

第4章 重点整備地区の検討

4.1 重点整備地区とは

重点整備地区とは、特定旅客施設を中心に、特定旅客施設との間の移動が通常徒歩で行われ、かつ高齢者、身体障害者が日常生活又は社会生活において利用すると認められる官公庁施設、福祉施設、その他の施設を含む地区として選定される地区である。

注)「特定旅客施設」とは公共交通機関の鉄道駅等旅客施設のうち、利用者が相当数であること又は相当数であると見込まれること、その他の政令で定める要件に該当するもの(法第2条第5項)。政令で定める要件とは、次のいずれかに該当するものである。

- ・当該旅客施設1日当たりの平均的な利用者数が5000人以上
- ・当該旅客施設を利用する高齢者又は身体障害者の人数が上記の要件に該当する旅客施設を利用する高齢者又は身体障害者の人数と同程度であると認められること。
- ・徒歩圏内に高齢者・身体障害者等が利用すると認められる官公庁施設、福祉施設その他施設が所在すること、移動円滑化を図る上で移動円滑化のための事業を一体的に実施することが効率的かつ効果的であることのいずれにも該当するもの。

重点整備地区を定める際には以下の事項に留意するものとする。

基本的考え方

重点整備地区の具体的な設定に当たっては、各々の市町村毎に多様であると考えられる。

そのためそれぞれの地区における高齢者、身体障害者等の徒歩又は車椅子による移動の状況、土地利用や諸機能の集積の実態及び将来の方向性、想定される事業の実施範囲、実現可能性等の観点から、一体性があり、集中的かつ効果的な取り組みが可能となるような地区とする必要がある。

重点整備地区の範囲

重点整備地区は、特定旅客施設からの徒歩圏であることを要件としており、特定旅客施設から概ね500mから1km以内の範囲であることが想定されるが、具体的な区域の設定は高齢者、身体障害者等の特定旅客施設からの移動の状況、施設の分布状況等から地域の実情に応じて判断する必要がある。

重点整備地区の境界

重点整備地区の境界は、出来る限り市町村の区域内的の町境・字境、道路、河川、鉄道等の施設、都市計画道路等によって、明確に表示して定める必要がある。

4.2 市内各駅の概況

(1) 各駅の施設整備状況

宝塚市における旅客施設は以下にあげる 13 の施設がある。

表 - 1 市内各駅の立地状況

阪急電鉄 宝塚線	阪急電鉄 今津線	J R 福知山線
宝塚	宝塚南口	宝塚
清荒神	逆瀬川	中山寺
売布神社	小林	武田尾
中山	仁川	
山本		
雲雀丘花屋敷		

鉄道駅は、他の交通機関との連絡や利便施設、商業空間等と組み合わせられることが多く、都市の中心的なターミナル施設として整備される。特に、市街地中心部では土地利用の関係から高架や地下に駅舎が設けられることが多く、すべての人にとってアクセスしやすい構造が望まれる。

各駅における駅前広場の有無、エレベーター・エスカレーターの整備状況、ターミナル特性等を表 - 2 に示す。

(2) 各駅周辺の施設立地動向

歩行者等の徒歩圏を考慮し、各駅を中心とした半径 1km 範囲内に含まれる施設の立地状況を以降の「表 - 5 各駅周辺の施設立地状況」にまとめる。

なお特徴としては、宝塚駅から逆瀬川駅にわたる一帯の地域において、商業施設やホテル等の宿泊施設が多く分布する傾向が見受けられ、この地域が本市の商業業務中心地であることが伺える。

(3) 各駅周辺地域の特性

J R 及び阪急宝塚駅周辺地域は観光・商業等の機能を有する本市の都市シンボルゾーン、阪急逆瀬川駅周辺をはじめとする各駅周辺地域は、中心となる商業等を有する地域核ゾーンとして位置づけられている。なお、阪急逆瀬川駅周辺地域は市役所や市民病院などのシビックゾーンへの玄関口、阪急中山駅周辺地域は中山寺への参拝客の玄関口、阪急清荒神駅周辺地域は門前町としての歴史的観光地の玄関口、J R 中山寺駅周辺地域については現状では商業集積はしていないものの、まちづくりの方向性の中で位置づけられた農住ゾーンの玄関口の一つとされている。

表 - 2 各駅の施設整備状況

駅名		宝塚駅	中山寺駅	武田尾駅	
路線名		J R 福知山線			
駅構造		地上	橋上	橋上	
日平均乗降者数(人)		60,496	8,552	1,460	
出入り口設置状況		片側	両側	片側	
駅前広場整備状況			南口のみ	-	
ホームへのアクセス状況	構外 ~コンコース	エレベーターの有無	-	整備中	-
		エスカレーターの有無	-	-	-
	コンコース ~ホーム	エレベーターの有無	-		-
		エスカレーターの有無	-	-	-
ターミナル特性	鉄軌道	鉄軌道相互乗り換え		-	-
		高速サービス状況		-	-
	バス	バス乗り継ぎ有無		-	
		乗り継ぎバス路線数	17	-	5

宝塚駅	清荒神駅	売布神社駅	中山駅	山本駅	雲雀丘 花屋敷駅	宝塚南口駅	逆瀬川駅	小林駅	仁川駅	備考
阪急宝塚線						阪急今津線				
橋上	地上	地上	(北口) 地上 (南口) 地下	(北口) 地下 (南口) 地上	地上	橋上	橋上	地上	地上	
49,816	8,566	11,705	15,802	18,829	15,244	11,837	30,860	22,428	21,703	H12年度(JR) H12年度(阪急)
両側	片側	両側	両側	両側	両側	両側	両側	両側	両側	
	-	南口のみ	南口のみ	北口のみ	-	東口のみ		-	東口整備中	
	-	-	-	-	-		西口のみ	-	-	
	-	-	北口のみ	-	-			-	-	
	-	-	-	南側のみ					-	
	-	-			-			-	-	
	-	-	-	-	-			-	-	急行・特急・ 快速 停車駅
	-							-		
17	-	2	7	4	1	2	16	-	2	

(平成14年3月末現在)

4.3 移動円滑化整備の優先性の検討

本来は、すべての地域について一体的に移動円滑化を行うことが望ましいが、地方公共団体の財政が厳しいこと、公共交通事業者等の投資余力に限りがあること等から、いくつかの評価指標を設定し、本市の重点整備地区として優先的に進める地域を検討する。

(1) 評価指標の設定

各駅のポテンシャルを評価するための指標を以下に示す。

駅の乗降客数

各旅客施設の高齢者及び身体障害者の利用頻度は、駅の総利用者数に比例していると考えられるため、駅の乗降客数を重要な評価指標としている。また、重点整備地区を選定する上でその中心の駅として相応しいものであるかを判断できる。

使用データ：各駅の1日あたりの乗降客数

阪急：(宝塚市統計書 平成12年11月頃に調査を実施)

JR：(" JR公表の数値(乗車人数)×2として推計した数値(H12))

駅周辺住民の高齢化率

駅周辺地域の高齢化率の高い地域ほど、当該駅を利用する高齢者が多いと考えられるため、駅周辺住民の高齢化率を評価指標とする。

使用データ：各駅の徒歩圏内(半径1km)における65歳以上人口比率

宝塚市：(宝塚市住民基本台帳 平成13年8月末現在)

西宮市：(平成12年国勢調査町別人口 平成12年10月1日現在)

川西市：(川西市住民基本台帳 平成13年8月末現在)

駅周辺の施設立地

徒歩圏内(半径1km)に位置する各施設の立地動向を整理することにより、駅の拠点性を計る指標として評価できると考え、種別毎の施設数を整理した。

施設の分類及び基準は以下のとおりとする。

- 幼稚園、保育園：幼稚園は公立及び学校法人、保育園は宝塚市認可の施設を含む。
- 小学校：公立及び私立のもの。
- その他の学校：中学校、高等学校、大学(公立、私立)
- 公園、遊園地等：公園については都市計画公園。
- 公共施設：日常的な生活関連施設として[私たちのまち宝塚]に掲載されているもの。
- 区役所、市役所、支所：同上
- 公民館、会館：日常的な生活関連施設として[私たちのまち宝塚]に掲載されているもの。
- 病院等：公立のもの及び病床数が100以上の民間を含む施設。
- 福祉会館、福祉施設：高齢者、身体障害者等の利用頻度が高いと考えられるもの。
- 老人福祉施設：宝塚市ホームページにおいて市内の福祉施設として記載されているもの、あるいは駅から近距離に立地するもの。
- 郵便局：日常的な生活関連施設として[私たちのまち宝塚]に掲載されているもの。
- 警察署、消防署：交番は除く。
- 宿泊施設：宿泊規模が収容数200名以上の市内に立地するホテル等。
- 大規模小売店舗、生協：第1、2種大規模小売店舗及び生協。
- 寺院：宝塚市ホームページにおいて観光名所として記載されているもの。
- その他：建設中の大型施設

駅のターミナル機能

各駅における駅のターミナル性について、表 - 2 から評価するものとする。

発着するバス路線数

鉄軌道相互乗り換え状況

高速サービス状況（阪急電鉄：急行、特急停車駅、JR：快速停車駅）

（2）評価指標による移動円滑化の優先性

駅の乗降客数

本市の玄関口であるJR宝塚駅及び阪急宝塚駅、シビックゾーンへの玄関口である阪急逆瀬川駅での乗降客数が他の駅と比べて多い。

特にJR宝塚駅は日平均約60,000人と最も乗降客数が多い。

特定旅客施設は、日平均 5000 人以上の乗降客数を満たすことが条件であるが、JR武田尾駅は乗降客数 1,460 人と上記の条件を満たしていない。したがって以降の評価については、JR武田尾駅を除いた 12 駅に対しての評価とする。

表 - 3 各駅の乗降客数

順位	駅名	乗降客数（人/日）
1	JR宝塚駅	60,496
2	阪急宝塚駅	49,816
3	阪急逆瀬川駅	30,860
4	阪急小林駅	22,428
5	阪急仁川駅	21,703
6	阪急山本駅	18,829
7	阪急中山駅	15,802
8	阪急雲雀丘花屋敷駅	15,244
9	阪急宝塚南口駅	11,837
10	阪急売布神社駅	11,705
11	阪急清荒神駅	8,566
12	JR中山寺駅	8,552
13	JR武田尾駅	1,460

資料：宝塚市統計書（平成13年度版）

駅周辺住民の高齢化率

宝塚市全体の高齢化率は15.3%（国勢調査：H12）であり、上位11駅周辺が市全体の値より高くなっている。

阪急逆瀬川駅周辺が1位、次いで阪急宝塚駅周辺が2位である。

JR及び阪急宝塚駅周辺から阪急逆瀬川駅周辺までの一帯の地域について、住民の高齢化率が高いことが伺える。

表 - 4 各駅周辺住民の高齢化率（65歳以上人口比率）

順位	駅名	65歳以上人口比率
1	阪急逆瀬川駅	19.9%
2	阪急宝塚駅	19.1%
3	阪急清荒神駅	18.7%
4	阪急宝塚南口駅	18.6%
5	J R 宝塚駅	18.5%
6	阪急売布神社駅	18.2%
7	阪急中山駅	17.9%
8	阪急仁川駅	17.8%
9	阪急小林駅	17.6%
10	阪急雲雀丘花屋敷駅	17.5%
11	J R 中山寺駅	15.6%
12	阪急山本駅	11.8%

駅周辺の施設立地動向

施設種別毎に配点ウエイトを設定し、施設数×配点ウエイト=点数として、各駅周辺地域の合計点をもって評価した。

1位は阪急宝塚南口駅、次いで2位に阪急逆瀬川駅、3位が阪急宝塚駅の各駅周辺となった。本市の拠点であるJ R及び阪急宝塚駅周辺から阪急逆瀬川駅周辺一帯にかけて、移動円滑化の支援が必要視される施設が多く立地している。

宝塚南口駅周辺地域の点数が高くなったのは半径1km範囲内にJ R及び阪急宝塚駅、阪急逆瀬川周辺施設の施設が数多く含まれたためと考えられる。

配点ウエイトは、高齢者・身体障害者等の移動において利用頻度が高く、移動円滑化することが特に重要とされる施設（官公庁、福祉施設、病院等）を5点、一般的に幅広い年齢層に利用されていると考えられる施設（集会場、郵便局等）を3点、高齢者・身体障害者等の移動において利用頻度が比較的少ないと考えられる施設（幼稚園、小学校等）を1点とし、3段階のウエイトづけを行った。

表 - 5 各駅周辺の施設立地状況

配点ウエイト		項目（駅施設や半径1km以内に立地する施設）															計	
		1	1	1	1	3	5	3	5	5	5	3	3	5	5	5		3
順位	駅名	幼	小	学	園	公	区	集	医	福	齢	郵	署	宿	商	他	寺	
1	阪急宝塚南口駅	5	3	1	9	15	1	3	2	0	1	4	1	3	14	1	0	197
2	阪急逆瀬川駅	6	4	2	10	5	1	2	3	0	3	5	2	1	12	0	0	164
3	阪急宝塚駅	5	1	2	9	9	1	1	2	2	1	3	0	4	8	0	0	146
4	J R 宝塚駅	4	2	2	8	9	1	1	2	2	1	3	0	4	8	0	0	145
5	阪急小林駅	9	5	5	15	3	0	1	2	0	6	3	1	0	7	0	0	133
6	阪急清荒神駅	5	3	2	8	7	0	1	3	2	1	3	1	0	9	0	0	129
7	阪急売布神社駅	5	1	0	9	11	1	1	2	0	0	4	0	0	7	1	1	121
8	阪急中山駅	4	0	0	10	5	1	0	1	0	4	3	1	0	6	1	1	109
9	J R 中山寺駅	5	0	2	10	5	0	0	2	0	3	2	1	0	4	1	1	94
10	阪急仁川駅	6	2	4	15	3	1	1	0	0	4	4	1	0	2	0	0	89
11	阪急山本駅	7	2	2	7	7	1	1	1	0	2	2	1	0	1	0	0	76
12	阪急雲雀丘花屋敷駅	4	2	5	4	1	1	0	0	0	1	3	1	0	0	0	0	40

凡例

幼 幼稚園・保育園	集 公民館・会館等	宿 宿泊施設
小 小学校	医 病院等	商 大型小売店舗、生協
学 その他の学校	福 福祉会館	他 その他(建設中の大型施設)
園 公園・遊園地等	齢 老人福祉施設	寺 寺院
公 公共施設	郵 郵便局	
区 区役所・市役所・支所	署 警察署・消防署	

駅のターミナル機能

表 - 2 (p21) で整理した結果をもとに以下で評価を行う。

JR 及び阪急宝塚駅は本市の鉄道交通の中心駅であり、鉄道相互乗換駅であるとともに、乗り継ぎバスの路線も17本と非常に多い。

阪急逆瀬川駅については、市役所・市民病院等からなるシビックゾーンへのアクセス路線を中心に16本のバス路線が整備されている。

(3) 総合評価

市内の鉄道駅 12 駅 (JR 武田尾駅は除外) について、各指標に基づき各駅のポテンシャルを評価した結果を以下に総括する。

以降では、宝塚駅についてはJR及び阪急の両駅を一体のものとして捉え「宝塚駅」とし、また阪急逆瀬川駅についても「逆瀬川駅」と記述表現する。

乗降客数の指標では、その乗降客数規模の大きさに応じて、高齢者及び身体障害者等の不特定多数の利用頻度が高いと考えられ、宝塚駅及び逆瀬川駅の重要度が浮き彫りになった。

駅周辺住民の高齢化率では、高齢化率の高い地域ほど、移動円滑化整備の優先性が高いと考えられることから、ここでも宝塚駅及び逆瀬川駅の重要度が明確になった。

その他、駅周辺施設の立地動向や駅のターミナル機能という観点からも、宝塚駅及び逆瀬川駅が上位に位置し、その重要性がクローズアップされる結果になった。

以上、各指標ごとの評価尺度は異なるものの、それぞれの指標について宝塚駅及び逆瀬川駅の重要性が確認された。

一方、まちづくりの方向性としては、宝塚駅周辺地域は、本市の観光・商業の中心的位置づけを有する本市の「顔であり玄関口」といえ、逆瀬川駅周辺地域は、市役所や市立病院などのシビックゾーンへの玄関口であり、市民生活を支える拠点であるといえる。

こうした背景を踏まえると、宝塚駅及び逆瀬川駅は、それぞれに異なる重要な位置づけを有しており、現時点において両駅の序列を決定することは、市民及び来訪者を含めた住民全般の福祉の増進を図るうえで必ずしも有効とはいえない。

したがって、本市の交通バリアフリー法に基づく重点整備地区については、「宝塚駅周辺地区」及び「逆瀬川駅周辺地区」の二つを優先的に選定することが妥当である。

