

3 基本目標を実現するための施策

3.1 考えられる施策の整理

現在、市等で実施中の施策に加え、新たな施策を講じていくことで地域の諸課題の解決を図り、基本目標を実現するものとする。

以下に、基本目標ごとの考えられる施策を整理する。

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

□ 幹線的なバス路線の強化・再編

バスの利用状況や沿線住民の移動状況、沿線施設へのアクセス状況、道路整備状況を踏まえ、利用目的に応じた、外出を支えるようなバス路線の見直しやダイヤ改正を行い、バス路線の強化・再編を図る。

□ 都市計画道路の整備 **実施中**

バスの利便性向上に効果的な路線について都市計画道路を整備する。

□ 鉄道と道路の立体交差化 **実施中**

鉄道と道路が平面で交差し、踏切遮断等によりバスの速達性・定時性が損なわれる箇所やバスの新設路線として効果的な路線にある箇所等の円滑な通行を確保するため、鉄道と道路の立体交差化を図る。

□ 交差点改良 **実施中**

渋滞や交通事故を減少させることを目的として道路改良を行い、渋滞解消及び交通の安全性向上を図る。

□ パーク&バスライド、サイクル&バスライドの導入

バス停へのアクセス性が低い郊外部等において、アクセス性を高めるためにバス停に自動車駐車場や自転車駐車場を整備することで、バス交通の利用促進を図る。

①-II 公共交通の要所における生活サービス機能の充実

□ 交通機能と生活サービス機能を併せ持つ中心拠点の形成

中心拠点において駅前広場の整備等により交通結節機能を改善し、鉄道とバスの乗継利便性を向上させるとともに、生活サービス施設の集積を促進させ、都市機能の充実を図ることにより、まちの魅力や活力を向上させる。

□ 多様な生活サービス施設の集約

市内連携を図る会議体を構築し、鉄道駅やバス停留所周辺に医療、福祉、商業等の多様な生活サービスの集約を促すような施策を検討する。

①-III 拠点への公共交通利用を促すサービスの充実

□ 鉄道とバスの乗換利便性の向上

鉄道駅前へのバス停設置、鉄道出発時刻に合わせたバスダイヤの改正、運賃割引制度の導入など、鉄道とバスの乗換利便性の向上を図る。

□ ICカードを活用した種々のサービス導入(乗継割引・買い物割引)

運賃面での乗換をスムーズにするため、ICカードを活用したバス相互・バスと鉄道の乗継割引を導入する。また、大型集客施設に対して公共交通利用による来訪を促進するために、ICカードを活用した買い物割引制度を導入する。

①-IV 拠点へのアクセスに便利な交通手段の利便性向上

□ 拠点間循環バスの試験運行等

拠点相互を連絡するバスをイベント開催時などに運行させ、利用状況など検証し、中心市街地の回遊性向上を図るための循環バスの実現を図る。

□ 自転車駐車場の改良と新設 実施中

自転車駐車場の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）を強化し、駅周辺における高齢者等の安全確保と美観を保全する。

□ レンタサイクルの導入 実施中 <<参考>>

街中における健康増進、回遊促進を図るため、レンタサイクルを鉄道駅等で導入する。

□ コミュニティサイクルの導入

従来のレンタサイクルとは異なり、専用駐輪場（サイクルポート）であれば、いつでもどのポートでも自転車を借用・返却できるコミュニティサイクルを導入する。

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(駅前広場の改良) **実施中**

鉄道駅の駅前広場において、バス乗降場の改良や集約によりターミナル機能を強化するとともに、バス案内や待合環境等の充実により交通機関相互の乗り換えしやすさ等の利便性向上を図る。

□ 幹線的なバス路線の強化・再編(再掲)

□ 鉄道とバスの乗換利便性の向上(再掲)

□ バス乗継拠点の整備

幹線と支線としての機能分担を図った効率的なバス路線の再編を行うとともに、鉄道駅が少ない地域において、幹線バスと支線バスの乗継・乗換が可能なターミナルを整備する。

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(国道176号線(名塩道路)) **実施中**

現在の国道176号はカーブが多く、道路幅が狭いうえ、2車線道路に1日当たり約2万台の交通量があるため、交通渋滞が生じている。また、歩道も大変狭く人が安全に通行できない区間が多くあり、日常生活に深刻な影響を及ぼしていることから、国道176号(名塩道路)の整備促進を図る

□ 高速道路の整備(新名神高速道路、名神湾岸連絡道路) **実施中**

慢性的な交通渋滞の解消、災害に強い安全で暮らしに便利な幹線道路の整備促進や生活道路や一般道路に流入する通過交通を抑制し、通過交通を円滑に処理するための道路整備の促進を図る。

②-III 防災性向上のための交通環境の整備

□ 防災性向上に資する道路整備(名塩道路、青峰道路、名神湾岸連絡道路) **実施中**

災害発生時などに地域の孤立を防ぐとともに迂回路や緊急輸送路としての道路ネットワークの役割を再認識し、道路の多重性の確保及び高速道路ネットワークの途切れた箇所を解消を図る。

□ 狭あい道路拡幅 **実施中**

幅員が狭いなど、通行や安全に支障のある道路の改良を行う。

②-IV その他環境保全の取組み

□ 低公害車普及促進活動 **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。また、圧縮天然ガス(CNG)バスおよびトラック、優良ハイブリッドバスおよびトラックを導入する運送事業者等に対して一部経費を助成する。
電気自動車を導入する個人、法人、個人事業者に対して一部経費を助成する。

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

□ 鉄道駅舎の新設・改良 **実施中**

鉄道駅間が長いことにより鉄道利便性が低い地域について、新駅の設置を検討する。
また、耐震性や安全性、利便性の向上が必要な主要鉄道駅については改良を行う。

□ 鉄道駅舎および駅舎外へのエレベーター設置 **実施中**

鉄道駅の利便性、安全性向上のため、市内の駅舎および駅舎外においてエレベーターを新設する事業を推進する。

□ 鉄道駅周辺地区におけるバリアフリー化 **実施中**

交通結節点におけるバリアフリー化とともに、その交通結節点の乗降者に対して周辺施設への円滑な移動を支援するために、駅周辺におけるバリアフリー化を行う。

③-II 地域・拠点間を結ぶ利便性向上の高いバス路線の確保

□ 北部(山口地域)と南部を直接連絡する公共交通の確保 **実施中**

山口地域と南部地域を直接連絡する公共交通機関として平成 21 年度から「さくらやまなみバス」を運行している。地元、事業者、市の三者で連携して利用促進に取り組んで事業効率を改善させ、継続的な運行を目指す。

□ 幹線的なバス路線の強化・再編(再掲)

□ 公共車両優先システム(PTPS)の導入 **実施中** <<参考>>

バスの車載機から通信情報を道路に設置された光ビーコンで受信し、バスの進路上にある交通信号機に対し、青信号の時間延長や赤信号の時間短縮等の制御を行い、バスが青信号で通過しやすくする。

□ バス優先レーンの実効性強化策の検討等

一般道路において、特定の時間帯あるいは終日を対象に一部の車線をバス優先レーンとすることの実現性および効果的な導入方法について検討する。

□ LRT(次世代型路面電車システム)・BRT(バス高速輸送システム)の導入検討

低床型路面電車が道路上に設置された線路を走行する LRT や、低床型の高機能バス(2 両連結の連接バス等) がバス専用レーンを走行する BRT の導入を検討する。

③-III 地域の公共交通利用環境の向上

□ バス運行情報の ICT 化(バスロケーションシステム等)

情報通信技術を活用し、バスの運行情報サービス(バスロケーションシステム)など利用者へ質の高いサービスを提供する。また、運行情報等を蓄積することにより、路線の見直しやダイヤ改正の際に活用し、より一層のバスサービス向上を図る。

なお、バスロケーションシステムの導入にあたっては、スマートフォン等をはじめとする簡易な GPS システムを活用する。

□ バス交通に関する案内マップの作成 実施中

市内を運行する複数の鉄道、バスの路線や乗り場の情報がわかるようなわかりやすい案内マップを利用者目線で地区別、目的別等で作成し、バス利用促進を図る。

また、既に地域の NPO、行政、事業者等からなる「阪神都市圏公共交通利用促進会議」がバス利用者に必要な情報を掲載した「阪神地域えきバスまっぷ。」を企画・作成し、これまで九訂版まで発行している。

□ 鉄道駅でのバス乗り場案内の充実

乗換利便性向上を図るために、鉄道駅周辺のバス乗り場の位置やバス路線の主要な行き先などを掲載したマップを作成し、鉄道駅において配布等周知を図る、また、看板を駅構内へ設置することを検討する。

□ バス定期券の相互利用サービス 実施中 《参考》

定期利用者を対象に、複数事業者間で割引や利用範囲の拡大等のサービスを行う。

③-IV 公共交通の利用促進

- バス交通を“守り育て創る”意識の醸成に向けた取組み **実施中**

バスを継続的な交通サービスとして維持していくために、バス交通を地域社会全体の財産ととらえ、一人ひとりが地域公共交通について理解し、積極的かつ継続的に関わっていく取組みを実施できるような、意識の醸成を図る。
- サポーター(バス乗車会員)制度の導入

自分たちの足として積極的に利用してもらうために、個人や自治会等で定期券や回数券をあらかじめ購入してもらう等、住民によるバス路線を支援する制度を導入する。
- バス停版アドプトプログラムの導入

バス停を快適な空間として維持・形成していくために、周辺住民や企業が主体となって、維持・管理していくアドプトプログラムを導入する。あわせて、活動状況が秀でた団体に対する表彰制度を導入する。
- 転入者への公共交通に関する情報提供

転入者に対して、バスをはじめとする公共交通利用を促進するために、転入手続き窓口において、バスマップ等の配布など公共交通利用に関する情報を提供する。
- モビリティ・マネジメントの実施

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一連の取組みとして、一人ひとりの住民や、一つ一つの職場組織等に働きかけ、自発的な行動の転換を促す。
- 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日ノーマイカーデーの普及啓発活動(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、自動車使用抑制を図る。
- ウォークラリーや社会見学など参加型イベントの実施

ウォークラリーや社会見学など公共交通に関連したイベント等を実施し、利用促進を図る。
- バスサービスと観光情報誌や商業施設等とのタイアップ

地元の観光情報誌や市内に配布している情報誌への公共交通に関する特集記事や情報の掲載や、商業施設等とタイアップしたクーポン付乗車券を発売する。
- 将来を支える小学生に対するバスの乗り方教室 **実施中**《参考》

将来の公共交通需要となる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を教育する機会を教育委員会との横断的な連携により実施する。
- 車両のラッピング、アート塗装

地元の幼稚園児や小学生へのデザインの公募、近隣の学生やNPO等のサポートやアイデアを活用し、車両のラッピングやアート塗装を行う。
- 環境(エコ)定期券 **実施中**《参考》

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大人100円、小人50円で乗車できる。

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 地域課題に対応した拠点への交通手段の確保

□ 地域主体の取組みを推進する仕組みづくり

地域特性に応じた施策を展開するために、地域の居住者、従業者等が暮らしやすく利用しやすい交通環境を考える必要がある。行政は、地域の課題解決を図るための組織体系の構築に向け取り組むとともに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、意見を交わす場づくりや仕組みを検討する。

□ コミュニティ交通の導入 **実施中**

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として、既存の路線バスによるサービスと連携し、地域公共交通の確保を図る。

□ デマンド交通の導入

指定の場所から目的地まで、利用者の希望時間帯、乗車場所などの要望に対応して運行する形態の交通であるデマンド交通を導入する。

□ 小型車両バスによる細街路への導入・運行

小型車両を導入することにより、利用者の少ない地域や道路幅員の狭い地域、路線バスが運行できない地域の公共交通サービスを確保する。

□ パーソナルモビリティの導入(購入補助・レンタル導入)

先進技術を用いた立ち乗り電動二輪や街中での利用を想定した1~2人乗りの小型電動移動手段等で、日常的な手軽な移動の足となるパーソナルモビリティの導入にあたり、交通の安全性確保ができ、利用可能となる走行空間等を備えた地域での特区申請や購入補助、レンタル等を行う。

□ フリー乗降制の導入

バス利用者の歩行距離を短縮させるため、路線バスの一部区間においてフリー乗降区間を設定する。

□ 斜面エレベーターの設置

急傾斜地における外出を支援するために、斜面においてエレベーター等を整備する。

□ 大学と地域との交流を支える交通サービスの充実

市内の大学と最寄り駅へのアクセスを向上させ、大学と地域の交流を促すことにより、大学周辺が魅力的で活力のある地域となるように交通サービスの充実を図る。

④-II 地域の移動空間の改善

□ 歩行者・自転車にやさしい道路空間の整備 **実施中**

道路の拡幅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、歩道部の改良等により歩行者・自転車空間を確保する。また、交差点部における歩道の段差解消や新設により、歩行者の安全性向上を図る。

□ 狭あい道路拡幅(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の集積する地区において、通行時間帯規制、最高速度規制、路肩のカラー舗装、イメージハンプなど、通学路の安全性を確保する。

□ コミュニティ道路の整備

歩行者、自転車の安全性や快適性を考慮した、自動車の通行を主たる目的とはしない生活道路を整備する。

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 交通弱者が移動しやすい施設の整備

- バスの待合環境の向上(バス停留所の上屋、ベンチの設置) **実施中**
バス停留所に上屋、ベンチを設置し、誰もが快適で心地よいバス待合場所を提供し、バスの利用促進を図る。また、停留所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。
- 公共公益施設・商業施設におけるバス情報案内板の設置
総合病院や商業施設などの大型集客施設において公共交通の利便性向上を図ることを目的に、待合空間等において時刻表やバスロケーションシステムの情報案内板等を設置する。
- 鉄道駅舎および駅舎外へのエレベーター設置(再掲) **実施中**
- 快適なバス車両への改善(ノンステップバスの導入) **実施中**
高齢者等が快適に利用できるように、超低床ノンステップバスを導入する。
- 鉄道駅周辺地区におけるバリアフリー化(再掲) **実施中**
- 歩行者・自転車にやさしい道路空間の整備(再掲) **実施中**
- 交差点改良(再掲) **実施中**
- 歩行・自転車走行環境の改善(無電柱化、美装化) **実施中**
歩行や自転車走行の妨げとなる電柱を撤去することにより、幅の広い歩道を整備する。また、歩道や自転車道を美装化することで利用環境を向上させる。
- 交通安全施設の整備・維持管理 **実施中**
道路交通の安全と円滑化を図るために防護柵、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。

⑤-Ⅱ 交通弱者が外出しやすい交通手段の確保

- コミュニティ交通の導入(再掲) **実施中**
- デマンド交通の導入(再掲)
- 小型車両による細街路への導入・運行(再掲)
- 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方に対して、自宅と医療機関等との間の移動手段として福祉タクシーを利用した際の基本料金を助成する「福祉タクシー利用券」を発行する。
- 通院・買い物バスの助成
通院時、買い物時の利便性向上を図るために、病院、商業施設に対して、通院、買い物バスの導入を働きかけるとともに、導入時においては市より実施主体に対する支援を行う。
- 電動自転車の購入補助
傾斜地における自転車利用機会の創出を図るために、電動自転車の購入を補助する。

⑤-III 交通弱者が外出しやすい移動への支援

□ 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、回数券を購入又は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」を発行する。

□ 通所施設交通費補助 **実施中**

障害のある方で日中活動サービス事業所に公共交通機関、交通用具を利用して通所している方にその交通経費の一部を補助する。

□ 交通弱者への理解を醸成する施策の推進 **実施中**

移動に制約のある方が心身ともに快適に心置きなく移動できる環境を整える施策を図る。

□ 違法駐車等防止の啓発活動等 **実施中**

「西宮市違法駐車等の防止に関する条例」に基づく違法駐車等防止の広報・啓発・指導活動を行う。

□ 荷捌き車両対策

市街地部の幹線道路上における荷捌き車両による渋滞を解消するために、沿道に荷捌きスペースを設置する。

□ 横断旗の設置補充 **実施中**

主に学童の通学路で車両交通の多い横断歩道のある交差点等に横断旗を設置し、道路横断の安全を確保するとともに、紛失した横断旗を随時補充する。

□ 歩行者への光反射素材着用推進

夜間における歩行者の安全性向上を目的に、歩行者に対して、光反射素材の着用を推進する。

□ 徒歩・自転車に関する安全教育の実施 **実施中**

学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、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行う。

さらに、警察と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う。

□ 自転車利用に関する安全啓発活動 **実施中**

自転車利用者へルール周知、マナーアップに向けた取組みを行う。

□ 危険な自転車利用者に対する取締り強化 **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する。

□ 高齢者運転免許返納割引 **実施中** <<参考>>

65歳以上で運転経歴証明書に記載されている住所が兵庫県内の方を対象として、運転免許を自主返納された方を対象に乗車運賃の割引を行う。

3.2 実施施策の抽出

3.2.1 実施施策抽出の考え方

「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、充実した鉄道網を最大限に活用し、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絡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。

したがって、重点施策は、序章における総合交通戦略の基本的考え方で示したように、駅前広場等の交通結節点を強化し鉄道駅を核としたまちづくりを進める施策、ならびに、地域特性に応じた交通手段の確保、バスネットワークの強化、バスの利用環境の向上といった鉄道駅へのアクセスを向上するバス交通を充実するような施策を中心に、以下の視点に基づき、抽出する。

なお、現在、実施中の施策については、まちづくりへの対応として実施されており、交通にも関わりがあることから、総合交通戦略においても実施施策として抽出し、その他立案施策とともに、後述する進捗管理計画に基づき、PDCA サイクルを踏まえて、継続性等に関する判断を行うものとする。

● 既存のネットワーク、拠点の有効活用

整備済みの都市計画道路等を中心に、道路ネットワークを有効活用したバス路線について、バスネットワークの強化や利便性向上を図る。

また、既存鉄道駅の駅前広場の改良により、交通結節点機能を高め、利便性の高い交通サービスの提供に努めるとともに、駅周辺における生活サービス施設等の集積を図る。

● 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

既存のネットワークや拠点の活用だけでは交通利便性の向上が不十分な場合には、新たな拠点の整備や、バス路線に関わる都市計画道路、鉄道と道路の立体交差整備により、都市交通システムの強化を図り、「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。

● 地域特性を踏まえた交通システムの構築

本市が有する多様な地域特性を踏まえ、既存の公共交通ネットワークでは、公共交通の利用が困難な地域に対して住民ニーズおよび持続可能性が高い新たな交通システムを構築し、お出かけしやすいまちづくりを実現する。

● 地域住民がまちづくりの主役となる仕組みの構築

「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、行政等の主導による都市基盤の強化とともに、市民が積極的に公共交通を利用することや、地域住民が主体となって、地域特性・個人属性・ニーズ等の地域特性を踏まえた移動手段の構築が必要である。そこで、地域住民が主体的に活動できる仕組みや場づくりの体制を整え、目指す将来都市像を実現する。

3.2.2 実施施策の抽出

考えられる施策の中から抽出した実施施策を以下に示す。また、実施施策を以下の 3 つに分類した。

- ◎ 西宮市総合交通戦略で重点的に取組む施策
- 将来都市像の実現に寄与することから、重点施策と合わせて実施する施策
- ※ 将来都市像の実現に関連する事業者が実施している施策<参考>

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	
◎ 幹線的なバス路線の強化・再編	
◎ 都市計画道路の整備	実施中
○ 鉄道と道路の立体交差化	実施中
○ 交差点改良	実施中
①-II 公共交通の要所における生活サービス機能の充実	
◎ 交通機能と生活サービスを併せ持つ中心拠点の形成	
①-III 拠点への公共交通利用を促すサービスの充実	
○ 鉄道とバスの乗換利便性の向上	
○ ICカードを活用した種々のサービス導入（乗継割引・買い物割引）	
①-IV 拠点へのアクセスに便利な交通手段の利便性向上	
○ 自転車駐車場の改良と新設	実施中
※ レンタサイクルの導入<参考>	実施中

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

◎ 幹線的なバス路線の強化・再編

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へのアクセスなどニーズの高い移動経路のうち、バスでの移動割合が低く、公共交通のみで行きたい所へ行きにくい地域（①山口⇒岡場駅、⑥瓦木・樋ノ口・⑩JR西宮・今津・⑪甲子園口北⇒西宮北口等）が存在していることから、利用目的に応じた、外出を支えるようなバス路線の見直しやダイヤ改正を行い、バス路線の強化・再編を図る。

その実現に向け、バス事業者と行政の連携を図るための場づくりを行い、バスの乗降客数等の利用状況や沿線住民の移動状況、沿線施設へのアクセス状況、道路や駅前広場の整備状況等の諸情報を共有し、効果的・効率的な利便性向上策を協働で推進する仕組みを検討する。

併せて、バス路線の強化・再編に必要な駅前広場や都市計画道路等の都市基盤整備の必要性を検討する。

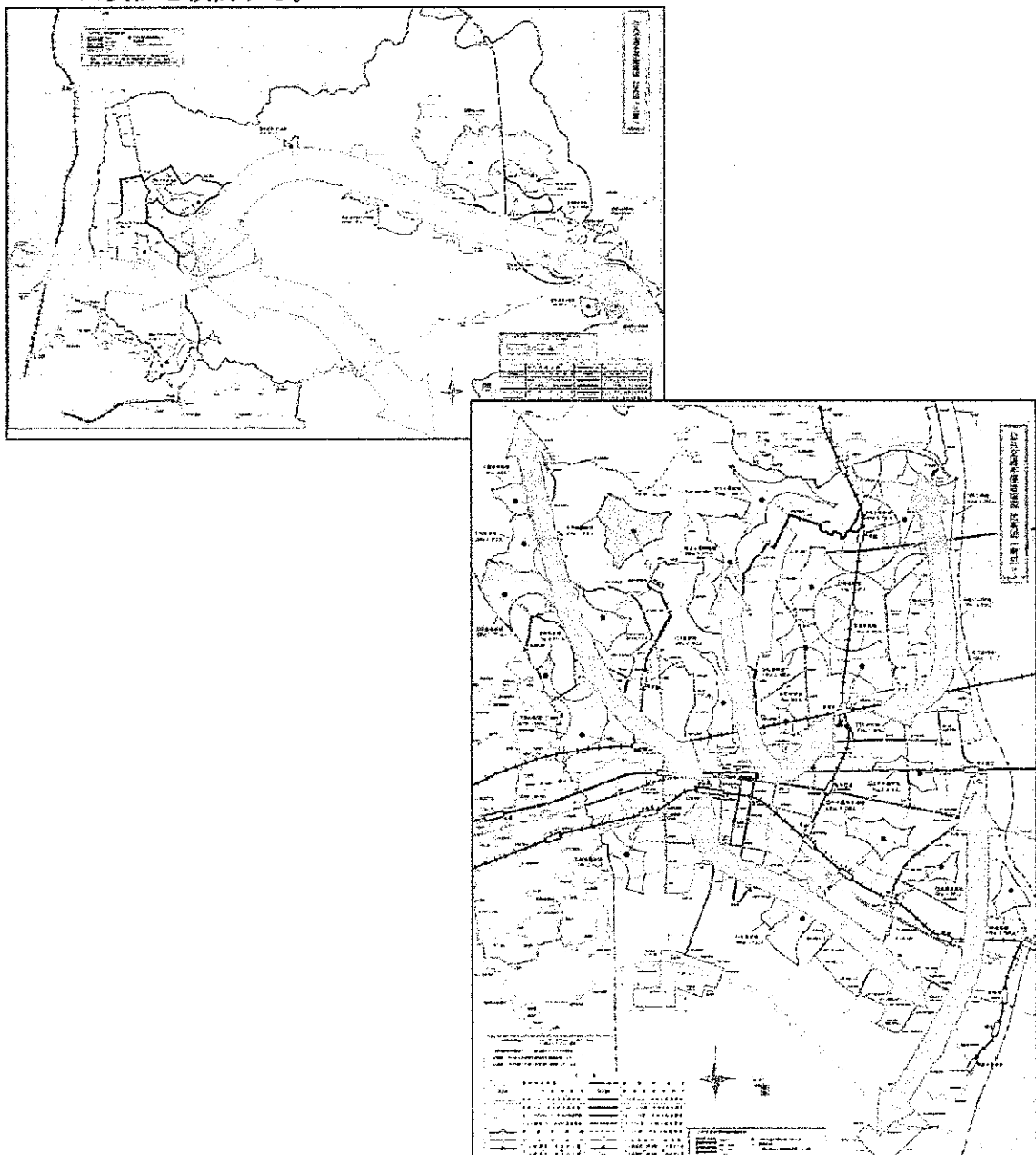


図 3.1 バス路線の強化・再編のイメージ図

◎ 都市計画道路の整備 **実施中**

阪急神戸本線北側を中心に、バスがすれ違うことができる幅員の道路が少ないため、バスの運行ルートが偏在していることから、バスの利便性向上及び拠点となる鉄道駅へのアクセス性向上に効果のある路線について、都市計画道路を整備する。

【主な整備路線】

- ・山手幹線
- ・競馬場線
- ・武庫川広田線
- ・名塩道路
- ・今津西線
- ・丸山線
- ・甲子園段上線
- など

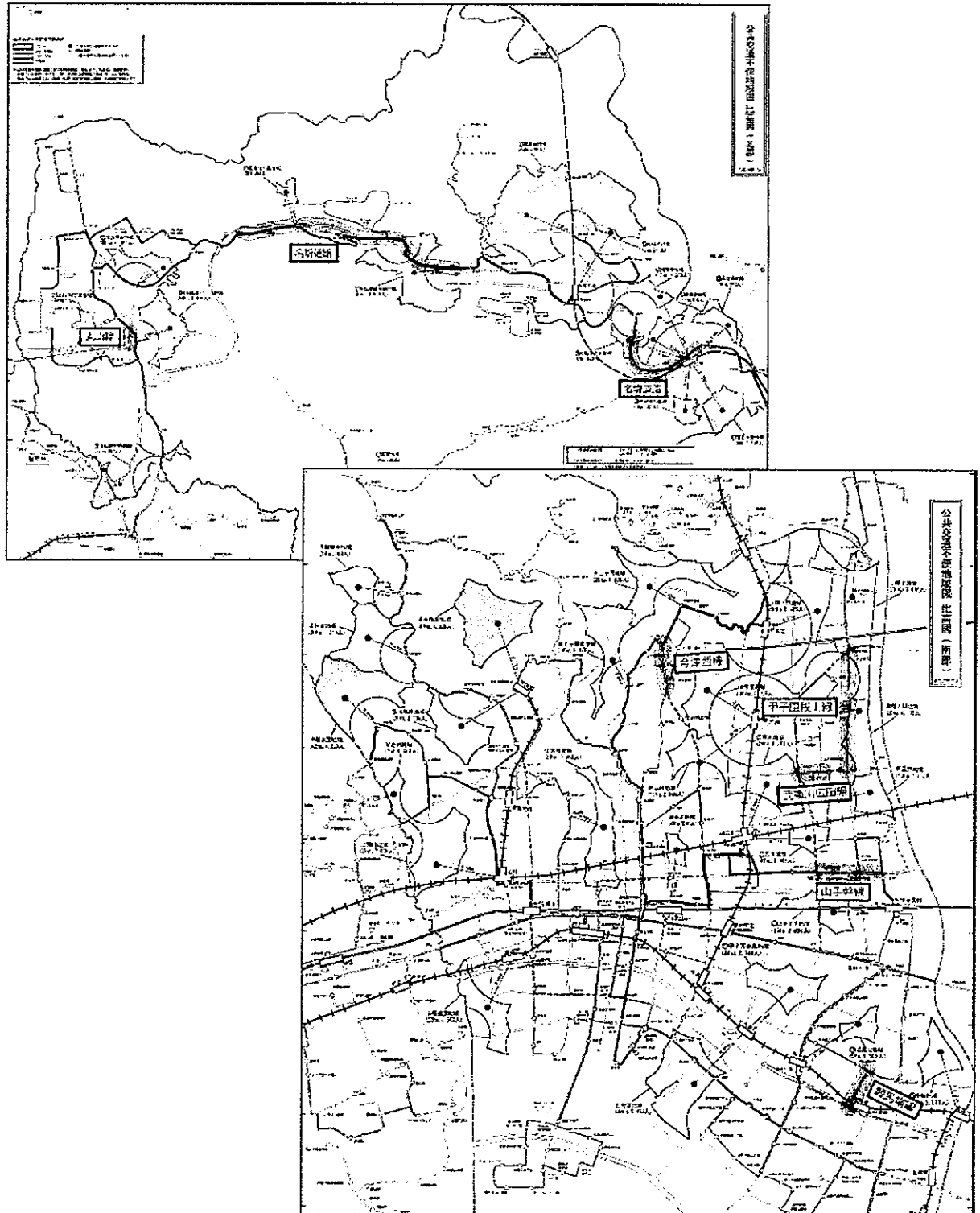


図 3.2 都市計画道路の主な整備路線

○ 鉄道と道路の立体交差化 実施中

鉄道と道路が平面で交差し、踏切遮断等によりバスの速達性・定時性が損なわれる箇所やバスの新設路線として効果的な路線にある箇所等の円滑な通行を確保するため、鉄道と道路の立体交差化を図る。

・阪神本線 ・阪急神戸線

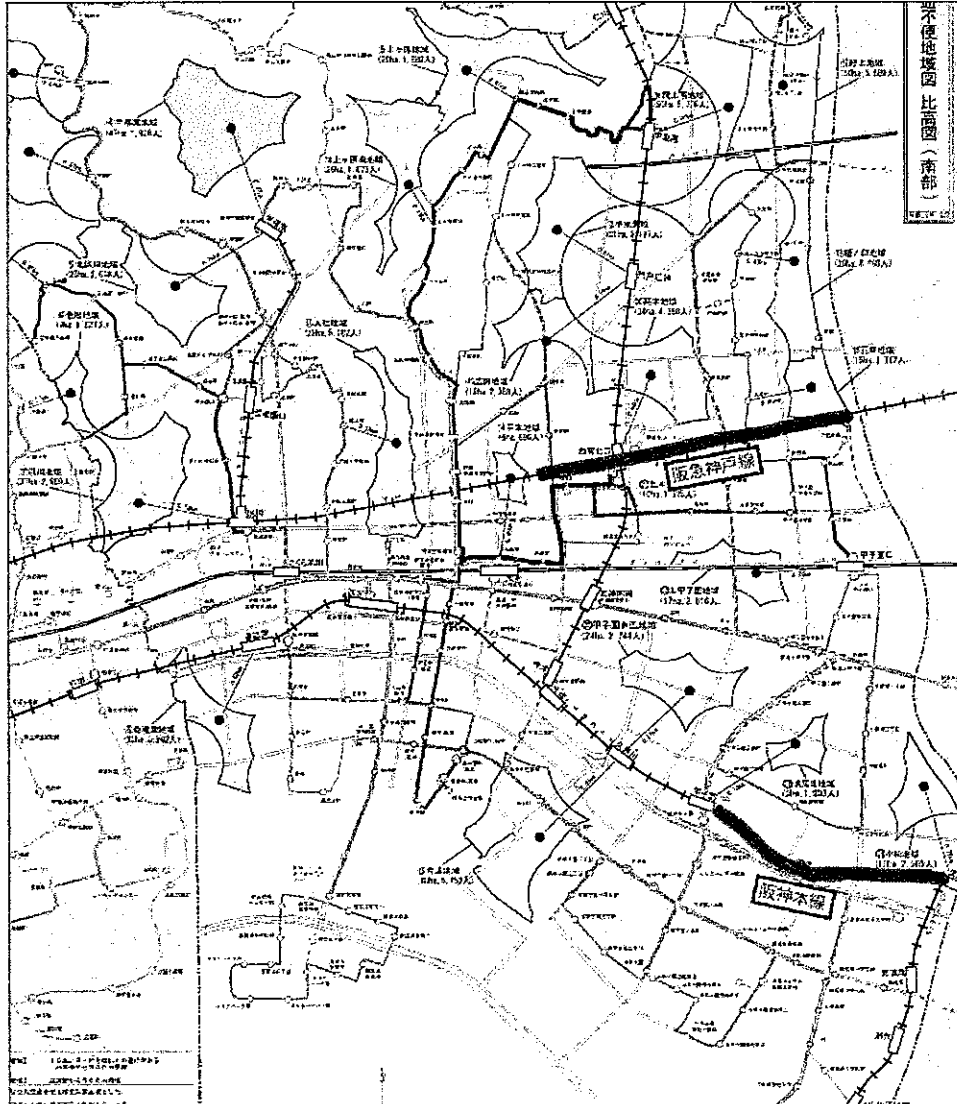


図 3.3 鉄道と道路の立体交差化 対象箇所

○ 交差点改良 実施中

渋滞や交通事故を減少させることを目的として道路改良を行い、渋滞解消及び交通の安全性向上を図る。

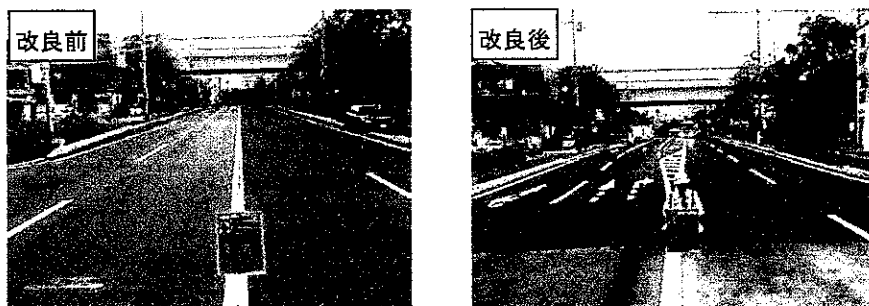


図 3.4 交差点改良 例

①-II 公共交通の要所における生活サービス機能の充実

◎ 交通機能と生活サービス機能を併せ持つ中心拠点の形成

中心拠点の1つである阪神西宮駅は南部市街地の西側エリアにおいて、バス等で最もアクセスしやすい鉄道駅であるが、駅前広場内における車両と歩行者の交錯や、バス乗り場の分散、駅前における低未利用地の点在等の課題がある。

このため、阪神西宮駅北地区の面的整備によって、鉄道駅前へのバス停設置や集約等によりバス停と駅の近接化を図るなど駅前広場の交通結節機能の改善や都市機能の充実を図ることにより、鉄道・バス等の公共交通の利便性・安全性や、市全体の活力や魅力を向上させる。

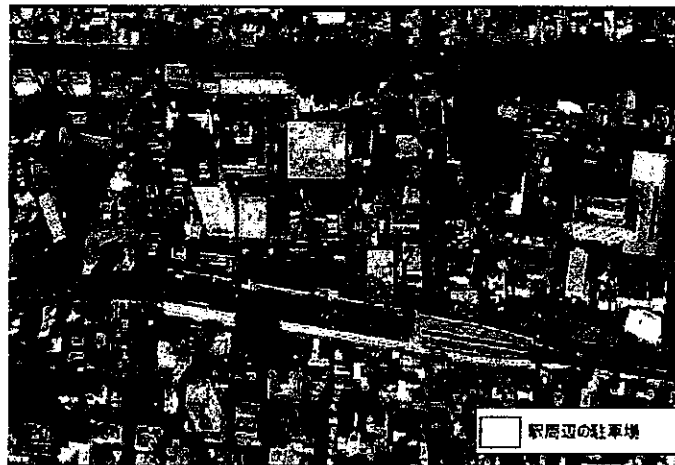


図 3.5 阪神西宮駅周辺の低未利用地

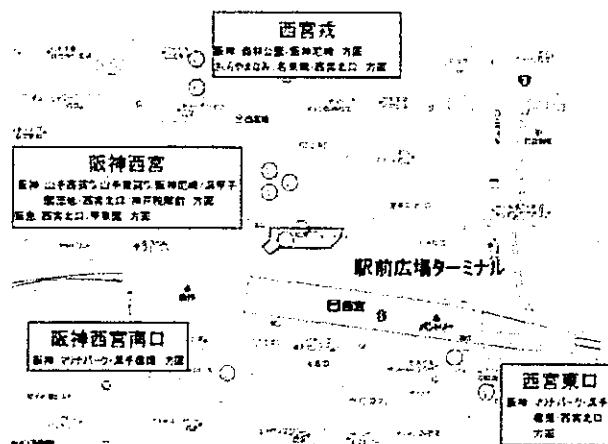


図 3.6 点在する阪神西宮駅周辺のバス停留所

①-III 拠点への公共交通利用を促すサービスの充実

○ 鉄道とバスの乗換利便性の向上

鉄道出発時刻に合わせたバスダイヤの改正、ICカードを活用した運賃割引制度の導入、駅におけるバス利用に関する情報の充実など、鉄道とバスの乗換利便性の向上を図る。

○ ICカードを活用した種々のサービス導入(乗継割引・買い物割引)

運賃面での乗り換えをスムーズにするため、ICカードを活用したバス相互・バスと鉄道の乗継割引の導入を検討する。また、ショッピングセンターなど大型集客施設に対して公共交通利用による来訪を促進するために、ICカードを活用した買い物割引制度の導入を検討する。サービス向上に向けて、事業者と協議を行う。

①-IV 拠点へのアクセスに便利な交通手段の利便性向上

○ 自転車駐車場の改良と新設 **実施中**

多くの鉄道駅において、放置自転車が多く発生しており、自転車駐車場が不足している状況にあることから、自転車駐車場の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）を強化し、マナー指導とあわせて駅周辺における高齢者等の安全確保と美観の保全を図る。



図 3.7 自転車駐輪場の設置状況

※ 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を導入、拡充する。

JR 甲子園口駅、阪神西宮駅、阪神甲子園駅、阪神香櫛園駅、阪急西宮北口駅でレンタサイクルが導入されている。

表 3.1 市内のレンタサイクル概要

鉄道駅	名称	利用概要
JR 甲子園口駅	駅リンくん	1 回利用 310 円 営業時間 6:30~23:00
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 (キャンペーンで 2016 年 1 月 31 日まで 100 円) 営業時間 24 時間
阪神香櫛園駅 (高架下駐輪場)		
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

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（駅前広場の改良）	実施中
◎ 幹線的なバス路線の強化・再編（再掲）	
○ 鉄道とバスの乗換利便性の向上（再掲）	
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（国道 176 号（名塩道路））	実施中
○ 高速道路の整備（新名神高速道路、名神湾岸連絡道路）	実施中
②-III 防災性向上のための交通環境の整備	
○ 防災性向上に資する道路整備（名塩道路、青峰道路、名神湾岸連絡道路）	実施中
○ 狭あい道路拡幅	実施中
②-IV その他環境保全の取組み	
○ 低公害車普及促進活動	実施中

②-1 公共交通ネットワークの強化

◎ 交通結節機能の強化(駅前広場の改良) 実施中

市内の鉄道駅の多くは駅前広場を有しておらず、また駅前広場を有している駅であっても、広さやバスバース(バスの利用客が乗り降りするためのバス停留スペース)数が不足しており、バスの受け入れができる環境が十分に整っていない。

鉄道駅の駅前広場において、バス乗降場の改良や集約によりターミナル機能を強化するとともに、バス案内や待合環境等の充実により交通機関相互の乗り換えしやすさ等の利便性向上を図る。

【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
- など

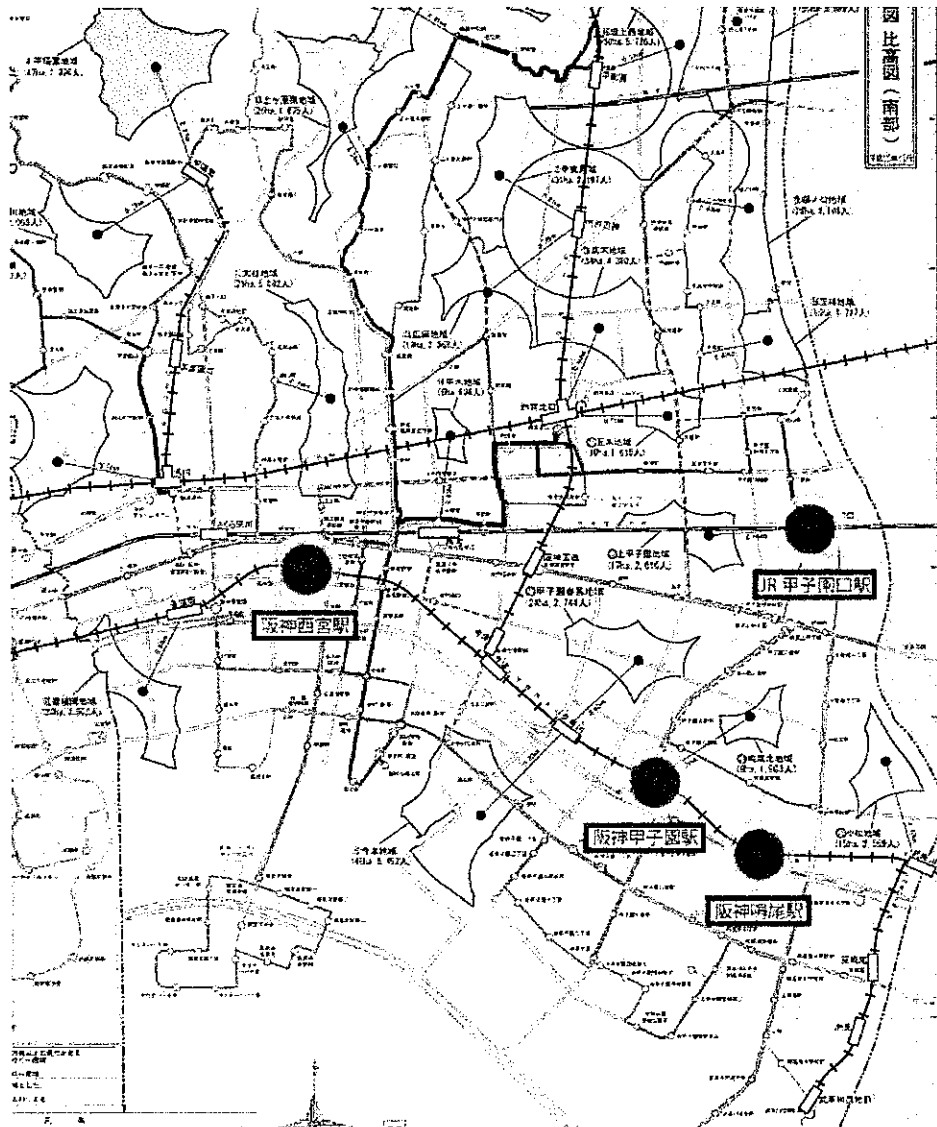


図 3.8 交通結節機能の強化を図る鉄道駅

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

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(国道 176 号(名塩道路)) **実施中**

現在の国道 176 号は、カーブが多く、道路幅が狭いうえ、2 車線道路に 1 日当たり約 2 万台の交通量があるため、交通渋滞が生じている。また、歩道も大変狭く人が安全に通行できない区間が多くあり、日常生活に深刻な影響を及ぼしていることから、国道 176 号(名塩道路)の整備を推進する。

○ 高速道路(名塩道路、新名神高速道路、名神湾岸連絡道路、) **実施中**

慢性的な交通渋滞の解消、災害に強い安全で暮らしに便利な幹線道路の整備促進や生活道路や一般道路に流入する通過交通を抑制し、通過交通を円滑に処理するための道路整備の促進を図る。

新名神高速道路や名神湾岸連絡道路の整備により、交通渋滞の解消及び交通の安全性確保を図る。

②-III 防災性向上のための交通環境の整備

○ 防災性向上に資する道路整備(名塩道路、青峰道路、名神湾岸連絡道路) **実施中**

災害発生時などに地域の孤立の可能性がある花の峰地域、青葉台地域、西宮浜の避難路の確保や迂回路、緊急輸送路としての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」がある名塩地域では、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ている。名塩道路の整備により「異常気象時通行規制区間」が解消され、道路交通の安全性確保が図られる。

○ 狭あい道路拡幅 **実施中**

幅員が狭いなど、通行や安全に支障のある道路の改良を行う。

図 3.9 狭あい道路拡幅整備事業パンフレット

②-IV その他環境保全の取り組み

○ 低公害車普及促進活動 **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。また、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一部経費を助成する。

電気自動車を導入する個人、法人、個人事業者に対して一部経費を助成する。

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	
◎	鉄道駅舎の新設・改良 実施中
◎	鉄道駅舎および駅舎外へのエレベーター設置 実施中
○	鉄道駅周辺地区におけるバリアフリー化 実施中
③-II 地域・拠点間を結ぶ利便性の高いバス路線の確保	
◎	北部（山口地域）と南部を直接連絡する公共交通の確保 実施中
◎	幹線的なバス路線の強化・再編（再掲）
※	公共車両優先システム（PTPS）の導入<参考> 実施中
③-III 地域の公共交通利用環境の向上	
◎	バス運行情報のICT化（バスロケーションシステム等）
○	バス交通に関する案内マップの作成 実施中
○	鉄道駅でのバス乗り場案内の充実
※	バス定期券の相互利用サービス<参考> 実施中
③-IV 公共交通の利用促進	
◎	バス交通を“守り育て創る”意識の醸成に向けた取組み 実施中
	転入者への公共交通に関する情報提供
	モビリティ・マネジメントの実施
	ノーマイカーデーの実施 実施中
※	将来を支える小学生に対するバスの乗り方教室<参考> 実施中
※	環境（エコ）定期券<参考> 実施中

③-1 鉄道駅の利便性向上

◎ 鉄道駅舎の新設・改良 実施中

鉄道駅間が長いことにより鉄道利便性が低い阪急神戸線武庫川部への新駅設置について、近隣市や鉄道事業者と協議をするなど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主要鉄道駅については耐震補強の費用を補助し安全性の向上を図る。

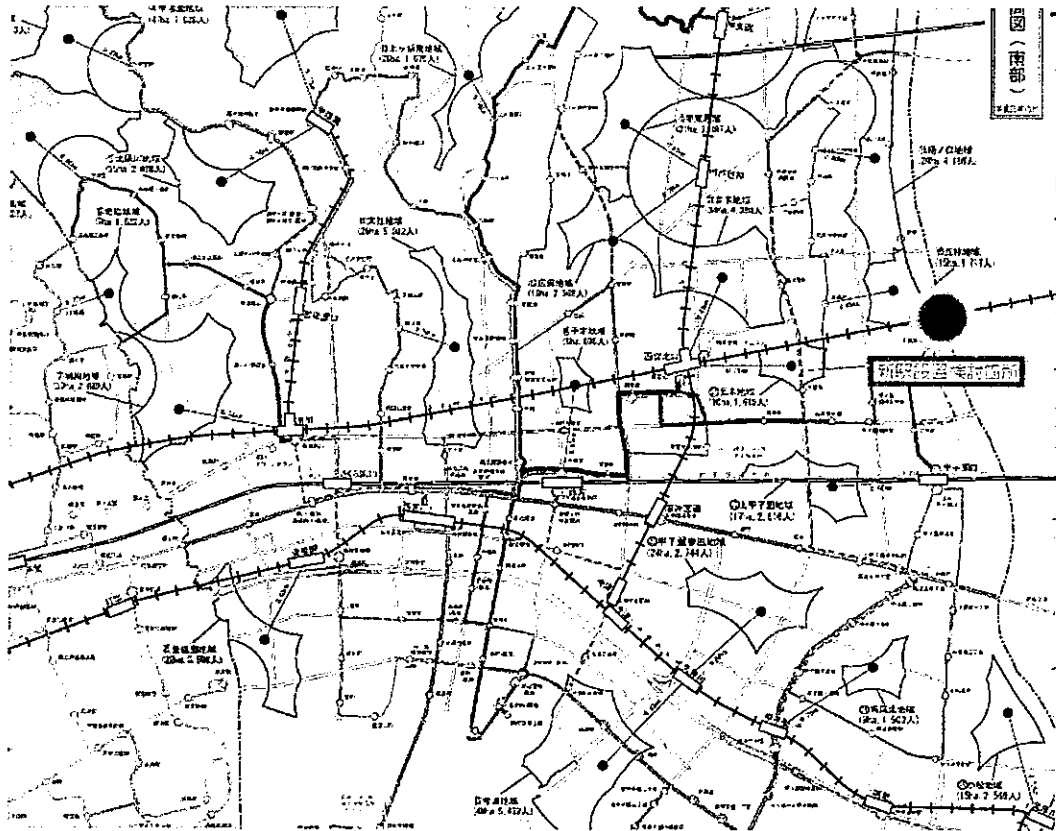


図 3.10 新駅設置検討箇所

○ 鉄道駅周辺地区におけるバリアフリー化 実施中

高齢者等がより安全で利用しやすい環境づくりのために、交通結節点におけるバリアフリー化とともに、その交通結節点の乗降者に対して周辺施設への円滑な移動を支援するために、駅周辺におけるバリアフリー化を行う。



図 3.11 鉄道駅周辺地区のバリアフリー化例

◎ 鉄道駅舎および駅舎外へのエレベーター設置 **実施中**

鉄道駅の利便性、安全性向上のため、市内の駅舎および駅舎外においてエレベーターを新設する事業を推進する。

1日の乗降客数が3,000人以上の鉄道駅においては、駅舎施設の構造等の条件を踏まえ、エレベーター等を設置し、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、3階の駅前広場と2階の改札間に7m、さらにその下にあるロータリー部との間に13mの高低差があるため、設置が可能な駅舎外においてエレベーター設置することによりバリアフリー化を図る。このため、鉄道事業者と十分な協議調整を行うとともに、連携を図っていく。

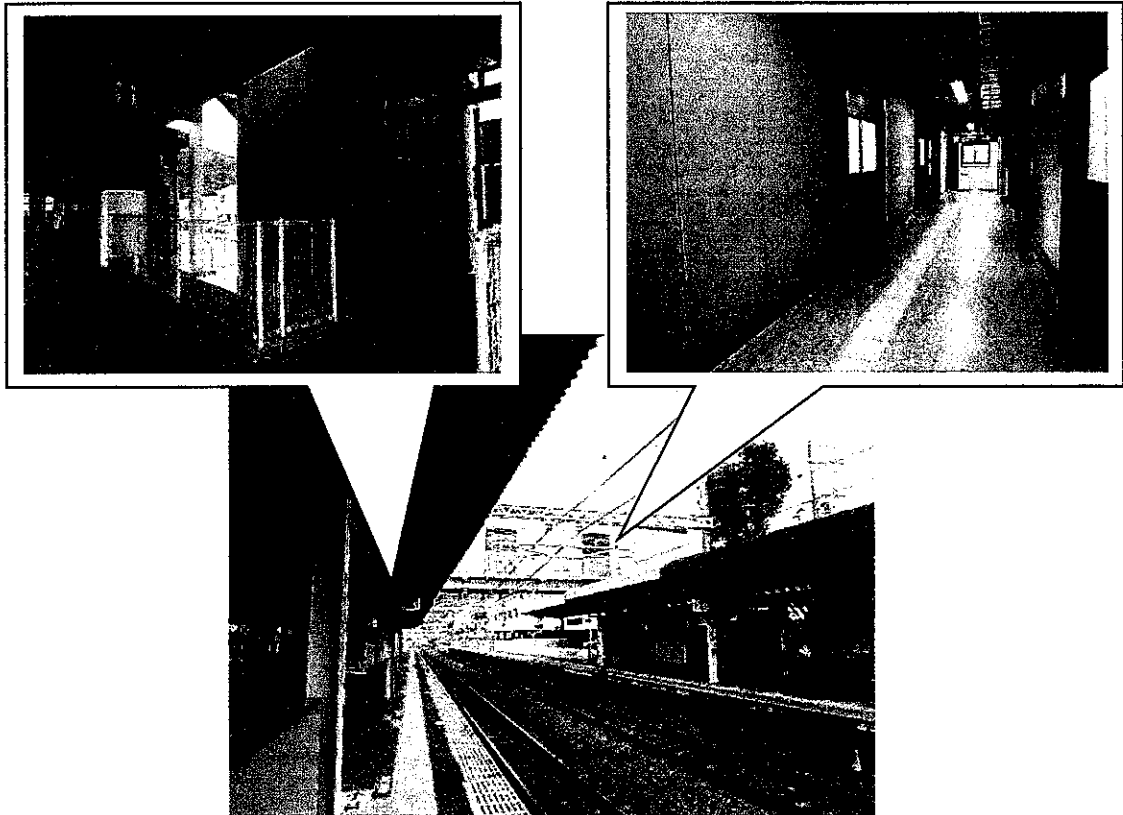


図 3.12 JR 生瀬駅 エレベーター設置状況

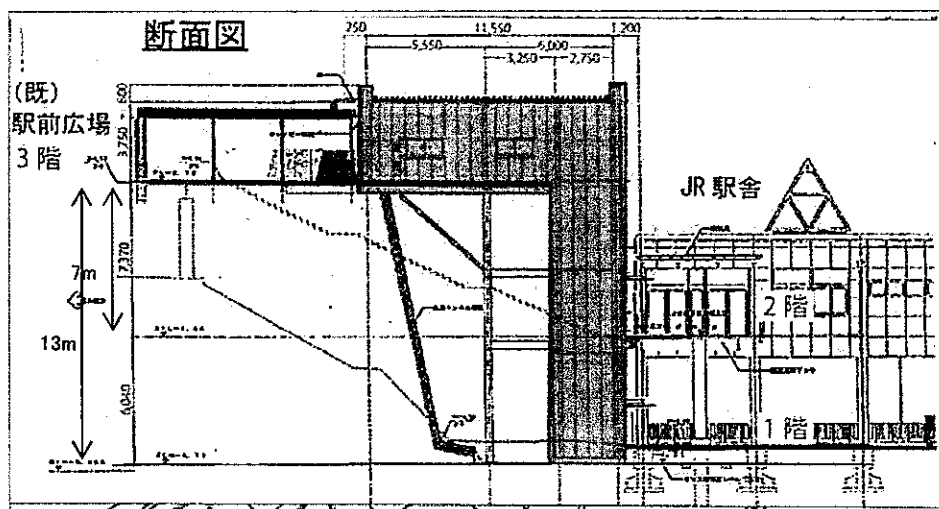


図 3.13 JR 西宮名塩駅 エレベーター設置 断面図

③-II 地域・拠点間を結ぶ利便性向上の高いバス路線の確保

◎ 北部(山口地域)と南部を直接連絡する公共交通の確保 **実施中**

山口地域の南部地域を直接連絡する公共交通機関として平成 21 年度から「さくらやまなみバス」を運行している。地元、事業者、市の三者で連携して利用促進に取り組み、さらなる利用者の増加に努め、継続的な運行を目指す。

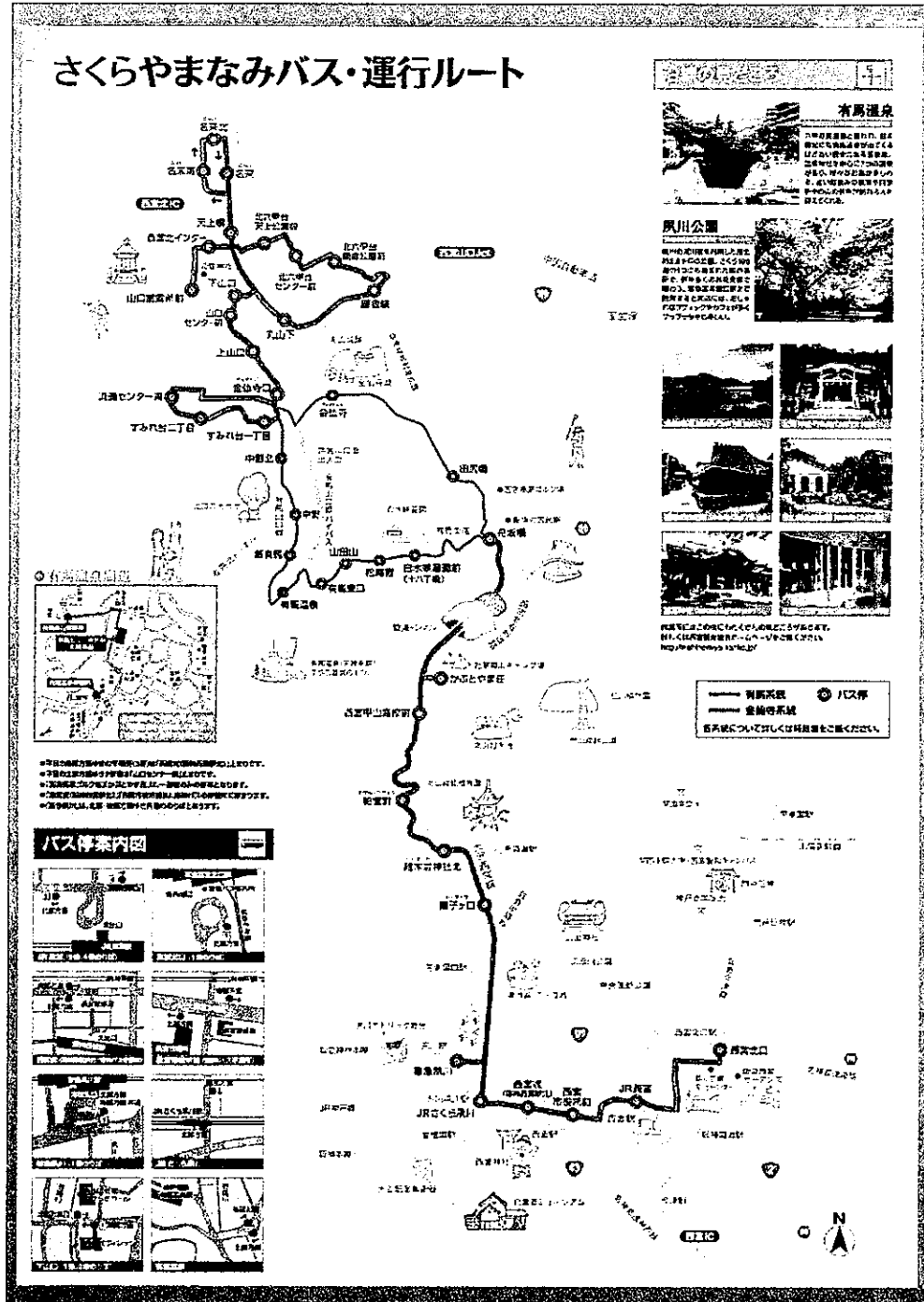


図 3.14 さくらやまなみバス 運行ルート

◎ 幹線的なバス路線の強化・再編(再掲)

※ 公共車両優先システム(PTPS)の導入 **実施中** 《参考》

バスの車載機から通信情報を道路に設置された光ビーコンで受信し、バスの進路上にある交通信号機に対し、青信号の時間延長や赤信号の時間短縮等の制御を行い、バスが青信号で通過しやすくする。

③-III 地域の公共交通利用環境の向上

◎ バス運行情報の ICT 化(バスロケーションシステム等)

情報通信技術を活用し、バスの運行情報サービス（バスロケーションシステム）など利用者へ質の高いサービスを提供する。また、運行情報等を蓄積することにより、路線の見直しやダイヤ改正の際に活用し、より一層のバスサービス向上を図る。

なお、バスロケーションシステムの導入にあたっては、スマートフォン等をはじめとする簡易な GPS システムを活用する。

西宮市はバスロケーションシステムを導入する事業者に対して導入費用の一部を助成する。

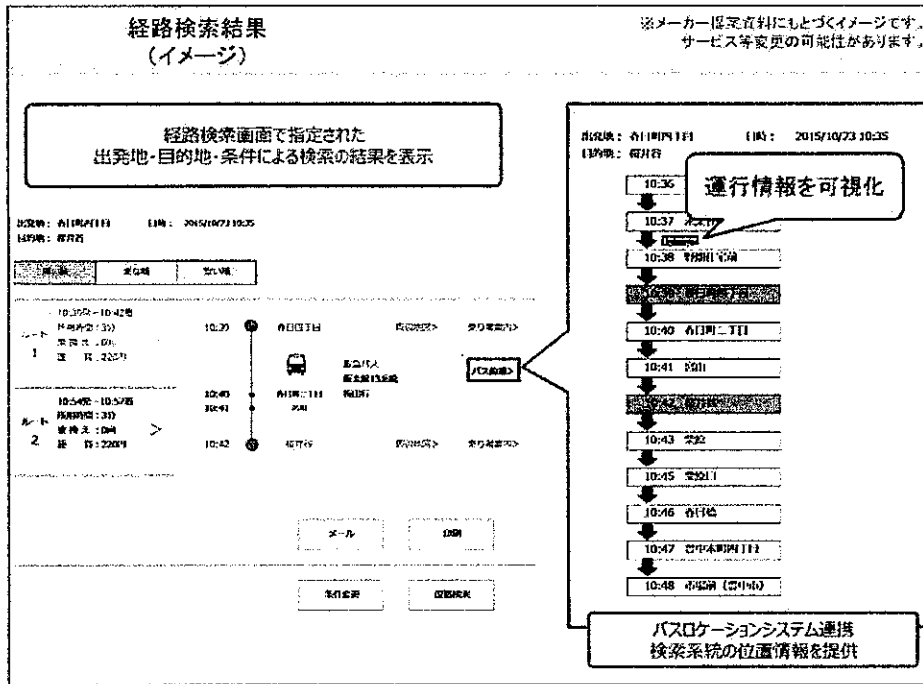


図 3.15 バスロケーションシステム導入により可能となる経路探索イメージ(阪急バス)

○ バス交通に関する案内マップの作成 実施中

市内を運行する複数の鉄道、バスの路線や乗り場の情報がわかりやすい案内マップを利用者目線で地区別、目的別等で作成し、バス利用促進を図る。

また、既に地域の NPO、行政、事業者等からなる「阪神都市圏公共交通利用促進会議」がバス利用者に必要な情報を掲載した「阪神地域えきバスまっぷ。」を企画・作成し、これまで九訂版まで発行している。

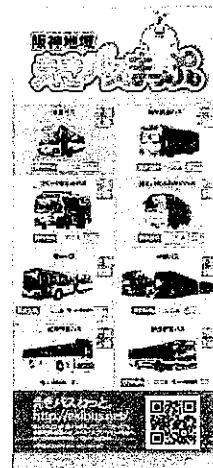


図 3.16 阪神地域えきバスまっぷ。

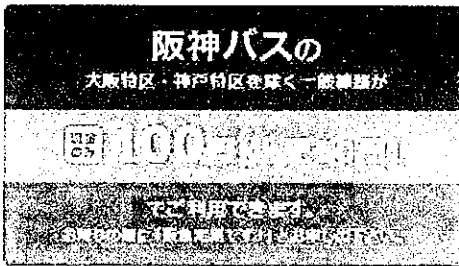
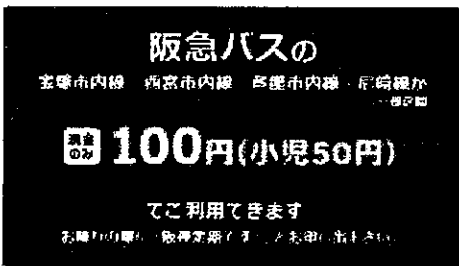
○ 鉄道駅でのバス乗り場案内の充実

乗換利便性向上を図るために、鉄道駅周辺のバス乗り場の位置やバス路線の主要な行き先などを掲載したマップを作成し、鉄道駅において配布等周知を図る、また、情報案内板を駅構内へ設置することを検討する。

※ バス定期券の相互利用サービス **実施中** <<参考>>

市では、バスの乗継利便性向上のために阪急バス・阪神バス間における相互利用サービスの向上を要望してきた。

阪急バス・阪神バスでは、平成 22 年 9 月より定期利用者を対象に両社の定期券エリアを割引利用できるサービスを実施しており、平成 28 年 2 月 1 日から、新たに hanica 定期券の利用者は発行会社がどちらであるかに関わらず、別途料金の負担なく、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する予定である。

阪急バス定期券	阪神バス定期券
プラティーク兵庫、宝塚市内線、西宮市内線、戸屋市内線、尼崎線（尼崎市内）及びhanica220円以上区間の 通勤定期券・通学定期券 ※グランドバス65は除く	全線定期券（通勤定期券・通学定期券） ※グランドバス65及び特設定期券は除く
	

平成 22 年 9 月より実施

図 3.17 バス定期券の相互割引制度(阪急バス・阪神バス)

③-IV 公共交通の利用促進

◎ バス交通を“守り育て創る”意識の醸成に向けた取組み **実施中**

バスを継続的な交通サービスとして維持していくために、バス交通を地域社会全体の財産ととらえ、一人ひとりが地域公共交通について理解し、積極的かつ継続的に関わっていく取組を実施し、意識の醸成を図る。それにより、地域に応じたバス交通の利用促進を図っていく。

お知らせ

高野線交通回数券引換入証が使えます

3000円の交通回数券を
1回購入する場合は、引換入証を1枚使用、現金2000円で購入できます。
2回購入する場合は、引換入証を2枚使用、現金3000円で購入できます。
※引換入証は有効期限があります。

年末年始の運行のお知らせ
年末は12月31日まで運行します。
年始は1月1日から1月3日まで運行します

第5号

9月27日(土)11月1日
11月1日(土)11月15日
11月15日(土)11月29日

10月1日、本情運行が開始されました！

※1回りの運行はルートでなく7両車となり、運行日としては予定外の車両が運行しはじめました。

11月、12月の行事

- 11月6日(日) 11月15日(日) 11月22日(日) 11月29日(日)

12月10日(金) 12月17日(金) 12月24日(金) 12月31日(金)

10月1日、本情運行が開始されました！

「こどもバス」は、10月1日より運行を開始しました。これは、地域の子どもたちが、バスを利用し、地域を学ぶための取り組みです。

14人乗りの新車登場！

10月15日に4両車導入してリニューアル

安心と信頼のご提供

(株) 真まご心

〒597-8504 大阪府東淀川区西長田1-1-1
TEL: 0727-85-4151

2015年 秋号 **news** 18

南部探訪ツアーに行ってきます！

さくらやまなみバス利用促進協議会のメンバーで3つのテーマのツアーを実施します。

南部探訪

1. 酒造めぐり
2. 温泉めぐり
3. 自然めぐり

西宮探訪

1. 西宮探訪
2. 西宮探訪
3. 西宮探訪

西宮北口

1. 西宮北口
2. 西宮北口
3. 西宮北口

さくらやまなみバス利用促進協議会

2015年 秋号 **news** 18

目標値42万人を突破しました！

さくらやまなみバス月間利用客数比較 (H26年度・H27年度)

月	H26年度	H27年度	増減(H27-H26)
10月	32,572人	31,271人	-1,301人
11月	195,236人	198,918人	+3,682人
12月	175,795人	196,589人	+20,794人
計	403,603人	426,778人	+23,175人

107年度(10月)実績

項目	107年度(10月)	107年度(9月)	107年度(8月)	107年度(7月)	107年度(6月)	107年度(5月)	107年度(4月)	107年度(3月)	107年度(2月)	107年度(1月)
乗車人数	426,778人	426,778人	426,778人	426,778人	426,778人	426,778人	426,778人	426,778人	426,778人	426,778人
乗客数	196,589人	196,589人	196,589人	196,589人	196,589人	196,589人	196,589人	196,589人	196,589人	196,589人
乗客比率	70.6%	70.6%	70.6%	70.6%	70.6%	70.6%	70.6%	70.6%	70.6%	70.6%

図 3.18 利用促進の例(機関紙の発行)

◎ 転入者への公共交通に関する情報提供

転入者に対して、バスをはじめとする公共交通利用を促進するために、転入手続き窓口において、バスマップ等の配布など公共交通利用に関する情報を提供する。

◎ モビリティ・マネジメントの実施

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一連の取組みとして、一人ひとりの住民や、一つ一つの職場組織等に働きかけ、自発的な行動の転換を促す。

◎ 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日ノーマイカーデーの普及啓発活動（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、自動車使用抑制を図る。



図 3.19 ノーマイカーデー普及啓発活動 例

※ 将来を支える小学生に対するバスの乗り方教室 **実施中** <<参考>>

将来の公共交通需要となる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を教育する機会を教育委員会との横断的な連携により実施する。



図 3.20 バスの乗り方教室の様子

※ 環境(エコ)定期券 **実施中** <<参考>>

阪急バス株式会社では、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大人 100 円、小人 50 円で乗車できる。

表 3.2 環境(エコ)定期券の概要(阪急バス)

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			

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 地域課題に対応した拠点への交通手段の確保	
◎	地域主体の取組みを推進する仕組みづくり
◎	コミュニティ交通の導入 実施中
○	大学と地域との交流を支える交通サービスの充実
④-II 地域の移動空間の改善	
○	歩行者・自転車にやさしい道路空間の整備 実施中
○	狭あい道路拡幅（再掲） 実施中
○	通学路の安全性向上 実施中

④-1 地域課題に対応した拠点への交通手段の確保

◎ 地域主体の取組みを推進する仕組みづくり

地域特性に応じた施策を展開するために、地域の居住者、従業者等が暮らしやすく利用しやすい交通環境を考える必要がある。地域へのアプローチは、はじめに地域で暮らしやすい交通環境を考える必要がある。地域へのアプローチは、はじめに地域で暮らしやすい交通環境を考える必要がある。地域へのアプローチは、はじめに地域で暮らしやすい交通環境を考える必要がある。

地域主体の取組みを推進する仕組みづくり

● 地域のみならずしていただくこと

- 地域の困りごとを話し合う場をつくり、地域コミュニティ交通に対するニーズがあるかを話し合ってください。
- コミュニティ交通に関する取組みについて地域で意識形成が図られたら、協議員(地域でコミュニティ交通に関する取組を行う前線)を設立して下さい。
- 試験運行を実施し、実際にどの程度の利用があるかを把握して下さい。
- 試験運行の結果から一定の利用があり、実際にニーズがあることが確認されたら、本格的なコミュニティ交通の導入のために、交通事業者を選定して下さい。
- 交通事業者と協力して、事業計画(運行ダイヤ、ルート、乗降券、便数、運賃、利用促進策など)を作成して下さい。

● 市がお手伝いすること

- 地域での話し合いや協議会での取組をサポートします。
- 試験運行開始との協議状況をサポートします。
- 試験運行に必要な費用(運行経費と運行収入の差額)について助成金を交付します。
- 本格的なコミュニティ交通の導入のための学費が軽減、専ら収入及び運行に必要な費用について、上乗額の補助金を交付します。

(試験運行)
西宮市コミュニティ交通検討事業に係る試験運行助成金交付要綱
(本格運行)
西宮市コミュニティ交通導入事業の助成金交付要綱
オンラインアンケート(市民によるコミュニティ交通)に関するお知らせ

● お問い合わせ先
西宮市役所 交通対策課 〒662-8567 西宮市六通町10番3号
電話 0798-35-3527 E-mail kotsukeikaku@nishi.or.jp

地域がつくる地域の交通

地域主体のコミュニティ交通を推進します。

西宮市 交通計画課

「コミュニティ交通」導入の仕組み

① 活動主体の形成

はじめに地域の困りごとを話し合おう

- 町まで遠くて...
- 買い物先がなくて...
- 病院に行きたいけど交通がなくて...
- 遠く知らない場所が多くて...
- 近所にも来づらくて...
- 送らない、送金がある、駅、バス停まで遠い
- 私たちの町の特徴って?
- みんなで地域の交通を考えてみよう
- どんな方法が?

自治会や関係団体と一緒に、コミュニティ交通についての取組みを話し合おう

地域の交通を自分たちで進めよう

② 地域での合意形成

地域での話し合い

地域のニーズを把握

交通に関する協議会を設立

コミュニティ交通の導入を検討

実際に運行してニーズを把握

ルートは? 費用は? 利用者は? 利用形態は? 乗降券は? 試験運行は?

地域内を巡回するなどし、地域住民に認知度を高めました

紙上の議論では、どれだけの需要があるのか?どこに行く交通にすれば良いのか?いくらの運賃にすれば良いのか?など分からないので、実際に有料で試験運行を行いました

試験運行結果

試験できる臨時的なルートや便数、運賃を設定し、事業計画を作成させました

③ 試験運行 (無料での運行)

④ 地域にとって望ましい事業計画を決定

⑤ 導入

本格運行

地域内を巡回するなどし、地域住民に認知度を高めました

バス停、乗降口、運行時刻を上乗せの窓口で知らせます

⑥ 運行結果の検証と見直し

- 利用促進活動の実績や効果を検証します
- 利用状況などから必要に応じてルートや便数など事業計画を見直します

図 3.21 「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 **実施中**

全市的に高齢化が進む中、鉄道駅との高低差が大きく、地形が急峻な北部地域（①山口、②名塩）や④甲陽園・上ヶ原地域）では、幅員が狭い道路の存在等により路線バスが運行されていないことから、自動車交通が主体であることも一因となり、高齢者の外出率が低い。

公共交通不便地域を含んでいる生瀬地域では、近年高齢化率の上昇により、自家用車を運転できない高齢者等の移動手段の確保が深刻な問題となり、平成 27 年 10 月から地域住民等により組織される「ぐるっと生瀬」運行協議会が事業主体となり、コミュニティ交通である「ぐるっと生瀬」を運行している。

全市的に高齢化が進む中、この取組みは他の地域においても効果的な施策であることから、今後地域住民等が主体となり運営する生活移動手段の確保を目的とした乗合交通の導入を検討する際には、行政は専門家派遣や試験運行助成を行い、本格運行に至れば運行支援を行う。

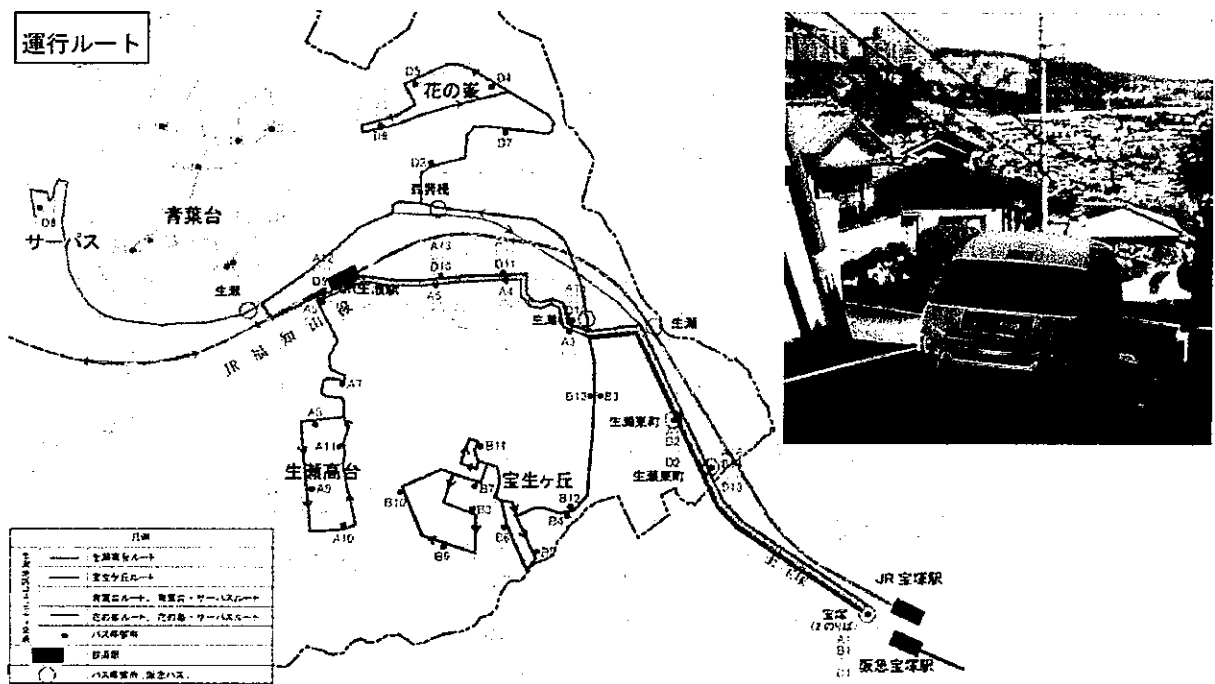


図 3.22 生瀬地区のコミュニティ交通(ぐるっと生瀬)の本格運行状況

○ 大学と地域との交流を支える交通サービスの充実

文教地区の西宮北口へのアクセスは鉄道とバスを利用した場合で 20 分～30 分、バスのみの場合は 40 分以上であり、決してアクセシビリティが高い状況ではない。自動車ボトルネック踏切の解消や道路整備に合わせ、バス路線の強化を行い、西宮北口へのアクセスを向上させることで、大学の魅力や周辺地域の活力向上について検討する必要がある。

大学の最寄り駅の 1 つである鳴尾駅は阪神本線高架化に伴い、駅前広場や側道が整備予定である。これらの整備に併せて、大学への歩行者動線の強化や高架下利用などについて鉄道事業者、大学、行政の 3 者で検討し、大学の最寄り駅周辺の賑わいや大学の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。

④-II 地域の移動空間の改善

○ 歩行者・自転車にやさしい道路空間の整備 **実施中**

市内の歩道付道路の整備延長は短く、特に阪急神戸線より北側では歩道及び自転車の通行空間の状況が十分ではない。

道路の拡幅により車道と分離した歩行者・自転者空間の確保に努めるとともに、歩道部の改良等により歩行者・自転車空間を確保する。また、交差点部における歩道の段差解消や新設により、歩行者の安全性向上を図る。

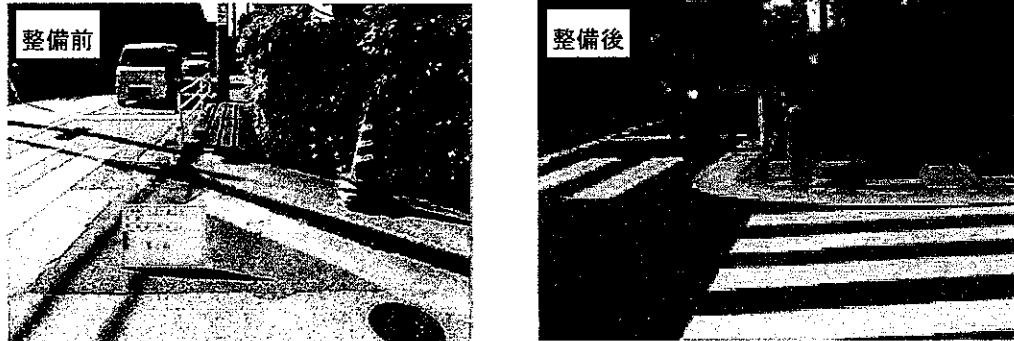


図 3.23 歩道の段差解消例

○ 狭あい道路拡幅(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の集積する地区において、通行時間帯規制、最高速度規制、路肩のカラー舗装、イメージハンプなど、通学路の安全性を確保する。



図 3.24 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

⑤-I 交通弱者が移動しやすい施設の整備		
◎	バスの待合環境の向上（バス停留所の上屋、ベンチの設置）	実施中
◎	鉄道駅舎および駅舎外へのエレベーター設置（再掲）	実施中
○	快適なバス車両への改善（ノンステップバスの導入）	実施中
○	駅周辺地区のバリアフリー化（再掲）	実施中
○	歩行者・自転車にやさしい道路空間の整備（再掲）	実施中
○	交差点改良（再掲）	実施中
○	徒歩・自転車走行環境の改善（無電柱化・美装化）	実施中
○	交通安全施設の整備・維持管理	実施中
⑤-II 交通弱者が外出しやすい交通手段の確保		
◎	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
⑤-III 交通弱者が外出しやすい移動への支援		
○	高齢者交通助成	実施中
○	通所施設交通費補助	実施中
○	交通弱者への理解を醸成する施策の推進	実施中
○	違法駐車等防止の啓発活動等	実施中
○	横断旗の設置補充	実施中
○	徒歩・自転車に関する安全教育の実施	実施中
○	自転車利用に関する安全啓発活動	実施中
※	危険な自転車利用者に対する取締り強化<参考>	実施中
※	高齢者運転免許返納<参考>	実施中

⑤-1 交通弱者が移動しやすい施設の整備

◎ バスの待合環境の向上(バス停留所の上屋、ベンチの設置) 実施中

市内のバス停留所は約 6 割が上屋やベンチがない状況であり、快適・安全な待合環境が整っていない。一定の歩道幅員のあるバス停留所において、高齢者等のお出かけ時の休憩場所やバス利用の際の待合環境向上のために、上屋、ベンチを設置する。事業者が上屋、ベンチを設置する際、西宮市は設置費用の一部を助成する。

また、停留所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 3.25 バス停留所の上屋・ベンチ設置例

◎ 鉄道駅舎および駅舎外へのエレベーター設置(再掲) 実施中

○ 快適なバス車両への改善(ノンステップバスの導入) 実施中

高齢者等が快適に利用できるように、超低床ノンステップバスを導入する。西宮市は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助成する。

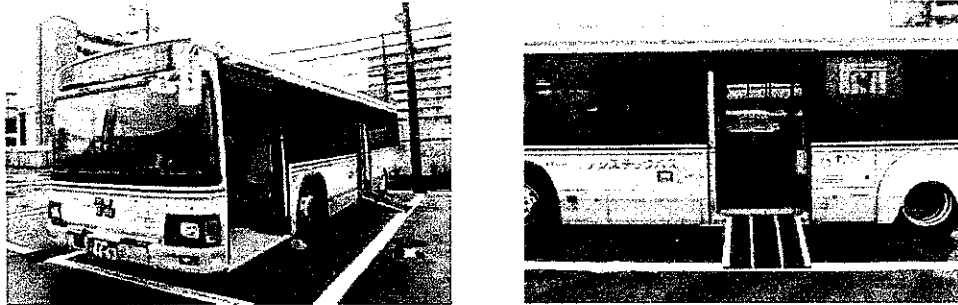


図 3.26 ノンステップバス(阪急バス)

○ 鉄道駅周辺地区におけるバリアフリー化(再掲) 実施中

○ 歩行者・自転車にやさしい道路空間の整備(再掲) 実施中

○ 交差点改良(再掲) 実施中

○ 歩行・自転車走行環境の改善(無電柱化、美装化) **実施中**

阪急夙川駅周辺などで歩行や自転車走行の妨げとなる電柱を撤去することにより、歩道等を改良する。また、歩道や自転車道を美装化することで利用環境を向上させる。

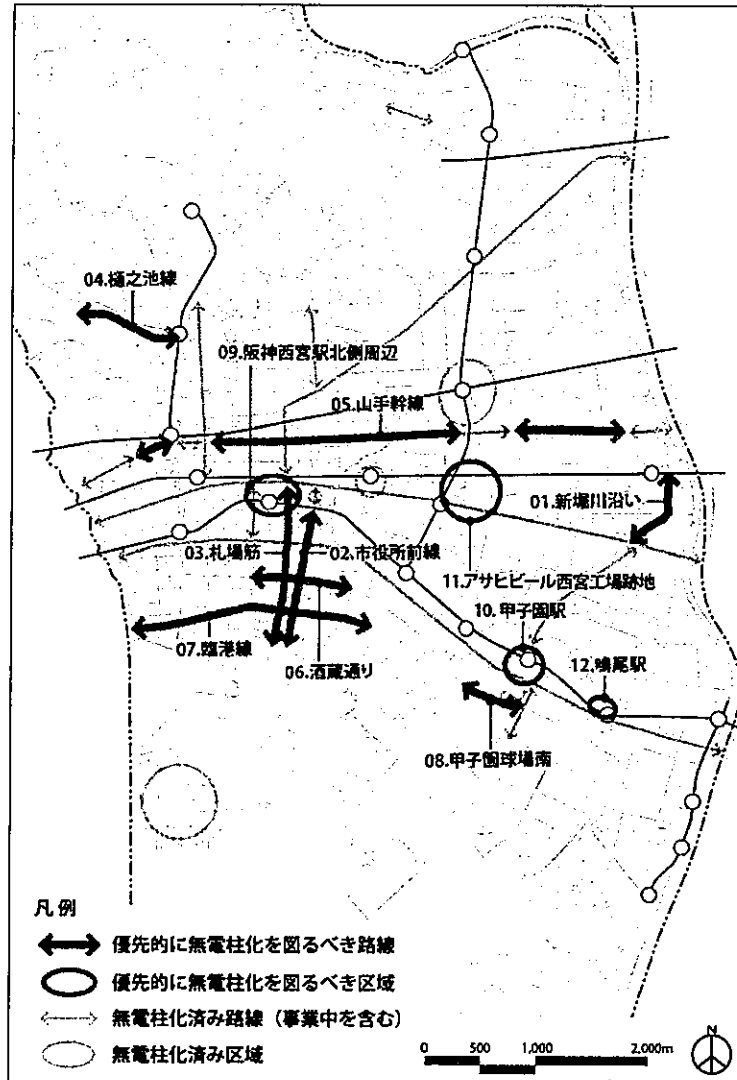


図 3.27 都市景観向上のため優先的に無電柱化を図るべき路線及び区域

○ 交通安全施設の整備・維持管理 **実施中**

道路交通の安全と円滑を図るために防護柵、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。

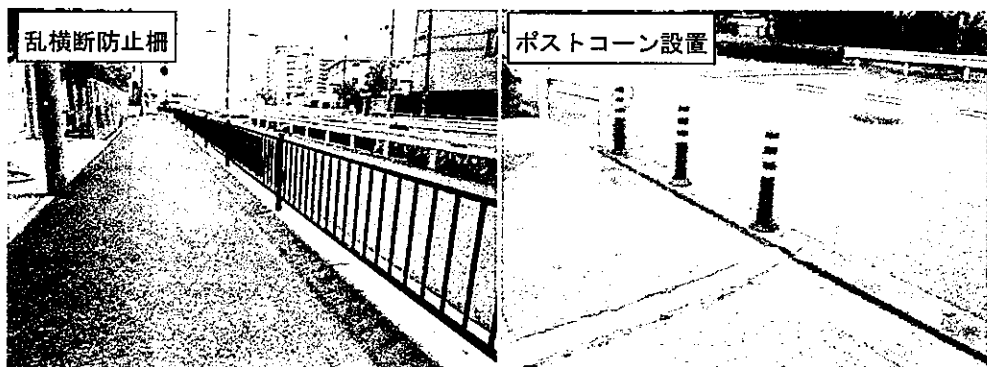


図 3.28 交通安全施設の整備例

⑤-II 交通弱者が外出しやすい交通手段の確保

◎ 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

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方に対して、自宅と医療機関等との間の移動手段として福祉タクシーを利用した際のタクシー料金を助成する「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種類あり、「初乗制」は初乗料金を、「予約制」はタクシー料金の9割(限度額あり)を西宮市が助成する。

表 3.3 福祉タクシーチケット配布 実施状況

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方	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球を持っている方、又は療育手帳「A」を持っている方で、介助者が添乗できる方	3,841人	79,204回

⑤-III 交通弱者が外出しやすい移動への支援

○ 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、回数券を購入又は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」を発行する。

平成27年度は、平成27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方に対して5,000円分の割引購入証を発行している。

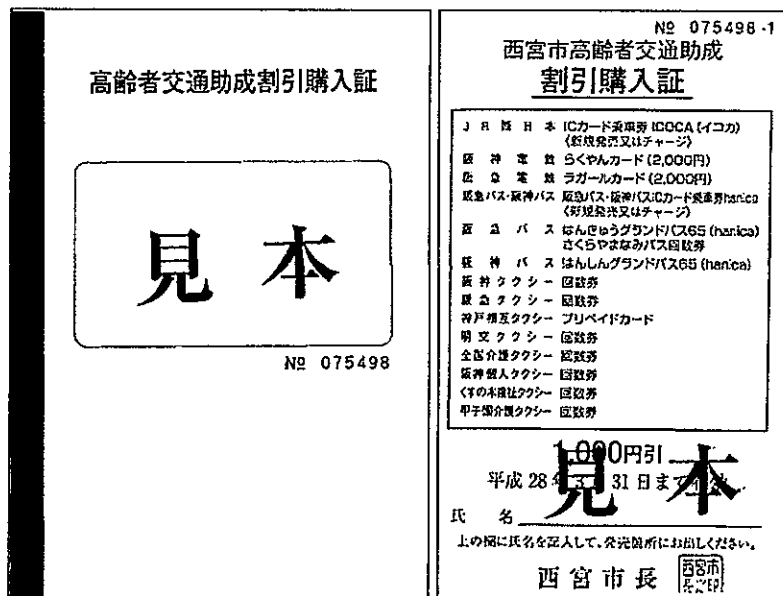


図 3.29 高齢者交通助成割引購入証

○ 通所施設交通費補助 実施中

西宮市は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機関や自転車等の交通用具を利用して通所している方の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。

○ 交通弱者への理解を醸成する施策の推進 **実施中**

移動に制約のある方が心身ともに快適に心置きなく移動できる環境を整える施策を図る。

西宮市では、子どものころ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や、福祉学習体験講座や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。

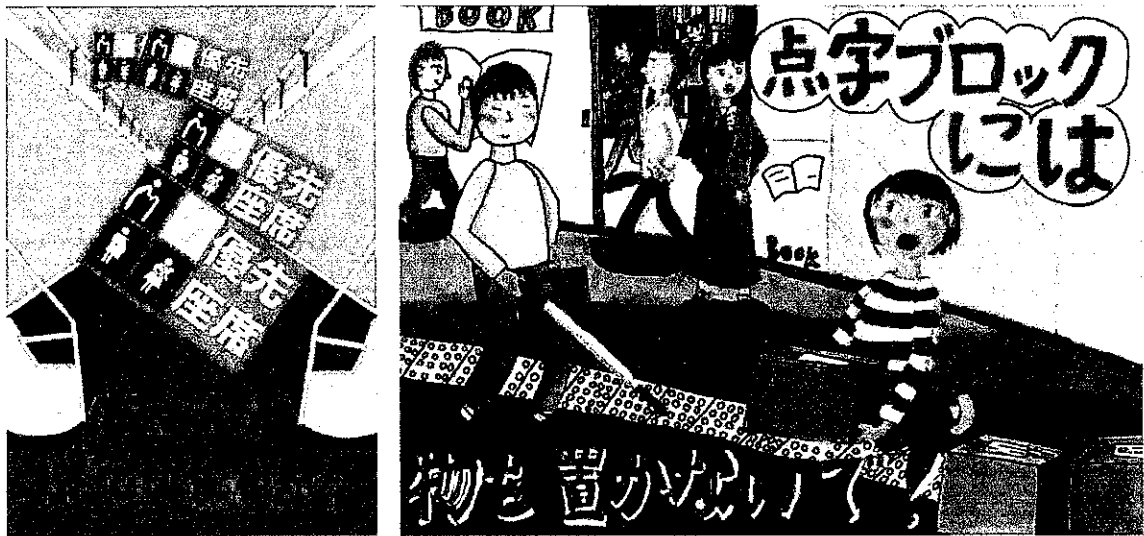
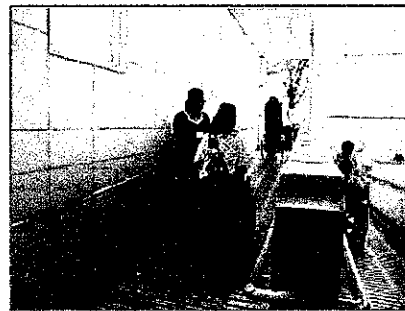


図 3.30 福祉作品コンクール 特選作品



図 3.31 福祉学習(車イス体験)の様子



【案内標示】

図 3.32 兵庫ゆずりあい駐車場の案内

○ 違法駐車等防止の啓発活動等 **実施中**

バスの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。

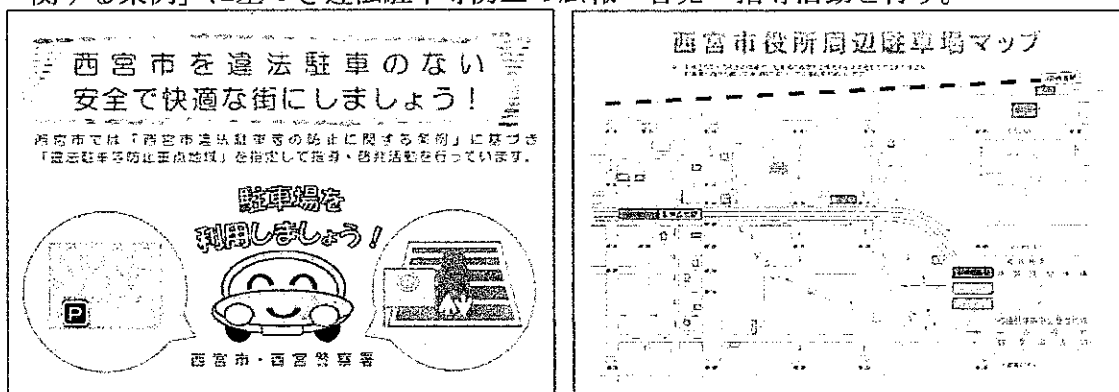


図 3.33 違法駐車等防止啓発チラシ

○ 横断旗の設置補充 **実施中**

主に学童の通学路で車両交通の多い横断歩道のある交差点等に横断旗を設置し、道路横断の安全を期する。現在北部地域で14ヶ所、南部地域で90ヶ所に設置しており、紛失した横断旗を随時補充する。



図 3.34 横断旗 設置状況

○ 徒歩・自転車に関する安全教育の実施 **実施中**

学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 of 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、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行う。

さらに、警察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う。



図 3.35 交通安全教室の様子

○ 自転車利用に関する安全啓発活動 **実施中**

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

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疎運外賠償保健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日から施行されている。



図 3.36 交通安全キャンペーンの実施状況

図 3.37 兵庫県「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」

※ 危険な自転車利用者に対する取締り強化 **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する。

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 3.38 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>>

阪神バス株式会社では、65歳以上で運転経歴証明書に記載されている住所が兵庫県内の方を対象として、運転免許を自主返納された方を対象に乗車運賃の割引を行う。

表 3.4 高齢者運転免許返納割引の概要(阪神バス)

対象路線	一般路線バス全線（空港リムジンバス・高速バスは除く。）
割引対象者	65歳以上で運転経歴証明書に記載されている住所が兵庫県内の方
乗車方法	(1) 運転経歴証明書を降車時に提示すると運賃が半額 全線：220円→110円（神戸特区・大阪特区：210円→110円） (2) 現金での乗車のみ割引対象 （バスカード・ICカード・スルッとKANSAIカードは割引対象外） (3) 割引対象者は、運転経歴証明書の提示者本人に限る

4 実施プログラム

4.1 実施スケジュールの策定

実施施策について、事業化に向けた検討を進め、本計画の計画年次である平成 47 年を目途に整備を推進するための計画として、当面 10 年間の実施プログラムを以下に示す。また、実施主体が西宮市以外の施策については、地元や関係者機関協議を積極的に実施し、事業化・整備に努める。

中間年度である平成 32～33 年に進捗状況の把握、評価を行い、必要な施策については、次期の戦略に係る平成 38 年から 10 年間の実施プログラムの中で検討する。

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	実施施策	事業スケジュール	
			前期 H28～H32	後期 H32～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	●	→	
	◎ 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		→	
○ 鉄道と道路の立体交差化	●	●	→	
	●	●	→	
○ 交差点改良	●	●	→	
①-II 公共交通の要所における 生活サービス機能の充実	◎ 交通機能と生活サービス機能を併せ持つ中心拠点の形成	●	→	
①-III 拠点への公共交通利用を 促すサービスの充実	○ 鉄道とバスの乗換利便性の向上	●	→	
	○ ICカードを活用した種々のサービス導入(乗継割引・買い物割引)	●	→	
①-IV 拠点へのアクセスに便利な 交通手段の利便性向上	○ 自転車駐車場の改良と新設	●	→	
	※ レンタサイクルの導入《参考》	●	→	

※後述する進捗管理計画に基づき、PDCA サイクルを踏まえて、継続性等に関する判断を行う

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

施策	実施中の 施策	実施施策	事業スケジュール	
			前期 H28～H32	後期 H32～H37
②-I 公共交通ネットワークの 強化	◎ 交通結節機能の強化(駅前広場の改良) 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)		●	→
	○ 鉄道とバスの乗換利便性の向上(再掲)		●	→
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(国道176号(名塩道路))	●	●	→
	○ 高速道路の整備(新名神高速道路、名神湾岸連絡道路)	●	●	→
②-III 防災性向上のための 交通環境の整備	○ 防災性向上に資する道路整備 (名塩道路、青峰道路、名神湾岸連絡道路)	●	●	→
	○ 狭あい道路拡幅	●	●	→
②-IV その他環境保全の取組み	○ 低公害車普及促進活動	●	●	→

※後述する進捗管理計画に基づき、PDCAサイクルを踏まえて、継続性等に関する判断を行う

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	実施施策	事業スケジュール	
			前期 H28～H32	後期 H32～H37
③-I 鉄道駅の利便性向上	◎ 鉄道駅舎の新設・改良	●	●	→
	◎ 鉄道駅舎および駅舎外へのエレベーター設置	●	●	→
	○ 鉄道駅周辺地区におけるバリアフリー化	●	●	→
③-II 地域・拠点間を結ぶ 利便性の高いバス 路線の確保	◎ 北部(山口地域)と南部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		●	→
	○ 公共車両優先システム(PTPS)の導入	●	●	→
③-III 地域の公共交通 利用環境の向上	◎ バス運行情報のICT化(バスロケーションシステム等)		●	→
	○ バス交通に関する案内マップの作成	●	●	→
	○ 鉄道駅でのバス乗り場案内の充実		●	→
	※ バス定期券の相互利用サービス(参考)	●	●	→
③-IV 公共交通の利用促進	○ バス交通を”守り育て創る”意識の醸成に向けた取組み	●	●	→
	○ 転入者への公共交通に関する情報提供		●	→
	○ モビリティ・マネジメントの実施		●	→
	○ ノーマイカーデーの実施	●	●	→
	※ 将来を支える小学生に対するバスの乗り方教室<参考>	●	●	→
	※ 環境(エコ)定期券<参考>	●	●	→

※後述する進捗管理計画に基づき、PDCAサイクルを踏まえて、継続性等に関する判断を行う

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	実施施策	事業スケジュール	
			前期 H28～H32	後期 H32～H37
④-I 地域課題に対応した 拠点への交通手段の確保	◎ 地域主体の取組みを推進する仕組みづくり	●	→	→
	◎ コミュニティ交通の導入	●	→	→
	◎ 大学と地域との交流を支える交通サービスの充実	●	→	→
④-II 地域の移動空間の 改善	○ 歩行者・自転車にやさしい道路空間の整備	●	→	→
	○ 狭あい道路拡幅(再掲)	●	→	→
	○ 通学路の安全性向上	●	→	→

※後述する進捗管理計画に基づき、PDCA サイクルを踏まえて、継続性等に関する判断を行う

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	実施施策	事業スケジュール	
			前期 H28～H32	後期 H32～H37
⑤-I 交通弱者が移動しやすい 施設の整備	◎ バスの待合環境の向上(バス停留所の上屋、ベンチの設置)	●	→	→
	◎ 鉄道駅舎および駅舎外へのエレベーター設置(再掲)	●	→	→
	○ 快適なバス車両への改善(ノンステップバスの導入)	●	→	→
	○ 鉄道駅周辺地区におけるバリアフリー化(再掲)	●	→	→
	○ 歩行者・自転車にやさしい道路空間の整備(再掲)	●	→	→
	○ 交差点改良(再掲)	●	→	→
	○ 歩行・自転車走行環境の改善(無電柱化・美装化) 主な整備路線 山手幹線 市役所前線	● ● ●	→ → →	
	○ 交通安全施設の整備・維持管理	●	→	→
⑤-II 交通弱者が外出しやすい 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 交通弱者が外出しやすい 移動への支援	○ 高齢者交通助成	●	→	→
	○ 通所施設交通費補助	●	→	→
	○ 交通弱者への理解を醸成する施策の推進	●	→	→
	○ 違法駐車等防止の啓発活動等	●	→	→
	○ 横断旗の設置補充	●	→	→
	○ 徒歩・自転車に関する安全教育の実施	●	→	→
	○ 自転車利用に関する安全啓発活動	●	→	→
	※ 危険な自転車利用者に対する取締り強化<<参考>> ※ 高齢者運転免許返納割引<<参考>>	● ●	→ →	

※後述する進捗管理計画に基づき、PDCA サイクルを踏まえて、継続性等に関する判断を行う

4.2 実施プログラムの進捗管理

4.2.1 効果的かつ実現性の高い施策実施に向けて

1) より有効に効果の発現を図るための施策の組合せ

種々の施策について、施策相互の関連性を踏まえ、より有効に効果発現を図るために、関連する施策を一体的なパッケージと捉え、施策を推進していく。

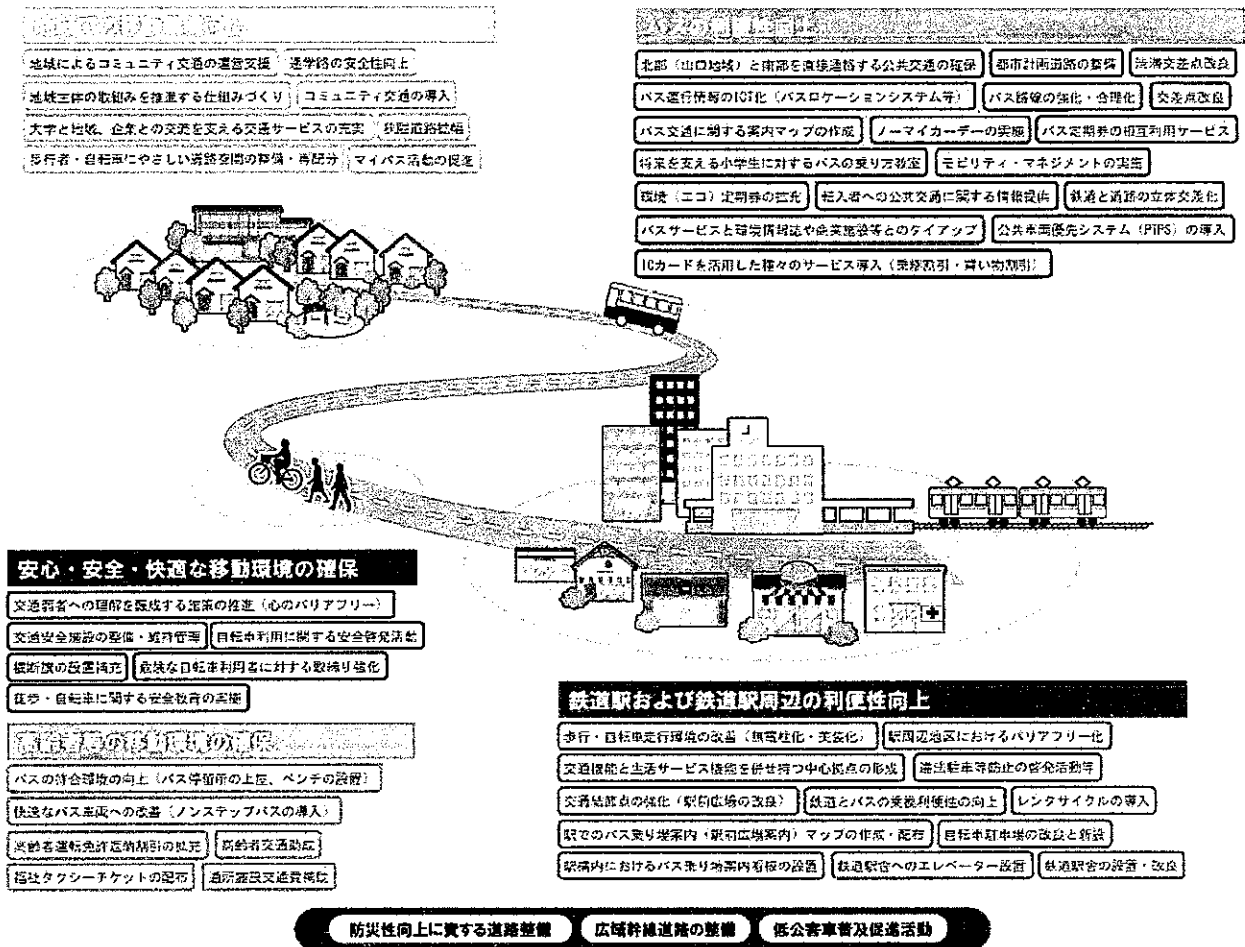


図 4.1 より有効に効果の発現を図るための施策の組合せイメージ

2) 役割分担の方針

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、相互に連携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、参画と共同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する。

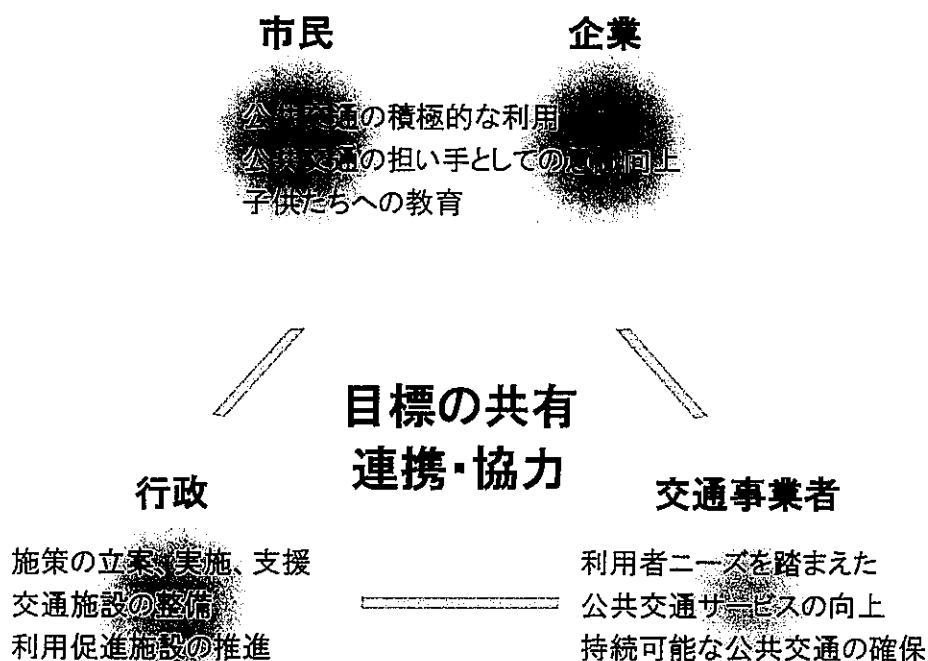


図 4.2 推進体制・役割分担の考え方

3) 主体間の連携・協力の強化に資する仕組み・組織横断的な施策立案及び実施に向けた仕組み

種々の活動を実施するにあたっては、多くの場合、移動することが必要となるが、これまでの福祉・医療・買い物等に関する施策実施にあたっては、現状の都市基盤をベースとしつつも、移動に関するサービス状況については、大きく考慮されることなく行われてきていることが多い。

今後のまちづくりにあたっては、既存の交通基盤を十分に有効活用しながら、交通がまちづくりや効率的な都市構造への移行につながる必要があることから、行政内部では既設の「西宮市交通政策課題検討委員会」を母体として、組織横断的な施策立案及び実施に向けて検討する。

また、住民等や交通事業者等とは市の関係部局が中心となり、協議する場をつくり、情報共有を行いながら、施策推進を図る。

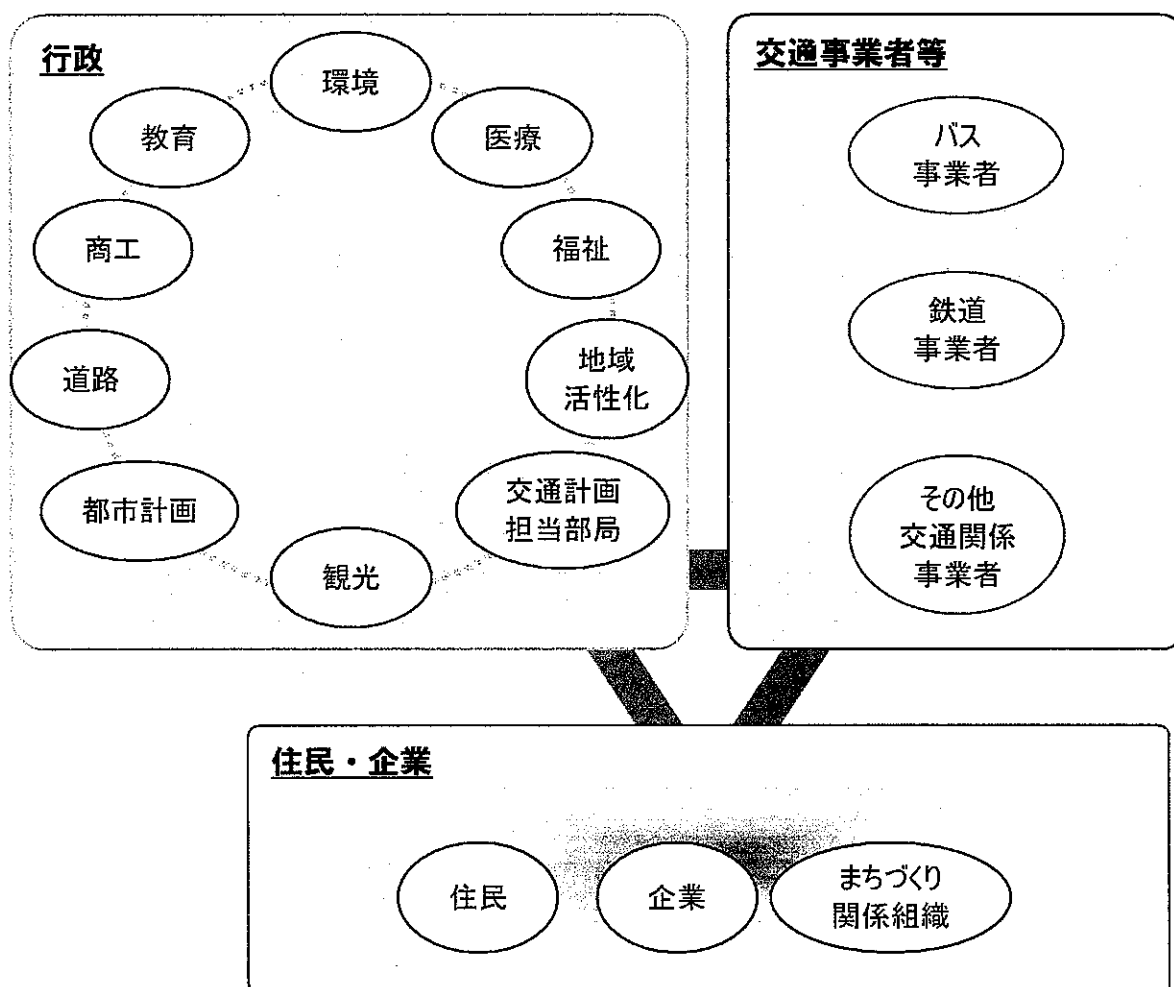


図 4.3 交通計画担当部局が中心となって交通まちづくりを推進していくための仕組みイメージ

4.2.2 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。

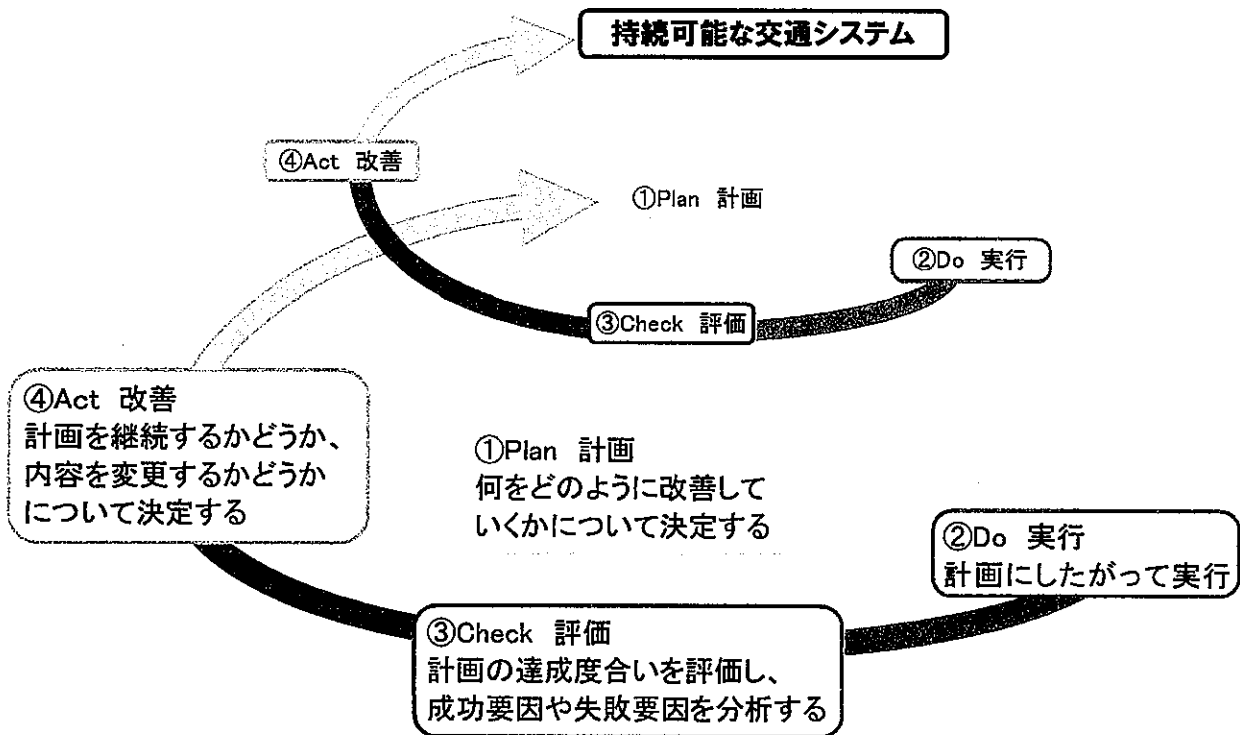


図 4.4 PDCA サイクルのイメージ

PDCA サイクルは繰り返すことで、継続的に改善するものであることから、計画開始から目標年次までの間における交通戦略としての 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。

この短期 PDCA サイクルに合わせて、アクションプランは 5 年程度の施策実施計画として検討するよう努める。

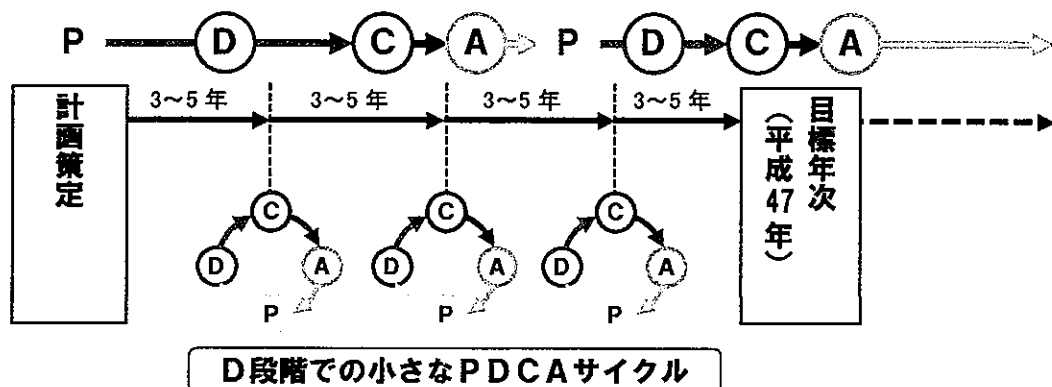


図 4.5 PDCA のサイクル