

議案第1号

西宮市都市交通計画の素案について

○添付資料

- 資料 西宮市都市交通計画の素案について
- 別紙1 総合交通戦略からの更新箇所
- 別紙2 実施施策の更新内容
- 別紙3 西宮市都市交通計画(素案)
- 別紙4 今後のスケジュール

西宮市都市交通計画の素案について

1. 西宮市都市交通計画の素案の位置付けについて

当素案は、第22回西宮市都市交通会議（R3.3.29）にて協議した内容を反映したものの。

今回の会議にて当素案について意見をいただき、令和4年1月に実施予定のパブリックコメントに向けて、内容の調整を行う。

2. 西宮市都市交通会議におけるこれまでの主な協議事項

【第18回西宮市都市交通会議（R2.3.26）】

■基本的な考え方として、西宮市都市交通計画においても目指すまちの方向性は変わらないため、総合交通戦略の基本理念と将来都市像は継承するとともに、構成・項目を踏襲する。

■公共交通サービスの確保として、将来の望ましい公共交通網を協議し、取組みを進める。

【第22回西宮市都市交通会議（R3.3.29）】

■計画期間は、柔軟に社会情勢の変化等に対応するため、5年間に設定する。

■西宮市都市交通計画に記載する項目は、総合交通戦略に記載済みの事項に地域公共交通計画に必要な記載事項を追加したものとする。

■実施施策は、施策の取組み経過や新たに着手予定の施策を踏まえ、更新を行う。

3. 今回の協議事項

（1）西宮市都市交通計画の素案について

以下の資料について、協議を行う。

- ・別紙1「総合交通戦略からの更新箇所」
- ・別紙2「実施施策の更新内容」
- ・別紙3「西宮市都市交通計画（素案）」

（別紙1及び別紙2に対応した更新箇所は、蛍光ペンで着色）

4. 今後のスケジュール

今後のスケジュールは別紙4のとおり。

西宮市総合交通戦略（H28.9）の項目	更新有無	主な更新内容
I. 総合交通戦略策定にあたって	○	「総合交通戦略」を「都市交通計画」に更新 項目を更新
1. 総合交通戦略策定の趣旨	○	項目を更新 文言を更新
2. 総合交通戦略の構成	○	「総合交通戦略」を「都市交通計画」に更新 Ⅲ編に「1.3 将来的な公共交通網」を追加
3. 西宮市の概況	-	
3.1 位置と地勢	○	「図Ⅰ-3-1 西宮市の位置」を時点更新 「図Ⅰ-3-2 西宮市の地勢」を時点更新
3.2 市域の変遷	-	
3.3 人口の概況	-	
3.3.1 人口・人口動態の推移	○	文言を更新 「図Ⅰ-3-4 南部・北部別人口の推移」を時点更新 「図Ⅰ-3-5 人口の自然増減・社会増減の推移」を時点更新
3.3.2 年齢別人口の変化	○	文言を更新 「図Ⅰ-3-6 本市と全国の年齢別人口構成の変化」を時点更新 「図Ⅰ-3-7 年齢階層別人口の推移」を時点更新
3.3.3 町別人口の状況	○	文言を更新 「図Ⅰ-3-8 町別人口の増減」を時点更新 「図Ⅰ-3-9 町別生産年齢人口の増減」を時点更新 「図Ⅰ-3-10 町別高齢人口の増減」を削除 「図Ⅰ-3-11 町別の高齢化率」を時点更新 「図 町別65歳以上人口の増減」を追加 「図 町別70歳以上人口の増減」を追加
3.4 土地利用の現況	○	「図Ⅰ-3-12 土地利用の現況」を時点更新
3.5 学校施設の分布	○	「図Ⅰ-3-13 学校施設の立地状況」を時点更新
3.6 観光資源の分布	○	文言を更新 「図 観光入込客数の推移」を追加
3.7 交通基盤の現況	-	
3.7.1 鉄道	○	文言を更新 「図Ⅰ-3-15 西宮市の鉄道路線と鉄道駅の平日1日当たり運行本数」を時点更新 「図 鉄道乗客数の推移」、「図 鉄道駅の1日当たり乗降客数」を追加
3.7.2 バス	○	文言を更新 「図Ⅰ-3-16 西宮市のバス路線とバス停の平日1日当たり運行本数」を時点更新 「図 路線バス乗客数の推移」、「図 路線バス運転キロ当たり乗車人員の推移」を追加
3.7.3 道路	○	文言を更新 「図Ⅰ-3-17 西宮市内の国道・県道・自動車専用道路」を時点更新 「図Ⅰ-3-18 西宮市の都市計画道路の整備状況」を時点更新 「図 人身事故発生件数等の推移」を追加 「表 西宮市内での事故発生箇所」を追加
4. 上位計画と関連計画	-	
4.1 総合交通戦略の位置づけ	○	項目を更新 文言を更新 「図Ⅰ-4-1 上位計画及び総合交通戦略と関連計画の関係」を時点更新
4.2 上位計画等	○	文言を更新 「図Ⅰ-4-2 交通政策基本法の基本理念等」を削除
4.3 関連計画	○	項目を更新 文言を更新
II. 将来都市像と基本目標	○	「総合交通戦略」を「都市交通計画」に更新
1. 総合交通戦略の基本的事項	○	項目を更新
1.1 対象区域・交通と計画期間	○	文言を更新 目標年次を削除 「図Ⅱ-1-1 都市交通計画の計画期間」を時点更新
1.2 基本理念	○	文言を更新
1.3 将来都市像	○	「総合交通戦略」を「都市交通計画」に更新
1.3.1 西宮市の強み・特性と将来リスク	-	
1.3.2 上位・関連計画等で掲げる基本目標など	○	文言を更新
1.3.3 将来都市像の設定	○	「総合交通戦略」を「都市交通計画」に更新
2. 将来都市像に照らした現状と課題	-	
2.1 日常生活圏等の設定	○	「図Ⅱ-2-1 市内の暫定ゾーニング」を時点更新 「表Ⅱ-2-1 日常生活圏の概要」を時点更新 「図Ⅱ-2-3 日常生活圏」を時点更新
2.2 日常生活圏ごとの暮らし・お出かけの状況等	-	
2.2.1 日常生活圏ごとの暮らしぶり	-	

西宮市総合交通戦略（H28.9）の項目	更新有無	主な更新内容
1) 居住者の状況	○	文言を更新 「図Ⅱ-2-5 年齢階層別人口の比率など」を時点更新 「表Ⅱ-2-2 年齢階層別人口の増減率」を時点更新 「図Ⅱ-2-6 年齢階層別人口の比率など」を時点更新 「表Ⅱ-2-3 年齢階層別人口の増減率」を時点更新 「図Ⅱ-2-7 世帯人員別一般世帯数の比率」を時点更新 「図Ⅱ-2-8 家族類型別一般世帯数の比率」を時点更新 「図Ⅱ-2-9 高齢者の要介護・要支援認定者数の推移」を時点更新
2) 住まいの状況	○	文言を更新 「図Ⅱ-2-10 住宅の所有の関係別一般世帯数の比率」を時点更新 「図Ⅱ-2-11 住宅の建て方別主世帯数の比率」を時点更新 P.Ⅱ-2-15「住宅の延べ面積別一般世帯数の比率」を削除
3) 生活サービス施設の状況	○	文言を更新 「図Ⅱ-2-13 医療施設の立地状況」を時点更新 「図Ⅱ-2-14 日常生活圏ごとの病院の施設数と立地密度」を時点更新 「表Ⅱ-2-4 全市の病院の施設数と立地密度」を時点更新 「図Ⅱ-2-15 福祉施設の立地状況」を時点更新 「図Ⅱ-2-16 日常生活圏ごとの福祉施設の施設数と立地密度」を時点更新 「表Ⅱ-2-5 全市の福祉施設の施設数と立地密度」を時点更新 「図Ⅱ-2-17 スーパーマーケットの立地状況」を時点更新 「図Ⅱ-2-18 日常生活圏ごとのスーパーマーケットなどの施設数と立地密度」を時点更新 「表Ⅱ-2-6 全市のスーパーマーケットなどの施設数と立地密度」を時点更新 「図Ⅱ-2-19 学校の立地状況」を時点更新 「図Ⅱ-2-20 日常生活圏ごとの学校の施設数と立地密度」を時点更新 「表Ⅱ-2-7 全市の学校の施設数と立地密度」を時点更新 「図Ⅱ-2-21 日常生活圏ごとの小学校の施設数と児童数」を時点更新 「図Ⅱ-2-22 日常生活圏別の小学校児童数の推移」を時点更新 「図Ⅱ-2-23 公民館などの立地状況」を時点更新 「図Ⅱ-2-24 日常生活圏ごとの公民館等の施設数と立地密度」を時点更新 「表Ⅱ-2-8 全市の公民館等の施設数と立地密度」を時点更新 「表Ⅱ-2-9 日常生活圏ごとの従業者数・在学者数の対人口比率」を時点更新
2.2.2 日常生活圏ごとのお出かけの状況	-	
1) 年齢階層別の外出率と日常生活圏内の移動手段の状況	-	
2) 高齢者の外出率の特性	-	
3) 日常生活圏ごとの移動状況	-	
2.2.3 日常生活圏ごとの移動環境	-	
1) 道路の状況	○	文言を更新 「図Ⅱ-2-30 歩道の整備水準」を時点更新 「図Ⅱ-2-31 歩道の整備状況」を時点更新 「図Ⅱ-2-32 大型車がすれ違い可能な道路の状況」を時点更新 「図Ⅱ-2-33 都市計画道路の整備状況」を時点更新
2) 地形面での移動環境	○	「図Ⅱ-2-34 南部の地形面での移動環境」を時点更新 「図Ⅱ-2-35 北部の地形面での移動環境」を時点更新
3) 路線バスの利用環境	○	文言を更新 「図Ⅱ-2-36 路線バスの運行経路と運行本数」を時点更新 「図Ⅱ-2-37 路線バスの運行本数とバス停設置密度」を時点更新 「図Ⅱ-2-38 路線バスの日常生活圏ごとのバス停環境」を時点更新 「図Ⅱ-2-39 バス停の状況写真」の文言を修正
2.3 日常生活圏を越えたお出かけの状況等	-	
2.3.1 日常生活圏を越えた移動状況	-	
1) 鉄道駅の利用状況	-	
2) 他の日常生活圏などへの移動状況	-	
3) 日常生活圏を越えた移動圏域	-	
4) 基本生活圏の設定	○	「図Ⅱ-2-48 基本生活圏」を時点更新
5) 拠点と交通軸の設定	○	「図Ⅱ-2-49 拠点・交通軸と基本生活圏」を時点更新
2.3.2 日常生活圏を越えた移動手段の状況	-	
1) 基本生活圏の中心拠点への移動手段の状況	-	
2) 鉄道駅への移動手段の状況	-	
2.3.3 日常生活圏を越えたお出かけに関する移動環境	-	
1) 自動車類の利用環境	○	文言を更新 「図Ⅱ-2-59 鉄道踏切の残存箇所」を時点更新 「図Ⅱ-2-60 国道2号の信号交差点密度等」を時点更新 「図Ⅱ-2-61 主要道路の渋滞地点と混雑時旅行速度」を時点更新
2) 自転車の利用環境	○	文言を更新 「図Ⅱ-2-63 南部の自転車走行空間の整備状況」を時点更新 「図Ⅱ-2-64 自転車駐車場と放置自転車の状況」を時点更新
3) タクシーの利用環境	○	「図Ⅱ-2-66 駅前広場などにおけるタクシーパース・プールの整備状況」を時点更新

西宮市総合交通戦略（H28.9）の項目	更新有無	主な更新内容
4) バスの利用環境	○	文言を更新 「図Ⅱ-2-67 バス路線網図（南部）」を時点更新 「図Ⅱ-2-68 バス路線網図（北部）」を時点更新 「図Ⅱ-2-69 各日常生活圏から中心拠点へのバス運行本数」を時点更新 「図Ⅱ-2-71 路線バスの運行経路と道路幅員の状況」を時点更新 「図Ⅱ-2-72 阪神西宮駅周辺におけるバス停の状況」を時点更新 「図Ⅱ-2-73 阪急西宮北口駅周辺におけるバス停の状況」を時点更新 「図Ⅱ-2-74 阪神甲子園駅周辺におけるバス停の状況」を時点更新
5) 鉄道及び鉄道駅周辺の利用環境	○	「図Ⅱ-2-76 鉄道駅間の距離」を時点更新 「表Ⅱ-2-14 駅前広場の整備状況」を時点更新
6) 徒歩と公共交通による 中心拠点までの到達期待時間	○	文言を更新 「図Ⅱ-2-77 徒歩とバス・鉄道による阪神西宮駅までの到達期待時間」を時点更新 「図Ⅱ-2-78 徒歩とバスによる阪神西宮駅までの到達期待時間」を時点更新 「図Ⅱ-2-79 徒歩とバス・鉄道による阪急西宮北口駅までの到達期待時間」を時点更新 「図Ⅱ-2-80 徒歩とバスによる阪急西宮北口駅までの到達期待時間」を時点更新 「図Ⅱ-2-81 徒歩とバス・鉄道による阪神甲子園駅までの到達期待時間」を時点更新 「図Ⅱ-2-82 徒歩とバスによる阪神甲子園駅までの到達期待時間」を時点更新 「図Ⅱ-2-83 徒歩とバスによる神戸電鉄岡場駅までの到達期待時間」を時点更新 「図Ⅱ-2-84 徒歩とバスによるJR・阪急宝塚駅までの到達期待時間」を時点更新
2.4 施策検討の方向性と交通課題の整理	-	
2.4.1 日常生活圏ごとの暮らし・ お出かけの状況などのまとめ	○	文言を更新
2.4.2 日常生活圏の暮らしぶり等を 踏まえた施策検討の留意点と方向性	○	文言を更新
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	-	
2.4.4 各中心拠点の特徴	○	文言を更新
2.4.5 交通課題のまとめ	-	
3. 総合交通戦略の基本目標	○	「総合交通戦略」を「都市交通計画」に更新
Ⅲ. 実施施策	○	「1.3 将来的な公共交通網」を追加 「総合交通戦略」を「都市交通計画」に更新
1. 将来都市像の実現に向けた取組方針	-	
1.1 各主体の関わり方	○	「総合交通戦略」を「都市交通計画」に更新 「図Ⅲ-1-2 将来都市像を実現するための行政内の取組方針」を時点更新
1.2 施策方針	○	文言を更新 新規 「1.3 将来的な公共交通網」を追加
2. 基本目標の達成に向けた施策展開	-	
2.1 重点施策選定の考え方	○	文言を追加
2.2 実施施策	-	
2.2.1 施策の展開	○	別紙2「実施施策の更新内容」を参照
2.2.2 実施施策と対応課題の関係	-	
3. 実施プログラム	-	
3.1 施策の実施スケジュール	○	今後の協議等にて更新（予定）
3.2 施策の進め方と総合交通戦略の評価	○	「総合交通戦略」を「都市交通計画」に更新
3.2.1 効果的かつ実現性の高い 施策推進に向けて	○	「図Ⅲ-3-1 効果的な施策の組合せイメージ」を時点更新
3.2.2 PDCAサイクルの構築	○	「図Ⅲ-3-5 PDCAサイクル」を「図Ⅲ-3-5 PDCAサイクルの年間スケジュール」に内容変更
3.2.3 評価指標、モニタリング指標 および目標値の設定	○	「総合交通戦略」を「都市交通計画」に更新 「表Ⅲ-3-1 評価指標及び目標値」を内容変更 「表Ⅲ-3-2 モニタリング指標及び目標値」を内容変更
資料編（策定経過）	○	「4. 都市交通計画とSDGsの関係」を追加
1. 西宮市都市交通会議	-	
1.1 開催履歴	○	時点更新（予定）
1.2 委員名簿	○	時点更新（予定）
1.3 規約・規程	○	時点更新（予定）
2. 西宮市交通政策課題検討委員会	-	
2.1 開催履歴	○	時点更新（予定）
2.2 委員名簿	○	時点更新（予定）
2.3 委員会設置要綱	○	時点更新（予定）
3. パブリックコメント	○	時点更新（予定）：R3の意見募集結果を記載 時点更新（予定）：「4. 都市交通計画とSDGsの関係」を追加

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
 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
 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
 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
 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

基本目標 凡例
 ◎：重点施策
 ○：重点施策以外の施策
 ※：関連施策

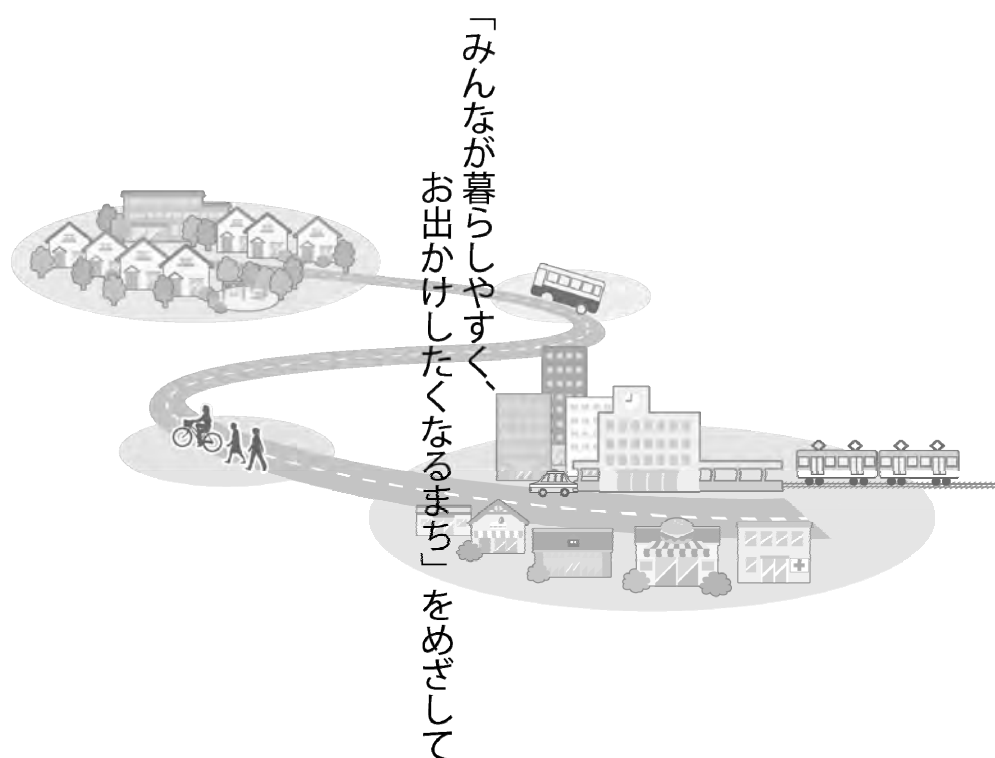
No	基本目標					ページ	施策名	更新 有無	主な更新内容	関係機関
	①	②	③	④	⑤					
1	◎	◎	◎			Ⅲ-2-3	幹線的なバス路線の強化・再編	○	・将来的な公共交通網に関する文言を更新 ・「図Ⅲ-2-1 バス路線の強化・再編のイメージ」を削除	阪急バス、阪神バス、みなと観光バス市（交通政策課）
2	◎					Ⅲ-2-4	都市計画道路の整備	○	・今後の整備予定追加に伴い文言を更新 ・「図Ⅲ-2-2 整備を行う予定の主な都市計画道路」を時点更新	市（道路建設課、市街地整備課） 国交省兵庫国道事務所
3	○					Ⅲ-2-5	道路と鉄道の立体交差化	○	・阪神本線（鳴尾工区）完成に伴い文言を更新 ・「図Ⅲ-2-3 道路と鉄道の立体交差化が必要な箇所」を時点更新	市（道路建設課、都市計画課）
4	○					Ⅲ-2-5	主要交差点の改良	○	・文言を修正	市（道路建設課） 国交省兵庫国道事務所、兵庫県西宮土木事務所
5	◎					Ⅲ-2-6	交通結節機能と生活サービス機能をあわせ持つ中心拠点の形成	○	・阪神西宮駅の現状や検討状況の変化に伴い文言を更新 ・「図Ⅲ-2-5 阪神西宮駅周辺の低利用地」を時点更新 ・「図Ⅲ-2-6 阪神西宮駅周辺に点在するバス停留所」を時点更新	市（都市計画課）
6	○	○	○			Ⅲ-2-7	鉄道とバスの乗換利便性の向上	-		西日本旅客鉄道、阪急電鉄、阪神電気鉄道 阪急バス、阪神バス、みなと観光バス市（交通政策課）
7	○					Ⅲ-2-7	ICカード等による公共交通利用者への各種サービスの適用	○	・施策名の表現を更新 ・文言を更新	西日本旅客鉄道、阪急電鉄、阪神電気鉄道 阪急バス、阪神バス、みなと観光バス市（交通政策課）
8	○					Ⅲ-2-8	新たなマイクロモビリティの導入	新規	・新たなマイクロモビリティの導入について記載 ・「図 西宮市内サイクルポートマップ」を追加	市（交通政策課） 民間事業者
9	○					Ⅲ-2-9	自転車駐車場の改良・新設等	-		市（自転車対策課）
10	※					Ⅲ-2-9	レンタサイクルの導入《参考》	○	・業務形態の変更に伴い文言を更新 ・「表Ⅲ-2-1 市内のレンタサイクルの概要」を時点更新	民間事業者
11		◎				Ⅲ-2-11	交通結節機能の強化	○	・各事業の進捗状況を踏まえ文言を更新 ・「図Ⅲ-2-8 交通結節機能の強化が必要な主な鉄道駅」を時点更新	市（市街地整備課、道路建設課、都市計画課、道路補修課、交通政策課） 阪神電気鉄道、阪急電鉄、西日本旅客鉄道 阪急バス、阪神バス、みなと観光バス
12		○				Ⅲ-2-12	路線バス運転士の確保	新規	・就職相談フェア開催などの取組みについて記載 ・「図 路線バス運転士就職相談フェアチラシ」を追加	阪急バス、阪神バス、みなと観光バス市（交通政策課） ハローワーク
13		◎				Ⅲ-2-13	主要幹線道路の整備促進（国道176号（名塩道路））	-		国交省兵庫国道事務所市（道路建設課）
14		○				Ⅲ-2-13	高速道路の整備促進（新名神高速道路、名神湾岸連絡線）	○	・各事業の進捗状況を踏まえ文言を更新	市（都市計画課） 国交省兵庫国道事務所 西日本高速道路
15		○				Ⅲ-2-14	緊急時の移動経路となる道路の整備・整備促進（国道176号（名塩道路）、青峯連絡道、名神湾岸連絡道）	-		市（道路建設課、都市計画課） 国交省兵庫国道事務所
16		○	○			Ⅲ-2-14	狭あい道路の拡幅整備	-		市（市街地整備課）
17		○				Ⅲ-2-15	低公害車の普及促進	-		市（環境保全課）
18		○				Ⅲ-2-15	次世代自動車の普及促進	○	・施策名の表現を更新 ・文言を更新	市（環境学習都市推進課）

No	基本目標					ページ	施策名	更新有無	主な更新内容	関係機関
	①	②	③	④	⑤					
19		○		○	○	Ⅲ-2-15	歩行者・自転車に配慮した道路の整備	○	<ul style="list-style-type: none"> ・「西宮市自転車利用環境改善計画」の内容を踏まえ文言を更新 ・「図Ⅲ-2-10 歩道の段差解消例」を削除 ・「図Ⅲ-2-11 優先的に無電柱化を図るべき路線及び区域」を削除 ・「図 自転車道整備イメージ」を追加 ・「図 自転車ネットワーク検討路線」を追加 	市（道路補修課、道路建設課） 兵庫県西宮土木事務所
20			◎			Ⅲ-2-17	鉄道駅の新設・改良	○	<ul style="list-style-type: none"> ・「図Ⅲ-2-12 新駅設置検討箇所」を時点更新 	阪急電鉄、阪神電気鉄道、西日本旅客鉄道 兵庫県交通政策課 市（交通政策課、市街地整備課、道路建設課）
21			○		○	Ⅲ-2-17	鉄道駅周辺のバリアフリー化	—		市（道路補修課、交通政策課） 兵庫県西宮土木事務所
22			◎	◎		Ⅲ-2-18	鉄道駅舎のバリアフリー化	○	<ul style="list-style-type: none"> ・施策名の表現を更新 ・ホームドアの設置検討に伴い文言を更新 ・「図Ⅲ-2-14 JR生瀬駅 エレベーター設置状況」を削除 ・「図Ⅲ-2-15 JR西宮名塩駅 エレベーター設置 断面図」を削除 ・「図 JR西宮名塩駅 エレベーター設置状況」を追加 ・「図 阪急電鉄神戸三宮駅 ホームドア設置状況」を追加 	西日本旅客鉄道、阪急電鉄、阪神電気鉄道 市（福祉のまちづくり課、市街地整備課、交通政策課）
23			◎			Ⅲ-2-19	山口地域と南部市街地を直接連絡する公共交通の確保	○	<ul style="list-style-type: none"> ・クロスセクター効果について文言を追加 ・「図 さくらやまなみバス事業のクロスセクター効果」を追加 ・「図 運行計画の見直し基準値の設定（イメージ図）」を追加 ・「図Ⅲ-2-16 さくらやまなみバス運行ルート」を時点更新 	さくらやまなみバス利用促進協議会 阪急バス 市（交通政策課）
24			※			Ⅲ-2-20	公共車両優先システム（PTPS）の導入《参考》	—		兵庫県西宮警察署、兵庫県甲子園警察署
25			◎			Ⅲ-2-21	バス運行情報のICT化・有効活用等	○	<ul style="list-style-type: none"> ・施策名の表現を更新 ・標準的なバス情報フォーマットによるデータ化などの動向を踏まえ文言を更新 ・「図Ⅲ-2-17 バスロケーションシステムによる経路探索イメージ」を削除 ・「図 バス運行情報のICT化」を追加 	阪急バス、阪神バス、みなど観光バス 市（交通政策課）
26			◎	◎		Ⅲ-2-22	バスの待合環境の向上	○	<ul style="list-style-type: none"> ・検討状況や新たな取組みを踏まえ文言を更新 	阪急バス、阪神バス、みなど観光バス 市（交通政策課、道路建設課）
27			○			Ⅲ-2-22	自動運転・MaaS・新モビリティ等による利用環境の向上	新規	<ul style="list-style-type: none"> ・新技術による利用環境向上策の調査・研究について記載 	市（交通政策課）
28			※			Ⅲ-2-23	バス定期券の事業者間相互利用《参考》	○	<ul style="list-style-type: none"> ・「図Ⅲ-2-19 バス定期券の事業者間相互利用制度」を時点更新 	阪急バス、阪神バス
29			◎			Ⅲ-2-24	a) バスを守り・育てる意識の醸成	○	<ul style="list-style-type: none"> ・「図Ⅲ-2-20 意識の醸成による利用促進の例」を更新 	さくらやまなみバス利用促進協議会 ぐるっと生瀬運行協議会、阪急タクシー 市（交通政策課）
30			◎			Ⅲ-2-25	b) 転入者等への公共交通情報の提供	○	<ul style="list-style-type: none"> ・「図 公共交通情報チラシ」を追加 	市（交通政策課）
31			◎			Ⅲ-2-25	c) モビリティ・マネジメントの実施	—		市（交通政策課） 阪神バス、阪急バス、みなど観光バス
32			◎			Ⅲ-2-25	d) ノーマイカーデーの実施	○	<ul style="list-style-type: none"> ・実施内容の変更を踏まえ更新 ・「図Ⅲ-2-21 ノーマイカーデー普及啓発活動の例」を削除 	市（環境保全課、交通政策課） 阪急バス、阪神バス、みなど観光バス
33			○			Ⅲ-2-25	バス案内マップの作成	○	<ul style="list-style-type: none"> ・「図Ⅲ-2-22 阪神地域えきバスまっぷ。」を更新 	市（交通政策課）
34			○			Ⅲ-2-26	小学生等へのバス乗り方教室の実施	○	<ul style="list-style-type: none"> ・施策区分を更新 ・「図Ⅲ-2-23 バスの乗り方教室の様子」を更新 	阪急バス、阪神バス 市（交通政策課）
35			※			Ⅲ-2-26	環境定期券の導入《参考》	○	<ul style="list-style-type: none"> ・「表Ⅲ-2-2 環境（エコ）定期券の概要」を時点更新 	阪急電鉄、阪神電気鉄道 阪急バス、阪神バス

No	基本目標					ページ	施策名	更新有無	主な更新内容	関係機関
	①	②	③	④	⑤					
36			◎	◎	◎	Ⅲ-2-27	コミュニティ交通の導入	○	・他地区での取組みなどを追記 ・「図Ⅲ-2-24 生瀬地区のコミュニティ交通「ぐるっと生瀬」の本格運行の状況」を更新	ぐるっと生瀬運行協議会、阪急タクシー市（交通政策課）
37				◎		Ⅲ-2-29	地域主体で地域の課題解決に向けた取組みを進める仕組みづくり	-		市（交通政策課、地域コミュニティ推進課）
38				○		Ⅲ-2-30	大学・観光資源・統合新病院等と利用頻度の高い鉄道駅間の移動利便性の向上	○	・施策名の更新 ・各事業の進捗状況等を踏まえ文言を更新 ・統合新病院について追記	西日本旅客鉄道、阪急電鉄、阪神電気鉄道 阪急バス、阪神バス、みなど観光バス 市（大学連携課、交通政策課、道路建設課） 市（都市ブランド発信課）、西宮観光協会
39				○		Ⅲ-2-30	通学路の安全性向上	○	・文言を更新	市（道路補修課、交通安全対策課、学校改革課） 兵庫県西宮警察署、兵庫県甲子園警察署
40				◎		Ⅲ-2-32	ノンステップバスの導入	○	・重点施策に更新	阪急バス、阪神バス、みなど観光バス 市（交通政策課）
41				○		Ⅲ-2-32	交通安全施設の整備等	○	・文言を修正	市（道路補修課） 国交省兵庫国道事務所、兵庫県西宮土木事務所
42				※		Ⅲ-2-33	ユニバーサルデザインタクシーの導入《参考》	新規	・交通事業者による車両導入の取組みについて記載 ・「図 ユニバーサルデザインタクシー」を追加	兵庫県タクシー協会
43				○		Ⅲ-2-34	福祉タクシーチケットの配布	○	・制度変更等の状況を踏まえ文言を更新 ・「表Ⅲ-2-3 福祉タクシーチケットの配布状況」を時点更新	市（高齢福祉課、障害福祉課）
44				○		Ⅲ-2-34	高齢者バス運賃助成	○	・施策名の更新 ・制度変更等の状況を踏まえ文言を更新 廃止：高齢者交通助成事業（～R2） 新設：高齢者バス運賃助成事業（R3～） ・「図Ⅲ-2-29 高齢者交通助成割引購入証」を削除	市（高齢福祉課） 阪急バス、阪神バス、みなど観光バス
45				○		Ⅲ-2-34	通所施設交通費補助	-		市（障害福祉課）
46				○		Ⅲ-2-35	交通弱者への理解の醸成	○	・新たな取組み等を追記 ・「図 ヘルプマーク」を追加	市（障害福祉課） 西日本旅客鉄道、阪急電鉄、阪神電気鉄道 阪急バス、阪神バス、みなど観光バス 兵庫県タクシー協会 兵庫県ユニバーサル推進課
47				○		Ⅲ-2-35	違法駐車等防止の啓発活動等	-		市（交通安全対策課）
48				○		Ⅲ-2-36	横断旗の設置等	○	・横断旗設置状況について文言を更新	市（交通安全対策課）
49				○		Ⅲ-2-36	徒歩・自転車に関する安全教育	○	・軽微な文言修正	市（交通安全対策課）
50				○		Ⅲ-2-37	自転車利用に関する安全啓発	-		市（交通安全対策課） 兵庫県交通安全室
51				◎		Ⅲ-2-38	新型コロナウイルス感染症対策に関する支援	新規	・コロナ禍の取組みについて記載	市（交通政策課） 西宮市都市交通会議
52				※		Ⅲ-2-38	新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止《参考》	新規	・交通事業者によるコロナ禍の取組みについて記載 ・「図 新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止広報ポスター」を追加	西日本旅客鉄道、阪急電鉄、阪神電気鉄道 阪急バス、阪神バス、みなど観光バス 兵庫県タクシー協会
53				※		Ⅲ-2-39	危険な自転車利用者への取締り《参考》	-		兵庫県西宮警察署、兵庫県甲子園警察署
54				※		Ⅲ-2-39	高齢者運転免許返納割引《参考》	○	・実情に合わせた情報に文言を更新 ・「表Ⅲ-2-4 高齢者運転免許返納割引の概要」を時点更新	兵庫県西宮警察署、兵庫県甲子園警察署 阪神バス 兵庫県タクシー協会

西宮市 都市交通計画（素案）

〔西宮市総合交通戦略 兼 西宮市地域公共交通計画〕



令和 4 年●月

西宮市

目 次

I. 都市交通計画の策定にあたって	
1. 都市交通計画策定の趣旨	I-1-1
2. 都市交通計画の構成	I-2-1
3. 西宮市の概況	I-3-1
4. 上位計画と関連計画	I-4-1
II. 将来都市像と基本目標	
1. 都市交通計画の基本的事項	II-1-1
1.1 対象区域・交通と計画期間	II-1-1
1.2 基本理念	II-1-2
1.3 将来都市像	II-1-3
2. 将来都市像に照らした現状と課題	II-2-1
2.1 日常生活圏等の設定	II-2-1
2.2 日常生活圏ごとの暮らし・お出かけの状況等	II-2-6
2.3 日常生活圏を越えたお出かけの状況等	II-2-45
2.4 施策検討の方向性と交通課題の整理	II-2-92
3. 都市交通計画の基本目標	II-3-1
III. 実施施策	
1. 将来都市像の実現に向けた取組方針	III-1-1
1.1 各主体の関わり方	III-1-1
1.2 施策方針	III-1-2
1.3 将来的な公共交通網	III-1-3
2. 基本目標の達成に向けた施策展開	III-2-1
2.1 重点施策選定の考え方	III-2-1
2.2 実施施策	III-2-2
3. 実施プログラム	III-3-1
3.1 施策の実施スケジュール	III-3-1
3.2 施策の進め方と都市交通計画の評価	III-3-4

資料編

I. 都市交通計画の策定にあたって

I . 都市交通計画の策定にあたって

1 . 都市交通計画策定の趣旨	I -1-1
2 . 都市交通計画の構成.....	I -2-1
3 . 西宮市の概況.....	I -3-1
3.1 位置と地勢.....	I -3-1
3.2 市域の変遷	I -3-3
3.3 人口の概況	I -3-4
3.3.1 人口・人口動態の推移.....	I -3-4
3.3.2 年齢別人口の変化.....	I -3-5
3.3.3 町別人口の状況.....	I -3-7
3.4 土地利用の現況.....	I -3-12
3.5 学校施設の分布.....	I -3-13
3.6 観光資源の分布.....	I -3-14
3.7 交通基盤の現況.....	I -3-16
3.7.1 鉄道.....	I -3-16
3.7.2 バス	I -3-18
3.7.3 道路.....	I -3-20
4 . 上位計画と関連計画.....	I -4-1
4.1 都市交通計画の位置づけ.....	I -4-1
4.2 上位計画等	I -4-2
4.2.1 文教住宅都市宣言	I -4-2
4.2.2 総合計画.....	I -4-3
4.3 関連計画等	I -4-4
4.3.1 西宮市の都市交通計画に関する基本的な指針.....	I -4-4
4.3.2 西宮市立地適正化計画	I -4-5
4.3.3 福祉関係計画.....	I -4-6
4.3.4 第3次西宮市環境基本計画	I -4-6
4.3.5 第3次西宮市産業振興計画	I -4-6

1. 都市交通計画策定の趣旨

本市は、1963年（昭和38年）の「文教住宅都市宣言」をまちづくりの精神として掲げ、豊かな自然と平穏で快適な住環境が共存する文教住宅都市を目指して、まちづくりを推進してきた。

平成28年9月には、文教住宅都市としての魅力をさらに高めるため、多極ネットワーク型のコンパクトなまちづくりに向けた交通関係施策について、「参画と協働」や「選択と集中」の考え方も取り入れながら、分野横断的に取り組むことにより、各施策の効果をより有効に発現させることを目的とした「西宮市総合交通戦略」を策定したが、既に5年が経過しており、この間における社会情勢の変化や各施策の成果を踏まえながら、今後を見据えた見直しが求められている。

2019年度（令和元年度）からの第5次西宮市総合計画の中では、「未来を拓く 文教住宅都市・西宮」をスローガンとして各施策を進めることとしているが、その策定に際して行われた「市民アンケート調査」（回収数1,769名、回収率35.4%）の中で、「西宮市の良さ」の項目選択では「交通の便利さ」が70%を超えて最も多く、「都市の将来像」の項目選択でも「徒歩や公共交通でお出かけしやすいまち」が50%を超えており、「交通至便」が本市の魅力を構成する不可欠な要素であることが広く認識されている。

一方、近年では、人口減少の本格化、高齢者の運転免許の返納の増加、運転手不足の深刻化、公共交通を確保・維持するための公的負担の増加等により、全国的に地域公共交通の維持は難しくなっているのも事実であり、このような状況に対して、国は2020年（令和2年）11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正を行い、地方自治体は地域公共交通の維持・確保を目的とした「地域公共交通計画」の策定を求められることとなった。

こうした背景のもと、本市では「交通至便」という魅力をより一層高めるため、交通施設の充実並びに公共交通網の確保・維持を目的とし、これまでの「西宮市総合交通戦略」の見直しと「地域公共交通計画」の検討を一体的に行い、新たに「西宮市都市交通計画」として策定する。

2. 都市交通計画の構成

都市交通計画の構成を下図に示す。

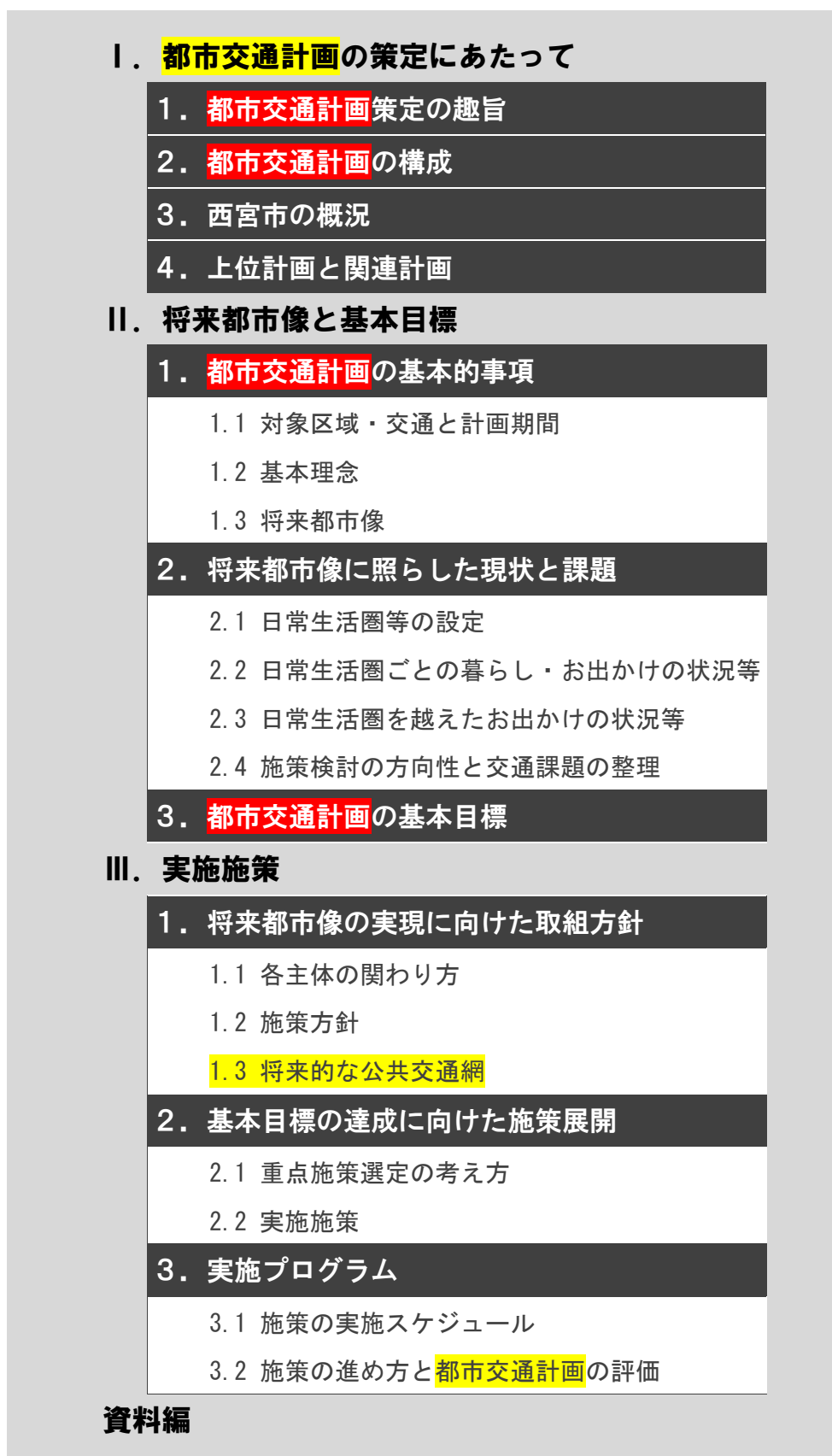


図 I-2-1 都市交通計画の構成

3. 西宮市の概況

3.1 位置と地勢

本市は、兵庫県の東南部、大阪湾北部沿岸にあり、東は武庫川・仁川を境に尼崎・宝塚両市に、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、阪神地域の中央部に位置している。

総面積 100.18km² の市域は、南北に長く（南北 19.2km、東西 14.2km）、北部の山地部と南部の平野部に分かれ、その中央部を西宮の象徴ともいえる甲山を含め、東六甲山系の山地が東西に横断している。東六甲山系の一部は瀬戸内海国立公園（六甲地域）に含まれ、そこ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（香櫨園浜）、甲子園浜など、豊かな自然環境を有しており、海拔約 0m から 900m に及ぶ起伏に富んだ地形である。

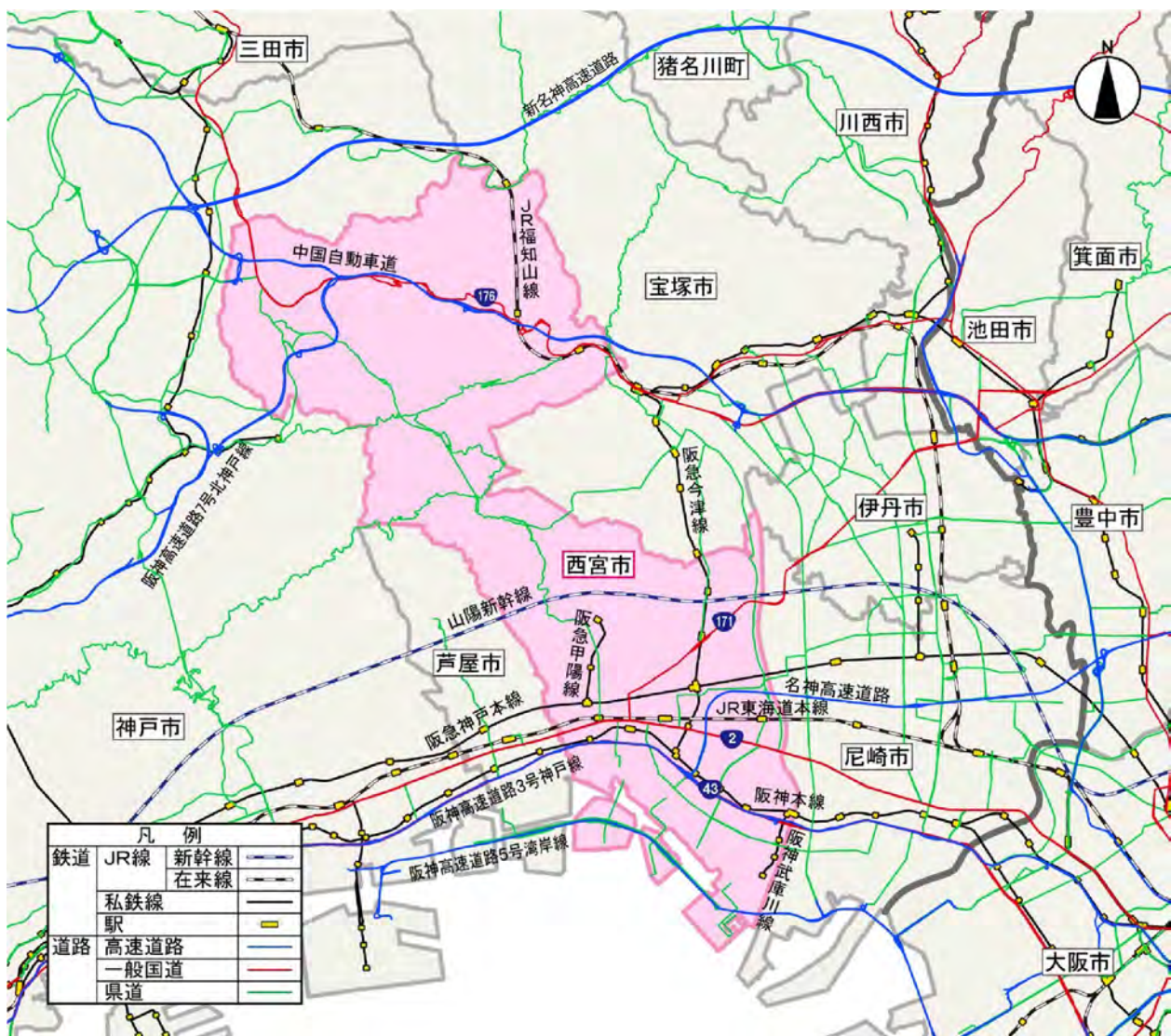


図 I - 3 - 1 西宮市の位置

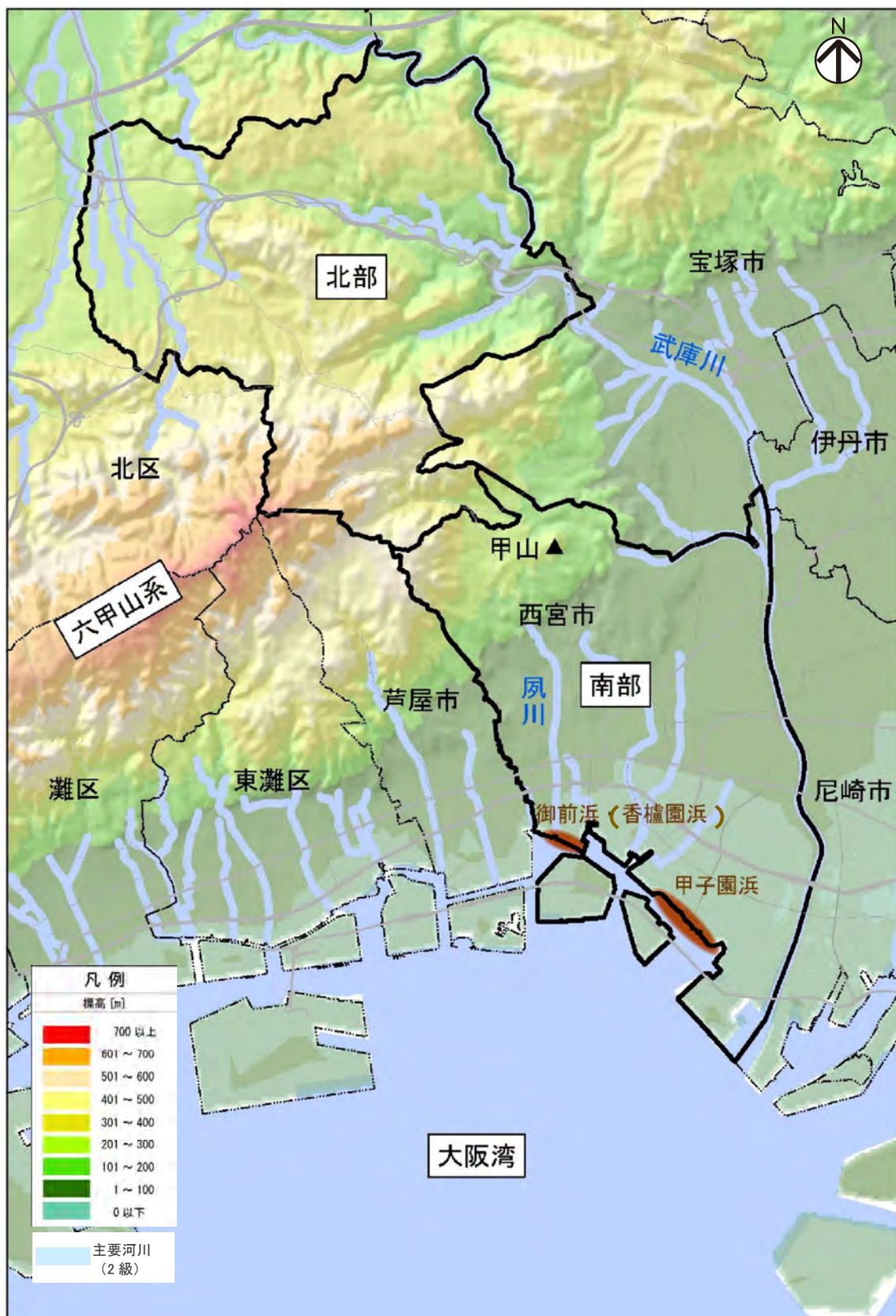
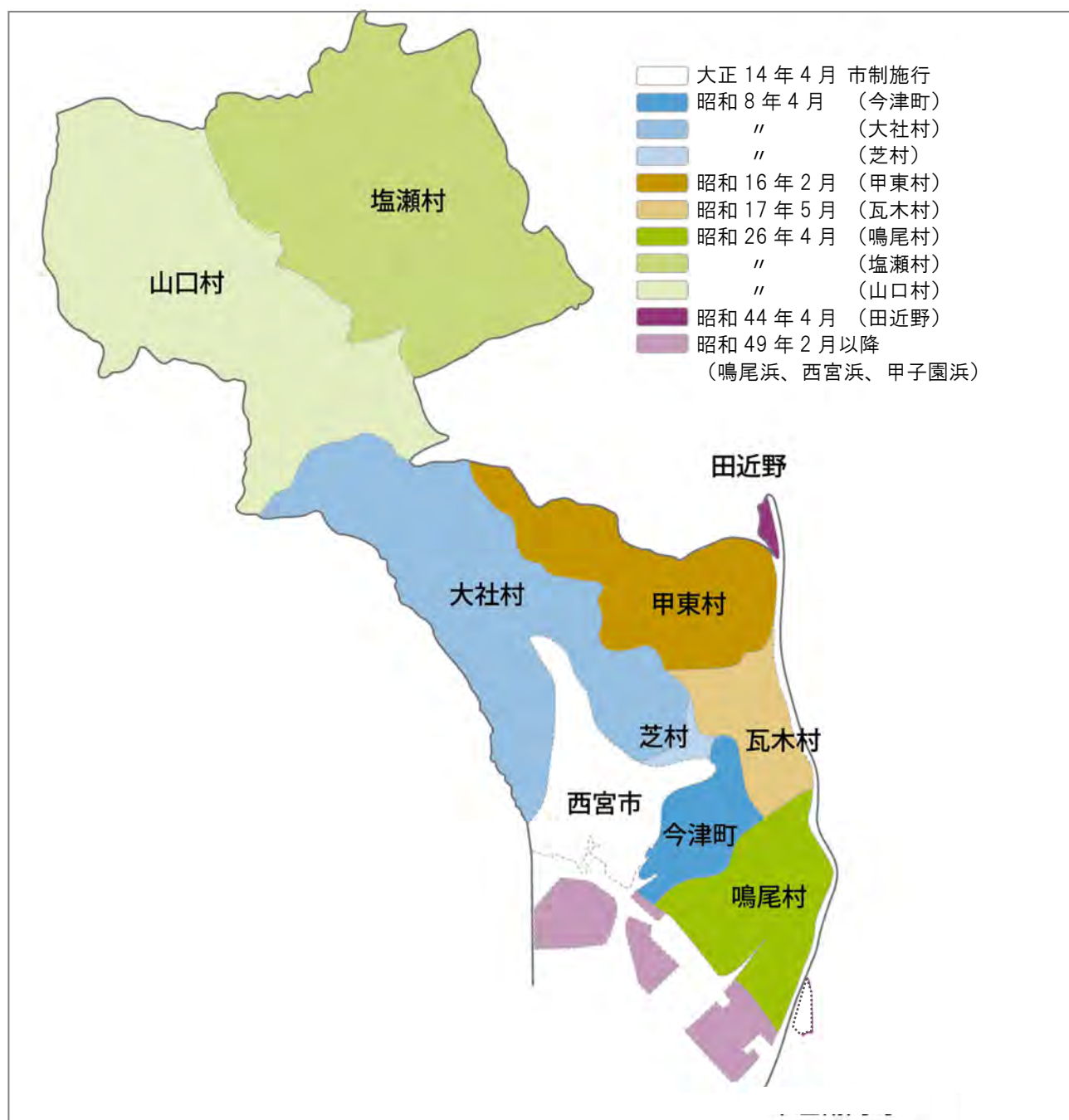


図 I-3-2 西宮市の地勢

3.2 市域の変遷

本市の市域は、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が形成された。江戸時代には幕府指定の宿駅となり、酒造業が発達し西宮港や今津港から樽廻船が出帆するなど、歴史的背景が積み重なって都市を形成してきた。

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



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」

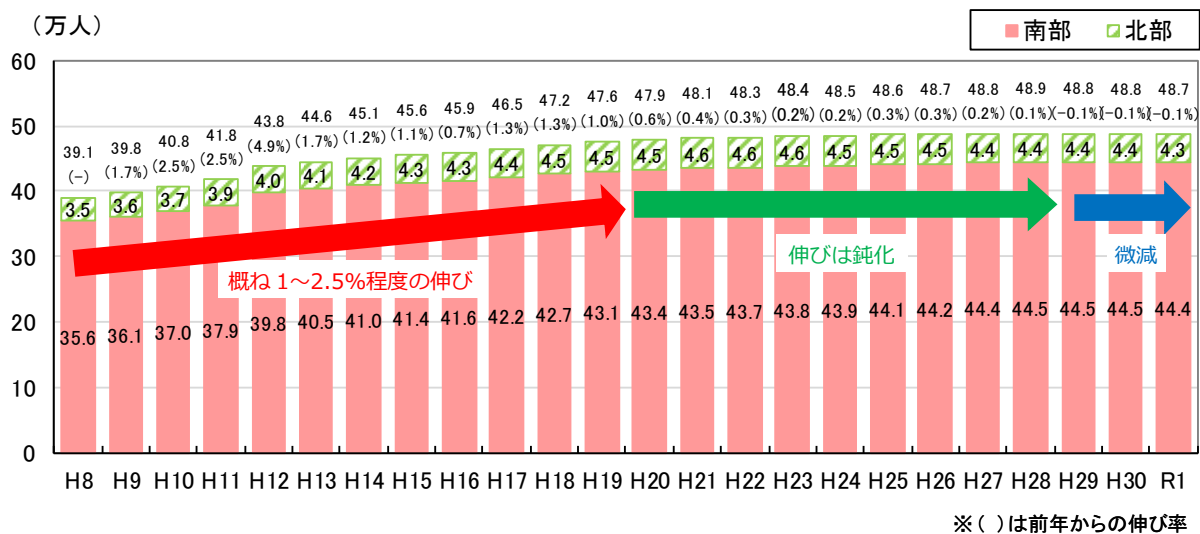
図 I-3-3 市域の変遷

3.3 人口の概況

3.3.1 人口・人口動態の推移

本市の人口は、**48.7万人（令和元年現在）**で、南部が44.4万人、北部が**4.3万人**と人口の約9割が南部に集中している。

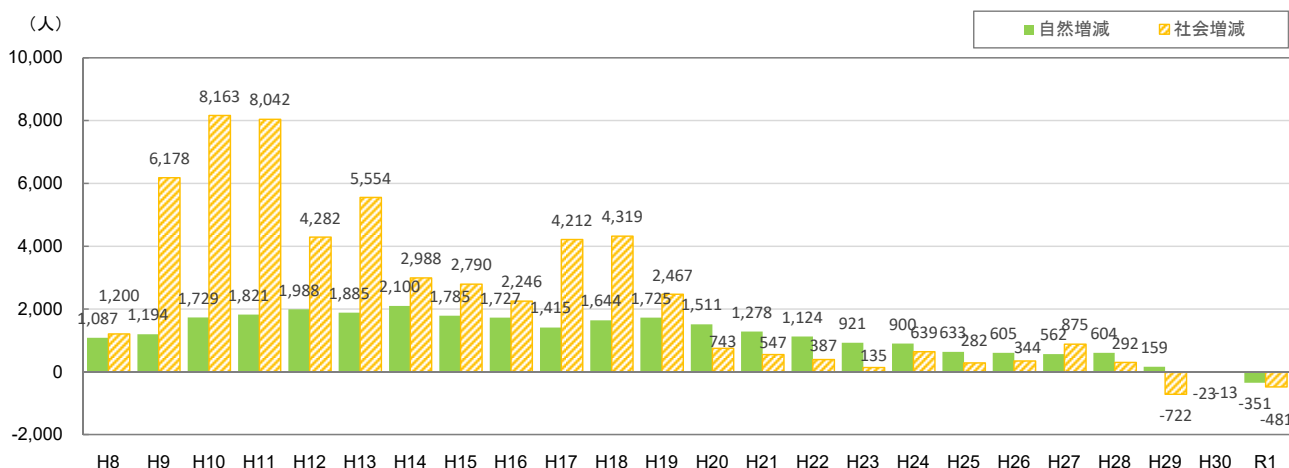
平成9年から平成19年まで概ね1～2.5%の人口増が続いたが、近年その伸びは鈍化し、**平成28年をピークに減少に転じている**。その内訳を出生・死亡による人口の増減である自然増減と、転入・転出による人口の増減である社会増減の推移からみると、阪神・淡路大震災の復興で住宅建設が本格化し始めた平成9年から、復興がほぼ終了する平成19年まで、毎年2,000人以上の社会増が続き、自然増と合わせて毎年4,000人～10,000人程度の人口増が続いたが、近年は自然増、社会増ともに、その傾向は鈍化し、**平成30年には自然減、社会減となった**。



※平成12、17、22、27年は国勢調査結果、それ以外は推計人口である。（各年10月1日現在）

出典：西宮市推計人口、国勢調査

図 I-3-4 南部・北部別人口の推移



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 I-3-5 人口の自然増減・社会増減の推移

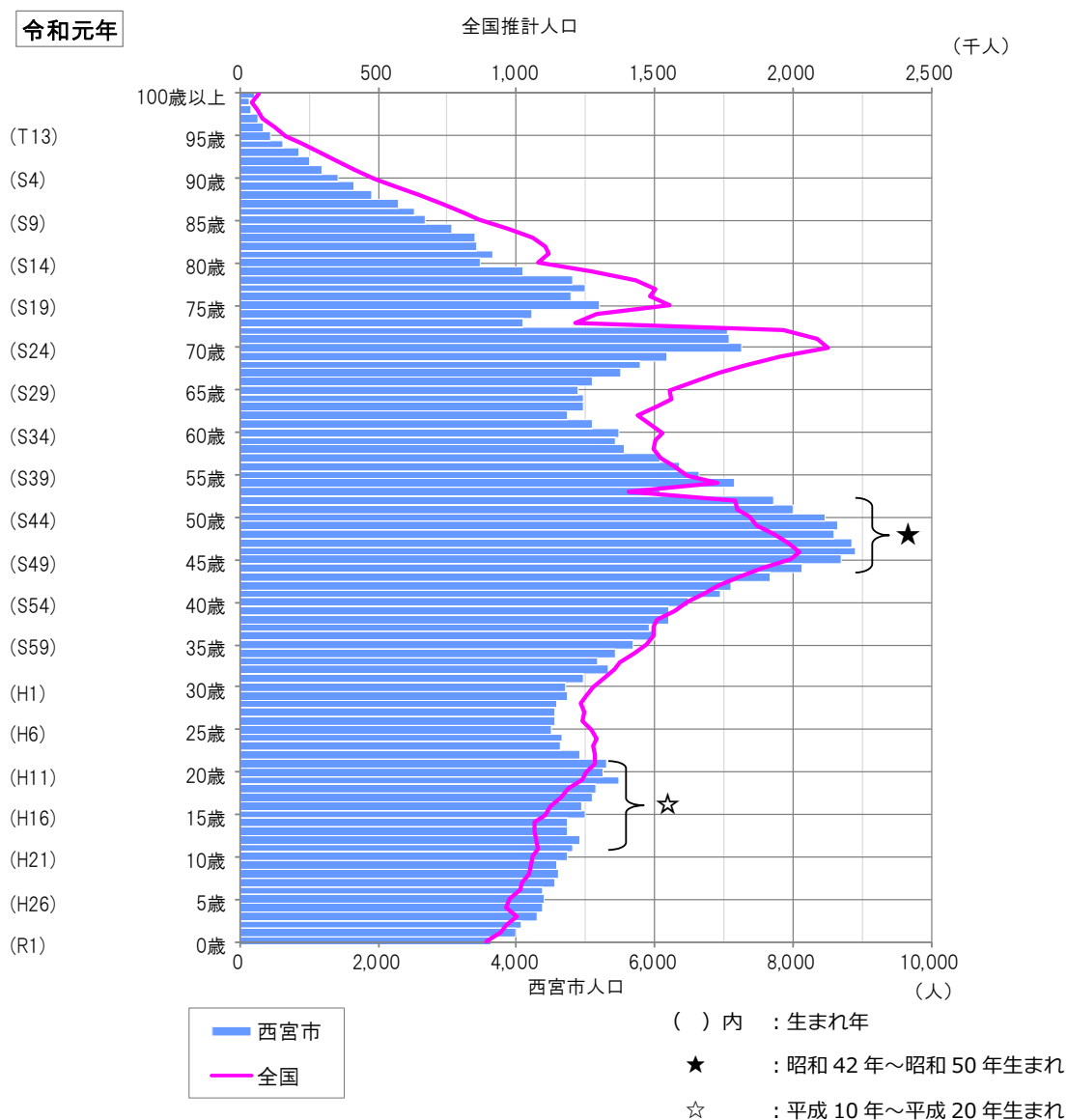
3.3.2 年齢別人口の変化

1) 年齢別人口構成

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住宅が多く供給され、北部では宅地開発による住宅が供給されたことにより転入者数が増加した。

転入が増加した平成9年から平成19年に若い世代が増加したことから、昭和42年から昭和50年生まれの人口は全国推計人口と比較して突出して多くなっている。また、平成10年から平成20年生まれの人口は、全国的には年齢が低くなるに従い少なくなるが、本市では子育て世代の流入による影響で、その傾向は全国と比べて小さい。

しかし、平成21年生まれ以降の人口については、本市も全国と同様に、年齢が低くなるに従い少なくなっており、今後は児童・生徒数の減少が進んでいくものと考えられる。



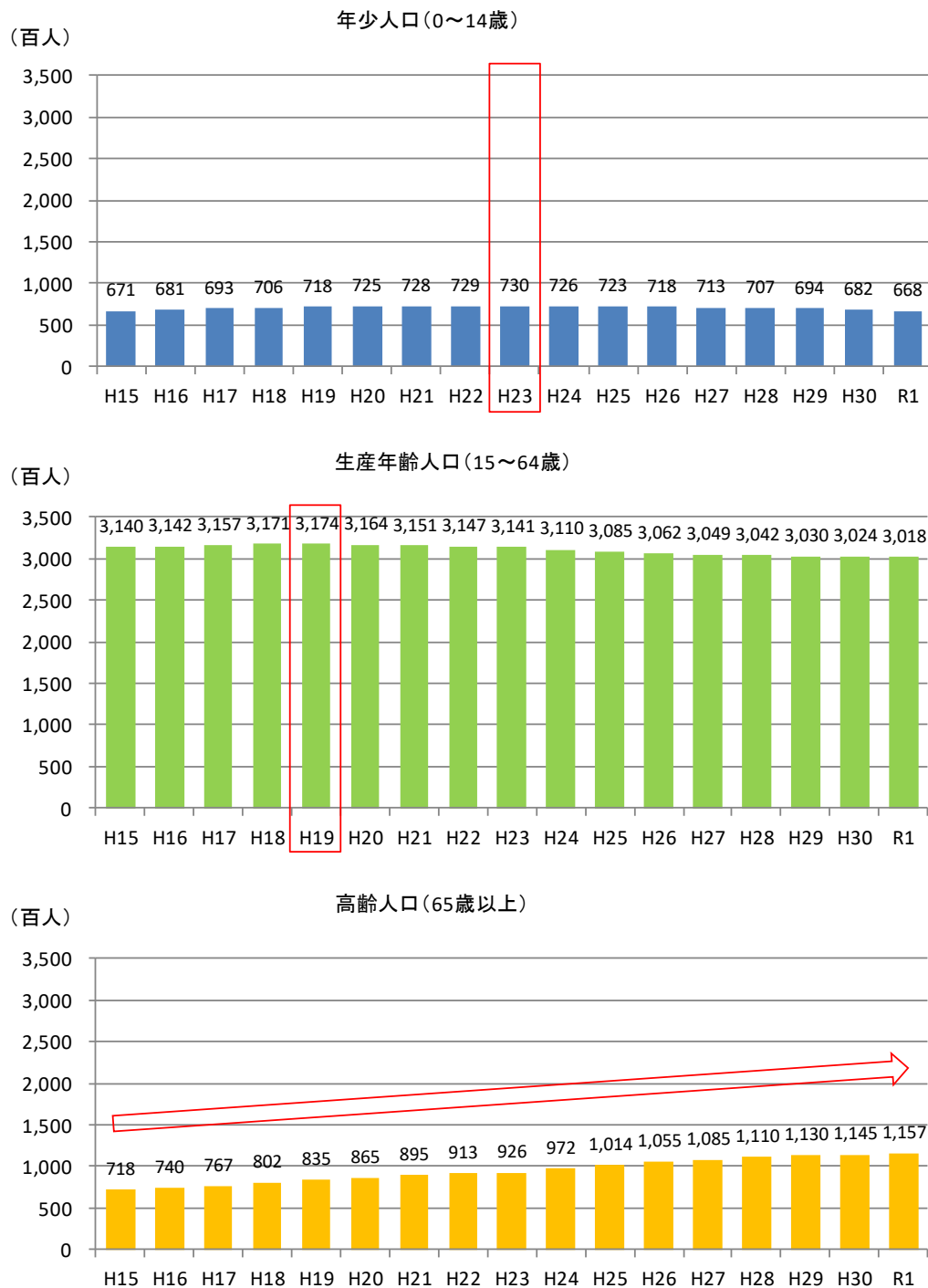
出典：西宮市住民基本台帳（R1.10.1時点）

全国 人口推計（総務省統計局 R1.10.1時点）

図 I - 3 - 6 本市と全国の年齢別人口構成の比較

2) 年齢階層別人口の推移

年少人口は平成23年でピーク、生産年齢人口は平成19年でピークとなっており、高齢人口は増加し続けている。



出典：西宮市住民基本台帳

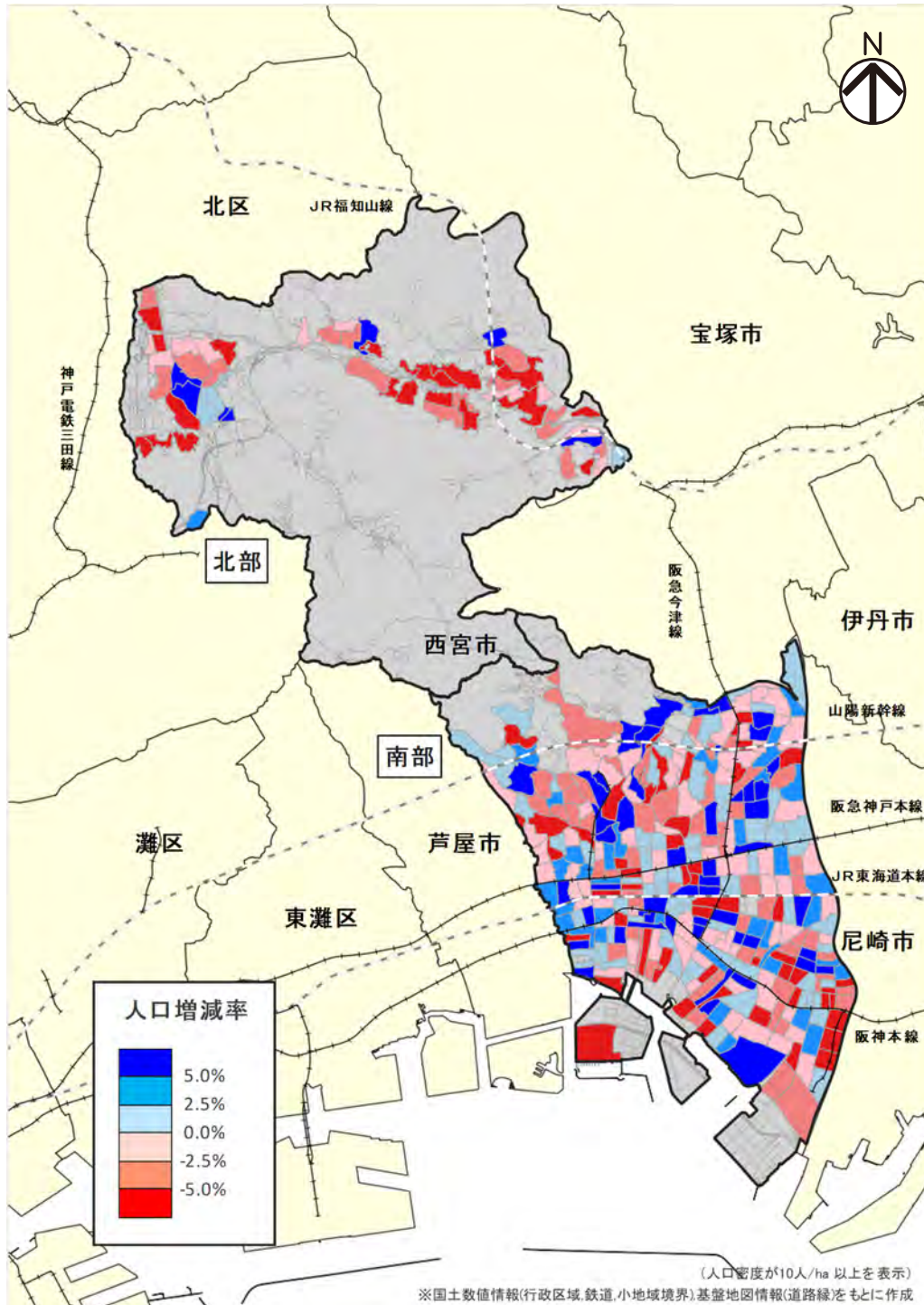
図 I - 3 - 7 年齢階層別人口の推移

3.3.3 町別人口の状況

1) 町別人口の増減

平成 27 年と令和元年の町別人口を比較すると、JR 東海道本線・阪急神戸本線・阪神本線の沿線、阪急西宮北口駅の北西側等で増加している。

北部や臨海部などの鉄道駅から離れている地域では、減少率の高い町が多い。



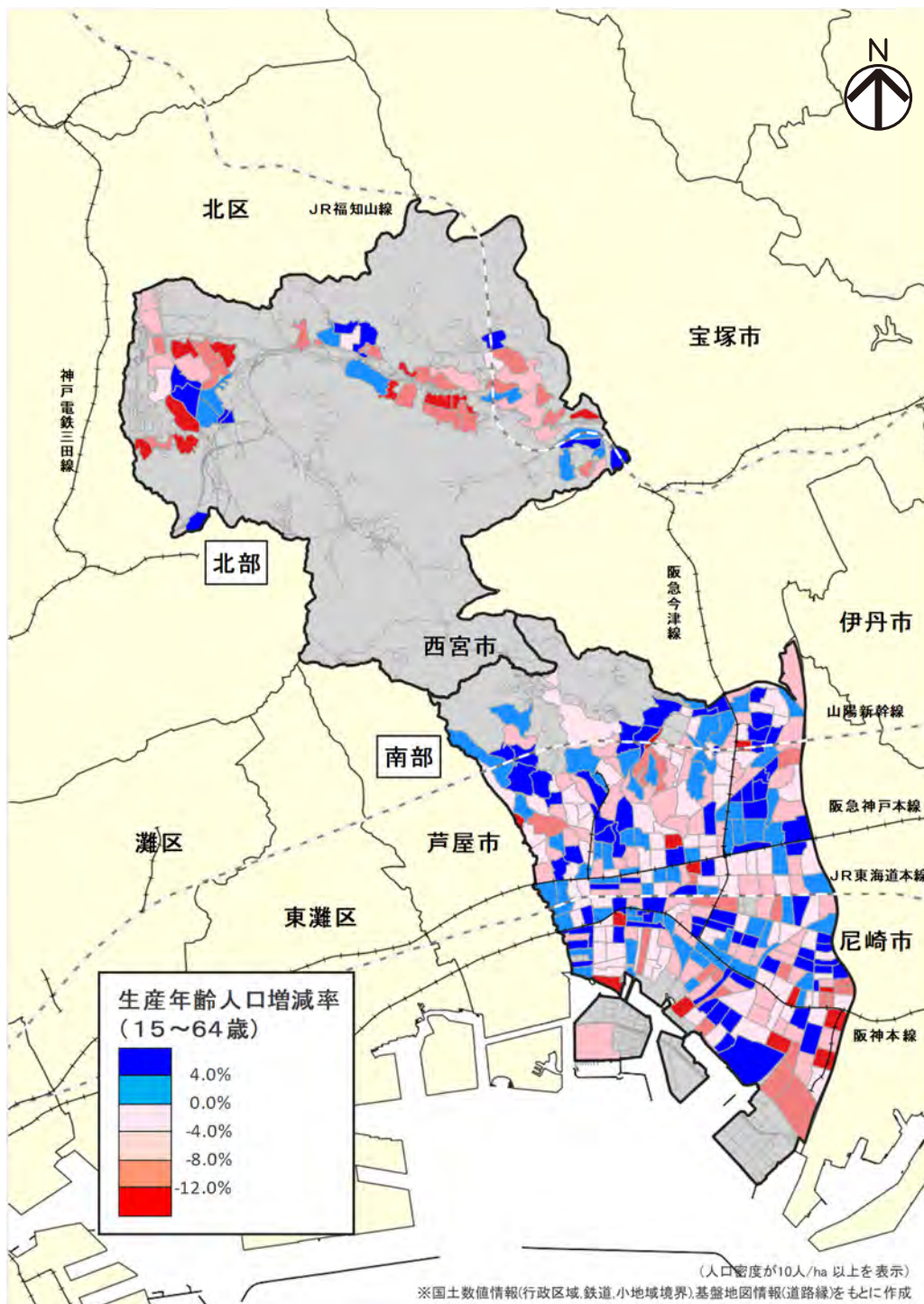
出典：西宮市住民基本台帳

図 I-3-8 町別人口の増減(平成 27 年⇒令和元年)

2) 町別生産年齢人口の増減

阪急西宮北口駅周辺や近年宅地開発された地域などでは、生産年齢人口が増加しているが、その他の多くの地域では減少している。

北部や南部の山麓部・丘陵部・**臨海部**などの、鉄道駅や市の中心部から離れた地域では、減少率の高い町が**存在する**。



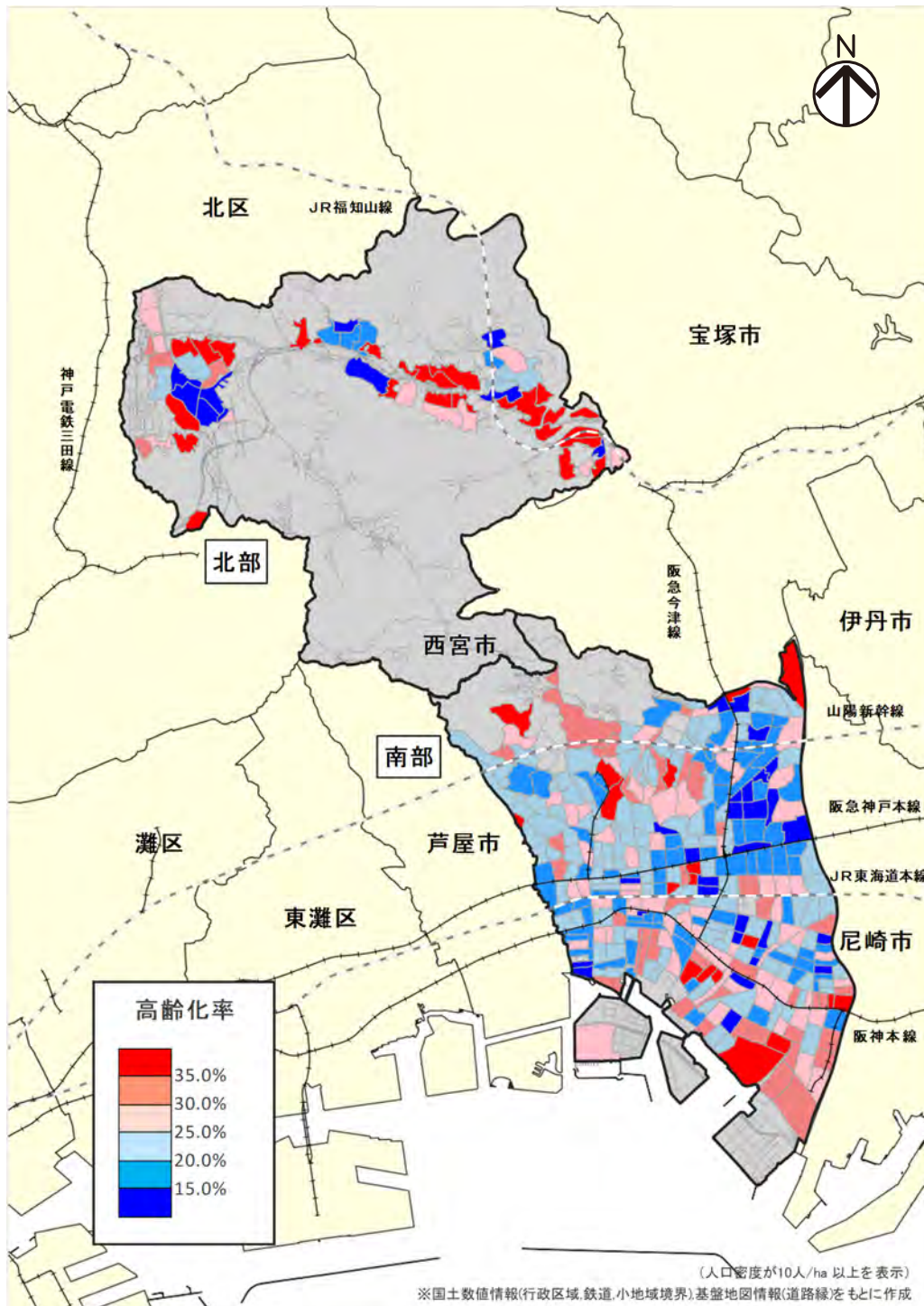
出典：西宮市住民基本台帳

図 I-3-9 町別生産年齢人口の増減(平成27年⇒令和元年)

3) 町別の高齢化率と高齢人口の増減

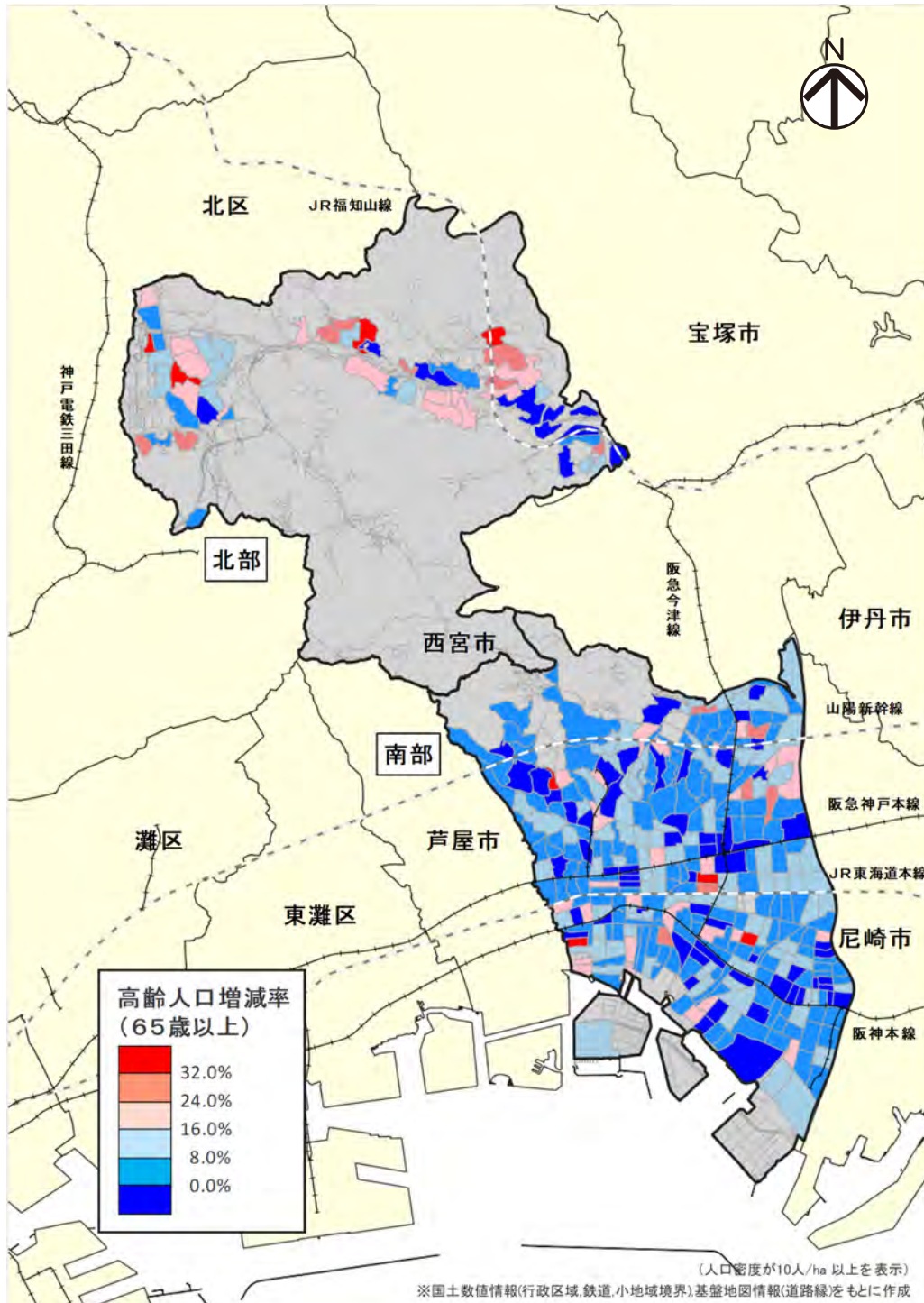
阪急西宮北口駅周辺や近年宅地開発された地域などでは、高齢化率が20%未満だが、その他の多くの地域では20%以上である。

高齢化率が低い地域においても高齢人口は増加傾向にある。北部や南部の山麓部・丘陵部、臨海部東側などの鉄道駅や市の中心部から離れた地域では、高齢化率が高く、高齢人口（特に70歳以上人口）の増加率も高く、生産年齢人口の減少率が高い。



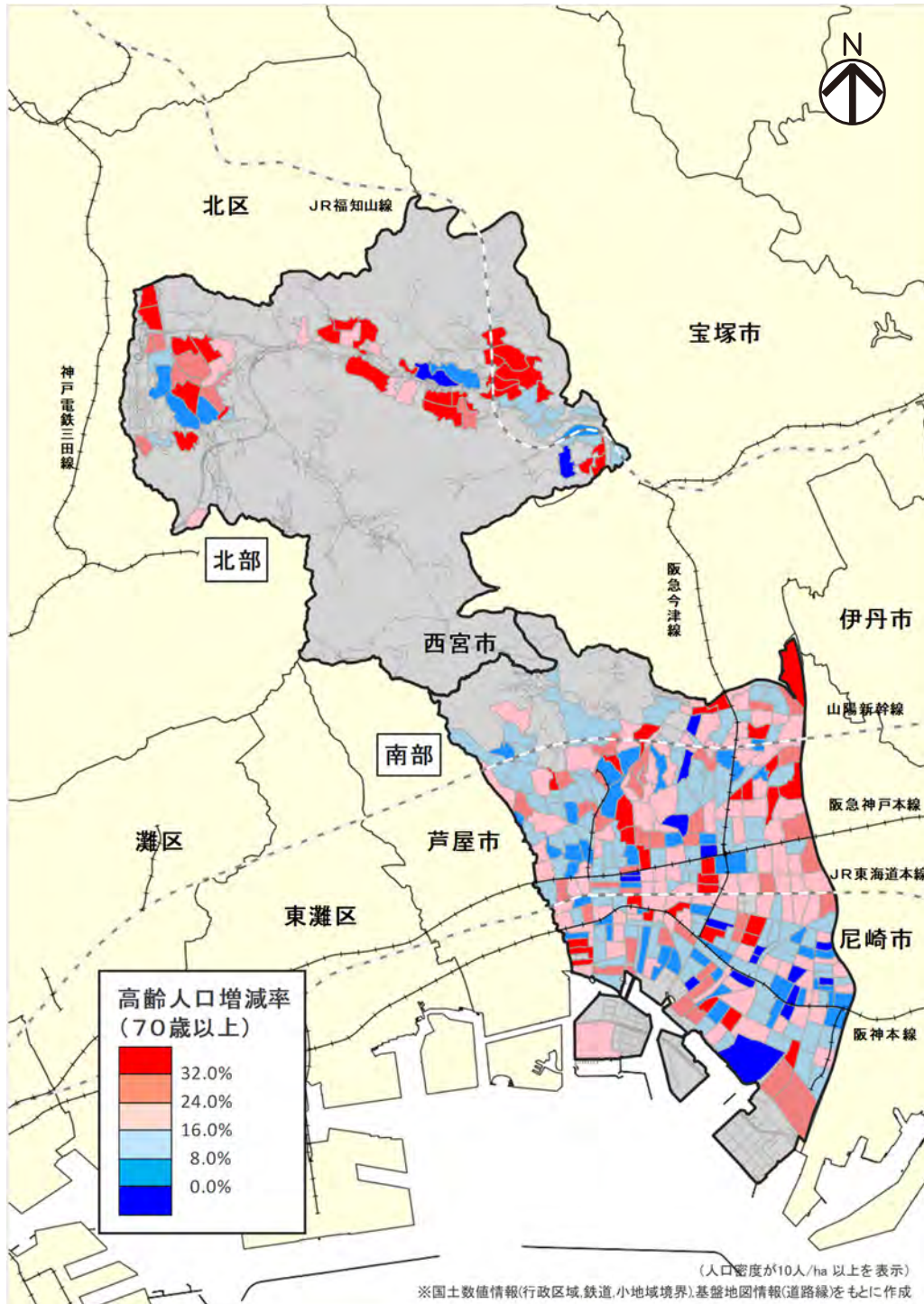
出典：西宮市住民基本台帳

図 I - 3 - 10 町別の高齢化率(令和元年)



出典：西宮市住民基本台帳

図 I-3-11 町別 65 歳以上人口の増減 (平成 27 年⇒令和元年)



出典：西宮市住民基本台帳

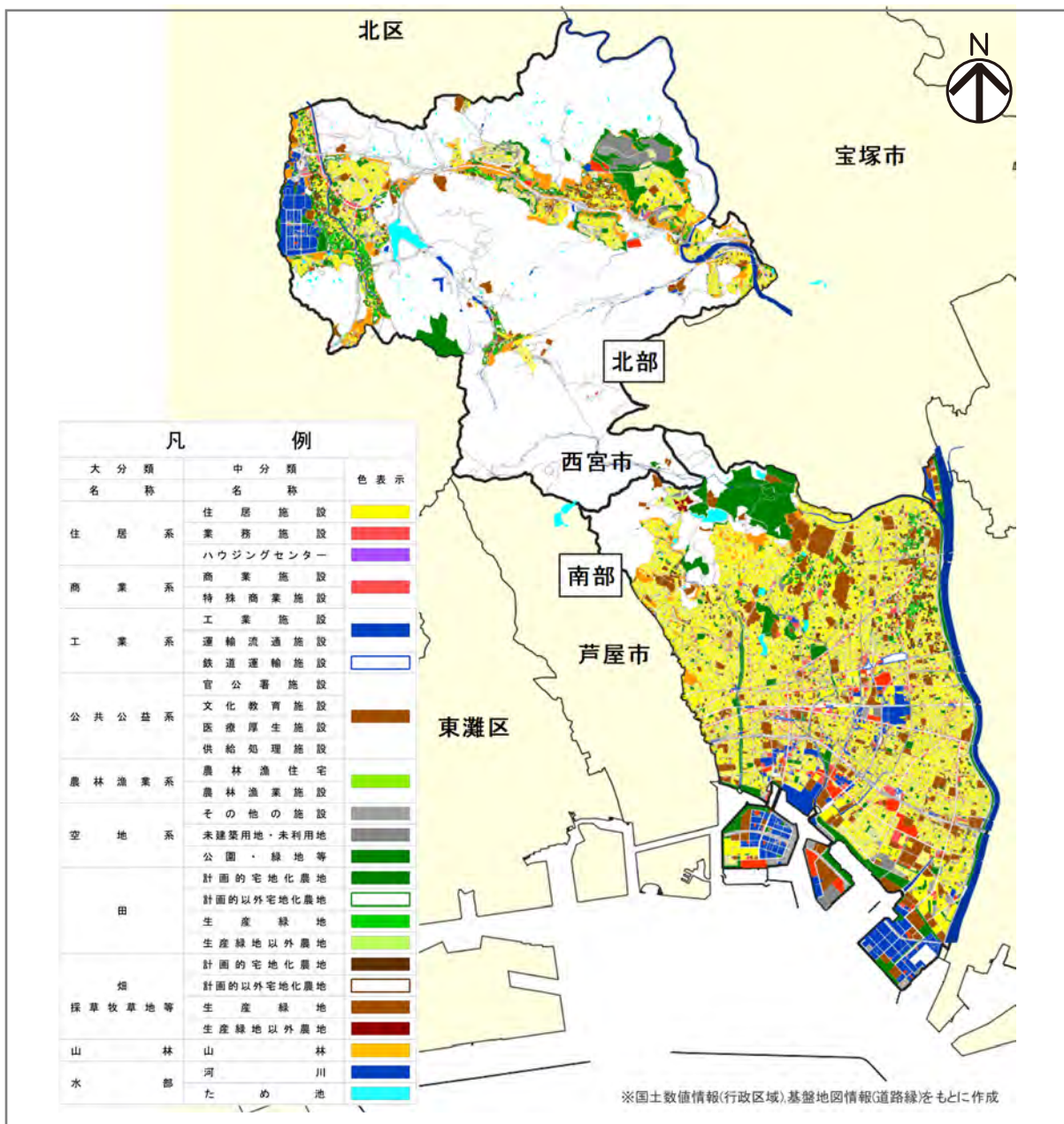
図 I-3-12 町別 70 歳以上人口の増減 (平成 27 年⇒令和元年)

3.4 土地利用の現況

北部は、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は地区計画の指定などにより良好な住環境やまちなみが形成されている。

南部は、阪神淡路大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などにより大規模なマンション建設が相次いだ地域が多く、高度地区や地区計画の指定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。そのうち、臨海部では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個性的な都市”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。



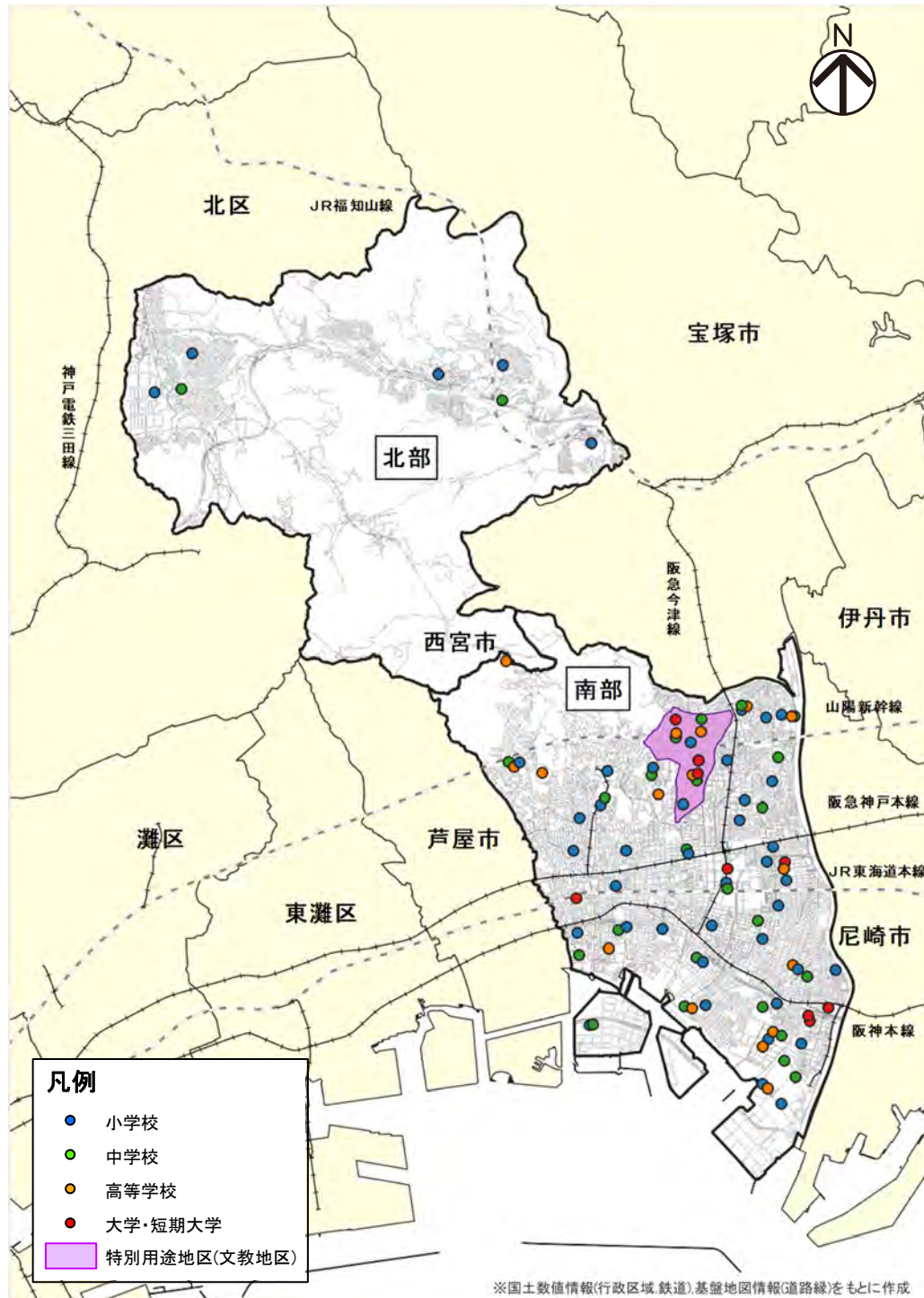
出典：土地利用現況図（平成 31 年 3 月）

図 I - 3 - 13 土地利用の現況（令和元年度）

3.5 学校施設の分布

南部では、昭和 33 年に特別用途地区に文教地区に指定している上ヶ原地区のほか、鳴尾地区を中心として、9つの大学、短期大学が立地している。

南部には多くの公立高等学校が立地しているが、北部には立地していない。



※関西学院大学は、上ヶ原キャンパスと聖和キャンパスの位置を示す。

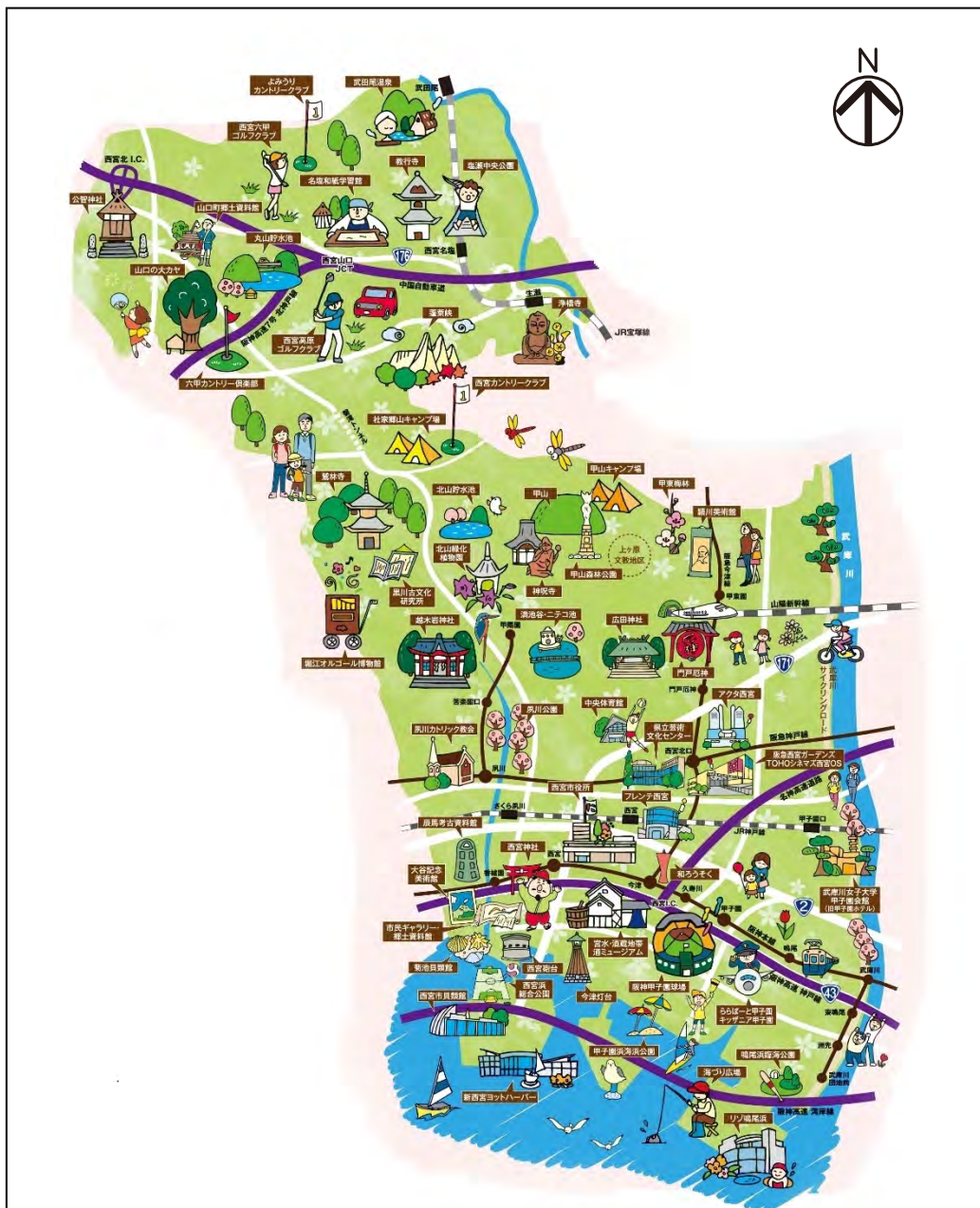
出典：西宮市教育要覧

図 I-3-14 学校施設の立地状況(令和元年度)

3.6 観光資源の分布

以下のような様々な特徴を持つ観光資源が分布している。

- ・ 夙川公園、満池谷・ニテコ池、甲山森林公園、北山緑化植物園、臨海部の新西宮ヨットハーバーなどの四季折々の自然を楽しめるスポットが分布
- ・ 兵庫県立芸術文化センターや大谷記念美術館など文教住宅都市にふさわしい文化施設が立地
- ・ 「灘の生一本」の産地として有名な灘五郷のうち「西宮郷」と「今津郷」があり、灘五郷の酒造に欠かせない名水「宮水」が湧出
- ・ 西宮神社、廣田神社、門戸厄神東光寺などの著名な神社仏閣が立地
- ・ 甲子園歴史館など新たな観光資源が整備

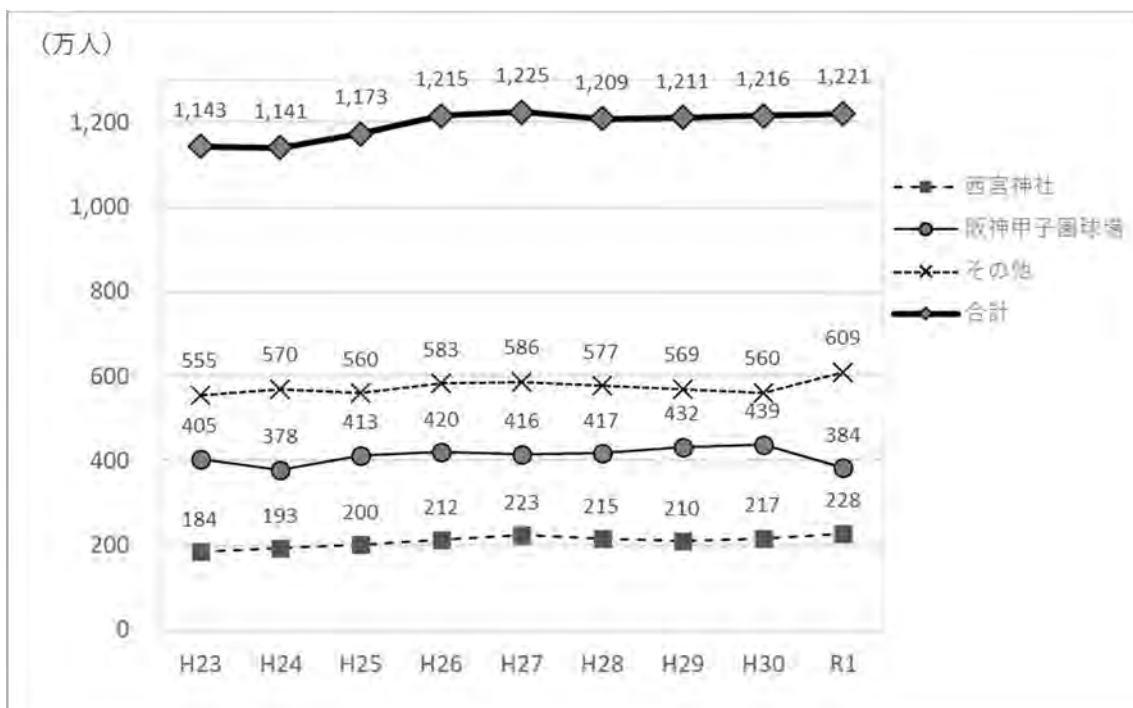


出典：西宮観光リーフレット（西宮観光協会ホームページ）

図 I-3-15 観光資源の分布状況

西宮市の観光入込客数は、平成 26 年度以降、約 1,200 万人で推移している。

令和元年度の観光施設別の入込客数は、阪神甲子園球場（野球観戦）が 384 万人と最も多く、次いで、西宮神社（参拝）が 228 万人となっており、全体の約 5 割を占めている。



出典：兵庫県観光客動態調査報告書

図 I - 3 - 16 観光入込客数の推移

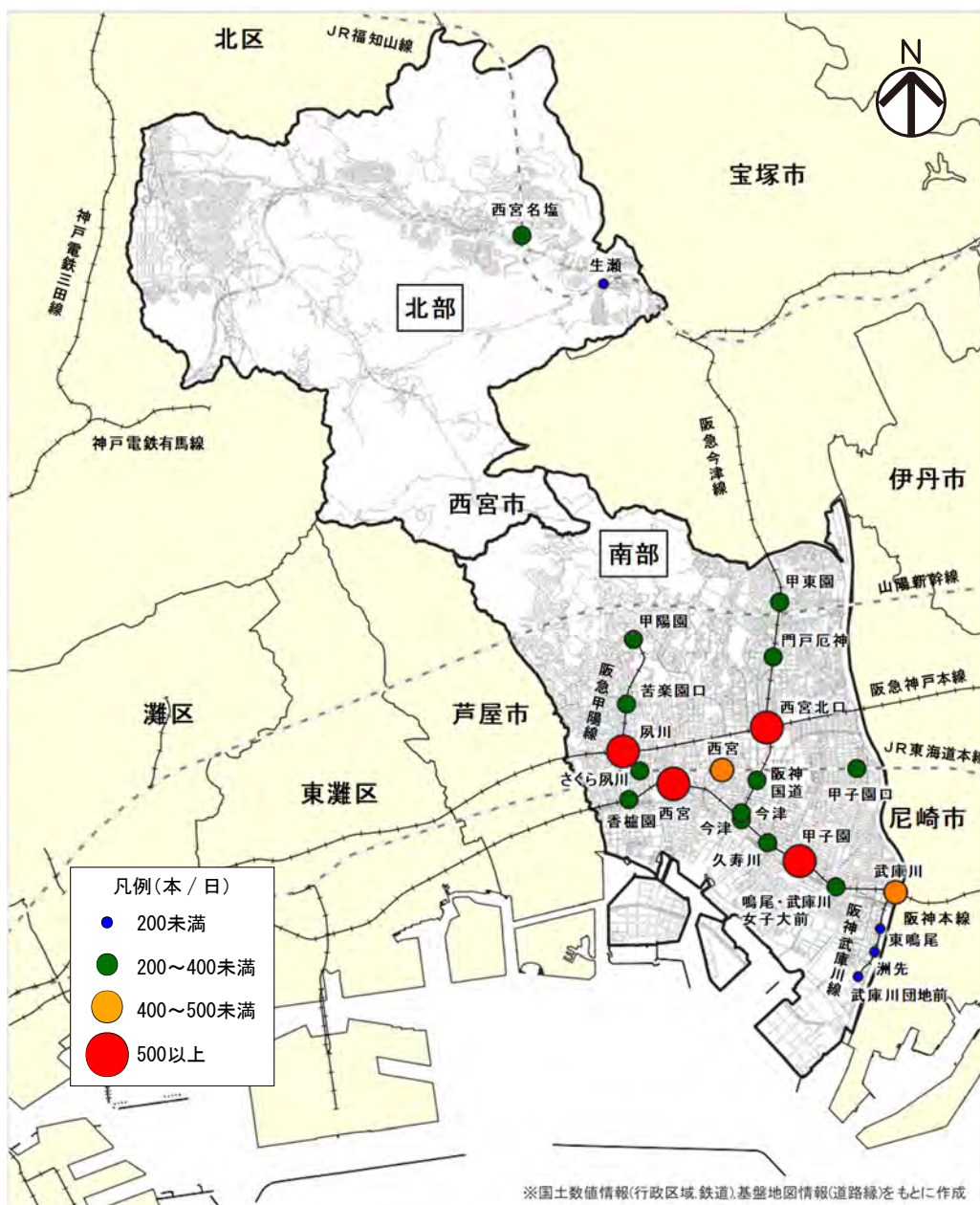
3.7 交通基盤の現況

3.7.1 鉄道

南部では、本線として東西方向に JR 東海道本線、阪急神戸本線、阪神本線、支線として南北方向に阪急甲陽線・今津線、阪神武庫川線が整備されている。

北部では、東側の塩瀬地域には JR 福知山線が整備されているが、西側の山口地域には鉄道がなく、最寄りの鉄道は神戸市内を運行する神戸電鉄三田線・有馬線である。

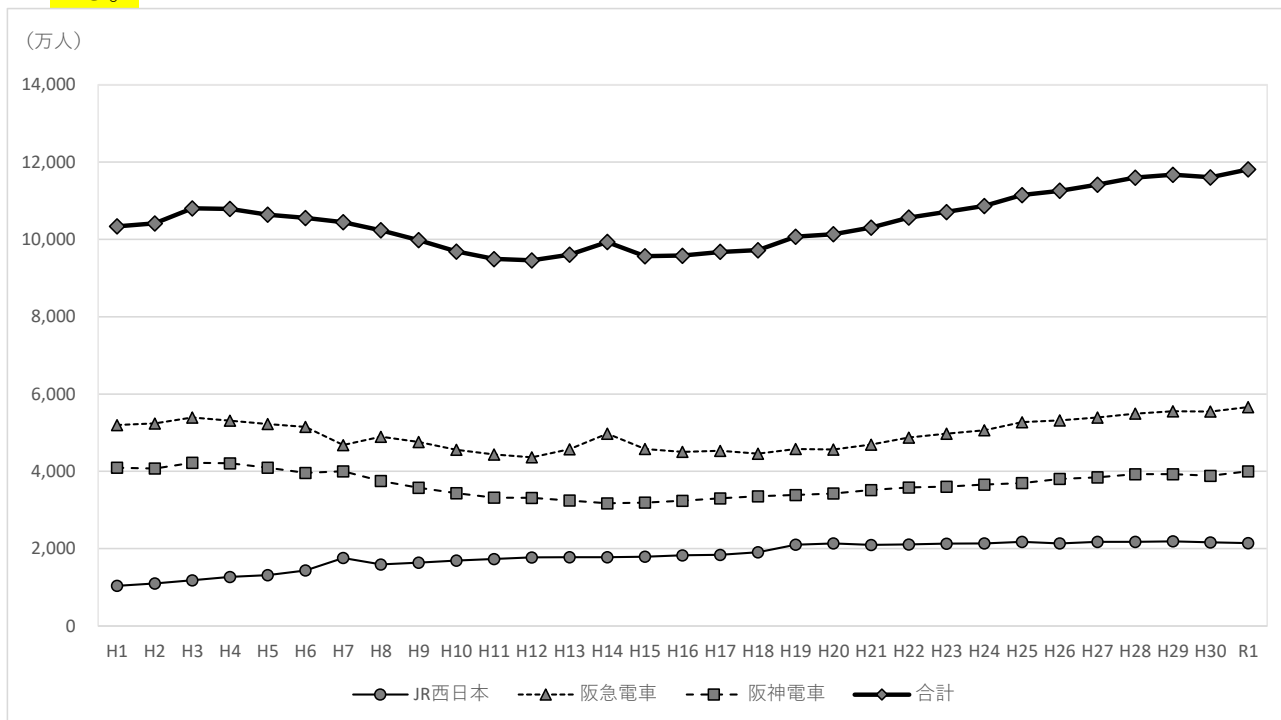
鉄道駅は市内に 23 駅あり、阪急西宮北口駅、阪急夙川駅、阪神西宮駅、阪神甲子園駅では平日 1 日当たりの運行本数が 500 本以上あり、次いで JR 西宮駅、阪神武庫川駅では平日 1 日当たりの運行本数が 400 本以上である。特に特急、快速などが停車する駅で運行本数が多くなっている。



出典：鉄道事業者ホームページ

図 I-3-17 西宮市の鉄道路線と鉄道駅の平日 1 日当たり運行本数（令和元年）

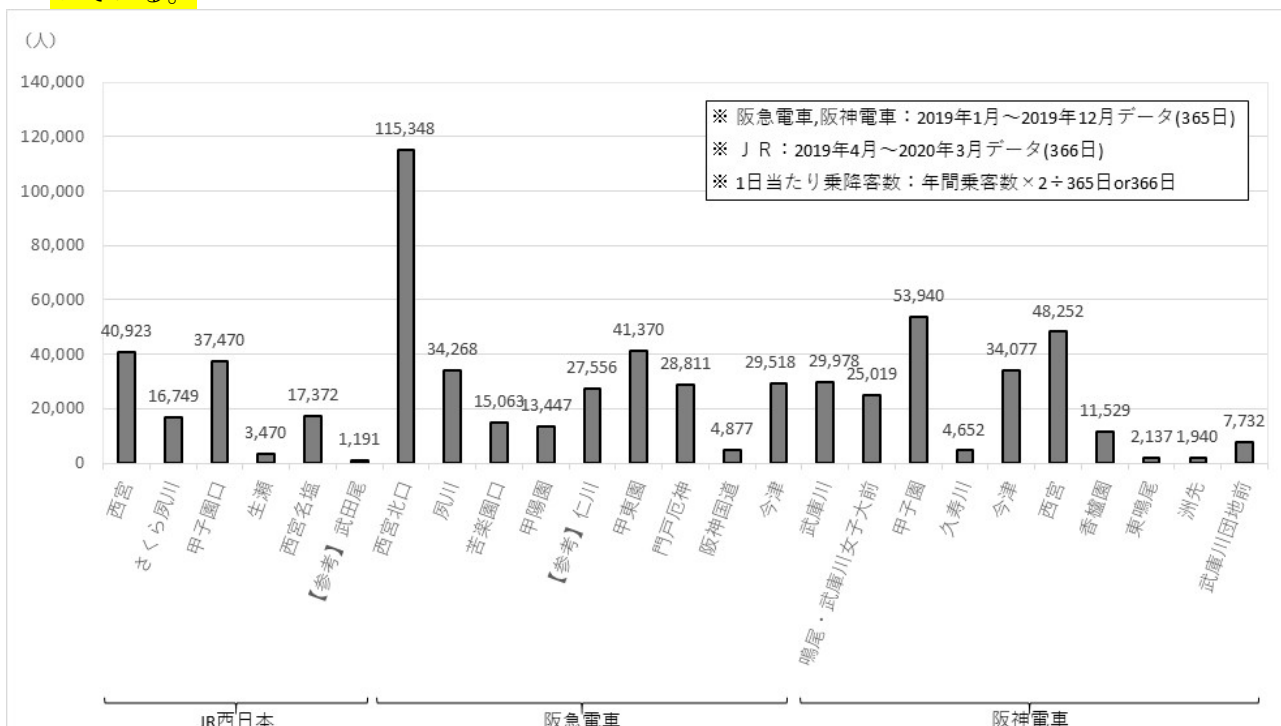
西宮市の鉄道乗客数は、近年は増加傾向で推移し、令和元年は、年間で約1億1,800万人となり、JR西日本は約2,100万人、阪急電車は約5,700万人、阪神電車は約4,000万人となっている。



出典：西宮市統計書

図 I - 3 - 18 鉄道乗客数の推移

1日当たりの乗降客数は、阪急西宮北口駅が最も多く、次いで阪神甲子園駅、阪神西宮駅となっている。



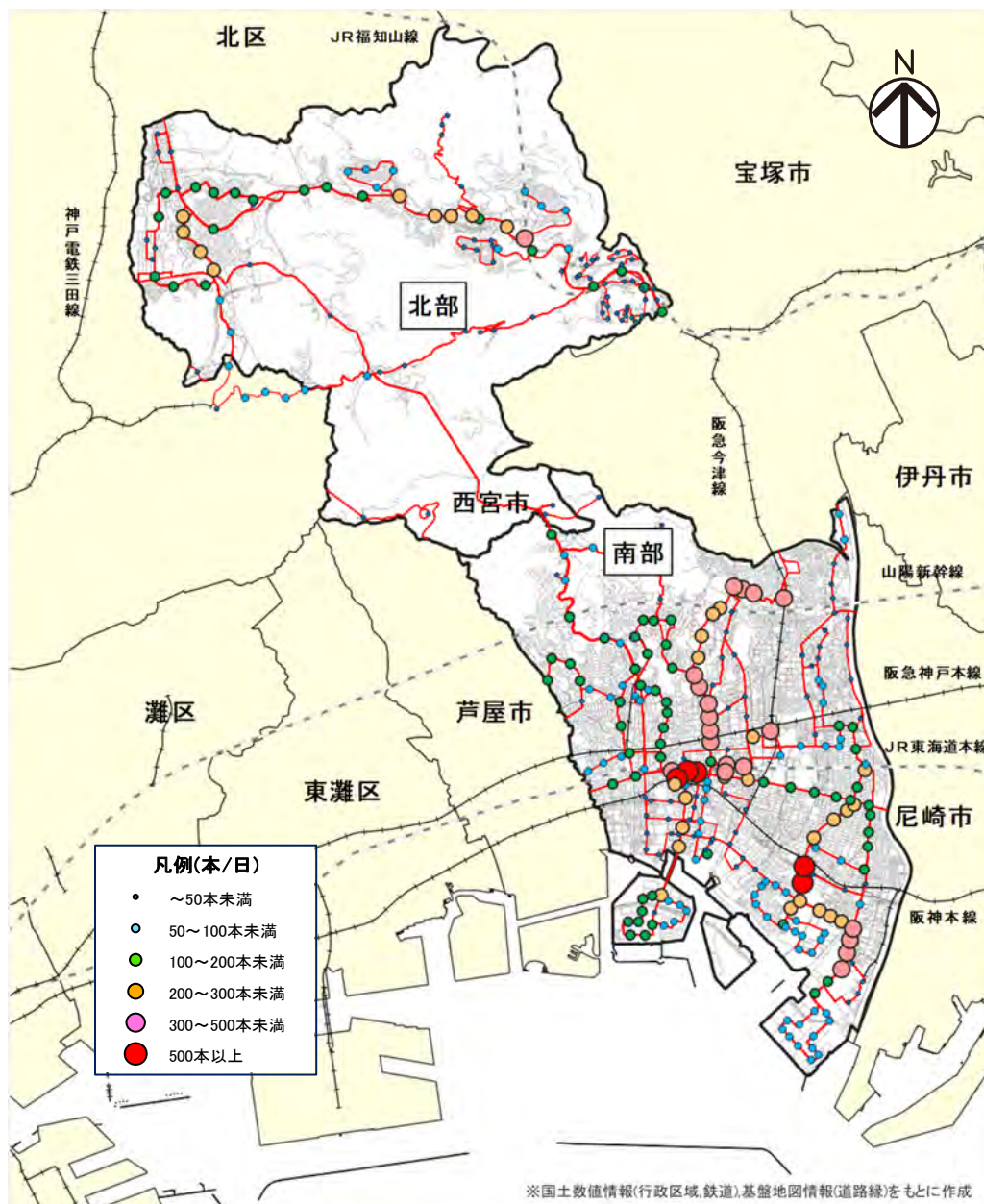
出典：西宮市統計書

図 I - 3 - 19 鉄道駅の1日当たり乗降客数(令和元年)

3.7.2 バス

バス路線は、鉄道網を補完するように概ね市域全体で整備されている。平成 21 年度から北部の山口地域と南部市街地を直接連絡する基幹交通として、市が事業主体の役割を担いさらやまなみバスを運行している。

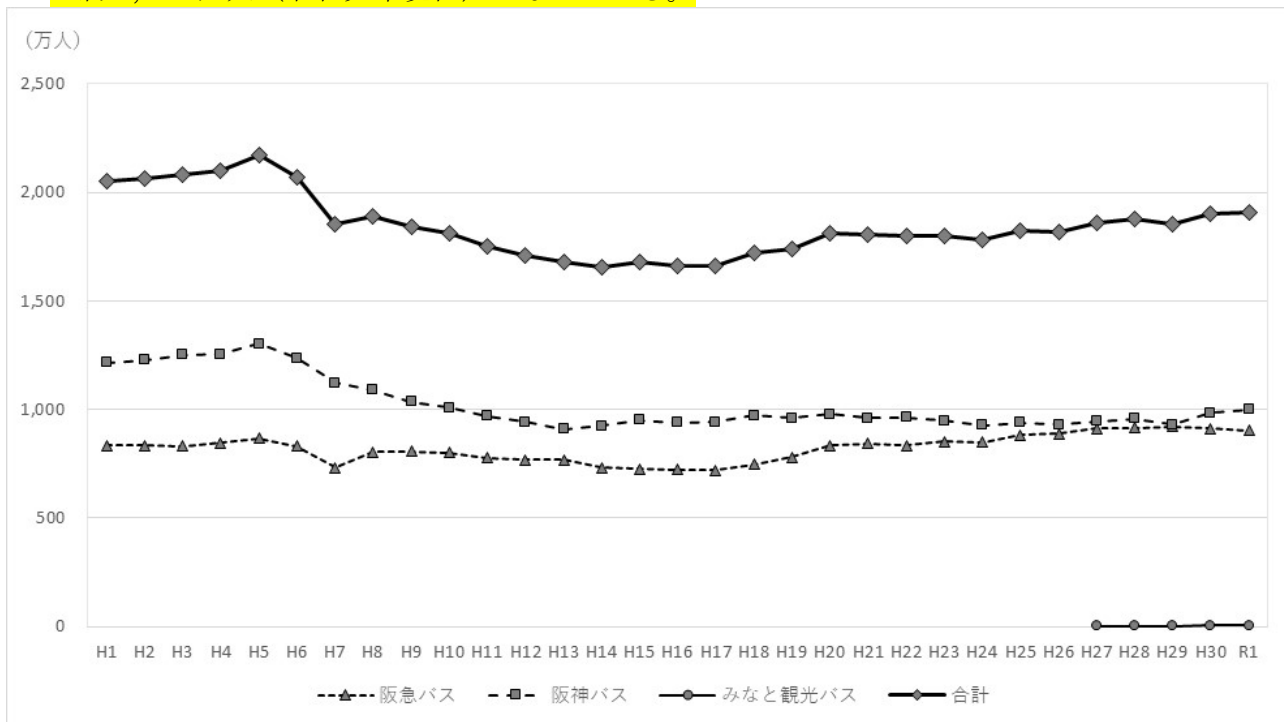
バスの運行本数は、阪神西宮駅、JR 西宮駅、阪神甲子園駅付近のバス停やそれらの鉄道駅に接続する主要路線のバス停で多くなっている一方、平日 1 日当たりの運行本数が 50 本（7 時～22 時の 15 時間で平均すると 1 時間 3 本程度）未満のバス停も存在している。また、バス停までの距離がある地域や地形的に高低差が大きい地域などのバスの利用が不便な地域が存在している。



出典：バス事業者ホームページ（高速バス、空港バスは除く）

図 I-3-20 西宮市のバス路線とバス停の平日 1 日当たり運行本数（令和元年）

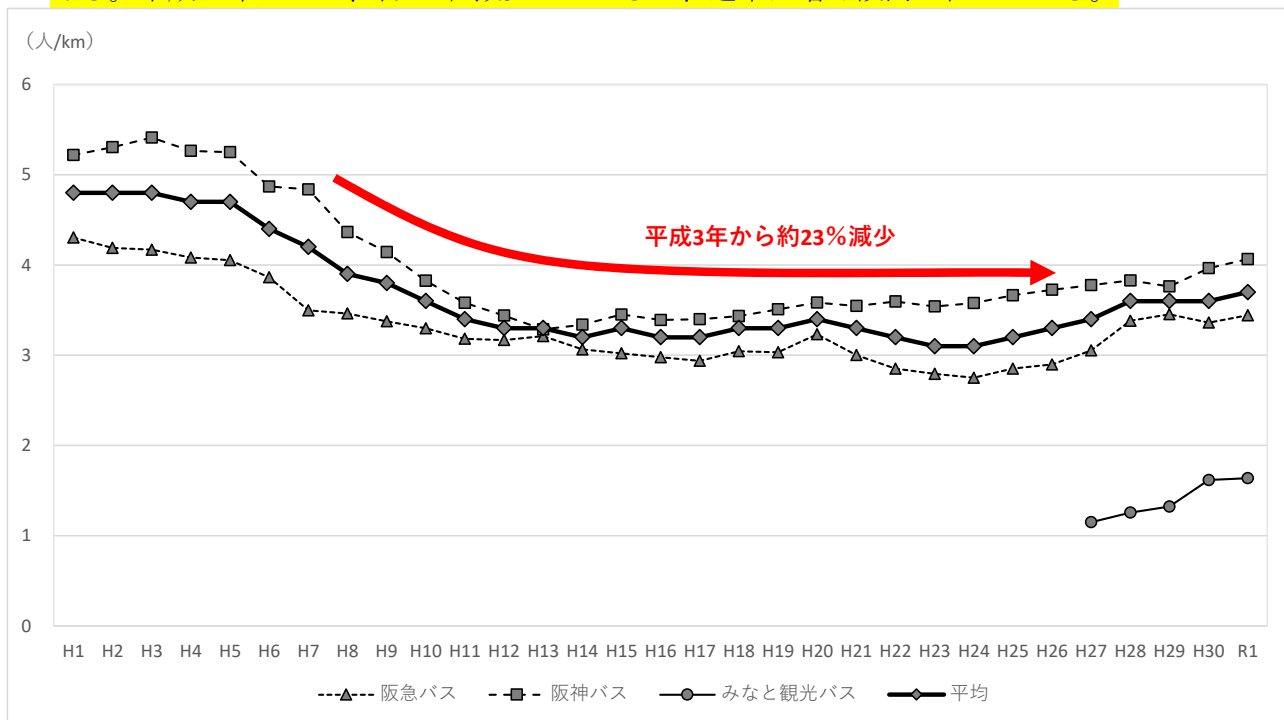
西宮市の路線バス乗客数は、平成5年でピークとなっており、近年は増加傾向に転じ、年間で約1,900万人（令和元年現在）となっている。



出典：西宮市統計書

図 I-3-21 路線バス乗客数の推移

運転キロ当たり乗車人員の平均値は、平成3年で4.8人/kmであり、令和元年で3.7人/kmである。平成3年に比べ、約23%減少しているが、近年は増加傾向に転じている。



出典：西宮市統計書

図 I-3-22 路線バス運転キロ当たり乗車人員の推移

3.7.3 道路

道路は日常生活や産業活動のための重要な都市基盤施設であり、災害時には避難路・救援路・延焼遮断帯として機能するなど、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

広域的な道路は、南部で国道2号・43号・171号、名神高速道路、阪神高速神戸線・湾岸線があり、北部で国道176号、中国自動車道、阪神高速北神戸線がある。

また、南部と北部をつなぐ主要地方道大沢西宮線がある。

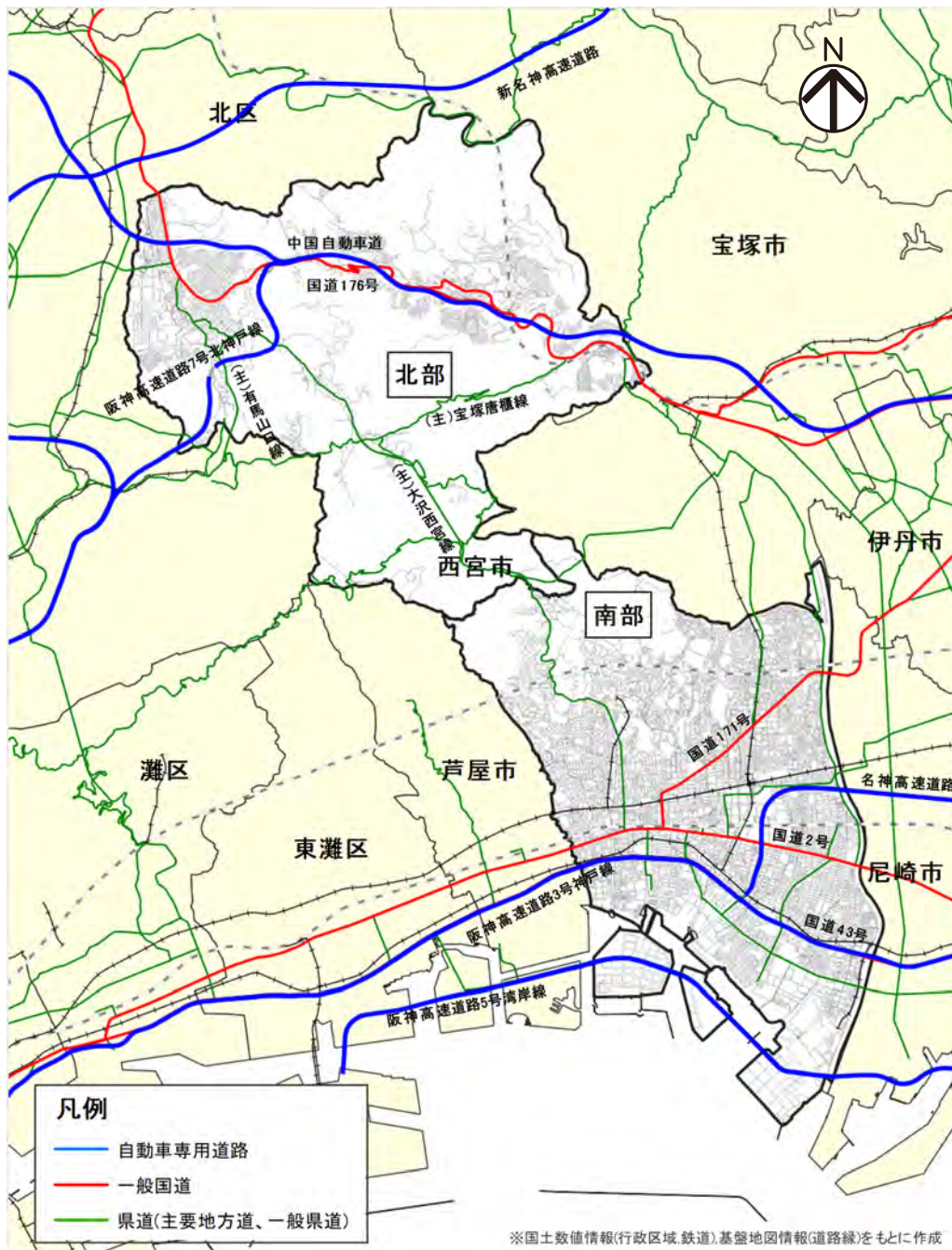
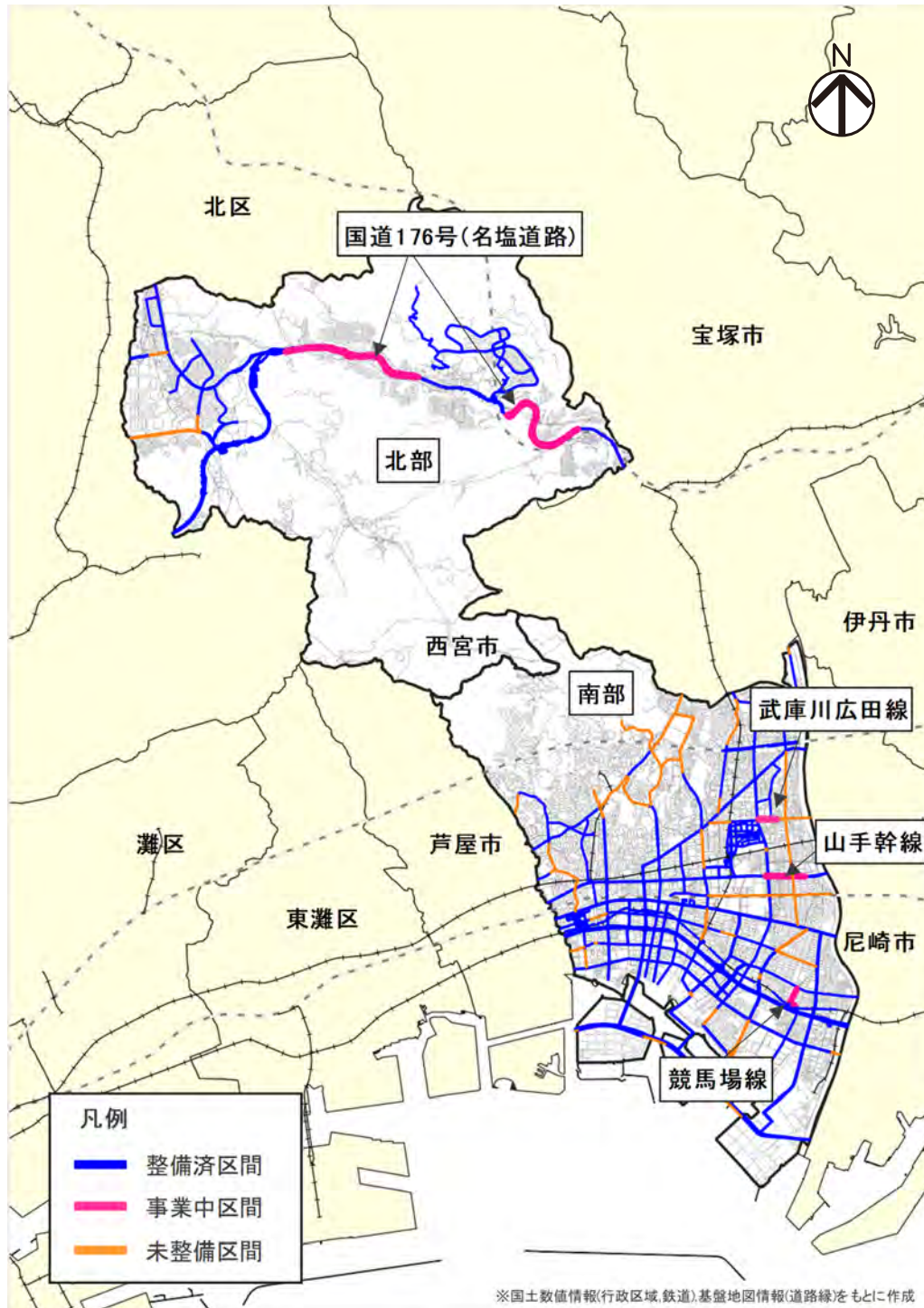


図 I-3-23 西宮市内の国道・県道・自動車専用道路

2) 都市計画道路

都市の骨格となる重要な道路を都市計画道路として位置づけ、整備を進めている。

本市の都市計画道路は総延長約 182km であるが、そのうち約 16% が未整備区間となっており、特に JR 東海道本線以北で整備が遅れている。



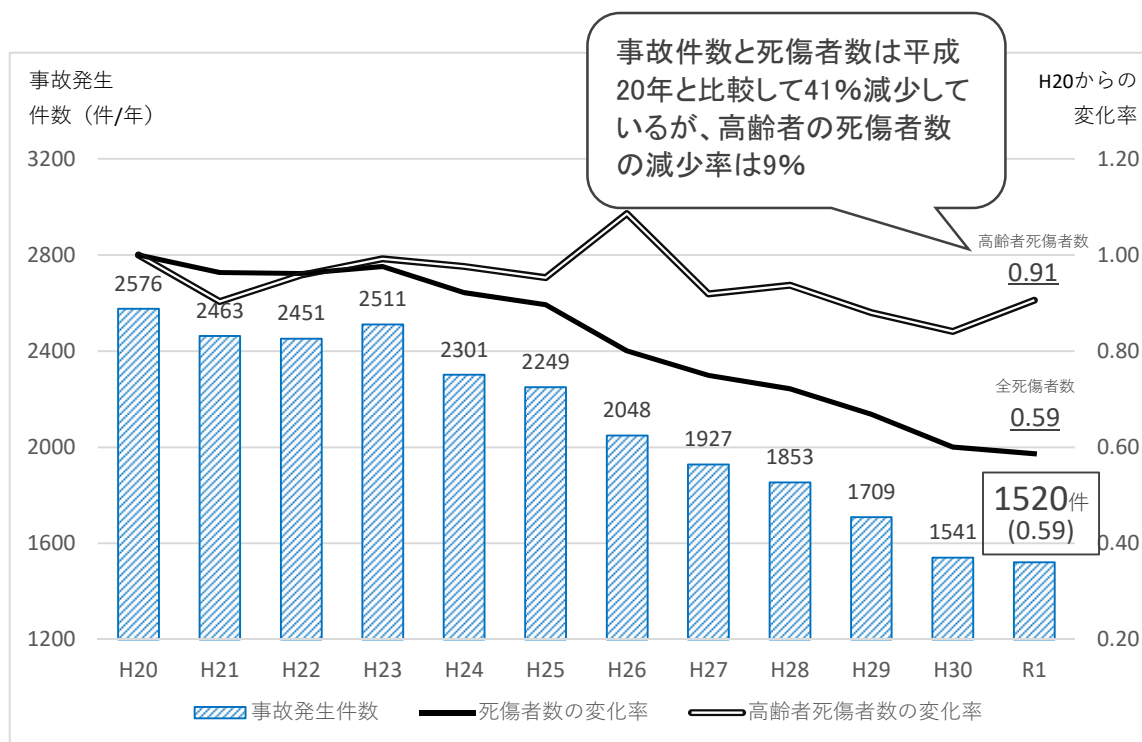
出典：西宮市都市計画道路整備状況図、西宮市都市計画年報

図 I-3-24 西宮市の都市計画道路の整備状況(平成 31 年 4 月)

3) 事故発生状況

西宮市で発生した交通事故(人身事故)は、平成23年頃から減少傾向であり、令和元年は1,520件で平成20年と比較すると41%減少している。しかし、高齢者の死傷者数は、平成20年比で9%の減少となっており、事故発生件数と比較すると減少率が小さい。

交通事故の発生が最も多いのは、国道43号の染殿町～用海町～西宮本町である。



出典：交通事故統計（兵庫県警察）

図 I-3-25 人身事故発生件数等の推移

表 I-1 西宮市内での事故発生箇所(令和元年、20件以上の箇所)

路線名	市区町	区間内の交差点			発生		
					件数	死者	傷者
国道2号	西宮市	神楽町	夙川橋	森具	22	0	26
国道43号	西宮市	西宮インター	今津		25	0	30
国道43号	西宮市	染殿町	用海町	西宮本町	28	0	31
国道171号	西宮市	甲武橋	上大市4丁目		25	0	30
国道171号	西宮市	青木	室川町	越水高架下	26	0	31

出典：交通事故統計（兵庫県警察）

4. 上位計画と関連計画

4.1 都市交通計画の位置づけ

本計画は、都市・地域総合交通戦略要綱に基づく「総合交通戦略」及び地域公共交通活性化再生法第5条に基づく「地域公共交通計画」として位置付けられるものである。

「第5次西宮市総合計画」に即し、都市計画マスタープランや関連計画と整合・連携を図る。

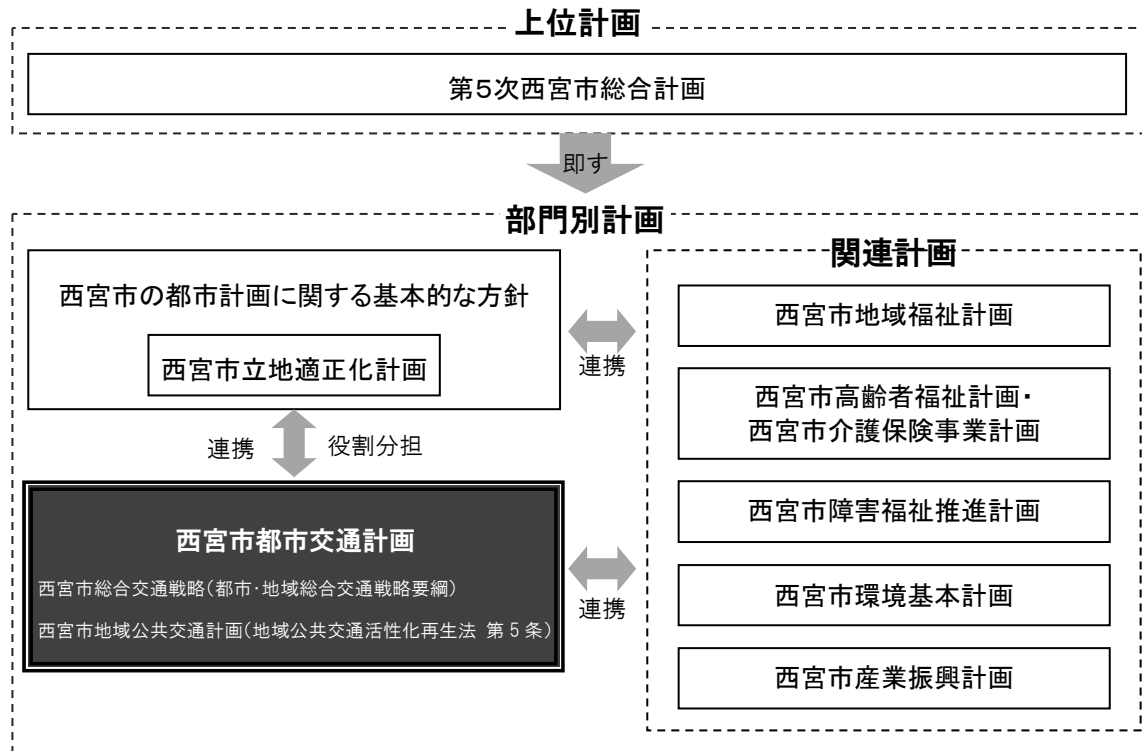


図 I-4-1 上位計画及び都市交通計画と関連計画の関係

4.2 上位計画等

- 昭和 38 年の「文教住宅都市宣言」をまちづくりの理念として掲げ、一貫したまちづくりを推進している。
- 総合計画では「文教住宅都市」「活力」「ふれあい」「つながり」といったキーワードで基本目標などが設定されている。

4.2.1 文教住宅都市宣言

西宮市は、阪神間の中央に位置し、自然の風光と温暖な気候に恵まれ、市制施行いらい、多くの人々がここに、平穏で快適な生活環境を求めて移り住み、ついに今日の隆盛をみるにいたった。その風土は、先覚者たちの文教諸施設の整備拡充の努力とあいまって、今や西宮市が文教住宅都市として力強く進むことを可能ならしめている。またその故にこそ、年々、万余を数える人口増加がみられるのである。

一方、大阪、神戸をはじめとする阪神圏諸都市は、急速な発展を示しつつあるが、同時に産業配置、人口の都市集中、公害など幾多の内部的諸矛盾の解決をせまられている。こうした事態にあつて、西宮市は、本市が誇りうる文教住宅都市的性格をさらに一層、推進することにより、こんごの阪神圏発展の一翼を担う考えである。すなわち、西宮市の将来は、西宮市民のみならず、近畿一円の福利の増進に役立つべきものであり、それはまさに、西宮市が、人々に憩いと安住の地を提供することによって、積極的に果されるものと信じる。

ここに、西宮市は三十万市民のひとしく望むところにしたがい、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、こんご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。

昭和 38 年 11 月 3 日
兵庫県西宮市

4.2.2 総合計画

1) 第1～4次西宮市総合計画

計画名	年度	基本目標	サブテーマ
西宮市総合計画	昭和46年 ～昭和60年	文教住宅都市を 基調とする 個性的な都市	緑としあわせの まちづくりへ
西宮市新総合計画	昭和61年 ～平成10年		活力とうるおいの ある文教住宅都市をめざして
第3次西宮市総合計画	平成11年 ～平成20年		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	平成21年 ～平成30年	ふれあい 感動 文教住宅都市・西宮	市民一人ひとりが感動できるまち 躍動的な文教住宅都市の実現

2) 第5次西宮市総合計画(令和元(2019)年度から令和10(2028)年度)

【都市目標】

○ 未来を拓く^{ひら} 文教住宅都市・西宮 ～憩い、学び、つながりのある美しいまち～

【6つの将来像】

1. 私たちは、六甲から北摂に連なる山並みと大阪湾、これをつなぐ武庫川や夙川などに抱かれながら憩い、安らかに暮らしており、この地で育まれてきたまちの風情や、自然と都市の景観に誇りを持っています。誰もが安心して行き交い、暮らすことのできる西宮は、活気と魅力にあふれるまちになっています。
2. まちのあちらこちらから、子供たちの元気な声が聞こえてきます。子育てをする人も、それを応援する人も、誰もが温かい気持ちで西宮の子供たちを育みます。心豊かで健やかに育った子供たちは、将来も西宮に住みたいと感じています。
3. 身近な地域での暮らしを一緒に楽しむ中で、たくさんの縁が生まれています。地域でお互いに見守り、支え合うことのできる西宮のまちで、一人ひとりが生き生きと、自分らしい生活を楽しんでいます。
4. 文教住宅都市の個性と魅力にひかれ、移り住む人や訪れる人が増えています。たくさんの人々が学び、働き、遊ぶ中で、様々な交流の輪が広がっており、大学や産業とも連携した、まちの元気が生まれています。
5. きれいな水や緑がある、清潔で快適な暮らしが、みんなの生活を豊かにしています。私たちの暮らしを支える都市基盤は、一段と安全で利用しやすいものとなっています。地域では、あらゆる年齢の人々が防災・減災の活動に参加し、何かあっても助け合えるつながりと、より強固になった行政の防災体制に、みんなが安心を感じています。
6. たくさんの方が地域の活動やまちづくりに積極的に参加し、西宮のまちに対する人々の愛着と誇りが住民自治の成熟につながっています。ICT分野における技術革新等を最大限活用した、効率的で公正な行政運営がみんなから信頼されています。

4.3 関連計画等

- 西宮市の都市計画に関する基本的な方針では、低炭素なまちづくりなどに向けた公共交通の利便性向上、公共交通網の充実、生活に必要な日常の移動の円滑化、地域コミュニティ相互の交流促進などを施策展開の方向性として掲げている。
- 西宮市立地適正化計画では、地域の魅力を活かした誰もが暮らしやすいコンパクトなまちを基本理念として、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」に基づく交通機能の強化を基本的な方針に掲げている。
- 誰もが安全・安心で快適に暮らせるまちづくり（福祉に関する計画）、温室効果ガスの排出を抑制した低炭素社会の実現（環境基本計画）、産業活動をしやすい環境の創出（産業に関する計画）などの分野で各種関連計画が策定されている。

4.3.1 西宮市の都市計画に関する基本的な方針(平成 23 年度からおおむね 10 年間)

【基本理念】

- 宮水の「えん」でつなぎ育む 美しいまち西宮

【施策の展開の方向性】

- 公共交通の利便性の向上により、過度の自家用車利用を抑制し、省エネルギー、低炭素なまちを目指す。
- 土地利用誘導や公共交通の改善及び利用促進などにより、徒歩、自転車又は公共交通を利用して日常生活に必要なサービスを受けられるようにする。
- 市内の各地をつなぐ公共交通網の充実を図る。
- 公共交通の利便性の向上に取り組み、働く、学ぶ、住むために必要な日常の移動を円滑にする。
- 公共交通網の充実や地域間道路の整備により、市街地と農地など、市内各地域のコミュニティ相互の交流を促進し、にぎわいを育む。

4.3.2 西宮市立地適正化計画(令和元年度から令和22年度)

【基本理念】

- 地域の魅力を活かした誰もが暮らしやすいコンパクトなまち

【基本的な方針】

- 地域の特性を活かした居住の誘導
- 地域に応じた生活サービス施設の維持・誘導
 - ① 都市計画マスタープランに基づく拠点形成
 - ② 文教・スポーツ施設を拠点としたまちづくり
 - ③ 持続可能な都市経営を目指した公共施設の集約・再編
- 「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」に基づく交通機能の強化

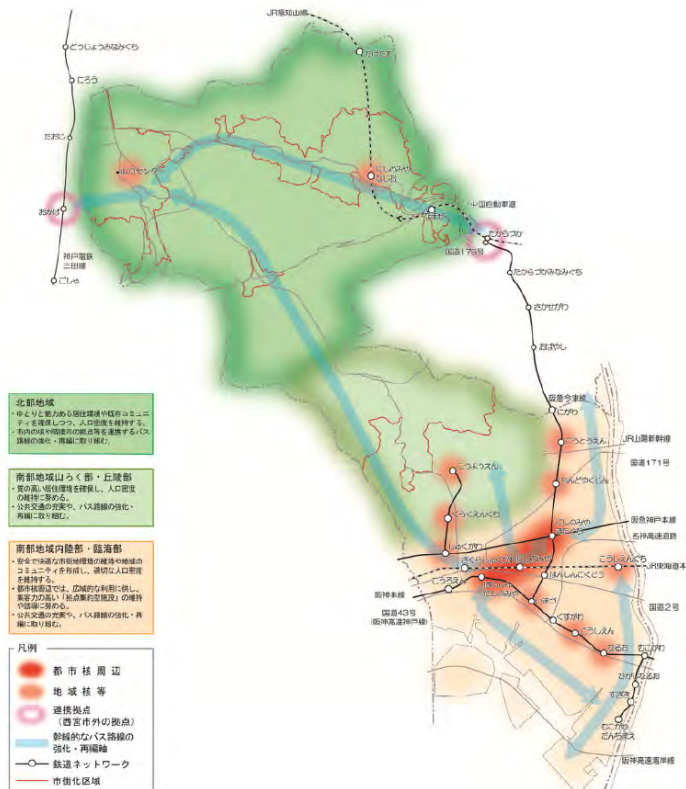
- ・ バス路線の強化・再編や都市計画道路の整備等により、拠点へのアクセス性や速達性・効率性の向上に努める
- ・ 鉄道駅周辺における駅前広場の整備・改良やバスの待合環境の改善など、他の交通機関との乗り継ぎの利便性の向上に努める

(南部地域)

- ・ 都市計画道路の整備や交通結節機能の強化等により、公共交通の充実や持続可能な交通ネットワークの形成を図る
- ・ 市役所本庁舎周辺地区で、交通結節機能と生活サービス機能をあわせ持つ魅力的な中心拠点の形成を促進する

(北部地域)

- ・ 山口地区と南部市街地を直接連絡する「さくらやまなみバス」の運行計画の見直しや利用促進策の実施等により、持続可能な運行を目指す
- ・ 地域内交通や隣接市の拠点に結ぶ交通の充実、都市計画道路の整備など、公共交通の充実等による生活サービス施設の利便性の向上に努める



4.3.3 福祉関係計画

1) 西宮市地域福祉計画(平成 28 年度から令和 3 年度)

- 地域を構成する市民一人ひとりをはじめ団体・組織などが、お互いを認めあい、つながり、支えあうことで地域福祉を推進し、誰もが安心して、共に生きることができるまちをめざし、「みんながつながり 支えあい 共に生きるまち 西宮」を基本理念として設定している。
- 施策の展開において、安心・安全なまちづくりとして「ユニバーサルデザインの視点に立った暮らしの場づくりと交通利便性の向上」が施策に位置づけられている。

2) 西宮市高齢者福祉計画・西宮市介護保険事業計画(令和 3 年度から令和 5 年度)

- 基本理念を「すべての高齢者が、住み慣れた地域で、自分らしく安心して暮らせるまち」と設定している。
- 「基本目標 5 多様な住まい方を支援する環境づくり」において、「公共施設等のバリアフリー化の推進」「公共交通のバリアフリー化の推進」が主な取組みに位置づけられている。

3) 西宮市障害福祉推進計画(令和 3 年度から令和 5 年度)

- 「だれもが人として尊重しあい、支えあうまち」「だれもが人として輝き、自立した生活をおくれるまち」「だれもが自らの生き方を選べるまち」「だれもが身近な地域でともに暮らせる生活支援の充実したまち」を基本理念とし、「ともに生き ともに支えあう共生のまち 西宮」を将来像として掲げている。
- 分野別の取組みにおいて、安全・安心・快適に暮らせるまちづくりとして「福祉のまちづくりの普及・啓発」「公共交通機関に関する利便性と安全性の向上」「歩道や道路等の整備」が主な施策・事業に位置づけられている。

4.3.4 第 3 次西宮市環境基本計画(令和元年度から令和 10 年度)

- 望ましい環境像を『人を育み、人が育む 環境学習都市・にしのみや』～共生と循環のこころで次代につなぐ 山のみどりとおおい海～とし、「低炭素」「資源循環」「生物多様性」「安全・快適」を環境目標としている。
- 環境目標の「低炭素」においては、地域環境の整備として「公共交通の利用促進と自動車交通の低炭素化」が取組みに位置づけられている。

4.3.5 第3次西宮市産業振興計画(令和元年度から令和 5 年度)

- 基本理念を「暮らしと調和した『にぎわい・活力』の創出」とし、産業について積極的な課題解決を図るとともに、より産業活動のしやすい環境を創出することにより、将来にわたって活力ある「文教住宅都市・西宮」となることをめざしている。
- 大阪、神戸の中間に位置し、交通利便性の高さから、冷蔵倉庫業や運輸施設提供業を含む物流関連産業が本市産業の特徴となる 6 つの産業群のひとつとして位置づけられている。
- 市域は南北に長く地区毎に特徴が異なり、それぞれの地区に魅力なる地域資源が存在し、独自のイメージを醸し出している。
- 地域資源を生かした産業振興を基本方針の一つに掲げ、スポーツビジネスの創出として「スポーツを核にした甲子園地域の活性化」「スポーツツーリズムの推進」、多彩に楽しむ「まちなか観光」の創出として「酒蔵ツーリズムの推進」等を取組みに位置付けている。

Ⅱ. 将来都市像と基本目標

II. 将来都市像と基本目標

1 . 都市交通計画の基本的事項	II-1-1
1.1 対象区域・交通と計画期間	II-1-1
1.2 基本理念	II-1-2
1.3 将来都市像	II-1-3
1.3.1 西宮市の強み・特性と将来リスク	II-1-3
1.3.2 上位・関連計画等で掲げる基本目標など	II-1-4
1.3.3 将来都市像の設定	II-1-5
2 . 将来都市像に照らした現状と課題	II-2-1
2.1 日常生活圏等の設定	II-2-1
2.1.1 西宮市内のゾーニング	II-2-1
2.1.2 西宮市外のゾーニング	II-2-5
2.2 日常生活圏ごとの暮らし・お出かけの状況等	II-2-6
2.2.1 日常生活圏ごとの暮らしぶり	II-2-6
2.2.2 日常生活圏ごとのお出かけの状況	II-2-28
2.2.3 日常生活圏ごとの移動環境	II-2-35
2.3 日常生活圏を越えたお出かけの状況等	II-2-45
2.3.1 日常生活圏を越えた移動状況	II-2-45
2.3.2 日常生活圏を越えた移動手段の状況	II-2-57
2.3.3 日常生活圏を越えたお出かけに関する移動環境	II-2-63
2.4 施策検討の方向性と交通課題の整理	II-2-92
2.4.1 日常生活圏ごとの暮らし・お出かけの状況などのまとめ	II-2-92
2.4.2 日常生活圏の暮らしぶり等を踏まえた施策検討の留意点と方向性	II-2-99
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	II-2-101
2.4.4 各中心拠点の特徴	II-2-102
2.4.5 交通課題のまとめ	II-2-104
3 . 都市交通計画の基本目標	II-3-1

1. 都市交通計画の基本的事項

1.1 対象区域・交通と計画期間

対象区域

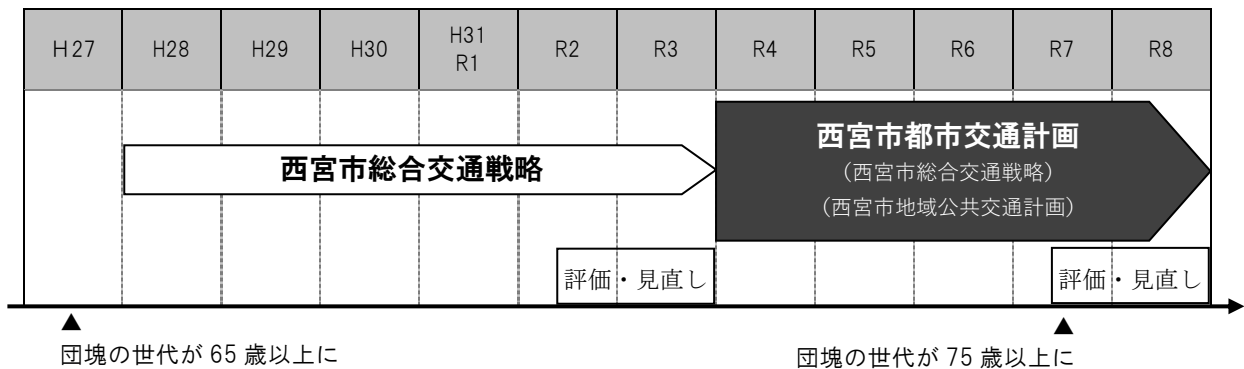
西宮市域を基本とする。

対象交通

みんながお出かけしやすい交通体系を目指すために、主に鉄道、バス、タクシー、自転車、徒歩に重点をおく。

計画期間（施策着手期間）

施策着手を計画する期間は5年間とする。(R4~R8)



図Ⅱ-1-1 都市交通計画の計画期間

1.2 基本理念

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における「文教住宅都市」「活力」「ふれあい」「**つながり**」といったキーワードを踏まえ、**都市交通計画**の基本理念を定める。

【西宮市**都市交通計画**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り考慮したキーワード】

- 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、こんご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。
- 第1～3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

【サブテーマ】
西宮市新総合計画 : 活力とうるおいのある文教住宅都市をめざして
第3次西宮市総合計画 : 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
- 第5次西宮市総合計画

【基本目標】
未来を拓く 文教住宅都市・西宮 ～憩い、学び、つながりのある美しいまち～
- 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

本市の「強み・特性」と「将来リスク」や「上位・関連計画等で掲げる基本目標など」を踏まえ、都市交通計画の将来都市像を設定する。

1.3.1 西宮市の強み・特性と将来リスク

1) 強み・特性

山・川・海など豊かな自然環境がある。

総面積 100.18km²の市域は、北部の山地部と南部の平野部に分かれ、その中央部を東西に東六甲山系が横断している。海拔約 0m から 900m に及ぶ起伏に富んだ地形であり、山、川、海などの豊かな自然環境を有している。

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。

昭和 38 年の「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”を目標にまちづくりを推進してきた。その結果、北部・南部のそれぞれ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。

昭和 33 年に特別用途地区の文教地区に指定している上ヶ原地区のほか、鳴尾地区などを中心として、9 つの大学・短期大学が立地するなど、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貴重な観光資源がある。

酒蔵、神社仏閣、阪神甲子園球場、文化施設、四季折々の自然を楽しめるスポットなど、様々な特徴を持つ貴重な観光資源に恵まれている。

鉄道駅が多く、鉄道利便性が高い。

鉄道駅は 23 駅あり、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鉄道路線を中心に、鉄道の利便性が高い。

主要な道路が概ね整備されている。

南部は国道 2 号・43 号・171 号、名神高速道路、阪神高速神戸線・湾岸線、北部は国道 176 号、中国自動車道、阪神高速北神戸線といった広域的道路が概ね整備されている。

2) 将来に向けて憂慮すべき事項(将来リスク)

交通の利便性が低い地域で、人口減少や空き家の増加、住宅地の魅力低下の可能性がある。

鉄道駅や市の中心部から離れている地域などでは、人口減少や高齢化が著しく進展することが危惧されるとともに、それらに起因した空き家の増加などが進み、住宅地の魅力が低下する可能性がある。

交通の利便性が低い地域で、高齢者の外出機会が減少する可能性がある。

高齢者の増加に伴い、交通利便性が低い地域などでは外出機会の減少が危惧され、生涯にわたって自由に活発な社会活動に取り組むことや、安全に暮らすことが難しいまちとなる可能性がある。

生産年齢人口の減少や高齢者の外出機会の減少により、まちの活力が低下する可能性がある。

生産年齢人口の減少や高齢者の外出機会の減少などにより、交流の衰退が危惧され、まちのにぎわいの低下が生じ、結果として市全体の活力の低下につながる可能性がある。

1.3.2 上位・関連計画等で掲げる基本目標など

上位計画等	<ul style="list-style-type: none"> ○文教住宅都市宣言 ○西宮市総合計画 	<p>→</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 昭和 38 年の「文教住宅都市宣言」をまちづくりの理念として掲げ、一貫したまちづくりを推進している。 ● 総合計画では「文教住宅都市」「活力」「ふれあい」「つながり」といったキーワードで基本目標などが設定されている。
関連計画等	<ul style="list-style-type: none"> ○西宮市の都市計画に関する基本的な方針 ○西宮市立地適正化計画 ○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 ○西宮市障害福祉推進計画 ○第3次西宮市環境基本計画 ○第3次西宮市産業振興計画 	<p>→</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 西宮市の都市計画に関する基本理念では、西宮がこれまで培ってきた文教住宅都市としての優れた環境と、品の良さを感じさせる個性的な都市イメージをさらに高め、後世に継承するため、「人(私)と自然」、「人(私)とまち」、「人(私)と人」のつながりを育み、美しいまちを実現するとしている。 ● 西宮市立地適正化計画では、「地域の魅力を活かした誰もが暮らしやすいコンパクトなまち」を基本理念とし、基本的な方針として「地域の特性を活かした居住の誘導」「地域に応じた生活サービス施設の維持・誘導」「『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』に基づく交通機能の強化」を掲げている。 ● 福祉に関する計画では、「みんながつながり 支えあい 共に生きるまち 西宮」「すべての高齢者が、住み慣れた地域で、自分らしく安心して暮らせるまち」とともに生きともに支えあう共生のまち 西宮」を基本理念等に掲げ、安心・安全なまちづくりとして「ユニバーサルデザインの視点に立った暮らしの場づくりと交通利便性の向上」が施策として位置づけている。 ● 環境基本計画では、「人を育み、人が育む 環境学習都市・にのみや」を望ましい環境像とし、「低炭素」を環境目標の一つに掲げ、地域環境の整備として「公共交通の利用促進と自動車交通の低炭素化」が取組みに位置づけている。 ● 産業振興計画では、「暮らしと調和した『にぎわい・活力』の創出」を基本理念とし、交通利便性の高さから物流関連産業が本市産業の特徴となる6つの産業群のひとつとして位置づけるほか、「スポーツを核にした甲子園地域の活性化」「スポーツツーリズムの推進」や「酒蔵ツーリズムの推進」等を取組みに位置づけている。

1.3.3 将来都市像の設定

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安全で快適なまちを目指す。また、拠点等の賑わいや個性豊かな市内各地の魅力を高め、誰もがお出かけして楽しめるようなまちを目指す。

【西宮市都市交通計画の将来都市像】

みんなが暮らしやすく、お出かけしたくなるまち

2. 将来都市像に照らした現状と課題

2.1 日常生活圏等の設定

地域によって居住者や住まいの状況、生活サービス施設の立地状況、移動状況、公共交通の利便性などが異なることから、地域ごとの特性を踏まえた実効性の高い施策を講じる必要がある。

したがって、地域ごとの現状や課題を整理するためにデータを活用した現状把握や分析を行うにあたって、徒歩での移動状況や商業・業務機能の集積状況、居住人口など踏まえて日常生活圏を設定する。

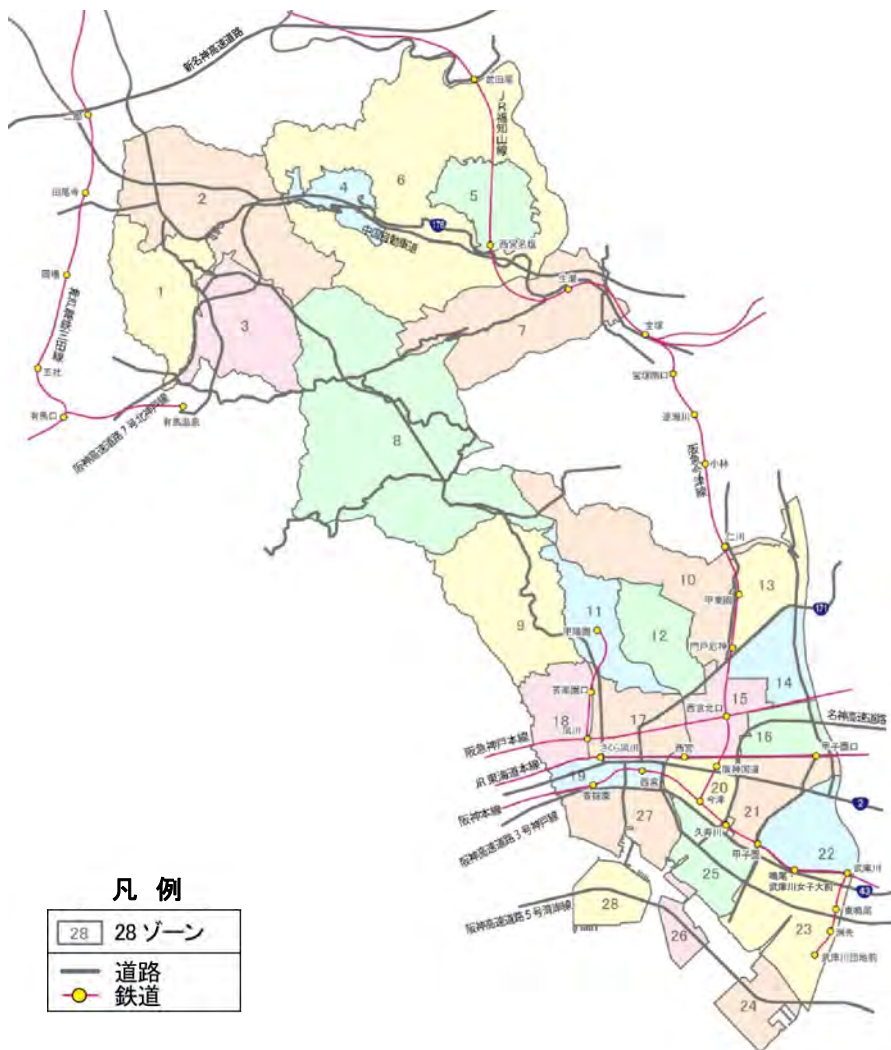
2.1.1 西宮市内のゾーニング

1) データ活用を考慮した暫定ゾーニング

行政区域（支所単位）や土地区画整理などの面整備の状況を考慮しながら、パーソントリップ調査^{※1}や道路・街路交通情勢調査^{※2}などのデータが活用しやすいよう、市内を28ゾーンに分割して暫定ゾーンとした。

※1 パーソントリップ調査 : 「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」動いたのかについて調査し、1日の人の動きを把握する調査

※2 道路・街路交通情勢調査 : 道路の整備状況、交通量、旅行速度などの道路交通の実態を把握する調査



図Ⅱ-2-1 市内の暫定ゾーニング(28ゾーン)

2) 暫定ゾーンの統合による日常生活圏の設定

徒歩で移動できる範囲を基本に、商業・業務機能の集積状況やパーソントリップ調査におけるゾーンごとのサンプル数を考慮して、以下の要件を満たすように暫定ゾーンを最低限必要な 15 ゾーンに統合して、「日常生活圏」として設定した。

- ① 鉄道を利用しないリンクトトリップのうち、「起点と終点がともに日常生活圏内の徒歩アンリンクトトリップ」の「起点または終点が日常生活圏内の徒歩アンリンクトトリップ」に対する割合が 7 割以上とする。
- ①' 商業・業務機能が集積している阪神西宮駅、阪急西宮北口駅、阪神甲子園駅周辺は、必然的に他の日常生活圏との移動が多くなるため、上記①の 7 割以上を 6 割以上とする。
- ② 日常生活圏内の夜間人口が 1 万人以上とする。

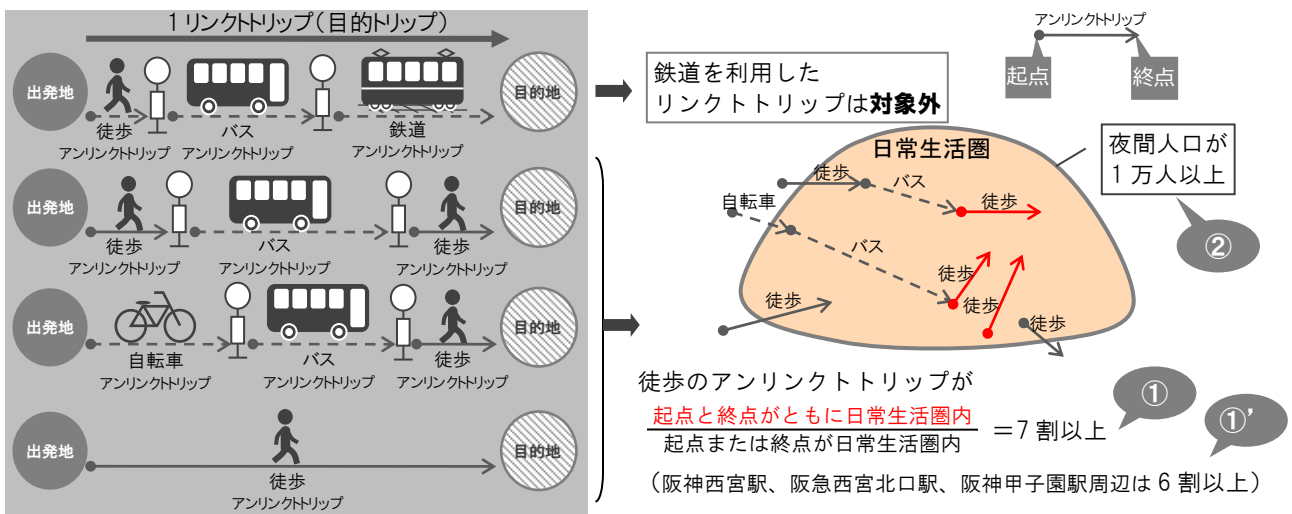
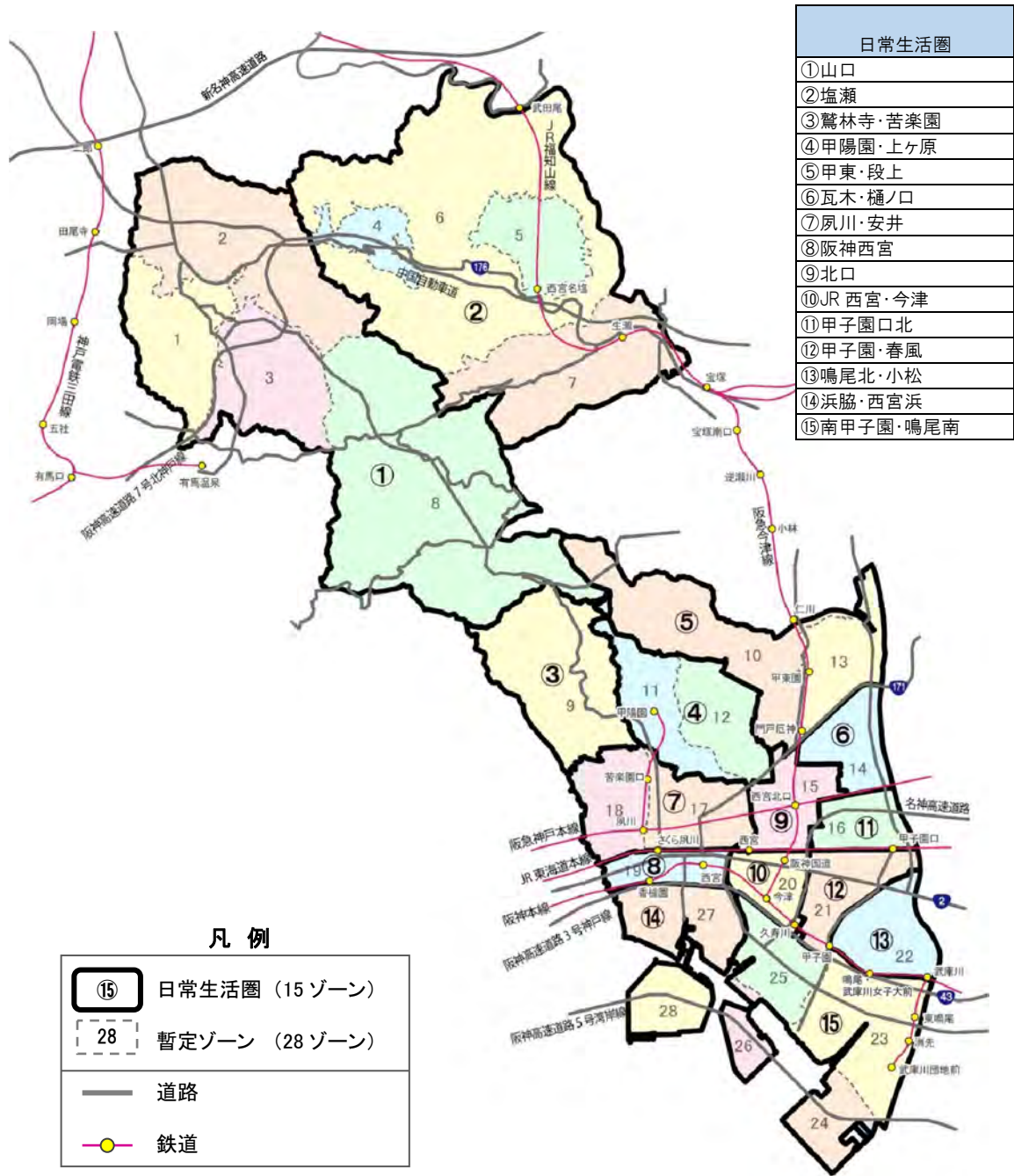


図 II-2-2 日常生活圏の要件

表Ⅱ-2-1 日常生活圏の概要

日常生活圏	面積 (ha)	市街化 区域面積 (ha)	夜間人口 (人) (a)	常住地 就業者数 (人) (b)	常住地 在学者数 (人) (c)	従業地 就業者数 (人) (d)	通学地 在学者数等 (人) (e)	昼間人口 (人) (a-b-c+d+e)	日常生活圏内の 主な交通施設	
									鉄道駅	主要バス 停留所
① 山口	2,859	587	17,533	7,217	847	10,839	1,488	21,796	(神戸電鉄岡場)	下山口
② 塩瀬	2,451	731	26,901	11,486	1,744	2,615	2,573	18,859	JR西宮名塩 JR生瀬 (JR・阪急宝塚)	JR西宮名塩
③ 鷲林寺・苦楽園	527	201	10,544	4,240	663	972	3,113	9,726		
④ 甲陽園・上ヶ原	478	452	45,426	18,148	2,908	5,315	5,615	35,300	阪急甲陽園	
⑤ 甲東・段上	763	471	48,598	19,473	3,946	12,849	33,223	71,251	阪急甲東園 阪急門戸厄神	甲東園
⑥ 瓦木・樋ノ口	184	161	24,100	9,986	1,621	3,701	2,662	18,856		
⑦ 夙川・安井	452	452	57,285	23,845	2,926	14,292	3,065	47,871	阪急夙川 阪急苦楽園口	阪急夙川
⑧ 阪神西宮	129	129	16,757	7,654	695	14,212	1,693	24,313	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	25,021	10,930	1,219	18,387	3,447	34,706	阪急西宮北口	西宮北口
⑩ JR西宮・今津	147	147	20,829	9,178	783	10,917	655	22,440	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	23,168	10,297	1,054	5,125	2,050	18,992	JR甲子園口	JR甲子園口
⑫ 甲子園・春風	200	197	27,845	11,947	1,347	8,926	2,199	25,676	阪神甲子園	JR甲子園口
⑬ 鳴尾北・小松	224	203	31,551	13,476	2,095	6,233	3,663	25,876	阪神鳴尾 [阪神鳴尾・武庫川女子大前] 阪神武庫川	
⑭ 浜脇・西宮浜	389	376	35,959	15,004	1,929	14,391	5,934	39,351		
⑮ 南甲子園・鳴尾南	867	777	76,333	31,325	3,879	30,077	22,148	93,354	阪神武庫川団地前 阪神東鳴尾 阪神洲先	阪神甲子園

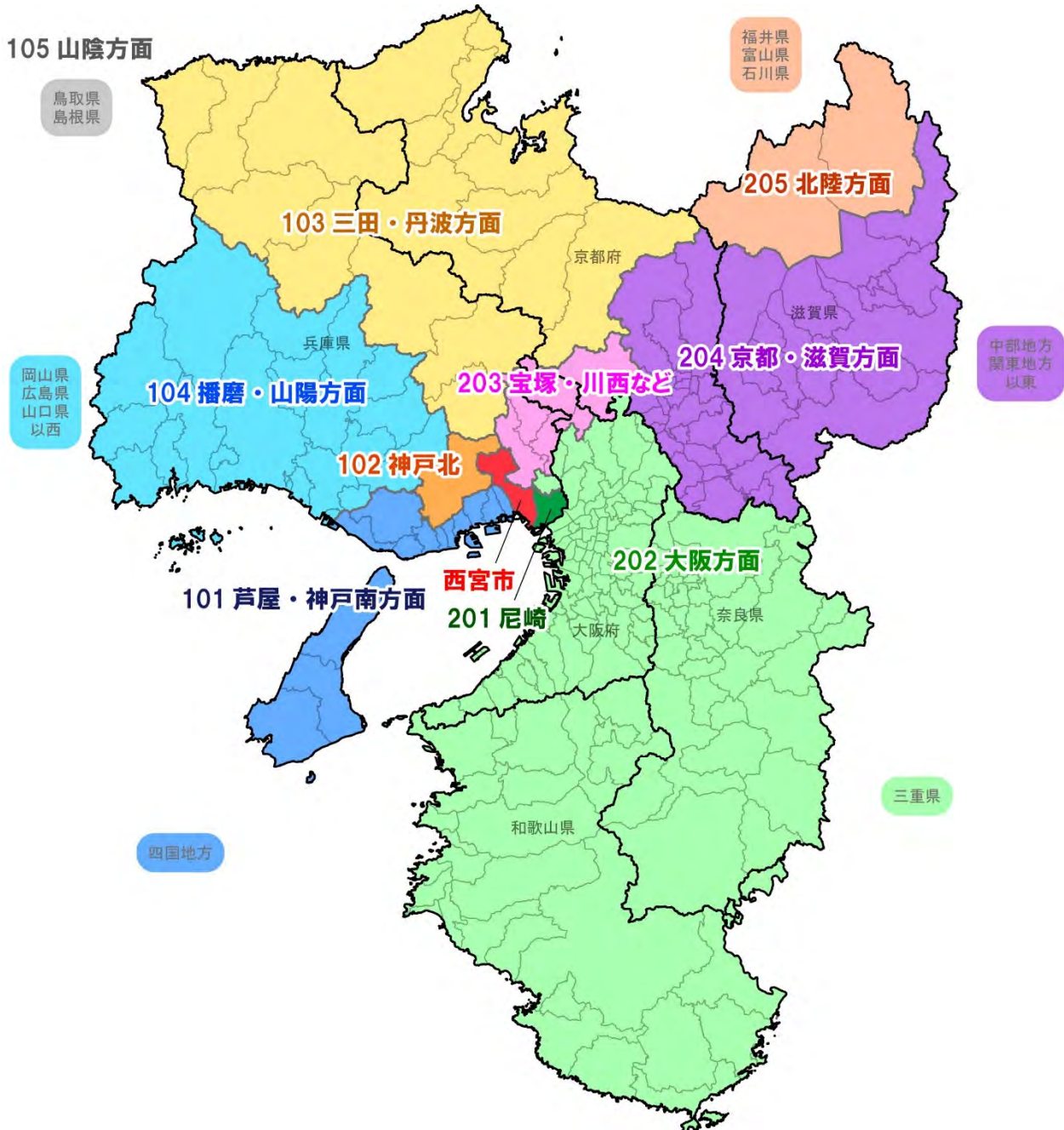
出典：国勢調査（平成27年）、経済センサス（平成26年）、西宮市教育要覧（平成27年度）



図Ⅱ-2-3 日常生活圏(15ゾーン)

2.1.2 西宮市外のゾーニング

市内と市外間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・川西など、204 京都・滋賀方面、205 北陸方面の 10 ゾーンに分割した。



図Ⅱ-2-4 市外のゾーニング

2.2 日常生活圏ごとの暮らし・お出かけの状況等

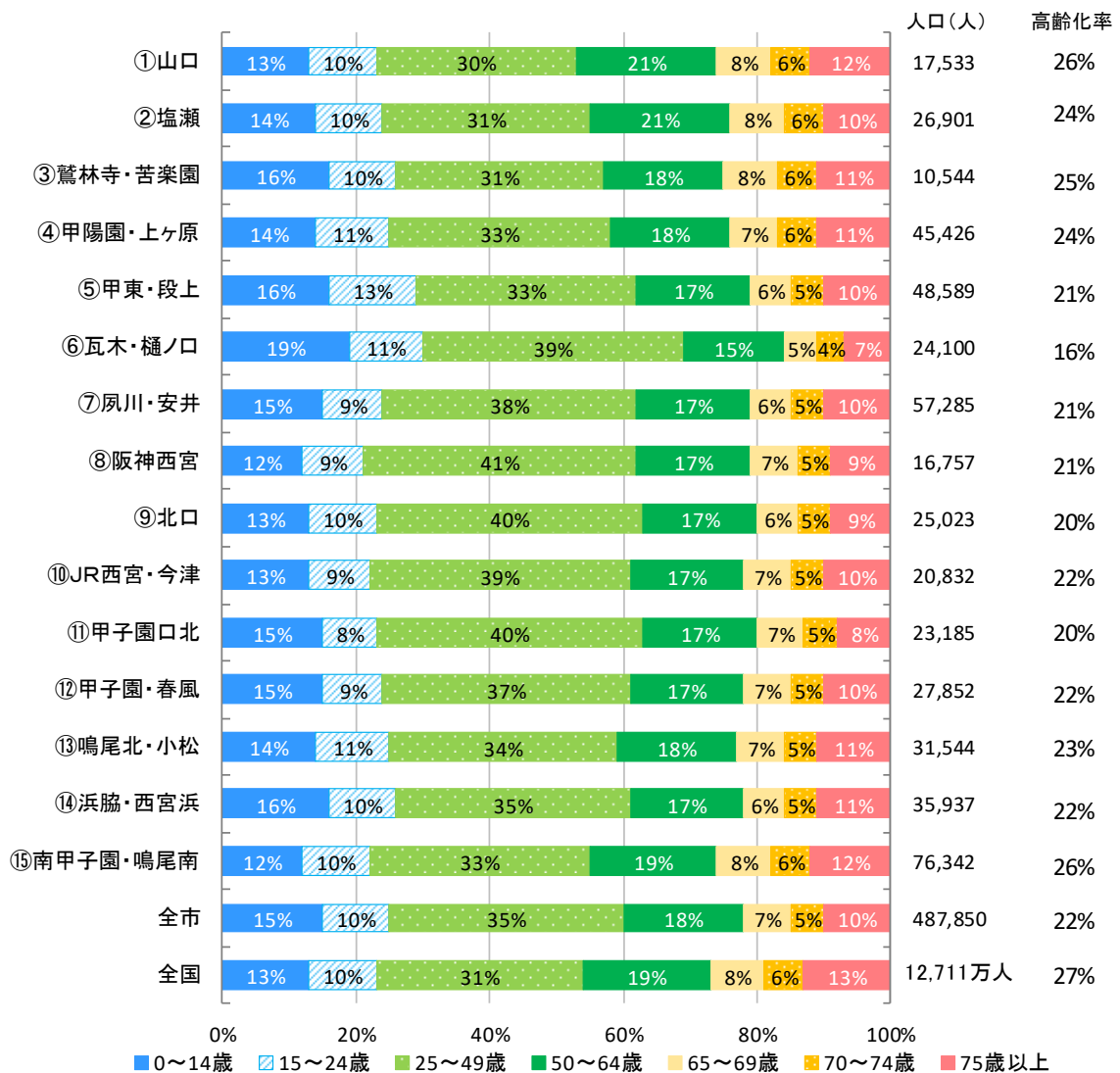
2.2.1 日常生活圏ごとの暮らしぶり

1) 居住者の状況

(1) 年齢階層別人口の状況

a) 年齢階層別人口の比率など

- 25～49歳の比率は、⑧阪神西宮、⑨北口、⑪甲子園口北では40%以上、①山口では30%以下となっている。
- 65歳以上の比率（高齢化率）は、⑥瓦木・樋ノ口以外の日常生活圏で20%以上、特に①山口、③鷺林寺・苦楽園、⑮南甲子園・鳴尾南で25%以上となっている。



出典：国勢調査、全国推計人口（総務省統計局）

図Ⅱ-2-5 年齢階層別人口の比率など(平成27年)

b) 年齢階層別人口の増減率

- 年少人口は、①山口、②塩瀬、⑬鳴尾北・小松、⑭浜脇・西宮浜、⑮南甲子園・鳴尾南で5%以上の減少、⑨北口、⑪甲子園口北、⑫甲子園・春風で5%以上の増加となっている。
- 生産年齢人口は、①山口、②塩瀬、③鷺林寺・苦楽園、⑬鳴尾北・小松、⑮南甲子園・鳴尾南で5%以上の減少、⑨北口で5%以上の増加となっている。
- 高齢人口は、すべての日常生活圏で増加しており、②塩瀬、⑥瓦木・樋ノ口、⑨北口、⑭浜脇・西宮浜、⑮南甲子園・鳴尾南で20%以上の増加となっている。

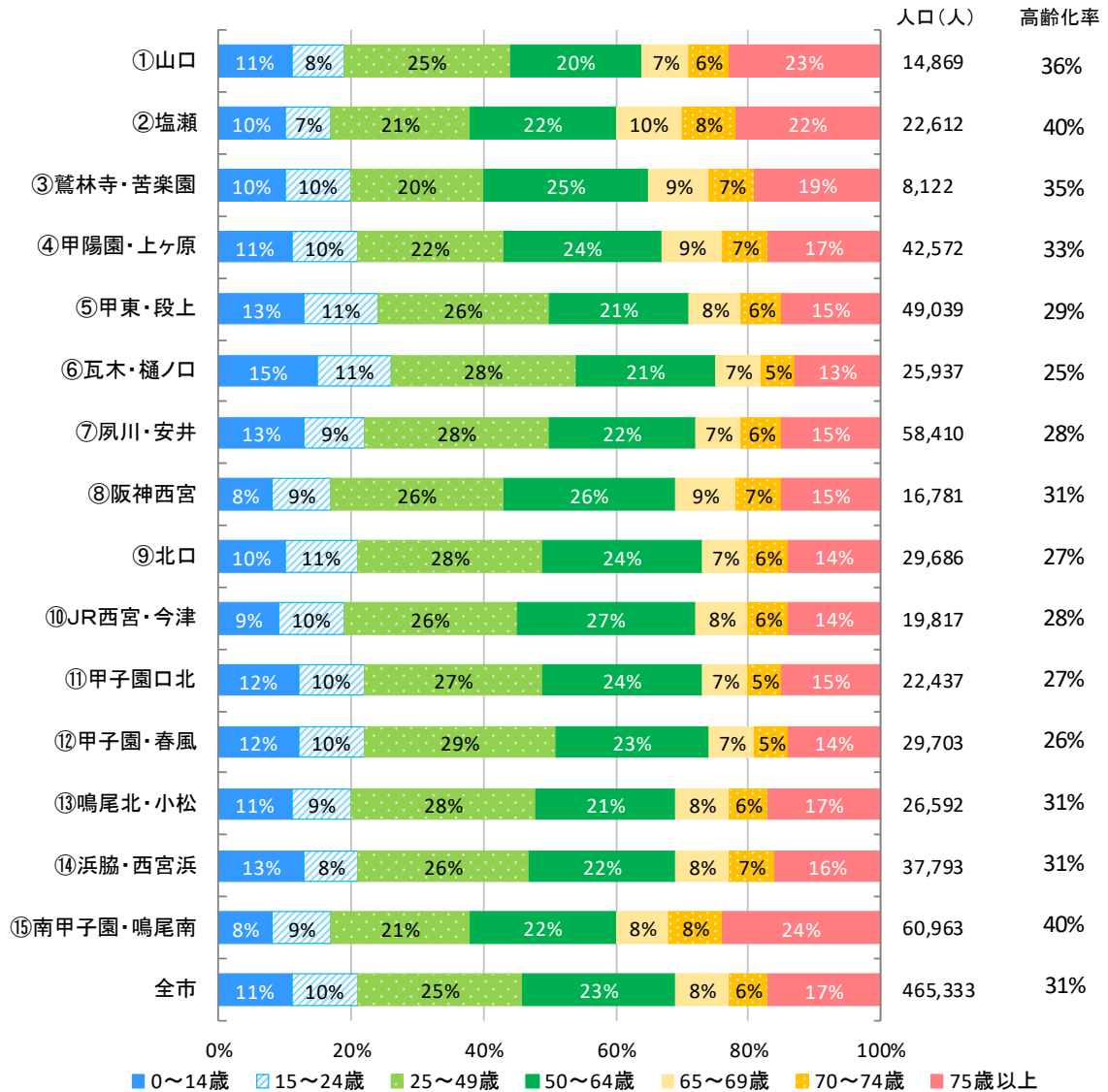
表Ⅱ-2-2 年齢階層別人口の増減率(平成22年⇒平成27年)

	年少人口(0~14歳)			生産年齢人口(15~64歳)			高齢人口(65歳以上)		
	H22 (人)	H27 (人)	増減率 (%)	H22 (人)	H27 (人)	増減率 (%)	H22 (人)	H27 (人)	増減率 (%)
① 山口	2,473	2,202	-10.96	11,542	10,665	-7.60	4,106	4,666	13.64
② 塩瀬	4,638	3,897	-15.98	17,556	16,322	-7.03	5,337	6,682	25.20
③ 鷺林寺・苦楽園	1,714	1,692	-1.28	6,540	6,198	-5.23	2,335	2,654	13.66
④ 甲陽園・上ヶ原	6,442	6,574	2.05	28,514	27,538	-3.42	9,781	11,314	15.67
⑤ 甲東・段上	7,859	7,626	-2.96	31,193	30,967	-0.72	8,797	9,996	13.63
⑥ 瓦木・樋ノ口	4,646	4,664	0.39	15,304	15,533	1.50	3,034	3,903	28.64
⑦ 夙川・安井	8,559	8,754	2.28	37,083	36,392	-1.86	10,390	12,139	16.83
⑧ 阪神西宮	2,027	2,047	0.99	11,176	11,245	0.62	2,928	3,465	18.34
⑨ 北口	2,780	3,205	15.29	15,473	16,759	8.31	4,075	5,059	24.15
⑩ JR西宮・今津	2,537	2,610	2.88	13,873	13,568	-2.20	4,181	4,654	11.31
⑪ 甲子園口北	3,399	3,582	5.38	15,537	14,954	-3.75	3,889	4,649	19.54
⑫ 甲子園・春風	3,824	4,159	8.76	17,816	17,699	-0.66	5,117	5,994	17.14
⑬ 鳴尾北・小松	4,957	4,534	-8.53	20,937	19,773	-5.56	6,495	7,237	11.42
⑭ 浜脇・西宮浜	6,238	5,877	-5.79	21,850	22,047	0.90	6,650	8,013	20.50
⑮ 南甲子園・鳴尾南	10,097	9,424	-6.67	52,222	46,780	-10.42	16,719	20,138	20.45
全市	72,190	70,847	-1.86	316,616	306,440	-3.21	93,834	110,563	17.83

出典：国勢調査(平成22年、平成27年)

c) 年齢階層別人口の比率など(将来推計)

- 25～49歳の比率は、30%以上の日常生活圏はなく、①山口、②塩瀬、③鷺林寺・苦楽園、④甲陽園・上ヶ原、⑮南甲子園・鳴尾南で25%以下となっている。
- 65歳以上の比率（高齢化率）は全ての日常生活圏で25%を超えており、特に①山口、②塩瀬、③鷺林寺・苦楽園、⑮南甲子園・鳴尾南で35%以上となっている。
- 平成27年の年齢階層別人口の比率と比較すると、すべての日常生活圏において0～14歳、25～49歳の比率が小さく、65歳以上の比率が大きくなっている。



注) 平成27年国勢調査の男女・年齢(5歳階級)別人口を基準人口として、コーホート要因法を用いて将来人口を推計した。なお、コーホート要因法による推計においては、基準人口のほか(i)生残率、(ii)純移動率、(iii)子ども女性比、(iv)0～4歳性比が必要となり、以下の数値を用いた。
 (i) すべての日常生活圏で「国立社会保障・人口問題研究所の日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計)」(以下「社人研推計」という。)の西宮市全市の生残率を用いた。
 (ii) 平成22・27年の国勢調査人口から、日常生活圏ごとの生残率+純移動率を算出し、上記の生残率を控除して、日常生活圏ごとの平成22→27年の純移動率とした。それに社人研推計の西宮市全市の純移動率の変化量を加えて、平成27→令和2年以降の純移動率を算出した。
 (iii) 平成27年国勢調査人口から、日常生活圏ごとの平成27年の子ども女性比を算出した。それに社人研推計の西宮市全市の子ども女性比の倍率を乗じて、令和2年以降の子ども女性比を算出した。
 (iv) 平成27年国勢調査人口から、日常生活圏ごとの平成27年の0～4歳性比を算出した。令和2年以降は、すべての日常生活圏で社人研推計の西宮市全市の0～4歳性比を用いた。

図Ⅱ-2-6 年齢階層別人口の比率など(令和17年将来推計)

d) 年齢階層別人口の増減率(将来推計)

- 年少人口は、⑨北口以外の日常生活圏で減少、特に①山口、②塩瀬、③鷲林寺・苦楽園、⑧阪神西宮、⑬鳴尾北・小松、⑮南甲子園・鳴尾南では30%以上の減少となっている。
- 生産年齢人口は、⑥瓦木・樋ノ口、⑨北口、⑫甲子園・春風を除く日常生活圏で減少、特に①山口、②塩瀬、③鷲林寺・苦楽園、⑬鳴尾北・小松、⑮南甲子園・鳴尾南で20%以上の減少となっている。
- 高齢人口は、すべての日常生活圏で増加、特に⑥瓦木・樋ノ口、⑧阪神西宮、⑨北口、⑭浜脇・西宮浜で70%以上の増加となっている。

表Ⅱ-2-3 年齢階層別人口の増減率(平成27年⇒令和17年)

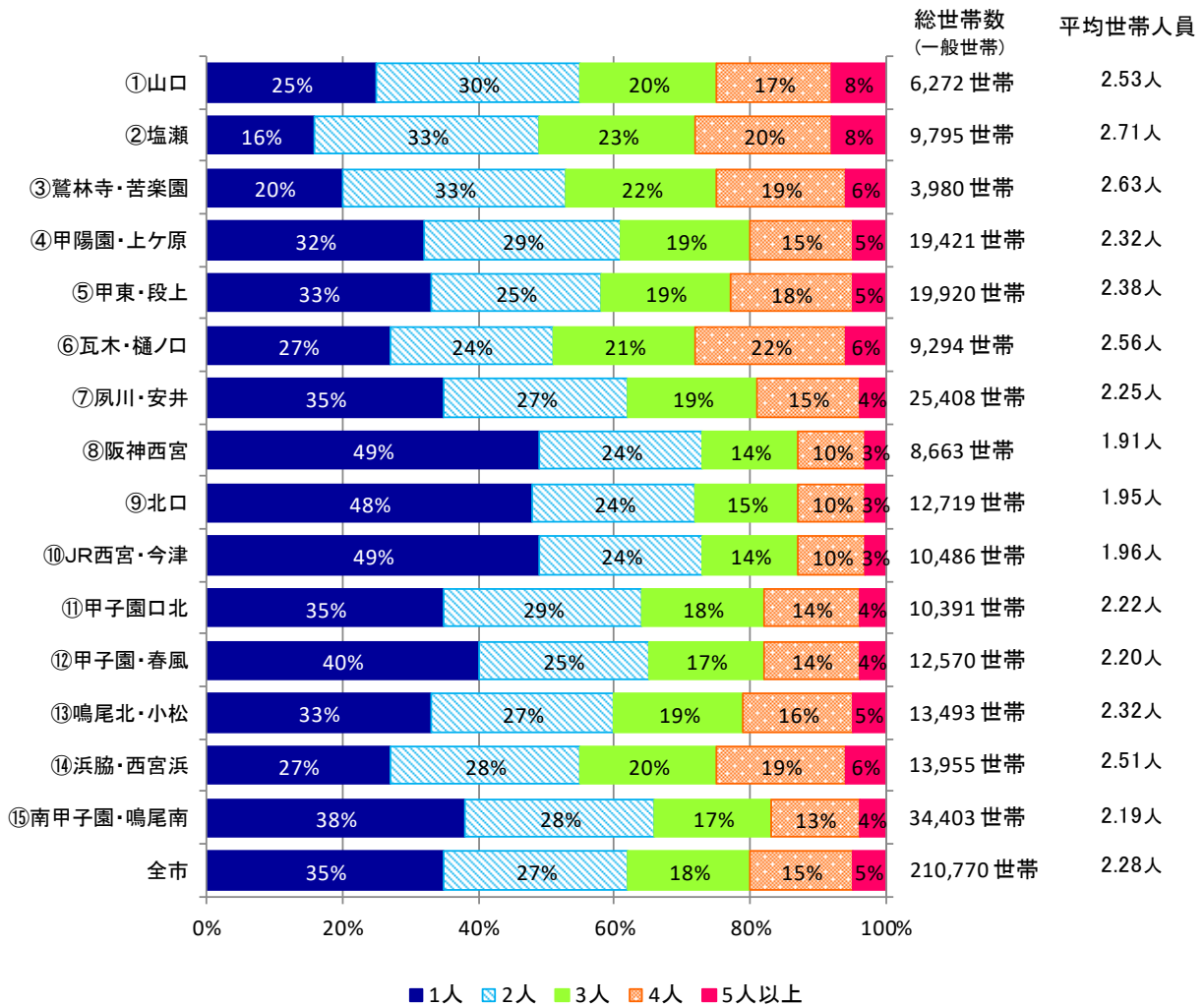
	年少人口(0~14歳)			生産年齢人口(15~64歳)			高齢人口(65歳以上)		
	H27(人)	R17(人)	増減率(%)	H27(人)	R17(人)	増減率(%)	H27(人)	R17(人)	増減率(%)
①山口	2,473	1,599	-35.34	11,542	7,929	-31.30	4,106	5,341	30.08
②塩瀬	4,638	2,187	-52.85	17,556	11,403	-35.05	5,337	9,022	69.05
③鷲林寺・苦楽園	1,714	831	-51.52	6,540	4,450	-31.96	2,335	2,841	21.67
④甲陽園・上ヶ原	6,442	4,704	-26.98	28,514	23,859	-16.33	9,781	14,009	43.23
⑤甲東・段上	7,859	6,423	-18.27	31,193	28,355	-9.10	8,797	14,261	62.11
⑥瓦木・樋ノ口	4,646	3,941	-15.17	15,304	15,460	1.02	3,034	6,536	115.43
⑦夙川・安井	8,559	7,543	-11.87	37,083	34,472	-7.04	10,390	16,395	57.80
⑧阪神西宮	2,027	1,259	-37.89	11,176	10,460	-6.41	2,928	5,062	72.88
⑨北口	2,780	2,840	2.16	15,473	18,845	21.79	4,075	8,001	96.34
⑩JR西宮・今津	2,537	1,806	-28.81	13,873	12,616	-9.06	4,181	5,395	29.04
⑪甲子園口北	3,399	2,676	-21.27	15,537	13,802	-11.17	3,889	5,959	53.23
⑫甲子園・春風	3,824	3,705	-3.11	17,816	18,243	2.40	5,117	7,755	51.55
⑬鳴尾北・小松	4,957	2,901	-41.48	20,937	15,559	-25.69	6,495	8,132	25.20
⑭浜脇・西宮浜	6,238	4,877	-21.82	21,850	21,145	-3.23	6,650	11,771	77.01
⑮南甲子園・鳴尾南	10,097	4,888	-51.59	52,222	32,065	-38.60	16,719	24,010	43.61
全市	72,190	52,180	-27.72	316,616	268,663	-15.15	93,834	144,490	53.98

出典：国勢調査(平成27年)、西宮市将来推計人口(令和17年)

(2) 世帯構成や家族の状況

a) 世帯人員別一般世帯数の比率

- 1人世帯の比率は、⑧阪神西宮、⑨北口、⑩JR西宮・今津で45%以上、2人世帯と合わせると70%以上となっている。
- 3人以上世帯の比率は、①山口、②塩瀬、③鷺林寺・苦楽園、⑤甲東・段上、⑥瓦木・樋ノ口、⑬鳴尾北・小松、⑭浜脇・西宮浜で40%以上となっている。

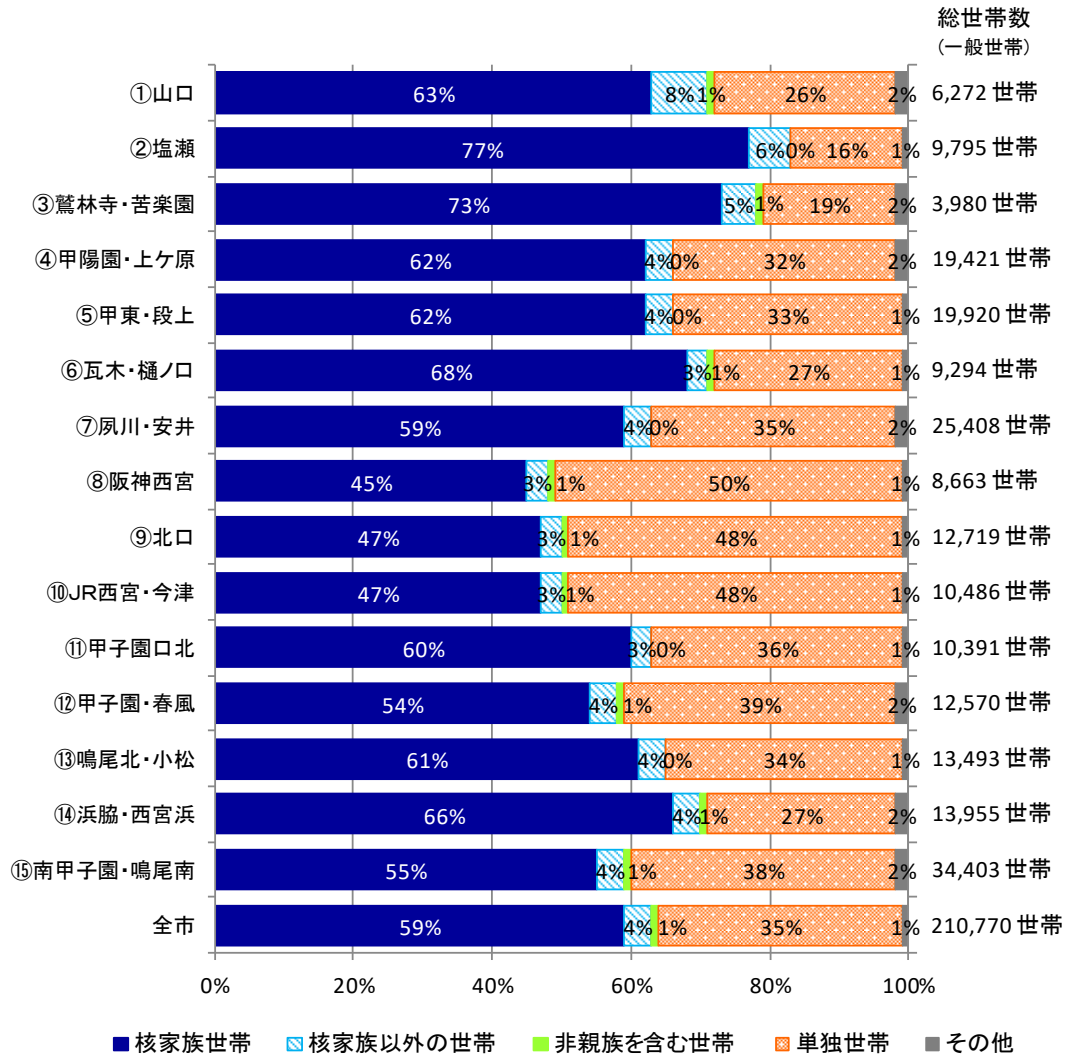


出典：国勢調査

図Ⅱ-2-7 世帯人員別一般世帯数の比率(平成27年)

b) 家族類型別一般世帯数の比率

- 核家族世帯の比率はすべての日常生活圏で最も高くなっている。
- 単独世帯の比率は、⑧阪神西宮、⑨北口、⑩JR西宮・今津では45%以上、②塩瀬、③鷺林寺・苦楽園では20%以下となっている。

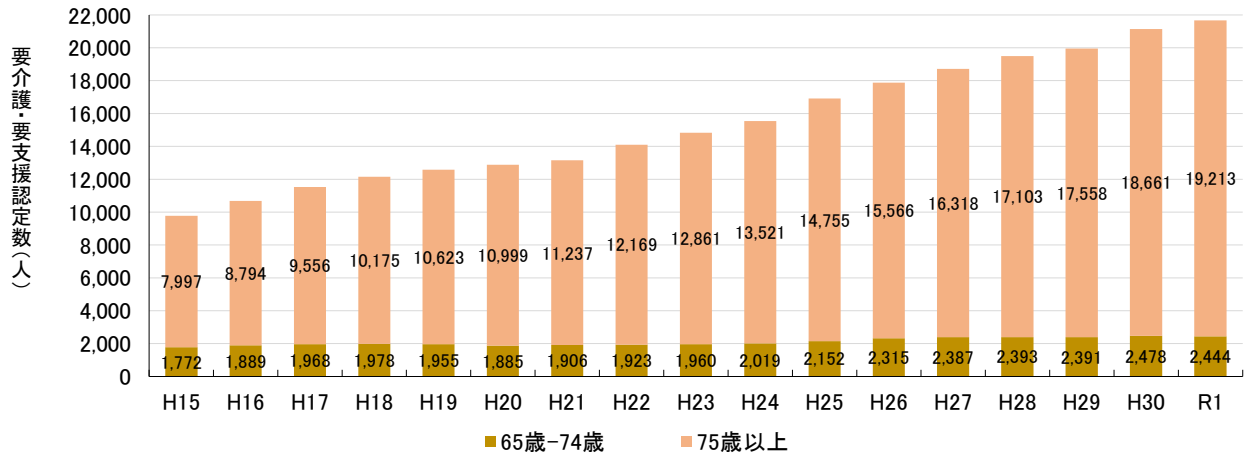


出典：国勢調査

図Ⅱ-2-8 家族類型別一般世帯数の比率(平成27年)

(3) 高齢者の要介護・要支援認定者数の推移

- 高齢者の要介護・要支援認定者数は、平成 15 年から令和元年の 17 年間で大幅に増加しており、特に 75 歳以上では倍増している。



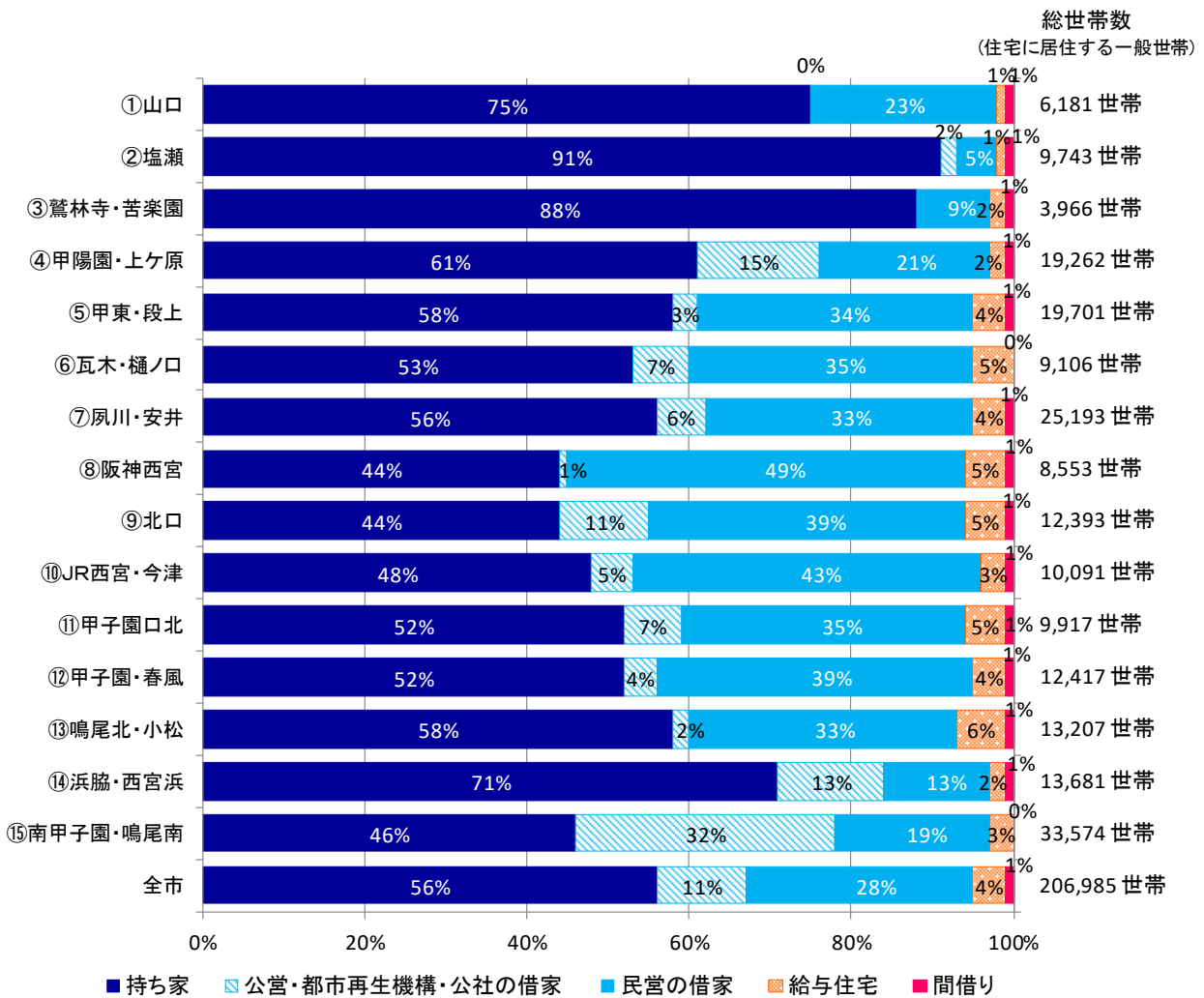
出典：介護保険事業状況報告

図Ⅱ-2-9 高齢者の要介護・要支援認定者数の推移

2) 住まいの状況

(1) 住宅の所有の関係別一般世帯数の比率

- ①山口、②塩瀬、③鷲林寺・苦楽園、⑭浜脇・西宮浜では持ち家の比率が 70%以上となっている。
- 公営・都市再生機構・公社の借家の比率は、④甲陽園・上ヶ原、⑨北口、⑭浜脇・西宮浜、⑮南甲子園・鳴尾南では 10%以上であり、特に⑮南甲子園・鳴尾南は 32%となっている。
- 民営の借家の比率は、⑧阪神西宮、⑩JR 西宮・今津では 40%以上となっている。

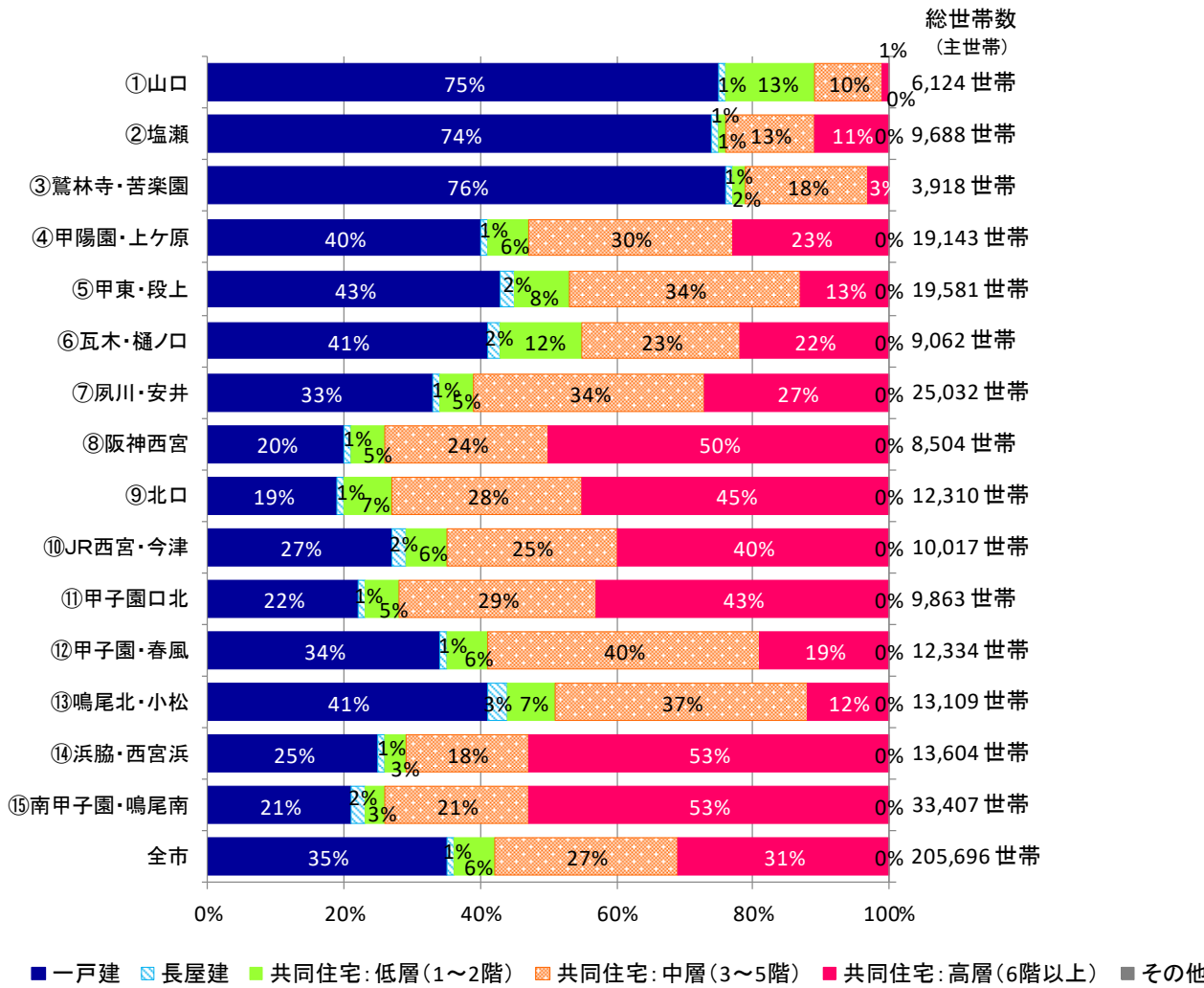


出典：国勢調査

図Ⅱ-2-10 住宅の所有の関係別一般世帯数の比率(平成 27 年)

(2) 住宅の建て方別主世帯数の比率

- ①山口、②塩瀬、③鷺林寺・苦楽園では一戸建の比率が70%以上、持ち家の比率も70%以上であることから、一戸建の持ち家が多いと考えられる。
- ⑭浜脇・西宮浜は、共同住宅（3階以上）の比率が71%、持ち家の比率が71%であることから、共同住宅の持ち家が多いと考えられる。
- 民営の借家の比率が高い⑧阪神西宮、⑨北口、⑩JR西宮・今津では、共同住宅（6階以上）の比率が高くなっている。



※ 主世帯とは、住宅に居住する一般世帯のうち「間借り」以外の「持ち家」、「公営・都市再生機構・会社の借家」、「民営の借家」、「給与住宅」に居住する世帯である。

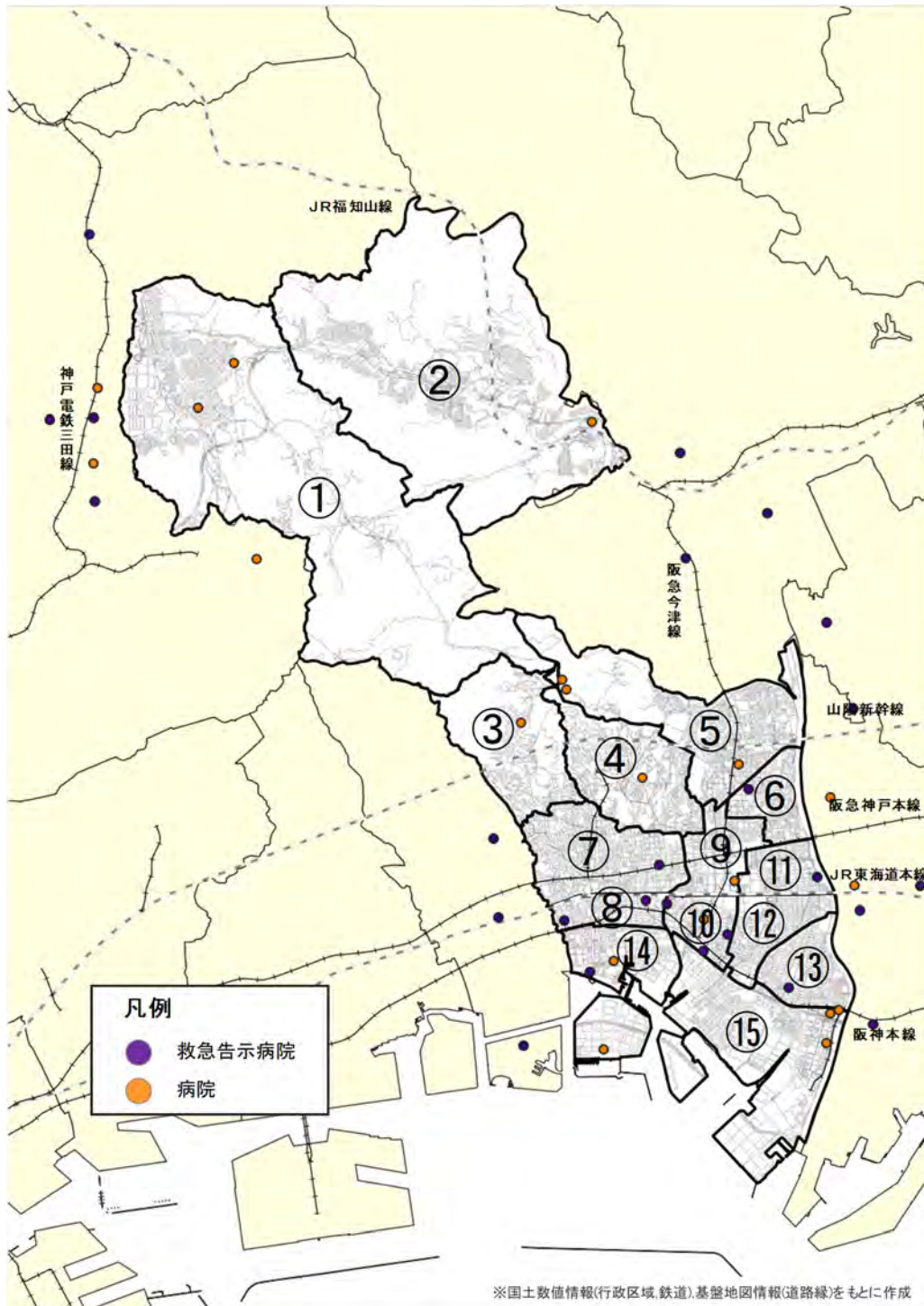
出典：国勢調査

図Ⅱ-2-11 住宅の建て方別主世帯数の比率(平成27年)

3) 生活サービス施設の状況

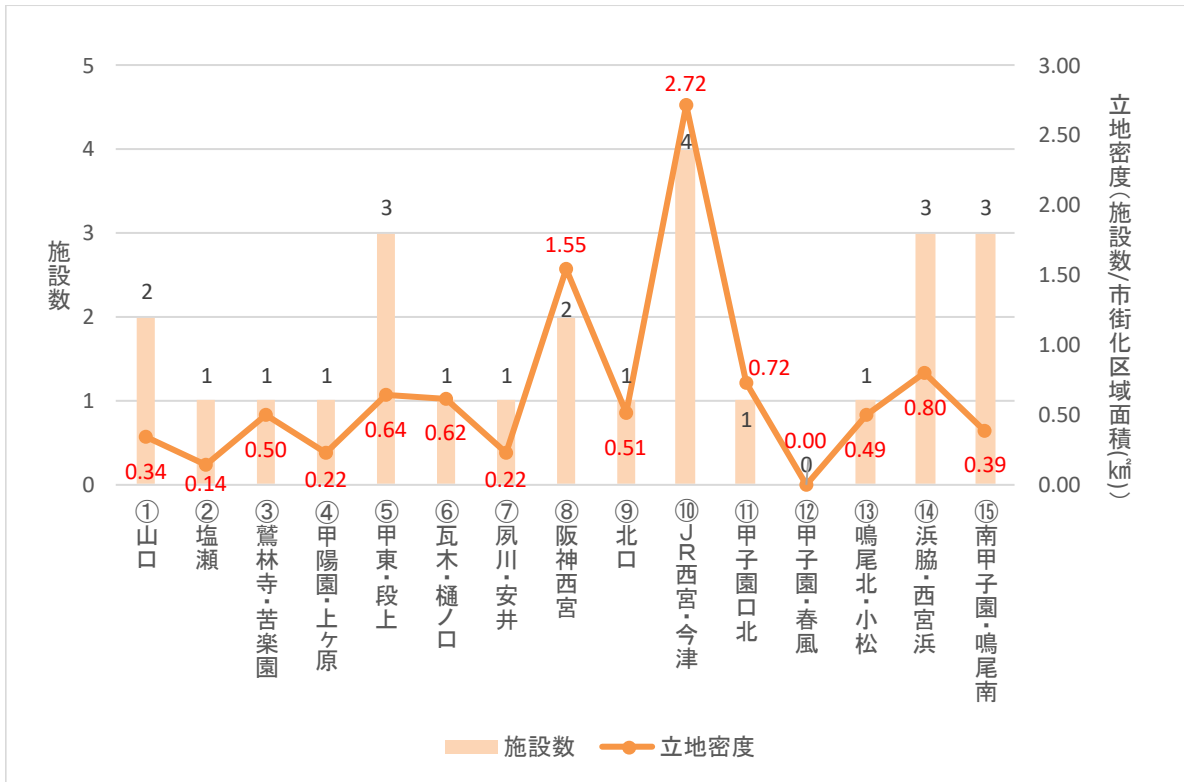
(1) 医療施設の状況

- 病院は市内に 25 施設あり、⑫甲子園・春風を除くすべての日常生活圏に立地している。また、そのうちの、10 施設が救急告示病院となっている。
- 3 施設以上が立地しているのは、⑤甲東・段上、⑩JR 西宮・今津、⑭浜脇・西宮浜、⑮南甲子園・鳴尾南であり、病院の利用環境については日常生活圏によって差がある。



出典：兵庫県広域災害・救急医療情報システム

図Ⅱ-2-12 医療施設の立地状況(令和元年)



出典：兵庫県広域災害・救急医療情報システム

図Ⅱ-2-13 日常生活圏ごとの病院の施設数と立地密度(令和元年)

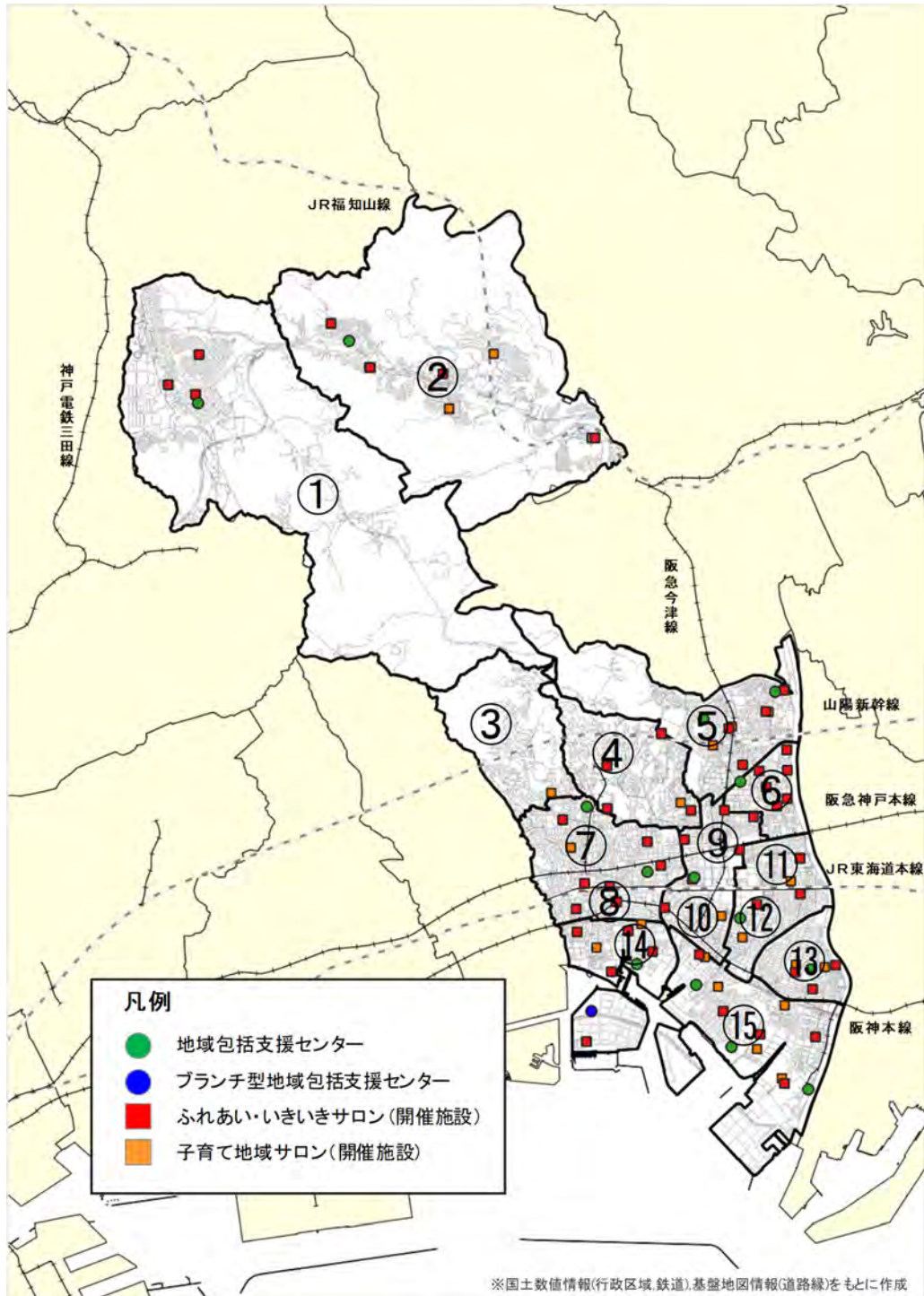
表Ⅱ-2-4 全市の病院の施設数と立地密度(令和元年)

	施設数	立地密度 [施設数/km ²]
救急告示病院	10	0.19
病院	25	0.48

出典：兵庫県広域災害・救急医療情報システム

(2) 福祉施設の状況

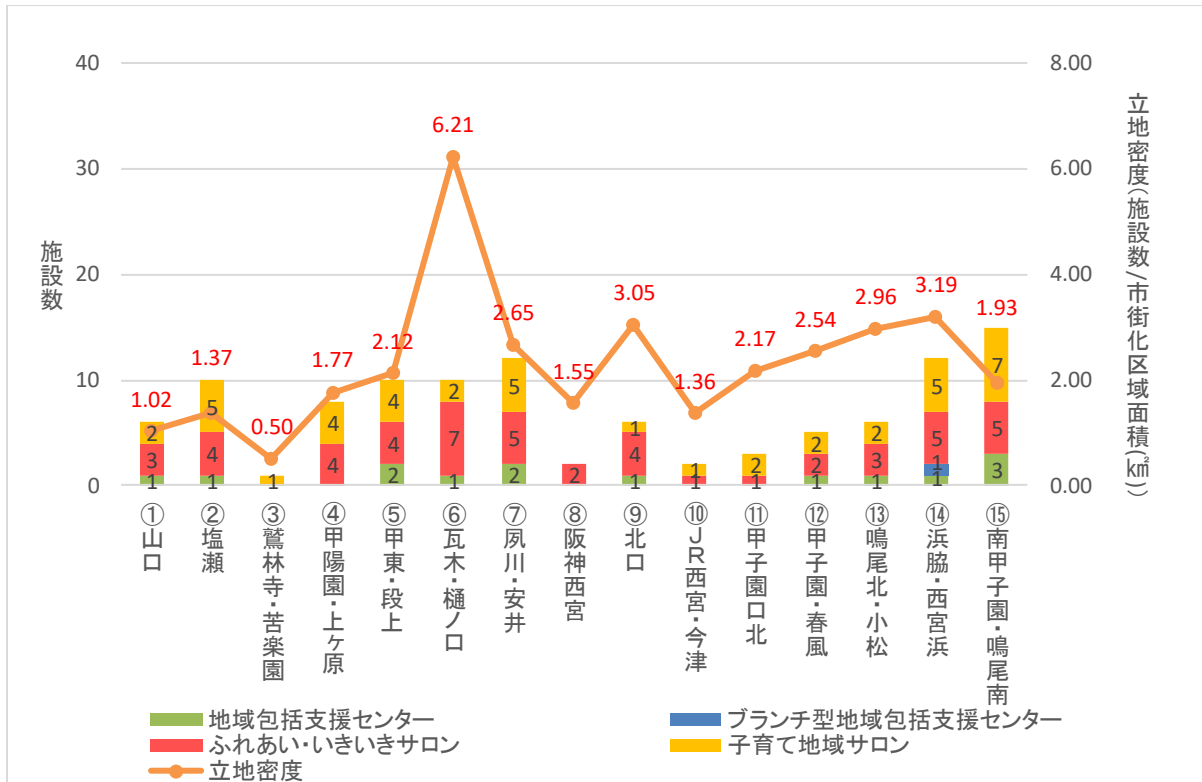
- 地域で暮らす高齢者の生活を総合的に支えていくための中心的な役割を担う地域包括支援センター、ブランチ型地域包括支援センターは概ね中学校単位で設置されている。
- 住民同士が気軽に集い、自由に交流できる「ふれあい・いきいきサロン」や子育て中の方が子どもと一緒に気軽に集い、交流できる「子育て地域サロン」は開催施設数に差があるものの、すべての日常生活圏で開催されている。



※同じ施設で複数のサロンが開催されている場合は、1つのみ表示

出典：社会福祉法人西宮市社会福祉協議会ホームページを参考に作成

図Ⅱ-2-14 福祉施設の立地状況(令和元年)



出典：社会福祉法人西宮市社会福祉協議会ホームページを参考に作成

図 II-2-15 日常生活圏ごとの福祉施設の施設数と立地密度(令和元年)

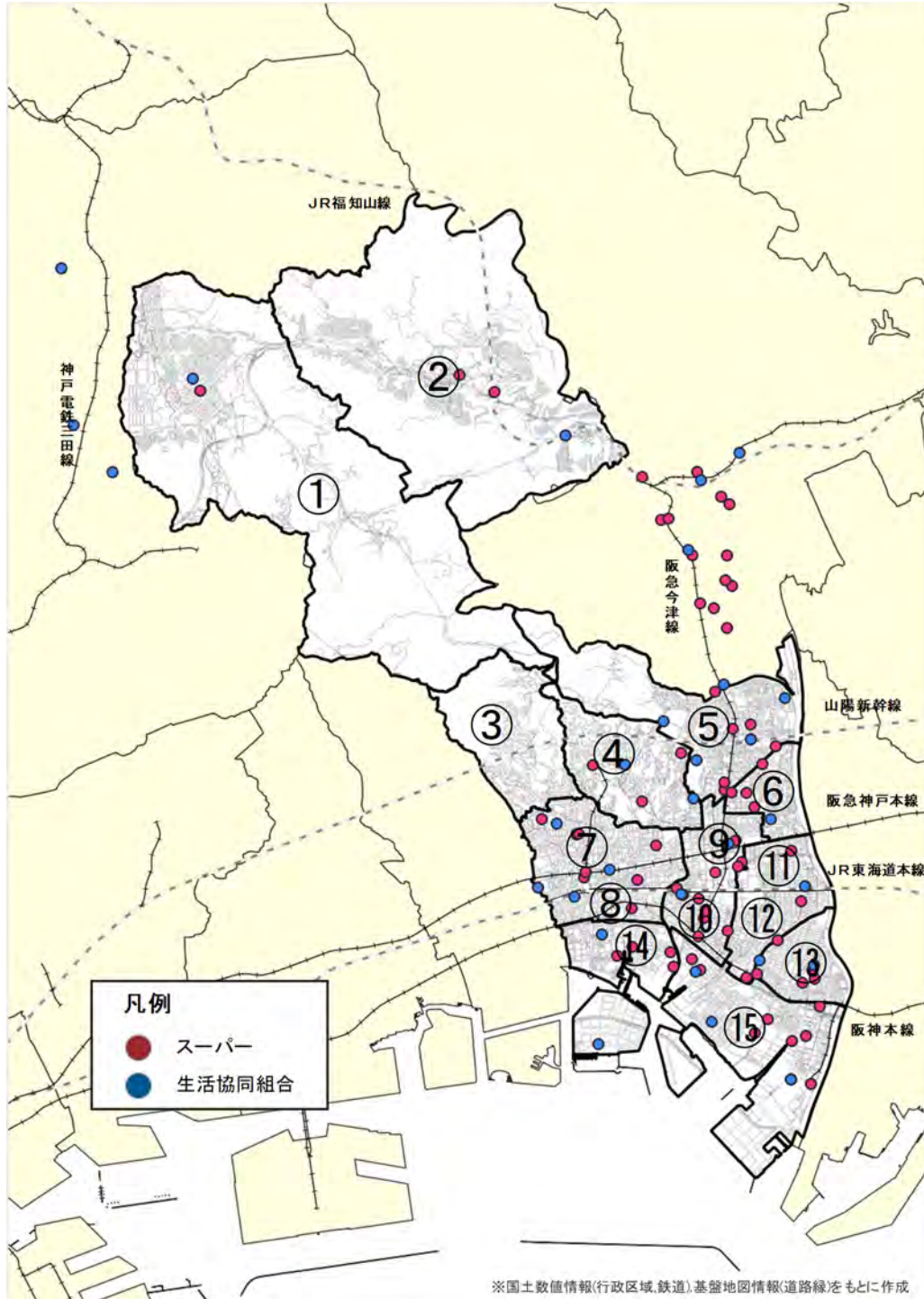
表 II-2-5 全市の福祉施設の施設数と立地密度(令和元年)

	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	50	0.96
子育て地域サロン	43	0.82
計	108	2.07

出典：社会福祉法人西宮市社会福祉協議会ホームページを参考に作成

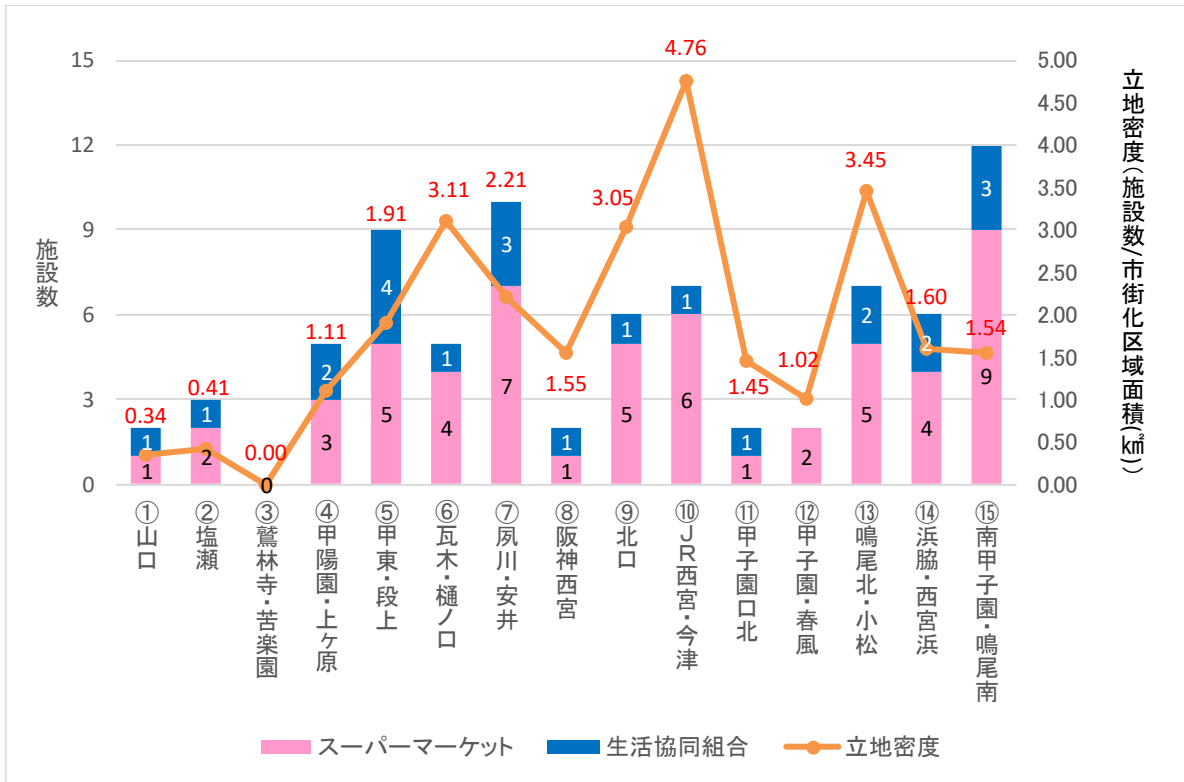
(3) 商業施設の状況

- スーパーマーケットなどは③鷺林寺・苦楽園以外の日常生活圏で立地しており、④～⑮の日常生活圏では比較的高密度に立地している一方で、北部の①山口は2か所、②塩瀬は3か所となっており、立地密度が低い。



出典：iタウンページ（岡場駅周辺及び阪急今津線周辺のスーパーも表示）

図Ⅱ-2-16 スーパーマーケットの立地状況(令和元年)



出典：iタウンページ

図Ⅱ-2-17 日常生活圏ごとのスーパーマーケットなどの施設数と立地密度(令和元年)

表Ⅱ-2-6 全市のスーパーマーケットなどの施設数と立地密度(令和元年)

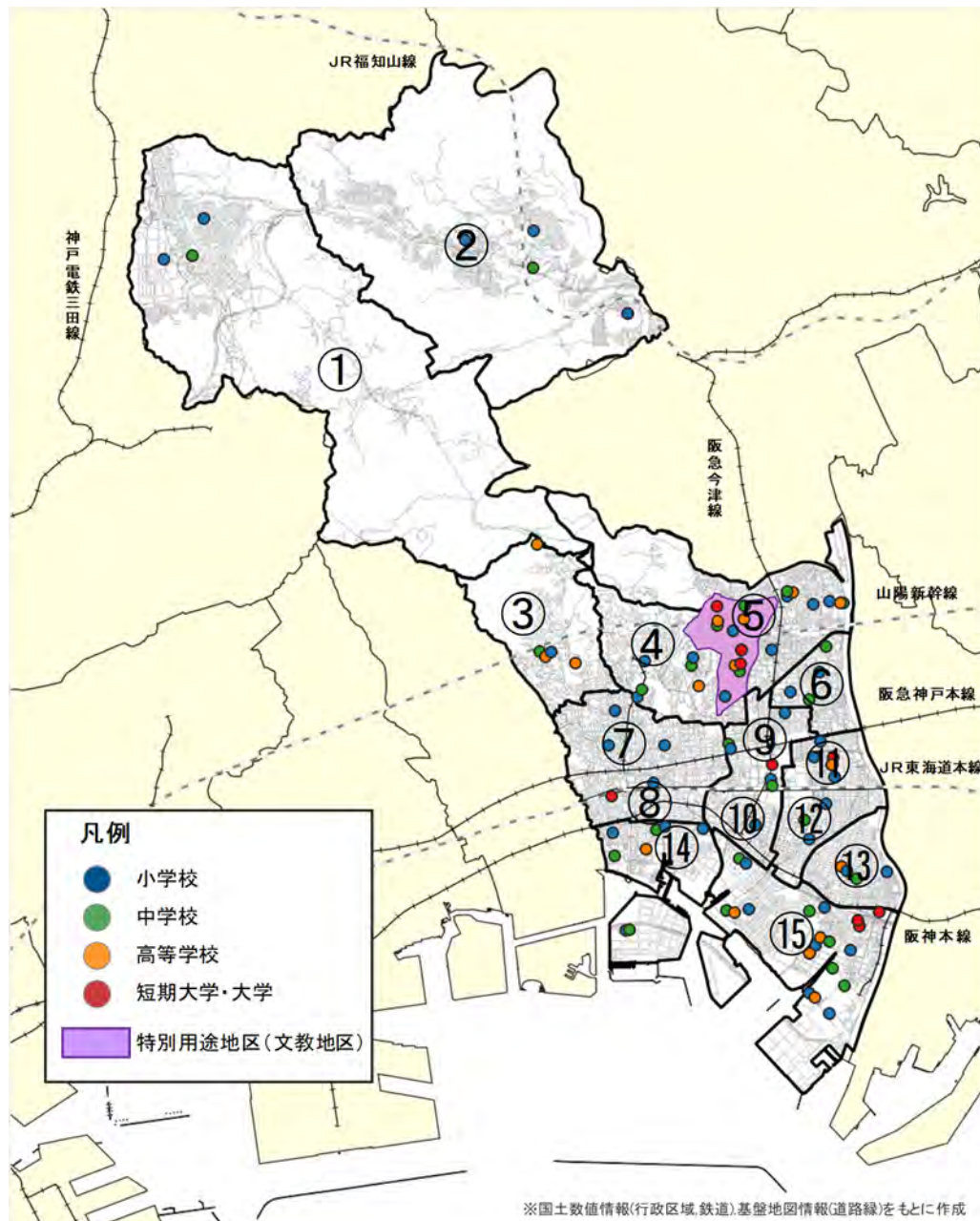
	施設数	立地密度 [施設数/km ²]
スーパーマーケット	55	1.49
生活協同組合	23	

出典：iタウンページ

(4) 文教施設の状況

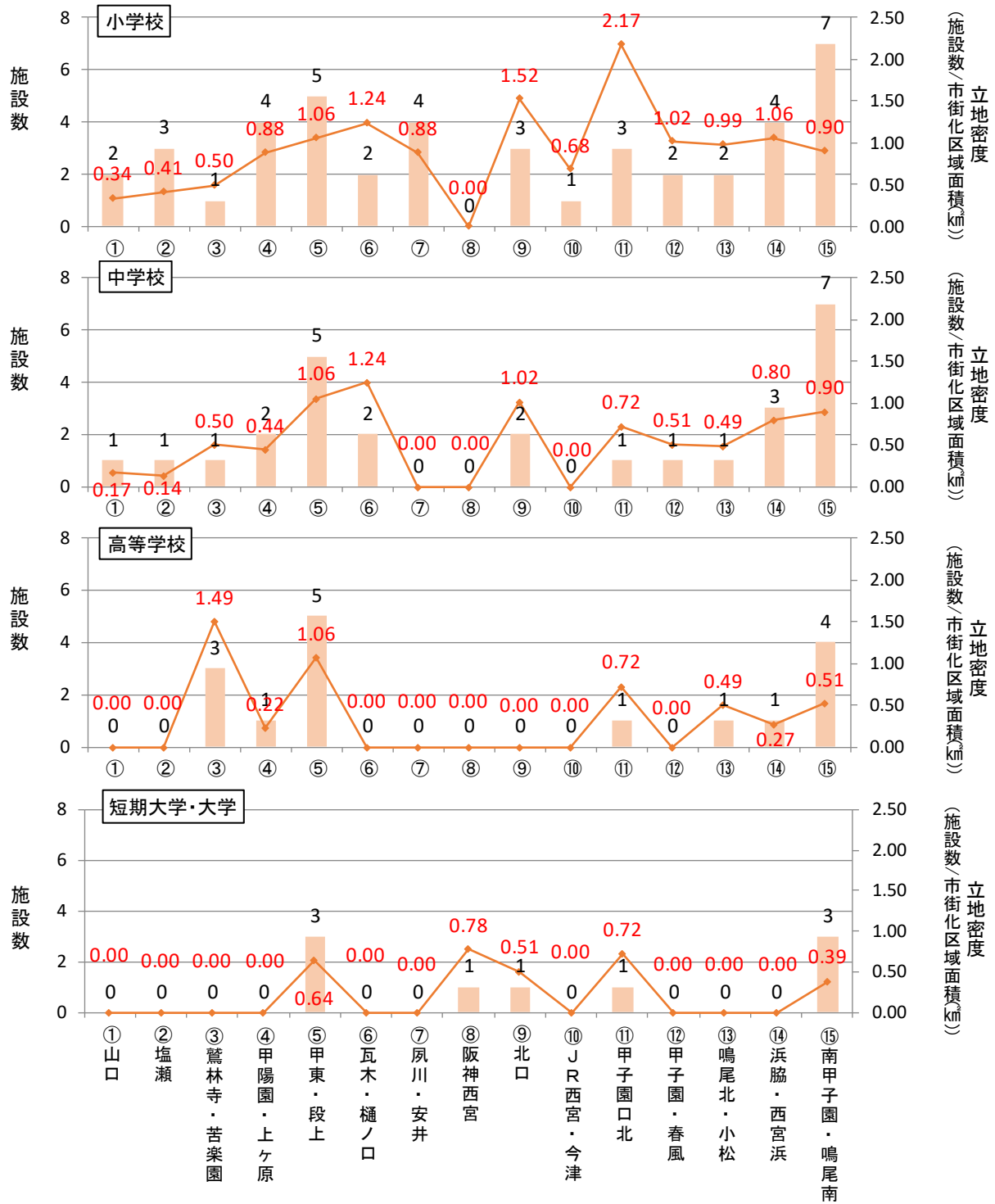
a) 学校の立地状況

- 小学校は、⑧阪神西宮を除き、すべての日常生活圏に立地しているが、①山口、②塩瀬、③鷲林寺・苦楽園は立地密度が 0.5 施設/km² 以下となっており、遠距離通学者が多いと考えられる。
- 中学校は、⑦夙川・安井、⑧阪神西宮、⑩JR 西宮・今津を除く日常生活圏に立地しているが、①山口、②塩瀬では小学校よりもさらに密度が低くなっている。
- 高等学校は、北部に立地していないため、南部または隣接市に通学する必要がある。
- 短期大学・大学は、市内に 9 つ立地しており、⑤甲東・段上の文教地区内や⑮南甲子園・鳴尾南には 3 つの施設が立地している。



出典：西宮市教育要覧

図Ⅱ-2-18 学校の立地状況(令和元年度)



出典：西宮市教育要覧

図Ⅱ-2-19 日常生活圏ごとの学校の施設数と立地密度(令和元年度)

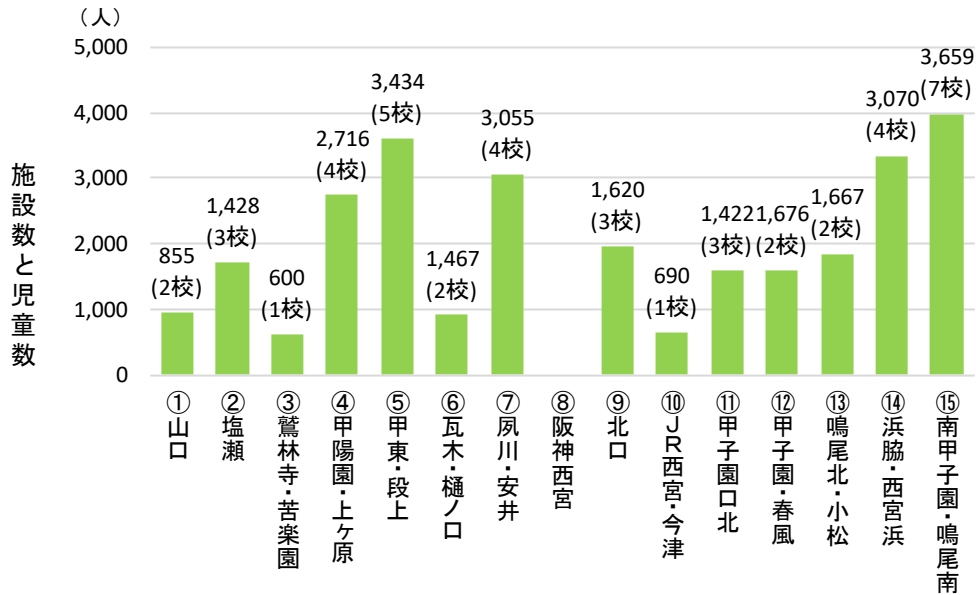
表Ⅱ-2-7 全市の学校の施設数と立地密度(令和元年度)

	施設数	立地密度 [施設数/km ²]
小学校	43	0.83
中学校	27	0.52
高等学校	16	0.31
短期大学・大学	9	0.17

出典：西宮市教育要覧

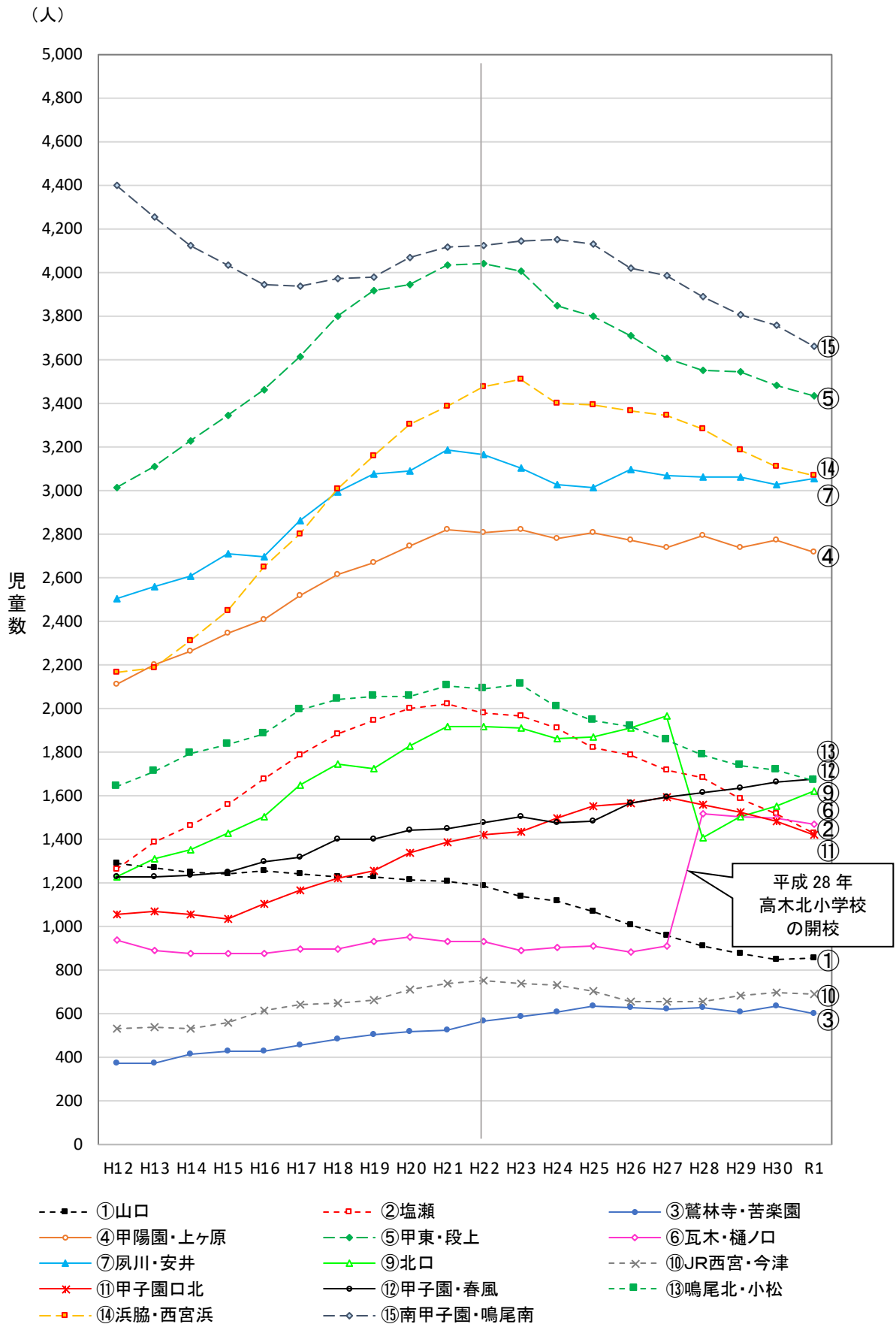
b) 小学校児童数の状況

- 平成 22 年～令和元年において③鷲林寺・苦楽園、⑫甲子園・春風では増加傾向である。それ以外は減少傾向にある。なお、平成 28 年には高木北小学校開校に伴う高木小学校、瓦林小学校の校区変更があり、⑥瓦木・樋ノ口では増加、⑨北口、⑪甲子園口北では減少となっている。



出典：西宮市教育要覧

図Ⅱ-2-20 日常生活圏ごとの小学校の施設数と児童数(令和元年度)

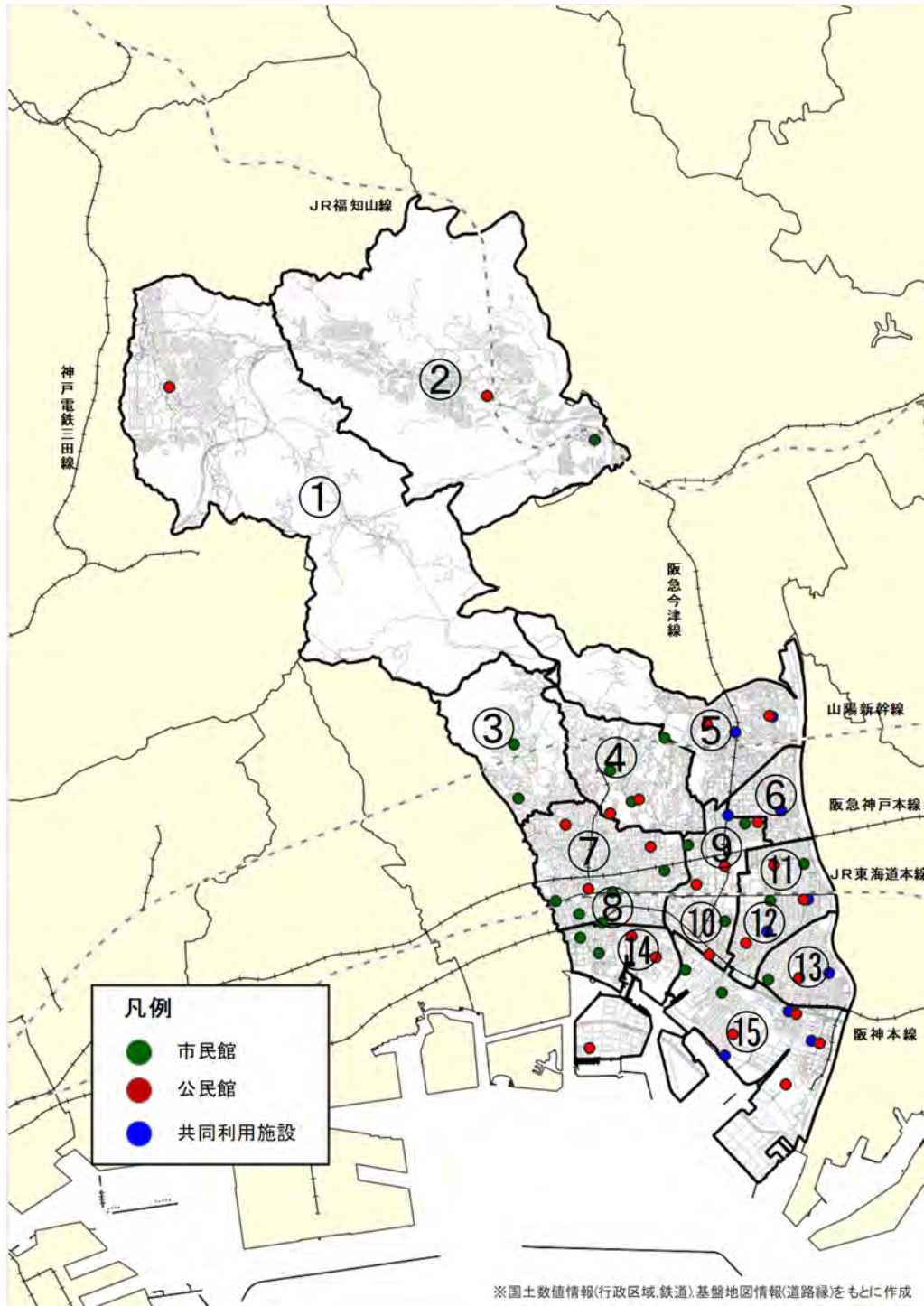


出典：西宮市教育要覧

図Ⅱ-2-21 日常生活圏別の小学校児童数の推移

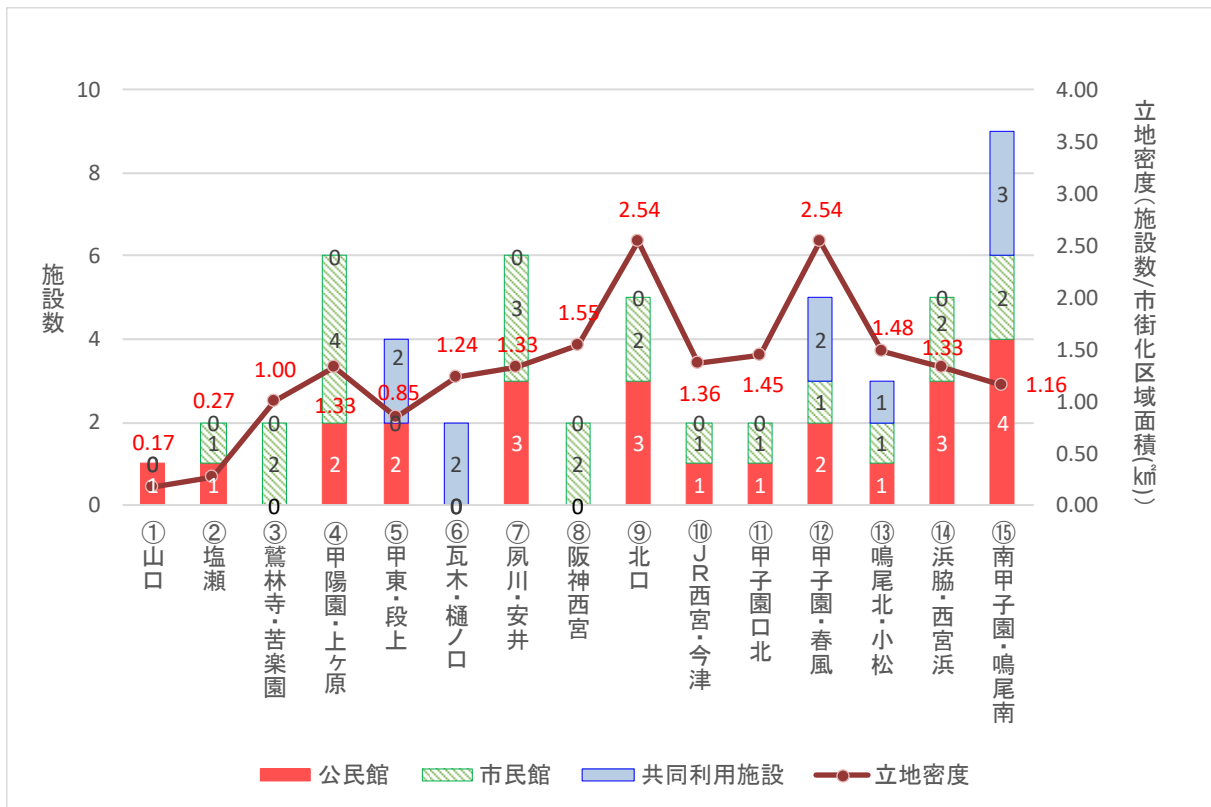
c) 公民館などの立地状況

- 公民館、市民館、共同利用施設のいずれかがすべての日常生活圏に立地しており、⑮南甲子園・鳴尾南に最も多く立地している。
- 立地密度は阪急神戸本線沿線以南の日常生活圏（⑦～⑮）で高い。



出典：西宮市ホームページ

図Ⅱ-2-22 公民館などの立地状況(令和元年)



出典：西宮市ホームページ

図 II-2-23 日常生活圏ごとの公民館等の施設数と立地密度(令和元年)

表 II-2-8 全市の公民館等の施設数と立地密度(令和元年)

	立地数	立地密度 [施設数/km ²]
公民館	24	0.46
市民館	22	0.42
共同利用施設	10	0.19
計	56	1.07

(5) 従業者数・在学者数からみた生活サービスの状況

- 医療・福祉は、⑧阪神西宮、⑩J R西宮・今津で10%以上、②塩瀬、③鷲林寺・苦楽園、④甲陽園・上ヶ原で3%以下となっている。
- 商業関係は、⑨北口で30%以上、②塩瀬、③鷲林寺・苦楽園、④甲陽園・上ヶ原で5%以下となっている。
- 教育・学習支援業は、⑤甲東・段上、⑨北口で5.5%以上、①山口、②塩瀬、④甲陽園・上ヶ原、⑥瓦木・樋ノ口で1.5%以下となっている。
- 在学者数は、③鷲林寺・苦楽園、⑤甲東・段上、⑮南甲子園・鳴尾南で25%以上、⑩J R西宮・今津で5%以下となっている。

表Ⅱ-2-9 日常生活圏ごとの従業者数・在学者数の対人口比率

区分 対象サービス	従業者数の対人口比率			在学者数の 対人口比率
	医療・福祉	商業関係※1	教育・学習支援業	教育のうちの学校※2
①山口	8.0%	16.7%	1.3%	8.5%
②塩瀬	2.1%	4.4%	1.0%	9.6%
③鷲林寺・苦楽園	2.1%	2.0%	2.5%	29.5%
④甲陽園・上ヶ原	2.1%	4.3%	1.4%	12.4%
⑤甲東・段上	5.3%	7.7%	9.5%	68.4%
⑥瓦木・樋ノ口	5.5%	6.5%	1.2%	11.0%
⑦夙川・安井	4.9%	10.7%	1.9%	5.4%
⑧阪神西宮	15.5%	28.8%	5.1%	10.1%
⑨北口	6.3%	40.0%	8.6%	13.8%
⑩J R西宮・今津	13.4%	20.4%	1.6%	3.1%
⑪甲子園口北	3.3%	6.7%	1.8%	8.8%
⑫甲子園・春風	4.9%	13.9%	2.0%	7.9%
⑬鳴尾北・小松	6.3%	8.2%	1.8%	11.6%
⑭浜脇・西宮浜	4.8%	13.5%	2.1%	16.5%
⑮南甲子園・鳴尾南	7.1%	13.8%	5.0%	29.0%
全市	5.8%	12.3%	3.5%	19.2%

※1 ここでの商業関係とは、卸売業、小売業、宿泊業、飲食サービス業、生活関連サービス業、娯楽業である。

※2 ここでの学校とは、小学校、中学校、高等学校、特別支援学校、短期大学、大学である。

出典：経済センサス（平成26年）、西宮市教育要覧（平成27年度）、国勢調査（平成27年）

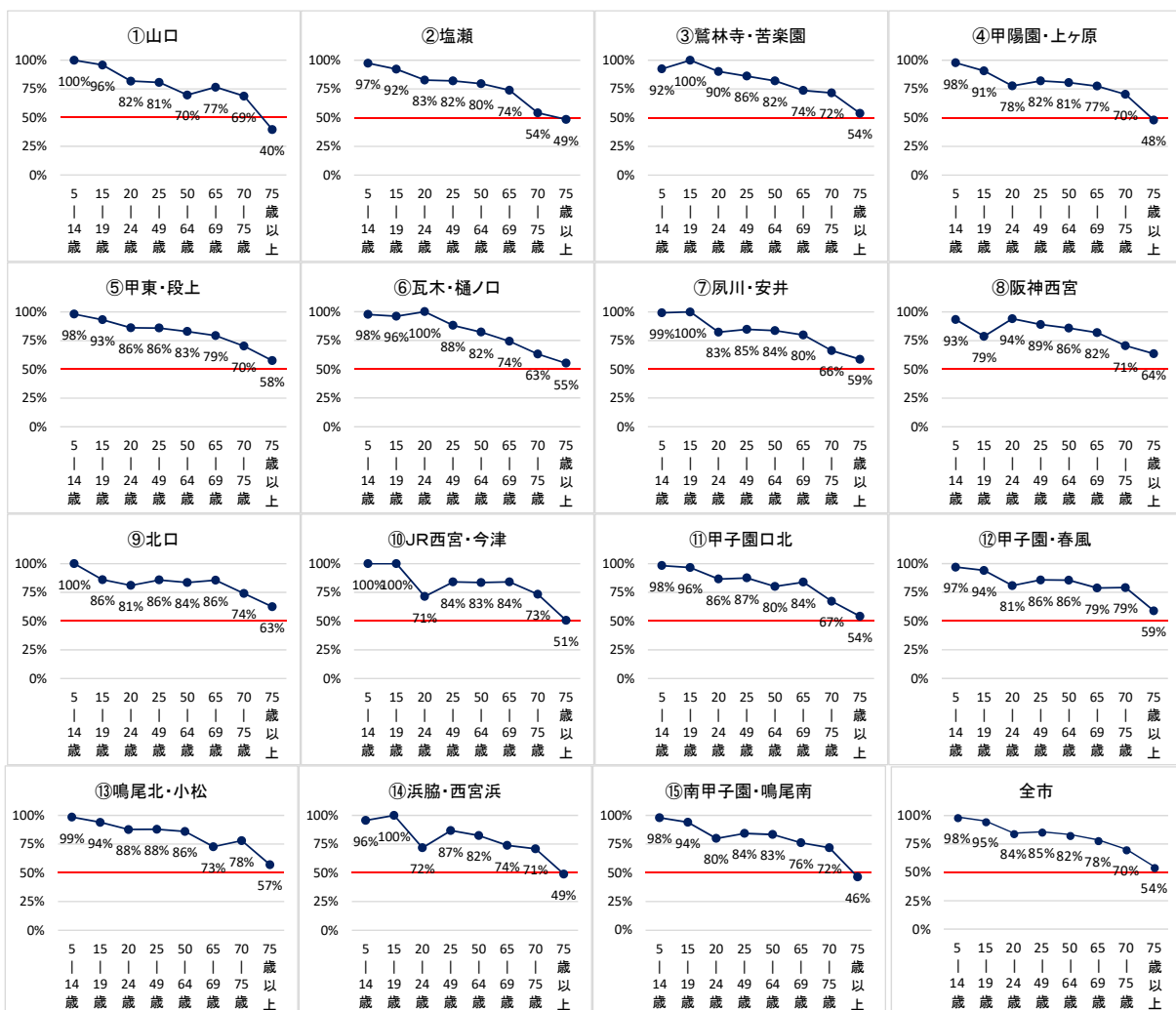
2.2.2 日常生活圏ごとのお出かけの状況

1) 年齢階層別の外出率と日常生活圏内の移手段の状況

(1) 年齢階層別の外出率

- すべての日常生活圏で年齢層が高いほど外出率が低くなっている。
- ①山口、②塩瀬、④甲陽園・上ヶ原、⑭浜脇・西宮浜、⑮南甲子園・鳴尾南でその傾向が顕著となっている。

高齢者の社会参加や、健康増進による社会保障費の抑制などのためには、高齢者にとって外出しやすい交通体系にすることが重要であると考えられる。



※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。

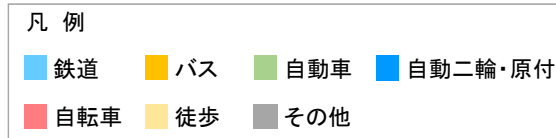
出典：近畿圏パーソントリップ調査

図Ⅱ-2-24 年齢階層別の外出率(平成22年)

(2) 日常生活圏内の移動における年齢階層別の交通手段

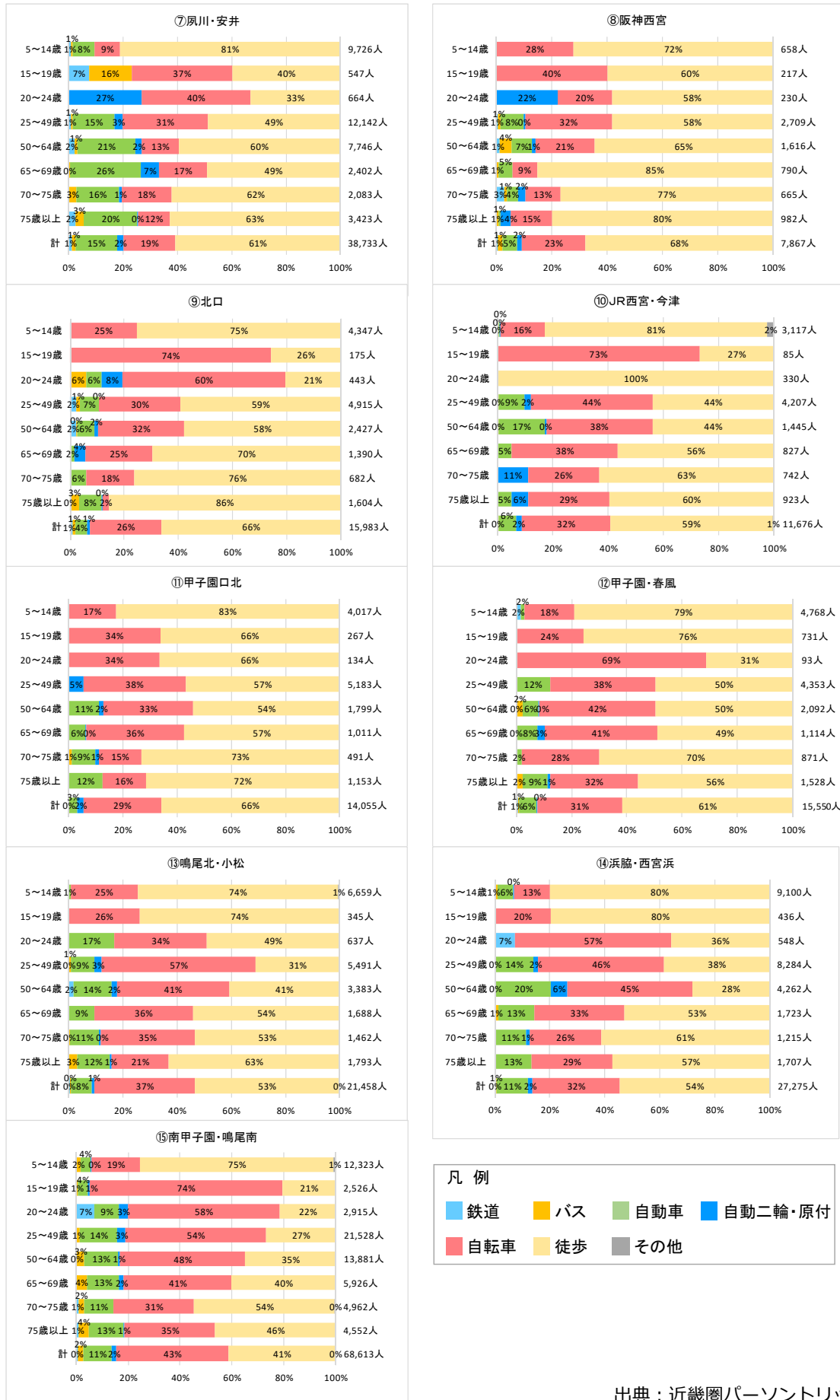
- ①山口、②塩瀬、③鷲林寺・苦楽園では、他の日常生活圏と比べて自動車での移動が多くなっている。
- その他の日常生活圏では、徒歩・自転車での移動が多くなっている。
- ①山口、②塩瀬ではバスの移動が他の日常生活圏と比べてやや多くなっている。

日常生活圏内の移動は、比較的近距離であるため、徒歩・自転車が主体となるが、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る傾向がある。



出典：近畿圏パーソントリップ調査

図Ⅱ-2-25 日常生活圏内の移動における年齢階層別の交通手段 その1(平成22年)



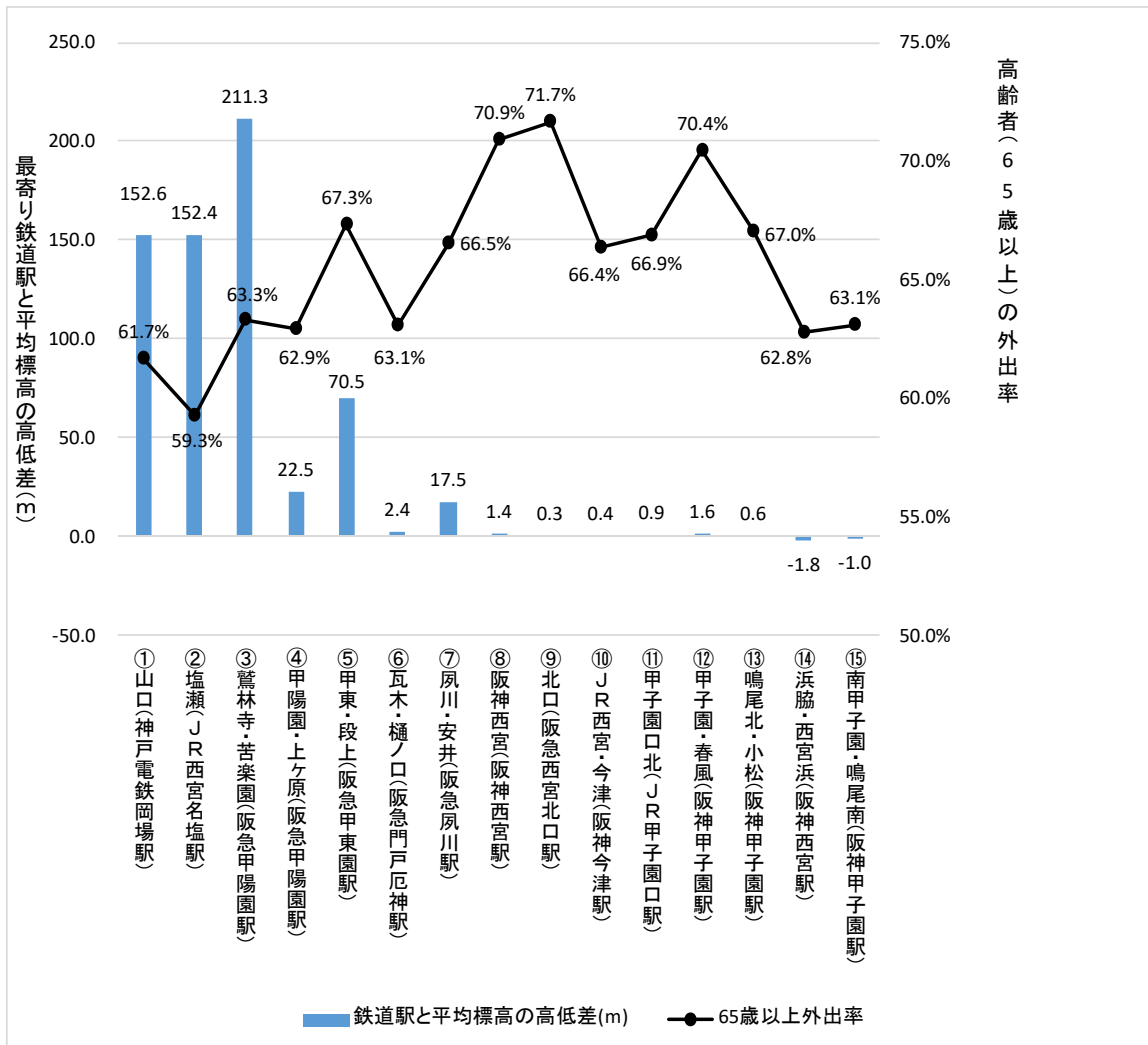
出典：近畿圏パーソントリップ調査

図Ⅱ-2-26 日常生活圏内の移動における年齢階層別の交通手段 その2(平成22年)

2) 高齢者の外出率の特性

(1) 鉄道駅との高低差と高齢者の外出率

- ①山口、②塩瀬、③鷲林寺・苦楽園では鉄道駅の標高と日常生活圏の平均標高の差が大きく、高齢者の外出率は低くなっている。
- ⑭浜脇・西宮浜、⑮南甲子園・鳴尾南では地形は平坦であるが、高齢者の外出率は低くなっている。



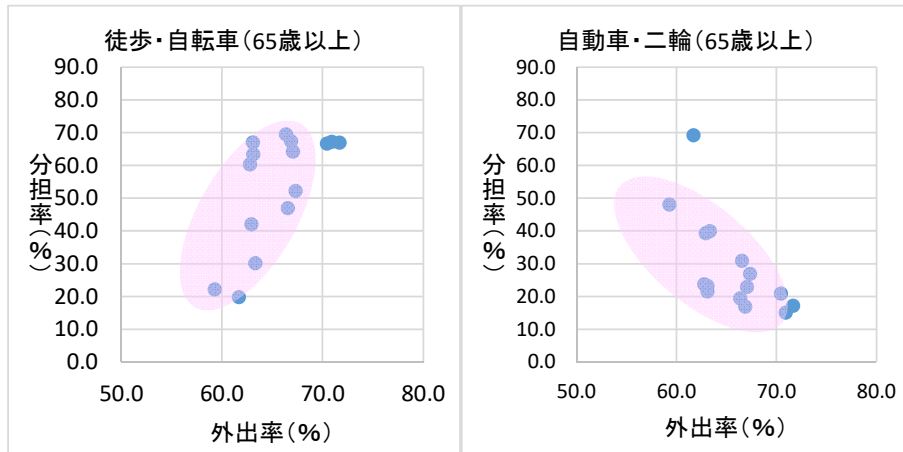
出典：国土地理院基礎地図情報、近畿圏パーソントリップ調査

図Ⅱ-2-27 鉄道駅との高低差と高齢者の外出率(平成22年)

(2) 高齢者の交通手段分担率と外出率

- 徒歩・自転車の分担率が高いほど外出率は高く、自動車・二輪の分担率が高いほど外出率は低くなっている。

自動車・二輪の分担率が高いと高齢者の外出率が低下していることから、自動車・二輪を基本的な交通手段としている地域で高齢者の外出を促すためには、公共交通の利便性や徒歩・自転車の移動環境の向上を図る必要がある。



※交通手段分担率とは、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であり、全手段に対する割合で表される。

出典：近畿圏パーソントリップ調査

図Ⅱ-2-28 高齢者の交通手段分担率と外出率(平成22年)

3) 日常生活圏ごとの移動状況

(1) 交通手段別の移動回数

- 鉄道利用が多いほど、徒歩移動が多く、移動回数が多くなっている。
- 移動回数は、主要鉄道駅に近い⑧阪神西宮、⑨北口、⑪甲子園口北、⑫甲子園・春風で多く、鉄道駅から離れた①山口、②塩瀬、③鷲林寺・苦楽園、⑭浜脇・西宮浜、⑮南甲子園・鳴尾南で少ない状況となっている。

鉄道駅から離れた日常生活圏で移動回数を増やすには鉄道利用を増やす必要があり、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必要があると考えられ、交通弱者の利用を考慮すると、バス交通の充実が効果が高いと考えられる。

表Ⅱ-2-10 平日1日・1人当たりの交通手段別移動回数(平成22年)

対象居住者 交通手段	5歳以上						65歳以上	
	徒歩	自転車	自動車	バス	鉄道	その他	全手段	全手段
①山口	0.60回	0.05回	0.46回	0.18回	0.22回	0.08回	1.59回	0.95回
②塩瀬	1.27回	0.08回	0.52回	0.23回	0.70回	0.14回	2.94回	1.71回
③鷲林寺・苦楽園	0.85回	0.07回	0.73回	0.26回	0.38回	0.24回	2.53回	2.09回
④甲陽園・上ヶ原	1.32回	0.45回	0.42回	0.15回	0.64回	0.31回	3.29回	2.33回
⑤甲東・段上	1.54回	0.49回	0.33回	0.08回	0.76回	0.16回	3.36回	2.65回
⑥瓦木・樋ノ口	1.30回	0.97回	0.27回	0.07回	0.72回	0.16回	3.49回	1.92回
⑦夙川・安井	1.67回	0.42回	0.34回	0.08回	0.78回	0.16回	3.45回	2.48回
⑧阪神西宮	1.73回	0.49回	0.24回	0.05回	0.86回	0.16回	3.53回	2.95回
⑨北口	1.85回	0.48回	0.19回	0.07回	1.00回	0.17回	3.76回	2.28回
⑩JR西宮・今津	1.28回	0.52回	0.19回	0.06回	0.54回	0.16回	2.75回	1.70回
⑪甲子園口北	1.73回	0.74回	0.20回	0.08回	0.89回	0.19回	3.83回	2.61回
⑫甲子園・春風	1.54回	0.71回	0.33回	0.11回	0.74回	0.16回	3.59回	2.46回
⑬鳴尾北・小松	1.23回	0.68回	0.24回	0.09回	0.61回	0.19回	3.04回	2.40回
⑭浜脇・西宮浜	1.16回	0.63回	0.27回	0.10回	0.53回	0.17回	2.86回	2.05回
⑮南甲子園・鳴尾南	1.09回	0.66回	0.22回	0.11回	0.67回	0.15回	2.90回	2.01回
全市	1.35回	0.53回	0.31回	0.11回	0.69回	0.17回	3.16回	2.20回

出典：近畿圏パーソントリップ調査

(2) 他の日常生活圏などとの往来

平日における他の日常生活圏との往来には、次のような傾向がある。

- ①山口は、102 神戸北との往来が多くなっている。
- ②塩瀬、⑤甲東・段上、⑧阪神西宮は、203 宝塚・川西等との往来が多くなっている。
- ③鷲林寺・苦楽園、④甲陽園・上ヶ原、⑧阪神西宮は、⑦夙川・安井との往来が多くなっている。
- ⑥瓦木・樋ノ口は、⑨北口との往来が多くなっている。
- ⑦夙川・安井、⑭浜脇・西宮浜は、⑧阪神西宮との往来が多くなっている。
- ⑨北口、⑩ J R 西宮・今津、⑪甲子園口北は、202 大阪方面との往来が多くなっている。
- ⑫甲子園・春風、⑬鳴尾北・小松は、⑮南甲子園・鳴尾南との往来が多くなっている。
- ⑮南甲子園・鳴尾南は、⑫甲子園・春風との往来が多くなっている。

休日における他の日常生活圏との往来には、平日と比べて次のような変化がある。

- ④甲陽園・上ヶ原、⑪甲子園口北は、⑨北口との往来が多くなっている。
- ⑦夙川・安井、⑧阪神西宮、⑩ J R 西宮・今津は、101 芦屋・神戸南方面との往来が多くなっている。
- ⑭浜脇・西宮浜は、⑮南甲子園・鳴尾南との往来が多くなっている。

表Ⅱ-2-11 他の日常生活圏などとの往来(平成 22 年)

平日・休日区分 往来の多さの順位	他の日常生活圏等			
	平日		休日	
	1 位	2 位	1 位	2 位
①山口	102 神戸北	103 三田・丹波方面	102 神戸北	103 三田・丹波方面
②塩瀬	203 宝塚・川西等	202 大阪方面	203 宝塚・川西等	102 神戸北
③鷲林寺・苦楽園	⑦夙川・安井	④甲陽園・上ヶ原	⑦夙川・安井	101 芦屋・神戸南方面
④甲陽園・上ヶ原	⑦夙川・安井	⑤甲東・段上	⑨北口	⑦夙川・安井
⑤甲東・段上	203 宝塚・川西等	202 大阪方面	203 宝塚・川西等	⑨北口
⑥瓦木・樋ノ口	⑨北口	⑤甲東・段上	⑨北口	⑤甲東・段上
⑦夙川・安井	⑧阪神西宮	101 芦屋・神戸南方面	101 芦屋・神戸南方面	⑧阪神西宮
⑧阪神西宮	⑦夙川・安井	⑭浜脇・西宮浜	101 芦屋・神戸南方面	⑦夙川・安井
⑨北口	202 大阪方面	101 芦屋・神戸南方面	202 大阪方面	101 芦屋・神戸南方面
⑩ J R 西宮・今津	202 大阪方面	101 芦屋・神戸南方面	101 芦屋・神戸南方面	202 大阪方面
⑪甲子園口北	202 大阪方面	⑫甲子園・春風	⑨北口	202 大阪方面
⑫甲子園・春風	⑮南甲子園・鳴尾南	202 大阪方面	⑮南甲子園・鳴尾南	202 大阪方面
⑬鳴尾北・小松	⑮南甲子園・鳴尾南	202 大阪方面	⑮南甲子園・鳴尾南	201 尼崎
⑭浜脇・西宮浜	⑧阪神西宮	101 芦屋・神戸南方面	⑮南甲子園・鳴尾南	⑧阪神西宮
⑮南甲子園・鳴尾南	⑫甲子園・春風	⑬鳴尾北・小松	⑫甲子園・春風	201 尼崎

出典：近畿圏パーソントリップ調査

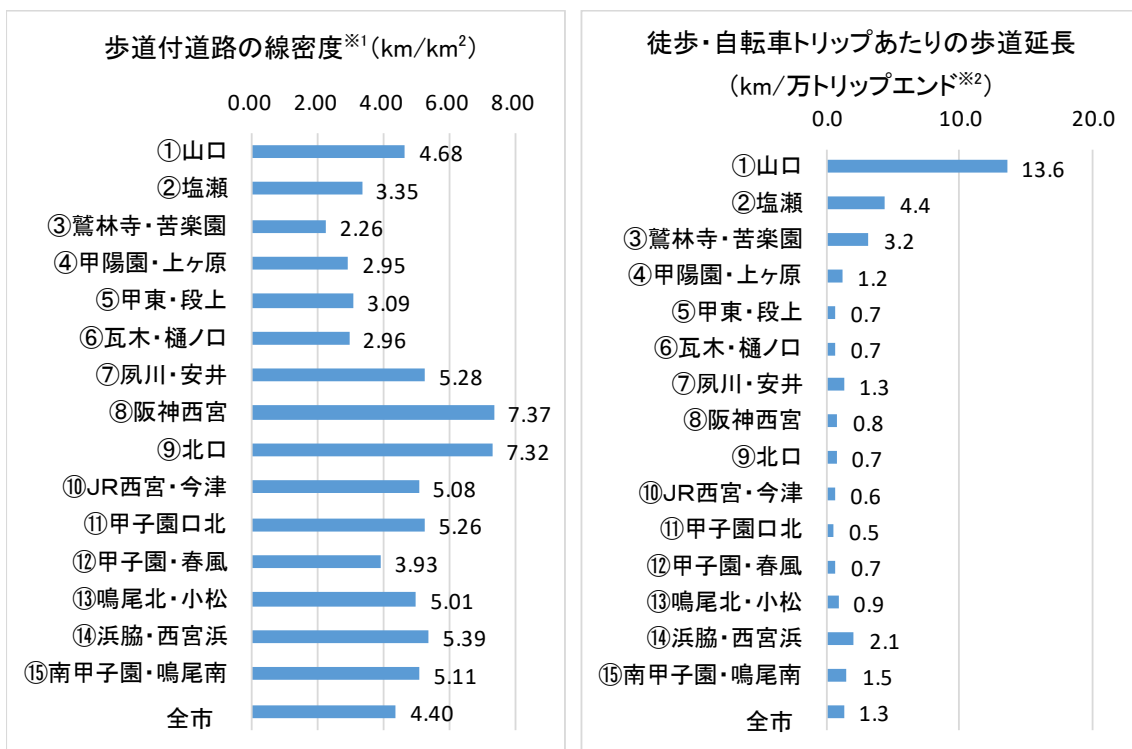
2.2.3 日常生活圏ごとの移動環境

1) 道路の状況

(1) 歩道の整備状況

- ②塩瀬、③鷲林寺・苦楽園、④甲陽園・上ヶ原、⑤甲東・段上、⑥瓦木・樋ノ口では、歩道が整備されている道路の線密度が低く、特に④甲陽園・上ヶ原、⑤甲東・段上、⑥瓦木・樋ノ口では徒歩・自転車トリップあたりの歩道延長も短くなっている。

これは、道路整備が進む前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時に面整備が行われなかったためであると考えられる。



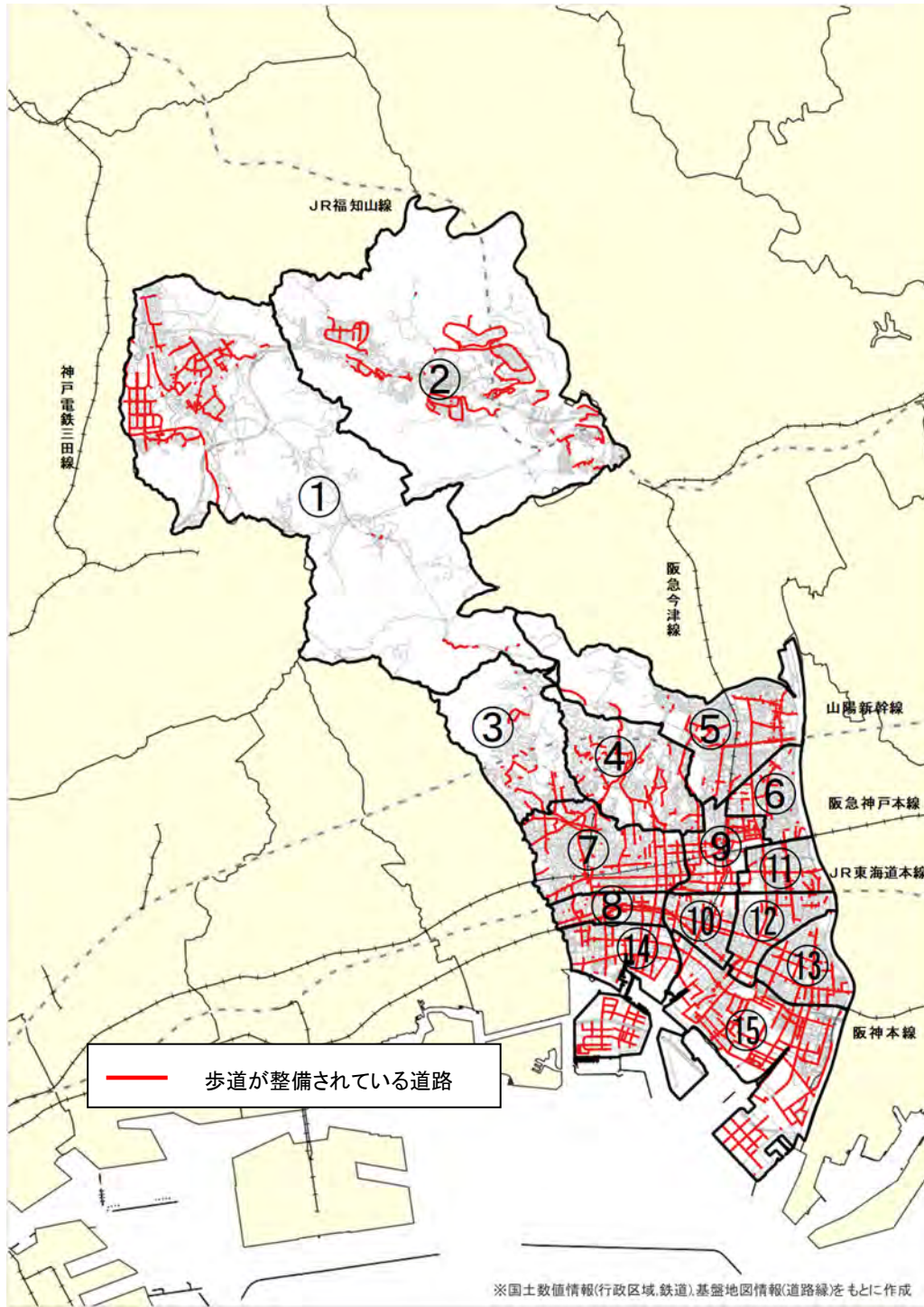
※1 歩道付道路の線密度とは、単位面積あたりに占める歩道が整備されている道路延長を示す。

※2 トリップエンドとは、1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。

出典：西宮市 GIS データ（市道のみ）（平成 30 年）、近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年）

図Ⅱ-2-29 歩道の整備水準(平成 30 年)

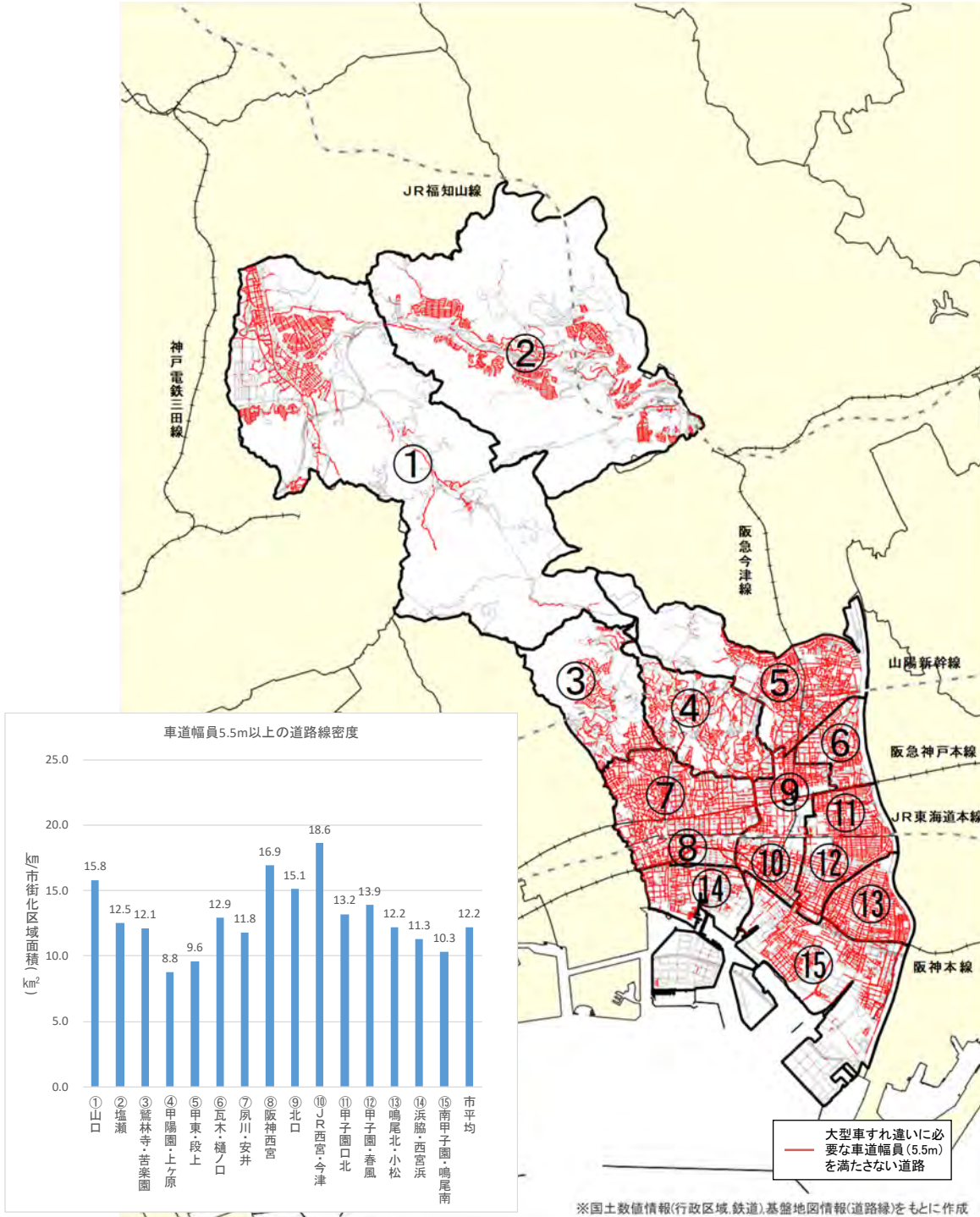


出典：西宮市 GIS データ（市道のみ）

図Ⅱ-2-30 歩道の整備状況(平成30年)

(2) 大型車がすれ違い可能な道路の状況

- 阪急神戸本線北側の④甲陽園・上ヶ原、⑤甲東・段上、⑦夙川・安井及び臨海部の⑭浜脇・西宮浜、⑮南甲子園・鳴尾南では、大型車のすれ違いに必要な車道幅員（5.5m）を満たす道路が少ない。



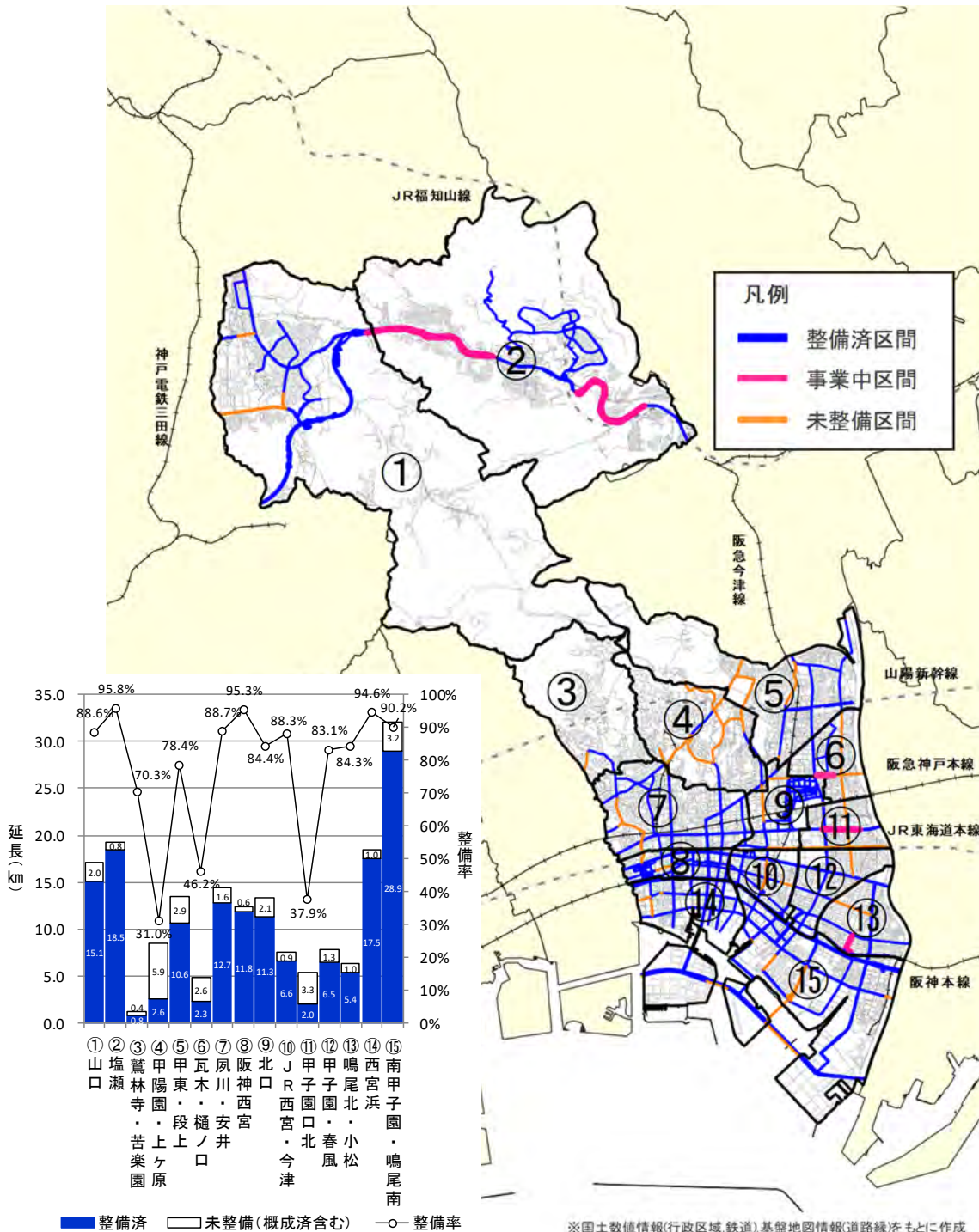
※図は西宮市管理の道路の状況のみを图示。グラフは国道と県道の状況も含む。

出典：西宮市 GIS データ

図Ⅱ-2-31 大型車がすれ違い可能な道路の状況(平成 30 年)

(3) 都市計画道路の整備状況

- 本市の都市計画道路は総延長が約 182 kmあり、そのうち約 153 kmが整備済で、整備率は約 84%となっている。
- ④甲陽園・上ヶ原、⑥瓦木・樋ノ口、⑪甲子園口北では整備率が 50%に満たない状況であり、都市計画道路の整備状況は地域によって差がある。



※国土数値情報(行政区域、鉄道)基盤地図情報(道路線)をもとに作成

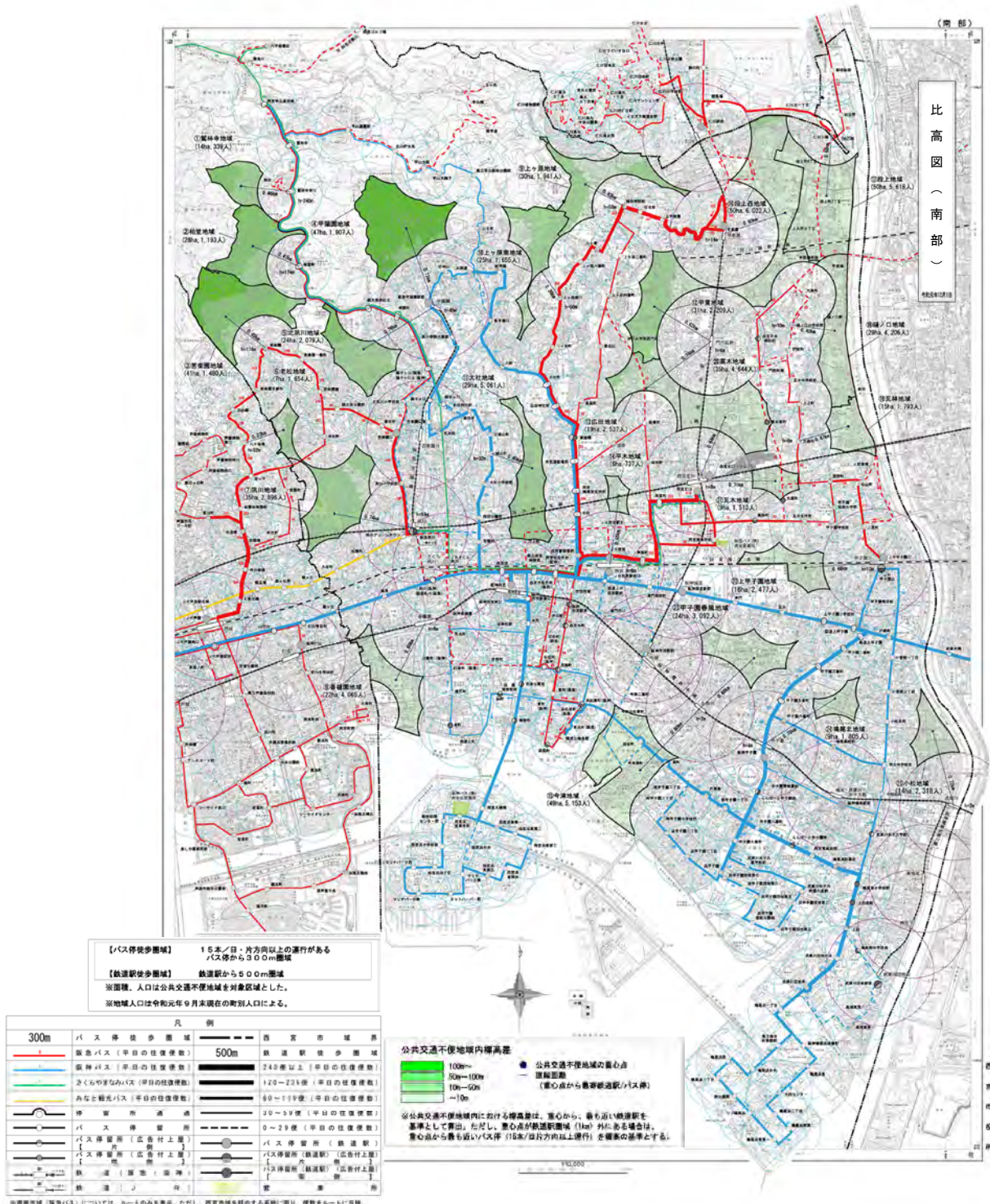
出典：西宮市都市計画道路整備状況図、西宮市都市計画年報

図Ⅱ-2-32 都市計画道路の整備状況(令和元年)

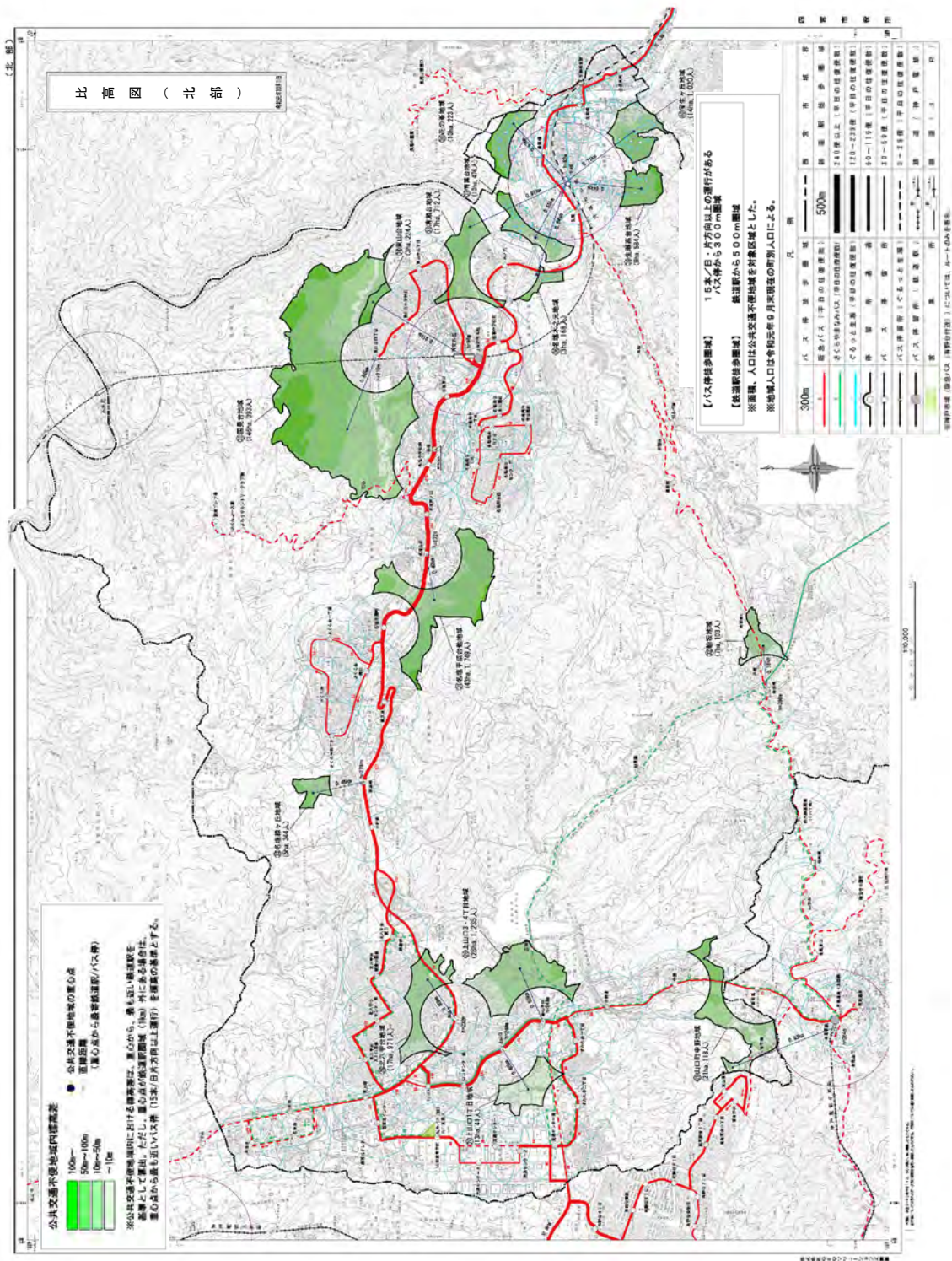
2) 地形面での移動環境

- 鉄道駅から500m、バス停（15本/日・片道以上）から300m以上離れているなどの条件をもつ公共交通不便地域の中で、②塩瀬の国見台地域・名塩平成台他地域・生瀬高台地域、③鷲林寺・苦楽園の鷲林寺地域・柏堂地域・苦楽園地域、④甲陽園・上ヶ原の甲陽園地域などでは、最寄りの鉄道駅やバス停との高低差がある。

これらの地域では、高齢者などが徒歩・自転車以最寄りの鉄道駅やバス停に移動することが困難であると考えられる。



図Ⅱ-2-33 南部の地形面での移動環境(令和元年)

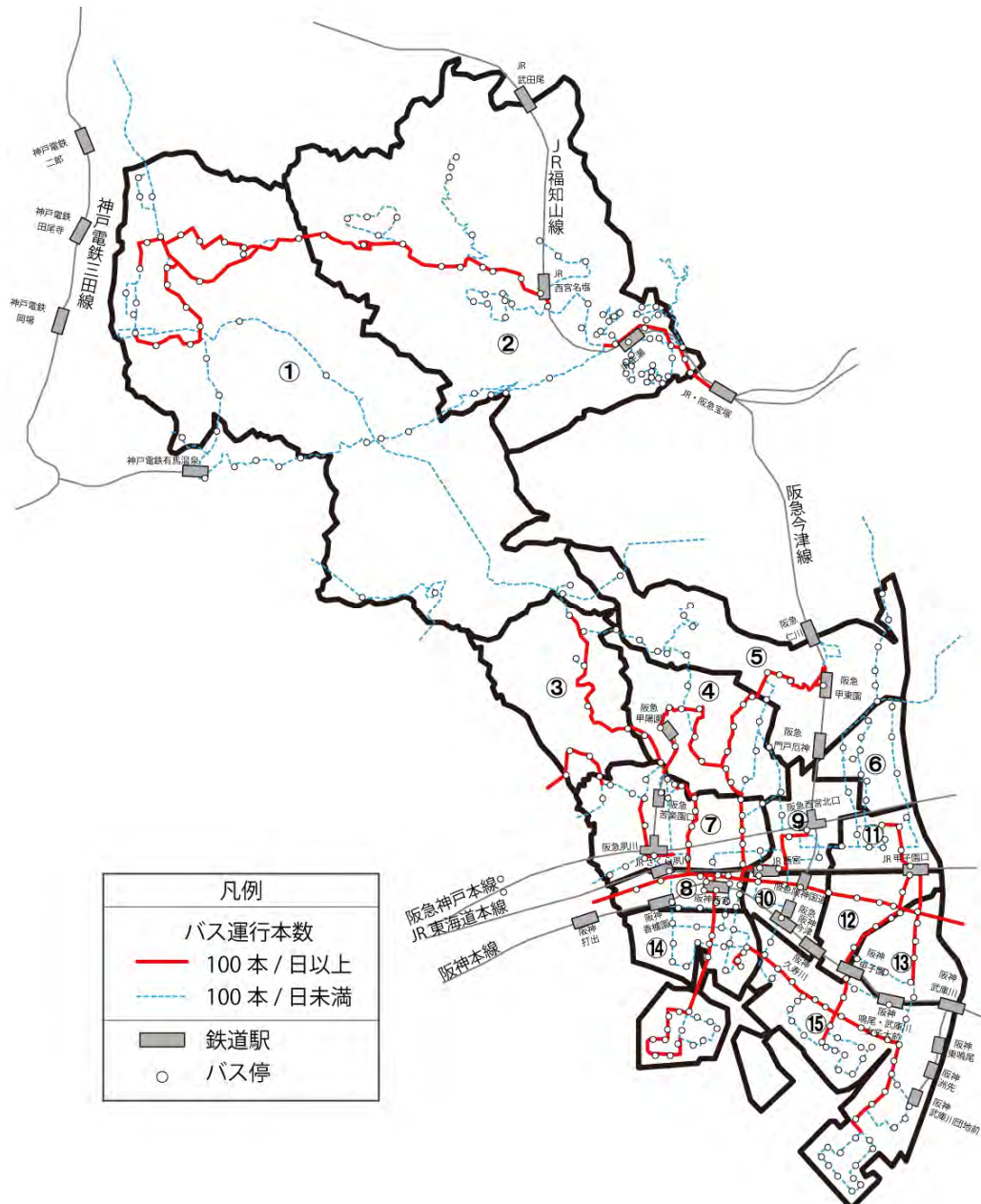


図Ⅱ-2-34 北部の地形面での移動環境(令和元年)

3) 路線バスの利用環境

(1) 路線バスの運行経路と運行本数

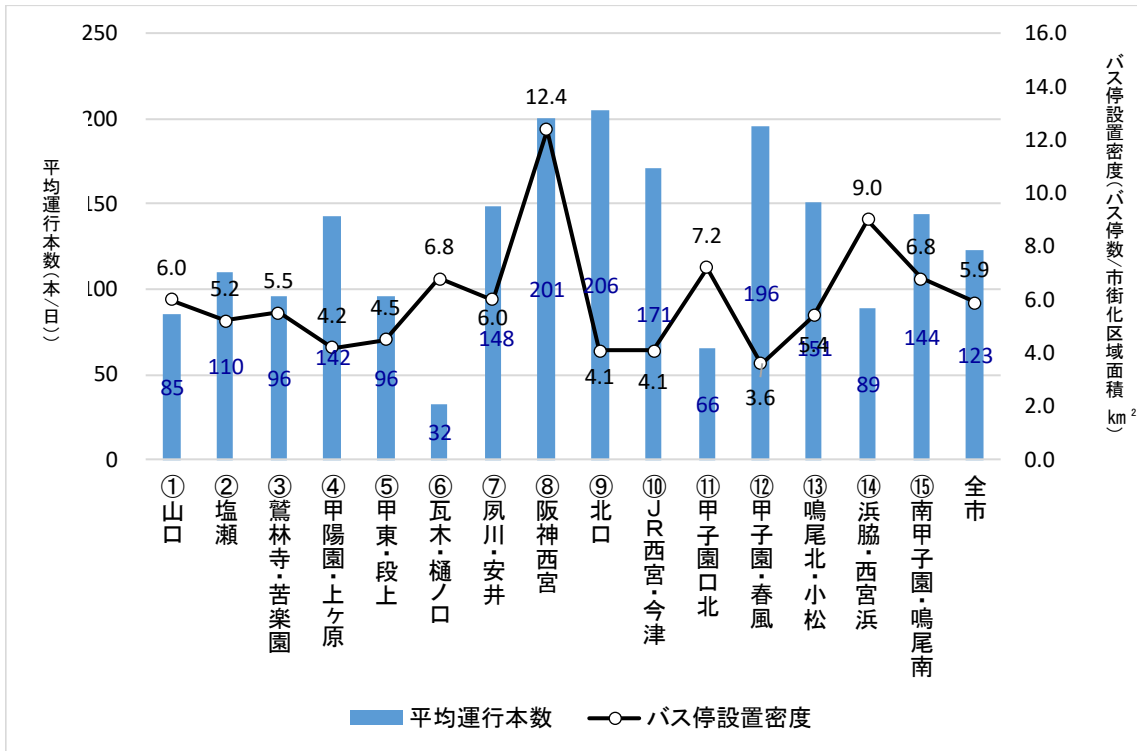
- 北部のJR・阪急宝塚駅から有馬温泉間（国道176号経由）、南部の阪急甲東園駅、JR西宮駅、阪神西宮駅、阪神甲子園駅を基点とするバス路線は、運行本数が100本/日以上となっている。
- ⑥瓦木・樋ノ口を運行するバス路線はすべて運行本数が100本/日（20分に1本程度）未満で、運行本数に差が生じている。



図Ⅱ-2-35 路線バスの運行経路と運行本数(平日・令和元年)

(2) 路線バスの運行本数とバス停設置密度

- ⑧阪神西宮では、路線バスの平均運行本数が多く、バス停設置密度も高くなっている。
- 幅員の狭い道路が多い⑥瓦木・樋ノ口では路線バスの平均運行本数が非常に少なくなっている。
- ⑨北口、⑩JR 西宮・今津、⑫甲子園・春風では、バスの平均運行本数は多いが、バス停の設置密度が低くなっている。

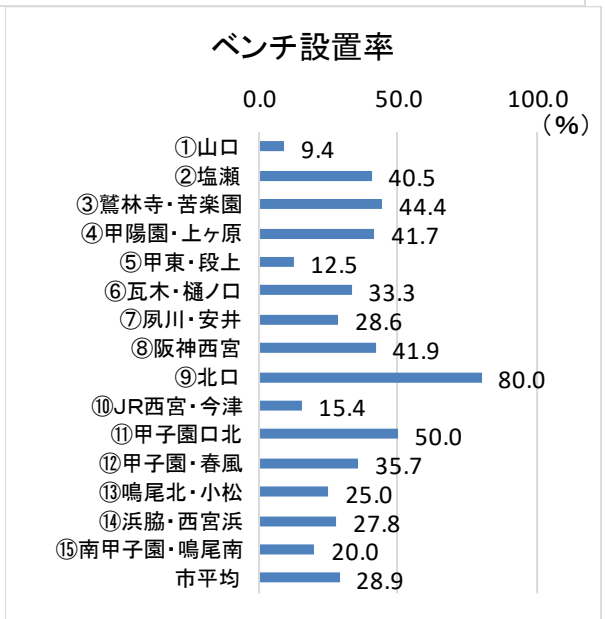
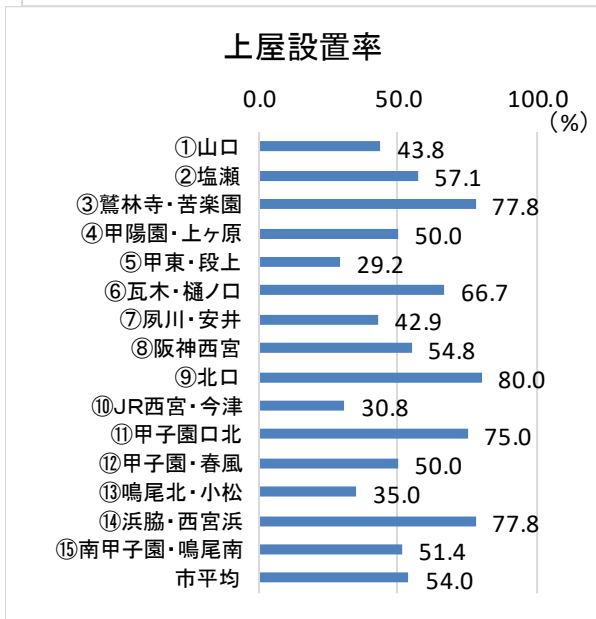
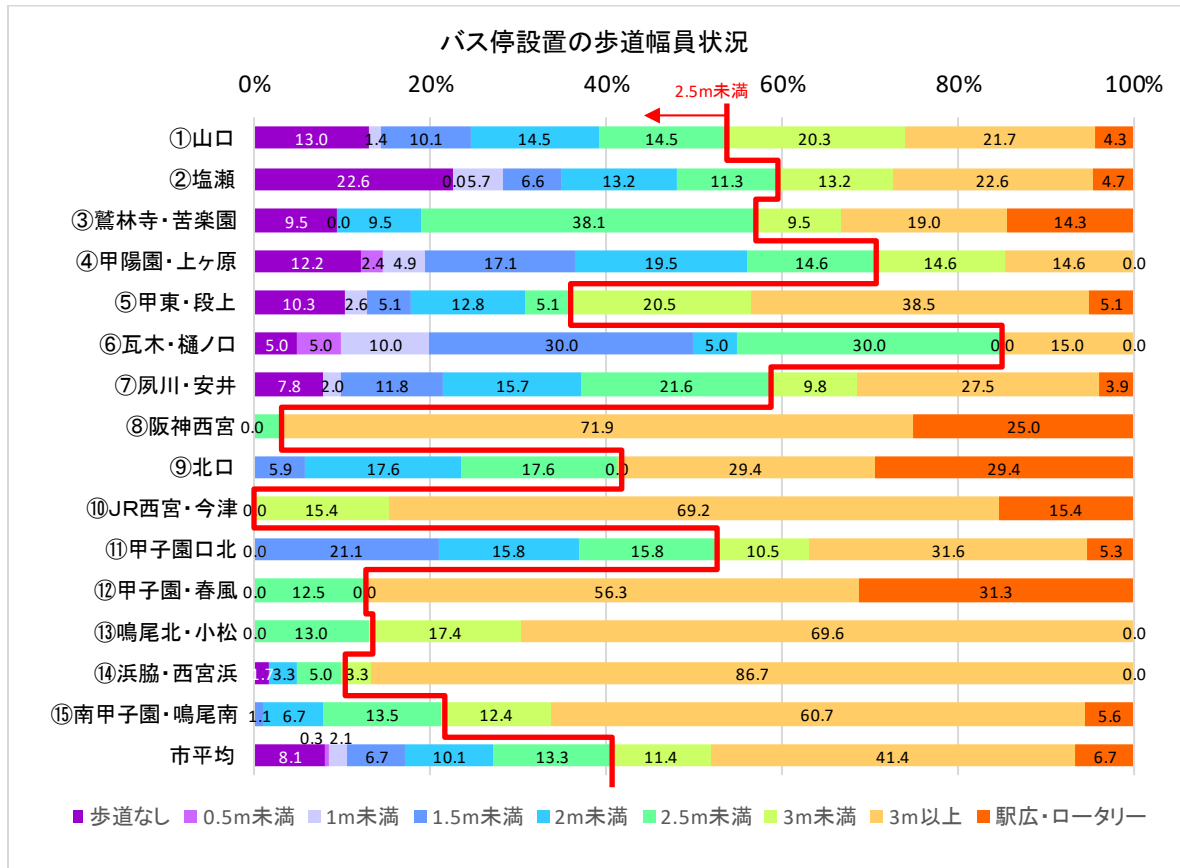


出典：バス事業者ホームページ（ぐるっと生瀬除く）

図Ⅱ-2-36 路線バスの運行本数とバス停設置密度(令和元年)

(3) 路線バスのバス停環境

- バス停の上屋やベンチの設置率は全市的に低く、ベンチを設置することが困難な歩道幅員 2.5m 未満の狭小な箇所も多い。
- バス停の待合環境は地域差があり、阪急神戸本線より北側の地域では歩道がない道路にバス停が設置されている割合が高い。



※上屋及びベンチの設置率は市内の歩道幅員 2.5m 以上のバス停数に対する割合とする。

出典：西宮市 GIS データ

図Ⅱ-2-37 路線バスの日常生活圏ごとのバス停環境(平成30年)



図Ⅱ-2-38 バス停の状況写真

2.3 日常生活圏を越えたお出かけの状況等

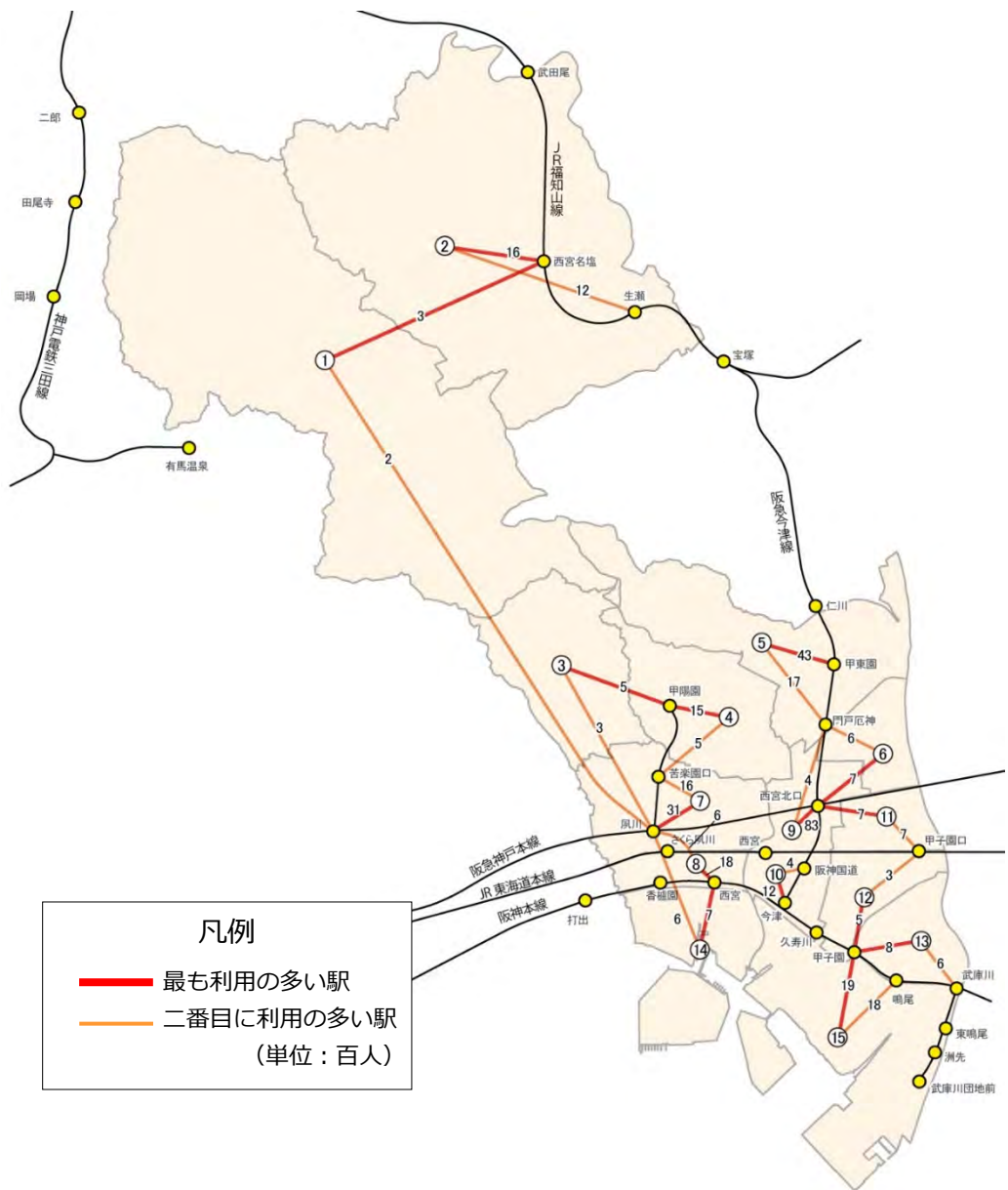
日常生活圏を越えた移動の状況から「基本生活圏」を設定し、それに着目して現状把握、課題抽出を行う。

2.3.1 日常生活圏を越えた移動状況

1) 鉄道駅の利用状況

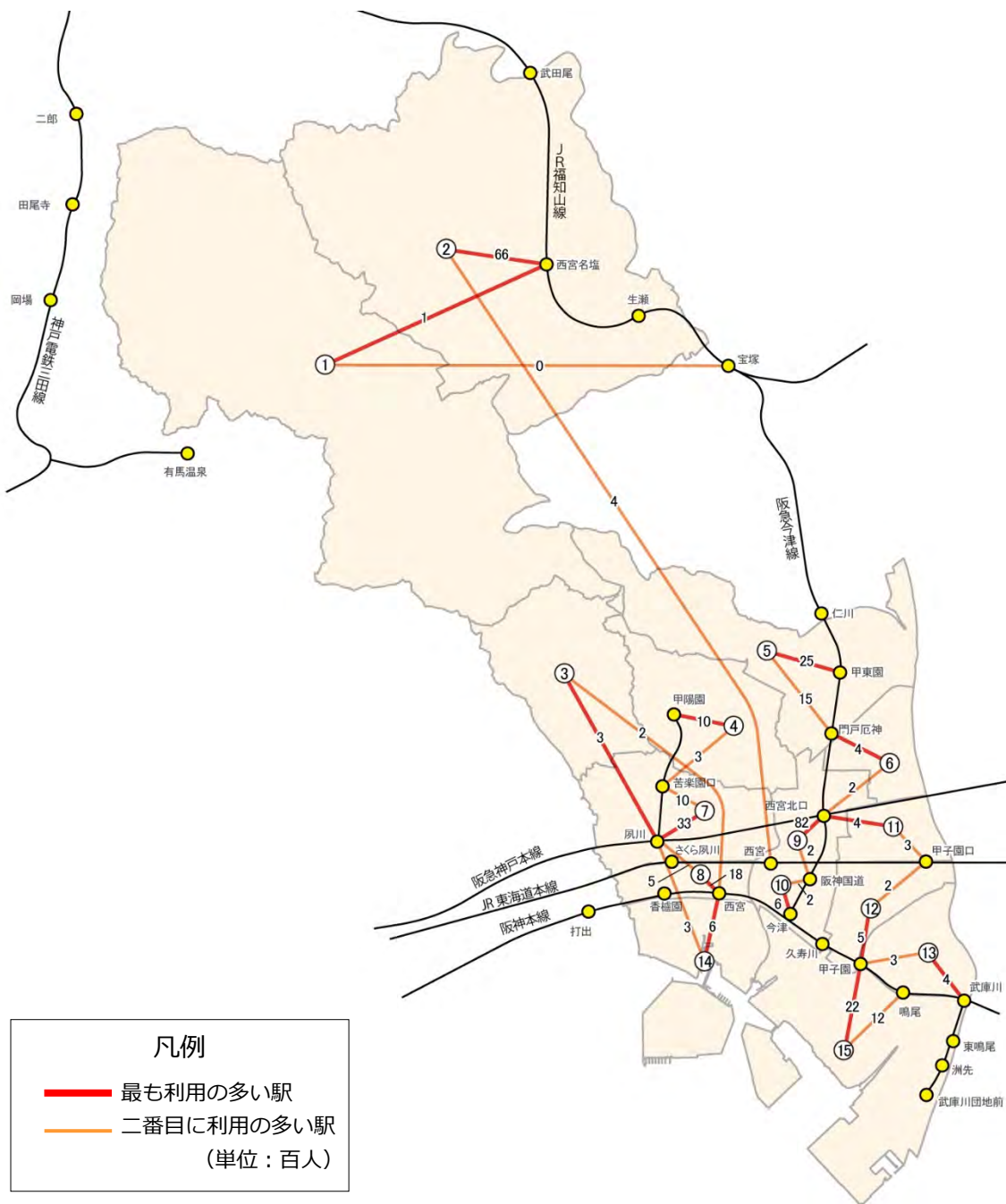
(1) 市内の移動における鉄道駅の利用状況

- 市内の移動では、主に日常生活圏の最寄り駅を利用している。



出典：近畿圏パーソントリップ調査

図Ⅱ-2-39 市内の移動における鉄道駅の利用状況(平日・平成22年)

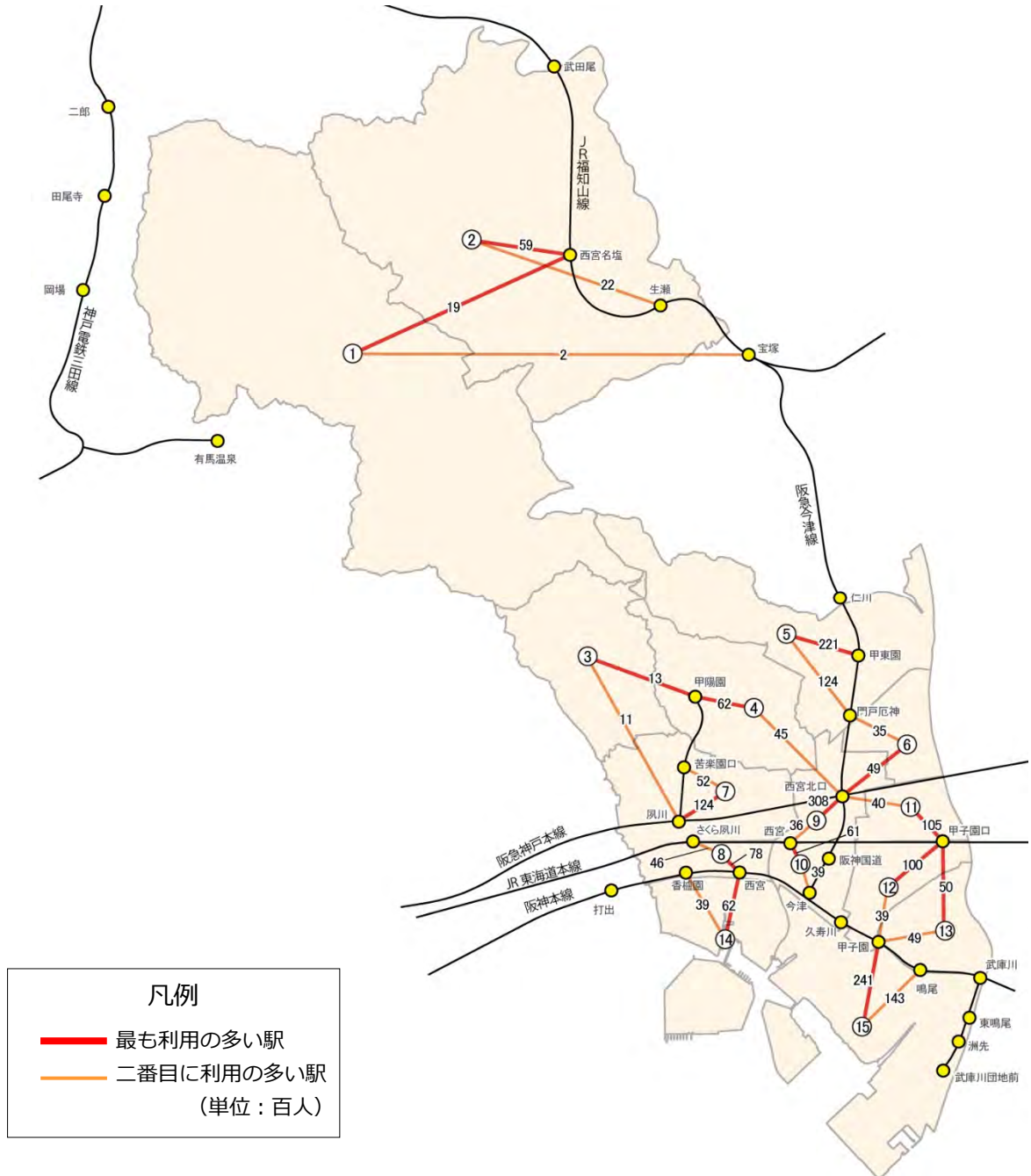


出典：近畿圏パーソントリップ調査

図Ⅱ-2-40 市内の移動における鉄道駅の利用状況(休日・平成22年)

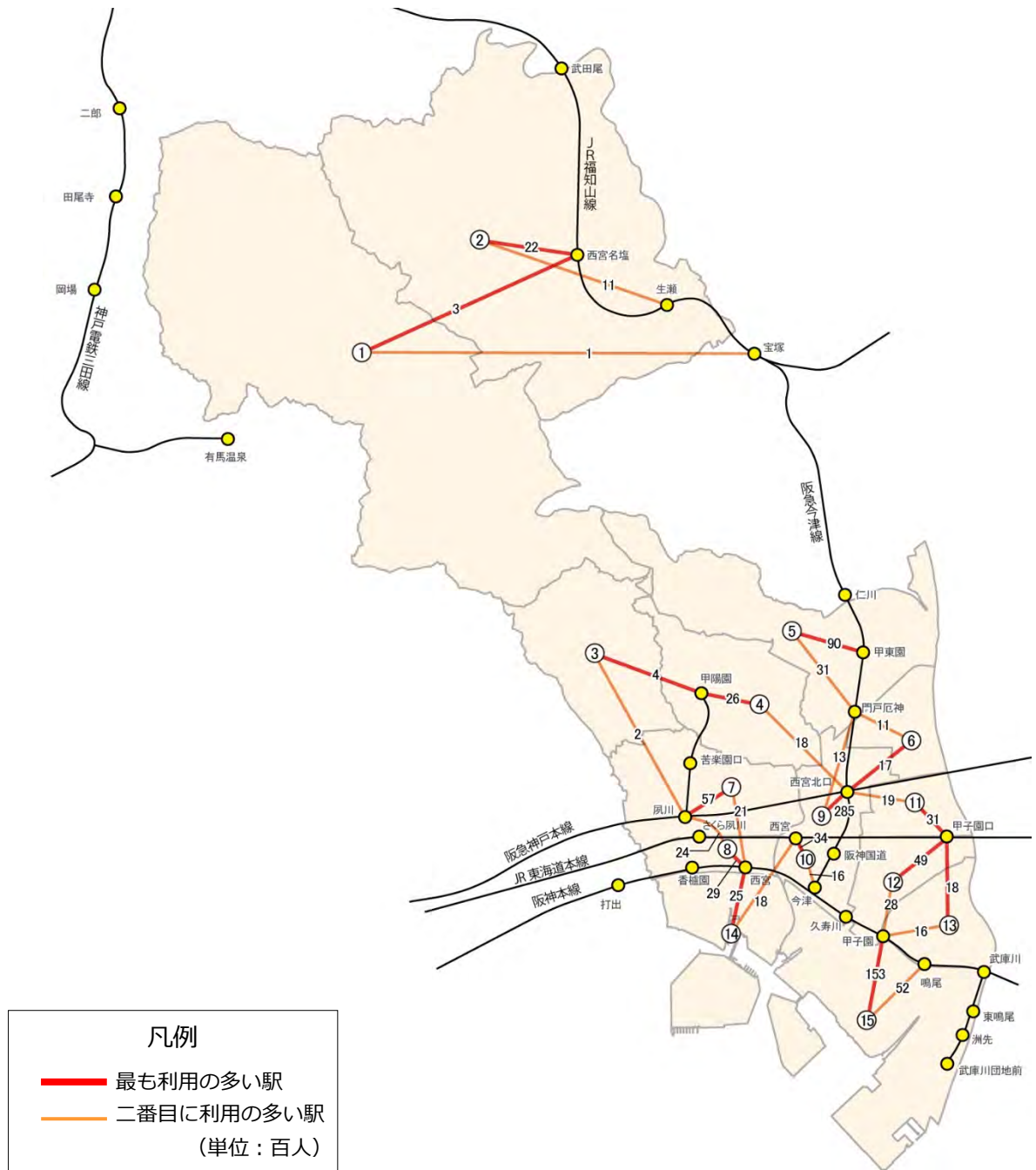
(2) 市内外の移動における鉄道駅の利用状況

- 市内外の移動では、日常生活圏の最寄り駅のほか、阪急西宮北口駅、JR 甲子園口駅、阪神西宮駅、阪神甲子園駅を利用している。



出典：近畿圏パーソントリップ調査

図Ⅱ-2-41 市内外の移動における鉄道駅の利用状況(平日・平成22年)



出典：近畿圏パーソントリップ調査

図Ⅱ-2-42 市内外の移動における鉄道駅の利用状況(休日・平成22年)

2) 他の日常生活圏などへの移動状況

平日・休日における日常生活圏を越えた全手段、徒歩、自転車、バスの主な移動を把握する。移動量はパーソントリップ調査データ、移動の方向は集客施設の集積度から整理した。

(1) 移動の方向

出勤、登校、買い物などの目的地に向かう移動は、集客施設の集積度が低い地域から高い地域に向かう方向に設定する。

a) 市内

集客施設延べ床面積を市街化区域面積で除した値により集積状況の順位付けを行った。

なお、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し、双方向とした。

表Ⅱ-2-12 日常生活圏別の集客施設の集積状況

集積順位	日常生活圏	市街化区域面積 (a)	集客施設延べ床面積 (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

市外の集客施設の集積度は、以下のように設定した。

- 101 芦屋・神戸南方面、202 大阪方面は、市内より集客施設の集積度が高い。
- 102 神戸北、103 三田・丹波方面、203 宝塚・川西等は、①山口、②塩瀬より集客施設の集積度が高い。
- 203 宝塚・川西等は、⑤甲東・段上より集客施設の集積度が高い。
- 201 尼崎は、⑮南甲子園・鳴尾南より集客施設の集積度が低い。

(2) ニーズが高く誰もが選択しやすい他の日常生活圏などへの移動

徒歩・自転車・バスは、交通弱者を含む多くの人々が利用可能な交通手段であるが、自動車と比べて、対応できる距離・経路に制約がある。

このことを踏まえ、他の日常生活圏などへの移動のうち、移動の総量と自動車以外の交通手段での移動割合からニーズが高く誰もが選択しやすい移動を把握する。

移動の総量は全手段の移動量で、自動車以外の交通手段での移動は徒歩・自転車・バスの移動量で判断し、他の日常生活圏などへの移動を次の3種類に分類する。

① ニーズが高く誰もが選択しやすい移動

- ・ 全手段での移動が多く、徒歩・自転車・バスのうち2以上の手段の割合が高い移動

② 比較的誰もが選択しやすい移動

- ・ ①以外で、少なくとも徒歩・バスのいずれかの手段の割合が高い移動

③ 誰もが選択できる訳ではないがニーズが高い移動

- ・ ①・②以外で全手段・自転車のいずれかの割合が高い移動

a) 平日

- 北部は、①山口、②塩瀬、102 神戸北、203 宝塚・川西等の間での移動が主となっている。
- 南部は、隣接する日常生活圏との移動が多く、特に⑧阪神西宮、⑨北口、⑩JR 西宮・今津への移動が多い。



出典：近畿圏パーソントリップ調査

図Ⅱ-2-43 他の日常生活圏などへの移動(平日・平成22年)

b) 休日

- 北部は、平日と比較すると、①山口と 103 三田・丹波方面間、②塩瀬と 102 神戸北間の移動が多くなっている。
- 南部は、平日と比較すると⑦夙川・安井および⑧阪神西宮と 101 芦屋・神戸南方面間の移動が多くなっている。
- 平日と比較すると、特に⑨北口への移動が多い。



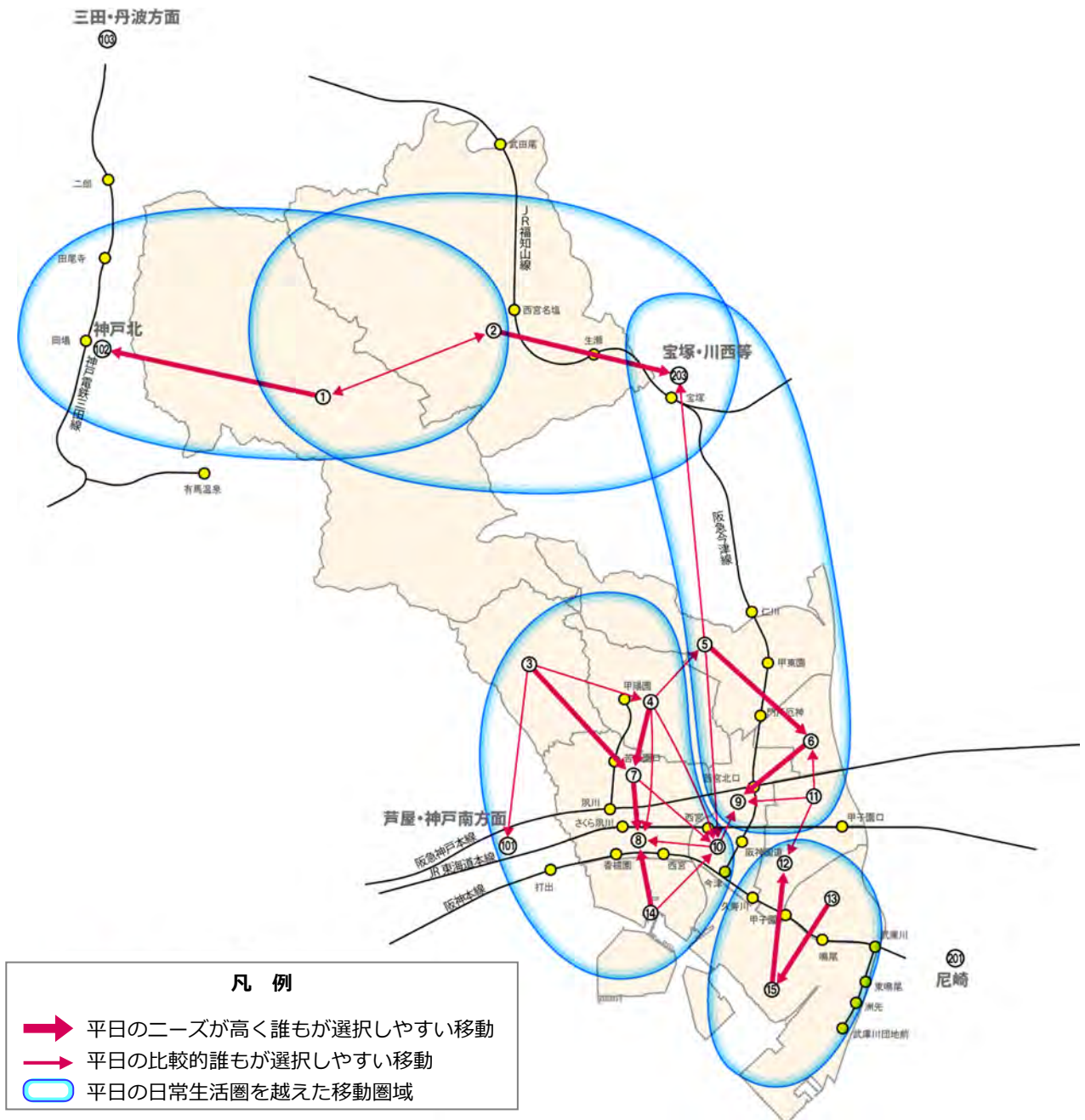
出典：近畿圏パーソントリップ調査

図Ⅱ-2-44 他の日常生活圏などへの移動(休日・平成22年)

3) 日常生活圏を越えた移動圏域

(1) 平日

ニーズが高く誰もが選択しやすい移動と、比較的誰もが選択しやすい移動を考慮すると、平日の日常生活圏を越えた移動圏域は以下ようになる。

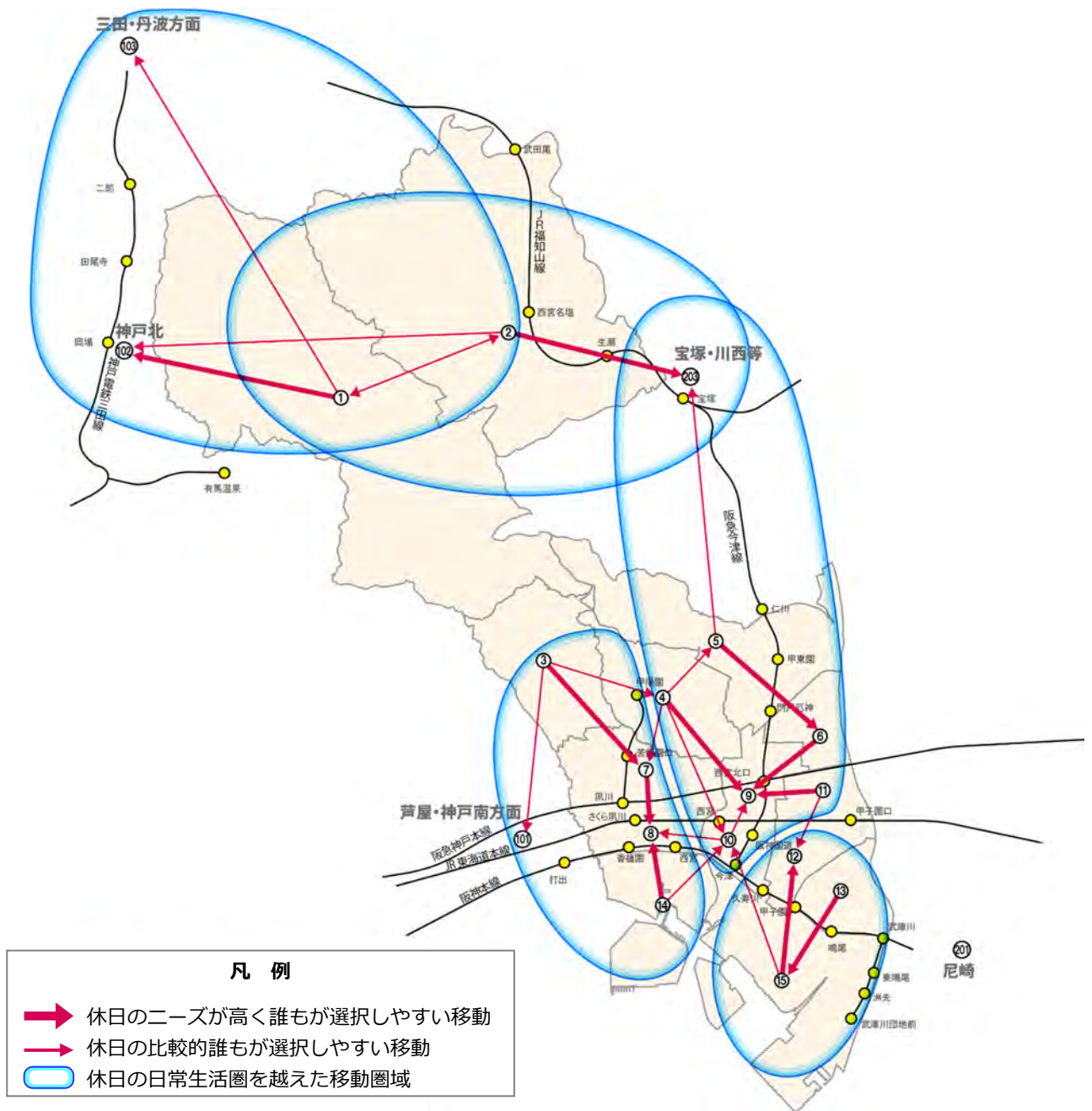


出典：近畿圏パーソントリップ調査

図Ⅱ-2-45 日常生活圏を越えた移動圏域(平日・平成22年)

(2) 休日の日常生活圏を越えた移動圏域

ニーズが高く誰もが選択しやすい移動と、比較的誰もが選択しやすい移動を考慮すると、休日の日常生活圏を越えた移動圏域は以下ようになる。



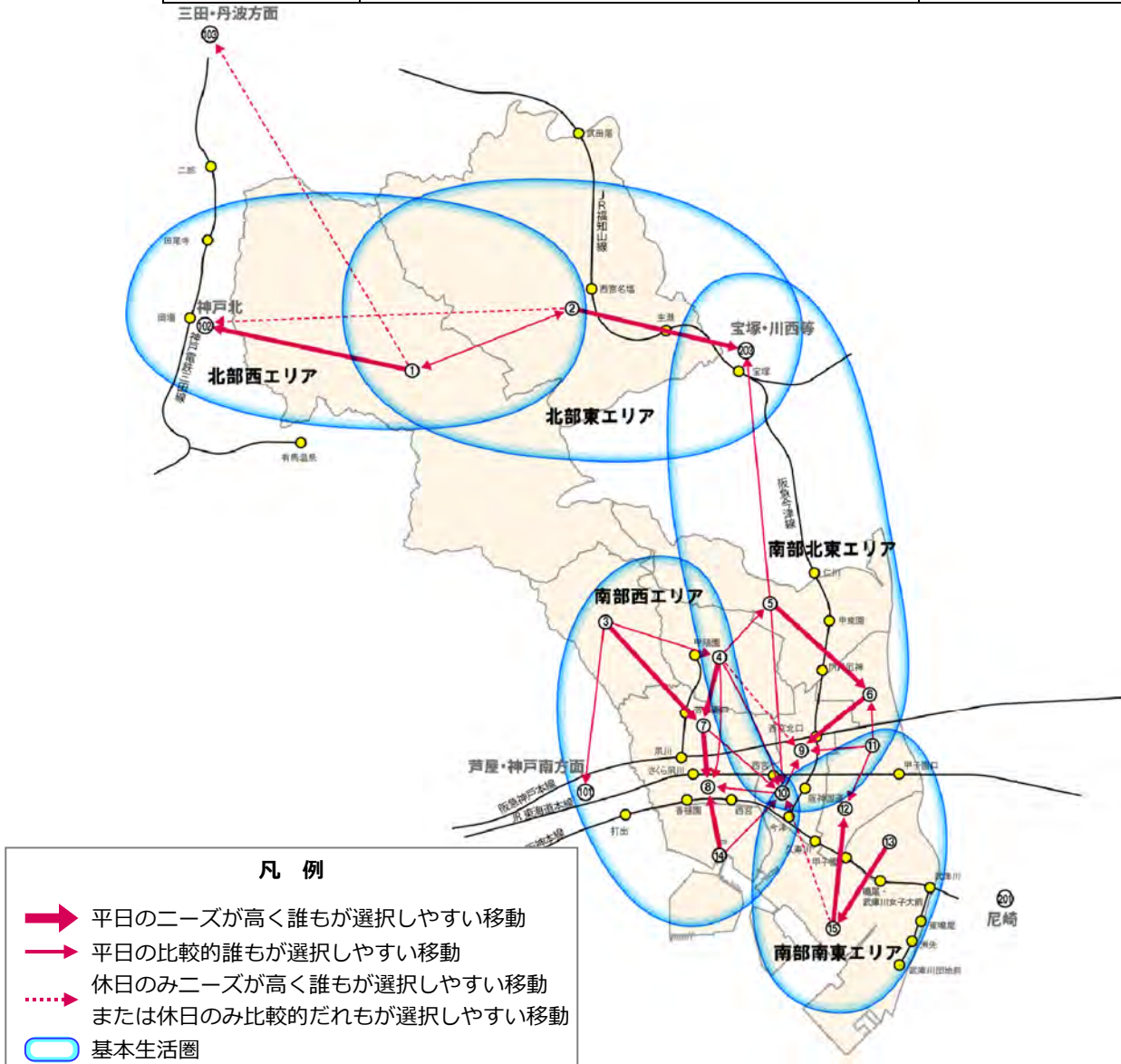
出典：近畿圏パーソントリップ調査

図Ⅱ-2-46 日常生活圏を越えた移動圏域(休日・平成22年)

4) 基本生活圏の設定

日常生活圏ごとの鉄道駅の利用状況や、平日・休日の日常生活圏を越えた移動に着目し、5つの基本生活圏（平日・休日共通、半径2～5km程度）を設定する。

基本生活圏	市内（日常生活圏）	市外
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、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	—
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



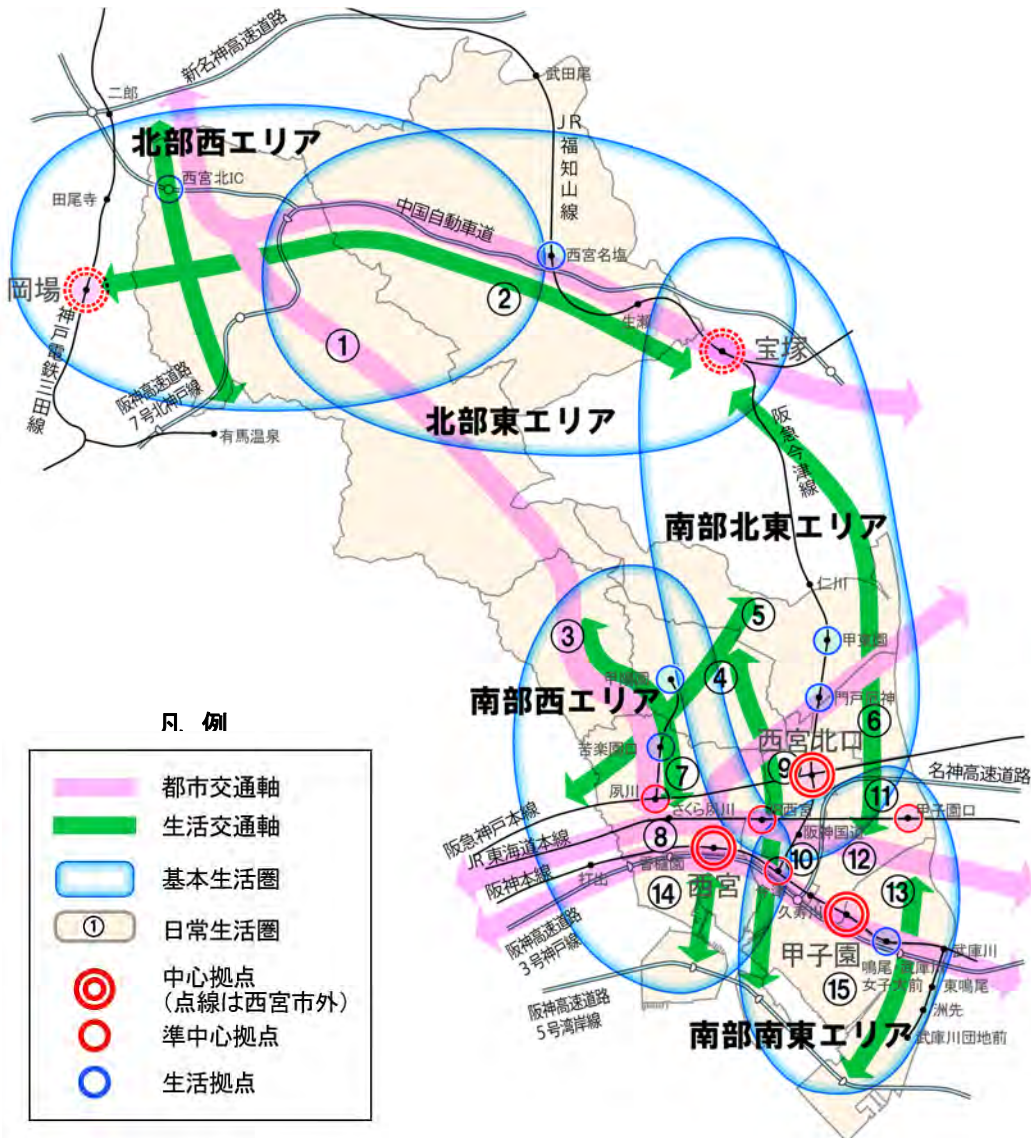
図Ⅱ-2-47 基本生活圏

5) 拠点と交通軸の設定

日常生活圏の生活サービス施設の状況、基本生活圏、鉄道駅の規模、幹線道路等の主要動線などを踏まえ、拠点と交通軸を設定する。

拠点の種類	位置づけ
中心拠点	医療、福祉、教育文化、商業等の生活サービス機能の集積を図り、基本生活圏の中心となるべき拠点
準中心拠点	中心拠点の機能を補完する拠点であり、必要に応じて基本生活圏間の連携を図る拠点
生活拠点	一定の生活サービス機能を確保し、該日常生活圏や周辺地域の中心となるべき拠点

交通軸の種類	位置づけ
都市交通軸	通過交通や都市間交通（市内外の移動）を担う 主要な交通軸
生活交通軸	都市内交通（市内の移動）や都市間交通（市内外の移動）を担う 主要な交通軸



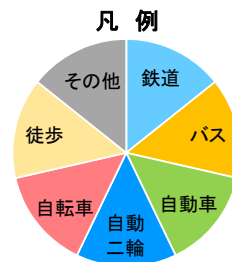
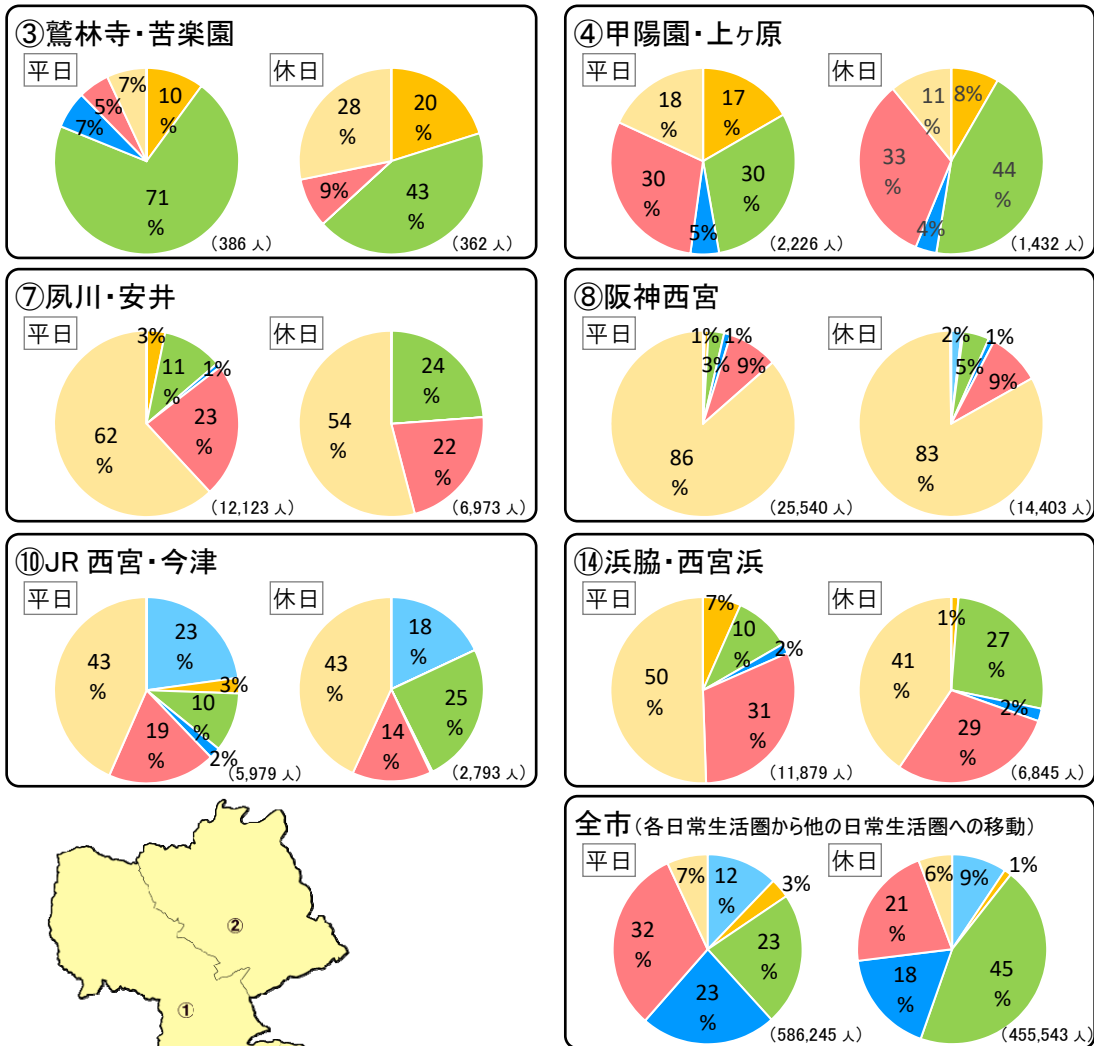
図Ⅱ-2-48 拠点・交通軸と基本生活圏

2.3.2 日常生活圏を越えた移動手段の状況

1) 基本生活圏の中心拠点への移動手段の状況

(1) 南部西エリア(市内)の阪神西宮駅周辺(⑧阪神西宮)への移動

- ⑦夙川・安井、⑧阪神西宮、⑩JR 西宮・今津、⑭浜脇・西宮浜では徒歩・自転車の分担率が高くなっている。
- ③鷲林寺・苦楽園、④甲陽園・上ヶ原では自動車・バスの分担率が高くなっている。

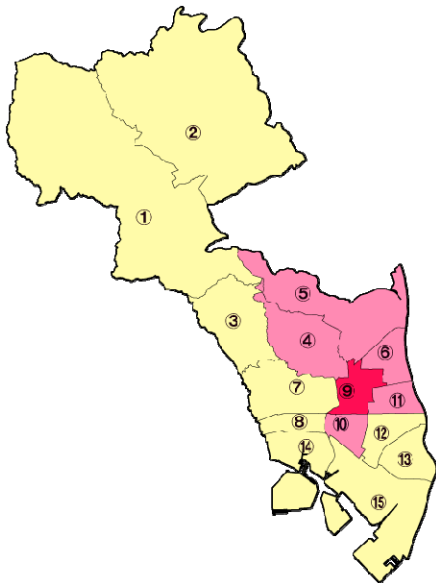
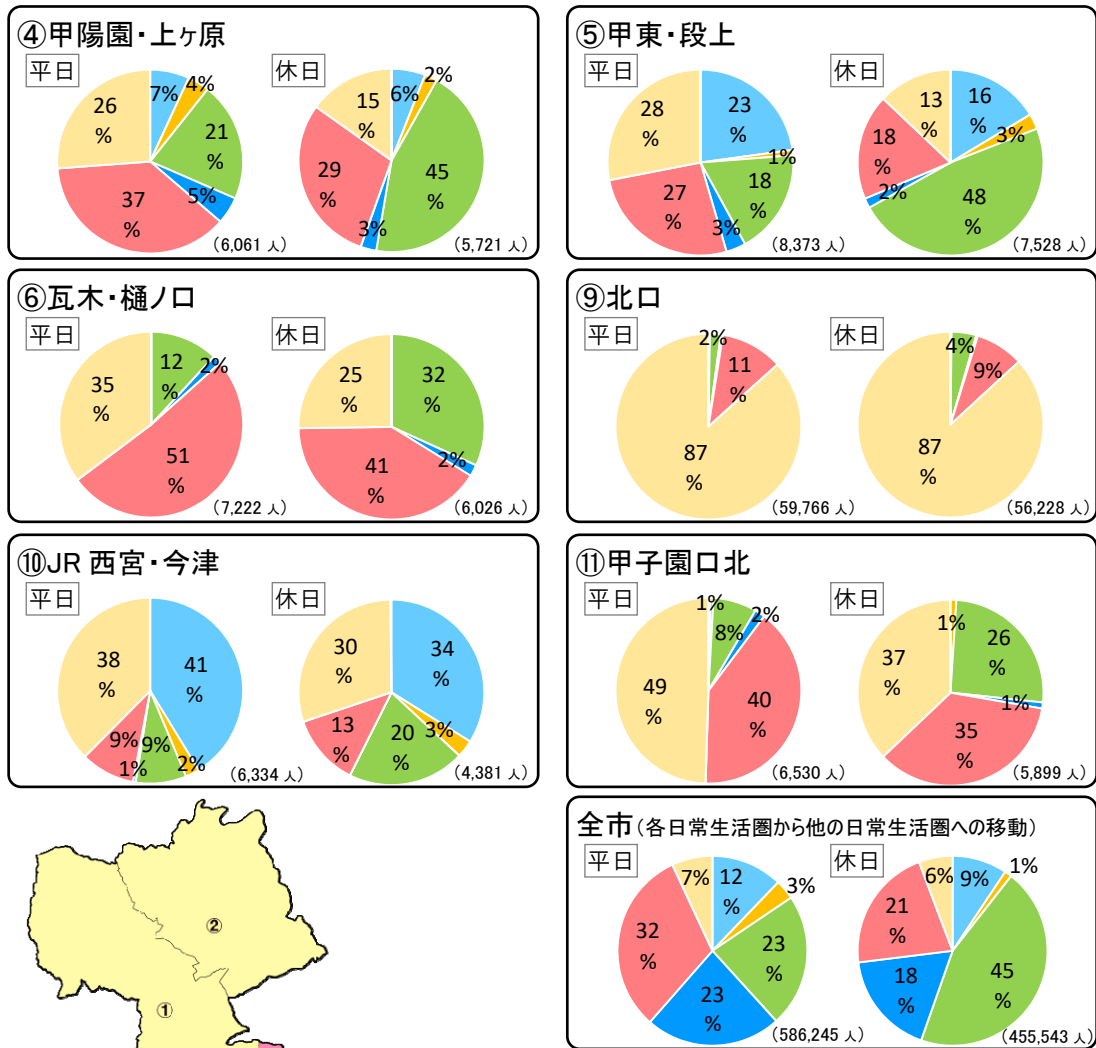


出典：近畿圏パーソントリップ調査

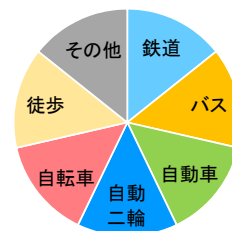
図Ⅱ-2-49 南部西エリアの阪神西宮駅周辺への移動手段の状況(平成22年)

(2) 南部北東エリア(市内)の阪急西宮北口駅周辺(⑨北口)への移動

- ⑥瓦木・樋ノ口、⑨北口、⑩JR 西宮・今津では徒歩・自転車の分担率が高くなっている。
- ④甲陽園・上ヶ原、⑤甲東・段上では自動車の分担率が高く、休日においては非常に高くなっている。
- ④甲陽園・上ヶ原、⑤甲東・段上、⑩JR 西宮・今津、⑪甲子園口北ではバスが利用されているものの、総じて非常に少ない。



凡例

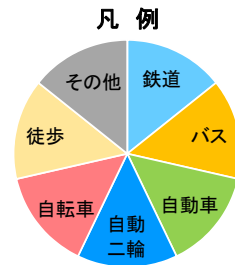
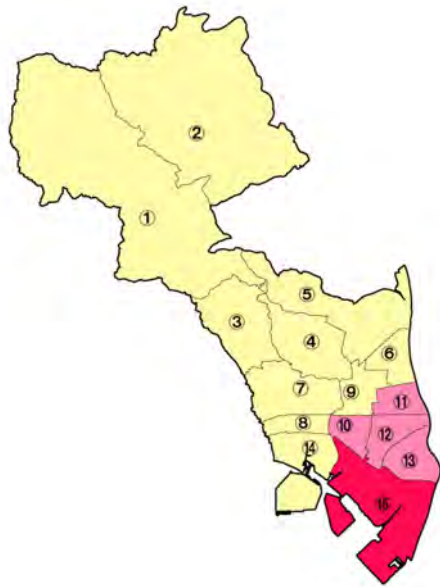
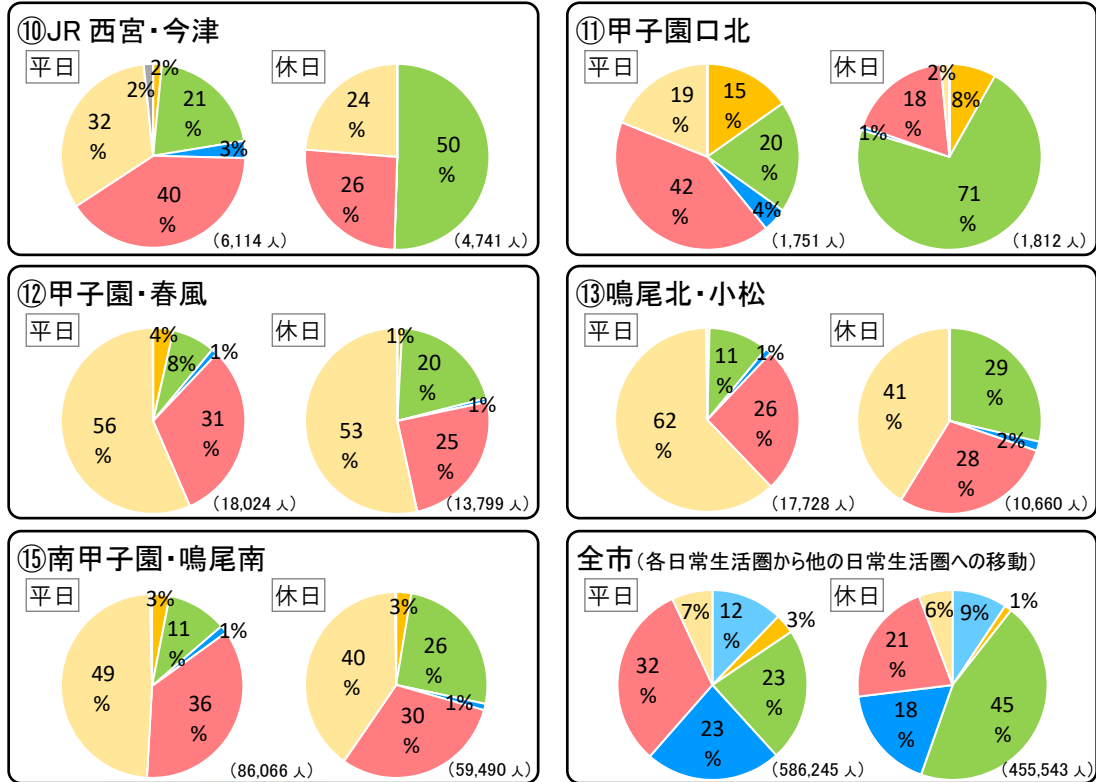


出典：近畿圏パーソントリップ調査

図Ⅱ-2-50 南部北東エリアの阪急西宮北口駅周辺への移動手段の状況(平成22年)

(3) 南部南東エリアの阪神甲子園駅周辺(⑩南甲子園・鳴尾南)への移動

- ⑩JR 西宮・今津と⑪甲子園口北の休日を除き、他の日常生活圏で徒歩・自転車の分担率が低くなっている。

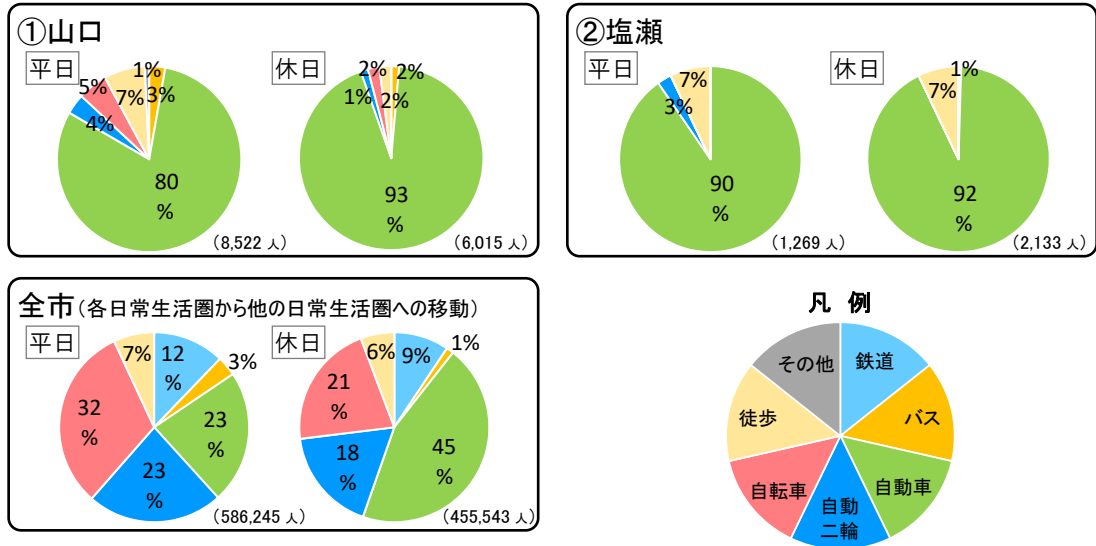


出典：近畿圏パーソントリップ調査

図Ⅱ-2-51 南部南東エリアの阪神甲子園駅周辺への移動手段の状況(平成22年)

(4) 北部西エリア(市内)の神戸電鉄岡場駅周辺(102 神戸北)への移動

- ①山口、②塩瀬ともに自動車の分担率が突出して高くなっている。
- ①山口の休日は平日よりも自動車の分担率が13%増加している。

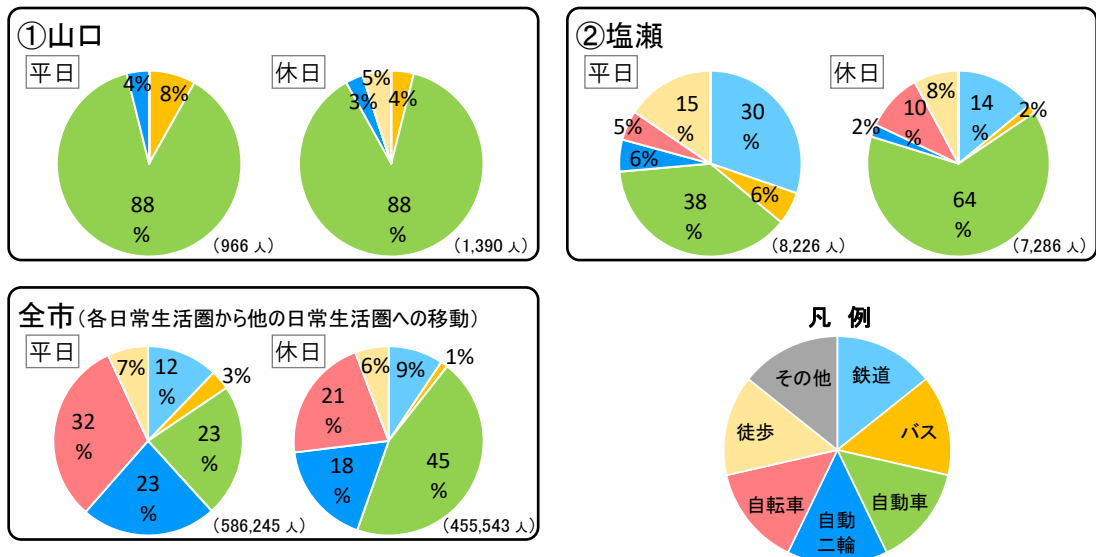


出典：近畿圏パーソントリップ調査

図Ⅱ-2-52 北部西エリアの神戸電鉄岡場駅周辺への移動手段の状況(平成22年)

(5) 北部東エリア(市内)のJR・阪急宝塚駅周辺(203 宝塚・川西等)への移動

- ①山口は自動車の分担率が突出して高くなっており、全市と比べてバスの分担率も高い。
- ②塩瀬は①山口と比較して自動車の分担率が低くなっている。また、休日の自動車の分担率は、平日よりも26%増加している

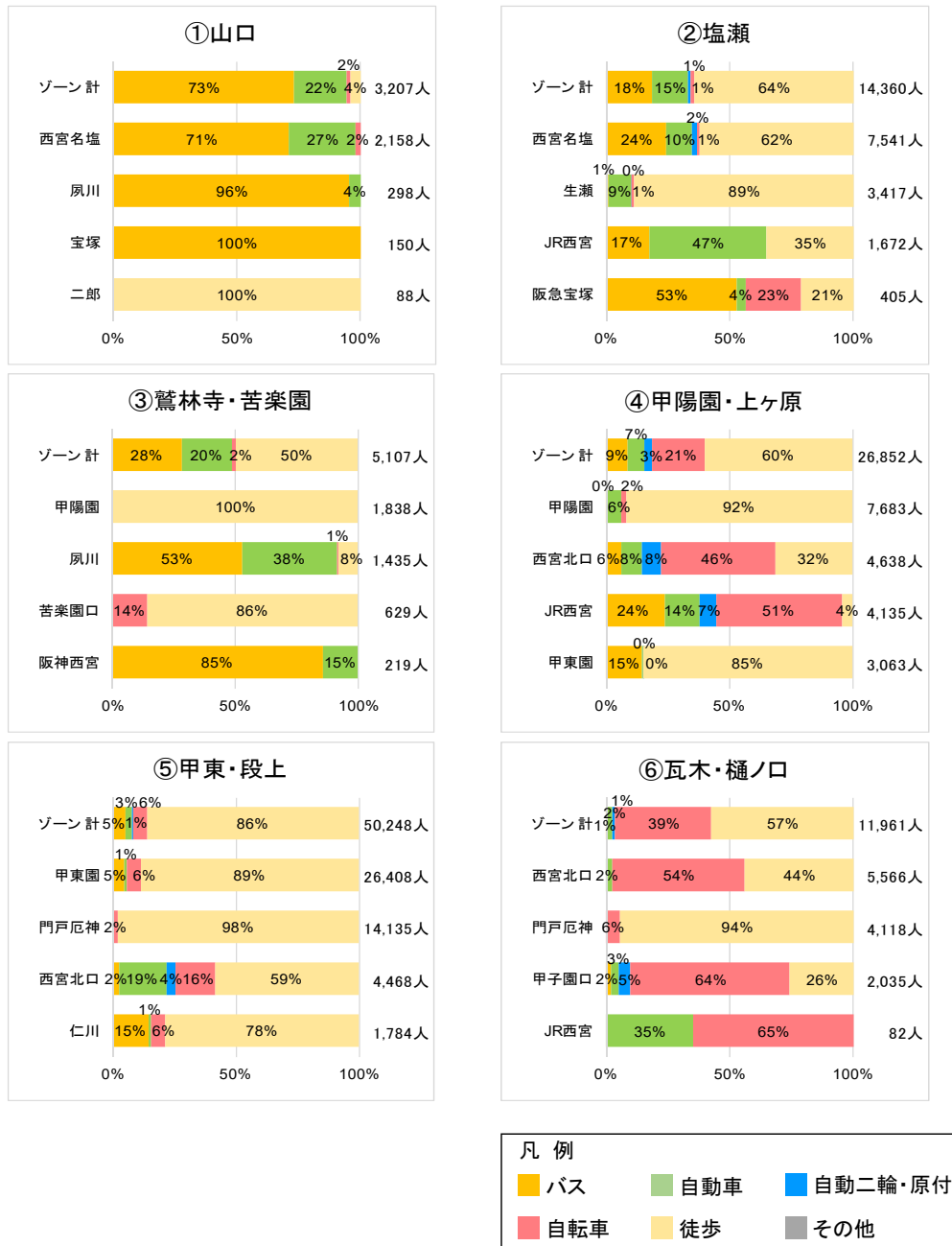


出典：近畿圏パーソントリップ調査

図Ⅱ-2-53 北部東エリアのJR・阪急宝塚駅周辺への移動手段の状況(平成22年)

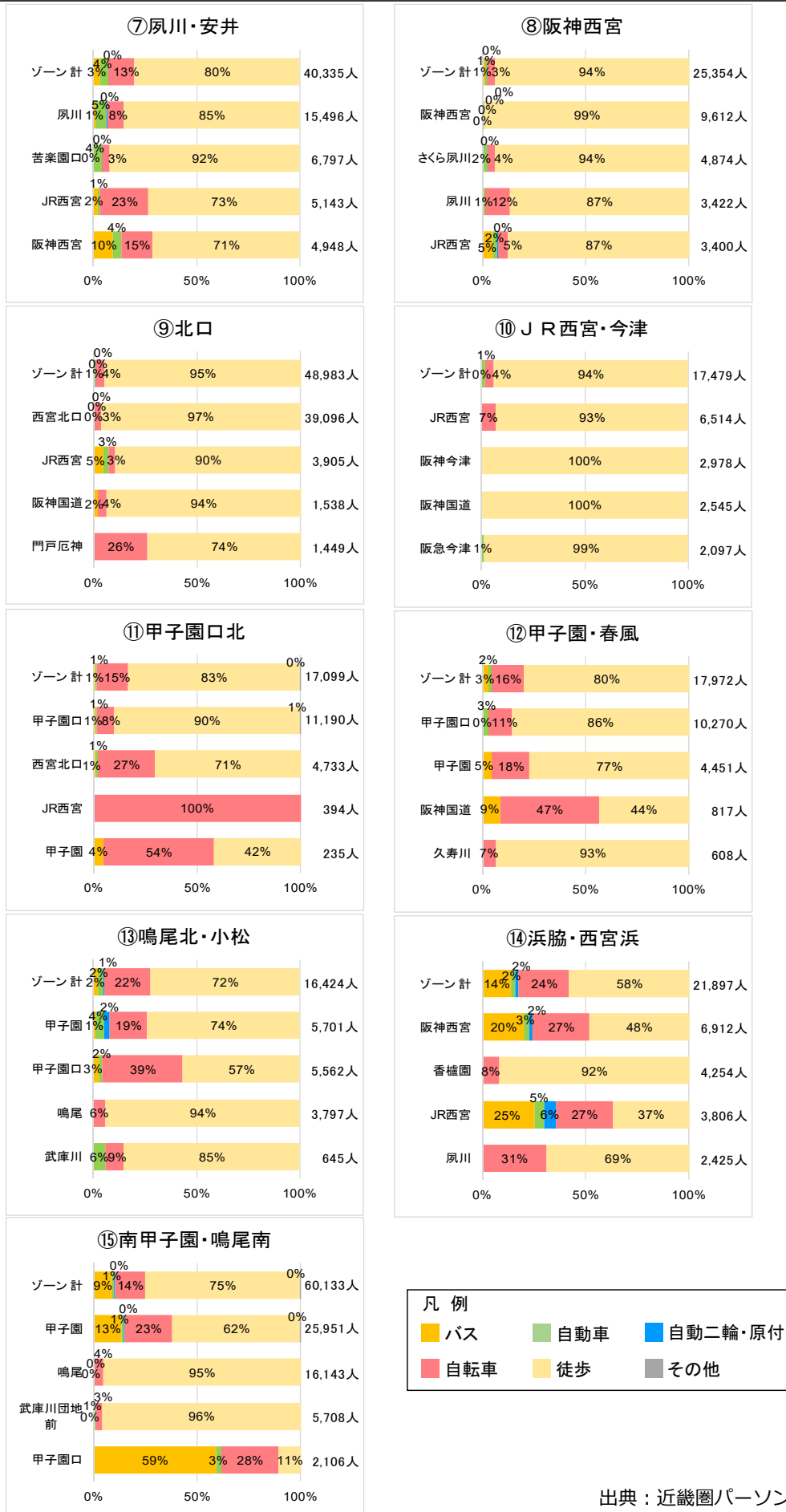
2) 鉄道駅への移動手段の状況

- ①山口を除き、徒歩が主体となっており、日常生活圏内の拠点駅、または日常生活圏内、圏外に限らず特急等停車駅や他交通事業者駅を利用する傾向にある。
- バスの利用率は、日常生活圏間で大きく差があり、日常生活圏内の標高差が大きい①山口、②塩瀬、③鷲林寺・苦楽園では、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水準が比較的高い⑭浜脇・西宮浜、⑮南甲子園・鳴尾南についても、他の日常生活圏に比べてバスの分担率が高くなっている。



出典：近畿圏パーソントリップ調査

図Ⅱ-2-54 各日常生活圏から鉄道駅への移動手段の状況 その1(平成22年)



凡例
 ■ バス ■ 自転車 ■ 徒歩 ■ 自動車 ■ 自動二輪・原付 ■ その他

出典：近畿圏パーソントリップ調査

図Ⅱ-2-55 各日常生活圏から鉄道駅への移動手段の状況 その2(平成22年)

2.3.3 日常生活圏を越えたお出かけに関する移動環境

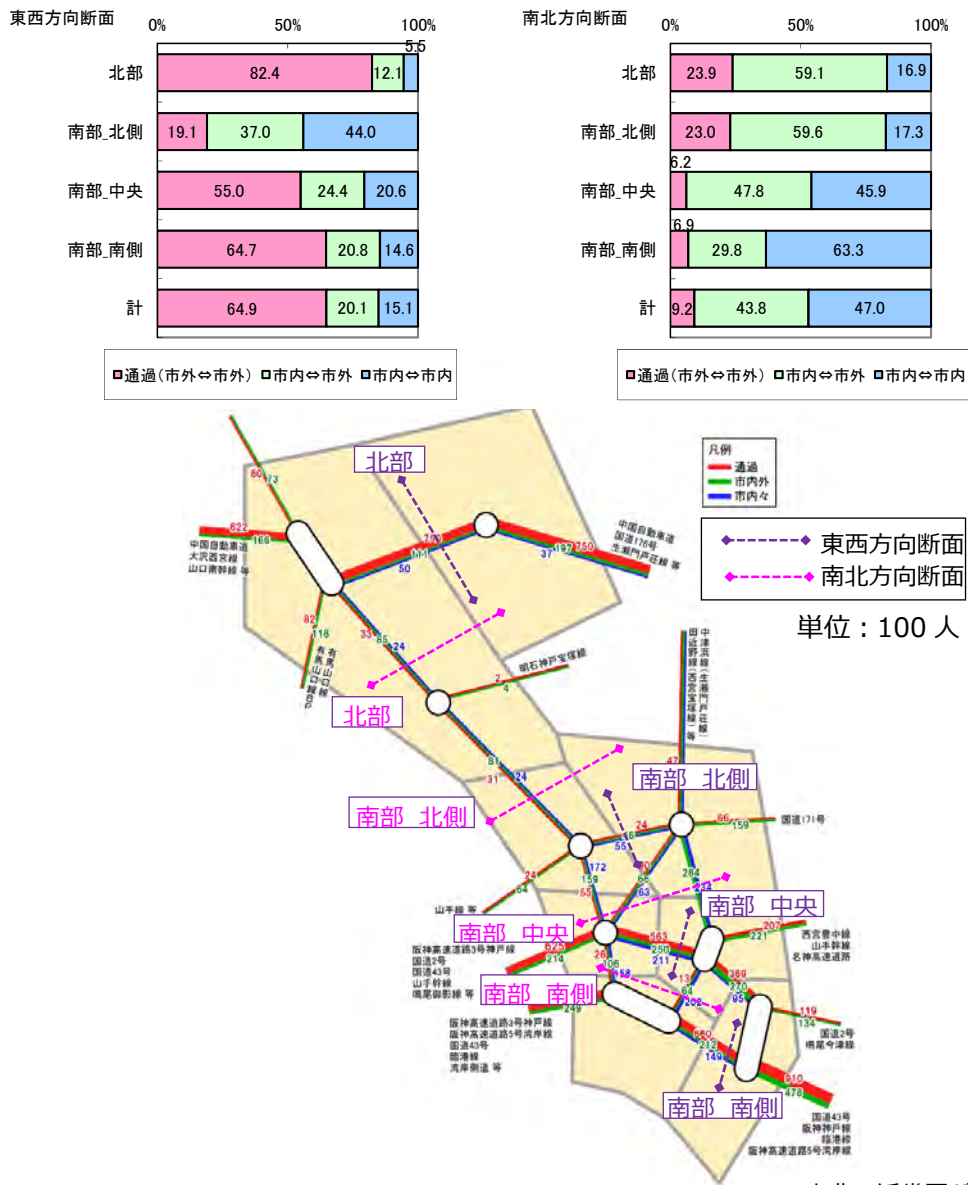
1) 自動車類の利用環境

(1) パーソントリップ調査における自動車類の移動状況

a) 自動車類の人の移動状況(人数)

- パーソントリップ調査における移動量は、物流（物資流動又は貨物流動）や迂回交通がほとんど含まれておらず捕捉できていない移動がある。
- 道路・街路交通情勢調査における自動車類の交通量と比較すると、パーソントリップ調査における自動車類による移動量は、物流の割合が高い通過交通で6割程度、物量の割合が低い市内や市内外の移動で7～8割程度となっている。

そのため、通過交通は0.6、市内々や市内外の移動は0.75で除した移動量に補正することで、自動車類の移動状況を把握する。



出典：近畿圏パーソントリップ調査

図 II-2-56 平日の自動車類による人の移動状況(平成 22 年)

b) 補正後の自動車類の移動状況(台数)

- 東西方向の移動は通過交通の割合が高く、北部で約 8 割、南部で約 7 割が通過交通となっている。
- 南部の南北方向の移動は、市内の移動が 5 割程度、市内外の移動が 4 割程度であり、通過交通が 1 割程度となっている。



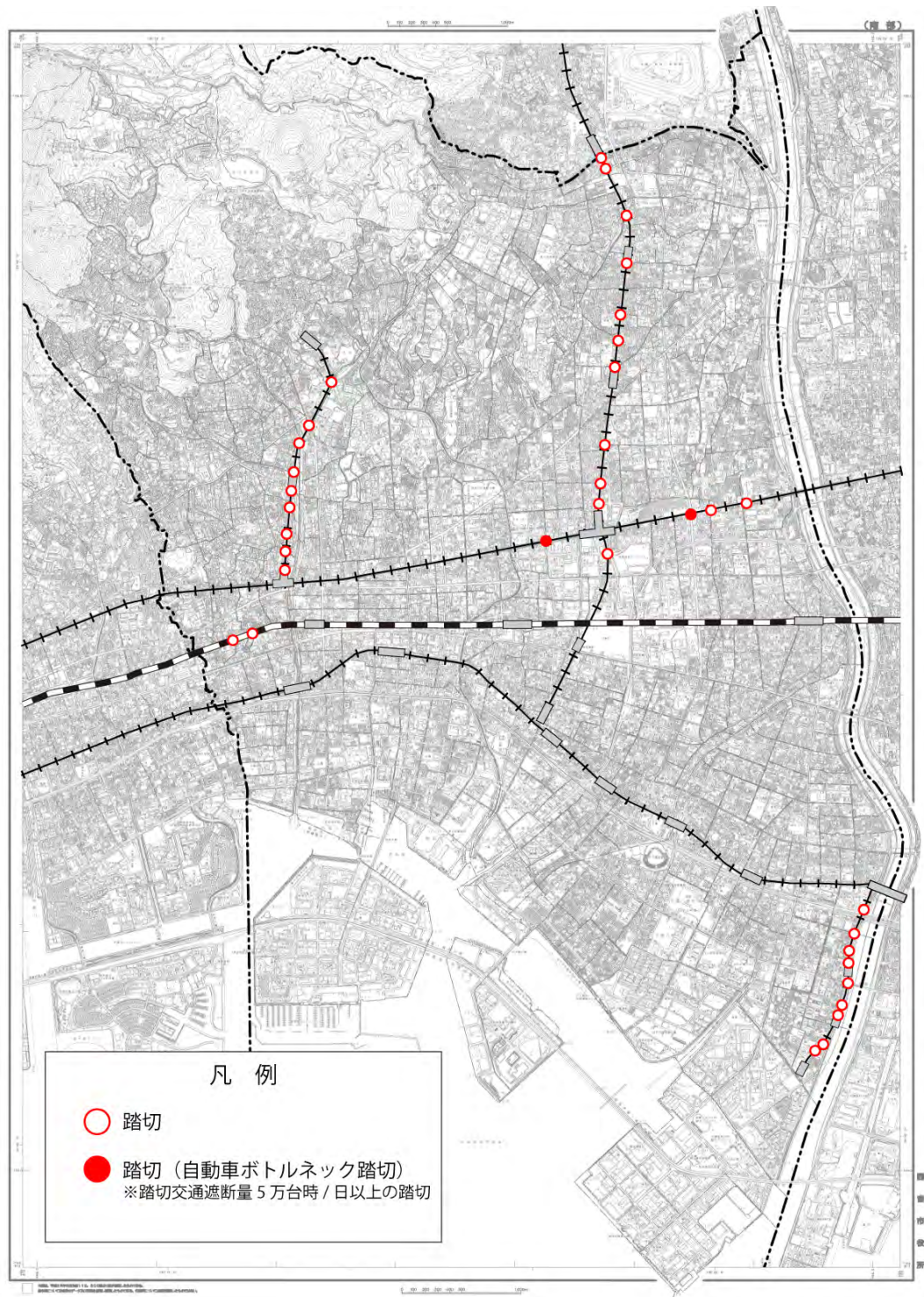
出典：近畿圏パーソントリップ調査

図 II-2-57 平日の自動車類の移動状況(平成 22 年)

(2) 自動車類の移動に関する制約

a) 鉄道踏切の残存箇所

- 市内には、計 35ヶ所の鉄道踏切が存在し、自動車ボトルネック踏切は阪急神戸本線の計 2ヶ所となっている。



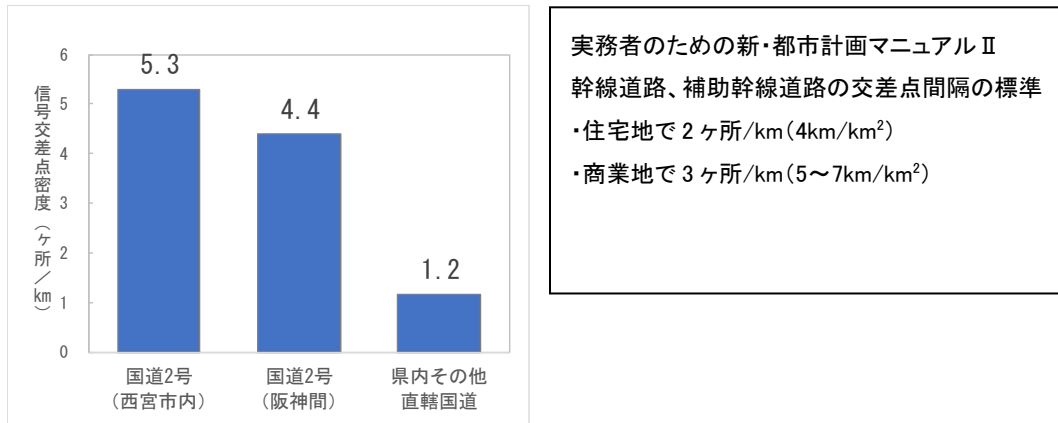
※踏切交通遮断量：自動車交通量 × 踏切遮断時間

図Ⅱ-2-58 鉄道踏切の残存箇所(令和元年)

b) 国道 2 号の信号交差点密度

- 市内における国道 2 号の信号交差点密度は 5.3 ケ所/km で、阪神間や県内の国道の平均値や幹線道路、補助幹線道路の交差点間隔の標準よりも高くなっている。

200m に 1 箇所以上の割合で信号交差点が存在している状況であり、通過交通が多いことと併せて、道路交通の阻害要因となっている。



※阪神間：尼崎市～神戸市間（西宮市含む）

※県内その他直轄国道：国道 2 号（阪神間）を除くすべての直轄国道

※自動車専用道路は除外

出典：道路・街路交通情勢調査

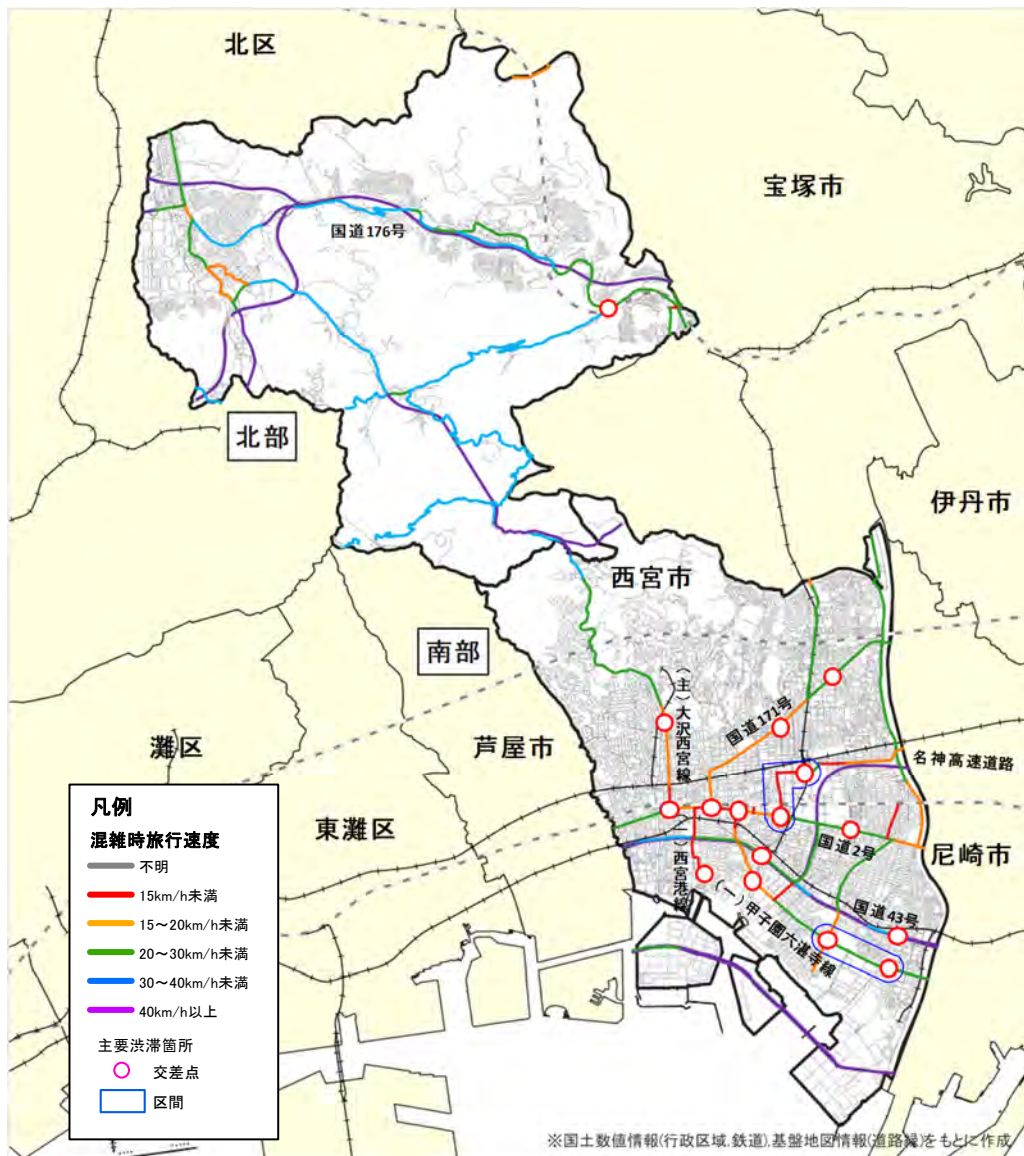
図Ⅱ-2-59 国道 2 号の信号交差点密度(平成 27 年)

(3) 自動車類の移動速度

a) 国道・県道・自動車専用道路の混雑時の旅行速度など

- 北部の山口町・上山口周辺や南部の国道2号および国道2号に接続する道路では、混雑時の旅行速度が20km/h未満となっており、渋滞が発生している。
- 南部では通過交通と信号交差点の多さに起因して東西方向の幹線道路が渋滞しており、流入する南北方向の道路にも影響が生じている。

南部の渋滞は、JR 東海道本線以北で南北方向の幹線道路の整備が進んでいないことや鉄道と平面交差する踏切の存在も要因となっていると思われる。



※混雑時旅行速度：平日7時～9時または17時～19時のうち混雑する時間帯の混雑する方向の移動距離を移動に要する時間で除した値

出典：道路・街路交通情勢調査

図Ⅱ-2-60 主要道路の渋滞地点と混雑時旅行速度(平成27年)

b) 自動車類の直線的な移動速度

- 南部の自動車類の移動速度は、概ね 10km/h 未満と低く、特に本庁中央と瓦木、本庁中央と本庁臨海間での速度が著しく低い。

このことから南部では、路線バスの定時性・速達性が損なわれていると考えられる。



※移動速度：パーソントリップ調査の移動時間と郵便番号ゾーン間の直線距離を除した値

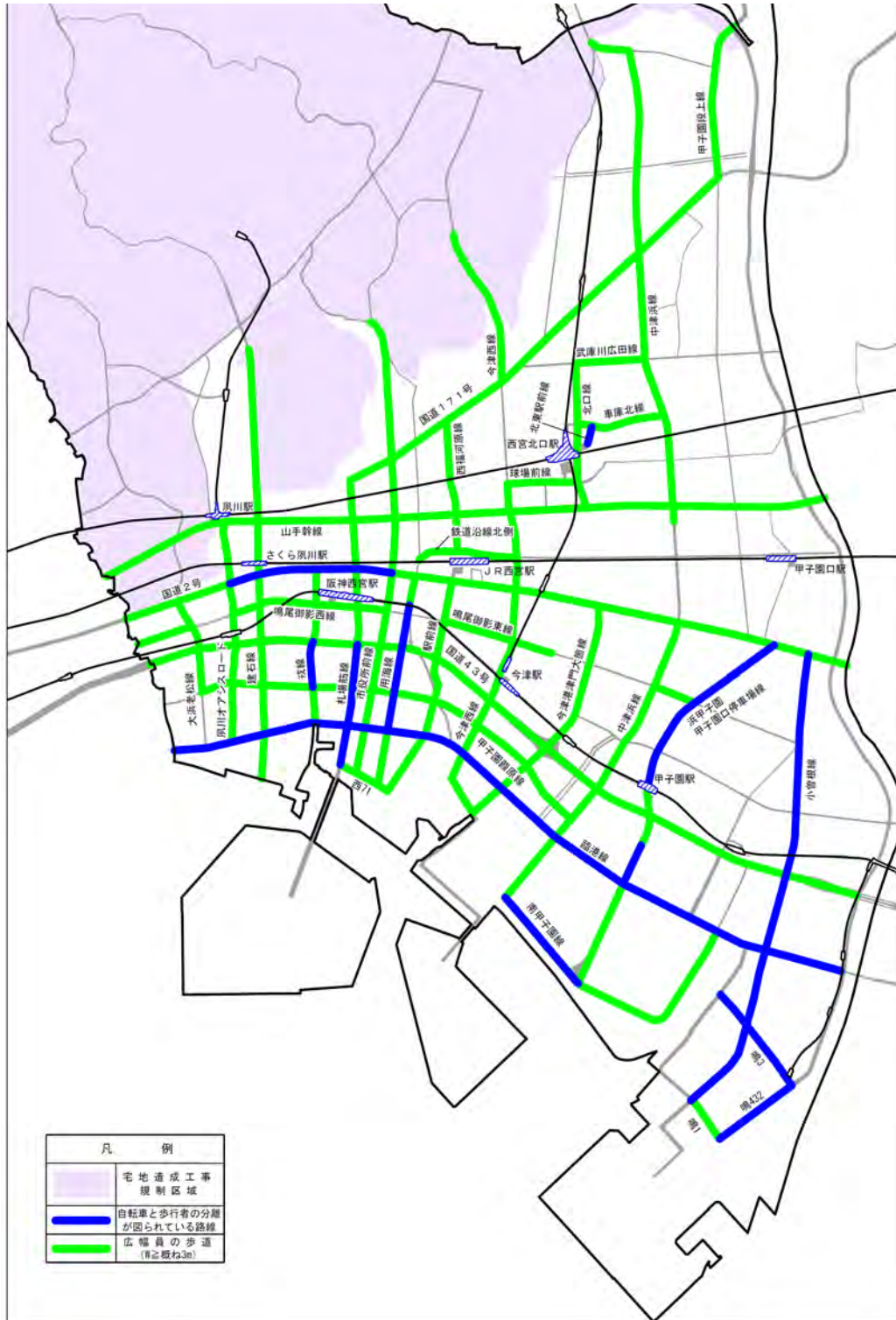
出典：近畿圏パーソントリップ調査より試算

図Ⅱ-2-61 市内の地域間における自動車類の直線的な移動速度(平成22年)

2) 自転車の利用環境

(1) 自転車走行空間の整備状況

- 自転車走行空間は、JR 東海道本線以南では一定整備されているが、その他の地域ではほとんど整備されていない。

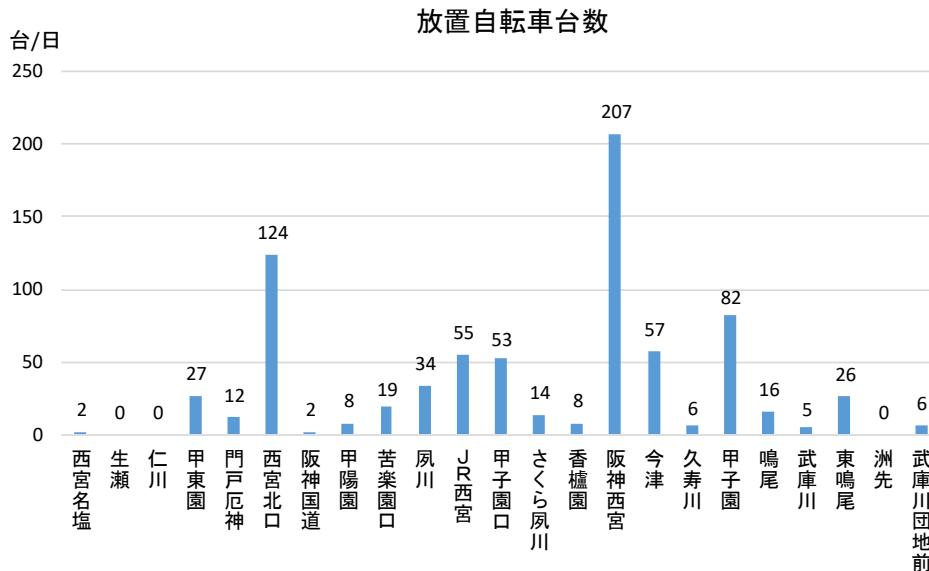
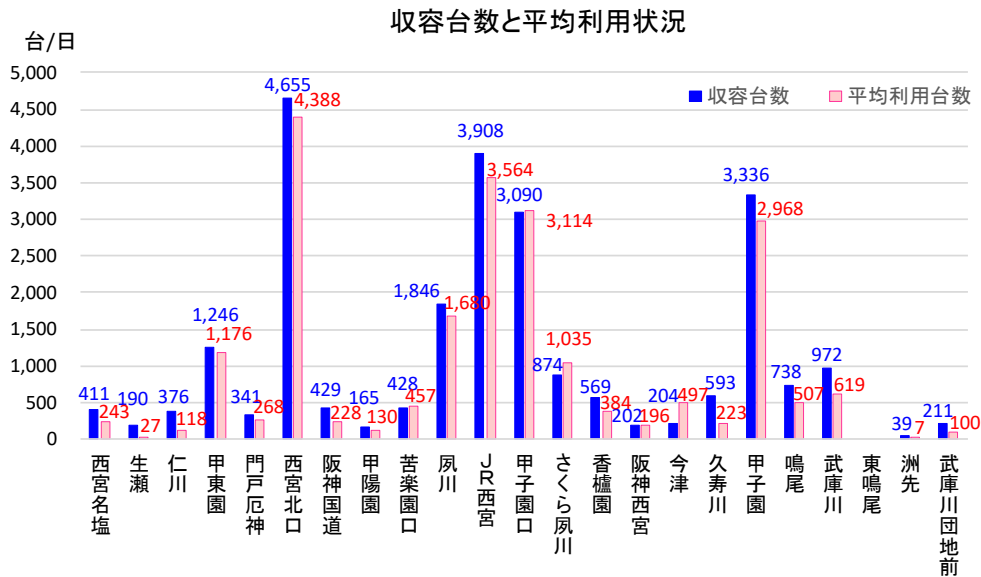


出典：自転車利用環境改善計画（R2.7）

図Ⅱ-2-62 南部の自転車走行空間の整備状況(令和2年7月)

(2) 自転車駐車場と放置自転車の状況

- 阪急苦楽園口駅、JR 甲子園口駅、JR さくら夙川駅、阪急・阪神今津駅では自転車駐車場の施設収容台数を超えるなど余裕がない状況となっている。
- 自転車駐車場の収容台数と利用状況が多い阪急西宮北口駅、阪神甲子園駅では放置自転車台数が多い。阪神西宮駅は市営自転車駐車場の収容台数は少ないが、周辺に民営自転車駐車場もあり、一定収容台数は確保されているが、放置自転車台数が多い状況となっている。



出典：西宮市自転車駐車場利用状況

収容台数（平成 31 年 3 月）

平均利用台数（平成 30 年 4 月～平成 31 年 3 月）

放置自転車台数（平成 30 年）

図Ⅱ-2-63 自転車駐車場と放置自転車の状況(平成 30 年度)

3) タクシーの利用環境

(1) タクシーの営業区域(交通圏)

- 本市は、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「特定地域及び準特定地域における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いる。

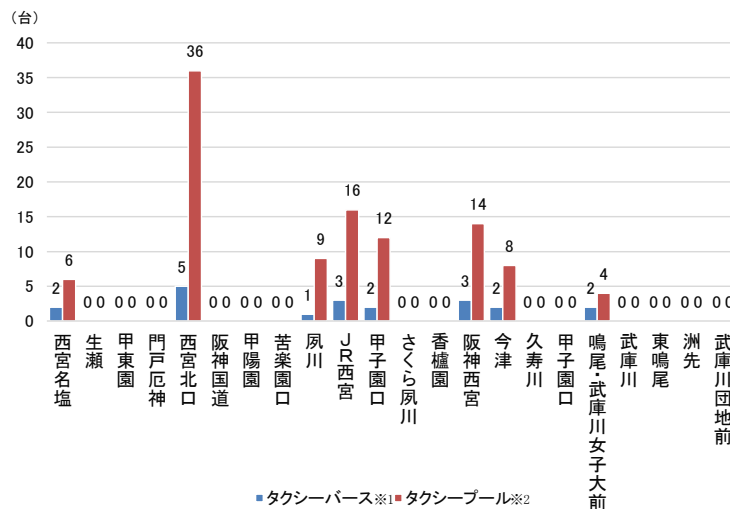


出典：兵庫県タクシー協会資料を参考に作成

図Ⅱ-2-64 タクシーの営業区域(交通圏)

(2) 駅前広場などにおけるタクシーバース・プールの整備状況

- タクシーの乗降客数が多い一部の鉄道駅では、タクシーバース・プールが確保されているが、整備されておらず寄り付きが困難な駅も多く存在する。



※1：タクシーバース：タクシーの乗降スペース、※2：タクシープール：タクシーの待機スペース

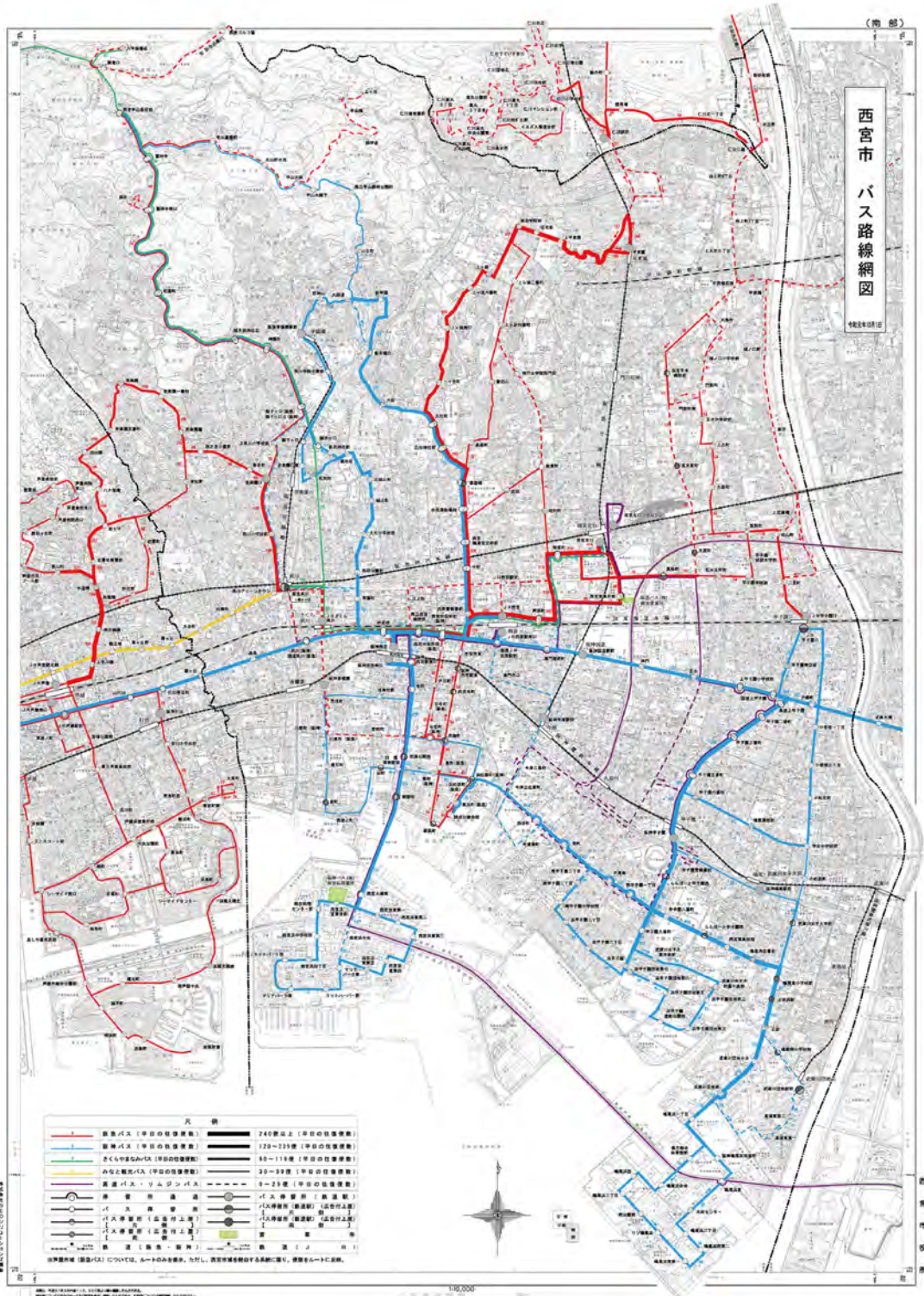
図Ⅱ-2-65 駅前広場などにおけるタクシーバース・プールの整備状況

4) バスの利用環境

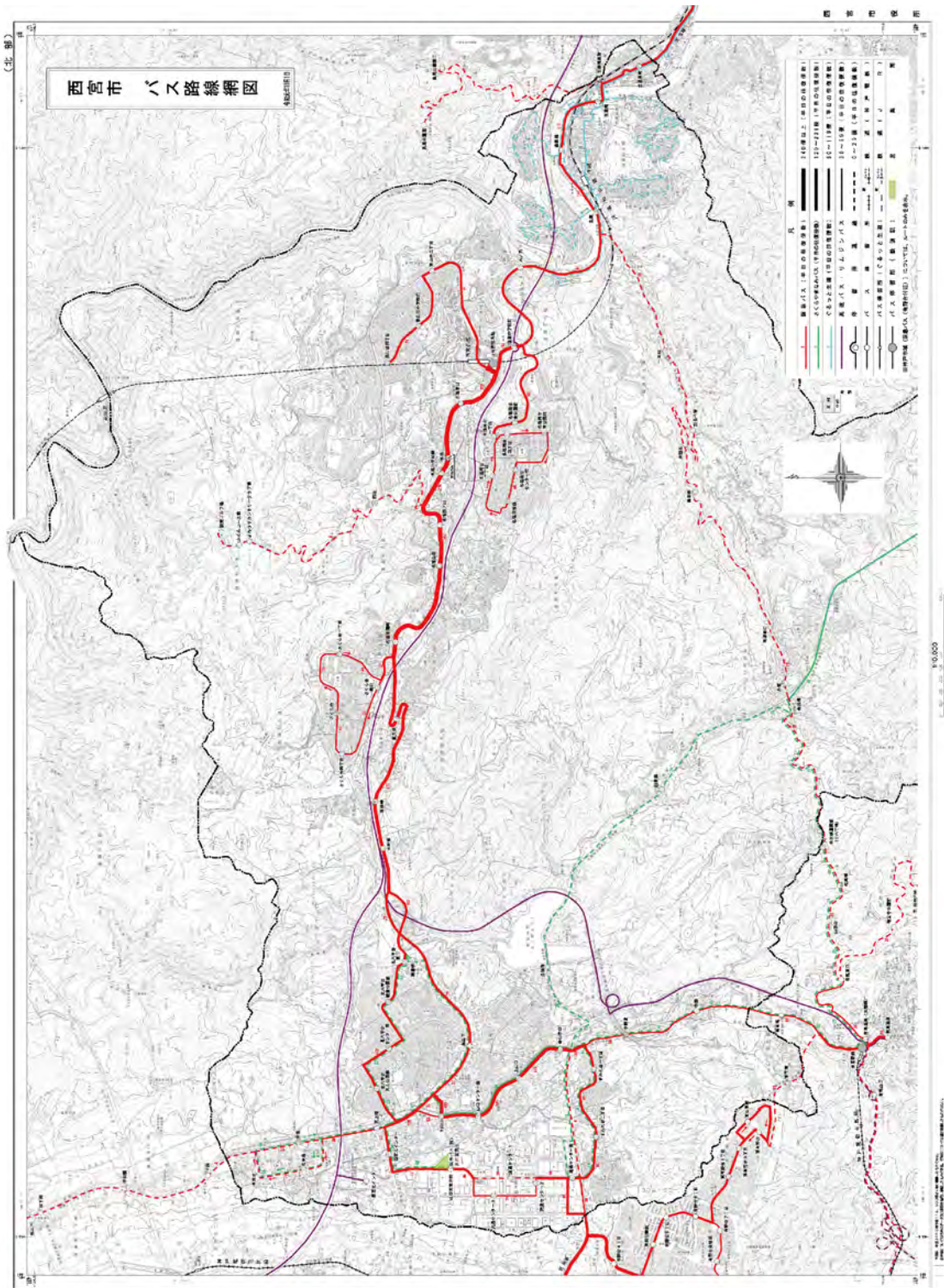
(1) 路線バスの運行状況

a) 路線バスの運行経路

- 南部では阪急バス・阪神バス・みなと観光バスが運行している。
- 北部では阪急バスが運行している。また北部の山口地域と南部市街地を直接連絡するさくらやまなみバスが平成 21 年度から運行している。



図Ⅱ-2-66 バス路線網図(南部・令和元年)

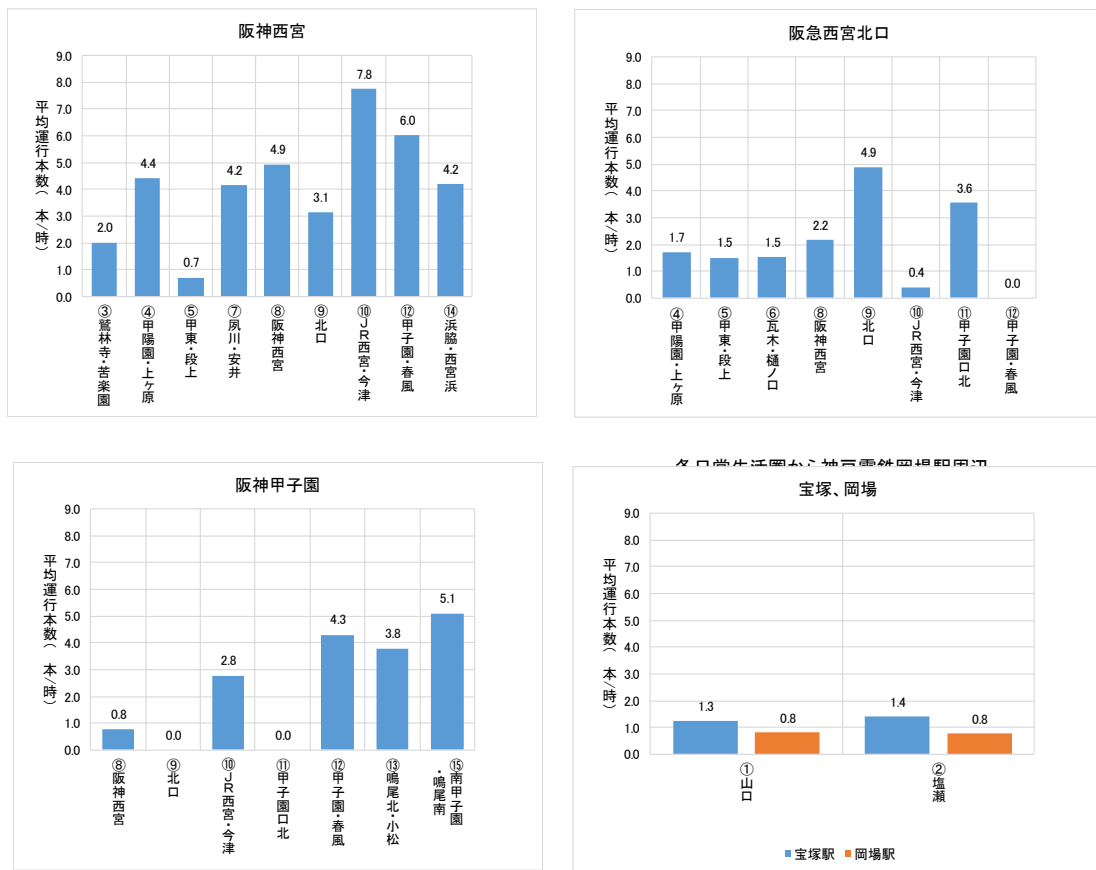


図Ⅱ-2-67 バス路線網図(北部・令和元年)

b) 各日常生活圏から中心拠点へのバス運行本数

- 阪神西宮駅では、④甲陽園・上ヶ原、⑦夙川・安井、⑧阪神西宮、⑨北口、⑩JR 西宮・今津、⑫甲子園・春風、⑭浜脇・西宮浜の7つの日常生活圏で1時間当たり4本（15分に1本）程度となっており、アクセス性が高い範囲は広い。
- 阪急西宮北口駅では、⑨北口で1時間当たり4本（15分に1本）、⑧阪神西宮で1時間当たり2本（30分に1本）を上回っているが、その他の日常生活圏からのアクセス性は低い。
- 阪神甲子園駅では、⑫甲子園・春風、⑬鳴尾北・小松、⑮南甲子園・鳴尾南で1時間当たり4本（15分に1本）程度となっており、その他の日常生活圏からバス路線がほとんど運行されておらず、アクセス可能な日常生活圏が少ない。
- JR・阪急宝塚駅、神戸電鉄岡場駅では、①山口、②塩瀬で1時間当たり1本程度となっており、アクセス性が低い。

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、沿線の施設立地などにより大きな偏りが生じている。



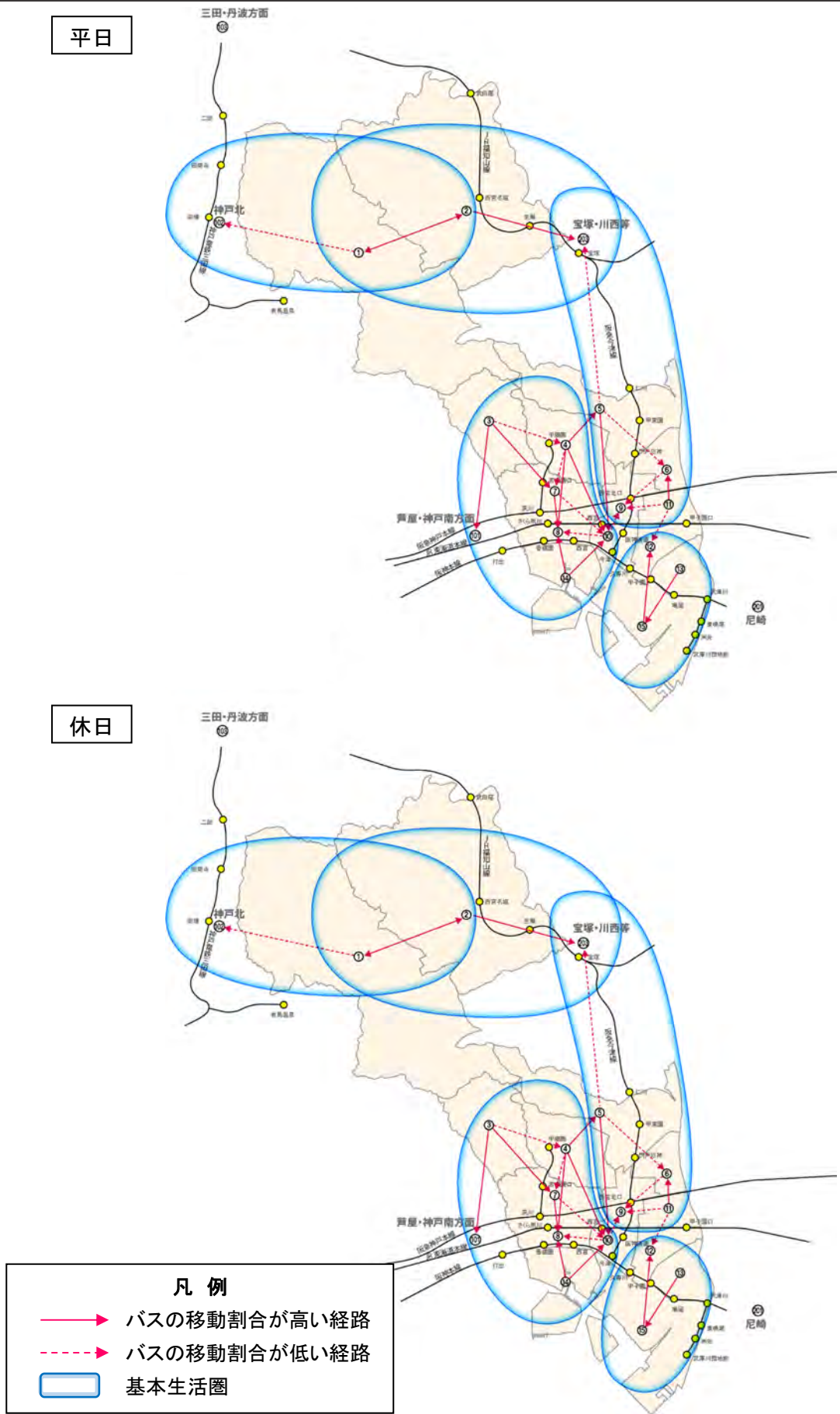
出典：バス事業者時刻表（阪急バス、阪神バス、さくらやまなみバス） ※10～16時の平均値

図Ⅱ-2-68 各日常生活圏から中心拠点へのバス運行本数(令和元年)

(2) ニーズが高い移動経路におけるバスでの移動状況

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低い経路に区分した。

- 平日・休日ともにニーズが高い経路のうちバスの移動割合が低い経路
 - ①山口 ⇒ 102 神戸北
 - ③鷲林寺・苦楽園 ⇒ ④甲陽園・上ヶ原
 - ④甲陽園・上ヶ原 ⇒ ⑦夙川・安井
 - ⑤甲東・段上 ⇒ 203 宝塚・川西など、⑥瓦木・樋ノ口
 - ⑥瓦木・樋ノ口 ⇒ ⑨北口
 - ⑩JR 西宮・今津 ⇒ ⑧阪神西宮
 - ⑪甲子園口北 ⇒ ⑨北口、⑫甲子園・春風
- 平日のみニーズが高い経路のうちバスの移動割合が低い経路
 - ⑦夙川・安井 ⇒ ⑩JR 西宮・今津
- 休日のみニーズが高い経路のうちバスの移動割合が低い経路
 - ②塩瀬 ⇒ 102 神戸北、203 宝塚・川西など
 - ④甲陽園・上ヶ原 ⇒ ⑨北口
 - ⑦夙川・安井 ⇒ ⑧阪神西宮
 - ⑩JR 西宮・今津 ⇒ ⑨北口
 - ⑬鳴尾北・小松 ⇒ ⑮南甲子園・鳴尾南
 - ⑭浜脇・西宮浜 ⇒ ⑩JR 西宮・今津
 - ⑮南甲子園・鳴尾南 ⇒ ⑩JR 西宮・今津



出典：近畿圏パーソントリップ調査

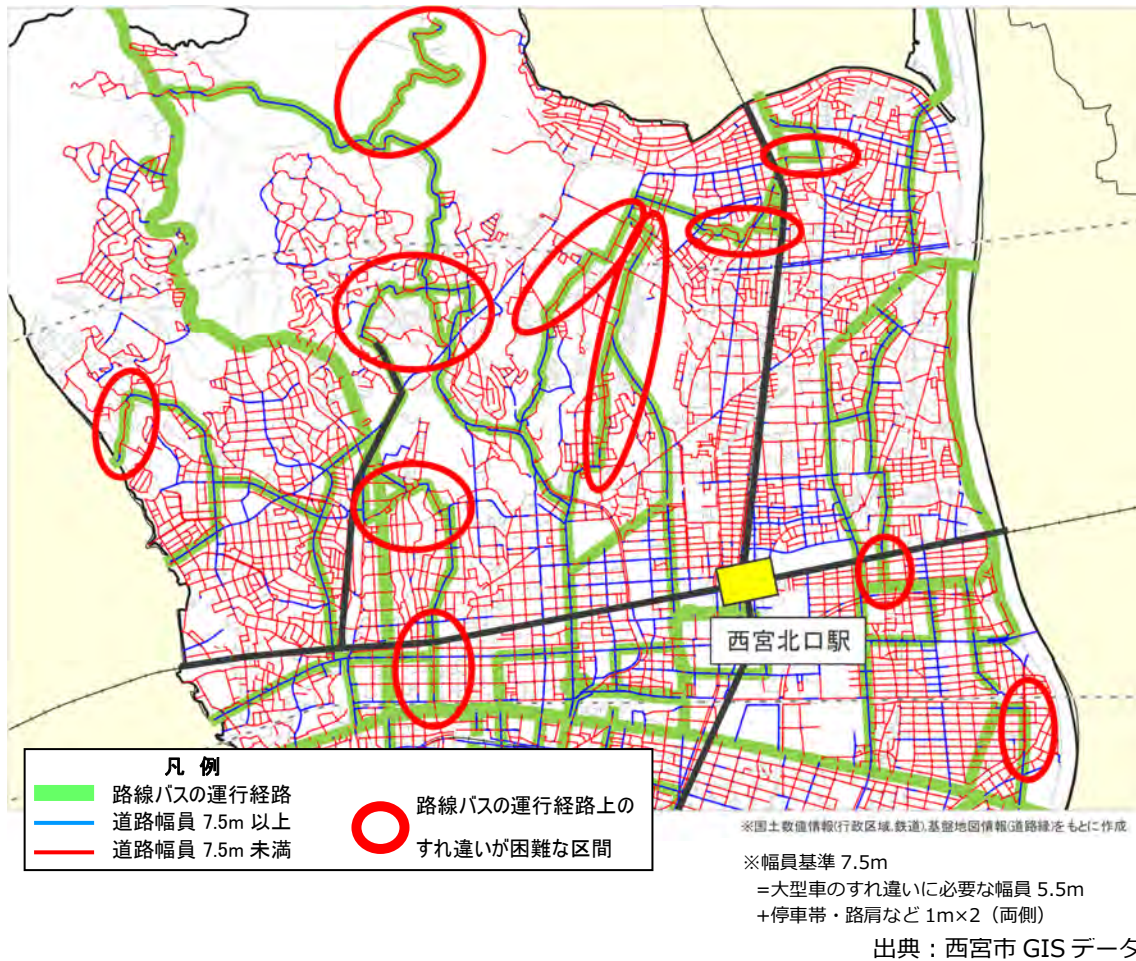
図Ⅱ-2-69 ニーズが高い移動経路におけるバスでの移動状況(平成22年)

(3) 路線バスの運行環境

a) 路線バスの運行経路と道路幅員の状況

- 南部の JR 東海道本線以北では、都市計画道路の未整備区間などの幅員が狭い道路を路線バスが運行している。

大型車のすれ違いが困難な道路を路線バスが運行しており、走行環境や待合環境において安全性の面で問題がある。



図Ⅱ-2-70 路線バスの運行経路(令和元年)と道路幅員(平成30年)の状況

b) 市内中心拠点におけるバス停の状況

i) 阪神西宮駅周辺

- 阪神西宮駅では、駅周辺のバス停が点在している状況である。

阪神西宮駅のバスターミナル



【阪急バス】のりば		料金
1	関西学院前・甲東園行き (JR西宮・神戸女学院西門前 経由)	220円
2	関西学院前・甲東園行き (JR西宮・西宮北口・神戸女学院西門前 経由)	220円
3	関西学院前・甲東園行き (JR西宮・西宮北口・愛宕山 経由)	220円
4	関西学院前・甲東園行き (JR西宮・中村・愛宕山 経由)	220円
【阪神バス】のりば		料金
1	西回り(溝池谷・阪急甲陽園駅前 経由)	均一料金 220円
2	西回り(溝池谷・甲山高校・甲山森林公園 経由)	
3	東回り(西宮市役所前・新甲陽 経由)	
4	東回り(新甲陽・甲山森林公園・甲山高校 経由)	
5	阪神尼崎行き (国道上甲子園・西大島・尼崎浜田車庫前 経由)	
6	浜甲子園団地行き (JR西宮駅南口・阪神甲子園 経由)	
7	西宮北口行き	
8	神戸阪開前行き (JR芦屋駅前・原住吉駅前・三宮駅前 経由)	
9	阪神甲子園行き (阪神今津駅前 経由)	
10	マリナパーク(西宮浜産業団地)行き	
11	浜手循環 (浜松原町・泉町 経由)	
12	JR西宮駅南口・西宮北口行き	
【空路リムジンバス(共同運行)】のりば		料金
1	関西国際空港行き	1750円

出典：阪神地域えきバスマップ。

図Ⅱ-2-71 阪神西宮駅周辺におけるバス停の状況(平成31年)

ii) 阪急西宮北口駅周辺

- 阪急西宮北口駅では、南西側の駅前広場には路線バスのバス停が集約されているが、北東側の駅前広場には路線バスのバス停は設置されていない状況である。

西宮北口駅のバスターミナル



【阪急バス】のりば		料金
1	JR甲子園口・西宮中央病院前行き (甲子園学院前 経由)	220円
2	阪神西宮行き (高槻町・阪西宮・西宮市役所前 経由)	
3	甲山墓園前・五ヶ池行き (西宮甲山高校前 経由)	
4	阪急石橋・石橋北口行き (昆陽ノ里・伊丹市役所 経由)	220円～260円
5	豊中行き (昆陽ノ里・伊丹市役所 経由)	
6	関西学院前・甲東園行き (JR西宮・上ヶ原六番町 経由)	220円
7	関西学院前・甲東園行き (能登町・神戸女学院西門前 経由)	
8	関西学院前・甲東園行き (JR西宮・愛宕山 経由)	
9	関西学院前・甲東園行き (能登町・上ヶ原六番町 経由)	
10	関西学院前・甲東園行き (能登町・愛宕山 経由)	
11	誠成公倫会館・朝温町行き (高槻町・阪西宮・西宮市役所前 経由)	220円
12	誠成公倫会館・朝温町行き (西宮東葉所前・阪西宮・西宮市役所前 経由)	
【阪神バス】のりば		料金
1	阪神西宮行き	220円
2	マリナパーク(西宮浜産業団地)行き (阪神西宮南口・鞍掛町 経由)	
【空路リムジンバス(共同運行)】のりば		料金
1	大阪(伊丹)空港行き (阪神甲子園 経由、直通便)	720円
2	関西国際空港行き (JR西宮・阪神西宮 経由)	1750円
【さくらやまなみバス】のりば		料金
1	山口営業所前・名来行き (有馬温泉 経由)	220円～810円
2	山口営業所前・名来行き (金仙寺 経由)	

出典：阪神地域えきバスマップ。

図Ⅱ-2-72 阪急西宮北口駅周辺におけるバス停の状況(平成31年)

iii) 阪神甲子園駅周辺

- 阪神甲子園駅では、交通量の多い県道浜甲子園・甲子園口停車場線を挟んで、バス停が点在しており、乗換の際に県道の横断が必要となる場合があるなど、利用者の利便性や安全性に問題を抱えている。

阪神甲子園駅のバスターミナル



【阪神バス】のりば		料 金
①	浜甲子園団地行き	均一料金 220円
②	浜甲子園行き (月見里経由)	
③	阪神西宮行き (浜甲子園・阪神今津駅前経由)	
④	西宮浜中央行き (月見里経由) 土休日のみ運転	
⑤	誠成公権会館行き (直通)	
⑥	武庫川団地行き (甲子園八幡町経由)	
⑦	高須裏行き (阪神鳴尾駅前 経由、甲子園八幡町 経由)	
⑧	鳴尾浜行き (阪神鳴尾駅前 経由、甲子園八幡町 経由)	
⑨	鳴尾浜行き (甲子園八幡町 経由)	
⑩	JR甲子園口行き	
⑪	JR甲子園口行き	
⑫	JR甲子園口行き	
⑬	JR甲子園口行き	
⑭	阪神西宮行き (JR西宮駅南口 経由)	均一料金 720円
⑮	宝塚行き (西大島・尾崎里・宝塚市立病院前 経由)	
⑯	阪神松遊駅北行き 尾崎浜田車庫前行き	
【空リムジン(共同運行)】のりば		料 金
⑰	大阪空港行き	720円

出典：阪神地域えきバスまっぷ。

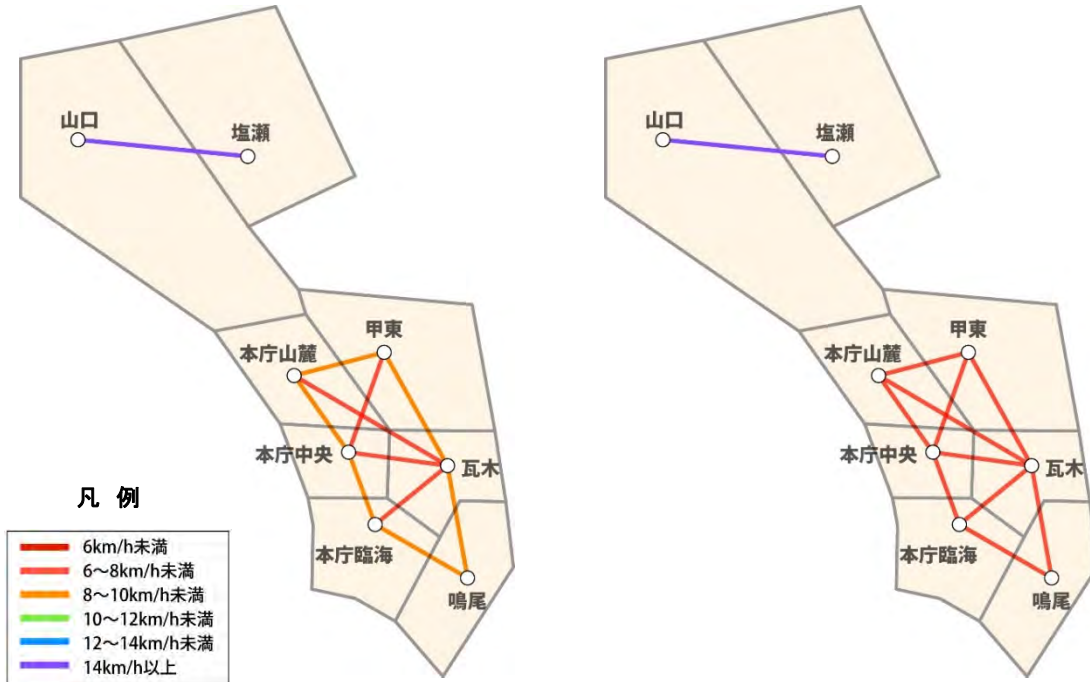
図 II - 2 - 73 阪神甲子園駅周辺におけるバス停の状況(平成 31 年)

(4) 路線バスの移動速度

- 南部内の路線バスの移動速度は 10km/h 未満と低く、特に本庁中央と瓦木間、甲東と本庁中央間では自転車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(時刻表で定める時間により算出)の平均値(10~15km/h)と比較して、南部の路線バスの走行速度は著しく低い状況である。

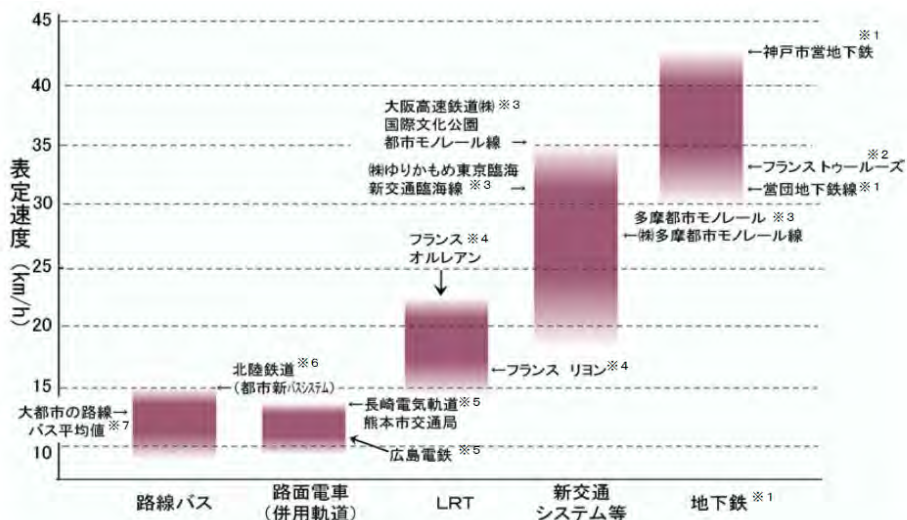
[路線バス]

[自転車]



出典：近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年）

[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 II-2-74 路線バスの直線的な移動速度など

(5) 路線バスの乗継・乗換サービスの状況

- 阪急バスと阪神バスでは、定期券の相互利用が可能となっており、IC カードの乗継サービスの向上が図られている。

表Ⅱ-2-13 複数バス路線の乗継・乗換サービスの主な経緯

	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	「はんきゆうグランドパス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	「はんきゆうグランドパス65」の hanica 化実施 ICカード		
平成26年 2月17日		「はんしんグランドパス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・グランドパス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) 鉄道及び鉄道駅周辺の利用環境

(1) 鉄道駅間の距離

- 阪急神戸本線の西宮北口駅から武庫之荘駅（尼崎市）間など、鉄道駅が離れている区間が存在する。

駅間距離が長い区間で沿線の健全な市街化が見込まれる地域では、鉄道駅設置が公共交通の利便性向上や沿線の活性化などに効果的であり、また、まちづくりと一体的に進めることにより一層の効果が期待できると考えられることから、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 km	1.5 km	2.5 km	2.2 km

[JR福知山線]

駅名	武田尾	西宮名塩	生瀬	宝塚
駅間距離		3.2 km	2.2 km	1.9 km

[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 km	2.7 km	3.3 km

[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 km	1.0 km	1.3 km	0.9 km	0.7 km

[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 女子大前	武庫
駅間距離		1.2 km	1.0 km	1.4 km	0.6 km	0.7 km	0.9 km	1.2 km

[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 km	0.4 km	0.6 km

図 II - 2 - 75 鉄道駅間の距離

(2) 駅前広場の整備状況

- 鉄道駅の多くは駅前広場が整備されておらず、整備されている場所でも規模や機能が充足されていない状況である。

また、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に正着（隙間を空けずに停車すること）できないなどの課題がある。

表Ⅱ-2-14 駅前広場の整備状況

日常生活圏	鉄道駅	令和元年乗降客数(人/日)	駅前広場面積 (m ²)					バスバース数 (台)			
			①	②	③=①+②	④	⑤=③-④	⑥	⑦	⑧=⑥-⑦	
			都市計画供用面積	その他駅前広場	合計	計画指針※試算	現況と計画指針との差	現況	計画指針試算	現況と計画指針との差	
②	JR 生瀬	3,470	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	JR 西宮名塩	17,372	5,300	0	5,300	7,342	-2,042	7	10	-3	
④	阪急甲陽園	13,447	—	—	—	—	—	—	—	—	
⑤	阪急門戸厄神	28,811	—	—	—	—	—	—	—	—	
	阪急甲東園	41,370	—	—	—	3,489	-3,489	—	5	-5	
⑦	阪急夙川	34,268	2,385	0	2,385	4,973	-2,588	2	4	-2	
	阪急苦楽園口	15,063	—	—	—	—	—	—	—	—	
⑧	JR さくら夙川	16,749	—	—	—	—	—	—	—	—	
	阪神西宮	48,252	3,300	1,283	4,583	7,072	-2,489	8	12	-4	
	阪神香櫨園	11,529	—	—	—	—	—	—	—	—	
⑨	阪急西宮北口	115,348	11,610	0	11,610	7,185	4,425	8	8	0	
⑩	JR 西宮	40,923	4,000	2,100	6,100	6,290	-190	6	8	-2	
	阪急阪神国道	4,877	—	—	—	—	—	—	—	—	
	阪急今津	29,518	—	—	—	—	—	—	—	—	
	阪神今津	34,077	3,100	0	3,100	1,730	1,370	0	2	-2	
	阪神久寿川	4,652	—	—	—	—	—	—	—	—	
⑪	JR 甲子園口	37,470	—	2,160	2,160	4,320	-2,160	3	5	-2	
⑫	阪神甲子園	53,940	—	5,840	5,840	6,690	-850	18	11	7	
⑬	阪神鳴尾・武庫川 女子大前	25,019	1,400	0	1,400	1,572	-172	0	2	-2	
	阪神武庫川	29,978	—	—	—	—	—	—	—	—	
⑮	阪神東鳴尾	2,137	—	—	—	—	—	—	—	—	
	阪神洲先	1,940	—	—	—	—	—	—	—	—	
	阪神武庫川団地前	7,732	—	—	—	—	—	—	—	—	

※乗降客数：西宮市統計書にて公開されている乗客数を2倍した数値

※資料：駅前広場計画指針～新しい駅前広場計画の考え方～

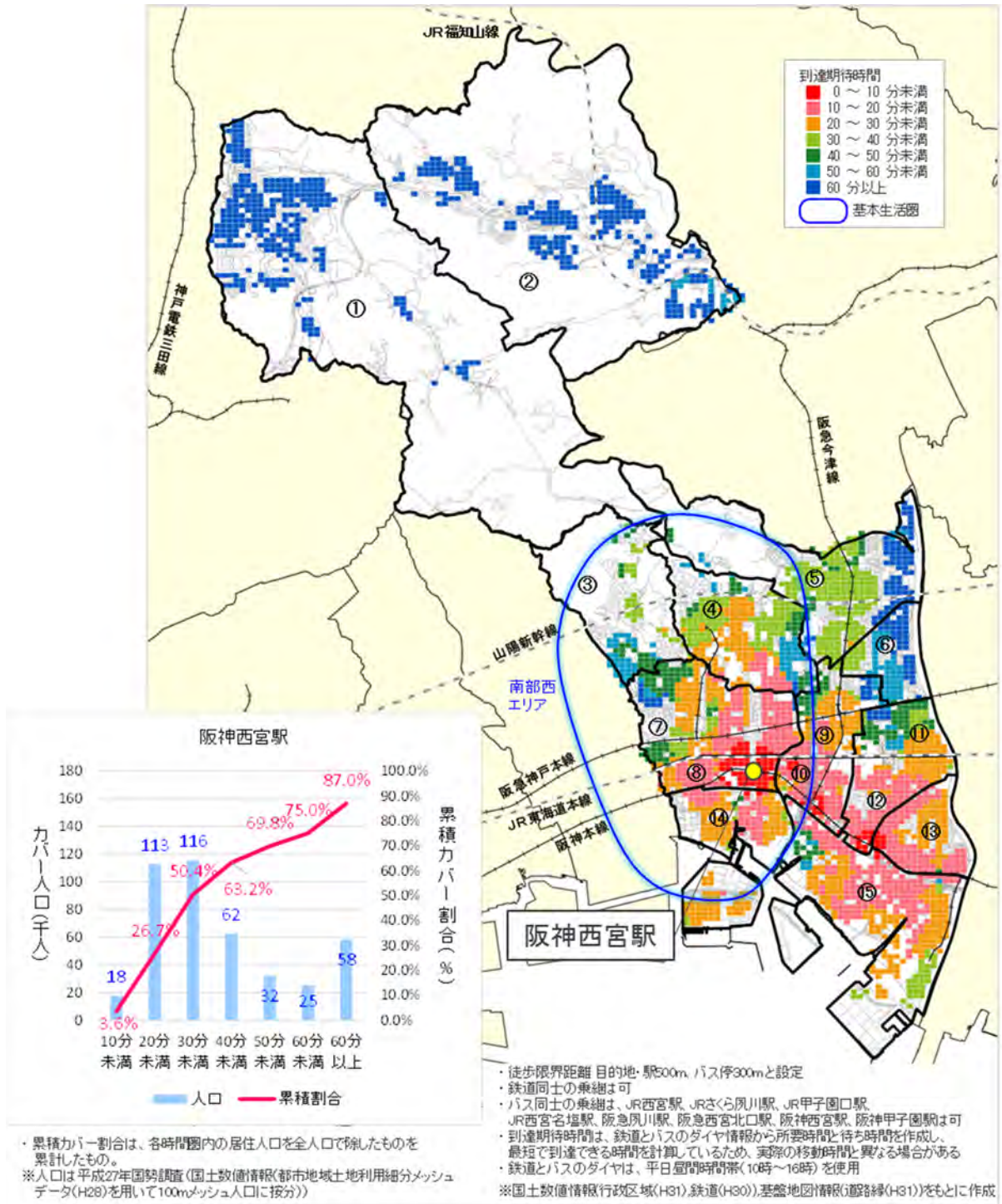
建設省都市局都市交通調査室監修/日本交通計画協会編 1998年7月

6) 徒歩と公共交通による中心拠点までの到達期待時間

(1) 阪神西宮駅までの到達期待時間

a) 徒歩とバス・鉄道

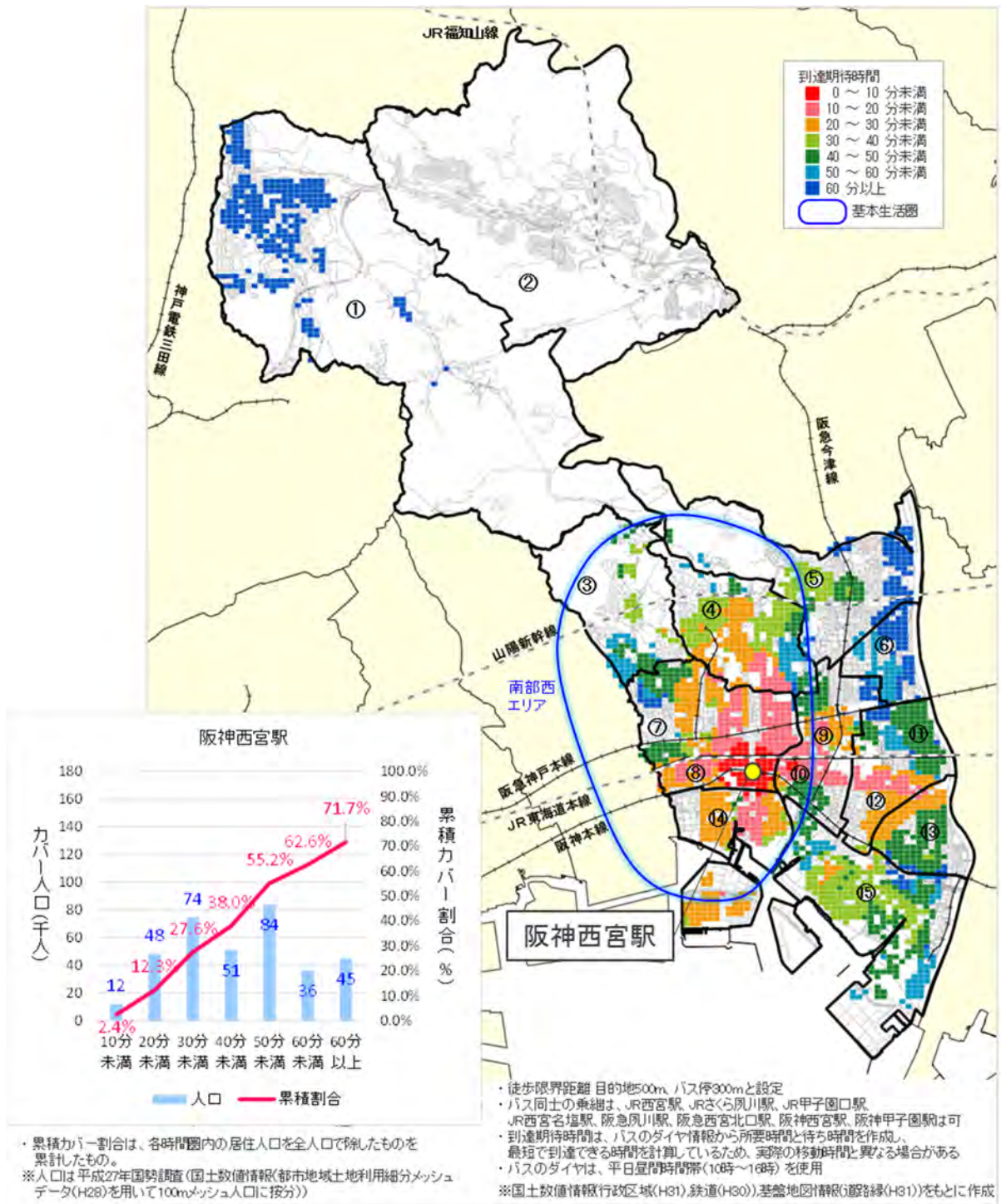
- 南部西エリア（基本生活圏）では、阪神本線、阪急甲陽線の沿線で到達期待時間が短くなっている。また、鉄道駅周辺以外では30分以内でアクセス可能な範囲が広いが、阪急神戸本線の北側をはじめとして30分以上を要する地域が広がっている。



図Ⅱ-2-76 徒歩とバス・鉄道による阪神西宮駅までの到達期待時間

b) 徒歩とバス

- 南部西エリア（基本生活圏）では、徒歩とバス・鉄道利用時と大きな差は見られない。

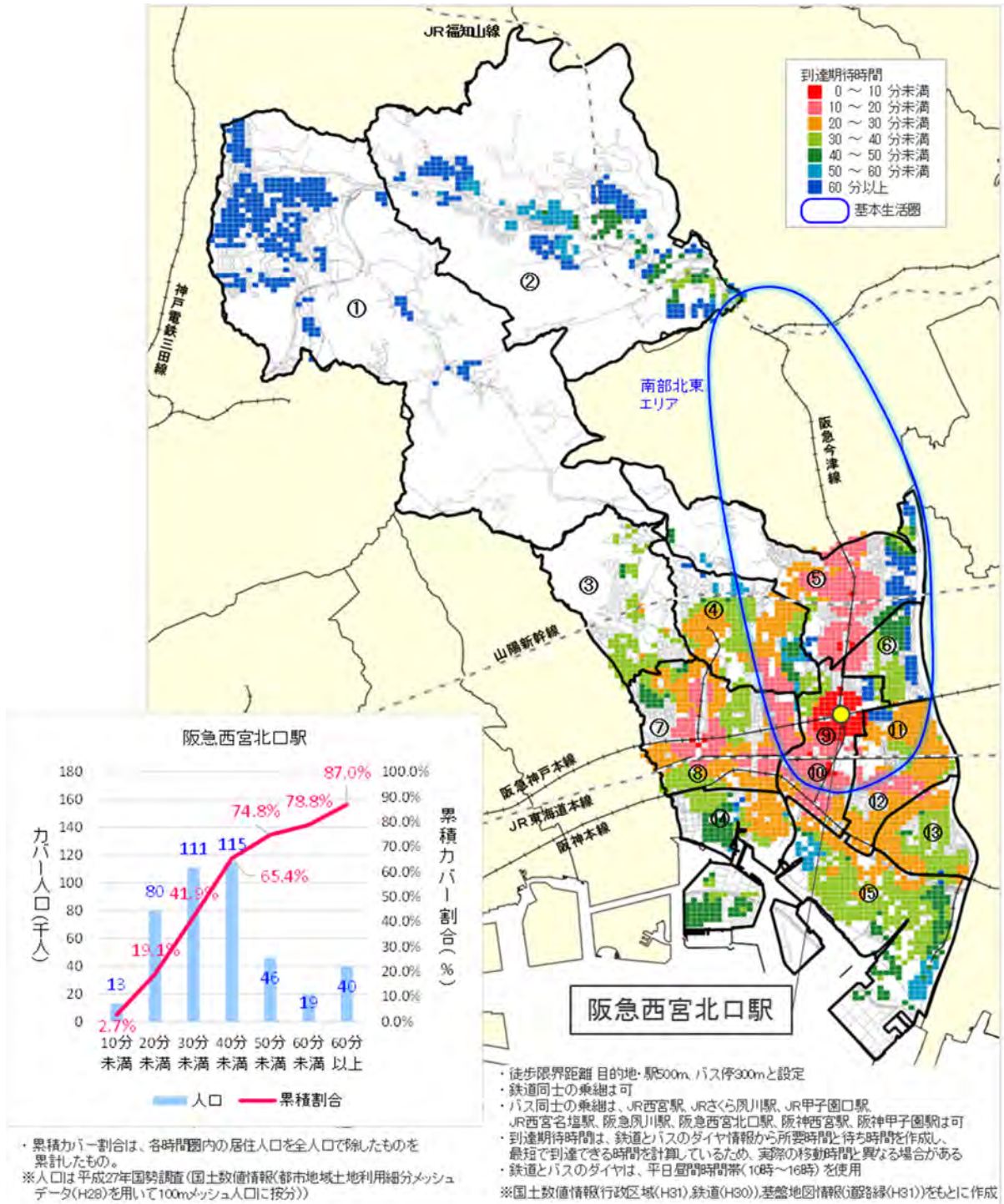


図Ⅱ-2-77 徒歩とバスによる阪神西宮駅までの到達期待時間

(2) 阪急西宮北口駅までの到達期待時間

a) 徒歩とバス・鉄道

- 南部北東エリア（基本生活圏）では、阪急神戸本線、今津線、甲陽線の沿線で到達期待時間が短くなっているが、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Ⅱ-2-78 徒歩とバス・鉄道による阪急西宮北口駅までの到達期待時間

b) 徒歩とバス

- 南部北東エリア（基本生活圏）では、30分以内で阪急西宮北口駅にアクセス可能な地域は、当該駅周辺に偏っている。
- 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、阪急西宮北口駅の南西側には20分以内の範囲が広がっているが、⑥瓦木・樋ノ口などでは到達期待時間が長い。

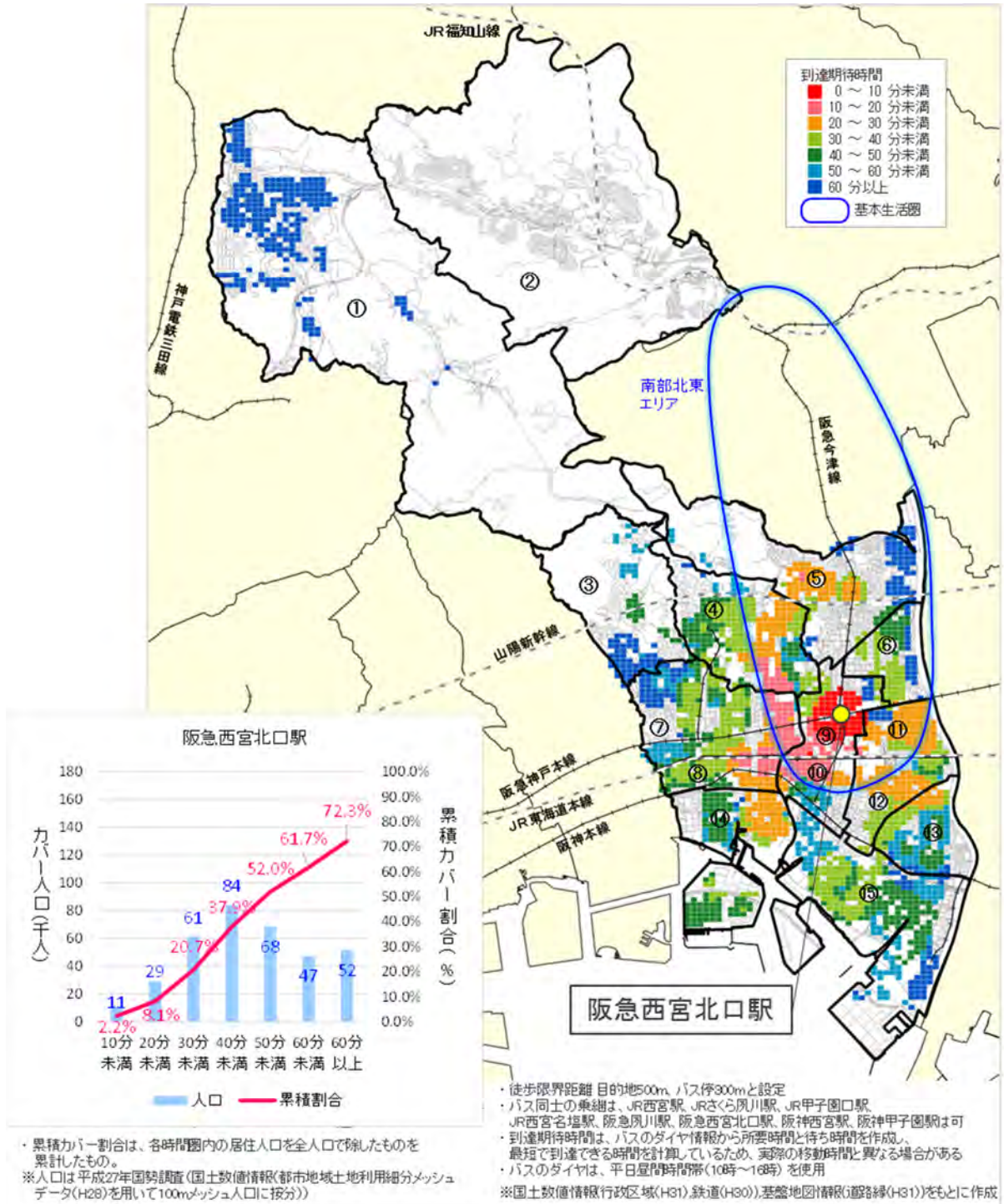


図 II-2-79 徒歩とバスによる阪急西宮北口駅までの到達期待時間

(3) 阪神甲子園駅までの到達期待時間

a) 徒歩とバス・鉄道

- 南部南東エリア（基本生活圏）では、到達期待時間が概ね30分以内となっている。

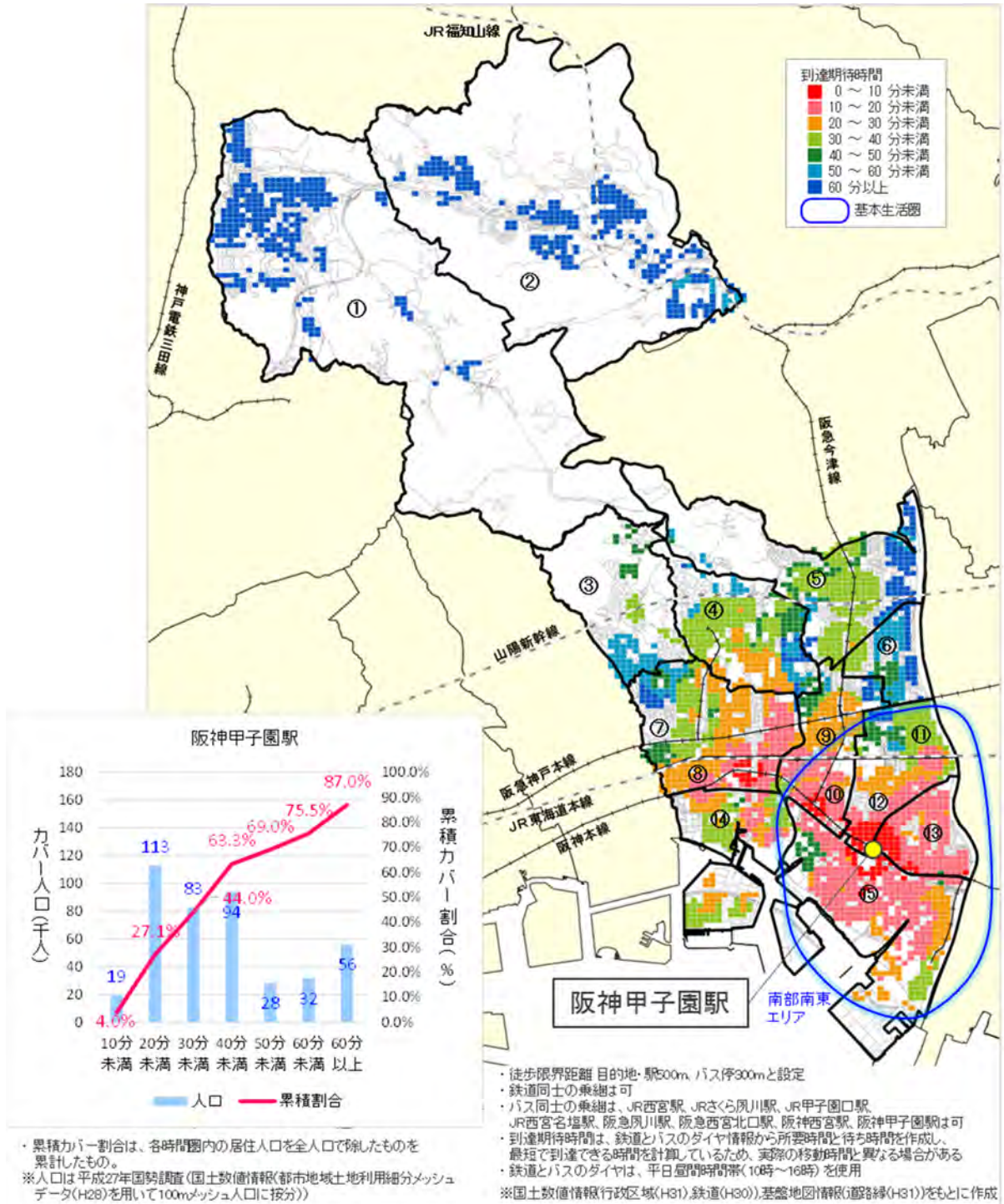


図 II-2-80 徒歩とバス・鉄道による阪神甲子園駅までの到達期待時間

b) 徒歩とバス

- 南部南東エリア（基本生活圏）では、当該駅周辺では徒歩とバス・鉄道利用時と大きな差は見られないが、⑩JR西宮・今津などでは到達期待時間が長い。

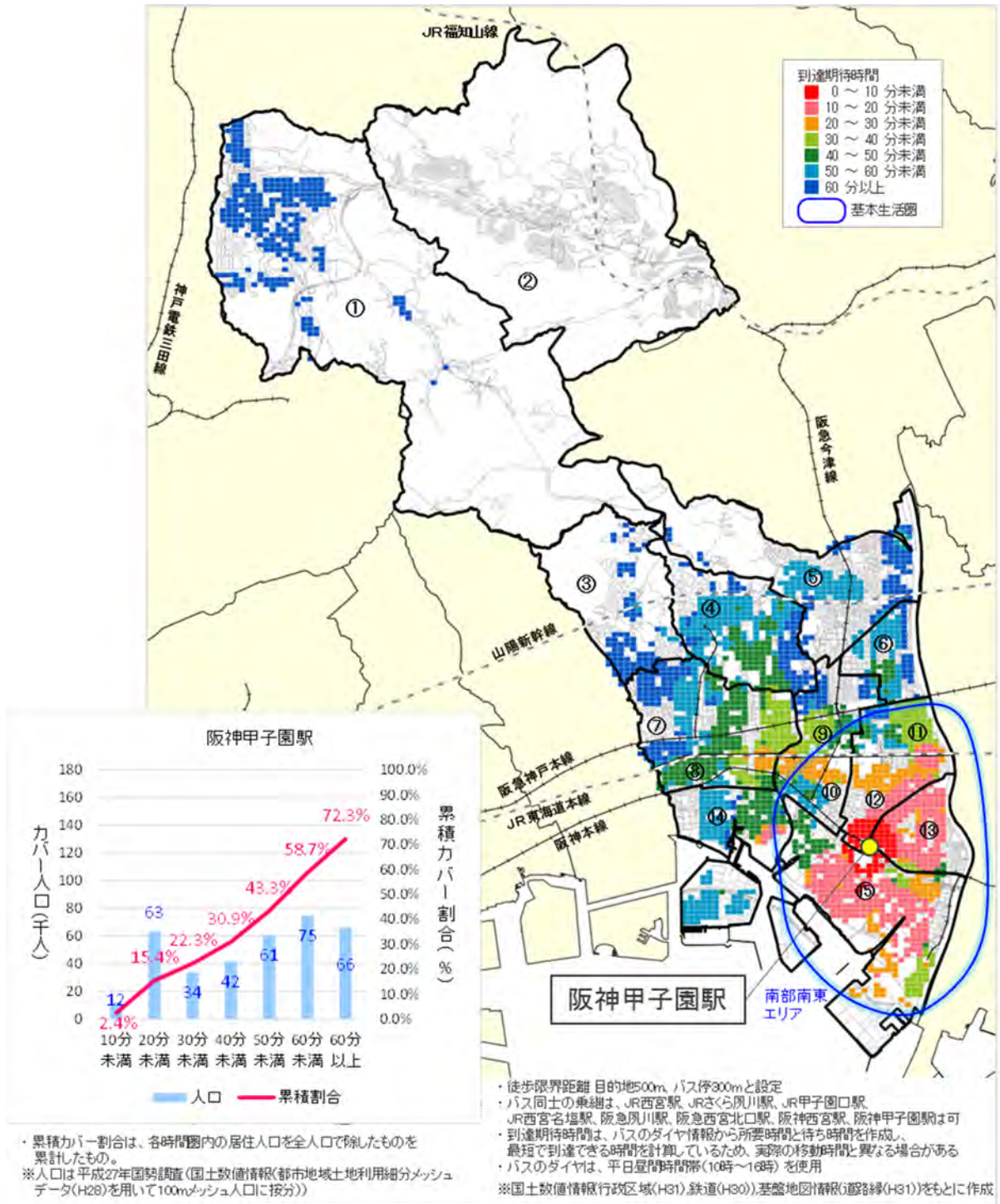


図 II-2-81 徒歩とバスによる阪神甲子園駅までの到達期待時間

(4) 神戸電鉄岡場駅までの到達期待時間(徒歩とバス)

- 北部西エリア（基本生活圏）では、到達期待時間が30分以上を要する地域が広がっている。

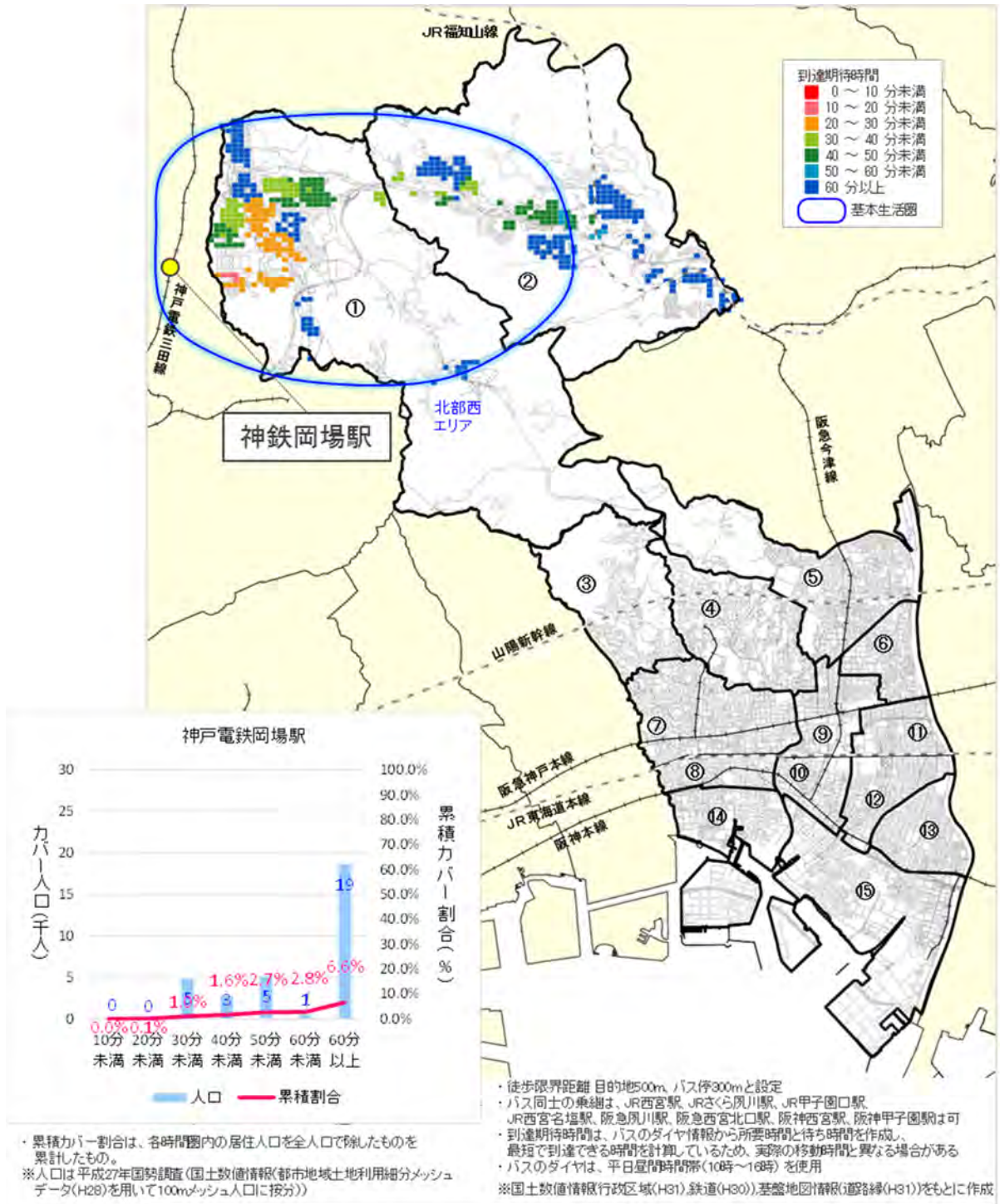
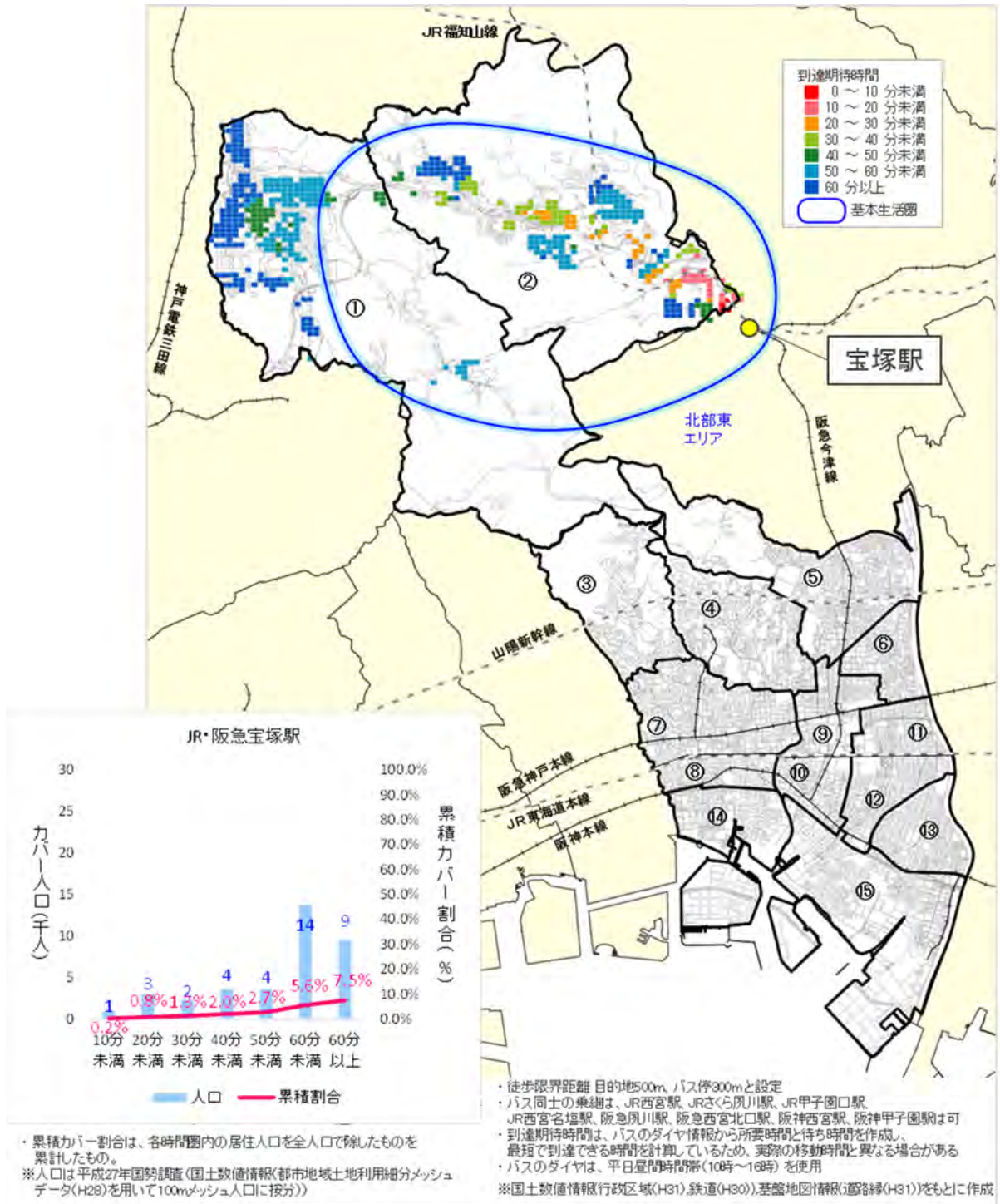


図 II-2-82 徒歩とバスによる神戸電鉄岡場駅までの到達期待時間

(5) JR・阪急宝塚駅までの到達期待時間(徒歩とバス)

- 北部東エリア（基本生活圏）では、到達期待時間が30分以上を要する地域が広がっている。



図Ⅱ-2-83 徒歩とバスによる JR・阪急宝塚駅までの到達期待時間

2.4 施策検討の方向性と交通課題の整理

2.4.1 日常生活圏ごとの暮らし・お出かけの状況などのまとめ

日常生活圏ごとの暮らしぶり（居住者、住まい、生活サービス施設の立地）、お出かけの状況、移動環境から想定される暮らし・お出かけの状況などのまとめを以下に示す。

基本生活圏	日常生活圏
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、⑩JR西宮・今津、⑭浜脇・西宮浜
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
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
北部西エリア	①山口、②塩瀬
北部東エリア	①山口、②塩瀬



①山口

暮らしぶり	居住者	・高齢化率が市内で最も高い。また、年少人口、生産年齢人口の減少率が高い。
	住まい	・一戸建ての持ち家の比率が高い。
	生活サービス施設	・医療・福祉・商業施設が少ない。また、高校が立地しておらず、通学には長距離移動が必要になる。
お出かけの状況 移動環境	<ul style="list-style-type: none"> ・最寄りの鉄道駅やバス停との高低差が大きい。 ・都市計画道路の整備率が高く、概ね必要な道路は整備されている。 ・鉄道駅が立地しておらず、鉄道を利用するためにはバスまたは自動車での移動が必要である。 ・路線バスの運行本数は、100本/日未満と少ない。 ・歩道が整備されていない道路にバス停が設置されている割合が高く、路線バスの待合環境が整っていない。 ・30分以内に中心拠点（神戸電鉄岡場駅）へアクセス可能な地区が少ない。 ・南部市街地へはさくらやまなみバスにより直接連絡が可能となっている。 	
	想定される暮らし・お出かけの状況等のまとめ	<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、自動車に頼っている。

②塩瀬

暮らし ぶり	居住者	・高齢人口の増加率・年少人口の減少率が市内で最も高い。また、生産年齢人口の減少率が高い。
	住まい	・一戸建ての持ち家の比率が高い。
	生活サービス施設	・医療・商業施設が少ない。また、高校が立地しておらず、通学には長距離移動が必要になる。
お出かけの状況 移動環境		<ul style="list-style-type: none"> ・最寄りの鉄道駅やバス停との高低差が大きい。 ・歩道が整備されている道路がやや少なく、幹線道路である国道 176 号では渋滞が発生している。 ・JR 西宮名塩駅、JR 生瀬駅が立地しているが、各住宅地から路線バスによるアクセス性が低い。 ・路線バスの運行本数は、100 本/日以上と多い。 ・歩道が整備されていない道路にバス停が設置されている割合が高く、路線バスの待合環境が整っていない。 ・30 分以内に中心拠点（JR・阪急宝塚駅）へアクセス可能な地区が少ない。
想定される 暮らし・お出かけの 状況等のまとめ		<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、自動車に頼っている。

③鷺林寺・苦楽園

暮らし ぶり	居住者	・高齢化率が高い。また、年少人口が増加傾向である。
	住まい	・一戸建ての持ち家の比率が高い。
	生活サービス施設	・福祉施設が少ない。また、商業施設が立地しておらず、買い物には他の日常生活圏への移動が必要になる。
お出かけの状況 移動環境		<ul style="list-style-type: none"> ・最寄りの鉄道駅やバス停との高低差が大きい。 ・歩道が整備されている道路が少ない。 ・鉄道駅が立地していないが、隣接する日常生活圏で利用可能な駅が複数ある。 ・路線バスの運行本数は、100 本/日未満と少ない。 ・大型車のすれちがいが困難な幅員が狭い道路を路線バスが運行している経路も一部あり、安全確保の面で問題がある。 ・歩道が整備されていない道路にバス停が設置されている割合が高く、路線バスの待合環境が整っていない。 ・路線バスは、幹線道路である県道大沢西宮線を運行する経路が主であり、バス停までの距離が遠い。 ・中心拠点（阪神西宮駅）へのアクセスに 30 分以上要する地区が多い。
想定される 暮らし・お出かけの 状況等のまとめ		<ul style="list-style-type: none"> ・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、自動車に頼っている。

④甲陽園・上ヶ原

暮らし ぶり	居住者	・概ね全市の傾向と同程度である。
	住まい	・公営の借家の比率が高い。
	生活サービス施設	・医療施設が少ない。
お出かけの状況 移動環境		<ul style="list-style-type: none"> ・最寄りの鉄道駅やバス停との高低差が大きい。 ・都市計画道路の整備率が低く、大型車がすれちがい可能な幅員の道路や歩道が整備されている道路が少ない。 ・鉄道踏切が複数残存している。 ・阪急甲陽園駅が立地している。 ・路線バスの運行本数は、100本/日以上と多い。 ・大型車のすれちがい困難な幅員が狭い道路を路線バスが運行している経路もあり、安全確保の面で問題がある。 ・歩道が整備されていない道路にバス停が設置されている割合が高く、路線バスの待合環境が整っていない。 ・30分以内に中心拠点（阪神西宮駅）へアクセス可能な地区が多い。 ・自転車走行空間が整備されていない。
想定される 暮らし・お出かけの 状況等のまとめ		<ul style="list-style-type: none"> ・施設立地の状況から、健常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、課題がある。

⑤甲東・段上

暮らし ぶり	居住者	・概ね全市の傾向と同程度である。
	住まい	・概ね全市の傾向と同程度である。
	生活サービス施設	・概ね日常生活圏内で生活サービスが享受できる状況であり、特に教育施設が多い。
お出かけの状況 移動環境		<ul style="list-style-type: none"> ・最寄りの鉄道駅やバス停が遠い。 ・大型車がすれちがい可能な幅員の道路や歩道が整備されている道路が少ない。 ・鉄道踏切が複数残存している。 ・阪急甲東園駅、阪急門戸厄神駅が立地しているが、駅前広場が整備されていないため、交通結節機能が低い。 ・路線バスの運行本数は、100本/日未満と少ない。 ・大型車のすれちがい困難な幅員が狭い道路を路線バスが運行している経路もあり、安全確保の面で問題がある。 ・歩道が整備されていない道路にバス停が設置されている割合が高く、路線バスの待合環境が整っていない。 ・鉄道駅周辺以外は中心拠点（阪急西宮北口駅）へアクセス性が低い。
想定される 暮らし・お出かけの 状況等のまとめ		<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、居住ニーズが高い。 ・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。

⑥瓦木・樋ノ口

暮らし ぶり	居住者	・高齢化率が市内で最も低いが、高齢人口の増加率は高い。また、年少人口の割合が市内で最も高い。
	住まい	・概ね全市の傾向と同程度である。
	生活サービス施設	・医療施設が少ない。また、高校が立地しておらず、通学には長距離移動が必要になる。
お出かけの状況 移動環境		<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路の整備率が低く、面整備も進んでいないため、大型車がすれ違い可能な幅員の道路が少ない。 ・歩道が整備されている道路が少ない。 ・鉄道駅が立地していないが、隣接する日常生活圏で利用可能な駅が複数ある。 ・路線バスの運行本数は、市内で最も少ない。 ・歩道が整備されていない道路にバス停が設置されている割合が市内で最も高く、路線バスの待合環境が整っていない。 ・バス停の設置密度が高い。 ・中心拠点（阪急西宮北口駅）へアクセス性が低い。
想定される 暮らし・お出かけの 状況等のまとめ		<ul style="list-style-type: none"> ・児童等が増加傾向であることを踏まえ、子育て世帯に関するニーズが高い。 ・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バスサービスの低さ等、移動に関して不便な面もある。

⑦夙川・安井

暮らし ぶり	居住者	・概ね全市の傾向と同程度である。
	住まい	・概ね全市の傾向と同程度である。
	生活サービス施設	・医療施設が少ない。また、中学校・高校が立地しておらず、通学には他の日常生活圏への移動が必要になる。
お出かけの状況 移動環境		<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路の整備率が高く、概ね必要な道路は整備されている。 ・鉄道踏切が複数残存している。 ・阪急夙川駅と阪急苦楽園口駅が立地している。 ・路線バスの運行本数は、100本/日以上と多い。 ・大型車のすれちがいが困難な幅員が狭い道路を路線バスが運行しており、安全確保の面で問題がある。 ・30分以内に中心拠点（阪神西宮駅）へアクセス可能な地区が多い。
想定される 暮らし・お出かけの 状況等のまとめ		・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。

⑧阪神西宮

暮らし ぶり	居住者	・25～49歳の人口の割合が市内で最も高い。
	住まい	・民営の借家の比率が市内で最も高く、高層（6階以上）の比率も高い。
	生活サービス施設	・概ね日常生活圏内で生活サービスが享受できる状況であるが、小学校・中学校が立地しておらず、通学には他の日常生活圏への移動が必要になる。
お出かけの状況 移動環境		<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路の整備率が高く、歩道も含めて概ね必要な道路は整備されている。 ・鉄道踏切が複数残存している。 ・阪神西宮駅、JR さくら夙川、阪神香櫨園駅が立地している。 ・路線バスの運行本数は、200本/日以上と非常に多い。 ・バス停の設置密度が高い。 ・中心拠点（阪神西宮駅）では、バス停が点在しており、利用者の利便性に課題を抱えている。 ・20分以内に中心拠点（阪神西宮駅）へアクセス可能な地区が多い。
想定される 暮らし・お出かけの 状況等のまとめ		<ul style="list-style-type: none"> ・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。

⑨北口

暮らし ぶり	居住者	・年少人口、生産年齢人口の増加率が市内で最も高い。
	住まい	・持ち家の比率が市内で最も低く、公営の借家の比率が高い。また、共同住宅の比率が高い。
	生活サービス施設	・概ね日常生活圏内で生活サービスが享受できる状況である。また、高校が立地しておらず、通学には長距離移動が必要になる。
お出かけの状況 移動環境		<ul style="list-style-type: none"> ・歩道も含めて概ね必要な道路は整備されている。 ・自動車ボトルネック踏切も2箇所を含む、鉄道踏切が複数残存している。 ・阪急西宮北口駅（中心拠点）が立地している。 ・路線バスの運行本数は、200本/日以上と非常に多い。 ・20分以内に中心拠点（阪急西宮北口駅）へアクセス可能な地区が多い。
想定される 暮らし・お出かけの 状況等のまとめ		<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。 ・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るゾーン。 ・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である。

⑩JR西宮・今津

暮らし ぶり	居住者	・高齢人口の増加率が市内で最も低い。
	住まい	・民営の借家の比率が高い。
	生活サービス施設	・概ね日常生活圏内で生活サービスが享受できる状況であり、特に医療施設が多い。福祉施設が少ない。また、中学校・高校が立地しておらず、通学には他の日常生活圏への移動が必要になる。
お出かけの状況 移動環境		<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路の整備率が高い。 ・JR西宮駅、阪急阪神国道駅、阪急・阪神今津駅、阪神久寿川駅が立地している。 ・路線バスの運行本数は、約100本/日以上と多い。 ・複数の中心拠点（阪急西宮北口駅、阪神西宮駅、阪神甲子園駅）へのアクセス性が高い。
想定される 暮らし・お出かけの 状況等のまとめ		<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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る暮らしが可能と考えられる。

⑪甲子園口北

暮らし ぶり	居住者	・年少人口が増加傾向である。
	住まい	・共同住宅の比率が高い。
	生活サービス施設	・医療・福祉施設が少ない。
お出かけの状況 移動環境		<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路の整備率が低い。 ・鉄道踏切が複数残存している。 ・JR甲子園口駅が立地している。 ・路線バスの運行本数は、100本/日未満と少ない。 ・大型車のすれちがいが困難な幅員が狭い道路を路線バスが運行している経路もあり、安全確保の面で問題がある。 ・30分以内に中心拠点（阪急西宮北口駅）へアクセス可能な地区が多い。
想定される 暮らし・お出かけの 状況等のまとめ		<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、南部地域内では施設立地密度は低いいため、施設を選択する場合は、自転車やバスによる移動が必要であり、慢性的な渋滞等もあるなど不便な面がある。

⑫甲子園・春風

暮らし ぶり	居住者	・年少人口が増加傾向である。
	住まい	・概ね全市の傾向と同程度である。
	生活サービス施設	・医療施設が立地していない。また、高校が立地しておらず、通学には長距離移動が必要になる。
お出かけの状況 移動環境		<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路の整備率が高い。 ・阪神甲子園駅が立地している。 ・路線バスの運行本数は、100本/日以上と非常に多い。 ・大型車のすれちがいが困難な幅員が狭い道路を路線バスが運行している経路も一部あり、安全確保の面で問題がある。 ・バス停の設置密度が市内で最も低い。 ・中心拠点（阪神甲子園駅）では、県道を挟んでバス停が点在しており、利用者の利便性や安全性に問題を抱えている。 ・30分以内に中心拠点（阪神甲子園駅）へアクセス可能な地区が多い。
想定される 暮らし・お出かけの 状況等のまとめ		・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、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、速達性に欠ける面がある。

⑬鳴尾北・小松

暮らし ぶり	居住者	・高齢人口の増加率は低い、年少人口の減少率が高い。
	住まい	・概ね全市の傾向と同程度である。
	生活サービス施設	・教育施設が少ない。
お出かけの状況 移動環境		<ul style="list-style-type: none"> ・概ね必要な道路は整備されている。 ・阪神鳴尾駅、阪神武庫川駅が立地している。 ・路線バスの運行本数は、100本/日以上と多い。 ・20分以内に中心拠点（阪神甲子園駅）へアクセス可能な地区が多い。
想定される 暮らし・お出かけの 状況等のまとめ		<ul style="list-style-type: none"> ・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、バスサービス水準は低く、高齢者等に関しては移動が不便な面がある。

⑭浜脇・西宮浜

暮らし ぶり	居住者	・概ね全市の傾向と同程度である。
	住まい	・持ち家の比率が高く、公営の借家の比率も高い。また、高層（6階以上）の比率が市内で最も高い。
	生活サービス施設	・概ね日常生活圏内で生活サービスが享受できる状況である。
お出かけの状況 移動環境		<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路の整備率が高いが、大型車がすれちがいが可能な幅員の道路が少ない。 ・歩道も含めて概ね必要な道路は整備されている。 ・鉄道駅が立地しておらず、鉄道を利用するためにはバスまたは自動車での移動が必要である。 ・路線バスの運行本数は、100本/日未満と少ない。 ・バス停の設置密度が高い。 ・30分以内に中心拠点（阪神西宮駅）へアクセス可能な地区が多い。
想定される 暮らし・お出かけの 状況等のまとめ		<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い。 ・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。 ・西宮浜は種々の施設立地が少なく、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。

⑮南甲子園・鳴尾南

暮らし ぶり	居住者	・高齢化率が高い。また、年少人口・生産年齢人口の減少率が高い。
	住まい	・公営の借家の比率が市内で最も高く、高層（6階以上）の比率が市内で最も高い。
	生活サービス施設	・概ね日常生活圏内で生活サービスが享受できる状況である。特に、福祉・商業施設が多い。
お出かけの状況 移動環境		<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路の整備率が高いが、大型車がすれちがい可能な幅員の道路が少ない。 ・歩道も含めて概ね必要な道路は整備されている。 ・阪神東鳴尾駅、阪神洲先駅、阪神武庫川団地前駅が立地している。 ・路線バスの運行本数は、100本/日以上と多い。 ・20分以内に中心拠点（阪神甲子園駅）へアクセス可能な地区が多い。
想定される 暮らし・お出かけの 状況等のまとめ		<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、高齢者にとって移動が不便な面もある。

2.4.2 日常生活圏の暮らしぶり等を踏まえた施策検討の留意点と方向性

日常生活圏ごとの暮らしぶりやお出かけ状況から都市交通計画の施策を検討する際の留意点と方向性を整理した。

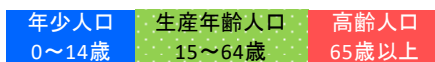
※人口はH22：国勢調査人口、H27：国勢調査人口、R17：将来推計人口

年少人口 0～14歳	生産年齢人口 15～64歳	高齢人口 65歳以上
---------------	------------------	---------------

- 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
- ◇ 日常生活圏間の移動に関する施策検討の留意点

日常生活圏	年齢別人口の推移	暮らしぶりとお出かけの状況を踏まえた 施策検討の留意点と方向性															
① 山口	<table border="1"> <tr> <td>H22</td> <td>14%</td> <td>64%</td> <td>23%</td> <td>18,121人</td> </tr> <tr> <td>H27</td> <td>13%</td> <td>61%</td> <td>27%</td> <td>17,533人</td> </tr> <tr> <td>R17</td> <td>11%</td> <td>53%</td> <td>36%</td> <td>14,869人</td> </tr> </table>	H22	14%	64%	23%	18,121人	H27	13%	61%	27%	17,533人	R17	11%	53%	36%	14,869人	<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 ○ 持ち家が多いことを考慮 □ 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
H22	14%	64%	23%	18,121人													
H27	13%	61%	27%	17,533人													
R17	11%	53%	36%	14,869人													
② 塩瀬	<table border="1"> <tr> <td>H22</td> <td>17%</td> <td>64%</td> <td>19%</td> <td>27,531人</td> </tr> <tr> <td>H27</td> <td>14%</td> <td>61%</td> <td>25%</td> <td>26,901人</td> </tr> <tr> <td>R17</td> <td>10%</td> <td>50%</td> <td>40%</td> <td>22,612人</td> </tr> </table>	H22	17%	64%	19%	27,531人	H27	14%	61%	25%	26,901人	R17	10%	50%	40%	22,612人	<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
H22	17%	64%	19%	27,531人													
H27	14%	61%	25%	26,901人													
R17	10%	50%	40%	22,612人													
③ 鷺林寺・ 苦楽園	<table border="1"> <tr> <td>H22</td> <td>16%</td> <td>62%</td> <td>22%</td> <td>10,589人</td> </tr> <tr> <td>H27</td> <td>16%</td> <td>59%</td> <td>25%</td> <td>10,544人</td> </tr> <tr> <td>R17</td> <td>10%</td> <td>55%</td> <td>35%</td> <td>8,122人</td> </tr> </table>	H22	16%	62%	22%	10,589人	H27	16%	59%	25%	10,544人	R17	10%	55%	35%	8,122人	<ul style="list-style-type: none"> ■ 生産年齢人口が少なく、年少人口の激減 ○ 持ち家が多いことを考慮 □ 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
H22	16%	62%	22%	10,589人													
H27	16%	59%	25%	10,544人													
R17	10%	55%	35%	8,122人													
④ 甲陽園・ 上ヶ原	<table border="1"> <tr> <td>H22</td> <td>14%</td> <td>64%</td> <td>22%</td> <td>44,737人</td> </tr> <tr> <td>H27</td> <td>14%</td> <td>61%</td> <td>25%</td> <td>45,426人</td> </tr> <tr> <td>R17</td> <td>11%</td> <td>56%</td> <td>33%</td> <td>42,572人</td> </tr> </table>	H22	14%	64%	22%	44,737人	H27	14%	61%	25%	45,426人	R17	11%	56%	33%	42,572人	<ul style="list-style-type: none"> ■ 生産年齢人口が少ない ○ 公営住宅等が多いことを考慮 □ 教育・医療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
H22	14%	64%	22%	44,737人													
H27	14%	61%	25%	45,426人													
R17	11%	56%	33%	42,572人													
⑤ 甲東・ 段上	<table border="1"> <tr> <td>H22</td> <td>16%</td> <td>65%</td> <td>18%</td> <td>47,849人</td> </tr> <tr> <td>H27</td> <td>16%</td> <td>64%</td> <td>21%</td> <td>48,589人</td> </tr> <tr> <td>R17</td> <td>13%</td> <td>58%</td> <td>29%</td> <td>49,039人</td> </tr> </table>	H22	16%	65%	18%	47,849人	H27	16%	64%	21%	48,589人	R17	13%	58%	29%	49,039人	<ul style="list-style-type: none"> □ 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
H22	16%	65%	18%	47,849人													
H27	16%	64%	21%	48,589人													
R17	13%	58%	29%	49,039人													
⑥ 瓦木・ 樋ノ口	<table border="1"> <tr> <td>H22</td> <td>20%</td> <td>67%</td> <td>13%</td> <td>22,984人</td> </tr> <tr> <td>H27</td> <td>19%</td> <td>64%</td> <td>16%</td> <td>24,100人</td> </tr> <tr> <td>R17</td> <td>15%</td> <td>60%</td> <td>25%</td> <td>25,937人</td> </tr> </table>	H22	20%	67%	13%	22,984人	H27	19%	64%	16%	24,100人	R17	15%	60%	25%	25,937人	<ul style="list-style-type: none"> ■ 年少人口が多く、高齢化が遅い □ 教育関係の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
H22	20%	67%	13%	22,984人													
H27	19%	64%	16%	24,100人													
R17	15%	60%	25%	25,937人													
⑦ 夙川・ 安井	<table border="1"> <tr> <td>H22</td> <td>15%</td> <td>66%</td> <td>19%</td> <td>56,032人</td> </tr> <tr> <td>H27</td> <td>15%</td> <td>64%</td> <td>21%</td> <td>57,285人</td> </tr> <tr> <td>R17</td> <td>13%</td> <td>59%</td> <td>28%</td> <td>58,410人</td> </tr> </table>	H22	15%	66%	19%	56,032人	H27	15%	64%	21%	57,285人	R17	13%	59%	28%	58,410人	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 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
H22	15%	66%	19%	56,032人													
H27	15%	64%	21%	57,285人													
R17	13%	59%	28%	58,410人													
⑧ 阪神西宮	<table border="1"> <tr> <td>H22</td> <td>13%</td> <td>69%</td> <td>18%</td> <td>16,131人</td> </tr> <tr> <td>H27</td> <td>12%</td> <td>67%</td> <td>21%</td> <td>16,757人</td> </tr> <tr> <td>R17</td> <td>8%</td> <td>62%</td> <td>30%</td> <td>16,781人</td> </tr> </table>	H22	13%	69%	18%	16,131人	H27	12%	67%	21%	16,757人	R17	8%	62%	30%	16,781人	<ul style="list-style-type: none"> ■ 年少人口が少なく、生産年齢人口が多い ○ 持ち家が少ないことを考慮 □ 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日常生活圏
H22	13%	69%	18%	16,131人													
H27	12%	67%	21%	16,757人													
R17	8%	62%	30%	16,781人													

日常生活圏	年齢別人口の推移	暮らしぶりとお出かけの状況を踏まえた 施策検討の留意点と方向性
⑨ 北口	<p>H22 12% 69% 18% 22,328人 H27 13% 67% 20% 25,023人 R17 10% 63% 27% 29,686人</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 生産年齢人口が多い ○ 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した取組みが必要 ◆ 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 ◇ 市内で最も行きたい日常生活圏
⑩ JR西宮・ 今津	<p>H22 12% 67% 20% 20,591人 H27 13% 65% 22% 20,832人 R17 9% 64% 27% 19,817人</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 年少人口が少ない ○ 持ち家が少なくことを考慮 □ 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・甲子園を結ぶ日常生活圏
⑪ 甲子園口北	<p>H22 15% 68% 17% 22,825人 H27 15% 64% 20% 23,185人 R17 12% 62% 27% 22,437人</p>	<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	<p>H22 14% 67% 19% 26,757人 H27 15% 64% 22% 27,852人 R17 12% 61% 26% 29,703人</p>	<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	<p>H22 15% 65% 20% 32,389人 H27 14% 63% 23% 31,544人 R17 11% 59% 31% 26,592人</p>	<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利用による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	<p>H22 18% 63% 19% 34,738人 H27 16% 61% 22% 35,937人 R17 13% 56% 31% 37,793人</p>	<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利用による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	<p>H22 13% 66% 21% 79,038人 H27 12% 61% 26% 76,342人 R17 8% 53% 39% 60,963人</p>	<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利用による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
- ◇ 日常生活圏間の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(居住者・住まい・生活サービス施設の状況)に対応した交通施策検討の方向性

- 主要鉄道駅に近い日常生活圏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、鉄道駅から離れた日常生活圏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さらに進む可能性が高く、鉄道駅から離れた日常生活圏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・移動の状況)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〕→移動回数が多い〔少ない〕との関係があり、結果的に移動回数は主要鉄道駅に近い日常生活圏で多く、鉄道駅から離れた日常生活圏で少ない。
- 鉄道駅から離れた日常生活圏で移動回数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、バス交通の充実が効果が高いと考えられる。
- 交通弱者を含むすべての人にとって外出や移動が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

全市での日常生活圏を越える移動は、平日が約 586 千人であり、休日は約 456 千人で、平日の移動量の 78%である。また、平日の交通手段の割合は、鉄道 12%、バス 3%、自動車 23%、自転車 23%、徒歩 32%となっている。

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 ⇔⑧阪神西宮の移動
⑭浜脇・西宮浜

- ◆ 交通手段の比率はバスが全市平均より高く、自転車が全市平均と同程度で、自動車が全市平均より少なく、比較的多様な交通手段を利用している。
- ◆ 休日の移動量の対平日比率が全市平均より低く、通勤・通学以外で当該拠点を利用しようとするニーズは低いと考えられる。

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 ⇔⑨北口の移動
⑪甲子園口北

- ◆ 交通手段の比率はバスが全市平均より低く、自転車が全市平均より高く、自動車は阪神西宮駅周辺より多く、交通手段として自転車に頼る傾向がある。
- ◆ 休日の移動量の対平日比率が全市平均より高く、通勤・通学以外で当該拠点を利用しようとするニーズは高いと考えられる。

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

- ◆ 交通手段の比率はバスが全市平均と同程度で、自転車が全市平均より高く、自動車は阪神西宮駅周辺よりやや多く、交通手段として自転車・自動車に頼る傾向がある。
- ◆ 休日の移動量の対平日比率が全市平均と同程度であり、通勤・通学以外で当該拠点を利用しようとするニーズは中程度と考えられる。

4) 神戸電鉄岡場駅周辺の特徴(北部西エリア)

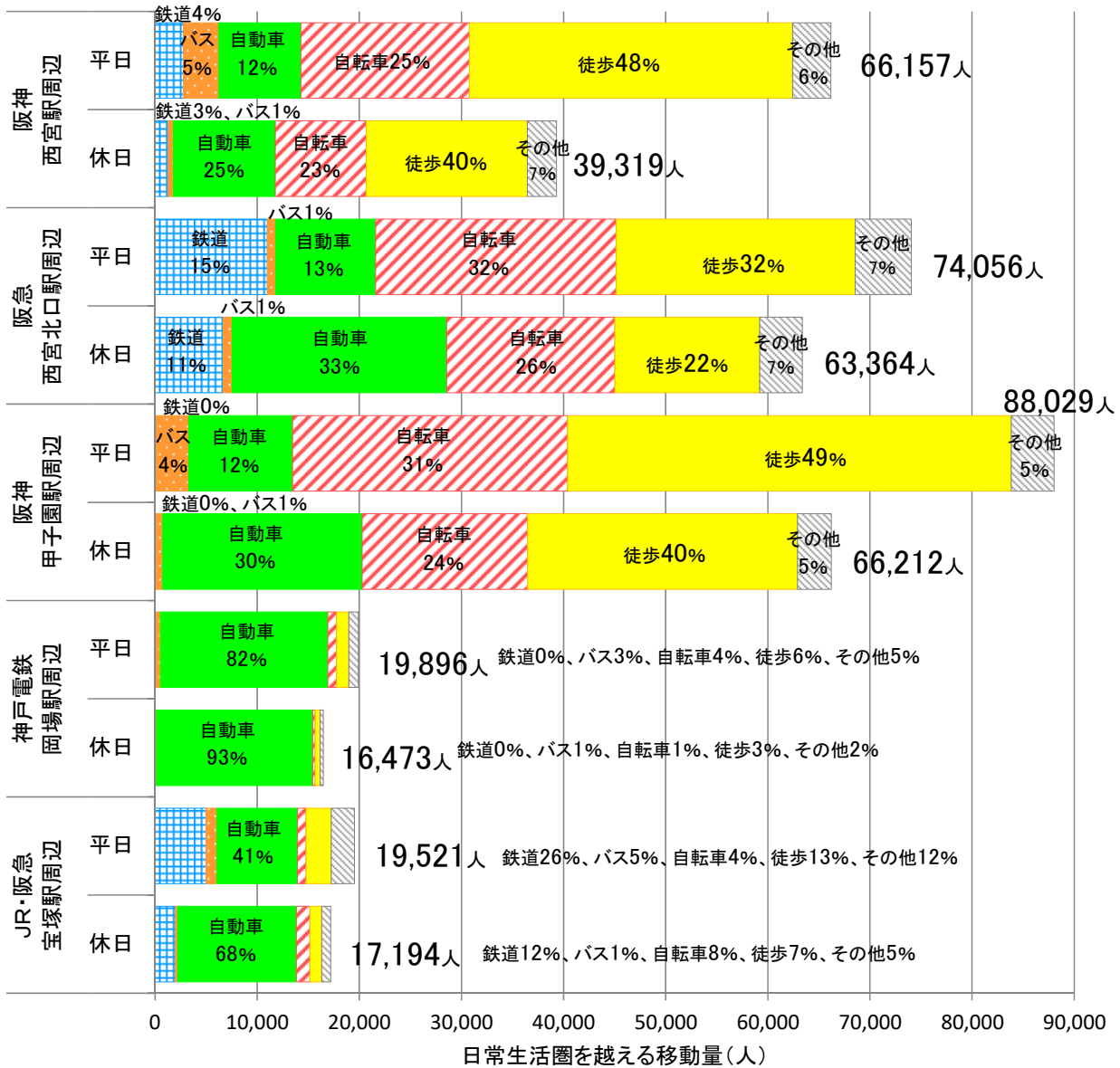
①山口、②塩瀬 ⇔神戸北の移動

- ◆ 交通手段の比率はバス・自転車が全市平均より低く、自動車が全市平均よりかなり多く、交通手段として自動車に頼っている。
- ◆ 休日の移動量の対平日比率が全市平均より高く、通勤・通学以外で当該拠点を利用しようとするニーズは高いと考えられる。

5) JR・阪急宝塚駅周辺の特徴(北部東エリア)

①山口、②塩瀬 ⇔宝塚・川西等の移動

- ◆ 交通手段の比率はバスが全市平均より高く、自転車が全市平均より低く、自動車が全市平均より多く、交通手段として自動車に頼る傾向がある。
- ◆ 休日の移動量の対平日比率が全市平均より高く、通勤・通学以外で当該拠点を利用しようとするニーズは高いと考えられる。



※日常生活圏を越えた市内（市内⇔岡場駅周辺・宝塚駅周辺 を含む。）の交通手段別の移動量

出典：近畿圏パーソントリップ調査

図Ⅱ-2-84 日常生活圏を越えた移動状況(平成22年)

2.4.5 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、課題を①～⑤に整理し、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

地域によって生産年齢人口の増減に差があり、生活サービス施設の偏在がさらに進む可能性が高いため、生活サービス施設の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基づく施策により対応）
- 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

快適に暮らし続けるために必要となる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、良好な生活環境の確保に向けた生活交通と通過交通の分離、緊急時における複数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
- 良好な生活環境の確保に向けた生活交通と通過交通の分離
- 緊急時における複数の移動経路の確保

課題③ 公共交通の充実による地域内や地域と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、地域内や地域と拠点間で、多様な人の往来や交流を通じて互いの活力を高めるため、鉄道駅の新設や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
- 鉄道駅の新設や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が集積する地域の魅力を維持・向上させるため、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、安全で快適な移動に向けた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に向けた支援

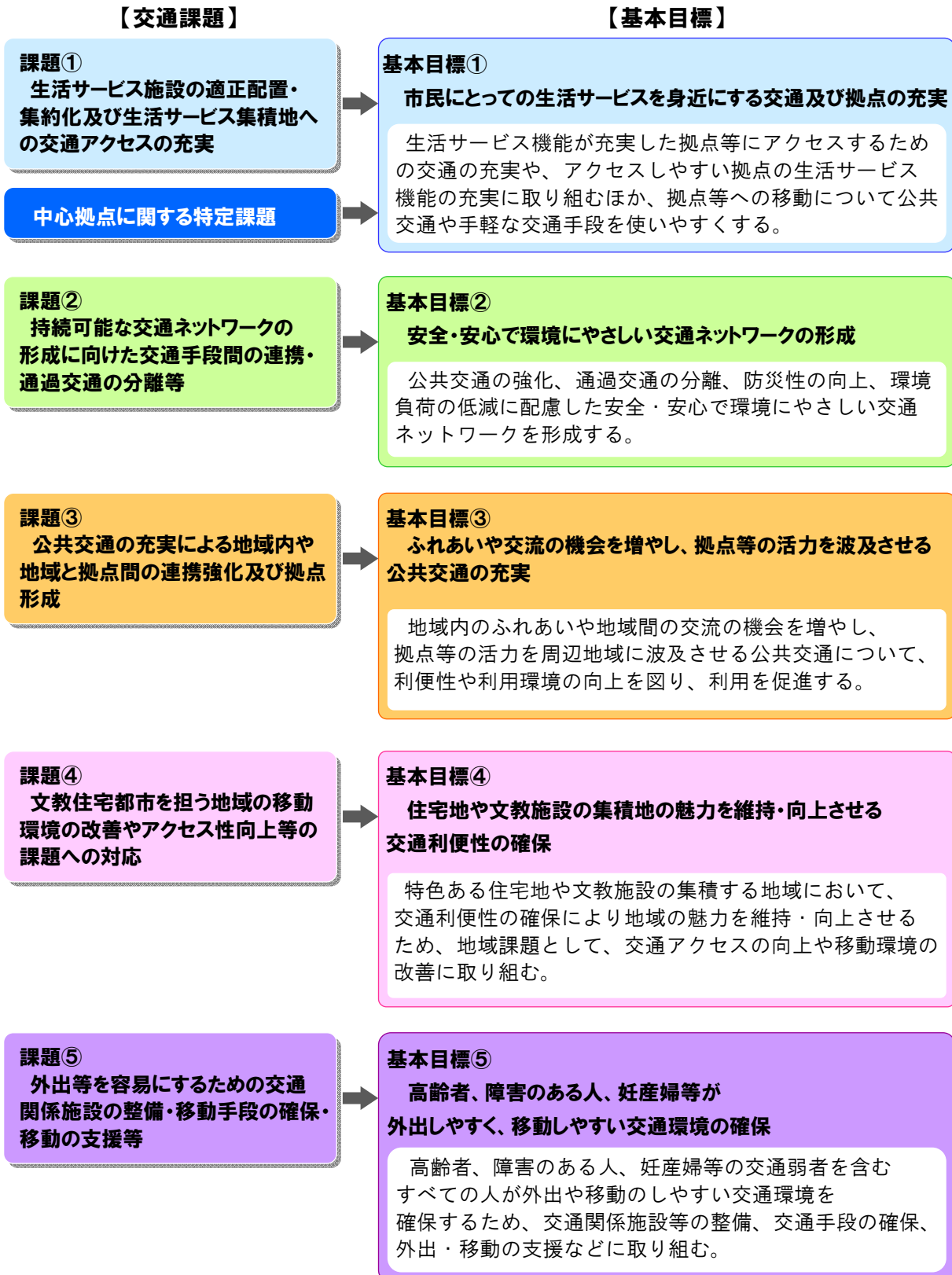
中心拠点に関する特定課題

西宮北口駅周辺は通勤・通学以外での利用ニーズが高い反面、バスによるアクセス性が低い状況にある。阪神西宮駅周辺はバスによるアクセス性が高く、南部の広範囲の地域と往来しやすいが、通勤・通学以外では拠点としての利用ニーズが低いと考えられる。

中心拠点は多くの人々が立ち寄り、楽しむ場とするために、アクセス性や拠点としての魅力の向上を図る必要がある。

3. 都市交通計画の基本目標

2.4.5 の「交通課題のまとめ」を踏まえ、各々の交通課題に的確に対応して、多極ネットワーク型のコンパクトなまちづくりに向けた本市の将来都市像を実現するため、本計画の基本目標を以下のように設定する。



Ⅲ. 実施施策

Ⅲ. 実施施策

1 . 将来都市像の実現に向けた取組方針	Ⅲ-1-1
1.1 各主体の関わり方	Ⅲ-1-1
1.1.1 市民・事業者・行政の関わり方	Ⅲ-1-1
1.1.2 行政内における取組方針	Ⅲ-1-1
1.2 施策方針	Ⅲ-1-2
1.3 将来的な公共交通網	Ⅲ-1-3
2 . 基本目標の達成に向けた施策展開	Ⅲ-2-1
2.1 重点施策選定の考え方	Ⅲ-2-1
2.2 実施施策	Ⅲ-2-2
2.2.1 施策の展開	Ⅲ-2-2
2.2.2 実施施策と対応課題の関係	Ⅲ-2-40
3 . 実施プログラム	Ⅲ-3-1
3.1 施策の実施スケジュール	Ⅲ-3-1
3.2 施策の進め方と都市交通計画の評価	Ⅲ-3-4
3.2.1 効果的かつ実現性の高い施策推進に向けて	Ⅲ-3-4
3.2.2 PDCA サイクルの構築	Ⅲ-3-6
3.2.3 評価指標、モニタリング指標および目標値の設定	Ⅲ-3-7

1. 将来都市像の実現に向けた取組方針

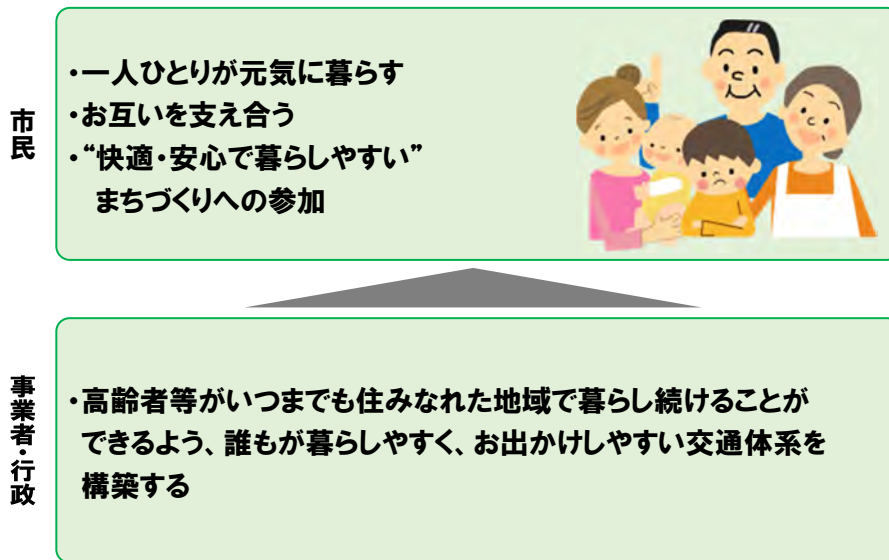
1.1 各主体の関わり方

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」の実現に向けて、市民、事業者、行政の各主体が連携して取り組むことが必要である。

1.1.1 市民・事業者・行政の関わり方

市民には、一人ひとりが健康で元気に暮らし、お互いを支え合い、快適・安心で暮らしやすいまちづくりに主体的に参加してもらうことが重要である。

交通事業者や行政は、誰もが暮らしやすく、お出かけしやすい交通体系の構築に努める必要がある。

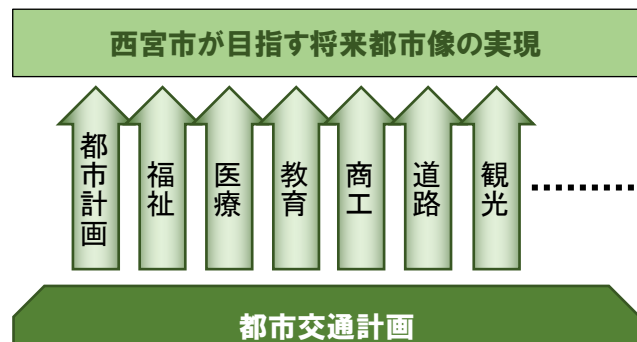


図Ⅲ-1-1 将来都市像の実現に向けた各主体の関わり方

1.1.2 行政内における取組方針

様々な活動には「移動」が伴うことから、行政内の各組織が連携して施策を推進することが必要となる。

都市交通計画では、分野横断的な取組みを下支えし、より効果的に将来都市像の実現を目指す。



図Ⅲ-1-2 将来都市像を実現するための行政内の取組方針

1.2 施策方針

「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実現するための施策は次の4点を踏まえて考える。

① 地域、住民ごとに異なる暮らしぶり・お出かけの状況を踏まえ、より暮らしやすく、お出かけしやすい交通体系を構築する

公共交通の利便性や都市基盤整備状況、地理的状況等の地域特性や住民の年齢、家族構成等により異なる暮らしぶりやお出かけ状況を踏まえ、「より暮らしやすく、お出かけしやすい」交通体系を構築する。

② 将来都市像の実現を共通の目標として分野横断的な施策展開を図る

行政内の連携を図るための場づくりや目標の共有化などを行い、分野横断的な施策の展開を図る。

③ 拠点である鉄道駅を中心としたまちづくりを推進する

充実した鉄道ネットワークを活用するとともに、これまでのまちづくりを踏襲し、拠点である鉄道駅を中心としたまちづくりを進める。

④ 中心拠点へのアクセスを確保するため公共交通網のサービス水準の維持を図る

日常生活圏から、生活サービス機能が集積している基本生活圏内の中心拠点へのアクセスを確保するため、本市の比較的利便性の高い公共交通網のサービス水準を維持していく。

1.3 将来的な公共交通網

施策方針を踏まえ、本市の都市基盤となる将来的な公共交通網を設定する。

【望ましい公共交通網の在り方】

- 各日常生活圏から基本生活圏内の中心拠点に徒歩と公共交通（鉄道、路線バス、コミュニティ交通^{*}）で移動することができる
- 路線バスは待合・走行環境の安全性から都市計画道路の幹線街路を運行している
- 中心拠点までの公共交通サービスは、一定のサービスレベルが確保されている

※コミュニティ交通：実施主体が地域住民又は市等であり、目的が生活移手段の確保である乗合交通

【サービスレベルの設定】

将来的な公共交通網の実現に向けて、公共交通網を役割に応じて3つに分類し、各分類で機能の維持・充実を図る。また、市民生活を維持するため、一定のサービスレベルを設定し、確保を目指す。

表Ⅲ-1-1 将来都市像を実現するための行政内の取組方針

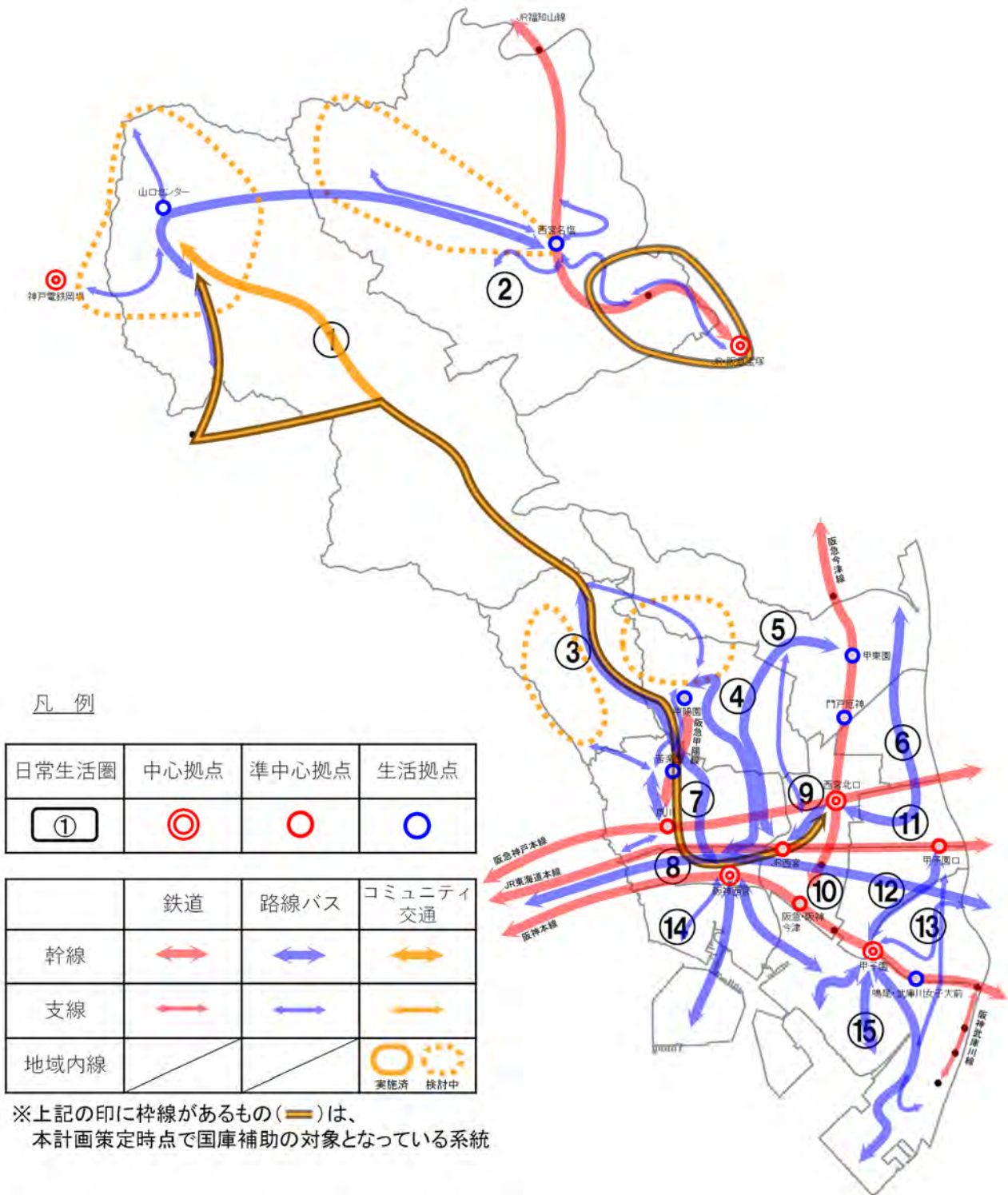
分類	役割	交通手段	確保を目指すサービスレベル
幹線	主に中心拠点と他都市又は拠点などを結ぶ路線	鉄道	5本/時間・方向以上
		路線バス	3本/時間・方向以上
		コミュニティ交通	1本/時間・方向以上
支線	主に拠点と日常生活圏を結ぶ路線	鉄道	3～5本/時間・方向
		路線バス	1～3本/時間・方向
		コミュニティ交通	1本/時間・方向
地域内線	地域内の標高差が大きく、道路幅員が狭い地域において、日常生活圏の移動を支える路線	コミュニティ交通	地域のニーズに応じた本数

【目指すべき将来的な公共交通網】

現状として、概ねの日常生活圏では、上記サービスレベルが確保されているため、現サービスレベルの維持を目指すものとし、都市計画道路の整備率が低い地域では、都市計画道路の整備等に伴う路線バスの強化・再編等によってサービスレベルの確保を目指す。

また、鉄道駅やバス停と一定以上の距離があり、かつ標高差が大きい地域では、地域・交通事業者・市が連携・協力して、コミュニティ交通の導入に向けた検討を行い、サービスレベルの確保を目指す。

以上より、目指すべき将来的な公共交通網を図Ⅲ-1-3のとおり設定する。



図Ⅲ-1-3 目指すべき将来的な公共交通網

2. 基本目標の達成に向けた施策展開

2.1 重点施策選定の考え方

将来都市像の実現や基本目標の達成に向けて、都市構造や人口構造の変化への的確な対応、効率的な都市経営、地域特性を踏まえた施策の推進、関係者の適切な役割分担と連携などにより、効果的に施策を推進するため、以下の考え方により重点施策を選定する。

● 生活サービスの集約化を前提とした交通の確保

生活サービス施設については、生産年齢人口の減少により施設の総量が減少し、効率的にサービスを提供できる場所への集約化が進むと予想されるので、施設の少ない地域から施設の集約化を進めるべき地域への交通の確保に重点を置く必要がある。

● 交通弱者も含め誰もが利用しやすい交通手段の充実

高齢化の進展により交通弱者の増加が予想される中、誰もが利用しやすい徒歩と公共交通を中心とした交通体系を目指すため、充実した鉄道網を有効に活用するとともに、徒歩と鉄道を結ぶ交通、又はそれらの中間の交通として、バスの充実に重点を置く必要がある。

● 社会資本に関する既存ストックの有効活用と整備の重点化

お出かけしやすい都市をつくるうえで重要な基盤である鉄道駅、生活サービス施設の集積、交通結節点、幹線道路、鉄道と立体交差した道路などの社会資本について、既存ストックの有効活用を図るとともに、欠けている要素で、それを補うことによりお出かけしやすさが大きく向上する社会資本を重点的に整備する必要がある。

● 地域特性に応じた公共交通の充実策

鉄道沿線の駅間距離が長い区間で一定の市街化が進んでいる地域で、新駅設置の可能性を検討したり、地域内又は近隣で路線バスが運行している地域で、バス路線の経路やバス停の見直しを検討したり、既存の公共交通の利用が難しい地域で、新たな地域公共交通システムの導入を検討したりなど、地域特性に応じた公共交通の充実策に重点を置く必要がある。

● 地域住民等の公共交通への積極的な関与

地域住民等が身近な公共交通を利用する機会が多く、その利用状況や長所、短所等の実情を容易に知り得る利点を活かすため、地域で公共交通を守り、育てる意識の醸成、地域主体で交通課題等の解決に向けた取組みを進める仕組みづくり、地域主体での新たな地域公共交通システムの導入の支援などにより、地域住民等の公共交通への積極的な関与に重点を置く必要がある。

● ポストコロナに向けた公共交通への支援

地域公共交通は、新型コロナの感染拡大に伴う緊急事態宣言下においても、エッセンシャルサービスとしてサービス提供を維持してきた一方、ポストコロナに向けた急速な社会構造の変化の中で厳しい経営環境に置かれており、事業の持続性の確保のための支援に重点を置く必要がある。

2.2 実施施策

2.2.1 施策の展開

基本目標を達成するために有効と考えられる施策のうち、既に着手している施策のほか、今後5年間に着手を目指す施策として、以下の施策に取り組む。

また、重点施策選定の考え方に基づき、重点施策を選定するとともに、交通事業者による取り組みを期待する施策を関連施策として示す。

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**

生活サービス機能が充実した拠点等にアクセスするための交通の充実や、アクセスしやすい拠点の生活サービス機能の充実に取り組むほか、拠点等への移動について公共交通や手軽な交通手段を使いやすくすることにより、「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。

①-I 拠点へのバスアクセスの充実とそれに対応する交通施設整備	
対応課題：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	
◎	幹線的なバス路線の強化・再編
◎	都市計画道路の整備
○	道路と鉄道の立体交差化
○	主要交差点の改良
①-II 公共交通の要所における生活サービス機能の充実	
対応課題：生活サービス施設の利用しやすい配置や集約化	
◎	交通結節機能と生活サービス機能をあわせ持つ中心拠点の形成
①-III 拠点等への移動で公共交通の利用を促進するサービスの充実	
対応課題：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	
○	鉄道とバスの乗換利便性の向上
○	ICカード等による公共交通利用者への各種サービスの適用
①-IV 拠点への移動に手軽な交通手段の利便性向上	
対応課題：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	
○	新たなマイクロモビリティの導入
○	自転車駐車場の改良・新設等
※	レンタサイクルの導入《参考》

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

①-1 拠点へのバスアクセスの充実とそれに対応する交通施設整備

生活サービス機能が充実した拠点等への移動について、バス事業者とバス路線の充実に関する協議・検討を進めるとともに、必要な道路等の交通施設の整備・改良を推進する。

- | | |
|---|-----------|
| ◎ | 重点施策 |
| ○ | 重点施策以外の施策 |
| ※ | 関連施策 |

◎ 幹線的なバス路線の強化・再編

鉄道駅から離れ、生産年齢人口や生活サービス施設が少ない地域で、生産年齢人口の減少が進む傾向が強く、そのことにより生活サービス施設の偏在が進む可能性が高いため、鉄道駅から離れた地域から中心拠点をはじめとする主要鉄道駅周辺への交通アクセスを強化することが重要となる。

その場合、比較的距離の長い移動に対応できる交通手段を充実させる必要があり、交通弱者等の利用を考慮すると、バス交通の充実が効果が高いと考えられる。

しかし、幹線道路網の整備が進むより先に供用されていた市内のバス路線は、屈曲した細街路を多く運行しており、目的地に向かうに当たって迂回を余儀なくされるなど、アクセス性や速達性・効率性に劣っていることが多い。

今後、誰もが利用したくなる利便性の高い**将来公共交通網**を目指し、幹線的なバス路線について中心拠点等へのアクセス性や速達性・効率性の向上を図るため、バス事業者と協力して、運行ダイヤ・経路の見直しをはじめとするバス路線の強化・再編に取り組む。

そのため、バス事業者と市は、バス路線の拡充に関する様々な情報や課題の共有に向けて、意見交換の場を設けるなどの体制づくりにも取り組む。

また、将来的な公共交通網の実現に向けて設定した一定のサービスレベル（P. III-1-3）を満たしていない地域や、減便や廃線などによりサービス水準を割り込む地域において、沿線地域の意向も勘案しながら、バス事業者と協力してサービス改善を検討する。さらに市は、需要把握・運行可能性の検討を目的とした試験運行に対する補助制度の導入について検討する。

◎ 都市計画道路の整備

北部の東西方向の交通軸や南部の南北方向の交通軸は、市内や市内外の移動が多く、市民にとって欠かせない動線である。

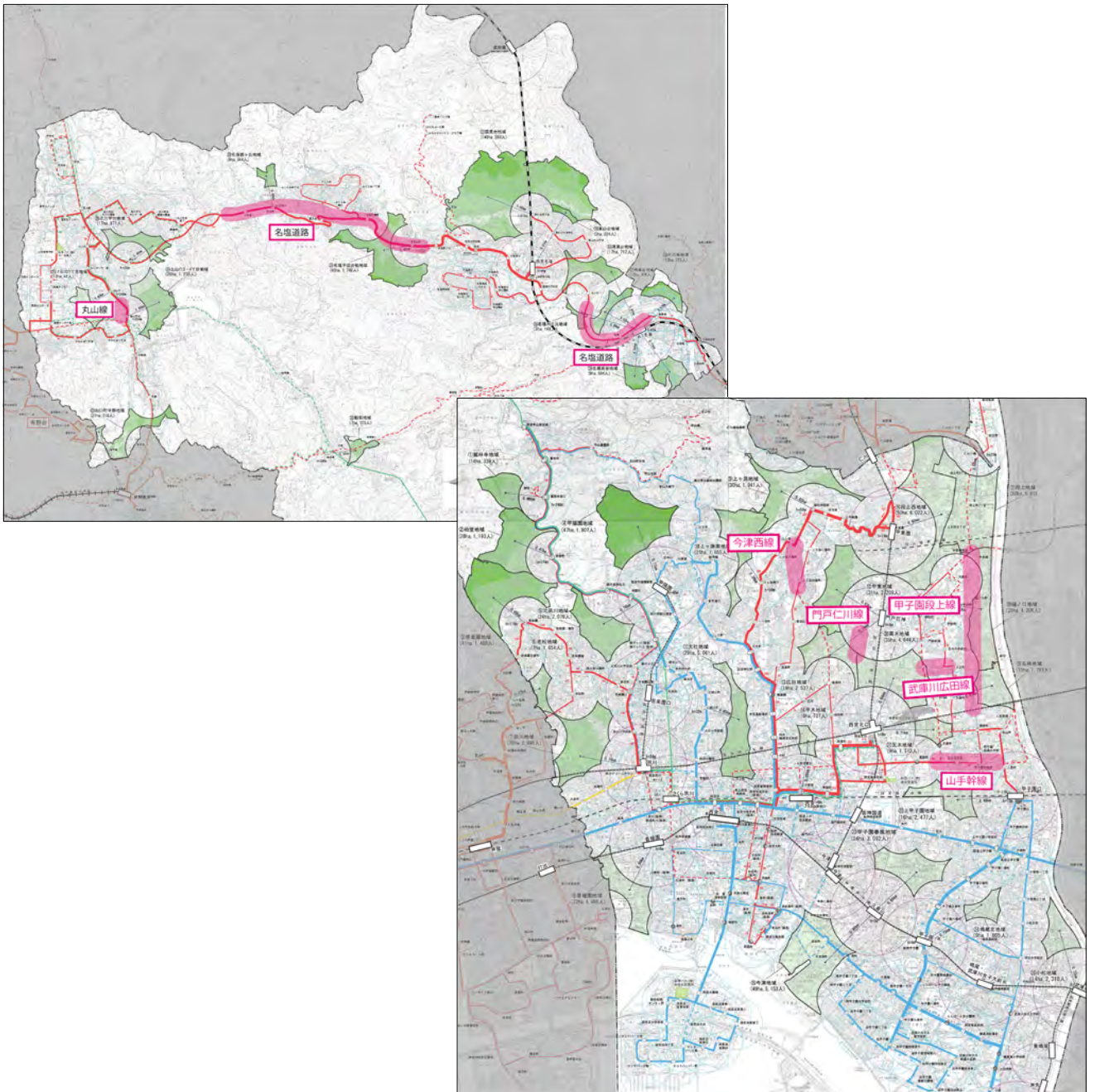
しかし、国道 176 号や J R 東海道本線以北の幹線道路の整備が遅れていることから、利便性の高いバス路線の確保や中心拠点等への円滑な移動が難しいなど、快適な市民生活を確保する上で支障が生じている。

今後はバス路線の強化・拡充や中心拠点等への交通アクセスの充実に効果的な路線を中心に、道路ネットワークの形成にも配慮しながら、都市計画道路の整備推進を図る。

【整備を行う予定の主な都市計画道路】

- ・山手幹線 **実施中**
- ・武庫川広田線 **実施中**
- ・今津西線
- ・国道 176 号(名塩道路) **実施中**
- ・丸山線
- ・甲子園段上線
- ・**門戸仁川線** など

◎ 重点施策
○ 重点施策以外の施策
※ 関連施策



※バス路線は令和元年 10 月時点

図Ⅲ-2-1 整備を行う予定の主な都市計画道路

○ 道路と鉄道の立体交差化

踏切の存在は、定時性や速達性の面でバス交通にとって大きな障害となる。中津浜線、今津西線、建石線などの主要な幹線道路も、踏切が残存しているため、バス路線として十分に活用されていない。

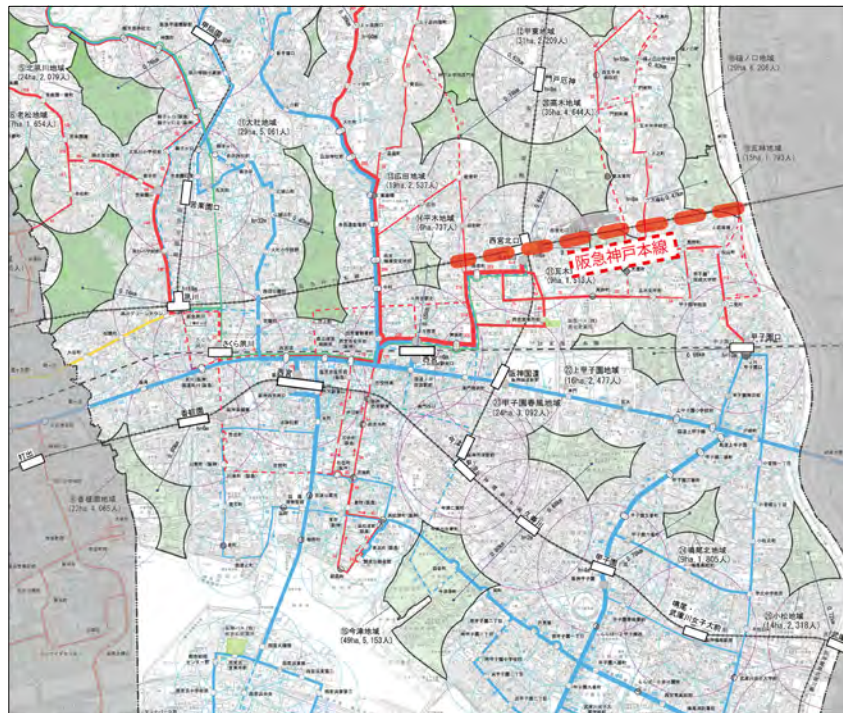
連続立体交差事業等により道路と鉄道を立体交差化すれば、バス交通をはじめとする交通の円滑化に資するだけでなく、線路により分断されていた地域の一体的なまちづくりを促進する効果も大きい。

阪急西宮北口駅周辺は、阪急神戸本線の踏切の存在により、北東・北西方面からのバス路線の拡充が難しく、自動車・自転車の交通量が増加し続けている。このことから、阪急神戸本線と道路の立体交差化について、南北方向の幹線道路の整備・改良とあわせて検討を進める。

その他主要な幹線道路における交通の安全性・円滑性に問題がある踏切も、その改善策について検討を進める。

なお、平成 21 年度に着手した阪神本線連続立体交差事業（鳴尾工区）については、平成 30 年度に完成に至った。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策



※バス路線は令和元年 10 月時点

図Ⅲ-2-2 道路と鉄道の立体交差化が必要な箇所

○ 主要交差点の改良

幹線道路同士が交差する主要交差点は、交通全体の安全性や円滑性に影響があるほか、バスの定時制や速達性への影響も大きいので、その改良の検討を進める。



図Ⅲ-2-3 交差点改良の例

①-II 公共交通の要所における生活サービス機能の充実

広範囲の地域からのアクセス性に優れ、鉄道・バス等の公共交通が利用しやすい場所では、交通結節機能を強化するとともに、生活サービス機能の充実を図る。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

◎ 交通結節機能と生活サービス機能をあわせ持つ中心拠点の形成

阪神西宮駅周辺は、市役所周辺やJR西宮駅周辺を含む一帯とともに都市核に位置付けられている本市の中心拠点の一つであり、南西には西宮神社もあり、鷲林寺・甲陽園方面から西宮浜までの広範囲の地域から、バスをはじめとする多様な交通手段でアクセスしやすい地区である。

駅北側は、「阪神間都市計画都市再開発の方針」において、「民間活力の活用等により、交通結節機能の強化を図る」とされており、また市役所本庁舎周辺とともに「行政機能や生活サービス機能等の集約を図るため、土地の合理的な高度利用を促進する」とされている。

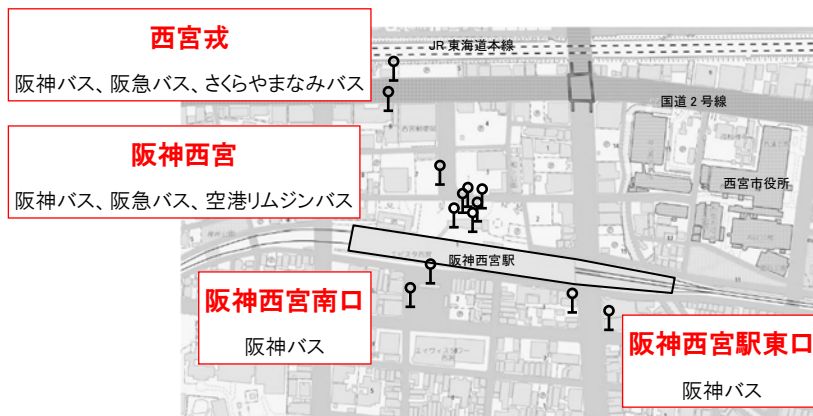
しかし、現在の駅北側の状況は、多数のバス路線が集中する特急停車駅の駅前としては交通結節機能が不十分であり、バス停の分散配置、歩行者の通行・溜まり空間の不足、**区画街路によるバス待機場と乗降場の分断による公共交通と一般交通、歩行者の錯綜**など、バスの乗換・乗継の利便性や、歩行者の安全性・快適性の面で課題を抱えている。

また、土地の有効利用が進んでおらず、**都市核として市民の憩える魅力的な空間形成がなされていないため、通勤・通学以外での利用ニーズが低く、交通の要所としての立地特性を活かし切れていない。**

以上のことから、駅北側においては、市役所本庁舎周辺地区の整備との連携も図りながら、**回遊性と滞留性を高めた魅力的かつ快適な歩行者空間の確保や民間資本を活用した駅前広場の再整備と良質な都市空間整備の誘導について、公共施設の再編も含め検討し、交通結節機能と生活サービス機能をあわせ持つ魅力的な中心拠点の形成を促進する。**



図Ⅲ-2-4 阪神西宮駅周辺の低利用地



図Ⅲ-2-5 阪神西宮駅周辺に点在するバス停留所

①-III 拠点等への移動で公共交通の利用を促進するサービスの充実

拠点等への移動について公共交通の利用を促進するため、交通事業者と乗換・乗継利便性の向上や運賃割引制度等のサービス充実に関する協議・検討を進める。

- | | |
|---|-----------|
| ◎ | 重点施策 |
| ○ | 重点施策以外の施策 |
| ※ | 関連施策 |

○ 鉄道とバスの乗換利便性の向上

鉄道との乗換利便性に配慮した路線バスのダイヤ改正、ICカードを活用した運賃割引制度の導入、駅周辺での路線バスの案内の充実など、鉄道とバスの乗換利便性の向上を図る。

また、ビッグデータ等を活用することにより鉄道やバスの利用実態を把握し、乗換・乗継等の利便性向上策について研究する。

○ ICカード等による公共交通利用者への各種サービスの適用

ICカード等を活用したバス相互・バスと鉄道間の乗換・乗継割引、大型集客施設利用者の公共交通の利用促進を目的としたICカード等による買物割引など各種サービスについて、事業者と協議を行う。

①-IV 拠点への移動に手軽な交通手段の利便性向上

拠点への移動に手軽な自転車等の交通手段について、自転車駐車場の改良・新設等により利便性の向上を図る。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

○ 新たなマイクロモビリティの導入

市民等が手軽に利用でき、かつ環境にも優しくパーソナルな移動を可能とするシェアサイクルの導入を検討するとともに電動キックボード等のマイクロモビリティの導入についても調査研究していく。

特にシェアサイクルについては、公共交通の補完をはじめ、経済活動の活性化やまちの魅力度向上など、様々な事業効果等を検討するため、令和元年7月から「西宮市シェアサイクル利用動向調査」を実施するとともに、公共用地等へ本格導入を行う際に必要な条件整理を進める。



図Ⅲ-2-6 西宮市内サイクルポートマップ

- ◎ 重点施策
○ 重点施策以外の施策
※ 関連施策

○ 自転車駐車場の改良・新設等

多くの鉄道駅において、自転車駐車場が不足している状況にあることから、増設や改良及び適切な管理を行うとともに、駅周辺の放置自転車の移動（撤去）の強化と、マナー指導により、駅周辺の安全確保と美観の保全を図る。



図Ⅲ-2-7 自転車駐車場の設置状況

※ レンタサイクルの導入 《参考》

鉄道駅を**中心**とした街中の回遊を促進するレンタサイクルが、J R 甲子園口駅、阪急西宮北口駅で導入されている。

表Ⅲ-2-1 市内のレンタサイクルの概要(令和3年4月時点)

鉄道駅	名称	利用料金・営業時間
J R 甲子園口駅	駅リンくん	1 回利用 400 円 営業時間 6 : 30 ~ 23 : 00
阪急西宮北口駅 (甲風園駐輪センター) (阪急西宮駐輪センター)	阪急レンタサイクル	1 回利用 320 円 甲風園駐輪センター 営業時間 6 : 30 ~ 22 : 00 阪急西宮駐輪センター 営業時間 7 : 00 ~ 21 : 00

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**

公共交通の強化、通過交通の分離、防災性の向上、環境負荷の低減に配慮した安全・安心で環境にやさしい交通ネットワークを形成することにより、「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。

②-I 公共交通ネットワークの強化	
対応課題：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	
<input checked="" type="radio"/>	交通結節機能の強化
<input checked="" type="radio"/>	幹線的なバス路線の強化・再編(再掲)
<input type="radio"/>	鉄道とバスの乗換利便性の向上(再掲)
<input checked="" type="radio"/>	路線バス運転士の確保
②-II 生活道路等における通過交通の抑制	
対応課題：持続可能な交通ネットワークの形成 良好な生活環境確保に向けた通過交通の分離	
<input checked="" type="radio"/>	主要幹線道路の整備促進(国道 176 号(名塩道路))
<input type="radio"/>	高速道路の整備促進(新名神高速道路、名神湾岸連絡線)
②-III 防災性向上に資する道路の整備・整備促進	
対応課題：持続可能な交通ネットワークの形成 多重性に配慮した緊急時の移動経路の確保	
<input type="radio"/>	緊急時の移動経路となる道路の整備・整備促進 (国道 176 号(名塩道路)、青峯連絡道、名神湾岸連絡線)
<input type="radio"/>	狭あい道路の拡幅整備
②-IV その他環境に配慮した交通手段の利用促進	
対応課題：持続可能な交通ネットワークの形成	
<input type="radio"/>	低公害車の普及促進
<input checked="" type="radio"/>	次世代自動車の普及促進
<input type="radio"/>	歩行者・自転車に配慮した道路の整備

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

②-1 公共交通ネットワークの強化

鉄道・バス・タクシーの公共交通ネットワークを強化するため、交通結節機能やバス路線の強化、乗換・乗継利便性の向上などに交通事業者と協力して取り組む。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

◎ 交通結節機能の強化

複数の交通手段を接続する機能を「交通結節機能」といい、その機能を有する場所を「交通結節点」という。鉄道駅は鉄道と徒歩等の交通結節点であり、バス停はバスと徒歩等の交通結節点である。

鉄道駅は単体では主に鉄道と徒歩の交通結節点であるが、駅前広場等の整備によりバス乗降場、タクシー乗降場、一般車乗降場、身障者用乗降場等を設置したり、周辺に自動車・自転車の駐車場やシェアサイクルのポートを設けたりすることにより、駅周辺が、鉄道と多様な交通手段の交通結節点となる。

みんながお出かけしやすい交通体系を構築するには、乗換・乗継など交通手段間の連携の円滑化が必要であり、そのためには交通結節点の整備や機能強化が不可欠である。

また、適切な規模・機能の駅前広場が整備された場合には、交通動線について輻輳が軽減され、一定整理されることにより、徒歩をはじめとする各交通手段の安全性・利便性も向上する。

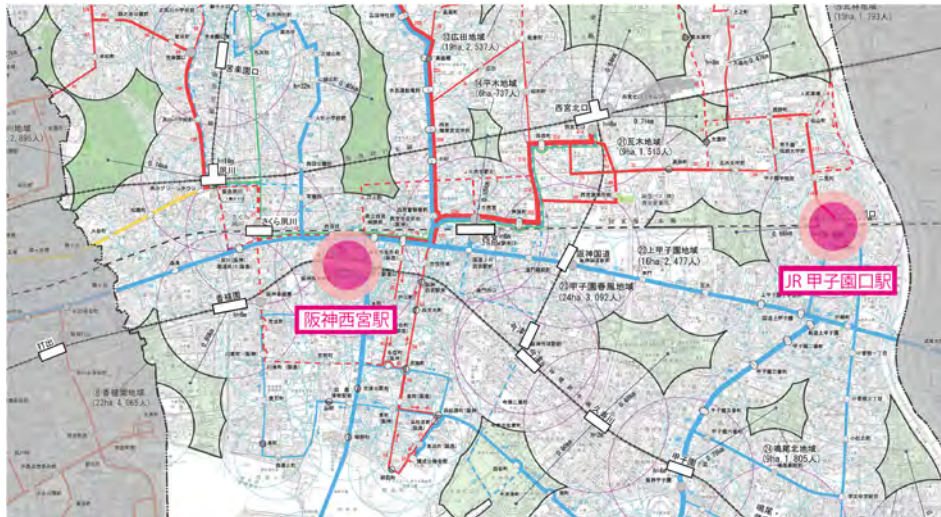
そこで、主要な鉄道駅の周辺においては、バスのほかタクシー、一般車、身障者用車両の利便性向上に配慮し、交通事業者と協力して駅前広場の整備・改良等に取り組む。

駅前広場の整備が困難な鉄道駅の周辺で、バスの乗入れがある、又は想定される場合には、バスの利便性向上に配慮し、交通事業者と協力して交通結節機能の強化に取り組む。

あわせて、バスの待合環境の向上についてもバス事業者と協力して取り組む。

【交通結節機能の強化が必要な主な鉄道駅】

- ・阪神西宮駅
- ・JR 甲子園口駅 など



※バス路線は令和元年10月時点

図Ⅲ-2-8 交通結節機能の強化が必要な主な鉄道駅

- ◎ 幹線的なバス路線の強化・再編(再掲)
- 鉄道とバスの乗換利便性の向上(再掲)

○ 路線バス運転士の確保

運転士の高齢化や大型二種免許保有者の減少が進む中、路線バスのサービスレベルを確保するため、バス事業者・ハローワーク・市の三者で協力し、就職相談フェア開催など、運転士の確保に向けた取組みを進める。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

[表面]

路線バス運転士 就職相談フェア

路線バス運転士の高齢化や大型二種免許保有者の減少により、路線バス運転士が減っています。路線バスのサービスレベルを維持するためには、運転士が必要です。みんなのお出かけを支える公共交通の担い手として、路線バス運転士になりませんか。

公共交通の担い手になろう

令和3年 1月26日(火) 14:00~15:30

会場 ハローワーク西宮 3階会議室
西宮市青木町2-11
JR西宮駅 徒歩15分、阪急西宮北口駅 徒歩20分、阪神西宮駅 徒歩30分
各駅から阪急バスまたは阪神バスで「西宮職業安定所前」下車 徒歩1分

対象者 ●バスの運転士として働いてみたい人、興味がある人
●運転の仕事を探している人

参加企業 西宮市内を運行する路線バス事業者
阪急バス株式会社 阪神バス株式会社 みなと観光バス株式会社

開催内容 各企業と個別ブースでの就職相談

参加方法 ●参加費は無料です。
●予約制です。(ハローワーク西宮へご連絡ください)
●来場の際はマスク着用の上、会場入口に設置の手指消毒用アルコールのご利用をお願いします。
●発熱等の症状がある場合は、参加をお控えください。

問合せ先

■ 就職相談に関すること TEL: 0798-75-6714 ハローワーク西宮 人材支援総合コーナー 受付時間: 平日 8:30~17:15	■ 開催目的に関すること TEL: 0798-35-3527 西宮市役所 交通計画課 受付時間: 平日 9:00~17:30
---	---

求人内容は裏面をご覧ください

共催: ハローワーク西宮 / 西宮市

[裏面]

路線バス運転士 就職相談フェア

令和3年 1月26日(火) 14:00~15:30

会場 ハローワーク西宮 3階会議室
西宮市青木町2-11

企業名	雇用形態	試用期間	求人番号	必要な免許
阪急バス株式会社	正社員	6か月	27100-13211401	大型、中型、準中型免許、または普通免許 (AT限定不可、取得後3年経過している方)
阪神バス株式会社	正社員	6か月	28030-14197801	大型自動車第二種免許、または普通免許 (AT限定可、取得後3年経過している方)
みなと観光バス株式会社	契約社員	契約期間1か月の内 研修期間1か月程度	28020-22754501	大型自動車第二種免許、または大型、中型免許

各企業の人事担当者からのメッセージ

阪急バス

阪急バスでは正社員運転士を積極採用中です！教育制度や福利厚生も充実しています

阪神バス

阪神バスは路線・空港リムジンバスなどで地域の皆様へ快適なアクセスを提供しています

みなと観光バス

社員一人一人の健康や家庭環境を親身に考えます。健康診断は、全員人間ドックを実施しています

- 求人募集職種等については変更されることがあります。
- 参加には予約が必要です【定員有】。面接希望の方は当日相談の際に直接受付を行います。
- 求人情報の詳細については最寄りのハローワーク、またはハローワークインターネットサービス (<https://www.hellowork.kihw.go.jp>) にてご確認ください。
- ハローワーク公開求人へ応募する場合は職業相談窓口で求職登録が必要です。(フェア当日に登録することも可能)
- 登録後、紹介状を発行しますので履歴書等応募書類とともに応募先企業へ提出してください。
- この就職相談フェアへの参加は雇用保険の求職活動記録となります。
- 雇用保険受給資格者の方は、当日「雇用保険受給資格者証」をご持参ください。
- 新型コロナウイルス感染症の感染状況によっては、急遽中止となる場合がございますのでご了承ください。

問合せ先

■ 就職相談に関すること ハローワーク西宮 人材支援総合コーナー TEL: 0798-75-6714 受付時間: 平日 8:30~17:15	ハローワーク西宮からのQRコード	西宮市交通計画課からのQRコード
■ 開催目的に関すること 西宮市役所 交通計画課 TEL: 0798-35-3527 受付時間: 平日 9:00~17:30		

図Ⅲ-2-9 路線バス運転士就職相談フェアチラシ

②-II 生活道路等における通過交通の抑制

生活道路等の通過交通を抑制するため、通過交通の分離に資する主要幹線道路や高速道路の整備を促進する。

◎	重点施策
○	重点施策以外の施策
※	関連施策

◎ 主要幹線道路の整備促進(国道 176 号(名塩道路))

既存の国道 176 号の現道は、カーブが多く道路幅員が狭い 2 車線道路に 2~3 万台/日の交通が利用しており、日常的に交通渋滞が生じており、歩道幅員が狭く歩行者の安全確保にも課題があることから、引き続き国道 176 号(名塩道路)の整備を強く促進する。

○ 高速道路の整備促進(新名神高速道路、名神湾岸連絡線)

北部で約 10 万台、南部で約 20 万台の自動車交通が東西方向に通過しており、通過交通が多い中国自動車道・国道 176 号や阪神高速神戸線・国道 43 号は本市市街地のほぼ中心部を通っている。

国道 176 号や国道 43 号は、沿道や周辺に住宅等が立地しており、生活に必要な道路でもあるため、通過交通が、環境への影響や道路混雑の誘発等により、沿道をはじめとする周辺生活環境に大きな影響を及ぼしており、国道 176 号では、路線バスの定時性・速達性にも影響している。

通過交通の影響を軽減するためには、通過交通をその他の交通と分離し、市街地から離れた道路への転換や一般道路から高速道路への転換を促進する方法が考えられる。

そこで、中国自動車道・国道 176 号からの通過交通の転換を図るため、平成 30 年 3 月に新名神高速道路が整備された。

また、阪神高速湾岸線について、東西方向の連続性の強化を図る大阪湾岸道路西伸部をはじめとする計画・構想があり、それらが実現していけば、阪神高速神戸線・国道 43 号からの通過交通の転換が進むことが期待される。

一方、名神高速道路等と阪神高速湾岸線を繋ぐ南北方向の一般道路は、現状でも通過交通が多いが、上記の計画・構想が実現していけば、通過交通が更に増える可能性が高い。

そこで、一般道路を経由させずに、高速道路同士のネットワークで通過交通の大半を処理することを目指し、名神高速道路の西宮インターチェンジと阪神高速湾岸線を繋ぐ名神湾岸連絡線について、大阪湾岸道路西伸部の事業進捗との整合も図りながら、整備を促進する。

②-III 防災性向上に資する道路の整備・整備促進

防災性向上に資する道路ネットワークを形成するため、緊急時の移動経路となる道路や狭あい道路の整備を促進する。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

○ 緊急時の移動経路となる道路の整備・整備促進

(国道 176 号(名塩道路)、青峯連絡道、名神湾岸連絡線)

災害発生時などに孤立の可能性がある花の峯地域、青葉台地域、西宮浜について、複数の避難路や緊急輸送路の確保に配慮した道路ネットワークの形成を促進する。

現在「異常気象時通行規制区間」がある塩瀬地域では、災害時に通行止めが実施され他地域へのアクセスが遮断される状況となるため、国道 176 号(名塩道路)の整備を促進し、防災性の向上を図る。

○ 狭あい道路の拡幅整備

道路幅員が狭く、緊急車両の通行など交通の安全性・円滑性に課題がある道路を拡幅整備する。


事業の流れ

- 事業説明**
市街地整備窓口にて、事業内容・手続きの流れなどを説明いたします。
- 境界線 後退線等の測定**
申請を行う前に、境界線・後退線等の測定を行ってください。
- 申請**
狭あい道路拡幅整備申請書に必要書類を添付の上、市街地整備窓口へ提出してください。
- 施工準備**
拡幅整備を行う前に必要に応じて、施工準備を行ってください。(例：支障物件の撤去移設、ライフライン(上下水道管・ガス管等)の引き込み、遊歩帯等の築造など)
- 拡幅整備**
拡幅整備工事は、施工準備が完了した後、かつ外構工事に着手する前にいたします。
外構工事に着手する日の40日前までに市街地整備へ連絡してください。
- 権限取得 奨励金の交付 維持管理**
寄付や借地権使用契約などの手続き(権限取得)を行います。
隣切り用地の整備を行った場合は、奨励金を交付します。
権限取得を行った後運用等等は、道路として市が維持管理を行います。

詳細は「西宮市狭あい道路拡幅整備要綱」「西宮市狭あい道路拡幅整備実施要綱」をご覧ください。

市民の皆さんと共に進める 狭あい道路拡幅整備事業

安全で安心な すみよいまちを目指して



敷地が、狭あい道路(市道等に隣る)に面している方で、次のような予定がある場合は市街地整備課までご相談ください。

- 建物の新築、増改築をする場合
- 門や塀などを撤去する場合
- 敷地前の道路を広げたいとお考えの場合 など

お問い合わせ 西宮市都市局都市整備室市街地整備課狭あい道路整備チーム
Tel 079861356-37268
〒650-8567 西宮市(東寺町)10番3号 西宮市役所南館3階
拡幅が平常の機会が多いため、併行される機会が少なく、ご迷惑をなくください。

狭あい道路(建築基準法第42条第2項道路)とは?

建築基準法が施行された昭和25年の時点ですべてに適用され、その適用によって家が建ち並ぶ等の要件に当てはまる幅1.8m以上4m未満の道路で、特別行政庁(西宮市)が指定したものを指します。この道路の幅員確保は、原則として道路の中心線から両側にそれぞれ1.8m未満(土地の状況によっては、一部の区画から1.4m未満)したとてあることとなります。狭あい道路に面した敷地で、建物の新築、増改築を行う場合は、セツバックが必要になります。



市道に面した敷地は、市街地整備課へ申請して、道路の幅員確保を行います。道路の幅員確保が完了した後は、市街地整備課へ申請して、道路として市が維持管理を行います。

- 狭あい道路拡幅整備事業
西宮市では、狭あい道路(市道等に隣る)の後退用地を、寄付または借地権使用契約していただいた場合、道路の拡幅整備を行っています。
また、狭あい道路に面する隣切り用地の整備に同意していただいた場合は、奨励金を交付します。

後退用地	必要整備	奨励金
隣切り用地	市の職工	あり

狭あい道路拡幅整備のメリットは?

緊急時・災害時には.....

- 緊急車両(消防車・救急車など)の進入が容易になります。
- 火災時の延焼防止に役立ちます。

日常生活の場面でも.....

- 日常生活の通行が容易になります。
- 日照・通風が向上します。

申請者の方にとって.....

- 市が拡幅整備を行いますので、供出・撤去工事の費用負担はありません。
- 後退用地等にかかる都市計画税・固定資産税が減免されます。
- 寄付または借地権使用契約していただいた後退用地等は、贈与として市が維持管理を行います。

- 狭あい道路拡幅整備要綱の拡充
本市では、平成28年8月より市街地の皆さんのご協力のもと、狭あい道路拡幅整備事業を進めてまいりましたが、平成28年8月に、隣切り用地拡幅奨励金の創設や建築行為を伴わない場合でも事業対象となるよう要綱の改定を行いました。
- 西宮市の住宅耐震改修促進事業のご案内
耐震診断の結果をもとに、築年数に応じた耐震診断を受けること、診断を受けた建築物の耐震診断や耐震改修工事を行うこと、その費用の一部を補助します。
詳しくは西宮市住宅局のホームページをご覧ください。一定の条件を満たすと補助金交付が行われる場合があります。

住宅局耐震改修促進課へお問い合わせは、建築課課長 Tel:07981356-37251 までお問い合わせください。

図Ⅲ-2-10 狭あい道路拡幅整備事業パンフレット

②-IV その他環境に配慮した交通手段の利用促進

環境負荷の低減を促進するため、公共交通以外の環境にやさしい交通手段について、利用しやすい環境の整備や利用促進を図る。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

○ 低公害車の普及促進

官民一体で組織する西宮地区低公害車普及等推進協議会で普及啓発活動を実施するとともに、圧縮天然ガス（CNG）や優良ハイブリッドのバスおよびトラックを導入する運送事業者等に対して、経費の一部を補助する。

○ 次世代自動車の普及促進

次世代自動車の普及に向け、啓発や補助制度等の情報提供を行う。

○ 歩行者・自転車に配慮した道路の整備

安全で快適に通行できる道路環境を確保するため、歩道の整備やバリアフリー化のほか、令和2年7月に策定した「西宮市自転車利用環境改善計画」に基づく自転車通行空間の整備などを進める。

[自転車道]



[自転車専用通行帯]



[車道混在]



[歩道内通行]



出典：西宮市自転車利用環境改善計画（令和2年7月）

図Ⅲ-2-11 自転車道整備イメージ



出典：西宮市自転車利用環境改善計画（令和2年7月）

図Ⅲ-2-12 自転車ネットワーク検討路線

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**

地域内のふれあいや地域間の交流の機会を増やし、拠点等の活力を周辺地域に波及させる公共交通について、利便性や利用環境の向上を図り、利用を促進することにより、「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。

③-I 鉄道駅の利便性向上	
対応課題：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	
◎	鉄道駅の新設・改良
○	鉄道駅周辺のバリアフリー化
◎	鉄道駅舎のバリアフリー化
③-II 地域と拠点を結ぶ利便性の高いバス路線の確保	
対応課題：バス交通の充実による地域と拠点間の連携強化	
◎	山口地域と南部市街地を直接連絡する公共交通の確保
◎	幹線的なバス路線の強化・再編(再掲)
※	公共車両優先システム(PTPS)の導入<<参考>>
③-III 公共交通の利用環境の向上	
対応課題：公共交通の充実による地域・拠点間の連携強化	
◎	バス運行情報のICT化・有効活用等
◎	バスの待合環境の向上
○	鉄道とバスの乗換利便性の向上(再掲)
◎	自動運転・MaaS・新モビリティ等による利用環境の向上
※	バス定期券の事業者間相互利用<<参考>>
③-IV 公共交通の利用促進	
対応課題：公共交通の充実による地域・拠点間の連携強化	
◎	バスを守り・育てる意識の醸成
	転入者等への公共交通情報の提供
	モビリティ・マネジメントの実施
	ノーマイカーデーの実施
○	バス案内マップの作成
◎	小学生等へのバス乗り方教室の実施
※	環境定期券の導入<<参考>>
③-V 地域内交流を促進するバス交通の充実	
対応課題：バス交通の充実による地域内の連携強化	
◎	コミュニティ交通の導入

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

③-1 鉄道駅の利便性向上

駅間距離が長い区間で沿線の健全な市街化が見込まれる地域では、新駅による沿線の一体的なまちづくりや土地の有効利用、地域活性化などの効果も考慮し、新駅設置の可能性も含め公共交通の利便性向上策を検討するほか、既存鉄道駅の利便性・安全性を向上させるため、駅舎及び駅周辺のバリアフリー化や駅舎の耐震補強を促進する。

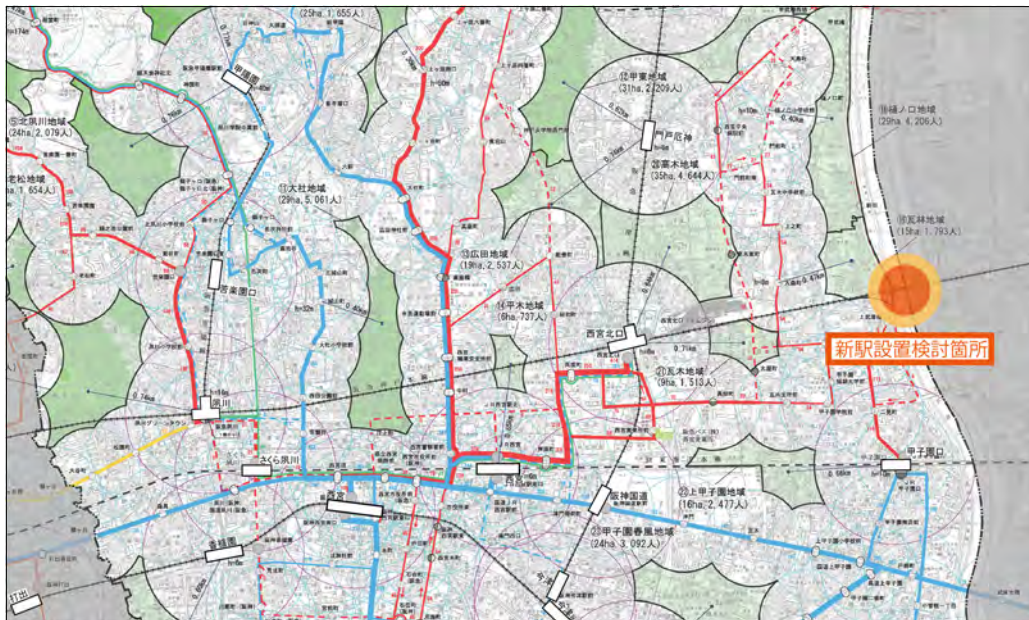
- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

◎ 鉄道駅の新設・改良

駅間距離が長い区間で、沿線において一定の市街化が進んでいる地域では、鉄道駅の新設を契機として、駅周辺の一体的なまちづくりや土地の有効活用を効果的に進められることから、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。

鉄道利便性が低い阪急神戸本線の武庫川部への新駅設置について、近隣市や鉄道事業者との協議・検討を行うとともに、駅周辺のまちづくりについて地域とともに検討する。

また、耐震性や安全性、利便性の向上が必要な市内の主要鉄道駅について、必要に応じて耐震補強やバリアフリー化等に係る費用を補助する。



※バス路線は令和元年10月時点

図Ⅲ-2-13 新駅設置検討箇所

○ 鉄道駅周辺のバリアフリー化

駅前や、駅前から周辺施設までの安全で円滑な移動を確保するために、鉄道駅周辺のバリアフリー化を促進する。



図Ⅲ-2-14 鉄道駅周辺のバリアフリー化の例

◎ 鉄道駅舎のバリアフリー化

市内鉄道駅の安全性や利便性を向上させるため、鉄道事業者と連携を図り、駅舎内外においてエレベーター等の設置を促進する。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

1日の乗降客数が3,000人以上の鉄道駅においては、駅舎施設の構造等を踏まえ、エレベーター等の設置によりバリアフリー化を図るための補助を行い、補助要件に該当する鉄道駅舎への設置は完了している。

また、ホームドアは、プラットフォームからの転落、プラットフォーム上での列車との接触、線路内への侵入防止等に効果があり、視覚障害者だけでなく、一般利用者の安全性の向上にもつながる施設であることから、国の整備方針を踏まえつつ、市も必要性の高い市内鉄道駅への整備に係る費用の補助について検討する。



図Ⅲ-2-15 JR西宮名塩駅 エレベーター設置状況



図Ⅲ-2-16 阪急電鉄神戸三宮駅 ホームドア設置状況

③-II 地域と拠点を結ぶ利便性の高いバス路線の確保

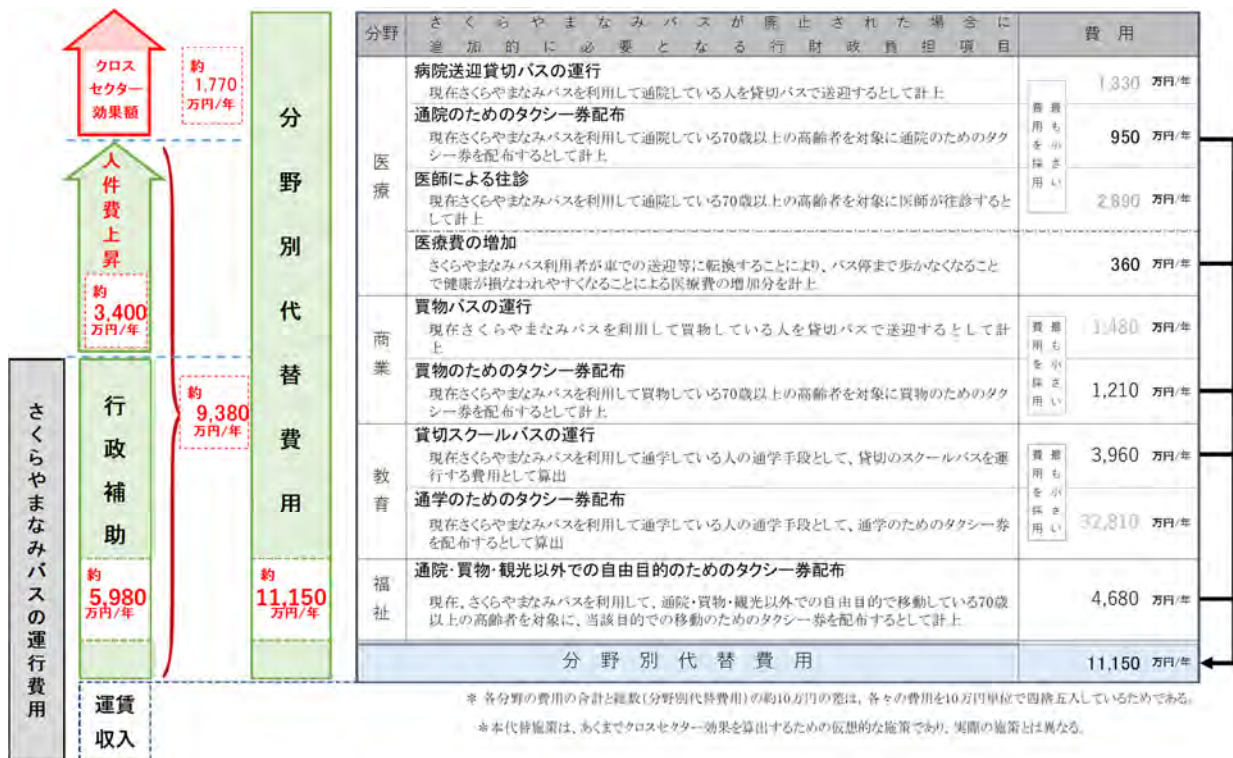
山口地域と南部市街地を結ぶ「さくらやまなみバス」について、引き続き利便性向上や利用促進に取り組むほか、地域と拠点を結ぶ市内バス路線の利便性向上策について、バス事業者と協議・検討を進める。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

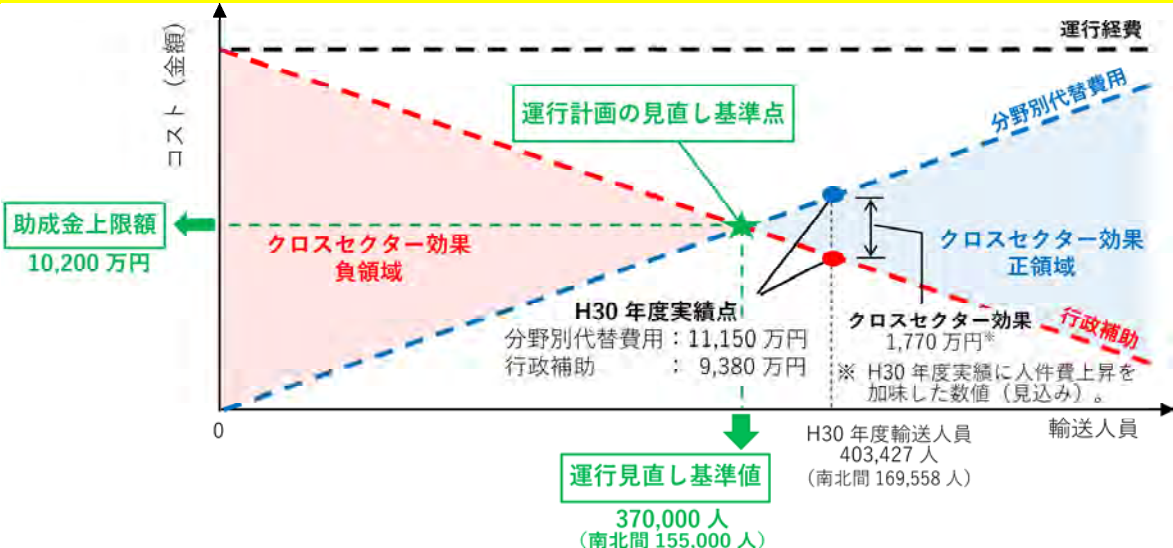
◎ 山口地域と南部市街地を直接連絡する公共交通の確保

山口地域と南部市街地を直接連絡する基幹交通として平成 21 年度から運行している「さくらやまなみバス」について、地元・事業者・市の三者による運行計画の見直しや利用促進策の実施による継続的な事業効率の改善に努め、持続可能な運行を目指す。

なお、運行計画の見直しについては、国土交通省が推奨するクロスセクター効果の考え方に基づき、さくらやまなみバス事業による行政支出の抑制効果を見極めながら、利便性と運行経費のバランス等を勘案しつつ、適切に実施するものとする。

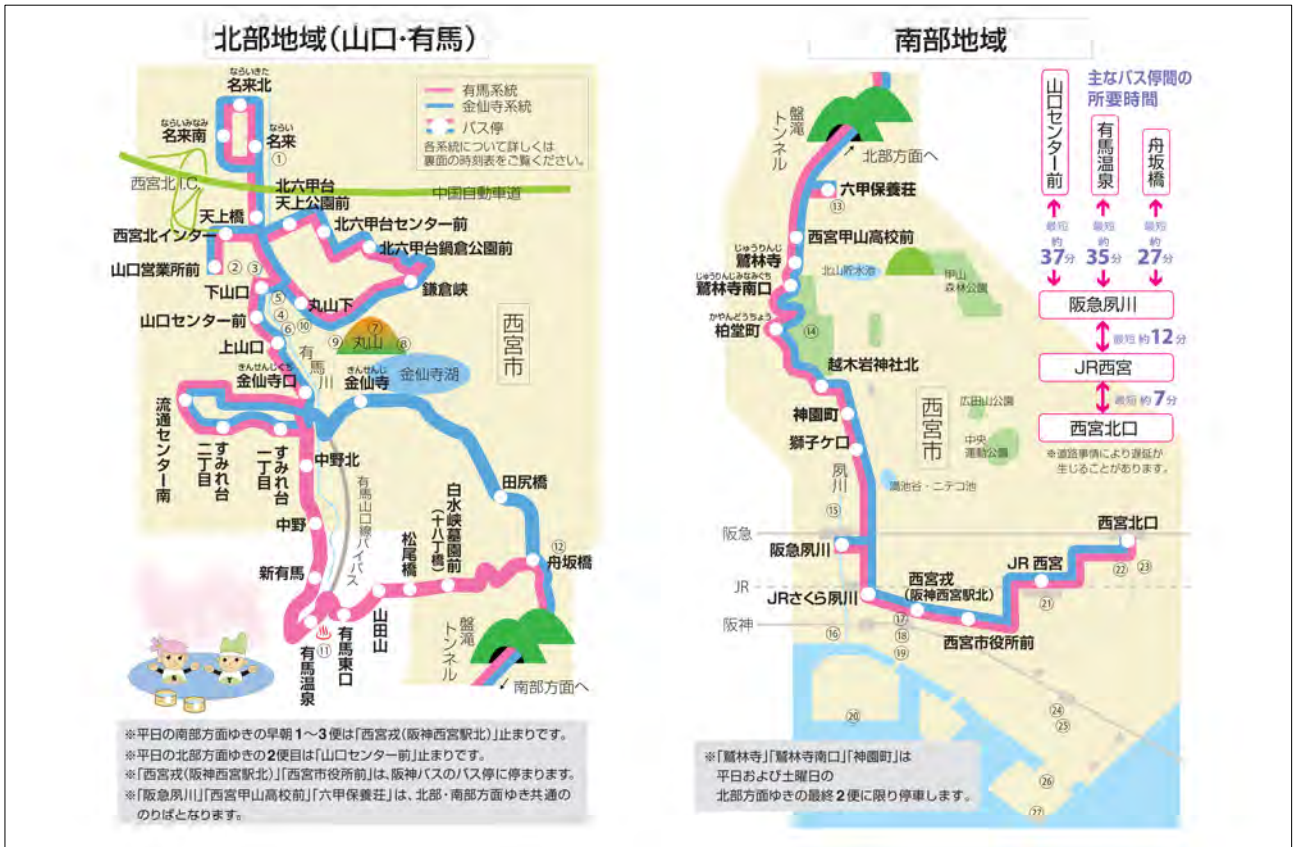


図Ⅲ-2-17 さくらやまなみバス事業のクロスセクター効果(平成 30 年度事業実績に基づき算出)



図Ⅲ-2-18 運行計画の見直し基準値の設定(イメージ図)

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策



図Ⅲ-2-19 さくらやまなみバス 運行ルート(令和3年4月時点)

◎ 幹線的なバス路線の強化・再編(再掲)

※ 公共車両優先システム(PTPS)の導入 《参考》

バス等に搭載された車載機からの通信情報を道路に設置された端末で受信することによりバスの接近を感知し、バス等の進路上にある信号機において、青信号の時間延長や赤信号の時間短縮等の制御を行い、優先的に青信号で通過しやすくすることで、バス等の定時性・速達性の向上を図る。

③-III 公共交通の利用環境の向上

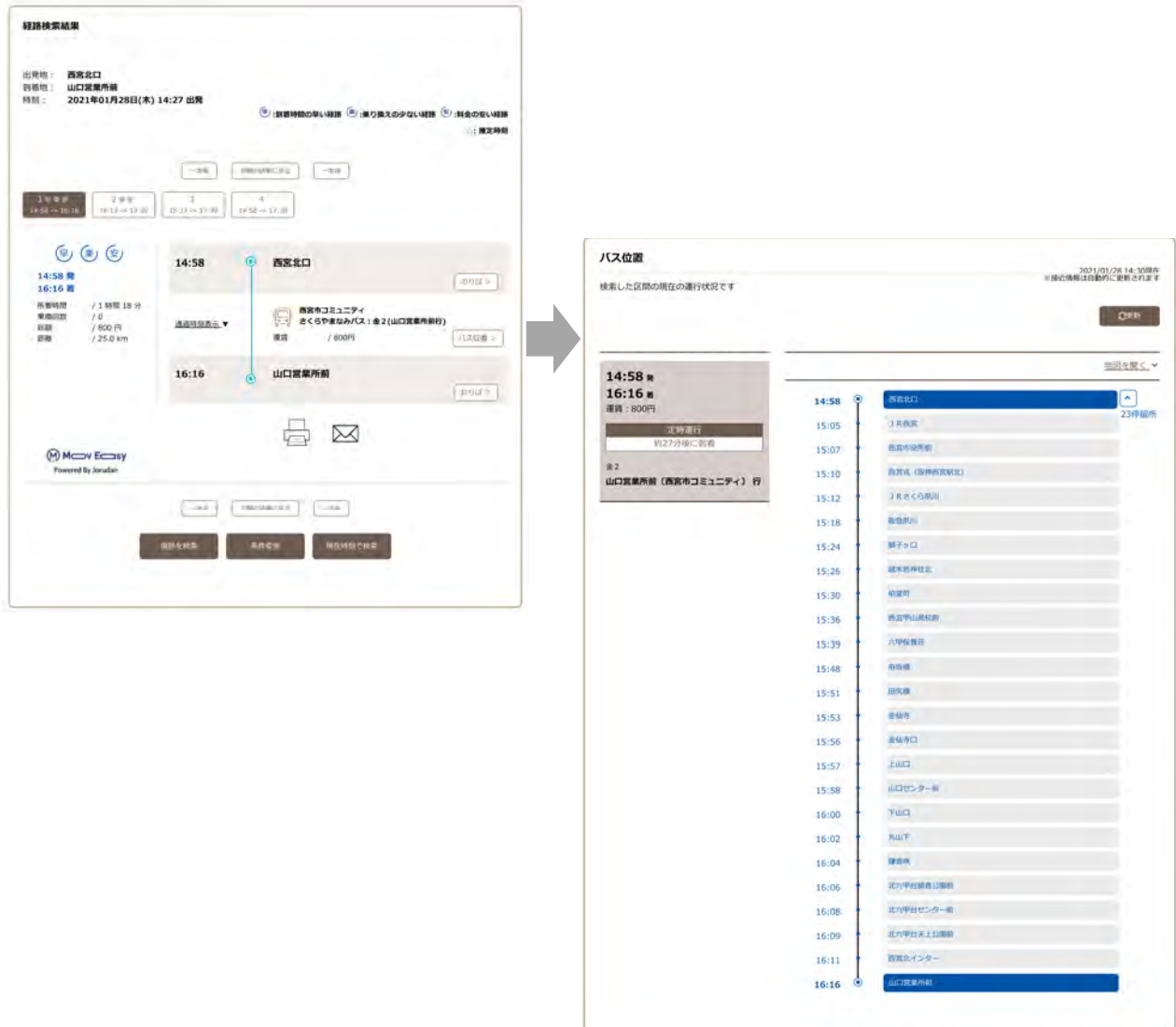
情報通信技術（ICT）を活用したバス運行情報の管理により、利用者
にリアルタイムの運行情報を提供するシステムの導入や、運行実績デー
タの運行計画見直し等への活用について、バス事業者と協議・検討を進
めるほか、バスの待合環境の向上や鉄道とバスの乗換利便性の向上など
により、公共交通の利用環境の向上を図る。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

◎ バス運行情報の ICT 化・有効活用等

バス事業者と経路検索事業者等との情報の受渡しのための「標準的なバス情報フォーマット」によるデータ化を推進することで、運行情報の ICT 化を推進し、スマートフォンやパソコン等による経路検索サービスの充実や、リアルタイムの運行情報等の提供など、利用者のより一層の利便性向上を図る。また、運行情報の蓄積による客観的なデータに基づいた路線見直しやダイヤ改正について事業者と協議する。

なお、バスロケーションシステムについては、市内バス事業者は平成 29 年度までに導入済みであり、今後は利用者への周知を図っていく。



図Ⅲ-2-20 バス運行情報のICT化(阪急バス)

◎ バスの待合環境の向上

全市的にバス停の上屋やベンチの設置率が低く、さらに歩道がない道路におけるバス停もあるなど、安全で快適な待合環境が整っていないバス停が多く存在している。

そこで、歩道幅員に余裕があるバス停において、高齢者等のお出かけ時の休憩場所の確保やバスの待合環境の向上のため、地域の賛同や地先の了解が得られる場合は、バス事業者や道路管理者の協力により、上屋・ベンチの設置を促進し、市は上屋・ベンチの設置費用の一部を補助する。

なお、上屋・ベンチの設置に際しては、バス停における乗降者数や、周辺地域における病院・福祉施設の立地状況及び高齢者人口、全市的なバランス等を勘案しながら、関係機関と協議の上、計画的に実施する。

また、ベンチ設置については、バス停周辺の公共公益施設や商業施設と連携したバスの待合スペースの確保等、バス事業者への補助以外の観点からも検討していく。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策



図Ⅲ-2-21 バス停留所の上屋・ベンチ設置例

○ 鉄道とバスの乗換利便性の向上(再掲)

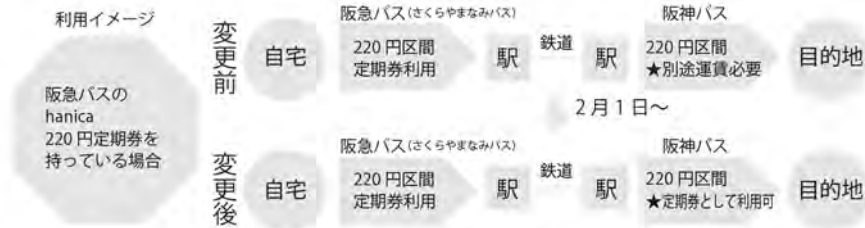
○ 自動運転・MaaS・新モビリティ等による利用環境の向上

自動運転及び新モビリティ等の導入や様々な移動手法・サービスを組み合わせて1つの移動サービスとして捉え、ワンストップでシームレスな移動が可能となる MaaS の導入など、先進的な取組みによる利用環境向上策について調査・研究を進める。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

※ バス定期券の事業者間相互利用 《参考》

阪急バス・阪神バスでは、平成28年2月1日から、新たに発行会社に関わらず hanica 定期券の利用者は、阪急バス・阪神バスのどちらの路線も利用可能になるサービスを開始している。



定期券種		利用可能範囲		
		阪急バス(※1) (さくらやまなみバス)	阪神バス(※2)	
通勤・通学	210円	210円以下の区間	210円区間	(※1) 高速バス、コミュニティバス、催事輸送等を除く (※2) 高速バス、空港リムジンバスを除く (※3) 阪神バスが発行する通勤・通学定期券の上限は「220円区間」 (※4) 阪神バスが発行するスクールバスの上限は「310円区間」
	220円～940円(※3)	220円以下の区間～940円以下の区間(全線)	220円以下の区間(全線)	
スクールバス	210	210円以下の区間	210円区間	
	310	310円以下の区間	220円以下の区間(全線)	
	520(※4)	520円以下の区間		
	フリー(※4)	940円以下の区間(全線)		
グラウンドバス		940円以下の区間(全線)	220円以下の区間(全線)	

図Ⅲ-2-22 バス定期券の事業者間相互利用制度

(阪急バス(さくらやまなみバスを含む)・阪神バス)

③-IV 公共交通の利用促進

地域に密着した公共交通を地域で守り、育てる意識を醸成するほか、市民に公共交通を身近に感じてもらい、その重要性・必要性やCO₂排出量削減に関する効果などを理解してもらうことにより、公共交通の利用に繋げていく取組みを進める。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

◎ 意識や習慣の見直しによる公共交通の利用促進

a) バスを守り・育てる意識の醸成

バスを持続可能な交通サービスとして維持していくため、一人ひとりがバス交通を地域社会全体の財産ととらえ、公共交通の維持・改善について考えるなど、積極的かつ継続的に関わる意識を醸成することにより、バス交通を地域で支える取組みを促進する。

The collage features several key elements:

- くるっと生瀬でGO (Come and enjoy Genose with GO):** A campaign for the 34th issue, featuring a calendar of events for September, October, and November, and a list of participating members.
- 10周年特別号 (10th Anniversary Special Issue):** A special issue of 'Sakurayama Bus NEWS' celebrating the 10th anniversary of the bus service, highlighting the company's history and future goals.
- さくらやまなみバスの年間利用者数の推移 (Annual User Count Trend):** A bar chart showing the annual number of users from 2009 to 2019. The chart shows a steady increase in users over the decade, with a significant jump in 2019.

図Ⅲ-2-23 意識の醸成による利用促進の例(機関紙の発行)

b) 転入者等への公共交通情報の提供

転入手続き窓口等において、バス案内マップ等の配布などによる情報提供を通じ、住替えを契機としたバス等の公共交通の利用を促進する。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策



図Ⅲ-2-24 公共交通情報チラシ

c) モビリティ・マネジメントの実施

地域を「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段をかしこく利用する状態」へと少しずつ変えていくための取組みとして、一人ひとりの住民や、一つひとつの職場、組織等に働きかけ、自発的な交通行動の転換を促す。

d) ノーマイカーデーの実施

阪神7市で構成する連絡会により毎月20日の「ノーマイカーデー」や毎月最終金曜日の「マイバス・マイ電車の日」の普及啓発活動（啓発ティッシュの配布、市政ニュースへの掲載等）を行い、自家用車から公共交通等への利用転換を促進する。

○ バス案内マップの作成

市内の主要な鉄道駅における路線バスのルート、乗降場所や周辺の生活サービス施設、観光地への経路などを記載したマップを作成し、市民等に広く周知することで、公共交通の利用促進を図る。

また、国・県・市・交通事業者等で構成する阪神都市圏公共交通利用促進会議が平成19年から発行している「阪神地域えきバスまっぷ。」との連携を図る。



図Ⅲ-2-25 阪神地域えきバスまっぷ。

○ 小学生等へのバス乗り方教室の実施

将来の公共交通利用者となってほしい小学生等の子どもたちに対して、バスの乗り方や公共交通の重要性等に関する教育を実施する。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策



図Ⅲ-2-26 バスの乗り方教室の様子

※ 環境定期券の導入 《参考》

阪急バスでは、通勤定期券所持者及び同伴の家族を対象として土日祝日に通勤定期券を提示することで割引運賃を適用するサービスを導入している。

表Ⅲ-2-2 環境(エコ)定期券の概要(阪急バス) 令和3年4月時点

対象旅客	通勤定期券所持者および同伴の家族 ※同伴の家族の人数制限はなし			
対象定期券	通勤定期券			
適用日	土曜日、日曜日、祝日、お盆ダイヤ設定日、年末年始ダイヤ設定日			
運賃		券面表示区間	券面表示区間以外	
	通勤定期券保持者	—	100円	
	同伴の家族	大人	100円	100円
		小人	50円	50円
適用路線	下記路線を除く全線 深夜バス、有馬急行線、表六甲線、催事輸送、高速バス、箕面循環線、深夜急行バス、千里丘循環線、長岡京循環線、宝塚すみれ墓苑線			
利用方法	(1) 降車する時、通勤定期を提示し、同制度を利用する旨と 同伴の家族の人数を乗務員に申し出る (2) 支払いは現金のみ			

③-V 地域内交流を促進するバス交通の充実

地域内のふれあいや交流を促進するため、既存バス路線の経路やバス停の見直し、コミュニティ交通導入の支援などにより、バス交通の充実を図る。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

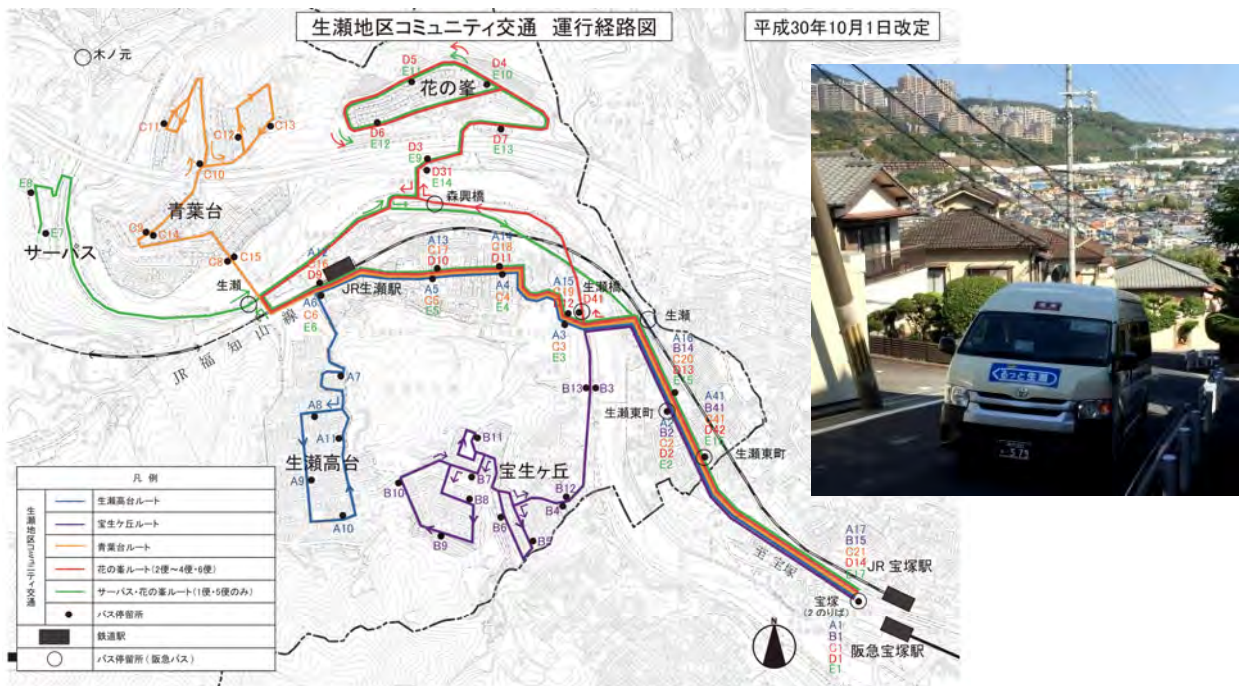
◎ コミュニティ交通の導入

山間部に位置する北部等では鉄道駅と周辺地域の高低差が大きく、また道路幅員も狭いことなどから路線バスが運行されていない地域が多く、自動車交通が主体であるため、他の地域と比較して高齢者の外出率が低い状況にある。

そこで、こうした公共交通不便地域のうち地形高低差の大きな住宅地においては、生活移動手段の確保を目的として地域住民が主体的に取り組む乗合交通(=コミュニティ交通)の導入を支援することで、持続可能な地域公共交通の確保を図ることとする。また、そのような地域住民の取組みを通じて地域内交流を促進し、活力ある地域づくりを支援する。

現在、北部の生瀬地区では、地域住民等が運行協議会を組織し、誰もが安心して移動できる手段の確保や地域活性化等を目的として、平成27年10月1日よりコミュニティ交通「ぐるっと生瀬」を運行している。

また、市山麓部に位置する名塩地域、山口地域、苦楽園地域、甲陽園地域においても、地域住民によるコミュニティ交通の導入検討が進んでおり、各地域での取組みの熟度に応じて支援を行っている。



図Ⅲ-2-27 生瀬地区のコミュニティ交通「ぐるっと生瀬」の本格運行の状況

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**

特色ある住宅地や文教施設の集積する地域において、交通利便性の確保により地域の魅力を維持・向上させるため、地域課題として、交通アクセスの向上や移動環境の改善に取り組むことにより、「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。

④-Ⅰ 地域の魅力を維持・向上させる交通アクセスの向上	
対応課題：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	
◎	地域主体で地域の課題解決に向けた取組みを進める仕組みづくり
◎	コミュニティ交通の導入(再掲)
○	大学・観光資源・統合新病院等と利用頻度の高い鉄道駅間の移動利便性の向上
④-Ⅱ 地域課題としての移動環境の改善	
対応課題：周辺地域の移動環境の改善等の地域課題への対応	
○	歩行者・自転車に配慮した道路の整備(再掲)
○	狭あい道路の拡幅整備(再掲)
○	通学路の安全性向上

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

④-1 地域の魅力を維持・向上させる交通アクセスの向上

住宅地の魅力を維持・向上させるため、地域主体で地域の課題解決に向けた取組みを進める仕組みづくりや、コミュニティ交通の導入支援などを通じて、交通アクセスの向上に取り組むほか、大学や観光資源の周辺地域の魅力を維持・向上させるため、大学や観光資源と鉄道駅間の移動利便性の向上に取り組む。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

◎ 地域主体で地域の課題解決に向けた取組みを進める仕組みづくり

暮らしやすくお出かけしやすい環境について、地域の居住者、従業者等が主体的に検討するためには、地域特性に応じた検討の進め方を支援する仕組みが必要である。

地域で暮らしていく上でどのような問題を感じているか自由に話し合える場を設けるとともに、そこで地域課題の解決に向けて交通が果たす役割に関する意見交換や、必要となる交通施策の検討などを行うため、交通の専門家等を派遣するなどの仕組みづくりを検討する。

西宮市のコミュニティ交通支援について

- 地域のみなさまにしてください
 - 地域の困りごとを話し合う場をつくり、地域コミュニティ交通に対するニーズがあるかを確認して下さい。
 - コミュニティ交通に関する取組みについて地域で合意形成が図られたら、協議会（地域でコミュニティ交通に関する検討を行う組織）を設立して下さい。
 - 試験運行を実施し、実際にどの程度の利用があるかを確認して下さい。
 - 試験運行の結果から一定の利用があり、実際にニーズがあることが確認されたら、本格的なコミュニティ交通の導入のために、交通事業者を選定して下さい。
 - 交通事業者と協力して、事業計画（運行ダイヤ、ルート、停留所、便数、運賃、利用促進計画など）を作成して下さい。
- 市がお手伝いすること
 - 地域での話し合いや協議会での検討をサポートします。
 - 関係機関との協議調整をお手伝いします。
 - 試験運行に必要な費用（運行経費と運行収入の差額）について助成金を交付します。
 - 本格的なコミュニティ交通の導入のための停留所設置、車両購入及び運行に必要な費用について、上限額の範囲内で助成金を交付します。

お問い合わせ先
 西宮市役所 交通計画課 〒662-8567 西宮市六連寺町10番3号
 電話 0798-35-3527 E-mail kotsukekaku@nishi.or.jp

「コミュニティ交通」導入の流れ

- 活動主体の形成**
はじめに地域の困りごとを話し合おう
- 地域での合意形成**
地域で話し合い
地域のニーズを確認
交通に関する協議会を設立
コミュニティ交通の導入を検討
実際に運行してニーズを把握
- 試験運行** (生田地区の事例)
ルートは？ 費用は？
何人乗り？ 滞在利用者数は？
停留所は？
最初に：地域内を巡回するなど、地域住民に便利さを知ってもらいました
次に：机上の議論では、どれだけの需要があるのか？どこに行く交通にすれば良いのか？いくらの運賃にすれば良いのか？など分からぬので、実際に有料で試験運行を行いました
最後に：持続できる効率的なルートや便数、運賃を設定し、事業計画を完成させました
- 地域にとって望ましい事業計画を決定**
- 導入**
本格運行
市は「バス停、車両、運行費用を上限額の範囲内で助成します」
- 運行結果の検証と見直し**
市は「専門家を派遣します」「運行費用を助成します」
利用促進活動の実績や効果を検証します
利用状況などから必要に応じてルートや便数など事業計画を見直します

図Ⅲ-2-28 「地域がつくる地域の交通」パンフレット

◎ コミュニティ交通の導入(再掲)

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

○ 大学・観光資源・統合新病院等と利用頻度の高い鉄道駅間の移動利便性の向上

上ヶ原周辺の文教地区から阪急西宮北口駅までの到達期待時間は、徒歩と鉄道・バスの場合で20分～30分、徒歩とバスの場合で40分以上であり、中心拠点へのアクセス性が高いとはいえない状況である。そこで、大学や周辺地域の魅力・活力を向上させるため、バス路線の強化や拡充など、阪急西宮北口駅等の鉄道駅へのアクセス性の向上について検討する。

武庫川女子大学の最寄駅である阪神鳴尾・武庫川女子大前駅は、阪神本線の高架化に伴い令和元年度に駅前広場や側道が整備された。今後も、駅や大学を中心とした魅力的な地域を形成するために、鉄道事業者、大学、行政が連携し、利便性向上策について検討を進める。

また、観光に関しては、臨海部のウォーターフロントをはじめ甲山・丸山、夙川・武庫川・有馬川などの恵まれた自然や、甲子園球場、西宮神社、西宮郷・今津郷の酒造地帯、美術館・芸術ホールなどの集客施設など、市内の豊富な観光資源の魅力を高め、市民が西宮の魅力を再発見できるよう鉄道駅から観光資源へのアクセス性の向上を図る。

今後整備予定の統合新病院（西宮市津門大塚町：アサヒビール西宮工場跡地）は、西宮市域だけでなく、阪神圏域における中核的な医療機関として位置付けられるため、公共交通による通院者のアクセス性の向上について検討を行う。

④-II 地域課題としての移動環境の改善

住宅地の魅力を維持・向上させるため、歩行者・自転車に配慮した道路の整備、狭あい道路の拡幅整備、通学路の安全性向上など、地域課題として、移動環境の改善に取り組む。

○ 歩行者・自転車に配慮した道路の整備(再掲)

○ 狭あい道路の拡幅整備(再掲)

○ 通学路の安全性向上

通学路について、路側帯のカラー舗装、注意喚起サインや路面標示「文マーク」の設置などにより、児童等の通学の安全性の向上を図る。



図Ⅲ-2-29 通学路の安全対策の実施例

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、妊産婦等の交通弱者を含むすべての人が外出や移動がしやすい交通環境を確保するため、交通関係施設等の整備、交通手段の確保、外出や移動の支援などに取り組むことにより、「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。

⑤-I 交通弱者等が外出・移動しやすい交通関係施設等の整備	
対応課題：外出や移動を容易にするための交通関係施設等の整備	
◎	バスの待合環境の向上（再掲）
◎	鉄道駅舎のバリアフリー化（再掲）
◎	ノンステップバスの導入
○	鉄道駅周辺のバリアフリー化（再掲）
○	歩行者・自転車に配慮した道路の整備（再掲）
○	交通安全施設の整備等
※	ユニバーサルデザインタクシーの導入《参考》
⑤-II 交通弱者等が外出・移動しやすい交通手段の確保	
対応課題：外出や移動を容易にするための公共交通等の交通手段の確保	
◎	コミュニティ交通の導入（再掲）
○	福祉タクシーチケットの配布
⑤-III 交通弱者等の安全で快適な外出・移動に向けた支援	
対応課題：外出や移動を容易にするための安全で快適な移動に向けた支援	
○	高齢者バス運賃助成
○	通所施設交通費補助
○	交通弱者への理解の醸成
○	違法駐車等防止の啓発活動等
○	横断旗の設置等
○	徒歩・自転車に関する安全教育
○	自転車利用に関する安全啓発
◎	新型コロナウイルス感染症対策に関する支援
※	新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止《参考》
※	危険な自転車利用者への取締り《参考》
※	高齢者運転免許返納割引《参考》

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

⑤-1 交通弱者等が外出・移動しやすい交通関係施設等の整備

交通弱者を含むすべての人が外出や移動がしやすい交通環境を確保するため、バス待合環境の向上、駅舎及び駅周辺のバリアフリー化、ノンステップバスの導入など交通関係施設等の整備に交通事業者と協力して取り組む。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

◎ バスの待合環境の向上(再掲)

◎ 鉄道駅舎のバリアフリー化(再掲)

◎ ノンステップバスの導入

ノンステップバスを導入する事業者に対して、導入費用の一部を補助することで、高齢者等が移動しやすい交通環境の確保を促進する。



図Ⅲ-2-30 ノンステップバス(阪急バス)

○ 鉄道駅周辺のバリアフリー化(再掲)

○ 歩行者・自転車に配慮した道路の整備(再掲)

○ 交通安全施設の整備等

道路交通の安全性や円滑性を向上させる、**防護柵**、道路反射鏡、道路照明灯などの交通安全施設の整備・維持管理を行う。



図Ⅲ-2-31 交通安全施設の整備例

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

※ ユニバーサルデザインタクシーの導入<参考>

高齢者・障がい者のほか、妊産婦や子供連れの人等、様々な人が利用しやすいユニバーサルデザインタクシーの導入を進めている。



出典：国土交通省関東運輸局ホームページ

図Ⅲ-2-32 ユニバーサルデザインタクシー

⑤-II 交通弱者等が外出・移動しやすい交通手段の確保

交通弱者を含むすべての人が外出や移動がしやすい交通環境を確保するため、コミュニティ交通の導入支援、福祉タクシーチケットの配布などを通じて、外出や移動がしやすい交通手段の確保に取り組む。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

◎ コミュニティ交通の導入(再掲)

○ 福祉タクシーチケットの配布

一般の交通機関の利用が困難な在宅の高齢者や障害のある人について、自宅と医療機関等を結ぶ移動手段として福祉タクシーを利用した際、タクシー料金が助成される「福祉タクシー利用券」を発行する。利用券は「定額制」と「予約制」の2種類があり、「定額制」は1枚あたり500円(限度枚数あり)が、「予約制」はタクシー料金の9割(限度額あり)が助成される。

表Ⅲ-2-3 福祉タクシーチケットの配布状況

対象者	R1 年度	
	登録者数	派遣回数
要介護3、4又は5に認定された65歳以上の高齢者で、介助者が添乗できる人	483人	5,552回
身体障害者手帳の視覚・下肢・体幹・移動機能障害(脳病変)1種1、2級及び上肢・上肢機能障害(脳病変)・内部障害1級を持っている方、又は療育手帳「A」を持っている人で、介助者が添乗できる人	4,256人	78,809回

⑤-III 交通弱者等の安全で快適な外出・移動に向けた支援

交通弱者を含むすべての人にとって外出や移動がしやすい交通環境を確保するため、高齢者交通助成、交通弱者への理解の醸成、違法駐車等防止の啓発活動、横断旗の設置、徒歩・自転車に関する安全教育などを通じて、安全で快適な外出や移動に向けた支援に取り組む。

○ 高齢者バス運賃助成

バスによる移動が必要な地域の高齢者の外出支援を行い、健康の保持等福祉の増進に寄与することを目的として、バスのICカードや回数券を購入する際やICカードにチャージする際に割引が受けられる「高齢者バス運賃助成割引購入証」を発行している。

令和3年度は、令和3年4月1日現在70歳以上で1年以上西宮市に住所を有している人を対象に、登録申請者に5,000円分の割引購入証を発行している。

○ 通所施設交通費補助

障害福祉サービスにおける日中活動サービス事業所に公共交通や自転車等の交通手段を利用して通所している人について、経済的負担を軽減するため、その交通費の一部を補助する。

○ 交通弱者への理解の醸成

移動に制約のある人が心身ともに快適に安心して移動できる環境の整備に取り組む。

本市では、援助や配慮を必要としていることが外見からは分からない人が、周囲の人に配慮を必要としていることを知らせることで、援助が得やすくなる「ヘルプマーク」の普及に取り組んでいる他、子供の頃からお互いに思いやり、助け合う福祉の心を育てるために、福祉作品コンクールの実施、福祉学習体験講座、ふれあい交流事業などを実施している。

また、兵庫県では交通弱者のための駐車スペースの適正利用を促進するため、「兵庫ゆずりあい駐車場制度」を実施している。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策



図Ⅲ-2-33 ヘルプマーク



図Ⅲ-2-34 福祉作品コンクールの特選作品



図Ⅲ-2-35 福祉学習(車イス体験)の様子



図Ⅲ-2-36 兵庫ゆずりあい駐車場の案内標示

○ 違法駐車等防止の啓発活動等

通行の支障となる違法駐車等の防止について、「西宮市違法駐車等の防止に関する条例」に基づき違法駐車等防止の広報・啓発・指導活動を行う。



図Ⅲ-2-37 違法駐車等防止啓発チラシ

○ 横断旗の設置等

主に児童の通学路で、自動車交通量の多い横断歩道のある交差点等に、横断旗を設置し、道路を横断する歩行者の安全性の向上に努める。現在北部で 10カ所、南部で 92カ所に設置しており、紛失した際には横断旗を随時補充している。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策



図Ⅲ-2-38 横断旗の設置状況

○ 徒歩・自転車に関する安全教育

児童を対象とした交通安全教室や自転車教室等を開催し、基本的な交通ルールの習得と交通マナーの実践を通じて、交通事故防止を図る。また、近隣地域の高齢者を交通安全啓発推進員として委嘱し、地域での自主的な交通安全活動を促進する。

さらに、警察署長と市長の連名で交通指導員を委嘱し、街頭での交通安全活動や、交通安全教室での指導を行っている。



図Ⅲ-2-39 交通安全教室の様子

○ 自転車利用に関する安全啓発

自転車利用者へのルール周知、マナーアップに向けて、兵庫県と連携した取組みを行う。

兵庫県では、自転車の安全適正利用に関する県民、事業者、交通安全団体、市町及び県の各役割や責務、交通安全教育の充実、自転車の安全適正利用及び自転車損害賠償保険等の加入等を規定した「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を制定し、平成27年4月1日から施行している。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策



図Ⅲ-2-40 交通安全キャンペーンの実施状況



図Ⅲ-2-41 兵庫県「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」チラシ

◎ 新型コロナウイルス感染症対策に関する支援

交通事業者は、新型コロナウイルス感染症の影響により外出自粛が続く中においても、市民生活の維持に欠かせないエッセンシャルサービスとして公共交通の運行継続が求められる。また、「目指すべき将来的な公共交通網」として設定した路線とそのサービスレベルの維持のためにも、運行継続のために必要な支援策を検討する。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

※ 新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止 《参考》

新型コロナウイルス感染症の感染拡大を防止するとともに、利用者の安全・安心のため、交通事業者は必要となる感染拡大防止策を実施している。



外出が必要な方のために運行を続けています



やむを得ない急ブレーキ・急ハンドルの際、危険ですので手すり・つり革をお持ち下さい。降車後に手洗いをお願いします。

図Ⅲ-2-42 新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止広報ポスター

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

※ 危険な自転車利用者への取締り 《参考》

自転車利用者のマナーアップ、自転車歩行者道の安全性向上を目的に、危険な自転車利用者に対する取締りを強化している。

兵庫県警察では、平成27年6月1日、改正道路交通法の一部施行に伴い、危険な交通違反（危険行為）を繰り返した自転車利用者を対象に自転車運転者講習制度を実施している。



図Ⅲ-2-43 兵庫県警察「自転車運転者講習制度」

※ 高齢者運転免許返納割引 《参考》

運転免許証は、公安委員会へ返納することができ、返納した免許証の代わりに、身分証としても使え、様々な特典を受けることができる「運転経歴証明書」の交付を申請することができる。

特典の一つとして、高齢者運転免許自主返納サポート協議会に加盟している阪神バス株式会社、明和タクシー株式会社では、65歳以上で運転経歴証明書を提示した人を対象に乗車運賃の割引を行っている。

表Ⅲ-2-4 高齢者運転免許返納割引の概要（令和3年4月現在）

団体	対象者	割引内容
阪神バス株式会社	65歳以上で運転経歴証明書を提示した人（記載されている住所が兵庫県内の人）	路線バスの乗車運賃が半額（現金での利用に限る）
明和タクシー株式会社	65歳以上で運転経歴証明書を提示した人	タクシーの乗車運賃が1割引

2.2.2 実施施策と対応課題の関係

実施施策と交通課題の対応関係を下表に示す。

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						
実施施策	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	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	課題③ 公共交通の充実による 地域内や地域と拠点 間の連携強化及び 拠点形成	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	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・ 移動の支援等	中心拠点 に関する 特定課題
①-I 拠点へのバス アクセスの充実と それに対応する 交通施設整備	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	持続可能な 交通ネットワークの 形成	バス交通の充実による 地域と拠点の間の 連携強化			阪急西宮北口 駅周辺は通勤・ 通学以外での利 用ニーズが高い がバスアクセス の 利便性が低い
①-II 公共交通の 要所における 生活サービス 機能の充実	生活サービス施設の 利用しやすい配置や 集約化					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、 通勤・通学以外 での利用ニーズ が低い
①-III 拠点等への 移動で 公共交通の 利用を促進する サービスの充実	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		公共交通の充実に よる地域・拠点間の 連携強化			
①-IV 拠点への 移動に手軽な 交通手段の 利便性向上	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					

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					
実施施策	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	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	課題③ 公共交通の充実による 地域内や地域と拠点 間の連携強化及び 拠点形成	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	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・ 移動の支援等
②-I 公共交通 ネットワークの強化	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	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	公共交通の充実による 地域・拠点間の連携 強化		
②-II 生活道路等における 通過交通の抑制		持続可能な 交通ネットワークの形成、 良好な生活環境確保に 向けた生活交通と通過 交通の分離			
②-III 防災性向上に 資する道路の整備・ 整備促進		持続可能な 交通ネットワークの形成、 緊急時における複数の 移動経路の確保		周辺地域の移動環境の 改善等の地域課題への 対応	
②-IV その他環境に 配慮した交通手段の 利用促進		持続可能な 交通ネットワークの形成		周辺地域の移動環境の 改善等の地域課題への 対応	

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**

実施施策	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	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	課題③ 公共交通の充実による 地域内や地域と拠点間 の連携強化及び 拠点形成	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	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・ 移動の支援等
③-I 鉄道駅の 利便性向上			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		外出や移動を容易に するための交通関係 施設等の整備
③-II 地域と拠点を結ぶ 利便性の高い バス路線の確保	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	持続可能な 交通ネットワークの形成	バス交通の充実による 地域と拠点の間の 連携強化		
③-III 公共交通の 利用環境の向上	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		公共交通の充実による 地域・拠点間 の連携強化		外出や移動を容易に するための交通関係 施設等の整備
③-IV 公共交通の 利用促進			公共交通の充実による 地域・拠点間の連携 強化		
③-V 地域内交流を 促進する バス交通の充実			バス交通の充実による 地域内の連携強化	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	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

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**

実施施策	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	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	課題③ 公共交通の充実による 地域内や地域と拠点間 の連携強化及び 拠点形成	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	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・ 移動の支援等
④-I 地域の魅力を 維持・向上させる 交通アクセスの向上			バス交通の充実による 地域内の連携強化	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	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
④-II 地域課題としての 移動環境の改善		持続可能な 交通ネットワークの形成		周辺地域の移動環境の 改善等の地域課題への 対応	

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**

実施施策	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	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	課題③ 公共交通の充実による 地域内や地域と拠点間 の連携強化及び 拠点形成	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	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・ 移動の支援等
⑤-I 交通弱者等が 外出・移動しやすい 交通関係施設等の 整備			公共交通の充実による 地域・拠点間の連携 強化		外出や移動を容易に するための交通関係 施設等の整備
⑤-II 交通弱者等が 外出・移動しやすい 交通手段の確保			バス交通の充実による 地域内の連携強化	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	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
⑤-III 交通弱者等の 安全で快適な外出・ 移動に向けた支援					外出や移動を容易に するための安全で 快適な移動に向けた 支援

3. 実施プログラム

3.1 施策の実施スケジュール

実施施策の事業化に向けた検討を進め、今後 5 年間に着手予定の施策の実施スケジュールを設定する。また、実施主体が市以外の施策については、地域や事業者、関係機関と協議・調整を行い、具体化を図る。

策定から 5 年目に各施策の進捗状況の把握、評価を行い、必要に応じて施策の見直しを行う。

作成中

作成中

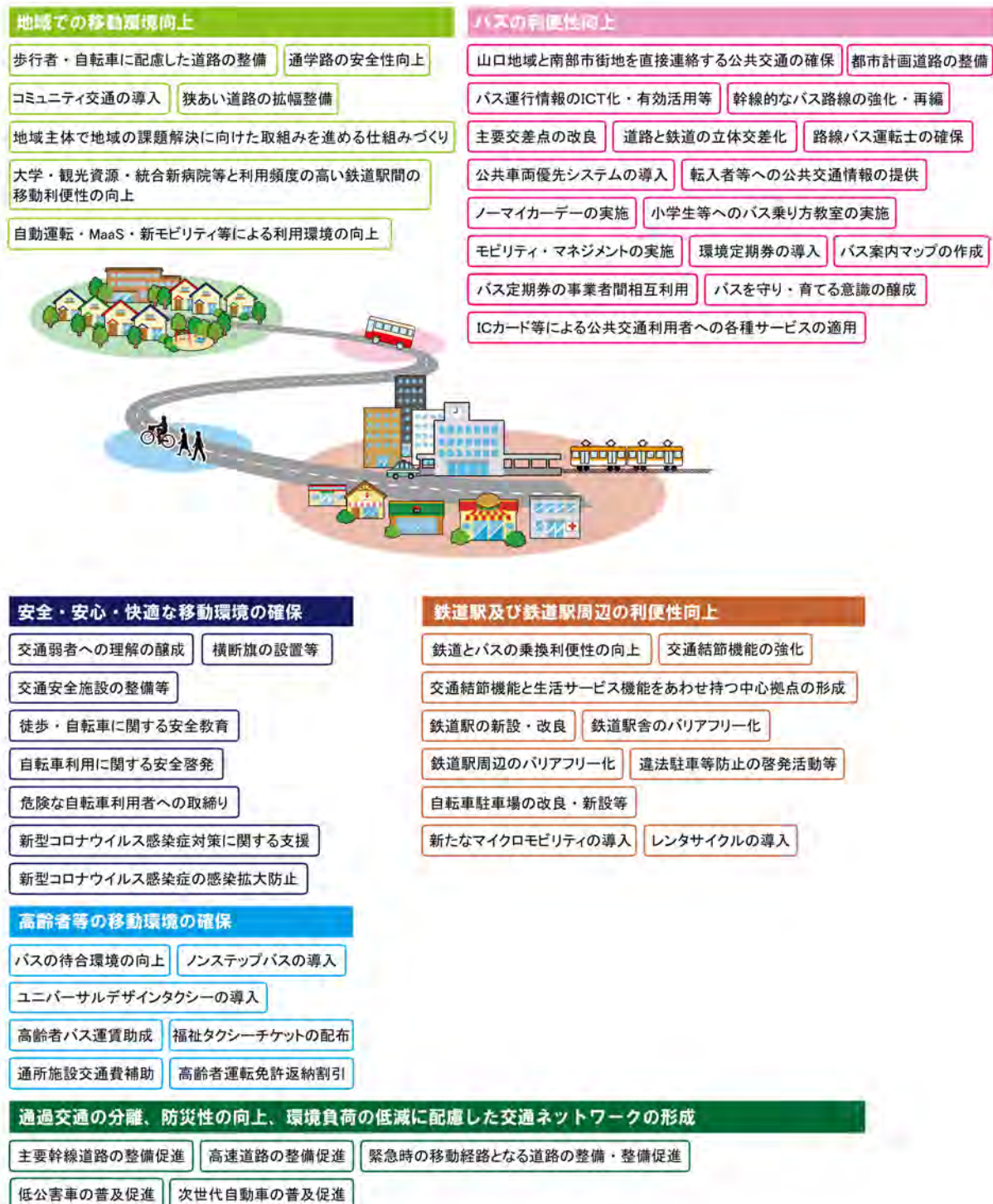
作成中

3.2 施策の進め方と都市交通計画の評価

3.2.1 効果的かつ実現性の高い施策推進に向けて

1) 効果的な施策の組合せ

様々な施策実施による効果を相乗的に発現させるため、施策相互の関連性を踏まえ関係する施策を一体のパッケージとして捉え、施策を推進する。

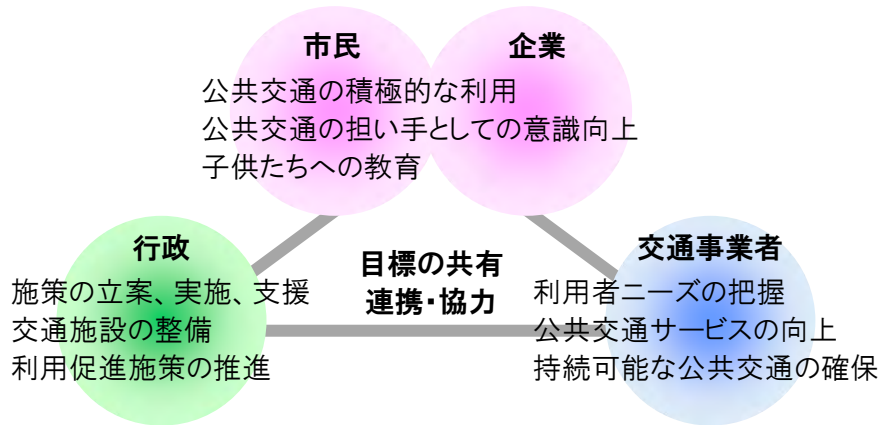


図Ⅲ-3-1 効果的な施策の組合せイメージ

2) 市民・企業、交通事業者、行政の役割分担

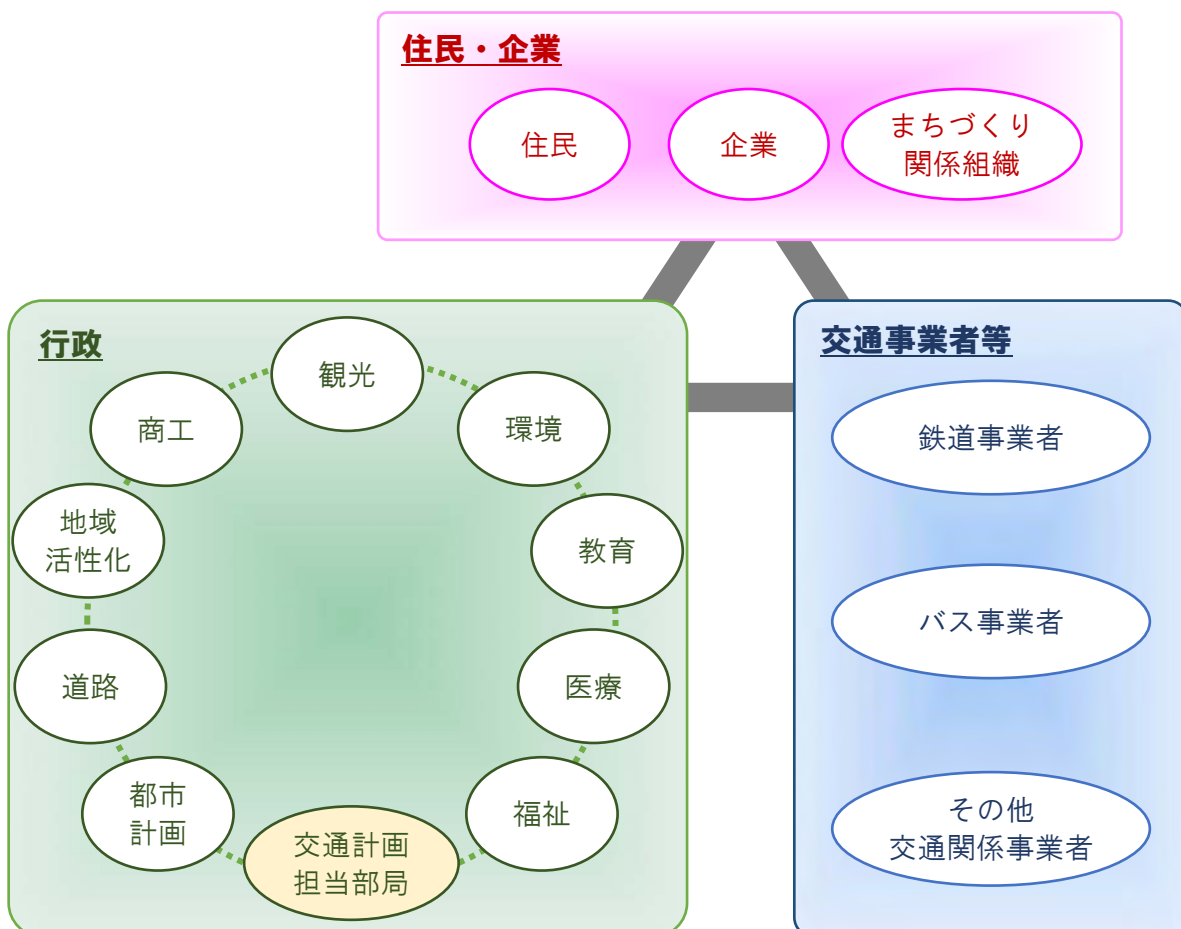
持続可能な交通体系を構築するためには、市民・企業、交通事業者、行政が相互に連携して、それぞれの役割を果たすことが重要である。

本市では、市民・企業が持つ豊かな知識及び経験をまちづくりに生かし、市民・企業と市がよりよい本市の姿を共に考え、その実現に向けて共に行動する地域社会の形成に資することを目的とした「西宮市参画と協働の推進に関する条例」を施行しており、このような仕組みを活用しながら、施策を推進する。



図Ⅲ-3-2 施策推進における役割分担

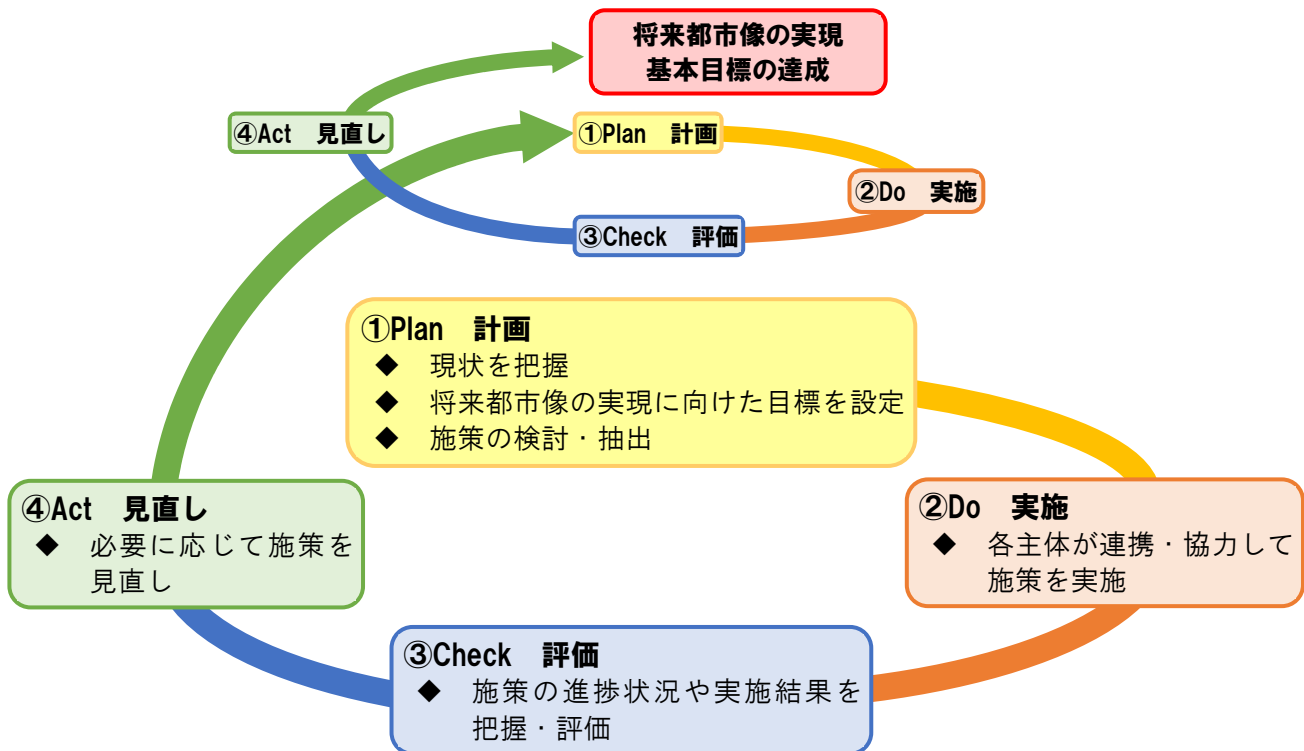
行政内では既設の「西宮市交通政策課題検討委員会」を活用し、分野横断的な取組みを進めるとともに、市民等や交通事業者と目標の共有や連携・協力を図りながら施策を推進する。



図Ⅲ-3-3 施策推進の連携イメージ

3.2.2 PDCA サイクルの構築

施策の推進に当たっては、計画（Plan）を実施（Do）して、評価（Check）し、見直し（Act）を図る PDCA サイクルを取り入れる。



図Ⅲ-3-4 PDCA サイクルのイメージ

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
Do (施策の実施)	→												
Check (進捗状況把握・評価)								→					
Act (見直しの検討)										→			
Plan (次年度の 実施計画)	→												

図Ⅲ-3-5 PDCA サイクルの年間スケジュール

3.2.3 評価指標、モニタリング指標および目標値の設定

PDCA サイクルにおける「評価（Check）」において、事業の進捗と施策実施の効果を把握するために、モニタリング指標と評価指標を設定する。

1) 指標設定の考え方

(1) 上位計画、関連計画との整合

庁内の各組織と連携して施策を推進するため、上位計画や関連計画と整合したものとする。

(2) わかりやすさ

各主体が理解し、共有できることが必要であるため、できるだけ定量化でき、わかりやすく、イメージしやすいものとする。

(3) データ入手の容易性と継続性

継続して評価を行うことができるように、定期的実施されている調査や統計資料を活用したものとする。

2) 評価指標及び目標値の設定

都市交通計画における将来都市像を踏まえ、施策実施により鉄道・バスなどの公共交通の利用頻度を増やし、今後人口減少や高齢化が進展する中でも、公共交通の利用者数を維持していくことを目指す観点から、評価指標及び目標値を設定する。

表Ⅲ-3-1 評価指標及び目標値

評価指標	活用データ (評価間隔)	指標および目標値 設定の考え方	現況値 [年次] 目標値
一日あたりの公共交通の 利用回数 (鉄道乗降客数/2) + バス乗車人員 西宮市内15歳以上人口	交通事業者 西宮市 (毎年)	新型コロナウイルス感染症の 影響前(令和元年度)の公共 交通利用回数	現況値: 0.87 回/人[R1] 目標値: 0.87 回/人
公的資金が投入されている公共 交通(さくらやまなみバス)への公 的資金投入額	西宮市 (毎年)	クロスセクター効果における行 政に係る分野別代替費用と 行政補助の均衡する状態	現況値: 55 百万円[R1] 目標値: 102 百万円
公的資金が投入されている公共 交通(ぐるっと生瀬)の利用者数	西宮市 (毎年)	コミュニティ交通が持続可能 な運行となることを目指した利 用者数	現況値: 109 人 [R1] 目標値: 100 人
温室効果ガスの部門別排出量 (運輸部門・自動車)	西宮市 (毎年)	公共交通の利用促進により 運輸部門の CO ₂ 排出量を 低減 (COP21 での国の目標値 設定の考え方を参照)	現況値: 35.0 万t-CO ₂ [H30] 目標値: 28 万t-CO ₂
徒歩と公共交通による 中心拠点までの到達期待時間が 30 分以内の人口比率	GIS データ (5 年程度)	現況値の維持	現況値: 66%[R1] 目標値: 66%

3) モニタリング指標の設定

評価指標を補完し進捗管理に活用するため、重点施策のうち、施策の進捗状況を数値として把握できるものについてモニタリング指標を設定する。

表Ⅲ-3-2 モニタリング指標

重点施策	評価指標	現況値 [年次]
幹線的なバス路線の強化・再編	一日あたりのバス乗車人員	現況値: 52 千人[R1]
都市計画道路の整備	都市計画道路の整備率	現況値: 84% [R1]
交通結節機能の強化	一日あたりの鉄道乗降客数	現況値: 639 千人/日[R1]
鉄道駅舎のバリアフリー化	日利用者 10 万人以上駅へのホームドア設置数	現況値: 0 箇所[R1]
山口地域と南部市街地を直接連絡する公共交通の確保	さくらやまなみバスの利用者数	現況値: 432 千人/年[R1]
バスの待合環境の向上	ベンチの設置箇所の割合 (歩道幅員 2.5m 以上のバス停留所)	現況値: 30%[R1]
地域主体で地域の課題解決に向けた取組みを進める仕組みづくり	交通に関する協議会を設立した地域団体数	現況値: 1 団体[R1]
ノンステップバスの導入	乗合バスのノンステップバス導入率	現況値: 55%[R1]

資料編

資料編

1 . 西宮市都市交通会議.....	資料 1
1.1 . 開催履歴.....	資料 1
1.2 . 委員名簿.....	資料 2
1.3 . 規約・規程.....	資料 3
2 . 西宮市交通政策課題検討委員会.....	資料 5
2.1 . 開催履歴.....	資料 5
2.2 . 委員名簿.....	資料 6
2.3 . 西宮市交通政策課題検討委員会設置要綱.....	資料 7
3 . パブリックコメント.....	資料 8
4 . 本計画とSDGSの一体的な推進について.....	資料 9

策定経過

1. 西宮市都市交通会議

1.1. 開催履歴

作成中

1.2. 委員名簿

作成中

1.3 . 規約・規程

1) 西宮市都市交通会議規約

作成中

2) 西宮市都市交通会議分科会規程

作成中

2. 西宮市交通政策課題検討委員会

2.1. 開催履歴

作成中

2.2 . 委員名簿

作成中

2.3 . 西宮市交通政策課題検討委員会設置要綱

作成中

3. パブリックコメント

作成中

4. 本計画とSDGsの一体的な推進について

4.1. 本計画とSDGsの関係

平成 27 年（2015 年）の「国連持続可能な開発サミット」において、「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」とその 17 の「持続可能な開発目標(SDGs)」が採択された。SDGs (Sustainable Development Goals) では、経済・社会・環境の 3 つの側面のバランスがとれた持続可能な開発に際して、複数目標の統合的な解決を図ることが掲げられている。本計画においては、市民、事業者、行政がそれぞれの役割を認識し、相互に連携・協働しながら取り組みを進めることにより、特に以下に挙げる SDGs の 5 つの目標達成に寄与することが期待される。



出典：国際連合広報センター

本計画とSDGsとの関係



4.2. 本計画の基本目標とSDGsとの関係

基本目標	1 平和と 公正な社会	2 豊か な生活	3 健康 な生活	4 質 の高い教育	5 ジェン ダー平等	6 安全な 水と衛生	7 再生 可能エネルギー	8 持続 可能な成長	9 産業 と雇用	10 社会 の公平	11 持続 可能な都市とコミュニティ	12 持続 可能な消費と生産	13 気候 変動	14 海洋 資源	15 陸 域生態系	16 公正な 司法制度	17 パートナー シップ
基本目標① 市民にとつての生活サービスに身近にする交通及び拠点の充実									●		●						●
基本目標② 安心・安全で環境にやさしい交通ネットワークの形成									●		●						●
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			●						●		●						●
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									●		●						●
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			●						●		●						●

今後のスケジュール

項目	令和3 (2021) 年度												令和4 (2022) 年度			
	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5~8
西宮市都市交通会議 (全体会議)		◆第1回	①項目更新(案) ②将来的な公共交通網(案) ③施策更新(案) ④今後のスケジュール				◆第2回 ①前回会議での意見の反映 ②計画(草案)について ③今後のスケジュール		◆第3回 ①前回会議での意見の反映 ②パブリックコメントについて ⇒当会議での意見を反映したもので、 パブリックコメントを実施					◆第4回 パブリックコメントの 意見および対応を説明		◆第5回 策定
パブリックコメント											◆市議会 報告	意見募集 ↕		◆市議会 報告		
西宮市交通政策 課題検討委員会										◆第2回				◆第3回		
業務委託				■入札公告 ■入札 ■契約					履行期間							
補助申請				■交付申請 ■交付決定											■交付	■計画送付