

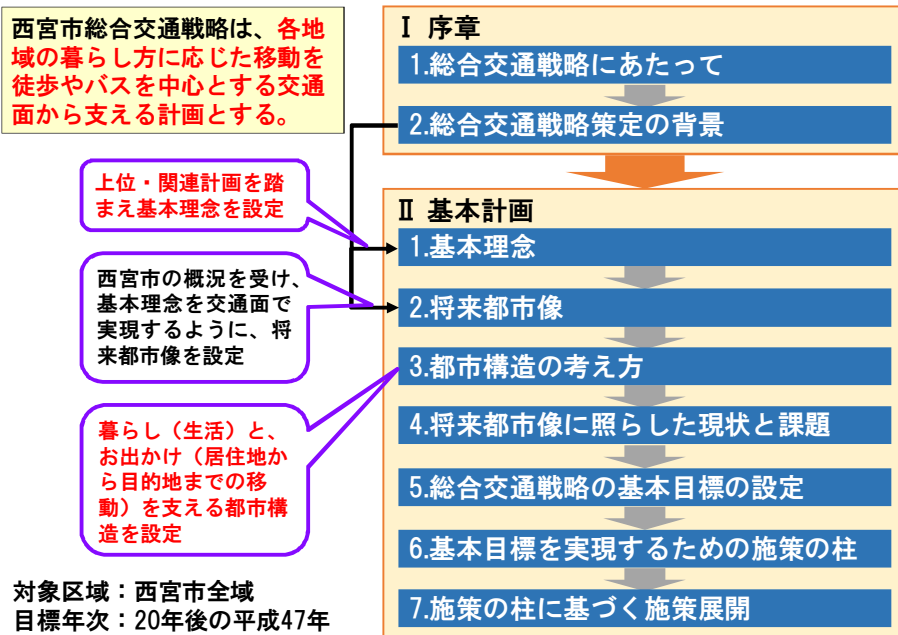
西宮市都市交通会議 総合交通戦略策定分科会

西宮市総合交通戦略 基本計画素案

平成26年10月3日



西宮市総合交通戦略の構成（3月分科会からの見直しポイント）（I-1-2）



【西宮市総合交通戦略の基本理念】
文教住宅都市を基調とする活力とふれあいを育む都市

西宮市の概況から…	強み	鉄道路線や鉄道駅が多いなど鉄道の利便性が高い。 東西方向の道路網が発達しており、交通の要衝となっている。 山・川・海など豊かな自然環境がある。
	特性	付加価値の高い多様な住宅や住宅地がある。 大学等の文教施設が充実している。 酒蔵、西宮神社、廣田神社、門戸厄神、阪神甲子園球場などの貴重な観光資源がある。
	将来のリスク	相対的に利便性が高くない住宅地で、人口減少や空き家増加が加速する可能性がある。 中心市街地の都市型住宅が増える一方で、落ち着いた住宅地、ゆとりある住宅地、緑や自然環境豊かな住宅地、住み続けやすい住宅地などの価値が低下していく可能性がある。 高齢者にとって使いやすい交通の利用環境が整っていない地域で、高齢者の外出機会が減少する可能性がある。



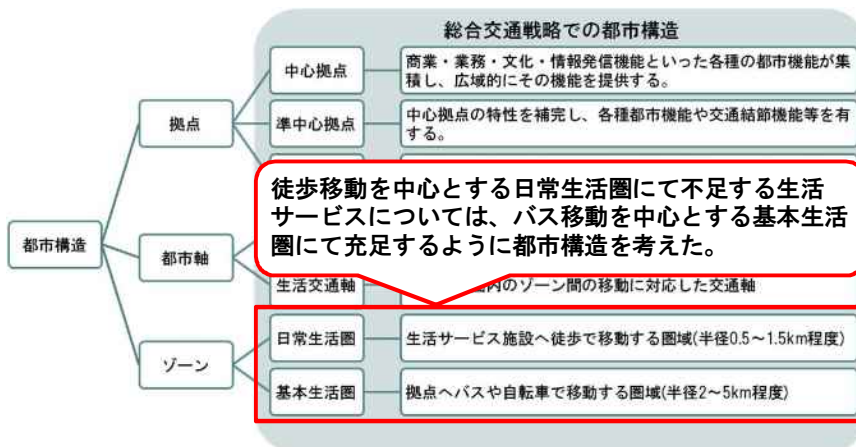
【西宮市総合交通戦略の将来都市像】

みんなが暮らしやすく、お出かけしたくなるまち

これまで培ってきた西宮らしさを受け継ぎながら、子育てしやすい、働きやすい、いつまでも住み続けたい、快適で安心して暮らしやすいまちを目指す。また、都心の賑わいや、個性豊かな市内各地の魅力を高め、だれもお出かけして楽しめるようなまちを目指す。

【都市構造とは】

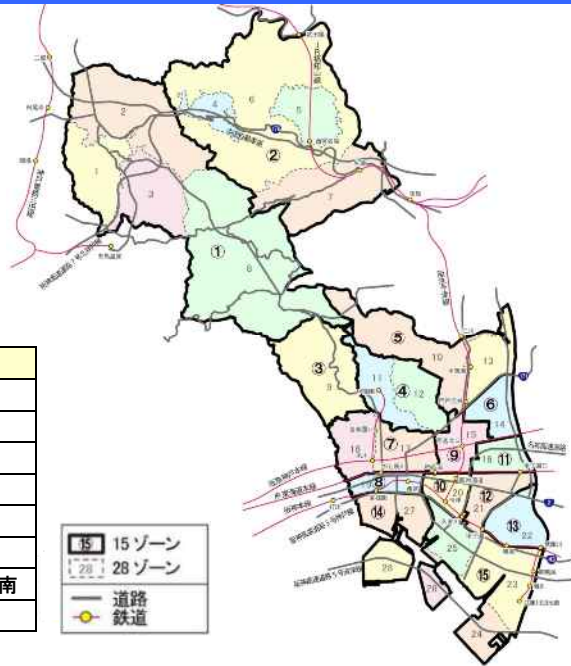
土地利用面の都市機能（住宅、商業・業務、工業、福祉・医療、教育・文化、行政等）の配置及び連携のあり方を、都市の骨格となる道路、鉄道等の都市基盤と関連付けて示したものであり、拠点（点）、都市軸（線）、ゾーン（面）により、空間的かつ概念的に表現する。



①日常生活圏の設定

・日常生活圏は、徒歩での移動を中心とした15ゾーンの圏域を設定した。
 ・日常生活圏と生活サービス施設の立地との関係を把握するために設定した。

ゾーン名称	
①山口	⑨北口
②塩瀬	⑩JR西宮・今津
③鷲林寺・苦楽園	⑪甲子園口北
④甲陽園・上ヶ原	⑫甲子園・春風
⑤甲東・段上	⑬鳴尾北・小松
⑥瓦木・樋ノ口	⑭浜脇・西宮浜
⑦夙川・安井	⑮南甲子園・鳴尾南
⑧阪神西宮	



②生活交通軸と基本生活圏の設定

主な生活交通軸は、バスや自転車でのゾーン間の移動状況から設定した。

・基本生活圏は、ゾーン間の移動を中心とした圏域と鉄道駅との関係から5つ設定した。
 ・日常生活圏にて不足する生活サービスについては、基本生活圏にて充足する。



凡例	
	全手段、自転車、徒歩で移動割合の高いゾーン間移動
	全手段、徒歩で移動割合の高いゾーン間移動
	自転車、徒歩で移動割合の高いゾーン間移動
	バスで移動割合の高いゾーン間移動
	バス、自転車で移動割合の高いゾーン間移動
	バス、徒歩で移動割合の高いゾーン間移動
	徒歩で移動割合の高いゾーン間移動
	休日のみ移動割合の高いゾーン間移動
	基本生活圏

③都市交通軸の設定

都市交通軸は、東西方向の通過交通など広域の移動を基に設定した。

※自動車類に関するアンリンクトリップOD表をもとに、西宮市および周辺の道路網を踏まえ模式化したネットワークに配分した値である。
 ※通過交通については、リンクトリップOD表をもとに設定している。
 ※パーソントリップ調査が営業用車を対象としていないこと等から、道路交通センサスにおける交通量とは、異なる値となっている。



④拠点の設定

拠点は、日常生活圏に1つの生活拠点を考慮し、商業系の用途地域を中心に建物用途別床面積、事業所数、従業者数から16箇所を設定した。

拠点の種類	対象箇所	求める機能
中心拠点	市内 西宮北口駅周辺 阪神西宮駅周辺 甲子園駅周辺	医療・福祉・子育て支援・教育文化・商業等の都市機能が集積し、市域全体にその機能を提供する。日常生活圏にもその機能を提供する。
	市外 宝塚駅周辺 岡場駅周辺	
準中心拠点	夙川駅周辺 JR西宮駅周辺 今津駅周辺	中心拠点を補完する機能を有する。
生活拠点	甲子園口駅周辺 西宮名塩駅周辺 甲東園駅周辺 苦楽園口駅周辺 西宮北IC周辺 門戸厄神駅周辺 甲陽園駅周辺 鳴尾駅周辺	医療・福祉・商業等の都市機能を有し、日常生活圏に基本的な生活サービスを提供する。

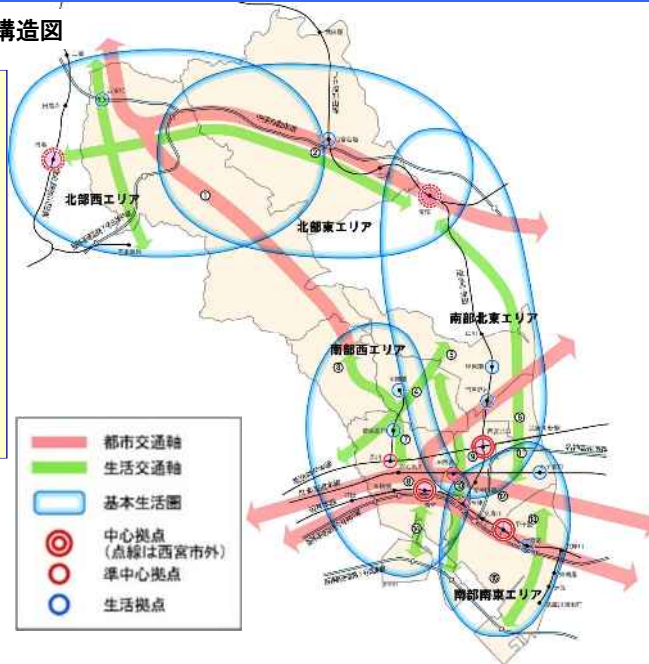


⑤総合交通戦略での都市構造図

・総合交通戦略での都市構造図は、日常生活圏と基本生活圏に拠点と交通軸を重ねて設定した。

・徒歩移動を中心とする日常生活圏では、生活拠点を利用する。

・日常生活圏にて不足する生活サービスについては、バス移動を中心とする生活交通軸や都市交通軸を経て中心拠点に至ることで充足する。



暮らしの視点からの課題の整理（Ⅱ-4-105,Ⅱ-4-106）

居住からみた課題

- ・中心拠点から離れた地域では一戸建や中層の共同住宅、中心拠点に近い地域では中高層の共同住宅が分布しており、本市は多様な住宅地を有している。
- ・中心拠点から離れた住宅地では、1世帯あたりの人員が多く、持ち家が多く、居住年数が長い。
- ・中心拠点から離れた地域では、既に人口が減少に転じており、今後少子高齢化が進行するものと想定される。
- ・こうした傾向から中心拠点から離れた自然豊かで落ち着いた住宅地の衰退が懸念される。

生活サービスの立地からみた課題

- ・生活サービス施設の立地は日常生活圏間で格差があり、今後進行する人口密度の低下は、各施設の利用者の減少に直結し、その維持が困難になることで、生活サービスの低下につながる懸念がある。
- ・「みんなが暮らしやすいまち」を実現するため、日常生活圏内の生活拠点の形成に努めるとともに、中心拠点へのアクセスを確保することにより、一定水準の身近な生活サービスについて、誰もが享受できるまちづくりを進めていくことが求められる。

文教施設等に関する課題

- ・児童数が減少傾向の地域があり、今後児童・生徒数は減少することも想定され、施設が過剰供給となる恐れもある。
- ・高校の配置には偏りがあり、遠距離や市外への通学を余儀なくされる地域がある。
- ・上ヶ原地域の大学については、バスによるアクセスが脆弱であり、そのため甲東園駅等を利用して通学している現状がある。
- ・本市の特徴である文教住宅都市としての魅力を維持するため、大学や高校へのアクセスを充実し、誰もが学びやすい環境を形成する必要がある。
- ・公民館等は地域によって施設数に偏りがあるため、公民館等が多くの人のためにとって利用しやすい施設となるよう、アクセスを充実し、高齢者等のふれあい・交流の機会を増やす環境づくりが必要である。

お出かけからみた課題

- ・中心拠点から離れた地域では、高齢化に伴って外出率が大きく低下しており、高齢者の外出率は、鉄道駅から離れた地域、鉄道駅との高低差が大きい地域で低くなっている。これらのゾーンは、外出しやすい環境となっていない。
- ・バスでの移動については運行本数に偏りがあり、路線網が複雑でわかりにくい状況があり、行きたい場所へ行けるバス路線が不足している地域もある。
- ・また南部地域の道路交通混雑等による速達性が低い地域もある。
- ・徒歩や自転車での移動については、移動空間の連続性不足など、道路基盤が脆弱であり、安心して外出できる環境が整っていない地域もある。

将来都市像に照らして「暮らし」と「お出かけ」の現状を分析し、暮らしの視点から課題を整理する。

暮らしとお出かけの現状 (日常生活圏による分析)	暮らしの視点
①ゾーン別の住宅形式 ②居住等の現状 ③人口の現状と将来推計	居住からみた課題
①生活サービス施設の立地 ①児童数の減少 ②高等学校の配置 ③上ヶ原地域の大学へのバスによるアクセス ④公民館・市民館・共同利用施設の現状	生活サービスの立地からみた課題 文教施設等に関する課題
①高齢化と外出率、鉄道駅との高低差と外出率の関係 ②運行本数によるバス路線の区分 ③ニーズの高い移動経路でのバスの利用状況 ④市内々流動におけるバス走行速度 ⑤西宮北口駅へのバスによるアクセシビリティ ⑥阪神西宮駅へのバスによるアクセシビリティ ⑦歩道付道路の状況 ⑧南部地域の自転車走行空間の整備状況 ⑨年齢階層別の交通手段別トリップ原単位	お出かけからみた課題

①ゾーン別の住宅形式

- ・中心拠点から離れた住宅地は、一戸建が多い。
- ・中心拠点に近い住宅地及び臨海部は、共同住宅が多い。
- ・本市は多様な住宅地を有している。

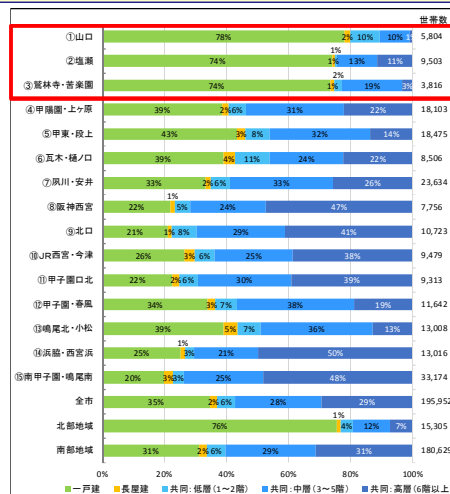


図 ゾーン別住宅形式の割合（平成22年）

② 居住等の現状

- ・ 中心拠点から離れた住宅地は、1世帯あたりの人員が多い。
- ・ 中心拠点から離れた住宅地は、持ち家が多く、居住年数が長い。

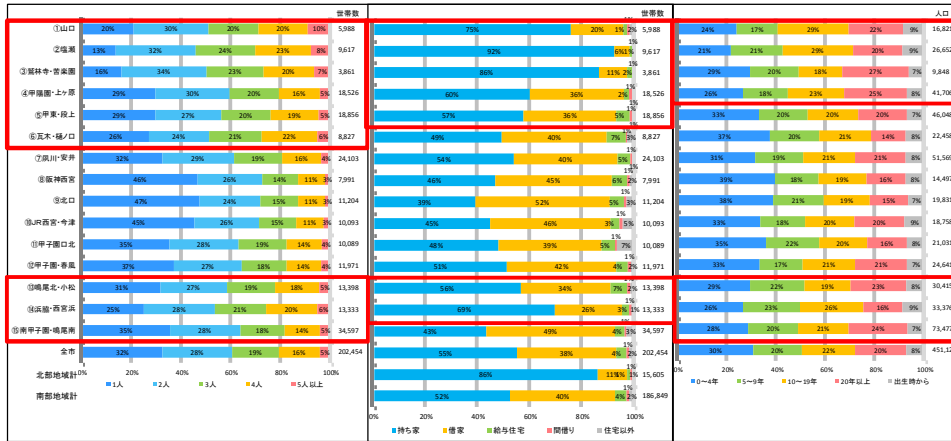


図 ゾーン別世帯構成員の割合

図 ゾーン別住宅所有形態の割合

図 ゾーン別居住年数割合

③ 人口の現状と将来推計

- ・ 中心拠点から離れた住宅地では、人口が減少している。
- ・ 中心拠点から離れた住宅地では、将来少子高齢化が進行する。

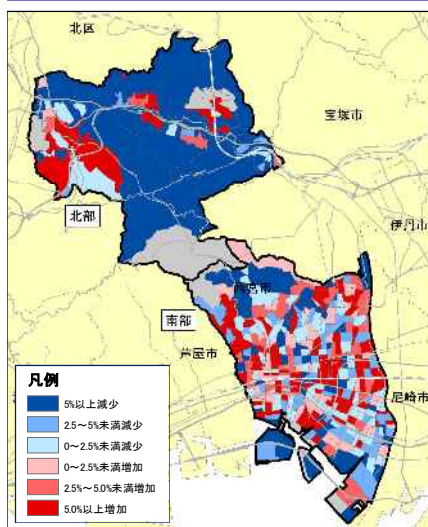


図 町別人口の変化（H20⇒H25）

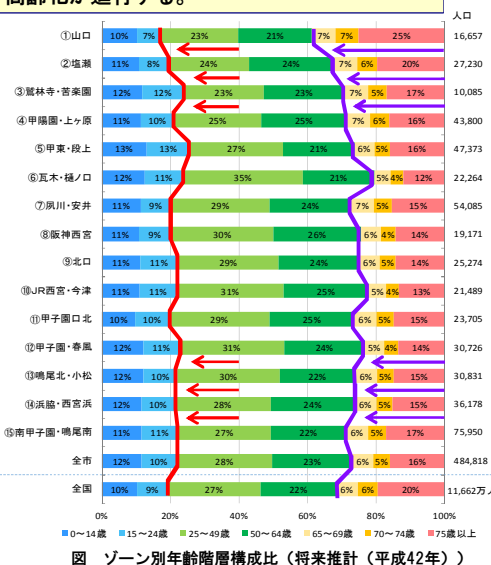
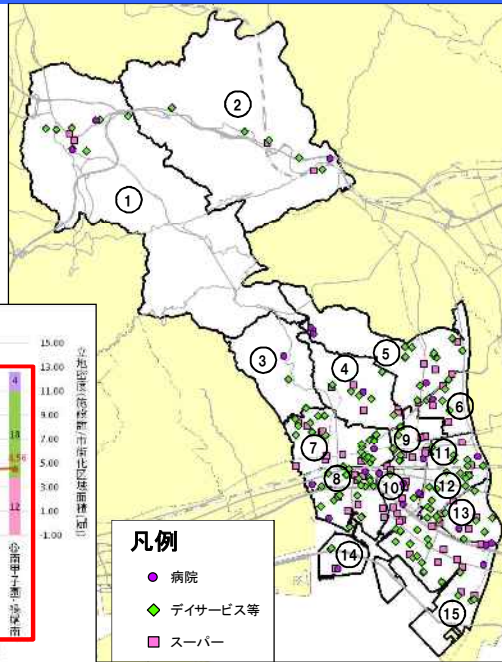


図 ゾーン別年齢階層構成比（将来推計（平成42年））

①生活サービス施設の立地

- ・生活サービス施設の立地は、日常生活圏間で格差がある。
- ・今後進行する人口密度の低下は、各施設の利用者の減少に直結し、その維持が困難になることで、生活サービスの低下につながるものが懸念される。



凡例
 ● 病院
 ◆ デイサービス等
 ■ スーパー

①児童数の減少

- ・①②⑤⑥⑦⑩⑬のゾーンでは児童数が減少している。

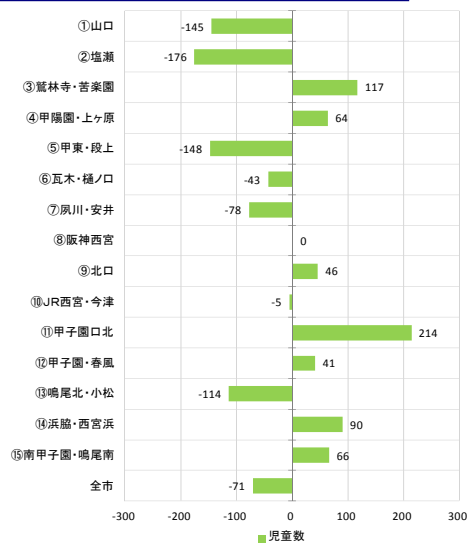
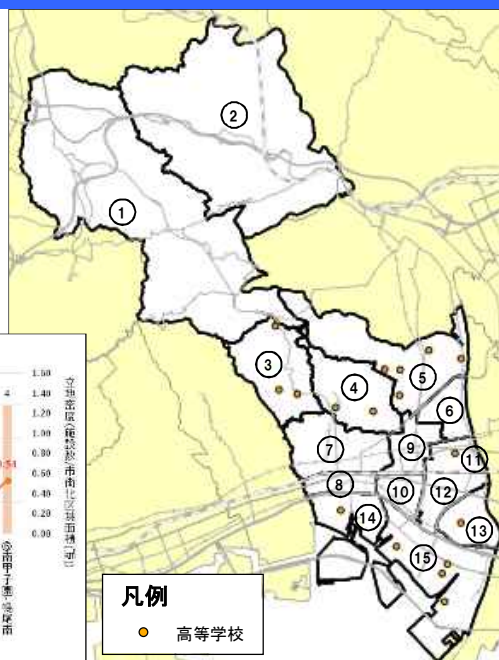
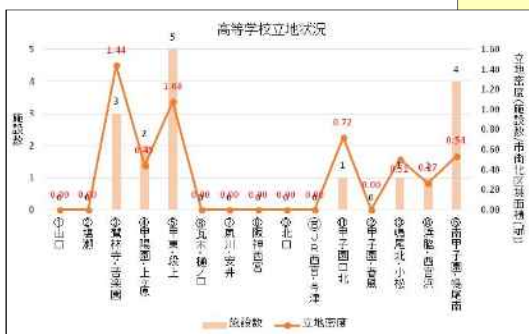


図 ゾーン別児童数の変化 (H20⇒H25)

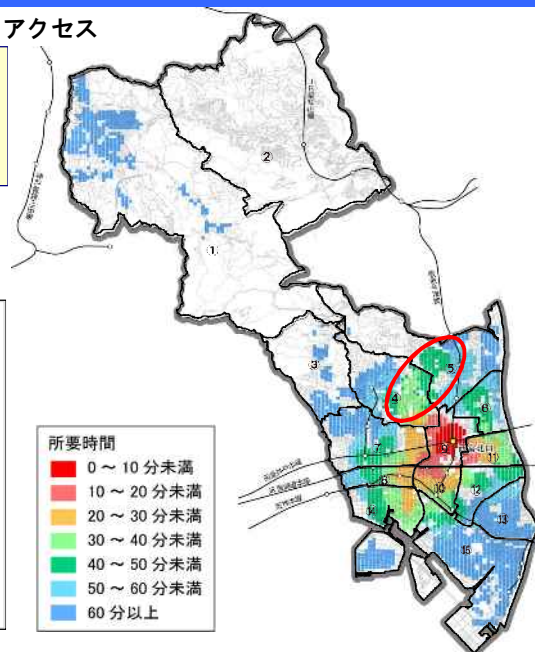
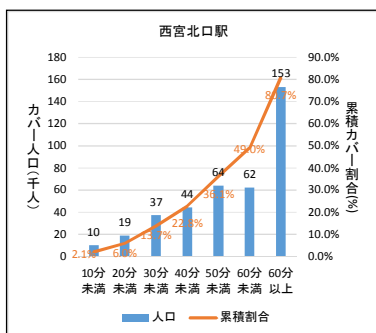
②高等学校の配置

・高等学校配置には偏りがあり、遠距離や市外への通学を余儀なくされる地域がある。



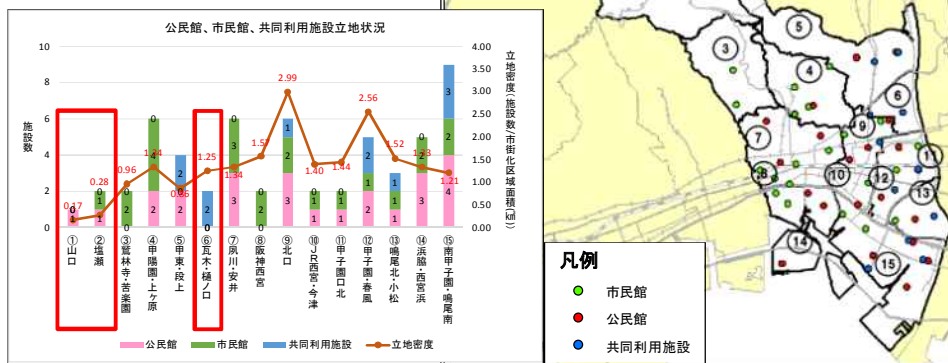
③上ヶ原地域の大学へのバスによるアクセス

・上ヶ原地域の大学は西宮北口駅に近いが、バスによるアクセスが脆弱である。
・そのため甲東園駅等を利用して通学している現状がある。



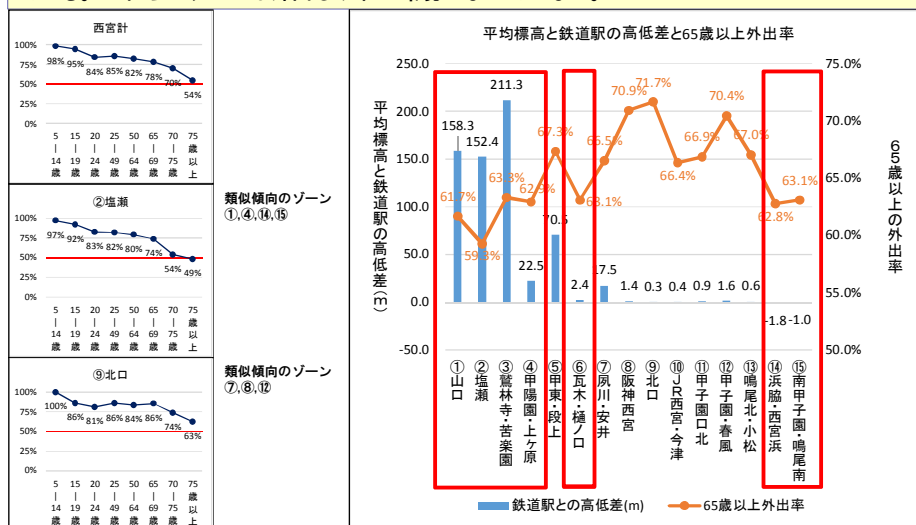
④公民館・市民館・共同利用施設の現状

公民館・市民館・共同利用施設については、施設数に偏りが生じている。



①高齢化と外出率、鉄道駅との高低差と外出率の関係

・中心拠点から離れたゾーン(①④⑭⑮)では、高齢化に伴って外出率が大きく低下している。
 ・高齢者の外出率は、鉄道駅から離れたゾーン、鉄道駅との高低差が大きいゾーンで低くなっている。これらのゾーンは外出しやすい環境となっていない。



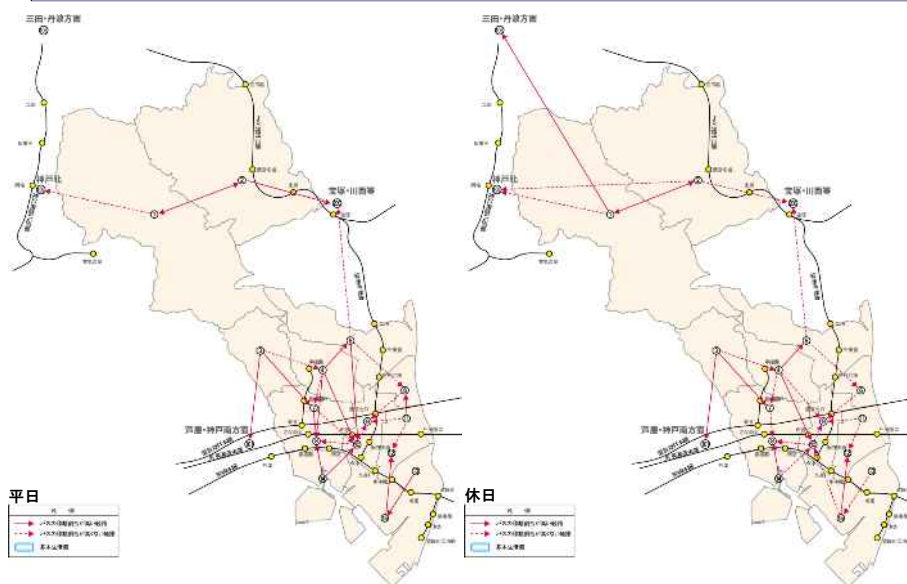
② 運行本数によるバス路線の区分

- ・バス路線は、一定確保されているものの、運行本数の少なさなどサービスに偏がある。
- ・バス路線網が複雑でわかりにくい。
- ・西宮北口駅へは、北側からアクセスするバス路線が不足している。



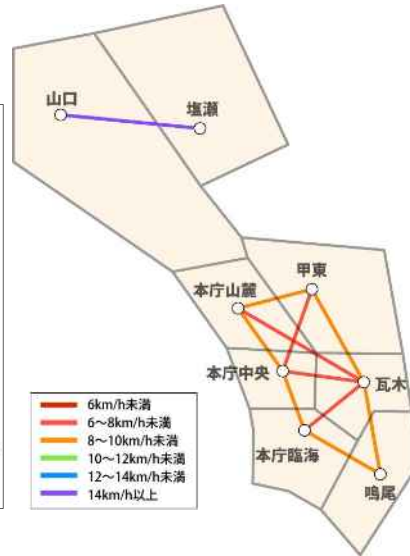
③ ニーズの高い移動経路でのバスの利用状況

- ・行きたい所へ行けるバス路線が不足している地域がある。



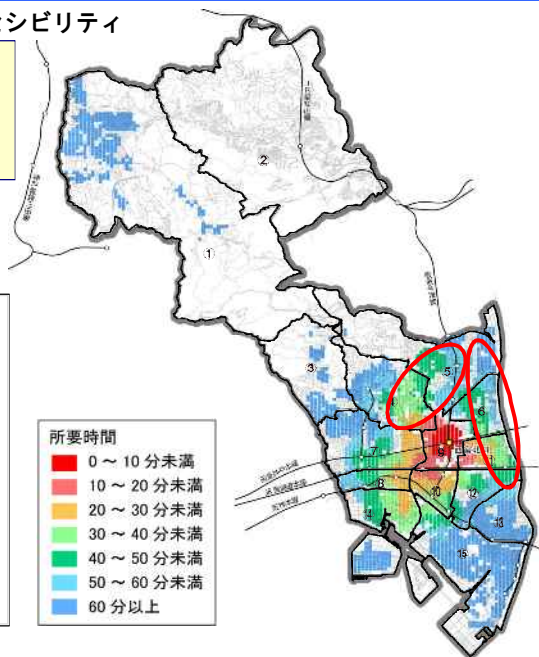
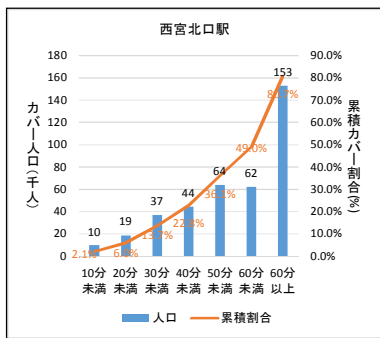
④市内々流動におけるバス走行速度

・南部地域のバスは、走行速度が10km/h未満となっており、大都市の路線バスの表定速度と比較しても著しく低い状況である。



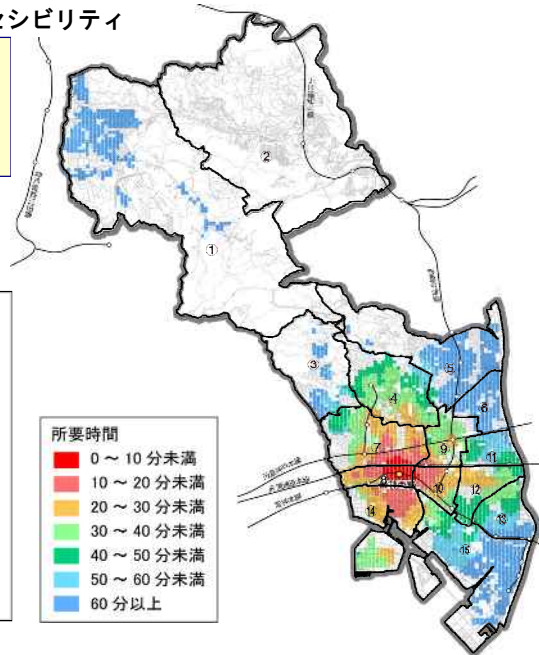
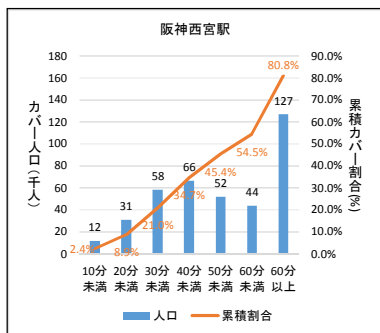
⑤西宮北口駅へのバスによるアクセシビリティ

・西宮北口駅を中心拠点とする基本生活圏では、甲陽園・上ヶ原、甲東・段上、瓦木・榎ノ口、甲子園口北ゾーンからのバスサービスが低く、30分以上を要する状況となっている。



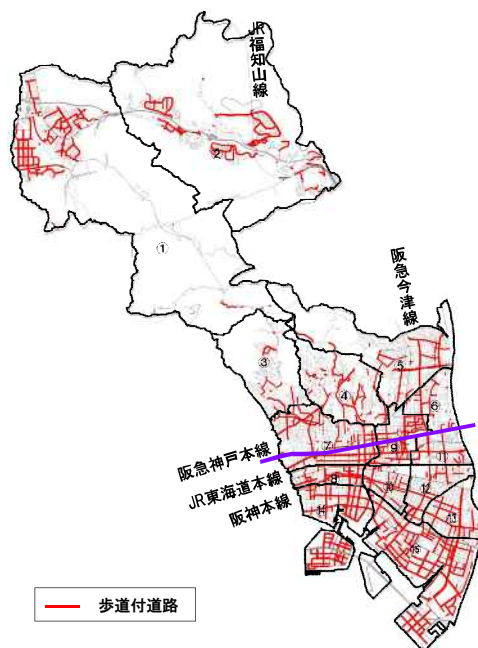
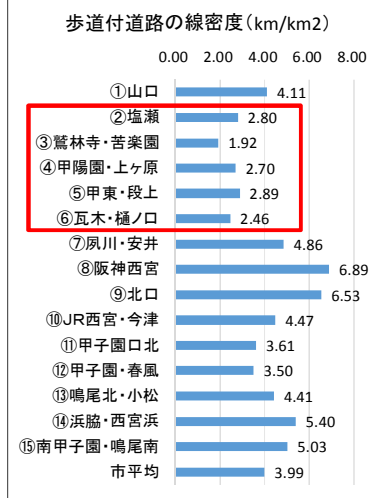
⑥ 阪神西宮駅へのバスによるアクセシビリティ

・ 阪神西宮駅を中心拠点とする基本生活圏内に関しては、所要時間に大きな差は見られない。
 ・ 阪神西宮駅へのバスによるアクセスは一定確保されている。



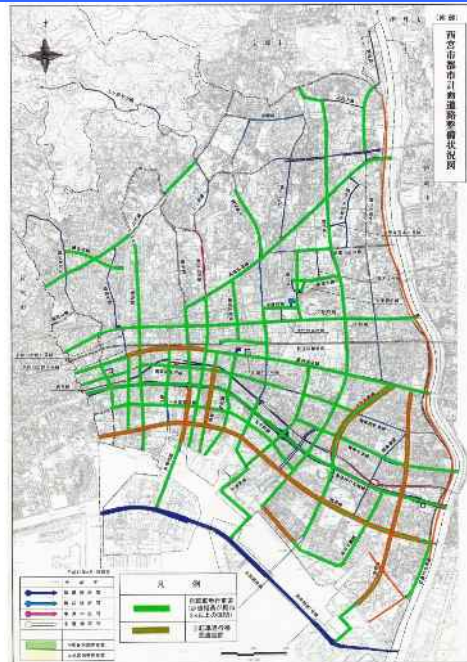
⑦ 歩道付道路の状況

・ 阪急神戸本線より北側では、歩道付道路が少なく、連続性が確保されていない。



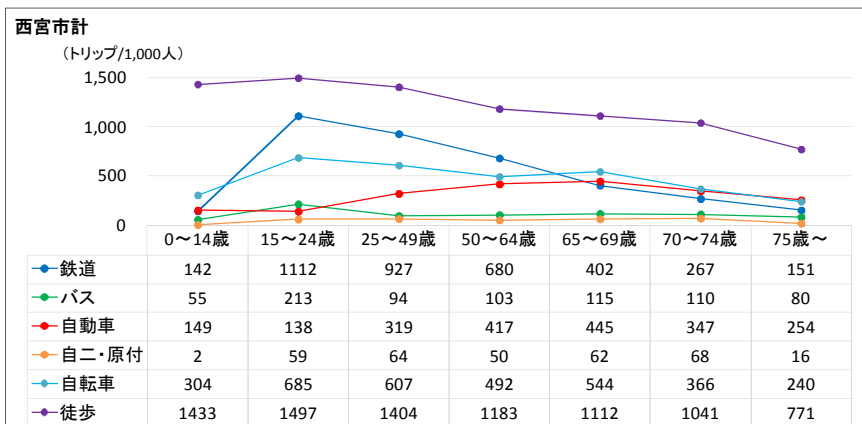
⑧南部地域の自転車走行空間の整備状況

・阪急神戸本線より北側では、自転車走行空間が少ない。



⑨年齢階層別の交通手段別トリップ原単位

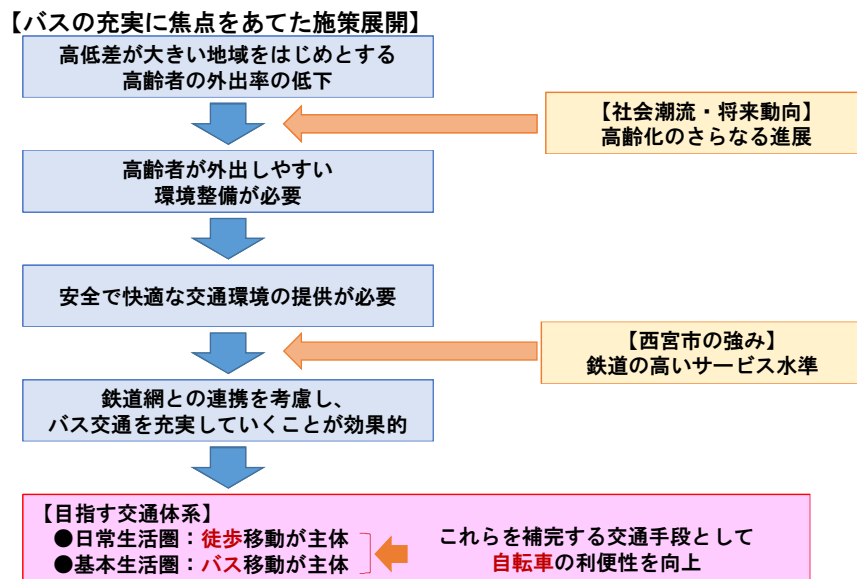
・高齢者になってもバスが利用されておらず、今後高齢化が進行すると、自動車や自転車の利用が増加するのみで、バスの利用が増加しないと懸念される。
 ・自動車や自転車と比べるとバスは安全であるため、高齢者からバスが利用されるよう対策を講じる必要がある。



居住からみた課題	<p>基本目標① 住宅地や文教施設の集積地の魅力を維持・向上させる交通利便性の確保</p>
生活サービスの立地からみた課題	<p>基本目標② 高齢者、障がい者、妊産婦等が外出しやすく、移動しやすい交通環境の確保</p>
文教施設等に関する課題	<p>基本目標③ 市民にとっての生活サービスを身近にする交通及び拠点の充実</p>
お出かけからみた課題	<p>基本目標④ ふれあいや交流の機会を増やし、拠点等の活力を波及させる公共交通の充実</p>
	<p>基本目標⑤ 安全・安心で環境にやさしい交通ネットワークの形成</p>

- I. 日常生活圏における安全で快適な移動環境の確保**
徒歩や自転車による日常生活圏の移動について、誰もが安全で快適に移動できる環境の確保に努める。
- II. 徒歩・バス等による中心拠点、文教施設等への移動利便性の向上**
買物、医療等のサービスや、文教施設を利用しやすいよう、徒歩やバス等による中心拠点、文教施設等への移動利便性の向上を図る。
- III. 生活サービスや交通結節機能が充実した中心拠点等の形成**
西宮北口駅周辺、阪神西宮駅周辺、甲子園駅周辺等において、市内各地から移動しやすく、生活サービスや交通結節機能が充実した中心拠点等の形成を図る。
- IV. 安全・安心で快適な移動や地域環境の改善に資する交通環境の整備**
交通事故の危険性や災害による被害を最小限に抑え、安心して生活できるよう、交通の安全性、快適性やリダンダンシーに配慮した交通環境の整備に努める。
- V. 公共交通や地域固有の交通システムを協働で支える取組みの推進**
居住地区内の移動、拠点へのアクセス、拠点で展開する施策を持続可能なものとするために、行政、市民、交通事業者等がそれぞれの役割を果たし、公共交通や地域固有の交通システムを協働で支える取組みを推進する。

	施策の柱				
	I 日常生活圏における安全で快適な移動環境の確保	II 徒歩・バス等による中心拠点、文教施設等への移動利便性の向上	III 生活サービスや交通結節機能が充実した中心拠点等の形成	IV 安全・安心で快適な移動や地域環境の改善に資する交通環境の整備	V 公共交通や地域固有の交通システムを協働で支える取組みの推進
基本目標 ① 住宅地や文教施設の集積地の魅力を維持・向上させる交通利便性の確保	○	○		○	○
② 高齢者、障がい者、妊産婦等が外出しやすく、移動しやすい交通環境の確保	○	○	○	○	○
③ 市民にとっての生活サービスを身近にする交通及び拠点の充実	○	○	○		
④ ふれあいや交流の機会を増やし、拠点等の活力を波及させる公共交通の充実	○	○			○
⑤ 安全・安心で環境にやさしい交通ネットワークの形成	○	○		○	○



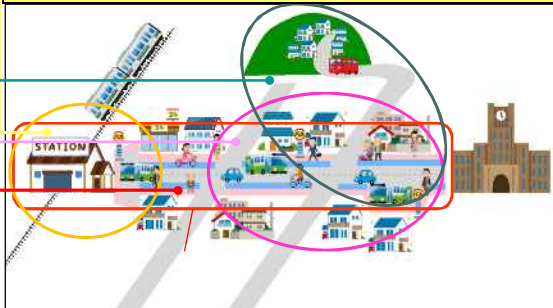
Ⅰ 日常生活圏における安全で快適な移動環境の確保

徒歩・自転車による移動環境の改善	歩道等の歩行空間・自転車走行空間の充実
	歩道・自転車走行空間のバリアフリー化
	道路空間の再配分
	自転車利用のルール・マナーの徹底
鉄道駅・バス停から離れた地域、高低差が大きい地域の移動環境の改善	丘陵地での電動アシスト付レンタサイクル導入の検討
	住宅団地等でのパーソナルモビリティの社会実験の検討
地域特性に応じた交通システムの検討	コミュニティ交通、福祉タクシー、各種送迎サービス等の検討
	細街路地域での小型車両による乗合交通導入の検討



Ⅱ 徒歩・バス等による中心拠点、文教施設等への移動利便性の向上

基本生活圏内から中心拠点等にアクセスする主要な道路における歩道の充実
基本生活圏内から中心拠点等にアクセスする主要な道路における自転車走行空間の充実
基本生活圏内から中心拠点等にアクセスするバス路線の充実
中心拠点等から文教施設にアクセスする主要な道路における歩道の充実
中心拠点等から文教施設にアクセスするバス路線の充実
鉄道駅のない地域から文教施設にアクセスするバス路線の確保
さくらやまなみバスの継続運行
中心拠点等のバリアフリー化



Ⅲ生活サービスや交通結節機能が充実した中心拠点等の形成

中心拠点・準中心拠点等における生活サービスや交通結節機能の充実
 甲子園駅周辺、阪神西宮駅北等の整備
 拠点等における駐輪場の整備

生活拠点における生活サービスの充実

鉄道駅周辺での拠点形成を視野に入れたまちづくりの検討

鉄道駅の新設・改良にあわせた拠点形成を視野に入れたまちづくりの検討



Ⅳ安全・安心で快適な移動や地域環境の改善に資する交通環境の整備

バスを利用したくなる環境の整備	バスの利便性向上
	バスの利用環境の改善
鉄道利用の裾野を広げる環境の整備	鉄道の利便性向上
	鉄道の利用環境の改善
徒歩・バス等による移動ニーズの高い経路に関する道路機能の重点的な強化	徒歩・バス等による移動ニーズの高い経路に関する道路整備
	徒歩・バス等による移動ニーズの高い経路に関する踏切の改良・除却
生活道路等の通過交通抑制に資する広域幹線道路の整備促進	生活道路の通過交通抑制に資する主要幹線道路の整備促進
	一般道路の通過交通抑制に資する自動車専用道路の整備促進
地域間の交流や中心市街地内の回遊を促進する交通システムの確保	地域間の交流を促進する交通システムの確保
	中心市街地内の回遊を促進する交通システムの確保
防災・減災を考慮した交通基盤の整備	

V 公共交通や地域固有の交通システムを協働で支える取組みの推進

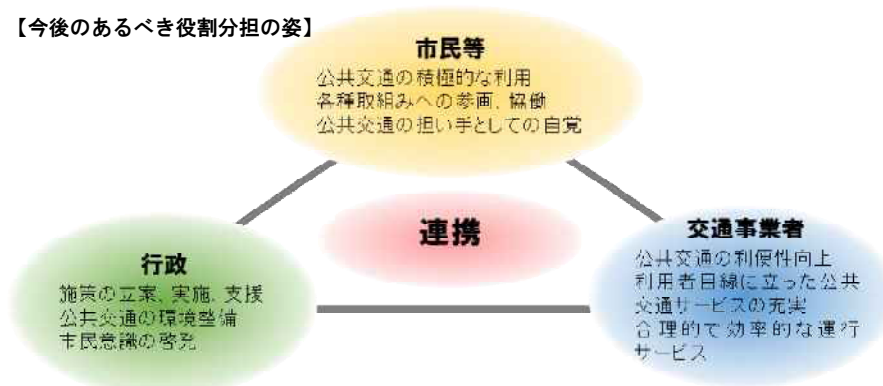
地域が主体的に関与した交通システム導入の取組み	生瀬地域におけるコミュニティ交通の導入に向けての取組み
地域が主体的に関与した交通システムの保全・育成の取組み	
低炭素化を促進する公共交通の利用促進等の取組み	マイカーから公共交通への交通手段転換の促進
	公共交通の利用促進に関する取組み
公共交通に関する情報の共有	利用者ニーズに応じたバスマップの作成
	移動目的・年齢階層等に応じた公共交通に関する情報の提供





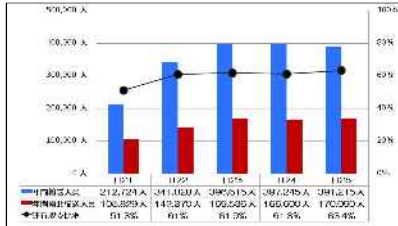
【役割分担の考え方】

基本目標を実現し、持続可能な交通体系を構築するためには、公共交通の利用者である市民、公共交通サービス等を担う交通事業者、移動の基盤を支える行政が、主体的に役割を果たし、相互の連携を強化することが重要である。

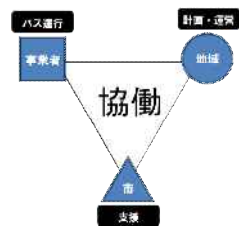

【今後のあるべき役割分担の姿】



西宮市における役割分担の事例 38

施策	さくらやまなみバス事業		
概要	山口地域には鉄道駅がなく、高校もないため、南部地域の高校への通学利便性や高齢者等の外出機会の確保などを目的に、南部地域と直接連絡する公共交通機関としてさくらやまなみバスが運行を開始した。		
実施事例	地域住民、西宮市、交通事業者が一体となったさくらやまなみバス利用促進協議会を中心に、バスの継続運行を目的とした利用促進活動を実施中。		
	 さくらやまなみバス 利用促進パンフレット	 バスNEWS 第14号	
			
	<地域住民> <ul style="list-style-type: none"> 利用促進パンフレットの作成・配付 バスNEWS発行（14回） 南部探訪ツアーの設定 各種団体内でバス利用実績の報告 PRグッズの提案・販売（公式Tシャツ等） 地域の商店等のバス車内広告の有料掲載 山口地域活性化との連携 	<西宮市> <ul style="list-style-type: none"> 各種媒体を利用した広報（市民べんり帳・西宮市防災マップ等） 各種事業との連携（西宮まちたび博・西宮バル） 各種イベントでのバスブース出展（にしのみや市民祭りなど） 山口地域活性化との連携 	<交通事業者> <ul style="list-style-type: none"> 安全な運行を行うための取り組み ※冬場の路面凍結チェック等 事故、災害等に係る対応 ダイヤ改正 イベント臨時便の運行（アルキナーレ、ホテル観賞の集いなど）

西宮市における役割分担の事例（Ⅱ-7-15） 39

施策	生瀬地域コミュニティ交通		
概要	交通利便性の低い地域において、高齢者等の移動困難者にとっての生活サービスを身近にするために、地域住民等が主体となってコミュニティ交通を運営する。		
実施事例	「ぐるっと生瀬」運行協議会（準備会）を中心に、試験運行を踏まえて、本格的な運行開始に向けて西宮市と協議中。		
			
	<試験運行> ○平成24年度 <ul style="list-style-type: none"> 期間：10/15～10/19（平日5日間） 起終点：JR/阪急宝塚駅 運賃：無料 車両：ジャンボタクシー2台（乗客定員9人） 利用者数：719人（143人/日、17人/便） 	○平成25年度 <ul style="list-style-type: none"> 期間：3/3～3/31（平日20日間） 起終点：JR生瀬駅 運賃：大人200円、小人100円 車両：ジャンボタクシー1台（乗客定員9人） 利用者数：866人（43人/日、1.7人/便） 	○平成26年度 <ul style="list-style-type: none"> 期間：10/1～3/31（6ヶ月間） 起終点：JR/阪急宝塚駅 運賃：大人300円、小人200円 車両：ジャンボタクシー1台（乗客定員9人）
	出典：ぐるっと生瀬HP (http://guruttonamaze.com/index.html)		