

I. 都市交通計画の策定にあたって

I . 都市交通計画の策定にあたって

1 . 都市交通計画策定の趣旨	I -1-1
2 . 都市交通計画の構成.....	I -2-1
3 . 西宮市の概況	I -3-1
3.1 位置と地勢.....	I -3-1
3.2 市域の変遷.....	I -3-3
3.3 人口の概況.....	I -3-4
3.3.1 人口・人口動態の推移.....	I -3-4
3.3.2 年齢別人口の変化.....	I -3-5
3.3.3 町別人口の状況.....	I -3-7
3.4 土地利用の現況.....	I -3-12
3.5 学校施設の分布.....	I -3-13
3.6 観光資源の分布.....	I -3-14
3.7 交通基盤の現況.....	I -3-16
3.7.1 鉄道.....	I -3-16
3.7.2 バス.....	I -3-18
3.7.3 道路.....	I -3-20
4 . 上位計画と関連計画.....	I -4-1
4.1 都市交通計画の位置づけ.....	I -4-1
4.2 上位計画等.....	I -4-2
4.2.1 文教住宅都市宣言.....	I -4-2
4.2.2 総合計画.....	I -4-3
4.3 関連計画等.....	I -4-4
4.3.1 西宮市の都市交通計画に関する基本的な方針.....	I -4-4
4.3.2 西宮市立地適正化計画.....	I -4-5
4.3.3 福祉関係計画.....	I -4-6
4.3.4 西宮市環境基本計画.....	I -4-6
4.3.5 西宮市産業振興計画.....	I -4-6

1. 都市交通計画策定の趣旨

本市は、1963年（昭和38年）の「文教住宅都市宣言」をまちづくりの精神として掲げ、豊かな自然と平穏で快適な住環境が共存する文教住宅都市を目指して、まちづくりを推進してきた。

平成28年9月には、文教住宅都市としての魅力をさらに高めるため、多極ネットワーク型のコンパクトなまちづくりに向けた交通関係施策について、「参画と協働」や「選択と集中」の考え方も取り入れながら、分野横断的に取り組むことにより、各施策の効果をより有効に発現させることを目的とした「西宮市総合交通戦略」を策定したが、既に5年が経過しており、この間における社会情勢の変化や各施策の成果を踏まえながら、今後を見据えた見直しが求められている。

2019年度（令和元年度）からの第5次西宮市総合計画の中では、「未来を拓く^{ひら}文教住宅都市・西宮」を都市目標として各施策を進めることとしているが、その策定に際して行われた「市民アンケート調査」（回収数1,769名、回収率35.4%）の中で、「西宮の良さ」の項目選択では「交通の便利さ」が70%を超えて最も多く、「西宮の将来像」の項目選択でも「徒歩や公共交通でお出かけしやすいまち」が50%を超えており、「交通至便」が本市の魅力を構成する不可欠な要素であることが広く認識されている。

一方、近年では、全国的な人口減少の本格化、運転手不足の深刻化、公共交通を確保・維持するための公的負担の増加等により、全国的に地域公共交通の維持は難しくなっていることも事実であり、このような状況に対して、国は2020年（令和2年）11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正を行い、地方自治体は地域公共交通の維持・確保を目的とした「地域公共交通計画」の策定を求められることとなった。

こうした背景のもと、本市では「交通至便」という魅力をより一層高めるため、交通施設の充実並びに公共交通網の確保・維持を目的とし、これまでの「西宮市総合交通戦略」の見直しと「地域公共交通計画」の検討を一体的に行い、新たに「西宮市都市交通計画」として策定する。

2. 都市交通計画の構成

都市交通計画の構成を下図に示す。

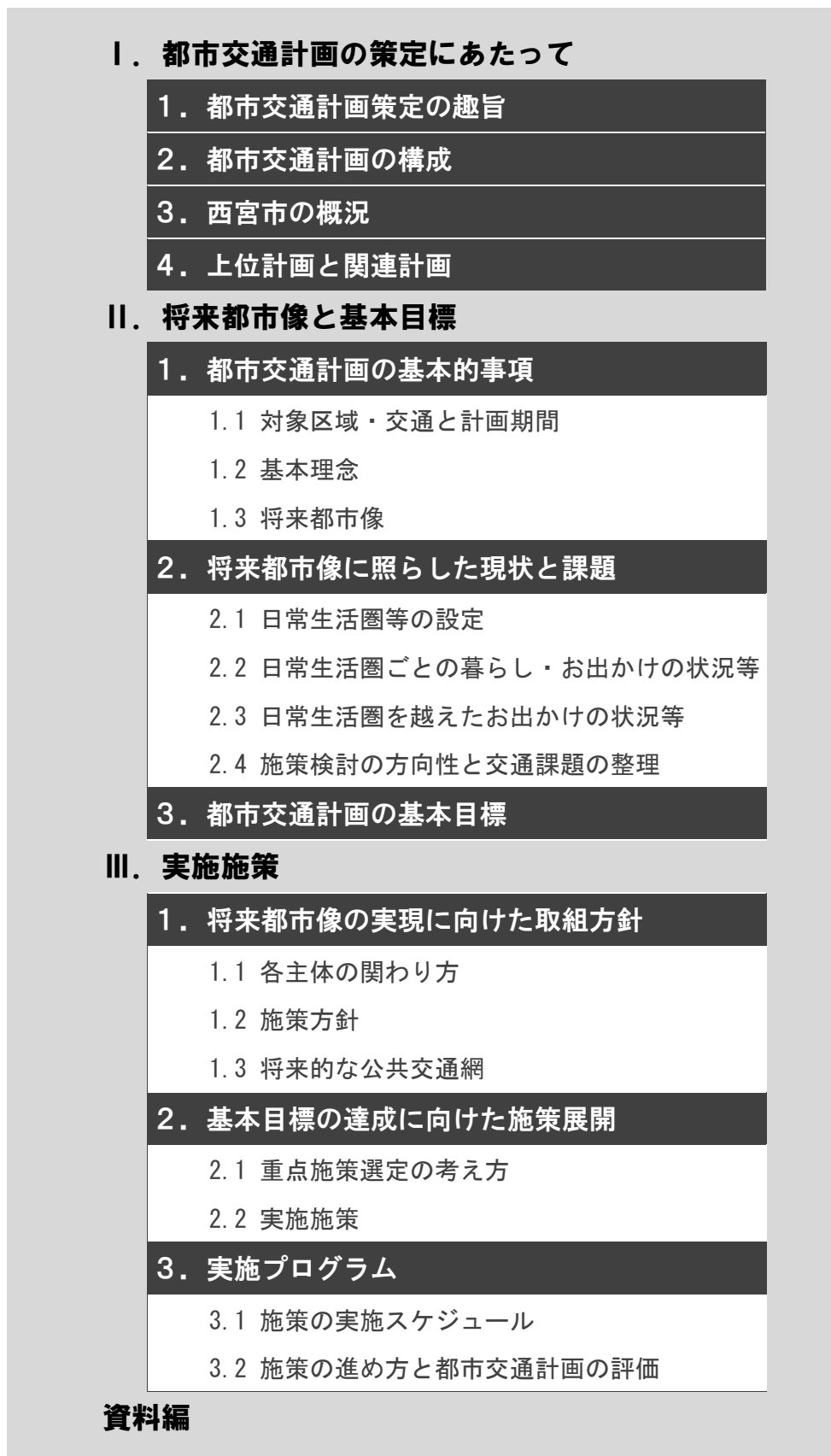


図 I-2-1 都市交通計画の構成

3. 西宮市の概況

3.1 位置と地勢

本市は、兵庫県の東南部、大阪湾北部沿岸にあり、東は武庫川・仁川を境に尼崎・宝塚両市に、西は芦屋市に、北は六甲山系北部で神戸市にそれぞれ接し、阪神地域の中央部に位置している。

総面積 100.18km² の市域は、南北に長く（南北 19.2km、東西 14.2km）、北部の山地部と南部の平野部に分かれ、その中央部を西宮の象徴ともいえる甲山を含め、東六甲山系の山地が東西に横断している。東六甲山系の一部は瀬戸内海国立公園（六甲地域）に含まれ、そこから市北部の北摂山系に広がる山地や、桜の名所である夙川、干潟の残る御前浜（香櫨園浜）、甲子園浜など、豊かな自然環境を有しており、海拔約 0m から 900m に及ぶ起伏に富んだ地形である。

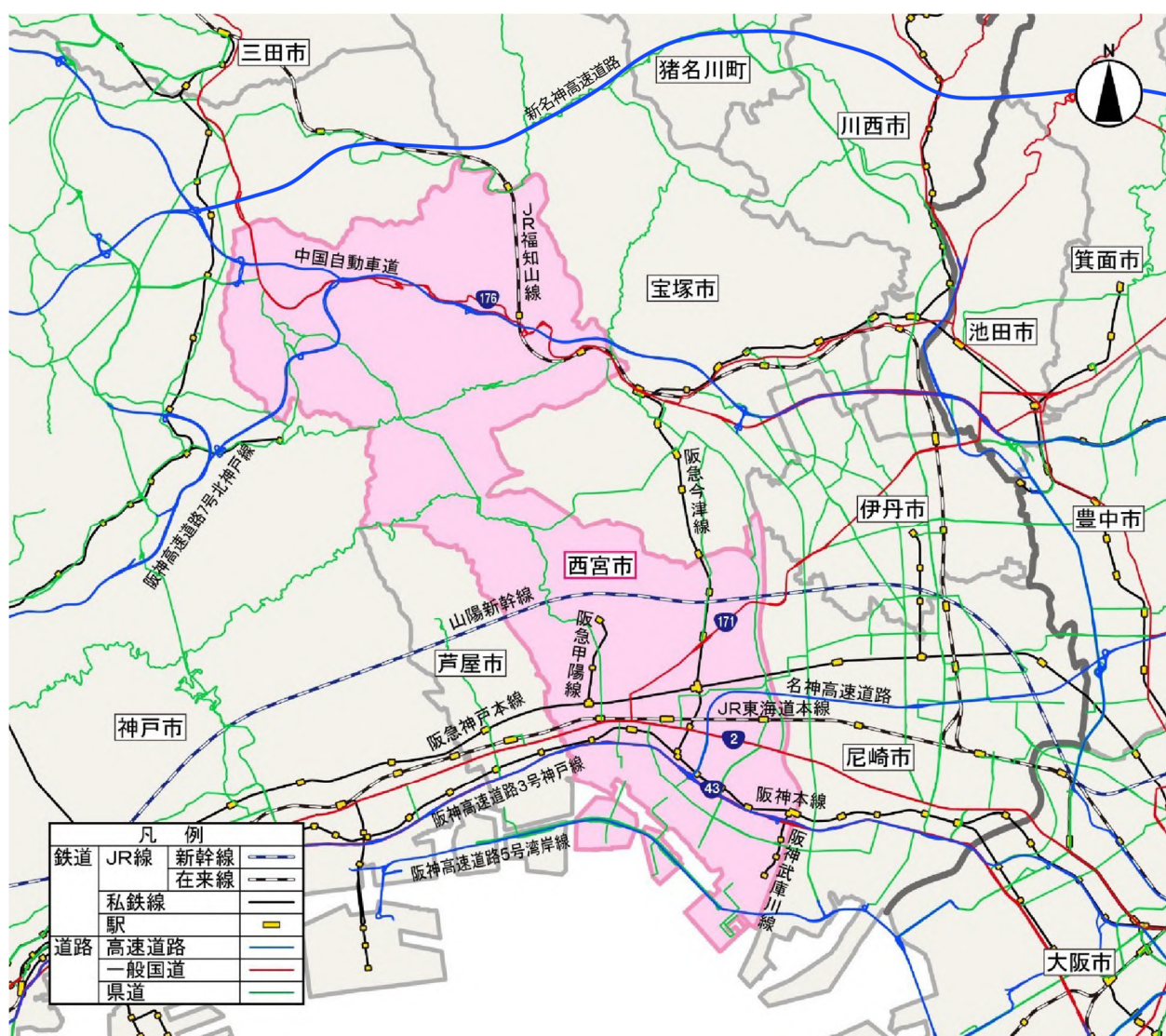


図 I - 3 - 1 西宮市の位置

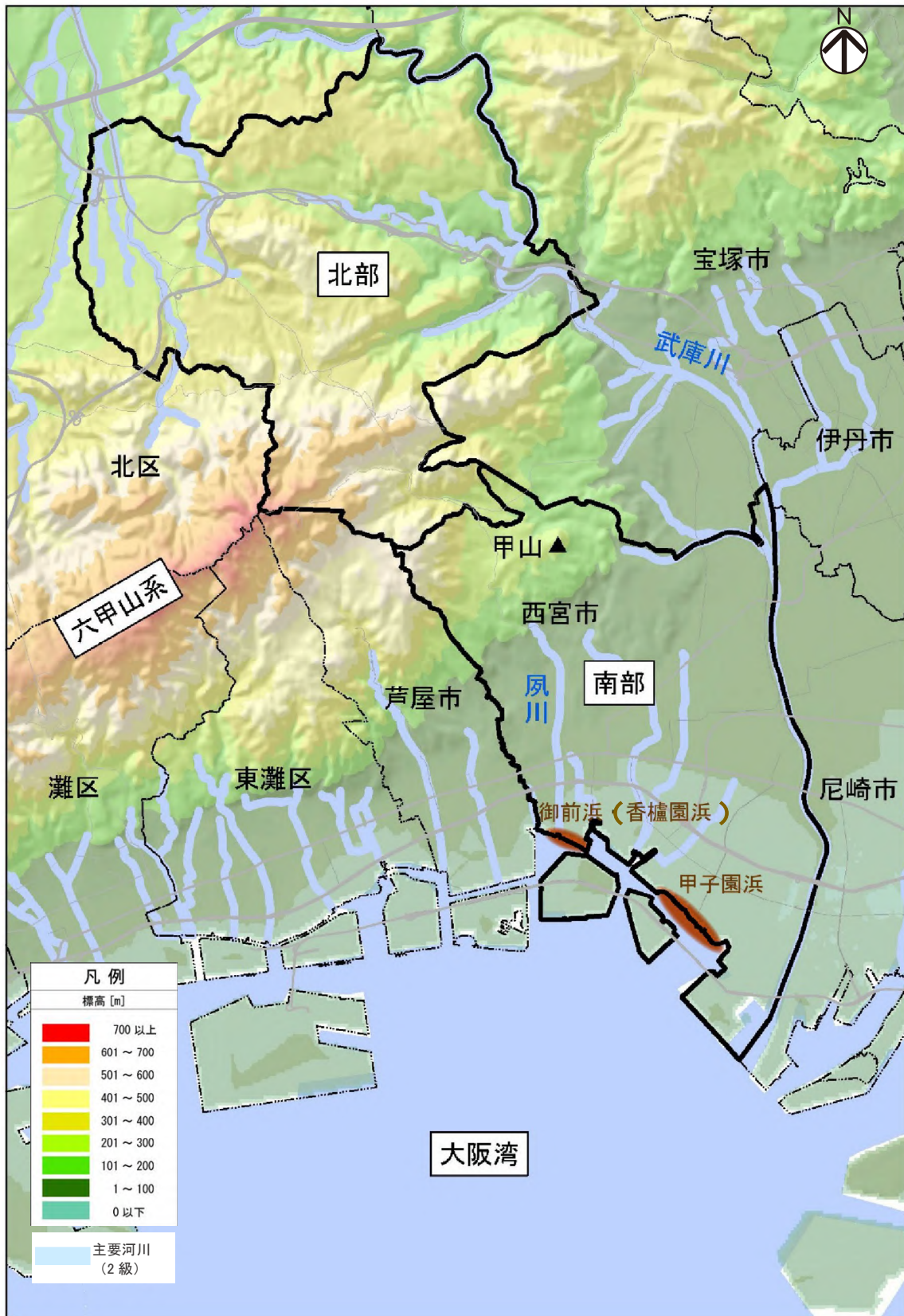
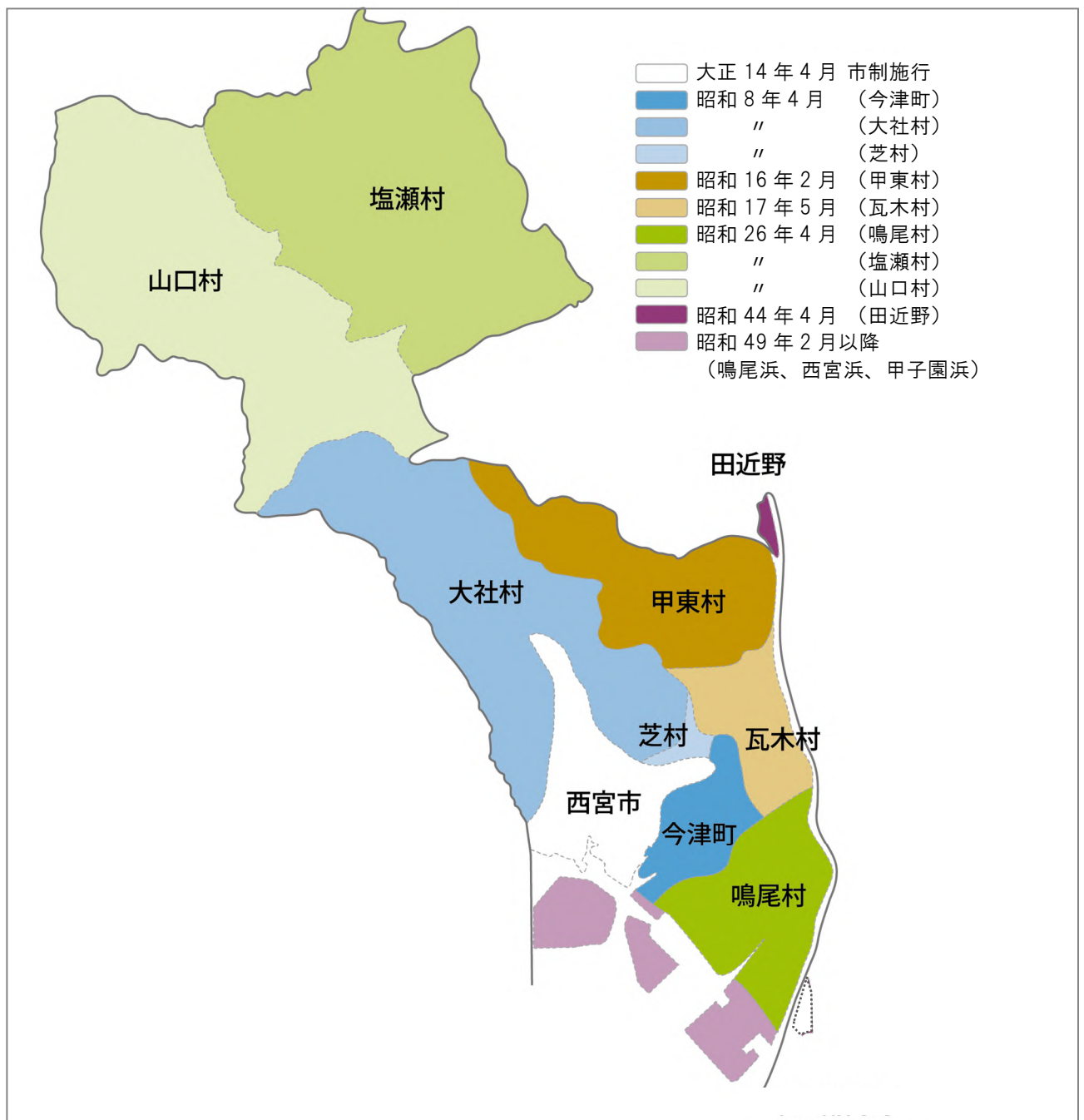


図 I-3-2 西宮市の地勢

3.2 市域の変遷

本市の市域は、平安時代末の西宮神社の門前町に始まり、中世には他地方からの移住者や商人たちが多く住まう商業都市が形成された。江戸時代には幕府指定の宿駅となり、酒造業が発達し西宮港や今津港から樽廻船が出帆するなど、歴史的背景が積み重なって都市を形成してきた。

大正 14 年 4 月には市制が施行され、昭和 8 年には今津町、大社村、芝村、昭和 16 年に甲東村、昭和 17 年には瓦木村、昭和 26 年には鳴尾村、塩瀬村、山口村と、周辺の町村との合併等により市域を拡大し、現在の市域に至っている。



出典：文教住宅都市宣言 50 周年記念誌 「これまでの西宮これからの Nishinomiya」

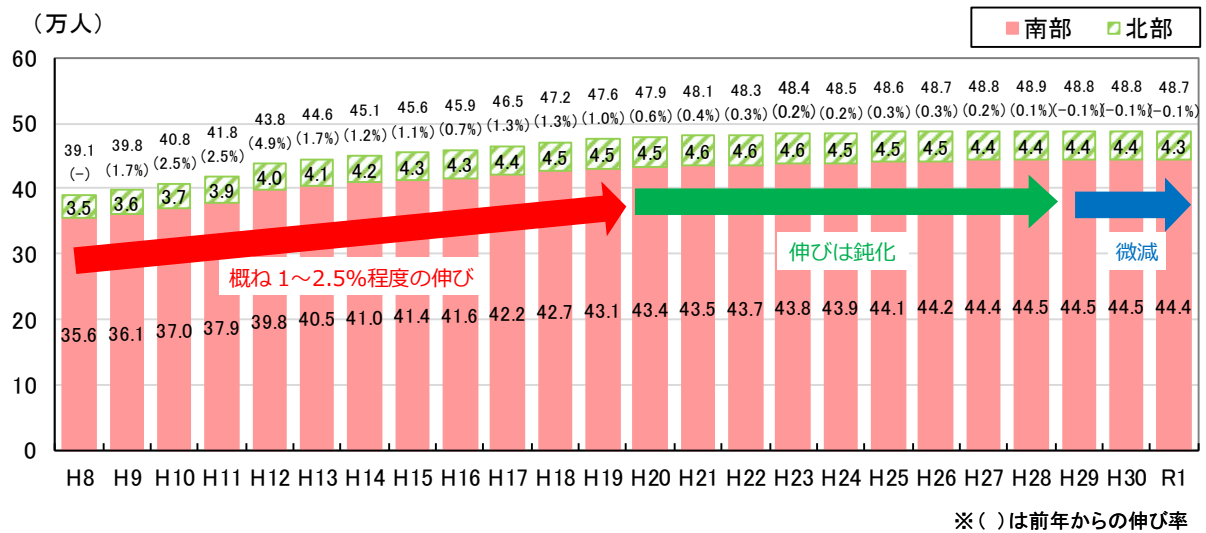
図 I - 3 - 3 市域の変遷

3.3 人口の概況

3.3.1 人口・人口動態の推移

本市の人口は、48.7万人（令和元年現在）で、南部が44.4万人、北部が4.3万人と人口の約9割が南部に集中している。

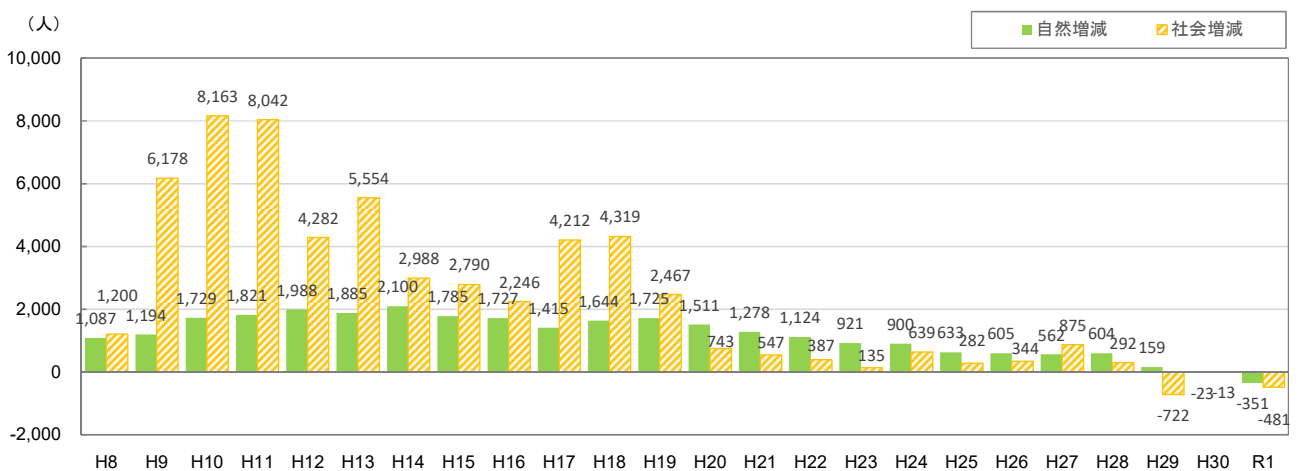
平成9年から平成19年まで概ね1～2.5%の人口増が続いたが、近年その伸びは鈍化し、平成28年をピークに減少に転じている。その内訳を出生・死亡による人口の増減である自然増減と、転入・転出による人口の増減である社会増減の推移からみると、阪神・淡路大震災の復興で住宅建設が本格化し始めた平成9年から、復興がほぼ終了する平成19年まで、毎年2,000人以上の社会増が続き、自然増と合わせて毎年4,000人～10,000人程度の人口増が続いたが、近年は自然増、社会増ともに、その傾向は鈍化し、平成30年には自然減、社会減となった。



※平成12、17、22、27年は国勢調査結果、それ以外は推計人口である。（各年10月1日現在）

出典：西宮市推計人口、国勢調査

図 I-3-4 南部・北部別人口の推移



出典：西宮市住民基本台帳

※自然増減：出生者数から死亡者数を差し引いたもの

社会増減：転入者数から転出者数を差し引いたもの

図 I-3-5 人口の自然増減・社会増減の推移

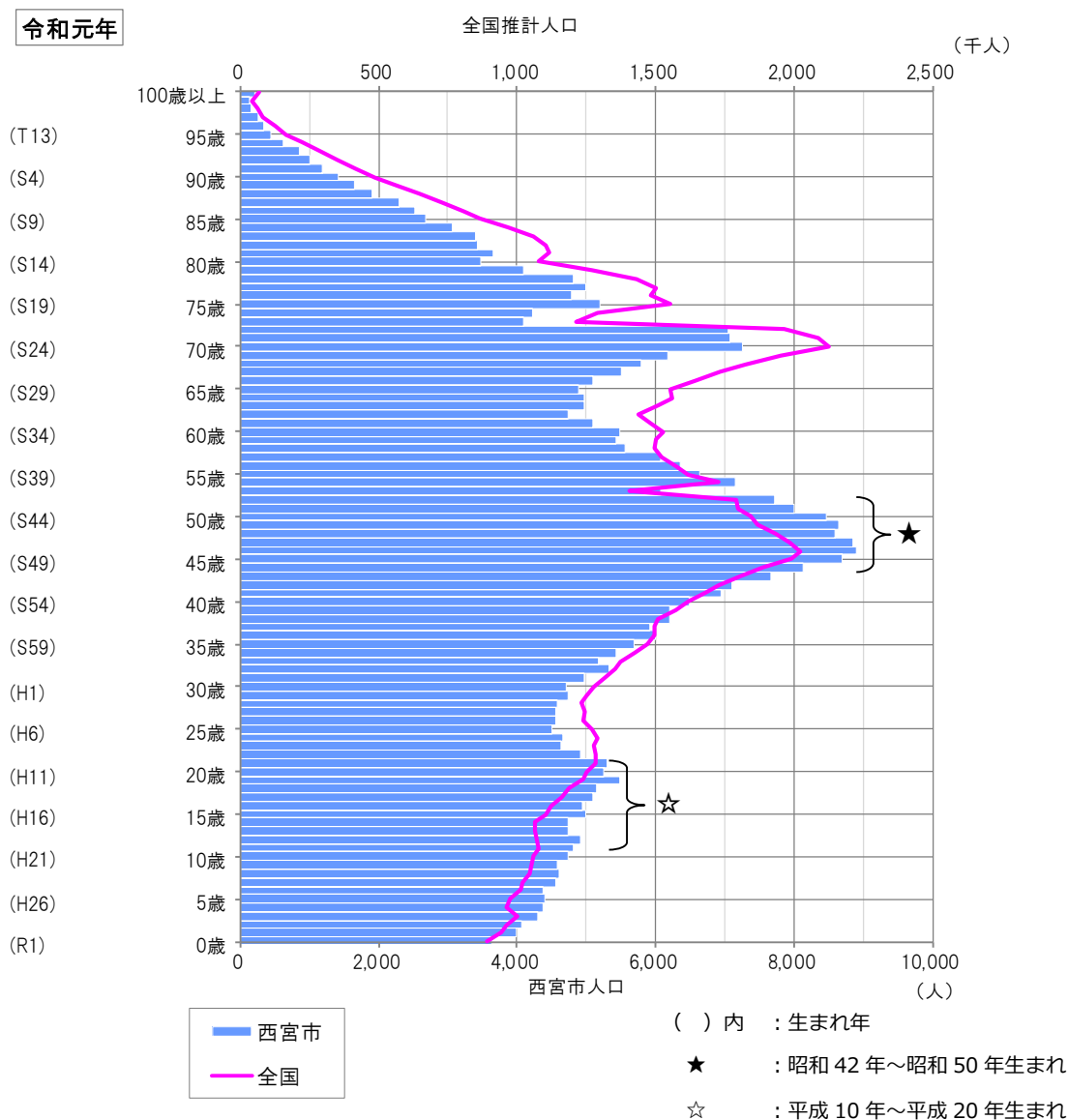
3.3.2 年齢別人口の変化

1) 年齢別人口構成

平成7年の阪神・淡路大震災後、南部では震災の復興に合わせ、中高層マンションなどの住宅が多く供給され、北部では宅地開発による住宅が供給されたことにより転入者数が増加した。

転入が増加した平成9年から平成19年に若い世代が増加したことから、昭和42年から昭和50年生まれの人口は全国推計人口と比較して突出して多くなっている。また、平成10年から平成20年生まれの人口は、全国的には年齢が低くなるに従い少なくなるが、本市では子育て世代の流入による影響で、その傾向は全国と比べて小さい。

しかし、平成21年生まれ以降の人口については、本市も全国と同様に、年齢が低くなるに従い少なくなっており、今後は児童・生徒数の減少が進んでいくものと考えられる。



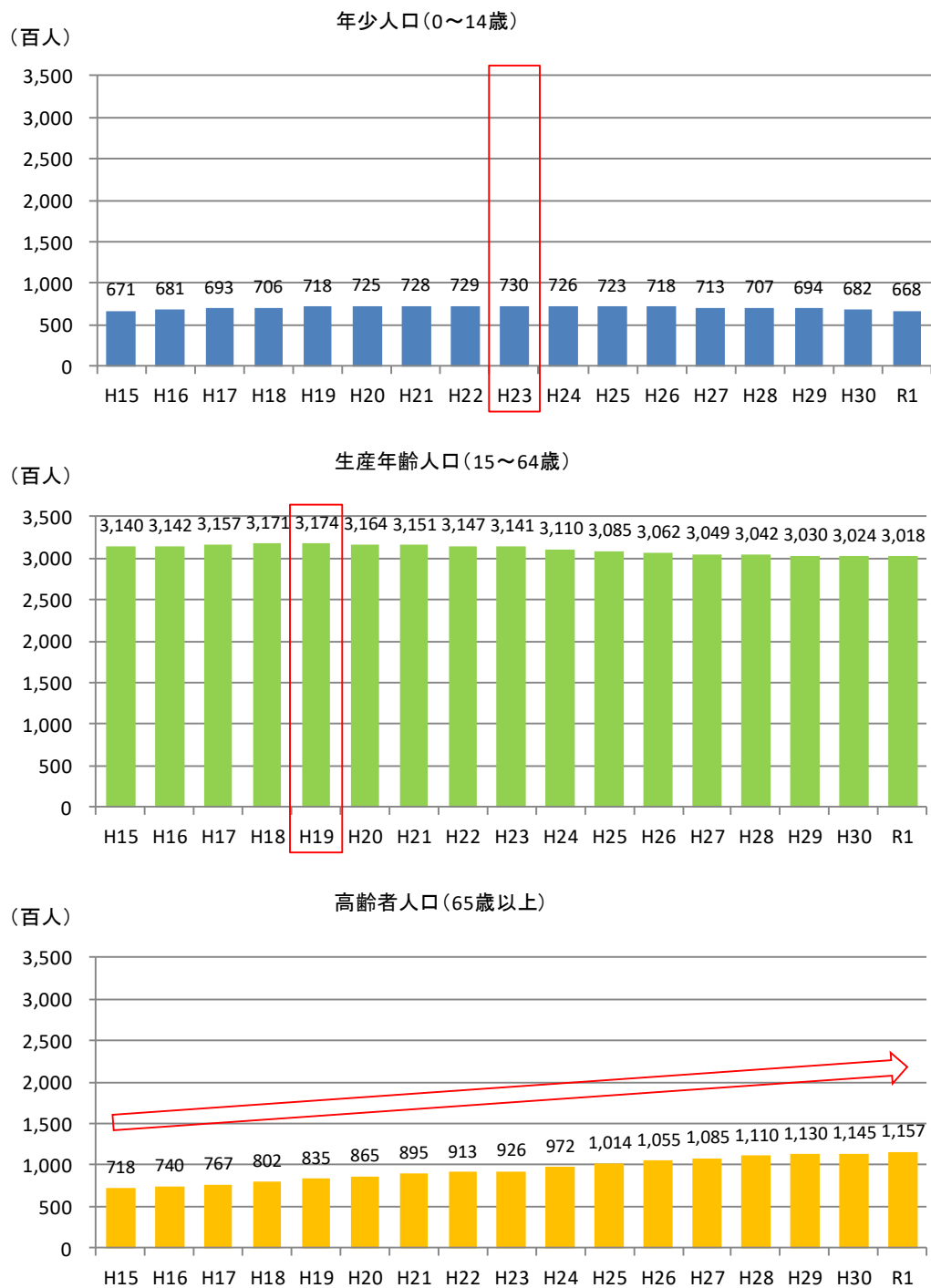
出典：西宮市住民基本台帳（R1.10.1時点）

全国 人口推計（総務省統計局 R1.10.1時点）

図 I - 3 - 6 本市と全国の年齢別人口構成の比較

2) 年齢3区分別人口の推移

年少人口は平成23年でピーク、生産年齢人口は平成19年でピークとなっており、高齢者人口は増加し続けている。



出典：西宮市住民基本台帳

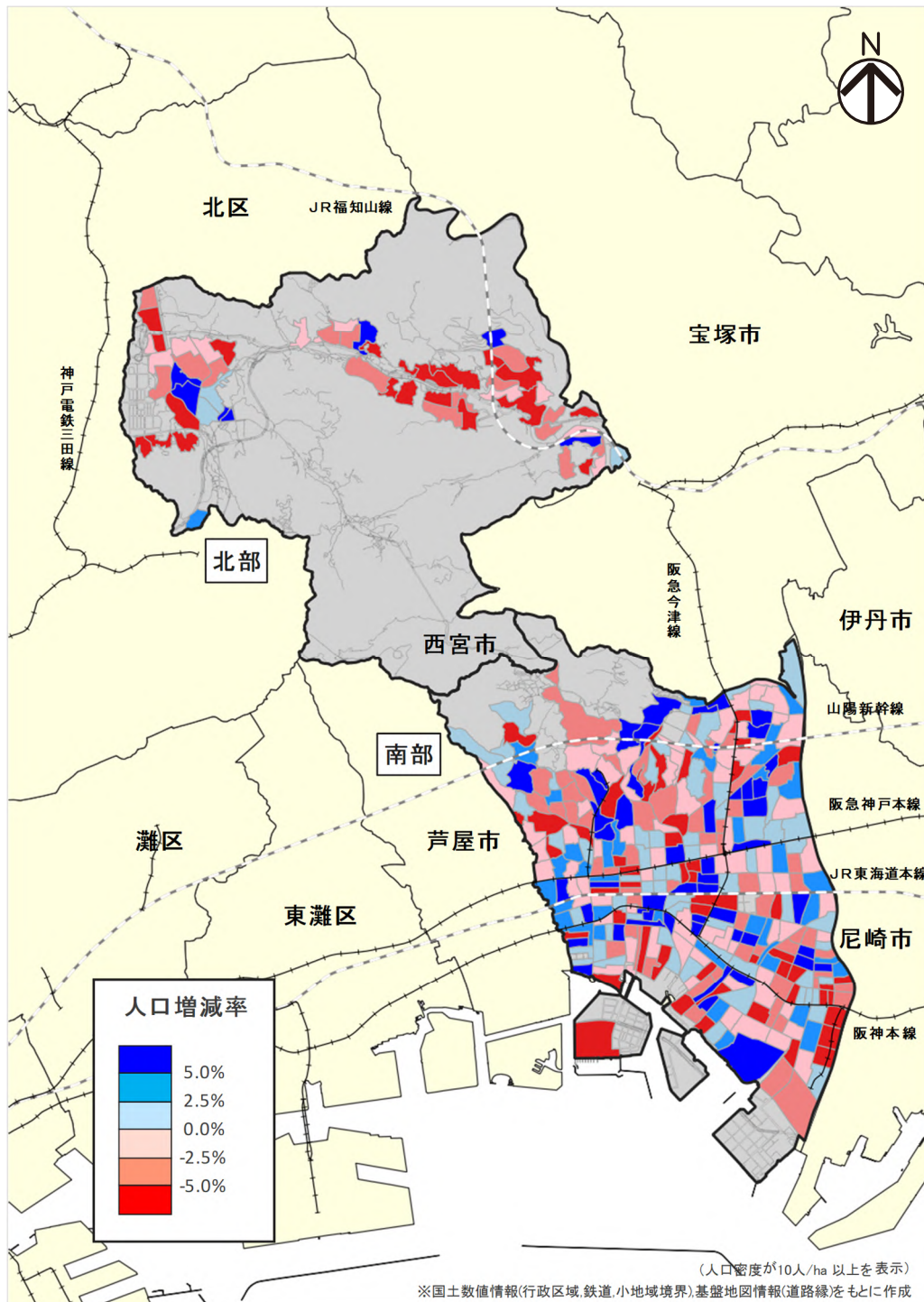
図 I-3-7 年齢3区分別人口の推移

3.3.3 町別人口の状況

1) 町別人口の増減

平成 27 年と令和元年の町別人口を比較すると、JR 東海道本線・阪急神戸本線・阪神本線の沿線、阪急西宮北口駅の北西側等で増加している。

北部や臨海部などの鉄道駅から離れている地域では、減少率の高い町が多い。



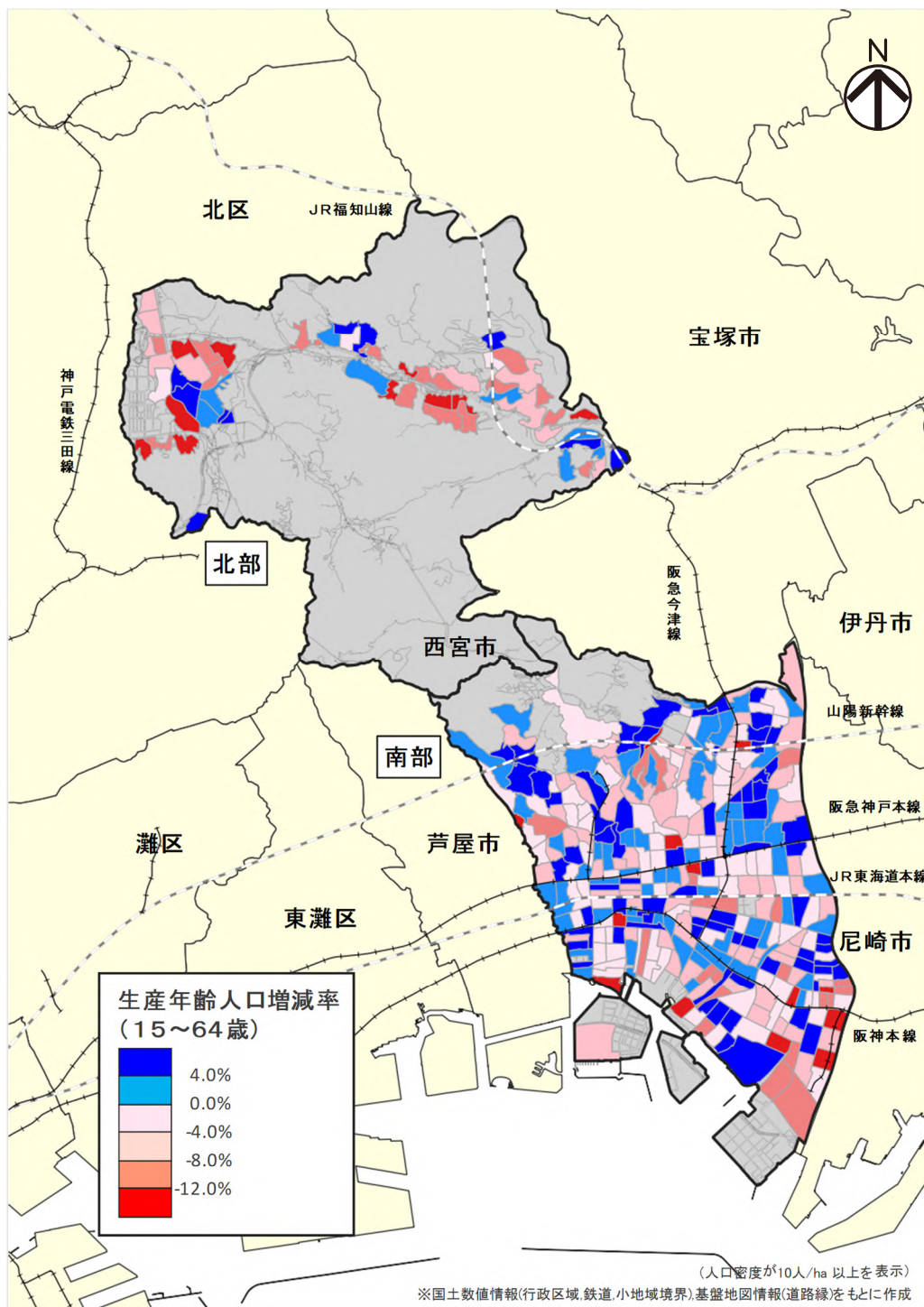
出典：西宮市住民基本台帳

図 I-3-8 町別人口の増減(平成 27 年⇒令和元年)

2) 町別生産年齢人口の増減

阪急西宮北口駅周辺や近年宅地開発された地域などでは、生産年齢人口が増加しているが、その他の多くの地域では減少している。

北部や南部の山麓部・丘陵部・臨海部などの、鉄道駅や市の中心部から離れた地域では、減少率の高い町が存在する。



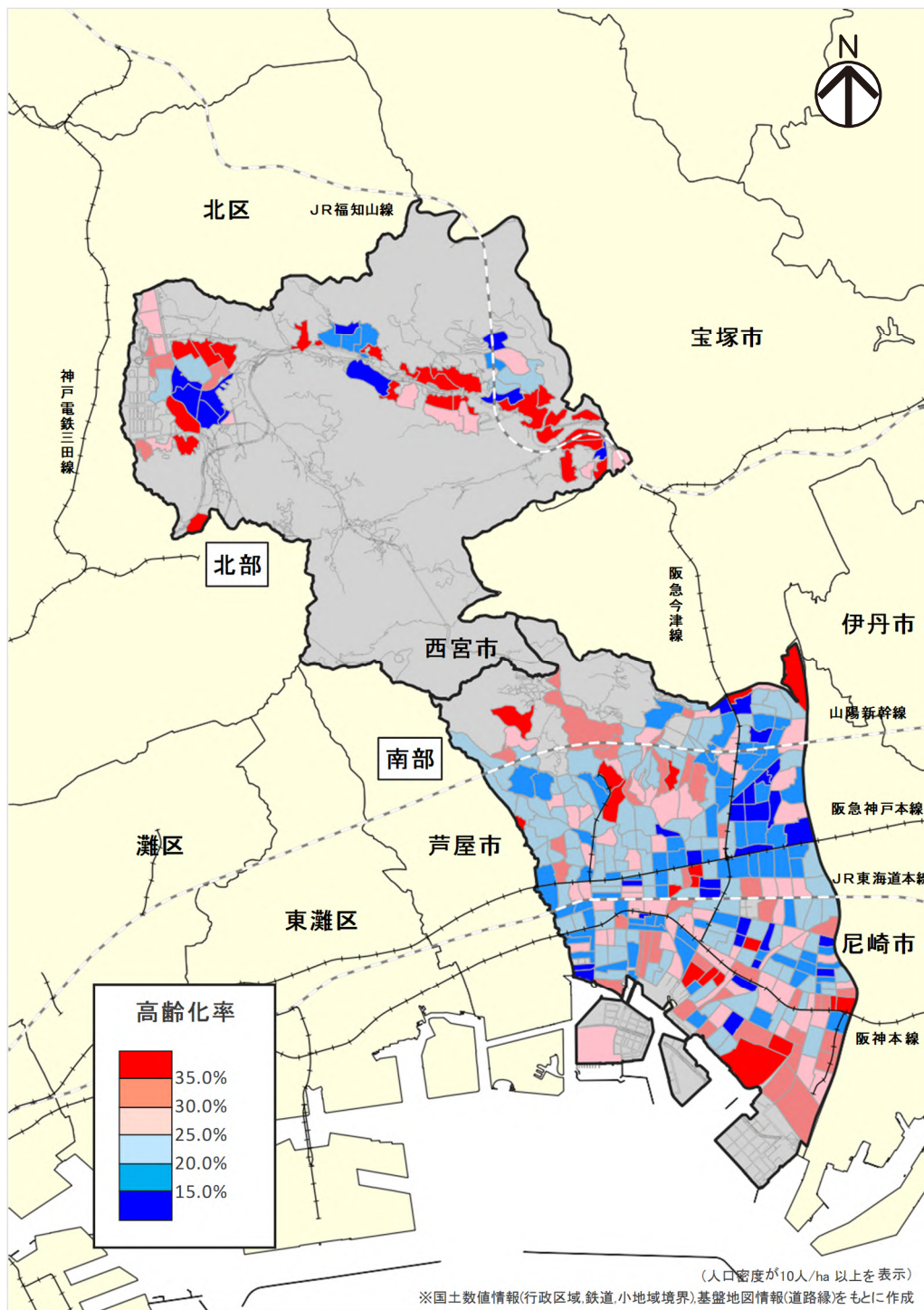
出典：西宮市住民基本台帳

図 I-3-9 町別生産年齢人口の増減(平成27年⇒令和元年)

3) 町別の高齢化率と高齢者人口の増減

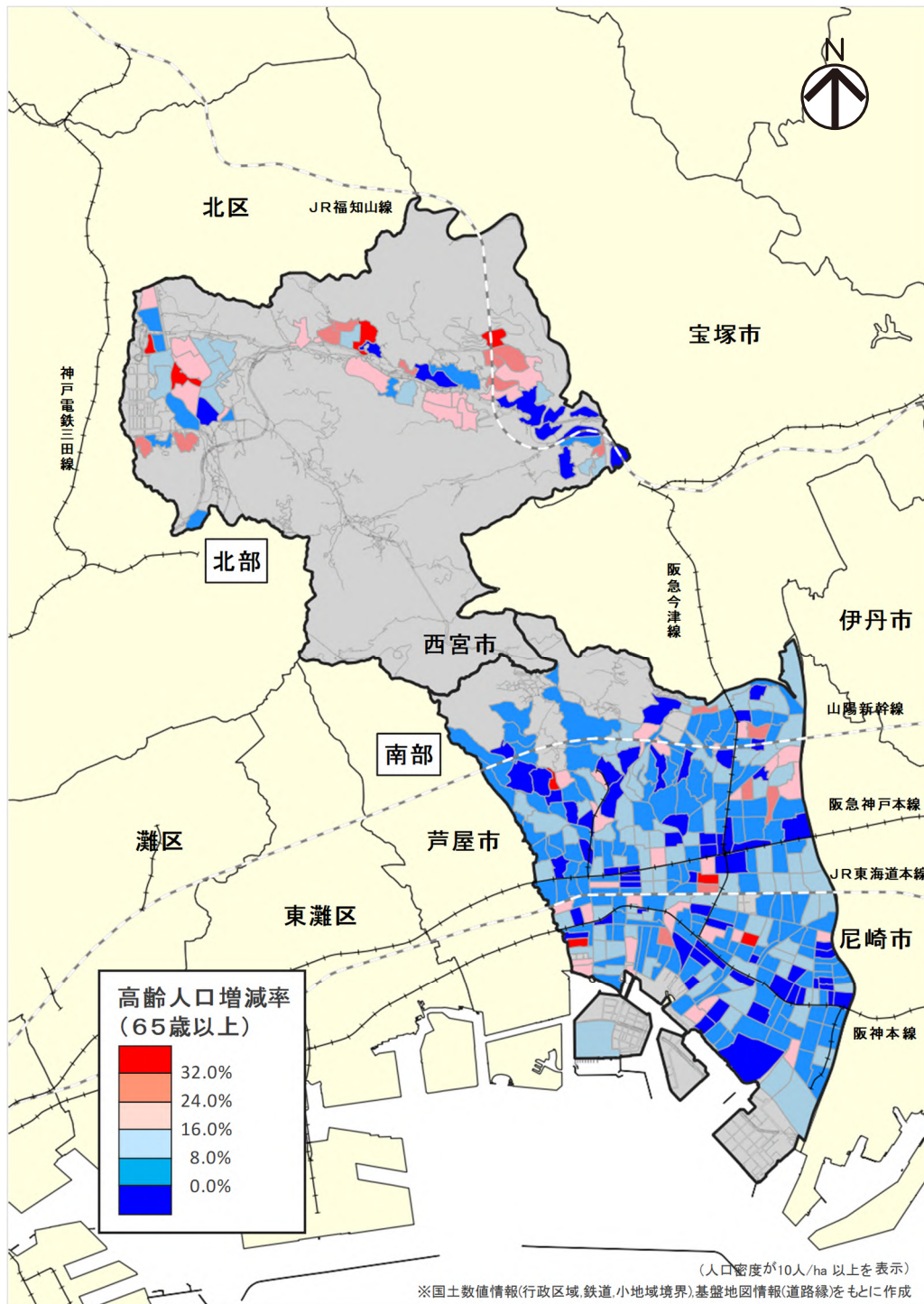
阪急西宮北口駅周辺や近年宅地開発された地域などでは、高齢化率が20%未満だが、その他の多くの地域では20%以上である。

高齢化率が低い地域においても高齢者人口は増加傾向にある。北部や南部の山麓部・丘陵部、臨海部東側などの鉄道駅や市の中心部から離れた地域では、高齢化率が高く、高齢者人口（特に70歳以上人口）の増加率も高く、生産年齢人口の減少率が高い。



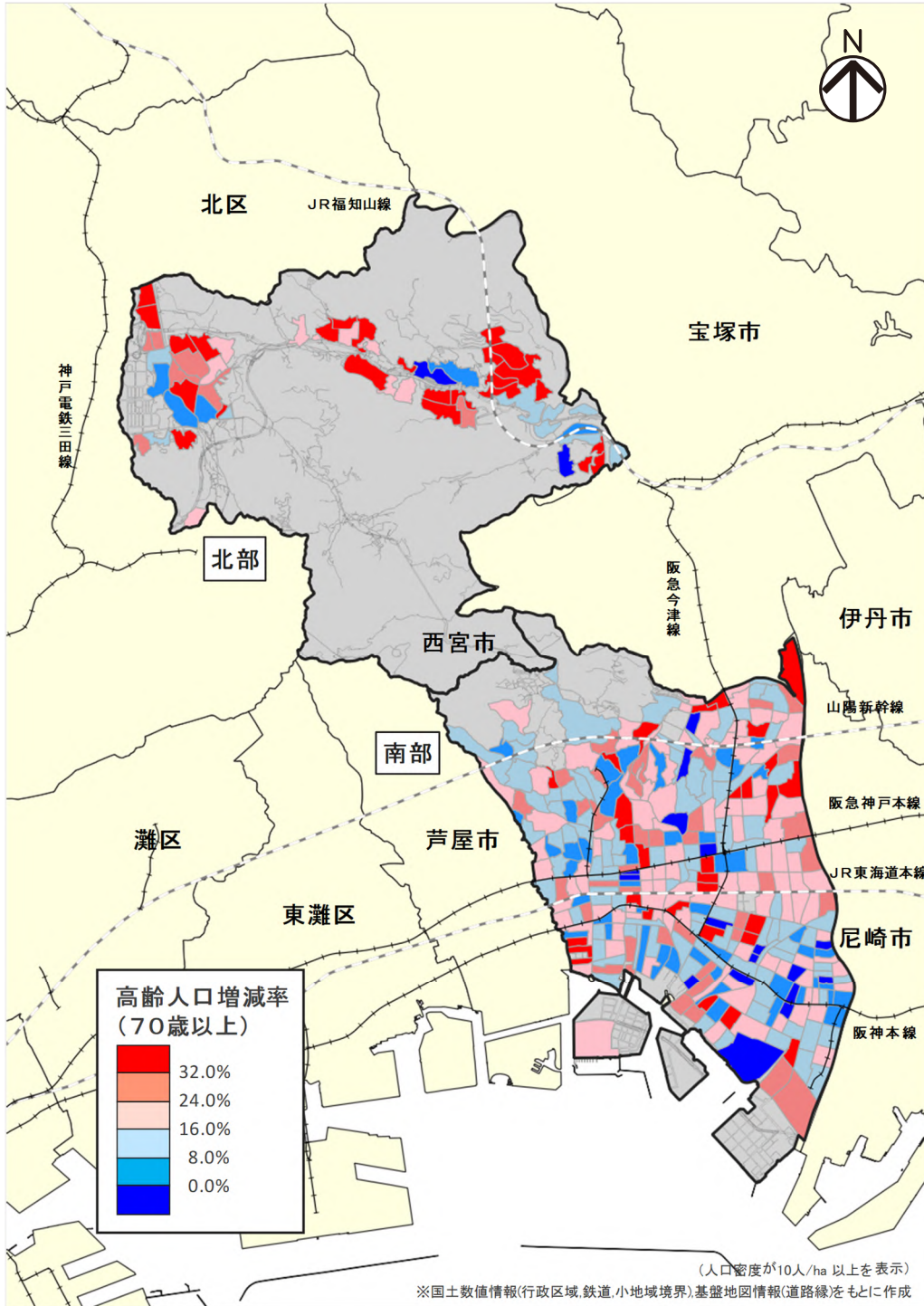
出典：西宮市住民基本台帳

図 I - 3 - 10 町別の高齢化率(令和元年)



出典：西宮市住民基本台帳

図 I-3-11 町別 65 歳以上人口の増減(平成 27 年⇒令和元年)



出典：西宮市住民基本台帳

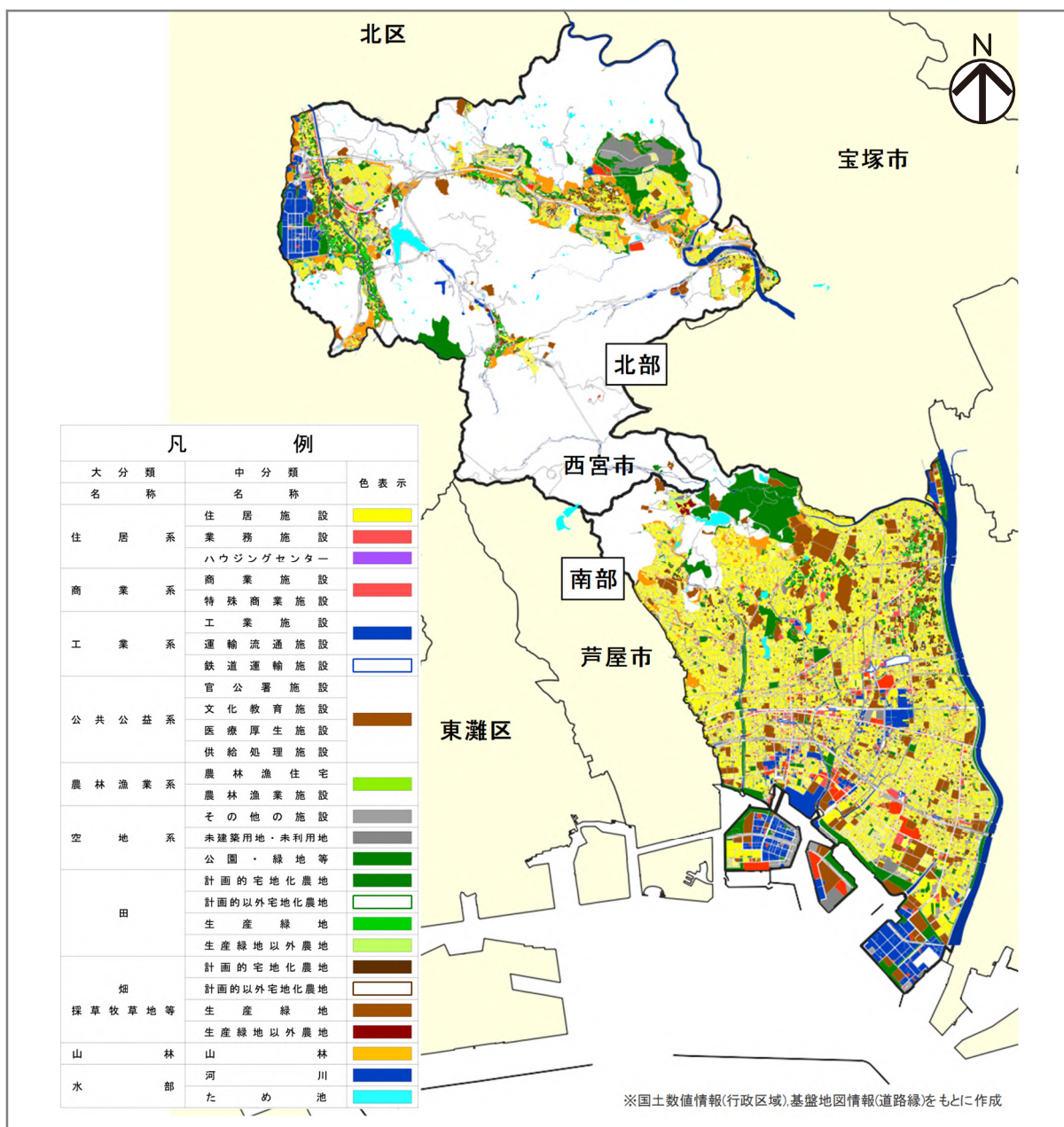
図 I-3-12 町別 70 歳以上人口の増減(平成 27 年⇒令和元年)

3.4 土地利用の現況

北部は、緑豊かな自然に恵まれた地域であり、大規模なニュータウンは地区計画の指定などにより良好な住環境やまちなみが形成されている。

南部は、阪神淡路大震災により大きな被害を受けたことや、社会経済状況の変化などにより大規模なマンション建設が相次いだ地域が多く、高度地区や地区計画の指定などにより計画的な市街地整備が進められ、秩序ある土地利用となっている。そのうち、臨海部では産業集積が進むとともに、魅力あるウォーターフロントが形成されている。

“文教住宅都市を基調とする個性的な都市”を目標にまちづくりを進めてきた結果、地域の特性を生かした魅力ある住宅地が各地で形成されている。



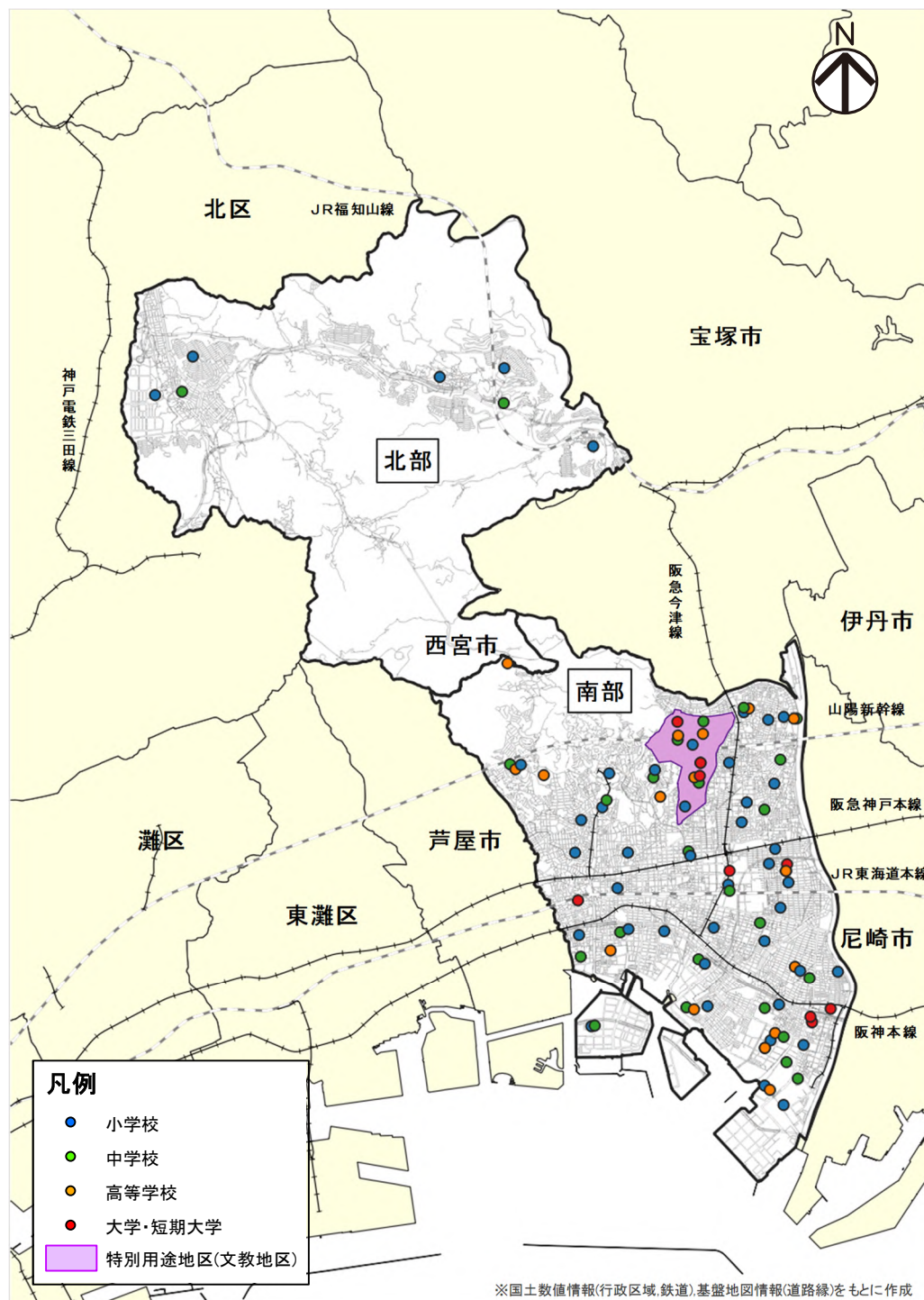
出典：土地利用現況図（平成 31 年 3 月）

図 I-3-13 土地利用の現況（令和元年度）

3.5 学校施設の分布

南部では、昭和 33 年に特別用途地区に文教地区に指定している上ヶ原地区のほか、鳴尾地区を中心として、9つの大学、短期大学が立地している。

南部には多くの公立高等学校が立地しているが、北部には立地していない。



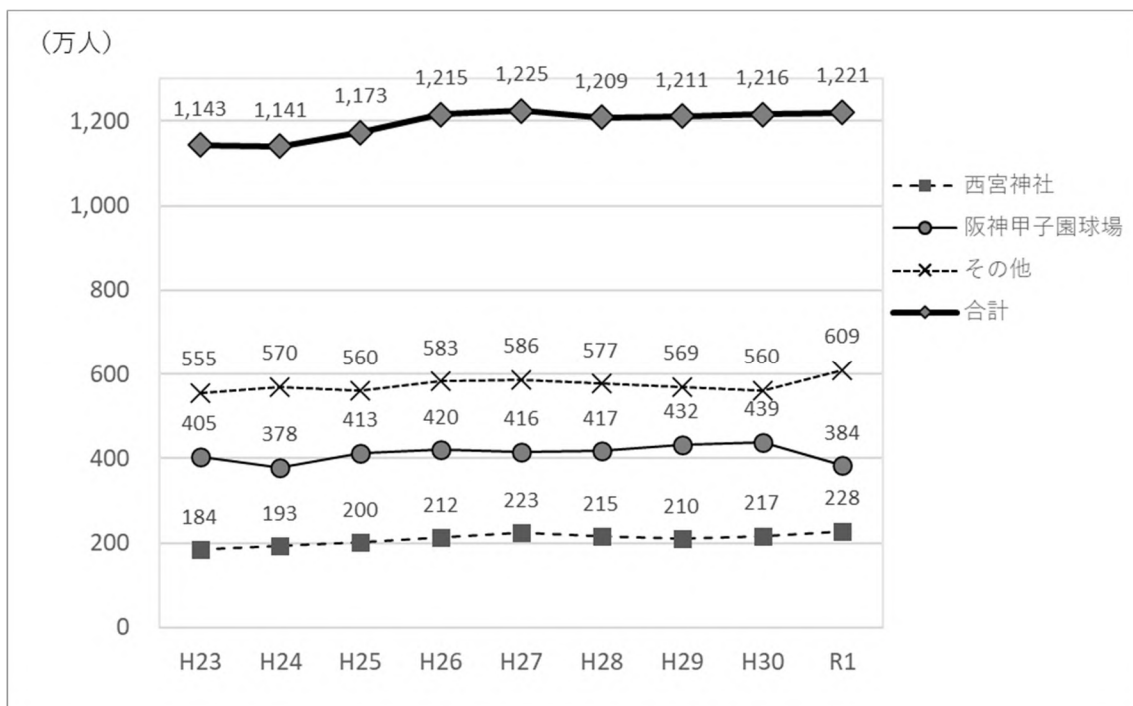
※関西学院大学は、上ヶ原キャンパスと聖和キャンパスの位置を示す。

出典：西宮市教育要覧

図 I-3-14 学校施設の立地状況(令和元年度)

西宮市の観光入込客数は、平成 26 年度以降、約 1,200 万人で推移している。

令和元年度の観光施設別の入込客数は、阪神甲子園球場（野球観戦）が 384 万人と最も多く、次いで、西宮神社（参拝）が 228 万人となっており、全体の約 5 割を占めている。



出典：兵庫県観光客動態調査報告書

図 I - 3 - 16 観光入込客数の推移

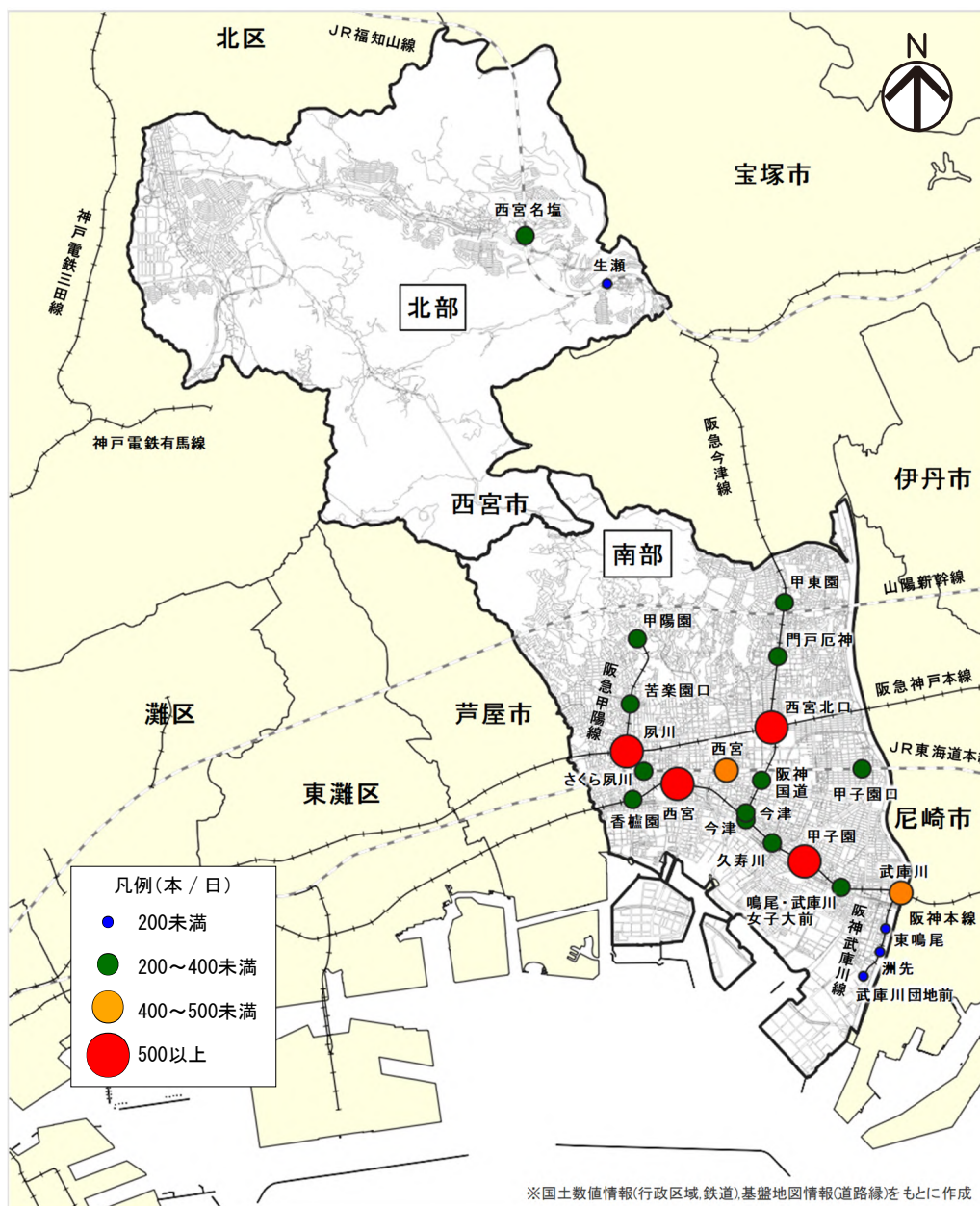
3.7 交通基盤の現況

3.7.1 鉄道

南部では、本線として東西方向に JR 東海道本線、阪急神戸本線、阪神本線、支線として南北方向に阪急甲陽線・今津線、阪神武庫川線が整備されている。

北部では、東側の塩瀬地域には JR 福知山線が整備されているが、西側の山口地域には鉄道がなく、最寄りの鉄道は神戸市内を運行する神戸電鉄三田線・有馬線である。

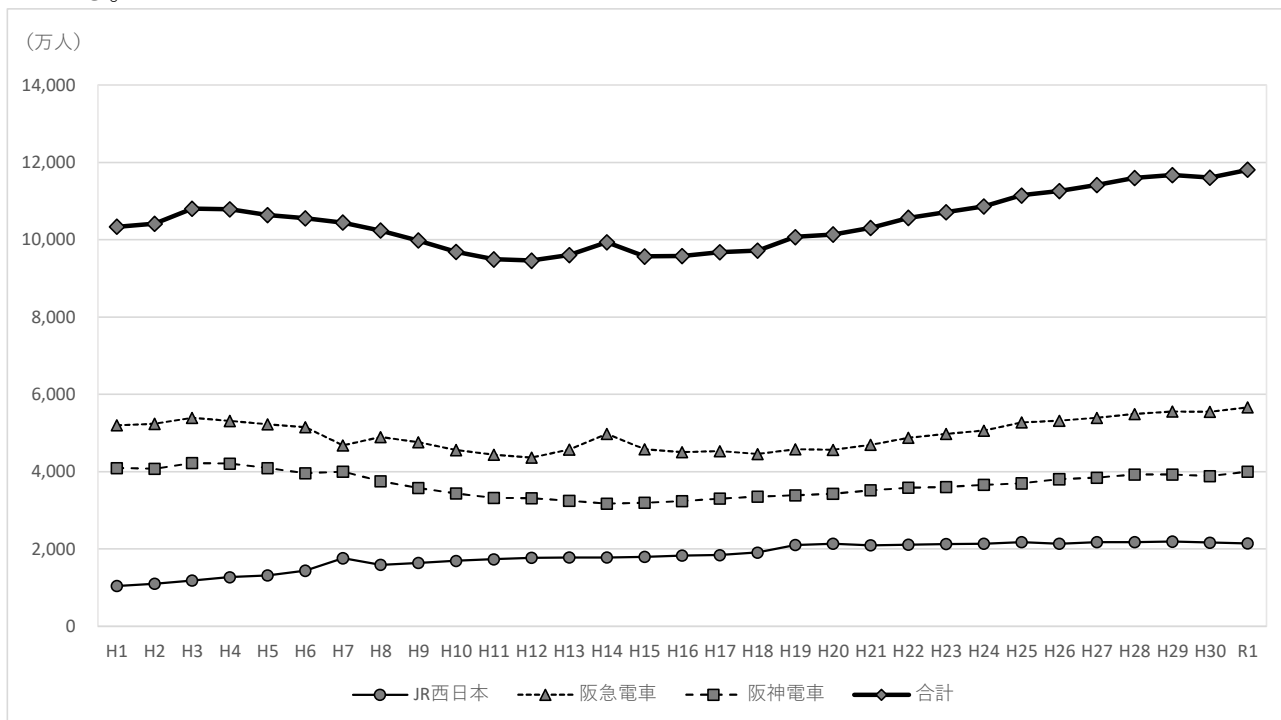
鉄道駅は市内に 23 駅あり、阪急西宮北口駅、阪急夙川駅、阪神西宮駅、阪神甲子園駅では平日 1 日当たりの運行本数が 500 本以上あり、次いで JR 西宮駅、阪神武庫川駅では平日 1 日当たりの運行本数が 400 本以上である。特に特急、快速などが停車する駅で運行本数が多くなっている。



出典：鉄道事業者ホームページ

図 I-3-17 西宮市の鉄道路線と鉄道駅の平日 1 日当たり運行本数（令和元年）

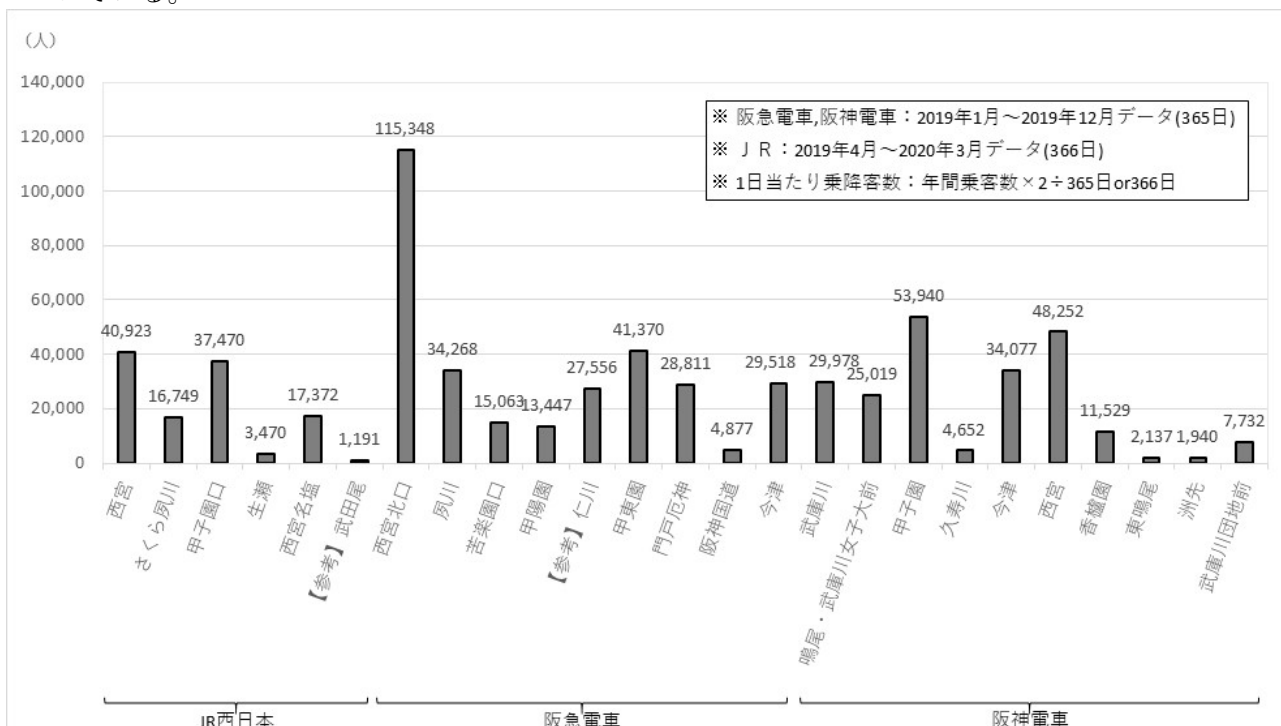
西宮市の鉄道乗客数は、近年は増加傾向で推移し、令和元年は、年間で約 1 億 1,800 万人となり、JR 西日本は約 2,100 万人、阪急電車は約 5,700 万人、阪神電車は約 4,000 万人となっている。



出典：西宮市統計書

図 I-3-18 鉄道乗客数の推移

1日当たりの乗降客数は、阪急西宮北口駅が最も多く、次いで阪神甲子園駅、阪神西宮駅となっている。



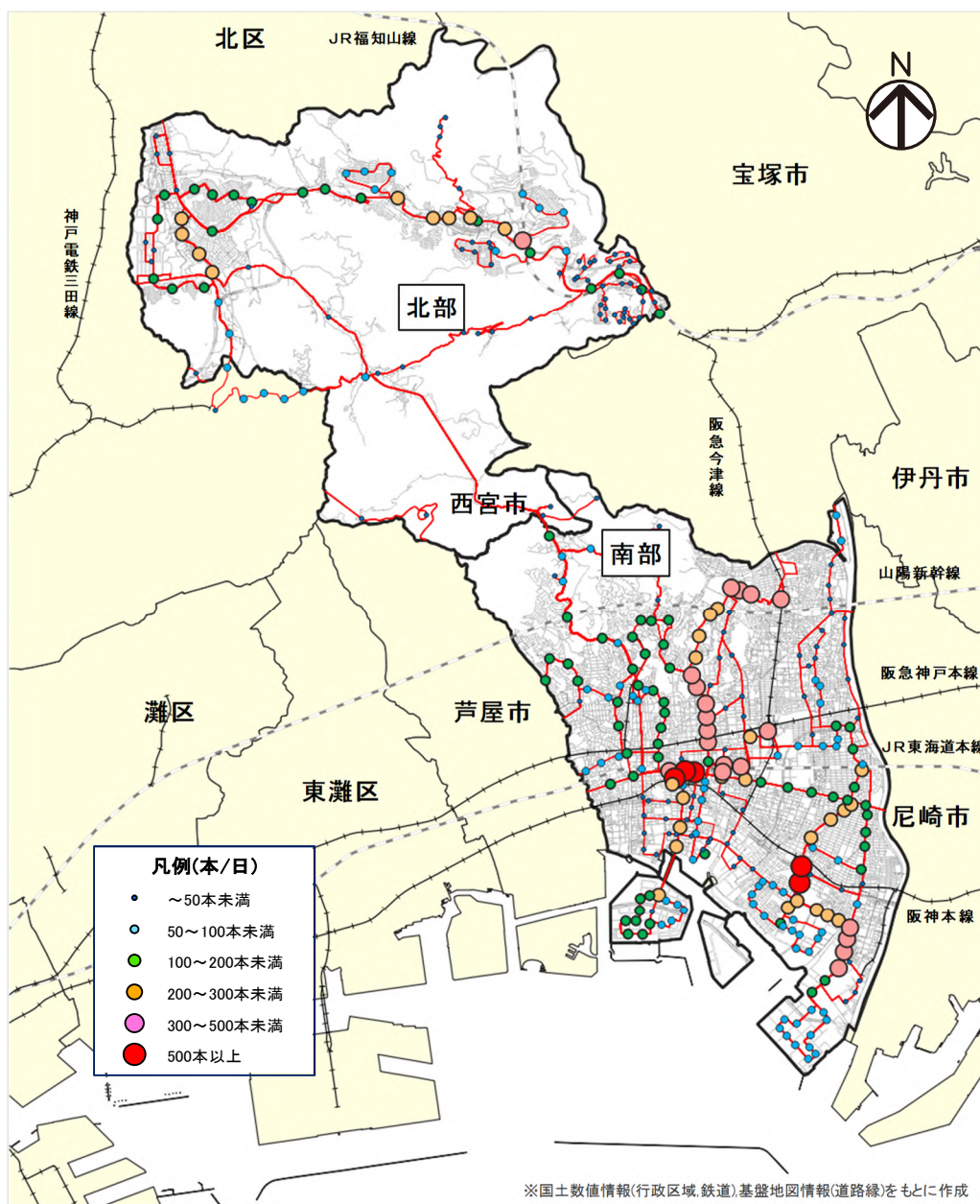
出典：西宮市統計書

図 I-3-19 鉄道駅の1日当たり乗降客数(令和元年)

3.7.2 バス

バス路線は、鉄道網を補完するように概ね市域全体で整備されている。平成 21 年度から北部の山口地域と南部市街地を直接連絡する基幹交通として、市が事業主体の役割を担いさらやまなみバスを運行している。

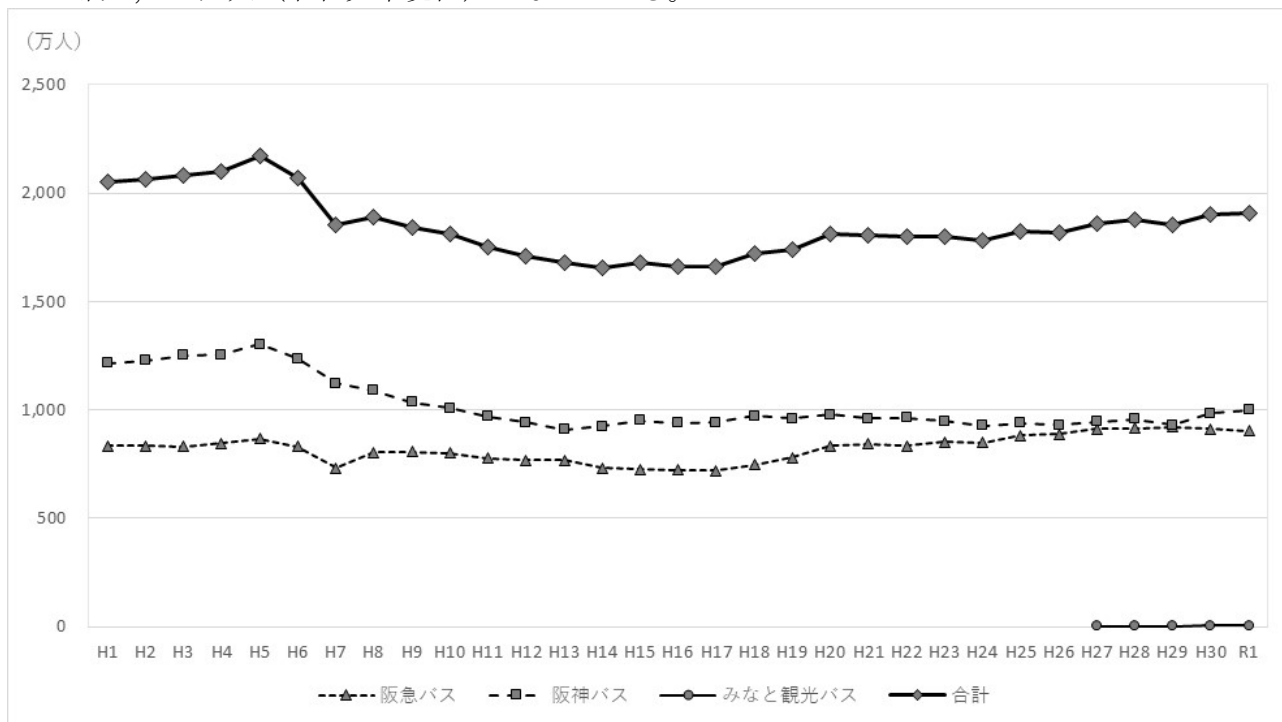
バスの運行本数は、阪神西宮駅、JR 西宮駅、阪神甲子園駅付近のバス停やそれらの鉄道駅に接続する主要路線のバス停で多くなっている一方、平日 1 日当たりの運行本数が 50 本（7 時～22 時の 15 時間で平均すると 1 時間 3 本程度）未満のバス停も存在している。また、バス停までの距離がある地域や地形的に高低差が大きい地域などのバスの利用が不便な地域が存在している。



出典：バス事業者ホームページ（高速バス、空港バスは除く）

図 I-3-20 西宮市のバス路線とバス停の平日 1 日当たり運行本数（令和元年）

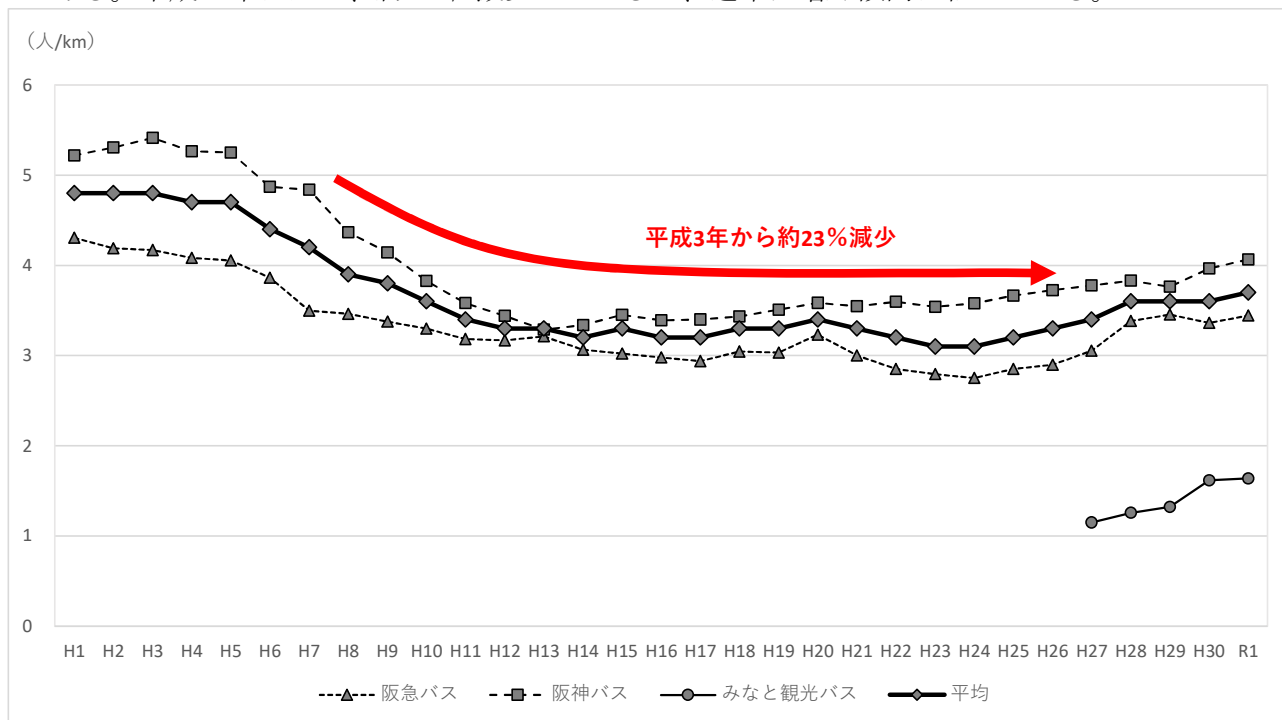
西宮市の路線バス乗客数は、平成5年でピークとなっており、近年は増加傾向に転じ、年間で約1,900万人（令和元年現在）となっている。



出典：西宮市統計書

図 I-3-21 路線バス乗客数の推移

運転キロ当たり乗車人員の平均値は、平成3年で4.8人/kmであり、令和元年で3.7人/kmである。平成3年に比べ、約23%減少しているが、近年は増加傾向に転じている。



出典：西宮市統計書

図 I-3-22 路線バス運転キロ当たり乗車人員の推移

3.7.3 道路

道路は日常生活や産業活動のための重要な都市基盤施設であり、災害時には避難路・救援路・延焼遮断帯として機能するなど、まちづくりを進める上で大きな役割を担っている。

1) 国道・県道・自動車専用道路

広域的な道路は、南部で国道2号・43号・171号、名神高速道路、阪神高速神戸線・湾岸線があり、北部で国道176号、中国自動車道、阪神高速北神戸線がある。

また、南部と北部をつなぐ主要地方道大沢西宮線がある。

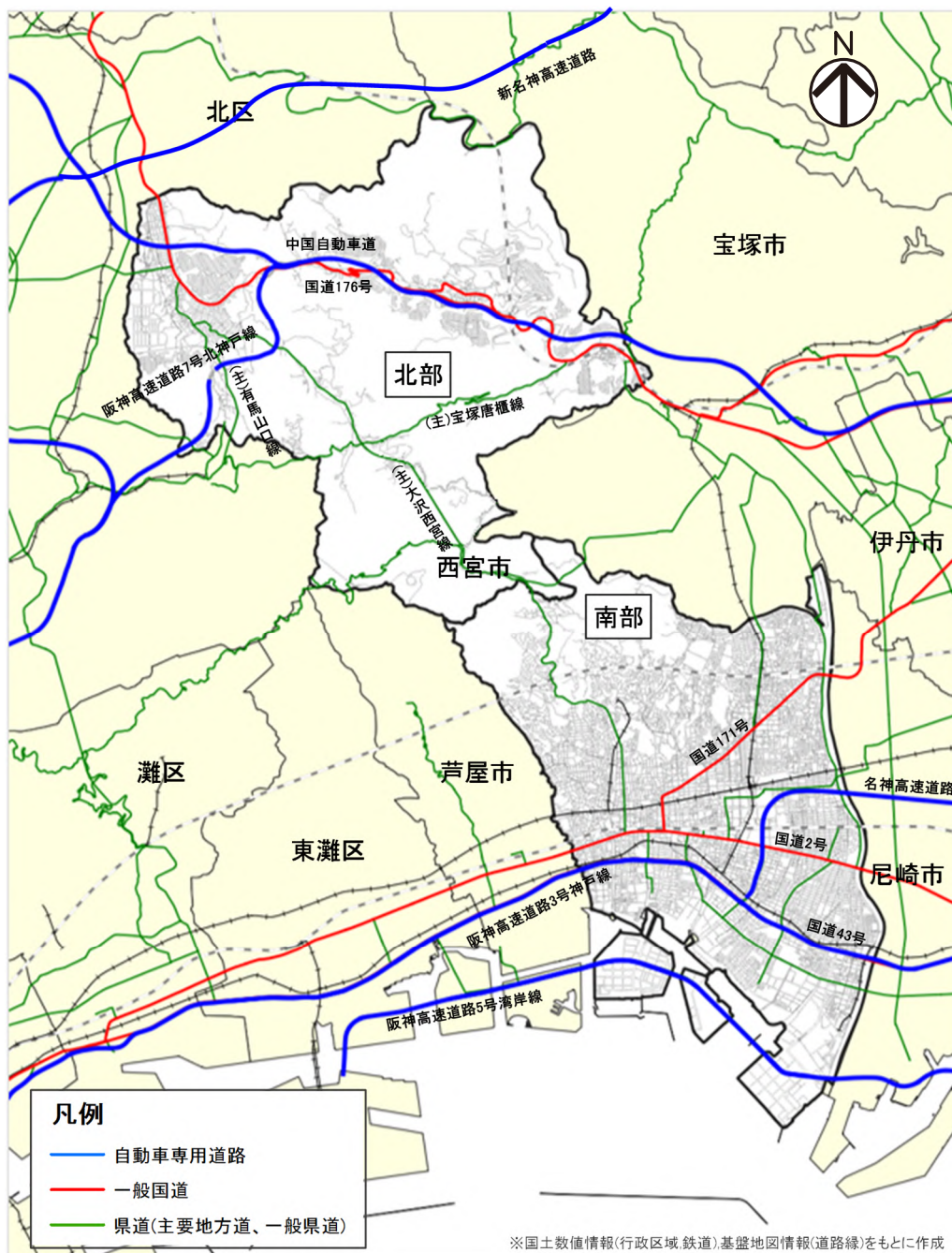
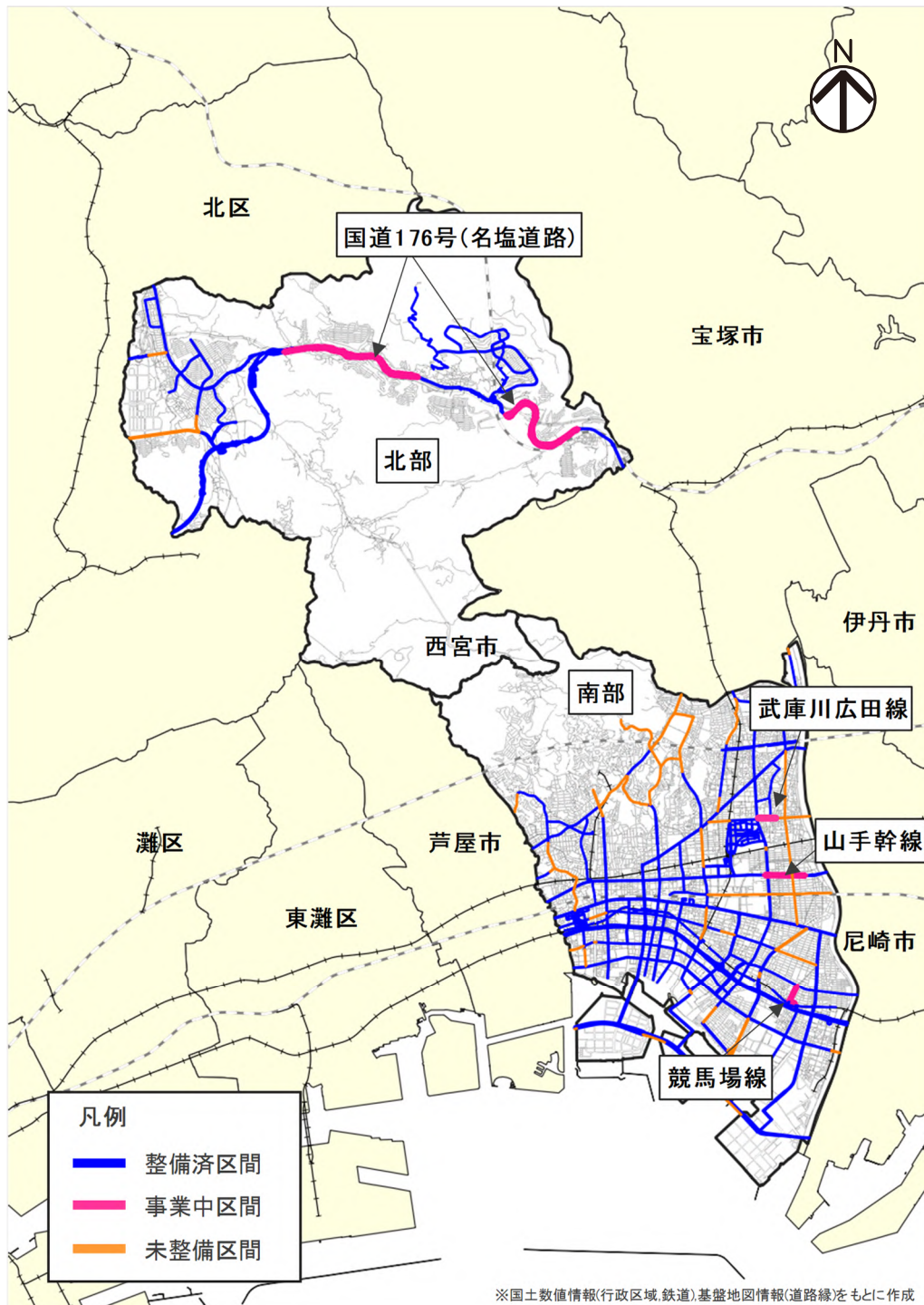


図 I - 3 - 23 西宮市内の国道・県道・自動車専用道路

2) 都市計画道路

都市の骨格となる重要な道路を都市計画道路として位置づけ、整備を進めている。

本市の都市計画道路は総延長約 182km であるが、そのうち約 16%が未整備区間となっており、特に JR 東海道本線以北で整備が遅れている。



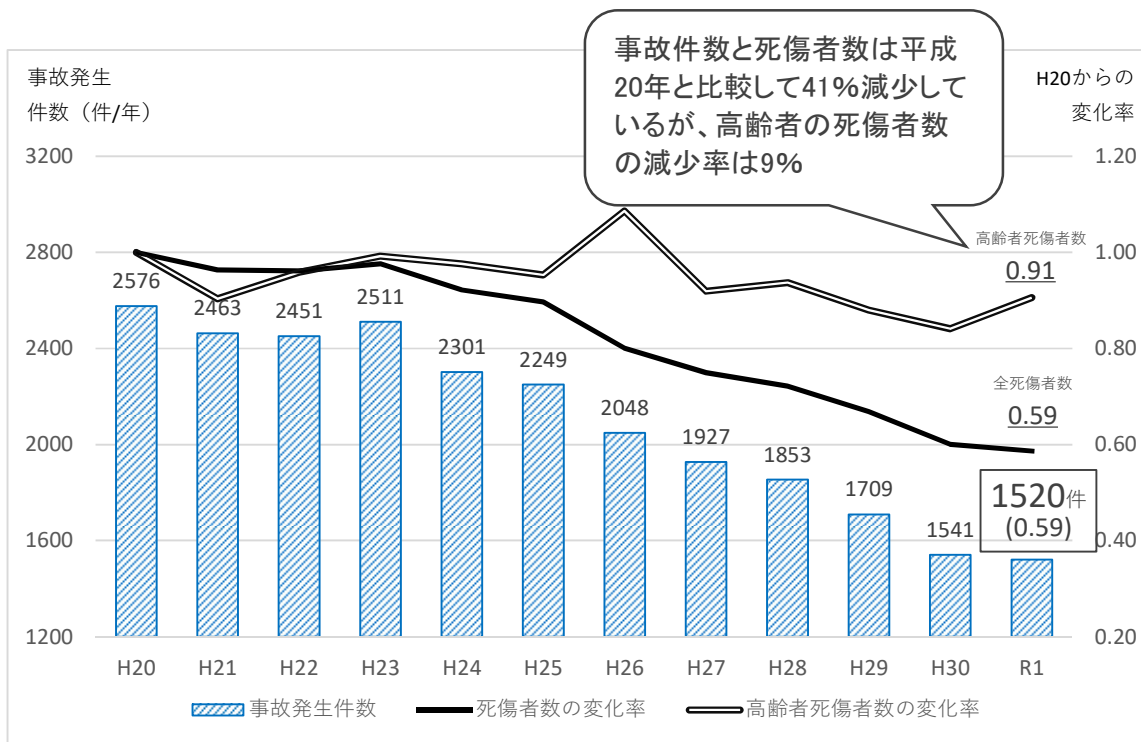
出典：西宮市都市計画道路整備状況図、西宮市都市計画年報

図 I-3-24 西宮市の都市計画道路の整備状況(令和元年)

3) 事故発生状況

西宮市で発生した交通事故(人身事故)は、平成23年頃から減少傾向であり、令和元年は1,520件で平成20年と比較すると41%減少している。しかし、高齢者の死傷者数は、平成20年比で9%の減少となっており、事故発生件数と比較すると減少率が小さい。

交通事故の発生が最も多いのは、国道43号の染殿町～用海町～西宮本町である。



出典：交通事故統計 (兵庫県警察)

図 I-3-25 人身事故発生件数等の推移

表 I-1 西宮市内での事故発生箇所(令和元年、20件以上の箇所)

路線名	市区町	区間内の交差点			発生		
					件数	死者	傷者
国道2号	西宮市	神楽町	夙川橋	森具	22	0	26
国道43号	西宮市	西宮インター	今津		25	0	30
国道43号	西宮市	染殿町	用海町	西宮本町	28	0	31
国道171号	西宮市	甲武橋	上大市4丁目		25	0	30
国道171号	西宮市	青木	室川町	越水高架下	26	0	31

出典：交通事故統計 (兵庫県警察)

4. 上位計画と関連計画

4.1 都市交通計画の位置づけ

本計画は、都市・地域総合交通戦略要綱に基づく「総合交通戦略」及び地域公共交通活性化再生法第5条に基づく「地域公共交通計画」として位置付けられるものである。

「第5次西宮市総合計画」に即し、都市計画マスタープランや関連計画と整合・連携を図る。

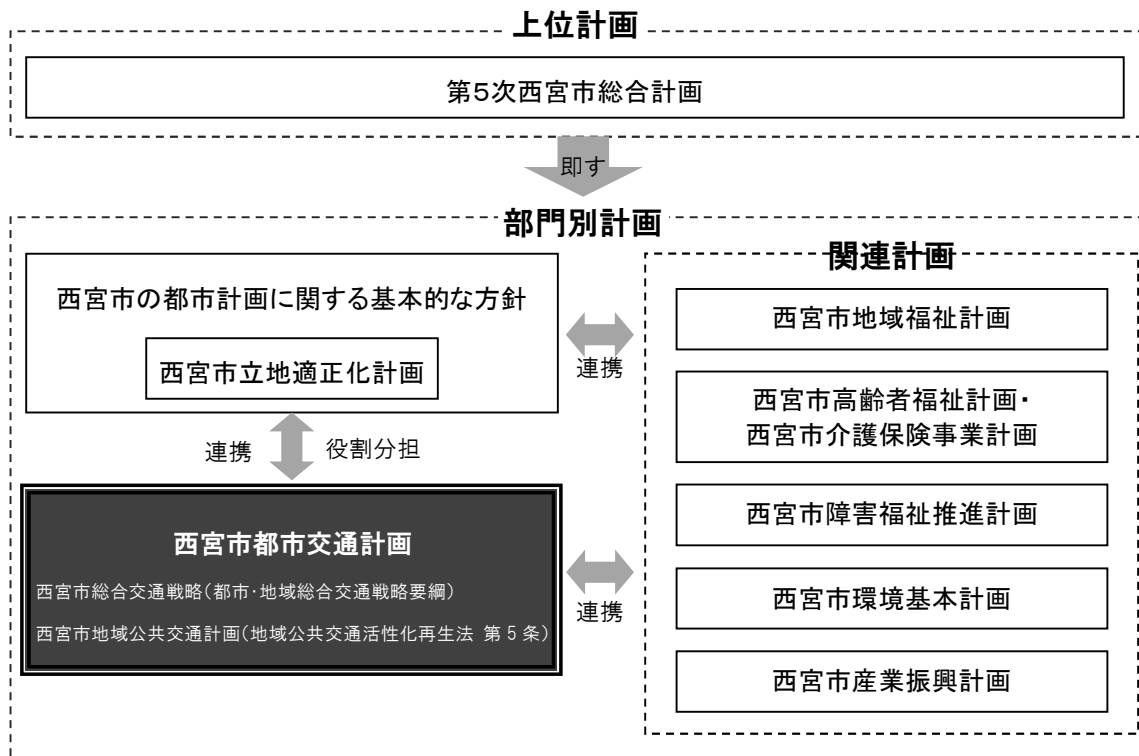


図 I-4-1 上位計画及び都市交通計画と関連計画の関係

4.2 上位計画等

- 昭和 38 年の「文教住宅都市宣言」をまちづくりの理念として掲げ、一貫したまちづくりを推進している。
- 総合計画では「文教住宅都市」「憩い」「学び」「つながり」といったキーワードで基本目標などが設定されている。

4.2.1 文教住宅都市宣言

西宮市は、阪神間の中央に位置し、自然の風光と温暖な気候に恵まれ、市制施行いらい、多くの人々がここに、平穏で快適な生活環境を求めて移り住み、ついに今日の隆盛をみるにいたった。その風土は、先覚者たちの文教諸施設の整備拡充の努力とあいまって、今や西宮市が文教住宅都市として力強く進むことを可能ならしめている。またその故にこそ、年々、万余を数える人口増加がみられるのである。

一方、大阪、神戸をはじめとする阪神圏諸都市は、急速な発展を示しつつあるが、同時に産業配置、人口の都市集中、公害など幾多の内部的諸矛盾の解決をせまられている。こうした事態にあつて、西宮市は、本市が誇りうる文教住宅都市的性格をさらに一層、推進することにより、こんごの阪神圏発展の一翼を担う考えである。すなわち、西宮市の将来は、西宮市民のみならず、近畿一円の福利の増進に役立つべきものであり、それはまさに、西宮市が、人々に憩いと安住の地を提供することによって、積極的に果されるものと信じる。

ここに、西宮市は三十万市民のひとしく望むところにしたがい、風光の維持、環境の保全・浄化、文教の振興を図り、当市にふさわしい都市開発を行い、もって市民の福祉を増進するため、西宮市を「文教住宅都市」と定め、こんごの市政運営がこの理念に基づいて強く推進されるものであることを宣言する。

昭和 38 年 11 月 3 日
兵庫県西宮市

4.2.2 総合計画

1) 第1～4次西宮市総合計画

計画名	年度	基本目標	サブテーマ
西宮市総合計画	昭和46年 ～昭和60年	文教住宅都市を 基調とする 個性的な都市	緑としあわせの まちづくりへ
西宮市新総合計画	昭和61年 ～平成10年		活力とうるおいの ある文教住宅都市をめざして
第3次西宮市総合計画	平成11年 ～平成20年		活力と希望に満ちた西宮をめざして
第4次西宮市総合計画	平成21年 ～平成30年	ふれあい 感動 文教住宅都市・西宮	—

2) 第5次西宮市総合計画(令和元(2019)年度から令和10(2028)年度)

【都市目標】

○ 未来を拓く^{ひら} 文教住宅都市・西宮 ～憩い、学び、つながりのある美しいまち～

【6つの将来像】

1. 私たちは、六甲から北摂に連なる山並みと大阪湾、これをつなぐ武庫川や夙川などに抱かれながら憩い、安らかに暮らしており、この地で育まれてきたまちの風情や、自然と都市の景観に誇りを持っています。誰もが安心して行き交い、暮らすことのできる西宮は、活気と魅力にあふれるまちになっています。
2. まちのあちらこちらから、子供たちの元気な声が聞こえてきます。子育てをする人も、それを応援する人も、誰もが温かい気持ちで西宮の子供たちを育みます。心豊かで健やかに育った子供たちは、将来も西宮に住みたいと感じています。
3. 身近な地域での暮らしを一緒に楽しむ中で、たくさんの縁が生まれています。地域でお互いに見守り、支え合うことのできる西宮のまちで、一人ひとりが生き生きと、自分らしい生活を楽しんでいます。
4. 文教住宅都市の個性と魅力にひかれ、移り住む人や訪れる人が増えています。たくさんの人々が学び、働き、遊ぶ中で、様々な交流の輪が広がっており、大学や産業とも連携した、まちの元気が生まれています。
5. きれいな水や緑がある、清潔で快適な暮らしが、みんなの生活を豊かにしています。私たちの暮らしを支える都市基盤は、一段と安全で利用しやすいものとなっています。地域では、あらゆる年齢の人々が防災・減災の活動に参加し、何かあっても助け合えるつながりと、より強固になった行政の防災体制に、みんなが安心を感じています。
6. たくさんの人が地域の活動やまちづくりに積極的に参加し、西宮のまちに対する人々の愛着と誇りが住民自治の成熟につながっています。ICT分野における技術革新等を最大限活用した、効率的で公正な行政運営がみんなから信頼されています。

4.3 関連計画等

- 西宮市の都市計画に関する基本的な方針では、低炭素なまちづくりなどに向けた公共交通の利便性向上、公共交通網の充実、生活に必要な日常の移動の円滑化、地域コミュニティ相互の交流促進などを施策展開の方向性として掲げている。
- 西宮市立地適正化計画では、地域の魅力を活かした誰もが暮らしやすいコンパクトなまちを基本理念として、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」に基づく交通機能の強化を基本的な方針に掲げている。
- 誰もが安全・安心で快適に暮らせるまちづくり（福祉に関する計画）、温室効果ガスの排出を抑制した低炭素社会の実現（環境基本計画）、産業活動をしやすい環境の創出（産業に関する計画）などの分野で各種関連計画が策定されている。

4.3.1 西宮市の都市計画に関する基本的な方針(平成 23 年度からおおむね 10 年間)

【基本理念】

- 宮水の「えん」でつなぎ育む 美しいまち西宮

【施策の展開の方向性】

- 公共交通の利便性の向上により、過度の自家用車利用を抑制し、省エネルギー、低炭素なまちを目指す。
- 土地利用誘導や公共交通の改善及び利用促進などにより、徒歩、自転車又は公共交通を利用して日常生活に必要なサービスを受けられるようにする。
- 市内の各地をつなぐ公共交通網の充実を図る。
- 公共交通の利便性の向上に取り組み、働く、学ぶ、住むために必要な日常の移動を円滑にする。
- 公共交通網の充実や地域間道路の整備により、市街地と農地など、市内各地域のコミュニティ相互の交流を促進し、にぎわいを育む。

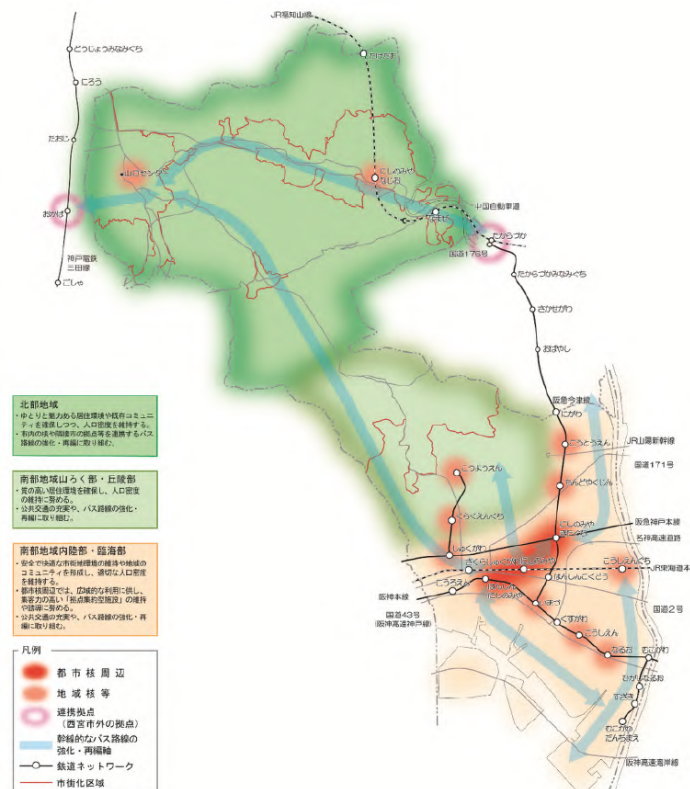
4.3.2 西宮市立地適正化計画(令和元年度から令和22年度)

【基本理念】

- 地域の魅力を活かした誰もが暮らしやすいコンパクトなまち

【基本的な方針】

- 地域の特性を活かした居住の誘導
 - 地域に応じた生活サービス施設の維持・誘導
 - ① 都市計画マスタープランに基づく拠点形成
 - ② 文教・スポーツ施設を拠点としたまちづくり
 - ③ 持続可能な都市経営を目指した公共施設の集約・再編
 - 「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」に基づく交通機能の強化
 - ・ バス路線の強化・再編や都市計画道路の整備等により、拠点へのアクセス性や速達性・効率性の向上に努める
 - ・ 鉄道駅周辺における駅前広場の整備・改良やバスの待合環境の改善など、他の交通機関との乗り継ぎの利便性の向上に努める
- (南部地域)
- ・ 都市計画道路の整備や交通結節機能の強化等により、公共交通の充実や持続可能な交通ネットワークの形成を図る
 - ・ 市役所本庁舎周辺地区で、交通結節機能と生活サービス機能をあわせ持つ魅力的な中心拠点の形成を促進する
- (北部地域)
- ・ 山口地区と南部市街地を直接連絡する「さくらやまなみバス」の運行計画の見直しや利用促進策の実施等により、持続可能な運行を目指す
 - ・ 地域内交通や隣接市の拠点に結ぶ交通の充実、都市計画道路の整備など、公共交通の充実等による生活サービス施設の利便性の向上に努める



4.3.3 福祉関係計画

1) 西宮市地域福祉計画(平成 28 年度から令和 3 年度)

- 地域を構成する市民一人ひとりをはじめ団体・組織などが、お互いを認めあい、つながり、支えあうことで地域福祉を推進し、誰もが安心して、共に生きることができるまちをめざし、「みんながつながり 支えあい 共に生きるまち 西宮」を基本理念として設定している。
- 施策の展開において、安心・安全なまちづくりとして「ユニバーサルデザインの視点に立った暮らしの場づくりと交通利便性の向上」が施策に位置づけられている。

2) 西宮市高齢者福祉計画・西宮市介護保険事業計画(令和 3 年度から令和 5 年度)

- 基本理念を「すべての高齢者が、住み慣れた地域で、自分らしく安心して暮らせるまち」と設定している。
- 「基本目標 5 多様な住まい方を支援する環境づくり」において、「公共施設等のバリアフリー化の推進」「公共交通のバリアフリー化の推進」が主な取組みに位置づけられている。

3) 西宮市障害福祉推進計画(令和 3 年度から令和 5 年度)

- 「だれもが人として尊重しあい、支えあうまち」「だれもが人として輝き、自立した生活をおくれるまち」「だれもが自らの生き方を選べるまち」「だれもが身近な地域でともに暮らせる生活支援の充実したまち」を基本理念とし、「ともに生き ともに支えあう共生のまち 西宮」を将来像として掲げている。
- 分野別の取組みにおいて、安全・安心・快適に暮らせるまちづくりとして「福祉のまちづくりの普及・啓発」「公共交通機関に関する利便性と安全性の向上」「歩道や道路等の整備」が主な施策・事業に位置づけられている。

4.3.4 西宮市環境基本計画(令和元年度から令和 10 年度)

- 望ましい環境像を『人を育み、人が育む 環境学習都市・にしのみや』～共生と循環のこころで次代につなぐ 山のみどりとおおい海～とし、「低炭素」「資源循環」「生物多様性」「安全・快適」を環境目標としている。
- 環境目標の「低炭素」においては、地域環境の整備として「公共交通の利用促進と自動車交通の低炭素化」が取組みに位置づけられている。

4.3.5 西宮市産業振興計画(令和元年度から令和 5 年度)

- 基本理念を「暮らしと調和した『にぎわい・活力』の創出」とし、産業について積極的な課題解決を図るとともに、より産業活動のしやすい環境を創出することにより、将来にわたって活力ある「文教住宅都市・西宮」となることをめざしている。
- 大阪、神戸の中間に位置し、交通利便性の高さから、冷蔵倉庫業や運輸施設提供業を含む物流関連産業が本市産業の特徴となる 6 つの産業群のひとつとして位置づけられている。
- 市域は南北に長く地区毎に特徴が異なり、それぞれの地区に魅力なる地域資源が存在し、独自のイメージを醸し出している。
- 地域資源を生かした産業振興を基本方針の一つに掲げ、スポーツビジネスの創出として「スポーツを核にした甲子園地域の活性化」「スポーツツーリズムの推進」、多彩に楽しむ「まちなか観光」の創出として「酒蔵ツーリズムの推進」等を取組みに位置付けている。