

# ■ネットワーク路線の選定

## 《候補路線》

- ①国道2号      ⑤鳴尾御影線      ⑨陽光海洋線      ⑬芦屋川左岸線
- ②国道43号      ⑥宮川線      ⑩防潮堤線
- ③芦屋中央線      ⑦芦屋浜線      ⑪駅前線
- ④稲荷山線      ⑧打出浜線      ⑫山手幹線

## 《選定条件》

**A. 幅員要件**  
 ⇒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  
 ・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以上の道路幅員が必要  
 歩道3.5m×2+車道3m×2+自転車専用通行帯1.5m×2(自転車帯1m+街渠0.5m)  
 ・暫定形態として車道混在型の整備を行うためには15.5m以上の道路幅員が必要  
 歩道3.5m×2+車道2.75m×2+自転車走行空間1.0m×2+路肩0.5m×2  
 ⇒「⑤鳴尾御影線、⑥宮川線、⑪駅前線、⑬芦屋川左岸線」が道路幅員15.5m未満

**B. 距離要件**  
 ⇒約330m~2km間隔で自転車ネットワーク路線を配置(ガイドライン)⇒距離が近い路線は幅員が大きい路線に自転車を誘導  
 ・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約330m~2km間隔で配置されることとなる(ガイドライン)  
 ⇒「⑫山手幹線及び⑤鳴尾御影線」を国道2号、「⑥宮川線」を芦屋中央線に誘導(幅員が大きい路線に誘導)

**C. 交通量要件**  
 ⇒自動車類交通量10,000台/日以上、かつ大型車交通量割合10%以上の道路を自転車ネットワーク路線から除外  
 ・自動車交通量が多く、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した場合事故の可能性が懸念される  
 ・また、10,000台/日以上以上の道路は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  
 ⇒②国道43号(約6万台/日、約25%)、⑥宮川線(約1.2~1.8万台/日、約10%)  
 ※芦屋川左岸線も概ね1万/日とすれば対象に含めることも可能

**D. ネットワーク要件(※神戸市が鳴尾御影線で来る場合は変更)**  
 ⇒神戸市及び西宮市との自転車ネットワークを形成⇒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「②国道43号、⑤鳴尾御影線、⑫山手幹線」

**E. 既存施設の活用**  
 ⇒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  
 ・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、市民が日常的に使用(既成市街地に比べて交通事故も少ない)  
 ・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」として活用することを検討(ガイドライン)  
 ⇒「⑦芦屋浜線、⑧打出浜線、⑨陽光海洋線、⑩防潮堤線」を『ネットワークを補完する路線』として位置づけ

**F. 自転車利用が多い施設、エリアとのネットワーク形成**  
 ⇒幅員が狭い等の理由があっても、自転車利用が多い施設・エリアとの接続を確保  
 ・鉄道駅への自転車トリップ、阪急以北の市街地でも、朝日ヶ丘等からの自転車トリップが多い  
 ⇒直近で整備が計画されている「⑪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「⑬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「⑥宮川線(国道2号以北)」を『ネットワークを補完する路線』として位置づけ

## 《ネットワーク路線(案)》

	A	B	C	D	E	F	結果
①国道2号							○
②国道43号			×	×			×
③芦屋中央線							○
④稲荷山線							○
⑤鳴尾御影線	×	×		×			×
⑥宮川線(2号以北)	×		×			△	△
⑥宮川線(2号以南)	×	×					×
⑦芦屋浜線					△		△
⑧打出浜線					△		△
⑨陽光海洋線					△		△
⑩防潮堤線					△		△
⑪駅前線	×					○	○
⑫山手幹線		×		×			×
⑬芦屋川左岸線	×						△

選定項目(ガイドライン)	候補路線
ア 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	<b>【自転車交通量が1,000台/12時間以上の路線(西宮市と同条件)】</b> ①国道2号 ②国道43号 ③芦屋中央線 ④稲荷山線 <b>【浜地域、南芦屋浜地域とネットワークする路線】</b> ⑦芦屋浜線 ⑧打出浜線 ⑨陽光海洋線
イ 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	<b>【交通事故発生件数が10件/3年間以上の路線】</b> ①国道2号 ②国道43号 ③芦屋中央線 ④稲荷山線 ⑤鳴尾御影線 ⑥宮川線 ⑩防潮堤線
ウ 自転車通学路の対象路線	《該当なし》
エ 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	《該当なし》
オ 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	<b>【市営住宅の建設(人口増加)による自転車利用者の増加】</b> ⑩防潮堤線 <b>【JR芦屋駅南地区整備に伴う駐輪場移設による自転車利用者の増加】</b> ⑪駅前線
カ 既に自転車の通行空間(自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路)が整備されている路線	《該当なし》
キ 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	<b>【その他の広幅員路線】</b> ⑫山手幹線 <b>【西側市街地における南北ネットワークの強化】</b> ⑬芦屋川左岸線

**【自転車ネットワーク路線】**  
 ①国道2号  
 ③芦屋中央線  
 ④稲荷山線  
 ⑪駅前線

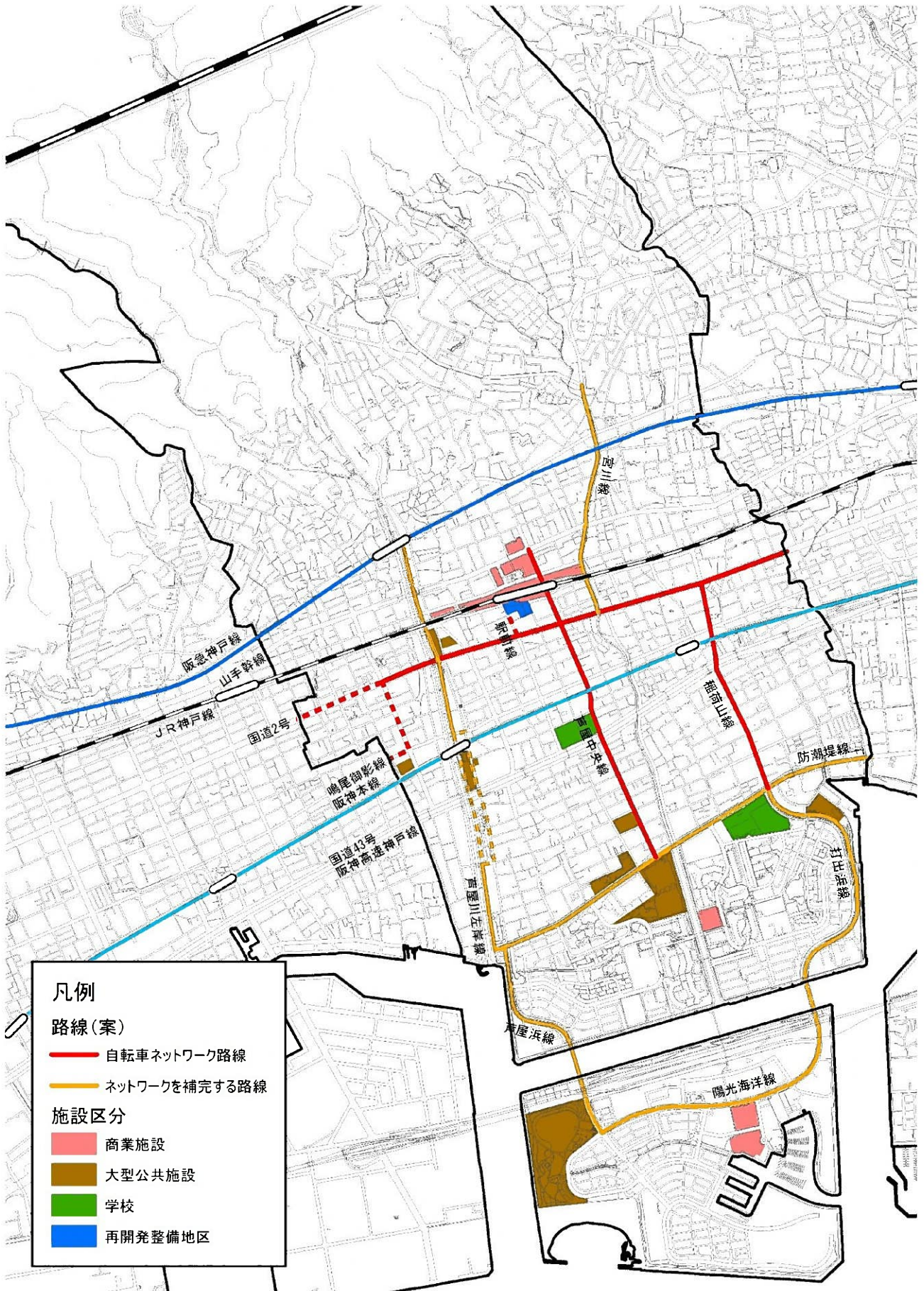
**【ネットワークを補完する路線】**  
 ⑥宮川線(国道2号以北)  
 ⑦芦屋浜線  
 ⑧打出浜線  
 ⑨陽光海洋線  
 ⑩防潮堤線  
 ⑬芦屋川左岸線

**【除外路線】**  
 ②国道43号  
 ⑤鳴尾御影線  
 ⑥宮川線(国道2号以南)  
 ⑫山手幹線

概ねカバー

**※PT等の結果**  
 ○阪急神戸線以南市街地における自転車利用が多い  
 ・特に阪神以南の比較的地形が緩やかな地域において多くなっている  
 ○ただし、鉄道駅への自転車アクセスは、朝日ヶ丘町等阪急以北市街地からも多く見られる(おそらく宮川線を利用)  
 ・端末交通手段自転車トリップは朝日ヶ丘町等阪急以北市街地からも多い  
 ・鉄道駅周辺駐輪場の定期利用者は、朝日ヶ丘町等の阪急以北市街地にも多く居住している

■ 芦屋市自転車ネットワーク路線（案）



**凡例**

**路線(案)**

- 自転車ネットワーク路線
- ネットワークを補完する路線

**施設区分**

- 商業施設
- 大型公共施設
- 学校
- 再開発整備地区

## ■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

