

Ⅱ 基本計画及び実施計画

1 基本的な考え方について

1.1 西宮市の概況

1.1.1 位置と地勢

- 南北に長い市域は、六甲山系を介して北部の山地部と南部の平野部に分かれる。
- 起伏と変化に富んだ地形であり、山から川、海に至る豊かな自然環境を有している。

西宮市は、兵庫県の南東部、大阪・神戸両市の中間に位置し、東は武庫川で尼崎市、宝塚市に、西は芦屋市に、北は六甲山系北部で神戸市にそれぞれ接し、南は大阪湾に面している。

総面積約 100km²におよぶ市域は、南北に長く（南北約 19km、東西約 14km）、北部の山地部と南部の平野部に分かれ、その中央部を六甲山系が東西に横断している。

瀬戸内海国立公園六甲地域に一部が含まれた緑豊かな六甲山系から市北部の北摂山系に広がる山地や桜の名所である夙川、干潟の残る御前浜、甲子園浜など、海拔約 0m から 900m に至る起伏と変化に富んだ地形であり、山から川、海に至る豊かな自然環境を有している。

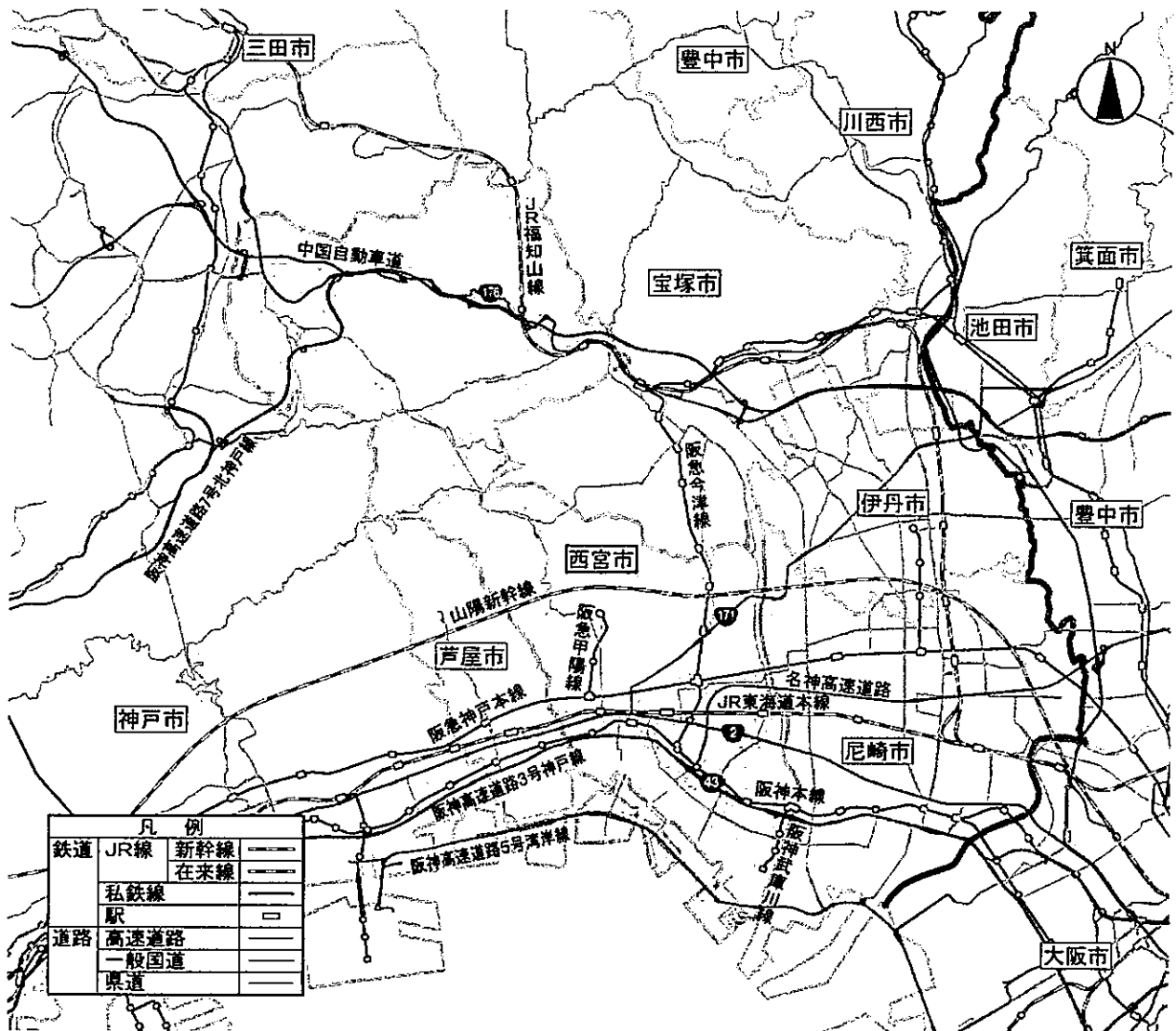


図 1.1 西宮市の位置

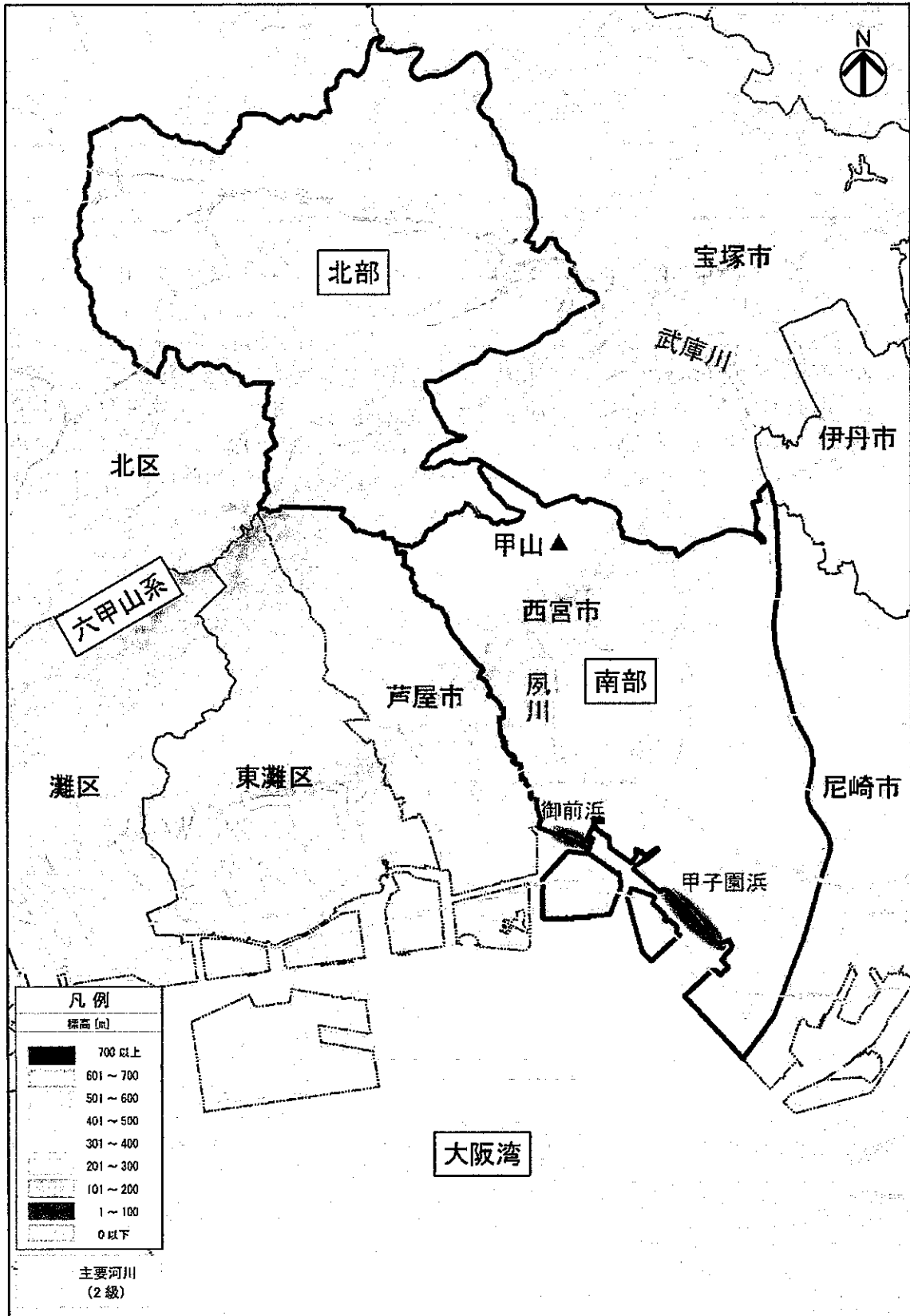


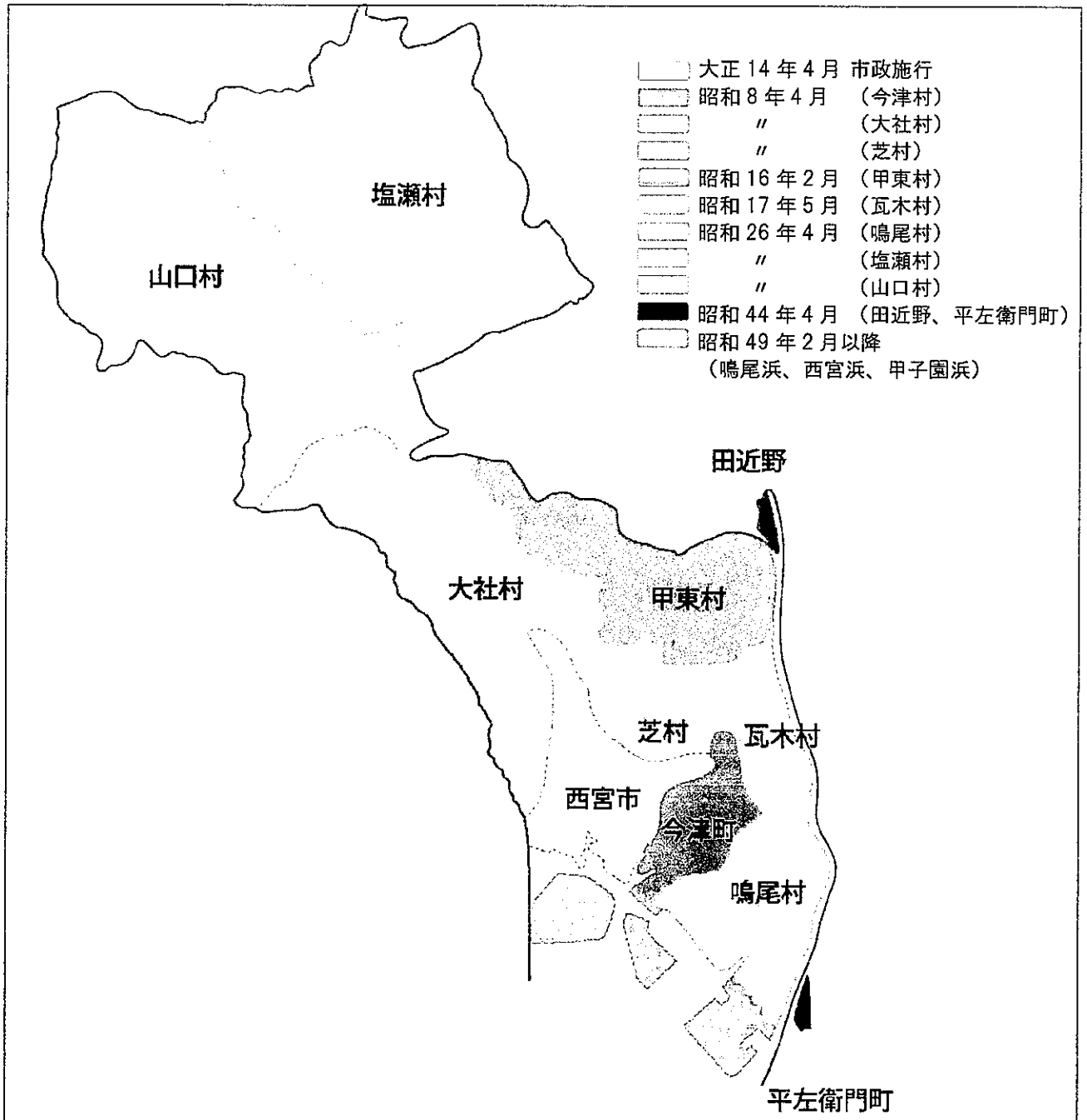
図 1.2 西宮市の地勢

1.1.2 市域の変遷

○ 西宮市は、大正 14 年 4 月の市政施行から、周辺の町村との合併等により市域を拡大し、現在に至っている。

西宮は、平安時代末の西宮神社の門前町に始まり、中世には他地方からの移住者や商人たちが多く住まう商業都市を形成、江戸時代には幕府指定の宿駅となる一方、酒造業が発達し西宮港から樽廻船が出帆するなど、多様な性格が積み重なって都市を形成してきた。

大正 14 年 4 月には市政が施行され、昭和 8 年には大社村、芝村、今津町、昭和 16 年には甲東村、昭和 17 年には瓦木村、昭和 26 年には鳴尾村、山口村、塩瀬村と、周辺の町村との合併等により市域を拡大し、現在の西宮市に至っている。



出典：文教住宅都市宣言 50 周年記念誌 これまでの西宮 これからの Nishinomiya

図 1.3 市域の変遷

1.1.3 人口の概況

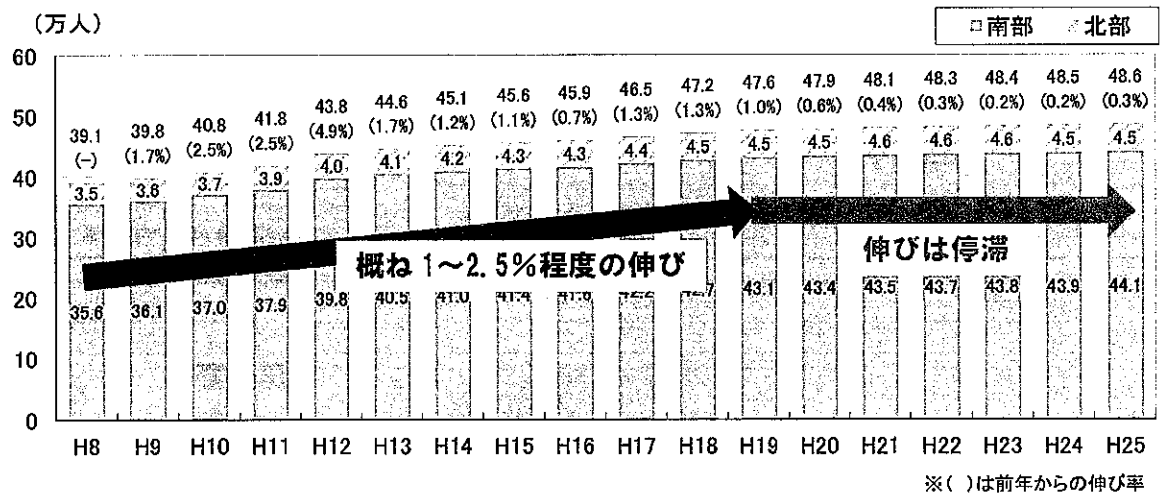
1) 人口の推移

- 人口は 48.6 万人であり、その約 9 割が南部に集中している。
- 阪神・淡路大震災の復興の期間（平成 9～19 年）は、転出より転入が多い社会増を中心とした人口増加が続いたが、その伸びは近年停滞してきている。

西宮市の人口は、48.6 万人（平成 25 年現在）で、南部が 44.1 万人、北部が 4.5 万人と全人口の約 9 割が南部に集中している。

平成 9 年から平成 19 年まで概ね 1～2.5% 程度の高い人口増が続いたが、近年、その伸びはほとんど停滞している。

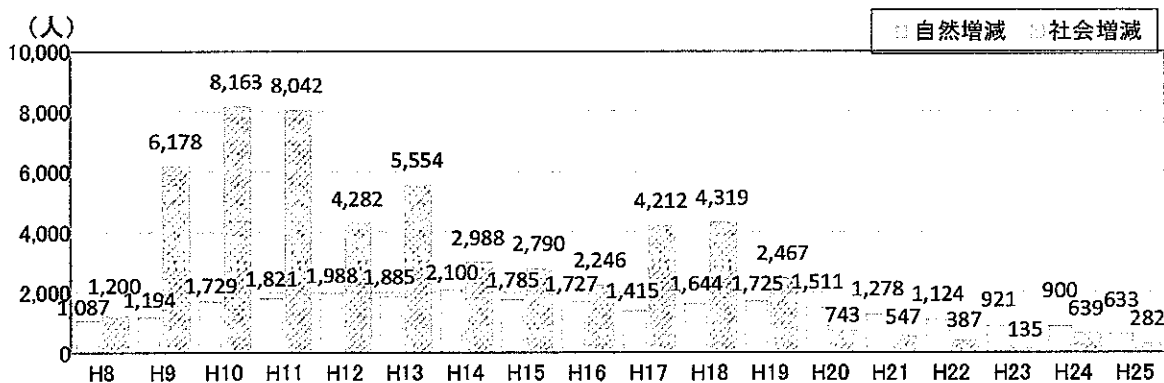
その内訳を人口の出生・死亡による人口の増減である自然増減と、転入・転出による人口の増減である社会増減の推移からみると、阪神・淡路大震災からの復興において、住宅建設が本格化した平成 9 年から、復興がほぼ終了する平成 19 年まで、毎年 2,000 人以上の社会増が続き、自然増とあわせて毎年 3,000 人以上の人口増が続いたが、近年は自然増、社会増ともに、その傾向は停滞している。



注. 平成 12、17、22 年は国勢調査結果、それ以外は推計人口である。

出典：西宮市統計書

図 1.4 南部・北部別人口推移



出典：西宮市住民基本台帳

※自然増減：出生者数から死亡者数を差し引いたもの
社会増減：転入者数から転出者数を差し引いたもの

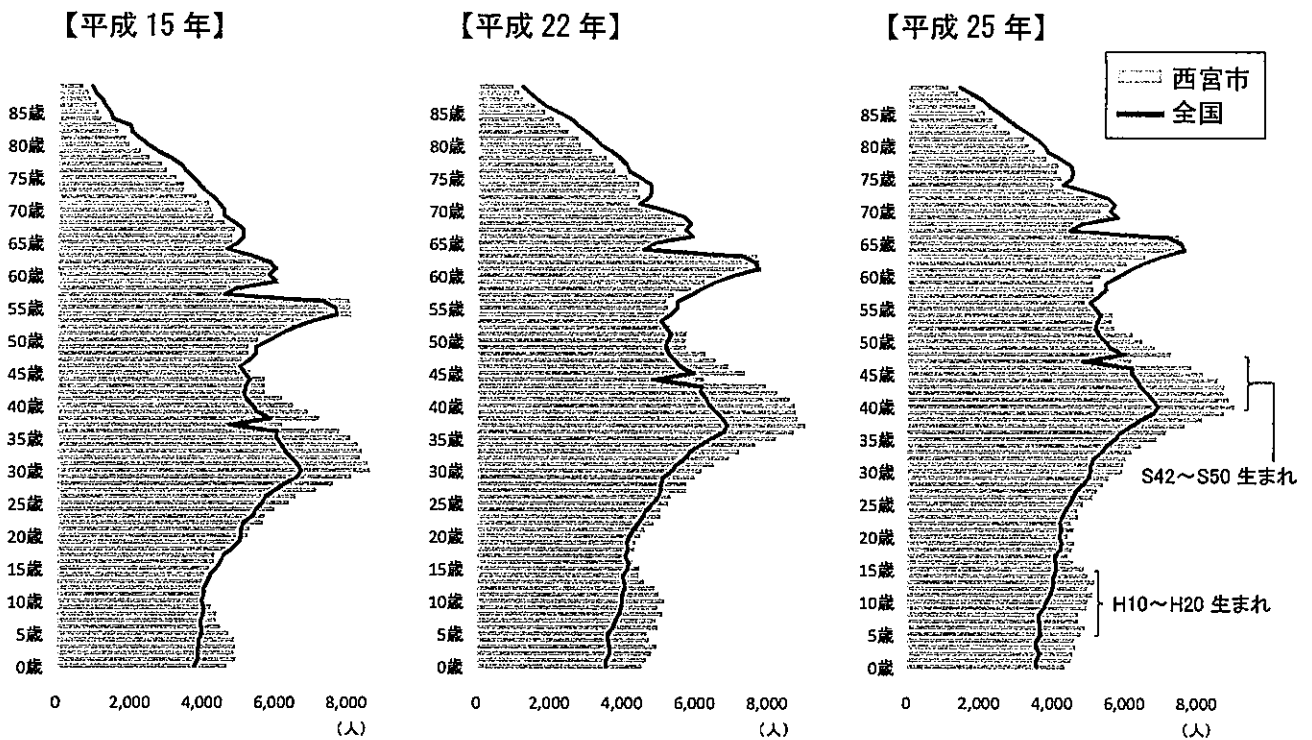
図 1.5 人口の自然増減・社会増減の推移

2) 人口構成の推移

○ 阪神・淡路大震災の復興の期間（平成 9～19 年）に転入した人が多く、昭和 42～50 年生まれ、その子ども世代となる平成 10～20 年生まれの人口が多い。

平成 7 年の阪神・淡路大震災後、南部では、震災の復興に合わせ、中高層マンションなどの多くの住宅が供給され、北部では宅地開発による住宅の供給が行われたことにより転入数が増加した。

また、若い世代の増加に伴い出生数が増加したことから、昭和 42 年生まれ（平成 9 年で 30 歳）から昭和 50 年生まれ（平成 19 年で 32 歳）までの人口と、その子ども世代となる平成 10～20 年生まれの人口が多く、年齢別の人口構成が全国平均と異なる状況となっている。



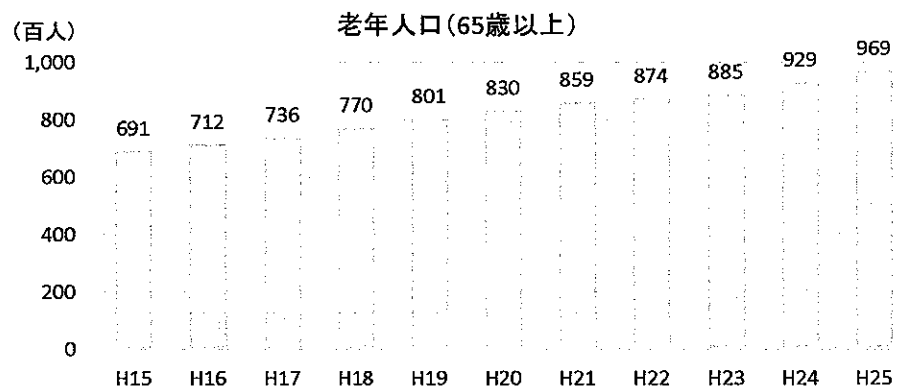
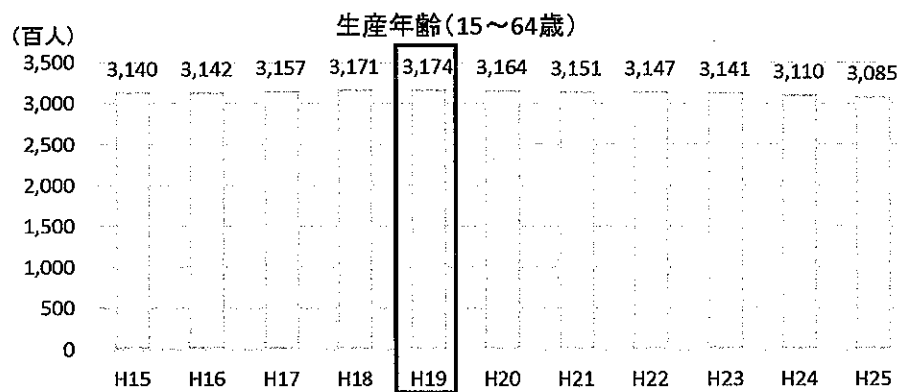
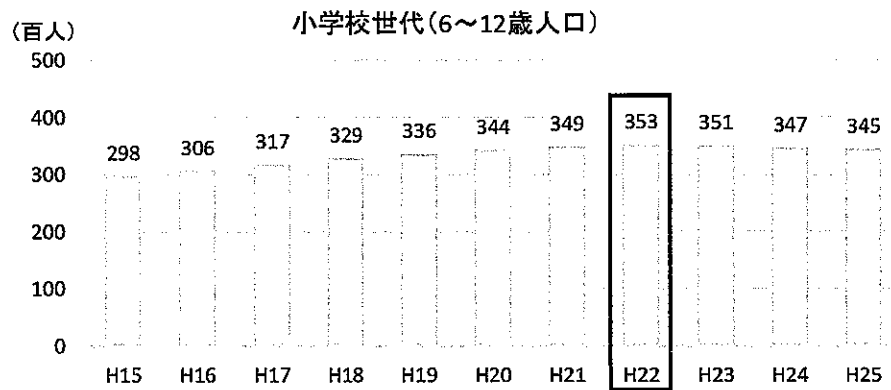
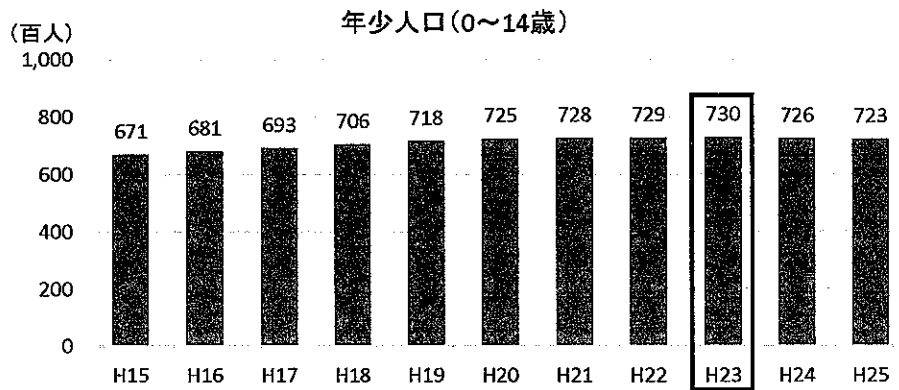
出典：西宮市 西宮市住民基本台帳

全国 「人口推計 各年 10 月 1 日現在人口」 (総務省統計局)

※全国人口は西宮市の人口構成を踏まえ標準化した値

図 1.6 西宮市と全国の人口構成の推移

年齢階層別では、年少人口は平成 23 年がピーク、生産年齢人口は平成 19 年がピークとなっており、老年人口は継続して増加している。また、平成 10～16 年生まれの人口が多いため、小学校世代の 6～12 歳の人口は平成 22 年に最大となっている。



出典：西宮市住民基本台帳

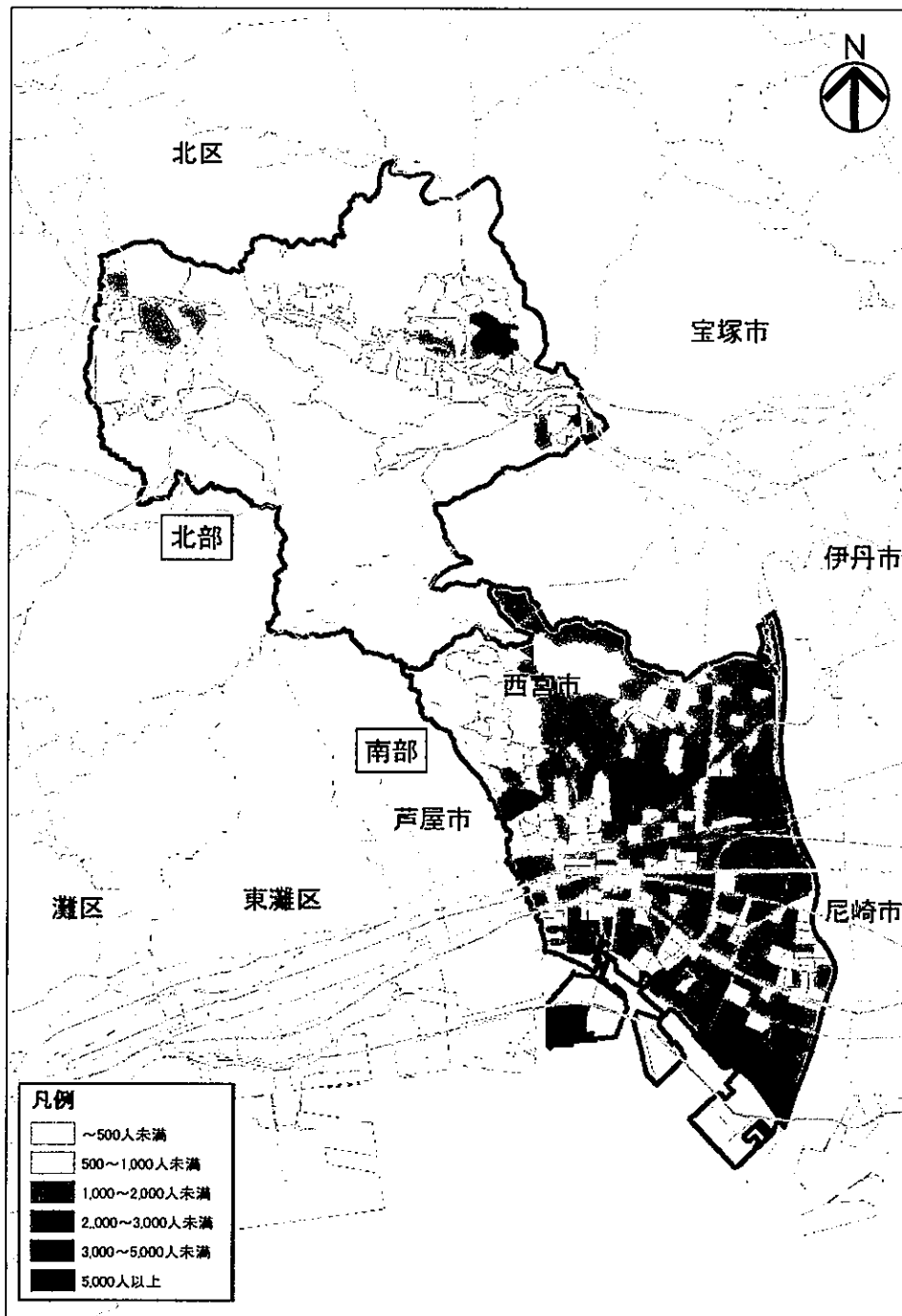
図 1.7 年齢階層別の人口の推移

3) 町別の人口増減

- 人口の多い地区は南部に集中している。
- 北部、臨海部や丘陵地の一部で人口の減少が著しい。

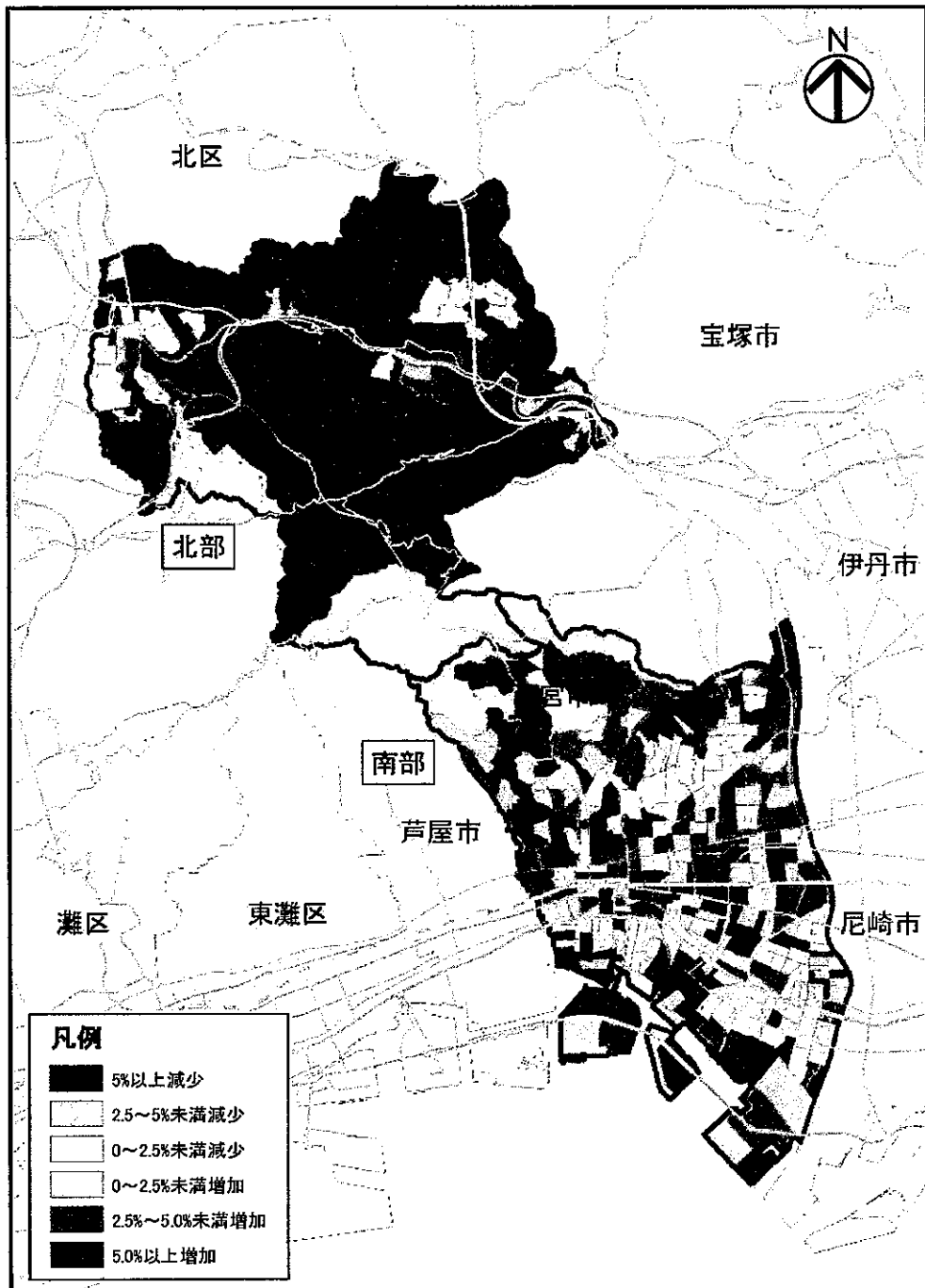
町別の人口は、南部に人口の多い地区が集中しており、特に大規模団地や公営住宅が立地する西宮浜、鳴尾南付近等の臨海部や、農地から宅地へ土地利用の転換が行われている甲子園口北、瓦木付近等が多くなっている。

人口の増減は、北部全般や南部の臨海部（西宮浜、鳴尾南付近等）及び地域内の高低差が大きい丘陵地（甲東、上ヶ原付近等）での減少が大きくなっている。



出典：西宮市住民基本台帳

図 1.8 町別人口の分布(H25)



出典：西宮市住民基本台帳

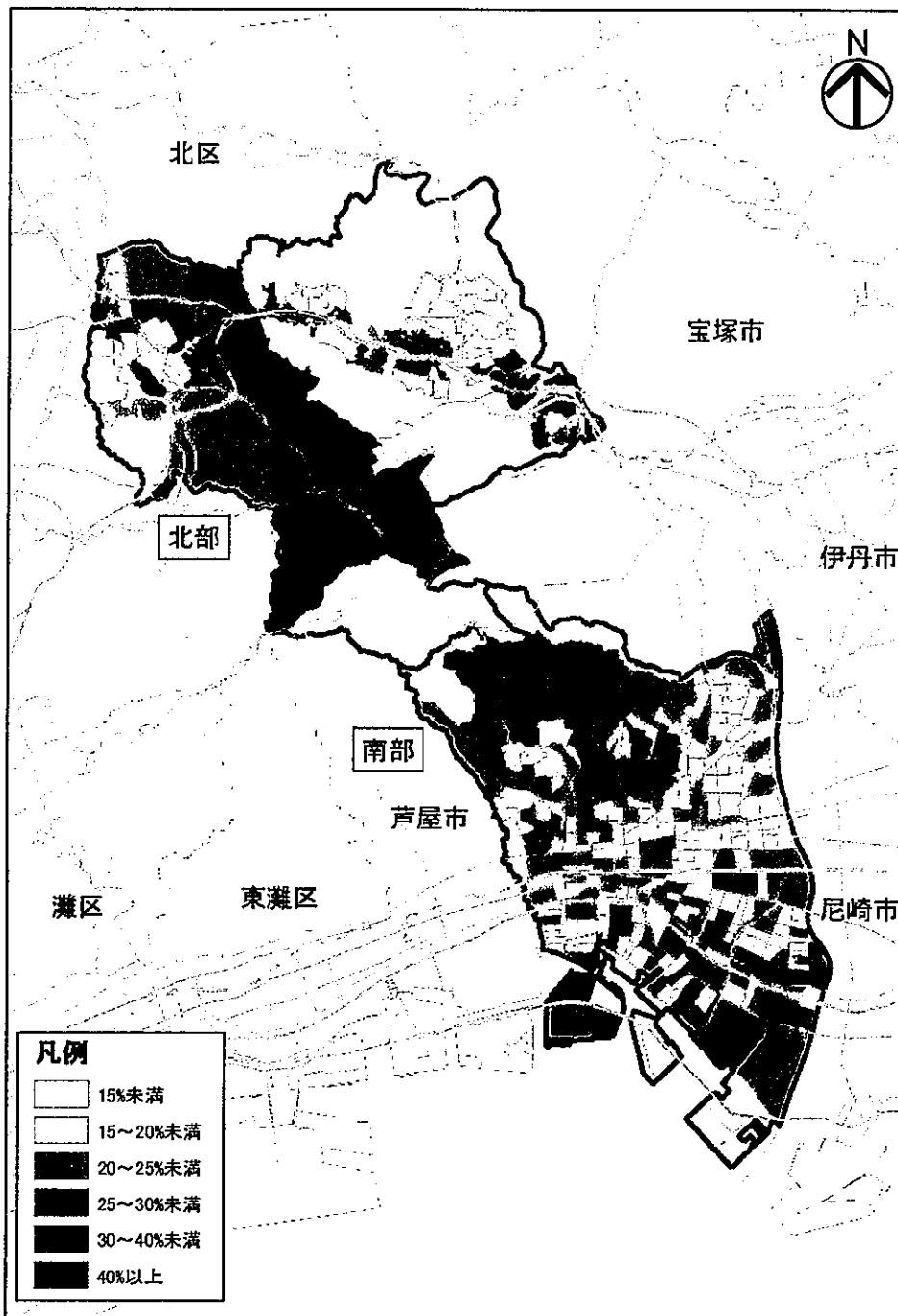
図 1.9 町別人口の変化(H20⇒25)

4) 高齢化の状況

- 老年人口（65歳以上）割合は、北部の山口地域や南部の臨海部及び丘陵地等で高い。
- 現在老年人口割合が高い地域は、高齢化の進行が著しくなっている。

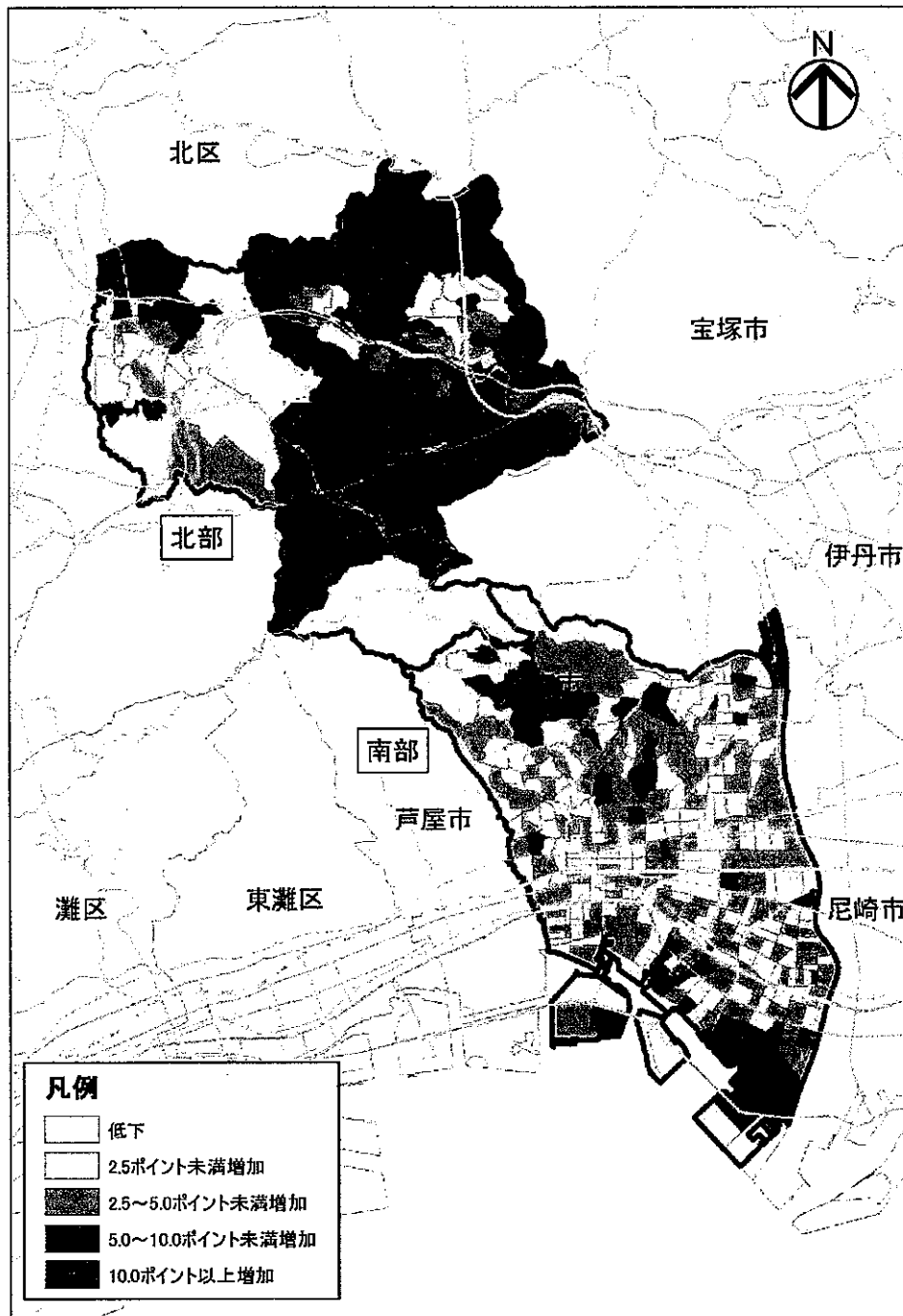
町別の高齢化の状況を老年人口（65歳以上）割合で見ると、北部の山口地域や大規模団地や公営住宅の立地する南部の臨海部（西宮浜、鳴尾南付近等）及び鉄道駅から離れており地域内の高低差が大きい丘陵地（甲東、甲陽園付近等）で高くなっている。

高齢化率の変化をみると、全市的に高齢化の進行がうかがえ、特に現在老年人口の割合が高い地域で著しく進行している。



出典：西宮市住民基本台帳

図 1.10 町別老年人口(65歳以上)割合の状況(H25)



出典：西宮市住民基本台帳

図 1.11 町別老年人口(65歳以上)割合の変化(H20⇒25)

1.1.4 土地利用の現況

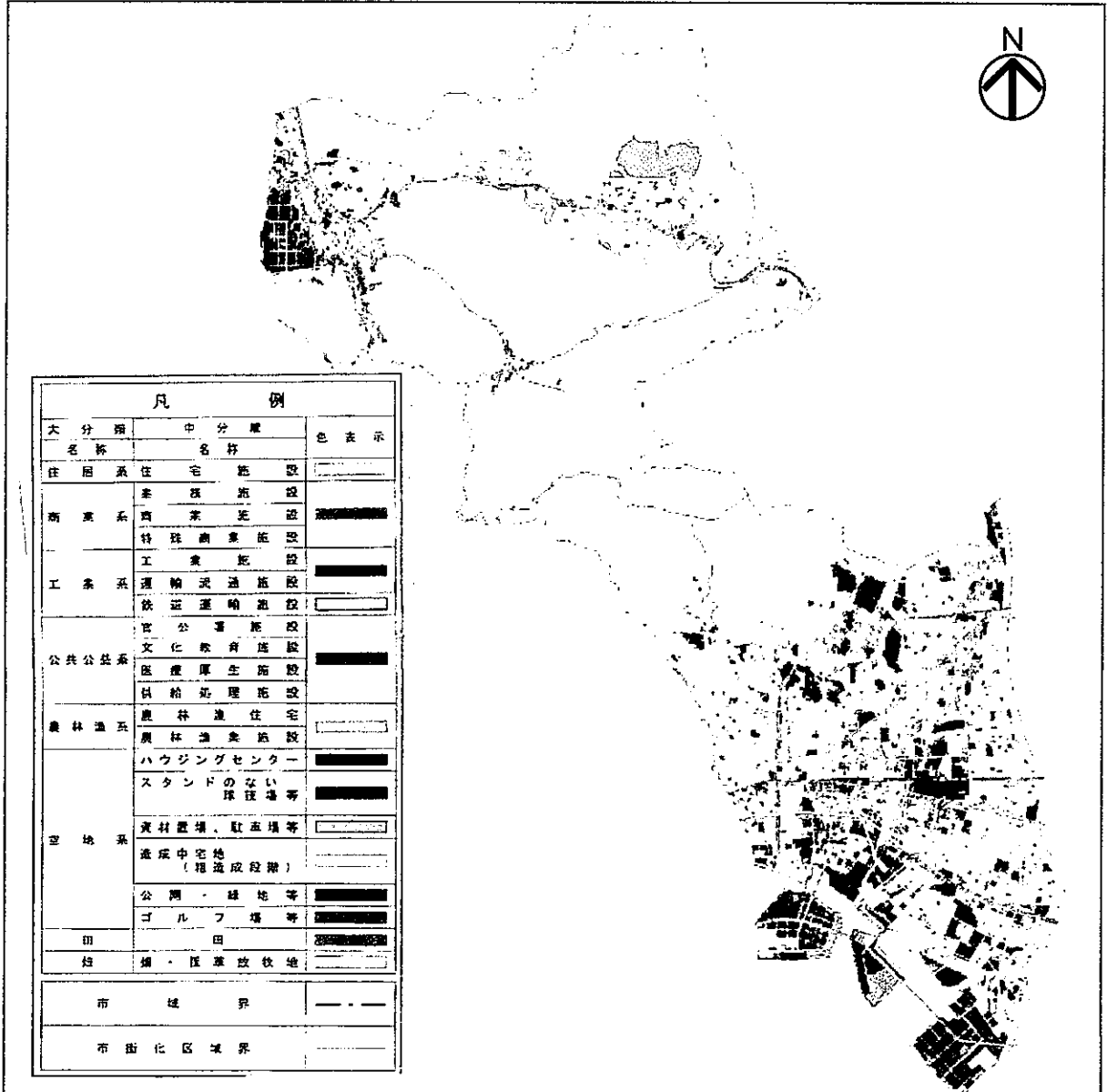
- 市内全域的に宅地化が進行している。
- 南部地域、北部地域・臨海地域などそれぞれの地域の特性を生かした魅力ある住宅地が形成されている。

南部地域は、震災により大きな被害を受けたことや、社会経済状況の変化等により大規模なマンション建設が相次いだことから、高度地区や地区計画の活用などにより計画的な市街地整備が進められ、秩序ある土地利用となっている。

北部地域は、緑豊かな自然に恵まれた地域であり、大規模なニュータウンについては、地区計画の指定等により良好な住環境やまちなみが保全されている。

臨海地域は、産業団地に産業集積が進むとともに、魅力あるウォーターフロントが形成されている。

“文教住宅都市を基調とする个性的な都市”の建設を目標にまちづくりを進めてきた結果、地域の特性を生かした魅力ある住宅地が各地で形成されている。



出典：西宮市都市計画基礎調査

図 1.12 土地利用の現況

1.1.5 学校施設の分布

○ 9 の大学・短期大学が立地、上ヶ原周辺の文教地区指定など、文教施設が充実している。

西宮市には、関西学院大学や神戸女学院大学に代表される 9 の大学・短期大学が立地し、南部地域には多くの高等学校も立地しているが、北部地域には高等学校が立地していない。

昭和 33 年には上ヶ原周辺が特別用途地区として文教地区に指定されるなど、文教施設が充実している。

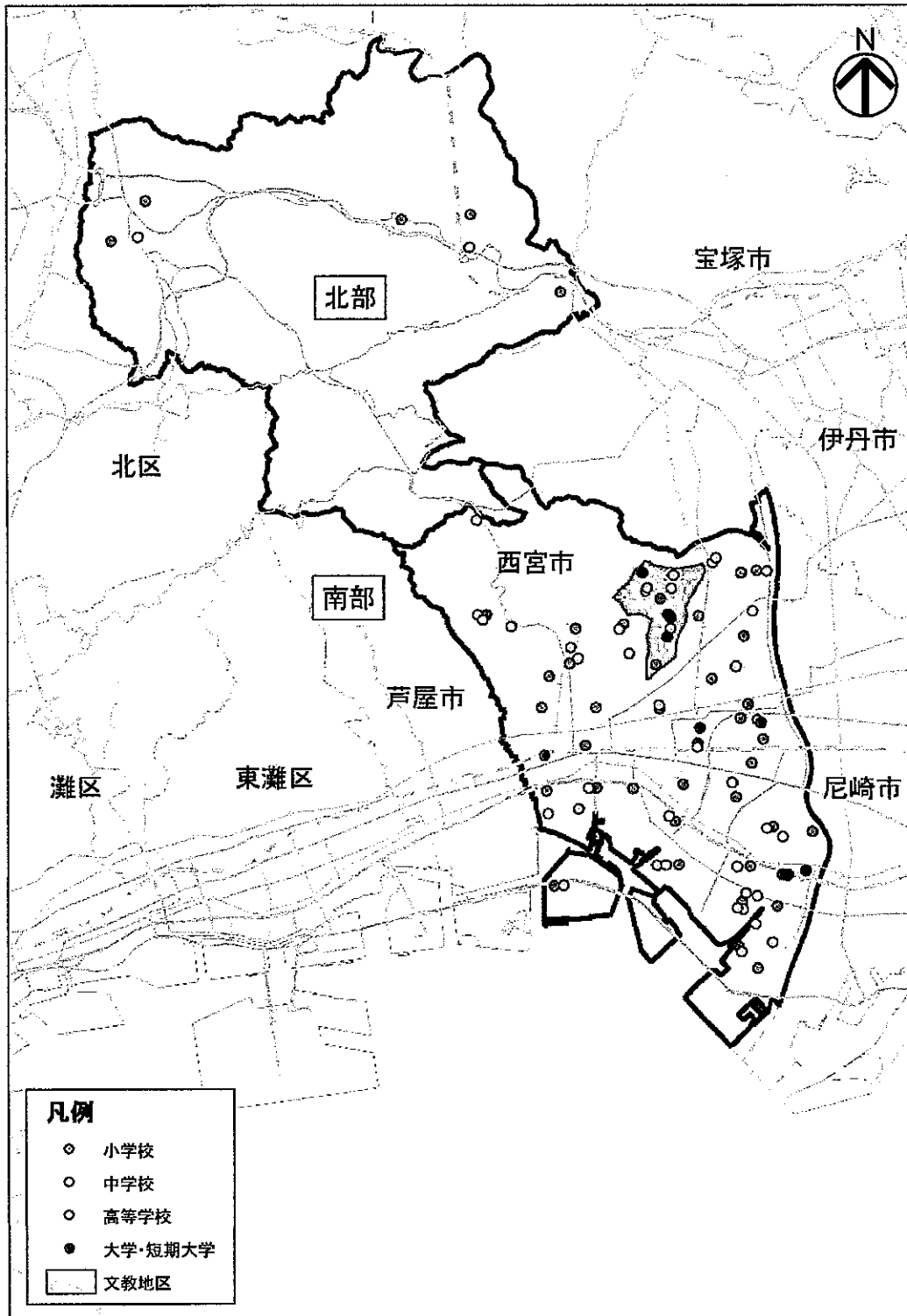


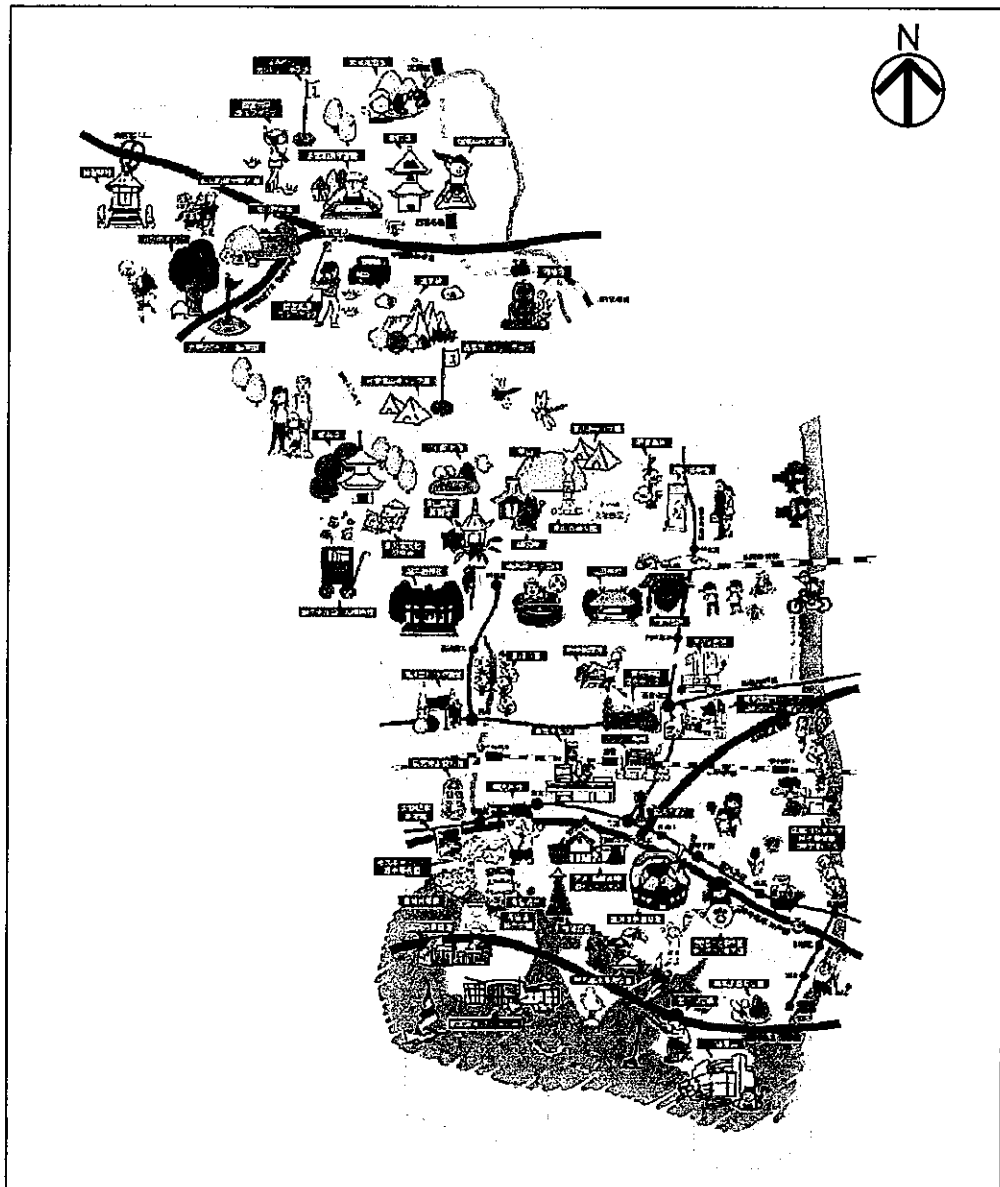
図 1.13 学校施設等の立地状況

1.1.6 観光資源の分布

○ 四季折々の自然を楽しめるスポットや文化施設が集積するなど、様々な特徴を持つ観光資源が分布している。

西宮市には、以下のように様々な特徴を持つ観光資源が分布している。

- ・ 夙川公園や満池谷・ニテコ池、甲山森林公園や北山緑化植物園、臨海部のヨットハーバーなど、四季折々の自然を楽しめるスポットが分布
- ・ 「文教住宅都市」に相応しく、兵庫県立芸術文化センターや大谷記念美術館等の文化施設が集積
- ・ 全国的にも有名な灘五郷のうち「西宮郷」と「今津郷」があり、名水「宮水」が醸す「灘の生一本」の産地
- ・ 西宮神社や廣田神社、門戸厄神といった著名な寺社仏閣が立地
- ・ 高校球児の憧れの地、阪神甲子園球場の周辺には甲子園歴史館が整備されるなど、新たな観光資源が整備



出典：西宮観光リーフレット（にしのみや観光協会ホームページ）

図 1.14 観光資源の分布

1.1.7 交通基盤の現況

1) 鉄道

- 市内に 23 の鉄道駅を有し、特に南部地域は JR 東海道本線、阪急神戸本線、阪神本線といった東西方向の路線を中心に、鉄道の利便性の高い地域である。
- 運行本数は、南部の西宮北口駅、夙川駅、阪神西宮駅、甲子園駅等が多くなっている。

西宮市の南部地域では、幹線として東西方向に JR 東海道本線、阪急神戸線、阪神本線、支線として南北方向に阪急甲陽園線・今津線、阪神武庫川線が整備されている。

北部地域では、東部に JR 福知山線が通っているが、西部の山口地域には鉄道網がなく、最寄の鉄道網は神戸市内を通る神戸電鉄三田線である。

鉄道駅は市内全体で 23 駅あり、運行本数は、西宮北口駅、夙川駅、阪神西宮駅、甲子園駅が 1 日 500 本以上と多く、次いで JR 西宮駅、阪神今津駅、武庫川駅が 1 日 400 本以上となっており、特急、快速等が停車する駅が多い。

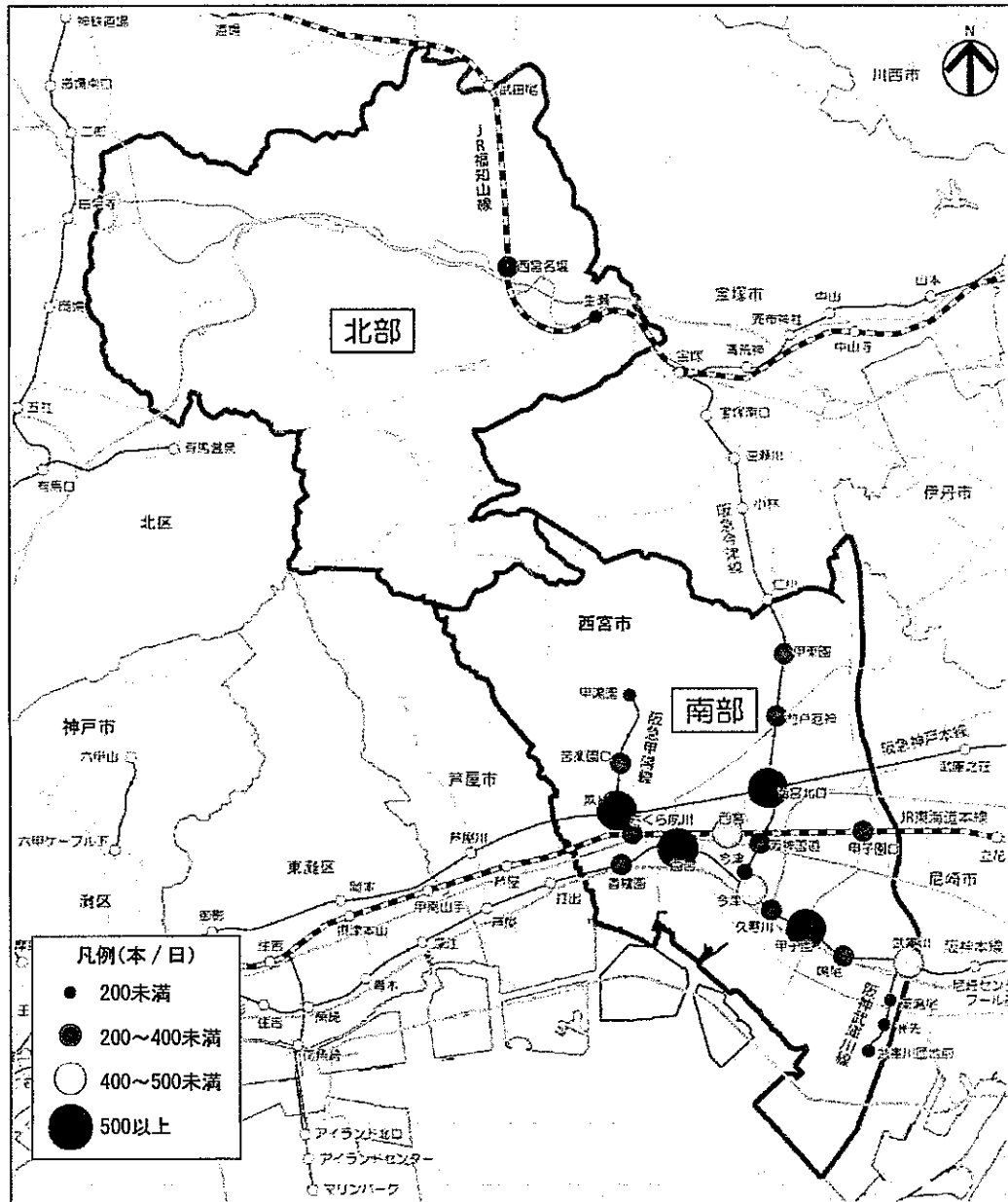


図 1.15 西宮市の鉄道路線と鉄道駅運行本数 (平成 25 年)

2) バス

- バス路線は、鉄道網を補完するように市域全体に整備されているが、一部地域でバス利用が不便な地域がある。
- 運行本数は、西宮北口駅、阪神西宮駅、JR 西宮駅、甲子園駅に向かうバス停が多くなっている。

西宮市のバス路線は、鉄道網を補完するように市内全域を整備されており、平成 21 年度から北部の山口地域と南部地域を直接連絡するさくらやまなみバスを運行している。

バスの運行本数は、西宮北口駅、阪神西宮駅、JR 西宮駅、甲子園駅に向かう複数系統のバス停が多くなっている一方で、運行本数が 1 日 50 本未満（6～22 時の 16 時間で平均すると 1 時間 3 本程度）の少ないバス停も存在している。また、バス停からの距離が遠く、地形勾配の急な地域など、バス利用が不便な地域が存在している。

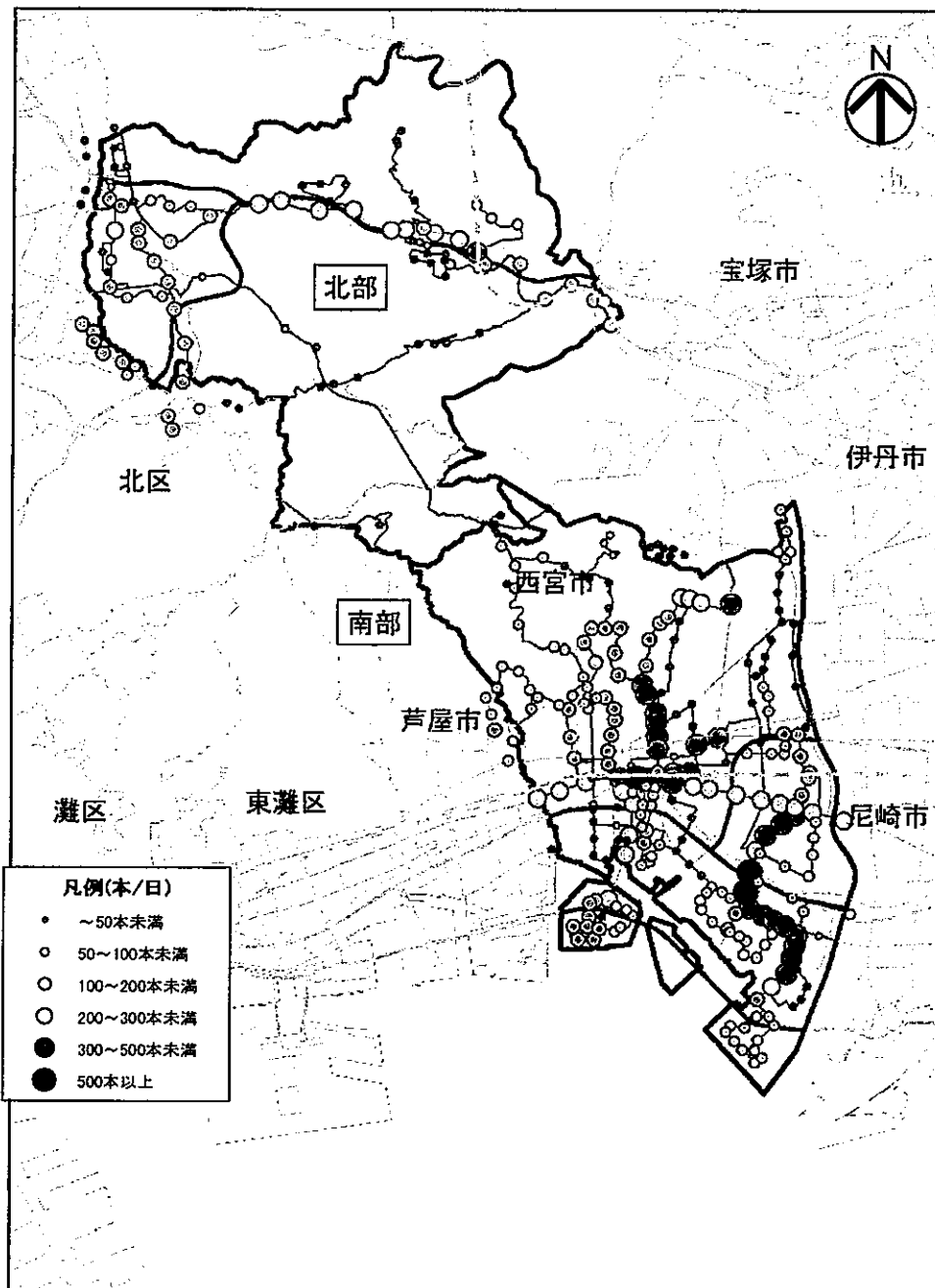


図 1.16 西宮市のバス路線とバス停運行本数（平成 24 年）

3) 道路

道路は市民生活と産業活動をさせ、また災害時には避難路、救援路、延焼遮断帯ともなる重要な都市基盤であり、沿道の土地利用などまちづくりを進める上で大きな役割を担っている。

(1) 国道・県道・自動車専用道路

○ 市域の北部、南部それぞれに幹線道路が整備されている。

市域を通る広域幹線道路は、南部地域では国道2号、43号、171号線をはじめ、名神高速道路、阪神高速道路神戸線・湾岸線があり、北部地域では、国道176号、中国自動車道、阪神高速北神戸線がある。

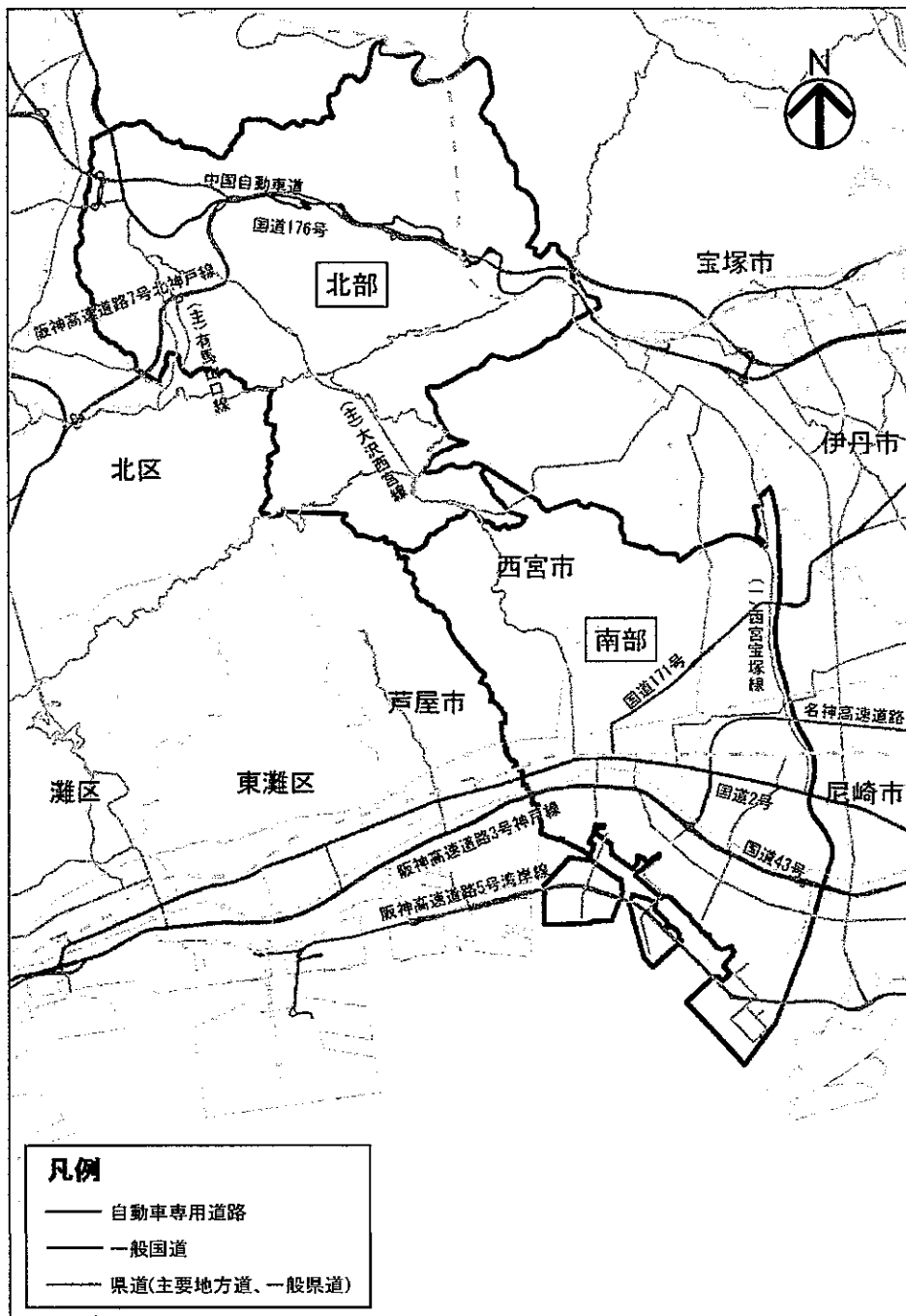


図 1.17 西宮市の道路整備状況

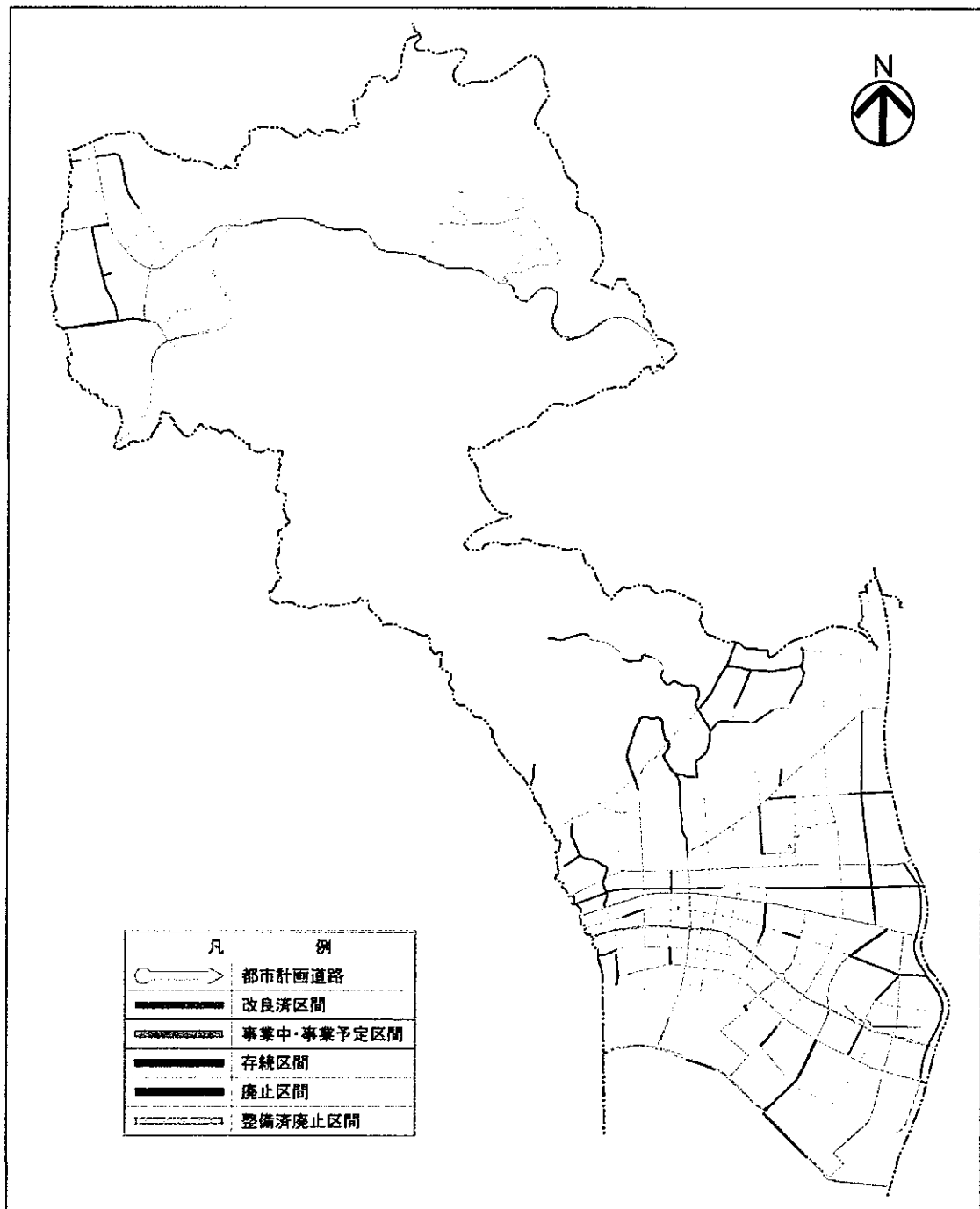
(2) 都市計画道路

○ 都市計画道路の整備率は約 74%となっているが、JR 東海道本線以北の地域で未整備区間が多く残っている。

都市の骨格となる重要な幹線道路を、都市計画道路として位置づけ整備を進めている。

西宮市の都市計画道路約 200km のうち約 17%が未整備となっており、特に JR 東海道本線以北の地域（甲陽園・上ヶ原、甲子園口北、鷺林寺・苦楽園付近）で整備が遅れている。

また、整備の必要性が著しく低下している路線については、存廃も含めた見直しを行う必要が生じている。



※平成27年3月時点

図 1.18 西宮市の都市計画道路の整備状況

1.2 基本理念

文教住宅都市宣言、総合計画、西宮市の都市計画に関する基本的な方針における「文教住宅都市」、「活力」、「ふれあい」、「つなぎ育む」のキーワードを踏まえ、西宮市総合交通戦略の「基本理念」を次のように定める。

【西宮市総合交通戦略の基本理念】

文教住宅都市を基調とする活力とふれあいを育む都市

【基本理念の設定にあたって踏まえたキーワード】

○ 文教住宅都市宣言

(略) 風光の維持、環境の保全・浄化、文教の振興を図り、当市にふさわしい都市開発を行い、もって市民の福祉を増進するため、西宮市を「文教住宅都市」と定め、今後の市政運営がこの理念に基づいて強く推進されるものであることを宣言する。

○ 西宮市総合計画・西宮市新総合計画・第3次西宮市総合計画

【基本目標（3計画共通）】文教住宅都市を基調とする個性的な都市

新総合計画 ～活力とうるおいのある文教住宅都市をめざして～

第3次総合計画 ～活力と希望に満ちた西宮をめざして～

○ 第4次西宮市総合計画

【基本目標】ふれあい 感動 文教住宅都市・西宮

○ 西宮市の都市計画に関する基本的な方針

【基本理念】宮水の「えん」でつなぎ育む 美しいまち西宮

1.3 将来都市像

ここでは、総合交通戦略の基本理念から形づくられる将来都市像を、西宮市の特長と将来に向けて憂慮すべき事項、上位関連計画の将来像を踏まえて設定する。

1.3.1 西宮市の特長

鉄道路線や鉄道駅が多いなど鉄道の利便性が高い。

- ・ 市内の鉄道駅は 23 駅と多く、JR 東海道本線、阪急神戸本線、阪神本線といった東西方向の幹線路線を中心に、鉄道の利便性の高い地域である。

市域の北部・南部それぞれに幹線道路が整備されている。

- ・ 南部は阪神高速 3 号神戸線、5 号湾岸線、国道 2 号、43 号、171 号、北部は中国自動車道、阪神高速北神戸線、国道 176 号といった、幹線道路網が発達している。

山・川・海など豊かな自然環境がある。

- ・ 総面積約 100km²におよぶ市域は、北部の山地部と南部の平野部に分かれ、その中央部を六甲山系の山地が東西に横断している。海拔約 0m から 900m に至る起伏と変化に富んだ地形は、山から川、海に至る豊かな自然環境を育んでいる。

地域の特性を生かした魅力ある住宅地がある。

- ・ 西宮市は山から海へ繋がる自然環境を背景に、昭和 38 年に行った「文教住宅都市宣言」を踏まえ、“文教住宅都市を基調とする個性的な都市”の建設を目標にまちづくりをすすめてきた。その結果、南部地域・北部地域・臨海地域のそれぞれの地域が有する土地利用の状況や自然環境、歴史、まちなみ等の特性を生かした魅力ある住宅地が各地で形成されている。

大学等の文教施設が充実している。

- ・ 関西学院大学や神戸女学院大学に代表される 9 の大学・短大が立地し、南部には多くの高等学校も立地している。また、昭和 33 年には上ヶ原地区が文教地区に指定されるなど、文教施設が充実している。

酒蔵、西宮神社、廣田神社、門戸厄神、阪神甲子園球場などの貴重な観光資源がある。

- ・ 四季折々の自然を楽しめるスポット、文化施設の集積、灘の酒の文化、寺社仏閣など、様々な特徴を持つ観光資源が分布している。

1.3.2 将来に向けて憂慮すべき事項

交通の利便性が低い地域で、人口減少や空き家が増加し、住環境の魅力が低下する可能性がある。

- ・ 全国的な傾向と同様に、西宮市においても人口減少が進む中、鉄道駅から離れている地域や、地域内の高低差が大きい地域で、高齢化や人口減少が著しく進行することが危惧される。それに応じて、空き家の増加など、衰退が進む地区が発生し、住環境の魅力が低下する可能性がある。また、現在のバスが運行している地域においても、人口減少が進むにつれて、バス路線の維持が困難となる可能性がある。

交通の利用環境が整っていない地域で、高齢者の外出機会が減少する可能性がある

- ・ 交通の利用環境が整っていない地域においては、高齢者の外出機会の減少が危惧され、自由で活発な社会活動や安心な暮らしを生涯にわたって行うことができないまちとなる可能性がある。

1.3.3 上位関連計画で掲げる将来像

| | | |
|---|---|---|
| <p>上位計画</p> <ul style="list-style-type: none"> ○文教住宅都市宣言 ○西宮市総合計画 ○西宮市の都市計画に関する基本的な方針 ○交通政策基本法 | → | <ul style="list-style-type: none"> ・ 昭和 38 年の文教住宅都市宣言を踏まえて、一貫したまちづくりを展開している。 ・ 総合計画等では「活力」、「ふれあい」、「つなぎ育む」といったキーワードで基本理念等が設定されている。 ・ 西宮市の都市計画に関する基本的な方針では、必要な日常の移動の円滑化、市内各地域の交流、低炭素なまちづくり等に向け、公共交通の必要性がうたわれている。 ・ 我が国初めての交通に関する基本法制である交通政策基本法では、国民の自立した生活の確保や地域間交流等に向けた交通の果たす機能の必要性がうたわれている。 |
| <p>関連計画</p> <ul style="list-style-type: none"> ○西宮市地域福祉計画 ○西宮市高齢者福祉計画・西宮市介護保険事業計画 ○西宮市障害者福祉推進計画 ○西宮市新環境計画 ○持続可能な地域づくり ECO プラン - 西宮市地球温暖化対策地方公共団体実行計画 ○西宮市都市型観光推進計画 ○西宮市における教育の振興のための施策に関する基本的な計画 | → | <ul style="list-style-type: none"> ・ 下記の方針で、各種関連計画が策定されている。 (福祉に関する計画) 誰もが安心して暮らし、積極的に外出し、自由に移動でき、活動できるまちづくり (環境に関する計画) 温室効果ガスの排出を抑制した低炭素社会の実現 (観光に関する計画) 観光資源相互のネットワーク化 (教育に関する計画) 教育の充実、子育て環境の整備 |

1.3.4 将来都市像の設定

このようなことから、西宮市が有する「特長」や「将来に向けて憂慮すべき事項」を踏まえて、都市の持続可能性を高めるための、西宮市総合交通戦略の将来都市像を次のように定める。

【西宮市総合交通戦略の将来都市像】

みんなが暮らしやすく、お出かけしたくなるまち

これまで培ってきた西宮らしさを受け継ぎながら、子育てしやすい、働きやすい、いつまでも住み続けたい、快適で安心して暮らしやすいまちを目指す。また、都心の賑わいや、個性豊かな市内各地の魅力を高め、だれもお出かけして楽しめるようなまちを目指す。

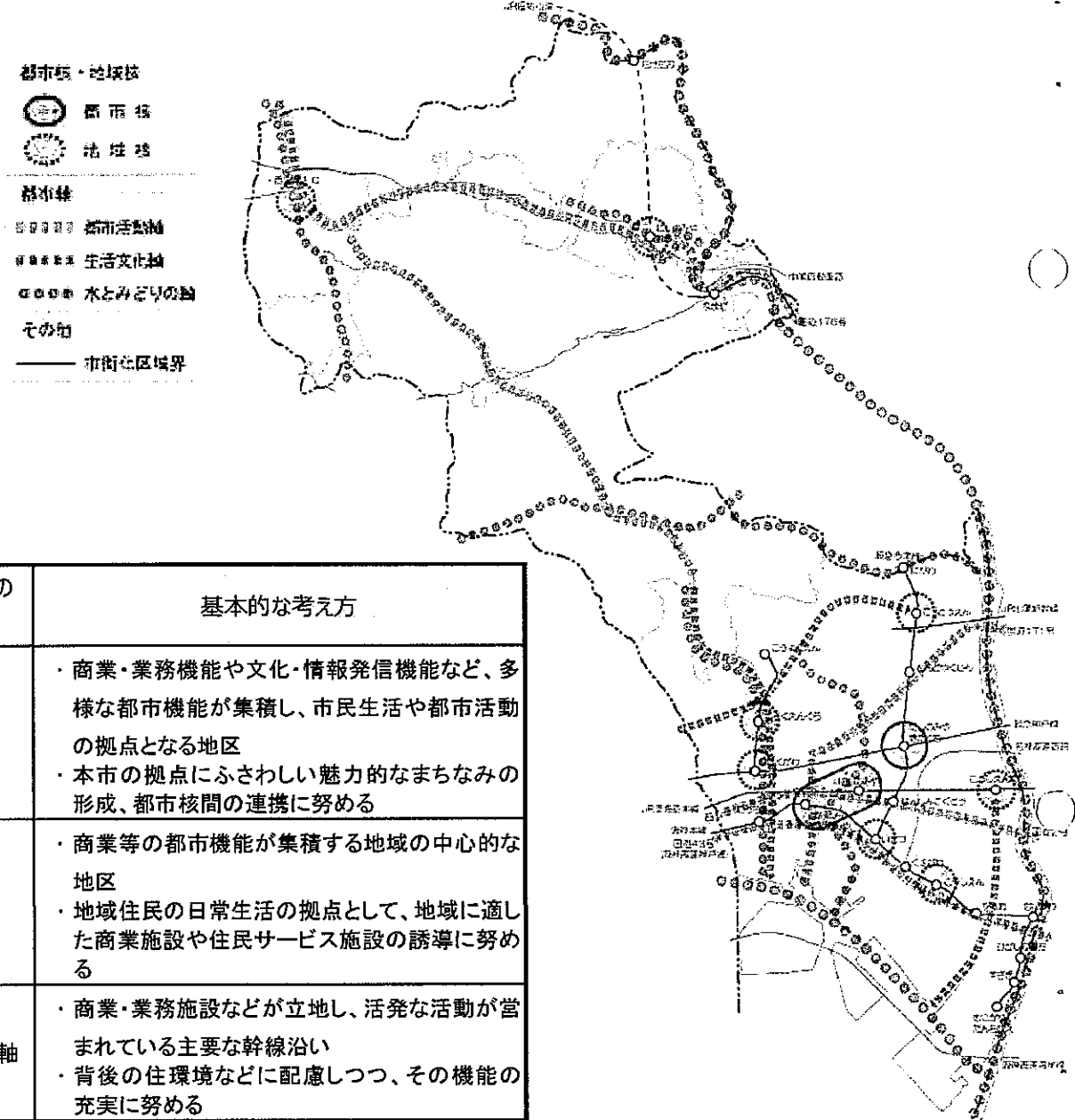
1.4 目指すべき都市構造

将来都市像を実現するための都市の構造を設定する。

1.4.1 都市整備における都市構造

○ 西宮市では、2つの都市核と8つの地域核を設け、それぞれの核の都市機能の集積と連携による都市づくりを目標としている。

都市整備における都市構造は、西宮市の都市計画に関する基本的な方針（都市計画マスタープラン H14）等）に示されている。



| 核及び軸の種類 | 基本的な考え方 |
|---------|---|
| 都市核 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 商業・業務機能や文化・情報発信機能など、多様な都市機能が集積し、市民生活や都市活動の拠点となる地区 ・ 本市の拠点にふさわしい魅力的なまちなみの形成、都市核間の連携に努める |
| 地域核 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 商業等の都市機能が集積する地域の中心的な地区 ・ 地域住民の日常生活の拠点として、地域に適した商業施設や住民サービス施設の誘導に努める |
| 都市活動軸 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 商業・業務施設などが立地し、活発な活動が営まれている主要な幹線沿い ・ 背後の住環境などに配慮しつつ、その機能の充実に努める |
| 生活文化軸 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 教育・文化施設や生活関連が集積し、良好な市街地を形成しているゾーン ・ その機能の充実に努める |
| 水と緑の軸 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 豊かな自然環境が連続するゾーン ・ 自然環境を活かし、ゆとりとうるおいのあるまちなみの形成に努める |

図 1.19 都市整備全般における都市構造図

1.4.2 総合交通戦略における都市構造

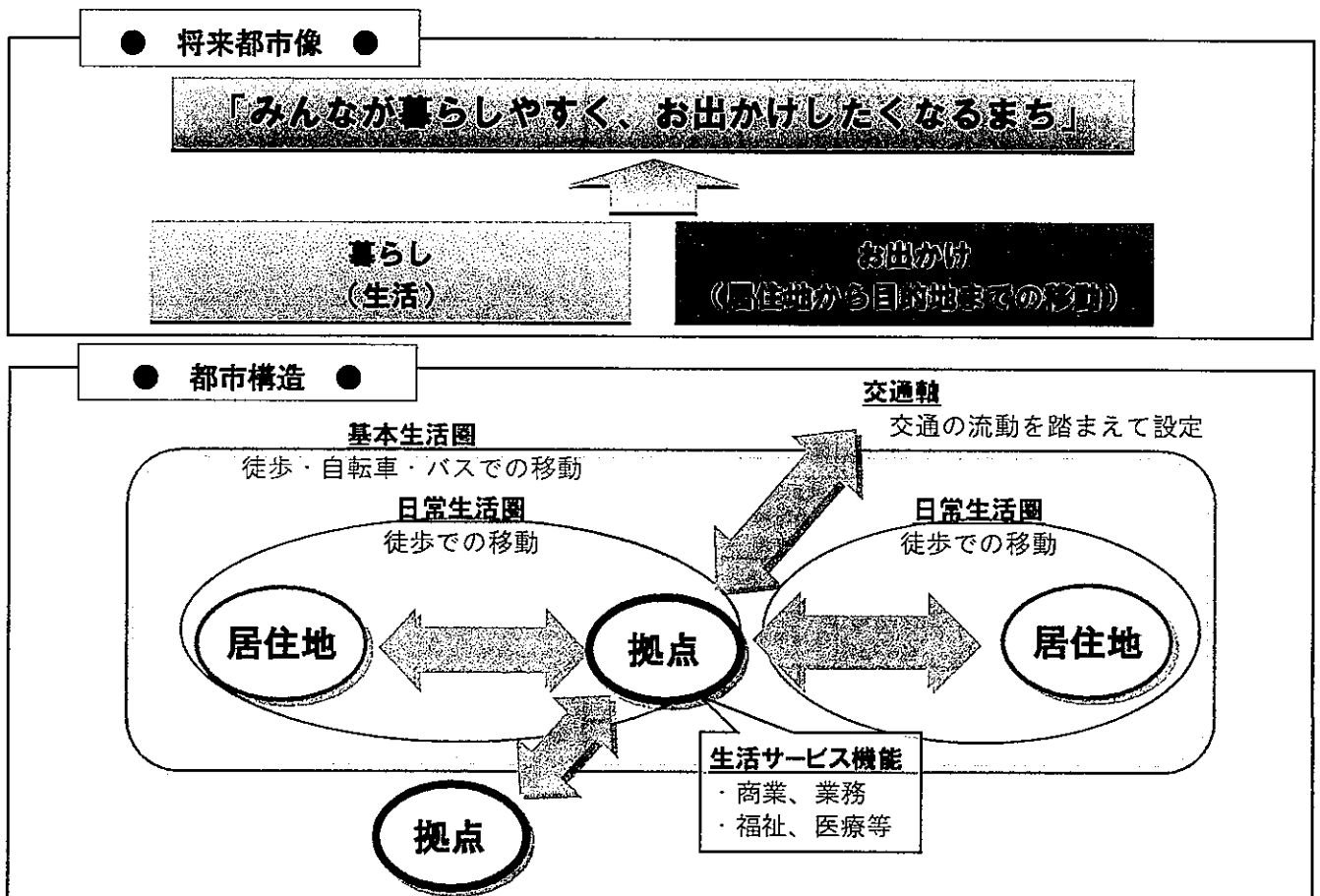
1) 都市構造設定の考え方

- 拠点は、これまでの商業・業務を中心とした機能に加えて、医療、福祉等を含めた生活サービス機能に着目し設定する。
- 拠点は、求められる機能に応じて、中心拠点（市内：3箇所、市外2箇所）、準中心拠点（3箇所）、生活拠点（8箇所）を設定する。
- アサヒビール西宮工場跡地、阪急武庫川新駅周辺、臨港線沿道商業地域を、その他の拠点の候補として検討する。
- 交通軸は、拠点相互を効果的に連絡するものとして、市内々・市内外・市外々（通過）の流動状況を踏まえ、機能に応じて設定する。
- 交通軸は、求められる機能に応じて、都市交通軸、幹線生活交通軸、支線生活交通軸を設定する。

将来都市像の「みんなが暮らしやすく、お出かけしたくなるまち」を目指すため、暮らし（生活）と、お出かけ（居住地から目的地までの移動）を支える都市の仕組みを考え、特に昭和38年の「文教住宅都市宣言」以来、一貫したまちづくりを進めていることも踏まえ、「住む」ことと、「生活サービスを楽しむ」ことに重点を置く。

また都市構造は、「拠点と交通軸」で構成し、「拠点」は、これまでの商業・業務を中心とした機能に加えて、福祉、医療等を含めた生活サービス機能に着目して設定する。生活サービス機能の利用圏域は、徒歩中心で移動する日常生活圏（半径0.5～1.5km程度）と、徒歩・自転車・バスで移動する基本生活圏（半径2～5km程度）の2段階で考える。「交通軸」は、「拠点」と西宮市の交通流動（市内々、市内外、市外々（通過））を踏まえて、機能に応じて設定する。

また、生活圏や拠点については市内に拘らず、実際の移動状況を踏まえて設定する。



2) 日常生活圏の設定

- 交通戦略の策定にあたっては、現状の移動面に関する課題を抽出し、それに対応する施策を検討することが必要となる。そこで、将来都市像に関して、「暮らし」、「お出かけ」の視点から、将来都市像に照らした現状を分析し、課題を抽出する。
- 現状の分析は、徒歩での移動の現状を捉えるために、日常生活圏（15ゾーン）単位で行う。

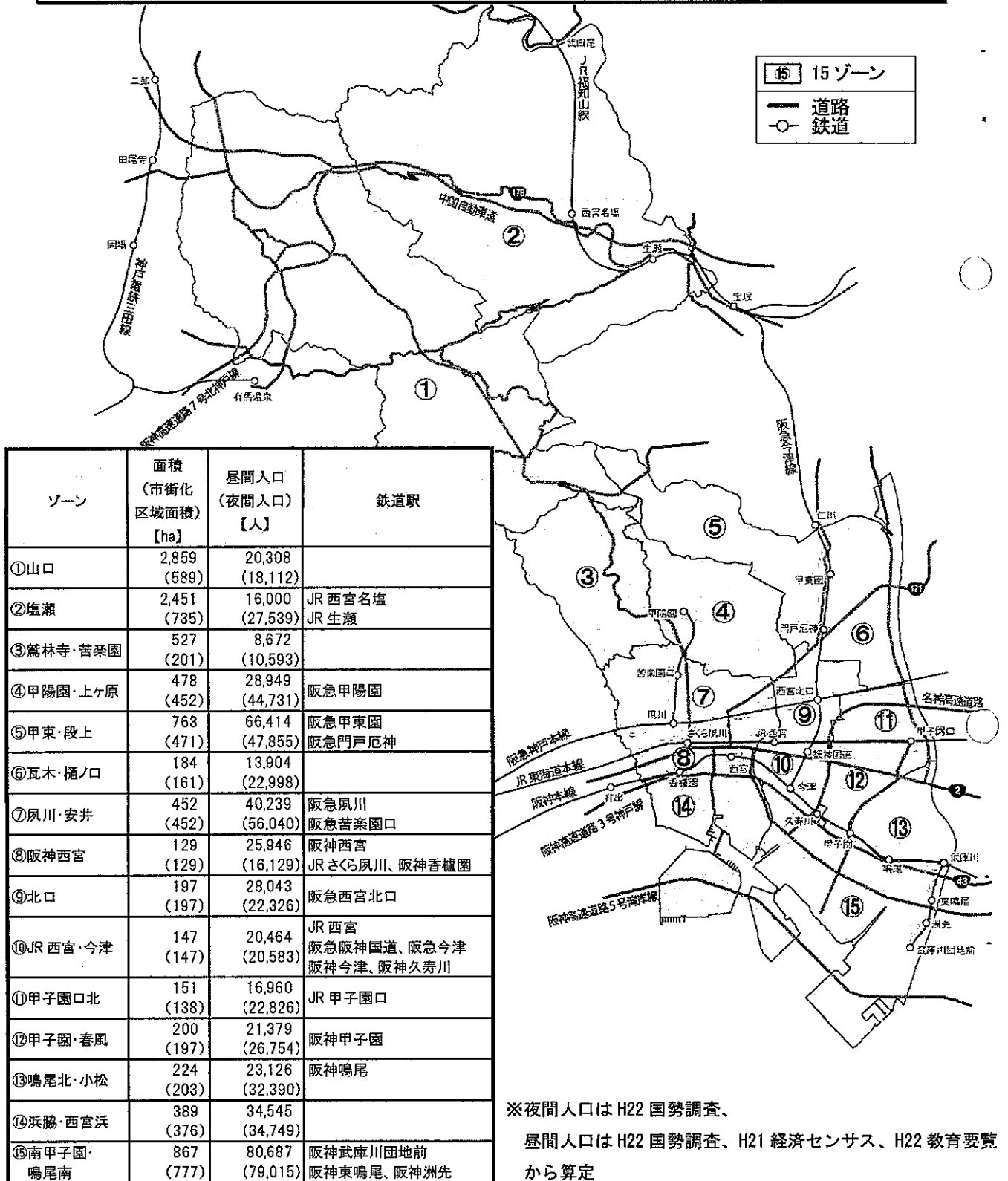


図 1.20 日常生活圏を考慮したゾーニング(15ゾーン)

3) 平日・休日共通の基本生活圏の設定

○ 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 |
|----|---------|--|
| 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 |
| 南部 | 南部西エリア | 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、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、⑩JR西宮・今津、⑪甲子園口北、203 宝塚・川西等 |
| | 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、 |

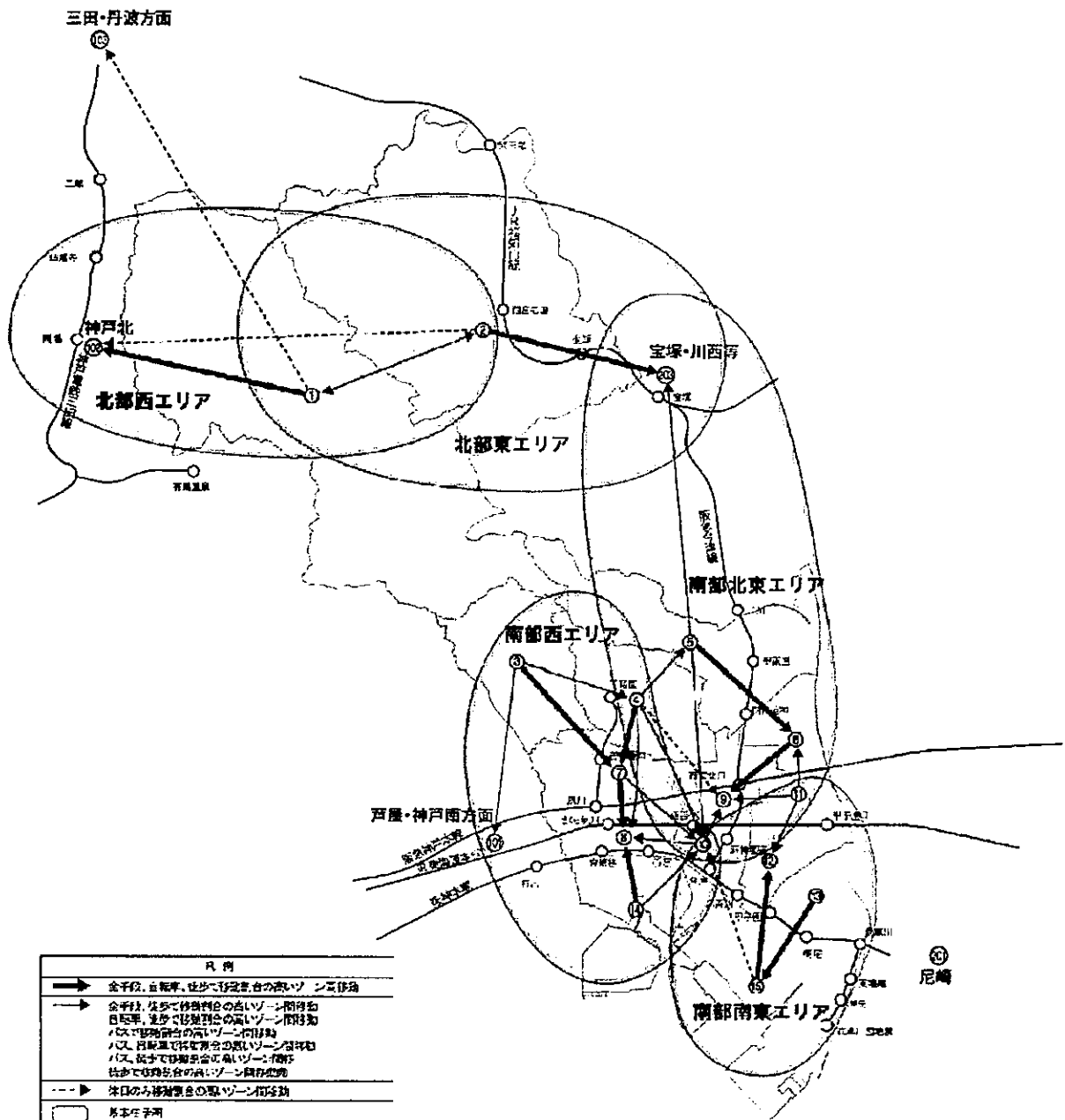
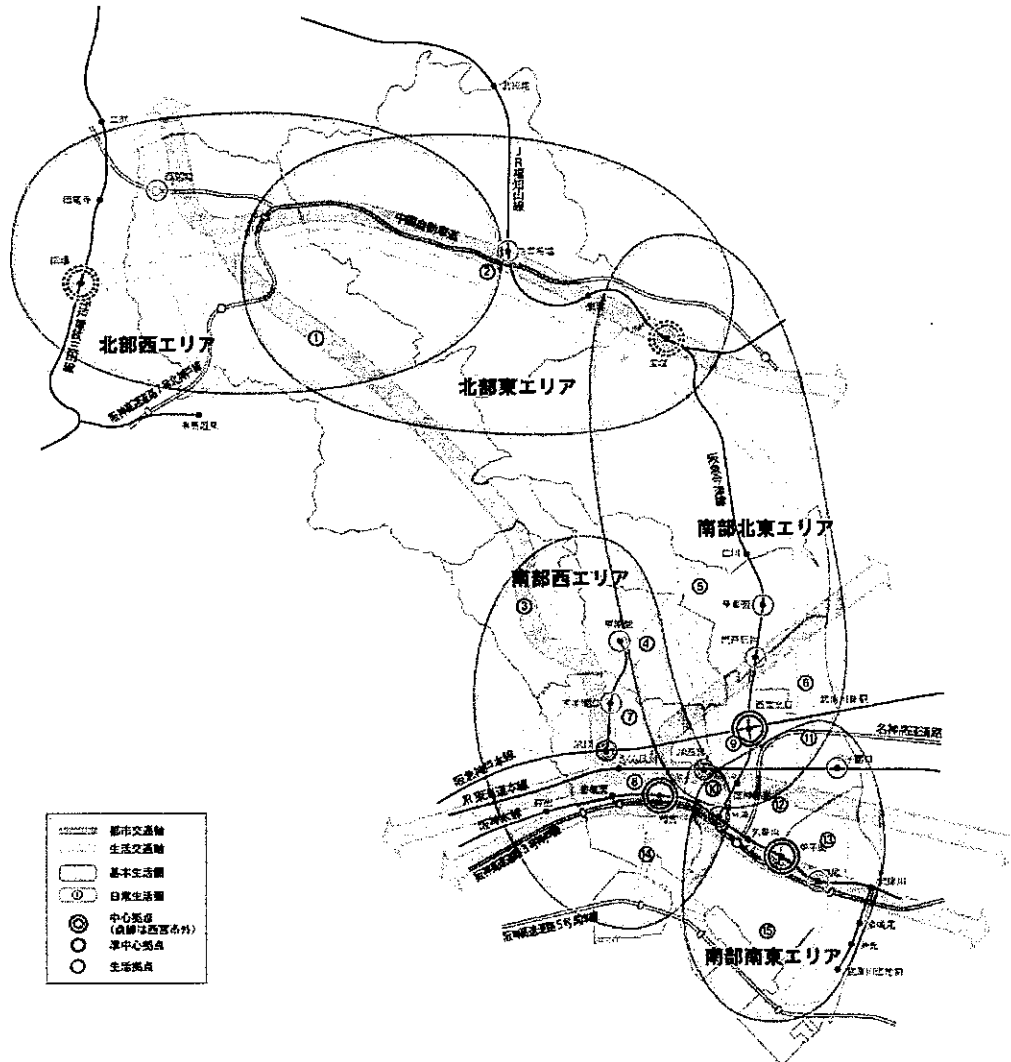


図 1.21 基本生活圏の設定

4) 将来都市構造



| 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 1.22 総合交通戦略における都市構造図

1.5 総合交通戦略の対応範囲

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」を具現化するための、「拠点」及び「交通軸」で構成される将来都市構造に関して、総合交通戦略では、「交通ネットワーク」を重視して対応するものとする。

西宮市総合計画**西宮市都市計画マスタープラン**（西宮市の都市計画に関する基本的な方針）

交通政策基本法

西宮市地域福祉計画

西宮市高齢者福祉計画・西宮市介護保険事業計画

西宮市障害福祉計画、

西宮市新環境計画

持続可能な地域づくり ECO プラン

西宮市都市型観光推進計画

西宮市における教育の振興のための施策に関する基本的な計画

土地利用を重視

交通ネットワークを重視

立地適正化計画

総合交通戦略

図 1.23 将来まちづくりにおける総合交通戦略の対応範囲

1.6 総合交通戦略の基本的考え方

1.6.1 将来都市像の実現に向けた方針

1) 市民・行政等の行動方針

将来都市像「みんなが暮らしやすく、お出かけしやすいまち」の実現にあたっては、市民一人ひとりが健康で元気に活躍していただき、お互いを支え合い、主体的に快適・安心で暮らしやすいまちづくりに取り組んでいただくことが重要であり、これを市民等の行動方針とする。

併せて、行政をはじめとした地域関係機関、団体等の連携により地域社会全体で暮らしやすく、お出かけしやすいまちづくりを支援する体制づくりを進めていくことを基本とし、行政・事業者等の行動方針とする。

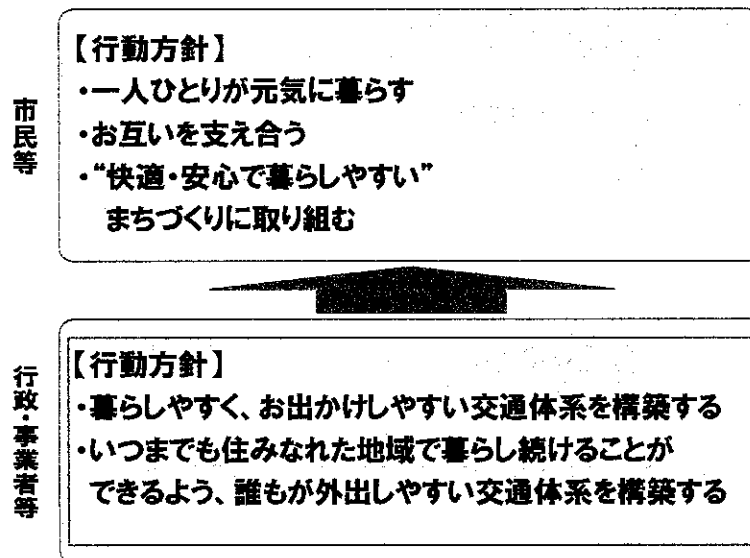


図 1.24 将来まちづくりにおける各主体の行動方針

2) 行政機関内における取組み方針

将来のまちづくりを具現化していくためには、行政機関内の各組織が一丸となって、推し進める必要がある。一方で、交通は、移動そのものが目的となることは少なく、「活動・目的を達成するために生じる動作」である。

以上を踏まえて、総合交通戦略の策定にあたっては、各組織が分野横断的に連携して将来都市像の実現を目指す中で、各組織の活動について、“下支え”を機能的に行っていくための施策立案を目指すものとする。

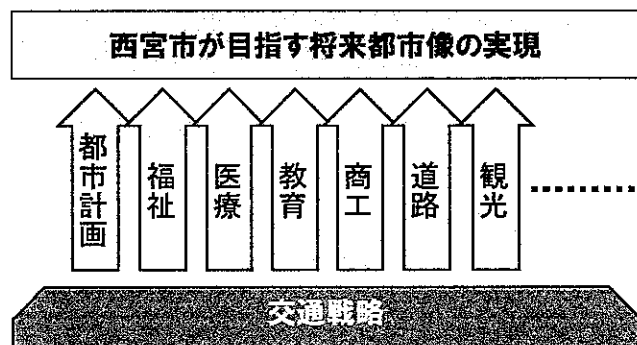
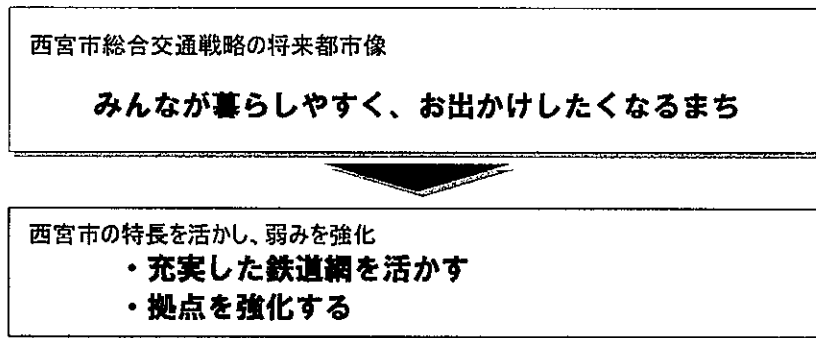


図 1.25 将来都市像を実現するための行政機関内の取組み方針

1.6.2 総合交通戦略の基本的考え方

「みんなが暮らしやすく、お出かけしたくなるまち」という将来都市像を具体化するためには、充実した鉄道網を最大限に活用し、メリハリのある拠点形成を図り、誰もが外出しやすいよう、バスを中心として、拠点と住宅地等との連絡を強化していくことが、都市全体の活力を維持していく上で効果的であると考えられる。



○ 地域・属性ごとに異なる“暮らしぶり”、“お出かけぶり”を踏まえ、より暮らしやすく、お出かけしやすい移動体系を構築する

暮らしぶりやお出かけ状況について、公共交通サービス状況や都市基盤整備状況、地理的状况等の地域特性や年齢等に関する個人属性による特性を把握したうえで、地域特性・個人属性を十分に踏まえた、「より暮らしやすく、お出かけしやすい」移動体系を構築する。

○ 都市像の実現を行政機関内の統一目標として分野横断的な施策展開を図る

将来都市像を具現化するためには、組織横断的な連携により推進していくことが必要であることを踏まえ、そのための場づくりや目標の共有化などを図り、分野横断的に施策を展開していく。

○ 西宮市の特長を活かし、弱みを強化（充実した鉄道網を活かす、拠点を強化する）

➤ 拠点である鉄道駅を核としたまちづくりを進めていく

高いサービスレベルを誇る鉄道ネットワークを十分に活用するとともに、駅を中心に発展してきたこれまでのまちづくりを踏襲し、拠点として位置付けられる鉄道駅について、乗継利便性向上等を図ることで、鉄道駅を核としたまちづくりを進める。

➤ 鉄道駅へのアクセスを向上させるためのバス交通を充実していく

拠点を中心とした都市機能の集中・集約誘導を図っていくこと、高いサービスレベルにある鉄道利用をさらに高めていくことを踏まえ、誰もが最寄りの鉄道駅に快適に移動できるよう、バスを中心としたアクセス性向上を図っていく。

2 交通施策の基本目標

2.1 将来都市像に照らした現状と課題

交通戦略の策定にあたっては、現状の移動面に関する課題を抽出し、それに対応する施策を検討することが必要となる。そこで、将来都市像に関して、「暮らし」、「お出かけ」の視点から、将来都市像に照らした現状を分析し、課題を抽出する。

現状の分析は、徒歩での移動の現状を捉えるために、日常生活圏（15ゾーン）単位で行う。

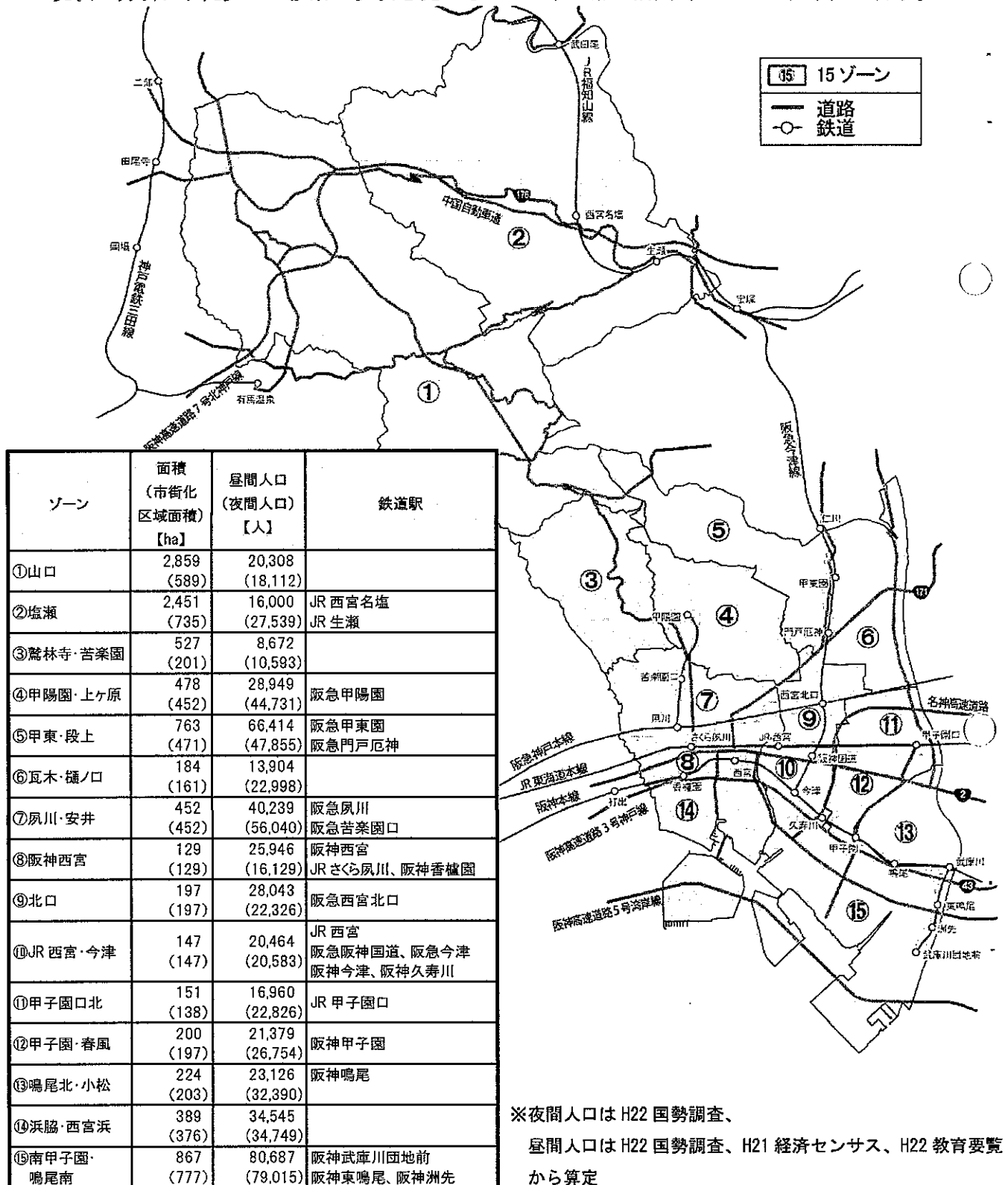


図 2.1 日常生活圏を考慮したゾーニング(15ゾーン)

2.1.1 暮らしの現状

1) 居住、生活サービス等の現状

(1) 居住の現状等

a) 年齢階層別人口、児童・生徒数、要介護認定の現状等

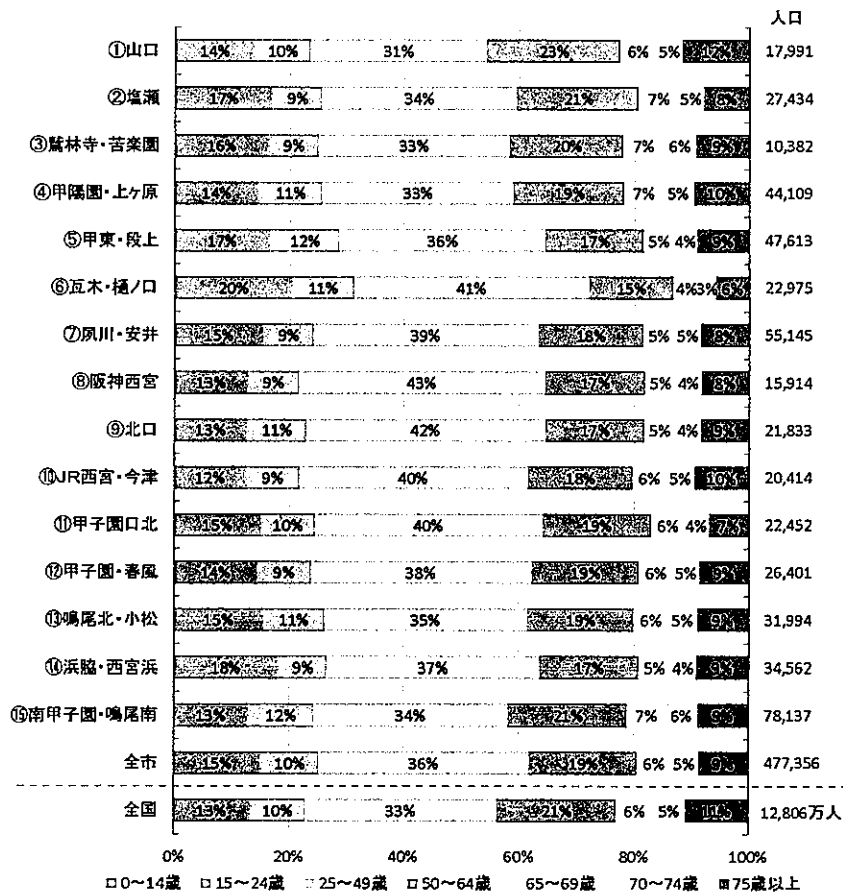
i) 年齢階層別人口の現状

○ 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、5～14 歳では北部及び南部の阪急神戸本線以北のゾーンの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 2.2 ゾーン別年齢階層構成比(平成 22 年)

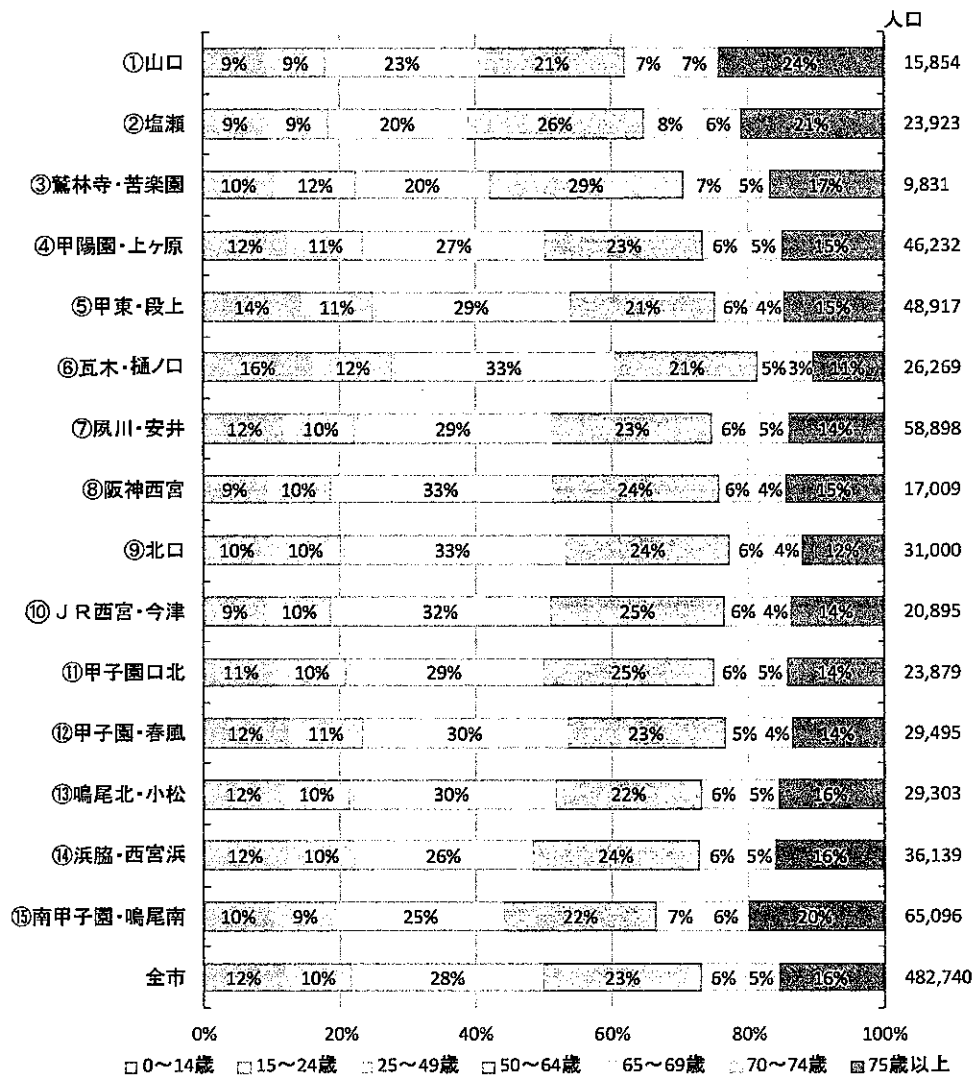
ii) 年齢階層別人口の将来推計

○ 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年では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 2.3 ゾーン別年齢階層構成比(将来推計(平成42年))

iii) 幼稚園児数、児童数、中学校生徒数等の増減率

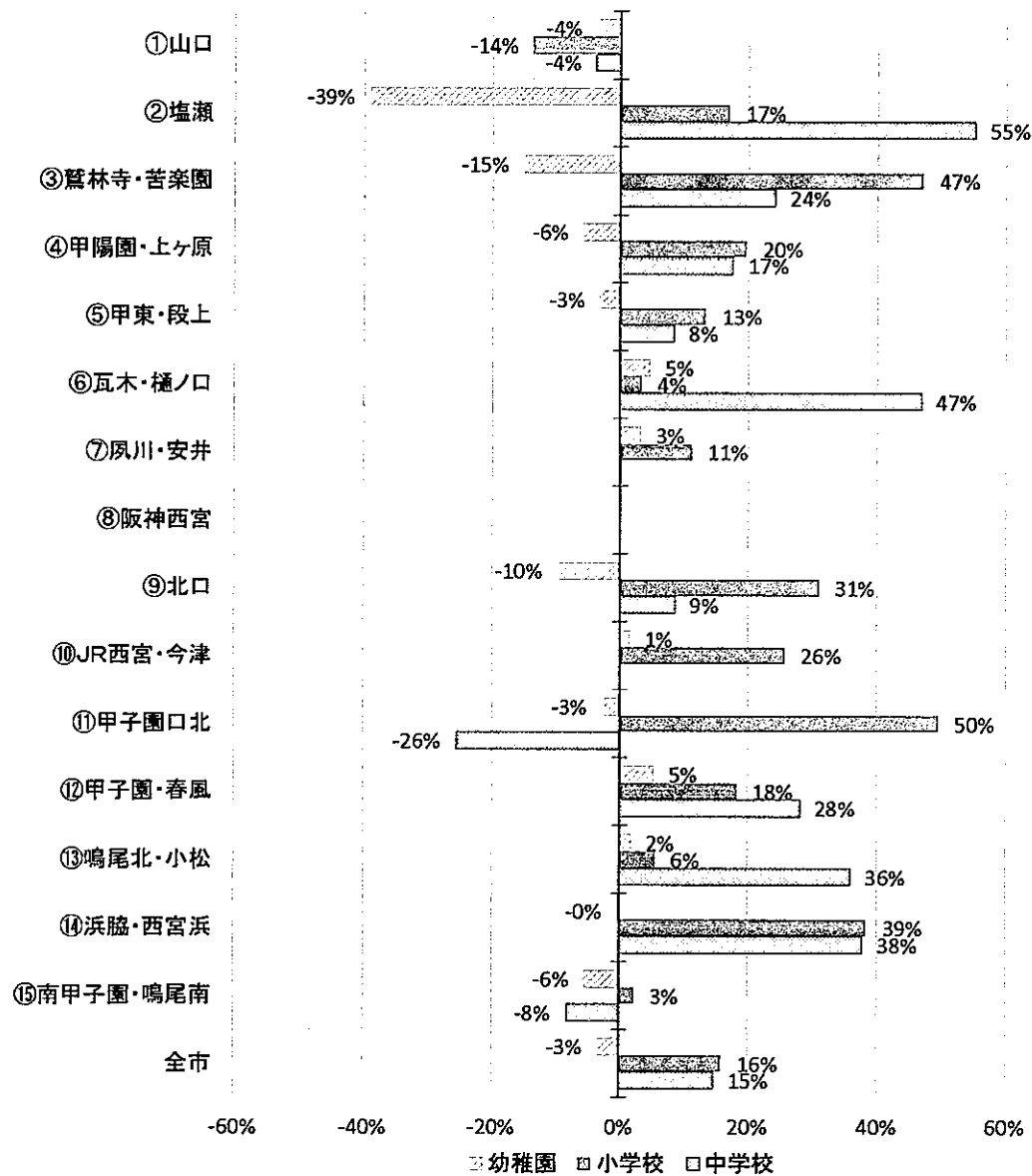
- 小中学生は増加傾向にある中、幼稚園児は減少傾向となっている。
- 幼稚園児の減少傾向は、①～⑤で著しい。

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

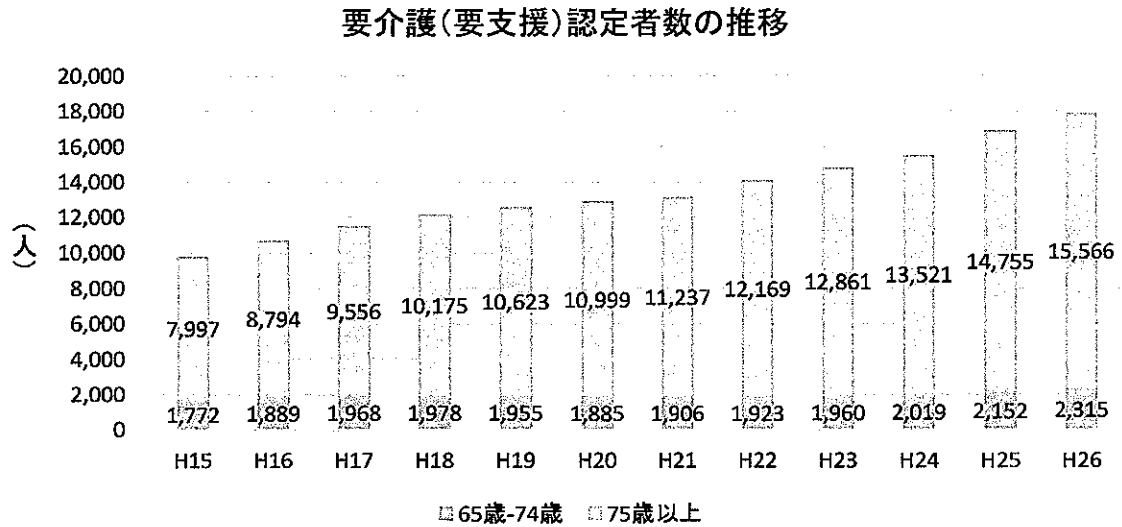
図 2.4 ゾーン別学生児童数の変化(H15⇒H25)

iv) 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 2.5 高齢者に関する要介護(要支援)認定者数の推移

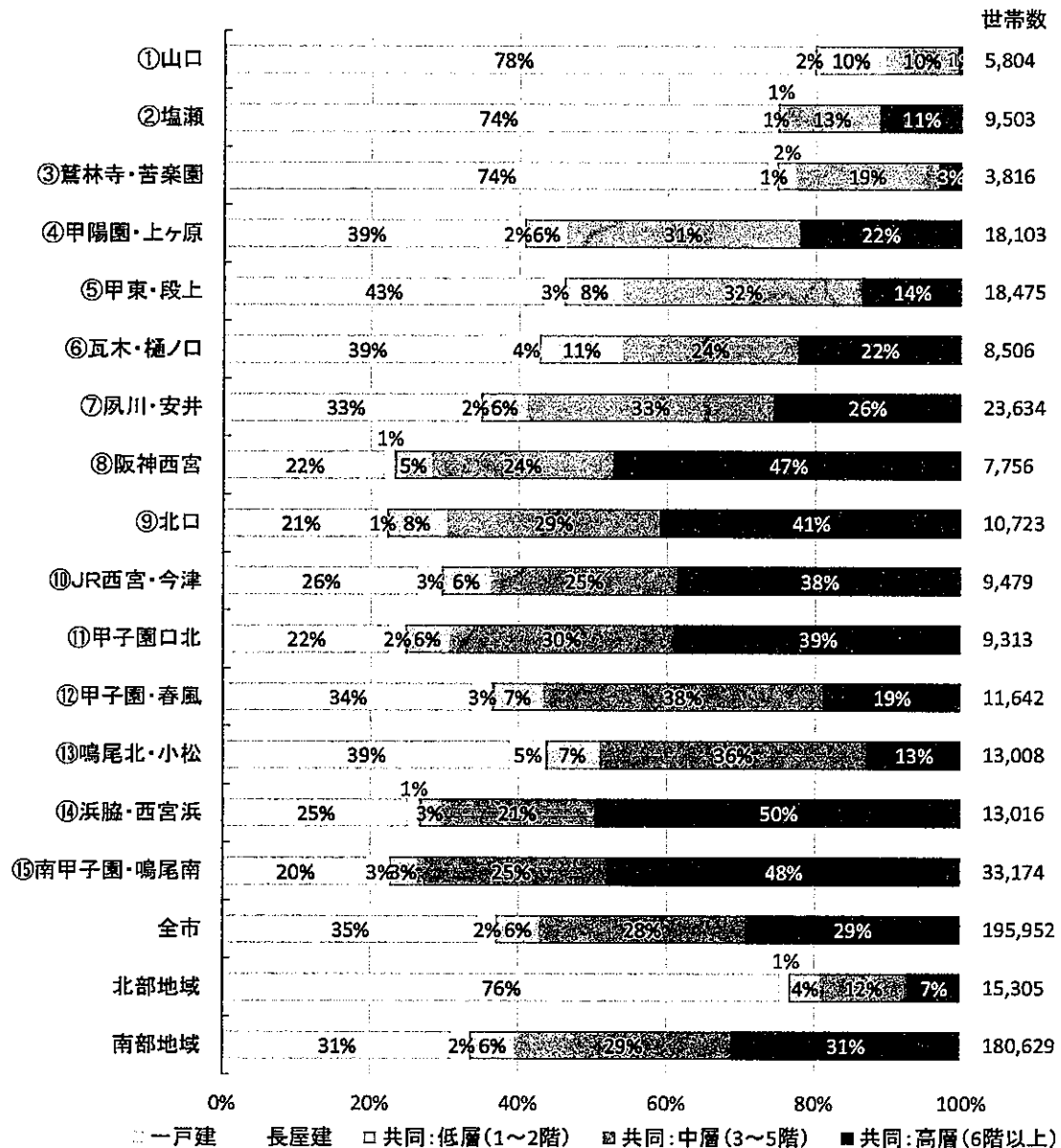
v) 住宅形式

○ 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 2.6 ゾーン別住宅形式割合

(2) 生活サービスの現状

a) 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。

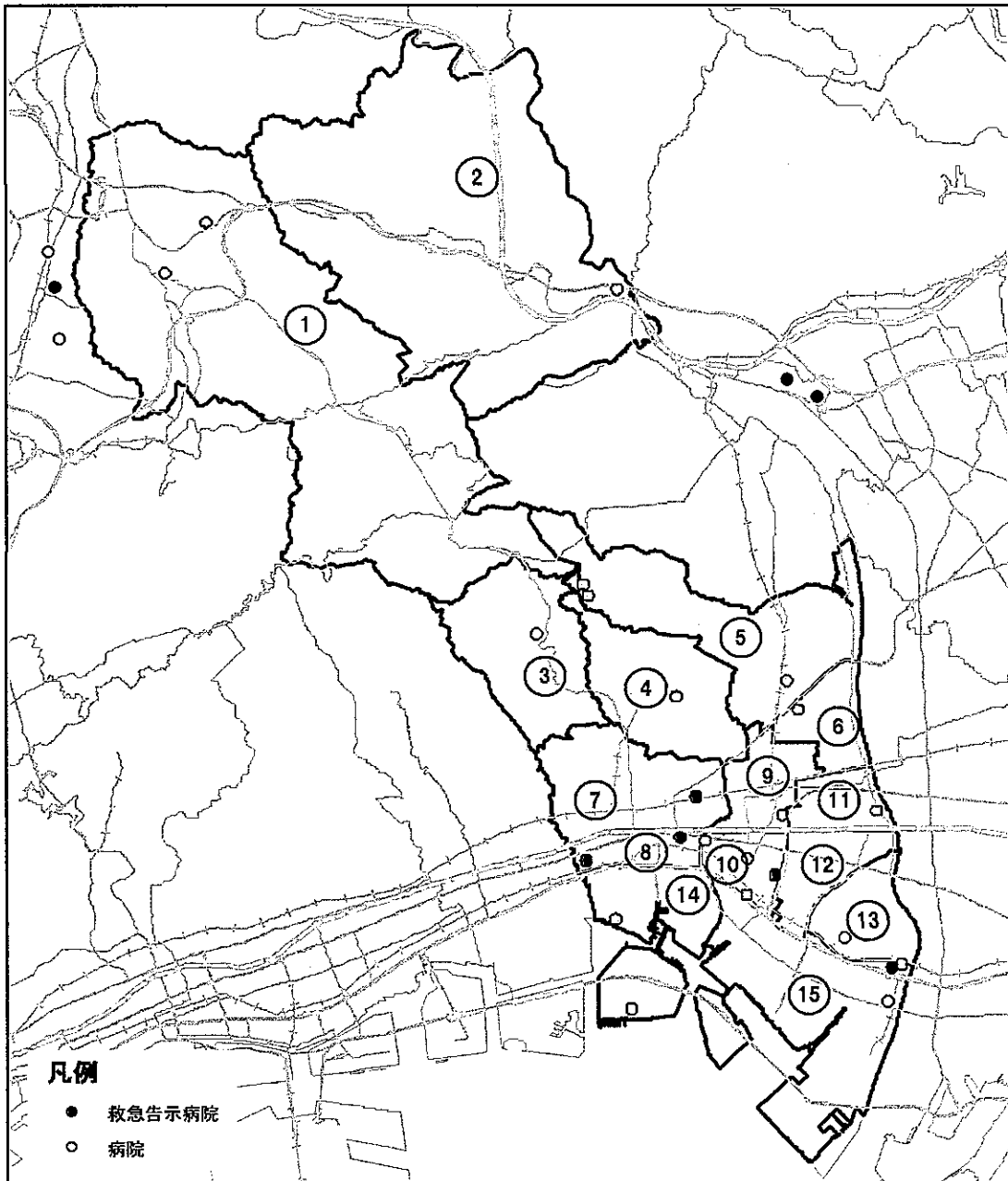
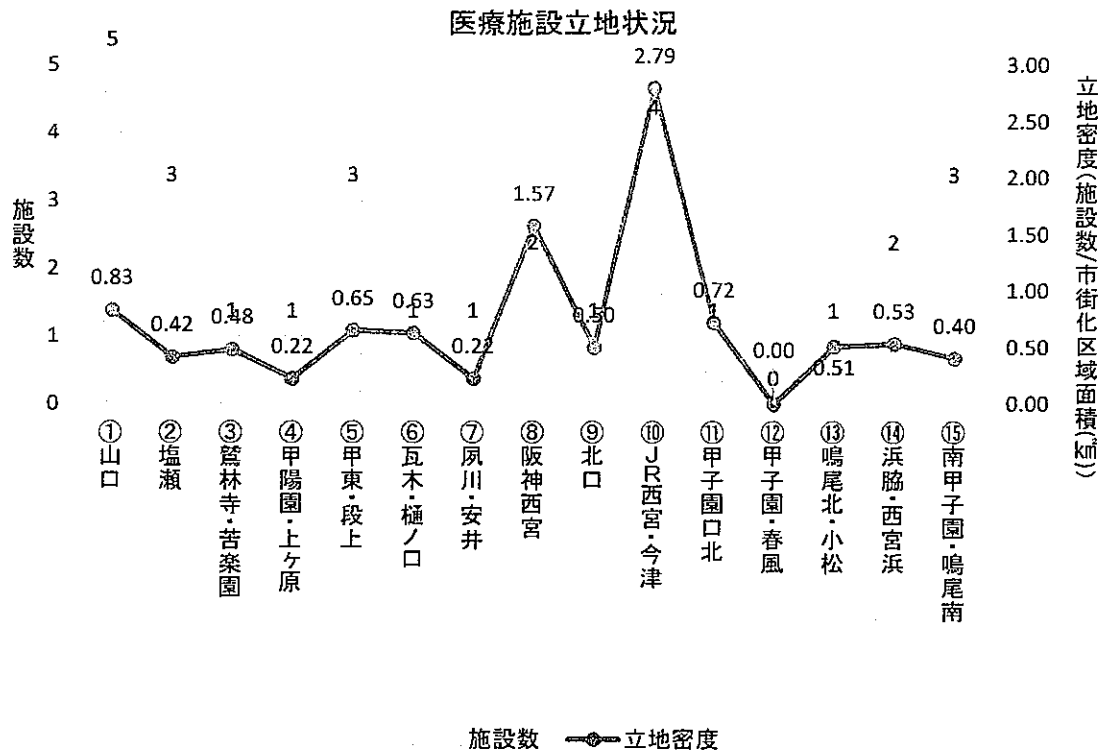


図 2.7 医療施設の立地状況



※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 2.8 ゾーン別の医療施設(病院)の施設数及び立地密度

表 2.1 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

b) 福祉

○ 気軽に集い、交流できる「ふれいい・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。

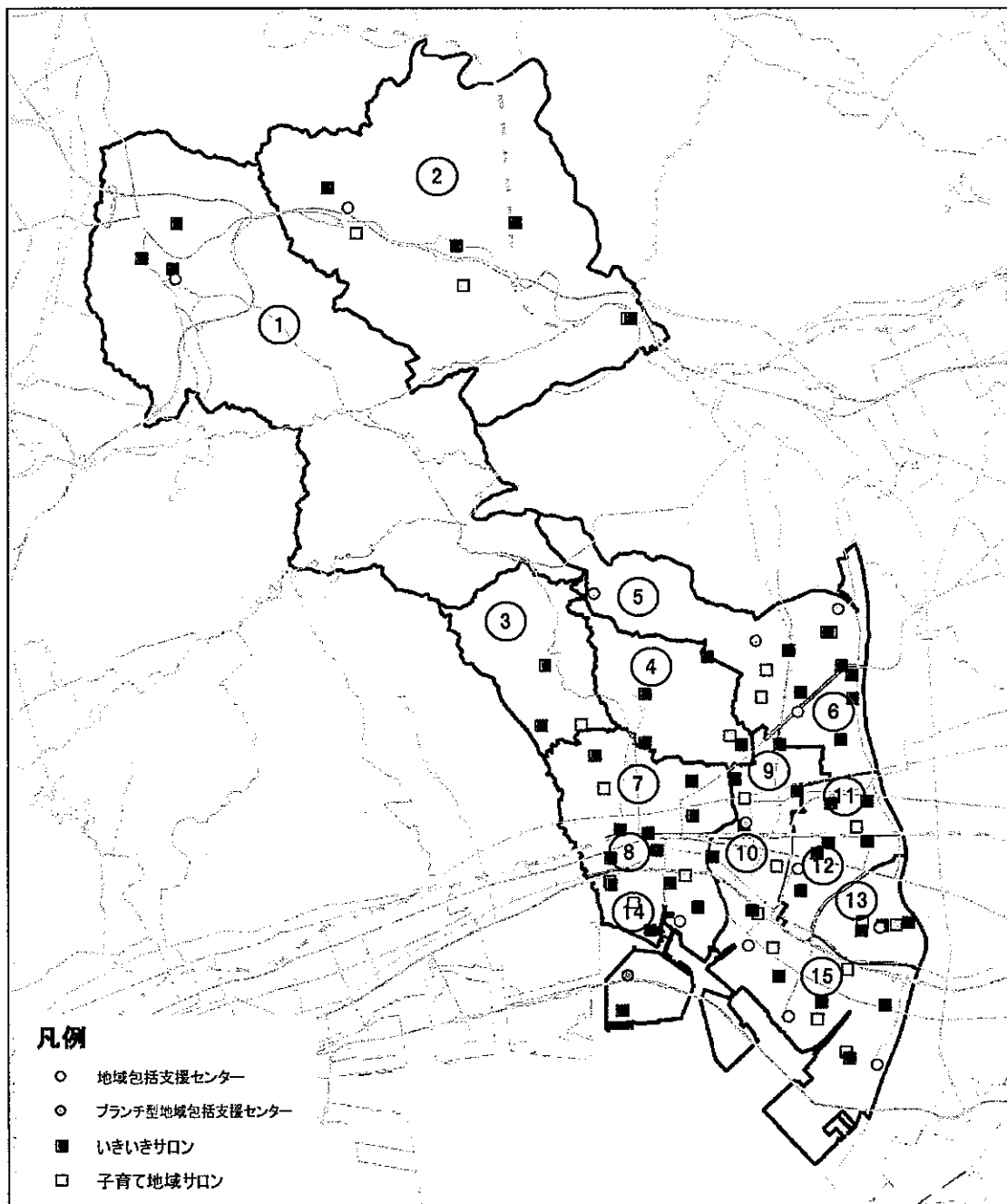


図 2.9 福祉施設の立地状況

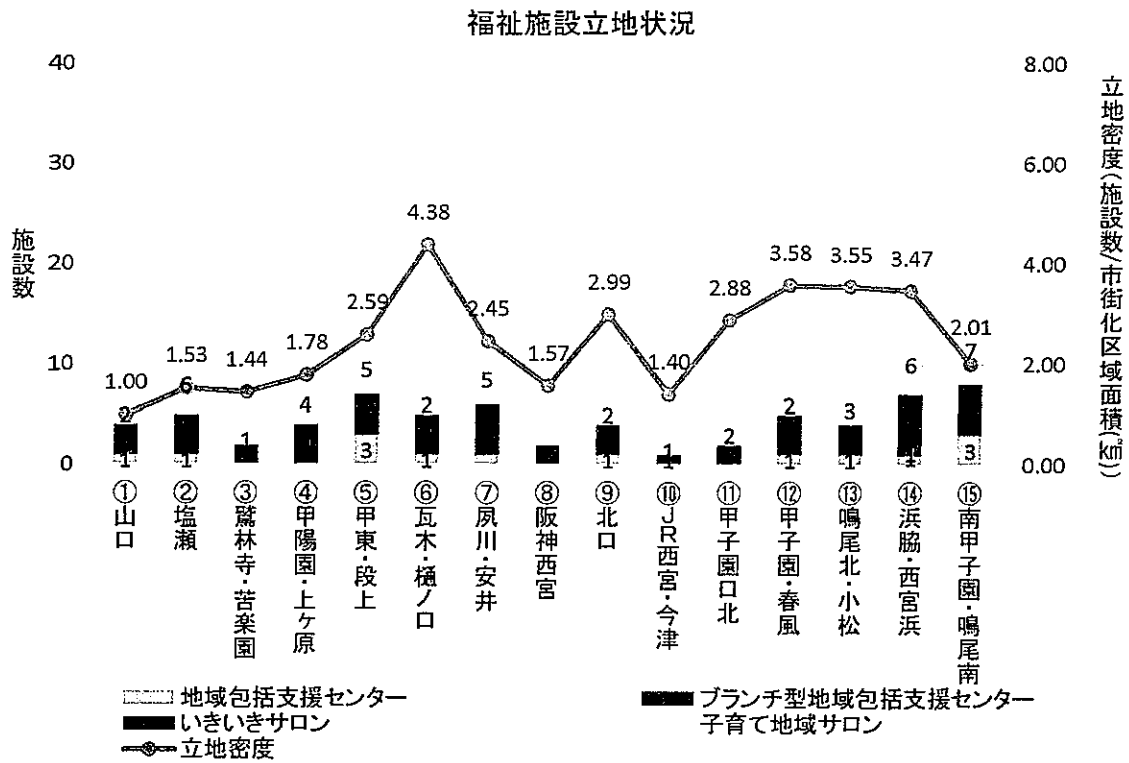


図 2.10 ゾーン別の福祉施設の施設数及び立地密度

表 2.2 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 |

c) 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。

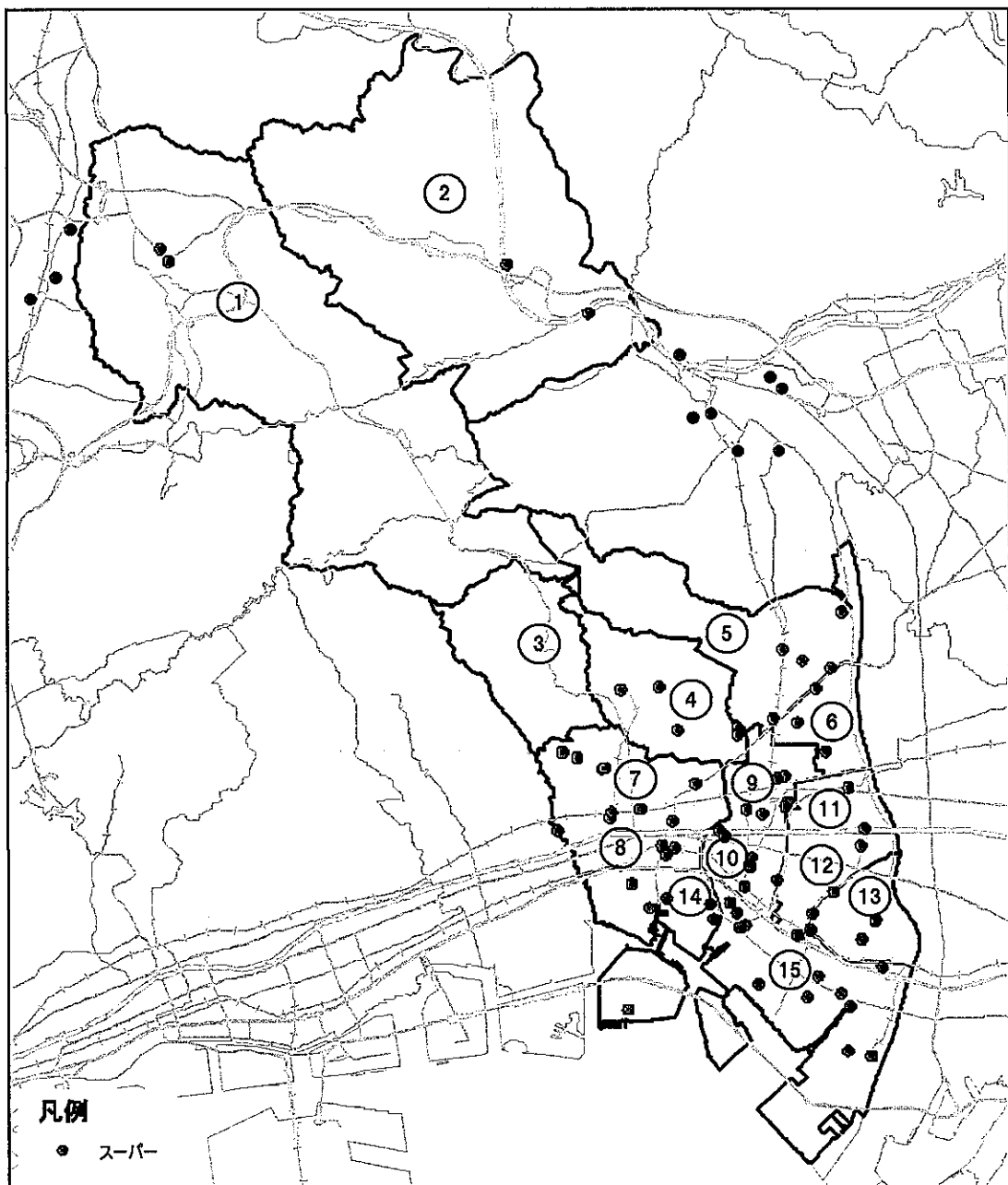
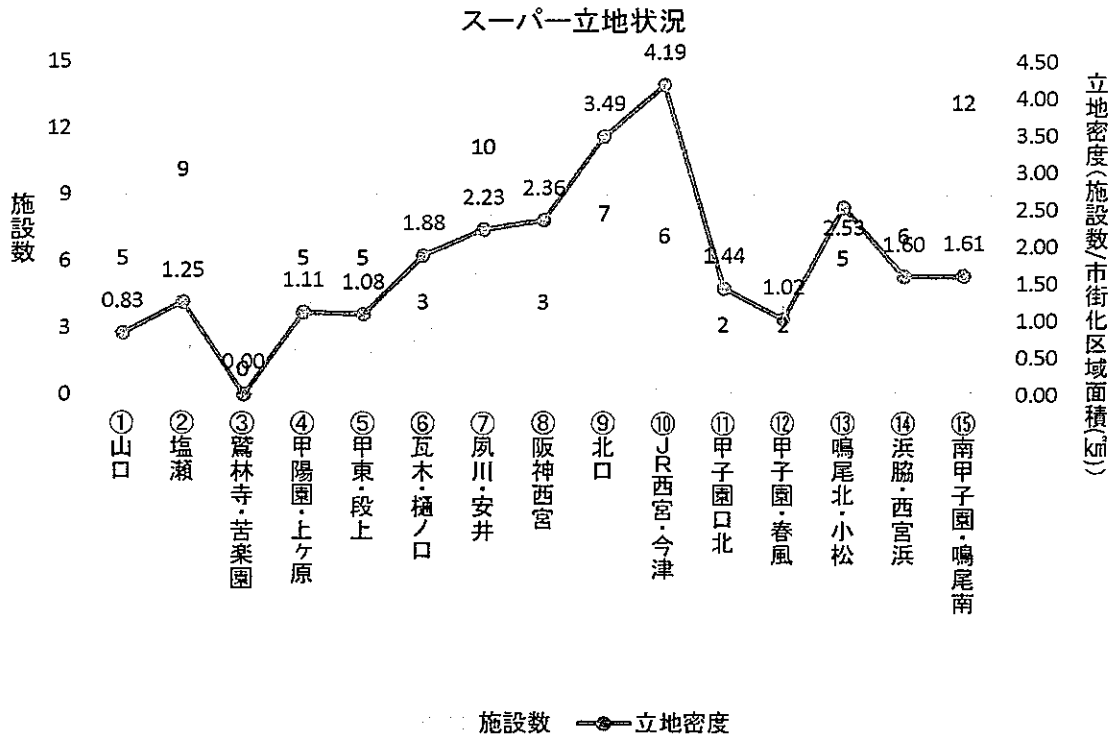


図 2.11 買い物施設の立地状況



※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 2.12 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 2.3 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] |
|------|------|--------------------------------|
| スーパー | 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

a) 文教施設等の配置

i) 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、4つの施設が立地している。
- 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、4つの施設が立地している。

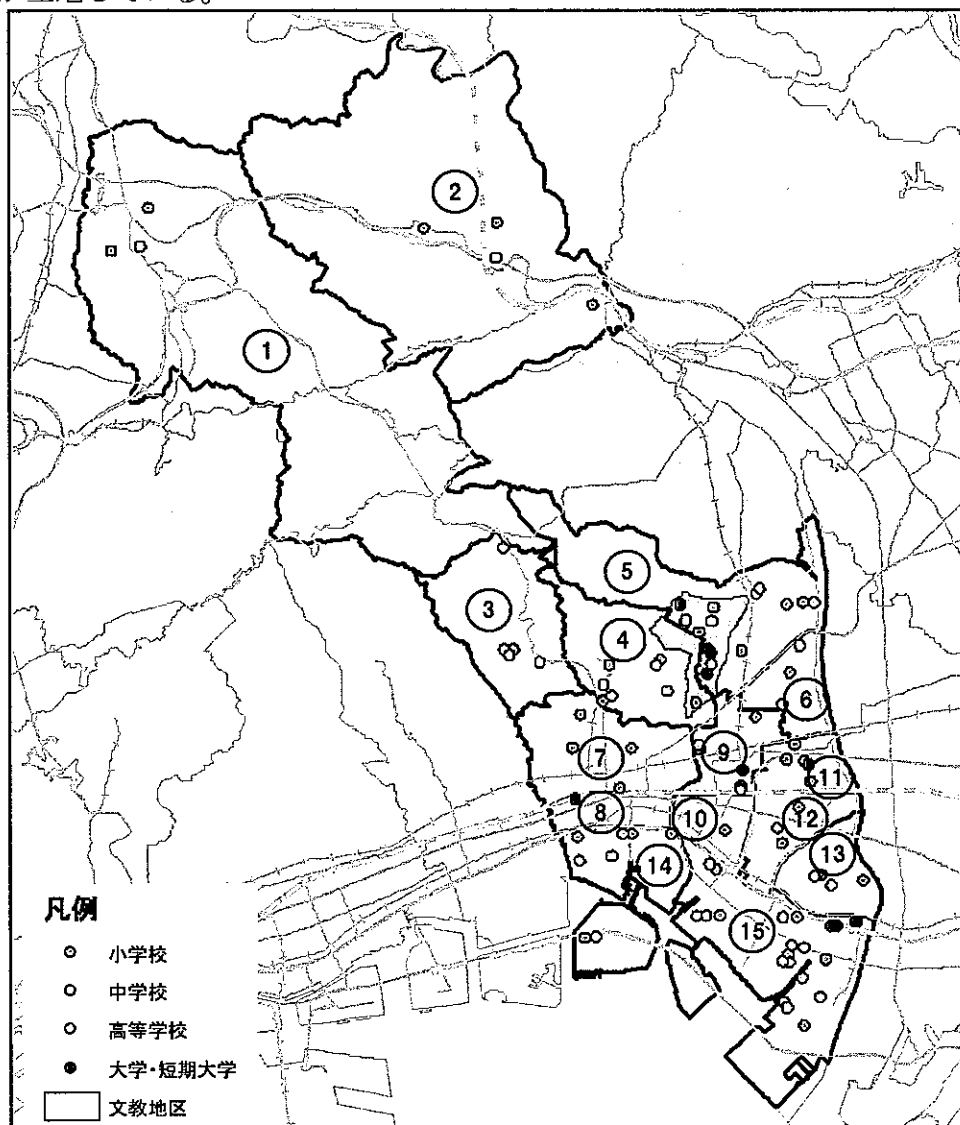


図 2.13 学校立地と文教地区の指定状況

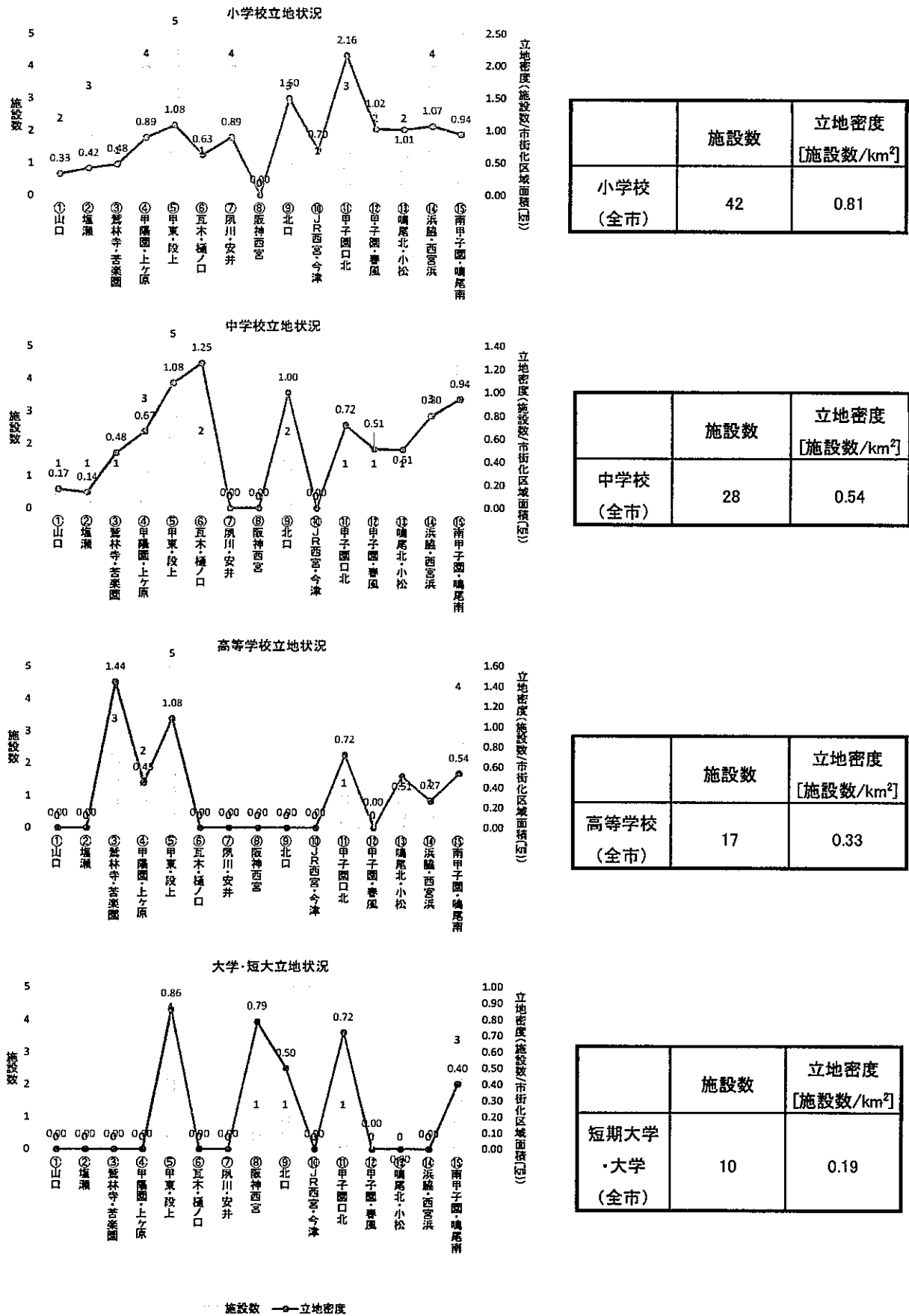


図 2.14 教育施設の施設数及び立地密度

ii) 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。

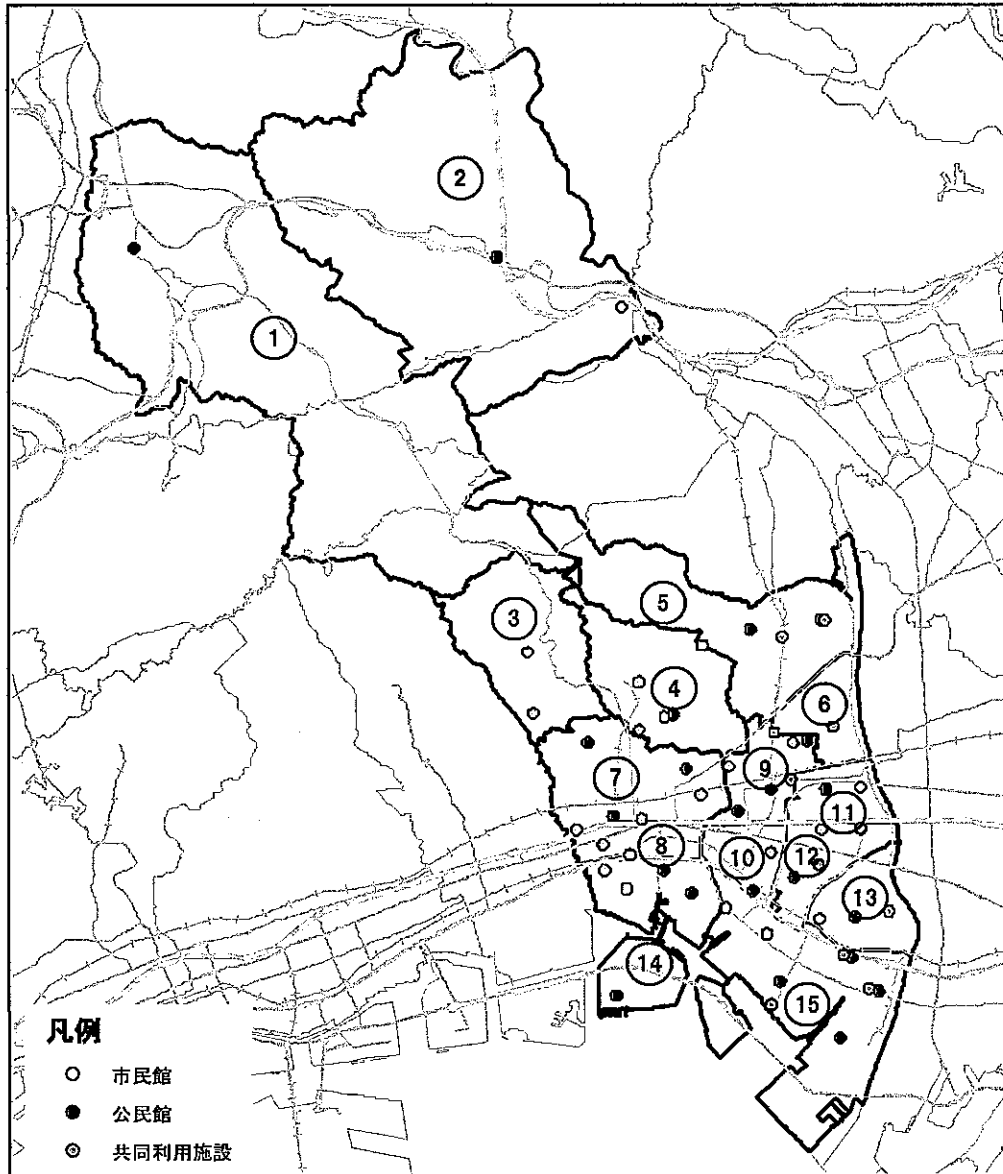


図 2.15 ゾーン別の市民館・公民館・共同利用施設の立地状況

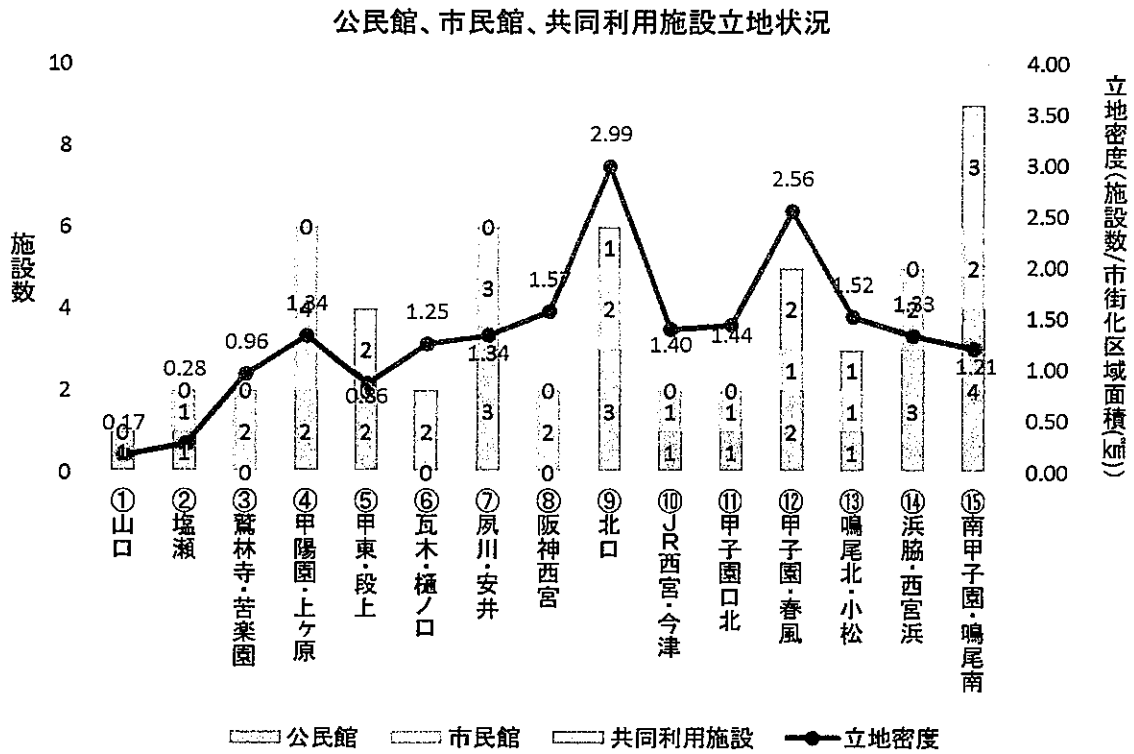


図 2.16 ゾーン別の公民館・市民館・共同利用施設の施設数及び立地密度

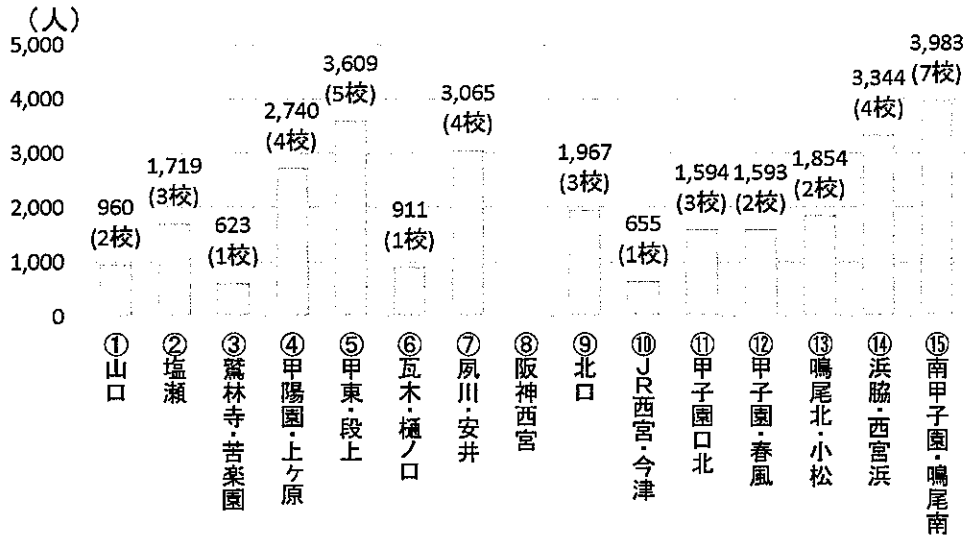
表 2.4 全市での公民館・市民館・共同利用施設の施設数及び立地密度

| | 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 |

b) 児童数・学生数等の動向

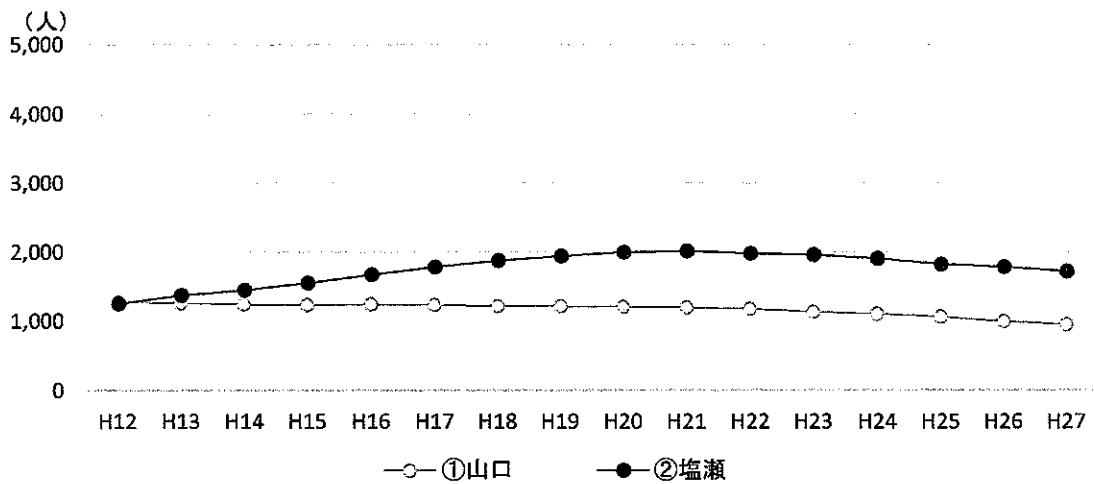
i) 児童数(小学校)

○ 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。



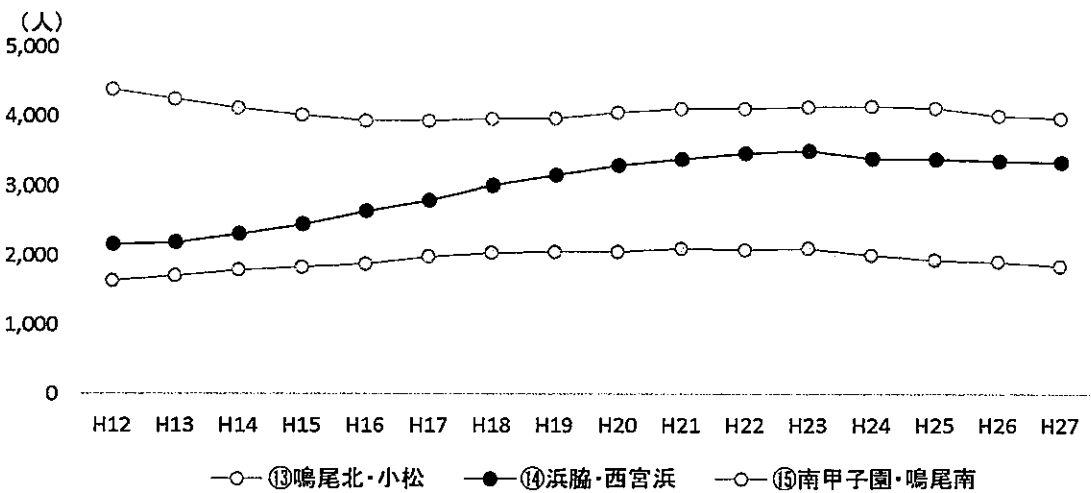
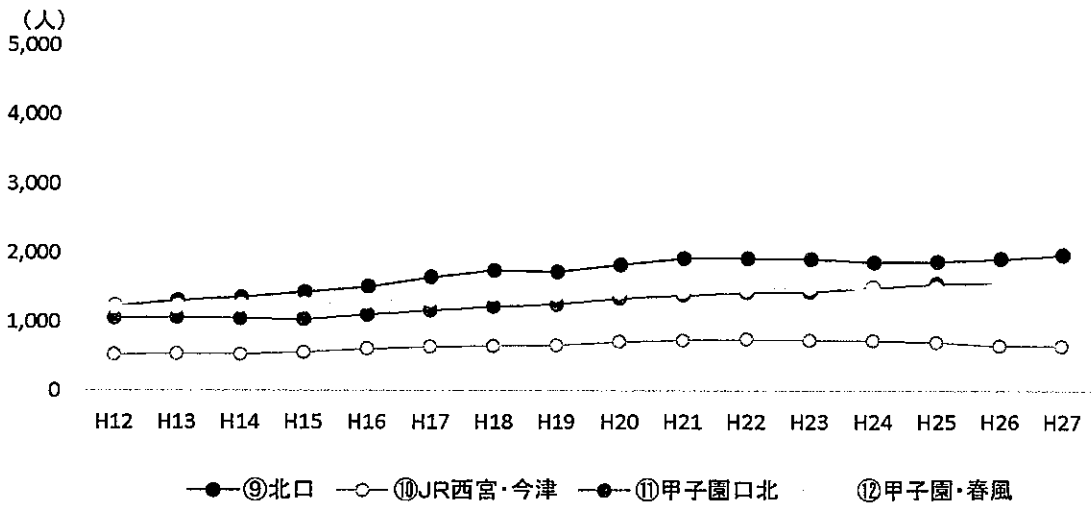
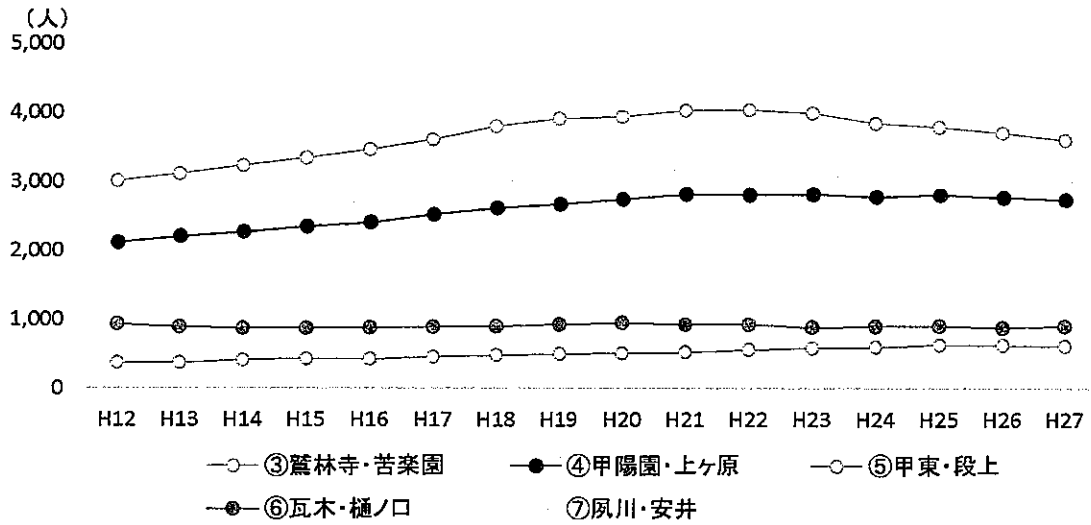
出典：教育要覧

図 2.17 H25 通学ゾーン別在学者数(小学校)



出典：教育要覧

図 2.18 通学ゾーン別在学者数の推移(小学校 その1)



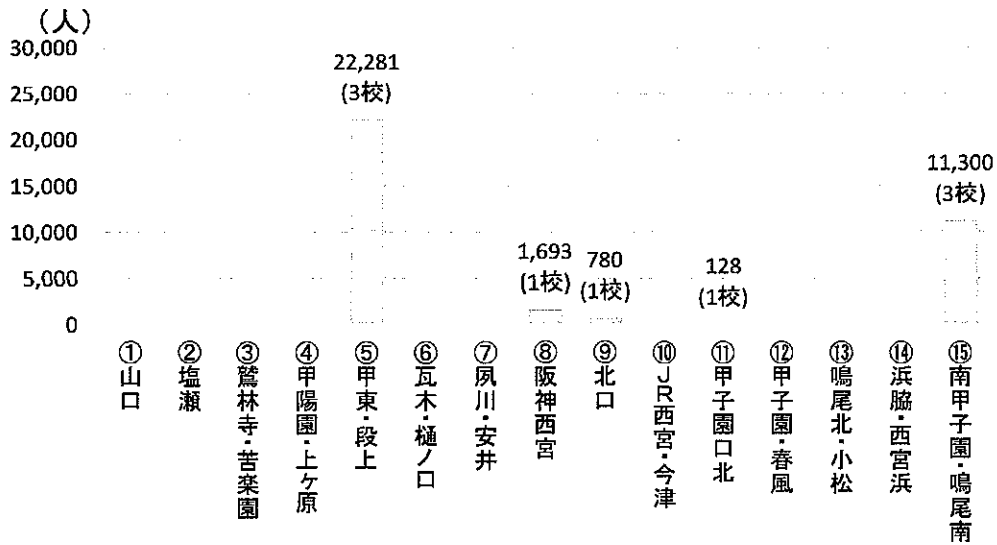
出典：教育要覧

図 2.19 通学ゾーン別在学者数の推移(小学校 その2)

ii) 学生数(短期大学・大学)

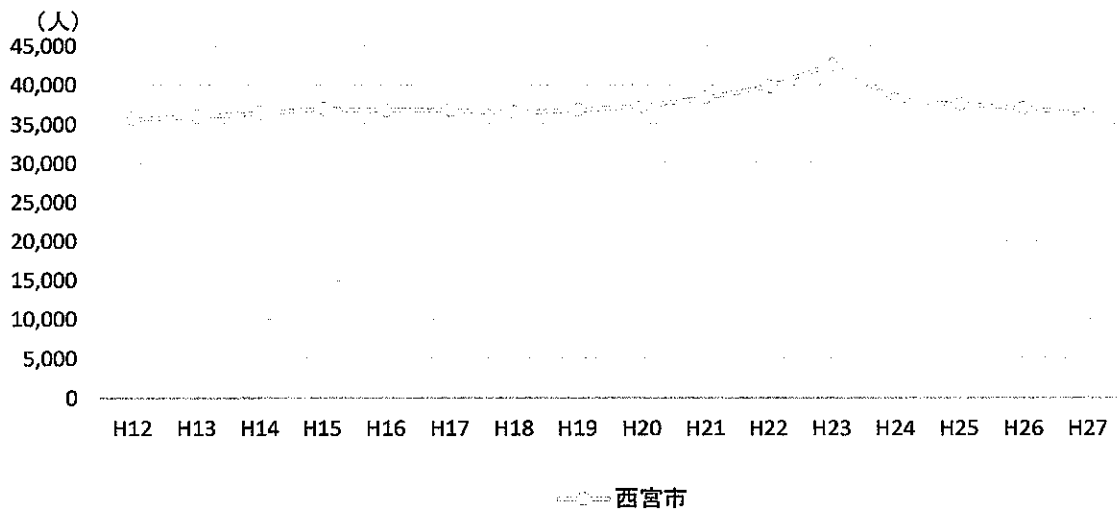
○ 学生数(短期大学・大学)の動向は、近年は、ほぼ横ばいとなっている。

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：教育要覧

図 2.20 H25 通学ゾーン別在学者数(短期大学、大学)



出典：教育要覧

図 2.21 通学ゾーン別在学者数の推移(短期大学、大学)

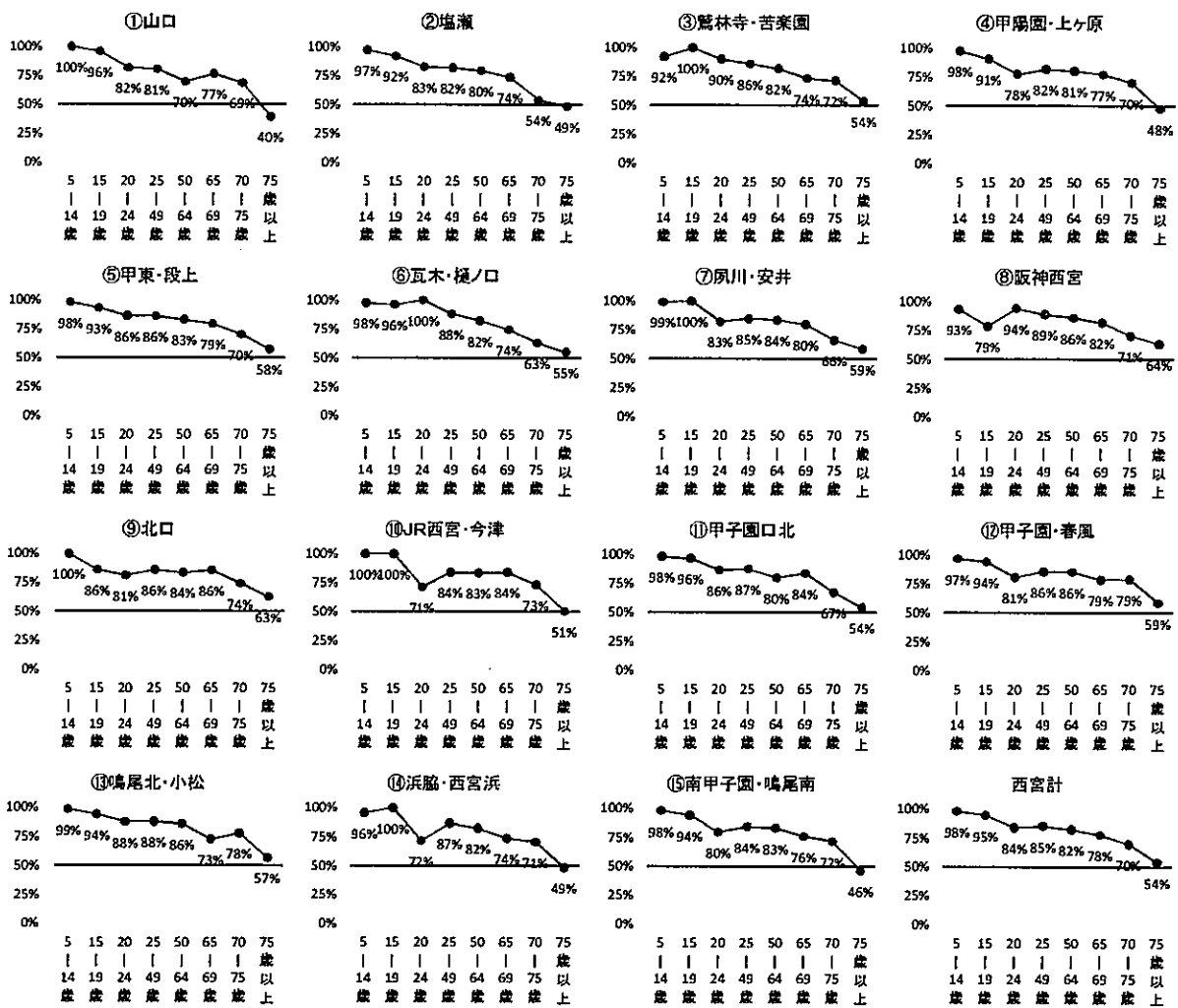
2) 暮らしにおけるお出かけの現状等

(1) 外出の現状

a) 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) H22 近畿圏パーソントリップ調査

図 2.22 年齢階層別ゾーン別外出率

b) 高齢者の外出の現状

i) 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。

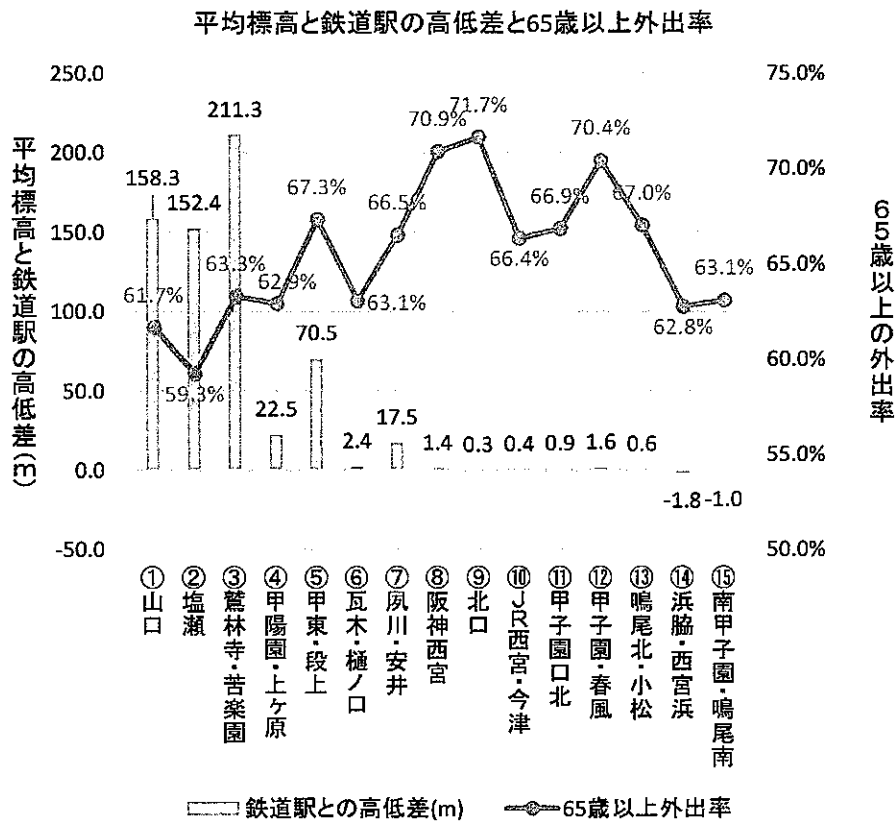


図 2.23 高低差と外出率

ii) 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。

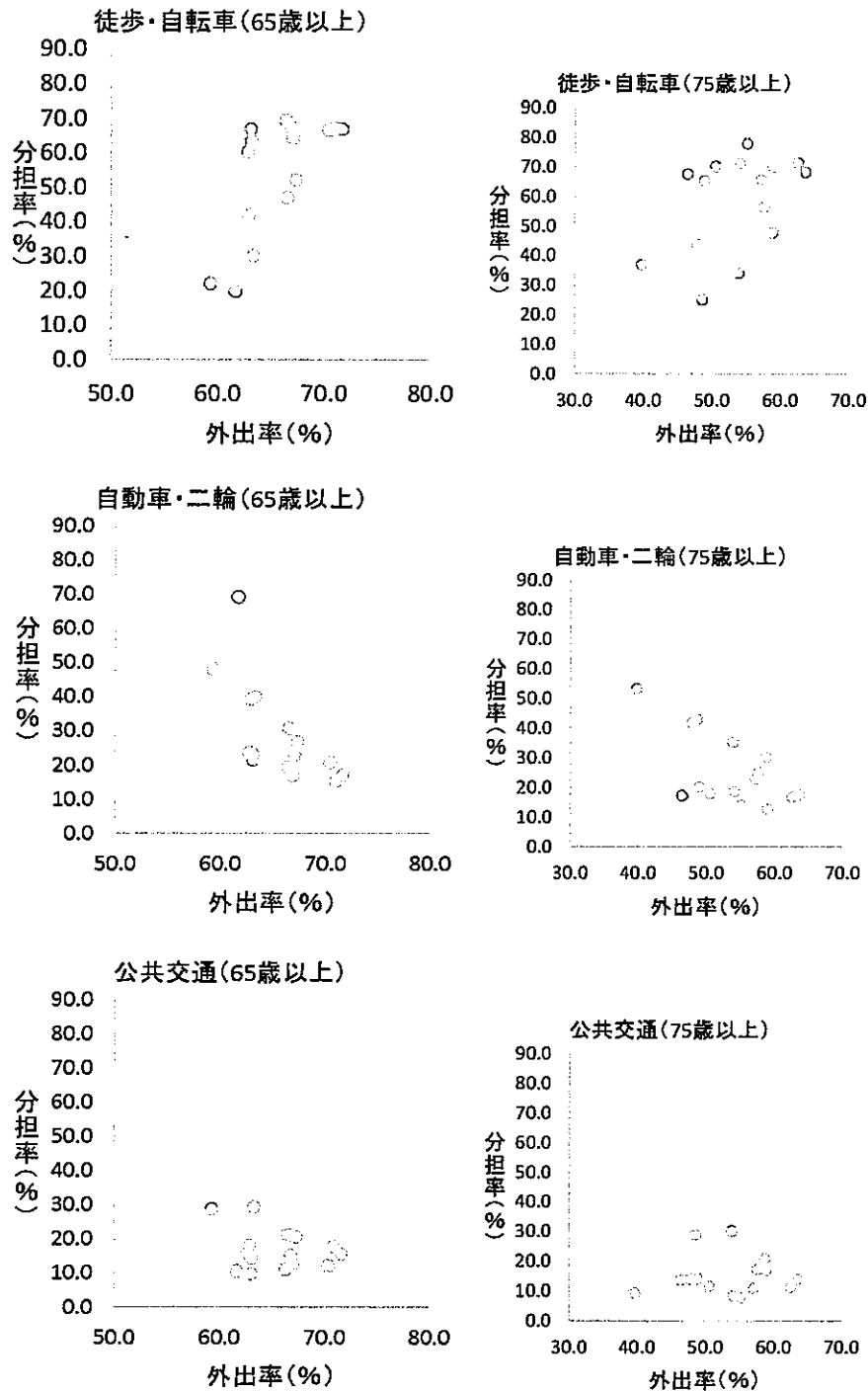


図 2.24 高齢者の外出率と代表交通手段分担率

c) 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、比較的近距離移動のため、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。

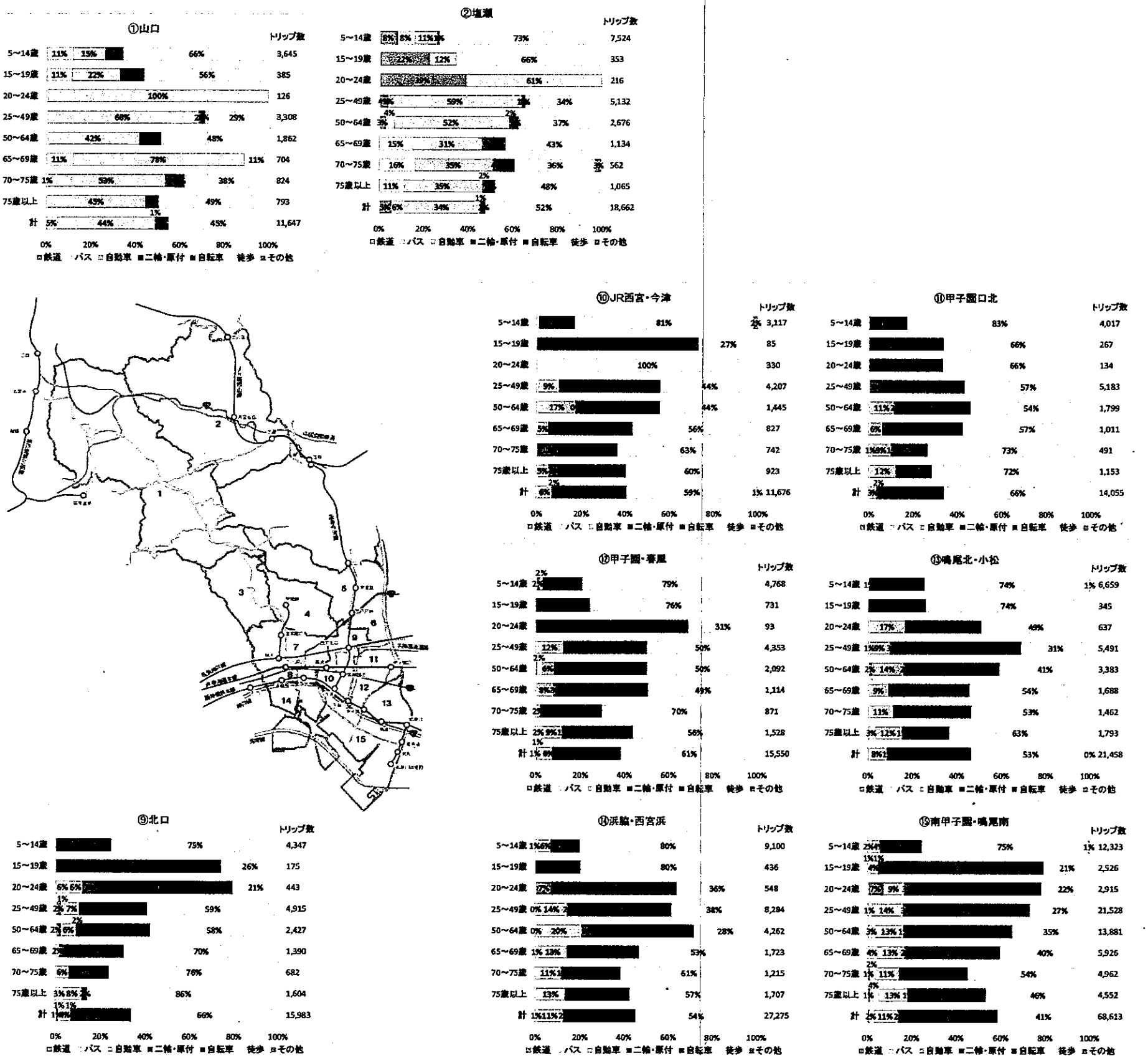


図 2.25 ゾーン別・年齢階層別の日常生活圏内移動の交通手段分担率

d) 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。

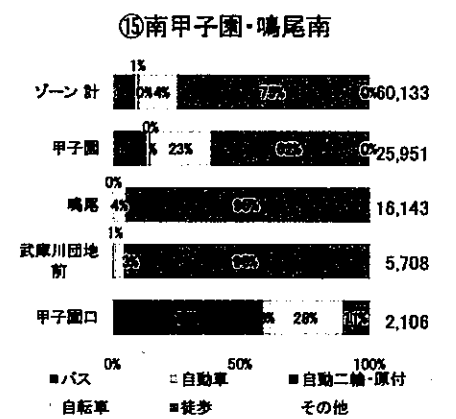
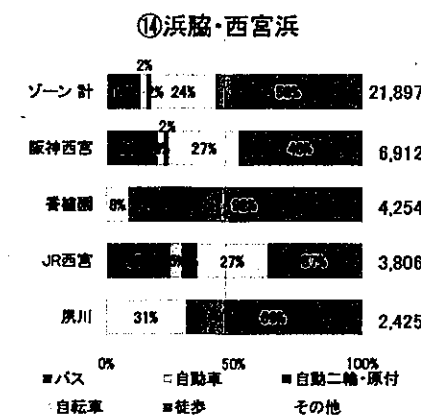
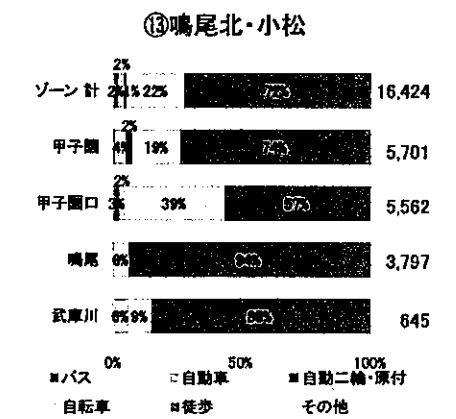
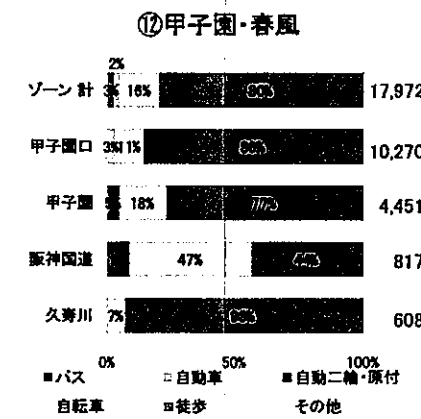
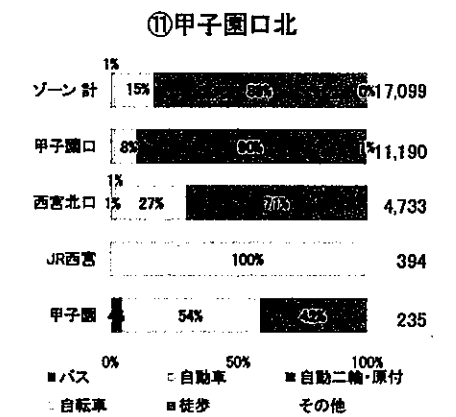
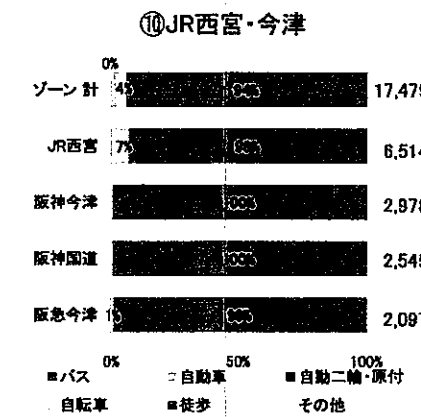
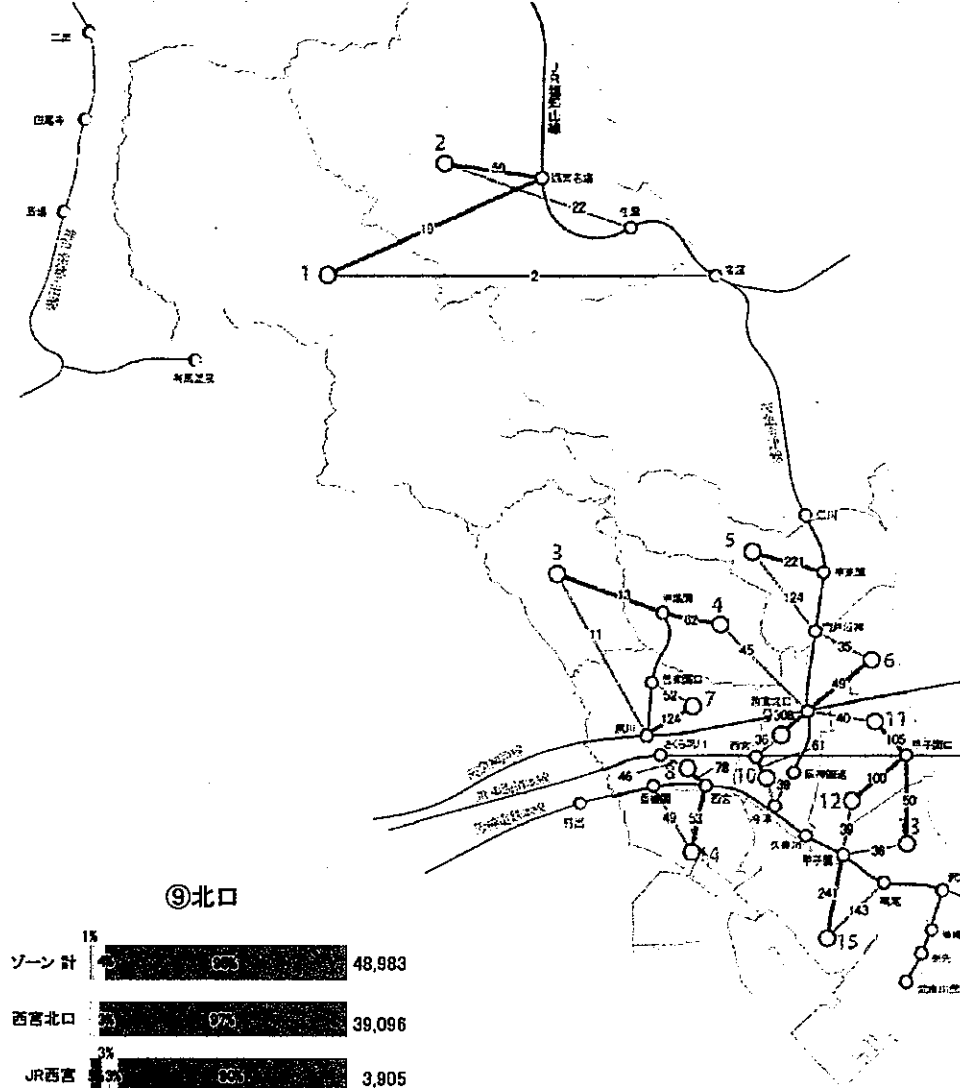
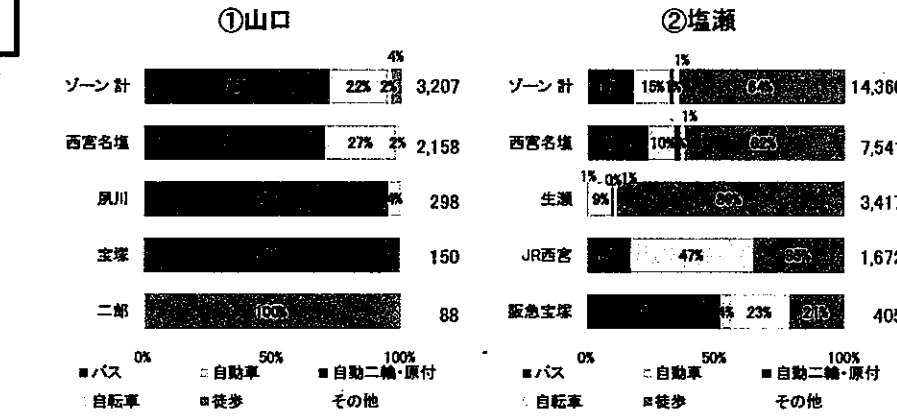
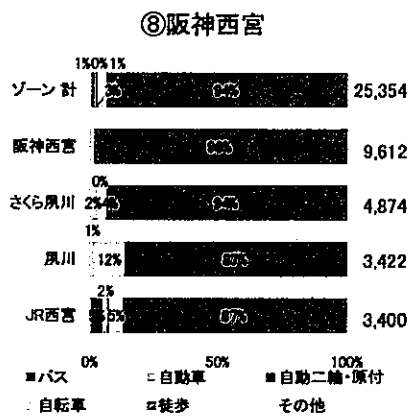
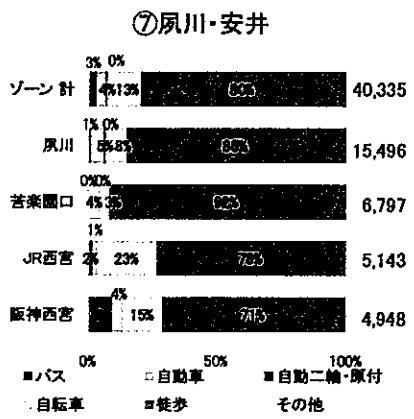
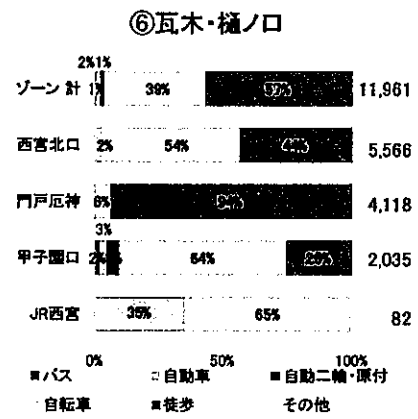
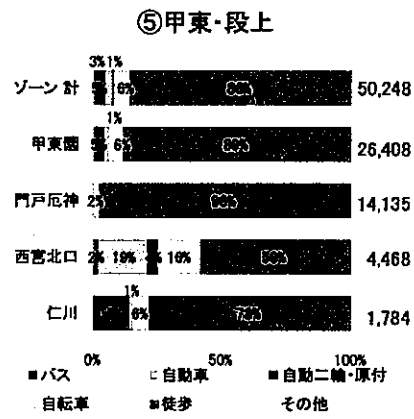
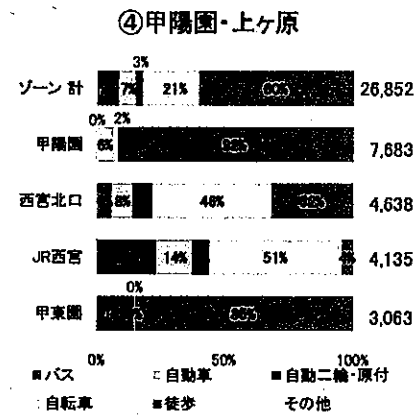
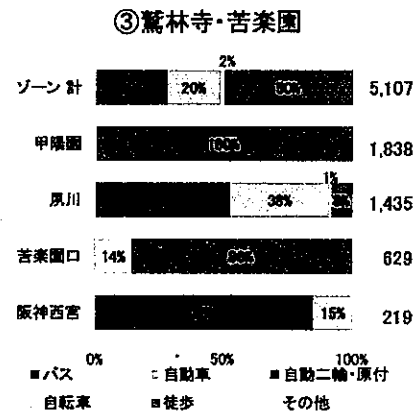


図 2.26 ゾーン別主要な利用駅と駅へのアクセス状況

2.1.2 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。

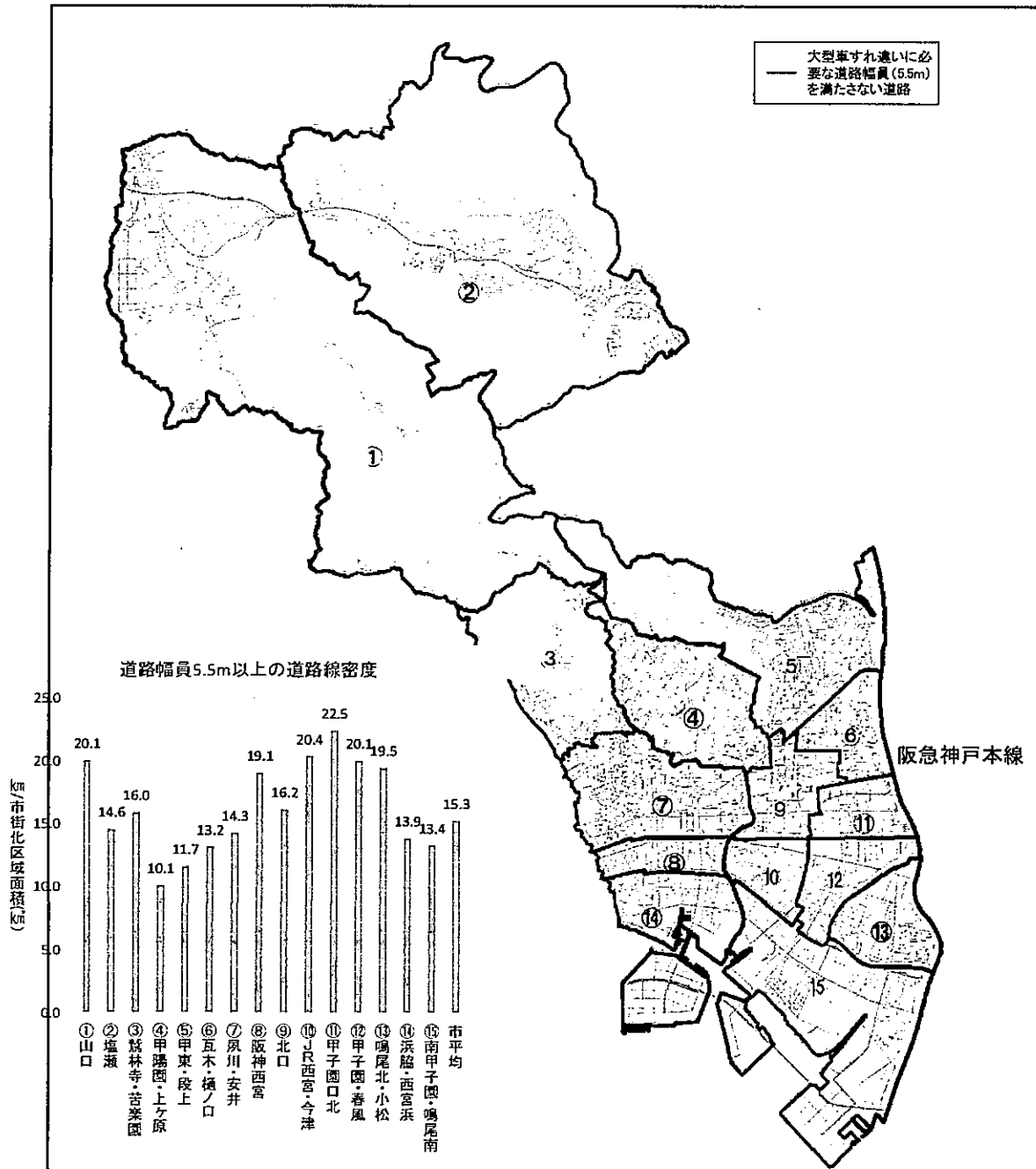


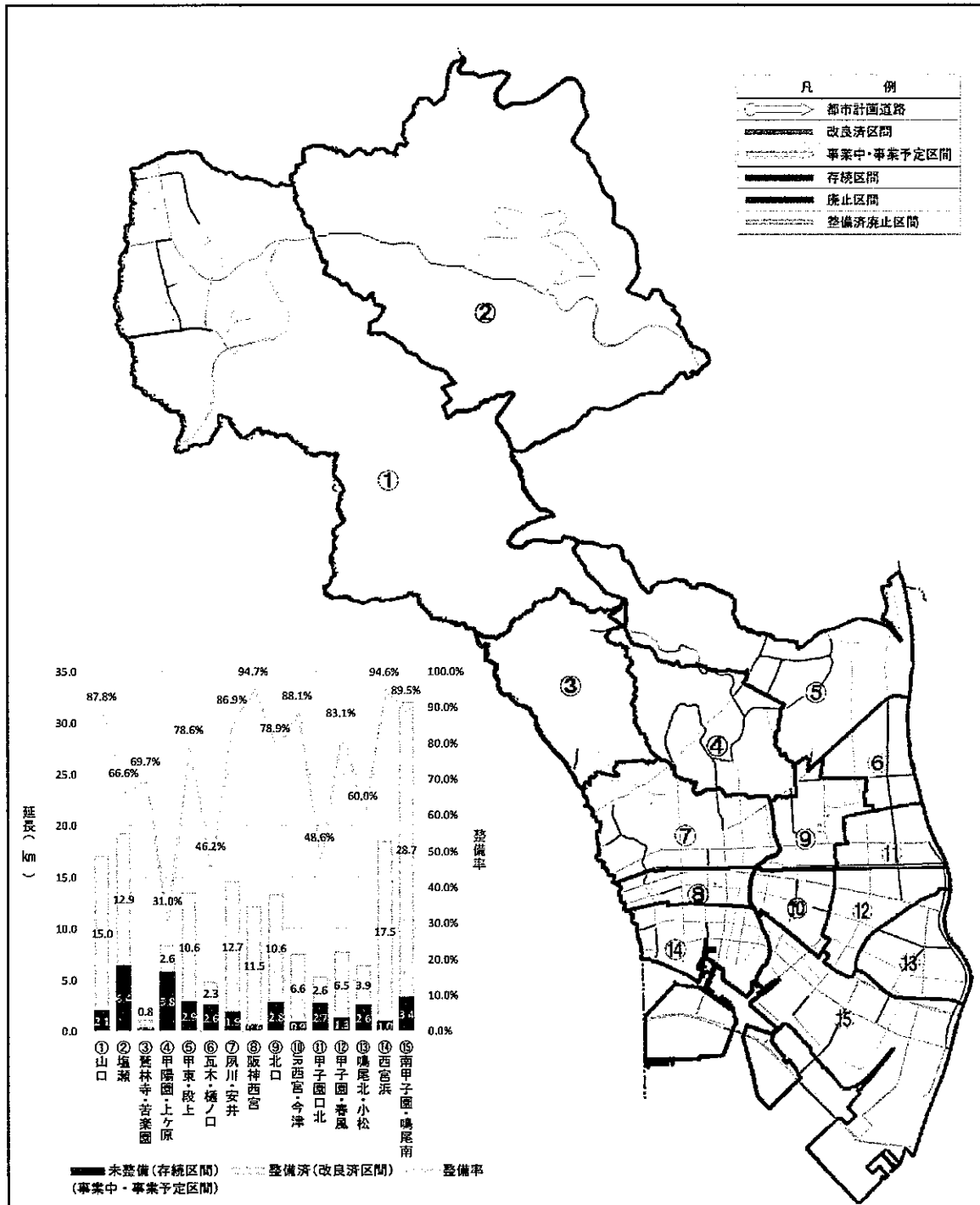
図 2.27 道路の幅員状況

(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 2.28 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。

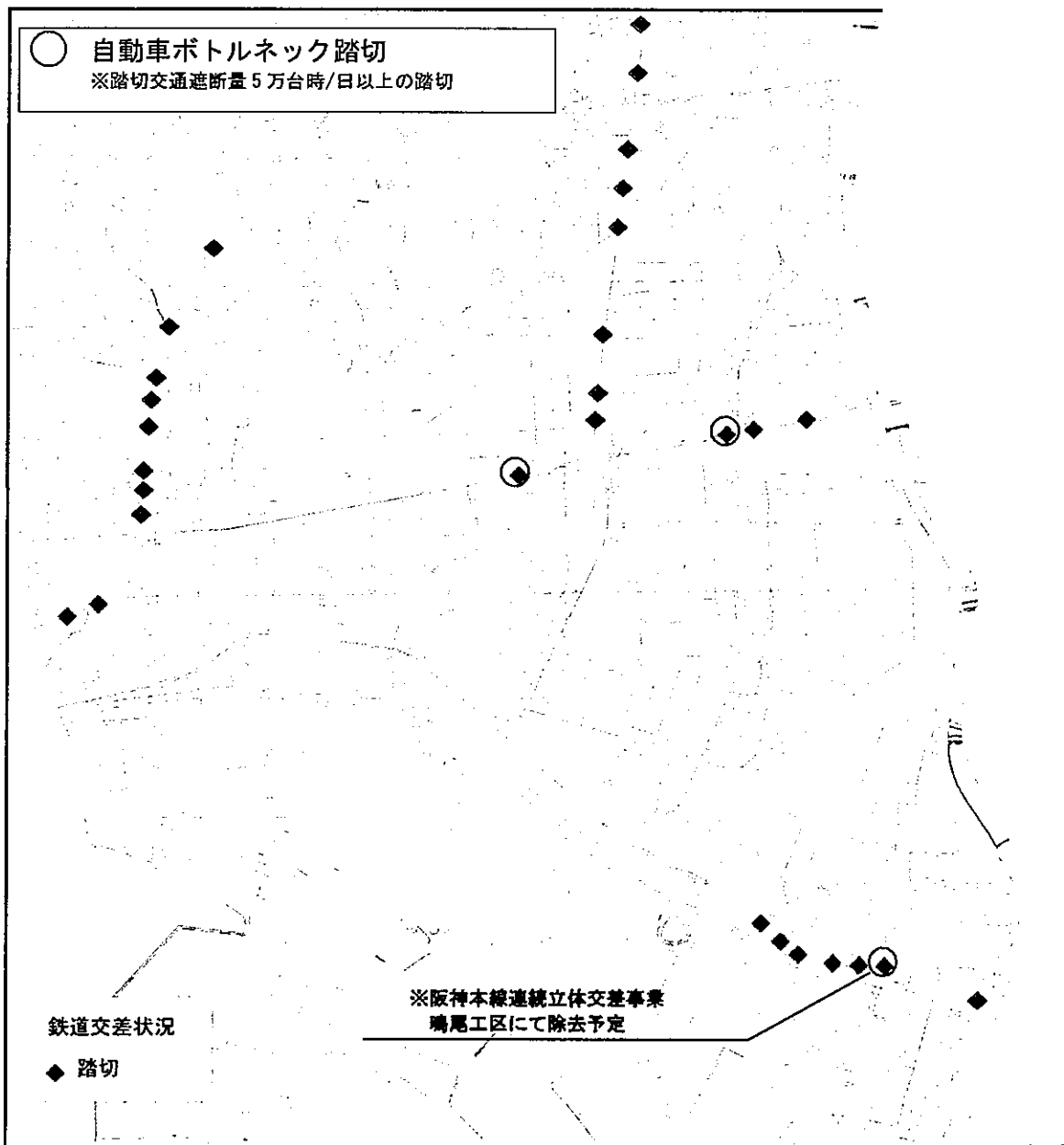


図 2.29 鉄道道路交差箇所

(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戦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。

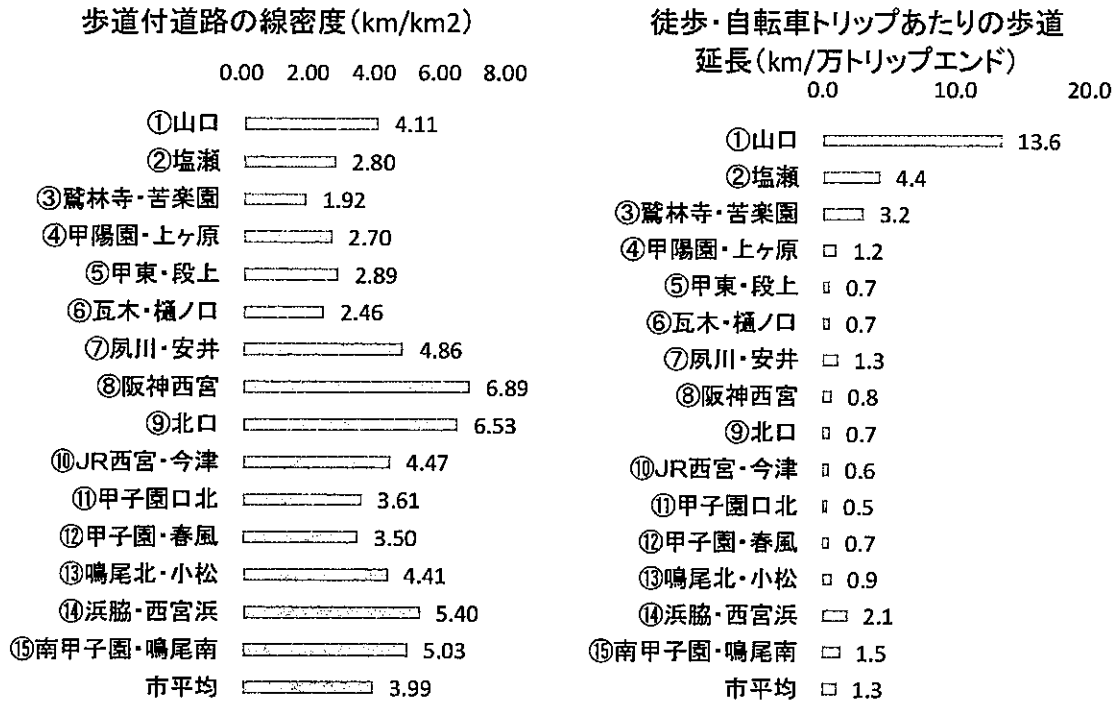


図 2.32 歩道整備状況

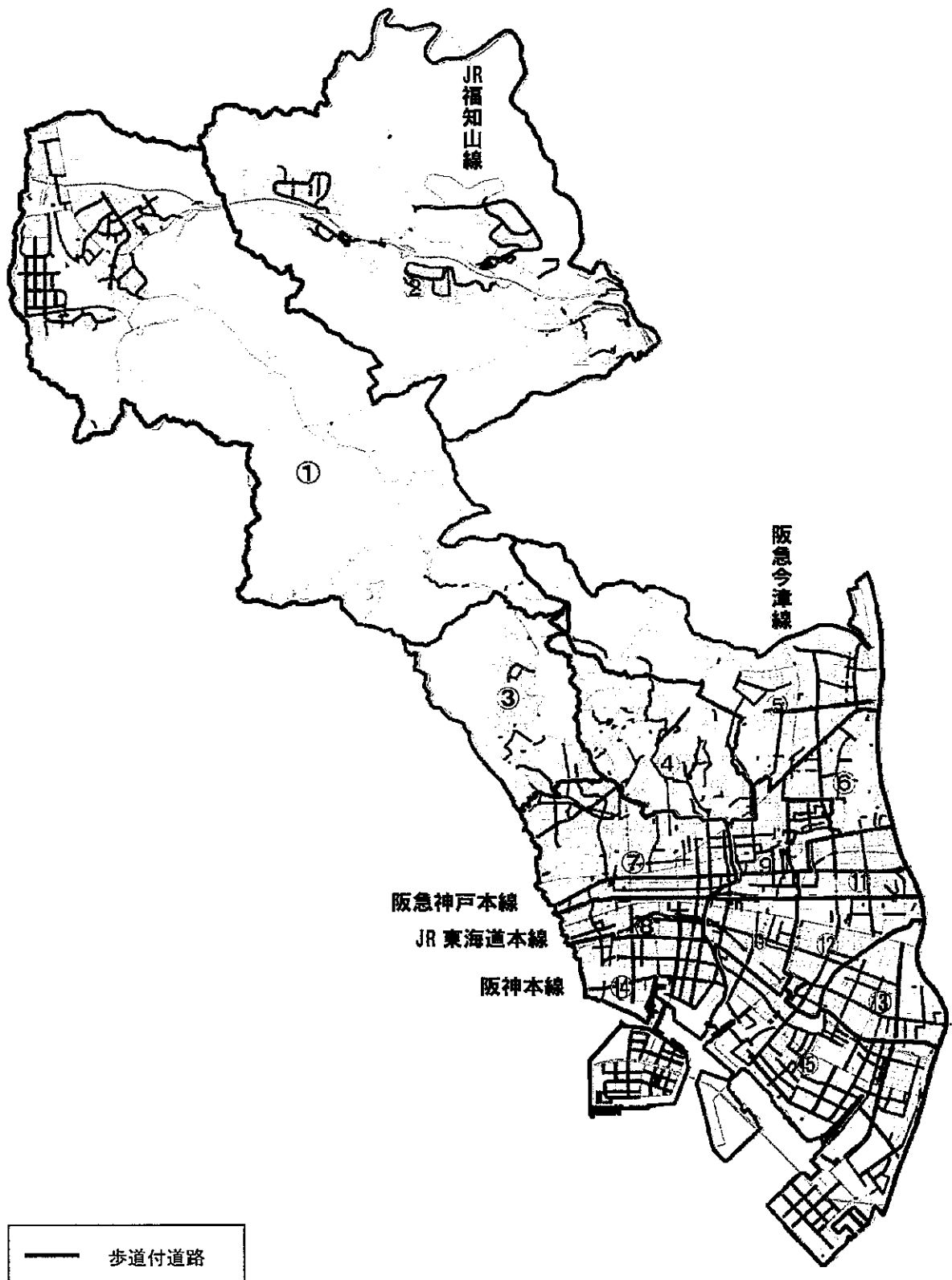


図 2.33 歩道付道路図

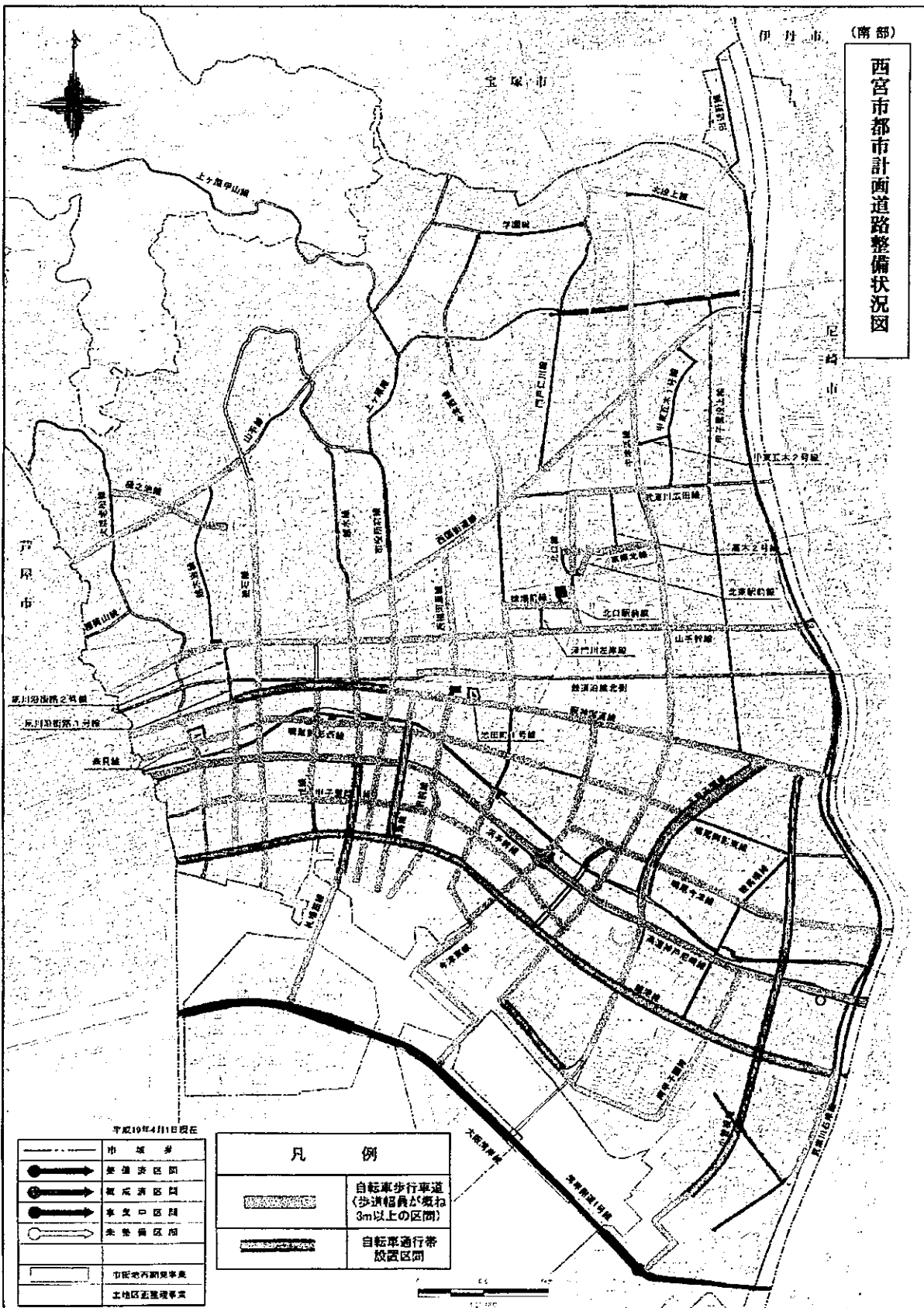


図 2.34 南部地域の自転車走行空間の整備状況

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

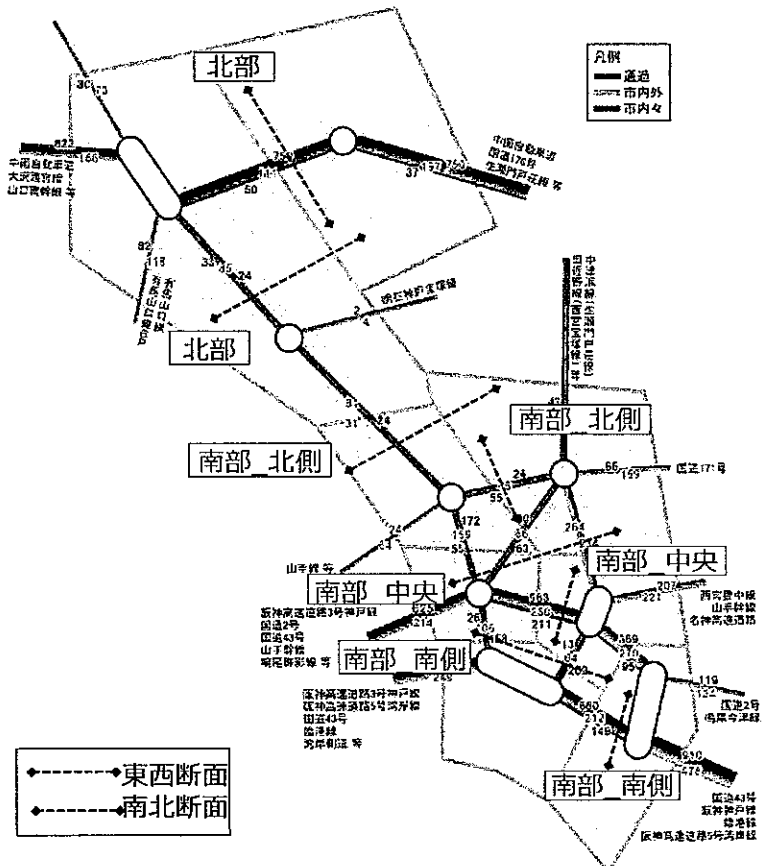
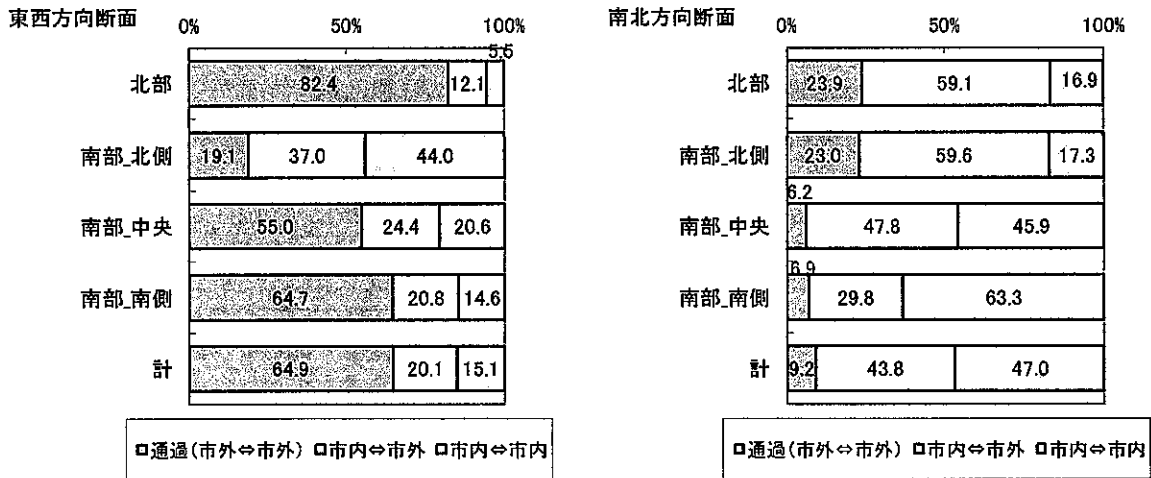


図 2.35 リンク別自動車類トリップ数と各断面の内訳割合

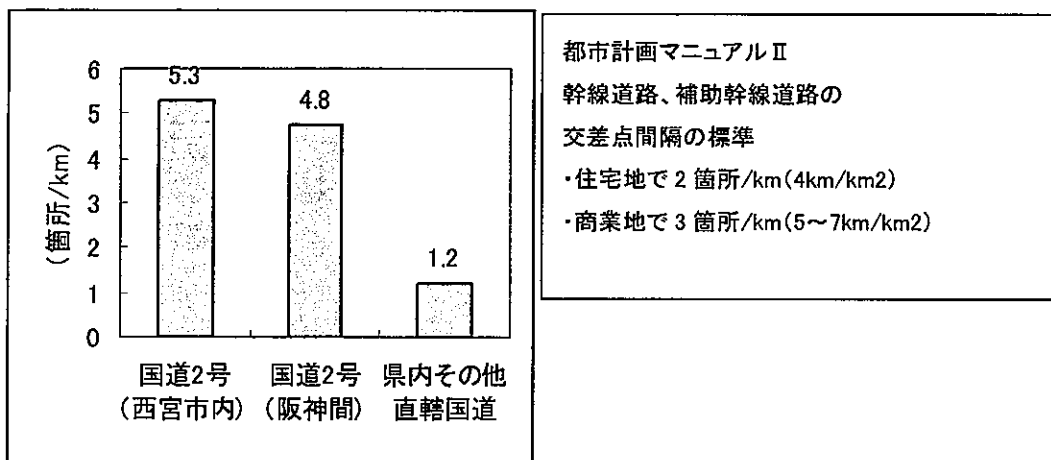


図 2.36 国道2号の信号交差点密度

(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。

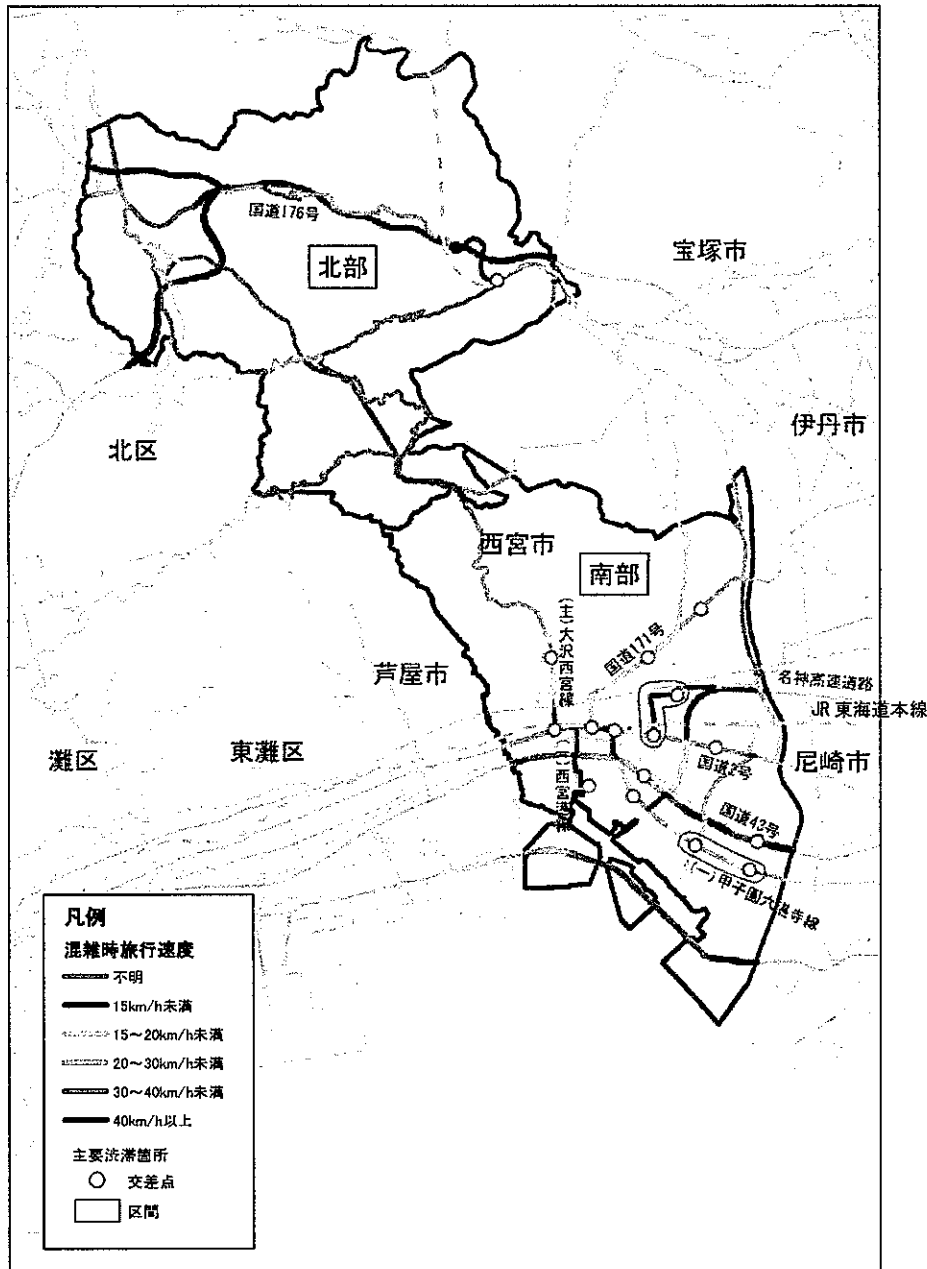


図 2.37 混雑時旅行速度と主要渋滞ポイント

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、バスについ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。

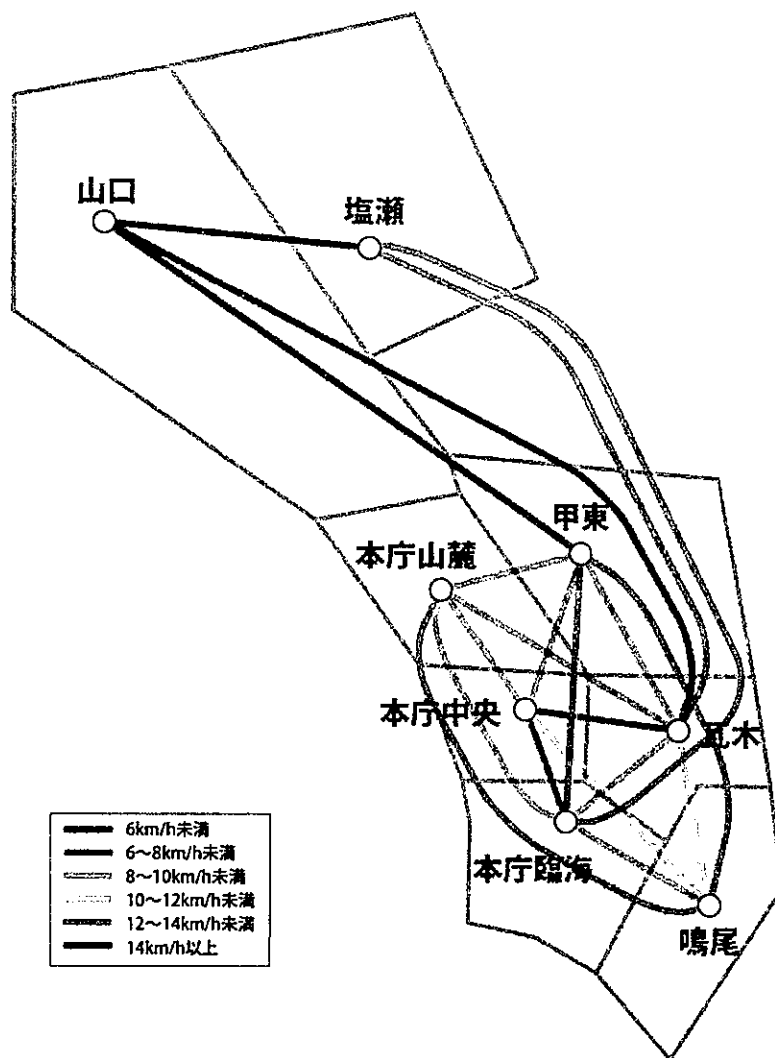


図 2.38 自動車類の市内々流動に関する速度

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。

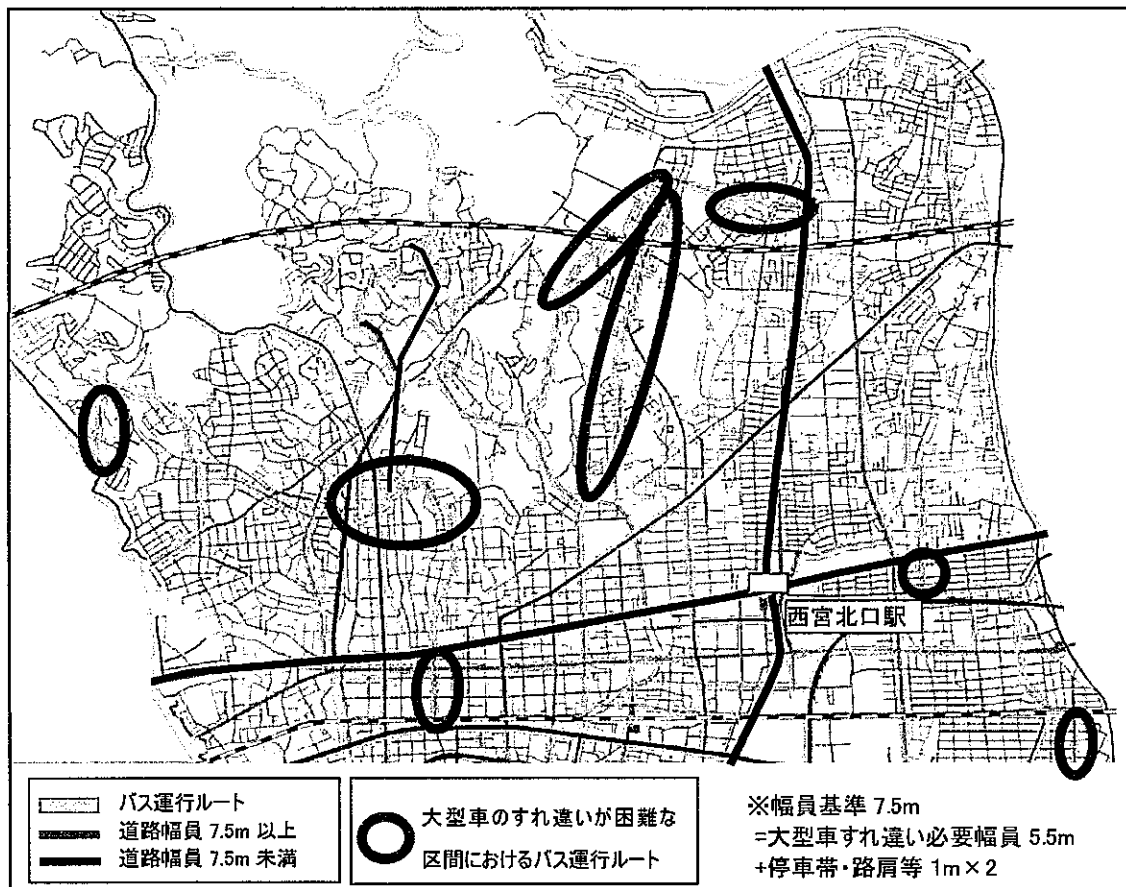


図 2.39 道路幅員とバス運行ルート

(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。

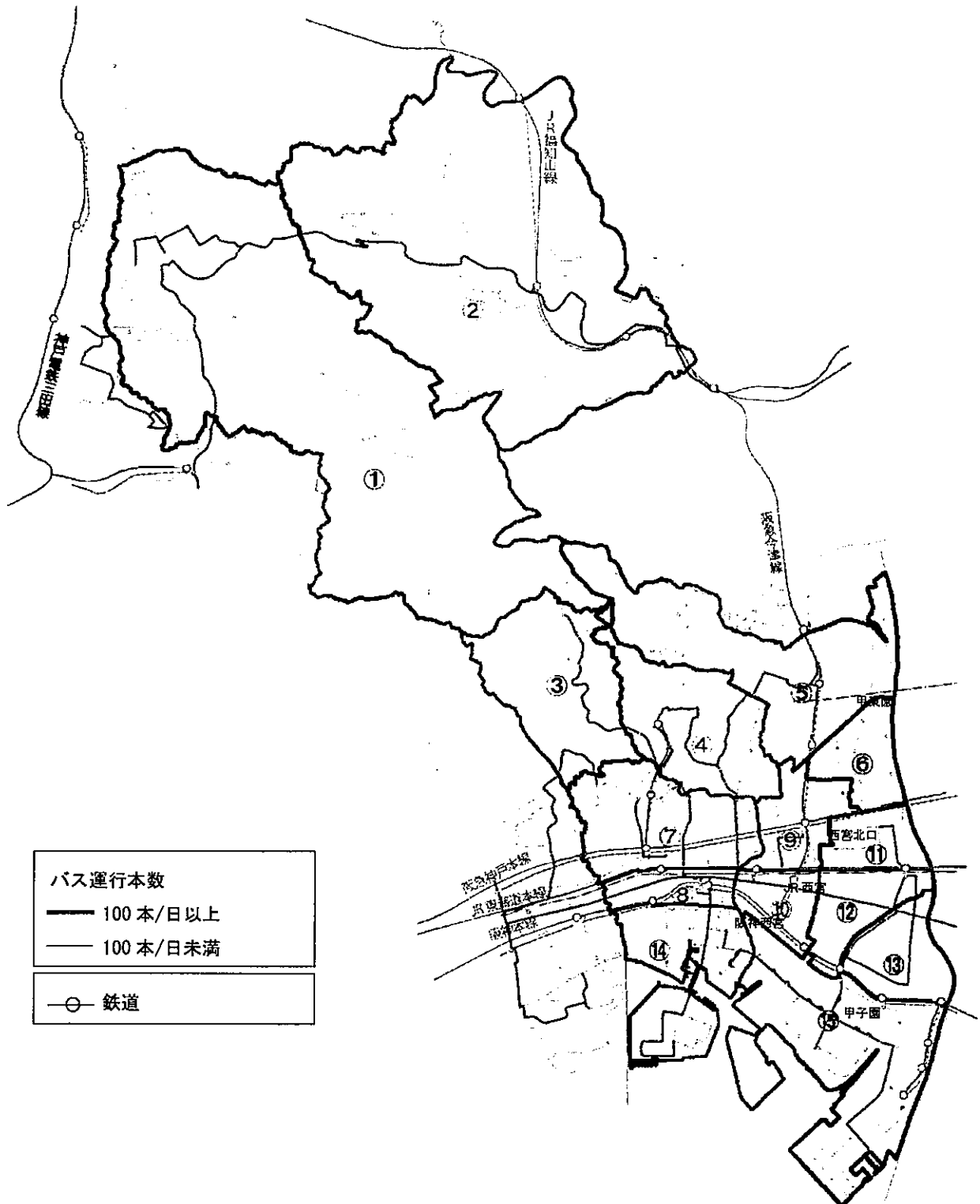


図 2.40 バス運行本数

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。

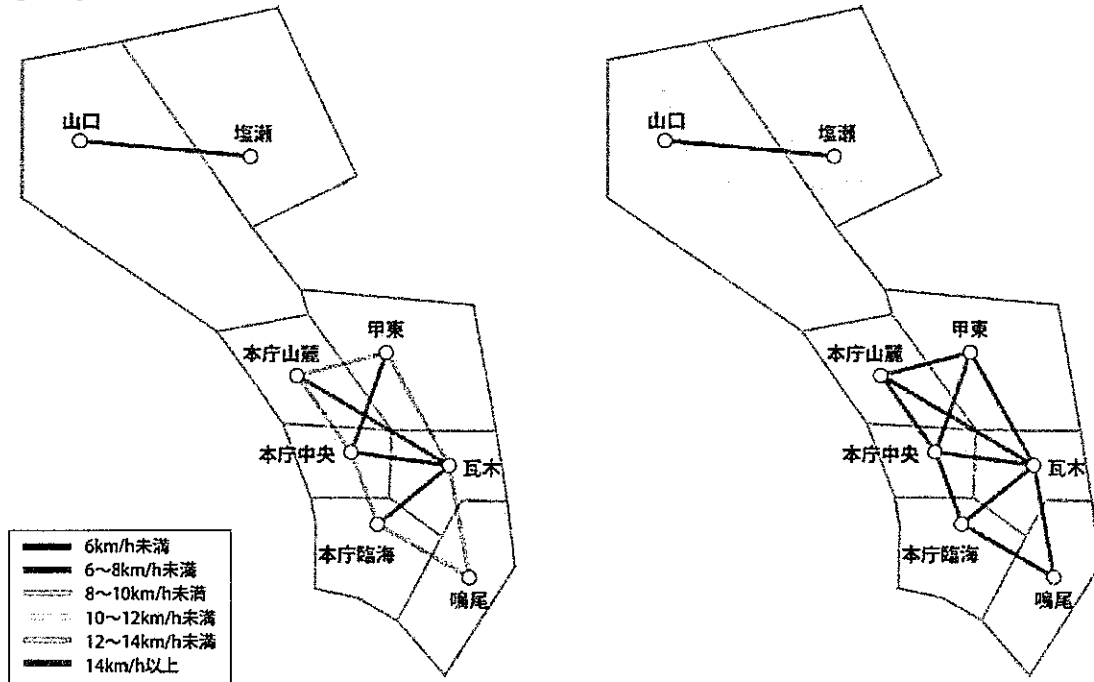
バスのゾーン間の速達性について、距離と所要時間の関係から確認すると、南部内のバス移動に関しては、10km/h未滿となっている。とくに、本庁中央⇄瓦木間、甲東⇄本庁中央等では著しく速度が低くなっており、自転車での移動速度と同程度となっている。

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。

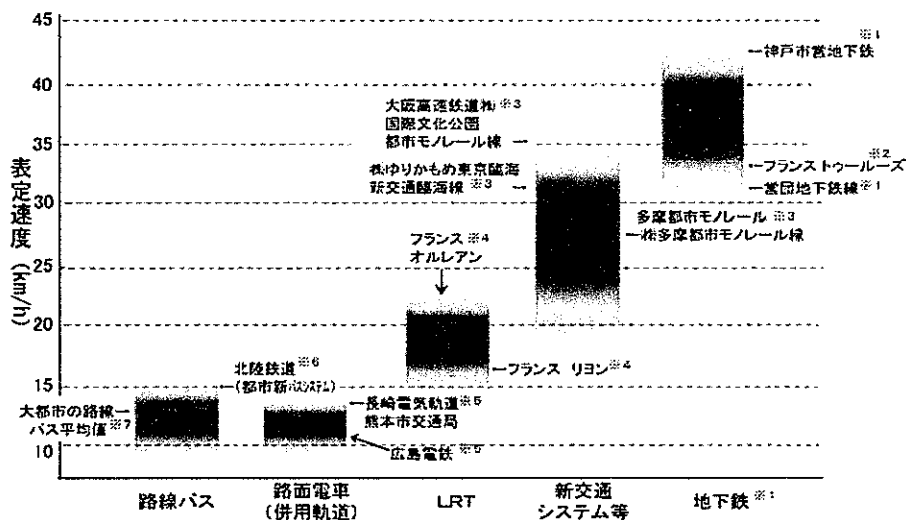
※表定速度：あるバス停留所から別のバス停留所までの距離を時刻表で定める時間で除した値

[バス]

[比較:自転車]



[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 公共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 2.41 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。

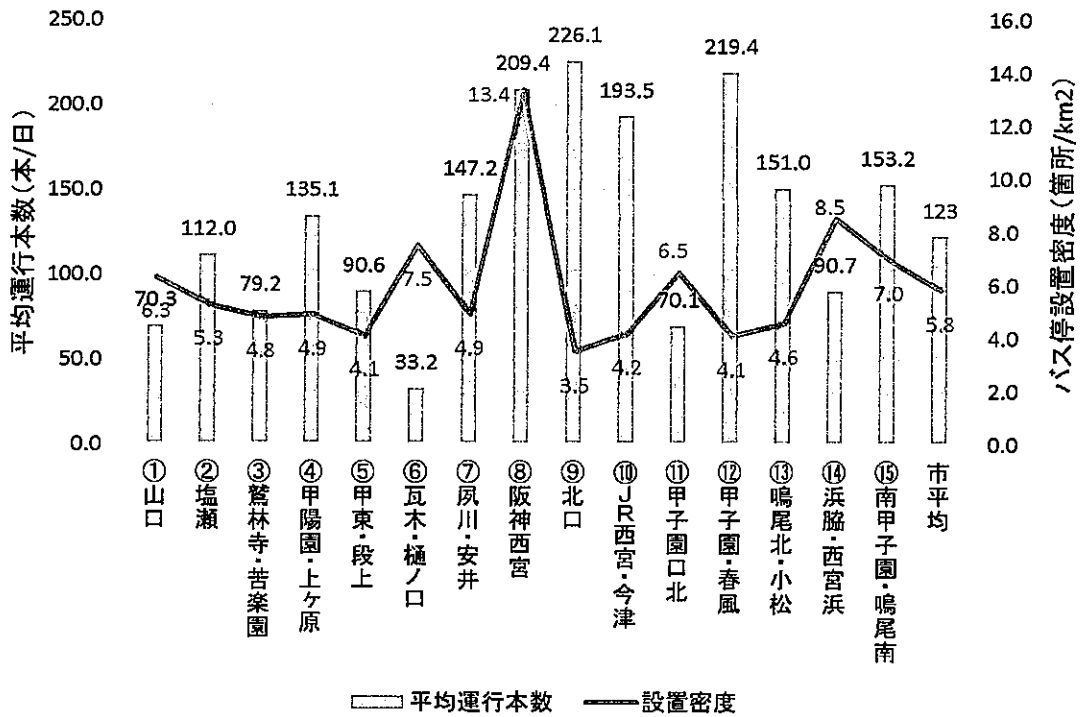


図 2.42 ゾーン別バス平均運行本数とバス停設置密度

d) 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。

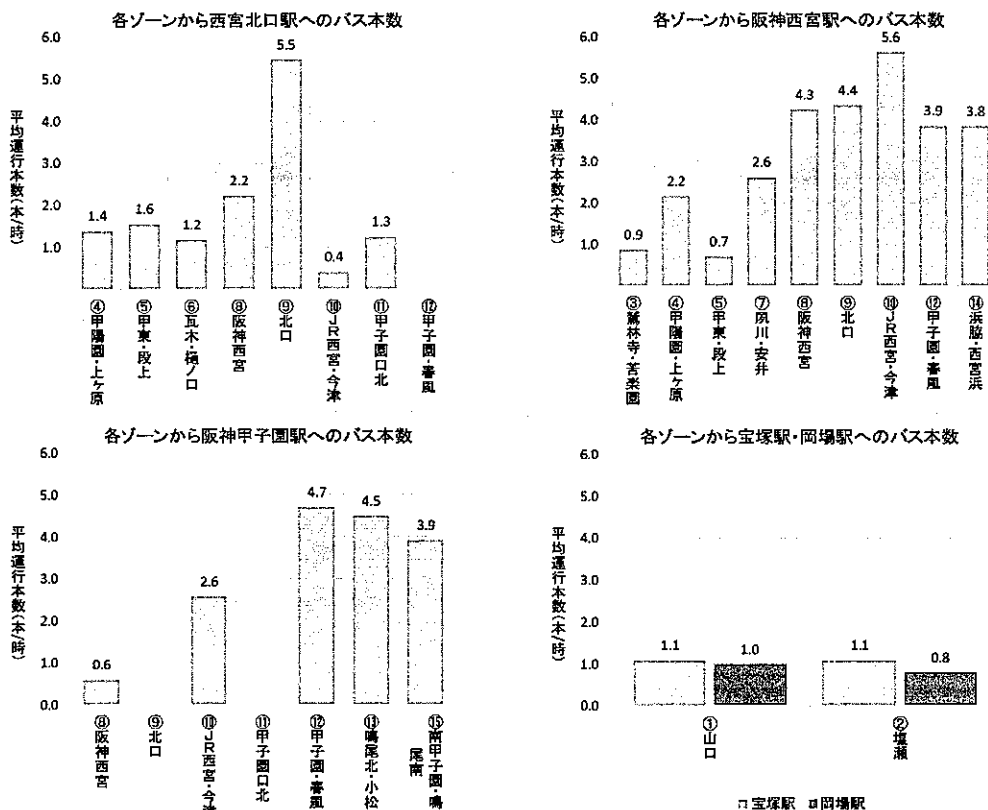
市内の路線バスは、阪神西宮駅を基点に放射状に高密度な路線配置で運行されているが、運行本数については、道路幅員や人口分布、沿線の施設立地等により大きな偏りが生じている。

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。



資料)各バス事業者時刻表 ※10～16時の平均値

図 2.43 拠点へのバス運行本数

e) 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。

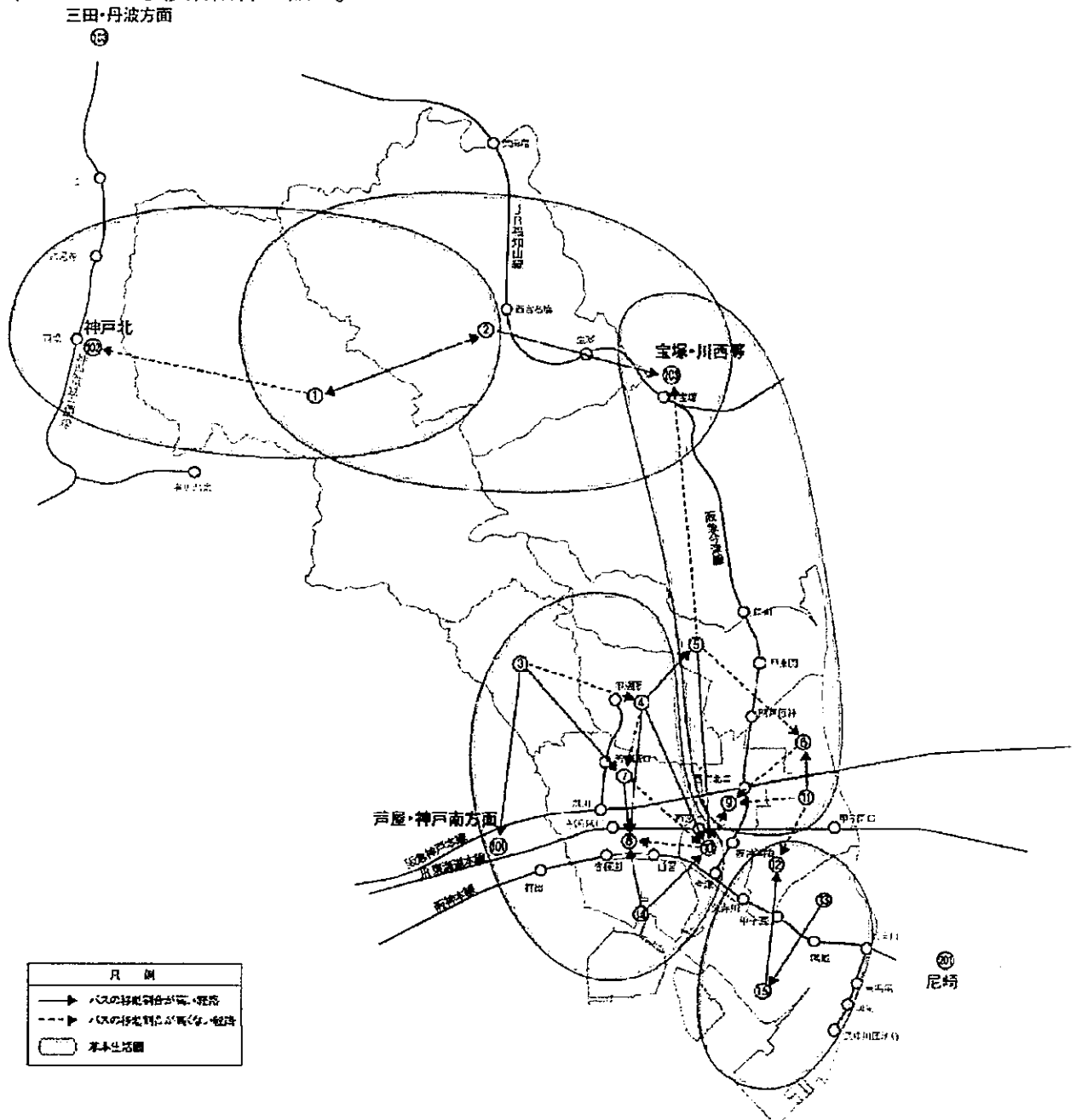


図 2.44 全移動ニーズに関するバスの移動割合の状況(平日)

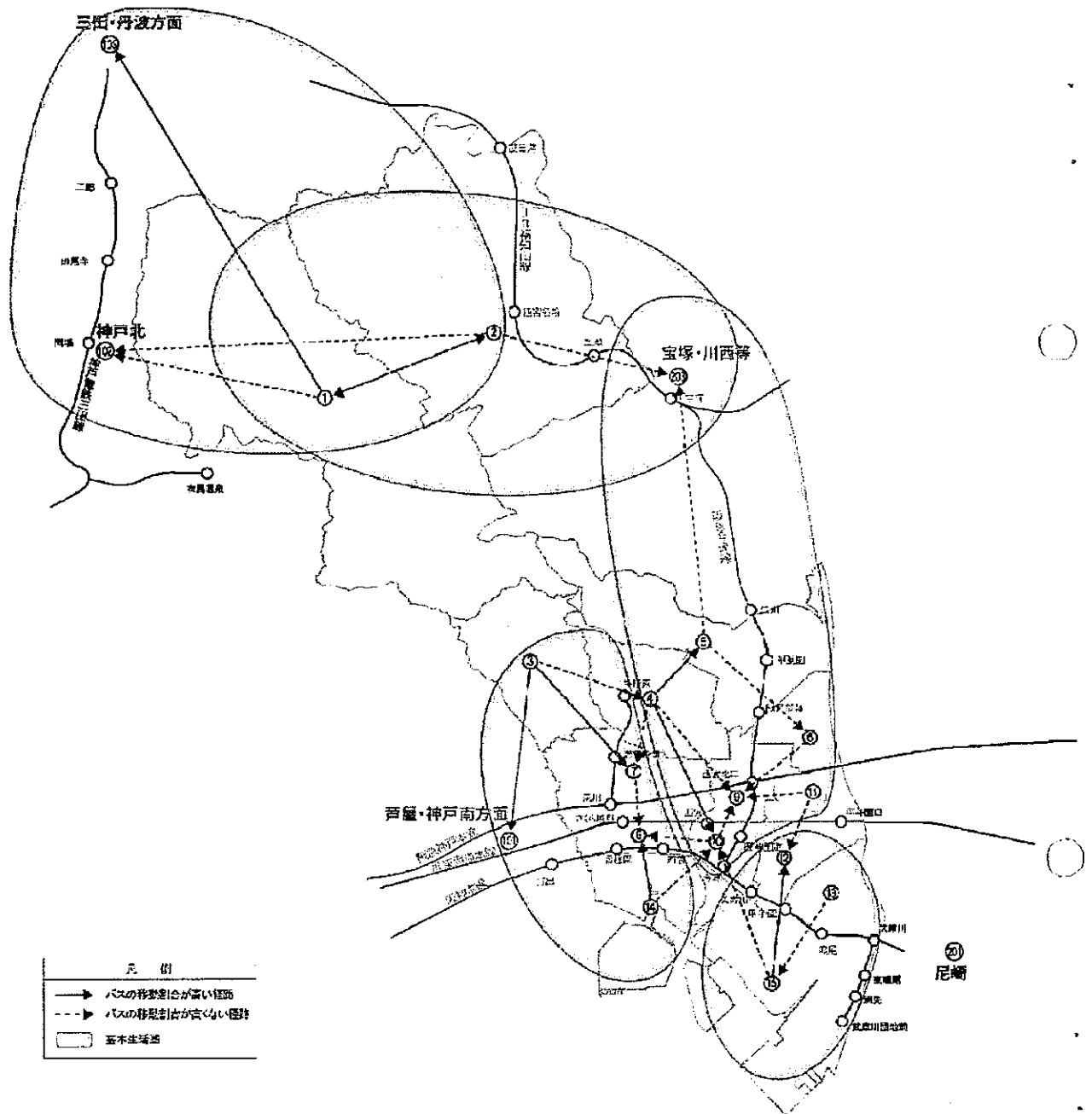


図 2.45 全移動ニーズに関するバスの移動割合の状況(休日)

(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。

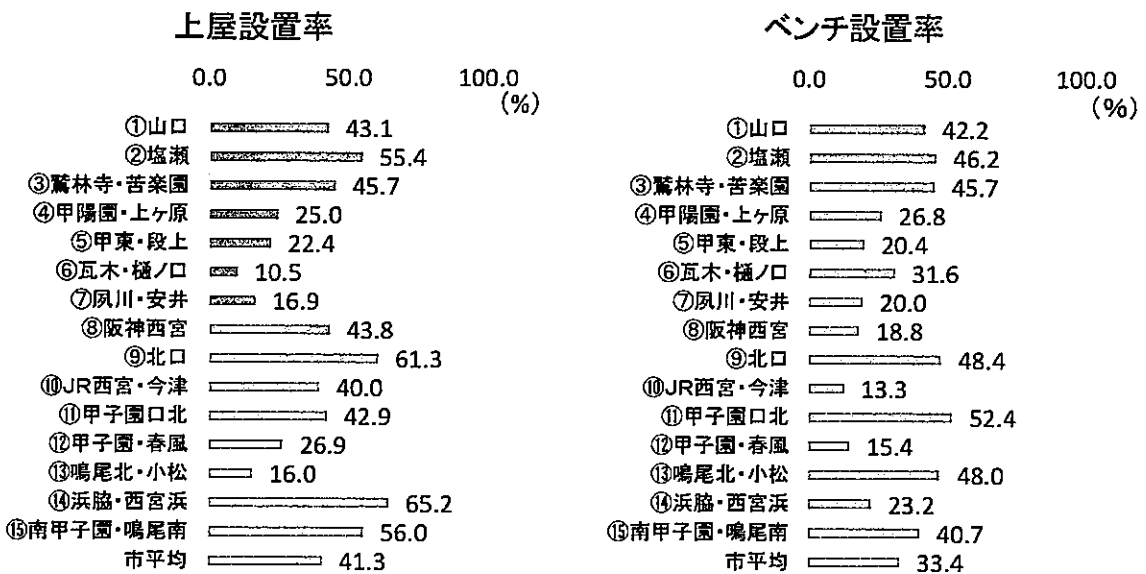
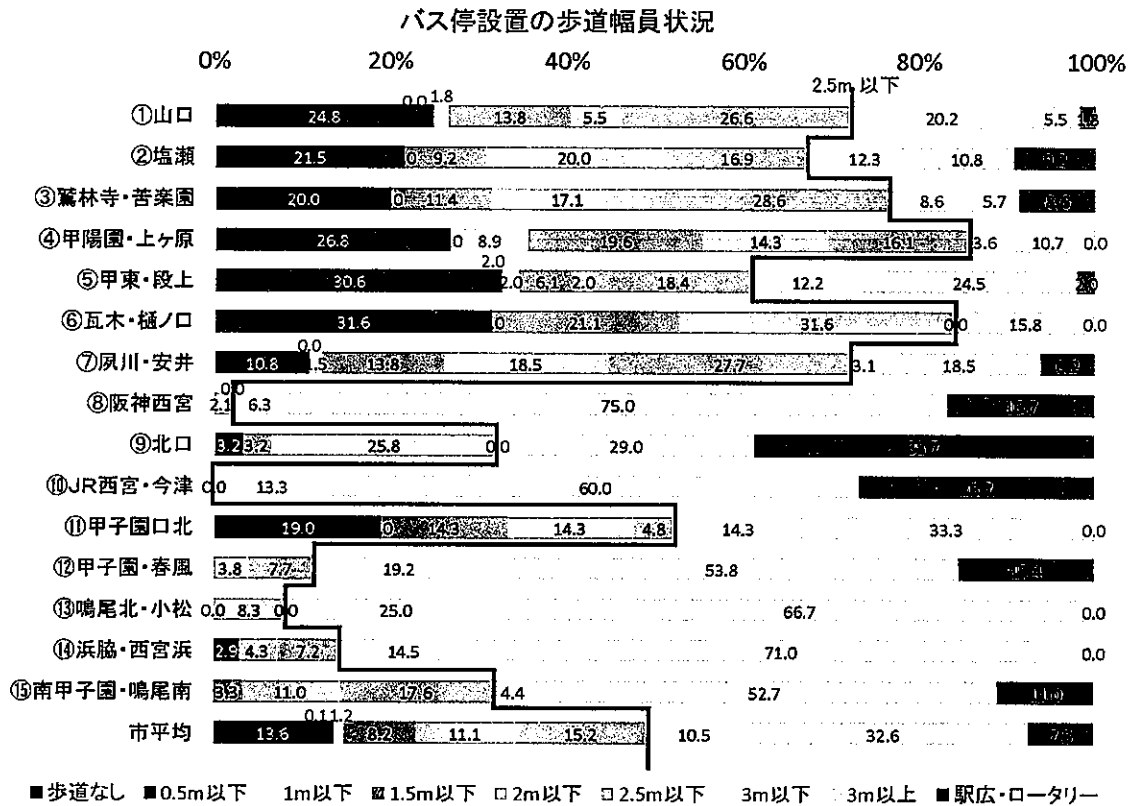


図 2.46 ゾーン別バス停立地状況

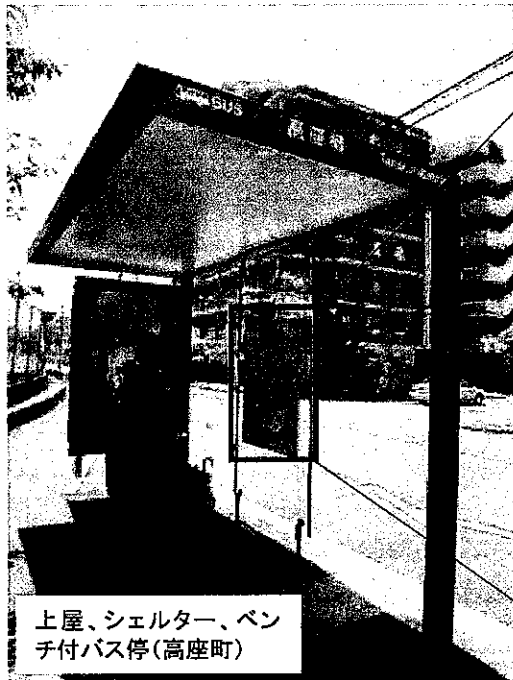


図 2.47 西宮市のバス停状況

b) 市内中心拠点内鉄道駅付近のバス停の状況

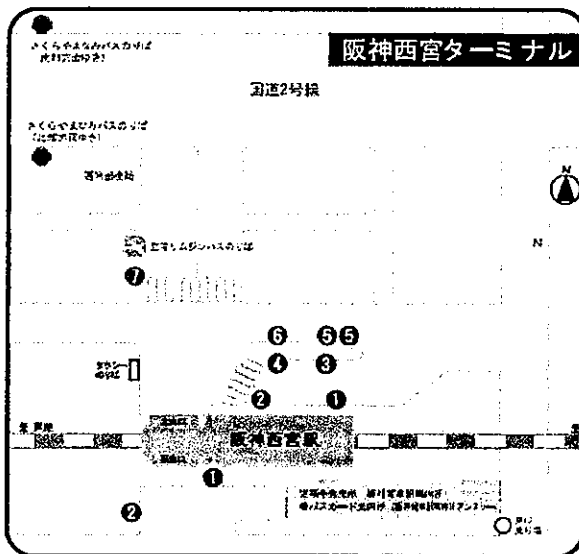
○ 阪神西宮駅、甲子園駅は、バス停が点在しており、利便性が低い状況にある。

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-

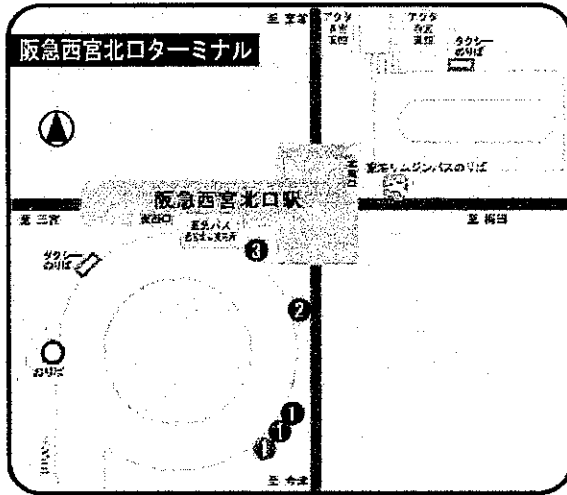


| 阪神西宮 | | 料 金 |
|-----------|-----------------------------------|--------------|
| ① | 【普通バス】のりば JR西宮・西宮北口・関西学院前・甲東園行 | 220円 |
| ② | JR西宮・関西学院前・甲東園行 | 220円 |
| 【特種バス】のりば | | |
| ③ | 山手線 西回り (瀧池谷・甲斐園駅行) | 均一料金 220円 |
| ④ | 嵯峨寺線 西回り (瀧池谷・甲山高校・森林公園行) | |
| ⑤ | 山手線 東回り (西宮市役所前・新甲陽行) | |
| ⑥ | 嵯峨寺線 東回り (新甲陽・森林公園・甲山高校行) | |
| ⑦ | 阪神尼崎行 | |
| ⑧ | 浜甲子園同地方面行 (原西宮駅南口行) | |
| ⑨ | 神戸駅前行 (神戸駅前・阪住古駅前・三宮駅前行) | |
| ⑩ | 阪神甲子園方面行 (阪神今津駅前行) | |
| ⑪ | マリナーパーク方面行 (浜松原町・泉町行) | |
| ⑫ | 浜子方面行 (浜松原町・泉町行) | |
| ⑬ | JR西宮駅南口・西宮北口行 | |
| ⑭ | 西宮国際空港行 | 1750円 |

平成 27 年 3 月現在

図 2.48 阪神西宮駅のバス停配置状況

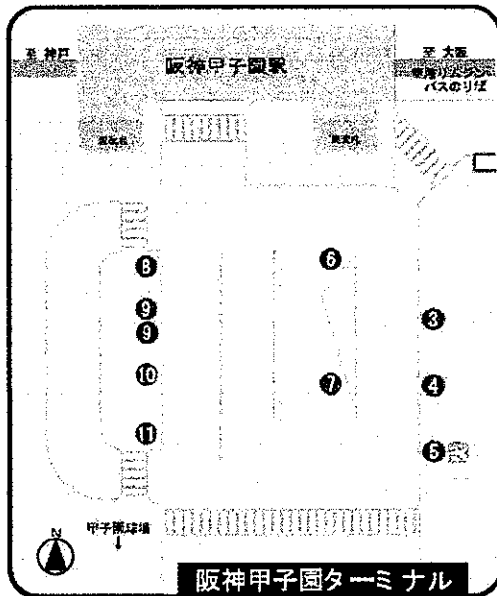
-西宮北口駅のバスターミナル-



| 阪急西宮北口 | | 料金 |
|------------------|--|--------------------------------|
| 【阪急バス】のりば | | |
| ① | ① 阪神甲子園行き ⑦ JR甲子園口・西宮中央病院行き (甲子園学院前行き) ⑦ JRさくら夙川・阪急夙川行き (阪急町・西宮西・江上町行き) ⑧ 阪神西宮行き (西宮町・西宮西・西宮中央行き) ⑨ 甲子園方面行き (西宮甲子園前行き) ⑩ 阪急石橋・石橋北口行き (長瀬ノ里・伊丹市役所行き) ⑪ 甲子園行き (長瀬ノ里・伊丹市役所行き) | 220円 220円～290円 220円～260円 |
| ② | ⑪ 朝西学院前・甲東園行き (朝西宮駅・上ヶ原六番町行き) ⑫ 朝西学院前・甲東園行き (朝西宮駅・神戸女子学院門前行き) ⑬ 朝西学院前・甲東園行き (朝西宮駅・愛宕山行き) ⑭ 朝西学院前・甲東園行き (朝西宮駅・上ヶ原六番町行き) ⑮ 朝西学院前・甲東園行き (朝西宮駅・愛宕山行き) | 220円 |
| ③ | ⑫ 朝西学院前・甲東園行き (朝西宮駅・上ヶ原六番町行き) ⑬ 朝西学院前・甲東園行き (朝西宮駅・神戸女子学院門前行き) ⑭ 朝西学院前・甲東園行き (朝西宮駅・愛宕山行き) ⑮ 朝西学院前・甲東園行き (朝西宮駅・上ヶ原六番町行き) | 220円 |
| ④ | ⑫ 朝西学院前・甲東園行き (朝西宮駅・上ヶ原六番町行き) ⑬ 朝西学院前・甲東園行き (朝西宮駅・神戸女子学院門前行き) ⑭ 朝西学院前・甲東園行き (朝西宮駅・愛宕山行き) ⑮ 朝西学院前・甲東園行き (朝西宮駅・上ヶ原六番町行き) | 220円 |
| 【阪神バス】のりば | | |
| ① | ① 阪神西宮行き (阪神西宮・西宮西行き) ② 阪神甲子園行き (上甲子園行き) 土休日運 | 220円 |
| 【近畿バス】のりば | | |
| ① | ① 大阪(伊丹)空港行き (阪神甲子園行き) ② 関西国際空港行き (JR西宮・阪神西宮行き) | 720円 1750円 |
| 【近畿バス】のりば | | |
| ① | ① 山口営業所前・名采行き (有馬温泉行き) ② 山口営業所前・名采行き (金仙寺行き) | 220円～580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 | | 料金 | |
|------------------|--|--------------|------|
| 【阪急バス】のりば | | | |
| ① | ① 西宮北口行き (上甲子園行き) 土休日のみ運転 | 220円 | |
| 【阪神バス】のりば | | | |
| ① | ① 阪神甲子園同地区方面行き (循環) ② 阪神甲子園方面行き (月見里行き) ③ 阪神尼崎・阪神西宮方面行き (出屋敷行き) ④ 西宮浜中央行き (月見里行き) 土休日のみ運転 | 均一料金 220円 | |
| ② | ⑤ 新成公働会館行き (循環) | | |
| ③ | ⑥ 武庫川川内地方行き (阪神南尾・甲子園八番町行き) ⑦ 宮須賀方面行き (阪神南尾行き) ⑧ 扇形方面行き (阪神南尾行き) ⑨ 晴尾方面行き (阪神南尾行き) | | |
| ④ | ⑩ JR甲子園口行き ⑪ JR甲子園口行き ⑫ JR甲子園口行き | | |
| ⑤ | ⑬ 阪西宮駅前・阪神西宮行き (上甲子園行き) ⑭ JR西宮駅前・阪神西宮行き (阪神甲子園行き) ⑮ 西宮北口行き (上甲子園行き) 土休日のみ運転 | | |
| ⑥ | ⑯ 宝塚行き (西大島・尾崎里・宝塚市立病院前行き) | | |
| ⑦ | ⑰ 阪神橋筋駅北行き (尾崎浜田車庫前行き) | | |
| 【近畿バス】のりば | | | |
| ① | ① 大阪空港行き | | 720円 |

平成 27 年 3 月現在

図 2.49 西宮北口駅・阪神甲子園駅のバス停配置状況

(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。

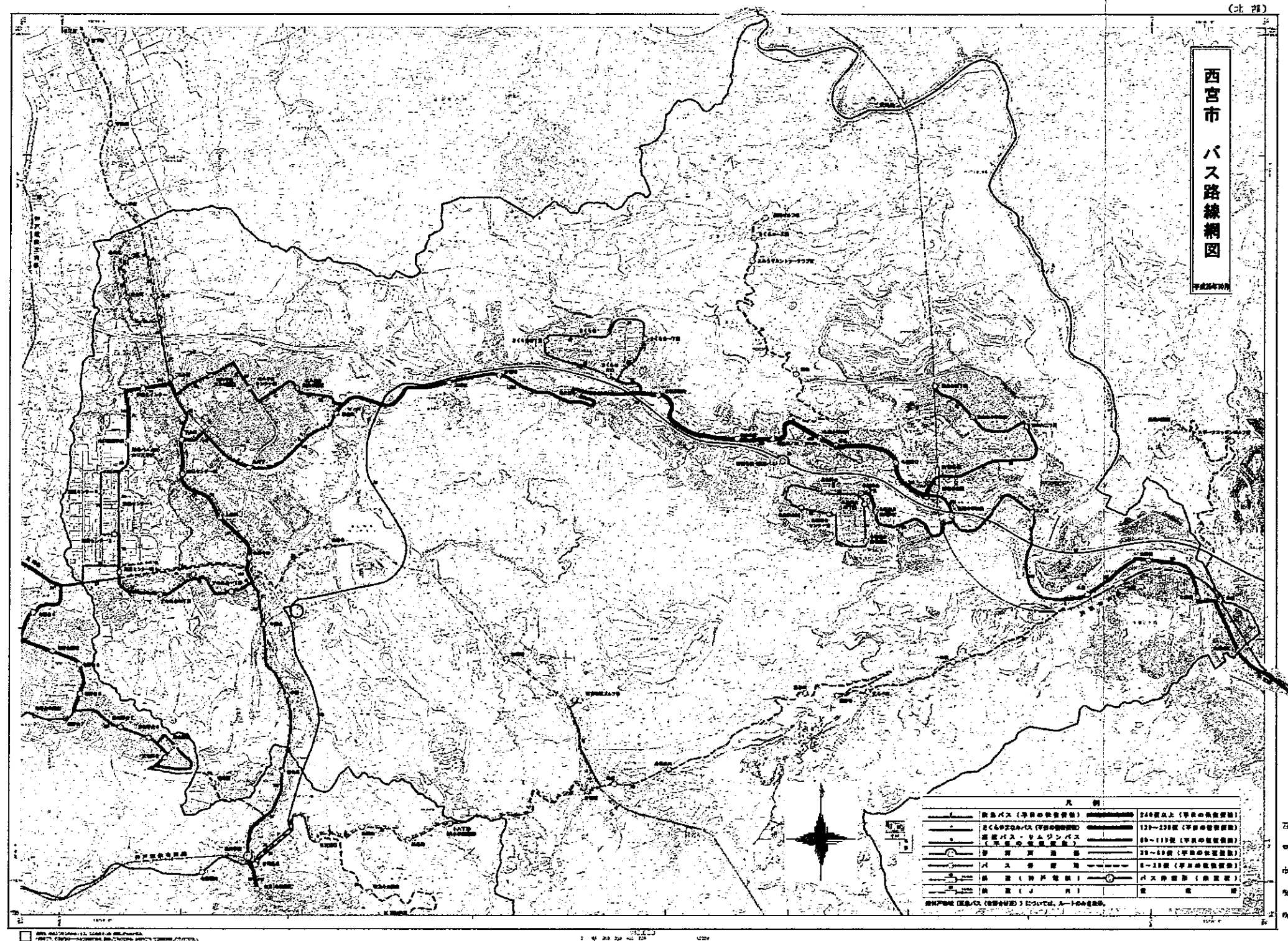


図 2.50 バス事業者別運行ルート(北部)

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 2.5 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 紙券 (西宮市内線、芦屋市内線、宝塚市内線) | | |
| 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「阪急スクールバス」 ^{※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 磁気券 ⇒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 | | |
| 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、 「阪急スクールバス」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・スクールバス・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

※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

| | | 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 | 100 円 |
| | 小人 | 50 円 | 50 円 |

5) 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、広さやバスバース^{*}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。

比較的乗降客数が多い、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、バスバース数に関しては、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バース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。

※バスバース：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 2.6 駅前広場のサービス状況

| | | | H25年1日当たり 乗降客数 | 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 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 バスバース数 | 計画指針に基づく バスバース数 | バスバース 不足数 |
|-----------|----|---------|----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------------|---------------|--------------------|--------------|
| ②塩瀬 | JR | 生瀬 | 3,896 人 | — m ² | — m ² | — m ² | — m ² | — m ² | — 台 | — 台 | — 台 |
| | | 西宮名塩 | 19,145 人 | 5,300 m ² | 1,300 m ² | 6,600 m ² | 7,342 m ² | 742 m ² | 7 台 | 10 台 | 3 台 |
| ④甲陽園・上ヶ原 | 阪急 | 甲陽園 | 12,699 人 | — m ² | — m ² | — m ² | — m ² | — m ² | — 台 | — 台 | — 台 |
| ⑤甲東・段上 | 阪急 | 門戸厄神 | 26,213 人 | — m ² | — m ² | — m ² | — m ² | — m ² | — 台 | — 台 | — 台 |
| | | 甲東園 | 38,590 人 | — m ² | — m ² | — m ² | 3,489 m ² | 3,489 m ² | — 台 | 5 台 | 5 台 |
| ⑦夙川・安井 | 阪急 | 夙川 | 33,027 人 | 2,385 m ² | 0 m ² | 2,385 m ² | 4,973 m ² | 2,588 m ² | 2 台 | 4 台 | 2 台 |
| | | 苦楽園口 | 14,197 人 | — m ² | — m ² | — m ² | — m ² | — m ² | — 台 | — 台 | — 台 |
| ⑧阪神西宮 | JR | さくら夙川 | 15,814 人 | — m ² | — m ² | — m ² | — m ² | — m ² | — 台 | — 台 | — 台 |
| | 阪神 | 西宮 | 40,685 人 | 3,300 m ² | 1,283 m ² | 4,583 m ² | 7,072 m ² | 2,489 m ² | 8 台 | 12 台 | 4 台 |
| | | 香櫨園 | 10,333 人 | — m ² | — m ² | — m ² | — m ² | — m ² | — 台 | — 台 | — 台 |
| ⑨北口 | 阪急 | 西宮北口 | 106,169 人 | 11,610 m ² | 0 m ² | 11,610 m ² | 7,185 m ² | — m ² | 8 台 | 8 台 | — 台 |
| ⑩JR西宮・今津 | JR | 西宮 | 40,570 人 | 4,000 m ² | 2,100 m ² | 6,100 m ² | 6,290 m ² | 190 m ² | 6 台 | 8 台 | 2 台 |
| | 阪急 | 今津 | 8,867 人 | — m ² | — m ² | — m ² | — m ² | — m ² | — 台 | — 台 | — 台 |
| | | 阪神国道 | 4,432 人 | — m ² | — m ² | — m ² | — m ² | — m ² | — 台 | — 台 | — 台 |
| | 阪神 | 久寿川 | 4,022 人 | — m ² | — m ² | — m ² | — m ² | — m ² | — 台 | — 台 | — 台 |
| | 今津 | 6,842 人 | 3,100 m ² | 0 m ² | 3,100 m ² | 1,730 m ² | — m ² | 0 台 | 2 台 | 2 台 | |
| ⑪甲子園口北 | JR | 甲子園口 | 38,503 人 | 0 m ² | 2,160 m ² | 2,160 m ² | 4,320 m ² | 2,160 m ² | 2 台 | 5 台 | 3 台 |
| ⑫甲子園・春風 | 阪神 | 甲子園 | 53,328 人 | 0 m ² | 5,840 m ² | 5,840 m ² | 6,690 m ² | 850 m ² | 18 台 | 11 台 | — 台 |
| ⑬鳴尾北・小松 | 阪神 | 鳴尾 | 23,481 人 | 1,400 m ² | 0 m ² | 1,400 m ² | 1,572 m ² | 172 m ² | 0 台 | 2 台 | 2 台 |
| ⑮南甲子園・鳴尾南 | 阪神 | 武庫川 | 28,109 人 | — m ² | — m ² | — m ² | — m ² | — m ² | — 台 | — 台 | — 台 |
| | | 東鳴尾 | 2,016 人 | — m ² | — m ² | — m ² | — m ² | — m ² | — 台 | — 台 | — 台 |
| | | 洲先 | 1,803 人 | — m ² | — m ² | — m ² | — m ² | — m ² | — 台 | — 台 | — 台 |
| | | 武庫川団地前 | 7,885 人 | — m ² | — m ² | — m ² | — m ² | — m ² | — 台 | — 台 | — 台 |
| | | | 219,858 人 | 8,500 m ² | 10,100 m ² | 18,600 m ² | 20,602 m ² | — m ² | 26 台 | 28 台 | — 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

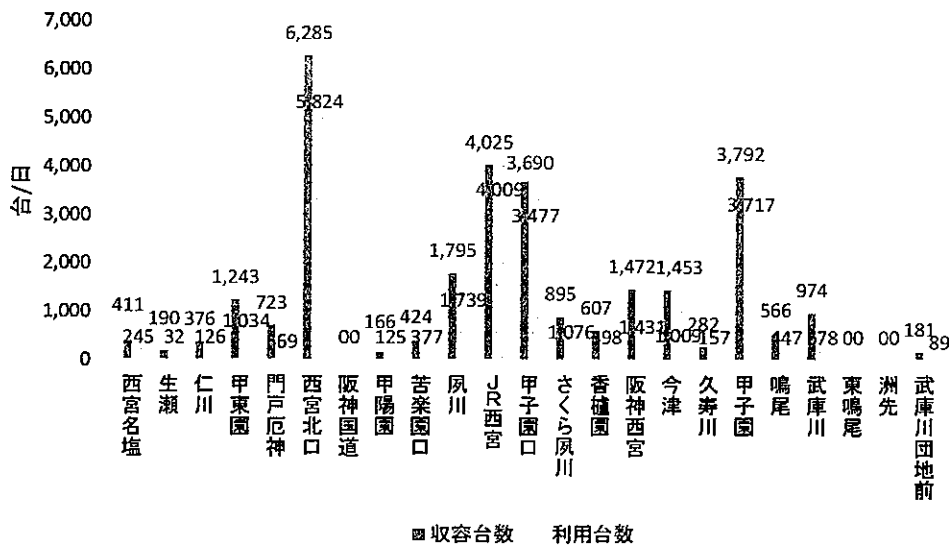
b) 自転車駐車場と放置自転車の状況

- 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。

収容台数と利用状況



※平成27年4月時点

平成26年 放置自転車台数

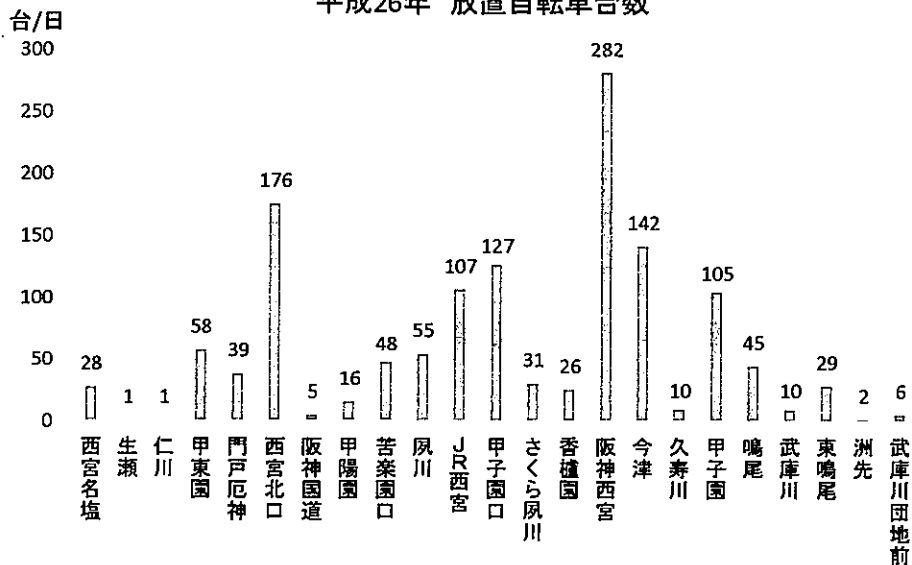


図 2.52 自転車駐車場の利用状況

(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（尼崎市内）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 | |

※駅間距離の単位:km

図 2.53 市内鉄道駅間距離の状況

6) 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

(1) 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。

a) 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。

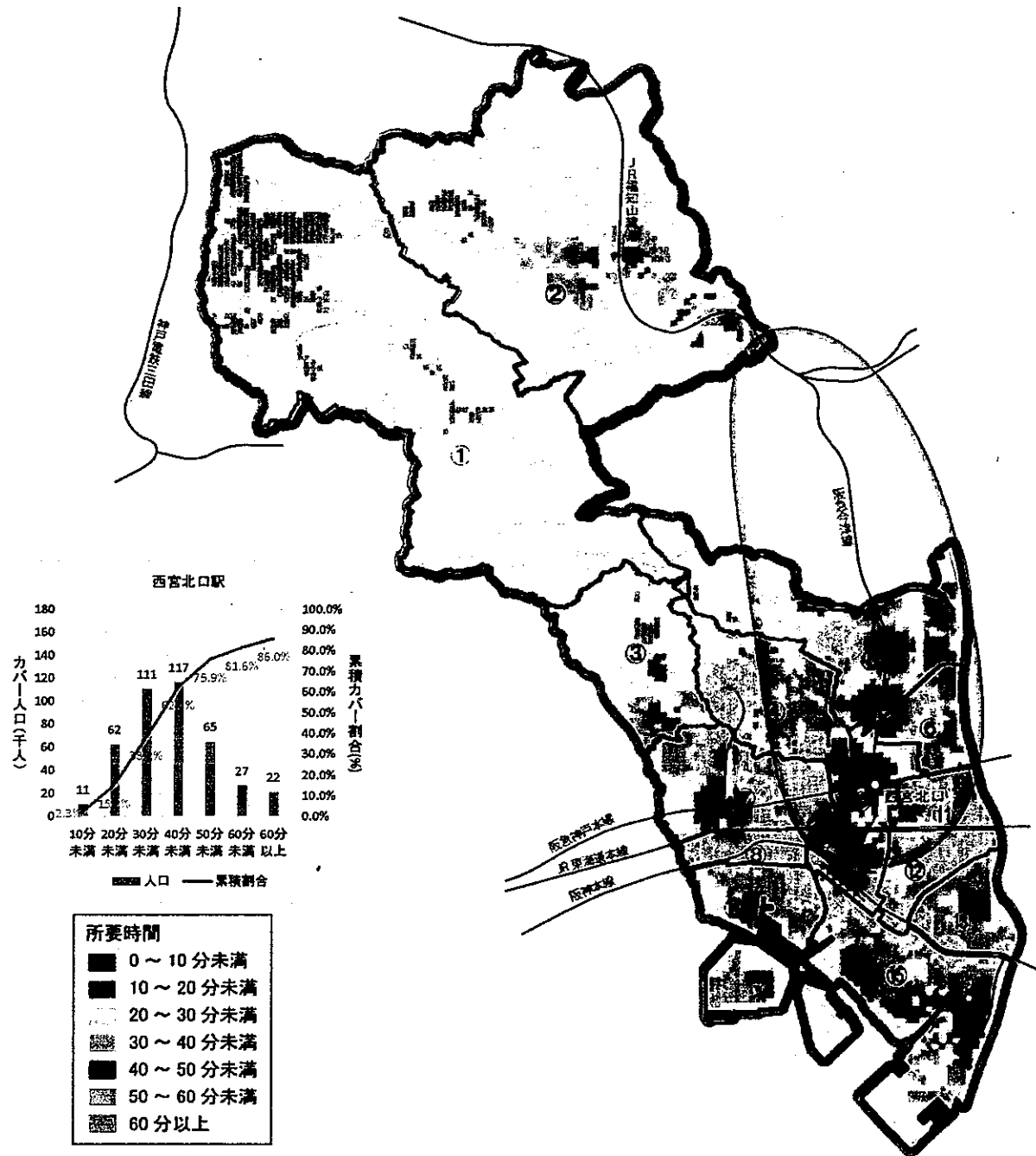


図 2.54 西宮北口駅へのアクセシビリティ(鉄道+バス)

b) 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。

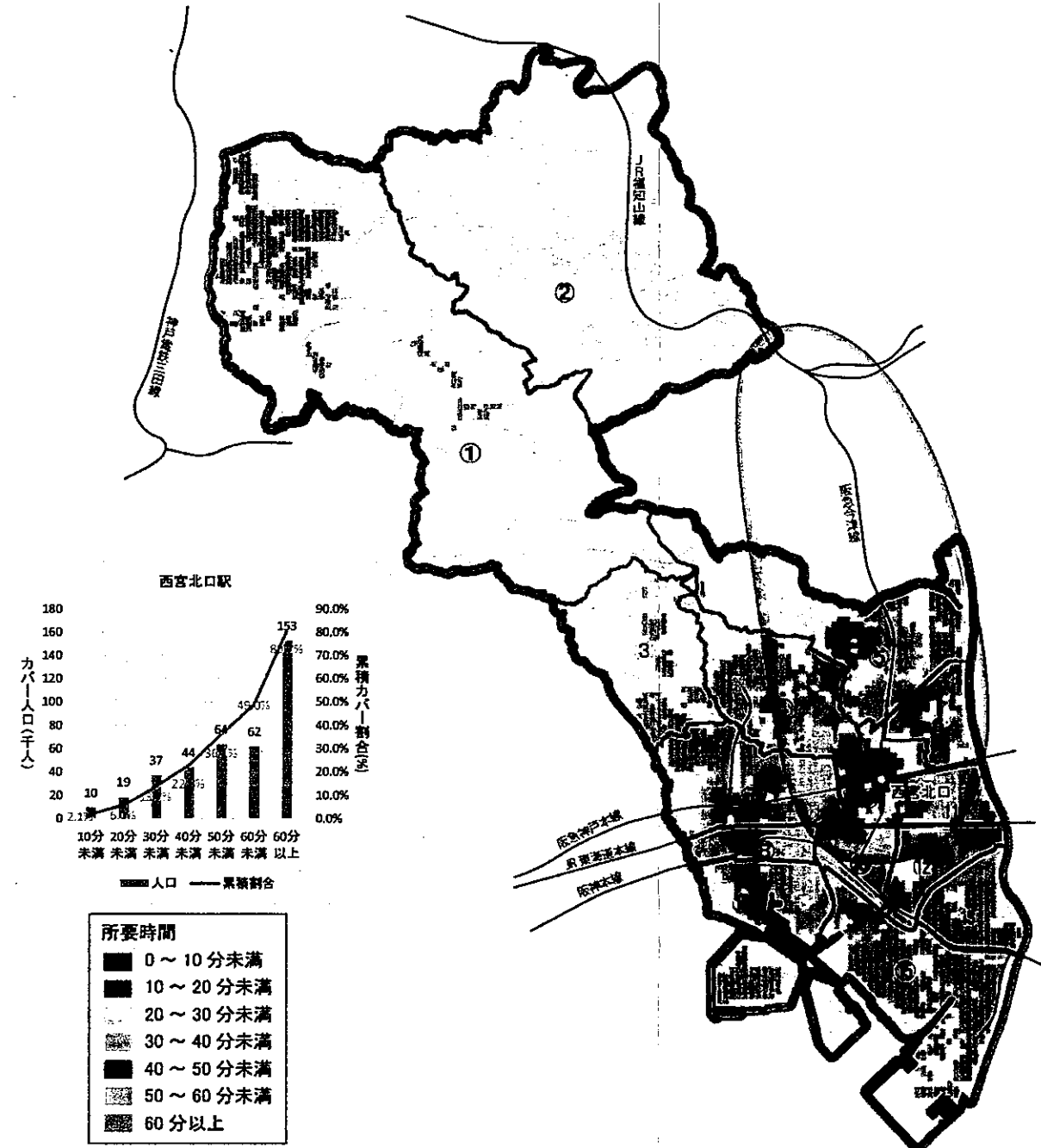


図 2.55 西宮北口駅へのアクセシビリティ(バスのみ)

(2) 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。

a) 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、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。

b) 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。

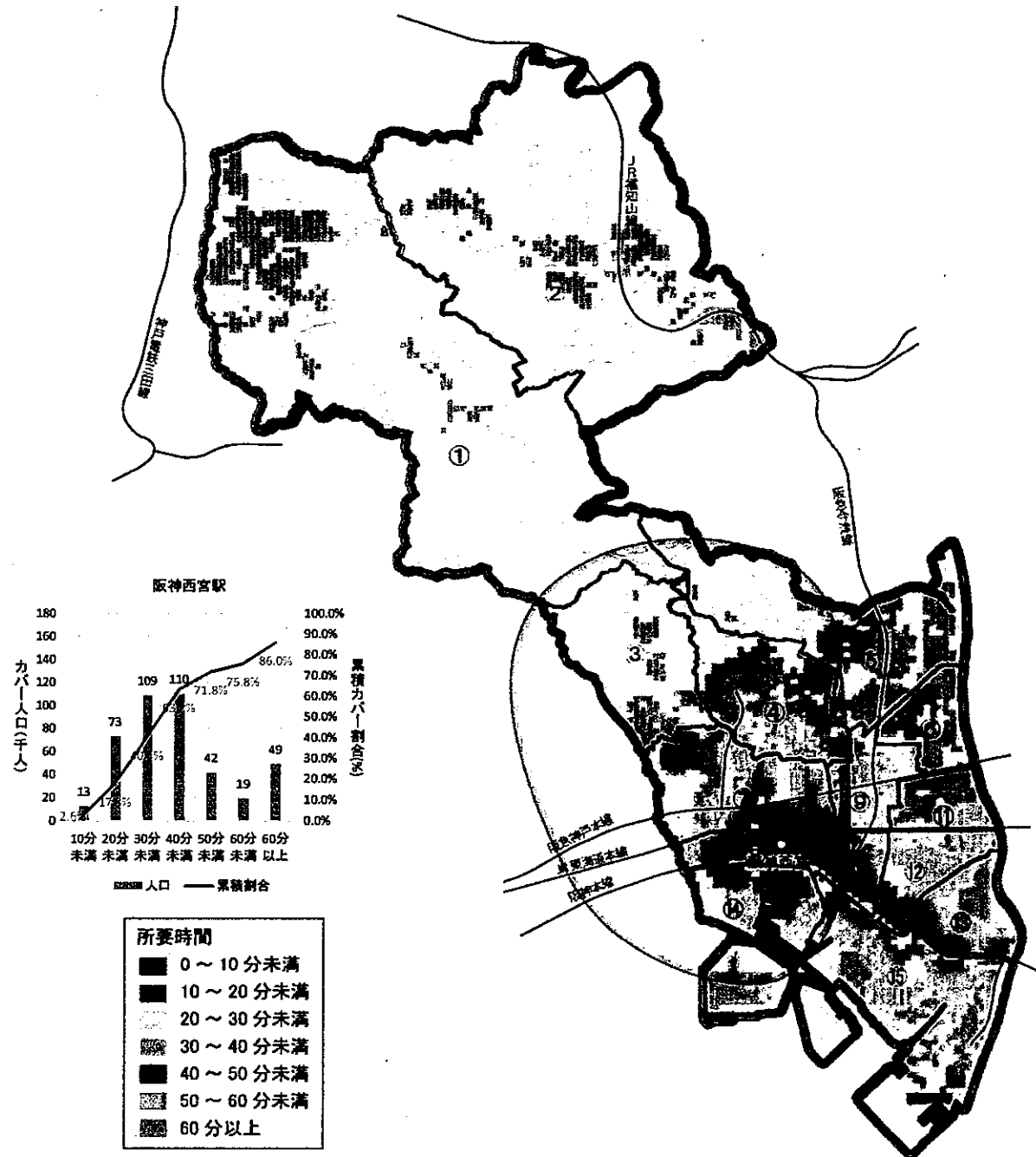


図 2.56 阪神西宮駅へのアクセシビリティ(鉄道+バス)

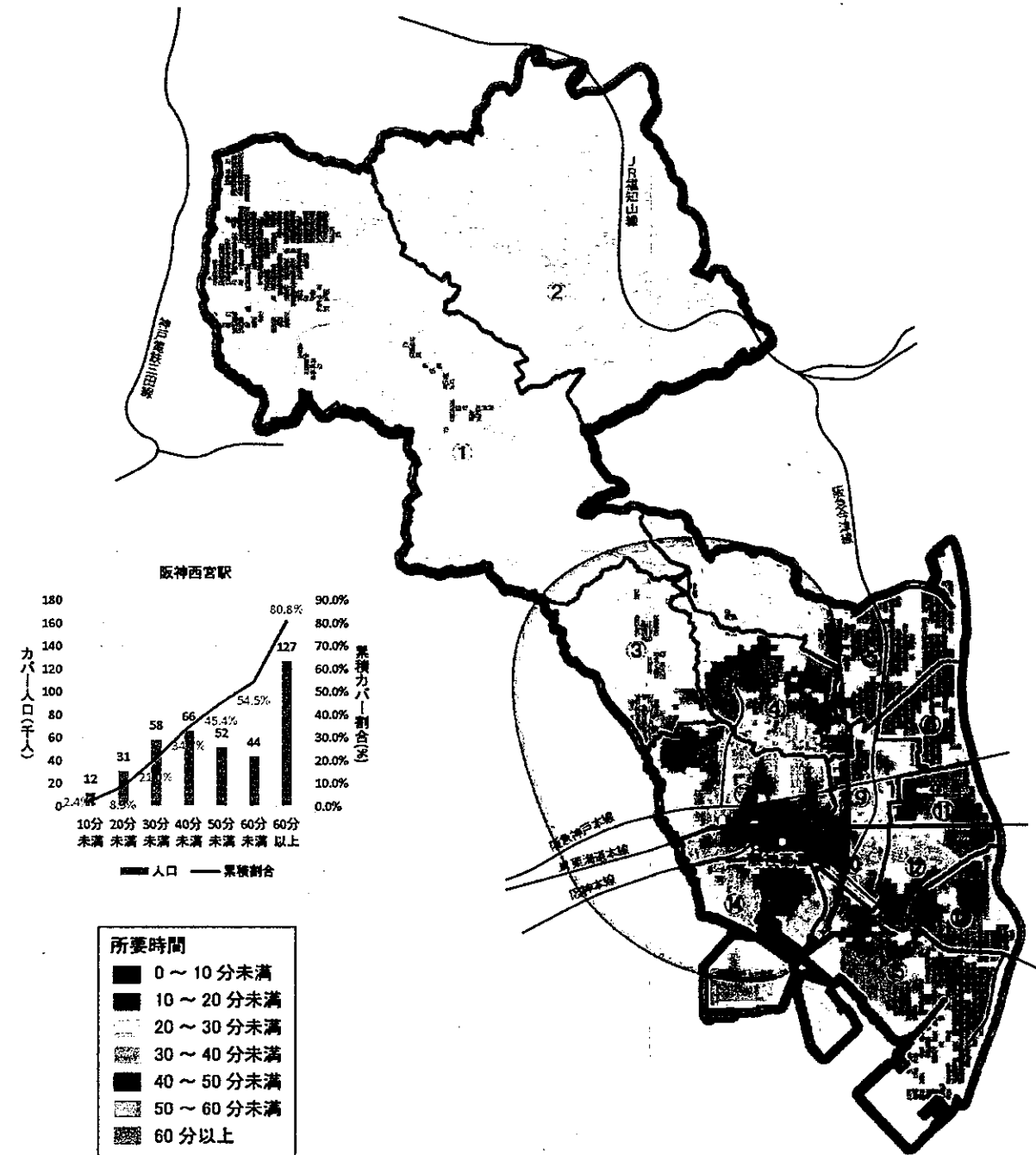


図 2.57 阪神西宮駅へのアクセシビリティ(バスのみ)

(3) 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。

a) 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な状況となっている。

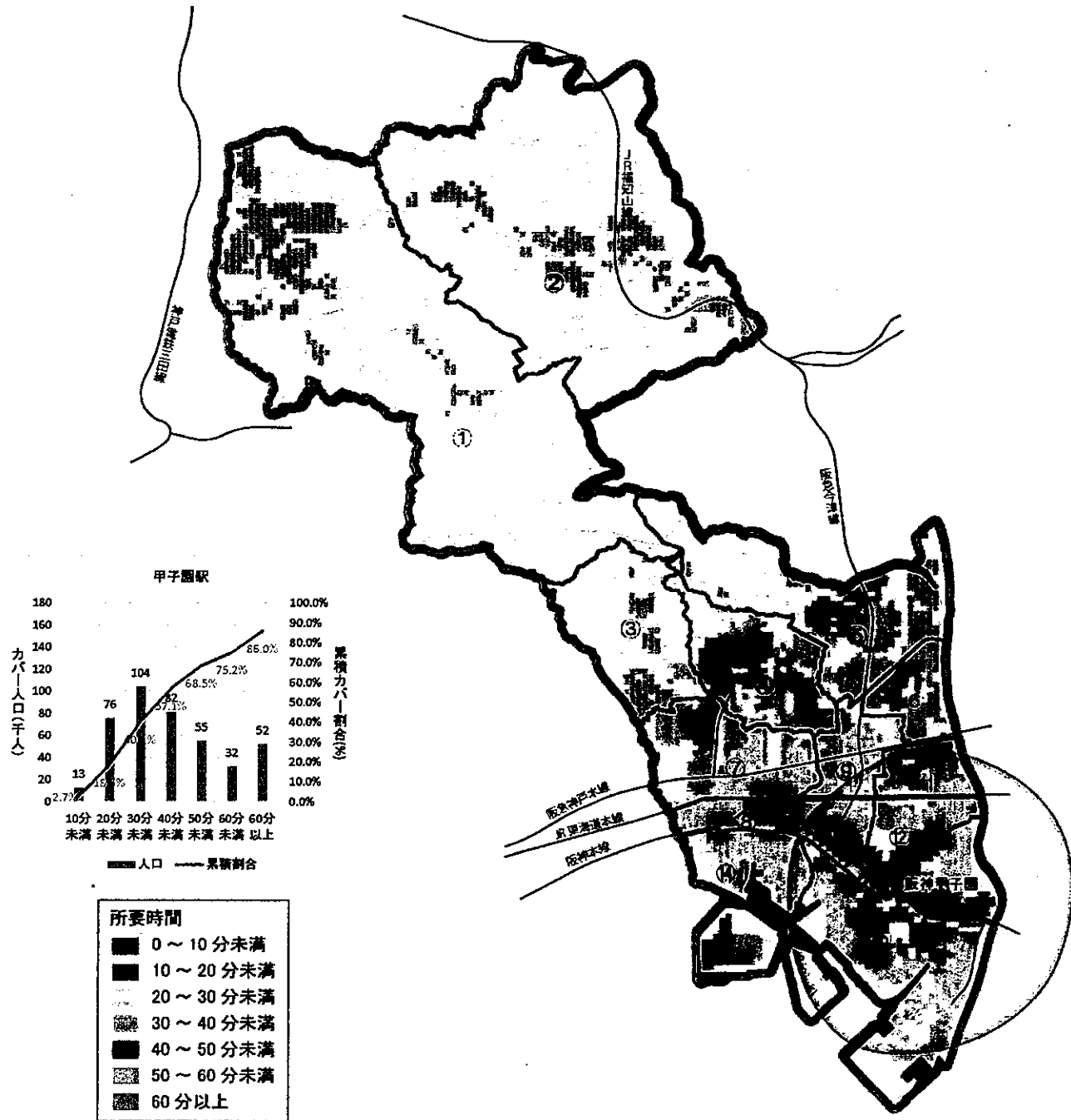


図 2.58 甲子園駅へのアクセシビリティ(鉄道+バス)

b) 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。

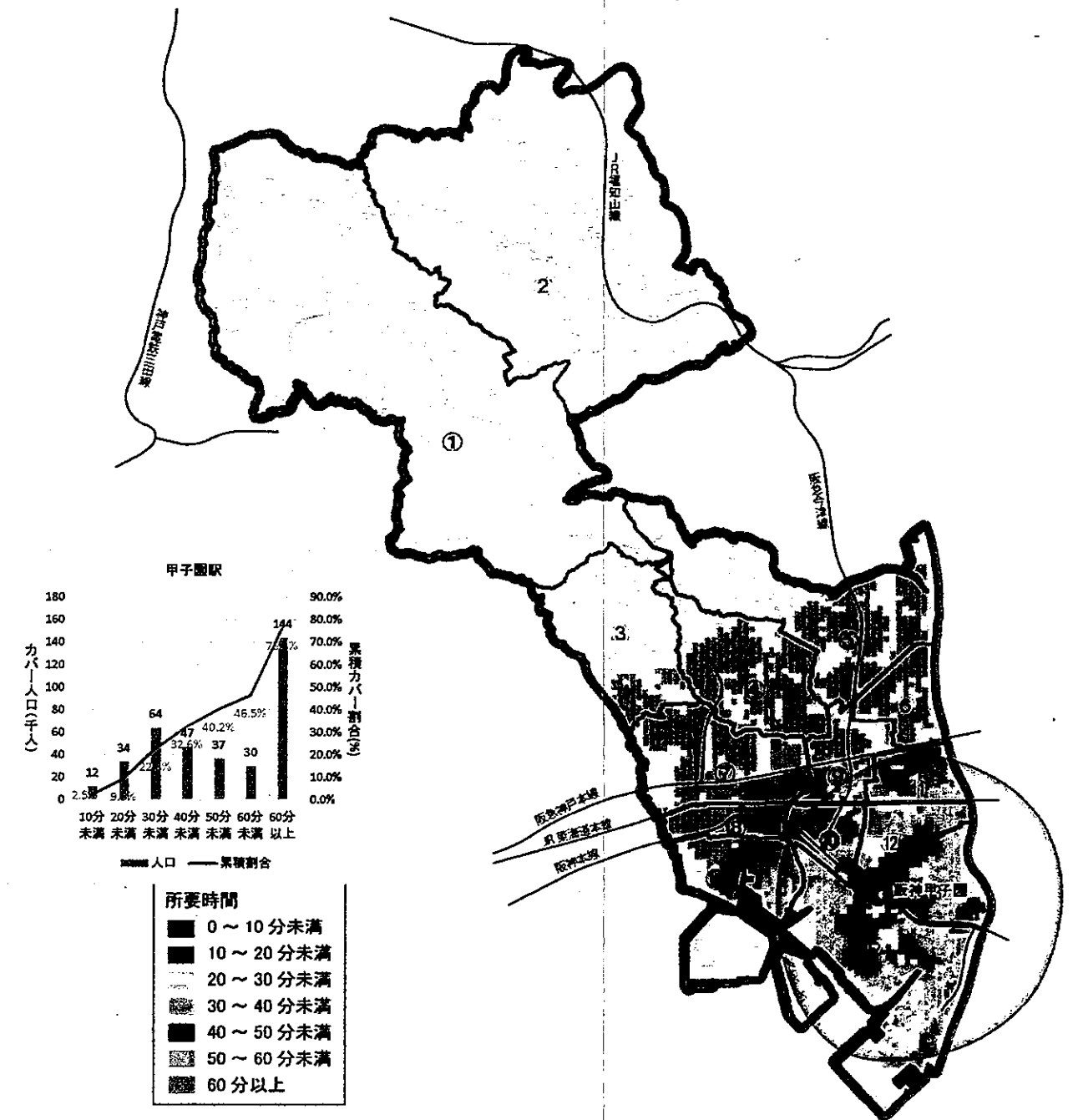


図 2.59 甲子園駅へのアクセシビリティ(バスのみ)

(4) 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。

(5) 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。

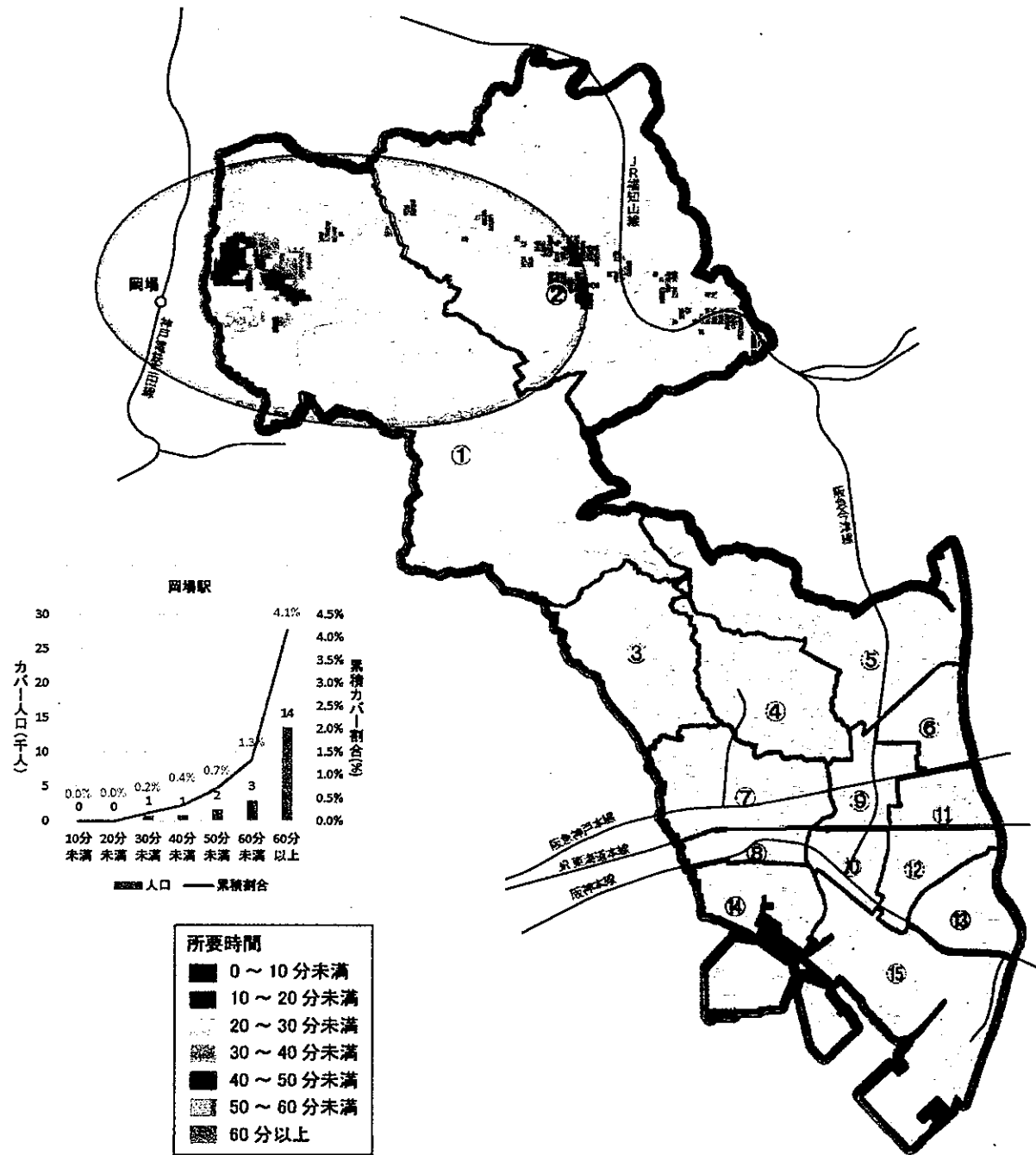


図 2.60 岡場駅へのアクセシビリティ(バスのみ)

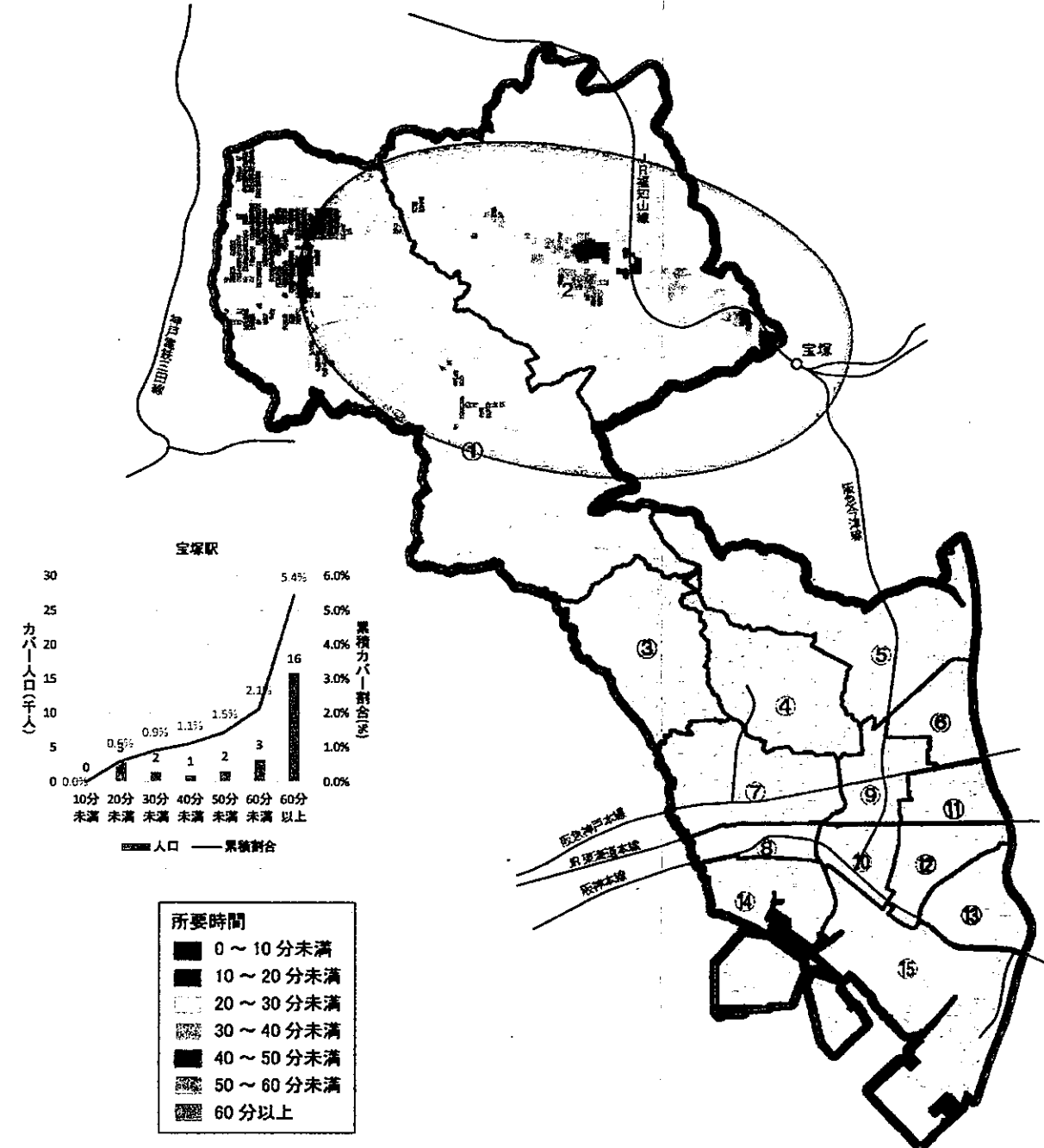


図 2.61 JR・阪急宝塚駅へのアクセシビリティ(バスのみ)

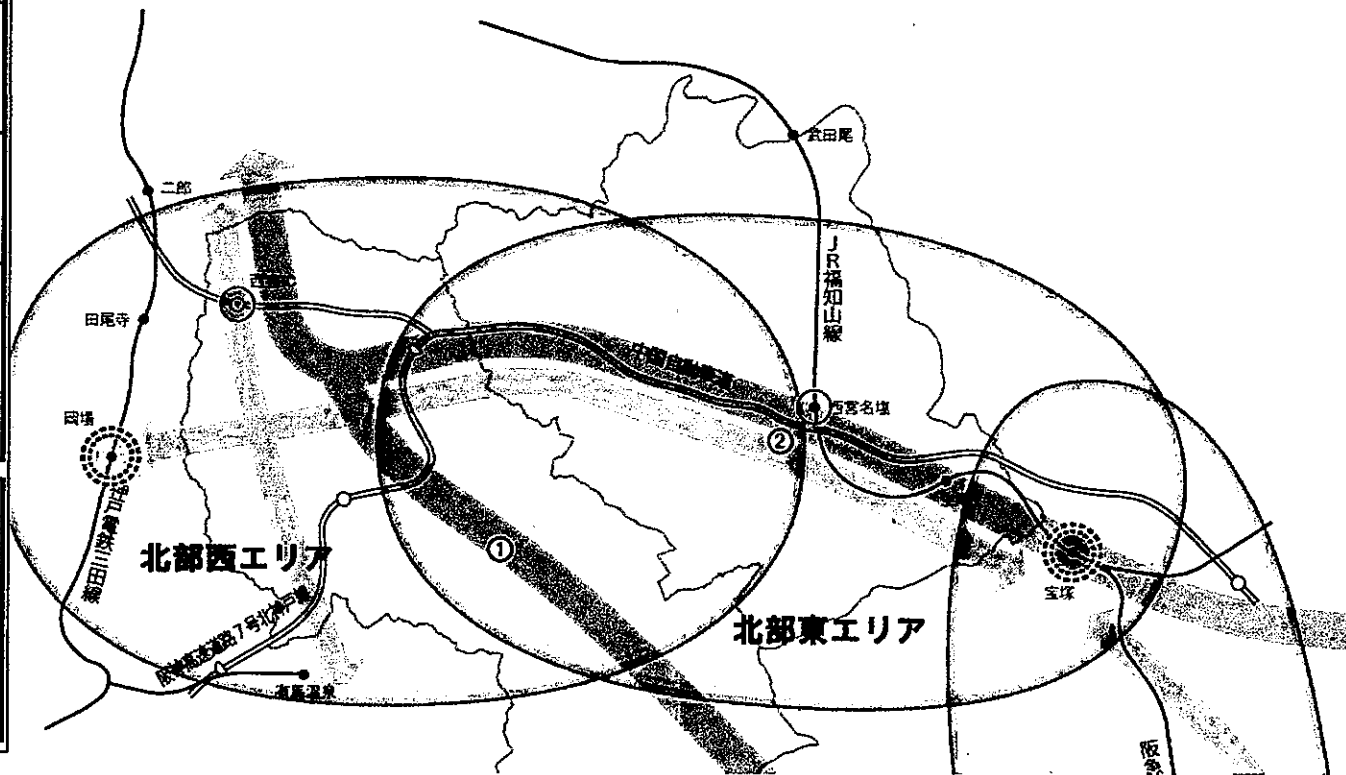
2.1.3 日常生活圏ごとの暮らしぶり

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」）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) 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・一戸建比とも高く、延床面積も100㎡以上の割合が58%と高くなっており、ゆと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、ゆと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、ゆと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、外出が思うようできていない状況にある。 |

2) 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

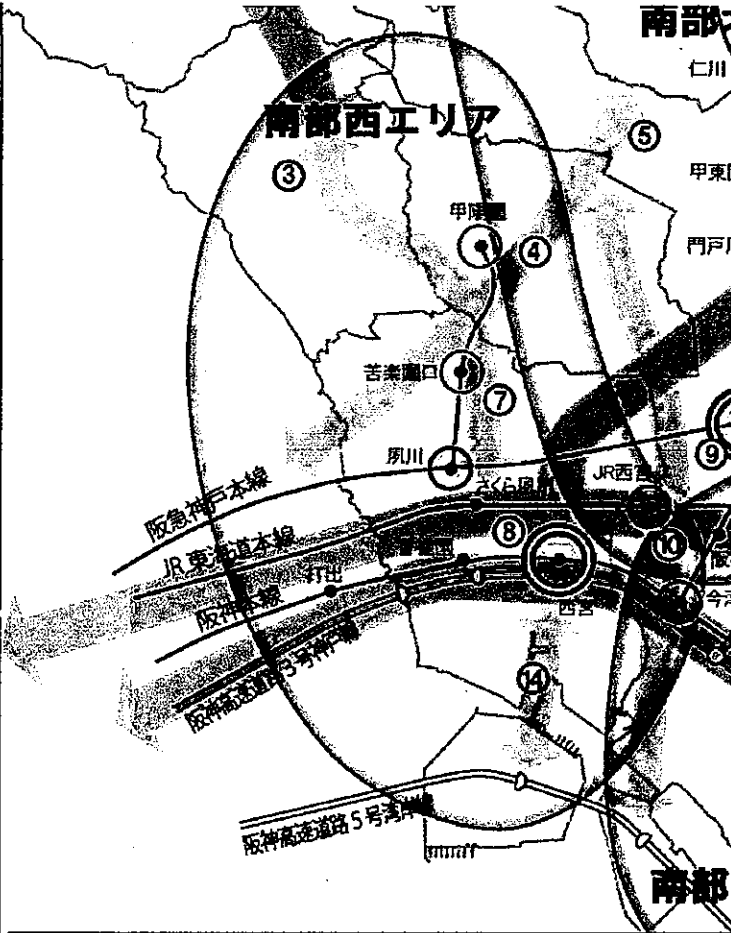
| | |
|----------|--|
| 居住空間 | ・65歳以上の割合が高いことに加え、幼稚園児は減少傾向。 ・持家比・戸建て比ともに高く、延べ床面積も100㎡以上の割合が66%と市内で最も高い。 |
| 生活サービス立地 | ・生活サービス施設は、病院が1施設、デイサービスが2施設、存在するのみであり、商業施設はなく、他ゾーンに依存せざるを得ない状況。 |
| 文教施設立地 | ・小中学校の立地密度は、北部地域と比較すると高い状況にあるが、南部地域の中では低い。 ・高校は3校あり、立地密度では最も高い。 ・市民館等についても、南部地域の中では立地密度が低い。 |
| お出かけ環境 | ・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での運行となっているが、100本/日以上と多い一方で、十分な待ち時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 | ・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

| | |
|----------|---|
| 居住空間 | ・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・戸建て率ともに、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、待ち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 | ・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が高く、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 | ・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

| | |
|----------|---|
| 居住空間 | ・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、十分な待ち時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 | ・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。 |

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 | ・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受けられる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、札場筋線で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 | ・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。 |

3) 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・樋ノ口、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、戸建て比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 | <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ができるゾーンである。 |

⑥瓦木・樋ノ口

| | |
|----------|--|
| 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 | <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楽しむことが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ボ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 | <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、施設を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 | <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ため、施設を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。 |



4) 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

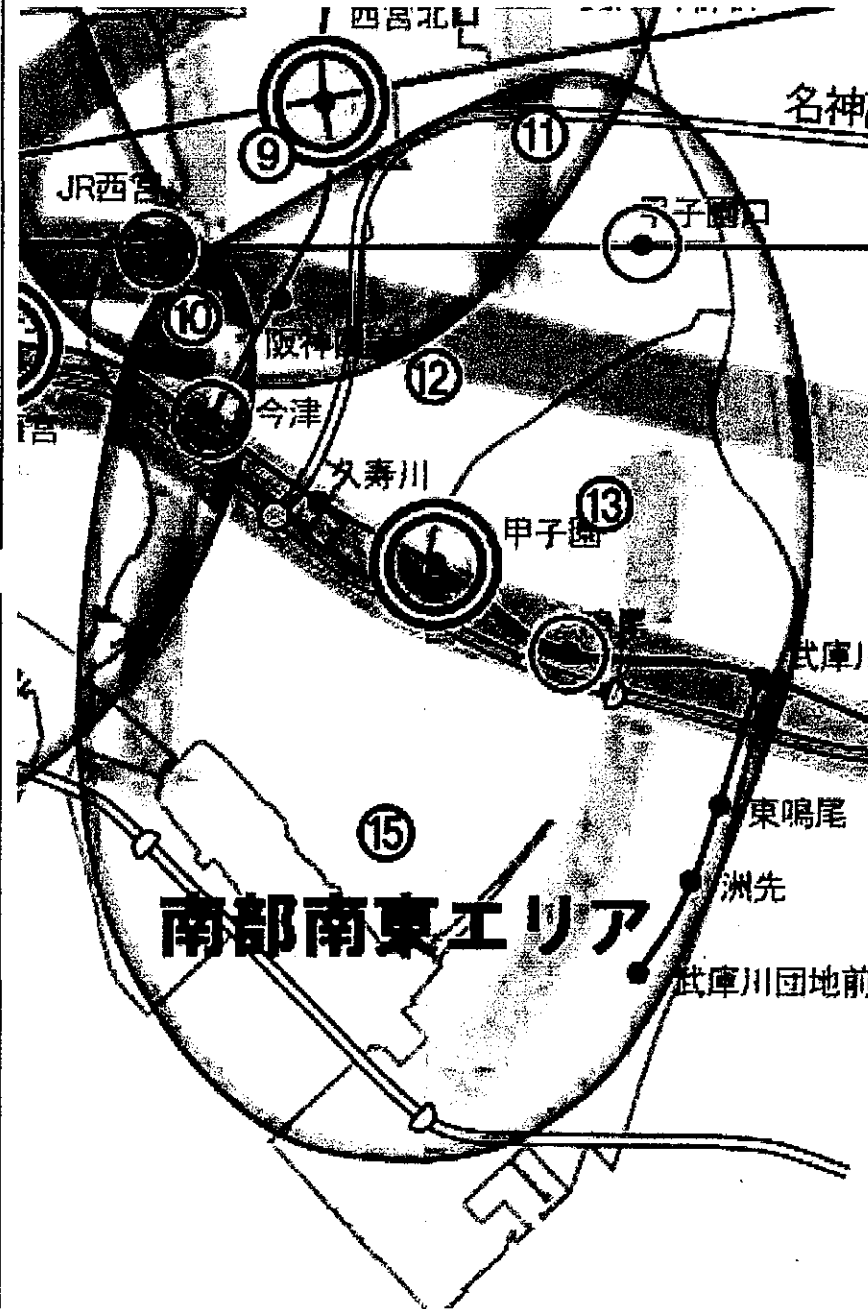
| | |
|----------|---|
| 居住空間 | <ul style="list-style-type: none"> ・年齢構成は市平均と同程度である一方で、園児・児童・生徒ともに市平均よりも増加割合は高いことから、市平均よりも人口増加傾向が高い地域。 ・世帯構成員数割合・持ち家率・一戸建て率ともに、市平均と同程度。 |
| 生活サービス立地 | <ul style="list-style-type: none"> ・生活サービスは、日常生活圏内に医療施設がないことをはじめ、医療・商業の施設数は少なく、立地密度に関しては、南部地域で最も低い状況にある。 ・福祉施設に関しては、立地密度としては市内で2番目に高い。 |
| 文教施設立地 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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。 |
| 暮らしの側面 | <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。 |

⑬鳴尾北・小松

| | |
|----------|---|
| 居住空間 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 m² 以上の割合も高い。 |
| 生活サービス立地 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <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。 |
| 暮らしの側面 | <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。 |

⑮南甲子園・鳴尾南

| | |
|----------|--|
| 居住空間 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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、バス設置密度も比較的高い。 ・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。 |
| 暮らしの側面 | <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況にある。 |



2.1.4 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。

| 日常生活圏 | 現状の暮らしぶりとお出かけぶり | 人口動向 | | まちづくりの方向性 |
|--------------|---|--|------------------------------|--|
| | | 若年層 生産年齢層 高齢層 | 人口動向 | |
| 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 29 H27 13 63 24 | ・自動車に依存せざるを得ない地域のため、公共交通の利便性向上を図り、出かけしやすい地域づくりを行っていく。 |
| ②旭瀬 | ・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 18 H27 14 61 25 | ・高低差による外出率の低下への対応を踏まえ、公共交通の利便性向上を図り、出かけしやすい地域づくりを行っていく。 |
| ③鷺林寺・ 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 22 H27 16 60 24 | ・高水準の暮らしが実現できているゾーンであり、タクシー・ハイヤーを含めた自動車に依存した交通体系により、不自由なく生活できている状況にあるが、高低差による外出率の低下への対応を踏まえ、公共交通の利便性向上を図り、出かけしやすい地域づくりを行っていく。 |
| 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 23 H27 14 61 25 | ・種々の施設が充実して立地しているという地域的なメリットを、さらに高めるために、誰もが、快適・安全に暮らせ、お出かけできる地域づくりを行っていく。 ・中心拠点への外出にあたり、バスによるアクセス環境を整えることで、よりお出かけしやすくなる地域づくりを行っていく。 |
| ⑤甲東・ 段上 | ・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 18 H27 16 63 23 | ・ゆったりとした住居空間および種々の施設が充実して立地しているという地域的なメリットを、さらに高めるために、誰もが快適・安全に暮らせ、お出かけできる地域づくりを行っていく。 ・また、学校が多いことを踏まえ、市内外から学校へ安全・快適に通学できる交通体系の構築を図っていく。 |
| ⑥瓦木・ 樋ノ口 | ・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 13 H27 20 65 15 | ・中心拠点である西宮北口駅に隣接するゾーンであるという地域的なメリットを最大限に活用することで、更なる人口増に対応するために、徒歩・自転車に関する移動空間を確保し、安全性を高めていく。 ・また、バスサービスがほとんど提供されていない状況であるが、バス交通を身近な交通サービスとするために、バスサービス水準を高めていく。 |
| 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 18 H27 15 64 21 | ・徒歩圏における種々の施設が立地していることに起因して、徒歩による移動が多い地区であるが、歩行空間の確保状況が低いことから、居住者・来訪者が安全・快適に移動できる地域づくりを行っていく。 |
| 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 18 H27 13 67 20 | ・慢性的な交通渋滞により、地域活動が不経済になっていることから、道路交通環境の改善を図っていく。 ・拠点への来やすさ向上に加え、中心拠点として魅力的な空間を確保し、賑わいあふれる地域づくりを行っていく。 |
| 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 18 H27 13 67 20 | ・ゾーン内で生活する上では施設立地状況より、十分な暮らしが実現できるゾーンであるが、当該ゾーンは中心拠点として位置付けられることから、市経済を牽引していく地域として形成していくことが求められることを踏まえ、当該ゾーンへの徒歩・自転車・バスによるアクセス性を一層高めていく。 |
| 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 20 H27 13 65 22 | ・慢性的な交通渋滞により、地域活動が不経済になっていることから、道路交通環境の改善を図っていく。 ・拠点への来やすさ向上に加え、中心拠点として魅力的な空間を確保し、賑わいあふれる地域づくりを行っていく。 |
| ⑪甲子園口 北 | ・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ため、施設の利用を求める場合は、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。 | ・人口は微増(3.0%)。 ・高齢者割合は 17%から 20%に上昇。 | H22 15 68 17 H27 16 64 20 | ・他ゾーンに生活サービス享受を求める必要があるゾーンであることから、バス・自転車の移動環境を高めることにより、暮らしやすいゾーン形成を図っていく。 |
| ⑫甲子園・ 春風 | ・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。 | ・人口は微増(4.0%)。 ・高齢者割合は 19%から 21%に上昇。 | H22 14 67 19 H27 15 63 21 | ・中心拠点としての魅力を高めるために、施設集積を図るとともに、拠点へのアクセス性を高めることで、賑わいあふれる拠点形成を図っていく。 |

| 日常生活圏 | | 現状の暮らしぶりとお出かけぶり | 人口動向 | まちづくりの方向性 | | | | | | | |
|------------|---|--|------|-----------|----|----|------|----|----|----|--|
| 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。 <table border="1"> <tr> <td>H 22</td> <td>16</td> <td>64</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>H 27</td> <td>14</td> <td>63</td> <td>23</td> </tr> </table> | H 22 | 16 | 64 | 20 | H 27 | 14 | 63 | 23 | <ul style="list-style-type: none"> ・他ゾーンに依存せざるを得ない医療福祉サービスを不自由なく利用できる交通環境を整えることで、高齢者になっても住み続けることができる地域づくりを行っていく。 |
| | | | H 22 | 16 | 64 | 20 | | | | | |
| | | | H 27 | 14 | 63 | 23 | | | | | |
| 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。 <table border="1"> <tr> <td>H 22</td> <td>18</td> <td>64</td> <td>18</td> </tr> <tr> <td>H 27</td> <td>17</td> <td>63</td> <td>21</td> </tr> </table> | H 22 | 18 | 64 | 18 | H 27 | 17 | 63 | 21 | <ul style="list-style-type: none"> ・ゾーン内で生活する上では施設立地状況より、十分な暮らしが実現できるゾーンであるが、さらに地域としての魅力を高めるために、基本生活圏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向上を図っていく。 ・西宮浜については、身近な範囲における施設立地を高めるとともに、西宮浜外への移動環境を高め、より暮らしやすい地域づくりを行っていく。 |
| | | | H 22 | 18 | 64 | 18 | | | | | |
| H 27 | 17 | 63 | 21 | | | | | | | | |
| 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況にある。 | <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。 <table border="1"> <tr> <td>H 22</td> <td>13</td> <td>66</td> <td>21</td> </tr> <tr> <td>H 27</td> <td>12</td> <td>61</td> <td>26</td> </tr> </table> | H 22 | 13 | 66 | 21 | H 27 | 12 | 61 | 26 | <ul style="list-style-type: none"> ・ゾーン内で生活する上では施設立地状況より、十分な暮らしが実現できるゾーンであるが、高齢者の単独世帯が多いことを踏まえ、誰もが快適にお出かけできる地域づくりを行っていく。 |
| | | | H 22 | 13 | 66 | 21 | | | | | |
| H 27 | 12 | 61 | 26 | | | | | | | | |

2.1.5 西宮市全体でのまちづくりの方向性のとりまとめ

1) 居住からみたまちづくりの方向性

本市では、人口減少が進展している地域があるものの、市全体で見ると、まだ人口が増加傾向であり、高齢化についても全国平均と比較すると緩やかに進展している。また、将来人口推計では、市全体で今後高齢化が加速していくと予測されている。

これにより、高齢化の進行が速い地域では、要介護認定者の増加が見込まれる。

また、既に児童数は減少に転じており、年齢階層別の人口の推移からも、子どもを産み育てる世代の減少が見られ、少子化の進行がますます加速するものと想定される。

人口減少は南部の中心部を除く地域で、高齢化は北部地域と臨海部で、少子化は臨海部で顕著に進行がみられる。

将来都市像で掲げた「みんなが暮らしやすいまち」となるため、中心拠点から離れた地域も含めて、いつまでも安心して住み続けられる環境を形成し、西宮の魅力である住まい方の多様性を維持することが必要である。

2) 生活サービスの立地からみたまちづくりの方向性

医療、福祉、商業などの生活サービス施設は、各日常生活圏内にある程度立地しているものの、日常生活圏間では格差が生じており、特に立地密度が低い地域がある。

今後進行する人口減少、人口密度の低下は、各施設の利用者の減少に結びつき、施設維持の困難を招き、生活サービスの低下につながる懸念される。

また、生活サービス施設は、必ずしも交通アクセス性が高い箇所に立地しておらず、高齢者などの移動困難者にとっては、アクセスしづらい状況も見られる。

「みんなが暮らしやすいまち」を実現するためには、日常生活圏内の生活拠点の形成を図るとともに、中心拠点へのアクセス性を確保することが重要であり、一定水準の身近な生活サービスについて、誰もが享受できるまちづくりを進めていくことが必要である。

3) 文教施設等の立地からみたまちづくりの方向性

幼稚園・小学校・中学校は、現状では一人あたりの児童・生徒数等に対して施設数が不足している地域があるが、児童数が減少傾向の地域もある。今後、児童・生徒数は減少することが想定されることから、施設が過剰供給となる恐れもある。

しかしながら、将来の西宮市を支える児童・生徒等の世代の維持・増加につながるよう、幼稚園・小学校・中学校への安全な通学路の確保、アクセスの充実等により、子供が教育を受けやすい環境を形成する必要がある。

高校は、北部に立地していないなど、配置の偏りがあり、遠距離や市外への通学を余儀なくされる地域があるため、通学のための交通手段確保に努める必要がある。

大学等が立地している文教地区（上ヶ原）は、バスの便数は一定確保されているもののアクセスの定時性、速達性が低く、通学がスムーズに行えない現状があり、その解消を図る必要がある。

西宮市の特徴である大学等が多数立地する文教住宅都市としての魅力を維持するため、大学や高校等へのアクセス性の充実を図り、誰もが学びやすい環境を形成する必要がある。

また、公民館等は、生活サービス施設と同様、必ずしも交通アクセス性が高い箇所に立地しておらず、高齢者などの移動困難者にとって、アクセスしづらい状況が見られる。公民館等の公共公益施設が多くの人にとって利用しやすい施設となるよう、施設へのアクセス性の充実を図り、高齢者等のふれあい・交流の機会を増やす環境づくりが必要である。

4) お出かけからみたまちづくりの方向性

お出かけ環境の現状をみると、高低差や拠点までの距離などの地形・地理的な制約により、外出率の低下や自動車依存など、誰もが外出しやすい交通環境となっていない。

バスでの移動については、路線のネットワークが一定確保されているものの、運行本数の少なさや道路交通混雑等による定時性、速達性が低い地域がある。

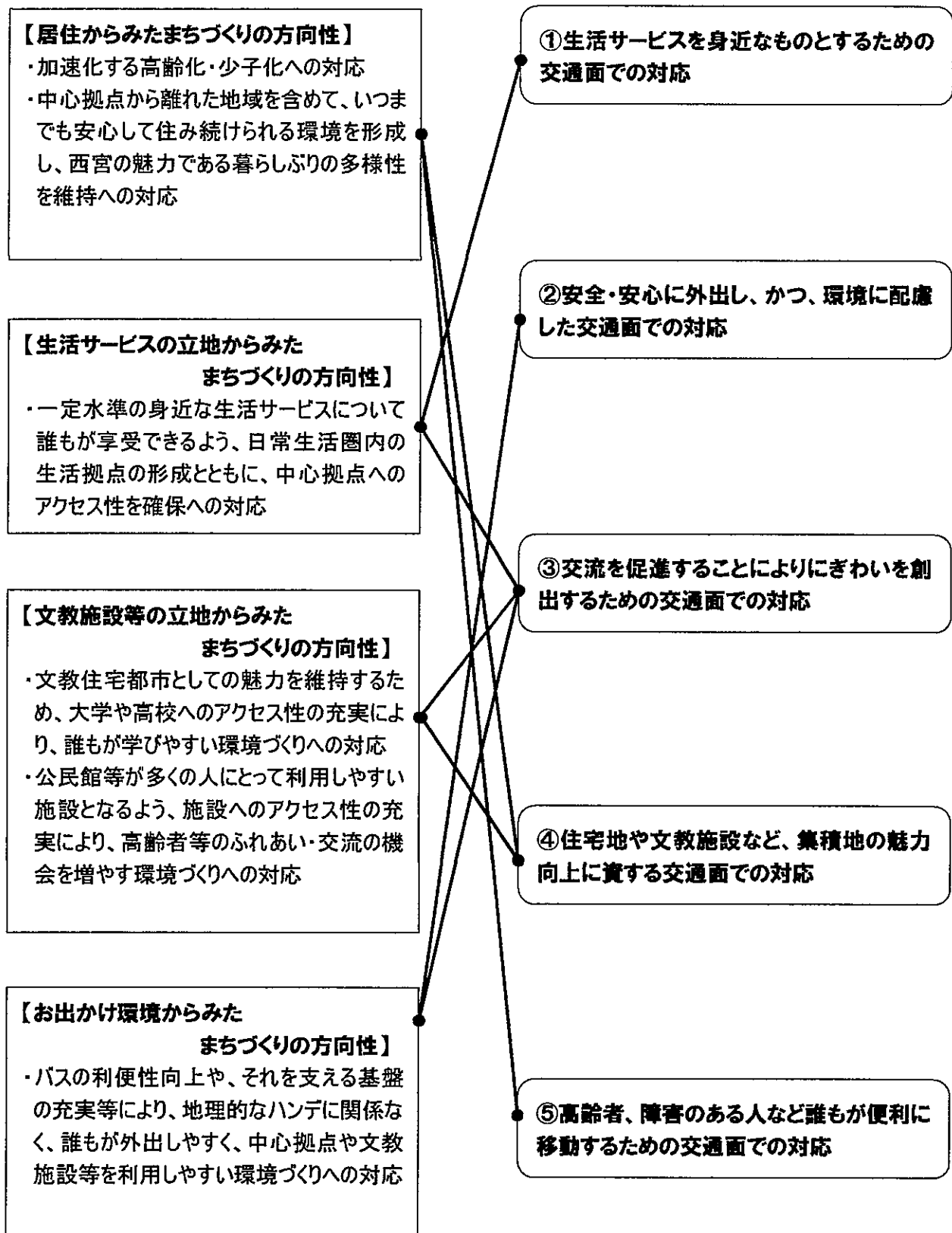
また、徒歩や自転車に着目すると、移動空間の連続性や幅員の不足など、道路基盤が脆弱で、安心して外出できる環境が整っていない地域がある。

このため、バスの利便性向上や、それを支える都市基盤の充実等により、高齢者等が外出しやすく、中心拠点へのアクセス向上や生活サービス施設・文教施設等を利用しやすい環境づくりが必要である。

2.2 総合交通戦略の基本目標の設定

2.2.1 まちづくりの方向性から集約される基本目標設定にあたってのキーワード

「居住」、「生活サービス立地」、「文教施設等の立地」、「お出かけ」に関するまちづくりの方向性を集約し、総合交通戦略の基本目標の設定にあたってのキーワードを整理する。



2.2.2 総合交通戦略の基本目標

集約した課題に基づくキーワードより、交通の観点から課題解決を図るための基本目標を以下の通り設定する。

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

「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。

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

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。

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。

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

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。

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。

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

さらに魅力ある「文教住宅都市」を形成するために、自然豊かで落ち着きある住宅地、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。

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。

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

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。