

芦屋市  
総合  
交通戦略



平成 30 年 3 月  
芦屋市

# 市長挨拶

本市は、大阪と神戸のほぼ中央に位置し、阪急神戸線、JR東海道本線、阪神本線といった鉄道や、国道2号、43号などの幹線道路により、都市間の移動手段が充実した交通至便な立地とともに、豊かな自然環境にも恵まれ、良好な住宅都市として発展してまいりました。



しかし、近年、人口減少や超高齢化社会の到来など、社会環境が大きく変化する中、将来にわたり持続可能な都市構造や、日々の生活を支える交通体系の確立などにより、だれもが快適に移動できる交通環境づくりが求められています。

このような背景から、今般、「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」を将来像（基本理念）とした「芦屋市総合交通戦略」を策定しました。

「安全・安心で移動しやすい交通環境」、「まちの魅力を高め都市活力を支える交通環境」、「高質で快適な暮らしを実感できる交通環境」の3つを基本方針とし、市民の皆様や交通事業者、行政が連携を図り、協働しながら様々な交通施策に取り組むことで、まちの将来像の実現を目指してまいりますので、今後もより一層のご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

平成30年（2018年）3月

芦屋市長

山中 健

# 芦屋市民憲章

昭和 39 年(1964 年)5 月告示

わたくしたち芦屋市民は、国際文化住宅都市の市民である誇りをもって、わたくしたちの芦屋をより美しく明るく豊かにするために、市民の守るべき規範として、ここに憲章を定めます。

この憲章は、わたくしたち市民のひとりひとりが、その本分を守り、他人に迷惑をかけないという自覚に立って互いに反省し、各自が行動を規律しようとするものであります。

- 1 わたくしたち芦屋市民は、  
文化の高い教養豊かなまちをきずきましょう。
- 1 わたくしたち芦屋市民は、  
自然の風物を愛し、まちを緑と花でつつみましょう。
- 1 わたくしたち芦屋市民は、  
青少年の夢と希望をすこやかに育てましょう。
- 1 わたくしたち芦屋市民は、  
健康で明るく幸福なまちをつくりましょう。
- 1 わたくしたち芦屋市民は、  
災害や公害のない清潔で安全なまちにしましょう。

# 目 次

---

第1章 芦屋市総合交通戦略について	
1. 背景と目的	1
2. 対象区域	1
3. 位置付け	1
4. 上位・関連計画の概要	2
5. 計画期間	4
6. 構成	4
7. 取組の主体と役割	4
第2章 芦屋市の現状	
1. 概況	5
2. 地勢	7
3. 人口動向	8
4. 土地利用	17
5. 施設立地	18
6. 産業動向	19
7. 観光動向	20
8. 移動実態	21
9. 道路交通	27
10. 公共交通	38
11. 交通に関する市民意識	42
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	48
第4章 将来像と基本方針	
1. 本市が目指すまちの将来像	54
2. 将来像を実現するための基本方針	55
3. 基本方針と課題との関連性	56
4. 将来交通ネットワーク	57
5. 基本方針と施策体系	58
6. 評価指標及び目標値	59
第5章 施策展開	
1. 実施施策	60
第6章 計画の実現に向けて	
1. 推進体制	83
2. 評価・改善の仕組み	84
資 料	

## 第1章 芦屋市総合交通戦略について

### 1. 背景と目的

本市は、大阪と神戸の二大都市に挟まれた阪神地域の臨海部に位置し、市域の北側には瀬戸内海国立公園六甲地域に指定された山地、南側には市街地が広がり、大阪湾に面した南北に細長いひな段型の地形構造になっています。また、本市の位置する阪神地域は東西に伸びる国土幹線軸によって全国と結ばれ、高度経済成長期を通じて工業・商業などの産業が発達した地域で、高次な都市機能が形成されています。

このような豊かな自然環境とともに高い都市機能と交通の利便性に恵まれた立地条件から、本市は良好な住宅地として発展してきました。しかし、近年の人口減少や超高齢化社会の本格的な到来は本市においても例外ではなく、社会情勢の変化により多様化する市民ニーズへの対応とともに、持続可能な都市構造や日々の生活を支える交通体系の確立などにより、だれもが快適に移動できる交通環境づくりが求められています。

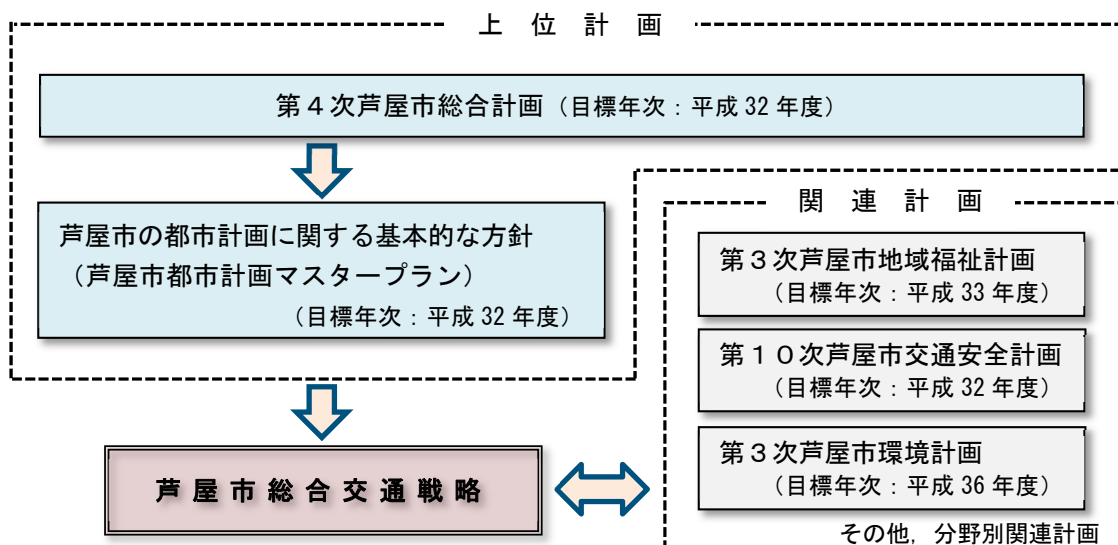
芦屋市総合交通戦略（以下、「本戦略」という。）は、それらの課題に対応し、望ましい都市像の実現を図る観点から、必要な都市交通とまちづくりの施策を明示し、関係する各機関・団体等が相互に協力し、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策への取組を推進することを目的として策定を行うものです。

### 2. 対象区域

本戦略の対象区域は、芦屋市全域とします。

### 3. 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策定します。



4. 上位・関連計画の概要

計画名称	策定年次	基本方針等	交通に関する施策目標等
	目標年次		
第4次芦屋市総合計画	平成23年3月	<p>■将来像</p> <p>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</p> <p>■まちづくりの基本方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>人と人がつながって新しい世代につなげる</li> <li>人々のつながりを安全と安心につなげる</li> <li>人々のまちを大切にす心や暮らし方をまちなみにつなげる</li> <li>人々と行政のつながりをまちづくりにつなげる</li> </ul>	<p>■目標とする10年後の芦屋の姿</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通ルールやマナーに関する意識が高まっている</li> <li>公共施設などのバリアフリー化が進んでいる</li> <li>市内を安全かつ快適に移動できる</li> <li>良質なすまいづくりが進んでいる</li> <li>住宅都市としての機能が充実している</li> <li>市内の商業が活性化し、市内の利便性も向上している</li> </ul>
	平成32年度		
芦屋市都市計画マスタープラン	平成17年3月	<p>■まちづくりの理念</p> <p>美、快、悠のまち 芦屋</p> <p>■まちづくりの方向</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「美」緑豊かな自然と調和した美しく快適なまちづくり</li> <li>「快」人にも環境にも優しい、住みよいまちづくり</li> <li>「悠」優れた市民文化が息づく、成熟したまちづくり</li> </ul>	<p>■まちづくりの施策的目標</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>成熟都市にふさわしい市民文化に根ざしたまちづくり</li> <li>快適で安心できる都市空間の形成</li> <li>自然環境の保全と芦屋庭園都市宣言の推進</li> <li>魅力ある高質な都市空間の形成</li> <li>すべての人に優しいユニバーサルデザインのまちづくり</li> <li>市民と行政との協働による芦屋らしいまちづくり</li> </ul>
	平成32年度		
第3次芦屋市地域福祉計画	平成29年3月	<p>■基本的な考え方</p> <p>“たすけ上手”で“たすけられ上手”な人になり、[All Ashiya]の力をあわせて、心地よく暮らせる福祉を創造します</p> <p>■推進目標</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>“みんなが思いやり・支えあう福祉”への理解を広げる</li> <li>つながりのあるコミュニティをつくる</li> <li>“できること・したいこと”での参加を進める</li> <li>ニーズに気づき、支援につなぐ</li> <li>多様な“困りごと”を包括的に支えるサービスや活動を充実する</li> <li>尊厳ある生活を支える</li> <li>誰もが暮らしやすいまちづくりを進める</li> <li>誰もが安心・安全に暮らせるように支える</li> <li>地域福祉をみんなで進める仕組みをつくる</li> </ul>	<p>■取組の柱</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バリアのない暮らしやすいまちをつくる</li> <li>災害に備える</li> <li>弱い立場になりがちな人の安全を支える</li> </ul>
	平成33年度		



計画名称	策定年次	基本方針等	交通に関する施策目標等
	目標年次		
第10次芦屋市交通安全計画	平成28年12月	<ul style="list-style-type: none"> <li>■基本理念                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事故のない芦屋をめざして</li> <li>・人優先の交通安全思想</li> </ul> </li> <li>■基本的な考え方                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者等交通弱者の安全確保</li> <li>・自転車の安全確保</li> <li>・地域の実情を踏まえた施策の推進及び連携強化</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■重点施策                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通弱者対策の充実</li> <li>・自転車対策の推進</li> <li>・道路交通環境の整備</li> <li>・交通安全思想の普及徹底</li> <li>・道路交通秩序の維持</li> <li>・救助・救急活動の充実</li> <li>・損害賠償の適正化をはじめとした被害者支援の推進</li> </ul> </li> </ul>
	平成32年度		
芦屋市交通バリアフリー基本構想	平成19年4月	<ul style="list-style-type: none"> <li>■基本理念                             <p>だれもが安全・安心に、そして快適に暮らせるまちづくりを目指し、全ての人々がともに支えあう社会づくりを進めます</p> </li> <li>■基本方針                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・安全・安心、快適なまちづくりへの多面的な取組を進めます</li> <li>・心のバリアフリー社会の実現に向けた取組を進めます</li> <li>・多様な人々に配慮した柔軟な取組を進めます</li> <li>・段階的・継続的な取組を進めます</li> <li>・多様な関係者の参画による取組を進めます</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■実施すべき特定事業の概要                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅及びバス車両等のバリアフリー化事業</li> <li>・信号機等のバリアフリー化事業</li> <li>・道路のバリアフリー化事業</li> <li>・建築物のバリアフリー化事業</li> <li>・都市公園のバリアフリー化事業</li> <li>・心のバリアフリーの推進</li> </ul> </li> </ul>
	—		
第3次芦屋市環境計画	平成27年3月	<ul style="list-style-type: none"> <li>■計画理念                             <p>人と環境とのすやかな関わりを誇れる都市・あしや</p> </li> <li>■基本目標                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・自然環境を守る</li> <li>・健康で快適な生活環境を創る</li> <li>・美しいまちなみを育む</li> <li>・地球温暖化を防ぐ</li> <li>・循環型社会を創る</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■主な取組                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通機関や低公害車の利用などにより、自動車による公害を減らす</li> <li>・家庭でできる節電やエコドライブなど、身近な取組の実践に努める</li> </ul> </li> </ul>
	平成36年度		



## 5. 計画期間

計画期間は平成40年度(2028年度)までの10年間とします。取り組む施策や事業について、計画開始年次(平成30年度(2018年度))から概ね5年で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、必要に応じて本戦略の見直しを行います。

## 6. 構成

### (1) 芦屋市の現状と課題の整理

- ① 地理的状況, 人口・世帯の状況, また, 交通環境に関する現状や市民意識について整理します。
- ② 整理した現状を踏まえ交通課題を抽出します。

### (2) 将来像と基本方針の設定

- ① 上位計画や関連計画との整合を図り, 本戦略における将来像を定めます。
- ② 将来像の実現のために求められている視点から基本方針を定めます。
- ③ 基本方針に基づき, 交通課題との関連性から将来交通ネットワークを明らかにします。

### (3) 施策の展開

- ① 取り組むべき施策の方向性を検討し, 具体的な実施施策や評価指標を示します。
- ② 取組の推進体制や戦略の評価・改善の仕組みを構築します。

## 7. 取組の主体と役割

本戦略により目指す将来像を実現するため, 市民, 交通事業者, 行政がそれぞれに期待される役割を認識し, 互いに連携を図ることで取組を進めます。

**市民** 市内に在住, 在勤及び在学する個人並びに市内で活動する法人, その他の団体  
交通の利用者として, 交通事業者や行政と協力・連携しながら, 施策の実施に参画するよう努めます。

**交通事業者** 鉄道, バス, タクシーなど公共交通事業者  
公共交通の担い手として, 市民や行政と協力・連携し, 施策の推進や事業展開, 情報提供などに努めます。

**行政** 国, 県, 市  
市が国や県などの関係行政機関や交通事業者, 市民の協力のもと本戦略を策定し, 施策を実施・推進します。





## 第2章 芦屋市の現状

### 1. 概況

- 本市は、兵庫県の南東部、大阪と神戸のほぼ中央に位置し、面積約 18.57k m<sup>2</sup>、東西約 2.5 km、南北約 9.6 kmと南北に細長いまちで、北は六甲の山並み、南は大阪湾に面し、気候温和な自然環境と交通の利便性に恵まれた立地条件などにより、古くから発展してきました。その特徴として、産業の発達した地域としてではなく、良好な住宅地としてまちが形成され、全国的に優良な住宅地の一つとして、また、優れた住環境を備えた「国際文化住宅都市」として、その名を知られています。



図 2-1 芦屋市の位置

- 本市は南北に細長い市域で地形構造や社会構造が地域により異なることから、社会的圏域（小学校，町単位），地理的分断要素（市街化区域線・鉄道・道路）及び開発動向（浜・南芦屋浜地域）などにより，5つの地域（北部・山手・中央・浜・南芦屋浜）を設定します。



図 2-2 地域区分図



図 2-3 地形構造と地域区分



## 2. 地勢

- 市街地は、概ね標高 100m以下の平坦部に形成されていますが、国道 2 号以北は北に向かうほど勾配が大きくなります。北部地域にある住宅地は、市街地から約 3 km離れた標高約 500 mの六甲山系に位置し、地域内においても約 100mの高低差があります。

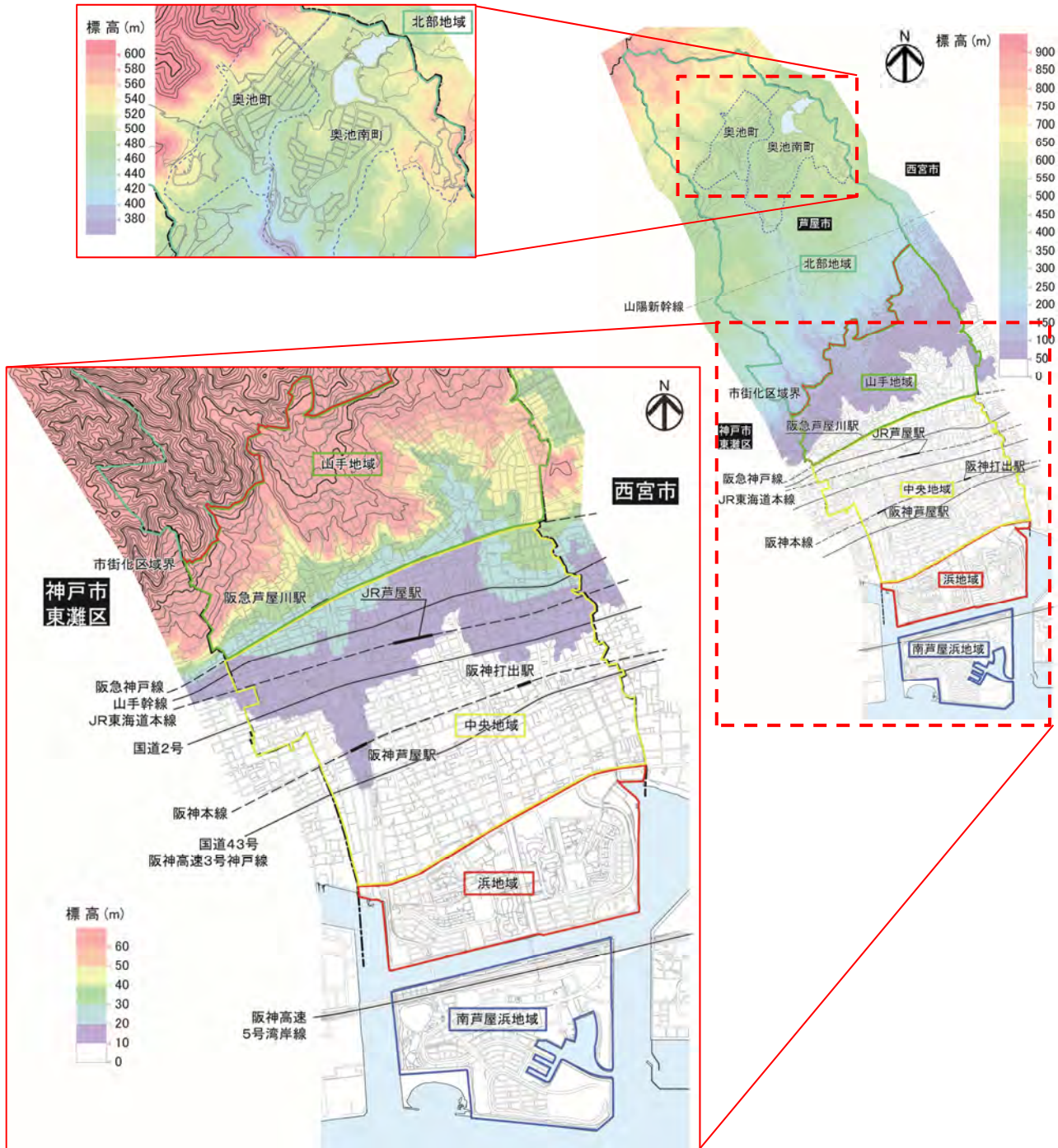


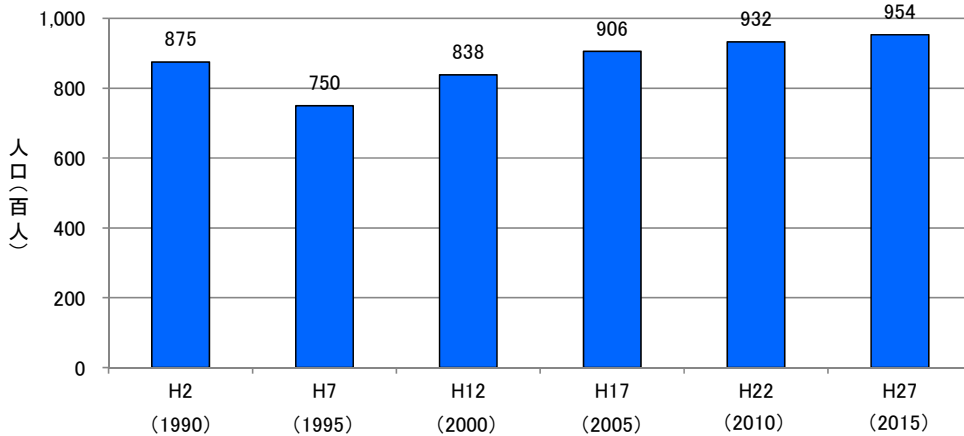
図 2-4 芦屋市の地形



### 3. 人口動向

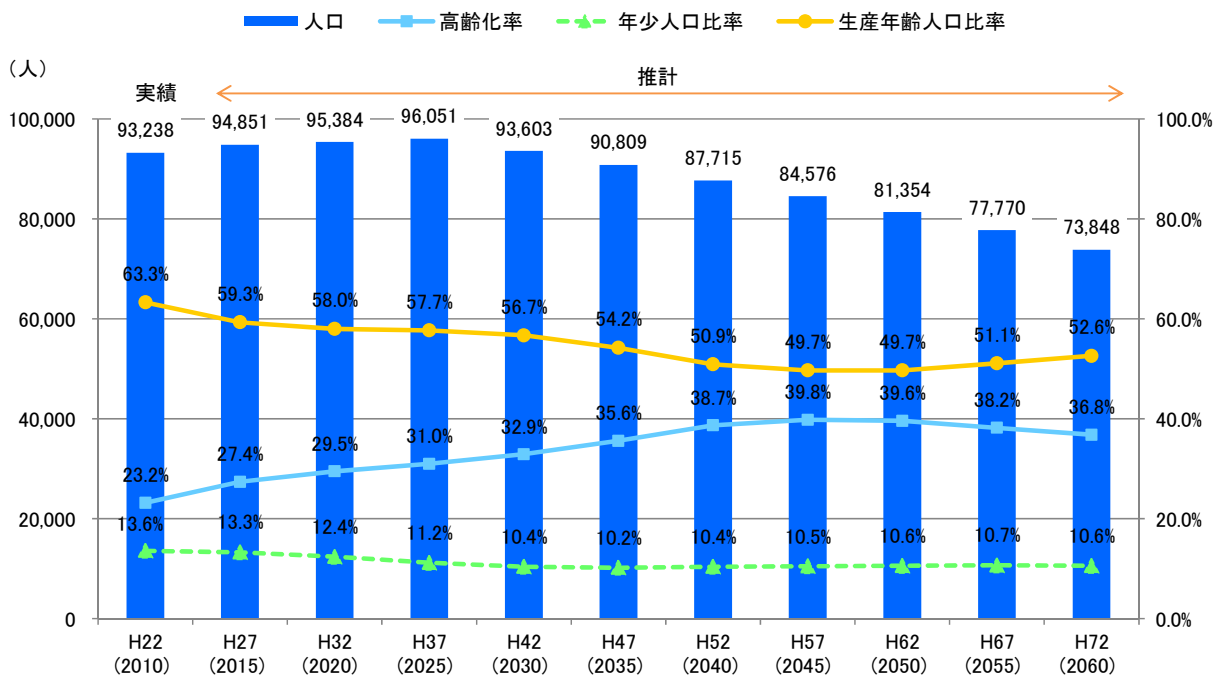
#### (1) 人口の推移と将来人口推計

- 人口の推移は、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が、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）現在では、震災以前の人口を上回る約95千人となっています。
- 将来人口推計では、平成72年（2060年）には約74千人となり、現状より約23%の減少、高齢化率は約37%に達すると予測されています。



出典：国勢調査

図 2-5 芦屋市の人口推移



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、生存率等に乗じて、5年後の男女別・年齢階級別人口を推計するもの)

出典：芦屋市将来人口推計報告書(平成27年3月)

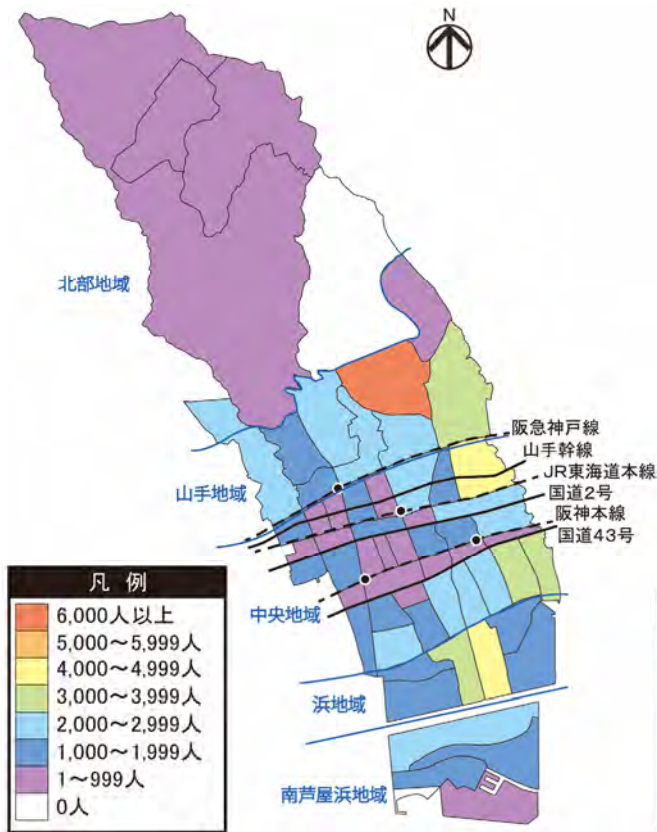
図 2-6 芦屋市の将来人口推計





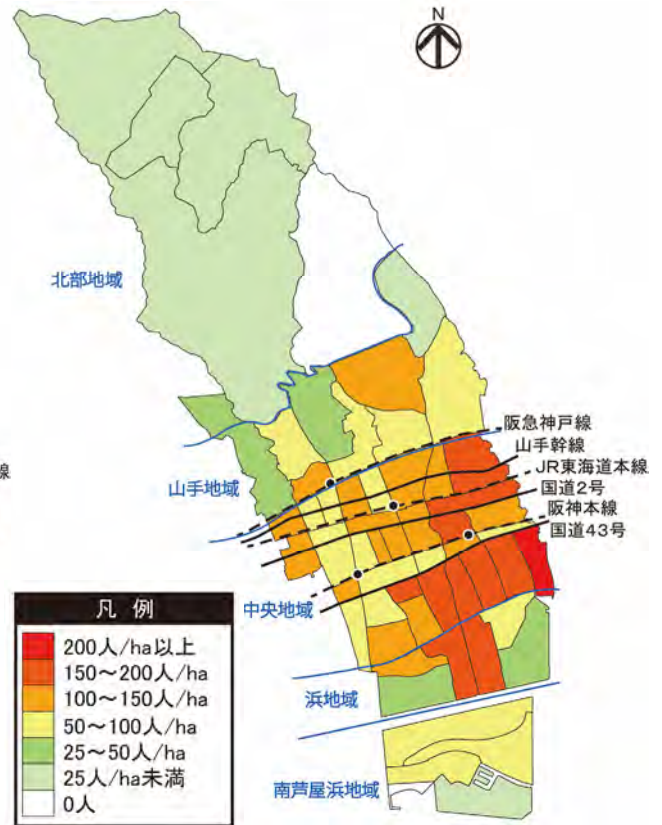
(2) 人口分布の変化

- 人口分布は主に東部に集中しています。人口密度分布を見ると国道43号南側が高くなっています。



出典:国勢調査

図 2-7 町別人口の分布状況(平成 27 年)

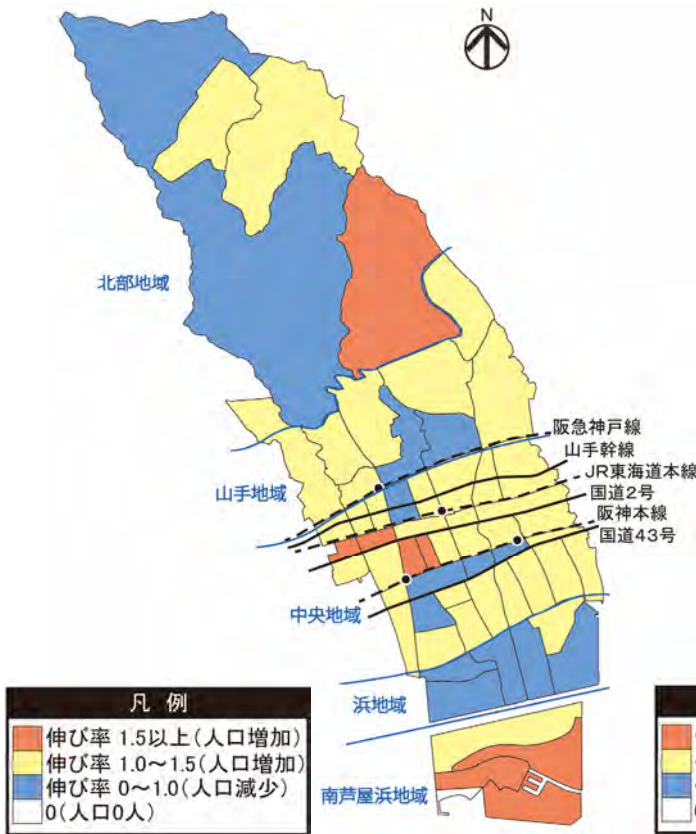


出典:国勢調査

図 2-8 町別人口密度の分布状況(平成 27 年)



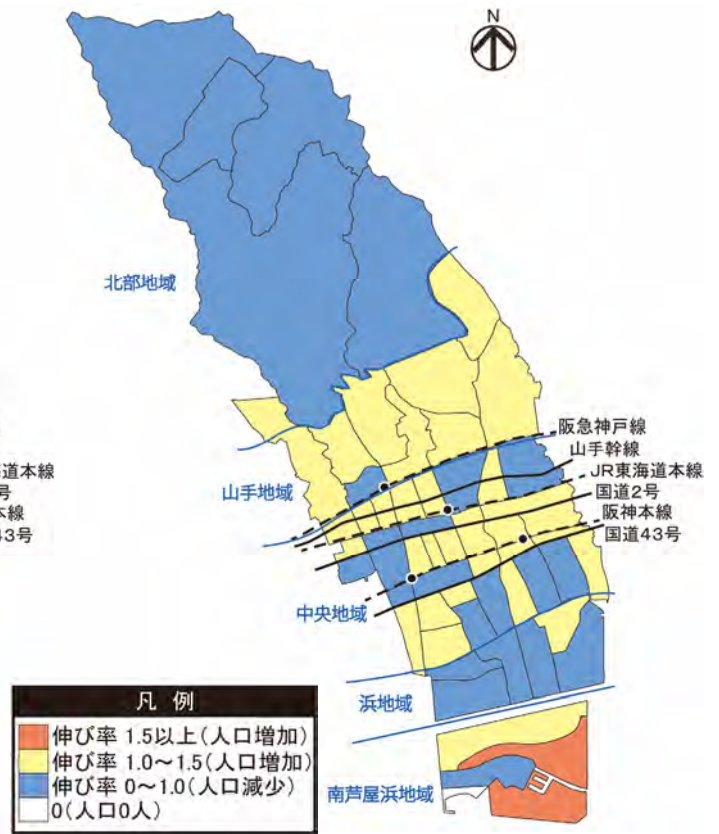
●浜地域では、人口が減少している地区が多くみられる一方、南芦屋浜地域では、開発により人口が増加しています。



伸び率=平成22年人口/平成12年人口

出典:国勢調査

図2-9 町別人口の変化  
(平成12年→平成22年)



伸び率=平成27年人口/平成22年人口

出典:国勢調査

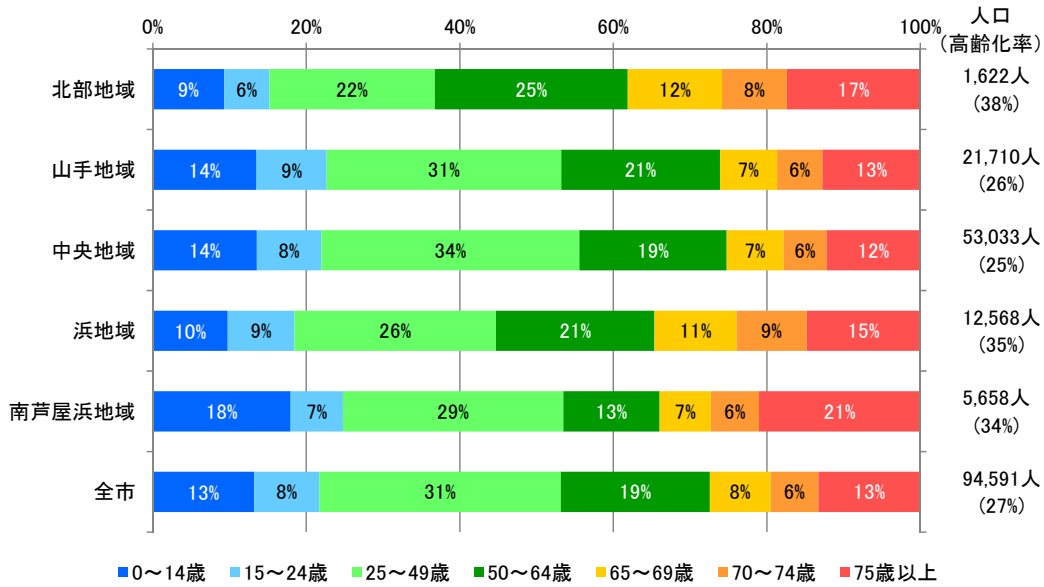
図2-10 町別人口の変化  
(平成22年→平成27年)



(3) 年齢別人口の状況

①年齢別人口の比率

●65歳以上人口の比率（高齢化率）は、「北部地域」が最も高く（38%）、次いで、「浜地域」（35%）、「南芦屋浜地域」（34%）となっています。



出典：国勢調査

図 2-11 年齢別人口の比率(平成 27 年)

②年齢別人口の推移（平成 22 年（2010 年）と平成 27 年（2015 年）の比較）

●年少人口は、「浜地域」で約 12%の減少、「南芦屋浜地域」で約 16%の増加となっています。  
 ●生産年齢人口は、「北部地域」で約 30%の減少、「浜地域」で約 17%の減少、「南芦屋浜地域」で約 18%の増加となっています。  
 ●高齢人口は、すべての地域で増加しています。

表 2-1 年齢別人口の増加率(平成 22 年→平成 27 年)

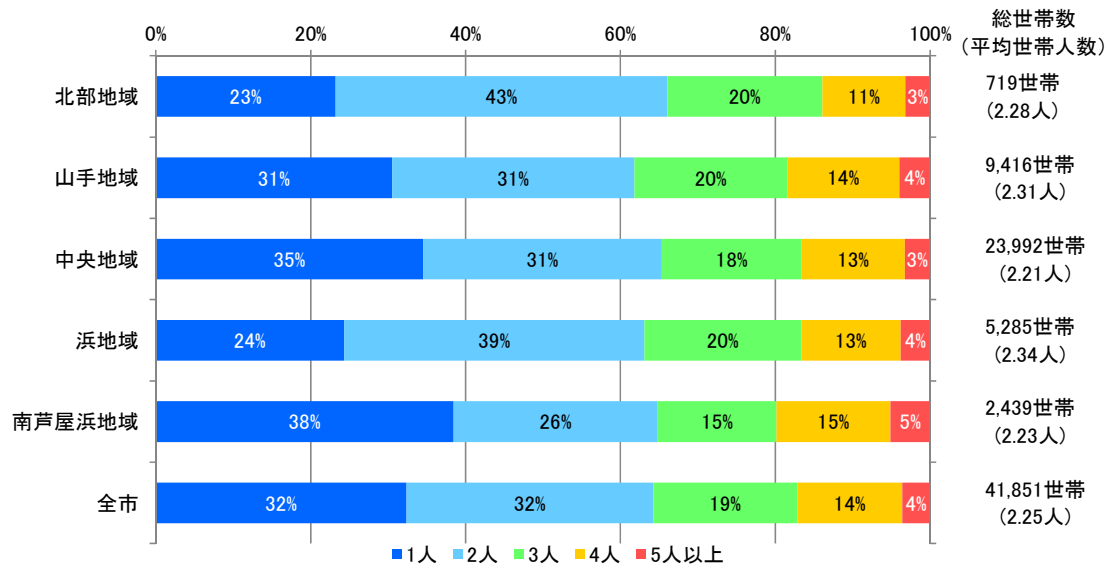
	年少人口(0～14歳)			生産年齢人口(15～64歳)			高齢人口(65歳以上)		
	平成22年 (人)	平成27年 (人)	増加率 (%)	平成22年 (人)	平成27年 (人)	増加率 (%)	平成22年 (人)	平成27年 (人)	増加率 (%)
北部地域	155	151	-2.58	1,218	853	-29.97	543	618	13.81
山手地域	2,924	2,934	0.34	13,048	13,108	0.46	4,952	5,668	14.46
中央地域	7,288	7,187	-1.39	33,772	32,461	-3.88	11,533	13,385	16.06
浜地域	1,395	1,229	-11.90	8,469	6,989	-17.48	3,436	4,350	26.60
南芦屋浜地域	873	1,017	16.49	2,313	2,719	17.55	1,106	1,922	73.78
全市	12,635	12,518	-0.93	58,820	56,130	-4.57	21,570	25,943	20.27

出典：国勢調査



(4) 世帯構成の状況

- 1人世帯の比率は、「南芦屋浜地域」で38%、「中央地域」で35%となっています。
- 2人世帯の比率は、「北部地域」で43%、「浜地域」で39%となっています。
- 3人以上世帯の比率は、「山手地域」で38%、「浜地域」で37%となっています。



出典：国勢調査

図 2-12 世帯人員別世帯数の比率(平成 27 年)

(5) 人口流動の推移

- 本市の夜間人口に対する昼間人口の比率は、概ね 80%前後で推移しており、市外への通勤・通学者の多い人口構造となっています。

表 2-2 芦屋市の昼間人口・夜間人口

	平成 2 年 (1990 年)	平成 7 年 (1995 年)	平成 12 年 (2000 年)	平成 17 年 (2005 年)	平成 22 年 (2010 年)	平成 27 年 (2015 年)
昼間人口	67,693 人	61,190 人	65,849 人	70,265 人	74,668 人	79,245 人
夜間人口	87,221 人	74,918 人	83,688 人	90,447 人	93,238 人	95,350 人
昼間人口比	77.6%	81.7%	78.7%	77.7%	80.1%	83.1%

出典：国勢調査

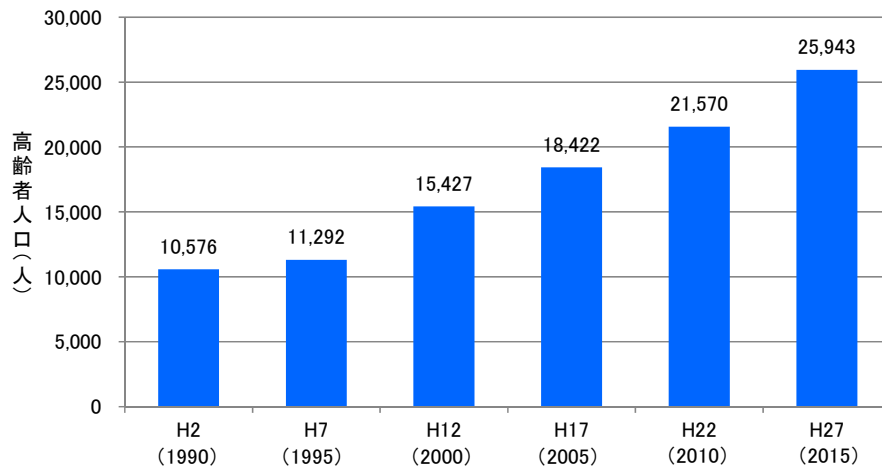




(6) 高齢者の状況

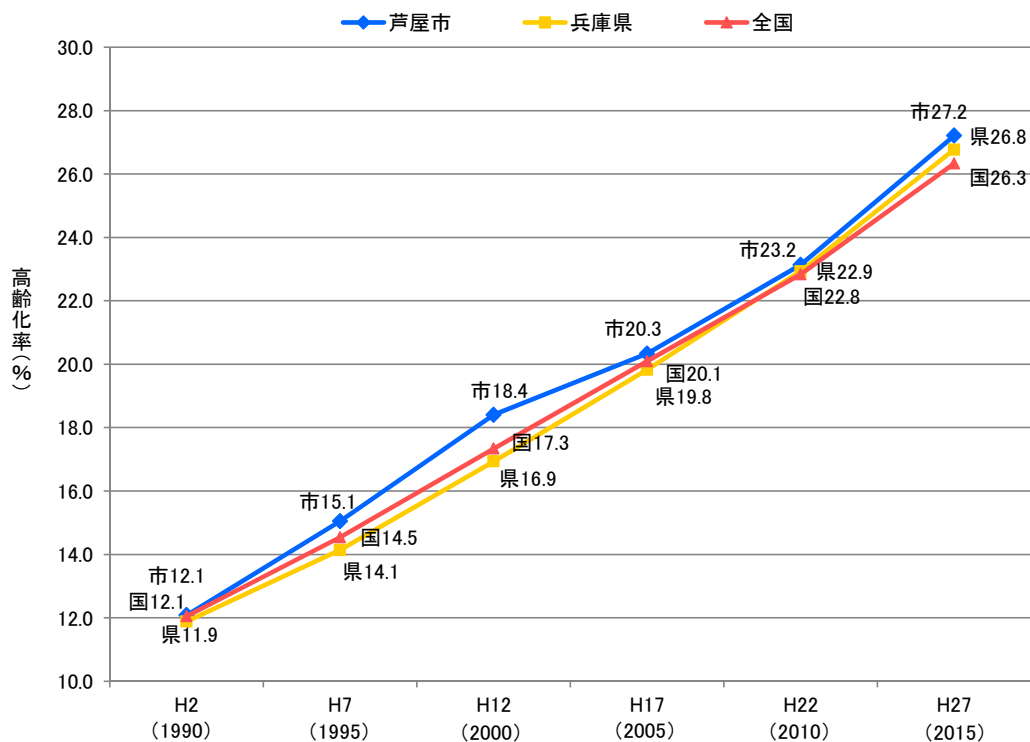
① 高齢者人口

● 高齢者数（65歳以上人口）は、総人口の増加率を上回るペースで増加しています。また、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、平成27年（2015年）の高齢化率は、全国、兵庫県とも上回る27.2%になっています。



出典：国勢調査

図 2-13 高齢者数の推移

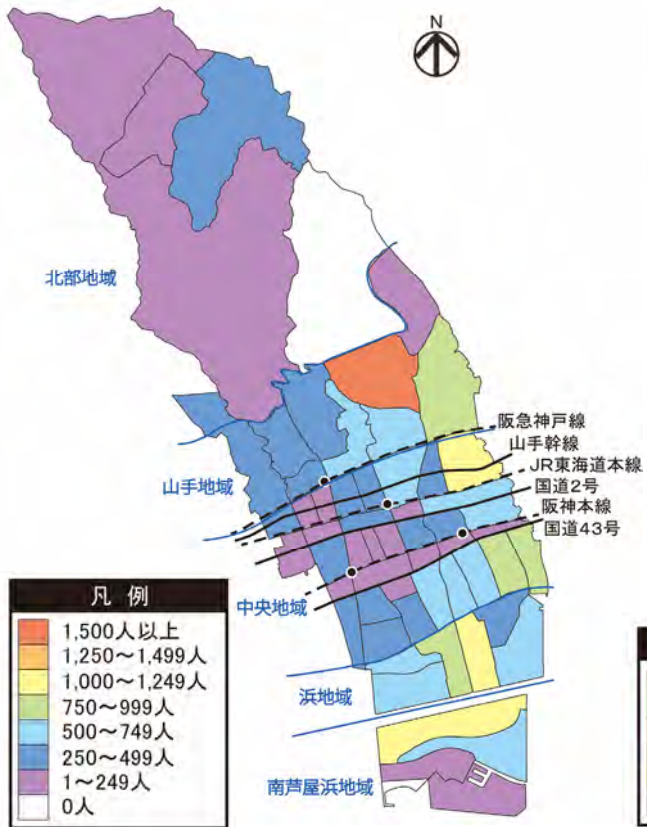


出典：国勢調査

図 2-14 高齢化率の推移

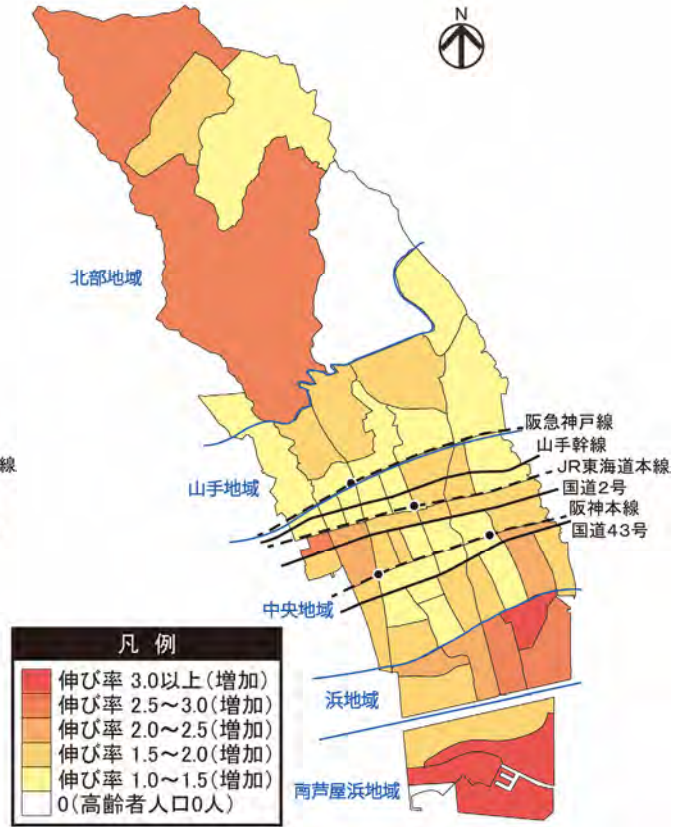


●町別高齢者人口の分布は、東部で高くなっています。高齢者の伸び率は、浜地域で大きくなっています。南芦屋浜地域は、開発により人口が増加しているため、高齢者人口の伸び率も高くなっています。



出典:国勢調査

図 2-15 町別高齢者人口の分布状況  
(平成 27 年)



伸び率=平成 27 年/平成 12 年

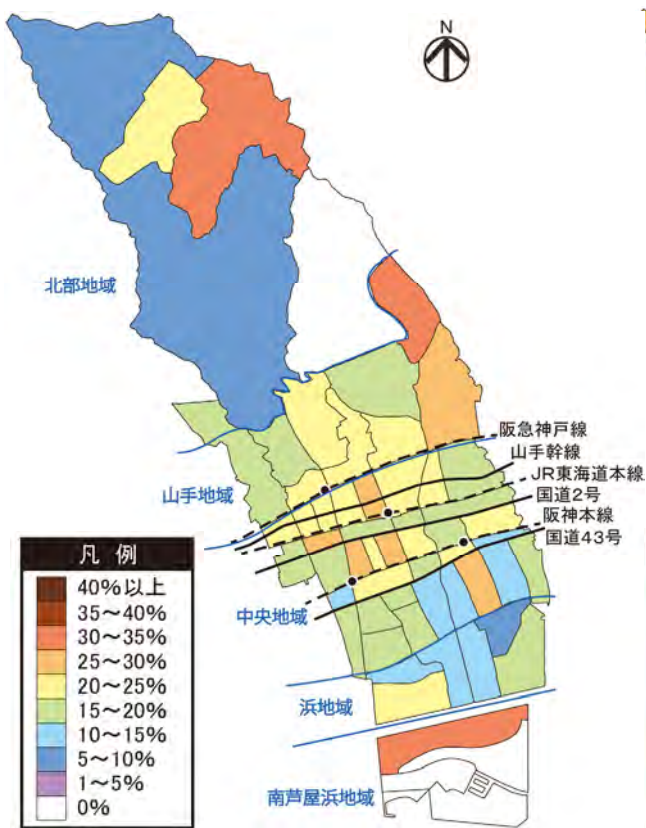
出典:国勢調査

図 2-16 町別高齢者人口の変化  
(平成 12 年→平成 27 年)



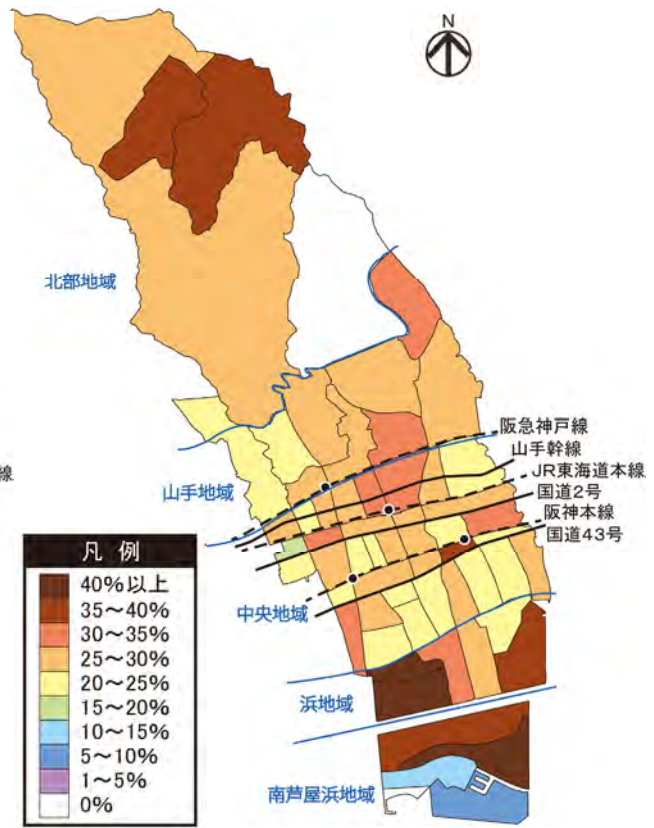
②高齢化分布

- 平成 12 年（2000 年）では、中央部の高齢化率が高くなっており、周辺部で高齢化率が低くなっています。
- 平成 27 年（2015 年）では、高齢化が大きく進行した地域があり、高齢化率が市域全体で高まりつつあります。



出典:国勢調査

図 2-17 町別高齢化率  
(平成 12 年)



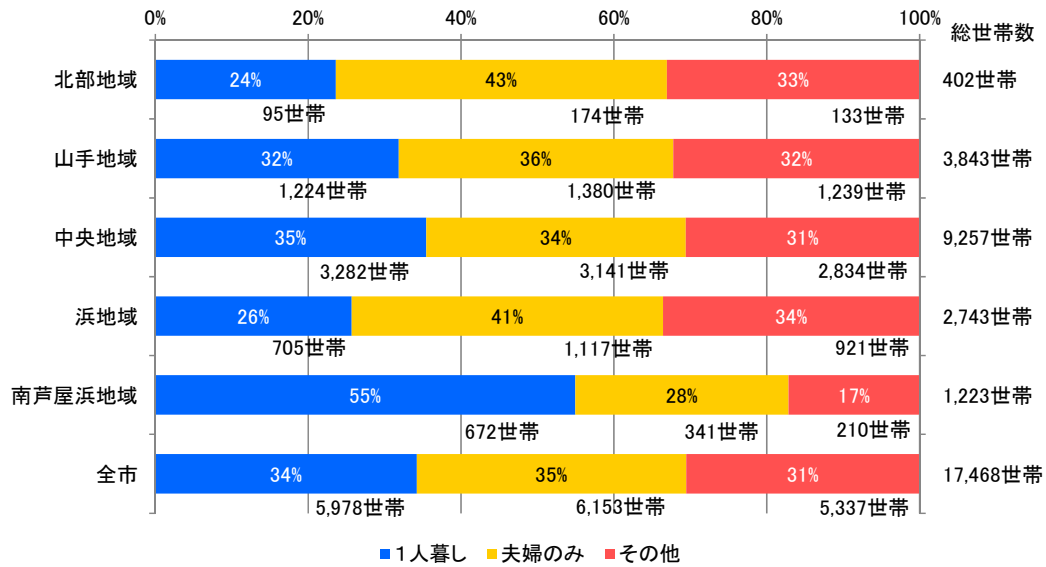
出典:国勢調査

図 2-18 町別高齢化率  
(平成 27 年)



③高齢者の世帯構成の状況

- 1人暮らしの比率は、「南芦屋浜地域」で55%、夫婦のみ世帯と合わせると83%となっています。
- 夫婦のみ世帯の比率は、「北部地域」で43%、「浜地域」で41%となっています。



出典：国勢調査

図 2-19 高齢者の世帯構成別世帯数の比率(平成 27 年)





#### 4. 土地利用

- 市全体として住居系の土地利用が多く、良好な住環境やまちなみが形成されています。幹線道路沿いに商業系の土地利用が集積しています。

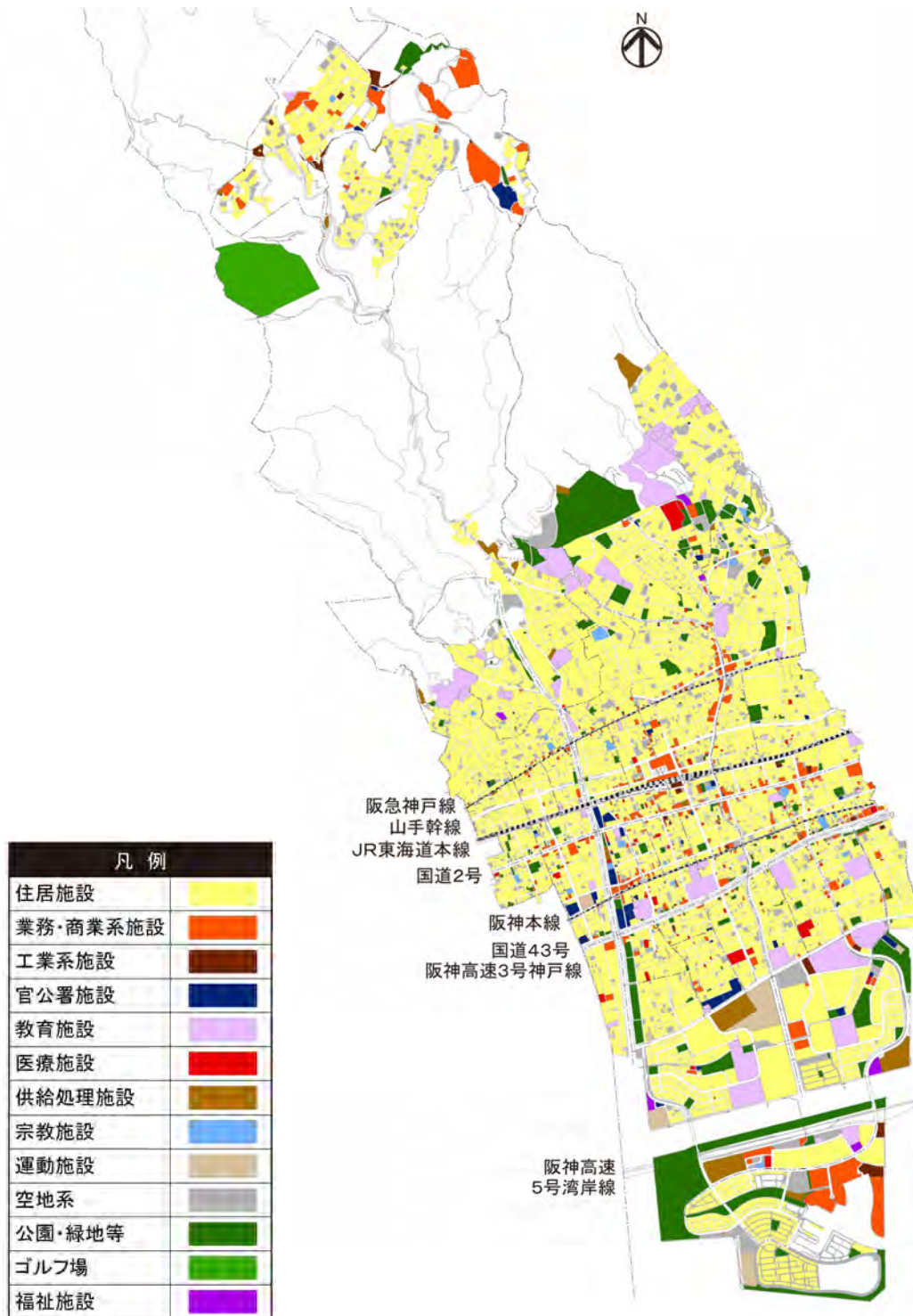


図 2-20 土地利用現況図(平成 26 年)



## 5. 施設立地

- 主要な施設は、JR芦屋駅、阪神芦屋駅の周辺に多く立地しています。特に、JR芦屋駅周辺では商業・業務施設が集積しています。また、阪神芦屋駅周辺には、市役所をはじめとした公共施設が集積しています。

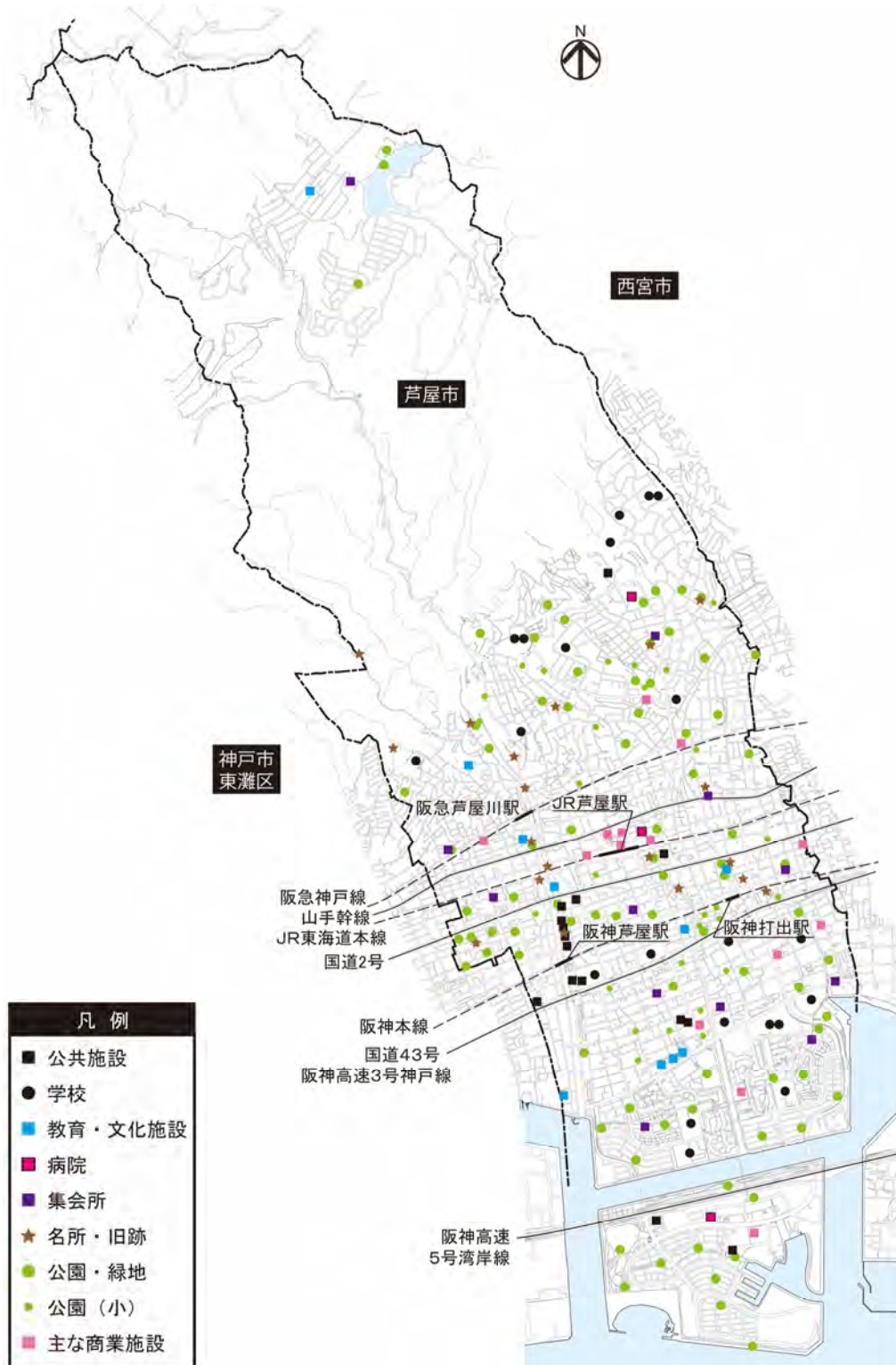
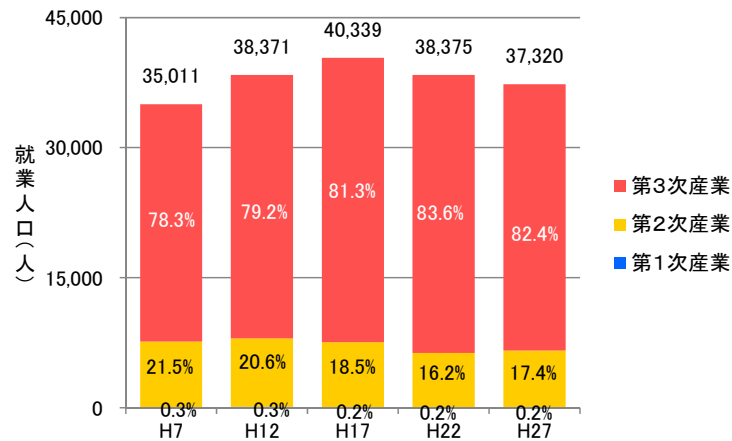


図 2-21 主要施設の立地状況



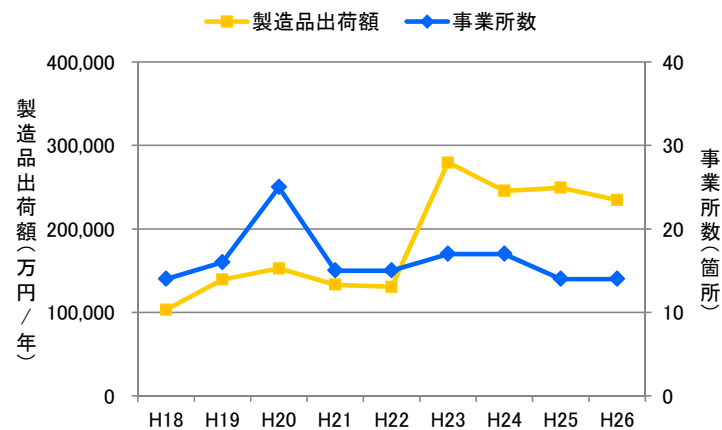
## 6. 産業動向

●平成22年度（2010年度）から市全体の就業人口は減少に転じ、3区分の各産業の就業人口についても減少傾向にあります。



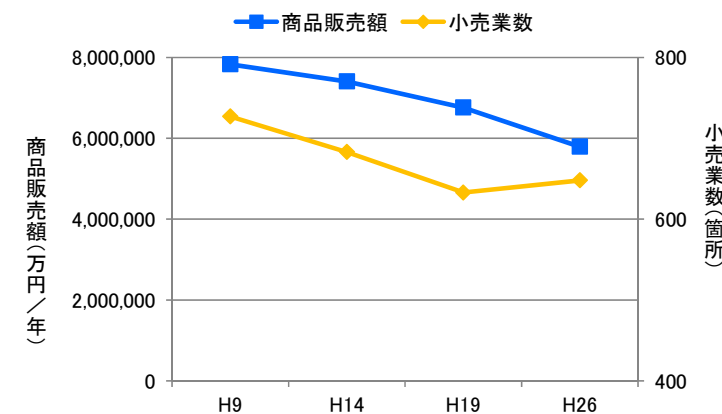
出典：国勢調査

図 2-22 産業別就業人口の推移



出典：工業統計調査

図 2-23 工業の生産活動の推移



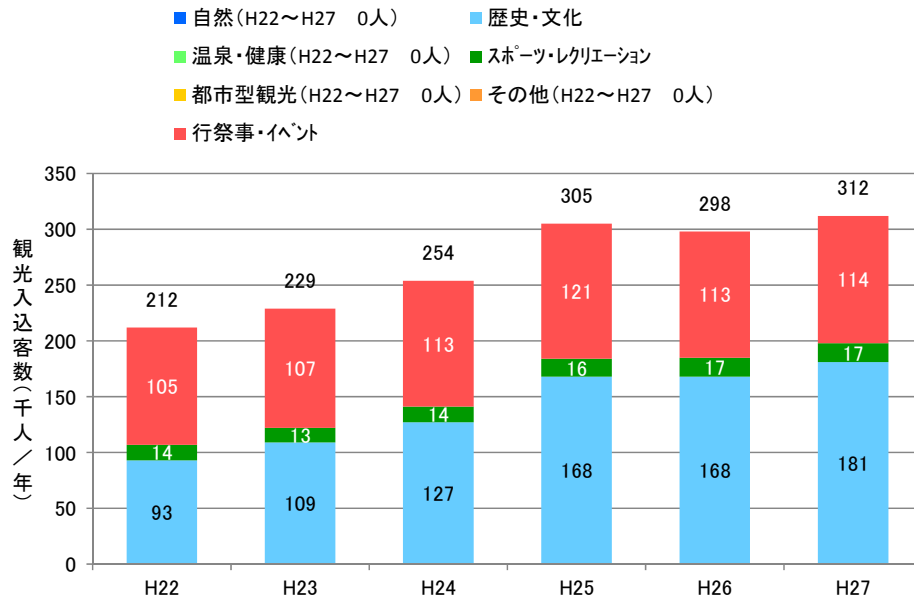
出典：商業統計調査

図 2-24 商業の生産活動の推移



## 7. 観光動向

- 観光入込客数は、増加傾向にあり、平成27年（2015年）で約312千人が来訪しています。
- 平成27年（2015年）の観光資源分類別でみる観光入込客数は、歴史・文化が約181千人と最も多く、次いで、行祭事・イベントが約114千人となっています。



自然：自然景観が鑑賞できる観光地点、エコツーリズム、グリーンツーリズムなど

歴史・文化：寺社・仏閣といった歴史的建造物及び博物館・美術館、水族館といった見学施設、産業ツーリズムなど

温泉・健康：温泉法に基づく温泉地、ヘルスツーリズムの観光形態など

スポーツ・レクリエーション：スポーツやレクリエーションを主目的に計画・整備された施設

都市型観光（買物・食等）：ショッピング、飲食等、都市・商業の様々な魅力を体験できる地点

その他：他に分類されない観光地点（道の駅など）

行祭事：地域住民の生活において伝統と慣行により継承されてきた、恒例として日を定め執り行う歴史的催し・祭り、郷土芸能等

イベント：常設若しくは特設の会場施設において行われる博覧会、見本市、コンベンション等

出典：兵庫県観光動態調査

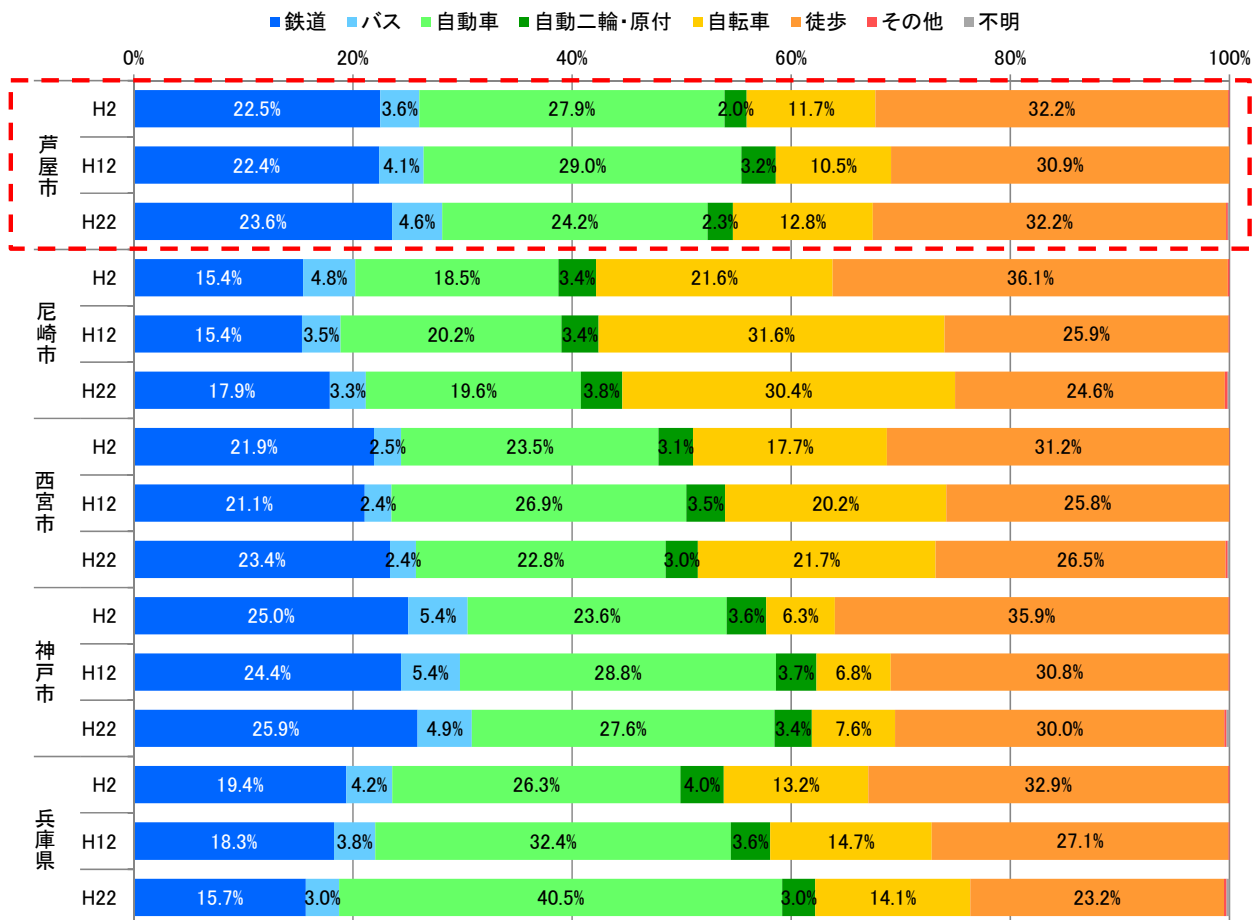
図 2-25 芦屋市の観光入込客数の推移





### 8. 移動実態

- 代表交通手段のうち、徒歩の占める割合が最も多くなっています。平成2年（1990年）から平成22年（2010年）の推移を見ると、自転車の比率が増加していますが、西宮市よりも構成比は低くなっています。
- 公共交通のうち、鉄道は平成2年（1990年）と平成12年（2000年）はほぼ同じ比率ですが、平成22年（2010年）で増加しています。また、バスも増加しています。



出典：近畿圏パーソントリップ調査

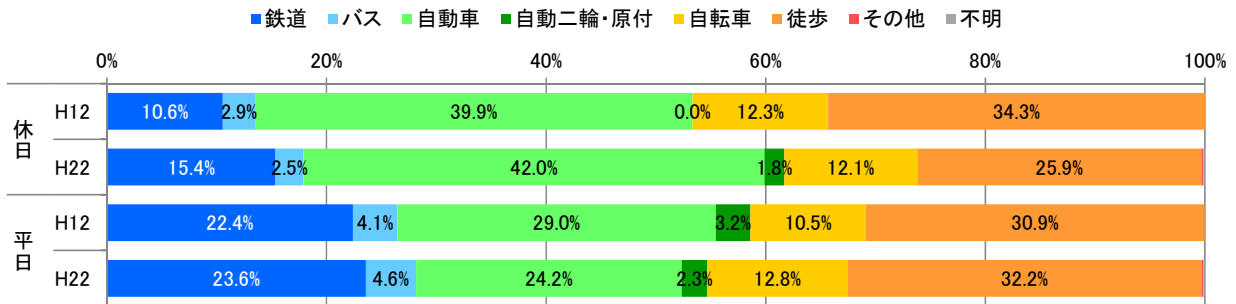
図 2-26 代表交通手段の構成(平日)

- 代表交通手段 交通手段には、鉄道、バス、自動車、二輪（自動二輪車・原付）、自転車、徒歩、その他（飛行機や船など）があり、1つのトリップの中でいくつかの交通手段を用いている場合は主な交通手段を代表交通手段としている。鉄道→バス→自動車→二輪（自動二輪車・原付）→自転車→徒歩の順で、最も優先順位の高いものをいう。
- トリップ 人が、ある目的を持って、「ある地点」から「ある地点」へ移動する単位で、移動の目的が変わるごとに1つのトリップと数える。1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えた場合も1つのトリップとして数える。

出典：京阪神都市圏交通計画協議会



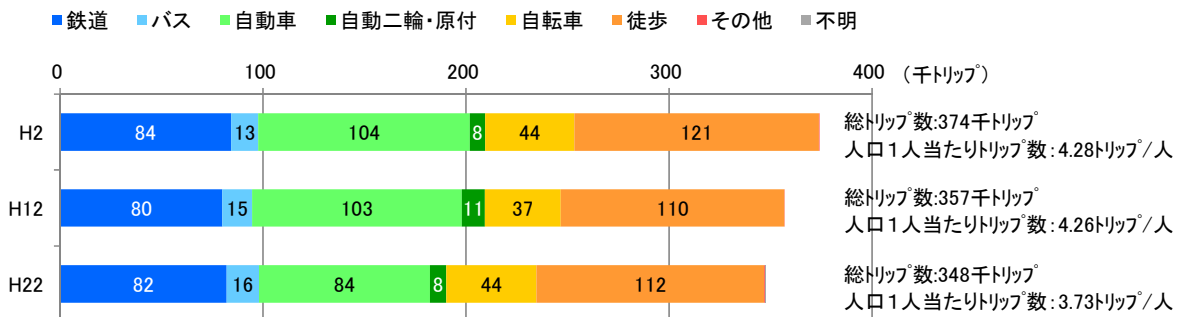
●平日・休日の交通手段の構成比率を見ると、鉄道は平日に比べて休日が低くなり、自動車は平日に比べて休日が高くなっています。



出典：近畿圏パーソントリップ調査

図 2-27 芦屋市の平日・休日別代表交通手段の構成

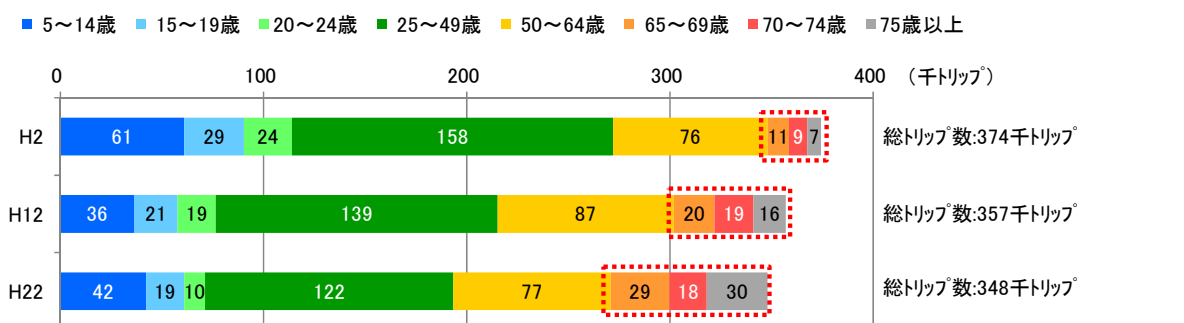
●総トリップ数は減少しており、自動車については平成2年（1990年）に比べて、平成22年（2010年）は減少しています。特に自動車のトリップ数が減少しています。  
●人口1人当たりのトリップ数は、平成2年（1990年）に比べて、平成22年（2010年）は減少しています。



出典：近畿圏パーソントリップ調査

図 2-28 芦屋市のトリップ数の推移(平日)

●年齢別トリップ数の推移を見ると、高齢者のトリップ数は増加傾向にあり、平成22年（2010年）は平成2年（1990年）に比べて、約3倍になっています。

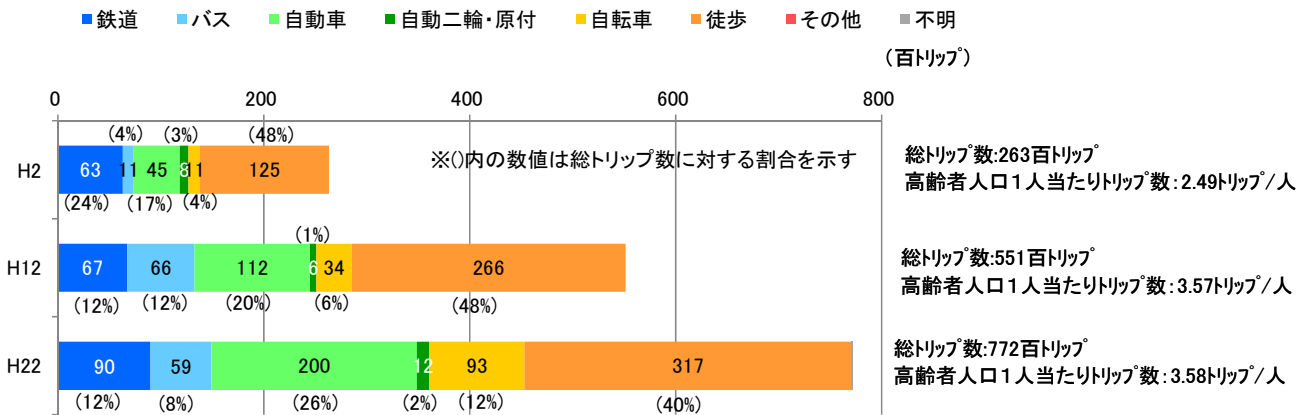


出典：近畿圏パーソントリップ調査

図 2-29 芦屋市の年齢別トリップ数の推移(平日)



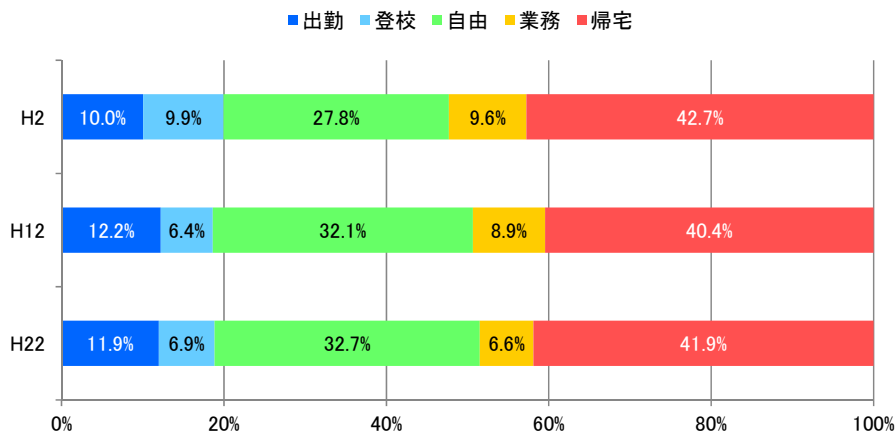
●高齢者の総トリップ数や1人当たりのトリップ数は増加しており、交通手段としては、自動車や自転車の利用割合が増加する一方、鉄道やバス、徒歩の利用割合は減少しています。特に自動車の利用割合は、平成2年（1990年）と平成22年（2010年）を比べると約1.5倍になっています。



出典：近畿圏パーソントリップ調査

図 2-30 芦屋市の高齢者トリップ数の推移(平日)

●目的別の発生集中量の割合は、平成2年（1990年）と平成22年（2010年）を比べると、自由目的が増加する一方、登校目的、業務目的は減少しています。

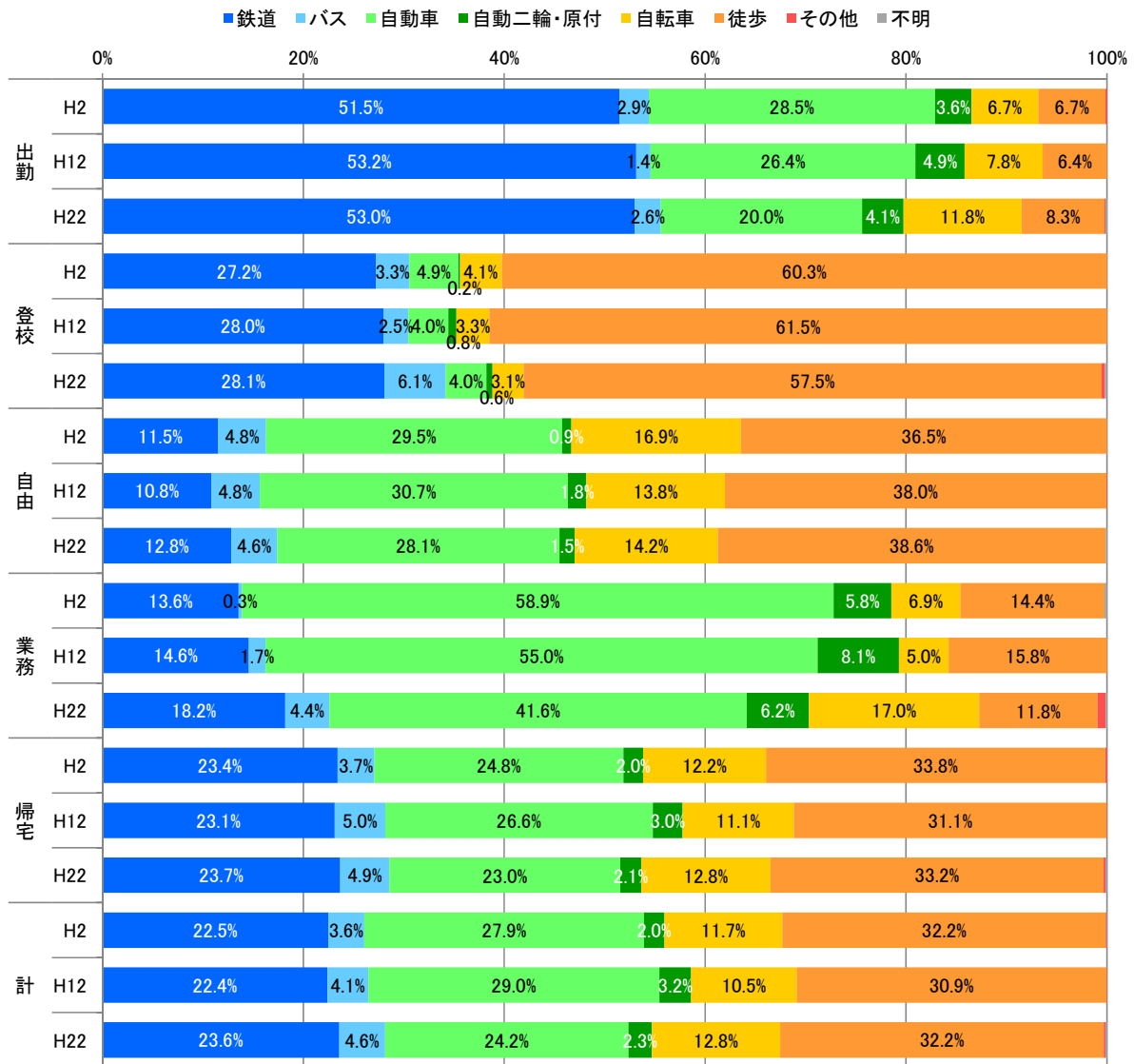


出典：近畿圏パーソントリップ調査

図 2-31 芦屋市の目的別発生集中量構成比の推移(平日)



- 目的別代表交通手段別発生集中量は、出勤目的が鉄道利用，登校目的・自由目的は徒歩利用，業務目的は自動車利用が第1位となっています。
- 出勤目的の交通手段の利用割合は自動車が減少し，自転車，徒歩が増加しています。
- 業務目的の交通手段の利用割合は自動車が減少し，鉄道やバス，自転車が増加しています。

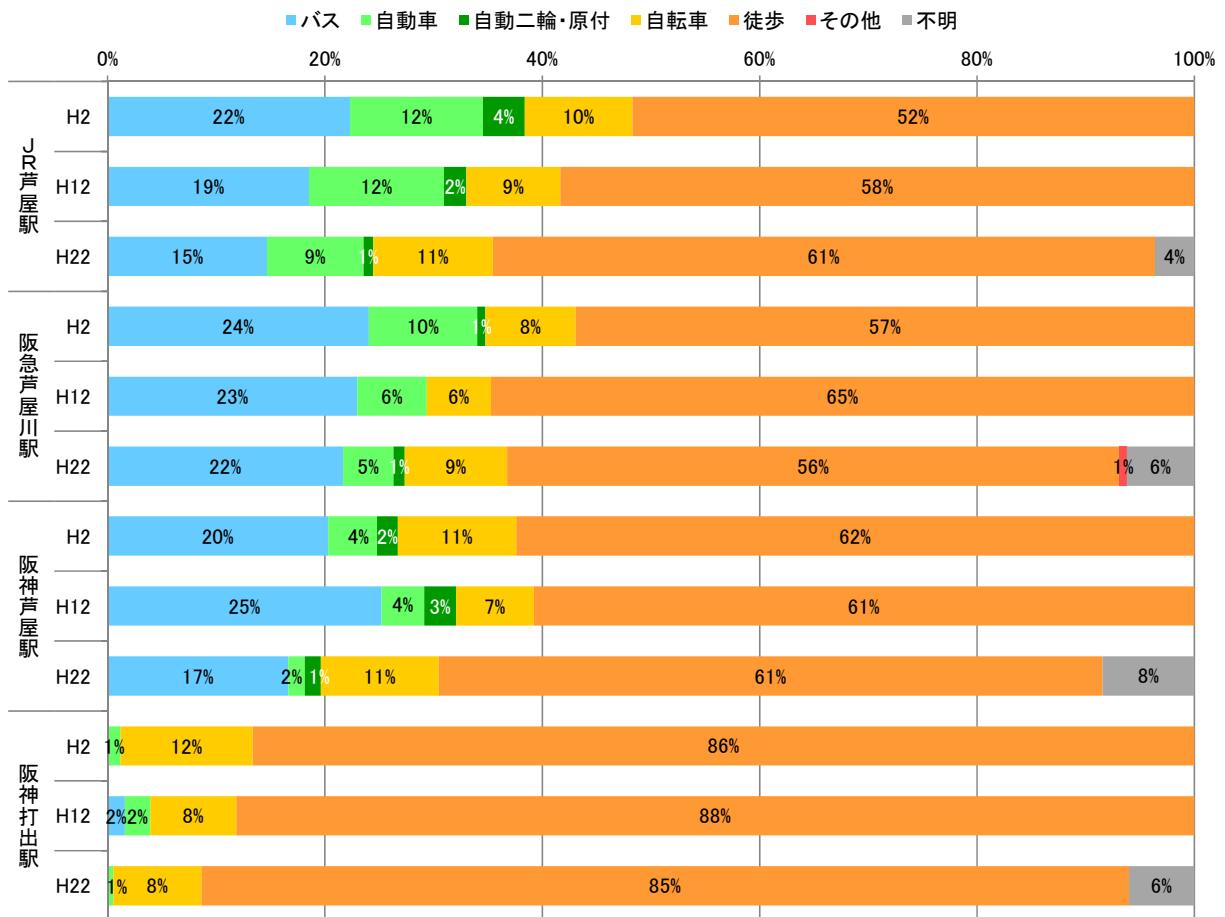


出典：近畿圏パーソントリップ調査

図 2-32 芦屋市の目的別代表交通手段別発生集中量構成比の推移(平日)



- 駅までの交通手段として利用割合の推移を見ると、徒歩が約60%以上あり、各駅への移動手段としては徒歩利用が主なものとなっています。特に阪神打出駅では、徒歩利用の割合が80%を超えており、自転車利用を含めると構成割合の大半を占めています。
- バスの利用割合は、JR芦屋駅が15%、阪急芦屋川駅が22%、阪神芦屋駅が17%を占めています。自転車の利用割合は、各駅ともに10%前後を占めています。

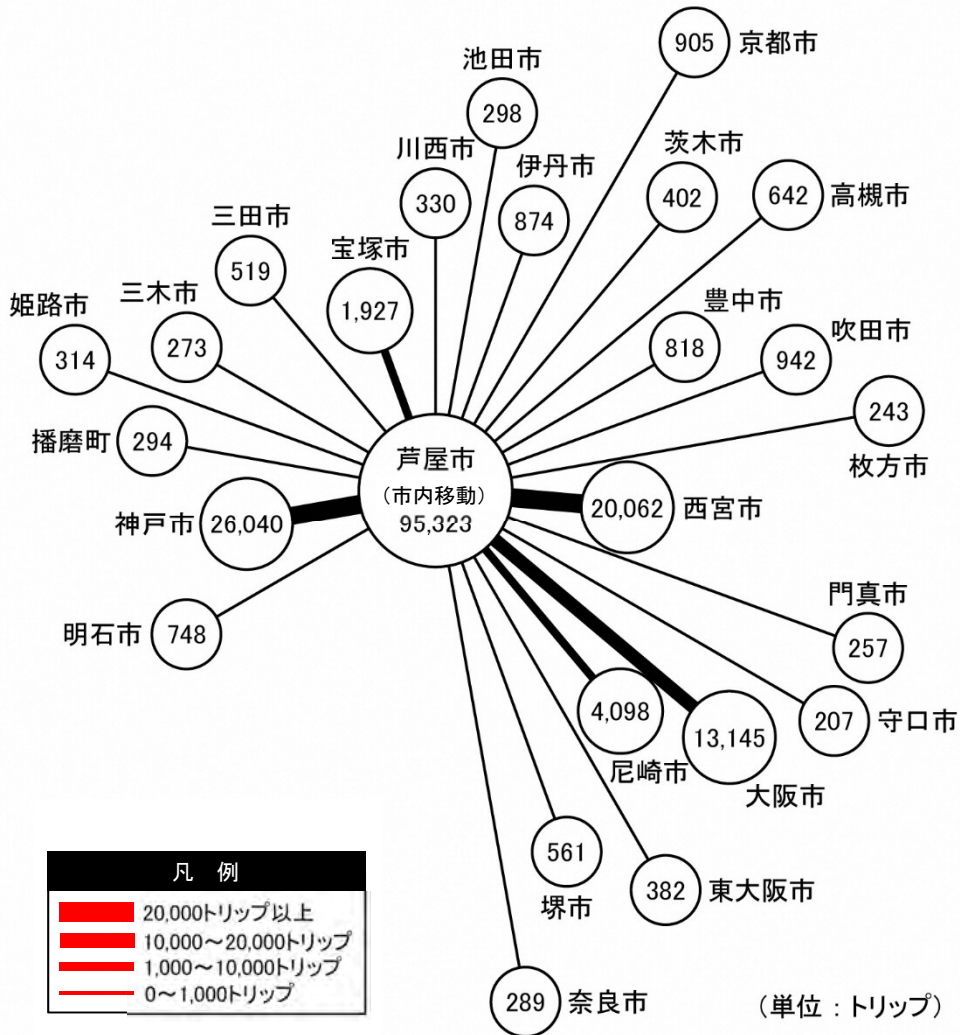


出典：近畿圏パーソントリップ調査

図 2-33 各駅までの交通手段構成の推移(平日)



●他都市への人の動きは、神戸市へのトリップ数が最も多く、次いで西宮市、大阪市へのトリップ数が多くなっています。



出典：平成22年近畿圏パーソントリップ調査

図2-34 芦屋市が出発地となる人の動き(平日：全目的全交通手段の合計)





## 9. 道路交通

### (1) 都市計画道路等整備状況

- 都市計画道路の整備率（概成済含む）は平成29年（2017年）4月末現在約87.7%となっています。
- 主に、南北方向や阪急神戸線沿線の都市計画道路が未整備となっています。



図 2-35 都市計画道路等の整備状況



## (2) 歩道切り下げ部のバリアフリー化の状況

- 交差点における歩道切り下げ部のバリアフリー化を進めていますが、バリアフリー化率は平成29年（2017年）3月末時点で38.1%となっています。
- 順次整備を進めていることからバリアフリー化率は年々増加しています。

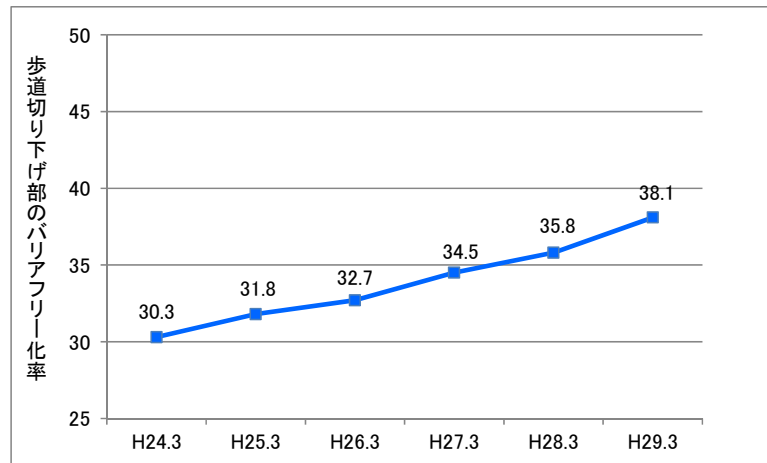


図 2-36 歩道切り下げ部のバリアフリー化率の推移

## (3) 防護柵の改修状況

- 高さや構造など、「防護柵の設置基準」を満たしていない防護柵の改修率は平成29年（2017年）3月末時点で82.0%となっています。
- 順次改修を進めていることから防護柵の改修率は年々増加しています。

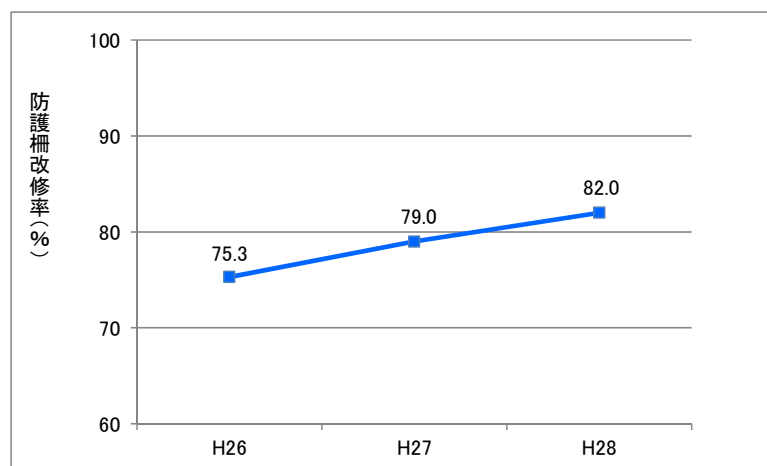


図 2-37 防護柵改修率の推移





(4) 無電柱化の状況

- 平成 29 年（2017 年）4 月時点の市道における無電柱化率は 12.4%となっています。
- 南芦屋浜地域や主な幹線道路などでは無電柱化整備を行っています，既成市街地の大部分の区域では電柱による架空線方式となっています。



図 2-38 無電柱化路線図



(5) 自動車交通量の状況

- 自動車交通量は、市を東西に通過する阪神高速道路神戸線が最も多くなっています。
- 平成17年度(2005年度)調査から平成28年度(2016年度)調査にかけての自動車交通量の変化を見ると、南芦屋浜地域に位置する阪神高速5号湾岸線やその周辺の道路で増加が目立っています。その他の路線の多くは、自動車交通量が減少しています。



出典: 芦屋市交通量等調査(平成17年度)  
平成17年度全国道路・街路交通情勢調査

図2-39 主要道路の自動車交通量(平成17年度)

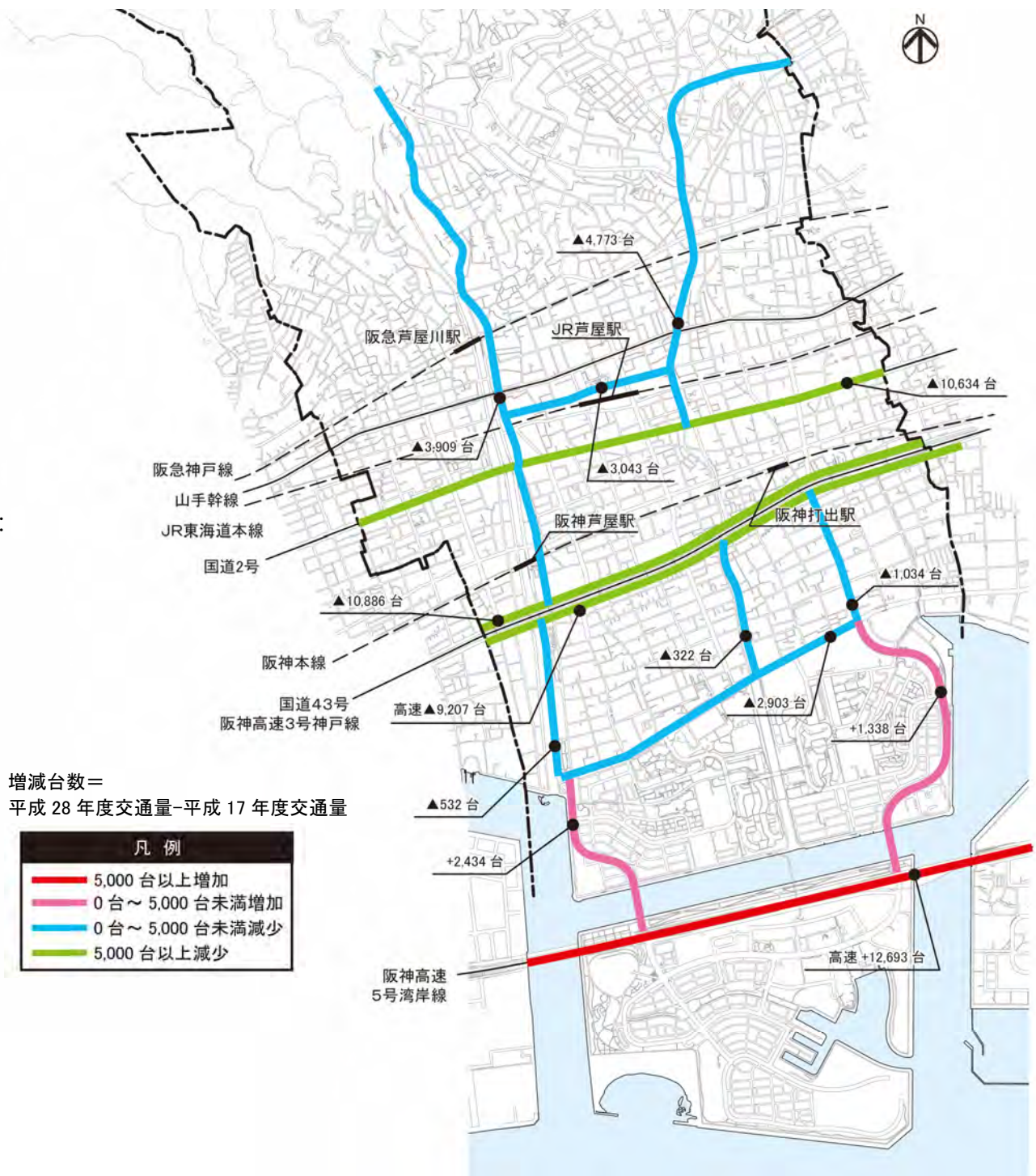


出典: 芦屋市交通量等調査(平成28年度)  
平成27年度全国道路・街路交通情勢調査

図2-40 主要道路の自動車交通量(平成28年度)







一部路線で測定箇所が異なりますが、各路線における交通量として扱い、路線毎の平成28年度(全国道路・街路交通情勢調査による測定箇所については平成27年度)の平成17年度に対する交通量の増減を示しています。

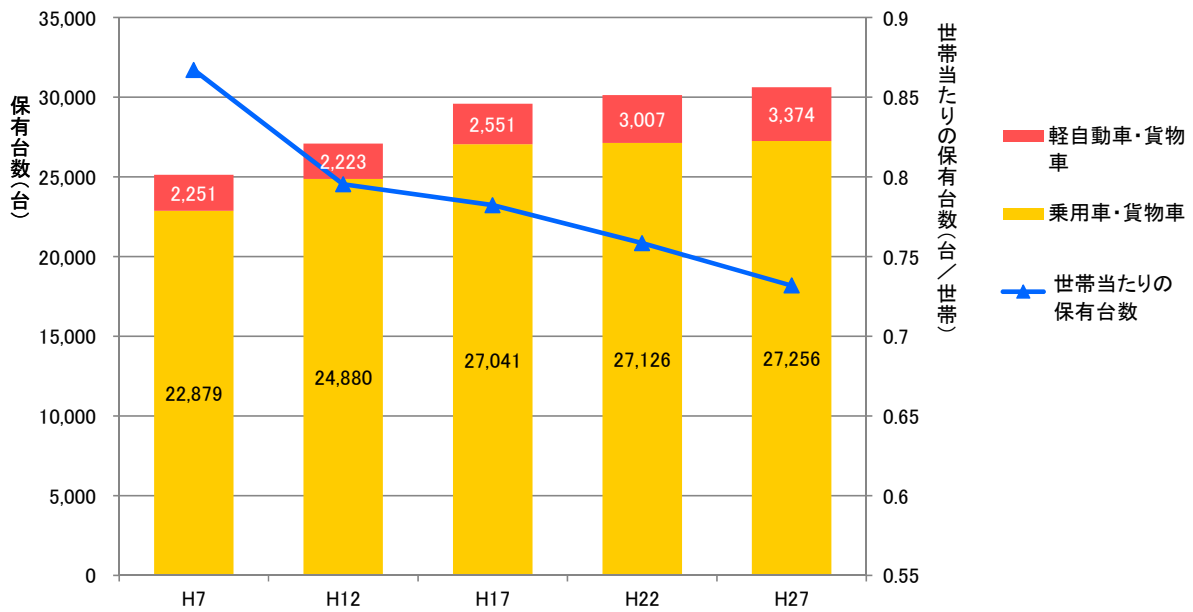
出典：芦屋市交通量等調査  
全国道路・街路交通情勢調査

図2-41 交通量の増減(平成17年度→平成28年度)



(6) 自動車保有台数の推移

●保有台数の総数は増加し続けていますが、近年は増加傾向が緩やかになっています。なお、世帯当たりの保有台数は減少傾向にあります。



出典：兵庫県統計書

図 2-42 芦屋市の自動車保有台数の推移



(7) 放置自転車撤去台数の推移

● 駅周辺における放置自転車の撤去台数は、減少傾向にあり、平成28年度（2016年度）は平成20年度（2008年度）に比べ、約3割に減少しています。特にJR芦屋駅周辺での撤去台数が大きく減少しています。

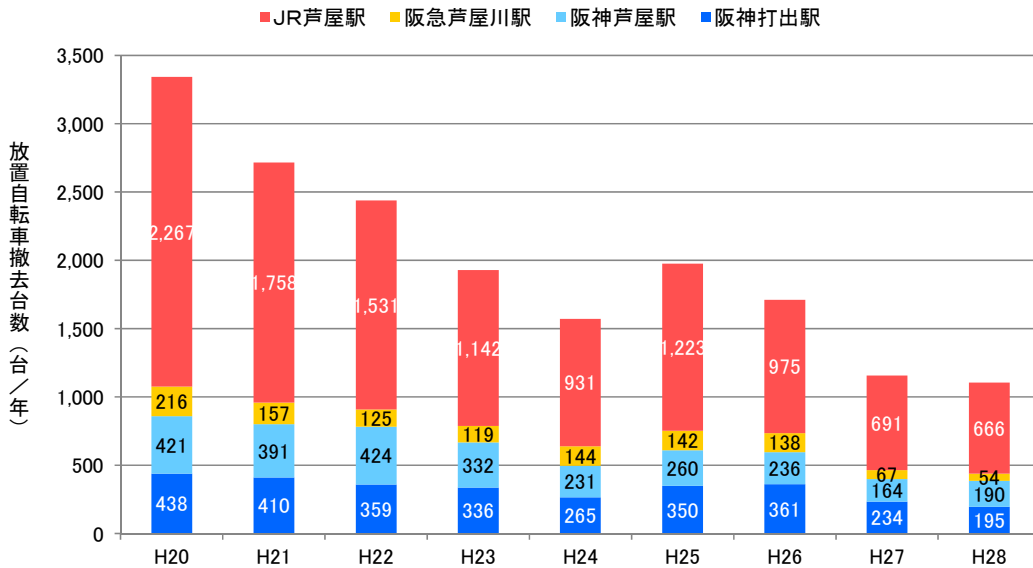


図 2-43 芦屋市の放置自転車撤去台数の推移

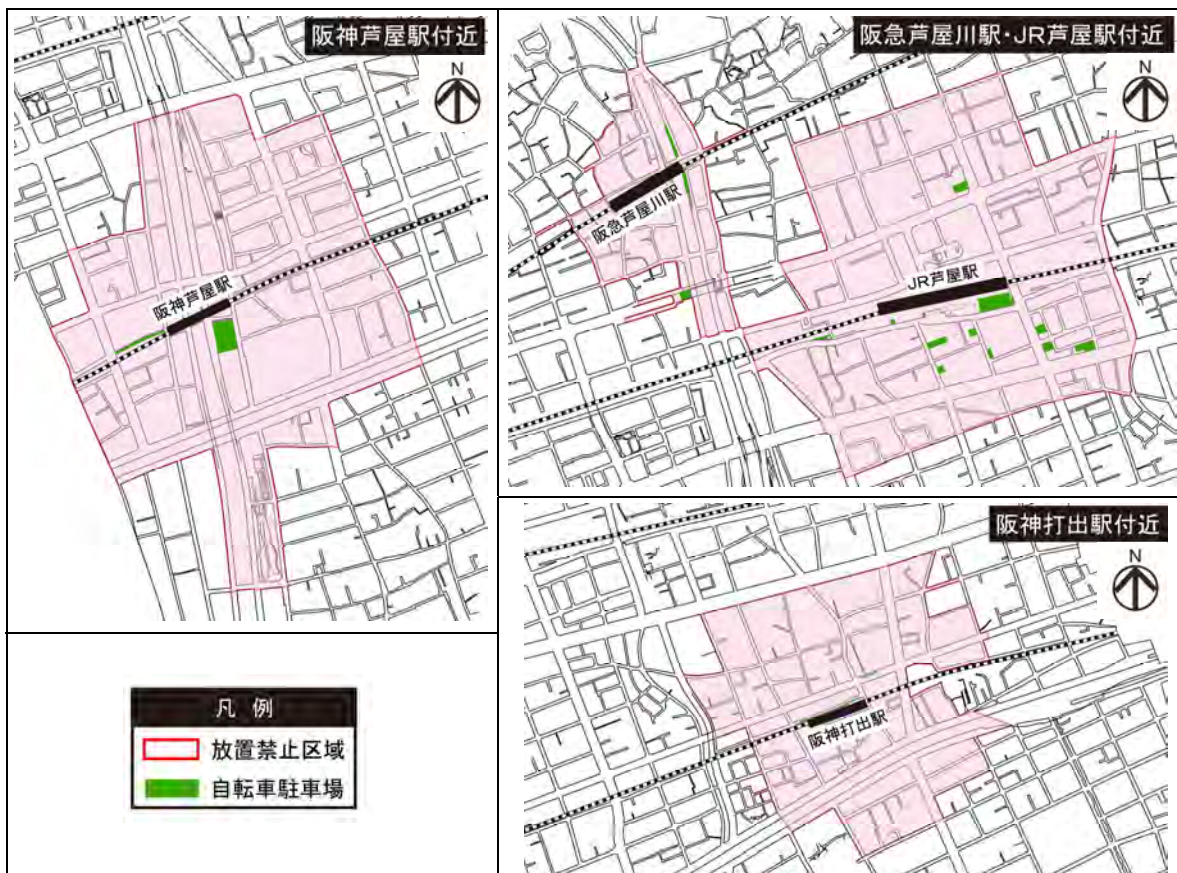


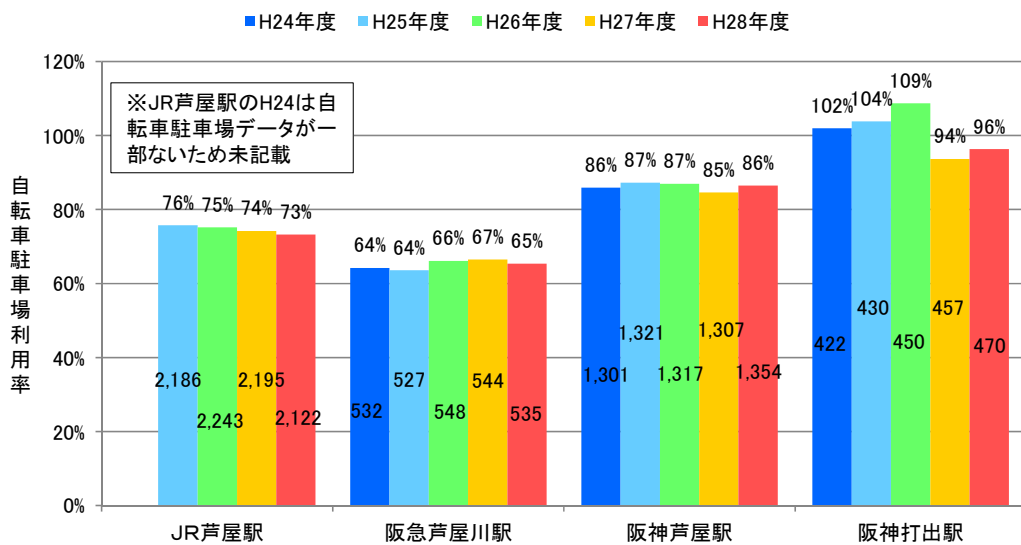
図 2-44 自転車駐車場所在図・自転車放置禁止区域図





(8) 自転車駐車場の利用状況

- JR芦屋駅周辺は市内 4 駅のうちで最も利用台数が多く、自転車駐車場が多数設置されていますが、駅南側では点在している状況となっています。
- 阪急芦屋川駅周辺は利用率が 65%程度となっています。また、利用台数は JR 芦屋駅と比べ約 4 分の 1 程度となっています。
- 打出駅周辺は収容台数が少なく、利用率は定期利用、一時利用とも他の駅に比べて高くなっています。



定期利用・一時利用の総利用台数の一日平均と収容台数に対する割合  
図 2-45 駅別自転車駐車場利用率の推移

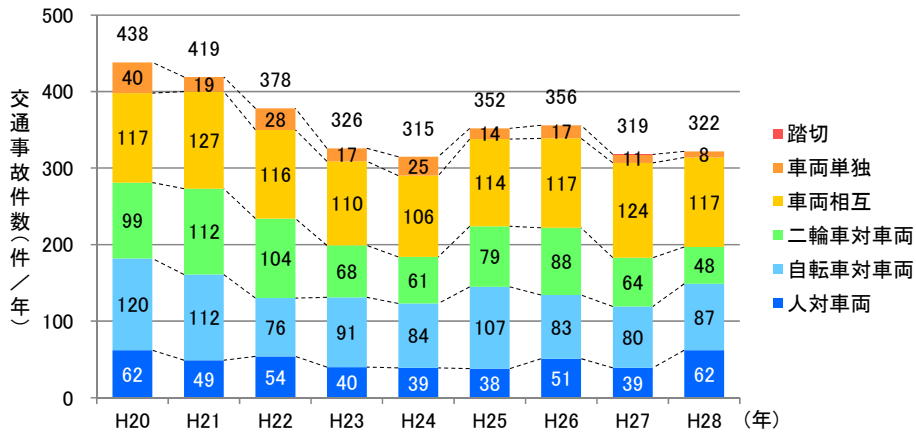
表 2-3 駅別自転車収容台数(平成 28 年時点)

		JR芦屋駅	阪急芦屋川駅	阪神芦屋駅	阪神打出駅
収容台数 (台)	定期利用	1,887	709	905	378
	一時利用	1,011	109	661	110
	計	2,898	818	1,566	488



(9) 交通事故の発生状況

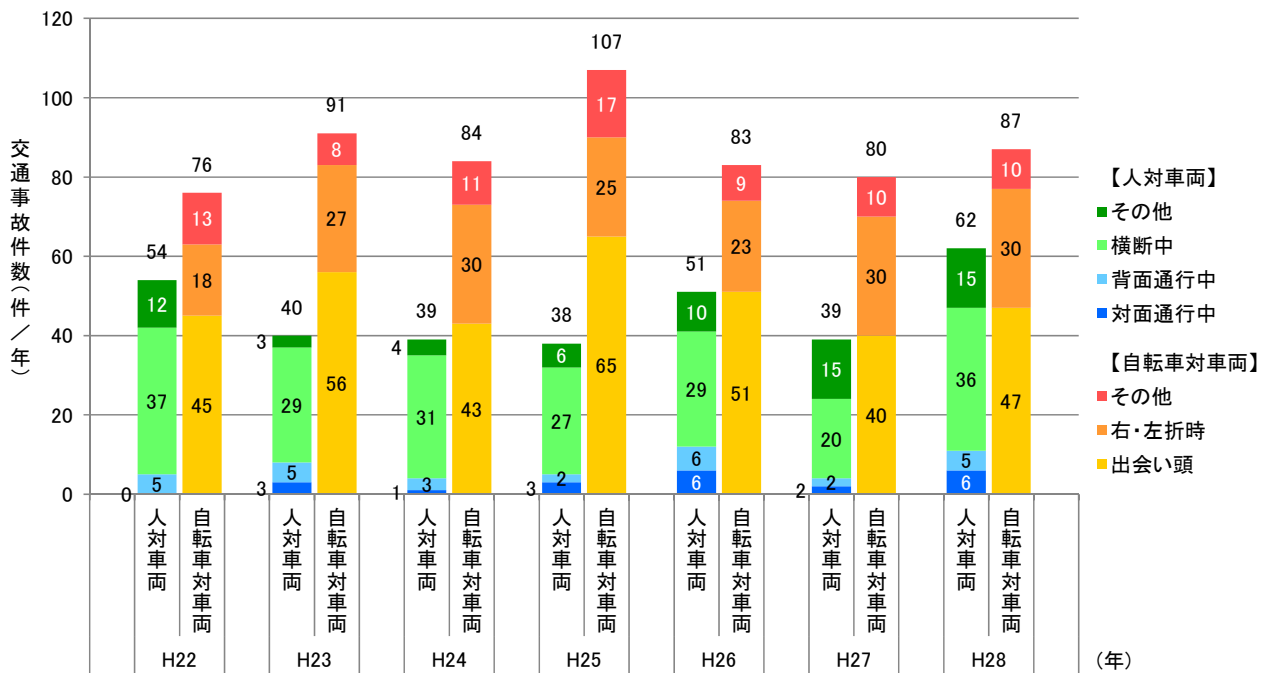
●市内全体の交通事故の発生件数は減少傾向にあります。内訳を見ると、事故類別では車両相互が多くを占め、次いで自転車対車両が多くなっています。



出典：芦屋警察署

図 2-46 芦屋市の事故類型別交通事故件数の推移

●人対車両と自転車対車両における事故の発生状況を見ると、人対車両は横断中が多く、自転車対車両では出会い頭が多くを占めています。

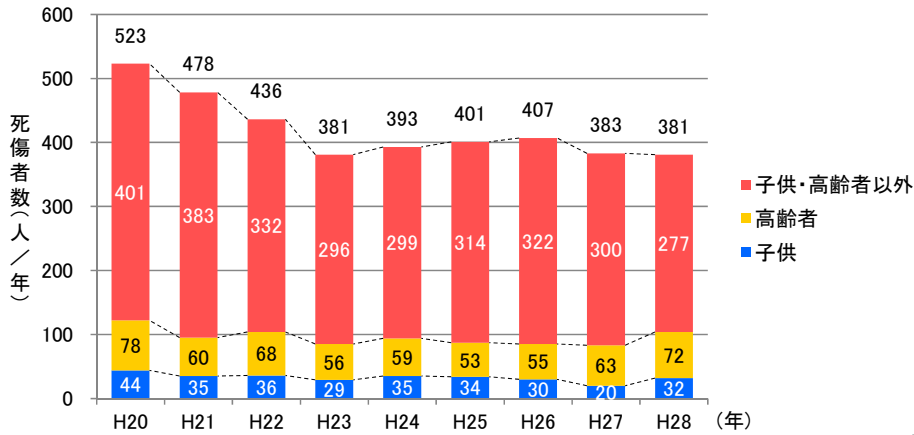


出典：芦屋警察署

図 2-47 人対車両・自転車対車両の内訳別交通事故件数の推移



- 市内全体の交通事故死傷者数は減少傾向にあります。なお、高齢者が関連した事故が増加傾向となっています。



出典：芦屋警察署

図 2-48 芦屋市の年代別交通事故死傷者数の推移

- 高齢者事故件数は増加していますが、高齢者人口に占める事故件数の割合は横ばいで推移しています。
- 第1当事者事故件数は、高齢者の関係する事故全体の6割以上となっています。

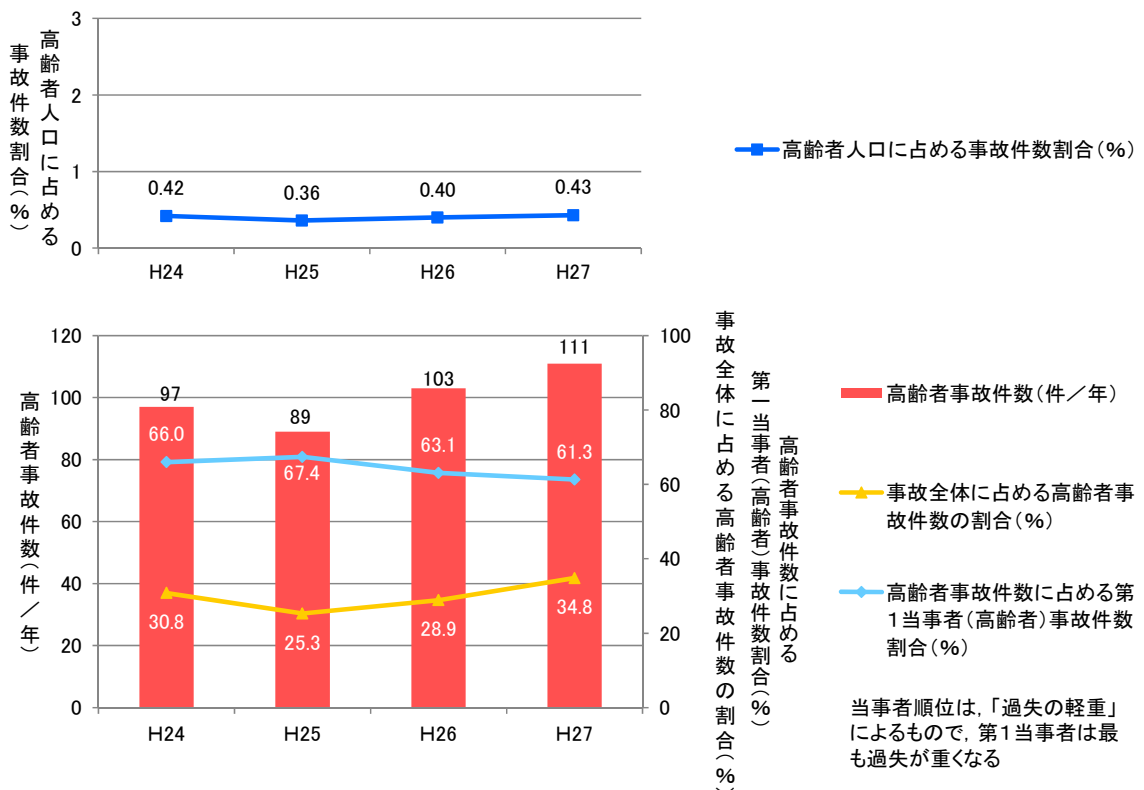
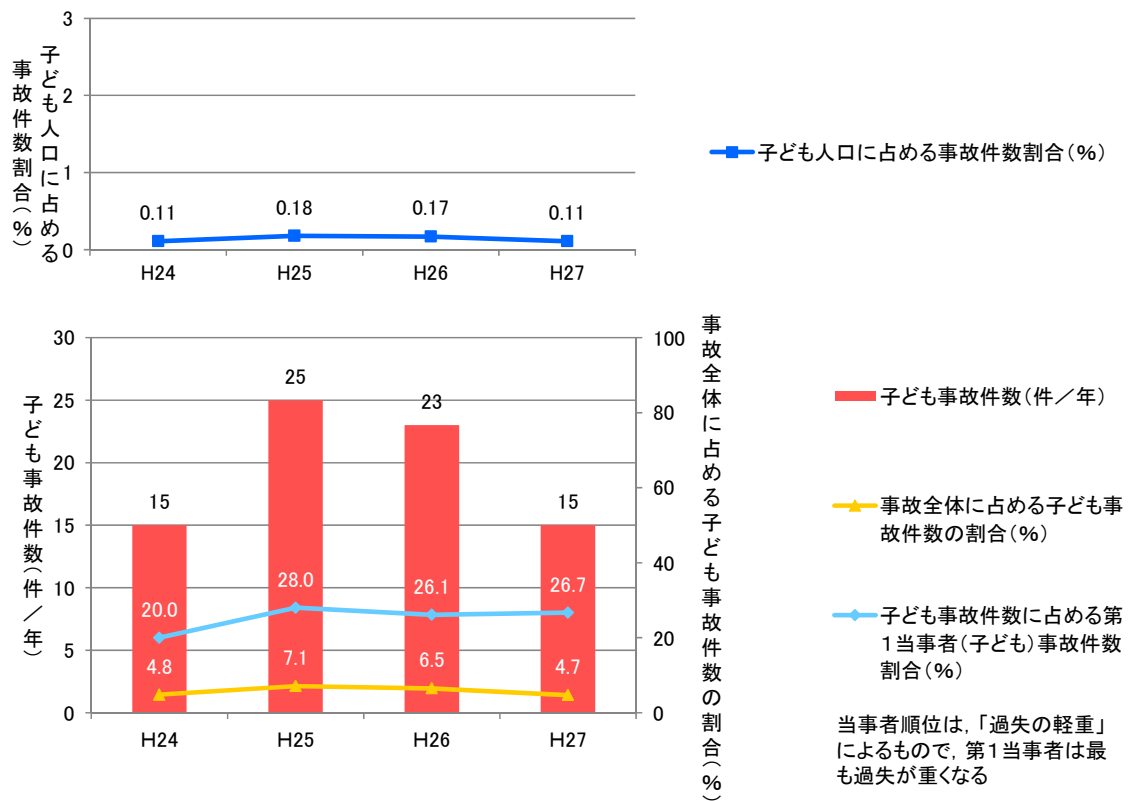


図 2-49 芦屋市の高齢者交通事故件数の推移





●子ども（15歳以下）人口に占める事故件数の割合は減少傾向となっています。



資料：第9次芦屋市交通安全計画に関する評価関連資料より作成

図 2-50 芦屋市の子どもの交通事故件数の推移



## 10. 公共交通

### (1) 公共交通路線網

- 鉄道は、東西方向に阪急神戸線、JR 東海道本線及び阪神本線が整備され、市内には4駅が設置されています。
- バス路線は鉄道に沿った東西方向に、阪神バス、みなと観光バスが運行しています。また、地域の広範囲で阪急バスが運行しており、主に南北方向や各鉄道駅への移動を担っています。



資料:各社の路線図等より作成

図 2-51 公共交通路線網



(2) 公共交通利用圏域

- 公共交通利用圏域は、公共交通（鉄道，路線バス）を無理なく利用できる範囲として、鉄道駅から半径 500m，バス停から半径 300mの区域に設定しました。
- 市内の各バス停の利用圏域を見ると，市域の大部分は網羅されていますが，山手の一部地域等まかなえていない箇所があります。
- 阪急神戸線以北では，地形の特性から，最寄りの鉄道駅やバス停との間に高低差があります。

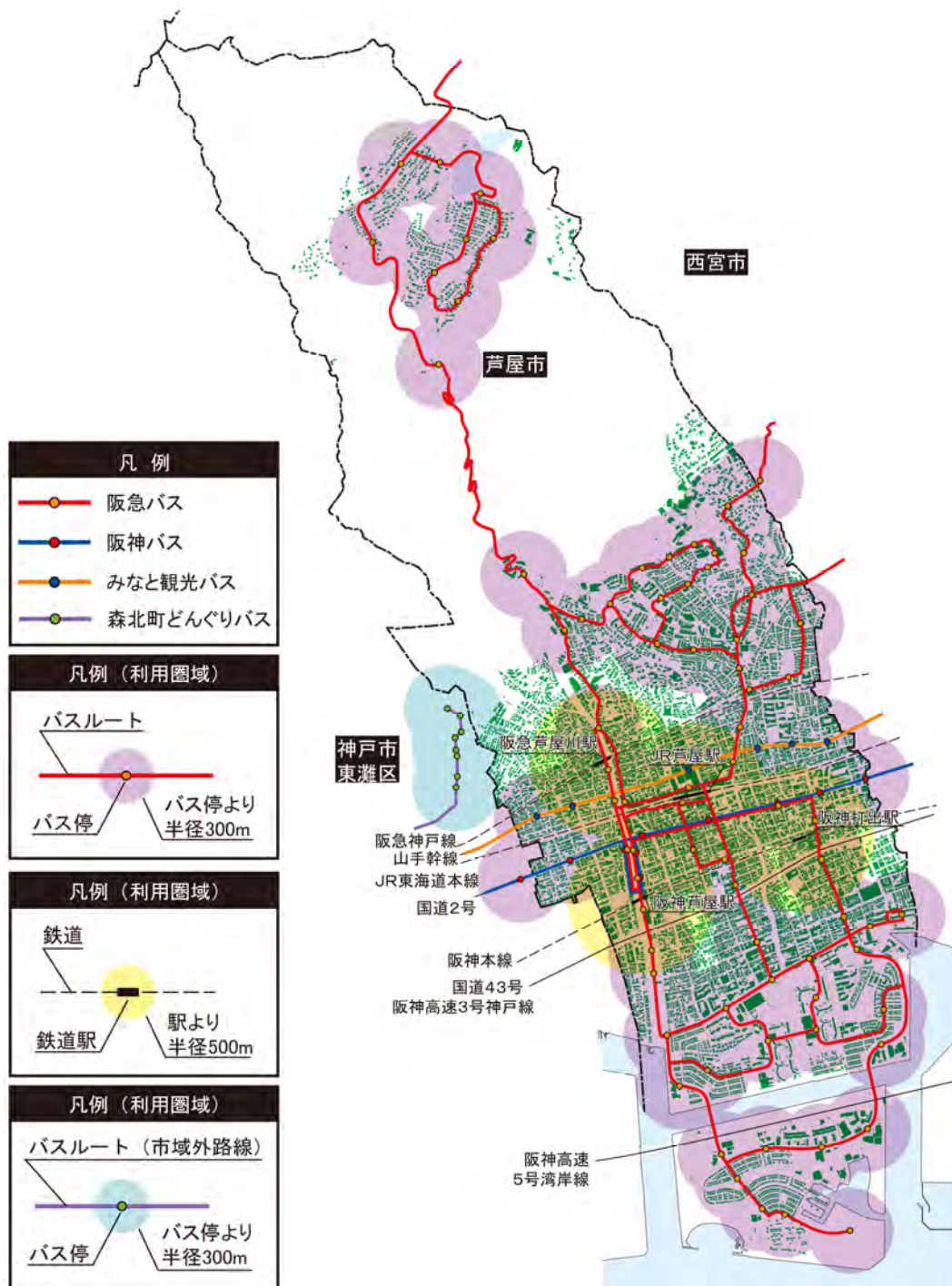


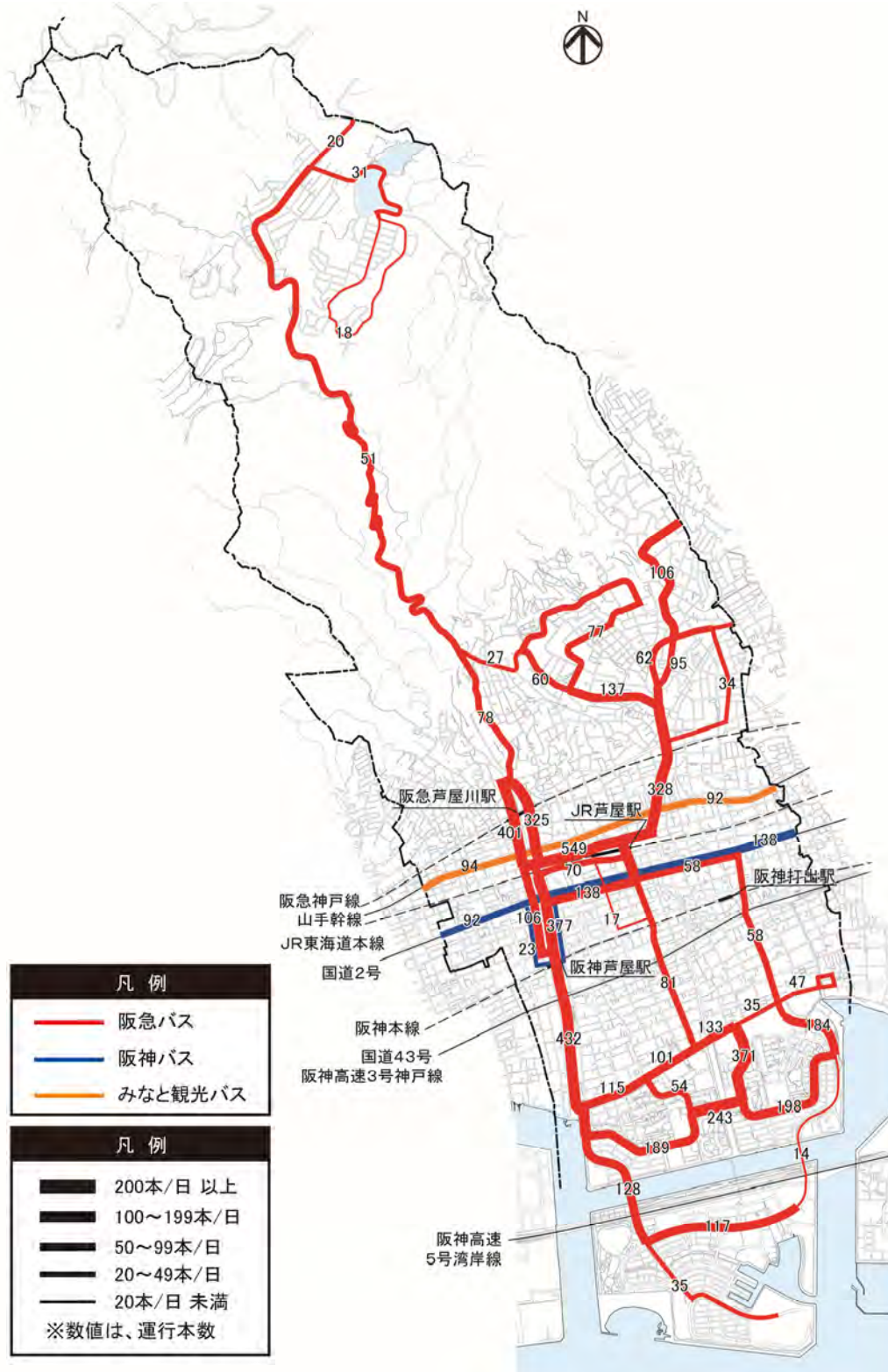
図 2-52 公共交通利用圏域





(3) バス路線の運行本数

●バス路線の運行本数（平日）は、主に鉄道駅に接続する主要路線により、JR芦屋駅、阪急芦屋川駅、阪神芦屋駅周辺のバス停で多くなっています。



資料：各社の時刻表より作成（平成 29 年 6 月時点）

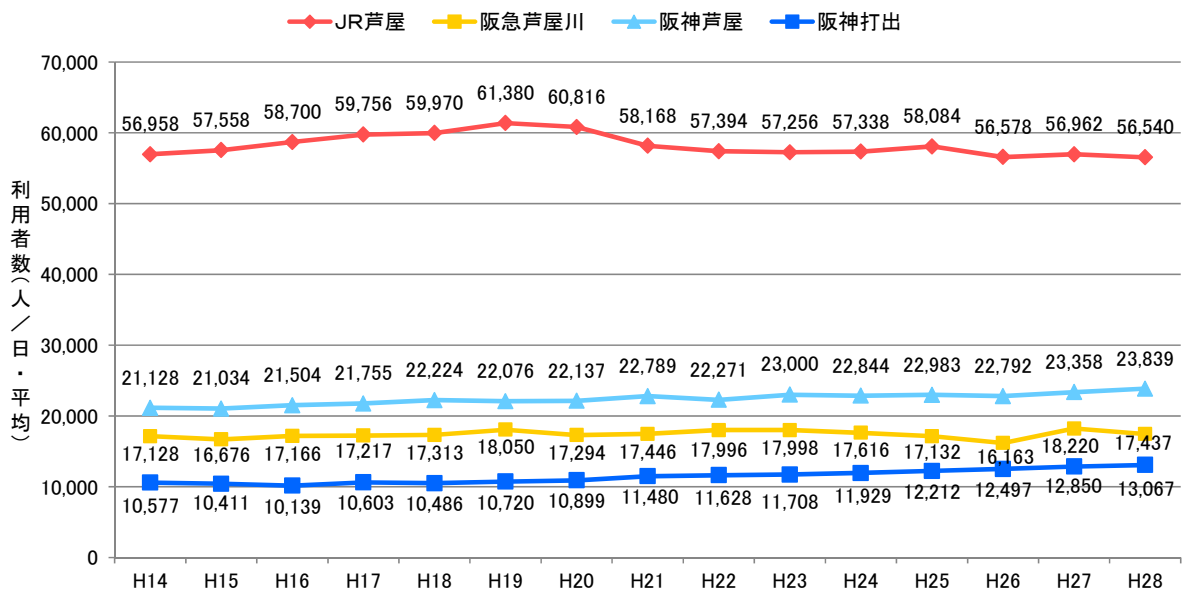
図 2-53 バス路線の運行本数（平日）



(4) 利用者数の推移

①鉄道

- 平成 28 年度（2016 年度）における1日平均利用者（乗降客）数はJR芦屋駅が 56,540 人、阪神芦屋駅が 23,839 人、阪急芦屋川駅が 17,437 人、阪神打出駅が 13,067 人となっています。
- 市内鉄道全駅の総利用者数は、概ね横ばいで推移しており、平成 28 年度（2016 年度）現在で1日約 11 万 1 千人が利用しています。
- 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半数以上を占めています。

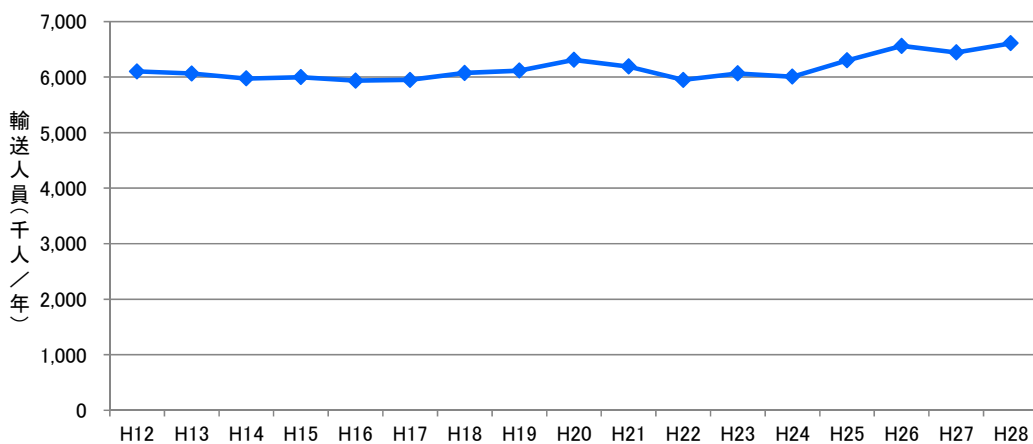


出典：芦屋市統計書

図 2-54 各鉄道駅の利用者数の推移

②バス路線

- 市域の広範囲で運行している阪急バスの輸送人員は、横ばいで推移しており、平成 28 年度（2016 年度）では、6,609 千人となっています。



出典：阪急バス

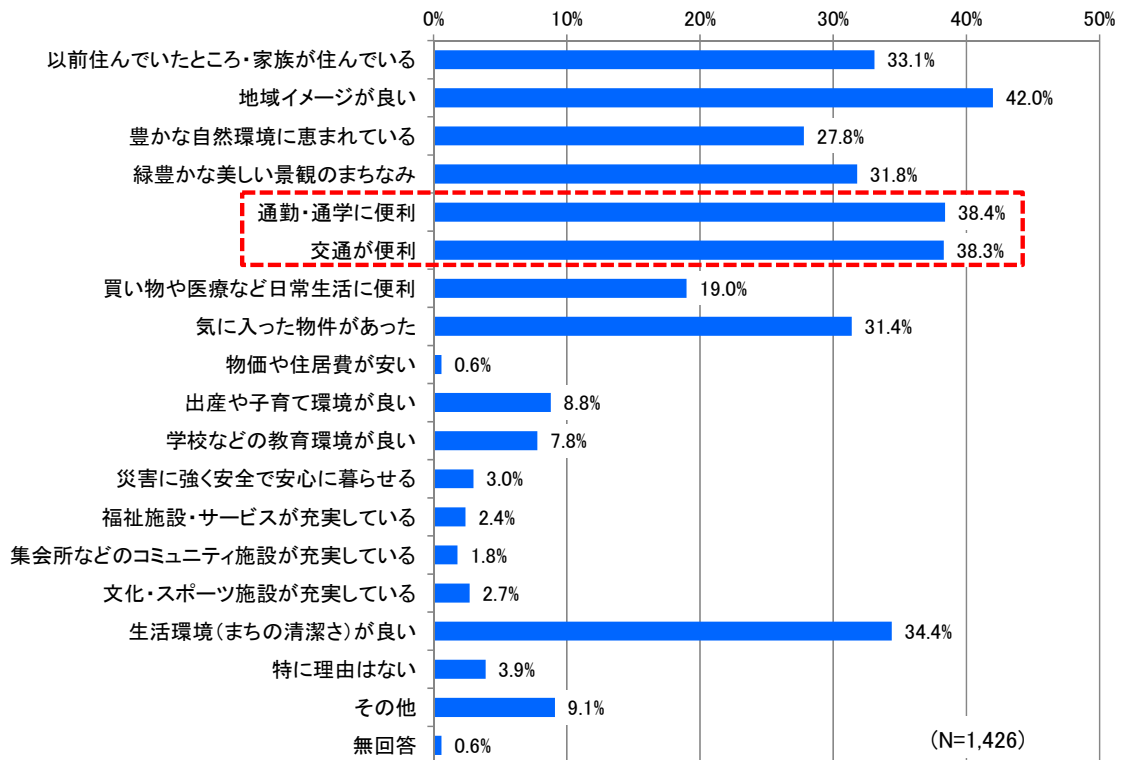
図 2-55 バス路線(阪急バス)の輸送人員の推移



## 11. 交通に関する市民意識

【居住地として本市を選んだ理由】

- 居住地として本市を選んだ理由の中で交通に関する項目は、「通勤・通学に便利」が38.4%、「交通が便利」が38.3%と、「交通の利便性」の回答が多くあります。



出典：芦屋市のまちづくりについての市民アンケート調査(平成27年3月)

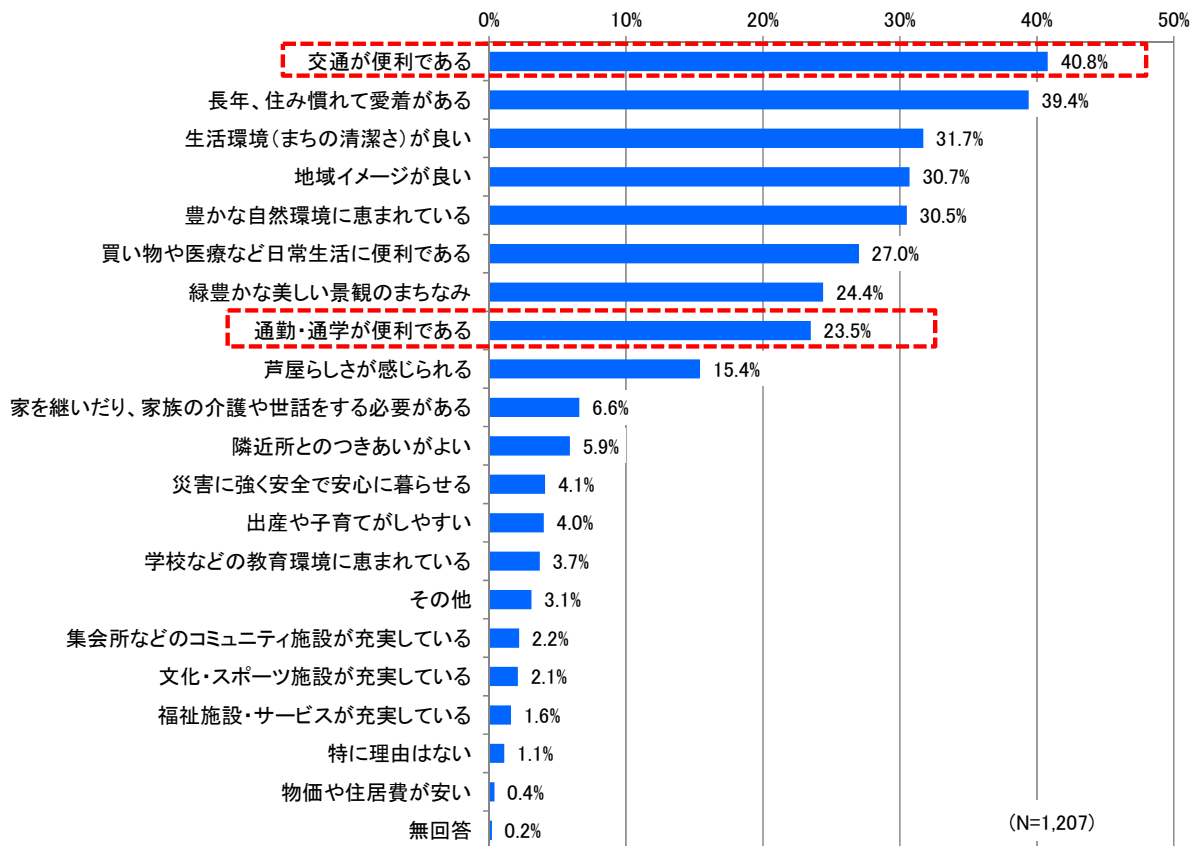
図2-56 居住地として芦屋市を選んだ理由(複数回答)





【本市に住み続けたい理由】

●本市に住み続けたい理由の中で交通に関する項目は、「交通が便利である」が40.8%、「通勤・通学が便利である」が23.5%と、「交通の利便性」の回答が多くあります。



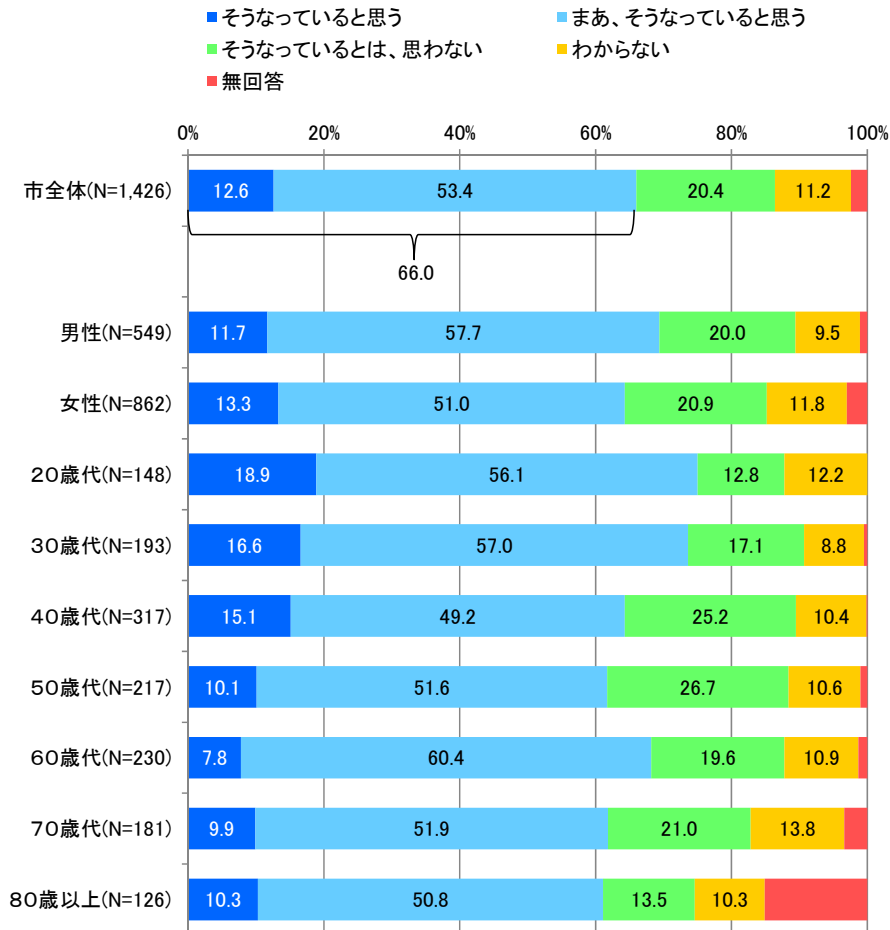
出典：芦屋市のまちづくりについての市民アンケート調査(平成27年3月)

図 2-57 芦屋市に住み続けたい理由(複数回答)



【市内を安全かつ快適に移動できる（性別・年代別）】

- 肯定的意見（「そうになっていると思う」と「まあ、そうになっていると思う」の合計）が66.0%、否定的意見（「そうになっているとは思わない」）が20.4%となっています。
- 年代別では、年齢層が高いほど「そうになっていると思う」の割合が概ね低くなっています。



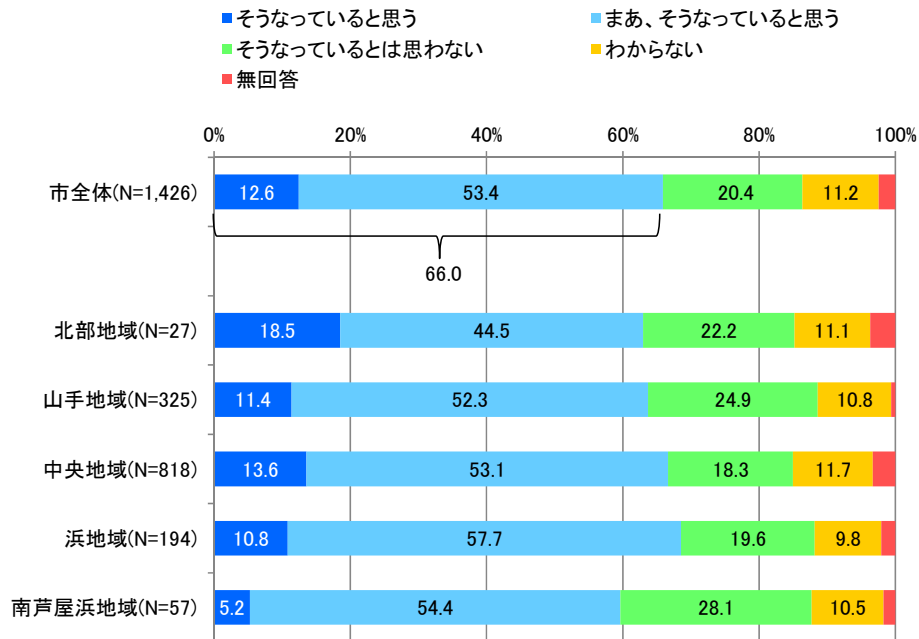
出典：芦屋市のまちづくりについての市民アンケート調査（平成27年3月）

図 2-58 市内を安全かつ快適に移動できる（性別・年代別）



【市内を安全かつ快適に移動できる（地域別）】

●地域別では、「南芦屋浜地区」の「そうになっていると思う」の割合が他地域よりやや低くなっています。



出典：芦屋市のまちづくりについての市民アンケート調査（平成 27 年 3 月）

図 2-59 市内を安全かつ快適に移動できる（地域別）



【交通に関する要望や意見】

下図は市民の交通に関する意見・要望を分類し、各地域の特徴として整理しています。

- 市街地においては、歩行者空間や交差点の交通安全対策のための道路や道路施設の整備に関する意見・要望が多くあります。
- 市内全域的に自動車運転者に対する取締りや啓発に関する意見・要望が多くあります。
- 北部地域の特徴として、バスの増便や運賃等の支援に関する意見・要望が多いことが挙げられます。
- 中央地域の特徴として、自転車利用における道路・施設の交通安全対策や交通安全教育・啓発に関する意見・要望が多いことが挙げられます。

表 2-4 交通に関する市民からの意見・要望

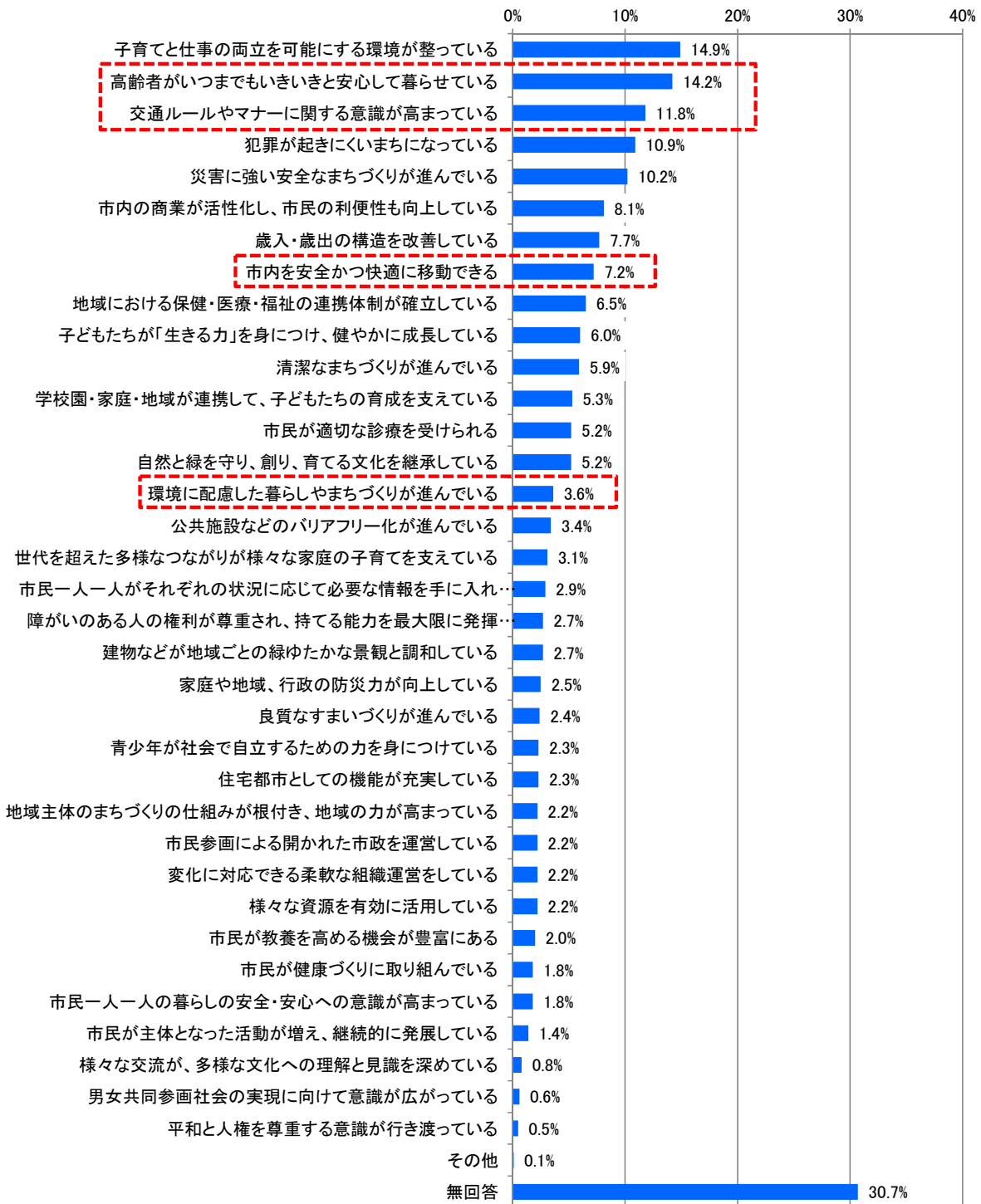
	意見・要望項目	居住地域区分				
		北部地域	山手地域	中央地域	浜地域	南芦屋浜地域
交通安全対策のための道路・施設整備に関すること	歩行空間における安全対策		○	○	○	○
	通学路における安全対策	○	○			○
	自転車利用における安全対策			○		
	交差点における安全対策		○	○	○	○
交通安全教育・啓発活動に関すること	歩行者に対する交通安全教育・啓発				○	○
	自転車利用者に対する交通安全教育・啓発		○	○	○	
	自動車運転者に対する取締りや啓発	○	○	○	○	○
公共交通に関すること	バスの増便	○				
	運賃に関する支援	○				

資料：平成24年度から平成28年度までのまちづくり懇談会、集会所トーク等による意見より作成



【特に力を入れるべき施策目標】

●特に力を入れるべき施策目標の中で「高齢者がいつまでもいきいきと安心して暮らせている」が14.2%、「交通ルールやマナーに関する意識が高まっている」が11.8%、「市内を安全かつ快適に移動できる」が7.2%、「環境に配慮した暮らしやまちづくりが進んでいる」が3.6%となり、交通に関連する施策目標が回答の上位にあります。



出典：芦屋市のまちづくりについての市民アンケート調査（平成27年3月）

図 2-60 特に力を入れるべき施策目標（複数回答）

