

J R 芦屋駅南地区再開発事業について

- 1 交通広場の設計に関する今後の進め方について【資料 1】
- 2 事業費について【資料 2】
- 3 今後のスケジュールについて

■交通シミュレーションを踏まえた交通広場の設計に関する今後の進め方について

項目	内容
背景	<p>令和 5 年 5 月に「緑があふれ居心地が良く、歩きたくなるような芦屋らしい駅前空間の実現へ」を掲げ、「緑」「集える」「歩ける」「未来志向」「地権者の生活を守る」の 5 原則に基づく計画見直しに着手した。</p> <p>見直しにあたっては、事業の主目的である交通課題の解決及び交通結節機能の向上を大前提としつつ、人々が集える広場空間をできるだけ大きく確保するよう努めた。加えて、駅前広場の設計において通過交通の排除により交通負荷を軽減する考え方が一般的であることも考慮し、駅前の東西道路廃止の実現可能性を検討することとなった。検討にあたり、東西道路廃止による他の道路への影響を測定するため、交通シミュレーションを実施した。</p>
上記背景に基づく検討概略図	<p>広場空間を確保するため東西道路を廃止する際に想定されるレイアウトの例</p>
シミュレーション結果	<ul style="list-style-type: none"> 東西道路を廃止した場合、市道 354 号線および国道 2 号が迂回路になってしまい、車両混雑が発生する可能性がある。 特に車両の離合が困難な市道 354 号線においては、車両の一時滞留により、交通円滑性や安全性が損なわれるとともに、周辺住民に影響を及ぼすおそれがある。 一方で、東西道路廃止に伴う市道 354 号線の混雑の発生頻度は慢性的なものではなく、夕方のラッシュ時においても、3 時間で 2 回程度の滞留が生じるという結果であった。
結論	<p>上記の交通シミュレーション結果を踏まえ、現下の交通状況に鑑みて東西道路の廃止は行わないこととし、再開発事業における交通広場の形状は原案で進めることとする。</p> <p>なお、再開発事業完了後における道路空間の活用について、将来における社会情勢の変化を見据えつつ、現時点より準備・検討を進めるものとする。</p>
今後の進め方	<p>5 原則を前提に、国交省が推進する人中心のウォークラブルな公共空間の必要性に鑑み、次のような方向性で交通広場の設計を進めることとしたい。</p> <ol style="list-style-type: none"> 再開発事業が完了した後、東西道路及び一般車用ロータリーを車両通行止めとし、広場空間を確保する社会実験を実施する。 社会実験で得られたデータを活用し、駅前における恒常的な歩行者空間の提供について検討する。

緑があふれ居心地が良く、歩きたくなるような芦屋らしい駅前空間の実現へ

【5つの基本原則】

- ① 「緑」 花と緑あふれる街並み
- ② 「集える」 新たな出会いを生み出す仕掛け
- ③ 「歩ける」 思わず歩きたくなる空間
- ④ 「未来志向」 未来の市民に贈る進化の余地
- ⑤ 「地権者の生活を守る」 資産や生活を守り、スピード感を重視

将来の駅前空間において5原則をさらに展開できるよう現時点より準備・検討を進める

【設計段階での検討事項例】

- ・ペDESTリアンデッキの下りエスカレーターを追加で整備する。
- ・歩道と車道の高低差を最小限に抑え、一体的な空間を演出する。
- ・街路灯はソーラーライトとし、非常時に電源供給可能とするほか、イベント時に使用できるものとする。
- ・ブランディングエリアにおける地域活性化 PT 等と連携し、駅周辺全体の賑わい向上を目指す。

再開発事業を完了し地権者の生活を守り交通課題を解決する

社会実験の実施（東西道路及び一般車ロータリーを車両通行止め）

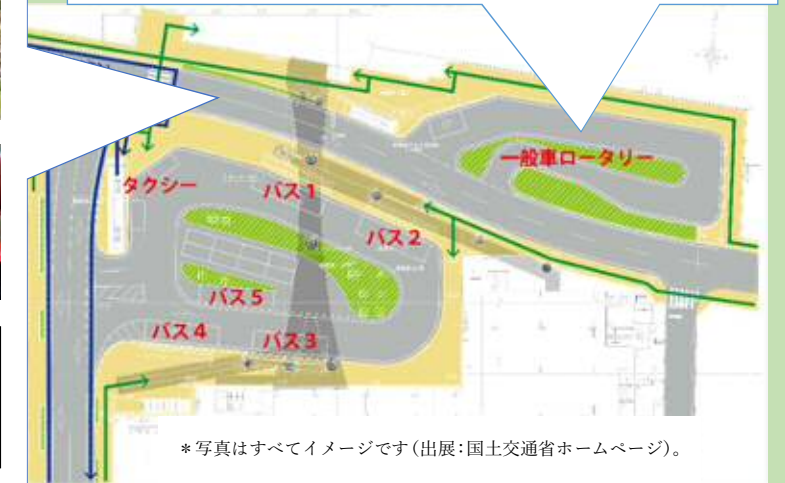
周辺交通への影響についてデータを蓄積するとともに、まちづくり系イベントを開催し、駅周辺に人が集う空間となるよう市民意識の醸成に努める。



- 【例】
- ・マルシェ・フリーマーケットの実施
 - ・キッチンカーの配置
 - ・ベンチ等ストリートファニチャー設置
 - ・夜間ライトアップ
 - ・J R・周辺住民との連携



- 【例】
- ・市民参加イベントの実施
 - ・車道への人工芝の敷設
 - ・ベンチ等ストリートファニチャー設置
 - ・夜間ライトアップ



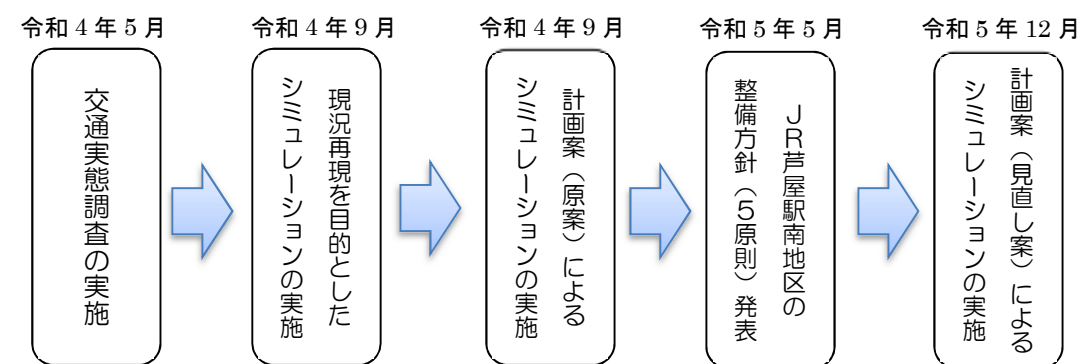
駅前空間の再編

人口減少・環境負荷の高まり・自動車技術の飛躍的向上など、社会情勢の変化を見据えつつ、社会実験にて得られたデータ等を参考に、関係者と協議を重ねながら、駅前がより魅力的な空間となるよう、構成要素の再編・再検討を進める。

■ JR 芦屋駅南地区交通シミュレーション検討について

JR 芦屋駅南地区については、交通広場整備後の交通処理機能の検証を目的として、令和 4 年度より交通シミュレーションによる検討を行っている。
 交通シミュレーションの入力データおよび現況再現性の検証用データを得るため、令和 4 年 5 月に交通実態調査（ナンバープレート調査・渋滞長調査）を実施した。交通実態調査結果に基づき現況再現シミュレーションを実施し、交差点方向別交通量および最大滞留長について現況再現性を確認した。現況再現シミュレーションデータをもとに、JR 芦屋駅南地区交通広場整備後の将来シミュレーション（原案）を実施し交通処理機能について検証を行った。
 その後、令和 5 年 5 月に発表された JR 芦屋駅南地区の整備方針（5 原則）に基づき計画の見直しが検討されたため、計画見直し案のネットワークを反映した将来シミュレーションを再度実施し、交通処理機能の検証について行った。

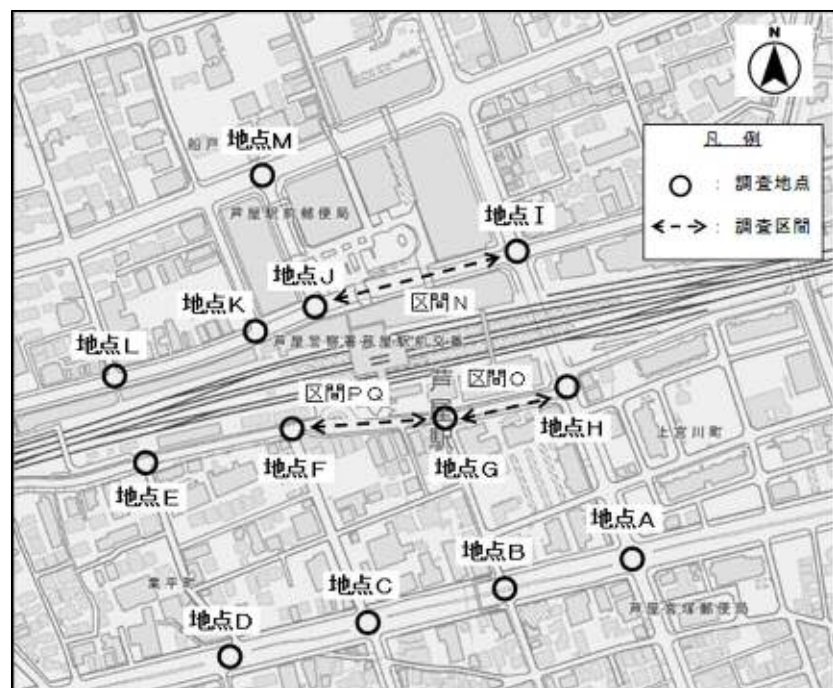
＜ JR 芦屋駅南地区交通シミュレーション検討の経緯 ＞



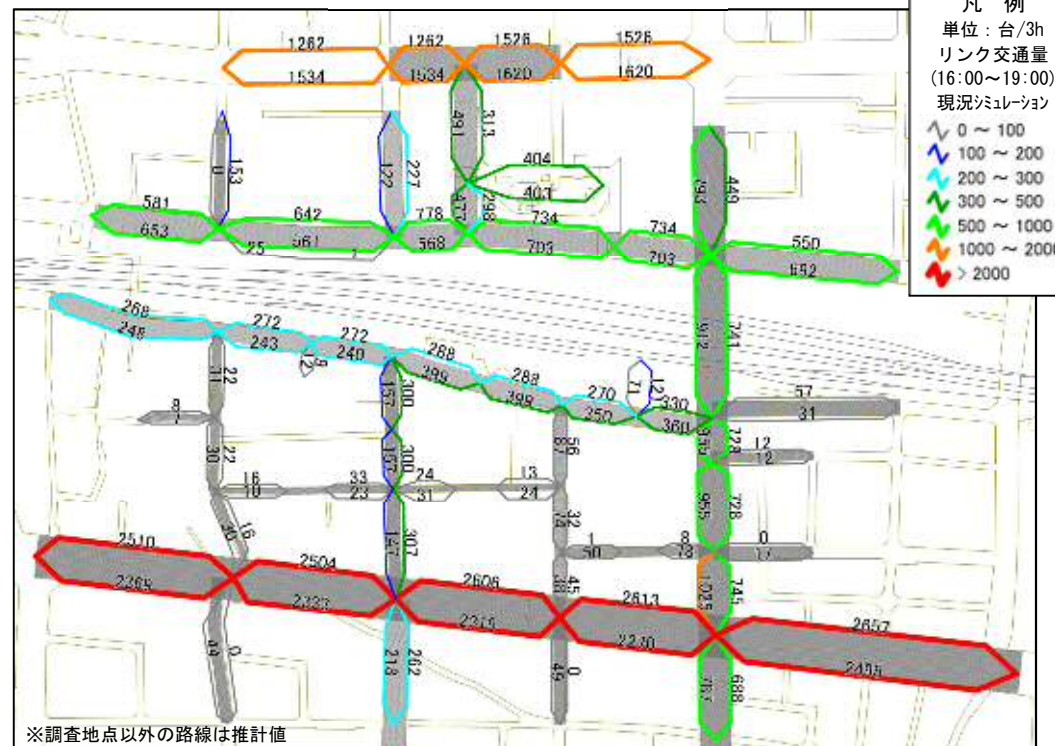
＜ 交通実態調査の概要 ＞

調査日	令和 4 年 5 月 11 日（水）
調査時間帯	夕方ピーク時 3 時間（16:00～19:00）
調査箇所	JR 芦屋駅南地区内の交差点および単路部（下図のとおり）
調査内容	①ナンバープレート調査 ICレコーダーを用いて、各調査箇所を通過する車両のナンバープレート情報の読み取り・記録を行った。
調査方法	②渋滞調査 目視またはビデオ撮影により、各調査箇所の滞留状況を観測・記録を行った。

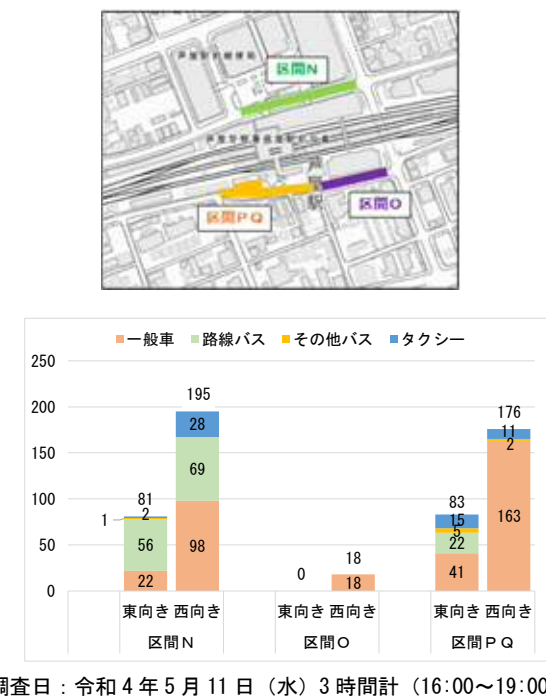
＜ 交通実態調査箇所位置図 ＞



＜ 路線別交通量（現況） ＞

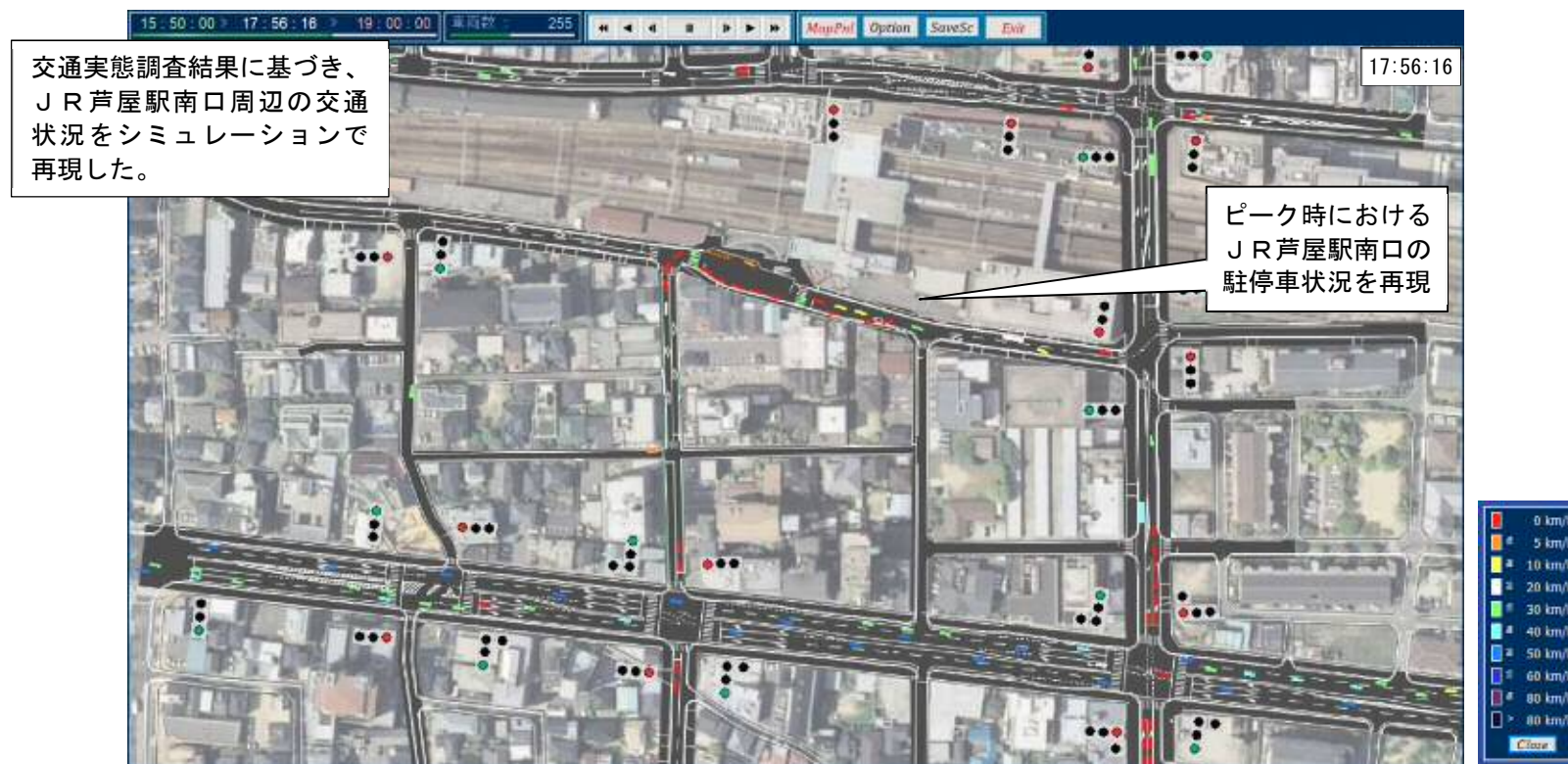


＜ JR 芦屋駅周辺駐停車車両台数 ＞



調査日：令和 4 年 5 月 11 日（水）3 時間計（16:00～19:00）

＜ 現況再現シミュレーション実施状況 ＞



■ J R 芦屋駅南地区周辺における現状の交通課題

J R 芦屋駅南地区周辺の現状における交通状況を概観すると、駅前では、①駐停車車両が多く通過車両との動線が交錯する、②歩行者と自動車とが交錯する、③路線バスや⑤タクシーの停車スペースが狭く走行性が低下する、④送迎バス停車時に通過車両が反対車線へはみ出す、など、様々な交通課題を有している。また、周辺路線では、⑥国道2号と接続する幹線道路である(都)芦屋中央線がピーク時に混雑している。

< J R 芦屋駅南地区周辺における現状の交通課題 >

① J R 芦屋駅南側の駐停車車両

- ・通過車両と最大で 10 台程度の駐停車車両が混在し、駐停車車両の停車時や発進時に通過車両と交錯し走行性が低下している。



写真：令和4年5月11日（水）18:11頃撮影

② J R 芦屋駅南側の横断歩行者

- ・J R 芦屋駅南口出入口付近に無信号横断歩道があり、駅を出入りする横断歩行者が頻繁に通行するため、車両は頻繁に一時停止している。
- ・歩行者は車両を気にしながら横断しており、車両と歩行者の接触の危険が高まっている。



写真：令和4年5月11日（水）16:35頃撮影



写真：令和4年5月11日（水）18:04頃撮影

③ J R 芦屋駅南側の路線バス

- ・J R 芦屋駅南口正面に1台分の仮設バス停があるが、スペースが狭く、路線バスの停車・発進時に通過車両と交錯しているため、走行性が低下している。



写真：令和4年5月11日（水）17:57頃撮影

④ J R 芦屋駅南側に停車する送迎バス

- ・(都) 駅前広場西線の東行車線に送迎バス等のバス停があり、バス停車時には東行き車線を塞いでしまうため、後続車は停車車両を避けて反対車線にはみ出して通行しており、車両同士の接触の危険が高まり、走行性も低下している。



写真：令和4年5月11日（水）17:32頃撮影

⑤ J R 芦屋駅南側のタクシー

- ・J R 芦屋駅南口正面に1台分の仮設タクシーベースがあるが、駐車禁止の舗装部分に駐停車する一般車やタクシーがある。
- ・ピーク時に同時に3台程度の車両が集中し、走行車線や手前の横断歩道にはみ出して停車するため、走行性が低下している。



写真：令和4年5月11日（水）18:01頃撮影

⑥ (都) 芦屋中央線の混雑

- ・ピーク時には国道2号との交差点（上宮川町西交差点）を先頭に混雑が発生する。



写真：令和3年10月26日（火）17:17頃撮影

J R 芦屋駅南地区周辺の交通状況を交通シミュレーションで再現

J R 芦屋駅南地区の駅前広場整備計画（原案・見直し案）について将来シミュレーションを実施

■ 計画案（原案）シミュレーションの条件設定

計画案（原案）シミュレーションの条件設定については下表に示すとおりである。
 計画案（原案）では、駅前の東西道路（都）駅前広場西線～（都）駅前広場東線）は現況と同様に通行可能としたうえで、路線バス・送迎バス・タクシー乗降場のある交通広場と、一般車乗降場を新設する。また、（都）駅前線は拡幅整備により両側に歩道および自転車通行帯が新設される。なお、新設される再開発ビルの駐車場出入口は（市）185-3号線に接続される。

< 計画案（原案）交通シミュレーションの条件設定 >

①実施時間帯	16:00～19:00（夕方ピーク）の3時間
②ネットワーク	JR芦屋駅南地区交通広場整備後（原案）の道路網を再現
③走行速度	各路線の規制速度を入力 50km/h：（国）2号 40km/h：（都）山手幹線、（都）駅前線、（都）芦屋中央線、 （都）駅前広場西線、（都）駅前広場東線、（市）368-1号線 30km/h：（都）鉄道沿東線、（都）鉄道沿西線、その他市道
④OD表	現況ルート表（ナンバープレート調査結果（令和4年5月11日（水）実施）のマッチング結果）をもとに、JR芦屋駅南地区交通広場整備後の一般駐停車車両の転換、路線バスの再編、再開発ビル出入交通量の増分を考慮して作成
⑤信号現示	令和4年5月11日（水）（16～19時）観測結果
⑥横断歩行者	現況横断歩行者（令和4年5月11日（水）実施の交通実態調査時の記録）をもとに、南北方向の移動がベデストリアンデッキに転換することを前提に作成
⑦車種	5車種（小型車、大型車、路線バス、その他バス、タクシー）

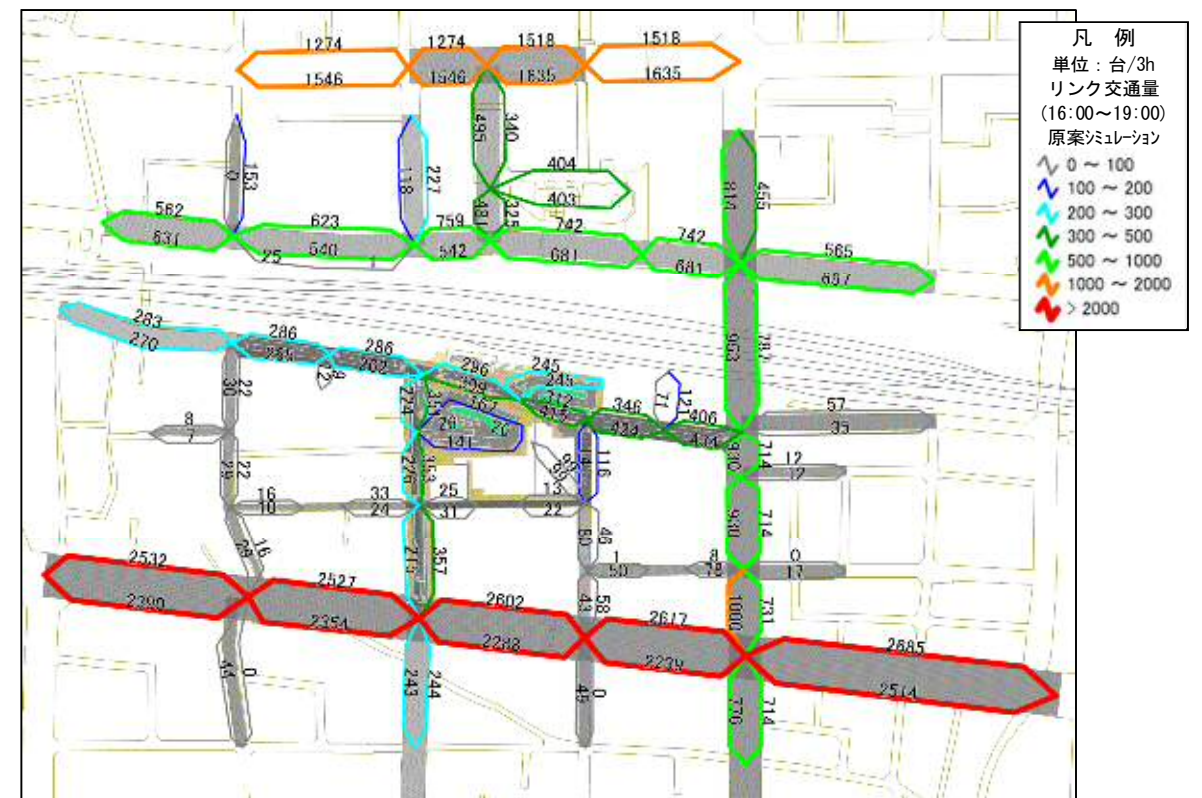
< 計画案（原案）シミュレーションの実施状況 >



< 計画案（原案）における現況からの変更点 >



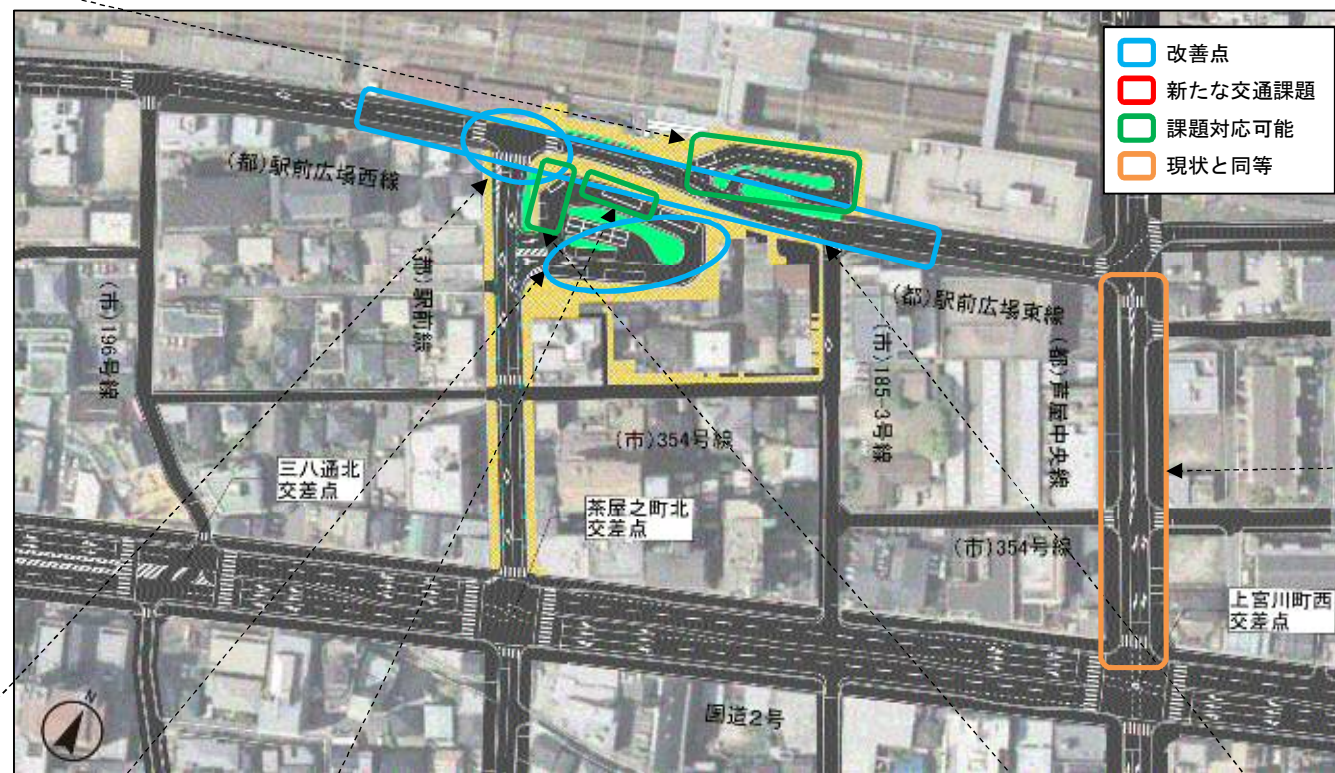
< 計画案（原案）シミュレーション路線別交通量 >



■ 計画案（原案）における交通状況の分析

計画案（原案）の交通シミュレーション結果より計画案（原案）の交通状況进行分析し、現況からの改善点、新たな交通課題、課題に対する対応策について考察した。
 現況からの改善点としては、②横断歩行者の安全性向上、③路線バスと通過車両の交錯解消、⑦JR芦屋駅南口東西道路の交通課題解消などが考えられる。また、新たな交通課題については、①一般車乗降場の容量オーバー、④送迎バスの集中、⑤タクシーの集中などが考えられるが、いずれも一時的なものであり、駐停車に関するルール決めや注意喚起などで対応可能と考えられる。なお、⑥(都)芦屋中央線の混雑については、現況と同程度に混雑する結果となった。

< 計画案（原案）における交通状況の分析 >



① JR芦屋駅南側の駐停車車両

・一般車乗降場の整備により駐停車車両と通過車両のスペースは分離され、車両同士の交錯は解消する。

・利用車両が集中すると、一時的に車両が一般車乗降場の外にあふれる恐れがある。(3回程度/夕ピーク3h)
 ⇒駐停車に関するルール*を決め、利用者に周知することで対応可能



② JR芦屋駅南側の横断歩行者

・駅と直結するペDESTリアンデッキの整備により、駅関連の横断歩行者はペDESTリアンデッキへの転換が見込まれる。
 ・歩行者と自動車のスペースは分離され、歩行者の安全性は向上する。

③ JR芦屋駅南側の路線バス

・交通広場内バス停(3台)の整備により、路線バスと通過車両のスペースは分離され、車両同士の交錯は解消する。



④ JR芦屋駅南側に停車する送迎バス

・交通広場内バス停(1台)の整備により、送迎バスと通過車両のスペースは分離され、送迎バス等の停車による通過車両の対向車線へのはみ出しや通行障害は解消される。

・送迎バスが同時に2台以上集中すると容量オーバーになり、交通広場内の動線を塞ぎ、一時的に車両が交通広場の外にあふれる恐れがある。(2回程度/夕方ピーク3h)
 ⇒特定の時間帯における送迎バスの集中回避を図るなどで対応可能



⑤ JR芦屋駅南側のタクシー

・交通広場内タクシーのりば(乗車1台、降車1台、待機所8台)の整備により、タクシーと通過車両のスペースは分離され、車両同士の交錯は解消する。

※ただし、整備後は台数増加が見込まれる。

・降車バスが交通広場の入口に近いので、タクシーが集中すると交通広場入口を塞いでしまう恐れがある。
 ⇒タクシー降車バスが通行障害にならないよう、注意喚起などにより対応可能



⑥ (都)芦屋中央線の混雑

・ピーク時における国道2号との交差点(上宮川町西交差点)を先頭とする混雑は、現況と同程度であった。



⑦ JR芦屋駅南口の東西道路

((都)駅前広場西線~(都)駅前広場東線)

・交通広場・一般車乗降場・ペDESTリアンデッキの整備により、車両同士の交錯や、歩行者と自動車の交錯、送迎バス停車による通過車両の対向車線へのはみ出しなどの交通課題が解消され、スムーズに走行できるようになる。



■ 計画案（見直し案）シミュレーションの条件設定

計画案（見直し案）シミュレーションの条件設定については下表に示すとおりである。
 計画案（見直し案）では、駅前の東西道路（都）駅前広場西線～（都）駅前広場東線）は通行不可とし、JR 芦屋駅南口はグランドレベルで直接再開発ビルと接続する形となる。東西道路通行不可により、（市）354 号線および国道 2 号を通行する迂回ルートを設定した。
 また、交通広場には路線バス・送迎バス乗降場、一般車乗降場には、短時間駐車場およびタクシー乗降場が設置される。なお、（都）駅前線の拡幅および再開発ビルの駐車場出入口は原案と同様である。

＜ 計画案（見直し案）交通シミュレーションの条件設定 ＞

①実施時間帯	16：00～19：00（夕方ピーク）の3時間
②ネットワーク	J R 芦屋駅南地区交通広場整備後（見直し案）の道路網を再現
③走行速度	各路線の規制速度を入力 50km/h：（国）2号 40km/h：（都）山手幹線、（都）駅前線、（都）芦屋中央線、 （都）駅前広場西線、（都）駅前広場東線、（市）368-1号線 30km/h：（都）鉄道沿東線、（都）鉄道沿西線、その他市道
④OD表	現況ルート表（ナンバープレート調査結果（令和4年5月11日（水）実施）のマッチング結果）をもとに、J R 芦屋駅南地区交通広場整備後の一般駐停車車両の転換、路線バスの再編、再開発ビル出入交通量の増分を考慮して作成
⑤信号現示	令和4年5月11日（水）（16～19時）観測結果
⑥横断歩行者	現況横断歩行者（令和4年5月11日（水）実施の交通実態調査時の記録）をもとに、南北方向の移動がペデストリアンデッキに転換することを前提に作成
⑦車種	5車種（小型車、大型車、路線バス、その他バス、タクシー）

＜ 計画案（見直し案）交通シミュレーションの実施状況 ＞



＜ 計画案（見直し案）における現況からの変更点 ＞



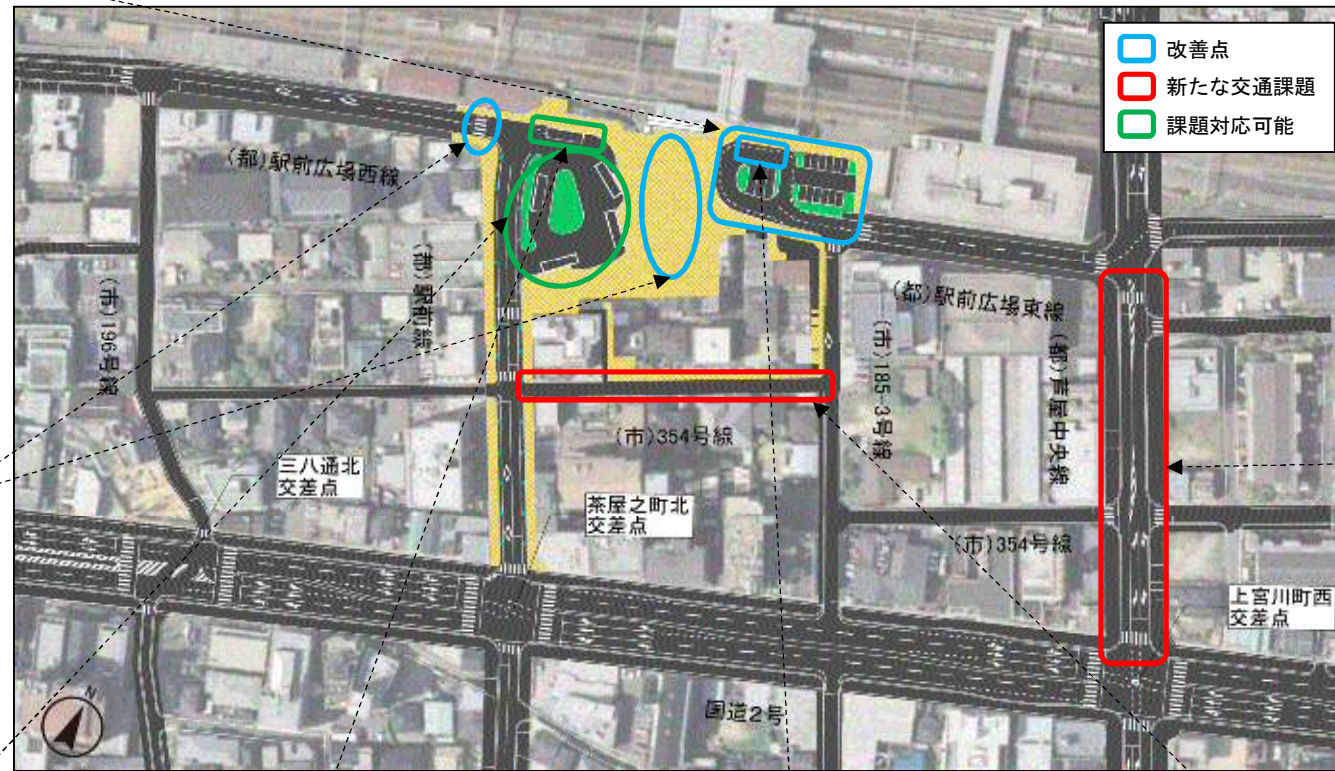
＜ 計画案（見直し案）シミュレーション路線別交通量 ＞



■ 計画案（見直し案）における交通状況の分析

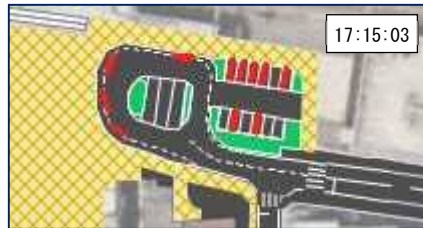
計画案（見直し案）の交通シミュレーション結果より計画案（見直し案）の交通状況进行分析し、現況からの改善点、新たな交通課題、課題に対する対応策について考察した。現況からの改善点としては、①駐停車車両と通過車両の交錯解消、②横断歩行者の安全性向上、⑤タクシーと通過車両の交錯解消などが考えられる。また、新たな交通課題については、③路線バスの降車バスへの集中、④送迎バスの集中などが考えられるが、いずれも一時的なものであり、ロータリー内の走行ルールや小型マイクロバス等の一般車乗降場への転換などで対応可能と考えられる。一方、駅前東西道路の通行不可による迂回交通の影響で、⑥(都)芦屋中央線は現況よりも混雑する結果となり、また、⑦(市)354号線は一時的に路線全体に車両が滞留するなど、交通円滑性や安全性に懸念がある。

< 計画案（見直し案）における交通状況の分析 >



① JR芦屋駅南側の駐停車車両

- 一般車乗降場の整備により駐停車車両と通過車両のスペースは分離され、車両同士の交錯は解消する。
- 短時間駐車場の整備で容量は増加し、駐停車車両が飽和して一般車乗降場からはみ出す状況は発生しなかった。



② JR芦屋駅南側の横断歩行者

- 駅前東西道路を廃止することで東西通過交通はなくなり、滞留空間が確保できるほか、駅関連の横断歩行者はペデストリアンデッキへの転換が見込まれる。
- 歩行者と自動車のスペースは分離され、東西通過交通もなくなるため、歩行者の安全性はより向上する。

③ JR芦屋駅南側の路線バス

- 交通広場内バス停（乗車2台、降車1台）の整備により、路線バスと通過車両のスペースは分離され、車両同士の交錯は解消する。

・降車のバスが集中すると、送迎バスの動線を一時的に塞いでしまう恐れがある。
⇒ロータリー内で通行障害が発生しないようなルール*を決めることで対応可能

*例えば、降車のバスが停車中であれば、一旦待機所に退避する、など。



④ JR芦屋駅南側に停車する送迎バス

- 交通広場内バス停（1台）の整備により、送迎バスと通過車両のスペースは分離され、送迎バス等の停車による通過車両の対向車線へのはみ出しや通行障害は解消される。

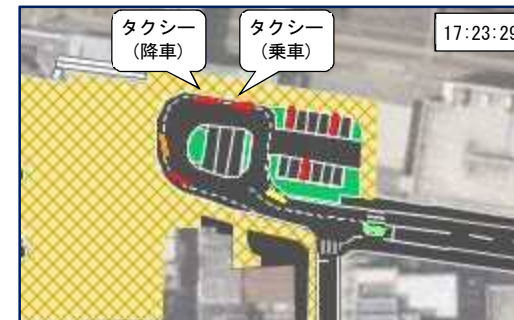
・送迎バスが集中すると、路線バスや一般車の通行が阻害される恐れがある。
⇒送迎バスの一般車乗降場（小型マイクロバス停車可能）への転換により対応可能



⑤ JR芦屋駅南側のタクシー

- 一般車乗降場内タクシーのりば（乗車1台、降車1台、待機所6台程度）の整備により、タクシーと通過車両のスペースは分離され、車両同士の交錯は解消する。

※ただし、整備後は台数増加が見込まれる。



⑥ (都)芦屋中央線の混雑

- ピーク時には、一時的に北側の信号交差点を超えて滞留する状況が発生した。
- 当該路線は現況でも混雑しており、迂回交通の影響による混雑悪化が懸念される。



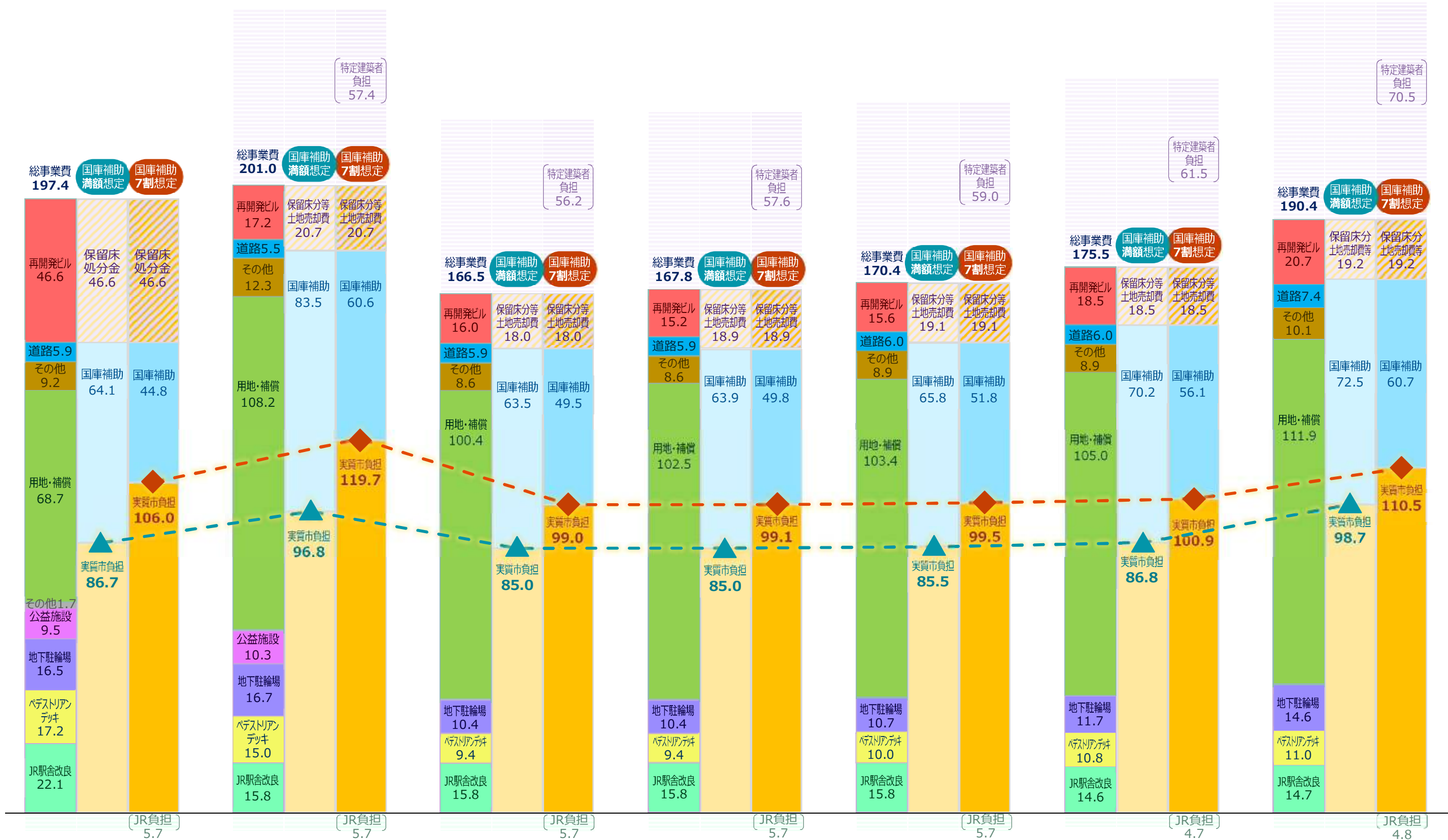
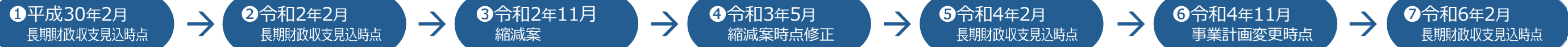
⑦ (市)354号線の流入交通増加

- 東西通行不可による迂回交通が(市)354号線に流入し、一時的に路線全体に車両が滞留するような状況が発生した。(2回程度/夕方ピーク3h)
- 生活道路への過剰な交通の流入により、交通円滑性や安全性に懸念がある。



J R 芦屋駅南地区第二種市街地再開発事業(関連事業を含む)事業費の推移【まとめ】

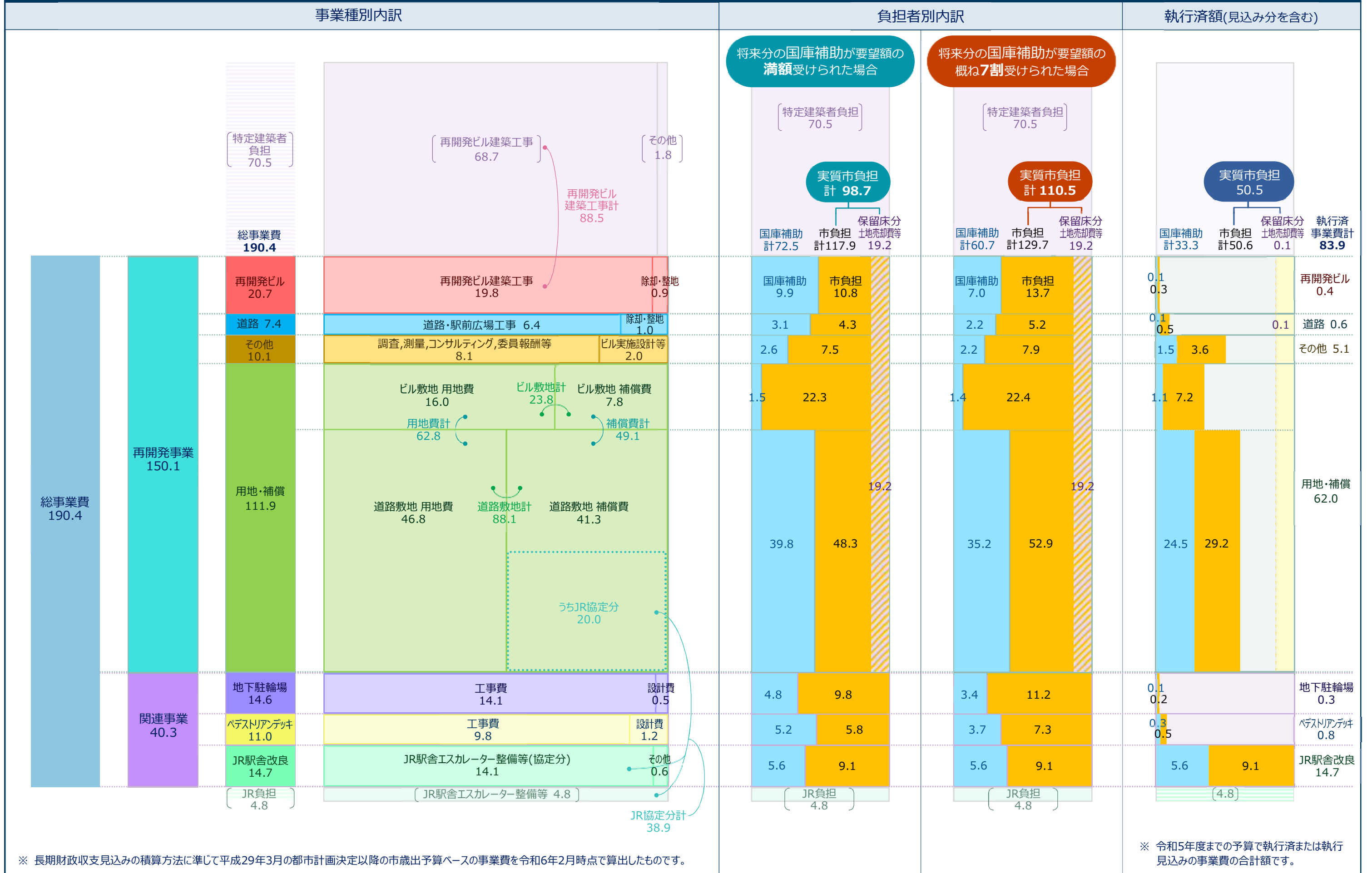
(単位：億円)



※ 長期財政収支見込の積算方法に準じて平成29年3月の都市計画決定以降の市歳出予算ベースの事業費を各記載時点においてそれぞれ算出したものです。各時点の左のグラフは事業種別内訳、中央と右のグラフは負担者別内訳です。各算定時点の将来分の国庫補助について、要望額の満額を受け取ることができた場合を想定したものが中央のグラフ、要望額の概ね7割の額を受け取ることができた場合を想定したものが右のグラフです。

J R 芦屋駅南地区第二種市街地再開発事業(関連事業を含む)事業費の内訳 【 令和6年2月 長期財政収支見込時点 】

(単位：億円)



※ 長期財政収支見込みの積算方法に準じて平成29年3月の都市計画決定以降の市歳出予算ベースの事業費を令和6年2月時点で算出したものです。

※ 令和5年度までの予算で執行済または執行見込みの事業費の合計額です。