

0041

1. 目的  
2. 対象  
3. 実施期間

4. 実施場所

5. 実施内容  
6. 実施方法  
7. 実施結果

## II 基本計画及び実施計画

8. 実施スケジュール  
9. 実施責任者  
10. 実施担当者

11. 実施予算  
12. 実施効果

13. 実施評価  
14. 実施報告

# 1 基本的な考え方について

## 1.1 西宮市の概況

### 1.1.1 位置と地勢

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

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

総面積約 100km<sup>2</sup>におよぶ市域は、南北に長く（南北約 19km、東西約 14km）、北部の山地部と南部の平野部に分かれ、その中央部を六甲山系が東西に横断している。

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

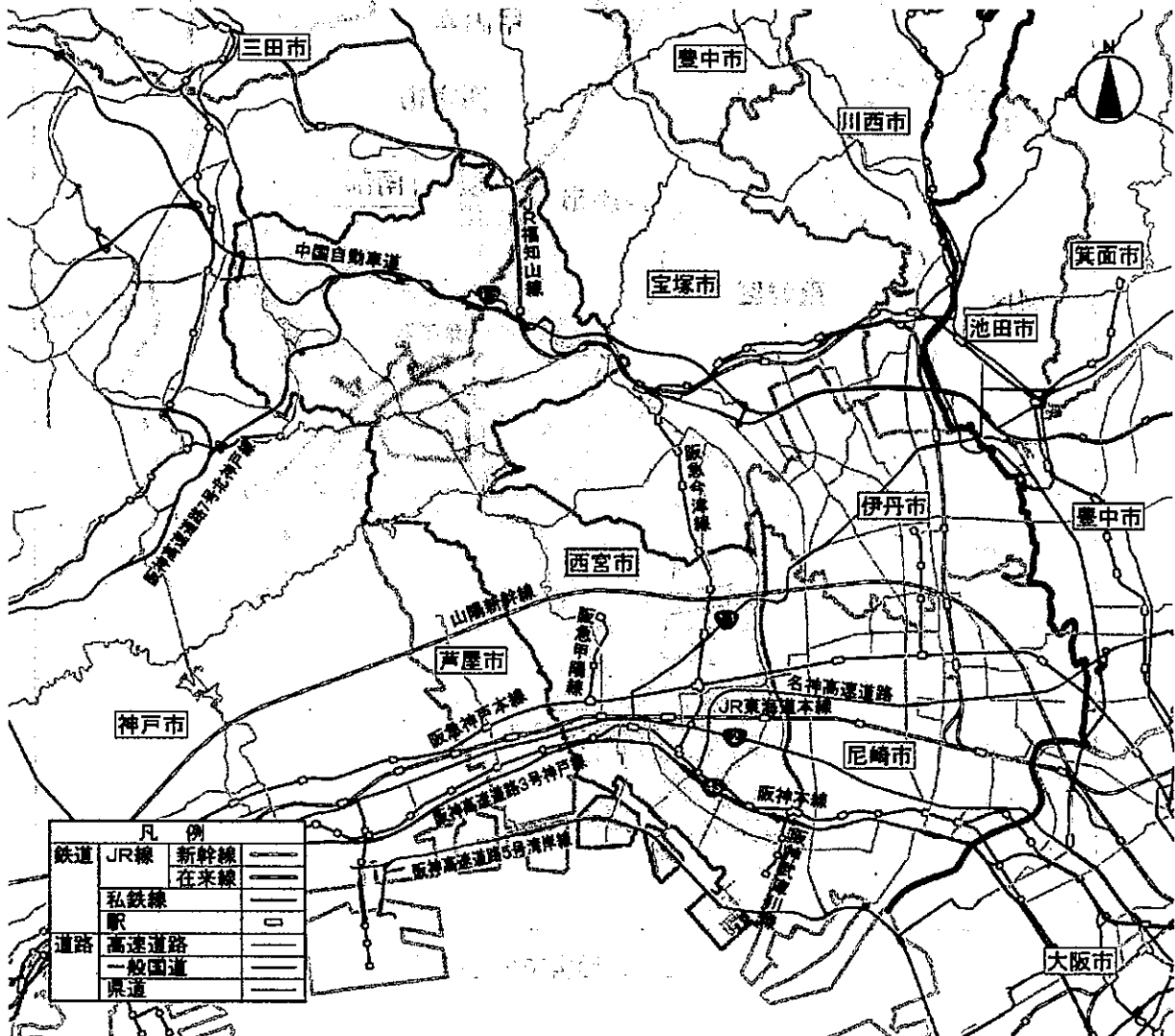


図 1.1 西宮市の位置

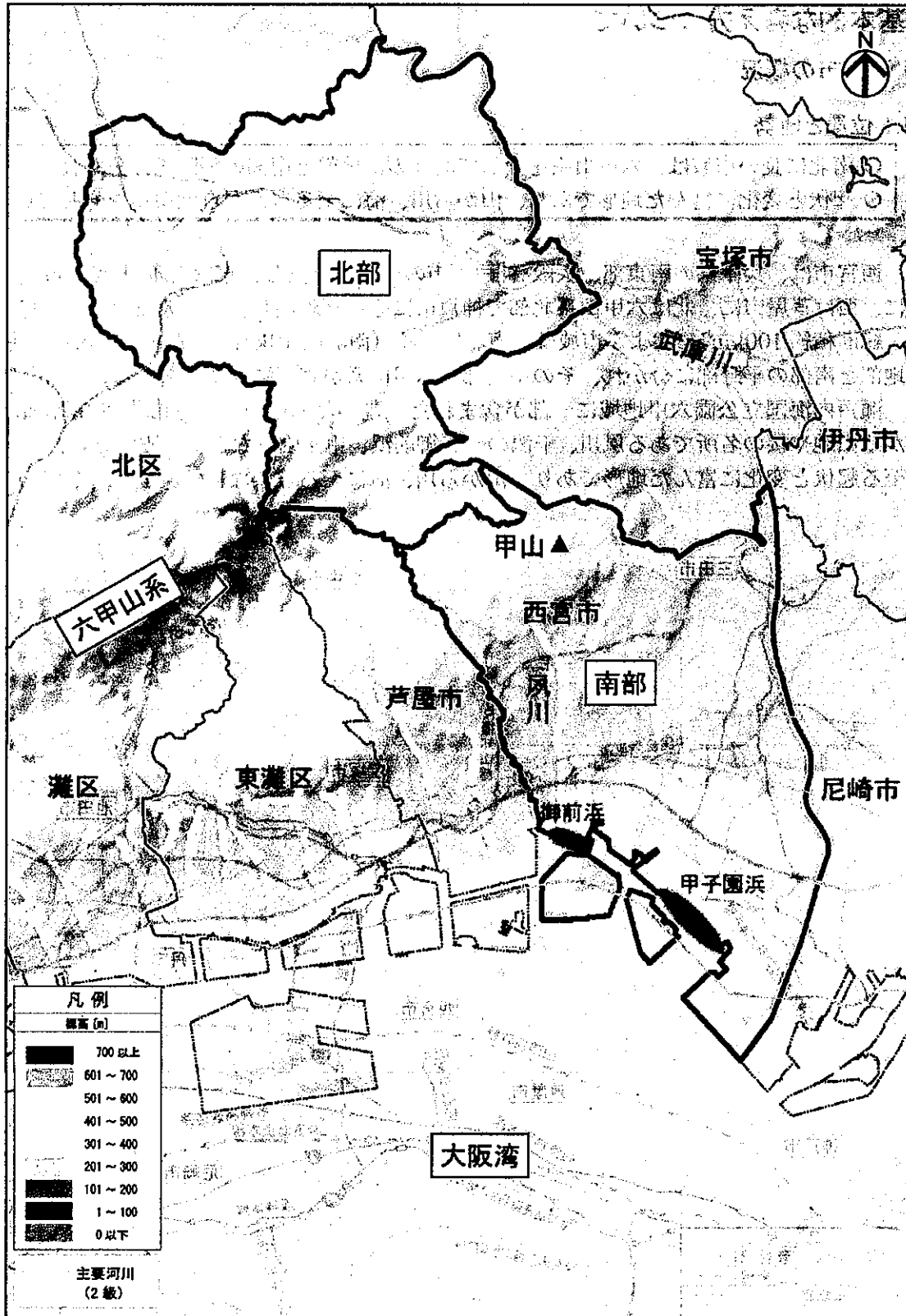


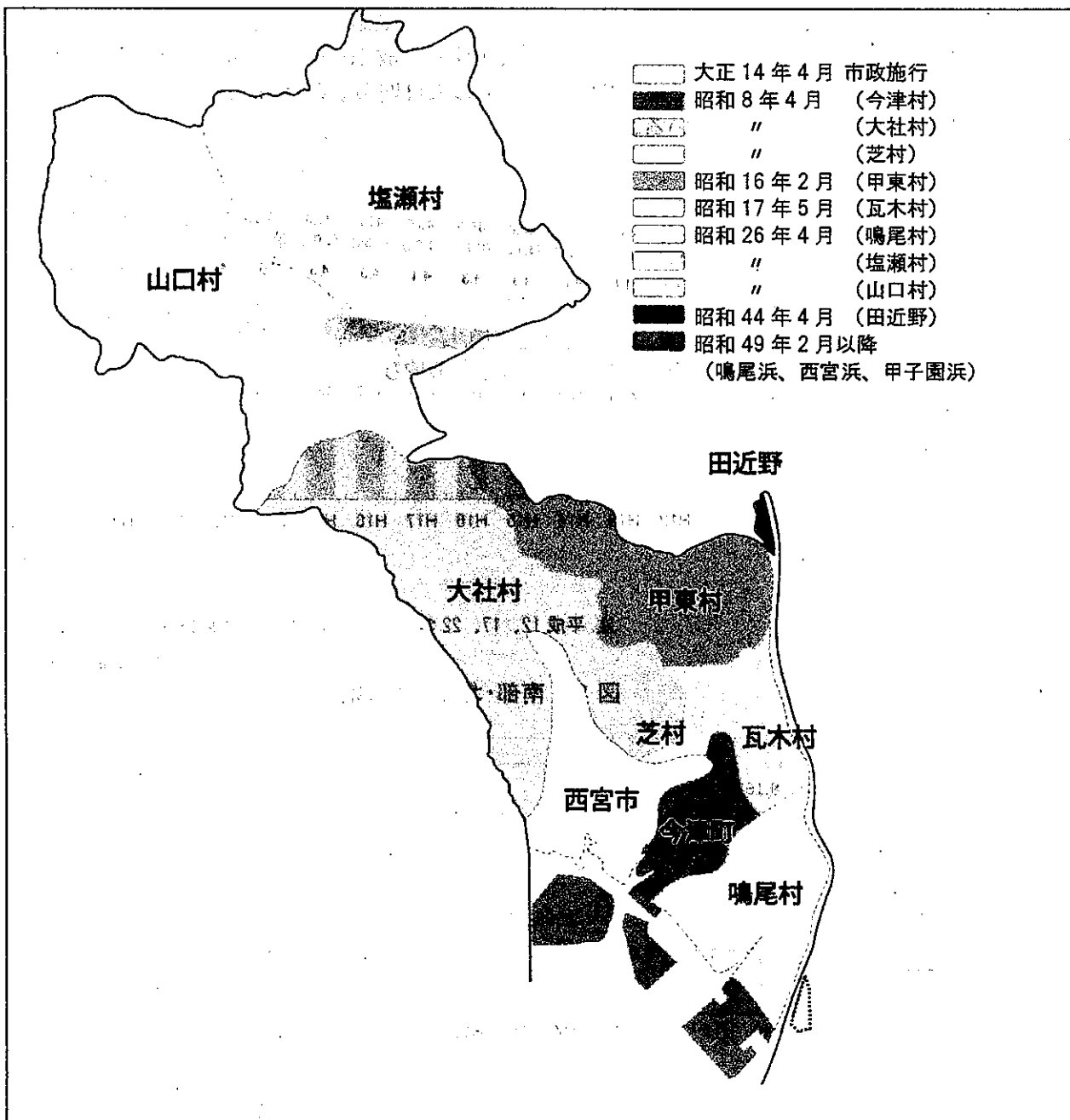
図 1.2 西宮市の地勢

## 1.1.2 市域の変遷

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

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

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



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

図 1.3 市域の変遷

### 1.1.3 人口の概況

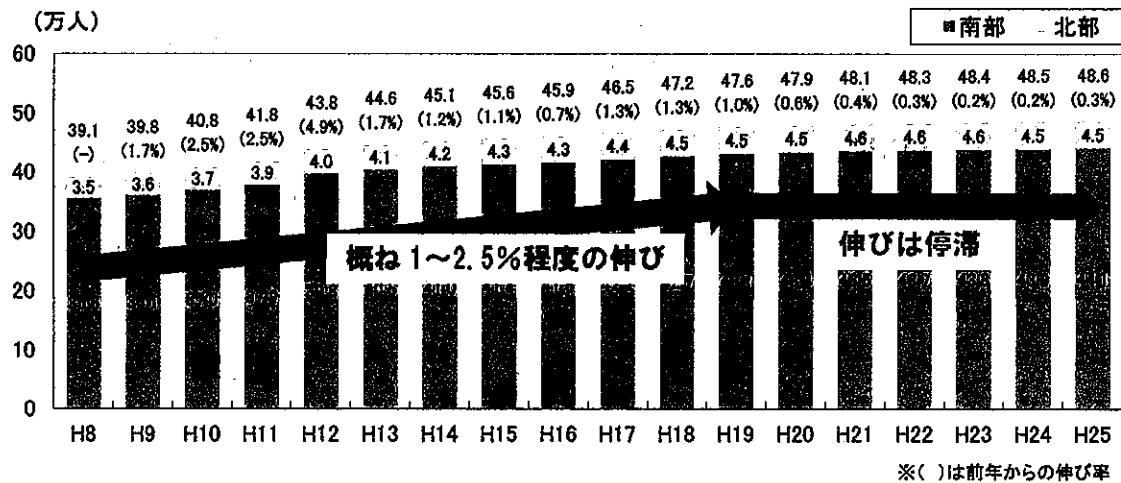
#### 1) 人口の推移

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

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

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

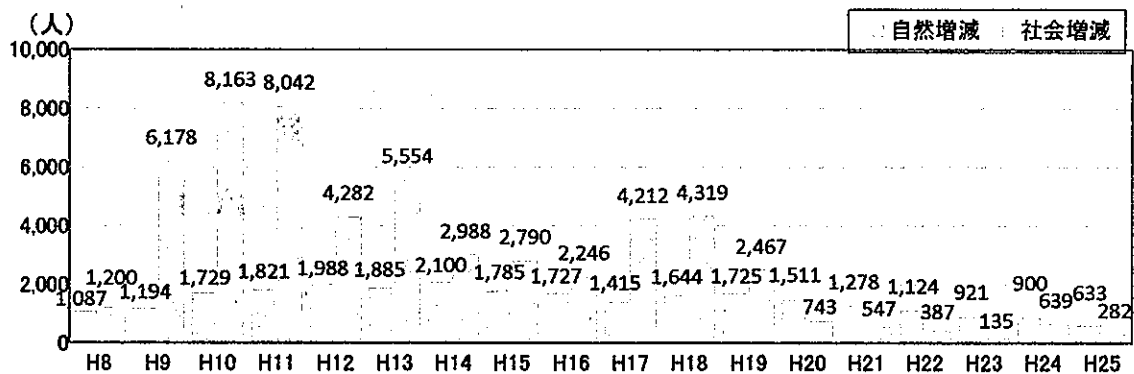
その内訳を人口の出生・死亡による人口の増減である自然増減と、転入・転出による人口の増減である社会増減の推移からみると、阪神・淡路大震災からの復興において、住宅建設が本格化しだした平成 9 年から、復興がほぼ終了する平成 19 年まで、毎年 2,000 人以上の社会増が続き、自然増とあわせて毎年 3,000 人以上の人口増が続いたが、近年は自然増、社会増ともに、その傾向は停滞している。



注. 平成 12、17、22 年は国勢調査結果、それ以外は推計人口である。

出典：西宮市統計書

図 1.4 南部・北部別人口推移



出典：西宮市住民基本台帳

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

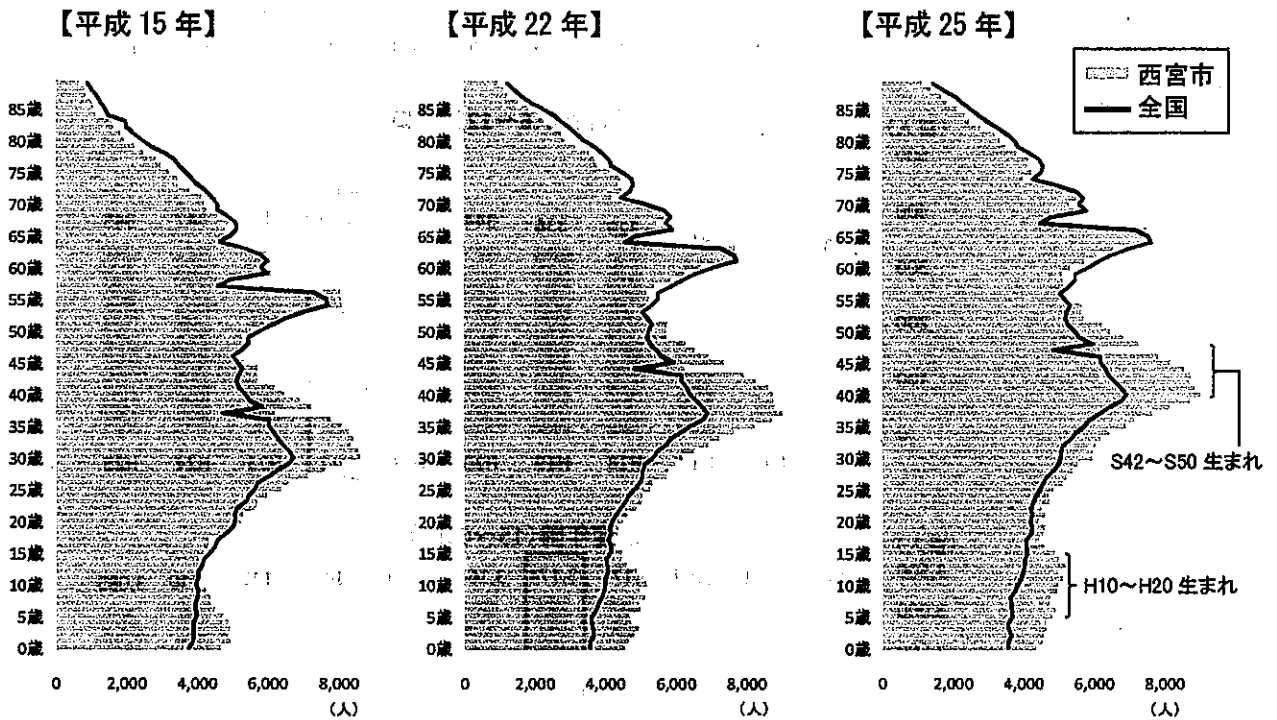
図 1.5 人口の自然増減・社会増減の推移

2) 人口構成の推移

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

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

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



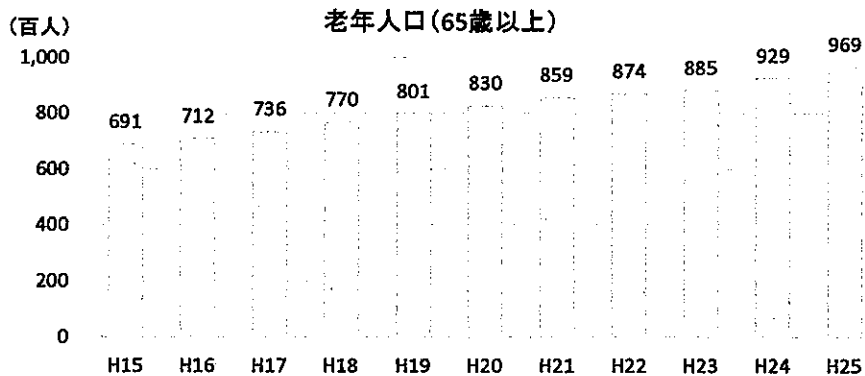
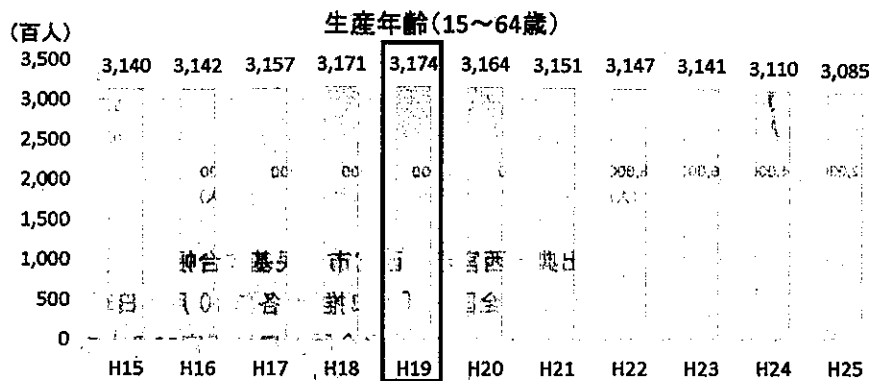
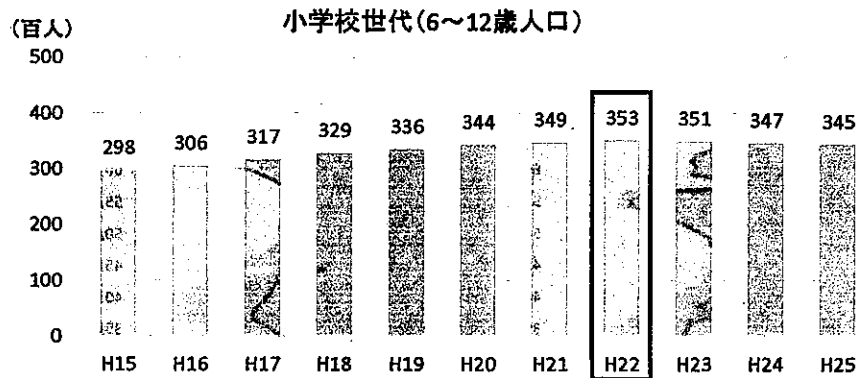
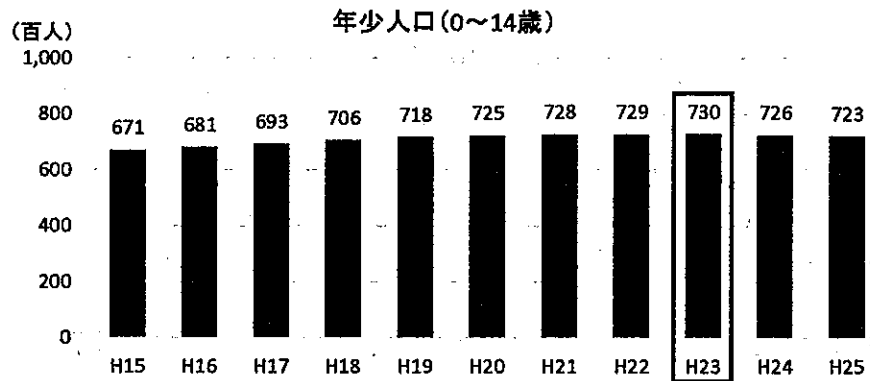
出典：西宮市 西宮市住民基本台帳

全国 「人口推計 各年 10 月 1 日現在人口」 (総務省統計局)

※全国人口は西宮市の人口構成を踏まえ標準化した値

図 1.6 西宮市と全国の人口構成の推移

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



出典：西宮市住民基本台帳

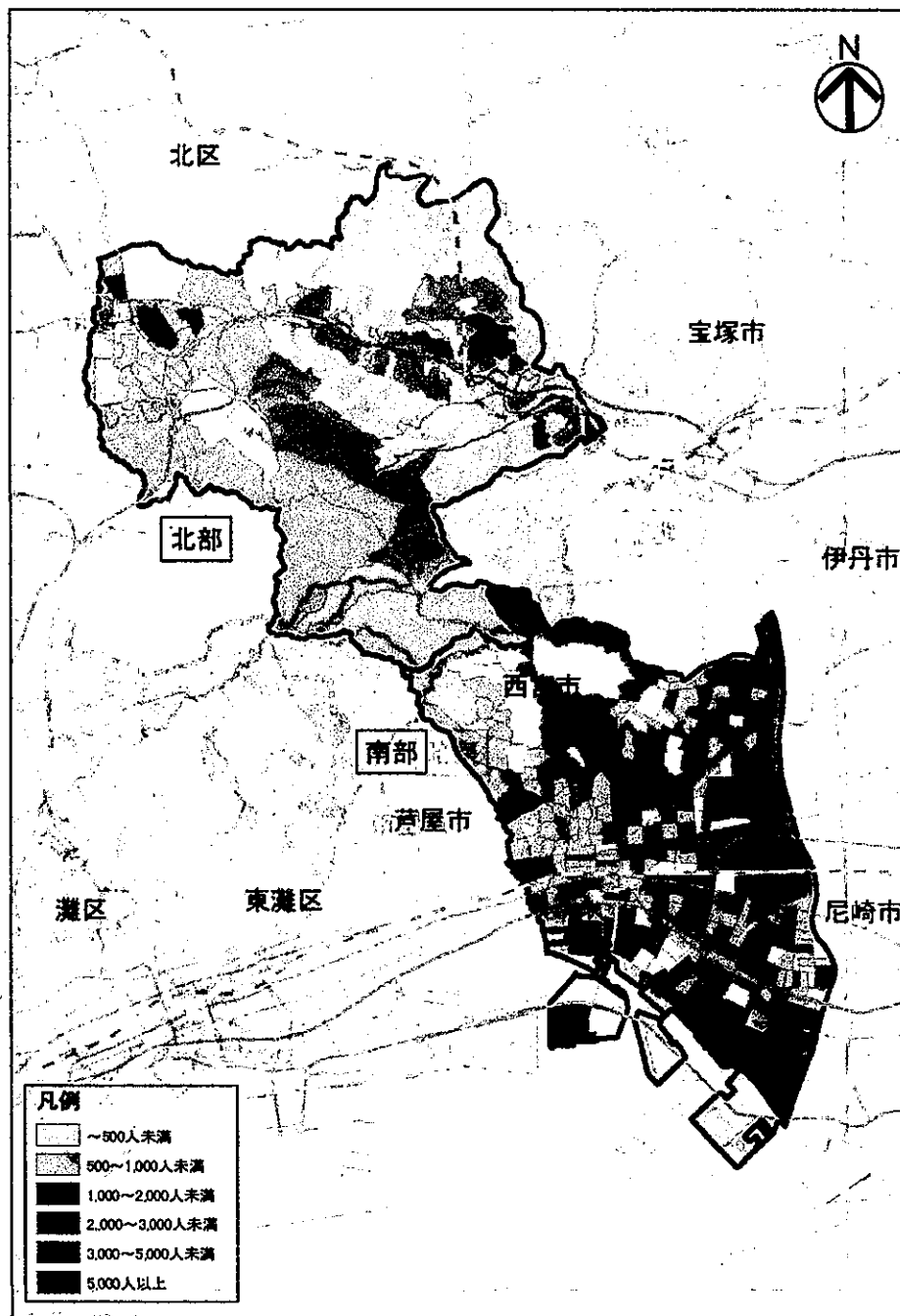
図 1.7 年齢階層別の人口の推移

## 3) 町別の人口増減

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

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

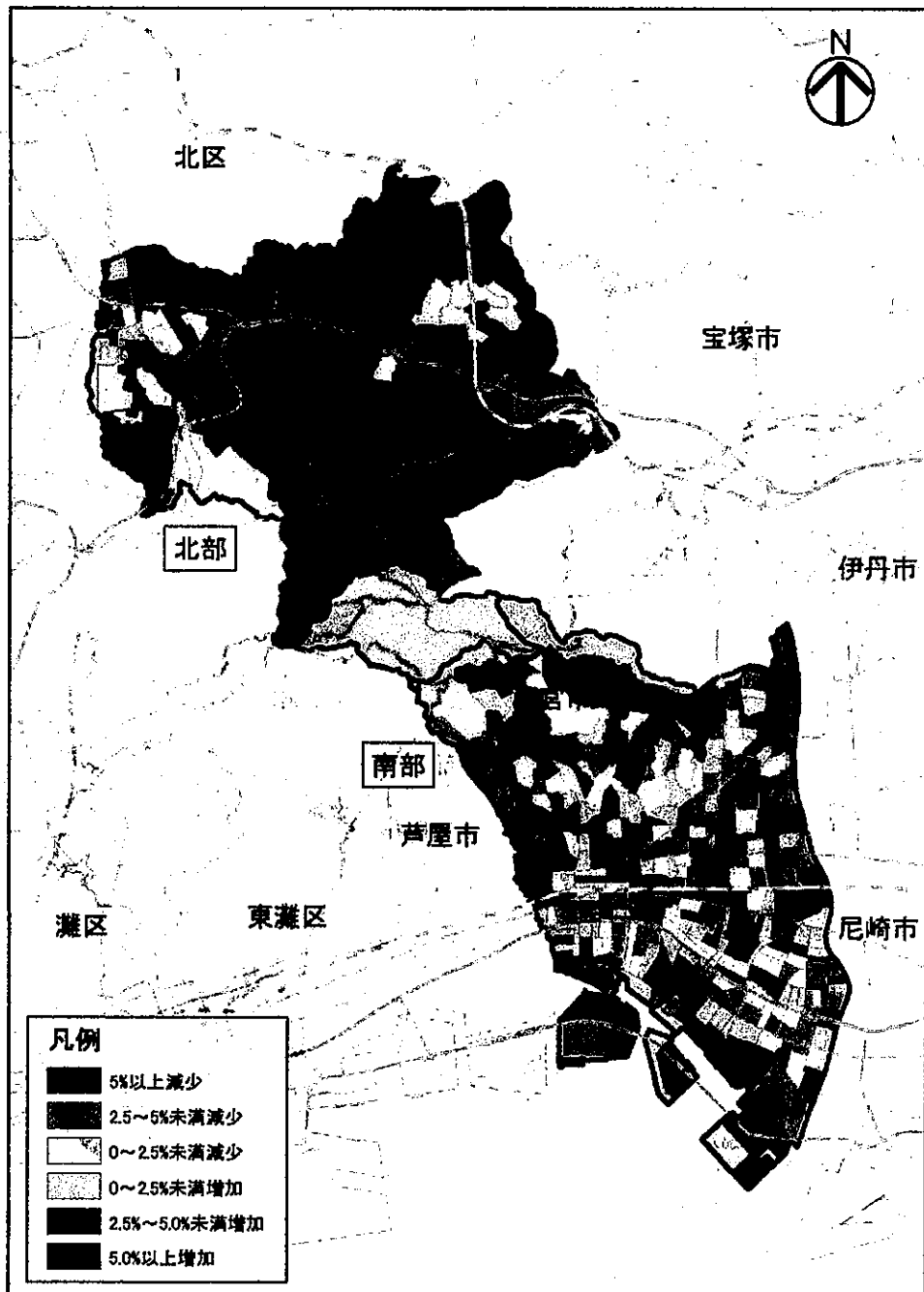
人口の増減は、北部全般や南部の臨海部（西宮浜、鳴尾南付近等）及び地域内の高低差が大きい丘陵地（甲東、上ヶ原付近等）での減少が大きくなっている。



出典：西宮市住民基本台帳

図 1.8 町別人口の分布(H25)





出典：西宮市住民基本台帳

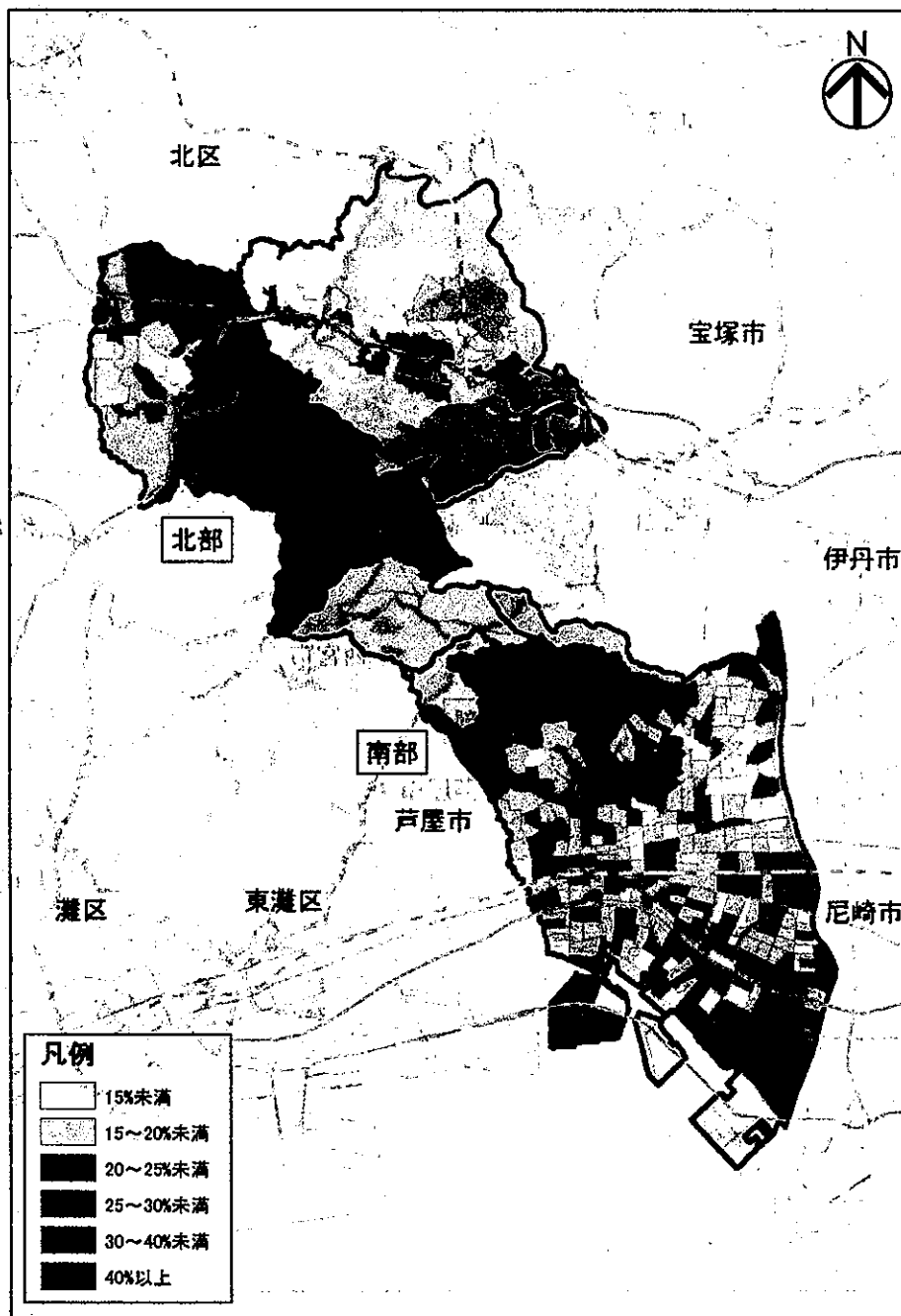
図 1.9 町別人口の変化(H20⇒25)

## 4) 高齢化の状況

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

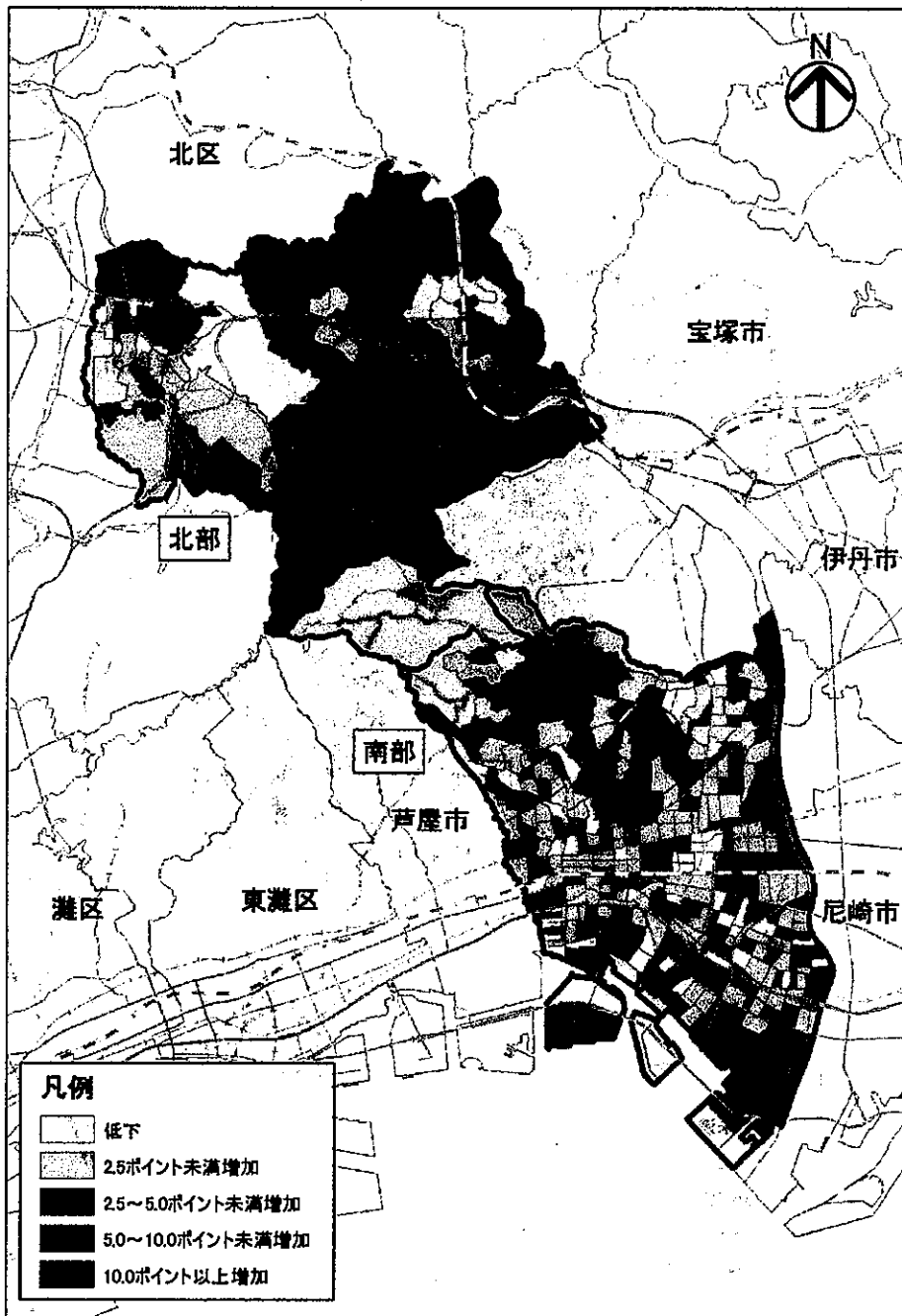
町別の高齢化の状況を老年人口（65歳以上）割合で見ると、北部の山口地域や大規模団地や公営住宅の立地する南部の臨海部（西宮浜、鳴尾南付近等）及び鉄道駅から離れており地域内の高低差が大きい丘陵地（甲東、甲陽園付近等）で高くなっている。

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



出典：西宮市住民基本台帳

図 1.10 町別老年人口(65歳以上)割合の状況(H25)



出典：西宮市住民基本台帳

図 1.11 町別老年人口(65歳以上)割合の変化(H20⇒25)

1.1.4 土地利用の現況

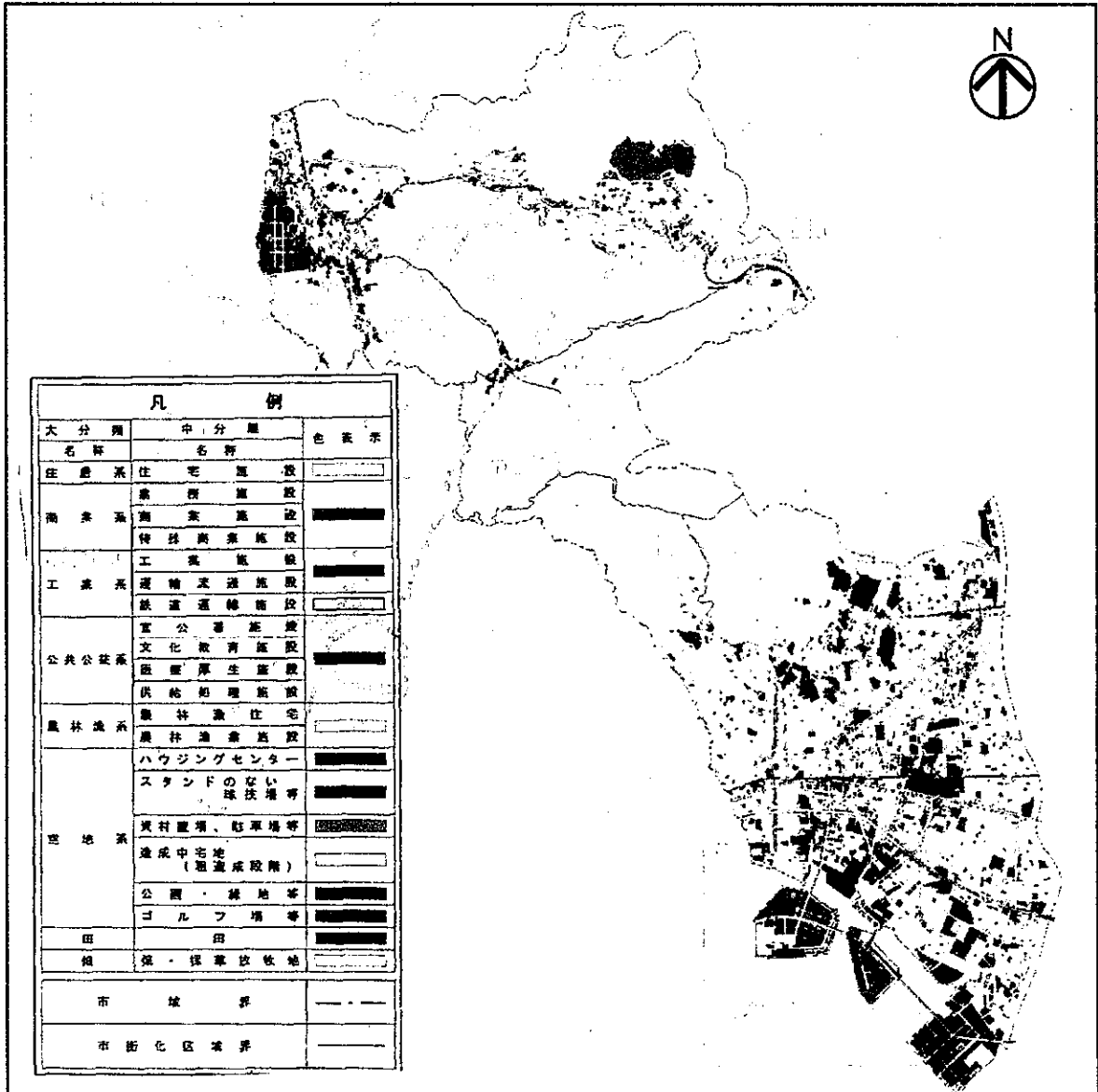
- 市内全域的に宅地化が進行している。
- 南部地域、北部地域・臨海地域などそれぞれの地域の特性を生かした魅力ある住宅地が形成されている。

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

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

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

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



出典：西宮市都市計画基礎調査

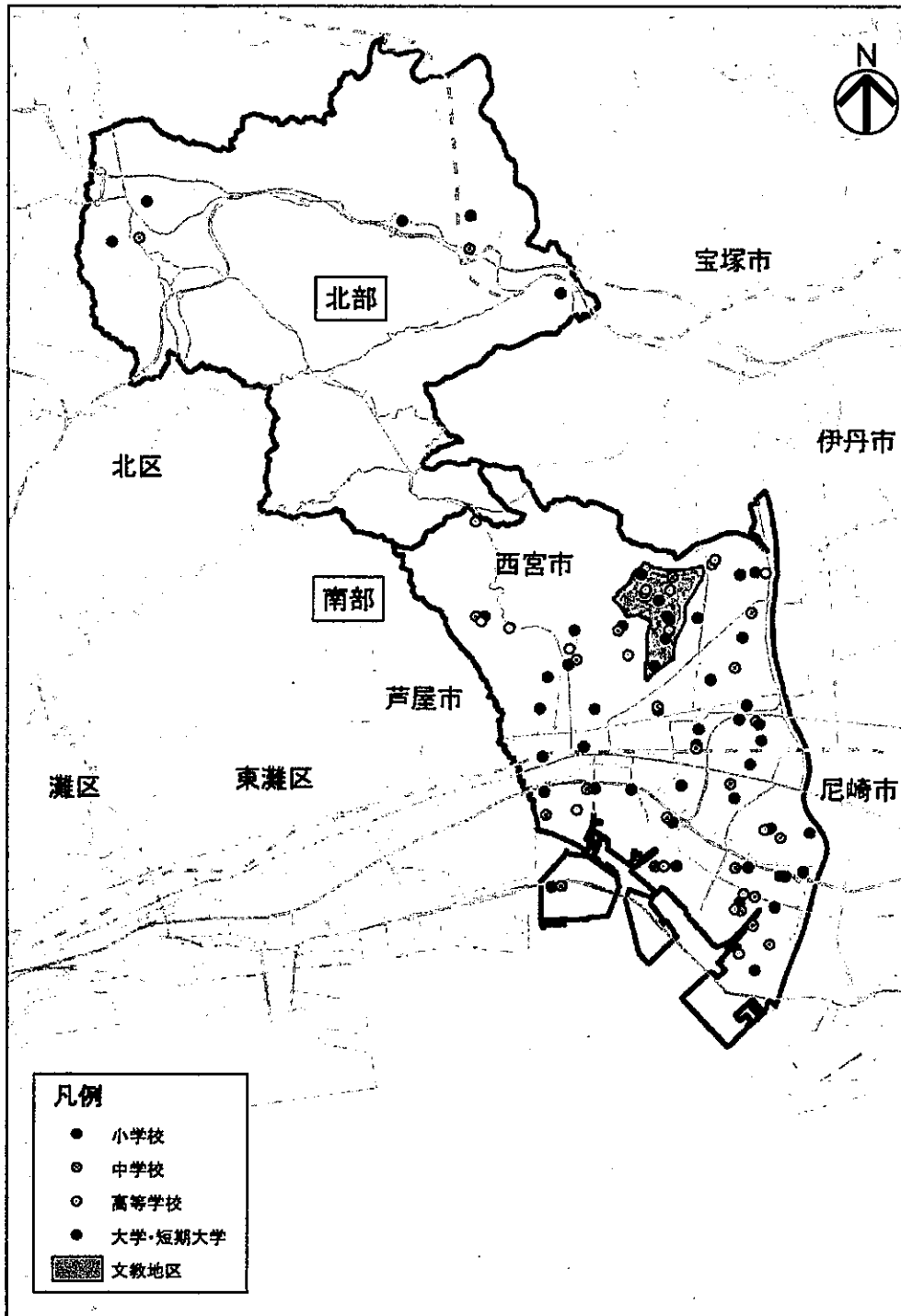
図 1.12 土地利用の現況

1.1.5 学校施設の分布

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

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

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



出典：西宮市教育要覧（平成 27 年）

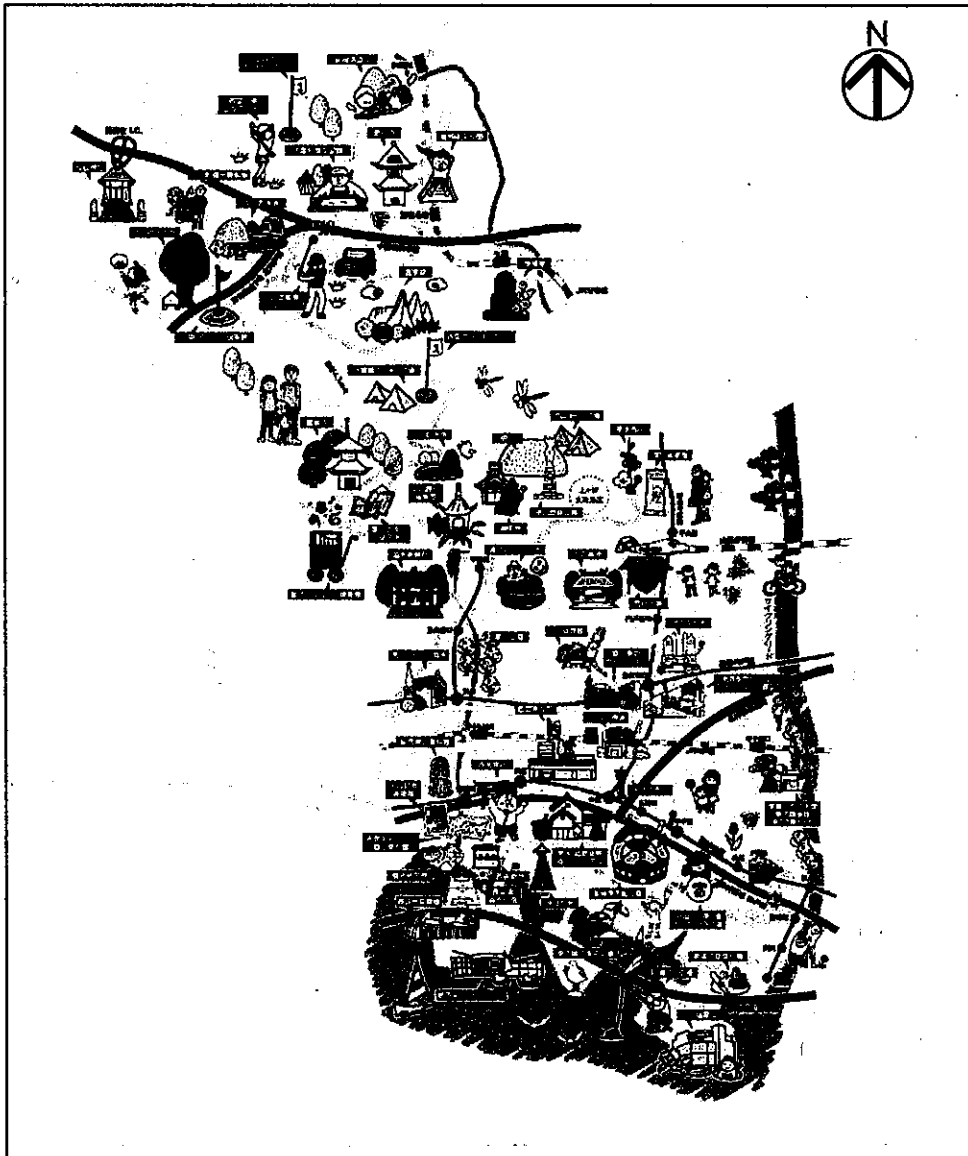
図 1.13 学校施設等の立地状況

## 1.1.6 観光資源の分布

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

西宮市には、以下のように様々な特徴を持つ観光資源が分布している。

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



出典：西宮観光リーフレット（にしのみや観光協会ホームページ）

図 1.14 観光資源の分布

1.1.7 交通基盤の現況

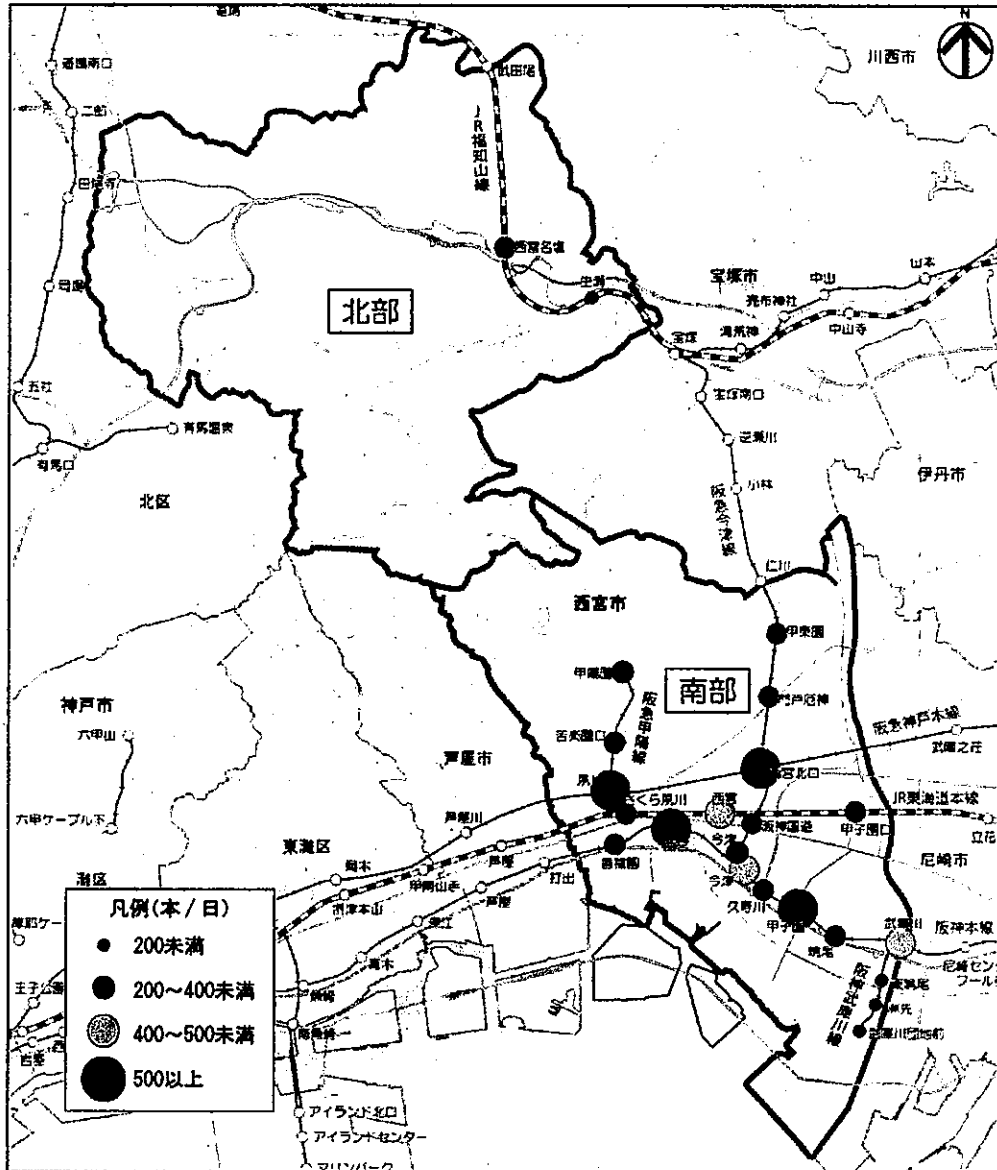
1) 鉄道

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

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

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

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



出典：鉄道事業者 HP

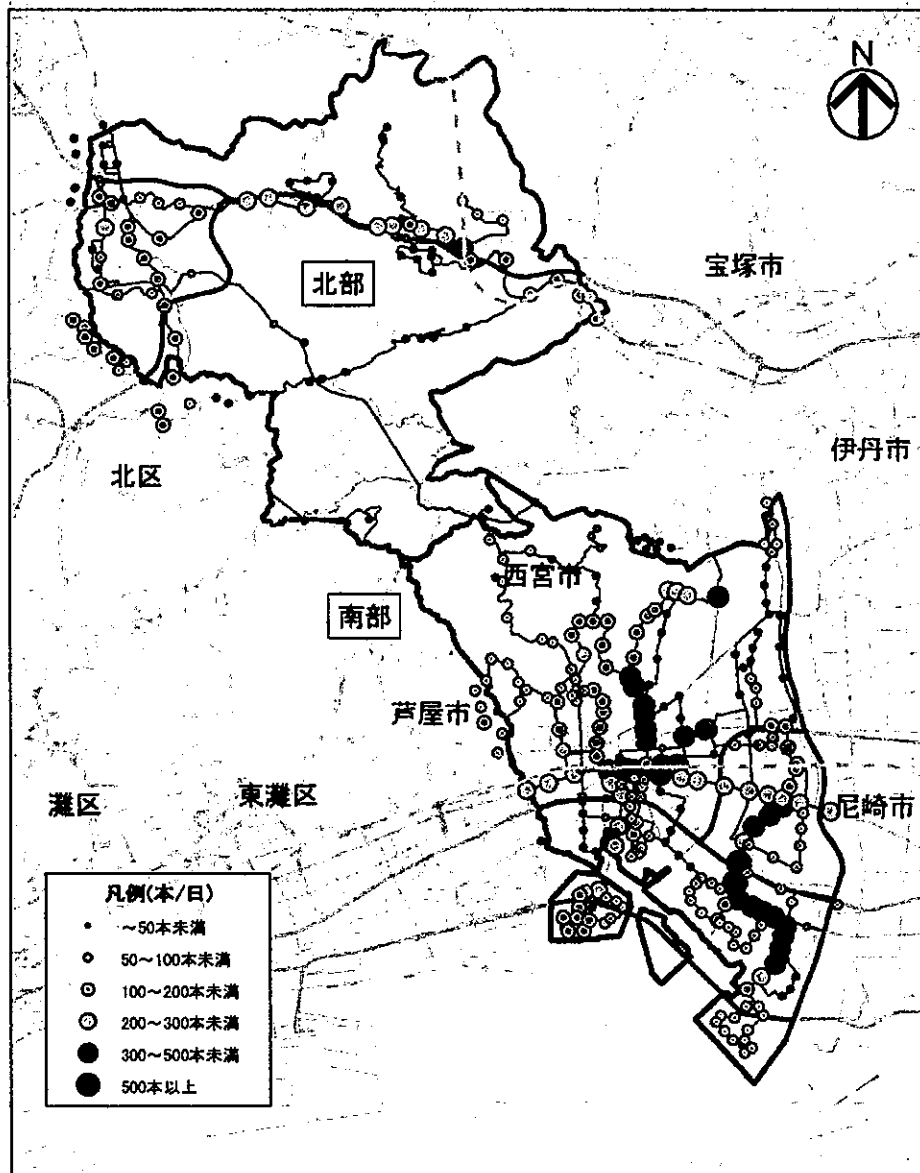
図 1.15 西宮市の鉄道路線と鉄道駅運行本数（平成 25 年）

## 2) バス

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

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

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



出典：バス事業者 HP

図 1.16 西宮市のバス路線とバス停運行本数 (平成 24 年)



3) 道路

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

(1) 国道・県道・自動車専用道路

○ 市域の北部、南部それぞれに幹線道路が整備されている。

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

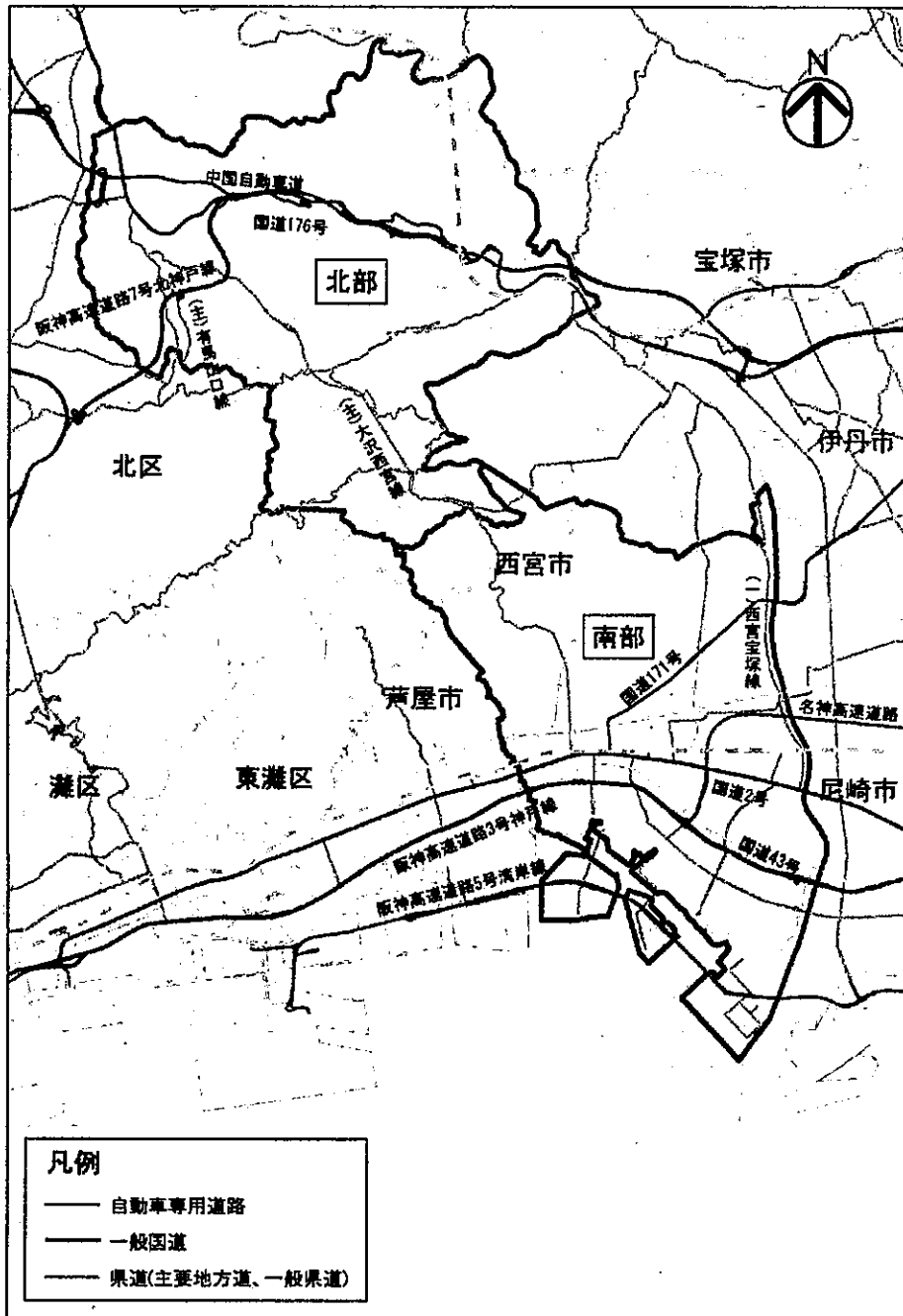


図 1.17 西宮市内の国道・県道

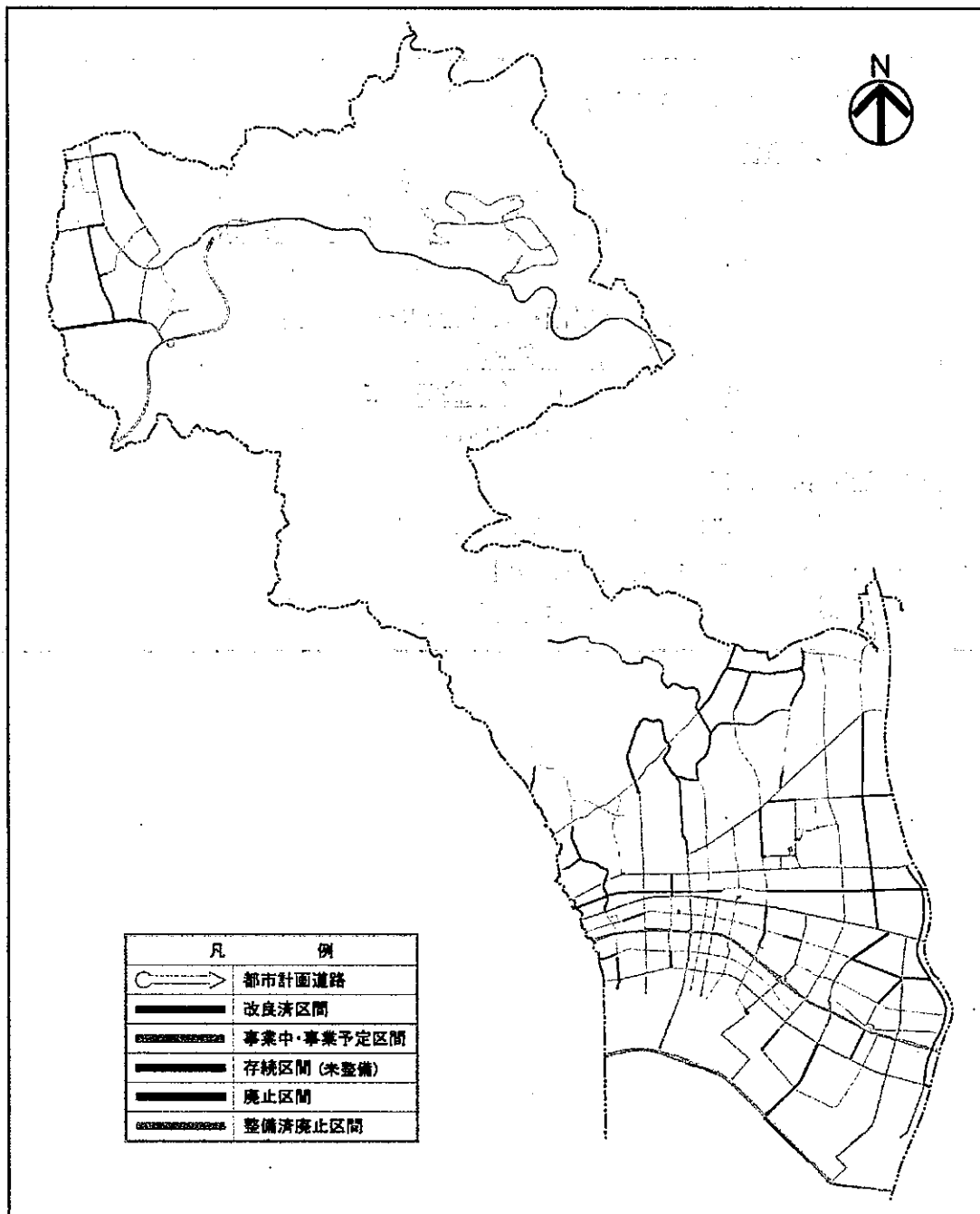
## (2) 都市計画道路

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

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

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

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



※平成27年3月時点

図 1.18 西宮市の都市計画道路の整備状況

## 1.2 基本理念

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

## 【西宮市総合交通戦略の基本理念】

**文教住宅都市を基調とする活力とふれあいを育む都市**

## 【基本理念の設定にあたって踏まえたキーワード】

## ○ 文教住宅都市宣言

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

## ○ 西宮市総合計画・西宮市新総合計画・第3次西宮市総合計画

【基本目標（3計画共通）】文教住宅都市を基調とする個性的な都市  
 新総合計画 ～活力とうるおいのある文教住宅都市をめざして～  
 第3次総合計画 ～活力と希望に満ちた西宮をめざして～

## ○ 第4次西宮市総合計画

【基本目標】ふれあい 感動 文教住宅都市・西宮

## ○ 西宮市の都市計画に関する基本的な方針

【基本理念】宮水の「えん」でつなぎ育む 美しいまち西宮

### 1.3 将来都市像の設定

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

#### 1.3.1 西宮市の強み、特性、将来リスク

##### 1) 西宮市の強みと特性

**鉄道路線や鉄道駅が多いなど鉄道の利便性が高い。**

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

**市域の北部・南部それぞれに幹線道路が整備されている。**

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

**山・川・海など豊かな自然環境がある。**

- ・ 総面積約 100km<sup>2</sup> におよぶ市域は、北部の山地部と南部の平野部に分かれ、その中央部を六甲山系の山地が東西に横断している。海拔約 0m から 900m に至る起伏と変化に富んだ地形は、山から川、海に至る豊かな自然環境を育んでいる。

**地域の特性を生かした魅力ある住宅地がある。**

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

**大学等の文教施設が充実している。**

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

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

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

## 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、人口減少や空き家が増加し、住環境の魅力が低下する可能性がある。

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

交通の利用環境が整っていない地域で、高齢者の外出機会が減少する可能性がある

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

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と高齢者の外出機会の減少により、中心部等の交流が行われている地区への来訪者が減少することから、中心部のにぎわいが低下し、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 上位関連計画で掲げる将来像

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

### 1.3.3 将来都市像の設定

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

#### 【西宮市総合交通戦略の将来都市像】

### みんなが暮らしやすく、お出かけしたくなるまち

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

## 1.4 総合交通戦略の基本的考え方

### 1.4.1 将来都市像の実現に向けた方針

#### 1) 市民・行政等の行動方針

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

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

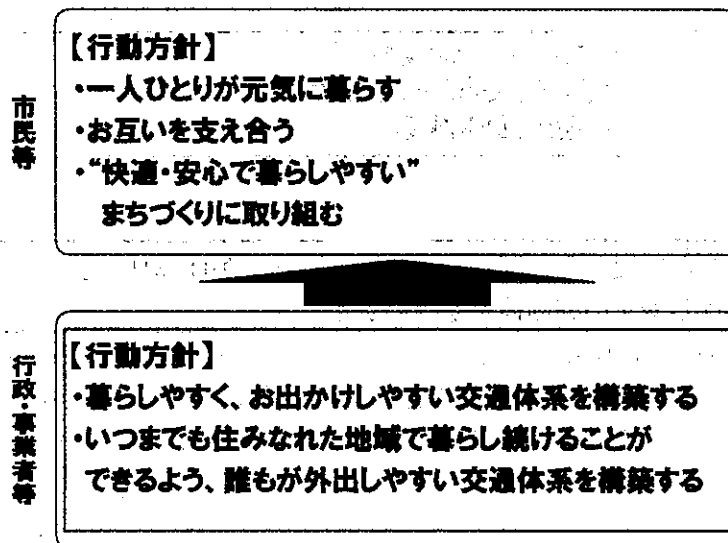


図 1.19 将来まちづくりにおける各主体の行動方針

#### 2) 行政機関内における取組み方針

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

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

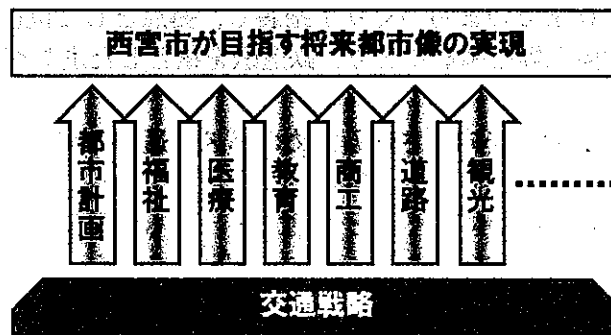
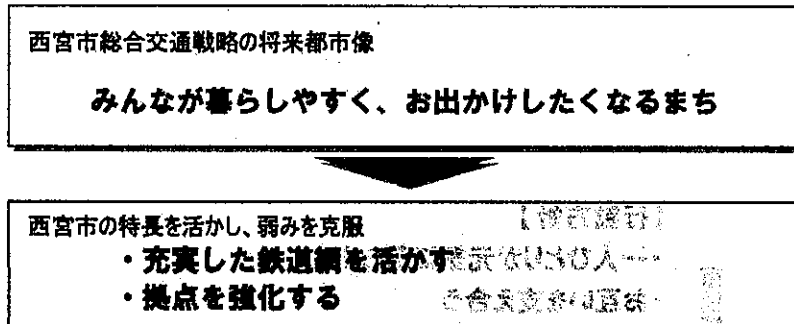


図 1.20 将来都市像を実現するための行政機関内の取組み方針



## 1.4.2 総合交通戦略の基本的考え方

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



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

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

○ 都市像の実現を行政機関内の統一目標として分野横断的な施策展開を図る

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

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

▶ 拠点である鉄道駅を核としたまちづくりを進めていく

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

▶ 鉄道駅へのアクセスを向上させるためのバス交通を充実していく

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