
西宮市総合交通戦略

案

【概要版】



「みんなが暮らしやすく、お出かけしたくなるまち」をめざして

平成28年5月

西宮市

目 次

| | |
|------------------|----|
| 西宮市総合交通戦略の構成 | 1 |
| 総合交通戦略の策定にあたって | 2 |
| 総合交通戦略の基本的事項 | 3 |
| 将来都市像に照らした現状と課題 | 4 |
| 総合交通戦略の基本目標 | 8 |
| 将来都市像の実現に向けた取組方針 | 9 |
| 基本目標の達成に向けた施策展開 | 10 |
| 施策の進め方と総合交通戦略の評価 | 16 |

西宮市総合交通戦略の構成

I. 総合交通戦略の策定にあたって

| | |
|----------------|-----------|
| 1. 総合交通戦略策定の趣旨 | ≫本編 I-1-1 |
| 2. 総合交通戦略の構成 | ≫本編 I-2-1 |
| 3. 西宮市の概況 | ≫本編 I-3-1 |
| 4. 上位計画と関連計画 | ≫本編 I-4-1 |

II. 将来都市像と基本目標

| | |
|--------------------------|-------------|
| 1. 総合交通戦略の基本的事項 | ≫本編 II-1-1 |
| 1.1 対象区域・交通と計画期間 | ≫本編 II-1-1 |
| 1.2 基本理念 | ≫本編 II-1-2 |
| 1.3 将来都市像 | ≫本編 II-1-3 |
| 2. 将来都市像に照らした現状と課題 | ≫本編 II-2-1 |
| 2.1 日常生活圏等の設定 | ≫本編 II-2-1 |
| 2.2 日常生活圏ごとの暮らし・お出かけの状況等 | ≫本編 II-2-6 |
| 2.3 日常生活圏を越えたお出かけの状況等 | ≫本編 II-2-46 |
| 2.4 施策検討の方向性と交通課題の整理 | ≫本編 II-2-93 |
| 3. 総合交通戦略の基本目標 | ≫本編 II-3-1 |

III. 実施施策

| | |
|----------------------|-------------|
| 1. 将来都市像の実現に向けた取組方針 | ≫本編 III-1-1 |
| 1.1 各主体の関わり方 | ≫本編 III-1-1 |
| 1.2 施策方針 | ≫本編 III-1-2 |
| 2. 基本目標の達成に向けた施策展開 | ≫本編 III-2-1 |
| 2.1 重点施策選定の考え方 | ≫本編 III-2-1 |
| 2.2 実施施策 | ≫本編 III-2-2 |
| 3. 実施プログラム | ≫本編 III-3-1 |
| 3.1 施策の実施スケジュール | ≫本編 III-3-1 |
| 3.2 施策の進め方と総合交通戦略の評価 | ≫本編 III-3-4 |

資料編

総合交通戦略策定の趣旨

»本編 I-1-1

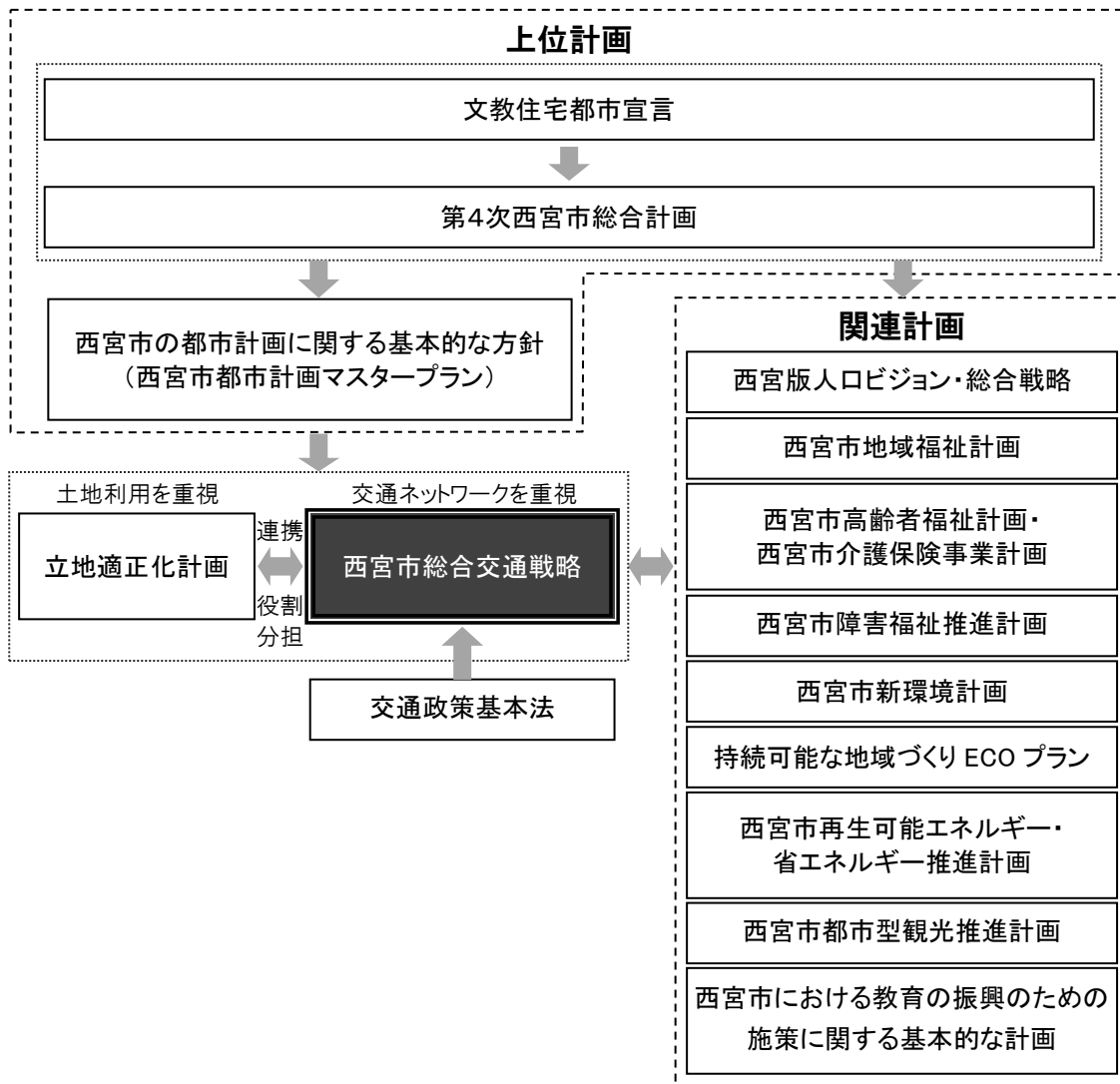
西宮市は、豊かな自然環境を有し、鉄道網や道路網が発達しているとともに、魅力ある住宅地が形成され、文教施設や酒蔵、西宮神社、阪神甲子園球場などの貴重な観光資源にも恵まれています。

しかしながら、市民の日常生活に必要な生活サービス施設の配置や鉄道・バスなどの公共交通の利便性については地域によって差があります。今後、人口減少や少子高齢化がさらに進展すれば、公共交通の利便性が低い地域では、高齢者等の交通弱者の外出機会の減少や空き家の増加、緑の多い良好な住宅地等の魅力の低下、地域コミュニティの衰退などが進む可能性もあります。

そのような地域では、一定の人口密度の維持や、目的地へのアクセス性の向上などを通じて、生活サービスが身近な状態を確保する必要があります。そこで、本市では文教住宅都市としての魅力をさらに高めるため、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むことにより、各施策の効果をより有効に発現させることを目的として、西宮市総合交通戦略を策定します。

上位計画と関連計画

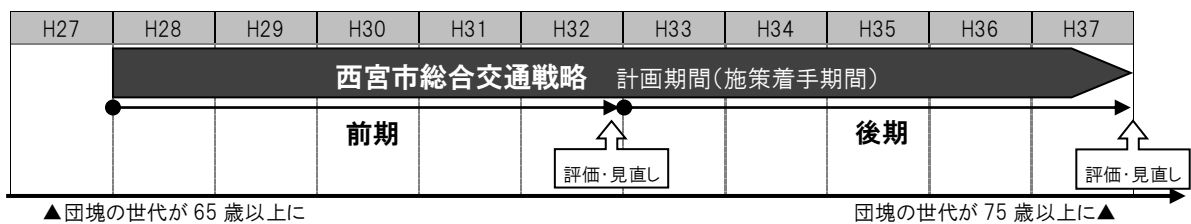
»本編 I-4-1



対象区域・交通と計画期間

»本編Ⅱ-1-1

| | |
|------------------|---|
| 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。 |
| 目標年次 | 施策に着手して効果が現れるまで時間がかかることを考慮し、実施施策の効果発現の目標とする年次は、 20年後の平成47年 とします。 |
| 計画期間 (施策着手期間) | 施策着手を計画する期間は 10年間 とします。 (前期:H28～H32、後期:H33～H37) |



基本理念

»本編Ⅱ-1-2

上位計画における「文教住宅都市」、「活力」、「ふれあい」、「つなぎ育む」といったキーワードを踏まえ、基本理念を設定します。

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

»本編Ⅱ-1-3～Ⅱ-1-6

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。

| | |
|--|---|
| <p>強み・特性</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 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 ○ 主要な道路は概ね整備 | <p>将来リスク</p> <p>公共交通の利便性が相対的に低い地域を中心に</p> <ul style="list-style-type: none"> △ 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 |
|--|---|

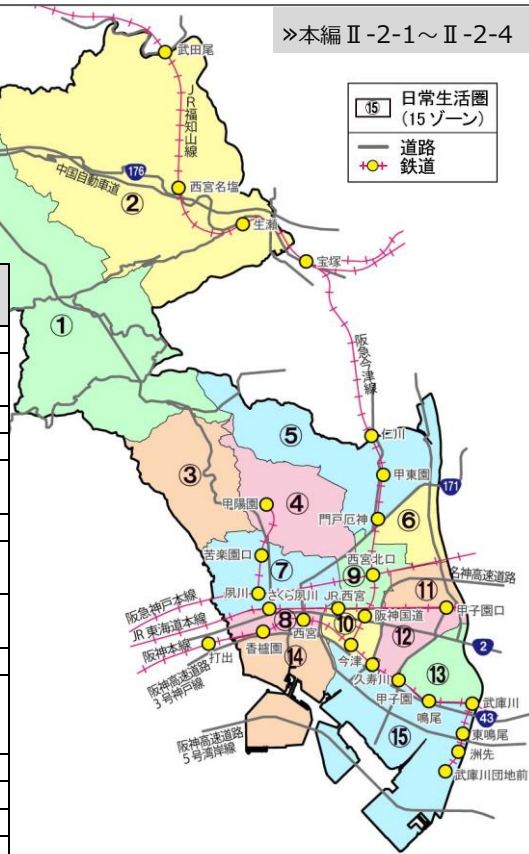
将来都市像 **みんなが暮らしやすく、お出かけしたくなるまち**

日常生活圏等の設定

»本編Ⅱ-2-1～Ⅱ-2-4

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、本戦略での「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 | 589 ha | 18,112 人 | - |
| ② 塩瀬 | 735 ha | 27,539 人 | JR 西宮名塩 JR 生瀬 |
| ③ 鷲林寺・苦楽園 | 201 ha | 10,593 人 | - |
| ④ 甲陽園・上ヶ原 | 452 ha | 44,731 人 | 阪急甲陽園 |
| ⑤ 甲東・段上 | 471 ha | 47,855 人 | 阪急甲東園 阪急門戸厄神 |
| ⑥ 瓦木・樋ノ口 | 161 ha | 22,998 人 | - |
| ⑦ 夙川・安井 | 452 ha | 56,040 人 | 阪急夙川 阪急苦楽園口 |
| ⑧ 阪神西宮 | 129 ha | 16,129 人 | 阪神西宮 JR さくら夙川、阪神香櫨園 |
| ⑨ 北口 | 197 ha | 22,326 人 | 阪急西宮北口 |
| ⑩ JR 西宮・今津 | 147 ha | 20,583 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 | 22,826 人 | JR 甲子園口 |
| ⑫ 甲子園・春風 | 197 ha | 26,754 人 | 阪神甲子園 |
| ⑬ 鳴尾北・小松 | 203 ha | 32,390 人 | 阪神鳴尾、阪神武庫川 |
| ⑭ 浜脇・西宮浜 | 376 ha | 34,749 人 | - |
| ⑮ 南甲子園・鳴尾南 | 777 ha | 79,015 人 | 阪神武庫川団地前 阪神東鳴尾、阪神洲先 |

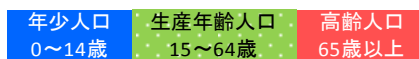


※夜間人口は H22 国勢調査

日常生活圏の暮らしびり等を踏まえた施策検討の留意点と方向性

»本編Ⅱ-2-100～Ⅱ-2-101

日常生活圏の暮らしび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 | | 暮らしびりとお出かけ状況を踏まえた 施策検討の留意点と方向性 | |
|------------------|-------------|-----------------------------------|--|
| ① 山口 | | | |
| H22 | 14% 63% 23% | 18,112 人 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 年少・生産年齢人口の激減、急速な高齢化の進展 ○ 持ち家が多く、平均床面積が大きいことを考慮 □ 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 |
| H27 | 13% 59% 28% | 17,820 人 | |
| H47 | 9% 51% 40% | 15,031 人 | |
| ② 塩瀬 | | | |
| H22 | 17% 64% 19% | 27,539 人 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 年少・生産年齢人口の激減、急速な高齢化の進展 ○ 持ち家が多く、平均床面積が大きいことを考慮 □ 商業・教育・医療・福祉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 |
| H27 | 15% 60% 25% | 27,079 人 | |
| H47 | 9% 51% 40% | 22,714 人 | |
| ③ 鷲林寺・苦楽園 | | | |
| H22 | 16% 62% 22% | 10,593 人 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 生産年齢人口が少なく、年少人口の激減 ○ 持ち家が多く、平均床面積が大きいことを考慮 □ 商業・医療・福祉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 ◇ 夙川・安井との移動利便性の向上が有効 |
| H27 | 16% 59% 25% | 10,783 人 | |
| H47 | 10% 55% 35% | 9,094 人 | |
| ④ 甲陽園・上ヶ原 | | | |
| H22 | 14% 64% 22% | 44,731 人 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 生産年齢人口が少ない ○ 公営住宅等が多いことを考慮 □ 商業・教育・医療・福祉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 |
| H27 | 14% 61% 25% | 45,653 人 | |
| H47 | 12% 59% 29% | 45,290 人 | |
| ⑤ 甲東・段上 | | | |
| H22 | 17% 65% 18% | 47,855 人 | <ul style="list-style-type: none"> □ 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 |
| H27 | 16% 63% 21% | 48,304 人 | |
| H47 | 14% 59% 27% | 49,056 人 | |

| 年齢別人口の推移 | | 暮らしぶりとお出かけ状況を踏まえた 施策検討の留意点と方向性 | |
|------------------|--|-----------------------------------|--|
| ⑥瓦木・樋ノ口 | | | |
| H22 | | 22,998 人 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 年少人口が多く、高齢化が遅い □ 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 |
| H27 | | 24,126 人 | |
| H47 | | 26,633 人 | |
| ⑦夙川・安井 | | | |
| H22 | | 56,040 人 | <ul style="list-style-type: none"> ◆ 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 |
| H27 | | 57,621 人 | |
| H47 | | 58,417 人 | |
| ⑧阪神西宮 | | | |
| H22 | | 16,129 人 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 年少人口が少なく、生産年齢人口が多い ○ 持ち家が少なくことを考慮 □ 商業・医療・福祉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 ◇ 市内で最も集まりやすい日常生活圏 |
| H27 | | 16,615 人 | |
| H47 | | 16,992 人 | |
| ⑨北口 | | | |
| H22 | | 22,326 人 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 生産年齢人口が多く、今後さらに増加 ○ 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した対応 ◆ 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 |
| H27 | | 24,993 人 | |
| H47 | | 31,974 人 | |
| ⑩JR 西宮・今津 | | | |
| H22 | | 20,583 人 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 年少人口が少ない ○ 持ち家が少なくことを考慮 □ 医療・福祉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 |
| H27 | | 20,882 人 | |
| H47 | | 20,634 人 | |
| ⑪甲子園口北 | | | |
| H22 | | 22,826 人 | <ul style="list-style-type: none"> □ 医療・福祉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 |
| H27 | | 23,501 人 | |
| H47 | | 23,684 人 | |
| ⑫甲子園・春風 | | | |
| H22 | | 26,754 人 | <ul style="list-style-type: none"> ◇ 南甲子園・鳴尾南との移動利便性の向上が有効 |
| H27 | | 27,813 人 | |
| H47 | | 29,943 人 | |
| ⑬鳴尾北・小松 | | | |
| H22 | | 32,390 人 | <ul style="list-style-type: none"> □ 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 |
| H27 | | 31,834 人 | |
| H47 | | 28,588 人 | |
| ⑭浜脇・西宮浜 | | | |
| H22 | | 34,749 人 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 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 |
| H27 | | 35,538 人 | |
| H47 | | 35,833 人 | |
| ⑮南甲子園・鳴尾南 | | | |
| H22 | | 79,015 人 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 年少・生産年齢人口の激減、急速な高齢化の進展 ○ 持ち家が少なく、公営住宅等が非常に多いことを考慮 ◆ 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 |
| H27 | | 76,078 人 | |
| H47 | | 61,274 人 | |

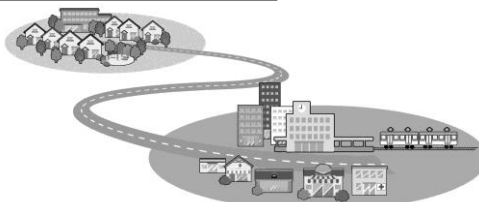
※人口は H22：国勢調査人口、H27：推計人口、H47：将来推計人口

日常生活圏ごとの交通施策検討の方向性のまとめ

»本編Ⅱ-2-102

鉄道駅から離れた日常生活圏

- ・ 生産年齢人口が少なく、減少傾向(①②③⑬⑭⑮)
- ・ 生活サービス施設が少ない(②③④⑥⑪)



主要鉄道駅に近い日常生活圏

- ・ 生産年齢人口が多く、増加または緩やかな減少傾向(⑥⑧⑨⑩⑰)
- ・ 生活サービス施設が多い(⑧⑨⑩)

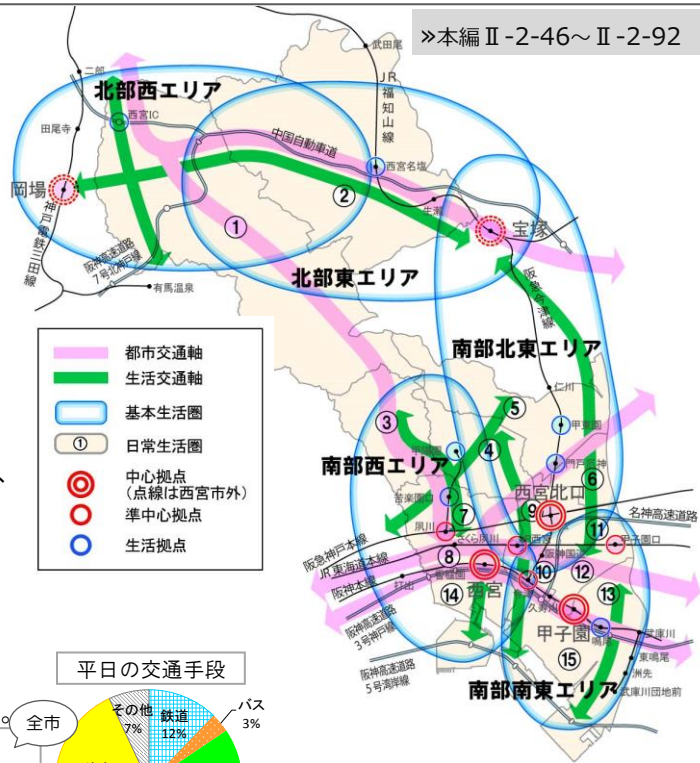
- ◆ 地域によって生産年齢人口の増減傾向に差があり、生活サービス施設の偏在がさらに進む可能性が高く、**鉄道駅から離れた日常生活圏から主要鉄道駅への交通アクセスを強化することが重要**
- ◆ その場合、徒歩以外の交通手段を充実させる必要があり、交通弱者の利用を考慮すると、**バス交通の充実が効果が高いと考えられる**

日常生活圏を越えたお出かけの状況等

»本編Ⅱ-2-46～Ⅱ-2-92

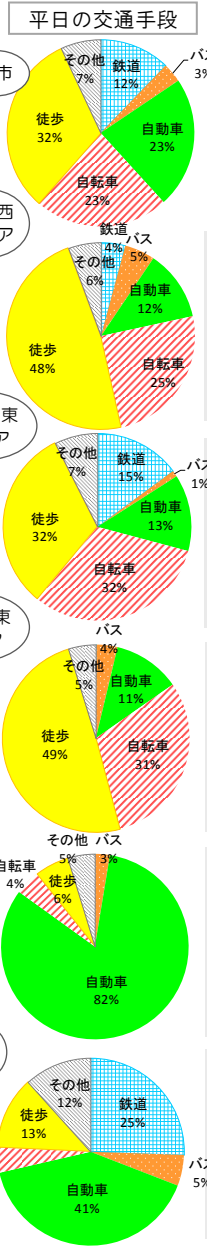
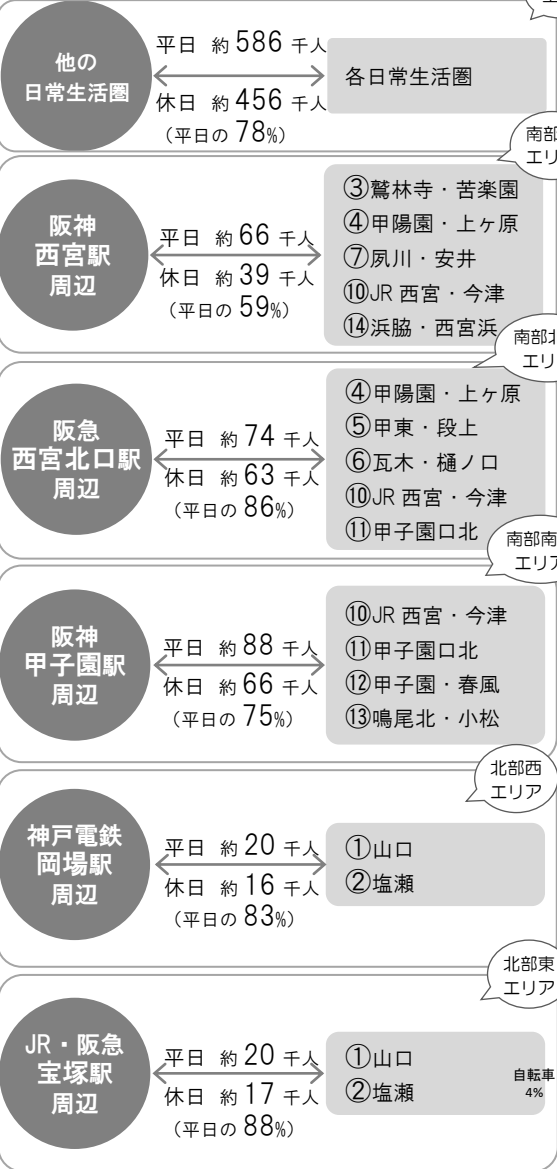
15の日常生活圏の中には、圏内に医療・福祉・商業等の生活サービス機能が集積した場所がないため、生活サービス施設の利用にあたって他の日常生活圏への移動が必要な地域が存在しています。この日常生活圏を越えた移動に着目し、5つの「基本生活圏」を設定しました。

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。



»本編Ⅱ-2-103～Ⅱ-2-104

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。

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。

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。

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。

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。

出典: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(手段トリップ))

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・移動手段の確保・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、公共交通等の移動手段の確保、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動手段の確保
- 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。

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、本戦略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や、アクセスしやすい拠点の生活サービス機能の充実に取り組むほか、拠点等への移動について公共交通や手軽な交通手段を使いやすくします。

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。

各主体の関わり方

»本編Ⅲ-1-1

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必要があります。

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



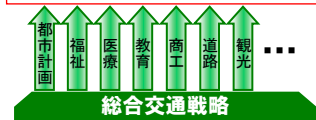
事業者 行政

- 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

西宮市が目指す将来都市像の実現



施策方針

»本編Ⅲ-1-2

将来都市像を実現するための施策は、次の3点を踏まえて考えます。

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
鉄道駅へのアクセス性を向上させるためのバス交通の充実

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

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

| 将来都市像 | 基本目標 | 実施施策 |
|-------------------------|--|-----------------------------------|
| みんなが暮らしやすく、お出かけしやすくなるまち | 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 |
| | | ①-II 公共交通の要所における生活サービス機能の充実 |
| | | 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 |
| | | ①-IV 拠点への移動に手軽な交通手段の利便性向上 |
| | 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 |
| | | ②-II 生活道路等における通過交通の抑制 |
| | | ②-III 防災性向上に資する道路の整備・整備促進 |
| | | ②-IV その他環境に配慮した交通手段の利用促進 |
| | 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 |
| | | ③-II 地域と拠点を結ぶ利便性の高いバス路線の確保 |
| | | ③-III 公共交通の利用環境の向上 |
| | | ③-IV 公共交通の利用促進 |
| | | ③-V 地域内交流を促進するバス交通の充実 |
| | 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 |
| | | ④-II 地域課題としての移動環境の改善 |
| | 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 |
| | | ⑤-II 交通弱者等が外出・移動しやすい交通手段の確保 |
| | | ⑤-III 交通弱者等の安全で快適な外出・移動に向けた支援 |

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

≫本編Ⅲ-2-2～Ⅲ-2-8

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

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

≫本編Ⅲ-2-3～Ⅲ-2-5

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。

【実施施策】

(実施スケジュール)

| | | | | |
|----|------------------|--------|----|----|
| 重点 | ◎ 幹線的なバス路線の強化・再編 | ★新たな施策 | 前期 | 後期 |
| | ◎ 都市計画道路の整備 | 実施中 | 前期 | 後期 |
| | ○ 道路と鉄道の立体交差化 | 実施中 | 前期 | 後期 |
| | ○ 主要交差点の改良 | 実施中 | 前期 | 後期 |

①-II 公共交通の要所における生活サービス機能の充実

≫本編Ⅲ-2-6

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。

【実施施策】

(実施スケジュール)

| | | | | |
|----|--------------------------------|--------|----|----|
| 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 | ★新たな施策 | 前期 | 後期 |
|----|--------------------------------|--------|----|----|

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

≫本編Ⅲ-2-7

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。

【実施施策】

(実施スケジュール)

| | | |
|------------------------------|--------|----|
| ○ 鉄道とバスの乗換利便性の向上 | ★新たな施策 | 後期 |
| ○ 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 | 後期 |

①-IV 拠点への移動に手軽な交通手段の利便性向上

≫本編Ⅲ-2-8

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。

【実施施策】

(実施スケジュール)

| | | | |
|------------------|-----|----|----|
| ○ 自転車駐車場の改良・新設等 | 実施中 | 前期 | 後期 |
| ※ レンタサイクルの導入《参考》 | 実施中 | 前期 | 後期 |

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

基本目標② 安全・安心で環境にやさしい交通ネットワークの形成

»本編Ⅲ-2-9～Ⅲ-2-13

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

»本編Ⅲ-2-10

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。

【実施施策】

(実施スケジュール)

- | | | | | | | | |
|----|----------------------|----------|--|----|----|---|--|
| 重点 | ◎ 交通結節機能の強化 | 実施中 | <table border="0"> <tr> <td style="width: 20px;">前期</td> <td style="width: 20px;">後期</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">▶</td> </tr> </table> | 前期 | 後期 | ▶ | |
| 前期 | 後期 | | | | | | |
| ▶ | | | | | | | |
| 重点 | ◎ 幹線的なバス路線の強化・再編（再掲） | \★新たな施策／ | <table border="0"> <tr> <td style="width: 20px;">前期</td> <td style="width: 20px;">後期</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">▶</td> </tr> </table> | 前期 | 後期 | ▶ | |
| 前期 | 後期 | | | | | | |
| ▶ | | | | | | | |
| | ○ 鉄道とバスの乗換利便性の向上（再掲） | \★新たな施策／ | <table border="0"> <tr> <td style="width: 20px;">後期</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">▶</td> </tr> </table> | 後期 | ▶ | | |
| 後期 | | | | | | | |
| ▶ | | | | | | | |

②-II 生活道路等における通過交通の抑制

»本編Ⅲ-2-11

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。

【実施施策】

(実施スケジュール)

- | | | | | | | | |
|----|----------------------------------|-----|--|----|----|---|--|
| 重点 | ◎ 主要幹線道路の整備促進 (国道176号(名塩道路)) | 実施中 | <table border="0"> <tr> <td style="width: 20px;">前期</td> <td style="width: 20px;">後期</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">▶</td> </tr> </table> | 前期 | 後期 | ▶ | |
| 前期 | 後期 | | | | | | |
| ▶ | | | | | | | |
| | ○ 高速道路の整備促進 (新名神高速道路、名神湾岸連絡線) | 実施中 | <table border="0"> <tr> <td style="width: 20px;">前期</td> <td style="width: 20px;">後期</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">▶</td> </tr> </table> | 前期 | 後期 | ▶ | |
| 前期 | 後期 | | | | | | |
| ▶ | | | | | | | |

②-III 防災性向上に資する道路の整備・整備促進

»本編Ⅲ-2-12

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。

【実施施策】

(実施スケジュール)

- | | | | | | | | |
|----|---|-----|--|----|----|---|--|
| | ○ 緊急時の移動経路となる道路の整備・整備促進 (国道176号(名塩道路)、青峯連絡道、名神湾岸連絡線) | 実施中 | <table border="0"> <tr> <td style="width: 20px;">前期</td> <td style="width: 20px;">後期</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">▶</td> </tr> </table> | 前期 | 後期 | ▶ | |
| 前期 | 後期 | | | | | | |
| ▶ | | | | | | | |
| | ○ 狭あい道路の拡幅整備 | 実施中 | <table border="0"> <tr> <td style="width: 20px;">前期</td> <td style="width: 20px;">後期</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">▶</td> </tr> </table> | 前期 | 後期 | ▶ | |
| 前期 | 後期 | | | | | | |
| ▶ | | | | | | | |

②-IV その他環境に配慮した交通手段の利用促進

»本編Ⅲ-2-13

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。

【実施施策】

(実施スケジュール)

- | | | | | | | | |
|----|----------------------|-----|--|----|----|---|--|
| | ○ 低公害車の普及促進 | 実施中 | <table border="0"> <tr> <td style="width: 20px;">前期</td> <td style="width: 20px;">後期</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">▶</td> </tr> </table> | 前期 | 後期 | ▶ | |
| 前期 | 後期 | | | | | | |
| ▶ | | | | | | | |
| | ○ クリーンエネルギー自動車等の普及促進 | 実施中 | <table border="0"> <tr> <td style="width: 20px;">前期</td> <td style="width: 20px;">後期</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">▶</td> </tr> </table> | 前期 | 後期 | ▶ | |
| 前期 | 後期 | | | | | | |
| ▶ | | | | | | | |
| | ○ 歩行者・自転車に配慮した道路の整備 | 実施中 | <table border="0"> <tr> <td style="width: 20px;">前期</td> <td style="width: 20px;">後期</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">▶</td> </tr> </table> | 前期 | 後期 | ▶ | |
| 前期 | 後期 | | | | | | |
| ▶ | | | | | | | |

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

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

»本編Ⅲ-2-14～Ⅲ-2-23

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

»本編Ⅲ-2-15～Ⅲ-2-16

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。

【実施施策】

(実施スケジュール)

| | | | | | |
|----|----------------------|---------|-----|----|----|
| 重点 | ◎ 鉄道駅の新設・改良 | \\★拡充\\ | 実施中 | 前期 | 後期 |
| | ○ 鉄道駅周辺のバリアフリー化 | | 実施中 | 前期 | 後期 |
| 重点 | ◎ 鉄道駅舎内外へのエレベーター等の設置 | | 実施中 | 前期 | 後期 |

③-II 地域と拠点を結ぶ利便性の高いバス路線の確保

»本編Ⅲ-2-17

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。

【実施施策】

(実施スケジュール)

| | | | | | |
|----|-----------------------------|------------|-----|----|----|
| 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 | | 実施中 | 前期 | 後期 |
| 重点 | ◎ 幹線的なバス路線の強化・再編(再掲) | \\★新たな施策\\ | | 前期 | 後期 |
| | ※ 公共車両優先システム(PTPS)の導入<<参考>> | | 実施中 | 前期 | 後期 |

③-III 公共交通の利用環境の向上

»本編Ⅲ-2-18～Ⅲ-2-19

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

【実施施策】

(実施スケジュール)

| | | | | | |
|----|------------------------|------------|-----|----|----|
| 重点 | ◎ バス運行情報のICT化・有効活用等 | \\★新たな施策\\ | | 前期 | 後期 |
| 重点 | ◎ バスの待合環境の向上 | \\★拡充\\ | 実施中 | 前期 | 後期 |
| | ○ 鉄道とバスの乗換利便性の向上(再掲) | \\★新たな施策\\ | | | 後期 |
| | ※ バス定期券の事業者間相互利用<<参考>> | | 実施中 | 前期 | 後期 |

- ◎ 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

≫本編Ⅲ-2-20～Ⅲ-2-22

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を進めます。

【実施施策】

(実施スケジュール)

重点

| | | | |
|------------------------|--------|----|----|
| ◎ バスを守り・育てる意識の醸成 | 実施中 | 前期 | 後期 |
| ◎ 転入者等への公共交通情報の提供 | ★新たな施策 | 前期 | 後期 |
| ◎ モビリティ・マネジメントの実施 | ★新たな施策 | 前期 | 後期 |
| ○ ノーマイカーデーの実施 | 実施中 | 前期 | 後期 |
| ○ バス案内マップの作成 | 実施中 | 前期 | 後期 |
| ※ 小学生等へのバス乗り方教室の実施《参考》 | 実施中 | 前期 | 後期 |
| ※ 環境定期券の導入《参考》 | 実施中 | 前期 | 後期 |

③-Ⅴ 地域内交流を促進するバス交通の充実

≫本編Ⅲ-2-23

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。

【実施施策】

(実施スケジュール)

重点

| | | | |
|---------------|-----|----|----|
| ◎ コミュニティ交通の導入 | 実施中 | 前期 | 後期 |
|---------------|-----|----|----|

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

≫本編Ⅲ-2-24～Ⅲ-2-26

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

≫本編Ⅲ-2-25～Ⅲ-2-26

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。

【実施施策】

(実施スケジュール)

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 | ★拡充 | 実施中 | 前期 | 後期 |
| ◎ コミュニティ交通の導入（再掲） | | 実施中 | 前期 | 後期 |
| ○ 大学や観光資源と利用頻度の高い鉄道駅間の移動利便性の向上 | ★新たな施策 | | | 後期 |

④-Ⅱ 地域課題としての移動環境の改善

≫本編Ⅲ-2-26

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めます。

【実施施策】

(実施スケジュール)

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

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

»本編Ⅲ-2-27～Ⅲ-2-33

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

»本編Ⅲ-2-28

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。

【実施施策】

(実施スケジュール)

| | | | | | |
|----|--------------------------|-----|-----|----|----|
| 重点 | ◎ バスの待合環境の向上（再掲） | ★拡充 | 実施中 | 前期 | 後期 |
| 重点 | ◎ 鉄道駅舎内外へのエレベーター等の設置（再掲） | | 実施中 | 前期 | 後期 |
| | ○ ノンステップバスの導入 | | 実施中 | 前期 | 後期 |
| | ○ 鉄道駅周辺のバリアフリー化（再掲） | | 実施中 | 前期 | 後期 |
| | ○ 歩行者・自転車に配慮した道路の整備（再掲） | | 実施中 | 前期 | 後期 |
| | ○ 交通安全施設の整備等 | | 実施中 | 前期 | 後期 |

⑤-II 交通弱者等が外出・移動しやすい交通手段の確保

»本編Ⅲ-2-29

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、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。

【実施施策】

(実施スケジュール)

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

⑤-III 交通弱者等の安全で快適な外出・移動に向けた支援

»本編Ⅲ-2-29～Ⅲ-2-33

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。

【実施施策】

(実施スケジュール)

| | | | | | |
|--|----------------------|--|-----|----|----|
| | ○ 高齢者交通助成 | | 実施中 | 前期 | 後期 |
| | ○ 通所施設交通費補助 | | 実施中 | 前期 | 後期 |
| | ○ 交通弱者への理解の醸成 | | 実施中 | 前期 | 後期 |
| | ○ 違法駐車等防止の啓発活動等 | | 実施中 | 前期 | 後期 |
| | ○ 横断旗の設置等 | | 実施中 | 前期 | 後期 |
| | ○ 徒歩・自転車に関する安全教育 | | 実施中 | 前期 | 後期 |
| | ○ 自転車利用に関する安全啓発 | | 実施中 | 前期 | 後期 |
| | ※ 危険な自転車利用者への取締り《参考》 | | 実施中 | 前期 | 後期 |
| | ※ 高齢者運転免許返納割引《参考》 | | 実施中 | 前期 | 後期 |

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

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

»本編Ⅲ-3-4

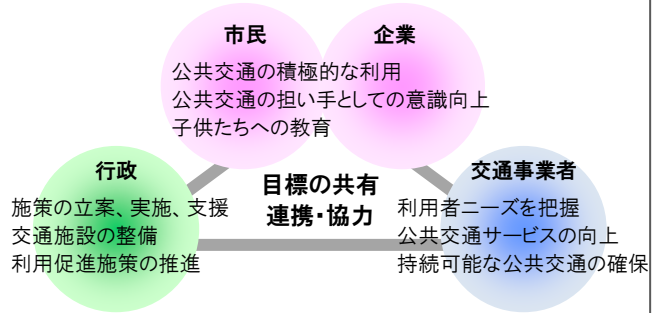
様々な施策実施による効果を相乗的に発現させるため、施策相互の関連性を踏まえ関係する施策を一体のパッケージとして捉え、施策を推進します。

市民・企業、交通事業者、行政の役割分担

»本編Ⅲ-3-5

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

行政は分野横断的な取組みを進めるとともに、市民等や交通事業者と目標の共有や連携・協力を図りながら施策を推進します。

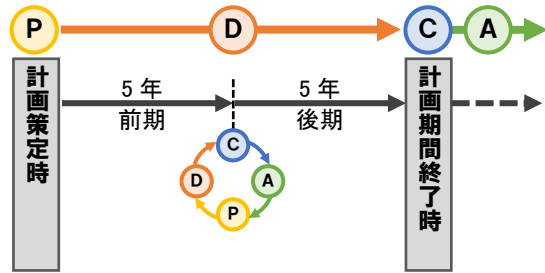


PDCA サイクルの構築

»本編Ⅲ-3-6

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。

D（実施）段階においても施策の実施結果や進捗状況を把握し、評価する小さなPDCAサイクルを実施します。



評価指標および目標値の設定

»本編Ⅲ-3-7～Ⅲ-3-9

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。

総合交通戦略における将来都市像を踏まえ、施策実施により鉄道・バスなどの公共交通の利用頻度を増やし、今後人口減少や高齢化が進展する中でも、公共交通の利用者数を維持していくことを目指す観点から、評価指標及び目標値を設定します。

| 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 [目標年次] |
|------------------------------------|---|--|
| 一日当たりの公共交通利用回数 | 人口減少や高齢化が進展する中でも公共交通利用者を維持 | 現況値：0.84 回/人 [H26] 目標値：0.83 回/人 [H47] |
| 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 | 容易に生活サービスを利用できる人口の比率を増加 | 現況値：63.6% [H22] 目標値：70%以上 [H47] |
| 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：34.5 万 t-CO ₂ [H25] 目標値：23 万 t-CO ₂ [H47] |
| みんなが暮らしやすく、お出かけしたくなるまちとしての「まちの満足度」 | 将来都市像の実現についての実感を向上 | 現況値：58.5% [H27] 上記3つの指標を補完する参考値として扱う |