

芦屋市 総合 交通戦略



中間見直し（案）

令和5年3月

芦屋市

〈目次〉

序章 芦屋市総合交通戦略 中間見直しについて 1

1. 芦屋市総合交通戦略中間見直しの趣旨..... 1
2. 位置付け..... 1
3. 上位の改正点の整理..... 2
4. 計画期間..... 3
5. 構成..... 3

第1章 芦屋市の現状 4

1. 人口の推移と将来人口推計..... 4
2. 高齢者の状況..... 5
3. 交通事故の発生状況..... 6
4. 利用者数の推移..... 7
5. 交通に関する市民意識..... 8

第2章 将来像と基本方針 18

1. 本市が目指すまちの将来像..... 18
2. 将来像を実現するための基本方針..... 19
3. 基本方針と施策体系..... 20
4. 評価指標及び目標値..... 21

第3章 施策展開 22

1. 実施施策..... 22

序章 芦屋市総合交通戦略 中間見直しについて

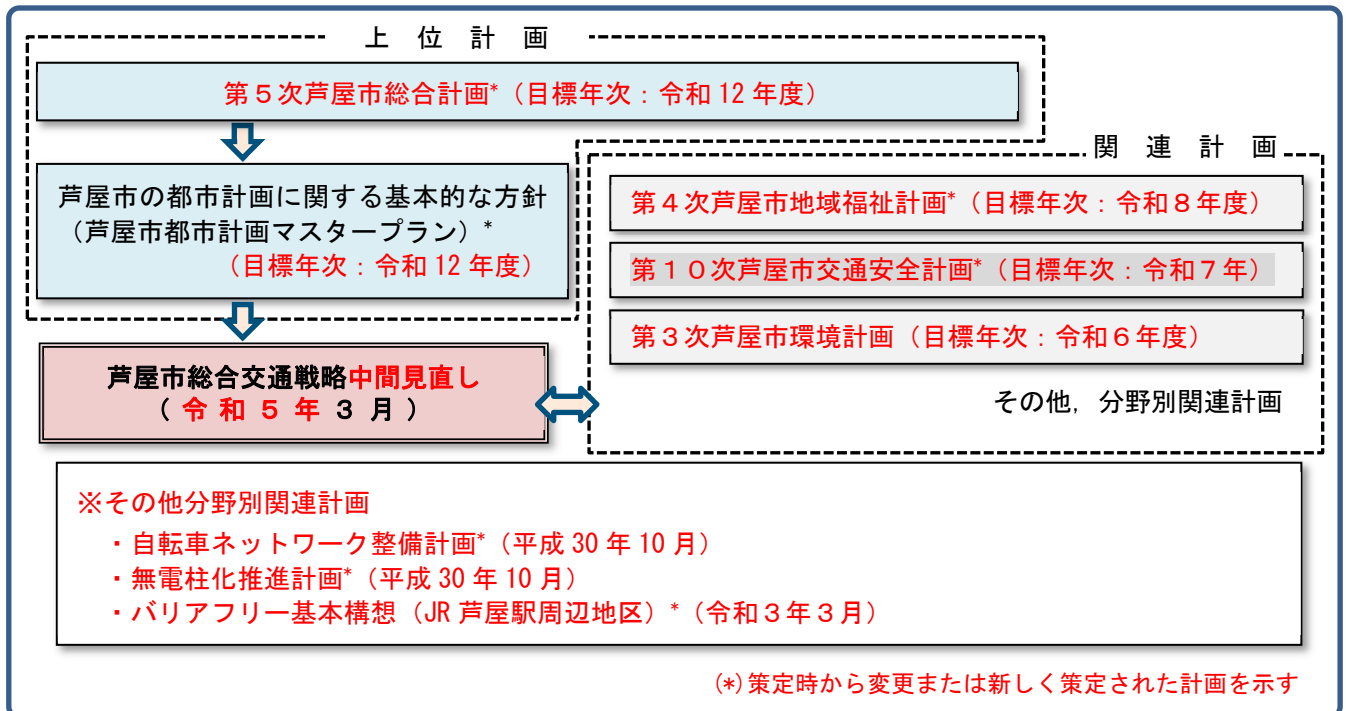
1. 芦屋市総合交通戦略中間見直しの趣旨

平成30年3月に策定した芦屋市総合交通戦略（以下、「本戦略」という。）は、望ましい都市像の実現を図る観点から、総合的かつ戦略的な交通施策への取組を推進することを定めています。

本戦略は策定から概ね5年が経過したことから、取組の進捗状況の確認や評価を行い、上位計画や関連計画の改訂、交通環境の変化等を踏まえ、令和4年度芦屋市総合交通戦略推進会議において、本戦略の中間見直しを実施しました。

2. 位置付け

本戦略は本市の行政運営の最上位計画である「芦屋市総合計画」やまちづくりの基本方針である「芦屋市都市計画マスタープラン」との整合を図り、関連する分野別計画を踏まえながら、交通施策の推進を図るものです。



3. 上位の改正点の整理

計画 名称	策定年次	基本方針等	改訂のポイント
	目標年次		
第5次総合計画	令和 2年 9月	<p>【基本方針等】</p> <p>■将来像 「人がつながり 誰もが輝く 笑顔あふれる住宅都市」</p> <p>■基本方針 未来の創造 ～持続可能な心弾むまちを未来へつなぐデザイン</p> <p>■基本補威信を構成する3つの視点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人のつながり ～時代に適い、多様に紡がれるネットワーク ・暮らしやすさ ～地域に包まれ安らぎを感じる暮らし ・資 源 ～地域資源を生かし、空間を活用する、これまでとこれからの融合 	<p>【基本方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新たな課題による価値観の変化にも柔軟に対応し、ICTなどの技術も活用しながら時代に合った取組を進める <p>【施策目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR 芦屋駅南地区再開発事業の推進 ・市街地における道路ネットワーク機能の形成、充実 ・都市計画道路（稲荷山線、山手線）の整備、阪神電気鉄道の立体交差、山手第1・2地区の面的整備、阪急芦屋川駅周辺の交通結節点機能整備について調査・研究を重ね、検討を進める ・自転車ネットワーク計画の推進
	令和 12 年度	<p>【交通に関する施策目標等】（都市・交通と関わるものを抜粋）</p> <p>■施策目標「日常の安全安心が確保されている」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通ルールを守る意識を高め、歩きやすいまちとなるよう取り組みます <p>■施策目標「住宅都市の魅力が受け継がれ、高められている」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の価値を高める公共空間の活用を進めます（ユニバーサルデザインの推進等） <p>■施策目標「持続可能なインフラ整備が進んでいる」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な交通インフラを保全します（道路・橋梁） ・市内交通の円滑化に向けて取り組みます 	
都市計画マスタープラン	令和 2年 6月	<p>【基本方針等】</p> <p>■まちづくりの理念 「美、快、悠のまち 芦屋」 緑豊かな高質な都市空間を実現し、人にも環境にもやさしく、文化を育む活力ある国際文化住宅都市を目指します</p>	<p>【改定の視点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長期的な人口減少、少子高齢化を見据え、都市施設等の適切な管理や更新等により、都市の活力や生活利便性の更なる向上を図り、持続可能な都市づくりを進める
	令和 12 年度	<p>【交通に関する施策目標等】</p> <p>■まちづくりの目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・社会変化に対応した快適な都市空間づくり（スマート社会に対応するための新技術の導入検討など） ・安心して住み続けられる良好な住環境づくり ・環境にやさしく潤いのある都市づくり ・個性と魅力ある高質な都市空間づくり ・人とのつながりや交流を育むまちづくり 	<p>【まちづくりの目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・スマート社会に対応するための新技術導入の検討 ・あらゆる自然災害に対応できる都市づくりの推進 ・回遊できる都市空間づくりの推進 ・新しい生活様式への対応



4. 計画期間

計画期間は、当初策定時に設定した、計画開始年次から10年間の令和10年度（2028年度）までとします。

5. 構成

本見直しは、計画開始から概ね5年間の取組の進捗状況や、交通環境をとりまく状況の変化等による変更点を整理し、策定当初の計画を補完するものです。

（1） 芦屋市の現状について

人口・世帯の状況、交通環境の変化や市民意識について把握し、基礎資料として整理します。

（2） 将来像と基本方針について

現状、上位計画・関連計画の見直しに基づき、現行の将来像、基本方針をそのままに新たな視点を踏まえた具体的な施策を展開します。

（3） 施策の展開

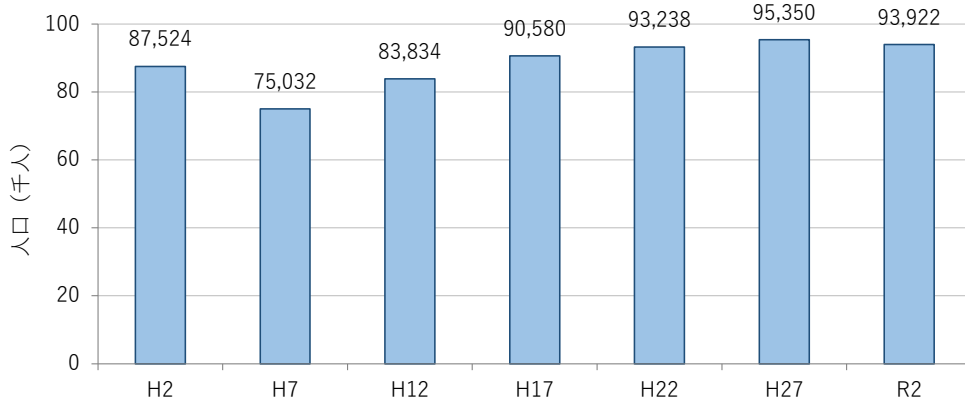
将来像と基本方針に基づき、新たな視点を踏まえるとともに、当初策定時に本戦略に位置づけられた具体的な施策の進捗状況、新たな取り組みを把握、整理することで、本市にふさわしい施策展開を見直します。



第1章 芦屋市の現状

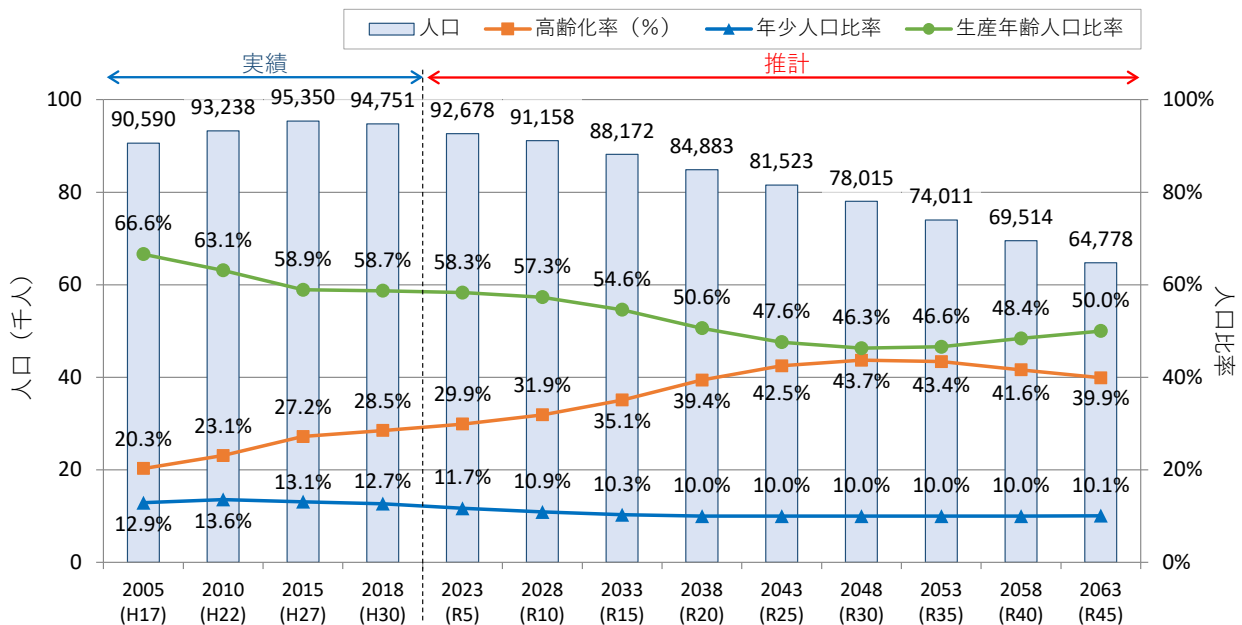
1. 人口の推移と将来人口推計

- 平成7年（1995年）に発生した阪神・淡路大震災の影響により大幅な人口減少が生じました。その後、まちの復旧・復興に伴い人口は急速に回復し、平成27年（2015年）に、震災以前の人口を上回る95,350人に達しました。その後は、人口減少に転じています。
- 将来人口推計では、令和15年（2033年）には約88,200人と震災前のピーク人口と同程度まで減少するとともに、高齢化率が35%を超えることが予測されています。



出典：国勢調査

図 1-1 芦屋市の人口推移



出典：芦屋市将来人口推計報告書(令和元年10月)

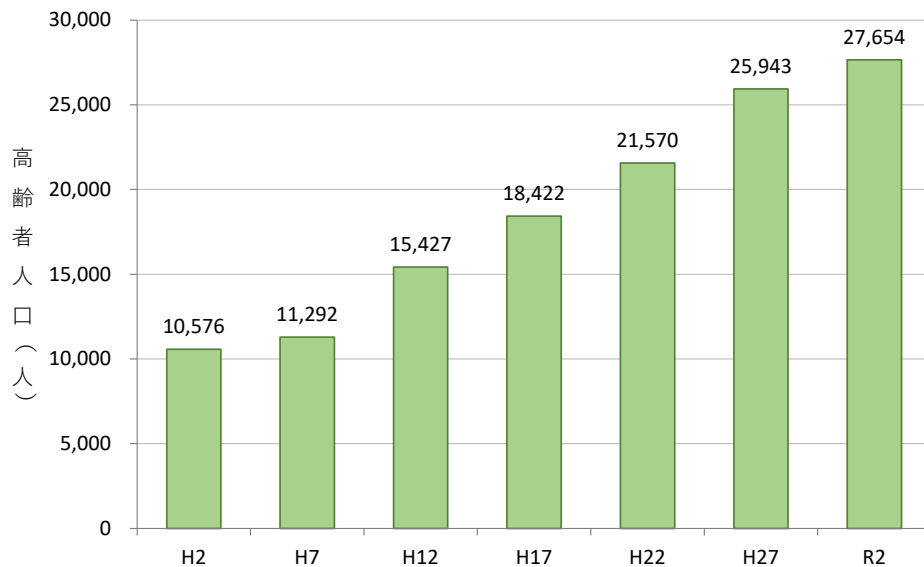
コーホート要因法による人口推計(コーホート要因法：男女別・年齢別人口を基準人口とし、年齢5歳階級別の純移動率、生存率等を乗じて、5年後の男女別・年齢階級別人口を推計するもの)

図 1-2 芦屋市の将来人口推計



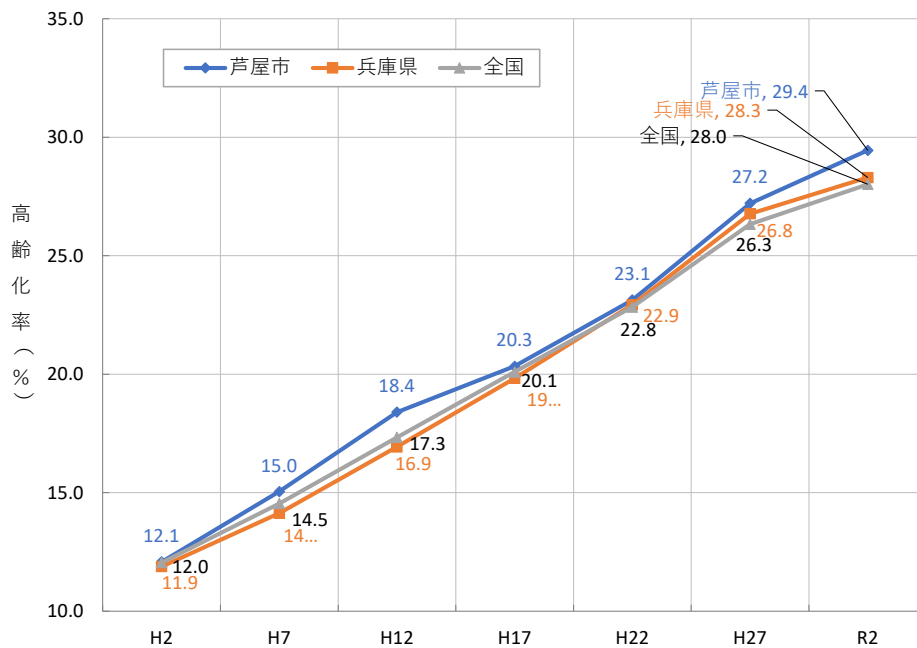
2. 高齢者の状況

●高齢者数（65歳以上人口）は、平成27年以降の人口減少に至る以前から増加し続けているため、高齢化率（総人口に占める高齢者人口の割合）も年々増加しており、平成17年（2005年）に初めて20%を超え、令和2年（2020年）の高齢化率は、全国、兵庫県とも上回る29.4%になっています。



出典：国勢調査

図 1-3 高齢者数の推移



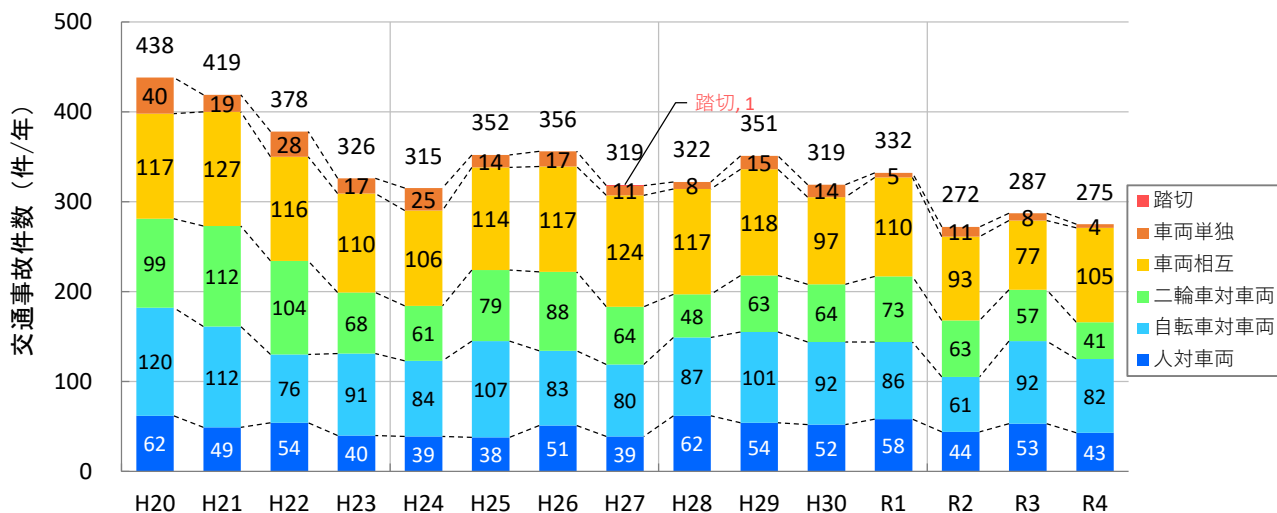
出典：国勢調査

図 1-4 高齢化率の推移



3. 交通事故の発生状況

●市内全体の交通事故の発生件数は減少傾向にあります。特に令和2年以降の件数の減少は、新型コロナウイルス感染症の影響により移動量が増えたことにより移動量が減少したことに起因するものと考えられます。内訳を見ると、事故類型別では車両相互が多くを占め、次いで自転車対車両が多くなっています。



出典：兵庫県警 交通事故統計「市区町別・類型別道路別発生状況」

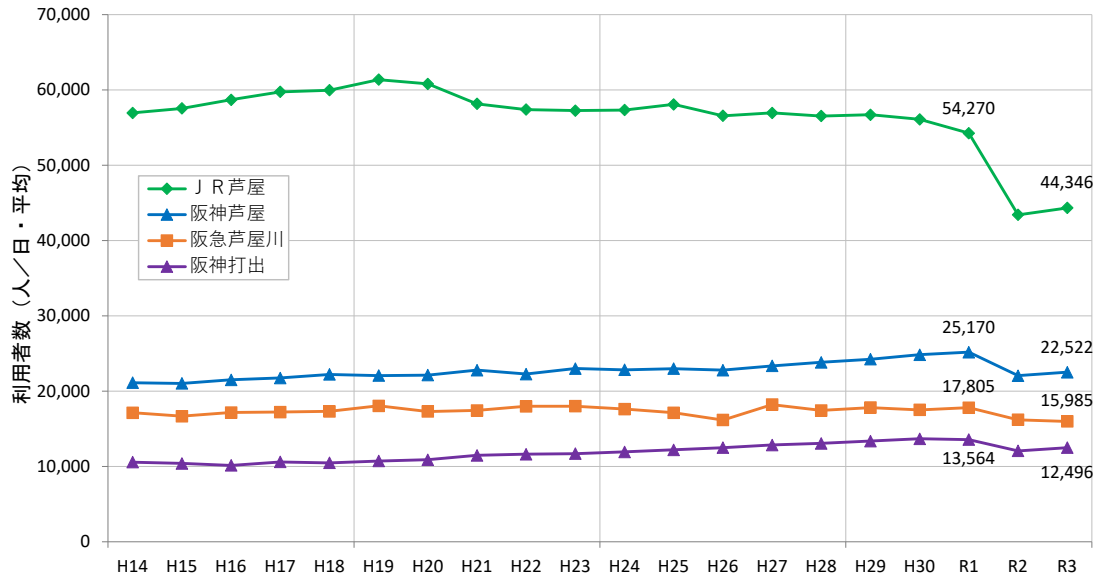
図 1-5 芦屋市の事故類型別交通事故件数の推移



4. 利用者数の推移

①鉄道

- 令和3年度（2021年度）における1日平均利用者（乗降客）数はJR芦屋駅が44,346人、阪神芦屋駅が22,522人、阪急芦屋川駅が15,985人、阪神打出駅が12,496人となっており、新型コロナウイルス感染症の影響による利用者数の減少がみられます。
- JR芦屋駅の利用者数は、市内鉄道全駅の総利用者数のうち約5割を占めています。

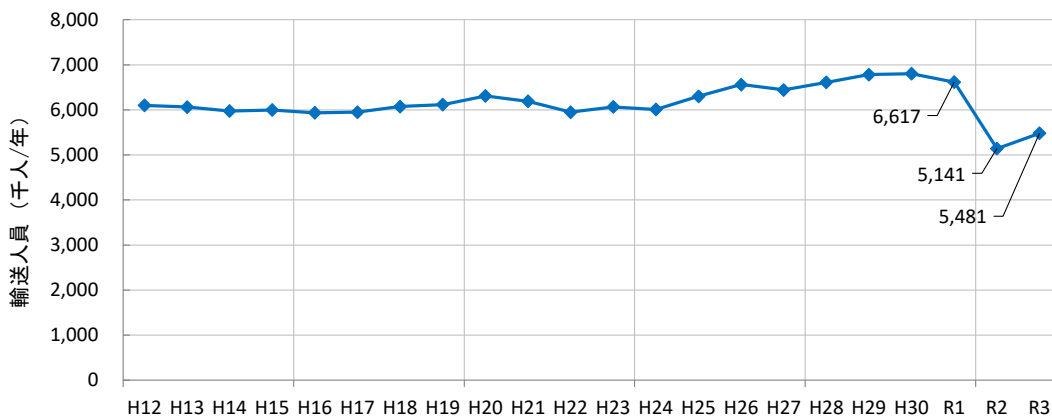


出典：芦屋市統計書

図 1-6 各鉄道駅の利用者数の推移

②路線バス

- 市域の広範囲で運行している阪急バスの輸送人員は、横ばいで推移していましたが、令和2年以降は、新型コロナウイルス感染症の影響による利用者数の減少がみられます。
- 令和3年の（2021年度）の輸送人員は、5,481千人となっています。



出典：阪急バス

図 1-7 路線バス(阪急バス)の輸送人員の推移



5. 交通に関する市民意識

- 本戦略策定から5年が経過し、市内にお住まいの方の交通に関する意向を聞き取り、今後の交通施策へと反映させることを目的として、交通に関するアンケート調査を実施しました。

①調査概要

【調査対象】

市内に在住の15歳以上の方（令和4年11月1日時点）より無作為に抽出した3,000人

【調査方法】

調査対象者へアンケート調査票を郵送（返信用封筒を同封し回答を依頼）

またあわせて、市のホームページ上へ回答フォームを作成し、WEB上での回答も実施

【調査実施期間】

令和4年12月9日（アンケート調査票発送日）～12月23日

【アンケートの回答状況】

1,449名より回答（回収率：48.3%）

（郵送等による回答：923名、WEBによる回答：526名）



②調査結果

【回答者属性】

■年齢

○回答者のうち、最も比率が大きかったのは50～59歳の方となっています。

○回答者数に違いはあるものの市全体の年齢構成と大きな差はなく、各年齢層の方からアンケートに回答いただいております、幅広い年齢層の方の意見を聞くことができます。

	アンケート回答者
20歳未満	91
20～29歳	119
30～39歳	132
40～49歳	236
50～59歳	285
60～64歳	96
65～69歳	109
70～74歳	129
75歳以上	239
無回答	13
合計	1,449

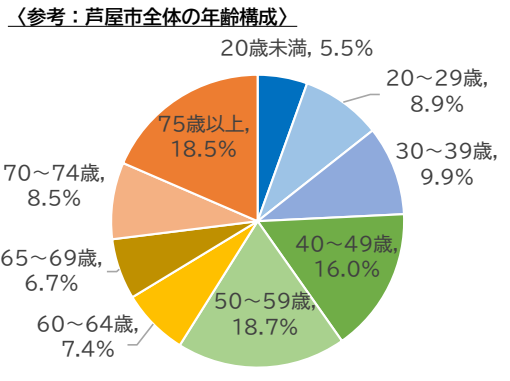
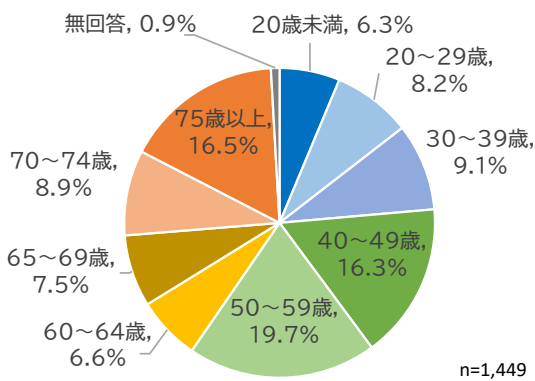
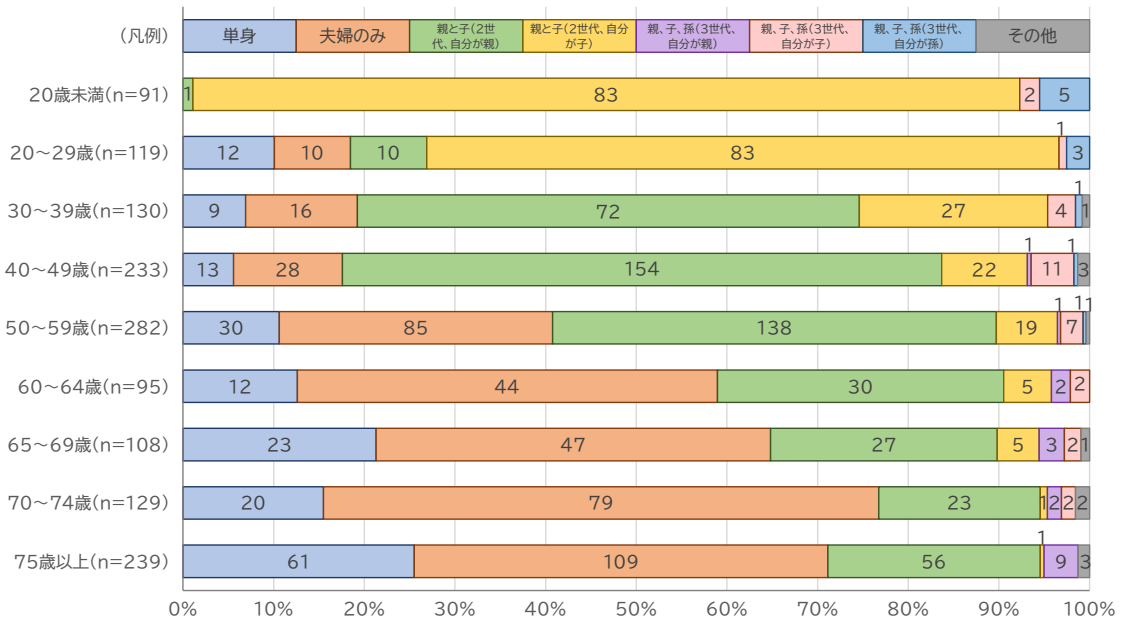


図 1-8 アンケート回答者の年齢構成

■年齢と家族構成

○回答者のうち、40代より低い年齢層の方の大半は2世代（回答者が親または子）で居住しています。

○60代以上では、「単身」「夫婦のみ」で居住している割合が大きく、70代以上では7割を上回っています。



※図中の数字は回答数を示す。

図 1-9 年齢と家族構成



■車の保有状況

○7割程度の方が世帯に車があると回答しており、多くの方は自家用車を利用しながら生活していると考えられます。

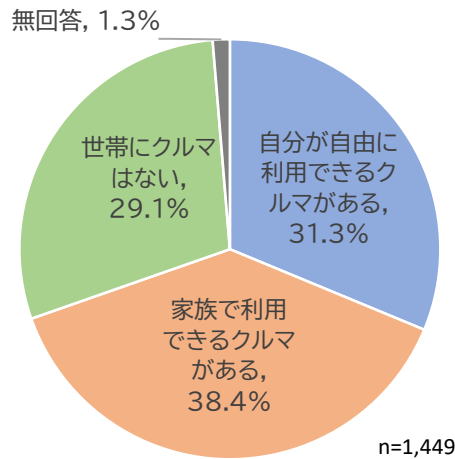


図 1-10 車の保有状況

■居住地（地域別）

○地域別の回答者の割合は、市全体の人口構成に概ね近い比率となっています。

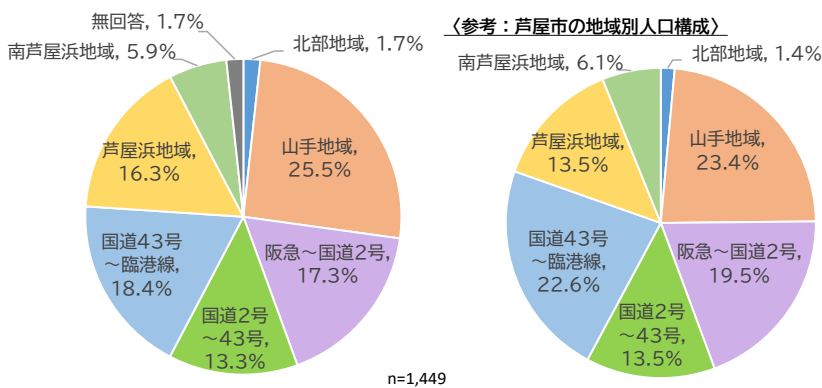


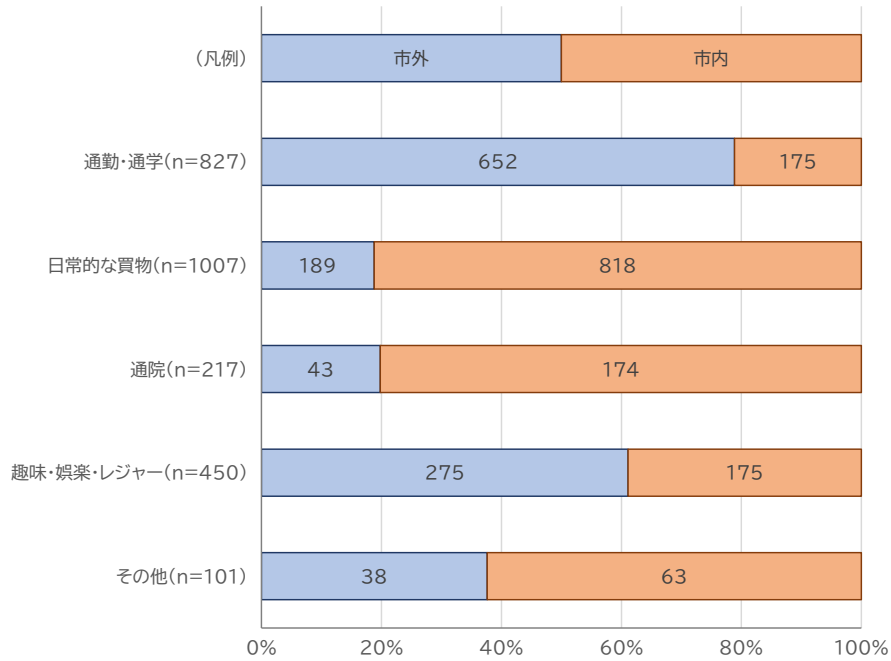
図 1-11 居住する地域



【普段の移動について】

■ 移動の目的と行き先

○ 「通勤・通学」「趣味・娯楽・レジャー」が目的の場合は市外への移動が多く、「日常的な買物」「通院」が目的の場合は市内への移動が多い傾向がみられます。



※図中の数字は回答数を示す。

図 1-12 移動目的と行き先



■通勤・通学で、目的地を「市外」と回答した人の交通手段

○通勤・通学の目的で市外へ行く人のうち、75%が鉄道を利用しています。

○次に多い交通手段は、自動車での移動でした。この自動車と回答した98人のうち、「自分で運転」と答えた人が92人います。

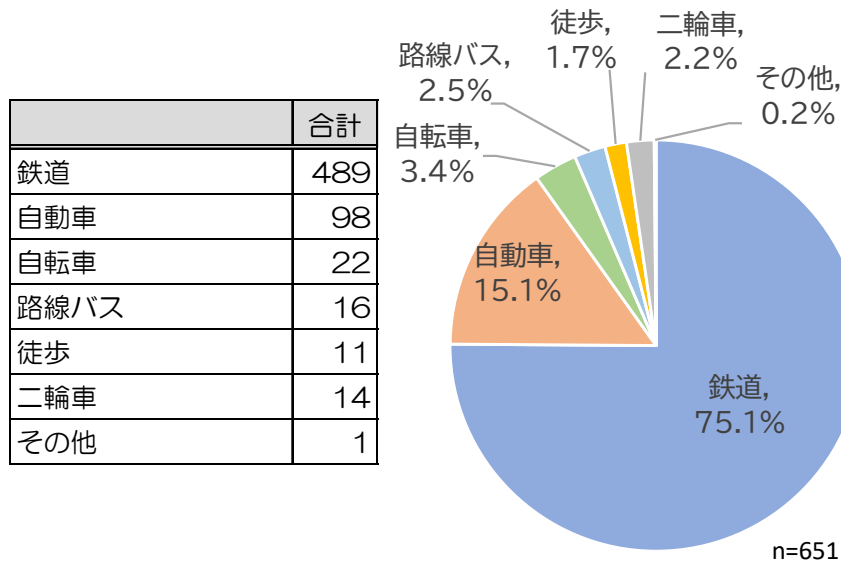


図 1-13 市外へ通勤・通学する人の交通手段

■通勤・通学で「鉄道」を使って市外へ行く人の、2つ目の交通手段

○通勤・通学に鉄道を使って市外へ行く人のうち、2つ目の交通手段を「徒歩」と回答した人が57%です。

○次に多いのは、「路線バス」と回答した人で、全体の約4分の1にあたる24%です。

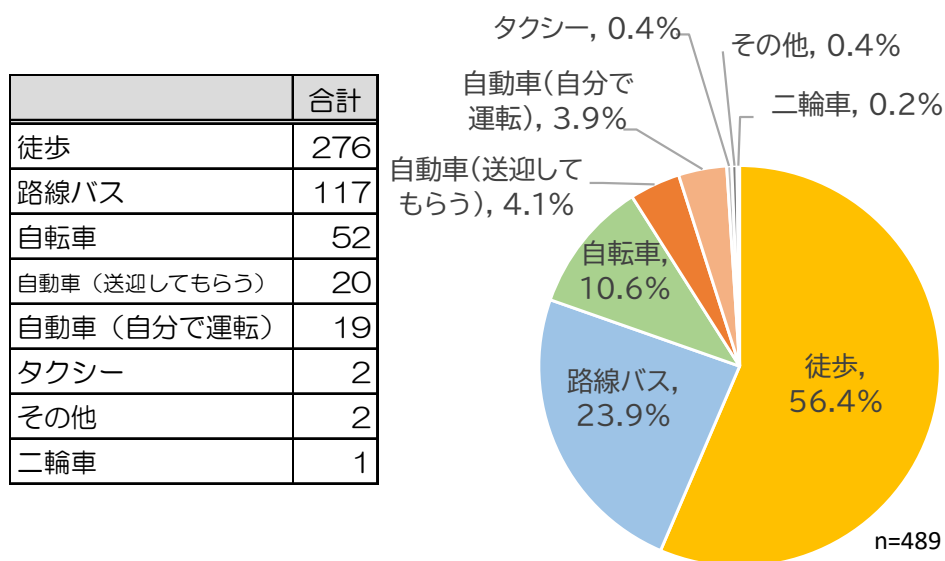


図 1-14 市外へ通勤・通学する人の交通手段(2つ目)



■日常的な買い物で、目的地を「市内」と回答した人の交通手段

○日常的な買い物で目的地を「市内」と回答した人のうち、約30%の人が自動車で移動していました。自動車で移動する237人のうち、約85%にあたる203人が「自分で運転」と回答しています。

○次に多かったのは「徒歩」で移動する人が24%、次に多かったのが「路線バス」「自転車」と回答した人です。

	合計
自動車	237
徒歩	182
路線バス	133
自転車	126
鉄道	64
タクシー	13
二輪車	7
その他	2

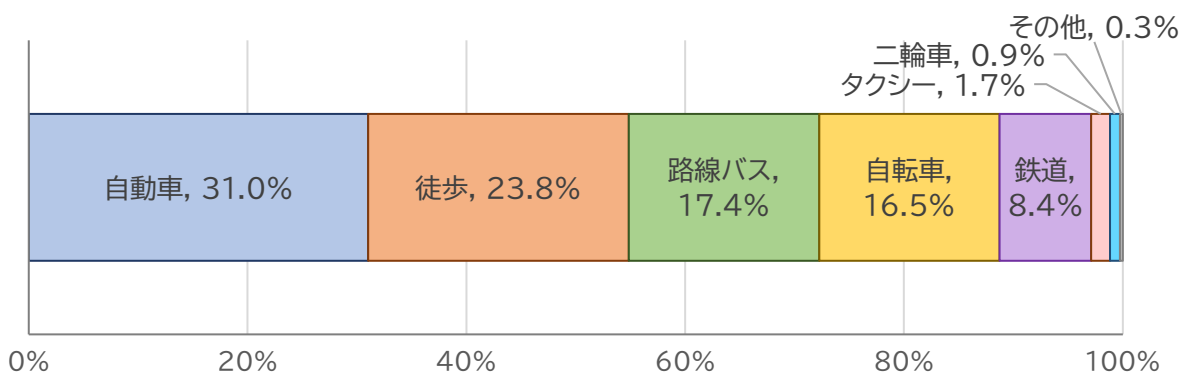


図 1-15 市内へ日常的な買い物で出かける人の交通手段

■通院で、目的地を「市内」と回答した人の交通手段

○通院で目的地を「市内」と回答した人のうち、44%の人が路線バスで移動しています。

○次に多かったのは「徒歩」で移動する人が17%、次に多かったのが「鉄道」「自動車」と回答した人です。

	合計
自動車	17
徒歩	26
路線バス	66
自転車	7
鉄道	20
タクシー	12
その他	3

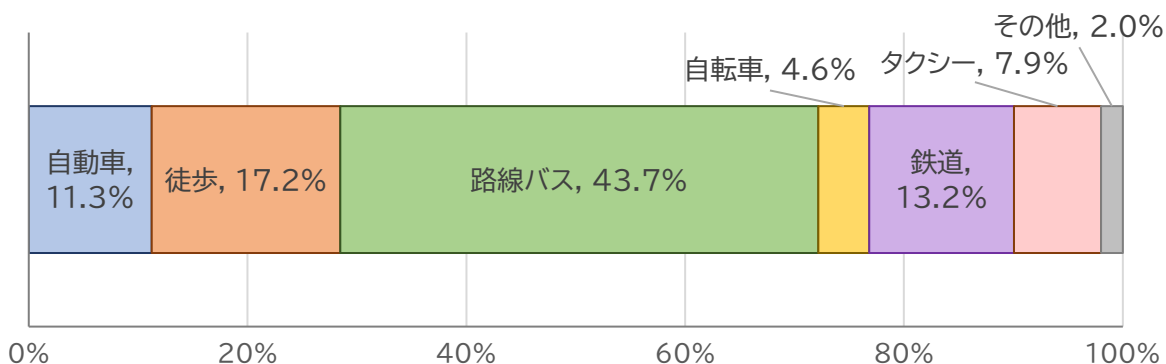


図 1-16 市内へ通院する人の交通手段



■年齢と移動の目的

○年齢が低いほど「通勤・通学」を目的とする方が多く、年齢が高くなるほど「日常的な買物」「通院」等を目的とする方が多くなる傾向がみられます。

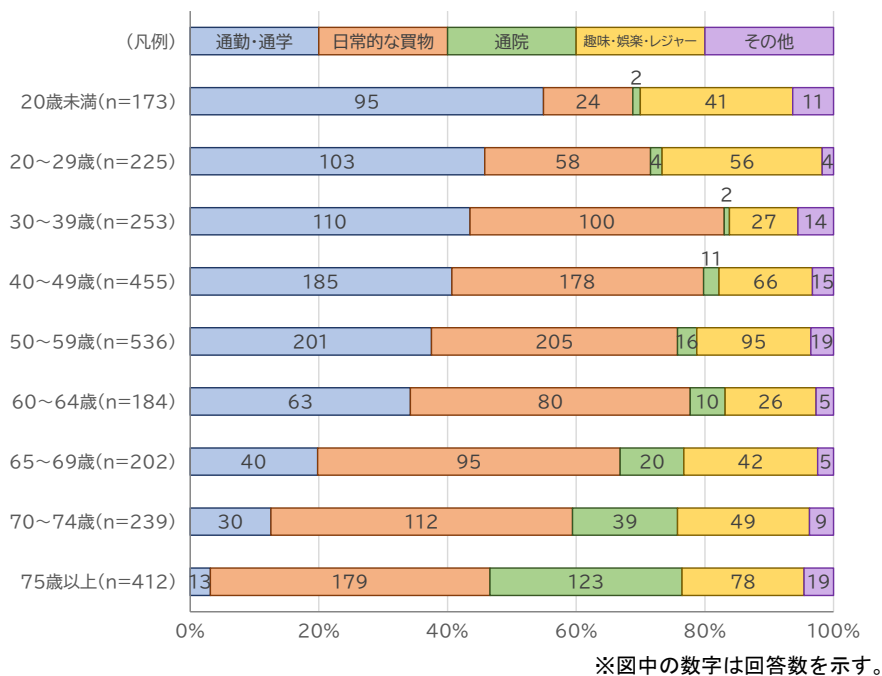
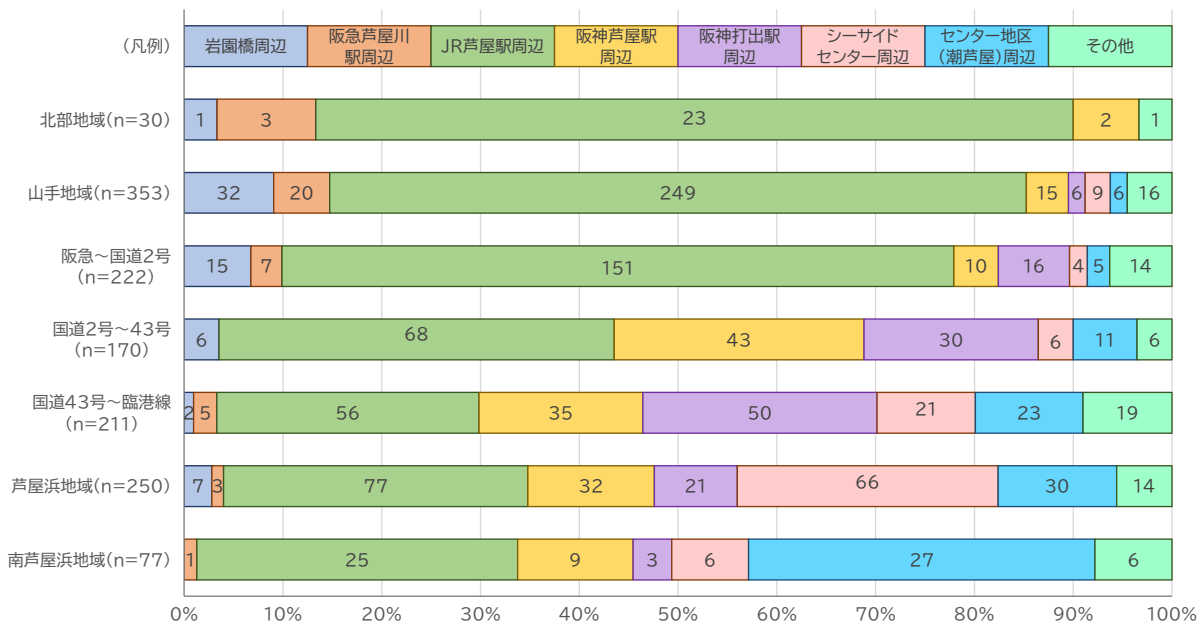


図 1-17 年齢と移動目的



■居住地と行き先（市内）

- 国道2号以北に居住する方では、市内の行き先として「JR芦屋駅周辺」を挙げる方が多くみられます。
- 国道2号～臨港線の地域に居住する方では、「阪神芦屋駅周辺」「阪神打出駅周辺」を市内の行き先として挙げる方が他地域と比較して多くみられます。
- 臨港線以南（「芦屋浜地域」「南芦屋浜地域」）に居住する方は「シーサイドセンター周辺」「センター地区周辺」を行き先として挙げる方が多くみられます。



※図中の数字は回答数を示す。

図 1-18 居住地と市内の行き先

■現在の移動に関する不安や不満

○回答者のうち、約 6 割の方が現在の移動に不安や不満があると回答しています。

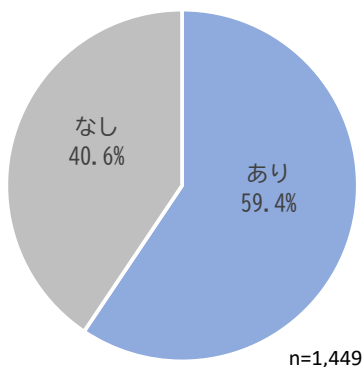


図 1-19 現在の移動に関する不満

■将来の移動に関する不安や困ること

○回答者のうち、約 5 割の方が将来の移動に不安や困ることがあると回答しています。

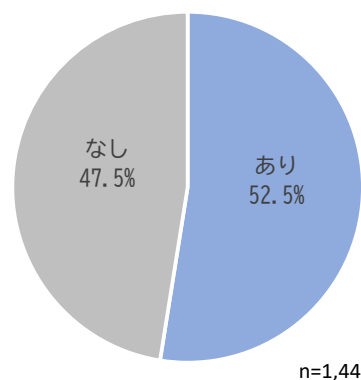


図 1-20 将来の移動に関する不安



【現在の移動について、不安や困ること（自由記述）】

分類	概要	意見の数
徒歩	<ul style="list-style-type: none"> 歩道が狭い、凹凸や雑草がある 自転車と歩行者が分離されていない 	161
自転車	<ul style="list-style-type: none"> 駐輪場の場所や台数、料金について 安全な走行空間、利用マナーについて 	239
自動車	<ul style="list-style-type: none"> 運転マナーについて 渋滞や駅周辺の駐車車両について 	236
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 台数が少ない 運賃が高い 	46
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> 運行ダイヤや路線、停留所の位置について 利用方法がわからない 	413
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> 駅までの距離が遠い 運行ダイヤや、駅設備、踏切について 	103
道路・移動全般 についての意見	<ul style="list-style-type: none"> 道が狭い、坂道が多い 標識、街灯、電柱について 	160
その他	<ul style="list-style-type: none"> 家族に送迎してもらおうのが申し訳ない いつまで元気に歩けるか、健康が不安 	59

【将来の移動について、不安や困ること（自由記述）】

分類	概要	意見の数
徒歩	<ul style="list-style-type: none"> 加齢により徒歩移動が困難になる、タクシーを使う必要が出てくる 歩行者の安全性が確保されているか不安 	200
自転車	<ul style="list-style-type: none"> 走行環境が悪い マナーが悪い 	36
自動車	<ul style="list-style-type: none"> 免許返納する、車の運転が不安になる、車を手放し移動手段に限られる、引っ越しが必要になる 車の維持費が高い 	257
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 台数が少ない 運賃が高い 	53
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> 今後、減便されることが不安 運賃の値上がりが不安 	288
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> 運賃の値上がりやダイヤの減少が不安 階段や段差、転落が不安 	49
その他	<ul style="list-style-type: none"> 買い物がつづらくなる AIやロボットなどの技術を活用して、未来に芦屋で生活する人が安心して生活できるような交通手段を開発してほしい 	221



■市内の移動環境について、この5年程度でよくなったか、悪くなったか
 ○移動環境が「よくなった」と回答した方が全体の4割以上となっており、「悪くなった」と回答した方の割合を上回っています。

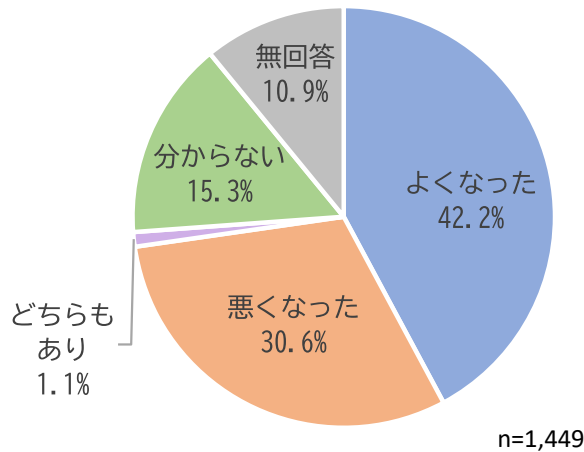


図 1-21 市内の移動環境がよくなったか、悪くなったか

分類	概要		意見の数
	よくなった点	悪くなった点	
徒歩	<ul style="list-style-type: none"> 歩道ができた、自転車道との分離ができた 通学路がカラー舗装された 	<ul style="list-style-type: none"> 無理な横断をする人がいる 歩道が狭い、自転車との分離ができていない 	61
自転車	<ul style="list-style-type: none"> 走行レーンができた 駐輪場の利便性がよくなった 	<ul style="list-style-type: none"> 歩道を走っている、歩道でスピードを出しすぎ 駐輪場が高い、空気が少ない 	86
自動車	<ul style="list-style-type: none"> 渋滞が緩和された 路上駐車が減った 	<ul style="list-style-type: none"> 南北の移動に時間がかかる 駅周辺の送迎車両が多い 	170
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> スマートフォン対応している 待ち時間が短くなっている 	<ul style="list-style-type: none"> 台数が少ない、待ち時間が長い 運賃が上がっている 	19
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> 路線が便利になった、路線により所要時間が短くなった 本数が増えた 	<ul style="list-style-type: none"> 本数が少なくなった 路線が改善されない 	164
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> JR 芦屋駅舎の工事が進んでいる 阪神打出駅のホームが拡張された 	<ul style="list-style-type: none"> ダイヤが不便になった 踏切が長時間開かないことがある 	103
道路について	<ul style="list-style-type: none"> 無電柱化が進んだ 街路樹が管理されている 	<ul style="list-style-type: none"> 信号が多い、接続が悪い 	75
その他	<ul style="list-style-type: none"> 市内の賑わいとゆとりのバランスが取れている お洒落な飲食店が増えた 	<ul style="list-style-type: none"> まちに魅力が減ったため、コロナの影響か、人に出会わなくなった 南北の移動が不便 	34



第2章 将来像と基本方針

1. 本市が目指すまちの将来像

改訂された上位計画や芦屋市の現状、とりまく環境の変化や市民意識を確認した結果、本戦略策定時の将来像（基本理念）を継承することとします。



【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

当初策定時の基本方針を引き継ぐとともに、現状の把握、整理、改訂された上位計画・関連計画を踏まえ、以下のように定めます。

＜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、また、近年頻発する大規模自然災害への対応など、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の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、デジタル化による新たな技術も活用しながら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

価値観の変化や多様化、新しい生活様式、脱炭素社会への対応など新たな環境への配慮や、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. 基本方針と施策体系

当初策定時に示した施策を一部修正するとともに新たな取り組みを追加し、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充実	自転車の安全利用の推進 自転車走行環境の整備・自転車ネットワークの形成* 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 鉄道施設総合安全対策事業（豪雨対策事業）の活用*
		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 鉄道駅バリアフリー料金制度の活用*
	2 活かすま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・実施* 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	路線バスの利用促進・利便性の向上* 既存の公共交通等を補完する施策の検討 芦屋川沿岸の一方通行化等の検討* 阪神電気鉄道の立体交差化についての調査、研究*
		2 - ③ 公共交通利用環境の向上	バス停留所の利用環境の向上* 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 公共交通に関する情報の提供（運行情報や沿線情報）*
	3 高質で快適な交通環境	3 - ① 環境・景観に配慮した交通施策の推進	次世代自動車の普及促進* 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 自転車走行環境の整備・自転車ネットワークの形成*【再掲】 案内誘導サインの整備 休憩施設の設定 居心地よく歩きたくなるまちなかづくりの推進*

(*) 中間見直しにより追加・修正した施策



4. 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、本戦略の最終年次（計画開始から10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。

評価指標		当初 (年次)	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)	43.3% (R4)	45% (R10)
	防護柵の改修率	82.0% (H28)	83.7% (R4)	86% (R10)
	無電柱化率	12.4% (H28)	15.4% (R4)	16.1% (R10)
	街灯のLED化率	31.0% (H28)	71.6% (R4)	100% (R10)
間接的な指標	鉄道駅利用者数 (市内全駅の総数)	111 千人/日 (H28)	95 千人/日 (R3)	111 千人/日 (R10)
	バス利用者数 (阪急バス)	6,609 千人/年 (H28)	5,481 千人 (R3)	6,609 千人/日 (R10)
	自転車に関わる事故件数 (※1)	251 件/年 (H26)	107 件/年 (R3)	82 件以下/年 (R8)
	交通事故死傷者数 (※1)	407 人 (H26)	315 人/年 (R3)	300 人以下/年 (R8)
	この5年程度で市内の 交通環境がよくなったと 感じる人の割合 (※2)		42.2%	45%

(※1) 「第10次芦屋市交通安全計画（改定版）」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。

(※2) 令和4年12月に実施した「交通に関するアンケート調査」によるもの。



第3章 施策展開

1. 実施施策

基本方針に基づく施策の方向性ごとに、具体的な施策を掲げ、それぞれの実施内容・時期・主体とともに、該当する評価指標を示します。

基本方針 1 安全・安心で移動しやすい交通環境

施策の方向性 1 - ① 安全な通行空間の整備

施策	施策概要	重点施策	実施時期	実施主体
歩道設置路線のバリアフリー化	○歩道の切下げ部の改修や平坦性を確保するなど、バリアフリー化を進めます。	◎	継続	行政
防護柵の改修	○防護柵の改修により、安全対策を行います。	◎	継続	行政
通学路の安全対策	○通学路の定期的な点検を行い、安全対策の改善・充実を図ります。		継続	市民 行政
歩行者に配慮した道路空間の整備	○生活道路などをはじめとして、歩行者が安全・安心に通行できる道路空間の整備を図ります。		継続	行政

評価指標	現状値 (R4.3)	目標値 (R10.3)
歩道切下げ部のバリアフリー化率	42.4%	45%
防護柵の改修率	83.7%	86%

(表中の数字は、芦屋市管理道路におけるもの)



重点施策 ■ 歩道設置路線のバリアフリー化 【実施箇所：市内全域】

すべての人にやさしい通行空間の確保に努めるとともに、歩道の平坦性を確保するなど歩道設置路線のバリアフリー化を進めます。

特に市内鉄道4駅を中心とした半径500mにおいて、歩道切下げ部のバリアフリー化を図り、令和10年度までに市道の歩道切下げ部のバリアフリー化率を45%にすることを目標とします。



歩道の切下げ（改修前）



歩道の切下げ（改修後）

重点施策 ■ 防護柵の改修 【実施箇所：市内全域】

道路を安全に通行できるよう、安全対策として、防護柵の改修計画に基づき、「防護柵の設置基準」（高さ1.1mなど）を満たすように、改修を進めます。

なお、芦屋川沿いの防護柵については、設置基準への適合とともに、景観にも配慮した整備を計画的に進めます。



防護柵（改修後）

施策例

■ 通学路の安全対策 【実施箇所：市内全域】

芦屋市通学路交通安全プログラムに基づき、関係機関が連携して、児童生徒の通学路における安全確保に取り組んでおり、看板の設置、路面標示、横断歩道の塗り直し等による改善を進めています。



路側帯のカラー化



啓発看板



基本方針 1 安全・安心で移動しやすい交通環境

施策の方向性 1 - ② 安全な自転車利用環境の充実

施策	施策概要	重点 施策	実施 時期	実施 主体
自転車の 安全利用の推進	○自転車利用者への交通安全教育や自転車の安全で適正な利用を推進します。	◎	継続	市民 行政
自転車走行環境の 整備・自転車 ネットワークの形成	○自転車の安全・安心のために、自転車走行環境を整備し、自転車ネットワークの形成を図ります。		継続	行政
放置自転車等の撤去	○各鉄道駅周辺に放置されている自転車等の撤去・移送を行います。		継続	行政

評価指標	現状値 (R4.12)	目標値 (R8.3)
自転車に関わる事故件数 (※)	89 件/年	82 件以下/年

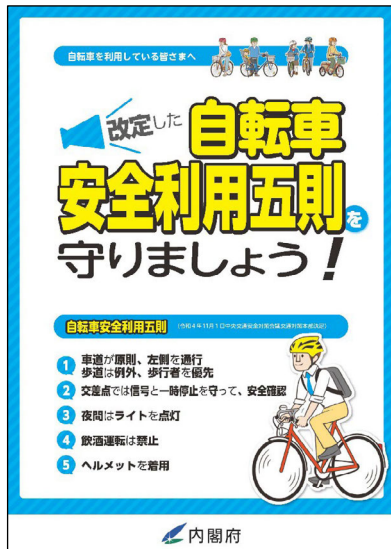
※「第10次芦屋市交通安全計画（改定）」で示す指標であり、次期計画の策定により目標値に変更等が生じた場合は、本戦略においても適用するものとします。



重点施策

■ 自転車の安全利用の推進【対象：市内全域】

自転車安全利用五則（令和4年11月1日交通対策本部決定）



なお、「道路交通法の一部を改正する法律（令和4年4月27日公布）」により、令和5年4月1日より全ての年齢層の自転車利用者に対して、乗車用ヘルメットの着用が努力義務となります。

施策例

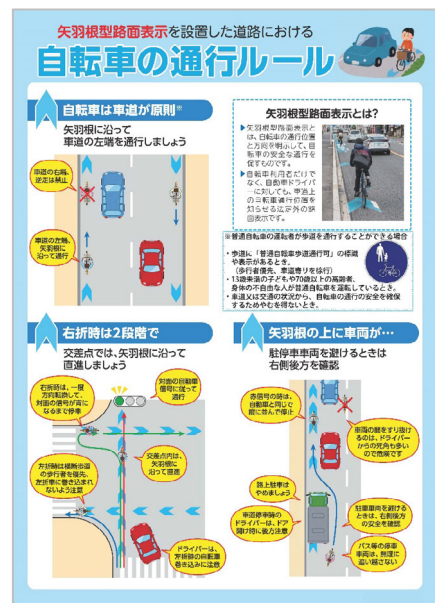
■ 自転車走行環境の整備・自転車ネットワークの形成【対象：市内全域】

平成30年10月に策定した自転車ネットワーク計画に基づき、整備にあたっては、道路管理者、交通管理者、関係行政機関と様々な関係者がより一層連携しつつ、また、自転車利用ルールの周知や利用マナーの向上など、市民と一体となり総合的な取組みを進めます。

今後、芦屋中央線などで実施した自転車走行環境整備について、効果を検証するとともに、必要な施策を組み合わせながら、整備路線の拡大を検討します。また、自転車利用ルールの周知や利用者マナーの向上に向けた取り組みとして、市のホームページで周知しています。



芦屋中央線



基本方針 1 安全・安心で移動しやすい交通環境

施策の方向性 1 - ③ 安全・安心への意識の啓発

施策	施策概要	重点施策	実施時期	実施主体
交通安全教育の推進	○交通安全教室を開催し、交通安全のルールとマナーの教育・啓発を推進します。	◎	継続	行政
自転車の安全利用の推進【再掲】	○自転車利用者への交通安全教育や自転車の安全で適正な利用を推進します。	◎	継続	市民 行政

評価指標	現状値 (R4.12)	目標値 (R8.3)
交通事故死傷者数 (※)	275人/年	300人以下/年

※「第10次芦屋市交通安全計画(改定)」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。

重点施策

■ 交通安全教育の推進【対象：市内全域】

「命を守る」ことを学ぶ教育の場として、また「交通ルールを守る」ことを通じて社会規範を学ぶ場として、交通安全教育を行っています。

子どもたちには交通安全教室や自転車教室、高齢者の方へは高齢者交通安全教室、また、市民の方へは、出前講座として別途交通安全教室を開催しています。

その他にも、歩行者や車両が多く比較的事故の危険性の高い駅周辺などで駐停車禁止のルールの啓発や情報発信などを行っています。



迷惑駐車への啓発の様子
(JR 芦屋駅)



迷惑駐車取缔まりの様子
(JR 芦屋駅)



基本方針 1 安全・安心で移動しやすい交通環境

施策の方向性 1 - ④ 安全な都市基盤の整備

施策	施策概要	重点施策	実施時期	実施主体
道路・橋りょう等の長寿命化対策	○道路・橋りょう等の点検や修繕等、計画的な維持管理を行い、安全で円滑な交通を確保します。	◎	継続	行政
生活道路等の整備	○狭隘道路の拡幅や交差点、踏切などの安全対策を検討し、整備に取り組みます。		継続 検討	行政
無電柱化の推進	○電線類の地中化などによる無電柱化を推進し、円滑な通行空間の確保を図ります。	◎	継続	行政
鉄道施設総合安全対策事業（豪雨対策事業）の活用	○豪雨対策のための法面防護工事により、鉄道の安全輸送及び法面に隣接する市道等の安全確保を図ります。		R4	行政 事業者

評価指標	現状値 (R5.3)	目標値 (R10.3)
無電柱化率	15.4%	16.1%

(表中の数字は、芦屋市管理道路におけるもの)



重点施策

■ 無電柱化の推進 【実施箇所：市内全域】

平成30年10月に策定した無電柱化推進計画に基づき、さくら参道及び芦屋川沿い（鳴尾御影線以南）の電線共同溝整備を実施しました。引き続き、鳴尾御影線等で無電柱化を推進し、早期抜柱に向けて電線管理者と調整を行っています。また、住民要望による無電柱化検討地区として、六麓荘地区の無電柱化を進めます。



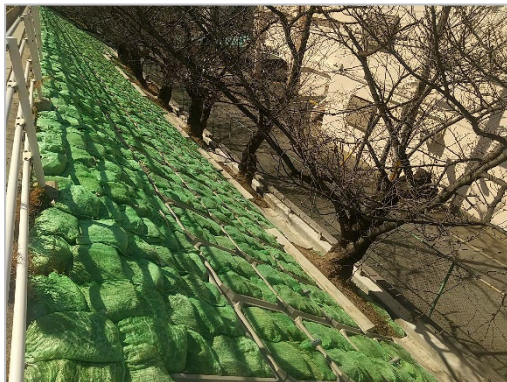
鳴尾御影線（芦屋警察署前交差点）における現状写真と完成イメージ

施策例

■ 鉄道施設総合安全対策事業（豪雨対策事業）の活用

【実施箇所：阪急神戸線沿線】

国土交通省の実施する鉄施設総合安全対策事業を活用し、阪急神戸線の線路沿い法面において、鉄道の安全輸送及び法面に隣接する道路や住宅の安全性を確保するため、シート状の防護ネットを設置する等、豪雨による斜面の崩壊を防ぐ工事を行います。



法面（線路北側）の様子



法面（線路南側）の様子

基本方針 1 安全・安心で移動しやすい交通環境

施策の方向性 1 - ⑤ 人にやさしい交通環境の充実

施策	施策概要	重点 施策	実施 時期	実施 主体
歩道設置路線の バリアフリー化【再掲】	○歩道の切下げ部の改修や平坦性を確保 するなど、バリアフリー化を進めます。	◎	継続	行政
公共交通利用支援	○障がいのある方や高齢者に対してタク シーやバスの運賃助成を行います。		継続	行政 事業者
バリアフリー対応 車両の拡充	○高齢者や車いす利用者などだれもが乗 降しやすいノンステップバスやユニバ ーサルデザインタクシーの拡充を進め ます。		継続	行政 事業者
運転免許返納制度の 周知・推進	○運転に不安のある高齢者が、運転免許を 自主的に返納しやすい環境をすること で、交通事故の抑制を図ります。		継続	行政 事業者
モビリティ・ マネジメントの推進	○過度な自動車利用を抑制し、公共交通の 利用を促進するために、効果的な情報提 供を行います。		検討	行政 事業者
鉄道駅バリアフリー 料金制度の活用	○国が創設した新たな制度を活用し、駅設 備のバリアフリー化を加速させます。		R5.4～	事業者



施策例

■ 鉄道駅バリアフリー料金制度の活用 【実施箇所：市内全駅】

令和3年12月、国土交通省により新たな料金制度となる「鉄道駅バリアフリー料金制度」が創設されました。

鉄道駅のバリアフリー化の推進は、エレベーターやエスカレーター、ホームドア等の整備を通じ、高齢者や障がい者だけでなく、全ての利用者が受益するとの観点から、都市部において利用者の薄く広い負担も得てバリアフリー化を進める枠組みを構築することにより、従来を大幅に上回るペースで鉄道施設のバリアフリー化を加速するものです。

今後、市内の全駅において、ホーム柵等の設置に向けた取組について、検討が進められます。



可動式ホーム柵の設置例



昇降式ホーム柵の設置例

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

施策の方向性2-① 鉄道駅へのアクセス性・利便性の向上

施策	施策概要	重点 施策	実施 時期	実施 主体
JR 芦屋駅 周辺の整備	<p>○令和3年3月にバリアフリー基本構想（JR 芦屋駅周辺地区）を策定し、駅周辺の重点的かつ一体的なバリアフリー整備を進めます。</p> <p>○JR 芦屋駅南地区では、市街地再開発事業（*1）や駅舎の改良工事（*2）を推進します。</p> <p>○上記事業等に伴い、駅南北のバス停の再配置等を行います。</p>	◎	<p>継続</p> <p>（完了予定 *1）R10.9 *2）R5夏頃</p>	行政 事業者
阪神打出駅周辺の 整備等の検討・実施	○駅の利用者などが徒歩・自転車等で移動しやすい環境の整備を行います。	◎	継続	行政
阪神芦屋駅 周辺の整備	○「芦屋市交通バリアフリー基本構想」に基づき、駅及び駅周辺の道路・公共施設等のバリアフリー整備を実施していますが、引き続き取組を進めます。		継続	行政 事業者
阪急芦屋川駅周辺の 整備等の検討	○歩行者空間の整備や自動車の停車スペースの確保など、利用実態から課題を整理し、対策を検討します。		検討	行政



重点施策

■ JR 芦屋駅周辺の整備 【対象：JR 芦屋駅及び周辺】

市内で最も乗降客の多い JR 芦屋駅の周辺を整備することにより、周辺地域のみならず市内全域の交通環境の向上を図ります。駅南側において、安全かつ快適に移動でき利便性が向上するように駅前広場、周辺道路、自転車駐車場を整備することにより、バスや自転車の利用環境の向上、徒歩による駅への円滑な移動、駅に送迎する自動車の路上駐停車の解消など、交通結節点機能の向上を図るとともに、住宅・商業・公益施設の整備により都市拠点としての機能向上を図ります。

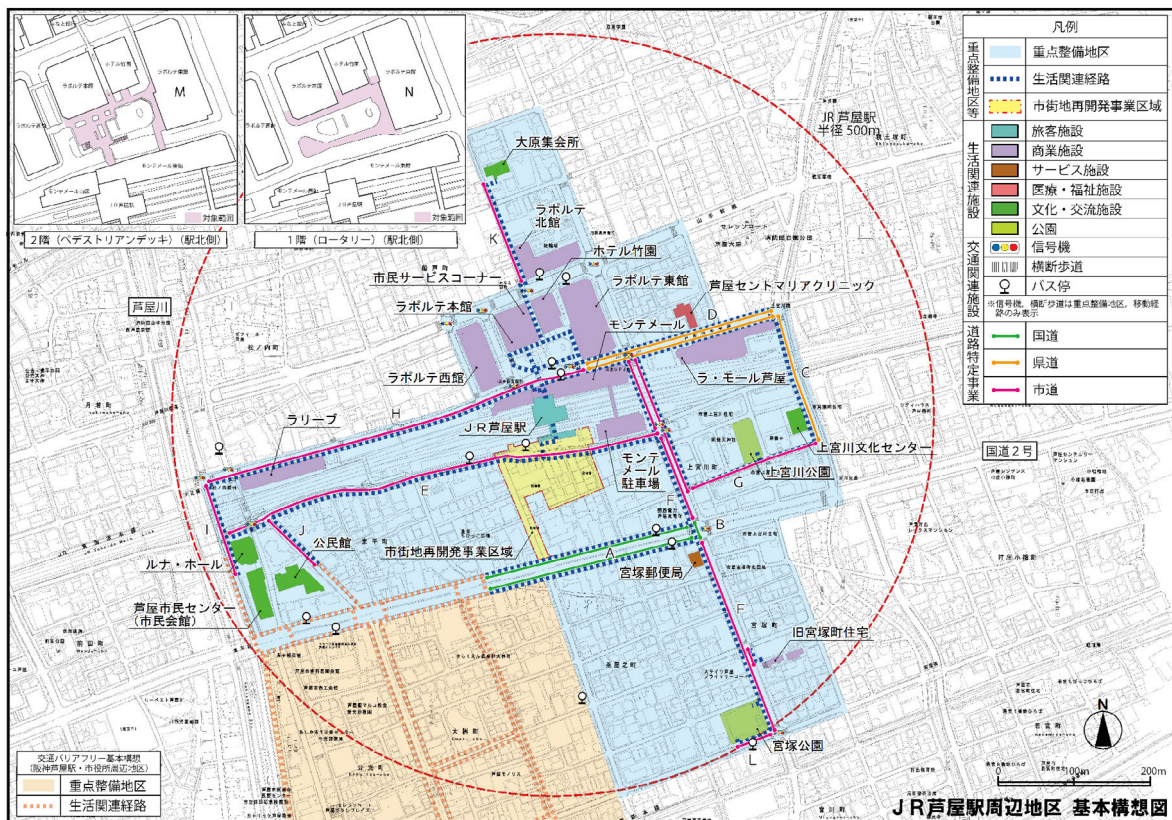
また、駅北側は、整備されてから 30 年以上が経過するため、バリアフリー面などの現状の課題を整理し、再整備の必要性を検討します。

バリアフリー基本構想（JR 芦屋駅周辺地区）

JR 芦屋駅周辺地区を「重点整備地区」に指定し、JR 芦屋駅南地区における再開発事業等と一体的に取り組むことで、より効果的で効率的なバリアフリー整備の実現を目指します。

本構想の推進に関しては、令和3年度に新たな協議会を立ち上げ、「市民・事業者・行政」が互いに協力し、当事者（高齢者・障がいのある人など）参加の上で、基本構想に位置付けられた事業の着実な実施、評価、改善を図り、段階的、継続的に協議を行います。

<基本構想図>



JR芦屋駅南地区整備概要

①立体横断施設の整備

- 立体横断施設の整備により、歩車分離を図り、駅周辺の歩行者の安全かつ円滑な通行を確保します。

②自転車駐車場の集約化

- 駅南側において分散された既存の自転車駐車場を地下に集約・整備することで、**整然とした駅前空間を構築するとともに**自転車利用者の利便性の向上を図ります。

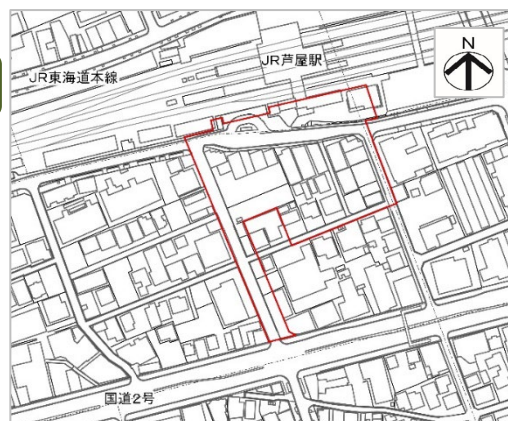
③バス・タクシー乗降場の整備（ターミナル機能）によるバス路線の再編・利便性の向上

- 駅周辺においては、南側の交通広場が未整備であるため、バスの乗降場が駅の北側に偏った配置となっています。駅南地区に**ターミナル機能を持ったバス・タクシー及び一般車乗降場を整備して**、駅南北におけるバス停の再配置や、路線の再編により、バスの運行や周辺の自動車等の交通を円滑にし、**安全性・利便性の向上を図ります。**

④鉄道とバス・タクシーの乗換利便性の向上

- 鉄道とバス・タクシーの乗換利便性の向上を図るため、駅南側の駅前広場及び**立体横断施設の整備、サイン計画等**により、**利用しやすいバス・タクシー乗降場を整備**します。

市街地再開発事業 位置図



凡例

市街地再開発事業区域

完成イメージパース（北側より）



完成イメージパース（西側より）



※完成イメージパースは、事業の進捗に併せて変更となる可能性があります。

駅舎の改良（JR芦屋駅）

JR 芦屋駅南地区の整備に伴い JR 芦屋駅の改良工事を計画し、エスカレーターの設置など、駅のリニューアルを推進します。

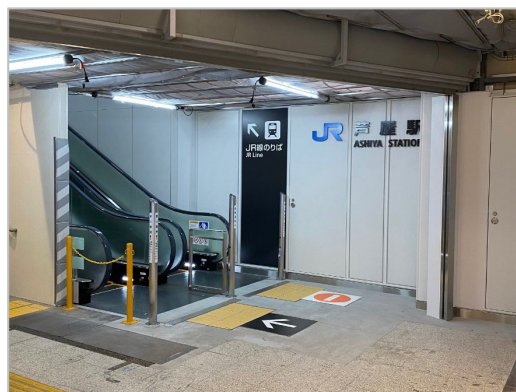
【着手前】



【第1期完成（令和4年3月26日）の様子】

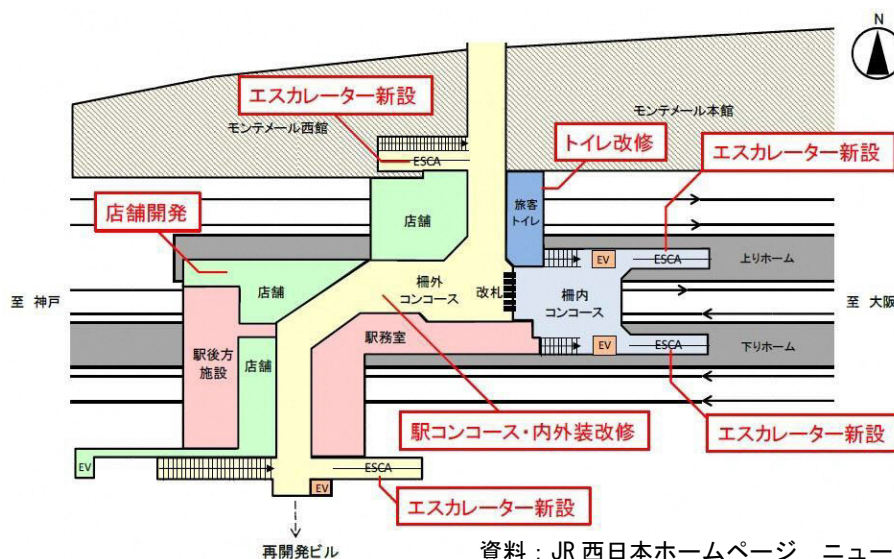


南口の外観



エスカレーター新設（柵外北側）

【計画】



資料：JR 西日本ホームページ ニュースリリースより



重点施策

■ 阪神打出駅周辺の整備等の検討 【実施箇所：阪神打出駅周辺】



国道43号打出交差点

既存横断施設のバリアフリー化のため、横断歩道橋へのエレベーターの設置工事を実施しています。



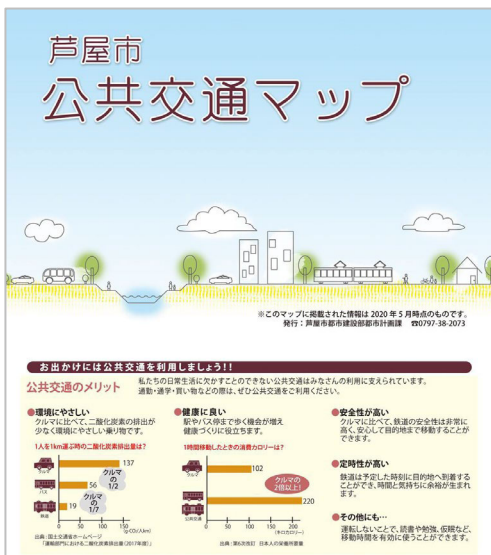
参考写真（国道43号精道交差点）



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

施策の方向性2-② 交通ネットワークの充実

施策	施策概要	重点施策	実施時期	実施主体
路線バスの利用促進 ・利便性の向上	○既存の公共交通等の利用を促進するとともに、利便性を向上し、持続可能性を高めます。		継続	市民 行政 事業者
既存の公共交通等を補完する施策の検討	○公共交通網から離れている地域などにおいて、既存の公共交通等を補完する施策を研究します。		検討	市民 行政 事業者
芦屋川周辺の一方通行化等の検討	○阪急芦屋川駅周辺及び芦屋川周辺における交通課題の解決を目指すとともに、周辺環境の魅力向上に向けた検討を進めます。		検討	行政
阪神電気鉄道の立体交差化についての調査、研究	○交通の安全性や円滑性、防災性の向上等を図るため、阪神電気鉄道の立体交差化について調査・研究を重ね、検討を進めます。		検討	行政 事業者



公共交通利用促進のためのマップ

兵庫県猪名川町で配布されている啓発パンフレット



施策例

■ 既存の公共交通等を補完する施策の検討 【実施箇所：市内全域】

これまで市に寄せられた様々なご意見や市民アンケート調査（令和4年12月実施）により市民の移動実態を把握し、事業者等への聞き取りも踏まえながら、市内における既存の公共交通等を補完する施策について、研究を進めます。

既存の公共交通を維持しつつ、近年変容している利用者のニーズへ対応した施策の展開には、デジタル化を通じた移動サービスの効率化・高度化、環境への配慮を図ることが重要になります。

全国各地で導入されている新しいモビリティサービスを参考にしながら、とくにラストワンマイル（自宅からバス停や駅までの距離、最終目的地までのちょっとした距離）を補う役割を果たす移動手段など、本市に適した施策を研究します。



自動運転車 実証実験のようす
（大阪府四條畷市）

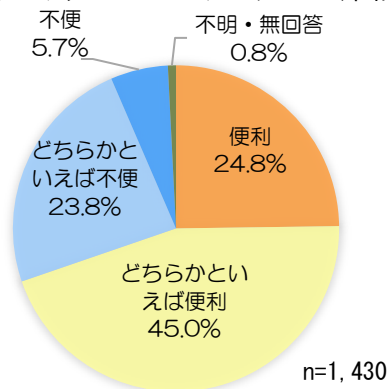


AI オンデマンド交通 実証実験のようす
（大阪府豊能町）

【市民アンケート調査による交通に対する市民意向】

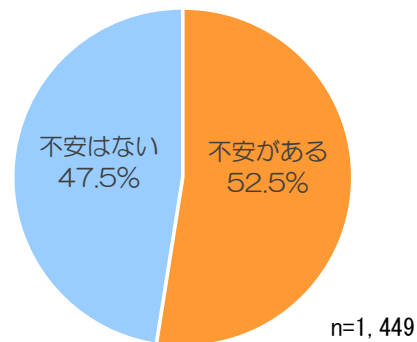
市内の移動について

〈まちづくりについてのアンケート（令和2年7月）〉



将来の移動について

〈交通に関するアンケート（令和4年12月）〉



市民のまちづくりについてのアンケート調査によると、市内の移動について、「どちらかといえば便利」「便利」と答えた人は、全体の69.8%になっています。一方で、交通に関するアンケート調査によると、将来（おおむね10年後）の移動について不安があると答えた人は、全体の52.5%となっています。これらの市民意向を受け、「住み続けたいまち、住んでみたいまち芦屋」のための交通施策について、研究を進めます。



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

施策の方向性2 - ③ 公共交通利用環境の向上

施策	施策概要	重点施策	実施時期	実施主体
バス停留所の利用環境の向上	<p>○国の示す、交通安全上問題と思われるバス停について、関係機関が連携し、状況に応じた安全対策を検討・実施します。</p> <p>○要望等に応じて、待合環境の向上のための対策を事業者と連携し検討します。</p>		検討	行政 事業者
バリアフリー対応車両の拡充	○高齢者や車いす利用者などだれもが乗降しやすいノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーの拡充を進めます。		継続	行政 事業者
公共交通の利便性向上	○交通系 IC カードの普及や、多様な運賃プランや支払方法の導入、スマートフォンアプリを利用したタクシーの配車などにより利便性の向上を図ります。		継続	事業者
公共交通に関する情報の提供 (運行情報や沿線情報)	○鉄道事業者やバス事業者による運行情報や沿線情報などの提供により、利用者の利便性の向上を図ります。		継続	行政 事業者

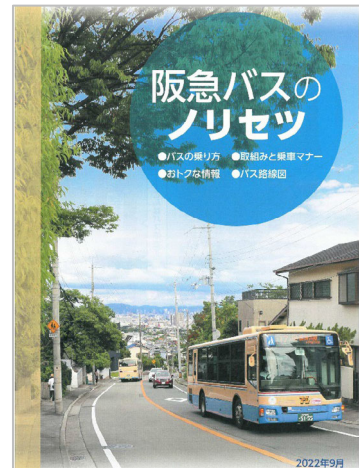


施策例

■ 公共交通に関する情報の提供 【実施箇所：市内全域】

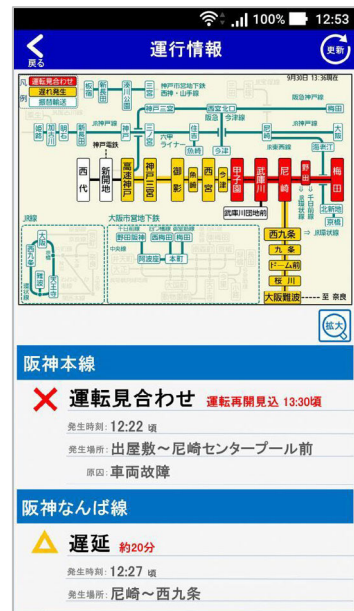
バスロケーションシステムによるバスの接近や到着予測時刻などの運行情報、また、鉄道事業者のアプリ等の普及により、運行情報だけでなく沿線の様々な情報を提供し、利用者の利便性の向上を図ります。

バス事業者による情報の提供



バスロケーションシステム 路線バスの乗り方ガイドブック

鉄道事業者による情報の提供



基本方針3 高質で快適な暮らしを実感できる交通環境

施策の方向性3-① 環境・景観に配慮した交通施策の推進

施策	施策概要	重点施策	実施時期	実施主体
次世代自動車の普及促進	○ゼロカーボンシティの実現に向けて、事業者に対する導入補助などにより次世代自動車の普及を推進します。		継続	行政 事業者
無電柱化の推進【再掲】	○電線類の地中化などによる無電柱化を推進し、良好な景観形成を図ります。	◎	継続	行政
街灯のLED化	○市で管理する街灯のLED化を図ります。	◎	継続	行政
「ノーマイカーデー」運動の推進	○「ノーマイカーデー」運動の推進により、通勤・通学等での自動車の利用を自粛し、自動車公害対策を図ります。		継続	行政 市民
モビリティ・マネジメントの推進【再掲】	○過度な自動車利用を抑制し、公共交通の利用を促進するために、効果的な情報提供を行います。		検討	行政 事業者

評価指標	現状値 (R5.3)	目標値 (R10.3)
街灯のLED化率	71.3%	100%

(表中の数字は、芦屋市管理道路におけるもの)



基本方針3 高質で快適なくらしを実感できる交通環境

施策の方向性3-② 快適な移動環境により回遊性を高める施策の推進

施策	施策概要	重点 施策	実施 時期	実施 主体
まちあるきを 楽しむ情報の発信	○市内の店舗、文化施設、公園などまちあるきに役立つ情報の発信により、外出や交流機会の創出を図ります。		継続	行政 事業者
自転車走行環境の整備・ 自転車ネットワークの 形成【再掲】	○歩行者・自転車の安全・安心のために、自転車走行環境を整備し、自転車ネットワークの形成を図ります。		継続	行政
案内誘導サイン の整備	○わかりやすく統一的な案内誘導サインを整備します。		継続	行政
休憩施設の設置	○歩道等においてベンチなどの休憩施設の設置を検討します。		検討	行政
居心地よく歩きたくなる まちなかづくりの推進	○道路空間を再編し、歩行者が歩きやすい空間のみならず、滞在したくなるような空間の創出に向け、検討を進めます。		検討	市民 行政 事業者

施策例

■ 案内誘導サインの整備 【実施箇所：市内全域】

安全かつスムーズな案内誘導はもとより、まちの回遊性や良好な都市景観づくりの観点、また、図記号の効果的な活用及び多言語併記などユニバーサルデザインの考えを踏まえ、JR 芦屋駅及び阪神芦屋駅周辺モデル路線に、歩行者系規制サインを設置しました。



JR 芦屋駅に設置した案内誘導サイン

施策例

■ まちあるきを楽しむ情報の発信 【実施箇所：市内全域】

市内の施設や景色の見どころの紹介、市章の由来、市の木・花や芦屋の三大まつりなどを掲載している「あしや手帖」や、市内にある隠れた名店、話題のスイーツ、美しい風景や建築・歴史・芸術のことまで、芦屋をまるごと楽しめる「あしやを歩く本 芦屋」などにより、情報を発信しています。



施策例

■ 居心地よく歩きたくなるまちなかづくりの推進

近年、都市の魅力向上を図るために、まちなかにおいて多様な人々が集い交流する「居心地がよく歩きたくなるまちなか」の形成を進める取組が、全国で実施されています。

道路、公園、広場など公共空間を有効に活用し、ひと中心の歩きたくなるまちなかにすることで、回遊性の向上を図り、外出機会の創出を促します。

施策例

■ 休憩施設の設置 【実施箇所：市内全域】

一定の安全な通行空間が確保できる歩道等においては、ベンチなどの休憩施設の設置を検討し、歩行者に優しく快適な通行環境の提供や、道路空間での地域交流の促進を図ります。

また、地域のコミュニティづくりを推進する取組として、市民・社会福祉協議会・市の協働による「わがまちベンチプロジェクト」で、「ひと休みと出合いができるベンチ」の設置を進めています。

