

Ⅱ. 将来都市像と基本目標

Ⅱ. 将来都市像と基本目標

| | |
|--|---------|
| 1 . 総合交通戦略の基本的事項 | Ⅱ-1-1 |
| 1.1 対象区域・交通と計画期間 | Ⅱ-1-1 |
| 1.2 基本理念 | Ⅱ-1-2 |
| 1.3 将来都市像..... | Ⅱ-1-3 |
| 1.3.1 西宮市の強み・特性と将来リスク | Ⅱ-1-3 |
| 1.3.2 上位・関連計画等で掲げる基本目標など | Ⅱ-1-5 |
| 1.3.3 将来都市像の設定..... | Ⅱ-1-6 |
| 2 . 将来都市像に照らした現状と課題..... | Ⅱ-2-1 |
| 2.1 日常生活圏等の設定 | Ⅱ-2-1 |
| 2.1.1 西宮市内のゾーニング | Ⅱ-2-1 |
| 2.1.2 西宮市外のゾーニング | Ⅱ-2-5 |
| 2.2 日常生活圏ごとの暮らし・お出かけの状況等..... | Ⅱ-2-6 |
| 2.2.1 日常生活圏ごとの暮らしぶり..... | Ⅱ-2-6 |
| 2.2.2 日常生活圏ごとのお出かけの状況 | Ⅱ-2-29 |
| 2.2.3 日常生活圏ごとの移動環境 | Ⅱ-2-36 |
| 2.3 日常生活圏を越えたお出かけの状況等..... | Ⅱ-2-46 |
| 2.3.1 日常生活圏を越えた移動状況 | Ⅱ-2-46 |
| 2.3.2 日常生活圏を越えた移動手段の状況..... | Ⅱ-2-58 |
| 2.3.3 日常生活圏を越えたお出かけに関する移動環境 | Ⅱ-2-64 |
| 2.4 施策検討の方向性と交通課題の整理..... | Ⅱ-2-93 |
| 2.4.1 日常生活圏ごとの暮らし・お出かけの状況などのまとめ | Ⅱ-2-93 |
| 2.4.2 日常生活圏の暮らしぶり等を踏まえた施策検討の留意点と方向性..... | Ⅱ-2-100 |
| 2.4.3 日常生活圏ごとの交通施策検討の方向性のまとめ..... | Ⅱ-2-102 |
| 2.4.4 各中心拠点の特徴..... | Ⅱ-2-103 |
| 2.4.5 交通課題のまとめ..... | Ⅱ-2-105 |
| 3 . 総合交通戦略の基本目標 | Ⅱ-3-1 |

1. 総合交通戦略の基本的事項

1.1 対象区域・交通と計画期間

対象区域

西宮市域を基本とする。

対象交通

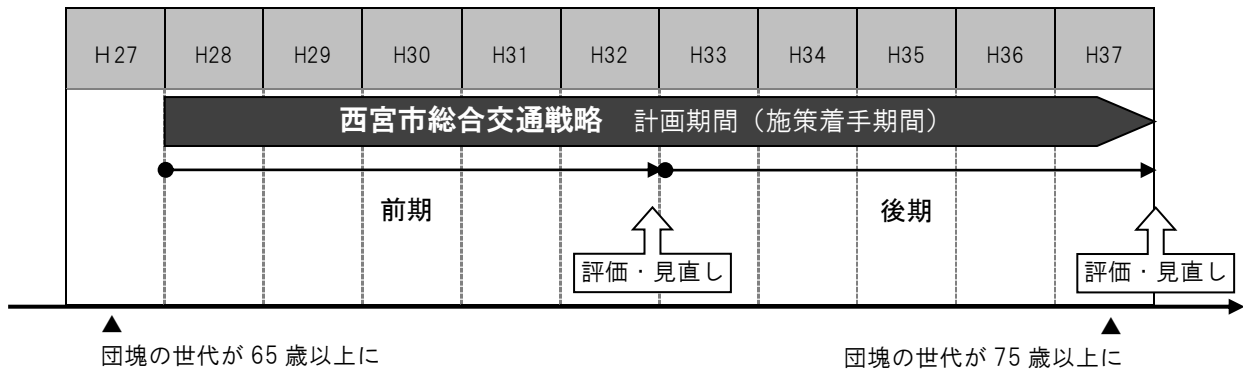
みんながお出かけしやすい交通体系を目指すために、主に鉄道、バス、タクシー、自転車、徒歩に重点をおく。

目標年次

施策に着手して効果が現れるまで時間がかかることを考慮し、実施施策の効果発現の目標とする年次は、20年後の平成47年とする。

計画期間（施策着手期間）

施策着手を計画する期間は10年間とする。（前期：H28～H32、後期：H33～H37）



図Ⅱ-1-1 総合交通戦略の計画期間

1.2 基本理念

文教住宅都市宣言・西宮市総合計画・西宮市の都市計画に関する基本的な方針における「文教住宅都市」「活力」「ふれあい」「つなぎ育む」といったキーワードを踏まえ、総合交通戦略の基本理念を定める。

【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

【基本理念の設定にあたり考慮したキーワード】

○ 文教住宅都市宣言

(略) 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。

○ 第1～3次西宮市総合計画

【基本目標】

3計画共通 : 文教住宅都市を基調とする個性的な都市

【サブテーマ】

西宮市新総合計画 : 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 : 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

【基本目標】

ふれあい 感動 文教住宅都市・西宮

○ 西宮市の都市計画に関する基本的な方針

【基本理念】

宮水の「えん」でつなぎ育む 美しいまち西宮

1.3 将来都市像

本市の「強み・特性」と「将来リスク」や「上位・関連計画等で掲げる基本目標など」を踏まえ、総合交通戦略の将来都市像を設定する。

1.3.1 西宮市の強み・特性と将来リスク

1) 強み・特性

山・川・海など豊かな自然環境がある。

総面積 100.18km² の市域は、北部の山地部と南部の平野部に分かれ、その中央部を東西に東六甲山系が横断している。海拔約 0m から 900m に及ぶ起伏に富んだ地形であり、山、川、海などの豊かな自然環境を有している。

地域の特性を生かした魅力ある住宅地が形成されている。

昭和 38 年の「文教住宅都市宣言」を踏まえ、“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推進してきた。その結果、北部・南部のそれぞれ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。

大学等の文教施設が充実している。

昭和 33 年に特別用途地区の文教地区に指定している上ヶ原地区のほか、鳴尾地区などを中心として、9 つの大学・短期大学が立地するなど、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貴重な観光資源がある。

酒蔵、神社仏閣、阪神甲子園球場、文化施設、四季折々の自然を楽しめるスポットなど、様々な特徴を持つ貴重な観光資源に恵まれている。

鉄道駅が多く、鉄道利便性が高い。

鉄道駅は 23 駅あり、JR 東海道本線・阪急神戸本線・阪神本線といった東西方向の鉄道路線を中心に、鉄道の利便性が高い。

主要な道路が概ね整備されている。

南部は国道 2 号・43 号・171 号、名神高速道路、阪神高速神戸線・湾岸線、北部は国道 176 号、中国自動車道、阪神高速北神戸線といった広域的道路が概ね整備されている。

2) 将来に向けて憂慮すべき事項(将来リスク)

交通の利便性が低い地域で、人口減少や空き家の増加、住宅地の魅力低下の可能性がある。

鉄道駅や市の中心部から離れている地域などでは、人口減少や高齢化が著しく進展することが危惧されるとともに、それらに起因した空き家の増加などが進み、住宅地の魅力が低下する可能性がある。

交通の利便性が低い地域で、高齢者の外出機会が減少する可能性がある。

高齢者の増加に伴い、交通利便性が低い地域などでは外出機会の減少が危惧され、生涯にわたって自由で活発な社会活動に取り組むことや、安全に暮らすことが難しいまちとなる可能性がある。

生産年齢人口の減少や高齢者の外出機会の減少により、まちの活力が低下する可能性がある。

生産年齢人口の減少や高齢者の外出機会の減少などにより、交流の衰退が危惧され、まちなぎわいの低下が生じ、結果として市全体の活力の低下につながる可能性がある。

1.3.2 上位・関連計画等で掲げる基本目標など

| | | | |
|-------|---|---|---|
| 上位計画等 | <ul style="list-style-type: none"> ○文教住宅都市宣言 ○西宮市総合計画 ○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 | → | <ul style="list-style-type: none"> ●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。 ●総合計画などでは「活力」「ふれあい」「つなぎ育む」といったキーワードで基本目標などが設定されている。 ●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。 ●交通政策基本法では、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、交通が豊かな国民生活の実現や地域の活力の向上などに寄与するものとなるように特性に応じた交通手段の役割分担と連携を図るよう定められている。 |
| 関連計画 | <ul style="list-style-type: none"> ○西宮版人口ビジョン・総合戦略 ○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 －西宮市地球温暖化対策地方公共団体実行計画（区域施策編） ○西宮市再生可能エネルギー・省エネルギー推進計画 ○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 | → | <ul style="list-style-type: none"> ●西宮版総合戦略では、地域特性を踏まえた取組みを掲げている。 ●福祉に関する計画では、誰もが安心して暮らし、積極的に外出し、自由に移動でき、活動できるまちづくりを掲げている。 ●環境に関する計画では、温室効果ガスの排出を抑制した低炭素社会の実現を掲げている。 ●観光に関する計画では、観光資源相互のネットワーク化を掲げている。 ●教育に関する計画では、教育の充実、子育て環境の整備を掲げている。 |

1.3.3 将来都市像の設定

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安全で快適なまちを目指す。また、拠点等の賑わいや個性豊かな市内各地の魅力を高め、誰もが出かけして楽しめるようなまちを目指す。

【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、出かけしたくなるまち

2. 将来都市像に照らした現状と課題

2.1 日常生活圏等の設定

地域によって居住者や住まいの状況、生活サービス施設の立地状況、移動状況、公共交通の利便性などが異なることから、地域ごとの特性を踏まえた実効性の高い施策を講じる必要がある。

したがって、地域ごとの現状や課題を整理するためにデータを活用した現状把握や分析を行うにあたって、徒歩での移動状況や商業・業務機能の集積状況、居住人口など踏まえて日常生活圏を設定する。

2.1.1 西宮市内のゾーニング

1) データ活用を考慮した暫定ゾーニング

行政区域（支所単位）や土地区画整理などの面整備の状況を考慮しながら、パーソントリップ調査^{※1}や道路・街路交通情勢調査^{※2}などのデータが活用しやすいよう、市内を28ゾーンに分割して暫定ゾーンとした。

※1 パーソントリップ調査 : 「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」動いたのかについて調査し、1日の人の動きを把握する調査

※2 道路・街路交通情勢調査 : 道路の整備状況、交通量、旅行速度などの道路交通の実態を把握する調査



図Ⅱ-2-1 市内の暫定ゾーニング(28ゾーン)

2) 暫定ゾーンの統合による日常生活圏の設定

徒歩で移動できる範囲を基本に、商業・業務機能の集積状況やパーソントリップ調査におけるゾーンごとのサンプル数を考慮して、以下の要件を満たすように暫定ゾーンを最低限必要な 15 ゾーンに統合して、「日常生活圏」として設定した。

- ① 鉄道を利用しないリンクトトリップのうち、「起点と終点がともに日常生活圏内の徒歩アンリンクトトリップ」の「起点または終点が日常生活圏内の徒歩アンリンクトトリップ」に対する割合が 7 割以上とする。
- ①' 商業・業務機能が集積している阪神西宮駅、阪急西宮北口駅、阪神甲子園駅周辺は、必然的に他の日常生活圏との移動が多くなるため、上記①の 7 割以上を 6 割以上とする。
- ② 日常生活圏内の夜間人口が 1 万人以上とする。

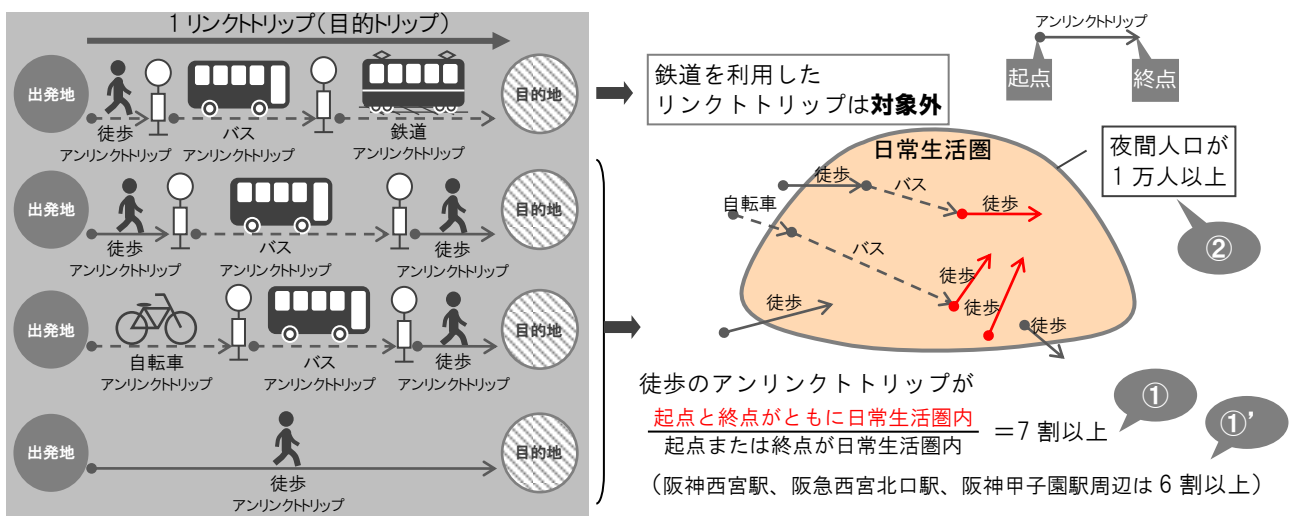


図 II-2-2 日常生活圏の要件

表Ⅱ-2-1 日常生活圏の概要

| 日常生活圏 | 面積 (ha) | 市街化 区域面積 (ha) | 夜間人口 (人) (a) | 常住地 就業者数 (人) (b) | 常住地 在学者数 (人) (c) | 従業地 就業者数 (人) (d) | 通学地 在学者数等 (人) (e) | 昼間人口 (人) (a-b-c+d+e) | 日常生活圏内の 主な交通施設 | |
|------------|------------|---------------------|--------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|----------------------------|----------------------------|--|----------------------------------|
| | | | | | | | | | 鉄道駅 | 主要バス 停留所 |
| ① 山口 | 2,859 | 589 | 18,112 | 7,824 | 2,798 | 11,108 | 1,710 | 20,308 | (神戸電鉄岡場) | 下山口 |
| ② 塩瀬 | 2,451 | 735 | 27,539 | 12,120 | 4,723 | 2,573 | 2,731 | 16,000 | JR 西宮名塩 JR 生瀬 (JR・阪急宝塚) | JR 西宮名塩 |
| ③ 鷺林寺・苦楽園 | 527 | 201 | 10,593 | 4,416 | 1,826 | 1,254 | 3,067 | 8,672 | | |
| ④ 甲陽園・上ヶ原 | 478 | 452 | 44,731 | 19,032 | 7,774 | 5,182 | 5,842 | 28,949 | 阪急甲陽園 | |
| ⑤ 甲東・段上 | 763 | 471 | 47,855 | 20,368 | 9,565 | 12,458 | 36,034 | 66,414 | 阪急甲東園 阪急門戸厄神 | 甲東園 |
| ⑥ 瓦木・樋ノ口 | 184 | 161 | 22,998 | 10,143 | 4,519 | 3,233 | 2,335 | 13,904 | | |
| ⑦ 夙川・安井 | 452 | 452 | 56,040 | 24,862 | 8,256 | 14,155 | 3,162 | 40,239 | 阪急夙川 阪急苦楽園口 | 阪急夙川 |
| ⑧ 阪神西宮 | 129 | 129 | 16,129 | 7,833 | 1,861 | 16,325 | 3,186 | 25,946 | 阪神西宮 JR さくら夙川 阪神香櫛園 | 西宮戎 阪神西宮 阪神西宮南口 阪神西宮駅東口 |
| ⑨ 北口 | 197 | 197 | 22,326 | 10,512 | 2,940 | 16,283 | 2,886 | 28,043 | 阪急西宮北口 | 西宮北口 |
| ⑩ JR 西宮・今津 | 147 | 147 | 20,583 | 9,858 | 2,397 | 11,385 | 751 | 20,464 | JR 西宮 阪急阪神国道 阪急今津 阪神今津 阪神久寿川 | JR 西宮 JR 西宮駅南口 国道 JR 西宮駅前 |
| ⑪ 甲子園口北 | 151 | 138 | 22,826 | 10,805 | 3,013 | 6,072 | 1,880 | 16,960 | JR 甲子園口 | JR 甲子園口 |
| ⑫ 甲子園・春風 | 200 | 197 | 26,754 | 12,615 | 3,773 | 8,939 | 2,074 | 21,379 | 阪神甲子園 | JR 甲子園口 |
| ⑬ 鳴尾北・小松 | 224 | 203 | 32,390 | 14,446 | 5,557 | 7,053 | 3,686 | 23,126 | 阪神鳴尾 阪神武庫川 | |
| ⑭ 浜脇・西宮浜 | 389 | 376 | 34,749 | 15,235 | 5,770 | 14,904 | 5,897 | 34,545 | | |
| ⑮ 南甲子園・鳴尾南 | 867 | 777 | 79,015 | 36,007 | 11,562 | 27,192 | 22,049 | 80,687 | 阪神武庫川団地前 阪神東鳴尾 阪神洲先 | 阪神甲子園 |

()内は日常生活圏外

出典：国勢調査（平成 22 年）、経済センサス（平成 21 年）、西宮市教育要覧（平成 22 年度）



図Ⅱ-2-3 日常生活圏(15ゾーン)

2.1.2 西宮市外のゾーニング

市内と市外間の移動状況を踏まえ、101 芦屋・神戸南方面、102 神戸北、103 三田・丹波方面、104 播磨・山陽方面、105 山陰方面、201 尼崎、202 大阪方面、203 宝塚・川西など、204 京都・滋賀方面、205 北陸方面の 10 ゾーンに分割した。



図Ⅱ-2-4 市外のゾーニング

2.2 日常生活圏ごとの暮らし・お出かけの状況等

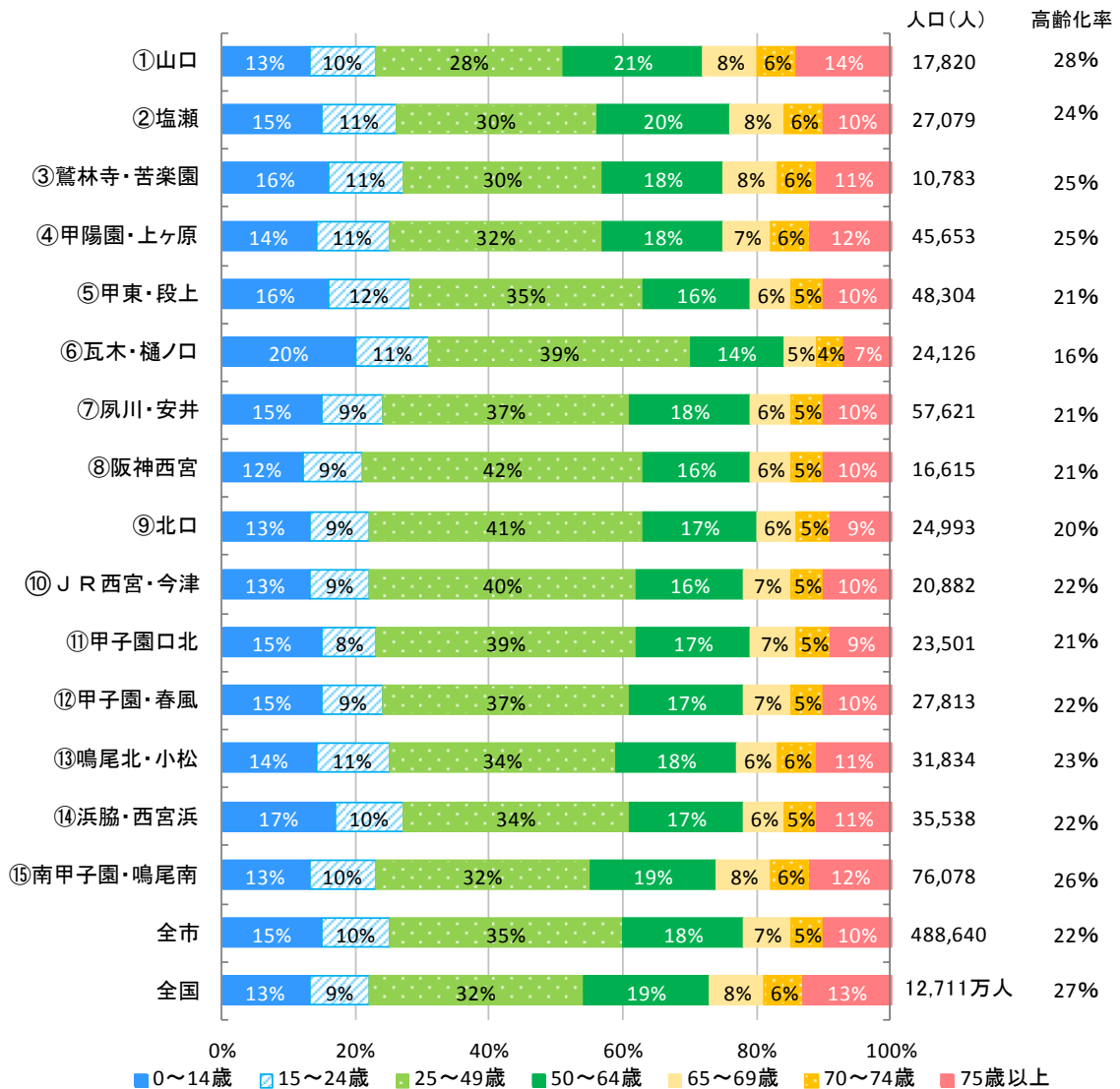
2.2.1 日常生活圏ごとの暮らしぶり

1) 居住者の状況

(1) 年齢階層別人口の状況

a) 年齢階層別人口の比率など

- 25～49歳の比率は、⑧阪神西宮、⑨北口、⑩JR西宮・今津では40%以上、①山口、②塩瀬、③鷺林寺・苦楽園では30%以下となっている。
- 65歳以上の比率（高齢化率）は、⑥瓦木・樋ノ口以外の日常生活圏で20%以上、特に①山口、③鷺林寺・苦楽園、④甲陽園・上ヶ原、⑮南甲子園・鳴尾南で25%以上となっている。



出典：西宮市推計人口、全国推計人口（総務省統計局）

図Ⅱ-2-5 年齢階層別人口の比率など(平成27年)

b) 年齢階層別人口の増減率

- 年少人口は、①山口、②塩瀬、⑬鳴尾北・小松、⑭浜脇・西宮浜、⑮南甲子園・鳴尾南で5%以上の減少、⑨北口、⑫甲子園・春風で5%以上の増加となっている。
- 生産年齢人口は、①山口、②塩瀬、⑮南甲子園・鳴尾南で5%以上の減少、⑨北口で5%以上の増加となっている。
- 高齢人口は、すべての日常生活圏で増加しており、①山口、②塩瀬、⑥瓦木・樋ノ口、⑨北口、⑪甲子園口北、⑮南甲子園・鳴尾南で20%以上の増加となっている。

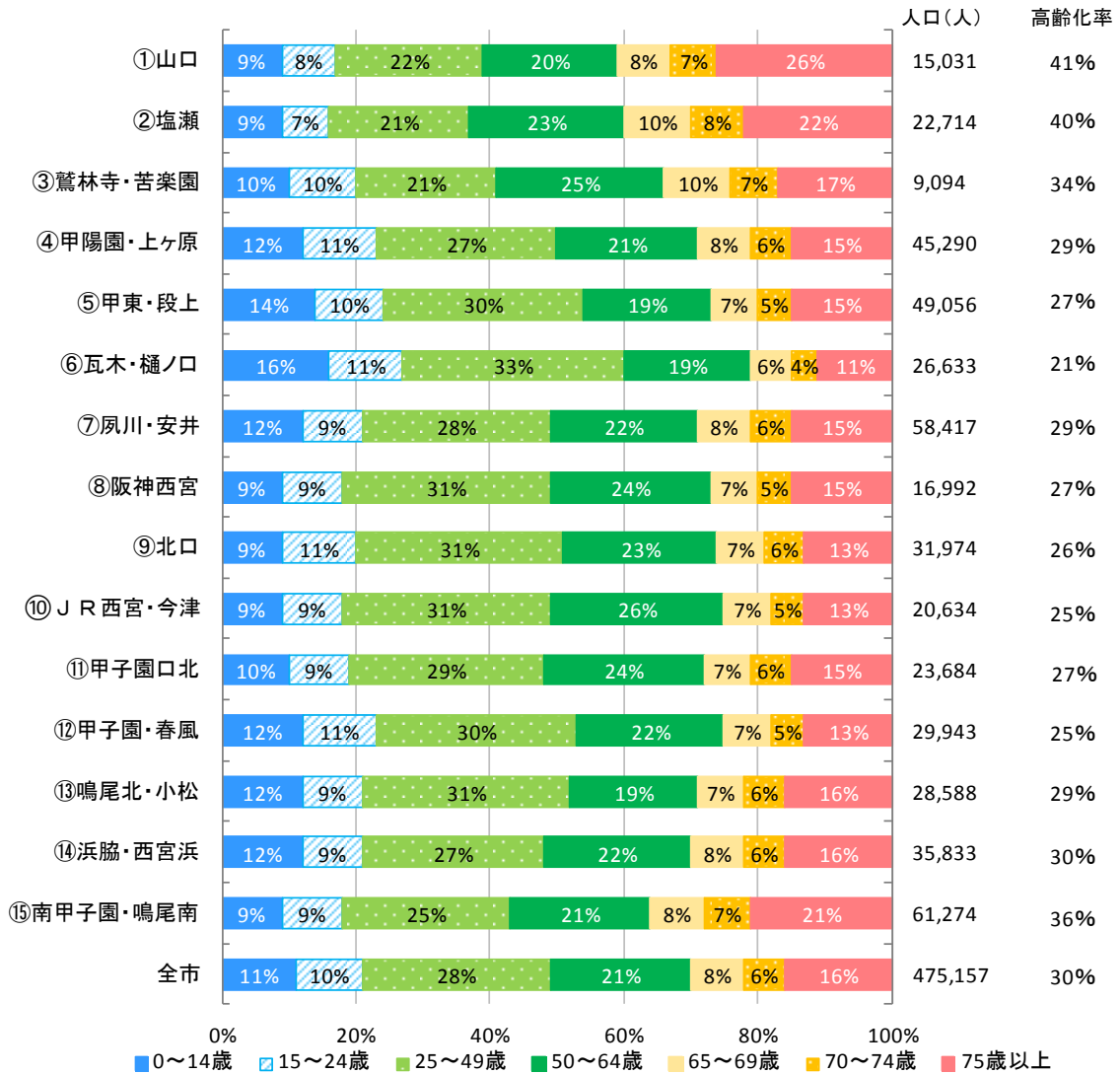
表Ⅱ-2-2 年齢階層別人口の増減率(平成22年⇒平成27年)

| | 年少人口(0~14歳) | | | 生産年齢人口(15~64歳) | | | 高齢人口(65歳以上) | | |
|---------------|-------------|------------|------------|----------------|------------|------------|-------------|------------|------------|
| | H22 (人) | H27 (人) | 増減率 (%) | H22 (人) | H27 (人) | 増減率 (%) | H22 (人) | H27 (人) | 増減率 (%) |
| ① 山口 | 2,487 | 2,254 | -9.37 | 11,541 | 10,550 | -8.59 | 4,084 | 5,016 | 22.82 |
| ② 塩瀬 | 4,664 | 3,972 | -14.84 | 17,560 | 16,263 | -7.39 | 5,315 | 6,844 | 28.77 |
| ③ 鷲林寺・苦楽園 | 1,723 | 1,747 | 1.39 | 6,544 | 6,328 | -3.30 | 2,326 | 2,708 | 16.42 |
| ④ 甲陽園・上ヶ原 | 6,477 | 6,507 | 0.46 | 28,511 | 27,775 | -2.58 | 9,743 | 11,371 | 16.71 |
| ⑤ 甲東・段上 | 7,902 | 7,583 | -4.04 | 31,194 | 30,516 | -2.17 | 8,759 | 10,205 | 16.51 |
| ⑥ 瓦木・樋ノ口 | 4,672 | 4,675 | 0.06 | 15,306 | 15,667 | 2.36 | 3,020 | 3,784 | 25.30 |
| ⑦ 夙川・安井 | 8,606 | 8,772 | 1.93 | 37,088 | 36,562 | -1.42 | 10,346 | 12,287 | 18.76 |
| ⑧ 阪神西宮 | 2,038 | 2,029 | -0.44 | 11,172 | 11,087 | -0.76 | 2,919 | 3,499 | 19.87 |
| ⑨ 北口 | 2,795 | 3,218 | 15.13 | 15,474 | 16,754 | 8.27 | 4,057 | 5,021 | 23.76 |
| ⑩ JR西宮・今津 | 2,550 | 2,610 | 2.35 | 13,869 | 13,564 | -2.20 | 4,164 | 4,708 | 13.06 |
| ⑪ 甲子園口北 | 3,418 | 3,576 | 4.62 | 15,533 | 15,164 | -2.38 | 3,875 | 4,761 | 22.86 |
| ⑫ 甲子園・春風 | 3,844 | 4,159 | 8.19 | 17,814 | 17,602 | -1.19 | 5,096 | 6,052 | 18.76 |
| ⑬ 鳴尾北・小松 | 4,984 | 4,496 | -9.79 | 20,938 | 20,000 | -4.48 | 6,468 | 7,338 | 13.45 |
| ⑭ 浜脇・西宮浜 | 6,273 | 5,909 | -5.80 | 21,854 | 21,808 | -0.21 | 6,622 | 7,821 | 18.11 |
| ⑮ 南甲子園・鳴尾南 | 10,151 | 9,431 | -7.09 | 52,221 | 46,643 | -10.68 | 16,643 | 20,004 | 20.19 |
| 全市 | 72,584 | 70,938 | -2.27 | 316,619 | 306,283 | -3.26 | 93,437 | 111,419 | 19.25 |

出典：国勢調査(平成22年)、西宮市推計人口(平成27年)

c) 年齢階層別人口の比率など(将来推計)

- 25～49歳の比率は、⑤甲東・段上、⑥瓦木・樋ノ口、⑧阪神西宮、⑨北口、⑩JR西宮・今津、⑫甲子園・春風、⑬鳴尾北・小松で30%以上、①山口、②塩瀬、③鷺林寺・苦楽園、⑮南甲子園・鳴尾南で25%以下となっている。
- 65歳以上の比率（高齢化率）は全ての日常生活圏で20%を超えており、特に①山口、②塩瀬、③鷺林寺・苦楽園、⑭浜脇・西宮浜、⑮南甲子園・鳴尾南で30%以上となっている。
- 平成27年の年齢階層別人口の比率と比較すると、すべての日常生活圏において0～14歳、25～49歳の比率が小さく、65歳以上の比率が大きくなっている。



注) 平成22年国勢調査の男女・年齢(5歳階級)別人口を基準人口として、コーホート要因法を用いて将来人口を推計した。なお、コーホート要因法による推計においては、基準人口のほか(i)生残率、(ii)純移動率、(iii)子ども女性比、(iv)0～4歳性比が必要となり、以下の数値を用いた。

(i) すべての日常生活圏で「国立社会保障・人口問題研究所の平成25年3月将来人口推計」(以下「社人研推計」という。)の西宮市全市の生残率を用いた。

(ii) 平成22・27年の9月30日現在登録人口から、日常生活圏ごとの生残率+純移動率を算出し、上記の生残率を控除して、日常生活圏ごとの平成22→27年の純移動率とした。それに社人研推計の西宮市全市の純移動率の変化量を加えて、平成27→32年以降の純移動率を算出した。

(iii) 平成27年9月30日現在登録人口から、日常生活圏ごとの平成27年の子ども女性比を算出した。それに社人研推計の西宮市全市の子ども女性比の倍率を乗じて、平成32年以降の子ども女性比を算出した。

(iv) 平成27年9月30日現在登録人口から、日常生活圏ごとの平成27年の0～4歳性比を算出した。平成32年以降は、すべての日常生活圏で社人研推計の西宮市全市の0～4歳性比を用いた。

図Ⅱ-2-6 年齢階層別人口の比率など(平成47年将来推計)

d) 年齢階層別人口の増減率(将来推計)

- 年少人口は、すべての日常生活圏で減少、特に①山口、②塩瀬、③鷲林寺・苦楽園、⑩JR西宮・今津、⑪甲子園口北、⑮南甲子園・鳴尾南では30%以上の減少となっている。
- 生産年齢人口は、⑥瓦木・樋ノ口、⑨北口、⑫甲子園・春風を除く日常生活圏で減少、特に①山口、②塩瀬、③鷲林寺・苦楽園、⑮南甲子園・鳴尾南で20%以上の減少となっている。
- 高齢人口は、すべての日常生活圏で増加、特に⑥瓦木・樋ノ口、⑨北口、⑭浜脇・西宮浜で40%以上の増加となっている。

表Ⅱ-2-3 年齢階層別人口の増減率(平成27年⇒平成47年)

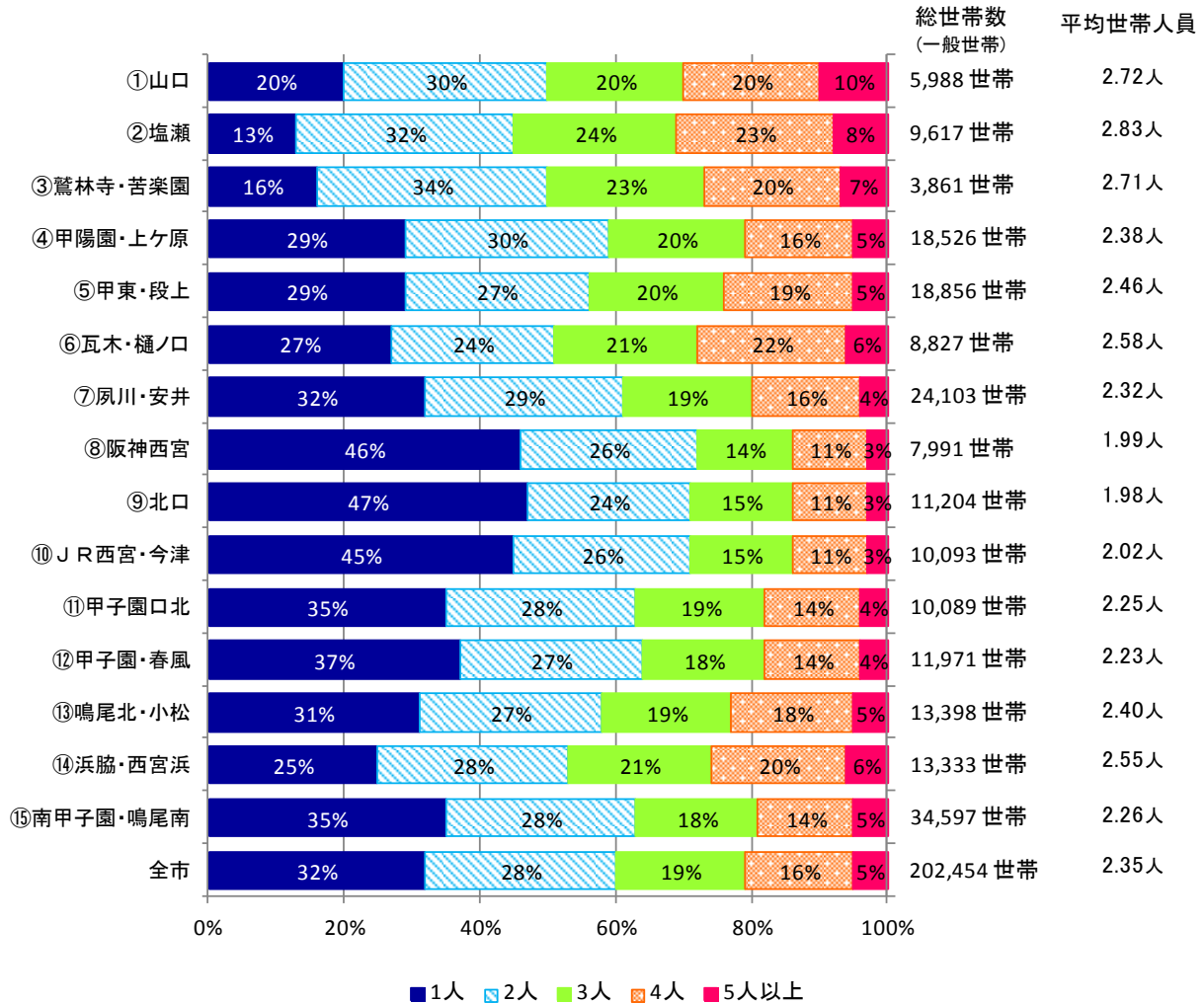
| | 年少人口(0~14歳) | | | 生産年齢人口(15~64歳) | | | 高齢人口(65歳以上) | | |
|---------------|-------------|------------|------------|----------------|------------|------------|-------------|------------|------------|
| | H27 (人) | H47 (人) | 増減率 (%) | H27 (人) | H47 (人) | 増減率 (%) | H27 (人) | H47 (人) | 増減率 (%) |
| ① 山口 | 2,254 | 1,320 | -41.44 | 10,550 | 7,633 | -27.65 | 5,016 | 6,078 | 21.17 |
| ② 塩瀬 | 3,972 | 2,157 | -45.69 | 16,263 | 11,488 | -29.36 | 6,844 | 9,069 | 32.51 |
| ③ 鷲林寺・苦楽園 | 1,747 | 952 | -45.51 | 6,328 | 4,992 | -21.11 | 2,708 | 3,150 | 16.32 |
| ④ 甲陽園・上ヶ原 | 6,507 | 5,359 | -17.64 | 27,775 | 26,646 | -4.06 | 11,371 | 13,285 | 16.83 |
| ⑤ 甲東・段上 | 7,583 | 6,674 | -11.99 | 30,516 | 29,073 | -4.73 | 10,205 | 13,309 | 30.42 |
| ⑥ 瓦木・樋ノ口 | 4,675 | 4,172 | -10.76 | 15,667 | 16,784 | 7.13 | 3,784 | 5,677 | 50.03 |
| ⑦ 夙川・安井 | 8,772 | 6,923 | -21.08 | 36,562 | 34,944 | -4.43 | 12,287 | 16,550 | 34.70 |
| ⑧ 阪神西宮 | 2,029 | 1,492 | -26.47 | 11,087 | 10,874 | -1.92 | 3,499 | 4,626 | 32.21 |
| ⑨ 北口 | 3,218 | 2,926 | -9.07 | 16,754 | 20,928 | 24.91 | 5,021 | 8,120 | 61.72 |
| ⑩ JR西宮・今津 | 2,610 | 1,775 | -31.99 | 13,564 | 13,503 | -0.45 | 4,708 | 5,356 | 13.76 |
| ⑪ 甲子園口北 | 3,576 | 2,479 | -30.68 | 15,164 | 14,613 | -3.63 | 4,761 | 6,592 | 38.46 |
| ⑫ 甲子園・春風 | 4,159 | 3,651 | -12.21 | 17,602 | 18,766 | 6.61 | 6,052 | 7,526 | 24.36 |
| ⑬ 鳴尾北・小松 | 4,496 | 3,260 | -27.49 | 20,000 | 17,089 | -14.56 | 7,338 | 8,239 | 12.28 |
| ⑭ 浜脇・西宮浜 | 5,909 | 4,415 | -25.28 | 21,808 | 20,421 | -6.36 | 7,821 | 10,997 | 40.61 |
| ⑮ 南甲子園・鳴尾南 | 9,431 | 5,824 | -38.25 | 46,643 | 33,508 | -28.16 | 20,004 | 21,942 | 9.69 |
| 全市 | 70,938 | 53,379 | -24.75 | 306,283 | 281,262 | -8.17 | 111,419 | 140,516 | 26.11 |

出典：西宮市推計人口(平成27年)、西宮市将来推計人口(平成47年)

(2) 世帯構成や家族の状況

a) 世帯人員別一般世帯数の比率

- 1人世帯の比率は、⑧阪神西宮、⑨北口、⑩JR西宮・今津で45%以上、2人世帯と合わせると70%以上となっている。
- 3人以上世帯の比率は、①山口、②塩瀬、③鷺林寺・苦楽園、④甲陽園・上ヶ原、⑤甲東・段上、⑥瓦木・樋ノ口、⑬鳴尾北・小松、⑭浜脇・西宮浜で40%以上となっている。

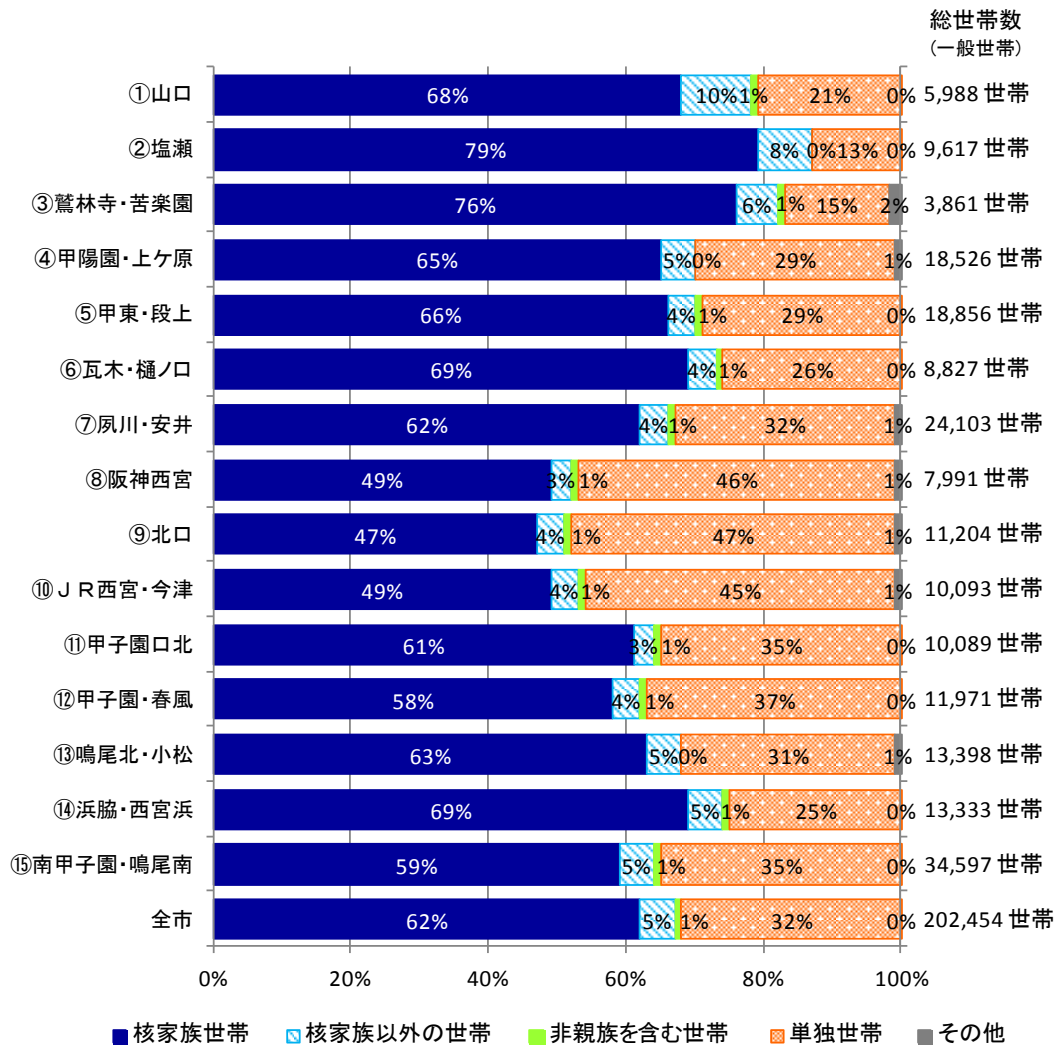


出典：国勢調査

図Ⅱ-2-7 世帯人員別一般世帯数の比率(平成22年)

b) 家族類型別一般世帯数の比率

- 核家族世帯の比率はすべての日常生活圏で最も高くなっている。
- 単独世帯の比率は、⑧阪神西宮、⑨北口、⑩JR西宮・今津では45%以上、②塩瀬、③鷺林寺・苦楽園では20%以下となっている。

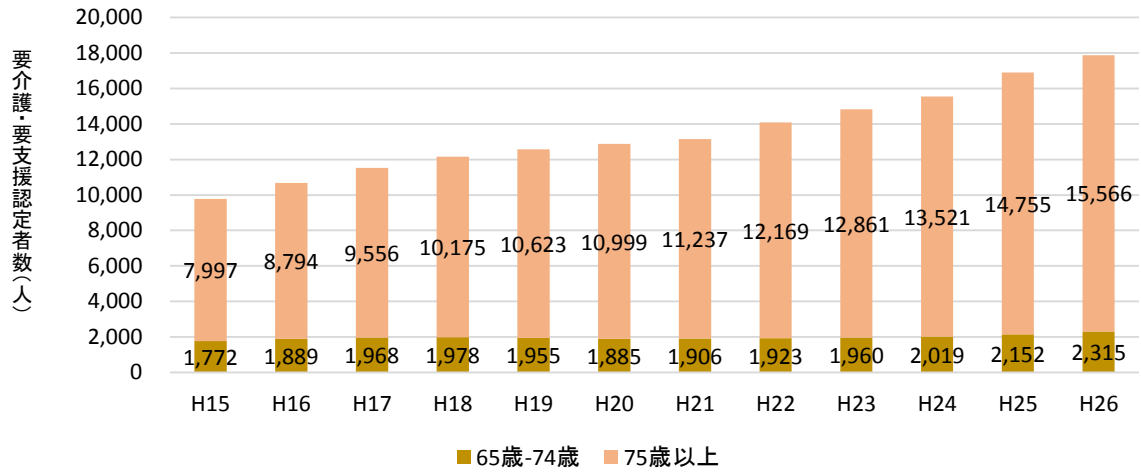


出典：国勢調査

図Ⅱ-2-8 家族類型別一般世帯数の比率(平成22年)

(3) 高齢者の要介護・要支援認定者数の推移

- 高齢者の要介護・要支援認定者数は、平成15年から平成26年の12年間で大幅に増加しており、特に75歳以上ではほぼ倍増している。



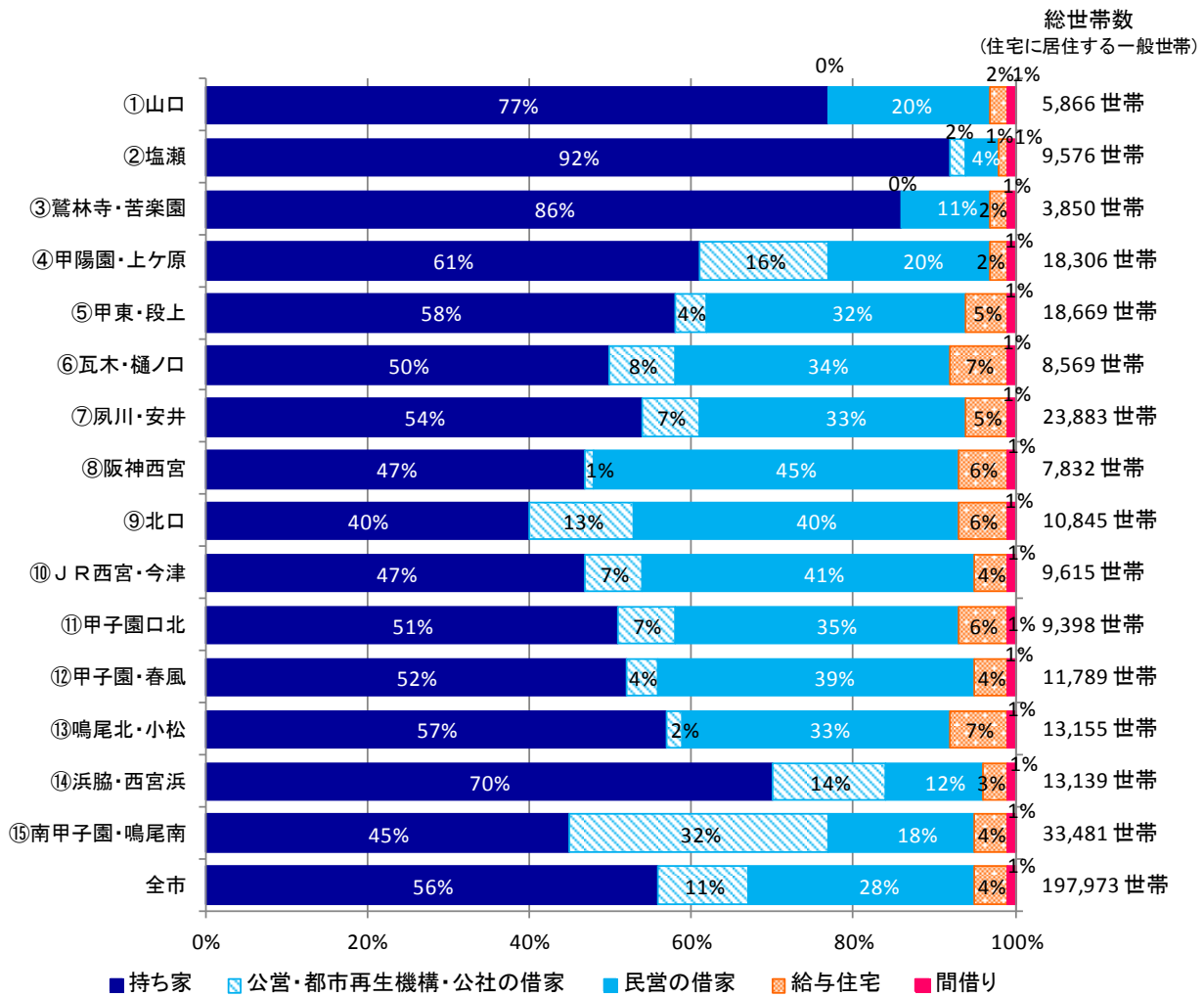
出典：介護保険事業状況報告

図Ⅱ-2-9 高齢者の要介護・要支援認定者数の推移

2) 住まいの状況

(1) 住宅の所有の関係別一般世帯数の比率

- ①山口、②塩瀬、③鷺林寺・苦楽園、⑭浜脇・西宮浜では持ち家の比率が 70%以上となっている。
- 公営・都市再生機構・公社の借家の比率は、④甲陽園・上ヶ原、⑨北口、⑭浜脇・西宮浜、⑮南甲子園・鳴尾南では 10%以上であり、特に⑮南甲子園・鳴尾南は 32%となっている。
- 民営の借家の比率は、⑧阪神西宮、⑨北口、⑩JR 西宮・今津では 40%以上となっている。

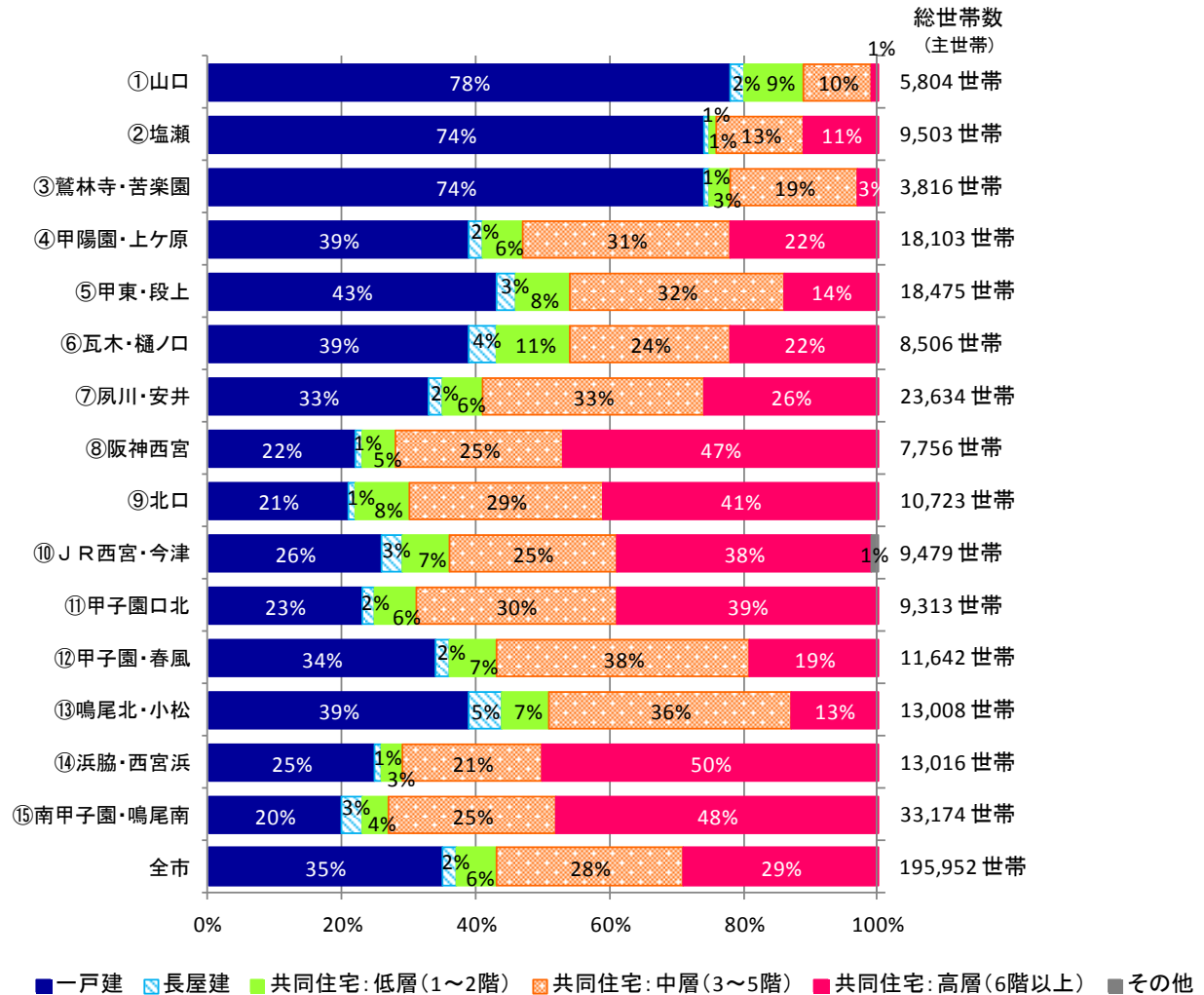


出典：国勢調査

図Ⅱ-2-10 住宅の所有の関係別一般世帯数の比率(平成 22 年)

(2) 住宅の建て方別主世帯数の比率

- ①山口、②塩瀬、③鷺林寺・苦楽園では一戸建の比率が70%以上、持ち家の比率も70%以上であることから、一戸建の持ち家が多いと考えられる。
- ⑭浜脇・西宮浜は、共同住宅（3階以上）の比率が71%、持ち家の比率が70%であることから、共同住宅の持ち家が多いと考えられる。
- 民営の借家の比率が高い⑧阪神西宮、⑨北口、⑩JR西宮・今津では、共同住宅（6階以上）の比率が高くなっている。



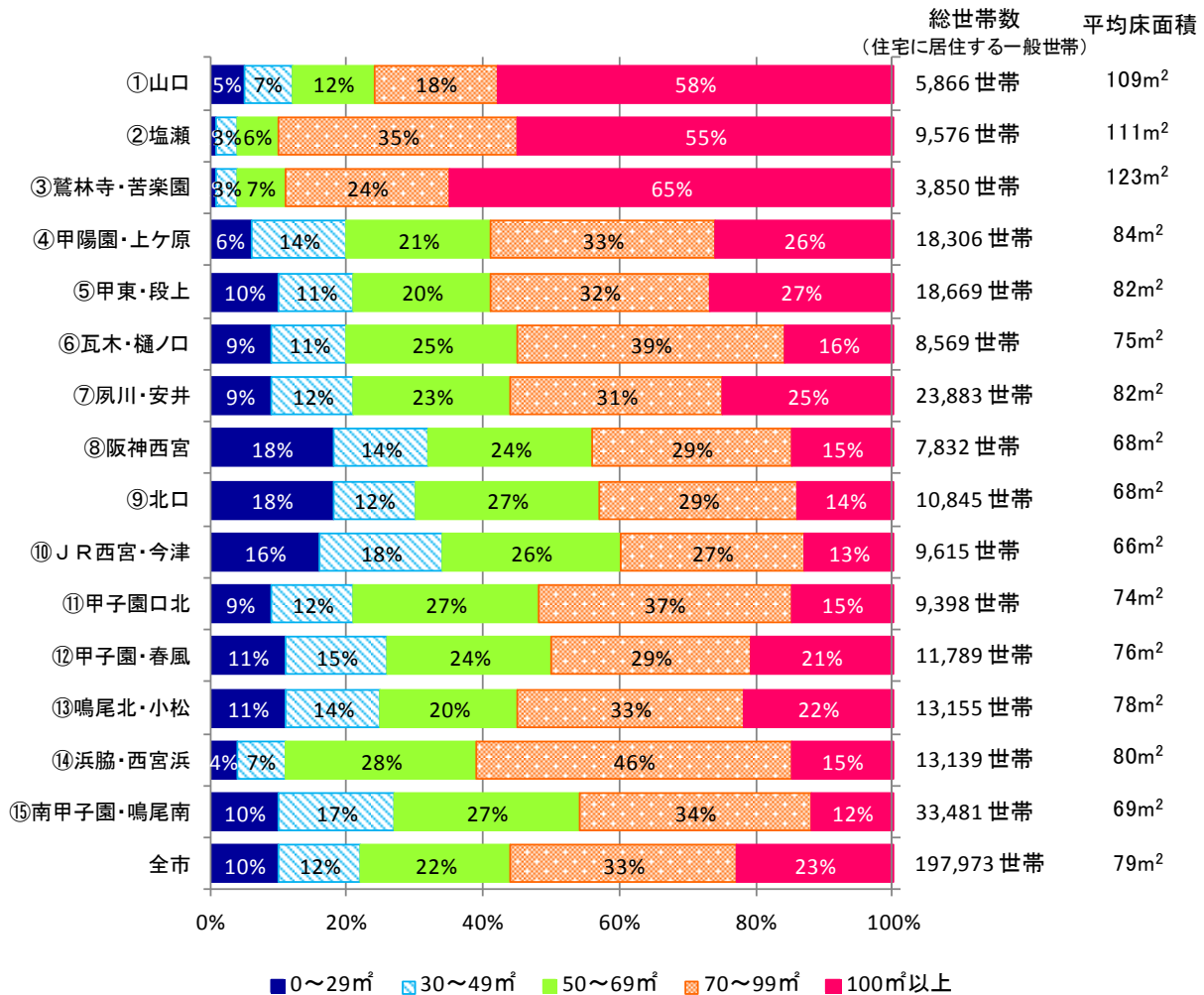
※ 主世帯とは、住宅に居住する一般世帯のうち「間借り」以外の「持ち家」、「公営・都市再生機構・公社の借家」、「民営の借家」、「給与住宅」に居住する世帯である。

出典：国勢調査

図Ⅱ-2-11 住宅の建て方別主世帯数の比率(平成22年)

(3) 住宅の延べ面積別一般世帯数の比率

- 一戸建の持ち家が多いと考えられる①山口、②塩瀬、③鷺林寺・苦楽園では、延べ面積が100m²以上の比率が55%以上となっている。
- 共同住宅の持ち家が多いと考えられる⑭浜脇・西宮浜では、70m²以上の比率が61%となっている。
- 2人以下の世帯数の比率が高く、民営の借家の比率が高い⑧阪神西宮、⑨北口、⑩JR西宮・今津では49m²以下の比率が30%以上となっている。



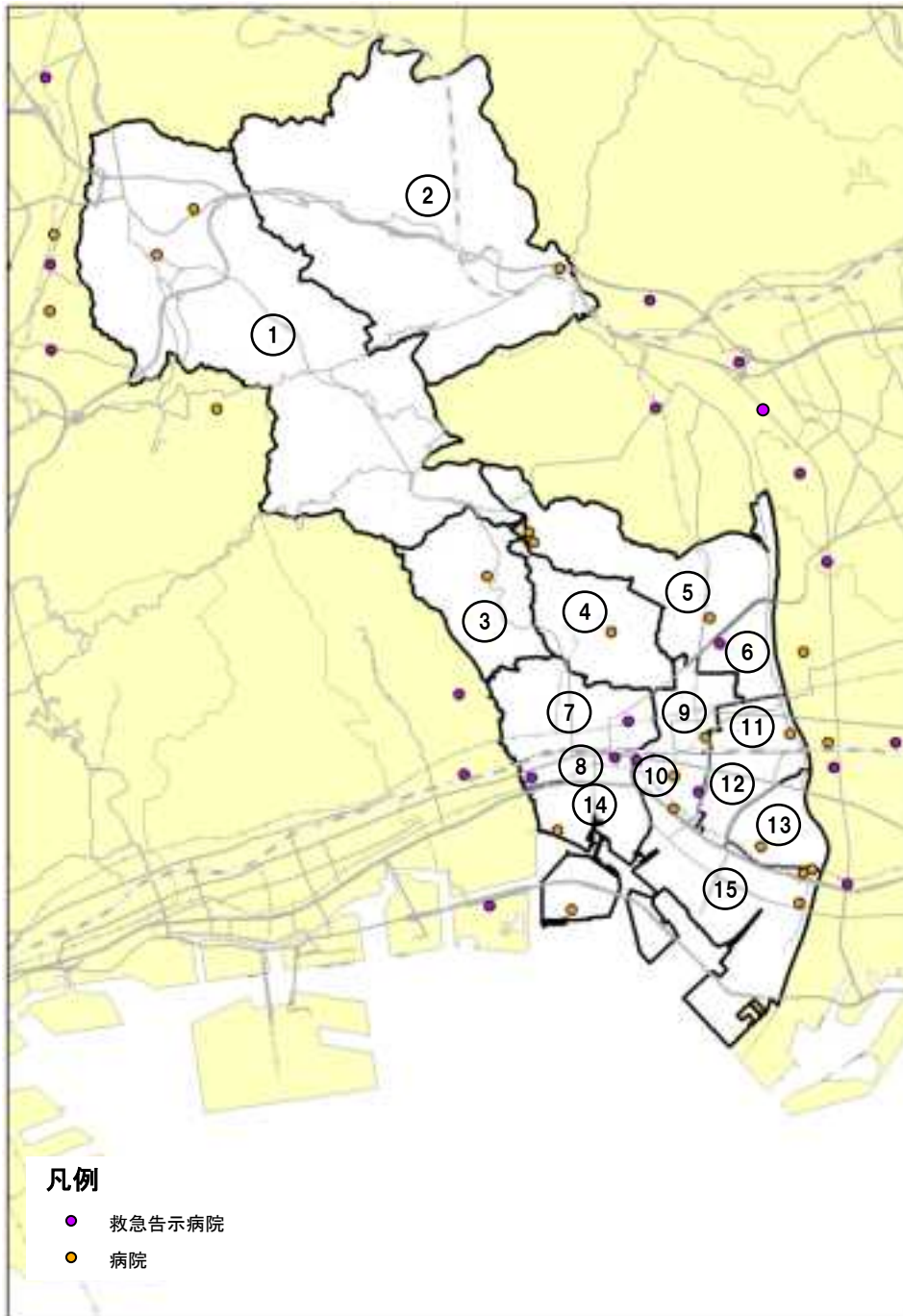
出典：国勢調査

図Ⅱ-2-12 住宅の延べ面積別一般世帯数の比率(平成22年)

3) 生活サービス施設の状況

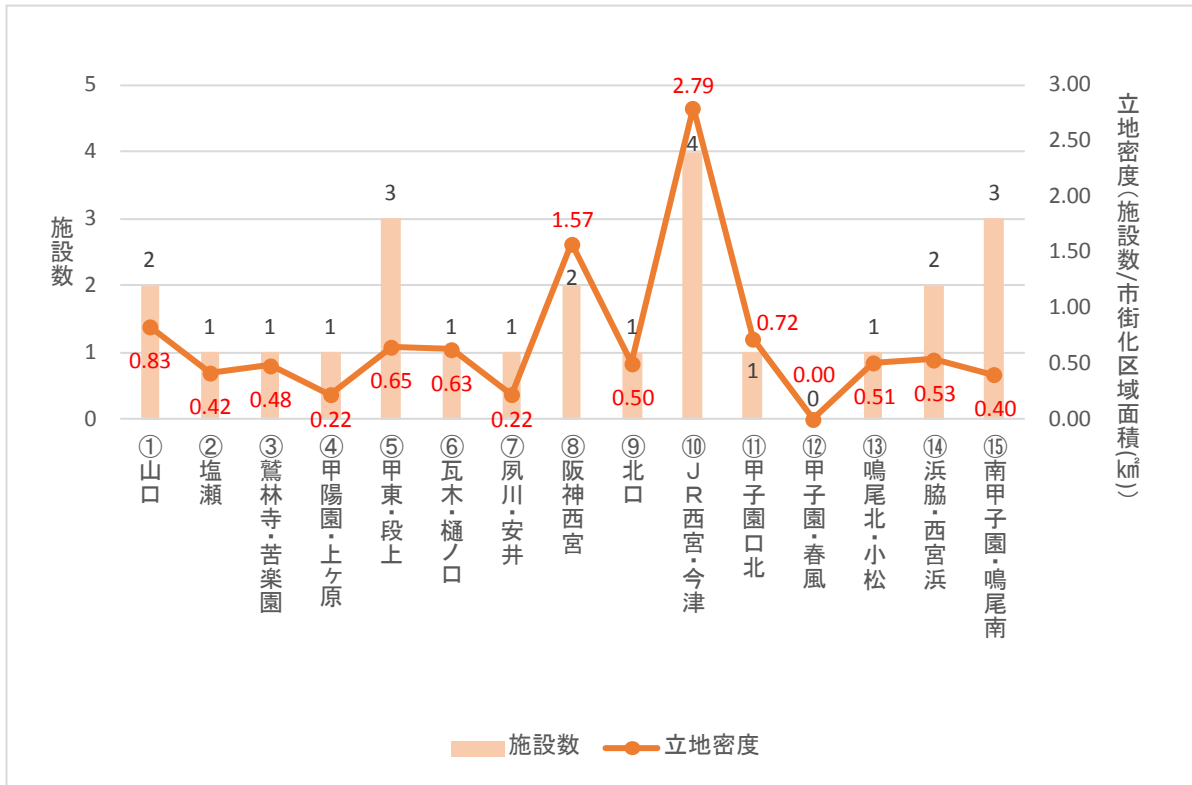
(1) 医療施設の状況

- 病院は市内に 24 施設あり、⑫甲子園・春風を除くすべての日常生活圏に立地している。また、そのうちの、6 施設が救急告示病院となっている。
- 3 施設以上が立地しているのは、⑤甲東・段上、⑩JR 西宮・今津、⑮南甲子園・鳴尾南であり、病院の利用環境については日常生活圏によって差がある。



出典：兵庫県広域災害・救急医療情報システム

図Ⅱ-2-13 医療施設の立地状況(平成27年)



出典：兵庫県広域災害・救急医療情報システム

図 II-2-14 日常生活圏ごとの病院の施設数と立地密度 (平成 27 年)

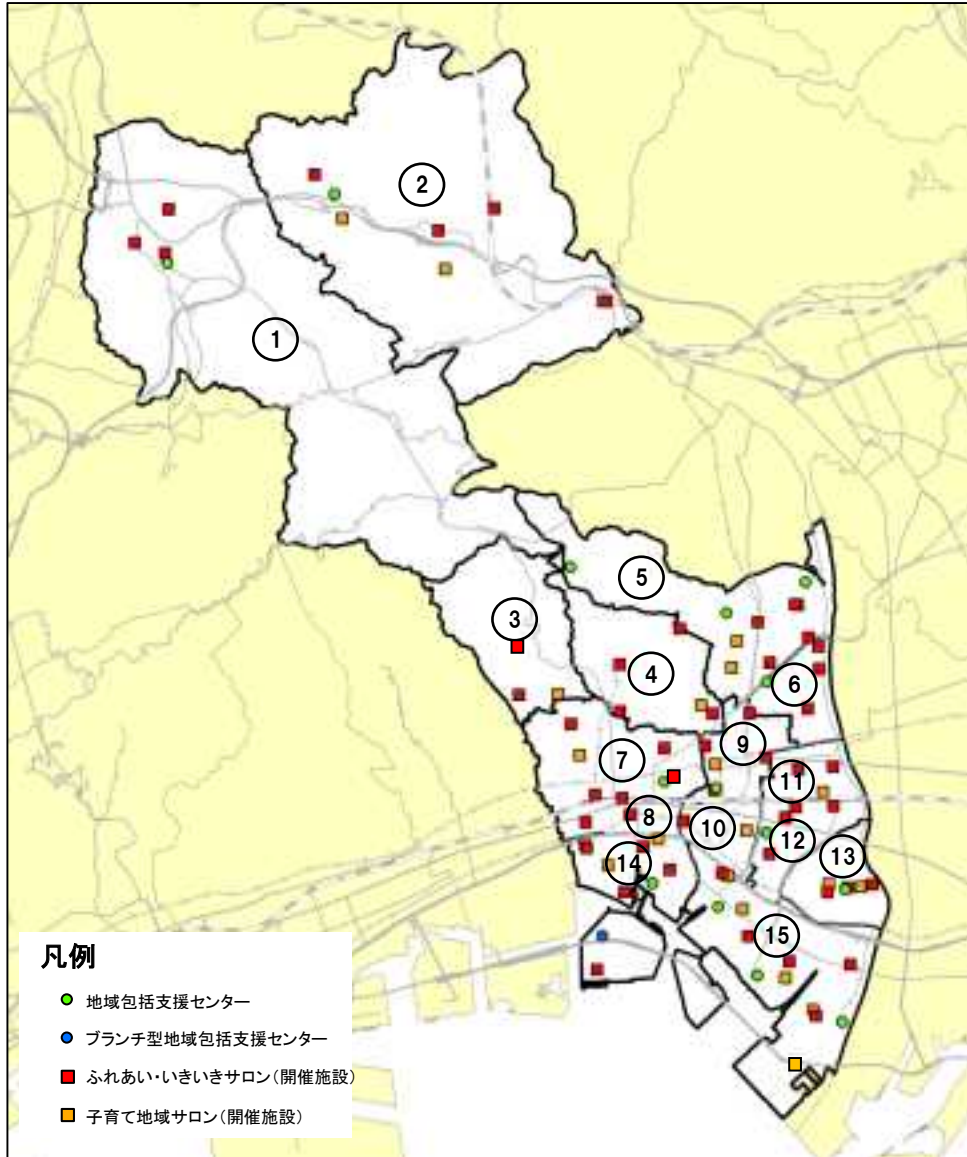
表 II-2-4 全市の病院の施設数と立地密度 (平成 27 年)

| | 施設数 | 立地密度 [施設数/km ²] |
|--------|-----|--------------------------------|
| 救急告示病院 | 6 | 0.11 |
| 病院 | 24 | 0.46 |

出典：兵庫県広域災害・救急医療情報システム

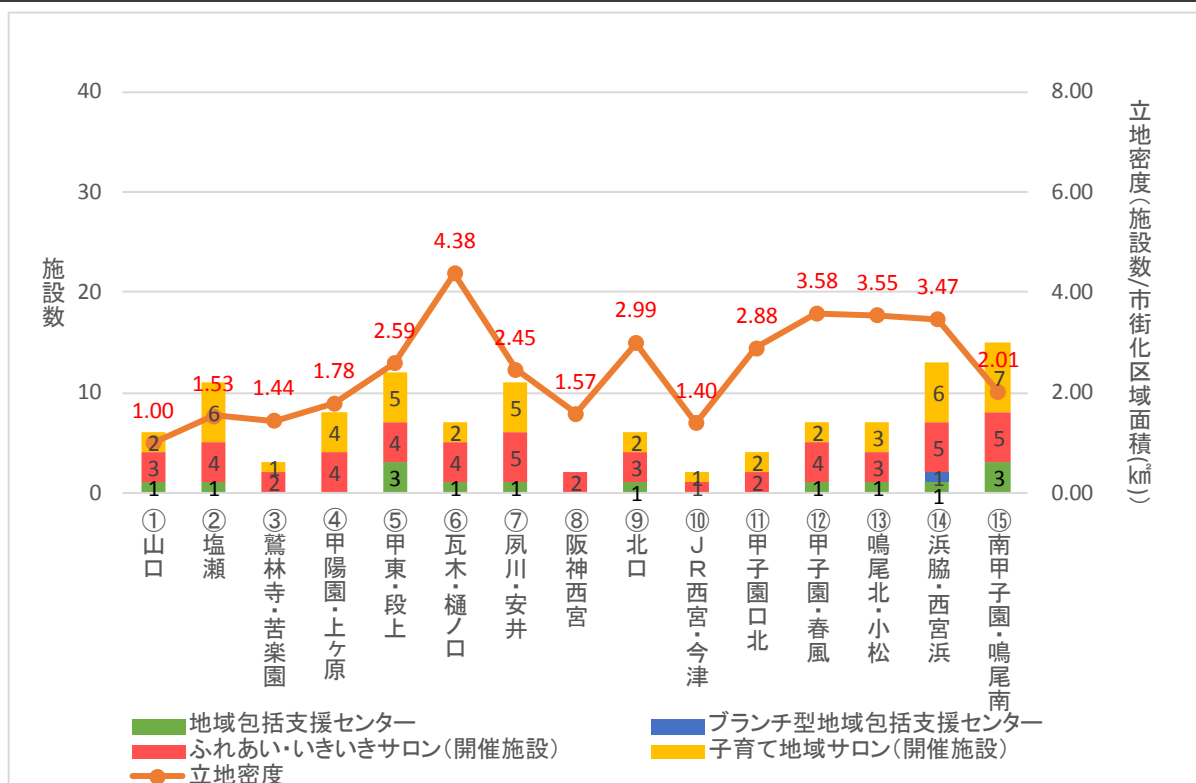
(2) 福祉施設の状況

- 地域で暮らす高齢者の生活を総合的に支えていくための中心的な役割を担う地域包括支援センター、ランチ型地域包括支援センターは概ね中学校単位で設置されている。
- 住民同士が気軽に集い、自由に交流できる「ふれあい・いきいきサロン」や子育て中の方が子どもと一緒に気軽に集い、交流できる「子育て地域サロン」は開催施設数に差があるものの、すべての日常生活圏で開催されている。



出典：平成 26 年度事業報告資料編（社会福祉法人 西宮市社会福祉協議会）

図Ⅱ-2-15 福祉施設の立地状況



出典：西宮市ホームページ、事業報告資料編（社会福祉法人 西宮市社会福祉協議会）

図 II-2-16 日常生活圏ごとの福祉施設の施設数と立地密度 (平成 26 年度)

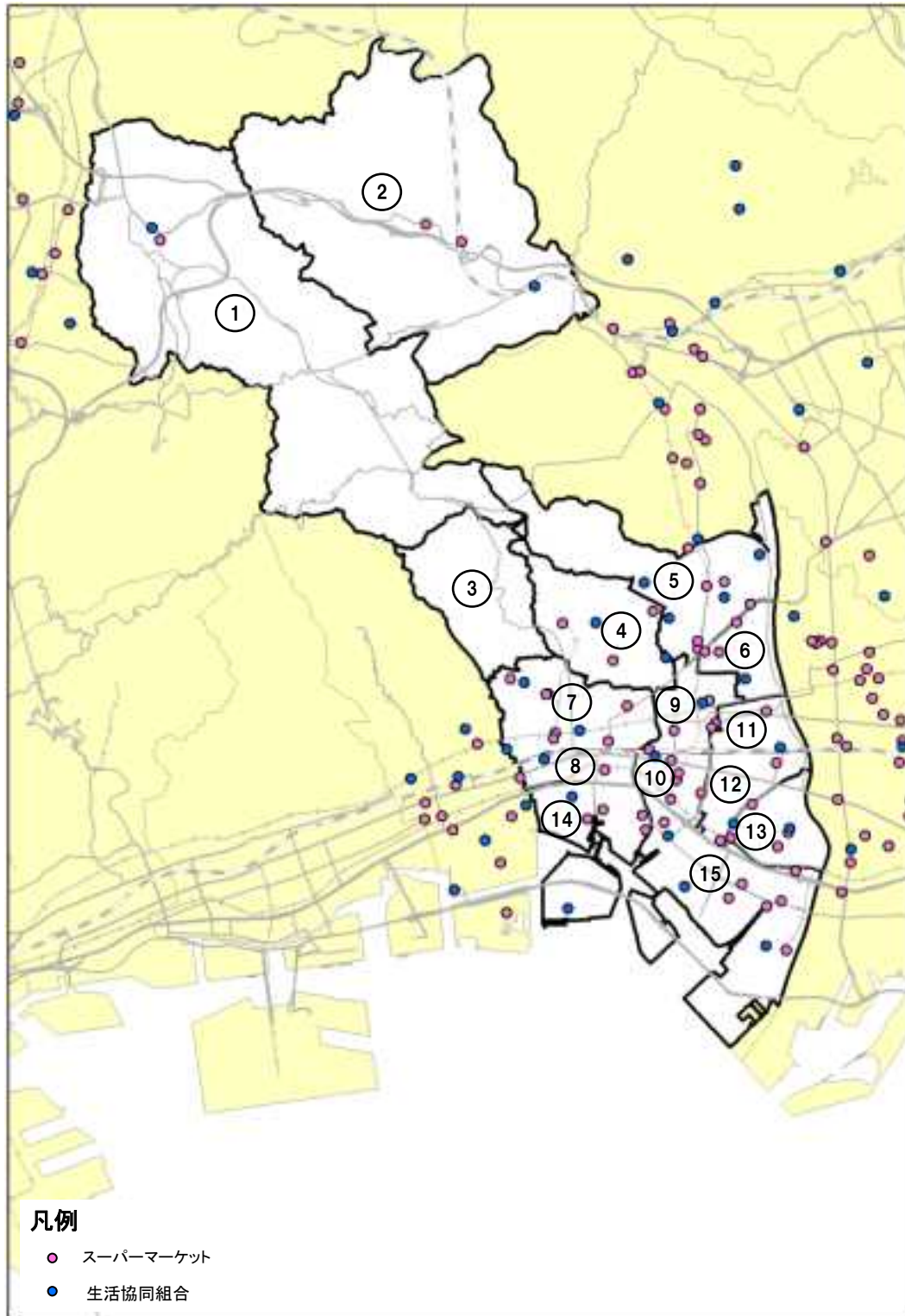
表 II-2-5 全市の福祉施設の施設数と立地密度 (平成 26 年度)

| | 施設数 | 立地密度 [施設数/km ²] |
|-------------------------------|-----|--------------------------------|
| 地域包括支援センター ブランチ型地域包括支援センター | 15 | 0.29 |
| ふれあい・いきいきサロン | 51 | 0.98 |
| 子育て地域サロン | 48 | 0.92 |
| 計 | 114 | 2.19 |

出典：西宮市ホームページ、事業報告資料編（社会福祉法人 西宮市社会福祉協議会）

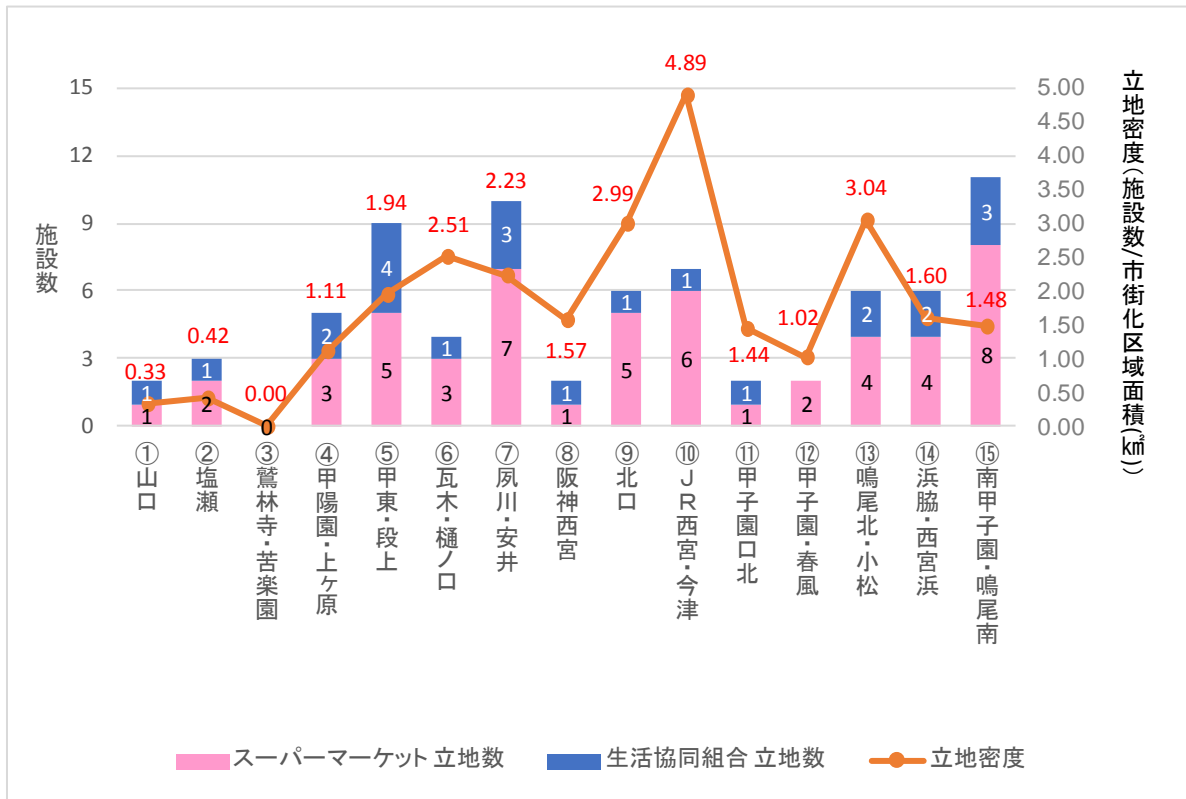
(3) 商業施設の状況

- スーパーマーケットなどは③鷺林寺・苦楽園以外の日常生活圏で立地しており、④～⑮の日常生活圏では比較的高密度に立地している一方で、北部の①山口、②塩瀬は2か所ずつとなっており、立地密度が低い。



出典：iタウンページ

図Ⅱ-2-17 スーパーマーケットの立地状況



出典：iタウンページ

図Ⅱ-2-18 日常生活圏ごとのスーパーマーケットなどの施設数と立地密度(平成27年)

表Ⅱ-2-6 全市のスーパーマーケットなどの施設数と立地密度(平成27年)

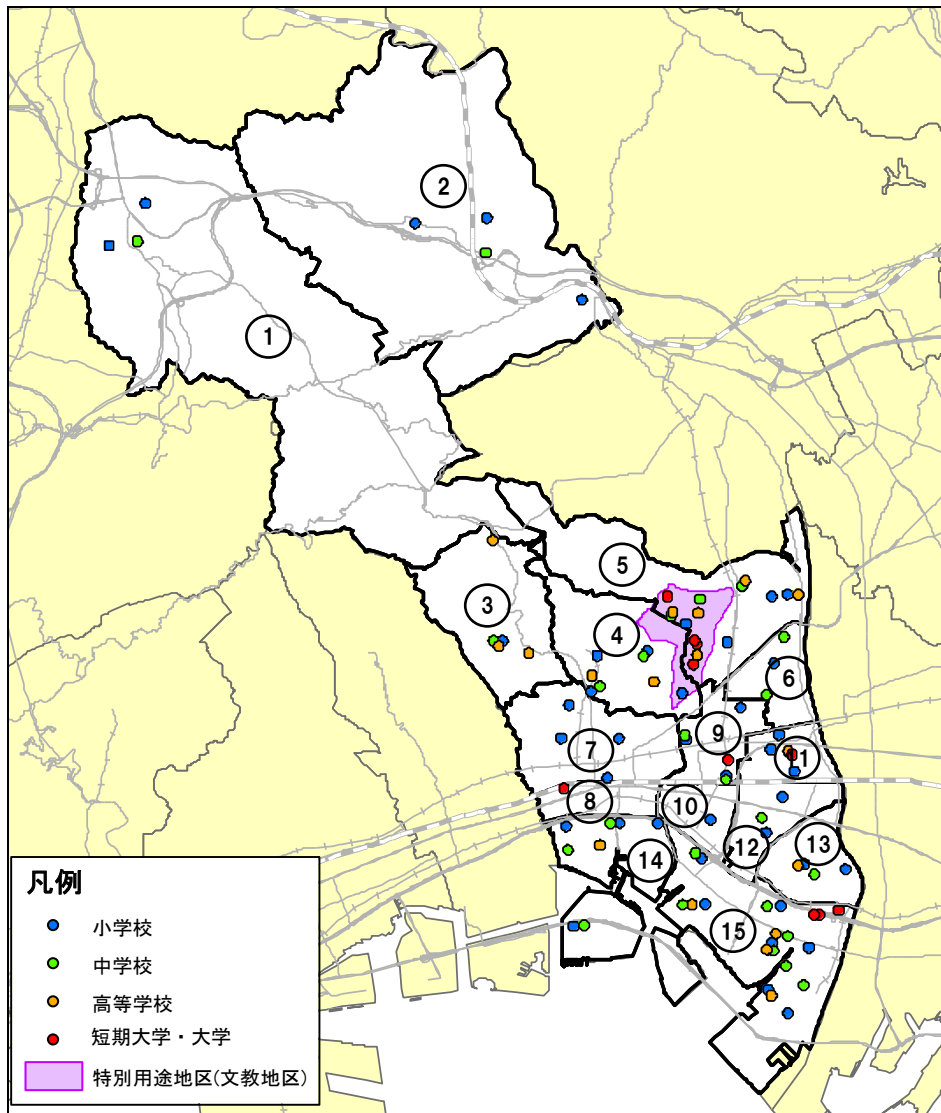
| | 施設数 | 立地密度 [施設数/km ²] |
|-----------|-----|--------------------------------|
| スーパーマーケット | 52 | 1.44 |
| 生活協同組合 | 23 | |

出典：iタウンページ

(4) 文教施設の状況

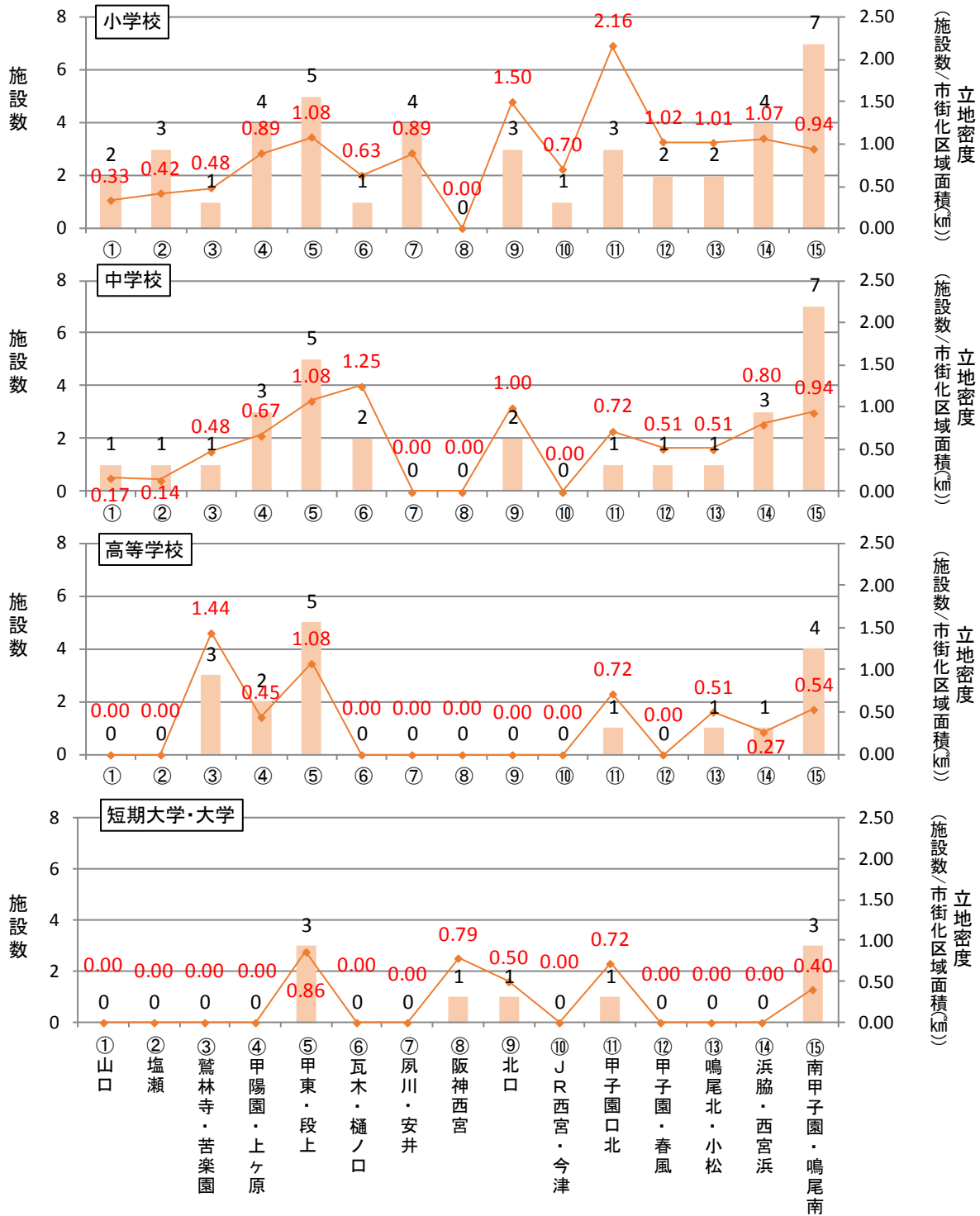
a) 学校の立地状況

- 小学校は、⑧阪神西宮を除き、すべての日常生活圏に立地しているが、①山口、②塩瀬、③鷺林寺・苦楽園は立地密度が 0.5 施設/km² 未満となっており、遠距離通学者が多いと考えられる。
- 中学校は、⑦夙川・安井、⑧阪神西宮、⑩JR 西宮・今津を除く日常生活圏に立地しているが、①山口、②塩瀬では小学校よりもさらに密度が低くなっている。
- 高等学校は、北部に立地していないため、南部または隣接市に通学する必要がある。
- 短期大学・大学は、市内に 9 つ立地しており、⑤甲東・段上の文教地区内や⑮南甲子園・鳴尾南には 3 つの施設が立地している。



出典：西宮市教育要覧

図Ⅱ-2-19 学校の立地状況(平成27年度)



出典：西宮市教育要覧

図 II-2-20 日常生活圏ごとの学校の施設数と立地密度 (平成 27 年度)

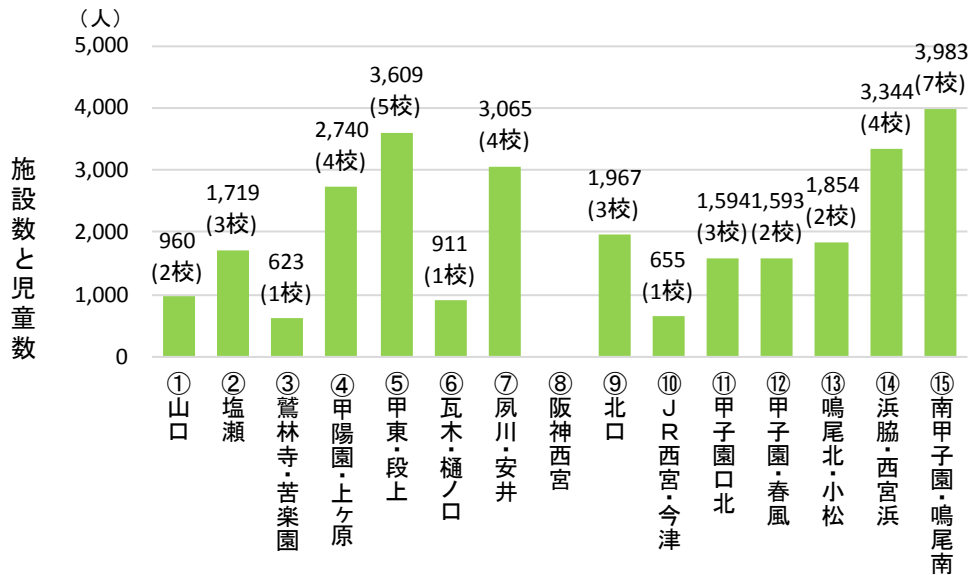
表 II-2-7 全市の学校の施設数と立地密度 (平成 27 年度)

| | 施設数 | 立地密度 [施設数/km ²] |
|---------|-----|--------------------------------|
| 小学校 | 42 | 0.81 |
| 中学校 | 28 | 0.54 |
| 高等学校 | 17 | 0.33 |
| 短期大学・大学 | 9 | 0.17 |

出典：西宮市教育要覧

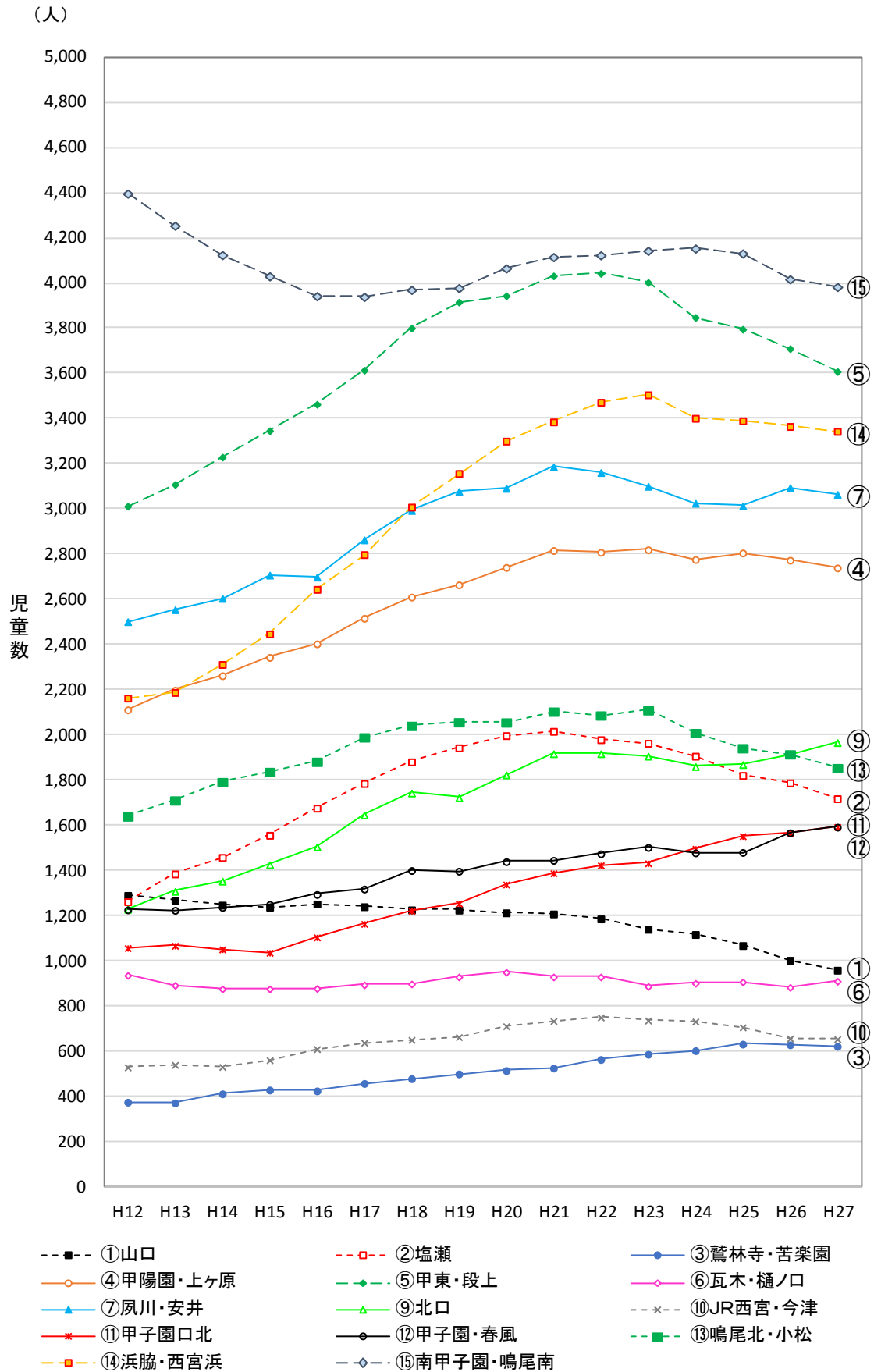
b) 小学校児童数の状況

- 平成 22 年～平成 27 年において③鷺林寺・苦楽園、⑨北口、⑪甲子園口北、⑫甲子園・春風では増加傾向であり、①山口、②塩瀬、⑤甲東・段上、⑩JR 西宮・今津、⑬鳴尾北・小松、⑭浜脇・西宮浜、⑮南甲子園・鳴尾南では減少傾向である。



出典：西宮市教育要覧

図Ⅱ-2-21 日常生活圏ごとの小学校の施設数と児童数(平成 27 年度)

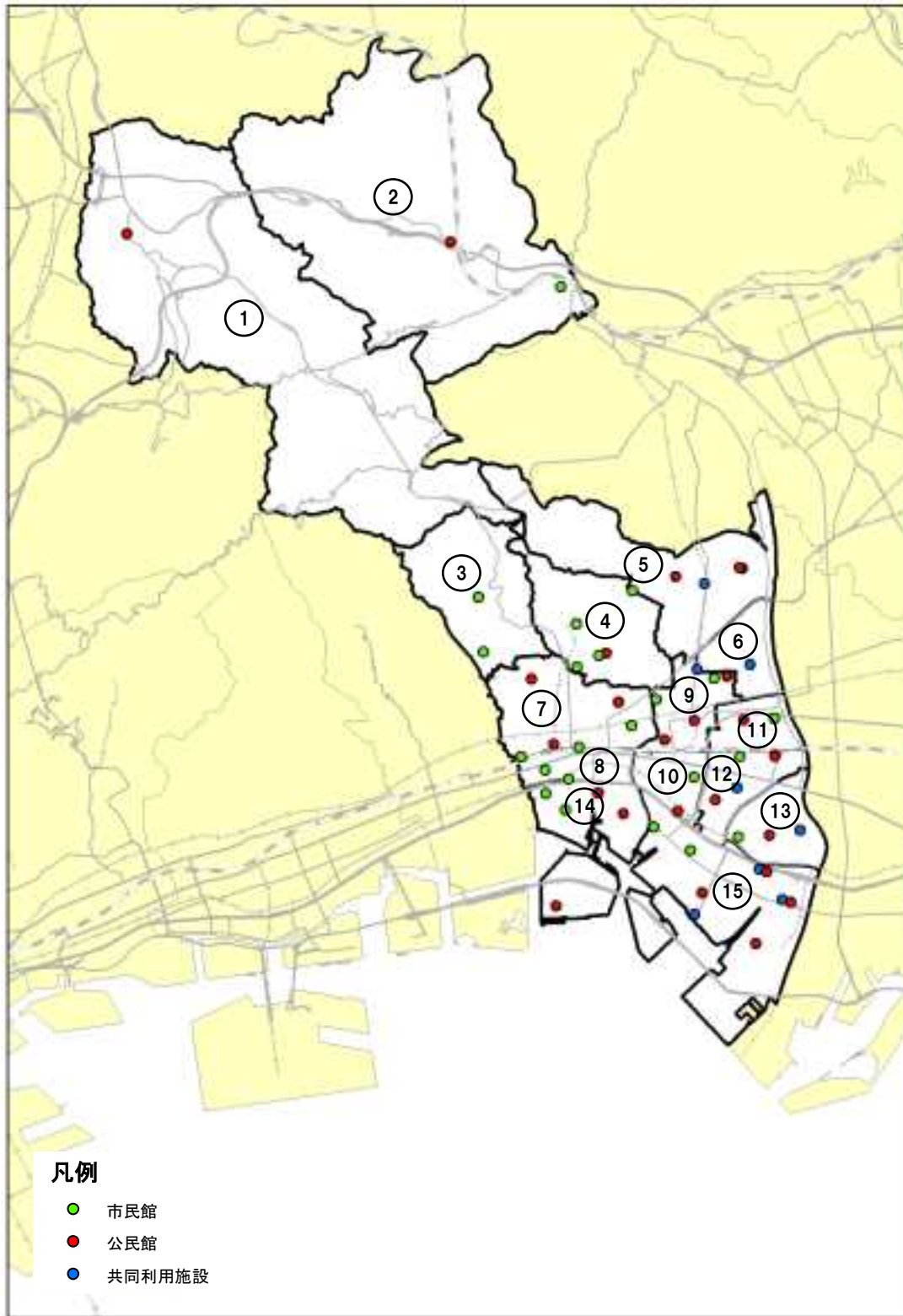


出典：西宮市教育要覧

図Ⅱ-2-22 日常生活圏別の小学校児童数の推移

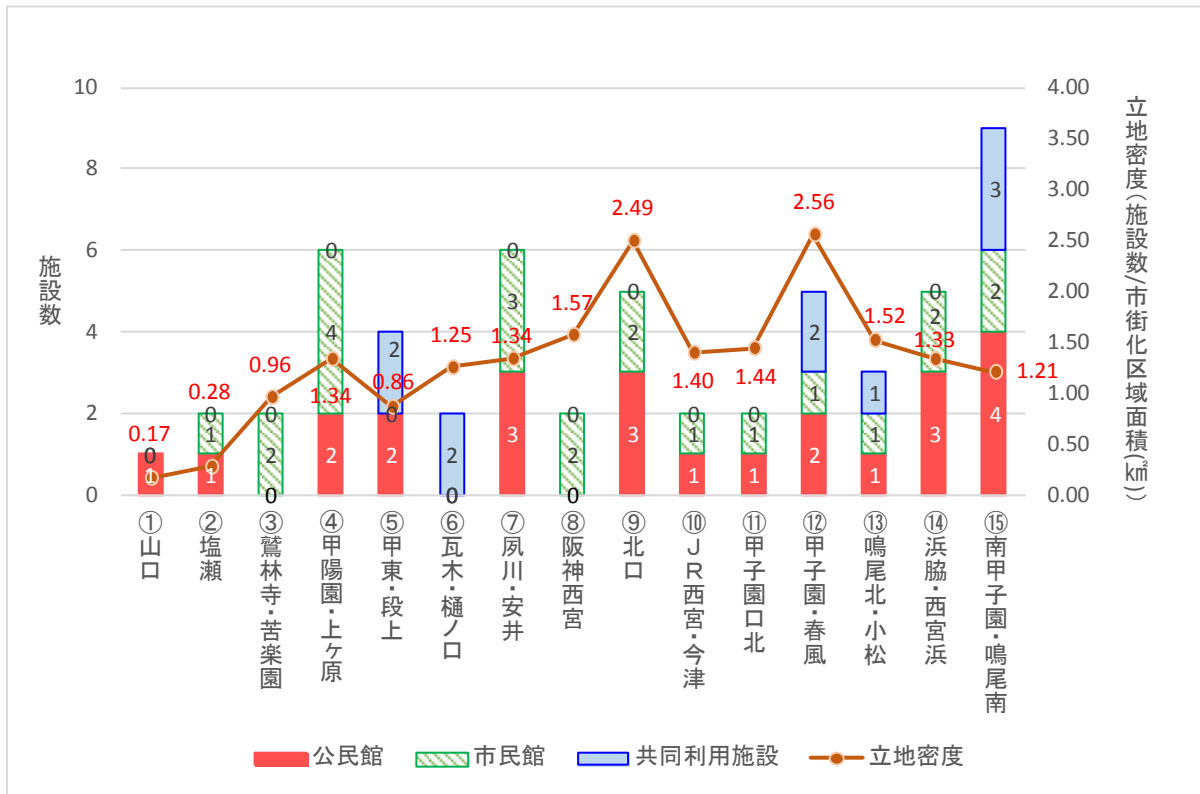
c) 公民館などの立地状況

- 公民館、市民館、共同利用施設のいずれかがすべての日常生活圏に立地しており、⑮南甲子園・鳴尾南に最も多く立地している。
- 立地密度は阪急神戸本線沿線以南の日常生活圏（⑦～⑮）で高い。



出典：西宮市ホームページ

図Ⅱ-2-23 公民館などの立地状況(平成27年)



出典：西宮市ホームページ

図Ⅱ-2-24 日常生活圏ごとの公民館等の施設数と立地密度(平成27年)

表Ⅱ-2-8 全市の公民館等の施設数と立地密度(平成27年)

| | 立地数 | 立地密度 [施設数/km ²] |
|--------|-----|--------------------------------|
| 公民館 | 24 | 0.46 |
| 市民館 | 22 | 0.43 |
| 共同利用施設 | 10 | 0.19 |
| 計 | 56 | 0.17 |

(5) 従業者数・在学者数からみた生活サービスの状況

- 医療・福祉は、⑧阪神西宮、⑩J R西宮・今津で10%以上、②塩瀬、③鷲林寺・苦楽園、④甲陽園・上ヶ原、⑪甲子園口北で3%以下となっている。
- 商業関係は、⑧阪神西宮、⑨北口で30%以上、②塩瀬、③鷲林寺・苦楽園、④甲陽園・上ヶ原で5%以下となっている。
- 教育・学習支援業は、⑤甲東・段上、⑨北口で5%以上、①山口、②塩瀬、④甲陽園・上ヶ原、⑥瓦木・樋ノ口、⑦夙川・安井、⑬鳴尾北・小松で2%以下となっている。
- 在学者数は、③鷲林寺・苦楽園、⑤甲東・段上、⑮南甲子園・鳴尾南で25%以上、⑩J R西宮・今津で5%以下となっている。

表Ⅱ-2-9 日常生活圏ごとの従業者数・在学者数の対人口比率

| 区分 | 従業者数の対人口比率 | | | 在学者数の 対人口比率 | |
|-----------|------------|-------|--------|----------------|------------|
| | 対象サービス | 医療・福祉 | 商業関係※1 | 教育・学習支援業 | 教育のうちの学校※2 |
| ①山口 | | 6.9% | 19.1% | 1.5% | 9.4% |
| ②塩瀬 | | 2.0% | 4.2% | 1.0% | 9.9% |
| ③鷲林寺・苦楽園 | | 1.8% | 1.9% | 4.8% | 29.0% |
| ④甲陽園・上ヶ原 | | 1.9% | 4.2% | 1.3% | 13.1% |
| ⑤甲東・段上 | | 4.6% | 7.8% | 9.3% | 75.3% |
| ⑥瓦木・樋ノ口 | | 3.7% | 6.8% | 0.9% | 10.2% |
| ⑦夙川・安井 | | 3.7% | 12.1% | 1.6% | 5.6% |
| ⑧阪神西宮 | | 12.2% | 31.6% | 3.4% | 19.8% |
| ⑨北口 | | 5.2% | 36.7% | 7.8% | 12.9% |
| ⑩J R西宮・今津 | | 11.3% | 22.0% | 1.7% | 3.7% |
| ⑪甲子園口北 | | 2.7% | 8.6% | 1.6% | 8.2% |
| ⑫甲子園・春風 | | 3.5% | 15.4% | 2.1% | 7.8% |
| ⑬鳴尾北・小松 | | 4.9% | 10.8% | 1.5% | 11.4% |
| ⑭浜脇・西宮浜 | | 3.7% | 14.3% | 2.0% | 17.0% |
| ⑮南甲子園・鳴尾南 | | 5.0% | 12.6% | 3.9% | 27.9% |
| 全市 | | 4.5% | 12.7% | 3.1% | 20.2% |

※1 ここでの商業関係とは、卸売業、小売業、宿泊業、飲食サービス業、生活関連サービス業、娯楽業である。

※2 ここでの学校とは、小学校、中学校、高等学校、特別支援学校、短期大学、大学である。

出典：経済センサス（平成21年）、西宮市教育要覧（平成22年度）、国勢調査（平成22年）

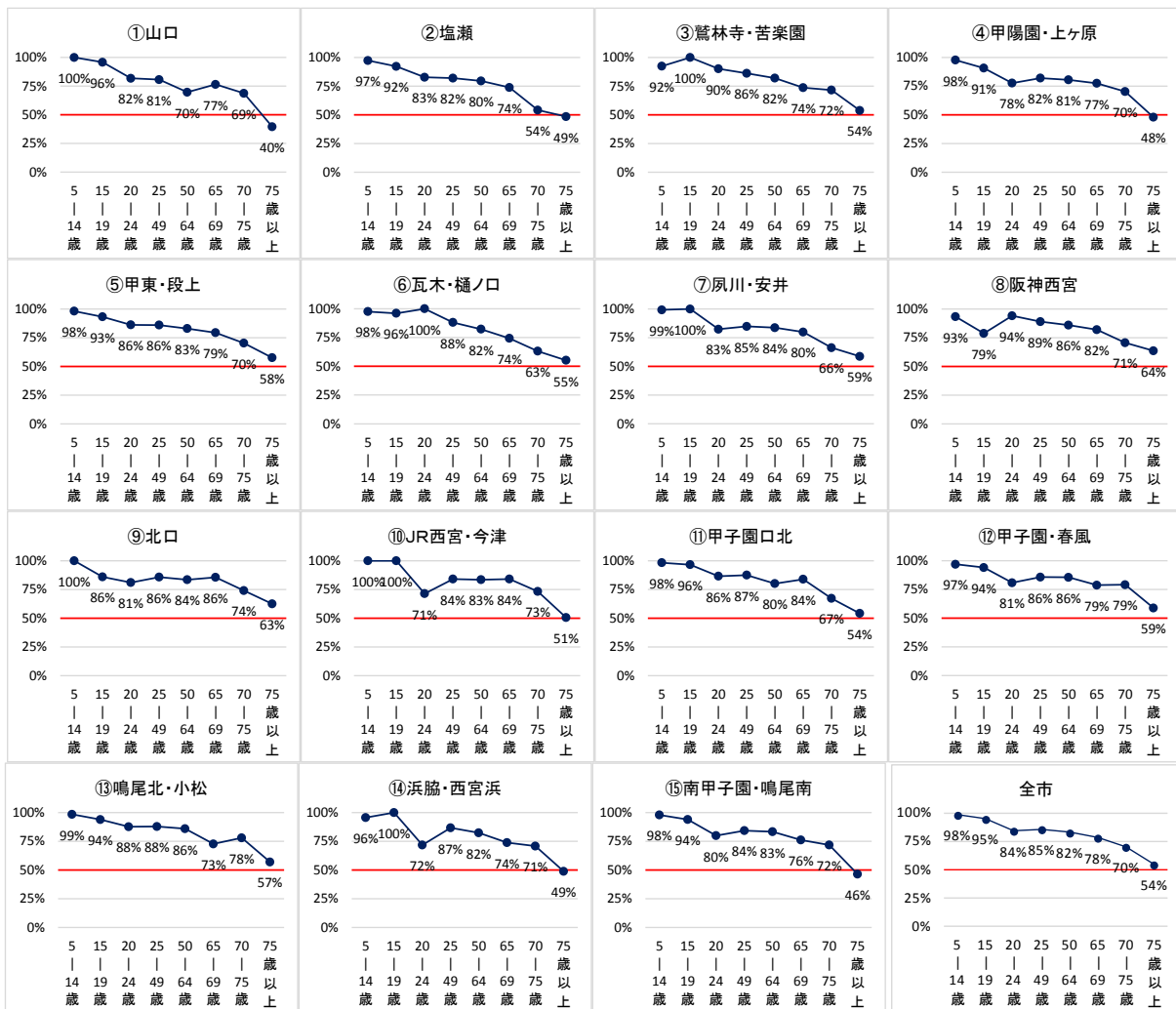
2.2.2 日常生活圏ごとのお出かけの状況

1) 年齢階層別の外出率と日常生活圏内の移手段の状況

(1) 年齢階層別の外出率

- すべての日常生活圏で年齢層が高いほど外出率が低くなっている。
- ①山口、②塩瀬、④甲陽園・上ヶ原、⑭浜脇・西宮浜、⑮南甲子園・鳴尾南でその傾向が顕著となっている。

高齢者の社会参加や、健康増進による社会保障費の抑制などのためには、高齢者にとって外出しやすい交通体系にすることが重要であると考えられる。



※外出率とは、1日に1度以上の外出を行った人の割合を示す。

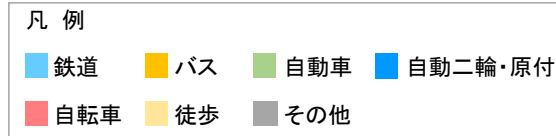
出典：近畿圏パーソントリップ調査

図Ⅱ-2-25 年齢階層別の外出率(平成22年)

(2) 日常生活圏内の移動における年齢階層別の交通手段

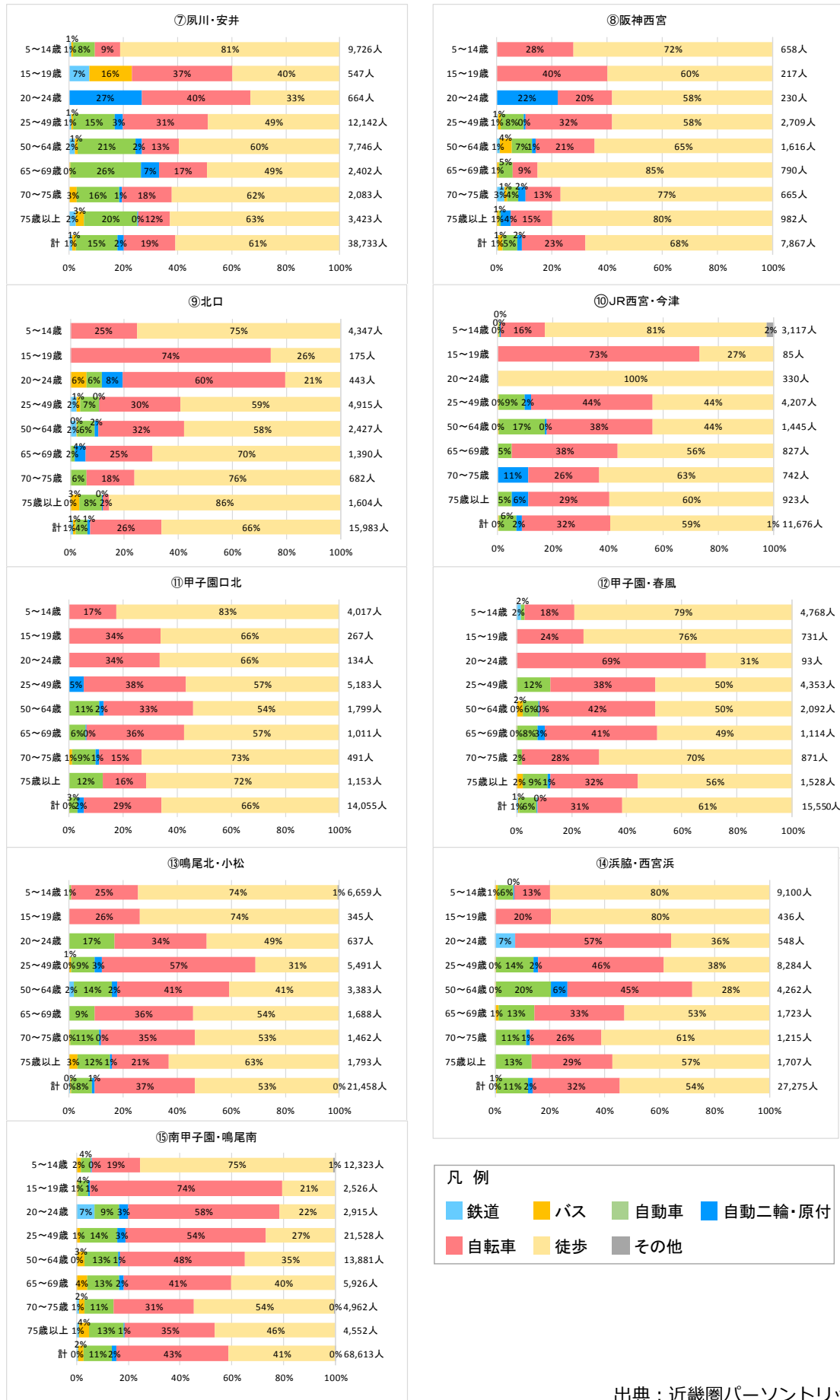
- ①山口、②塩瀬、③鷲林寺・苦楽園では、他の日常生活圏と比べて自動車での移動が多くなっている。
- その他の日常生活圏では、徒歩・自転車での移動が多くなっている。
- ①山口、②塩瀬ではバスの移動が他の日常生活圏と比べてやや多くなっている。

日常生活圏内の移動は、比較的近距離であるため、徒歩・自転車が主体となるが、標高差が大きい地域では自動車が徒歩・自転車に代わる交通手段となる傾向がある。



出典：近畿圏パーソントリップ調査

図Ⅱ-2-26 日常生活圏内の移動における年齢階層別の交通手段 その1(平成22年)



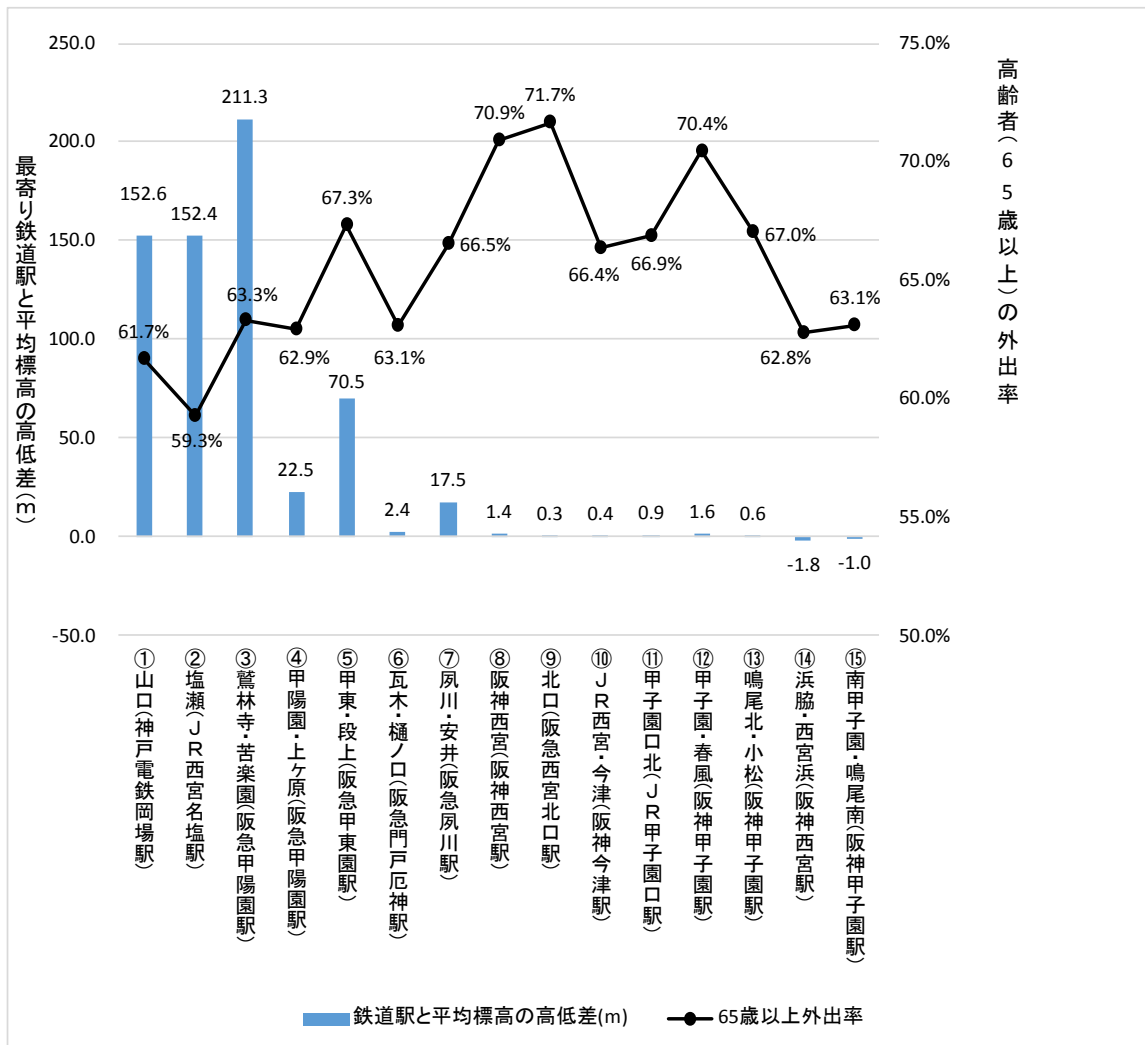
出典：近畿圏パーソントリップ調査

図Ⅱ-2-27 日常生活圏内の移動における年齢階層別の交通手段 その2(平成22年)

2) 高齢者の外出率の特性

(1) 鉄道駅との高低差と高齢者の外出率

- ①山口、②塩瀬、③鷺林寺・苦楽園では鉄道駅の標高と日常生活圏の平均標高の差が大きく、高齢者の外出率は低くなっている。
- ⑭浜脇・西宮浜、⑮南甲子園・鳴尾南では地形は平坦であるが、高齢者の外出率は低くなっている。



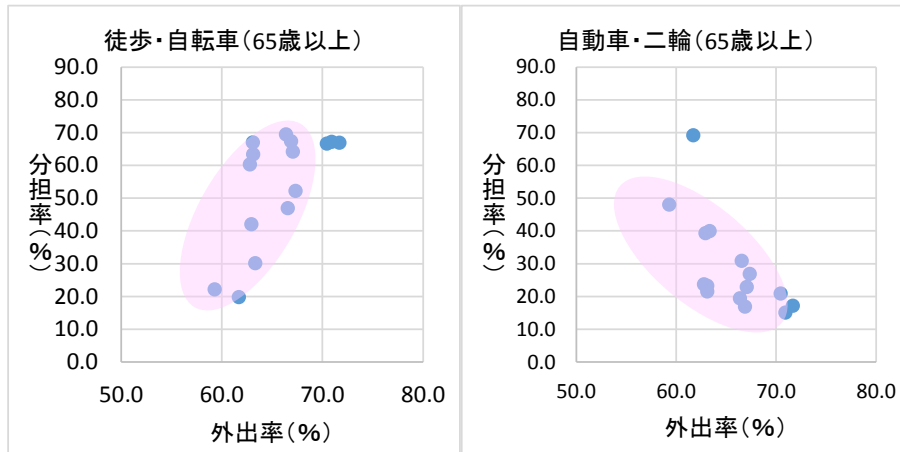
出典：国土地理院基礎地図情報、近畿圏パーソントリップ調査

図Ⅱ-2-28 鉄道駅との高低差と高齢者の外出率(平成22年)

(2) 高齢者の交通手段分担率と外出率

- 徒歩・自転車の分担率が高いほど外出率は高く、自動車・二輪の分担率が高いほど外出率は低くなっている。

自動車・二輪の分担率が高いと高齢者の外出率が低下していることから、自動車・二輪を基本的な交通手段としている地域で高齢者の外出を促すためには、公共交通の利便性や徒歩・自転車の移動環境の向上を図る必要がある。



※交通手段分担率とは、移動の手段として徒歩、自転車、二輪、自動車、鉄道、バス等がどのような割合で使われているかを占める数字であり、全手段に対する割合で表される。

出典：近畿圏パーソントリップ調査

図Ⅱ-2-29 高齢者の交通手段分担率と外出率(平成22年)

3) 日常生活圏ごとの移動状況

(1) 交通手段別の移動回数

- 鉄道利用が多いほど、徒歩移動が多く、移動回数が多くなっている。
- 移動回数は、主要鉄道駅に近い⑧阪神西宮、⑨北口、⑪甲子園口北、⑫甲子園・春風で多く、鉄道駅から離れた①山口、②塩瀬、③鷲林寺・苦楽園、⑭浜脇・西宮浜、⑮南甲子園・鳴尾南で少ない状況となっている。

鉄道駅から離れた日常生活圏で移動回数を増やすには鉄道利用を増やす必要があり、鉄道利用を増やすには主要鉄道駅にアクセスする徒歩以外の交通手段を充実させる必要があると考えられ、交通弱者の利用を考慮すると、バス交通の充実が効果が高いと考えられる。

表Ⅱ-2-10 平日1日・1人当たりの交通手段別移動回数(平成22年)

| 対象居住者 交通手段 | 5歳以上 | | | | | | 65歳以上 | |
|---------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 徒歩 | 自転車 | 自動車 | バス | 鉄道 | その他 | 全手段 | 全手段 |
| ①山口 | 0.60回 | 0.05回 | 0.46回 | 0.18回 | 0.22回 | 0.08回 | 1.59回 | 0.95回 |
| ②塩瀬 | 1.27回 | 0.08回 | 0.52回 | 0.23回 | 0.70回 | 0.14回 | 2.94回 | 1.71回 |
| ③鷲林寺・苦楽園 | 0.85回 | 0.07回 | 0.73回 | 0.26回 | 0.38回 | 0.24回 | 2.53回 | 2.09回 |
| ④甲陽園・上ヶ原 | 1.32回 | 0.45回 | 0.42回 | 0.15回 | 0.64回 | 0.31回 | 3.29回 | 2.33回 |
| ⑤甲東・段上 | 1.54回 | 0.49回 | 0.33回 | 0.08回 | 0.76回 | 0.16回 | 3.36回 | 2.65回 |
| ⑥瓦木・樋ノ口 | 1.30回 | 0.97回 | 0.27回 | 0.07回 | 0.72回 | 0.16回 | 3.49回 | 1.92回 |
| ⑦夙川・安井 | 1.67回 | 0.42回 | 0.34回 | 0.08回 | 0.78回 | 0.16回 | 3.45回 | 2.48回 |
| ⑧阪神西宮 | 1.73回 | 0.49回 | 0.24回 | 0.05回 | 0.86回 | 0.16回 | 3.53回 | 2.95回 |
| ⑨北口 | 1.85回 | 0.48回 | 0.19回 | 0.07回 | 1.00回 | 0.17回 | 3.76回 | 2.28回 |
| ⑩JR西宮・今津 | 1.28回 | 0.52回 | 0.19回 | 0.06回 | 0.54回 | 0.16回 | 2.75回 | 1.70回 |
| ⑪甲子園口北 | 1.73回 | 0.74回 | 0.20回 | 0.08回 | 0.89回 | 0.19回 | 3.83回 | 2.61回 |
| ⑫甲子園・春風 | 1.54回 | 0.71回 | 0.33回 | 0.11回 | 0.74回 | 0.16回 | 3.59回 | 2.46回 |
| ⑬鳴尾北・小松 | 1.23回 | 0.68回 | 0.24回 | 0.09回 | 0.61回 | 0.19回 | 3.04回 | 2.40回 |
| ⑭浜脇・西宮浜 | 1.16回 | 0.63回 | 0.27回 | 0.10回 | 0.53回 | 0.17回 | 2.86回 | 2.05回 |
| ⑮南甲子園・鳴尾南 | 1.09回 | 0.66回 | 0.22回 | 0.11回 | 0.67回 | 0.15回 | 2.90回 | 2.01回 |
| 全市 | 1.35回 | 0.53回 | 0.31回 | 0.11回 | 0.69回 | 0.17回 | 3.16回 | 2.20回 |

出典：近畿圏パーソントリップ調査

(2) 他の日常生活圏などとの往来

平日における他の日常生活圏との往来には、次のような傾向がある。

- ①山口は、102 神戸北との往来が多くなっている。
- ②塩瀬、⑤甲東・段上、⑧阪神西宮は、203 宝塚・川西等との往来が多くなっている。
- ③鷲林寺・苦楽園、④甲陽園・上ヶ原、⑧阪神西宮は、⑦夙川・安井との往来が多くなっている。
- ⑥瓦木・樋ノ口は、⑨北口との往来が多くなっている。
- ⑦夙川・安井、⑭浜脇・西宮浜は、⑧阪神西宮との往来が多くなっている。
- ⑨北口、⑩J R 西宮・今津、⑪甲子園口北は、202 大阪方面との往来が多くなっている。
- ⑫甲子園・春風、⑬鳴尾北・小松は、⑮南甲子園・鳴尾南との往来が多くなっている。
- ⑮南甲子園・鳴尾南は、⑫甲子園・春風との往来が多くなっている。

休日における他の日常生活圏との往来には、平日と比べて次のような変化がある。

- ④甲陽園・上ヶ原、⑪甲子園口北は、⑨北口との往来が多くなっている。
- ⑦夙川・安井、⑧阪神西宮、⑩J R 西宮・今津は、101 芦屋・神戸南方面との往来が多くなっている。
- ⑭浜脇・西宮浜は、⑮南甲子園・鳴尾南との往来が多くなっている。

表Ⅱ-2-11 他の日常生活圏などとの往来(平成22年)

| 平日・休日区分 往来の多さの順位 | 他の日常生活圏等 | | | |
|---------------------|------------|--------------|--------------|--------------|
| | 平日 | | 休日 | |
| | 1位 | 2位 | 1位 | 2位 |
| ①山口 | 102 神戸北 | 103 三田・丹波方面 | 102 神戸北 | 103 三田・丹波方面 |
| ②塩瀬 | 203 宝塚・川西等 | 202 大阪方面 | 203 宝塚・川西等 | 102 神戸北 |
| ③鷲林寺・苦楽園 | ⑦夙川・安井 | ④甲陽園・上ヶ原 | ⑦夙川・安井 | 101 芦屋・神戸南方面 |
| ④甲陽園・上ヶ原 | ⑦夙川・安井 | ⑤甲東・段上 | ⑨北口 | ⑦夙川・安井 |
| ⑤甲東・段上 | 203 宝塚・川西等 | 202 大阪方面 | 203 宝塚・川西等 | ⑨北口 |
| ⑥瓦木・樋ノ口 | ⑨北口 | ⑤甲東・段上 | ⑨北口 | ⑤甲東・段上 |
| ⑦夙川・安井 | ⑧阪神西宮 | 101 芦屋・神戸南方面 | 101 芦屋・神戸南方面 | ⑧阪神西宮 |
| ⑧阪神西宮 | ⑦夙川・安井 | ⑭浜脇・西宮浜 | 101 芦屋・神戸南方面 | ⑦夙川・安井 |
| ⑨北口 | 202 大阪方面 | 101 芦屋・神戸南方面 | 202 大阪方面 | 101 芦屋・神戸南方面 |
| ⑩J R 西宮・今津 | 202 大阪方面 | 101 芦屋・神戸南方面 | 101 芦屋・神戸南方面 | 202 大阪方面 |
| ⑪甲子園口北 | 202 大阪方面 | ⑫甲子園・春風 | ⑨北口 | 202 大阪方面 |
| ⑫甲子園・春風 | ⑮南甲子園・鳴尾南 | 202 大阪方面 | ⑮南甲子園・鳴尾南 | 202 大阪方面 |
| ⑬鳴尾北・小松 | ⑮南甲子園・鳴尾南 | 202 大阪方面 | ⑮南甲子園・鳴尾南 | 201 尼崎 |
| ⑭浜脇・西宮浜 | ⑧阪神西宮 | 101 芦屋・神戸南方面 | ⑮南甲子園・鳴尾南 | ⑧阪神西宮 |
| ⑮南甲子園・鳴尾南 | ⑫甲子園・春風 | ⑬鳴尾北・小松 | ⑫甲子園・春風 | 201 尼崎 |

出典：近畿圏パーソントリップ調査

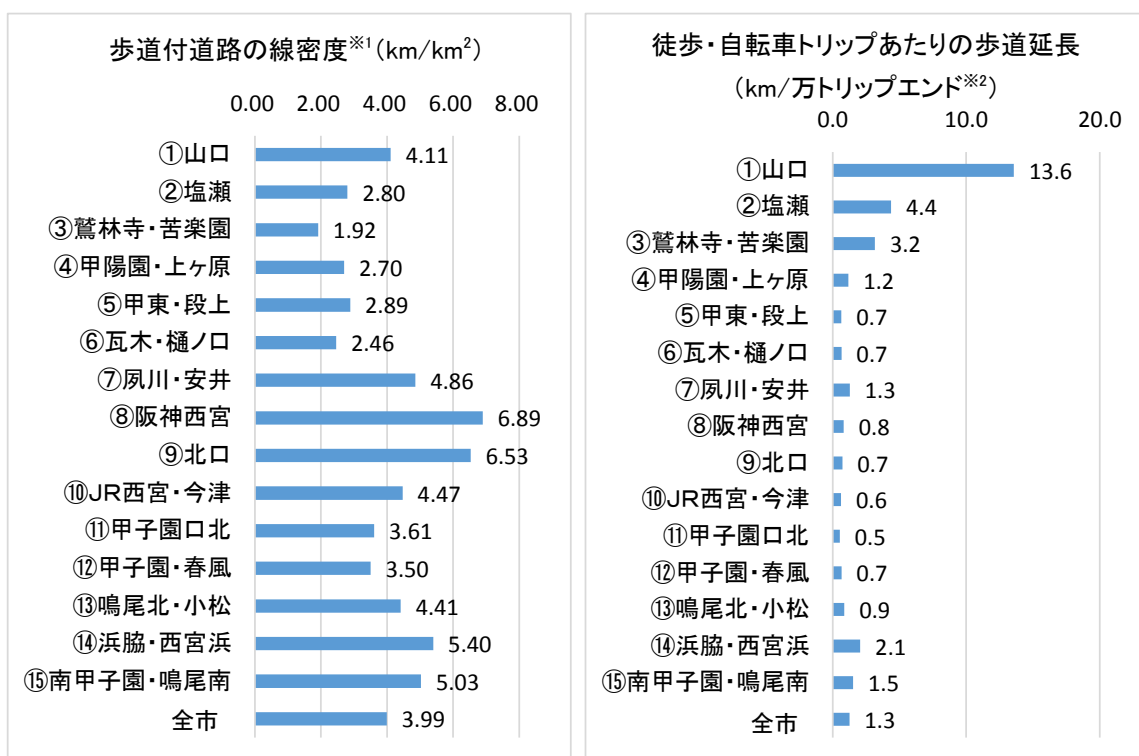
2.2.3 日常生活圏ごとの移動環境

1) 道路の状況

(1) 歩道の整備状況

- ②塩瀬、③鷺林寺・苦楽園、④甲陽園・上ヶ原、⑤甲東・段上、⑥瓦木・樋ノ口では、歩道が整備されている道路の線密度が低く、特に④甲陽園・上ヶ原、⑤甲東・段上、⑥瓦木・樋ノ口では徒歩・自転車トリップあたりの歩道延長も短くなっている。

これは、道路整備が進む前に住宅開発がなされたことや、南部の阪急神戸本線以北では戦災復興時に面整備が行われなかったためであると考えられる。



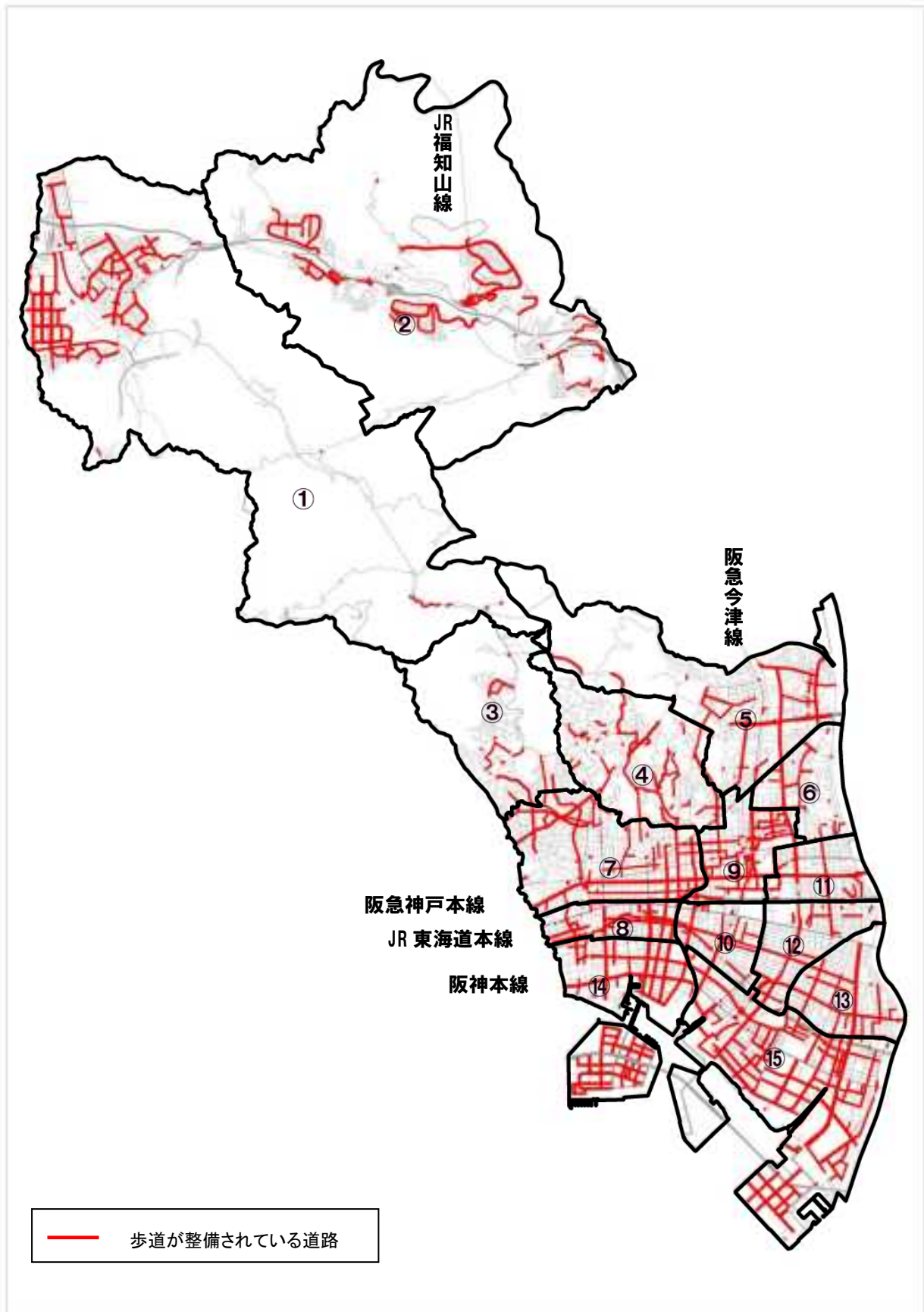
※1 歩道付道路の線密度とは、単位面積あたりに占める歩道が整備されている道路延長を示す。

※2 トリップエンドとは、1つのトリップ（移動）に関して、

発生側：1トリップ+集中側：1トリップ =2トリップエンドとカウントする。

出典：西宮市 GIS データ（平成 25 年）、近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年）

図Ⅱ-2-30 歩道の整備水準(平成 25 年)

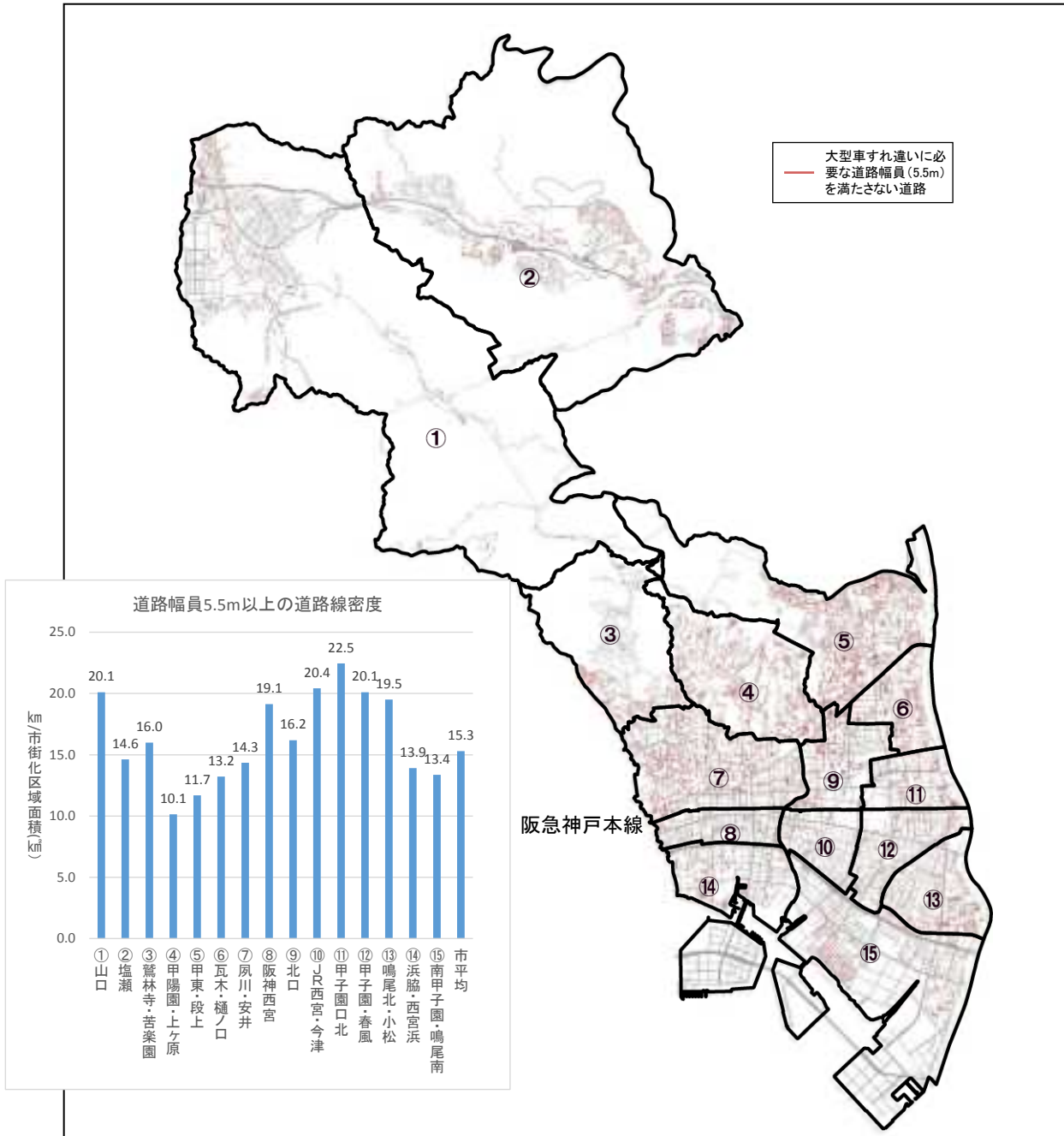


出典：西宮市 GIS データ

図Ⅱ-2-31 歩道の整備状況(平成 25 年)

(2) 大型車がすれ違い可能な道路の状況

- 阪急神戸本線北側の④甲陽園・上ヶ原、⑤甲東・段上、⑥瓦木・樋ノ口、⑦夙川・安井及び臨海部の⑭浜脇・西宮浜、⑮南甲子園・鳴尾南では、大型車のすれ違いに必要な道路幅員（5.5m）を満たす道路が少なくなっている。

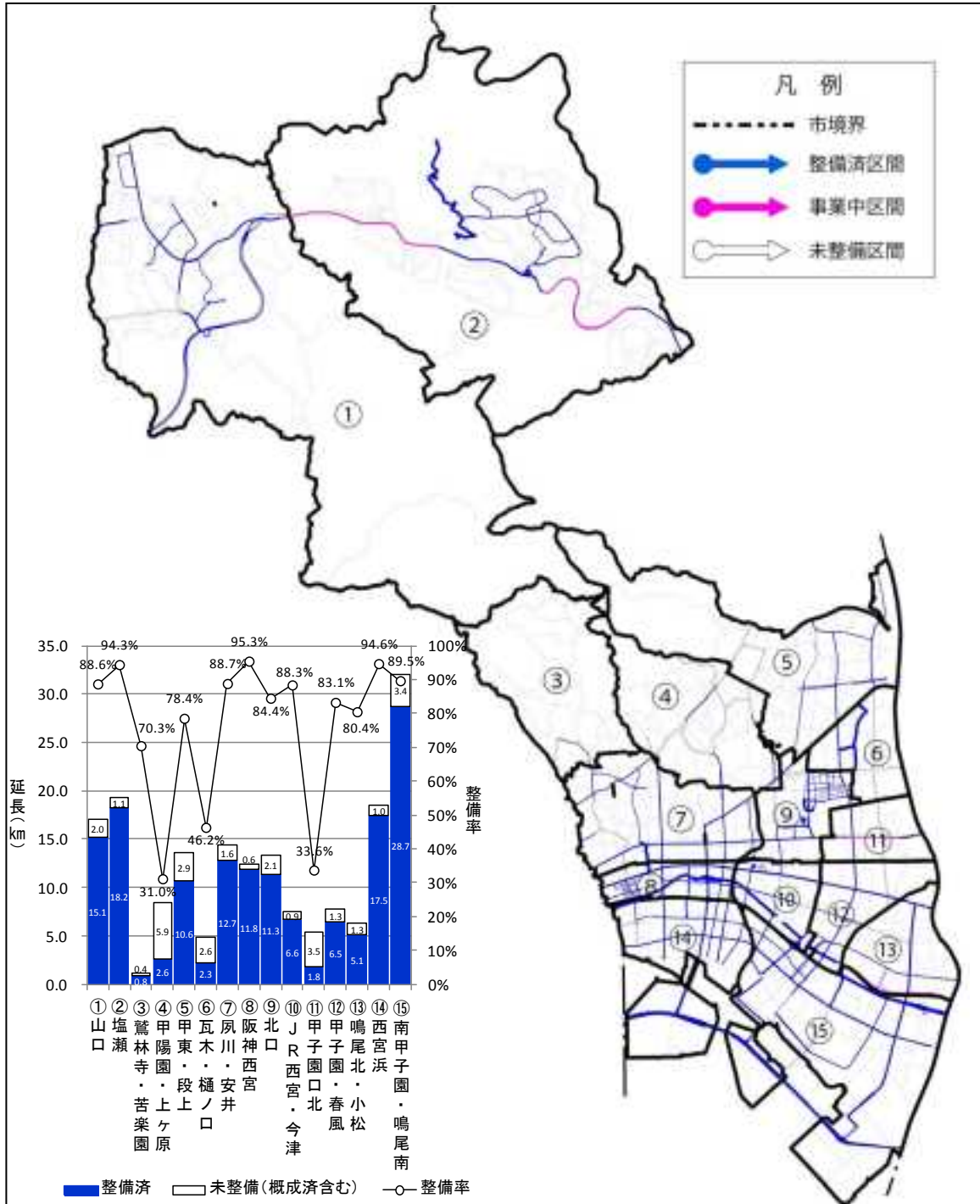


出典：西宮市 GIS データ

図Ⅱ-2-32 大型車がすれ違い可能な道路の状況(平成 25 年)

(3) 都市計画道路の整備状況

- 本市の都市計画道路は総延長が約 182 kmあり、そのうち約 152 kmが整備済で、整備率は約 83%となっている。
- ④甲陽園・上ヶ原、⑥瓦木・樋ノ口、⑪甲子園口北では整備率が 50%に満たない状況であり、都市計画道路の整備状況は地域によって差がある。



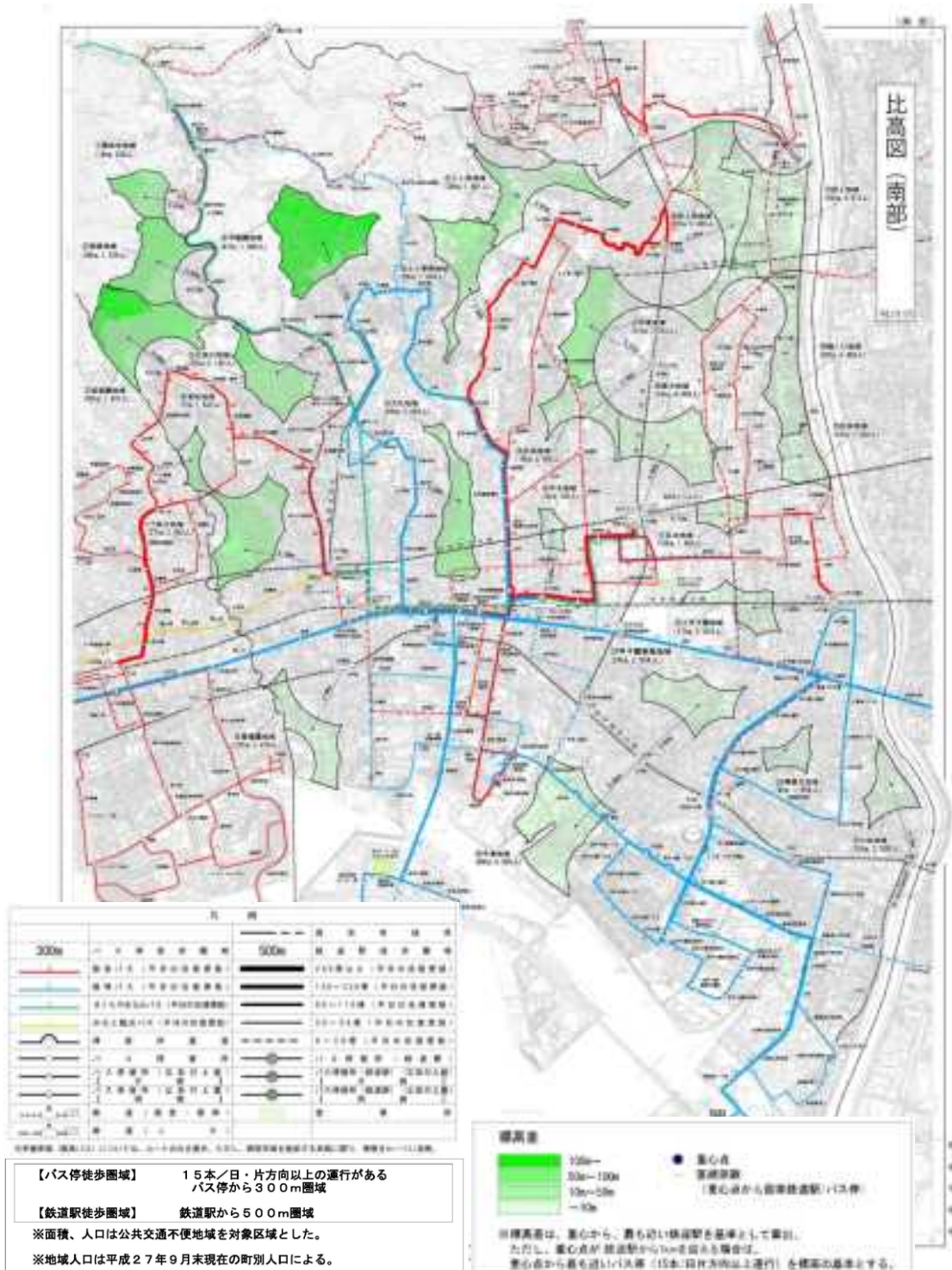
出典：西宮市都市計画道路整備状況図、西宮市都市計画年報

図Ⅱ-2-33 都市計画道路の整備状況(平成28年)

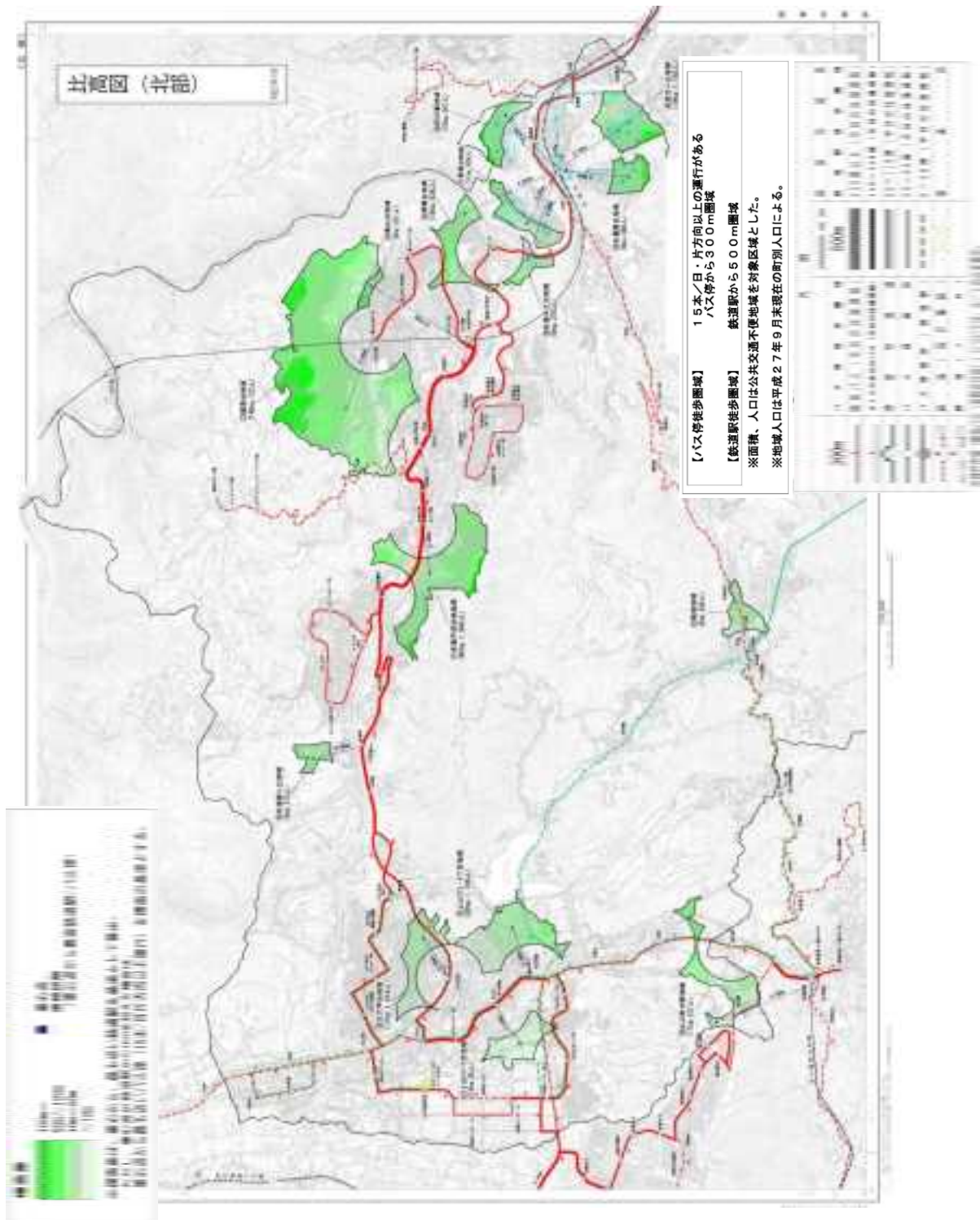
2) 地形面での移動環境

- 鉄道駅から 500m、バス停（15 本/日・片道以上）から 300m以上離れているなどの条件をもつ公共交通不便地域の中で、②塩瀬の国見台地域・名塩平成台他地域・生瀬高台地域、③鷲林寺・苦楽園の鷲林寺地域・柏堂地域・苦楽園地域、④甲陽園・上ヶ原の甲陽園地域などでは、最寄りの鉄道駅やバス停との高低差がある。

これらの地域では、高齢者などが徒歩・自転車で最寄りの鉄道駅やバス停に移動することが困難であると考えられる。



図Ⅱ-2-34 南部の地形面での移動環境(平成27年)

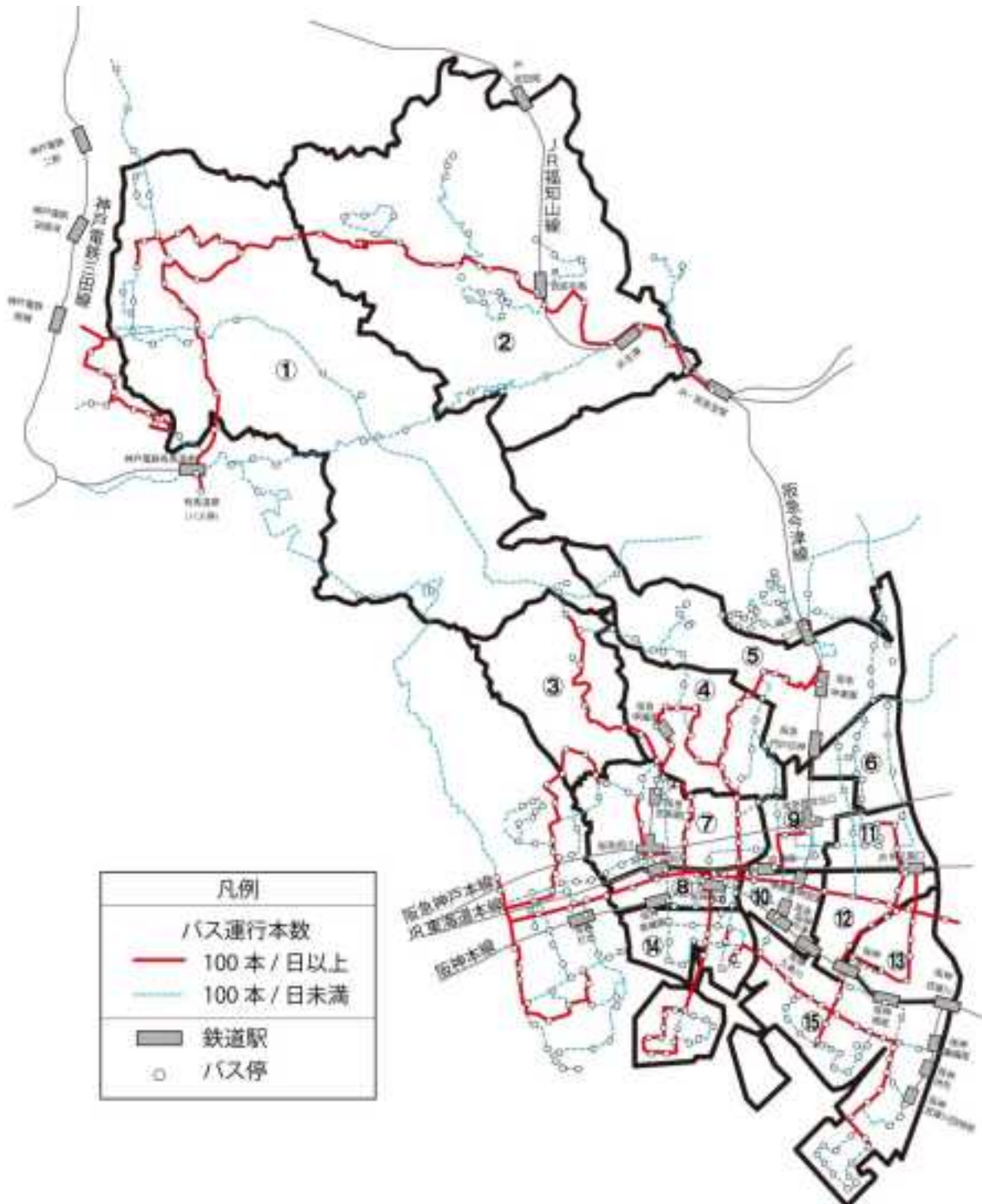


図Ⅱ-2-35 北部の地形面での移動環境(平成27年)

3) 路線バスの利用環境

(1) 路線バスの運行経路と運行本数

- 北部の JR・阪急宝塚駅から有馬温泉間（国道 176 号経由）、南部の阪急甲東園駅、JR 西宮駅、阪神西宮駅、阪神甲子園駅を基点とするバス路線は、運行本数が 100 本/日を上回っている。
- ⑥瓦木・樋ノ口を運行するバス路線はすべて運行本数が 100 本/日（20 分に 1 本程度）以下で、運行本数に差が生じている。

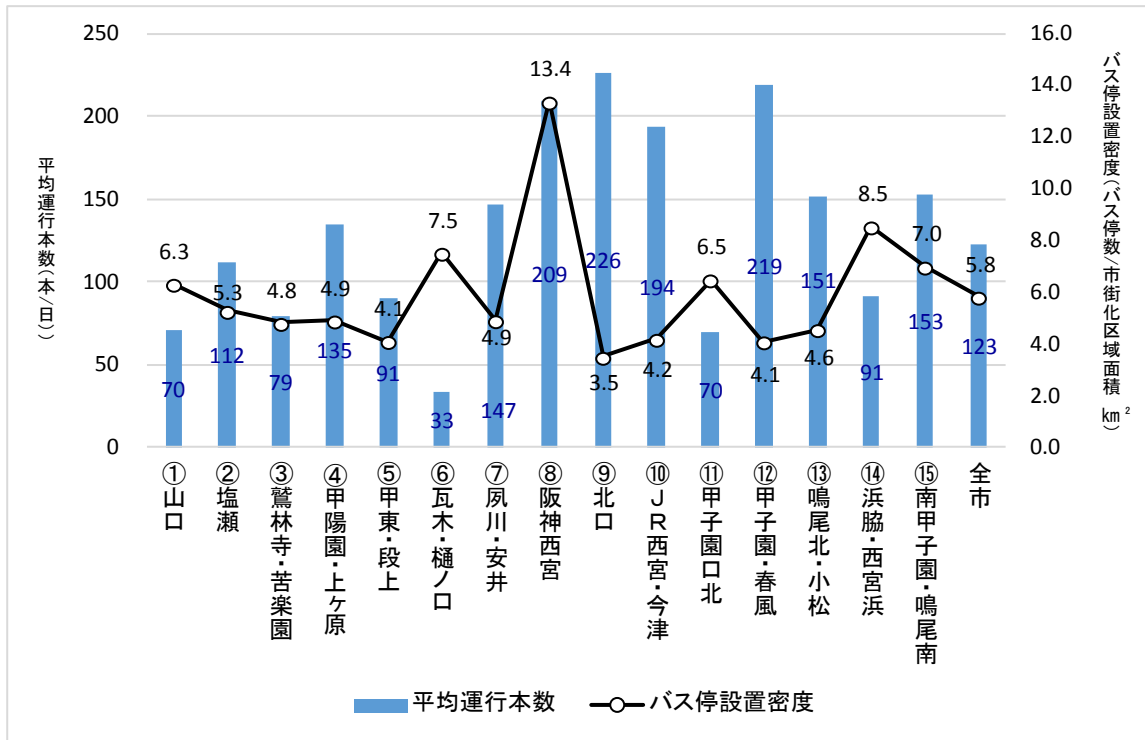


出典：バス事業者ホームページ

図 II-2-36 路線バスの運行経路と運行本数(平日・平成 26 年)

(2) 路線バスの運行本数とバス停設置密度

- ⑧阪神西宮では、路線バスの平均運行本数が多く、バス停設置密度も高くっている。
- 幅員の狭い道路が多い⑥瓦木・樋ノ口では路線バスの平均運行本数が非常に少なくなっている。
- ⑨北口、⑩JR西宮・今津、⑫甲子園・春風では、バスの平均運行本数は多いが、バス停の設置密度が低くなっている。

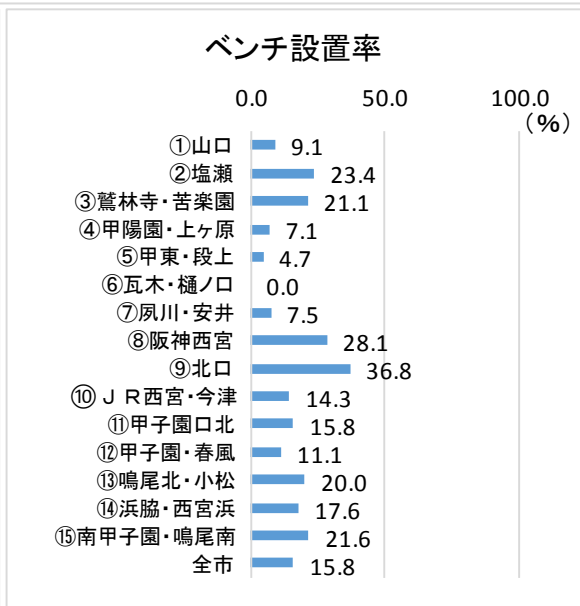
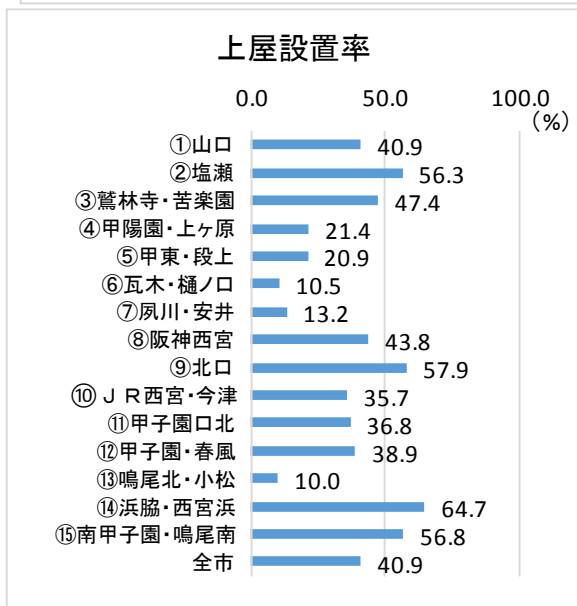
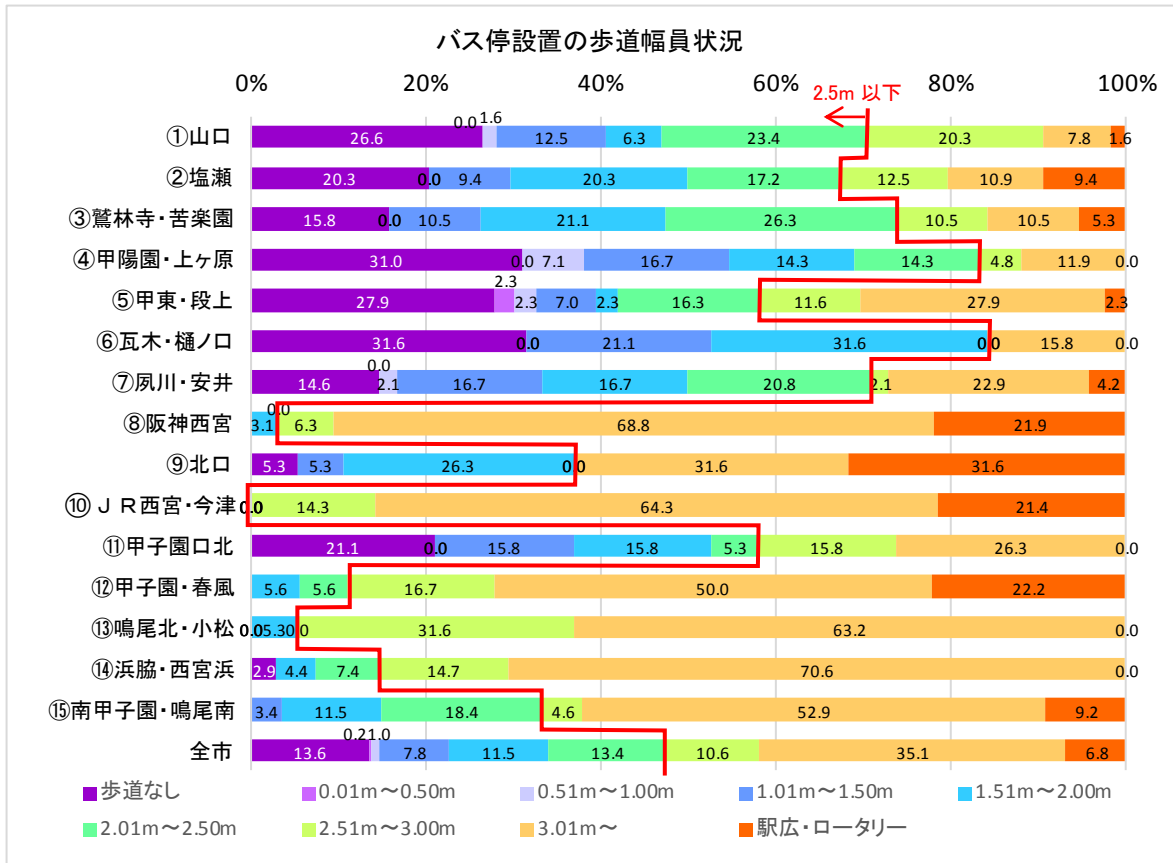


出典：バス事業者ホームページ

図Ⅱ-2-37 路線バスの運行本数とバス停設置密度(平成26年)

(3) 路線バスのバス停環境

- バス停の上屋やベンチの設置率は全市的に低く、ベンチを設置することが困難な歩道幅員 2.5m 以下の狭小な箇所も多い。
- バス停の待合環境は地域差があり、阪急神戸本線より北側の地域では歩道がない道路にバス停が設置されている割合が高い。



※上屋及びベンチの設置率は市内全バス停に対する割合とする。

出典：西宮市 GIS データ

図Ⅱ-2-38 路線バスの日常生活圏ごとのバス停環境(平成27年)



図Ⅱ-2-39 バス停の状況写真

2.3 日常生活圏を越えたお出かけの状況等

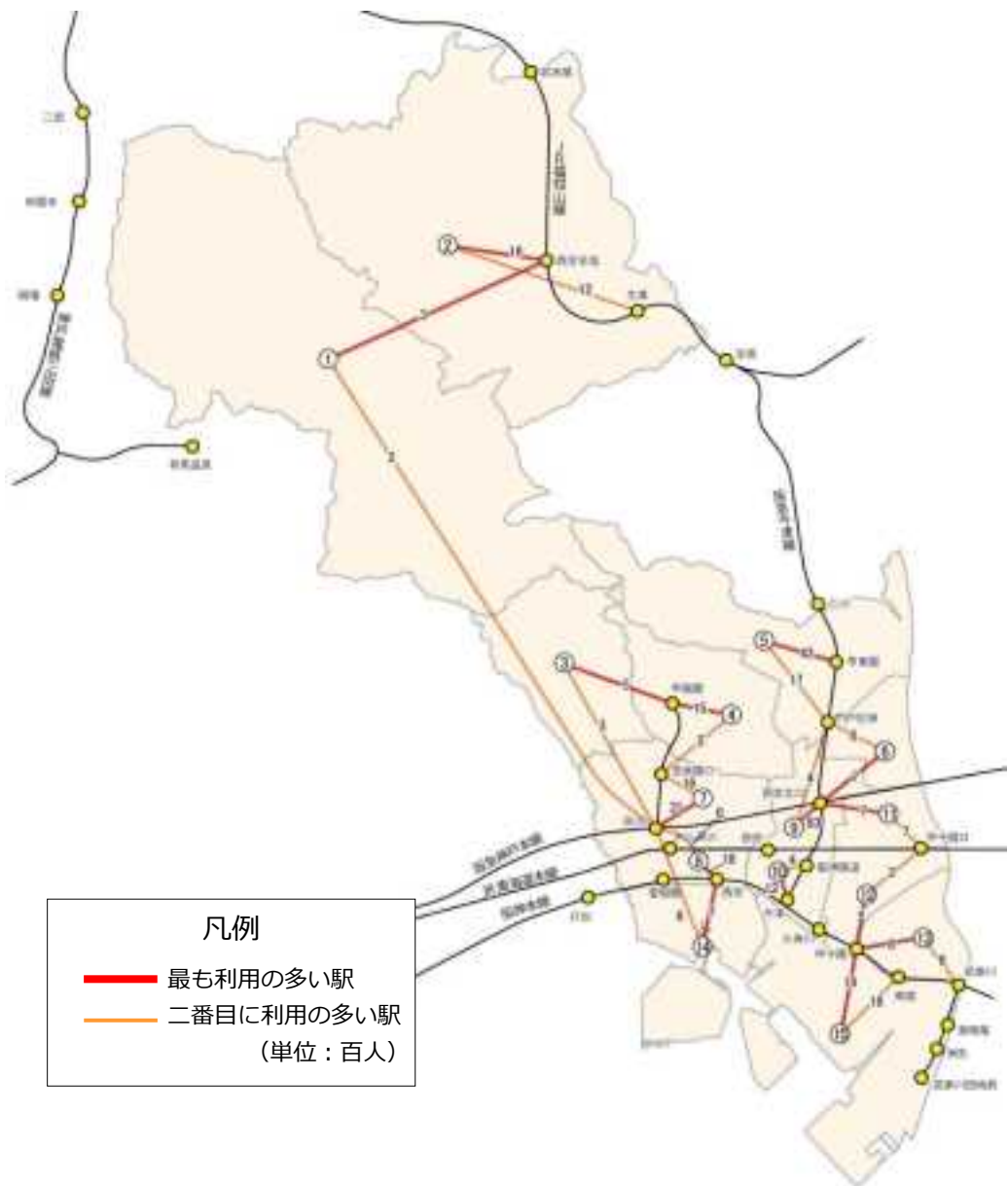
日常生活圏を越えた移動の状況から「基本生活圏」を設定し、それに着目して現状把握、課題抽出を行う。

2.3.1 日常生活圏を越えた移動状況

1) 鉄道駅の利用状況

(1) 市内の移動における鉄道駅の利用状況

- 市内の移動では、主に日常生活圏の最寄り駅を利用している。



出典：近畿圏パーソントリップ調査

図Ⅱ-2-40 市内の移動における鉄道駅の利用状況(平日・平成22年)

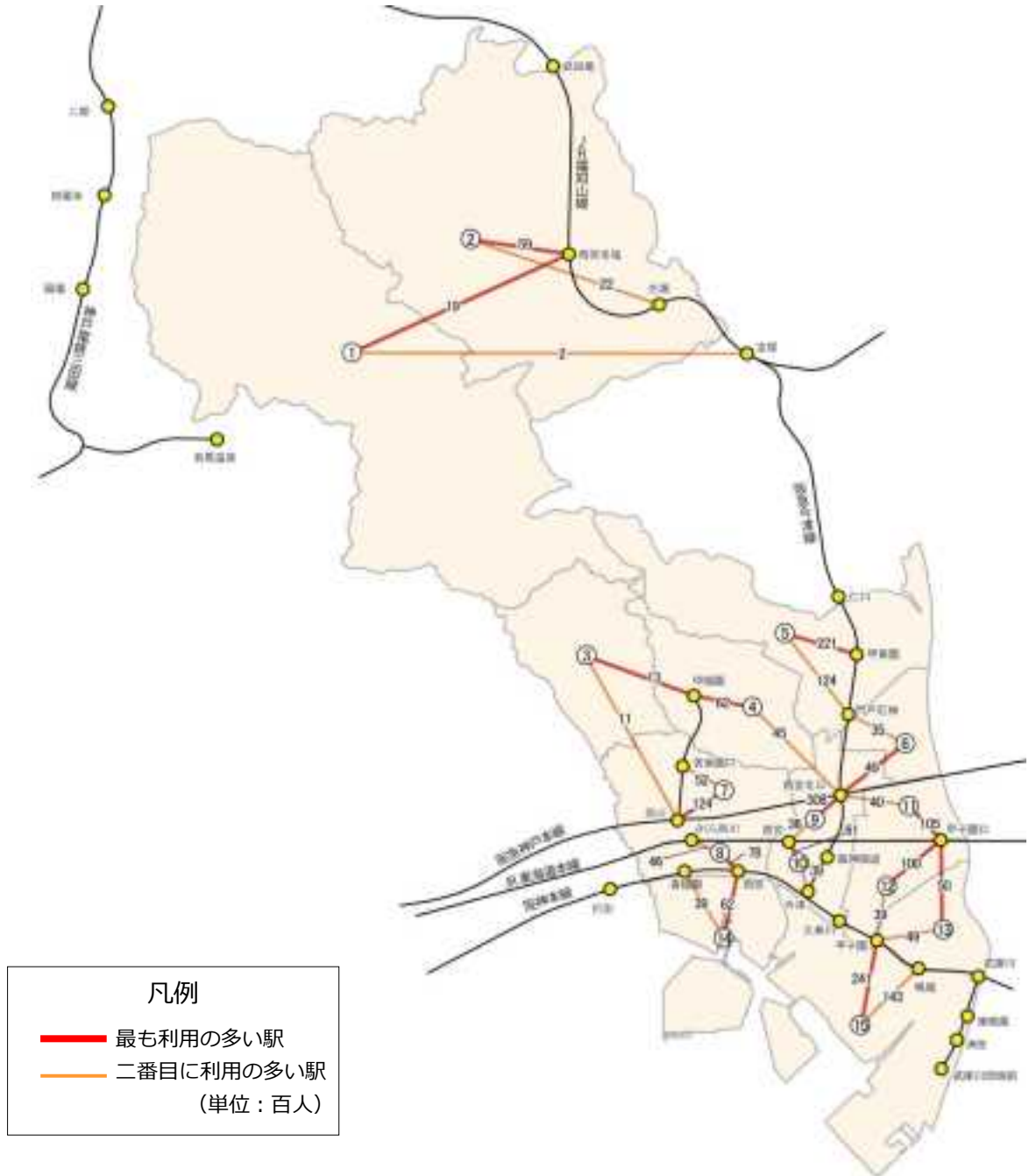


出典：近畿圏パーソントリップ調査

図Ⅱ-2-41 市内の移動における鉄道駅の利用状況(休日・平成22年)

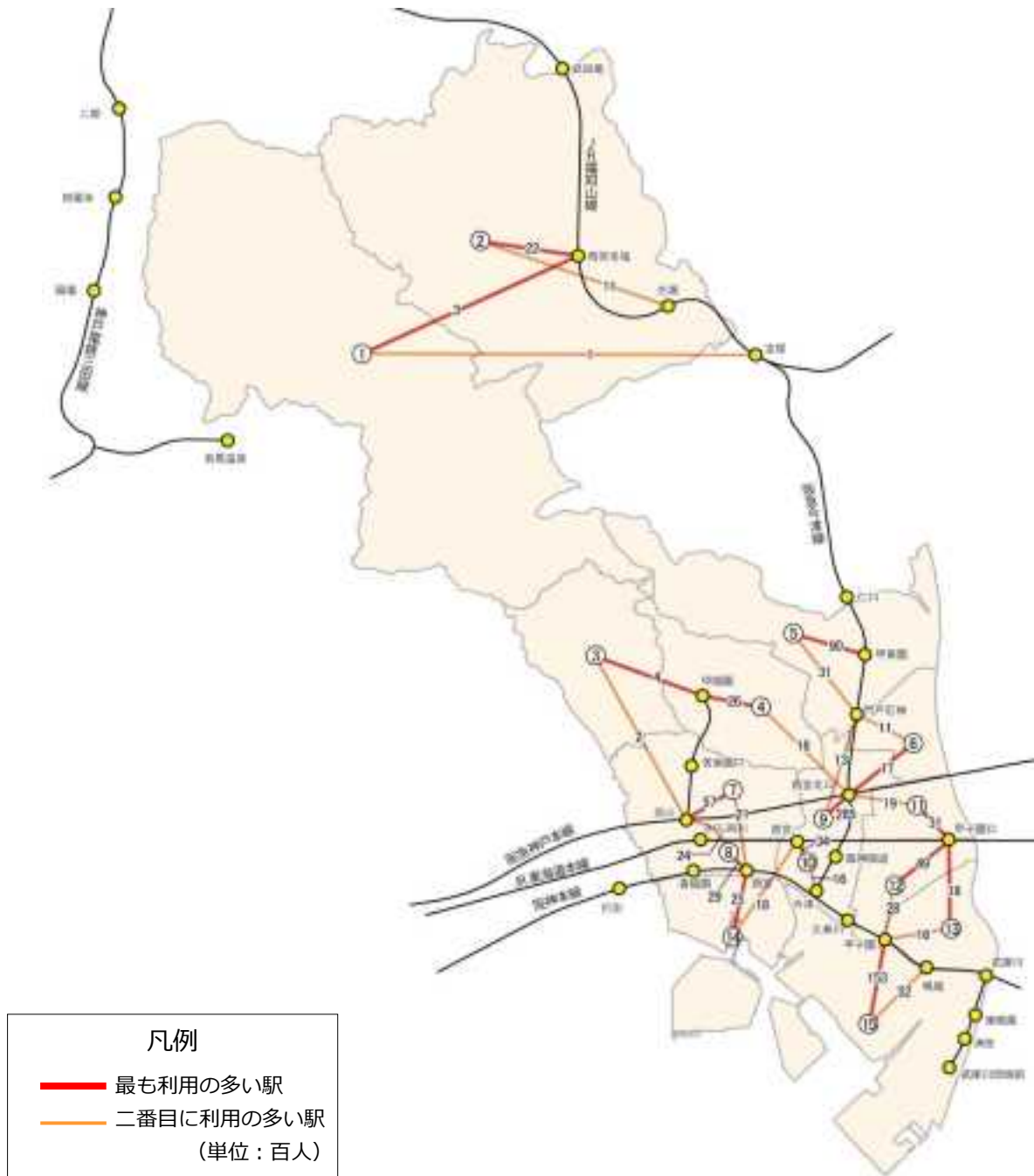
(2) 市内外の移動における鉄道駅の利用状況

- 市内外の移動では、日常生活圏の最寄り駅のほか、阪急西宮北口駅、JR 甲子園口駅、阪神西宮駅、阪神甲子園駅を利用している。



出典：近畿圏パーソントリップ調査

図Ⅱ-2-42 市内外の移動における鉄道駅の利用状況(平日・平成22年)



出典：近畿圏パーソントリップ調査

図Ⅱ-2-43 市内外の移動における鉄道駅の利用状況(休日・平成22年)

2) 他の日常生活圏などへの移動状況

平日・休日における日常生活圏を越えた全手段、徒歩、自転車、バスの主な移動を把握する。移動量はパーソントリップ調査データ、移動の方向は集客施設の集積度から整理した。

(1) 移動の方向

出勤、登校、買い物などの目的地に向かう移動は、集客施設の集積度が低い地域から高い地域に向かう方向に設定する。

a) 市内

集客施設延べ床面積を市街化区域面積で除した値により集積状況の順位付けを行った。

なお、①山口は②塩瀬より集客施設の集積度が高いが、②塩瀬には鉄道駅があることから、①山口と②塩瀬の集客施設の集積度は同等とみなし、双方向とした。

表Ⅱ-2-12 日常生活圏別の集客施設の集積状況

| 集積順位 | 日常生活圏 | 市街化区域面積 (a) | 集客施設延べ床面積 (b) | 集積状況 (b/a) |
|------|------------|----------------|------------------------|--------------------------|
| 1位 | ⑨ 北口 | 197 ha | 380,981 m ² | 1,934 m ² /ha |
| 2位 | ⑧ 阪神西宮 | 129 ha | 144,015 m ² | 1,116 m ² /ha |
| 3位 | ⑫ 甲子園・春風 | 197 ha | 137,942 m ² | 700 m ² /ha |
| 4位 | ⑩ JR西宮・今津 | 147 ha | 92,841 m ² | 632 m ² /ha |
| 5位 | ⑮ 南甲子園・鳴尾南 | 777 ha | 321,385 m ² | 414 m ² /ha |
| 6位 | ⑦ 夙川・安井 | 452 ha | 132,793 m ² | 294 m ² /ha |
| 7位 | ⑥ 瓦木・樋ノ口 | 161 ha | 36,913 m ² | 229 m ² /ha |
| 8位 | ⑭ 浜脇・西宮浜 | 376 ha | 73,069 m ² | 194 m ² /ha |
| 9位 | ⑬ 鳴尾北・小松 | 203 ha | 38,691 m ² | 191 m ² /ha |
| 10位 | ⑪ 甲子園口北 | 138 ha | 16,966 m ² | 123 m ² /ha |
| 11位 | ⑤ 甲東・段上 | 471 ha | 47,503 m ² | 101 m ² /ha |
| 12位 | ① 山口 | 589 ha | 47,775 m ² | 81 m ² /ha |
| 13位 | ④ 甲陽園・上ヶ原 | 452 ha | 24,225 m ² | 54 m ² /ha |
| 14位 | ② 塩瀬 | 735 ha | 23,199 m ² | 32 m ² /ha |
| 15位 | ③ 鷲林寺・苦楽園 | 201 ha | 625 m ² | 3 m ² /ha |

※ 集客施設延床面積については、家屋課税台帳データにおける店舗、百貨店、宿泊施設、ホールの延床面積の合計を用いている。

b) 市外

市外の集客施設の集積度は、以下のように設定した。

- 101 芦屋・神戸南方面、202 大阪方面は、市内より集客施設の集積度が高い。
- 102 神戸北、103 三田・丹波方面、203 宝塚・川西等は、①山口、②塩瀬より集客施設の集積度が高い。
- 203 宝塚・川西等は、⑤甲東・段上より集客施設の集積度が高い。
- 201 尼崎は、⑮南甲子園・鳴尾南より集客施設の集積度が低い。

(2) ニーズが高く誰もが選択しやすい他の日常生活圏などへの移動

徒歩・自転車・バスは、交通弱者を含む多くの人々が利用可能な交通手段であるが、自動車と比べて、対応できる距離・経路に制約がある。

このことを踏まえ、他の日常生活圏などへの移動のうち、移動の総量と自動車以外の交通手段での移動割合からニーズが高く誰もが選択しやすい移動を把握する。

移動の総量は全手段の移動量で、自動車以外の交通手段での移動は徒歩・自転車・バスの移動量で判断し、他の日常生活圏などへの移動を次の3種類に分類する。

① ニーズが高く誰もが選択しやすい移動

- ・ 全手段での移動が多く、徒歩・自転車・バスのうち2以上の手段の割合が高い移動

② 比較的誰もが選択しやすい移動

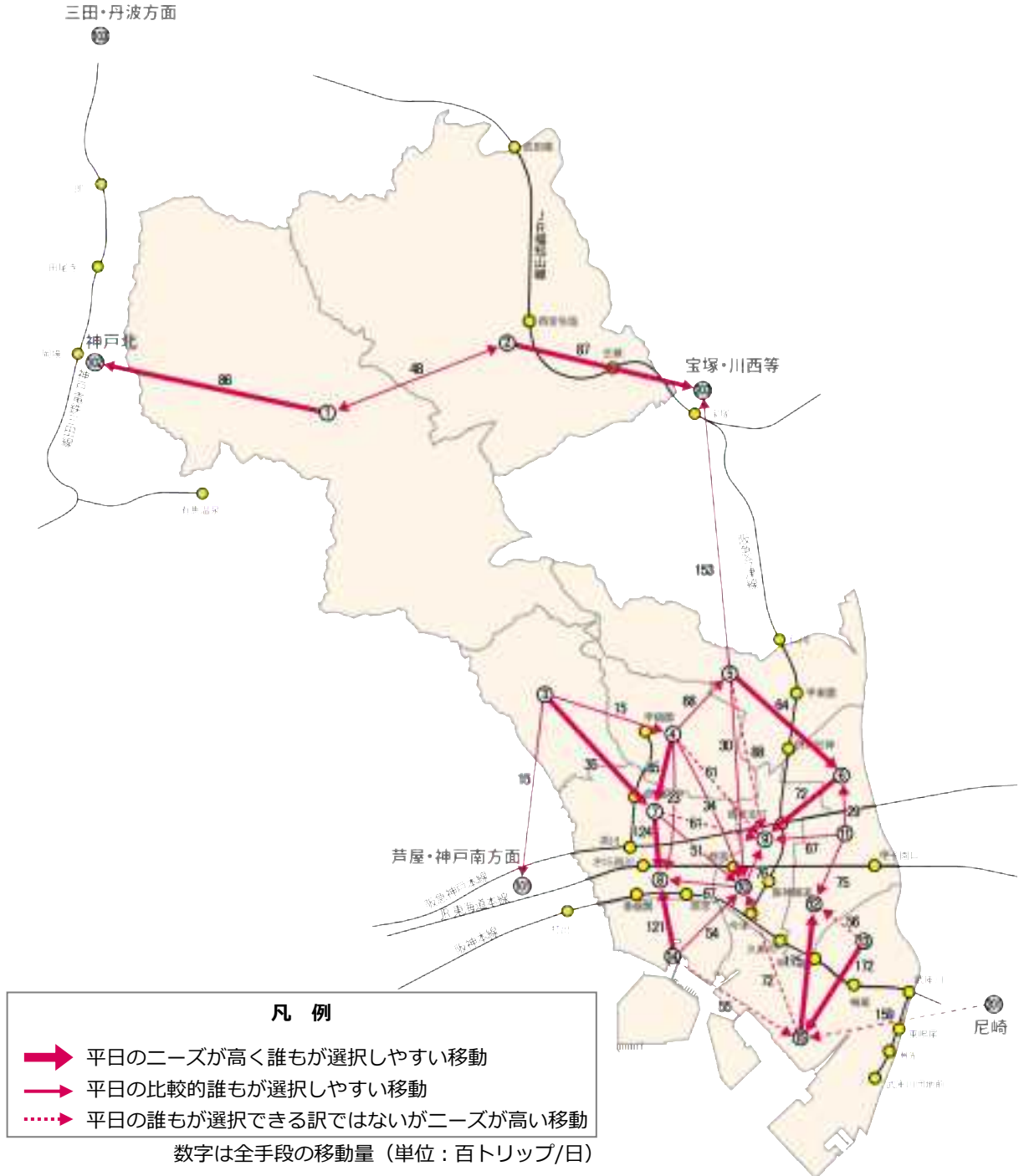
- ・ ①以外で、少なくとも徒歩・バスのいずれかの手段の割合が高い移動

③ 誰もが選択できる訳ではないがニーズが高い移動

- ・ ①・②以外で全手段・自転車のいずれかの割合が高い移動

a) 平日

- 北部は、①山口、②塩瀬、102 神戸北、203 宝塚・川西等の間での移動が主となっている。
- 南部は、隣接する日常生活圏との移動が多く、特に⑧阪神西宮、⑨北口、⑩JR 西宮・今津への移動が多い。

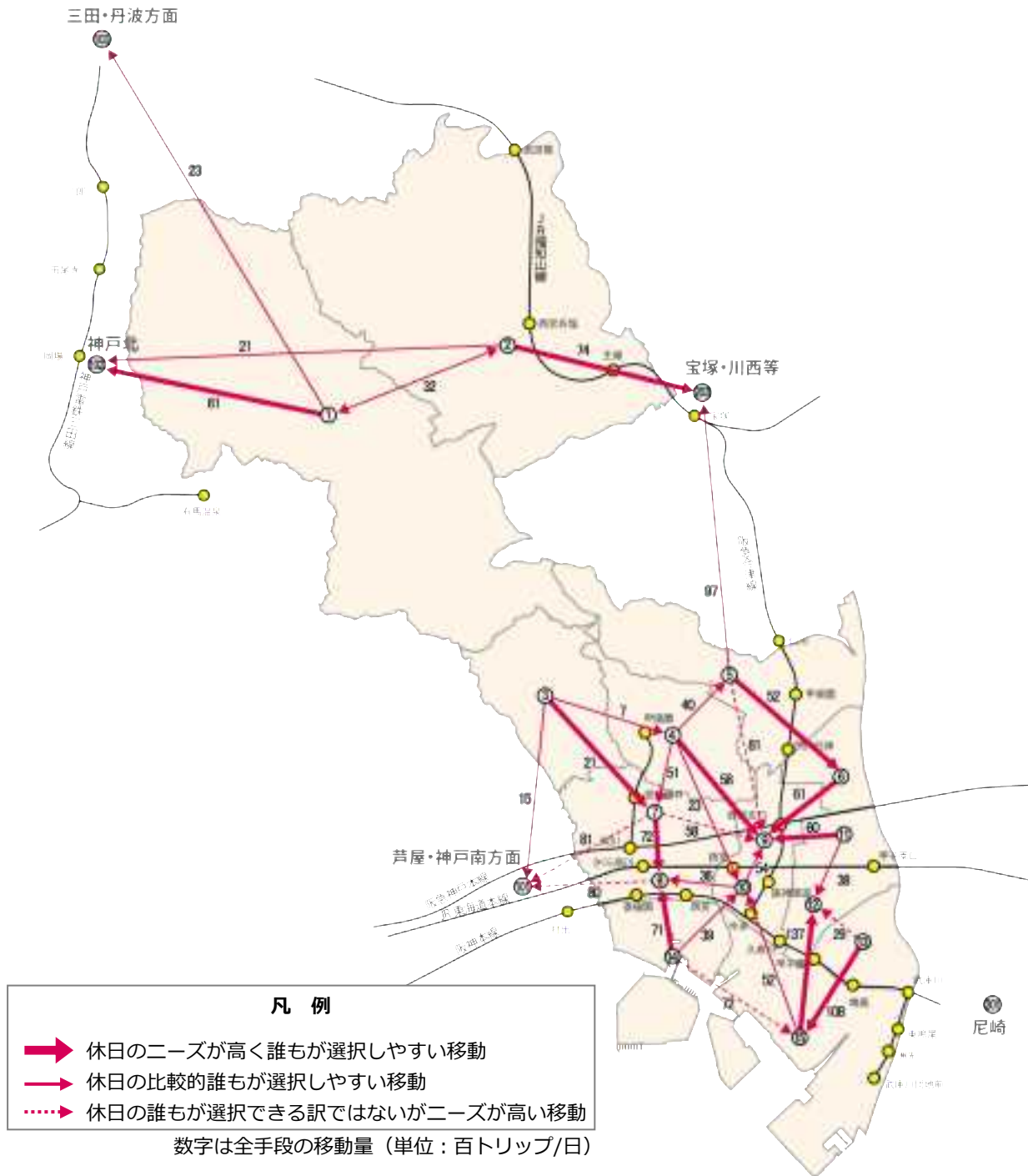


出典：近畿圏パーソントリップ調査

図Ⅱ-2-44 他の日常生活圏などへの移動(平日・平成22年)

b) 休日

- 北部は、平日と比較すると、①山口と 103 三田・丹波方面間、②塩瀬と 102 神戸北間の移動が多くなっている。
- 南部は、平日と比較すると⑦夙川・安井および⑧阪神西宮と 101 芦屋・神戸南方面間の移動が多くなっている。
- 平日と比較すると、特に⑨北口への移動が多い。



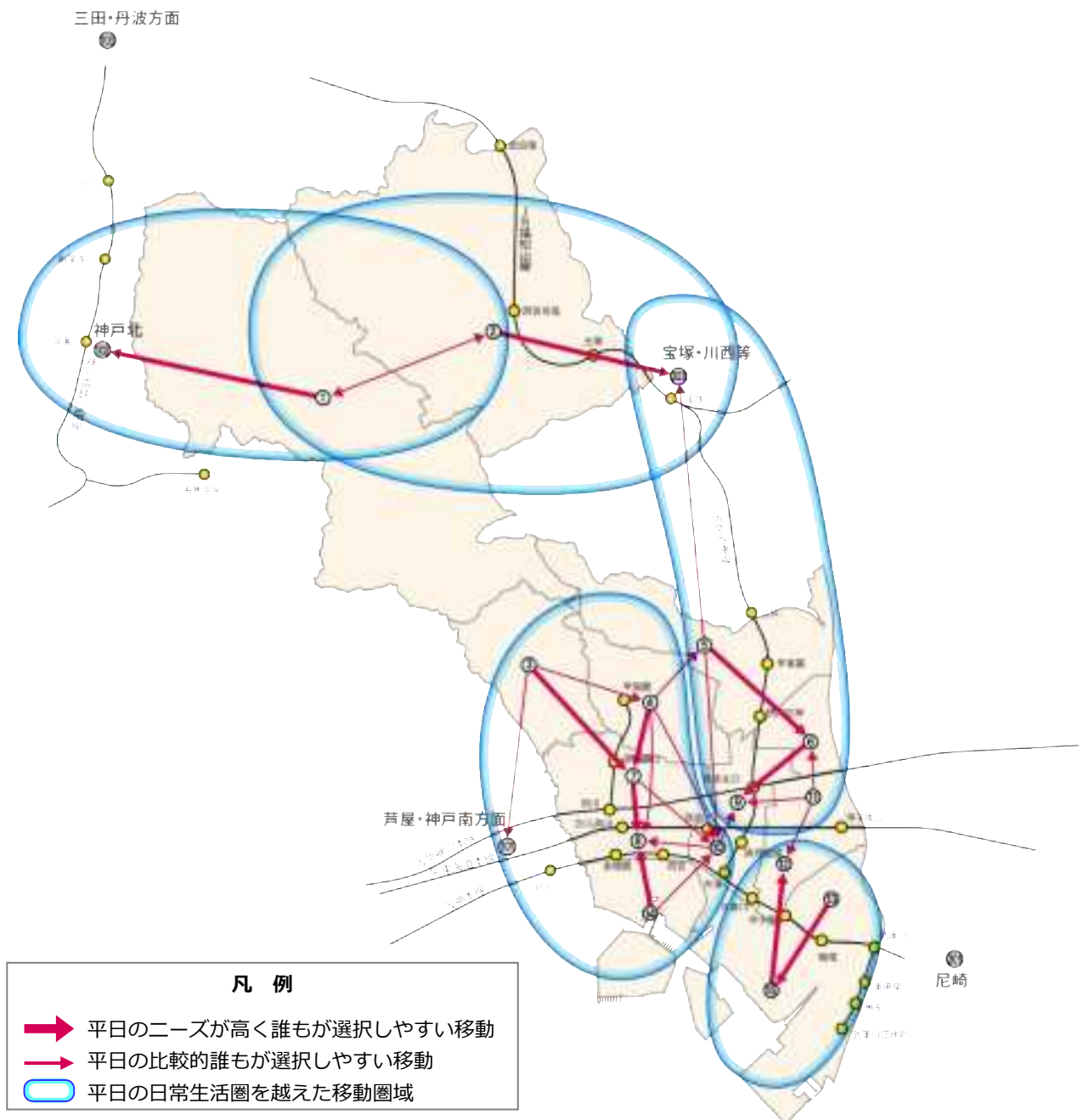
出典：近畿圏パーソントリップ調査

図Ⅱ-2-45 他の日常生活圏などへの移動(休日・平成22年)

3) 日常生活圏を越えた移動圏域

(1) 平日

ニーズが高く誰もが選択しやすい移動と、比較的誰もが選択しやすい移動を考慮すると、平日の日常生活圏を越えた移動圏域は以下ようになる。

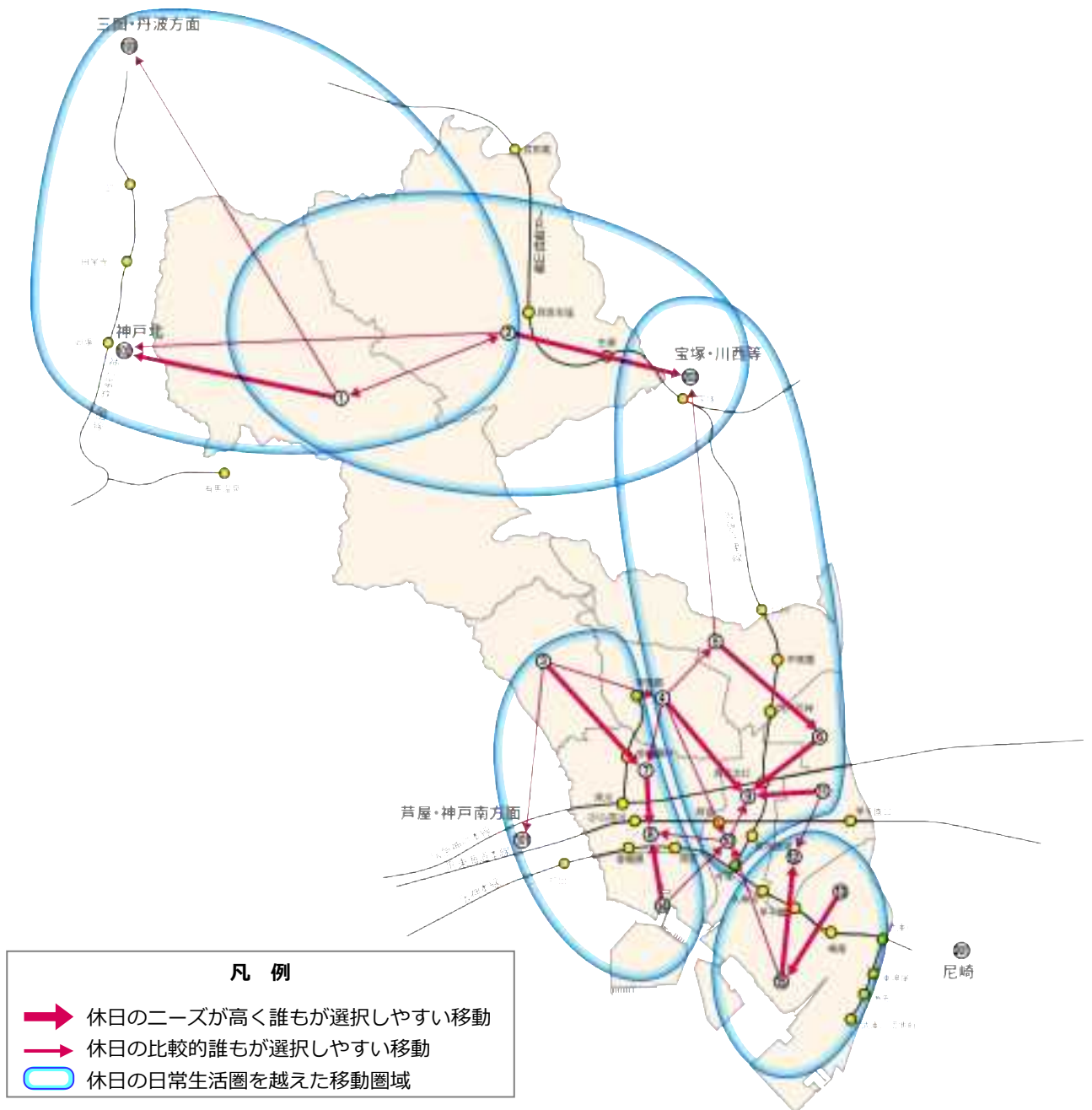


出典：近畿圏パーソントリップ調査

図Ⅱ-2-46 日常生活圏を越えた移動圏域(平日・平成22年)

(2) 休日の日常生活圏を越えた移動圏域

ニーズが高く誰もが選択しやすい移動と、比較的誰もが選択しやすい移動を考慮すると、休日の日常生活圏を越えた移動圏域は以下ようになる。



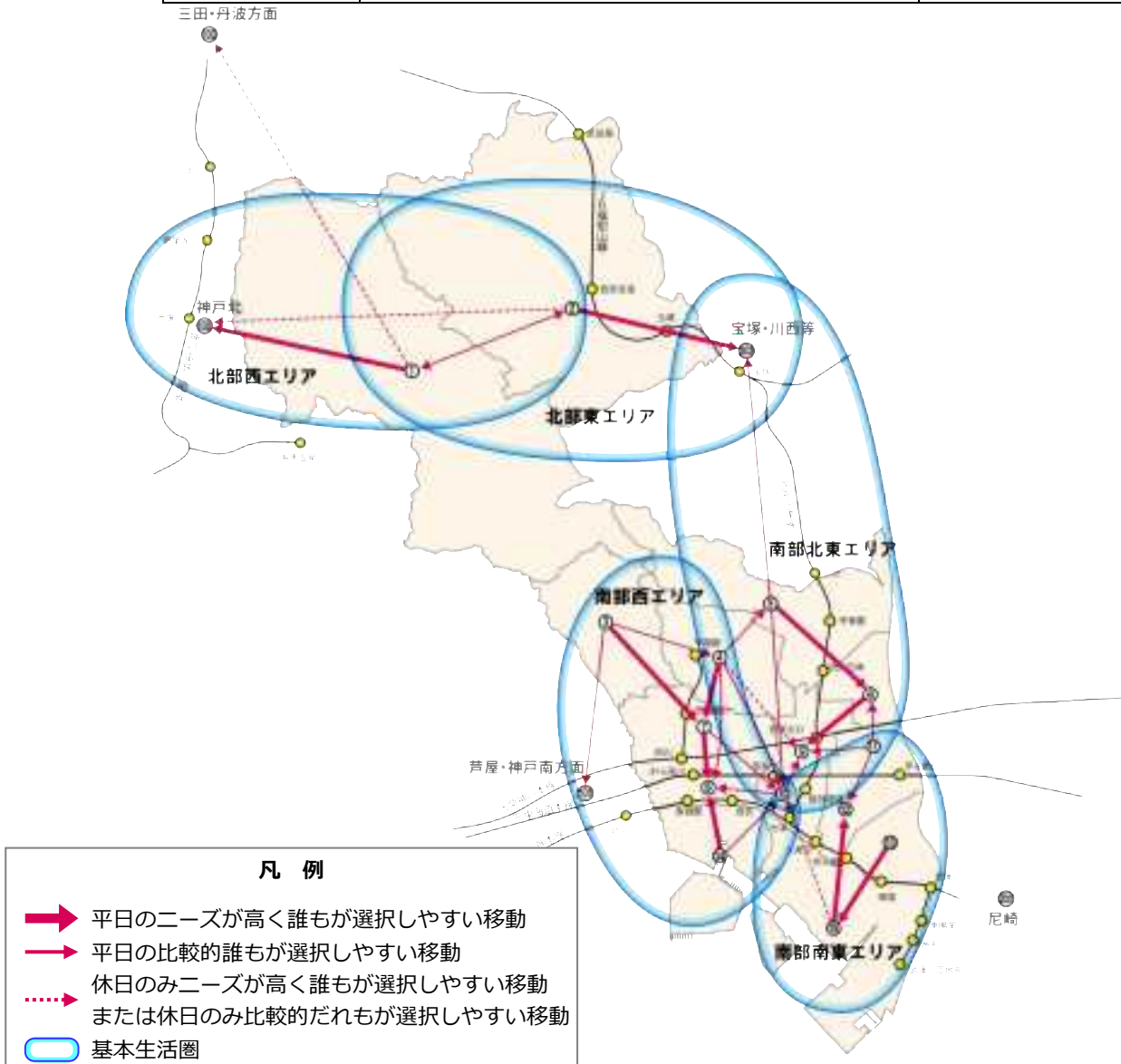
出典：近畿圏パーソントリップ調査

図Ⅱ-2-47 日常生活圏を越えた移動圏域(休日・平成22年)

4) 基本生活圏の設定

日常生活圏ごとの鉄道駅の利用状況や、平日・休日の日常生活圏を越えた移動に着目し、5つの基本生活圏（平日・休日共通、半径2～5km程度）を設定する。

| 基本生活圏 | 市内（日常生活圏） | 市外 |
|---------|---|--------------|
| 南部西エリア | ③鷲林寺・苦楽園、④甲陽園・上ヶ原、 ⑦夙川・安井、⑧阪神西宮、⑩JR西宮・今津、 ⑭浜脇・西宮浜 | 101 芦屋・神戸南方面 |
| 南部北東エリア | ④甲陽園・上ヶ原、⑤甲東・段上、⑥瓦木・樋ノ口、 ⑨北口、⑩JR西宮・今津、⑪甲子園口北 | 203 宝塚・川西等 |
| 南部南東エリア | ⑩JR西宮・今津、⑪甲子園口北、⑫甲子園・春風、 ⑬鳴尾北・小松、⑮南甲子園・鳴尾南 | — |
| 北部西エリア | ①山口、②塩瀬 | 102 神戸北 |
| 北部東エリア | ①山口、②塩瀬 | 203 宝塚・川西等 |



図Ⅱ-2-48 基本生活圏

5) 拠点と交通軸の設定

日常生活圏の生活サービス施設の状況、基本生活圏、鉄道駅の規模、幹線道路等の主要動線などを踏まえ、拠点と交通軸を設定する。

| 拠点の種類 | 位置づけ |
|-------|---|
| 中心拠点 | 医療、福祉、教育文化、商業等の生活サービス機能の集積を図り、基本生活圏の中心となるべき拠点 |
| 準中心拠点 | 中心拠点の機能を補完する拠点であり、必要に応じて基本生活圏間の連携を図る拠点 |
| 生活拠点 | 一定の生活サービス機能を確保し、該当日常生活圏や周辺地域の中心となるべき拠点 |

| 交通軸の種類 | 位置づけ |
|--------|---|
| 都市交通軸 | 通過交通や都市間交通（市内外の移動）を担う 主要な交通軸 |
| 生活交通軸 | 都市内交通（市内の移動）や都市間交通（市内外の移動）を担う 主要な交通軸 |



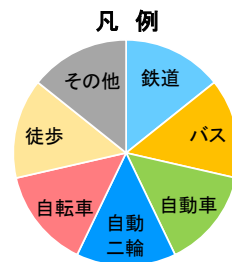
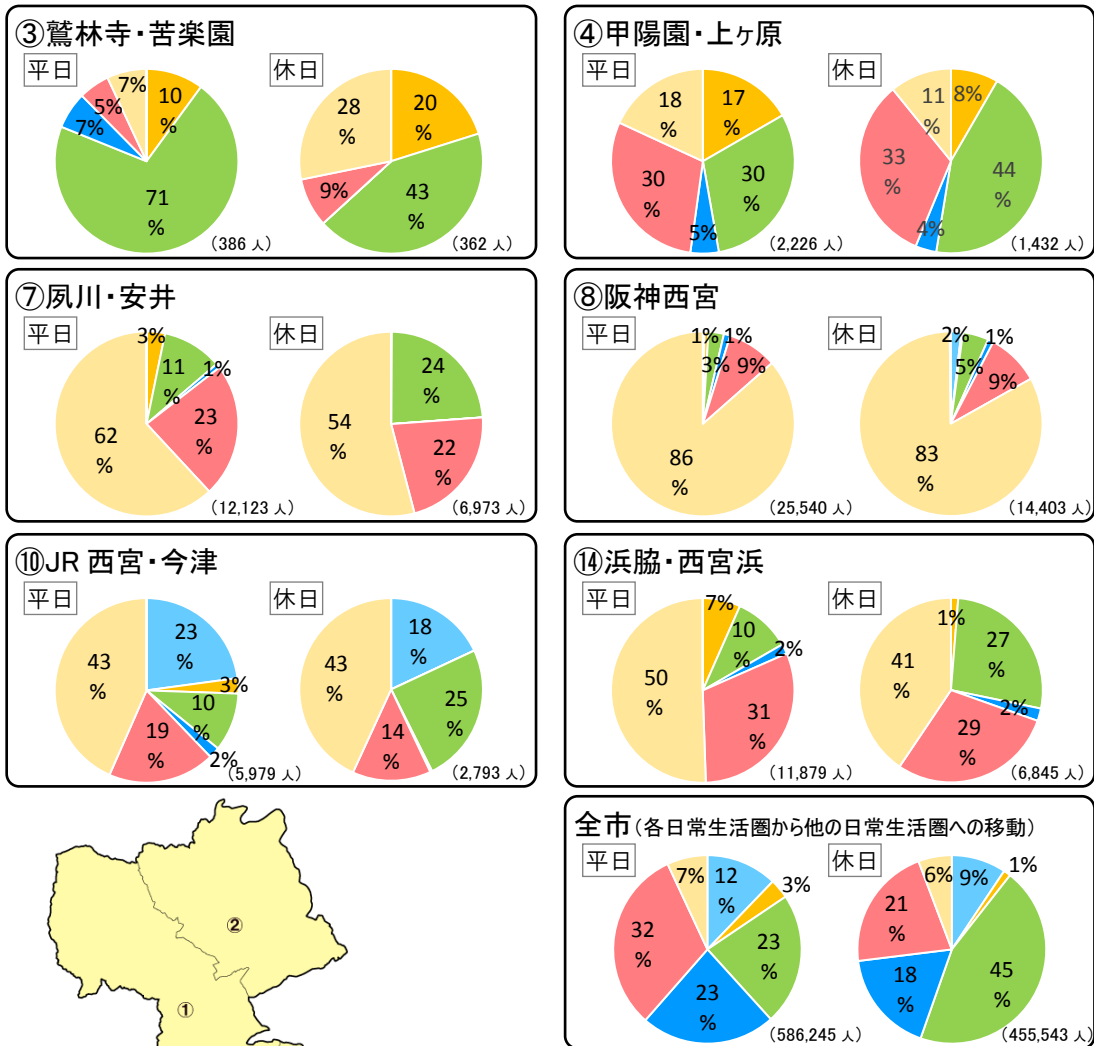
図Ⅱ-2-49 拠点・交通軸と基本生活圏

2.3.2 日常生活圏を越えた移動手段の状況

1) 基本生活圏の中心拠点への移動手段の状況

(1) 南部西エリア(市内)の阪神西宮駅周辺(⑧阪神西宮)への移動

- ⑦夙川・安井、⑧阪神西宮、⑩JR 西宮・今津、⑭浜脇・西宮浜では徒歩・自転車の分担率が高くなっている。
- ③鷲林寺・苦楽園、④甲陽園・上ヶ原では自動車・バスの分担率が高くなっている。

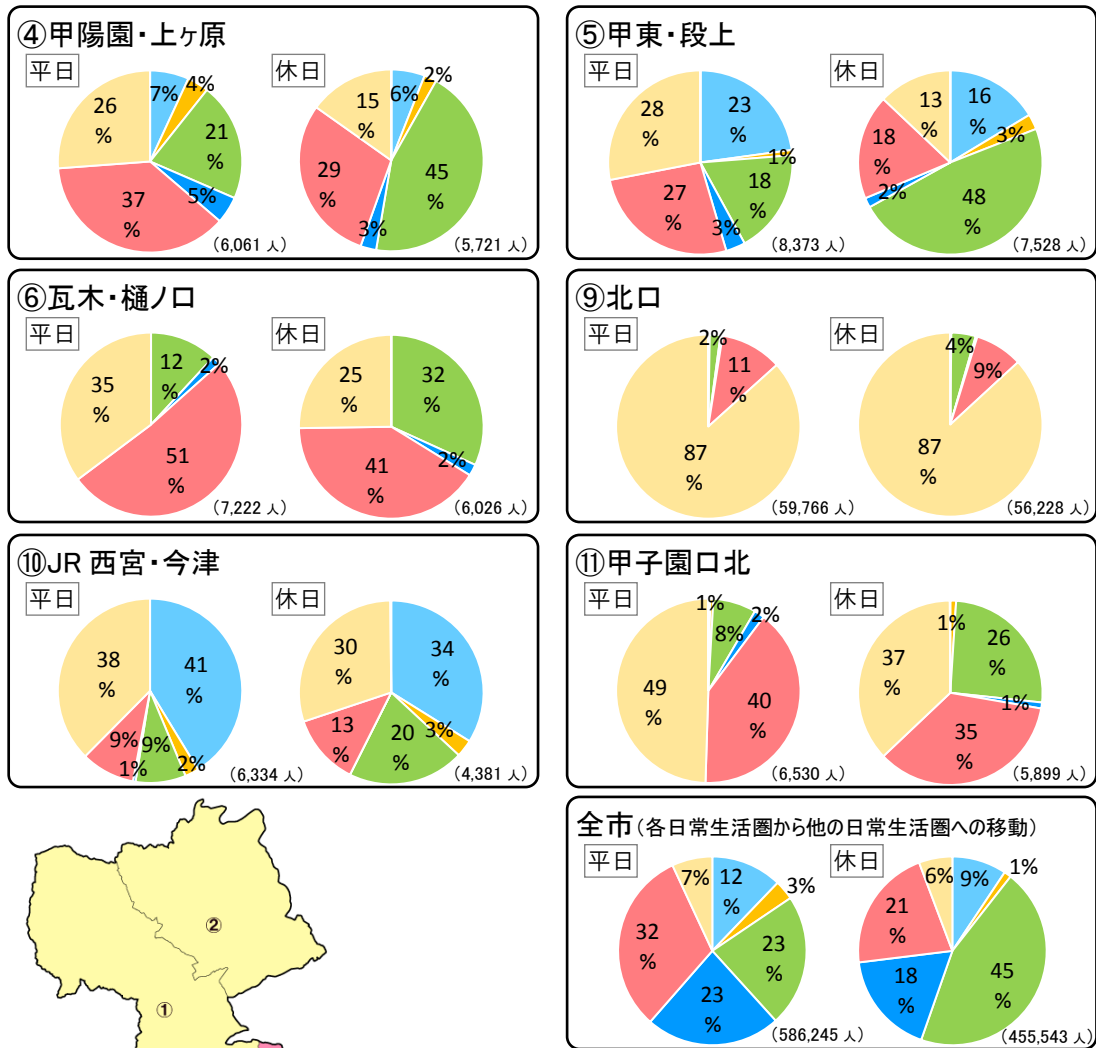


出典：近畿圏パーソントリップ調査

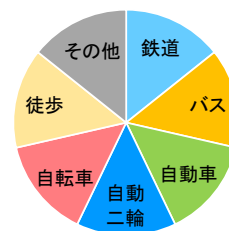
図Ⅱ-2-50 南部西エリアの阪神西宮駅周辺への移動手段の状況(平成22年)

(2) 南部北東エリア(市内)の阪急西宮北口駅周辺(⑨北口)への移動

- ⑥瓦木・樋ノ口、⑨北口、⑩JR 西宮・今津では徒歩・自転車の分担率が高くなっている。
- ④甲陽園・上ヶ原、⑤甲東・段上では自動車の分担率が高く、休日においては非常に高くなっている。
- ④甲陽園・上ヶ原、⑤甲東・段上、⑩JR 西宮・今津、⑪甲子園口北ではバスが利用されているものの、総じて非常に少ない。



凡例

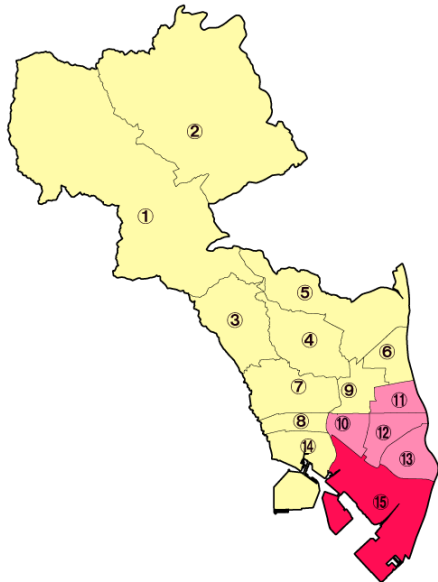
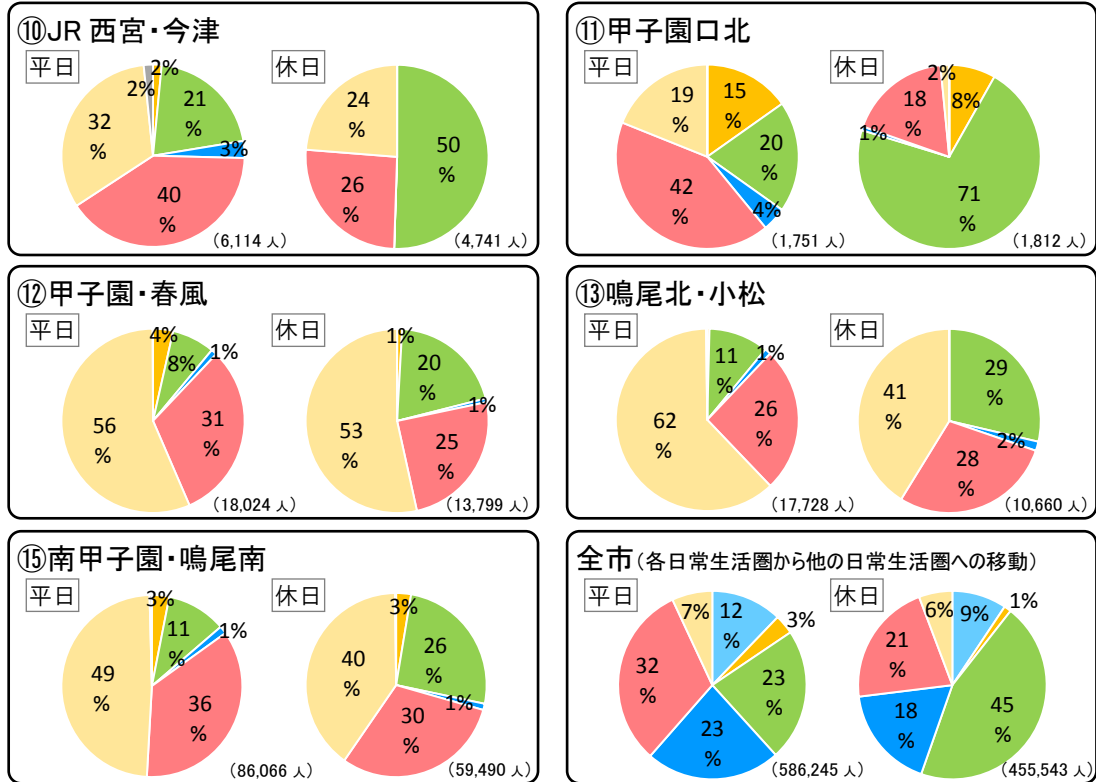


出典：近畿圏パーソントリップ調査

図Ⅱ-2-51 南部北東エリアの阪急西宮北口駅周辺への移動手段の状況(平成22年)

(3) 南部南東エリアの阪神甲子園駅周辺(⑩南甲子園・鳴尾南)への移動

- ⑩JR西宮・今津と⑪甲子園口北の休日を除き、他の日常生活圏で徒歩・自転車の分担率が低くなっている。

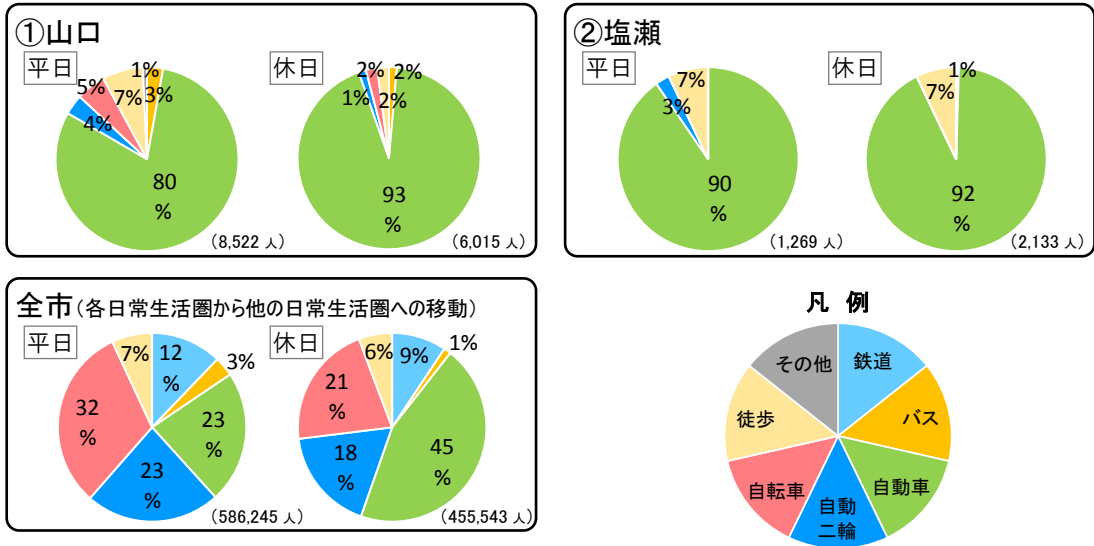


出典：近畿圏パーソントリップ調査

図Ⅱ-2-52 南部南東エリアの阪神甲子園駅周辺への移動手段の状況(平成22年)

(4) 北部西エリア(市内)の神戸電鉄岡場駅周辺(102 神戸北)への移動

- ①山口、②塩瀬ともに自動車の分担率が突出して高くとなっている。
- ①山口の休日は平日よりも自動車の分担率が13%増加している。

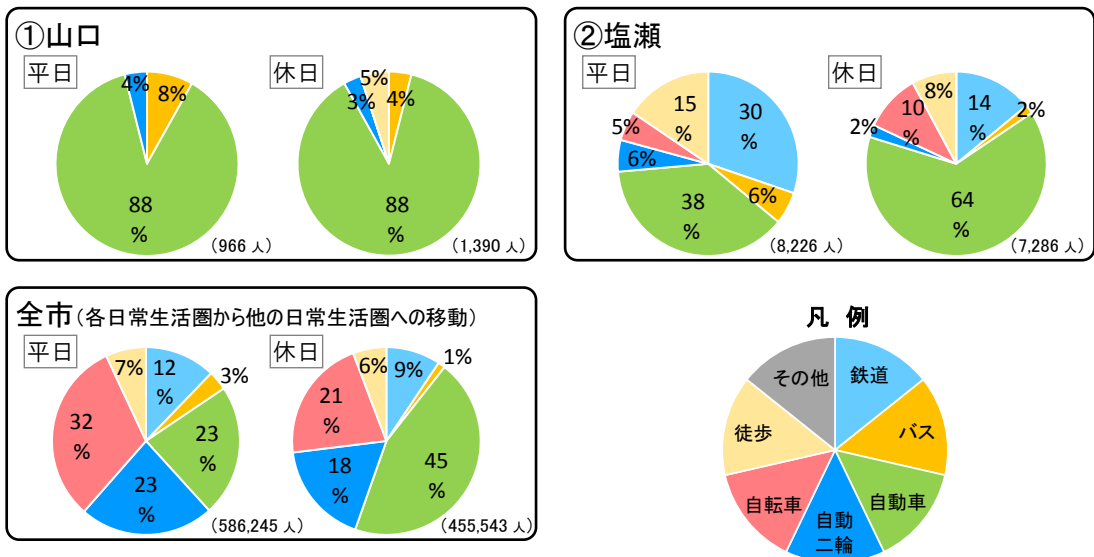


出典：近畿圏パーソントリップ調査

図Ⅱ-2-53 北部西エリアの神戸電鉄岡場駅周辺への移動手段の状況(平成22年)

(5) 北部東エリア(市内)のJR・阪急宝塚駅周辺(203 宝塚・川西等)への移動

- ①山口は自動車の分担率が突出して高くなっており、全市と比べてバスの分担率も高い。
- ②塩瀬は①山口と比較して自動車の分担率が低くなっている。また、休日の自動車の分担率は、平日よりも26%増加している

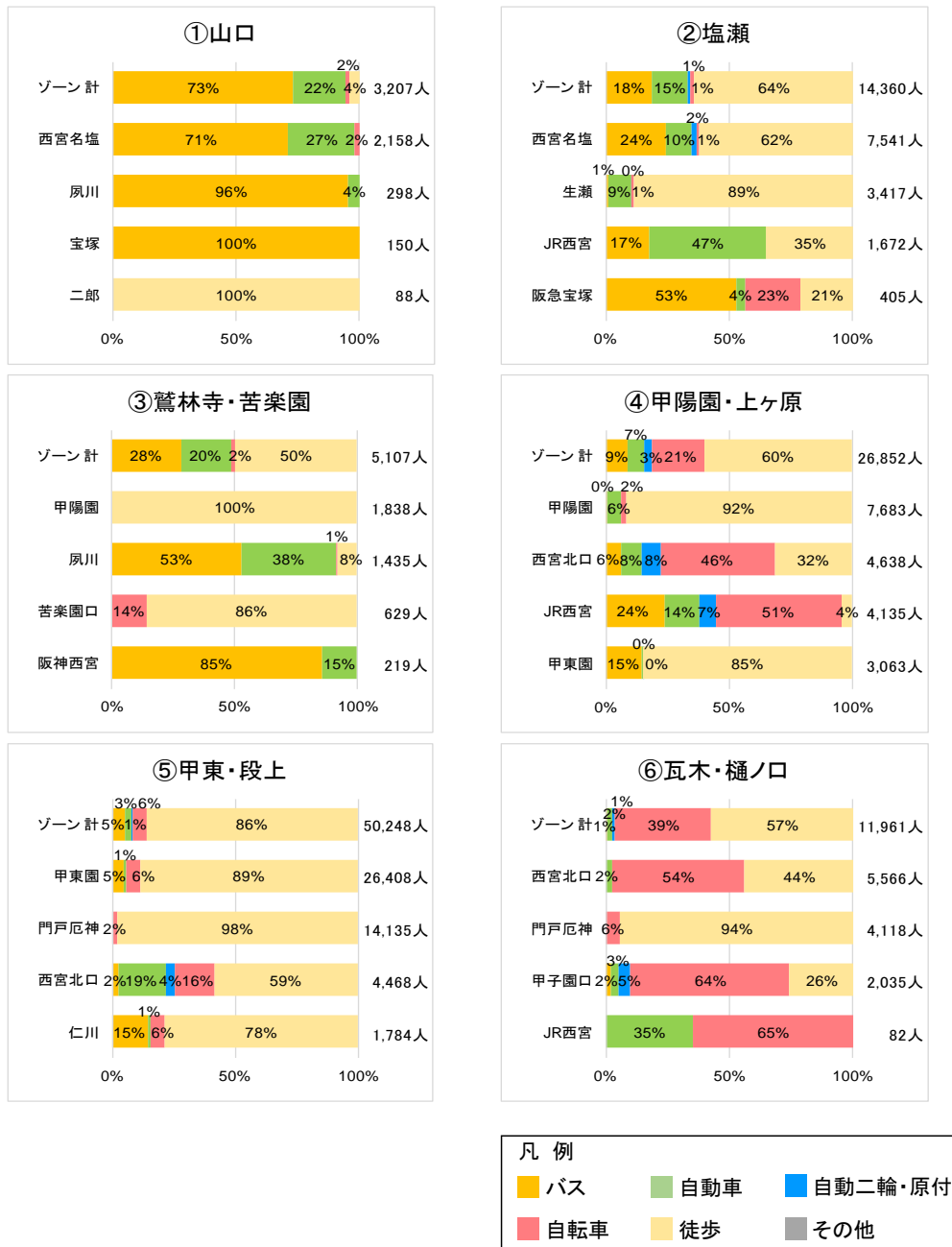


出典：近畿圏パーソントリップ調査

図Ⅱ-2-54 北部東エリアのJR・阪急宝塚駅周辺への移動手段の状況(平成22年)

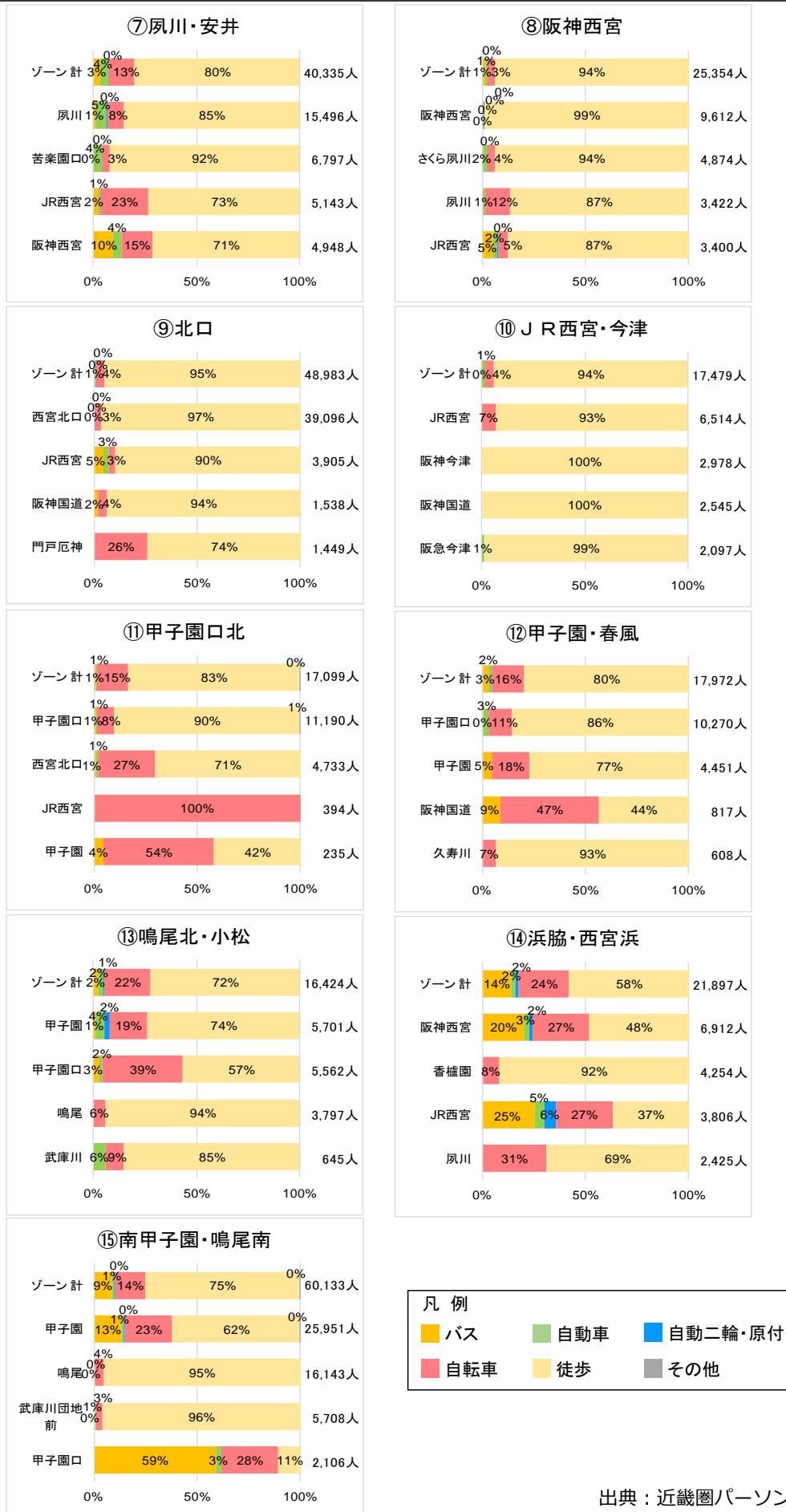
2) 鉄道駅への移動手段の状況

- ①山口を除き、徒歩が主体となっており、日常生活圏内の拠点駅、または日常生活圏内、圏外に限らず特急等停車駅や他交通事業者駅を利用する傾向にある。
- バスの利用率は、日常生活圏間で大きく差があり、日常生活圏内の標高差が大きい①山口、②塩瀬、③鷲林寺・苦楽園では、自転車の利用率よりも高く、また、基本生活圏内の中心拠点へのバスサービス水準が比較的高い⑭浜脇・西宮浜、⑮南甲子園・鳴尾南についても、他の日常生活圏に比べてバスの分担率が高くなっている。



出典：近畿圏パーソントリップ調査

図 II-2-55 各日常生活圏から鉄道駅への移動手段の状況 その1(平成22年)



凡例
 ■ バス ■ 自転車 ■ 自動二輪・原付
 ■ 自動車 ■ 徒歩 ■ その他

出典：近畿圏パーソントリップ調査

図Ⅱ-2-56 各日常生活圏から鉄道駅への移動手段の状況 その2(平成22年)

2.3.3 日常生活圏を越えたお出かけに関する移動環境

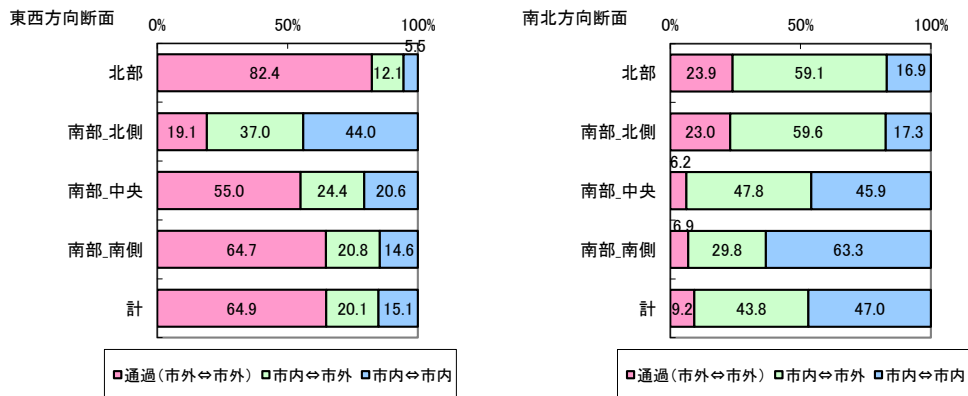
1) 自動車類の利用環境

(1) パーソントリップ調査における自動車類の移動状況

a) 自動車類の人の移動状況(人数)

- パーソントリップ調査における移動量は、物流（物資流動又は貨物流動）や迂回交通がほとんど含まれておらず捕捉できていない移動がある。
- 道路・街路交通情勢調査における自動車類の交通量と比較すると、パーソントリップ調査における自動車類による移動量は、物流の割合が高い通過交通で6割程度、物量の割合が低い市内や市内外の移動で7～8割程度となっている。

そのため、通過交通は0.6、市内々や市内外の移動は0.75で除した移動量に補正することで、自動車類の移動状況を把握する。



出典：近畿圏パーソントリップ調査

図Ⅱ-2-57 平日の自動車類による人の移動状況(平成22年)

b) 補正後の自動車類の移動状況(台数)

- 東西方向の移動は通過交通の割合が高く、北部で約 8 割、南部で約 7 割が通過交通となっている。
- 南部の南北方向の移動は、市内の移動が 5 割程度、市内外の移動が 4 割程度であり、通過交通が 1 割程度となっている。



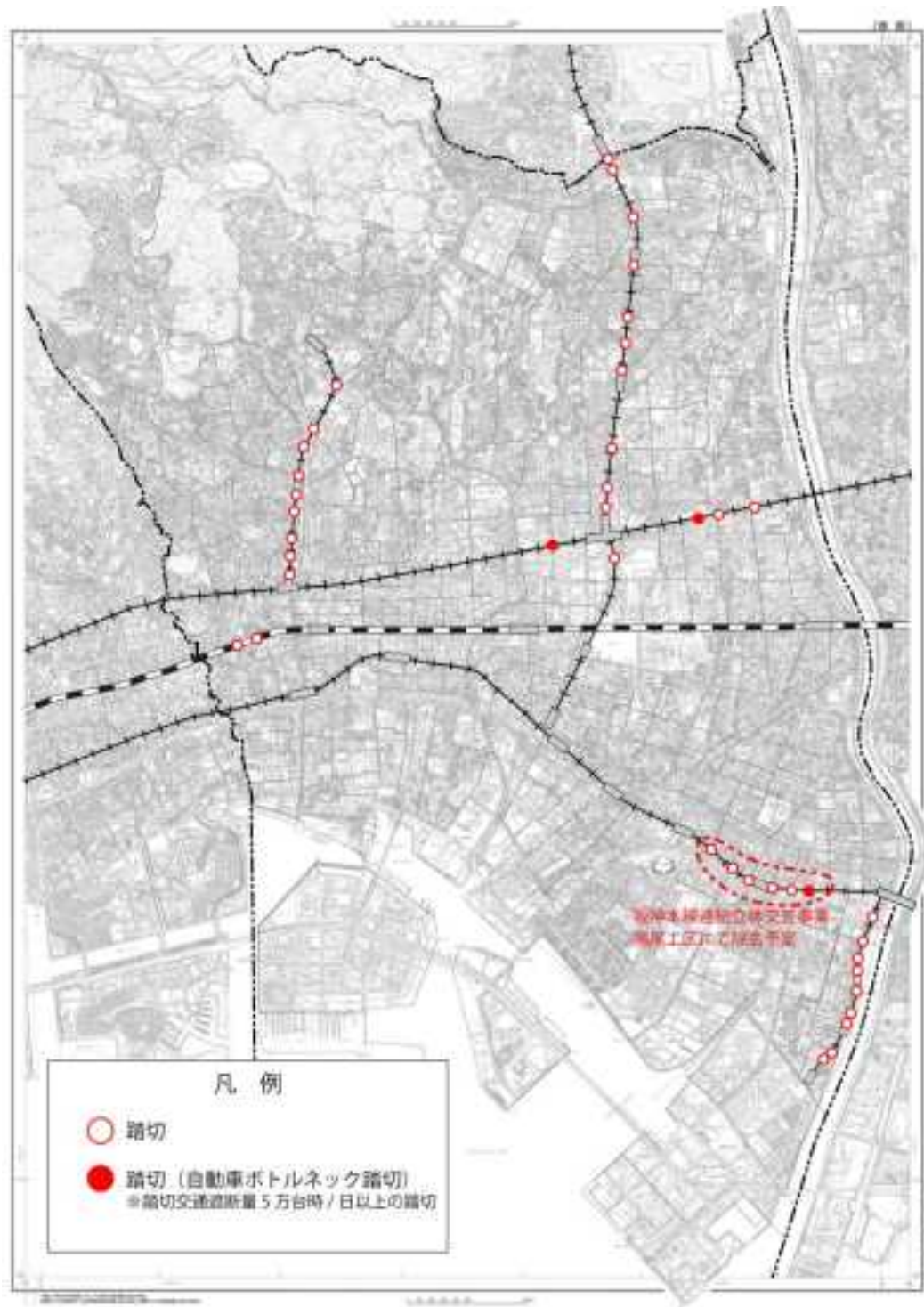
出典：近畿圏パーソントリップ調査

図Ⅱ-2-58 平日の自動車類の移動状況(平成 22 年)

(2) 自動車類の移動に関する制約

a) 鉄道踏切の残存箇所

- 市内には、計 41 ヶ所の鉄道踏切が存在し、自動車ボトルネック踏切は阪急神戸本線で 2 ヶ所、阪神本線で 1 ヶ所の計 3 ヶ所となっている。



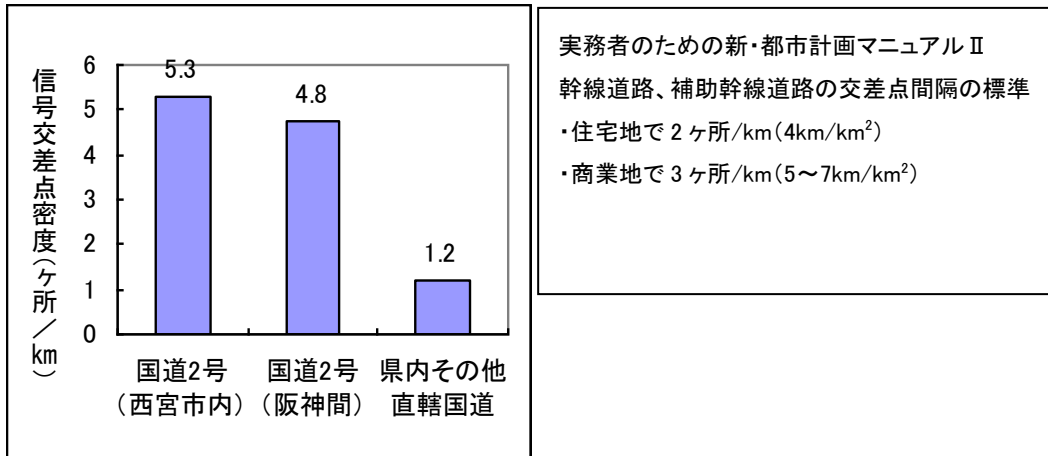
※踏切交通遮断量：自動車交通量 × 踏切遮断時間

図Ⅱ-2-59 鉄道踏切の残存箇所(平成27年)

b) 国道 2 号の信号交差点密度

- 市内における国道 2 号の信号交差点密度は 5.3 ケ所/km で、阪神間や県内の国道の平均値や幹線道路、補助幹線道路の交差点間隔の標準よりも高くなっている。

200m に 1 箇所以上の割合で信号交差点が存在している状況であり、通過交通が多いことと併せて、道路交通の阻害要因となっている。



出典：道路・街路交通情勢調査

図Ⅱ-2-60 国道 2 号の信号交差点密度(平成 22 年)

(3) 自動車類の移動速度

a) 国道・県道・自動車専用道路の混雑時の旅行速度路など

- 北部の国道176号の太多田橋交差点からJR西宮名塩駅間や南部の国道2号および国道2号に接続する道路では、混雑時の旅行速度が20km/h未満となっており、渋滞が発生している。
- 南部では通過交通と信号交差点の多さに起因して東西方向の幹線道路が渋滞しており、流入する南北方向の道路にも影響が生じている。

北部の幹線道路である国道176号の渋滞は、通過交通の多さに起因するものと考えられる。

南部の渋滞は、JR東海道本線以北で南北方向の幹線道路の整備が進んでいないことや鉄道と平面交差する踏切の存在も要因となっていると思われる。



※混雑時旅行速度：平日7時～9時または17時～19時のうち混雑する時間帯の混雑する方向の移動距離を移動に要する時間で除した値

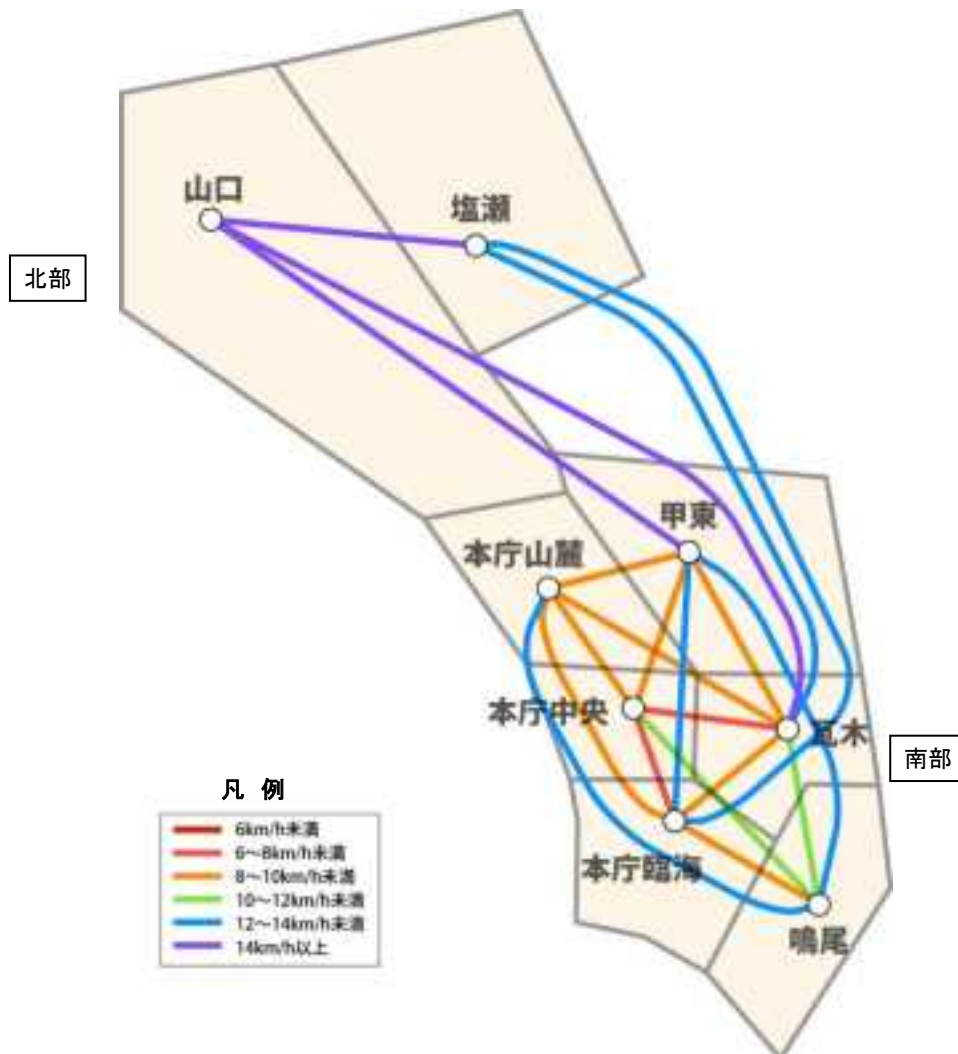
出典：道路・街路交通情勢調査

図Ⅱ-2-61 主要道路の渋滞地点と混雑時旅行速度(平成22年)

b) 自動車類の直線的な移動速度

- 南部の自動車類の移動速度は、概ね 10km/h 未満と低く、特に本庁中央と瓦木、本庁中央と本庁臨海間での速度が著しく低い。

このことから南部では、路線バスの定時性・速達性が損なわれていると考えられる。



※移動速度：パーソントリップ調査の移動時間と郵便番号ゾーン間の直線距離を除した値

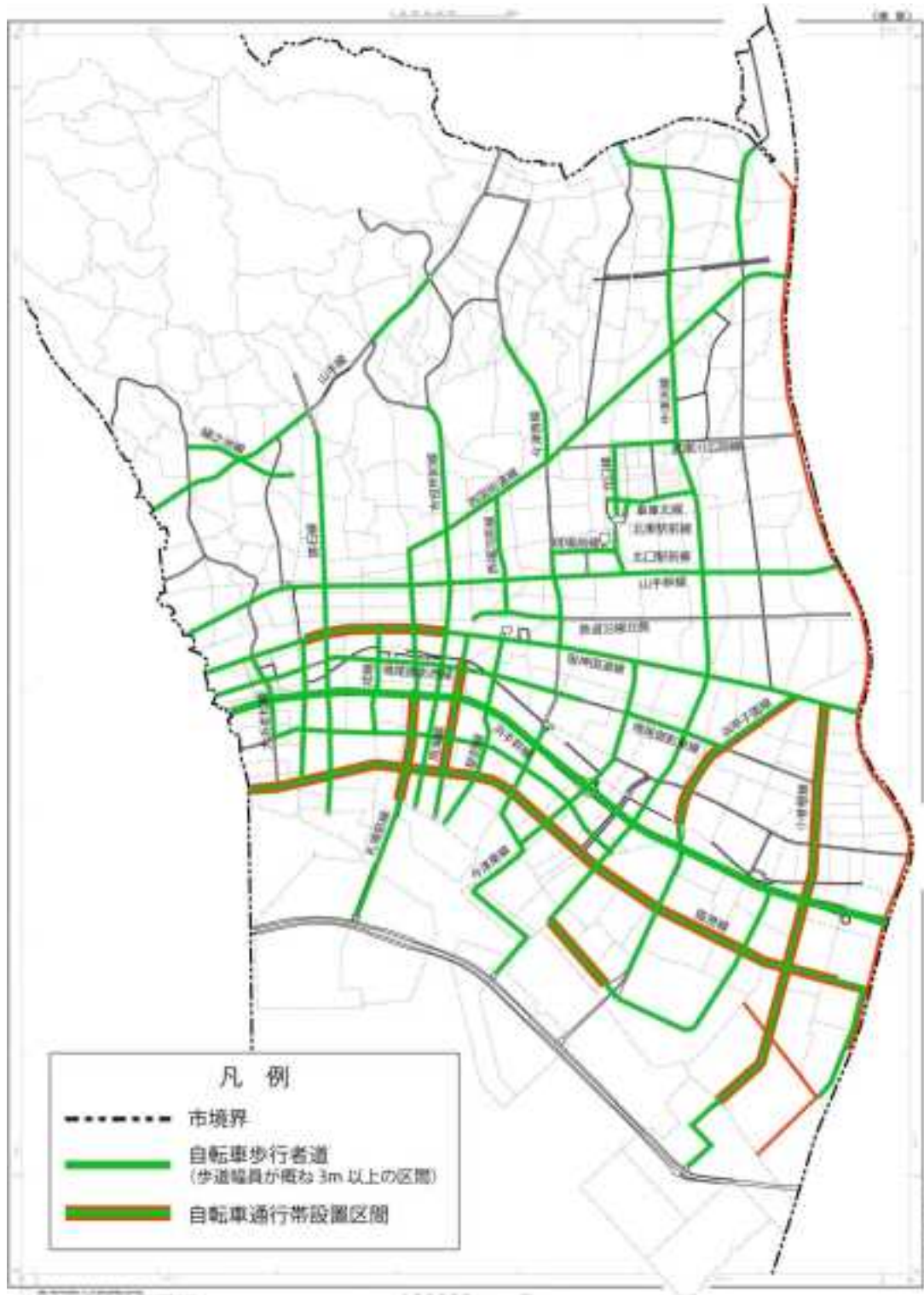
出典：近畿圏パーソントリップ調査より試算

図Ⅱ-2-62 市内の地域間における自動車類の直線的な移動速度(平成22年)

2) 自転車の利用環境

(1) 自転車走行空間の整備状況

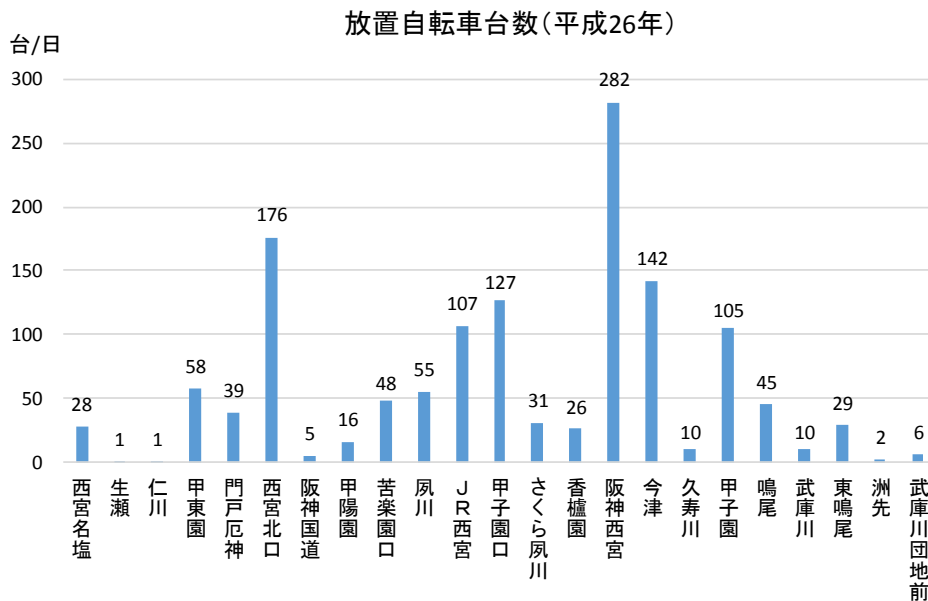
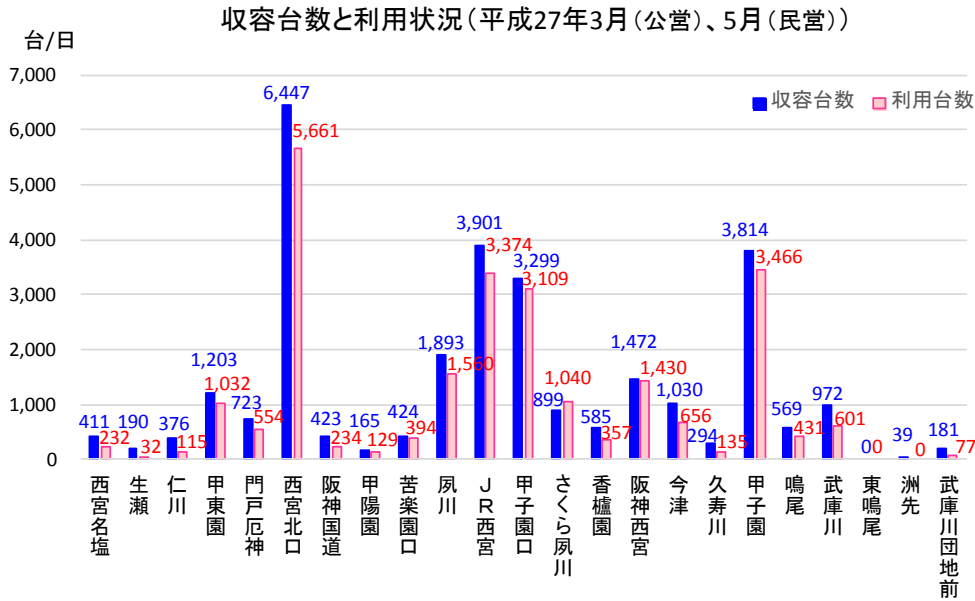
- 自転車走行空間は、JR 東海道本線以南では一定整備されているが、その他の地域ではほとんど整備されていない。



図Ⅱ-2-63 南部の自転車走行空間の整備状況(平成 28 年 3 月)

(2) 自転車駐車場と放置自転車の状況

- JR 生瀬駅、阪急仁川駅、阪神久寿川駅、阪神武庫川団地前駅を除く鉄道駅では自転車駐車場の施設収容台数を超えるなど余裕がない状況となっている。
- 自転車駐車場の収容台数と利用状況が多い阪急西宮北口駅、JR 西宮駅、JR 甲子園口駅、阪急・阪神今津駅、阪神甲子園駅では放置自転車台数が多く、特に阪神西宮駅は多い状況となっている。



出典：西宮市自転車駐車場利用状況

図Ⅱ-2-64 自転車駐車場と放置自転車の状況(平成27年)

3) タクシーの利用環境

(1) タクシーの営業区域(交通圏)

- 本市は、神戸市域交通圏の営業区域に含まれている。平成 27 年 9 月 1 日に「特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」に基づく特定地域に指定されている。

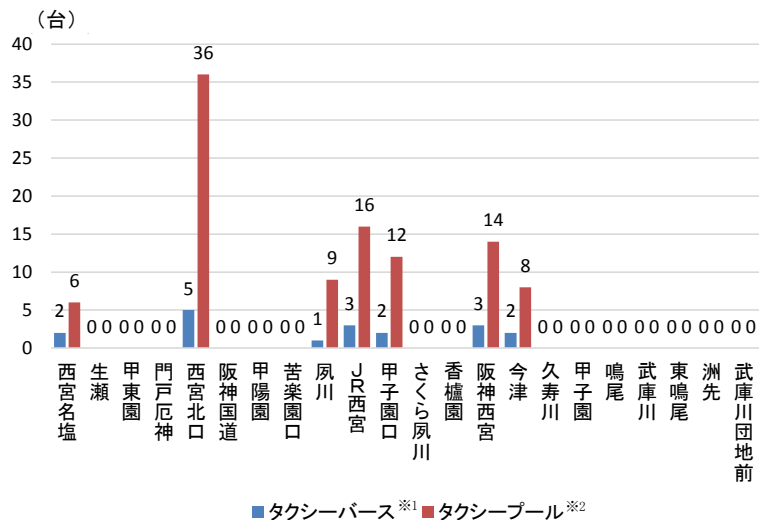


出典：兵庫県タクシー協会資料を参考に作成

図Ⅱ-2-65 タクシーの営業区域(交通圏)

(2) 駅前広場などにおけるタクシーバス・プールの整備状況

- タクシーの乗降客数が多い一部の鉄道駅では、タクシーバス・プールが確保されているが、整備されておらず寄り付きが困難な駅も多く存在する。



※1：タクシーバス：タクシーの乗降スペース、※2：タクシープール：タクシーの待機スペース

図Ⅱ-2-66 駅前広場などにおけるタクシーバス・プールの整備状況

4) バスの利用環境

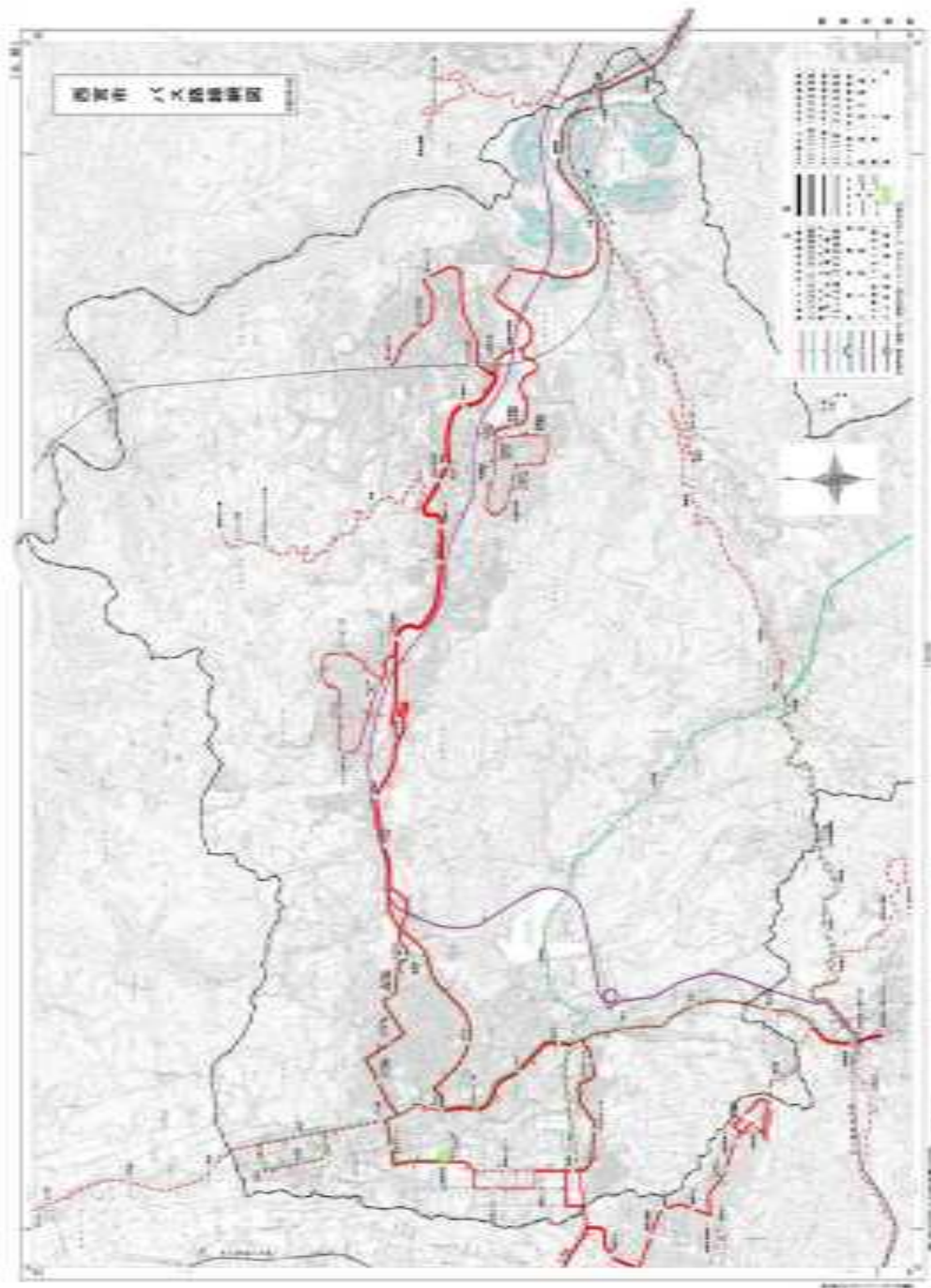
(1) 路線バスの運行状況

a) 路線バスの運行経路

- 南部では阪急バス・阪神バス・みなと観光バスが運行している。
- 北部では阪急バスが運行している。また北部の山口地域と南部市街地を直接連絡するさくらやまなみバスが平成 21 年度から運行している。



図Ⅱ-2-67 バス路線網図(南部・平成 27 年)

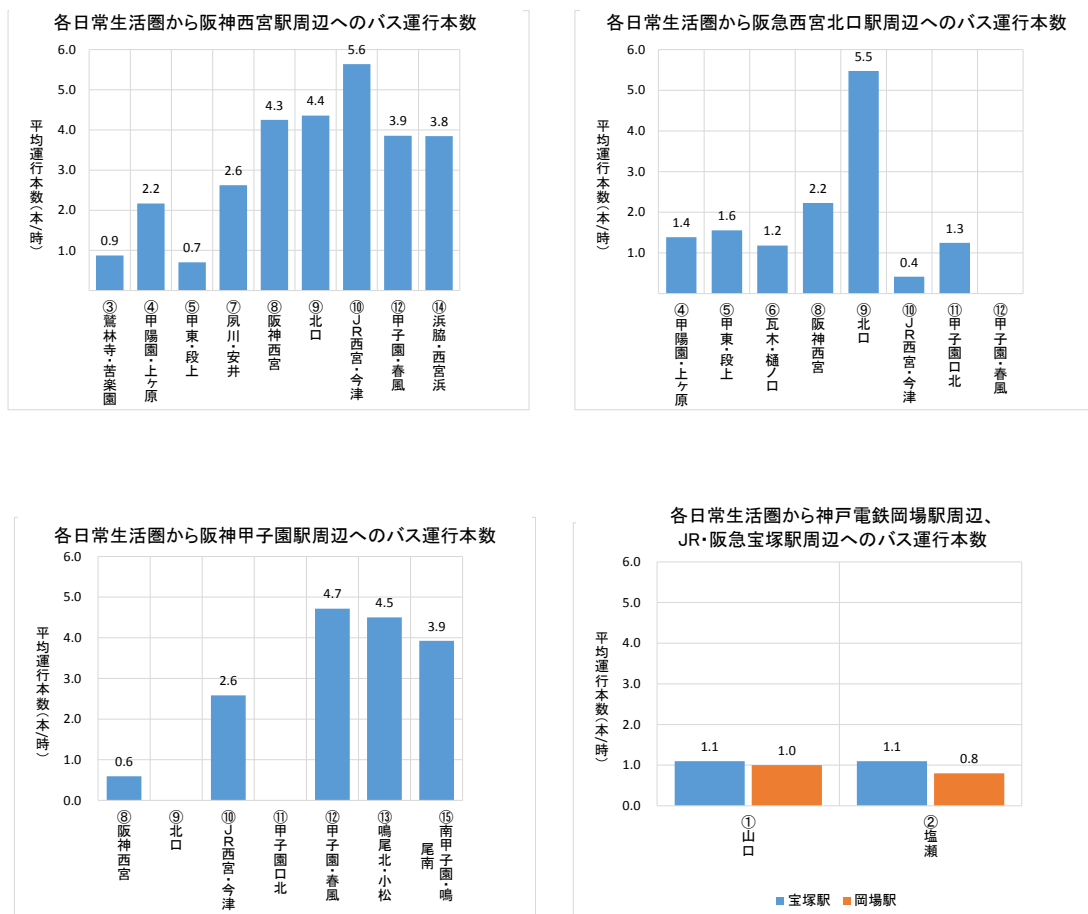


図Ⅱ-2-68 バス路線網図(北部・平成27年)

b) 各日常生活圏から中心拠点へのバス運行本数

- 阪神西宮駅では、⑧阪神西宮、⑨北口、⑩JR 西宮・今津、⑫甲子園・春風、⑭浜脇・西宮浜の 5 つの日常生活圏で 1 時間当たり 4 本（15 分に 1 本）程度となっており、アクセス性が高い範囲は広い。
- 阪急西宮北口駅では、⑨北口で 1 時間当たり 4 本（15 分に 1 本）、⑧阪神西宮で 1 時間当たり 2 本（30 分に 1 本）を上回っているが、その他の日常生活圏からのアクセス性は低い。
- 阪神甲子園駅では、⑫甲子園・春風、⑬鳴尾北・小松、⑮南甲子園・鳴尾南で 1 時間当たり 4 本（15 分に 1 本）程度となっており、その他の日常生活圏からバス路線がほとんど運行されておらず、アクセス可能な日常生活圏が少ない。
- JR・阪急宝塚駅、神戸電鉄岡場駅では、①山口、②塩瀬で 1 時間当たり 1 本程度となっており、アクセス性が低い。

市内の路線バスは、阪神西宮駅を基点に放射状に高密度な路線配置で運行されているが、運行本数については、道路幅員や人口分布、沿線の施設立地などにより大きな偏りが生じている。



出典：バス事業者時刻表 ※10～16時の平均値

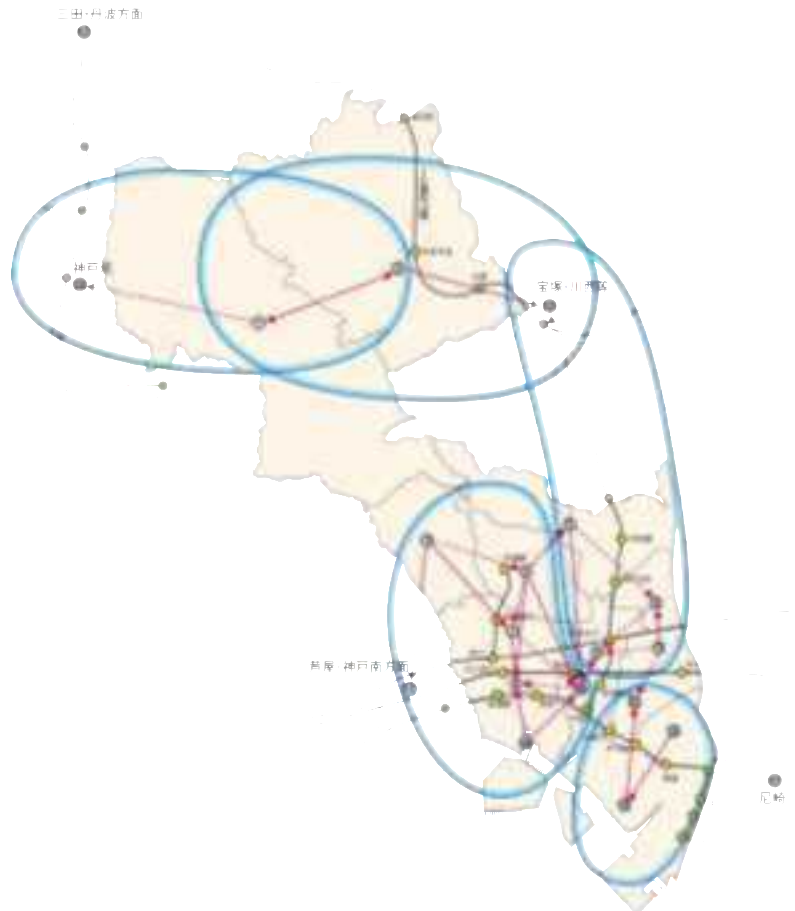
図Ⅱ-2-69 各日常生活圏から中心拠点へのバス運行本数(平成 27 年 12 月)

(2) ニーズが高い移動経路におけるバスでの移動状況

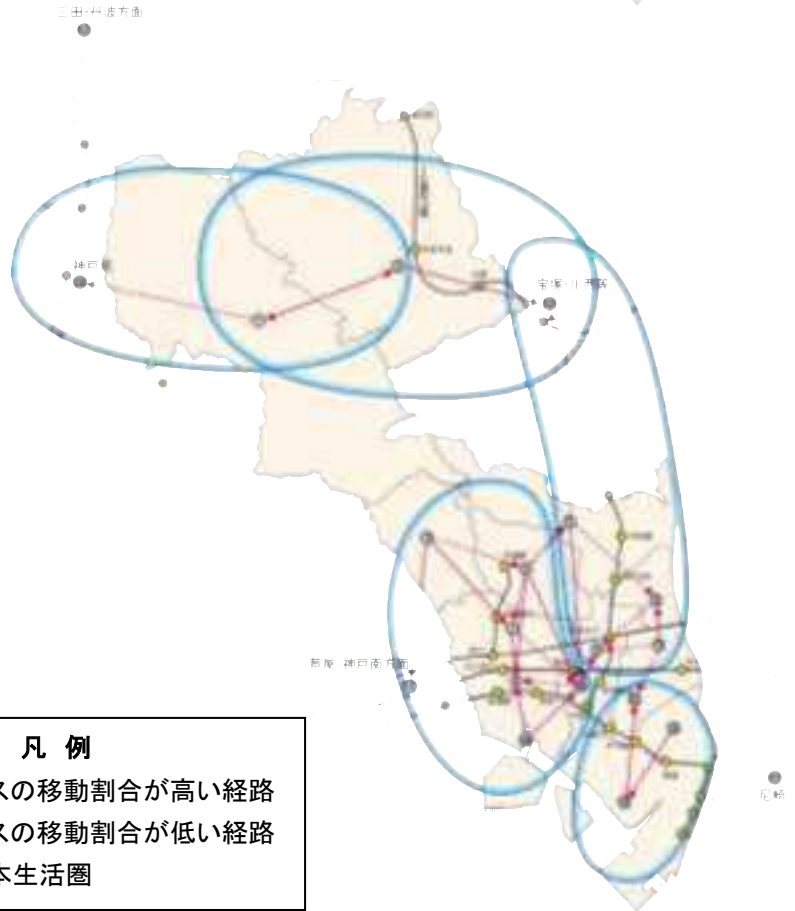
移動が多い経路（ニーズが高い経路）について、バスでの移動割合が高い経路と低い経路に区分した。

- 平日・休日ともにニーズが高い経路のうちバスの移動割合が低い経路
 - ①山口 ⇒ 102 神戸北
 - ③鷲林寺・苦楽園 ⇒ ④甲陽園・上ヶ原
 - ④甲陽園・上ヶ原 ⇒ ⑦夙川・安井
 - ⑤甲東・段上 ⇒ 203 宝塚・川西など、⑥瓦木・樋ノ口
 - ⑥瓦木・樋ノ口 ⇒ ⑨北口
 - ⑩JR 西宮・今津 ⇒ ⑧阪神西宮
 - ⑪甲子園口北 ⇒ ⑨北口、⑫甲子園・春風
- 平日のみニーズが高い経路のうちバスの移動割合が低い経路
 - ⑦夙川・安井 ⇒ ⑩JR 西宮・今津
- 休日のみニーズが高い経路のうちバスの移動割合が低い経路
 - ②塩瀬 ⇒ 102 神戸北、203 宝塚・川西など
 - ④甲陽園・上ヶ原 ⇒ ⑨北口
 - ⑦夙川・安井 ⇒ ⑧阪神西宮
 - ⑩JR 西宮・今津 ⇒ ⑨北口
 - ⑬鳴尾北・小松 ⇒ ⑮南甲子園・鳴尾南
 - ⑭浜脇・西宮浜 ⇒ ⑩JR 西宮・今津
 - ⑮南甲子園・鳴尾南 ⇒ ⑩JR 西宮・今津

平日



休日



凡例

- バスの移動割合が高い経路
- - - バスの移動割合が低い経路
- 基本生活圏

出典：近畿圏パーソントリップ調査

図Ⅱ-2-70 ニーズが高い移動経路におけるバスでの移動状況(平成22年)

(3) 路線バスの運行環境

a) 路線バスの運行経路と道路幅員の状況

- 南部の JR 東海道本線以北では、都市計画道路の未整備区間などの幅員が狭い道路を路線バスが運行している。

大型車のすれ違いが困難な道路を路線バスが運行しており、走行環境や待合環境において安全性の面で問題がある。



出典：西宮市 GIS データ

図 II - 2 - 71 路線バスの運行経路と道路幅員の状況(平成 25 年)

b) 市内中心拠点におけるバス停の状況

i) 阪神西宮駅周辺

- 阪神西宮駅では、駅周辺のバス停が点在している状況である。

阪神西宮駅のバスターミナル



| 【阪急バス】おひさ | | 料 金 |
|---------------------|---------------------------------|------|
| ① | 西宮西・西宮北口・東山寺駅前・甲斐園 | 233円 |
| ② | 西宮西・西宮北口・甲斐園 | 233円 |
| 【阪神バス】おひさ | | 料 金 |
| ① | 山手線 西宮西 (東山寺・甲斐園) 233円 | 233円 |
| ② | 山手線 西宮西 (東山寺・甲斐園・西宮北口) 233円 | |
| ③ | 山手線 西宮西 (西宮北口・西宮西) 233円 | |
| ④ | 山手線 西宮西 (西宮北口・西宮西・甲斐園) 233円 | |
| ⑤ | 山手線 西宮西 (西宮北口・西宮西・甲斐園・東山寺) 233円 | |
| ⑥ | 西宮北口 | |
| ⑦ | 西宮北口西・西宮北口東・西宮北口南・西宮北口北 | |
| ⑧ | 西宮北口西・西宮北口東 | |
| ⑨ | 西宮北口西・西宮北口東・西宮北口南 | |
| ⑩ | 西宮北口西・西宮北口東・西宮北口南・西宮北口北 | |
| 【阪神バス】おひさ (西宮西) おひさ | | 料 金 |
| ① | 西宮西 | 133円 |

出典：阪神地域えきバスマップ。

図Ⅱ-2-72 阪神西宮駅周辺におけるバス停の状況(平成27年)

ii) 阪急西宮北口駅周辺

- 阪急西宮北口駅では、南西側の駅前広場には路線バスのバス停が集約されているが、北東側の駅前広場には路線バスのバス停は設置されていない状況である。

西宮北口駅のバスターミナル



| 【阪急バス】おひさ | | 料 金 |
|----------------------|---|------|
| ① | 西宮北口西・西宮北口東・西宮北口南 | 233円 |
| ② | 西宮北口西・西宮北口東・西宮北口南・西宮北口北 | |
| ③ | 西宮北口西・西宮北口東・西宮北口南・西宮北口北・西宮北口南 | |
| ④ | 西宮北口西・西宮北口東・西宮北口南・西宮北口北・西宮北口南・西宮北口北 | |
| ⑤ | 西宮北口西・西宮北口東・西宮北口南・西宮北口北・西宮北口南・西宮北口北・西宮北口南 | 233円 |
| ⑥ | 西宮北口西・西宮北口東・西宮北口南・西宮北口北・西宮北口南・西宮北口北・西宮北口南・西宮北口北 | |
| ⑦ | 西宮北口西・西宮北口東・西宮北口南・西宮北口北・西宮北口南・西宮北口北・西宮北口南・西宮北口北・西宮北口南 | 233円 |
| ⑧ | 西宮北口西・西宮北口東・西宮北口南・西宮北口北・西宮北口南・西宮北口北・西宮北口南・西宮北口北・西宮北口南・西宮北口北 | |
| ⑨ | 西宮北口西・西宮北口東・西宮北口南・西宮北口北・西宮北口南・西宮北口北・西宮北口南・西宮北口北・西宮北口南・西宮北口北・西宮北口南 | 233円 |
| ⑩ | 西宮北口西・西宮北口東・西宮北口南・西宮北口北・西宮北口南・西宮北口北・西宮北口南・西宮北口北・西宮北口南・西宮北口北・西宮北口南・西宮北口北 | |
| 【阪神バス】おひさ | | 料 金 |
| ① | 西宮北口西 | 233円 |
| ② | 西宮北口東 | 233円 |
| ③ | 西宮北口南 | 233円 |
| ④ | 西宮北口北 | 233円 |
| 【西宮バス】おひさ | | 料 金 |
| ① | 西宮北口西 | 233円 |
| ② | 西宮北口東 | 233円 |
| ③ | 西宮北口南 | 233円 |
| ④ | 西宮北口北 | 233円 |
| 【西宮バス】おひさ (西宮北口) おひさ | | 料 金 |
| ① | 西宮北口西 | 133円 |
| ② | 西宮北口東 | 133円 |
| ③ | 西宮北口南 | 133円 |
| ④ | 西宮北口北 | 133円 |

出典：阪神地域えきバスマップ。

図Ⅱ-2-73 阪急西宮北口駅周辺におけるバス停の状況(平成27年)

iii) 阪神甲子園駅周辺

- 阪神甲子園駅では、交通量の多い県道浜甲子園・甲子園口停車場線を挟んで、バス停が点在しており、乗換の際に県道の横断が必要となる場合があるなど、利用者の利便性や安全性に問題を抱えている。

阪神甲子園駅のバスターミナル



| 阪神バス時刻表 | | バス |
|----------------------|-------------------|--------------|
| ① 西宮北口駅(上甲子園駅)と甲子園駅間 | | 120分 |
| 【阪神バス】のりば | | |
| ② | 阪神甲子園駅西方面(西宮)方面 | 西一軒倉 215分 |
| ③ | 阪神甲子園駅東方面(片原)方面 | |
| ④ | 阪神甲子園駅西方面(山陽宮島)方面 | |
| ⑤ | 西宮北口駅(片原)方面(片原)方面 | |
| ⑥ | 阪神甲子園駅西方面(西宮)方面 | 西一軒倉 215分 |
| ⑦ | 西宮北口駅(片原)方面(片原)方面 | |
| ⑧ | 阪神甲子園駅東方面(山陽宮島)方面 | |
| ⑨ | 西宮北口駅(片原)方面(片原)方面 | |
| ⑩ | 阪神甲子園駅東方面(山陽宮島)方面 | 西一軒倉 215分 |
| ⑪ | 西宮北口駅(片原)方面(片原)方面 | |
| ⑫ | 阪神甲子園駅西方面(山陽宮島)方面 | |
| ⑬ | 西宮北口駅(片原)方面(片原)方面 | |
| 【阪神バス】のりば | | バス |
| ⑭ 西宮北口駅(上甲子園駅)と甲子園駅間 | | 120分 |

出典：阪神地域えきバスマップ。

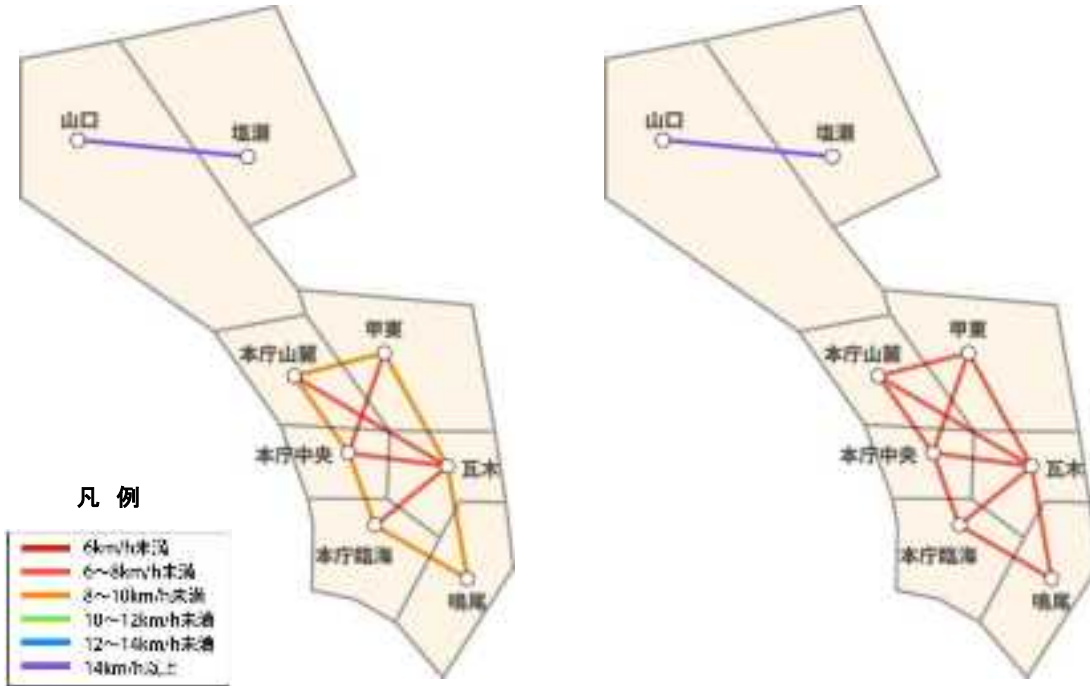
図 II - 2 - 74 阪神甲子園駅周辺におけるバス停の状況(平成 27 年)

(4) 路線バスの移動速度

- 南部内の路線バスの移動速度は 10km/h 未満と低く、特に本庁中央と瓦木間、甲東と本庁中央間では自転車の移動速度と同程度となっている。
- 大都市の路線バスの表定速度(時刻表で定める時間により算出)の平均値(10~15km/h)と比較して、南部の路線バスの走行速度は著しく低い状況である。

[路線バス]

[自転車]



出典：近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年）

[交通モード別表定速度の比較]



資料：※1「平成8年度地下鉄事業計画要覧」
 ※2、4「Panorama des villes a TCSP (hors Ile de France)」CERTU(2002年)
 ※3、6「平成14年度地域交通年報」財団法人運輸政策研究機構(2003年3月)
 ※5「路面電車活用方策検討調査報告書」運輸省、建設省(1998年3月)
 ※7「公営交通事業協会調べをもとに、大都市におけるバスの表定速度の平均値」

図 II-2-75 路線バスの直線的な移動速度など

(5) 路線バスの乗継・乗換サービスの状況

- 阪急バスと阪神バスでは、定期券の相互利用が可能となっており、IC カードの乗継サービスの向上が図られている。

表Ⅱ-2-13 複数バス路線の乗継・乗換サービスの主な経緯

| | 阪急バス | 阪神バス | みなと観光バス |
|----------------|--|---|--------------|
| 平成5年 12月1日 | 「1日乗車券」発売開始 (西宮市内線、芦屋市内線、宝塚市内線) 紙券 | | |
| 平成13年 4月1日 | 「環境(エコ)定期券制度」導入 ^{※1} | | |
| 平成13年 9月15日 | 「はんきゆうグランドパス65」 ^{※2} 発売開始 紙券 | | |
| 平成15年 4月1日 | 通学学期定期券「阪急スクールパス」 ^{※3} 発売開始 紙券 | | |
| 平成18年 2月1日 | 「PiTaPa」、「ICOCA」導入 ICカード (平成21年3月1日全車導入完了) | | |
| 平成19年 4月1日 | 「阪急・阪神バス共通カード(磁気回数カード、2,000円)」発売開始 ⇒平成21年3月1日に全券種共通化(5,000円、1,000円)完了 ⇒平成24年9月30日阪急バス利用終了、平成27年9月30日阪神バス利用終了 | | 磁気券 |
| 平成20年 10月1日 | | 「PiTaPa」、「ICOCA」導入 ICカード | |
| 平成22年 9月4日 | 「阪急バス・阪神バス定期券」の相互割引制度導入(土曜日、休日) (定期券提示により、大人100円、小人50円で相互乗車) ⇒平成23年4月1日より平日も加え全日で適用 | | 紙券 |
| 平成23年 7月24日 | | | 西宮市内 運行開始 |
| 平成24年 4月1日 | ICカード乗車券「hanica」導入 hanica プレミアサービス ^{※4} の阪急・阪神共通利用開始 | | ICカード |
| 平成25年 3月10日 | 「はんきゆうグランドパス65」の hanica 化実施 ICカード | | |
| 平成26年 2月17日 | | 「はんしんグランドパス65」 ^{※5} 導入 ICカード | |
| 平成26年 6月17日 | 通勤定期券、通学定期券、 「阪急スクールパス」のhanica化実施 通勤定期券の制度変更 ^{※6} ICカード | 通勤定期券、通学定期券、学期定期券の ICカードhanica化実施 ICカード | |
| 平成28年 2月1日 | hanica 定期券(通勤・通学・スクールパス・グランドパス65)での 阪急バス・阪神バス相互利用開始 | | ICカード |

※1：土曜日、日祝日等に通勤定期券所持者及び同伴家族に対して割引を実施

※2：65歳以上を対象とする阪急バスの一般路線全線フリー定期券

※3：券面に表示される運賃区間内乗降フリーとする定期券
(運賃区間：150円、160円、170円、210円、310円、510円、フリー)

※4：チャージ金額に10%のプレミアを付与

※5：65歳以上を対象とする阪神バスの一般路線全線フリー定期券

※6：乗車区間指定から券面に表示される運賃区間内乗降フリーに変更

| | | 券面表示区間 | 券面表示区間外 |
|----------|----|--------|---------|
| 通勤定期券所持者 | | — | 100円 |
| 同伴家族 | 大人 | 100円 | 100円 |
| | 小人 | 50円 | 50円 |

5) 鉄道及び鉄道駅周辺の利用環境

(1) 鉄道駅間の距離

- 阪急神戸本線の西宮北口駅から武庫之荘駅（尼崎市）間など、鉄道駅が離れている区間が存在する。

駅間距離が長い区間で沿線の健全な市街化が見込まれる地域では、鉄道駅設置が公共交通の利便性向上や沿線の活性化などに効果的であり、また、まちづくりと一体的に進めることにより一層の効果が期待できると考えられることから、新駅設置の可能性も含めて公共交通の利便性向上策を検討する必要がある。

[JR東海道本線]

| 駅名 | 芦屋 | さくら夙川 | 西宮 | 甲子園口 | 立花 |
|------|----|--------|--------|--------|--------|
| 駅間距離 | | 2.3 km | 1.5 km | 2.5 km | 2.2 km |

[JR福知山線]

| 駅名 | 武田尾 | 西宮名塩 | 生瀬 | 宝塚 |
|------|-----|--------|--------|--------|
| 駅間距離 | | 3.2 km | 2.2 km | 1.9 km |

[阪急神戸本線]

| 駅名 | 芦屋川 | 夙川 | 西宮北口 | 武庫之荘 |
|------|-----|--------|--------|--------|
| 駅間距離 | | 2.7 km | 2.7 km | 3.3 km |

[阪急今津線]

| 駅名 | 仁川 | 甲東園 | 門戸厄神 | 西宮北口 | 阪神 国道 | 今津 |
|------|----|--------|--------|--------|----------|--------|
| 駅間距離 | | 0.9 km | 1.0 km | 1.3 km | 0.9 km | 0.7 km |

[阪神本線]

| 駅名 | 打出 | 香櫨園 | 西宮 | 今津 | 久寿川 | 甲子園 | 鳴尾 | 武庫川 |
|------|----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 駅間距離 | | 1.2 km | 1.0 km | 1.4 km | 0.6 km | 0.7 km | 0.9 km | 1.2 km |

[阪神武庫川線]

| 駅名 | 武庫川 | 東 鳴尾 | 洲 先 | 武庫川 団地前 |
|------|-----|---------|--------|------------|
| 駅間距離 | | 0.7 km | 0.4 km | 0.6 km |

図 II - 2 - 76 鉄道駅間の距離

(2) 駅前広場の整備状況

- 鉄道駅の多くは駅前広場が整備されておらず、整備されている場所でも規模や機能が充足されていない状況である。

また、バスバース数は確保されているものの、不法駐停車や乗降場の形状によりバスが停留所に正着（隙間を空けずに停車すること）できないなどの課題がある。

表Ⅱ-2-14 駅前広場の整備状況

| 日常生活圏 | 鉄道駅 | 平成25年乗降客数(人/日) | 駅前広場面積 (m ²) | | | | | バスバース数 (台) | | | |
|-------|----------|----------------|--------------------------|---------|--------|---------|------------|------------|--------|------------|---|
| | | | ① | ② | ③=①+② | ④ | ⑤=③-④ | ⑥ | ⑦ | ⑧=⑥-⑦ | |
| | | | 都市計画供用面積 | その他駅前広場 | 合計 | 計画指針※試算 | 現況と計画指針との差 | 現況 | 計画指針試算 | 現況と計画指針との差 | |
| ② | JR 生瀬 | 3,896 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | JR 西宮名塩 | 19,145 | 5,300 | 0 | 5,300 | 7,342 | -2,042 | 7 | 10 | -3 | |
| ④ | 阪急甲陽園 | 12,699 | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| ⑤ | 阪急門戸厄神 | 26,213 | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| | 阪急甲東園 | 38,590 | — | — | — | 3,489 | -3,489 | — | 5 | -5 | |
| ⑦ | 阪急夙川 | 33,027 | 2,385 | 0 | 2,385 | 4,973 | -2,588 | 2 | 4 | -2 | |
| | 阪急苦楽園口 | 14,197 | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| ⑧ | JR さくら夙川 | 15,814 | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| | 阪神西宮 | 40,685 | 3,300 | 1,283 | 4,583 | 7,072 | -2,489 | 8 | 12 | -4 | |
| | 阪神香櫨園 | 10,333 | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| ⑨ | 阪急西宮北口 | 106,169 | 11,610 | 0 | 11,610 | 7,185 | 4,425 | 8 | 8 | 0 | |
| ⑩ | JR 西宮 | 40,570 | 4,000 | 2,100 | 6,100 | 6,290 | -190 | 6 | 8 | -2 | |
| | 阪急阪神国道 | 4,432 | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| | 阪急今津 | 8,867 | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| | 阪神今津 | 6,842 | 3,100 | 0 | 3,100 | 1,730 | 1,370 | 0 | 2 | -2 | |
| | 阪神久寿川 | 4,022 | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| ⑪ | JR 甲子園口 | 38,503 | — | 2,160 | 2,160 | 4,320 | -2,160 | 2 | 5 | -3 | |
| ⑫ | 阪神甲子園 | 53,328 | — | 5,840 | 5,840 | 6,690 | -850 | 18 | 11 | 7 | |
| ⑬ | 阪神鳴尾 | 23,481 | 1,400 | 0 | 1,400 | 1,572 | -172 | 0 | 2 | -2 | |
| | 阪神武庫川 | 28,109 | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| ⑮ | 阪神東鳴尾 | 2,016 | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| | 阪神洲先 | 1,803 | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| | 阪神武庫川団地前 | 7,885 | — | — | — | — | — | — | — | — | |

※資料：駅前広場計画指針～新しい駅前広場計画の考え方～

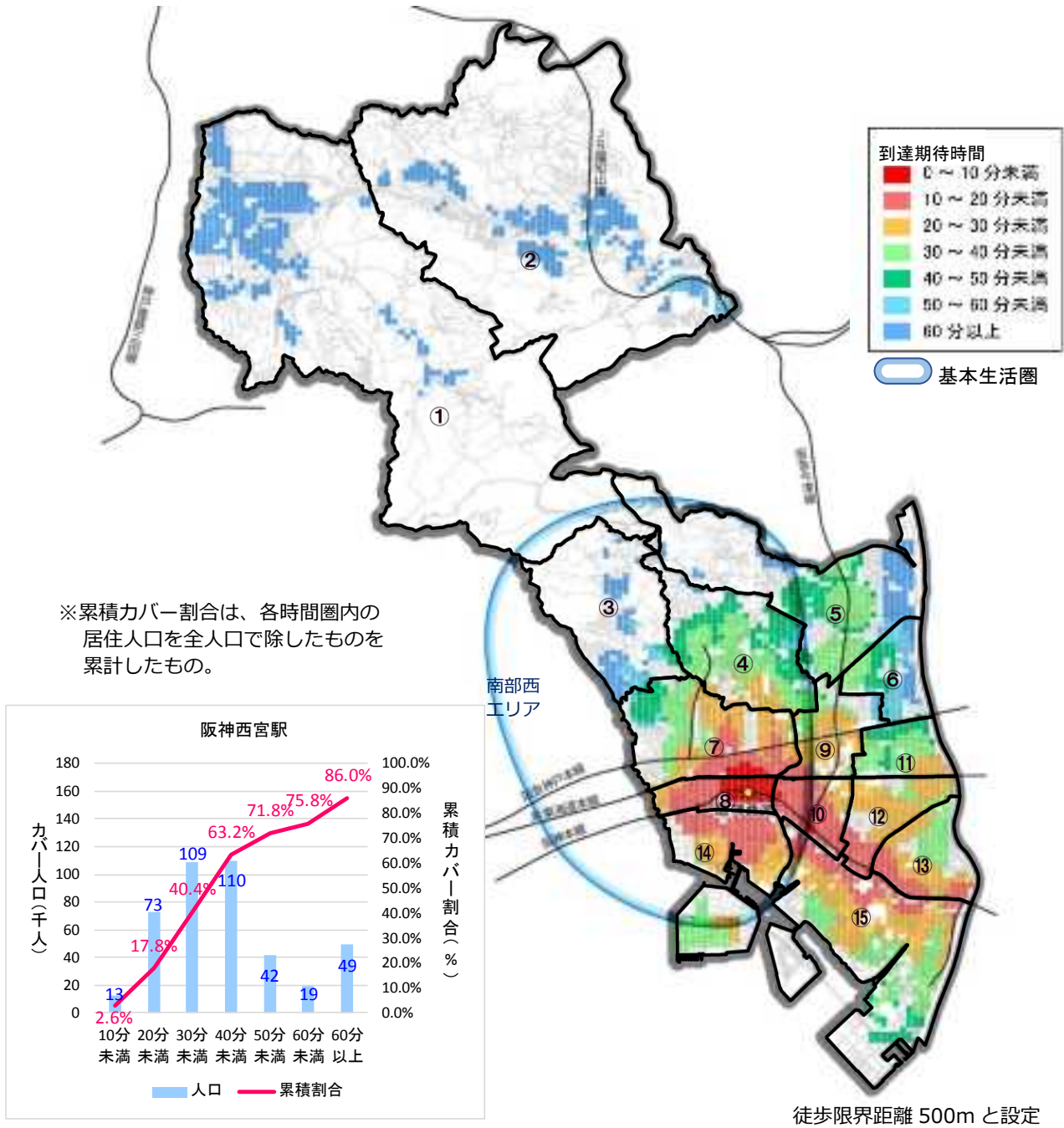
建設省都市局都市交通調査室監修/日本交通計画協会編 1998年7月

6) 徒歩と公共交通による中心拠点までの到達期待時間

(1) 阪神西宮駅までの到達期待時間

a) 徒歩とバス・鉄道

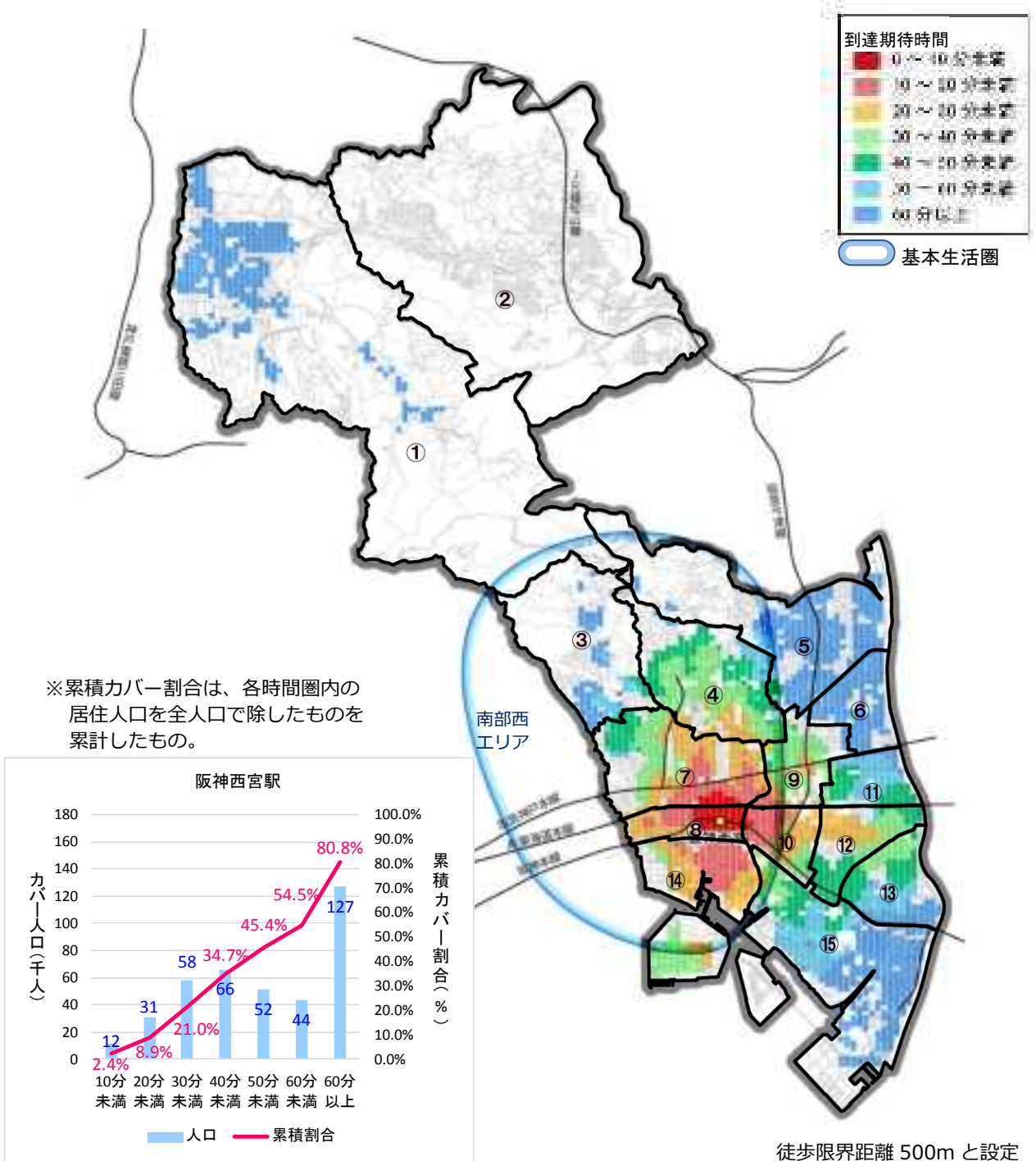
- 南部西エリア（基本生活圏）では、阪神本線、阪急甲陽線の沿線で到達期待時間が短くなっている。また、鉄道駅周辺以外では30分以内でアクセス可能な範囲が広いが、阪急神戸本線の北側をはじめとして30分以上を要する地域が広がっている。



図Ⅱ-2-77 徒歩とバス・鉄道による阪神西宮駅までの到達期待時間

b) 徒歩とバス

- 南部西エリア（基本生活圏）では、徒歩とバス・鉄道利用時と大きな差は見られない。

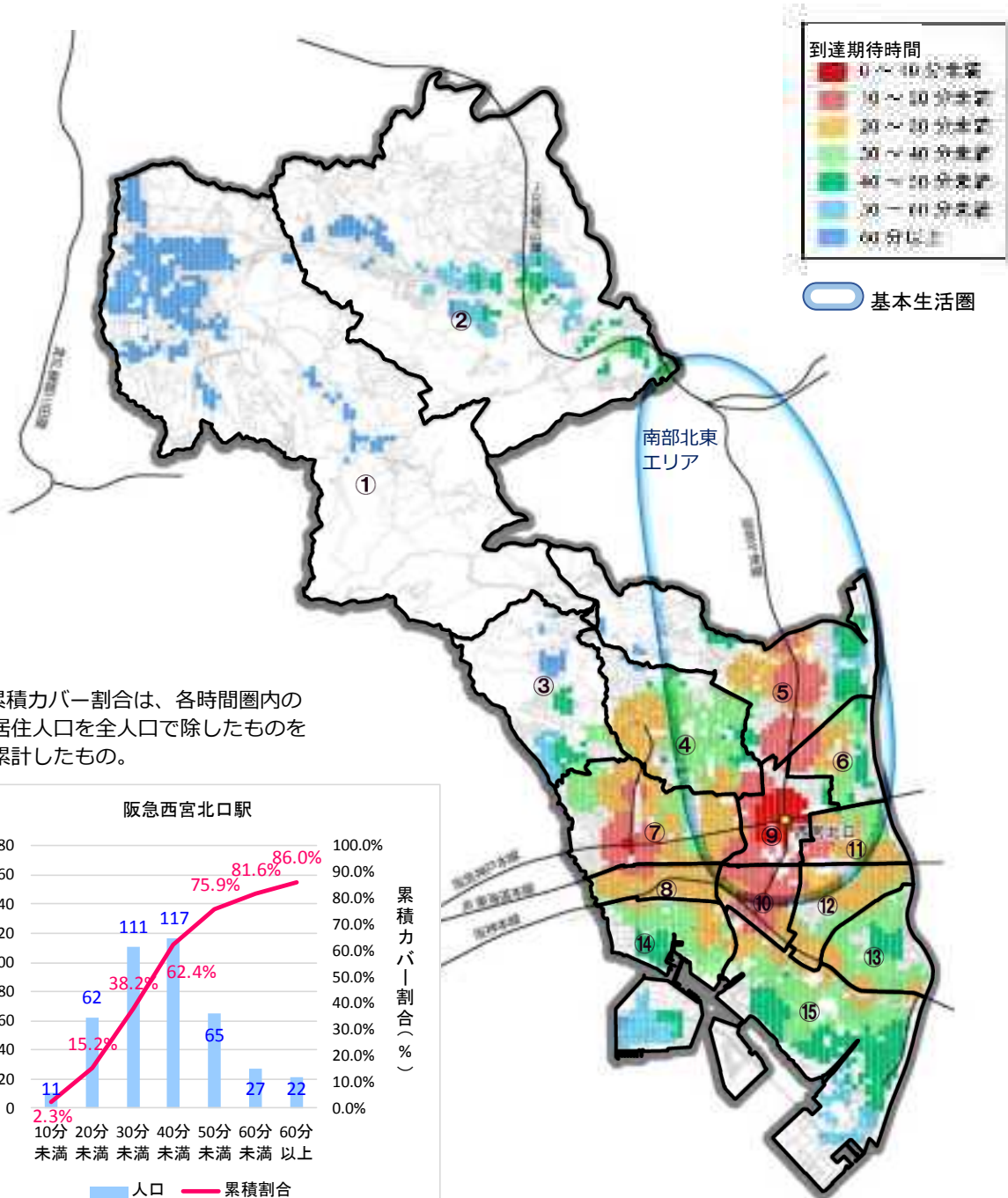


図Ⅱ-2-78 徒歩とバスによる阪神西宮駅までの到達期待時間

(2) 阪急西宮北口駅までの到達期待時間

a) 徒歩とバス・鉄道

- 南部北東エリア（基本生活圏）では、阪急神戸本線、今津線、甲陽線の沿線で到達期待時間が短くなっているが、鉄道駅から離れた地域では30分以上を要する状況となっている。

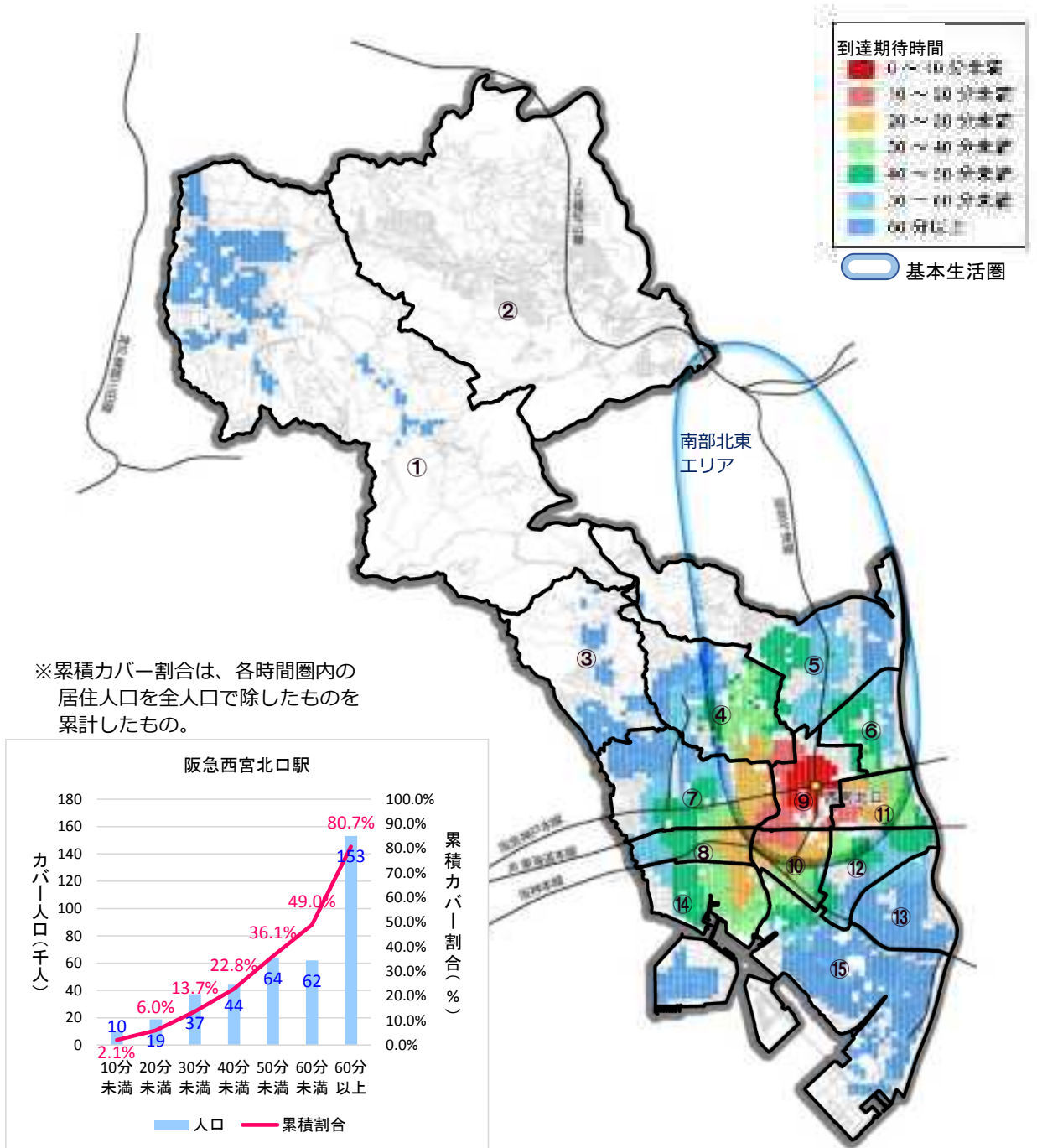


徒歩限界距離 500m と設定

図Ⅱ-2-79 徒歩とバス・鉄道による阪急西宮北口駅までの到達期待時間

b) 徒歩とバス

- 南部北東エリア（基本生活圏）では、30分以内で阪急西宮北口駅にアクセス可能な地域は、当該駅周辺に偏っている。
- バスサービスが比較的充実している JR 西宮駅や阪神西宮駅を含む、阪急西宮北口駅の南西側には 20分以内の範囲が広がっているが、⑥瓦木・樋ノ口などでは到達期待時間が長い。



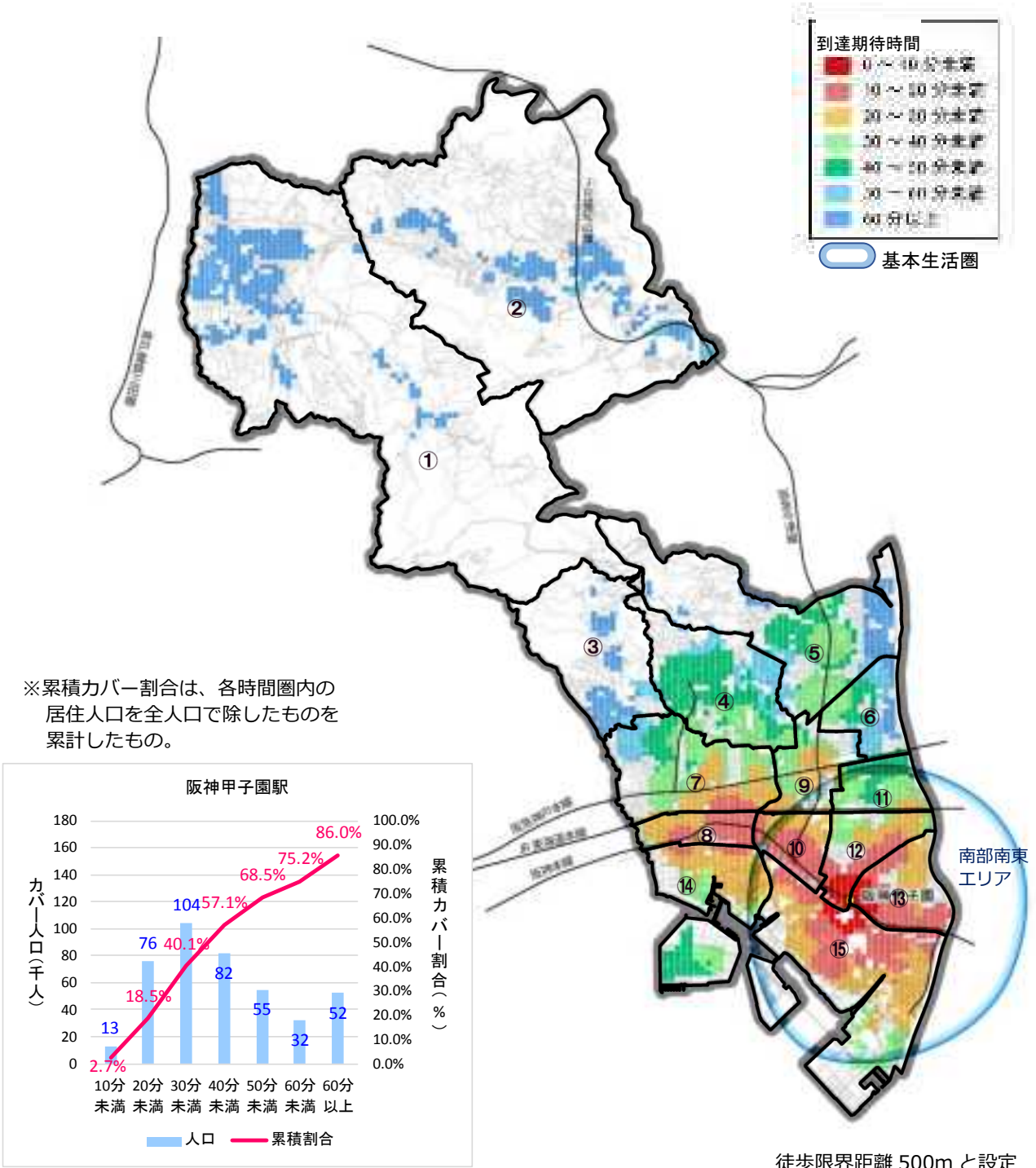
徒歩限界距離 500m と設定

図Ⅱ-2-80 徒歩とバスによる阪急西宮北口駅までの到達期待時間

(3) 阪神甲子園駅までの到達期待時間

a) 徒歩とバス・鉄道

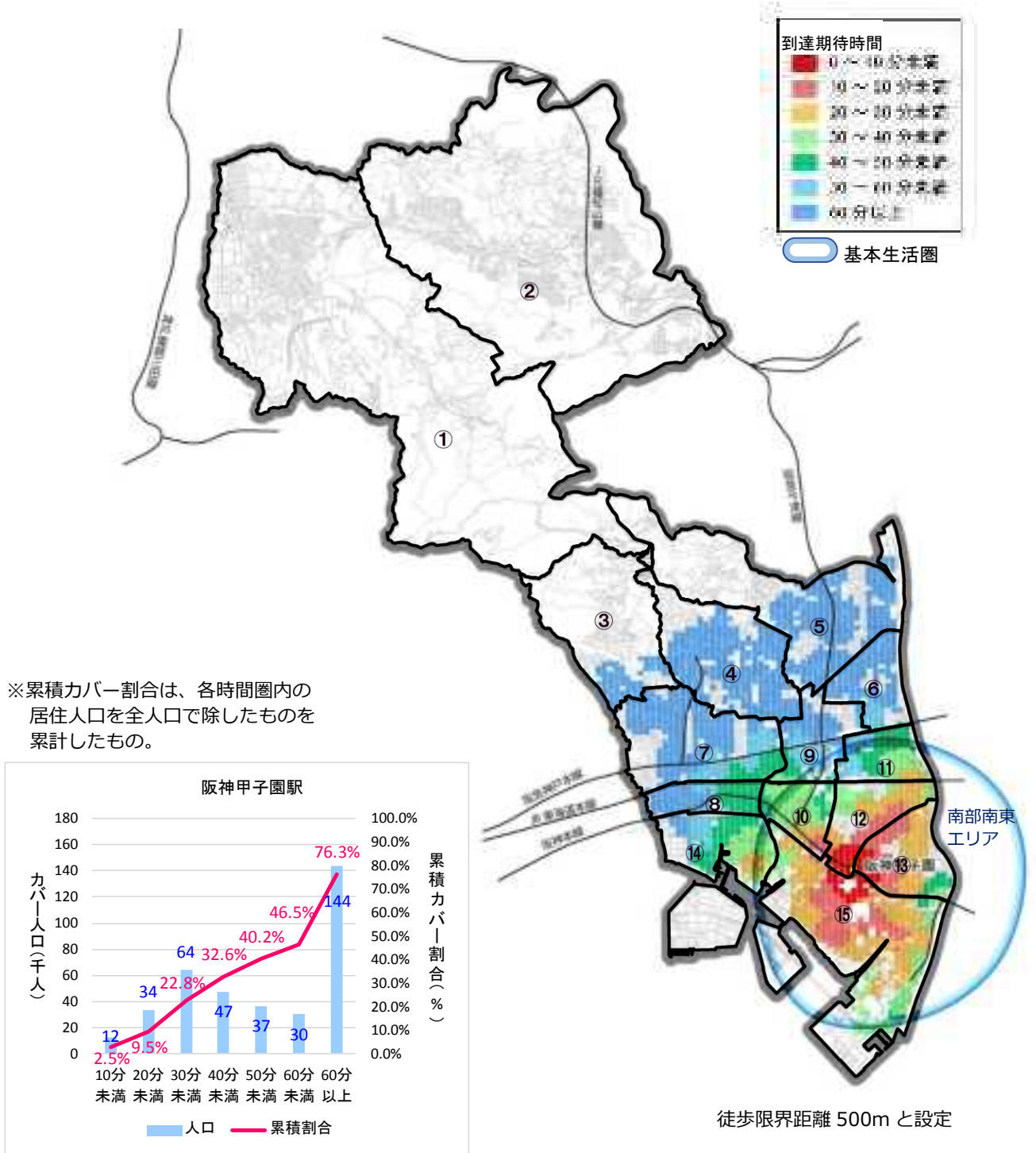
- 南部南東エリア（基本生活圏）では、到達期待時間が概ね 30 分以内となっている。



図Ⅱ-2-81 徒歩とバス・鉄道による阪神甲子園駅までの到達期待時間

b) 徒歩とバス

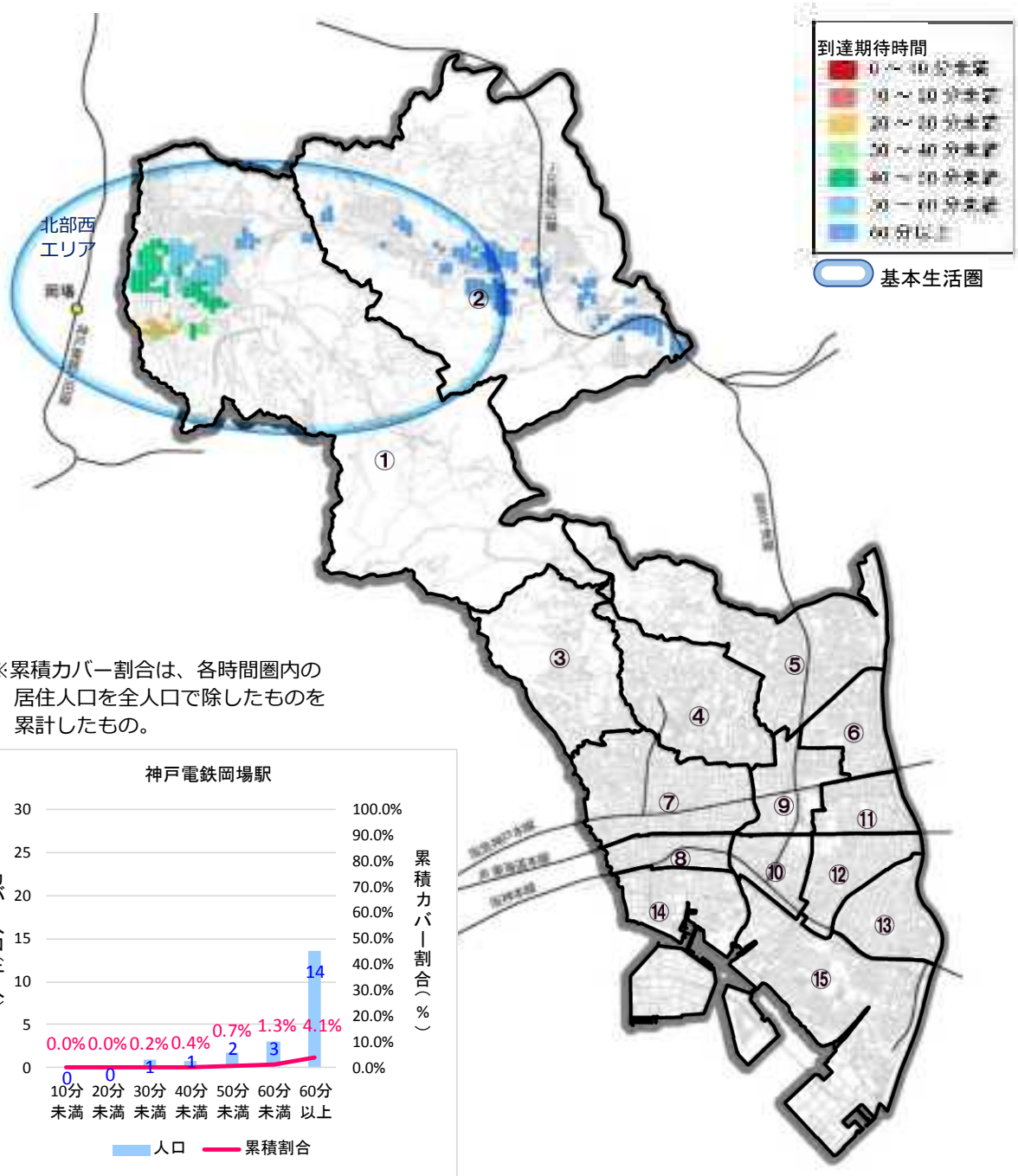
- 南部南東エリア（基本生活圏）では、徒歩とバス・鉄道利用時と大きな差は見られない。



図Ⅱ-2-82 徒歩とバスによる阪神甲子園駅までの到達期待時間

(4) 神戸電鉄岡場駅までの到達期待時間(徒歩とバス)

- 北部西エリア（基本生活圏）では、到達期待時間が概ね 30 分以上となっている。

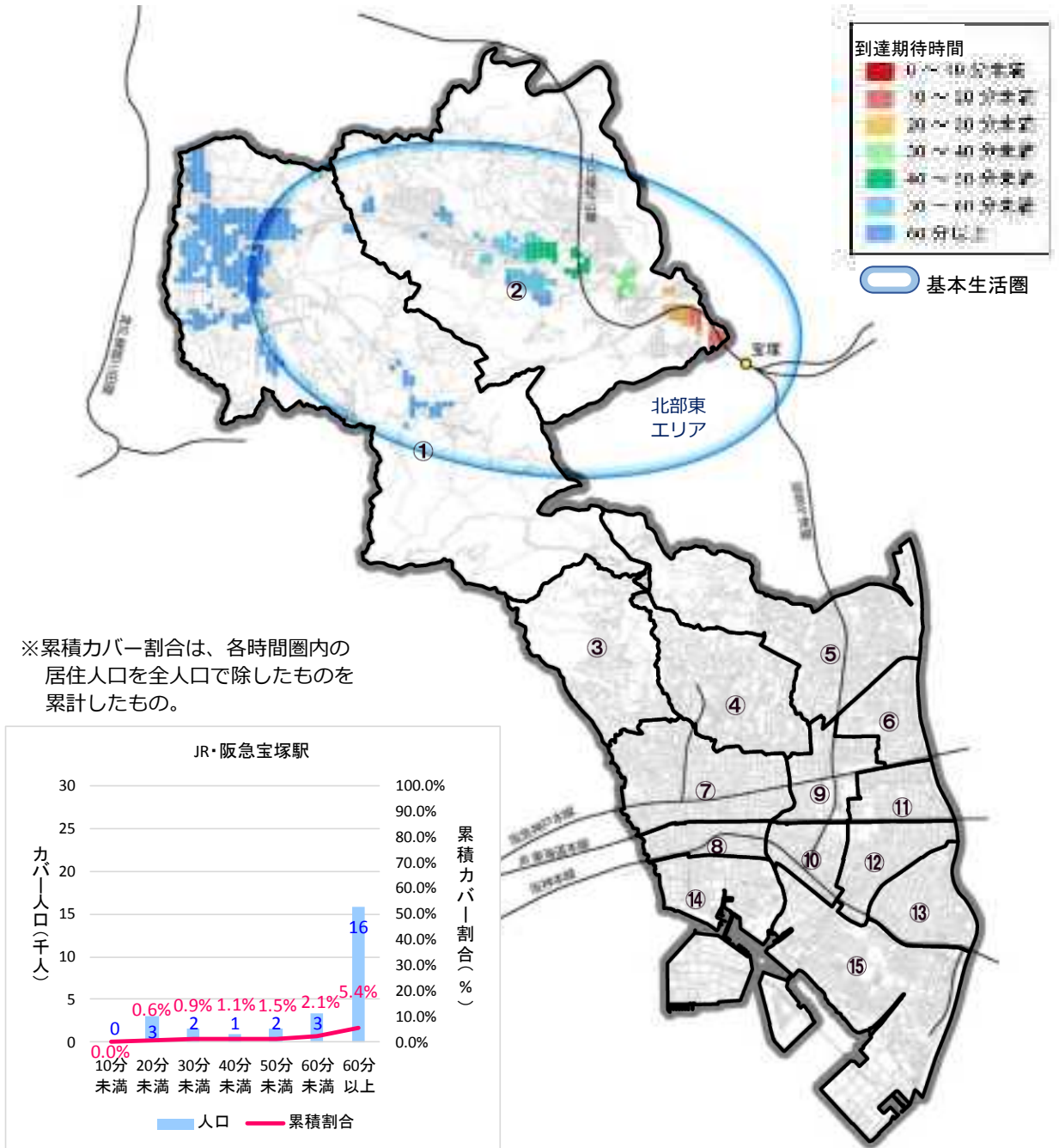


徒歩限界距離 500m と設定

図 II-2-83 徒歩とバスによる神戸電鉄岡場駅までの到達期待時間

(5) JR・阪急宝塚駅までの到達期待時間(徒歩とバス)

- 北部東エリア（基本生活圏）では、到達期待時間が概ね 30 分以上となっている。



徒歩限界距離 500m と設定

図Ⅱ-2-84 徒歩とバスによる JR・阪急宝塚駅までの到達期待時間

2.4 施策検討の方向性と交通課題の整理

2.4.1 日常生活圏ごとの暮らし・お出かけの状況などのまとめ

日常生活圏ごとの暮らしぶり（居住者、住まい、活サービス施設の立地）、お出かけの状況、移動環から想定される暮らし・お出かけの状況などのまとを以下に示す。

| 基本生活圏 | 日常生活圏 |
|---------|---|
| 南部西エリア | ③鷲林寺・苦楽園、④甲陽園・上ヶ原、⑦夙川・安井、⑧阪神西宮、⑩JR西宮・今津、⑭浜脇・西宮浜 |
| 南部北東エリア | ④甲陽園・上ヶ原、⑤甲東・段上、⑥瓦木・樋ノ口、⑨北口、⑩JR西宮・今津、⑪甲子園口北 |
| 南部南東エリア | ⑩JR西宮・今津、⑪甲子園口北、⑫甲子園・春風、⑬鳴尾北・小松、⑮南甲子園・鳴尾南 |
| 北部西エリア | ①山口、②塩瀬 |
| 北部東エリア | ①山口、②塩瀬 |



①山口

| | | |
|-----------------|---|---|
| 暮らしぶり | 居住者 | ・高齢化率が市内で最も高い。また、年少人口、生産年齢人口の減少率が高い。 |
| | 住まい | ・一戸建ての持ち家の比率が高い。また、平均延べ床面積が 100 m ² 以上と広い。 |
| | 生活サービス施設 | ・医療・福祉・商業施設が少ない。また、高校が立地しておらず、通学には長距離移動が必要になる。 |
| お出かけの状況 移動環境 | <ul style="list-style-type: none"> ・最寄りの鉄道駅やバス停との高低差が大きい。 ・都市計画道路の整備率が高く、概ね必要な道路は整備されている。 ・鉄道駅が立地しておらず、鉄道を利用するためにはバスまたは自動車での移動が必要である。 ・路線バスの運行本数は、100 本/日未満と少ない。 ・歩道が整備されていない道路にバス停が設置されている割合が高く、路線バスの待合環境が整っていない。 ・30 分以内に中心拠点（神戸電鉄岡場駅）へアクセス可能な地区が少ない。 ・南部市街地へはさくらやまなみバスにより直接連絡が可能となっている。 | |
| | 想定される 暮らし・お出かけの 状況等のまとめ | <ul style="list-style-type: none"> ・住居空間は広く、ゆったりとした生活ができる状態にあるが、福祉施設を除く生活サービス施設や文教施設の施設数・密度ともに少ないため、外出にあたっては、基本生活圏内の中心拠点である岡場駅周辺へ移動することが必要。 ・急峻な地形であることも踏まえ、自動車を自由に運転できない通学者や高齢者にとっては、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ため、自動車に頼っている。 |

②塩瀬

| | | |
|-------------------------------|----------|---|
| 暮らし ぶり | 居住者 | ・高齢人口の増加率・年少人口の減少率が市内で最も高い。また、生産年齢人口の減少率が高い。 |
| | 住まい | ・一戸建ての持ち家の比率が高い。また、平均延べ床面積が100㎡以上と広い。 |
| | 生活サービス施設 | ・医療・商業施設が少ない。また、高校が立地しておらず、通学には長距離移動が必要になる。 |
| お出かけの状況 移動環境 | | <ul style="list-style-type: none"> ・最寄りの鉄道駅やバス停との高低差が大きい。 ・歩道が整備されている道路が少なく、幹線道路である国道176号では渋滞が発生している。 ・JR西宮名塩駅、JR生瀬駅が立地しているが、各住宅地から路線バスによるアクセス性が低い。 ・路線バスの運行本数は、100本/日以上と多い。 ・歩道が整備されていない道路にバス停が設置されている割合が高く、路線バスの待合環境が整っていない。 ・30分以内に中心拠点（JR・阪急宝塚駅）へアクセス可能な地区が少ない。 |
| 想定される 暮らし・お出かけの 状況等のまとめ | | <ul style="list-style-type: none"> ・子育て世帯を中心に、ゆったりとした空間で生活できる状態にあるが、生活サービス施設や文教施設の施設数・密度ともに少ないため、外出にあたっては基本生活圏内の中心拠点である宝塚駅等へ移動することが必要。 ・急峻な地形であることも踏まえ、自動車を自由に運転できない通学者や高齢者にとっては、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ため、自動車に頼っている。 |

③鷺林寺・苦楽園

| | | |
|-------------------------------|----------|--|
| 暮らし ぶり | 居住者 | ・高齢化率が高い。また、年少人口が増加傾向である。 |
| | 住まい | ・一戸建ての持ち家の比率が高い。また、平均延べ床面積が100㎡以上と広い。 |
| | 生活サービス施設 | ・商業施設が立地しておらず、買い物には他の日常生活圏への移動が必要になる。 |
| お出かけの状況 移動環境 | | <ul style="list-style-type: none"> ・最寄りの鉄道駅やバス停との高低差が大きい。 ・歩道が整備されている道路が少ない。 ・鉄道駅が立地していないが、隣接する日常生活圏で用可能な駅が複数ある。 ・路線バスの運行本数は、100本/日未満と少ない。 ・大型車のすれちがいが困難な幅員が狭い道路を路線バスが運行している径路も一部あり、安全確保の面で問題がある。 ・歩道が整備されていない道路にバス停が設置されている割合が高く、路線バスの待合環境が整っていない。 ・路線バスは、幹線道路である県道大沢西宮線を運行する径路が主であり、バス停までの距離が遠い。 ・中心拠点（阪神西宮駅）へのアクセスに60分以上要する地区が多い。 |
| 想定される 暮らし・お出かけの 状況等のまとめ | | <ul style="list-style-type: none"> ・居住空間は広く、ゆったりとした生活ができる状態にあるが、生活サービス施設がほとんどない状況にあり、阪神西宮駅周辺や夙川駅周辺など、日常生活圏外への外出が多くなっている。 ・急峻な地形であることも踏まえ、自動車を自由に運転できない通学者や高齢者にとっては、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ため、自動車に頼っている。 |

④甲陽園・上ヶ原

| | | |
|-------------------------------|----------|--|
| 暮らし ぶり | 居住者 | ・概ね全市の傾向と同程度である。 |
| | 住まい | ・公営の借家の比率が高い。 |
| | 生活サービス施設 | ・医療・福祉・商業施設が少ない。 |
| お出かけの状況 移動環境 | | <ul style="list-style-type: none"> ・最寄りの鉄道駅やバス停との高低差が大きい。 ・都市計画道路の整備率が低く、大型車がすれちがい可能な幅員の道路や歩道が整備されている道路が少ない。 ・鉄道踏切が複数残存している。 ・阪急甲陽園駅が立地している。 ・路線バスの運行本数は、100本/日以上と多い。 ・大型車のすれちがい困難な幅員が狭い道路を路線バスが運行している径路もあり、安全確保の面で問題がある。 ・歩道が整備されていない道路にバス停が設置されている割合が高く、路線バスの待合環境が整っていない。 ・40分以内に中心拠点（阪神西宮駅）へアクセス可能な地区が多い。 ・自転車走行空間が整備されていない。 |
| 想定される 暮らし・お出かけの 状況等のまとめ | | <ul style="list-style-type: none"> ・住居の延床面積割合は市平均と同程度のゾーンであり、施設立地からも健常者については日常生活圏内で、徒歩・自転車により、外出することが可能なゾーンである。 ・一方で、「健康」に関わる福祉や医療施設は少ないことから、それら施設への外出に関しては、移動距離が長くなり、高齢者をはじめ、外出に対する抵抗が大きいゾーンである。 ・さらに、歩道や自転車空間が少ないため、徒歩・自転車利用時は安全性の面で、課題がある。 |

⑤甲東・段上

| | | |
|-------------------------------|----------|--|
| 暮らし ぶり | 居住者 | ・概ね全市の傾向と同程度である。 |
| | 住まい | ・概ね全市の傾向と同程度である。 |
| | 生活サービス施設 | ・概ね日常生活圏内で生活サービスが享受できる状況であり、特に教育施設が多い。 |
| お出かけの状況 移動環境 | | <ul style="list-style-type: none"> ・最寄りの鉄道駅やバス停が遠い。 ・大型車がすれちがい可能な幅員の道路や歩道が整備されている道路が少ない。 ・鉄道踏切が複数残存している。 ・阪急甲東園駅、阪急門戸厄神駅が立地しているが、駅前広場が整備されていないため、交通結節機能が低い。 ・路線バスの運行本数は、100本/日未満と少ない。 ・大型車のすれちがい困難な幅員が狭い道路を路線バスが運行している径路もあり、安全確保の面で問題がある。 ・歩道が整備されていない道路にバス停が設置されている割合が高く、路線バスの待合環境が整っていない。 ・鉄道駅周辺以外は中心拠点（阪急西宮北口駅）へアクセス性が低い。 |
| 想定される 暮らし・お出かけの 状況等のまとめ | | <ul style="list-style-type: none"> ・生活サービス、文教施設の立地は市内で高い水準にあることに加え、持家比が市平均程度であるのに対して、戸建比が南部地域で最も高いことを踏まえ、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十分可能。 |

⑥瓦木・樋ノ口

| | | |
|-------------------------------|----------|---|
| 暮らし ぶり | 居住者 | ・高齢化率が市内で最も低いが、高齢人口の増加率は高い。また、年少人口の割合が市内で最も高い。 |
| | 住まい | ・概ね全市の傾向と同程度である。 |
| | 生活サービス施設 | ・医療・教育施設が少ない。 |
| お出かけの状況 移動環境 | | <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路の整備率が低く、面整備も進んでいないため、大型車がすれ違い可能な幅員の道路が少ない。 ・歩道が整備されている道路が少ない。 ・鉄道駅が立地していないが、隣接する日常生活圏で利用可能な駅が複数ある。 ・路線バスの運行本数は、市内で最も少ない。 ・歩道が整備されていない道路にバス停が設置されている割合が市内で最も高く、路線バスの待合環境が整っていない。 ・バス停の設置密度が高い。 ・中心拠点（阪急西宮北口駅）へアクセス性が低い。 |
| 想定される 暮らし・お出かけの 状況等のまとめ | | <ul style="list-style-type: none"> ・児童等が増加傾向であることや、住居延床面積の傾向から踏まえ、子育て世帯に関するニーズが高い。 ・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を踏まえ、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等を享受できるゾーンであるが、道路整備状況を起因とするバスサービスの低さ等、移動に関して不便な面もある。 |

⑦夙川・安井

| | | |
|-------------------------------|----------|---|
| 暮らし ぶり | 居住者 | ・概ね全市の傾向と同程度である。 |
| | 住まい | ・概ね全市の傾向と同程度である。 |
| | 生活サービス施設 | ・中学校が立地しておらず、通学には他の日常生活圏への移動が必要になる。 |
| お出かけの状況 移動環境 | | <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路の整備率が高く、概ね必要な道路は整備されている。 ・鉄道踏切が複数残存している。 ・阪急夙川駅と阪急苦楽園口駅が立地している。 ・路線バスの運行本数は、100本/日以上と多い。 ・大型車のすれちがいが困難な幅員が狭い道路を路線バスが運行しており、安全確保の面で問題がある。 ・30分以内に中心拠点（阪神西宮駅）へアクセス可能な地区が多い。 |
| 想定される 暮らし・お出かけの 状況等のまとめ | | ・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な状態。 |

⑧阪神西宮

| | | |
|-------------------------------|----------|---|
| 暮らし ぶり | 居住者 | ・25～49歳の人口の割合が市内で最も高い。 |
| | 住まい | ・民営の借家の比率が市内で最も高く、高層（6階以上）の比率も高い。また、延べ床面積が29㎡以下の比率が高い。 |
| | 生活サービス施設 | ・概ね日常生活圏内で生活サービスが享受できる状況であるが、小学校・中学校が立地しておらず、通学には他の日常生活圏への移動が必要になる。 |
| お出かけの状況 移動環境 | | <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路の整備率が高く、歩道も含めて概ね必要な道路は整備されている。 ・鉄道踏切が複数残存している。 ・阪神西宮駅、JR さくら夙川、阪神香櫨園駅が立地している。 ・路線バスの運行本数は、200本/日以上と非常に多い。 ・バス停の設置密度が高い。（場所によっては便利だ） ・中心拠点（阪神西宮駅）では、バス停が点在しており、利用者の利便性に課題を抱えている。 ・20分以内に中心拠点（阪神西宮駅）へアクセス可能な地区が多い。 |
| 想定される 暮らし・お出かけの 状況等のまとめ | | <ul style="list-style-type: none"> ・住宅地の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を中心とした都市型住宅地である。 ・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。 |

⑨北口

| | | |
|-------------------------------|----------|--|
| 暮らし ぶり | 居住者 | ・年少人口、生産年齢人口の増加率が市内で最も高い。 |
| | 住まい | ・持ち家の比率が市内で最も低く、公営の借家の比率が高い。また、共同住宅の比率が高く、延べ床面積が29㎡以下の比率が市内で最も高い。 |
| | 生活サービス施設 | ・概ね日常生活圏内で生活サービスが享受できる状況である。 |
| お出かけの状況 移動環境 | | <ul style="list-style-type: none"> ・歩道も含めて概ね必要な道路は整備されている。 ・自動車ボトルネック踏切も2箇所を含む、鉄道踏切が複数残存している。 ・阪急西宮北口駅（中心拠点）が立地している。 ・路線バスの運行本数は、200本/日以上と非常に多い。 ・バス停の設置密度が市内で最も低い。 ・20分以内に中心拠点（阪急西宮北口駅）へアクセス可能な地区が多い。 |
| 想定される 暮らし・お出かけの 状況等のまとめ | | <ul style="list-style-type: none"> ・子育て前・未婚の若い世代が住む傾向が強い都市型居住のニーズが高い。 ・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受けることができるゾーン。 ・一方で、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おり、また自転車走行空間も少なく、徒歩・鉄道以外での移動に関しては不便である。 |

⑩JR西宮・今津

| | | |
|-------------------------------|----------|---|
| 暮らし ぶり | 居住者 | ・高齢人口の増加率が市内で最も低い。 |
| | 住まい | ・民営の借家の比率が高く、延べ床面積が29㎡以下の比率が高い。 |
| | 生活サービス施設 | <ul style="list-style-type: none"> ・概ね日常生活圏内で生活サービスが享受できる状況であり、特に医療施設が多い。 ・中学校が立地しておらず、通学には他の日常生活圏への移動が必要になる。 |
| お出かけの状況 移動環境 | | <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路の整備率が高い。 ・JR西宮駅、阪急阪神国道駅、阪急・阪神今津駅、阪神久寿川駅が立地している。 ・路線バスの運行本数は、約200本/日以上と多い。 ・複数の中心拠点（阪急西宮北口駅、阪神西宮駅、阪神甲子園駅）へのアクセス性が高い。 |
| 想定される 暮らし・お出かけの 状況等のまとめ | | <ul style="list-style-type: none"> ・子育て前の若い世代が住む傾向が強い都市型居住のニーズが高い。 ・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受けることができる暮らしが可能と考えられる。 |

⑪甲子園口北

| | | |
|-------------------------------|----------|---|
| 暮らし ぶり | 居住者 | ・年少人口が増加傾向である。 |
| | 住まい | ・概ね全市の傾向と同程度である。 |
| | 生活サービス施設 | ・医療・福祉施設が少ない。（また学校はある程度ある） |
| お出かけの状況 移動環境 | | <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路の整備率が低い。 ・鉄道踏切が複数残存している。 ・JR甲子園口駅が立地している。 ・路線バスの運行本数は、100本/日未満と少ない。 ・大型車のすれちがいが困難な幅員が狭い道路を路線バスが運行している径路も一部あり、安全確保の面で問題がある。 ・30分以内に中心拠点（阪急西宮北口駅）へアクセス可能な地区が多い。 |
| 想定される 暮らし・お出かけの 状況等のまとめ | | <ul style="list-style-type: none"> ・平均的な住居空間で居住しており、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。 ・しかしながら、南部地域内では施設立地密度は低いため、施設を選択する場合は、自転車やバスによる移動が必要であり、慢性的な渋滞等もあるなど不便な面がある。 |

⑫甲子園・春風

| | | |
|-------------------------------|----------|---|
| 暮らし ぶり | 居住者 | ・年少人口が増加傾向である。 |
| | 住まい | ・概ね全市の傾向と同程度である。 |
| | 生活サービス施設 | ・概ね日常生活圏内で生活サービスが享受できる状況である。 |
| お出かけの状況 移動環境 | | <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路の整備率が高い。 ・阪神甲子園駅が立地している。 ・路線バスの運行本数は、200本/日以上と非常に多い。 ・大型車のすれちがい困難な幅員が狭い道路を路線バスが運行している径路も一部あり、安全確保の面で問題がある。 ・中心拠点（阪神甲子園駅）では、県道を挟んでバス停が点在しており、利用者の利便性や安全性に問題を抱えている。 ・30分以内に中心拠点（阪神甲子園駅）へアクセス可能な地区が多い。 |
| 想定される 暮らし・お出かけの 状況等のまとめ | | <ul style="list-style-type: none"> ・住居は市の平均的な広さとなっており、ゆったりとした暮らしができるゾーン。 ・生活サービス施設数は少ないことから、閑静な住宅地である一方、外出にあたっては、他日常生活圏に依存せざるを得ない状況にあり、自転車やバスでの移動が必要となるものの、慢性的な渋滞が発生しているため、速達性に欠ける面がある。 |

⑬鳴尾北・小松

| | | |
|-------------------------------|----------|---|
| 暮らし ぶり | 居住者 | ・高齢人口の増加率は低いが、年少人口の減少率が高い。 |
| | 住まい | ・概ね全市の傾向と同程度である。 |
| | 生活サービス施設 | ・教育施設が少ない。 |
| お出かけの状況 移動環境 | | <ul style="list-style-type: none"> ・概ね必要な道路は整備されている。 ・阪神鳴尾駅、阪神武庫川駅が立地している。 ・路線バスの運行本数は、100本/日以上と多い。 ・30分以内に中心拠点（阪神甲子園駅）へアクセス可能な地区が多い。 |
| 想定される 暮らし・お出かけの 状況等のまとめ | | <ul style="list-style-type: none"> ・住居は市平均と比較してやや広く、また、世帯構成員数もやや多い状況。 ・児童数等が増加傾向にあることを踏まえ、子育て世帯を中心とした住宅地となっている。 ・商業・福祉施設は日常生活圏で十分に立地しているが、医療は立地が少ないため、高齢者を含め、健康面に関して安心して暮らすにあたっては、日常生活圏を超えた地域に依存することが前提となる。 ・日常生活に関しては徒歩を主体として移動できるが、バスサービス水準は低く、高齢者等に関しては移動が不便な面がある。 |

⑭浜脇・西宮浜

| | | |
|-------------------------------|----------|--|
| 暮らし ぶり | 居住者 | ・概ね全市の傾向と同程度である。 |
| | 住まい | ・持ち家の比率が高く、公営の借家の比率も高い。また、高層（6階以上）の比率が市内で最も高い。 |
| | 生活サービス施設 | ・概ね日常生活圏内で生活サービスが享受できる状況である。 |
| お出かけの状況 移動環境 | | <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路の整備率が高いが、大型車がすれちがい可能な幅員の道路が少ない。 ・歩道も含めて概ね必要な道路は整備されている。 ・鉄道駅が立地おらず、鉄道を利用するためにはバスまたは自動車での移動が必要である。 ・路線バスの運行本数は、100本/日未満と少ない。 ・バス停の設置密度が高い。 ・30分以内に中心拠点（阪神西宮駅）へアクセス可能な地区が多い。 |
| 想定される 暮らし・お出かけの 状況等のまとめ | | <ul style="list-style-type: none"> ・南部地域の中では、戸建て率は低いものの、世帯構成員数が比較的多く、住居延床面積も広い。 ・浜脇については、生活サービス施設・文教施設ともに平均以上に立地しており、日常生活圏内で徒歩により一定の目的を達成することができる。 ・西宮浜は種々の施設立地が少なく、浜脇や中心拠点等への移動が必要であるが、慢性的な渋滞の発生やバスサービスが限定的である。 |

⑮南甲子園・鳴尾南

| | | |
|-------------------------------|----------|---|
| 暮らし ぶり | 居住者 | ・高齢化率が高い。また、年少人口・生産年齢人口の減少率が高い。 |
| | 住まい | ・公営の借家の比率が市内で最も高く、高層（6階以上）の比率も高い。 |
| | 生活サービス施設 | ・概ね日常生活圏内で生活サービスが享受できる状況である。 |
| お出かけの状況 移動環境 | | <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路の整備率が高いが、大型車がすれちがい可能な幅員の道路が少ない。 ・歩道も含めて概ね必要な道路は整備されている。 ・阪神東鳴尾駅、阪神州崎駅、阪神武庫川団地前駅が立地している。 ・路線バスの運行本数は、100本/日以上と多い。 ・30分以内に中心拠点（阪神甲子園駅）へアクセス可能な地区が多い。 |
| 想定される 暮らし・お出かけの 状況等のまとめ | | <ul style="list-style-type: none"> ・生活サービス施設・文教施設の立地は市平均程度となっており、日常生活圏内での徒歩・自転車を主体とした暮らしは十分に可能。 ・一方で、高齢者のみの世帯が多く、バスの定時性が低いことを踏まえると、高齢者にとって移動が不便な面もある。 |

2.4.2 日常生活圏の暮らしぶり等を踏まえた施策検討の留意点と方向性

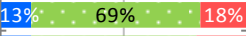
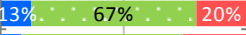
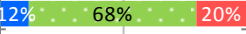
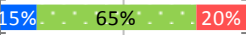
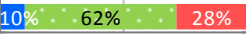
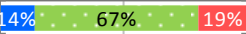

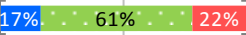
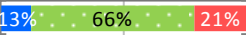

日常生活圏ごとの暮らしぶりやお出かけ状況から総合交通戦略の施策を検討する際の留意点と方向性を整理した。

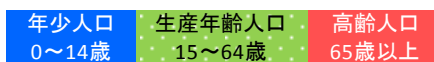
※人口はH22：国勢調査人口、H27：推計人口、H47：将来推計人口

| | | |
|---------------|------------------|---------------|
| 年少人口 0～14歳 | 生産年齢人口 15～64歳 | 高齢人口 65歳以上 |
|---------------|------------------|---------------|

- 年齢別人口の特徴
- 住まいに関する考慮事項
- 生活サービス施設に関する対応
- ◆ 交通手段と外出機会に関する施策検討の方向性
- ◇ 日常生活圏間の移動に関する施策検討の留意点

| 日常生活圏 | 年齢別人口の推移 | 暮らしぶりとお出かけの状況を踏まえた 施策検討の留意点と方向性 | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------|---|------------------------------------|-----|---------|-----|---------|-----|-----|-----|-----|---------|-----|-----|-----|-----|---------|--|
| ① 山口 | <table border="1"> <tr><td>H22</td><td>14%</td><td>63%</td><td>23%</td><td>18,112人</td></tr> <tr><td>H27</td><td>13%</td><td>59%</td><td>28%</td><td>17,820人</td></tr> <tr><td>H47</td><td>9%</td><td>51%</td><td>40%</td><td>15,031人</td></tr> </table> | H22 | 14% | 63% | 23% | 18,112人 | H27 | 13% | 59% | 28% | 17,820人 | H47 | 9% | 51% | 40% | 15,031人 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 年少・生産年齢人口の激減、急速な高齢化の進展 ○ 持ち家が多く、平均床面積が大きいことを考慮 □ 教育関係の施設が少ないことへの対応 ◆ バスの利用促進により自動車に頼らない外出機会を増やすことが必要 ◇ 神戸市北区との移動利便性の向上が有効 |
| H22 | 14% | 63% | 23% | 18,112人 | | | | | | | | | | | | | |
| H27 | 13% | 59% | 28% | 17,820人 | | | | | | | | | | | | | |
| H47 | 9% | 51% | 40% | 15,031人 | | | | | | | | | | | | | |
| ② 塩瀬 | <table border="1"> <tr><td>H22</td><td>17%</td><td>64%</td><td>19%</td><td>27,539人</td></tr> <tr><td>H27</td><td>15%</td><td>60%</td><td>25%</td><td>27,079人</td></tr> <tr><td>H47</td><td>9%</td><td>51%</td><td>40%</td><td>22,714人</td></tr> </table> | H22 | 17% | 64% | 19% | 27,539人 | H27 | 15% | 60% | 25% | 27,079人 | H47 | 9% | 51% | 40% | 22,714人 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 年少・生産年齢人口の激減、急速な高齢化の進展 ○ 持ち家が多く、平均床面積が大きいことを考慮 □ 商業・教育・医療・福祉関係の施設が少ないことへの対応 ◆ バスの利用促進により自動車に頼らない外出機会を増やすことが必要 ◇ 宝塚市との移動利便性の向上が有効 |
| H22 | 17% | 64% | 19% | 27,539人 | | | | | | | | | | | | | |
| H27 | 15% | 60% | 25% | 27,079人 | | | | | | | | | | | | | |
| H47 | 9% | 51% | 40% | 22,714人 | | | | | | | | | | | | | |
| ③ 鷺林寺・ 苦楽園 | <table border="1"> <tr><td>H22</td><td>16%</td><td>62%</td><td>22%</td><td>10,593人</td></tr> <tr><td>H27</td><td>16%</td><td>59%</td><td>25%</td><td>10,783人</td></tr> <tr><td>H47</td><td>10%</td><td>55%</td><td>35%</td><td>9,094人</td></tr> </table> | H22 | 16% | 62% | 22% | 10,593人 | H27 | 16% | 59% | 25% | 10,783人 | H47 | 10% | 55% | 35% | 9,094人 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 生産年齢人口が少なく、年少人口の激減 ○ 持ち家が多く、平均床面積が大きいことを考慮 □ 商業・医療・福祉関係の施設が少ないことへの対応 ◆ バスの利用促進により自動車に頼らない外出機会を増やすことが必要 ◇ 夙川・安井との移動利便性の向上が有効 |
| H22 | 16% | 62% | 22% | 10,593人 | | | | | | | | | | | | | |
| H27 | 16% | 59% | 25% | 10,783人 | | | | | | | | | | | | | |
| H47 | 10% | 55% | 35% | 9,094人 | | | | | | | | | | | | | |
| ④ 甲陽園・ 上ヶ原 | <table border="1"> <tr><td>H22</td><td>14%</td><td>64%</td><td>22%</td><td>44,731人</td></tr> <tr><td>H27</td><td>14%</td><td>61%</td><td>25%</td><td>45,653人</td></tr> <tr><td>H47</td><td>12%</td><td>59%</td><td>29%</td><td>45,290人</td></tr> </table> | H22 | 14% | 64% | 22% | 44,731人 | H27 | 14% | 61% | 25% | 45,653人 | H47 | 12% | 59% | 29% | 45,290人 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 生産年齢人口が少ない ○ 公営住宅等が多いことを考慮 □ 商業・教育・医療・福祉関係の施設が少ないことへの対応 ◆ バスの利用促進により自動車からの交通手段の転換を促進することが必要 ◇ 夙川・安井や北口との移動利便性の向上が有効 |
| H22 | 14% | 64% | 22% | 44,731人 | | | | | | | | | | | | | |
| H27 | 14% | 61% | 25% | 45,653人 | | | | | | | | | | | | | |
| H47 | 12% | 59% | 29% | 45,290人 | | | | | | | | | | | | | |
| ⑤ 甲東・ 段上 | <table border="1"> <tr><td>H22</td><td>17%</td><td>65%</td><td>18%</td><td>47,855人</td></tr> <tr><td>H27</td><td>16%</td><td>63%</td><td>21%</td><td>48,304人</td></tr> <tr><td>H47</td><td>14%</td><td>59%</td><td>27%</td><td>49,056人</td></tr> </table> | H22 | 17% | 65% | 18% | 47,855人 | H27 | 16% | 63% | 21% | 48,304人 | H47 | 14% | 59% | 27% | 49,056人 | <ul style="list-style-type: none"> □ 教育関係の施設が多い特性を活かす対応 ◇ 宝塚市や北口との移動利便性の向上が有効 |
| H22 | 17% | 65% | 18% | 47,855人 | | | | | | | | | | | | | |
| H27 | 16% | 63% | 21% | 48,304人 | | | | | | | | | | | | | |
| H47 | 14% | 59% | 27% | 49,056人 | | | | | | | | | | | | | |
| ⑥ 瓦木・ 樋ノ口 | <table border="1"> <tr><td>H22</td><td>20%</td><td>67%</td><td>13%</td><td>22,998人</td></tr> <tr><td>H27</td><td>19%</td><td>65%</td><td>16%</td><td>24,126人</td></tr> <tr><td>H47</td><td>16%</td><td>63%</td><td>21%</td><td>26,633人</td></tr> </table> | H22 | 20% | 67% | 13% | 22,998人 | H27 | 19% | 65% | 16% | 24,126人 | H47 | 16% | 63% | 21% | 26,633人 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 年少人口が多く、高齢化が遅い □ 教育関係の施設が少ないことへの対応 ◆ バスを含む公共交通全般の利用を促進することが必要 ◇ 北口との移動利便性の向上が有効 |
| H22 | 20% | 67% | 13% | 22,998人 | | | | | | | | | | | | | |
| H27 | 19% | 65% | 16% | 24,126人 | | | | | | | | | | | | | |
| H47 | 16% | 63% | 21% | 26,633人 | | | | | | | | | | | | | |
| ⑦ 夙川・ 安井 | <table border="1"> <tr><td>H22</td><td>15%</td><td>67%</td><td>18%</td><td>56,040人</td></tr> <tr><td>H27</td><td>15%</td><td>64%</td><td>21%</td><td>57,621人</td></tr> <tr><td>H47</td><td>12%</td><td>60%</td><td>28%</td><td>58,417人</td></tr> </table> | H22 | 15% | 67% | 18% | 56,040人 | H27 | 15% | 64% | 21% | 57,621人 | H47 | 12% | 60% | 28% | 58,417人 | <ul style="list-style-type: none"> ◆ 徒歩と鉄道利用が多く、外出機会も多い特性を活かした取組みが必要 ◇ 阪神西宮や芦屋市との移動利便性の向上が有効 |
| H22 | 15% | 67% | 18% | 56,040人 | | | | | | | | | | | | | |
| H27 | 15% | 64% | 21% | 57,621人 | | | | | | | | | | | | | |
| H47 | 12% | 60% | 28% | 58,417人 | | | | | | | | | | | | | |
| ⑧ 阪神西宮 | <table border="1"> <tr><td>H22</td><td>13%</td><td>69%</td><td>18%</td><td>16,129人</td></tr> <tr><td>H27</td><td>12%</td><td>67%</td><td>21%</td><td>16,615人</td></tr> <tr><td>H47</td><td>9%</td><td>64%</td><td>27%</td><td>16,992人</td></tr> </table> | H22 | 13% | 69% | 18% | 16,129人 | H27 | 12% | 67% | 21% | 16,615人 | H47 | 9% | 64% | 27% | 16,992人 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 年少人口が少なく、生産年齢人口が多い ○ 持ち家が少なくを考慮 □ 商業・医療・福祉関係の施設が多い特性を活かす対応 ◆ 徒歩と鉄道利用が多く、外出機会も多い特性を活かした取組みが必要 ◇ 市内で最も集まりやすい日常生活圏 |
| H22 | 13% | 69% | 18% | 16,129人 | | | | | | | | | | | | | |
| H27 | 12% | 67% | 21% | 16,615人 | | | | | | | | | | | | | |
| H47 | 9% | 64% | 27% | 16,992人 | | | | | | | | | | | | | |

| 日常生活圏 | 年齢別人口の推移 | 暮らしぶりとお出かけの状況を踏まえた 施策検討の留意点と方向性 |
|-------------------|--|--|
| ⑨ 北口 | H22  22,326 人 H27  24,993 人 H47  31,974 人 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 生産年齢人口が多く、今後さらに増加 ○ 持ち家が非常に少なく、公営住宅等が多いことを考慮 □ 商業・教育関係の施設が多い特性を活かした取組みが必要 ◆ 徒歩と鉄道利用が多く、外出機会も多い特性を活かした取組みが必要 ◇ 市内で最も行きたい日常生活圏 |
| ⑩ JR西宮・ 今津 | H22  20,583 人 H27  20,882 人 H47  20,634 人 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 年少人口が少ない ○ 持ち家が少なくことを考慮 □ 医療・福祉関係の施設が多い特性を活かす対応 ◆ 公共交通の利用促進により外出機会を増やすことが必要 ◇ 阪神西宮・北口・甲子園を結ぶ日常生活圏 |
| ⑪ 甲子園口北 | H22  22,826 人 H27  23,501 人 H47  23,684 人 | <ul style="list-style-type: none"> □ 医療・福祉関係の施設が少ないことへの対応 ◆ 徒歩と鉄道利用が多く、外出機会も多い特性を活かした取組みが必要 ◇ 甲子園・春風や北口との移動利便性の向上が有効 |
| ⑫ 甲子園・ 春風 | H22  26,754 人 H27  27,813 人 H47  29,943 人 | <ul style="list-style-type: none"> ◇ 南甲子園・鳴尾南との移動利便性の向上が有効 |
| ⑬ 鳴尾北・ 小松 | H22  32,390 人 H27  31,834 人 H47  28,588 人 | <ul style="list-style-type: none"> □ 教育関係の施設が少ないことへの対応 ◆ バスの利用促進により公共交通利用による外出機会を増やすことが必要 ◇ 南甲子園・鳴尾南との移動利便性の向上が有効 |
| ⑭ 浜脇・ 西宮浜 | H22  34,749 人 H27  35,538 人 H47  35,833 人 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 公営住宅等が多いことを考慮 ◆ バスの利用促進により公共交通利用による外出機会を増やすことが必要 ◇ 阪神西宮や南甲子園・鳴尾南との移動利便性の向上が有効 |
| ⑮ 南甲子園・ 鳴尾南 | H22  79,015 人 H27  76,078 人 H47  61,274 人 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 年少・生産年齢人口の激減、急速な高齢化の進展 ○ 持ち家が少なく、公営住宅等が非常に多いことを考慮 ◆ バスの利用促進により公共交通利用による外出機会を増やすことが必要 ◇ 甲子園・春風との移動利便性の向上が有効 |



- 年齢別人口の特徴
- 住まいに関する考慮事項
- 生活サービス施設に関する対応
- ◆ 交通手段と外出機会に関する施策検討の方向性
- ◇ 日常生活圏間の移動に関する施策検討の留意点

2.4.3 日常生活圏ごとの交通施策検討の方向性のまとめ

1) 暮らしぶり(居住者・住まい・生活サービス施設の状況)に対応した交通施策検討の方向性

- 主要鉄道駅に近い日常生活圏では生産年齢人口が多く、増加又は緩やかな減少傾向であり、生活サービス施設も多いが、鉄道駅から離れた日常生活圏では生産年齢人口が少なく、減少傾向であり、生活サービス施設も少ない。
- 地域別の生産年齢人口の増減により生活サービス施設の偏在がさらに進む可能性が高く、鉄道駅から離れた日常生活圏から主要鉄道駅への交通アクセスを強化することが重要である。
- 南部の山麓・丘陵・臨海部や北部には子育てに適した比較的広い良質な住宅や文教施設が多い地域があるので、該当地域の交通課題に対応し、住宅地や文教ゾーンとしての付加価値を高めれば、文教住宅都市としての魅力の維持・向上や少子化対策に繋がると考えられる。

2) お出かけ状況(外出・移動の状況)に対応した交通施策検討の方向性

- 鉄道利用が多い〔少ない〕→徒歩移動が多い〔少ない〕→移動回数が多い〔少ない〕との関係があり、結果的に移動回数は主要鉄道駅に近い日常生活圏で多く、鉄道駅から離れた日常生活圏で少ない。
- 鉄道駅から離れた日常生活圏で移動回数を増やすには主要鉄道駅にアクセスする徒歩以外の交通手段を充実させることが有効であり、交通弱者の利用を考慮すると、バス交通の充実が効果が高いと考えられる。
- 交通弱者を含むすべての人にとって外出や移動がしやすい交通環境を確保すれば、地域内・地域間の交流が盛んになり、地域や拠点の活力が相互に波及し合い、地域ひいては都市全体の活性化に資すると考えられる。

2.4.4 各中心拠点の特徴

全市での日常生活圏を越える移動は、平日が約 586 千人であり、休日は約 456 千人で、平日の移動量の 78%である。また、平日の交通手段の割合は、鉄道 12%、バス 3%、自動車 23%、自転車 23%、徒歩 32%となっている。

1) 阪神西宮駅周辺の特徴(南部西エリア)

③鷲林寺・苦楽園、④甲陽園・上ヶ原
⑦夙川・安井、⑩JR 西宮・今津 ⇔⑧阪神西宮の移動
⑭浜脇・西宮浜

- ◆ 交通手段の比率はバスが全市平均より高く、自転車が全市平均と同程度で、自動車が全市平均より少なく、比較的多様な交通手段を利用している。
- ◆ 休日の移動量の対平日比率が全市平均より低く、通勤・通学以外で当該拠点を利用しようとするニーズは低いと考えられる。

2) 阪急西宮北口駅周辺の特徴(南部北東エリア)

④甲陽園・上ヶ原、⑤甲東・段上、
⑥瓦木・樋ノ口、⑩JR 西宮・今津 ⇔⑨北口の移動
⑪甲子園口北

- ◆ 交通手段の比率はバスが全市平均より低く、自転車が全市平均より高く、自動車は阪神西宮駅周辺より多く、交通手段として自転車に頼る傾向がある。
- ◆ 休日の移動量の対平日比率が全市平均より低く、通勤・通学以外で当該拠点を利用しようとするニーズは高いと考えられる。

3) 阪神甲子園駅周辺の特徴(南部南東エリア)

⑩JR 西宮・今津、⑪甲子園口北
⑫甲子園・春風、⑬鳴尾北・小松 ⇔⑮南甲子園・鳴尾南の移動

- ◆ 交通手段の比率はバスが全市平均と同程度で、自転車が全市平均より高く、自動車は阪神西宮駅周辺よりやや多く、交通手段として自転車・自動車に頼る傾向がある。
- ◆ 休日の移動量の対平日比率が全市平均と同程度であり、通勤・通学以外で当該拠点を利用しようとするニーズは中程度と考えられる。

4) 神戸電鉄岡場駅周辺の特徴(北部西エリア)

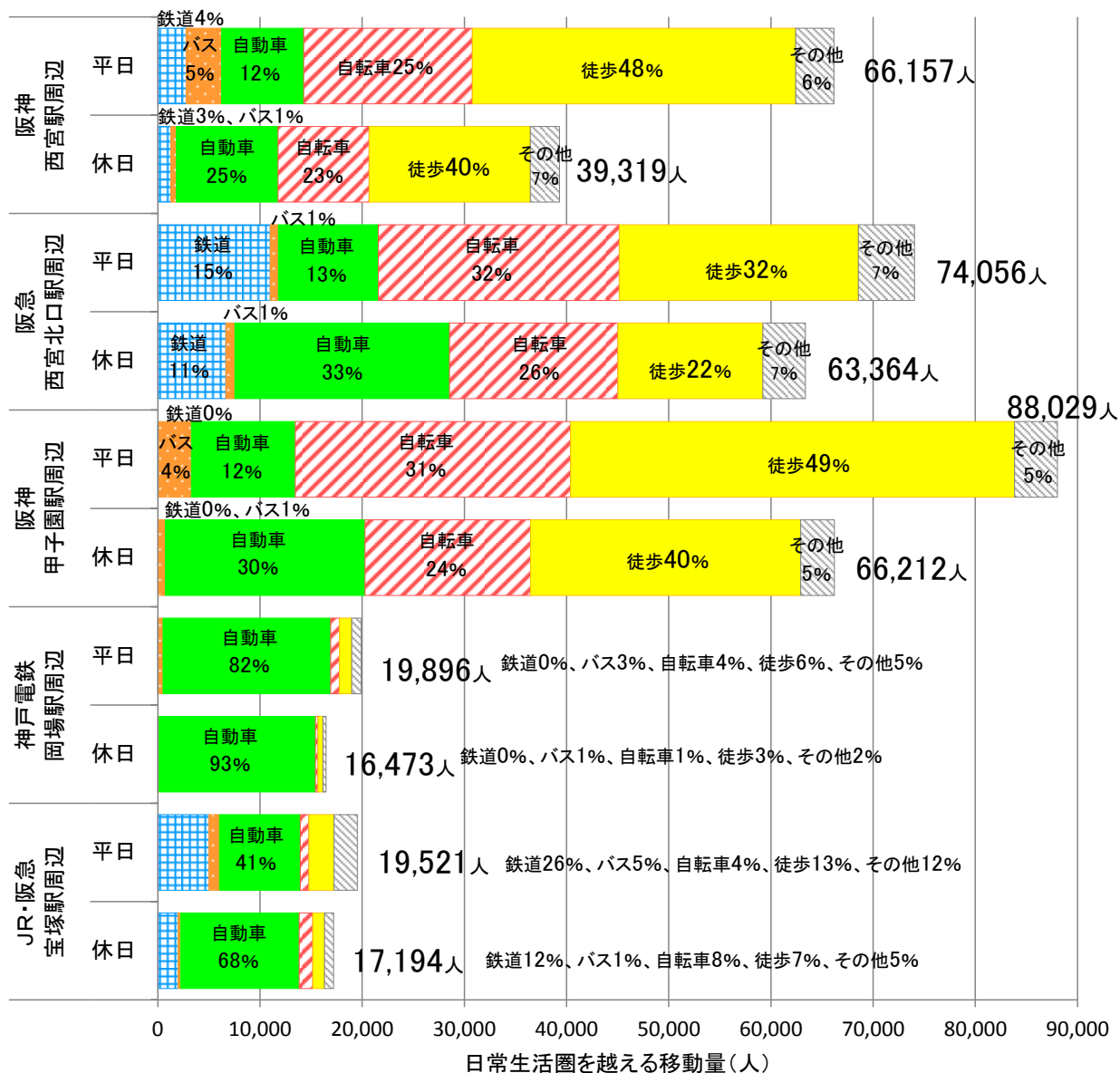
①山口、②塩瀬 ⇔神戸北の移動

- ◆ 交通手段の比率はバス・自転車が全市平均より低く、自動車が全市平均よりかなり多く、交通手段として自動車に頼っている。
- ◆ 休日の移動量の対平日比率が全市平均より高く、通勤・通学以外で当該拠点を利用しようとするニーズは高いと考えられる。

5) JR・阪急宝塚駅周辺の特徴(北部東エリア)

①山口、②塩瀬 ⇔宝塚・川西等の移動

- ◆ 交通手段の比率はバスが全市平均より高く、自転車が全市平均より低く、自動車が全市平均より多く、交通手段として自動車に頼る傾向がある。
- ◆ 休日の移動量の対平日比率が全市平均より高く、通勤・通学以外で当該拠点を利用しようとするニーズは高いと考えられる。



※日常生活圏を越えた市内（市内⇔岡場駅周辺・宝塚駅周辺 を含む。）の交通手段別の移動量

出典：近畿圏パーソントリップ調査

図Ⅱ-2-85 日常生活圏を越えた移動状況(平成22年)

2.4.5 交通課題のまとめ

将来都市像と日常生活圏ごとの交通施策検討の方向性のまとめから、課題を①～⑤に整理し、各中心拠点の特徴から中心拠点に関する特定課題を抽出した。

課題① 生活サービス施設の適正配置・集約化及び生活サービス集積地への交通アクセスの充実

地域によって生産年齢人口の増減に差があり、生活サービス施設の偏在がさらに進む可能性が高いため、生活サービス施設の利用しやすい配置や集約化、生活サービス施設が少ない地域から多い地域への交通アクセスの充実などに努める必要がある。

- 生活サービス施設の利用しやすい配置や集約化（主に立地適正化計画に基づく施策により対応）
- 生活サービス施設が少ない地域から多い地域への交通アクセスの充実

課題② 持続可能な交通ネットワークの形成に向けた交通手段間の連携・通過交通の分離等

快適に暮らし続けるために必要となる持続可能な交通ネットワークの形成に向けて、誰もが利用しやすい公共交通を軸とした交通手段間の適切な連携、良好な生活環境の確保に向けた生活交通と通過交通の分離、緊急時における複数の移動経路の確保などを図る必要がある。

- 持続可能な交通ネットワークの形成
- 公共交通を軸とした交通手段間の適切な連携
- 良好な生活環境の確保に向けた生活交通と通過交通の分離
- 緊急時における複数の移動経路の確保

課題③ 公共交通の充実による地域内や地域と拠点間の連携強化及び拠点形成

地域内のふれあいの機会を増やし、地域内や地域と拠点間で、多様な人の往来や交流を通じて互いの活力を高めるため、鉄道駅の新設や改良等による拠点形成や拠点間の連携強化、バス交通の充実等による地域内や地域と拠点の間の連携強化を図る必要がある。

- 公共交通の充実による地域・拠点間の連携強化
- 鉄道駅の新設や改良等による拠点形成や拠点間の連携強化
- バス交通の充実による地域内の連携強化
- バス交通の充実による地域と拠点の間の連携強化

課題④ 文教住宅都市を担う地域の移動環境の改善やアクセス性向上等の課題への対応

文教住宅都市の一翼を担う住宅地や文教施設が集積する地域の魅力を維持・向上させるため、地域の移動環境の改善や利用頻度の高い鉄道駅へのアクセス性向上等の地域課題に対応していく必要がある。

- 周辺地域の移動環境改善等の地域課題への対応
- 利用頻度の高い鉄道駅へのアクセス性向上等の地域課題への対応

課題⑤ 外出等を容易にするための交通関係施設の整備・移動手段の確保・移動の支援等

交通弱者を含むすべての人にとって外出や移動を容易にするため、交通関係施設等の整備、公共交通等の移動手段の確保、安全で快適な移動に向けた支援などに努める必要がある。

- 外出や移動を容易にするための交通関係施設等の整備
- 外出や移動を容易にするための公共交通等の移動手段の確保
- 外出や移動を容易にするための安全で快適な移動に向けた支援

中心拠点に関する特定課題

西宮北口駅周辺は通勤・通学以外での利用ニーズが高い反面、バスによるアクセス性が低い状況にある。阪神西宮駅周辺はバスによるアクセス性が高く、南部の広範囲の地域と往来しやすいが、通勤・通学以外では拠点としての利用ニーズが低いと考えられる。

中心拠点は多くの人々が立ち寄り、楽しむ場とするために、アクセス性や拠点としての魅力の向上を図る必要がある。

3. 総合交通戦略の基本目標

2.4.5 の「交通課題のまとめ」を踏まえ、各々の交通課題に的確に対応して、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本市の将来都市像を実現するため、本戦略の基本目標を以下のように設定する。

