

西宮市総合交通戦略

【概要説明資料】

「みんなが暮らしやすく、お出かけしたくなるまち」をめざして

構成

I. 序章

1. 計画の概要	素案	I-1-1
1.1 総合交通戦略の趣旨	素案	I-1-1
1.2 上位・関連計画の整理	素案	I-1-2
1.3 対象区域と目標年次	素案	I-1-7
1.4 総合交通戦略の構成	素案	I-1-8

II. 基本計画及び実施計画

1. 基本的な考え方について	素案	II-1-1
1.1 西宮市の概況	素案	II-1-1
1.2 基本理念	素案	II-1-18
1.3 将来都市像	素案	II-1-19
1.4 目指すべき都市構造	素案	II-1-22
1.5 総合交通戦略の対応範囲	素案	II-1-27
1.6 総合交通戦略の基本的考え方	素案	II-1-28
2. 総合交通戦略の基本目標	素案	II-2-1
2.1 将来都市像に照らした現状と課題	素案	II-2-1
2.2 総合交通戦略の基本目標の設定	素案	II-2-66
3. 基本目標を実現するための施策	素案	II-3-1
3.1 考えられる施策の整理	素案	II-3-1
3.2 実施施策の抽出	素案	II-3-10
4. 実施プログラム	素案	II-4-1
4.1 実施スケジュールの策定	素案	II-4-1
4.2 実施プログラムの進捗管理	素案	II-4-5
5. おわりに	素案	II-5-1

1. 序章

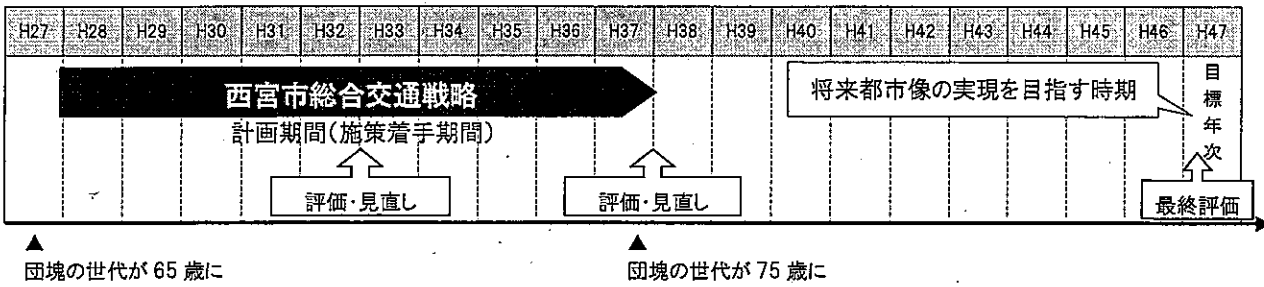
1. 計画の概要

趣旨 案案 I-1-1

西宮市は、豊かな自然環境を有し、東西方向の鉄道網、道路網が発達しているとともに、魅力ある住宅地が形成され、文教施設の充実、酒蔵、西宮神社、阪神甲子園球場などの観光資源に恵まれている。しかしながら、一方では市民の日常生活の基盤となる、公共公益施設配置のアンバランスや、バスなどの公共交通利用の際のサービス格差も存在している。

このような問題は、少子高齢化と人口減少社会の到来により、公共交通の利便性が乏しい地域での人口減少や空き家率の増加、さらには高齢者等の外出機会の減少、自然環境豊かな住宅地などの価値の低下を招く可能性がある。そのため西宮市では、コンパクトシティへの再構築を目指し、市民と市と事業者による参画と協働のまちづくりを文教住宅都市として未来に引継ぎ、発展させるために、西宮市総合交通戦略を策定する。

対象区域：西宮市全域 目標年次：平成47年（概ね20年後） 案案 I-1-7



II. 基本計画および実施計画

1. 基本的な考え方について

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 案案 II-1-18

総合交通戦略の位置づけ（対応範囲） 案案 II-1-27

西宮市総合計画、
西宮市都市計画マスタープラン（西宮市の都市計画に関する基本的な方針）
交通政策基本法
西宮市地域福祉計画、
西宮市高齢者福祉計画・西宮市介護保険事業計画、
西宮市障害福祉推進計画、
西宮市新環境計画 持続可能な地域づくり ECO プラン
西宮市都市型観光推進計画、
西宮市における教育の振興のための施策に関する基本的な計画

土地利用を重視

立地適正化計画

交通ネットワークを重視

総合交通戦略

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 案案 II-1-21、II-1-28

市民等

【行動方針】

- 一人ひとりが元気に暮らす
- お互いを支え合う
- “快適・安心して暮らしやすい” まちづくりに取り組む



行政機関内

- 庁内の各組織が連携
- 総合交通戦略では、分野横断的な取組みを下支え

西宮市が目指す将来都市像の実現



事業者等

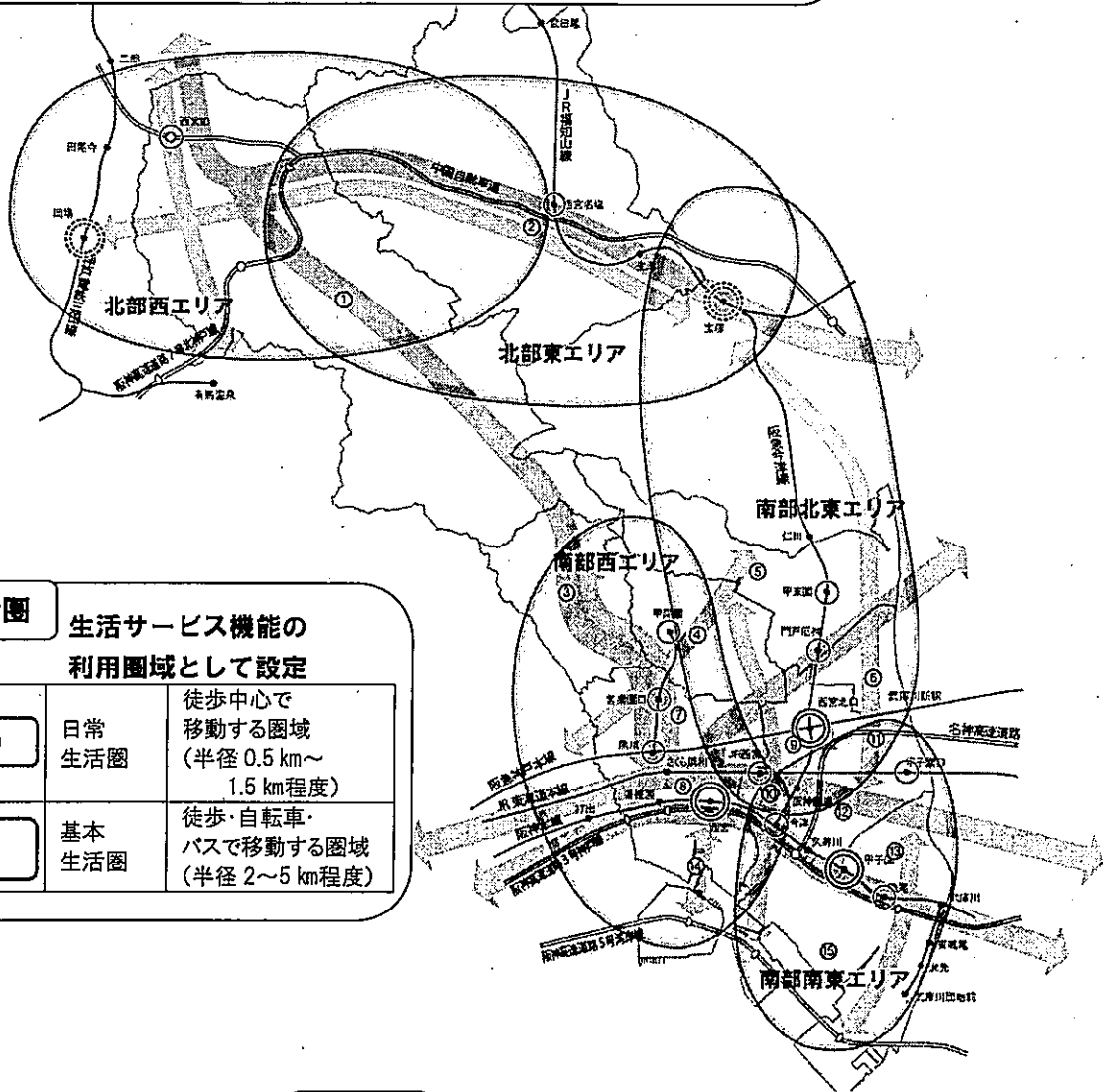
【行動方針】

- 暮らしやすく、お出かけしやすい交通体系を構築する
- いつまでも住みなれた地域で暮らし続けることができるよう、誰もが外出しやすい交通体系を構築する

目指すべき都市構造

案案Ⅱ-1-22～Ⅱ-1-26

拠点		
商業、業務、福祉、医療等の生活サービス機能に着目して設定		
◎	中心拠点	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し、日常生活圏にもその機能を提供
○	準中心拠点	中心拠点を補完する機能
○	生活拠点	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



生活圏		
生活サービス機能の利用圏域として設定		
①	日常生活圏	徒歩中心で移動する圏域 (半径 0.5 km ~ 1.5 km 程度)
	基本生活圏	徒歩・自転車・バスで移動する圏域 (半径 2 ~ 5 km 程度)

交通軸		
拠点と西宮市内の交通流動を踏まえて設定		
↔	都市交通軸	通過交通に対応した交通軸
↔	生活交通軸	北部: 東西方向の市内々・市内外流動に対応した交通軸 南部: 南北方向の市内々・市内外流動に対応した交通軸

総合交通戦略の基本的考え方

案案Ⅱ-1-29

- 地域・属性ごとに異なる暮らし・お出かけ状況を踏まえ、より暮らしやすく、お出かけしやすい移動体系を構築する
- 将来都市像の実現を市内の統一目標として分野横断的な施策展開を図る
- 拠点である鉄道駅を中心としたまちづくりを進める、鉄道駅へのアクセスを向上させるためのバス交通を充実させる

2. 総合交通戦略の基本目標

将来都市像に照らした現状と課題

案案Ⅱ-2-1～Ⅱ-2-57

暮らしの現状	人口動態、住宅形式、生活サービスの立地、文教施設等の立地
暮らしにおけるお出かけの現状	外出率、日常生活圏内の移動、鉄道駅への移動
お出かけ環境の現状	道路の整備状況、歩道・自転車空間の状況、 自動車・バス・鉄道の利用環境、アクセシビリティの状況

案案Ⅱ-2-62～Ⅱ-2-63

①山口、②塩瀬、③鷺林寺・苦楽園

- ・居住空間は広く、ゆったりとした生活ができる。
- ・生活サービス施設や文教施設数・密度が少ないため、日常生活圏外への外出が多い。
- (①山口：岡場駅周辺、②塩瀬：宝塚駅周辺、③鷺林寺・苦楽園：阪神西宮駅、夙川駅周辺)
- ・急峻な地形であり、高齢者の外出率が低い。
- ・公共交通に頼らざるを得ないが、公共交通の利便性が低い。

人口動態

	老年層	生産年齢層	高齢層	人口
①山口	H22 14	67	19	17,478
	H27 13	63	24	17,186
②塩瀬	H22 17	65	18	28,083
	H27 14	61	24	27,623
③鷺林寺・苦楽園	H22 16	62	22	10,854
	H27 16	60	24	11,044

⇒公共交通の利便性向上を図り、お出かけしやすい地域づくりを行っていく。

⑤甲東・段上

- ・生活サービス、文教施設の立地は市内で高い水準であることに加え、戸建て比が南部地域で最も高いことを踏まえ、市内でも居住ニーズが高い。
- ・生活に必要なサービスが身近に享受できることから、徒歩・自転車を主体とした生活が可能である。

人口動態

H22	17	65	18	46,768
H27	16	63	21	47,217

⇒ゆったりとした居住空間および種々の施設立地が充実しているというメリットをさらに高めるために、快適・安全に暮らし、お出かけできる地域づくりを行っていく。
学校が多いことを踏まえ、市内外から安全・快適に通学できる交通体系の構築を図っていく。

④甲陽園・上ヶ原

- ・居住の延床面積割合は市平均程度であり、施設立地から日常生活圏内で、徒歩・自転車等により外出が可能。
- ・福祉、医療施設が少ないため、高齢者をはじめ、外出に対する抵抗が大きい。
- ・歩道や自転車空間が少ないため、安全の面で暮らしづらい側面を有している。

人口動態

H22	15	63	22	44,734
H27	14	61	25	45,656

⇒種々の施設が充実しているというメリットをさらに高めるために、快適・安全に暮らし、お出かけできる地域づくりを行っていく
中心拠点への外出にあたり、バスによるアクセス環境を整えることで、よりお出かけしやすくなる地域づくりを行っていく。

⑥瓦木・榎ノ口

- ・児童が増加傾向であることから、子育て世代にニーズが高い。
- ・生活サービス、文教施設は市平均程度に立地していることから、日常生活圏内で徒歩・自転車利用により一定の生活サービスを楽しむことができる
- ・道路整備状況が低いことに起因する事故発生やバスサービスの低さ等、移動に関して課題がある。

人口動態

H22	21	66	13	22,691
H27	20	65	15	23,819

⇒中心拠点である西宮北口駅に隣接するゾーンであるというメリットを最大限に活用し、さらなる人口増加に対応するために、徒歩・自転車の移動空間を確保し、安全性を高めていく。
バス交通を身近な交通サービスとするため、バスサービス水準を高めていく。

⑦夙川・安井

・日常生活圏内に、一定以上の商業施設が立地しており、鉄道駅が複数存在することも踏まえ、徒歩を主体とした暮らしが可能。

人口動態

H22	15	66	18	56,244
H27	15	64	21	57,825

⇒徒歩による移動が多い地域であるが、歩行空間の確保状況が低いことから、居住者・来訪者が安全・快適に移動できる地域づくりを行っている。

⑧阪神西宮

・延床面積が小さい住宅の割合が高く、世帯構成員の少ない若い世帯が居住。
・一定以上の商業施設が立地しており、鉄道駅が複数存在することも踏まえ、徒歩を主体とした暮らしが可能。
・慢性的な交通渋滞が発生。

人口動態

H22	13	69	18	15,670
H27	13	67	20	16,156

⇒道路交通環境の改善を図り、拠点への来やすさ向上を図る。中心拠点として魅力的な空間を確保し、賑わいあふれる地域づくりを行っている。

⑭浜脇・西宮浜

・浜脇は生活サービス施設、文教施設ともに市平均以上に立地しているが、西宮浜は種々の施設立地が少ないため、浜脇や中心拠点への移動が必要。

人口動態

H22	18	64	18	35,119
H27	17	63	21	35,908

⇒西宮浜外、阪神西宮への移動環境を高め、より暮らしやすい地域づくりを行っている。

⑮南甲子園・鳴尾南

・生活サービス施設等の立地は市平均程度。
・高齢者のみの世帯が多い。
⇒高齢者の単独世帯が多いことから、高齢者等が快適にお出かけできる地域づくりを行っている。

⑨北口

・子育て前、未婚の若い世代が住む傾向が強い。
・生活サービス施設、文教施設が高密度で立地しており、徒歩によりサービスを楽しむことができる。
・道路網が脆弱であることに起因して、慢性的な渋滞が生じている。
・自転車走行空間も少ない。

人口動態

H22	13	69	18	21,464
H27	13	67	20	24,131

⇒中心拠点として位置付けられることから、他ゾーンからの徒歩・自転車・バスによるアクセス性を一層高めていく。

⑩JR西宮・今津

・子育て前の若い世代が住む傾向が強い。
・生活サービス施設、文教施設が高密度に立地し、徒歩によりサービスを楽しむことができる。
・慢性的な交通渋滞が発生。

人口動態

H22	13	67	20	20,045
H27	13	65	22	20,344

⇒道路交通環境の改善により、拠点への来やすさ向上を図る。中心拠点として、魅力的な空間を確保し、賑わいあふれる地域づくりを行っている。

⑪甲子園北

・平均的な居住空間であり、種々のサービス施設は日常生活圏内に立地していることから、徒歩のみで一定の目的を達成することが可能。
・南部地域の中では施設立地密度が低いため、施設の選択を求める場合は自転車やバスによる移動が必要。
・慢性的な渋滞が発生。

人口動態

H22	15	68	17	22,317
H27	16	64	20	22,992

⇒他ゾーンに生活サービス享受を求める必要があることから、バス・自転車の移動環境を高める。

⑫甲子園・春風

・住居は市平均程度の広さであり、ゆったりとした暮らしができる地域。
・生活サービス施設数が少ないことから閑静な住宅地であるが、生活サービスを享受するために、他の日常生活圏に依存せざるを得ないため、自転車やバスでの移動が必要であるが、慢性的な渋滞が発生している。

人口動態

H22	14	67	19	26,556
H27	15	63	21	27,615

⇒中心拠点としての魅力を高めるために、施設集積を図る。拠点へのアクセス性を高めることで、賑わいあふれる拠点形成を図る。

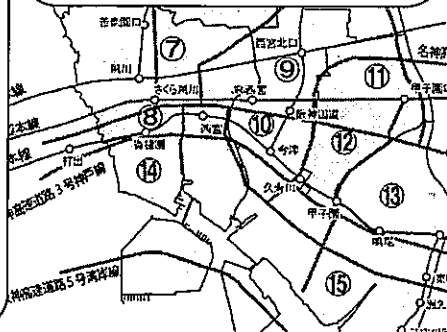
⑬鳴尾北・小松

・子育て世代を中心とした住宅地。
・商業、福祉施設は十分に立地しているが、医療施設が少ない。
・バスサービス水準が低く高齢者等は暮らしづらい側面を有している。

人口動態

H22	16	64	20	32,077
H27	14	63	23	31,521

⇒医療サービスを利用するためには他ゾーンに依存せざるを得ないため交通環境を整える。



総合交通戦略の基本目標

案Ⅱ-2-67

- 基本目標① 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
- 基本目標② 安全・安心で環境にやさしい交通ネットワークの形成
- 基本目標③ 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
- 基本目標④ 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
- 基本目標⑤ 高齢者、障害のある人、妊産婦等が外出しやすく、移動しやすい交通環境の確保

基本目標④ 住宅地や文教施設が集積地の魅力を維持・向上させる交通利便性の確保		素案Ⅱ-3-29～Ⅱ-3-32
④-I 地域課題に対応した拠点への交通手段の確保		
◎	地域主体の取組みを推進する仕組みづくり、コミュニティ交通の導入	実施中
○	大学と地域との交流を支える交通サービスの充実	
④-II 地域の移動空間の改善		
○	歩行者・自転車にやさしい道路空間の整備	実施中
	狭あい道路拡幅(再掲)	実施中
	通学路の安全性向上	実施中
基本目標⑤ 高齢者、障害のある人、妊産婦等が外出しやすく、移動しやすい交通環境の確保		素案Ⅱ-3-33～Ⅱ-3-41
⑤-I 交通弱者が移動しやすい施設の整備		
◎	バスの待合環境の向上(バス停留所の上屋、ベンチの設置)	実施中
	鉄道駅舎および駅舎外へのエレベーター設置(再掲)	実施中
○	快適なバス車両への改善(ノンステップバスの導入)	実施中
	駅周辺地区のバリアフリー化(再掲)	実施中
	歩行者・自転車にやさしい道路空間の整備(再掲)	実施中
	交差点改良(再掲)	実施中
	徒歩・自転車走行環境の改善(無電柱化・美化)	実施中
	交通安全施設の整備・維持管理	実施中
⑤-II 交通弱者が外出しやすい交通手段の確保		
◎	コミュニティ交通の導入(再掲)	実施中
○	福祉タクシーチケットの配布	実施中
⑤-III 交通弱者が外出しやすい移動への支援		
○	高齢者交通助成	実施中
	通所施設交通費補助	実施中
	交通弱者への理解を醸成する施策の推進	実施中
	違法駐車等防止の啓発活動等	実施中
	横断旗の設置補充	実施中
	徒歩・自転車に関する安全教育の実施	実施中
	自転車利用に関する安全啓発活動	実施中
※	危険な自転車利用者に対する取締り強化<参考>	実施中
	高齢者運転免許返納<参考>	実施中

4. 実施プログラム

実施スケジュールの策定

目標年次(平成 47 年)に将来都市像を実現できるように、実施施策は当面 10 年以内に着手する。各施策について着手時期(前期、後期)を策定した。

前期					後期					H38～H47									
H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38	H39	H40	H41	H42	H43	H44	H45	H46	H47
															次期戦略				

実施スケジュールを策定

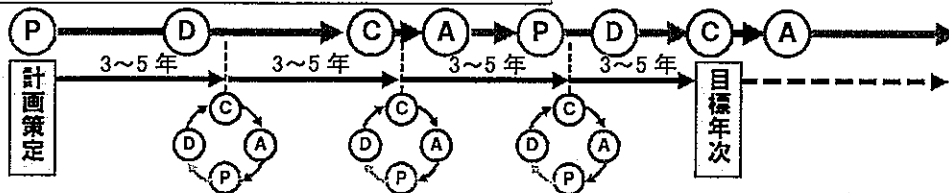
本戦略の目標年次

実施プログラムの進捗管理

効果的かつ実現性の高い施策実施に向けて

- より有効に効果の発現を図るための施策の組合せ(施策のパッケージ化)
- 市民・企業、行政、交通事業者の役割分担
- 主体間の連携・協力の強化に資する仕組み・組織横断的な施策立案及び実施に向けた仕組み

PDCA サイクルの構築



評価指標および目標値の設定

満足度調査	【現況値】 —	【目標値】 —
一日あたりの公共交通利用回数	【現況値】0.84 回/人(H26)	【目標値】0.83 回/人(H47)
その他の指標 鉄道乗降客数、バス乗客数、中心拠点への公共交通による30分圏域人口カバー率、さくらやまなみバスの乗客数、コミュニティ交通の利用者数、都市計画道路の整備率、上屋・ベンチの設置箇所数、ノンステップバスの導入数、温室効果ガスの部門別排出量		

5. おわりに

素案Ⅱ-5-1