

港湾エリア全体の動線について（案）

- (1) 芦屋港活性化エリアの動線上の課題と対策の方向性
- (2) 課題に対して考えられる対策案
- (3) 港湾エリア全体の動線の基本的な考え方
- (4) 動線検討案

令和 4 年 4 月 19 日
芦屋港活性化推進室

(1) 芦屋港活性化エリアの動線上の課題と対策の方向性

- 芦屋港活性化基本計画で提示されている施設配置図をもとに、動線上の課題となる点（歩行者、自動車）を整理しました。
- 課題となる点を踏まえ、対策の方向性を整理しました。



図 動線上の課題図

表 動線上の課題をふまえた対策の方向性

動線上の課題	関連する場所	対策の方向性
主な自動車動線がエリア中央を通過していることにより、施設間の歩行者の動線が分断	全天候型施設と1号上屋間、駐車場と1号上屋間、海浜公園とエリアを結ぶ箇所	動線分離、単路部の改良 (速度抑制)
変則交差点で危険な場所	交差点D	交差点改良
生活道路が多く、見通しが悪くて危険な交差点	交差点E	交差点改良

(2) 課題に対して考えられる対策案

- 前ページに示した課題に対する解決策として、考えられる対策案を整理しました。
- 対策案は大きく4つに分けられ、「交差点改良」、「動線の分離」、「単路部の改良」、「ソフト対策」が考えられます。

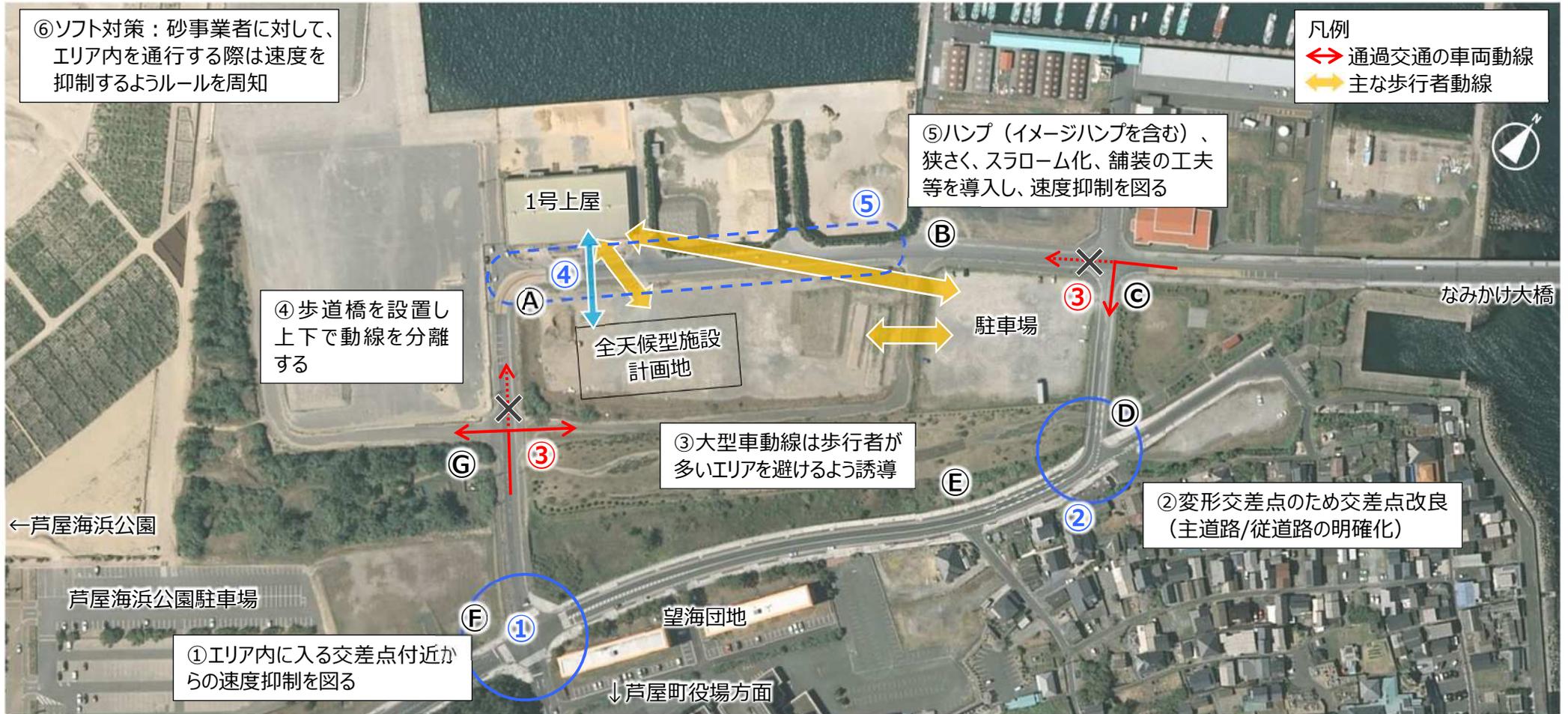


図 課題に対して考えられる対策案

(2) 課題に対して考えられる対策案

表 課題に対して考えられる対策案

分類	交差点改良		動線の分離		単路部の改良	ソフト対策
案	①ラウンドアバウトの設置による速度抑制	②交差点改良による速度抑制・注意喚起	③迂回ルートの設定による動線の平面分離	④歩道橋設置による動線の立体分離	⑤ハンプ等の設置による速度抑制	⑥ルールづくりによる速度抑制
概要	・エリアの入口となる交差点をラウンドアバウト化し、エリア内に進入する車両の速度を抑制。	・交差点を整形化、主道路と従道路を明確にすることで速度を抑制。	・砂事業者の車両は歩行者が多いエリアを避けるよう迂回させ、平面的に歩行者と車両動線を分離。	・全天候型施設と1号上屋を結ぶ歩道橋を設置し、歩行者と車両動線を立体的に分離。	・歩行者が多いエリアは、狭さく、スラローム化、舗装の工夫等により、速度を抑制。	・エリア内を利用する砂事業者に対して速度抑制ルールを周知。 ※現状は40km/h規制
速度抑制効果	高い	高い	やや高い	—	高い	低い（ドライバーの意識による）
費用	高い	高い	ハード整備の中では最も安価 （標識設置、舗装整備等を想定）	高い	他ハード整備と比較すると安価	—
周囲への影響	・ラウンドアバウトは通常の交差点よりもスペースが必要。	・線形の変更によるが、ラウンドアバウト設置ほどは影響が大きい。	・迂回ルート側での歩行者との交錯発生。	・歩道橋設置による見通しの低下、景観性への配慮。	・物理的なハンプの場合、音の発生や振動に注意が必要。	・特になし。
課題点	・土地取得。	・特になし。	・迂回ルート側の道路整備。 ・迂回ルート側の安全対策。	・設置後の維持管理。	・県道へのハンプ等設置。	・ルールの周知方法について、県と協議が必要。

※ハード整備は、いずれも警察協議、道路管理者協議が必要。



ラウンドアバウト（左：軽井沢市、右：朝来市）



交差点部のハンプ
（横浜市）



舗装の工夫（左：別府市、右：松山市）

(3) 港湾エリア全体の動線の基本的な考え方

- 港湾エリア全体の動線に関する基本的な考え方を整理しました。

【基本的な考え方】

- 港湾エリア内は歩行者優先の空間とする（特に1号上屋と全天候型施設間）。
- 緑地帯は、全天候型施設や広場等と一体的に利用できる空間とする。
- エリア内は歩行者優先のため、自動車の速度抑制を図る。



図 課題に対して考えられる対策案

(4) 動線検討案

- 動線に関する基本的な考え方を踏まえて、動線検討案を4通り検討しました。

【ア：道路形状の見直し・カーブ案】

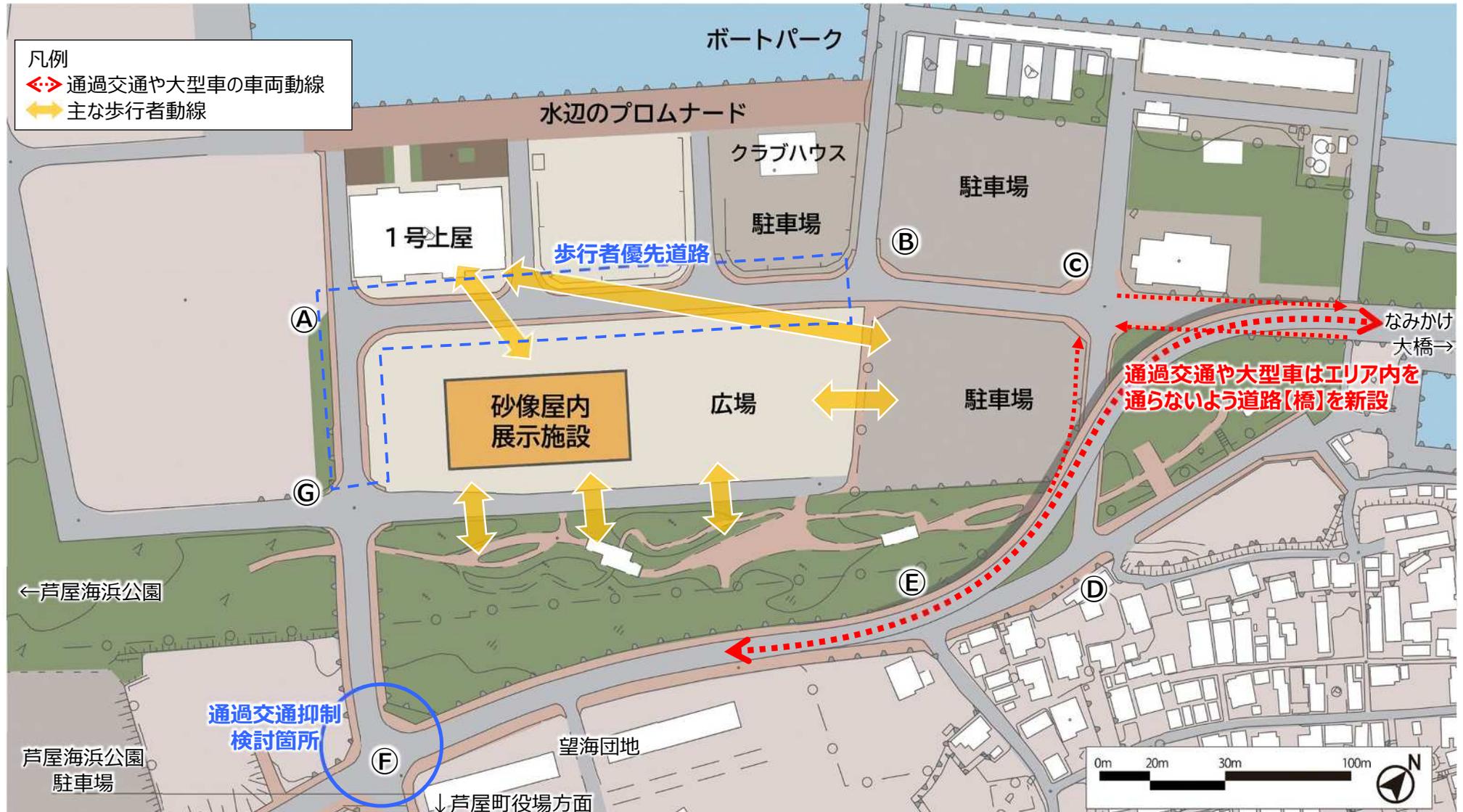
- 通過交通や大型車が港湾エリアを通らないよう、道路を新設し、港湾エリア内の道路は歩行者優先道路とする。
- 港湾エリア内は、港湾エリアの来訪者のみが通行し、通過交通や大型車の動線と歩行者動線を分離することができる。
- 道路の新設が必要となる。
- 道路新設の形状・計画をふまえ、駐車場計画の見直しが必要となる。



(4) 動線検討案

【イ：道路形状の見直し・橋梁案】

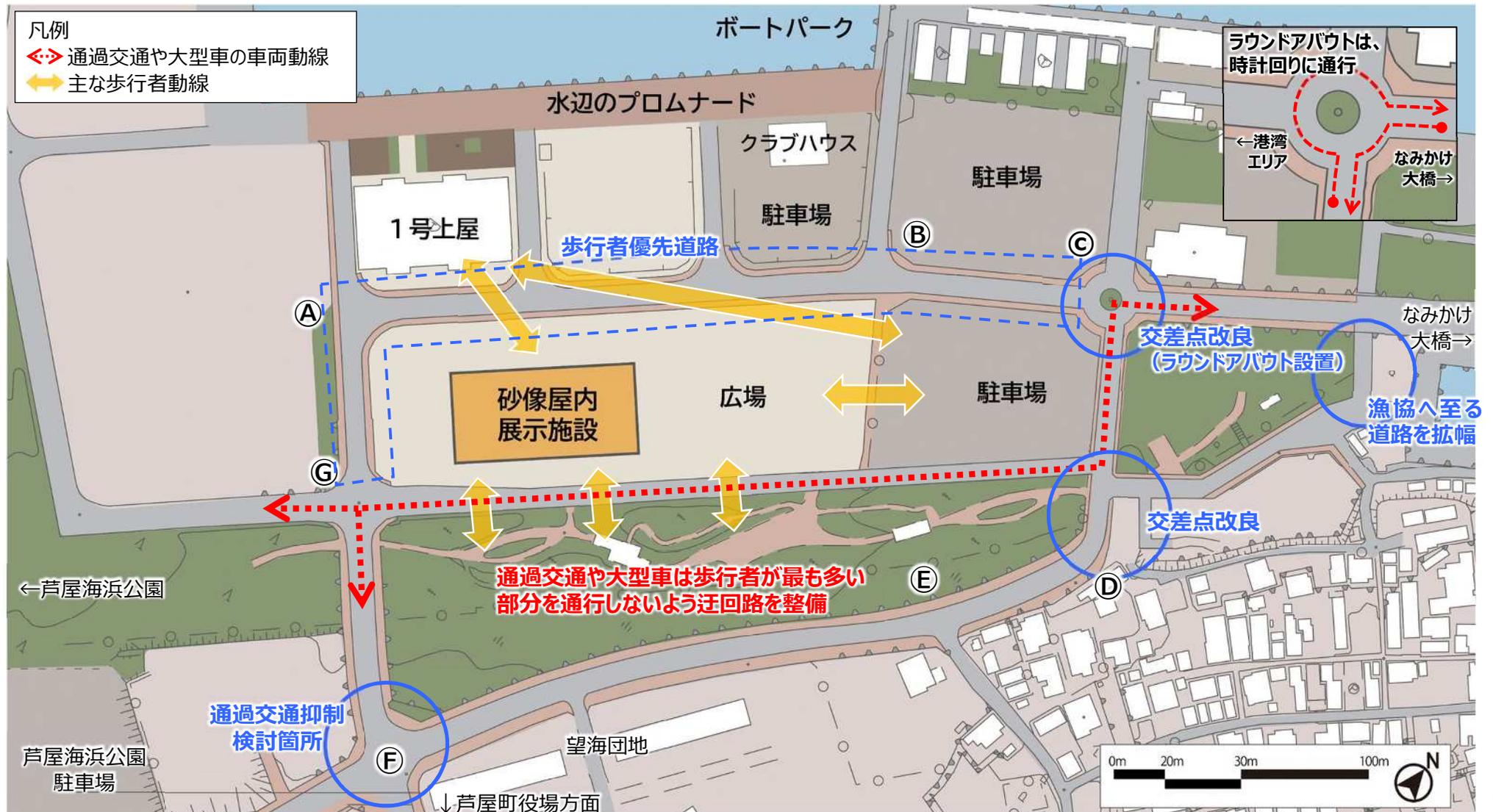
- 通過交通や大型車が港湾エリアを通らないよう、道路（橋）を新設し、港湾エリア内の道路は歩行者優先道路とする。
- 港湾エリア内は、港湾エリアの来訪者のみが通行し、通過交通や大型車の動線と歩行者動線を分離することができる。
- 道路（橋）の新設が必要となり、接続するなみかけ大橋側の改修も必要となる。



(4) 動線検討案

【工：迂回路整備案】

- ▶ 港湾エリアのうち最も歩行者が多い部分を通過交通や大型車が通らないよう迂回路を整備し、港湾エリア内の道路は歩行者優先道路とする。
- ▶ 港湾エリア内は、港湾エリアの来訪者のみが通行し、通過交通や大型車の動線と歩行者動線を分離することができる。
- ▶ F交差点→G交差点と下り坂となっているため、G交差点での事故発生等の危険性がある。
- ▶ 迂回路整備により、緑地⇔全天候型施設・イベント広場間の空間が分断される。
- ▶ 迂回路の整備が必要となる。



(4) 動線検討案

- 前ページまでに示した検討案 4 案について、特徴等を比較整理しました。

表 課題に対して考えられる対策案

案	ア：道路形状の見直し・カーブ案	イ：道路形状の見直し・橋梁案	ウ：道路形状の見直し・クランク案	エ：迂回路整備案
概要	通過交通や大型車が港湾エリアを通らないよう、道路を新設し、港湾エリア内の道路は歩行者優先道路とする。	通過交通や大型車が港湾エリアを通らないよう、道路（橋）を新設し、港湾エリア内の道路は歩行者優先道路とする。	通過交通や大型車が港湾エリアを通らないよう、エリア南側の既存道路に誘導し、既存道路は十分な安全対策を講じる。港湾エリア内の道路は歩行者優先道路とする。	港湾エリアのうち最も歩行者が多い部分を通過交通や大型車が通らないよう迂回路を整備し、港湾エリア内の道路は歩行者優先道路とする。
通過交通の排除効果	高い	高い	高い	他案と比べるとやや劣る
費用 (超概算)	約6.5億円	約10.5億円	約8,000万円	約1.5億円
課題点	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場を横断するように道路が整備されるため、駐車場をどこに確保するか検討が必要。 ・緑地帯が分断される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・なみかけ大橋と新設橋を接続するため、なみかけ大橋の改修が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・通過交通を緑地帯南側の既存道路に誘導するため、周辺住民の理解が必要。 ※誘導とあわせて安全対策は実施する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・全天候型施設・イベント広場⇔緑地帯の歩行者動線が分断される。

【比較検討を踏まえた、動線の基本的な考え方】

- 港湾エリア内は歩行者優先の空間とするため、通過交通は 1 号上屋⇔全天候型施設間の道路を通らないよう、港湾エリア外で動線を確保します。
- 通過交通の排除効果、動線整備にかかる費用を踏まえると「ウ：道路形状の見直し・クランク案」が望ましいと考えられます。