

議案第2号

西宮市都市交通計画の一部改訂について

○添付資料

資料 1 西宮市都市交通計画の一部改訂について

西宮市都市交通計画の一部改訂について

【都市・地域総合交通戦略 兼 地域公共交通計画】

1. 西宮市都市交通計画の一部改訂について

令和2年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正が行われ、地方自治体は地域公共交通の維持・確保を目的とした「地域公共交通計画」の策定を求められることとなり、本市では平成28年9月策定の「西宮市総合交通戦略」の見直しと「地域公共交通計画」の検討を一体的に行い、「西宮市都市交通計画」を令和4年5月に策定しました。

当計画の「Ⅲ. 実施施策」の内、「鉄道駅の新設・改良」及び「コミュニティ交通の導入」について、事業の実施にあたり当計画への記載内容を更新する必要があることから当計画の一部を改訂します。

2. 改訂内容について

●鉄道駅の新設・改良（P.Ⅲ-2-17）

- ・令和4年11月に鉄道事業者、尼崎市及び当市にて阪急神戸線武庫之荘駅～西宮北口駅間の新駅設置等に関する基本合意書を交換し、新駅の設置に向け連携して取組を進め、また、駅周辺のまちづくりについて地域の意見も参考としながら推進することとなったため、内容を更新します。

●コミュニティ交通の導入（P.Ⅲ-2-27）

- ・「地域公共交通確保維持事業」に基づく補助制度において、令和2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正と合わせ、地域公共交通計画の作成及び計画における補助系統等の位置付けが補助要件となりました。
- ・制度変更による経過措置期間が令和6年事業年度（令和5年10月1日～令和6年9月30日）までであることや、現在補助系統として運行している「ぐるっと生瀬」に加え、令和6年事業年度に補助系統として運行を検討しているコミュニティ交通があることから、コミュニティ交通の導入検討が進んでいる地域（名塩地区、山口地区、苦楽園地区、甲陽園地区）を記載するため、内容を改訂します。

※地域公共交通計画「本体」に位置付ける事項

項目	西宮市都市交通計画への記載
地域の公共交通における位置付け・役割	記載済（P.Ⅲ-1-3～P.Ⅲ-1-4）
事業の必要性	記載済（P.Ⅲ-2-27）
補助系統に係る事業及び実施主体の概要	今回の改訂で記載（P.Ⅲ-2-27）
定量的な目標・効果とその評価手法	記載済（P.Ⅲ-3-7～P.Ⅲ-3-8）

3. 添付資料

別紙のとおり（新旧対照表）

西宮市都市交通計画 新旧対照表

項目	変更後	現行
鉄道駅の新設改良 (P. III-2-17)	<p>③-1 鉄道駅の利便性向上</p> <p>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、新駅による沿線の一体的なまちづくりや土地の有効利用、地域活性化などの効果も考慮し、新駅設置の可能性も含め公共交通の利便性向上策を検討するほか、既存鉄道駅の利便性・安全性を向上させるため、駅舎及び駅周辺のバリアフリー化や駅舎の耐震補強を促進する。</p> <p>◎ 鉄道駅の新設・改良</p> <p>駅間距離が長い区間で、沿線において一定の市街化が進んでいる地域では、鉄道駅の設置を契機として、駅周辺の一体的なまちづくりや土地の有効活用を効果的に進められることから、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。</p> <p>鉄道利便性が低い阪急神戸本線の武庫川部に<u>近隣市や鉄道事業者と協力して新駅を設置するとともに、駅周辺のまちづくりについて地域の意見も参考としながら推進する。</u></p> <p>また、耐震性や安全性の向上が必要な市内の主要鉄道駅について、必要に応じて耐震補強等に係る費用の補助について検討する。</p>  <p>※バス路線は令和元年10月時点</p> <p>図III-2-13 新駅設置検討箇所</p>	<p>③-1 鉄道駅の利便性向上</p> <p>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、新駅による沿線の一体的なまちづくりや土地の有効利用、地域活性化などの効果も考慮し、新駅設置の可能性も含め公共交通の利便性向上策を検討するほか、既存鉄道駅の利便性・安全性を向上させるため、駅舎及び駅周辺のバリアフリー化や駅舎の耐震補強を促進する。</p> <p>◎ 鉄道駅の新設・改良</p> <p>駅間距離が長い区間で、沿線において一定の市街化が進んでいる地域では、鉄道駅の設置を契機として、駅周辺の一体的なまちづくりや土地の有効活用を効果的に進められることから、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。</p> <p>鉄道利便性が低い阪急神戸本線の武庫川部への新駅設置について、<u>近隣市や鉄道事業者との協議を検討を行うとともに、駅周辺のまちづくりについて地域とともに検討する。</u></p> <p>また、耐震性や安全性の向上が必要な市内の主要鉄道駅について、必要に応じて耐震補強等に係る費用の補助について検討する。</p>  <p>※バス路線は令和元年10月時点</p> <p>図III-2-13 新駅設置検討箇所</p>
	<p>◎ 重点施策</p> <p>○ 重点施策以外の施策</p> <p>※ 関連施策</p>	<p>◎ 重点施策</p> <p>○ 重点施策以外の施策</p> <p>※ 関連施策</p>

③-V 地域内交流を促進するバス交通の充実

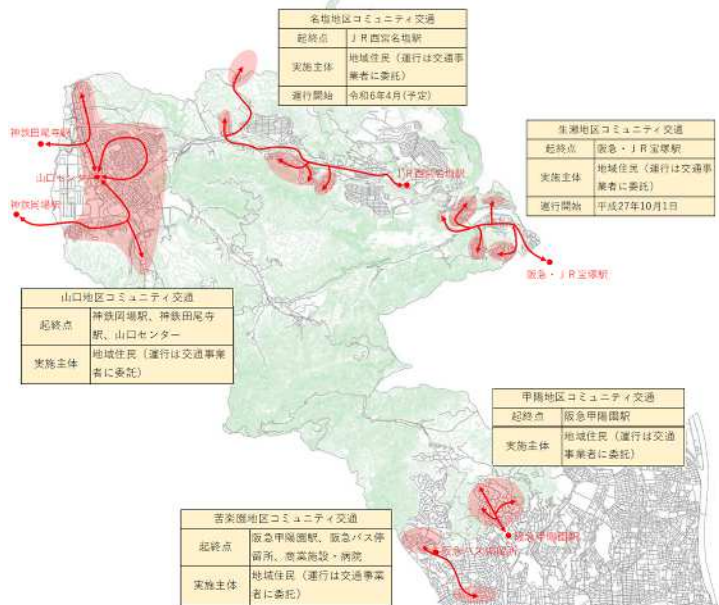
地域内のふれあいや交流を促進するため、既存バス路線の経路やバス停の見直し、コミュニティ交通導入の支援などにより、バス交通の充実を図る。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

◎ コミュニティ交通の導入

市の山麓部に位置する地域は鉄道駅やバス停との高低差が大きく、また道路幅員も狭いことなどから路線バスが運行されていない地域が多く、自動車交通の割合が高いため、他の地域と比較して高齢者の外出率が低い状況にある。

そこで、こうした既存のバス路線で対応できない公共交通不便地域においては、生活移動手段の確保を目的として地域住民が主体的に取り組むコミュニティ交通の導入を支援することで、活力ある地域づくり、持続可能な地域公共交通の確保を図ることとする。一方で、自治体の支援や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。



図Ⅲ-2-27 コミュニティ交通の導入・検討状況

コミュニティ交通の導入
(P. III-2-27)

③-V 地域内交流を促進するバス交通の充実

地域内のふれあいや交流を促進するため、既存バス路線の経路やバス停の見直し、コミュニティ交通導入の支援などにより、バス交通の充実を図る。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

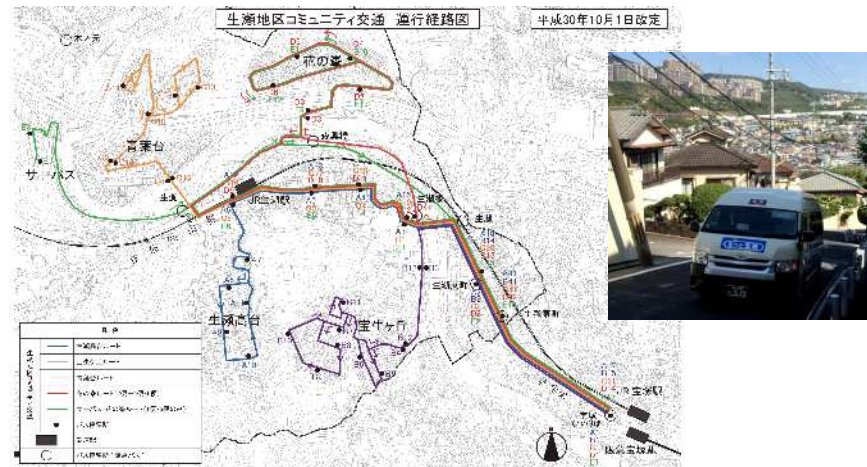
◎ コミュニティ交通の導入

山間部に位置する北部等では鉄道駅と周辺地域の高低差が大きく、また道路幅員も狭いことなどから路線バスが運行されていない地域が多く、自動車交通が主体であるため、他の地域と比較して高齢者の外出率が低い状況にある。

そこで、こうした公共交通不便地域のうち地形高低差の大きな住宅地においては、生活移動手段の確保を目的として地域住民が主体的に取り組む乗合交通（＝コミュニティ交通）の導入を支援することで、持続可能な地域公共交通の確保を図ることとする。また、そのような地域住民の取組みを通じて地域内交流を促進し、活力ある地域づくりを支援する。

現在、北部の生瀬地区では、地域住民等が運行協議会を組織し、誰もが安心して移動できる手段の確保や地域活性化等を目的として、平成27年10月1日よりコミュニティ交通「ぐるっと生瀬」を運行している。

また、市山麓部に位置する名塩地域、山口地域、苦楽園地域、甲陽園地域においても、地域住民によるコミュニティ交通の導入検討が進んでおり、各地域での取組みの熟度に応じて支援を行っている。



図Ⅲ-2-27 生瀬地区のコミュニティ交通「ぐるっと生瀬」の本格運行の状況