

(様式第1号)

平成29年度第2回 芦屋市自転車ネットワーク計画検討協議会 会議録

日 時	平成30年 1月 24日 (水)	13:30~15:00
場 所	芦屋市役所 東館3階 大会議室2	
出 席 者	会 長 辻正彦 副会長 宮本博嗣 委員 石鍋一文, 吉田頼彦(代理出席), 井口智貴, 行徳光正, 高木良彦, 谷崎美穂, 白井宏和, 中塚景子 事務局 三柴哲也, 佐野純子, 西村のぞみ	
欠 席 者	委員 永井正志	
事 務 局	道路課	
会議の公開	■ 公 開	
傍 聴 者 数	0人	

1 会議次第

(1) 開会

(2) 議事

1. 第1回協議会で出された課題等への対応
2. 候補路線の選定
3. 芦屋市における自転車利用等の現状
4. ネットワーク路線の選定
5. 策定スケジュールについて

(3) その他

(4) 閉会

2 提出資料

会議次第, 委員名簿

資料1 第1回協議会で出された課題等への対応

資料2 候補路線の選定

資料3 芦屋市における自転車利用等の現状

資料4 ネットワーク路線の選定

資料5 芦屋市自転車ネットワーク計画策定に向けたスケジュール

兵庫県道路保全課提供資料

3 協議経過

(事務局・佐野)

定刻となりましたので、ただいまから、第2回自転車ネットワーク計画検討協議会を開催させていただきます。今回、交通量調査等の業務を委託しております株式会社都市・計画・設計研究所の平井・橋本の両名にも事務局として同席いただいております。よろしくお願いいたします。

(平井・橋本)

よろしくお願いいたします。

(事務局・佐野)

それでは議事進行を辻会長にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

(辻会長)

本日はお忙しい中、ご参加いただきましてありがとうございます。それでは第2回の協議会を進めさせていただきます。まず、会議の成立と傍聴者希望について事務局の方から報告をお願いします。

(事務局・佐野)

報告ですが、本日、委員11名のうち代理出席を含め10名にご出席いただいておりますので、会議は成立しております。また、本日、傍聴希望者はございません。

(辻会長)

ありがとうございます。それでは会議の成立を確認したいと思います。会議の公開・非公開についてですが、特段非公開に該当する事案がございませんので、公開としたいと思います。いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

(辻会長)

ありがとうございます。それでは公開とさせていただきます。それでは議事に入らせていただきます。資料の1番から3番まで関連がありますので、まとめて事務局からご報告をお願いします。

(事務局・西村)

資料1「第1回協議会で出された課題等への対応」の説明

では、資料1の第1回協議会にて頂戴したご意見やご質問への対応からご説明させていただきますと思います。この資料1の中には、この後の資料2から4へ組み込んでいるものも多くありますので、順に見ていきたいと思っております。前回いただいたご意見をエリア・学校・事故・その他という形で大きくテーマを分けております。

順番に上の方から見ていきますと、まずはエリア関係ということで、芦屋浜・南芦屋浜地区に関して、市としては、すでに、歩道内ではありますが自転車も通行できる幅で連続して整備された自転車歩行者道という空間があるので、自転車ネットワークのエリア外という判断をしておりました。また、阪急神戸線以北や、岩園町などに関しては、地形的に傾斜もあり自転車利用される方が少ないということで、ネットワークの範囲としないと考えておりましたが、ネットワーク対象地域には含めた方が良くのご意見をたくさんいただき、それらを踏まえまして、対象区域は奥池地区を除く市内全域としまして、路線選定の時に検討していくことといたします。

次の質問としまして、具体的な山の手の傾斜がどのくらいか、また、都市計画道路の整備状態等に関するご意見をいただいておりますが、こちらは資料3で出てきます。

次に学校関係の話ですが、小中学校の通学路、歩行者の多い道路の話や、自転車通学が許可されている高校の自転車通学者の人数等についても、資料3で見えていきます。

次に事故の関係ですが、規則性があるのか、発生状況にどのような特徴があるのか等、整理を改めて行いました。こちら資料3に出てきます。

その他としまして、市内自転車保有台数の話がありました。こちらは、100人当たり3.32台ということで、近隣6市、伊丹・尼崎・西宮・宝塚・川西・三田の平均は、100人当たり7.8台となっており、芦屋は周辺に比べて群を抜いて低い数字となっております。

パーソントリップ調査による利用形態や利用分担率も後ほどの資料で出て参ります。

無電柱化等の他事業との整備時期の兼ね合いですが、こちらに関しましては次回第3回協議会

までに検討と整理を行っていきます。

市民が納得できる形の案を提示する必要があるというご意見については、今回路線選定の考え方を次の資料 2 と 4 で整理しましたので、こちらで順序立てて説明が出来るようになっていると考えております。後ほど出て参ります。

ネットワーク路線を示すと、そこはある程度安全で、走ってよい道であると認識され、そこへ自転車を誘導することになるというお話がありました。これについては、ネットワーク要件を満たすすべての道路を指定するのではなく、ある程度距離が近い路線については、道路幅が大きい路線、より安全な道へ自転車を誘導していくような方向で計画をまとめていくことを考えております。資料 4 のほうで出て参ります。

ネットワーク計画は広めに描き、優先度を考えて整備していく方が良いというお話がありましたが、こちらでも対象区域を市内全域としまして、その中で路線を考えていきます。

代替路の検討に関しては、必要性が出てきた時点で考えていくという形をとります。

次のページになりますが、路線として必要な箇所を整備していくべき、まずは必要箇所を挙げていくべきとのご意見を受けまして、ガイドラインの選定項目に基づきまして、候補となる路線を再度抽出し、選定しました。資料 2, 4 で検討します。

国道 43 号のアンダーのような歩道も路肩もスペースがないような場所で自転車を車道に出すと危険ということで、こちらに関しては、危険な道をネットワークとして指定するのではなく、今回の基本目標である「安全・安心に利用できる走行環境の整備」を目指し、路線選定を行います。

こちらで資料 1 前回からのご質問いただいた内容への対応は以上となります。

資料 2「候補路線の選定」の説明

続きまして、資料 2 についてご説明します。資料 2 では、ガイドラインに基づきまして、候補となる路線の洗い出しを再度行いました。右側についている地図がその最終的に洗い出した路線をオレンジ色の線で落とし込んだものになります。左側のガイドラインに載っている選定項目ア～キを順番に見ていきまして、芦屋市の道路で合致するものをピックアップしていったという形になります。

まずはアになりますが、「地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線」ということで、西宮市の絞り込み条件と同じ形で、自転車の交通量が 1,000 台/12 時間以上の路線で区切りました。そうすると国道 2 号、国道 43 号、芦屋中央線、稲荷山線が候補として出てきます。また、芦屋浜地域・南芦屋浜地域とのネットワークということで、自転車利用の主要路線を担っております芦屋浜線、打出浜線、陽光海洋線が候補として出てきます。

次にイの選定項目ですが、「自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線」ということで、こちらは事故の件数その路線内で 3 年間に 10 件以上発生している路線を挙げています。事故の件数等に関しては詳細の資料が後程資料 3 で出てきます。3 年間に 10 件以上の事故が発生した路線として、国道 2 号、国道 43 号、芦屋中央線、稲荷山線、鳴尾御影線、宮川線、防潮堤線がネットワーク候補路線として挙がってきています。

ウの「自転車通学路の対象路線」、エの「地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線」というのは現在、芦屋市には該当箇所がありません。

オの「自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線」としましては、市営住宅の新設が浜のほうで行われておりまして、それに伴って自転車利用者増加が予測される防潮堤線、また、JR 芦屋駅南地区の整備に伴って駐輪場が集約されますので、それによって自転車の増加が予想される駅前線を候補として挙げています。

カの「既に自転車の通行空間が整備されている路線」というのは市内にありません。

キの「その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線」ということで、市内の東西方向、横の接続のために山手幹線、西側での南北方向、縦の接続のために芦屋川左岸線を候補として挙げております。

右の図に全て示しており、路線名称とともにご覧いただければと思います。では、そちらをふまえて資料3へ移ります。

資料3「芦屋市における自転車利用等の現状」の説明

芦屋市における自転車利用等の現状ということで、はじめは芦屋市の地形や整備状況の話になりますが、前回のご質問でもありました地形的な特徴になります。市街地は、概ね標高100m以下の平坦部で形成されていますが、国道2号以北は北に向かうほど勾配が大きくなります。北部地域にある住宅地は、市街地から約3km離れた標高約500mの六甲山系に位置し、地域内においても約100mの高低差があります。拡大図と全体図で標高の色を塗っている場所が異なりますが、拡大図は左下の凡例、全体図は右上の凡例を参考にご覧ください。国道2号のあたりから南から北へ常に登り坂となっていることがわかります。

隣の都市計画道路の整備状況ですが、中が水色に塗られている箇所は整備が完了した道路になります。赤線の線が入っているだけの箇所は未整備の、計画されている都市計画道路になります。

続きまして自転車だけではない移動の状況として、平日に交通手段として自転車を利用される方は黄色の部分になりますが、H2、H12、H22 続けて10%程度はいらっしゃるということがわかります。端末交通手段に関しても、すべての駅で徒歩の割合が60%以上を占めていますが、自転車も10%程度はいらっしゃるということがわかります。

p.5の市民意見のところですが、こちらでは特に力を入れるべき施策ということで、「交通ルールやマナーに関する意識が高まっている」「市内を安全かつ快適に移動できる」という項目が挙がっております。これで、市民の方が特に力を入れるべきだという意識が高まっていることがわかります。

6ページは、自転車歩行者道の現在の整備状況です。芦屋市内の都市計画道路等比較的大きい道路に関しては自転車歩行者道に指定されている箇所が多くなっています。先ほど資料2で選定した候補路線をオレンジの点線で載せておりますが、そちらは緑色の自転車歩行者道と重なっている箇所が多いことが見て取れます。

7ページについては、公立小中学校の位置になります。通学路がわかればというご意見が前回ありましたが、通学路は毎年変更になるため今回は載せておりません。通学路を検証した傾向としましては、幹線道路は通らないように、一本入った道を通学路として指定している箇所が多くみられました。

8ページは、駐輪場定期券利用者の状況になります。JR芦屋駅付近の駐輪場を利用されている方が944人いらっしゃいます。この方が芦屋市のどの町で駐輪場の定期を持っていらっしゃるかの傾向を示したものが左下の図となります。こちらを見てみますと、JR芦屋駅の東側市街地に居住されている定期利用者が多いことがわかります。JR以南、阪神以南の市街地に居住されている定期利用者が多いのですが、朝日ヶ丘町など阪急以北に居住している方でも、比較的多く定期利用者が見られます。阪急芦屋川駅の定期利用者の状況ですが、こちらは、駐輪場の定期利用者数が4駅の中で最も少ない329人となっています。4駅の中で最も定期利用者数は少ないのですが、国道43号以南市街地にも阪急芦屋川駅周辺駐輪場の利用者が見られるということで、全市的に広がっていることが見て取れます。阪神芦屋駅については、国道43号以南の、鉄道駅から見て南東方面の市街地に居住されている定期利用者が多いことがわかります。打出駅に関しても、阪神芦屋駅と同様に国道43号以南の、鉄道駅から見て南東方面の市街地に居住されている定期利用者が多いことが見て取れます。

次の10ページからは、パーソントリップ調査のデータを利用した分析になっています。鉄道乗降者の自転車利用の状況ですが、こちらはJR芦屋駅の利用者で、自転車を使って駅に向かわれた方のトリップになります。JR以南、阪神以南の市街地からの利用が多くなっていますが、朝日ヶ丘町など阪急以北からの利用も比較的多いことがわかります。駐輪場の定期利用者数とほぼ同様の傾向となっています。阪急芦屋川駅については、比較的遠いエリアから自転車利用されている方が多いことがわかります。遠い距離を走って阪急芦屋川駅に向かっているため、平均自転車運転時間が16.7分と4駅の中で最も長いというデータが出ています。阪神芦屋駅の傾向としましては、国道43号以南、鉄道駅から見て南東方面の市街地からの利用が多いということで、駐輪場の定期利用者数と同じような傾向となっています。阪神打出駅も同様です。鉄道駅から見て南

東方面の市街地からの利用が多いことが見て取れます。また、阪神打出駅は平均自転車運転時間が 9.7 分ということで、4 駅の中で最も短くなっています。12, 13 ページはそれを重ねた図になっています。

15 ページは、市内自転車移動の状況ですが、平均自転車運転時間が 12.1 分、市内の中でどの町からどの町に移動されたというデータを図に表したものです。濃いピンク色が一番利用者が多く、次いで茶色、深緑、黄色となりますが、阪急神戸線より南側、阪神以南の地域の自転車移動が多いことが見て取れます。次の 16 ページの地図も同じデータから出てきた資料ですが、町から町への移動ということで、一つの町内で移動している場合は点で表し、どこ町からどこ町へ移動した場合は線で表しています。町別の移動で赤線の太いところがトリップ数の多いところで、国道 2 号以南で縦の移動が多い傾向が見て取れます。

17 ページからは、第 1 回協議会の後で実施しました交通量調査の結果をまとめています。車道上・歩道別自転車断面交通量の状況ということで、18 ページですが、全体的に、歩道上を走行している自転車が多く、車道上を走行している割合が 1 割未満の調査地点が 19 地点のうち 13 地点ありました。そのうち 11 地点については、自転車歩行者道の指定がある路線ですが、鳴尾御影線と宮川線（南）については、原則車道通行の箇所にもかかわらず、歩道上を走行している自転車が多くなっています。歩道がない区間、片側歩道、歩道が狭い区間などでは、調査地点でも車道上走行が多いと考えられます。数字が入っている下の表に自転車通行区分という欄があります。こちらについては、歩道の中に自転車通行空間が明示してある、自転車マークが路面標示されている路線に○がついています。

19 ページに交通量調査の自転車の数がまとめて地図になっています。こちらの地図は、今回の交通量調査に加えまして、H22 の交通センサスや、H24 の J R 芦屋駅南地区の現地調査のデータも合わせて載せております。

次のページ、20, 21 ページは、自動車の交通量のデータになります。自動車類の断面交通量の状況ということで、12 時間断面の交通量が 1 万台を超えている路線は、山手幹線、宮川線、国道 2 号、国道 43 号となっており、特に国道 2 号、国道 43 号の自動車交通量が多いことが分かります。大型車混入率が 1 割を超えている路線は、芦屋川左岸線、宮川線、国道 43 号、奥山精道線、芦屋鳴尾浜線、東灘芦屋線となっており、特に、東西を結ぶ幹線道路となっている国道 43 号、芦屋鳴尾浜線、東灘芦屋線について、大型車の混入率が高くなっています。こちらで車道側を自転車が走るとした場合に、大型車の割合とどのような兼ね合いがあるのかが問題になってくるのではないかと思います。

次の 22 ページからは、自転車事故の状況のとりまとめになります。特に特徴があるのかという質問が前回の協議会でもありましたが、朝夕の通勤・通学ラッシュ時間に該当する「8~9 時」「17 時」の自転車事故が多くなっている傾向がありますが、その間の時間帯においても、ほぼ一定数の自転車事故が発生していることが分かります。日曜日の自転車事故は、他の曜日に比べて少なくなっています。また、自転車対車両の事故が 9 割以上ということで、下の真ん中の図に示されています。自転車単独での事故、自転車対人の事故については、こちらで上がっている件数としては少なくなっています。自転車対人、歩行者との事故に関しては、18 件と少ないのですが、警察には届け出ていない事故も多く発生しているのではないかと考えられます。自転車対車両の事故が 90%以上となっていますが、これは自転車対自動車という車両と、自転車対自転車という意味の車両の両方の数字が含まれており、これ以上の分類ができないようなデータになっていますのでご了承ください。路線別に見ますと、一般市道における事故が全体の約 2/3 となっていますが、幹線道路では国道 2 号、国道 43 号の事故がそれぞれ 1 割以上となっています。事故類型別に見ますと、出会い頭の事故が半数を占め、最も多いという傾向になっています。隣の 23 ページの地図についてですが、こちらは平成 26 年から 28 年の 3 年間の自転車事故の発生箇所を地図に落としています。黒丸に数字が入っている箇所は、同じ場所で事故が発生したという意味合いになります。②というのは、同じ箇所でも 2 件事故が起きているという意味合いになります。ですので、⑥という箇所については、かなりの数の事故が発生していることがうかがえます。

24 ページは、自転車通学許可者の状況ということで、高校に自転車で通学されている方がどのくらいいるのかというデータのまとめになります。県立芦屋高校に関しては、神戸市から 56 名、西宮市から 32 名、県立国際高等学校、県立芦屋国際中等教育学校に関しては、神戸市からは 3 名で、西宮市からは 41 名ということで、市外の方が多く通学していることが分かります。芦屋市内

で許可されている方は一桁で、市内全域から来ていることが分かります。

25 ページの基本方針については、第 1 回の協議会から大きく変わった部分はありません。基本方針としましては、車道における自転車走行空間の確保、ネットワークの形成、自転車利用ルールの周知・利用マナーの向上を行うことを基本方針としております。ネットワークの形成のところで、前は市域の真ん中のところだけをターゲットとするという形で取りまとめを行っていましたが、第 2 回のこちらの資料ではそこを修正しております。ネットワークの形成という基本方針のところで、阪急神戸線以南市街地における自転車利用が多いというところで、芦屋市の地形条件が厳しいというところは今回の資料からもある程度読み取ることができます。500 トリップ以上の自転車移動がある町ということで、阪急以南の市街地のみであり、1,000 トリップ以上の自転車移動がある町は国道 43 号以南の市街地が多いというところは、大きくは変更はないかなと考えています。整備方針の中でも、交通状況に即し、既存設備を最大限に活用した自転車ネットワークを創出するという事になっております。目標としましては、歩行者・自転車が安全・安心に利用できる自転車走行環境の整備ということで変更はありません。

資料 1 から 3 までの説明は以上になります。

(社会長)

ありがとうございました。それでは、事務局から説明がありました資料について、ご意見、ご質問がありましたらお願いします。

(行徳委員)

資料 2 のところで教えていただきたいのですが、候補路線の選定の A のところに自転車交通量 1,000 台以上の路線、西宮市と同条件とあり、もう一つ交通事故の発生件数が 3 年間で 10 件以上というのがありますが、これはガイドラインか何かの数値的なものから出されたということですか。

(事務局・西村)

ガイドラインに沿っているのは選定項目の部分のみです。

(行徳委員)

1,000 台と 10 件というのは、全体を集めた中で比較的多いからということでしょうか。

(事務局・三柴)

はい、そういうことです。

(社会長)

よろしいでしょうか。

(行徳委員)

何か根拠があるとよいかなと思いますが。

(社会長)

ガイドラインの中には、選定項目というものは具体的に示されていますが、その基準というものは示されていないということで、西宮の数値などを参考においてみたということでしょうか。

(事務局・三柴)

はい。

(行徳委員)

これは公表されると思うので、基準があるのであれば使った方が市民の方も納得しやすいと思

います。

(事務局・三柴)

このあたりの条件を探す中で、なかなか良い数字が見当たらないので、一旦芦屋独自の考え方で計画してみようということで、この数字を採用しています。

(社会長)

今いただいた意見について、例えば明石市さんとか、三田市さんとかは新ガイドラインに沿って計画を公表されていますので、県内や近隣の似通った状況の市町で既に公表されている計画などを参考にさせていただいて、また次回以降、基準がどうなのかを示していただければと思います。

(石鍋委員)

昭和 55 年か 58 年の道路構造令の解説の方に、自転車道を設置するための台数があったと思うので、それを見ていただけたら 1,000 という数字があるかもしれない。なければしょうがないが。

(事務局・三柴)

ありがとうございます。確認してみます。

(白井委員)

候補路線の選定で、資料 2 のアのところ、地域の核となる商業施設というのがありますが、芦屋浜の商業施設につながる路線は対象とならないのでしょうか。候補路線として自転車交通量が 1,000 台以上とされているので、そこに該当しないのかなとは思いますが、資料 3 の 15 ページにあります、自転車移動の状況を見ても、自転車利用の割合が高い地域かと思しますので、一度ご検討いただいた方が良くかなと思います。

(社会長)

その他はいかがでしょうか。

ないようですので、4 のネットワーク路線の選定のご説明をしていただいた後で、もう一度 1 から 4 まで通してご質問をお伺いしたいと思います。資料 4 のネットワーク路線の選定について、事務局の方から説明をお願いします。

(事務局・西村)

資料 4「ネットワーク路線の選定」の説明

ネットワーク路線の選定、資料 4 についてですが、左側の部分は資料 2 で掲載していたものと同じになります。こちらの候補路線からスタートする形になっています。こちらも独自の部分も多くありますが、選定条件として A から F まで設定しております。

A としまして、幅員要件を挙げております。自転車ネットワーク整備のためには原則 15.5m 以上の道路幅員が必要と挙げております。完成形態として車道側に自転車専用通行帯を確保するためには 16.0m 以上、また、暫定形態として車道混在型、矢羽根の整備を行うためには 15.5m 以上の道路幅員が必要であるというところで、鳴尾御影線、宮川線、駅前線、芦屋川左岸線は 15.5m 未満ですので、こちらには整備が難しいという整理で、A のところに一つずつ×が入っています。

B の距離要件としまして、約 330m～2 km 間隔で自転車ネットワーク路線を配置するというガイドラインの表記がありましたので、それに従いまして、距離が近い路線は幅員が大きい路線に自転車を誘導していきたいと考えました。自転車ネットワーク路線が東西・南北それぞれ等間隔で配置されたと仮定した場合、格子状のネットワーク路線が配置されることとなるという部分に準じております。それに従いまして、⑫山手幹線、⑤鳴尾御影線を国道 2 号、⑥宮川線を芦屋中央線に誘導したいと考えています。こちらの路線に関しては次のページに地図がありますので、参照いただければと思います。これに従いまして、山手幹線、鳴尾御影線、宮川線の一つずつ×をつけています。

Cの交通量要件としまして、自動車類の交通量が10,000台以上、かつ大型車の交通量の割合10%以上の道路を自転車ネットワーク路線から除外しようという形で設定しております。自動車の交通量が多く、かつ大型車が多く走行している路線については、車道側を自転車が走行すると整理した場合、車両同士の事故の可能性が懸念されるのではないかと考えています。また、1日に10,000台以上の道路は4種1級レベルの交通量となるため、車道幅員が片側3.25m以上必要ということで、②国道43号、⑥宮川線の整備は難しいという形で整理しております。

Dのネットワーク要件としまして、神戸市及び西宮市との自転車ネットワークを形成するために、それ以外の東西道路を自転車ネットワーク路線から除外し、芦屋市から出たところで切れてしまうような整理はしないという方向性です。②国道43号、⑤鳴尾御影線、⑫山手幹線をネットワーク路線から外すという形になっています。

Eの既存施設の活用というところは、計画的開発地等で整備済みの連続した自転車走行空間は、当面既存施設を活用したいということで、第1回の協議会でも話に上がってありました浜地域、南芦屋浜地域の道路では、歩道側に連続した自転車走行空間が確保されております。市民の方はこちらを日常的に使用されており、他の道路に比べて交通事故も少ないという状況があります。自転車通行空間として歩道のみを活用する場合は、自転車ネットワークを補完する経路として活用するというので、芦屋浜線、打出浜線、陽光海洋線、防潮堤線の4路線をネットワークを補完する路線として位置づけております。

Fの自転車利用が多い施設、エリアとのネットワーク形成につきまして、幅員が狭い等の理由があっても、鉄道駅へ向かう場所とか、自転車利用者が多いという傾向がありました朝日ヶ丘などに関して、自転車利用が多い施設・エリアとの接続を確保するという考え方です。直近に再開発での整備が計画されているJR芦屋駅南側の駅前線をネットワーク路線として位置づけ、阪神芦屋駅、阪急芦屋川駅とネットワークする芦屋川左岸線、自転車利用者が多い朝日ヶ丘とネットワークする宮川線北側をネットワークを補完する路線として位置づけたと考えております。幅員が狭い路線でも補完路線として位置づけていますが、こちらについては整備も行った方が良いのか、協議会での議論が必要なのかなというふうに考えております。

今、選定条件と言いました項目を整理しまして、次のページに選ばれた路線が赤とオレンジで示されています。赤の路線が一つも×がなかった路線で、国道2号、芦屋中央線、稲荷山線をネットワークとして指定したいと考えております。ネットワークを補完する路線としまして、宮川線の国道2号以北、芦屋浜線、打出浜線、陽光海洋線、防潮堤線、芦屋川左岸線を挙げております。

こちらの結論ですけど、先ほど資料3の方でもお話させていただきましたパーソントリップ調査であったり、交通量調査の取りまとめ等と大きく外れているところはない、概ねカバーされているのではないかと結論になっております。

(社会長)

ありがとうございました。それでは全体を通してご質問とか、ご意見とかありましたらお願いします。

(吉田委員)

資料4の幅員要件で、15.5m以上とのことですが、歩道を3.5mと見ておられるのは、3.5mの自転車歩行者道から自転車を車道に出してかつ3.5m確保するという考え方でしょうか。

(事務局・三柴)

芦屋市で今回候補路線として挙がっている路線は、ほとんどが景観路線として市の計画の中に位置づけられておまして、植栽帯が必ず必要という認識を持っております。歩道としては最小幅員2mあればよいのですが、そこにプラス1.5mの植栽帯、通りの景観のためにはこれは必須かなと考えております。

(社会長)

そうすると安全性と景観を比べたときに、安全性を重視する要素がないので、景観を重視され

たという理解でよろしいでしょうか。

(事務局・三柴)

そうですね。安全性ばかりを重視して、景観をまったくなしにもできない面があると思いで、まず景観を見ながら、今、自転車歩行者道である場所がほとんどですので、とりあえずはそのまま活用したい。もっと安全性を重視しなければならない状況になれば、植栽帯を減らすところまで考えなければならないかなと考えています。現状では、植栽帯のほうはできるだけ保持したまま整備を図っていきたいと考えています。

(辻会長)

植栽帯の1.5mは、それ以上狭くするとさすがに景観の保持というか、通りの景観というのは難しいのでしょうか。明石市さんの計画でも幅員が厳しいところでは植栽帯を狭くするということを謳っているのですが、1.5mは最小幅員と考えてよろしいでしょうか。

(事務局・三柴)

そうですね。現状として1mしかない植栽帯もありますが、やはりそこはひ弱な植栽帯という印象がありますので、植栽帯として1.5mは確保しておきたいと思いで。

(宮本委員)

資料4の中で、ネットワーク路線を補完する路線が出てきていますが、補完する路線の項目としては選定条件のEとFの2つがあり、Eのほうでは既存施設で考えるということが書かれており、もう一つのFの条件としては、幅員は狭いのですが、利用者が多いので補完する路線に位置づけるということになっています。ちょっとお尋ねしたいのですが、この補完する路線の意味づけ、位置づけとして、ネットワークの中で自転車通行空間として歩道のみを活用する場合は、一旦ネットワーク路線から外して、補完する路線として活用することを検討するということEのほうでは挙げていますが、利用者が多いけれども幅員がしっかり確保できないので、補完する路線とするというFの考え方を入れた計画でも、考え方としてはOKなのか、ちょっと違うよということなのか、どうでしょうか。

(吉田委員)

やむを得ないと思いで。実際、現に自転車の交通量が多くて、事故もあるというところを、ネットワーク路線に位置づけられないというのなかなか説明しにくいと思いで。ネットワーク路線に位置づけると、自転車道なりの3つの整備をなさよということになるので、それに変わる歩道通行をある程度許さざるを得ない状況で何か対策をしなければならない路線になると思いで。ネットワーク路線に位置づけると、ガイドラインでは歩道上のピクトとかは駄目と書かれているため、対策ができなくなってしまうので、ネットワーク路線ではないけれども、補完する路線として当面何らかの対策をしていきますということにせざるを得ないと思いで。今の実情ではやむを得ないと思いで。

(宮本委員)

二つの意味合いで補完する路線があるという整理で問題はないということですね。ありがとうございます。

(辻会長)

そのほかにどうでしょうか。

(石鍋委員)

考え方ではなく、まとめ方の話です。自転車利用等の現状の最初のほうに都市計画道路の整備状況とか、自転車歩行者道の整備状況とかの資料がありますが、これが資料4のどこかに反映されてきているのかがわかりにくい。交通量を調べているのが出てきている部分は分かるので、資

料4の左側のアイウエオのどこに該当するのか、都市計画道路と自転車歩行者道の関係であれば、Eの既存施設の活用のところ、自転車歩行者道に位置づけられている都市計画道路を既存施設として活用しようと考えているのであれば、それはここから来ているといったことなどの関連づけをもう少しされた方が分かるのではないかと思います。資料4の下のパーソントリップ調査から来ていますよという部分はよいのですが、資料3の16ページに太い線で書かれている部分を、今回の資料のネットワーク案を落とし込んで参考資料か何かで見せた方が、目で訴えられる、分かるのではないかと思います。

(社会長)

今のご指摘については、次回までに事務局の方で少し考慮していただいて、各項目があって重ねたら今おっしゃられたような結論が出てくると思いますので、見え方、示し方をもう少し工夫していただけたらと思います。他に何かご意見、ご質問はありませんか。

(吉田委員)

除外路線の鳴尾御影線、山手幹線ということです。資料3の19ページにあるネットワーク路線案を見させてもらっているのですが、山手幹線は400台弱の交通量で、この山手幹線の自転車を国道2号に誘導させるということで今は整理されていると思いますが、山手幹線の自転車利用者でJR芦屋駅に向かう人は、国道2号に行かないのではないかと思います。感覚的にどのような感じなのでしょう。鳴尾御影線の自転車利用者も、JRへ向かう人は鳴尾御影線から芦屋中央線を上っていく人が多いのではないかと思います。今現在国道2号を走っているのであれば良いのですが。そのような利用実態があれば、どのようにして誘導するのかと思います。山手幹線と鳴尾御影線を外してしまって大丈夫なのかということが気になります。

(事務局・三柴)

その2路線につきましては、感覚的な話になりますが、山手幹線は駅に向かう自転車が多いのかなという感覚がありますので、そこはもう少し分析してみたいと思います。鳴尾御影線に関しては、JR芦屋駅への自転車利用客でいいますと、芦屋中央線を通って浜の方から来られる方がほとんどなので、そちらはおそらくあまり乗っていないと思います。あくまで感覚的な話ですが。ただ、阪神芦屋駅に向かう自転車については、鳴尾御影線を使っている可能性がございますので、そのあたりももう少し分析してみたいと思います。

(社会長)

今日いただいたご意見で、だいたい候補をまとめてしまおうということになるので、何か気になる点や、新たな切り口があればお願いします。

(行徳委員)

補完する路線についてですが、自転車ネットワーク路線には載らないけれども大事な路線ということで、いろいろなパターンの幅員とか、車線、歩道の構成があると思いますが、補完する路線については、幾分か市として路線の整備イメージのようなものが次回示せるのでしょうか。

(事務局・三柴)

補完する路線に関しましては、今のところ、次回でも示せないと考えています。ネットワーク路線については、暫定形、将来形という形をお示しする予定でございますが、補完する路線、特に、南芦屋浜地域につきましては、現道の今の施設を最大限活用することを考えておりますので、おそらく現状のままです。ただ、左岸線、宮川線につきましては、幅員が足りないという大きな課題がございますので、今のところ触りようがないのかなと思いますが、啓発という意味での何か手の加え方は考えられるのかなと思います。

(行徳委員)

先ほど出ておりましたピクトとか看板とかそういうことは記載されるということですか。

(事務局・三柴)

可能な範囲で。

(高木委員)

例えば、ネットワークに入れる路線に誘導するという風な表現でお伺いしましたが、どういう形で誘導されるのでしょうか。それぞれが今通っている道というのは、それぞれの方が一番通りやすく、利用しやすいから通られていると思います。その路線を変えてまで、本当にそちらに行くのかという話です。誘導するという考え方で、その方々が使っている道路は今まで通りで、ネットワーク道路を整備したとして、せっかくそれでできた道路が今まで通りの交通ルール状態で全然利用されなかった、全然状態としては変わらなかったとなると、非常にもったいない話だと思います。突拍子もない話で木を切ればという話もしていましたが、1.5mの植栽帯が小さくなくても1mにはできないのか、みんなが通っている道路を整備できないのか。というところが、今回本当に利用している人にとっては必要ではないかと感じています。例えば、私がガイドになって、こちらは道が狭いのであちらに行ってくださいと言ったところで、多分聞かないと思います。利用者の方は、こちらのほうが目的地まですぐ着くから、ということで元の道に行くのが現実だと思います。誘導という言葉では、実際には変わっていかないという気がします。それであれば、景観的にマイナス面があるのかもしれませんが、まったくということではなく、ちょっと縮小するとか、狭めてその道路が変われば、そのほうがよっぽどよいのではないかと思います。

(事務局・三柴)

誘導の方法につきましては、私どももまだ良い案が思い浮かんでいないのが実際のところですので、他都市の事例等を踏まえまして、どのような方法があるのかを一度検討していきたいと考えています。ただ、今、おっしゃられたように、その道路を使われている方を誘導するのは難しいと思いますので、道路側でできる範囲のことは検討してみます。次回、対象路線、補完する路線も含めまして、すべて現状の道路幅員を一度お示ししようと考えております。またそれを踏まえましてご意見をいただければと思います。

(辻会長)

幅員を変えられれば一番良いと思いますが、幅員を変えることが難しいのであれば、看板で誘導するというのもあると思いますが、何かハード的なインセンティブでこちらのほうが利便性が上がったので通ってみようと思っただけのような工夫を一度、次回事務局の方から示していただきたいと思います。

(石鍋委員)

鳴尾御影線と山手幹線について、広域ネットの路線を東西ネットワークとしましようという考え方をされていますが、域内で完結する東西ネット路線として位置づけるという考え方も可能ではないかと思っています。鳴尾御影線と山手幹線は、広域のネットワークにならずとも、市内の東西をネットワークする路線という考え方もあるのではないかと思っています。西宮市さんがそうではないか。広域ネットとしては国道2号があって、市内完結の東西線に位置づけていたような気がします。

(吉田委員)

国道2号というのは、市内の動きより、もっとロードタイプの自転車利用者がいらっしやるのではないか。

(石鍋委員)

それを広域ネットとして東西に位置づけておいて、それ以外の鳴尾御影線と山手幹線は市内だけの東西ネットとする考え方もあるのではないか。

(事務局・三柴)

ありがとうございます。その点につきましては検討してみます。

少しよろしいでしょうか。資料4のA3の資料の裏についておりますA4のネットワーク路線図について、3点補足説明させていただきます。まず神戸市とのネットワークのつなぎ方ですが、破線で国道2号と鳴尾御影線となっております。これは前回もご説明させていただきましたように、神戸市さんとの計画の整合を取るため破線で、最終的にどちらかを選びたいと考えております。同じく駅前線、JR芦屋駅南を国道2号まで結ぶ道路ですが、現状としては道路幅員が非常に狭いのですが、駅前の再開発事業に伴いまして、この駅前線が拡張されます。15mということで、先ほど私が申し上げましたように、景観を考えますと収まらないのですが、今、事業を行う所管課と協議をしております、ここは現在も植栽はございませんし、景観路線になっておりません。そもそも木を植えるのか、植えないのかということからの議論で今調整をしております。こちらとしてはネットワーク路線に位置づけたいと考えておりますが調整中です。補完するルートについてですが、芦屋川左岸線の部分で、阪神芦屋駅の南側に破線で2路線描いておりますが、左岸線の国道43号の下はアンダーパスになっておりまして、非常に幅員が狭い、歩道もないという状態です。そこにそもそも危険な場外と分かっている自転車を通すのかということ、あまり好ましくないと考えております。その部分に関しまして、県道側、一本東側に迂回をさせて補完するルートとしてできないのかということを検討しております、検討中ですので今は破線で示しております。また、県道とも関係しますので、西宮土木さんとも協議をさせていただいた上で、実線に置き換えたいと考えております。

(社会長)

その他の意見はどうでしょうか。

それでは策定スケジュールが若干変更になると事務局よりお聞きしておりますので、策定スケジュールをお聞きした上で、最後全体を通してご質問・ご意見をお受けしたいと思っております。策定スケジュールのご説明をお願いします。

(事務局・西村)

資料5「策定スケジュールについて」の説明

ネットワーク計画策定に向けたスケジュールということで、上から三つ目のところが本日の協議会となっております。以降ですが、次回の協議会が、日程調整させていただきまして、3月1日木曜日ということで決定させていただきたいと考えております。これに伴いまして、議会に計画骨子を説明するのが3月上旬になってしまいますので、時間がないということで、次の議会で報告したいと考えております。平成30年6月の議会で説明しまして、その後パブリックコメントの実施、3ヶ月ずつ遅れる形になりますが、最終的には、最後の議会に計画案を提示するのが9月を目標に考えております。以上です。

(社会長)

それでは第3回目の協議会で素案を確定したいということですね。切り口とか作業が伴うようなことがあれば、今、ご指摘をいただいて、3月1日にその検証結果を発表してもらおうことになろうかと思いますが、概ね、ご指摘いただいたことでよろしいでしょうか。それでは、県の道路保全課から本日資料を配っていただいておりますので、説明をお願いします。

(吉田委員)

情報提供です。加東土木事務所の資料ですが、県管理道路で初めての車道混在を行いますということで報告させていただきます。先日18日に施工が完了しました。兵庫県の多可町の自転車通学路にもなっている路線でして、県の加東事業所と多可町役場、現在建て替え中で業務はしてありませんが、多可町役場の前に比較的広い県道がございます、路肩が1.5mあります。本来は自転車レーンができる場所ではありますが、多可町は地方部ということでもありまして、自転車を車道に下ろすことが良いのかという議論もある中で、試験的に車道を走ってもらうということもあって、車道混在とさせていただいております。学校の方は整備してほしいという意向で、西脇

警察署さんとも協力しながら啓発活動を含めて始めたところです。また実施後の調査も検証する予定ですので、また結果も報告させていただきます。2枚目は現地の写真で、今までは歩道を走っていたのですが、生徒も守って走ってくれている状況です。これが浸透してくれば都市部でもやっていたらと考えています。また報告させていただきます。よろしくをお願いします。

(社会長)

ありがとうございました。この件について何かご質問があればお願いします。

それでは議事は全て終わりましたが、その他で何かありましたらお願いします。

ないようですので、事務局の方から最後のご報告をお願いします。

(事務局・佐野)

本日は、多くのご意見をいただき、ありがとうございました。事務局より3点連絡事項がございます。

1点目は、次の協議会の内容についてです。本日、いただいたご意見を参考に、計画に修正を加えます。そして、路線の具体的な幅員構成やソフト面での対策などとともに、ネットワーク計画の骨子をお示ししたいと思います。

2点目は、次回の日程に関してですが、先ほどの説明でもありましたように、3月1日木曜日とさせていただきます。近日中に、改めてメールで通知文を送付させていただきますので、よろしくをお願いいたします。出席が難しい場合は代理の方を立てていただき、事前に事務局へ連絡をお願いいたします。

3点目です。本日の議事録ですが、前回と同様、会議の内容は全て公開となります。事務局で議事録を作成しましたら、第1回協議会と同様に皆さまにお送りさせていただきますので内容をご確認ください。修正等がある場合は、期日までに事務局へ修正の内容をご連絡いただきますようお願いいたします。議事録につきましては、原則として会議から1か月以内にホームページ等で公開する必要がありますので、ご理解とご協力をよろしくお願い申し上げます。以上です。

(社会長)

以上で本日の協議会は終了となります。ありがとうございました。