

(仮)武庫川周辺阪急新駅に関する検討について

---

# 報 告 書

令和 3 年 9 月

武庫川周辺阪急新駅に関する検討会

兵庫県・尼崎市・西宮市・阪急電鉄(株)

# 目次

## 第1編 はじめに

- 1. はじめに . . . . . 1
- 2. 検討の経緯 . . . . . 2

## 第2編 事業効果の検討

- 1. 検討結果の概要 . . . . . 3

## 第3編 事業概要の検討

- 1. 周辺地域の課題と見込まれる効果 . . . . . 6
- 2. 概算事業費 . . . . . 7
- 3. 鉄道施設整備の方向性 . . . . . 8
- 4. 周辺整備の方向性 . . . . . 9
- 5. 関係機関との概要協議 . . . . . 10
- 6. 国庫補助及び各主体の費用負担割合 . . . . . 11

## 第4編 まとめ

- 1. まとめ . . . . . 12

# 第1編 はじめに

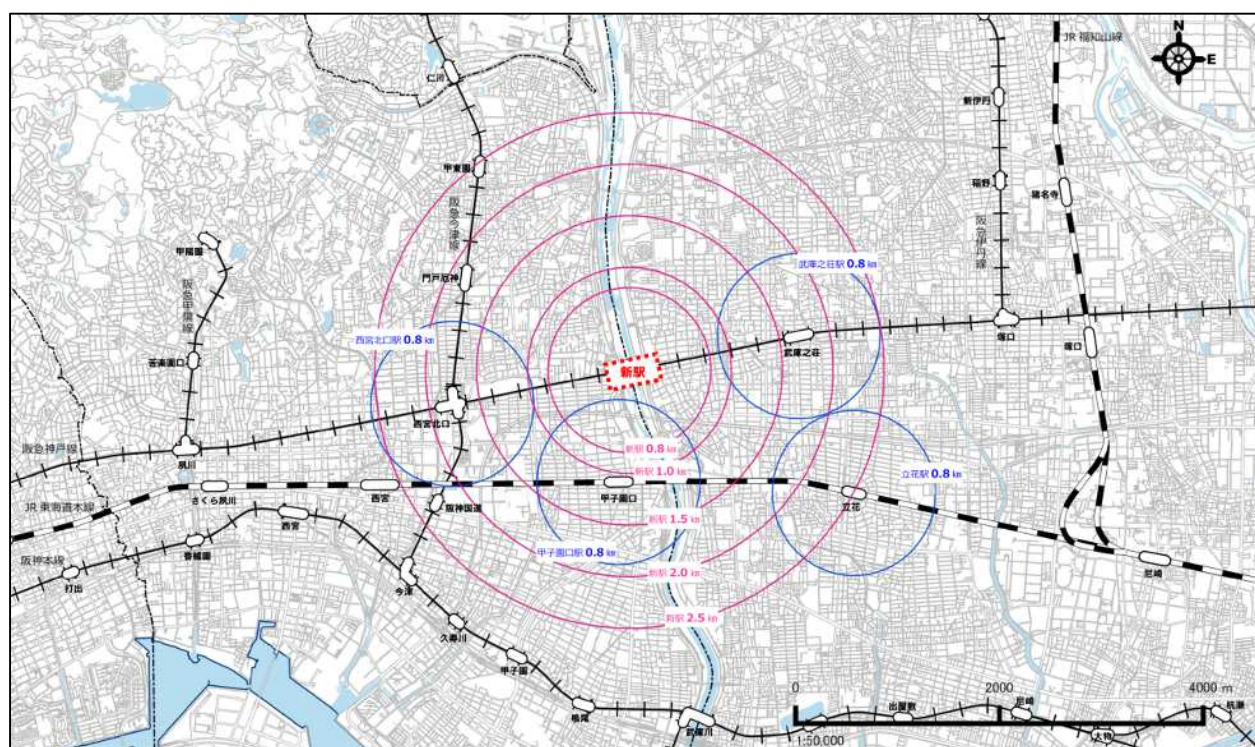
## 1. はじめに

阪急神戸本線における武庫之荘駅（尼崎市）と西宮北口駅（西宮市）の駅間は約3.3kmと阪急神戸本線の中で最も長い。概ね、その中間にあたる武庫川周辺における新駅の設置については、昭和初期から論議がなされてきた。

一般的に新たな鉄道駅の設置は交通の利便性が向上するだけでなく、駅を中心とした周辺地域の社会基盤整備を進め、駅周辺の土地利用等を誘導・再生することにより都市の持続可能な発展に寄与するものである。また、自動車から公共交通への転換により、過度に自動車に依存することなく、徒歩、自転車、公共交通等の各モードが連携し適切な役割分担が促進されるとともに、脱炭素社会の実現に寄与するものと考えられる。

平成25年度から兵庫県、尼崎市、西宮市、阪急電鉄(株)の四者で構成する「武庫川周辺阪急新駅に関する検討会」にて、新駅を設置した場合の人口や税収などに及ぼす事業効果や駅及びその周辺の整備の方向性や概算事業費などの検討を行ってきた。

本報告書は、これまでの検討経過やその内容をとりまとめて報告するものである。



近隣鉄道駅の位置

## 2. 検討の経緯

検討の経緯を下記に示す。

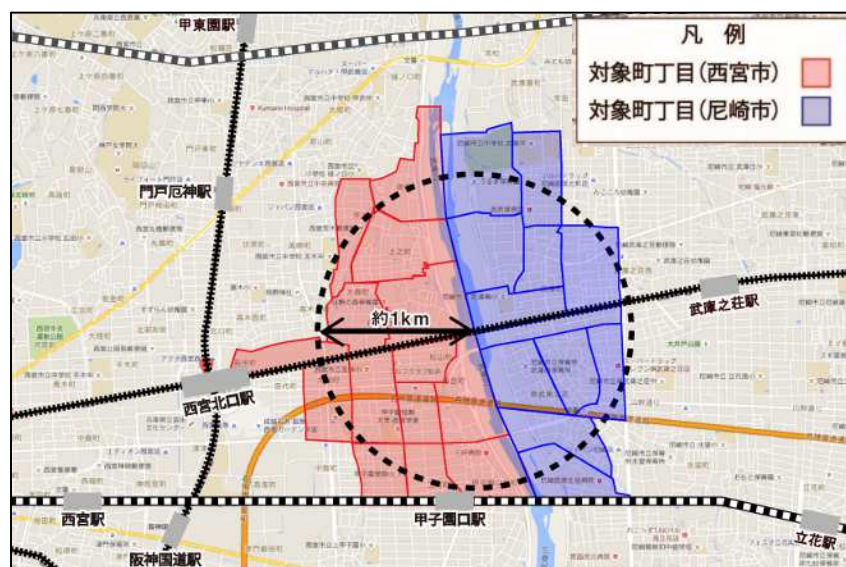
|              |   |
|--------------|---|
| 昭和 17 年 5 月  | 西宮市と旧瓦木村との合併条件の覚書（阪急武庫川西堤防への停留所設置の実現に努力すること）を交換   |
| 平成 10 年 11 月 | 武庫川改修事業に伴う阪急武庫川橋梁架替工事開始   |
| 平成 12 年 10 月 | 旧瓦木村管内の自治会、町内会、農会等 12 団体で、「阪急武庫川駅誘致推進協議会」を設立  |
| 平成 12 年 11 月 | 「阪急武庫川駅誘致推進協議会」から兵庫県、西宮市、阪急電鉄に陳情、要望   |
| 平成 12 年 12 月 | 西宮市総務常任委員会が全会一致で陳情採択  |
| 平成 16 年度     | 阪急武庫川橋梁架替工事完了   |
| 平成 23 年 12 月 | 「阪急武庫川駅誘致推進協議会」から兵庫県知事、西宮市長へ連絡協議会の設置を要望   |
| 平成 24 年度     | 兵庫県、西宮市、阪急電鉄の 3 者による「武庫川周辺阪急新駅に関する検討会」を設置   |
| 平成 25 年度     | 尼崎市が「武庫川周辺阪急新駅に関する検討会」の要請に応じ、『駅設置を前提としないゼロベースからの勉強会』という認識のもと参加                          |
| ～平成 28 年度    | 事業効果（将来人口の差、税収見込みの差、近隣駐輪問題解消への効果の有無等）の検討を実施【検討会：計 14 回開催】                               |
| 平成 28 年 12 月 | 武庫川周辺阪急新駅設置による効果・影響に関する報告書の作成・公表  |
| ～令和 2 年度     | 事業効果（新駅への転換利用者（自転車含む）数等）の検討に加え、事業内容や国庫補助採択要件等の検討のため、河川管理者や近畿地方整備局と概要協議を実施【検討会：計 13 回開催】 |
| 令和 3 年 9 月   | 報告書の作成  |

## 第2編 事業効果の検討

### 1. 検討結果の概要

本検討会における検討結果は下表のとおり。

| 検討事項  | 西宮市                | 尼崎市                 |
|---|--------------------|---------------------|
| 将来人口の差<br>・周辺地域（下図参照）<br>・H22 国調基準とした R7 推計 | 915人増<br>⇒ 増加傾向が顕著 | 871人増<br>⇒ 減少に抑制効果  |
| 税収見込みの差<br>・周辺地域（下図参照）                      | 計 約2億円<br>／年増      | 計 約1億2,200万円<br>／年増 |
| (内訳)  |                    |                     |
| 個人市民税                                       | 約1億2,000万円         | 約5,100万円            |
| 固定資産税・都市計画税                                 | 約8,000万円           | 約7,100万円            |
| 新駅への転換利用者人数（乗降）                             | 10,367人            | 12,256人             |
| 自転車利用台数                                     | 789台               | 2,031台              |



周辺地域（新駅から概ね1km圏域）

<対象町丁目>

| 西宮市  | 尼崎市  |
|--|--|
| 堤町、上之町、日野町、荒木町<br>大森町、長田町、大屋町、瓦林町<br>天道町、松山町、松並町、熊野町<br>二見町、甲子園口北町 | 南武庫之荘6丁目、南武庫之荘7丁目<br>南武庫之荘8丁目、南武庫之荘9丁目<br>南武庫之荘10丁目、南武庫之荘12丁目<br>武庫町1丁目、武庫町2丁目<br>武庫町3丁目、武庫町4丁目<br>武庫元町2丁目、武庫元町3丁目 |

## 1-1. 駅の有無による将来人口の差

**新駅設置地域と条件が類似する「駅がある地域」と「駅がない地域」を選定し、地理的特性等の傾向を基に、駅の有無による将来人口を検討した。**

### (1) 西宮市

駅有・駅無ともに将来人口は増加傾向であるが、駅有の方が顕著である。(R7 : +915 人)  
また、駅有では生産年齢人口が増加傾向に転じる。

### (2) 尼崎市

駅有・駅無ともに将来人口は減少傾向であるが、駅有の方が緩やかである。(R7 : +871 人)  
また、駅有の方が生産年齢人口の減少に抑制効果がある。

推計方法については、国勢調査値 (H22) を基準人口として、コーホート要因法を用い推計人口値 (H27) および国立社会保障・人口問題研究所値等から将来人口を算出した。

ただし、新駅開業時の駅周辺の土地利用の変化等に伴う短期的な人口増分については、今回の将来人口予測では考慮していない。

注) 将来人口値については、あくまで新駅から約 1 km 圏域に限定した概ねの推計値であり、市全体の人口への影響を示すものではない。

## 1-2. 駅の有無による税収見込みの差

**駅の有無による個人市民税、固定資産税、都市計画税の税収見込みを検討した。**

### (1) 西宮市

年間約 2 億円の税収増の見込み。

(個人市民税で約 1 億 2,000 万円増、固定資産税及び都市計画税で約 8,000 万円増。)

### (2) 尼崎市

年間約 1 億 2,200 万円の税収増の見込み。

(個人市民税で約 5,100 万円増、固定資産税及び都市計画税で約 7,100 万円増。)

駅の有無による個人市民税、固定資産税、都市計画税の税収見込みを以下の方法で算出した。

○個人市民税・・・駅の有無による生産年齢人口 (15~64 歳) 推計の差から算出

○固定資産税・都市計画税・・・駅の有無による公示地価等 (H27) の差から算出

注) 税収見込みについては、あくまで新駅周辺約 1 km<sup>2</sup> に限定した概ねの推計値であり、必ずしも市全体の税収につながるものではない。

### 1-3. 近隣鉄道駅から武庫川周辺阪急新駅への転換利用者（自転車利用者）数

**武庫川周辺阪急新駅の近隣鉄道駅（JR 立花駅、JR 甲子園口駅、阪急西宮北口駅、阪急武庫之荘駅）の利用者からの転換利用者数、自転車利用者数について検討した。**

**【新駅への転換利用者】 22,623 人（西宮市 10,367 人、尼崎市 12,256 人）**

**【自転車利用者数】 西宮市 1,577 人（駐輪台数 789 台）、尼崎市 4,062 人（駐輪台数 2,031 台）**

新駅の利用者数を推計するにあたり、新駅設置場所の近隣鉄道駅（西宮市：JR 甲子園口駅、阪急西宮北口駅 尼崎市：JR 立花駅、阪急武庫之荘駅）の利用者は新駅への転換が見込めると仮定し、発着地と新駅間の距離別に利用者数を整理した。

新駅の利用は、同じ阪急神戸線の武庫之荘駅と同様の利用状況になると仮定して、近隣鉄道駅からの転換者数を検討し、新駅の自転車分担率は、近隣鉄道駅のうち新駅と同様の利用状況であると想定される駅（西宮市：JR 甲子園口駅、尼崎市：阪急武庫之荘駅）の端末交通手段分担率を参考に整理した。

なお、整理にあたっては第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年）および平成 22 年国勢調査の結果を用いた。

## 第3編 事業概要の検討

### 1. 周辺地域の課題と新駅設置によって見込まれる効果

#### 1-1. 周辺地域の課題

両市における周辺地域の課題の抽出と整理を行った。

| 西宮市           | 尼崎市               |
|---------------|-------------------|
| ①地域活力の維持・向上   | ①人口転出等による地域の活力低下  |
| ②公共交通不便地域の改善  | ②鉄道による南北分断        |
| ③既存駅周辺の混雑解消   | ③利用可能な交通モードが脆弱    |
| ④農地等の有効活用     | ④生産緑地の保全と低未利用地の活用 |
| ⑤都市基盤や防災機能の向上 | ⑤洪水浸水想定区域         |

#### 1-2. 新駅設置によって見込まれる効果

両市において新駅設置によって見込まれる効果の抽出と整理を行った。

| 分野            | 西宮市   | 尼崎市   |
|---------------|---|---|
| 人口            | 公共交通の利便性向上による人口増加(①)                              | まちの魅力向上による転入増加(①)   |
| 環境<br>・<br>交通 | 周辺既存駅の混雑緩和(③)<br>多様な交通モードの連携によるモビリティ・マネジメントの推進(②) | 鉄道分担率の増加と都市圏アクセスの向上(③)<br>多様な交通モードの連携によるモビリティ・マネジメントの推進(③)<br>近隣駅の負担軽減(③) |
| 住環境           | 宅地転用によるまちの活性化(④)<br>公共交通機関への利用転換による環境負荷軽減(①)      | 低未利用地(空き地等)などスプロール化の解消誘発(①)<br>都市農地の適切な保全による「都市と農」の共生(④)                  |
| 地域            | 河川敷を活用した地域の活性化交流促進(①)<br>放置自転車の減少(③)              | 南北の地域間交流の活性化(②)<br>地域コミュニティの活性化(①、②、④)                                    |
| 防災            | 鉄道施設の利活用による新たな防災性向上(⑤)                            | 鉄道施設の利活用による新たな防災性向上(⑤)  |

※ ( ) は対応する課題

#### 1-3. 事業内容の検討

周辺地域の課題を解決し、見込まれる効果を有効に発現するために必要な事業内容について整理を行った。

| 事業内容      | 対応する西宮市の地域課題 | 対応する尼崎市の地域課題 |
|-----------|--------------|--------------|
| 鉄道施設(駅舎等) | ①②③④⑤        | ①②③⑤         |
| 自転車駐車場    | ③            | ③            |
| 周辺道路等整備   | ②③⑤          | ②③⑤          |



## 2. 概算事業費

検討会で算出した概算事業費は下表のとおり。

なお、今後、概算事業費の精度向上に加え、相互協力と創意工夫のもと事業費の縮減に取り組む。

### 【鉄道施設等整備】

| 事業内容      | 概算事業費     |
|-----------|-----------|
| 鉄道施設（駅舎等） | 約 50.0 億円 |
| 自転車駐車場    | 約 5.0 億円  |
| 合計        | 約 55.0 億円 |

※自転車駐車場は、阪急電鉄高架下用地の利活用を想定している

### 【周辺整備】

| 事業内容    | 概算事業費    |          |
|---------|----------|----------|
| 周辺道路等整備 | 西宮市側     | 約 1.0 億円 |
|         | 尼崎市側     | 約 4.0 億円 |
| 合計      | 約 5.0 億円 |          |

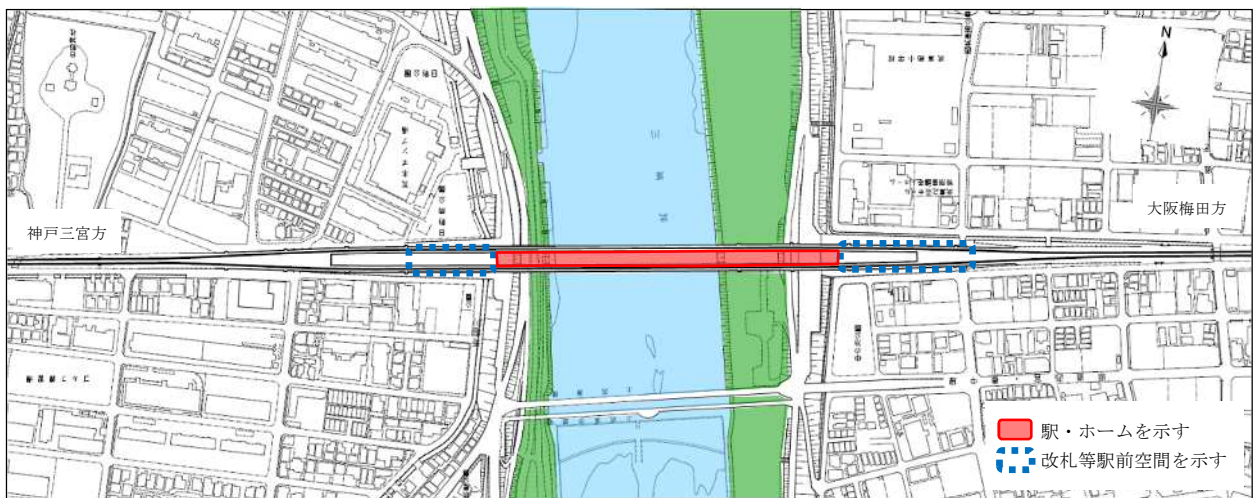
※暫定整備を含む

### 3. 鉄道施設整備の方向性

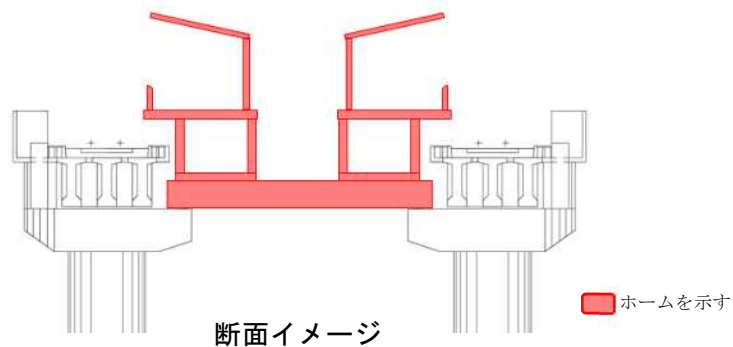
#### 3-1. 計画の概要（案）と計画イメージ

計画の概要（案）は以下のとおり。

- 位 置：武庫之荘～西宮北口駅間 武庫川橋梁上付近  
（武庫之荘駅から約 1.6 km、西宮北口駅から約 1.7 km）
- ホ ー ム：2 面ホーム
- 改 札 口：2 箇所（兩岸）設置
- 安 全 対 策 設 備：可動式ホーム柵、各種ホーム保安設備等
- そ の 他 設 備：エレベーター、エスカレーター等移動円滑化設備



配置イメージ



断面イメージ

#### 3-2. 課題及び調整事項

今後検討が必要な課題及び調整事項は以下のとおり。

- ・河川上への鉄道施設（ホーム等）設置および工程等に関する河川協議の深度化
- ・既設鉄道橋脚等の耐震補強の必要性
- ・周辺整備と繋がる駅施設（改札やコンコース内通路などの利用者動線等）の規模や配置

## 4. 周辺整備の方向性

### 4-1. 西宮市側

西宮市側の周辺整備については、駅設置予定周辺が閑静な住宅地であることを考慮し、歩行者と自転車を優先したアクセスを想定しているため、まず駅開業に最低限必要となるアクセス歩道及び自転車駐車場の整備を行う。また、今後、連続立体交差事業及び周辺の都市計画道路整備事業等の各事業の進捗状況を見ながら、駅前広場や駅アクセス道路等の新駅周辺まちづくりに資する環境整備について、検討を進めていくものとする。

### 4-2. 尼崎市側

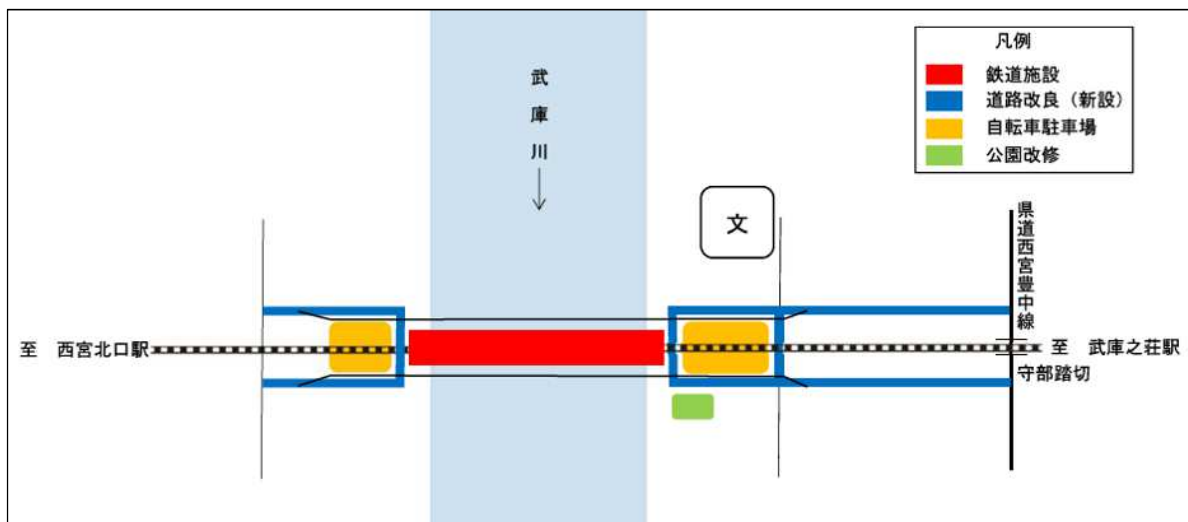
新駅の利用は自転車と歩行者を中心としたアクセスを基本とし、誰もが利用しやすい快適な歩行空間などの基盤整備や改修とともに、安全対策等のソフト的な整備手法についても関係機関と協議を進めていく。

また、阪急電鉄高架下用地は、新駅の利便性確保に寄与する貴重な駅前空間となるものである。その活用方法については、周辺地域の住環境への影響を勘案しながら地域の意向もふまえて慎重に検討していく。

なお、自転車駐車場については、その需要等に見合った整備手法と事業主体を整理しつつ検討を進める。

### 4-3. 両市共通事項

洪水等に対する地域の防災性向上に寄与する鉄道施設の利活用の方法（例えば、一時的な避難場所や避難ルート等）について、関係機関との協議及び検討を進める。



周辺整備イメージ

## 5. 関係機関との概要協議

### 5-1. 近畿地方整備局

本事業に適用可能な国庫補助事業及び採択要件等について、令和元年7月から開始した近畿地方整備局とのヒアリング結果は以下のとおり。

#### ①採択要件

- ・国庫補助を想定する事業としては都市・地域交通戦略推進事業等が考えられる。
- ・鉄道施設が国庫補助を受けるためには、都市・地域総合交通戦略を策定するとともに、新駅を具体的に位置付けておく必要がある。

#### ②補助率

- ・将来鉄道事業者が管理する対象物に対しては、鉄道側負担1/3、自治体負担1/3、国負担1/3の負担率で運用している。

#### 5-1-1. 都市・地域総合交通戦略及び立地適正化計画の策定状況

両市の総合交通戦略及び立地適正化計画の策定状況は下表のとおり。

|             | 西宮市        | 尼崎市        |
|-------------|------------|------------|
| 都市・地域総合交通戦略 | H28.9 策定済み | 未策定        |
| 立地適正化計画     | R1.7 策定済み  | H29.3 策定済み |

都市・地域総合交通戦略については、新駅設置に関する記載内容について国と協議を行い、西宮市は策定済みの同交通戦略の改訂が必要であり、尼崎市は新たに策定する必要がある。

立地適正化計画については、将来鉄道事業者が管理する対象物以外についても都市・地域交通戦略推進事業で補助率1/2の適用を受けるためには、両市とも改訂が必要である。

### 5-2. 河川管理者

本事業に関する駅舎等の河川占用条件等について、令和元年8月から開始した河川管理者との協議概要は以下のとおり。

#### ①駅舎設置

- ・武庫川渡河部へ駅舎等を設置することについては概ね問題ない。
- ・河川内に新たに基礎構造物を設置して駅舎を新設する形式ではなく、既存鉄道橋梁を利活用した構造とする。
- ・河川内の仮締切工法については設計協議において詳細に検討する。

#### ②基礎構造等

- ・堤体の健全性に影響を与えない基礎構造とする。

## 6. 国庫補助及び各主体の費用負担割合

### 6-1. 国庫補助の採択要件

近畿地方整備局とのヒアリングを踏まえ、新駅等鉄道施設等の設置に適用可能な既存の国庫補助制度として、以下の事業採択について検討した。

事業メニュー：社会資本整備総合交付金

(都市・地域交通戦略推進事業)

目的等：公共的空間等の整備と一体となった鉄道施設等の整備

採択要件：都市・地域総合交通戦略の策定

補助率等：1/3以内

(立地適正化計画に位置付けられた事業のうち、居住誘導区域で人口40人/ha以上の区域において実施する事業は1/2以内)

補助対象者：地方公共団体

(鉄道事業者は地方公共団体からの補助金を受けて事業を実施)

### 6-2. 費用負担割合の想定

都市・地域総合交通戦略推進事業として実施することを想定した場合における、各事業者の費用負担は下表のとおり。なお、この負担割合は各事業者の負担額を概算で想定するために算出したものであり未定である。今後も、各事業主体の費用負担軽減が図れるよう概算事業費の精度向上に加え、相互協力と創意工夫のもと事業費の縮減に取り組むとともに、国庫補助を最大限活用出来る制度の調査研究を継続する。

なお、自転車駐車場については、その需要等に見合った整備主体と運営管理等を総合的に勘案しながら、国庫補助採択を見据えた事業となるよう調査研究に取り組む。

#### 【鉄道施設等整備】

| 内容        | 費用(総額及び負担割合は各事業者の負担額を概算で想定するために算出したものであり未定) |             |             |             |  |
|-----------|---|-------------|-------------|-------------|--|
|           | 国   | 自治体         |             | 阪急          |  |
|           |   | 西宮市         | 尼崎市         |             |  |
| 鉄道施設(駅舎等) | 約50億円                                       | 約17億円(1/3)  | 約17億円(1/3)  | 約17億円(1/3)  |  |
| 自転車駐車場    | 約5億円  | 約1.7億円(1/3) | 約1.7億円(1/3) | 約1.7億円(1/3) |  |
| 合計        | 約55億円                                       | 約18.7億円     | 約18.7億円     | 約18.7億円     |  |

※自転車駐車場は、国庫補助対象となるパターンを想定

#### 【周辺整備】

| 内容        |      | 費用(総額及び負担割合は各事業者の負担額を概算で想定するために算出したものであり未定) |             |             |             |   |
|-----------|------|---|-------------|-------------|-------------|---|
|           |      | 国   | 自治体         |             | 阪急          |   |
|           |      |   | 西宮市         | 尼崎市         |             |   |
| 周辺<br>道路等 | 西宮市側 | 約1億円  | 約0.5億円(1/2) | 約0.5億円(1/2) | —           | — |
|           | 尼崎市側 | 約4億円  | 約2.0億円(1/2) | —           | 約2.0億円(1/2) | — |
| 合計        |      | 約5億円  | 約2.5億円      | 約0.5億円      | 約2.0億円      | — |

※都市・地域交通戦略推進事業の補助率1/2(公共側負担額に対する補助率)を想定

## 第4編 まとめ

### 1. まとめ

新たな鉄道駅の設置は、これまでの検討結果により人口や税収のみならず、周辺地域の課題解決に向けて有効であることがわかってきた。

しかしながら、両市が抱える様々な政策課題に加え、新型コロナウイルス感染症拡大防止にかかる喫緊の対応等により、各事業主体の財政状況が更に厳しくなっている中において、本事業の実施には相応の費用負担と期間が見込まれることから、堅実な事業進捗を図るためには国庫補助事業採択を前提とした調整を着実に進めていく事が不可欠である。

今後、四者は、社会情勢の変化や各事業主体の財政状況等も一層勘案しながら、検討会で調査研究を継続するとともに、本事業の具体化に向け、相互に連携しながら、現地測量等の調査により課題把握と事業手法の検討を進めつつ、周辺地域住民や関係機関等と協議調整に取り組んでいくものとする。