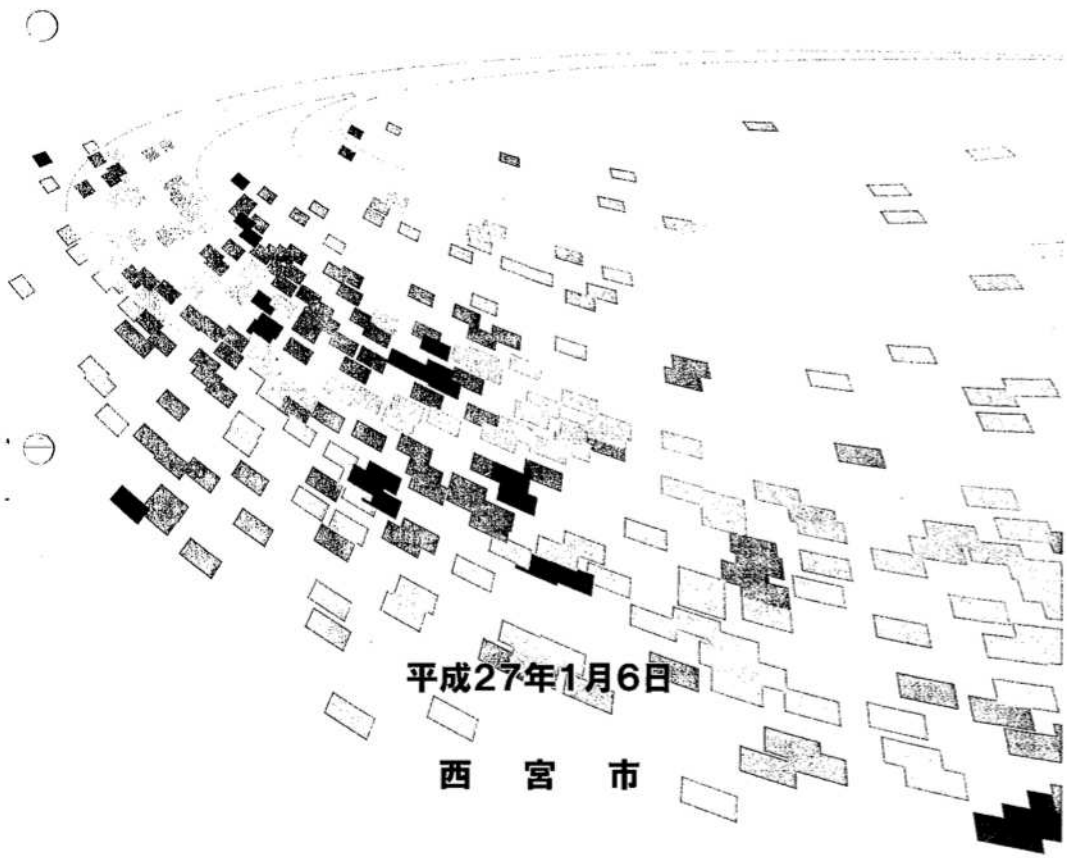


# 西宮市総合交通戦略 第4回分科会資料



平成27年1月6日

西宮市

## 目次

- I 序章
  - 1 総合交通戦略の策定にあたって ..... I-1-1
    - 1.1 総合交通戦略策定の趣旨 ..... I-1-1
    - 1.2 総合交通戦略の構成 ..... I-1-2
    - 1.3 対象区域と目標年次 ..... I-1-3
  - 2 総合交通戦略策定の背景 ..... I-2-1
    - 2.1 西宮市の概況 ..... I-2-1
    - 2.2 上位計画・関連計画等 ..... I-2-18
- II 基本計画
  - 1 基本理念 ..... II-1-1
  - 2 将来都市像 ..... II-2-1
    - 2.1 西宮市の「強み」・「特性」・「将来のリスク」 ..... II-2-1
    - 2.2 将来都市像の設定 ..... II-2-2
  - 3 都市構造の考え方 ..... II-3-1
    - 3.1 都市構造とは ..... II-3-1
    - 3.2 都市整備全般における都市構造の考え方 ..... II-3-1
    - 3.3 総合交通戦略での都市構造の考え方 ..... II-3-3
  - 4 将来都市像に照らした現状と課題 ..... II-4-1
    - 4.1 お出かけ環境の現状 ..... II-4-1
    - 4.2 暮らしの現状 ..... II-4-36
    - 4.3 暮らしの視点からの課題の整理 ..... II-4-106
  - 5 総合交通戦略の基本目標の設定 ..... II-5-1
  - 6 基本目標を実現するための施策の柱 ..... II-6-1
  - 7 施策の柱に基づく施策体系 ..... II-7-1
    - 7.1 施策体系検討の基本的な考え方 ..... II-7-1
    - 7.2 施策の体系 ..... II-7-2
  - 8 施策推進にあたっての役割分担の方針 ..... II-8-1
    - 8.1 推進体制・役割分担の考え方 ..... II-8-1
    - 8.2 各主体の主な役割 ..... II-8-2
    - 8.3 計画の評価・改善の仕組みづくり ..... II-8-4

本分科会  
配布資料

### III 実施計画

<b>1 施策の検討</b> .....	<b>1-1</b>
1.1 施策検討の方針 .....	1-1
1.2 施策具体化の視点 .....	1-3
1.3 施策の展開 .....	1-19

本分科会  
配布資料

#### 2.実施スケジュールの整理・検討

#### 3.評価指標および目標値の設定

#### 4.実施プログラムの策定

## 5 総合交通戦略の基本目標の設定

前章で導かれた現状と課題を踏まえつつ、これらに対応する基本目標を以下の通り設定する。

### 基本目標①: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

さらに魅力ある「文教住宅都市」を形成するために、自然豊かで落ち着きある住宅地、昔ながらの歴史・文化を感じさせる住宅地、利便性の高い都市型住宅地等、西宮市の魅力である住まいの多様性を維持するため、交通の利便性の確保に努める。

また、大学・高校をはじめとする文教施設について、通学の利便性を確保するとともに、社会に開かれた施設とするため、交通の利便性の確保に努める。

### 基本目標②: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、妊産婦等が円滑に移動し、活発に社会活動に参画し、いつまでも安心して住み続けられる交通環境の確保に努める。

### 基本目標③: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

「みんなが暮らしやすいまち」を実現するため、日常生活圏内の生活拠点の形成や、中心拠点へのアクセス性の向上など、生活サービスを身近にする、交通及び拠点の充実に努める。

### 基本目標④: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

市内等における円滑な移動を確保し、ふれあいや交流の機会を提供するとともに、拠点等の活力を市全体に波及させる公共交通の充実に努める。

また、地域コミュニティを高める公共交通をみんなで守り育てる。

### 基本目標⑤:安全・安心で環境にやさしい交通ネットワークの形成

日常生活において、誰もが安心して外出できるよう、安全で利用しやすい交通ネットワークの形成に努める。

また、公共交通など、環境負荷の小さい交通手段の利便性向上を図る。

## 6 基本目標を実現するための施策の柱

前章で設定した基本目標を実現するための施策の柱を以下に示す。

### I. 日常生活圏における安全で快適な移動環境の確保

徒歩や自転車による日常生活圏の移動について、誰もが安全で快適に移動できる環境の確保に努める。

### II. 徒歩・バス等による中心拠点、文教施設等への移動利便性の向上

買物、医療等のサービスや、文教施設を利用しやすいよう、徒歩やバス等による中心拠点、文教施設等への移動利便性の向上を図る。

### III. 生活サービスや交通結節機能が充実した中心拠点等の形成

西宮北口駅周辺、阪神西宮駅周辺、甲子園駅周辺等において、市内各地から移動しやすく、生活サービスや交通結節機能が充実した中心拠点等の形成を図る。

### IV. 安全・安心で快適な移動や地域環境の改善に資する交通環境の整備

交通事故の危険性や災害による被害を最小限に抑え、安心して生活できるよう、交通の安全性、快適性やリダンダンシーに配慮した交通環境の整備に努める。

### V. 公共交通や地域固有の交通システムを協働で支える取組みの推進

居住地区内の移動、拠点へのアクセス、拠点で展開する施策を持続可能なものとするために、行政、市民、交通事業者等がそれぞれの役割を果たし、公共交通や地域固有の交通システムを協働で支える取組みを推進する。

戦略の基本目標と施策の柱の関係は、以下に示すとおりである。

		施策の柱				
		I. 日常生活圏における安全で快適な移動環境の確保	II. 徒歩・バス等による中心拠点、文教施設等への移動利便性の向上	III. 生活サービスや交通結節機能が充実した中心拠点等の形成	IV. 安全・安心で快適な移動や地域環境の改善に資する交通環境の整備	V. 公共交通や地域固有の交通システムを協働で支える取組みの推進
基本目標	①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	○	○		○	○
	②高齢者、障がい者、妊産婦等が外出しやすく、移動しやすい交通環境の確保	○	○	○	○	○
	③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	○	○	○		
	④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	○	○			○
	⑤安全・安心で環境にやさしい交通ネットワークの形成	○	○		○	○

## 7 施策の柱に基づく施策体系

### 7.1 施策体系検討の基本的な考え方

「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具体化した5つの基本目標を達成するためには、「強み」を活かして、「特性」を維持するとともに、「将来のリスク」を軽減するという基本姿勢が重要となる。

そのような中では、鉄道利便性の高さを最大限に活用し、メリハリのある拠点形成を図り、誰もが外出しやすいよう、バスを中心として、拠点と住宅地等との連携を強化していくことが、都市全体の活力を維持していく上で効果的であると考えられる。

また、そのことにより拠点の活力が鉄道駅から離れた地域まで波及することも期待される。そこで、上記の考え方を踏まえた施策の体系を以下のように、設定する。

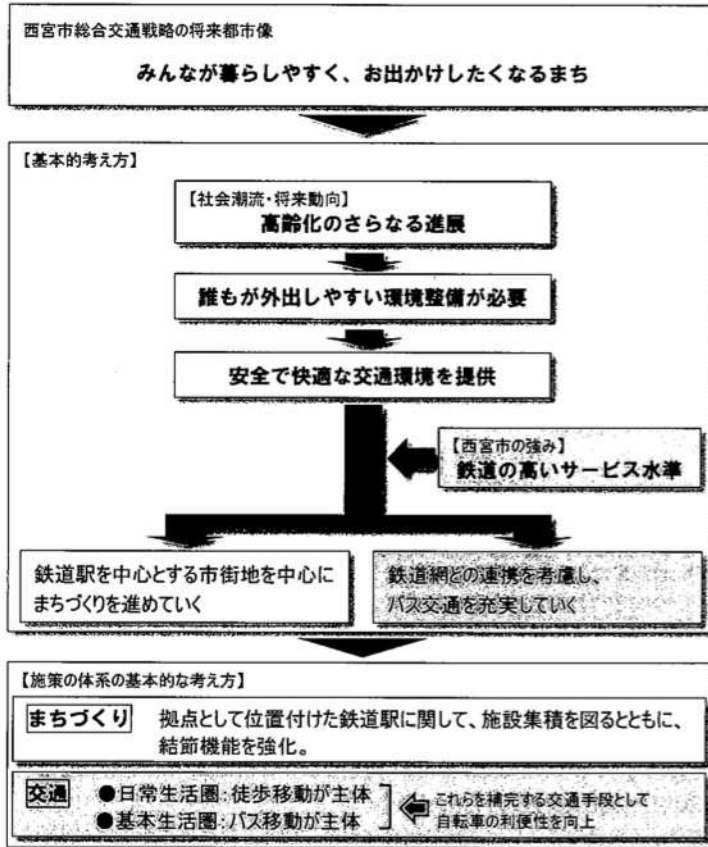


図 7.1 施策の体系検討の基本的な考え方

## 7.2 施策の体系

### 7.2.1 日常生活圏における安全で快適な移動環境の確保

徒歩や自転車による日常生活圏の移動については、そのような地形的特性等を踏まえ、誰もが安全で快適な移動ができる環境を確保する施策を立案する。

西宮市は駅を中心としたまちが形成されており、平地部に広がる市街地や、丘陵地に分布する住宅地など、様々な特性を有している。



図 7.2 施策体系のイメージ

- 1) 徒歩・自転車による移動環境の改善  
歩行空間や自転車走行空間において、適切な空間の確保やバリアフリー化など移動環境を改善する施策を立案する。
- 2) 鉄道駅・バス停から離れた地域、高低差が大きい地域の移動環境の改善  
高齢者等の外出が困難となっている鉄道駅・バス停から離れた地域や高低差が大きい丘陵地等において、コミュニティバスの導入など鉄道駅やバス停への移動環境を改善する施策を立案する。
- 3) 地域特性に応じた交通システムの検討  
路線バスが運行できないような狭小な街路で構成された地域や需要が小さい地域において、小型車両による乗合交通、パーソナルモビリティなど地域特性に応じた交通システム導入の検討を行う。

## 7.2.2 徒歩・バス等による中心拠点、文教施設等への移動利便性の向上

買物、医療等のサービスや、文教施設を利用しやすいよう、徒歩やバス等による中心拠点、文教施設等への移動利便性を向上する施策を立案する。

西宮市には、多くの文教施設が立地しているが、関西学院大学のように、駅から離れた場所に立地している施設も存在している。また、北部地域などでは、身近な距離に高校・大学、さらには生活サービスが立地していない状況にある。

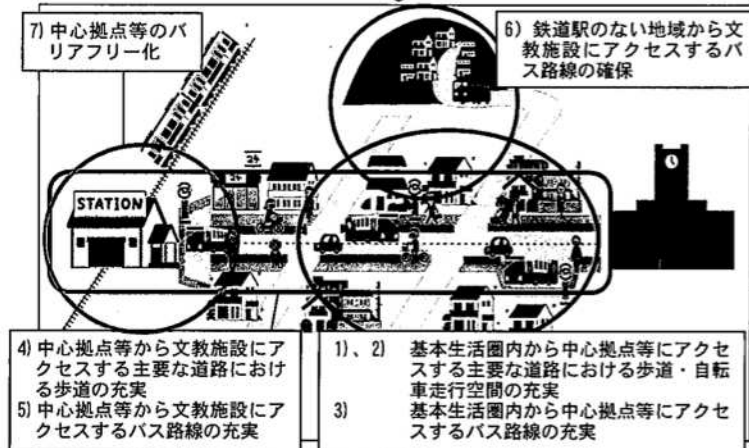


図 7.3 施策体系のイメージ

- 1) 基本生活圏内から中心拠点等にアクセスする主要な道路における歩道の充実  
基本生活圏内から中心拠点等にアクセスする主要な道路において、適切な空間の確保やバリアフリー化など歩行空間の充実を図る施策を立案する。
- 2) 基本生活圏内から中心拠点等にアクセスする主要な道路における自転車走行空間の充実  
基本生活圏内から中心拠点等にアクセスする主要な道路において、適切な空間の確保やバリアフリー化など自転車走行空間の充実を図る施策を立案する。
- 3) 基本生活圏内から中心拠点等にアクセスするバス路線の充実  
基本生活圏内から中心拠点等にアクセスするバス路線において、バスサービス充実や速達性・定時性向上などの利便性の向上や待合環境充実などの利用環境の改善を図る施策を立案する。
- 4) 中心拠点等から文教施設にアクセスする主要な道路における歩道の充実  
中心拠点等から文教施設にアクセスする主要な道路において、適切な空間の確保やバリアフリー化など歩行空間の充実を図る施策を立案する。
- 5) 中心拠点等から文教施設にアクセスするバス路線の充実  
中心拠点等から文教施設にアクセスするバス路線において、バスサービス充実や速達性・定時性向上などの利便性の向上や待合環境充実などの利用環境の改善を図る施策を立案する。
- 6) 鉄道駅のない地域から文教施設にアクセスするバス路線の確保  
鉄道駅のない地域から文教施設へのアクセスにおいて、バス路線の導入など住民や学生の足を確保する施策を立案する。
- 7) 中心拠点等のバリアフリー化  
中心拠点において、歩行空間や自転車走行空間におけるバリアフリー化を図る施策を立案する。

## 7.2.3 生活サービスや交通結節機能が充実した中心拠点等の形成

西宮北口駅周辺、阪神西宮駅周辺、JR 西宮駅周辺、甲子園駅周辺等において、市内各地から移動しやすく、生活サービスや交通結節機能が充実した中心拠点等を形成する施策を立案する。

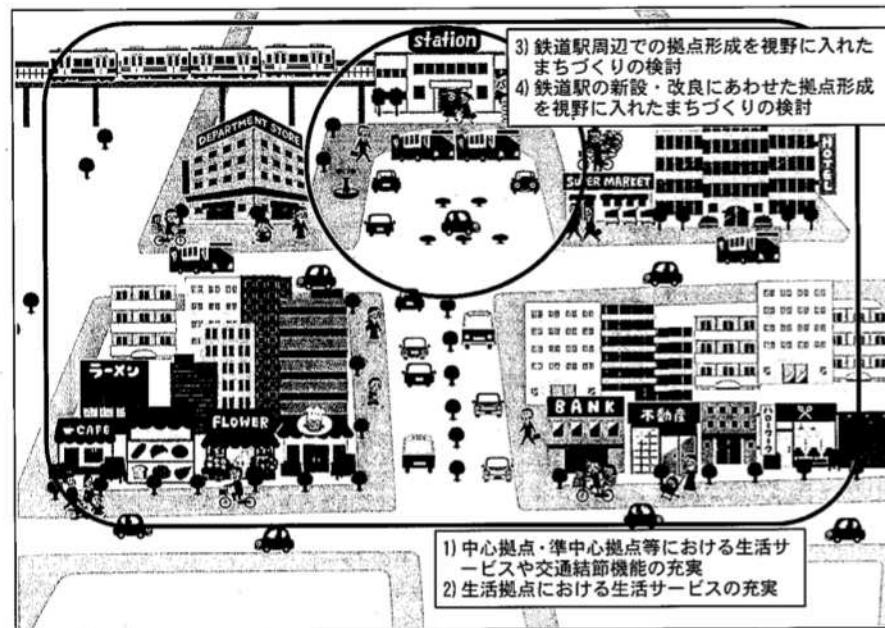


図 7.4 施策体系のイメージ

- 1) 中心拠点・準中心拠点等における生活サービスや交通結節機能の充実  
中心拠点・準中心拠点等において、商業施設、医療・福祉施設などの市民の生活サービスの充実を図る施策や駅前広場などの交通結節機能の充実を図る施策を立案する。
- 2) 生活拠点における生活サービスの充実  
生活拠点において、商業施設、医療・福祉施設などの市民の生活サービスの充実を図る施策を立案する。
- 3) 鉄道駅周辺での拠点形成を視野に入れたまちづくりの検討  
鉄道駅周辺の比較的大きな空地において、拠点を形成するまちづくりの検討を行う。
- 4) 鉄道駅の新設・改良にあわせた拠点形成を視野に入れたまちづくりの検討  
鉄道駅の新設・改良にあわせて、拠点を形成するまちづくりの検討を行う。

## 7.2.4 安全・安心で快適な移動や地域環境の改善に資する交通環境の整備

交通事故の危険性や災害による被害を最小限に抑え、安心して生活できるよう、交通の安全性、快適性やリダンダンシーを確保する交通環境を整備する施策を立案する。

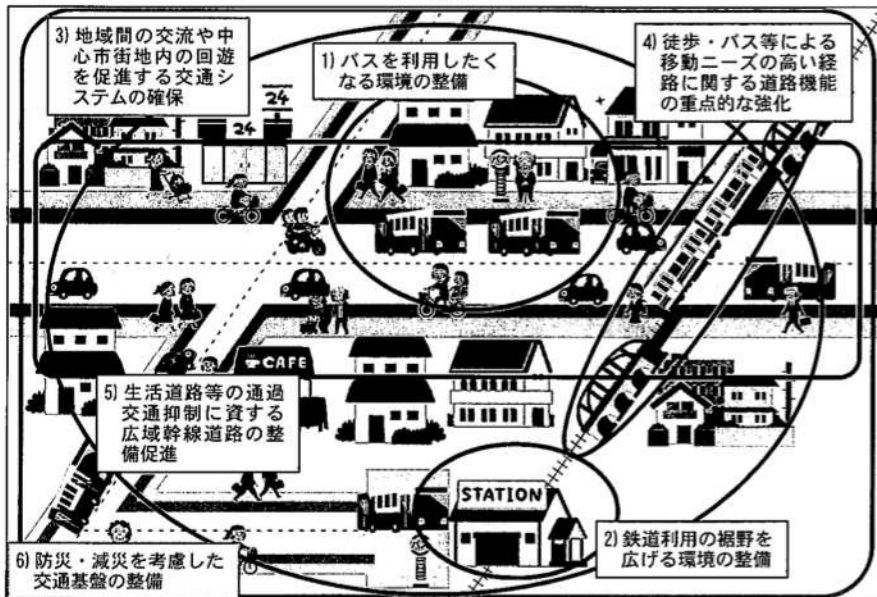
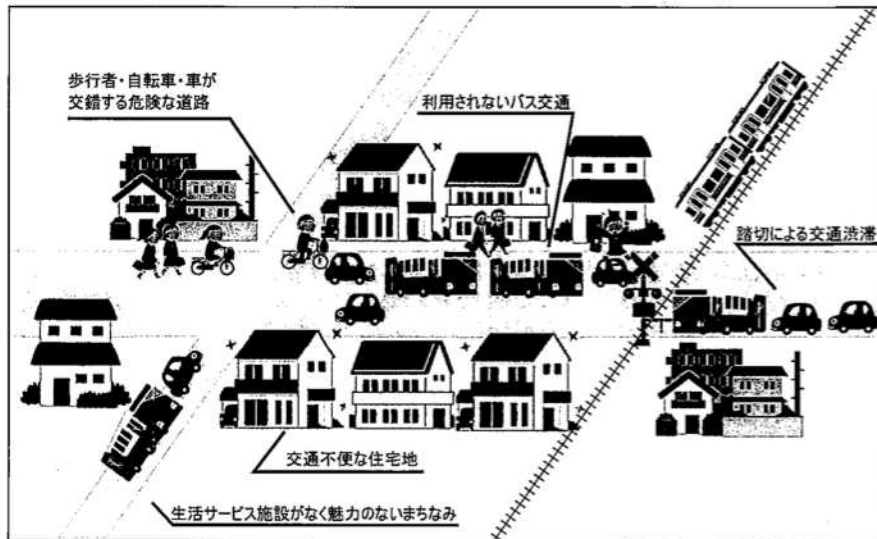


図 7.5 施策体系のイメージ

## 1) バスを利用したくなる環境の整備

バスの利便性向上、速達性・定時性向上、利用環境改善、運賃割引などバスを利用したくなるような環境とする施策を立案する。

## 2) 鉄道利用の裾野を広げる環境の整備

鉄道の利便性向上、利用環境改善など鉄道を利用しやすい環境とする施策を立案する。

## 3) 地域間の交流や中心市街地内の回遊を促進する交通システムの確保

西宮市の北部と南部を連絡するバスの運行確保や巡回バス、コミュニティサイクルなどの中心市街地内の回遊を促進するような施策を立案する。

## 4) 徒歩・バス等による移動ニーズの高い経路に関する道路機能の重点的な強化

徒歩・バス等による移動ニーズの高い経路において、円滑かつ安全に移動ができるための施策を立案する。

## 5) 生活道路等の通過交通抑制に資する広域幹線道路の整備促進

生活道路や一般道路に流入する通過交通を抑制し、地域が円滑かつ安全に利用するためのバイパスや高速道路の整備促進を図る。

## 6) 防災・減災を考慮した交通基盤の整備

災害時において避難場所へ迅速かつ安全に避難できる避難路を確保する施策を立案する。

7.2.5 公共交通や地域固有の交通システムを協働で支える取組みの推進

居住地区内の移動、拠点へのアクセス、拠点で展開する施策を持続可能なものとするために、行政、市民、交通事業者等がそれぞれの役割を果たし、協働で公共交通や地域固有の交通システムを支える取組みを推進する施策を立案する。

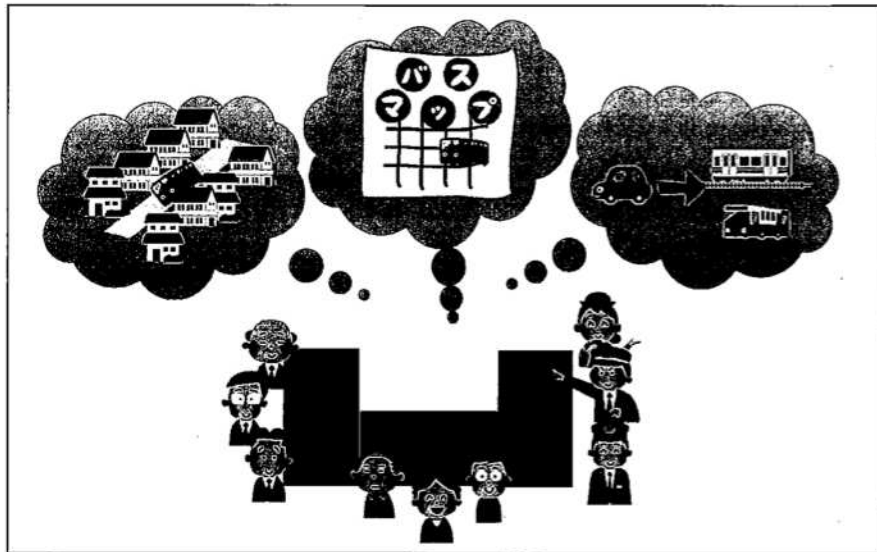


図 7.6 施策体系のイメージ

- 1) 地域が主体的に関与した交通システム導入の取組み  
路線バスが運行できないような狭小な街路で構成された地域や需要が小さい地域におけるコミュニティバスなど地域住民が主体的に関与して交通システムを導入する取組みを推進する。
- 2) 地域が主体的に関与した交通システムの保全・育成の取組み  
地域住民が主体的に関与して導入した交通システムについて、持続可能なものとするために、維持、育成を図る取組みを推進する。
- 3) 低炭素化を促進する公共交通の利用促進等の取組み  
モビリティマネジメントやイベント開催など公共交通への転換促進や利用促進を図る取組みを推進する。
- 4) 公共交通に関する情報の共有  
バスマップの作成配布、公共交通の情報提供など公共交通に関する情報を行政、市民、交通事業者等が共有する取組みを推進する。

8 施策推進にあたっての役割分担の方針

○ 基本目標の実現には、行政だけでなく、市民、交通事業者がそれぞれの役割を果たしながら、協働して交通システムを支える取組みを進めることが重要である。

8.1 推進体制・役割分担の考え方

基本目標を実現し、持続可能な交通体系を構築するためには、移動の基盤を支える行政だけでなく、活動の主体である市民や公共交通サービス等を担う交通事業者が、それぞれの役割を果たし、相互の連携を強化することが重要である。

西宮市では、行政だけでなく、市民や地域団体、NPO、企業、学生をはじめ、多くの主体がまちづくりに取り組んでおり、また、平成21年4月1日には、市民が持つ豊かな知識や経験をまちづくりに生かすことにより、参画と協働のまちづくりをより一層進めていくことを目的とした「西宮市参画と協働の推進に関する条例」が施行されている。

このような取り組みや仕組みを活用しながら、各種施策を円滑に推進し、持続可能な交通体系を構築する。

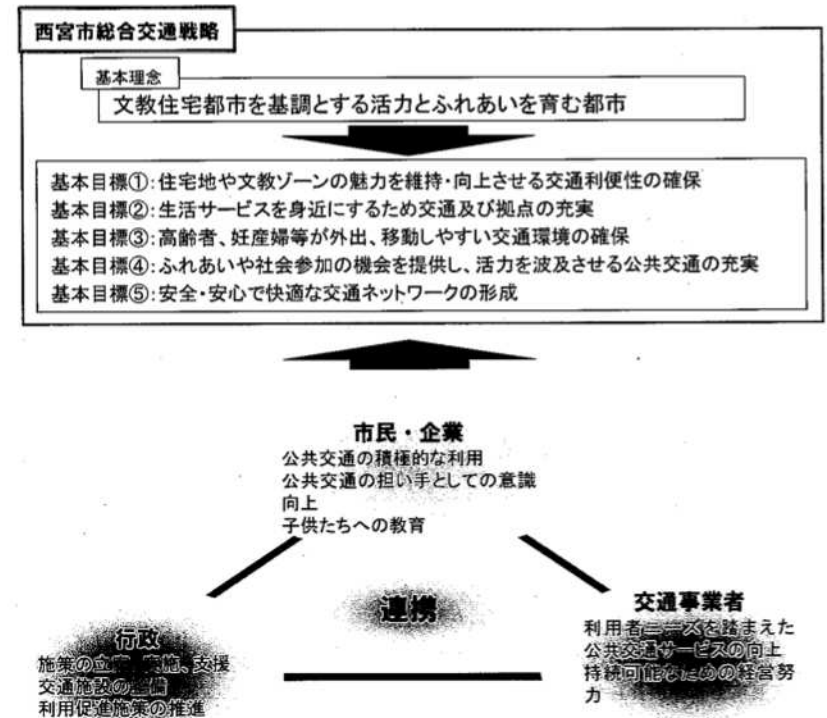


図 8.1 推進体制・役割分担の考え方



8.2 各主体の主な役割

1) 市民・企業

【市民】

- ・できるだけ自動車を利用せず、積極的に公共交通を利用する。
- ・自分たちが公共交通を守り育てるという意識を高める。
- ・次世代を担う子供たちに公共交通の重要性を教える。
- ・地域が主体となった公共交通の導入を検討する。

【企業】

- ・従業員、来客者ができるだけ自動車を利用せず、積極的に公共交通を利用するという機運を高める。
- ・エコ通勤、モビリティマネジメントに主体的に取り組む。

2) 交通事業者

- ・利用者ニーズ等を踏まえた公共交通サービスの向上に努める。
- ・公共交通を持続可能なものとする経営に努める。
- ・地域が主体となった公共交通の導入や公共交通利用促進活動への積極的な参画と協働に努める。

3) 行政

- ・公共交通施策を立案する。
- ・地域が主体となった公共交通の導入に支援する。
- ・道路等の交通施設を整備する。
- ・公共交通の利用促進に関する施策を推進する。

4) 施策の役割分担事例

	取組み	概要	主な主体			実施自治体
			自治体	交通事業者	市民	
バスの利便性向上	地域住民によるバス停の環境改善	地域住民が「バス・ボランティア・サポートプログラム」制度を設立。ボランティアが自宅最寄りのバス停留所の除雪や清掃を定期的実施するなど、地域団体、学校等によるバス支援活動を実施、バス停の環境改善を行っている。			●	珠洲市、神戸市東灘区住吉台、和歌山市、紀の川市他
	既存施設の待合施設としての活用	中心部のバス停において、商工会館や観光物産館の建物内をバスの待合スペースとして活用、商工・観光関係者と連携してバス停の環境改善を行っている。			●	宮崎県諸塚村、豊田市、福井市他
	バスの行き先をわかりやすくする	県、市、バス協会及び交通事業者が連携し、バス車両前面の行先表示を再編。方面別に区分された記号と番号の組み合わせでの表示を実施し、どのバスに乗ればいいのかをわかりやすくし、利用しやすくする。	●	●		大分市、京丹後市、東近江市、久留米市他
周知による利用促進	市広報紙の活用	市内の全世帯へ毎月送付される市広報紙を活用して、実証運行開始1年前から現在まで毎月欠かさず情報提供を行うことにより、コストをかけずに定期的なコミュニケーションを実現、多くの市民のバス認知度を向上。	●			大竹市、京丹後市、上田市他
	タウン誌の活用	地域に多くの読者を有するタウン誌を活用して情報提供を行うことにより、効率的な広報を実施。			●	京都府、松江市他
	交通教育	公共交通に関する啓発、教育に資するため、小学生向けの公共交通に関する副読本を作成し、各学校に配布	●			栃木県
	バスマップを作る	市内のバス路線をわかりやすく1枚にまとめた「どこでもバスマップ」を地元の市民団体が作成、複数の事業者が運営するすべての路線を網羅し、1日の本数や運賃などもわかりやすく示すことで、利用しやすくする。		●	●	松江市、大分市、和歌山市、新潟市、岡山県他
持続的な鉄道・バスの運行	サポーター制度の導入	・年会費1,000円を支払うことにより、鉄道の乗車券を1割引で利用できる特典があるサポーター会員制度を導入、マイル意識の向上と利用促進を図る。 ・公共交通の車両デザインをより注目を集めるものに改善、改装にかかる資金の調達のため1口1,000円のサポーターを募集、およそ1,100万円の寄付金を集め、地域支援のもと列車改装を実現。			●	福井市、京都府、京都市、和歌山市、紀の川市他
	自治会費を運営費に充当	利用者を自治会の構成員に限定した上で、運営ではなく、自治会費によって運営費を賄うことで、利用者以外も含めた地域全体で支え、マイバス意識の向上と利用促進を図る。			●	川崎市、新潟市、弘前市他
	住民が回数券購入・協賛金供出	地域自治会の全世帯が回数券を購入したり住民協賛金を供出して運営費の一部とすることで、利用者以外も含めた地域全体でバスを支え、マイバス意識の向上と利用促進を図る。			●	山口市、長岡市、新潟市、弘前市他

8.3 計画の評価・改善の仕組みづくり

○ 「計画策定 (Plan)」、「施策の実施 (Do)」、「評価 (Check)」、「改善・見直し (Act)」という一連の流れを実行するための仕組みづくりが必要

8.3.1 PDCA サイクルの構築

施策の実施にあたっては、行政、市民等、交通事業者が連携のもとで実施するとともに、施策の進捗管理、評価、必要に応じた見直しを行い、着実に施策を実施し持続可能な交通システムとすることが必要である。

そのためには、「計画策定 (Plan)」、「施策の実施 (Do)」、「評価 (Check)」、「改善・見直し (Act)」という一連の流れを実行するための仕組み作りを行う。

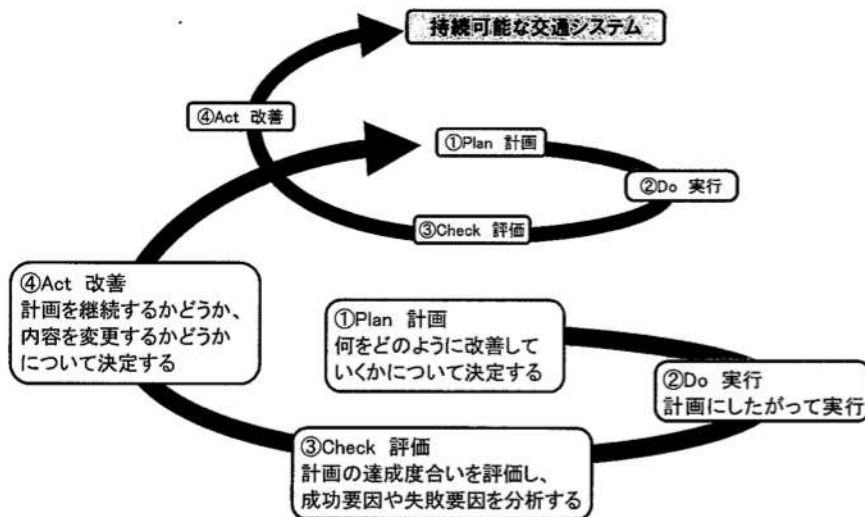


図-PDCA サイクルのイメージ

8.3.2 PDCA サイクルの取組み体制

PDCA サイクルは、行政 (計画立案担当部局) だけで実行するのではなく、施策にかかわる行政部局、市民等、交通事業者の関係各主体が連携して取り組むことが必要である。

そのためには、行政、交通事業者等からなる事務局を組織し、事務局を中心として、法定協議会 (西宮市都市交通会議) や評価改善のための委員会 (現在の総合交通戦略策定分科会の発展・継続型) の中で、PDCA の実行と進捗管理を行う。また、法定協議会や委員会は、回数や時間が限られ、また地域の細部の状況把握が困難であるため、地域に根ざした意見交換会や懇談会を開催し、より詳細な状況把握に努めるとともに、施策実施に対する合意形成を図ることが考えられる。

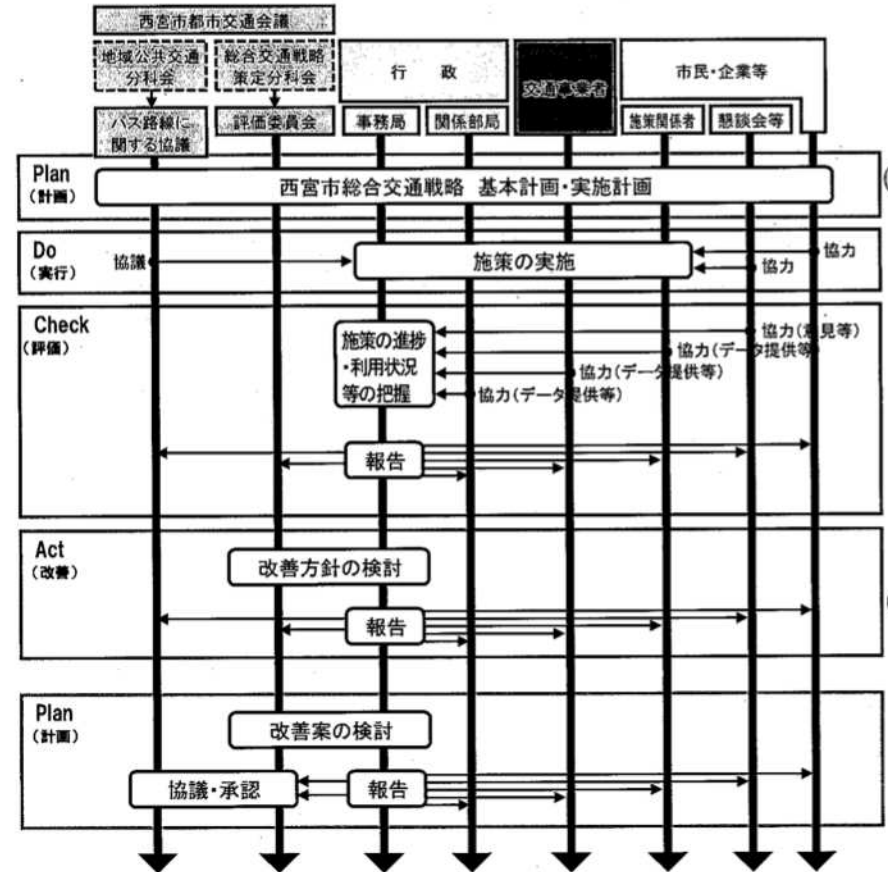
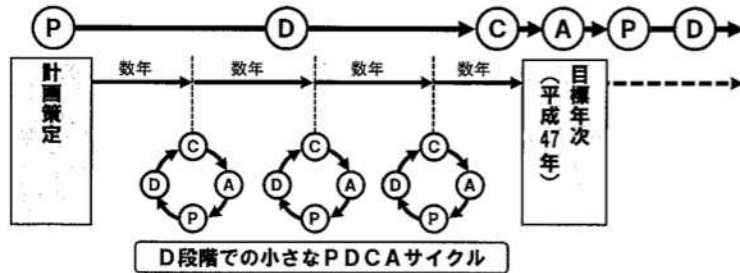


図-PDCA サイクルの取組み体制と役割イメージ

8.3.3 PDCA のサイクル

一般的に、PDCA は何回も回すことが必要といわれており、計画開始から目標年次までの間における総合交通戦略としての P→D→C→A のサイクルとともに、D（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 サイクルを実施する。



図一PACA のサイクルのイメージ

D（実行）段階における小さな PDCA サイクルは、施策の進捗状況把握と施策の効果把握の点から、以下の2つのサイクルが考えられる。

① 施策の進捗状況把握のサイクル

施策の進捗状況を把握するために、毎年、施策の進捗率や投入事業費等によってモニタリングを行う。

また、毎年実施される市民意識調査等を活用して、施策の進捗状況を市民に評価してもらうことも考えられる。

② 施策の効果把握のサイクル

施策の効果を把握することから、施策の事業期間、効果発現やデータの収集を考慮して、5年程度のサイクルで実施する。

また、効果発現に関しては、基本目標に即した評価指標を設定の上、逐次、効果検証を行っていくことが必要である。

ここで、データについては、道路交通センサス、国勢調査は5年ごとに実施（直近では平成22年、次回は平成27年実施予定）されている。一方、パーソントリップ調査は10年ごとの実施（直近では平成22年、次回は平成32年実施予定）のため、①で示した市民意識調査を活用して、5年ごとに補完調査をすることが考えられる。

表 考えられる評価指標

基本目標	考えられる評価指標
基本目標① 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	日常生活圏から生活拠点への公共交通によるアクセス時間
	生活拠点の徒歩圏域における歩道設置率
	日常生活圏内々移動の徒歩・自転車分担率
	最寄鉄道駅から文教地区(上ヶ原地域)へのアクセス時間
	さくらやまなみバスの利用者数
基本目標② 高齢者、障がいのある人、妊産婦等が外出しやすく、移動しやすい交通環境の確保	高齢者外出率
	公民館の徒歩圏域における歩道設置率 公共交通不便地域人口
基本目標③ 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	日常生活圏から中心拠点への公共交通によるアクセス時間
	中心拠点からの公共交通による30分圏域人口
	中心拠点の駅前広場面積不足量 中心拠点の徒歩圏域における歩道設置率
基本目標④ 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	都市計画道路整備率
	自動車ボトルネック踏切箇所数
	公共交通機関分担率
	バス利用者数 公共交通利用促進に関するイベント回数
基本目標⑤ 安全・安心で環境にやさしい交通ネットワークの形成	交通事故率
	自動車 CO2 排出量

## 1 施策の検討

### 1.1 施策検討の方針

#### 1) 都市・基本生活圏レベルの施策における方針

都市・基本生活圏内の移動は、鉄道及びバスが主体となっている。南部地域においては、鉄軌道がJR、阪急・阪神電鉄の3線が東西及び南北に運行しており、これらを補完する形でバス網が形成されている。一方、北部地域では隣接市の拠点駅からバス網が形成されている。したがって、これらの既存の交通網を有効に活用する施策を短中期的に講じていくとともに、中長期的には抜本的な対策を図る施策を講じ、都市・基本生活圏レベルの将来都市構造にあわせた施策を段階的に講じていくものとする。

#### (1) 早期効果発現に考慮した段階的な取り組み

鉄道の高いサービスレベルという「強み」を最大限に活かすためには、その末端交通となる路線バスに関する相対的に低いサービスレベルという「弱み」を克服することが必要である。そのためには、種々の課題の大きな一因となっている脆弱な都市基盤の抜本的な改良と連携したソフト施策の展開が効果的であるものと考えられる。

しかしながら、そのようなハード的な施策に関しては、効果発現までに多くの時間を要するため、短中期的な施策として、既存ストックを最大限に活用することにより、可能な限りの対応を図るものとする。

#### 短中期的な対応:

既存ストックのネットワークと拠点の有効活用による対応

都市計画道路網は、市の将来都市構造を支える道路網であり、それを十分に活用することにより、効率的に都市交通サービスの向上を図っていくことが可能である。しかし、西宮市のバス路線網は、既成市街地内を効率的に運行する形で構築されているが、既に整備された都市計画道路等に着目すると、バス運行ルートとして活用されていない箇所も多くある。

また、高密度な鉄道駅(23駅)を中心に市街地が形成されている一方で、拠点として効率的な交通サービスが提供できていない駅も存在する。

そこで、現状の拠点となる駅や都市計画道路等の既存ストックを最大限に活用し、移動環境に関する種々の課題に対して、効率的に対応する。

#### 中長期的な対応:

選択と集中による新たなハード事業とソフト施策の組み合わせによる抜本的対応

短中期的な対応により、課題への対応は図られる地区もあるが、円滑な移動環境確保のための道路整備が不十分である地域に関しては、この交通課題解決のための抜本的な対応を図ることが必要となる。

このため、より暮らしやすくお出かけしたくなるまちを実現させるために必要となる都市計画道路や新たな拠点を、選択と集中により効果的、効率的な整備を図るとともに、それらを十分に活用したバス路線再編や道路空間再編等のソフト施策を同時に展開させ、種々の交通課題に対して、抜本的な対応を図っていく。

また、既存の都市・交通分野に捉われず、分野横断的な取組みについても、分野間で連携した推進体制の構築に向けて検討するものとする。

## III 実施計画

2) 新たな視点を取り入れた暮らしを支える交通施策の推進

「みんなが暮らしやすく、お出かけしたくなるまち」という将来都市像に向けた施策を検討するにあたり、これまで西宮市で検討・推進してきた施策については、本戦略の市民の“暮らしぶり”に着目した検討を踏まえ、その有効性を確認した上で引き続き推進するものとする。また、“暮らしぶり”の視点からの効果が期待される取り組みは、これまでの施策の枠にとらわれず、新たな施策を検討し、チャレンジしていくものとする。

1.2 施策具体化の視点

1) 適切な役割分担に基づく施策の推進

“広域的な整合や地域間のバランスが必要な施策”は行政が中心となり、“地域によって異なる対応が必要な施策”は地域が中心となって取り組むことを基本とし、市民・企業、交通事業者、行政の適切な役割分担に基づき、施策を進めていく必要がある。将来都市像では「みんなが暮らしやすく、お出かけしたくなるまち」を目指して「強みを強化し、弱みを克服する」ことにより、都市レベルや基本生活圏レベルでは将来都市構造の拠点・軸における課題に対して対応策を立案するとともに、日常生活圏レベルでは、地域に密着した地域固有課題への対応策を立案するものとする。特に、拠点については、中心拠点を中心に、交通結節機能強化、生活サービス施設の集積により、魅力ある拠点形成を図っていくための施策を、軸については、基本生活圏の移動を中心に、現状の都市構造を踏まえた、将来都市構造に合致する「バス路線網の将来に向けた適切な再編により、バスサービスレベルの向上」に資する施策を立案する。

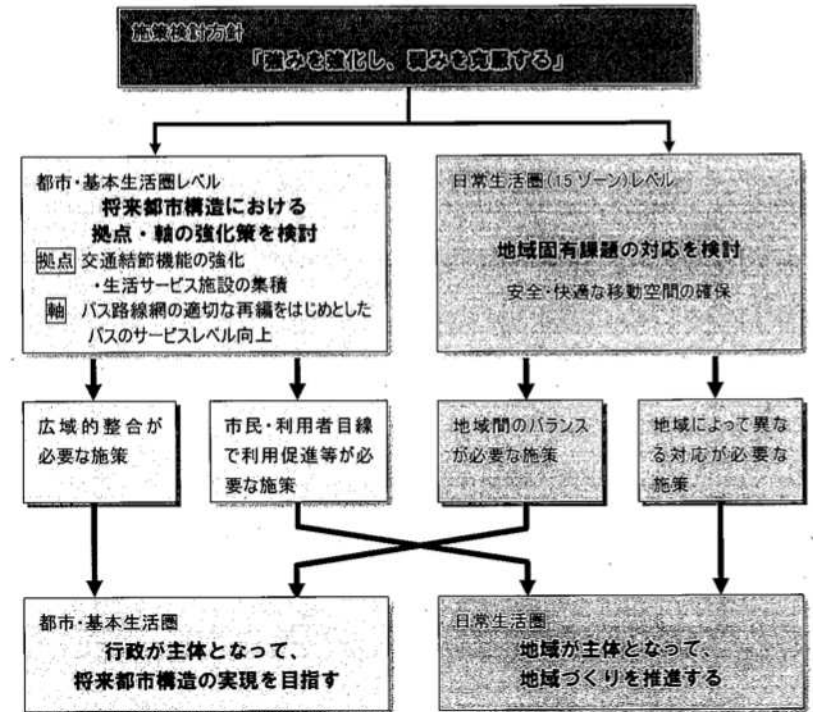


図 1.1 施策検討の方針

(1) 地域等が主体的に施策に取り組む仕組みづくり

○ 地域主体のまちづくり

日常生活圏内の移動については、徒歩が主体となっている。各圏域において、生活に必要なサービス施設の配置状況、高低差や歩道空間の状況、自動車交通量、バスのサービス状況等、移動環境が異なっているため、地域特性に応じた施策展開を図るものとする。このため、地域の居住者、従業者等が、主体的に暮らしやすく利用しやすい交通環境を考え、行政は、この地域の取り組みを支援することを基本姿勢におき、地域の考えをベースに、交通とまちづくりの専門家の意見も踏まえて意見を交わすような場づくりや仕組みを考えていく施策を講じるとともに、地域住民の中で特に交通に興味を持たれている方々の育成や交通分野の行政職員の育成などについてもその仕組みを考えていく施策を講じていく。

<施策例>

- ・ 地域住民が主体的に地域の課題を検討するため、日常生活圏ごとのカルテを作成

地域主体のまちづくり

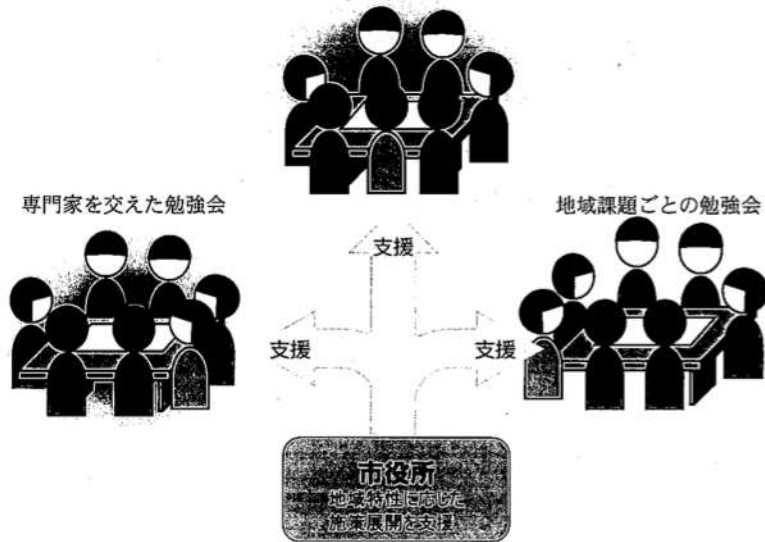


図 1.2 地域主体のまちづくりイメージ

○ 地域が主体となるための仕組みづくり

地域が中心となってまちづくりを進めていくため、地域に愛着を持ってもらうとともに、地域の状況を認識し、地域住民相互が連携して、地域の将来像を共有化しながら、検討を進めるための人材を育成する仕組みづくりに向けた施策を検討する。

<施策例>

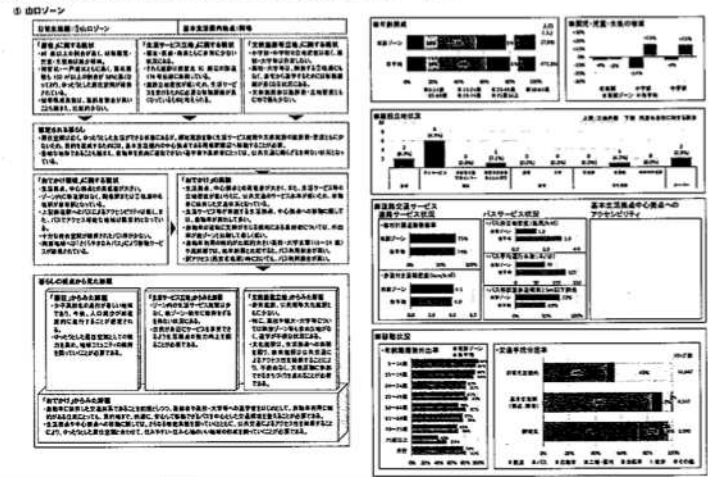
- ・ (行政による)地域住民が検討する「場」の設定と多角的な支援

地域住民が検討する「場」の設置・参加呼びかけ  
(Ex.地域意見交換会・勉強会・ワークショップ等)

「場」を有効な機会とするための支援

技術的な支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>● そのような会議では、現状を客観的に把握し、実態を共有することが必要であることを踏まえ、種々のデータに基づく実態を示す資料(下図参照)を提供する。</li> <li>● 必要に応じて、交通とまちづくりの専門家等を派遣する。</li> </ul>
経済的な支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市として検討組織体の立ち上げやその組織体が立案した計画を具現化するために必要な費用を、種々の補助制度を活用しながら支援していく。</li> <li>● 現状で制度設計がなされていない事項に関しては、市として新たな仕組みづくりを行うことで、経済的な支援を行っていく。</li> </ul>
人的な支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域発意での新たな制度設計の検討や、イベントの開催などに対して、技術的なサポートに加え、行政職員が主体的に検討・行動するなど、行政として人的な支援を行う。</li> <li>● 住民の意識付けのためには、当面は行政職員がリードすることが必要となる場合に備え、行政職員の交通まちづくりに関するスキルアップを行う。</li> </ul>

<現状実態を共有化するための基礎資料(イメージ)>



## (2) 事業者との連携の仕組みづくり

- 主としてバスを運営する事業者との連携をより強固にし、効率的に利便性向上策を協働で推進する仕組みづくりに向けた施策を検討する。

## &lt;施策例&gt;

- ・ 交通事業者と行政で、公共交通の充実に関する施策を具体的に検討しやすいように、移動実態に関する客観的なデータを収集・整理
- ・ 事業者が持ち合わせていない種々の調査データに基づく移動実態やニーズ等の提供（実情を把握・共有化する仕組み）

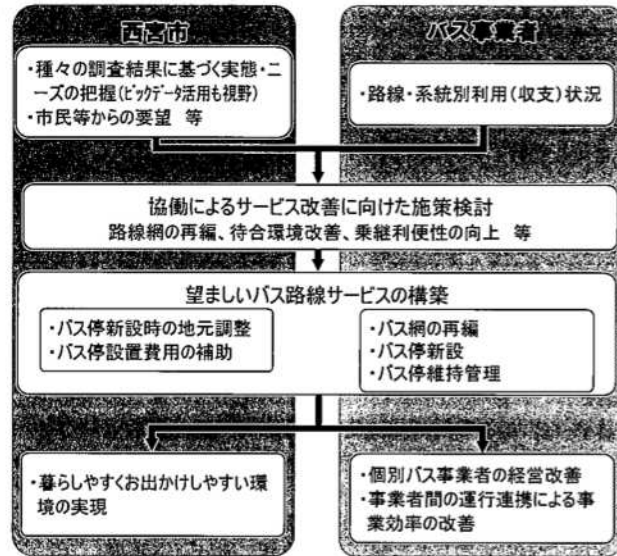


図 1.3 バス事業者との連携イメージ

## (3) 市民の意識醸成

- 市民が主体となる地域づくりの必要性・有効性を共有化するため、市民が移動・交通・まちづくりについて考える“意識醸成”に向けた施策を検討する。

## &lt;施策例&gt;

- ・ 地域ごとの勉強会等の開催
- ・ （勉強会等へ参加しない人への）モビリティ・マネジメントの実施
- ・ トラベル・フィードバック・プログラム
- ・ 学校教育読本の発行（「生活」等の授業を活用した交通まちづくりに関する勉強の実施）
- ・ まちづくりシンポジウムの開催 等

## 2) 既存の交通基盤の有効活用

市内を走る鉄道路線や鉄道駅の集積といった鉄道の基盤、市の将来都市構造を支える道路網である都市計画道路といった既存の交通基盤を有効に活かし、公共交通を利用しやすくする施策を展開する。

## (1) 鉄道本線等の有効活用

- 南部地域において、最も需要が多い大阪・神戸間の移動を支える東西方向の鉄道本線を利用しやすくする施策を検討する。

## &lt;施策例&gt;

- ・ 駅間距離が比較的長い区間について、新駅の設置に関する施策の検討
  - 阪急武庫川新駅等
- ・ 主要な鉄道駅等について、バリアフリー化等の駅舎改良や周辺整備など利用環境を向上させる施策の検討
  - 阪神甲子園駅の駅舎改良及び周辺整備

- 北部地域の拠点駅であるJR西宮名塩駅について、バリアフリー化など利用環境を向上させる施策を検討する。

## &lt;施策例&gt;

- JR西宮名塩駅の駅舎外エレベーターの設置

## (2) 都市計画道路網等を活用したバス路線の充実

- 交通量が比較的少ない都市計画道路等のバス路線としての活用を検討する。

## &lt;施策例&gt;

- ・ 移動需要が高い経路（生活交通軸など）において、交通量が比較的少ない都市計画道路等を活用し、バス路線の新設・運行ルート変更・増便に関する施策を検討
  - 段上・甲東・瓦木地域から西宮北口駅に向かうバス路線
  - 上ヶ原地域から西宮北口駅・阪神西宮駅に向かうバス路線
  - 甲陽園地域から西宮北口駅・阪神西宮駅に向かうバス路線
  - 鷲林寺・苦楽園地域から西宮北口駅・阪神西宮駅に向かうバス路線
  - 鳴尾浜からJR甲子園駅に向かうバス路線

- 4車線道路の割に交通量の少ない都市計画道路について、バス優先レーンやバス専用レーンの導入に関する施策を検討する。

■バスを中心とするネットワークの強化

短中期的な施策としては、整備済みの都市計画道路等を中心に、既存の道路のネットワークを有効に活用し、「バスの利便性向上」（運行距離の短縮及び渋滞区間の回避による速達性・定時性の向上等）、交通容量に余裕のある4車線道路に関する「バス専用レーン化」、現状の道路幅員に余裕のある道路に関する「自転車走行空間の確保」等を図っていく。

また、中長期的な施策としては、交通を支える社会基盤の根本的な強化を図るために、都市計画道路整備や阪急神戸本線に関する連続立体交差等を実施したうえで、将来のバス路線網再編を行っていく。

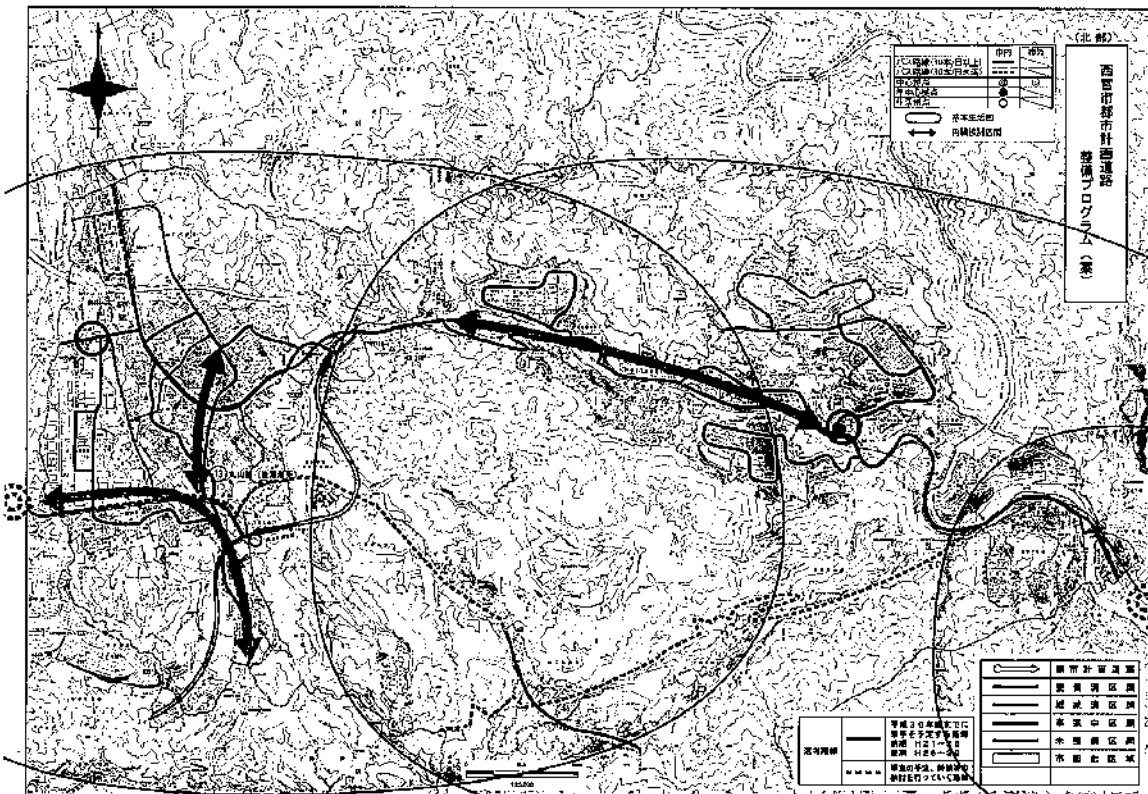


図 1.4 バス路線検討箇所案(北部)

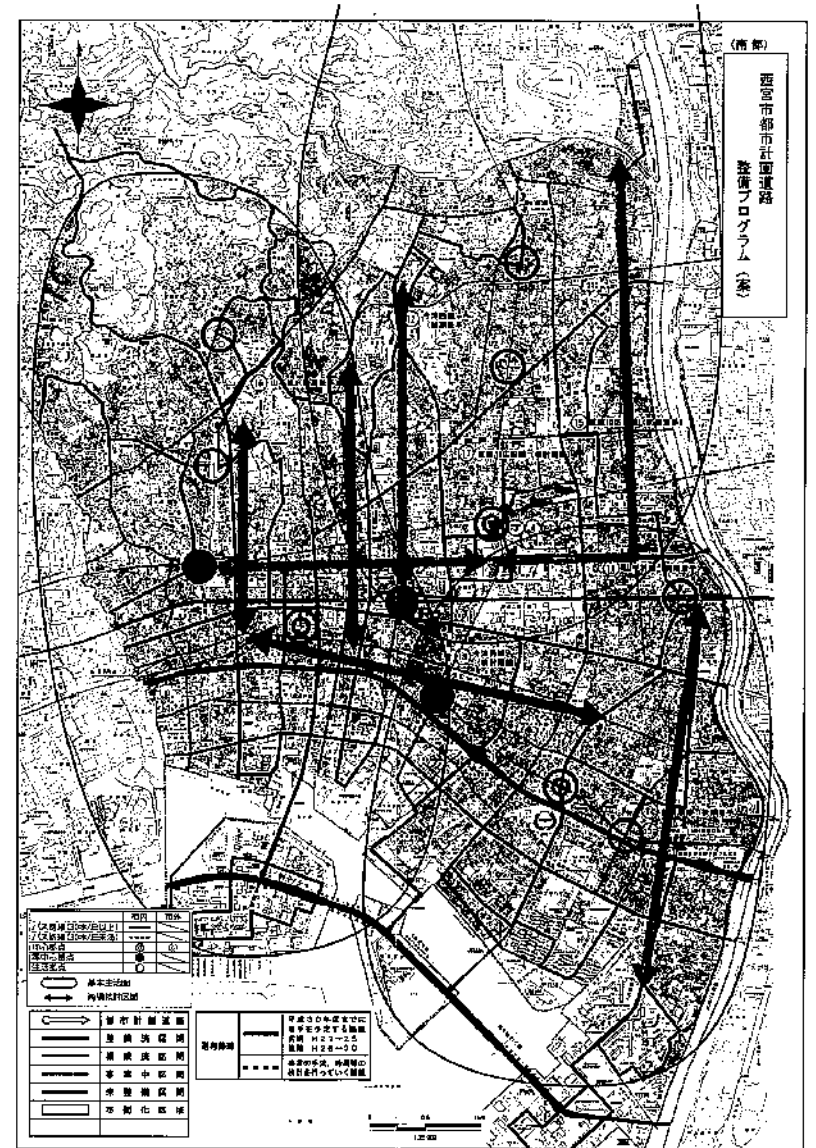


図 1.5 バス路線検討箇所案(南部)



具体的対応イメージ: 南部北東エリア

南部北東エリア内の中心拠点である西宮北口駅に近接した、阪急神戸本線以北、今津線以東の地区は、鉄道踏切の存在や都市計画道路が未整備であることに起因する脆弱な道路網、西宮北口駅におけるターミナルの配置状況等を要因として、西宮北口駅にアクセスするための十分なバスサービスが提供できていない状況にある。

また、当該エリアにおける西宮北口駅を基点とするバス網は、甲子園口駅を経由して宝塚市方面へ向かうルートのため、運行距離が長くなっており、多頻度での運行が困難な状況にある。

そこで、短中期的な施策として、ターミナル機能がある駅間（例えば、西宮北口駅と仁川駅等）を結ぶ路線網を設置することにより、運行本数の増便を図り、バスの利便性の向上を図っていく必要がある。

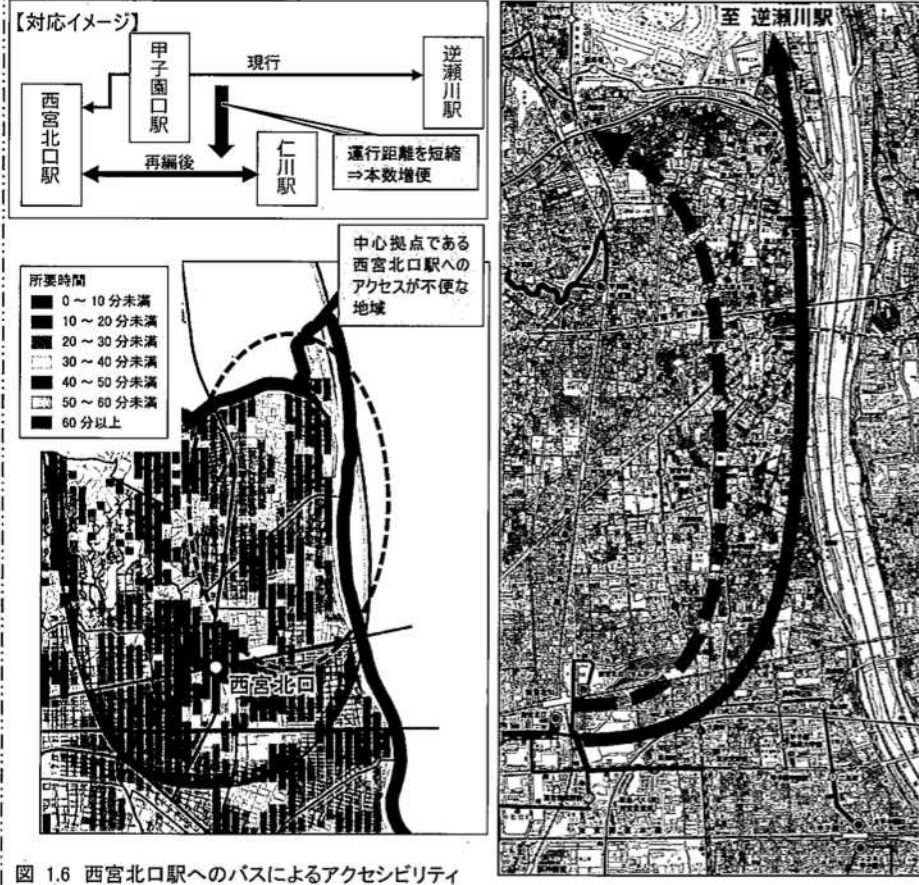


図 1.6 西宮北口駅へのバスによるアクセシビリティ



図 1.7 既存道路網・ターミナルの活用による路線再編イメージ

(3) 鉄道駅周辺のバス発着点や拠点としての活用

- 主要鉄道駅周辺のバス発着点として有効活用するため、複数のバス路線が乗り入れている主要鉄道駅周辺について、乗換えや乗継ぎに配慮しながら、バス発着点として有効活用し、バスターミナル機能の向上に関する施策を検討する。

< 施策例 >

- 阪神西宮駅北側のバスターミナル機能の向上のための駅前空間整備
  - JR甲子園口駅北側の交通結節点の改善
  - 阪神甲子園駅南側の交通結節点の改善
  - 阪急夙川駅南側の交通結節点の改善
- すべての市民が暮らしやすく生活するには医療・福祉・子育て支援・商業等の生活サービスを提供することが重要であり、不特定多数が集まる特性のある鉄道駅周辺にこれら生活サービス施設の集積を図ることで、世代間の交流も促進され、ライフステージが変化しても住み続けられ暮らしやすい都市の形成が図れる。このため、鉄道駅周辺を、中心拠点・準中心拠点・生活拠点として活用し、施策検討にあたっては分野横断的な取り組みを担当部局と連携し検討する。

### ■拠点の強化

西宮市は 23 の鉄道駅を有しており、その多くの駅に関して、駅を拠点としたまちが形成されている。

一方で、中心拠点内の駅周辺における施設立地状況を見ると、施設集積状況・集積している施設の内容に違いがあり、結果として、来訪者数・賑わいに差が生じている。

西宮北口駅周辺：種々の施設が集積し、多方面からの多くの来訪客を受け入れている。

バスターミナルは南口にほぼ集約されているが、機能的にバス停が配置されている。

阪神西宮駅周辺：駅近郊における施設集積が低く、また、鉄道駅としての利用者多いものの、各種施設立地が十分でないために、拠点としての魅力不足から目的地としての利用がなされていない。

また、バス停が分散しており、鉄道とバスの乗継、バス相互の乗継の利便性が低い。

甲子園駅周辺：西宮北口駅と比較すると施設集積は低いが、甲子園球場や近郊にある大型商業施設（ららぽーと甲子園）の立地により、来訪客は多い。一方で、バスターミナルは県道を挟む形で設置されており、利便性が低い状況にある。

そこで、拠点については、拠点としての質的な魅力を高め、にぎわいあふれる空間形成を図っていく必要があることから、駅周辺の土地利用状況に応じて、計画的に、交通結節機能の強化および魅力ある市街地形成を図っていく。

また、中長期的な視点より、西宮市の公共交通網の強化にあたり、ネットワークの構成要素であるノード（交通結節点）に関して、既存駅前広場の抜本的な改良や新駅設置、さらには、それらを含めた面的な市街地形成について検討していく。

### 具体的対応イメージ：阪神西宮駅周辺

南部西エリアの中心拠点である阪神西宮駅は、特急などの優等列車の停車駅であり、当駅を起点とするバス網が放射状に高密度で運行していることから、駅利用者は非常に多い。しかしながら、休日に関しては、鉄道利用者が少なく、かつ、当該地を目的とするトリップが少ないことから、駅周辺への来訪者は減少し、西宮北口駅周辺や芦屋市・神戸市などに流出する状況となっている。

そのため、中心拠点として、より魅力的な拠点形成を図っていくために、バスターミナルを改良することで、利便性の高い駅前広場を再構築するとともに、駅周辺の低未利用地を含め、市街地開発を進めていく必要がある。

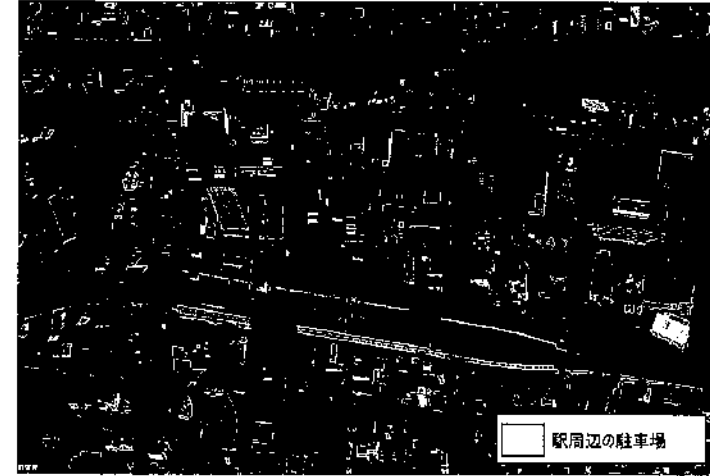


図 1.8 阪神西宮駅周辺の低未利用地

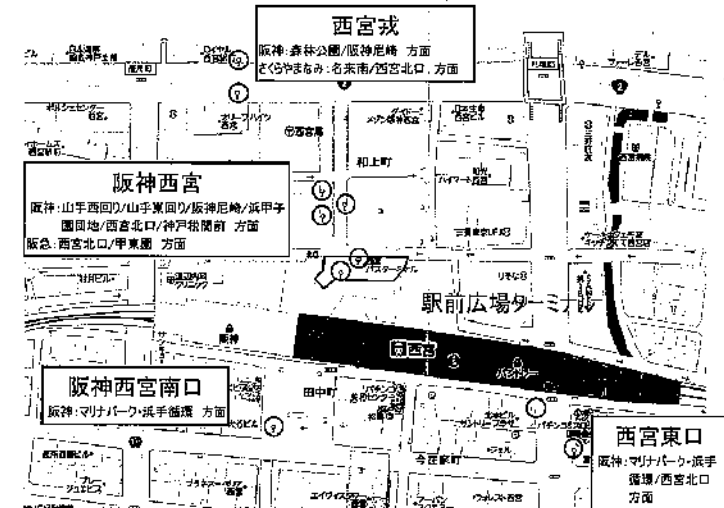


図 1.9 点在する阪神西宮駅としてのバス停留所

3) 市民等がお出かけしやすい環境を整える施策

年齢や障害の有無といった利用者の属性、地形や駅・バス停までの距離や道路の幅員といった地域の特性等に応じ、誰もが日頃からお出かけしやすい環境の構築に向けた施策を展開する。

(1) お出かけの障害を取り除く施策

- 年齢や障害の有無といった利用者の属性によるお出かけの障害となる要素を取り除く施策を検討する。

<施策例>

- ▶ バス停ベンチの設置
- ▶ 公衆トイレの適正配置

具体的対応イメージ: バス待合環境の改善

超高齢社会を迎えるにあたり、高齢者がより円滑に外出できる交通環境を整えることが必要である。その中で、バス交通は、自動車や自転車での外出が困難な高齢者にとって、バス交通は非常に重要な交通手段である。

しかしながら、西宮市のバスのサービス状況をみると、運行本数に偏りがあることに加え、路線バスの停留所について、ベンチや上屋の設置率は非常に低い状況にあることから、待合環境の改善に関するニーズは高いと考えられる。また、市内にベンチが多数設置されることにより、日常生活における散歩時の休憩場所、地域内交流の場としての活用も期待できる。

ベンチ設置にあたっての考えられるアプローチ

【ベンチ設置に関する現状】

ベンチ設置に関しては、「西宮市路線バス停留所に係る上屋整備費補助交付要綱」で、上屋及び付帯施設を補助対象施設として制度化されていることから、ベンチのみの設置には適用されない状況にあり、また、上屋整備に関しては、費用が高額であるため、事業者や行政の負担が大きいため、スピーディーな対応ができていない。

さらに、狭隘な幅員の歩道上におけるベンチ設置は、歩道通行者の安全面に支障が生じるため、一般的なベンチの設置は困難な状況にある。

【現状を踏まえたアプローチ】

安全面等への対応が重要となることから、道路管理者等からの指導を受けながら、ベンチの採寸（長さや幅等）を工夫することにより対応を図っていく。

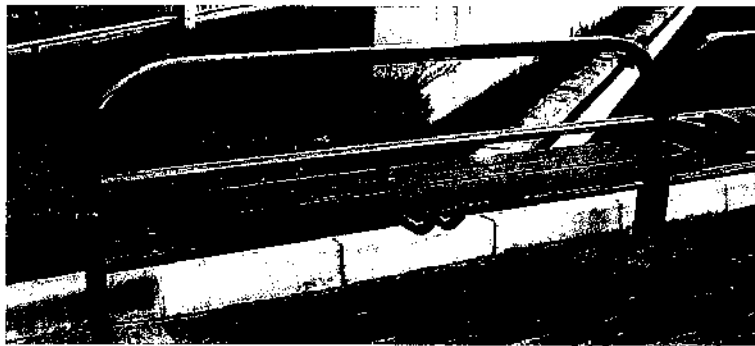


図 1.10 限られた歩道幅員内においても設置可能なベンチ(イメージ)

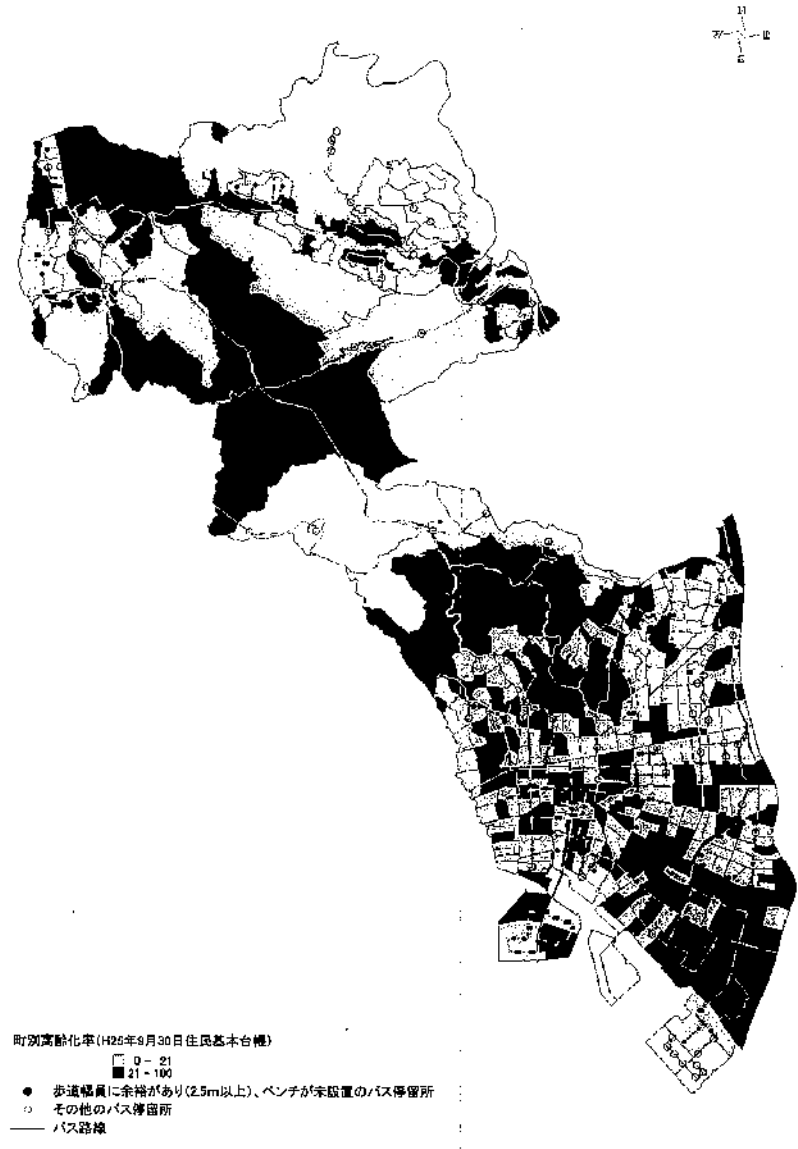


図 1.11 バス停留所へのベンチ設置検討図

(2) 地域特性に応じた交通手段の確保

駅に比較的近い地域の住民は徒歩が移動の主体となり、駅から離れた地域の住民はバス等が移動の主体となる。また、平坦地や斜面地など高低差のある地域が存在することから、できる限り地域において利用できる交通を活用していくとともに、地域の地理的条件等にも配慮した施策を検討していく。

○ 既存の路線バスの活用

駅を中心に路線バス網が形成されているため、できる限り既存の路線バスの有効活用を図るものとする。

○ 新たな交通システムの導入

<施策例>

- ・コミュニティ交通

具体的対応イメージ：生活サービスを受用するコミュニティ交通の運行

地形の高低差や道路状況等から、路線バスとしての対応が困難な地域については、地域住民の買い物や外出機会の確保等、誰もが円滑に外出できる交通環境の改善に関するニーズが高く、暮らしの視点から課題解決を図っていく地域主体の取り組みが大切となる。

生瀬コミュニティ交通

市内の生瀬地区では、高齢者等の移動制約者に関して、生活サービスを身近にするために、地域住民が主体となって持続可能なコミュニティ交通の検討を進めており、現時点では、実証運行に至っている。コミュニティ交通の運行により、身近な交通手段の確保だけでなく、停留所・車内等において、地域内交流が図られている。また、市は、その取り組みについて、専門家派遣等の支援を実施している。

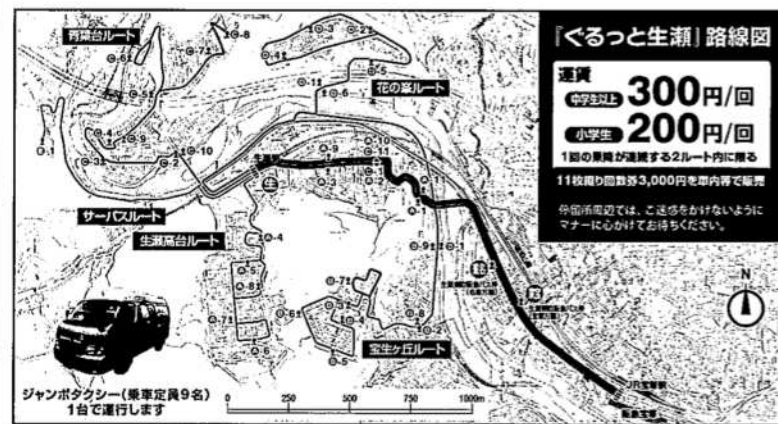


図 1.12 生瀬地区のコミュニティ交通(ぐるっと生瀬)の実証運行状況

<施策例>

- ・乗合タクシー、福祉タクシー、各種送迎サービス等の検討
- ・パーソナルモビリティの社会実験の検討

具体的対応イメージ：デイサービス用送迎車両の有効活用による外出支援

コミュニティ交通は、一定の運行収入を確保することが必要であり、そのためには、一定の利用者、すなわち、一定規模の人口が必要である。しかしながら、さらに小さいコミュニティに対して運行する場合、必要な需要を確保することが困難であることから、このようなコミュニティ交通では対応できない。したがって、そのような小さい需要に対して、暮らしの視点から課題解決を図っていく取り組みが大切となる。

宝塚市平井山荘地区の事例

【検討の背景】

宝塚市においても、西宮市と同様に、路線バス網のない地区に対する高齢者の移動手段の確保が大きな課題となっている。特に平井山荘地区は最寄駅から1km圏内に立地しているものの、高低差が90m程度と、徒歩で生活するうえでは不便であり、かつ、地区内の主要な市道の平均的な幅員は4~5m程度と、大型車両の通行が困難な状況にあった。このような地区に対して、移動手段の確保策として「乗合タクシー」の導入を検討した。

【乗合タクシーを検討する理由】

- ・既存バス路線網がないこと
- ・大型車の進入可能な道路がないこと。
- ・対象地区の人口規模より需要が限られていること。

小型車の運用

【現状の事業内容】

- ・平井山荘地区と各スーパーマーケット間を運行。
- ・使用車両は、対象地の道路幅員や勾配の制約から、9人乗りワンボックスカー1台を使用し、福祉対応可能な設備を搭載。
- ・1回の乗合事業運賃は400円。(障害者手帳保持者及びその介助者は1割引)



図 1.13 宝塚市の乗合タクシーの運行状況

4) 公共交通の充実と他の施策の連携

公共交通に関する施策は、単に市民の移動（交通）の改善に資するものではなく、都市の活性化や市民生活の利便性向上等に寄与するものであることから、まちづくりや、福祉・教育・観光・環境施策等、他の分野と連携した施策を展開する。

(1) 公共交通の充実とまちづくりの連携

- 都市基盤の整備や改変、観光・商業活性化といったまちづくりの施策と、公共交通の充実を連携させ、相乗的に効果を発現する施策を検討する。

<施策例>

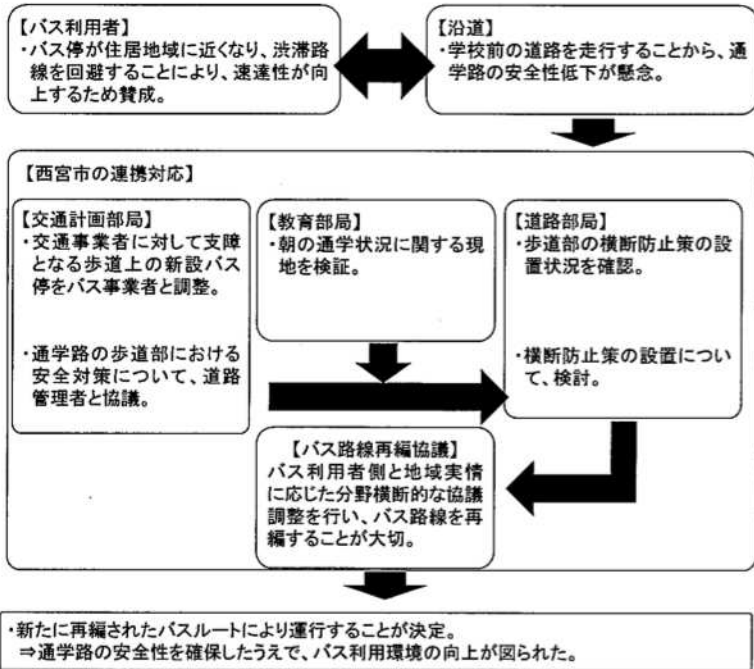
- ・公共交通の充実の都市基盤整備の連携  
阪急武庫川新駅は、駅舎及び駅周辺整備のまちづくりを同時に検討している。
- ・公共交通の充実の地域活性化の連携  
山口地域では、さくらやまなみバスを活用して、山口の地域情報を市内外に発信したり、イベントを開催したりすることで、地域活性化策に取り組んでいる。

(2) 公共交通の充実と福祉・教育・観光・環境施策の連携

- 地域課題を抽出したゾーンカルテを用いて、医療・福祉等の庁内関係部局と移動の観点から施設立地を考える機会を設け、研究するよう仕組みづくりを検討する。

市での取り組み事例：交通計画部局・教育部局・道路部局が連携した再編

より利便性の高いルートに再編するために、再編により生じる種々の問題に、庁内の複数部局が連携して具現化した。



5) 基幹的な交通網の整備

バスのサービスレベルの向上に向け、期間となるバス路線の充実や基盤となる道路の整備、安全で円滑な移動を確保するための施策を展開する。

(1) 交通軸に対応するバス路線の充実

- 都市の骨格形成を担う交通軸におけるバス路線の充実に向けた施策を検討する。

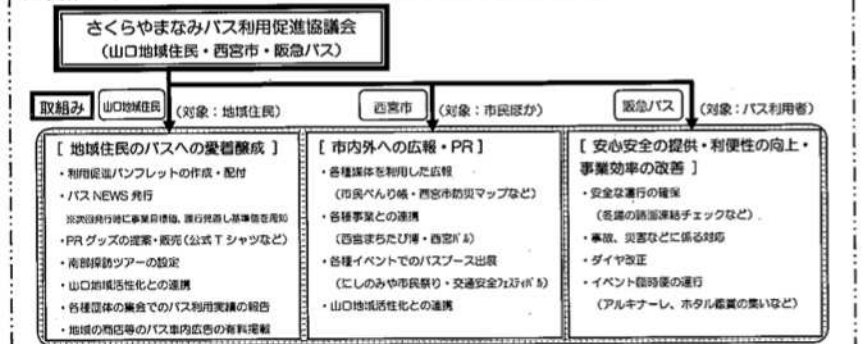
<施策例>

- ▶ 国道 176 号線を運行するバス路線の充実
- ▶ 主要地方道大沢西宮線を運行するバス路線の充実

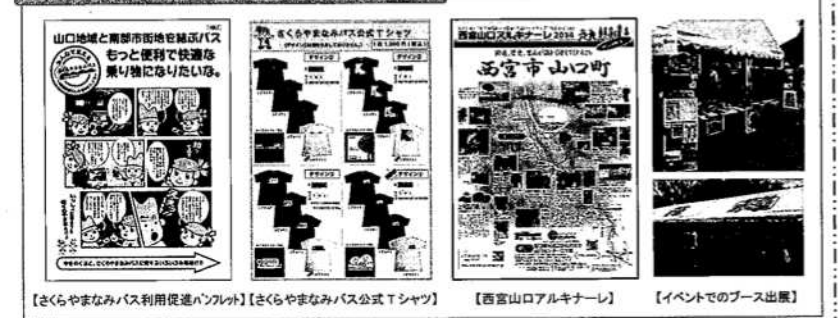
具体的対応イメージ：都市交通軸であるさくらやまなみバスの運行

さくらやまなみバスは、山口地域と南部市街地を直接連絡する唯一の公共交通機関である。平成 21 年度から運行を開始した当該バスは、山口地域の住民が主体となって、交通事業者及び行政と協働して様々なバス利用促進策を講じ、事業効率の改善に取り組んでいる。このような路線バスを地域住民が支えていく取り組みがバスを持続可能な交通としていくうえで大切な取り組みである。

また、さくらやまなみバスの利用促進に向けては、山口地域住民、阪急バス、西宮市の三者で構成する「さくらやまなみバス利用促進協議会」が設立され、広報物の発行、グッズ製作、イベントでの PR など様々なとりくみを実施している。



さくらやまなみバスによる三者の連携による主な取組事例



## (2) バス路線の充実に重点を置いた都市計画道路の整備

- バス路線の充実に向けて必要となる基盤である都市計画道路の整備を検討する。

## &lt;施策例&gt;

- > 今津西線
- > 甲子園段上線
- > 国道 176 号

## (3) 市内における安全で円滑な移動を確保する施策

- 安全で円滑な移動を確保するため、交通規制・誘導、ボトルネックの解消、通過交通の排除といった施策を検討する。

## &lt;施策例&gt;

- ・ 公共交通の優先する交通規制・誘導策
  - > バス優先レーン・バス専用レーン
  - > P T P S
- ・ 交通のボトルネックの解消
  - > 渋滞交差点の改良
  - > 踏切の除却・改良
- ・ 一般道路の通過交通の排除
  - > 高規格道路網の整備
    - ◇ 名神湾岸連絡線

1.3 施策の展開

各基本生活圏について、「強み」と「弱み」を整理したうえで、「選択と集中」という考え方を踏まえ立案した施策を以下に示す。

北部西エリア

**強み**

- ・居住空間の面積が広く、自然豊かな地域である。

**弱み**

- ・生活サービス施設の立地が少なく、また、高校・大学も立地していない。
- ・中心拠点(市外)までのバスのサービスレベルが低いため、アクセスが不便である。
- ・一部であるが、高低差が大きく、かつ、バスが身近な交通手段として利用できない地区がある。
- ・若年層から高齢者まで自動車に依存せざるを得ない交通環境となっている。
- ・道の駅など地産地消による地域活性化の拠点が無い。

**【短中期的な施策】**

- ・南部市街地、高校等へのアクセス性の確保に資する「さくらやまなみバス」の継続運行
- ・岡場駅までのバス交通の充実
- ・バス交通が利用困難な地区におけるコミュニティ交通の運行検討
- ・バス待合環境の改善(ベンチ設置)

**【中長期的な施策】**

- ・都市計画道路整備(丸山線)

南部西エリア

**強み**

- ・阪神西宮駅を基点にバス路線網が放射状に運行しており、鉄道網と一体となって、広い範囲において、円滑な外出が可能な状態となっている。

**弱み**

- ・中心拠点である阪神西宮駅において、拠点としての魅力が低くなっており、当該拠点を目的地とするトリップが少ない。
- ・駅周辺道路における慢性的な渋滞が生じている。
- ・準中心拠点である阪急夙川駅の駅前広場において円滑な交通処理ができていない。
- ・丘陵部において、バスが身近な交通手段として利用できない地区がある。

**【短中期的な施策】**

- ・南部市街地、高校等へのアクセス性の確保に資する「さくらやまなみバス」の継続運行
- ・阪神西宮駅の駅前広場改良
- ・バス相互の乗継利便性向上(交通結節点におけるバス停配置の工夫+情報案内改善)
- ・歩行空間の改善(ゾーン30指定等)

**【中長期的な施策】**

- ・阪神西宮駅の駅周辺地区開発
- ・夙川駅の駅前広場の改良
- ・都市計画道路整備(山手線)
- ・名神湾岸道路+ソフト施策展開(信号現示の見直し+バス専用レーン化等空間再編等)

全市的な対策

**【短中期的な施策】**

- ・コミュニティ交通の運行検討
- ・バス停等に対するアドプトプログラム
- ・バス停標柱の集約化
- ・自転車マナーアップ運動

**【中長期的な施策】**

- ・バスロケーションシステムの導入
- ・将来都市構造を踏まえたバスネットワークの階層化(幹線とフィーダー路線の明確化)



図 1.14 各基本生活圏の施策展開

北部東エリア

**強み**

- ・居住空間の面積が広く、自然豊かな地域である。
- ・鉄道が運行しており、西宮市南部地域・大阪市等へのアクセス性が高い。

**弱み**

- ・居住地と鉄道駅(生活拠点)間の高低差が大きく、バスが身近な交通手段として利用できない地区がある。
- ・西宮名塩駅について、バリアフリー化に完全に対応できていない。

**【短中期的な施策】**

- ・バス交通が利用困難な地区におけるコミュニティ交通の運行検討(生瀬コミュニティ交通の継続運行+拡大展開)
- ・西宮名塩駅のバリアフリー化(自由通路のバリアフリー化)

**【中長期的な施策】**

- ・新名神自動車道・名塩道路の整備促進+バス路線の高速化(急行バスの運行)

南部北東エリア

**強み**

- ・中心拠点である西宮北口駅は、種々の生活サービス施設が集積しており、特に、商業施設は魅力が高く、市内外から多くの方が利用している。
- ・駅周辺は、鉄道のサービス水準が高いことから、方々へのアクセス性が高い水準で確保されている。

**弱み**

- ・道路網が脆弱であることに起因し、バスのサービスレベルが低く、西宮北口駅へのアクセス性が低い地域がある。
- ・教育施設が多いこともあり、歩行者・自転車利用者が多く、歩行者・自転車に関連する交通事故が多い。
- ・拠点駅(甲子園口駅)の駅前広場における交通処理が円滑にできていない。

**【短中期的な施策】**

- ・バス路線の再編(整備済都計道の活用)
- ・甲子園口駅の駅前広場改良
- ・バス相互の乗継利便性向上(交通結節点におけるバス停配置の工夫+情報案内改善)

**【中長期的な施策】**

- ・都市計画道路整備(武庫川広田線・今津西線・甲子園段上線)
- ・阪急神戸本線の連続立体交差化
- ・阪急武庫川新駅整備+駅周辺開発

**対応施策**

- ・+バス路線再編
- ・+マイカーによる中心拠点への流入抑制(駐車場対策・道路空間再編等) 等

南部南東エリア

**強み**

- ・甲子園駅を基点に放射状にバス路線網が整備されており、鉄道駅へのアクセス性が高い。
- ・阪神甲子園球場や酒蔵通など、市を代表する観光資源が多く立地。
- ・道路網の整備率は高く、自転車専用空間も多く確保されている。

**弱み**

- ・東西方向の通過交通が多く、慢性的な渋滞が生じている。
- ・平地であることから自転車利用が著しく多いことに起因し、自転車に関連する交通事故が多くなっている。
- ・阪神甲子園駅の利用者が多く、バス路線網が充実していることも踏まえ、駅前広場の運用が複雑になっている。

**【短中期的な施策】**

- ・阪神甲子園駅の駅前広場改良
- ・観光周遊バスの運行検討
- ・バス相互の乗継利便性向上(交通結節点におけるバス停配置の工夫+情報案内改善)

**【中長期的な施策】**

- ・名神湾岸連絡道路の整備促進+ソフト施策展開(信号現示の見直し+バス専用レーン化等空間再編+PTPS導入等)