

I. 総合交通戦略の策定にあたって

I. 総合交通戦略の策定にあたって

1. 総合交通戦略策定の趣旨.....	I-1-1
2. 総合交通戦略の構成.....	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-3-11
3.5 学校施設の分布.....	I-3-12
3.6 観光資源の分布.....	I-3-13
3.7 交通基盤の現況.....	I-3-14
3.7.1 鉄道.....	I-3-14
3.7.2 バス.....	I-3-15
3.7.3 道路.....	I-3-16
4. 上位計画と関連計画.....	I-4-1
4.1 総合交通戦略の位置づけ.....	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
4.2.3 西宮市の都市計画に関する基本的な方針.....	I-4-4
4.2.4 交通政策基本法.....	I-4-4
4.3 関連計画.....	I-4-5
4.3.1 西宮版人口ビジョン・総合戦略.....	I-4-5
4.3.2 福祉関係計画.....	I-4-5
4.3.3 環境関係計画.....	I-4-5
4.3.4 西宮市都市型観光推進計画.....	I-4-6
4.3.5 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.....	I-4-6

1. 総合交通戦略策定の趣旨

本市は、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21年からの「第4次西宮市総合計画」では、これまで引き継いできた「文教住宅都市」としての一層の発展を図るとともに、人と人、人と自然、人と文化といった多様なふれあいを通じて、心の豊かさを感じることでできるまちの実現を目指している。

本市は、山・川・海などの豊かな自然環境を有し、鉄道網や道路網が発達しているとともに、地域の特性を生かした魅力ある住宅地が形成され、個性豊かな大学等の文教施設や酒蔵、西宮神社、阪神甲子園球場などの貴重な観光資源にも恵まれている。

しかしながら、市民の日常生活に必要な医療・福祉・商業・教育文化などの生活サービス施設の配置や鉄道・バスなどの公共交通の利便性については地域によって差がある。今後、人口減少や少子高齢化がさらに進展すれば、公共交通の利便性が低い地域では、高齢者等の交通弱者の外出機会の減少や空き家の増加、緑の多い良好な住宅地等の魅力の低下、地域コミュニティの衰退などが進む可能性もある。

そのような地域では、一定の人口密度の維持や、目的地へのアクセス性の向上などを通じて、生活サービスが身近な状態を確保する必要がある。そこで、本市で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て、西宮市総合交通戦略を策定する。

2. 総合交通戦略の構成

総合交通戦略の構成を下図に示す。

I. 総合交通戦略の策定にあたって

1. 総合交通戦略策定の趣旨
2. 総合交通戦略の構成
3. 西宮市の概況
4. 上位計画と関連計画

II. 将来都市像と基本目標

1. 総合交通戦略の基本的事項
 - 1.1 対象区域・交通と計画期間
 - 1.2 基本理念
 - 1.3 将来都市像
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
 - 2.2 日常生活圏ごとの暮らし・お出かけの状況等
 - 2.3 日常生活圏を越えたお出かけの状況等
 - 2.4 施策検討の方向性と交通課題の整理
3. 総合交通戦略の基本目標

III. 実施施策

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
 - 1.2 施策方針
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
 - 2.2 実施施策
3. 実施プログラム
 - 3.1 施策の実施スケジュール
 - 3.2 施策の進め方と総合交通戦略の評価

資料編

図 I-2-1 総合交通戦略の構成

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。

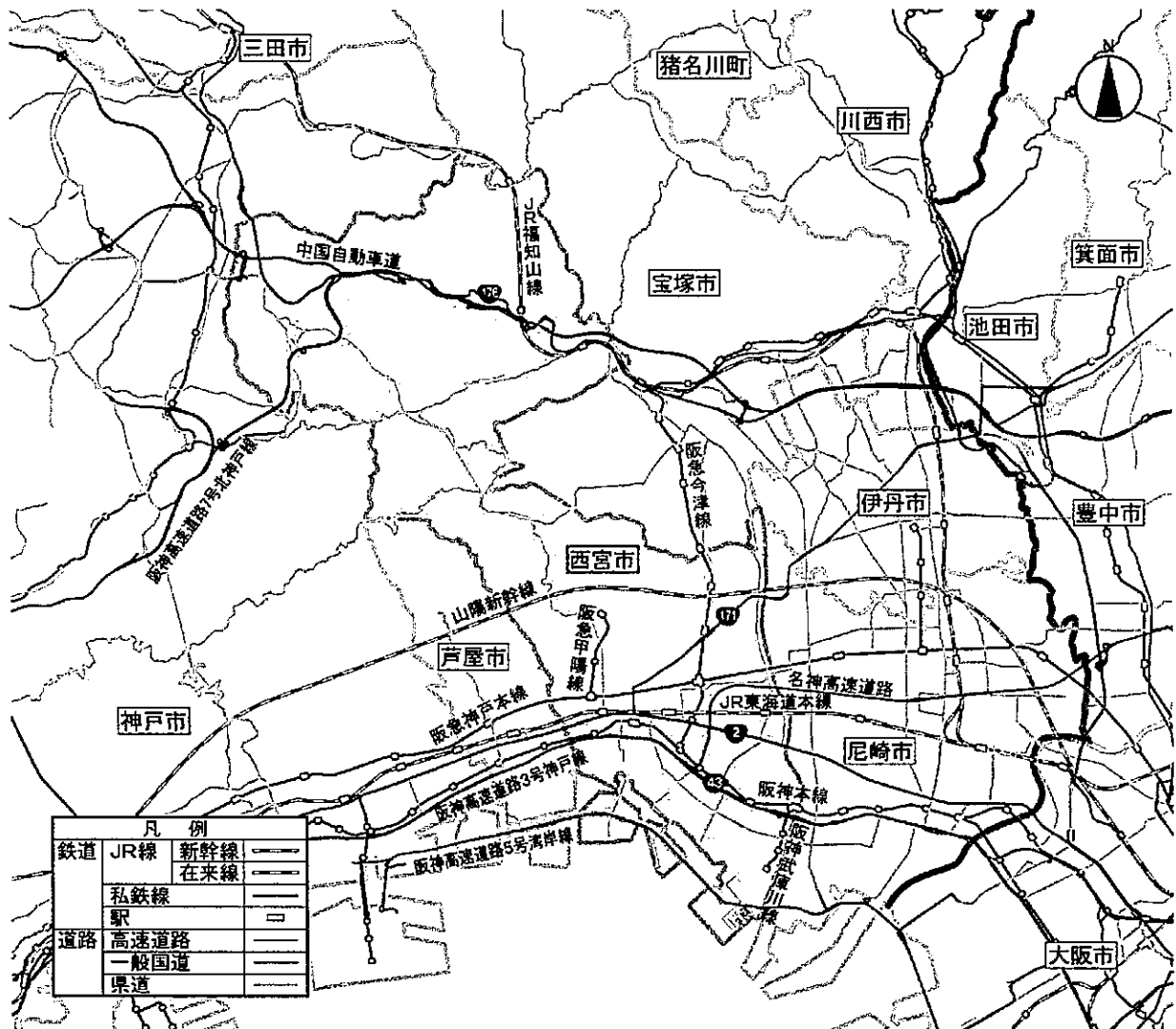


図 I-3-1 西宮市の位置

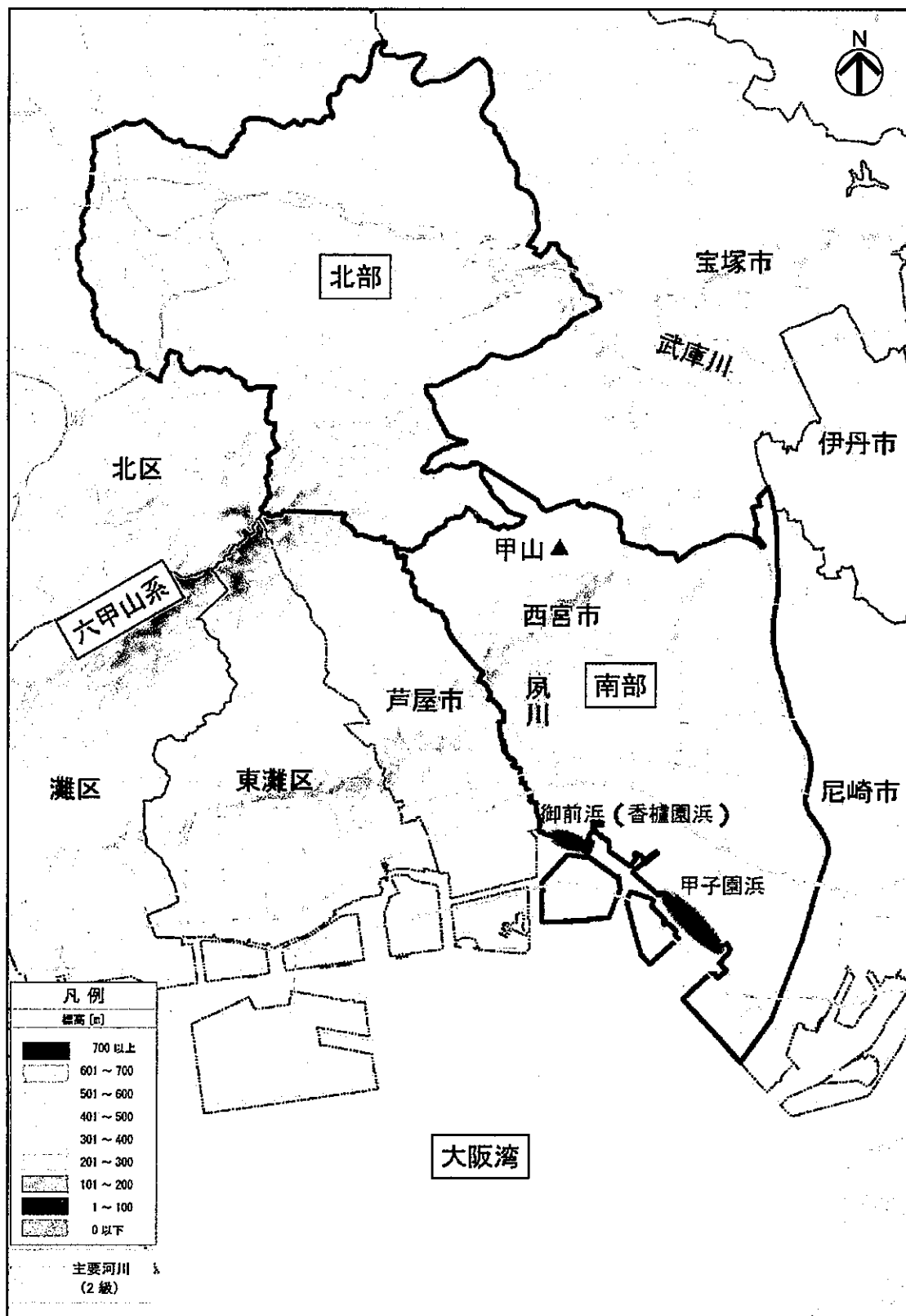
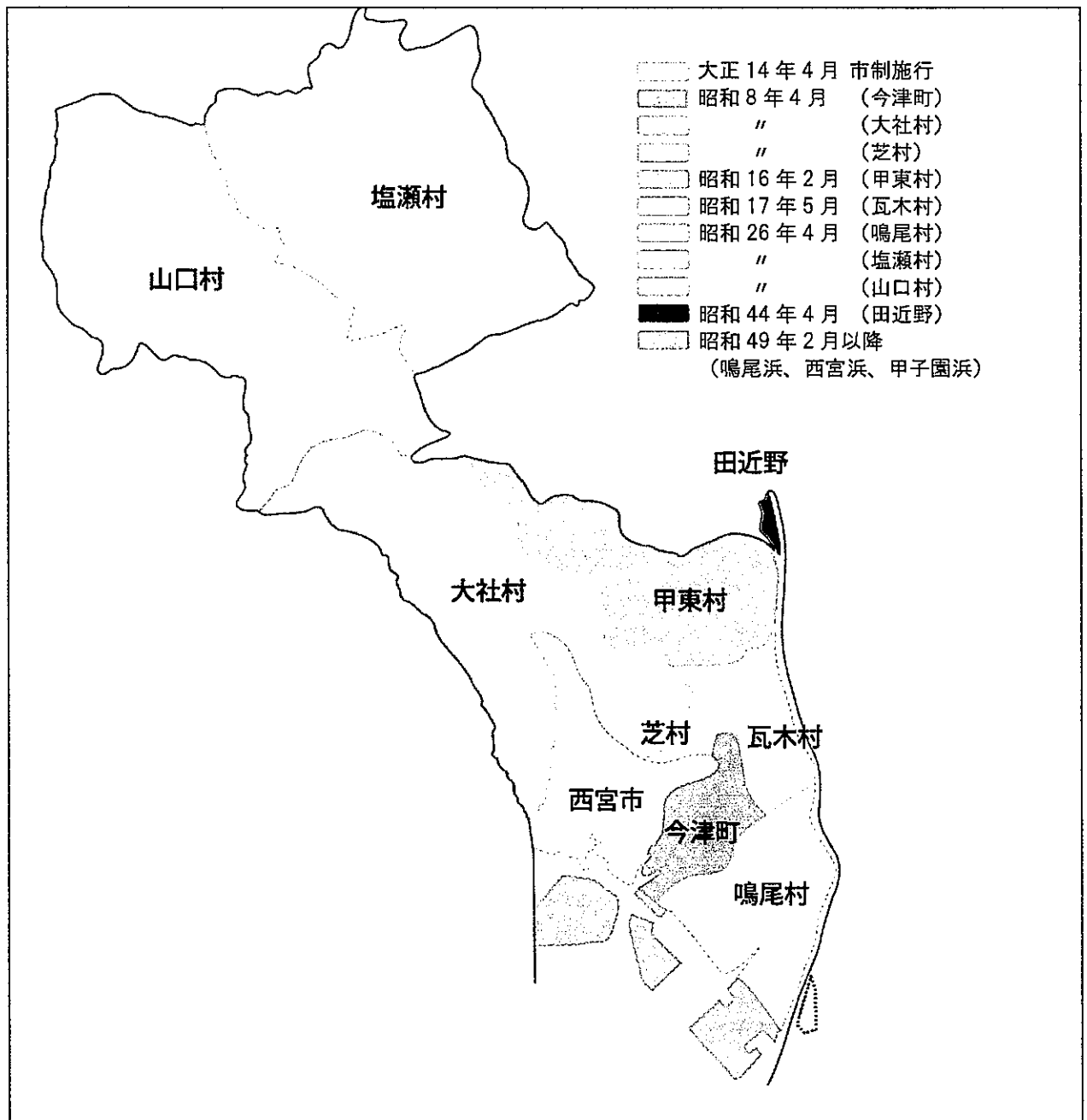


図 I-3-2 西宮市の地勢

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」

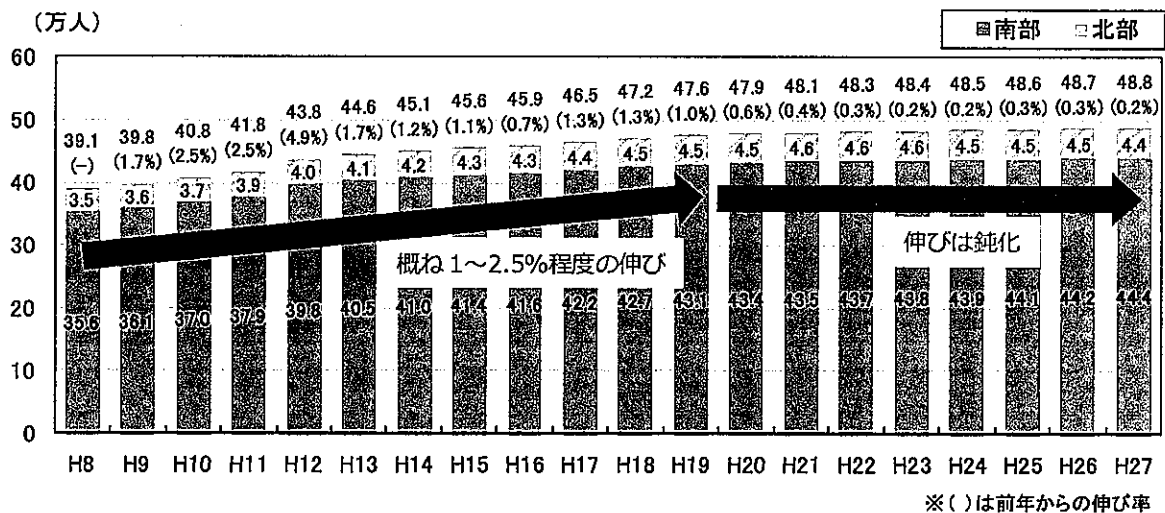
図 I-3-3 市域の変遷

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、48.8 万人（平成 27 年現在）で、南部が 44.4 万人、北部が 4.4 万人と人口の約 9 割が南部に集中している。

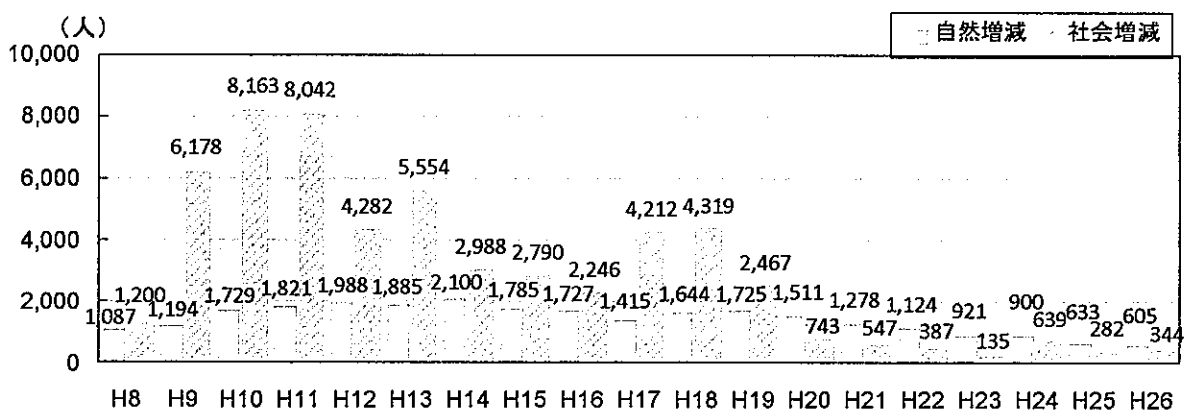
平成 9 年から平成 19 年まで概ね 1~2.5%の人口増が続いたが、近年その伸びは鈍化している。その内訳を出生・死亡による人口の増減である自然増減と、転入・転出による人口の増減である社会増減の推移からみると、阪神・淡路大震災の復興で住宅建設が本格化し始めた平成 9 年から、復興がほぼ終了する平成 19 年まで、毎年 2,000 人以上の社会増が続き、自然増と合わせて毎年 4,000 人~10,000 人程度の人口増が続いたが、近年は自然増、社会増ともに、その傾向は鈍化している。



※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。（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

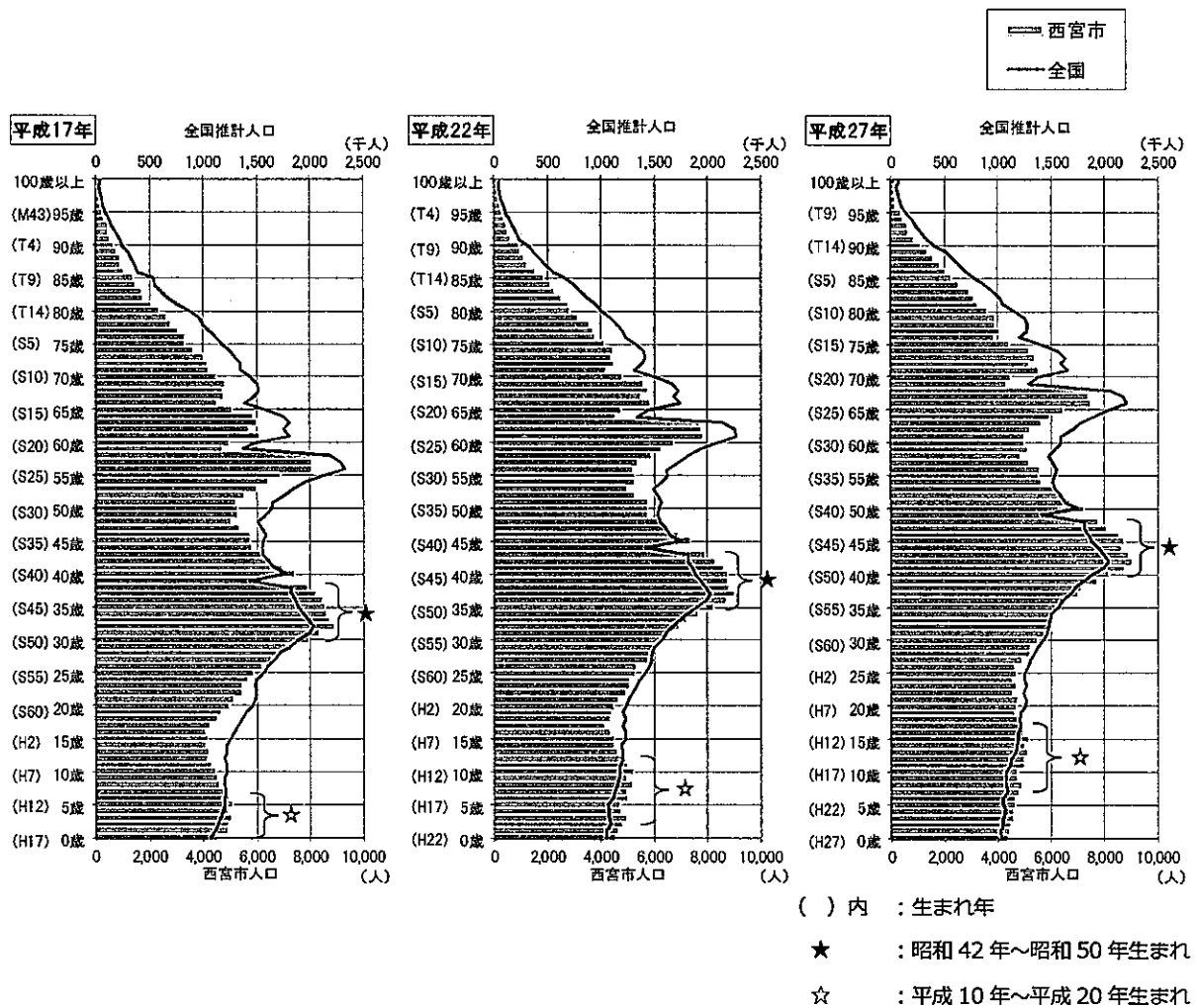
図 I-3-5 人口の自然増減・社会増減の推移

3.3.2 年齢別人口の変化

1) 年齢別人口構成の変化

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。

また、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年生まれから昭和50年生まれまでの人口と、その子ども世代となる平成10年生まれから平成20年生まれの人口が多く、年齢別の人口構成が全国推計人口と異なる状況となっている。

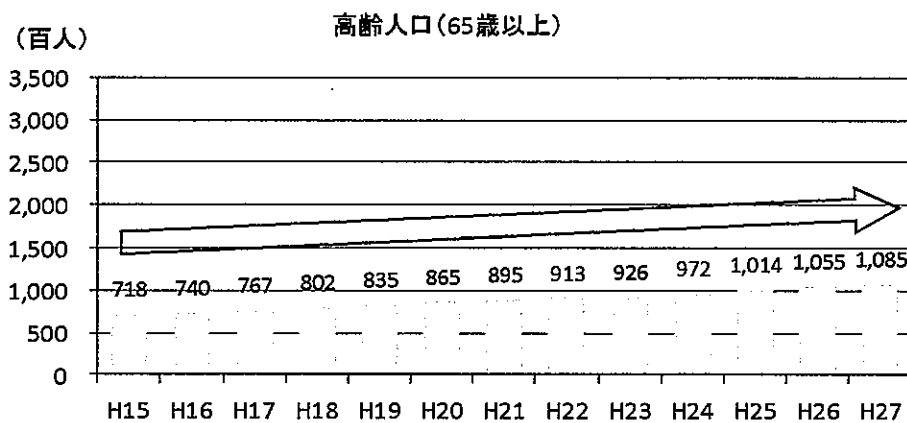
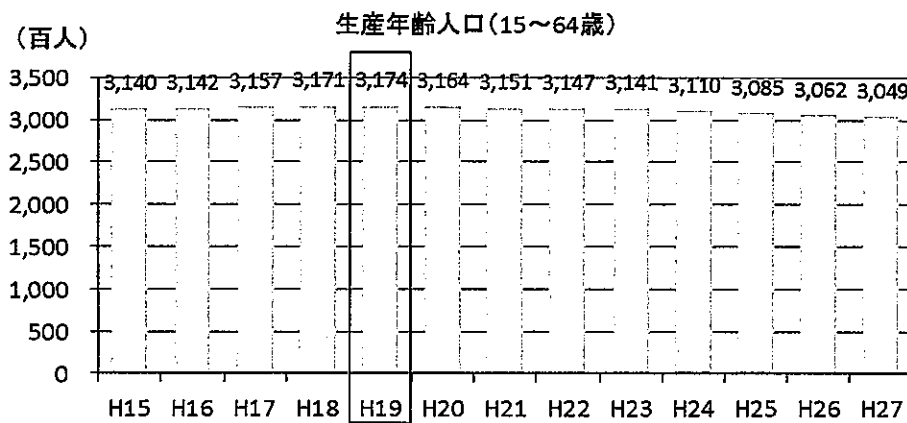
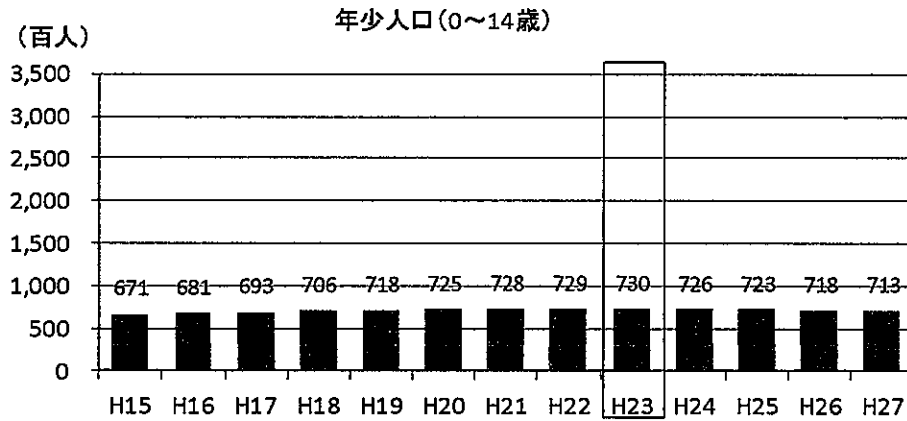


出典：西宮市住民基本台帳
 全国 人口推計（総務省統計局）

図 I-3-6 本市と全国の年齢別人口構成の変化

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

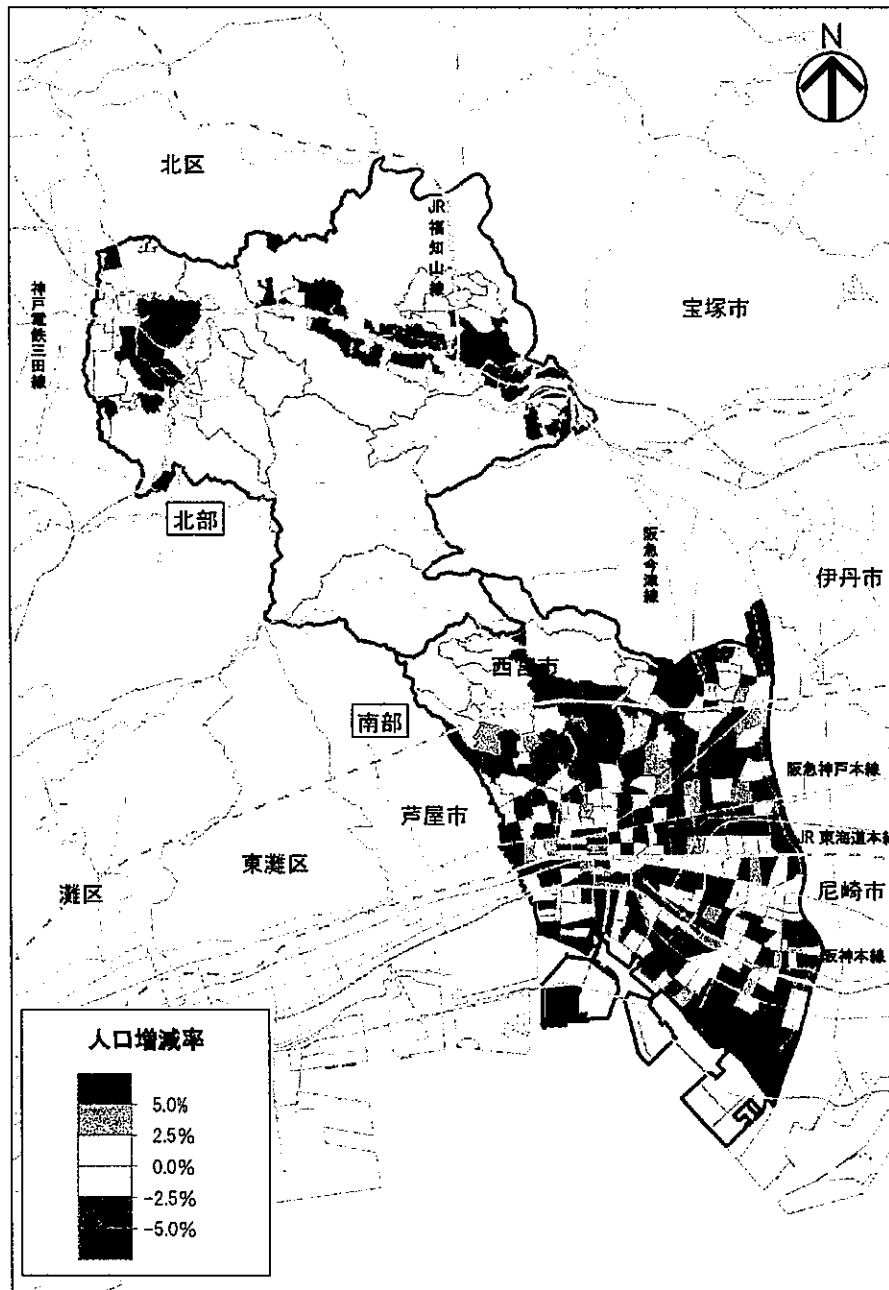
図 I-3-7 年齢階層別人口の推移

3.3.3 町別人口の状況

1) 町別人口の増減

平成 22 年と平成 27 年の町別人口を比較すると、JR 東海道本線や阪急神戸本線の沿線、阪神西宮駅周辺、阪急西宮北口駅の北東側で増加している。

北部や臨海部東側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。



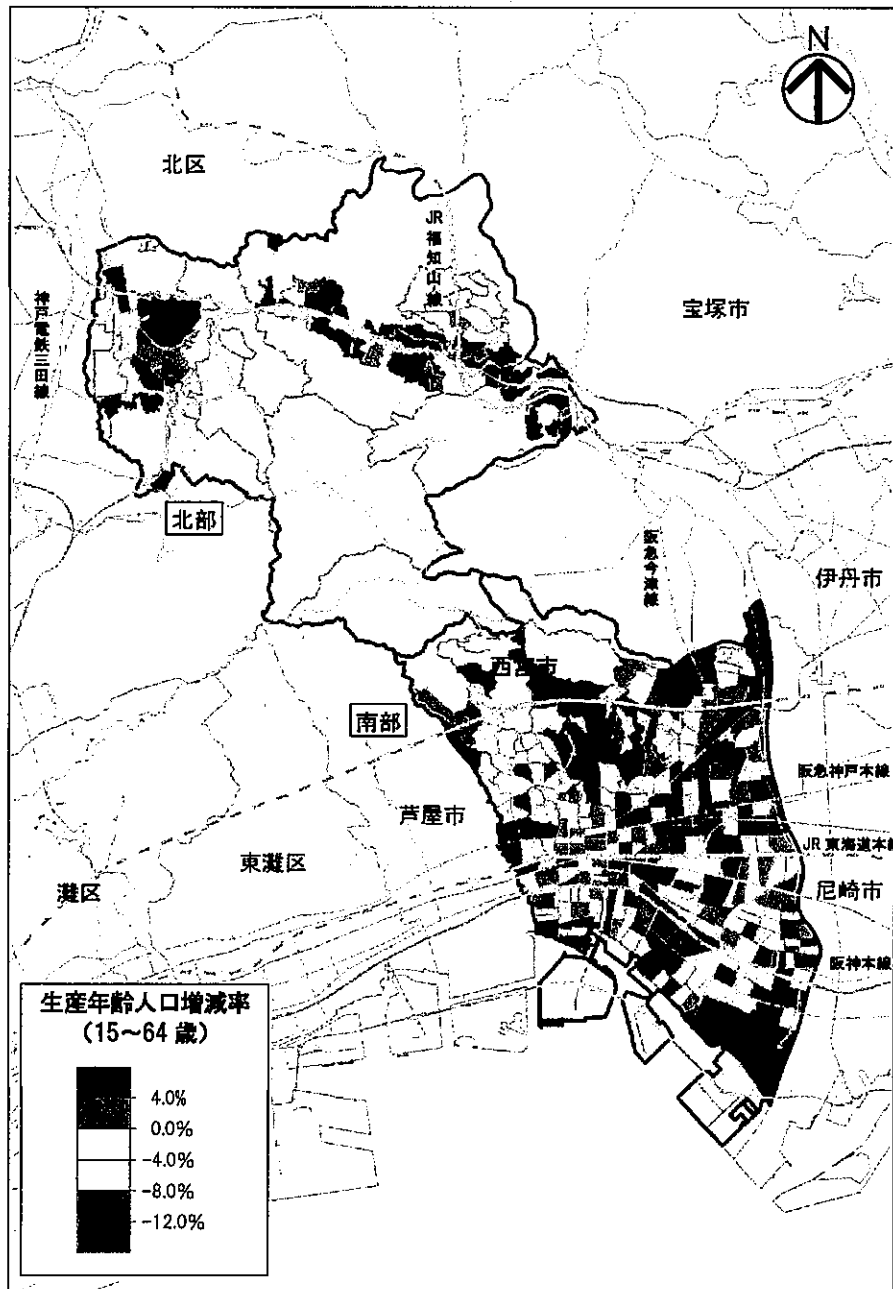
出典：西宮市住民基本台帳

図 I-3-8 町別人口の増減(平成 22 年⇒平成 27 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・臨海部東側などの、鉄道駅や市の中心部から離れた地域では、減少率の高い町が多い。



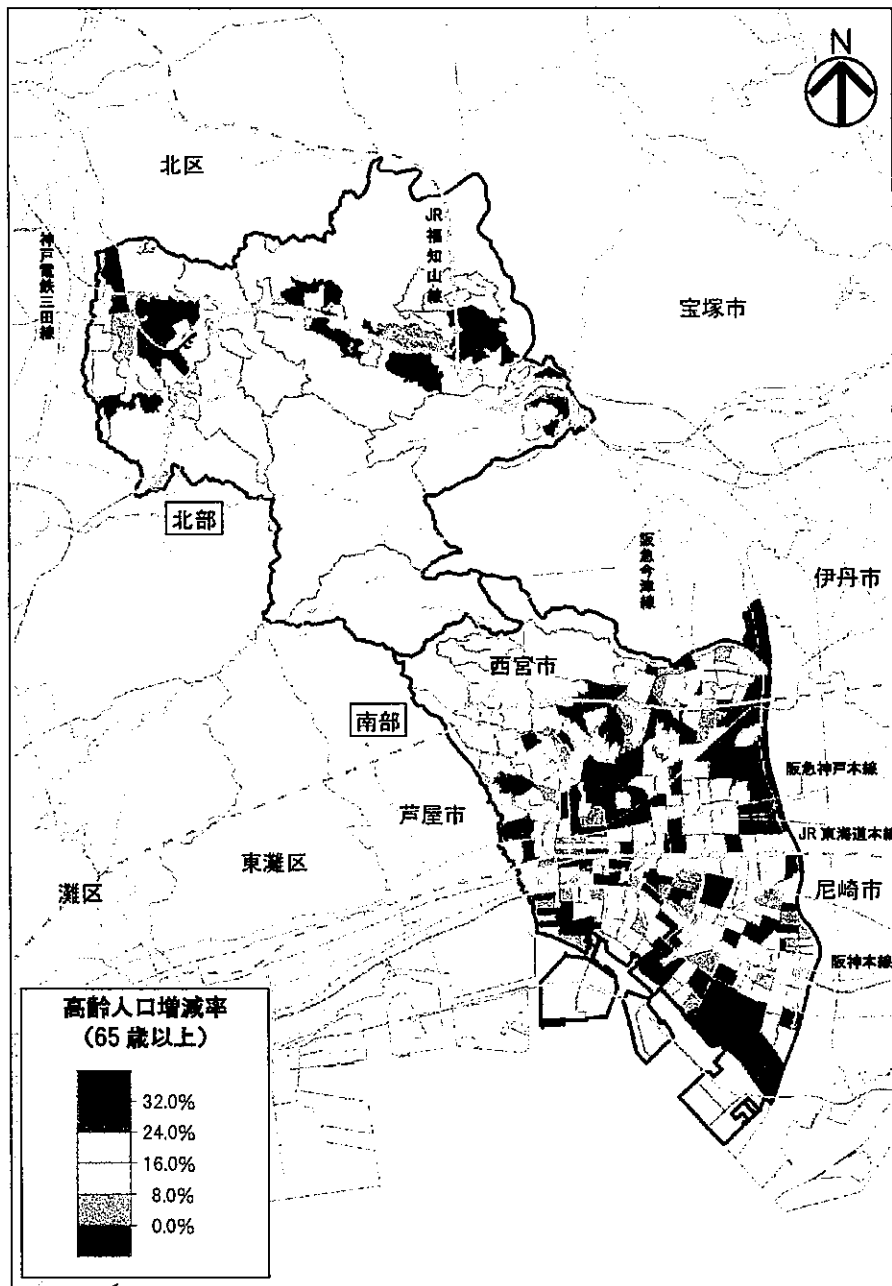
出典：西宮市住民基本台帳

図 I-3-9 町別生産年齢人口の増減(平成 22 年⇒平成 27 年)

3) 町別高齢人口の増減と高齢化率

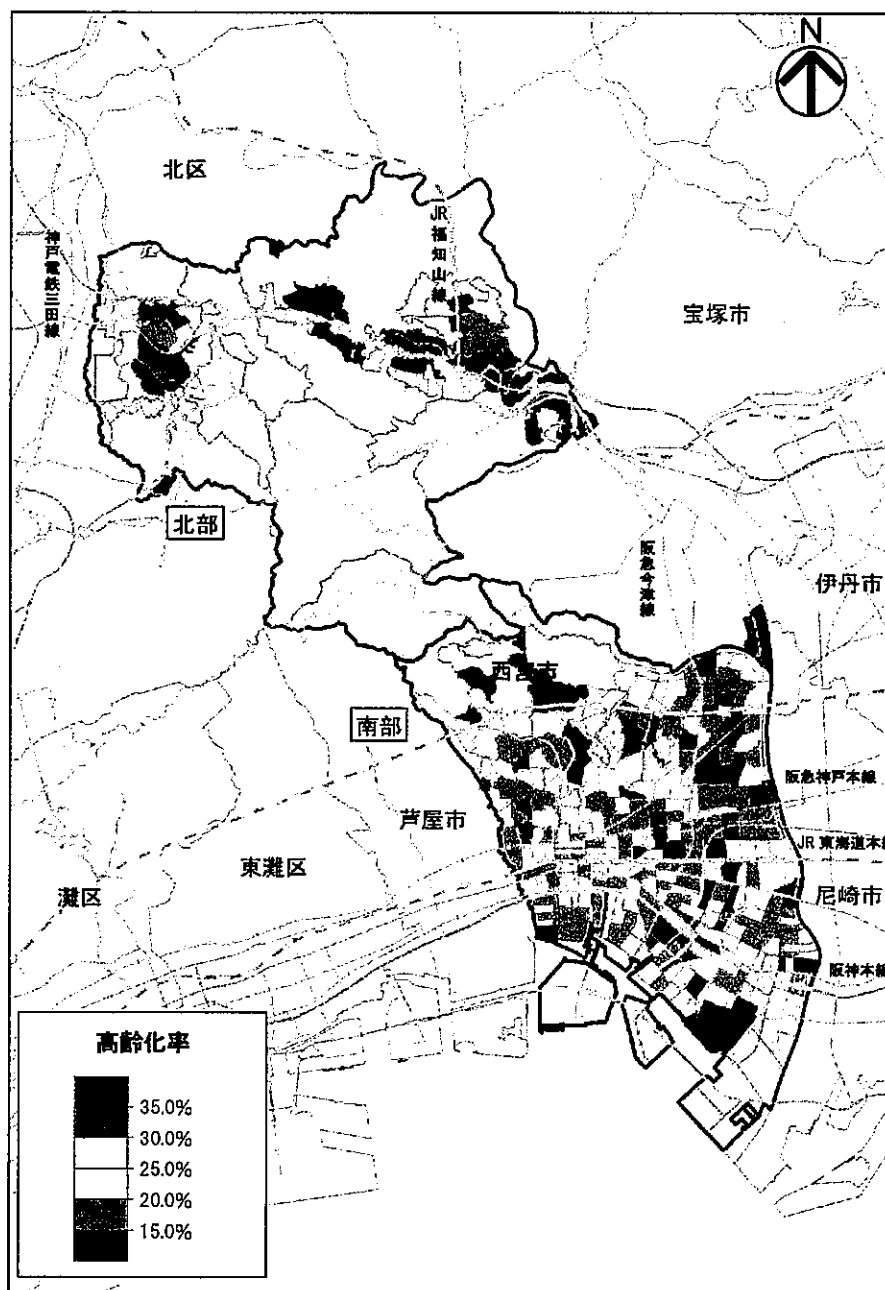
阪急西宮北口駅周辺や近年宅地開発された地域などでは、高齢化率が20%未満だが、その他多くの地域では20%以上である。

高齢化率が低い地域においても高齢人口の増加率が高い傾向にある。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 町別高齢人口の増減(平成22年⇒平成27年)



出典：西宮市住民基本台帳

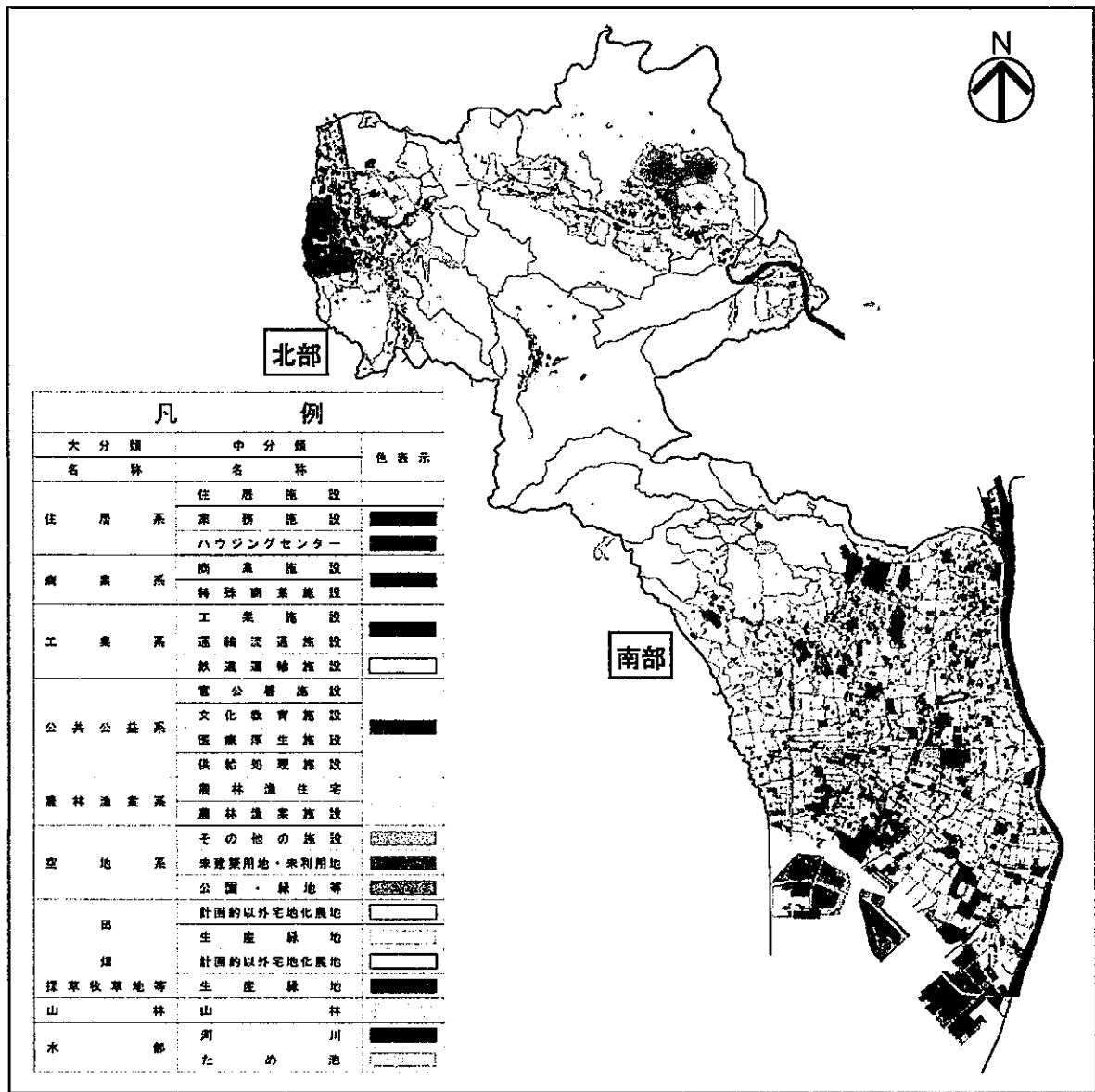
図 I - 3 - 11 町別の高齢化率(平成 27 年)

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。

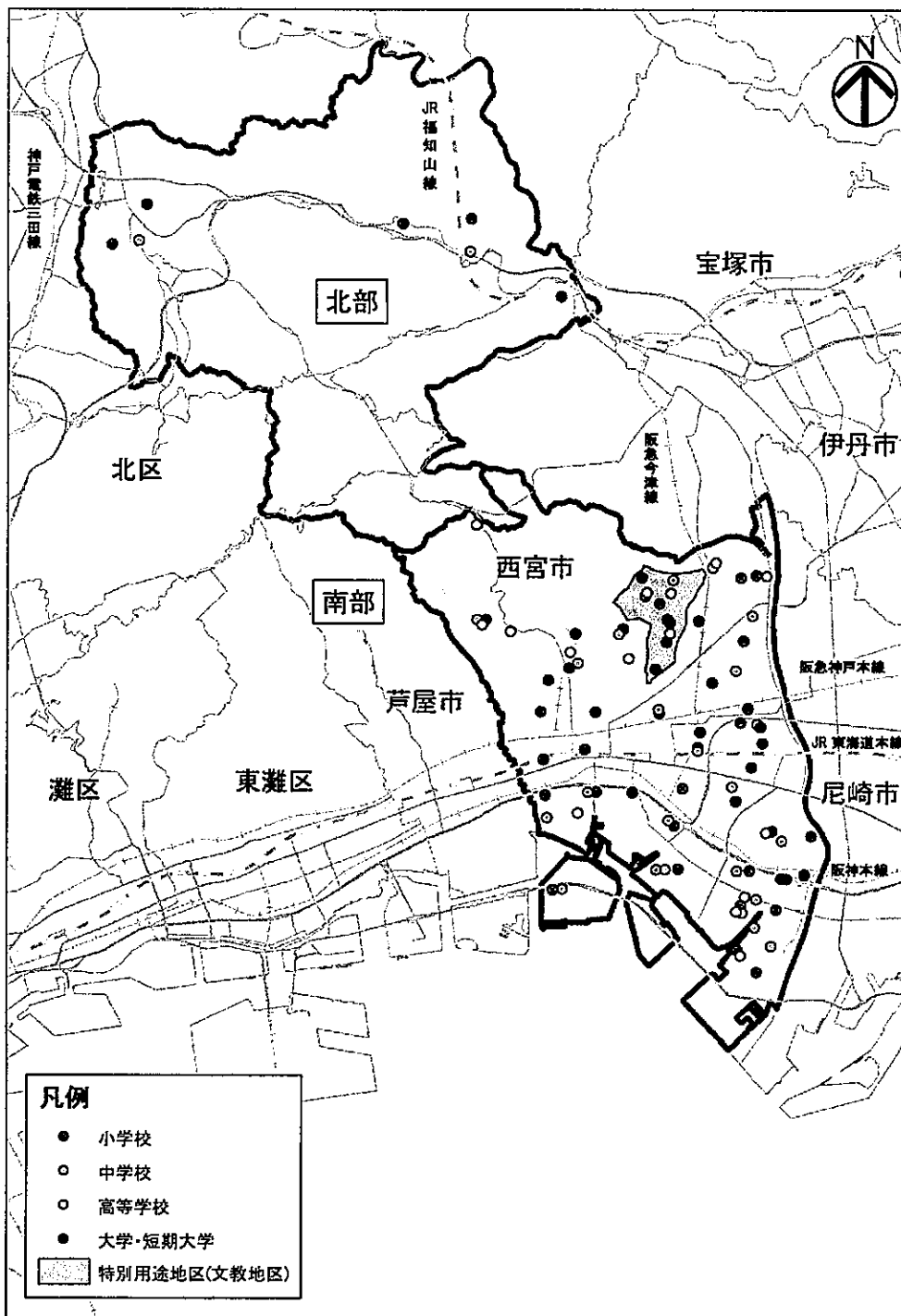


出典：西宮市都市計画基礎調査

図 I-3-12 土地利用の現況(平成 26 年)

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。

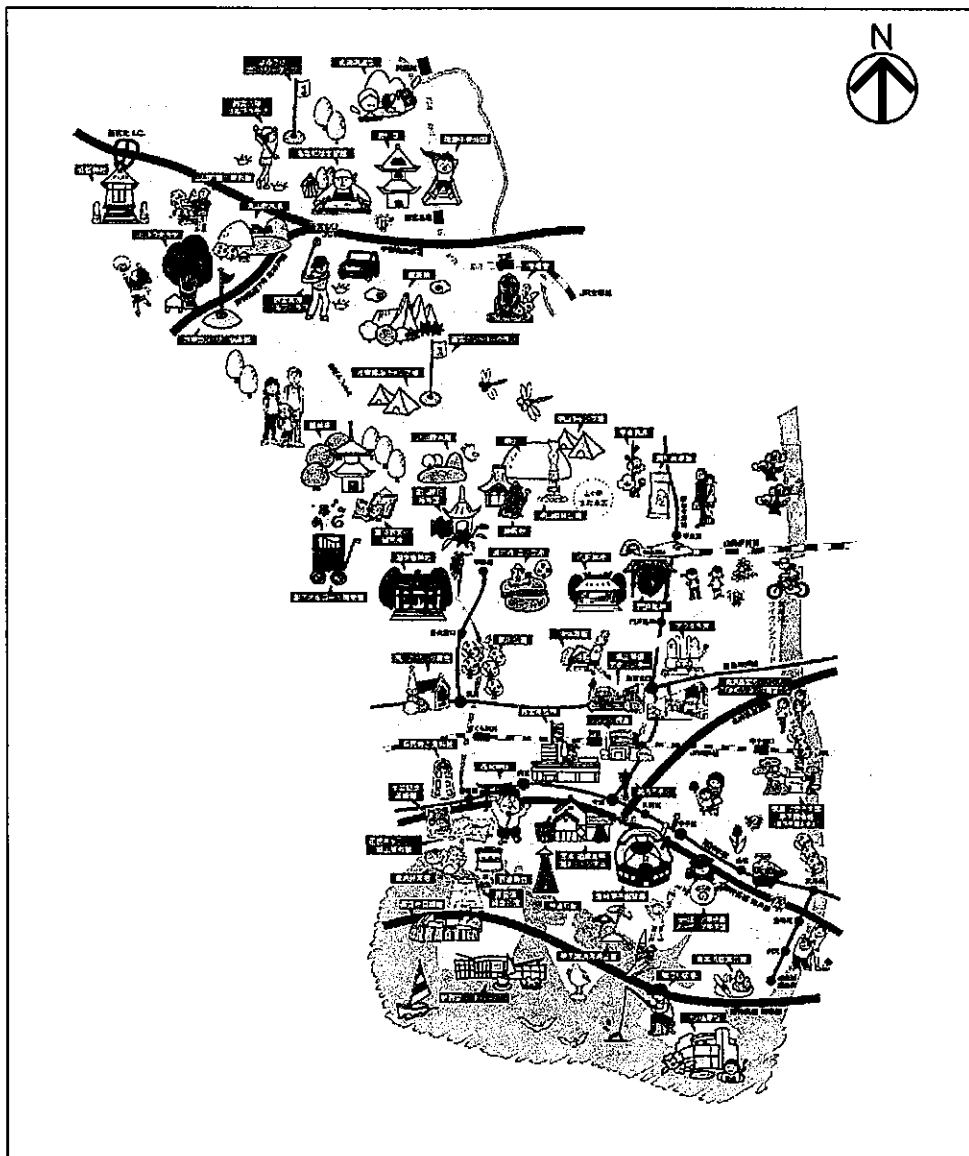
出典：西宮市教育要覧

図 I-3-13 学校施設の立地状況(平成 27 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むスポットが分布
- ・ 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「官水」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-3-14 観光資源の分布状況

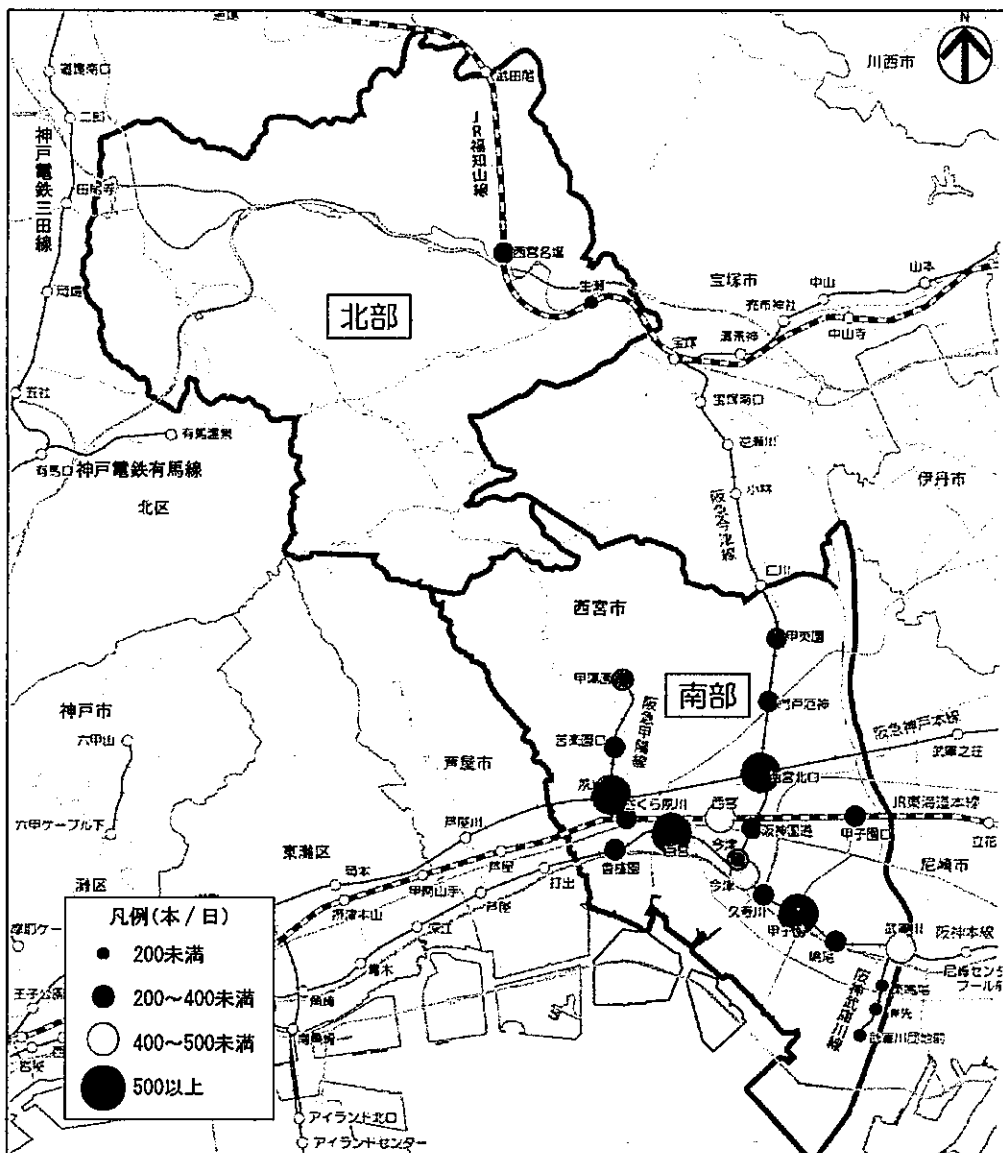
3.7 交通基盤の現況

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、阪神今津駅、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-3-15 西宮市の鉄道路線と鉄道駅の平日 1 日当たり運行本数（平成 25 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く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

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（平成 24 年）

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。

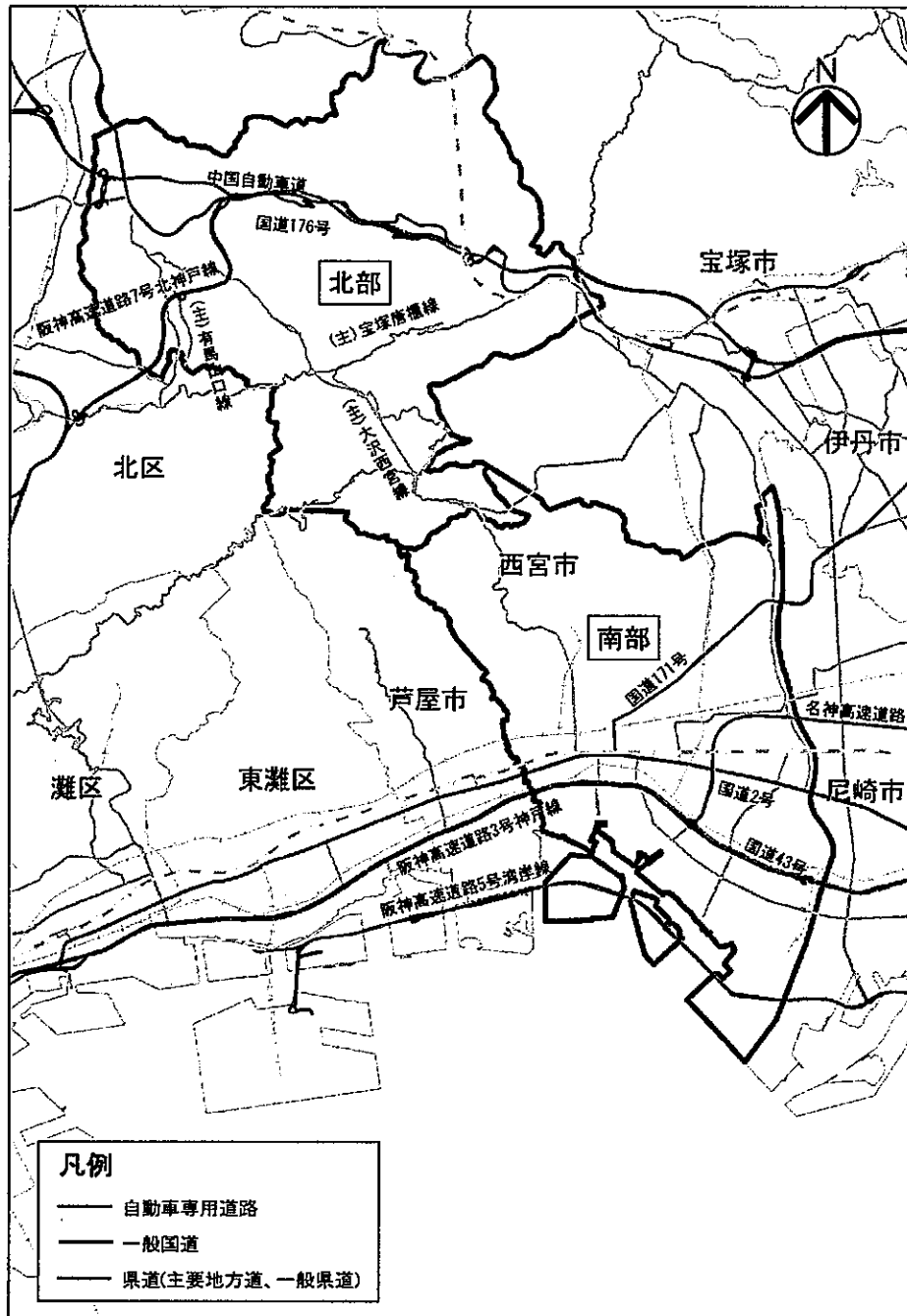
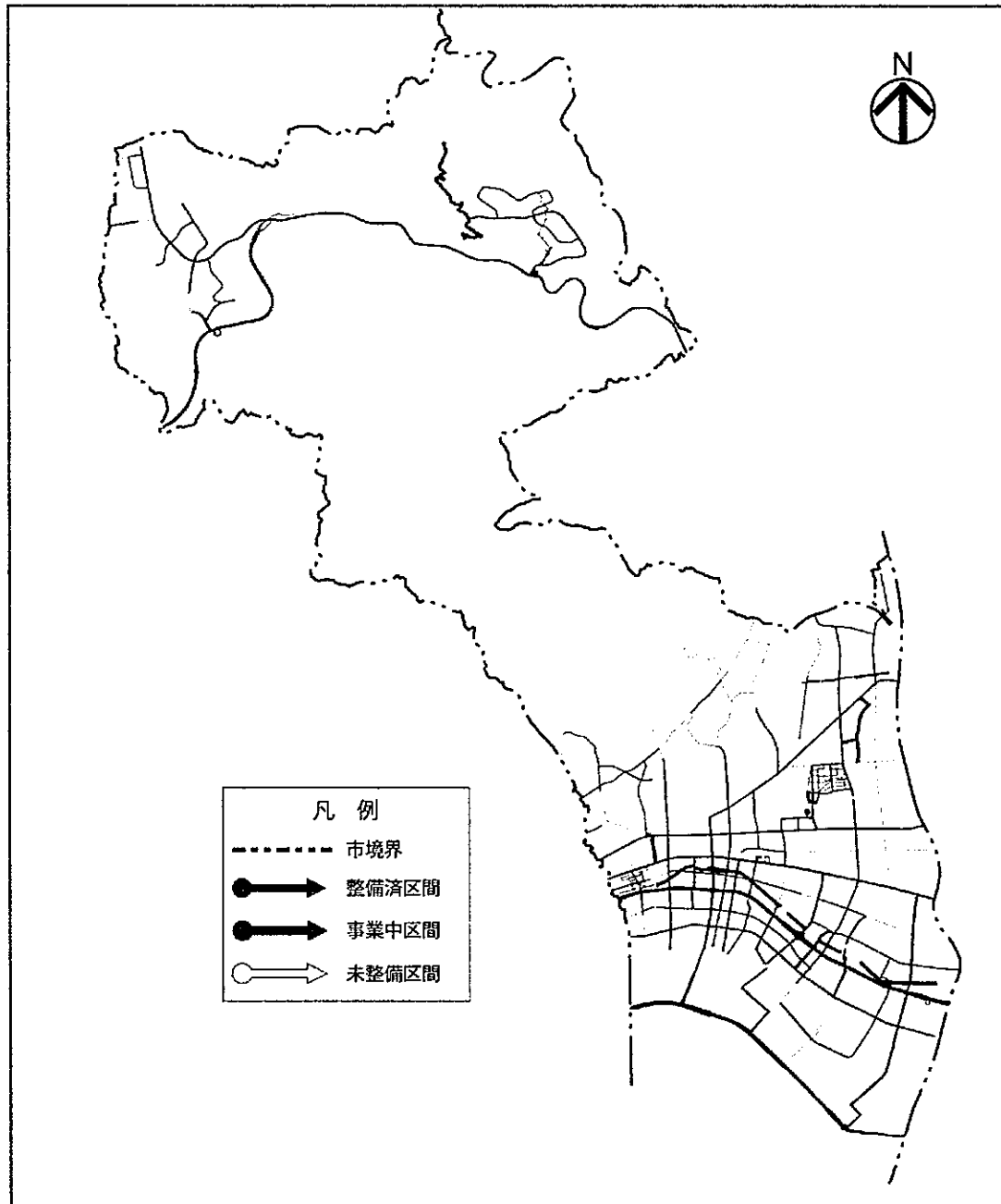


図 I - 3 - 17 西宮市内の国道・県道・自動車専用道路

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 17%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-3-18 西宮市の都市計画道路の整備状況(平成 28 年 3 月)

4. 上位計画と関連計画

4.1 総合交通戦略の位置づけ

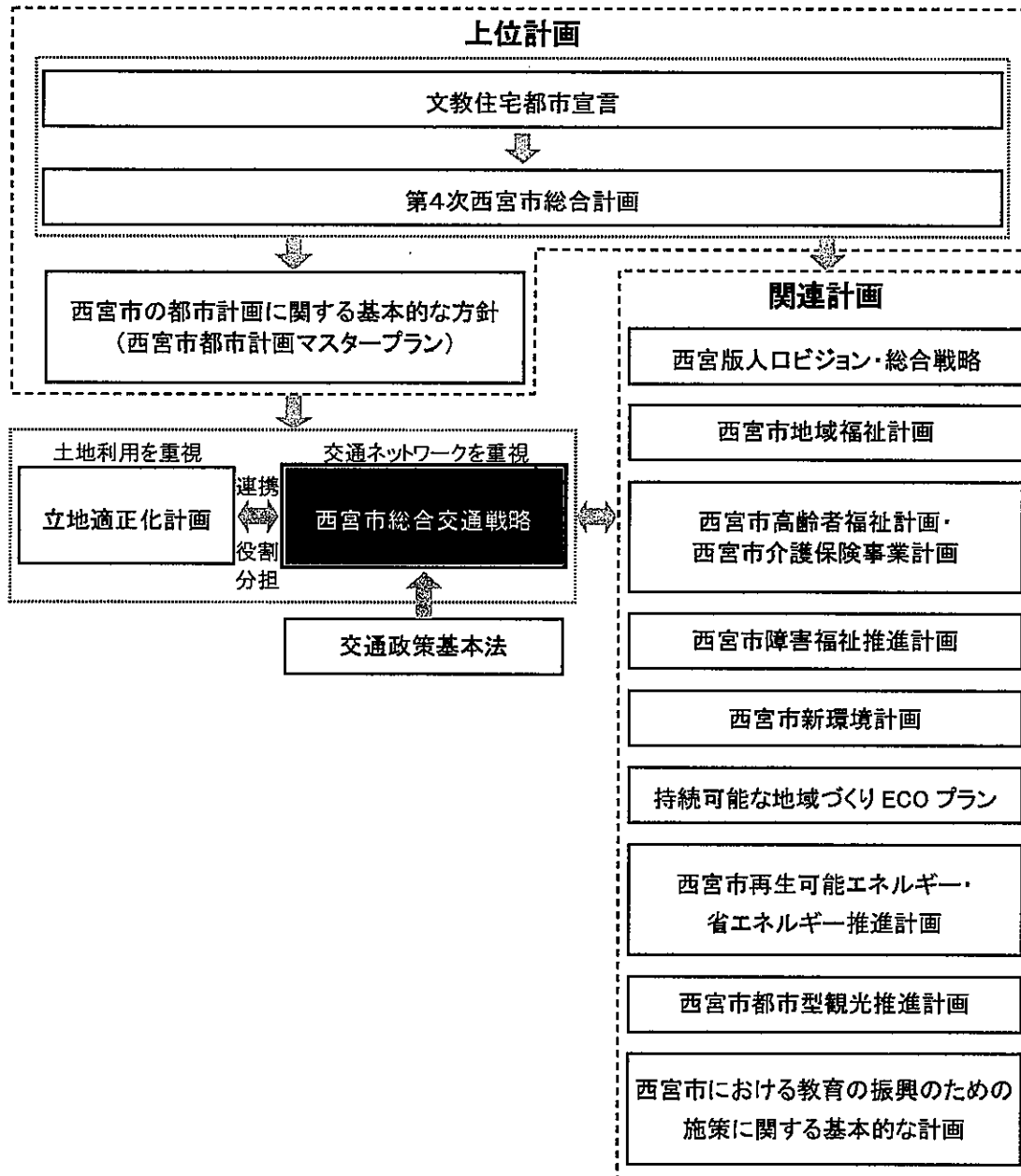


図 I-4-1 上位計画及び総合交通戦略と関連計画の関係

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。
- 総合計画などでは「活力」「ふれあい」「つなぎ育む」といったキーワードで基本目標などが設定されている。
- 西宮市の都市計画に関する基本的な方針では、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。
- 交通政策基本法では、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、交通が豊かな国民生活の実現や地域の活力の向上などに寄与するものとなるように特性に応じた交通手段の役割分担と連携を図るよう定められている。

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1～3次西宮市総合計画

西宮市総合計画(昭和 46 年度から昭和 60 年度)

西宮市新総合計画(昭和 61 年度から平成 10 年度)

第3次西宮市総合計画(平成 11 年度から平成 20 年度)

【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】

- 西宮市総合計画 : 緑としあわせのまちづくりへ
- 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

2) 第4次西宮市総合計画(平成 21 年度から平成 30 年度)

【基本目標】

- ふれあい 感動 文教住宅都市・西宮

【将来のまちのイメージ】

- 市民一人ひとりが輝いて生きるまち

市民が主体的に、活発に地域活動やボランティア活動を展開するとともに、生涯学習やスポーツに親しみ、市政にも参画と協働するなど、市民一人ひとりが生きがいを持って、充実感あふれる日常生活を送るまちをつくりまします。

- 子どもたちの笑顔があふれるまち

子育て世代が夢と希望を持って子育てを楽しむとともに、子どもたちを見守る温かいまなざしの中で、子どもたちが自ら進んで学び、遊び、そして生き生きと成長し、まちのあちこちから子どもの歓声が聞こえるまちをつくりまします。

- みんなが安心して暮らせる安全なまち

ユニバーサルデザイン(年齢や障害の有無にかかわらず、誰もが利用しやすい快適な生活空間)が行き渡った地域社会の中で、すべての市民が互いに支え合い、助け合って生き生きと暮らすとともに、増加する災害や危機、犯罪から市民の生命、財産が守られるまちをつくりまします。

- 水と緑ゆたかな美しいまち

六甲山系から北摂山系にかけての緑、大阪湾に面した御前浜(香櫨園浜)や甲子園浜、武庫川、夙川などの豊かな自然環境に親しむとともに、公園や街路樹、大学などの個性的な建築物やまちなみなどを楽しみながら憩えるまちをつくりまします。

- 人々が楽しく交流する元気なまち

豊かな自然や甲子園球場、西宮神社、大谷記念美術館など本市の魅力的な資源を来訪者が親しめるものとして発信することにより、多くの人々が西宮を訪れ、交流の輪が広がり、産業の活性化とともに、まち全体がにぎわう元気なまちをつくりまします。

4.2.3 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

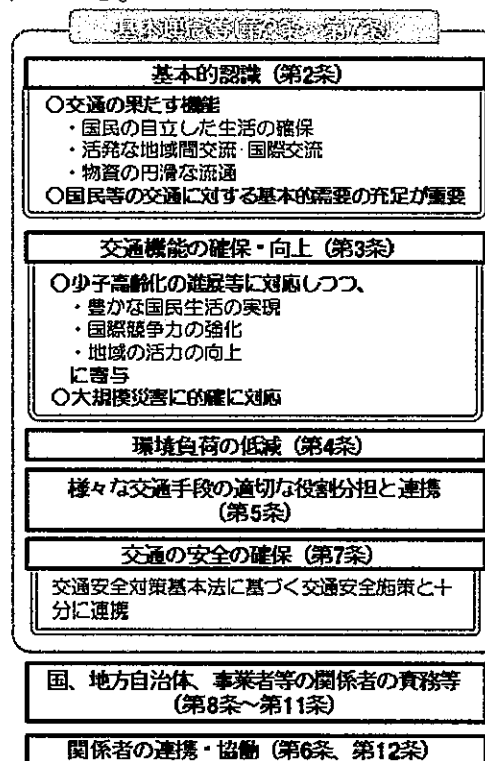
【施策の展開の方向性】

- 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。

4.2.4 交通政策基本法(平成 25 年 12 月公布・施行)

交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、国民生活の安定向上や国民経済の健全な発展を図ることを目的に、わが国における初めての交通に関する基本法として、平成 25 年 12 月に公布・施行された。

具体的には、交通施策に関する基本理念やその実現を図るための施策推進に当たっての基本的認識のもと、交通が豊かな国民生活の実現や地域経済の活性化、地域の活力向上等に寄与するものとなるように、特性に応じた交通手段の適切な役割分担と連携の必要性を規定するとともに、基本理念の実現のために、国・地方公共団体・交通関連事業者及び交通施設管理者・国民等がそれぞれ責任や役割を有し、相互に連携を図りながら協力するよう努めなければならない旨が定められている。



出典：国土交通省ホームページ

図 I-4-2 交通政策基本法の基本理念等

4.3 関連計画

- 地域特性を踏まえた取組み（西宮版総合戦略）、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（環境に関する計画）、観光資源相互のネットワーク化（観光に関する計画）、教育の充実・子育て環境の整備（教育に関する計画）などの分野で各種関連計画が策定されている。

4.3.1 西宮版人口ビジョン・総合戦略（平成 27 年度から平成 31 年度）

- 交通利便性の高さ、田園風景が残る環境、賑わい・活気のある環境など、本市には、多様な魅力があり、地域それぞれの特性がある。地域により抱えている課題も異なっているため、地域における市民活動への支援や、良好な住環境の保全、地域の魅力発信などを通じ、人口の増加や人口減少の抑制を図る。

4.3.2 福祉関係計画

- 1) 西宮市地域福祉計画（平成 28 年度から平成 33 年度）
- 2) 西宮市高齢者福祉計画・西宮市介護保険事業計画（平成 27 年度から平成 29 年度）
- 3) 西宮市障害福祉推進計画（平成 24 年度から平成 29 年度）

- 年齢、性別、障害の有無などに関わらず、市民一人ひとりが、住み慣れた地域で、安心して暮らせるまちづくりを進める。
- 誰もが円滑に移動し施設を利用できるようにするというユニバーサルデザインの考え方を踏まえて、施設や公共交通機関など多くの市民が利用する公共施設等の安全性や利便性、快適性などを確保する必要がある。
- すべての市民が安全・安心で、快適に暮らせるまちづくりを推進するため、ユニバーサルデザインの考え方の普及・啓発に努めるとともに、外出しやすい都市環境・生活空間のバリアフリー化や災害・緊急時をはじめ生活における安心・安全の確保に取り組む。

4.3.3 環境関係計画

- 1) 西宮市新環境計画（平成 17 年度から平成 30 年度）
- 2) 持続可能な地域づくり ECO プランー西宮市地球温暖化対策地方公共団体実行計画（区域施策編）
（平成 22 年度から平成 32 年度）
- 3) 西宮市再生可能エネルギー・省エネルギー推進計画（平成 26 年度から平成 32 年度）

- CO₂ 等の温室効果ガスの排出を抑制し、低炭素社会を実現するため、西宮市の市民・事業者・行政が協働し、地域が一体となって総合的な取り組みを進める。
- 低炭素型都市の形成に向けて、公共交通機関を利用しやすい都市環境に改善するため、市民及び事業者に対して、自動車から公共交通への転換を啓発する。
- 公害の発生と拡散の防止のため、自動車利用者に対し、公共交通機関の利用促進、ノーマイカーデーの実施などの普及啓発、低公害車導入への助成などを継続して行っていく。