

I 計画策定の背景及び目的

1. 計画策定の背景

- 人口減少・高齢化が急速に進展していく中で、国、地方の財政状況も厳しさを増しており、都市経営コストの効率化が求められている。
- こうした社会的要請に応えるには、一定の居住エリアに人口集積を図り、その核となる拠点に都市機能を集積させるとともに、拠点間を交通ネットワークで有機的に連携させた集約型都市構造を持つコンパクトシティを目指す必要がある。
- 本市においても、上記のコンパクトシティの考え方にに基づき、市民が移動しやすく、環境負荷の小さな活力と魅力あるまちづくりを行うべきと考えられる。
- 本市の都市構造は、比較的人口密度の高い市街地が形成されていることや、拠点間が概ね鉄道網で結ばれ、周辺地域と結ぶバス路線網も他市と比べて発達している。そのため、「コンパクトシティ」実現に向けた素地は、一定整っているものと思われる。
- しかし、未だ都市機能の集積が不十分な拠点や、バス等の公共交通の利便性の低い地域も存在しているなど、解決すべき課題は存在している。

[西宮市の地理的位置]



[DID地区の変遷]



2. 計画策定の目的

- 本市の特性に応じた「コンパクトシティ」の実現に向けて、交通施設整備などのハード対策と、バス等の交通手段に対するソフト対策を組み合わせた総合的な施策・事業を展開するため、総合交通戦略を策定する。

II 基本計画に関する調査の視点と方法

1. 調査の視点

- 本市が考える交通まちづくりを推進するには、まず、移動の原因となる「現在の都市構造」を把握する必要がある。
- 「現在の都市構造」の把握は、移動現況および拠点に視点を合わせて分析を行うものとする。

2. 調査の方法

1) ゾーニング

ア. ゾーニングの考え方

- ゾーニングは、既存の行政区の特性を反映すること、中心市街地とその他の地域の相違や関係の把握が容易であること、パーソントリップ調査結果を過年度データとの比較も含めて有効に活用できること、市内と市外の関係の把握が容易であることなどを考慮して、下記のとおりとする。

(市内)

- ① 山口ゾーン、② 塩瀬ゾーン、③ 本庁山麓ゾーン、④ 甲東ゾーン、⑤ 本庁中央ゾーン、⑥ 瓦木ゾーン、⑦ 本庁臨海ゾーン、⑧ 鳴尾ゾーン

(市外)

- ① 芦屋・神戸南方面、② 神戸北、③ 三田・丹波方面、④ 播磨・山陽方面、⑤ 山陰方面、⑥ 尼崎・大阪方面、⑦ 宝塚・川西等、⑧ 京都・滋賀穂面、⑨ 北陸方面

イ. 各ゾーンの諸元

ゾーン名称	人口 (H25.10)	総面積 (km ²)	市街化区域面積 (km ²)	ゾーン内鉄道駅	バスの主要発着所
① 山口ゾーン	17,431	28.6	6.0	-	山口営業所前
② 塩瀬ゾーン	27,778	24.4	7.2	西宮名塩・生瀬	西宮名塩駅
③ 本庁山麓ゾーン	29,130	7.7	4.2	甲陽園	-
④ 甲東ゾーン	96,934	11.8	8.6	甲東園・門戸厄神	甲東園
⑤ 本庁中央ゾーン	73,321	5.8	5.8	夙川・苔薬園口、さくら夙川 阪神西宮・香櫨園	阪神西宮 阪急夙川
⑥ 瓦木ゾーン	92,650	7.0	6.8	西宮北口・阪神国道・今津 JR 西宮・甲子園口 甲子園・今津・久寿川	西宮北口 JR 西宮 JR 甲子園口
⑦ 本庁臨海ゾーン	62,494	6.7	6.4	-	甲子園
⑧ 鳴尾ゾーン	82,489	7.6	6.8	甲子園・鳴尾駅・武庫川・東鳴尾 駅・洲先・武庫川団地	-

2) その他調査の方法

- 移動はP T調査・道路交通センサス等、拠点は国勢調査・経済センサスをを用いて分析を行い、現況把握と課題抽出を行う。



1. 本市の人口変動及び高齢化の進展

1) 現況 ⇒ ソーン毎で見ると、人口変動及び高齢化の進展の傾向が異なり、地域活力に格差が生じている。

[人口変動]

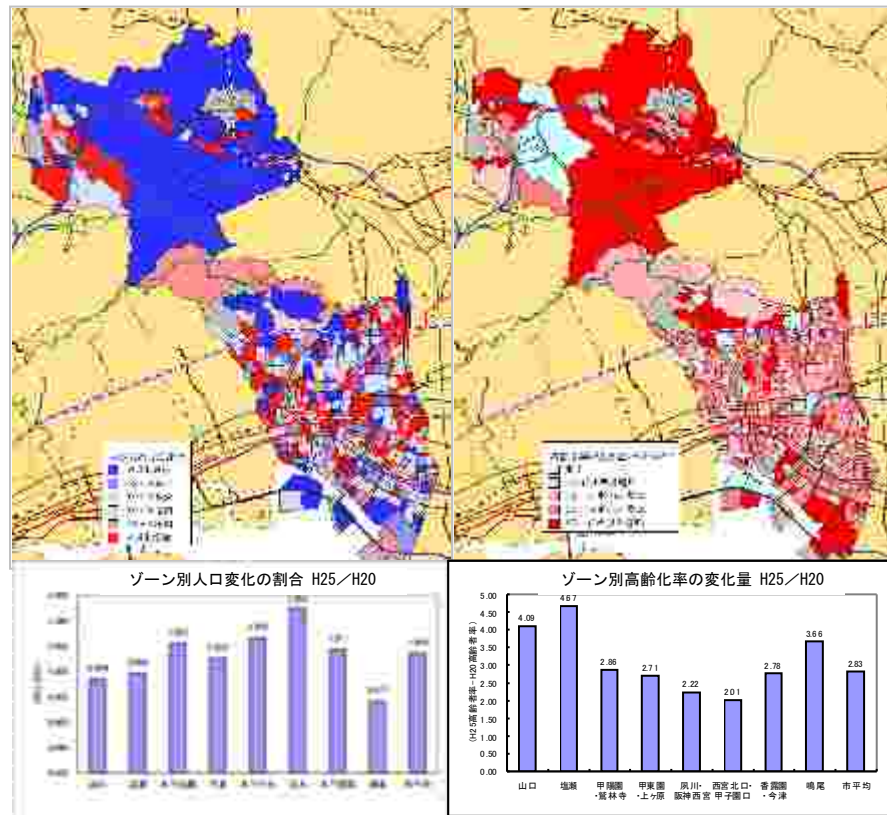
- ・市全体としては増加しているが、人口変化の割合に地域格差が生じている。
- ・人口減少傾向は、北部地域、鳴尾ゾーン。人口増加傾向は、上記以外のゾーン

[高齢化の進展]

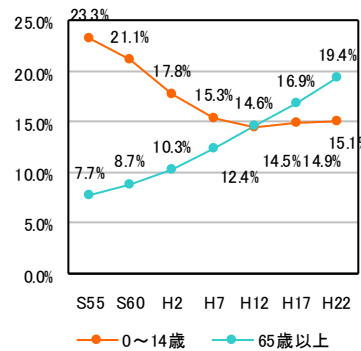
- ・本市の高齢化率(19.4% : H22)は全国値(23.3% : H22 内閣府)と比べて低いが、高齢化率の変化量に地域格差が生じている。
- ・北部地域、鳴尾ゾーンで高齢化の進展が顕著である

[人口変化の割合 H25/H20]

[高齢化率の変化量 H25/H20]



[高齢化率 年齢階層別人口割合の推移]

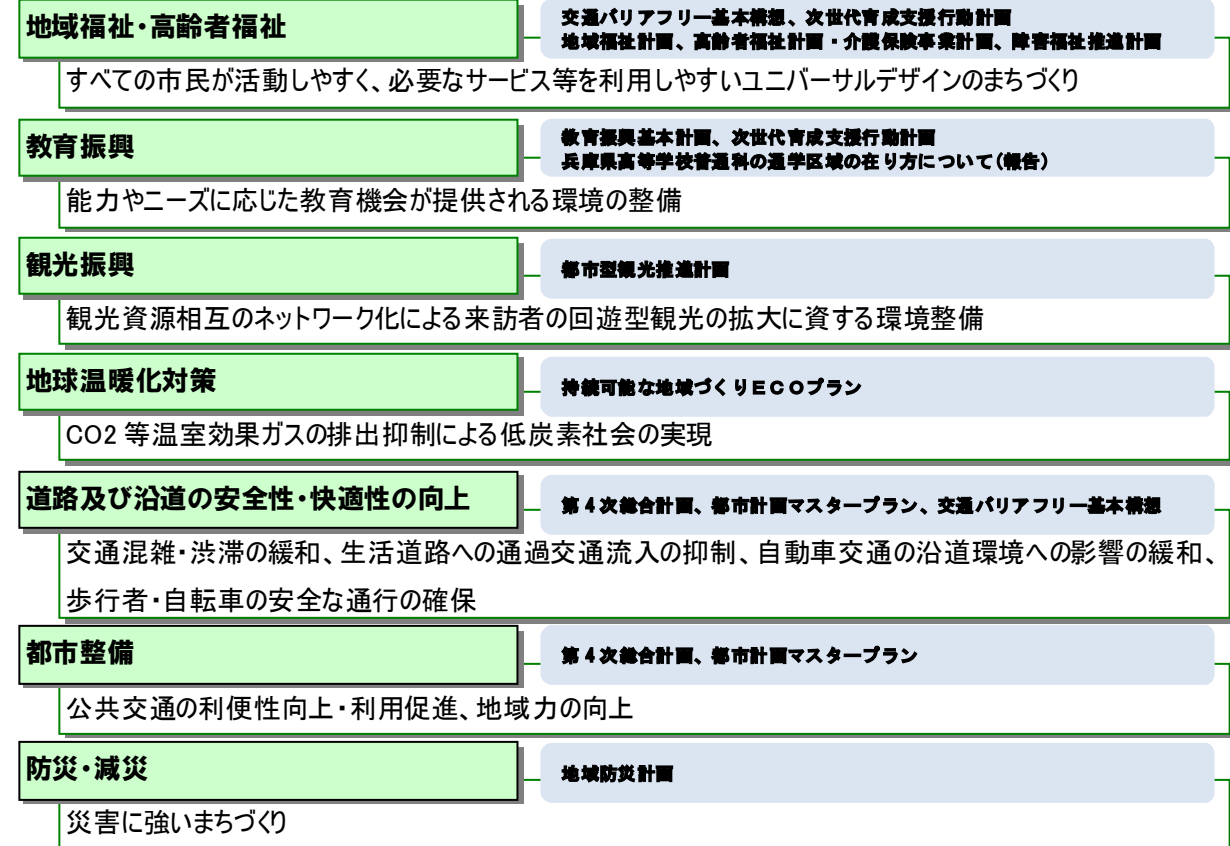


ゾーン名	人口			高齢者割合の変化度合い		
	2010年	2040年	2040年/2010年	2010年	2040年	2040年-2010年
山口	18,112	15,561	0.85	22.5%	46.5%	24.0%
塩瀬	27,539	26,640	0.96	19.3%	40.1%	20.8%
本庁山麓	28,312	27,182	0.96	21.4%	35.2%	13.8%
甲東	97,865	83,919	0.85	18.2%	33.7%	15.5%
本庁中央	72,169	75,598	1.04	18.4%	31.4%	13.0%
瓦木	92,489	105,766	1.14	18.6%	29.4%	10.8%
本庁臨海	60,965	63,646	1.04	19.0%	33.2%	14.2%
鳴尾	85,189	68,697	0.80	21.3%	34.0%	12.7%
市全体	482,640	467,009	0.96	19.4%	33.2%	13.8%

[出典:] 国立社会保障・人口問題研究所

2. 関連計画

- ・まちづくりに関する計画における課題について整理すると、以下のとおりとなる。



2) ゾーン別将来人口予測 ⇒ 2040年では、北部地域が人口減少と高齢化の進行が顕著となることが予測されている。

[人口変動]

- ・北部地域、本庁山麓ゾーン、甲東ゾーン、鳴尾ゾーンで人口減少が予測されている。

[高齢化の進展]

- ・北部地域で、高齢者割合の変化度合いが大きく、高齢化の進展が顕著である。

IV 本市の現況都市構造

1. 都市構造とは

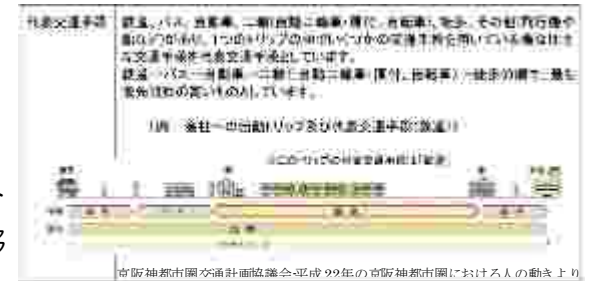
- 都市の骨格となる道路、鉄道等の都市基盤と関連付けて、都市機能の配置及び連携のあり方や仕組みを示したものであり、拠点（点）、軸（線）、ゾーン（面）により空間的かつ概念的に表現されるものである。

2. 移動軸の把握

- 都市構造のうち、人や各種交通モードの動線となる移動軸を把握する。

3. 移動軸の把握方法

- 移動軸の実態は、H22PT調査データ等の実際の人の移動状況から把握する。ただし、大阪市や神戸市の通勤圏にある西宮市では、通勤・通学をはじめとする目的トリップが市境界をまたぐことが多く、目的トリップや代表交通手段に着目した交通把握では、市内の移動実態や鉄道端末としての利用が多いバスや自転車に関する移動の把握が不十分となる。そこで、市内や市内外の移動実態の把握には、手段トリップを使用することとする。



4. 実際の移動状況

1) ゾーン間の依存関係 ⇒ ゾーン内の人口1人当たりの手段トリップの発着数に基づき分析。

【発着数の少ないゾーン】

発着数が少ないゾーンは、自ゾーン内に居住地以外の発着地が少ないことを表しており、ゾーン外への移動の必要性が高い。

【発着数の多いゾーン】

発着数が多いゾーンは、自ゾーン内に居住地以外の発着ポイントが多いことを表しており、ゾーン外からの移動を受け入れる必要性が高い。

2) ゾーン間の主な移動 ⇒ ゾーン間の移動によるつながりも把握。

- 西宮市に関わる手段トリップのOD表から、ゾーン毎の主な移動は、以下のとおり考察される。

山口ゾーン	⇒ 市外(神戸市北)	市内(塩瀬)
塩瀬ゾーン	⇒ 市外(宝塚・川西、尼崎・大阪)	市内(山口)
本庁山麓ゾーン	⇒ 市外(無し)	市内(本庁中央)
甲東ゾーン	⇒ 市外(尼崎・大阪、宝塚・川西)	市内(瓦木)
本庁中央ゾーン	⇒ 市外(尼崎・大阪、芦屋・神戸南)	市内(瓦木、本庁山麓)
瓦木ゾーン	⇒ 市外(尼崎・大阪、芦屋・神戸南、宝塚・川西)	市内(甲東、本庁臨海、鳴尾、本庁中央)
本庁臨海ゾーン	⇒ 市外(尼崎・大阪、芦屋・神戸南)	市内(瓦木、鳴尾)
鳴尾ゾーン	⇒ 市外(尼崎・大阪、芦屋・神戸南)	市内(瓦木、本庁臨海)

- なお、市外からの手段トリップは、瓦木ゾーンへの移動が多い。

〔ゾーン間OD表〕

	①山口	②塩瀬	③本庁山麓	④甲東	⑤本庁中央	⑥瓦木	⑦本庁臨海	⑧鳴尾	①芦屋・神戸南	②神戸北	③三田・丹波	④播磨・山陽	⑤山陰	⑥尼崎・大阪	⑦宝塚・川西	⑧京都・滋賀	⑨北陸
①山口		4960	293	936	621	891	281	456	2357	17901	5201	1426	0	4596	2525	376	0
②塩瀬			164	592	461	3144	428	412	2196	2871	1461	430	0	11109	17628	308	34
③本庁山麓				11076	23666	7262	1925	745	9075	295	543	248	0	10455	1779	479	0
④甲東					13420	66546	5244	4092	20375	1243	1523	2310	0	48581	36274	2801	157
⑤本庁中央						43936	35952	5800	45669	1635	986	1681	0	57197	4842	2408	19
⑥瓦木							49608	47422	63780	1489	1770	4132	0	150510	29265	5760	184
⑦本庁臨海								33232	17648	911	647	921	0	20343	2531	925	0
⑧鳴尾									14738	770	867	1214	0	63223	2528	433	0

5. 移動軸

- 上記から、本市の移動実態は、北部地域では隣接市への直接移動が主であり、南部地域では国県道や鉄道本線の集まる瓦木ゾーン・本庁中央ゾーンを経由しての市外移動が主である。したがって、本市の移動軸は市内から市外への東西動線となる国・県道及び鉄道本線と、その東西動線の寄り付く南北の市内幹線道路及び鉄道支線とで構成される。

6. 都市拠点の考え方

1) 都市拠点とは

- 都市にとっての重要な都市機能（住宅、業務、商業、公共公益等）が集積する地点のことをいう。

2) 都市拠点形成の必要性

- 都市の活力の維持・向上を図るためには、多様な都市機能を有する魅力的な都市拠点の形成し、その効果を周辺地域の波及させる必要がある。

3) 効果的な都市拠点の形成とは

- 都市機能が集積するポテンシャルの高い地区を選定して、その地区に集中的に都市機能の集積を図る。
- その効果を周辺地域に波及させるため、比較的広いエリアからアクセスできるとともに、アクセスしやすくなるようにする。

4) 都市拠点の候補地のイメージ

- 既に一定の都市機能が揃っている地域であれば、都市機能が集積するポテンシャルが高いと考えられる。
- 鉄道駅周辺を都市拠点とする場合、都市機能のサービスの対象となり得る乗降客が多い鉄道駅の周辺であれば、都市機能が集積するポテンシャルが高いと考えられる。
- 徒歩・自転車より長い距離の移動に適し、誰も利用しやすい路線バスによるアクセスが便利であれば、比較的広いエリアからアクセスできると考えられる。
- 特急・快速が停車する鉄道駅で、その周辺に一定の都市機能が揃っていれば、比較的広いエリアからアクセスしやすくなると考えられる

5) 主要都市拠点等の要件

- 以上のことから、魅力的で効果的な都市拠点としては、次の要件を満たしていることが望ましいと考えられる。
 - ア. 既に一定の都市機能が揃っている地域
 - イ. 特急・快速が停車する鉄道駅の周辺
 - ウ. 乗降客数が多い鉄道駅の周辺
 - エ. 路線バスによるアクセスが便利
- 従って、主要都市拠点については、上記の4つの要件をすべて満たしている地区が望ましく、主要都市拠点を補完する準主要都市拠点については、上記の要件をできる限り多く満たしている地区が望ましい。

6) 主要都市拠点等の候補

「各ゾーンの都市機能の集積状況」、「特急・快速が停車する鉄道駅」、「鉄道駅の乗降客数の多さ」、「鉄道駅周辺を起終点とする路線バス等のサービス状況」を整理すると、次表のようになる。

- 主要都市拠点としては、阪急西宮北口駅周辺と阪神西宮駅周辺であり、準主要都市拠点としては、阪神甲子園駅周辺、JR西宮駅周辺、阪急甲東園駅周辺、阪急夙川駅周辺、JR西宮名塩駅周辺である。

分析の観点	①バス網の広域性		②利用状況 乗降客数 人/日	③特急等停車駅が否か 駅名 (乗降客数の多い順位)	④都市機能の集積状況				
	主要バス発着拠点	左記拠点の起終点とするバス路線の主な方面と便数			卸売・小売業・宿泊・飲食サービス業・生活関連サービス・娯楽業	金融・保険業・公務	教育・学習支援業	医療・福祉	
①山口	山口営業所前	市内 増瀬92便 瓦本20便 市外 宝塚83便 神戸北36便 西宮21便	116 140			5.86	0.14	0.45	2.13
②増瀬	西宮名塩駅	市内 増瀬194便 山口92便 市外 神戸北15便	288 15	22,789	JR 西宮名塩駅 (13) JR 生瀬駅 (21)	1.56	0.09	0.36	0.76
③本庁山麓	-	-	-	12,251	阪急 甲陽園駅 (16)	2.85	0.28	1.92	0.94
④甲東	甲東園	市内 瓦本208便 甲東118便 本庁中央199便 本庁臨海10便 市外 宝塚9便	355 9	62,705	阪急 甲東園駅 (6) 阪急 門戸厄神駅 (11)	7.12	0.21	5.67	4.24
⑤本庁中央	阪神西宮	市内 甲東261便 本庁臨海124便 鳴尾88便 本庁山麓82便 瓦本76便 山口5便 市外 神戸119便 尼崎53便	637 172	112,403	阪神 西宮駅 (3) 阪急 夙川駅 (7) JR 桜夙川駅 (14) 阪急 荻原園駅 (15) 阪神 香織園駅 (17)	20.45	6.61	2.45	7.00
⑥瓦木	西宮北口	市内 甲東246便 本庁臨海111便 山口41便 本庁中央20便 市外 太阪20便	421 20	294,846	阪急 西宮北口駅 (1) 阪神 甲子園駅 (2) JR 西宮駅 (4) JR 甲子園駅 (5) 阪神 今津駅 (8) 阪急 今津駅 (10) 阪急 阪神国道駅 (19) 阪神 久寿川駅 (20)	27.70	1.62	4.43	7.40
⑦本庁臨海	阪神甲子園	市内 鳴尾336便 本庁臨海139便 瓦本58便 本庁中央21便 市外 尼崎56便 宝塚34便	554 90			11.28	0.32	2.18	2.64
⑧鳴尾	-	-	-	63,038	阪神 武庫川駅 (9) 阪神 鳴尾駅 (12) 阪神 武庫山団地前駅 (18) 阪神 東鳴尾駅 (22) 阪神 洲先駅 (23)	15.72	0.76	4.06	7.17
市全体	小計	市内 市外	2,775 495	568,032	合計	11.69	1.18	2.86	4.16
		合計	3,270						

※バス交通のアクセス性については、ゾーン内主要発着拠点の利用圏域及び便数を示し、広範囲から多くの便数でアクセスできている発着拠点を着色した。
※鉄道駅の利便性については、ゾーン別に鉄道乗降客数、ゾーン内各駅の乗降客数を示し、特急快速停車駅を着色した。
※都市機能の集積状況は、小売・飲食・娯楽など、市街化区域の面積あたりの生活関連施設業者数を示し、その上位を着色した。

ア. 既に一定の都市機能が揃っているゾーン

- 主要都市拠点については、商業、業務、教育、医療・福祉等の多様な機能が充実していることが望ましく、その面から、本庁中央ゾーンは教育機能が若干不足しており、瓦木ゾーンは業務機能が若干不足しているが、その他の機能は充実していることから、この両地域内で主要都市拠点を検討すべきと考えられる。

イ. 特急・快速が停車する鉄道駅

- 特急停車駅は、阪急西宮北口駅、阪神甲子園駅、阪神西宮駅及び阪急夙川駅である。
- 快速停車駅は、JR西宮駅とJR西宮名塩駅である。

ウ. 乗降客数が多い鉄道駅

- 乗降客数については、阪急西宮北口駅、阪神甲子園駅、阪神西宮駅、JR西宮駅、JR甲子園駅、阪急甲東園駅、阪急夙川駅の順に多い。

エ. バス交通によるアクセスが便利な鉄道駅

- 鉄道駅周辺を起終点とする路線バスの便数は、阪神西宮、阪神甲子園、西宮北口、甲東園、JR西宮名塩駅の順に多い。
- 路線バスによるアクセスとしては、阪神西宮が南部地域の広い範囲を対象としているほか、西宮北口駅、阪神甲子園、甲東園、西宮名塩駅も比較的広い範囲を対象としている。

オ. 主要都市拠点等の候補

- 主要都市拠点の候補は、阪急西宮北口駅周辺と阪神西宮駅周辺とする。
- 準主要都市拠点の候補は、阪神甲子園駅周辺、JR西宮駅周辺、阪急甲東園駅周辺、阪急夙川駅周辺及びJR西宮名塩駅周辺とする。

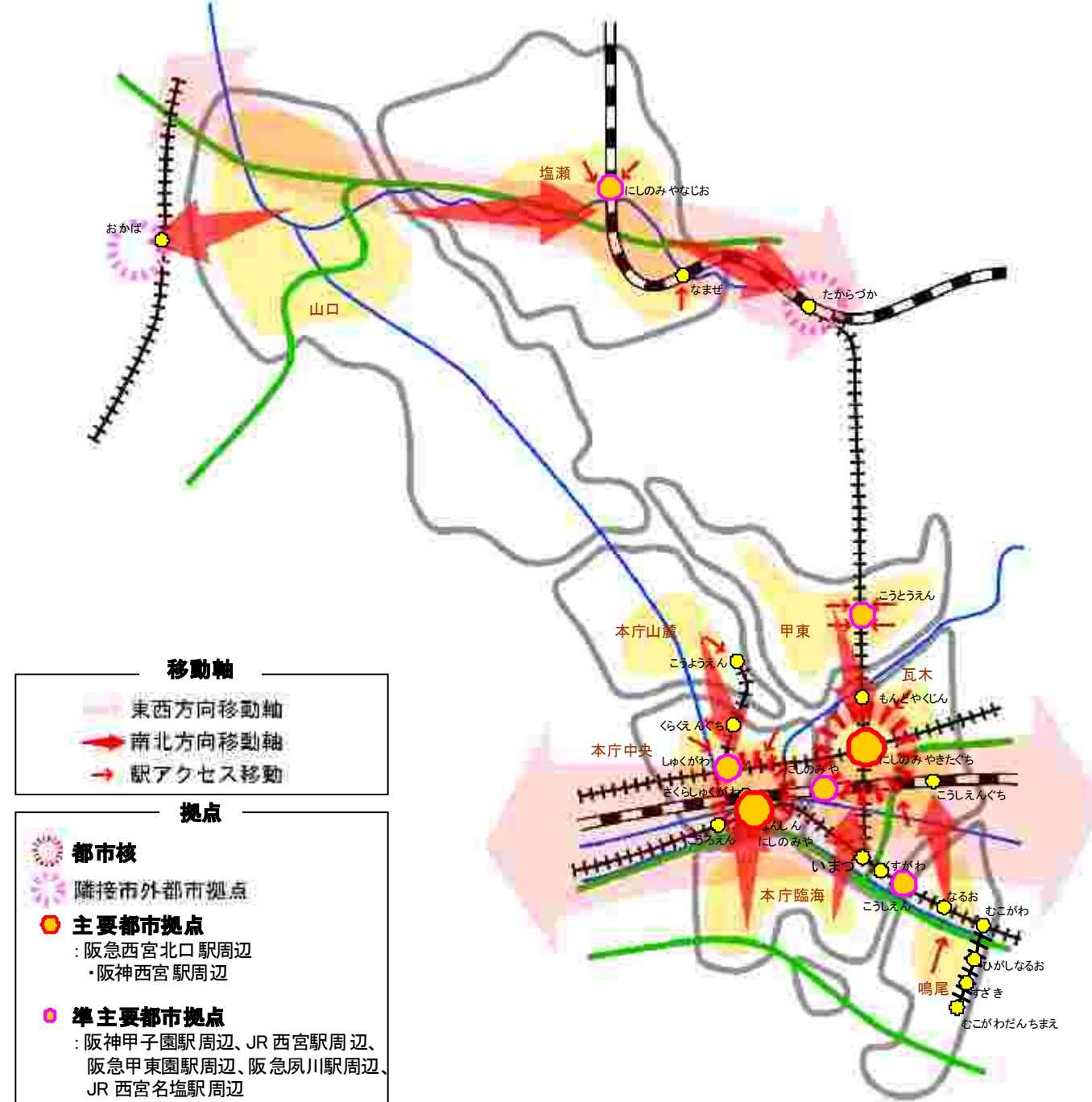
7. 本市の現況都市構造

- 本市の現況都市構造については、移動軸と都市拠点、そして移動実態から把握できる各ゾーンの移動圏域を表記した右図のイメージとしてとらえることができる。
- 移動軸は、主に以下の都市交通施設で構成される。

地域	手段	東西方向	南北方向
北部	鉄道	JR 福知山線	—
	道路	中国自動車道 阪神高速道路7号 国道176号 県道51号 県道16号	有馬山口線 大沢西宮線
南部	鉄道	阪急神戸本線 JR 東海道本線 阪神電鉄本線	阪急甲陽線 阪急今津線 阪神武庫川線
	道路	名神高速道路 阪神高速3号 阪神高速5号 国道171号 国道2号 国道43号 県道573号 県道342号 県道606号	大沢西宮線 国道171号 県道337号 武庫川右岸線 県道193号 県道340号

- 都市拠点は、阪急西宮北口駅周辺、阪神西宮駅周辺、阪神甲子園駅周辺、JR西宮駅周辺、阪急甲東園駅周辺、阪急夙川駅周辺及びJR西宮名塩駅周辺。

[西宮市の都市構造]



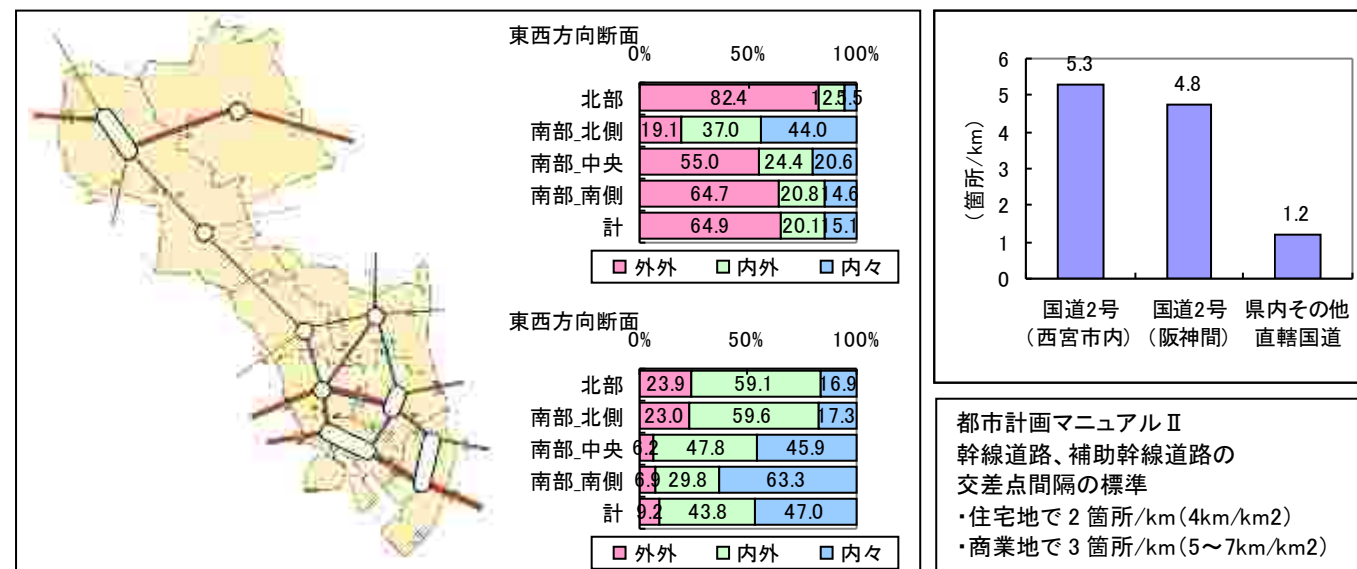
V 本市の移動に関する問題点

- ・移動は、主に自動車交通と公共交通で構成されている。
- ・公共交通は鉄道とバスで構成されるため、市内移動における、鉄道とバスについて検討する。
- ・したがって、本節では、自動車交通と公共交通に着目し、その円滑性・速達性・安全性などに関する問題点を抽出する。
- ・その他、移動は地形高低差にも影響を受けるものを思われるため、地勢による影響なども併せて確認を行う。

1. 道路に関する問題点

〈多い交通量×高い信号交差点密度〉

- ・東西道路に通過交通が多い一方、東西方向の幹線である国道2号の信号密度は、阪神間で高く、西宮市においても5.3箇所/kmとなっており、200mに1箇所以上の割合で設置されている状況にある。
[リンク別自動車類トリップ数と各断面の内訳割合] [国道2号の信号交差点密度]



〈交通を阻害する鉄道踏切〉

- ・JR東海道本線以北の幹線道路には、踏切が存在している。

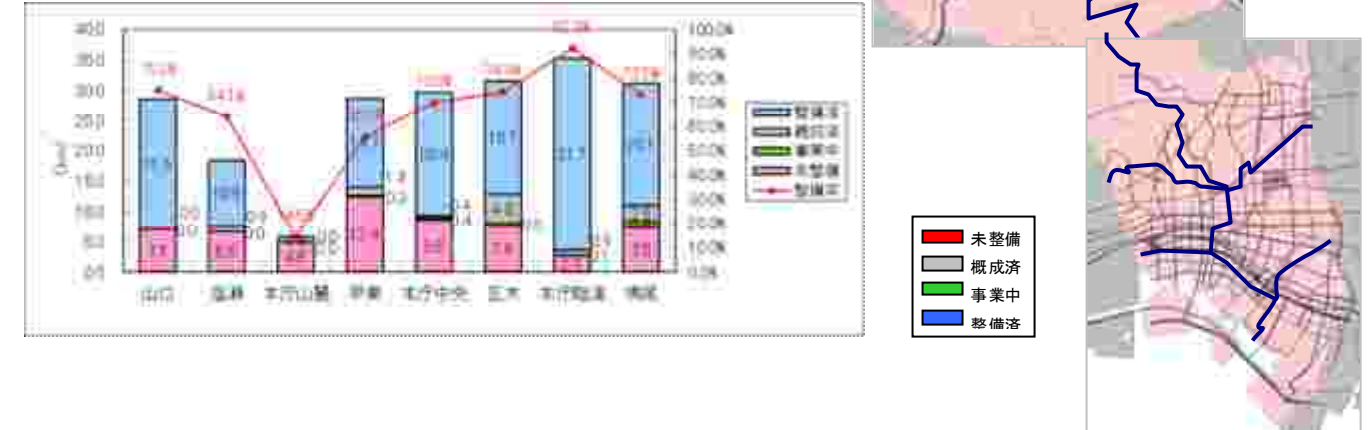
[鉄道踏切状況]



〈JR東海道本線以北の都市計画道路未整備区間が多い〉

- ・都市計画道路は、JR東海道本線 以北で、未整備区間が多く、ゾーン別にみると、甲東ゾーンの未整備区間が多い。

[都市計画道路整備状況]



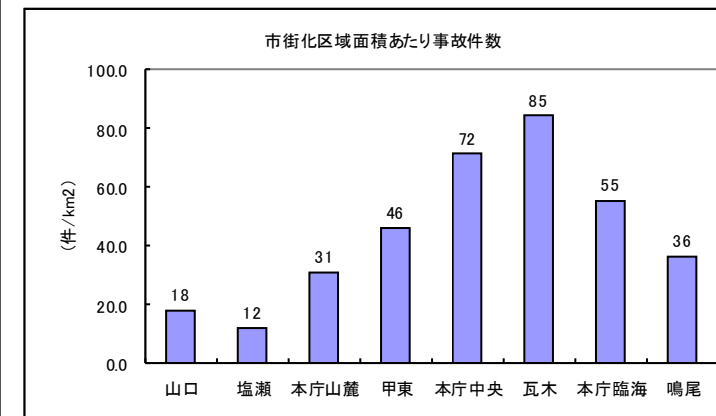
〈交通渋滞と交通事故〉

- ・北部地域の東西方向では渋滞が生じているが、通過交通の多さに起因するものと考えられる。
- ・南部地域で交通渋滞が多く生じているが、東西方向では通過交通と信号交差点の多さに起因するものと考えられ、南北方向では、JR東海道本線以北で道路整備が進んでいないことと幹線道路に存在する踏切に起因するものと考えられる。
- ・ゾーン別の事故件数に着目すると、東西方向の通過交通が多いゾーンにて事故件数が多い。

[混雑時速度と主要渋滞箇所]



[ゾーン別市街化面積あたり事故件数]



2. 鉄道に関する問題点

- 本市は鉄道の利便性が高いが、鉄道駅は本市の中心市街地に集中しており、鉄道路線が近くにあるものの、鉄道駅が利用しにくい地域もある。
鉄道の駅間距離は次のとおりである。

J R 東海道本線

駅名	芦屋	さくら夙川	西宮	甲子園口	立花
駅間距離		2.3	1.5	2.5	2.2

J R 福知山線

駅名	武田尾	西宮名塩	生瀬	宝塚
駅間距離		3.2	2.2	1.9

阪急神戸本線

駅名	芦屋川	夙川	西宮北口	武庫之荘
駅間距離		2.7	2.7	3.3

阪急今津線

駅名	仁川	甲東園	門戸厄神	西宮北口	阪神国道	今津
駅間距離		0.9	1.0	1.3	0.9	0.7

阪神本線

駅名	打出	香櫨園	西宮	今津	久寿川	甲子園	鳴尾	武庫川
駅間距離		1.2	1.0	1.4	0.6	0.7	0.9	1.2

阪神武庫川線

駅名	武庫川	東鳴尾	洲先	武庫川団地前
駅間距離		0.7	0.4	0.6

駅間距離が長い鉄道区間などで、沿線において市街化が進んでおり、鉄道駅設置にあわせて、駅周辺で一体的なまちづくりを行える可能性がある地域については、新駅設置の可能性も含めて公共交通の利便性向上策を検討する必要がある。

3. バス交通に関する問題点

〈バス路線の偏在〉

- バス路線は、鉄道会社などが開発した住宅地と鉄道駅をつなぐアクセス手段として、事業展開された経緯などもあり、路線に偏りがある。

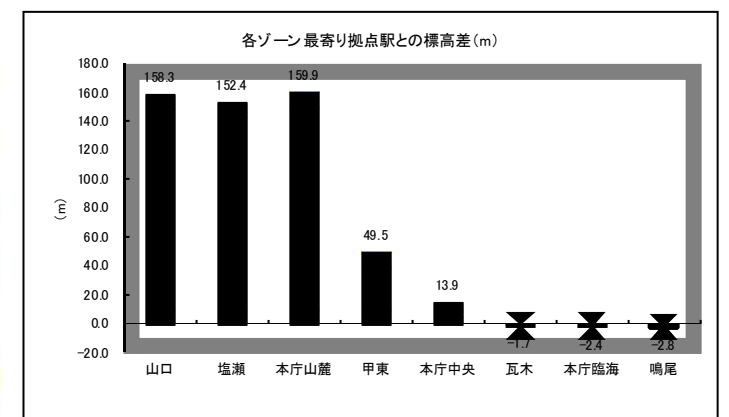


〈拠点駅への標高差×外出手段の確保状況⇒外出率の低下〉

- 北部地域および本庁山麓ゾーンは、ゾーン内最寄り拠点駅（山口ゾーンは岡場駅、本庁臨海ゾーンは阪神西宮駅）との標高差が大きい。
- 駅にアクセスするとしても、バスなどのアクセス手段がない場所もある。ゾーン別に年齢階層別の外出率をみると、標高が高く、拠点駅との標高差が大きい山口・塩瀬ゾーンなどは、高齢者の外出率が低い。

[65歳以上の外出率]

	外出率(%)	
	65歳以上	75歳以上
山口	61.7	39.7
塩瀬	59.3	48.6
本庁山麓	62.2	46.0
南部平地部計	66.0	54.7



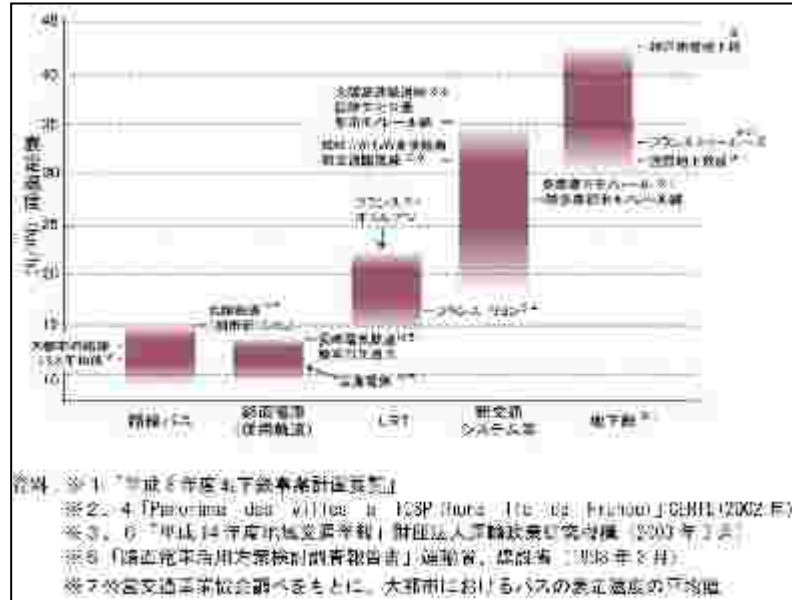
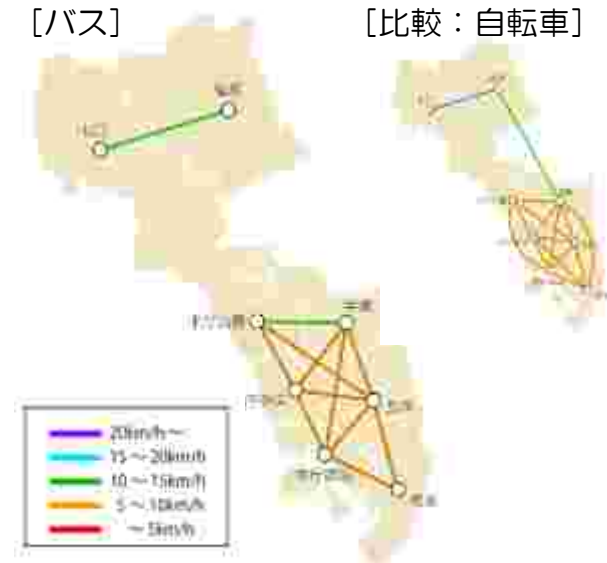
〈道路の低い速達性⇒低いバスの移動速度〉

- ・バスのゾーン間の速達性について、距離と所要時間の関係から確認すると、南部地域内のバス移動に関しては、平日では、本庁山麓-甲東を除き、10km/h未滿で、自転車と比較して差異はなく、速達性の面での利便性は低いものとなっている。
- ・大都市の路線バスの表定速度の平均値は10~15km/hとなっており、西宮市内の路線バスの速度は著しく遅い状況といえる。

[バス]

[比較：自転車]

[交通モード別表定速度の比較]



3. 交通に関する問題点の整理

○道路の問題点

問題1 東西方向の自動車交通が円滑でない

- ・通過交通、信号交差点が多いため、渋滞・事故が発生している。

問題2 南北方向の自動車交通が円滑でない

- ・都市計画道路の整備が進んでおらず、また、整備された幹線道路も、踏切があるため、渋滞が発生している。

○バスなどの交通手段の問題点

問題1 バス路線の偏在

- ・バスは、すれ違いが可能な幅員道路を主要としており、路線バスの運行がない地域がある。

問題2 鉄道駅へ向かう交通手段の不足

- ・北部地域および本庁山麓ゾーンは、拠点内代表駅との標高差が大きいことに加え、駅へ向かうバスなどのアクセス手段がない場所がある。

問題3 バスの速達性が低い

- ・バスのゾーン間の速度は、10km/h未滿であり、西宮市内の路線バスの速度は遅い。

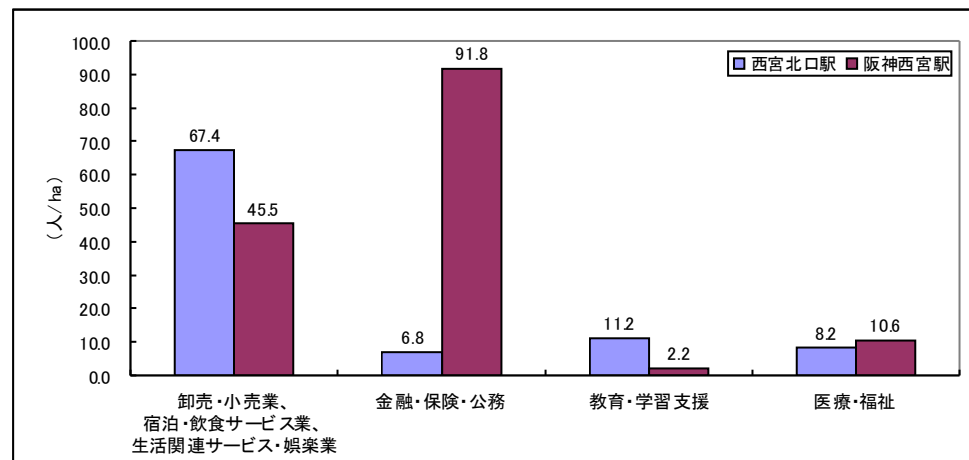
VI 本市の主要都市拠点における交通結節機能等に関する問題点

・主要都市拠点である阪急西宮北口駅周辺、阪神西宮駅周辺は、今後も西宮市の魅力を担うとともに、まちづくりの牽引力として期待されている。そのため、これら主要都市拠点へさらなる都市機能の集積を図るだけでなく、そのにぎわいを都市全体へ波及させるため市内各地域からのアクセス性の向上も検討しなければならない。そこで、主要都市拠点に関する商業・生活関連施設の集積度合い、バスアクセス性、交通結節機能について比較し問題点を抽出する。

1. 主要都市拠点の商業・生活関連施設の集積度合い ⇒ 阪神西宮駅が相対的に不十分

・主要都市拠点である西宮北口と阪神西宮を比較すると、阪神西宮駅周辺は、公務等を含む他のサービスが充実しているが、買い物、飲食施設に関しては少ない。

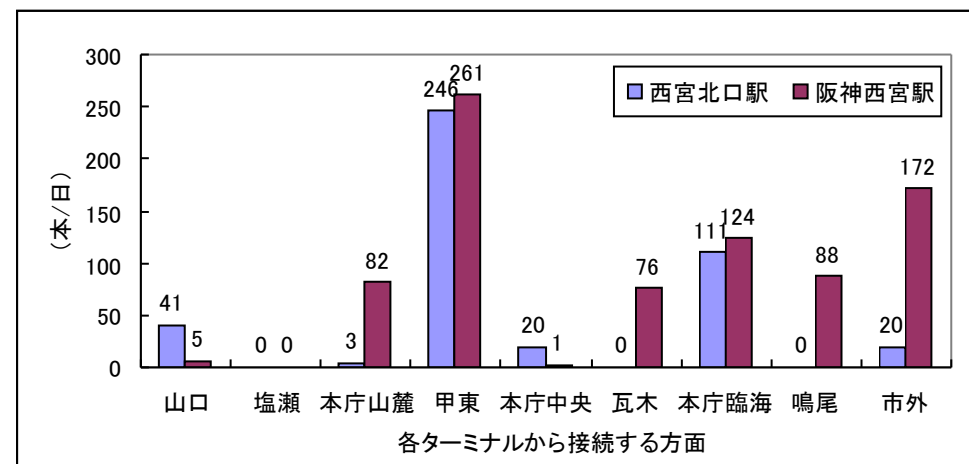
[主要都市拠点内のサービス状況（駅から半径 500m の業種別従業者密度）]



2. 主要都市拠点の路線バスによるアクセス性 ⇒ 阪急西宮北口駅が相対的に不十分

・主要都市拠点である西宮北口駅と阪神西宮駅を比較すると、西宮北口へのバス路線の方面が限られており、便数も少ない。

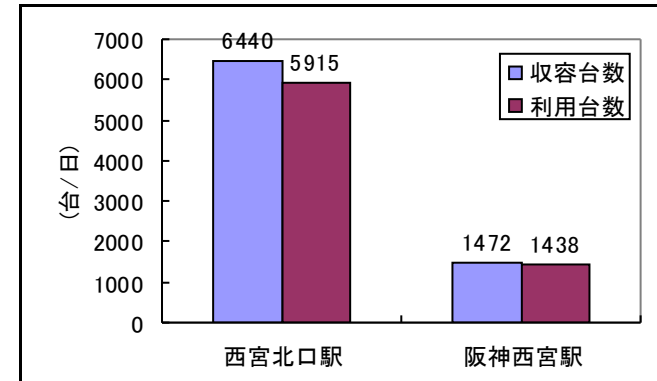
[主要都市拠点を発着地とするバスの方面別運行本数]



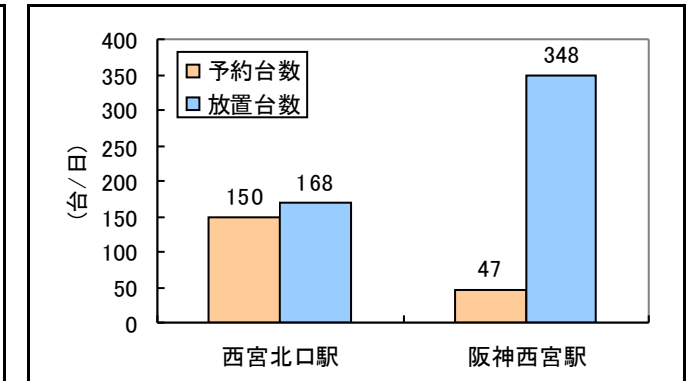
3. 主要都市拠点の交通結節機能 ⇒ 阪神西宮駅が相対的に不十分

- ・阪神西宮駅は、駐輪マスの数が少なく放置駐輪が多くなっている。
- ・阪神西宮駅は、駅アクセスのバス停が、西宮戎、阪神西宮、阪神西宮南口、西宮市役所前（阪神西宮駅東口）と散在している。
- ・阪神西宮駅は、駅前広場が閉じた空間となっていないため、一般の通過車両が流入している。
- ・阪神西宮駅周辺は、平面の駐車場として活用されている土地が多く、高度な土地利用がなされていない。

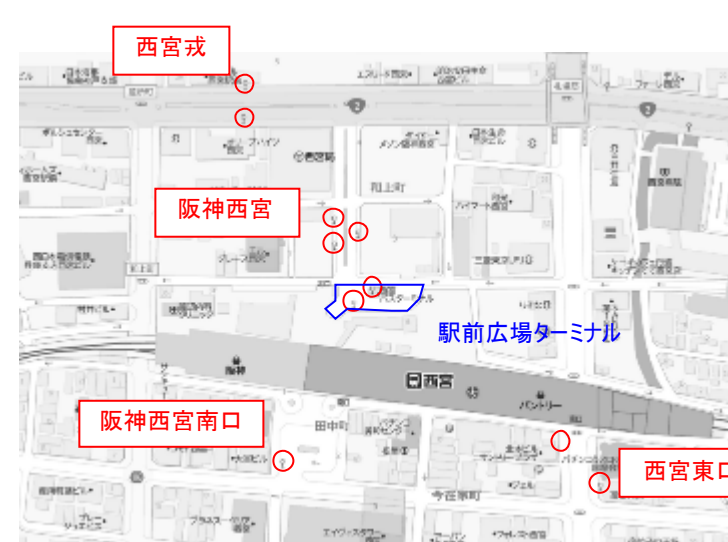
[駐輪状況]
-収容台数と駐輪台数-



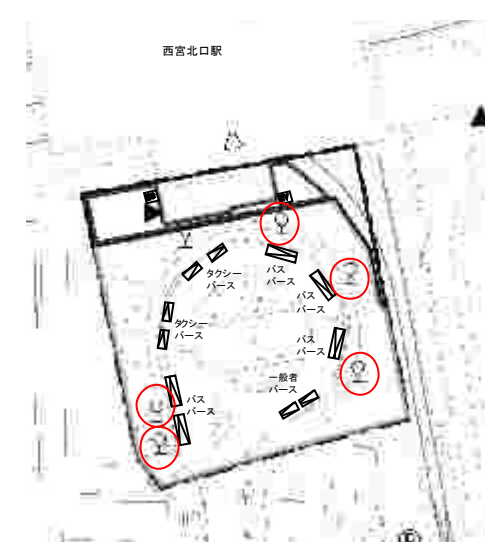
-予約台数と放置台数-



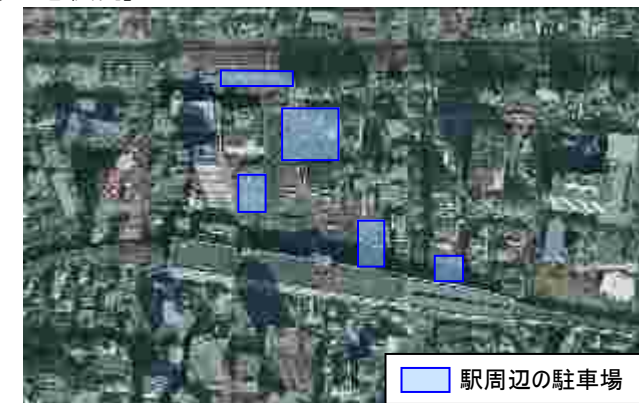
[駅前広場の状況]
-阪神西宮駅のバス停立地-



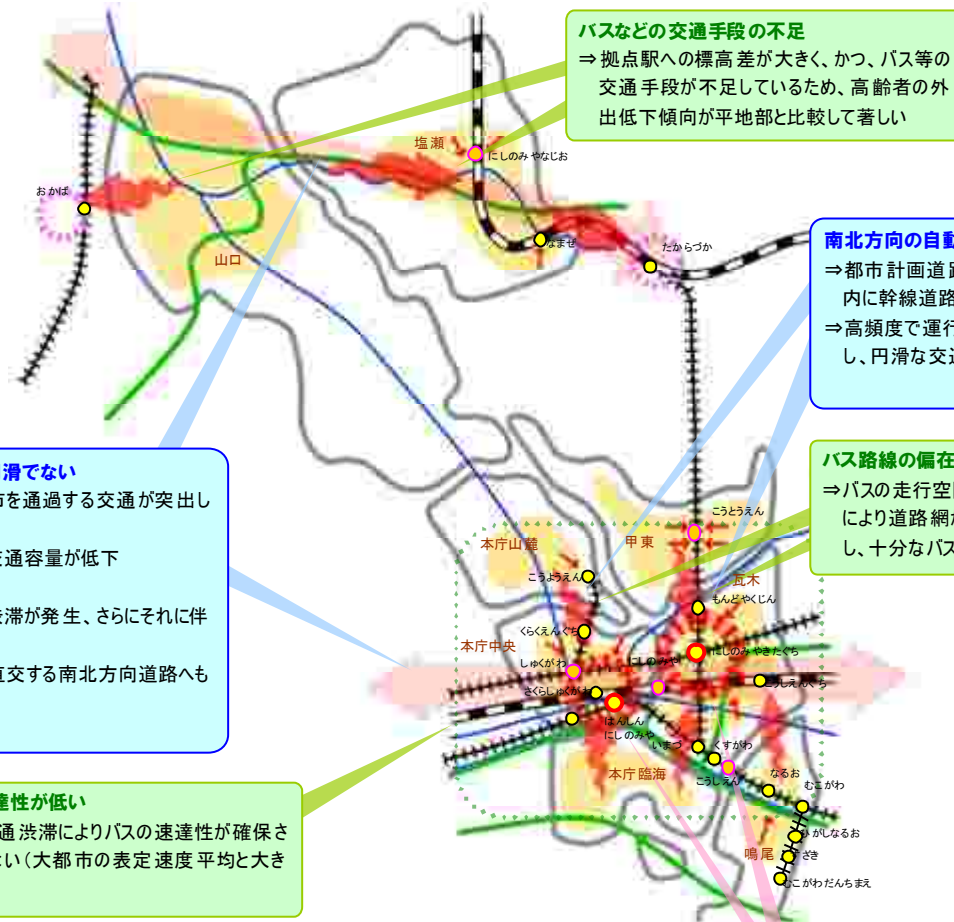
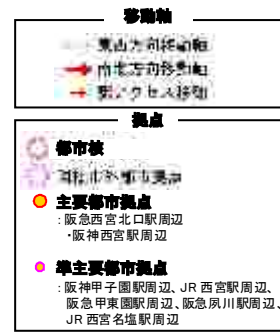
-西宮北口駅のバスターミナル-



[阪神西宮駅周辺の駐車場立地状況]



VII 本市の移動及び主要都市拠点等の課題



東西方向の自動車交通が円滑でない
 ⇒東西方向の流動は西宮市を通過する交通が突出して多い
 ⇒信号交差点が多いため、交通容量が低下(南部地域東西軸のみ)
 ⇒交通容量の超過により、渋滞が発生、さらにそれに伴う事故・環境問題も発生
 ⇒東西方向軸の渋滞により直交する南北方向道路へも渋滞が波及

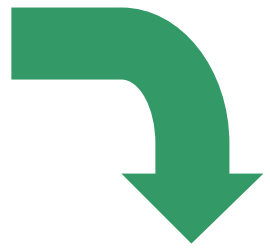
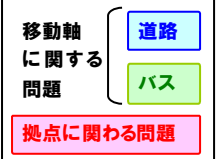
バスの速達性が低い
 ⇒道路交通渋滞によりバスの速達性が確保されていない(大都市の表定速度平均と大きな乖離)

バスなどの交通手段の不足
 ⇒拠点駅への標高差が大きく、かつ、バス等の交通手段が不足しているため、高齢者の外出低下傾向が平地部と比較して著しい

南北方向の自動車交通が円滑でない
 ⇒都市計画道路の未整備延長が長く、地域内に幹線道路がない
 ⇒高頻度で運行する鉄道の踏切が多数存在し、円滑な交通処理が困難

バス路線の偏在
 ⇒バスの走行空間が確保できない狭幅員道路により道路網が構成されている地域が点在し、十分なバスサービスが提供できていない

主要拠点の強化
 ⇒主要都市拠点へのバス路線に関する狭い利用圏域と少ない便数
 ⇒主要都市拠点の生活関連施設の低い集積状況
 ⇒主要都市拠点の脆弱な交通結節機能



[課題の整理]

道路に関する問題点	問題点から導き出される課題
東西方向の自動車交通が円滑でない	すべての移動・外出行動の基盤となる道路網の強化
南北方向の自動車交通が円滑でない	
バス路線の偏在	通過交通や踏切・信号交差点の多さへの適切な対応による市内自動車交通速度の向上
鉄道駅へ向かう交通手段の不足	
バスの速達性が低い	外出支援に資する公共交通の確保
主要都市拠点の問題点	拠点へのアクセシビリティの向上・確保
主要都市拠点へのバス路線に関する狭い利用圏域と少ない便数	
主要都市拠点の生活関連施設の低い集積状況	
主要都市拠点の脆弱な交通結節機能	主要都市拠点の強化

VIII 西宮市のまちづくり・交通政策に関する課題、将来都市像、総合交通戦略の基本理念

まちづくり・交通政策に関する課題

現況課題(顕在化している課題)

- ・ すべての移動・外出行動の基盤となる道路網の強化
- ・ 通過交通や踏切・信号交差点の多さへの適切な対応による市内自動車交通速度の向上
- ・ 外出支援に資する公共交通の確保
- ・ 拠点へのアクセス性の向上・確保
- ・ 主要都市拠点の強化

今後のまちづくりを踏まえた課題 (上位関連計画の支援)

- ・ 文教住宅都市にふさわしい都市活力の向上・維持
- ・ 持続可能性の高い都市づくり
- ・ 集約型都市構造の実現
- ・ ユニバーサルデザインの都市づくり
- ・ 低炭素まちづくり
- ・ 魅力的な都市核等の中心市街地の形成
- ・ 市内移動を担う主要な交通軸となる幹線道路の整備

将来を見据えた課題

- ・ 今後加速する高齢化の進展に対応した移動手段の確保
- ・ 南部地域における新たな拠点へのアクセス性の確保
- ・ 災害時の避難活動・緊急輸送等への対応

総合都市交通戦略における課題

文化・教育・通勤等、種々の移動を支える道路網の再構築
誰もが手軽、快適に利用できる公共交通網の再構築
利便性の高い、魅力的な都市核の形成
人と環境にやさしい交通体系の形成
自然災害に対応する安心な交通体系の形成

まちづくりの基本方向

- 基本方向①：通勤、通学や文化施設等への来訪が便利な都市
- 基本方向②：生活に必要なサービスを受けやすく、多様なニーズに応じて訪れる拠点を選べる都市
- 基本方向③：市内及び市内外の交流が活発で、だれもがにぎわいを楽しむことができる都市
- 基本方向④：人と自然にやさしい都市
- 基本方向⑤：災害に強い都市

西宮市の将来都市像

みんなが暮らしやすく、お出かけしたくなるまち

品格の高い「文教住宅都市」において、子育てしやすい、働きやすい、いつまでもすみ続けたいような、暮らしやすいまち
都心の賑わいや、個性豊かな市内各地の魅力を、だれもお出かけして楽しめるまち

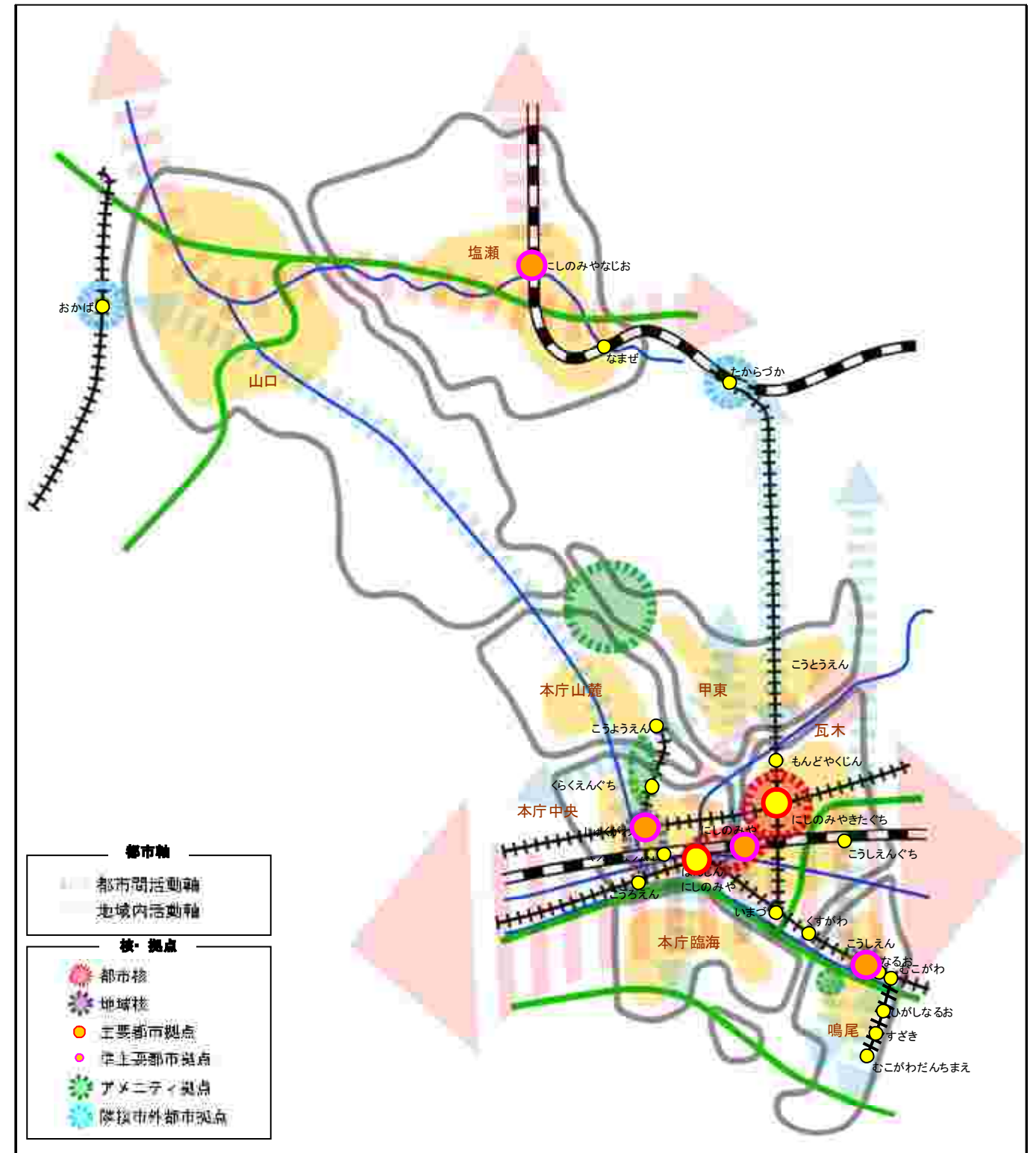
将来都市像を実現するための、
交通分野における戦略

総合交通戦略の基本理念

西宮市版コンパクトシティの実現

市内各地をスムーズに移動できるコンパクトなまち
個人個人の事情にあわせて、環境負荷の少ない徒歩や公共交通を選んで移動できるまち

[将来都市構造]



IX 基本計画

総合交通戦略の基本理念

西宮市版コンパクトシティの実現

市内各地をスムーズに移動できるコンパクトなまち

目標 1 移動時間の短縮によるコンパクトな都市構造の実現

対応方針 1

- ▶ 自動車やバス等の移動時間を短縮し、都市拠点等にもアクセスしやすくします。
- ▶ 都市拠点間や拠点と周辺地域との連携を強化し、移動の円滑性を高めます。

目標 2 アクセスしやすく魅力的な都市拠点等の形成

対応方針 2

- ▶ 多様な都市機能を持つ魅力的な都市拠点の形成を図ります。
- ▶ 都市拠点等のアクセス性や交通結節機能を高めます。

個々の事情にあわせて、徒歩や公共交通を選んで移動できるまち

目標 3 通勤・通学や文化教育施設等の来訪において、徒歩、公共交通等の手段が選択しやすい環境の整備

対応方針 3

- ▶ 個々の事情にあわせた移動がしやすい公共交通の充実を図ります。
- ▶ 徒歩・自転車・バス等による鉄道駅や文化教育施設へのアクセスを改善します。

安全・安心に生活できるまち

目標 4 防災・減災の観点からの交通施設やネットワークの強化

対応方針 4

- ▶ 緊急時の対応を考慮した交通施設の強化や交通ネットワークの充実を図り、防災・減災のまちづくりを進めます。

<施策体系>

① 市内々・市内外の移動円滑化に寄与する幹線道路等の機能強化

- 市内々及び市内外の移動円滑化に寄与する幹線道路の整備や鉄道との立体交差化を図ります。
- 一般道路の通過交通を抑制するため、通過交通を適切に処理する高規格道路等の整備を促進します。

② 都市拠点等の都市機能の集積・充実及び交通結節機能やアクセス性の強化

- 都市拠点において都市機能の集積や充実を図ります。
- 特急停車駅や乗降客数の多い鉄道駅について、交通結節機能やアクセス性の強化を図ります。

③ まちづくりや生活利便性の向上に寄与する公共交通の充実

- 駅間距離が長い鉄道区間などで鉄道駅の新設を促進し、鉄道へのアクセス性を向上させるとともに、駅周辺で一体的なまちづくりを行います。
- 既存バス路線の利便性向上や道路整備にあわせたバス路線の充実をめめます。
- 路線バスの運行が困難な地域について、地域住民が主体となったコミュニティ交通の導入を検討します。
- バス乗り場の環境改善やバスの乗継ぎに関する利便性の向上に努めます。

④ 徒歩・自転車・バス等による鉄道駅・文化教育施設等へのアクセス性の向上

- 鉄道駅・文化教育施設等への徒歩・自転車経路を改善することにより、アクセス性の向上を図ります。
- 文化教育施設と中心市街地を連絡する道路の整備やバス路線の充実をめめます。
- 鉄道駅及び駅周辺のバリアフリー化を促進します。

⑤ 緊急時の対応を考慮した道路ネットワーク及び公共交通ネットワークの充実

- 鉄道施設や道路施設の耐震化等を促進します。
- 緊急時のリダンダンシー（多重性）の確保に寄与する道路の整備を促進します。
- 通常時だけでなく緊急時にも有効に機能する交通ネットワークの形成に努めます。