

## 4. 西宮市の交通に関する問題課題 - (1) 鉄道利用面

### ① 駅前広場が脆弱・未整備

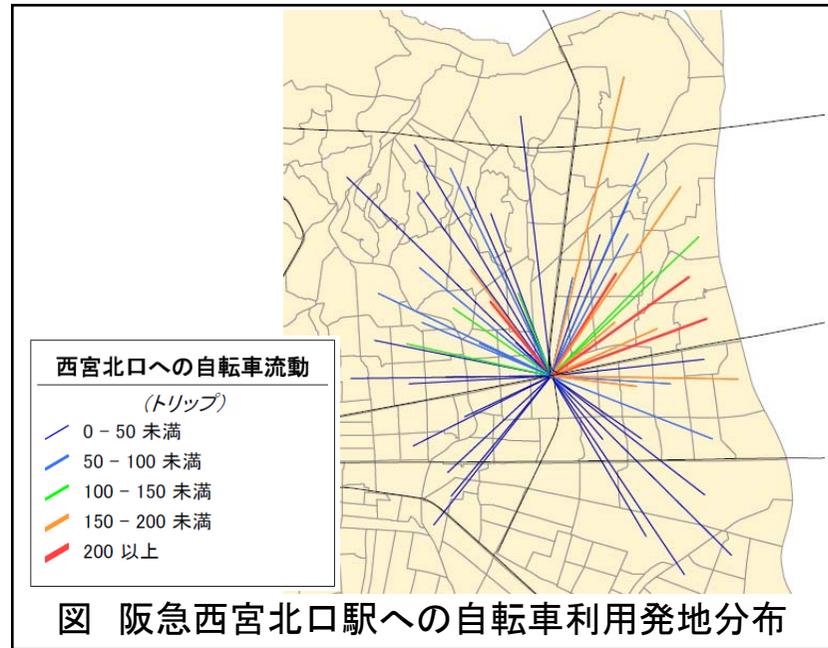
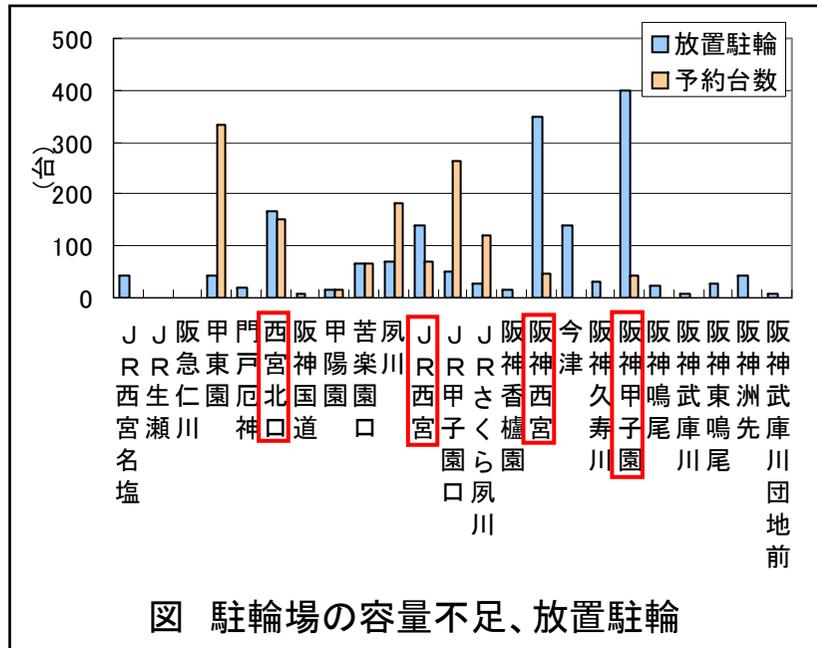
- 比較的乗客数が多い、あるいはバス路線が接続している鉄道駅において、一部駅前広場が整備されていない駅があり、交通結節機能が不十分となっている。
- 駅前広場が整備されている一部の駅で、計算上の施設規模(面積)に対して不足している。

地区	駅名		H23年度乗 降客数 (千人)	バス路線 運行本数 (本)	①駅前広 場面積 (m <sup>2</sup> )	②駅前広場計画 指針(48年式)に 基づく規模算定結 果 (m <sup>2</sup> )	駅前広場 整備率 (%) ①/②	乗降客数300万 人以上で駅前広 場が無鉄道駅	バス路線が接続 しているが駅前 広場が無い鉄道 駅	駅バス停が分 散している駅
塩瀬	JR	西宮名塩	3,502	290	5,300m <sup>2</sup>	5,400m <sup>2</sup>	98.1	—	—	—
		生瀬	709	-	なし	-	-	×	×	—
甲陽園・ 鷺林寺	阪急	甲陽園	2,237	120	なし	-	-	×	○	—
甲東園・ 上ヶ原	阪急	甲東園	6,802	304	なし	-	-	○	○	—
		門戸厄神	4,678	なし	なし	-	-	○	×	—
夙川・ 阪神西宮	JR	さくら夙川	1,862	33	なし	-	-	×	○	—
	阪急	苦楽園口	2,481	118	なし	-	-	×	○	—
		夙川	5,804	118	2,385m <sup>2</sup>	4,700m <sup>2</sup>	50.7	—	—	—
	阪神	阪神西宮	7,423	801	4,583m <sup>2</sup>	3,200m <sup>2</sup>	143.2	—	—	○
香櫨園		1,998	なし	なし	-	-	—	—	—	
西宮北 口・甲子 園口	JR	甲子園口	6,967	339	2,260m <sup>2</sup>	2,300m <sup>2</sup>	98.3	—	—	—
		西宮	7,168	356	6,100m <sup>2</sup>	6,700m <sup>2</sup>	91.0	—	—	○
	阪急	西宮北口	17,995	443	13,850m <sup>2</sup>	5,800m <sup>2</sup>	238.8	—	—	—
		阪神国道	824	226	なし	-	-	×	○	—
	阪急・阪神	今津	9,592	16	3,100m <sup>2</sup>	1,400m <sup>2</sup>	221.4	—	—	—
	阪神	久寿川	747	なし	なし	-	-	×	×	—
甲子園		9,437	916	5,840m <sup>2</sup>	3,700m <sup>2</sup>	157.8	—	—	○	
鳴尾	阪神	鳴尾	4,270	62	事業中	-	-	—	—	—
		武庫川	4,972	なし	なし	-	-	○	×	—
		東鳴尾	349	なし	なし	-	-	×	×	—
		洲先	348	なし	なし	-	-	×	×	—
		武庫川団地前	1,427	32	なし	-	-	×	○	—

# 4. 西宮市の交通に関する問題課題 - (1) 鉄道利用面

## ②拠点駅へのトリップ集中

- 特急停車駅である拠点駅では、トリップが集中しており、隣接駅における駐輪場の不足などによって、不法駐輪が生じている可能性がある。



## 4. 西宮市の交通に関する問題課題 - (1) 鉄道利用面

### ③ 鉄道駅にアクセスするバス路線の混雑

- 鉄道駅にアクセスするバス路線のうち、国道2号、国道176号、建石線、札場筋、臨港線等の幹線道路では、交通混雑が著しいため、バスの走行速度や定時性の低下などが生じている。

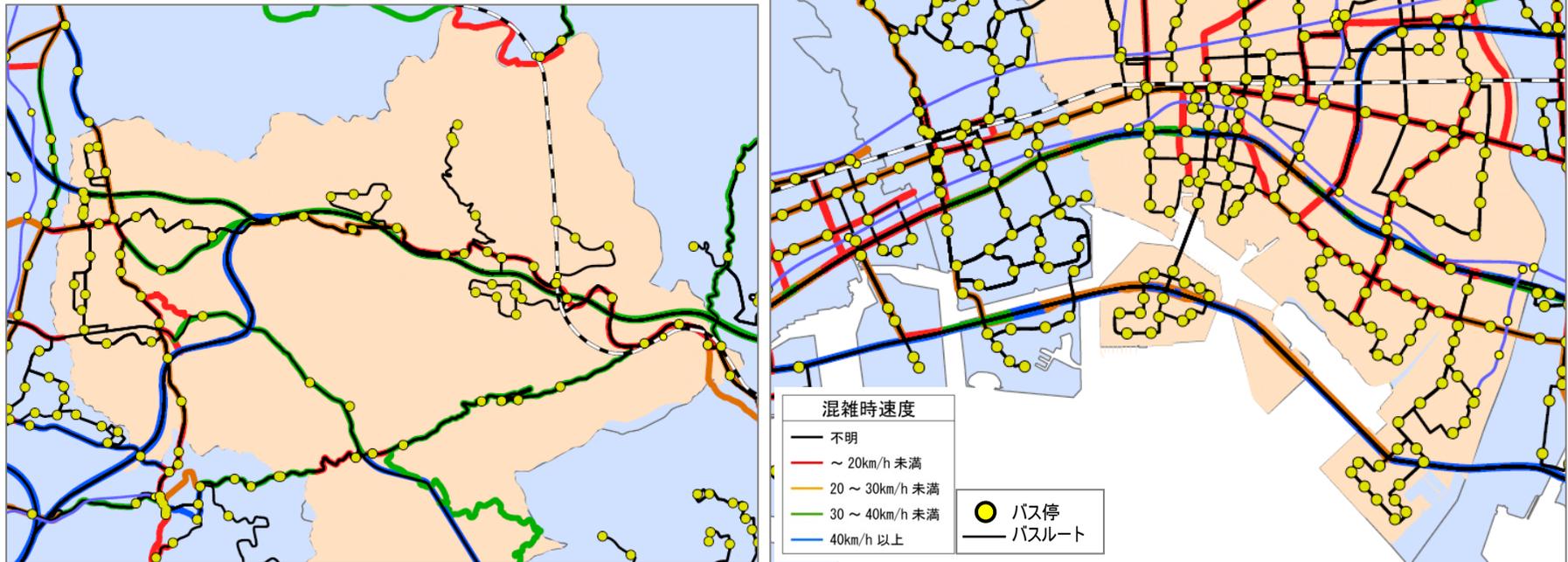
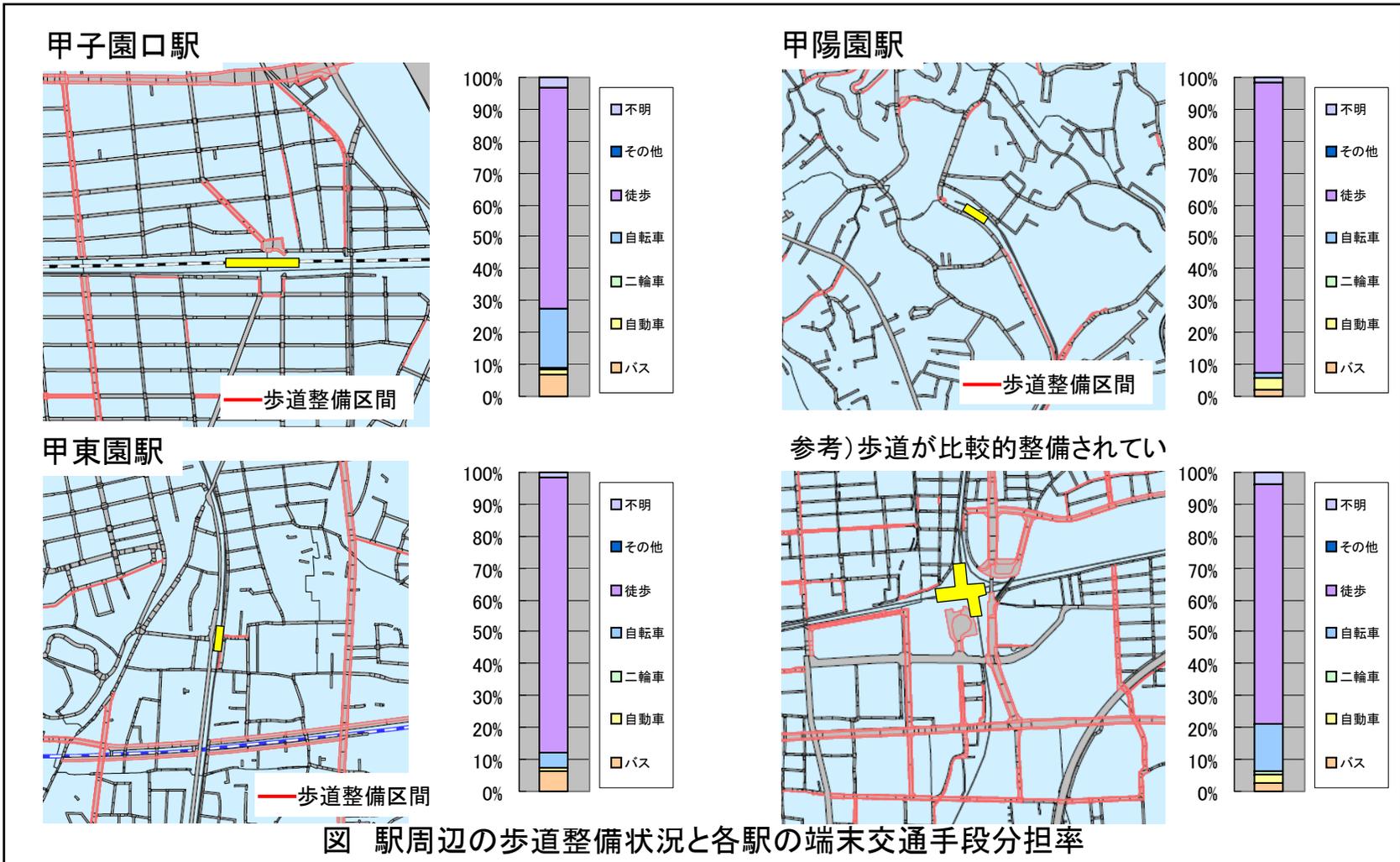


図 センサスピーク時速度(20km未満)とバス路線

# 4. 西宮市の交通に関する問題課題 - (1) 鉄道利用面

## ④ 徒歩によるアクセスのしづらさ

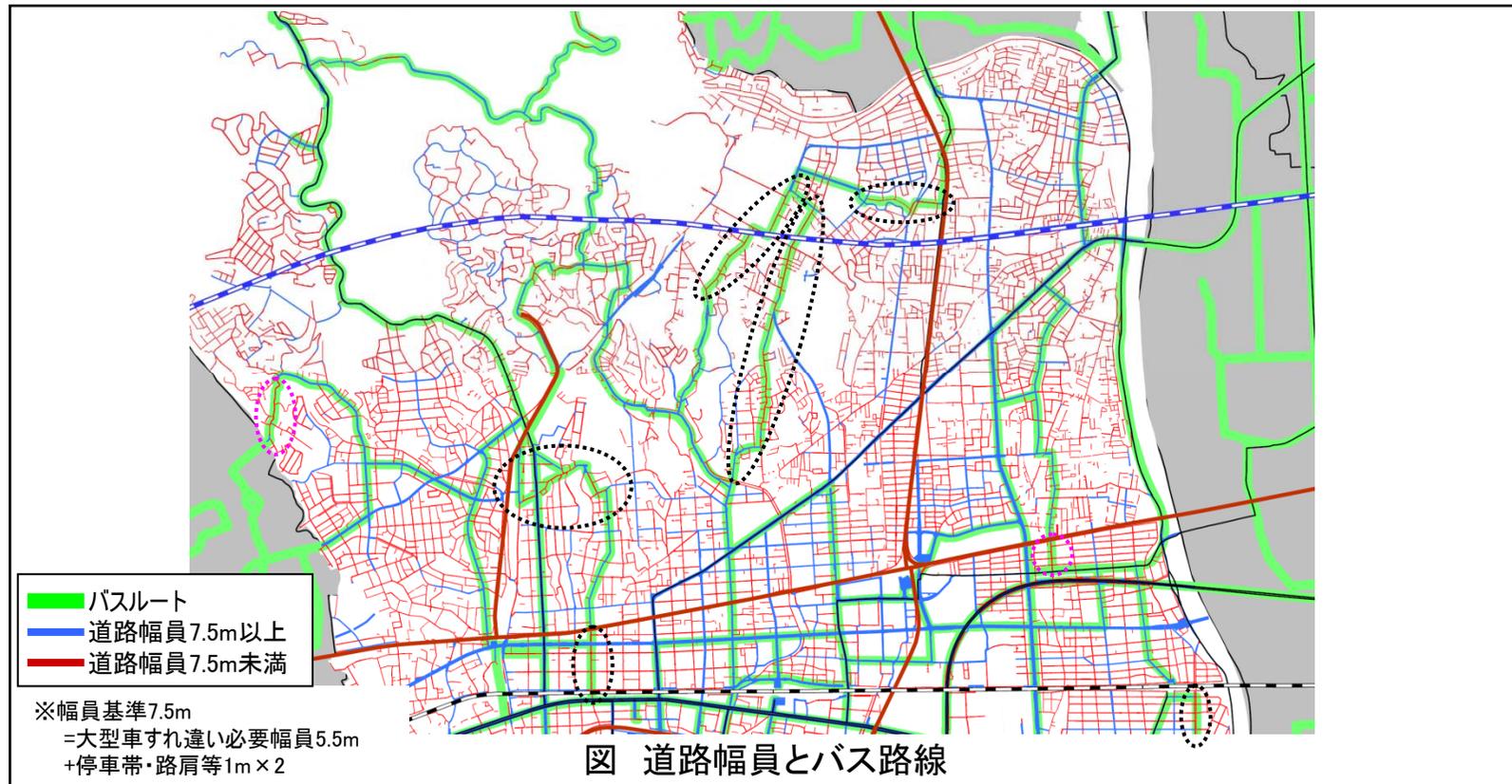
- 駅へのアクセスは徒歩が主体となっているが、一部の駅では駅周辺の歩道が脆弱であり、歩行環境が悪い。



## 4. 西宮市の交通に関する問題課題 - (2) バス利用面

### ① バス走行環境が悪い

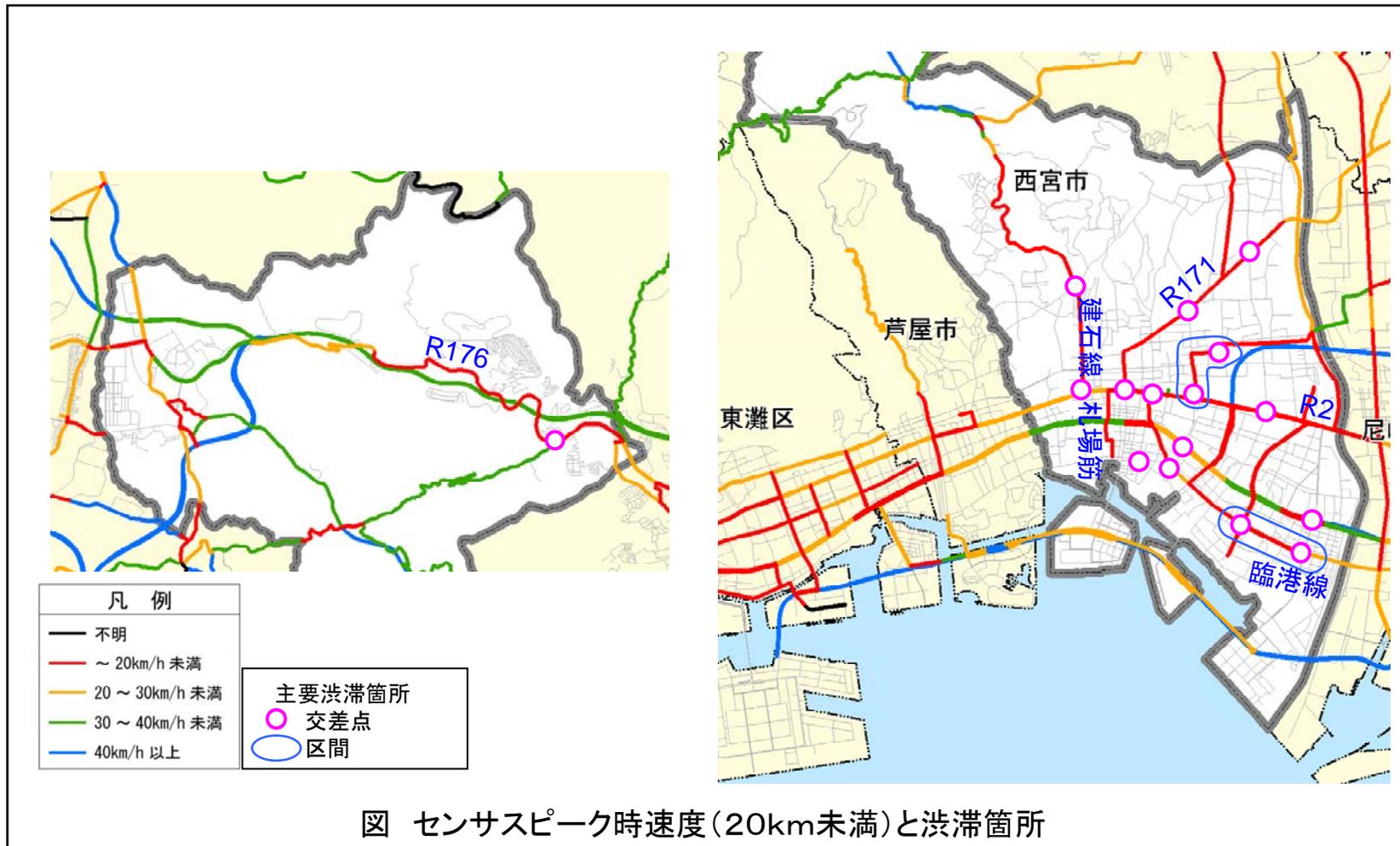
- バス路線の一部は、都市計画道路の未整備等により狭幅員道路を走行しており、走行環境が悪い。



## 4. 西宮市の交通に関する問題課題 - (3) 自動車利用面

### ① 幹線道路の混雑

- 国道2号、国道176号、建石線、札場筋、臨港線等の幹線道路では、交通混雑が著しい。



## 4. 西宮市の交通に関する問題課題 - (3) 自動車利用面

### ① 幹線道路の混雑

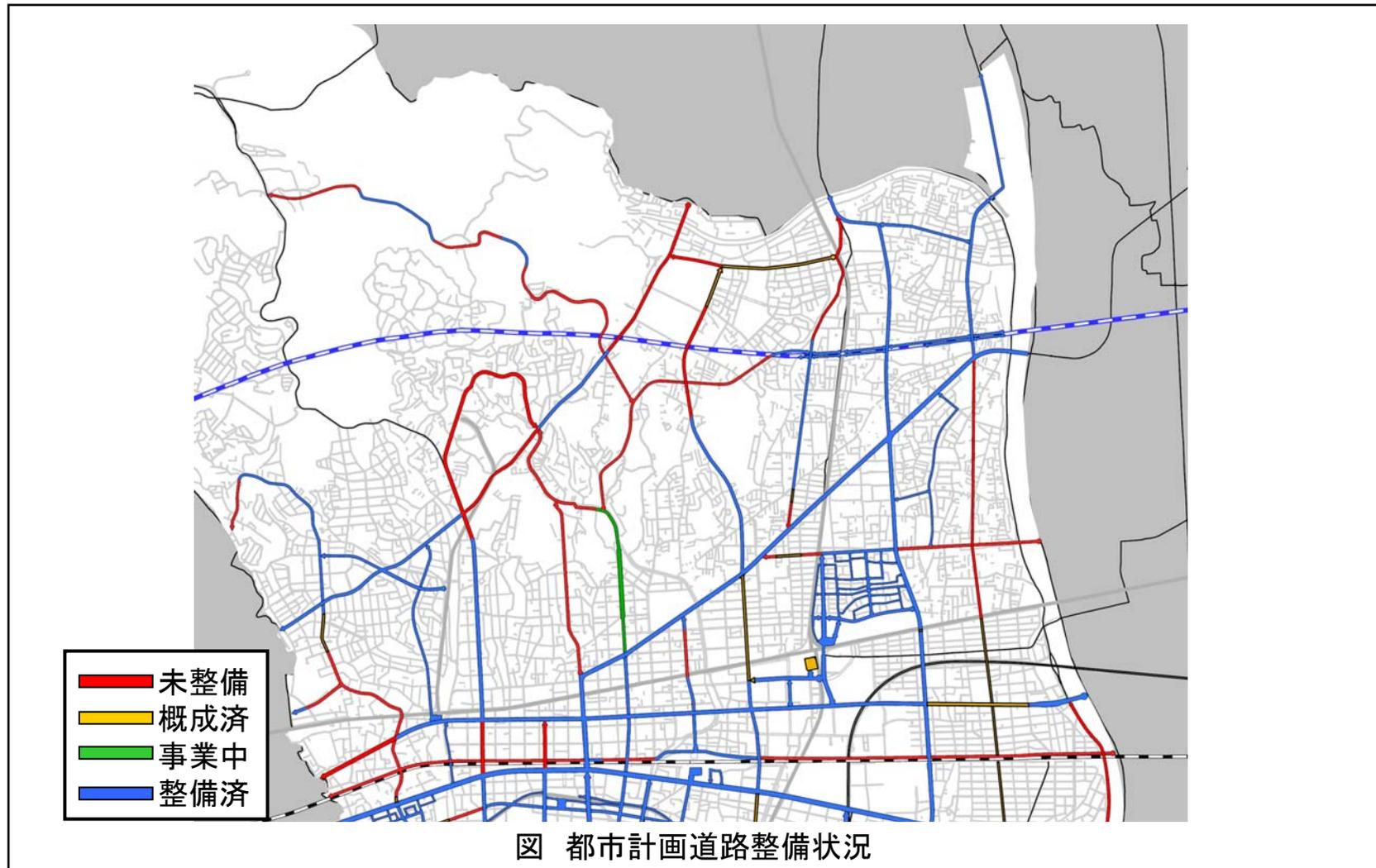
- 中津浜線(阪急神戸線)、今津西線(阪急神戸線)、建石線(阪急甲陽線)など幹線道路の一部に踏切が存在しており、自動車の通行の円滑性が低下している。



## 4. 西宮市の交通に関する問題課題 - (3) 自動車利用面

### ② JR以北地域における脆弱な道路網

- JR以北地域においては、南北道路を中心として都市計画道路の未整備区間が多く、狭幅員の市道による道路で構成されており、脆弱な道路網となっている。



## 4. 西宮市の交通に関する問題課題 - (3) 自動車利用面

### ③自動車交通に係る環境基準未達成箇所の存在

- 騒音は、一部の地点で環境基準を達成できていない。

#### 【騒音】

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	○

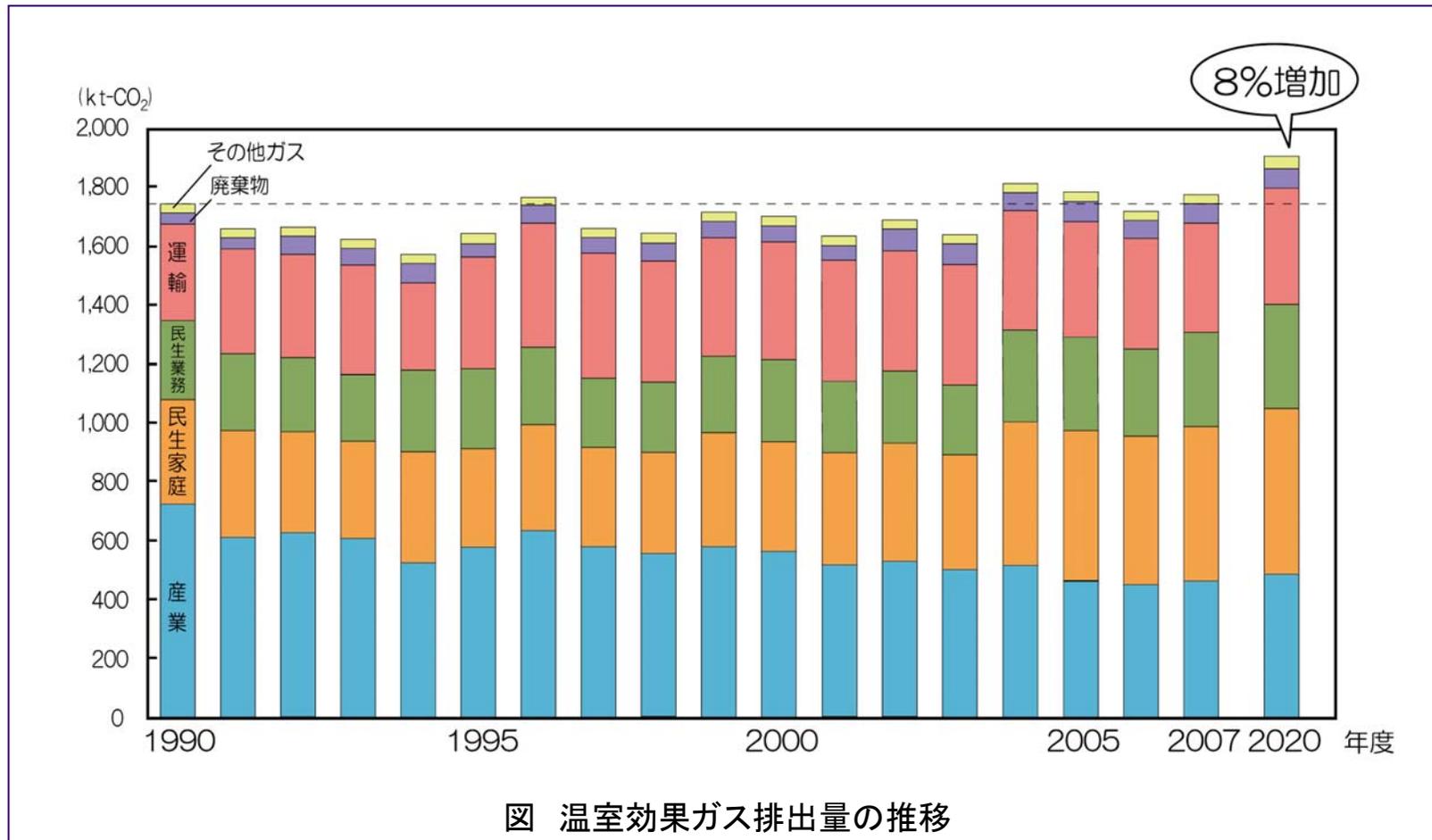
#### 【大気質】

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

## 4. 西宮市の交通に関する問題課題 - (3) 自動車利用面

### ④ 温室効果ガス排出量の増加

- 温室効果ガスは、近年横ばい傾向にあるが、今後の経過予測では、何も対策を行わなければ増加することが予測されている。



## 4. 西宮市の交通に関する問題課題 - (4) 徒歩・自転車利用面

### ① 徒歩空間が脆弱・未整備

- JR以北地域においては、都市計画道路の未整備区間が多く、狭幅員の市道による道路で構成されており、歩道が脆弱な道路網となっている。

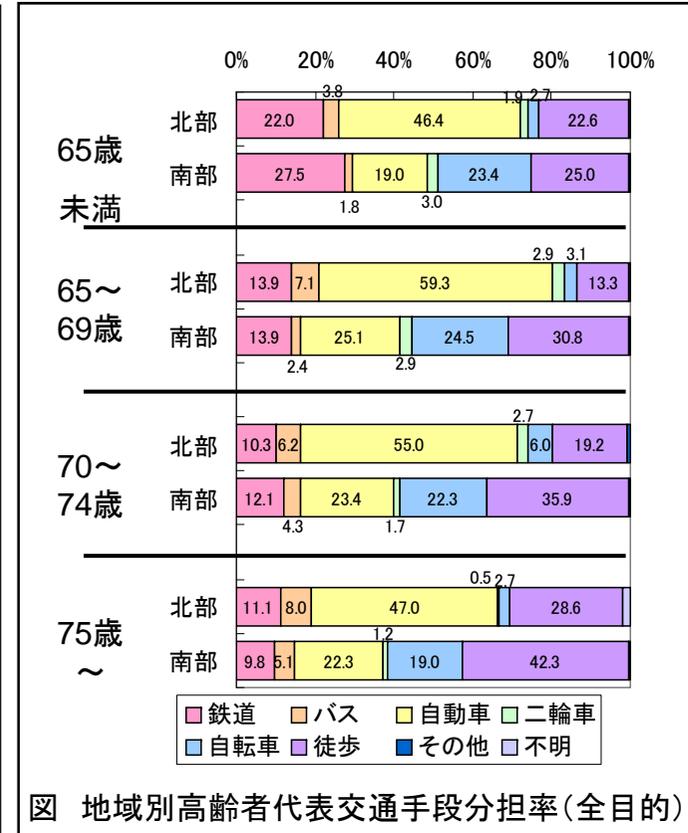
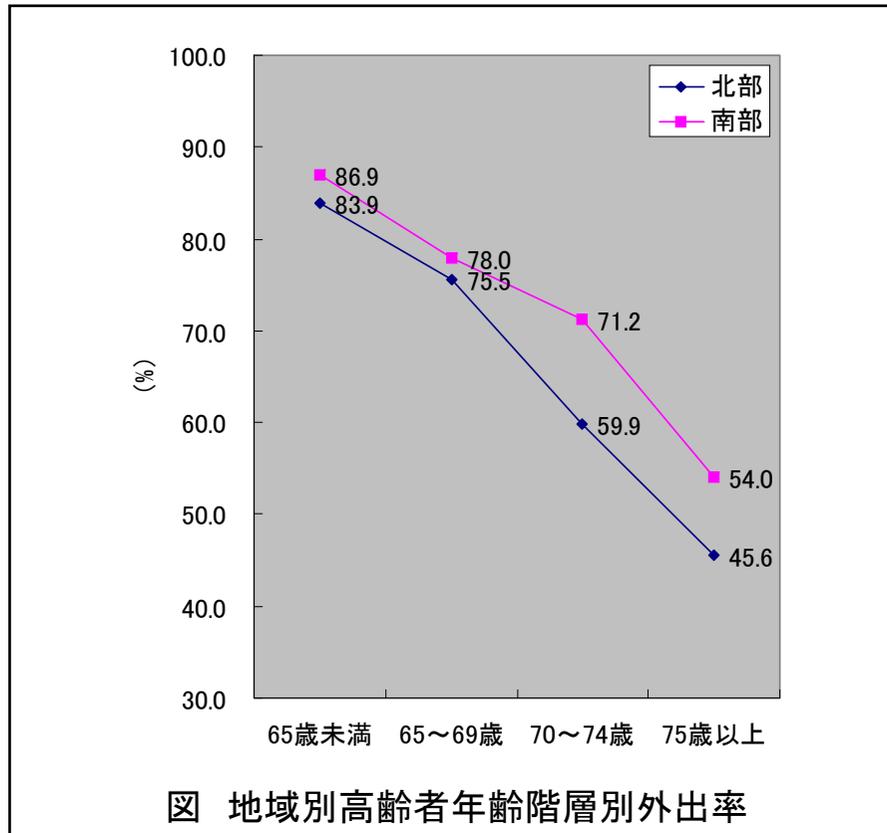




# 4. 西宮市の交通に関する問題課題 - (5) 高齢者の移動面

## ① 高齢化に伴う外出率低下と高齢者の自動車分担率が高い

- 高齢者の外出率は、高齢になるほど低下しており、南部と比較すると北部の外出率が低い。
- 交通手段分担率は、年齢層の違いはほとんどない一方、北部地域は南部地域と比較して、自動車分担率が高い。



# 4. 西宮市の交通に関する問題課題 - (5) 高齢者の移動面

## ② 高齢者の自動車分担率の増加と高齢運転者の事故件数増加

- 高齢者の免許保有率の高まりにより、高齢者の自動車分担率は増加している。
- 高齢者の自動車利用の高まり、高齢者数の増加により、高齢者の事故が増加している。

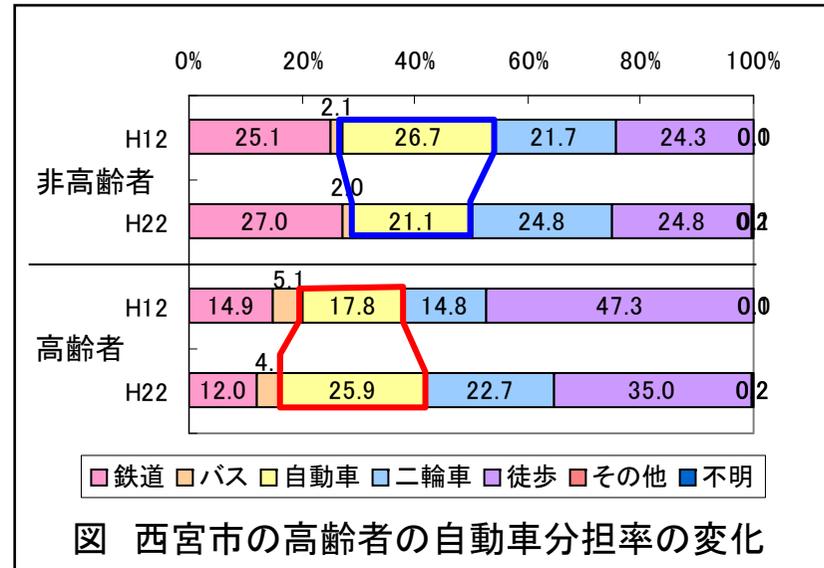
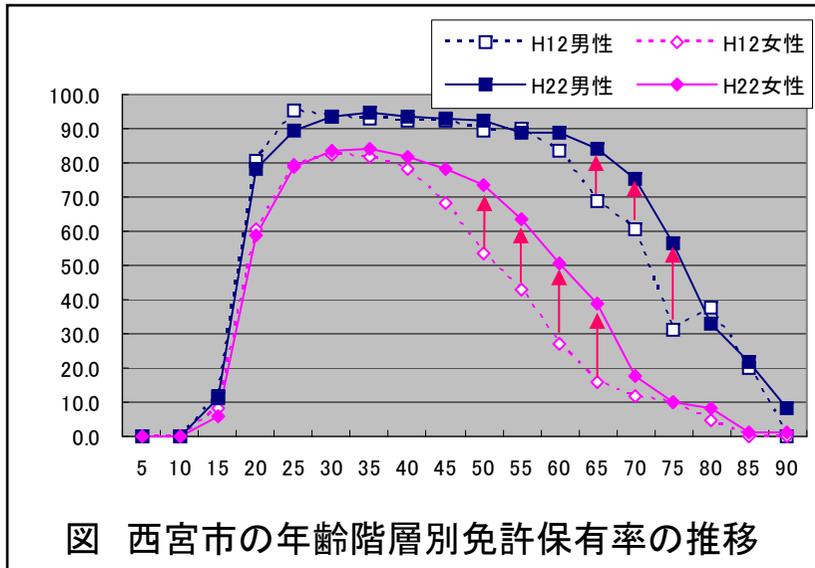


表 人身事故件数の推移(兵庫県)

	平成19年	平成23年	H19/H23
高齢運転者	4,073	4,406	1.08
高齢者以外運転者	26,695	24,376	0.91
高齢運転者構成比	15.3%	18.1%	

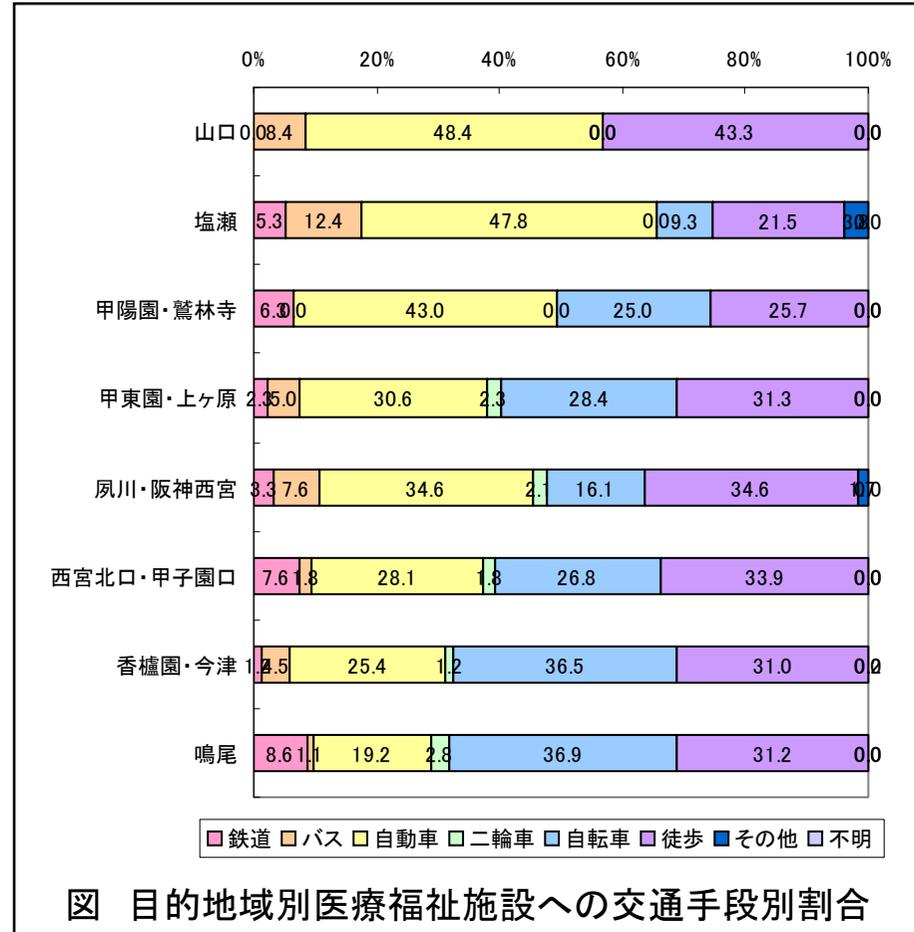
# 4. 西宮市の交通に関する問題課題 - (5) 高齢者の移動面

## ③ 医療福祉施設へのアクセスも自動車利用が主体

- 市内の福祉施設は概ね公共交通によりアクセスできるものの、医療福祉施設へは自動車利用が多く、北部においてその傾向が大きい。



※福祉施設: 老人福祉センター、老人ホーム、児童館、障害者支援施設などを含む



# 4. 西宮市の交通に関する問題課題 — 総括

## ■ 西宮市の交通に関する課題

( 課 題 )

### 1) 鉄道利用面

- ①駅前広場が未整備
- ②拠点駅へのトリップ集中
- ③鉄道駅にアクセスするバス路線の混雑
- ④徒歩、自転車によるアクセスのしづらさ

鉄道駅の結節機能の向上

鉄道駅へのアクセス性の向上

### 2) バス利用面

- ①バス走行環境が悪い

バスの利便性の向上

### 3) 自動車利用面

- ①幹線道路の通行の円滑性の低下
- ②JR以北地域の脆弱な道路網
- ③自動車交通に係る環境基準未達成箇所存在
- ④温室効果ガス排出量の増加

公共交通の利用転換

自動車交通の円滑化

### 4) 徒歩・自転車利用面

- ①徒歩空間が脆弱・未整備
- ②自転車道ネットワークが脆弱・未整備

自動車交通における環境負荷の軽減

### 5) 高齢者の移動面

- ①高齢化に伴う外出率低下と高齢者の自動車分担率が高い
- ②高齢者の自動車分担率の増加と高齢運転者の事故件数増加
- ③医療福祉施設へのアクセスも自動車利用が主体

安全・安心な歩行者・自転車空間の創出

高齢者や移動困難者に対応した移動手段の確保