

4 基本目標を実現するための施策

4.1 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、実施施策は、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、現在実施中の施策のうち交通にも関わりがあるものは、総合交通戦略においても実施施策として抽出し、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、施策の改善について検討するものとする。

● 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。

4.2 実施施策

現在、市内で市や事業者等が実施している施策に加え、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。実施施策の抽出の考え方にに基づき、今後10年間で着手するものを実施施策として抽出した。

また、実施施策を重要度に応じて、下記の3つに分類した。

- ◎ 西宮市総合交通戦略で重点的に取り組む施策
- 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	
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の寄与	
◎ 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
①-II 公共交通の要所における生活サービス機能の充実	
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に対応することでバスへの乗降	
◎ 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
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	
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
①-IV 拠点への移動に便利な交通手段の利便性向上	
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

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 **★新たな施策**

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。

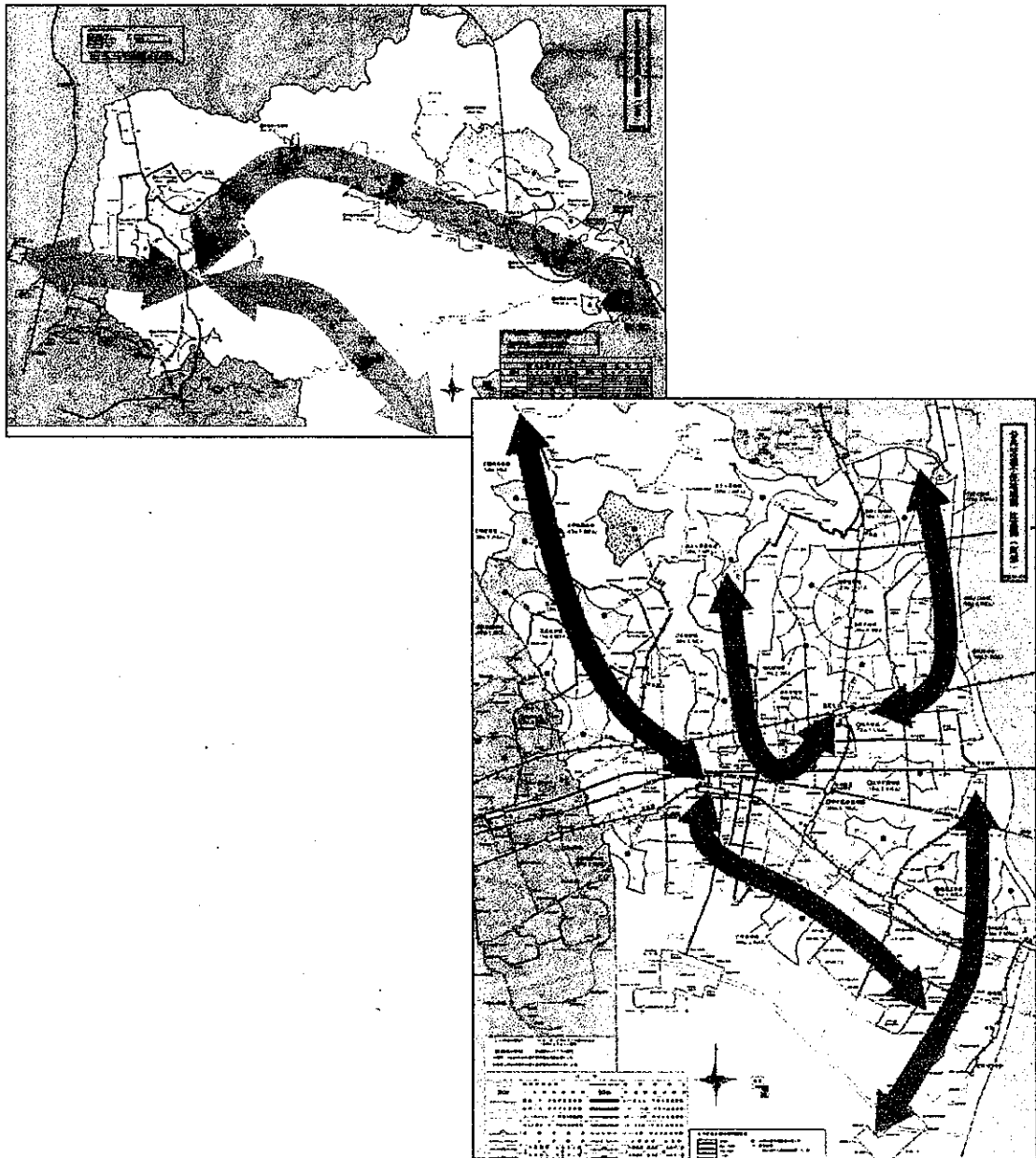


図 4.1 バス路線の強化・再編のイメージ図

◎ 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 ・今津西線
- ・国道 176 号(名塩道路) ・丸山線 ・甲子園段上線 など

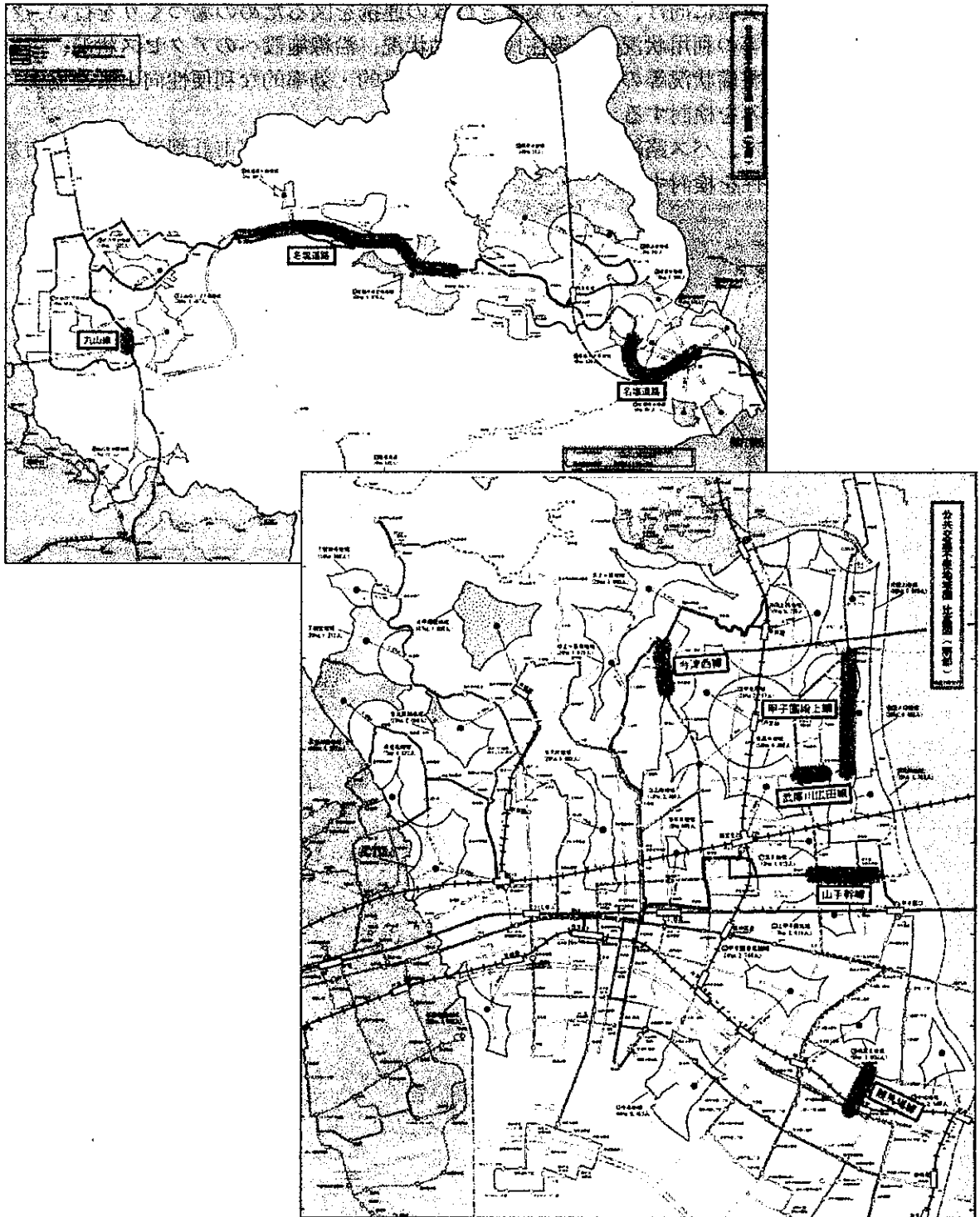


図 4.2 都市計画道路の主な整備路線

○ 道路と鉄道の立体交差化 **実施中**

道路と鉄道が平面で交差し、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、道路と鉄道の立体交差化を図る。

・阪神本線 ・阪急神戸線

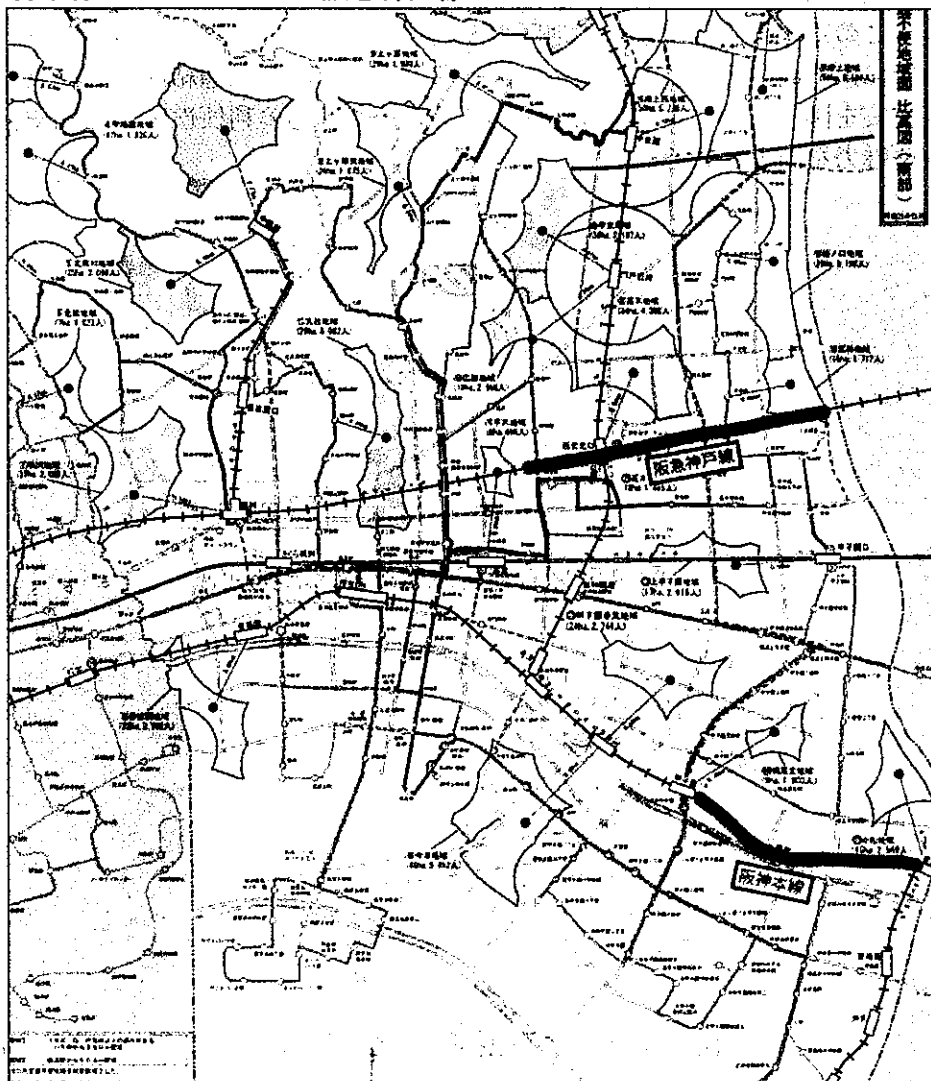


図 4.3 道路と鉄道の立体交差化 対象箇所

○ 主要交差点の改良 **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。

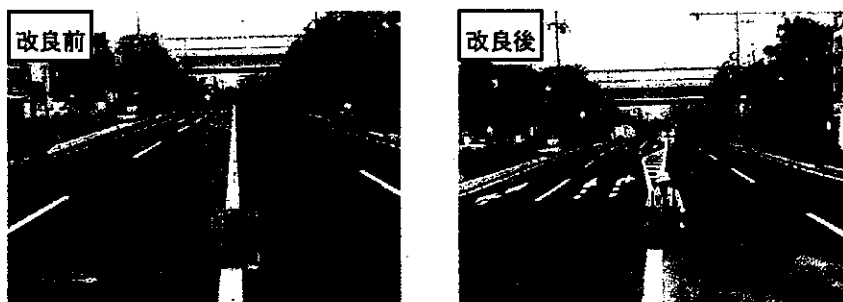


図 4.4 交差点改良 例

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

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。

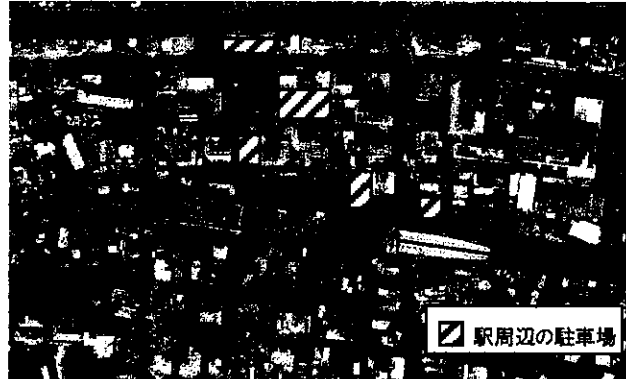


図 4.5 阪神西宮駅周辺の低未利用地

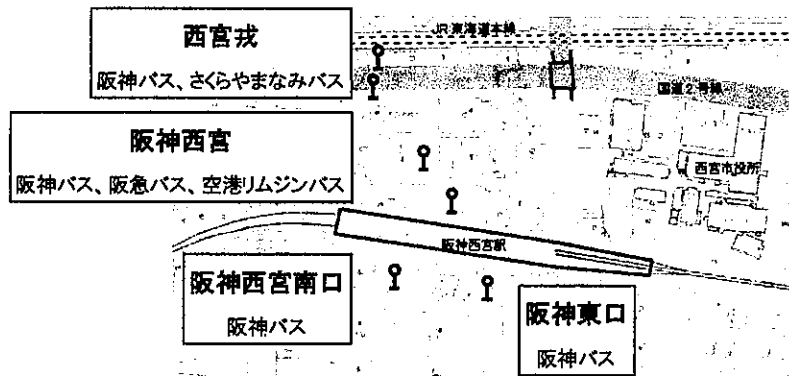


図 4.6 点在する阪神西宮駅周辺のバス停留所

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

◎ 鉄道とバスの乗換利便性の向上 ★新たな施策

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。

また、ビックデータ等を活用することにより利用実態を把握し、利用者にとって利用しやすい乗換・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

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 拠点への移動に便利な交通手段の利便性向上

○ 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、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 4.7 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、阪神香櫨園駅、阪急西宮北口駅でレンタサイクルが導入されている。

表 4.1 市内のレンタサイクル概要(平成 28 年 2 月時点)

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 営業時間 24 時間
阪神香櫨園駅 (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	
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	
<input checked="" type="radio"/>	交通結節機能の強化 実施中
<input checked="" type="radio"/>	幹線的なバス路線の強化・再編(再掲) ★新たな施策
<input type="radio"/>	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道路交通の規制	
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道路交通の規制	
<input checked="" type="radio"/>	主要幹線道路の整備促進(国道176号(名塩道路)) 実施中
<input type="radio"/>	高速道路の整備促進(新名神高速道路、名神湾岸連絡道路) 実施中
②-III 防災性向上を図る道路の整備・整備促進	
対応課題：持続可能な交通ネットワークの形成 多用途に活用した緊急時の移動経路の確保	
<input type="radio"/>	緊急時の移動経路となる道路の整備・整備促進 (国道176号(名塩道路)、青峰道路、名神湾岸連絡道路) 実施中
<input type="radio"/>	狭あい道路の拡幅整備 実施中
②-IV その他環境に配慮した交通手段の利用促進	
対応課題：持続可能な交通ネットワークの形成 中継策 人車のJICTせまぐし ※	
<input type="radio"/>	低公害車の普及促進 実施中
<input type="radio"/>	歩行者・自転車に配慮した道路の整備 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、広さやバスパーズ(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、タクシー乗降場や待機スペースの改良等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

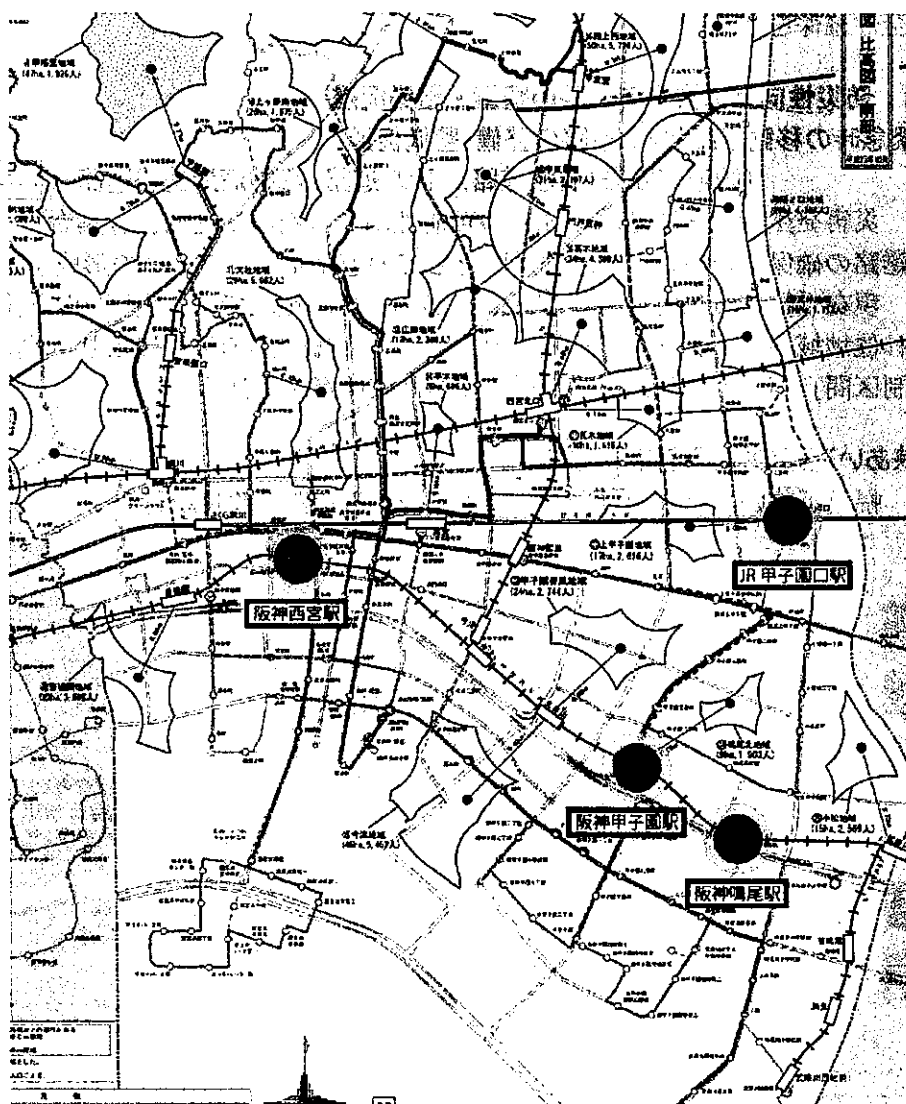


図 4.8 交通結節機能の強化を図る鉄道駅

- ◎ 幹線的なバス路線の強化・再編(再掲) **★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)) **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を促進し、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

(国道 176 号(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推進する。

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。

○ 狭あい道路の拡幅整備 **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 4.9 狭あい道路拡幅整備事業パンフレット

②-IV その他環境に配慮した交通手段の利用促進

○ 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。
 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。

○ 歩行者・自転車に配慮した道路の整備 **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。
 幅員構成の見直し等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無電柱化により、歩行者の安全性向上を図る。
 また、国・県・市・警察が加盟する「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。

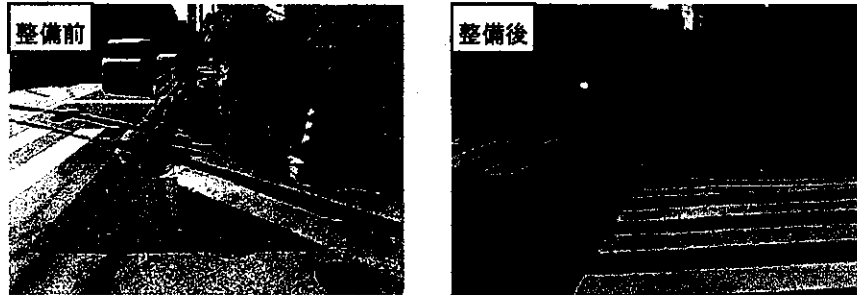
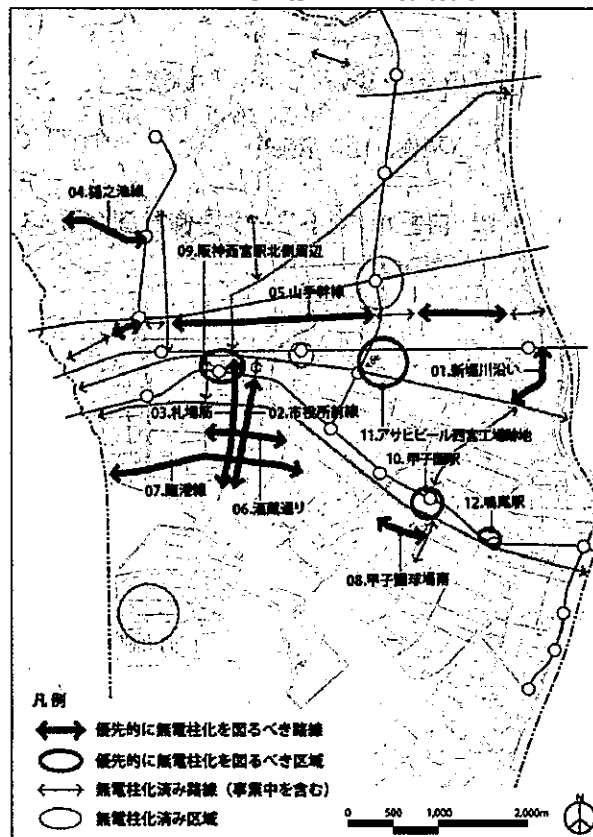


図 4.10 歩道の段差解消例

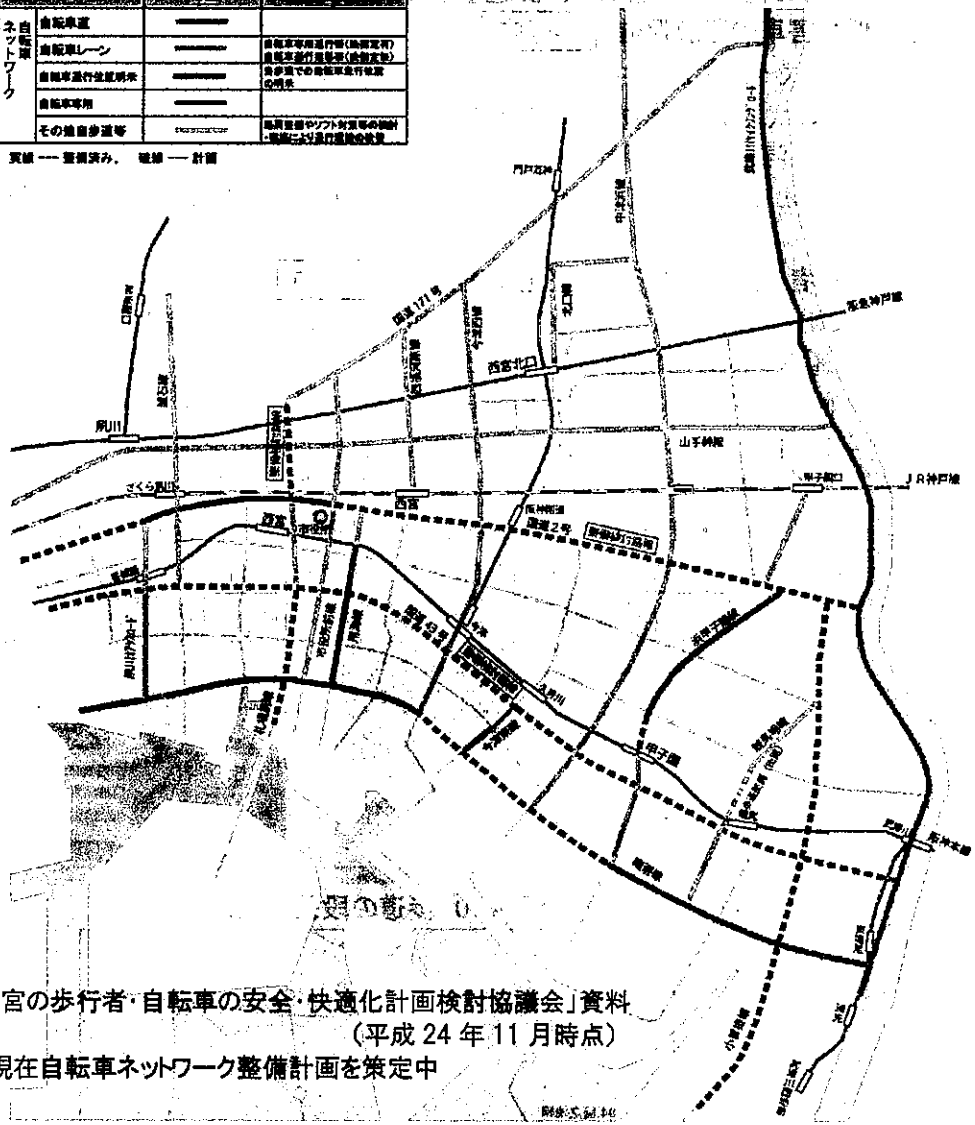


出典：都市景観向上のための
 市道等無電柱化計画
 （平成 26 年 3 月）

図 4.11 優先的に無電柱化を図るべき路線及び区域

ネットワーク	種別	色	説明
自転車ネットワーク	自転車道	——	
	自転車レーン	——	自転車専用通行帯(歩道内等) 自転車専用通行帯(歩道外等)
	自転車通行禁止区域	——	歩道等での自転車通行禁止区域
	自転車専用	——	
	その他歩道等	——	私道等やワイド歩道等の歩道・歩道に付随する歩道等

実線——整備済み、破線——計画



「西宮の歩行者・自転車の安全・快適化計画検討協議会」資料
(平成 24 年 11 月時点)

※現在自転車ネットワーク整備計画を策定中

図 4.12 自転車ネットワーク整備計画(たつき台)

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		
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	★拡充 実施中
◎	鉄道駅舎内外へのエレベーター等の設置	実施中
○	鉄道駅周辺のバリアフリー化	実施中
③-II 地域と拠点を結ぶ利便性の高いバス路線の確保		
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)	★新たな施策
※	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		
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(バスロケーションシステム等)	★新たな施策
◎	バスの待合環境の向上	★拡充 実施中
○	バス案内マップの作成	実施中
○	鉄道とバスの乗換利便性の向上(再掲)	★新たな施策
※	バス定期券の相互利用<参考>	実施中
③-IV 公共交通の利用促進		
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	実施中
	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	実施中
※	小学生等へのバス乗り方教室の実施<参考>	実施中
※	環境定期券の導入<参考>	実施中
③-V 地域内交流を促進するバス交通の充実		
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	実施中

③-1 鉄道駅の利便性向上

◎ 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進めることができる。そのような地域では、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。

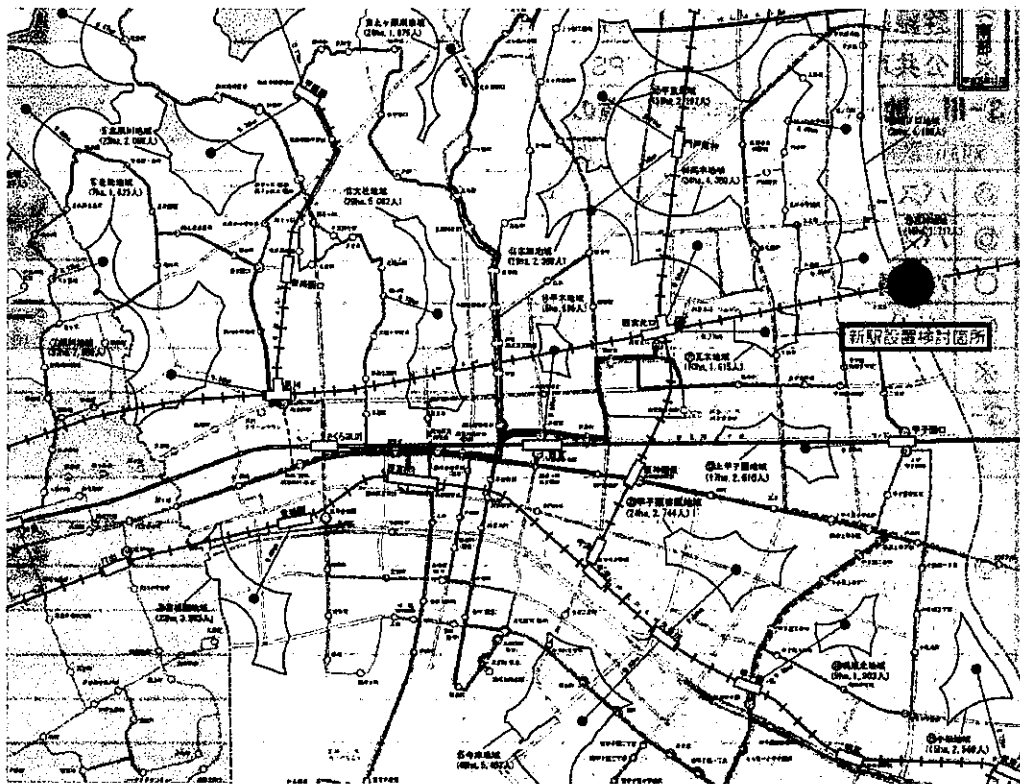


図 4.13 新駅設置検討箇所

○ 鉄道駅周辺のバリアフリー化 **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 4.14 鉄道駅周辺のバリアフリー化 例

◎ 鉄道駅舎内外へのエレベーター等の設置 **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分との間に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、連携を図る。



図 4.15 JR 生瀬駅 エレベーター設置状況

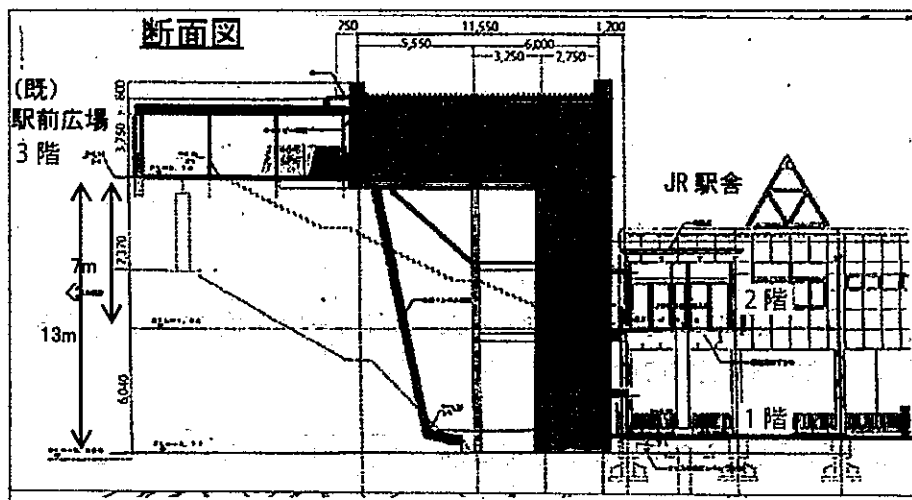


図 4.16 JR 西宮名塩駅 エレベーター設置 断面図

③-II 地域と拠点を結ぶ利便性向上の高いバス路線の確保

◎ 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。

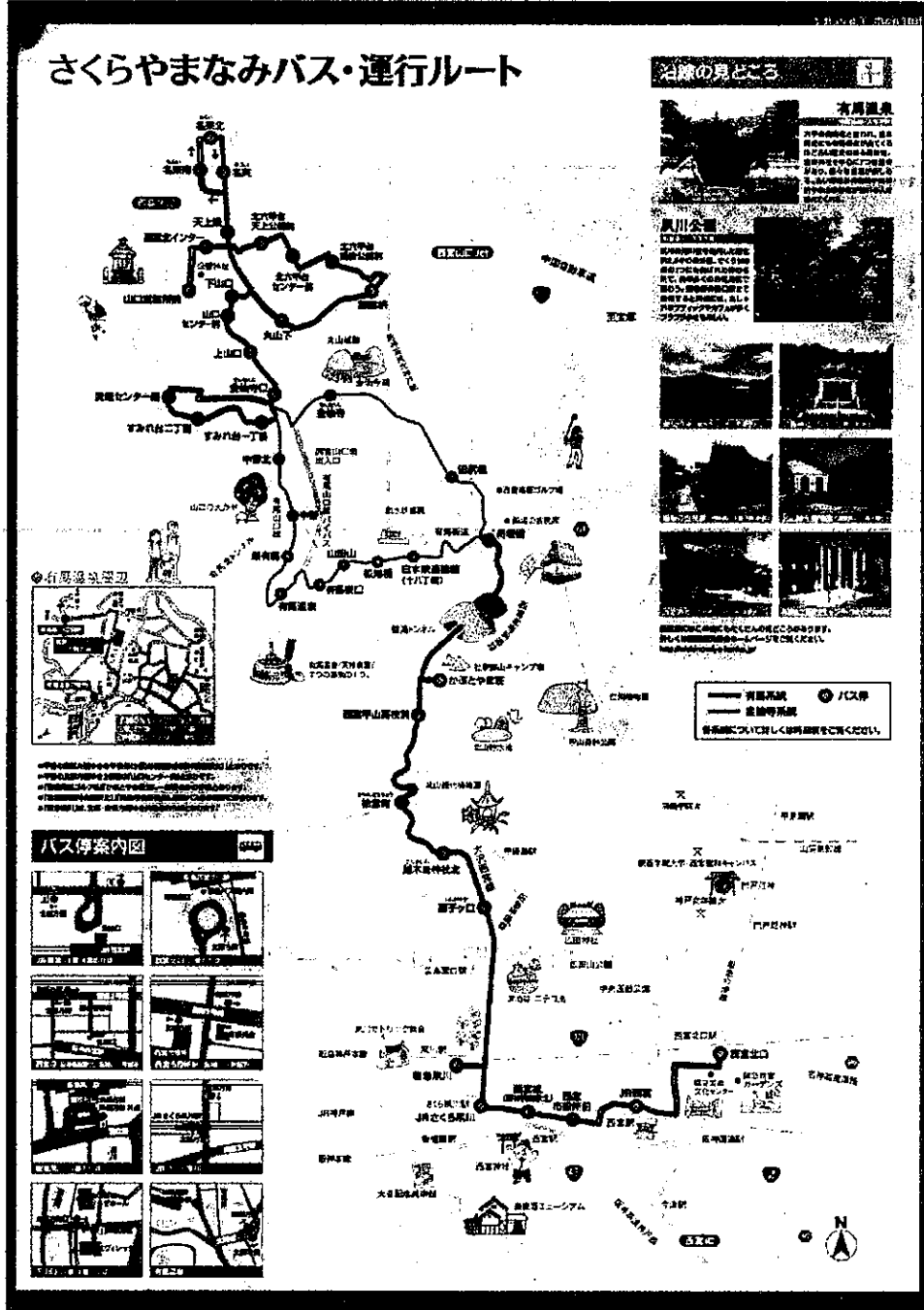


図 4.17 さくらやまなみバス 運行ルート(平成 28 年 2 月時点)

◎ 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・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、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。

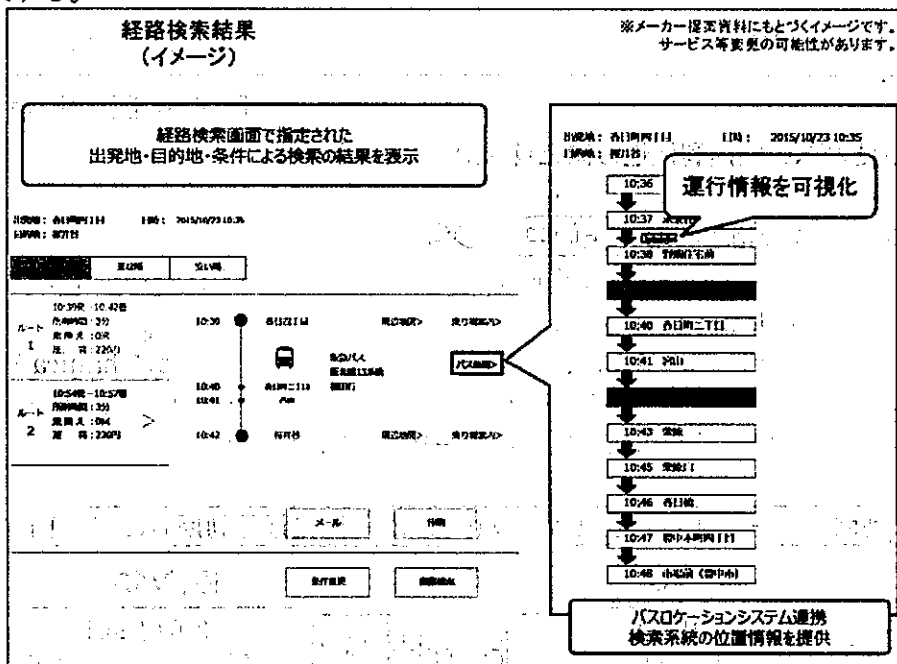


図 4.18 バスロケーションシステム導入により可能となる経路探索イメージ(阪急バス)

◎ バスの待合環境の向上 **★拡充** **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 4.19 バス停留所の上屋・ベンチ設置例

○ バス案内マップの作成 **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、平成27年3月に九訂版を発行している。



図 4.20 阪神地域えきバスまっぷ。

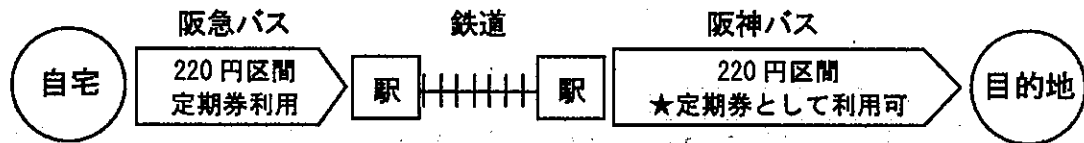
○ 鉄道とバスの乗換利便性の向上(再掲) **★新たな施策**

※ バス定期券の相互利用 **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している。

利用イメージ【例 阪急バスの hanica220円定期券利用者の場合】



定期券種		利用可能範囲	
		阪急バス	阪神バス
通勤	210円	210円以下の区間	210円区間
	220円	220円以下の区間	220円以下の区間(全線)
	}	}	
	930円	930円以下の区間(全線)	
通学	210円	210円以下の区間	210円区間
	220円	220円以下の区間	220円以下の区間(全線)
	}	}	
	930円	930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	510円以下の区間	
	フリー	930円以下の区間(全線)	

平成28年2月1日より実施

図 4.21 バス定期券の相互割引制度(阪急バス・阪神バス)

◎ 転入者等への公共交通情報の提供

★新たな施策

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

★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 4.23 ノーマイカーデー普及啓発活動 例

※ 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 4.24 バスの乗り方教室の様子

※ 環境定期券の導入 **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 4.2 環境(エコ)定期券の概要(阪急バス) 平成 28 年 2 月時点

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			
通勤定期券			
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			
		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
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			
(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

◎ 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。

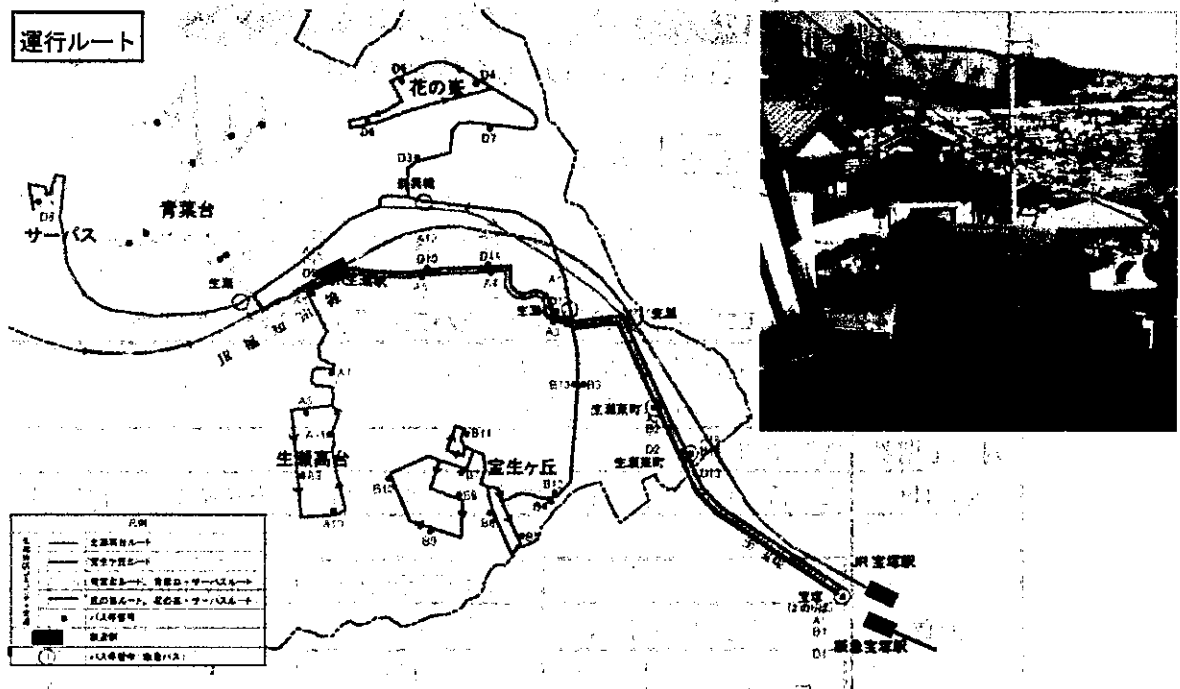


図 4.25 生瀬地区のコミュニティ交通(ぐるっと生瀬)の本格運行状況

基本目標④

住宅地や文教施設の集積地の魅力を維持・向上させる交通利便性の確保

④-I 地域の魅力を維持・向上させる交通アクセスの向上		
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		
◎	地域主体の地域課題解決に向けた取組みを進める仕組みづくり	★新たな施策
◎	コミュニティ交通の導入(再掲)	実施中
○	大学と利用頻度の高い鉄道駅間の移動利便性の向上	★新たな施策
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

◎ コミュニティ交通の導入(再掲) **実施中**○ 大学と利用頻度の高い鉄道駅間の移動利便性の向上 **★新たな施策**

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、バスのみの場合には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) **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、路肩のカラー舗装など、通学路の安全性を確保する。



図 4.27 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 交通弱者等が外出・移動しやすい交通関係施設等の整備		
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
⑤-II 交通弱者等が外出・移動しやすい交通手段の確保		
対応課題：外出や移動を容易にするための公共交通機関の交通手段の確保		
◎	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
⑤-III 交通弱者等の安全で快適な外出・移動への支援		
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
※	高齢者の運転免許返納<<参考>>	実施中

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(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

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。

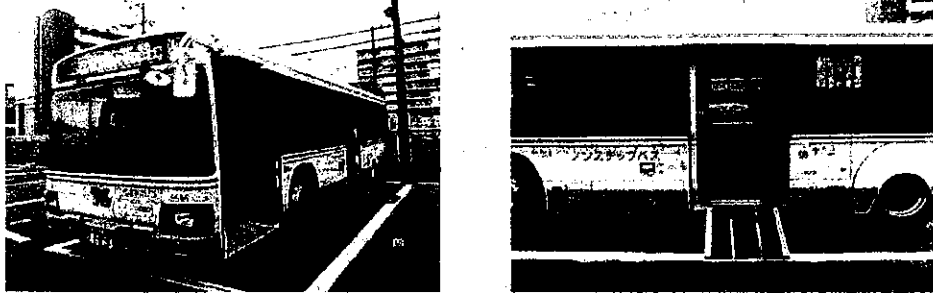


図 4.28 ノンステップバス(阪急バス)

- 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。

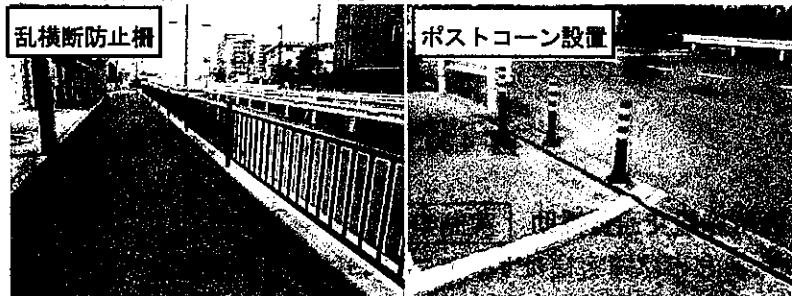


図 4.29 交通安全施設の整備例

⑤-Ⅱ 交通弱者等が外出・移動しやすい交通手段の確保

- ◎ 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 4.3 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 交通弱者等の安全で快適な外出・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。

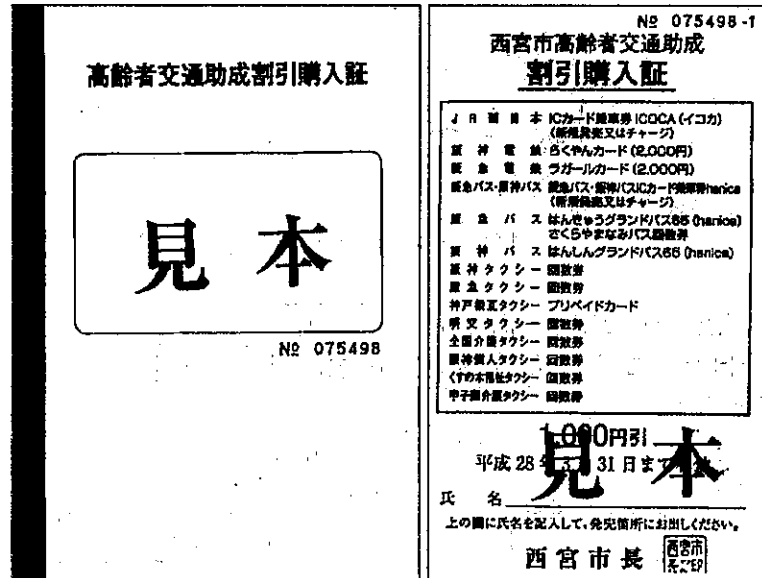


図 4.30 高齢者交通助成割引購入証

○ 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。

○ 交通弱者への理解の醸成 **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 4.31 福祉作品コンクール 特選作品



図 4.32 福祉学習(車イス体験)の様子



【案内標示】

図 4.33 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。

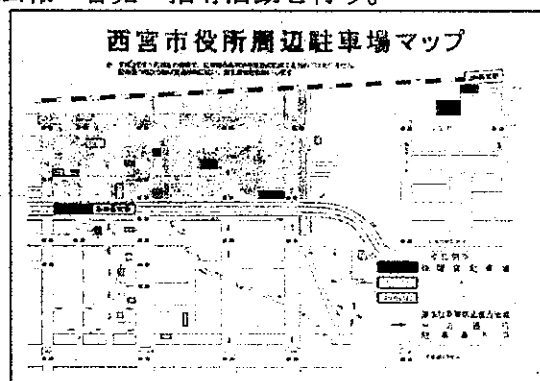


図 4.34 違法駐車等防止啓発チラシ

○ 横断旗の設置等 **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 4.35 横断旗 設置状況

○ 徒歩・自転車に関する安全教育 **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 4.36 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**

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 4.37 交通安全キャンペーンの実施状況



図 4.38 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 4.39 兵庫県警察「自転車運転者講習制度」

※ 高齢者の運転免許返納 **実施中** <<参考>>

自動車運転免許証は、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された方を対象に乗車運賃の割引を行っている。

表 4.4 高齢者運転免許返納割引の概要（平成27年12月現在）

利用	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された方 (記載されている住所が兵庫県内の方)	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された方	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された方	タクシーの乗車運賃が1割引

実施施策と対応課題の関係

実施施策を行うことにより解決を図る課題の対応関係を下表に示す。

基本目標 1 市民にとって生活サービス施設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・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・移動への支援等	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			西宮北口駅周辺は目的地としての魅力は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および集約化					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、目的地としての魅力が低い
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 拠点への移動に便利な交通手段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					

基本目標 2 安心・安全で環境にやさしい交通ネットワークの強化						
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・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・移動への支援等	
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、多重性に配慮した緊急時の移動経路の確保		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・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・移動への支援等
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 地域と拠点を結び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間の連携強化		
③-III 地域の公共交通利用環境の向上	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・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・移動への支援等
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・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・移動への支援等
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拠点間や地域と拠点間の連携強化		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・移動への支援					外出や移動を容易にするための安全で快適な移動への支援

5 実施プログラム

5.1 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、本戦略の目標年次である平成 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

実施中の施策	事業スケジュール	
	前期 H28～H32	後期 H32～H47
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 ★新たな施策	→
	◎ 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 ★新たな施策	→
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 ★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	→
①-IV 拠点への移動に便利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>	→

※後述する進捗管理計画に基づき、PDCA サイクルを踏まえて、施策の改善を検討する

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

施策	実施中の施策	事業スケジュール	
		前期 H26~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 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	●	→
	◎ 主要幹線道路の整備促進(国道176号(名塩道路))	●	→
②-II 生活道路等における 通過交通の抑制	○ 高速道路の整備促進(新名神高速道路、名神湾岸連絡道路)	●	→
	◎ 主要幹線道路の整備促進(国道176号(名塩道路))	●	→
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、青峰道路、名神湾岸連絡道路)	●	→
	○ 狭あい道路の拡幅整備	●	→
②-IV その他環境に配慮した 交通手段の利用促進	○ 低公害車の普及促進	●	→
	○ 歩行者・自転車に配慮した道路の整備	●	→

※後述する進捗管理計画に基づき、PDCA サイクルを踏まえて、施策の改善を検討する

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

施策	実施中の施策	事業スケジュール	
		前期 H26~H32	後期 H32~H37
③-I 鉄道駅の利便性向上	◎ 鉄道駅の開設・改良 ★拡充	●	→
	◎ 鉄道駅舎内外へのエレベーター等の設置	●	→
	○ 鉄道駅周辺のバリアフリー化	●	→
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 ★新たな施策	●	→
	○ 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・有効活用等 ★新たな施策	●	→
	◎ バスの待合環境の向上 ★拡充	●	→
	○ バス案内マップの作成	●	→
	○ 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	●	→
	※ 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	●	→
	※ 環境定期券の導入(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、施策の改善を検討する

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

施策	実施中の施策	事業スケジュール	
		前期 H29～H32	後期 H32～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	◎ 地域主体の地域課題解決に向けた取組みを進める仕組みづくり ★新たな施策	●	●
	◎ コミュニティ交通の導入(再掲)	●	●
	◎ 大学と最寄または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	●	●

※後述する進捗管理計画に基づき、PDCAサイクルを踏まえて、施策の改善を検討する

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

施策	実施中の施策	事業スケジュール	
		前期 H29～H32	後期 H32～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>	●	●
	※ 高齢者の運転免許返納<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、施策の改善を検討する

5.2 実施プログラムの進捗管理

5.2.1 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。

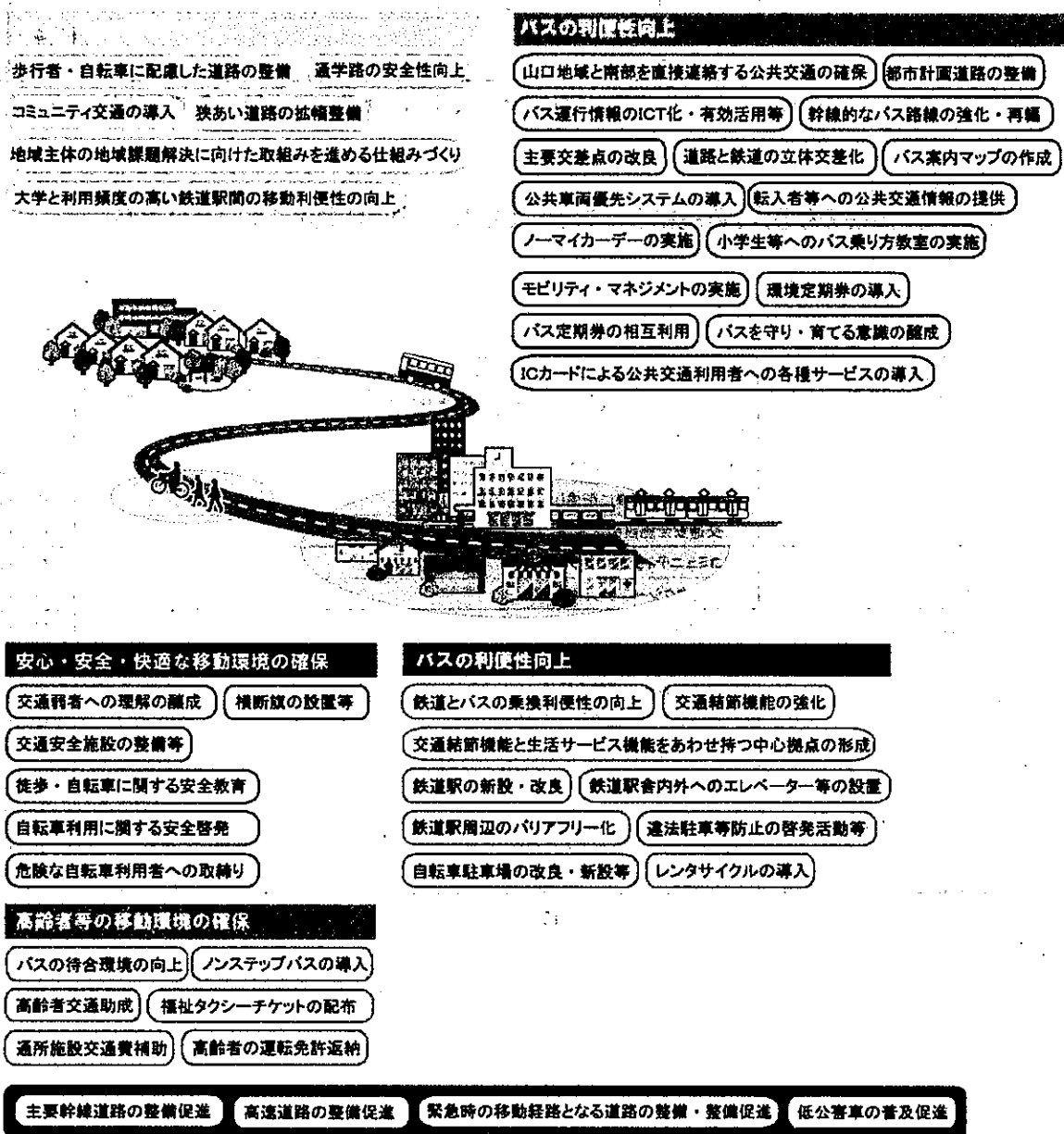


図 5.1 より有効に効果の発現を図るための施策の組合せイメージ

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。

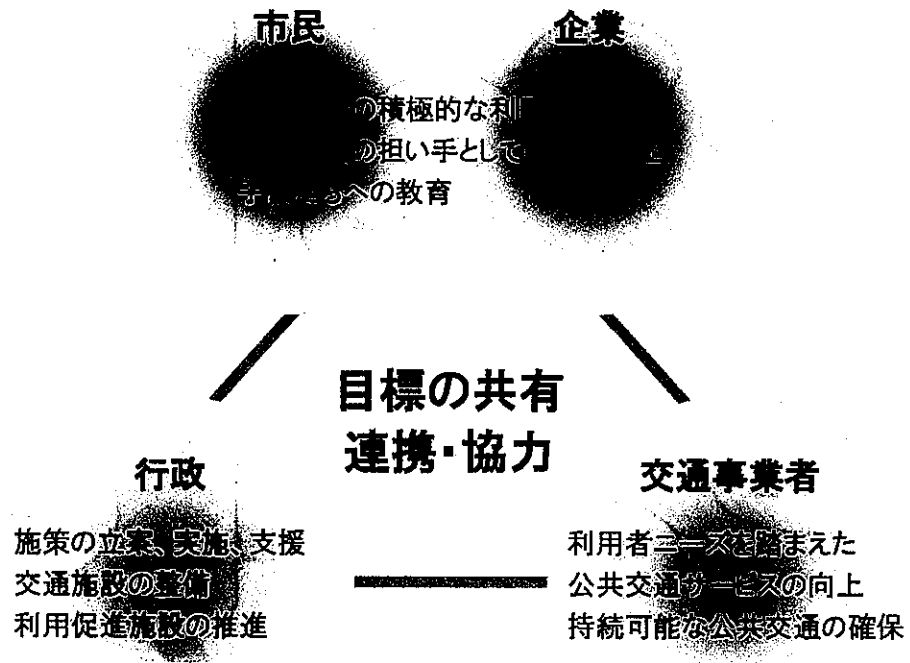


図 5.2 推進体制・役割分担の考え方

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「西官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。

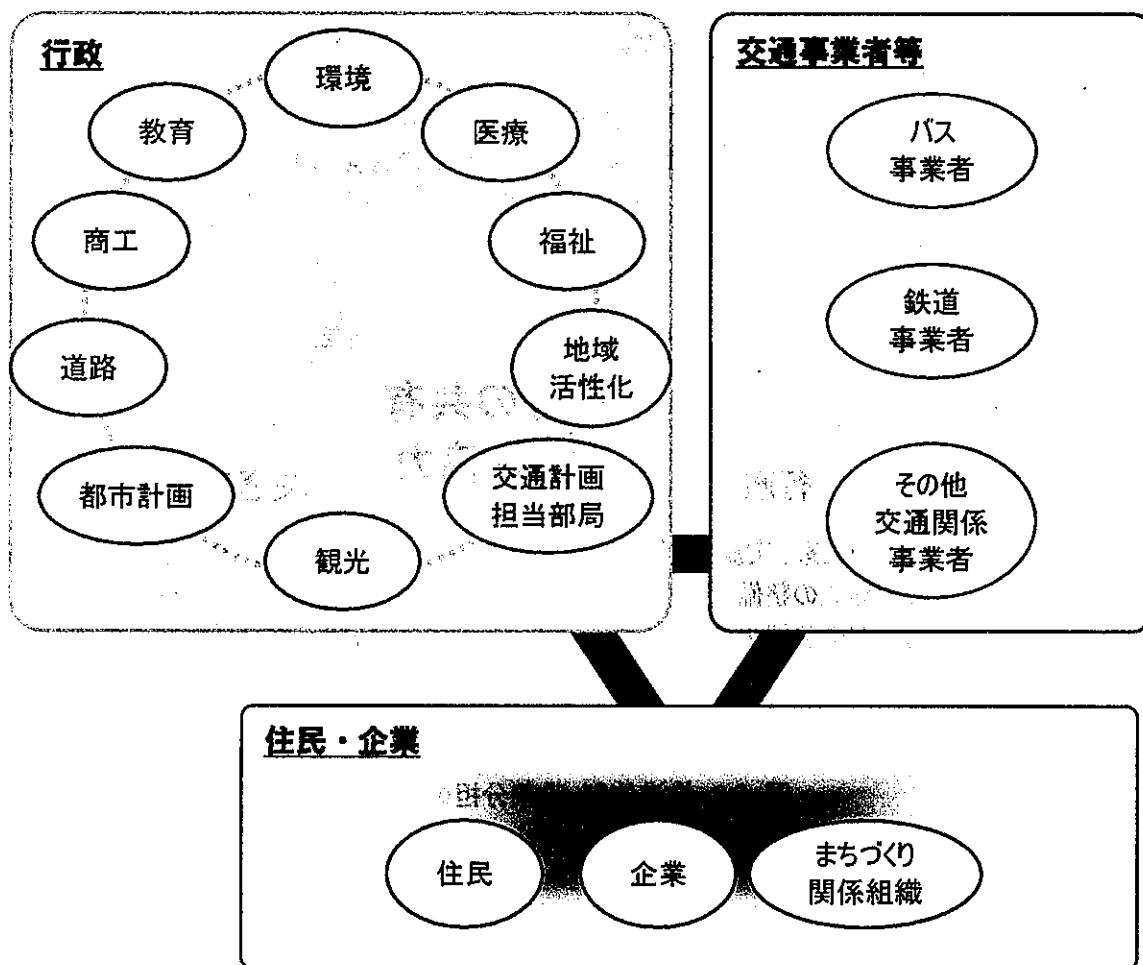


図 5.3 交通まちづくりを推進していくための仕組みイメージ

5.2.2 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。

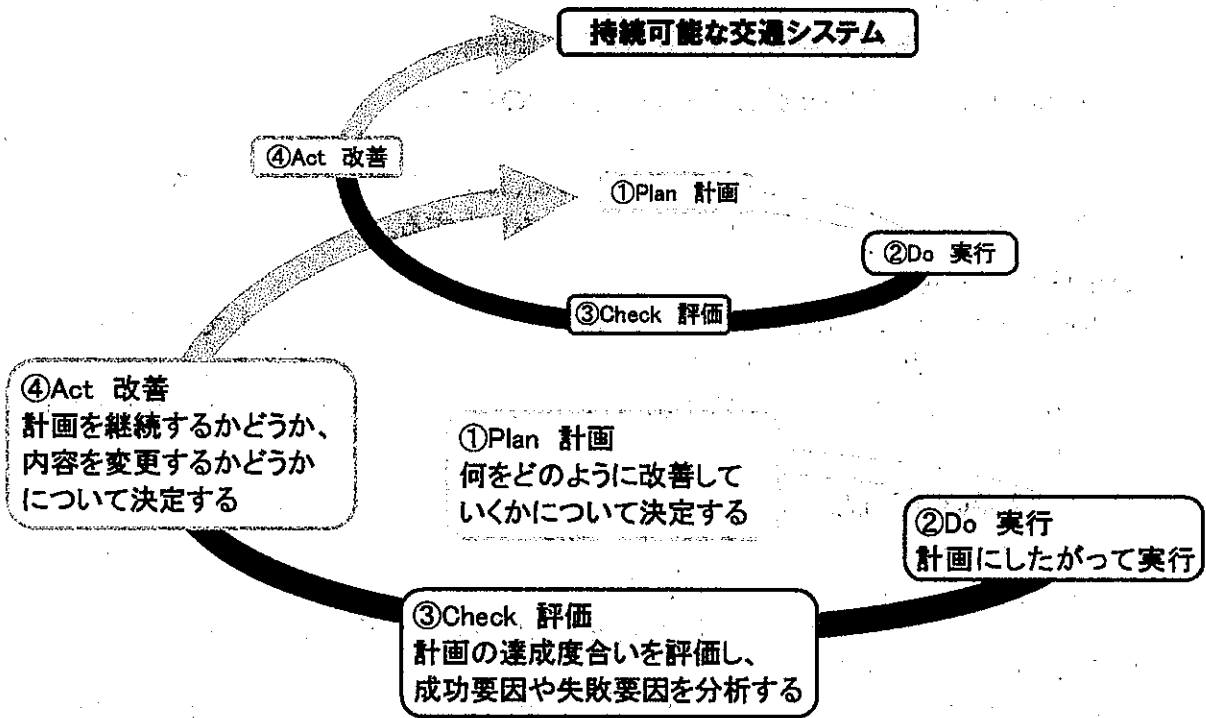
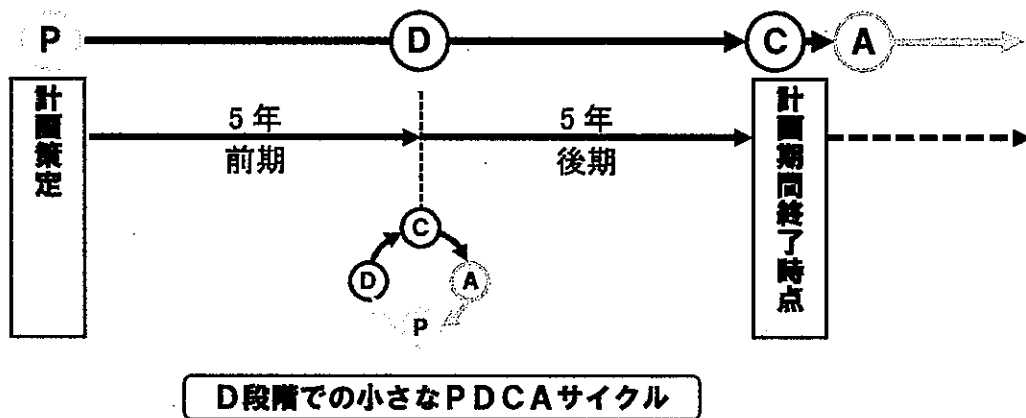


図 5.4 PDCA サイクルのイメージ

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、計画開始から計画期間終了時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。施策の効果発現までの期間が 5 年程度となる施策を中心に検討する。



D段階での小さなPDCAサイクル

図 5.5 PDCA のサイクル

5.2.3 評価指標、モニタリング指標および目標値の設定

PDCA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し、評価できるようにする。

1) 評価指標設定の考え方

(1) 基本目標との関係性

総合交通戦略で掲げた基本目標に対応した評価指標を設定し、達成状況を確認する。

(2) 分野横断的な施策実施・効果発現に資する目標の共有化

交通戦略に立案した各種施策を着実に実施し、将来都市像の具現化を図っていくためには、庁内の各種組織の連携が必要である。そのために、目標の共有化が有効であることを踏まえ、策定済みの関連計画と整合した目標設定を行うものとする。

(3) 住民へのわかりやすさ

PDCA サイクルは、行政、住民等、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ため、評価指標はそれぞれが理解し、共有できるものであることが必要である。

そのためには、評価指標は、できるだけ定量化し、わかりやすい、イメージしやすいものとする。

(4) データ入手の容易性と継続性

データ収集の容易性や継続性を確保し、常に一定の評価ができるよう、定期的に調査が実施されている国勢調査や既存の統計資料、ならびにパーソントリップ調査、道路交通センサス（自動車起終点調査）等を活用した評価指標とする。その他では、県・各市町で実施している市民意識・意向調査等も活用する。

また、指標によっては、既存の調査、統計で把握できない場合は、独自に調査を実施する必要があるが、その際にも、多大な時間、費用をかけずに調査、把握が可能な評価指標とする。

2) 評価指標および目標値の設定

総合交通戦略における基本目標を踏襲し、施策実施により公共交通の利用割合を増やし、今後高齢化や人口減少が加速する中でも公共交通の利用者数を維持していることを示す指標として、以下のとおり設定する。

表 5.1 評価指標および目標値

評価指標 (実施目標)	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 目標値[目標年次] (参考値)
満足度調査	市政モニター アンケート (5年程度)	将来都市像の達成についての 実感を向上	現況値: -(調査中) 目標値: -
一日あたりの公共交通の 利用回数 (鉄道乗降客数/2)+バス乗車数 西宮市内15歳以上人口	交通事業者 西宮市 (毎年)	高齢化、人口減少の 加速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])
中心拠点への公共交通による 30分圏域人口カバー率	GIS データ (毎年)	公共交通による 生活サービスの利用が 容易な人の割合を向上	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 ₂ 排出量を 低減 (COP21での国の目標値 設定の考え方を踏襲)	現況値:32.9 万t-CO ₂ [H24] 目標値:22 万t-CO ₂ [H47] (参考: 27 万t-CO ₂ [H37])

3) モニタリング指標および目標値の設定

総合交通戦略の将来都市像の実現に向け、実施する施策を着実に進めるため、目標値を設定し、進捗管理を行う。

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および目標値を設定した。

表 5.2 モニタリング指標および目標値

重点施策 (継続)	モニタリング指標 (数値)	現況値 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:79% [H26] 目標値:86% [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 新設または改良した鉄道駅数	現況値:1箇所[H27] 目標値:5箇所[H37]
山口地域と南部を直接 連絡する公共交通の確保	さくらやまなみバスの乗客数	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	ベンチの設置箇所割合	現況値:20% [H26] 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 [H26] 目標値:88人 [H37]
地域主体の地域課題 解決に向けた取組みを 進める仕組みづくり	平成27年度以降に まちづくり施策を実施した団体数	現況値:1団体[H27] 目標値:3団体[H37]