

# 西宮市地域公共交通総合連携計画 (案)

---

平成 21 年 月 日

西宮市地域公共交通活性化協議会

## はじめに

本市における公共交通サービスの現状を見ると、市内に 23 駅を有する鉄道網として、JR 東海道本線・福知山線、阪急電鉄神戸線、阪神電鉄本線などが運行され、さらに、こうした鉄道網を補完する形で阪急、阪神のバス路線が運行されており、市全体としては、比較的、公共交通の利便性の高い都市として認知されている。

しかしながら、近年の少子高齢化やマイカー等の普及により公共交通機関の利用者数は、年々減少してきており、公共交通を取りまく経営環境は、極めて厳しい状況となっている。また、高齢者等にとって身近な交通手段であるバス交通の充実や、鉄道の利便性についても、より一層の向上が求められており、公共交通の果たす役割は、益々重要なものとなってきている。社会経済活動の基盤である公共交通の維持、活性化は、高齢者、障害者などの移動手段の確保、地域の活性化、環境問題への対応等、まちづくりに関する重要な課題の解決のために、喫緊の課題となっている。

こうした状況の中、平成 19 年度には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）」が制定され、「地域公共交通総合連携計画」の策定条項が盛り込まれるなど、地域の公共交通に関する環境整備が図られてきたところである。

こうした経緯を受け、本市においても公共交通の利便性向上、効率的、効果的な交通サービスの実現のための検討を行い、将来の公共交通の目指すべき方向性等を明確にし、今後の公共交通整備の基本指針となる「西宮市地域公共交通総合連携計画」を策定するものである。

# 目次

---

<b>1. 地域の現況</b> .....	<b>1</b>
1.1 地勢.....	1
1.2 人口および高齢化率 .....	2
1.3 施設立地 .....	4
1.4 自動車の普及状況.....	5
1.5 鉄道交通 .....	6
1.5.1 鉄道ネットワーク .....	6
1.5.2 鉄道利用状況.....	7
1.5.3 駅端末交通手段におけるバス利用.....	8
1.5.4 鉄道駅における交通結節機能の状況.....	9
1.6 バス交通 .....	15
1.6.1 バスネットワーク .....	15
1.6.2 バス利用状況.....	16
1.6.3 公共交通不便地域 .....	17
1.7 交通手段別移動状況 .....	19
1.8 公共交通に対する市民意識 .....	21
<b>2. 地域の課題</b> .....	<b>24</b>
<b>3. 西宮市地域公共交通総合連携計画</b> .....	<b>25</b>
3.1 基本方針 .....	25
3.2 計画区域及び目標年次.....	25
3.3 計画目標 .....	26
3.4 事業計画の概要.....	27

---

# 1. 地域の現況

## 1.1 地勢

- 市中央部は、東六甲山系による山地であり、ほとんど居住地はなく、北部および南部地域にそれぞれ市街地が形成されている。

本市は、兵庫県の南東部に位置し、大阪市、神戸市のほぼ中間にある。市域の東は尼崎市、西は芦屋市、北は神戸市北区、南は大阪湾に面している。また、六甲山系を跨いで南北に延びており、その中央部の東六甲山系に属する山地が東西に連なっているため、南北両地域にそれぞれ市街地が形成されている。

本市は、阪神都市圏における住宅都市の役割を担っており、南部地域では、阪急、阪神、JRによって、北部地域では、神戸電鉄、JRによって大阪市、神戸市と連絡している。

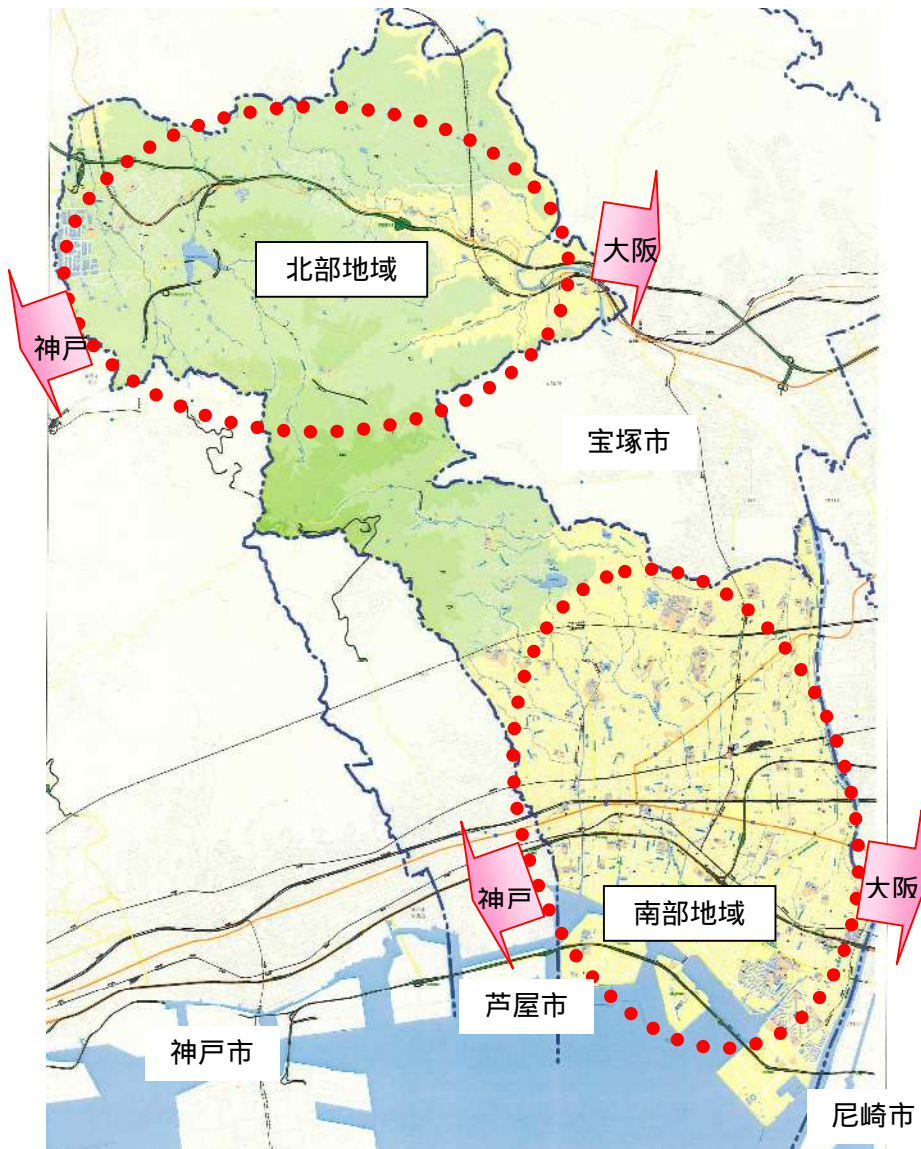


図 1.1.1 西宮市の位置および地形

## 1.2 人口および高齢化率

- 人口は増加傾向にある。
- 北部、南部地域ともに、高齢化が進んでいる。

本市の人口および世帯数は、平成7年に発生した震災の影響で一次減少したものの、その後は増加傾向に転じ、平成20年の時点では人口約475千人、世帯数約208千世帯となっている（図1.2.1参照）。人口を地域別に見ると、南部の本庁地区が約195千人、鳴尾地区が約99千人、瓦木地区が約71千人、甲東地区が約65千人、北部の山口地区が約18千人、塩瀬地区が約28千人と、南部に人口が集中している（図1.2.3参照）。

また高齢化率（65歳以上）は、昭和60年の8.7%から平成20年には18.2%と増加しており、近年、高齢化が進んでいる（図1.2.2参照）。各地域別の高齢化率は17~20%前後となっている。

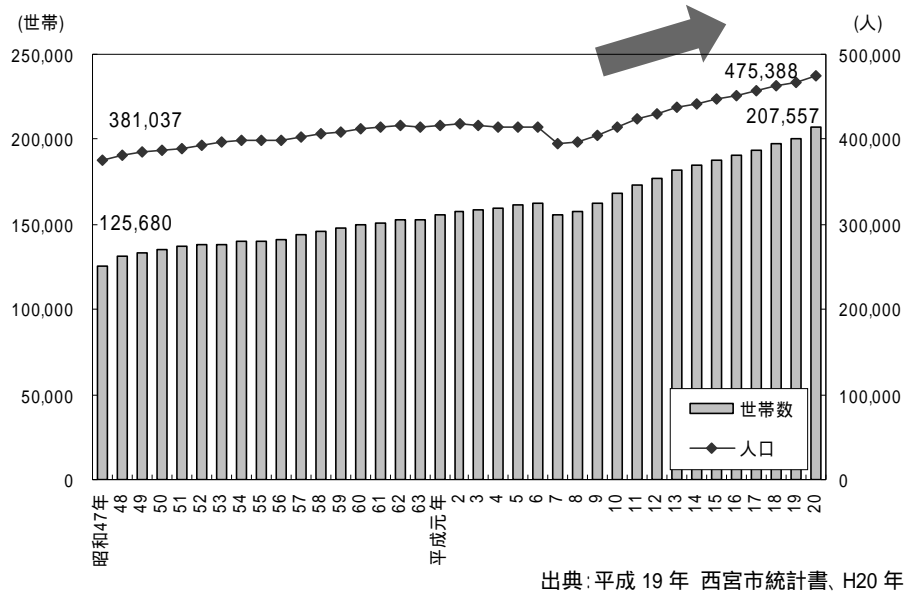


図 1.2.1 西宮市の人口の推移

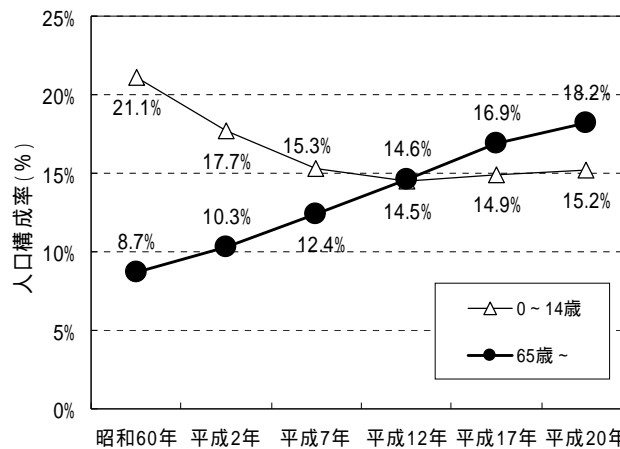
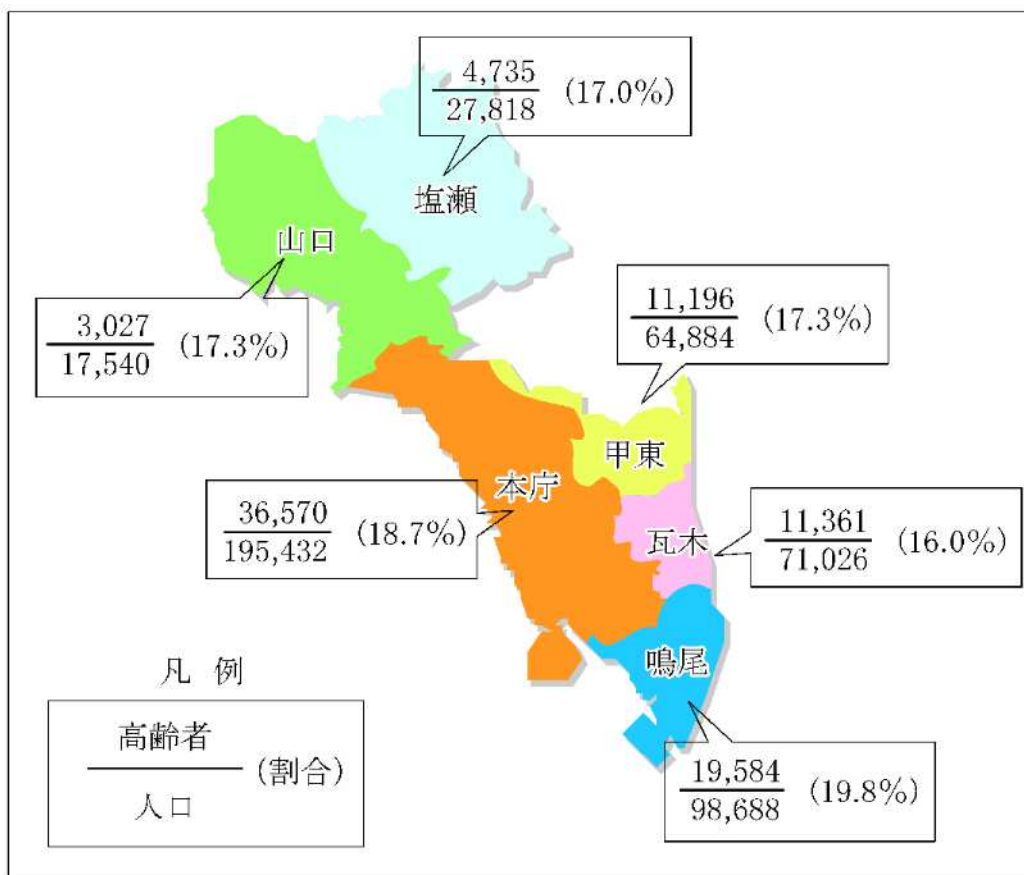


図 1.2.2 西宮市の高齢化率

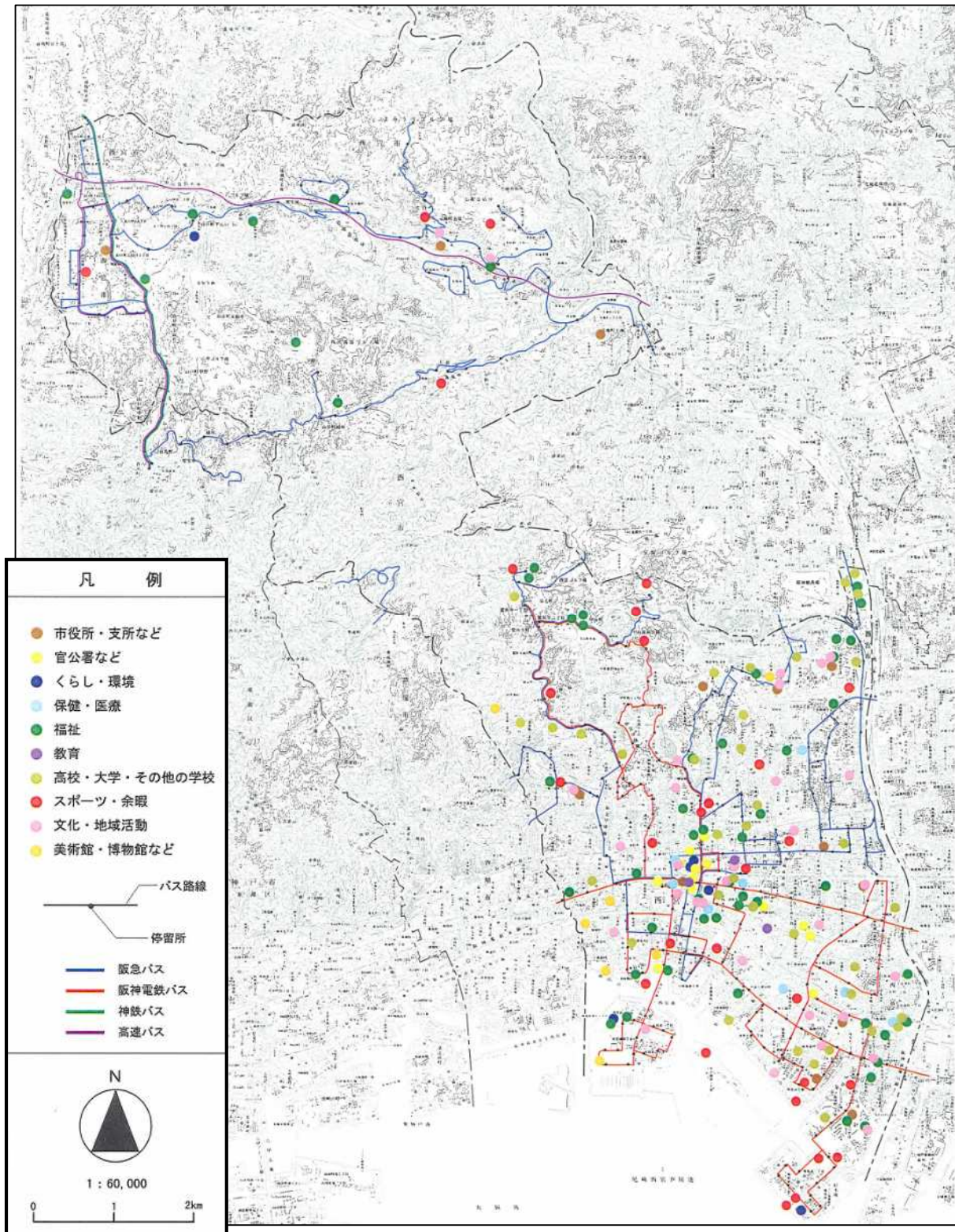


出典：西宮市役所 (H20.9)

図 1.2.3 地域別人口および高齢化率

### 1.3 施設立地

➤ 市内の主な公共・公益施設は、南部地域に集中している（図 1.3.1 参照）。



出典：西宮市バス交通活性化検討調査 報告書 平成 12 年 3 月

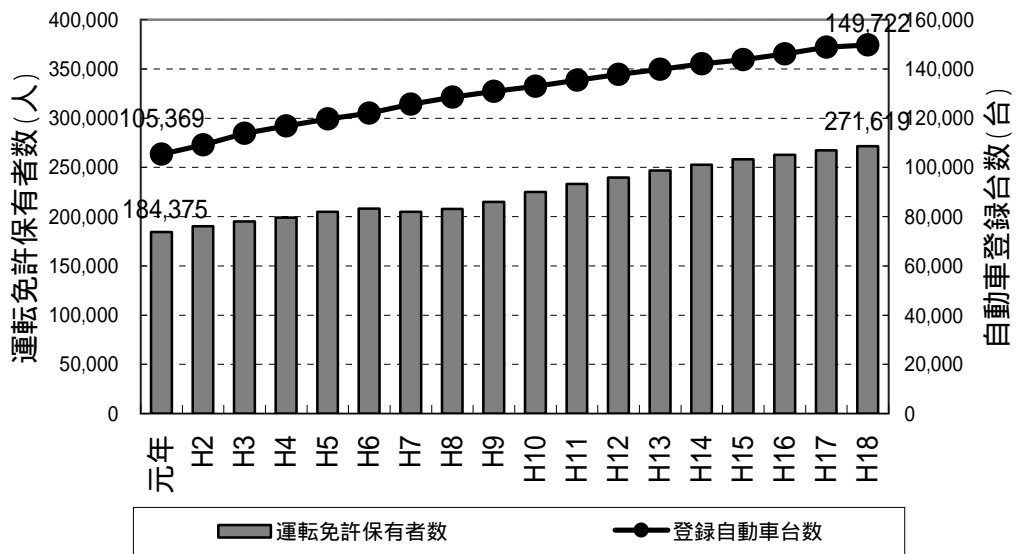
図 1.3.1 市内の主な公共・公益施設の分布状況

## 1.4 自動車の普及状況

➤ 運転免許保有者数、自動車登録台数とも増加している。

市内の運転免許保有者数は、近年、増加傾向にあり、平成 18 年には 272 千人と、平成元年比で 1.47 倍に増加している（図 1.4.1 参照）。

同様に、自動車登録台数（乗用自動車 + 軽自動車）は、平成 18 年には 150 千台と、平成元年比で 1.42 倍に増加している。



自動車登録台数は、乗用自動車と軽自動車（四輪車、届出）の和

出典：西宮市統計書

図 1.4.1 西宮市内の運転免許保有者数と自動車登録台数

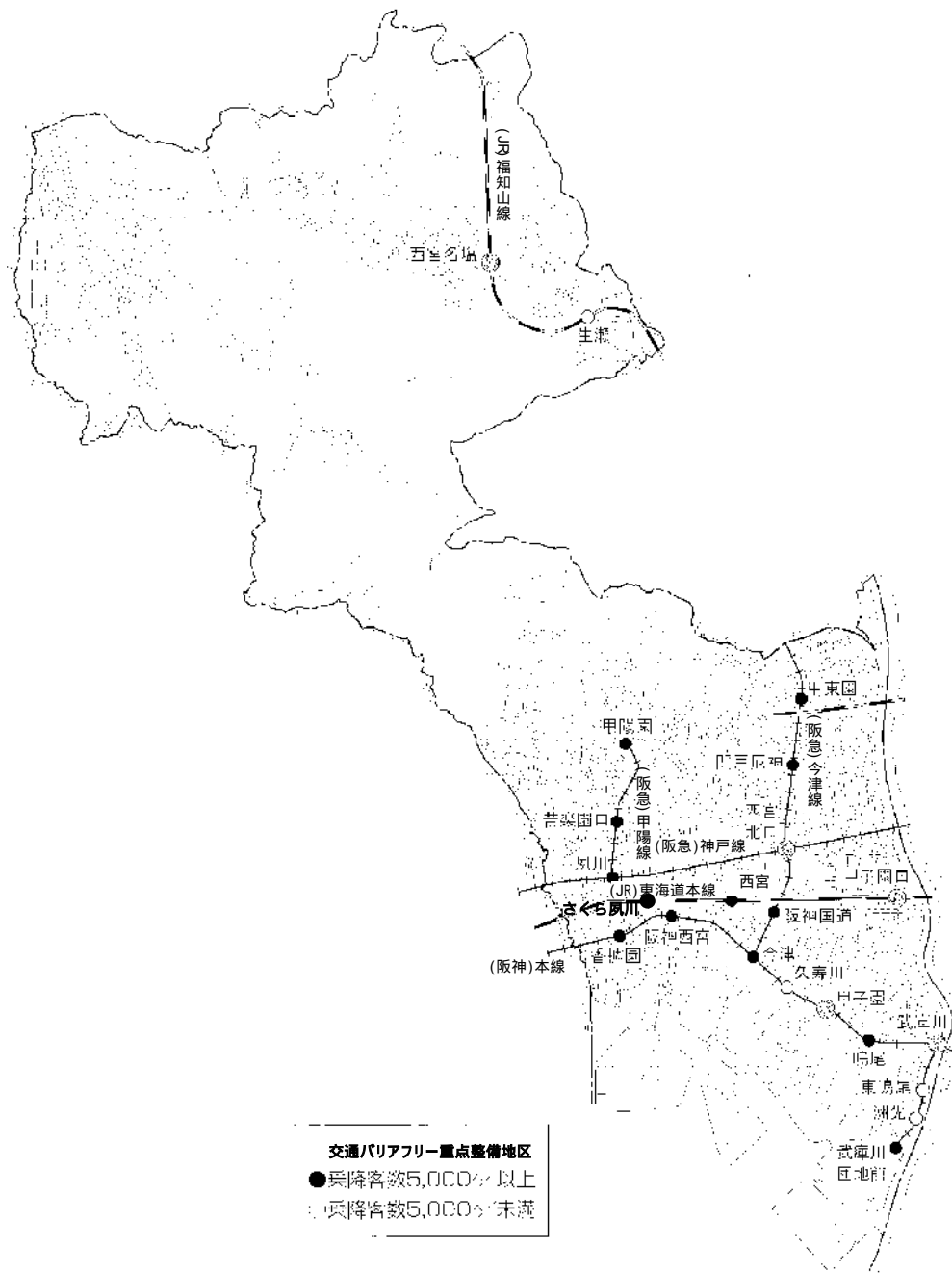


## 1.5 鉄道交通

### 1.5.1 鉄道ネットワーク

- ▶ 南部地域を中心に多くの鉄道路線が整備されており、市内に鉄道駅は23駅ある。

本市の鉄道路線は、JR(東海道本線・福知山線)、阪急(神戸線・今津線・甲陽線)、阪神(本線・武庫川線)と、市の南部地域を中心に多くの路線が整備されており、鉄道駅は、平成19年3月に開業したJRさくら夙川駅を含めて、23駅となっている。



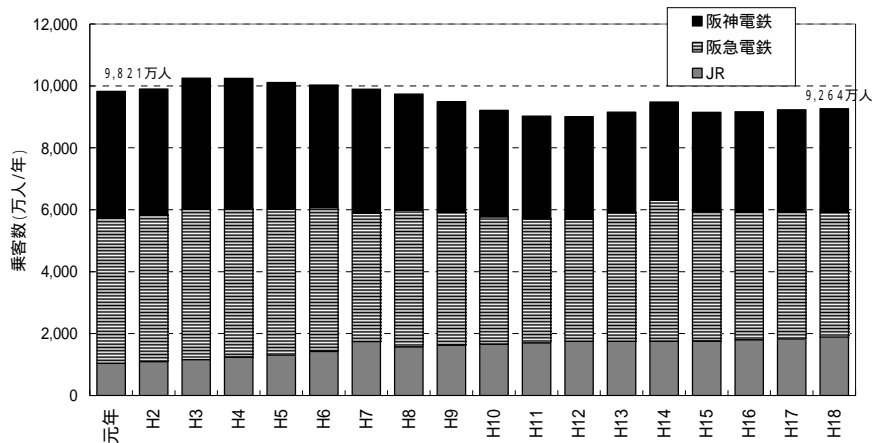
出典:西宮市交通バリアフリー基本構想 平成15年7月(一部加筆)

図 1.5.1 西宮市の鉄道ネットワーク

### 1.5.2 鉄道利用状況

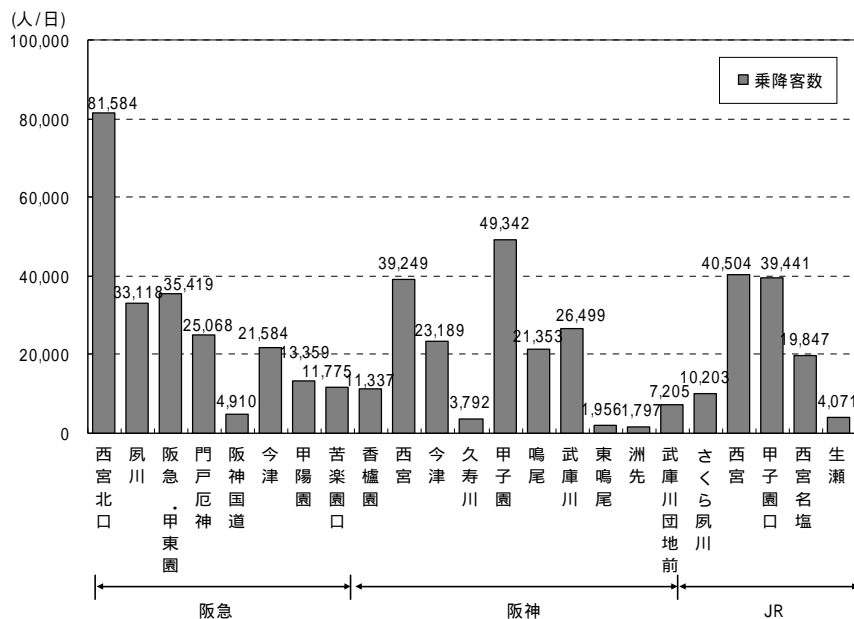
- 鉄道利用全体としては横ばい傾向にあり、各社の利用状況は、JRが微増傾向にあるが、阪急電鉄や阪神電鉄の利用は、減少または横ばい傾向である。
- 平成19年調査によると、駅別日乗降客数は、西宮北口駅が82千人/日で最も多く、次いで阪神電鉄の甲子園駅が49千人/日、JRの西宮駅が41千人/日となっている。

鉄道（JR・阪急電鉄・阪神電鉄）の利用状況は、平成3年から減少傾向に転じ、平成18年は93百万人/年と横ばい傾向にある。各社の利用状況を見ると、JRの利用が増加しているものの、阪神、阪急においては減少傾向となっている。（図1.5.2参照）駅別にみると、平成19年の日乗降客数は、阪急電鉄の西宮北口駅が82千人/日と最も多く、次いで阪神電鉄の甲子園駅が49千人/日、JRの西宮駅が41千人/日と続いている（図1.5.3参照）



出典：西宮市統計書

図 1.5.2 西宮市内の事業者別の駅乗客数の推移



出典：西宮市資料

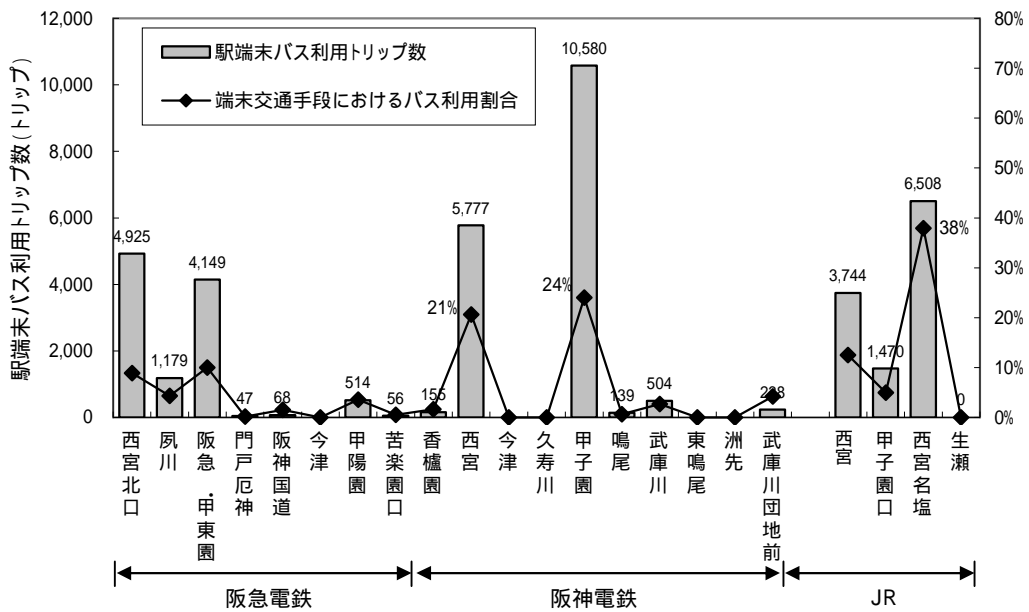
図 1.5.3 駅別の日乗降客数（平成19年）

### 1.5.3 駅端末交通手段におけるバス利用

➤ 駅の端末交通としてのバス利用は、トリップ数では阪神甲子園駅が約 11 千トリップと最も多く、利用割合では JR 西宮名塩駅が 38% と最も高い。

各鉄道駅の端末交通手段におけるバス利用状況を見ると、バス利用トリップは、阪神甲子園駅が約 11 千トリップと最も多く、次いで JR 西宮名塩駅が約 65 百トリップ、阪神西宮駅が約 58 千トリップとなっている。

バス利用の割合は、JR 西宮名塩駅が 38% と最も多く、次いで阪神甲子園駅が 24%、阪神西宮駅が 21% となっている。(図 1.5.4 参照)



出典：第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査(H12)

図 1.5.4 各鉄道駅のバス利用トリップ数とバス利用割合

#### 1.5.4 鉄道駅における交通結節機能の状況

- 鉄道 鉄道、鉄道 バスの乗換えについて、いくつかの駅で、駅舎内のバリアフリー化や駅前広場における交通結節機能の充実が課題となっている。

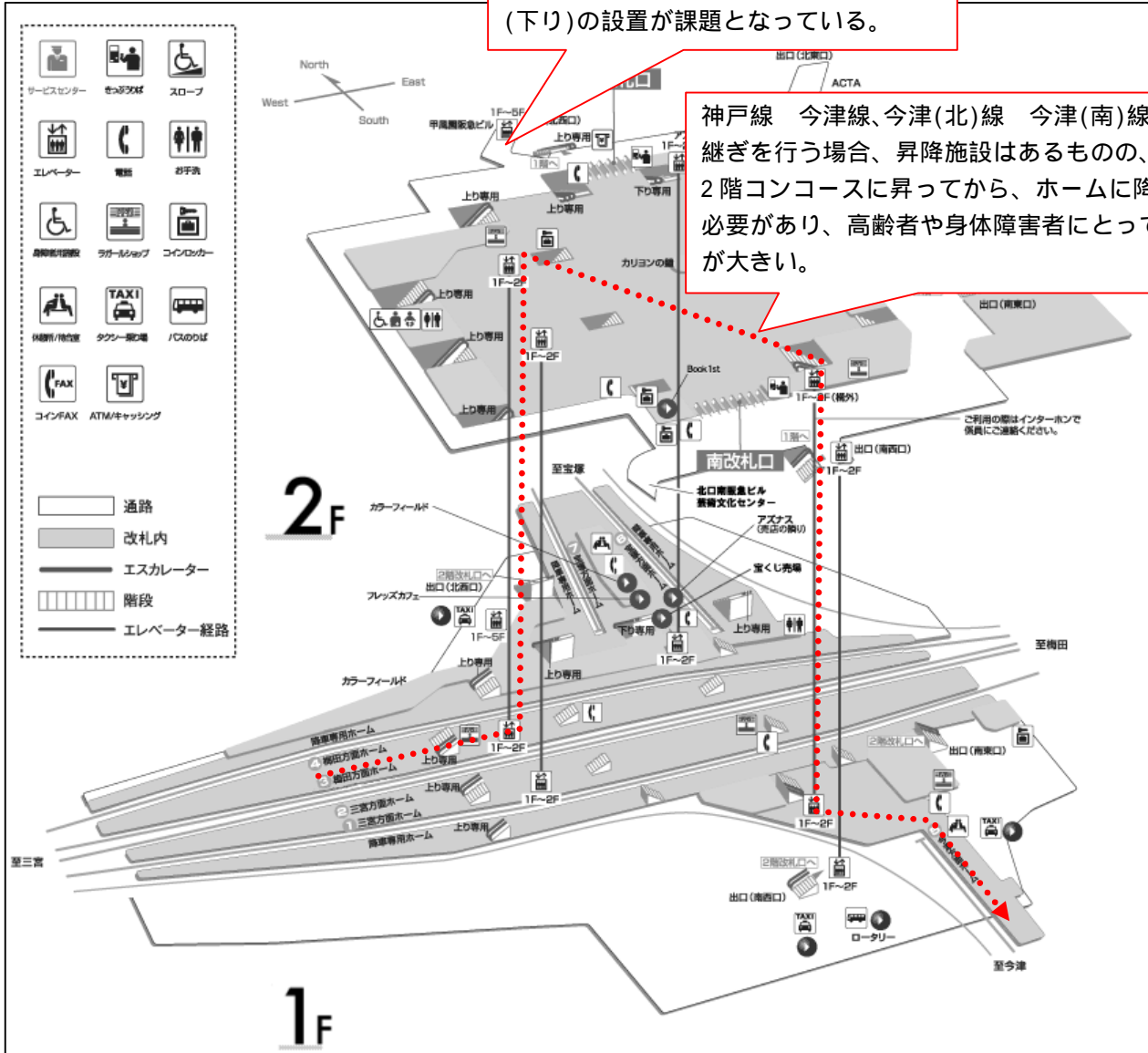
市内鉄道駅のうち、交通結節機能に課題のある駅は以下のとおりである。

表 1.5.1 市内鉄道駅の交通結節機能の状況

鉄道駅名		交通結節機能の状況
阪急電鉄	西宮北口	<ul style="list-style-type: none"> <li>・神戸線 今津線、今津(北)線 今津(南)線の乗り継ぎを行う場合、昇降施設はあるものの、一旦2階コンコースに昇ってから、ホームに降りる必要があり、高齢者や身体障害者にとって負担が大きい。</li> <li>・駅北西側の改札口外エスカレーター(下り)の設置が課題となっている。</li> </ul>
阪神電鉄	甲子園	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅舎内には、エレベーターが設置されておらず、高齢者や身体障害者にとって負担が大きい。</li> </ul>
	西宮	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅北側広場においては、通過交通と駅関連交通が輻輳しており、自動車交通の円滑化、歩行者の道路横断などの際の安全対策が課題となっている。</li> <li>・駅北側の駅前広場は、阪神電鉄の専用広場となっており、他社のバス・タクシー及び一般車の寄付きができない状況となっている。</li> </ul>
J R	甲子園口	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅北側、南側ともに駅前広場が狭小である。特に北側広場は広場内の通過交通が著しいため、路線バスの寄付きおよび転回時には、誘導員が必要となっている。</li> </ul>
	西宮名塩	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前広場には、送迎目的の一般自動車(キス・アンド・ライド)が多く、バスの発着に支障を来している。</li> <li>・駅前広場から駅改札口へのエレベーター及びエスカレーター(下り)の設置が課題となっている。</li> </ul>

出典：西宮市資料

阪急西宮北口



出典: 阪急電鉄ホームページ



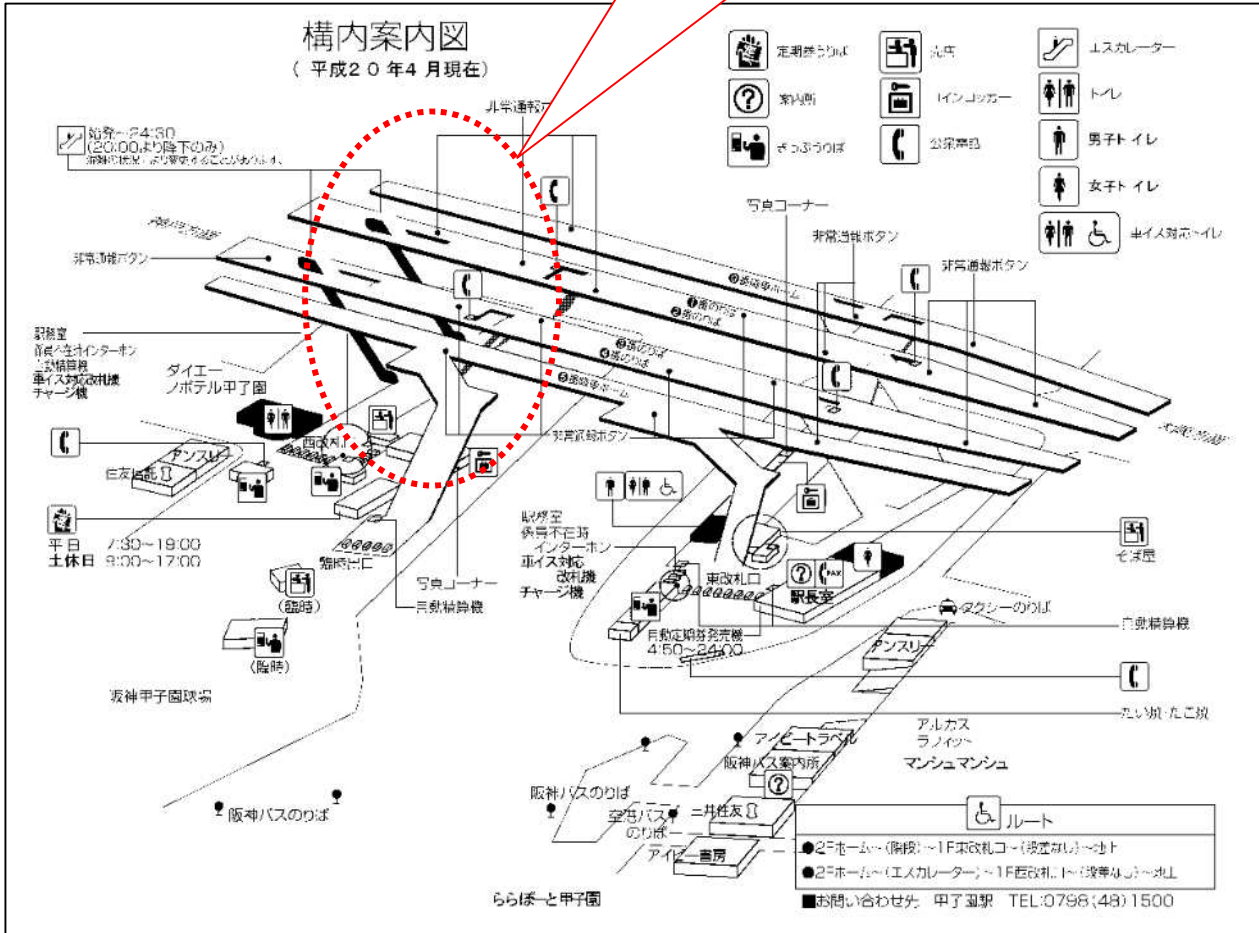
駅北西側



今津南線ホーム

阪神甲子園

駅舎内には、エレベーターが設置されておらず、高齢者や身体障害者にとって負担が大きい。



出典: 阪急電鉄ホームページ

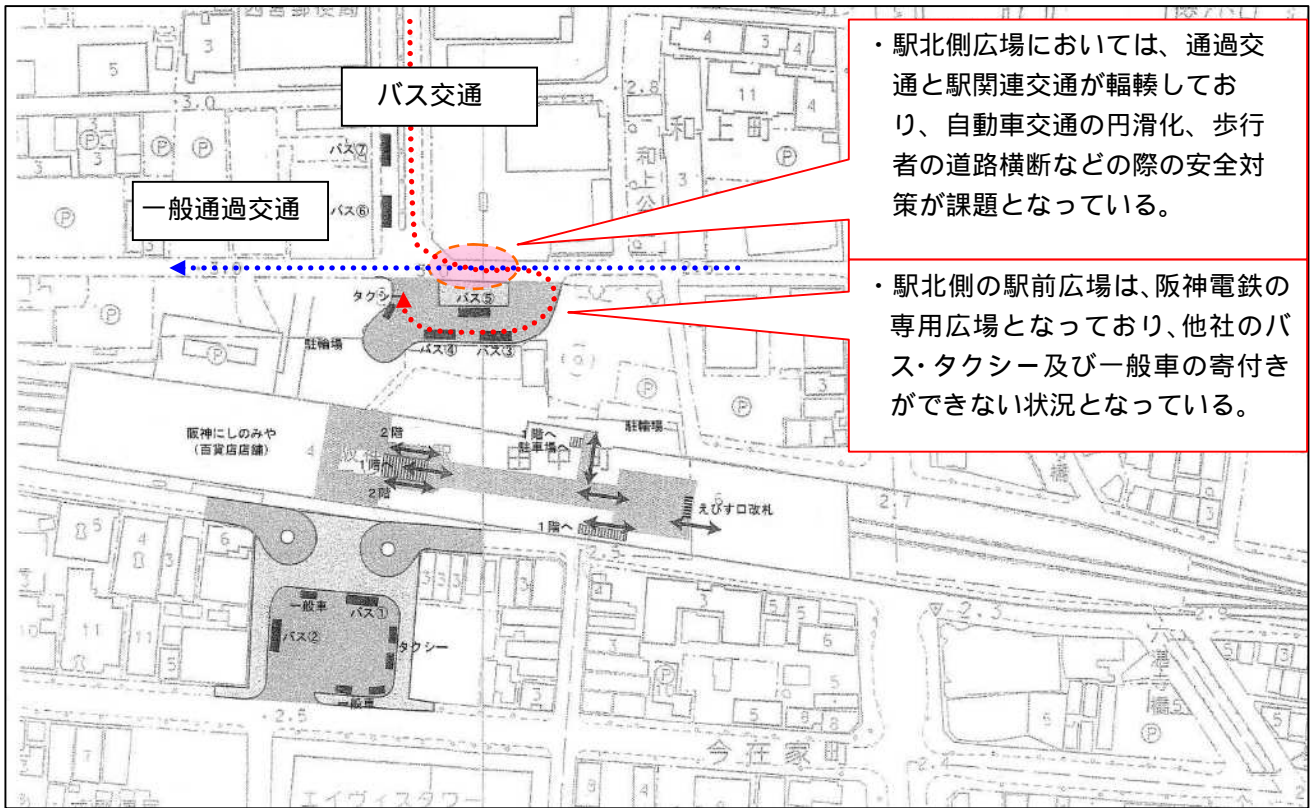


駅西側



駅東側

# 阪神西宮



出典:西宮市



駅北側



駅北側広場

JR 甲子園口



出典:西宮市



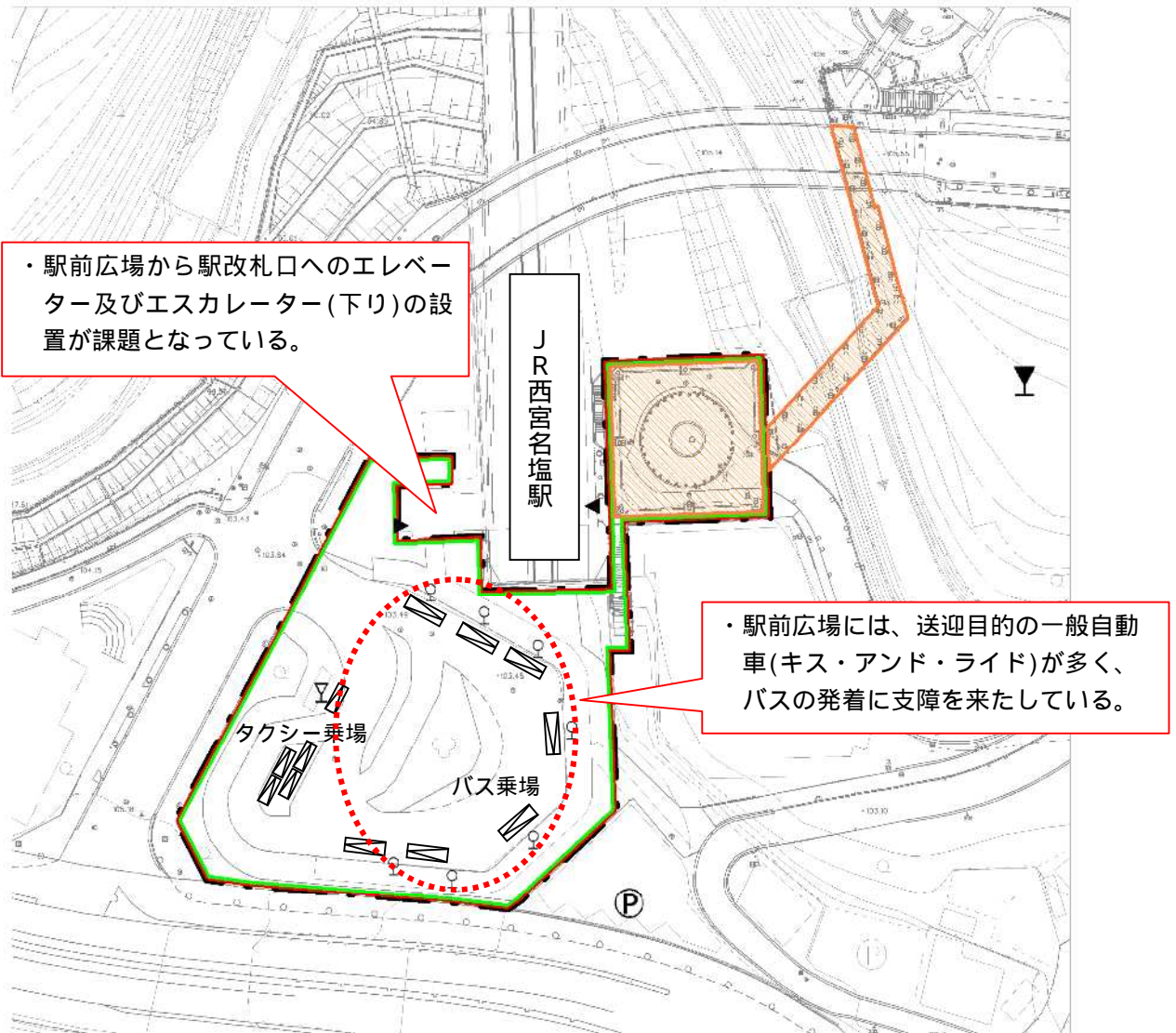
駅北側



駅南側



# JR 西宮名塩駅



出典:西宮市



駅西側



駅前広場

## 1.6 バス交通

### 1.6.1 バスネットワーク

- 路線バスとしては、南部地域では、阪急バス・阪神電鉄バス・阪神バスが、北部では、阪急バスが運行されている。

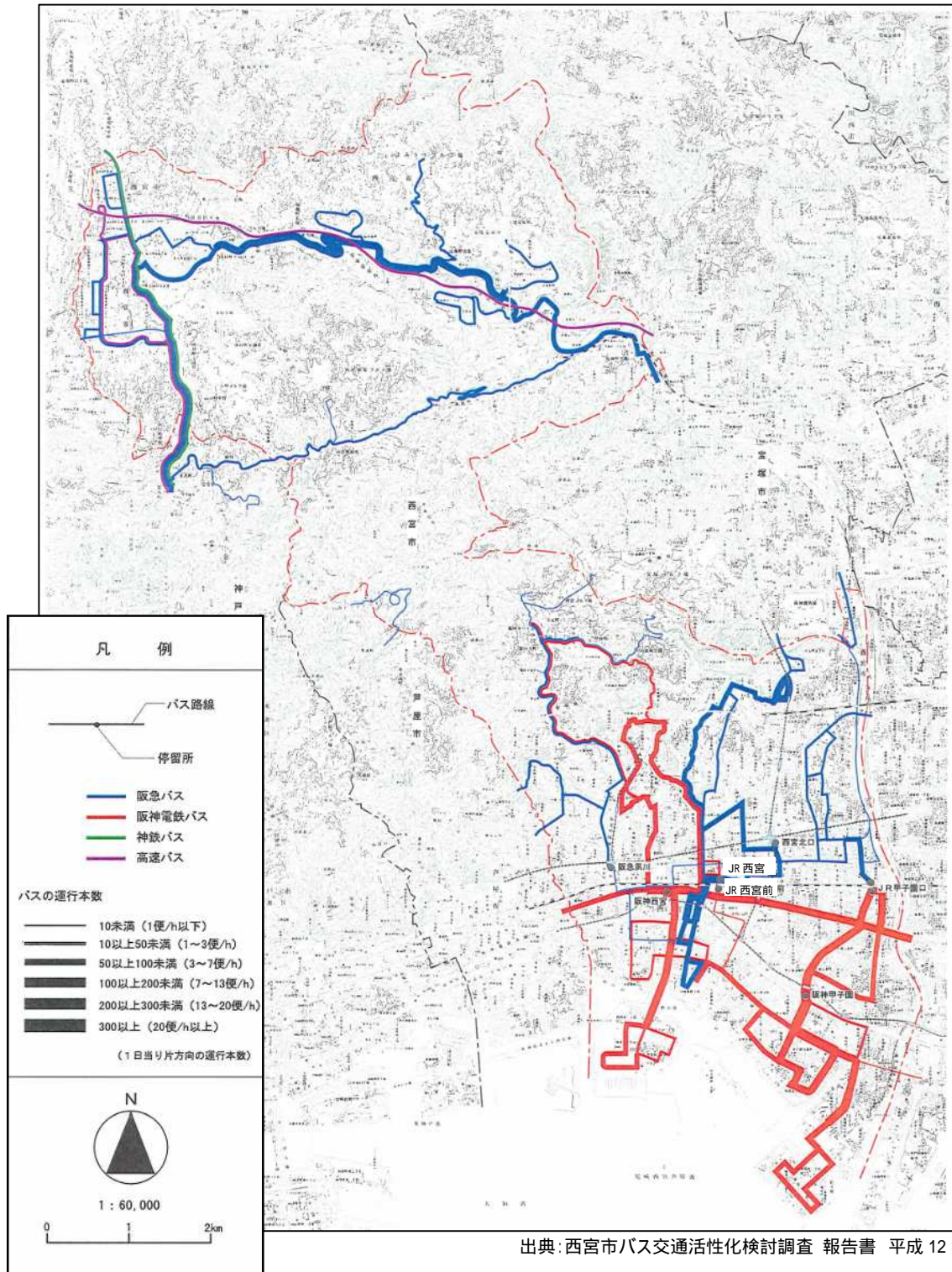
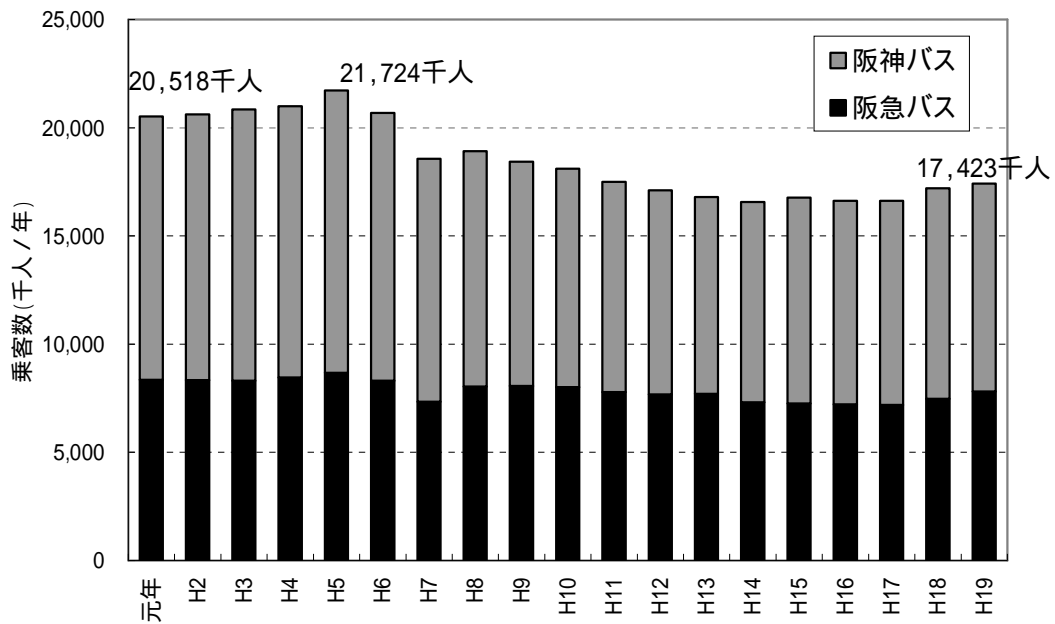


図 1.6.1 西宮市のバスネットワーク

### 1.6.2 バス利用状況

➤ 路線バスの利用は、平成5年のピーク時に比べて2割以上減少している。

路線バス（阪急バス・阪神バス(阪神電鉄バスを含む)）の利用状況は、ピーク時（平成5年）の21,724千人以降は減少傾向となり、平成19年には17,423千人と、ピーク時に比べて2割程度の減少となっている。（図1.6.2参照）



阪急バスは、市内循環線、塩瀬山口線の計  
 阪神バスは、市内循環線、阪神国道線の計

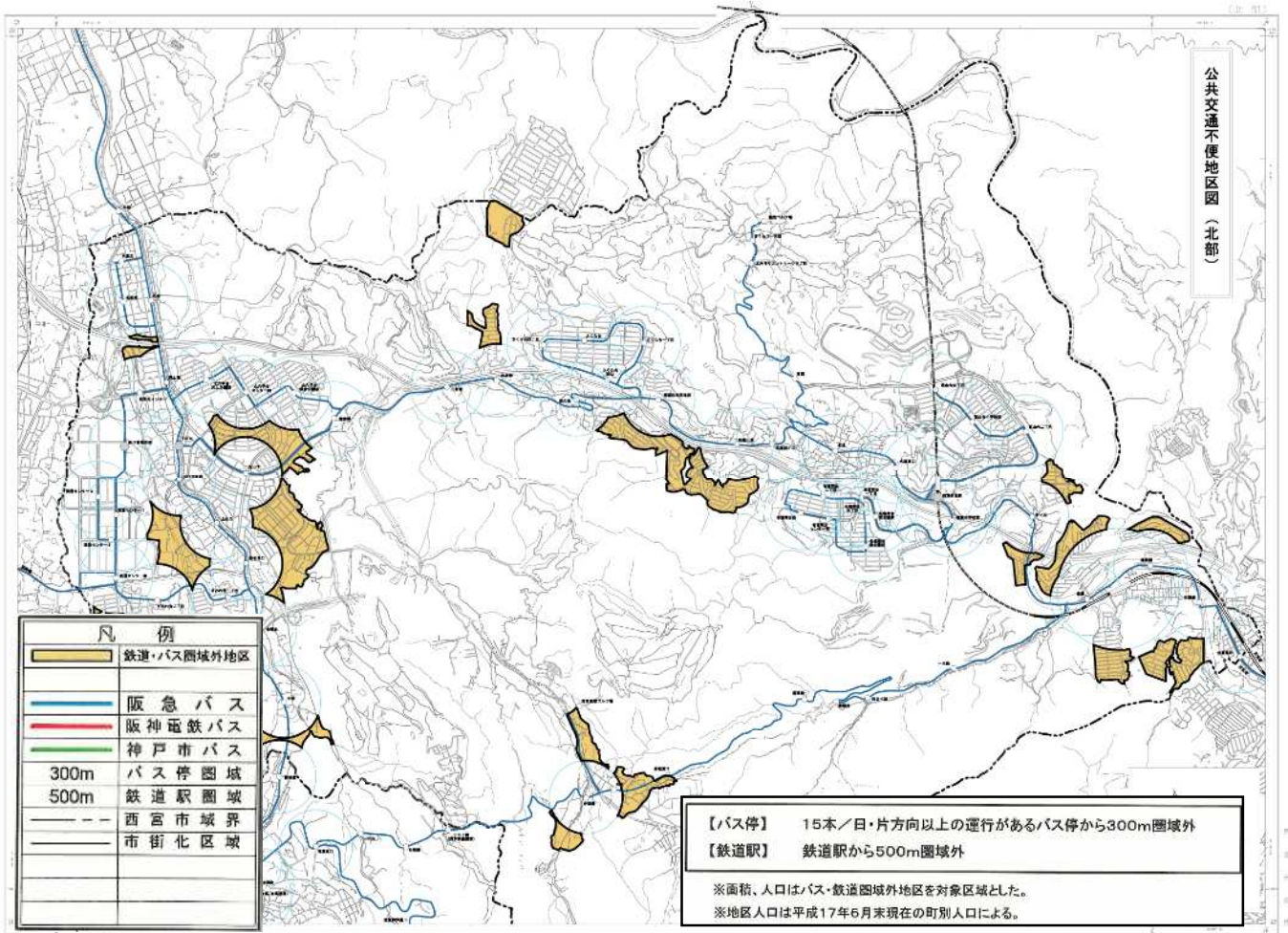
出典：西宮市統計書

図 1.6.2 西宮市内の路線バス乗客数の推移（阪急バス・阪神バス(阪神電鉄バスを含む)）

### 1.6.3 公共交通不便地域

➤ 公共交通の不便な地域が、市内に点在している。

バス圏域を、15本/日・片道以上の運行があるバス停から半径300m圏域、鉄道圏域を、鉄道駅から半径500m圏域とし、その圏域外を公共交通不便地域と定義した場合、図1.6.3および図1.6.4のとおりとなる。



出典：西宮市資料

図 1.6.3 公共交通不便地域（西宮市北部）

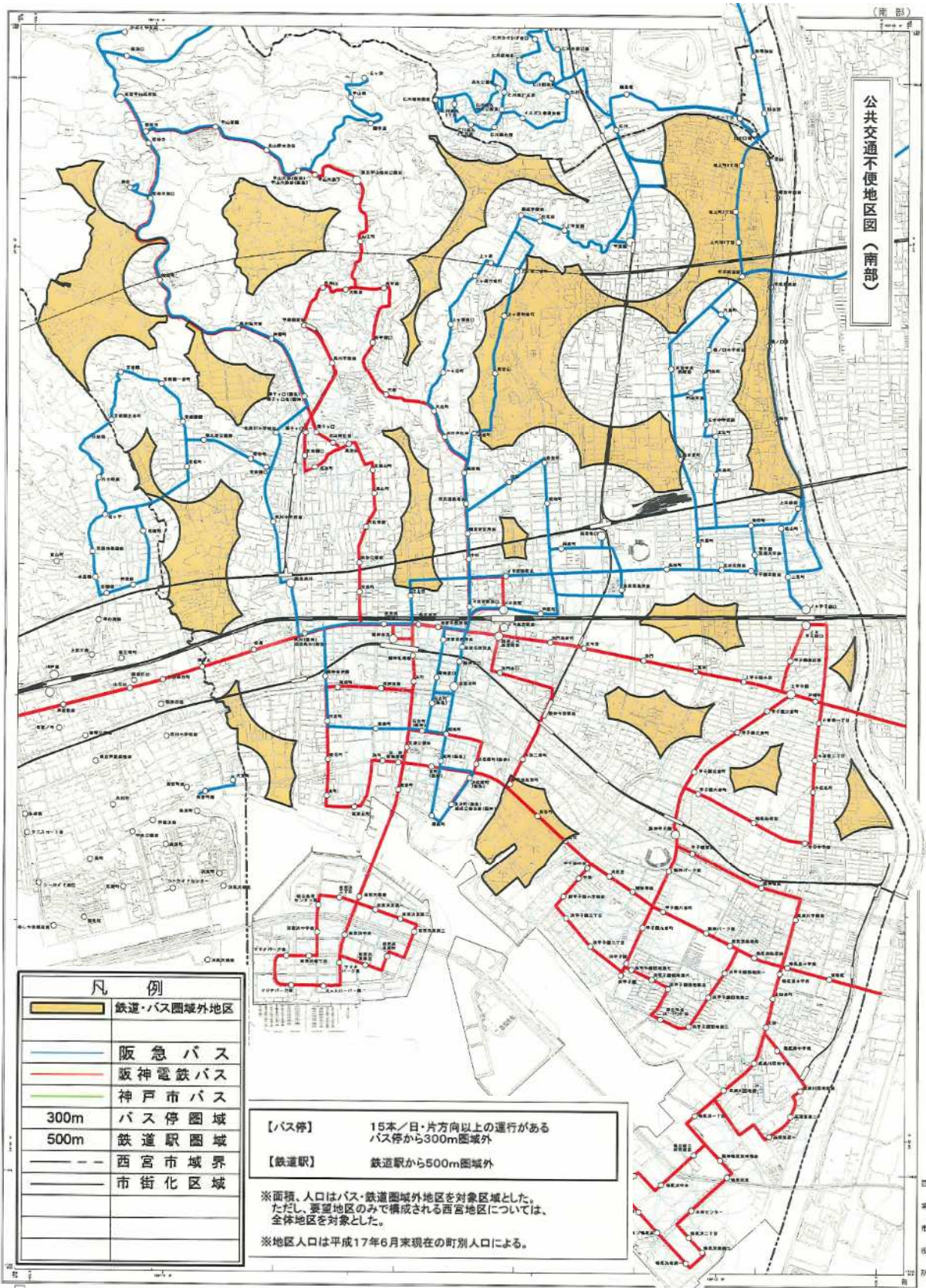


図 1.6.4 公共交通不便地域 (西宮市南部)

出典: 西宮市資料

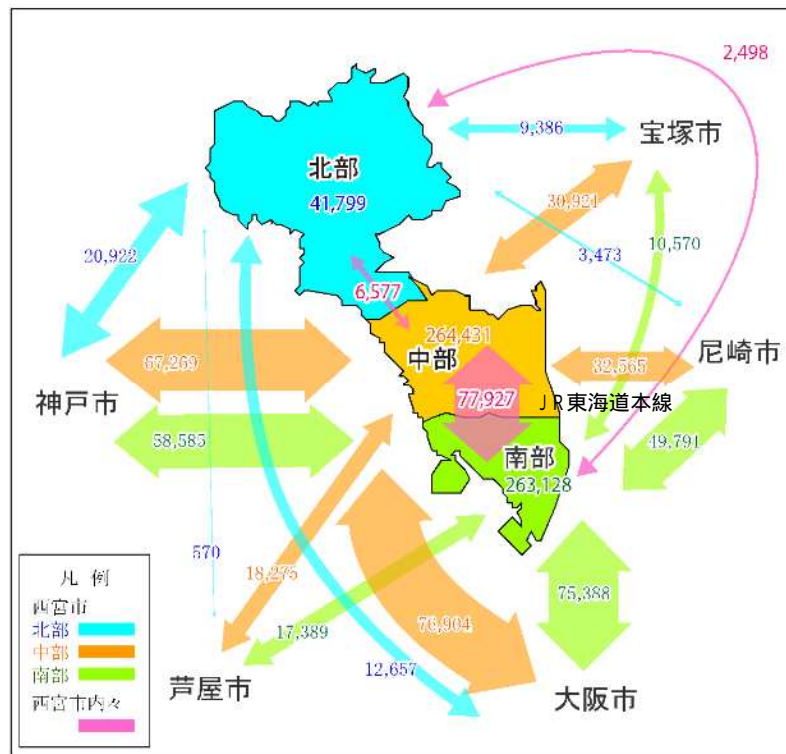
## 1.7 交通手段別移動状況

- 西宮北部からの移動は、最も多いのが神戸市であり、次いで、大阪市、宝塚市、西宮中部・南部となっている。
- 西宮北部 南部・中部間の移動量は、西宮南部 中部間の移動量の約 12%と少ない。
- 代表交通手段としては、鉄道・バスは横ばいだが、自動車は増加しており、西宮北部の自動車分担率は 49%と、西宮南部・中部の 2 倍近い値となっている。

西宮北部からの移動は、最も多いのが神戸市の 20,922 人であり、次いで、大阪市 12,657 人、宝塚市 9,386 人、西宮中部・南部 9,075 人となっている。また市内の移動量を見てみると、西宮北部 南部・中部間の移動量は 9,075 人であり、西宮南部 中部間の移動量 77,927 人の約 12%と少ない。(図 1.7.1 参照)

市内の代表交通手段別の発生集中量は、平成 2 年と平成 12 年の構成比で比較すると、鉄道やバスは横ばいだが、自動車は 3%増加している(図 1.7.2 参照)。

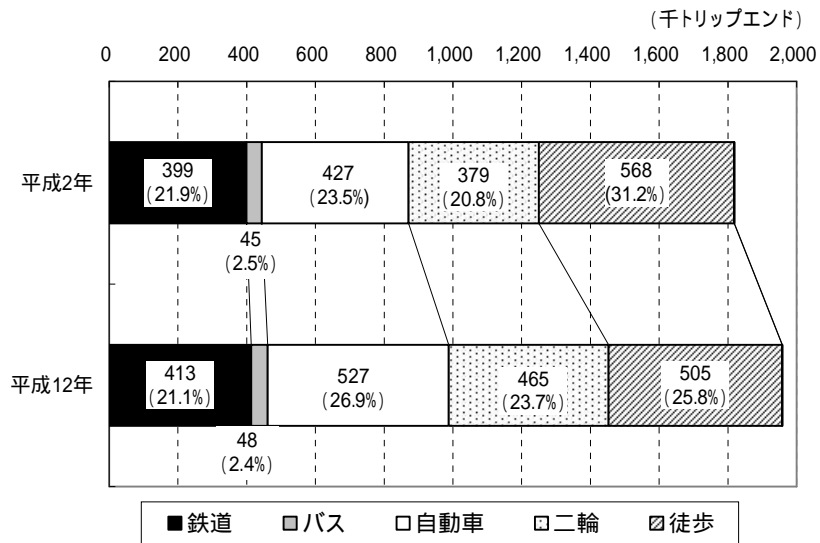
代表交通手段別の発生集中量を地域別に見ると、自動車の分担率は、西宮南部、中部ともに 25%であるのに対し、西宮北部では 49%と 2 倍近い値となっている。また、鉄道は、西宮南部 19%、西宮中部 24%に対して、西宮北部が 17%と若干低く、バスは、西宮南部・中部ともに 2%に対して、西宮北部が 4%と若干高い傾向となっている。(図 1.7.3 参照)。



値は、トリップエンド(人)

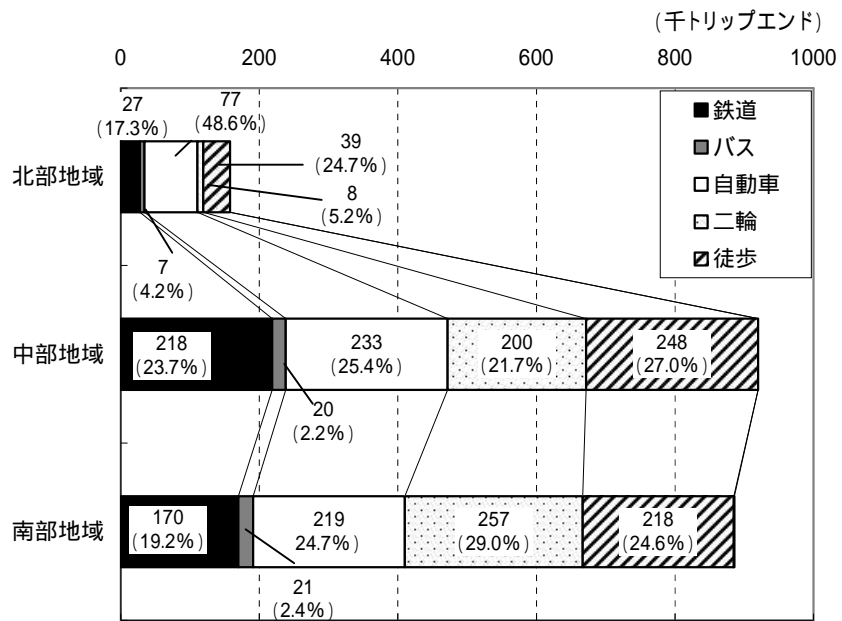
出典:第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査(H12)

図 1.7.1 地区別の移動量



出典：平成12年第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査

図 1.7.2 代表交通手段別の発生集中量の推移



出典：平成12年第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査

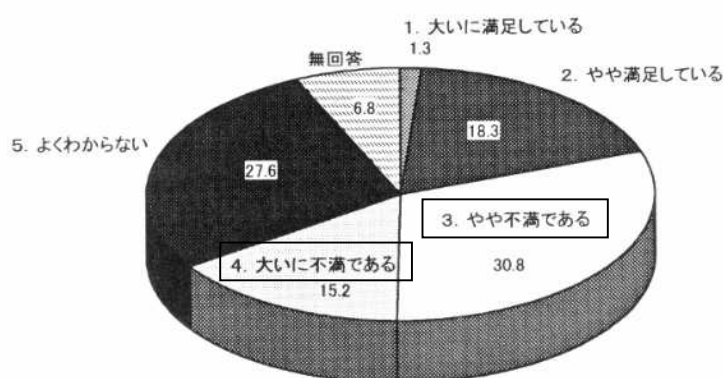
図 1.7.3 地域別の代表交通手段別の発生集中量

## 1.8 公共交通に対する市民意識

- バス交通に対し、概ね半数が不満を感じており、その理由は「便数が少ない」、「行きたい方面への路線がない」等、多様である。

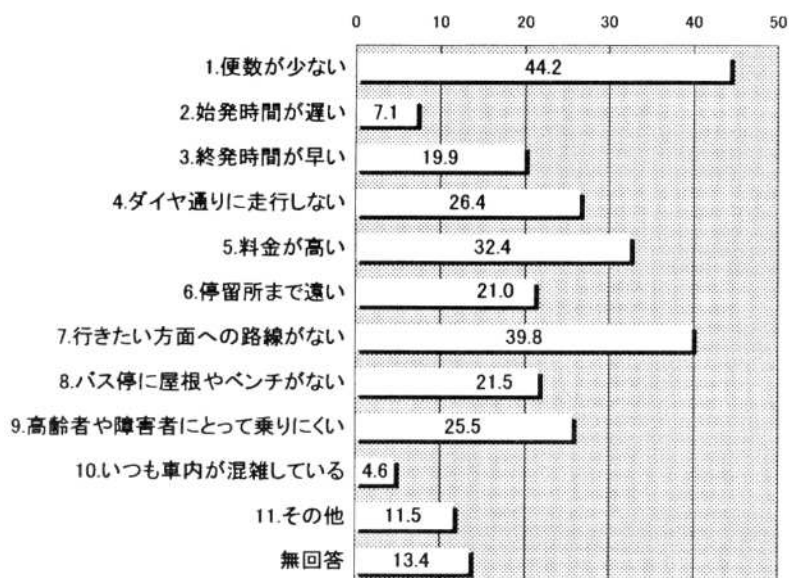
H11 市民意識調査では、市民の 46%（やや不満である 31%、大いに不満である 15%）が、市内のバス交通に対して不満を感じている。（図 1.8.1 参照）

その不満の具体内容は、「便数が少ない」が 44%で最も多く、次いで「行きたい方面への路線がない」40%、「料金が低い」32%、「ダイヤ通りに走行しない」26%、「高齢者や障害者にとって乗りにくい」26%となっている。（図 1.8.2 参照）



出典：平成 11 年度 西宮市民意識調査

図 1.8.1 西宮市内のバス交通に対する満足度



出典：平成 11 年度 西宮市民意識調査

図 1.8.2 西宮市内のバス交通に対する不満の内容



➤ 北部地域と南部地域では、公共交通サービス水準に格差がある。

H13 市民意識調査では、「電車・バスが便利」と答えた人の割合は、北部地域（山口、名塩、生瀬）で全市平均を大きく下回っており、特に山口地区では、全市平均値 82.9%に対し、21.1%と著しく低い値となっている。（図 1.8.4 参照）

便利が良いと回答した人の割合

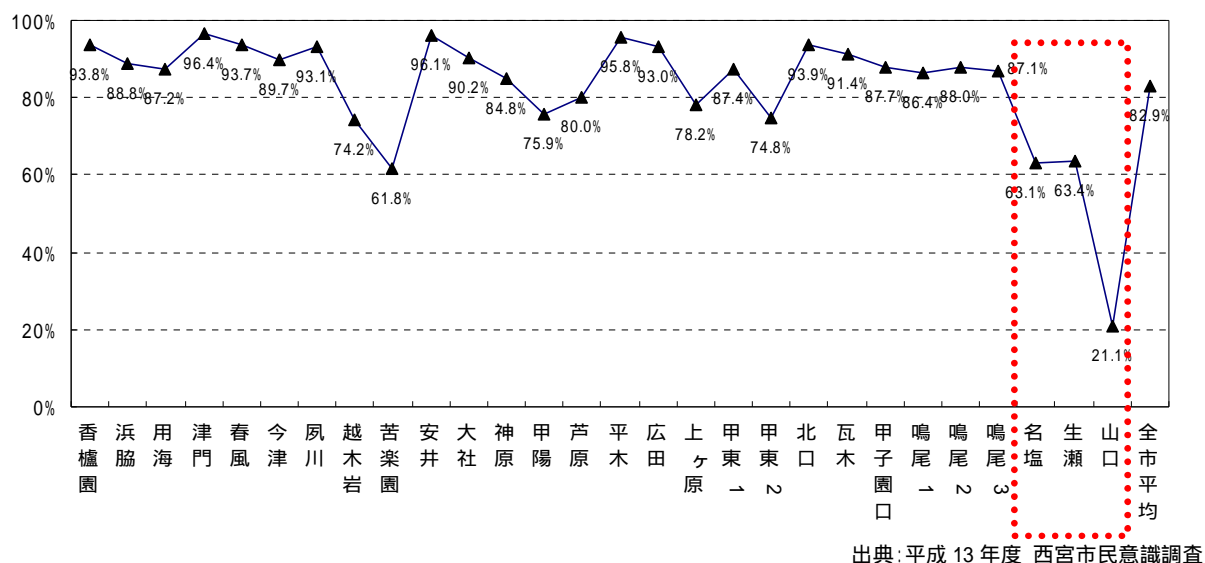
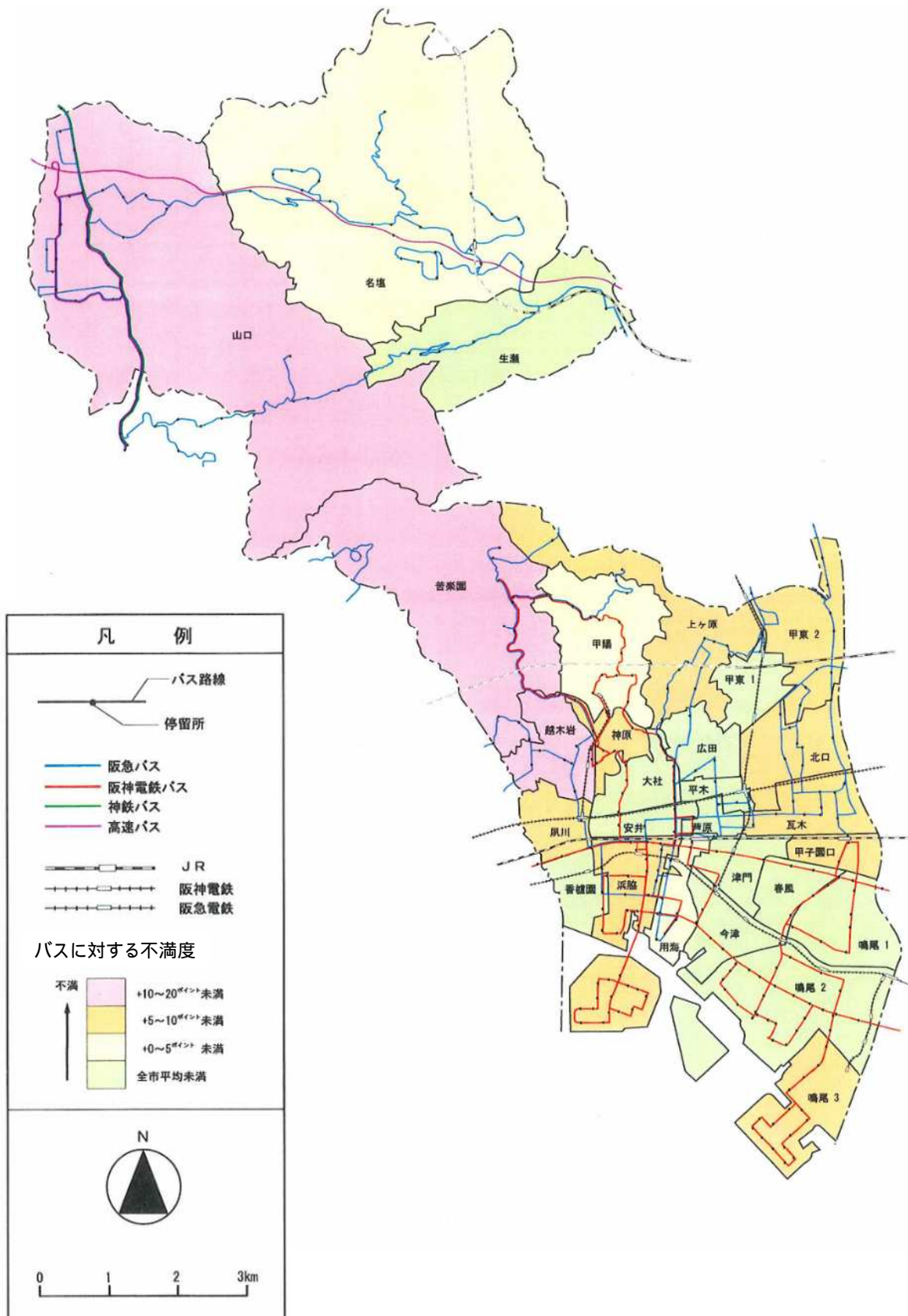


図 1.8.3 地区別の公共交通の利便性に対する市民意識



出典:平成 11 年度 西宮市民意識調査

図 1.8.4 バス交通への不満度

## 2. 地域の課題

本市の地域状況を踏まえた課題を、以下のとおり整理する。

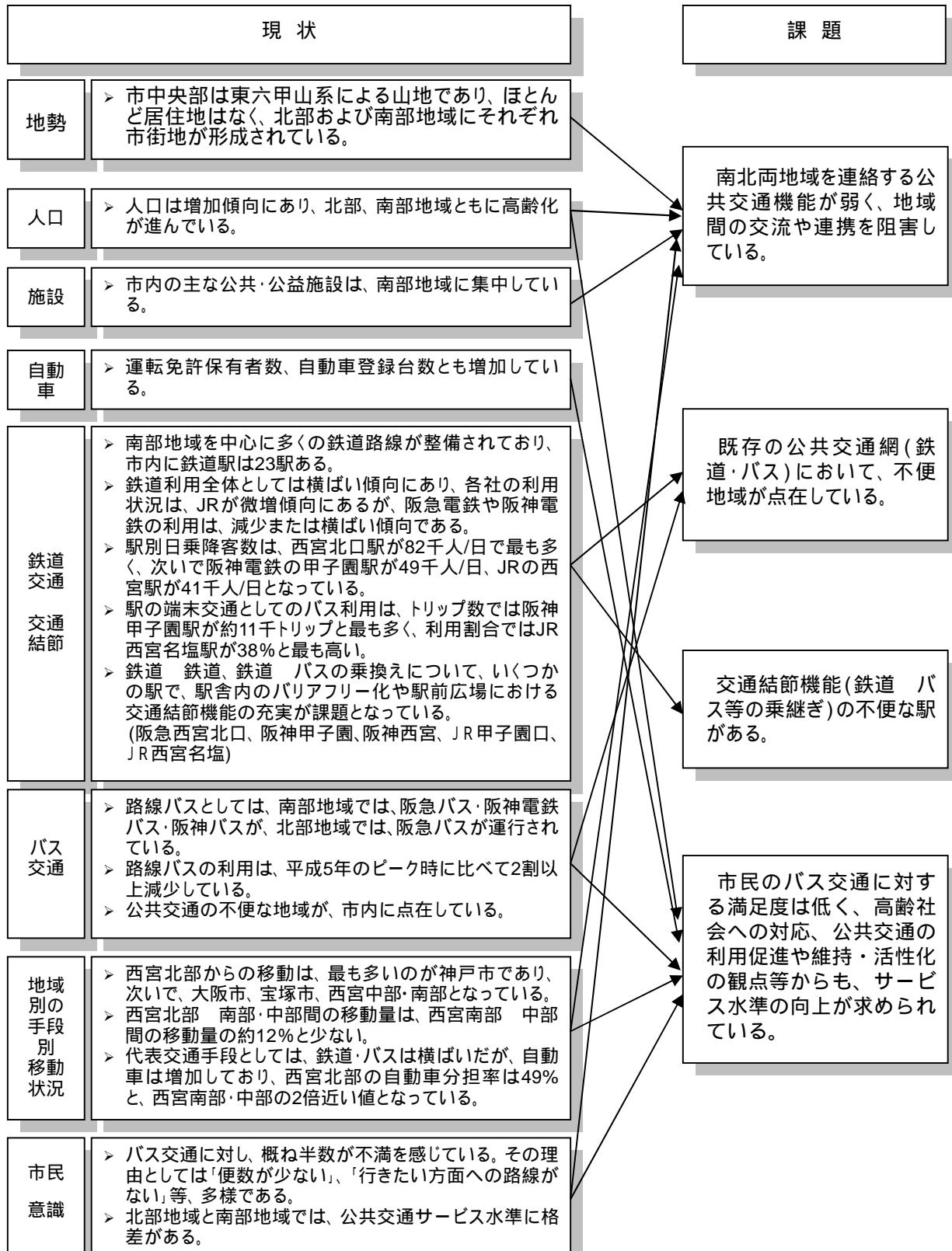


図 2.1.1 地域状況に対する課題

### 3. 西宮市地域公共交通総合連携計画

#### 3.1 基本方針

- 公共交通の課題の解消に向けた基本方針を策定する。

本市の公共交通の課題のうち、優先度の高いバス交通の課題について、以下のとおり基本方針を策定した。(図 3.1.1 参照)

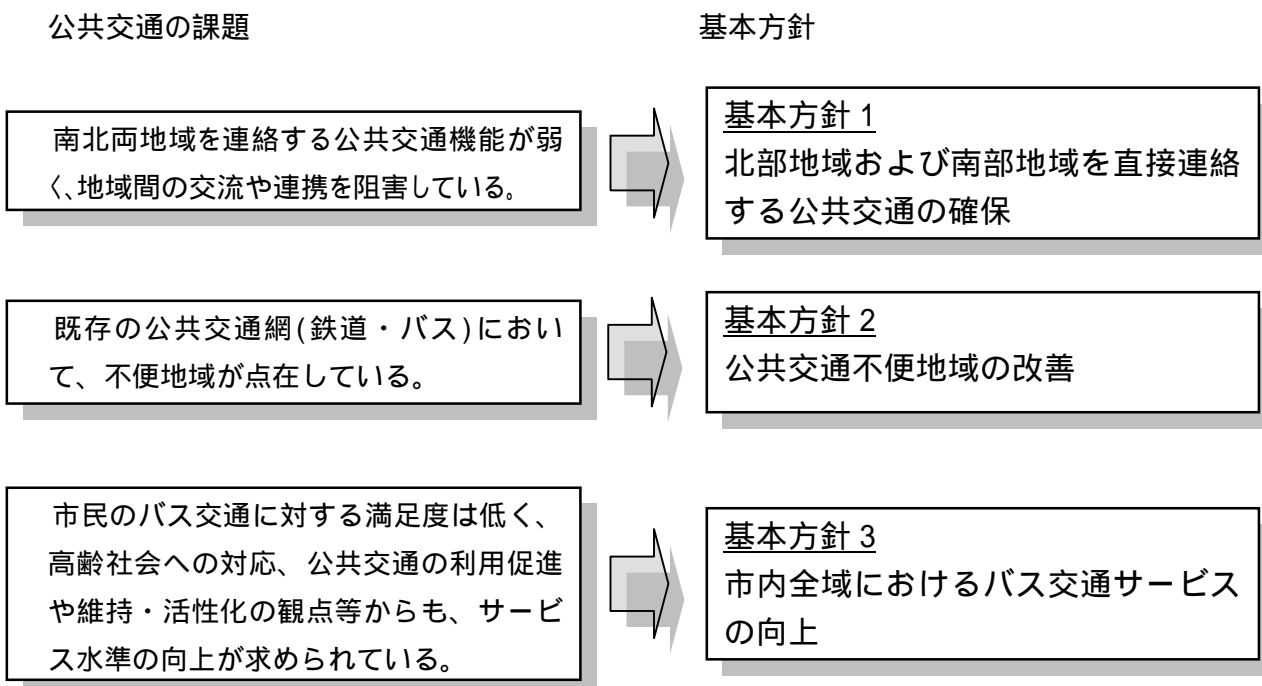


図 3.1.1 公共交通の課題に対する基本方針

#### 3.2 計画区域及び目標年次

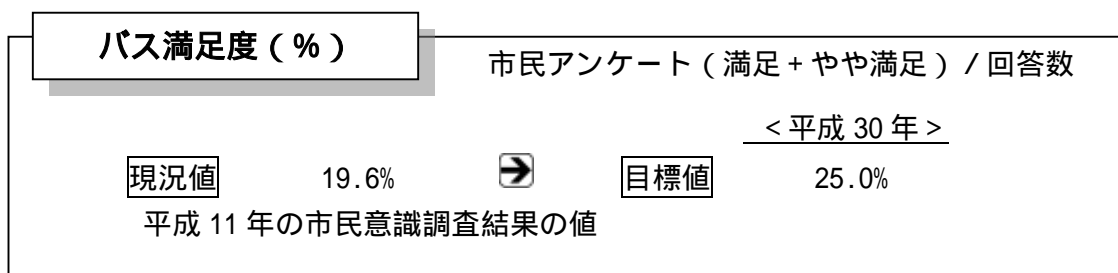
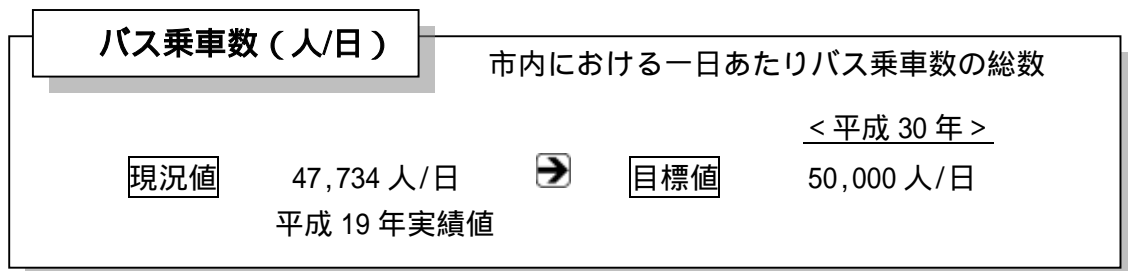
- 計画区域は西宮市域とし、目標年次は平成 30 年度(計画期間平成 21 年度～平成 30 年度)とする。

本計画の計画区域は西宮市域とし、目標年次は、西宮市総合計画の目標年次でもある平成 30 年度とし、平成 21 年度から平成 30 年度までの 10 年間の計画期間とする。

### 3.3 計画目標

- 平成 30 年度に、「バス乗車数 50,000 人/日」と「バス満足度 25.0%」を目標とする。

西宮市総合計画(公共交通)にも目標値として盛り込まれた「市内の 1 日あたりバス乗車数」と「バスに対する満足度」を計画目標とする。



### 3.4 事業計画の概要

➤ 基本方針に対する事業として、「さくらやまなみバス運行事業」、「バスネットワークの改善」、「バスの利便性向上策の実施」を掲げ、施策展開を検討する。

#### 事業計画 1 さくらやまなみバス運行事業

##### (1) 運行概要

北部地域と南部地域を連絡する基幹交通として「さくらやまなみバス運行事業」を実施する。

- ・ 事業主体 : 阪急バス(市が車両購入費、運行経費に対し助成)
- ・ 運行ルート : 山口町～西宮北口駅の間(2系統)
- ・ 路線延長 : 名来・有馬系統 約 27km、北六甲台・金仙寺系統 約 25km
- ・ 運行便数 : H21 年度、平日 17 便(往復)、土日祝 14 便(往復)  
H22 年度以降、平日 21 便(往復)、土日祝 14 便(往復)を基本に計画する。

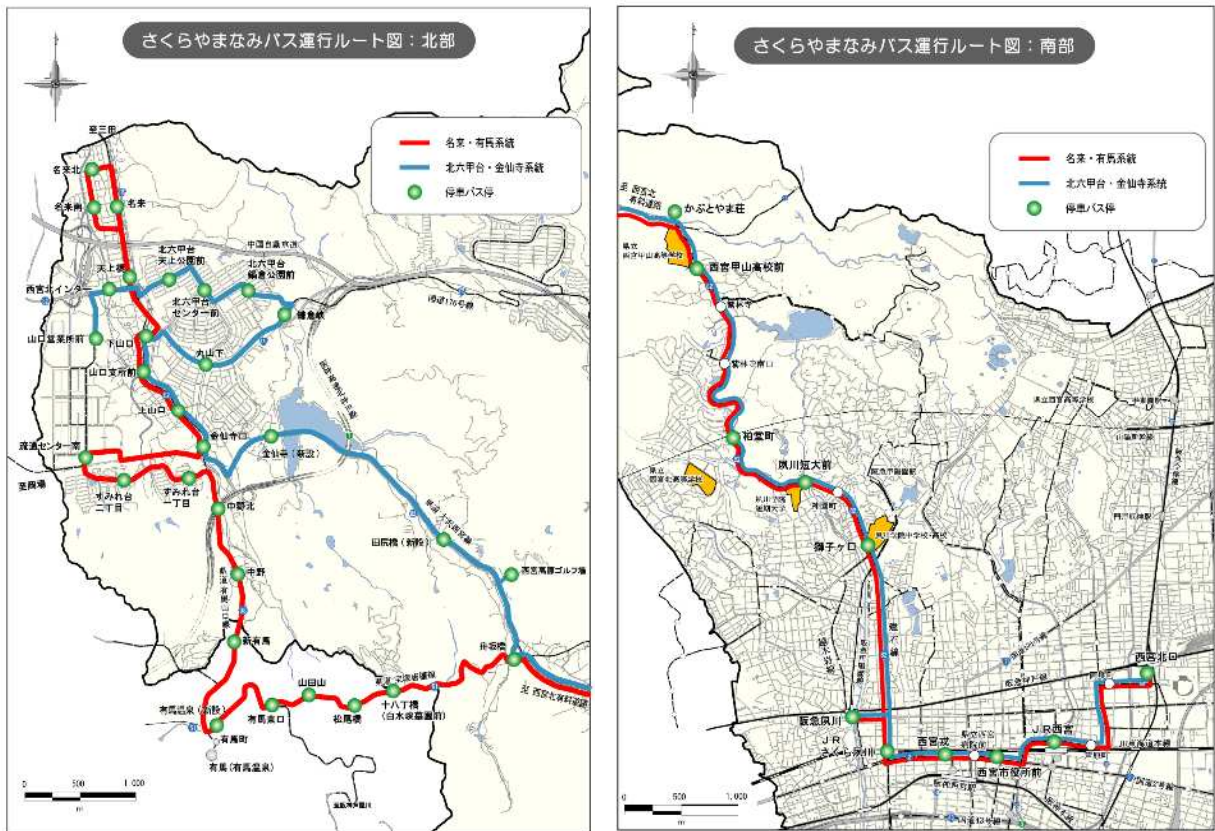


図 3.4.1 さくらやまなみバスの運行ルート

(2) 利用促進及び運行内容の改善検討

バス利用者の代表、市、バス事業者によって構成される「さくらやまなみバス利用促進協議会」が主体となり、バスの利用促進及び公共交通への転換施策として、バスの運行内容及び公共交通利用の啓発に関する情報提供等によるモビリティ・マネジメント（MM）を実施するとともに、市政ニュース、インターネット等の広報媒体を通じたバス事業のPR、山口地域の店舗、観光地などの情報発信、公共交通利用促進などをテーマとした講演会等イベントの開催等の取組みを推進していく。

また、OD調査、利用者アンケート調査などの利用実態調査を実施し、適切な利用促進施策や運行内容の改善などについての検討を行う。

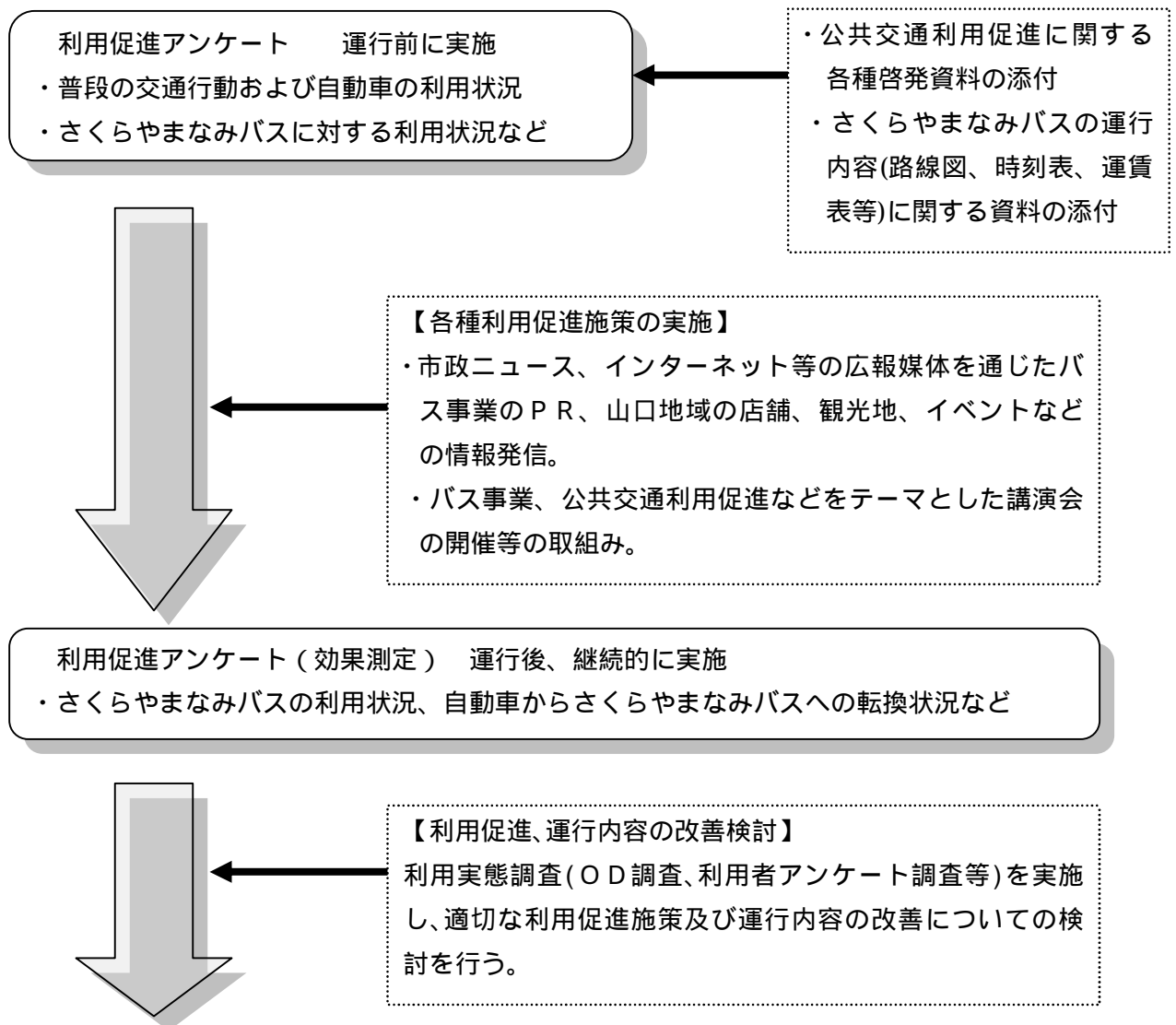


図 3.4.2 利用促進及び運行内容の改善検討イメージ

## 事業計画 2 バスネットワークの改善

バスネットワークの改善に当たっては、道路状況、既存バス路線の有無など、地域の実情を考慮しながら改善方策を検討する必要がある。地域内または、近隣に既存バス路線が運行している場合には、既存バス路線の延伸、増便等による方策を検討することとし、こうした既存バス路線の改善が困難な場合には、地域の需要の大きさや特徴に応じ、以下のような地域公共交通システムの検討が考えられる。こうした地域公共交通システムについては、地域の特性を踏まえた持続可能なシステムとするためにも、地域が主体となり、計画づくりから取り組むことが必要であり、こうした取り組みに対して、市は交通事業者と連携しながら支援を行う。

表 3.4.1 主な地域公共交通システムの特徴

	運行の特徴	運行地域のイメージ
コミュニティバス(タクシー)	・ 定時、定路線での運行	・ 高密度な市街地で、かつ一定以上の人口集積のある地域(需要の大きな地域)
デマンドバス(タクシー)	・ 需要に応じた不定期運行(事前予約制) ・ 利用者の住所、行先によってルート等の変更が可能	・ 低密度な市街地、または人口集積が少ない地域(需要の小さな地域) ・ 広範囲に点在するバス不便地域を連絡する場合(需要が分散している場合)

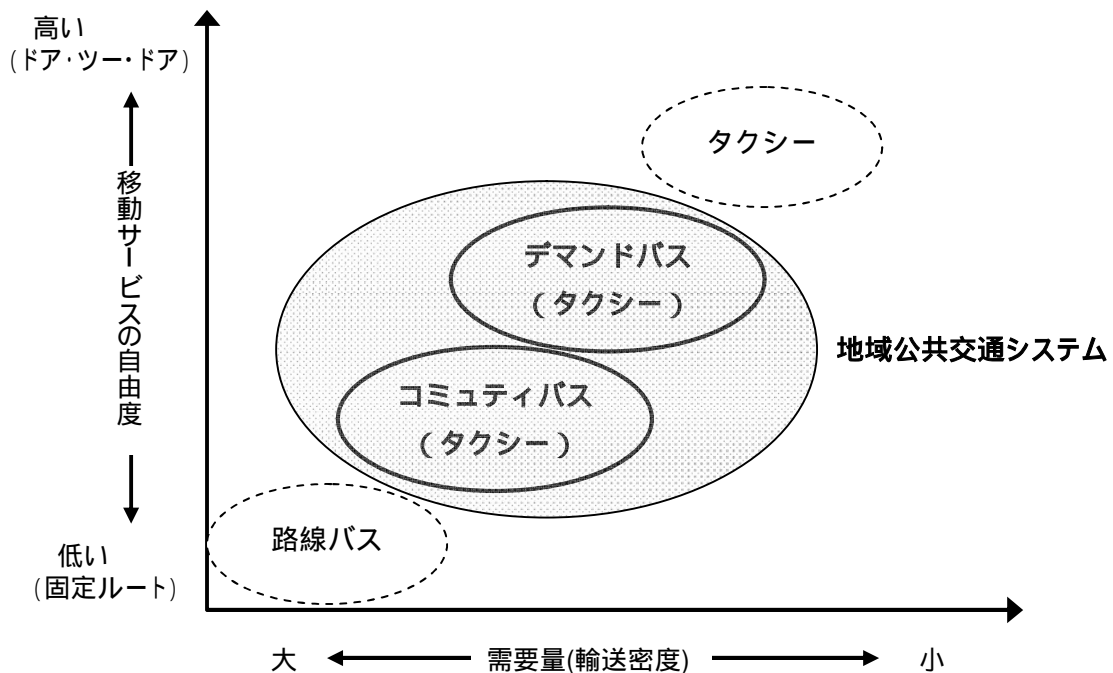


図 3.4.3 地域公共交通システムのサービス特性



バスの利便性向上を図り、市民のバスに対する満足度を高めるため、バス事業者が主体となり、以下の施策を推進する。

- ・ 広告付きバス停留所上屋の整備  
(事業主体：バス事業者)
- ・ 「西宮市バス停留所上屋整備費補助金交付制度」を活用したバス停留所上屋整備  
(事業主体：バス事業者)
- ・ 「公共交通円滑化設備整備費補助制度」を活用した超低床ノンステップバスの導入  
(事業主体：バス事業者)
- ・ バス乗り継ぎ運賃の割引制度の検討  
(事業主体：バス事業者)

#### (1) 広告付きバス停留所上屋整備

##### 制度概要

バス事業者が主体となり、広告事業者(エムシードゥコー(株))の協力を得ながら上屋整備を行うもの。上屋整備については、広告事業者(エムシードゥコー(株))が計画、設計、制作、施行、維持管理までを行い、自治体やバス事業者の負担なしに、景観的にも優れたグレードの高い上屋を整備することができる。

##### 実績

平成 20 年度末実績 阪急 12 箇所、阪神 14 箇所

##### 今後の整備

今後も、引き続き本制度を活用し、歩道幅員基準に適合する箇所を中心に、広告効果等も見極めながら整備を進めていく。



図 3.4.4 広告付きバス停留所上屋の整備例

(2) 「西宮市バス停留所上屋整備費補助金交付制度」を活用したバス停留所上屋整備  
制度概要

バス事業者が行うバス停留所上屋の整備に対して、補助対象経費（上屋整備経費の他、照明、ベンチ等の付帯施設整備経費を含む）の半分以上、かつ、予算の範囲内で、市が補助金を交付するものである。

実績

「西宮市バス停留所に係る上屋整備費補助金交付要綱」は、昭和 62 年 6 月に施行され、平成 18 年度末の実績としては、阪神電鉄 27 箇所、阪急バス 22 箇所が整備されている。

今後の整備

今後も、引き続き本制度を活用し、広告付き上屋による整備が困難な箇所を中心に、バス停留所上屋の整備を推進する。

(3) 「公共交通円滑化設備整備費補助制度」を活用した超低床ノンステップバスの導入  
制度概要

高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上の促進を図るために、バス事業者が行うノンステップバス導入に対して、国・県・市の協調補助を行うもの。

実績

表 3.4.2 超低床ノンステップバスの導入状況

	全保有数	導入台数	導入率
阪急	72	16	22.2%
阪神	65	14	21.5%
合計	137	30	21.9%

導入台数については、日本バス協会等の補助、兵庫県企業庁負担分を含む。

平成 19 年度末現在

今後の整備

今後も、引き続き本制度を活用し、バリアフリー法による平成 22 年度の整備率目標値 30%の達成を目指して、ノンステップバスの導入を推進する。

(4) バス乗り継ぎ運賃の割引制度の検討

阪急バス、阪神電鉄バス、阪神バスにおいては、運賃支払いの IC カード化が既に完了しており、こうした既存システムを活用したバス乗り継ぎ運賃の割引制度(同一事業者間、他事業者間)について検討を進めていく。