

■西宮市地域公共交通総合連携計画 修正箇所一覧（案）

項目	理由	修正後	修正前
目次	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通不便地域図の更新による頁調整 項目の修正 	1.7 交通手段別移動状況…………… <u>22</u> 1.8 公共交通に対する市民意識…………… <u>24</u> 2.地域の課題…………… <u>27</u> 3.西宮市地域公共交通総合連携計画…………… <u>28</u> 3.1 <u>基本的な方針</u> …………… <u>28</u> 3.2 <u>計画区域</u> …………… <u>29</u> 3.3 計画目標…………… <u>29</u> 3.4 <u>計画期間</u> …………… <u>30</u> 3.5 <u>事業計画の概要</u> …………… <u>30</u>	1.7 交通手段別移動状況…………… <u>19</u> 1.8 公共交通に対する市民意識…………… <u>21</u> 2.地域の課題…………… <u>24</u> 3.西宮市地域公共交通総合連携計画…………… <u>25</u> 3.1 <u>基本方針</u> …………… <u>25</u> 3.2 <u>計画区域及び目標年次</u> …………… <u>26</u> 3.3 計画目標…………… <u>26</u> 3.4 事業計画の概要…………… <u>27</u>
1.6.3 公 共 交 通 不 便 地 域	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通不便地域図の更新 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p>「バス路線情報」や「町別人口」などの時点更新に加え、以下3点について見直しを行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 公共交通不便地域の抽出条件 ② 抽出した地域の分割方法 ③ 地域内人口の算出方法 </div> <ul style="list-style-type: none"> 参考として「公共交通不便地域における標高差について」を新たに掲載。 	(別紙 1 参照)	(別紙 2 参照)

※ 別紙 1：西宮市地域公共交通総合連携計画（案）

※ 別紙 2：西宮市地域公共交通総合連携計画（現行）（修正箇所のみ抜粋）

【別紙 1】

(H23.6.1)

西宮市地域公共交通総合連携計画

(案)

兵庫県西宮市

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

1. 地域の現況	1
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	22
1.8 公共交通に対する市民意識	24
2. 地域の課題	27
3. 西宮市地域公共交通総合連携計画	28
3.1 基本的な方針	28
3.2 計画区域	29
3.3 計画目標	29
3.4 計画期間	30
3.5 事業計画の概要	30

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。

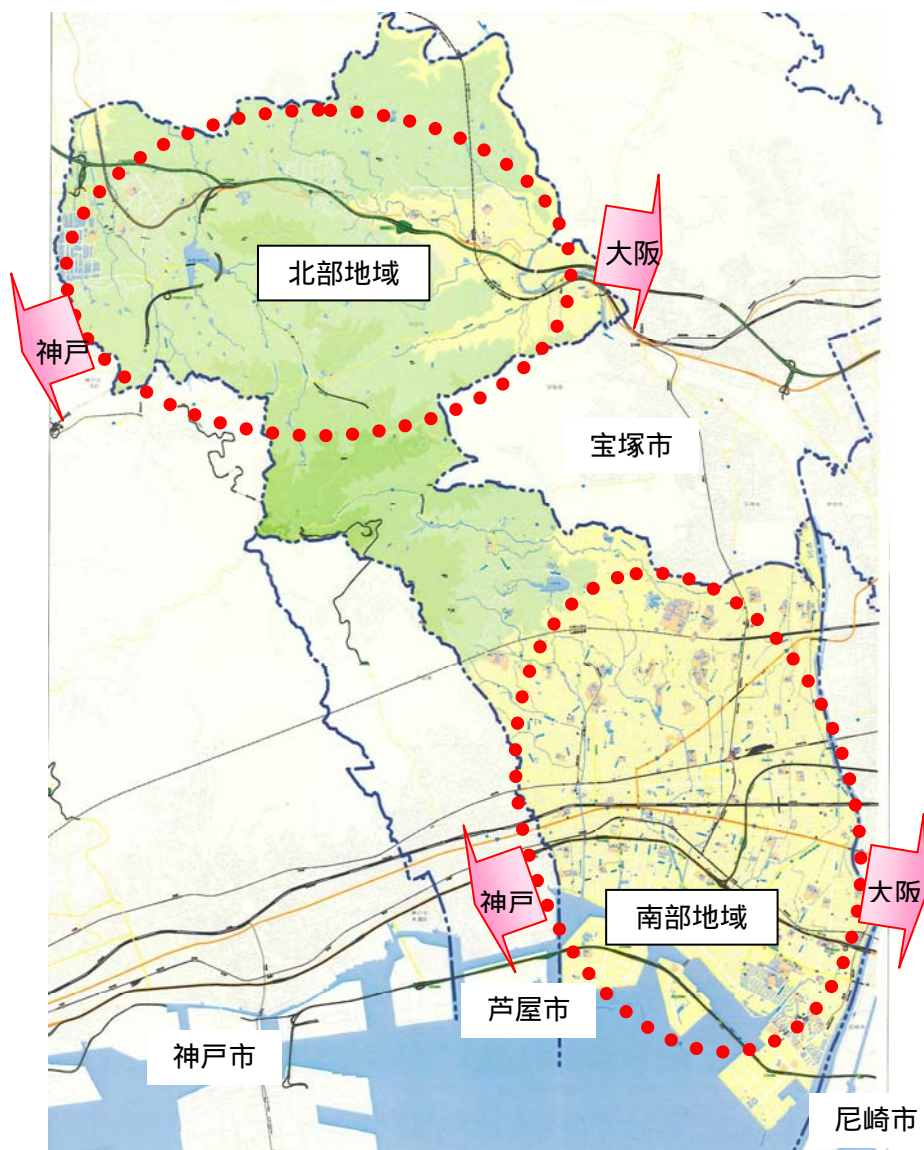


図 1.1.1 西宮市の位置および地形

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1.2.3参照）。各地域別の高齢化率は17~20%前後となっている。

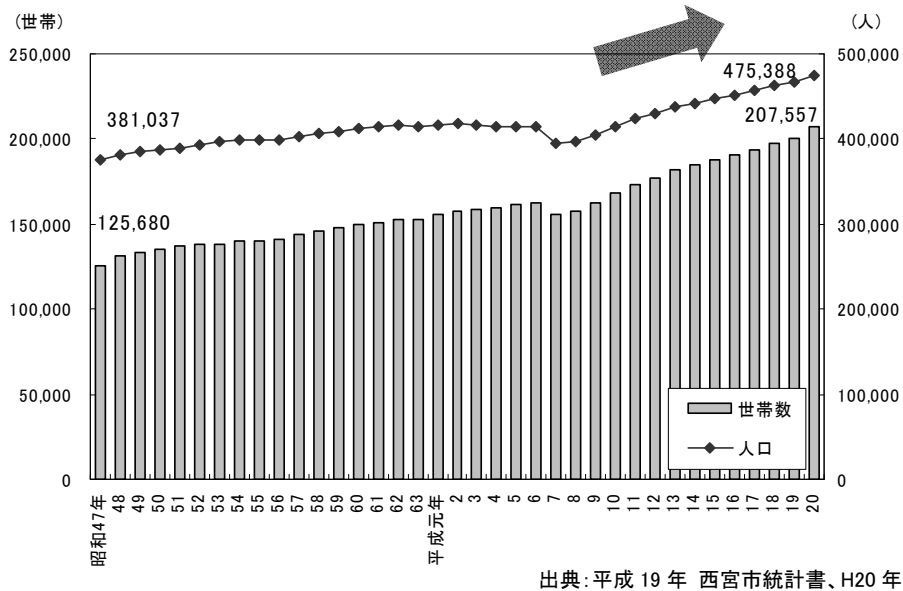


図 1.2.1 西宮市の人口の推移

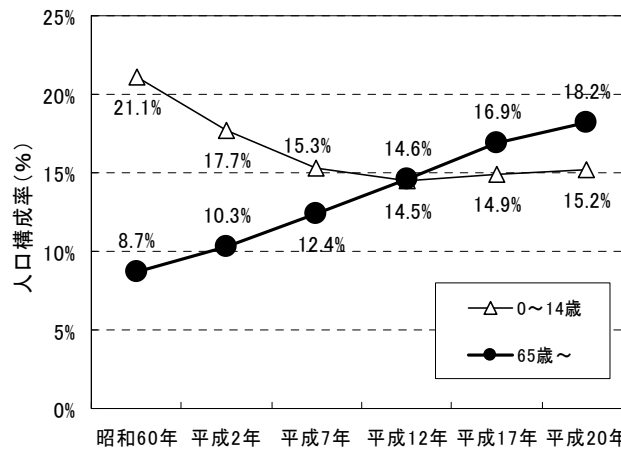
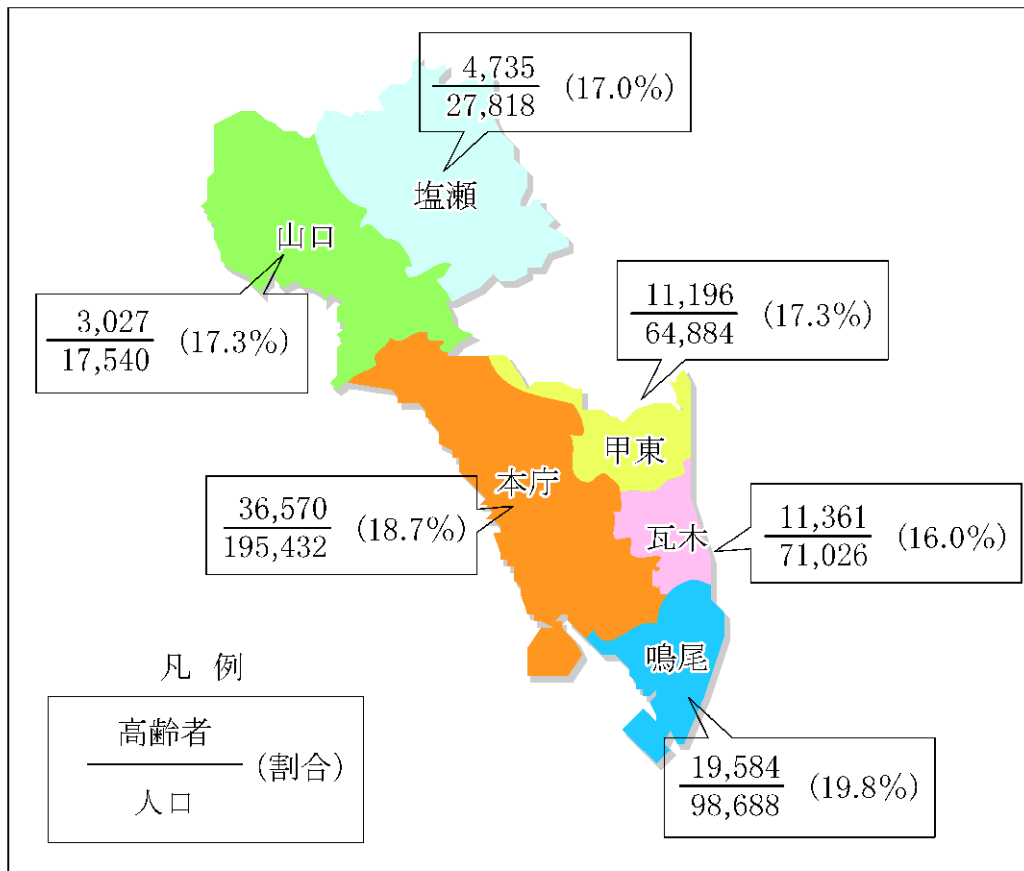


図 1.2.2 西宮市の高齢化率

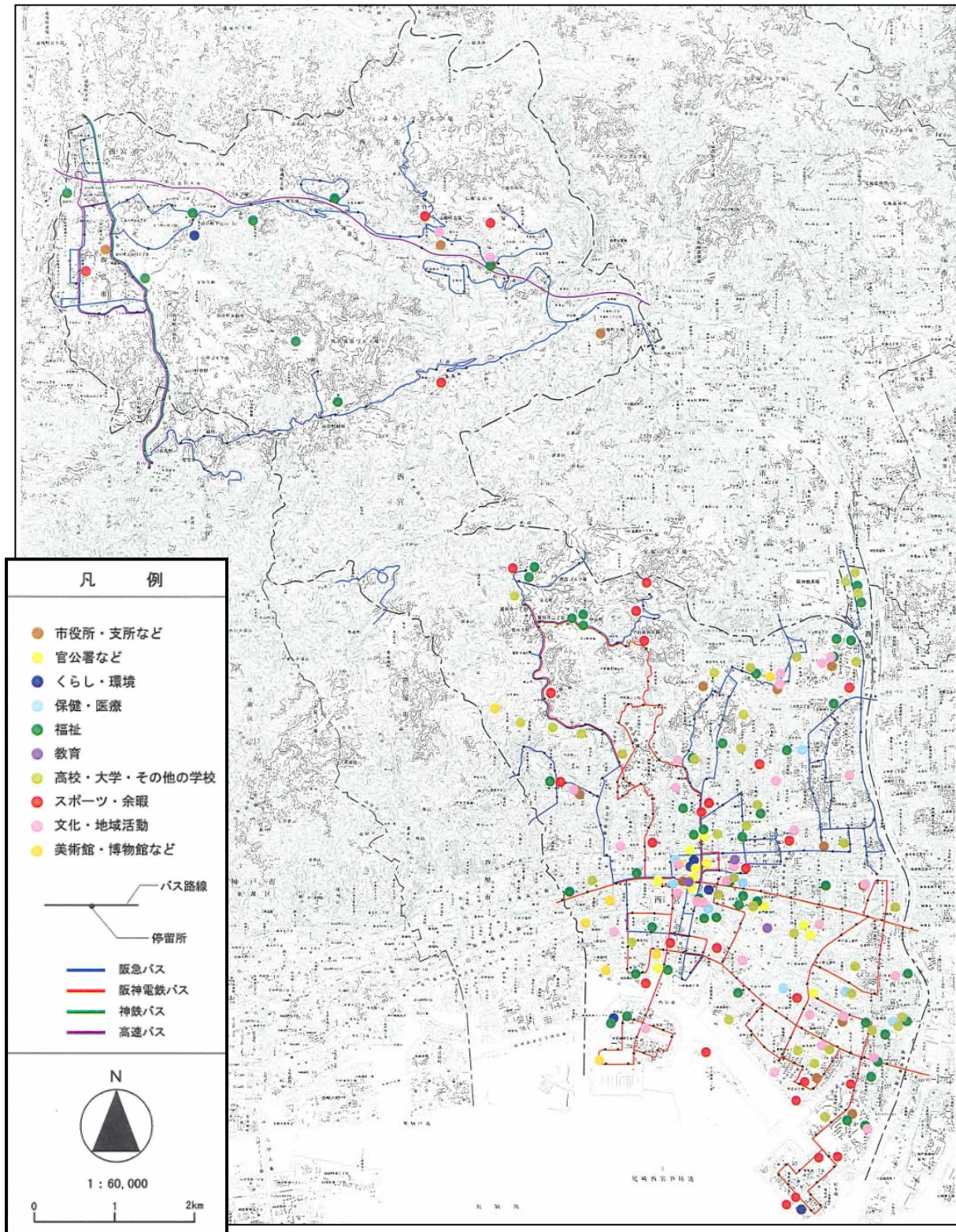


出典：西宮市役所 (H20.9)

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

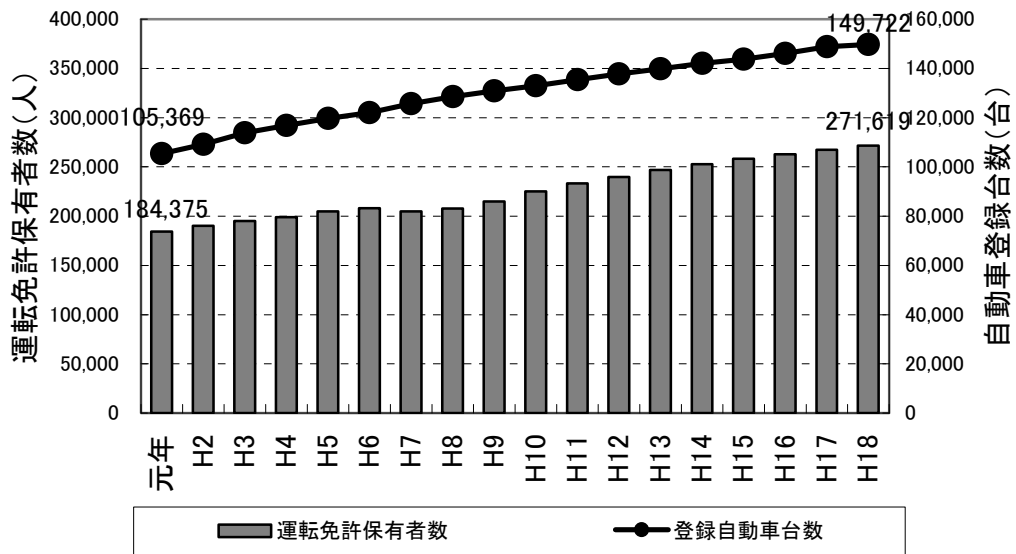
図 1.3.1 市内の主な公共・公益施設の分布状況

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

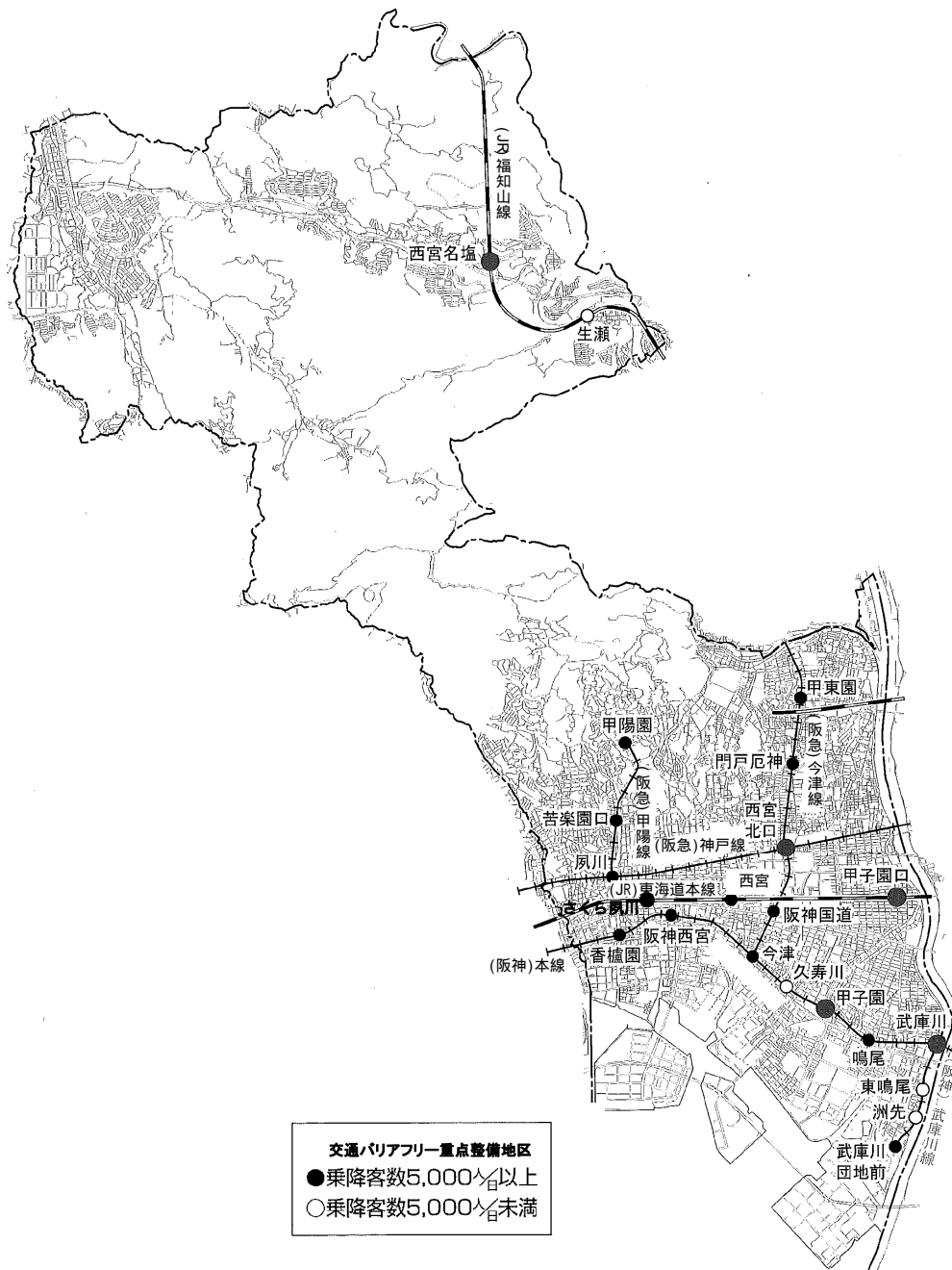
図 1.4.1 西宮市内の運転免許保有者数と自動車登録台数

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。



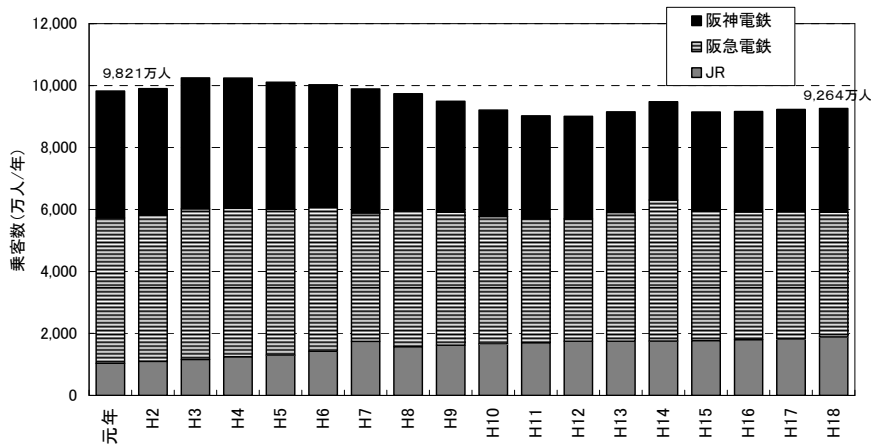
出典:西宮市交通バリアフリー基本構想 平成 15 年 7 月(一部加筆)

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

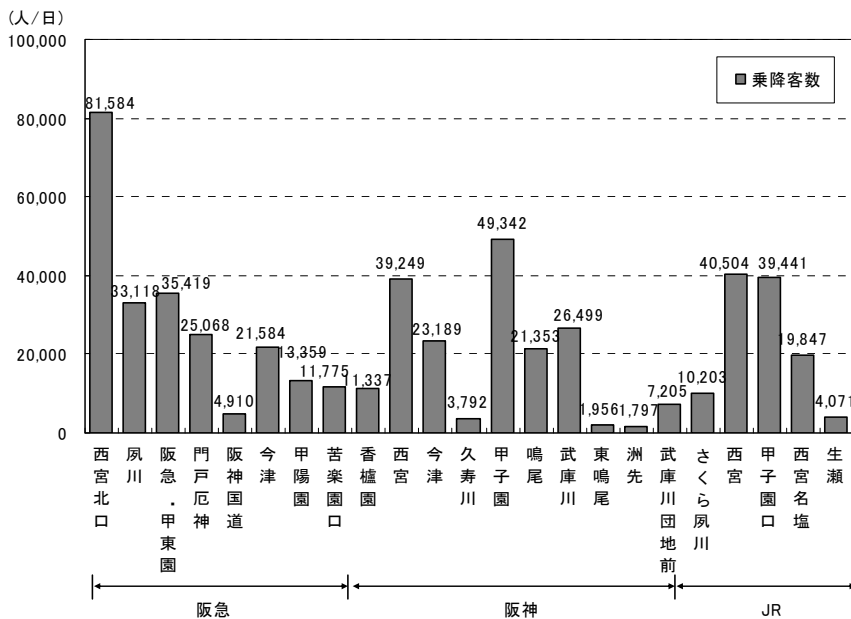
- 鉄道利用全体としては横ばい傾向にあり、各社の利用状況は、JRが微増傾向にあるが、阪急電鉄や阪神電鉄の利用は、減少または横ばい傾向である。
- 平成19年調査によると、駅別日乗降客数は、西宮北口駅が82千人/日で最も多く、次いで阪神電鉄の甲子園駅が49千人/日、JRの西宮駅が41千人/日となっている。

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

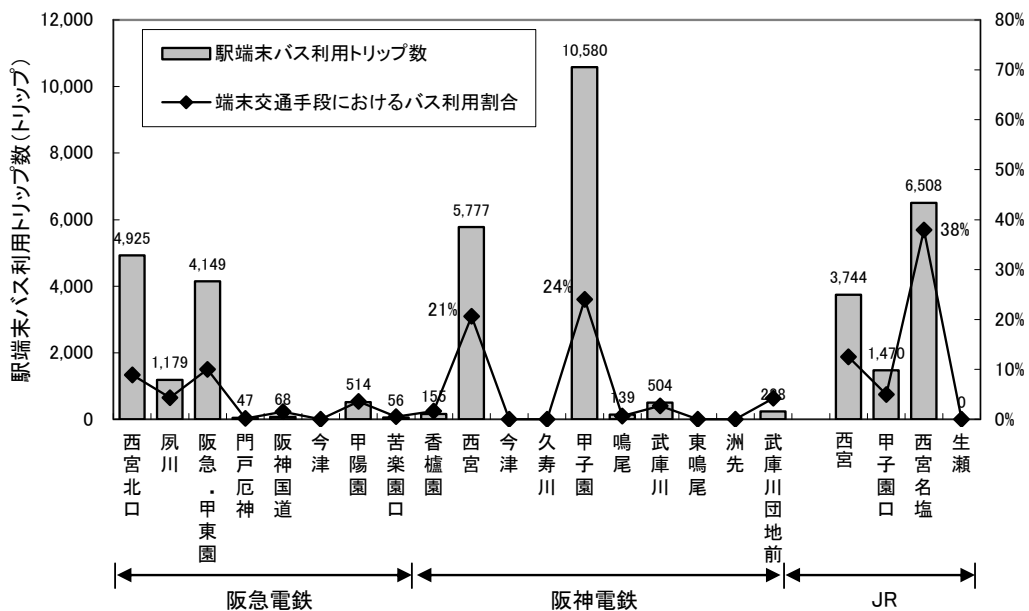
図 1.5.3 駅別の日乗降客数 (平成19年)

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。

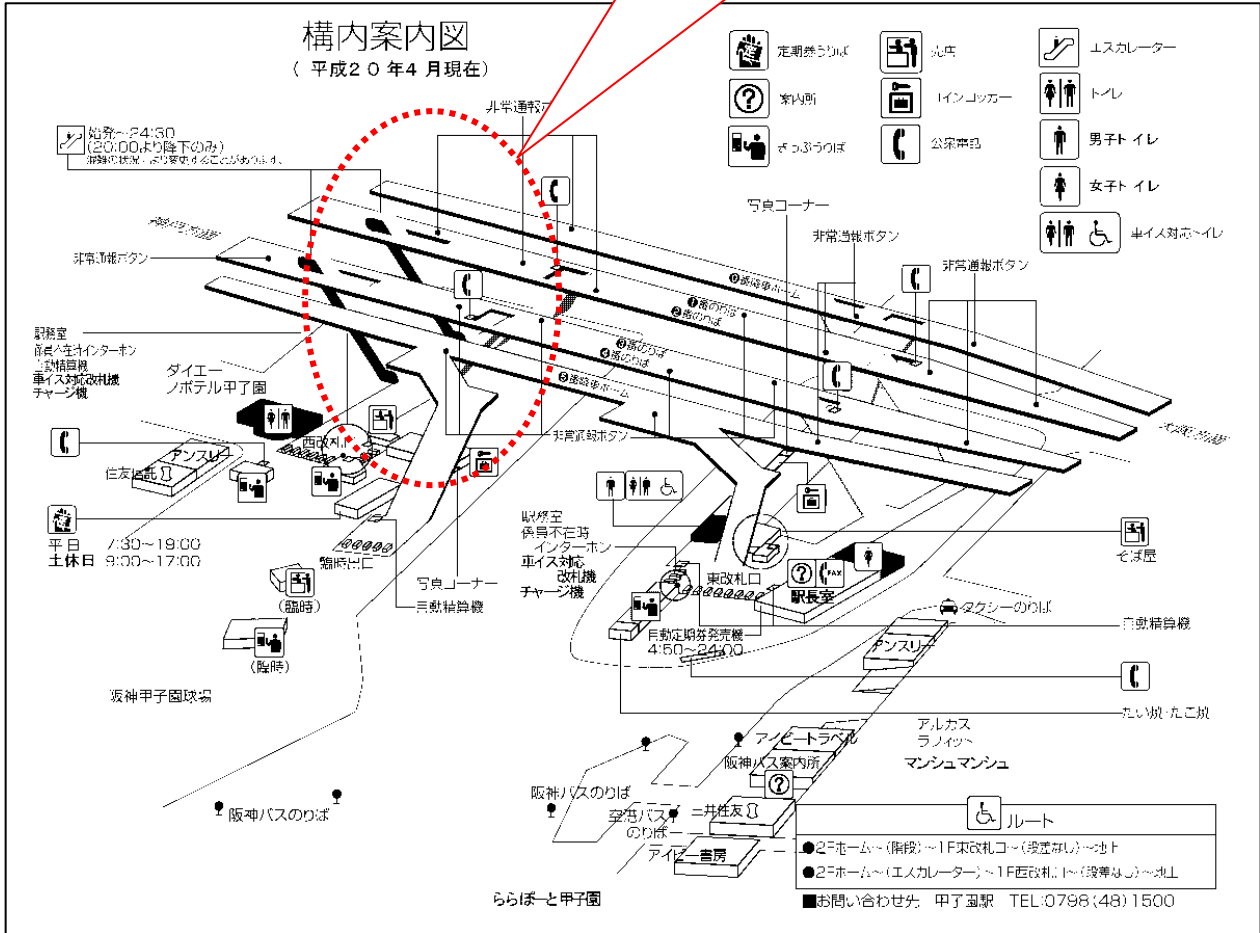
表 1.5.1 市内鉄道駅の交通結節機能の状況

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"> ・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。 ・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。
阪神電鉄	甲子園	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
	西宮	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。
J R	甲子園口	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
	西宮名塩	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。

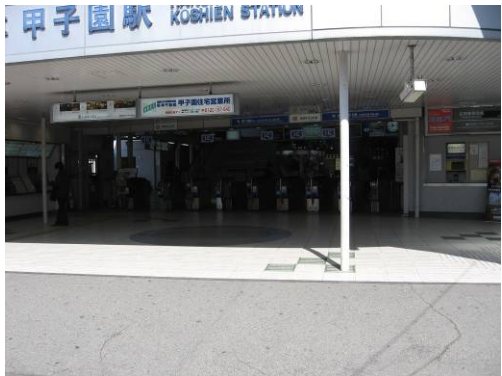
出典:西宮市資料

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

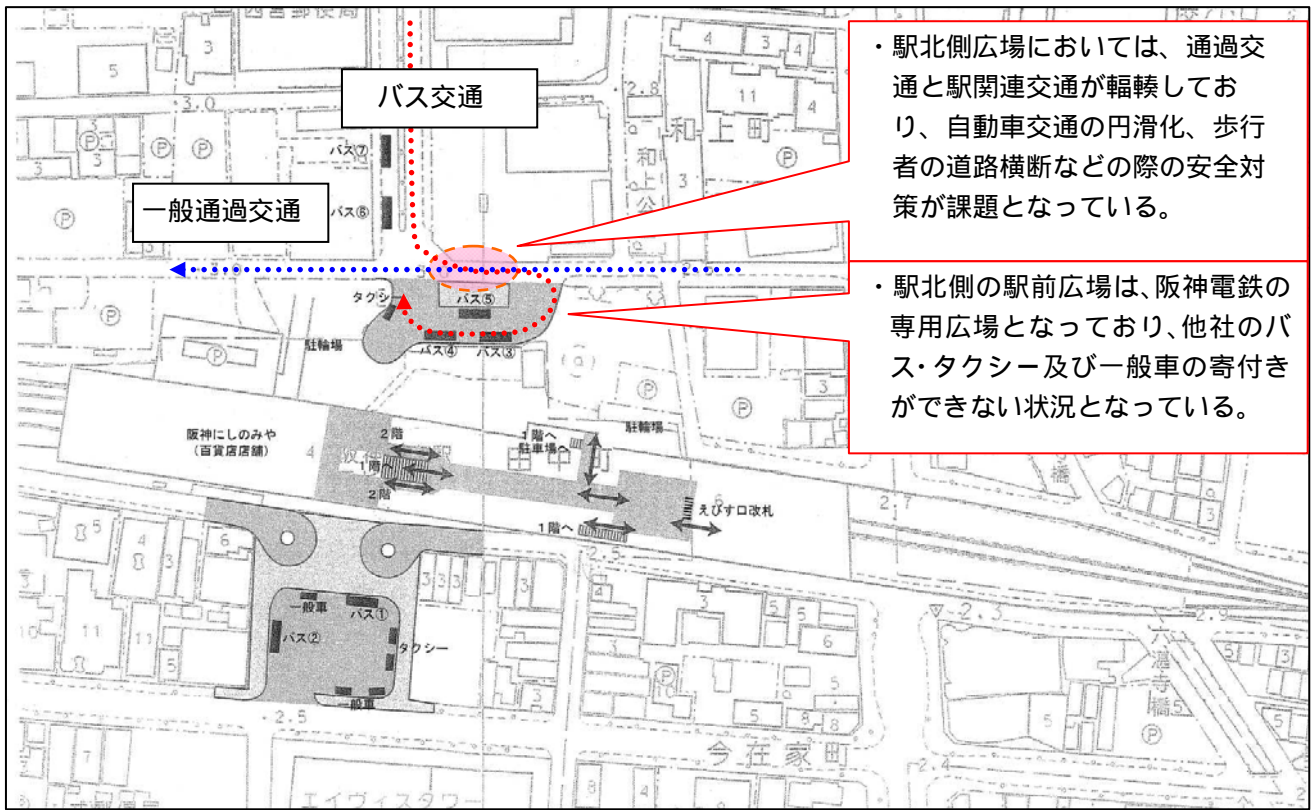


駅西側



駅東側

阪神西宮



出典:西宮市

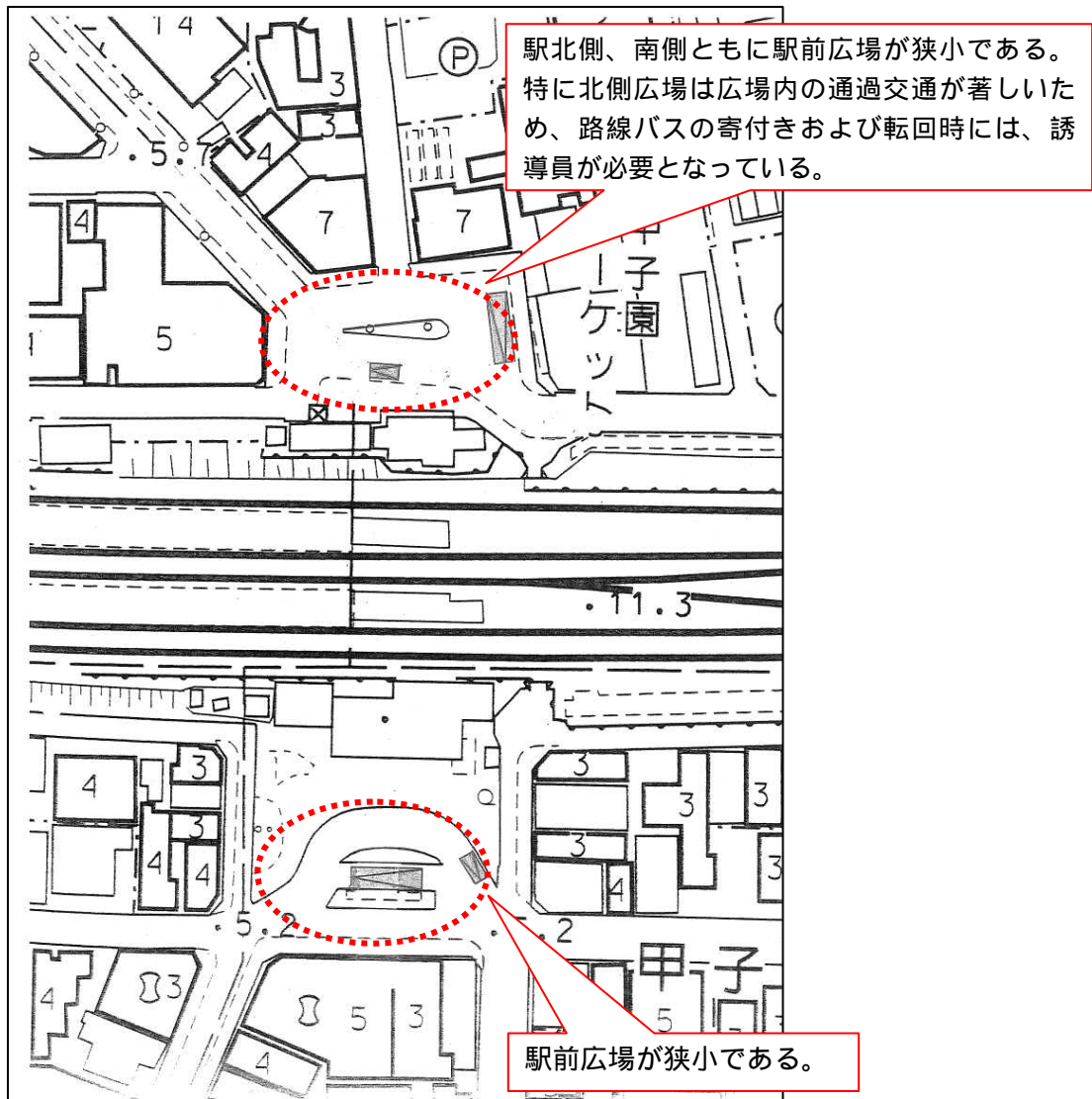


駅北側



駅北側広場

JR 甲子園口



出典:西宮市

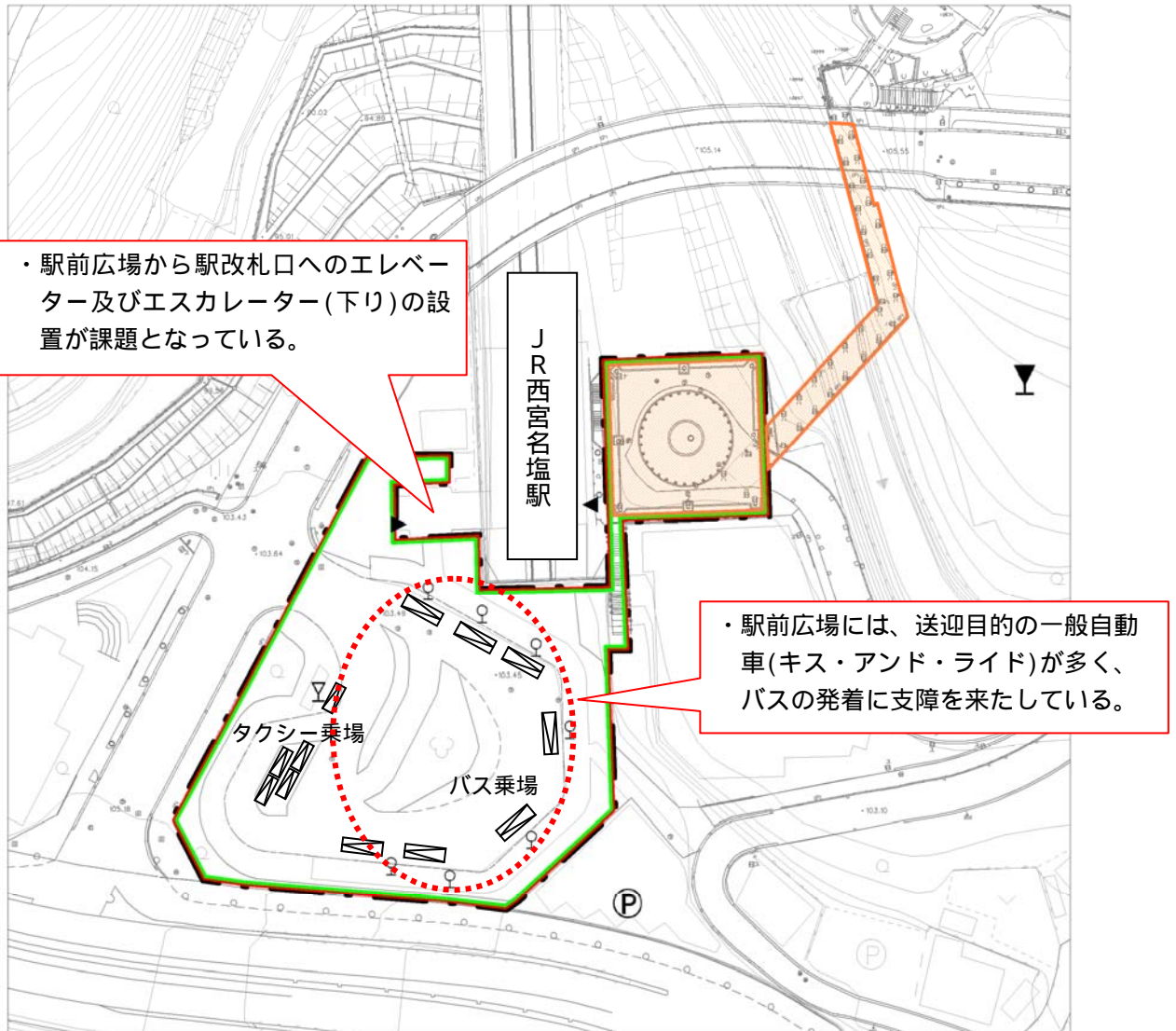


駅北側



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。

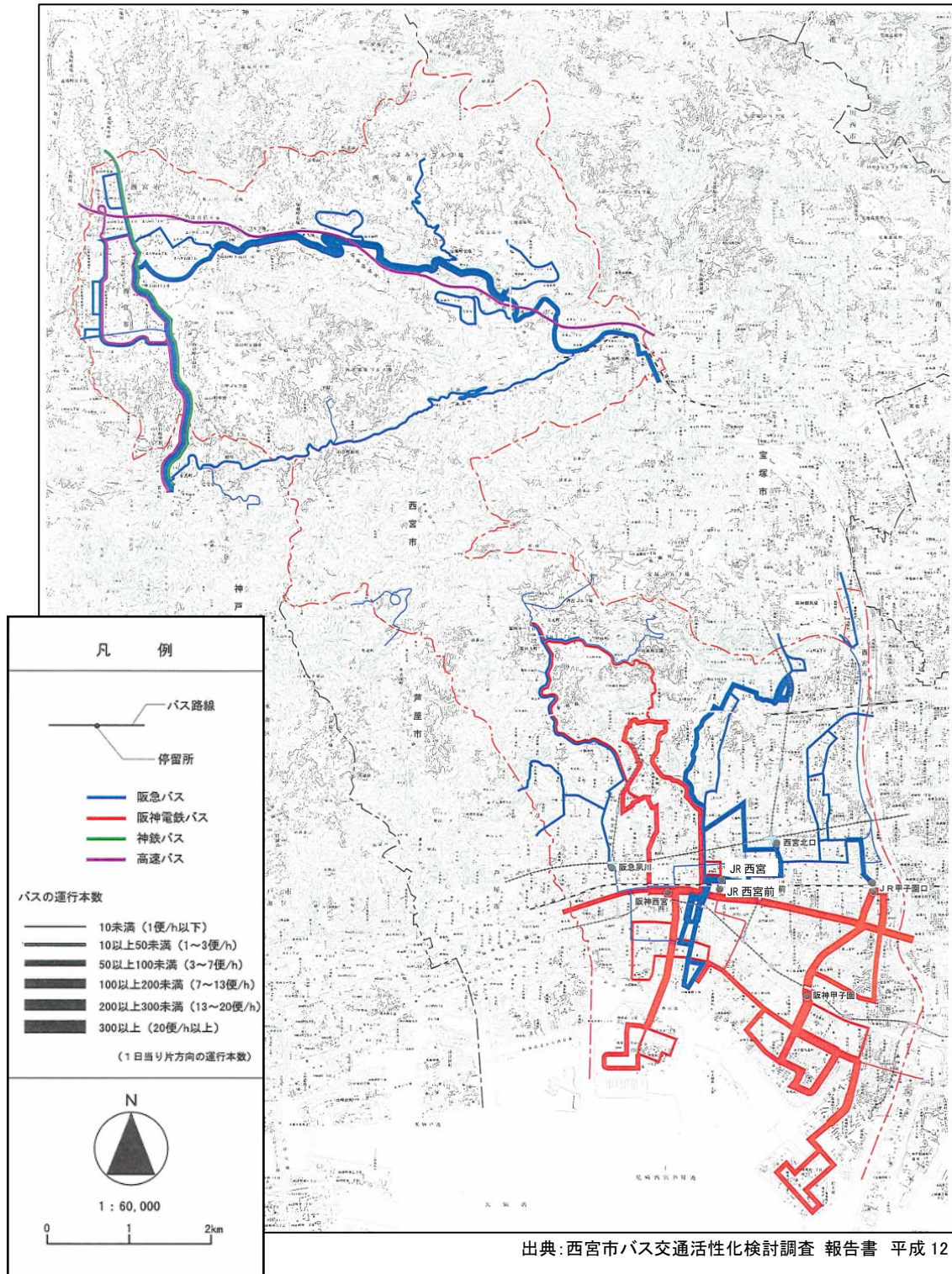
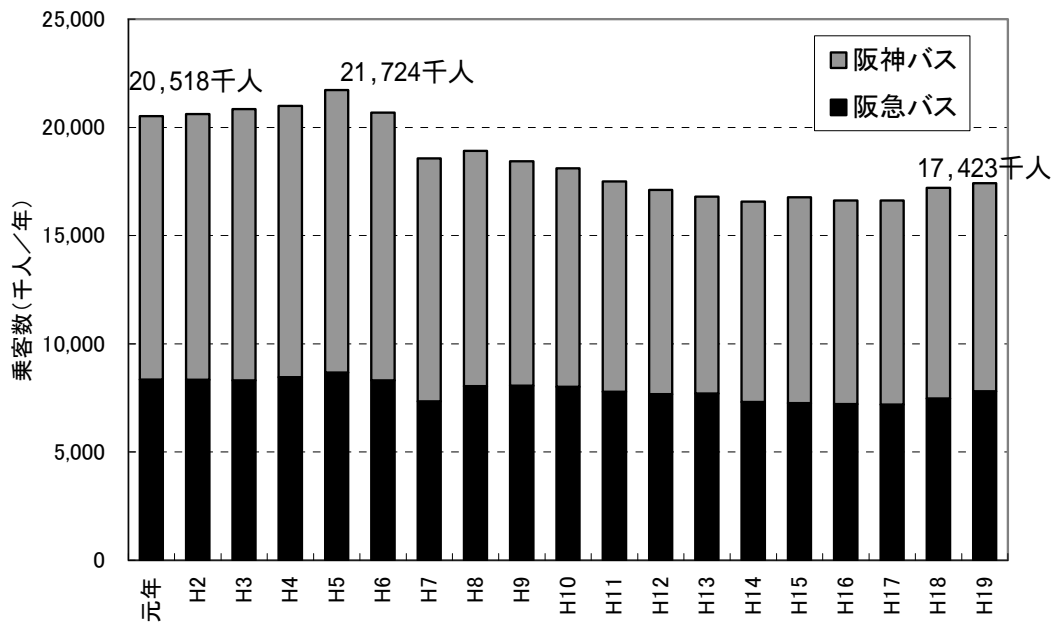


図 1.6.1 西宮市のバスネットワーク

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)）

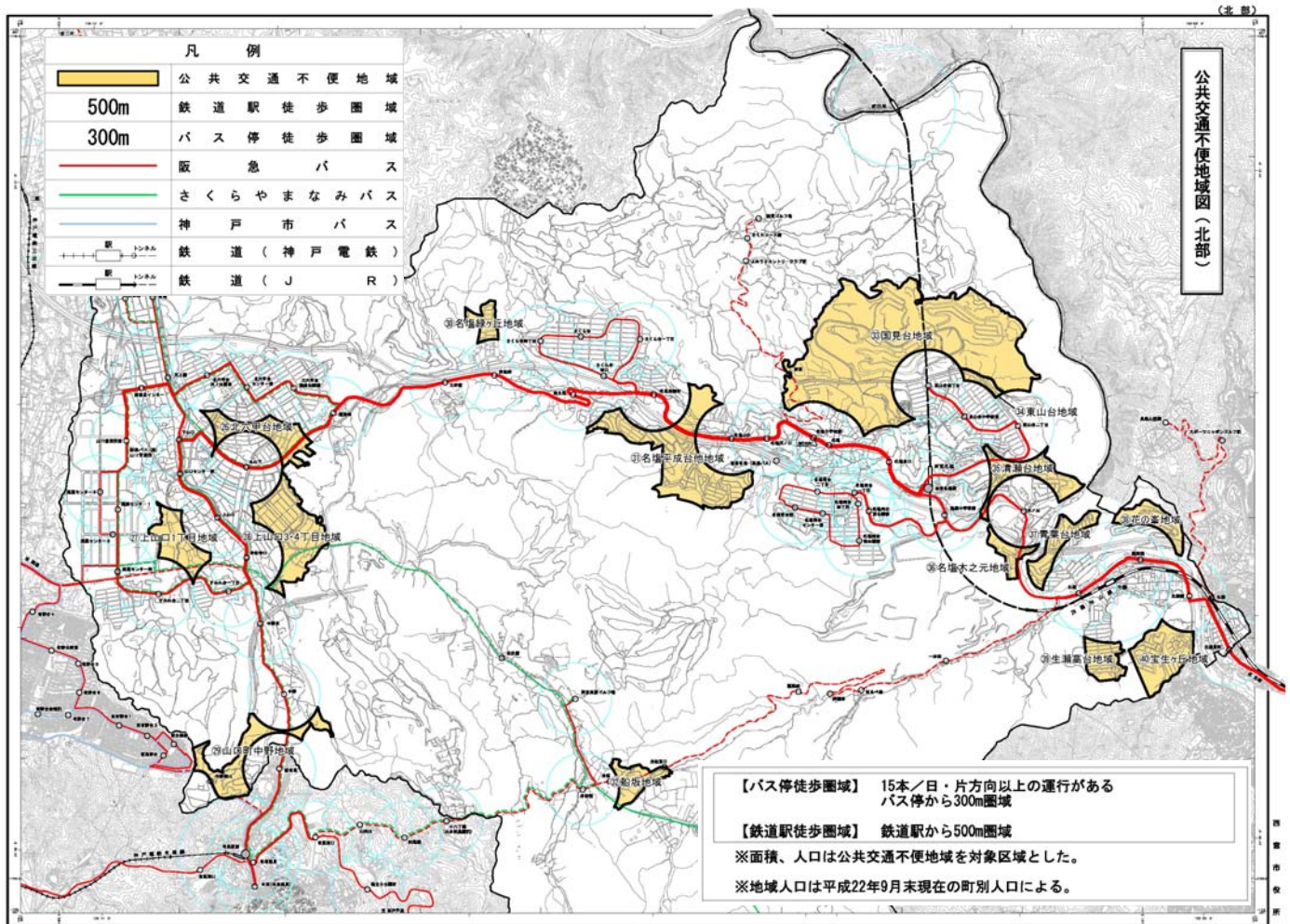
1.6.3 公共交通不便地域

➤ 公共交通の不便な地域が、市内に点在している。

表 1.6.1 により公共交通不便地域を定義した場合、図 1.6.3 および図 1.6.4 のとおりとなる。

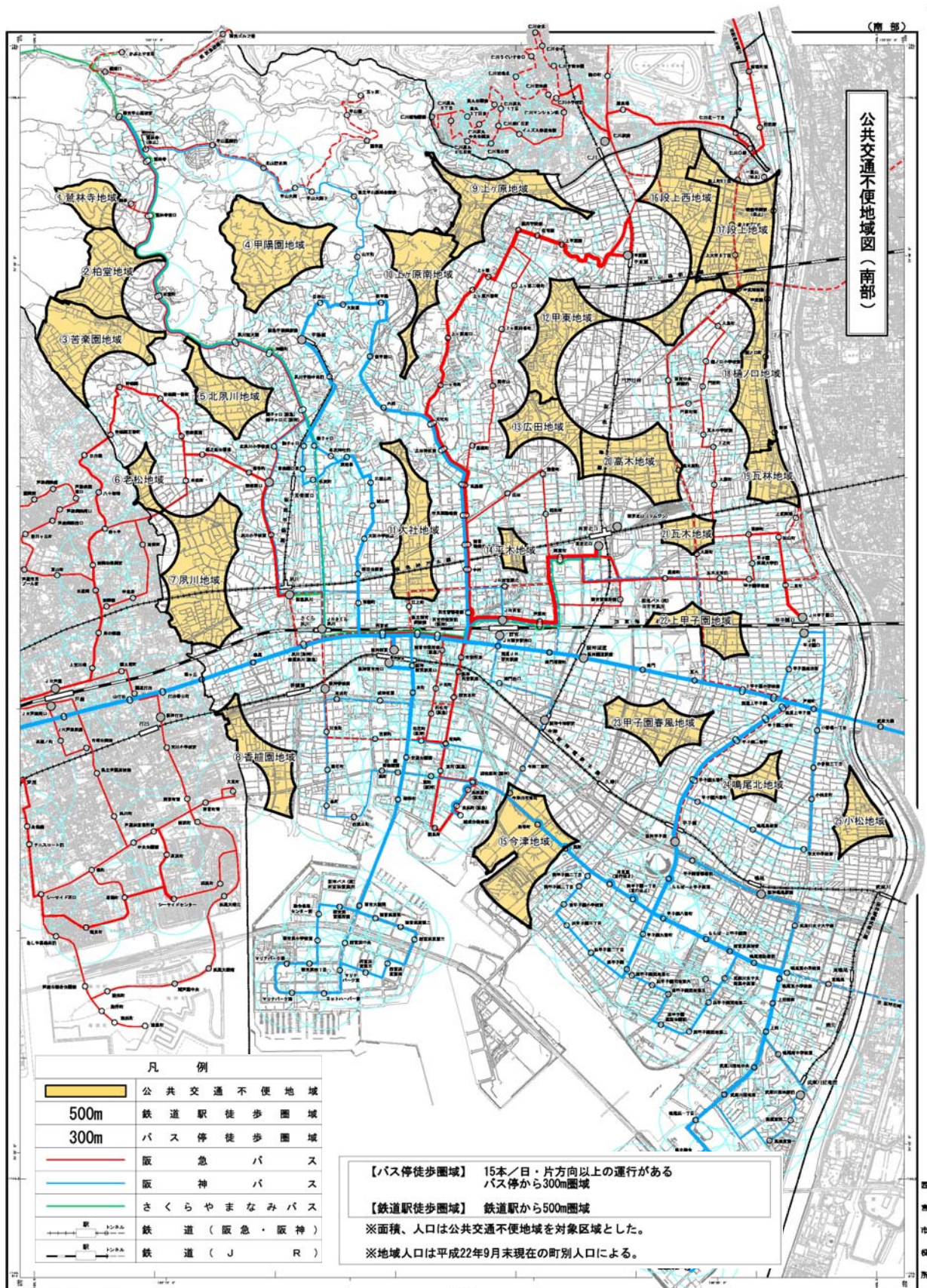
表 1.6.1 公共交通不便地域の定義

	名称	定義	
	公共交通不便地域	生活交通である鉄道および路線バスの利用が不便な地域をいい、市内全域から下記 1～5 を除いた地域	
1	鉄道駅徒歩圏域	鉄道駅から半径 500m	
2	バス停徒歩圏域	15 本/日・片方向以上の運行があるバス停から半径 300m	
3	人口寡地域 (将来にわたって可住地となる可能性が低い地域)	市街化調整区域	
		臨海産業地区	西宮浜・甲子園浜・鳴尾浜
		臨海公園等	西宮浜総合公園・西宮公園北広場・今津浜公園・県立甲子園浜海浜公園・浜甲子園運動公園・鳴尾浜臨海公園
		工業系施設 (5ha 以上)	阪急電鉄西宮車庫・JFE スチール東日本製鉄所西宮工場・アサヒビール西宮工場・極東開発工場
		大規模供給処理施設	神戸市水道局上ヶ原浄水場・西宮処理場枝川浄化センター
	流通業務地域	山口町阪神流通センター	
4	最終的に人口がゼロとなった地域	上記 1～3 の条件で抽出した結果、人口がゼロとなった地域は、公共交通に対する地域需要は小さいため除外	
5	最終的に 1ha 未満となった地域	上記 1～3 の条件で抽出した結果、面積が 1ha 未満となった地域は、規模が小さいため除外	



出典:西宮市資料

図 1.6.3 公共交通不便地域図(西宮市北部)



出典: 西宮市資料

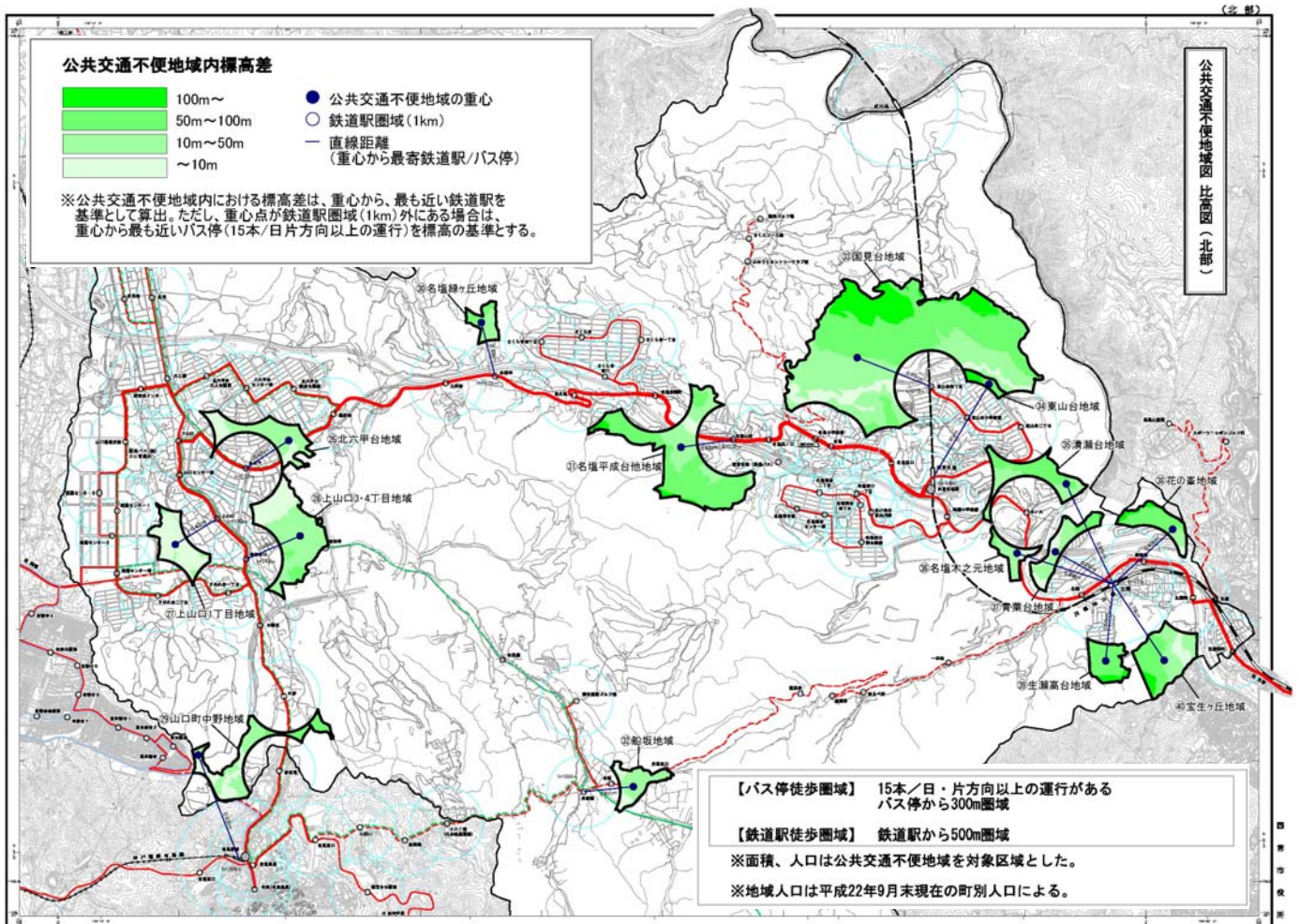
図 1.6.4 公共交通不便地域図(西宮市南部)

参 考 公共交通不便地域における標高差について

公共交通不便地域のそれぞれの重心から、標高基準点（最寄りの公共交通）との標高差を表現した場合、図 1.6.5 および図 1.6.6 のとおりとなる。なお、標高基準点については、表 1.6.2 の条件により設定する。

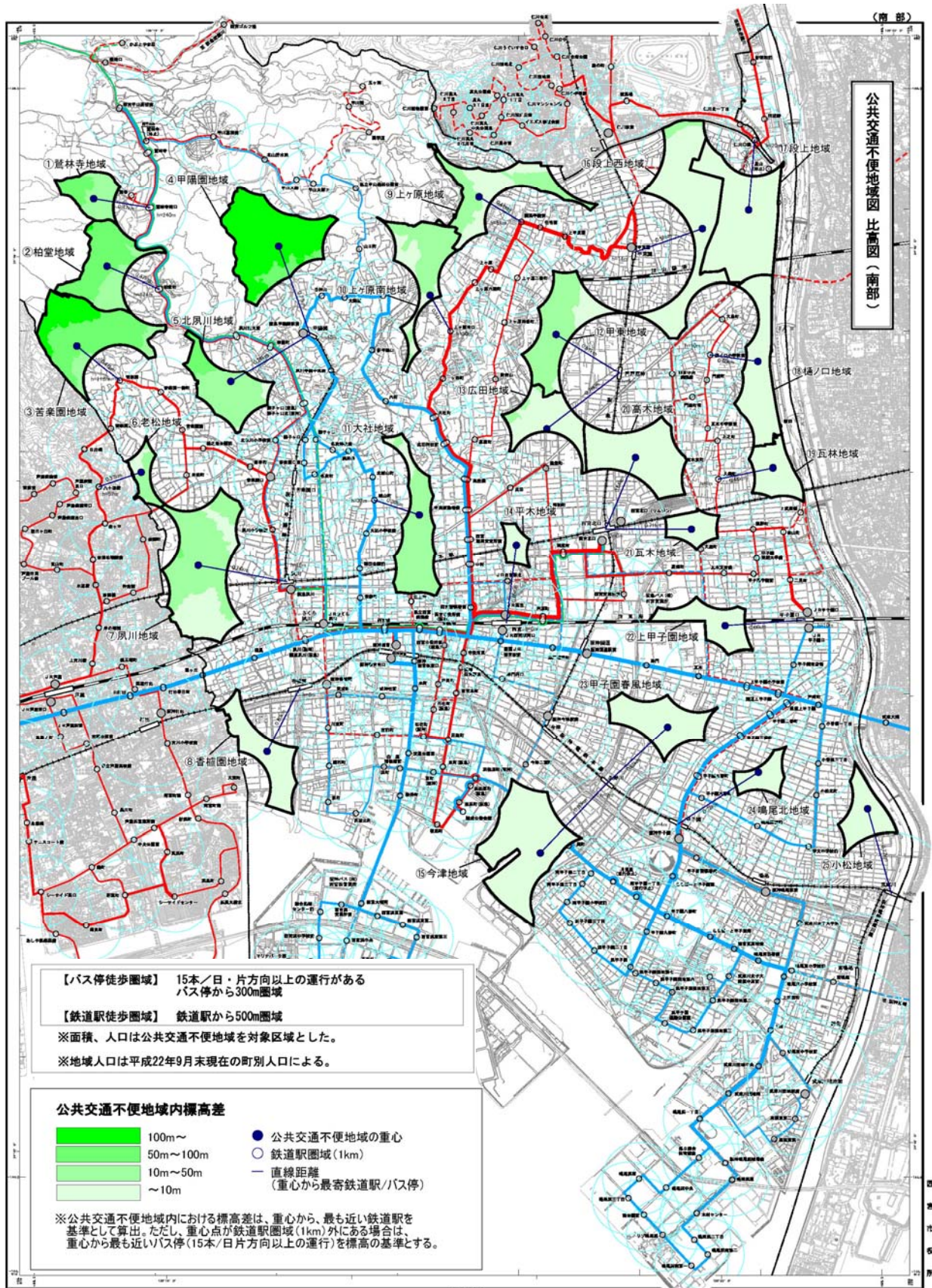
表 1.6.2 標高基準点の設定方法（最寄り鉄道駅/バス停）

条件	標高基準点
公共交通不便地域の重心が、最寄り鉄道駅まで 1km 以内の地域	最寄り鉄道駅
公共交通不便地域の重心が、最寄り鉄道駅から 1km を越える地域	最寄りバス停 (15 本/日・片道以上)



出典:西宮市資料

図 1.6.5 公共交通不便地域図 比高図(西宮市北部)



出典: 西宮市資料

図 1.6.6 公共交通不便地域図 比高図 (西宮市南部)