

「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

西宮市 都市交通計画

[都市・地域総合交通戦略 兼 地域公共交通計画]

【概要版】



令和4年5月
西宮市

目 次

都市交通計画の策定にあたって	1
都市交通計画の基本的事項	2
将来都市像に照らした現状と課題	3
都市交通計画の基本目標	7
将来都市像の実現に向けた取組方針	8
基本目標の達成に向けた施策展開	10
施策の進め方と都市交通計画の評価	17

平成27年（2015年）の「国連持続可能な開発サミット」において、「持続可能な開発のための2030アジェンダ」とその17の「持続可能な開発目標(SDGs)」が採択されました。SDGs（Sustainable Development Goals）では、経済・社会・環境の3つの側面のバランスがとれた持続可能な開発に際して、複数目標の統合的な解決を図ることが掲げられています。本計画においては、市民、事業者、行政がそれぞれの役割を認識し、相互に連携・協働しながら取組みを進めることにより、特に以下に挙げるSDGsの5つの目標達成に寄与することが期待されます。



出典：国際連合広報センター

本計画とSDGsとの関係



都市交通計画の策定にあたって

都市交通計画策定の趣旨

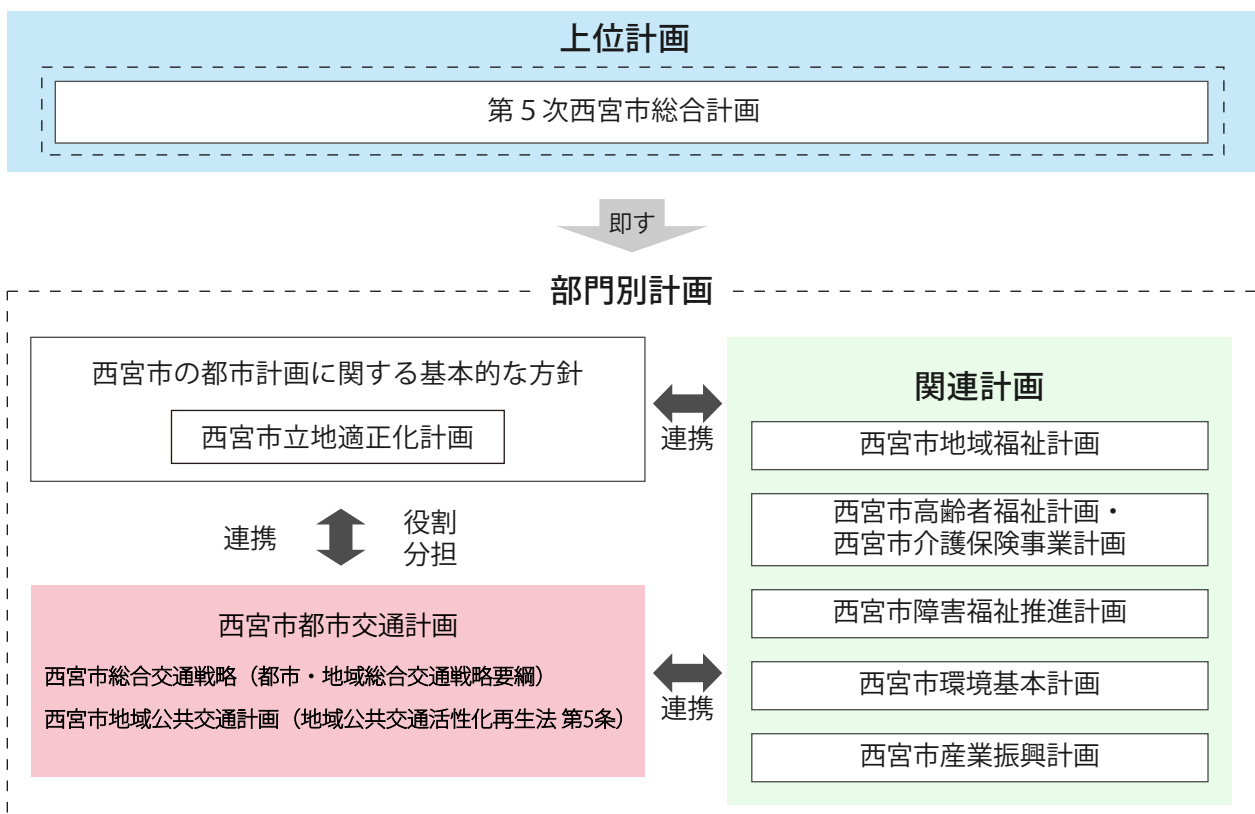
西宮市では、文教住宅都市としての魅力をさらに高めるため、2016年（平成28年）9月に「西宮市総合交通戦略」を策定し、多極ネットワーク型のコンパクトなまちづくりに向けた交通関係施策について、「参画と協働」や「選択と集中」の考え方も取り入れながら、分野横断的に取り組んできました。

また、2019年度（令和元年度）からの第5次西宮市総合計画の策定に際して行われた「市民アンケート調査」においても、「交通至便」が本市の魅力を構成する不可欠な要素であることが広く認識されています。

一方、近年では、人口減少の本格化、運転手不足の深刻化、公共交通を確保・維持するための公的負担の増加等により、全国的に地域公共交通の維持は難しくなっていることも事実であり、このような状況に対して、国は2020年（令和2年）11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正を行い、地方自治体は地域公共交通の維持・確保を目的とした「地域公共交通計画」の策定を求められることになりました。

こうした背景のもと、本市では「交通至便」という魅力をより一層高めるため、交通施設の充実並びに公共交通網の確保・維持を目的とし、これまでの「西宮市総合交通戦略」の見直しと「地域公共交通計画」の検討を一体的に行い、新たに「西宮市都市交通計画」として策定します。

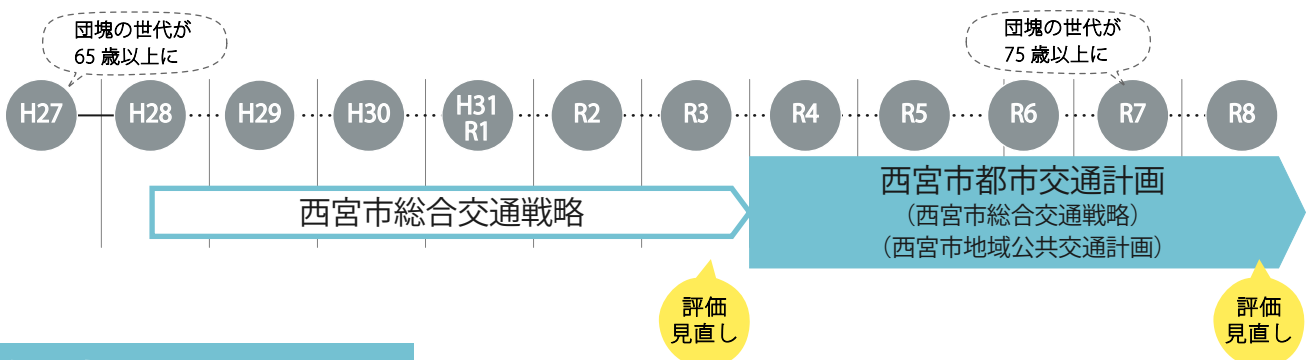
上位計画と関連計画



都市交通計画の基本的事項

対象区域・交通と計画期間

対象区域	西宮市域を基本とします。
対象交通	みんながお出かけしやすい交通体系を目指すために、主に 鉄道、バス、タクシー、自転車、徒歩 に重点をおきます。
計画期間 (施策着手期間)	施策着手を計画する期間は 5年間 とします。 (R4~R8)



基本理念

基本理念

文教住宅都市を基調とする活力とふれあいを育む都市

将来都市像

本市の強み・特性と将来リスク等を踏まえ、将来都市像を設定します。

強み・特性

- 豊かな自然環境
- 魅力ある住宅地
- 充実した文教施設
- 貴重な観光資源
- 高い鉄道利便性
- 概ね整備された主要な道路

将来リスク

- 公共交通の利便性が相対的に低い地域を中心に
- ▲ 人口減少や空き家の増加
 - ▲ 住宅地の魅力低下
 - ▲ 高齢者等の外出機会の減少
 - ▲ まちの活力低下

将来都市像

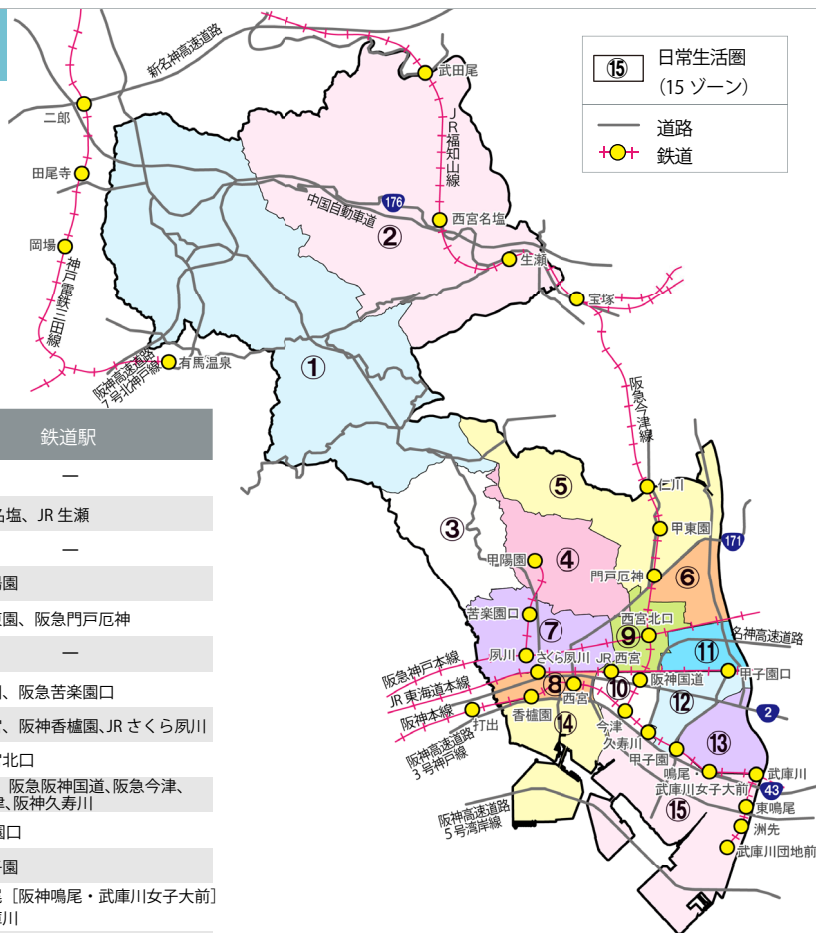
みんなが暮らしやすく、お出かけしたくなるまち

将来都市像に照らした現状と課題

日常生活圏等の設定

徒歩での移動状況や商業・業務機能の集積状況、居住人口などを踏まえ、市内を15ゾーンに区分して、本計画での「日常生活圏」を設定しました。

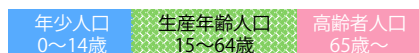
日常生活圏	市街化区域面積	夜間人口	鉄道駅
①山口	587 ha	17,533 人	—
②塩瀬	731 ha	26,901 人	JR 西宮名塩、JR 生瀬
③鷲林寺・苦楽園	201 ha	10,544 人	—
④甲陽園・上ヶ原	452 ha	45,426 人	阪急甲陽園
⑤甲東・段上	471 ha	48,598 人	阪急甲東園、阪急門戸厄神
⑥瓦木・樋ノ口	161 ha	24,100 人	—
⑦夙川・安井	452 ha	57,285 人	阪急夙川、阪急苦楽園口
⑧阪神西宮	129 ha	16,757 人	阪神西宮、阪神香櫛園、JR さくら夙川
⑨北口	197 ha	25,021 人	阪急西宮北口
⑩JR 西宮・今津	147 ha	20,829 人	JR 西宮、阪急阪神国道、阪急今津、阪神今津、阪神久寿川
⑪甲子園口北	138 ha	23,168 人	JR 甲子園口
⑫甲子園・春風	197 ha	27,845 人	阪神甲子園
⑬鳴尾北・小松	203 ha	31,551 人	阪神鳴尾〔阪神鳴尾・武庫川女子大前〕 阪神武庫川
⑭浜脇・西宮浜	376 ha	35,959 人	—
⑮南甲子園・鳴尾南	777 ha	76,333 人	阪神武庫川団地前 阪神東鳴尾、阪神洲先



※夜間人口は H27 国勢調査

日常生活圏の暮らしぶり等を踏まえた施策検討の留意点と方向性

日常生活圏の暮らしぶりやお出かけの状況から施策を検討する際の留意点と方向性を整理しました。

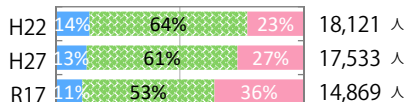


- 年齢別人口の特徴
- 住まいに関する考慮事項
- 生活サービス施設に関する対応
- ◆ 交通手段と外出機会に関する施策検討の方向性
- ☆ 日常生活圏間の移動に関する施策検討の留意点

年齢別人口の推移

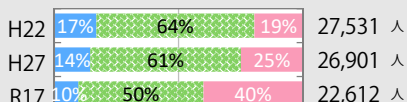
暮らしぶりとお出かけの状況を踏まえた施策検討の留意点と方向性

①山口



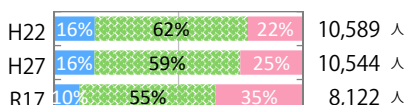
- 年少・生産年齢人口の減少、高齢化の進展
- 持ち家が多いことを考慮
- 教育関係の施設が少ないことへの対応
- ◆ バスの利用促進により自動車に頼らない外出機会を増やすことが必要
- ☆ 神戸市北区との移動利便性の向上が有効

②塩瀬



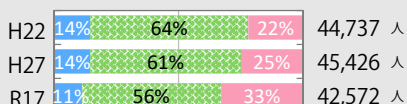
- 年少・生産年齢人口の減少、高齢化の進展
- 持ち家が多いことを考慮
- 商業・教育・医療関係の施設が少ないことへの対応
- ◆ バスの利用促進により自動車に頼らない外出機会を増やすことが必要
- ☆ 宝塚市との移動利便性の向上が有効

③鷲林寺・苦楽園



- 生産年齢人口が少なく、年少人口の減少
- 持ち家が多いことを考慮
- 福祉関係の施設が少なく、商業施設がないことへの対応
- ◆ バスの利用促進により自動車に頼らない外出機会を増やすことが必要
- ☆ 夙川・安井との移動利便性の向上が有効

④甲陽園・上ヶ原



- 公営住宅等が多いことを考慮
- 医療関係の施設が少ないことへの対応
- ◆ バスの利用促進により自動車からの交通手段の転換を促進することが必要
- ☆ 夙川・安井や北口との移動利便性の向上が有効



⑤甲東・段上

H22	16%	65%	18%	47,849 人
H27	16%	64%	21%	48,589 人
R17	13%	58%	29%	49,039 人

- 教育関係の施設が多い特性を活かす対応
- ☆ 宝塚市や北口との移動利便性の向上が有効

⑥瓦木・樋ノ口

H22	20%	67%	13%	22,984 人
H27	19%	64%	16%	24,100 人
R17	15%	60%	25%	25,937 人

- 年少人口が多い
- 教育関係の施設が少ないことへの対応
- ◆ バスを含む公共交通全般の利用を促進することが必要
- ☆ 北口との移動利便性の向上が有効

⑦夙川・安井

H22	15%	66%	19%	56,032 人
H27	15%	64%	21%	57,285 人
R17	13%	59%	28%	58,410 人

- 医療関係の施設が少ない
- ◆ 徒歩と鉄道利用が多く、外出機会も多い特性を活かした取組みが必要
- ☆ 阪神西宮や芦屋市との移動利便性の向上が有効

⑧阪神西宮

H22	13%	69%	18%	16,131 人
H27	12%	67%	21%	16,757 人
R17	8%	62%	30%	16,781 人

- 持ち家が少なくを考慮
- 教育関係の施設が少ないことへの対応
- ◆ 徒歩と鉄道利用が多く、外出機会も多い特性を活かした取組みが必要
- ☆ 市内で最も集まりやすい日常生活圏

⑨北口

H22	12%	69%	18%	22,328 人
H27	13%	67%	20%	25,023 人
R17	10%	63%	27%	29,686 人

- 生産年齢人口が多い
- 持ち家が非常に少なく、公営住宅等が多いことを考慮
- 商業・教育関係の施設が多い特性を活かす対応
- ◆ 徒歩と鉄道利用が多く、外出機会も多い特性を活かした取組みが必要
- ☆ 市内で最も行きたい日常生活圏

⑩JR 西宮・今津

H22	12%	67%	20%	20,591 人
H27	13%	65%	22%	20,832 人
R17	9%	64%	27%	19,817 人

- 持ち家が少なくを考慮
- 医療・商業関係の施設が多い特性を活かす対応
- ◆ 公共交通の利用促進により外出機会を増やすことが必要
- ☆ 阪神西宮・北口・甲子園を結ぶ日常生活圏

⑪甲子園口北

H22	15%	68%	17%	22,825 人
H27	15%	64%	20%	23,185 人
R17	12%	62%	27%	22,437 人

- 医療関係の施設が少ないことへの対応
- ◆ 徒歩と鉄道利用が多く、外出機会も多い特性を活かした取組みが必要
- ☆ 甲子園・春風や北口との移動利便性の向上が有効

⑫甲子園・春風

H22	14%	67%	19%	26,757 人
H27	15%	64%	22%	27,852 人
R17	12%	61%	26%	29,703 人

- 医療関係の施設が少ないことへの対応
- ☆ 南甲子園・鳴尾南との移動利便性の向上が有効

⑬鳴尾北・小松

H22	15%	65%	20%	32,389 人
H27	14%	63%	23%	31,544 人
R17	11%	59%	31%	26,592 人

- 医療関係の施設が少ないことへの対応
- ◆ バスの利用促進により公共交通利用による外出機会を増やすことが必要
- ☆ 南甲子園・鳴尾南との移動利便性の向上が有効

⑭浜脇・西宮浜

H22	18%	63%	19%	34,738 人
H27	16%	61%	22%	35,937 人
R17	13%	56%	31%	37,793 人

- 公営住宅等が多いことを考慮
- ◆ バスの利用促進により公共交通利用による外出機会を増やすことが必要
- ☆ 阪神西宮や南甲子園・鳴尾南との移動利便性の向上が有効

⑮南甲子園・鳴尾南

H22	13%	66%	21%	79,038 人
H27	12%	61%	26%	76,342 人
R17	8%	53%	39%	60,963 人

- 年少・生産年齢人口の減少、高齢化の進展
- 持ち家が少なく、公営住宅等が非常に多いことを考慮
- 福祉・商業関係の施設が多い特性を活かす対応
- ◆ バスの利用促進により公共交通利用による外出機会を増やすことが必要
- ☆ 甲子園・春風との移動利便性の向上が有効

※人口は H22：国勢調査人口、H27：推計人口、R17：将来推計人口

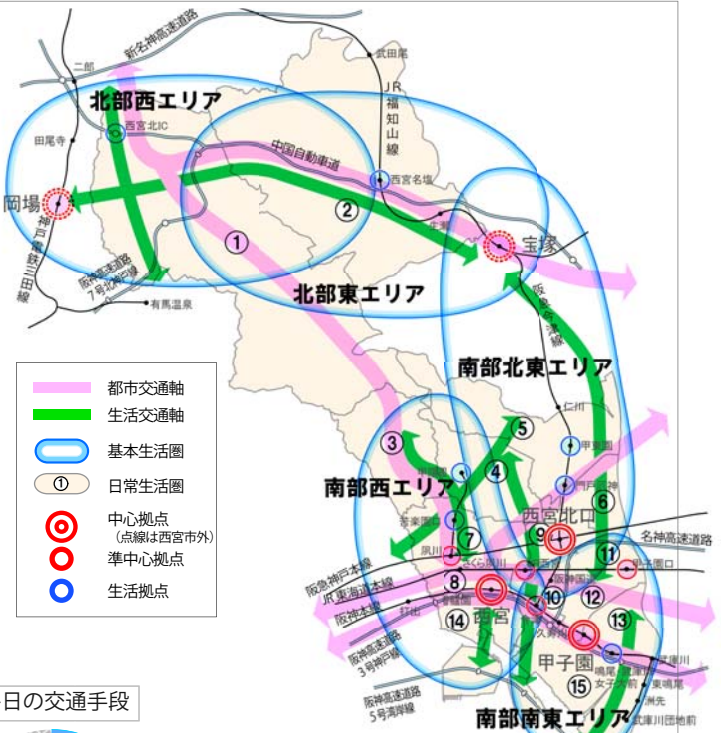
日常生活圏ごとの交通施策検討の方向性のまとめ

- ◆ 地域によって生産年齢人口の増減傾向に差があり、生活サービス施設の偏在がさらに進む可能性が高く、**鉄道駅から離れた日常生活圏から主要鉄道駅への交通アクセスを強化することが重要**
- ◆ その場合、徒歩以外の交通手段を充実させる必要があり、交通弱者の利用を考慮すると、**バス交通の充実が効果が高いと考えられる**

日常生活圏を越えたお出かけの状況等

15の日常生活圏の中には、圏内に医療・福祉・商業等の生活サービス施設が集積した場所がない日常生活圏もあるため、生活サービス施設の利用にあたって他の日常生活圏への移動が必要な地域が存在しています。この日常生活圏を越えた移動に着目し、5つの「基本生活圏」を設定しました。

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



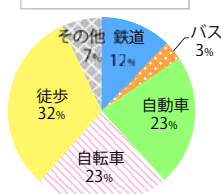
各中心拠点の特徴

日常生活圏を越えた移動について、全市と各基本生活圏を比較し、特徴を整理しました。

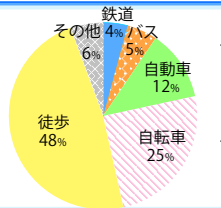
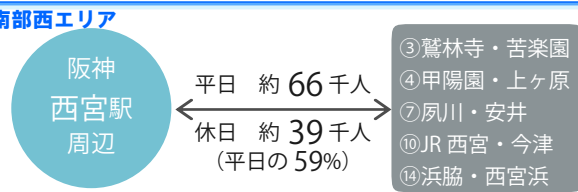
全市



平日の交通手段

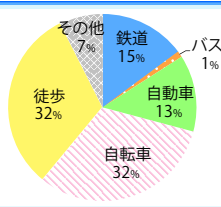
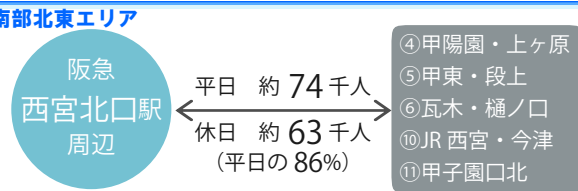


南部西エリア



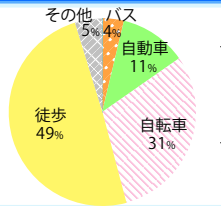
交通手段の比率は全市と比較して
バス：高い、自転車：同程度、自動車：低い
⇒比較的多様な交通手段を利用
平日に対する休日の移動量は全市より低く、
通勤・通学以外での利用ニーズは低いと
考えられる。

南部北東エリア



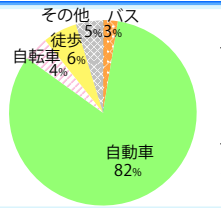
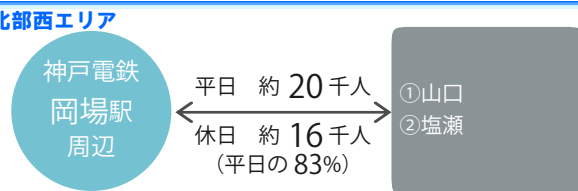
交通手段の比率は全市と比較して
バス：低い、自転車：高い、自動車：低い
⇒自転車に頼る傾向
平日に対する休日の移動量は全市より高く、
通勤・通学以外でも利用ニーズは高いと
考えられる。

南部南東エリア



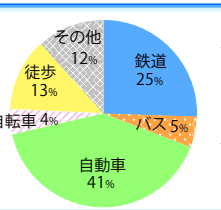
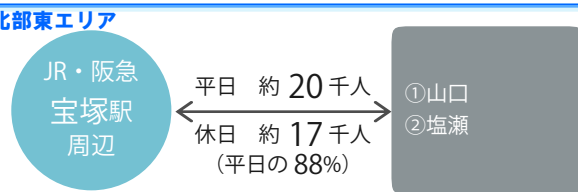
交通手段の比率は全市と比較して
バス：同程度、自転車：高い、自動車：低い
⇒自転車に頼る傾向
平日に対する休日の移動量は全市と同程度であり、
通勤・通学以外でも利用ニーズがあると
考えられる。

北部西エリア



交通手段の比率は全市と比較して
バス：同程度、自転車：低い、自動車：非常に高い
⇒自動車に頼っている
平日に対する休日の移動量は全市より高く、
通勤・通学以外でも利用ニーズは高いと
考えられる。

北部東エリア



交通手段の比率は全市と比較して
バス：高い、自転車：低い、自動車：高い
⇒自動車に頼る傾向
平日に対する休日の移動量は全市より高く、
通勤・通学以外でも利用ニーズは高いと
考えられる。

※平成22年近畿圏パーソントリップ調査（アンリンクトリップ）



将来都市像と日常生活圏ごとの交通施策検討の方向性のまとめから、課題を①～⑤に整理し、各中心拠点の特徴から中心拠点に関する特定課題を抽出しました。

課題1 生活サービス施設の適正配置・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

地域によって生産年齢人口の増減に差があり、生活サービス施設の偏在がさらに進む可能性が高いため、生活サービス施設の利用しやすい配置や集約化、生活サービス施設が少ない地域から多い地域への交通アクセスの充実などに努める必要があります。

- ▶ 生活サービス施設の利用しやすい配置や集約化（主に立地適正化計画に基づく施策により対応）
- ▶ 生活サービス施設が少ない地域から多い地域への交通アクセスの充実

課題2 持続可能な交通ネットワークの形成に向けた交通手段間の連携・通過交通の分離等

快適に暮らし続けるために必要となる持続可能な交通ネットワークの形成に向けて、誰もが利用しやすい公共交通を軸とした交通手段間の適切な連携、良好な生活環境の確保に向けた生活交通と通過交通の分離、緊急時における複数の移動経路の確保などを図る必要があります。

- ▶ 持続可能な交通ネットワークの形成
- ▶ 公共交通を軸とした交通手段間の適切な連携
- ▶ 良好な生活環境の確保に向けた生活交通と通過交通の分離
- ▶ 緊急時における複数の移動経路の確保

課題3 公共交通の充実による地域内や地域と拠点間の連携強化及び拠点形成

地域内のふれあいの機会を増やし、地域内や地域と拠点間で、多様な人の往来や交流を通じて互いの活力を高めるため、鉄道駅の新設や改良等による拠点形成や拠点間の連携強化、バス交通の充実等による地域内や地域と拠点の間の連携強化を図る必要があります。

- ▶ 公共交通の充実による地域・拠点間の連携強化
- ▶ 鉄道駅の新設や改良等による拠点形成や拠点間の連携強化
- ▶ バス交通の充実による地域内の連携強化
- ▶ バス交通の充実による地域と拠点の間の連携強化

課題4 文教住宅都市を担う地域の移動環境の改善やアクセス性向上等の課題への対応

文教住宅都市の一翼を担う住宅地や文教施設が集積する地域の魅力を維持・向上させるため、地域の移動環境の改善や利用頻度の高い鉄道駅へのアクセス性向上等の地域課題に対応していく必要があります。

- ▶ 周辺地域の移動環境改善等の地域課題への対応
- ▶ 利用頻度の高い鉄道駅へのアクセス性向上等の地域課題への対応

課題5 外出等を容易にするための交通関係施設の整備・移手段の確保・移動の支援等

交通弱者を含むすべての人にとって外出や移動を容易にするため、交通関係施設等の整備、公共交通等の移手段の確保、安全で快適な移動に向けた支援などに努める必要があります。

- ▶ 外出や移動を容易にするための交通関係施設等の整備
- ▶ 外出や移動を容易にするための公共交通等の移手段の確保
- ▶ 外出や移動を容易にするための安全で快適な移動に向けた支援

中心拠点に関する特定課題

西宮北口駅周辺は通勤・通学以外での利用ニーズが高い反面、バスによるアクセス性が低い状況にあります。阪神西宮駅周辺はバスによるアクセス性が高く、南部の広範囲の地域と往来しやすいですが、通勤・通学以外では拠点としての利用ニーズが低いと考えられます。

中心拠点は多くの人々が立ち寄り、楽しむ場とするために、アクセス性や拠点としての魅力の向上を図る必要があります。

都市交通計画の基本目標

各々の交通課題に的確に対応して、多極ネットワーク型のコンパクトなまちづくりに向けた本市の将来都市像を実現するため、本計画の基本目標を以下のように設定します。

交通課題

基本目標

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

中心拠点に関する特定課題

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と利便性の向上や、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みます。



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

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します。



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

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、利用を促進します。



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

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みます。



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

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の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・移動の支援などに取り組みます。



将来都市像の実現に向けた取組方針

各主体の関わり方

将来都市像の実現に向けて、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す。

市民

- 一人ひとりが元気に暮らす
- お互いに支え合う
- “快適・安心で暮らしやすい”まちづくりへの参加

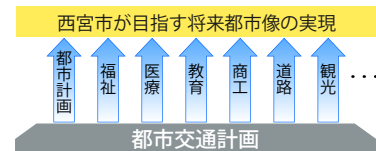


事業者 ・ 行政

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

行政内

- 行政内の各組織が連携して施策を推進する
- 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



施策方針

将来都市像を実現するための施策は、次の4点を踏まえて考えます。

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**

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**

3

拠点である**鉄道駅を中心としたまちづくり**の推進

4

中心拠点へのアクセスを確保するため**公共交通網のサービス水準の維持**

望ましい公共交通網の在り方

- 各日常生活圏から基本生活圏内の中心拠点に徒歩と公共交通（鉄道、路線バス、コミュニティ交通*）で移動することができる
- 路線バスは待合・走行環境の安全性から都市計画道路の幹線街路を運行している
- 中心拠点までの公共交通サービスは、一定のサービスレベルが確保されている

* コミュニティ交通：実施主体が地域住民又は市等であり、目的が生活移動手段の確保である乗合交通

表 将来都市像を実現するための取組方針

分類	役割	交通手段	確保を目指すサービスレベル
幹線	主に中心拠点と他都市又は拠点などを結ぶ路線	鉄道	5本/時間・方向以上
		路線バス	3本/時間・方向以上
		コミュニティ交通	1本/時間・方向以上
支線	主に拠点と日常生活圏を結ぶ路線	鉄道	3～5本/時間・方向
		路線バス	1～3本/時間・方向
		コミュニティ交通	1本/時間・方向
地域内線	地域内の標高差が大きく、道路幅員が狭い地域において、日常生活圏の移動を支える路線	コミュニティ交通	地域のニーズに応じた本数

目指すべき将来的な公共交通網

現状として、概ねの日常生活圏では、上記サービスレベルが確保されているため、現サービスレベルの維持を目指すものとし、都市計画道路の整備率が低い地域では、都市計画道路の整備等に伴う路線バスの強化・再編等によってサービスレベルの確保を目指します。

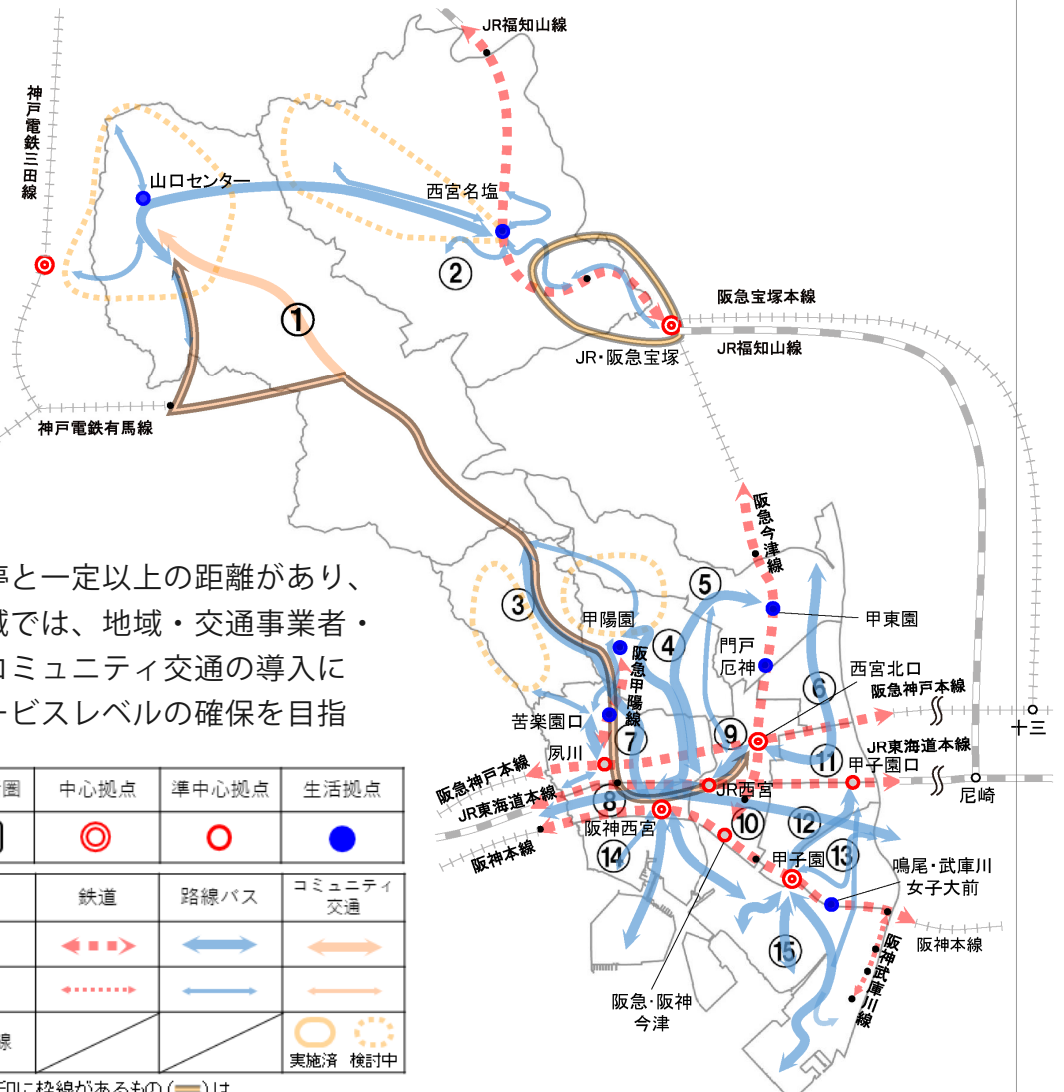
また、鉄道駅やバス停と一定以上の距離があり、かつ標高差が大きい地域では、地域・交通事業者・市が連携・協力して、コミュニティ交通の導入に向けた検討を行い、サービスレベルの確保を目指します。

凡例

日常生活圏	中心拠点	準中心拠点	生活拠点
①	◎	○	●
	鉄道	路線バス	コミュニティ交通
幹線	⇄	⇄	⇄
支線	⇄	⇄	⇄
地域内線			○
			○

※ 上記の印に枠線があるもの(①)は、本計画策定時点で国庫補助の対象となっている系統

図 目指すべき将来的な公共交通網



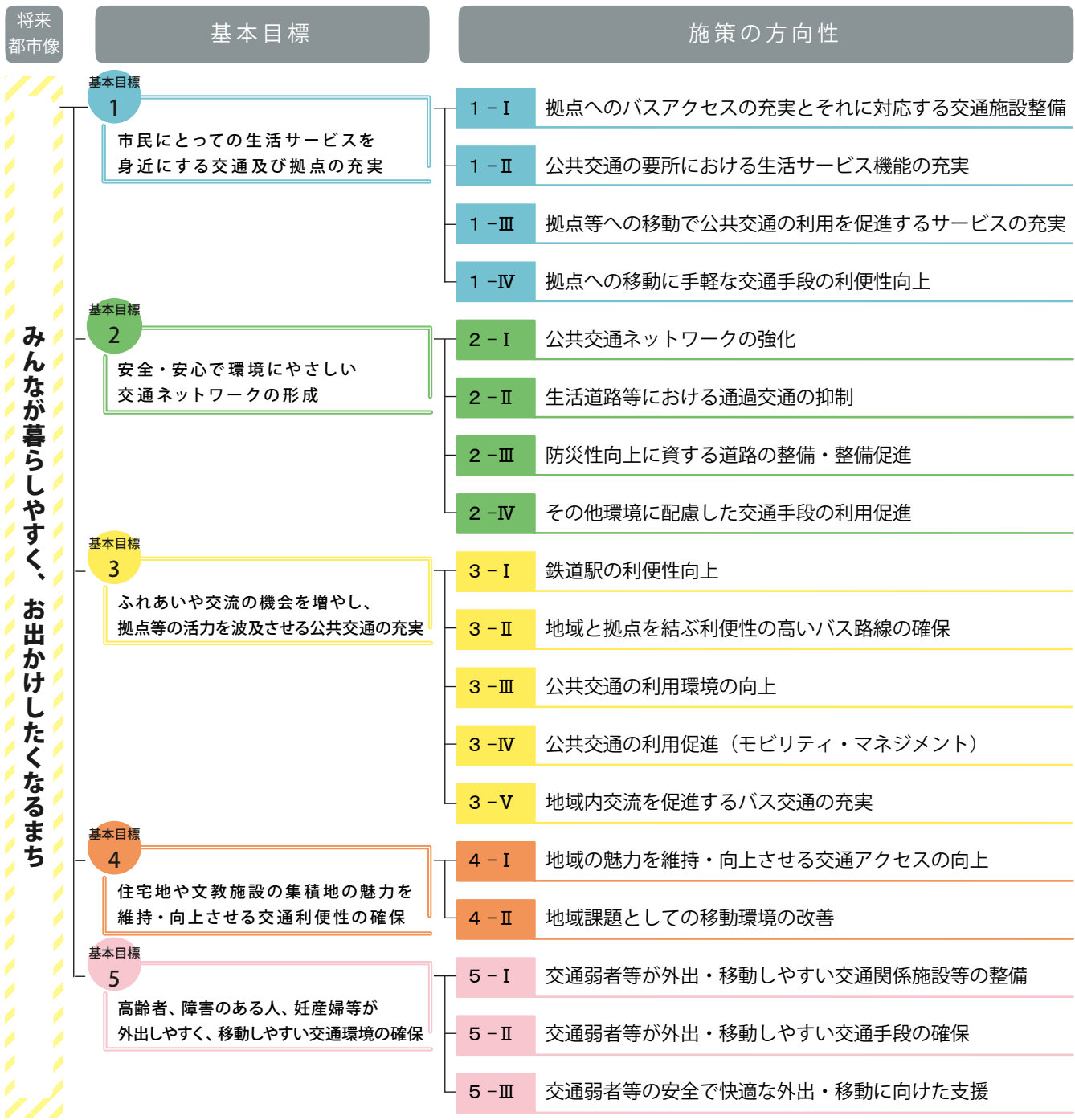
基本目標の達成に向けた施策展開

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5年間に着手を目指す施策として、以下の施策に取り組みます。

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

重点施策
選定の
考え方

- 生活サービスの集約化を前提とした交通の確保
- 交通弱者も含め誰もが利用しやすい交通手段の充実
- 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
- 地域特性に応じた公共交通の充実策
- 地域住民等の公共交通への積極的な関与
- ポストコロナに向けた公共交通への支援



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と利便性の向上や、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」を目指します。

1-I 拠点へのバスアクセスの充実とそれに対応する交通施設整備

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・改良を推進します。

施策

事業主体

重点 ◎ 幹線的なバス路線の強化・再編	実施中	市、事業者
重点 ◎ 都市計画道路の整備	実施中	国、県、市
○ 道路と鉄道の立体交差化	検討中	市
○ 主要交差点の改良	検討中	国、県、市

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ります。

施策

事業主体

重点 ◎ 交通結節機能と生活サービス機能をあわせ持つ中心拠点の形成	検討中	市
-----------------------------------	-----	---

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・検討を進めます。

施策

事業主体

○ 鉄道とバスの乗換利便性の向上	実施中	市、事業者
○ ICカード等による公共交通利用者への各種サービスの適用	実施中	市、事業者

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ります。

施策

事業主体

○ 新たなマイクロモビリティ*の導入(シェアサイクル等)	実施中	市、事業者
○ 自転車駐車場の改良・新設等	実施中	市
※ レンタサイクルの導入	実施中	事業者

* マイクロモビリティ：自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両

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」を目指します。

2-I 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みます。

施策

事業主体

重点	◎ 交通結節機能の強化	検討中	市、事業者
重点	◎ 幹線的なバス路線の強化・再編（再掲）	実施中	市、事業者
	○ 鉄道とバスの乗換利便性の向上（再掲）	実施中	市、事業者
	○ 路線バス運転士の確保	実施中	国、市、事業者

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します。

施策

事業主体

重点	◎ 主要幹線道路の整備促進（国道176号線（名塩道路））	実施中	国、市
	○ 高速道路の整備促進（名神湾岸連絡線）	実施中	国、県、市

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あい道路の整備を促進します。

施策

事業主体

	○ 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））	実施中	国、市
	○ 狭あい道路の拡幅整備	実施中	市

2-IV その他環境に配慮した交通手段の利用促進

2050年までのカーボンニュートラルの達成に向け、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ります。

施策

事業主体

重点	◎ 歩行者・自転車に配慮した道路の整備	実施中	国、県、市
	○ 低公害車の普及促進	実施中	市
	○ 次世代自動車の普及促進	実施中	市



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

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

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」を目指します。

3-I 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します。

施策

事業主体

<ul style="list-style-type: none"> ◎ 重点 ◎ 鉄道駅の新設・改良 ◎ 重点 ◎ 鉄道駅舎のバリアフリー化 (ホームドアの整備等) ○ 鉄道駅周辺のバリアフリー化 	<ul style="list-style-type: none"> 検討中 県、市、事業者 実施中 市、事業者 実施中 市
--	---

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・検討を進めます。

施策

事業主体

<ul style="list-style-type: none"> ◎ 重点 ◎ 山口地域と南部市街地を直接連絡する公共交通の確保 ◎ 重点 ◎ 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 	<ul style="list-style-type: none"> 実施中 市、事業者、市民 実施中 市、事業者 実施中 警察
---	---

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ります。

施策

事業主体

<ul style="list-style-type: none"> ◎ 重点 ◎ バス運行情報の ICT 化・有効活用等 ◎ 重点 ◎ バスの待合環境の向上 ○ 鉄道とバスの乗換利便性の向上 (再掲) ○ 自動運転・MaaS*・新たなモビリティ等による利用環境の向上 ※ バス定期券の事業者間相互利用 	<ul style="list-style-type: none"> 実施中 市、事業者 実施中 市、事業者 実施中 市、事業者 検討中 市 実施中 事業者
--	---

* MaaS: 様々な移動手法・サービスを組み合わせて1つの移動サービスとして捉え、ワンストップでシームレスな移動が可能となるサービス

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

3-IV 公共交通の利用促進（モビリティ・マネジメント）

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CO₂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（モビリティ・マネジメント）を進めます。

<u>施策</u>	<u>事業主体</u>
重点 ◎ バスを守り・育てる意識の醸成	実施中 市、事業者、市民
◎ 転入者等への公共交通情報の提供	実施中 市
◎ 職場におけるモビリティ・マネジメントの実施	実施中 市、事業者
○ 小学生等へのバス乗り方教室の実施	実施中 市、事業者
※ 通勤定期券「環境おでかけ割」の導入	実施中 事業者

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ります。

<u>施策</u>	<u>事業主体</u>
重点 ◎ コミュニティ交通の導入	実施中 市、事業者、市民

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」を目指します。

4-I 地域の魅力を維持・向上させる交通アクセスの向上

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めます。

<u>施策</u>	<u>事業主体</u>
重点 ◎ 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	実施中 市
重点 ◎ コミュニティ交通の導入（再掲）	実施中 市、事業者、市民
○ 大学・観光資源・統合新病院等と利用頻度の高い鉄道駅間の移動利便性の向上	実施中 市、事業者



- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

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みます。

施策

事業主体

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

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」を目指します。

5-I 交通弱者等が外出・移動しやすい交通関係施設等の整備

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みます。

施策

事業主体

- | | | |
|---|------------|-------|
| 重点 ◎ バスの待合環境の向上（再掲） | 実施中 | 市、事業者 |
| 重点 ◎ 鉄道駅舎のバリアフリー化（ホームドアの整備等）（再掲） | 実施中 | 市、事業者 |
| 重点 ◎ ノンステップバスの導入 | 実施中 | 市、事業者 |
| ○ 鉄道駅周辺のバリアフリー化（再掲） | 実施中 | 市 |
| ○ 歩行者・自転車に配慮した道路の整備（再掲） | 実施中 | 国、県、市 |
| ○ 交通安全施設の整備等 | 実施中 | 国、県、市 |
| ※ ユニバーサルデザインタクシーの導入 | 実施中 | 事業者 |

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みます。

施策

事業主体

- | | | |
|-----------------------------|------------|----------|
| 重点 ◎ コミュニティ交通の導入（再掲） | 実施中 | 市、事業者、市民 |
| ○ 福祉タクシーチケットの配布 | 実施中 | 市 |

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

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みます。

施策

事業主体

○ 高齢者バス運賃助成	実施中	市
○ 通所施設交通費補助	実施中	市
○ 交通弱者への理解の醸成	実施中	市、事業者
○ 違法駐車等防止の啓発活動等	実施中	市
○ 幼児、小学生に対する交通安全教室の推進等	実施中	市
○ 自転車利用に関する安全啓発	実施中	県、市
◎ 新型コロナウイルス感染症対策に関する支援	実施中	市
※ 新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止	実施中	事業者
※ 危険な自転車利用者への取締り	実施中	警察
※ 高齢者運転免許返納割引	実施中	警察、事業者



施策の進め方と都市交通計画の評価

効果的かつ実現性の高い施策推進に向けて

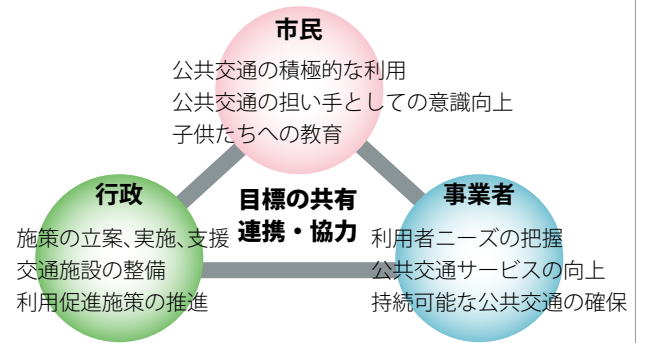
効果的な施策の組合せ

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、施策を推進します。

市民、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、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す。

行政は分野横断的な取組みを進めるとともに、市民や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します。



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ます。

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
Do (施策の実施)	→											
Check (進捗状況把握・評価)												→
Act (見直しの検討)												→
Plan (次年度の実施計画)	→											

評価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、施策実施の効果を把握するために、評価指標を設定します。

都市交通計画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します。

評価指標	指標及び目標値設定の考え方	現況値 [年次] 目標値
一日当たりの公共交通の利用回数	新型コロナウイルス感染症の影響前 (令和元年度) の公共交通利用回数	現況値：0.87 回 / 人 [R1] 目標値：0.87 回 / 人以上
公的資金が投入されている公共交通 (さくらやまなみバス) への公的資金投入額	クロスセクター効果*における行政に係る分野別代替費用と行政補助の均衡する状態	現況値：55 百万円 / 年 [R1] 目標値：102 百万円 / 年以内 (限度額)
公的資金が投入されている公共交通 (ぐるっと生瀬) の利用者数	コミュニティ交通が持続可能な運行となることを目指した利用者数	現況値：109 人 / 日 [R1] 目標値：100 人 / 日以上
温室効果ガスの部門別排出量 (運輸部門・自動車)	公共交通の利用促進により運輸部門の CO ₂ 排出量を低減	現況値：35 万 t-CO ₂ / 年 [H30] 目標値：28 万 t-CO ₂ / 年以内
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	現況値の維持	現況値：66% [R1] 目標値：66%以上

* クロスセクター効果：地域公共交通を廃止した時に追加的に必要となる行政部門の分野別代替費用と、運行に対して行政が負担している財政支出を比較することにより把握できる地域公共交通の多面的な効果

西宮市 政策局 都市計画部 交通政策課

〒662-8567 西宮市六湛寺町10番3号

●TEL.0798-35-3565・3527 ●FAX.0798-34-6638