

バス便数想定による交通状況

バス・タクシー乗降場を利用する路線バスの想定

■ バス・タクシー乗降場を利用する路線バスの基本的な考え方

主に市域南部（阪神打出駅や呉川町，南芦屋浜を經由）を運行する便，奥池や有馬方面への便が新たに整備するバス・タクシー乗降場を利用する予定です。

■ 現在の運行ダイヤを基に運行本数を想定

	現在	計画
駅北側	587 便	430 便
駅南側	103 便	260 便
合計	690 便	690 便

※着止の便を含む

※現在の運行ダイヤで計画した場合の便数を想定したもので，整備後の運行ダイヤは未定です。

■ 運行経路

現在の駅南側のバス停は，東行のみとなっているため，経路が制限されていますが，整備後は，駅前広場西線，駅前広場東線，駅前線の往来が可能になります。

現在，運行経路は決定していませんが，系統別に運行経路を想定し，交通状況の予測をします。



バス便数想定による交通状況

駅前線における交通状況

< 滞留長調査の概要 >

調査目的	駅前線の朝夕ピーク時滞留長の把握
調査日	令和元年7月24日(水)
調査時間	朝ピーク時 : 8時台 夕方ピーク時 : 18時台
調査箇所	① 芦屋駅南口西交差点 北行 ② 茶屋之町北交差点 南行
調査方法	停止線からの滞留長を目視により計測 (最後尾車両の後端部までの距離)

< 調査箇所 >



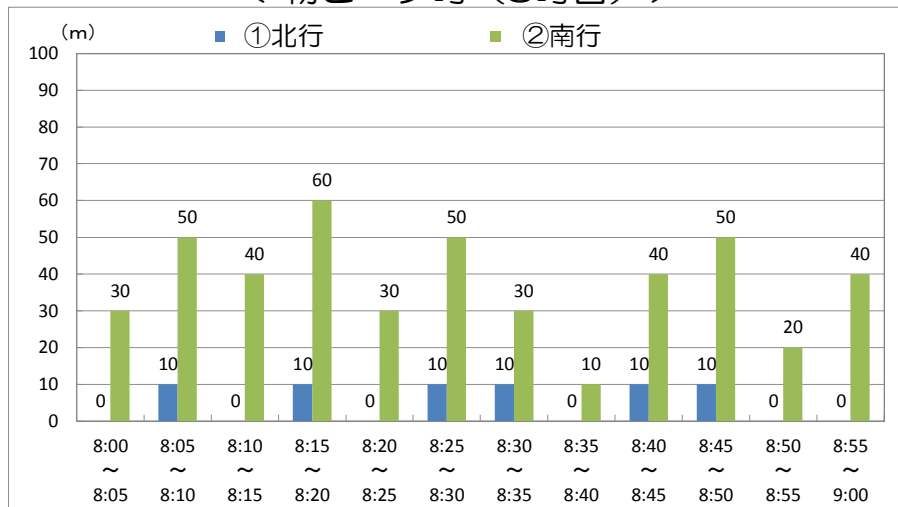
< 調査状況写真 >



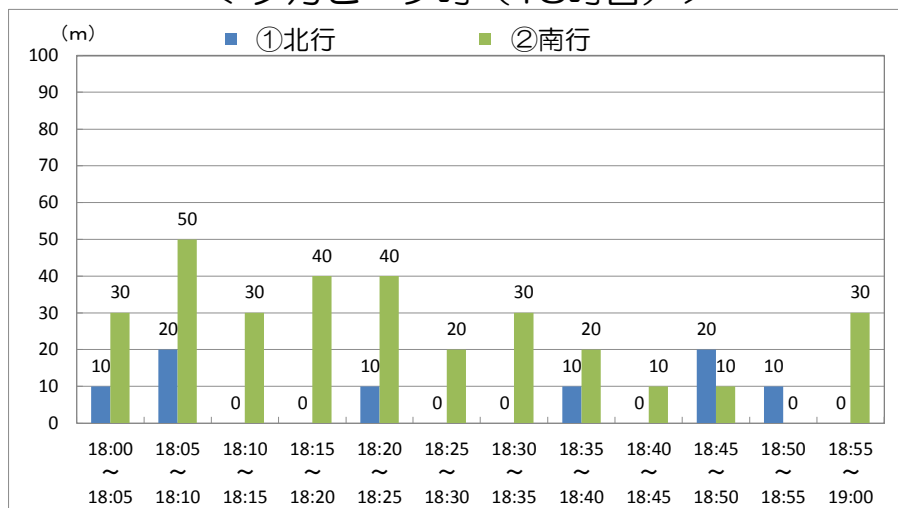
バス便数想定による交通状況

駅前線における交通状況

＜朝ピーク時（8時台）＞



＜夕方ピーク時（18時台）＞



①北行 滞留長の最大値
朝ピーク時（8時台）: 10m
夕方ピーク時（18時台）: 20m



②南行 滞留長の最大値
朝ピーク時（8時台）: 60m
夕方ピーク時（18時台）: 50m

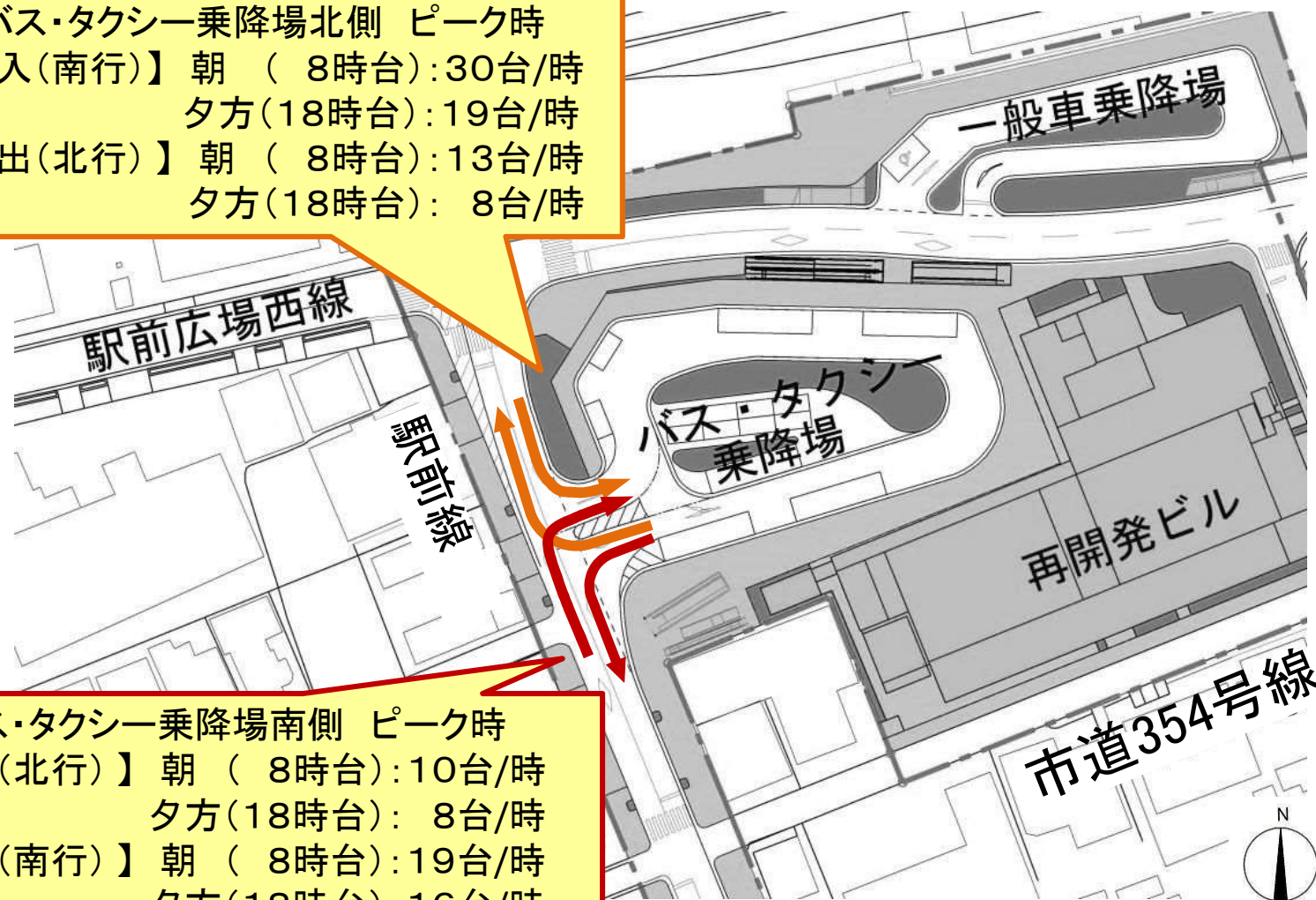
※ 5分間のうち、信号待ちや歩行者横断時に発生した一時的な最大の滞留長を示しています。

バス便数想定による交通状況

バス・タクシー乗降場からのバス流入・流出予測台数

①バス・タクシー乗降場北側 ピーク時
【流入(南行)】朝 (8時台):30台/時
夕方(18時台):19台/時
【流出(北行)】朝 (8時台):13台/時
夕方(18時台): 8台/時

②バス・タクシー乗降場南側 ピーク時
【流入(北行)】朝 (8時台):10台/時
夕方(18時台): 8台/時
【流出(南行)】朝 (8時台):19台/時
夕方(18時台):16台/時



バス便数想定による交通状況

バス・タクシー乗降場からのバス流出増加分予測台数

①北行 ピーク時

現状に対する増加台数

朝（8時台）：11台/時

夕方（18時台）：7台/時

※現状で駅前線を通行している台数を
控除。（朝2台、夕方1台）

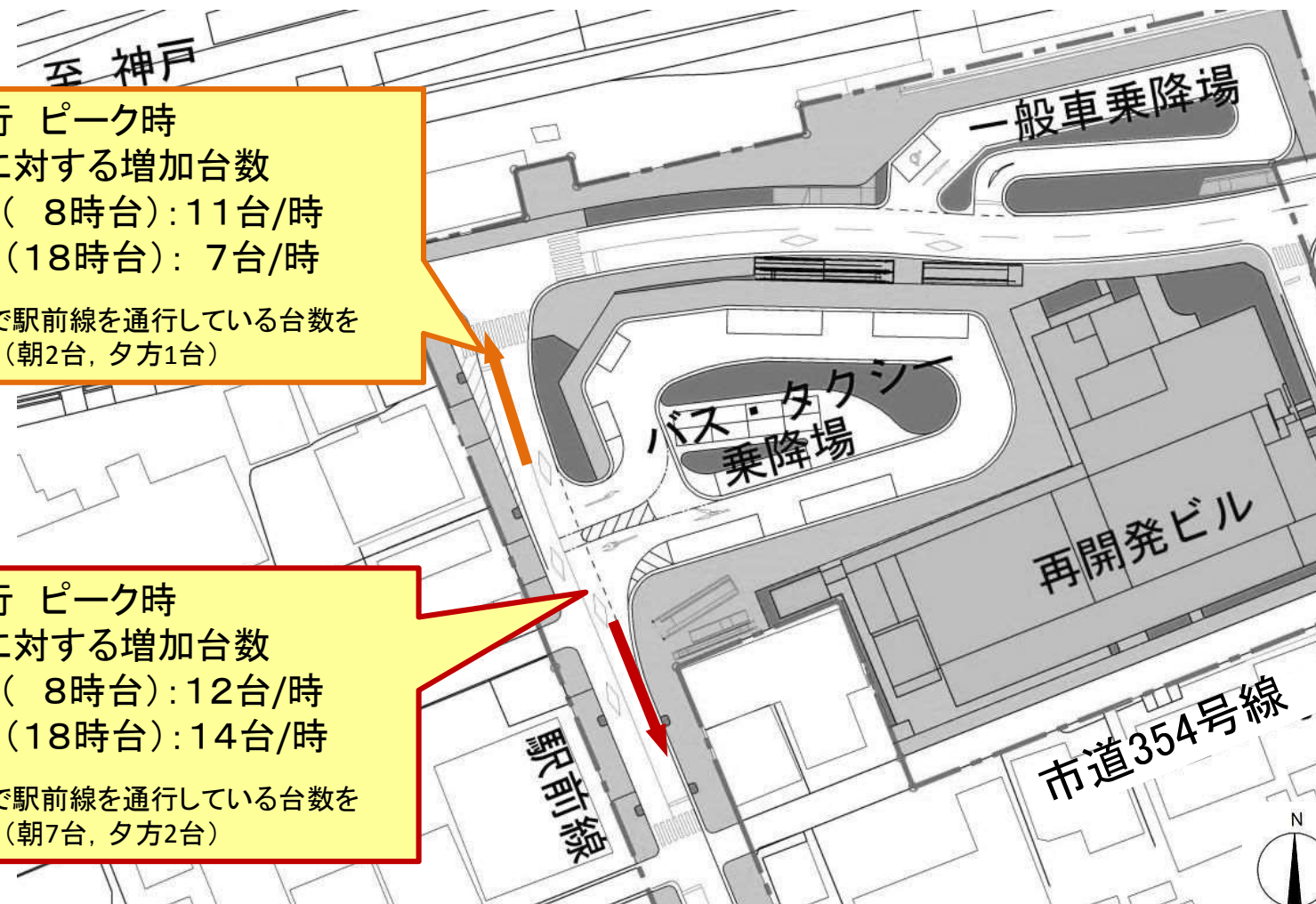
②南行 ピーク時

現状に対する増加台数

朝（8時台）：12台/時

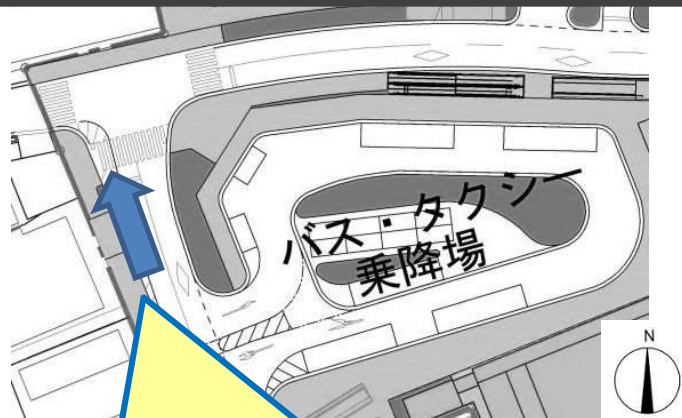
夕方（18時台）：14台/時

※現状で駅前線を通行している台数を
控除。（朝7台、夕方2台）



バス便数想定による交通状況

整備後の滞留長予測結果<北行>



①北行 予測滞留長(最大値)

朝ピーク時
(8時台) : 22m(10m+12m)

現況 増加分

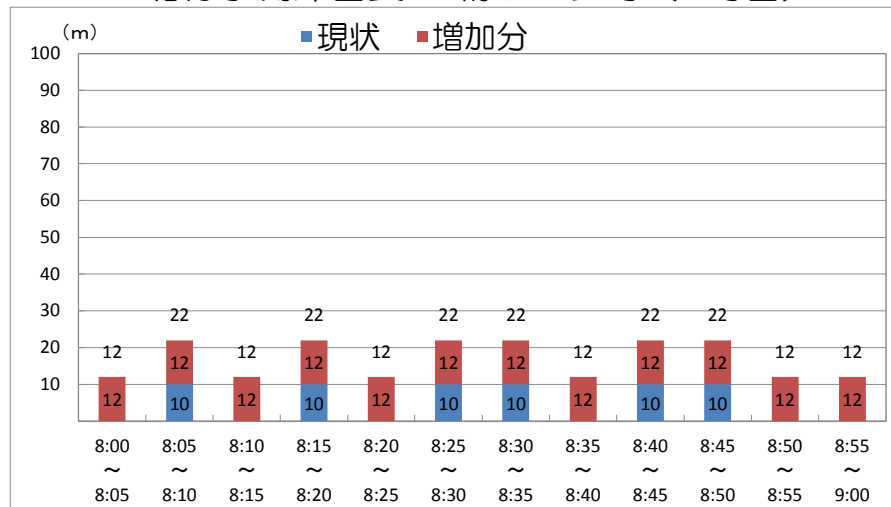
夕方ピーク時
(18時台) : 32m(20m+12m)

現況 増加分

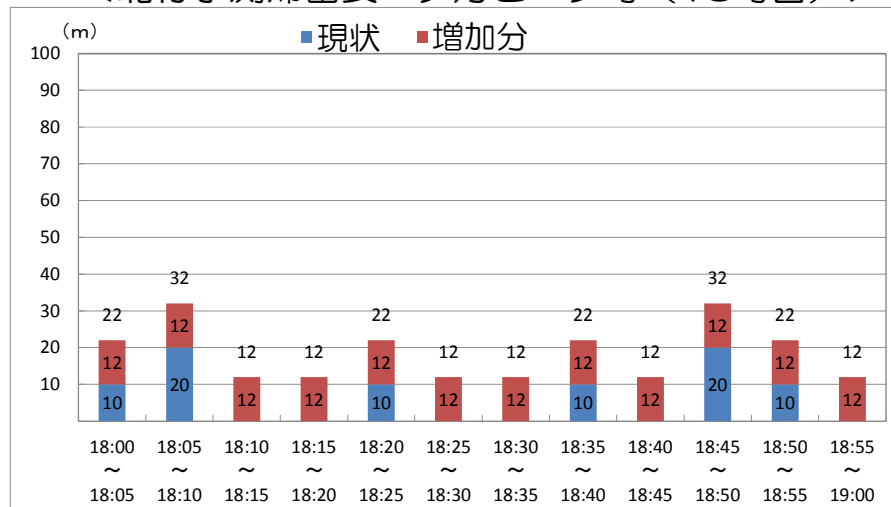
※ 5分間のうち、信号待ちや歩行者横断時に一時的に発生する可能性のある最大の滞留長を示しています。

※バス流出増加分予測台数(P10参照)を5分単位の台数に按分し、12m/台で滞留長に換算したものを「増加分」とする。「現況」の滞留長に「増加分」を加算したものを整備後の滞留長としています。

<北行予測滞留長 朝ピーク時(8時台)>



<北行予測滞留長 夕方ピーク時(18時台)>



バス便数想定による交通状況

整備後の滞留長予測結果<南行>

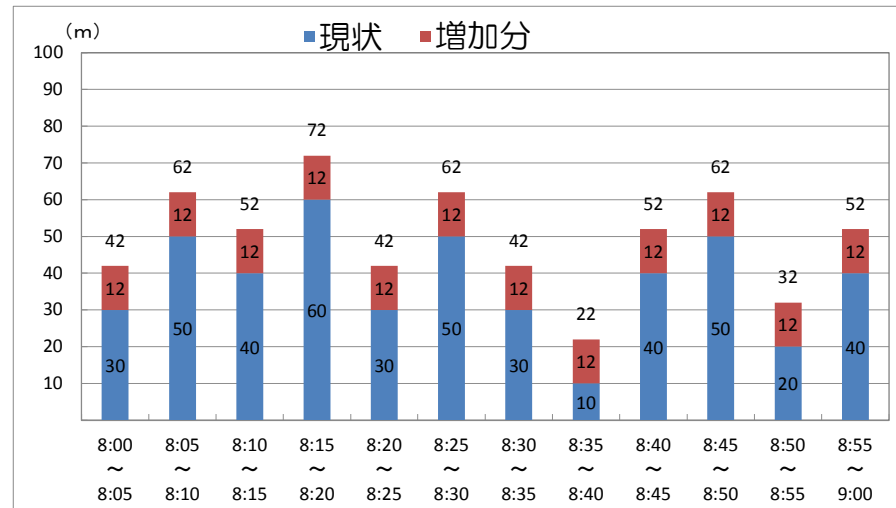
②南行 予測滞留長(最大値)
 朝ピーク時 現況 増加分
 (8時台) : 72m(60m+12m)
 夕方ピーク時 現況 増加分
 (18時台) : 62m(50m+12m)



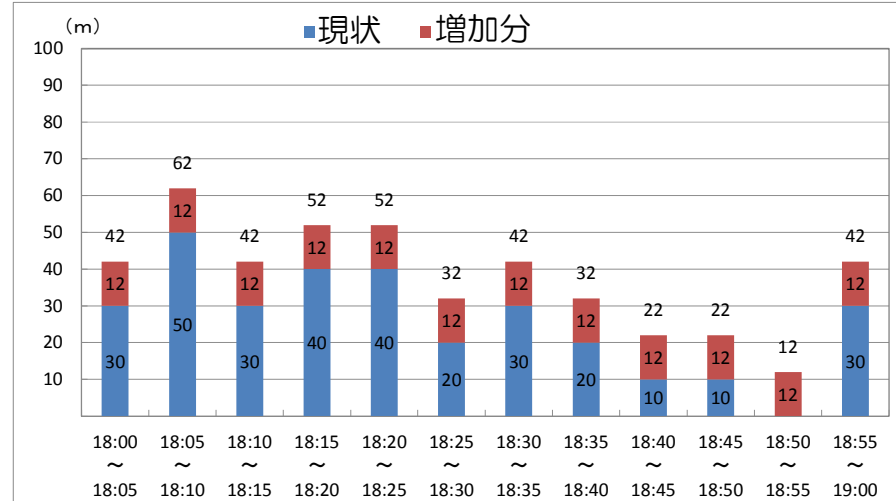
※ 5分間のうち、信号待ちや歩行者横断時に一時的に発生する可能性のある最大の滞留長を示しています。

※バス流出増加分予測台数(P10参照)を5分単位の台数に按分し、12m/台で滞留長に換算したものを「増加分」とする。「現況」の滞留長に「増加分」を加算したものを整備後の滞留長としています。

<南行予測滞留長 朝ピーク時(8時台)>



<南行予測滞留長 夕方ピーク時(18時台)>

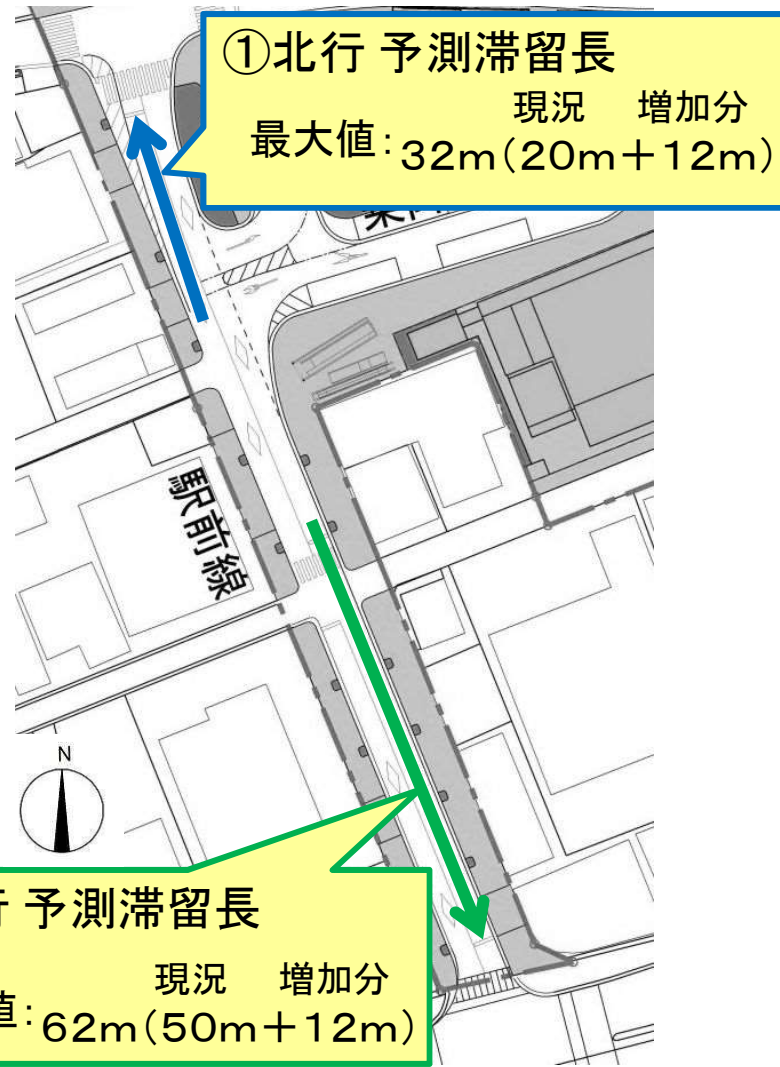
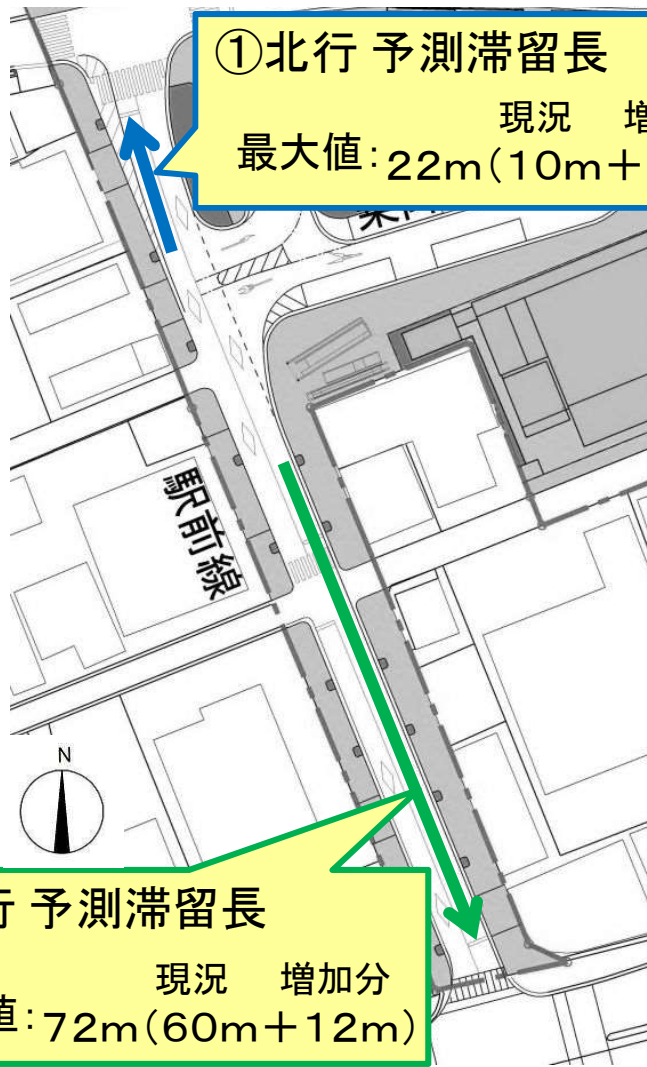


バス便数想定による交通状況

整備後の滞留長予測結果

< 朝ピーク時 (8時台) >

< 夕方ピーク時 (18時台) >



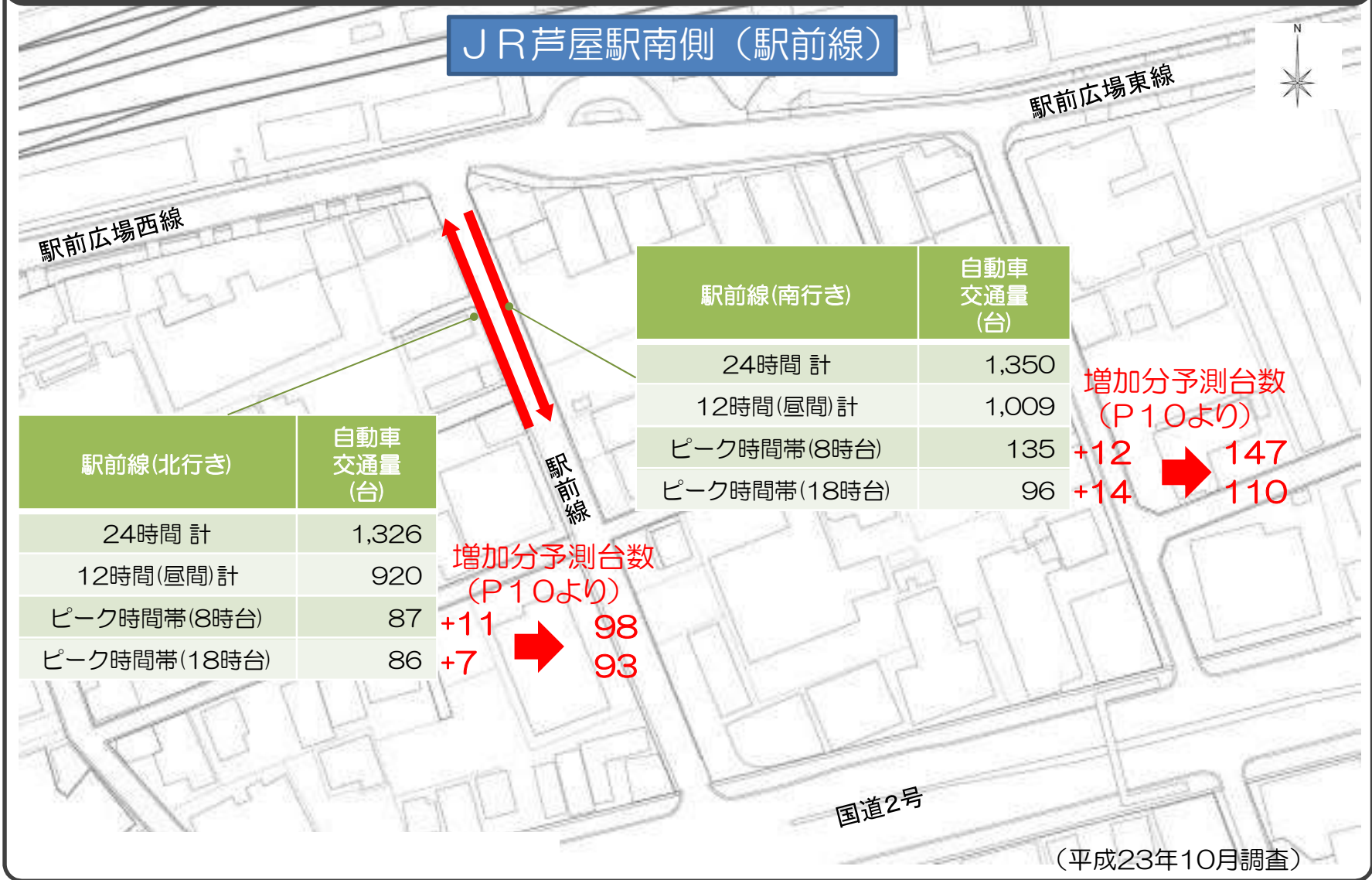
バス便数想定による交通状況

【参考】現況交通量について



バス便数想定による交通状況

【参考】 現況交通量について



バス便数想定による交通状況

【参考】現況交通量について

JR芦屋駅北側（市道359号線）



市道359号線 (東行き)	自動車 交通量 (台)
24時間計	3,582
12時間(昼間)計	2,857
ピーク時間帯(7時台)	193
ピーク時間帯(18時台)	317

市道359号線 (西行き)	自動車 交通量 (台)
24時間計	3,574
12時間(昼間)計	2,731
ピーク時間帯(7時台)	291
ピーク時間帯(18時台)	250

平成23年10月調査資料

バス便数想定による交通状況

【参考】現況交通量について

