

### III. 实施策略

### Ⅲ. 実施施策

<b>1 . 将来都市像の実現に向けた取組方針</b> .....	<b>Ⅲ-1-1</b>
1.1 各主体の関わり方 .....	Ⅲ-1-1
1.1.1 市民・事業者・行政の関わり方.....	Ⅲ-1-1
1.1.2 行政内における取組方針.....	Ⅲ-1-1
1.2 施策方針 .....	Ⅲ-1-2
<b>2 . 基本目標の達成に向けた施策展開</b> .....	<b>Ⅲ-2-1</b>
2.1 重点施策選定の考え方.....	Ⅲ-2-1
2.2 実施施策 .....	Ⅲ-2-2
2.2.1 施策の展開.....	Ⅲ-2-2
2.2.2 実施施策と対応課題の関係 .....	Ⅲ-2-14
<b>3 . 実施プログラム</b> .....	<b>Ⅲ-3-1</b>
3.1 施策の実施スケジュール.....	Ⅲ-3-1
3.2 施策の進め方と総合交通戦略の評価 .....	Ⅲ-3-4
3.2.1 効果的かつ実現性の高い施策推進に向けて.....	Ⅲ-3-4
3.2.2 PDCA サイクルの構築 .....	Ⅲ-3-6
3.2.3 評価指標、モニタリング指標および目標値の設定.....	Ⅲ-3-7

## 1. 将来都市像の実現に向けた取組方針

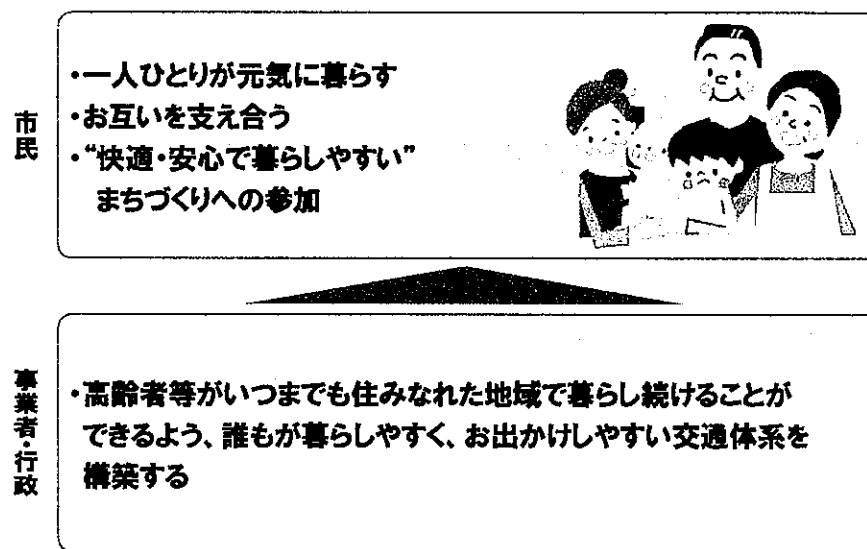
### 1.1 各主体の関わり方

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」の実現に向けて、市民、事業者、行政の各主体が連携して取り組むことが必要である。

#### 1.1.1 市民・事業者・行政の関わり方

市民には、一人ひとりが健康で元気に暮らし、お互いを支え合い、快適・安心で暮らしやすいまちづくりに主体的に参加してもらうことが重要である。

交通事業者や行政は、誰もが暮らしやすく、お出かけしやすい交通体系の構築に努める必要がある。

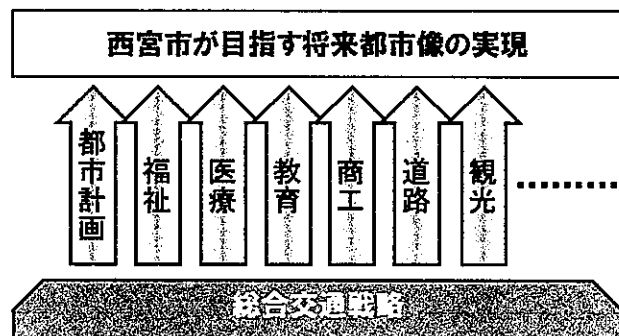


図Ⅲ-1-1 将来都市像の実現に向けた各主体の関わり方

#### 1.1.2 行政内における取組方針

様々な活動には「移動」が伴うことから、行政内の各組織が連携して施策を推進することが必要となる。

総合交通戦略では、分野横断的な取組みを下支えし、より効果的に将来都市像の実現を目指す。



図Ⅲ-1-2 将来都市像を実現するための行政内の取組方針

## 1.2 施策方針

「みんなが暮らしやすく、お出かけしたくなるまち」という将来都市像を実現するための施策は次の3点を踏まえて考える。

### ① 地域、住民ごとに異なる暮らしぶり・お出かけの状況を踏まえ、より暮らしやすく、お出かけしやすい交通体系を構築する

公共交通の利便性や都市基盤整備状況、地理的状況等の地域特性や住民の年齢、家族構成等により異なる暮らしぶりや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」交通体系を構築する。

### ② 将来都市像の実現を共通の目標として分野横断的な施策展開を図る

行政内の連携を図るための場づくりや目標の共有化などを行い、分野横断的な施策の展開を図る。

### ③ 拠点である鉄道駅を中心としたまちづくりを推進し、鉄道駅へのアクセス性の向上を図る

#### ➤ 拠点である鉄道駅を中心としたまちづくりの推進

充実した鉄道ネットワークを活用するとともに、これまでのまちづくりを踏襲し、拠点である鉄道駅を中心としたまちづくりを進める。

#### ➤ 鉄道駅へのアクセス性を向上させるためのバス交通の充実

生活サービス機能が集積している中心拠点である鉄道駅へのアクセス性を向上させるため、誰もが容易に利用できるバス交通を充実させる。

## 2. 基本目標の達成に向けた施策展開

### 2.1 重点施策選定の考え方

将来都市像の実現や基本目標の達成に向けて、都市構造や人口構造の変化への的確な対応、効率的な都市経営、地域特性を踏まえた施策の推進、関係者の適切な役割分担と連携などにより、効果的に施策を推進するため、以下の考え方により重点施策を選定する。

#### ● 生活サービスの集約化を前提とした交通の確保

生活サービス施設については、生産年齢人口の減少により施設の総量が減少し、効率的にサービスを提供できる場所への集約化が進むと予想されるので、施設の少ない地域から施設の集約化を進めるべき地域への交通の確保に重点を置く必要がある。

#### ● 交通弱者も含め誰もが利用しやすい交通手段の充実

高齢化の進展により交通弱者の増加が予想される中、誰もが利用しやすい徒歩と公共交通を中心とした交通体系を目指すため、充実した鉄道網を有効に活用するとともに、徒歩と鉄道を結ぶ交通、又はそれらの中間の交通として、バスの充実に重点を置く必要がある。

#### ● 社会資本に関する既存ストックの有効活用と整備の重点化

お出かけしやすい都市をつくるうえで重要な基盤である鉄道駅、生活サービス施設の集積、交通結節点、幹線道路、鉄道と立体交差した道路などの社会資本について、既存ストックの有効活用を図るとともに、欠けている要素で、それを補うことによりお出かけしやすさが大きく向上する社会資本を重点的に整備する必要がある。

#### ● 地域特性に応じた公共交通の充実策

鉄道沿線の駅間距離が長い区間で一定の市街化が進んでいる地域で、新駅設置の可能性を検討したり、地域内又は近隣で路線バスが運行している地域で、バス路線の経路やバス停の見直しを検討したり、既存の公共交通の利用が難しい地域で、新たな地域公共交通システムの導入を検討したりなど、地域特性に応じた公共交通の充実策に重点を置く必要がある。

#### ● 地域住民等の公共交通への積極的な関与

地域住民等が身近な公共交通を利用する機会が多く、その利用状況や長所、短所等の実情を容易に知り得る利点を活かすため、地域で公共交通を守り、育てる意識の醸成、地域主体で交通課題等の解決に向けた取組みを進める仕組みづくり、地域主体での新たな地域公共交通システムの導入の支援などにより、地域住民等の公共交通への積極的な関与に重点を置く必要がある。

## 2.2 実施施策

## 2.2.1 施策の展開

基本目標を達成するために有効と考えられる施策のうち、既に着手している施策のほか、今後10年間に着手を目指す施策として、以下の施策に取り組む。

また、重点施策選定の考え方に基づき、重点施策を選定するとともに、交通事業者による取組みを期待する施策を関連施策として示す。

**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**

生活サービス機能が充実した拠点等にアクセスするための交通の充実や、アクセスしやすい拠点の生活サービス機能の充実に取り組むほか、拠点等への移動について公共交通や手軽な交通手段を使いやすくすることにより、「みんなが暮らしやすく、お出かけしたくなるまち」を目指す。

<b>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</b>	
対応課題：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	
◎ 幹線的なバス路線の強化・再編	★新たな施策
◎ 都市計画道路の整備	実施中
○ 道路と鉄道の立体交差化	実施中
○ 主要交差点の改良	実施中
<b>①-II 公共交通の要所における生活サービス機能の充実</b>	
対応課題：生活サービス施設の利用しやすい配置や集約化	
◎ 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	★新たな施策
<b>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</b>	
対応課題：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	
○ 鉄道とバスの乗換利便性の向上	★新たな施策
○ 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	★新たな施策
<b>①-IV 拠点への移動に手軽な交通手段の利便性向上</b>	
対応課題：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	
○ 自転車駐車場の改良・新設等	実施中
※ レンタサイクルの導入《参考》	実施中

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

## ①-1 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

生活サービス機能が充実した拠点等への移動について、バス事業者とバス路線の充実に関する協議・検討を進めるとともに、必要な道路等の交通施設の整備・改良を推進する。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

◎ 幹線的なバス路線の強化・再編 ★新たな施策

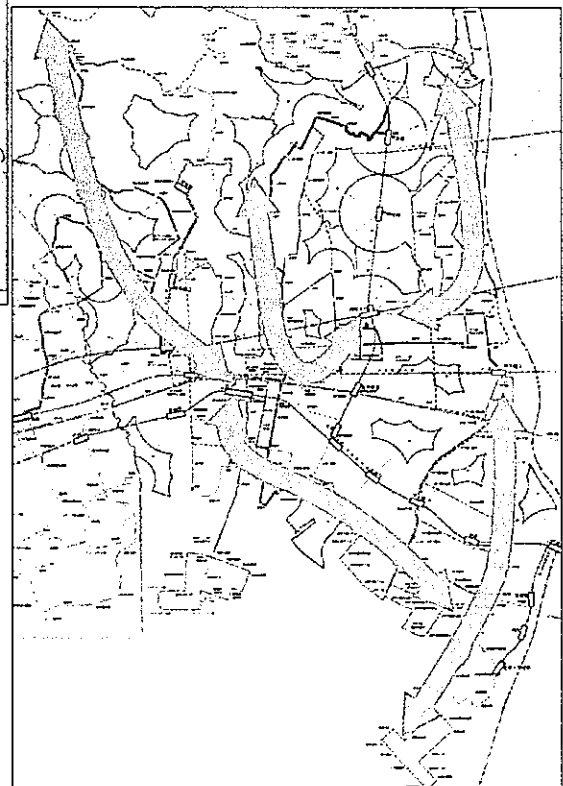
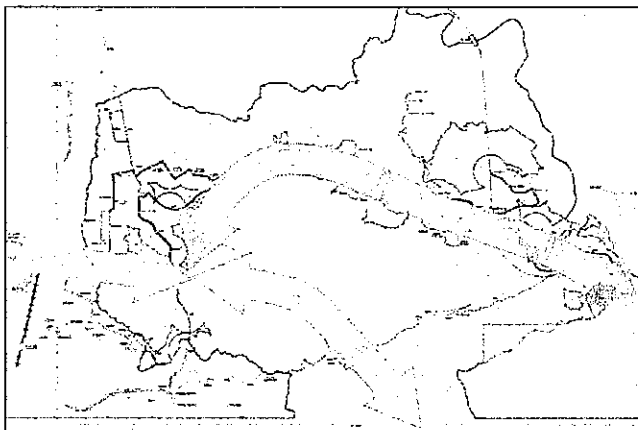
鉄道駅から離れ、生産年齢人口や生活サービス施設が少ない地域で、生産年齢人口の減少が進む傾向が強く、そのことにより生活サービス施設の偏在が進む可能性が高いため、鉄道駅から離れた地域から中心拠点をはじめとする主要鉄道駅周辺への交通アクセスを強化することが重要となる。

その場合、比較的距離の長い移動に対応できる交通手段を充実させる必要があり、交通弱者等の利用を考慮すると、バス交通の充実が効果が高いと考えられる。

しかし、幹線道路網の整備が進むより先に供用されていた市内のバス路線は、屈曲した細街路を多く運行しており、目的地に向かうに当たって迂回を余儀なくされるなど、アクセス性や速達性・効率性に劣っていることが多い。

今後、誰もが利用しやすくなる利便性の高いバス交通を目指し、幹線的なバス路線について中心拠点等へのアクセス性や速達性・効率性の向上を図るため、バス事業者と協力して、運行ダイヤ・経路の見直しをはじめとするバス路線の強化・再編に取り組む。

そのため、バス事業者と市は、バス路線の拡充に関する様々な情報や課題の共有に向けて、意見交換の場を設けるなどの体制づくりにも取り組む。



※バス路線は平成 27 年 12 月時点

図Ⅲ-2-1 バス路線の強化・再編のイメージ

◎ 都市計画道路の整備 **実施中**

北部の東西方向の交通軸や南部の南北方向の交通軸は、市内や市内外の移動が多く、市民にとって欠かせない動線である。

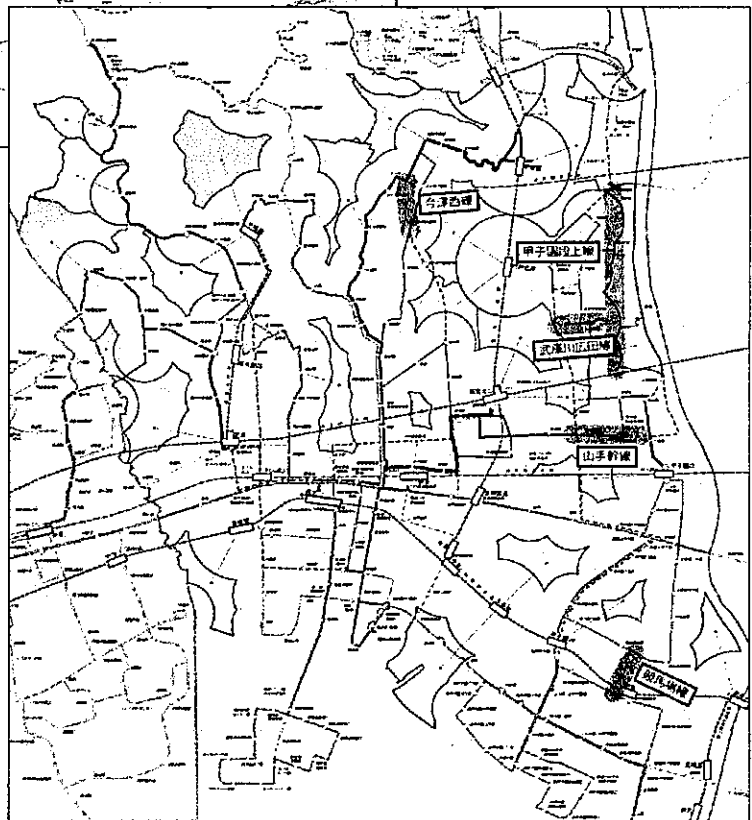
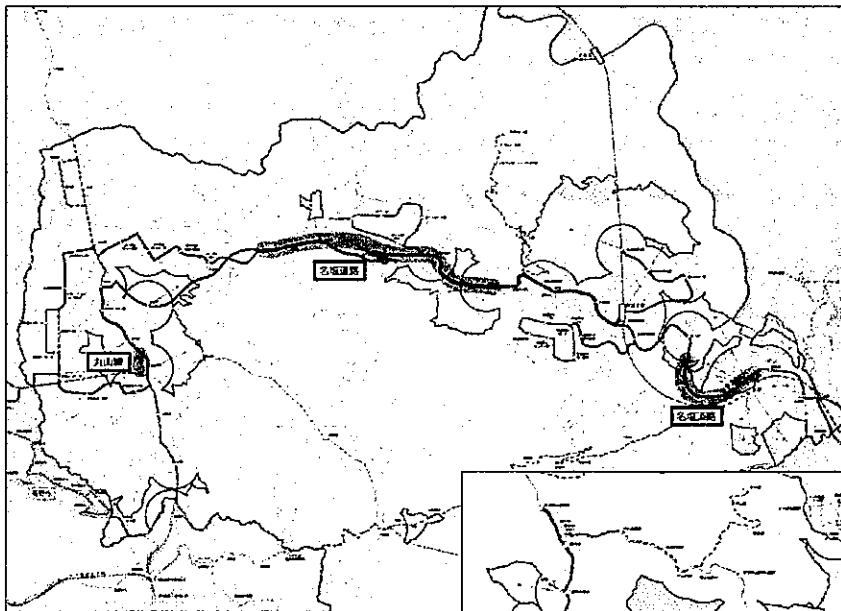
しかし、国道 176 号や J R 東海道本線以北の幹線道路の整備が遅れていることから、利便性の高いバス路線の確保や中心拠点等への円滑な移動が難しいなど、快適な市民生活を確保する上で支障が生じている。

今後はバス路線の強化・拡充や中心拠点等への交通アクセスの充実に効果的な路線を中心に、道路ネットワークの形成にも配慮しながら、都市計画道路の整備推進を図る。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

【今後、整備を行う予定の主な都市計画道路】

- ・山手幹線 **実施中**
- ・今津西線
- ・丸山線
- ・競馬場線 **実施中**
- ・国道 176 号(名塩道路) **実施中**
- ・甲子園段上線 など
- ・武庫川広田線 **実施中**



※バス路線は平成 27 年 12 月時点

図Ⅲ-2-2 整備を行う予定の主な都市計画道路



○ 道路と鉄道の立体交差化 **実施中**

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

踏切の存在は、定時性や速達性の面でバス交通にとって大きな障害となる。小曽根線、中津浜線、今津西線、建石線などの主要な幹線道路も、踏切が残存しているため、バス路線として十分に活用されていない。

連続立体交差事業等により道路と鉄道を立体交差化すれば、バス交通をはじめとする交通の円滑化に資するだけでなく、線路により分断されていた地域の一体的なまちづくりを促進する効果も大きい。

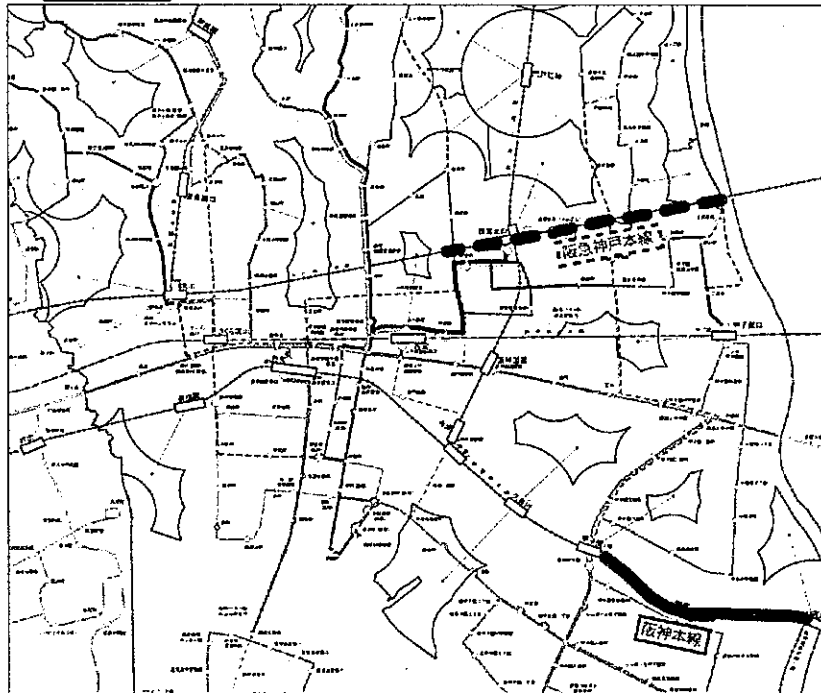
そのため、現在事業中の阪神本線連続立体交差事業（鳴尾工区）について、早期完成に向け、整備促進に取り組む。

また、阪急西宮北口駅周辺は、阪急神戸本線の踏切の存在により、北東・北西方面からのバス路線の拡充が難しく、自動車・自転車の交通量が増加し続けている。

このことから、阪急神戸本線と道路の立体交差化についても、南北方向の幹線道路の整備・改良とあわせて検討を進める。

その他主要な幹線道路における交通の安全性・円滑性に問題がある踏切も、その改善策について検討を進める。

・阪神本線 **実施中**

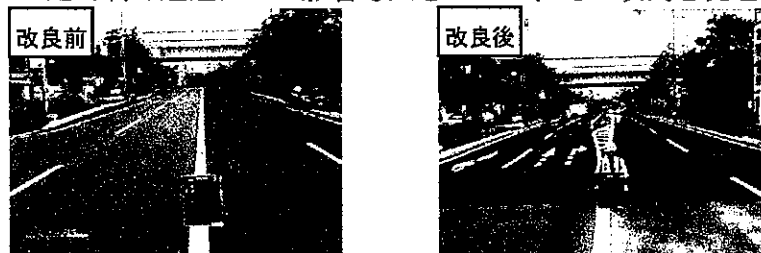


※バス路線は平成 27 年 12 月時点

図Ⅲ-2-3 道路と鉄道の立体交差化が必要な箇所

○ 主要交差点の改良 **実施中**

幹線道路同士が交差する主要交差点は、交通全体の安全性や円滑性に影響があるほか、バスの定時制や速達性への影響も大きいので、その改良を促進する。



図Ⅲ-2-4 交差点改良の例

①-II 公共交通の要所における生活サービス機能の充実

広範囲の地域からのアクセス性に優れ、鉄道・バス等の公共交通が利用しやすい場所では、交通結節機能を強化するとともに、生活サービス機能の充実を図る。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

◎ 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 ★新たな施策

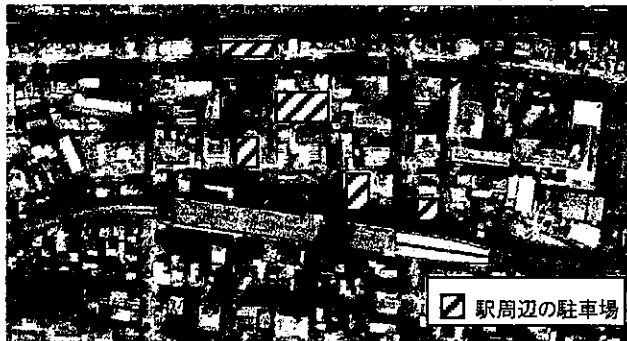
阪神西宮駅周辺は、市役所周辺やJR西宮駅周辺を含む一帯とともに都市核に位置付けられている本市の中心拠点の一つであり、南西には西宮神社もあり、鷲林寺・甲陽園方面から西宮浜までの広範囲の地域から、バスをはじめとする多様な交通手段でアクセスしやすい地区である。

駅北側は、「阪神間都市計画都市再開発の方針」において、「民間活力の活用等により、交通結節機能の強化を図る」とされており、また市役所本庁舎周辺とともに「行政機能や生活サービス機能等の集約を図るため、土地の合理的な高度利用を促進する」とされている。

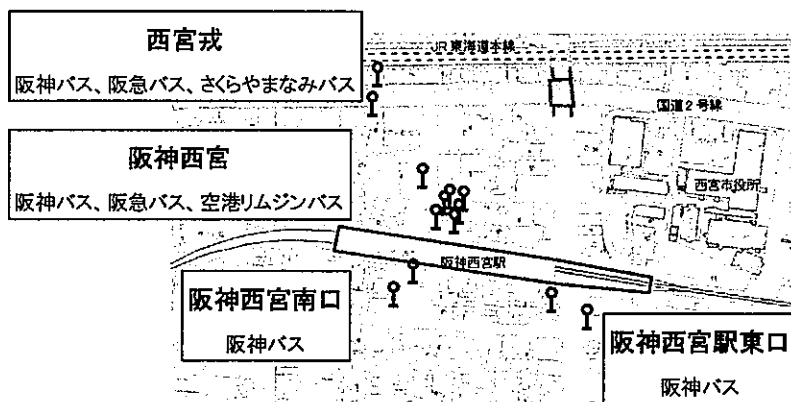
しかし、現在の駅北側の状況は、多数のバス路線が集中する特急停車駅の駅前としては交通結節機能が不十分であり、バス停の分散配置、歩行者の通行・溜まり空間の不足など、バスの乗換・乗継の利便性や、歩行者の安全性・快適性の面で課題を抱えている。

また、駅北側で土地の有効利用が進んでおらず、生活サービス機能の集積が不十分なため、拠点としては、通勤・通学以外での利用ニーズが低い状態となっている。

以上のことから、駅北側においては、交通の要所としての立地特性を活かすとともに、市役所本庁舎周辺地区の整備との連携も図りながら、交通結節機能と生活サービス機能をあわせ持つ魅力的な中心拠点の形成を促進する。



図Ⅲ-2-5 阪神西宮駅周辺の低利用地



図Ⅲ-2-6 阪神西宮駅周辺に点在するバス停留所

## 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

拠点等への移動について公共交通の利用を促進するため、交通事業者と乗換・乗継利便性の向上や運賃割引制度等のサービス充実に関する協議・検討を進める。

- |   |           |
|---|-----------|
| ◎ | 重点施策      |
| ○ | 重点施策以外の施策 |
| ※ | 関連施策      |

○ 鉄道とバスの乗換利便性の向上 **★新たな施策**

鉄道との乗換利便性に配慮した路線バスのダイヤ改正、ICカードを活用した運賃割引制度の導入、駅周辺での路線バスの案内の充実など、鉄道とバスの乗換利便性の向上を図る。

また、ビッグデータ等を活用することにより鉄道やバスの利用実態を把握し、乗換・乗継等の利便性向上策について研究する。

○ 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 **★新たな施策**

ICカードを活用したバス相互・バスと鉄道間の乗換・乗継割引、大型集客施設利用者の公共交通の利用促進を目的としたICカードによる買物割引など各種サービスについて、事業者と協議を行う。

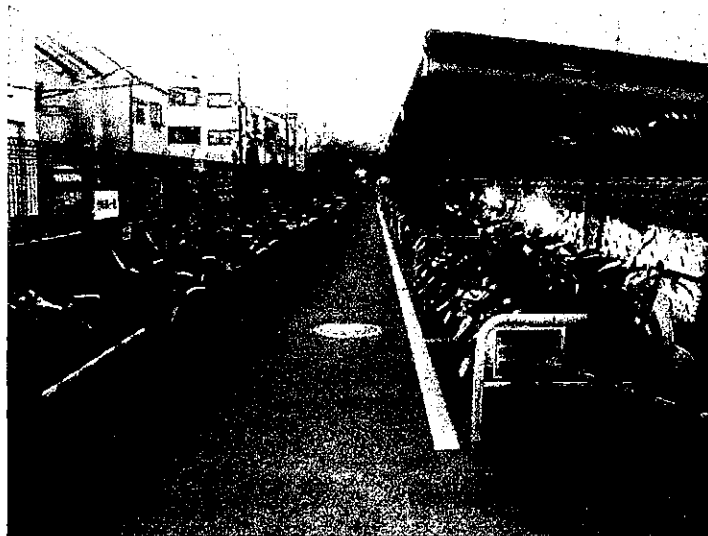
## ①-IV 拠点への移動に手軽な交通手段の利便性向上

拠点への移動に手軽な自転車等の交通手段について、自転車駐車場の改良・新設等により利便性の向上を図る。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

○ 自転車駐車場の改良・新設等 実施中

多くの鉄道駅において、自転車駐車場が不足している状況にあることから、増設や改良及び適切な管理を行うとともに、駅周辺の放置自転車の移動（撤去）の強化と、マナー指導により、駅周辺の安全確保と美観の保全を図る。



図Ⅲ-2-7 自転車駐車場の設置状況

※ レンタサイクルの導入 実施中 <<参考>>

鉄道駅を起点とした街中の回遊を促進するレンタサイクルが、JR 甲子園口駅、阪急西宮北口駅、阪神西宮駅、阪神甲子園駅、阪神香櫨園駅で導入されている。

表Ⅱ-2-1 市内のレンタサイクルの概要(平成28年2月時点)

鉄道駅	名称	利用料金・営業時間
JR甲子園口駅	駅りんくん	1回利用 310円 営業時間 6:30~23:00
阪急西宮北口駅	阪急レンタサイクル	1回利用 310円 営業時間 6:30~23:30
阪神甲子園駅 (阪神甲子園西駐輪場)	阪神 ステーションネット	1回利用 300円 営業時間 7:00~20:00
阪神西宮駅 (阪神西宮西駐輪場)		
阪神西宮駅 (駅前駐輪場)	ふらっとリン	1回利用 300円 営業時間 24時間
阪神香櫨園駅 (高架下駐輪場)		

**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**

公共交通の強化、通過交通の分離、防災性の向上、環境負荷の低減に配慮した安全・安心で環境にやさしい交通ネットワークを形成することにより、「みんなが暮らしやすく、お出かけしたくなるまち」を目指す。

<b>②-I 公共交通ネットワークの強化</b>	
対応課題：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	
◎	交通結節機能の強化 <span style="float: right;">実施中</span>
◎	幹線的なバス路線の強化・再編(再掲) <span style="float: right;">★新たな施策</span>
○	鉄道とバスの乗換利便性の向上(再掲) <span style="float: right;">★新たな施策</span>
<b>②-II 生活道路等における通過交通の抑制</b>	
対応課題：持続可能な交通ネットワークの形成 良好な生活環境確保に向けた通過交通の分離	
◎	主要幹線道路の整備促進(国道 176 号(名塩道路)) <span style="float: right;">実施中</span>
○	高速道路の整備促進(新名神高速道路、名神湾岸連絡線) <span style="float: right;">実施中</span>
<b>②-III 防災性向上に資する道路の整備・整備促進</b>	
対応課題：持続可能な交通ネットワークの形成 多重性に配慮した緊急時の移動経路の確保	
○	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)、青峯連絡道、名神湾岸連絡線) <span style="float: right;">実施中</span>
○	狭あい道路の拡幅整備 <span style="float: right;">実施中</span>
<b>②-IV その他環境に配慮した交通手段の利用促進</b>	
対応課題：持続可能な交通ネットワークの形成	
○	低公害車の普及促進 <span style="float: right;">実施中</span>
○	クリーンエネルギー自動車等の普及促進 <span style="float: right;">実施中</span>
○	歩行者・自転車に配慮した道路の整備 <span style="float: right;">実施中</span>

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

②-1 公共交通ネットワークの強化

鉄道・バス・タクシーの公共交通ネットワークを強化するため、交通結節機能やバス路線の強化、乗換・乗継利便性の向上などに交通事業者と協力して取り組む。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

◎ 交通結節機能の強化 実施中

複数の交通手段を接続する機能を「交通結節機能」といい、その機能を有する場所を「交通結節点」という。鉄道駅は鉄道と徒歩等の交通結節点であり、バス停はバスと徒歩等の交通結節点である。

鉄道駅は単体では主に鉄道と徒歩の交通結節点であるが、駅前広場等の整備によりバス乗降場、タクシー乗降場、一般車乗降場、身障者用乗降場等を設置したり、周辺に自動車・自転車の駐車場やレンタサイクル貸出・返却所を設けたりすることにより、駅周辺が、鉄道と多様な交通手段の交通結節点となる。

みんながお出かけしやすい交通体系を構築するには、乗換・乗継など交通手段間の連携の円滑化が必要であり、そのためには交通結節点の整備や機能強化が不可欠である。

また、適切な規模・機能の駅前広場が整備された場合には、交通動線について輻輳が軽減され、一定整理されることにより、徒歩をはじめとする各交通手段の安全性・利便性も向上する。

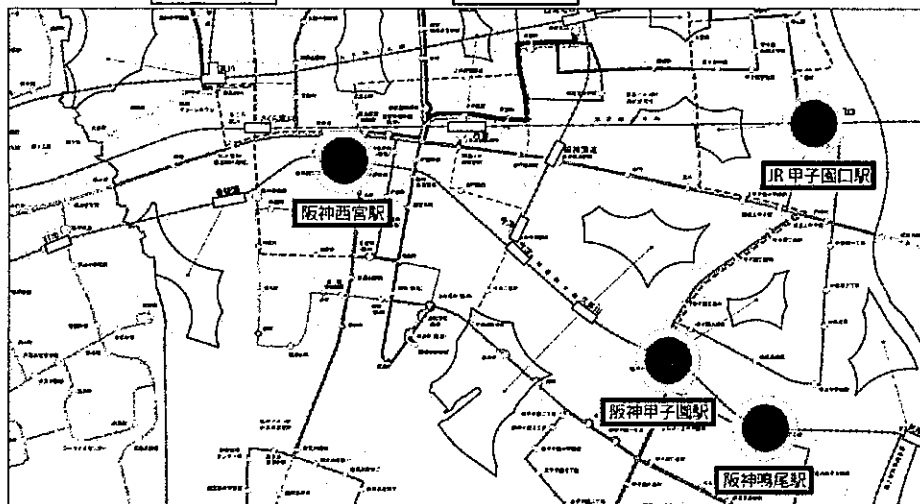
そこで、主要な鉄道駅の周辺においては、バスのほかタクシー、一般車、身障者用車両の利便性向上に配慮し、交通事業者と協力して駅前広場の整備・改良等に取り組む。

駅前広場の整備が困難な鉄道駅の周辺で、バスの乗入れがある、又は想定される場合には、バスの利便性向上に配慮し、交通事業者と協力して交通結節機能の強化に取り組む。

あわせて、バスの待合環境の向上についてもバス事業者と協力して取り組む。

【交通結節機能の強化が必要な主な鉄道駅】

・阪神甲子園駅 実施中 ・阪神鳴尾駅 実施中 ・阪神西宮駅 ・JR 甲子園口駅 など



※バス路線は平成 27 年 12 月時点

図Ⅲ-2-8 交通結節機能の強化が必要な主な鉄道駅

- ◎ 幹線的なバス路線の強化・再編(再掲) ★新たな施策
- 鉄道とバスの乗換利便性の向上(再掲) ★新たな施策

## ②-II 生活道路等における通過交通の抑制

生活道路等の通過交通を抑制するため、通過交通の分離に資する主要幹線道路や高速道路の整備を促進する。

◎	重点施策
○	重点施策以外の施策
※	関連施策

◎ 主要幹線道路の整備促進(国道 176 号(名塩道路)) **実施中**

既存の国道 176 号の現道は、カーブが多く道路幅員が狭い 2 車線道路に 2~3 万台/日の交通が利用しており、日常的に交通渋滞が生じており、歩道幅員が狭く歩行者の安全確保にも課題があることから、引き続き国道 176 号(名塩道路)の整備を強く促進する。

○ 高速道路の整備促進(新名神高速道路、名神湾岸連絡線) **実施中**

北部で約 10 万台、南部で約 20 万台の自動車交通が東西方向に通過しており、通過交通が多い中国自動車道・国道 176 号や阪神高速神戸線・国道 43 号は本市市街地のほぼ中心部を通過している。

国道 176 号や国道 43 号は、沿道や周辺に住宅等が立地しており、生活に必要な道路でもあるため、通過交通が、環境への影響や道路混雑の誘発等により、沿道をはじめとする周辺生活環境に大きな影響を及ぼしており、国道 176 号では、路線バスの定時性・速達性にも影響している。

通過交通の影響を軽減するためには、通過交通をその他の交通と分離し、市街地から離れた道路への転換や一般道路から高速道路への転換を促進する方法が考えられる。

そこで、中国自動車道・国道 176 号からの通過交通の転換を図るため、新名神高速道路の整備を促進する。

また、阪神高速湾岸線について、東西方向の連続性の強化を図る大阪湾岸道路西伸部をはじめとする計画・構想があり、それらが実現していけば、阪神高速神戸線・国道 43 号からの通過交通の転換が進むことが期待される。

一方、名神高速道路等と阪神高速湾岸線を繋ぐ南北方向の一般道路は、現状でも通過交通が多いが、上記の計画・構想が実現していけば、通過交通が更に増える可能性が高い。

そこで、一般道路を経由させずに、高速道路同士のネットワークで通過交通の大半を処理することを目指し、名神高速道路の西宮インターチェンジと阪神高速湾岸線を繋ぐ名神湾岸連絡線について、大阪湾岸道路西伸部の事業進捗との整合も図りながら、整備を促進する。

②-III 防災性向上に資する道路の整備・整備促進

防災性向上に資する道路ネットワークを形成するため、緊急時の移動経路となる道路や狭い道路の整備を促進する。

○ 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)、青葉連絡道、名神湾岸連絡線) **実施中**

災害発生時などに孤立の可能性がある花の峯地域、青葉台地域、西宮浜について、複数の避難路や緊急輸送路の確保に配慮した道路ネットワークの形成を促進する。

現在「異常気象時通行規制区間」がある塩瀬地域では、災害時に通行止めが実施され他地域へのアクセスが遮断される状況となるため、国道 176 号(名塩道路)の整備を促進し、防災性の向上を図る。

○ 狭い道路の拡幅整備 **実施中**

道路幅員が狭く、緊急車両の通行など交通の安全性・円滑性に課題がある道路を拡幅整備する。

図Ⅲ-2-9 狭い道路拡幅整備事業パンフレット



②-IV その他環境に配慮した交通手段の利用促進

環境負荷の低減を促進するため、公共交通以外の環境にやさしい交通手段について、利用しやすい環境の整備や利用促進を図る。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

○ 低公害車の普及促進 **実施中**

官民一体で組織する西宮地区低公害車普及等推進協議会で普及啓発活動を実施するとともに、圧縮天然ガス（CNG）や優良ハイブリッドのバスおよびトラックを導入する運送事業者等に対して、経費の一部を補助する。

○ クリーンエネルギー自動車等の普及促進 **実施中**

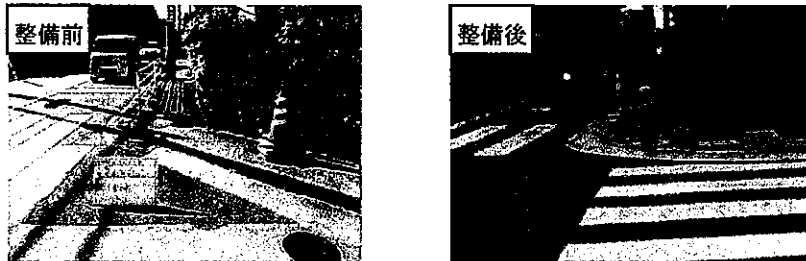
家庭での電気自動車の導入に対する補助のほかクリーンエネルギー自動車等についての普及啓発、国・県補助金の情報提供などの支援を行う。

○ 歩行者・自転車に配慮した道路の整備 **実施中**

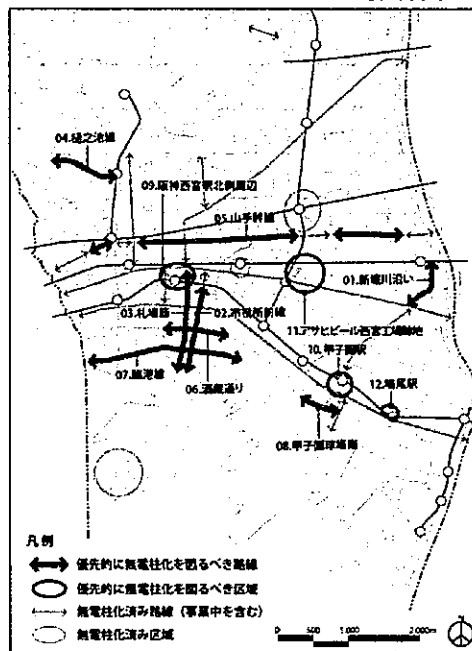
市内で歩道が整備されている道路の延長は短く、阪急神戸本線以北では歩道が、JR東海道本線以北では自転車の通行空間が十分に確保されていない状況である。

そこで、幅員構成の見直し等の改良により車道と分離した歩行者・自転車空間の確保に努めるとともに、歩道等の段差解消や無電柱化などにより、歩行者や自転車の安全性・快適性の向上を図る。

また、国・県・市・警察により構成された「西宮の歩行者・自転車の安全・快適化計画検討協議会」において、現在自転車ネットワーク計画を策定中である。



図Ⅲ-2-10 歩道の段差解消例



出典：都市景観向上のための  
市道等無電柱化計画  
(平成 26 年 3 月)

図Ⅲ-2-11 優先的に無電柱化を図るべき路線及び区域

**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**

地域内のふれあいや地域間の交流の機会を増やし、拠点等の活力を周辺地域に波及させる公共交通について、利便性や利用環境の向上を図り、利用を促進することにより、「みんなが暮らしやすく、お出かけしたくなるまち」を目指す。

<b>③-I 鉄道駅の利便性向上</b>	
対応課題：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	
◎	鉄道駅の新設・改良 <span style="float: right;">★拡充 実施中</span>
○	鉄道駅周辺のパリアフリー化 <span style="float: right;">実施中</span>
◎	鉄道駅舎内外へのエレベーター等の設置 <span style="float: right;">実施中</span>
<b>③-II 地域と拠点を結ぶ利便性の高いバス路線の確保</b>	
対応課題：バス交通の充実による地域と拠点間の連携強化	
◎	山口地域と南部市街地を直接連絡する公共交通の確保 <span style="float: right;">実施中</span>
◎	幹線的なバス路線の強化・再編(再掲) <span style="float: right;">★新たな施策</span>
※	公共車両優先システム(PTPS)の導入<参考> <span style="float: right;">実施中</span>
<b>③-III 公共交通の利用環境の向上</b>	
対応課題：公共交通の充実による地域・拠点間の連携強化	
◎	バス運行情報のICT化・有効活用等 <span style="float: right;">★新たな施策</span>
◎	バスの待合環境の向上 <span style="float: right;">★拡充 実施中</span>
○	鉄道とバスの乗換利便性の向上(再掲) <span style="float: right;">★新たな施策</span>
※	バス定期券の事業者間相互利用<参考> <span style="float: right;">実施中</span>
<b>③-IV 公共交通の利用促進</b>	
対応課題：公共交通の充実による地域・拠点間の連携強化	
◎	バスを守り・育てる意識の醸成 <span style="float: right;">実施中</span>
	転入者等への公共交通情報の提供 <span style="float: right;">★新たな施策</span>
	モビリティ・マネジメントの実施 <span style="float: right;">★新たな施策</span>
	ノーマイカーデーの実施 <span style="float: right;">実施中</span>
○	バス案内マップの作成 <span style="float: right;">実施中</span>
※	小学生等へのバス乗り方教室の実施<参考> <span style="float: right;">実施中</span>
※	環境定期券の導入<参考> <span style="float: right;">実施中</span>
<b>③-V 地域内交流を促進するバス交通の充実</b>	
対応課題：バス交通の充実による地域内の連携強化	
◎	コミュニティ交通の導入 <span style="float: right;">実施中</span>

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

③-1 鉄道駅の利便性向上

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。

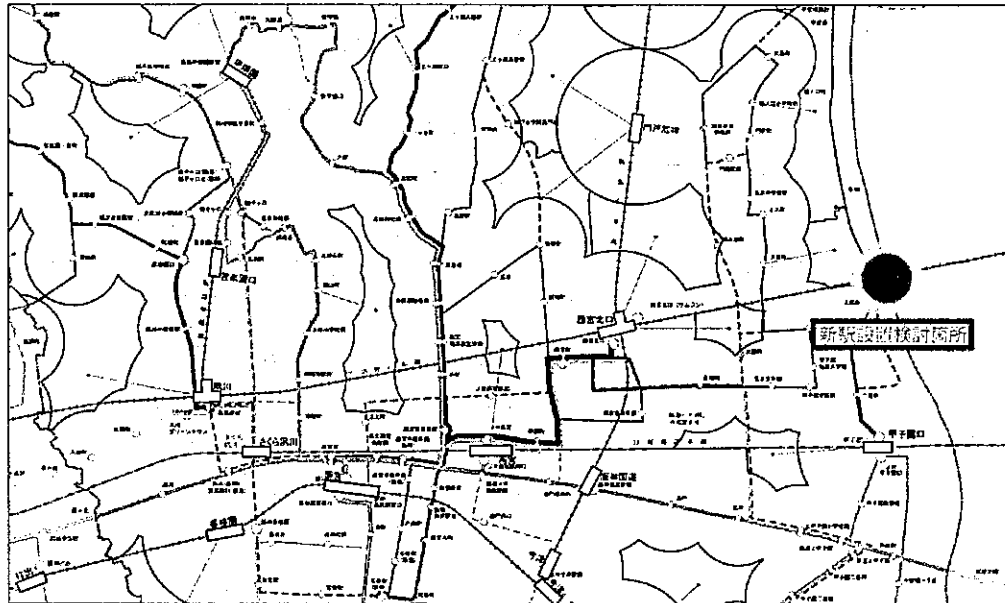
- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

◎ 鉄道駅の新設・改良 ★拡充 実施中

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。

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、近隣市や鉄道事業者との協議・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。

また、耐震性や安全性、利便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やバリアフリー化等に係る費用を補助する。



※バス路線は平成 27 年 12 月時点

図Ⅲ-2-12 新駅設置検討箇所

○ 鉄道駅周辺のバリアフリー化 実施中

駅前や、駅前から周辺施設までの安全で円滑な移動を確保するために、鉄道駅周辺のバリアフリー化を促進する。



図Ⅲ-2-13 鉄道駅周辺のバリアフリー化の例

◎ 鉄道駅舎内外へのエレベーター等の設置 **実施中**

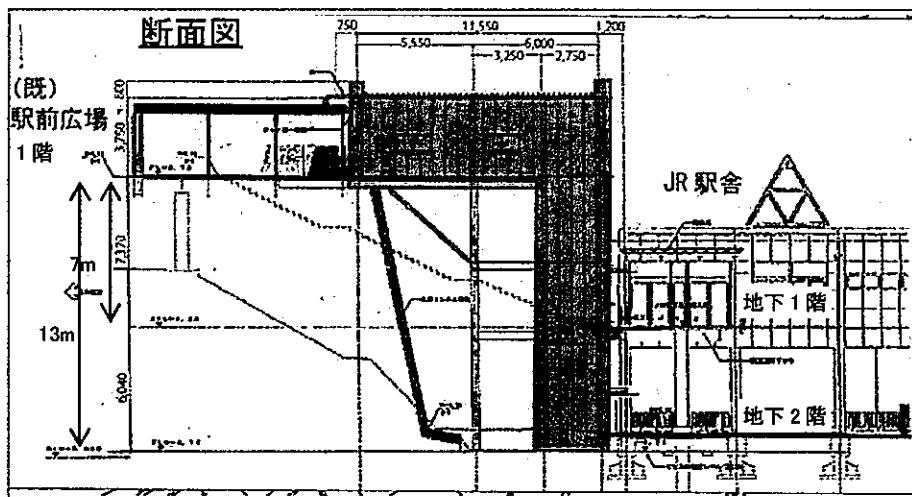
- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

市内鉄道駅の安全性や利便性を向上させるため、鉄道事業者と連携を図り、駅舎内外においてエレベーター等の設置を促進する。

1日の乗降客数が3,000人以上の鉄道駅においては、駅舎施設の構造等を踏まえ、エレベーター等の設置によりバリアフリー化を図るための補助を行う。また、JR西宮名塩駅は、1階の駅前広場と地下1階の改札間に7m、さらに地下2階のロータリー部分との間に13mの高低差があるため、駅舎に隣接した自由通路へのエレベーターの設置によりバリアフリー化を促進する。



図Ⅲ-2-14 JR生瀬駅 エレベーター設置状況



図Ⅲ-2-15 JR西宮名塩駅 エレベーター設置 断面図

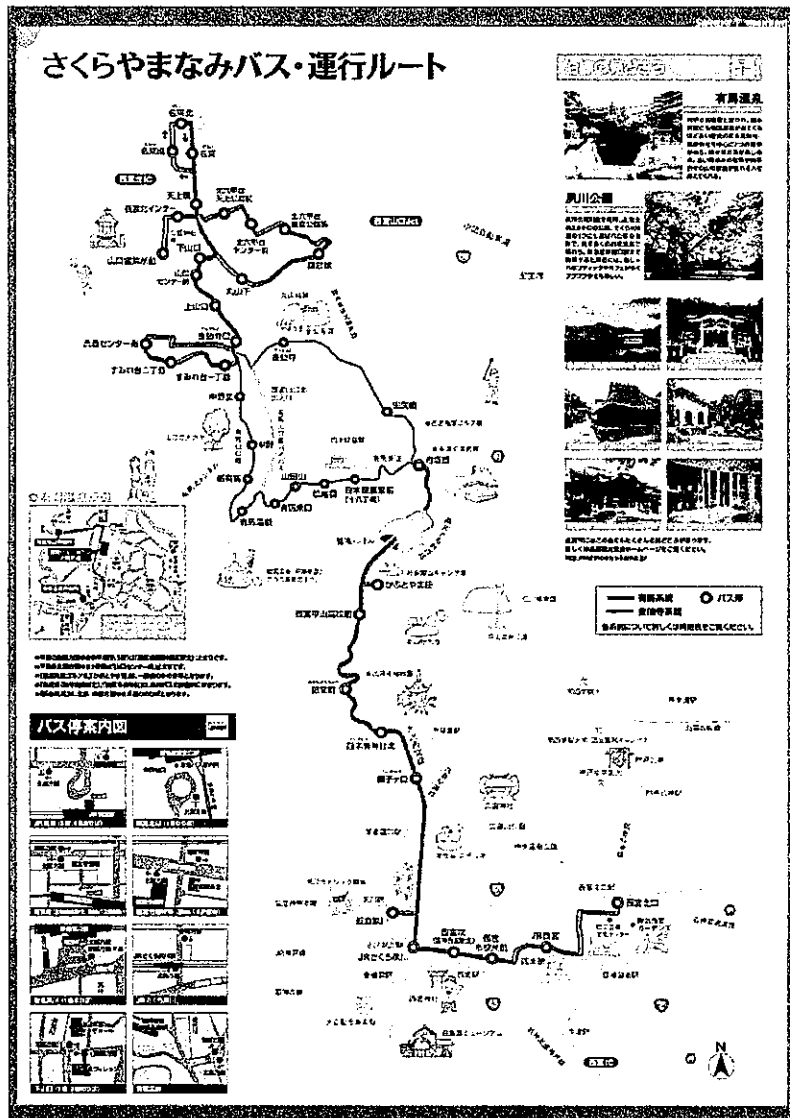
③-II 地域と拠点を結ぶ利便性の高いバス路線の確保

山口地域と南部市街地を結ぶ「さくらやまなみバス」について、引き続き利便性向上や利用促進に取り組むほか、地域と拠点を結ぶ市内バス路線の利便性向上策について、バス事業者と協議・検討を進める。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

◎ 山口地域と南部市街地を直接連絡する公共交通の確保 **実施中**

山口地域と南部市街地を直接連絡する基幹交通として平成 21 年度から運行している「さくらやまなみバス」について、地元・事業者・市の三者による運行計画の見直しや利用促進策の実施による継続的な事業効率の改善に努め、持続可能な運行を目指す。



図Ⅲ-2-16 さくらやまなみバス 運行ルート(平成 28 年 2 月時点)

◎ 幹線的なバス路線の強化・再編(再掲) **★新たな施策**

※ 公共車両優先システム(PTPS)の導入 **実施中** 《参考》

バス等に搭載された車載機からの通信情報を道路に設置された端末で受信することによりバスの接近を感知し、バス等の進路上にある信号機において、青信号の時間延長や赤信号の時間短縮等の制御を行い、優先的に青信号で通過しやすくすることで、バス等の定時性・速達性の向上を図る。

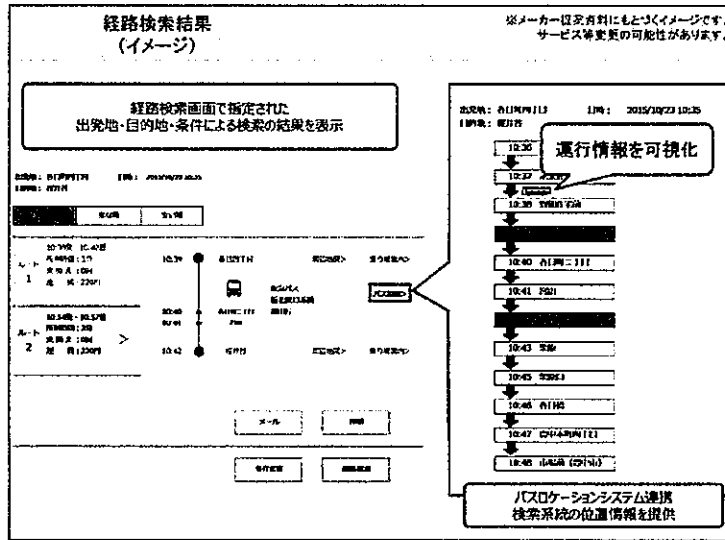
③-III 公共交通の利用環境の向上

情報通信技術（ICT）を活用したバス運行情報の管理により、利用者にリアルタイムの運行情報を提供するシステムの導入や、運行実績データの運行計画見直し等への活用について、バス事業者と協議・検討を進めるほか、バスの待合環境の向上や鉄道とバスの乗換利便性の向上などにより、公共交通の利用環境の向上を図る。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

◎ バス運行情報の ICT 化・有効活用等(バスロケーションシステム等) ★新たな施策

情報通信技術を活用したバスロケーションシステムの導入等に対して補助を行うことで、運行情報の ICT 化を推進し、運行情報の蓄積による客観的なデータに基づいた路線見直しやダイヤ改正を検討するとともに、スマートフォンやパソコン等を通じて利用者にリアルタイムの運行情報等を提供するなど、より一層の利便性向上を図る。



図Ⅲ-2-17 バスロケーションシステムによる経路探索イメージ(阪急バス)

◎ バスの待合環境の向上 ★拡充 実施中

全市的にバス停の上屋やベンチの設置率が低く、さらに歩道がない道路におけるバス停もあるなど、安全で快適な待合環境が整っていないバス停が多く存在している。

そこで、歩道幅員に余裕があるバス停において、高齢者等のお出かけ時の休憩場所の確保やバスの待合環境の向上のため、地域の賛同や地先の了解が得られる場合は、バス事業者や道路管理者の協力により、上屋・ベンチの設置を促進し、市は上屋・ベンチの設置費用の一部を補助する。

さらに、バス停周辺の公共公益施設や商業施設と連携したバスの待合スペースの確保を検討する。



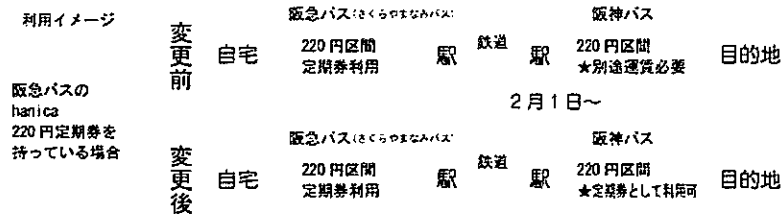
図Ⅲ-2-18 バス停留所の上屋・ベンチ設置例

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

○ 鉄道とバスの乗換利便性の向上(再掲) ★新たな施策

※ バス定期券の事業者間相互利用 実施中 <<参考>>

阪急バス・阪神バスでは、平成 28 年 2 月 1 日から、新たに発行会社に関わらず hanica 定期券の利用者は、阪急バス・阪神バスのどちらの路線も利用可能になるサービスを開始している。



定期券種		利用可能範囲		(※1) 高速バス、有馬急行線、深夜急行バス、コミュニティバス、催事輸送等を除く (※2) 高速バス、空港リムジンバスを除く (※3) 阪神バスが発行する通勤・通学定期券の上限は「220円区間」 (※4) 阪神バスが発行するスクールバスの上限は「310円区間」
		阪急バス(※1) (さくらやまなみバス)	阪神バス(※2)	
通勤・通学	210円	210円以下の区間	210円区間	
	220円～ 930円(※3)	220円以下の区間～ 930円以下の区間 (全線)	220円以下の区間 (全線)	
スクールバス	210	210円以下の区間	210円区間	
	310	310円以下の区間	220円以下の区間 (全線)	
	510(※4)	510円以下の区間		
	フリー(※4)	930円以下の区間 (全線)		
グランドバス		930円以下の区間 (全線)	220円以下の区間 (全線)	

図Ⅲ-2-19 バス定期券の事業者間相互利用制度  
(阪急バス(さくらやまなみバスを含む)・阪神バス)

③-IV 公共交通の利用促進

地域に密着した公共交通を地域で守り、育てる意識を醸成するほか、市民に公共交通を身近に感じてもらい、その重要性・必要性やCO<sub>2</sub>排出量削減に関する効果などを理解してもらうことにより、公共交通の利用に繋げていく取組みを進める。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

◎ 意識や習慣の見直しによる公共交通の利用促進

a) バスを守り・育てる意識の醸成 **実施中**

バスを持続可能な交通サービスとして維持していくため、一人ひとりがバス交通を地域社会全体の財産ととらえ、公共交通の維持・改善について考えるなど、積極的かつ継続的に関わる意識を醸成することにより、バス交通を地域で支える取組みを促進する。

**10月1日、本報発行が開始されました！**  
 月1回の定例発行で早くも読者の注目を集めており、発行部数としては予定の水準をクリアしてはりました。

**14人乗りの新車登場！** 10月13日には4車線電車でリニューアル

**目標値42万人を突破しました！**  
 10月1日現在、今年度のバス利用客数は420,000人を超え、目標値を突破しました。これは、前年度に比べて約10%増加したことになります。これは、市民の公共交通利用意識の高まりや、バスサービスの充実による効果と見られます。

月	2015年度	2014年度	増減
10月	32,572人	31,277人	+1,295人
11月	195,236人	196,918人	-1,682人
12月	172,795人	196,599人	-23,804人
合計	401,603人	424,794人	-23,191人

図Ⅲ-2-20 意識の醸成による利用促進の例(機関紙の発行)



## b) 転入者等への公共交通情報の提供

★新たな施策

転入手続き窓口等において、バス案内マップ等の配布などによる情報提供を通じ、住替えを契機としたバス等の公共交通の利用を促進する。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

## c) モビリティ・マネジメントの実施

★新たな施策

地域を「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段をかしこく利用する状態」へと少しずつ変えていくための取組みとして、一人ひとりの住民や、一つひとつの職場、組織等に働きかけ、自発的な交通行動の転換を促す。

## d) ノーマイカーデーの実施

実施中

阪神7市で構成する連絡会により毎月20日の「ノーマイカーデー」や毎月最終金曜日の「マイバス・マイ電車の日」の普及啓発活動（啓発ティッシュの配布、歩道橋への横断幕の設置、市政ニュースへの掲載等）を行い、自家用車から公共交通等への利用転換を促進する。



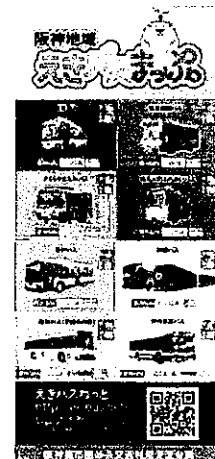
図Ⅲ-2-21 ノーマイカーデー普及啓発活動の例

## ○ バス案内マップの作成

実施中

市内の主要な鉄道駅における路線バスのルート、乗降場所や周辺の生活サービス施設、観光地への経路などを記載したマップを作成し、市民等に広く周知することで、公共交通の利用促進を図る。

また、国・県・市・交通事業者等で構成する阪神都市圏公共交通利用促進会議が平成19年から発行している「阪神地域えきバスまっぷ。」との連携を図る。



図Ⅲ-2-22 阪神地域えきバスまっぷ。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

※ 小学生等へのバス乗り方教室の実施 **実施中** 《参考》

将来の公共交通利用者となってほしい小学生等の子どもたちに対して、バスの乗り方や公共交通の重要性等に関する教育を実施する。



図Ⅲ-2-23 バスの乗り方教室の様子(阪急バス)

※ 環境定期券の導入 **実施中** 《参考》

阪急バスでは、通勤定期券所持者及び同伴の家族を対象として土日祝日に通勤定期券を提示することで割引運賃を適用するサービスを導入している。

表Ⅱ-2-2 環境(エコ)定期券の概要(阪急バス) 平成28年2月時点

対象旅客	通勤定期券所持者および同伴の家族 ※同伴の家族の人数制限はなし			
対象定期券	通勤定期券			
適用日	土曜日、日曜日、祝日、お盆ダイヤ設定日、年末年始ダイヤ設定日			
運賃		券面表示区間	券面表示区間以外	
	通勤定期券保持者	—	100円	
	同伴の家族	大人	100円	100円
		小人	50円	50円
適用路線	下記路線を除く全線 深夜バス、有馬急行線、裏六甲線、催事輸送、高速バス、箕面循環線、深夜急行バス、千里丘循環線、長岡京循環線、宝塚すみれ墓苑線			
利用方法	(1) 降車する時、通勤定期を提示し、同制度を利用する旨と同伴の家族の人数を乗務員に申し出る (2) 支払いは現金のみ			

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。

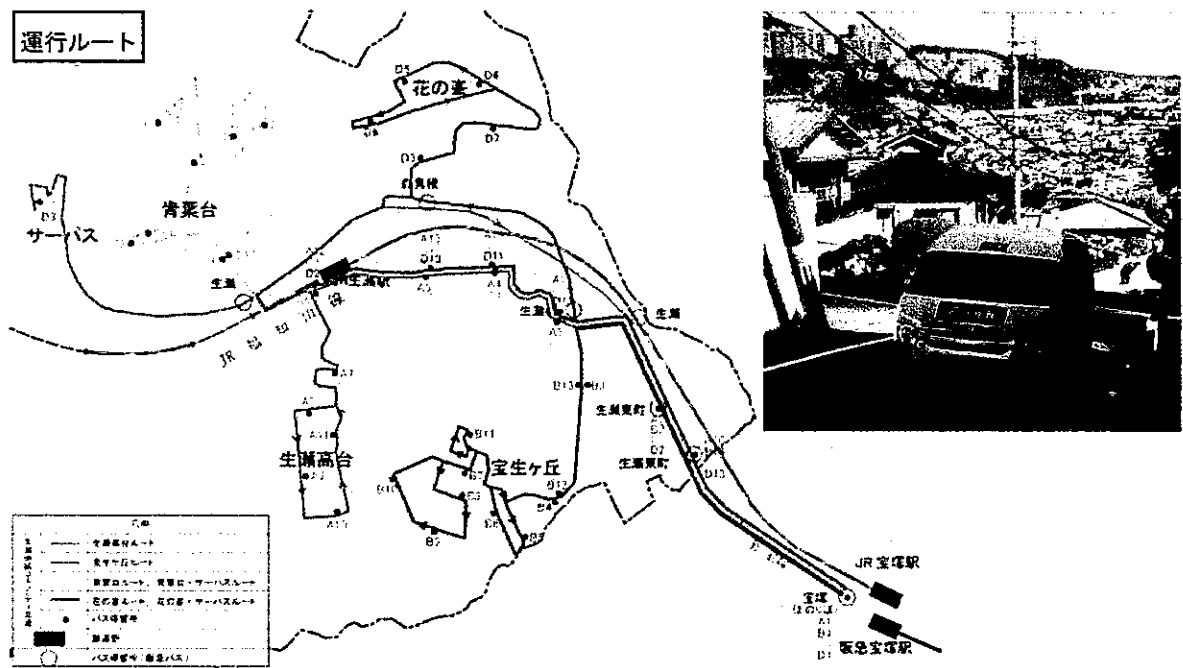
- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

◎ コミュニティ交通の導入 **実施中**

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、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。

なお、公共交通不便地域を含んでいる生瀬地区では、地域住民等により「ぐるっと生瀬」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」の本格運行を開始している。



図Ⅲ-2-24 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

**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**

特色ある住宅地や文教施設の集積する地域において、交通利便性の確保により地域の魅力を維持・向上させるため、地域課題として、交通アクセスの向上や移動環境の改善に取り組むことにより、「みんなが暮らしやすく、お出かけしたくなるまち」を目指す。

**④-I 地域の魅力を維持・向上させる交通アクセスの向上**

対応課題：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

◎	地域主体で地域の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
◎	コミュニティ交通の導入(再掲)		実施中
○	大学や観光資源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	

**④-II 地域課題としての移動環境の改善**

対応課題：周辺地域の移動環境の改善等の地域課題への対応

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

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

④-1 地域の魅力を維持・向上させる交通アクセスの向上

住宅地の魅力を維持・向上させるため、地域主体で地域の課題解決に向けた取組みを進める仕組みづくりや、コミュニティ交通の導入支援などを通じて、交通アクセスの向上に取り組むほか、大学や観光資源の周辺地域の魅力を維持・向上させるため、大学や観光資源と鉄道駅間の移動利便性の向上に取り組む。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

◎ 地域主体で地域の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**

暮らしやすくお出かけしやすい環境について、地域の居住者、従業者等が主体的に検討するためには、地域特性に応じた検討の進め方を支援する仕組みが必要である。

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設けるとともに、そこで地域課題の解決に向けて交通が果たす役割に関する意見交換や、必要となる交通施策の検討などを行うため、交通の専門家等を派遣するなどの仕組みづくりを検討する。

図Ⅲ-2-25 「地域がつくる地域の交通」パンフレット

- ◎ コミュニティ交通の導入(再掲) **実施中**

◎ 重点施策  
○ 重点施策以外の施策  
※ 関連施策

- 大学や観光資源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**

上ヶ原周辺の文教地区から阪急西宮北口駅までの到達期待時間は、徒歩と鉄道・バスの場合で20分～30分、徒歩とバスの場合で40分以上であり、中心拠点へのアクセス性が高いとはいえない状況である。そこで、大学や周辺地域の魅力・活力を向上させるため、バス路線の強化や拡充、通学路の安全性・快適性の向上など、阪急西宮北口駅等の鉄道駅へのアクセス性の向上について検討する。

武庫川女子大学の最寄駅である阪神鳴尾駅は、阪神本線の高架化に伴い駅前広場や側道が整備される予定である。大学の最寄駅周辺の賑わいや周辺地域の活力向上を図り、大学を中心とした魅力的で活力ある地域を形成するために、この整備に併せた大学への歩行者動線の強化や高架下の有効利用などについて、鉄道事業者、大学、行政の三者で検討を進める。

また、臨海部のウォーターフロントをはじめ甲山・丸山、夙川・武庫川・有馬川などの恵まれた自然や、甲子園球場、西宮神社、西宮郷・今津郷の酒造地帯、美術館・芸術ホールなどの集客施設など、市内の豊富な観光資源の魅力を高め、市民が西宮の魅力を再発見できるよう鉄道駅から観光資源へのアクセス性の向上を図る。

**④-II 地域課題としての移動環境の改善**

住宅地の魅力を維持・向上させるため、歩行者・自転車に配慮した道路の整備、狭あい道路の拡幅整備、通学路の安全性向上など、地域課題として、移動環境の改善に取り組む。

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

通学路を含めた生活道路について、通学時間帯の交通規制、路側帯のカラー舗装など、歩行者等の安全性の向上を図る。



図Ⅲ-2-26 通学路の安全対策の実施例

**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**

高齢者、障害のある人、妊産婦等の交通弱者を含むすべての人が外出や移動がしやすい交通環境を確保するため、交通関係施設等の整備、交通手段の確保、外出や移動の支援などに取り組むことにより、「みんなが暮らしやすく、お出かけしたくなるまち」を目指す。

<b>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</b>		
対応課題：外出や移動を容易にするための交通関係施設等の整備		
◎	バスの待合環境の向上（再掲）	★拡充 実施中
◎	鉄道駅舎内外へのエレベーター等の設置（再掲）	実施中
○	ノンステップバスの導入	実施中
○	鉄道駅周辺のバリアフリー化（再掲）	実施中
○	歩行者・自転車に配慮した道路の整備（再掲）	実施中
○	交通安全施設の整備等	実施中
<b>⑤-II 交通弱者等が外出・移動しやすい交通手段の確保</b>		
対応課題：外出や移動を容易にするための公共交通等の交通手段の確保		
◎	コミュニティ交通の導入（再掲）	実施中
○	福祉タクシーチケットの配布	実施中
<b>⑤-III 交通弱者等の安全で快適な外出・移動に向けた支援</b>		
対応課題：外出や移動を容易にするための安全で快適な移動に向けた支援		
○	高齢者交通助成	実施中
○	通所施設交通費補助	実施中
○	交通弱者への理解の醸成	実施中
○	違法駐車等防止の啓発活動等	実施中
○	横断旗の設置等	実施中
○	徒歩・自転車に関する安全教育	実施中
○	自転車利用に関する安全啓発	実施中
※	危険な自転車利用者への取締り<<参考>>	実施中
※	高齢者運転免許返納割引<<参考>>	実施中

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

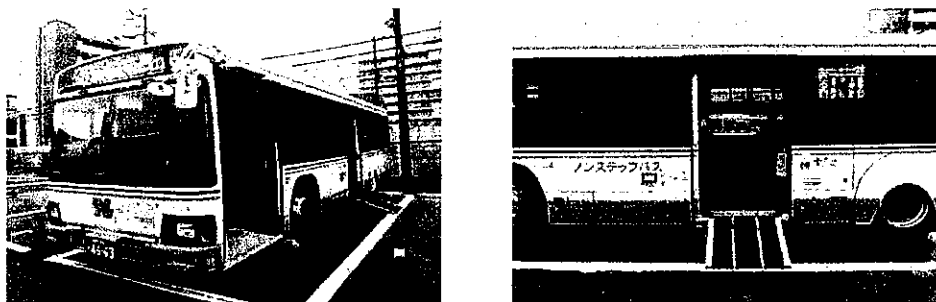
⑤-1 交通弱者等が外出・移動しやすい交通関係施設等の整備

交通弱者を含むすべての人が外出や移動がしやすい交通環境を確保するため、バス待合環境の向上、駅舎及び駅周辺のバリアフリー化、ノンステップバスの導入など交通関係施設等の整備に交通事業者と協力して取り組む。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

- ◎ バスの待合環境の向上(再掲) ★拡充 実施中
- ◎ 鉄道駅舎内外へのエレベーター等の設置(再掲) 実施中
- ノンステップバスの導入 実施中

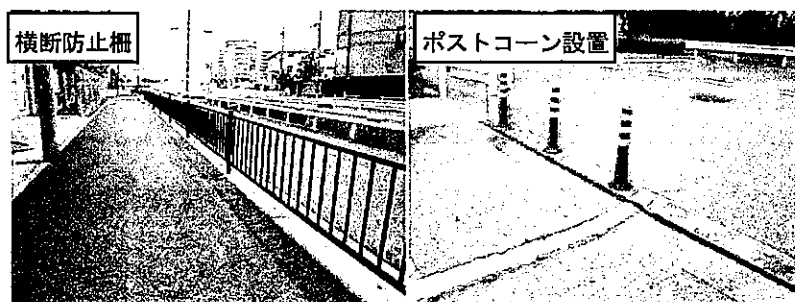
ノンステップバスを導入する事業者に対して、導入費用の一部を補助することで、高齢者等が移動しやすい交通環境の確保を促進する。



図Ⅲ-2-27 ノンステップバス(阪急バス)

- 鉄道駅周辺のバリアフリー化(再掲) 実施中
- 歩行者・自転車に配慮した道路の整備(再掲) 実施中
- 交通安全施設の整備等 実施中

道路交通の安全性や円滑性を向上させる、横断防止柵、道路反射鏡、道路照明灯、区画線などの交通安全施設の整備・維持管理を行う。



図Ⅲ-2-28 交通安全施設の整備例



⑤-II 交通弱者等が外出・移動しやすい交通手段の確保

交通弱者を含むすべての人が外出や移動がしやすい交通環境を確保するため、コミュニティ交通の導入支援、福祉タクシーチケットの配布などを通じて、外出や移動がしやすい交通手段の確保に取り組む。

- ◎ 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(再掲) 実施中

○ 福祉タクシーチケットの配布 実施中

一般の交通機関の利用が困難な在宅の高齢者や障害のある人について、自宅と医療機関等を結ぶ移動手段として福祉タクシーを利用した際、タクシー料金が助成される「福祉タクシー利用券」を発行する。利用券は「初乗制」と「予約制」の2種類があり、「初乗制」は初乗料金が、「予約制」はタクシー料金の9割(限度額あり)が助成される。

表Ⅱ-2-3 福祉タクシーチケットの配布状況

対象者	H26年度	
	登録者数	派遣回数
要介護4又は5に認定された65歳以上の高齢者で、介助者が添乗できる人	382人	5,141回
身体障害者手帳の視覚・下肢・体幹・移動機能障害(脳病変)1種1、2級及び上肢・上肢機能障害(脳病変)・内部障害1級を持っている方、又は療育手帳「A」を持っている人で、介助者が添乗できる人	3,841人	79,204回

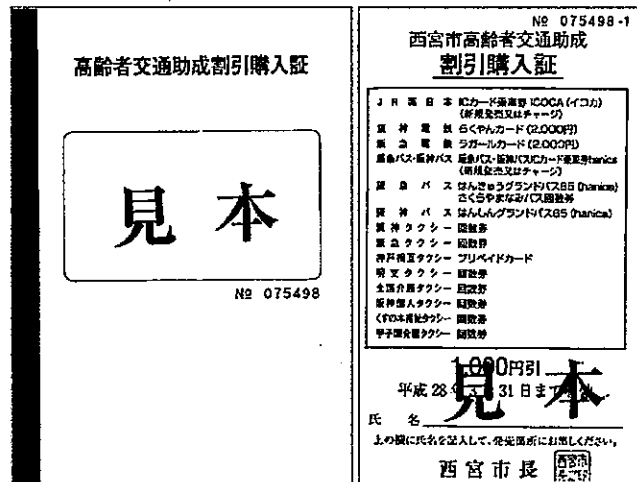
⑤-III 交通弱者等の安全で快適な外出・移動に向けた支援

交通弱者を含むすべての人にとって外出や移動がしやすい交通環境を確保するため、高齢者交通助成、交通弱者への理解の醸成、違法駐車等防止の啓発活動、横断旗の設置、徒歩・自転車に関する安全教育などを通じて、安全で快適な外出や移動に向けた支援に取り組む。

○ 高齢者交通助成 実施中

高齢者が元気に社会参加できるよう、電車・バス・タクシーのICカードやプリペイドカード、回数券について購入する際やICカードにチャージする際に割引が受けられる「高齢者交通助成割引購入証」を発行している。

平成28年度は、平成28年4月1日現在70歳以上で1年以上西宮市に住所を有している人に対して、5,000円分の割引購入証を発行している。



図Ⅲ-2-29 高齢者交通助成割引購入証

○ 通所施設交通費補助 **実施中**

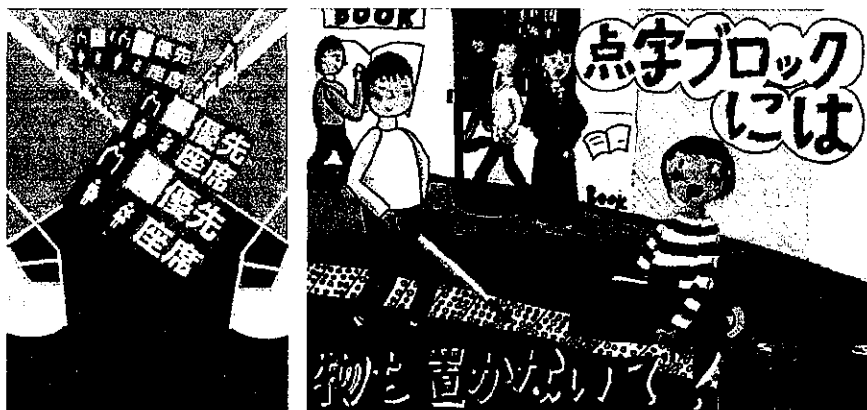
障害福祉サービスにおける日中活動サービス事業所に公共交通や自転車等の交通手段を利用して通所している人について、経済的負担を軽減するため、その交通費の一部を補助する。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

○ 交通弱者への理解の醸成 **実施中**

移動に制約のある人が心身ともに快適に安心して移動できる環境の整備に取り組む。本市では、子どもの頃からお互いに思いやり、助け合う福祉の心を育てるために、福祉作品コンクールの実施、福祉学習体験講座、ふれあい交流事業などを実施している。

また、兵庫県では交通弱者のための駐車スペースの適正利用を促進するため、「兵庫ゆずりあい駐車場制度」を実施している。



図Ⅲ-2-30 福祉作品コンクールの特選作品



図Ⅲ-2-31 福祉学習(車イス体験)の様子

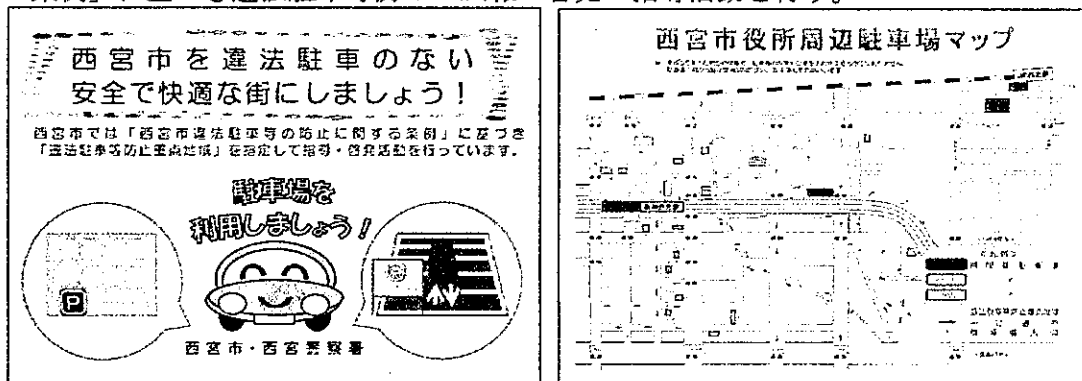


【案内標示】

図Ⅲ-2-32 兵庫ゆずりあい駐車場の案内標示

○ 違法駐車等防止の啓発活動等 **実施中**

通行の支障となる違法駐車等の防止について、「西宮市違法駐車等の防止に関する条例」に基づき違法駐車等防止の広報・啓発・指導活動を行う。

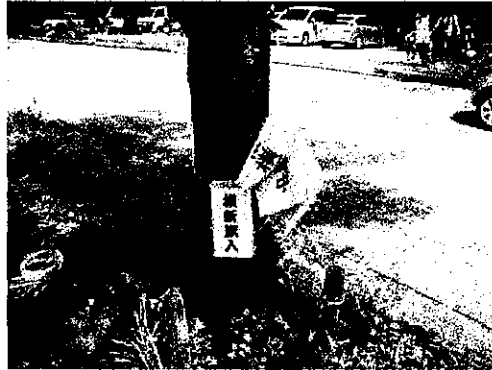


図Ⅲ-2-33 違法駐車等防止啓発チラシ

○ 横断旗の設置等 **実施中**

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

主に児童の通学路で、自動車交通量の多い横断歩道のある交差点等に、横断旗を設置し、道路を横断する歩行者の安全性の向上に努める。現在北部で14ヶ所、南部で90ヶ所に設置しており、紛失した際には横断旗を随時補充している。



図Ⅲ-2-34 横断旗の設置状況

○ 徒歩・自転車に関する安全教育 **実施中**

児童を対象とした交通安全教室や自転車教室等を開催し、基本的な交通ルールの習得と交通マナーの実践を通じて、交通事故防止を図る。また、近隣地域の高齢者を交通安全啓発推進員として委嘱し、地域での自主的な交通安全活動を促進する。

さらに、県公安委員会と市の連名で交通指導員を委嘱し、街頭での交通安全活動や、交通安全教室での指導を行っている。



図Ⅲ-2-35 交通安全教室の様子

○ 自転車利用に関する安全啓発 **実施中**

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

自転車利用者へのルール周知、マナーアップに向けて、兵庫県と連携した取り組みを行う。

兵庫県では、自転車の安全適正利用に関する県民、事業者、交通安全団体、市町及び県の各役割や責務、交通安全教育の充実、自転車の安全適正利用及び自転車損害賠償保険等の加入等を規定した「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を制定し、平成27年4月1日から施行している。



図Ⅲ-2-36 交通安全キャンペーンの実施状況

図Ⅲ-2-37 兵庫県「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」チラシ

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

※ 危険な自転車利用者への取締り **【実施中】** 《参考》

自転車利用者のマナーアップ、自転車歩行者道の安全性向上を目的に、危険な自転車利用者に対する取締りを強化している。

兵庫県警察では、平成27年6月1日、改正道路交通法の一部施行に伴い、危険な交通違反（危険行為）を繰り返した自転車利用者を対象に自転車運転者講習制度を実施している。



図Ⅲ-2-38 兵庫県警察「自転車運転者講習制度」

※ 高齢者運転免許返納割引 **【実施中】** 《参考》

運転免許証は、公安委員会へ返納することができ、返納した免許証の代わりに、身分証としても使え、様々な特典を受けることができる「運転経歴証明書」の交付を申請することができる。

特典の一つとして、高齢者運転免許自主返納サポート協議会に加盟している阪神バス株式会社、みなと観光バス株式会社、明和タクシー株式会社では、65歳以上で運転経歴証明書を提示した人を対象に乗車運賃の割引を行っている。

表Ⅱ-2-4 高齢者運転免許返納割引の概要（平成27年12月現在）

団体	対象者	割引内容
阪神バス株式会社	65歳以上で運転経歴証明書を提示した人（記載されている住所が兵庫県内の人）	路線バスの乗車運賃が半額（現金での利用に限る）
みなと観光バス株式会社	65歳以上で運転経歴証明書を提示した人	路線バスの乗車運賃が半額（現金での利用に限る）
明和タクシー株式会社	65歳以上で運転経歴証明書を提示した人	タクシーの乗車運賃が1割引

## 2.2.2 実施施策と対応課題の関係

実施施策と交通課題の対応関係を下表に示す。

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						
実施施策	課題① 生活サービス施設の 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	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	課題③ 公共交通の充実による 地域内や地域と拠点 間の連携強化及び 拠点形成	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	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・ 移動の支援等	中心拠点 に関する 特定課題
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	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	持続可能な 交通ネットワークの 形成	バス交通の充実による 地域と拠点間の 連携強化			阪急西宮北口 駅周辺は通勤・ 通学以外での利 用ニーズが高い がバスアクセス の 利便性が低い
①-II 公共交通の 要所における 生活サービス 機能の充実	生活サービス施設の 利用しやすい配置や 集約化					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 しやすいが、 通勤・通学以外 での利用ニーズ が低い
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	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		公共交通の充実による 地域・拠点間の 連携強化			
①-IV 拠点への 移動に手軽な 交通手段の 利便性向上	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					

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						
実施施策	課題① 生活サービス施設の 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	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	課題③ 公共交通の充実による 地域内や地域と拠点 間の連携強化及び 拠点形成	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	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・ 移動の支援等	
②-I 公共交通 ネットワークの強化	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	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	公共交通の充実による 地域・拠点間の連携 強化			
②-II 生活道路等における 通過交通の抑制		持続可能な 交通ネットワークの形成、 良好な生活環境確保に 向けた生活交通と通過 交通の分離				
②-III 防災性向上に 資する道路の整備・ 整備促進		持続可能な 交通ネットワークの形成、 緊急時における複数の 移動経路の確保		周辺地域の移動環境の 改善等の地域課題への 対応		
②-IV その他環境に 配慮した交通手段の 利用促進		持続可能な 交通ネットワークの形成		周辺地域の移動環境の 改善等の地域課題への 対応		

## 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

実施施策	課題① 生活サービス施設の 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	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	課題③ 公共交通の充実による 地域内や地域と拠点間 の連携強化及び 拠点形成	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	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・ 移動の支援等
③-I 鉄道駅の 利便性向上			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		外出や移動を容易に するための交通関係 施設等の整備
③-II 地域と拠点を結ぶ 利便性の高い バス路線の確保	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	持続可能な 交通ネットワークの形成	バス交通の充実による 地域と拠点の間の 連携強化		
③-III 公共交通の 利用環境の向上	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		公共交通の充実による 地域・拠点間 の連携強化		外出や移動を容易に するための交通関係 施設等の整備
③-IV 公共交通の 利用促進			公共交通の充実による 地域・拠点間の連携 強化		
③-V 地域内交流を 促進する バス交通の充実			バス交通の充実による 地域内の連携強化	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	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

## 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

実施施策	課題① 生活サービス施設の 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	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	課題③ 公共交通の充実による 地域内や地域と拠点間 の連携強化及び 拠点形成	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	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・ 移動の支援等
④-I 地域の魅力を 維持・向上させる 交通アクセスの向上			バス交通の充実による 地域内の連携強化	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	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
④-II 地域課題としての 移動環境の改善		持続可能な 交通ネットワークの形成		周辺地域の移動環境の 改善等の地域課題への 対応	

## 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

実施施策	課題① 生活サービス施設の 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	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	課題③ 公共交通の充実による 地域内や地域と拠点間 の連携強化及び 拠点形成	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	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・ 移動の支援等
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			公共交通の充実による 地域・拠点間の連携 強化		外出や移動を容易に するための交通関係 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			バス交通の充実による 地域内の連携強化	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	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
⑤-III 交通弱者等の 安全で快適な外出・ 移動に向けた支援					外出や移動を容易に するための安全で 快適な移動に向けた 支援

### 3. 実施プログラム

#### 3.1 施策の実施スケジュール

実施施策の事業化に向けた検討を進め、平成 47 年を効果発現の目標年次として、今後 10 年間に着手予定の施策の実施スケジュールを設定する。また、実施主体が市以外の施策については、地域や事業者、関係機関と協議・調整を行い、具体化を図る。

策定から 5 年目に各施策の進捗状況の把握、評価を行い、必要に応じて施策の見直しを行う。

**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**

施策	実施中の施策	事業スケジュール	
		前期 H28~H32	後期 H33~H37
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	◎ 幹線的なバス路線の強化・再編 <span style="float: right;">★新たな施策</span>	→	
	◎ 都市計画道路の整備	→	
	主な整備路線 山手幹線 競馬場線 武庫川広田線 国道176号(名塩道路) 今津西線 丸山線 甲子園段上線	●	→
	○ 道路と鉄道の立体交差化 阪神本線 阪急神戸本線	●	→
	○ 主要交差点の改良	●	→
①-II 公共交通の要所における 生活サービス機能の充実	◎ 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 <span style="float: right;">★新たな施策</span>	→	
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	○ 鉄道とバスの乗換利便性の向上 <span style="float: right;">★新たな施策</span>	→	
	○ 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 <span style="float: right;">★新たな施策</span>	→	
①-IV 拠点への移動に手軽な 交通手段の利便性向上	○ 自転車駐車場の改良・新設等	●	→
	※ レンタサイクルの導入《参考》	●	→

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策



**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**

基本目標	施策	実施中の施策	事業スケジュール	
			前期 H29~H32	後期 H33~H37
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	◎ 交通結節機能の強化 主な整備箇所 阪神甲子園駅 阪神鳴尾駅 阪神西宮駅 JR甲子園口駅	●	→
			●	→
			●	→
			●	→
			●	→
	◎ 幹線的なバス路線の強化・再編(再掲) ★新たな施策	●	→	
		○ 鉄道とバスの乗換利便性の向上(再掲) ★新たな施策	●	→
	②-II 生活道路等における 通過交通の抑制	◎ 主要幹線道路の整備促進(国道176号(名塩道路))	●	→
		○ 高速道路の整備促進(新名神高速道路、名神湾岸連絡線)	●	→
	②-III 防災性向上に資する 道路の整備・整備促進	○ 緊急時の移動経路となる道路の整備・整備促進 (名塩道路、青葉連絡道、名神湾岸連絡線)	●	→
		○ 狭い道路の拡張整備	●	→
		○ 低公害車の普及促進	●	→
②-IV その他環境に配慮した 交通手段の利用促進	○ クリーンエネルギー自動車等の普及促進	●	→	
	○ 歩行者・自転車に配慮した道路の整備	●	→	
	○ 歩行者・自転車に配慮した道路の整備	●	→	

**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**

施策	実施中の施策	事業スケジュール	
		前期 H29~H32	後期 H33~H37
③-I 鉄道駅の利便性向上	◎ 鉄道駅の新設・改良 ★拡充	●	→
	○ 鉄道駅周辺のバリアフリー化	●	→
	◎ 鉄道駅舎内外へのエレベーター等の設置	●	→
③-II 地域と拠点を結ぶ 利便性の高いバス 路線の確保	◎ 山口地域と南部市街地を直接連絡する公共交通の確保	●	→
	◎ 幹線的なバス路線の強化・再編(再掲) ★新たな施策	●	→
	※ 公共車両優先システム(PTPS)の導入<参考>	●	→
③-III 公共交通の 利用環境の向上	◎ バス運行情報のICT化・有効活用等 ★新たな施策	●	→
	◎ バスの待合環境の向上 ★拡充	●	→
	○ 鉄道とバスの乗換利便性の向上(再掲) ★新たな施策	●	→
	※ バス定期券の事業者間相互利用<参考>	●	→
③-IV 公共交通の利用促進	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 ★新たな施策	●	→
	◎ モビリティ・マネジメントの実施 ★新たな施策	●	→
	ノーマイカーデーの実施	●	→
	○ バス案内マップの作成	●	→
	※ 小学生等へのバス乗り方教室の実施<参考>	●	→
③-V 地域内交流を促進する バス交通の充実	◎ コミュニティ交通の導入	●	→
	◎ コミュニティ交通の導入	●	→

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

**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**

施策	実施中の施策	事業スケジュール	
		前期 H29~H32	後期 H33~H37
④-I 地域の魅力を維持・向上させる 交通アクセスの向上	◎ 地域主体で地域の課題解決に向けた取組みを進める仕組みづくり ★拡充	●	→
	◎ コミュニティ交通の導入(再掲)	●	→
	○ 大学や観光資源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		→
④-II 地域課題としての移動環境の改善	○ 歩行者・自転車に配慮した道路の整備(再掲)	●	→
	○ 狭あい道路の拡幅整備(再掲)	●	→
	○ 通学路の安全性向上	●	→

**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**

施策	実施中の施策	事業スケジュール	
		前期 H29~H32	後期 H33~H37
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	◎ バスの待合環境の向上(再掲) ★拡充	●	→
	◎ 鉄道駅舎内外へのエレベーター等の設置(再掲)	●	→
	○ ノンステップバスの導入	●	→
	○ 鉄道駅周辺のバリアフリー化(再掲)	●	→
	○ 歩行者・自転車に配慮した道路の整備(再掲)	●	→
	○ 交通安全施設の整備等	●	→
⑤-II 交通弱者等が外出・移動しやすい 交通手段の確保	◎ コミュニティ交通の導入(再掲)	●	→
	○ 福祉タクシーチケットの配布	●	→
⑤-III 交通弱者等の安全で快適な 外出・移動に向けた支援	○ 高齢者交通助成	●	→
	○ 通所施設交通費補助	●	→
	○ 交通弱者への理解の醸成	●	→
	○ 違法駐車等防止の啓発活動等	●	→
	○ 横断旗の設置等	●	→
	○ 徒歩・自転車に関する安全教育	●	→
	○ 自転車利用に関する安全啓発	●	→
	※ 危険な自転車利用者への取締り<参考>	●	→
※ 高齢者運転免許返納割引<参考>	●	→	

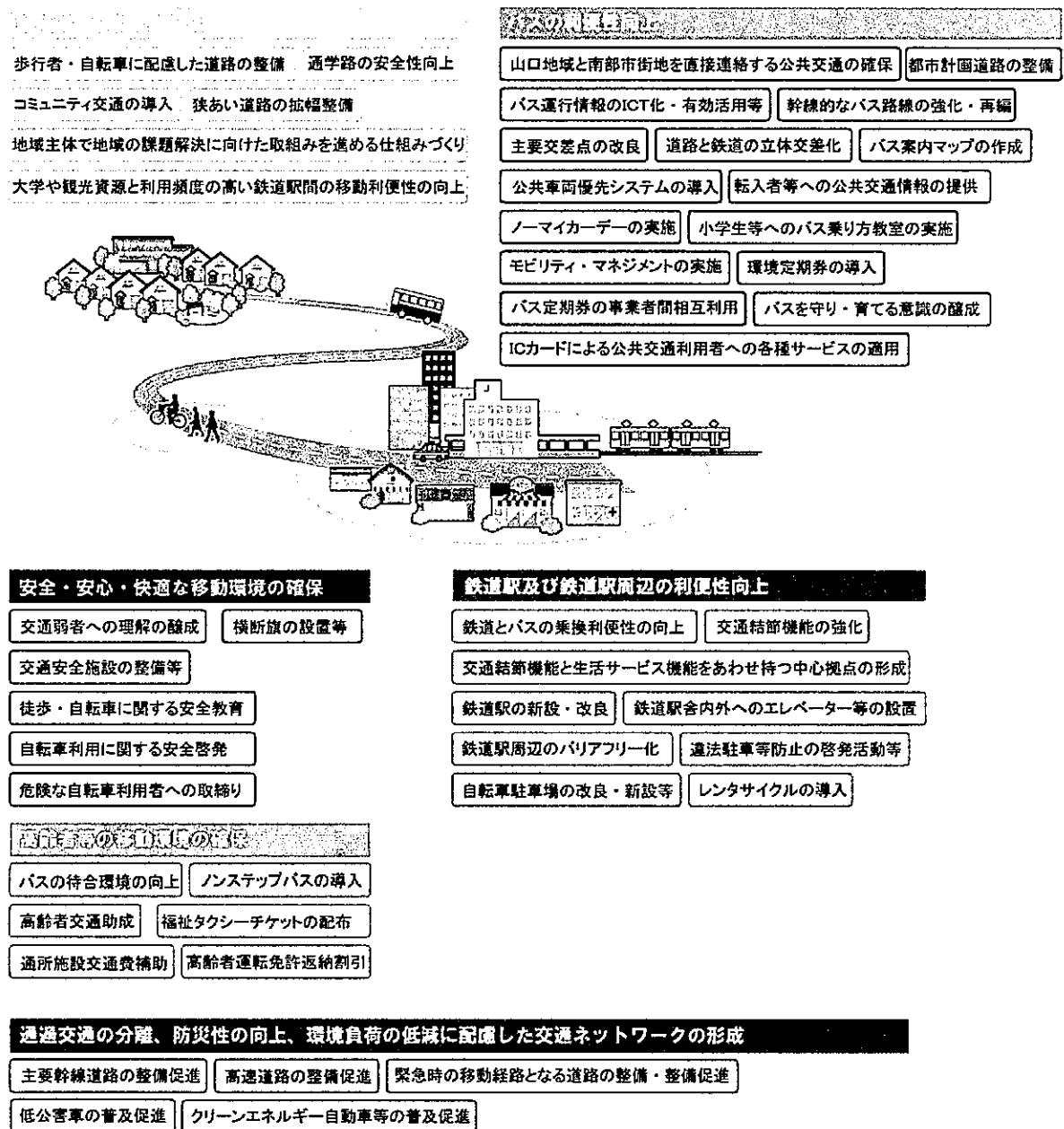
- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

### 3.2 施策の進め方と総合交通戦略の評価

#### 3.2.1 効果的かつ実現性の高い施策推進に向けて

##### 1) 効果的な施策の組合せ

様々な施策実施による効果を相乗的に発現させるため、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、施策を推進する。

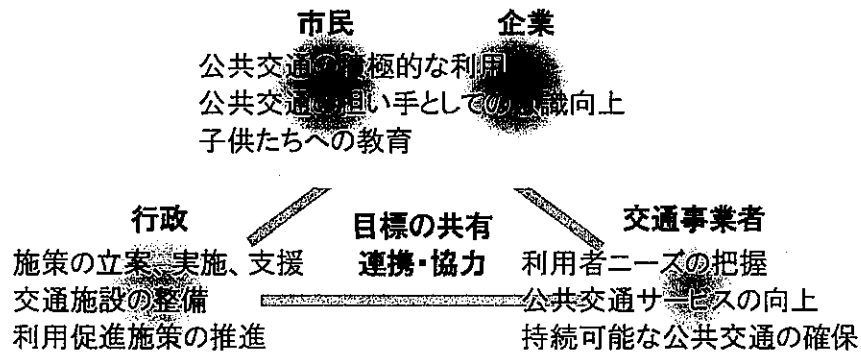


図Ⅲ-3-1 効果的な施策の組合せイメージ

2) 市民・企業、交通事業者、行政の役割分担

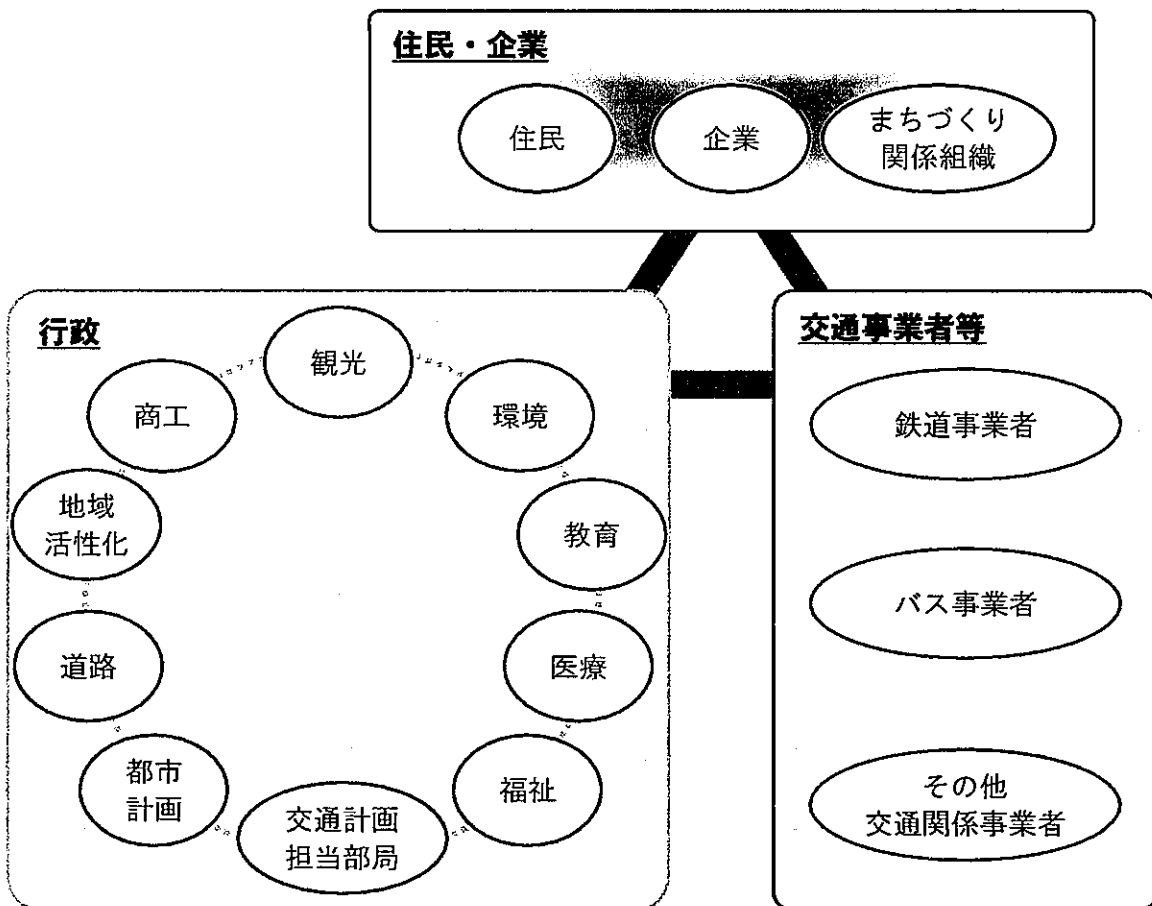
持続可能な交通体系を構築するためには、市民・企業、交通事業者、行政が相互に連携して、それぞれの役割を果たすことが重要である。

本市では、市民・企業が持つ豊かな知識及び経験をまちづくりに生かし、市民・企業と市がよりよい本市の姿を共に考え、その実現に向けて共に行動する地域社会の形成に資することを目的とした「西宮市参画と協働の推進に関する条例」を施行しており、このような仕組みを活用しながら、施策を推進する。



図Ⅲ-3-2 施策推進における役割分担

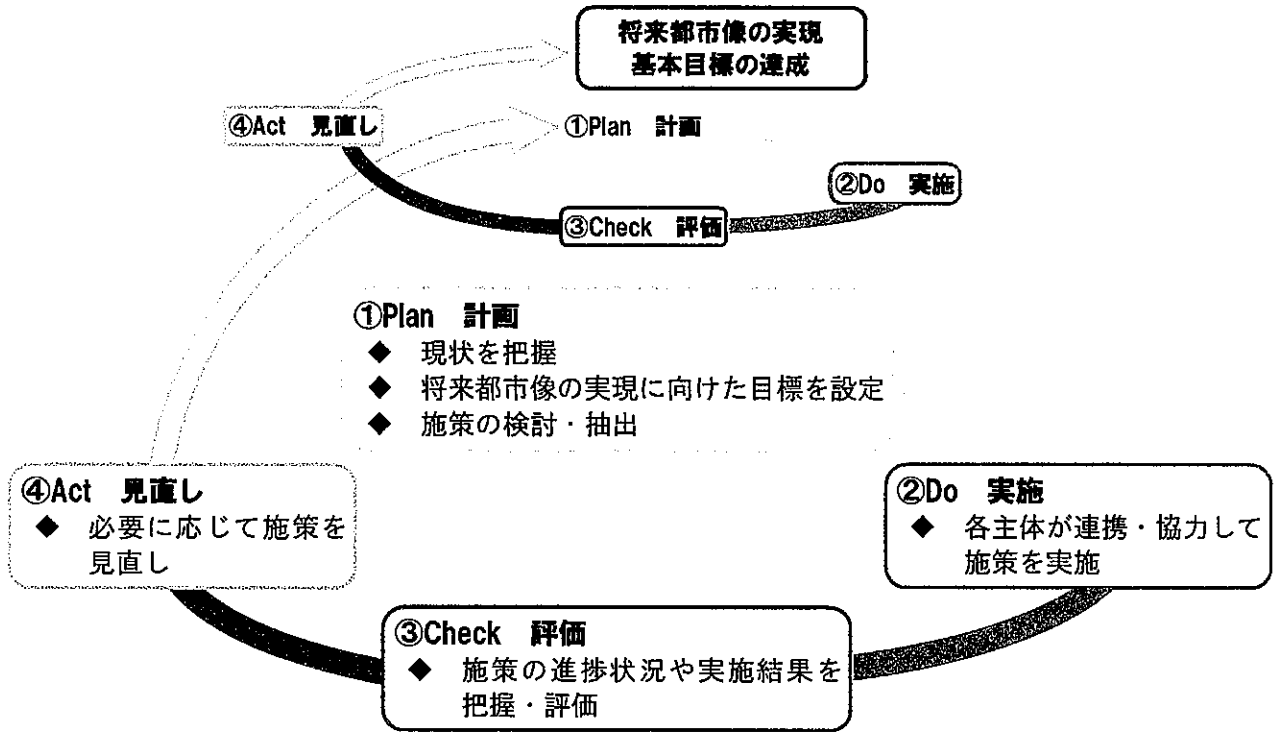
行政内では既設の「西宮市交通政策課題検討委員会」を活用し、分野横断的な取組みを進めるとともに、市民等や交通事業者と目標の共有や連携・協力を図りながら施策を推進する。



図Ⅲ-3-3 施策推進の連携イメージ

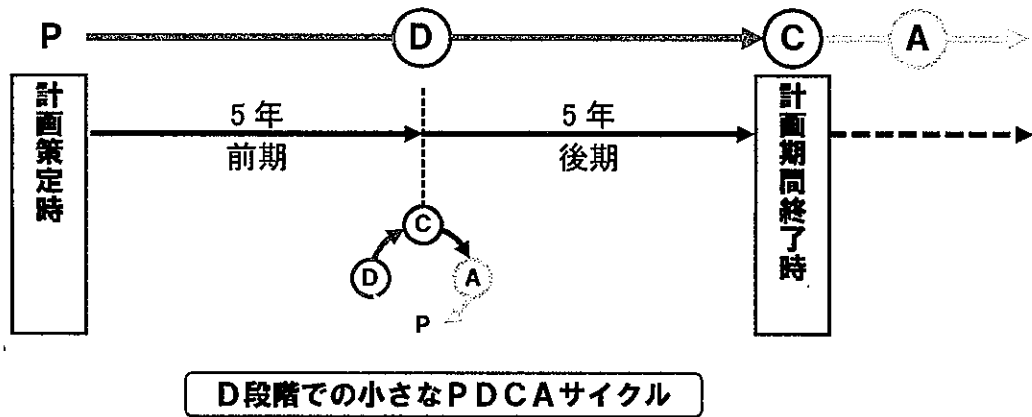
### 3.2.2 PDCA サイクルの構築

施策の推進に当たっては、計画 (Plan) を実施 (Do) して、評価 (Check) し、見直し (Act) を図る PDCA サイクルを取り入れる。



図Ⅲ-3-4 PDCA サイクルのイメージ

計画策定から計画期間終了までにおける PDCA サイクルに加え、D (実施) 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 サイクルを実施する。



図Ⅲ-3-5 PDCA サイクル

### 3.2.3 評価指標、モニタリング指標および目標値の設定

PDCA サイクルにおける「評価（Check）」において、事業の進捗と施策実施の効果を把握するために、モニタリング指標と評価指標を設定する。

#### 1) 指標設定の考え方

##### (1) 上位計画、関連計画との整合

庁内の各組織と連携して施策を推進するため、上位計画や関連計画と整合したものとする。

##### (2) わかりやすさ

各主体が理解し、共有できることが必要であるため、できるだけ定量化でき、わかりやすく、イメージしやすいものとする。

##### (3) データ入手の容易性と継続性

継続して評価を行うことができるように、定期的に行われている調査や統計資料を活用したものとする。

## 2) 評価指標及び目標値の設定

総合交通戦略における将来都市像を踏まえ、施策実施により鉄道・バスなど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進展する中でも、公共交通の利用者数を維持していくことを目指す観点から、評価指標及び目標値を設定する。

表Ⅲ-3-1 評価指標及び目標値

評価指標	活用データ (評価間隔)	指標および目標値 設定の考え方	現況値 [年次] 目標値 [目標年次] (参考値)
一日あたりの公共交通の 利用回数  (鉄道乗降客数/2)+バス乗車人員 西宮市内15歳以上人口	交通事業者 西宮市 (毎年)	人口減少や高齢化が 進展する中でも公共交通 利用者を維持	現況値:0.84 回/人[H26] 目標値:0.83 回/人[H47] (参考: 0.81 回/人[H37])
徒歩と公共交通による 中心拠点までの到達期待時間が 30 分以内の人口比率	GIS データ (毎年)	容易に生活サービスを利用で きる人口の比率を増加	現況値:63.6% [H22] 目標値:70%以上[H47] (参考:67%以上 [H37])
温室効果ガスの部門別排出量 (運輸部門・自動車)	西宮市 (毎年)	公共交通の利用促進により 運輸部門の CO <sub>2</sub> 排出量を 低減 (COP21 での国の目標値 設定の考え方を参照)	現況値:34.5 万t-CO <sub>2</sub> [H25] 目標値:23 万t-CO <sub>2</sub> [H47] (参考: 28 万t-CO <sub>2</sub> [H37])
みんなが暮らしやすく、 お出かけしたくなるまちとしての 「まちの満足度」	市政モニター アンケート (5 年程度)	将来都市像の実現についての 実感度を向上	現況値: 58.5%[H27] 上記 3 つの指標を補完する 参考値として扱う

## 3) モニタリング指標及び目標値の設定

重点施策のうち、施策の進捗状況を数値として把握できるものについてモニタリング指標及び目標値を設定した。

表Ⅲ-3-2 モニタリング指標及び目標値

重点施策	評価指標	現況値 [年次] 目標値 [年次]
都市計画道路の整備	都市計画道路の整備率	現況値:83% [H27] 目標値:85% [H37]
交通結節機能の強化	平成27年度以降に 改良を行った駅前広場の箇所数	現況値: 0 箇所 [H27] 目標値: 5箇所 [H37]
主要幹線道路の整備促進	国道 176 号(名塩道路の整備率)	現況値: 50%[H27] 目標値:— 国の直轄事業のため目標値設定は 困難であるが、早期の整備率向上を 目指す
鉄道駅の新設・改良	平成27年度以降に 新設又は改良した鉄道駅数	現況値:1 箇所[H27] 目標値:5箇所[H37]
山口地域と南部市街地を 直接連絡する公共交通の 確保	さくらやまなみバスの利用者数	現況値:404 千人/年[H26] 目標値:430 千人/年[H37]
バスの待合環境の向上	ベンチの設置箇所の割合 (歩道幅員 2.5m 以上のバス停留所)	現況値:23% [H27] 目標値:35% [H37]
コミュニティ交通の導入	コミュニティ交通の利用者数(生瀬地区)	現況値:44 人/日 [H26] 目標値:88 人/日 [H37]
地域主体で地域の課題 解決に向けた取組みを 進める仕組みづくり	平成27年度以降に まちづくり施策に着手した地域団体数	現況値:1 団体[H27] 目標値:3 団体[H37]