

2 将来都市像に照らした現状と課題

2.1 分析方針

西宮市は、六甲山系の北側の北部と南側の南部において都市機能の集積状況や移動状況が異なるなど、地域によって住環境や活動状況が異なることから、地域ごとの特性を踏まえた実効性の高い総合交通戦略を策定する必要がある。

したがって、西宮市を、都市機能集積や移動圏域等を踏まえたゾーンに分け、暮らしぶり、お出かけ状況等の現況分析について、各ゾーンをベースに検討を行うものとする。

2) 日常生活圏を考慮したゾーンの統合

日常生活圏内の移動は徒歩中心であることを踏まえるほか、商業・業務機能の集積状況やゾーンごとのサンプル数も考慮し、暫定ゾーニング（28ゾーン）を基に、以下の要件を満たすよう最低限必要なゾーンの統合を行い、15ゾーンとした。

- ・ 鉄道利用以外の徒歩アンリンクトトリップの7割以上がゾーン内移動となるようにする。
- ・ 商業・業務機能が集積しているゾーンは、必然的に他のゾーンとの移動が多くなるため、上記に関わらず、鉄道利用以外の徒歩アンリンクトトリップの6割以上がゾーン内移動となるようにする。
- ・ ゾーン内夜間人口が1万人以上となるようにする。

表 2.1 日常生活圏を考慮したゾーニングにおけるゾーンの概要

ゾーン名称	面積 (ha)	市街化区域 面積 (ha)	夜間人口※1 (人) (a)	常在地 就業者数※1 (人) (b)	常在地 在学者数※1 (人) (c)	従業地 就業者数※2 (人) (d)	通学地 在学者数※3 (人) (e)	要間人口 (人) (a-b-c+d+e)	ゾーン内の主な交通施設	
									駅	主要バス 乗降所
①山口	2,859	589	18,112	7,824	2,798	11,108	1,710	20,308		下山口
②増瀬	2,451	735	27,539	12,120	4,723	2,573	2,731	16,000	JR西宮名塩 JR生瀬	西宮名塩駅
③麓林寺・苔菜園	527	201	10,593	4,418	1,828	1,254	3,087	8,672		
④甲陽園・上ヶ原	478	452	44,731	19,032	7,774	5,182	5,842	28,949	阪急甲陽園	
⑤甲東・段上	763	471	47,855	20,368	9,565	12,458	36,034	66,414	阪急甲東園 阪急門戸厄神	甲東園
⑥瓦木・樋ノ口	184	161	22,998	10,143	4,519	3,233	2,335	13,904		
⑦夙川・安井	452	452	56,040	24,862	8,258	14,155	3,182	40,239	阪急夙川 阪急苔菜園口	阪急夙川
⑧阪神西宮	129	129	16,129	7,833	1,881	16,325	3,186	25,946	阪神西宮 JRさくら夙川 阪神香櫛園	西宮戎 阪神西宮 阪神西宮南口 阪神西宮駅東口
⑨北口	197	197	22,326	10,512	2,940	16,283	2,886	28,043	阪急西宮北口	西宮北口
⑩JR西宮・今津	147	147	20,583	9,858	2,397	11,385	751	20,464	JR西宮 阪急阪神国道 阪急今津 阪神今津 阪神久寿川	JR西宮 JR西宮駅南口 国道JR西宮駅前
⑪甲子園口北	151	138	22,828	10,805	3,013	6,072	1,880	16,960	JR甲子園口	JR甲子園口(阪急)
⑫甲子園・春風	200	197	26,754	12,615	3,773	8,939	2,074	21,379	阪神甲子園	JR甲子園口(阪神)
⑬嶋尾北・小松	224	203	32,390	14,446	5,557	7,053	3,686	23,126	阪神嶋尾	
⑭浜脇・西宮浜	389	376	34,749	15,235	5,770	14,904	5,897	34,545		
⑮南甲子園・嶋尾南	867	777	79,015	36,007	11,562	27,192	22,049	80,687	阪神武庫川岡地前 阪神東嶋尾 阪神洲先	阪神甲子園

※1_H22 国勢調査

※2_H21 経済センサス

※3_H22 教育便覧

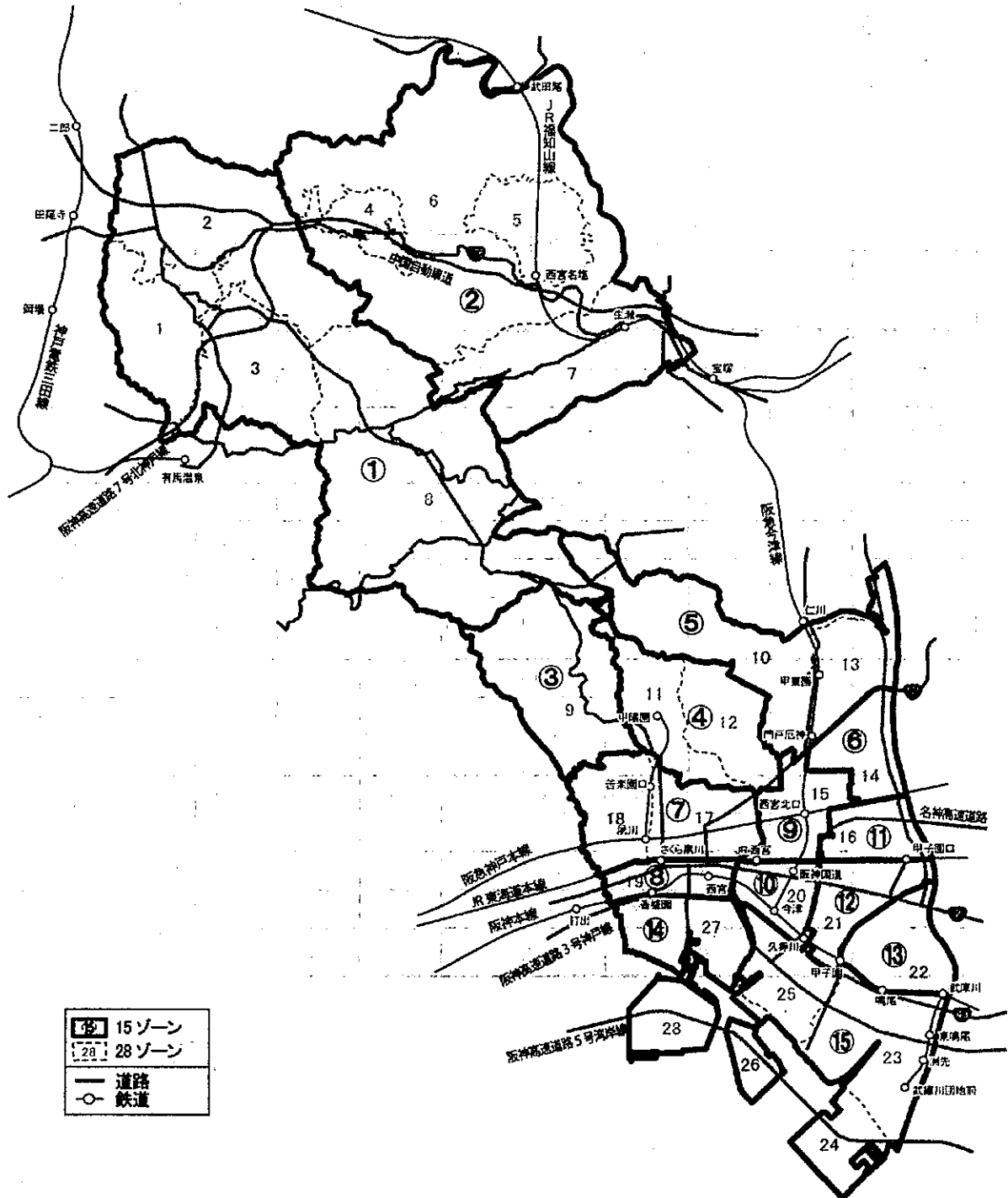


図 2.2 日常生活圏を考慮したゾーニング図(15ゾーン)

2.1.2 市外のゾーニング

市内外の移動状況を踏まえ、101 芦屋・神戸南方面、102 神戸北、103 三田・丹波方面、104 播磨・山陽方面、105 山陰方面、201 尼崎、202 大阪方面、203 宝塚・川西等、204 京都・滋賀方面、205 北陸方面の 10 のゾーンに分割する。

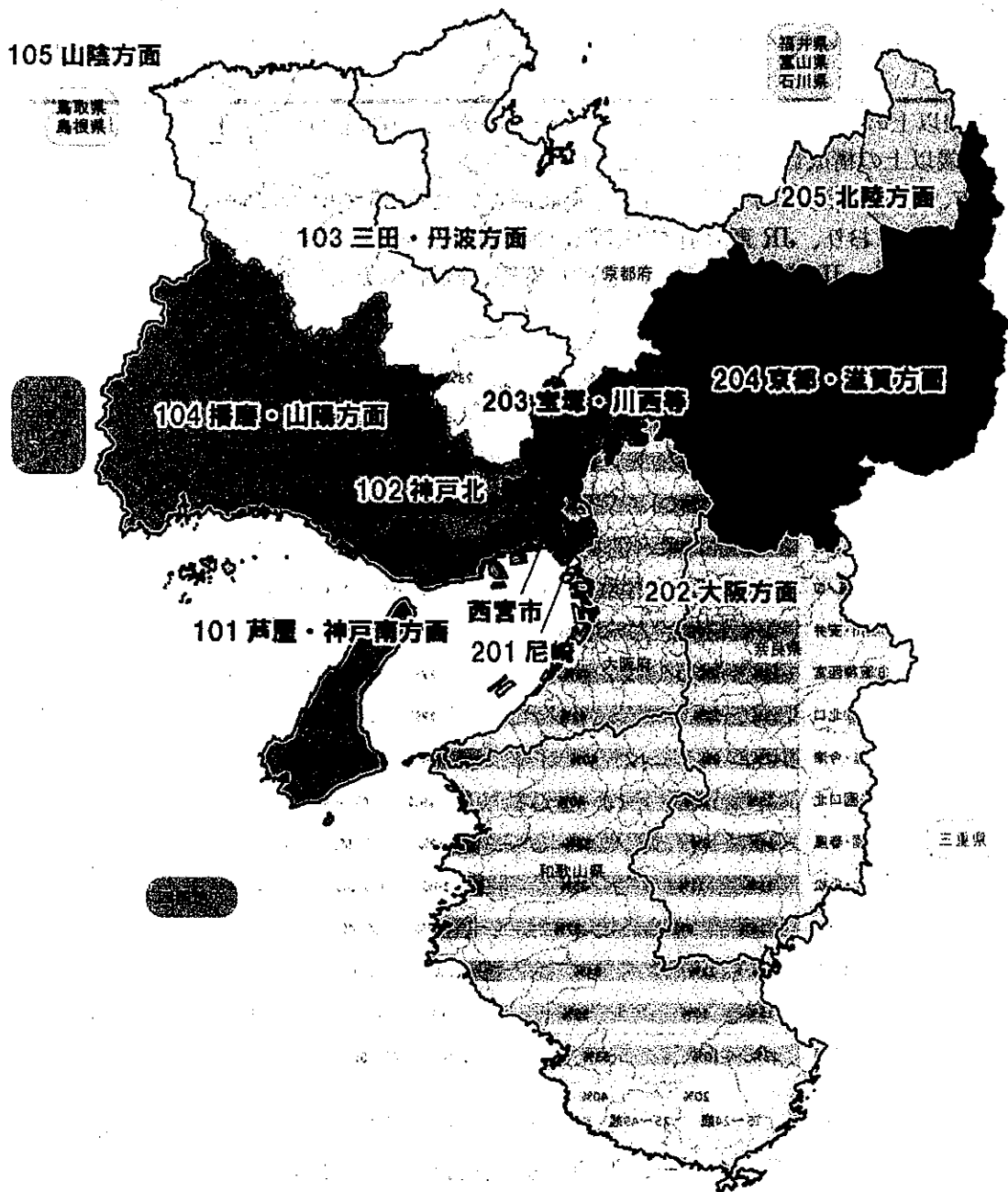


図 2.3 西宮市外のゾーニング図

2.2 日常生活圏ごとの暮らし、お出かけの現状

2.2.1 居住、生活サービス等の現状

1) 居住の現状等

(1) 年齢階層別人口、児童・生徒数、要介護認定の現状等

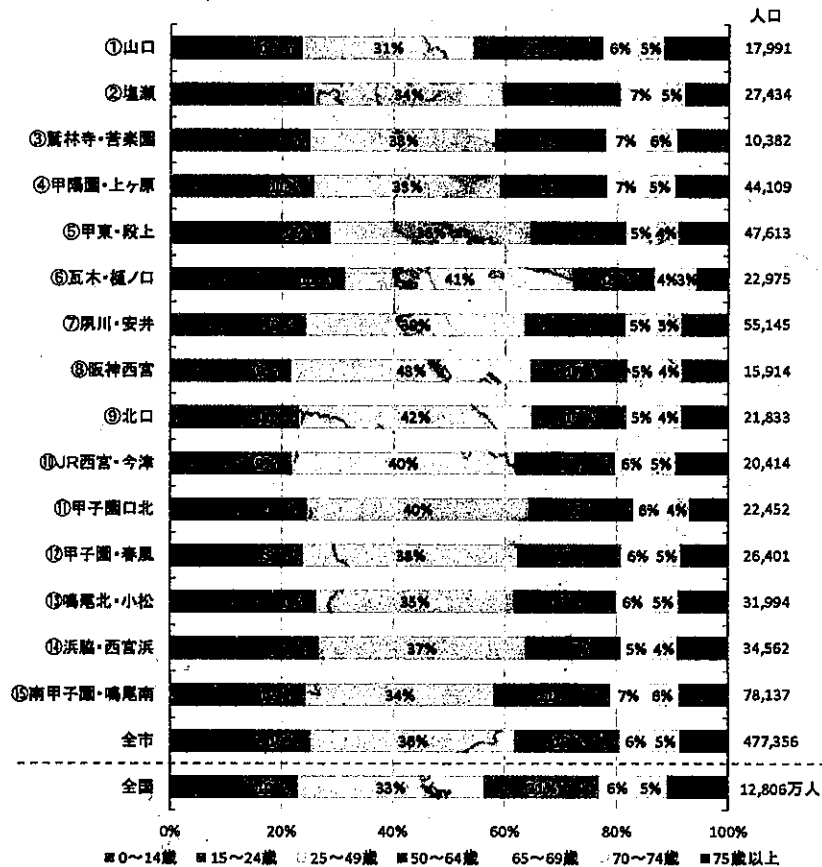
a) 年齢階層別人口の現状

○ 70 歳以上ではゾーン間に大きな違いはみられないが、25～49 歳では JR 東海道本線、阪急神戸本線沿いのゾーン、0～14 歳では南部の阪急神戸本線以北のゾーンで構成比が高くなっている。

65 歳以上の構成比は、①・③・④・⑩・⑬・⑮で 20% を超えており、特に①・④・⑩では 75 歳以上の構成比が 10% を超えている。

一方、小学生程度の子どものを育てる年齢層といえる 25～49 歳に関しては、⑥・⑧～⑪で 40% を超えており、JR 東海道本線、阪急神戸本線、阪神本線の鉄道沿線に集中している。

したがって、JR 東海道本線、阪急神戸本線、阪神本線の鉄道周辺とそれ以外で年齢構成に違いが生じている状況にある。



出典：H22 国勢調査

図 2.4 ゾーン別年齢階層構成比(平成 22 年)

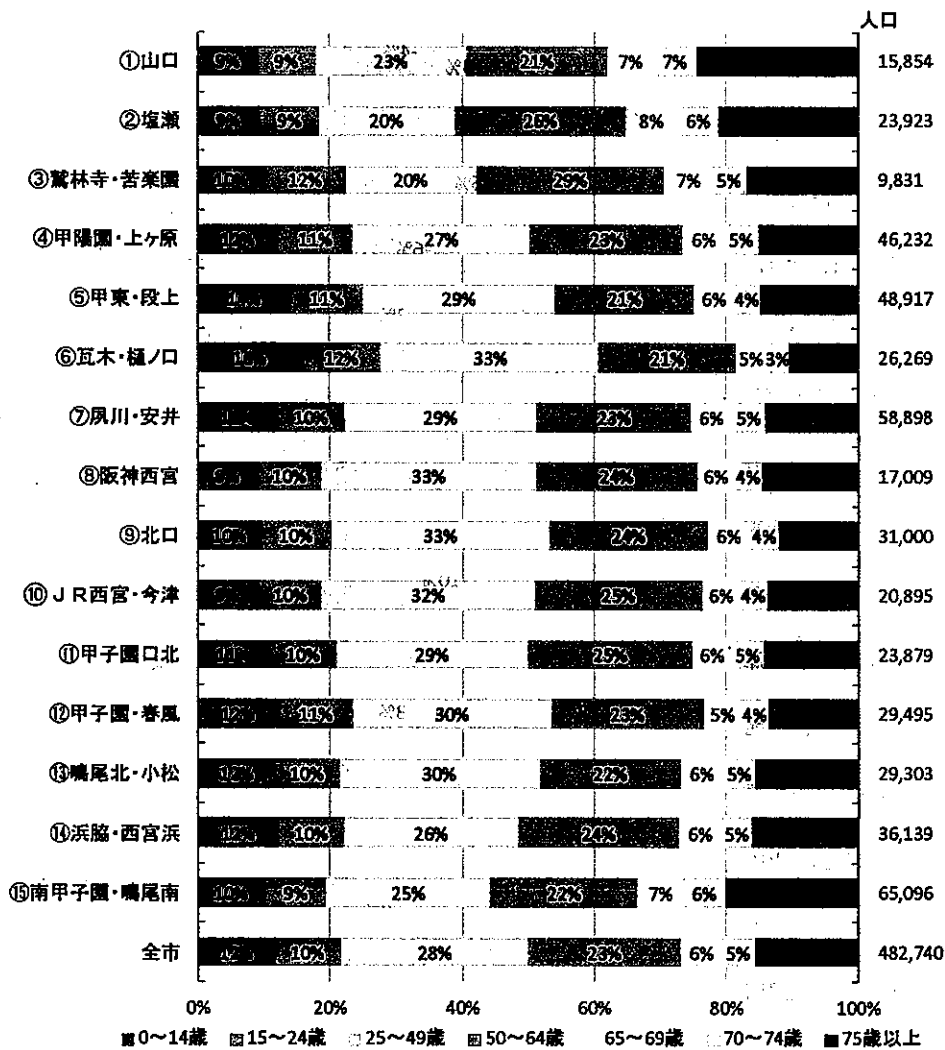
b) 年齢階層別人口の将来推計

- 全市的な高齢化が著しく、とくに、①～③でその傾向が大きい。
- 24歳未満の割合は大きく変化しないものの、25～49歳の割合は大きく減少しており、平成42年以降における少子化の進行が懸念される。

市全体での65歳以上の割合は、平成22年の20%に対して、平成42年には27%に増加しており、これは、全国平均と比較すると、緩やかな傾向といえる。

しかしながら、①～③は概ね30%以上となっており、高齢化が著しい状況となることが予測されている。また、75歳以上の割合は、①～⑤、⑧、⑬～⑮で15%以上となっている。

一方、生産年齢人口の割合は、平成22年と42年で大きく変化はしないものの、子供を産み育てる世代と考えられる25～49歳は、36%から28%に減少しており、少子化が大きく進んでいくものと考えられる。



注) コーホート要因により、将来人口を算出している。

ここで、出生率・子ども女性比・生残率・純移動率は、国立社会保障・人口問題研究所の西宮市の値を用い、また、ゾーン別の平成17年から平成22年における人口変化と、上述の生残率・純移動率より、ゾーン別の社会増減を反映した推計を行っている。

出典：国勢調査 (H17・H22)、国立社会保障・人口問題研究所

図 2.5 ゾーン別年齢階層構成比(将来推計(平成42年))

c) 幼稚園児数、児童数、中学生生徒数等の増減率

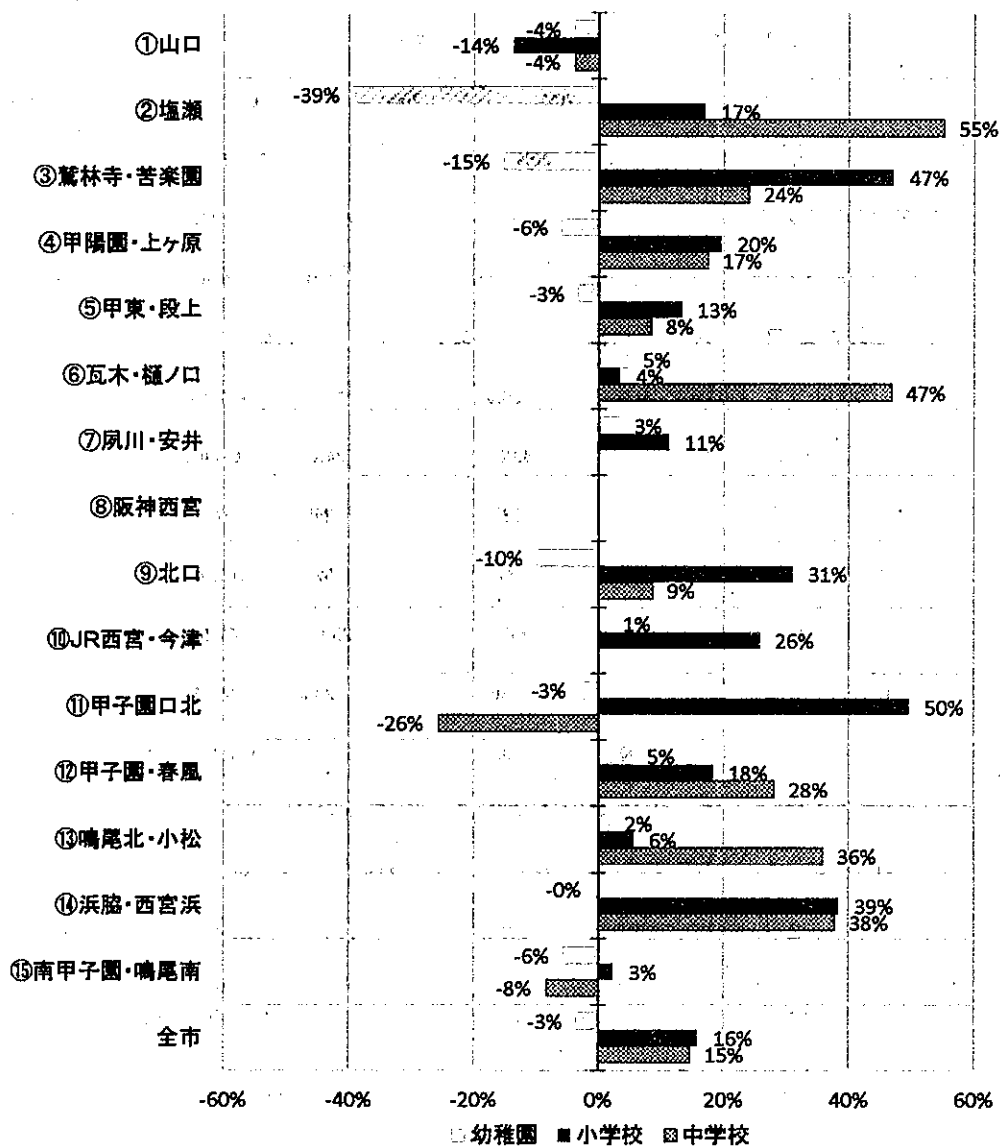
- 小中学生は増加傾向にある中、幼稚園児は減少傾向となっている。
- 幼稚園児の減少傾向は、①～⑤で著しい。

総じて、幼稚園児数は減少傾向にあり、小中学生は増加傾向にある。

幼稚園児は、⑥・⑦・⑩・⑫・⑬で微増となっているが、それ以外の地域では、②の39%減をはじめ、③・④・⑨・⑮など、5%以上の減少となっている。

小学校児童は、全体的に増加傾向にある中、①で減少傾向となっている。また、⑥・⑬・⑮は、増加率が10%未満となっており、市域の中では増加傾向が小さい。

中学校生徒は、全体的に増加傾向にある中、①・⑪・⑮で減少傾向となっている。また、⑤・⑨で増加率が10%未満となっており、市域の中では増加傾向が小さい。



出典：教育要覧

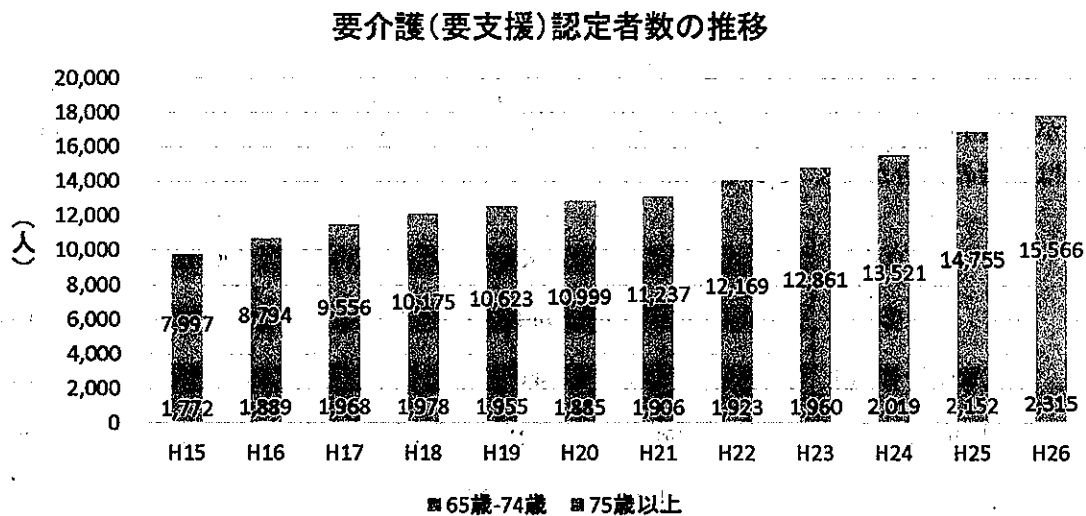
図 2.6 ゾーン別学生児童数の変化(H15⇒H25)

d) 要介護認定の状況

○ 要介護認定者数は高齢化とともに、増加傾向にある。

西宮市の要介護（要支援）認定者数は、平成 15 年から平成 26 年にかけて、大幅に増加している。

特に、75 歳以上の要介護（要支援）認定者数は、12 年間で、1.9 倍に増加している。



出典：介護保険認定状況報告

図 2.7 高齢者に関する要介護(要支援)認定者数の推移

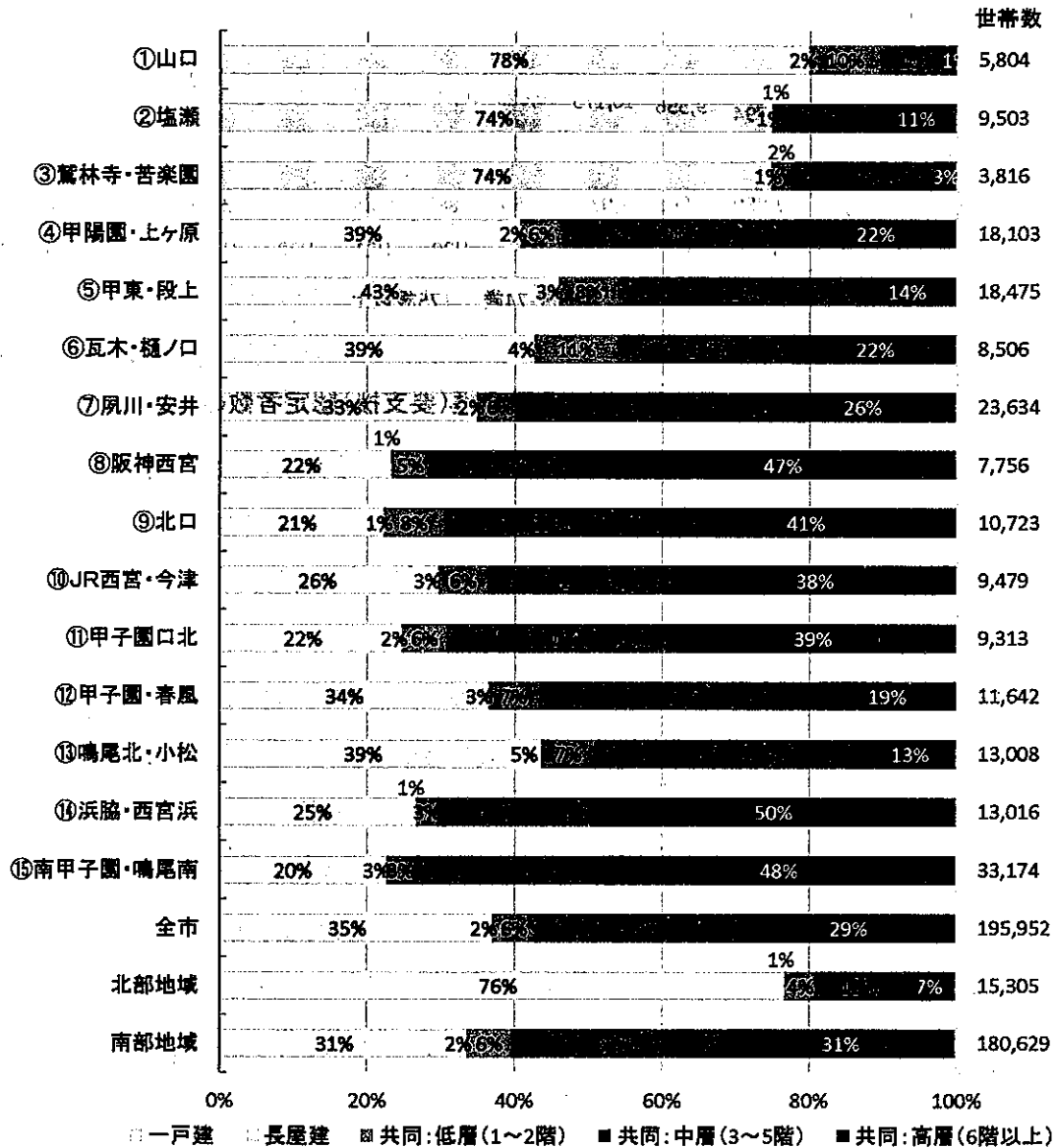
e) 住宅形式

○ ①～③は一戸建ての割合が高く、JR 東海道本線、阪急神戸本線、阪神本線の沿線および臨海部では高層の集合住宅の割合が高くなっている。

一戸建ての割合に関しては、①～③と④～⑮で傾向が異なっており、③を除く南部地域においては、集合住宅における居住が多くなっている。

ここで、⑧～⑪、⑭・⑮は高層の割合が高く、④～⑦、⑫・⑬は中層の割合が高くなっている。

総じて、北部地域および③は一戸建ての割合が高く、その他の地域では、一戸建ての割合が比較的高いゾーンに関して中層の集合住宅の割合が高く、一戸建ての割合が低いゾーンでは高層の割合が高くなっている。



注：集計項目により不明データがあることから、世帯数が実世帯数と合っていない。

出典：H22 国勢調査

図 2.8 ゾーン別住宅形式割合

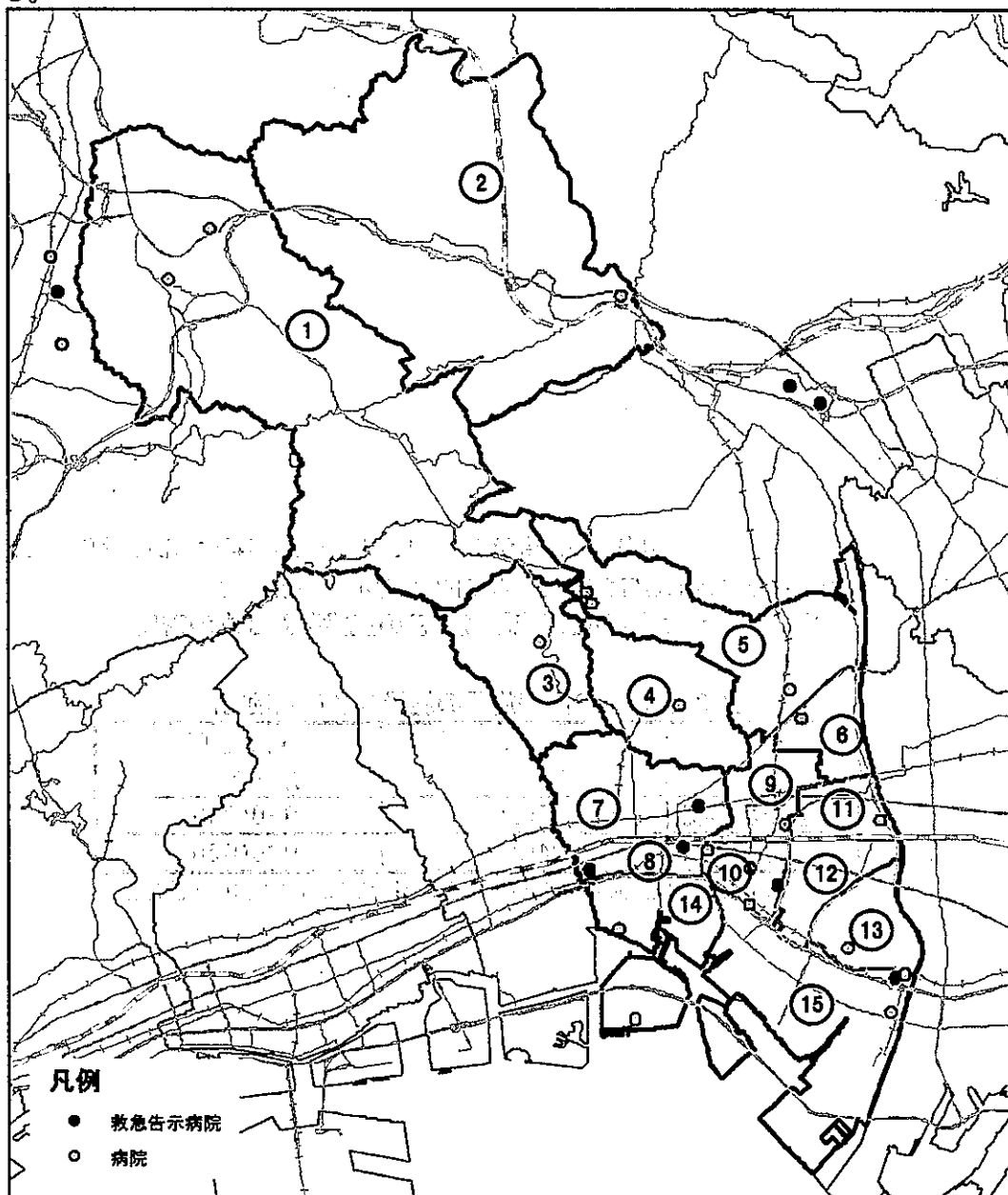
2) 生活サービスの現状

(1) 医療

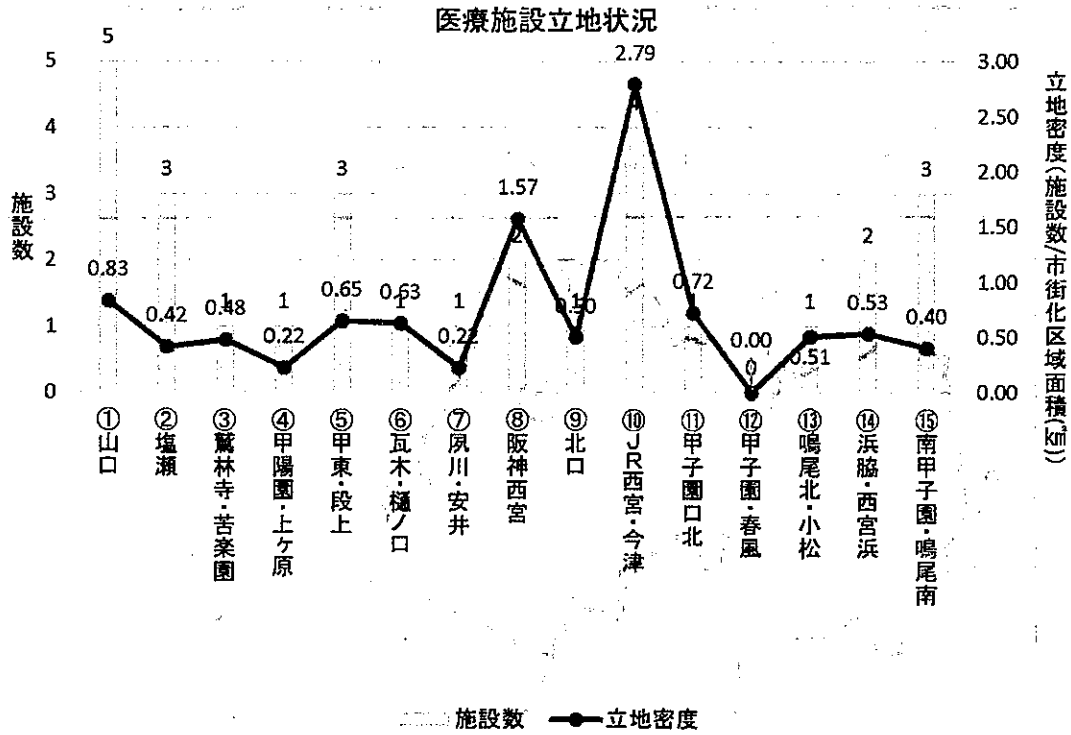
○ ⑫を除くすべてのゾーンで病院は立地しているが、立地密度はゾーン間で差がある。

病院は市内に 24 施設あり、⑫を除くすべてのゾーンに立地している。また、そのうちの、5 施設が救急告示病院となっている。

ゾーン間で比較すると、②～④、⑥、⑦、⑨、⑪、⑬はゾーンに 1 施設のみとなっている一方、⑤・⑩・⑮は 3 か所以上存在しており、病院を選択するという視点では、地域で差がある。



出典：救急告示病院；兵庫県地域医療再生計画、病院；国土数値情報
図 2.9 医療施設の立地状況



出典：救急告示病院；兵庫県地域医療再生計画、病院；国土数値情報

※①山口、②塩瀬については、市外に位置する中心拠点(岡場、宝塚)の施設数を含む

図 2.10 ゾーン別の医療施設(病院)の施設数及び立地密度

表 2.2 全市での医療施設の施設数及び立地密度

	立地件数	立地密度 [施設数/km ²]
救急告示病院	5(8)	0.10(0.15)
病院	24(29)	0.46(0.56)

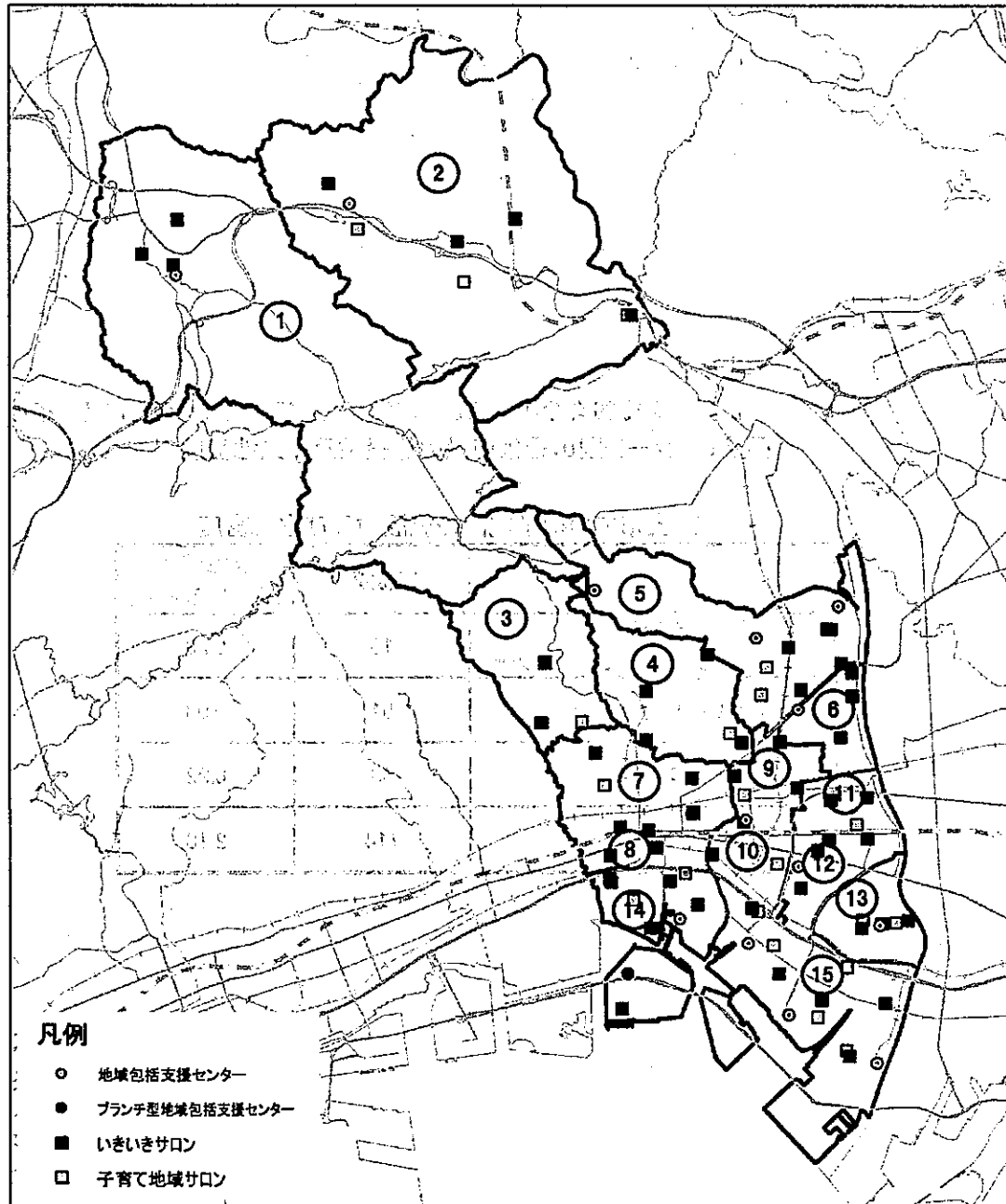
()内は①山口、②塩瀬の市外に位置する中心拠点(岡場、宝塚)の施設を含む

(2) 福祉

○ 気軽に集い、交流できる「ふれあい・いきいきサロン」や「子育て地域サロン」はゾーンによって開催施設数にばらつきがあるものの、全てのゾーンで開催している。

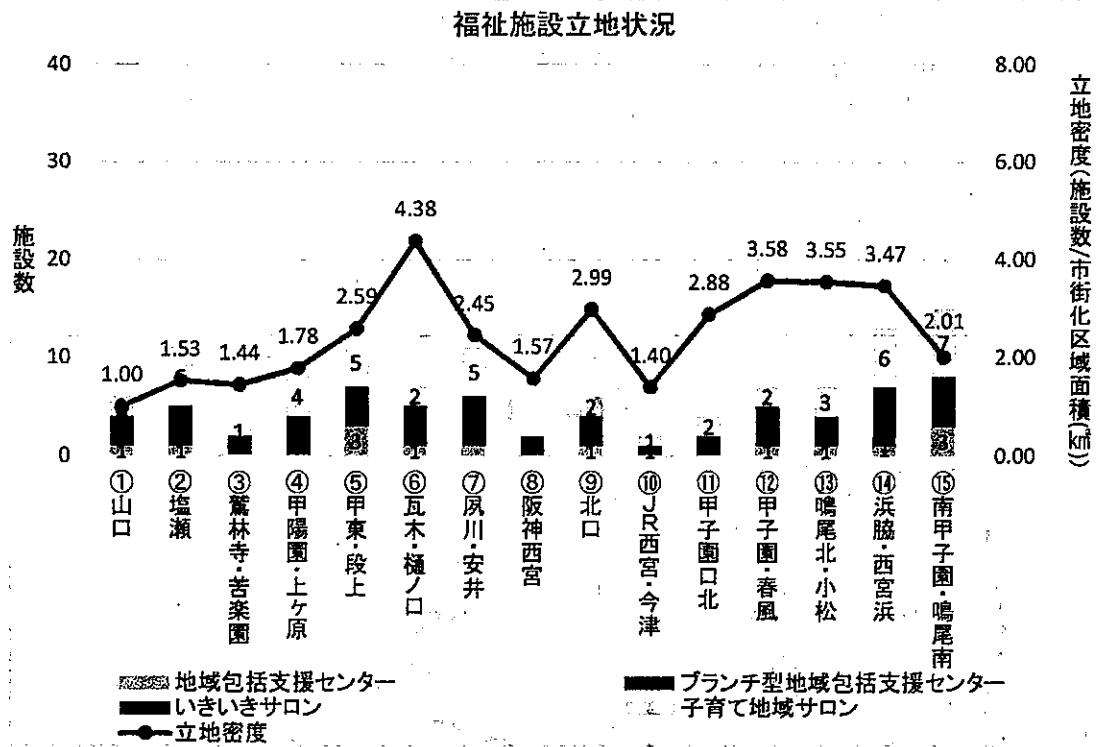
住民同士が気軽に集い、自由に交流できる「ふれあい・いきいきサロン」や、子育て中の方が子どもと一緒に気軽に集い、交流できる「子育て地域サロン」は、全てのゾーンで開催されている。また、個人の家や空き家を活用し、身近に気軽に集まれる「つどい場」が増えてきている。

地域で暮らす高齢者の生活を総合的に支えていくための中心的な役割を担う「地域包括支援センター（高齢者あんしん窓口）」（「ランチ型地域包括支援センター」（高齢者介護支援センター）を含む）は、おおむね中学校区単位に設置されており、身近なところで相談を受けられる体制が整っている。



出典：平成 26 年度事業報告資料編（社会福祉法人 西宮市社会福祉協議会）

図 2.11 福祉施設の立地状況



出典：平成 26 年度事業報告資料編（社会福祉法人 西宮市社会福祉協議会）

図 2.12 ゾーン別の福祉施設の施設数及び立地密度

表 2.3 全市での福祉施設の施設数及び立地密度

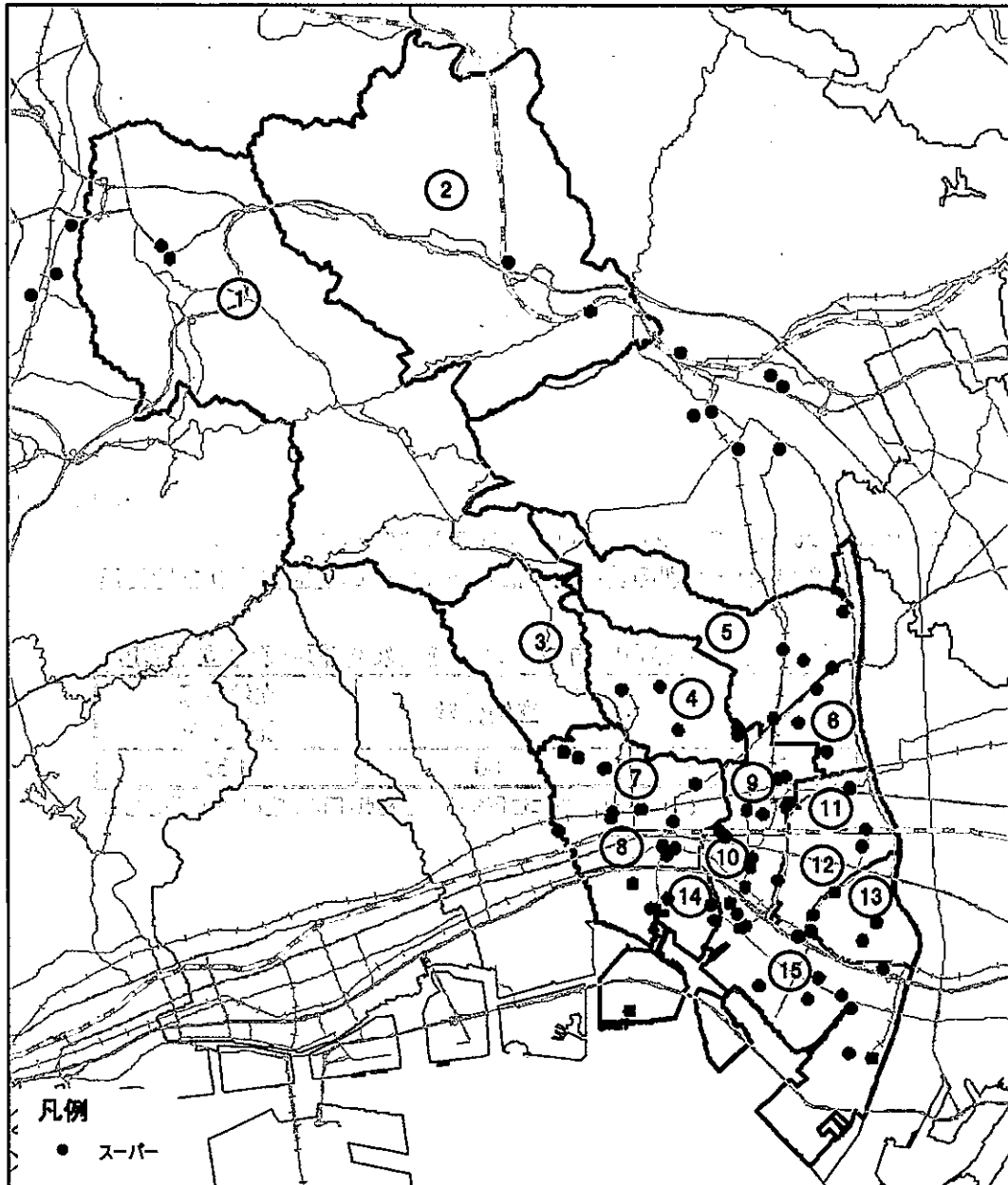
	施設数	立地密度 [施設数/km ²]
地域包括支援センター ブランチ型地域包括支援センター	15	0.29
ふれあい・いきいきサロン	51	0.98
子育て地域サロン	48	0.92
計	114	2.18

(3) 商業

○ 商業施設（スーパー）は南部地域に集中しており、①～③は立地数・密度ともに非常に低い。

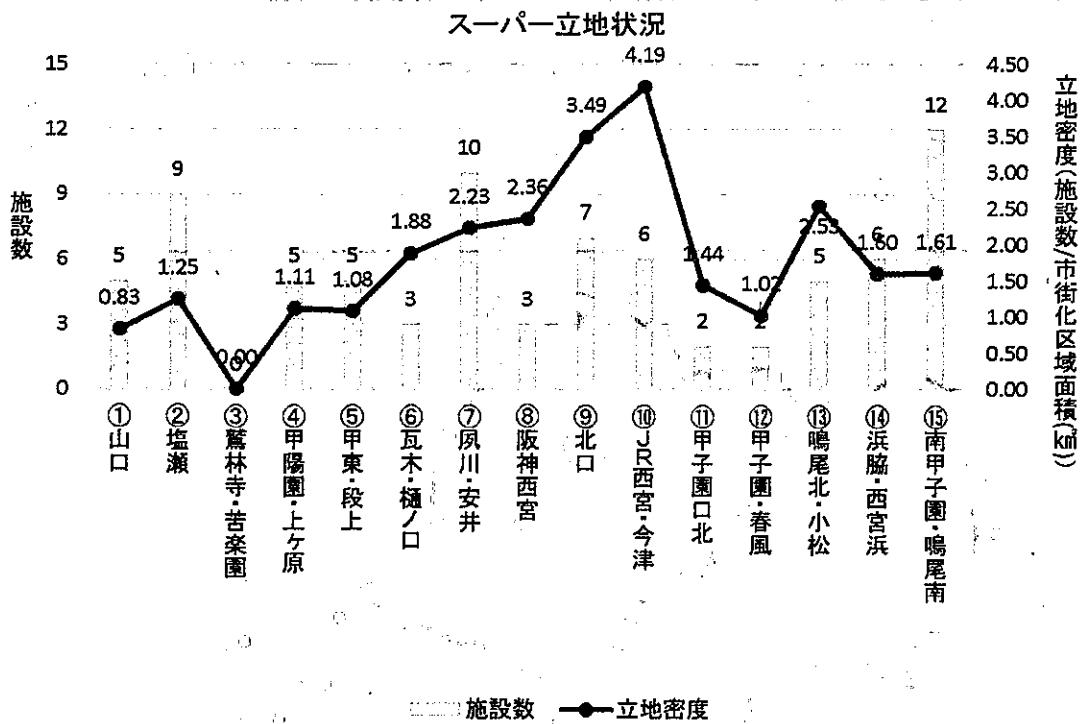
スーパーは、③を除くゾーンで立地している。④～⑬のゾーンで比較的高密度に立地している一方で、北部地域に関しては、各ゾーンで2か所ずつとなっており、立地密度は低い。

したがって、日用品の買い物にあたり、北部地域は南部地域と比較して遠距離になっているものと考えられる。



出典：iタウンページ

図 2.13 買い物施設の立地状況



出典：iタウンページ

※①山口、②塩瀬については、市外に位置する中心拠点(岡場、宝塚)の施設数を含む

図 2.14 ゾーン別の買い物施設(スーパー)の施設数及び立地密度

表 2.4 全市での買い物(スーパー)施設の施設数及び立地密度

立地件数	立地密度 [施設数/km ²]
80	1.53

()内は①山口、②塩瀬の市外に位置する中心拠点(岡場、宝塚)の施設を含む

3) 文教施設等の現状

(1) 文教施設等の配置

a) 教育施設

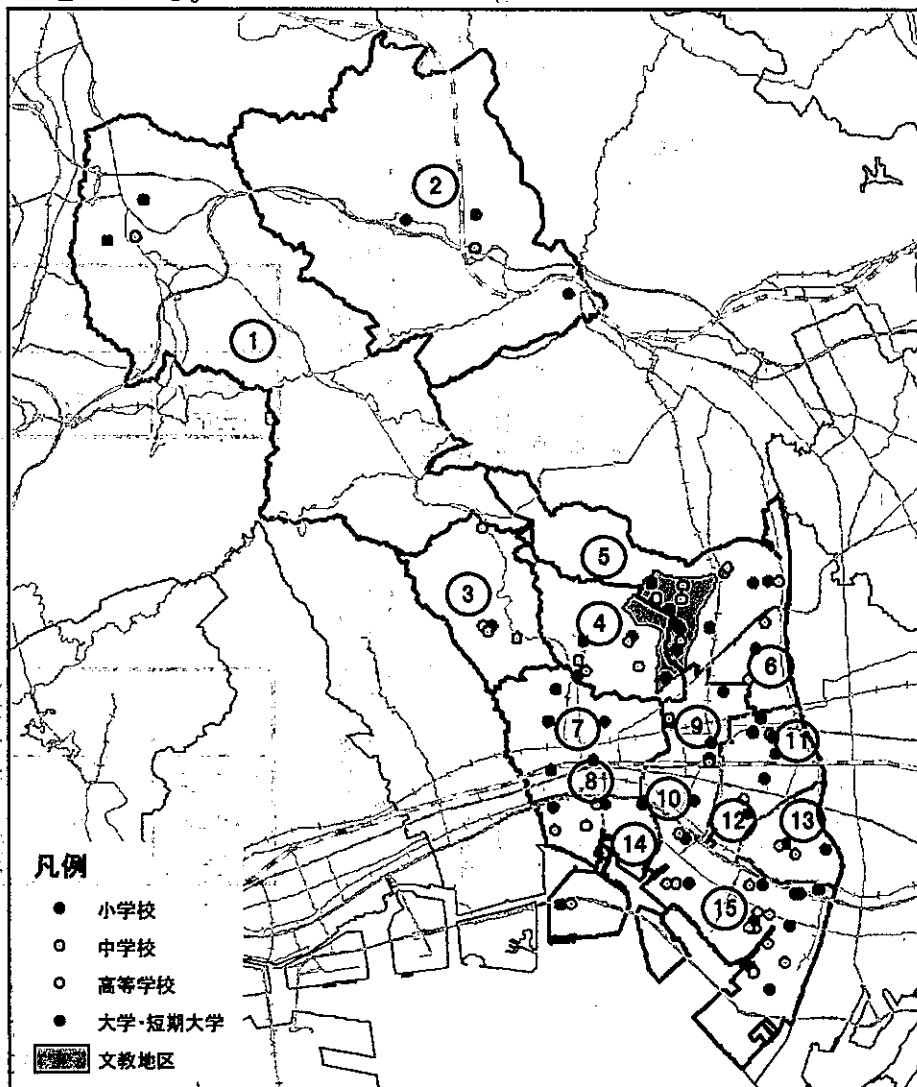
- ④・⑤に跨る「上ヶ原地区」が文教地区に指定されており、関西学院大学等 3 つの短期大学・大学が立地している。
- ①～③は、小・中・高校の立地密度が特に低く、④～⑮と比較して、遠距離の通学が必要となっている。

小学校は、⑧を除き、すべてのゾーンに立地しているが、①～③は立地密度が 0.5 施設/km² 未満となっており、南部地域と比較すると、密度が低く、遠距離通学者が多いものと考えられる。

中学校は、⑦・⑧・⑩を除くゾーンに立地しているが、小学校の立地と同様に、①～③の密度が低く、小学校よりもさらに密度は低くなっている。

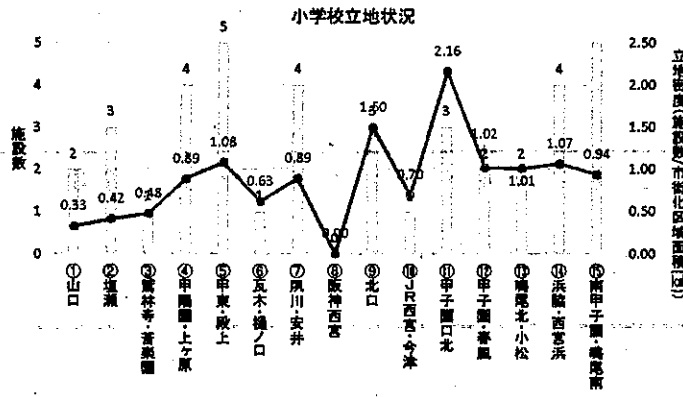
高等学校は、③～⑤、⑪、⑬～⑮に立地している。北部地域には立地しておらず、南部地域または隣接市への通学が必要となっている。

短期大学・大学は、⑤・⑧・⑨・⑪・⑮に立地しており、⑤の文教地区内には、3 つの施設が立地している。

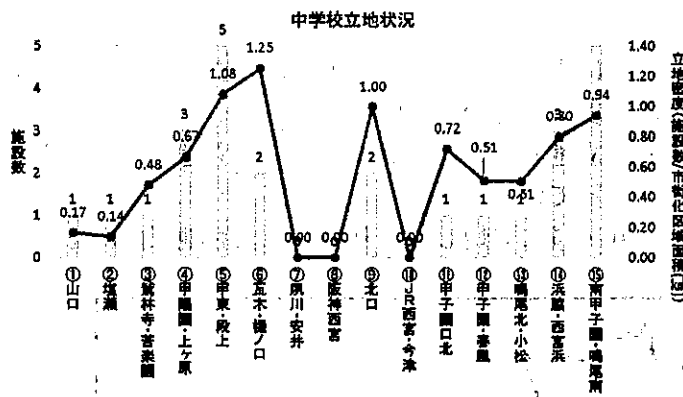


出典：西宮市教育要覧 (H27)

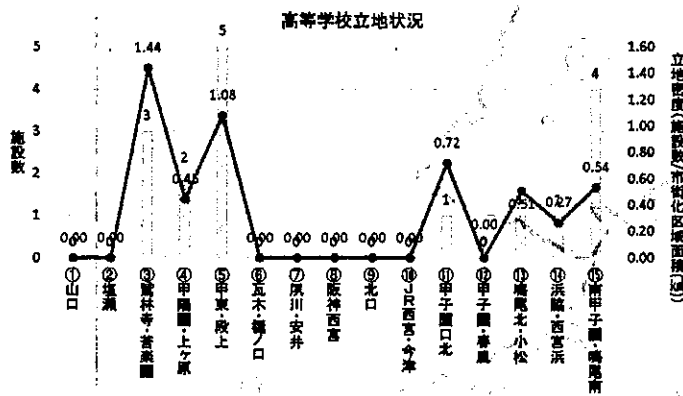
図 2.15 学校立地と文教地区の指定状況



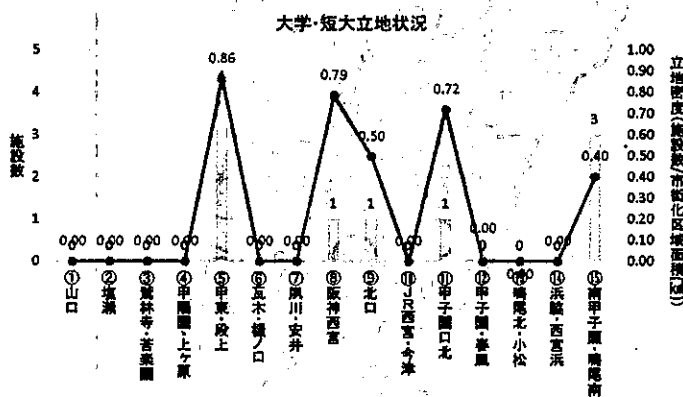
	施設数	立地密度 [施設数/km ²]
小学校 (全市)	42	0.81



	施設数	立地密度 [施設数/km ²]
中学校 (全市)	28	0.54



	施設数	立地密度 [施設数/km ²]
高等学校 (全市)	17	0.33



	施設数	立地密度 [施設数/km ²]
短期大学・大学 (全市)	10	0.19

出典：西宮市教育要覧 (H27)

図 2.16 教育施設の施設数及び立地密度

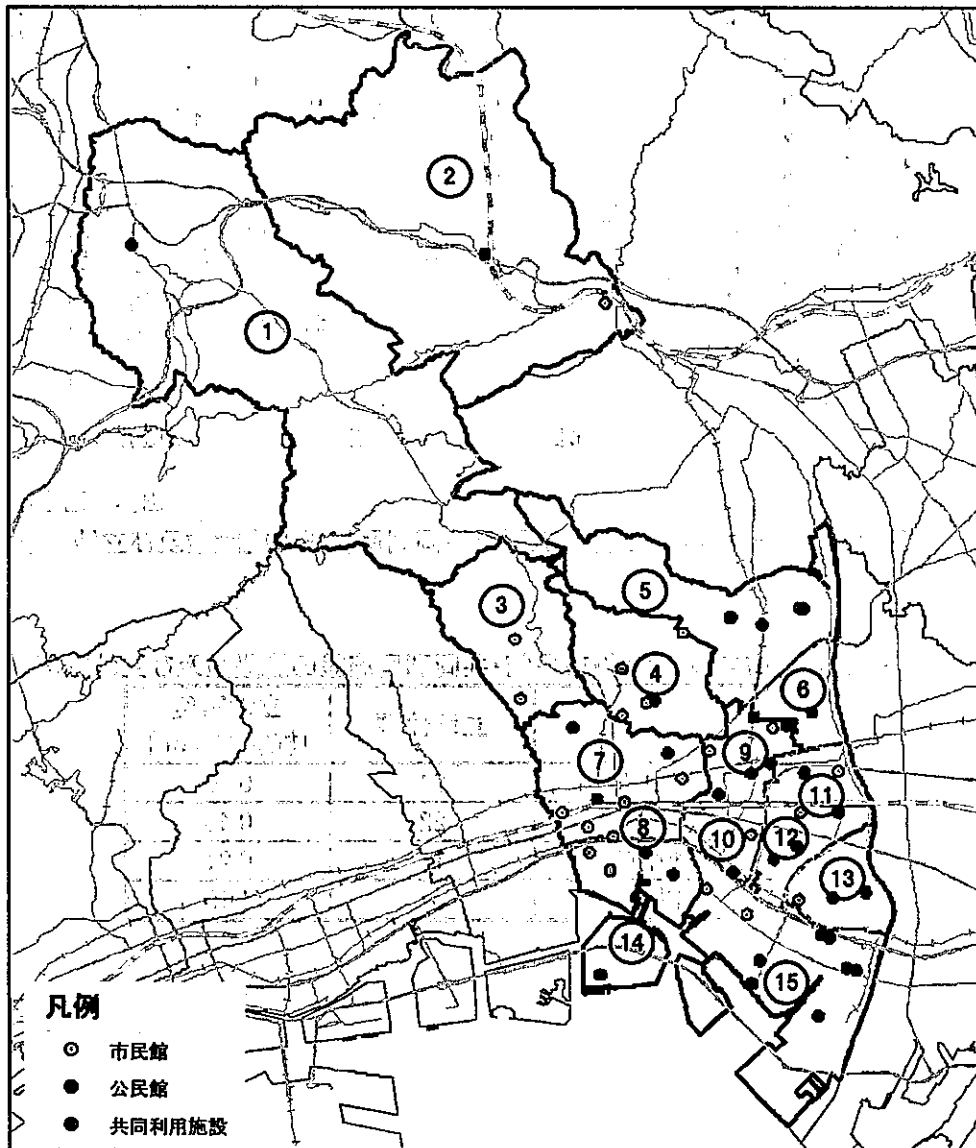
b) 公民館・市民館・共同利用施設

○ 公民館・市民館・共同利用施設については、南部地域に集積している。

公民館は、③・⑥・⑧を除くゾーンに立地しており、⑮に最も多く立地している。立地密度で見ると、阪急神戸本線沿線以南（⑦～⑮）で高くなっている。

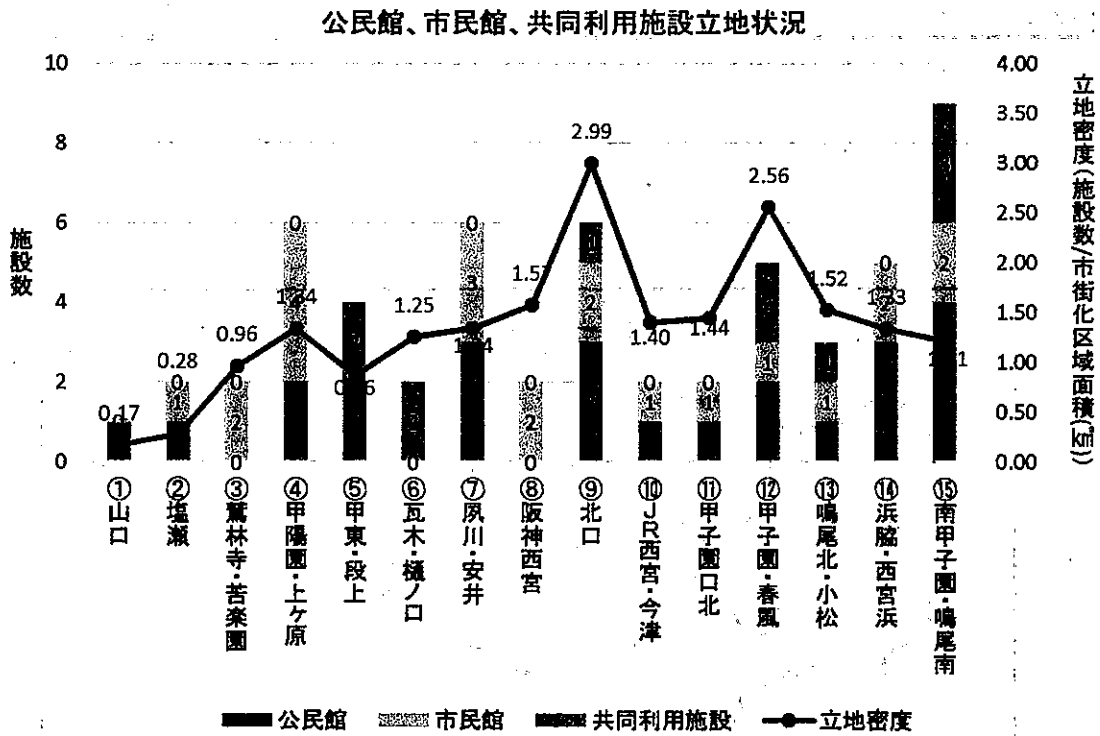
市民館は、①・⑤・⑥を除くゾーンに立地しており、④に最も多く立地している。

共同利用施設は、⑤・⑥・⑨・⑫・⑬・⑮に立地している。



出典：西宮市ホームページ

図 2.17 ゾーン別の市民館・公民館・共同利用施設の立地状況



出典：西宮市ホームページ

図 2.18 ソーン別の公民館・市民館・共同利用施設の施設数及び立地密度

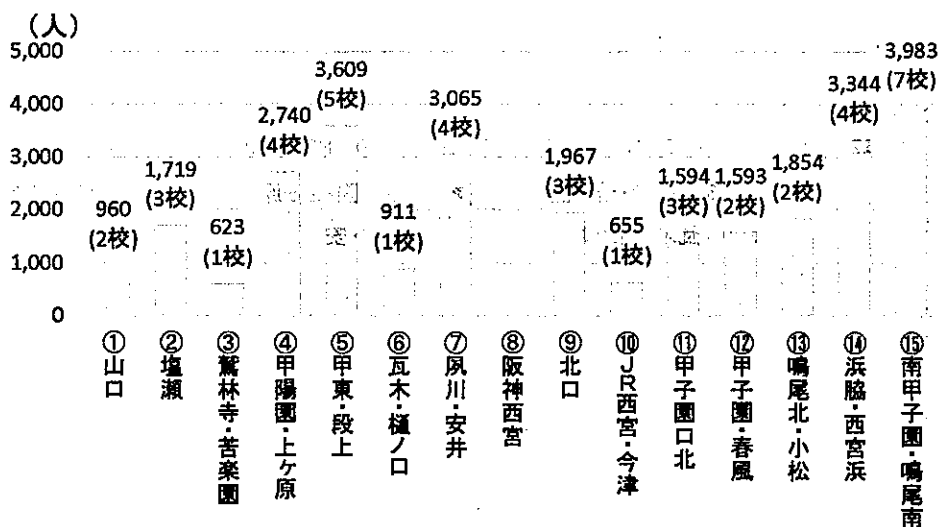
表 2.5 全市での公民館・市民館・共同利用施設の施設数及び立地密度

	立地件数	立地密度 [施設数/km ²]
公民館	24	0.46
市民館	22	0.43
共同利用施設	11	0.21
計	57	1.10

(2) 児童数・学生数等の動向

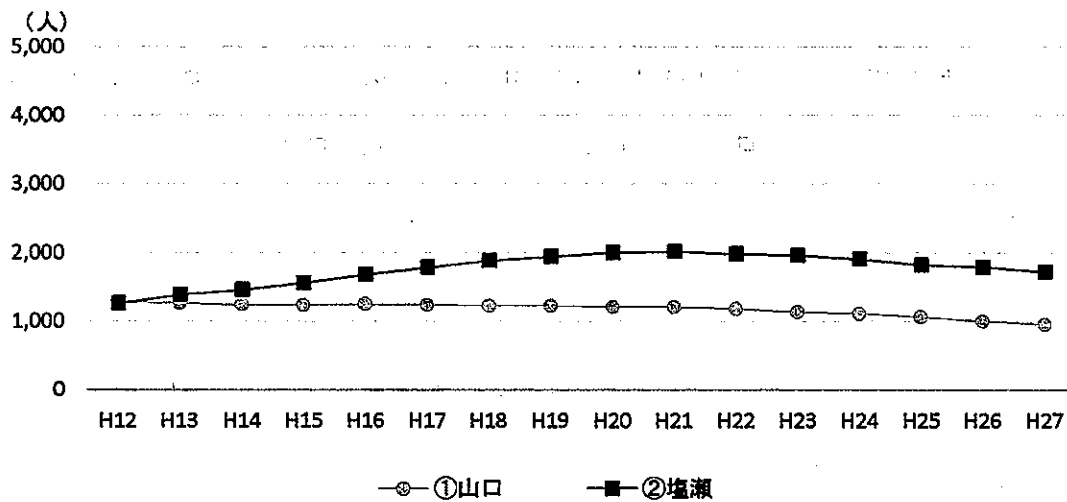
a) 児童数(小学校)

○ 児童数の動向は、近年は、全市では、ほぼ横ばいとなっているが、①・②・④・⑤・⑦・⑬・⑮については、減少傾向に転じている。



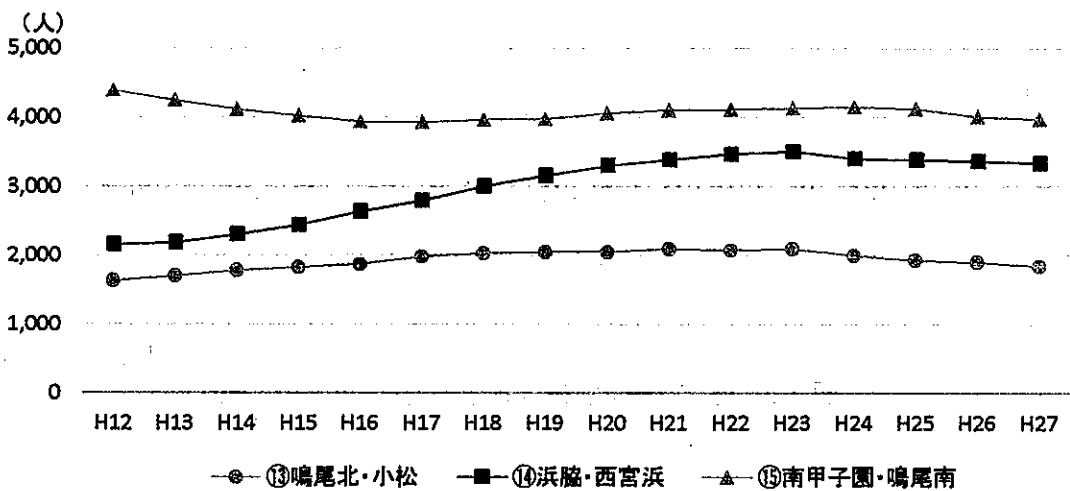
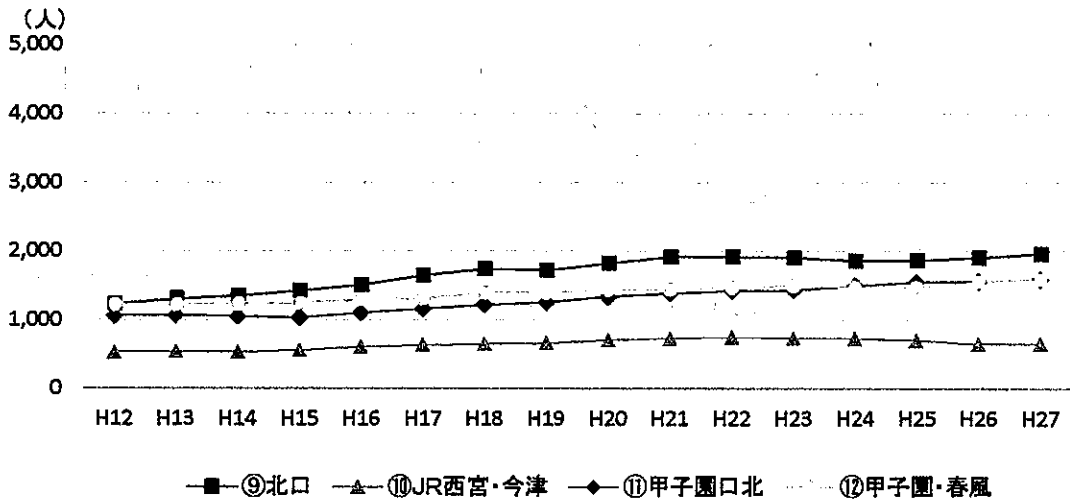
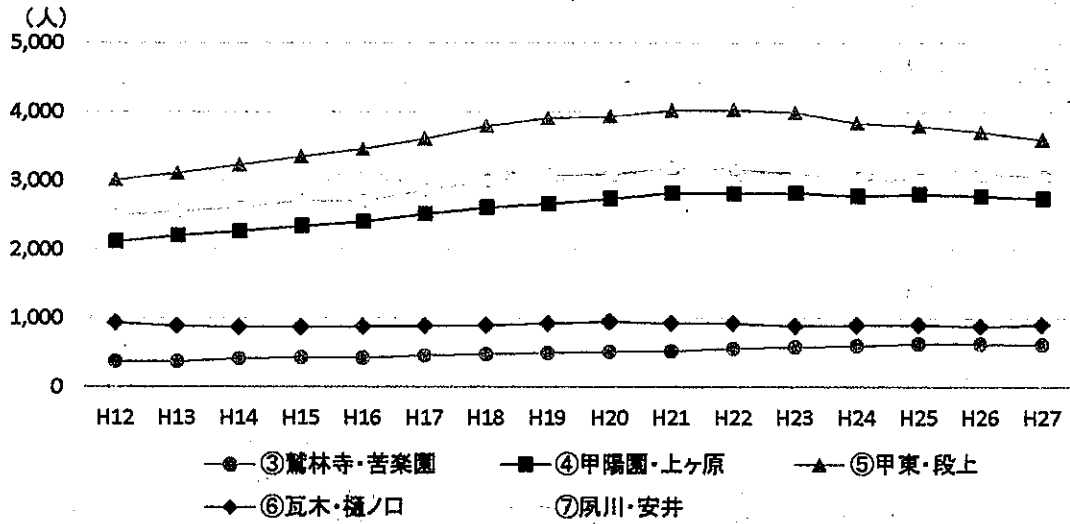
出典：西宮市教育要覧

図 2.19 H25 通学ゾーン別在学者数(小学校)



出典：西宮市教育要覧

図 2.20 通学ゾーン別在学者数の推移(小学校 その1)



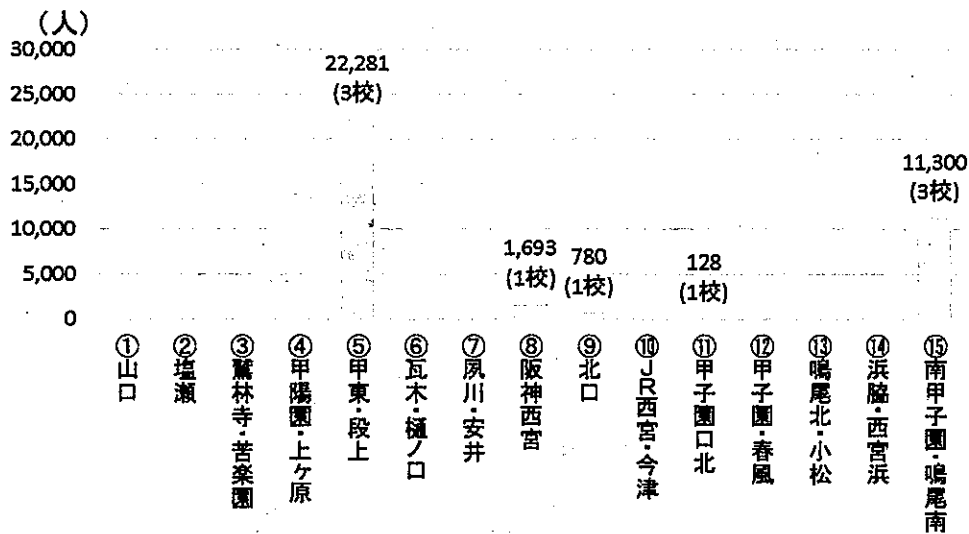
出典：西宮市教育要覧

図 2.21 通学ゾーン別在学者数の推移(小学校 その2)

b) 学生数(短期大学・大学)

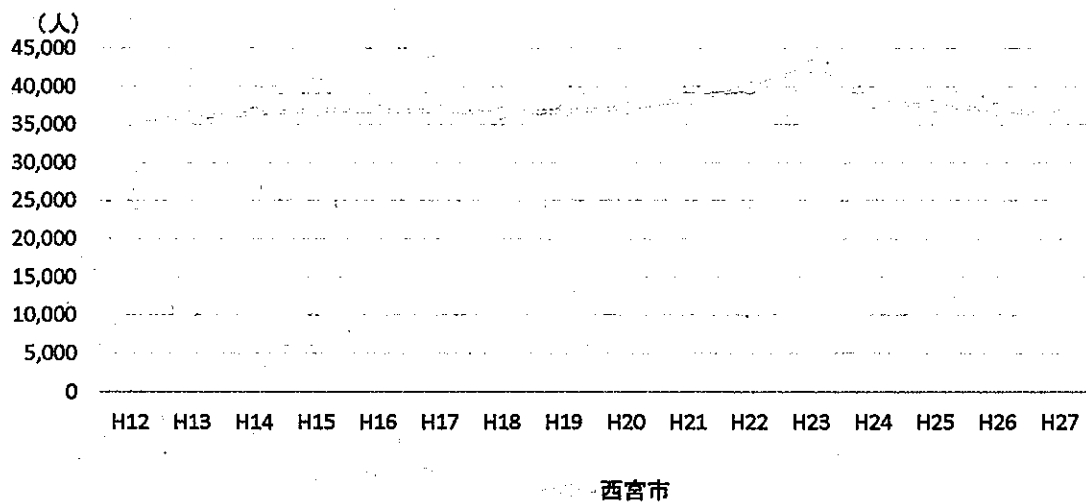
○ 学生数(短期大学・大学)の動向は、近年は、ほぼ横ばいとなっている。

ゾーン別の動向をみると、⑤で平成23年に突出して多くなっているものの、全体的には、ほぼ横ばいの状況となっている。



出典：西宮市教育要覧

図 2.22 H25 通学ゾーン別在学者数(短期大学、大学)



出典：西宮市教育要覧

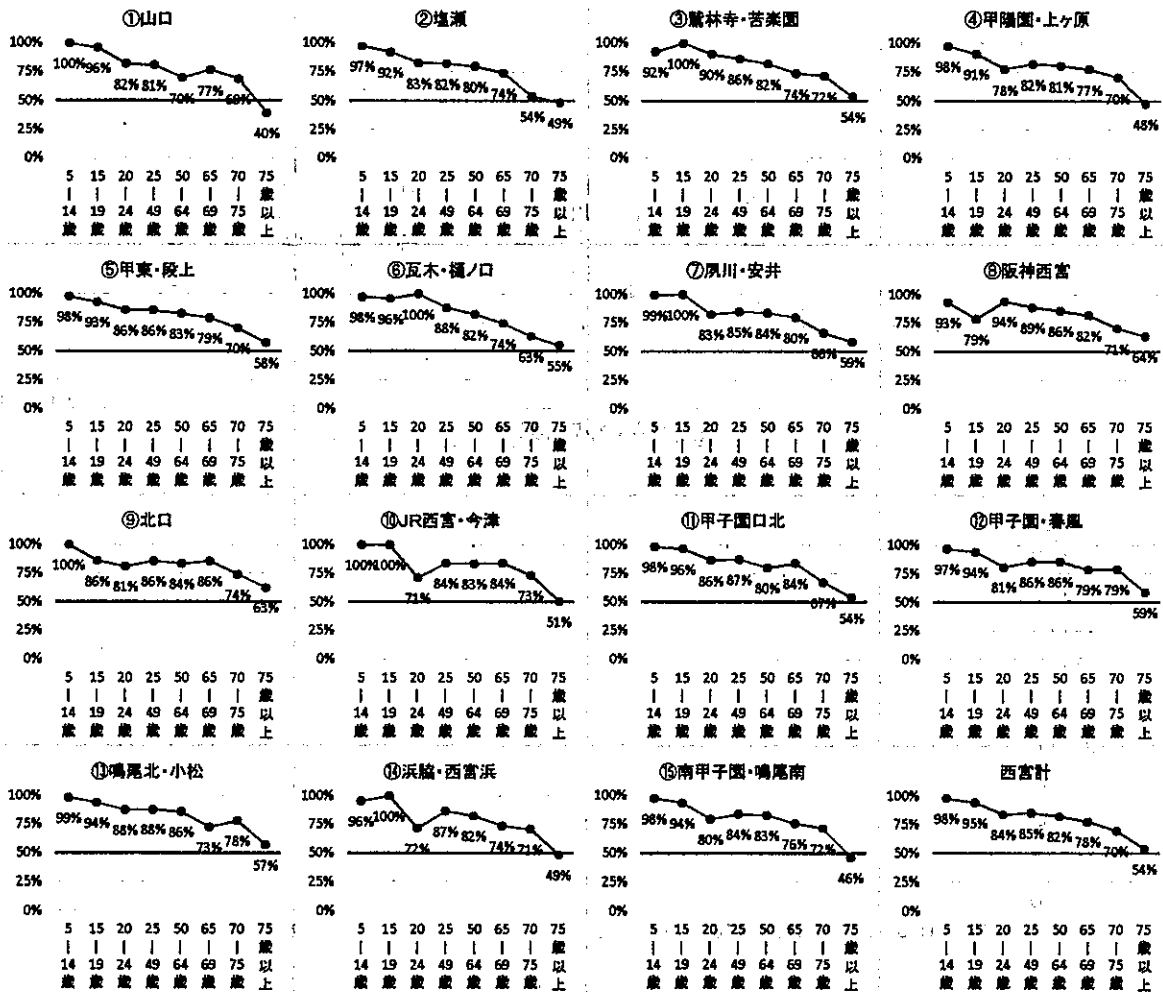
図 2.23 通学ゾーン別在学者数の推移(短期大学、大学)

2.2.2 外出の現状

1) 年齢階層別外出率の状況

○ 地形が急峻な地域や中心拠点へのアクセス性が低い地域では、高齢者の外出率は大きく低下している。

年齢層が高いほど、外出率が低下し、その傾向は①・②・④・⑭・⑮で顕著となっている。
 高齢者の外出率向上は、高齢者の活躍への期待や、健康増進による社会保障費の抑制等を踏まえると、重要であることから、高齢者にとって外出しやすい交通体系とすることが必要である。



出典：平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

※外出率とは、1日に1度以上の外出を行った人の割合を示す。

図 2.24 年齢階層別ゾーン別外出率

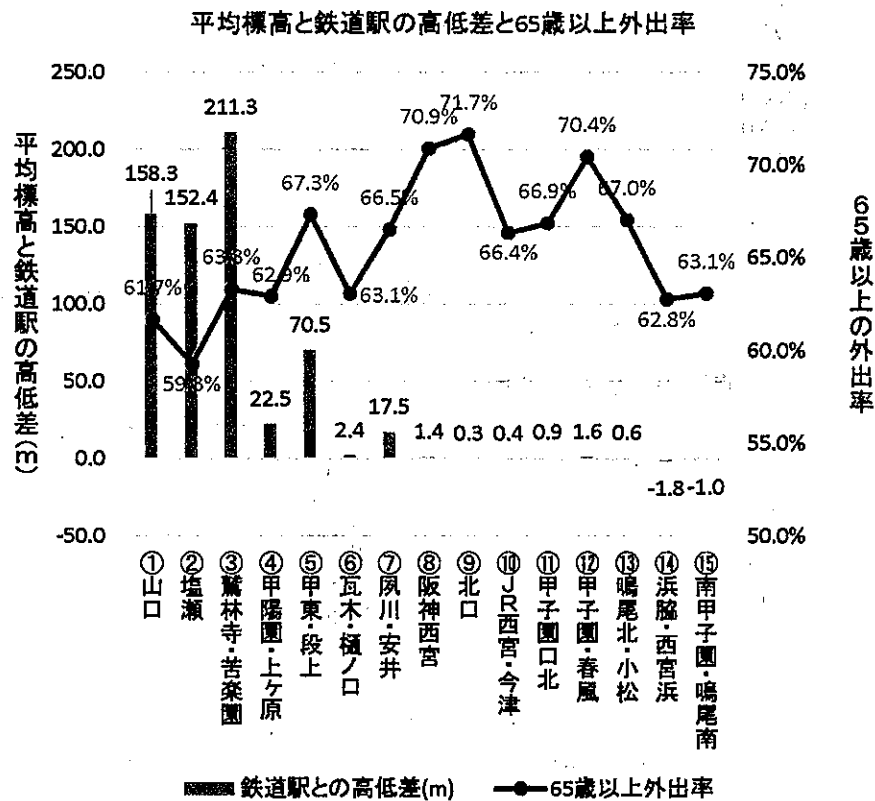
2) 高齢者の外出の現状

(1) 鉄道駅との高低差と外出率の関係

○ 鉄道駅との高低差が外出率低下の大きな一因となっている。

鉄道駅の標高とゾーン平均標高の差をみると、①・②・③で、突出して大きくなっている。また、それら地域に関しては、南部地域と比較すると、高齢者の外出率が低くなっている。

したがって、鉄道駅への標高差が外出率低下の大きな一因となっているものと考えられる。



出典：高低差；基礎地図情報、外出率；平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

図 2.25 高低差と外出率

(2) 交通手段分担率*外出率の関係

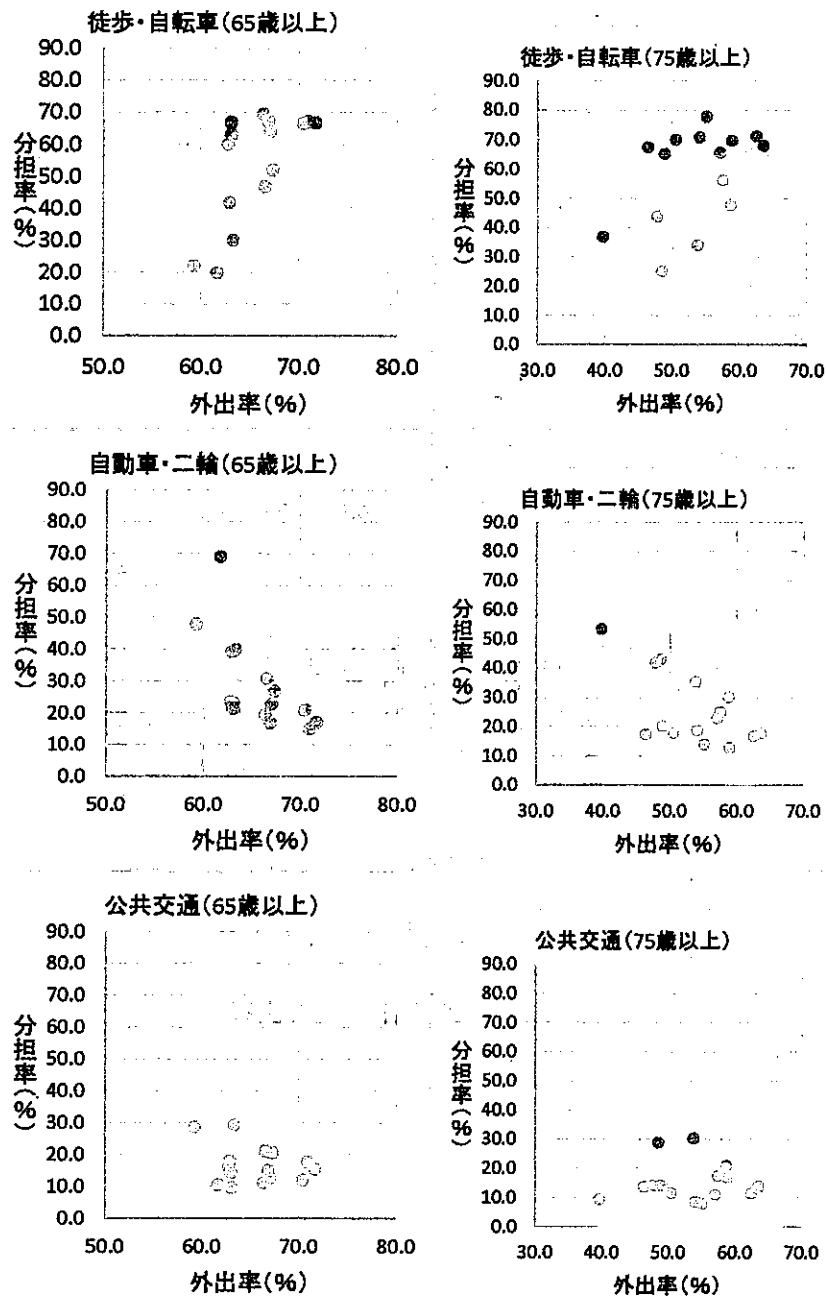
○ 自動車分担率が高いことも、高齢者の外出率低下の一因となっている。

高齢者の外出率と代表交通手段の分担率の関係をみると、徒歩・自転車分担率が高いほど、外出率は高く、自動車・二輪車の分担率が高いほど、外出率は低くなる関係にある。

一方、公共交通分担率については、外出率の大小との相関性が低い。

今後は、自動車を基本的な外出交通手段として利用している地域において、公共交通利用を促進し、外出率の向上を図ることが必要であり、そのためには、公共交通の利便性の向上を図ることが必要である。

※交通手段分担率：移動の手段として徒歩、自転車・二輪、自動車、鉄道、バス等がどのような割合で使われているかを占める数字。全体に対する割合で表される。



出典：平成22年近畿圏パーソントリップ調査

図 2.26 高齢者の外出率と代表交通手段分担率

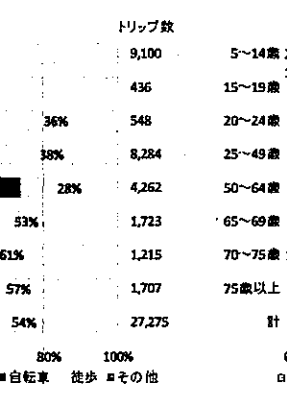
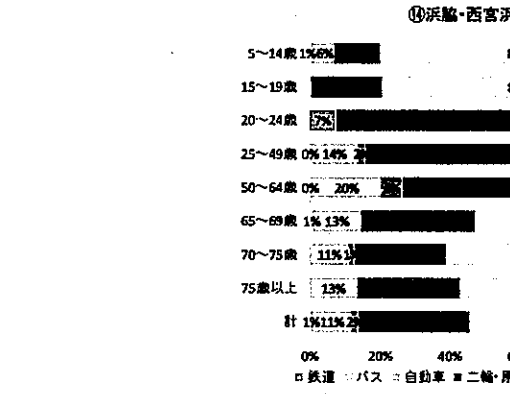
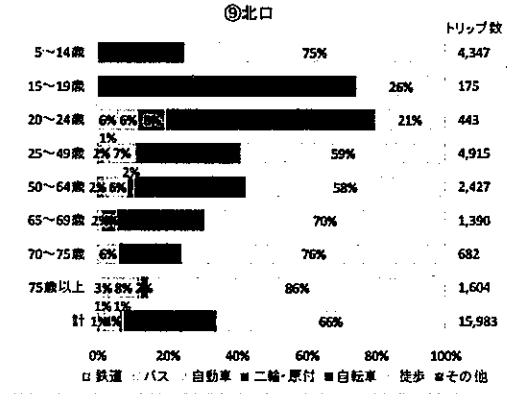
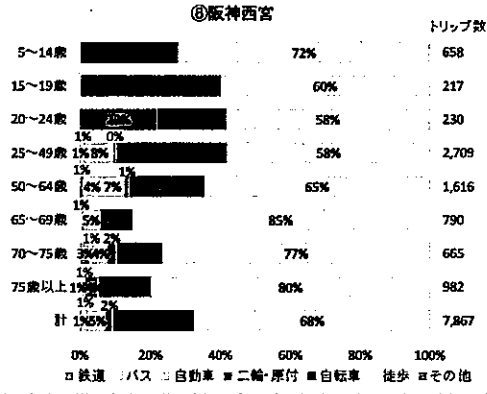
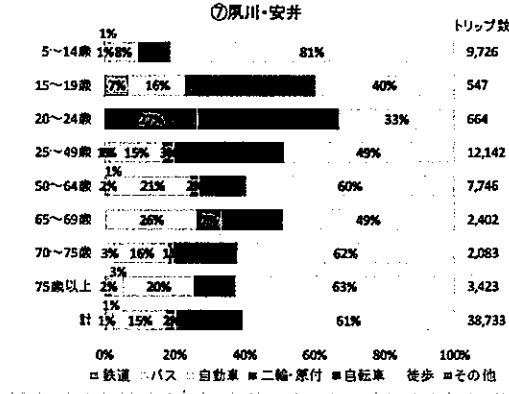
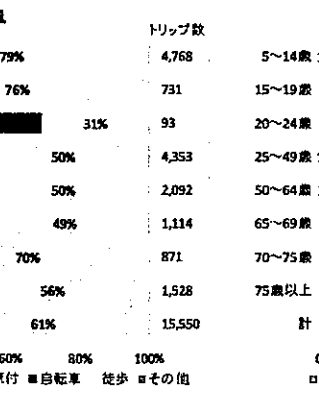
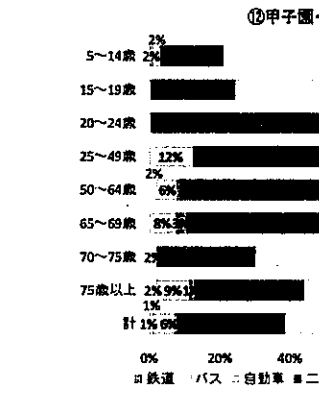
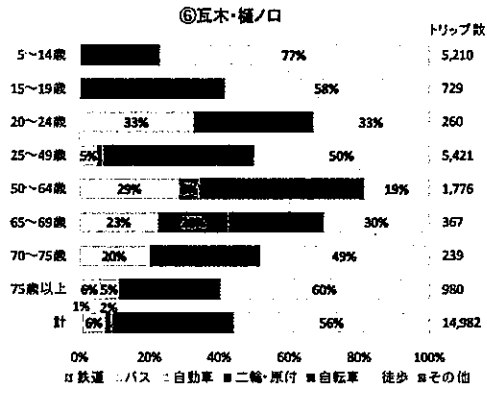
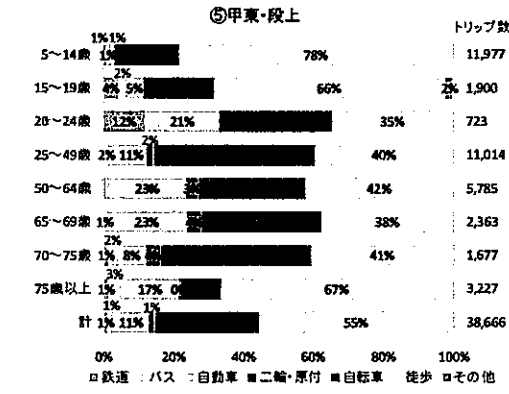
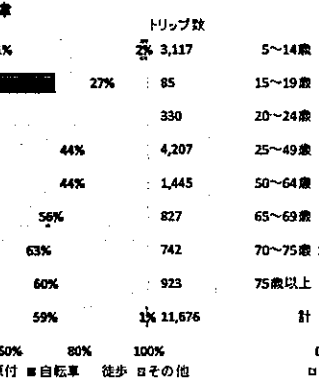
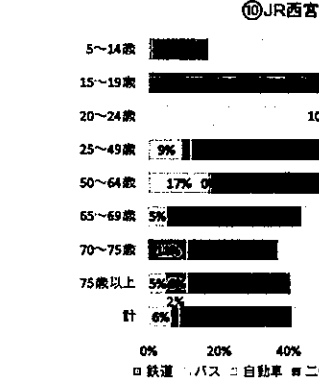
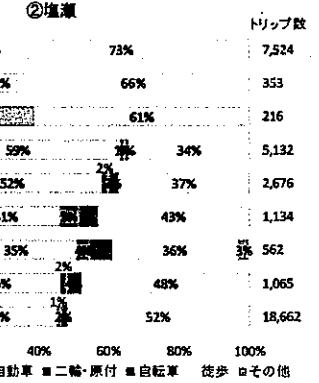
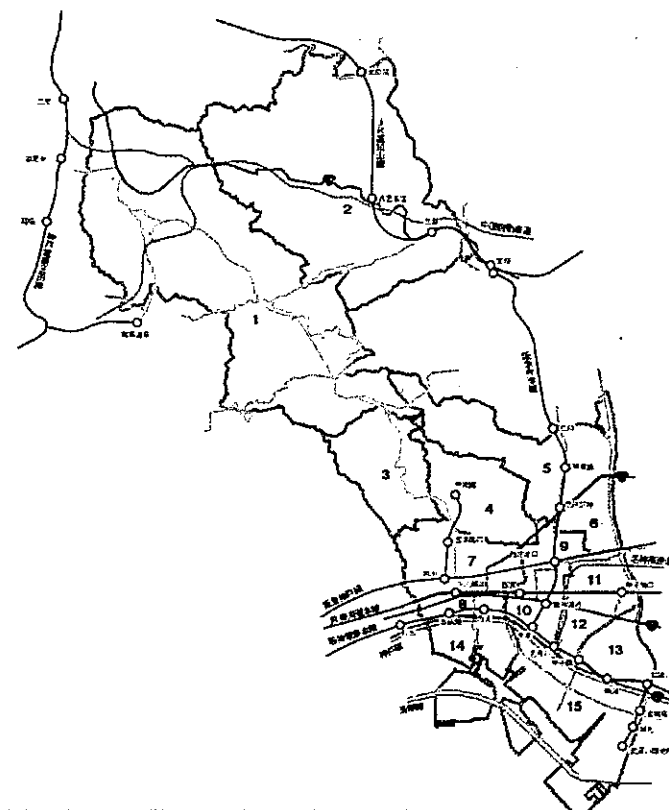
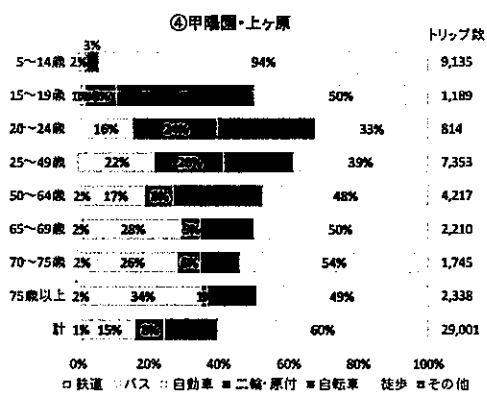
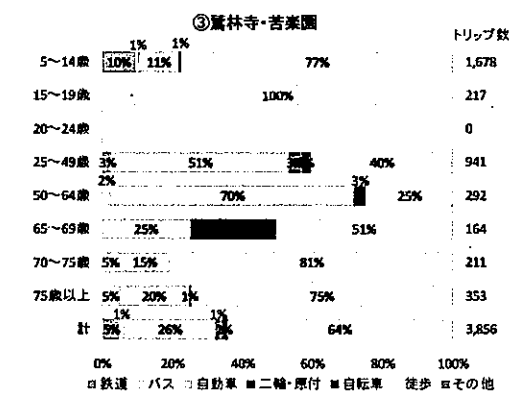
3) 日常生活圏(ゾーン)内の移動

○ 急峻な地域では自動車交通が主体であり、バス分担率は総じて低い。

①～③では、徒歩および自動車が主体となっており、それ以外の④～⑮では、徒歩・自転車が主体となっている。

バス利用については、①・②・④・⑥で割合がやや高くなっているが、総じて少ない。

したがって、日常生活圏内の移動では、比較的近距离移動のため、徒歩・自転車が主体となっているが、標高差が大きい地域では、自動車が徒歩・自転車に代わる交通手段となっており、バス利用は低い状況にある。



出典：平成22年近畿圏パーソントリップ調査

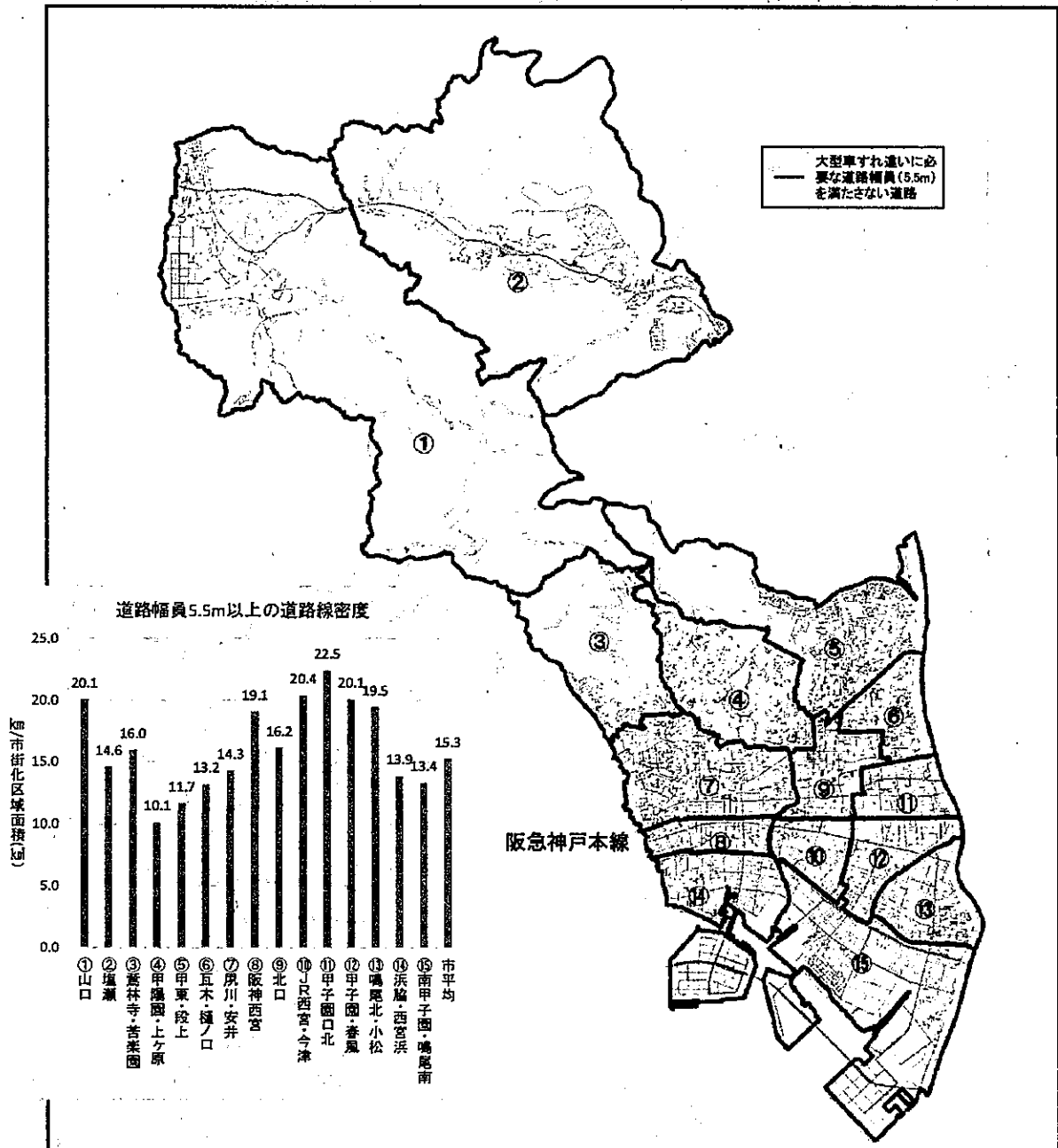
図 2.27 ゾーン別・年齢階層別の日常生活圏内移動の交通手段分担率

2.2.3 お出かけ環境の現状

1) 道路の整備状況

(1) 道路の改良状況

○ 阪急神戸本線の北側を中心に、大型車のすれ違いに必要な道路幅員（5.5m）を満たす道路が少ない。



出典：西宮市 GIS データ (H25)

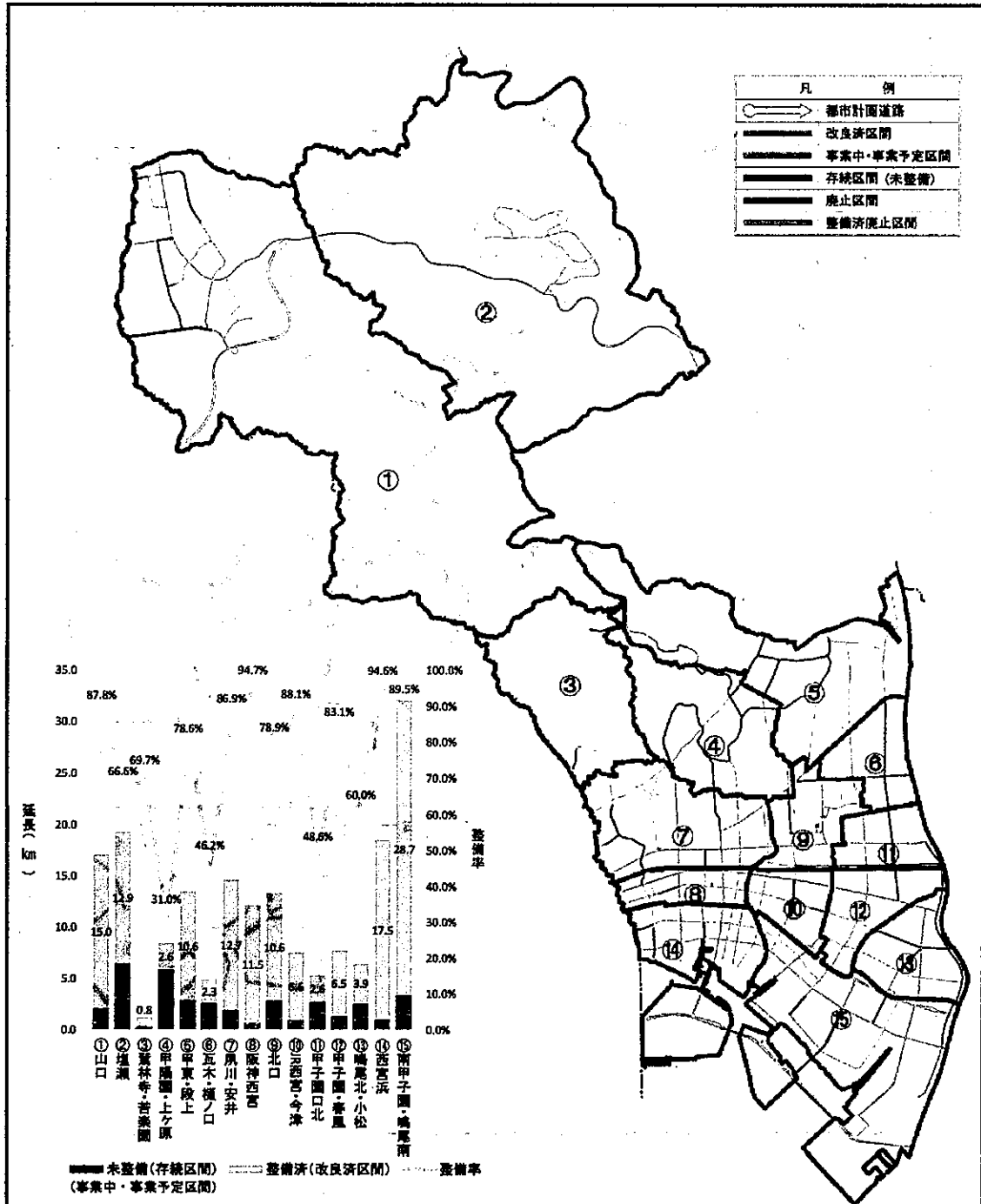
図 2.28 道路の幅員状況

(2) 都市計画道路の整備状況

○ 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、④の未整備区間が多い。

西宮市の都市計画道路は約 200km あり、そのうちの約 166km が整備済（概成済を含む）となっており、整備率は 83.0% となっている。

⑧～⑩、⑫・⑭・⑮では整備率が高い一方、③・④・⑪では整備率が 50% に満たない状況にあり、都市計画道路の整備状況は地域によって大きく異なっている。



※平成27年3月時点

図 2.29 都市計画道路整備状況

(3) 鉄道踏切の残存箇所

- 阪急神戸本線および阪神本線をはじめ、市内には、多くの鉄道踏切が存在している。
- そのうちの3箇所は、自動車ボトルネック踏切の要件を満たす踏切交通遮断量5万台時/日以上となっており、バスをはじめとする道路交通に支障を生じさせている。

西宮市内には、計31か所の鉄道踏切が存在する。そのうち、3箇所については、自動車ボトルネック踏切の要件である踏切交通遮断量5万台時/日以上を満たしており、多くの道路交通に対して支障が生じている。

なお、阪神本線に関しては、現在、連続立体交差事業が平成30年度の完成に向けて事業を推進している状況にある。

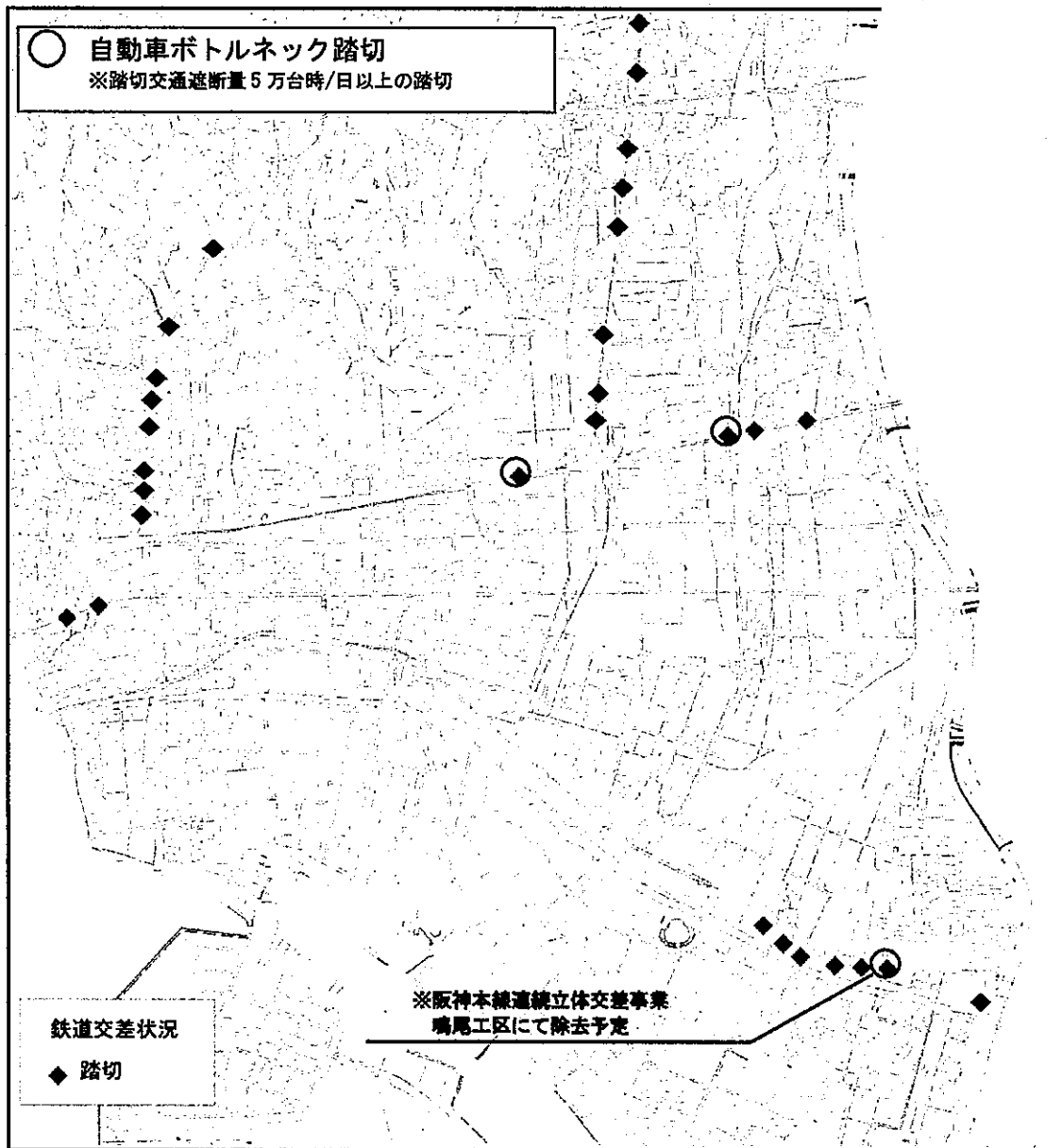


図 2.30 鉄道道路交差箇所

2) 徒歩・自転車による移動環境

(1) 土地の傾斜状況

○ 最寄り鉄道駅およびバス停への傾斜状況より、勾配が大きい地域が点在しており、徒歩・自転車での移動は困難な状況であるものと推察される。

鉄道駅やバス停から距離の離れている公共交通不便地域の中で、最寄り鉄道駅・バス停までの傾斜状況について整理した図面によると、②塩瀬の国見台地域や名塩平成台他地域、生瀬高台地域など、傾斜が大きい地域が点在する。これらの地域は、特に高齢者などに関して、徒歩・自転車での移動が困難であるものと推察される。

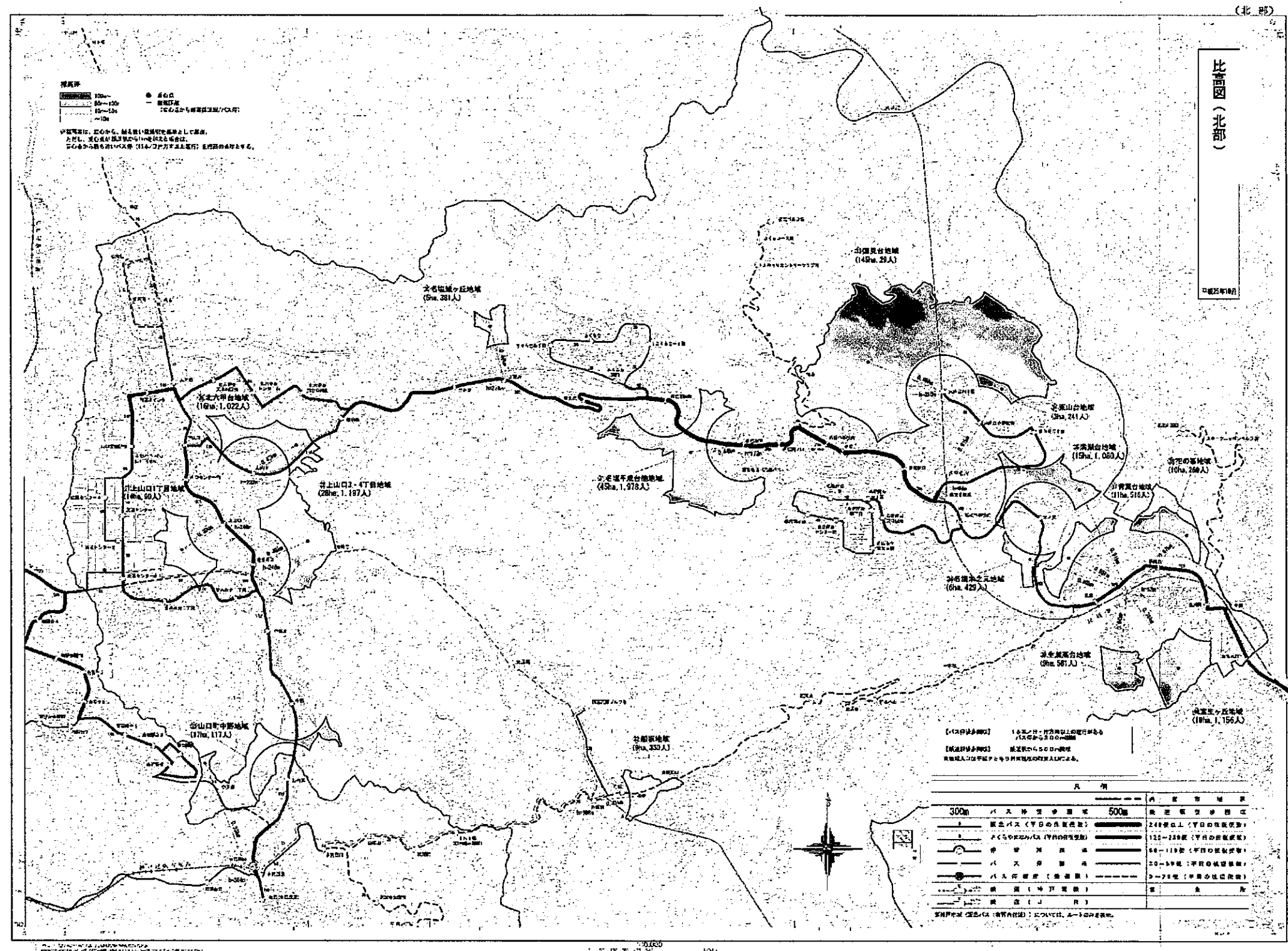


図 2.31 比高図(北部)

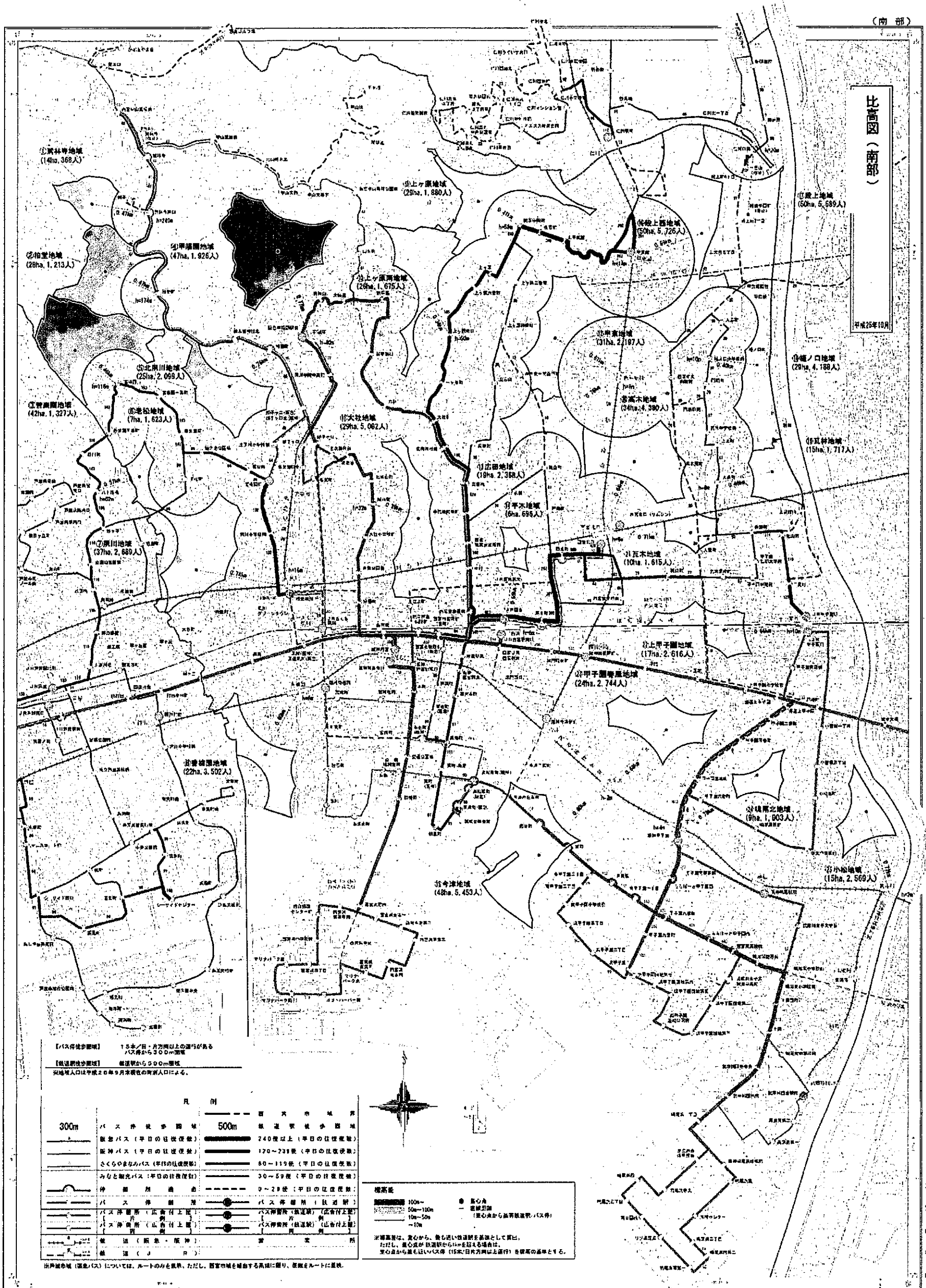


図 2.32 比高図(南部)

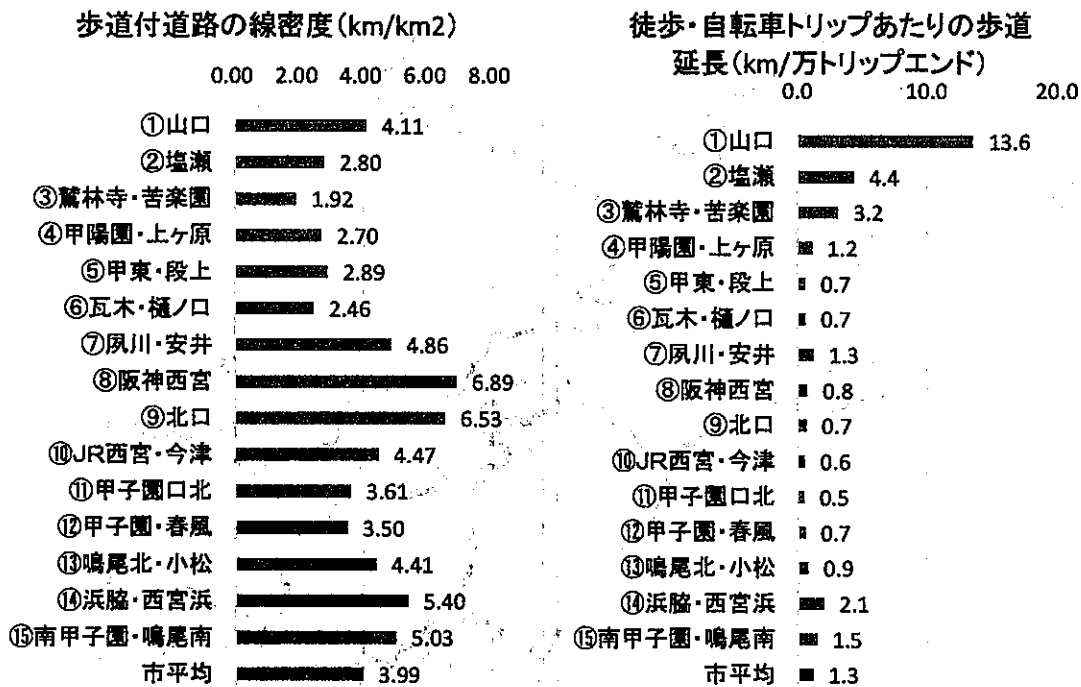
(2) 歩道・自転車空間の状況

○ 阪急神戸本線より北側では、歩道および自転車の通行空間の状況が十分ではない。

②～⑥については、歩道付道路の占める線密度が低くなっている。

また、⑤・⑥・⑪・⑫では、歩道付道路の線密度が市平均よりも低いうえ、かつ、発生集中量あたりの歩道延長も⑧・⑨よりも低くなっている。

これは、道路整備が進む前に鉄道整備とともに住宅開発がなされたことや、南部の阪急神戸本線以北では震災復興に伴う面的整備がなされなかったためと考えられる。



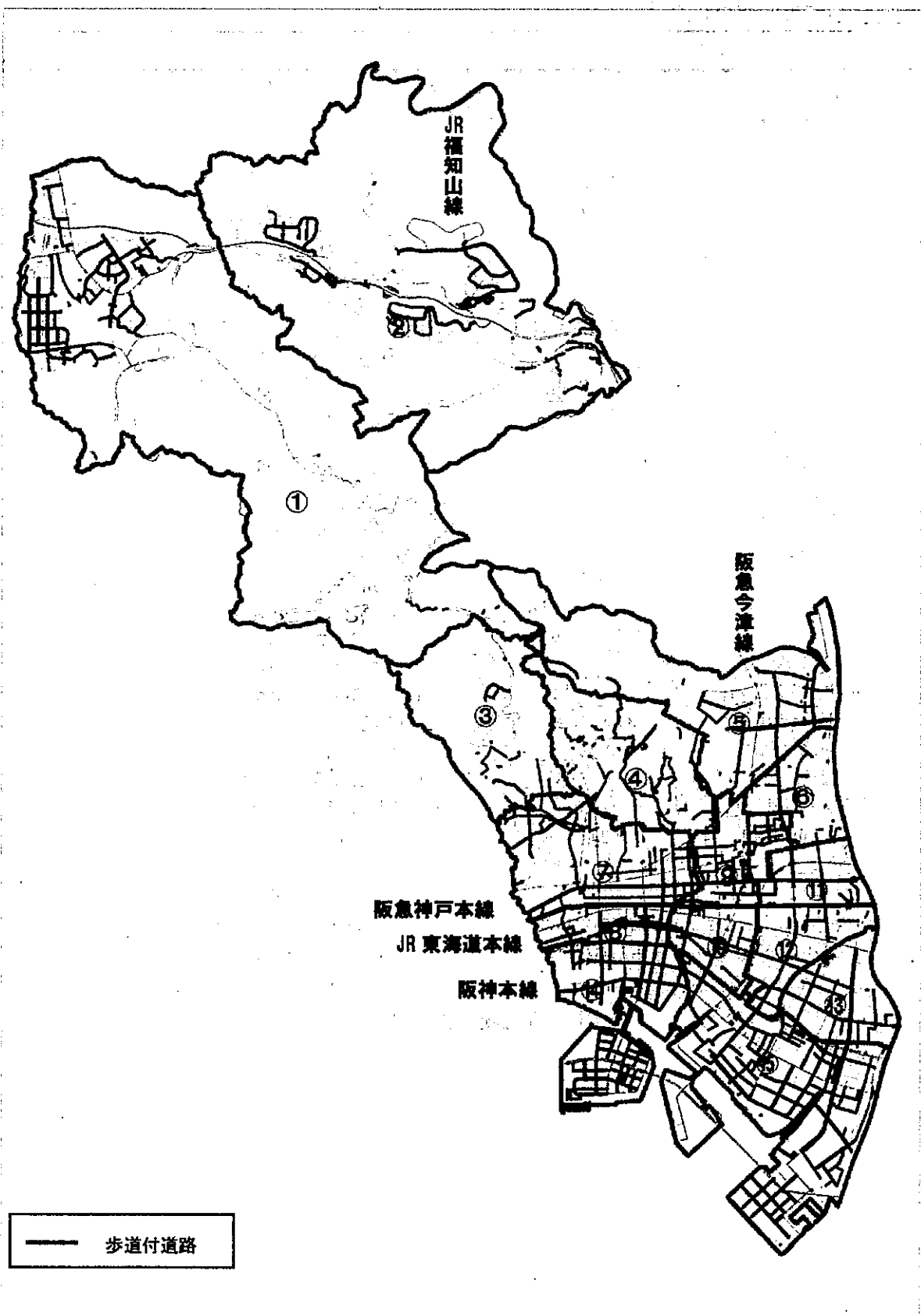
出典：西宮市 GIS データ (H25)

※歩道付道路の線密度とは、単位面積あたりに占める歩道が整備されている道路延長を示す。

※トリップエンドとは、発生集中量の単位であり、一つのトリップ（移動）に関して、

発生側：1トリップ+集中側：1トリップ=2トリップエンドとカウントする。

図 2.33 歩道整備状況



出典：西宮市 GIS データ (H25)

図 2.34 歩道付道路図

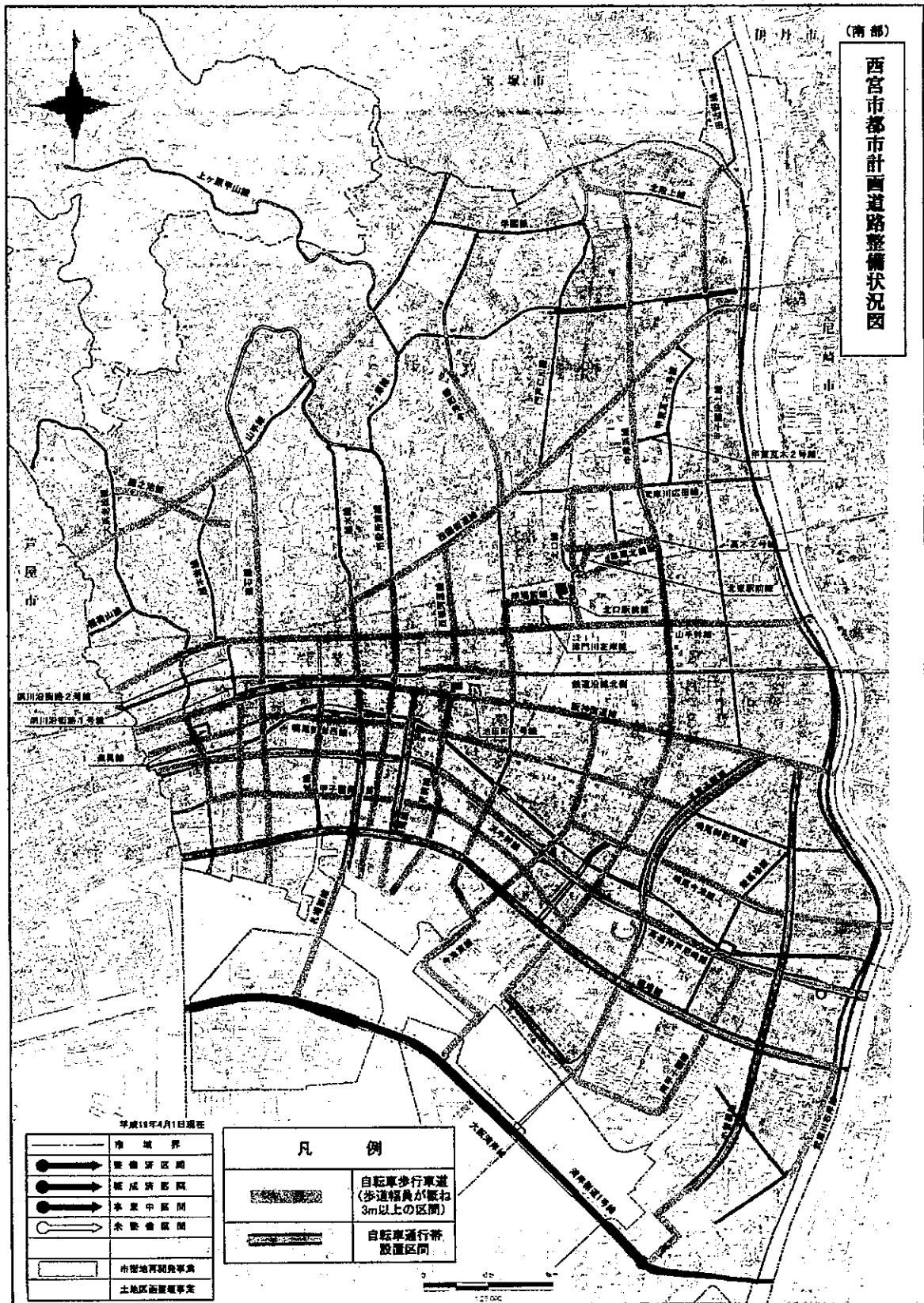


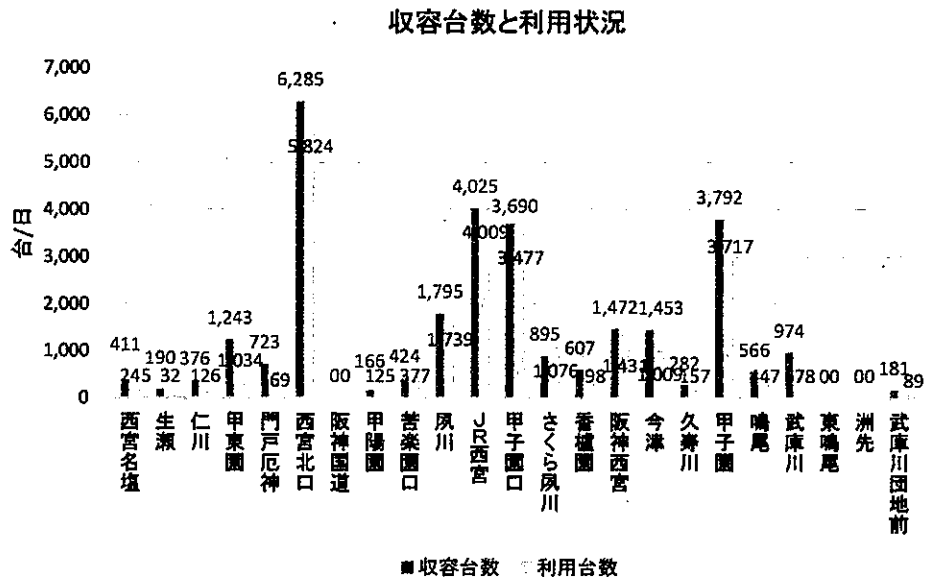
図 2.35 南部地域の自転車走行空間の整備状況

(3) 自転車駐車場と放置自転車の状況

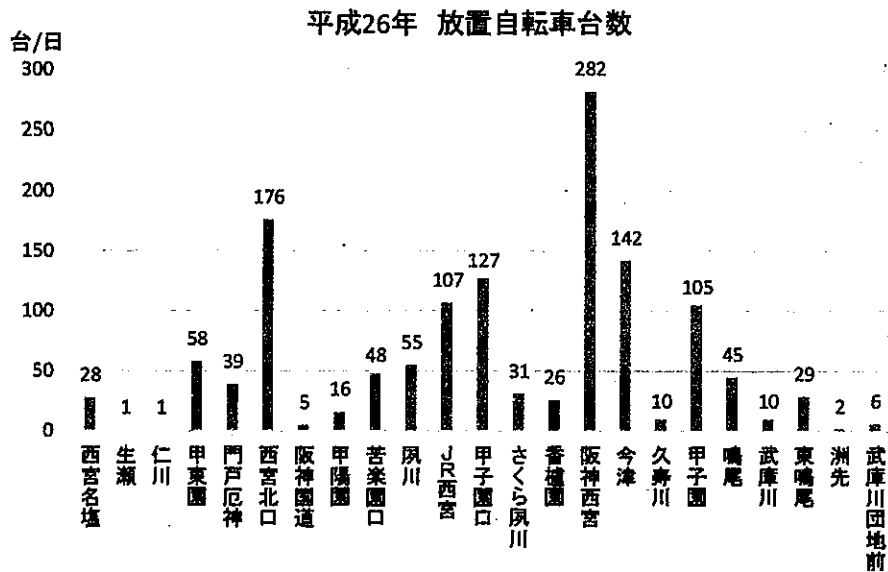
- 収容台数と利用状況をみると、多くの駅において、同程度となっており、収容台数に余裕がない状況となっている。
- 多くの駅において、放置自転車が多く発生しており、自転車駐車場が不足している状況にある。

収容台数と利用状況についてみると、さくら夙川駅では、収容台数が不足している状況にある。

一方で、自転車駐車場の収容台数の不足を表す目安となる放置自転車の台数についてみると、阪神西宮駅や甲子園駅等では放置自転車が多くなっており、自転車駐車場の収容台数が不足している状況が確認できる。



※平成27年4月時点



出典：西宮市自転車駐車場利用状況 (H27)

図 2.36 自転車駐車場の利用状況

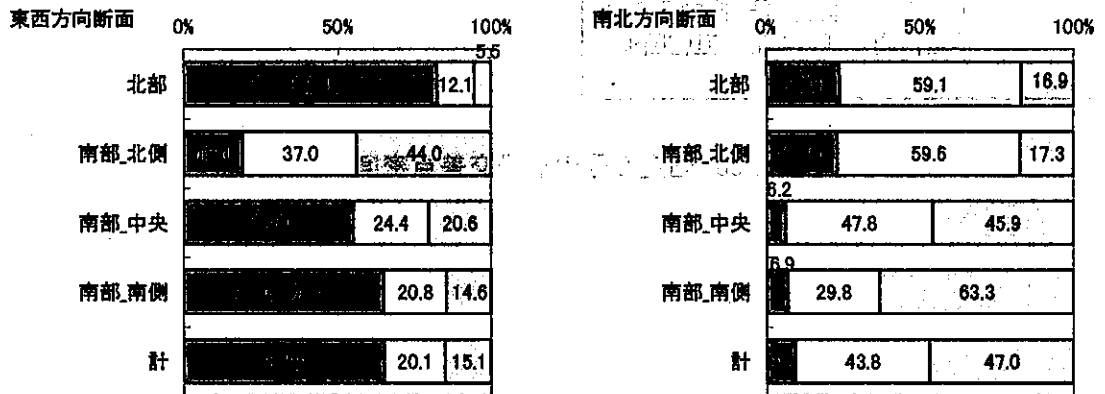
3) 自動車の利用環境

(1) 自動車の断面交通量*と信号交差点間隔

○ 通過交通の割合が多く、かつ、交通量の多い東西方向の幹線道路において、信号交差点の間隔が狭いため、円滑な交通処理に支障が生じている。

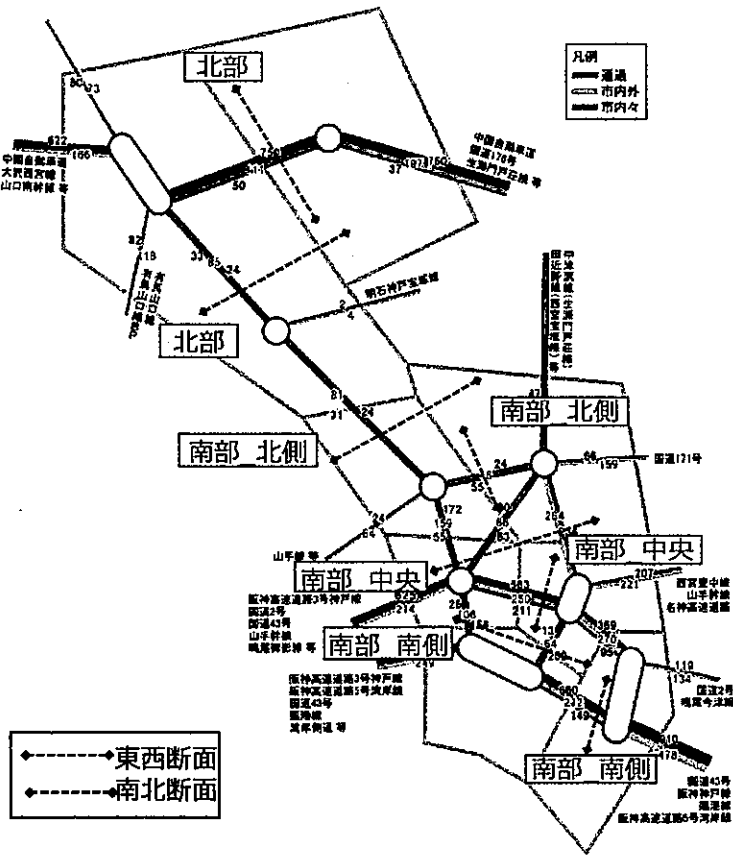
東西方向の幹線道路に通過交通が多い一方、例えば、東西方向の幹線である国道2号の信号密度は、阪神間で高い傾向にあり、西宮市においても5.3箇所/kmとなっている。これは、200mに1箇所以上の割合で設置されている状況にあり、通過交通が多いことと併せて、円滑な交通処理に支障が生じている。

※断面交通量：2地点の間に1つの断面を想定し、その断面を通過する交通量のこと



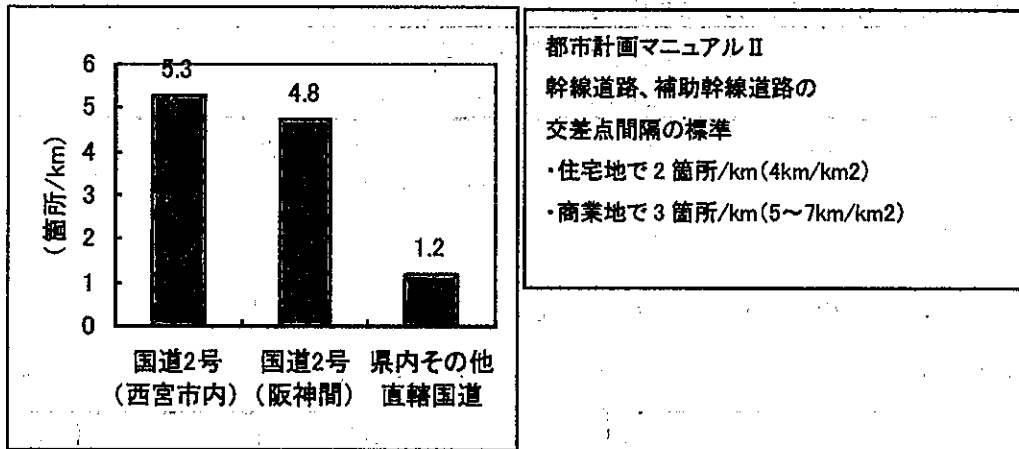
■ 通過(市外⇄市外) □ 市内⇄市外 □ 市内⇄市内

■ 通過(市外⇄市外) □ 市内⇄市外 □ 市内⇄市内



出典：平成22年近畿圏パーソントリップ調査

図 2.37 リンク別自動車類トリップ数と各断面の内訳割合



出典：H22 道路交通センサス

図 2.38 国道 2 号の信号交差点密度

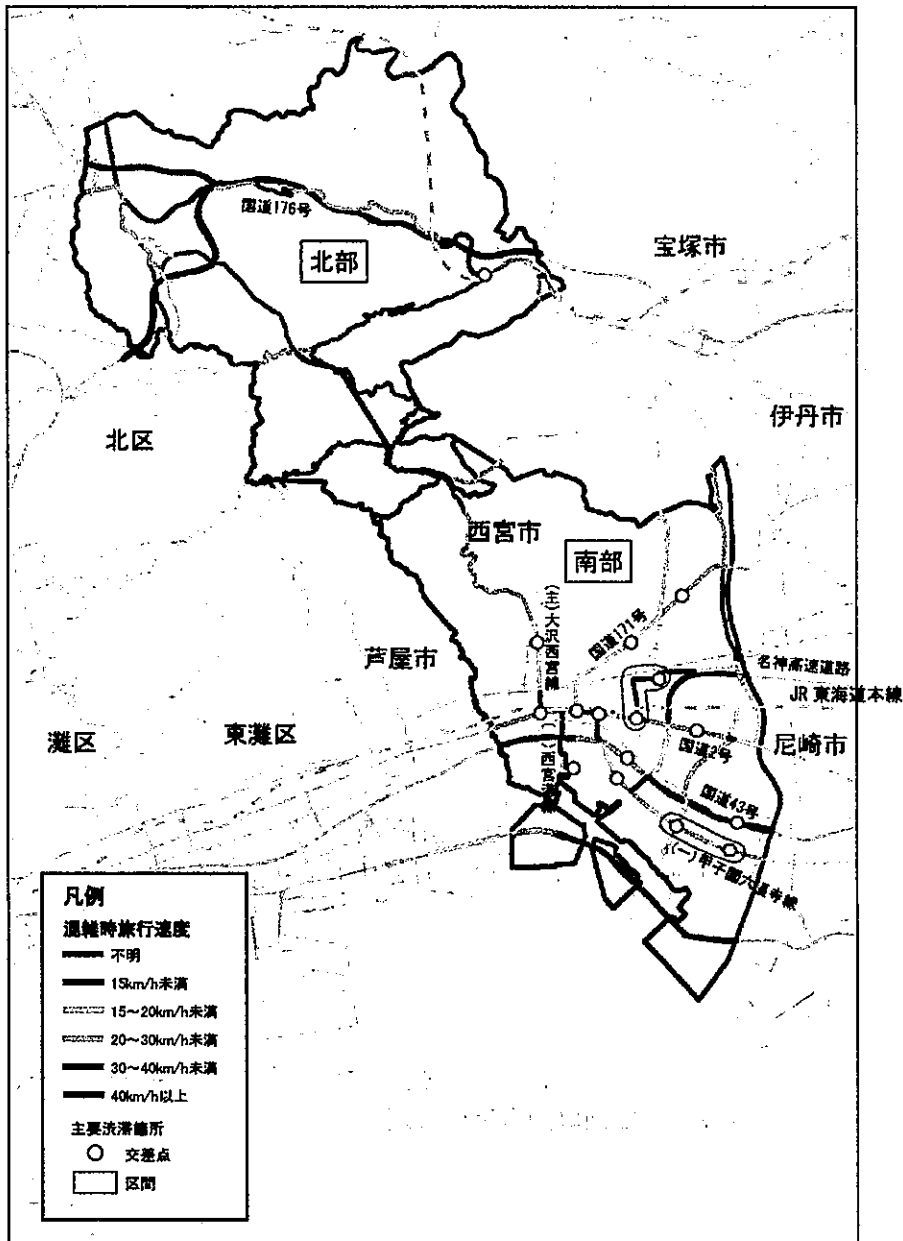
(2) 自動車の走行速度

a) 国道・県道・自動車専用道路

○ 国道2号、43号、176号、臨港線などの東西方向の幹線道路において、交通量の多さ、信号密度の高さに起因して、著しい交通渋滞が発生している。

北部の東西方向の幹線道路の渋滞は、通過交通の多さに起因するものと考えられる。

南部については、東西方向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。



出典：H22 道路交通センサス

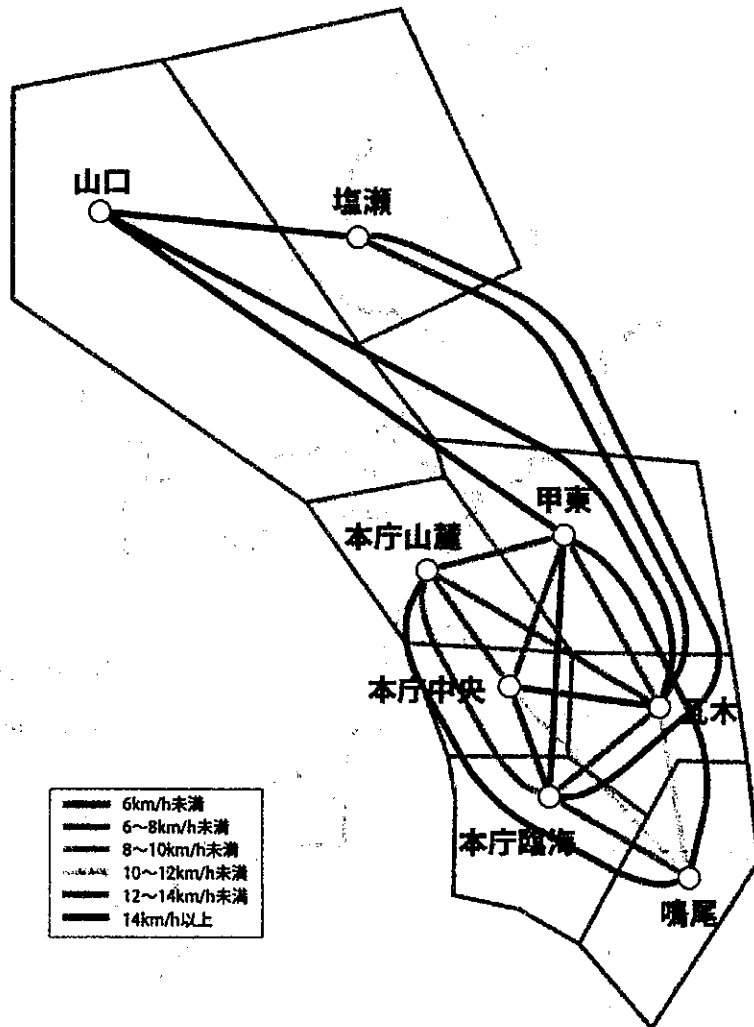
図 2.39 混雑時旅行速度と主要渋滞ポイント

b) 市内々流動(自動車類の移動速度)

○ 自動車類の移動速度は、南部の内々流動が概ね 10km/h 未満となっており、非常に低くなっている。

近畿圏パーソントリップ調査の移動時間とゾーン間(郵便番号ゾーン)の直線距離より移動時間を算出した。それによると、南部に関しては、概ね 10km/h 未満と非常に低くなっている。特に、本庁中央⇄瓦木、本庁中央⇄本庁臨海間での速度低下が著しい。

したがって、自動車だけでなく、バスに関しても速度低下が著しく、定時性・速達性が低いものと考えられる。



出典：平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査より試算

図 2.40 自動車類の市内々流動に関する速度

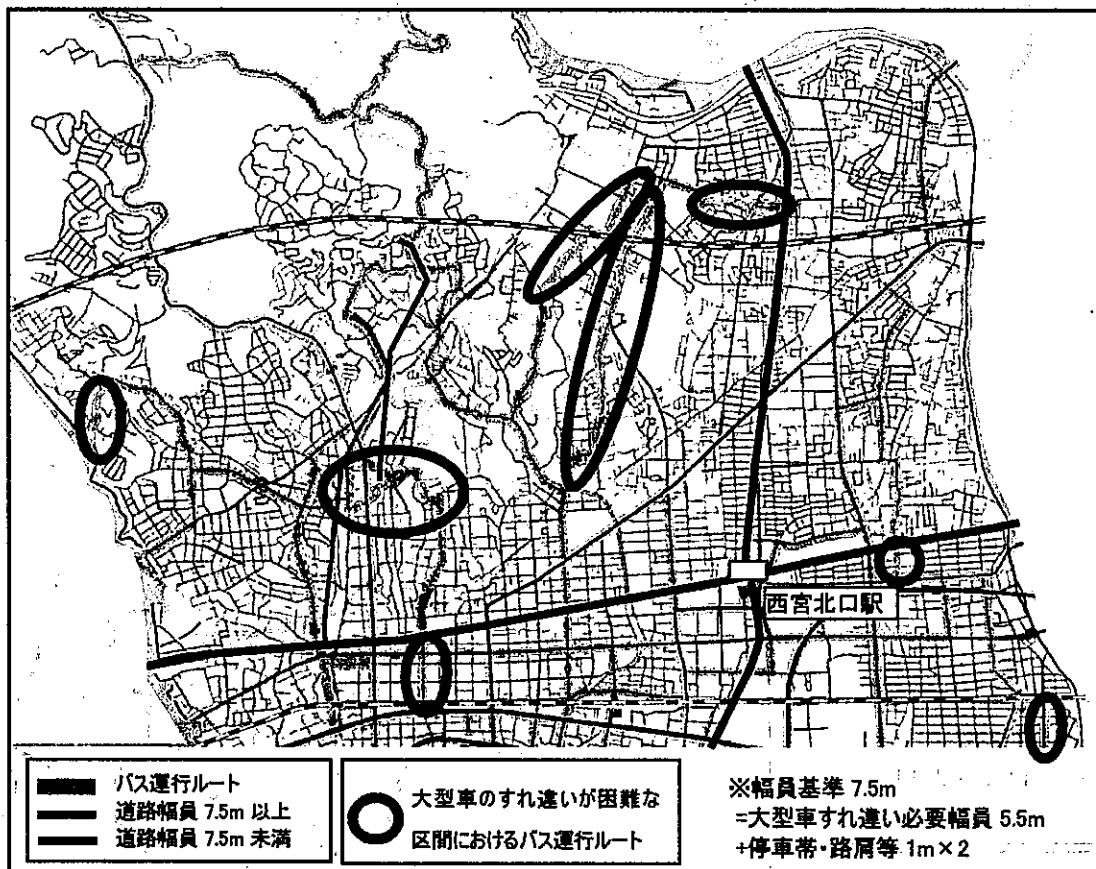
4) バスの利用環境

(1) バス運行ルートと道路幅員

- 阪急神戸本線北側を中心に、バスがすれ違うことができる道路が少ないため、バスの運行ルートが偏在している。
- 一部区間において、バスのすれ違いが困難な道路でバスが運行されており、バス運行に影響を与えていると考えられる。

バスの運行ルートは一部を除き、バスのすれ違いが可能な幅員が確保されている道路に限定されており、広幅員の道路網密度が低い地域においては、バスが運行されておらず、特に、西宮北口駅北部においてバス路線が運行されていないエリアが広がっている。

また、市内でも特に道路整備状況が低い、南部の阪急神戸本線より北側のエリアに関しては、バス運行ルートの一部区間に関して、都市計画道路の未整備等により狭い幅員の道路を走行しており、走行環境や待合環境が悪くなっている。



出典：西宮市 GIS データ (H25)

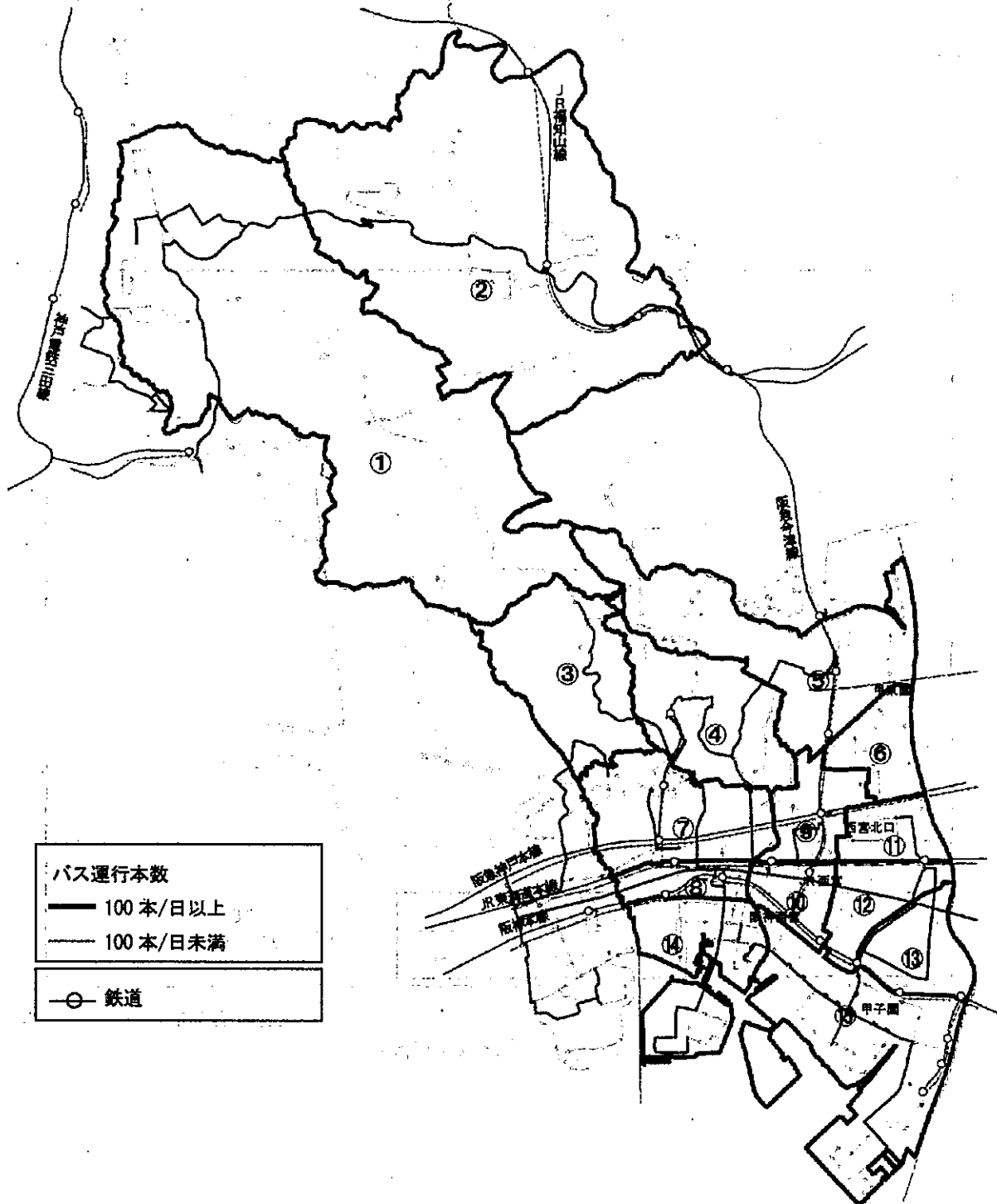
図 2.41 道路幅員とバス運行ルート

(2) バスのサービス水準

a) 運行本数によるバス路線の区分

○ 北部の宝塚駅～有馬温泉、南部の阪神西宮駅、JR 西宮駅、甲子園駅、西宮北口駅、甲東園駅を基点とするバス路線に関して、運行本数が 100 本/日を上回っており、利便性が高い。

阪急神戸線以北かつ阪急今津線以東の地域では、運行本数が 100 本/日 (20 分に 1 本程度) を下回っており、バスの本数が少ない。



出典：各バス事業者 HP (H26)

図 2.42 バス運行本数

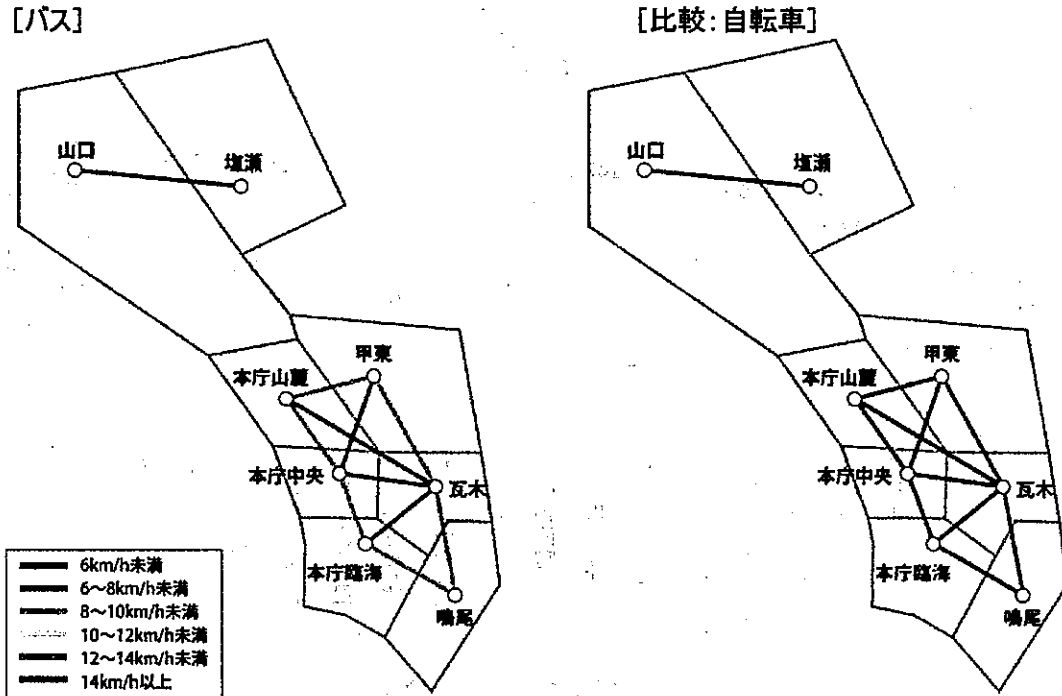
b) 市内々流動におけるバス走行速度

○ 南部のバスは、移動速度が自転車と同程度と著しく低い。

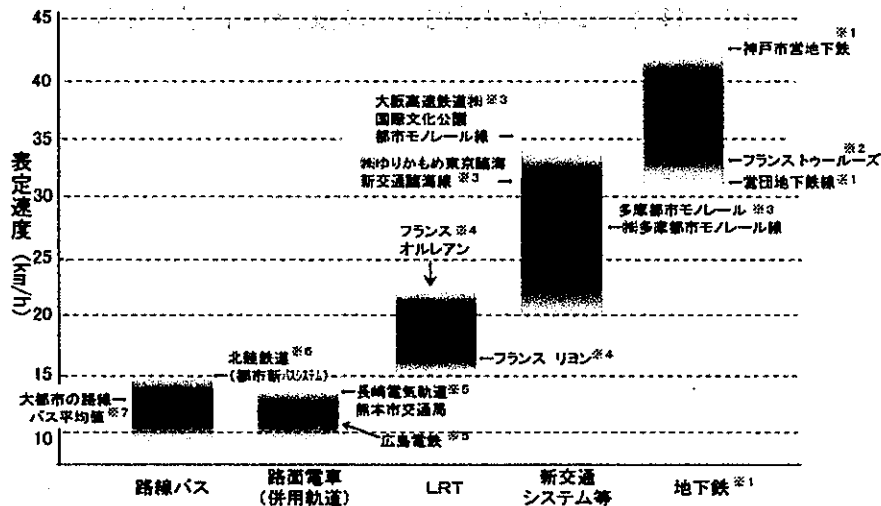
バスのゾーン間の速達性について、距離と所要時間の関係から確認すると、南部内のバス移動に関しては、10km/h未滿となっている。とくに、本庁中央⇄瓦木間、甲東⇄本庁中央等では著しく速度が低くなっており、自転車での移動速度と同程度となっている。

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低い状況といえる。

※表定速度：あるバス停留所から別のバス停留所までの距離を時刻表で定める時間で除した値



[交通モード別表定速度の比較]



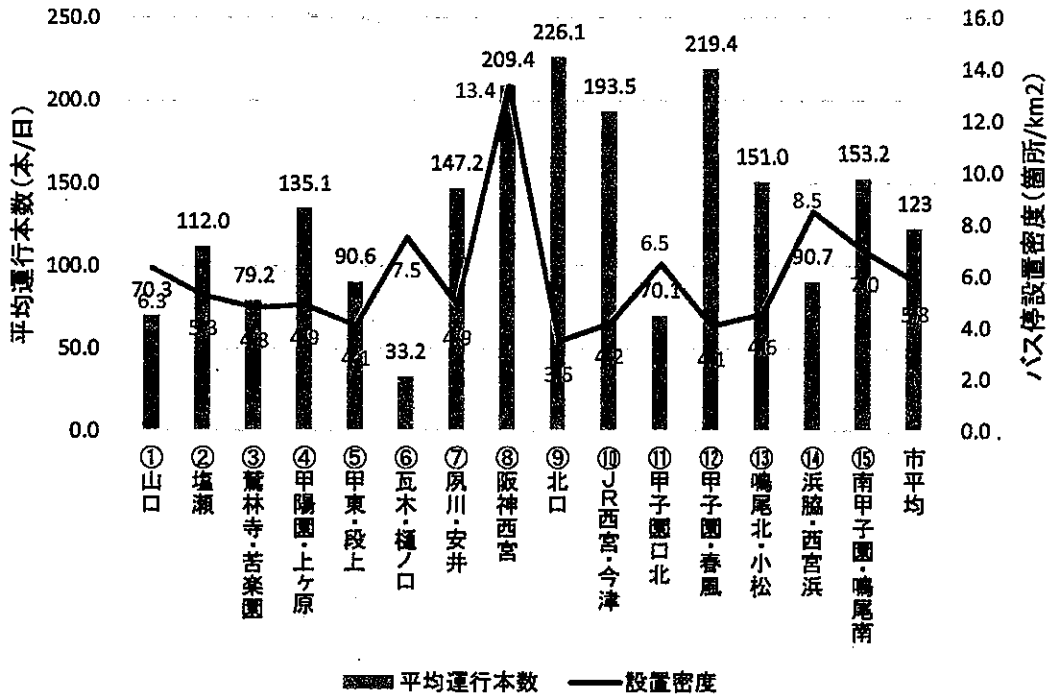
資料：※1「平成8年度地下鉄事業計画要覧」
 ※2、4「Panorama des villes a TCSP (hors Ile de France)」CERTU(2002年)
 ※3、6「平成14年度地域交通年報」財団法人運輸政策研究機構(2003年3月)
 ※5「路面電車活用方策検討調査報告書」運輸省、建設省(1998年3月)
 ※7公営交通事業協会調べをもとに、大都市におけるバスの表定速度の平均値

図 2.43 市内バス移動速度の状況

c) ゾーン別の平均運行本数とバス停設置密度

○ バス運行本数やバス停設置密度に関しては、地域によって大きな差異が見られる。
 ○ バス停設置密度は、道路整備が行き届いていない阪急神戸本線の北側において非常に低い。

⑧は、平均運行本数が多く、またバス停設置密度が突出して高い。
 一方、幅員の狭い道路が多い⑥は平均運行本数が非常に少なく、地域内の道路や周辺地域の駅へのアクセス道路の整備が行き届いていない⑤・⑨はバス停の設置密度が低い。



出典：各バス事業者HP (H26)

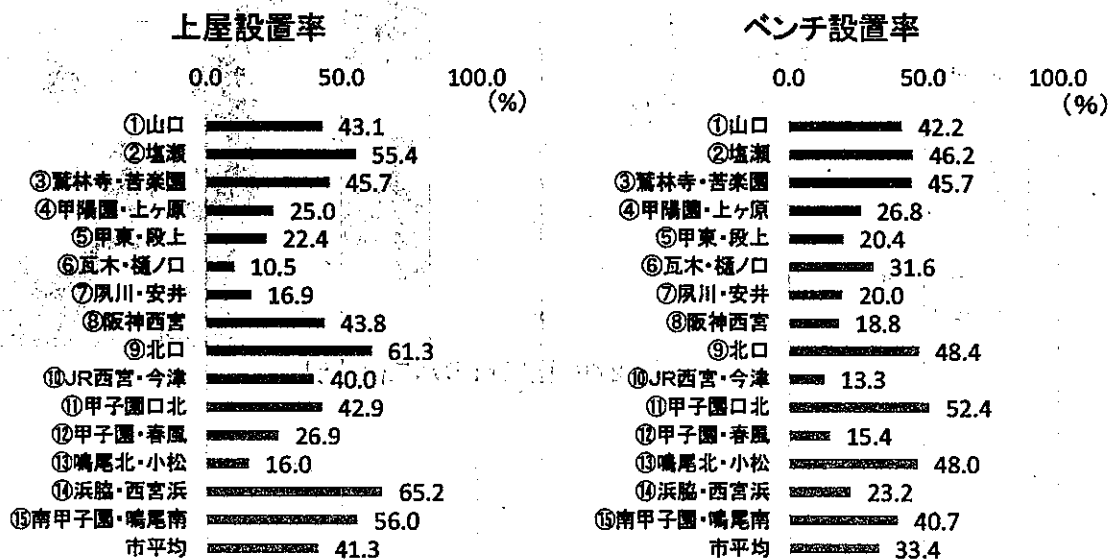
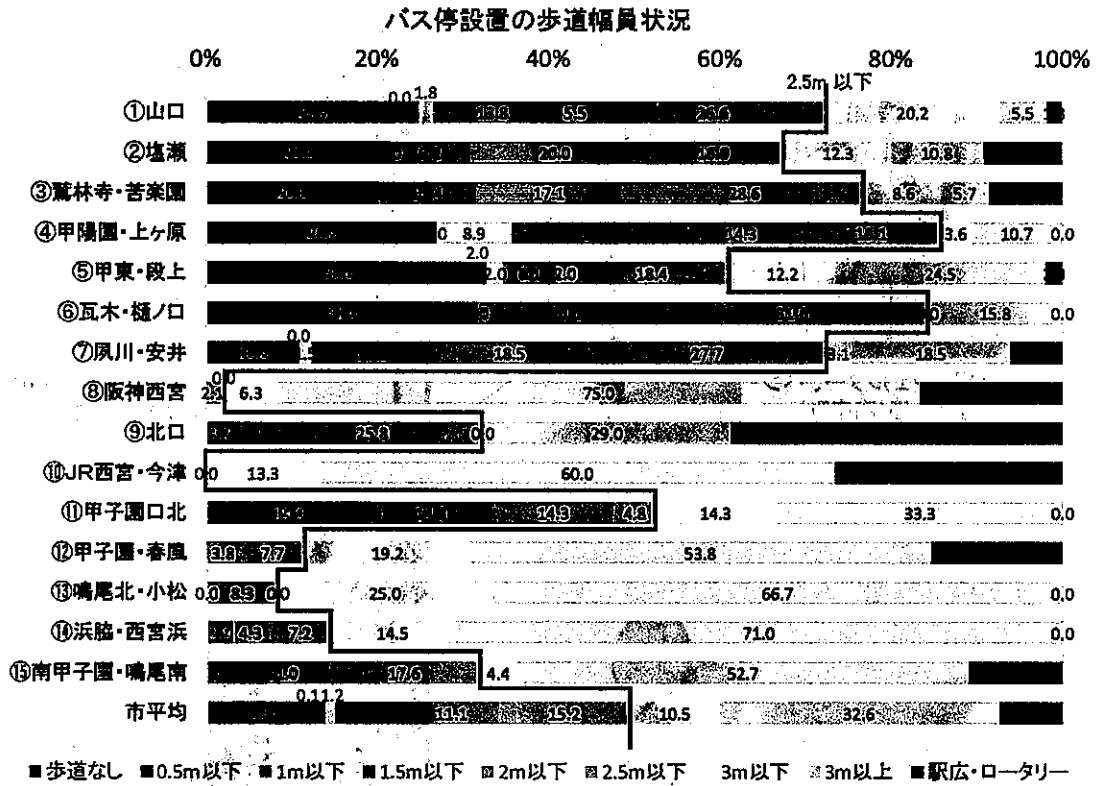
図 2.44 ゾーン別バス平均運行本数とバス停設置密度

(3) バス停の乗降環境

a) ゾーン別バス停の状況

○ バス停の待合環境は地域差が大きく、阪急神戸本線より北側においては、歩道がない道路へのバス停設置割合が高く、良好な待合環境が整っていない。

市内のバス停は、約 6 割が上屋やベンチが無く、歩道幅員も狭小な箇所が存在 (2.5m 以下が約 5 割) するなど、快適・安全にバス待ちを行えないバス停が多く存在する。



出典：西宮市 GIS データ (H25)

図 2.45 ゾーン別バス停立地状況

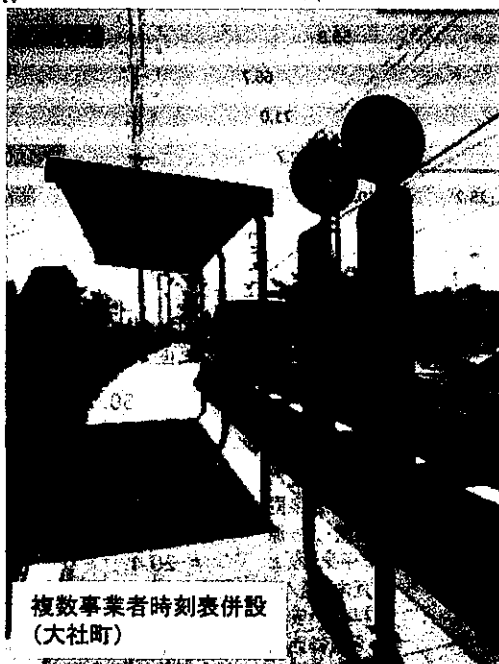


図 2.46 西宮市のバス停状況

(4) 乗継利便性

○ 市内には複数のバス事業者が路線バスを運行しているものの、同一事業者内および事業者間相互の乗継サービス（乗継割引）が不十分であり、一部でバスとバスを乗り継いで移動する環境が整っていない。

a) 各バス事業者の運行経路

路線バスは、南部では阪急バス・阪神バス・みなと観光バスが、北部では阪急バスが運行している。南北間の連携を図るために、さくらやまなみバスが運行されている。

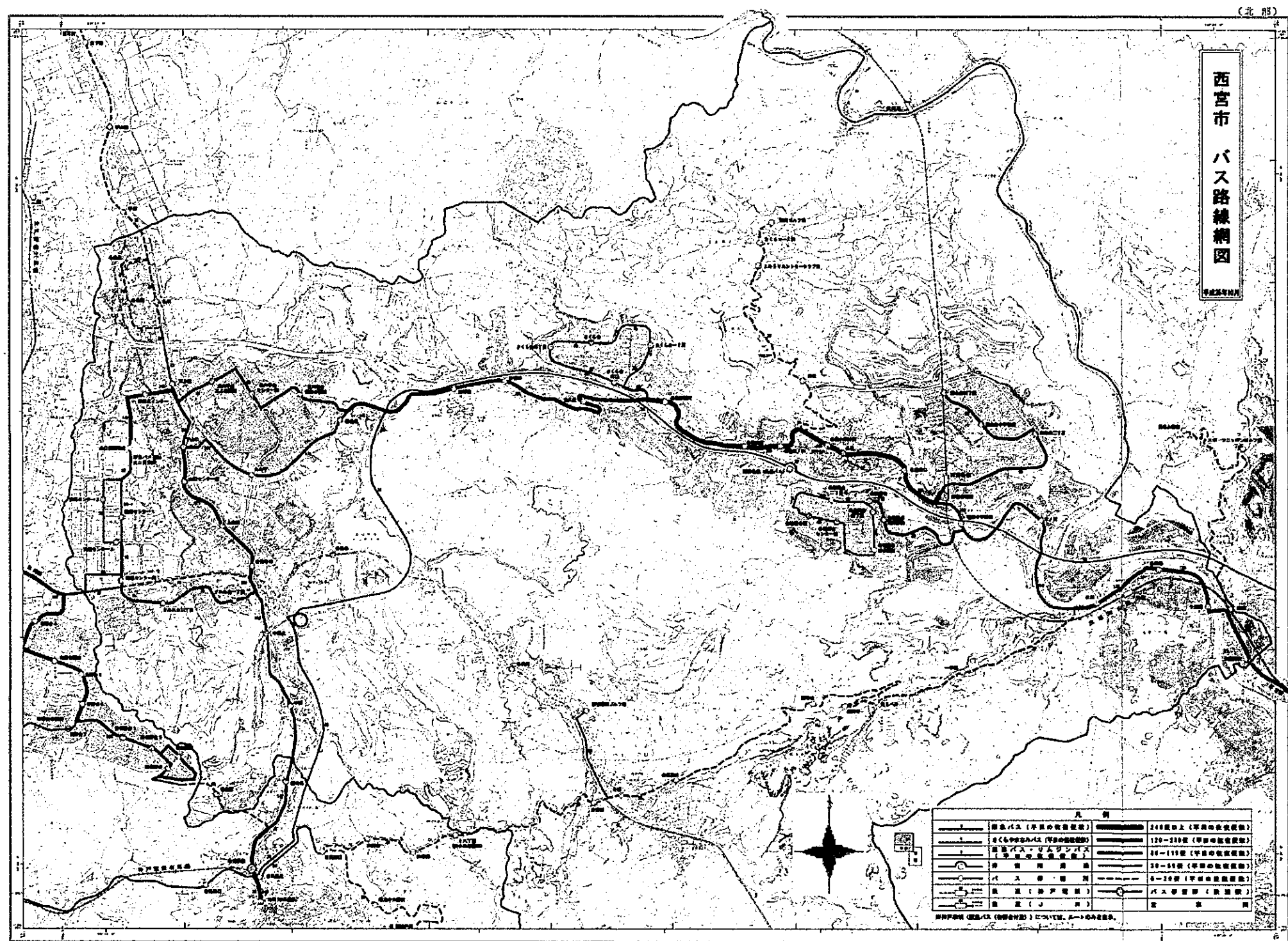


図 2.47 バス事業者別運行ルート(北部)

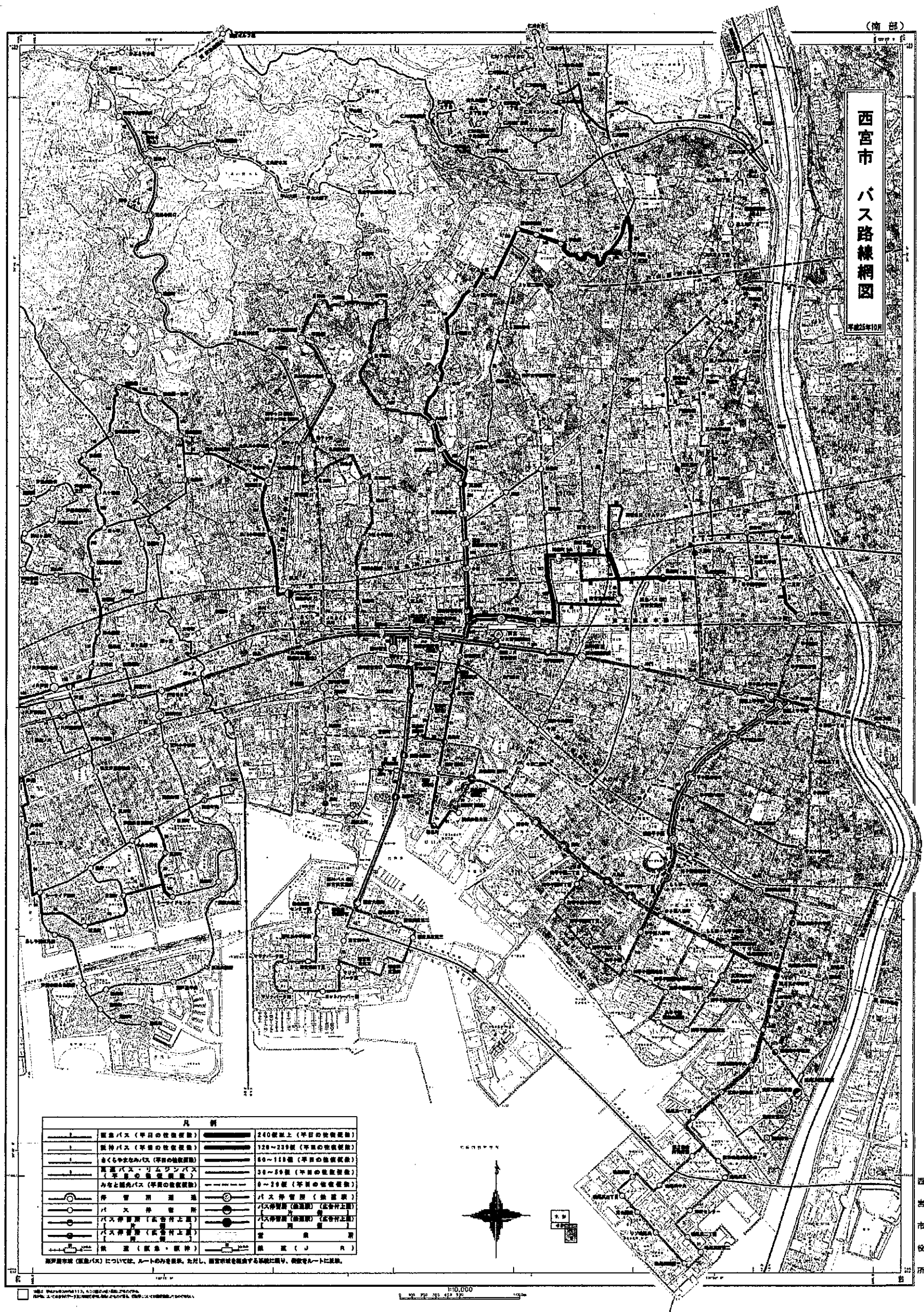


図 2.48 バス事業者別運行ルート(南部)

b) 乗継サービスの状況

阪急バス、阪神バス等では、ICカードの導入に加えて、定期券保有者を対象とした複数路線の乗継サービスの向上が図られている。

表 2.6 複数路線の乗継サービス展開の主な経緯

	阪急バス	阪神バス	みなと観光バス
平成5年 12月1日	「1日乗車券」発売開始 (西宮市内線、芦屋市内線、宝塚市内線) 紙券		
平成13年 4月1日	「環境(エコ)定期券制度」導入※1		
平成13年 9月15日	「はんきゅうランドパス65」※2 発売開始 紙券		
平成15年 4月1日	通学学期定期券「阪急スクールパス」※3 発売開始 紙券		
平成18年 2月1日	「PiTaPa」、「ICOCA」導入 ICカード (平成21年3月1日全車導入完了)		
平成19年 4月1日	「阪急・阪神バス共通カード(磁気回数カード、2,000円)」発売開始 ⇒平成21年3月1日に全券種共通化(5,000円、1,000円)完了 ⇒平成24年9月30日阪急バス利用終了、平成27年9月30日阪神バス利用終了	磁気券	
平成20年 10月1日		「PiTaPa」、「ICOCA」導入 ICカード	
平成22年 9月4日	「阪急バス・阪神バス定期券」の相互割引制度導入(土曜日、休日) (定期券提示により、大人100円、小人50円で相互乗車) ⇒平成23年4月1日より平日も加え全日で適用	紙券	
平成23年 7月24日			西宮市内 運行開始
平成24年 4月1日	ICカード乗車券「hanica」導入 hanicaプレミアサービス※4の阪急・阪神共通利用開始	ICカード	
平成25年 3月10日	「はんきゅうランドパス65」の hanica化実施 ICカード		
平成26年 2月17日		「はんしんランドパス65」※5 導入 ICカード	
平成26年 6月17日	通勤定期券、通学定期券、 「阪急スクールパス」のhanica化実施 通勤定期券の制度変更※6 ICカード	通勤定期券、通学定期券、学期定期券の ICカードhanica化実施 ICカード	
平成28年 2月1日	hanica定期券(通勤・通学・スクールパス・ランドパス65)での 阪急バス・阪神バス相互利用開始	ICカード	

※1: 土曜日、日祝日等に通勤定期券所持者及び同伴家族に対して割引を実施

	券面表示区間	券面表示区間外
通勤定期券所持者	—	100円
同伴家族	大人	100円
	小人	50円

※2: 65歳以上を対象とする阪急バスの一般路線全線フリー定期券

※3: 券面に表示される運賃区間内乗降フリーとする定期券
(運賃区間: 150円、160円、170円、210円、310円、510円、フリー)

※4: チャージ金額に10%のプレミアを付与

※5: 65歳以上を対象とする阪神バスの一般路線全線フリー定期券

※6: 乗車区間指定から券面に表示される運賃区間内乗降フリーに変更

5) タクシーの利用環境

(1) タクシーの交通圏

西宮市は、神戸市域交通圏の営業区域に含まれている。平成 27 年 9 月 1 日に一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法に基づく特定地域に指定されており、公共交通としての機能を十分に発揮できるよう検討が進められている。



出典：兵庫県タクシー協会

図 2.49 タクシーの営業区域(交通圏)図

(2) タクシーのサービス水準

タクシーは、場所や時間帯に関わらず、様々な人にとって身近な足として利用が可能な公共交通手段である。

また、タクシーの乗降が多い鉄道駅においては、タクシー乗降場等のスペースを確保している鉄道駅も存在するが、乗降バスが少ない等、タクシーの寄り付きが困難な駅が多く存在する。※タクシーバス：タクシーの乗降スペース、タクシープール：タクシーの待機スペース

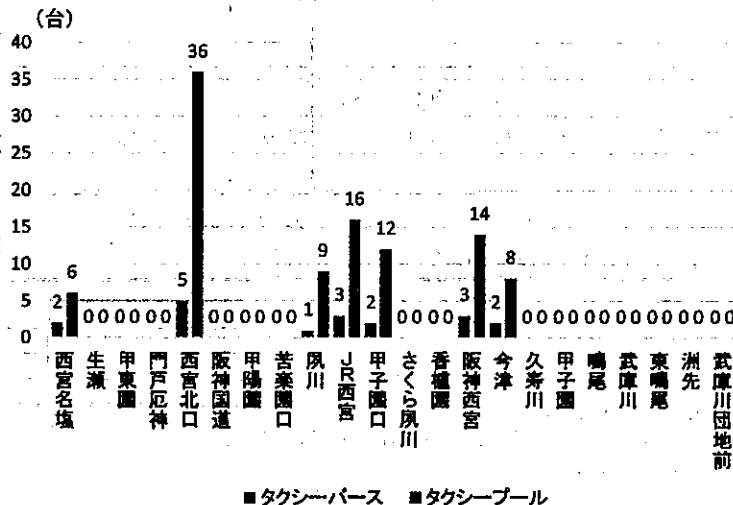


図 2.50 駅前広場におけるタクシーバス・プール台数

6) 鉄道の利用環境

(1) 駅前広場の整備状況

a) 駅前広場面積の充足状況

○ 鉄道駅の多くは駅前広場を有しておらず、また、駅前広場を有している駅であっても、広さやバスパーズ[※]数が不足しており、受け入れができる環境が十分に整っていない。

乗降客数が多い、あるいはバス路線が接続している鉄道駅において、一部駅前広場が整備されていない駅があり、交通結節機能が不十分となっている。駅前広場が整備されている9駅の中で、7駅に関しては、計算上必要と考えられる施設規模（面積）が不足している状況にある。

また、バスパーズ数に関しては、駅前広場が整備されている9駅の中で、7駅について不足している状況にあり、ピーク時をはじめ、運用に支障が生じているものと想定される。その他、駅前広場においてバスパーズ数は確保されているものの、不法駐停車や乗降場の形状によりバスが停留所との隙間を空けずに停車することができないなどの問題を抱えている。

※バスパーズ：駅前広場においてバスの利用客が乗り降りするためのバス停留スペース

表 2.7 駅前広場のサービス状況

駅名	路線	乗降客数	駅前広場面積		駅前広場面積 合計	計画指針に基づく 駅前広場面積		駅前広場 不足面積	広場内 バスパーズ数		計画指針に基づく バスパーズ数		バスパーズ 不足数
			都市計画 駅前広場面積	その他 駅前広場面積		駅前広場面積	不足面積		台	台	台	台	
②塩瀬	JR	生瀬	3,896人	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		西宮名塩	19,145人	5,300㎡	1,300㎡	6,600㎡	7,342㎡	742㎡	7台	10台	3台		
④甲陽園・上ヶ原	阪急	甲陽園	12,699人	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
⑤甲東・段上	阪急	門戸厄神	26,213人	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		甲東園	38,590人	—	—	—	3,489㎡	3,489㎡	—	5台	5台		
⑦夙川・安井	阪急	夙川	33,027人	2,385㎡	0㎡	2,385㎡	4,973㎡	2,588㎡	2台	4台	2台		
		苦楽園口	14,197人	—	—	—	—	—	—	—	—		
⑧阪神西宮	JR	さくら夙川	15,814人	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		西宮	40,685人	3,300㎡	1,283㎡	4,583㎡	7,072㎡	2,489㎡	8台	12台	4台		
	阪神	香櫨園	10,333人	—	—	—	—	—	—	—	—		
⑨北口	阪急	西宮北口	106,169人	11,610㎡	0㎡	11,610㎡	7,185㎡	—	8台	8台	—		
⑩JR西宮・今津	JR	西宮	40,570人	4,000㎡	2,100㎡	6,100㎡	6,290㎡	190㎡	6台	8台	2台		
		今津	8,867人	—	—	—	—	—	—	—	—		
	阪急	阪神国道	4,432人	—	—	—	—	—	—	—	—		
		久寿川	4,022人	—	—	—	—	—	—	—	—		
阪神	今津	6,842人	3,100㎡	0㎡	3,100㎡	1,730㎡	—	0台	2台	2台			
	JR	甲子園口	38,503人	0㎡	2,160㎡	2,160㎡	4,320㎡	2,160㎡	2台	5台	3台		
⑫甲子園・春風	阪神	甲子園	53,328人	0㎡	5,840㎡	5,840㎡	6,690㎡	850㎡	18台	11台	—		
⑬鳴尾北・小松	阪神	鳴尾	23,481人	1,400㎡	0㎡	1,400㎡	1,572㎡	172㎡	0台	2台	2台		
⑮南甲子園・鳴尾南	阪神	武庫川	28,109人	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		東鳴尾	2,016人	—	—	—	—	—	—	—	—		
		洲先	1,803人	—	—	—	—	—	—	—	—		
		武庫川団地前	7,885人	—	—	—	—	—	—	—	—		
			219,858人	8,500㎡	10,100㎡	18,600㎡	20,602㎡	—	26台	28台	—		

計画指針：駅前広場計画指針～新しい駅前広場計画の考え方～ 建設省都市局都市交通調査室監修/日本交通計画協会編 1998年7月

(2) 鉄道駅間の距離

○ 西宮北口駅～武庫之荘駅間等で駅間距離が長い区間があり、鉄道駅へのアクセス性が低い地域が存在する。

西宮市は鉄道の利便性は高いが、鉄道駅は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が存在する。

鉄道の駅間距離は以下のとおりであり、西宮北口駅～武庫之荘駅（尼崎市內）など、鉄道駅間が離れている区間が存在する。

駅間距離が長い区間では、鉄道駅設置が公共交通の利便性向上に効果がある。また、鉄道駅を設置する際は、効果を増大させるためまちづくりと一体として整備することが望ましい。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。

[JR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	

[JR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	香櫛園	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	

※駅間距離の単位: km

図 2.51 市内鉄道駅間距離の状況

2.3 日常生活圏を越えたお出かけの現状

2.2、2.3 では、日常生活圏に着目して、暮らしぶり、お出かけ状況について分析することにより、住居側である日常生活圏ごとに現状の問題点を抽出した。

本項では、日常生活圏を越える移動について、現状のお出かけに関する問題点を抽出する。

ここで、日常生活圏を越えたお出かけについては、現状の移動状況より、日常生活圏を越えた基本的な生活圏として、「基本生活圏」を設定し、基本生活圏をベースに分析を行うものとする。

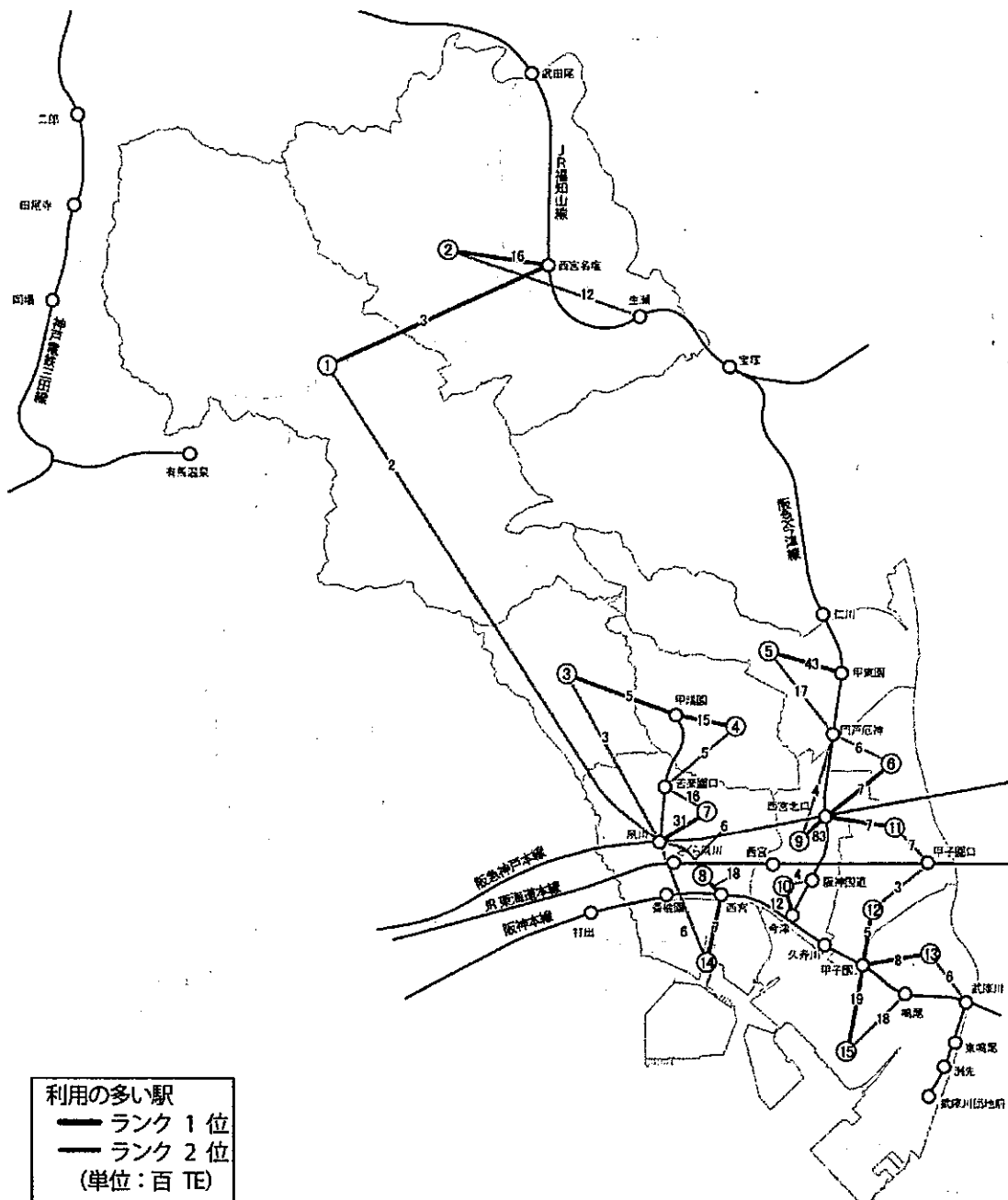
2.3.1 基本生活圏の設定

1) 鉄道端末交通の状況

(1) ゾーンごとの利用鉄道駅の状況

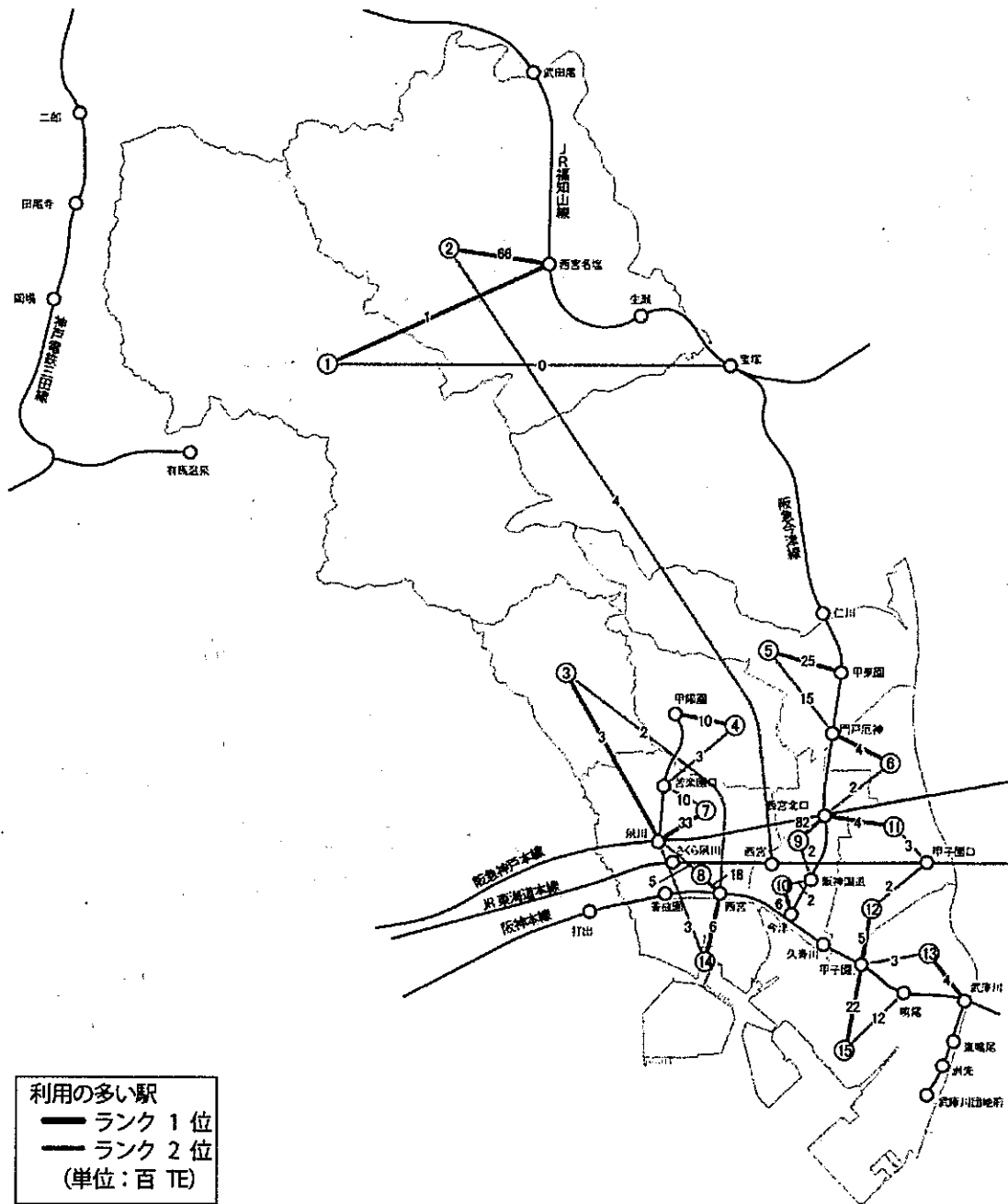
○ 市内々の移動は、ゾーンの最寄り駅を利用している。

市内々の移動は、ゾーンの最寄り駅を利用しているが、西宮北口駅、甲子園駅、西宮名塩駅、甲陽園駅、阪神西宮駅は、駅が所在するゾーンとともに、隣接ゾーンからの利用もみられる。



出典：平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

図 2.52 ゾーン別利用駅(平日・市内々)

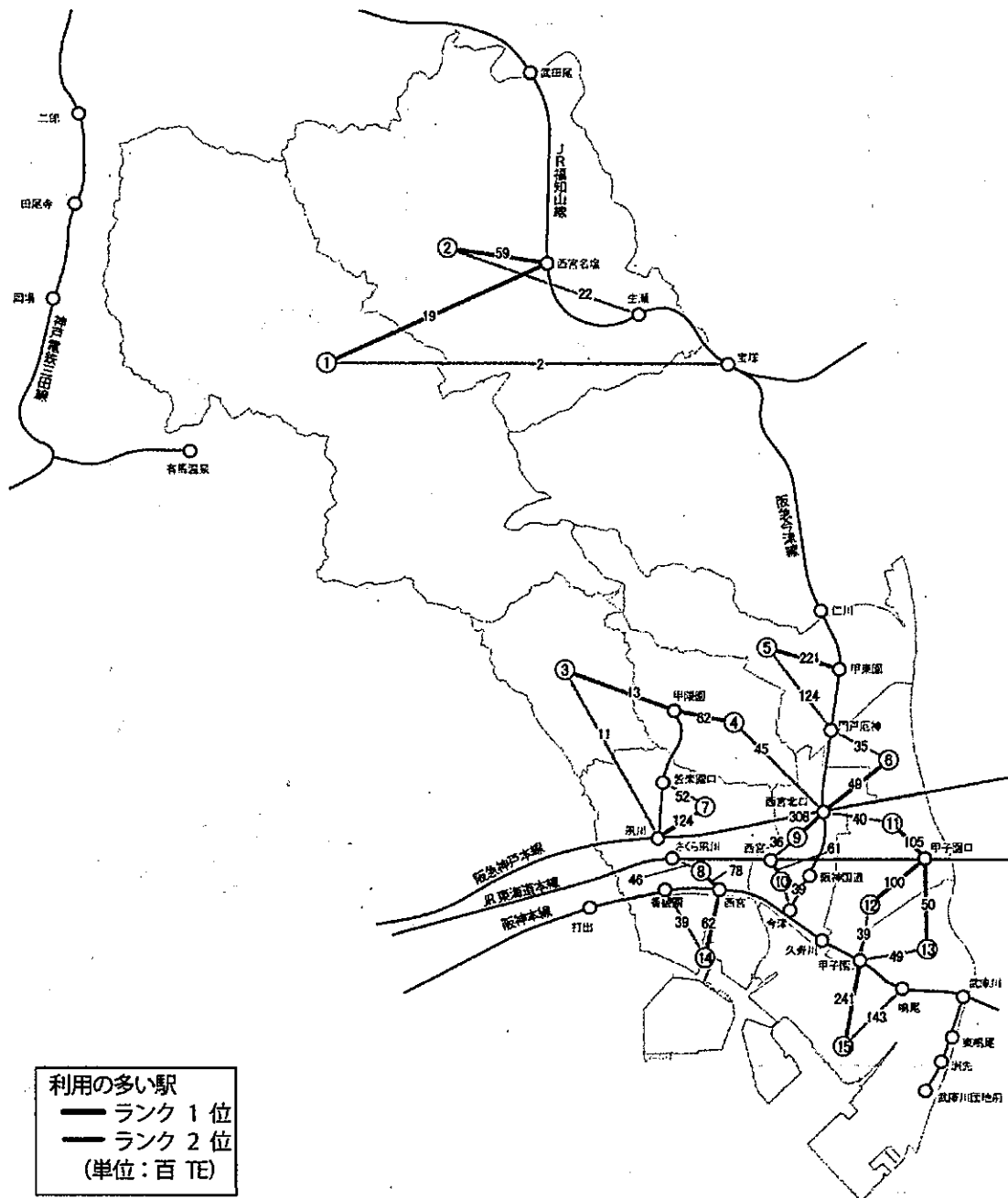


出典: 平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

図 2.53 ソーン別利用駅(休日・市内々)

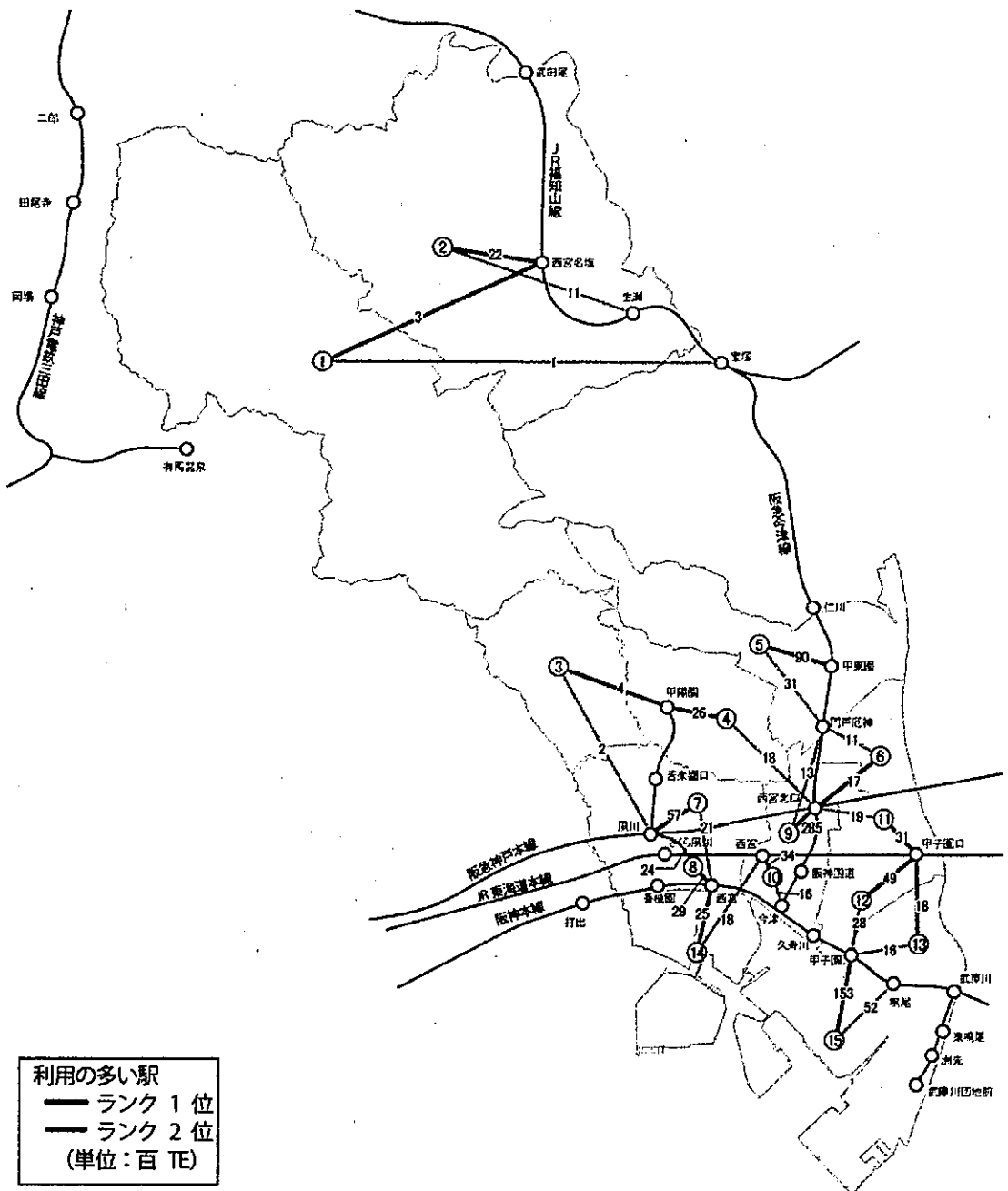
○ 市内外の移動は、ゾーンの最寄り駅に加えて、西宮北口駅、阪神西宮駅、甲子園口駅の利用が多い。

市内外の移動は、ゾーンの最寄り駅を利用しているが、西宮北口駅、西宮名塩駅、甲子園口駅、甲陽園駅、阪神西宮駅は、駅が所在するゾーンとともに、隣接ゾーンからの利用もみられる。



出典: 平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

図 2.54 ゾーン別利用駅(平日・市内外)



出典: 平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

図 2.55 ゾーン別利用駅(休日・市内外)

2) ゾーン間移動の状況

平休日の全手段、バス、自転車、徒歩の OD データを用いて、主なゾーン間移動と移動の方向を抽出する。

※OD データとは、出発地と到着地の組合せごとの利用者数を表すデータ

(1) 移動の方向

移動の方向については、集客施設の集積度が低い地域から、高い地域に向かうものとする。

a) 市内

市内の集客施設の集積度については、集客施設延床面積を市街化区域面積で除した値により順位付けを行う。

①山口は②塩瀬より集客施設の集積度が高いが、②塩瀬には鉄道駅があることから、①山口と②塩瀬の集客施設の集積度は同等とみなす。

表 2.8 市内の集客施設の集積状況

集積順位	ゾーン番号	ゾーン名	市街化区域面積 (a)	集客施設延床面積 (b)	集積状況 (b/a)
1位	⑨	北口	197 ha	380,981 m ²	1,934 m ² /ha
2位	⑧	阪神西宮	129 ha	144,015 m ²	1,116 m ² /ha
3位	⑫	甲子園・春風	197 ha	137,942 m ²	700 m ² /ha
4位	⑩	JR西宮・今津	147 ha	92,841 m ²	632 m ² /ha
5位	⑮	南甲子園・鳴尾南	777 ha	321,385 m ²	414 m ² /ha
6位	⑦	夙川・安井	452 ha	132,793 m ²	294 m ² /ha
7位	⑥	瓦木・樋ノ口	161 ha	36,913 m ²	229 m ² /ha
8位	⑭	浜脇・西宮浜	376 ha	73,069 m ²	194 m ² /ha
9位	⑬	鳴尾北・小松	203 ha	38,691 m ²	191 m ² /ha
10位	⑪	甲子園口北	138 ha	16,966 m ²	123 m ² /ha
11位	⑤	甲東・段上	471 ha	47,503 m ²	101 m ² /ha
12位	①	山口	589 ha	47,775 m ²	81 m ² /ha
13位	④	甲陽園・上ヶ原	452 ha	24,225 m ²	54 m ² /ha
14位	②	塩瀬	735 ha	23,199 m ²	32 m ² /ha
15位	③	鷲林寺・苦楽園	201 ha	625 m ²	3 m ² /ha

※ 集客施設延床面積については、家屋課税台帳データにおける店舗、百貨店、宿泊施設、ホールの延床面積の合計を用いている。

b) 市外

芦屋・神戸南方面 (101)、大阪方面 (202) は、市内より集客施設の集積度が高いものとする。

神戸北 (102)、三田・丹波方面 (103)、宝塚・川西等 (203) は、①山口、②塩瀬より集客施設の集積度が高いものとする。

宝塚・川西等 (203) は、⑤甲東・段上より集客施設の集積度が高いものとする。

尼崎 (201) は、⑮南甲子園・鳴尾南より集客施設の集積度が低いものとする。

(2) 平日の全手段、バス、自転車、徒歩で移動割合が高いゾーン間移動

- 北部は、①山口、②塩瀬、102 神戸北、203 宝塚・川西等間での移動が主となっている。
- 南部は、隣接ゾーン間との移動が多く、とくに⑧阪神西宮、⑨北口、⑩JR 西宮・今津への移動が多い。

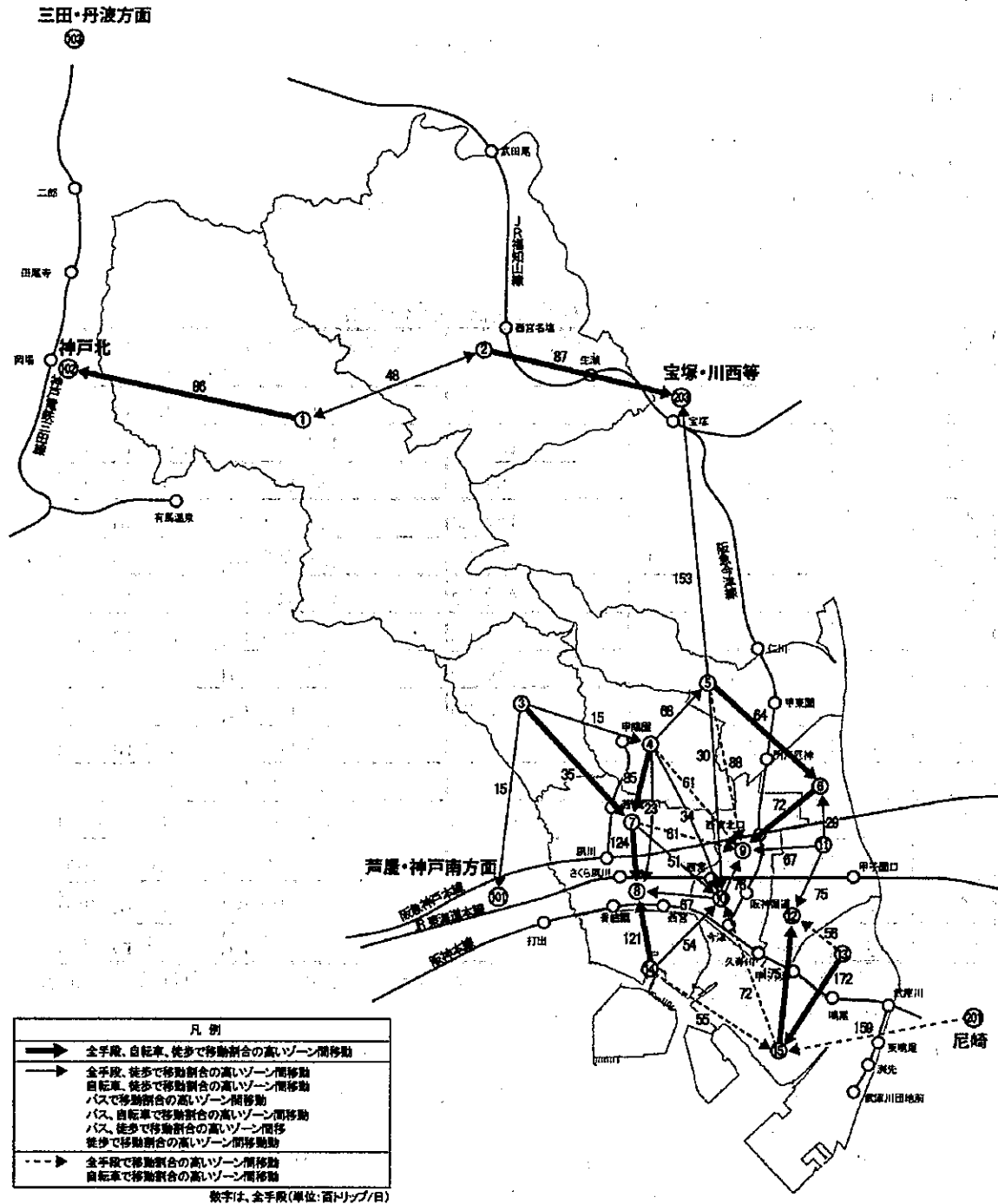


図 2.56 平日の全手段、バス、自転車、徒歩で移動割合が高いゾーン間移動

(3) 休日の全手段、バス、自転車、徒歩で移動割合が高いゾーン間移動

- 北部は、平日と同様、①山口、②塩瀬、102 神戸北、203 宝塚・川西等間での移動が主となっている。
- 南部は、平日と同様、③阪神西宮、④北口、⑩JR 西宮・今津への移動が多い中、とくに⑨北口への移動の集中が多くなっている。

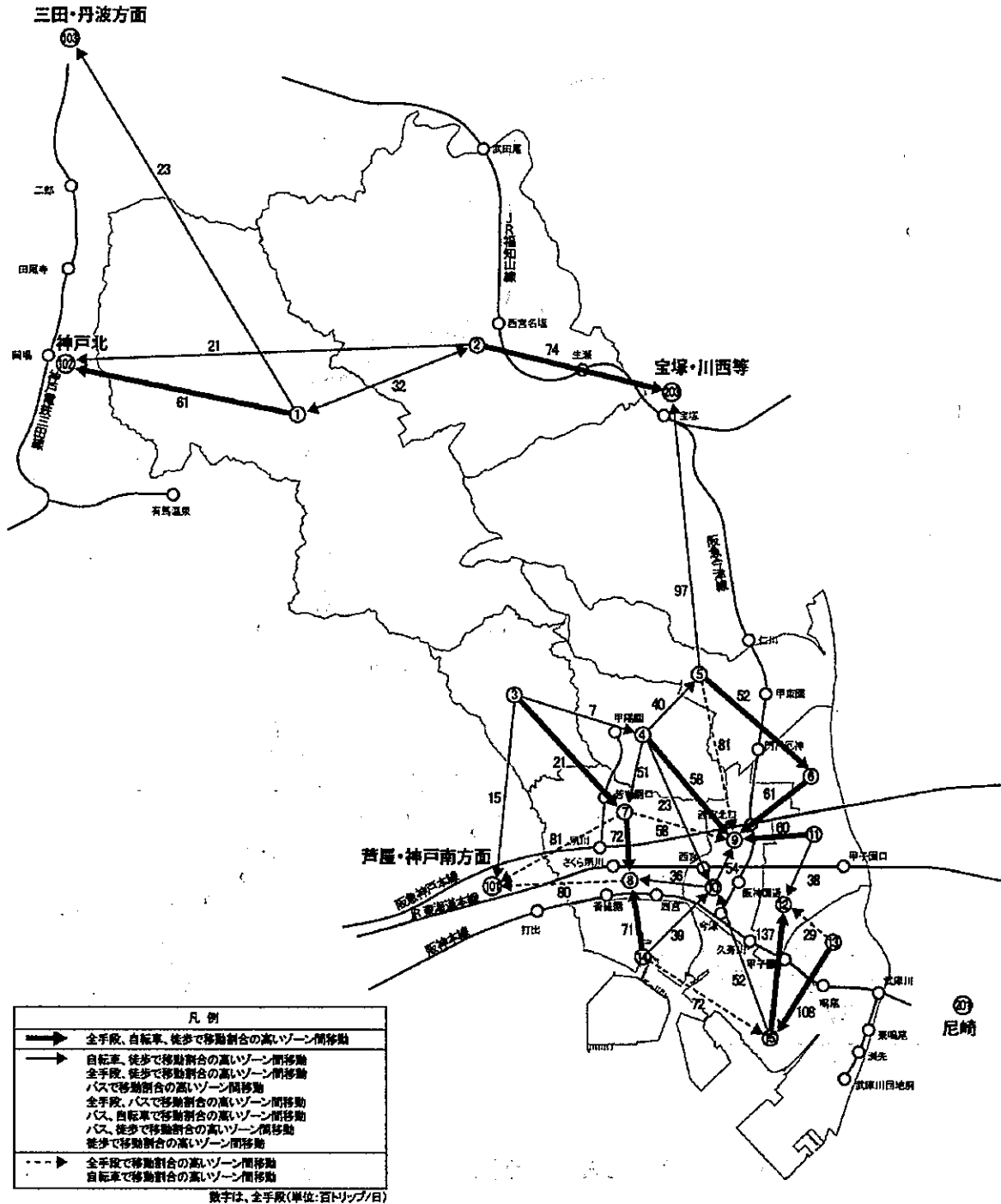


図 2.57 休日の全手段、バス、自転車、徒歩で移動割合が高いゾーン間移動

3) 日常生活圏を越えた移動状況

(1) 平日の日常生活圏を越えた移動状況

全手段、バス、自転車、徒歩で移動割合が高いゾーン間移動から、以下のエリアが設定される。

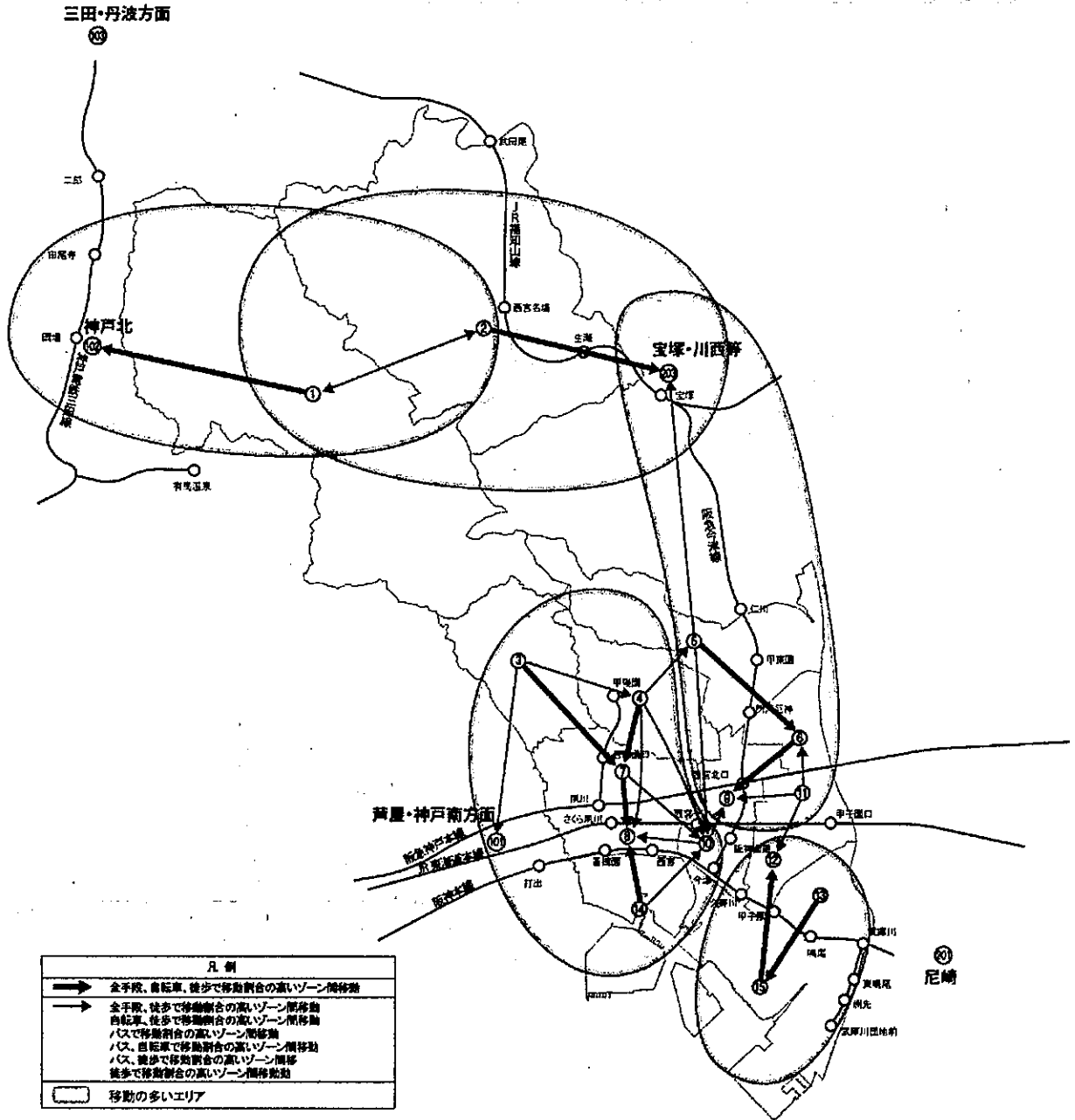


図 2.58 平日の日常生活圏を越えた移動状況

(2) 休日の日常生活圏を越えた移動状況

全手段、バス、自転車、徒歩で移動割合が高いゾーン間移動から、以下のエリアが設定される。

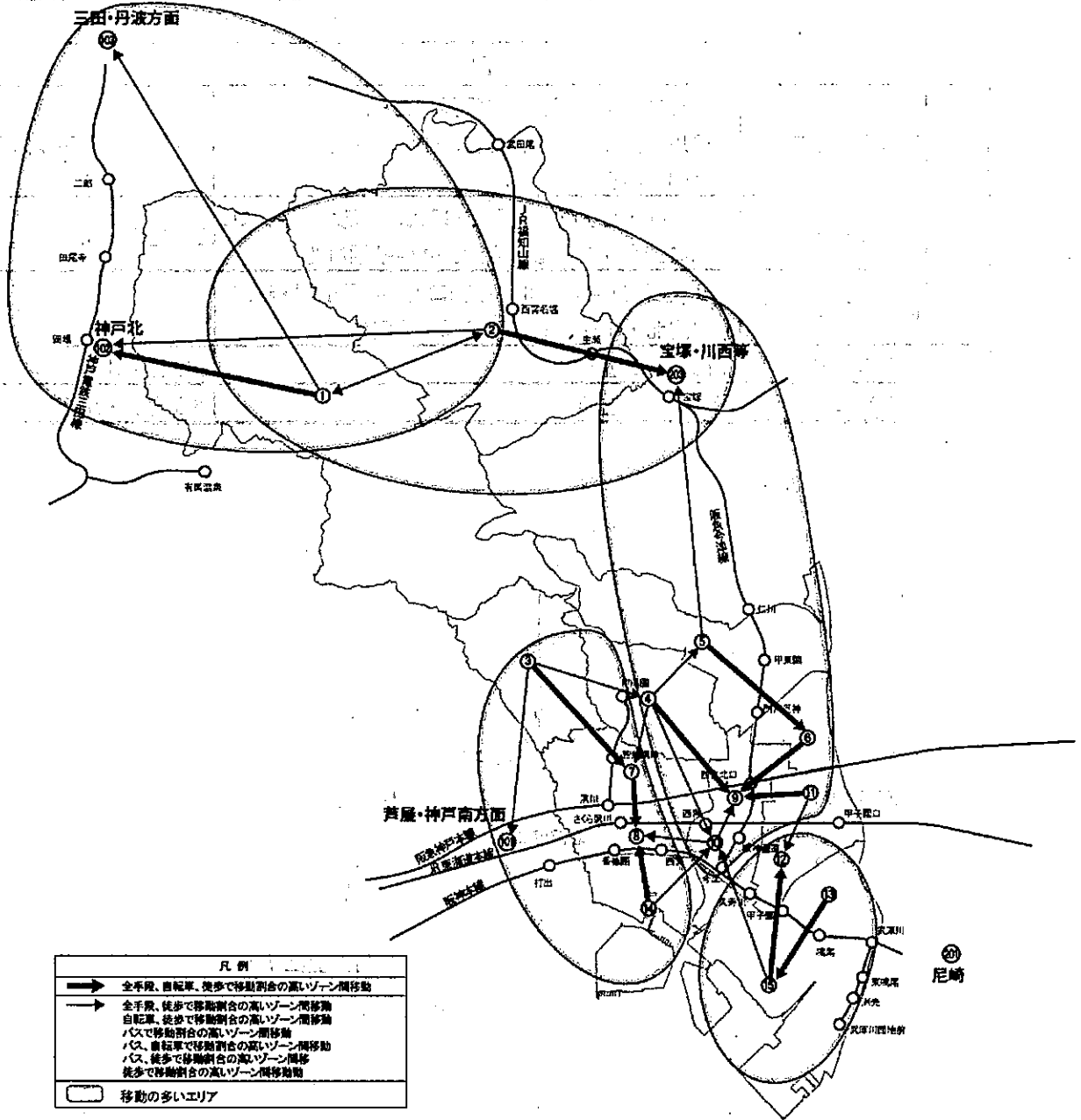


図 2.59 休日の日常生活圏を越えた移動状況

4) 基本生活圏の設定

○ 鉄道駅の利用状況及びゾーン間の移動状況（平日および休日）からの主要移動圏を踏まえ、日常生活における基本生活圏（半径2~5km程度）を5つの生活圏に設定する。

地域	エリア名称	ゾーン	
		市内	市外
南部	南部西エリア	③ 鷲林寺・苦楽園、④ 甲陽園・上ヶ原、 ⑦ 夙川・安井、⑧ 阪神西宮、⑩ JR西宮・今津、 ⑭ 浜脇・西宮浜	101 芦屋・神戸南方面
	南部北東エリア	④ 甲陽園・上ヶ原、⑤ 甲東・段上、⑥ 瓦木・樋ノ口、 ⑨ 北口、⑩ JR西宮・今津、⑪ 甲子園口北	203 宝塚・川西等
	南部南東エリア	⑩ JR西宮・今津、⑪ 甲子園口北、⑫ 甲子園・春風、 ⑬ 鳴尾北・小松、⑮ 南甲子園・鳴尾南	
北部	北部西エリア	① 山口、② 塩瀬	102 神戸北
	北部東エリア	① 山口、② 塩瀬	203 宝塚・川西等

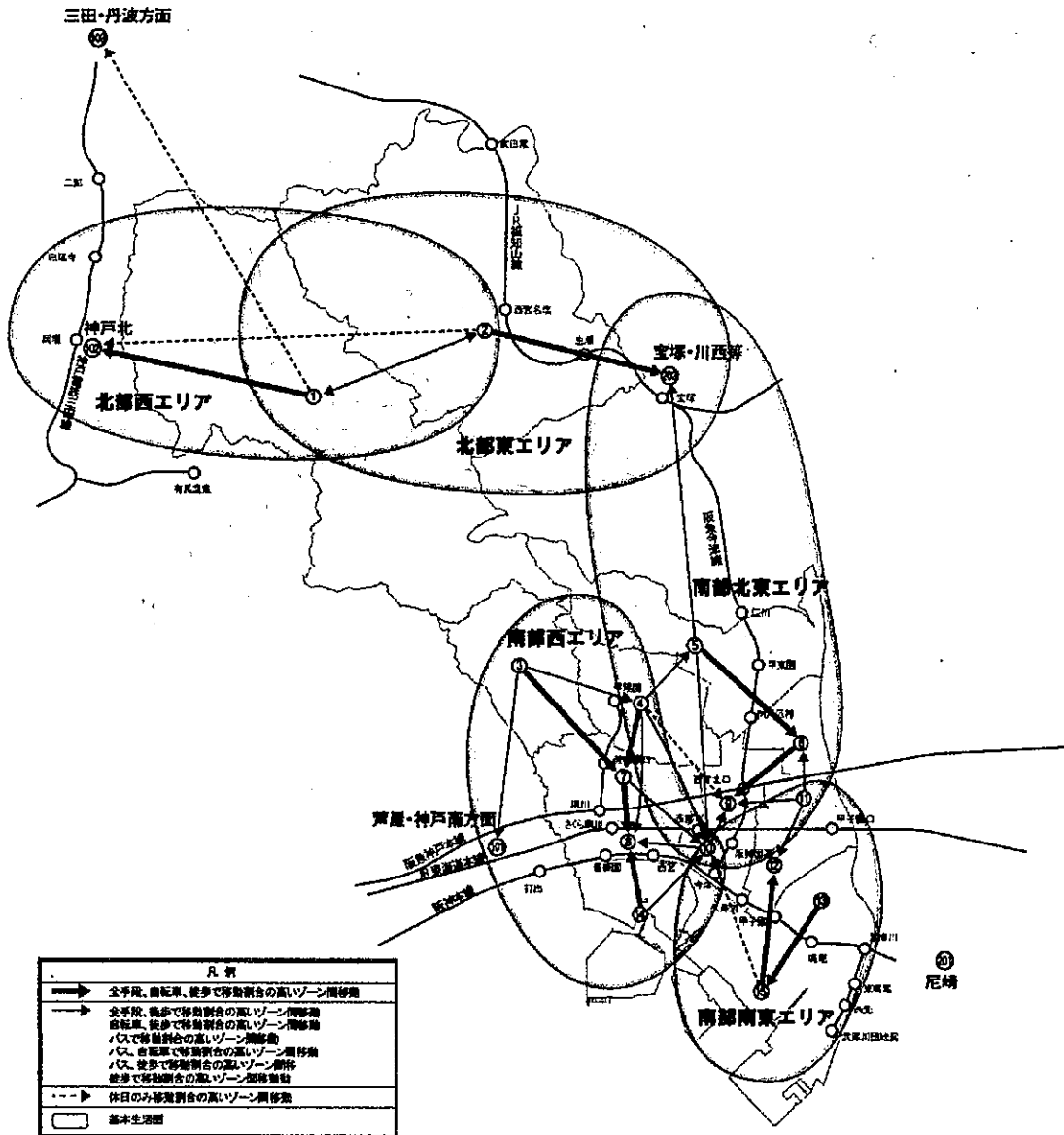


図 2.60 基本生活圏の設定

5) 拠点と交通軸の設定

○ 西宮市に関連する主要な移動と市外々移動などを踏まえて、拠点と交通軸を設定する。

拠点及び軸の種類	求める機能
中心拠点 (市内:3箇所、 市外:2箇所)	医療・福祉・子育て支援・教育文化・商業等の都市機能が集積し、市域全体にその機能を提供し、日常生活圏にもその機能を提供
準中心拠点(3箇所)	中心拠点を補完する機能
生活拠点(8箇所)	医療・福祉・商業等の都市機能を有し、日常生活圏に基本的な生活サービスを提供
都市交通軸	東西方向の通過交通に対応した交通軸
幹線生活交通軸	北部：東西方向の市内々・市内外流動に対応した交通軸 南部：南北方向の市内々・市内外流動に対応した交通軸
支線生活交通軸	基本生活圏内のゾーン間移動に対応した軸

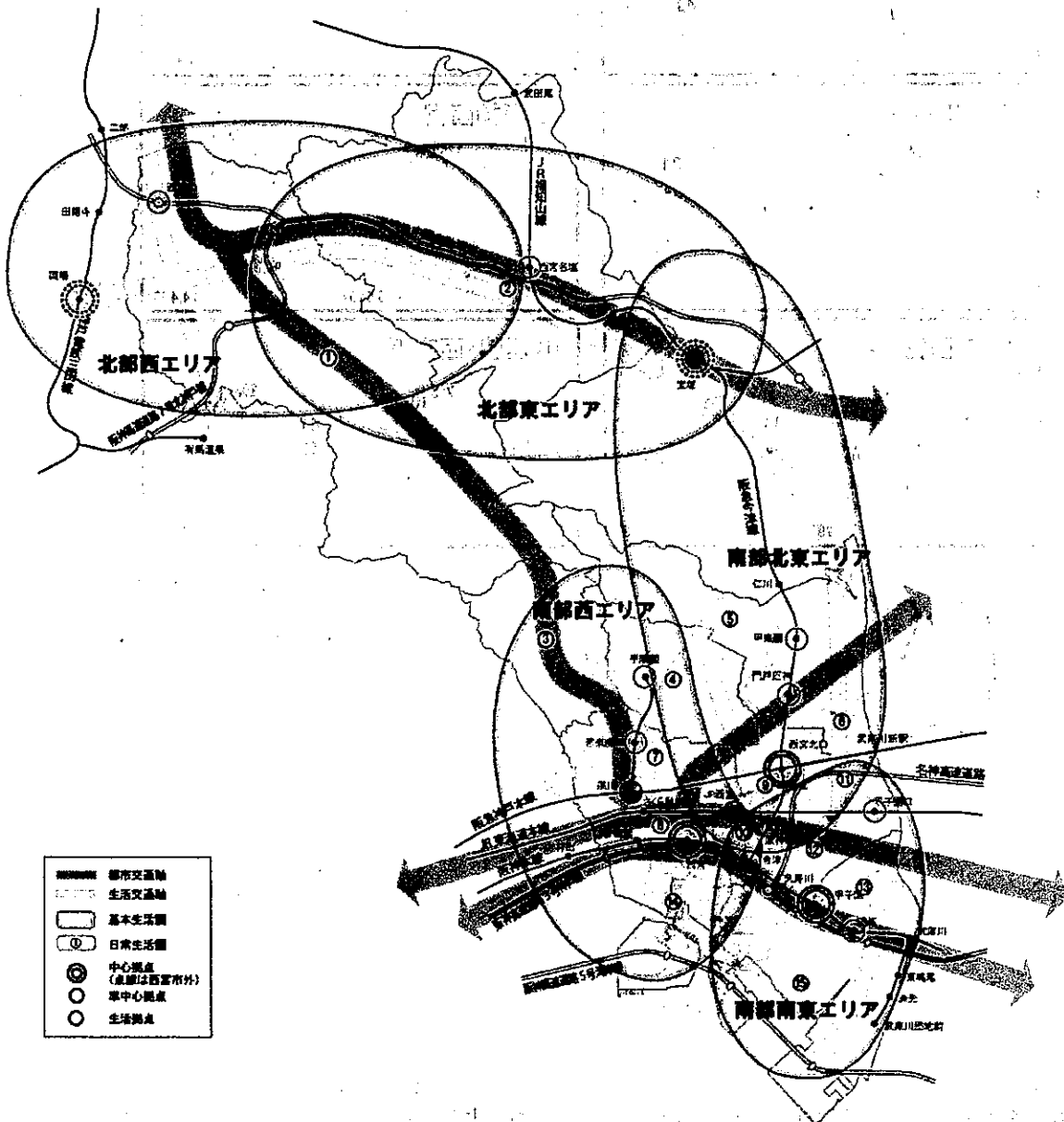


図 2.61 現状の移動実態に関する模式図

2.3.2 基本生活圏を踏まえたお出かけに関する現状

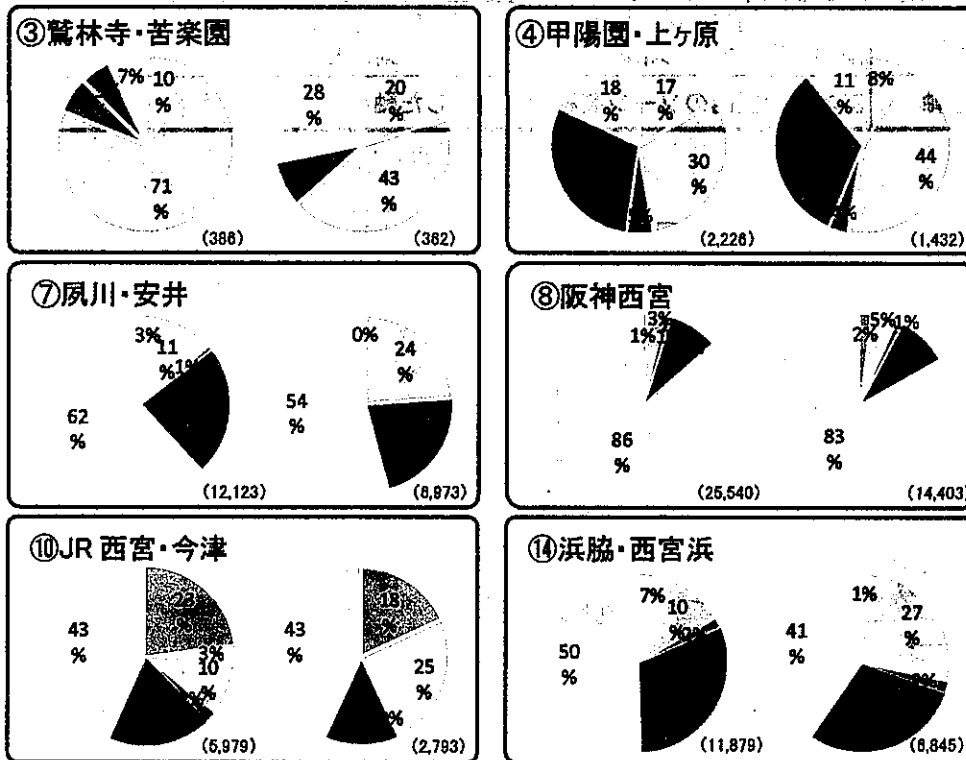
1) お出かけに関する現状

(1) 基本生活圏内の中心拠点周辺への移動

a) 阪神西宮駅周辺を含む⑧阪神西宮ゾーンへの移動(南部西エリア)

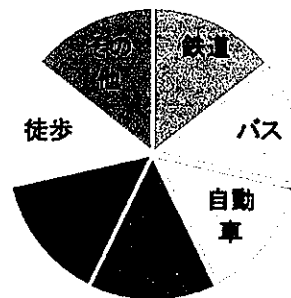
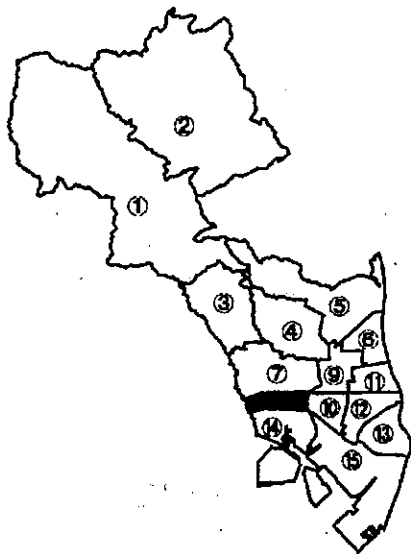
○ 阪急神戸本線の北側では自動車分担率が高く、③・④ではバスも比較的高い。

⑦・⑧・⑩・⑭では徒歩・自転車の分担率が高くなっており、③・④は自動車・バスの分担率が高くなっている。



○ は総トリップ数

※トリップとは、人がある目的をもって地点からある地点へ移動する単位



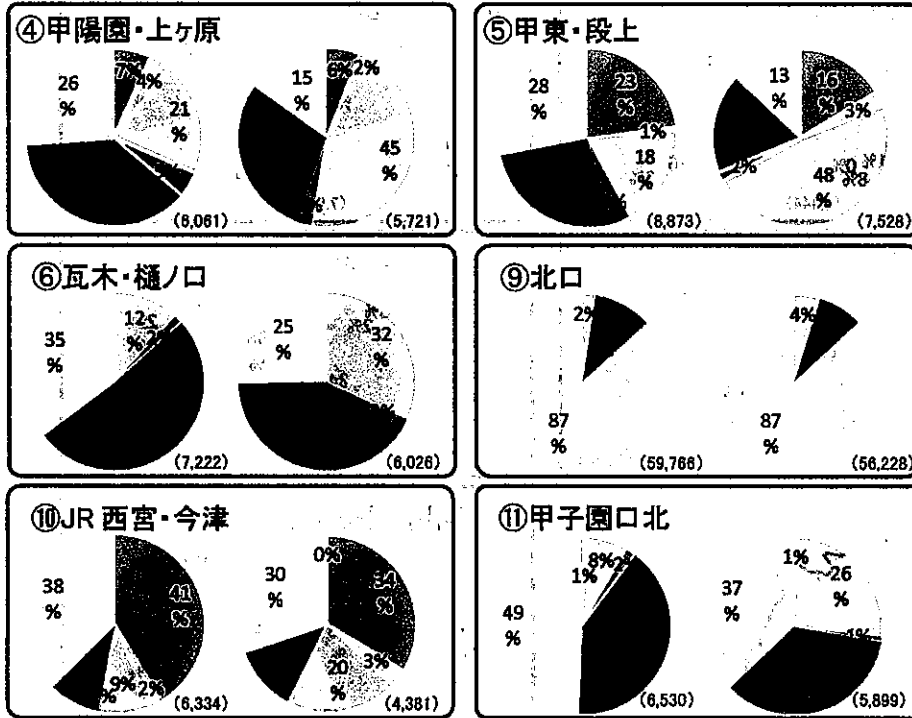
出典：平成22年近畿圏パーソントリップ調査

図 2.62 各ゾーンから⑧阪神西宮ゾーンへのトリップに関する交通手段分担率(左:平日、右:休日)

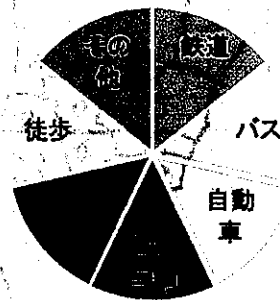
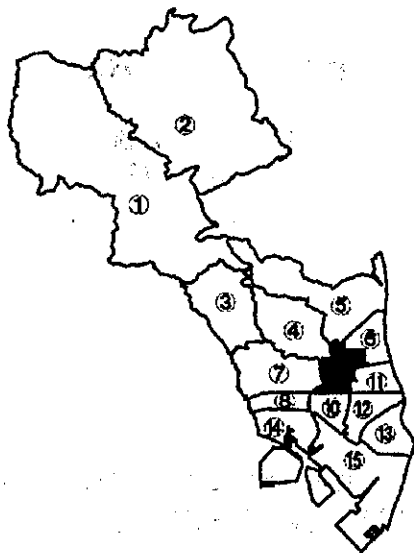
b) 西宮北口駅周辺を含む⑨北口ゾーンへの移動(南部北東エリア)

○ バスの分担率は総じて低く、自転車の分担率が高い。

北口周辺ゾーン(⑥・⑨・⑪)において徒歩・自転車の分担率が高くなっており、丘陵地域(④・⑤)では自動車の分担率が高くなっている。また、自動車の分担率は、休日において非常に高くなっている。一方、バスは、④・⑤・⑩・⑪で利用されているものの、総じて非常に少ない。



() は総トリップ数



出典：平成22年近畿圏パーソントリップ調査

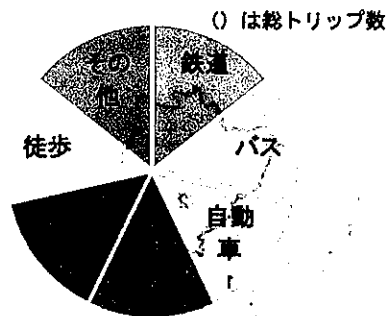
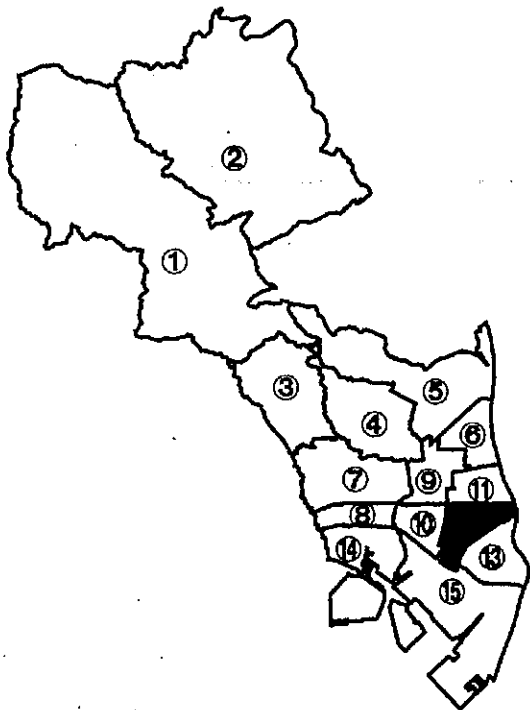
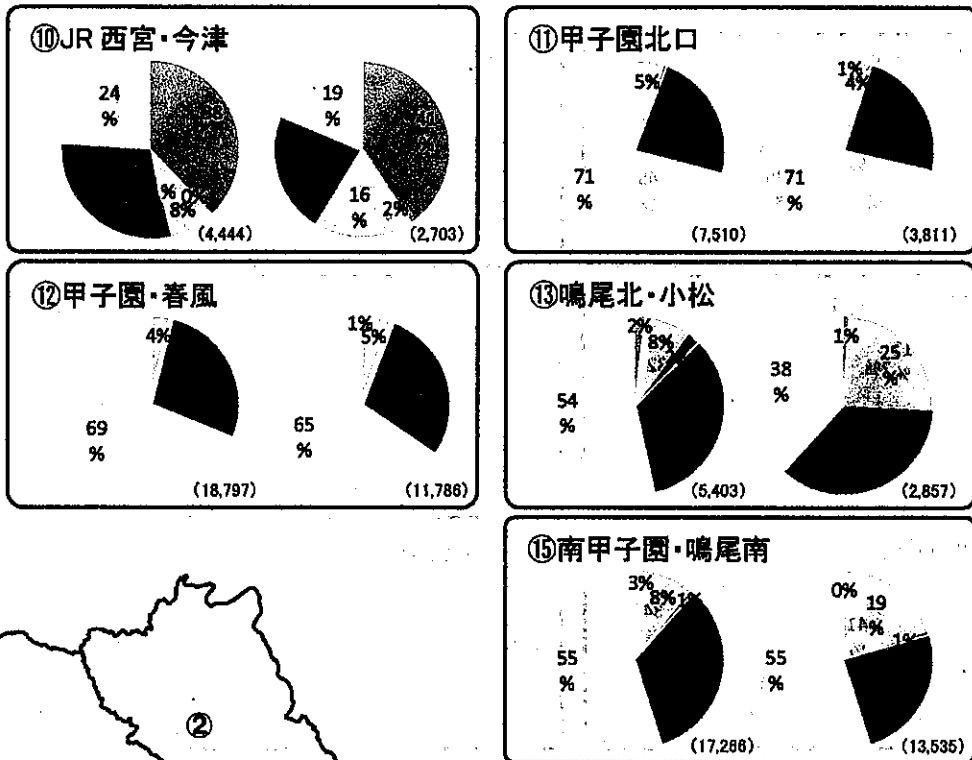
図 2.63 各ゾーンから⑨北口ゾーンへのトリップに関する交通手段分担率(左:平日、右:休日)

c) 甲子園駅を含む⑫甲子園・春風ゾーンへの移動(南部南東エリア)

○ 徒歩・自転車の分担率が高く、バスは非常に少ない。

徒歩・自転車の分担率が高くなっている。

特に甲子園を中心拠点とする基本生活圏ゾーン(⑩～⑬・⑮)に関しては、⑩を除き、徒歩の分担率が高く、徒歩と自転車の分担率でおおむね80%以上となっている。



() は総トリップ数

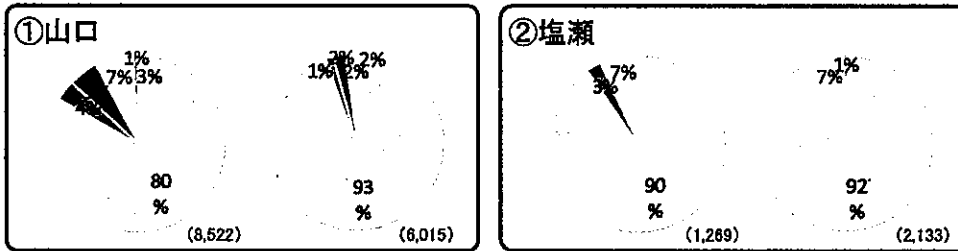
出典：平成22年近畿圏パーソントリップ調査

図 2.64 各ゾーンから⑫甲子園・春風ゾーンへのトリップに関する交通手段分担率(左:平日、右:休日)

d) 岡場駅を含むゾーンへの移動(北部西エリア)

○ 自動車分担率が突出して高く、バスアクセスはほとんどいない。

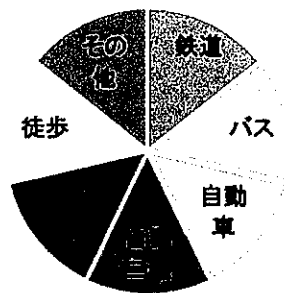
①・②ともに自動車分担率が突出して高い状況となっている。また、①の休日は平日よりも13%増加している。



○ は総トリップ数

出典：平成22年近畿圏パーソントリップ調査

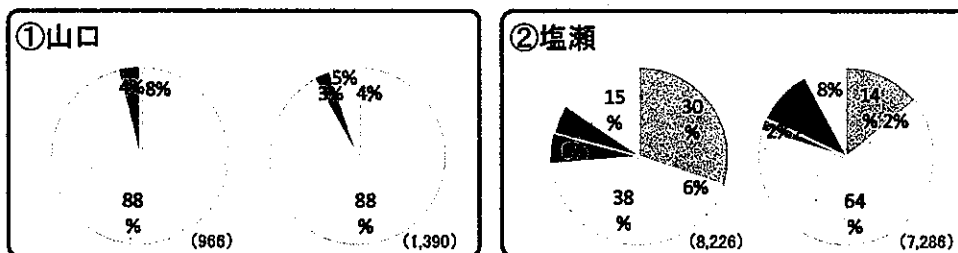
図 2.65 各ゾーンから神戸北ゾーンへのトリップに関する交通手段分担率(左:平日、右:休日)



e) 宝塚駅周辺を含むゾーンへの移動(北部東エリア)

○ ①山口は自動車分担率が突出して高いが、岡場駅と比較するとバス利用も多い。
○ ②塩瀬は自動車が最も高いが、次いで鉄道が高くなっている。バスは平日で5%と少ない。

①は自動車分担率が高くなっているものの、岡場と比較するとやや低く、バスの分担率が高くなっている。②は①と比較して、自動車分担率が低く、鉄道・バスが高い。しかしながら、休日の自動車分担率は、平日よりも26%増加している。



○ は総トリップ数

出典：平成22年近畿圏パーソントリップ調査

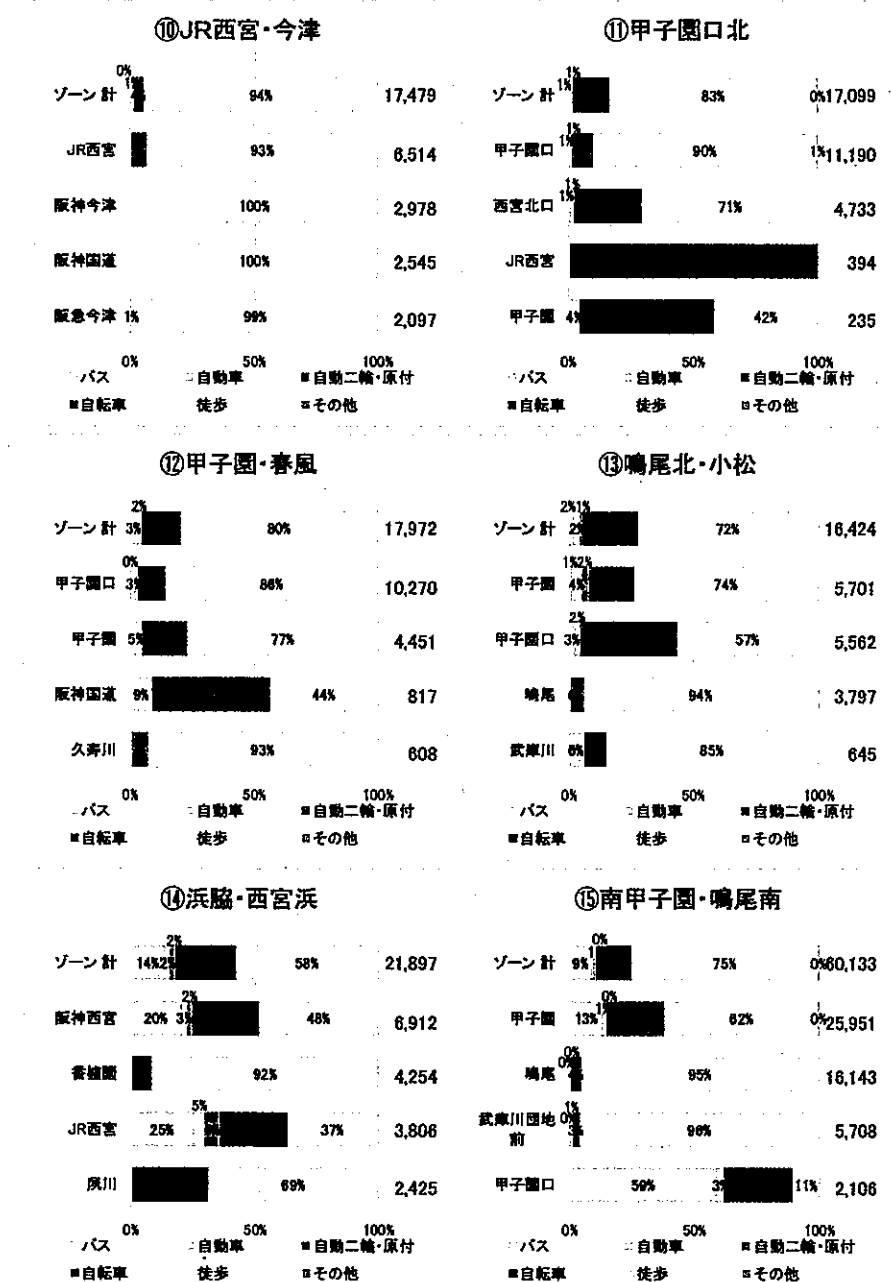
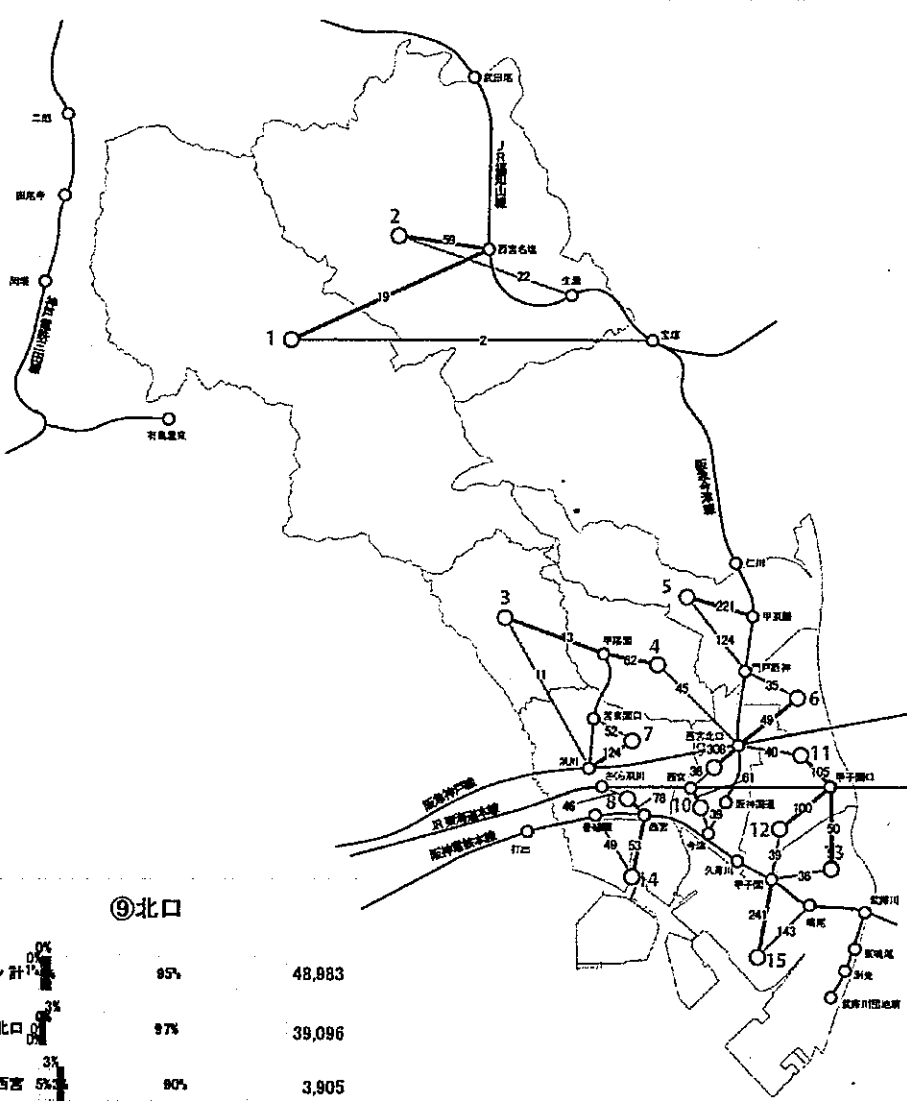
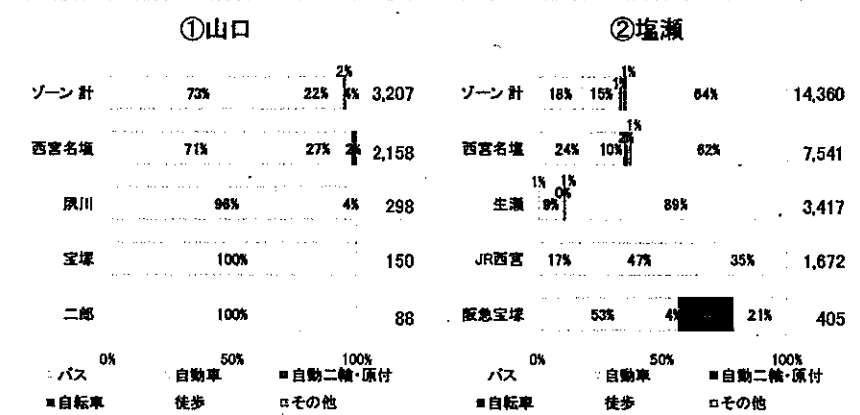
図 2.66 各ゾーンから宝塚・川西等ゾーンへのトリップに関する交通手段分担率(左:平日、右:休日)

(2) 鉄道駅への移動

○ 主たる移動手段は徒歩・自転車であるが、標高差が大きい、また、バスサービスが比較的高い場合はバスの利用率が高い傾向にある。

①を除き、徒歩が主体となっており、ゾーン内の拠点駅、または隣接するゾーンの特急等停車駅、他交通事業者駅を利用する傾向にある。

バスの利用率は、ゾーン間で大きく差があり、ゾーン内の標高差が大きい①～③では、自転車の利用率よりも高く、また、基本生活圏内の中心拠点へのバスサービスが比較的高い、⑭・⑮はバスと自転車の分担率の差が小さくなっている。駅別にみると、阪神西宮駅・JR西宮駅・甲子園口駅・夙川駅でバス利用率が高い傾向にある。



出典：平成22年近畿圏パーソントリップ調査

図 2.67 ゾーン別主要な利用駅と駅へのアクセス交通手段別割合

2) お出かけ環境に関する現状

(1) 各ゾーンから中心拠点へのバス運行本数

- 各基本生活圏内から中心拠点へのバス運行本数は、以下の通り、ゾーン間でサービスが偏在している。
- 西宮北口駅へのバス運行本数は、西宮北口駅が位置する⑨が突出して多いほか、他のゾーンは少ない。
- 阪神西宮駅へのバス運行本数は、⑧～⑭で多いが、阪急神戸本線の北側では少ない。
- 甲子園駅へのバス運行本数は、⑫・⑬・⑮で概ね4本/時となっているが、その他のゾーンに関しては少ない。
- 北部に関する市外の中心拠点へのバス運行本数は、総じて少ない。

市内の路線バスは、阪神西宮駅を基点に放射状に高密度な路線配置で運行されているが、運行本数については、道路幅員や人口分布、沿線の施設立地等により大きな偏りが生じている。

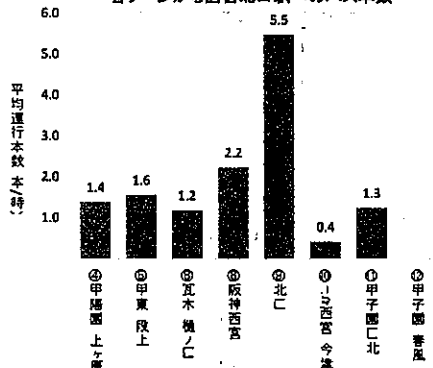
その結果、西宮北口駅へのバス運行本数については、⑨で突出して高く、⑧で2本/時を上回っており、その他のゾーンとしては、④・⑤・⑥、⑪で1本/時を上回っている状況にある。

また、阪神西宮駅については、西宮北口駅と比較して、運行本数の多いゾーンが多く、7つのゾーン(④・⑦～⑩・⑫・⑭)で2本/時を上回っており、南部の広い範囲においてアクセス性が高い状況にある。

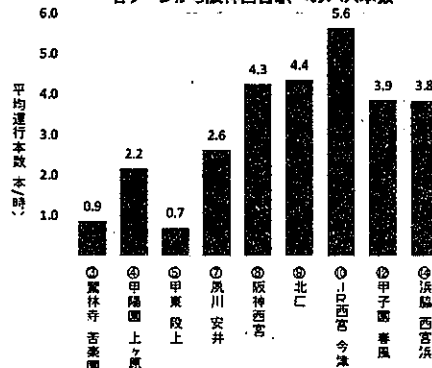
甲子園駅については、⑫およびその地域に隣接する地域(⑩・⑬・⑮)において本数が多くなっているが、その他のゾーンについては、バス路線が確保されていない。

宝塚駅・岡場駅(神戸市北区)に関しては、いずれもバス路線は確保されているが、1時間に1本程度となっており、サービス水準が低い状況にある。

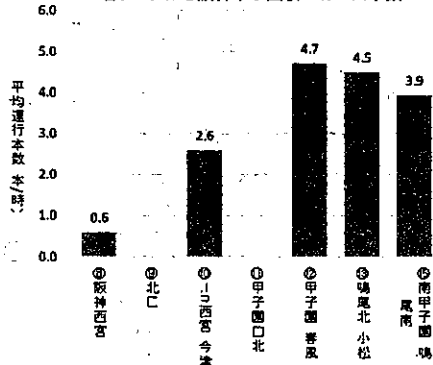
各ゾーンから西宮北口駅へのバス本数



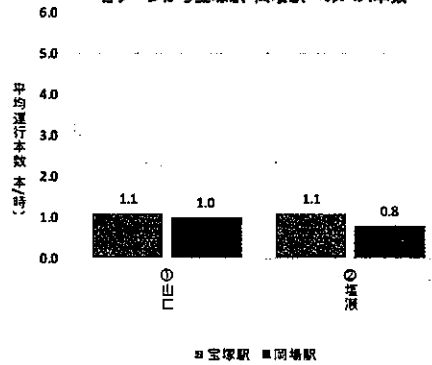
各ゾーンから阪神西宮駅へのバス本数



各ゾーンから阪神甲子園駅へのバス本数



各ゾーンから宝塚駅・岡場駅へのバス本数



資料)各バス事業者時刻表 ※10～16時の平均値(平成27年12月時点)

図 2.68 拠点へのバス運行本数

(2) ニーズの高い移動経路でのバスの利用状況

○ ニーズの高い移動経路であるが、バスでの移動割合が低く、公共交通のみで行きたいところへ行きにくい現状がある。

移動が多い経路（ニーズが高い経路）について、バスでの移動割合が高い経路と高くない経路に区分した。

平日、休日ともに中心拠点である神戸北（岡場駅）、宝塚・川西等（宝塚駅）、⑧阪神西宮（阪神西宮駅）、⑩JR西宮・今津（JR西宮駅）、⑨北口（阪急西宮北口駅）、⑫甲子園・春風（阪神甲子園駅）への移動が多い。

その中で、平日・休日ともに①山口⇒神戸北、⑥瓦木・樋ノ口⇒⑨北口、⑩JR西宮・今津⇒⑧阪神西宮、⑩JR西宮・今津⇒⑨北口、⑪甲子園口北⇒⑨北口の経路では、バスでの移動割合が低い。また、⑦夙川・安井⇒⑩JR西宮・今津の経路は平日のみ、②塩瀬⇒神戸北、④甲陽園・上ヶ原⇒⑨北口、⑮南甲子園・鳴尾南⇒⑩JR西宮・今津の経路は休日のみで、バスによる移動割合が低い。

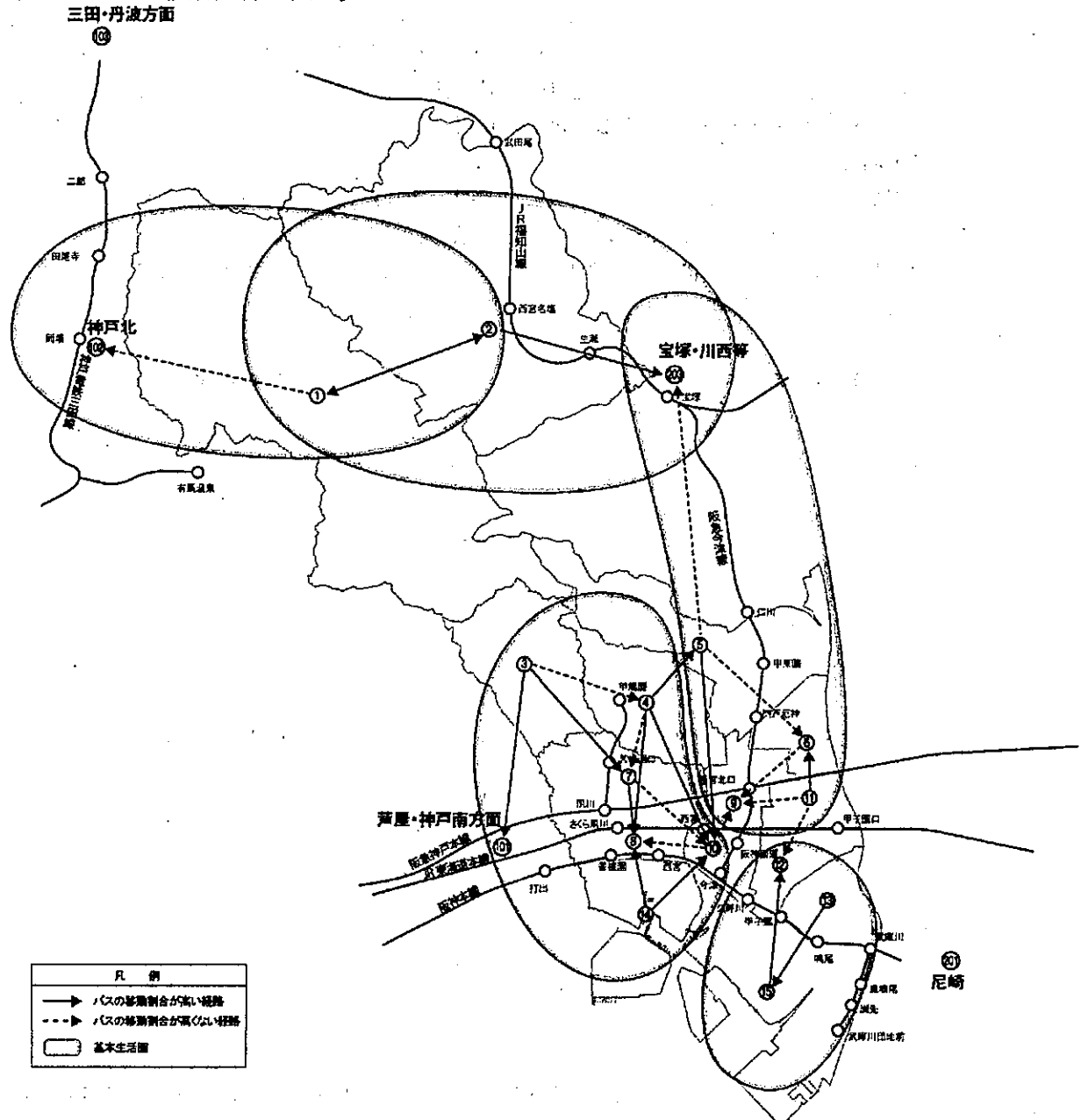


図 2.69 全移動に関するバスの移動割合の状況(平日)

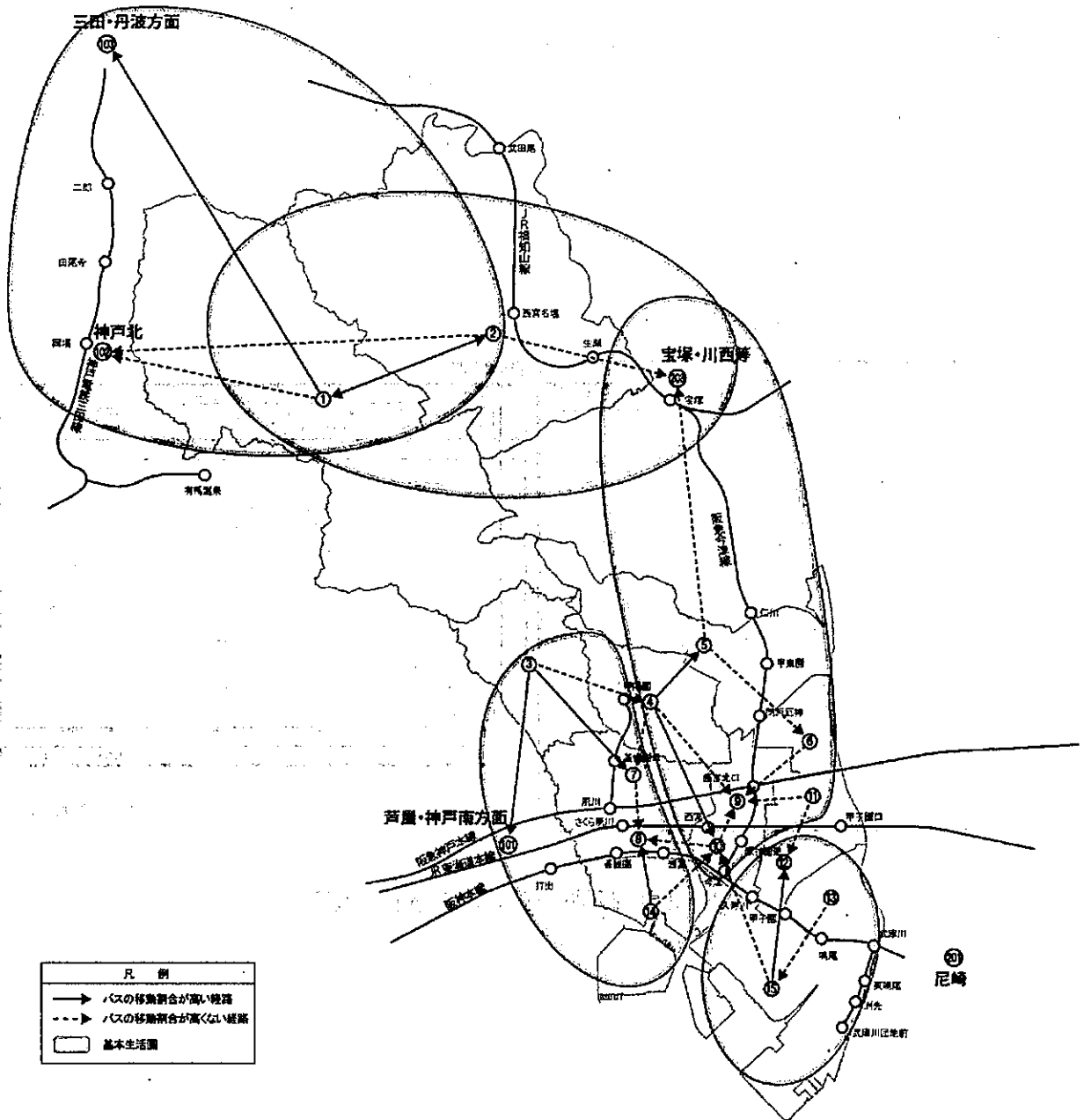


図 2.70 全移動に関するバスの移動割合の状況(休日)

(3) 市内中心拠点内鉄道駅付近のバス停の状況

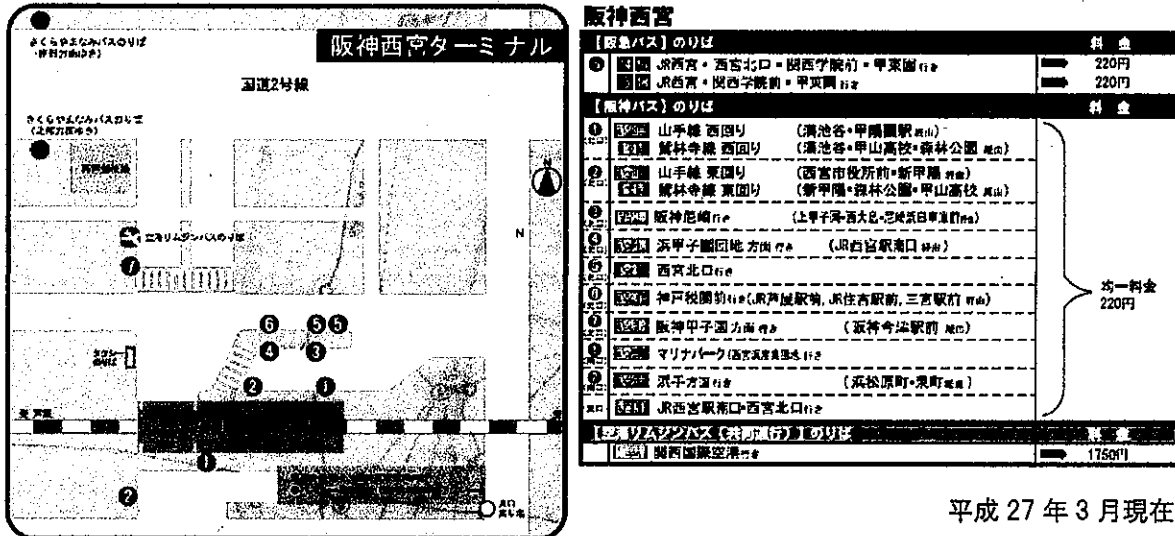
○ 阪神西宮駅、甲子園駅は、バス停が点在しており、利便性が低い状況にある。

阪神西宮駅は、駅アクセスのバス停が、阪神西宮駅北（西宮戎）、阪神西宮、阪神西宮南口、阪神西宮駅東口と散在している。

阪神西宮駅は、駅前広場の出入り口が限定され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状況にあり、駅前広場内の円滑性が確保できていない。そのため、バス運行などに支障が生じていることが考えられる。

甲子園駅は、交通量の多い県道（浜甲子園甲子園口停車場線）を挟んで、バスターミナルが設置されており、路線系統に応じて、県道を横断することが必要となるため、利用者の信号待ちなど、利便性が低くなっているものと考えられる。

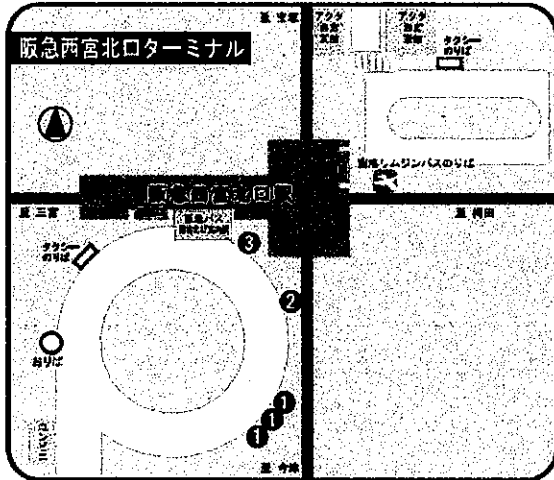
-阪神西宮駅のバスターミナル-



平成 27 年 3 月現在

図 2.71 阪神西宮駅のバス停配置状況

-西宮北口駅のバスターミナル-

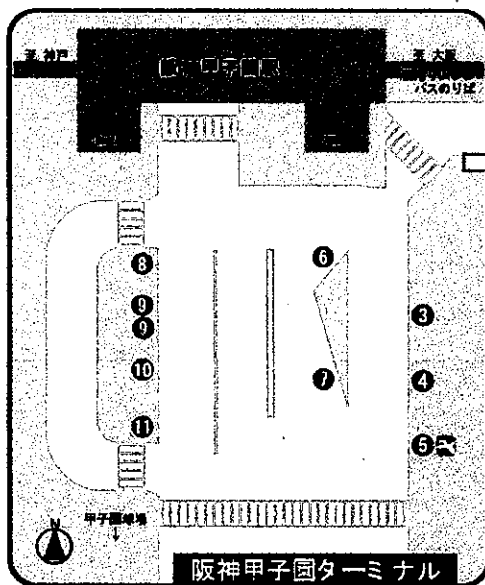


阪急西宮北口

【阪急バス】のりば		料金
①	阪神甲子園行 JR甲子園口・西宮中央病院前 (甲子園学院前) 行 JRさくら川・阪急深川行 (西宮町・阪西宮・江上町) 行 阪神西宮行 (西宮町・阪西宮・西宮中央病院前) 行 甲山深川行 (西宮甲山深川) 行 阪急石橋・石橋北口行 (石橋ノ里・伊丹市役所) 行 豊中行 (石橋ノ里・伊丹市役所) 行	220円 220円~260円 220円~260円
②	関西学院前・甲東園行 (阪西宮駅・上ヶ原六条町) 行 関西学院前・甲東園行 (阪西宮駅・神戸女学院西門前) 行 関西学院前・甲東園行 (阪西宮駅・豊宮山) 行 関西学院前・甲東園行 (船場町・上ヶ原六条町) 行 関西学院前・甲東園行 (船場町・豊宮山) 行	220円
③	阪急公徳会館・新田町行 (西宮町・阪西宮・西宮中央病院前) 行 阪急公徳会館・新田町行 (西宮町・阪西宮・西宮中央病院前) 行	
【阪神バス】のりば		料金
①	阪神西宮行 利根川(西宮駅西口)行 (阪神西宮・船場町) 行 阪神甲子園行 (上甲子園) 土休日運	220円
【近畿リニアバス(近鉄)行】のりば		料金
①	大阪(伊丹)空港行 (阪神甲子園) 行	720円
②	関西国際空港行 (JR西宮・阪神西宮) 行	1750円
【さくらやのみバス】のりば		料金
①	山口営業所前・名茶行 (有馬温泉) 行 山口営業所前・名茶行 (金仙寺) 行	220円~680円

平成 27 年 3 月現在

-阪神甲子園駅のバスターミナル-



阪神甲子園

【阪急バス】のりば		料金
①	西宮北口行 (上甲子園) 土休日のみ運転	220円
【阪神バス】のりば		料金
①	浜甲子園団地方面行 (新理)	統一料金 220円
②	浜甲子園方面行 (月見里) 行	
③	阪神尼崎・阪神西宮方面行 (山屋敷) 行	
④	西宮浜中央行 (月見里) 土休日のみ運転	
⑤	阪急公徳会館行 (滝川)	
⑥	武庫川団地方面行 (阪神鳴尾・甲子園八幡町) 行	
⑦	高須方面行 (阪神鳴尾) 行	
⑧	鳴尾浜方面行 (阪神鳴尾) 行	
⑨	鳴尾浜方面行 (阪神鳴尾) 行	
⑩	JR甲子園口行	
⑪	JR甲子園口行	
⑫	JR甲子園口行	
⑬	JR西宮駅前・阪神西宮行 (上甲子園) 行	
⑭	JR西宮駅前・阪神西宮行 (浜甲子園) 行	
⑮	西宮北口行 (上甲子園) 土休日のみ運転	
⑯	宝塚行 (西大島・長瀬里・宝塚市立病院前) 行	
⑰	阪神北新駅北行 (尼崎浜田車庫前) 行	
【近畿リニアバス(近鉄)行】のりば		料金
①	大阪(伊丹)空港行	720円

平成 27 年 3 月現在

図 2.72 西宮北口駅・阪神甲子園駅のバス停配置状況

(4) アクセシビリティ*の状況

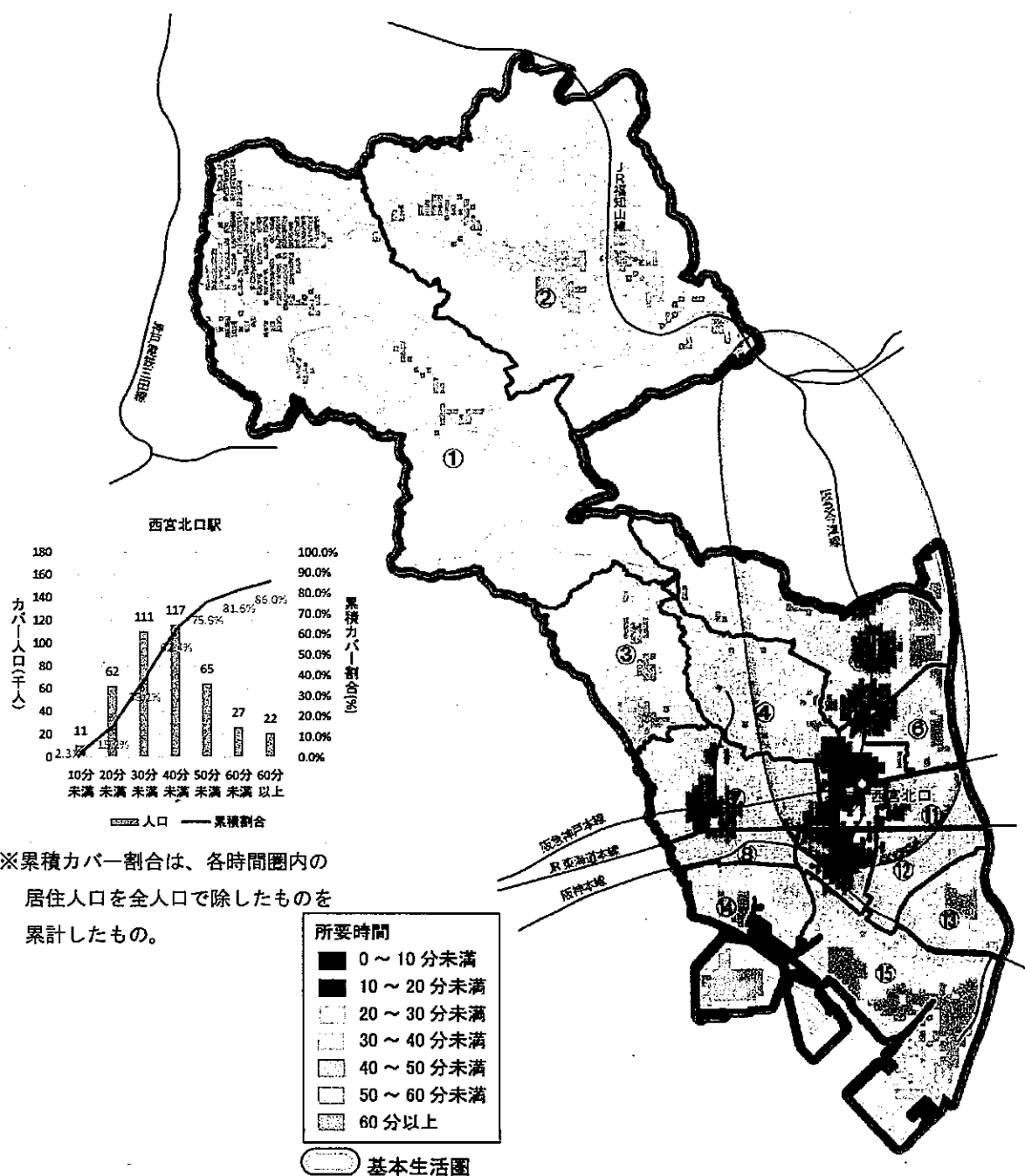
※アクセシビリティ：拠点等への近づきやすさ

a) 西宮北口駅

○ 鉄道利用時のアクセシビリティは高いが、バス利用が必要となる地域のアクセシビリティは極めて低い。

i) 鉄道+バス

西宮北口駅を中心拠点とする基本生活圏に関してみると、阪急神戸本線、今津線、甲陽線沿線でアクセシビリティが高くなっているが、鉄道駅から離れた地域では30分以上を要する状況となっている。



※累積カバー割合は、各時間圏内の居住人口を全人口で除したものを累計したもの。

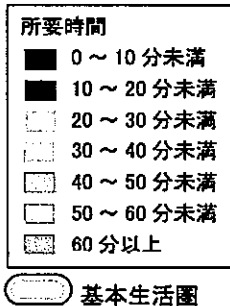


図 2.73 西宮北口駅へのアクセシビリティ(鉄道+バス)

ii) バスのみ

バスのみでのアクセシビリティに関しては、30分以内でアクセス可能な地域は、当該駅周辺に偏っている。また、バスサービスが比較的充実しているJR西宮駅や阪神西宮駅を含む、駅南西地域には20分以内の範囲が広がっているが、バスサービスが低い瓦木・樋ノ口地域等では多くの所要時間を要する状況となっている。

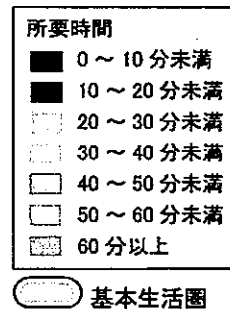
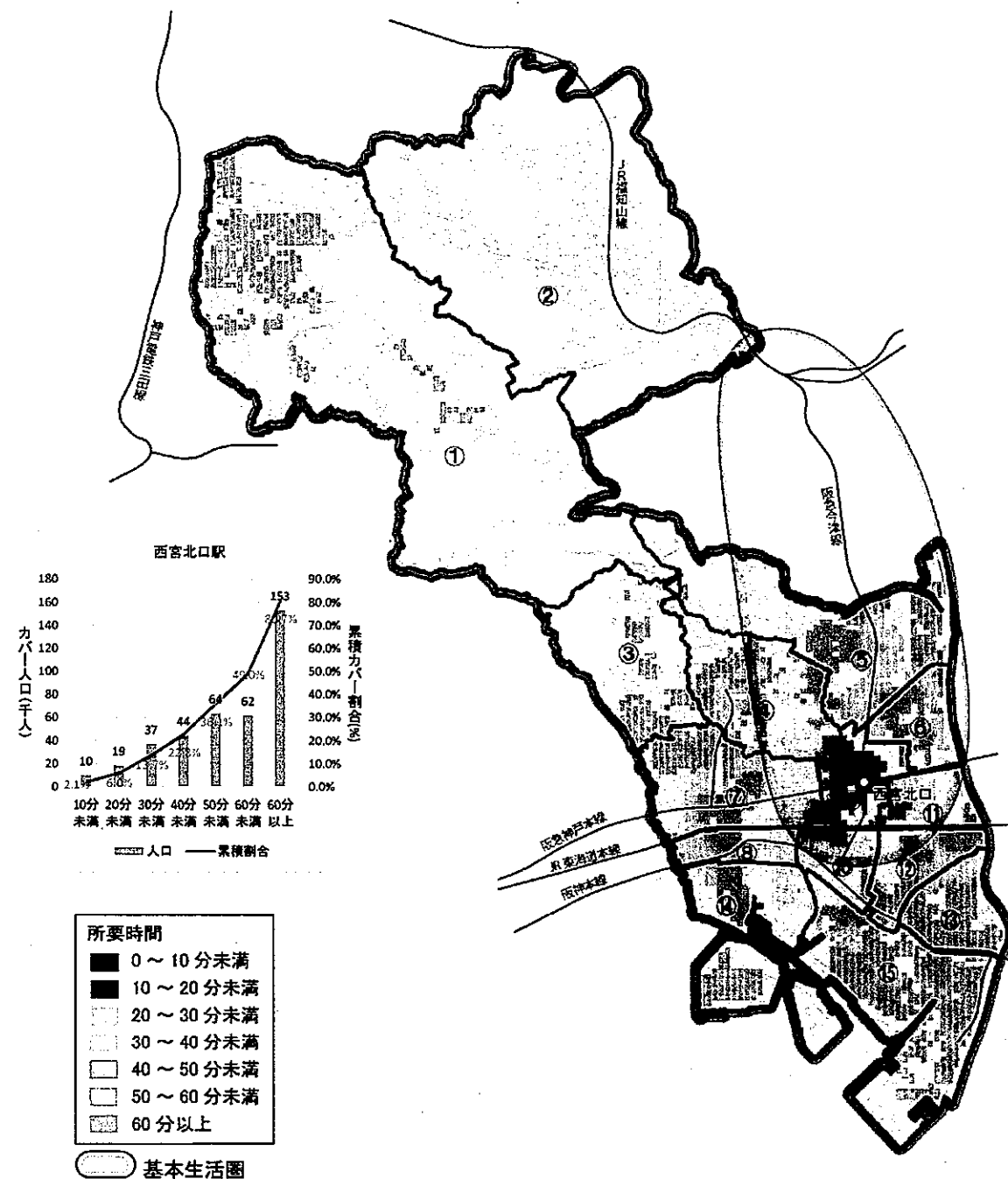


図 2.74 西宮北口駅へのアクセシビリティ(バスのみ)

b) 阪神西宮駅

- 西宮北口駅と比較すると、バスにより 30 分以内でのアクセス性が確保されている地域が広い。
- 阪急甲陽線沿線などにおいて、30 分以上の所要時間を要する地域が広がっている。

i) 鉄道+バス

阪神西宮駅を中心拠点とする基本生活圏に関してみると、阪神本線、阪急甲陽線沿線で高くなっている。また、鉄道駅周辺以外に関しても、30 分以内でアクセス可能な範囲が西宮北口駅と比較すると広がっているが、阪急神戸本線の北側において、30 分以上を要する地域が広がっている。

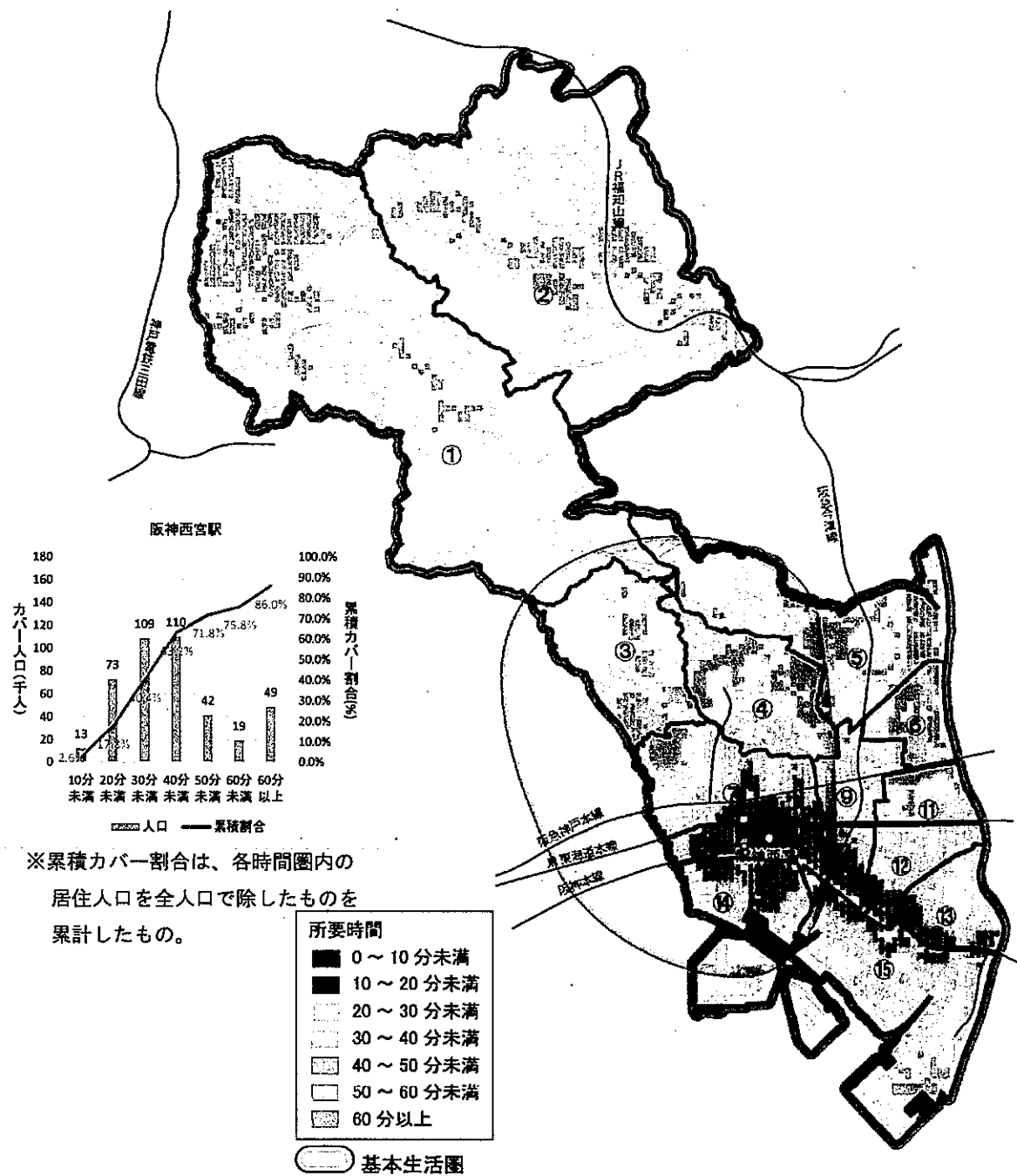


図 2.75 阪神西宮駅へのアクセシビリティ(鉄道+バス)

ii) バスのみ

阪神西宮駅を中心拠点とする基本生活圏内に関しては、鉄道利用時と大きな差は見られない。したがって、バスにより阪神西宮駅へのアクセス性が確保されている地域となっていると判断できる。

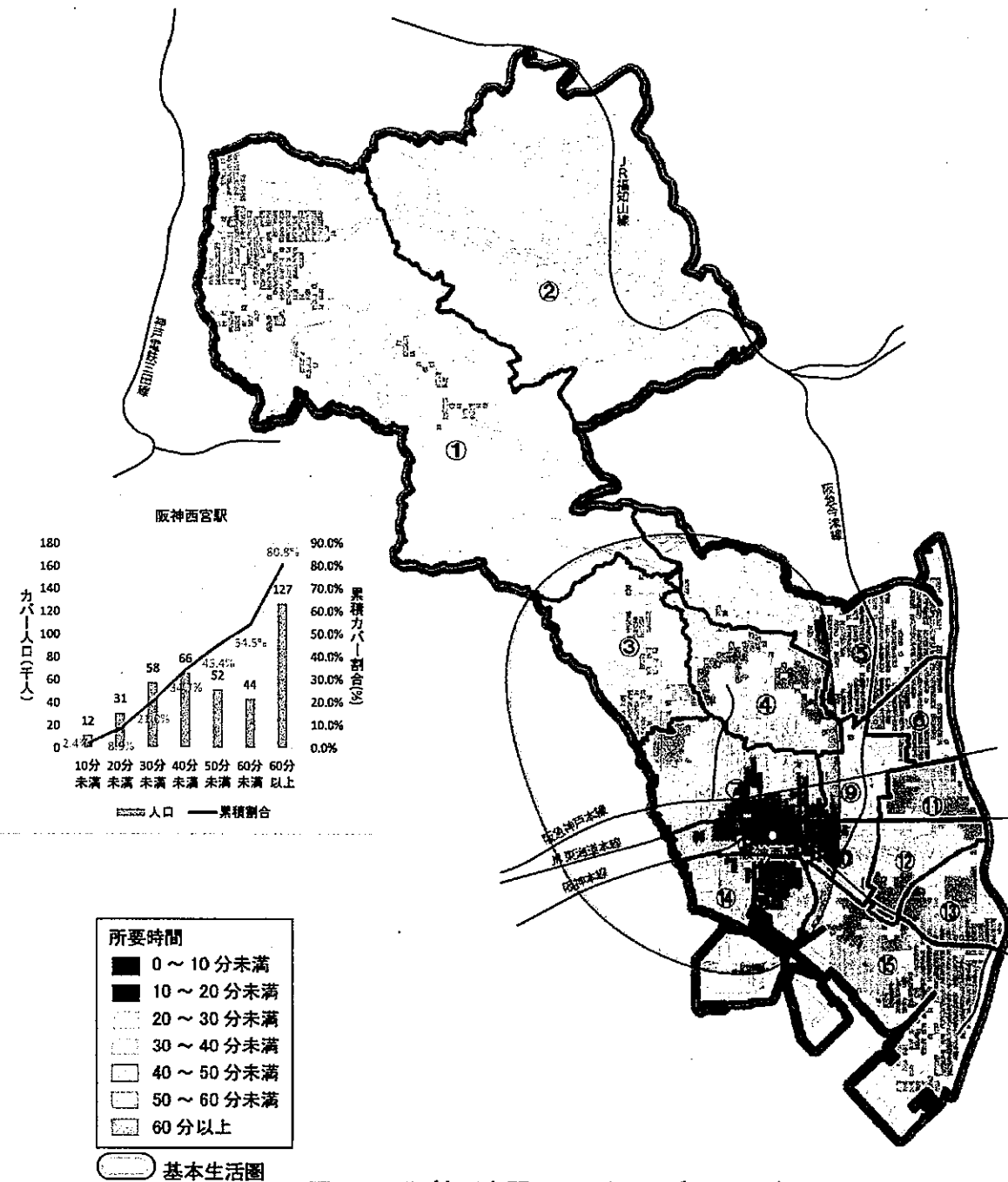


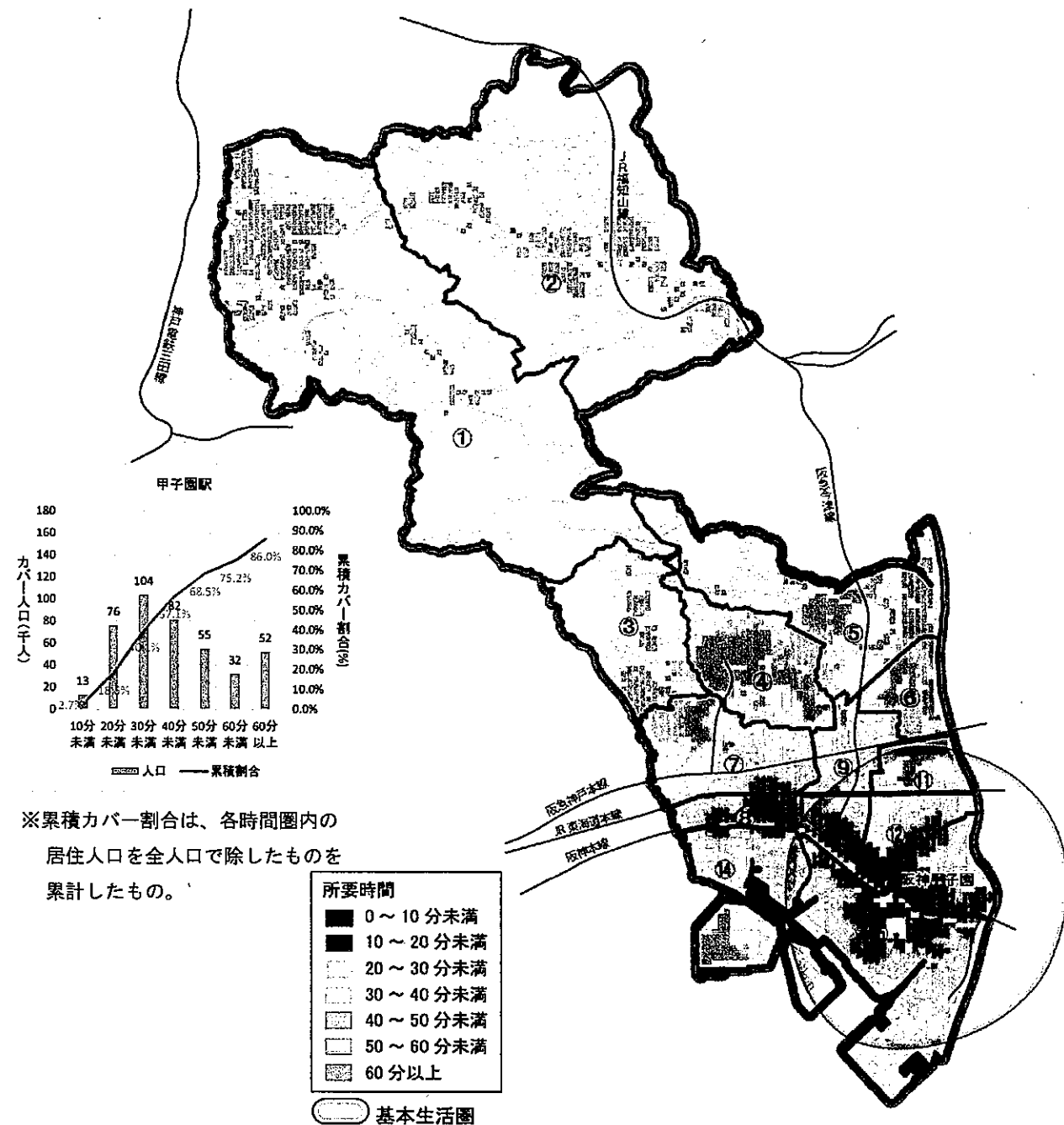
図 2.76 阪神西宮駅へのアクセシビリティ(バスのみ)

c) 甲子園駅

○ 甲子園駅を中心とする基本生活圏内は、甲子園駅に、バスにより概ね 30 分以内でアクセスが可能となっている。

i) 鉄道+バス

鉄道およびバスにより、甲子園駅を中心とする基本生活圏内は、概ね 30 分以内でのアクセスが可能状況となっている。



※累積カバー割合は、各時間圏内の居住人口を全人口で除したものを累計したもの。

図 2.77 甲子園駅へのアクセシビリティ(鉄道+バス)

ii) バスのみ

甲子園駅を中心拠点とする基本生活圏内に関しては、鉄道利用時と大きな差は見られない。したがって、バスにより甲子園駅へのアクセス性が確保されている地域となっていると判断できる。

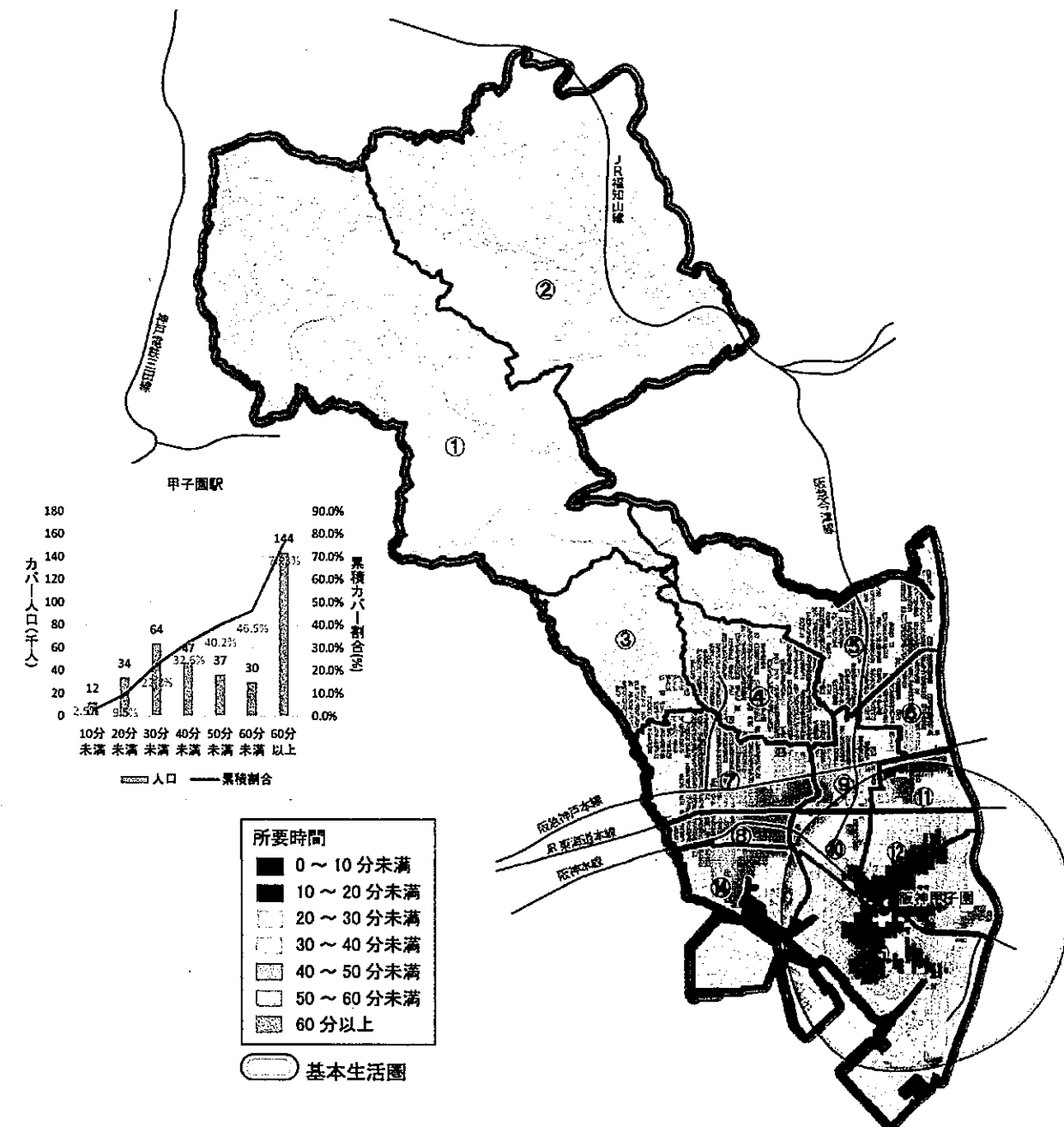


図 2.78 甲子園駅へのアクセシビリティ(バスのみ)

d) 岡場駅

○ 30分以内でアクセスできる地域はもとより、バスで岡場駅へアクセスできる地域は非常に小さい。

①山口において、一部30分以内でアクセスが可能な地区があるが、概ね30分以上を要するものとなっている。

また、岡場駅へのバス路線が限定されているため、バスアクセスが可能な地域が非常に小さい。

e) JR・阪急宝塚駅

○ 30分以内でアクセスできる地域はもとより、バスで宝塚駅へアクセスできる地域は非常に小さい。

②塩瀬において、一部30分以内でアクセスが可能な地区があるが、概ね30分以上を要するものとなっている。

また、宝塚駅へのバス路線が限定されているため、バスアクセスが可能な地域が非常に小さい。

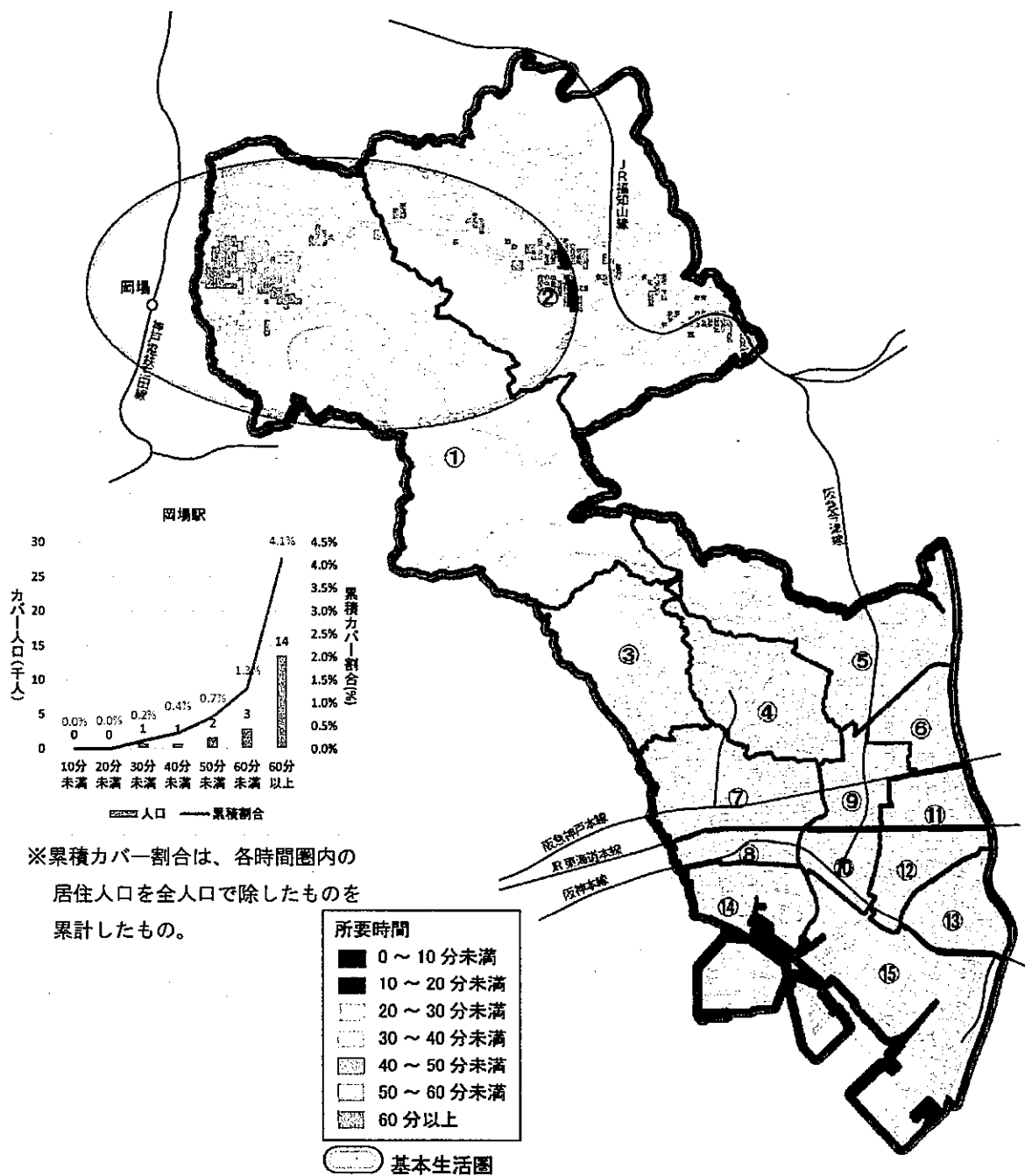


図 2.79 岡場駅へのアクセシビリティ(バスのみ)

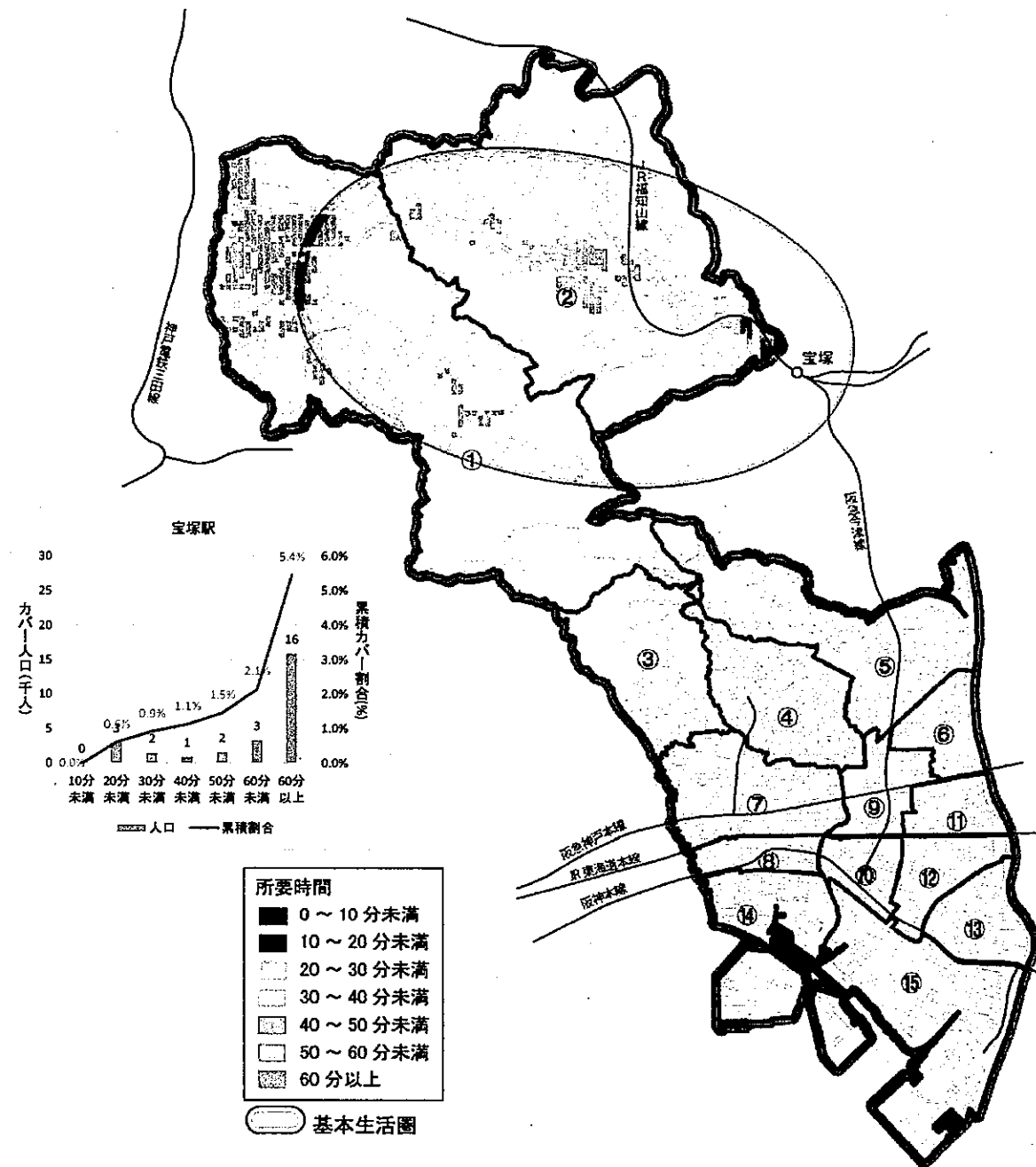


図 2.80 JR・阪急宝塚駅へのアクセシビリティ(バスのみ)

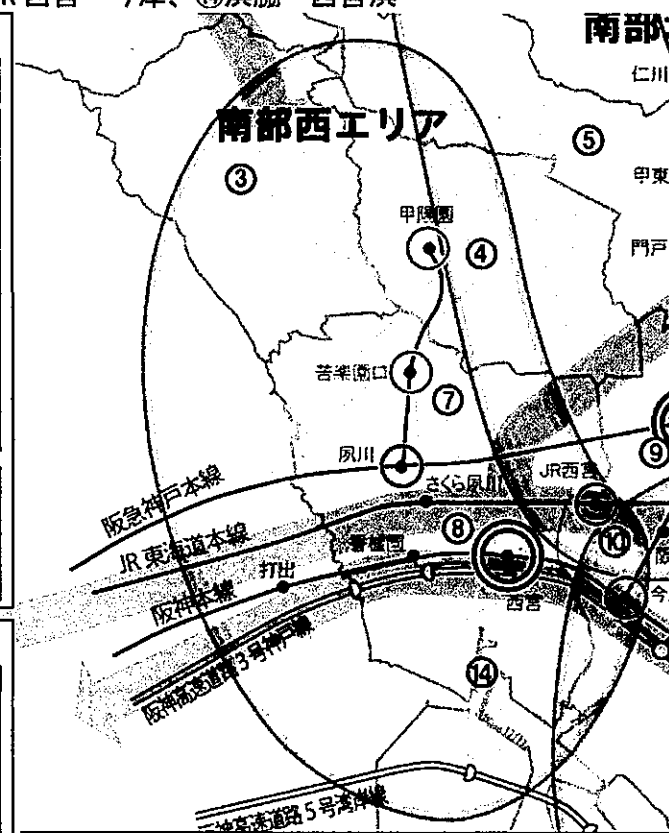
2.4 西宮市の交通課題の整理

2.4.1 日常生活圏ごとの暮らしぶり

日常生活圏に着目し、各日常生活圏の現況（「居住」、「生活サービス立地」、「文教施設立地」および「お出かけ環境」）より、想定される暮らしぶりについて整理したものを以下に示す。

1) 南部西エリア

・構成する日常生活圏：③鷺林寺・苦楽園、④甲陽園・上ヶ原、⑦夙川・安井、⑧阪神西宮、⑩JR西宮・今津、⑭浜脇・西宮浜



③鷺林寺・苦楽園	
居住	・65歳以上の割合が高いことに加え、幼稚園児は減少傾向。 ・持家比・一戸建て比ともに高く、延べ床面積も100㎡以上の割合が66%と市内で最も高い。
生活サービス立地	・生活サービス施設は、病院が1施設、デイサービスが2施設、存在するのみであり、商業施設はなく、他ゾーンに依存せざるを得ない状況。
文教施設立地	・小中学校の立地密度は、北部地域と比較すると高い状況にあるが、南部地域の中では低い。 ・高校は3校あり、立地密度では最も高い。 ・市民館等についても、南部地域の中では立地密度が低い。
お出かけ環境	・生活拠点、中心拠点との高低差が大きい。 ・歩道付道路が少なく、人対車両の事故割合が高い。 ・バスは幹線道路である大沢西宮線のみ運行となっているが、100本/日以上と多い一方で、十分な待合空間が確保されたバス停が少ない。 ・中心拠点である阪神西宮駅へのバスによるアクセシビリティは低い。
暮らしぶり	・居住空間は広く、ゆったりとした生活ができる状態にあるが、生活サービス施設がほとんどない状況にあり、阪神西宮駅周辺や夙川駅周辺など、日常生活圏外への外出が多くなっている。 ・急峻な地形であることも踏まえ、自動車を自由に運転できない通学者や高齢者にとっては、公共交通に頼らざるを得ないが、公共交通の利便性が低いため、外出が思うようにできていない状況にある。

⑦夙川・安井	
居住	・年齢構成は市平均と同程度であり、また、小学生数は増加傾向にある。 ・世帯構成員数割合・持家率・戸建率ともに、市平均と同程度あり、住居の延床面積割合は市平均と同程度。
生活サービス立地	・医療施設の立地は少ないものの、スーパーはゾーン内に10施設、福祉施設は24施設あり、生活サービスは身近に享受できる状況にある。
文教施設立地	・学校施設は、小学校のみ。 ・公民館等は、6施設あり、市域の中では多い。
お出かけ環境	・道路幅員状況および都市計画道路網の整備状況より、道路網は脆弱。 ・ゾーン内に夙川駅・さくら夙川駅等、3駅が存在しており、鉄道利便性は高い。 ・阪急甲陽線・JRの踏切が多く存在し、地域分断・交通阻害が生じている。 ・ゾーン内の交通事故件数は市内で最も多く、自動車相互の割合が高い。 ・バスサービスは、運行本数は比較的多いが、待合環境は道路網が脆弱であることに起因し、低い水準にある。
暮らしぶり	・日常生活圏内に、一定以上の商業施設が立地しており、鉄道駅が複数存在することも踏まえ、徒歩を主体とした暮らしが可能な状態となっている。

⑧阪神西宮	
居住空間	・14歳以下の割合が少ない一方で、25～49歳の割合は36%と市域で最も高い。 ・2人以下の世帯が72%と高く、住宅延床面積が70㎡未満の割合が58%と高いことから、子育て前の若い世代が住む傾向が強い都市型居住のニーズが高い地域。
生活サービス立地	・福祉・商業・医療ともに立地密度は高く、鉄道駅周辺に立地している。
文教施設立地	・教育施設はゾーン内にほとんどなく、公民館等については、市民館が2施設ある程度であり、子育て世帯よりも、就業者にとって住みやすい地域。
お出かけ環境	・都市計画道路網の整備率は高く、総じて、道路網の整備水準は高い。 ・阪神西宮駅を起点にバス網が形成されており、南部地域に西側を中心に広い範囲にアクセス可能。 ・道路網の整備水準が高いことから、歩道・自転車走行空間も確保。 ・幹線である国道2号について、信号交差点密度が高く、また、通過交通が多いことから、慢性的な速度低下が発生。 ・阪神西宮駅の駅前広場に関して、バス停が分散配置されている。
暮らしぶり	・住宅地の延床面積が小さい住宅の割合が高く、世帯構成員の少ない若い世帯を中心とした都市型住宅地である。 ・日常生活圏内に、一定以上の商業施設が立地しており、鉄道駅が複数存在することも踏まえ、徒歩を主体とした暮らしが可能なゾーンである。

④甲陽園・上ヶ原	
居住	・高齢者割合は市平均よりも高い一方で、子育て世代(25～49歳)は市平均よりも低い。 ・児童数が増加傾向にあるのに対して、幼稚園児数は減少傾向。 ・住居空間は市平均よりもやや広い状態となっている。
生活サービス立地	・福祉・医療施設については、①～③と大きな差はないが、商業施設はゾーン内に5施設存在。
文教施設立地	・学校について、大学は存在しないが、小中高ともに、市内では比較的充実している状況にある。 ・地域の拠り所となる公民館等についても、計6施設あり、比較的充実している状況にある。
お出かけ環境	・歩道付道路、自転車走行空間が少なく、かつ、人や自転車に関連する交通事故が多い。また、都市計画道路の整備率も著しく低い。 ・バスの運行本数は多いが、西宮北口駅に関してはアクセシビリティが低く、かつ、十分な待合空間が確保されたバス停は少ない。 ・大型車のすれ違いが困難な幅員の道路をバスが運行している。
暮らしぶり	・住居の延床面積割合は市平均と同程度のゾーンであり、施設立地からも健全者については日常生活圏内で、徒歩・自転車により、外出することが可能なゾーンである。 ・一方で、「健康」に関わる福祉や医療施設は少ないことから、それら施設への外出に関しては、移動距離が長くなり、高齢者をはじめ、外出に対する抵抗が大きいゾーンである。 ・さらに、歩道や自転車空間が少ないため、徒歩・自転車利用時は安全性の面で、暮らしづらい側面を有している。

⑩JR西宮・今津	
居住空間	・24歳未満の人口割合が21%と市内で最も低く、24～65歳未満の割合は高い。 ・2人以下の世帯が71%と高く、住宅延床面積が70㎡未満の割合が60%と最も高い。
生活サービス立地	・福祉施設の立地密度は南部地域では比較的低いが、商業施設・医療施設の立地密度は市内で最も高い。
文教施設立地	・学校は、小学校が1校のみであり、中学校以上はない。 ・公民館等も2施設と少ない。
お出かけ環境	・都市計画道路網の整備率は高く、総じて、道路網の整備水準は高い。 ・幹線である国道2号について、信号交差点密度が高く、また、通過交通が多いことから、慢性的な速度低下が発生し、さらに通過・来訪交通の存在により、JR西宮駅周辺は慢性的な速度低下が発生。 ・歩道・自転車走行空間は一定確保されているものの、歩行者・自転車に関連する交通事故は多い。 ・JR西宮駅を経由するバスは多く、阪急神戸本線と今津線に囲まれる北東部以外は多頻度で運行。
暮らしぶり	・子育て前の若い世代が住む傾向が強い都市型居住のニーズがゾーン。 ・生活サービス施設・文教施設が高密度で立地しており、徒歩によりサービスを楽しむ暮らしが可能と考えられる。

⑭浜脇・西宮浜	
居住空間	・年齢構成は市平均と比較すると若い世代がやや多いが、園児数が減少傾向にあり、若い世代の流入は停滞。 ・世帯構成員数割合より、南部地域では3人以上の割合が高く、70㎡以上の割合も高いことから、子育て世帯の居住が多い。
生活サービス立地	・福祉・医療・商業施設ともに市平均程度。 ・西宮浜内の立地は少ない。
文教施設立地	・文教施設は、学校・公民館等ともに市平均程度となっている。
お出かけ環境	・道路網の整備水準は高いものといえる。 ・歩道は、密に確保できているが、人に関連する交通事故割合が高い。 ・自転車走行空間は、西宮浜を除き、確保されているが、交通事故割合は高い。 ・バスは、札幌筋線が高頻度運行しているほかは、本数は少ない。 ・道路は南北方向の多車線道路が少なく、直行する幹線との交差点が多いことから、慢性的な速度低下が発生。
暮らしぶり	・南部地域の中では、戸建て率は低いものの、世帯構成員数が比較的多く、その分、住居延床面積も広がっている。 ・浜脇については、生活サービス施設・文教施設ともに平均以上に立地しており、日常生活圏内で徒歩により一定の目的を達成することができるが、西宮浜の種々の施設立地は少なく、浜脇や中心拠点等への移動が必要であるが、慢性的な渋滞の発生やバスサービスが限定的であることから、西宮浜居住者に関しては、暮らしづらい状態にある。

2) 南部北東エリア

・構成する日常生活圏：④甲陽園・上ヶ原（南部西部と重複）、⑤甲東・段上、⑥瓦木・榎ノ口、⑨北口、⑩JR西宮・今津（南部西部と重複）、⑪甲子園口北

⑤甲東・段上

居住空間	<ul style="list-style-type: none"> ・年齢構成比は市内平均よりも、やや若い世代が多い状況にあるが、幼稚園児数は減少。 ・世帯構成員数が市平均よりもやや多いことを踏まえ、住居は、持ち家比が市内平均程度である一方で、戸建ては南部地域の中で最も高い。
生活サービス立地	<ul style="list-style-type: none"> ・医療施設は、施設数が多く、立地密度も高い状況にある。 ・福祉・商業施設の立地密度は、南部地域の中では低い。
文教施設立地	<ul style="list-style-type: none"> ・文教地区であり、学校施設数は小中高大ともに市内で最も施設数が多い。 ・一方で、公民館等は南部地域で立地密度が最も低い。
お出かけ環境	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路網の整備率は高いものの、擦れ違いが可能な道路網密度、歩道線密度は低く、そのため、人・自転車に関連する交通事故は多い。 ・鉄道駅は2駅あり、甲東園駅はバスターミナルとしての機能を有するが、駅前広場がなく、駅周辺の交通が円滑ではない。 ・大型車のすれ違いが困難な幅員の道路をバスが運行している。 ・鉄道駅周辺以外は、中心拠点へのアクセシビリティが低い。
暮らしぶり	<ul style="list-style-type: none"> ・生活サービス、文教施設の立地は市内で高い水準にあることに加え、持ち家比が市平均程度であるのに対して、戸建てが南部地域で最も高いことを踏まえ、市内でも居住ニーズが高いゾーンである。 ・生活に必要なサービスが身近に享受できることから、徒歩・自転車を主体とした生活が十分可能な暮らしぶりができるゾーンである。

⑥瓦木・榎ノ口

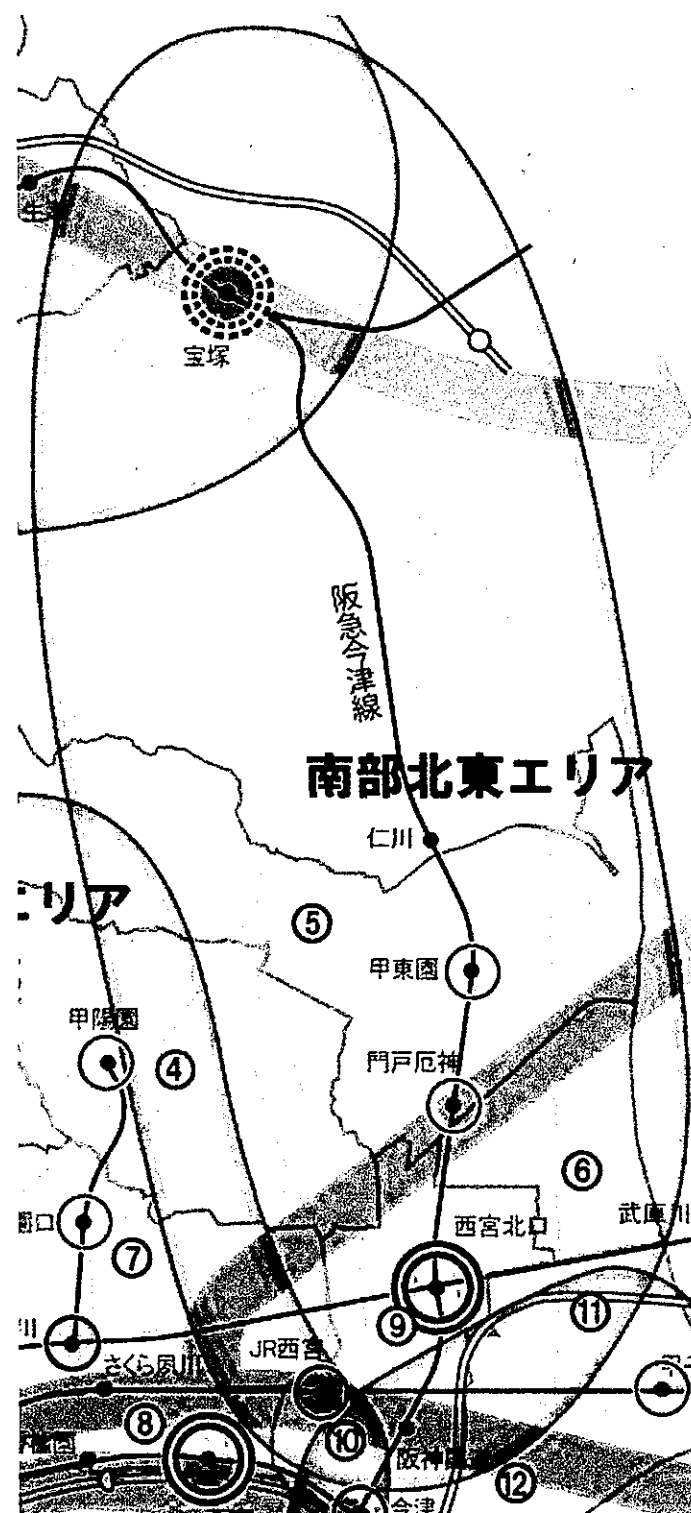
居住空間	<ul style="list-style-type: none"> ・24歳以下の割合が市内で最も高く、幼稚園児・児童・生徒数ともに増加傾向。 ・住宅延床面積は70～99㎡の割合が39%と最も高く、3人以上世帯の割合は南部地域で最も高い。 ・子育て世帯の居住が多い地域と考えられる。
生活サービス立地	<ul style="list-style-type: none"> ・生活サービスの立地は、福祉・医療・商業ともに、施設数は少ないが、立地密度では市平均程度である。 ・しかしながら、立地場所をみると、⑤・⑨ゾーンとの境界部に集積しており、武庫川沿い等からの距離は離れている。
文教施設立地	<ul style="list-style-type: none"> ・小学校は、施設数は少ないが、平均以上の立地密度となっている。 ・公民館等についても平均程度の立地密度となっている。
お出かけ環境	<ul style="list-style-type: none"> ・道路幅員状況および都市計画道路網の整備状況より、道路網は脆弱。 ・ゾーン内に鉄道駅はないが、阪急神戸本線・今津線に挟まれるゾーンであり、鉄道利便性は高いといえる。 ・道路基盤が脆弱なことから、本数・バス待合環境など、バスサービスは低い。 ・中心拠点が近いにもかかわらず、アクセシビリティは低い。 ・高校・大学が隣接ゾーンに立地していることもあり、自転車関連の交通事故が多い。
暮らしぶり	<ul style="list-style-type: none"> ・園児・児童等が増加傾向であることや、住居延床面積の傾向から踏まえ、子育て世帯に関するニーズが高いゾーンである。 ・生活サービス・文教施設は、市平均程度に立地していることを踏まえ、日常生活圏内で、徒歩・自転車利用により、一定の生活サービス等を享受できるゾーンであるが、道路整備状況を起因とする事故発生やバスサービスの低さ等、移動に関しては暮らしづらいゾーンである。

⑨北口

居住空間	<ul style="list-style-type: none"> ・14歳以下の割合が少ない一方で、25～49歳の割合は35%と高い。 ・小・中学生は増加傾向にある一方で、幼稚園児数は減少傾向。 ・2人以下の世帯が71%と高く、住宅延床面積が70㎡未満の割合が57%と高い。
生活サービス立地	<ul style="list-style-type: none"> ・生活サービス施設は、すべて存在しており、特に商業施設の立地密度は、市内で2番目に高い。
文教施設立地	<ul style="list-style-type: none"> ・小中学校の立地密度は比較的高い状況にあり、公民館等の立地密度は市域で最も高い。
お出かけ環境	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路網の整備率は高く、総じて、道路網の整備水準は高い。 ・阪急神戸本線・今津線の鉄道踏切が多く、特に、阪急神戸本線の鉄道踏切は自動車ポトルネック踏切となっている。 ・鉄道踏切、さらに通過・来訪交通の存在により、西宮北口駅周辺は慢性的な速度低下が発生。 ・西宮北口駅と阪急神戸本線以北間のバスサービスは脆弱である。
暮らしぶり	<ul style="list-style-type: none"> ・子育て前・未婚の若い世代が住む傾向が強い都市型居住のニーズが高いゾーン。 ・生活サービス施設・文教施設が高密度で立地しており、徒歩によりサービスを楽しむことができるゾーンである。 ・一方で、道路網が脆弱であることに起因して、慢性的な渋滞が生じており、また、自転車走行空間も少なく、徒歩・鉄道以外での移動に関しては不便という、暮らしづらい側面も有する。

⑪甲子園口北

居住空間	<ul style="list-style-type: none"> ・65歳以上の割合が17%と低く、生産年齢層の割合が高い。 ・園児は減少傾向にあり、中学生は26%減少と著しい。一方で、児童は、50%増と高い。 ・世帯構成員数割合・持ち家率・一戸建て率ともに、市平均と同程度。
生活サービス立地	<ul style="list-style-type: none"> ・生活サービスは日常生活圏内に一定立地しているが、福祉施設を除き、南部地域の中では立地密度が低く、施設の選択性を求める場合は、他日常生活圏の施設で目的を達成することが必要。
文教施設立地	<ul style="list-style-type: none"> ・学校は、小学校の立地密度が市内で最も高いことをはじめ、中学・高校・大学がそろっている。 ・公民館等については、南部地域平均程度。
お出かけ環境	<ul style="list-style-type: none"> ・幅員5.5m以上の道路線密度は比較的高いが、都市計画道路網の整備率が低く、かつ、歩道付道路の線密度が低いことから、道路網の整備水準は低いと考えられる。 ・バスについて、運行本数は少なく、また、甲子園駅北口の駅前広場の構造上、転回が支障。 ・バス停の待合環境について、道路網が脆弱であることに起因して、歩道幅員が狭い道路における設置割合が高い。 ・ゾーン内の幹線である、山手幹線は通過・来訪交通の存在により、慢性的な速度低下が発生。
暮らしぶり	<ul style="list-style-type: none"> ・平均的な居住空間で居住しており、種々のサービス施設は、日常生活圏内に立地していることから、徒歩のみで一定の目的を達成することが可能。 ・しかしながら、南部地域の中では施設立地密度は低いため、施設の選択性を求める場合は、自転車やバスによる移動が必要なゾーンであるが、慢性的な渋滞等により、暮らしづらい側面も有する。

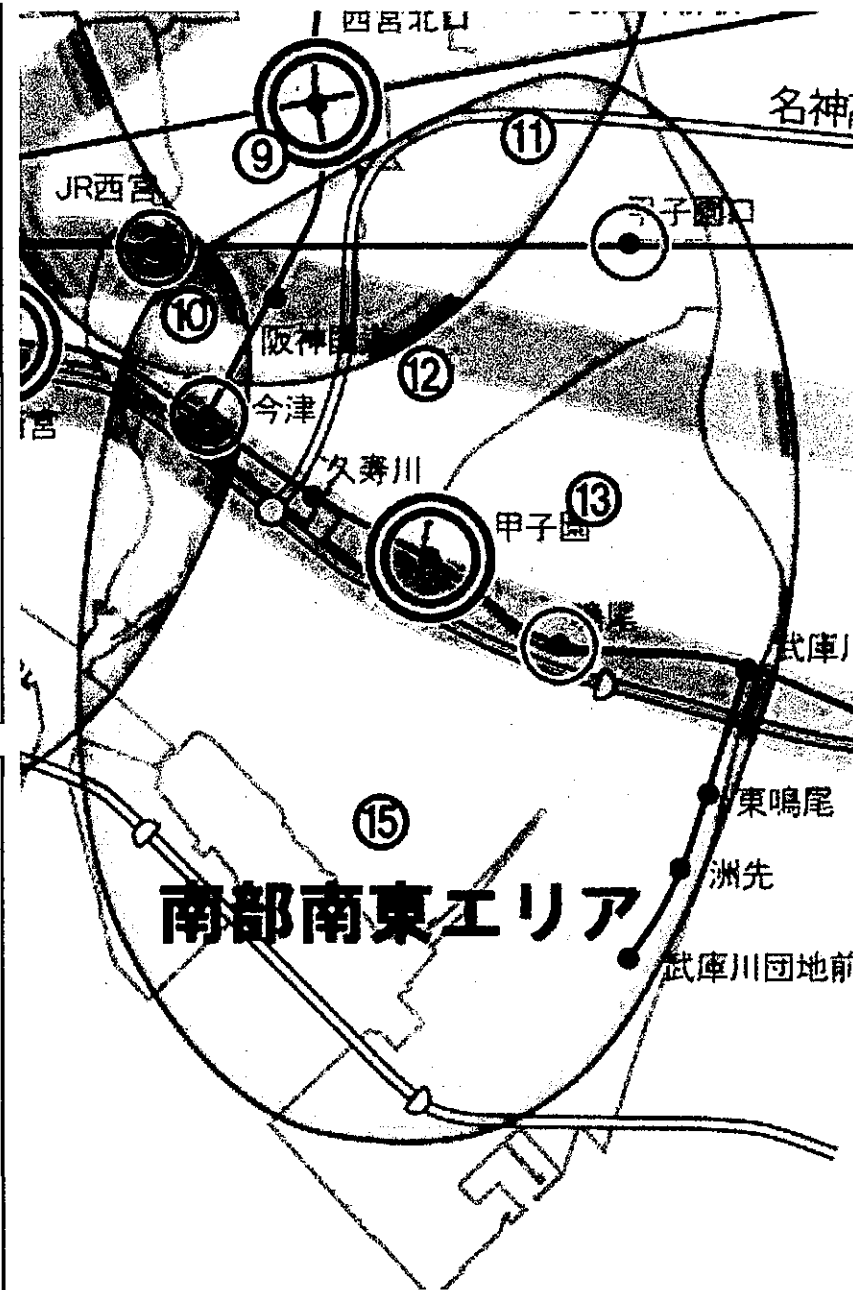


3) 南部南東エリア

・構成する日常生活圏：⑩JR西宮・今津（南部西部・南部北東と重複）、⑪甲子園口北（南部北東部と重複）、⑫甲子園・春風、⑬鳴尾北・小松、⑮南甲子園・鳴尾南

⑫甲子園・春風	
居住空間	・年齢構成は市平均と同程度である一方で、園児・児童・生徒ともに市平均よりも増加割合は高いことから、市平均よりも人口増加傾向が高い地域。 ・世帯構成員数割合・持ち家率・一戸建て率ともに、市平均と同程度。
生活サービス立地	・生活サービスは、日常生活圏内に医療施設がないことをはじめ、医療・商業の施設数は少なく、立地密度に関しては、南部地域で最も低い状況にある。 ・福祉施設に関しては、立地密度としては市内で2番目に高い。
文教施設立地	・学校は、小中学校はあり、立地密度は市平均程度となっている。 ・公民館等は、立地密度が市内で2番目に高い。
お出かけ環境	・幅員 5.5m 以上の道路線密度は比較的高く、都市計画道路網の整備率も高いことから、道路網の整備水準は高い。 ・歩道は街区内では確保されていないが、国道 2 号や中津浜線など、幹線レベルの道路では、歩道・自転車走行空間ともに確保されている。 ・バスについて、多頻度で運行しているものの、国道 2 号等、路線が限定されており、中心拠点へのアクセス性が確保されていない場所も点在。 ・道路は通過交通の多さや、信号交差点密度の高さに起因して、慢性的な速度低下が生じているため、バスの定時性・速達性が低下している。
暮らしぶり	・住居は西宮市の平均的な広さとなり、ゆったりとした暮らしができるゾーン。 ・生活サービス施設数は少ないことから、閑静な住宅地である一方で、外出にあたっては、他日常生活圏に依存せざるを得ない状況にあり、自転車やバスでの移動が必要となるものの、慢性的な渋滞が発生しているため、暮らしづらい側面も有する。

⑬鳴尾北・小松	
居住空間	・年齢構成は市平均と同程度である一方で、園児・児童・生徒ともに市平均よりも増加割合は高いことから、市平均よりも人口増加傾向が高い地域。 ・世帯構成員数割合は、南部地域の中では 3 人以上の割合が高く、住宅の延床面積が 70 m ² 以上の割合も高い。
生活サービス立地	・医療施設は少ないものの、スーパーは 5 か所、また、福祉施設は 8 か所あり、立地密度は高い状況。
文教施設立地	・文教施設は、学校・公民館等ともに市平均程度。
お出かけ環境	・幅員 5.5m 以上の道路線密度は比較的高いが、都市計画道路網の整備率はやや低いことから、道路網の整備水準は低い。 ・歩道、自転車走行空間は、小曾根線等で確保されているが、自転車の事故割合が高い。 ・バスは小曾根線等において多頻度で運行されているが、運行ルートは限定的。 ・道路は通過交通の多さや、信号交差点密度の高さに起因して、慢性的な速度低下が生じているため、バスの定時性・速達性が低下。
暮らしぶり	・住居は市平均と比較してやや広く、また、世帯構成員数もやや多い状況となっている。児童数等が増加傾向にあることを踏まえ、子育て世帯を中心とした住宅地となっている。 ・商業・福祉施設は日常生活圏で十分に立地しているが、医療は立地が少ないため、高齢者を含め、健康面に関して安心して暮らすにあたっては、日常生活圏を超えた地域に依存することが前提となる。 ・日常生活に関しては、徒歩を主体として移動できるが、高齢者等にとっては、安心を得るためにはバスなどの移動手段を用いることが必要なゾーンである一方で、バスサービス水準は低く、高齢者等に関しては暮らしづらい側面を有している。

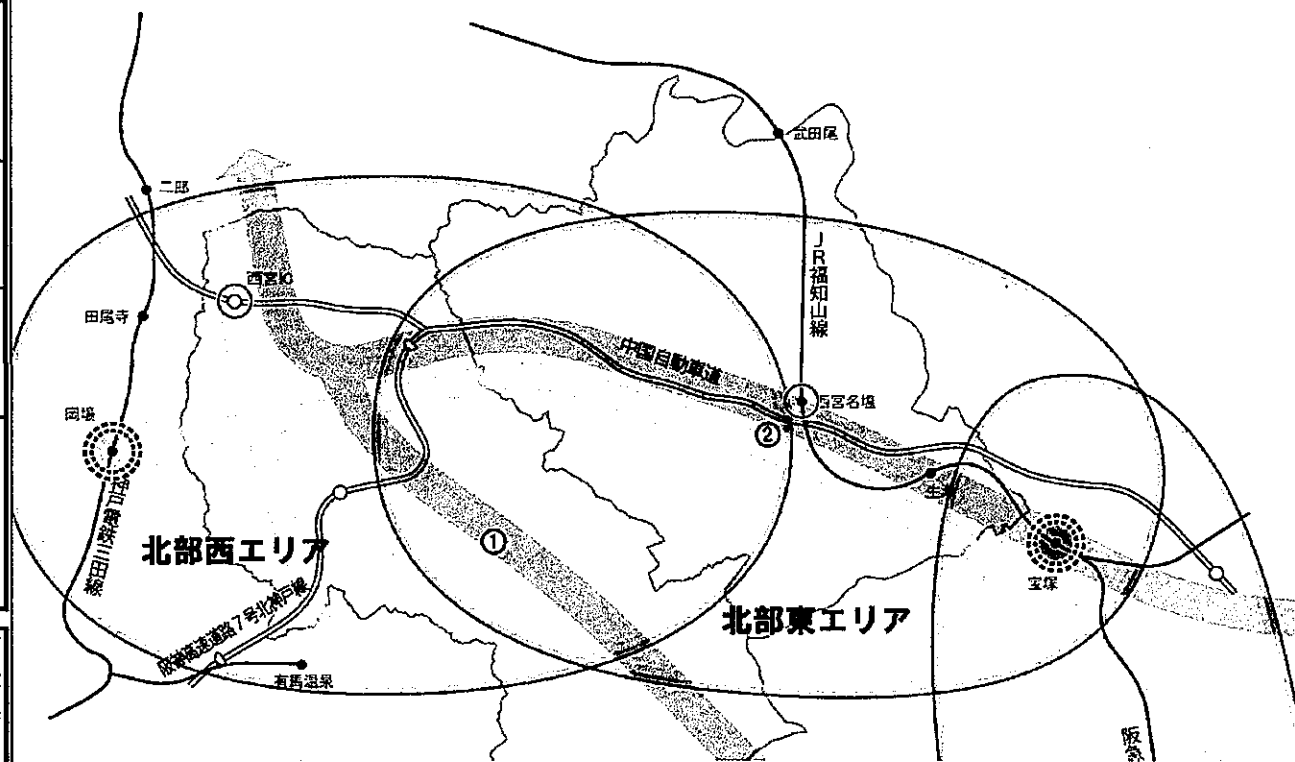


⑮南甲子園・鳴尾南	
居住空間	・南部地域ではやや高齢者割合が高く、また、園児数・生徒数は減少傾向。 ・世帯構成員数は、2 人以下の割合が比較的高く、戸建率・持ち家率も非常に低い。 ・高齢者のみの世帯が多くなっているものと考えられる。
生活サービス立地	・立地密度で見ると、福祉・医療・商業ともに市平均程度。
文教施設立地	・文教施設について、立地密度で見ると、学校・公民館等ともに市平均程度。
お出かけ環境	・都市計画道路網の整備率は 87.7%と高いことから、道路網の整備水準は高い。 ・自転車走行空間は、比較的確保されているが、交通事故割合は高い。 ・バスは、臨港線および浜甲子園線、小曾根線で高頻度運行しており、また、バス停留所密度も比較的高い。 ・東西方向の通過交通が多いことにより、臨港線で慢性的な速度低下が生じている。
暮らしぶり	・生活サービス施設・文教施設の立地は市平均程度となり、日常生活圏内での徒歩・自転車を主体とした暮らしは十分に可能。 ・一方で、高齢者のみの世帯が多く、バスの定時性が低いことを踏まえると、高齢者にとっては移動面において暮らしづらい状況にある。

4) 北部西エリアと北部東エリア

・構成する日常生活圏：①山口・②塩瀬

①山口	
居住	<ul style="list-style-type: none"> ・65歳以上の割合が高く、幼稚園児・児童数は減少傾向。 ・持家比・一戸建比ともに高く、延床面積も100㎡以上の割合が58%と高くなっており、ゆったりとした住居空間が確保。 ・世帯構成員数は、高齢者割合が高いことも踏まえ、比較的少ない。
生活サービス立地	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉・医療・商業ともに非常に少ない状況であり、西宮北 IC 周辺の国道176号沿線に集積。 ・施設立地密度が低いため、生活サービスを受けるために必要な移動距離が長くなっているものと推察される。
文教施設立地	<ul style="list-style-type: none"> ・小学校の立地密度は低く、高校・大学等は存在しない。 ・高校・大学等は、隣接する②塩瀬にもなく、自宅から通学するためには移動距離が長くなる状況にある。 ・文教施設数は施設数・立地密度ともに市で最も少ない。
お出かけ環境	<ul style="list-style-type: none"> ・生活拠点、中心拠点との高低差が大きい。 ・ゾーン内に鉄道駅はなく、岡場駅または②塩瀬の名塩駅が最寄駅。 ・鉄道駅へのバスによるアクセシビリティは低く、また、バスでアクセス可能な地域は限定的。 ・南部地域へは「さくらやまなみバス」により移動サービスが確保。
暮らしぶり	<ul style="list-style-type: none"> ・住居空間は広く、ゆったりとした生活ができる状態にあるが、福祉施設を除く生活サービス施設や文教施設の施設数・密度ともに少ないため、外出にあたっては、基本生活圏内の中心拠点である岡場駅周辺へ移動することが必要。 ・急峻な地形であることも踏まえ、自動車を自由に運転できない通学者や高齢者にとっては、公共交通に頼らざるを得ないが、公共交通の利便性が低いため、外出が思うようにできていない状況にある。



②塩瀬	
居住空間	<ul style="list-style-type: none"> ・児童数は増加傾向にあるが、幼稚園児は減少傾向。 ・世帯構成員数について、3人以上世帯の割合は53%と市内で最も高い。 ・持ち家率が92%、70㎡以上割合が89%と市内で最も高い。
生活サービス立地	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉・医療・商業ともに、施設数が少なく、市内でも非常に低い水準。 ・日常生活圏内における施設の選択性が低いため、宝塚市などの日常生活圏外への移動が必要な状況と推察される。
文教施設立地	<ul style="list-style-type: none"> ・小学校の立地密度は低く、高校・大学等は存在しない。 ・高校・大学等は、隣接する①山口にもなく、自宅から通学するためには移動距離が長くなる状況にある。 ・文教施設数は施設数・立地密度ともに市で最も少ない。
お出かけ環境	<ul style="list-style-type: none"> ・生活拠点、中心拠点との高低差が大きい。 ・道路は比較的高い水準にあるが、国道176号では慢性的な渋滞が発生。 ・西宮名塩駅へのアクセシビリティは低く、また、バスでアクセス可能な地域は限定的。 ・南部地域へは直接アクセスするバスはないが、鉄道によりアクセス可能。
暮らしぶり	<ul style="list-style-type: none"> ・子育て世帯を中心に、ゆったりとした空間で生活できる状態にあるが、生活サービス施設や文教施設の施設数・密度ともに少ないため、外出にあたっては基本生活圏内の中心拠点である宝塚駅等へ移動することが必要。 ・急峻な地形であることも踏まえ、自動車を自由に運転できない通学者や高齢者にとっては、公共交通に頼らざるを得ないが、公共交通の利便性が低いため、外出が思うようにできていない状況にある。

2.4.2 日常生活圏の暮らしぶりを踏まえたまちづくりの方向性

各日常生活圏の暮らしぶり、人口動向より、まちづくりの方向性を検討したものを下表に示す。

- 年齢別人口の特徴
- 住まいに関する考慮事項
- 生活サービス施設に関する対応
- ◆ 交通手段と外出機会に関する施策検討の方向性
- ◇ ゾーン間移動に関する施策検討の留意点

日常生活圏	現状の暮らしぶりとお出かけ状況	人口動向	施策検討の留意点と方向性
①山口	・住居空間は広く、ゆったりとした生活ができる状態にあるが、福祉施設を除く生活サービス施設や文教施設の施設数・密度ともに少ないため、外出にあたっては、基本生活圏内の中心拠点である岡場駅周辺へ移動することが必要。 ・急峻な地形であることも踏まえ、自動車を自由に運転できない通学者や高齢者にとっては、公共交通に頼らざるを得ないが、公共交通の利便性が低いため、外出が思うようにできていない状況にある。	・人口は横ばい(-1.7%)。 ・高齢者割合は19%から24%に上昇。 H22 14 67 H27 13 63	■ 年少・生産年齢人口の激減、急速な高齢化の進展 ○ 持ち家が少なく、平均床面積が大きいことを考慮 □ 教育関係の施設が少ないことへの対応 ◆ バスの利用促進により自動車に頼らない外出機会を増やすことが必要 ◇ 神戸市北区との移動利便性の向上が有効
②塩瀬	・子育て世帯を中心に、ゆったりとした空間で生活できる状態にあるが、生活サービス施設や文教施設の施設数・密度ともに少ないため、外出にあたっては基本生活圏内の中心拠点である宝塚駅等へ移動することが必要。 ・急峻な地形であることも踏まえ、自動車を自由に運転できない通学者や高齢者にとっては、公共交通に頼らざるを得ないが、公共交通の利便性が低いため、外出が思うようにできていない状況にある。	・人口は横ばい(-1.6%)。 ・高齢者割合は18%から24%に上昇。 H22 17 65 H27 14 61	■ 年少・生産年齢人口の激減、急速な高齢化の進展 ○ 持ち家が少なく、平均床面積が大きいことを考慮 □ 商業・教育・医療・福祉関係の施設が少ないことへの対応 ◆ バスの利用促進により自動車に頼らない外出機会を増やすことが必要 ◇ 宝塚市との移動利便性の向上が有効
③置林寺・苦楽園	・居住空間は広く、ゆったりとした生活ができる状態にあるが、生活サービス施設がほとんどない状況にあり、阪神西宮駅周辺や夙川駅周辺など、日常生活圏外への外出が多くなっている。 ・急峻な地形であることも踏まえ、自動車を自由に運転できない通学者や高齢者にとっては、公共交通に頼らざるを得ないが、公共交通の利便性が低いため、外出が思うようにできていない状況にある。	・人口は横ばい(1.8%)。 ・高齢者割合は21%から24%に上昇。 H22 16 62 H27 16 60	■ 生産年齢人口が少ない、年少人口の激減 ○ 持ち家が少なく、平均床面積が大きいことを考慮 □ 商業・医療・福祉関係の施設が少ないことへの対応 ◆ バスの利用促進により自動車に頼らない外出機会を増やすことが必要 ◇ 夙川・安井との移動利便性の向上が有効
④甲陽園・上ヶ原	・住居の延床面積割合は市平均と同程度のゾーンであり、施設立地からも健康者については日常生活圏内で、徒歩・自転車により、外出することが可能なゾーンである。 ・一方で、「健康」に関わる福祉や医療施設は少ないことから、それら施設への外出に関しては、移動距離が長くなり、高齢者をはじめ、外出に対する抵抗が大きいゾーンである。 ・さらに、歩道や自転車空間が少ないため、徒歩・自転車利用時は安全性の面で、暮らしづらい側面を有している。	・人口は横ばい(2.1%)。 ・高齢者割合は22%から25%に上昇。 H22 15 63 H27 14 61	■ 生産年齢人口が少ない ○ 公営住宅等が多いことを考慮 □ 商業・教育・医療・福祉関係の施設が少ないことへの対応 ◆ バスの利用促進により自動車からの交通手段の転換を促進することが必要 ◇ 夙川・安井や北口との移動利便性の向上が有効
⑤甲東・殿上	・生活サービス、文教施設の立地は市内で高い水準にあることに加え、持家比が市平均程度であるのに対して、戸建比が南部地域で最も高いことを踏まえ、市内でも居住ニーズが高いゾーンである。 ・生活に必要なサービスが身近に享受できることから、徒歩・自転車を主体とした生活が十分可能な暮らしぶりができるゾーンである。	・人口は横ばい(1.0%)。 ・高齢者割合は18%から21%に上昇。 H22 17 65 H27 16 63	□ 教育関係の施設が多い特性を活かす対応 ◇ 宝塚市や北口との移動利便性の向上が有効
⑥瓦木・圃ノ口	・園児・児童等が増加傾向であることや、住居延床面積の傾向から踏まえ、子育て世帯に関するニーズが高いゾーンである。 ・生活サービス・文教施設は、市平均程度に立地していることを踏まえ、日常生活圏内で、徒歩・自転車利用により、一定の生活サービス等を享受できるゾーンであるが、道路整備状況を起因とする事故発生やバスサービスの低さ等、移動に関しては暮らしづらいゾーンである。	・人口は微増(5.0%)。 ・高齢者割合は13%から15%と横ばい。 H22 21 66 H27 20 65	■ 年少人口が多く、高齢化が遅い □ 教育関係施設が少ないことへの対応 ◆ バスを含む公共交通全般の利用を促進することが必要 ◇ 北口との移動利便性の向上が有効
⑦夙川・安井	・日常生活圏内に、一定以上の商業施設が立地しており、鉄道駅が複数存在することも踏まえ、徒歩を主体とした暮らしが可能な状態となっている。	・人口は微増(2.8%)。 ・高齢者割合は18%から21%に上昇。 H22 15 66 H27 15 64	◆ 徒歩と鉄道利用が多く、外出機会も多い特性を活かした取組みが必要 ◇ 阪神西宮や芦屋市との移動利便性の向上が有効
⑧阪神西宮	・住宅地の延床面積が小さい住宅の割合が高く、世帯構成員の少ない若い世帯を中心とした都市型住宅地である。 ・日常生活圏内に、一定以上の商業施設が立地しており、鉄道駅が複数存在することも踏まえ、徒歩を主体とした暮らしが可能なゾーンである。	・人口は微増(3.1%)。 ・高齢者割合は18%から20%と横ばい。 H22 13 69 H27 13 67	■ 年少人口が少なく、生産年齢人口が多い ○ 持ち家が少なく、平均床面積が大きいことを考慮 □ 商業・医療・福祉関係の施設が多い特性を活かす対応 ◆ 徒歩と鉄道利用が多く、外出機会も多い特性を活かした取組みが必要 ◇ 市内で最も集まりやすいゾーン
⑨北口	・子育て前・未婚の若い世代が住む傾向が強い都市型居住のニーズが高いゾーン。 ・生活サービス施設・文教施設が高密度で立地しており、徒歩によりサービスを楽しむことができるゾーンである。 ・一方で、道路網が脆弱であることに起因して、慢性的な渋滞が生じており、また、自転車走行空間も少なく、徒歩・鉄道以外での移動に関しては不便という、暮らしづらい側面も有する。	・人口は増加(12.4%)。 ・高齢者割合は18%から20%に上昇。 H22 13 69 H27 13 67	■ 生産年齢人口が多く、さらに増加 ○ 持ち家が非常に少なく、公営住宅等が多いことを考慮 □ 商業・教育関係の施設が多い特性を活かす対応 ◆ 徒歩と鉄道利用が多く、外出機会も多い特性を活かした取組みが必要 ◇ 市内で最も行きやすいゾーン
⑩JR西宮・今津	・子育て前の若い世代が住む傾向が強い都市型居住のニーズがゾーン。 ・生活サービス施設・文教施設が高密度で立地しており、徒歩によりサービスを楽しむことができる暮らしが可能と考えられる。	・人口は横ばい(1.5%)。 ・高齢者割合は20%から22%に上昇。 H22 13 67 H27 13 65	■ 年少人口が少ない ○ 持ち家が少なく、平均床面積が大きいことを考慮 □ 医療・福祉関係の施設が多い特性を活かす対応 ◆ 公共交通の利用促進により外出機会を増やすことが必要 ◇ 阪神西宮・北口・甲子園を結ぶゾーン

日常生活圏	現状の暮らしぶりとお出かけ状況	人口動向	施策検討の留意点と方向性
⑪甲子園口北	<ul style="list-style-type: none"> 平均的な住居空間で居住しており、種々のサービス施設は、日常生活圏内に立地していることから、徒歩のみで一定の目的を達成することが可能。 しかしながら、南部地域の中では施設立地密度は低いと見られ、施設の利用を求むる場合は、自転車やバスによる移動が必要なゾーンであるが、慢性的な渋滞等により、暮らしづらい側面も有する。 	<ul style="list-style-type: none"> 人口は微増(3.0%)。 高齢者割合は17%から20%に上昇。 	<ul style="list-style-type: none"> □ 医療・福祉関係の施設が少ないことへの対応 ◆ 徒歩と鉄道利用が多く、外出機会も多い特性を活かした取り組みが必要 ◇ 甲子園・春風や北口との移動利便性の向上が有効
⑫甲子園・春風	<ul style="list-style-type: none"> 住居は西宮市の平均的な広さとなっており、ゆったりとした暮らしができるゾーン。 生活サービス施設数は少ないことから、閑静な住宅地である一方で、外出にあたっては、他日常生活圏に依存せざるを得ない状況にあり、自転車やバスでの移動が必要となるものの、慢性的な渋滞が発生しているため、暮らしづらい側面も有する。 	<ul style="list-style-type: none"> 人口は微増(4.0%)。 高齢者割合は19%から21%に上昇。 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 南甲子園・鳴尾南との移動利便性の向上が有効
⑬鳴尾北・小松	<ul style="list-style-type: none"> 住居は市平均と比較してやや広く、また、世帯構成員数もやや多い状況となっている。児童数等が増加傾向にあることを踏まえ、子育て世帯を中心とした住宅地となっている。 商業・福祉施設は日常生活圏で十分に立地しているが、医療は立地が少ないため、高齢者を含め、健康面に関して安心して暮らすにあたっては、日常生活圏を超えた地域に依存することが前提となる。 日常生活に関しては、徒歩を主体として移動できるが、高齢者等にとっては、安心を得るためにはバスなどの移動手段を用いることが必要なゾーンである一方で、バスサービス水準は低く、高齢者等に関しては暮らしづらい側面を有している。 	<ul style="list-style-type: none"> 人口は横ばい(-1.7%)。 高齢者割合は20%から23%に上昇。 	<ul style="list-style-type: none"> □ 教育関係の施設が少ないことへの対応 ◆ バスの利用促進により公共交通を利用した外出機会を増やすことが必要 ◇ 南甲子園・鳴尾南との移動利便性の向上が有効
⑭浜脇・西宮浜	<ul style="list-style-type: none"> 南部地域の中では、戸建て率は低いものの、世帯構成員数が比較的多く、その分、住居延床面積も広がっている。 浜脇については、生活サービス施設・文教施設ともに平均以上に立地しており、日常生活圏内で徒歩により一定の目的を達成することができるが、西宮浜の種々の施設立地は少なく、浜脇や中心拠点等への移動が必要であるが、慢性的な渋滞の発生やバスサービスが限定的であることから、西宮浜居住者に関しては、暮らしづらい状態にある。 	<ul style="list-style-type: none"> 人口は横ばい(2.2%)。 高齢者割合は18%から21%に上昇。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 公営住宅等が多いことを考慮 ◆ バスの利用促進により公共交通を利用した外出機会を増やすことが必要 ◇ 阪神西宮や南甲子園・鳴尾南との移動利便性の向上が有効
⑮南甲子園・鳴尾南	<ul style="list-style-type: none"> 生活サービス施設・文教施設の立地は市平均程度となっており、日常生活圏内での徒歩・自転車を主体とした暮らしは十分に可能。 一方で、高齢者のみの世帯が多く、バスの定時性が低いことを踏まえると、高齢者にとっては移動面において暮らしづらい状態にある。 	<ul style="list-style-type: none"> 人口は微減(-3.7%)。 高齢者割合は21%から26%に上昇。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 年少・生産年齢人口の激減、急速な高齢化の進展 ○ 持ち家が少なく、公営住宅等が非常に多いことを考慮 ◆ バスの利用促進により公共交通を利用した外出機会を増やすことが必要 ◇ 甲子園・春風との移動利便性の向上が有効

- 年齢別人口の特徴
- 住まいに関する考慮事項
- 生活サービス施設に関する対応
- ◆ 交通手段と外出機会に関する施策検討の方向性
- ◇ ゾーン間移動に関する施策検討の留意点

2.4.3 日常生活圏ごとの交通施策検討の方向性のまとめ

1) 暮らしぶり(人口・生活サービス施設・文教施設の特性)に対応した交通施策検討の方向性

- 主要鉄道駅に近いゾーンでは生産年齢人口が多く、増加又は緩やかな減少傾向であり、生活サービス施設も多いが、鉄道駅から離れたゾーンでは生産年齢人口が少なく、減少傾向であり、生活サービス施設も少ない。
- 地域別の生産年齢人口の増減により生活サービス施設の偏在が更に進む可能性が高く、鉄道駅から離れたゾーンから主要鉄道駅への交通アクセスを強化することが重要である。
- 南部の山麓・丘陵・臨海部や北部には子育てに適した比較的広い良質な住宅や文教施設が多い地域があるので、該当地域の交通課題に対応し、住宅地や文教ゾーンとしての付加価値を高めれば、文教住宅都市としての魅力の維持・向上や少子化対策に繋がると考えられる。

2) お出かけ状況(外出・移動の特性)に対応した交通施策検討の方向性

- 鉄道利用が多い[少ない]→徒歩移動が多い[少ない]→外出機会(移動回数)が多い[少ない]との関係があり、結果的に外出機会は主要鉄道駅に近いゾーンで多く、鉄道駅から離れたゾーンで少ない。
- 鉄道駅から離れたゾーンで外出機会を増やすには鉄道利用を増やすことが、鉄道利用を増やすには主要鉄道駅にアクセスする徒歩以外の交通手段を充実させることが有効であり、交通弱者の利用を考慮するとバス交通の充実が最も有力な選択肢と考えられる。
- 交通弱者を含むすべての人が外出しやすく、移動しやすい交通環境を確保すれば、地域内・地域間の交流が盛んになり、地域や拠点の活力が相互に波及し合い、地域ひいては都市全体の活性化に資すると考えられる。

2.4.4 各中心拠点の特徴

1) 阪神西宮駅周辺の特徴(南部西エリア)

○③鷲林寺・苦楽園、④甲陽園・上ヶ原、⑦夙川・安井、⑩JR 西宮・今津、⑭浜脇・西宮浜⇄⑧阪神西宮の移動は平日 66,157 人、うちバス 3,461 人 (5.2%)、休日 39,319 人 (対平日 59.4%) で、阪神西宮駅周辺はバスの利便性が比較的高く、自動車に過度に頼らず南部の比較的広い範囲と行き来できるが、目的地としての魅力は低いといえる。

2) 阪急西宮北口駅周辺の特徴(南部北東エリア)

○④甲陽園・上ヶ原、⑤甲東・段上、⑥瓦木・樋ノ口、⑩JR 西宮・今津、⑪甲子園口北⇄⑨北口の移動は平日 74,056 人、うちバス 799 人 (1.1%)、休日 63,364 人 (対平日 85.6%) で、西宮北口駅周辺は目的地としての魅力は高いが、バスの利便性が低く、自転車 (平日 31.8%・休日 26.0%) や自動車 (平日 13.2%・休日 33.1%) による行き来に大きく頼っているといえる。

3) 阪神甲子園駅周辺の特徴(南部南東エリア)

○⑩JR 西宮・今津、⑪甲子園口北、⑫甲子園・春風、⑬鳴尾北・小松⇄⑮南甲子園・鳴尾南の移動は平日 88,029 人、うちバス 3,217 人 (3.7%)、休日 66,212 人 (対平日 75.2%) で、甲子園駅周辺は目的地としての魅力やバスの利便性は普通であるが、自転車 (平日 30.6%・休日 24.5%) や自動車 (平日 11.6%・休日 29.5%) による行き来に頼っているといえる。

4) 岡場駅周辺の特徴(北部西エリア)

○①山口、②塩瀬⇄神戸北の移動は平日 19,896 人、うちバス 500 人 (2.5%)、休日 16,473 人 (対平日 82.8%) で、岡場駅周辺は目的地としての魅力は高いが、バスの利便性が低く、自動車 (平日 82.5%・休日 92.8%) による行き来に過度に頼っているといえる。

5) 宝塚駅周辺の特徴(北部東エリア)

○①山口、②塩瀬⇄宝塚・川西等の移動は平日 19,521 人、うちバス 1,042 人 (5.3%)、休日 17,194 人 (対平日 88.1%) で、宝塚駅周辺は目的地としての魅力が高く、バスの利便性も比較的高いが、自動車 (平日 40.5%・休日 67.5%) による行き来に大きく頼っているといえる。

2.4.5 西宮市の交通課題のまとめ

将来都市像と日常生活圏ごとの交通施策検討の方向性のまとめから課題①～⑤を整理し、各中心拠点の特徴から、中心拠点に関する特定課題を抽出した。

課題① 生活サービスの適正配置・集約化及び生活サービス集積地への交通アクセスの充実

地域別の生産年齢人口の増減に伴い生活サービス施設の偏在が更に進む可能性が高いため、生活サービス施設の住民にとって利用しやすい配置や集約化、生活サービス施設が少ない地域から多い地域への交通アクセスの充実などに努める必要がある。

- ・ 生活サービス施設の利用しやすい配置や集約化（主に立地適正化計画により対応）
- ・ 生活サービス施設が少ない地域から多い地域への交通アクセスの充実

課題② 持続可能な交通ネットワークの形成に向けた交通手段間の連携・通過交通の分離等

市民等が快適に暮らし続けるための持続可能な交通ネットワークの形成に向けて、誰もが利用しやすい公共交通を軸とした交通手段間の適切な連携、良好な生活環境確保に向けた通過交通の分離、多重性に配慮した緊急時の移動経路の確保などを図る必要がある。

- ・ 持続可能な交通ネットワークの形成
- ・ 公共交通を軸とした交通手段間の適切な連携
- ・ 良好な生活環境確保に向けた通過交通の分離
- ・ 多重性に配慮した緊急時の移動経路の確保

課題③ 公共交通の充実による地域内や地域・拠点間の連携強化及び拠点形成

地域内のふれあいの機会を増やし、地域・拠点間で多様な人の往来により互いに活力を高め合うため、鉄道駅の新設・改良等による拠点形成や拠点間の連携強化、バス交通の充実等による地域内や地域と拠点の間の連携強化を図る必要がある。

- ・ 公共交通の充実による地域・拠点間の連携強化
- ・ 鉄道駅の新設・改良等による拠点形成や拠点間の連携強化
- ・ バス交通の充実による地域内の連携強化
- ・ バス交通の充実による地域と拠点の間の連携強化

課題④ 文教住宅都市を担う地域の移動環境の改善やアクセス性向上等の課題への対応

文教住宅都市の一翼を担う住宅地や文教施設の集積する地域の魅力を維持・向上させるため、周辺地域の移動環境の改善や利用頻度の高い鉄道駅へのアクセス性向上等の地域課題に対応していく必要がある。

- ・ 周辺地域の移動環境の改善等の地域課題への対応
- ・ 利用頻度の高い鉄道駅へのアクセス性向上等の地域課題への対応

課題⑤ 外出等を容易にするための交通関係施設の整備・移動手段の確保・移動への支援等

交通弱者を含むすべての人にとって外出や移動を容易にするため、交通関係施設等の整備、公共交通等の移動手段の確保、安全で快適な移動への支援などに努める必要がある。

- ・ 外出や移動を容易にするための交通関係施設等の整備
- ・ 外出や移動を容易にするための公共交通等の移動手段の確保
- ・ 外出や移動を容易にするための安全で快適な移動への支援

中心拠点に関する特定課題

西宮北口駅周辺は、目的地としての魅力が高いが、バスアクセスの利便性が低い。

また、阪神西宮駅周辺は、バスアクセスの利便性が高く、南部の広範囲の地域と往来しやすいが、目的地としての魅力が低い。

中心拠点については、多くの人立ち寄り、楽しむ場とするために、アクセス性の向上および拠点としての魅力向上を図る必要がある。

3 総合交通戦略の基本目標の設定

前章で整理した西宮市の交通課題より、課題解決を図るための基本目標を以下の通り設定する。

【交通課題】	【基本目標】
<p>課題① 生活サービス施設の適正配置・集約化及び生活サービス集積地への交通アクセスの充実</p> <p>春園(西宮)文庫(西宮)・新宮(西宮)中心拠点に関する特定課題</p>	<p>基本目標①:市民にとっての生活サービスを身近にする交通及び拠点の充実</p> <p>「みんなが暮らしやすいまち」を実現するため、日常生活圏内の生活拠点の形成や、中心拠点へのアクセス性の向上など、生活サービスを身近にする交通及び拠点の充実に努める。</p>
<p>課題② 持続可能な交通ネットワークの形成に向けた交通手段間の連携・通過交通の分離等</p>	<p>基本目標②:安全・安心で環境にやさしい交通ネットワークの形成</p> <p>日常生活において、誰もが安心して外出できるよう、安全で利用しやすい交通ネットワークの形成に努める。</p> <p>また、公共交通など環境負荷の小さい交通手段の利便性向上を図る。</p>
<p>課題③ 公共交通の充実による地域内や地域・拠点間の連携強化及び拠点形成</p>	<p>基本目標③:ふれあいや交流の機会を増やし、拠点等の活力を波及させる公共交通の充実</p> <p>市内等における円滑な移動を確保し、ふれあいや交流の機会を提供するとともに、拠点等の活力を市全体に波及させる公共交通の充実に努める。</p> <p>また、地域コミュニティを高める公共交通をみんなで守り育てる。</p>
<p>課題④ 文教住宅都市を担う地域の移動環境の改善やアクセス性向上等の課題への対応</p>	<p>基本目標④:住宅地や文教施設の集積地の魅力を維持・向上させる交通利便性の確保</p> <p>魅力ある「文教住宅都市」を維持するために、自然豊かで落ち着いた住宅地、昔ながらの歴史・文化を感じさせる住宅地、利便性の高い都市型住宅地等、西宮市の魅力である住まいの多様性を維持するため、交通の利便性の確保に努める。</p> <p>また、大学・高校をはじめとする文教施設について、通学の利便性を確保するとともに、社会に開かれた施設とするため、交通の利便性の確保に努める。</p>
<p>課題⑤ 外出等を容易にするための交通関係施設の整備・移動手段の確保・移動への支援等</p>	<p>基本目標⑤:高齢者、障害のある人、妊産婦等が外出しやすく、移動しやすい交通環境の確保</p> <p>高齢者、障害のある人、妊産婦等が円滑に移動し、活発に社会活動に参画し、いつまでも安心して住み続けられる交通環境の確保に努める。</p>