

## 第3章 芦屋市の交通課題の整理

### 1. 現状の整理と課題の抽出

#### ①地形・土地利用状況

##### 現 状

- 北部地域・山手地域は、傾斜が多い地形特性から、高齢者や自転車利用者にとっては、円滑な移動を行う上で、支障となっている箇所があります。
- 中央地域の鉄道駅周辺・幹線道路・主要なバス路線沿いでは、本市の都市機能を果たす公共施設や業務・商業施設等が数多く立地しています。
- 浜地域・南芦屋浜地域は、埋立地であるため平坦な地形となっています。また、土地利用計画に基づいた都市施設や商業施設が計画的に配置されています。



##### 課 題

- 高低差のある地形特性の地域においても円滑に移動できる交通環境が求められます。
- 公共施設や業務・商業施設等に移動しやすい交通環境が求められます。

#### ②人口・世帯の状況

##### 現 状

- 本市の人口は現在のところ、減少局面に入っていないませんが、将来的には減少に転じることが見込まれ、高齢化もさらに進むことが想定されます。
- 地域別では北部地域や浜地域で、人口減少している地区が多く見られます。
- 市域全体で高齢化が進んでいますが、特に北部地域、浜地域及び南芦屋浜地域の高齢化率が高くなっています。
- 高齢者の世帯のうち1人暮らしや夫婦のみの世帯は市全体では約7割ですが、南芦屋浜地域では8割以上となっています。



##### 課 題

- 社会全体として人口減少や少子高齢化が進行することから、だれもが移動しやすい交通環境が求められます。
- 特に、高齢化の進行が予測される北部地域、浜地域及び南芦屋浜地域では容易に外出や移動ができる交通環境の充実が求められます。

## ③移動実態

## 現 状

- 全世代の総トリップ数は減少していますが、高齢者の総トリップ数や1人当たりのトリップ数は増加しています。
- 市内から市外への移動は、隣接する神戸市、西宮市に次いで大阪市への移動が多くなっています。
- 交通手段割合の推移は、平日では自動車の割合が減少し、徒歩・自転車の割合が増加していますが、休日では自動車の割合が増加し、徒歩・自転車の割合が減少しています。鉄道・バスによる公共交通機関の割合は平日・休日とも増加しています。
- 高齢者の交通手段は、鉄道・バスの利用割合が減少し、自動車の利用割合が増加しています。
- 各駅までの交通手段は、徒歩が約6割以上と最も多く、JR芦屋駅、阪急芦屋川駅、阪神芦屋駅では、徒歩に次いでバスの利用が多くなっていますが、阪神打出駅では8割以上が徒歩となっており、次いで自転車の利用が多くなっています。
- 目的別の交通量は、自由目的が増加し、その交通手段としては徒歩に次いで自動車の利用が多くなっています。



## 課 題

- 高齢者が自動車利用に頼らず、移動しやすい交通手段を選択できるよう、道路や公共交通などの利用環境の充実が求められます。
- 自由目的や休日の交通手段として、自動車の利用者が増加傾向にあることから、環境負荷に配慮した自動車利用への意識啓発や道路等の施設整備とともに、公共交通の利用促進が求められます。
- 増加傾向にある自由目的での交通手段としては、徒歩が最多となっていることから、市内を散策しやすい通行空間の整備など回遊性の向上や、更なる外出機会の創出が求められています。
- JR芦屋駅、阪急芦屋川駅、阪神芦屋駅への交通手段として、徒歩や自転車、バスで移動しやすい道路等の施設整備、公共交通路線網の充実のほか、自動車で送迎しやすい駅周辺の整備などが求められます。
- 阪神打出駅への交通手段として、徒歩や自転車で移動しやすい道路等の施設整備などが求められます。



## ④自動車・自転車・歩行者の移動環境

## 現 状

- 都市計画道路は、計画延長のうち約9割が整備されていますが、主に南北方向や阪急神戸線沿線の路線が未整備になっています。
- 自動車交通量は、阪神高速5号湾岸線及び接続する幹線道路の交通量は増加していますが、中央地域や山手地域の幹線道路では減少傾向にあります。
- 自動車の保有台数の総数は増加していますが、世帯当たりの保有台数は減少傾向にあります。
- 放置自転車の撤去台数は、減少傾向にありますが、阪急芦屋川駅や阪神芦屋駅に比べて、JR芦屋駅と阪神打出駅は、自転車駐車場の収容台数に対する放置自転車の撤去台数の割合が多くなっています。
- 阪神打出駅周辺の自転車駐車場の利用率は、他の駅周辺に比べて高くなっています。
- 歩行者や自転車利用者への交通安全対策に関する市民からの意見・要望が多く寄せられています。
- 円滑な通行や安全性の向上を図るため、歩道切り下げ部のバリアフリー化や防護柵の改修を進めています。
- 南芦屋浜地域や一部の幹線道路では無電柱化が進められていますが、既成市街地の大部分の区域が電柱による架空線方式となっています。



## 課 題

- 道路交通の円滑化や生活道路への通過交通の排除、安全な道路空間の確保などが求められます。
- 道路等の施設整備にあたっては、騒音・振動など生活環境へ及ぼす影響に配慮するとともに、景観の観点も踏まえた高質でゆとりのある快適な道路空間が求められます。
- 自転車を交通手段とする駅及び駅周辺へのアクセシビリティ向上を図るため、自転車駐車場の集約化や適正配置など、利用環境の充実が求められています。
- 高齢者や障がいのある方が安心して通行することができる道路空間の整備や歩行者を自動車から守るための道路等の施設整備が求められます。
- 歩道の段差解消や無電柱化による有効幅員の確保及び転落の防止など、安全な通行空間の整備が求められます。



## ⑤公共交通の利用環境

## 現 状

- 公共交通路線網として、中央地域では東西方向に阪神間を結ぶ3路線の鉄道が整備され、主に市外への移動を担っています。また、鉄道に並行した幹線道路ではバス路線も運行されています。
- JR 芦屋駅は市のほぼ中心に位置し、近隣大都市へのアクセス性が高いことなどから、市内の鉄道駅では最も利用者数が多く、市の中心拠点として重要な役割を担っています。
- 市内の南北方向や各鉄道駅への移動などは主にバス路線が担っており、JR 芦屋駅や阪急芦屋川駅、阪神芦屋駅の付近や主要路線は運行本数が多くなっていますが、北部地域や南芦屋浜地域などでは運行本数が少ない路線があります。
- 山手地域の一部など、公共交通の利用圏域に含まれていない地区があります。
- 公共交通の利用者数は近年、概ね横ばいで推移しています。



## 課 題

- 商業や公共施設などが集積する市内の中心核や都市拠点へ快適に移動するため、公共交通によるアクセス性の向上が求められます。
- 主に東西方向の都市間移動を担う鉄道では、本市の立地特性を活かした高い交通利便性の確保が求められます。
- 利用しやすい公共交通路線網の充実や、駅及びバス乗降場などにおける施設整備、サービスの向上などが求められます。
- 北部地域や南芦屋浜地域などでは、公共交通の維持・充実など、地域特性に応じた移動手段の確保が求められます。



## ⑥交通事故の発生状況

## 現 状

- 交通事故件数は減少傾向となっていますが、人対車両や自転車対車両の事故件数は横ばいとなっています。
- 人対車両の事故では横断中の発生が多くなっています。また自転車対車両の事故では出会い頭や右・左折時の発生が多くなっています。
- 高齢者の関係する事故件数は増加傾向にあり、高齢者が第1当事者となる事故が多くなっています。



## 課 題

- 歩行者や自転車利用者が安全・安心に移動できるよう、道路等の施設整備を進めるとともに、交通安全教育などによる安全利用の意識啓発が求められます。
- 人や自転車が関係する事故の発生状況から、特に交差点における安全対策が求められます。
- 高齢者に対応した道路等の施設整備や交通安全教育などが求められます。



## ⑦市民意識

## 現 状

(芦屋市のまちづくりについての市民アンケート調査より)

- 「居住地として本市を選んだ理由」・「本市に住み続けたい理由」として、交通の利便性を評価する意見の割合が高くなっています。
- 「市内を安全かつ快適に移動できる」と思う人は全体では6割以上となっていますが、年代が高くなるほど低下する傾向があります。また、南芦屋浜地域は、他の地域と比べて「市内を安全かつ快適に移動できる」と思う人の割合が低くなっています。
- 「特に力を入れるべき施策目標」として、高齢者が安心して暮らせることや、交通ルールやマナーに関する意識を高めることなどが上位となっています。

(交通に関する市民の意見・要望より)

- 交通安全施設などの整備や、交通安全指導や啓発に関する意見や要望があります。
- 公共交通に関して、バスの増便やバス停留所の整備など、利用環境の向上や、公共交通利用圏域外の地域などにおける交通手段の確保についての意見や要望があります。



## 課 題

- 本市の立地特性を活かした高い交通利便性を確保するとともに、更なる交通環境の充実が求められます。
- 高齢者が、安心して外出できるよう、安全で快適な移動環境が求められます。
- 特に南芦屋浜地域において、安全で快適な移動環境の向上が求められます。
- 交通安全施設などの整備とともに、一人ひとりの交通安全に対する意識の向上が求められます。



## 第4章 将来像と基本方針

### 1. 本市が目指すまちの将来像

#### 【上位計画で描くまちの将来像】

<第4次芦屋市総合計画（目標年次：平成32年度）>

##### ■将来像

自然とみどりの中で絆を育み，“新しい暮らし文化”を創造・発信するまち

##### ■まちづくりの基本方針

- ・人と人がつながって新しい世代につなげる
- ・人々のつながりを安全と安心につなげる
- ・人々のまちを大切に作る心や暮らし方をまちなみにつなげる
- ・人々と行政のつながりをまちづくりにつなげる

<芦屋市都市計画マスタープラン（目標年次：平成32年度）>

##### ■まちづくりの理念

美，快，悠のまち 芦屋

##### ■まちづくりの方向

- ・「美」 緑豊かな自然と調和した美しく快適なまちづくり
- ・「快」 人にも環境にも優しい，住みよいまちづくり
- ・「悠」 優れた市民文化が息づく，成熟したまちづくり

本市は，都市間交通の利便性と住宅地としての都市機能について評価され，発展してきた背景から，上位計画では，安全で快適な住宅都市としての基盤をより一層充実させることに努めながら，将来像の実現に向けた取組を進めることとしています。

また，良好な住環境の保全・育成を図るとともに全国的な人口減少の課題への対策として，将来にわたり，成熟した住宅都市としての機能や付加価値を高め，魅力あるまちづくりを進めていくため，本戦略における将来像（基本理念）を以下のとおり定めます。



#### 【将来像（基本理念）】

**良好な住宅都市としての魅力を高める  
安全・安心で快適に移動できるまちづくり**

だれもが安全・安心で快適に移動ができ，まちの魅力を感じながら散策し，楽しむことができるなど，日々の活動を支えるとともに，環境や景観に配慮した快適な住環境のまちをめざし，市民・交通事業者・行政がそれぞれの役割を認識し，協働してまちづくりを進めます。



## 2. 将来像を実現するための基本方針

将来像を実現するために求められる視点として、以下の3点に着目し、基本方針を定めます。

### <求められる視点>

#### 安全・安心

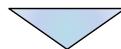
だれもが安全・安心に移動できるひとにやさしいまちづくり

#### 魅力・活力

交通利便性の高い住宅地としての魅力を高め、持続的に発展する活力あるまちづくり

#### 快適・高質

環境への配慮や景観にも調和した快適で質の高い住環境のまちづくり



### <基本方針1> 安全・安心で移動しやすい交通環境

徒歩、自転車、自動車、公共交通がそれぞれの役割分担のもと、だれもが安全で安心して移動することができる交通環境の構築を図ります。

特に、今後高齢化が進行していく中で、高齢者などが容易に外出や生活ができるよう、安全に配慮した道路空間の整備を行うとともに公共交通利用の支援や促進、また交通に対する利用者のマナーや意識の向上を図ります。

### <基本方針2> まちの魅力を高め都市活力を支える交通環境

都市の拠点となる駅周辺の整備などにより、都市機能を充実させるとともに、駅へのアクセス性向上を図ることで、近隣都市をはじめ広域的な移動手段として速達性が高い鉄道により快適な利用環境を構築し、交通利便性の高い住宅地としての魅力を高めます。

また、交通ネットワークの充実や、公共交通利用環境の向上など、移動環境の構築を図ることで、地域間での交流機会を創出し、市内全体の活性化を促進します。

### <基本方針3> 高質で快適な暮らしを実感できる交通環境

環境への配慮や、景観にも調和した道路空間を整備することなどで、快適な住環境にも資する移動環境の構築を図り、芦屋らしいまちの魅力を高めます。

また、六甲山系や芦屋川などの自然環境や史跡、歴史的建造物といった本市の魅力資源を活用したネットワークの形成により、市民・来訪者が心地よく散策できるなど、市内の回遊性を高めます。

### 3. 基本方針と課題との関連性

本市を取り巻く交通課題を、将来像を実現するための基本方針ごとに整理します。

#### <基本方針1> 安全・安心で移動しやすい交通環境

##### 課題

歩行者や自転車利用者などが安全・安心に移動できるよう、地域の状況に応じた道路等の施設整備による安全対策を進めるとともに、交通安全教育などによる安全利用の意識啓発が求められます。

高齢者などが安心して外出や生活ができるよう、安全で快適に移動するための施設整備や、移動しやすい交通手段の選択が可能となるなど、交通環境の充実が求められます。

高低差のある地形特性の地域においても円滑に移動できる交通環境が求められます。

特に、人口減少や高齢化の観点から、北部地域、浜地域及び南芦屋浜地域では容易に外出や移動ができる交通環境の充実が求められます。

#### <基本方針2> まちの魅力を高め都市活力を支える交通環境

##### 課題

公共施設や業務・商業施設などが集積する市内の中心核や都市拠点へ快適に移動するため、公共交通によるアクセス性の向上が求められます。

本市の立地を活かした高い交通利便性を確保するとともに、公共交通路線網の充実や、駅及びバス乗降場などにおける施設整備等、公共交通利用環境の向上が求められます。

駅周辺の交通環境として、JR 芦屋駅、阪急芦屋川駅、阪神芦屋駅へは、徒歩や自転車及びバスでの移動や、自動車で送迎しやすい道路等の施設整備などが求められます。また、阪神打出駅へは、徒歩や自転車で移動しやすい施設整備などが求められます。

道路交通の円滑化や生活道路への通過交通の排除、安全な道路空間の確保などが求められます。

#### <基本方針3> 高質で快適な暮らしを実感できる交通環境

##### 課題

道路等の施設整備にあたっては、騒音・振動など生活環境へ及ぼす影響に配慮するとともに、景観の観点も踏まえた高質でゆとりのある快適な道路空間の確保などが求められます。

自動車利用者に対しては、環境負荷に配慮した利用への啓発や、公共交通の利用促進などが求められます。

市内を散策しやすい通行空間の整備など回遊性の向上や、更なる外出機会の創出が求められています。



#### 4. 将来交通ネットワーク

本市の東西方向軸では、中央地域に整備された鉄道や国道2号、43号などの広域幹線道路による公共交通機関、自動車通行が都市間移動の重要な役割を果たし、広域的な交通ネットワークとして機能しています。

また、南北方向軸では主に市内の幹線道路や、バス路線が商業や公共施設などの集積する都市拠点間の交通を担っていますが、高低差のある地形特性や道路等の施設整備の状況などの課題から、交通環境の更なる充実が求められます。

このような現状を踏まえ、東西軸の機能と連携した南北軸の強化により、地域間移動を促進し、さらに、地域内の回遊性を向上させることで、市全体の活性化にも資する将来交通ネットワークの形成を目指します。また、中心核となるJR芦屋駅及び駅周辺における交通結節点機能を高めるなど、鉄道の利便性及び周辺都市へのアクセス性向上を図り、住宅都市としての魅力を高めます。



図 4-1 将来交通ネットワーク



### 5. 基本方針と施策体系

基本方針を実現するために以下の具体的な施策を展開します。

将来像	基本方針	施策の方向性	施策
良好な住宅都市としての魅力を高める安全・安心で快適に移動できるまちづくり	1 安全・安心で移動しやすい交通環境	1 - ① 安全な通行空間の整備	歩道設置路線のバリアフリー化 防護柵の改修 通学路の安全対策 歩行者・自転車に配慮した道路空間の整備
		1 - ② 安全な自転車利用環境の整備	自転車の安全利用の推進 自転車ネットワーク整備計画の策定 放置自転車等の撤去
		1 - ③ 安全・安心への意識の啓発	交通安全教育の推進 自転車の安全利用の推進【再掲】
		1 - ④ 安全な都市基盤の整備	道路・橋りょう等の長寿命化対策 生活道路等の整備 無電柱化の推進
		1 - ⑤ 人にやさしい交通環境の充実	歩道設置路線のバリアフリー化【再掲】 公共交通利用支援 バリアフリー対応車両の拡充 運転免許返納制度の周知・推進 モビリティ・マネジメントの推進
	2 活まちなちの魅力を高める交通環境	2 - ① 鉄道駅へのアクセス性・利便性向上	JR 芦屋駅周辺の整備 阪神打出駅周辺の整備等の検討 阪神芦屋駅周辺の整備 阪急芦屋川駅周辺の整備等の検討
		2 - ② 交通ネットワークの充実	バス路線の再編・利便性の向上 既存の公共交通等を補完する施策の検討 都市施設等の整備の検討
		2 - ③ 公共交通利用環境の向上	バス待合環境の向上 バリアフリー対応車両の拡充【再掲】 公共交通の利便性向上 公共交通運行情報の提供
	3 高質で快適な交通環境を 実感できる交通環境	3 - ① 環境・景観に配慮した交通施策の推進	低公害車の普及促進 無電柱化の推進【再掲】 街灯のLED化 「ノーマイカーデー」運動の推進 モビリティ・マネジメントの推進【再掲】
		3 - ② 快適な移動環境により回遊性を高める施策の推進	まちあるきを楽しむ情報の発信 自転車ネットワーク整備計画の策定【再掲】 歩行者・自転車に配慮した道路空間の整備【再掲】 案内誘導サインの整備 休憩施設の設定



## 6. 評価指標及び目標値

本戦略における将来像の実現に向けて、施策の実施による取組効果の評価及び取組状況を把握するため、上位・関連計画で示す評価指標を基に、本戦略の中間年次（計画開始から概ね5年）における評価指標及び目標値を以下のとおり設定します。

また、計画期間終了時における評価指標等については、中間年次における進捗確認及び評価等を踏まえた本戦略の見直しにあたり検討するものとします。

評価指標		現状値（年次）	目標値（年次）
直接的な指標	歩道切下げ部のバリアフリー化率	38.1% (H28)	49.4% (H35)
	防護柵の改修率	82.0% (H28)	91.4% (H35)
	無電柱化率	12.4% (H28)	14.1% (H35)
	街灯のLED化率	31.0% (H28)	100% (H35)
間接的な指標	「今の場所に住み続けたい」「市内のほかの場所で住み続けたい」と回答した割合（※1）	84.6% (H26)	90.0% (H32)
	鉄道駅利用者数（市内全駅の総数）	111 千人/日 (H28)	111 千人/日 (H35)
	バス利用者数（阪急バス）	6,609 千人/年 (H28)	6,609 千人/年 (H35)
	自転車に関わる事故件数（※2）	251 件/年 (H26)	188 件/年 (H32)
	交通事故死傷者数（※2）	407 人 (H26)	300 人 (H32)

（※1）「第4次芦屋市総合計画」で示す指標であり、目標年次における達成状況等を踏まえ、本戦略における新たな指標の設定を検討します。

（※2）「第10次芦屋市交通安全計画」で示す指標であり、次期計画の策定により目標値に変更等が生じた場合は、本戦略においても適用するものとします。

