

## 第2章 自転車を取り巻く状況



### ≪自動車類断面交通量の状況≫

- ・自動車類の12時間断面交通量が10,000台を超えている路線は、「山手幹線」「宮川線（北）」「国道2号」「国道43号」となっており、特に「国道2号」「国道43号」の交通量が多くなっている。
- ・大型車混入率が1割を超えている路線は、「芦屋川左岸線（北）及び（南）」「宮川線（北）」「国道43号」「奥山精道線（中）」「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」の割合が高くなっている。

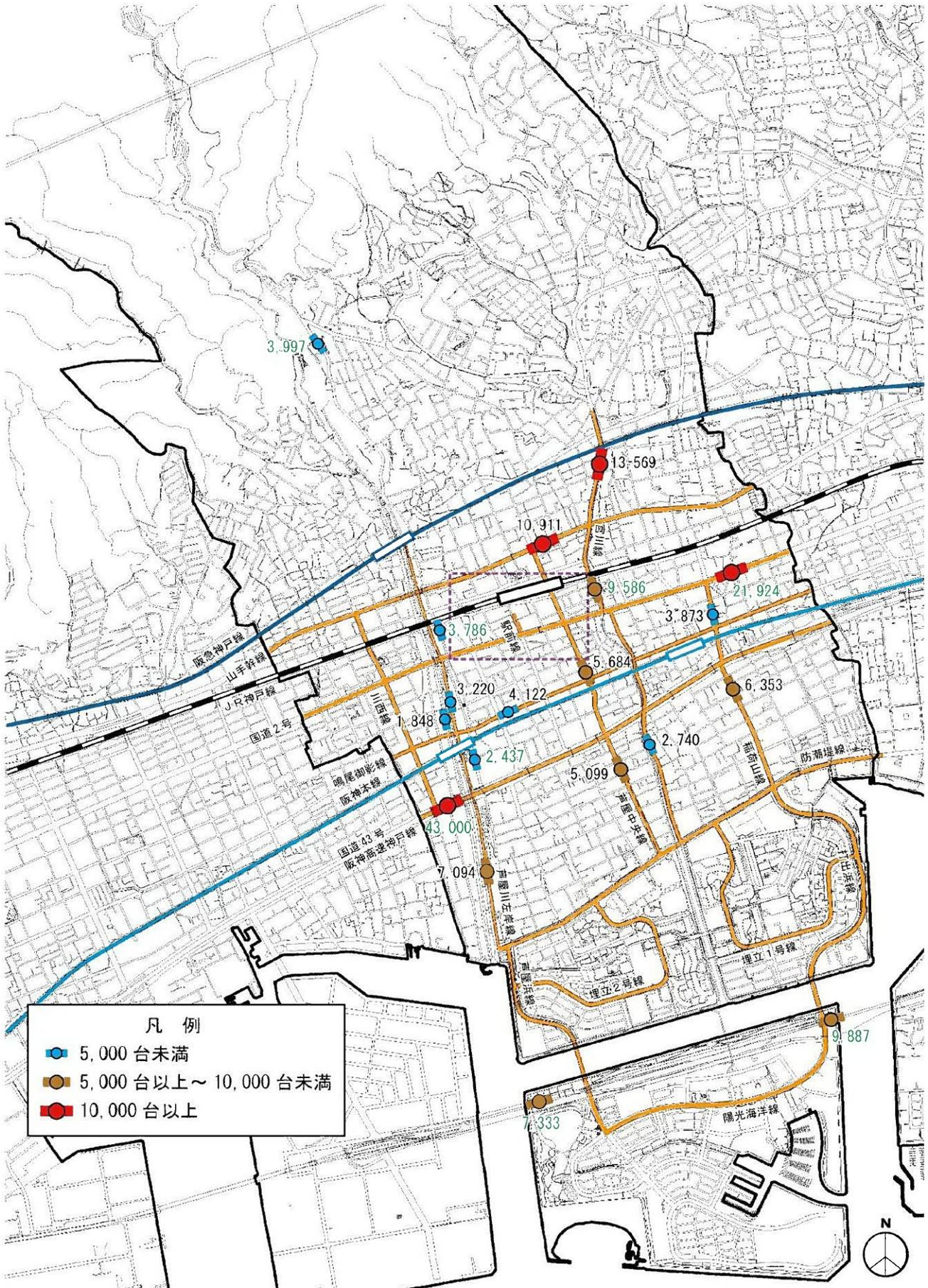
■自動車類断面交通量の状況

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	芦屋川 右岸線	芦屋川 左岸線 (北)	芦屋川 左岸線 (南)	鳴尾 御影線	山手 幹線	芦屋 中央線 (北)	芦屋 中央線 (南)	宮川線 (北)	宮川線 (南)	稲荷山 線 (北)	稲荷山 線 (南)
小型車	1,695	2,654	6,363	3,942	10,120	5,282	4,745	12,205	2,558	3,605	5,753
大型車	153	566	731	180	791	402	354	1,364	182	268	600
自動車類合計	1,848	3,220	7,094	4,122	10,911	5,684	5,099	13,569	2,740	3,873	6,353
大型車混入率	8.3%	17.6%	10.3%	4.4%	7.2%	7.1%	6.9%	10.1%	6.6%	6.9%	9.4%

	12	13	14	15	16	17	18	19
	国道 2号	国道 43号	芦屋停 車場線	奥山 精道線 (北)	奥山 精道線 (中)	奥山 精道線 (南)	芦屋鳴 尾浜線	東灘 芦屋線
小型車	20,347	32,262	8,966	3,610	3,402	2,284	5,932	4,271
大型車	1,577	10,738	620	387	384	153	3,955	3,062
自動車類合計	21,924	43,000	9,586	3,997	3,786	2,437	9,887	7,333
大型車混入率	7.2%	25.0%	6.5%	9.7%	10.1%	6.3%	40.0%	41.8%



■自動車類断面交通量の状況（昼間12時間断面交通量）



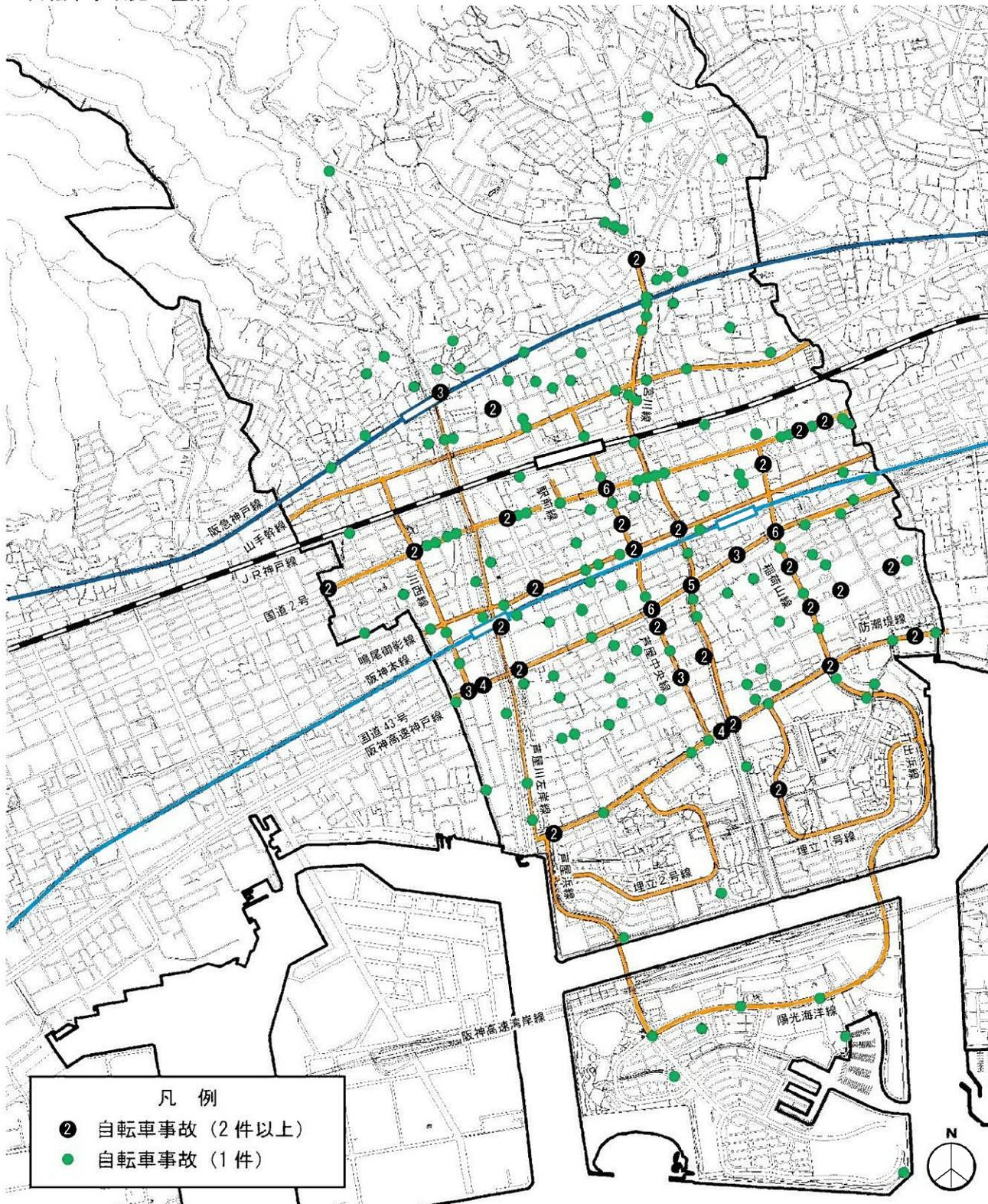
## 第2章 自転車を取り巻く状況



### (5) 自転車事故の状況

- ・自転車の交通事故が、H26～H28 の3年間で10件以上発生している路線は、東西道路では国道2号、国道43号、防潮堤線、鳴尾御影線、南北道路では芦屋中央線、稲荷山線、宮川線となっている。
- ・また、過去3年間に発生した自転車事故は、「交差点事故」「出会い頭事故」が多くなっている。

#### ■自転車事故発生箇所 (H26～H28)



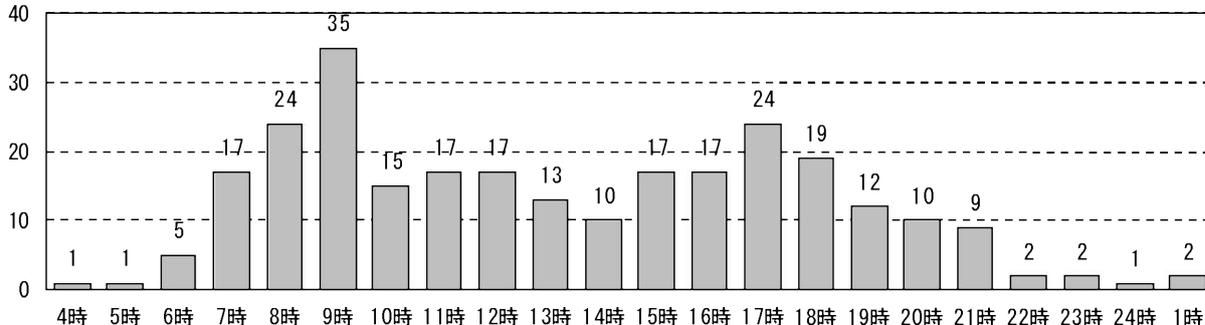
資料：芦屋警察署より提供された情報を図化



・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が、その間の時間においても、ほぼ一定数の自転車事故が発生している。

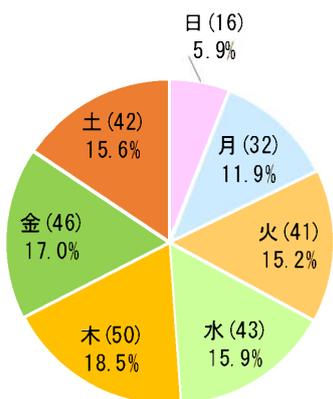
■時間別自転車事故発生件数（H26～H28）

（件）



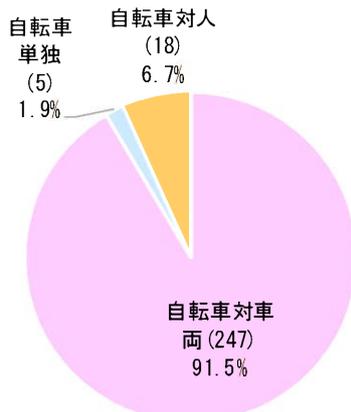
- ・日曜日の自転車事故は、他曜日に比べて少ない。
- ・自転車対「車両」の事故が9割以上と多い。
- ・自転車事故の発生個所を場所別にみると、「交差点」における事故が約85%と多くなっている。

■曜日別自転車事故発生件数（H26～H28）



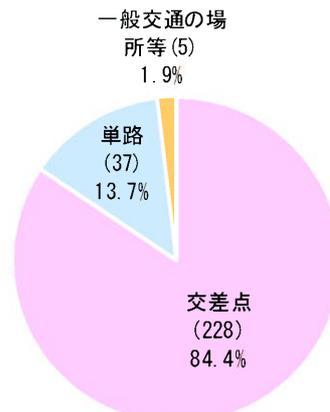
※（ ）内の数字は実数

■対人・車両別自転車事故発生件数（H26～H28）



※（ ）内の数字は実数

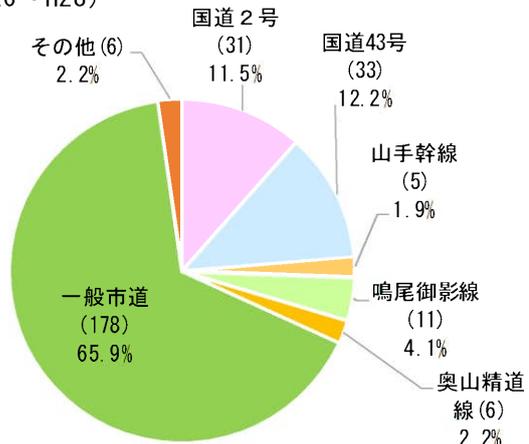
■場所別自転車事故発生件数（H26～H28）



※（ ）内の数字は実数

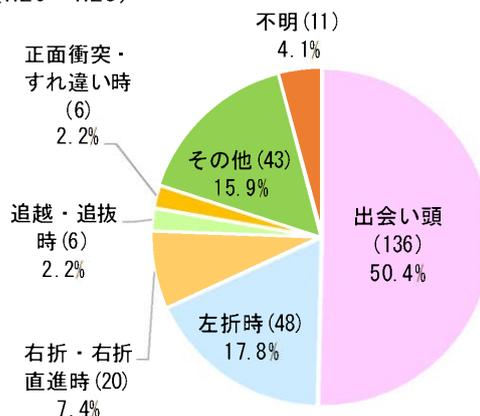
- ・路線別に見ると「一般市道」における事故が全体の約2/3となっているが、幹線道路では「国道2号」「国道43号」の事故がそれぞれ1割以上となっている。
- ・事故類型別に見ると、「出会い頭」の事故が半数を占め、最も多い。

■路線別自転車事故発生件数（H26～H28）



※（ ）内の数字は実数

■事故類型別自転車事故発生件数（H26～H28）



※（ ）内の数字は実数

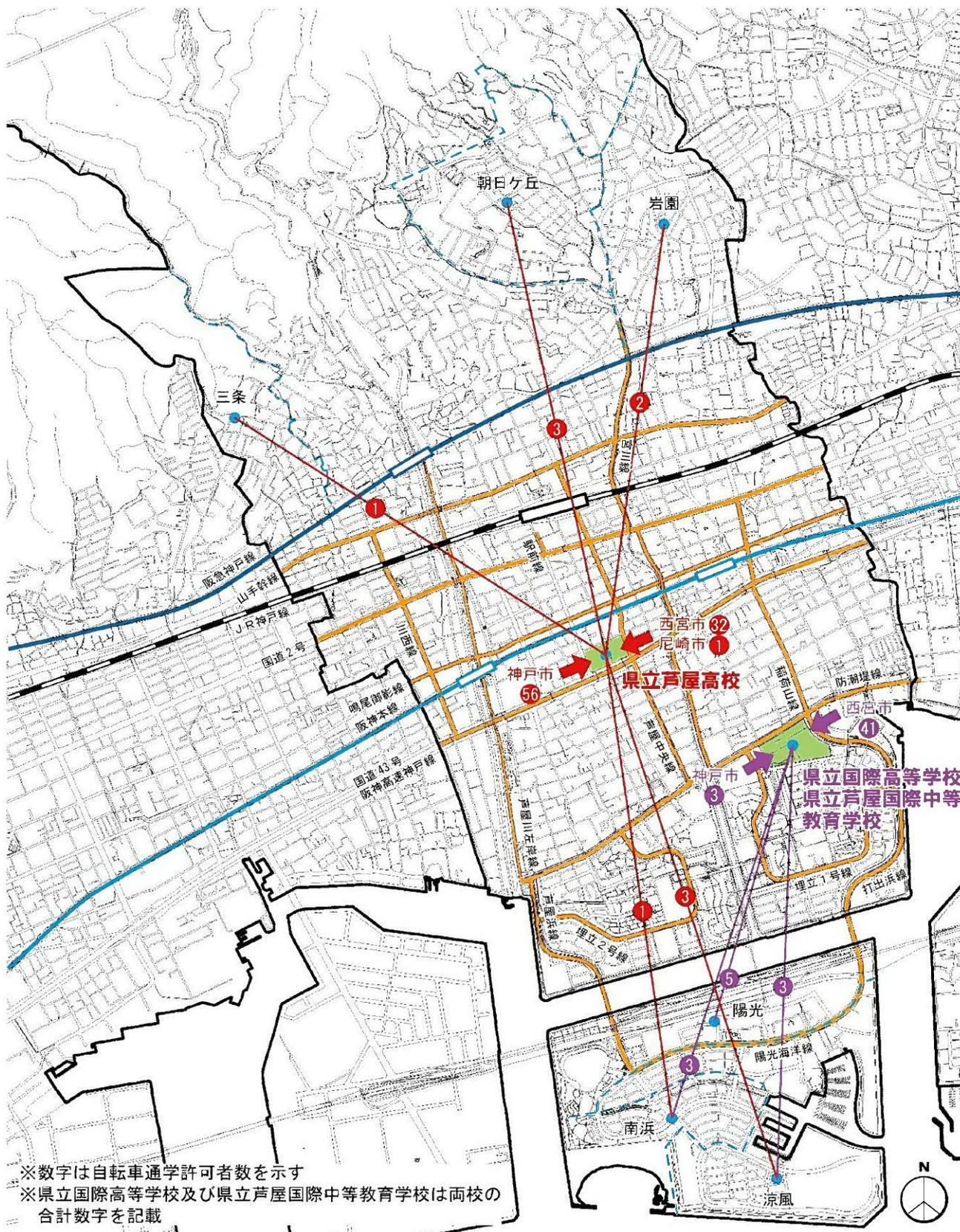
## 第2章 自転車を取り巻く状況



### (6) 自転車通学許可者の状況

・県立芦屋高校は「神戸市」、県立国際高等学校・県立芦屋国際中等教育学校は「西宮市」から自転車通学している学生が多い。(40～50人程度)

#### ■自転車通学許可者数





### 3. 自転車を取り巻く状況の考察

#### 《地形》

- ・市街地は、概ね標高 100m以下の平坦部に形成されているが、国道 2 号以北は北に向かうほど勾配が大きくなる。

#### 《都市計画道路の整備状況》

- ・幅員が 15m未満の都市計画道路もある。
- ・立体交差点においては幅員構成が変更できない箇所も見られる。

#### 《移動の状況》

- ・代表交通手段が「自転車」の割合は、各調査年度ともに 1 割程度を占めており、今後も一定数の自転車利用者は見込まれる。

#### 《市民意見》

- ・特に力を入れるべき施策目標として「交通ルールやマナーに関する意識が高まっている」が 35 項目中の第 3 位、「市内を安全かつ快適に移動できる」が第 8 位。

#### 《自転車移動の状況》

- ・阪急以南の市街地（中央・浜・南芦屋浜）における自転車トリップが多く、特に阪神以南の比較的地形が緩やかな地域において多い。

#### 《自転車交通量》

- ・全体的に、歩道を走行している自転車が多い。

#### 《自転車事故》

- ・過去 3 年間に発生した自転車事故は、「交差点事故」「出会い頭事故」が多い

⇒「第3章 基本方針及び目標」へ



《都市計画道路の整備状況》

- ・全体的には都市計画道路の整備が進んでいるため、自転車ネットワーク路線は都市計画道路を中心に検討する。
- ・幅員が15m未満の都市計画道路もある。

《自転車歩行者道路の指定状況》

- ・自転車歩行者道路に指定されている都市計画道路が多い（一部で指定されていない路線あり）。

《公立小中学校の位置》

- ・幹線道路は基本的に通学路として指定されていない。

《駐輪場定期利用者及び鉄道乗降者の自転車利用》

- ・JR以南（阪神以南）の市街地からの利用が多いが、朝日ヶ丘町など阪急以北からの利用も比較的多い

《自転車交通量》

- ・12時間自転車交通量（上下合計値）が1,000台を超えている地点は、東西道路では国道2号及び国道43号、南北道路では芦屋中央線及び稲荷山線

《自転車事故》

- ・自転車の交通事故が、H26～H28の3年間で10件以上発生している路線は、東西道路では国道2号、国道43号、防潮堤線、鳴尾御影線、南北道路では芦屋中央線、稲荷山線、宮川線

⇒「第4章 自転車ネットワーク路線の選定」へ

《自転車通学許可者の状況》

- ・県立芦屋高校は「神戸市」、県立国際高等学校・県立芦屋国際中等教育学校は「西宮市」から自転車通学している学生が多い。

⇒全体の自転車通行環境に影響を与える交通量ではないため、「第3章 基本方針及び目標」「第4章 自転車ネットワーク路線の選定」への反映は行わない



### 第3章 基本方針と目標





## 第3章 基本方針と目標

芦屋市における自転車利用の現状と課題のまとめを行うとともに、それらを踏まえた芦屋市自転車ネットワーク計画の基本方針等の検討を行う。

### 1. 自転車利用に関する現状と課題

#### 《自転車利用の現状・課題のまとめ》

#### 1) 歩道走行している自転車が多い。

○自転車歩行者道に指定されている道路の自転車通行量が多く、それらの道路では歩道内を走行している自転車が多い。

#### 2) 交差点・出会い頭の自転車事故が多い。

○過去3年間に発生した自転車事故のうち、交差点事故が約85%、出会い頭事故が約50%。

#### 3) 自転車ネットワークの整備が難しい都市計画道路がある。

○幅員が15m未満の道路や、立体交差点で幅員構成が変更できない道路など、自転車通行空間の確保が難しい箇所がある。

#### 1) 隣接市において「自転車ネットワーク計画」が策定済み。

○西宮市は国道2号、神戸市は鳴尾御影線を自転車ネットワーク路線に指定している。

#### 2) 阪急神戸線以南市街地における自転車利用が多い。

○芦屋市の北側市街地（阪急以北）は地形条件が厳しい。

○500TP以上の自転車移動がある町は阪急以南の市街地のみであり、1,000TP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。

#### 1) 今後も一定数の自転車利用者が見込まれる。

○代表交通手段が「自転車」の割合は、各調査年度ともに1割程度を占めており、今後も一定数の自転車利用者は見込まれる。

#### 2) 「交通ルール・マナー」に関する市民意見が多い。

○「特に力を入れるべき施策目標」に関するアンケート調査では、「交通ルールやマナーに関する意識」が35項目中「第3位」、「市内を安全かつ快適に移動できる」が「第8位」。

#### 3) 歩道走行している自転車が多い。

○自転車歩行者道の歩道内を走行している自転車が多い（将来形態・暫定形態整備後、適切な通行空間への誘導が必要）。



## 2. 基本方針と目標

### 《基本方針》

**車道における自転車走行空間の創出**



### 《整備方針》

- 1) 自転車が安全に走行できる空間を創り出す。
- 2) 限られた道路幅員の中で、暫定型と将来型の2パターンの形態を検討。
- 3) 暫定型の速やかな整備実施。
- 4) 他の事業（面的整備や道路事業）等と時期を合わせた将来型の整備実施。

**ネットワークの形成**



- 1) 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の創出。
- 2) 神戸市及び西宮市との自転車ネットワークの結節。

**自転車利用ルールの周知・利用マナーの向上**



- 1) ネットワークをうまく運用するための啓発を行い、利用者の理解を深める。

### 《目 標》

**～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～**

