

(仮)武庫川周辺阪急新駅設置による効果・影響について

報 告 書

平成 28 年 12 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㈱

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 3.3 km と阪急神戸本線の中で最も長い。

駅設置は、交通の利便性が向上するだけでなく、駅を起点とした道路等の社会基盤整備を進め、駅周辺の土地利用等を誘導することにより都市の発展に大きく寄与するものである。また、自動車から公共交通への転換が見込まれ、低炭素社会の実現に寄与するものと考えられる。

本報告書では、武庫川周辺阪急新駅設置に関して、以下の項目について検討を行った。

- 駅の有無による将来人口の差
- 駅の有無による税収見込みの差
- 近隣鉄道駅の駐輪問題解消への効果



駅の有無による将来人口の差

1) 算出の考え方

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推計した。

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。

「駅がある地域」と「駅がない地域」については、市境・河川沿い・中高層系の土地利用を考慮して設定。また、駅がある地域については、特急停車駅でない地域とする。

「駅のある地域」については従来から駅がある地域とし、駅設置直後の効果は含まない。

以上のことを考慮し、新駅から概ね1 km圏域の将来人口について算出する。

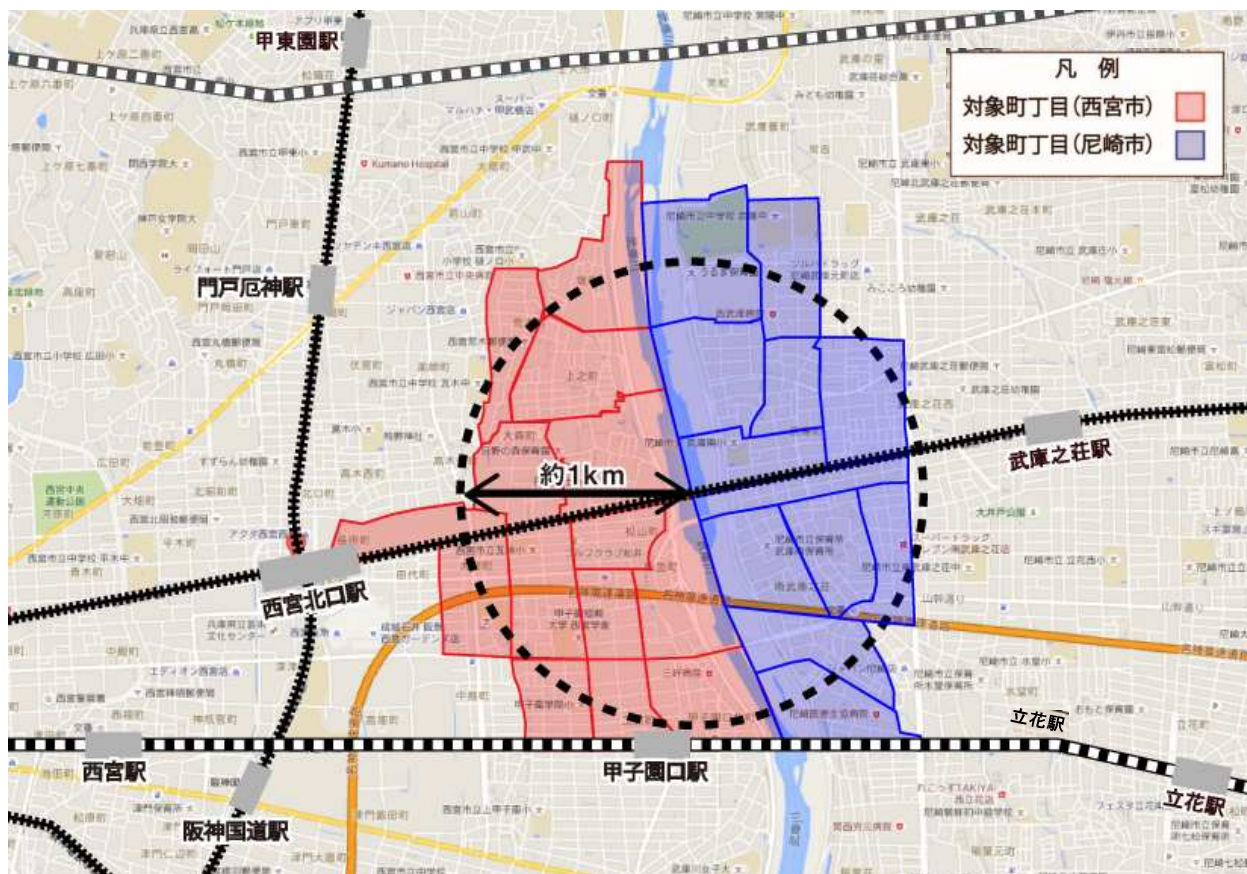


図) 新駅から概ね 1km 圏域

< 対象町丁目 >

西宮市	尼崎市
堤町、上之町、日野町、荒木町 大森町、長田町、大屋町、瓦林町 天道町、松山町、松並町、熊野町 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 南武庫之荘 8 丁目、南武庫之荘 9 丁目 南武庫之荘 10 丁目、南武庫之荘 12 丁目 武庫町 1 丁目、武庫町 2 丁目 武庫町 3 丁目、武庫町 4 丁目 武庫元町 2 丁目、武庫元町 3 丁目

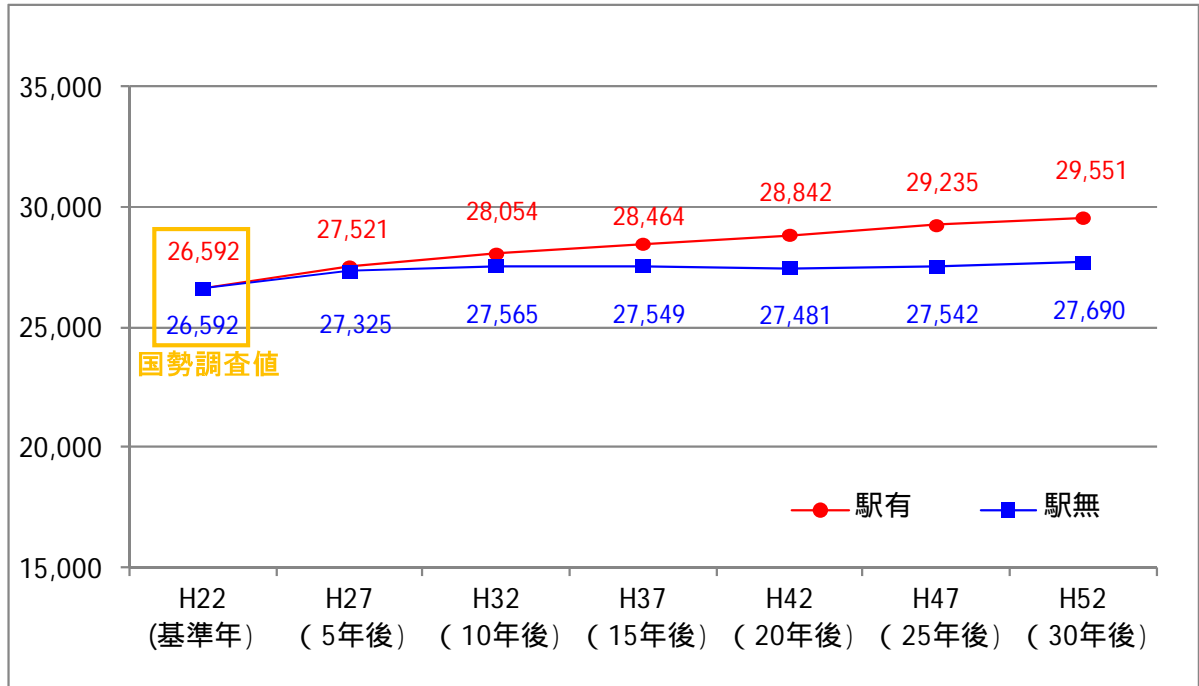
2) 新駅から概ね 1km 圏域の将来人口の差

各市の新駅から概ね 1km 圏域における将来人口は以下の通りとなった。

(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。

また、駅有では生産年齢人口が増加傾向に転じる。



駅の有無による将来人口の差 [西宮市]

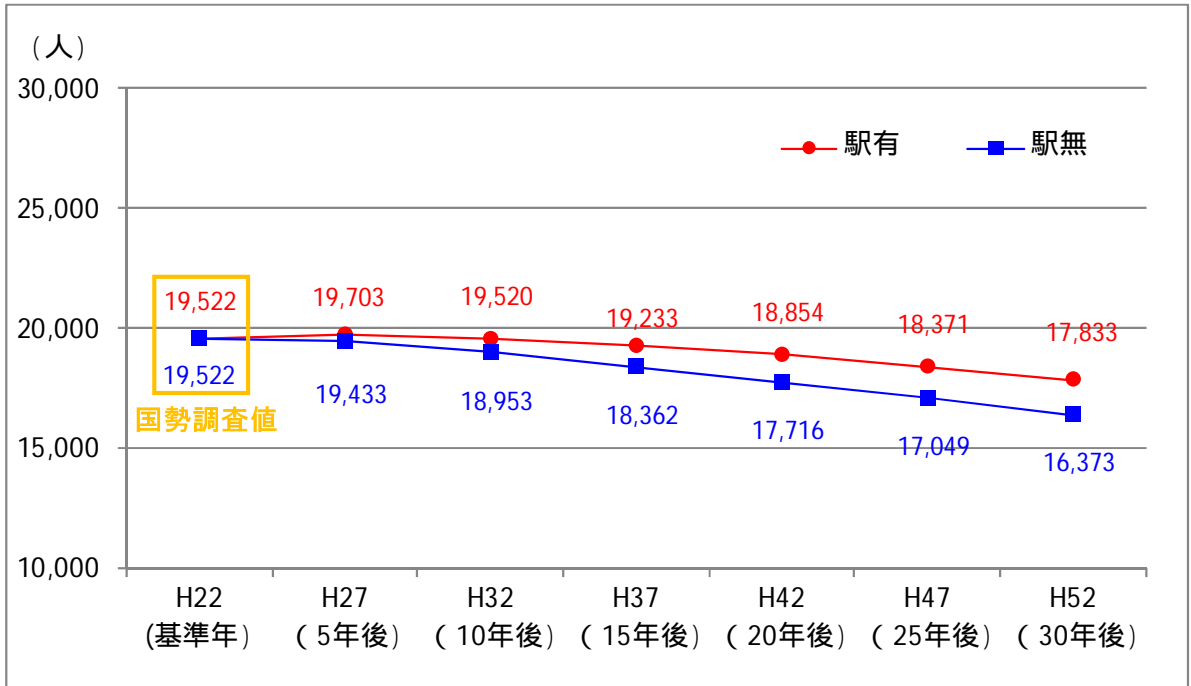
	H22 (基準年)	H37 (15年後)		
		駅 無	駅 有	駅有 - 駅無
高齢人口 65歳以上	4,038人	6,458人 (+2,420人)	6,244人 (+2,206人)	-214人
生産年齢人口 15~64歳	18,079人	17,215人 (-864人)	18,793人 (+714人)	+1,578人
年少人口 0~14歳	4,475人	3,876人 (-599人)	3,427人 (-1,048人)	-449人
計	26,592人	27,549人 (+957人)	28,464人 (+1,872人)	+915人

()内の数値については、H22との増減値

H22とH37の年齢階層別比較表 [西宮市]

(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。
また、駅有の方が生産年齢人口の減少に抑制効果がある。



駅の有無による将来人口の差 [尼崎市]

	H22 (基準年)	H37 (15年後)		
		駅無	駅有	駅有-駅無
高齢人口 65歳以上	4,103人	5,886人 (+1,783人)	5,648人 (+1,545人)	-238人
生産年齢人口 15~64歳	12,822人	10,469人 (-2,353人)	11,491人 (-1,331人)	+1,022人
年少人口 0~14歳	2,597人	2,007人 (-590人)	2,094人 (-503人)	+87人
計	19,522人	18,362人 (-1,160人)	19,233人 (-289人)	+871人

()内の数値については、H22との増減値

H22とH37の年齢階層別比較表 [尼崎市]

駅の有無による税収見込みの差

1) 算出方法

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。

税の種別	算出方法
個人市民税	H22～H52年の将来人口から生産年齢人口(15～64才)を抽出し、H37年(検討会での新駅開業設定年)の駅の有無による生産年齢人口の差と1人当たり個人市民税額から、1km ² 当たりの個人市民税の税収増を算出。
固定資産税 都市計画税	将来人口の差で用いた駅の有無の小学校区におけるH22～H27年の公示地価・基準地価を確認し、H27の地価(公示地価・基準地価)の差から、1km ² 当たりの固定資産税及び都市計画税の税収増を算出。

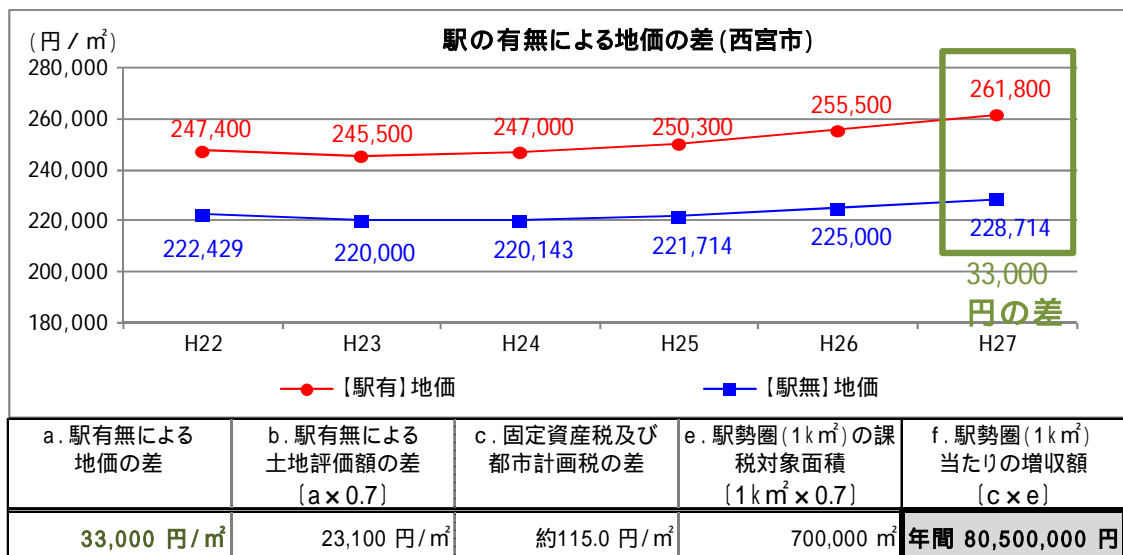
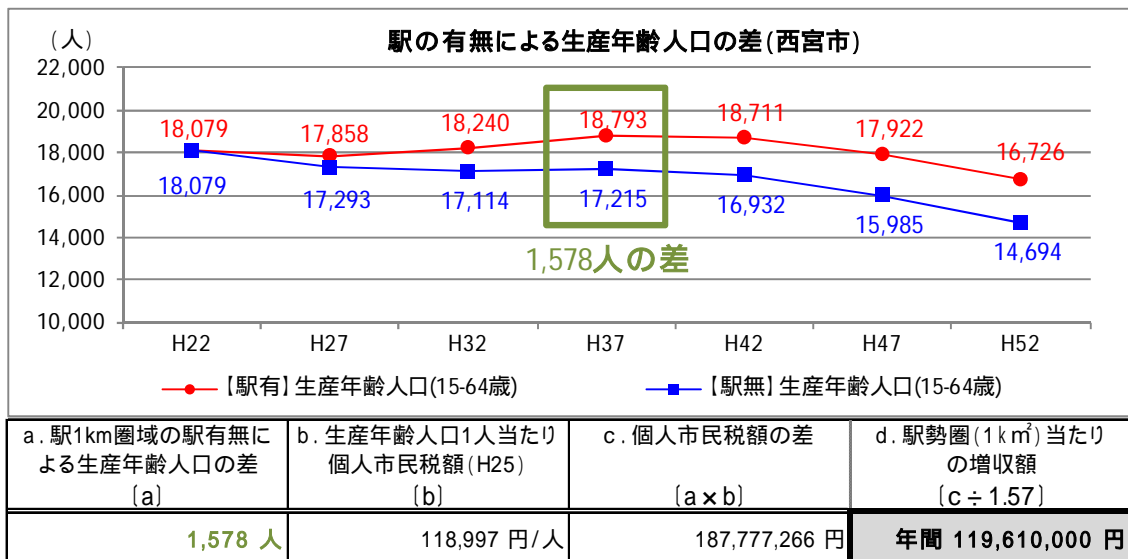
注) 税収見込みについては、あくまで新駅周辺約1km²限定した概ねの推計値であり、必ずしも市全体の税収につながるものではない。

2) 駅の有無による税収見込みの差

各市における駅の有無による税収見込みは以下の通りとなった。

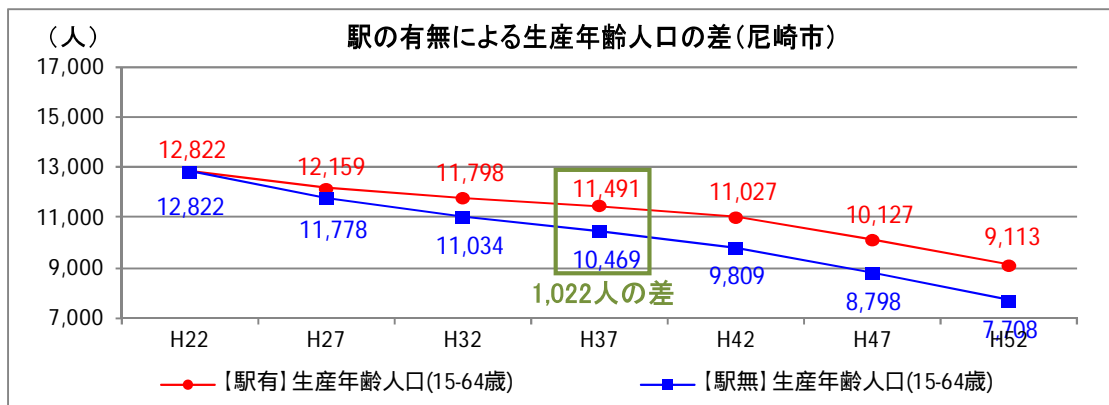
(1) 西宮市

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8,000万円増となり、合計で年間約2億円の税収増が見込める。

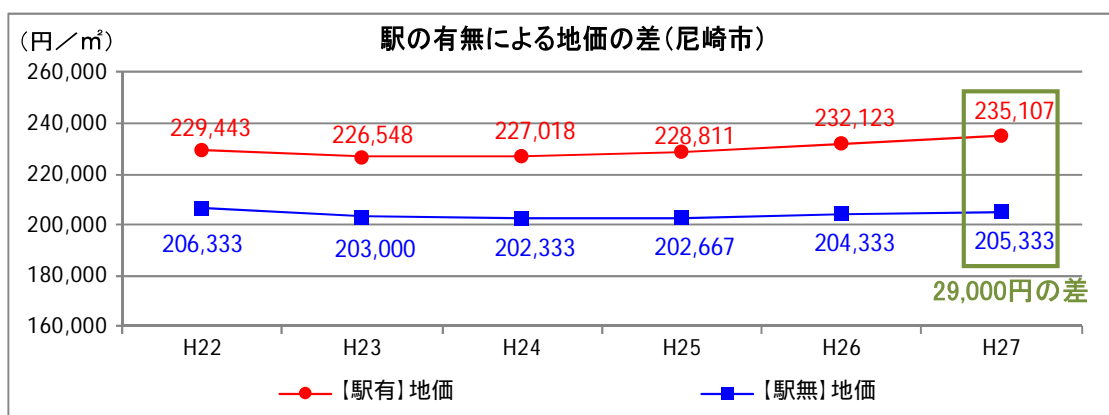


(2) 尼崎市

個人市民税で約 5,100 万円増、固定資産税及び都市計画税約 7,100 万円増となり、合計で年間約 1 億 2,200 万円の増収が見込める。



a. 駅1km圏域の駅有無による生産年齢人口の差 [a]	b. 生産年齢人口1人当たり個人市民税額(H25) [b]	c. 個人市民税額の差 [a × b]	d. 駅勢圏(1km ²)当たりの増収額 [c ÷ 1.57]
1,022 人	78,238 円/人	79,959,236 円	年間 50,930,000 円



a. 駅有無による地価の差	b. 駅有無による土地評価額の差 [a × 0.7]	c. 固定資産税及び都市計画税の差	e. 駅勢圏(1km ²)の課税対象面積 [1km ² × 0.7]	f. 駅勢圏(1km ²)当たりの増収額 [c × e]
29,000 円/㎡	20,300 円/㎡	約102.0 円/㎡	700,000 ㎡	年間 71,400,000 円

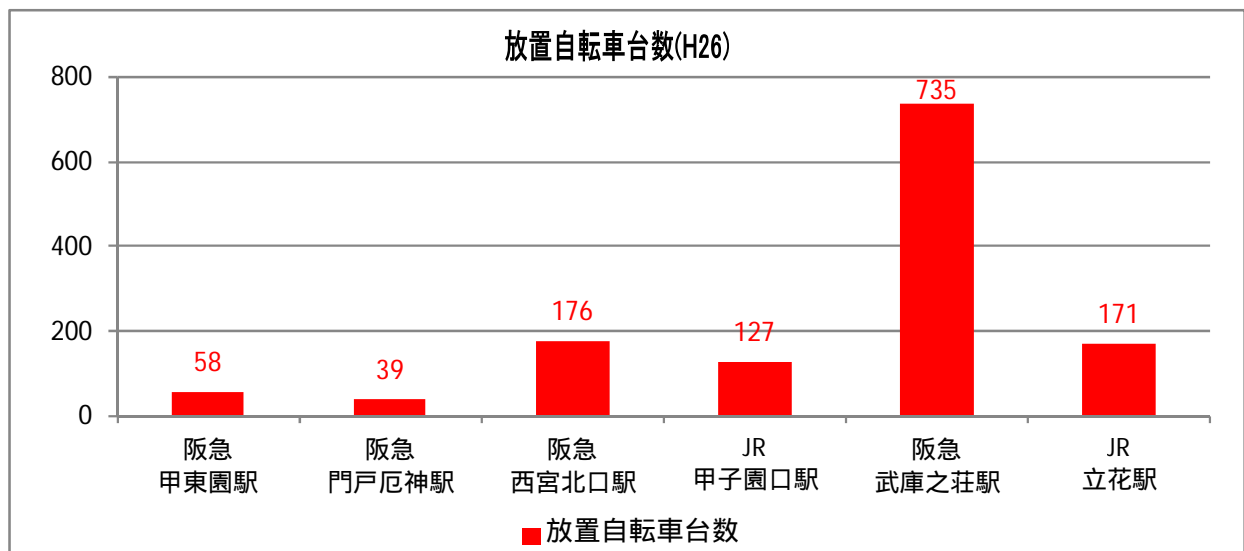
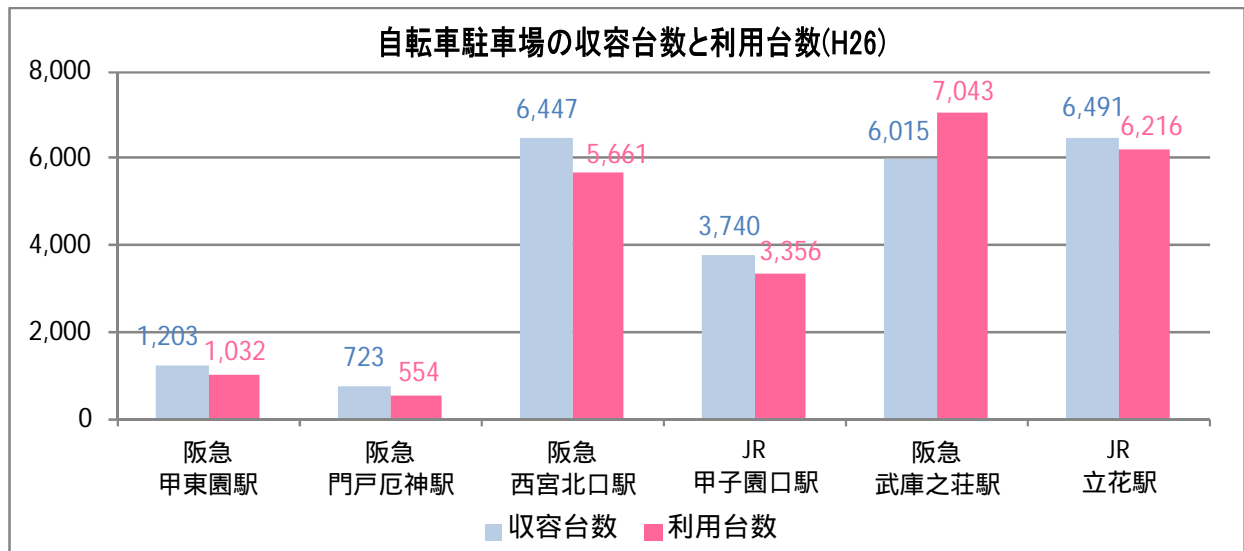
近隣鉄道駅の駐輪問題解消への効果

1) 確認方法

近隣鉄道駅の自転車駐車場の利用状況（H26）や放置自転車台数（H26）から課題を把握し、近畿圏パーソントリップ調査等から駅設置に伴う自転車利用における転換量を算出して駐輪問題解消への効果を確認した。

2) 近隣鉄道駅の駐輪問題の現状

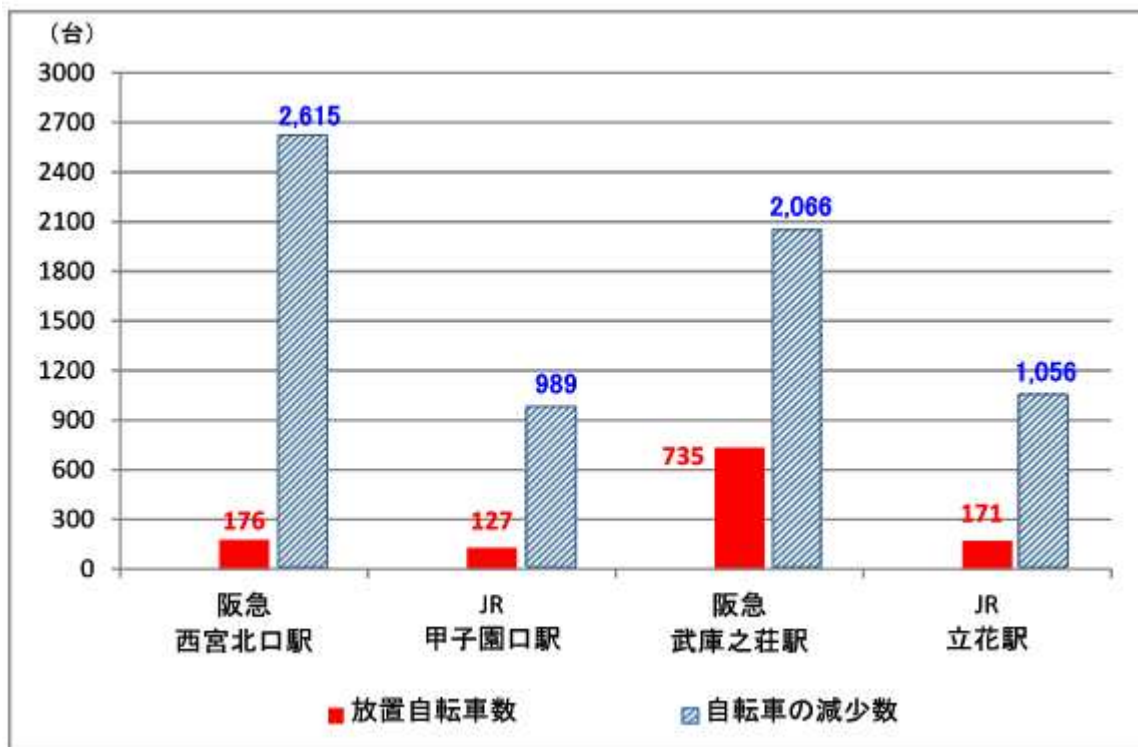
新駅の設置により駐輪問題解消への効果が期待される近隣鉄道駅として、西宮市の4駅（阪急甲東園駅・阪急門戸厄神駅・阪急西宮北口駅・JR甲子園口駅）、尼崎市の2駅（阪急武庫之荘駅・JR立花駅）の計6駅を選定した。各駅の自転車駐車場の利用状況および放置自転車台数は以下のとおりである。



3) 近隣鉄道駅の駐輪問題解消への効果

阪急西宮北口駅、JR 甲子園口駅、阪急武庫之荘駅、JR 立花駅の自転車利用者が、新駅へ転換する量は、各駅ともに放置自転車台数の合計を大きく上回っており、新駅設置によって近隣鉄道駅の駐輪問題解消への効果が見込める。

なお、阪急甲東園駅および門戸厄神駅については、近距離以外の利用が少ないため、新駅への転換は見込めないと考えられる。



		放置自転車台数	自転車利用の転換量	自転車の減少数 (転換量÷2)
西宮市	阪急西宮北口駅	176 台	5,230 人	2,615 台
	JR甲子園口駅	127 台	1,977 人	989 台
尼崎市	阪急武庫之荘駅	735 台	4,131 人	2,066 台
	JR立花駅	171 台	2,112 人	1,056 台

新駅設置による駐輪問題解消への効果

駅設置に伴う課題について

仮に新駅を設置する場合においては、人口や税収などの効果だけではなく、次に掲げるような課題がある。

駅舎や駅周辺の都市施設等社会基盤整備のため多額の事業費が必要となる。
また、社会基盤整備のための用地確保や新たな駅への利用転換等に関連するバスネットワークの再編等が必要となる。

駅整備に伴い周辺の土地利用が進み、生産緑地や農地が減少する可能性がある。
したがって、都市農地の保全策や貴重な農地に代わる緑地やオープンスペースを確保するための方策を検討する必要がある。

新駅周辺に集まる人や車両が増加することから、賑わいが創出される反面、住環境の悪化も懸念される。

人口増加に伴い、新たな公共施設や公共サービスが必要となる可能性がある。

おわりに

今回の検討結果から、駅設置により、将来人口の増加(西宮市)、若しくは、減少抑制(尼崎市)、税収の増加、近隣鉄道駅の駐輪問題緩和に対して効果が見込めることが分かった。

一方で、駅周辺の社会基盤整備の事業費・用地等の確保や周辺環境の変化への影響等の課題も多くあり、駅設置による様々な影響について慎重に検討を進める必要がある。