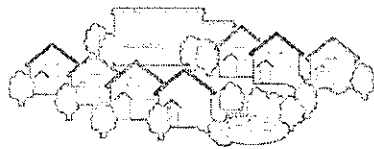
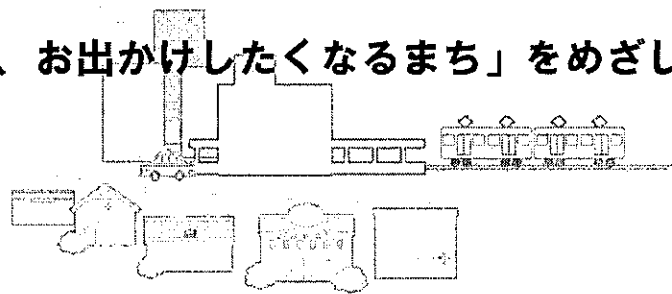

西宮市総合交通戦略

素案

【概要版】



「みんなが暮らしやすく、お出かけしたくなるまち」をめざして



西宮市

西宮市総合交通戦略の構成

I. 総合交通戦略の策定にあたって

1. 総合交通戦略策定の趣旨	≫素案 I-1-1
2. 総合交通戦略の構成	≫素案 I-1-8
3. 西宮市の概況	≫素案 II-1-1
4. 上位計画と関連計画	≫素案 I-1-2

II. 将来都市像と基本目標

1. 総合交通戦略の基本的事項	≫素案 II-1-1
1.1 対象区域・交通と計画期間	≫素案 II-1-7
1.2 基本理念	≫素案 II-1-18
1.3 将来都市像	≫素案 II-1-19
2. 将来都市像に照らした現状と課題	≫素案 II-2-1
2.1 日常生活圏等の設定	≫素案 II-2-1
2.2 日常生活圏ごとの暮らし・お出かけの状況	≫素案 II-2-6
2.3 日常生活圏を越えたお出かけの状況	≫素案 II-2-53
2.4 施策検討の方向性と交通課題の整理	≫素案 II-2-79
3. 総合交通戦略の基本目標	≫素案 II-3-1

III. 実施施策

1. 将来都市像実現に向けての取組方針	≫素案 I-1-23
2. 基本目標達成に向けての施策	≫素案 II-4-1
2.1 施策抽出の考え方	≫素案 II-4-1
2.2 実施施策	≫素案 II-4-2
3. 実施プログラム	≫素案 II-5-1
3.1 施策の実施スケジュール	≫素案 II-5-1
3.2 施策の進め方と総合交通戦略の評価	≫素案 II-5-4

おわりに

総合交通戦略策定の趣旨

»素案 I-1-1

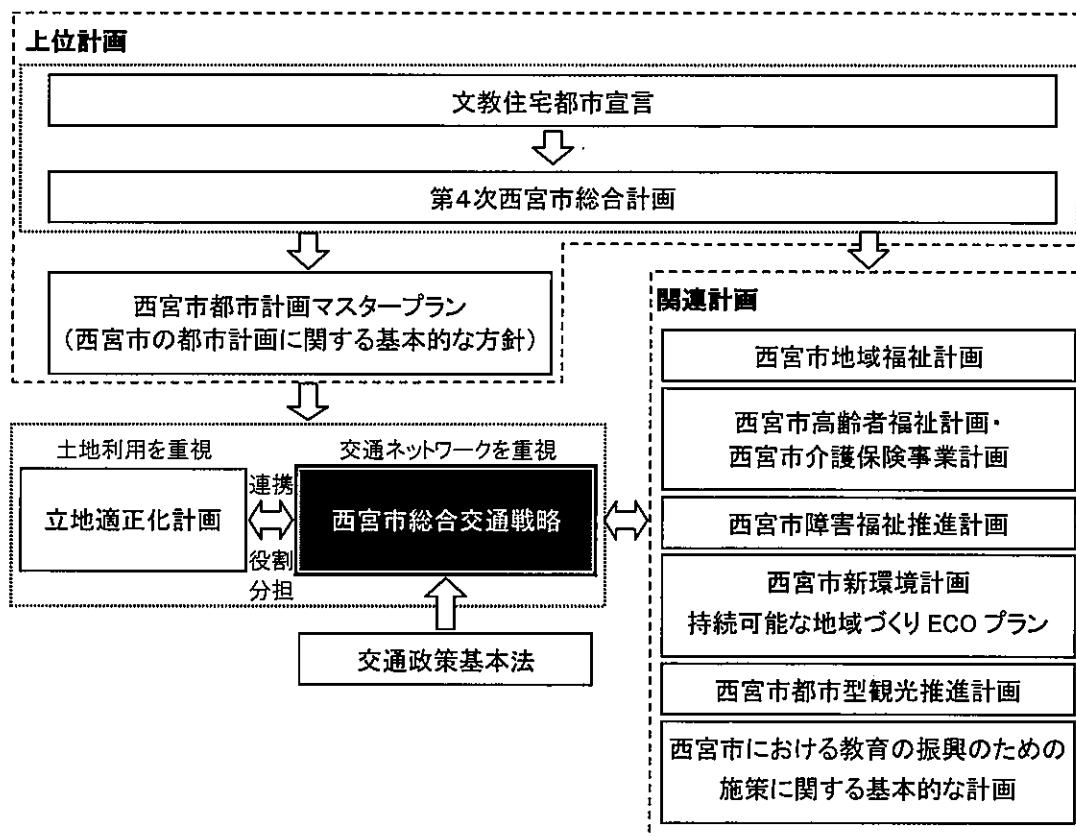
西宮市は、豊かな自然環境を有し、鉄道網や道路網が発達しているとともに、魅力ある住宅地が形成され、文教施設や酒蔵、西宮神社、阪神甲子園球場などの観光資源に恵まれています。

しかしながら、市民の日常生活に必要な生活サービス施設の配置や鉄道・バスなどの公共交通サービスについては地域間で格差があります。さらに人口減少や少子高齢化が進展すれば、公共交通の利便性が低い地域では、高齢者等の交通弱者の外出機会の減少や空き家の増加、緑の多い良好な住宅地等の価値の低下、地域コミュニティの衰退などが進む可能性もあります。

そのため、人口密度を高めることや、目的地へのアクセスを容易にすることで生活サービスを身近にする必要があります。そこで本市では、多極ネットワーク型のコンパクトなまちづくりを進め、文教住宅都市の魅力を高めることを目指し、参画と協働や選択と集中の考え方も取り入れながら、交通に着目した施策に取り組むため、西宮市総合交通戦略を策定します。

計画の位置づけ

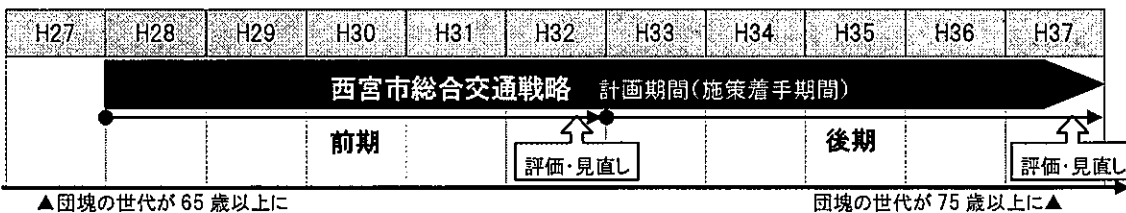
»素案 I-1-2



対象区域・交通と計画期間（施策着手期間）

»素案Ⅰ-1-7

対象区域	西宮市域を基本とします。
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、 対象交通は主に鉄道、バス、タクシー、自転車、徒歩とします。
目標年次	実施施策の効果発現の目標とする時期は 20年後の平成47年とします。
計画期間 (施策着手期間)	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、 施策着手を計画する期間は10年間とします。 (前期:H28～H32、後期:H33～H37)



基本理念

»素案Ⅱ-1-18

上位計画における「文教住宅都市」、「活力」、「ふれあい」、「つなぎ育む」のキーワードを踏まえ、総合交通戦略の基本理念を設定します。

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

将来都市像

»素案Ⅱ-1-19～Ⅱ-1-20

西宮市の強み・特性と将来に向けて憂慮すべき事項(将来リスク)を踏まえ、将来都市像を設定します。

- | | |
|---|--|
| <p>強み特性</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 鉄道の利便性が高い ○ 幹線道路が概ね整備されている ○ 豊かな自然環境 ○ 魅力ある多様な住宅地 ○ 文教施設が充実 ○ 貴重な観光資源 | <p>将来リスク</p> <ul style="list-style-type: none"> △ 人口減少や空き家の増加 △ 住宅地の魅力低下 △ 高齢者等の外出機会の減少 △ まちの活力低下 |
|---|--|

将来都市像 みんなが暮らしやすく、お出かけしたくなるまち

将来都市像に照らした現状と課題

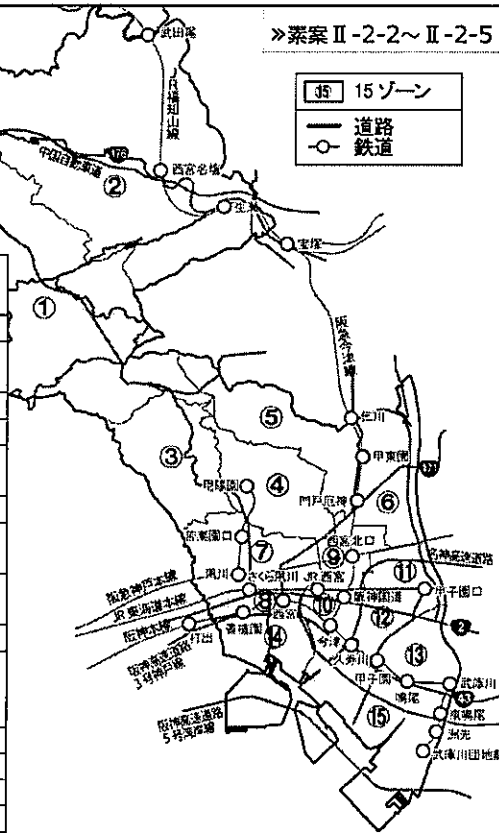
»素案Ⅱ-2-1~Ⅱ-2-87

日常生活圏ごとの暮らし・お出かけの状況

»素案Ⅱ-2-2~Ⅱ-2-5

徒歩での移動状況や商業・業務機能の集積状況、居住人口等を踏まえ、市内を15ゾーンに区分して、「日常生活圏」としました。

ゾーン (日常生活圏)	市街化 区域面積	夜間 人口	鉄道駅
① 山口	589 ha	18,112 人	
② 塩瀬	735 ha	27,539 人	JR 西宮名塩 JR 生瀬
③ 鷺林寺・苦楽園	201 ha	10,593 人	
④ 甲陽園・上ヶ原	452 ha	44,731 人	阪急甲陽園
⑤ 甲東・段上	471 ha	47,855 人	阪急甲東園 阪急門戸厄神
⑥ 瓦木・樋ノ口	161 ha	22,998 人	
⑦ 夙川・安井	452 ha	56,040 人	阪急夙川 阪急苦楽園口
⑧ 阪神西宮	129 ha	16,129 人	阪神西宮 JR さくら夙川、阪神香蓮園
⑨ 北口	197 ha	22,326 人	阪急西宮北口
⑩ JR 西宮・今津	147 ha	20,583 人	JR 西宮 阪急・阪神国道、阪急今津 阪神今津、阪神久寿川
⑪ 甲子園口北	138 ha	22,826 人	JR 甲子園口
⑫ 甲子園・春風	197 ha	26,754 人	阪神甲子園
⑬ 鳴尾北・小松	203 ha	32,390 人	阪神鳴尾、阪神武庫川
⑭ 浜脇・西宮浜	376 ha	34,749 人	
⑮ 南甲子園・鳴尾南	777 ha	79,015 人	阪神武庫川団地前 阪神東鳴尾、阪神洲先



日常生活圏ごとの暮らしぶり等を踏まえた施策検討の方向性

»素案Ⅱ-2-83

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ました。

若年層	生産年齢層	高齢層
0~14歳	15~64歳	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
- ◇ ゾーン間移動に関する施策検討の留意点

年齢別人口の推移	
①山口	
H22	14% 64% 23% 18,112 人
H27	13% 59% 28% 17,820 人
H47	9% 51% 40% 15,031 人
②塩瀬	
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	
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	
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	
H22	17% 65% 18% 47,855 人
H27	16% 63% 21% 48,304 人
H47	14% 59% 27% 49,056 人

暮らしぶりとお出かけ状況を踏まえた 施策検討の留意点と方向性	
→	<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
→	<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
→	<ul style="list-style-type: none"> ■ 生産年齢人口が少ない、年少人口の減少 ○ 持ち家が多く、平均床面積が大きいことを考慮 □ 商業・教育・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
→	<ul style="list-style-type: none"> ■ 生産年齢人口が少ない、年少人口の減少 ○ 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転換の促進が必要 ◇ 夙川・安井や北口との移動利便性の向上が有効
→	<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

年齢別人口の推移				
⑥瓦木・樋ノ口				
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				
H22	15%	66%	18%	56,040人
H27	15%	63%	21%	57,621人
H47	12%	60%	28%	58,417人
⑧阪神西宮				
H22	13%	69%	18%	16,129人
H27	12%	67%	21%	16,615人
H47	9%	64%	27%	16,992人
⑨北口				
H22	13%	69%	18%	22,326人
H27	13%	67%	20%	24,993人
H47	9%	65%	25%	31,974人
⑩JR西宮・今津				
H22	12%	67%	20%	20,583人
H27	12%	65%	23%	20,882人
H47	9%	65%	26%	20,634人
⑪甲子園口北				
H22	15%	68%	17%	22,826人
H27	15%	65%	20%	23,501人
H47	10%	62%	28%	23,684人
⑫甲子園・春風				
H22	14%	67%	19%	26,754人
H27	15%	63%	22%	27,813人
H47	12%	63%	25%	29,943人
⑬鳴尾北・小松				
H22	15%	65%	20%	32,390人
H27	14%	63%	23%	31,834人
H47	11%	60%	29%	28,588人
⑭浜脇・西宮浜				
H22	13%	63%	19%	34,749人
H27	17%	61%	22%	35,538人
H47	12%	57%	31%	35,833人
⑮南甲子園・鳴尾南				
H22	13%	66%	21%	79,015人
H27	12%	61%	26%	76,078人
H47	10%	55%	36%	61,274人

※人口はH22：国勢調査人口、H27：推計人口、H47：将来推計人口

暮らしごととお出かけ状況を踏まえた
施策検討の留意点と方向性

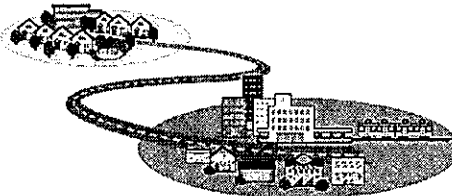
- 年少人口が多く、高齢化が遅い
 - 教育関係の施設が少ないことへの対応
 - ◆ バスを含む公共交通全般の利用を促進することが必要
 - ◇ 北口との移動利便性の向上が有効
-
- ◆ 徒歩と鉄道利用が多く、外出機会も多い特性を活かした取組が必要
 - ◇ 阪神西宮や芦屋市との移動利便性の向上が有効
- 年少人口が少なく、生産年齢人口が多い
 - 持ち家が少なくことを考慮
 - 商業・医療・福祉関係の施設が多い特性を活かす対応
 - ◆ 徒歩と鉄道利用が多く、外出機会も多い特性を活かした取組が必要
 - ◇ 市内で最も集まりやすいゾーン
-
- 生産年齢人口が多く、さらに増加
 - 持ち家が非常に少なく、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が必要
 - ◇ 市内で最も行きたいゾーン
-
- 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・甲子園を結ぶゾーン
-
- 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が必要
 - ◇ 甲子園・春風や北口との移動利便性の向上が有効
-
- ◇ 南甲子園・鳴尾南との移動利便性の向上が有効
-
- 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の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
-
- 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の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
-
- 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の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

日常生活圏ごとの交通施策検討の方向性のまとめ

» 素案 II-2-83

鉄道駅から離れたゾーン

- ・ 生産年齢人口が少なく、減少傾向
- ・ 生活サービス施設も少ない



主要鉄道駅に近いゾーン

- ・ 生産年齢人口が多く、増加または緩やかな減少傾向
- ・ 生活サービス施設も多い

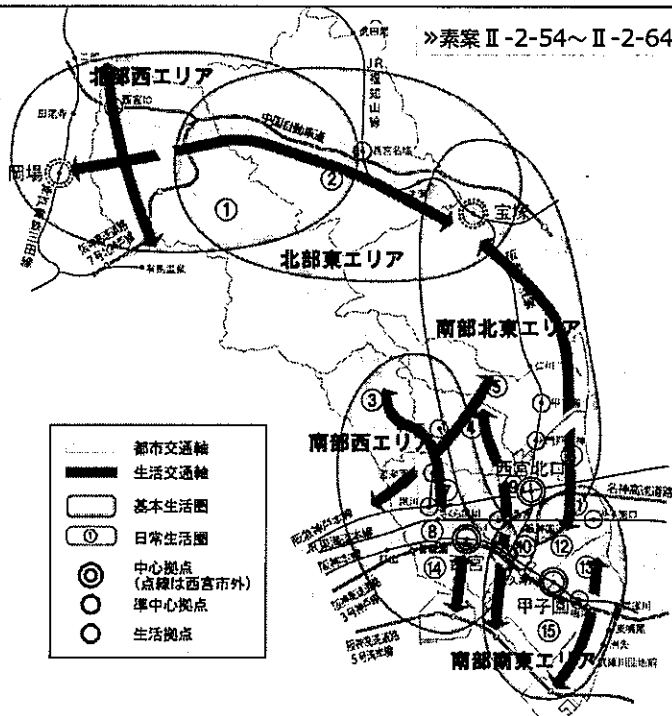
- ◆ 地域別の生産年齢人口の増減により生活サービス施設の偏在がさらに進む可能性が高く、**鉄道駅から離れたゾーンから主要鉄道駅への交通アクセスを強化することが重要**
- ◆ その場合、徒歩以外の交通手段を充実させる必要があり、交通弱者の利用を考慮すると**バス交通の充実が最も有力な選択肢**

日常生活圏を越えたお出かけの状況

»素案Ⅱ-2-54~Ⅱ-2-64

15 区分した日常生活圏内に、生活サービス機能が集積した拠点が必ずしもあるとは限らず、他の日常生活圏への移動が必要なゾーンが存在しています。そのことから、日常生活圏を越えた移動に着目し、5 つの「基本生活圏」を設定しました。

また、生活サービス施設が集積しており、他地域との移動が多い地点を「拠点」、移動が多い概ねの経路を「交通軸」として設定しました。



各中心拠点の特徴

»素案Ⅱ-2-86

<p>阪神西宮駅周辺</p> <p>平日 66,157 人 うちバス 3,461 人</p> <p>←→</p> <p>休日 39,319 人</p>	<p>③鷺林寺・苦楽園 ④甲陽園・上ヶ原 ⑦夙川・安井 ⑩JR西宮・今津 ⑭浜脇・西宮浜</p>	<p>南部西エリア</p> <p>◆ バスの利便性が比較的高く、自動車に過度に頼らず南部の比較的広い範囲と行き来できる</p> <p>◆ 目的地としての魅力は低い</p>
<p>阪急西宮北口駅周辺</p> <p>平日 74,056 人 うちバス 799 人</p> <p>←→</p> <p>休日 63,364 人</p>	<p>④甲陽園・上ヶ原 ⑤甲東・段上 ⑥瓦木・榎ノ口 ⑩JR西宮・今津 ⑪甲子園口北</p>	<p>南部北東エリア</p> <p>◆ 目的地としての魅力は高い</p> <p>◆ バスの利便性が低く、自転車(平日 31.8%・休日 26.0%)や自動車(平日 13.2%・休日 33.1%)による行き来に大きく頼っている</p>
<p>阪神甲子園駅周辺</p> <p>平日 88,029 人 うちバス 3,217 人</p> <p>←→</p> <p>休日 66,212 人</p>	<p>⑩JR西宮・今津 ⑪甲子園口北 ⑫甲子園・春風 ⑬鳴尾北・小松</p>	<p>南部南東エリア</p> <p>◆ 目的地としての魅力やバスの利便性は普通</p> <p>◆ 自転車(平日 30.6%・休日 24.5%)や自動車(平日 11.6%・休日 29.5%)による行き来に頼っている</p>
<p>神戸電鉄岡場駅周辺</p> <p>平日 19,896 人 うちバス 500 人</p> <p>←→</p> <p>休日 16,473 人</p>	<p>①山口 ②塩瀬</p>	<p>北部西エリア</p> <p>◆ 目的地としての魅力は高い</p> <p>◆ バスの利便性が低く、自動車(平日 82.5%・休日 92.8%)による行き来に過度に頼っている</p>
<p>阪急・JR宝塚駅周辺</p> <p>平日 19,521 人 うちバス 1,042 人</p> <p>←→</p> <p>休日 17,194 人</p>	<p>①山口 ②塩瀬</p>	<p>北部東エリア</p> <p>◆ 目的地としての魅力が高い</p> <p>◆ バスの利便性も比較的高いが、自動車(平日 40.5%・休日 67.5%)による行き来に大きく頼っている</p>

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①～⑤を整理し、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ました。

課題① 生活サービスの適正配置・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

地域別の生産年齢人口の増減に伴い生活サービス施設の偏在が更に進む可能性が高いため、住民にとって利用しやすい生活サービス施設の配置や集約化、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ります。

- 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

市民等が快適に暮らし続けるための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、良好な生活環境確保に向けた通過交通の分離、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ります。

- 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
- 良好な生活環境確保に向けた通過交通の分離
- 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・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・拠点間で多様な人が往来することにより互いの活力を高めるため、鉄道駅の新設・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ります。

- 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・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ります。

- 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・移動への支援等

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、安全で快適な移動への支援などに努める必要があります。

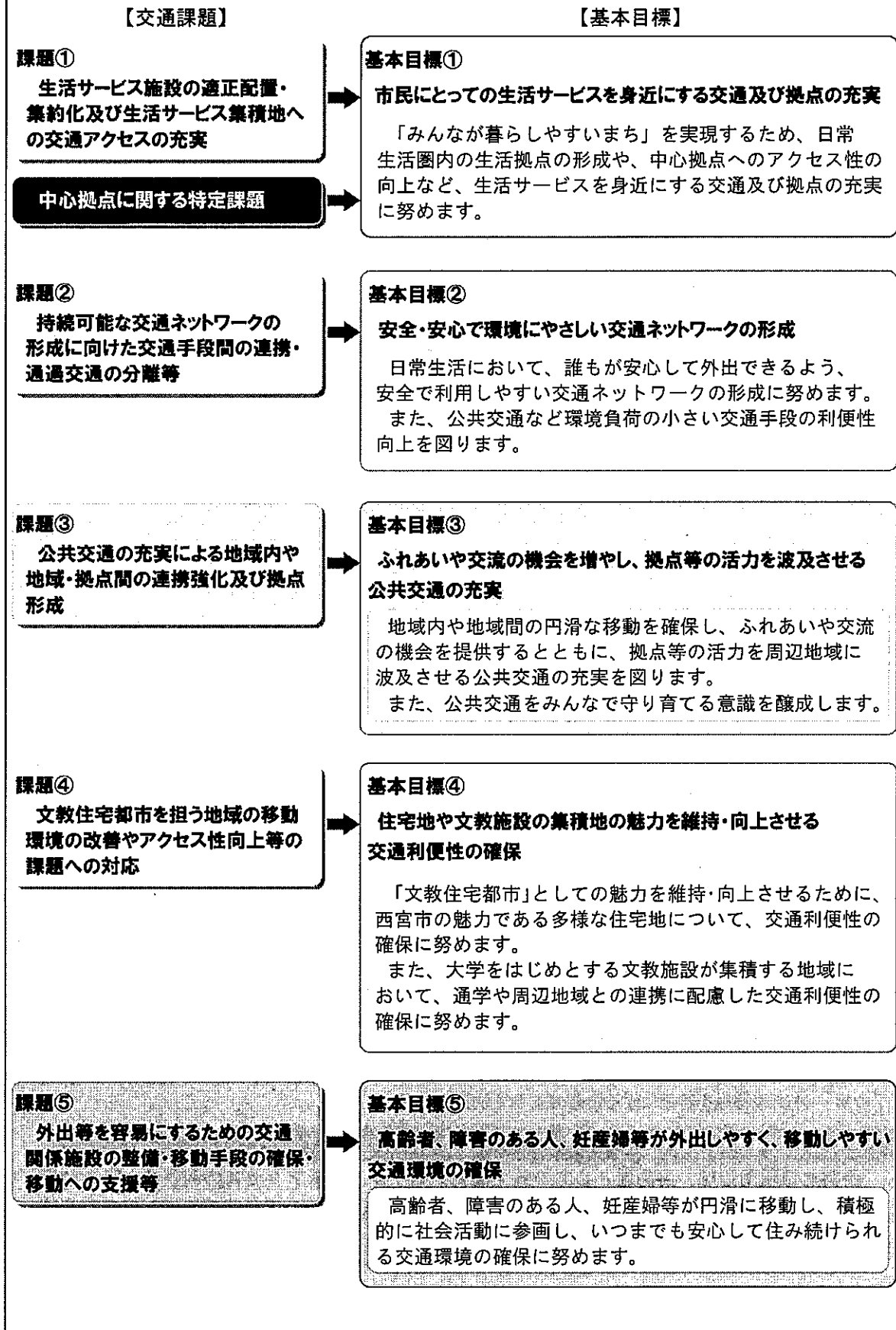
- 外出や移動を容易にするための交通関係施設等の整備
- 外出や移動を容易にするための公共交通等の移動手段の確保
- 外出や移動を容易にするための安全で快適な移動への支援

中心拠点に関する特定課題

西宮北口駅周辺は、目的地としての魅力は高いですが、バスアクセスの利便性が低い状況です。阪神西宮駅周辺は、バスアクセスの利便性が高く、南部の広範囲の地域と往来しやすいですが、目的地としての魅力が低い状況です。

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、アクセス性の向上および拠点としての魅力向上を図る必要があります。

西宮市の交通課題から基本目標を設定し、課題解決を図ります。



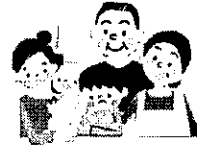
各主体の関わり方

»素案Ⅱ-1-23

将来都市像の実現に向けて、市民等・事業者・行政の各主体が取り組む必要があります。

市民等

- 一人ひとりが元気に生活
- お互いに協力
- “快適・安心で暮らしやすい” まちづくりへの参加



事業者
行政

- いつまでも住みなれた地域で暮らし続けることができるよう、誰もが暮らしやすく、お出かけしやすい交通体系を構築

行政
機関内

- 庁内の各組織が連携
- 総合交通戦略では、分野横断的な取組みを下支え

西宮市が目指す将来都市像の実現



施策方針

»素案Ⅱ-1-24

将来都市像を実現する施策は、以下の3点を踏まえて考えます。

1

地域・属性ごとに異なる暮らし・お出かけ状況を踏まえ、
より暮らしやすく、お出かけしやすい交通体系を構築

2

将来都市像の実現を庁内の統一目標として**分野横断的な施策展開**

3

拠点である**鉄道駅を中心としたまちづくりの推進、**
鉄道駅へのアクセス性を向上させるためのバス交通を充実

「みんなが暮らしやすく、お出かけしたくなるまち」を実現するためには、充実した鉄道網を最大限に活用し、魅力ある拠点形成を図り、誰もが外出しやすいようにバスを中心として拠点と住宅地等の連携を強化していくことが、効果的であると考えられます。

現在、市内で事業者や市等が実施している施策の推進に加え、新たな施策を講じていくことで地域の諸課題に対応していきます。下記の施策抽出の考え方に基づいて、今後 10 年間で着手する実施施策を抽出し、施策を推進していきます。



- 既存のネットワーク・拠点の有効活用
- 拠点やバスネットワークの強化に資する社会資本の整備
- 地域特性を踏まえた交通システムの導入
- 地域住民がまちづくりの主役となる仕組みの構築

将来都市像	基本目標	実施施策
みんなが暮らしやすく、お出かけしたくなるまち	基本目標① 市民にとっての生活サービスを身近にする交通及び拠点の充実	①-I 拠点へのバスアクセスの充実とそれに対応する交通施設整備
	①-II 公共交通の要所における生活サービス機能の充実	
	①-III 拠点等への移動で公共交通の利用を促進するサービスの充実	
	①-IV 拠点への移動に便利な交通手段の利便性向上	
	基本目標② 安全・安心で環境にやさしい交通ネットワークの形成	②-I 公共交通ネットワークの強化
	②-II 生活道路等における通過交通の抑制	
	②-III 防災性向上に資する道路の整備・整備促進	
	②-IV その他環境に配慮した交通手段の利用促進	
	基本目標③ ふれあいや交流の機会を増やし、拠点等の活力を波及させる公共交通の充実	③-I 鉄道駅の利便性向上
	③-II 地域と拠点を結ぶ利便性の高いバス路線の確保	
	③-III 公共交通の利用環境の向上	
	③-IV 公共交通の利用促進	
	③-V 地域内交流を促進するバス交通の充実	
	基本目標④ 住宅地や文教施設の集積地の魅力を維持・向上させる交通利便性の確保	④-I 地域の魅力を維持・向上させる交通アクセスの向上
	④-II 地域課題としての移動環境の改善	
	基本目標⑤ 高齢者、障害のある人、妊産婦等が外出しやすく、移動しやすい交通環境の確保	⑤-I 交通弱者等が外出・移動しやすい交通関係施設等の整備
	⑤-II 交通弱者等が外出・移動しやすい交通手段の確保	
	⑤-III 交通弱者等の安全で快適な外出・移動への支援	

実施施策

基本目標① 市民にとっての生活サービスを身近にする交通及び拠点の充実

≫素案Ⅱ-4-2～Ⅱ-4-7

人口減少や少子高齢化の進展により生活サービス施設の偏在がさらに進む可能性があるため、市民が生活サービス施設を利用しやすいような交通及び拠点の充実を目指します。

①-I 拠点へのバスアクセスの充実とそれに対応する交通施設整備

≫素案Ⅱ-4-3～Ⅱ-4-5

医療・福祉・子育て支援・教育文化・商業等の都市機能が集積している中心拠点等への移動のうち、公共交通のみで行きにくい地域が存在しています。外出を支えるためにニーズに応じたバス路線の見直しやダイヤ改正についてバス事業者と協議・検討し、生活サービス施設が少ない地域から多い地域へのバスアクセスの充実に努めます。また、それに必要な道路等の交通施設の整備・改良を図ります。

【実施施策】

(実施スケジュール)

<p>重点 ◎ 幹線的なバス路線の強化・再編</p> <p>重点 ◎ 都市計画道路の整備</p> <p>○ 道路と鉄道の立体交差化</p> <p>○ 主要交差点の改良</p>	<p>＼★新たな施策／</p> <p>実施中</p> <p>実施中</p> <p>実施中</p>	<p>前期・後期</p> <p>前期・後期</p> <p>前期・後期</p> <p>前期・後期</p>
---	--	---

①-II 公共交通の要所における生活サービス機能の充実

≫素案Ⅱ-4-6

阪神西宮駅周辺はバスの利便性が比較的高く、南部の広範囲の人が集まりやすい中心拠点ですが、目的地としての魅力が低い状況です。そのため、交通結節機能と生活サービス施設がともに充実した中心拠点の形成を図ります。

【実施施策】

(実施スケジュール)

<p>重点 ◎ 交通結節機能と生活サービス機能をあわせ持つ中心拠点の形成</p>	<p>＼★新たな施策／</p>	<p>前期・後期</p>
---	-----------------	--------------

①-III 拠点等への移動で公共交通の利用を促進するサービスの充実

≫素案Ⅱ-4-6

公共交通の利用を促進するため、鉄道やバスの乗換・乗継利便性の向上や運賃割引の充実、公共交通に関する情報の充実等について交通事業者と協議・検討します。

【実施施策】

(実施スケジュール)

<p>○ 鉄道とバスの乗換利便性の向上</p> <p>○ ICカードによる公共交通利用者への各種サービスの適用</p>	<p>＼★新たな施策／</p> <p>＼★新たな施策／</p>	<p>後期</p> <p>後期</p>
---	---------------------------------	---------------------

①-IV 拠点への移動に便利な交通手段の利便性向上

≫素案Ⅱ-4-7

拠点への移動に手軽な交通手段である自転車の利便性向上を図ります。

【実施施策】

(実施スケジュール)

<p>○ 自転車駐車場の改良・新設等</p> <p>※ レンタサイクルの導入《参考》</p>	<p>実施中</p> <p>実施中</p>	<p>前期・後期</p> <p>前期・後期</p>
--	-----------------------	---------------------------

基本目標② 安全・安心で環境にやさしい交通ネットワークの形成

≫素案Ⅱ-4-8～Ⅱ-4-12

市民等が快適に暮らし続けられる都市を目指し、誰もが利用しやすい公共交通をはじめとする交通手段間の連携を強化します。また、通過交通の分離による良好な生活環境の確保や緊急時における複数の移動経路の確保などを考慮した持続可能な交通ネットワークの形成を推進します。

②-I 公共交通ネットワークの強化

≫素案Ⅱ-4-9

公共交通を軸とした交通手段同士の適切な連携により、持続可能な公共交通ネットワークの形成を図るとともに、駅前広場等の結節点において、バス・タクシーの乗降場や待機スペース、のりば案内や待合環境の充実により、交通結節機能の強化を図ります。

【実施施策】

(実施スケジュール)

- | | | | |
|----|----------------------|--------|-------|
| 重点 | ◎ 交通結節機能の強化 | 実施中 | 前期・後期 |
| 重点 | ◎ 幹線的なバス路線の強化・再編（再掲） | ★新たな施策 | 前期・後期 |
| | ○ 鉄道とバスの乗換利便性の向上（再掲） | ★新たな施策 | 後期 |

②-II 生活道路等における通過交通の抑制

≫素案Ⅱ-4-10

国道 176 号は 1 日当たり 2～3 万台の交通量があり、2 車線区間を中心に交通渋滞が発生しています。また、歩道も大変狭い区間が多く、日常生活に深刻な影響を及ぼしているため、国道 176 号の整備を促進します。さらに、新名神高速道路や名神湾岸連絡道路等の高速道路の整備を促進し、生活道路や一般道路に流入する通過交通を抑制することにより良好な生活環境の確保を図ります。

【実施施策】

(実施スケジュール)

- | | | | |
|----|-----------------------------------|-----|-------|
| 重点 | ◎ 主要幹線道路の整備促進
(国道 176 号(名塩道路)) | 実施中 | 前期・後期 |
| | ○ 高速道路の整備促進
(新名神高速道路、名神湾岸連絡道路) | 実施中 | 前期・後期 |

②-III 防災性向上に資する道路の整備・整備促進

≫素案Ⅱ-4-10

緊急時に孤立する可能性がある地域について複数の移動経路を確保するとともに、避難路・緊急輸送路にも配慮した道路ネットワークの形成を促進します。

【実施施策】

(実施スケジュール)

- | | | | |
|--|---|-----|-------|
| | ○ 緊急時の移動経路となる道路の整備・整備促進
(国道 176 号(名塩道路)、青峰道路、名神湾岸連絡道路) | 実施中 | 前期・後期 |
| | ○ 狭あい道路の拡幅整備 | 実施中 | 前期・後期 |

②-IV その他環境に配慮した交通手段の利用促進

≫素案Ⅱ-4-11～Ⅱ-4-12

低公害車の導入経費への補助や啓発活動等を行い、低公害車の普及を促進します。

また、歩道付道路の整備が十分ではないため、幅員構成の見直し等による歩行空間等の確保や、交差点部等における歩道・自転車道等の段差解消を進め、歩行者や自転車の安全で快適な通行に配慮した道路整備を図ります。

【実施施策】

(実施スケジュール)

- | | | | |
|--|---------------------|-----|-------|
| | ○ 低公害車の普及促進 | 実施中 | 前期・後期 |
| | ○ 歩行者・自転車に配慮した道路の整備 | 実施中 | 前期・後期 |

基本目標③ ふれあいや交流の機会を増やし、拠点等の活力を波及させる公共交通の充実

»素案Ⅱ-4-13～Ⅱ-4-18

地域内にふれあいの機会を増やし、地域・拠点間で多様な人が行き交い、互いの活力を高めるために、鉄道駅の新設・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間の連携強化を図ります。

③-I 鉄道駅の利便性向上

»素案Ⅱ-4-14～Ⅱ-4-15

駅間距離が長い区間において沿線の市街化が一定進んでいる地域では、鉄道駅の設置が鉄道を挟んだ両側の地域の一体的なまちづくりや土地の有効活用を促進し、沿線地域を活性化する契機となることがあります。そのような地域では、新駅設置の可能性を含めて公共交通の利便性向上策を検討します。

また、安全性や利便性、耐震性の向上が必要な主要鉄道駅については、エレベーターの設置や耐震補強等を進めるとともに、鉄道駅周辺のバリアフリー化を推進します。

【実施施策】

(実施スケジュール)

<p>重点◎ 鉄道駅の新設・改良</p> <p>重点◎ 鉄道駅舎内外へのエレベーター等の設置</p> <p>○ 鉄道駅周辺のバリアフリー化</p>	<p>＼★拡充／</p> <p>＼★拡充／</p> <p>＼★拡充／</p>	<p>実施中</p> <p>実施中</p> <p>実施中</p>	<p>前期・後期</p> <p>前期・後期</p> <p>前期・後期</p>
---	--	----------------------------------	--

③-II 地域と拠点を結ぶ利便性の高いバス路線の確保

»素案Ⅱ-4-16

山口地域と南部の交流を促進する「さくらやまなみバス」について、地元・事業者・市が連携して利用促進に引き続き取り組み、継続的な運行を目指すほか、地域・拠点を結ぶ幹線的なバス路線の強化・再編を図ります。

【実施施策】

(実施スケジュール)

<p>重点◎ 山口地域と南部を直接連絡する公共交通の確保</p> <p>重点◎ 幹線的なバス路線の強化・再編（再掲）</p> <p>※ 公共車両優先システム(PTPS)の導入<参考></p>	<p>＼★新たな施策／</p> <p>＼★新たな施策／</p> <p>＼★新たな施策／</p>	<p>実施中</p> <p>実施中</p> <p>実施中</p>	<p>前期・後期</p> <p>前期・後期</p> <p>前期・後期</p>
---	---	----------------------------------	--

③-III 公共交通の利用環境の向上

»素案Ⅱ-4-17～Ⅱ-4-18

情報通信技術を活用したバスの運行情報サービス(バスロケーションシステム)等の導入を促進し、利用者にバスの現在位置や到着予想時刻などの情報を提供するとともに、運行データを蓄積し、路線の見直しやダイヤ改正に活用することにより、バスの利便性向上を図る方策について、バス事業者と協議・検討を進めます。

また、一定の歩道幅員があるバス停留所において、安全で快適な待合環境を確保するために上屋・ベンチの設置を推進します。

さらに、バス案内マップの作成や鉄道とバスの乗換利便性を向上など、公共交通の利用環境を向上させることにより地域と拠点間の連携強化を目指します。

【実施施策】

(実施スケジュール)

<p>重点◎ バス運行情報の ICT 化・有効活用等</p> <p>重点◎ バスの待合環境の向上</p> <p>○ バス案内マップの作成</p> <p>○ 鉄道とバスの乗換利便性の向上（再掲）</p> <p>※ バス定期券の相互利用<参考></p>	<p>＼★新たな施策／</p> <p>＼★拡充／</p> <p>＼★新たな施策／</p> <p>＼★新たな施策／</p>	<p>実施中</p> <p>実施中</p> <p>実施中</p> <p>実施中</p>	<p>前期・後期</p> <p>前期・後期</p> <p>前期・後期</p> <p>後期</p> <p>前期・後期</p>
--	--	---	---

③-Ⅳ 公共交通の利用促進

»素案Ⅱ-4-19～Ⅱ-4-25

公共交通を維持していくために、住民等が公共交通について理解し、関わっていくことが必要です。バスを守り・育てる意識の醸成、転入者等への公共交通情報の提供、モビリティ・マネジメントの実施など各種の公共交通の利用促進策に取り組みます。

【実施施策】

(実施スケジュール)

重点 ◎ バスを守り・育てる意識の醸成	実施中	前期・後期
◎ 転入者等への公共交通情報の提供	★新たな施策	前期・後期
◎ モビリティ・マネジメントの実施	★新たな施策	前期・後期
ノーマイカーデーの実施	実施中	前期・後期
※ 小学生等へのバス乗り方教室の実施《参考》	実施中	前期・後期
※ 環境定期券の導入《参考》	実施中	前期・後期

③-Ⅴ 地域内交流を促進するバス交通の充実

»素案Ⅱ-4-22

鉄道駅やバス停から離れていたり急峻な地域では、高齢者等の移動手段の確保が課題となっています。地域住民が主体的に取り組む生活移動手段の確保を目的とした乗合交通(＝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ります。また、そのような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の形成を図ります。

【実施施策】

(実施スケジュール)

重点 ◎ コミュニティ交通の導入	実施中	前期・後期
------------------	-----	-------

基本目標④ 住宅地や文教施設の集積地の魅力を維持・向上させる交通利便性の確保

»素案Ⅱ-4-23～Ⅱ-4-25

地域内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の向上等の地域課題に対応し、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の維持・向上を目指します。

④-Ⅰ 地域の魅力を維持・向上させる交通アクセスの向上

»素案Ⅱ-4-24～Ⅱ-4-25

地域で暮らしていく上でどのような問題を感じているか自由に話し合える場をつくり、交通課題が抽出された地域に対して交通の専門家等を派遣するなど、地域の交通課題解決を図るための組織づくりなどの仕組みの構築に向けて取り組みます。また、大学と連携して利用頻度の高い駅との移動利便性の向上等に取り組むことを通じて、魅力的で活力ある地域づくりの形成に寄与します。

【実施施策】

(実施スケジュール)

重点 ◎ 地域主体の地域課題解決に向けた取組みを進める仕組みづくり	★拡充	実施中	前期・後期
◎ コミュニティ交通の導入(再掲)		実施中	前期・後期
○ 大学と利用頻度の高い鉄道駅間の移動利便性の向上	★新たな施策		後期

④-Ⅱ 地域課題としての移動環境の改善

»素案Ⅱ-4-25

通学路などの生活道路において、歩行者・自転車に配慮した道路整備や狭あい道路の拡幅整備を推進し、歩行者・自転車の安全で快適な通行空間の確保を図ります。

【実施施策】

(実施スケジュール)

○ 歩行者・自転車に配慮した道路の整備(再掲)	実施中	前期・後期
○ 狭あい道路の拡幅整備(再掲)	実施中	前期・後期
○ 通学路の安全性向上	実施中	前期・後期

基本目標⑤ 高齢者、障害のある人、妊産婦等が外出しやすく、移動しやすい交通環境の確保

»素案Ⅱ-4-26～Ⅱ-4-32

交通関係施設等の整備や公共交通等の移動手段の確保、安全で快適な移動の支援に努め、交通弱者を含むすべての人にとって外出しやすく、移動しやすい交通環境の確保を目指します。

⑤-I 交通弱者等が外出・移動しやすい交通関係施設等の整備

»素案Ⅱ-4-27

鉄道駅舎内外や鉄道駅周辺のバリアフリー化、バス停留所における上屋・ベンチの設置等のほか、ノンステップバスの導入や乱横断防止柵・道路反射鏡などの交通安全施設の整備を推進します。

【実施施策】

(実施スケジュール)

重点 ◎	バスの待合環境の向上(再掲)	＼★拡充／	実施中	前期・後期
重点 ◎	鉄道駅舎内外へのエレベーター等の設置(再掲)		実施中	前期・後期
○	ノンステップバスの導入		実施中	前期・後期
○	鉄道駅周辺のバリアフリー化		実施中	前期・後期
○	歩行者・自転車に配慮した道路の整備(再掲)		実施中	前期・後期
○	交通安全施設の整備等		実施中	前期・後期

⑤-II 交通弱者等が外出・移動しやすい交通手段の確保

»素案Ⅱ-4-27

コミュニティ交通の導入のほか、公共交通の利用が困難な在宅の高齢者や障害のある方に対して、医療機関等への移動で利用した福祉タクシー料金を助成し、交通弱者等が外出・移動しやすい交通手段の確保を図ります。

【実施施策】

(実施スケジュール)

重点 ◎	コミュニティ交通の導入(再掲)		実施中	前期・後期
○	福祉タクシーチケットの配布		実施中	前期・後期

⑤-III 交通弱者等の安全で快適な外出・移動への支援

»素案Ⅱ-4-28～Ⅱ-4-32

交通弱者等が積極的に社会参加できるように交通費等の助成を行うほか、安全で快適に移動できる環境を整えるため、交通弱者に対する理解の醸成などを進めます。

また、安全な交通環境の確保に向けて、違法駐車等防止の啓発活動や通学路における横断旗の設置、自転車等に関する安全教育、安全啓発活動を継続して行います。

【実施施策】

(実施スケジュール)

○	高齢者交通助成		実施中	前期・後期
○	通所施設交通費補助		実施中	前期・後期
○	交通弱者への理解の醸成		実施中	前期・後期
○	違法駐車等防止の啓発活動等		実施中	前期・後期
○	横断旗の設置等		実施中	前期・後期
○	徒歩・自転車に関する安全教育		実施中	前期・後期
○	自転車利用に関する安全啓発		実施中	前期・後期
※	危険な自転車利用者への取締り<<参考>>		実施中	前期・後期
※	高齢者の運転免許返納<<参考>>		実施中	前期・後期

効果的かつ実現性の高い施策推進に向けて

より有効に効果の発現を図るための施策の組合せ

»素案Ⅱ-5-4

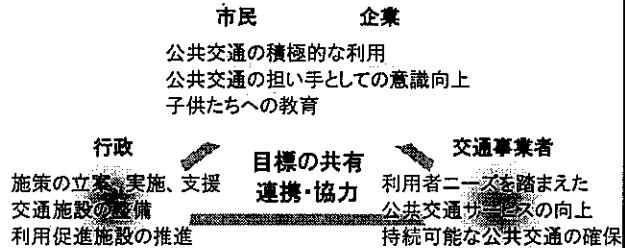
効果がより有効に発現するため、施策相互の関連性を踏まえ関係する施策を一体のパッケージとして捉え、施策を推進します。

市民・企業・交通事業者・行政の役割分担

»素案Ⅱ-5-5~Ⅱ-5-6

持続可能な交通体系を構築するためには、市民・企業と交通事業者と行政が相互に連携して、それぞれの役割を果たすことが重要です。

行政としては組織横断的な取組みを進めるとともに、住民等や交通事業者と情報の共有や連携・協力を図りながら施策を推進します。

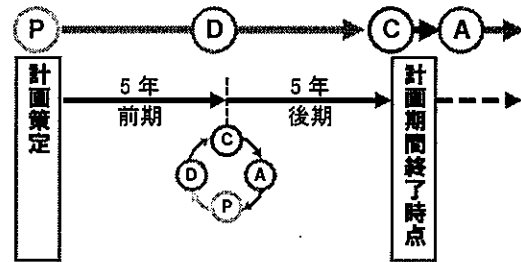


PDCA サイクルの構築

»素案Ⅱ-5-7

施策の推進については、計画 (Plan) を実施 (Do) して、評価 (Check) し、見直し (Action) を図る、PDCA サイクルにより行います。

実行段階においても施策の実施結果や進捗状況を把握し、評価する小さな PDCA サイクルを実施します。



評価指標の設定

»素案Ⅱ-5-8~Ⅱ-5-10

PDCA サイクルにおける「評価 (Check)」において、施策実施の効果を把握するために、評価指標を設定します。

評価指標は、総合交通戦略における基本目標を踏まえ、施策実施によりバス・鉄道等の公共交通の利用頻度を増やし、今後人口減少や高齢化が加速する中においても公共交通の利用者数を維持していることを示す指標とします。

評価指標	指標及び目標値 設定の考え方	現況値 [年次] 目標値 [目標年次]
満足度調査	将来都市像の実現についての 実感を向上	現況値：－ (調査中) 目標値：－
一日当たりの公共交通 利用回数	高齢化、人口減少が加速する中 においても公共交通利用者を維持	現況値：0.84 回/人 [H26] 目標値：0.83 回/人 [H47]
中心拠点への公共交通による 30 分圏域人口カバー率	公共交通を用いて、容易に生活 サービスを利用できる人を増加	現況値：63.6% [H22] 目標値：70%以上 [H47]
温室効果ガスの部門別排出量 (運輸部門・自動車)	公共交通の利用促進により 運輸部門の CO ₂ 排出量を削減	現況値：32.9 万 t-CO ₂ [H24] 目標値：22 万 t-CO ₂ [H47]