

「西宮市総合交通戦略」素案に対する
意見提出手続（パブリックコメント）の結果について

平成28年（2016年）5月

都市局 都市計画部 交通計画課

「西宮市総合交通戦略」素案に対するパブリックコメントの結果及び市の考え方について

平成28年2月22日から平成28年3月23日にかけて実施した意見提出手続(パブリックコメント)について、4名から18件のご意見をいただきましたので、意見の概要とそれに対する市の考え方を公表します。

1. 意見提出者 4名(男性:4名、女性:0名)

【内 訳】

年代別	
10代	0人
20代	0人
30代	0人
40代	0人
50代	0人
60代	1人
70代	3人
80代	0人
90代	0人

居住地域別	
本 庁	1人
鳴 尾	1人
瓦 木	0人
甲 東	1人
塩 瀬	1人
市 外	0人

提出方法別	
郵 送	2人
ファックス	1人
電子メール	1人
持 参	0人

2. 意見件数

内 容		件 数
Ⅰ.総合交通戦略の策定にあたって		0件
Ⅱ.将来都市像と基本目標	1. 総合交通戦略の基本的事項	0件
	2. 将来都市像に照らした現状と課題	1件
	3. 総合交通戦略の基本目標	0件
Ⅲ.実施施策	1. 将来都市像の実現に向けた取組方針	2件
	2. 基本目標の達成に向けた施策展開	10件
	3. 実施プログラム	0件
計画全般に関すること		4件
その他		1件
合 計		18件

3.回答分類

回答分類	内容	意見番号	件数
① 素案に盛り込み済み	意見の内容が既に素案に盛り込まれているもので、特に修正を必要としないもの。	1、2、3、4、6、7、8、9、11、17	10件
② 意見を反映	意見の内容をもとに、素案の修正や追加等を行ったもの。		0件
③ 今後の参考・検討	素案の修正はしないが、今後の参考とし、検討していくもの。	5、10、12、13、14、15、16	7件
④ 対応が困難	市の考え方や方向性に合致しないもの、または対応が困難なもの。		0件
⑤ その他	疑問・質問や感想など。	18	1件
合 計			18件

4. ご意見に対する市の考え方

意見番号	ご意見の概要	市の考え方	素案ページ	分類番号
I. 総合交通戦略の策定にあたって				
—	なし	—	—	—
II. 将来都市像と基本目標				
1. 総合交通戦略の基本的事項				
—	なし	—	—	—
2. 将来都市像に照らした現状と課題				
1	<p>西宮は交通が便利、発達しているという言葉がしばしば使われてきました。素案では市内の移動が初めて不便ということが言われました。しかし、現状分析に欠けるものとして、「交通空白不便地区」が市内に多数存在する点です。この点を明快にすべきです。今後、実施施策をするうえでのキーワードです。</p> <p>■公共交通不便地域を考慮した施策の実施</p>	<p>平成20年度に策定した西宮市地域公共交通総合連携計画の中で、鉄道駅から500m、バス停（15本/日・片道以上）から300m以上離れている地域を「公共交通不便地域」と定義しています。今後、この公共交通不便地域の存在も考慮しながら、本戦略に基づく施策に取り組んでまいります。</p>	<p>II-2-39 II-2-40</p>	①
3. 総合交通戦略の基本目標				
—	なし	—	—	—
III. 実施施策				
1. 将来都市像の実現に向けた取組方針				
2	<p>【行政内における取組方針について】 「西宮市総合交通戦略」の行政内の取組みにおいて、各部局と連携することにより達成することが述べられている。素晴らしいことです。交通問題をこれまでの縦割り行政から横断的な行政に転換してほしい。課題がより明らかになり解決の方向が見出しやすい。既設の「西宮市交通政策課題検討委員会」が力量を発揮されることを期待する。各部局ごとに課題を明らかにして、どのように達成するのか明示してほしい。例えば、公立、私立の医療、福祉の輸送をどのように考えるのか。どのようにネットワークを組むのか。</p> <p>■分野横断的な取組み</p>	<p>今後も西宮市交通政策課題検討委員会等を活用して、交通が関係する多様な分野の諸課題を洗い出し、それらの課題に対応する施策に関係部局と連携して取り組んでまいります。</p>	<p>III-1-1 III-3-5</p>	①
3	<p>【市民、企業、交通事業者、行政の役割分担について】 全市域の交通不便を解消するために住民、行政、交通事業者、企業の4者による独立した組織を立ち上げて市民、利用者の声が反映することが必要です。そもそも「西宮市総合交通戦略」は行政のためでもなく、事業者のためのものでもない。主体は市民、交通の便益を受ける利用者であることからして、それぞれの役割分担を明確にするために3者（4者）委員会を機能するように組織を立ち上げてほしい。</p> <p>■市民、企業、交通事業者、行政の役割分担</p>	<p>本戦略の作成にあたっては、住民・利用者の代表、有識者、交通事業者、行政で構成される都市交通会議等で意見交換を行ってまいりました。今後、本戦略に基づく施策を推進するにあたっては、利用者等の視点を重視しながら、市民・企業、交通事業者、行政が相互に連携して、各々の役割を果たせるよう努めてまいります。</p>	<p>III-1-1 III-3-5</p>	①

意見 番号	ご意見の概要	市の考え方	素案 ページ	分類 番号
2. 基本目標の達成に向けた施策展開				
4	バス路線の拡充 a臨港線の東西方向(鳴尾～香櫨園浜) b中津浜線の南北方向(浜甲子園～仁川) ■バス路線の拡充	本戦略に掲げる幹線的なバス路線の強化・再編について、誰もが利用したくなる利便性の高いバス交通を目指し、バス事業者と協力して取り組んでまいります。	III-2-3	①
5	阪神阪急は同一ホールディング会社化されて以降も、両社別々の運賃体系となっているが、今津を接点として両社一体化したものとし、今津経由での市内移動の運賃を合理的な本来あるべき形に修正させる。 ■異なる交通事業者間の料金割引	異なる交通事業者間の乗継・乗換における運賃割引等のサービスの拡充については、今後も交通事業者と協議・調整してまいります。	III-2-7	③
6	外出を奨励されるのは健康保持に良い事ですが、収入が年金に限られている私たちには交通機関の高額な運賃も考えさせられる問題であり、外出行動範囲も自宅周辺に限られてしまうのも仕方がないのかもしれませんが、情操を養う為に無料や低額の音楽会への参加も今の楽しみのひとつです。 安全な凸凹のない、歩経路の整備確保を急務として検討して戴きたいと思います。 私の周辺での免許返納者は増加しつつあり、そうした人々の願いでもあります。 ■高額な公共交通料金 ■歩道のバリアフリー化	本戦略に掲げているように、高齢者等の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、バリアフリー化など歩行者等に配慮した道路の整備や、誰もが利用しやすい公共交通等の交通手段の確保に取り組んでまいります。	III-2-13	①

意見 番号	ご意見の概要	市の考え方	素案 ページ	分類 番号
7	<p>歩く事が主体の今ですが、公共交通機関のバスや、普段の道路には『大きな危険が存在している事実』も実感させられています。</p> <p>平成27年10月以来、兵庫県では自転車にも強制保険制度が施行されましたが、危険な状態での走行も多く、交差点を塞ぐ状態や歩行者をかすめて進む自転車等で衝突されることもあり、整形外科の診察で『衝突して腰骨に打撃を受けたら致命傷』とも言われて居ります。（保険制度の周知徹底を図るべき）</p> <p>同じ年齢の妻も公民館の推進員をして居りますが所用外出で、震災記念碑公園から苦楽園口に向かう時に頂上付近のカーブの所で自転車が急に飛び出してきた際に転倒し、左腕を肩の部分で脱臼（断裂）し、レントゲンやMRIとそして日々通院していますが、衝突しなくても転倒したものが自損になっています。（損害保険は入院しないと補填されない）</p> <p>総合交通機関の基本的事項には鉄道・バス・タクシー・自転車・徒歩と掲題されていますが、安心して安全に歩ける歩行者道路の確保（自動車禁止）を優先するべきと思います。</p> <p>■安全な歩行空間の確保</p>	<p>本戦略に掲げているように、幅員構成の見直し等の改良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、歩道等の段差解消や無電柱化などにより、歩行者や自転車の安全性・快適性の向上を図ってまいります。</p>	III-2-13	①
8	<p>【自転車道、歩道の整備について】</p> <p>本当に整備する構えがあるのか疑問に感じました。このままでは戦略から抜け落ちてしまうのではないかと思います。実施中となっていますが、どこで、何をしているのか不明です。記述が不親切です。（歩行者・自転車に配慮した道路の整備）</p> <p>■歩行者、自転車走行空間の確保</p>		III-2-13	①
9	<p>自転車専用車線の設置拡充。</p> <p>■自転車走行空間の確保</p>		III-2-13	①

意見 番号	ご意見の概要	市の考え方	素案 ページ	分類 番号
10	<p>アサヒビール跡地が更地になったタイミングを利用し、今津西線と中津浜線の間でJRを渡る南北通路を設置(最低歩行者・自転車用通路) ほかに甲子園口西方向にもJRを渡る通路設置の要</p> <p>■JR横断通路の設置</p>	<p>今津西線と中津浜線の間においてJR東海道本線を横断する歩行者・自転車通路等については、現在、JR西日本等と協議をしながら、その設置場所や事業化の可能性について検討を進めているところです。</p>	-	③
11	<p>「基本目標⑤」の「⑤Ⅱ.交通弱者等が外出・移動しやすい交通手段の確保」の項に下記施策を追加必要と考えます。(素案〔概要版〕の15項) 交通不便地域が市内各地にあります。特に西宮北部の名塩地区には、広大な不便地域があります。(名塩山荘、名塩ガーデン、平成台、緑が丘、美山、茶園町、清瀬台等) 新しい住宅地(東山台、さくら台、南台)では阪急バスが運行していますが、多くの地域は、JR名塩駅や最寄りのバス停を結ぶ交通手段の確保が、早急に必要です。 名塩地域にコミュニティバスを運行することを重点実施施策に追加することを提案します。</p> <p>■名塩地域へのコミュニティバス導入</p>	<p>コミュニティ交通を導入し、持続可能な地域公共交通として維持していくためには、生瀬地区のように地域住民が課題把握や構想・計画の段階から主体的に関わることが重要となります。今後、鉄道駅と周辺地域の高低差が大きい地域や、路線バスが運行されていない地域などで、地域住民がコミュニティ交通の導入に向け主体的に取り組もうとする場合に、市は初期の段階から支援することとしております。そのため、本戦略においても「コミュニティ交通の導入」以外に、「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「バスを守り・育てる意識の醸成」を重点施策として掲げています。</p>	Ⅲ-2-23	①
12	<p>小・中・高での交通教育の必須化。少なくとも歩行者自転車関係の道路交通法の教育。</p> <p>■交通教育の必須化</p>	<p>本市では、交通安全を教育課程に位置づけ、学校の実態に応じて歩行者の交通安全教室や自転車安全教室を行っております。今後も保護者や地域の方々と共に学ぶ各種講習会などを開催し、学校も含めた地域全体で交通マナーの向上に取り組んでまいります。</p>	Ⅲ-2-31	③
13	<p>歩行者自転車用押しボタン信号は、押してから青になるタイミングを短く設定し、利用のしにくさを解消し、無理な横断をさせないようにする。</p> <p>■利用しやすい押しボタン信号の設置</p>	<p>ご提案の改良版の信号は、すでに設置しているところもありますが、今後具体的な場所でのご要望をお受けした際に、設置者である警察に伝えてまいります。</p>	-	③
3. 実施プログラム				
-	なし	-	-	-

意見 番号	ご意見の概要	市の考え方	素案 ページ	分類 番号
計画全般に関すること				
14	<p>公的機関で各種の素案を練り、提案される内容にも理解は出来ませんが、提案される当局の当事者がそうした年代にない事で、実態にそぐわない提案になっていて、押し付け福祉を含めて、掛けられる費用等にも勿体なさを痛感するに至っています。</p> <p>■実態にあった施策の実施</p>	<p>本戦略に掲げる施策を進めるにあたっては、できる限り多様なご意見をいただきながら、より詳細な実情の把握や費用対効果の検証に努めてまいります。</p>	-	③
15	<p>「西宮に住みたい」、「いつまでも住み続けたい街」という声はいまも聞かれる。この素案は交通を軸にしたまちづくりと受け止めています。この大きな課題、事業を成し遂げるには膨大なエネルギー、予算を要します。素案でも述べられていますが、行政・市民・議会・事業者がしっかりとタッグを組んでほしい。実行可能にするには今後、「条例」という方向ではないでしょうか。自らを律することで市民と行政が幸せを感じるようにならないかならなければならない。もちろん、事業者も赤字ではついてきてくれません。</p> <p>■行政、市民、事業者の連携</p>	<p>本戦略に掲げる施策を着実に推進していくためには、市民・企業、交通事業者、行政が相互に連携して、各々の役割を果たしていくことが重要と考えております。更に実効性を高める枠組みについては、今後他都市の事例も参考としながら研究してまいります。</p>	-	③
16	<p>「西宮市総合交通戦略」素案が審議を経て、正式なものとして決定を見ると思われる。財政的な裏付けをどのようにされるのでしょうか。素案であって財政は後日の問題なののでしょうか。それとも実施施策の段階で検討にはいるのでしょうか。財政上の問題をどの段階で示すのか、明らかにする必要があらうか考えます。</p> <p>■財政的な裏づけ、確保</p>	<p>本戦略に掲げる施策については、今後、費用対効果も意識しながら分野横断的な施策パッケージを検討するとともに、市民・企業、交通事業者、行政の役割分担や連携方策を明確にしていく必要があります。それとあわせて各主体の費用負担等も決めていくべきと考えています。</p>	-	③
17	<p>行政、市民、事業者、議会が共通の認識をするために言葉の定義が大切だと思います。特に「交通」とは、「公共交通」とは、「交通空白不便地区」とはなど。</p> <p>■各主体の連携のための認識の共有</p>	<p>一般的に交通とは人や物などが行き交うことであり、公共交通とは不特定多数の人々が利用する交通手段のことですが、本戦略の対象交通としては、主に鉄道、バス、タクシー、自転車、徒歩に重点を置いています。</p> <p>また、平成20年度に策定した西宮市地域公共交通総合連携計画の中で、鉄道駅から500m、バス停（15本/日・片道以上）から300m以上離れている地域を「公共交通不便地域」と定義しています。</p>	II-1-1	①
その他				
18	<p>65歳までは、一部記憶力低下がありましたが、今までと同じような行動も平気でしたが、65歳を超えようとする頃からは私だけかもしれないが、各種機能の低下は著しく60～65歳、65歳～70歳、70歳～75歳、そして私が体験しつつある未知の75歳～80歳の世界、と如何様に変化していくのか、どのような変化をさせなければならないのか、共に大きな疑問符が立ち始めるように想えます。</p> <p>昭和32年に取得した大型自動車免許も、自動車の廃車と同時に平成27年に返納し、専ら公共交通機関のバス・電車の利用になりました。</p> <p>西宮市内では幸いな事に阪神バスだけが、『運転経歴書』を提示すれば半額運賃で乗車できる制度があり、恩恵に浴しています。</p> <p>■高齢者のための公共交通の利便性向上</p>	<p>本戦略に掲げているように、高齢者等の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、誰もが利用しやすい公共交通等の交通手段の確保に取り組んでまいります。</p>	III-2-33	⑤

5. ご意見を受けたこと意外で修正した主な内容

西宮市交通政策課題検討委員会からの意見を受けて一部修正を行いました。このほか、西宮市においても一部修正を行いました。

修正前	修正後	修正内容
I-4-1 I-4-5	I-4-1 I-4-5	関連計画に「西宮版人口ビジョン・総合戦略」、「西宮市再生可能エネルギー・省エネルギー推進計画」を追加
I-3-17 II-2-38	I-3-17 II-2-39	都市計画道路の整備状況を平成28年3月時点に更新
II-2-91 ～II-2-94	II-2-93 ～II-2-99	「日常生活圏ごと暮らしぶりのまとめ」を「日常生活圏ごと暮らし・お出かけの状況などのまとめ」とし、取りまとめ内容を修正
III-2-9 III-2-13	III-2-9 III-2-13	施策に「クリーンエネルギー自動車等の普及促進」を追加し、「低公害車の普及促進」の内容を修正
III-3-8	III-3-8	「満足度調査」を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」とし、現況値を記載
III-3-9	III-3-9	都市計画道路の整備率を、都市計画道路見直し後の値に更新

※その他、最新データに更新し、文章表現や図・グラフ・数値等において軽微な修正を行いました。