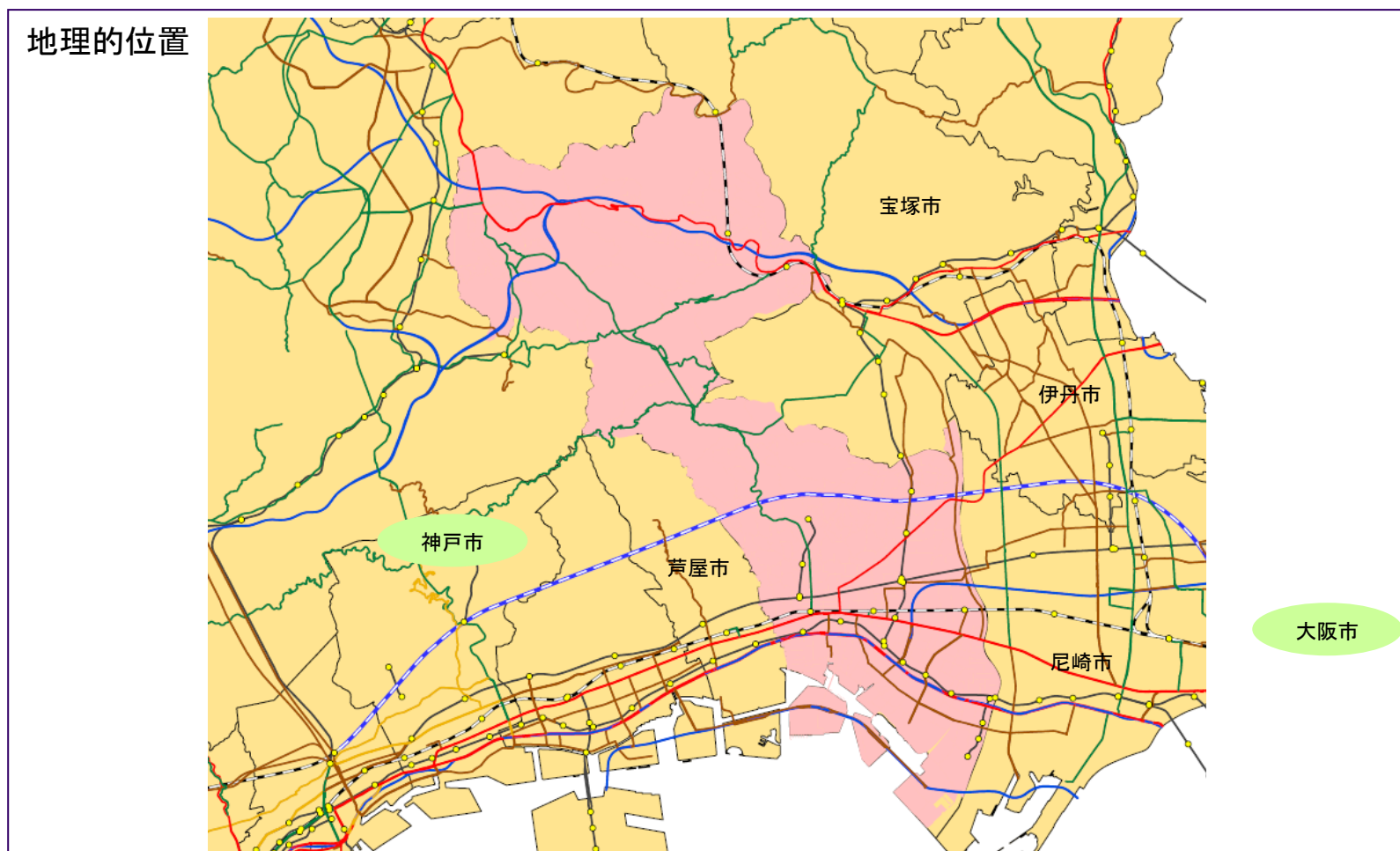


① 地理的位置

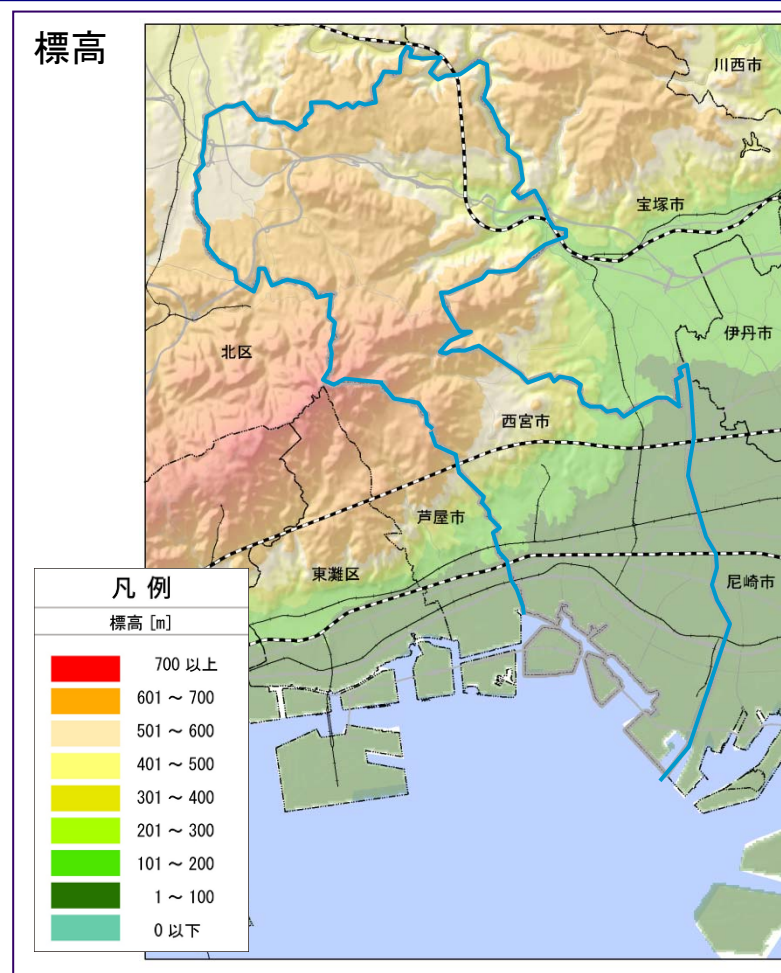
- ・東西方向の交通の要衝である。
- ・社会経済活動の拠点である大阪市と神戸市の間位置し、かつ近接している。



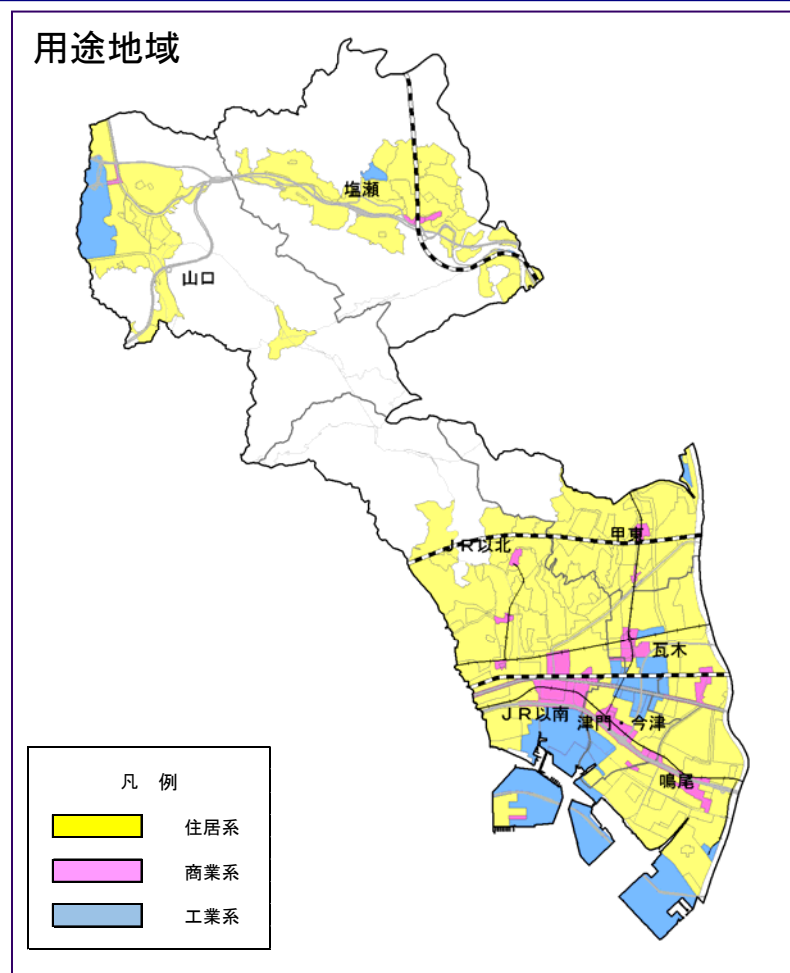
2. 西宮市の概況 - (1) 社会経済の概況

②地勢（標高・用途地域）

- ・本市は南北に長く、南部の平野部と北部の山麓部にはそれぞれ市街地が形成されており、特に南部の平野部では近隣市と連坦した一大市街地を形成している。
- ・用途地域は住居系を中心とした土地利用となっている。
- ・鉄道駅周辺及び幹線道路沿いでは、商業系を中心とした土地利用となっている。
- ・埋立地を中心とした臨海地区では、工業系を中心とした土地利用となっている。



出典)

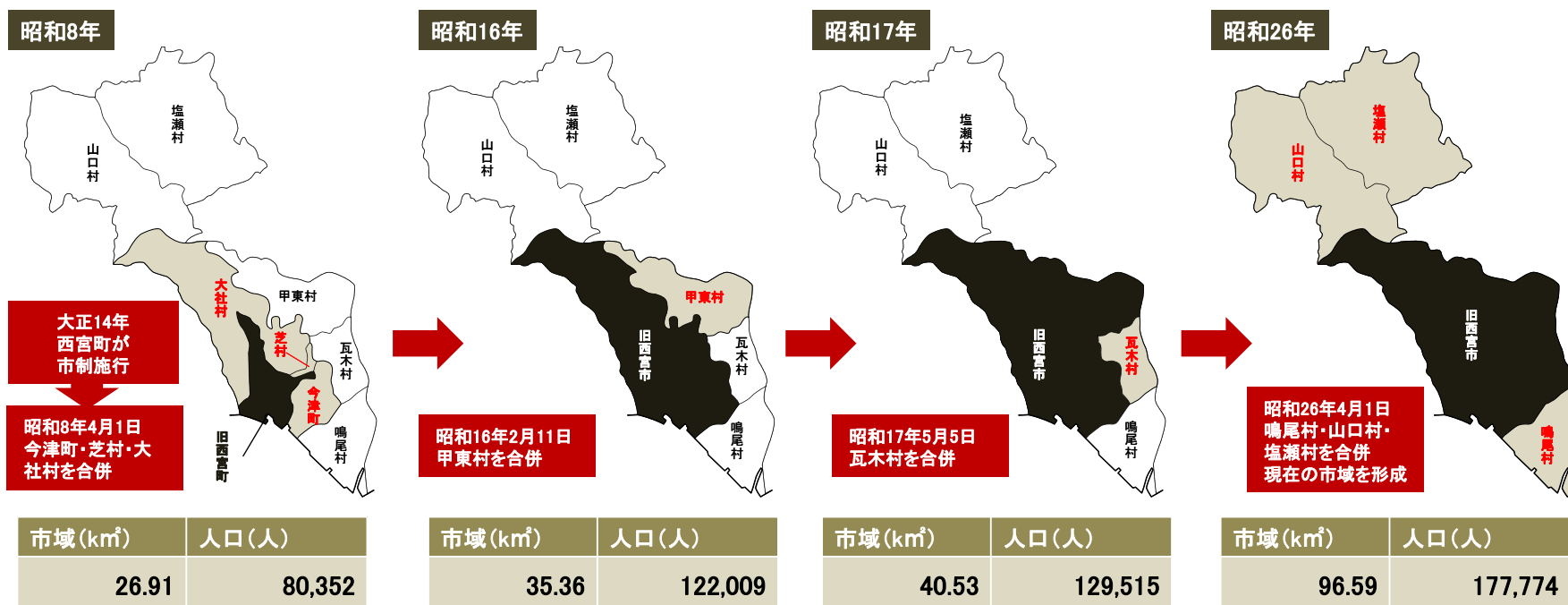


出典)

2. 西宮市の概況 - (1) 社会経済の概況

③ 都市の成り立ち

・本市は、生活圏の異なる町で構成されている。

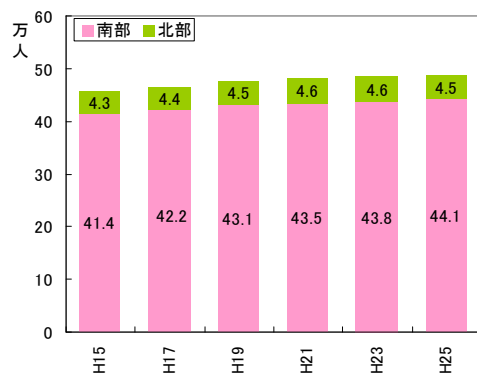


2. 西宮市の概況 - (1) 社会経済の概況

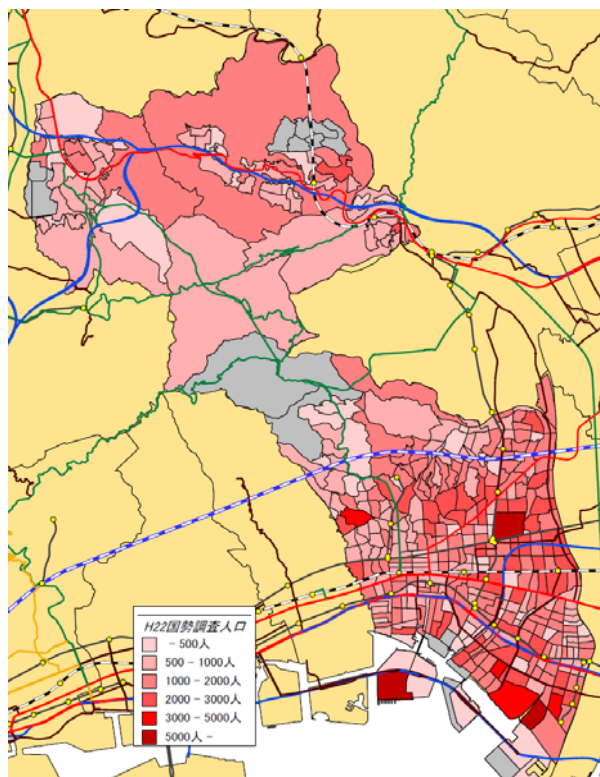
④人口動向

- ・人口の約9割が南部に集中している。
- ・全市としては、人口増加傾向にあるが、塩瀬地区、山口地区の一部など、人口が減少している地区もみられる。

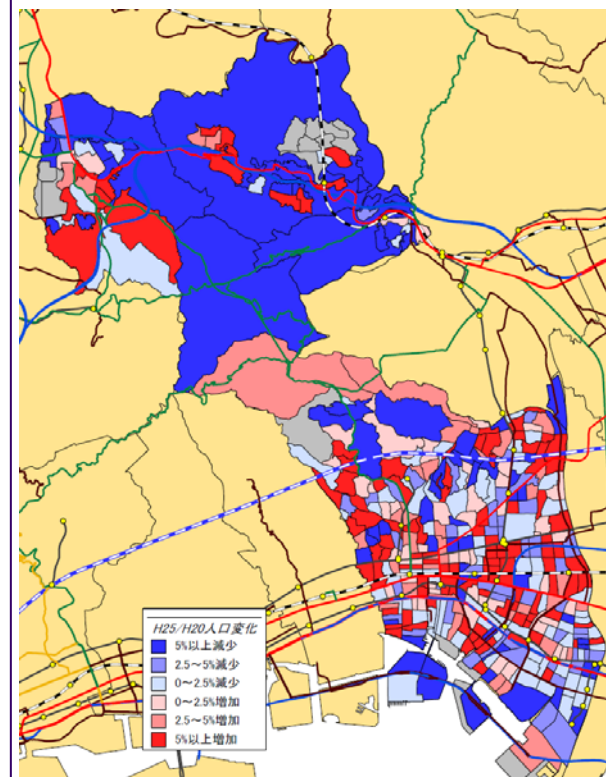
人口の推移



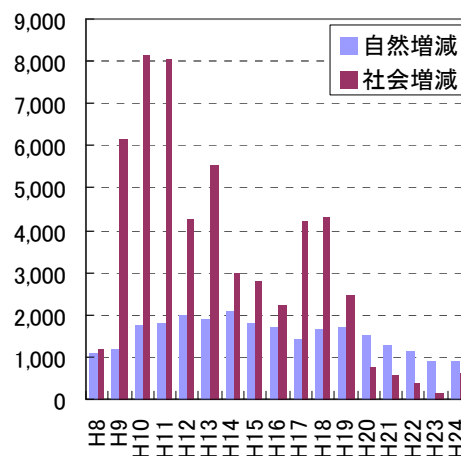
人口分布(H22国勢調査)



人口変化(H20→H25:住基登録人口)



自然増減・社会増減の推移

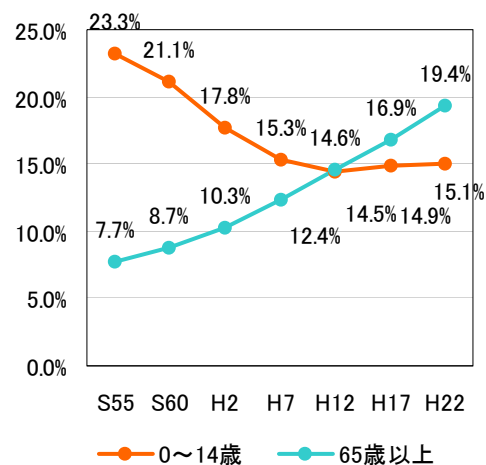


2. 西宮市の概況 - (1) 社会経済の概況

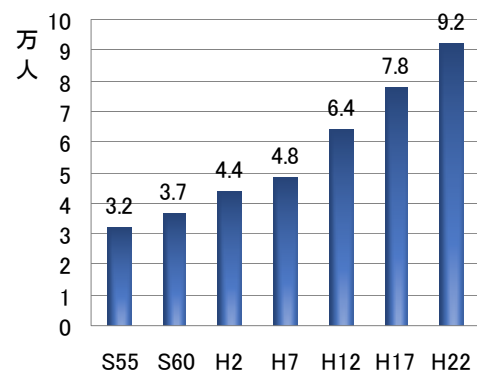
⑤ 高齢者動向

- ・全市の高齢化率は20%弱であるが、高齢者数は大きく増加している。
- ・高齢者率は北部などで高い傾向が見られ、その変化も北部などで大きく増加している地区が多い。

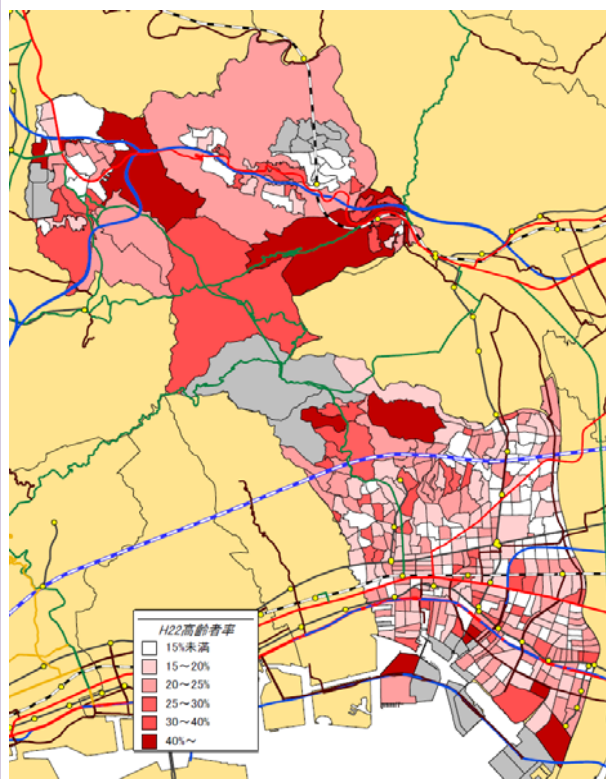
年齢階層別人口割合の推移



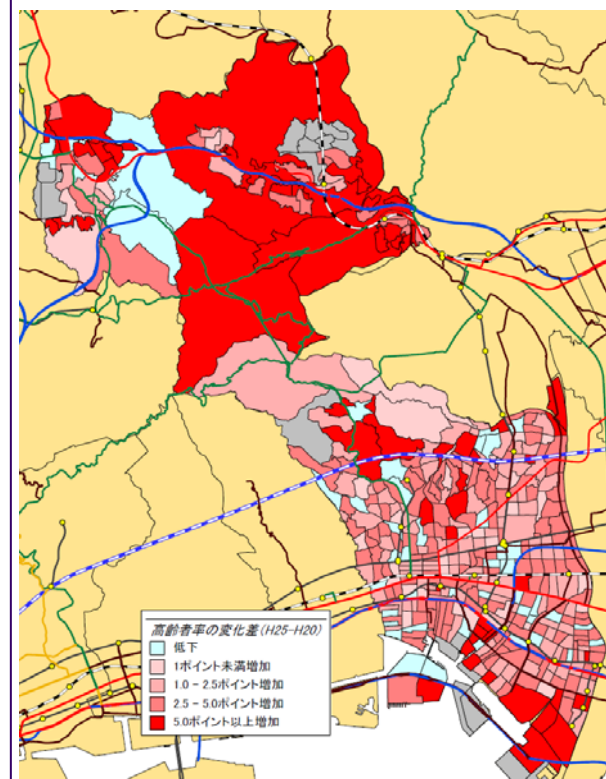
高齢者数の推移



高齢者率 (H22国勢調査)



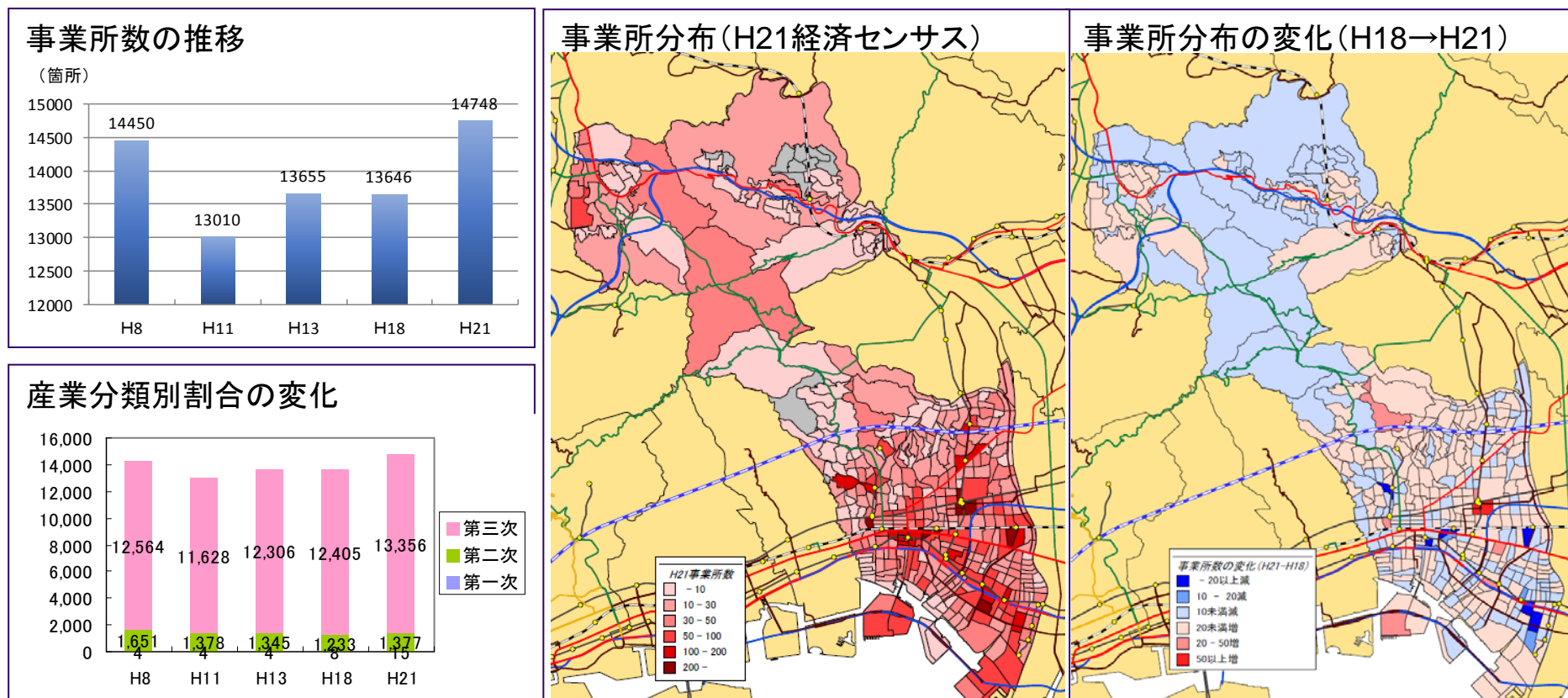
高齢者率の変化 (H20→H25: 住基登録人口)



2. 西宮市の概況 - (1) 社会経済の概況

⑥ 事業所動向

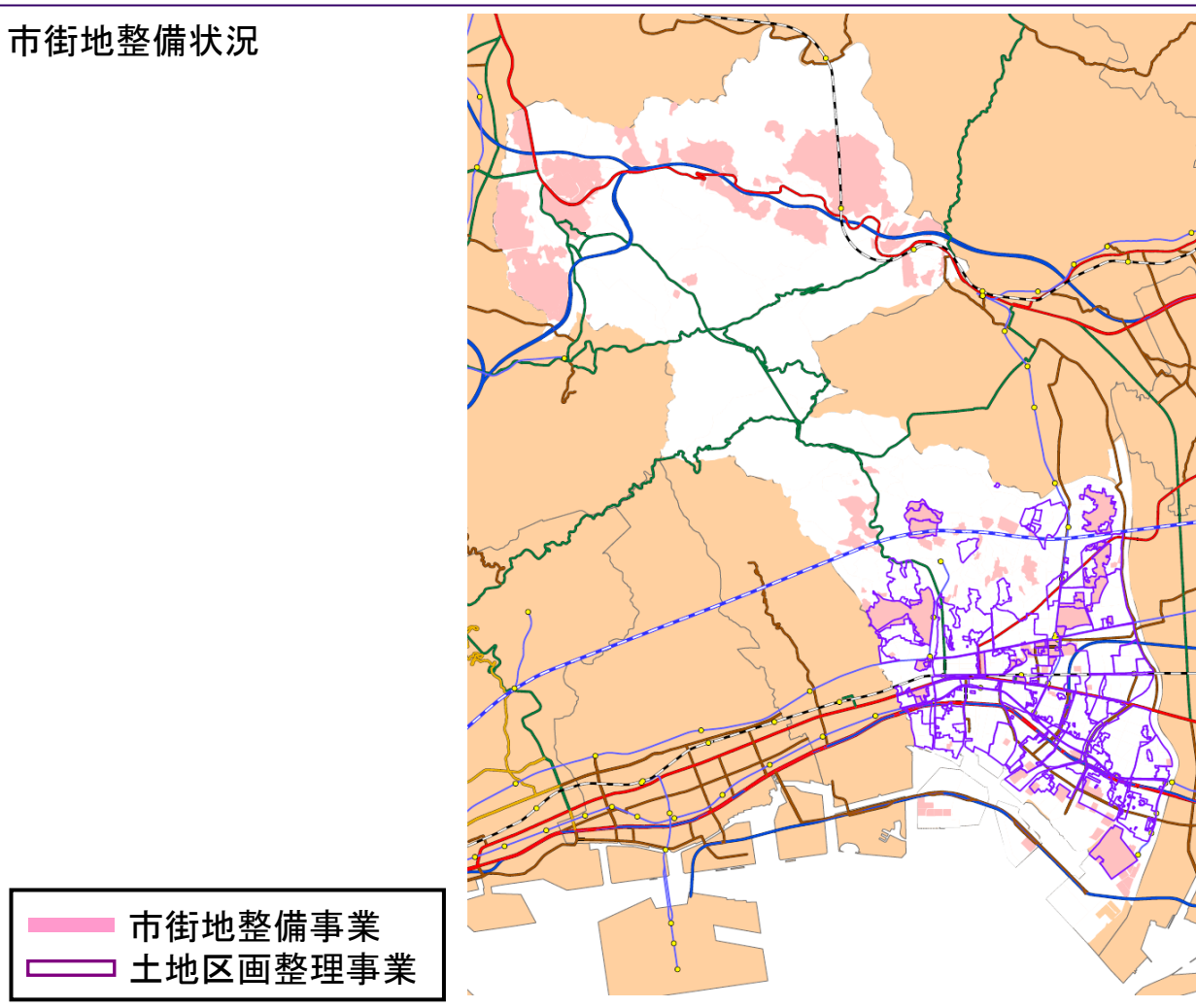
- ・事業所の分布は、南部の鉄道沿線に多く、その9割が商業、サービス業などの第三次産業である。
- ・事業所数は増加傾向であり、特に阪急西宮北口周辺で増加している。



⑦ 市街地整備状況

・南部の阪急神戸本線以北において、面的な市街地整備は行われていない地区が多く存在する。

市街地整備状況



2. 西宮市の概況 - (1) 社会経済の概況

⑧ 主要な生活関連施設立地状況

- ・教育、商業、医療施設といった主要な生活関連施設は、南部に集中している。
- ・北部には、高校や緊急告知病院の立地はない。

教育機関



大規模小売店舗・スーパー及び救急告示病院

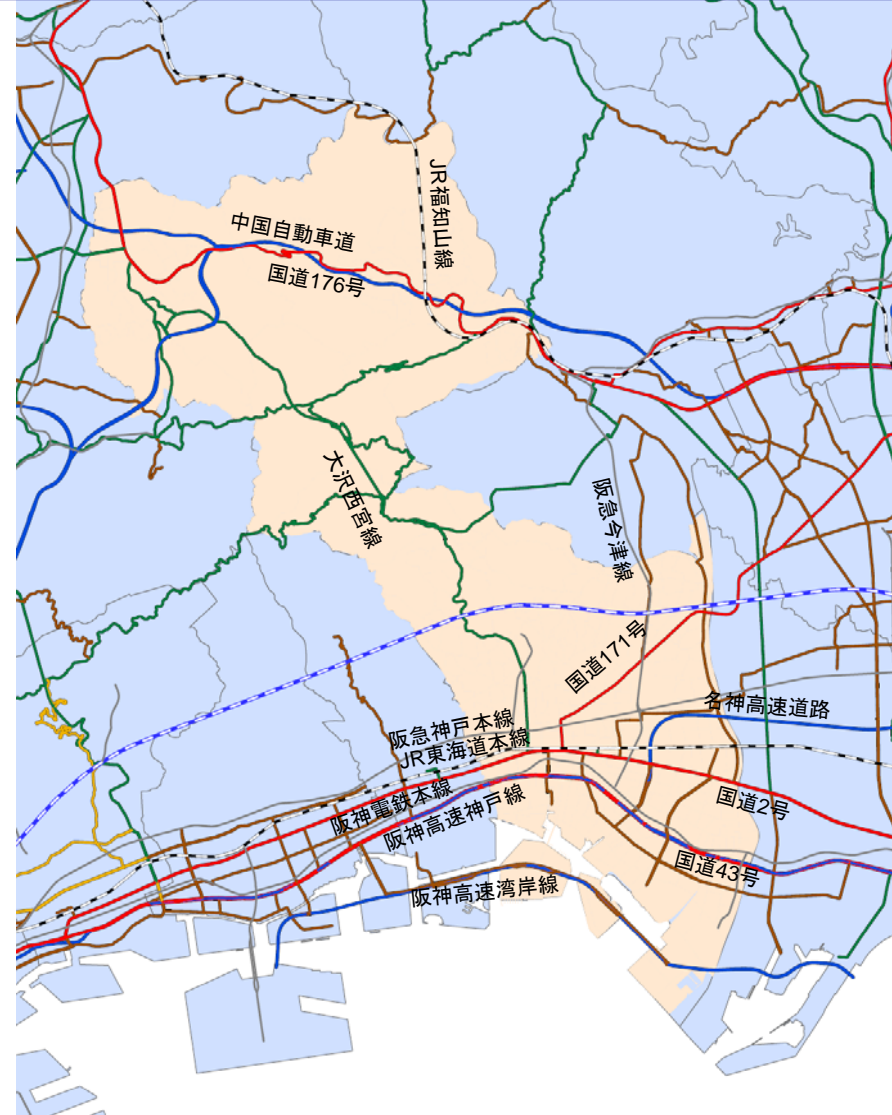


2. 西宮市の概況 - (2) 交通の概況

① 鉄道と道路の集積状況

- ・鉄道および道路は、南部に集積しており、東西方向が充実している。
- ・北部は、鉄道路線が少なく、道路が主要な交通基盤となっている。

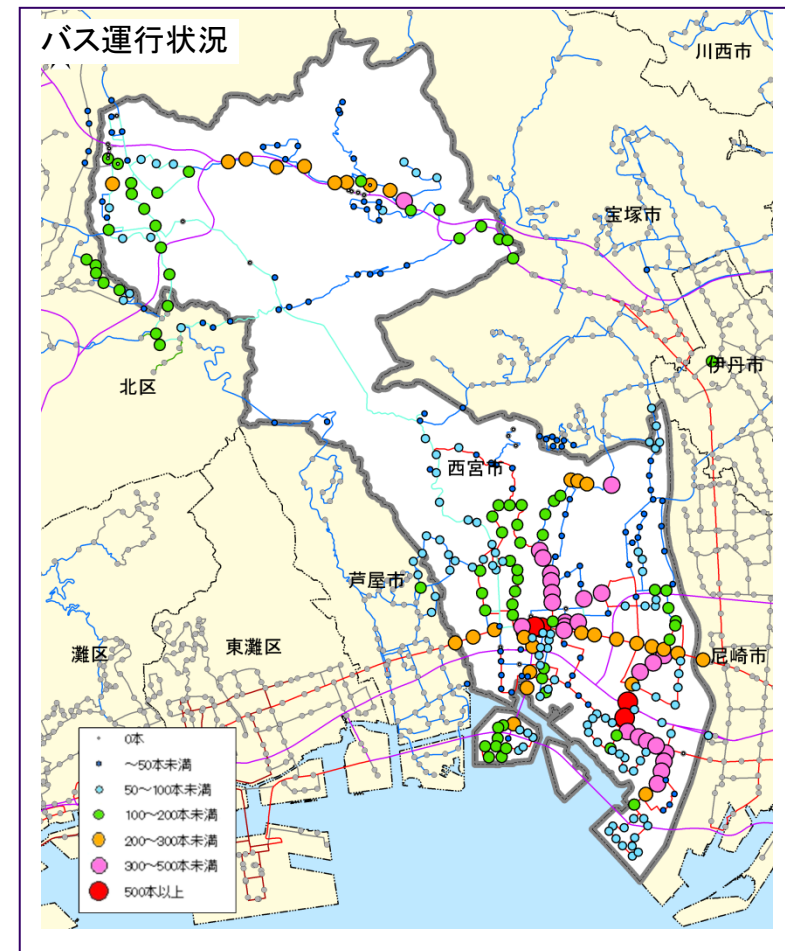
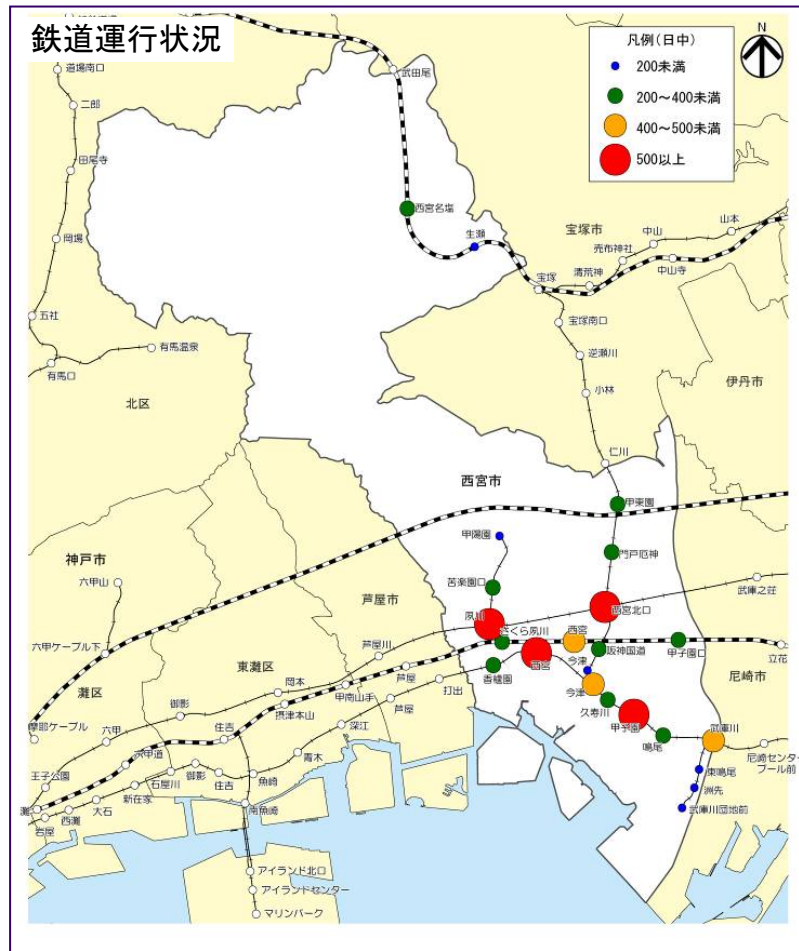
区分	手段	南北方向	東西方向
北部	鉄道	JR福知山線	無し
	道路	有馬山口線 大沢西宮線	中国自動車道 阪神高速道路7号 国道176号 県道51号 県道16号
南部	鉄道	阪急神戸本線 JR東海道線 阪神電鉄本線	阪急甲陽線 阪急今津線 阪神武庫川線
	道路	大沢西宮線 国道171号 県道337号 武庫川右岸線 県道193号 県道340号	名神高速道路 阪神高速3号 阪神高速5号 国道171号 国道2号 国道43号 県道573号 県道342号 県道606号



2. 西宮市の概況 - (2) 交通の概況

②交通サービス状況（鉄道・バス）

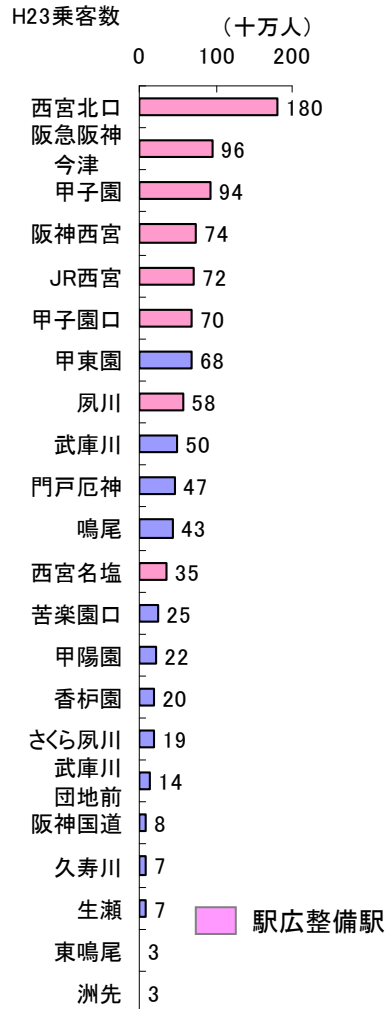
- 鉄道：・特急・新快速等が停車する西宮3駅(JR・阪急・阪神)、阪急夙川駅、阪神甲子園駅の運行本数が多い。
- バス：・南部・北部ともに、バス路線は一定整備されているが、運行本数に地域格差が生じている。
- ・西宮3駅(JR・阪急・阪神)、阪神甲子園駅へ向かうバス路線の便数が多い。



2. 西宮市の概況 - (2) 交通の概況

③ 交通サービス状況 (駅前広場)

- ・駅前広場は市内22駅中8駅となっている。
- ・バスバースが、阪神甲子園駅で14台、西宮3駅(JR・阪神・阪急)で8台などと、主要な駅におけるバース数が多くなっている。



夙川駅

バスバース	2台
バスプール	0台
タクシーバース	1台
タクシープール	6台
一般バース	0台
一般駐車	0台

西宮駅

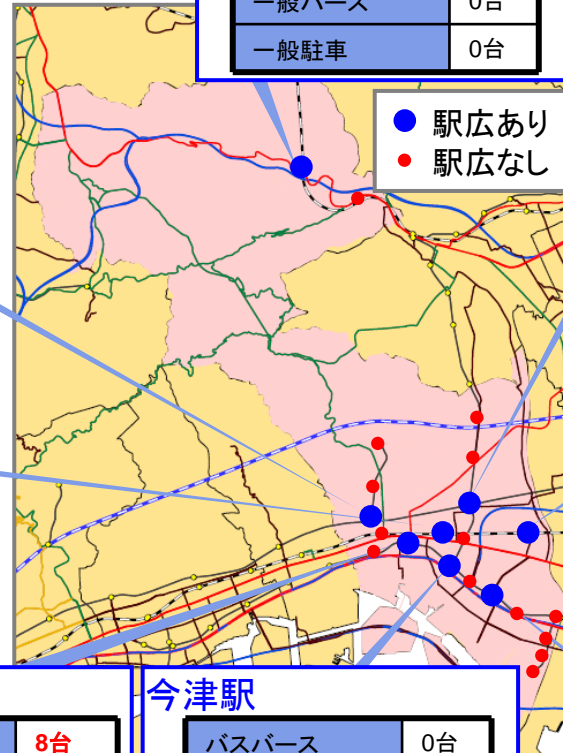
バスバース	8台
バスプール	0台
タクシーバース	3台
タクシープール	16台
一般バース	0台
一般駐車	0台

阪神西宮駅

バスバース	8台
バスプール	1台
タクシーバース	3台
タクシープール	10台
一般バース	2台
一般駐車	1台

西宮名塩駅

バスバース	7台
バスプール	0台
タクシーバース	1台
タクシープール	4台
一般バース	0台
一般駐車	0台



今津駅

バスバース	0台
バスプール	0台
タクシーバース	1台
タクシープール	8台
一般バース	0台
一般駐車	0台

西宮北口駅

バスバース	8台
バスプール	0台
タクシーバース	7台
タクシープール	48台
一般バース	3台
一般駐車	0台

甲子園口駅

バスバース	3台
バスプール	0台
タクシーバース	2台
タクシープール	9台
一般バース	0台
一般駐車	0台

甲子園駅

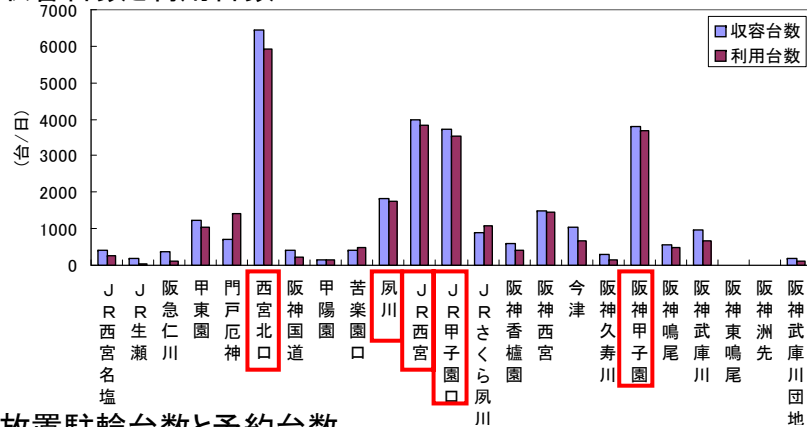
バスバース	14台
バスプール	5台
タクシーバース	1台
タクシープール	14台
一般バース	0台
一般駐車	0台

2. 西宮市の概況 - (2) 交通の概況

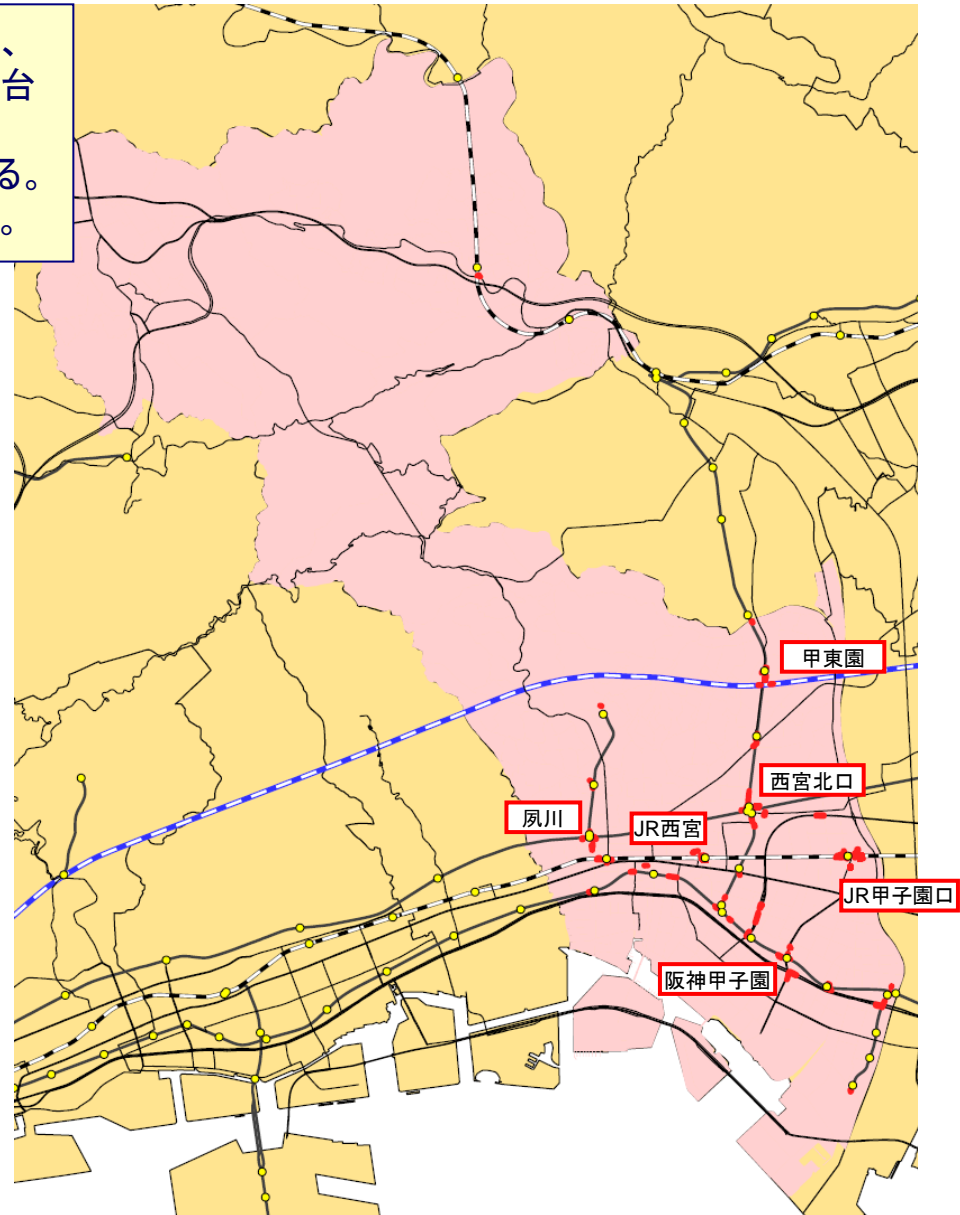
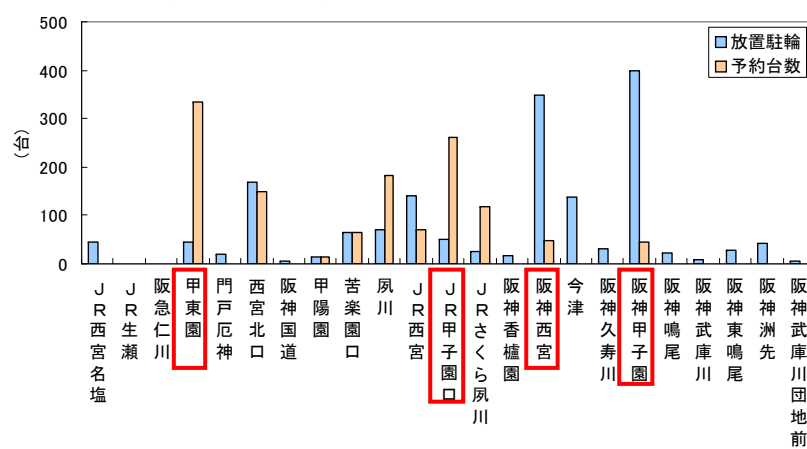
④ 交通サービス状況（駐輪場）

- ・「甲子園口駅」、「西宮駅」、「西宮北口駅」、「夙川駅」、「阪神甲子園駅」の駐輪マス数は突出して多いが、駐輪台数も多い。
- ・甲東園駅、甲子園口駅などでは予約待ちが発生している。
- ・阪神甲子園・西宮駅などでは放置駐輪が多くなっている。

収容台数と利用台数



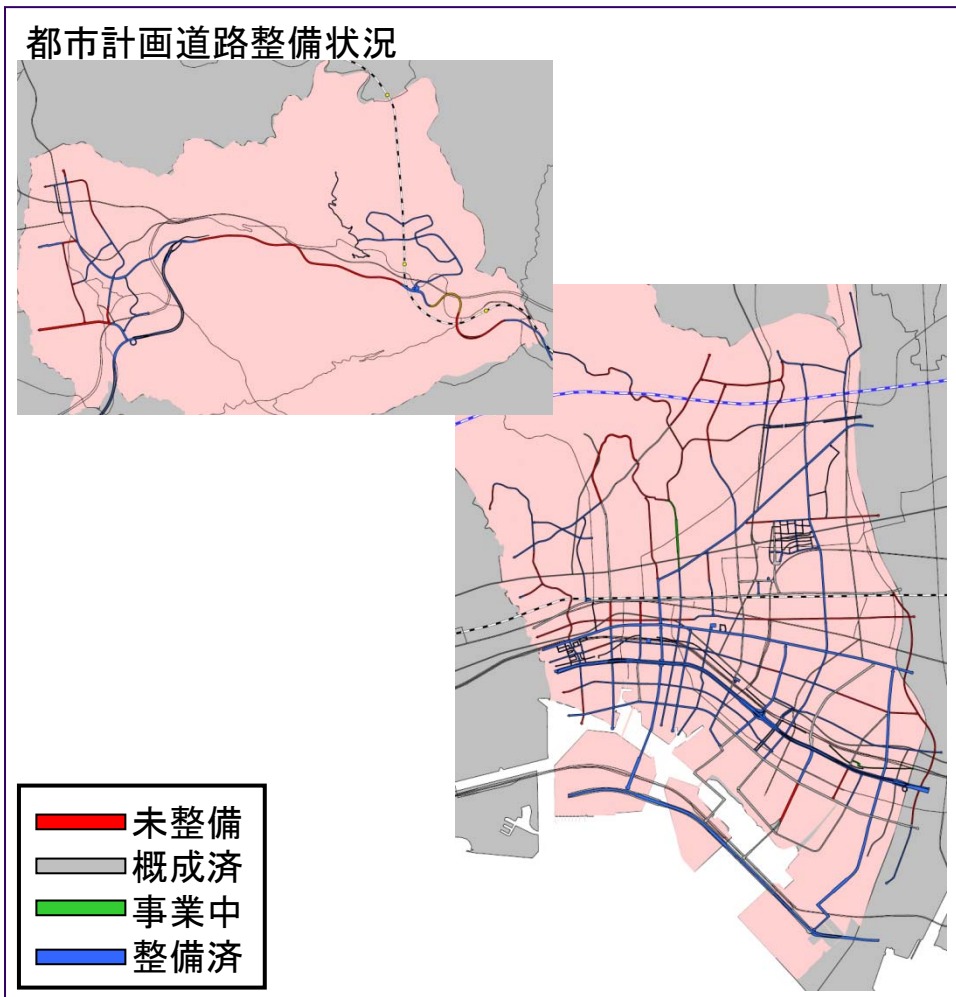
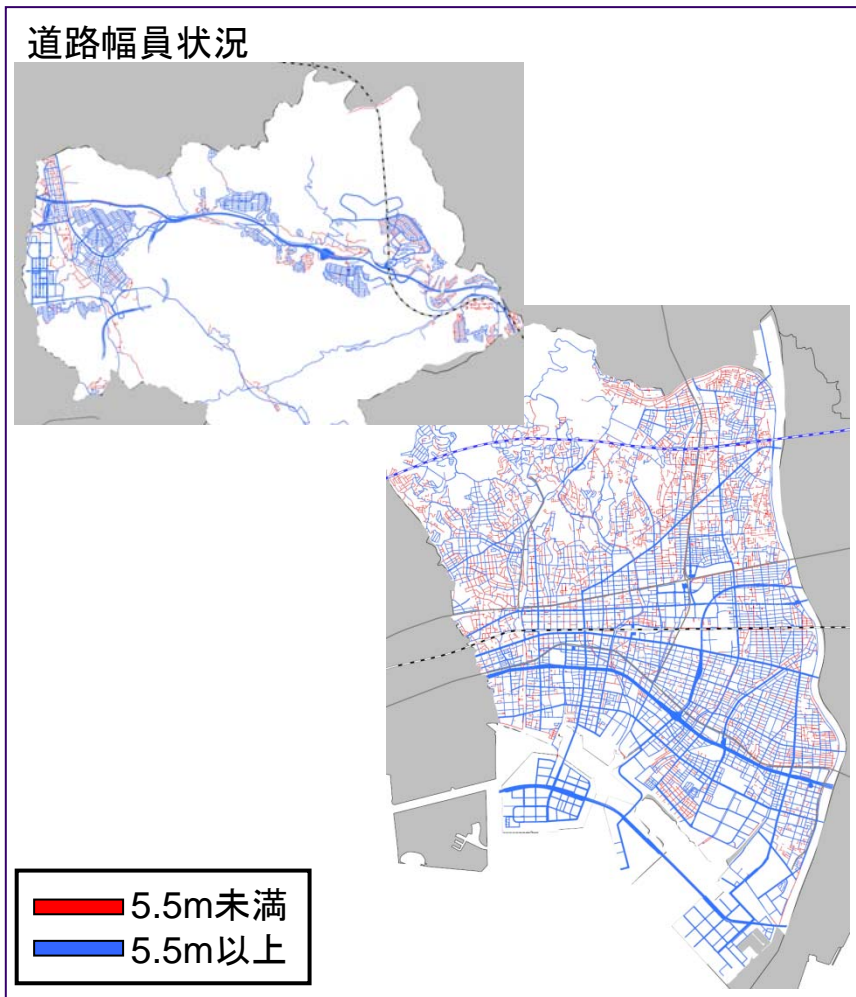
放置駐輪台数と予約台数



2. 西宮市の概況 - (2) 交通の概況

⑤ 交通サービス状況（道路整備状況）

- ・幹線道路及び区画道路ともに、JR以北で低密度である。
- ・都市計画道路は、JR以南では概ね整備済であるが、JR以北では、未整備区間が多い。



2. 西宮市の概況 - (2) 交通の概況

⑥交通サービス状況（道路 交通量・ピーク時速度・渋滞箇所）

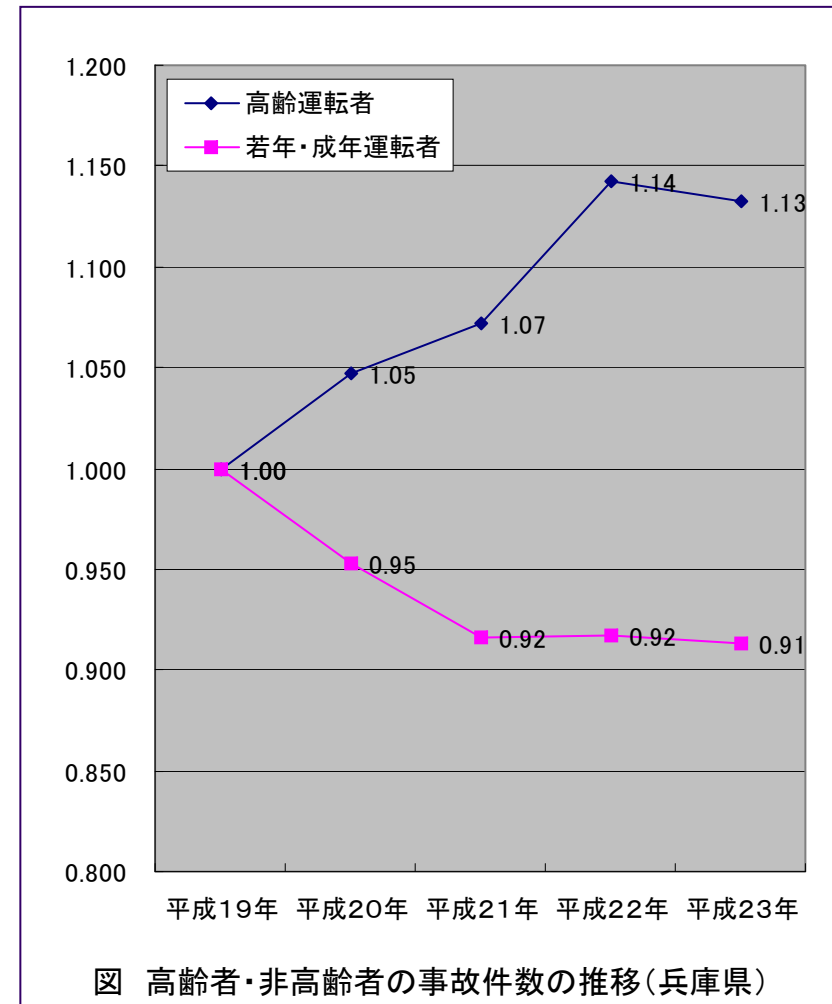
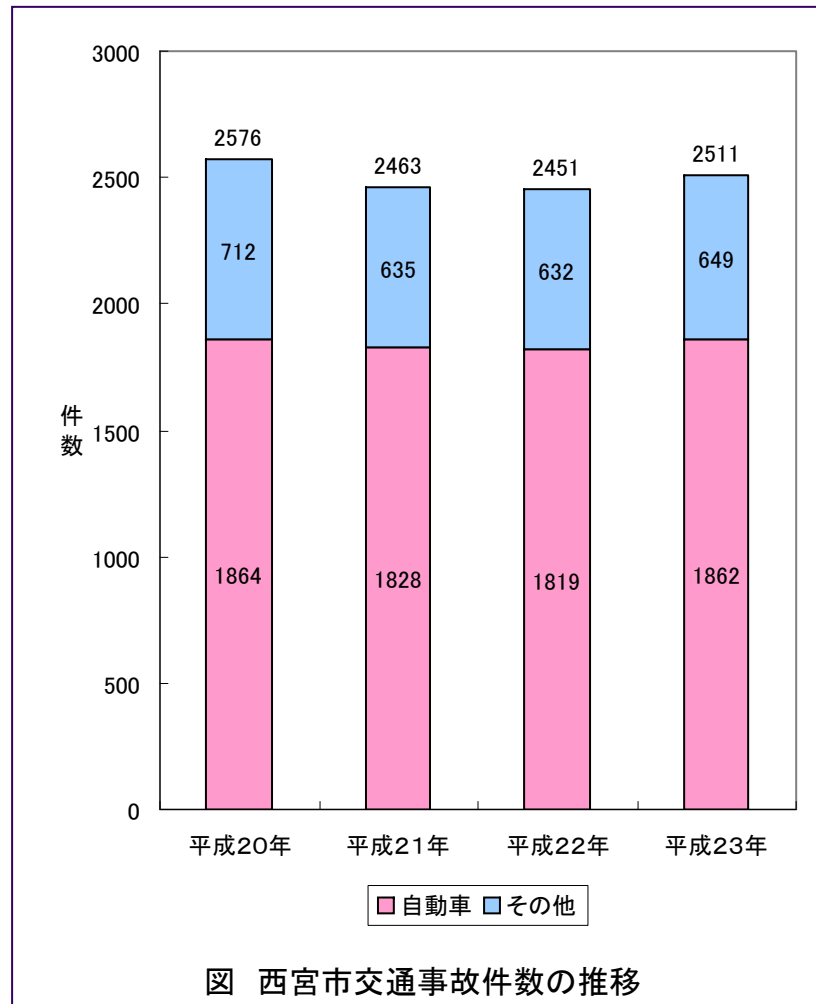
- ・高速道路や一般国道などの主要な幹線道路において交通量が多く、これらは南部に集中している。
- ・南部の主要な道路において、旅行速度が低下し、渋滞が発生している。
- ・北部では、国道176号において、旅行速度が低下し、渋滞が発生している。



2. 西宮市の概況 - (2) 交通の概況

⑦ 交通サービス状況（交通事故）

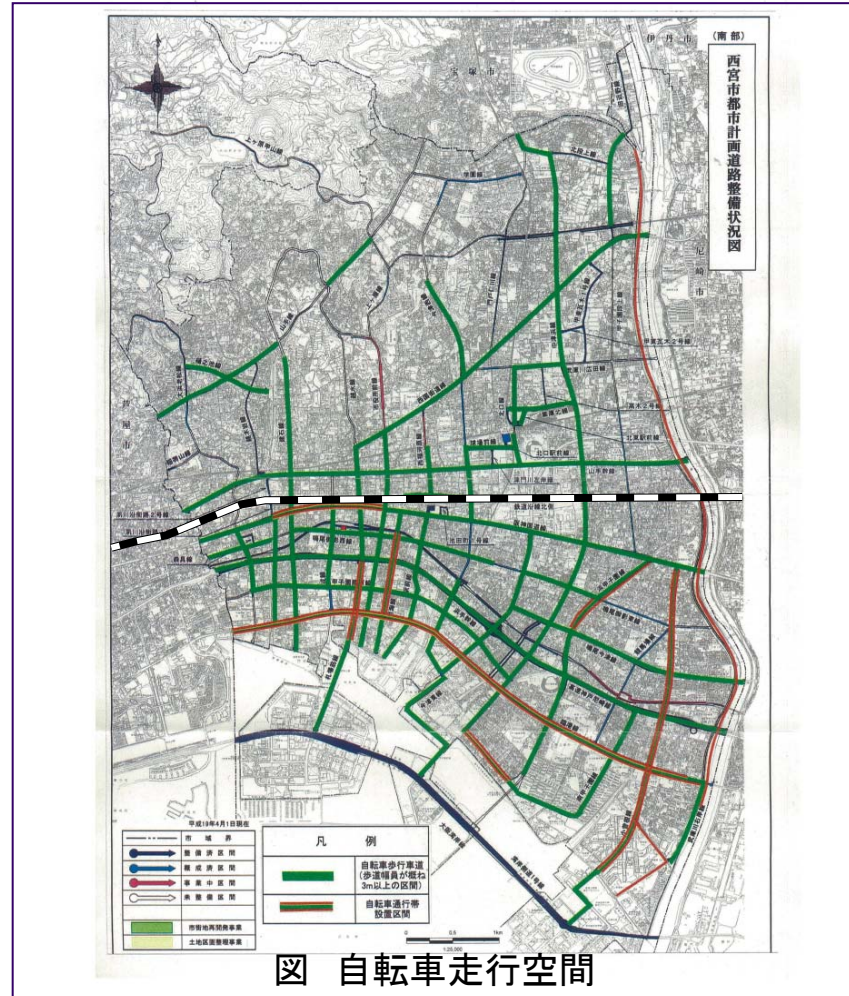
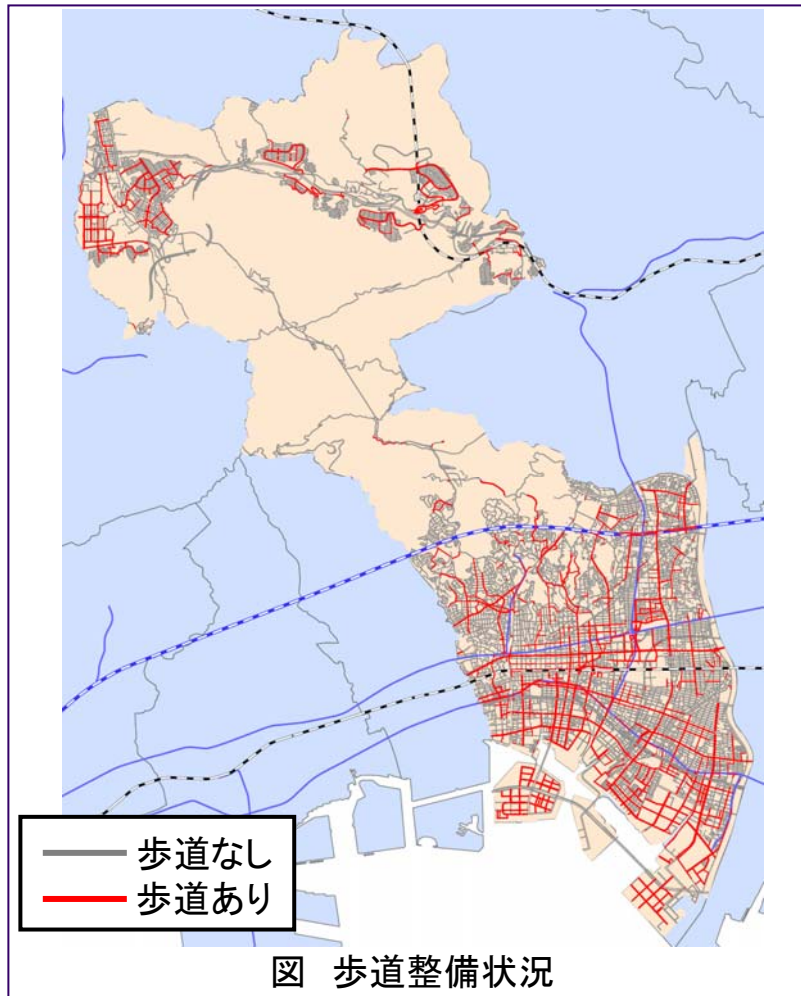
- ・西宮市内の交通事故件数は近年横ばいで推移している。
- ・事故当事者の年齢構成別推移では、高齢運転者の事故件数が増加傾向にある。



2. 西宮市の概況 - (2) 交通の概況

⑧交通サービス状況（歩道・自転車道）

・歩道・自転車走行空間(自転車歩行車道及び自転車通行帯)ともに、JR以南では、概ね整備されているが、JR以北では未整備区間が多い。



2. 西宮市の概況 - (2) 交通の概況

⑨環境への影響（温室効果ガス排出量）

- ・温室効果ガス排出量は、今後増加が予測されている。
- ・西宮市は、国や兵庫県と比較して産業部門の割合が少なく、民生家庭部門が多くを占める住宅都市としての特徴がある。

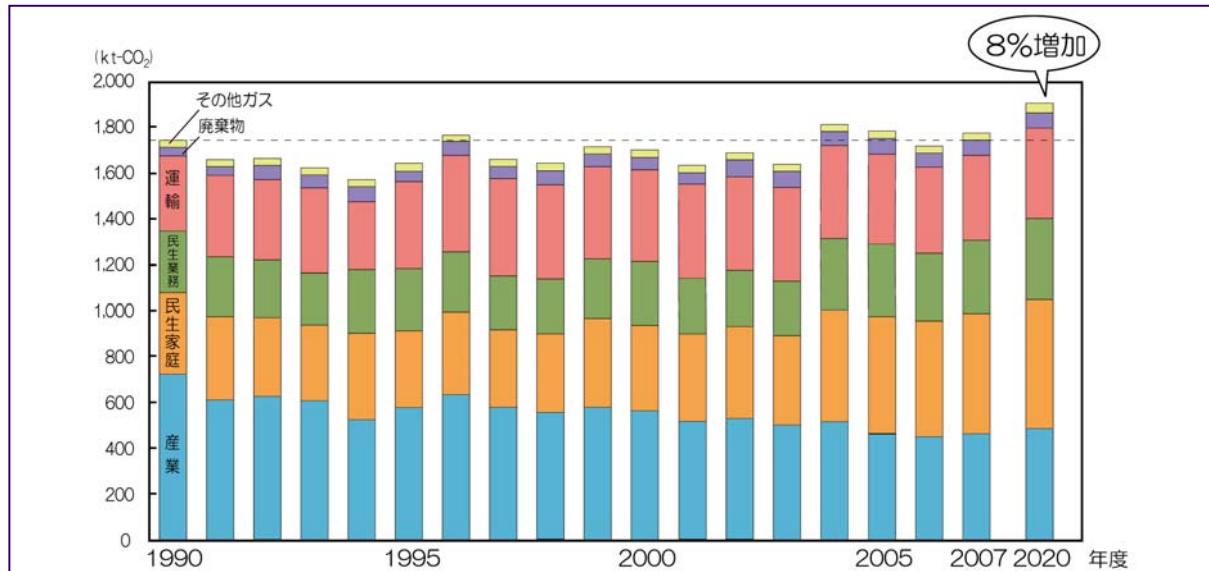


図 温室効果ガス排出量の推移

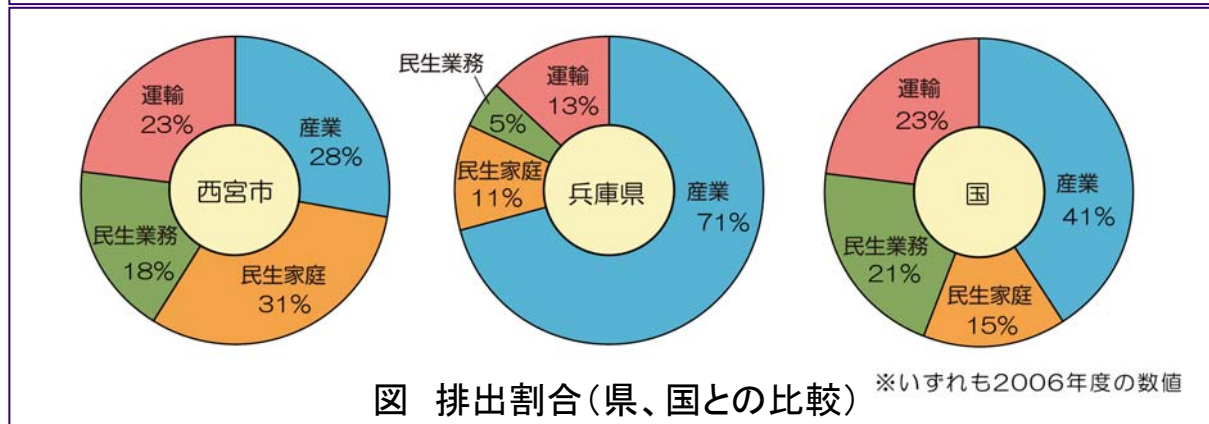


図 排出割合(県、国との比較)

出典 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(区域施策編)

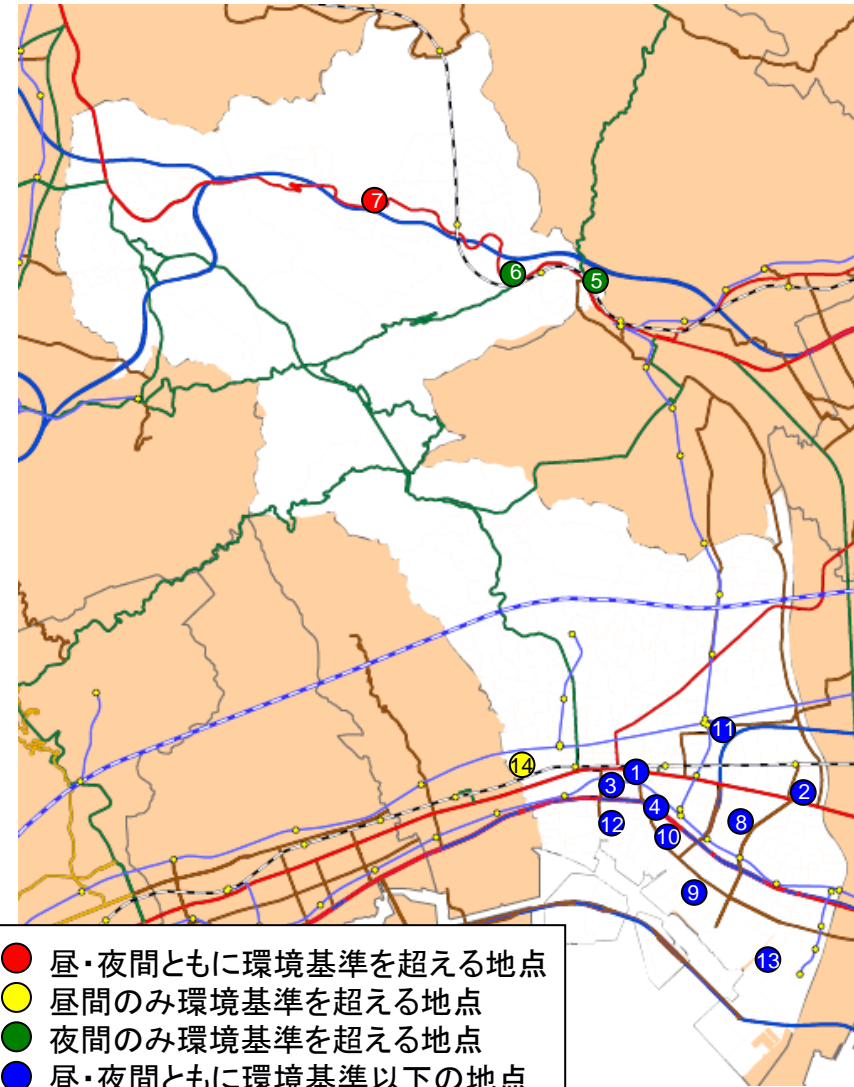
2. 西宮市の概況 - (2) 交通の概況

⑩環境への影響（騒音）

・騒音については、国道176号沿線や山手幹線沿線で環境基準を上回っている地点が存在する。

表 自動車騒音測定結果(H22年度)

番号	測定地点		騒音(dB)			
			昼間		夜間	
①	国道2号	六湛寺	66	○	62	○
②	国道2号	戸崎町	66	○	62	○
③	国道43号	久保町	69	○	65	○
④	国道43号	津門川町	66	○	63	○
⑤	国道176号	生瀬東町	69	○	66	×
⑥	国道176号	生瀬1丁目	69	○	67	×
⑦	国道176号	名塩1丁目	71	×	69	×
⑧	甲子園筋	甲子園三保町	67	○	59	○
⑨	臨港線	南甲子園2丁目	66	○	60	○
⑩	今津幹線	今津社前町	63	○	56	○
⑪	西宮豊中線	高松町	57	○	51	○
⑫	札場筋線	久保町	66	○	62	○
⑬	小曾根線	上田西町	68	○	64	○
⑭	山手幹線	松園町	61	×	55	○



出典)西宮の環境(西宮市)

2. 西宮市の概況 - (2) 交通の概況

⑪環境への影響（大気質）

・大気質について、すべての自動車排気観測局測定箇所において、一酸化炭素および二酸化窒素ともに、環境基準値以下となっている。

測定局 測定項目 単位	二酸化窒素		一酸化炭素			
	ppm		ppm			
	評価値	平均値	評価値	平均値		
【自動車排気ガス測定局】						
①六湛寺(R2)	○	0.048	0.024	○	0.8	0.4
②津門川(R43北)	○	0.053	0.027	○	0.8	0.4
③河原(R171)	○	0.043	0.02	○	0.8	0.4
④甲子園(R43南)	○	0.048	0.025	○	0.8	0.4
⑤塩瀬(R176)	○	0.053	0.031	○	0.9	0.5

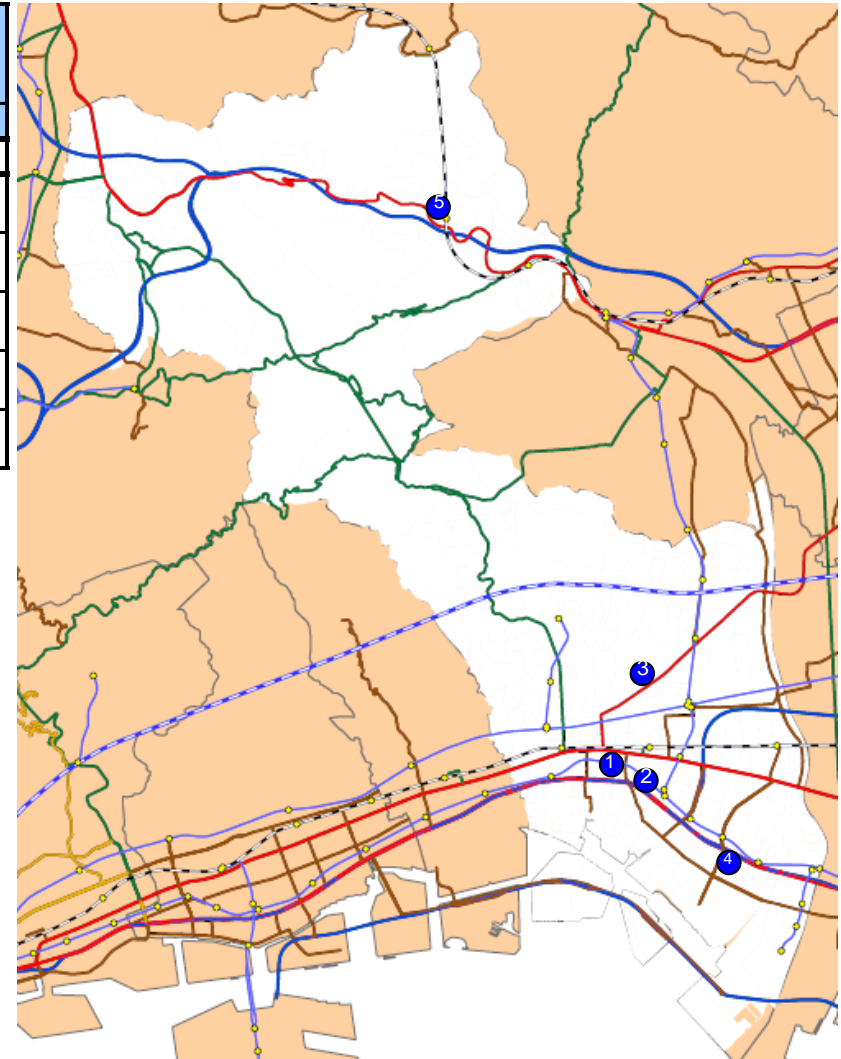
※評価値：一酸化炭素は1日平均値の年間2%除外値
 二酸化窒素は1日平均値の年間98%値
 平均値：1時間測定値の年平均値

◆一酸化炭素（CO）濃度

環境基準… 1時間値の1日平均値が10ppm以下であり、かつ1時間値の8時間平均値が20ppm以下であること。
 長期的評価は日平均値の2%除外値が10ppm以下であり、かつ2日連続して日平均値が10ppmを超過しないこと。

◆二酸化窒素（NO₂）濃度

環境基準… 1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること。
 評価は日平均値の年間98%値が0.06ppm以下であるかどうかで行う。



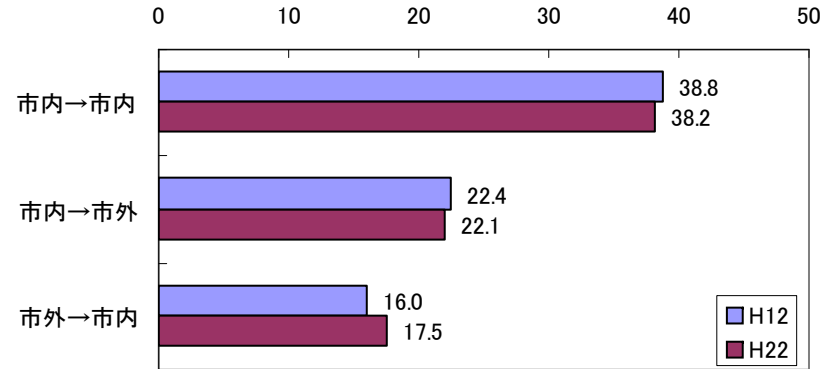
出典)西宮の環境(西宮市)

2. 西宮市の概況 - (2) 交通の概況

⑫発生集中状況（トリップ）

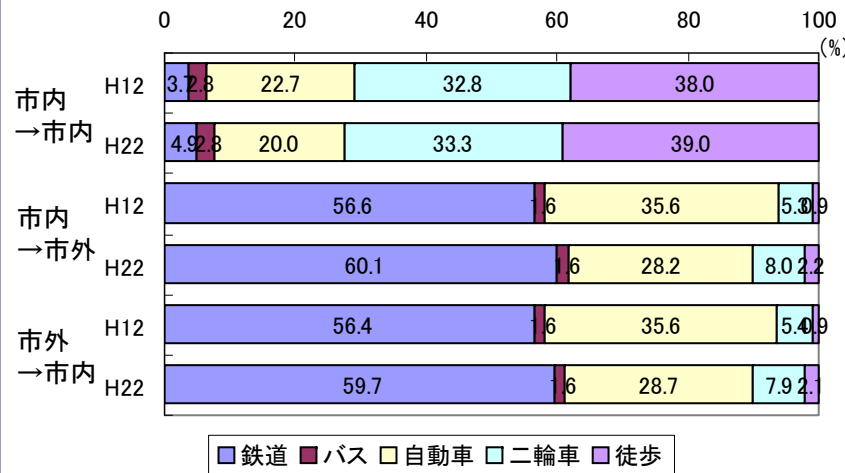
- ・市内⇒市内及び市内⇒市外のトリップは減少している。
- ・市外⇒市内のトリップは増加しており、買い物を含む自由トリップの伸びが大きくなっている。
- ・交通手段分担率は、市内⇒市内、市内⇒市外、市外⇒市内のすべてで自動車の分担率が減少している一方で、鉄道および二輪車が増加している。

トリップ数の変化

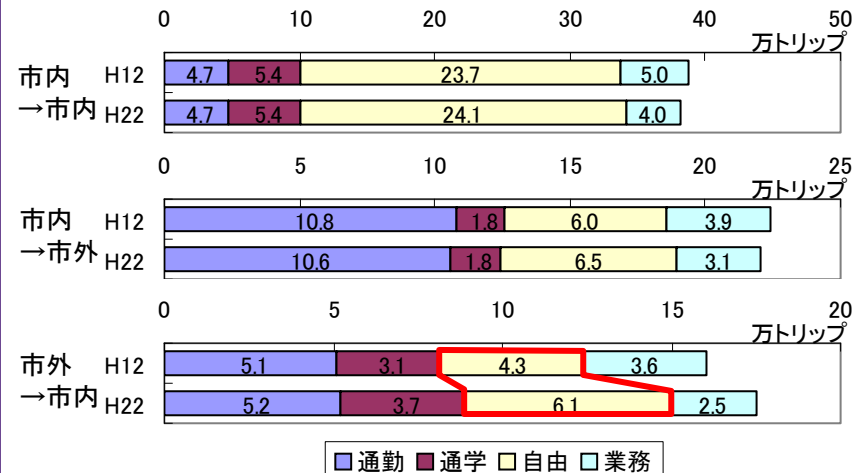


※トリップ：
人がある目的をもって、ある地点からある地点へ移動する単位

交通手段分担率の変化



目的構成の変化

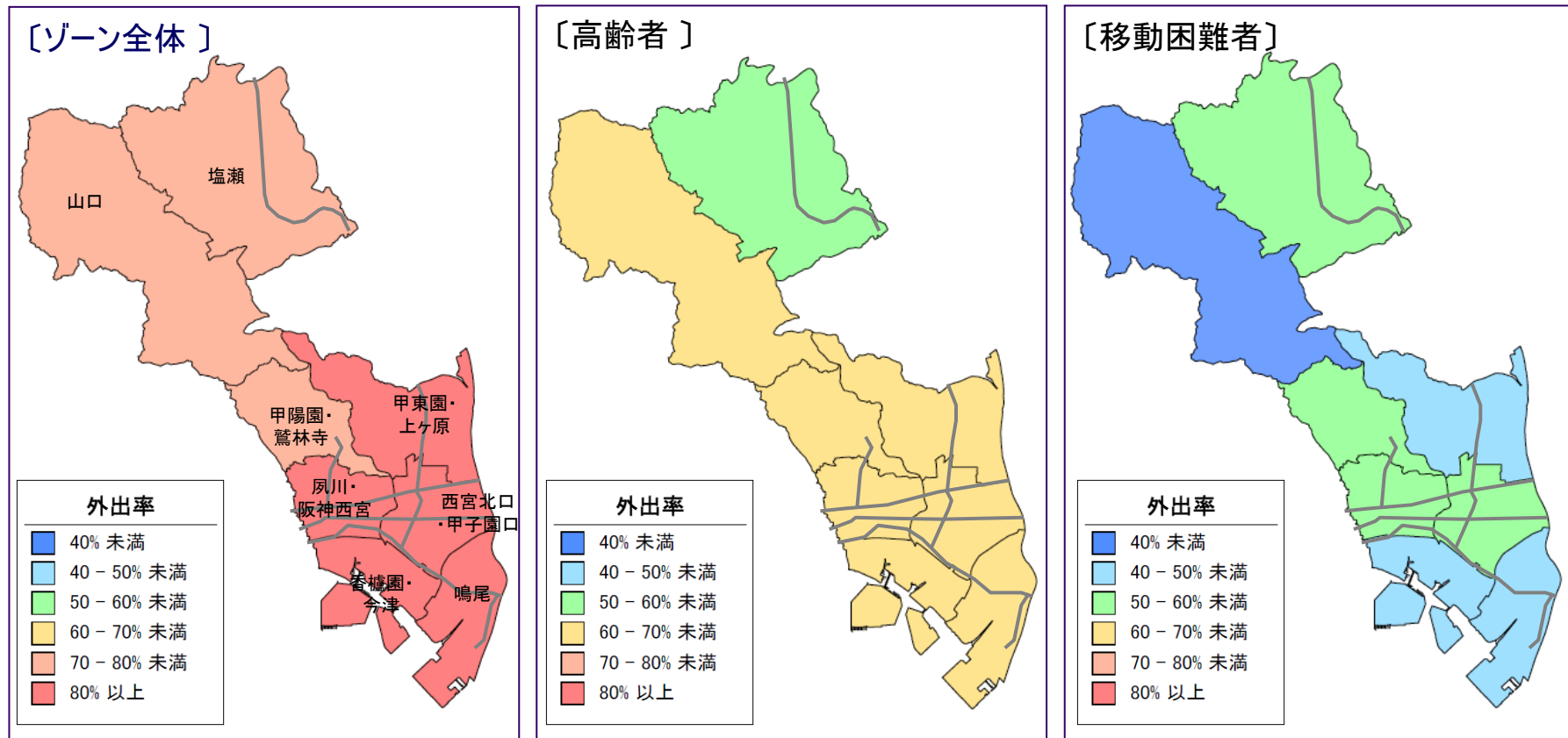


2. 西宮市の概況 - (2) 交通の概況

⑬発生集中状況（外出率）

・全数では地区ごとに大きな差異は見られないが、移動困難者に関して、山口地区等で外出率が低い傾向にある。

※以降、西宮市を概況にあわせて、8つの生活圏(ゾーン)に分割した上で分析

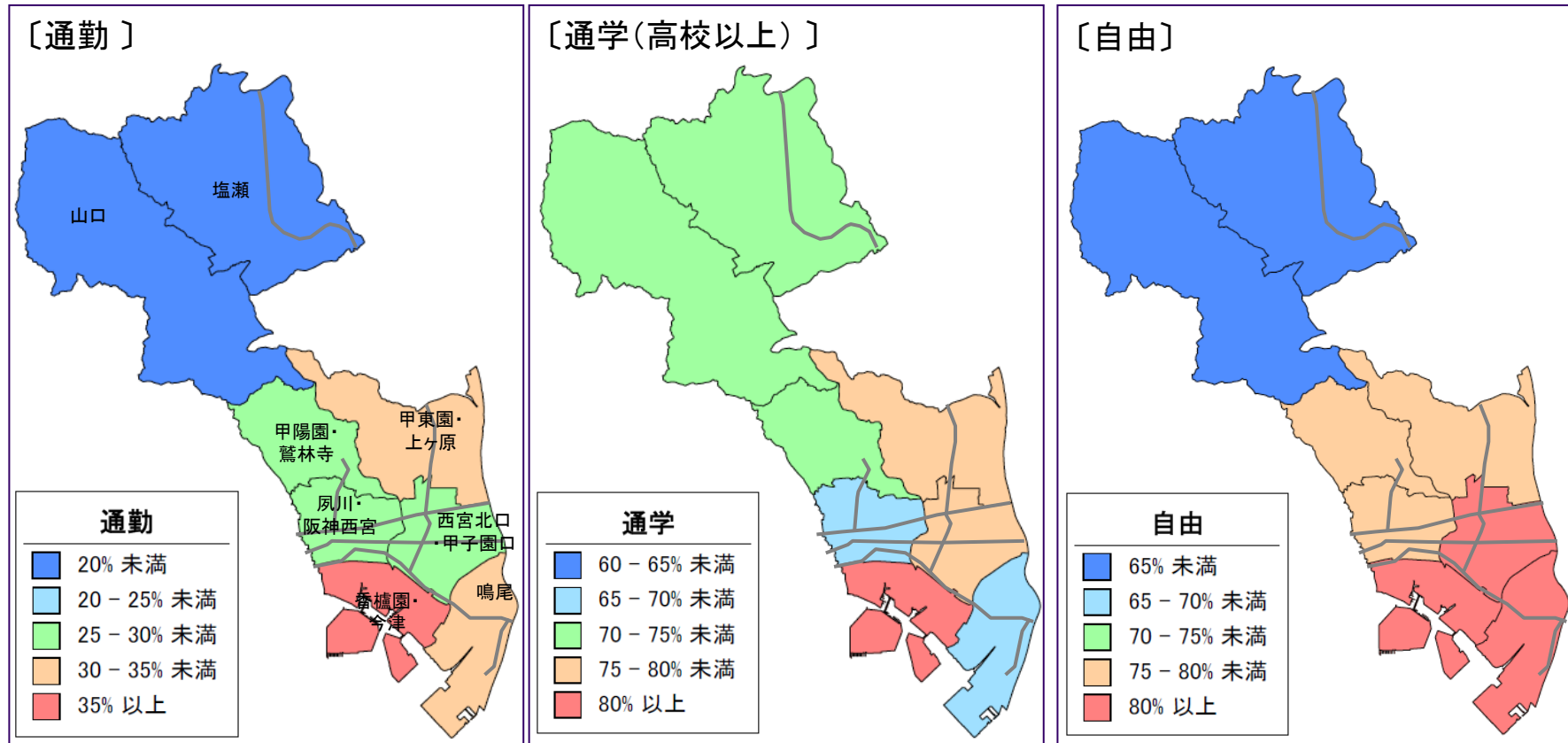


※近畿圏PT調査における「外出における困難」として以下の項目の該当者
「歩行がほとんどできない」「歩きにくい」「車椅子を利用」「外出には付き添いが必要」「公共交通を利用できない」「見たり、聞いたりに不自由がある」「不明」

2. 西宮市の概況 - (2) 交通の概況

⑭発生状況（市内トリップ比率）

- ・通勤トリップでは、鉄道沿線や山口地区において市内率が低くなっている。
- ・通学トリップでは、特に西宮北口駅、JR西宮駅、阪神西宮駅を含むゾーン（≒バスサービスが充実している地区）において市内比率が高くなっている。
- ・自由トリップでは、北部における市内比率が低くなっており、買い物を市外に依存している割合が高いと考えられる。

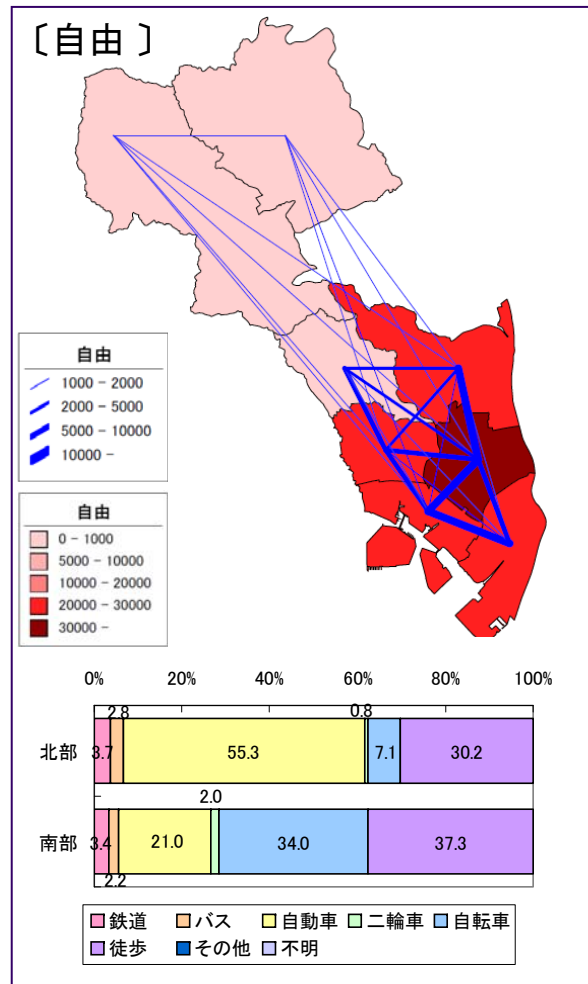
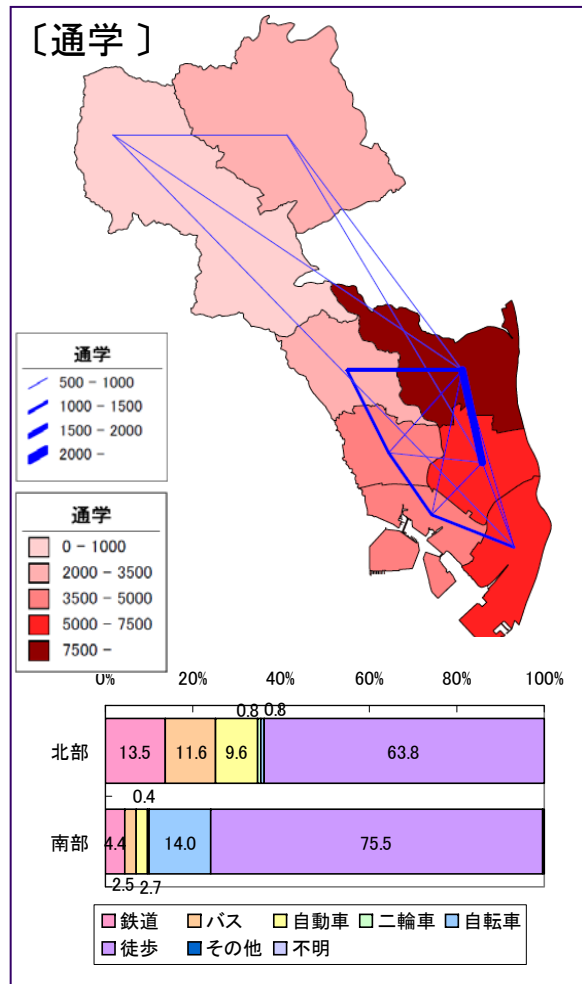
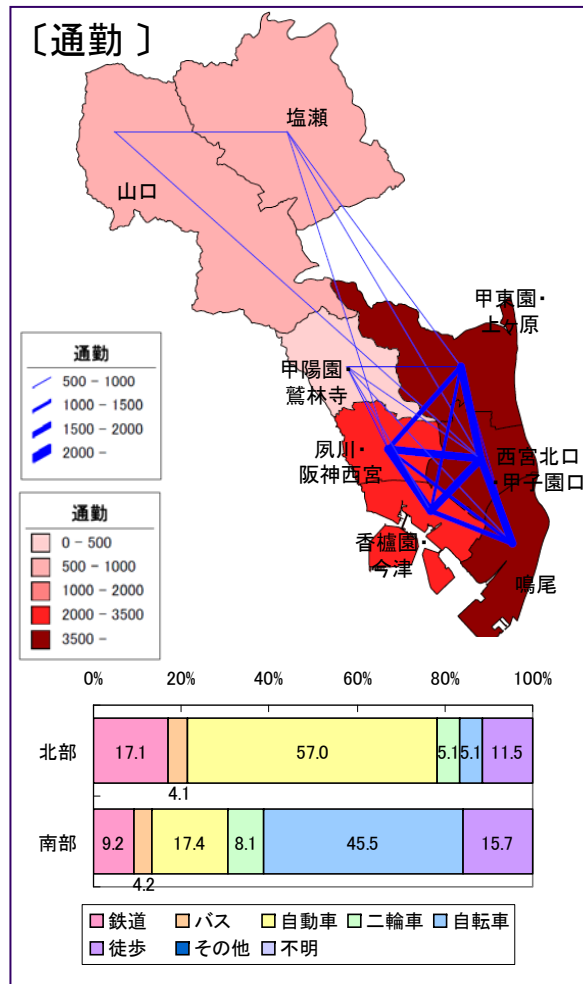


※市内トリップ比率＝市内→市内／(市内→市内+市内→市外)
＝市内に留まっている人の割合

2. 西宮市の概況 - (2) 交通の概況

⑮ 移動状況（市内→市内の交通：目的別流動・交通手段分担率）

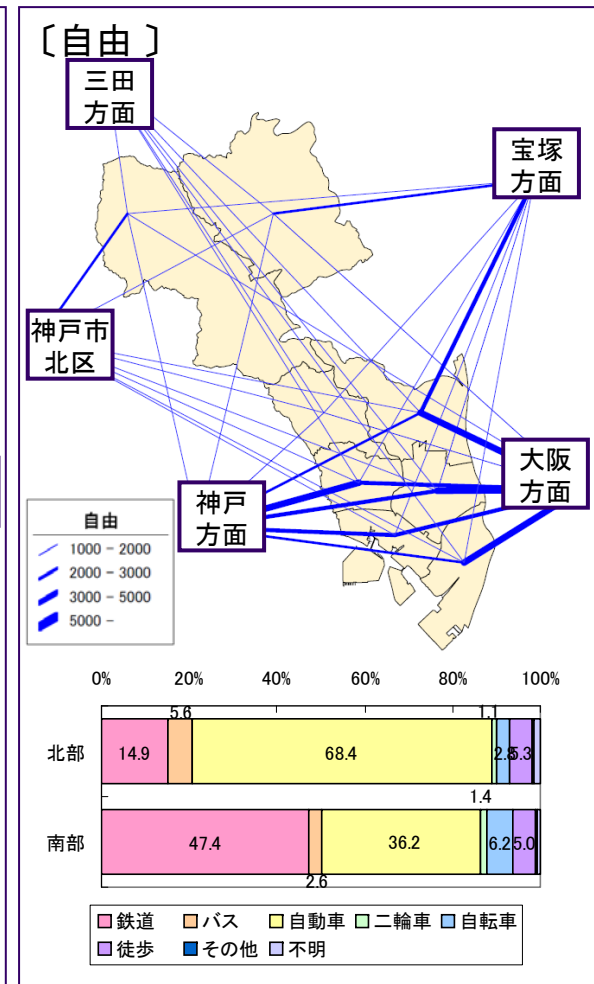
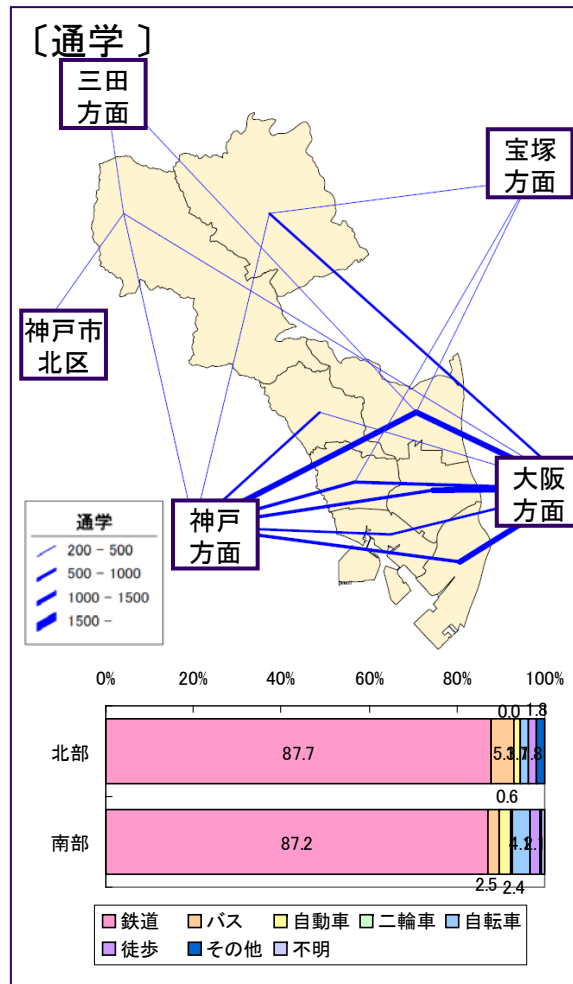
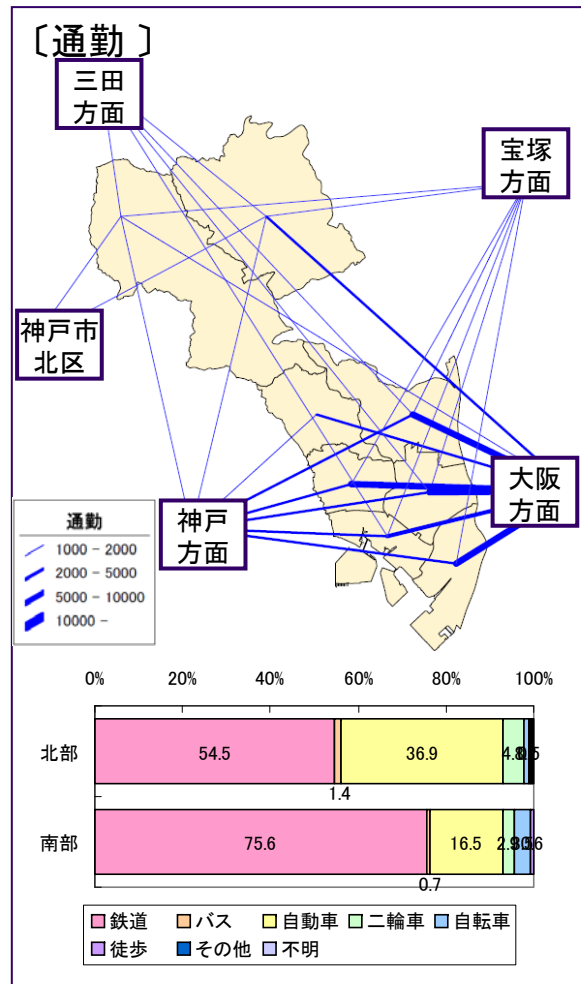
- ・通勤は、南部東側を発生集中源とするトリップが多く、交通手段は、北部は自動車、南部は自転車の割合が高い。
- ・通学は、南部東側を発生集中源とするトリップが多く、交通手段は北部・南部ともに、徒歩の割合が高い。
- ・自由は、西宮北口駅を含むゾーンの発生集中源とするトリップが多く、交通手段は、北部は自動車、南部は自転車の割合が高い。



2. 西宮市の概況 - (2) 交通の概況

⑩移動状況（市内→市外の交通：目的別流動・交通手段分担率）

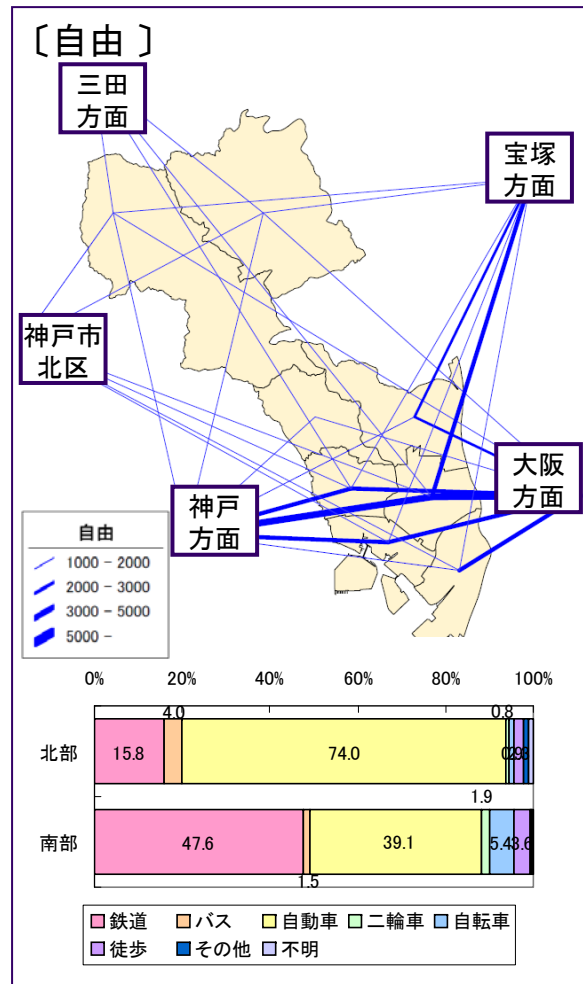
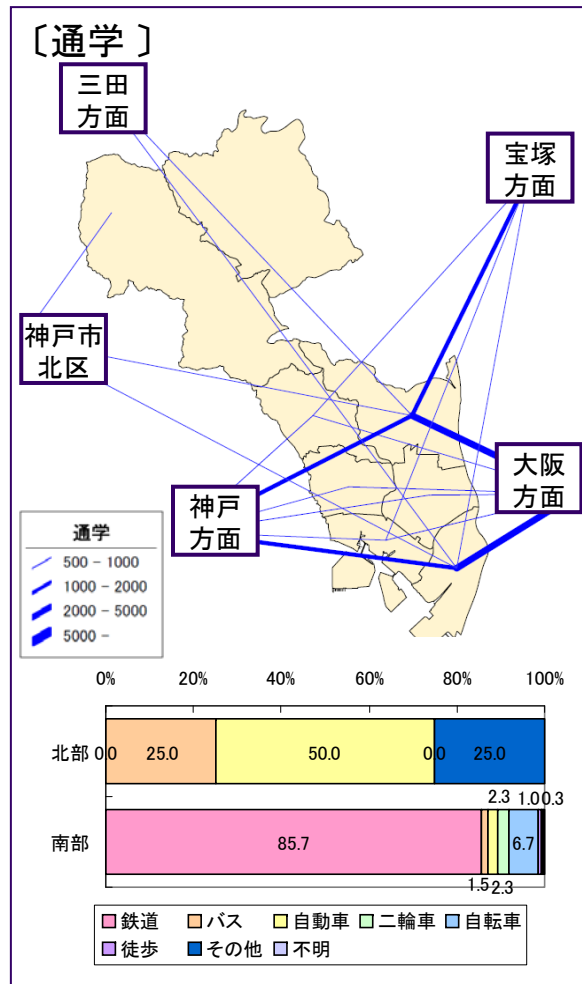
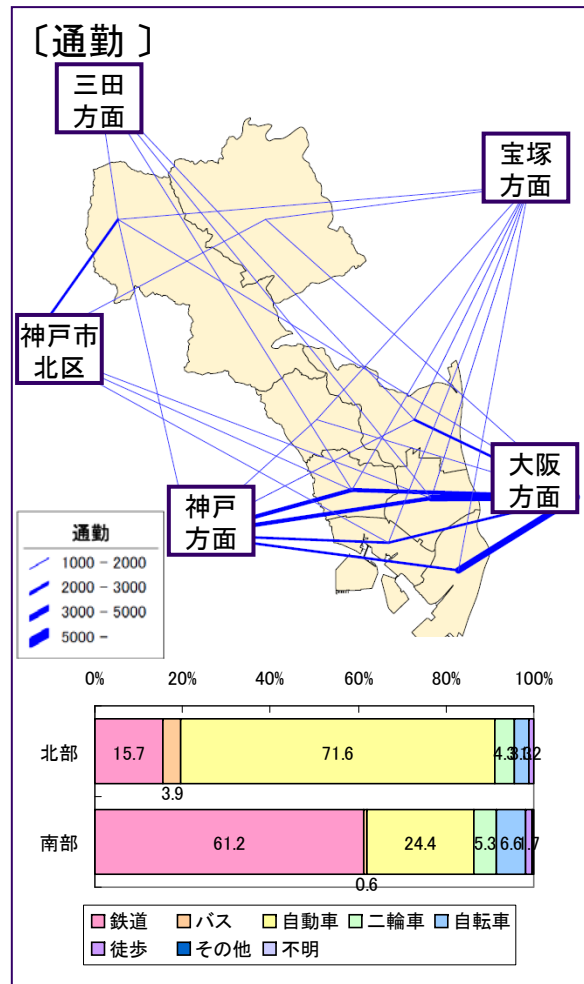
- ・通勤目的は、南部からの大阪方面へのトリップが多く、鉄道、次いで自動車利用が高い。
- ・通学目的は、南部からの大阪・神戸方面へのトリップが多く、鉄道利用が突出して高い。
- ・自由目的では、大阪・神戸・宝塚市方面へのトリップが多く、他目的と比較すると、自動車利用が高い。



2. 西宮市の概況 - (2) 交通の概況

⑰ 移動状況（市外→市内の交通：目的別流動・交通手段分担率）

- ・通勤目的では、大阪・神戸方面からの流入が多く、北部では、自動車、南部では、鉄道に次いで自動車が高い。
- ・通学目的では、大阪・神戸・宝塚方面から甲東園・上ヶ原、鳴尾への流入が多く、鉄道利用が突出して高い。
- ・自由目的では、大阪・神戸・宝塚方面から西宮北口・甲子園口への流入が多く、鉄道および自動車利用が高い。



2. 西宮市の概況 - (2) 交通の概況

⑱ 移動状況 (通過交通)

- ・鉄道による通過交通では、神戸市・大阪市間の通過が約36万トリップ/日と突出して多くなっているのをはじめ、鉄道利用による通過トリップは多い。
- ・自動車による通過交通では、断面計で約19万トリップ/日あり、西宮市道路網の交通混雑を誘因しているものと考えられる。

