

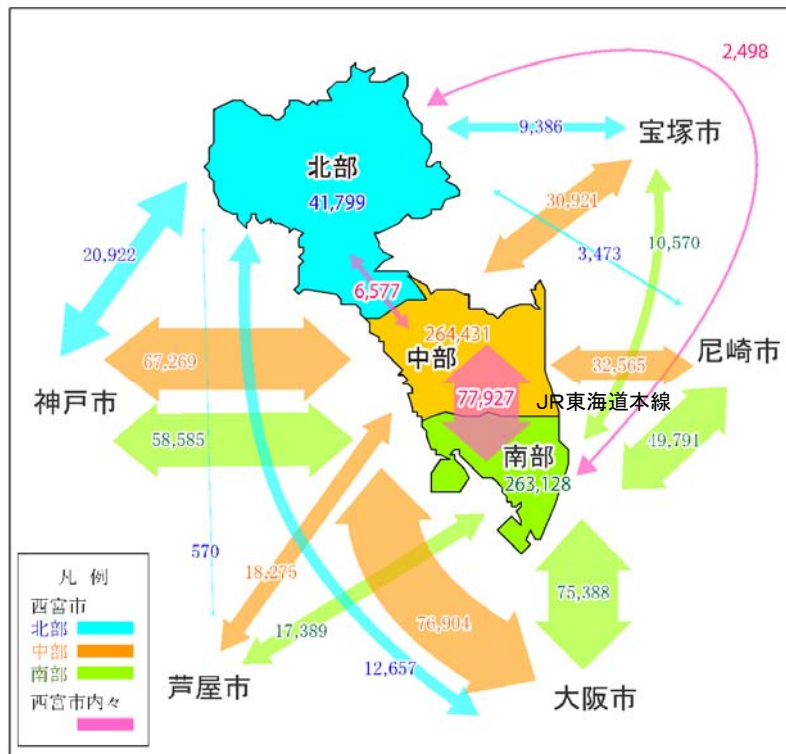
1.7 交通手段別移動状況

- 西宮北部からの移動は、最も多いのが神戸市であり、次いで、大阪市、宝塚市、西宮中部・南部となっている。
- 西宮北部⇄南部・中部間の移動量は、西宮南部⇄中部間の移動量の約 12%と少ない。
- 代表交通手段としては、鉄道・バスは横ばいだが、自動車は増加しており、西宮北部の自動車分担率は 49%と、西宮南部・中部の 2 倍近い値となっている。

西宮北部からの移動は、最も多いのが神戸市の 20,922 人であり、次いで、大阪市 12,657 人、宝塚市 9,386 人、西宮中部・南部 9,075 人となっている。また市内の移動量を見てみると、西宮北部 南部・中部間の移動量は 9,075 人であり、西宮南部 中部間の移動量 77,927 人の約 12%と少ない。(図 1.7.1 参照)

市内の代表交通手段別の発生集中量は、平成 2 年と平成 12 年の構成比で比較すると、鉄道やバスは横ばいだが、自動車は 3%増加している(図 1.7.2 参照)。

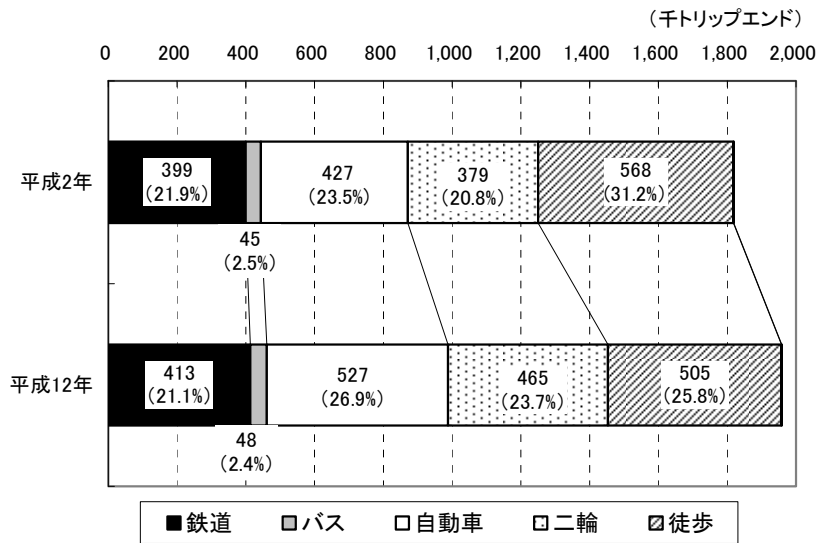
代表交通手段別の発生集中量を地域別に見ると、自動車の分担率は、西宮南部、中部ともに 25%であるのに対し、西宮北部では 49%と 2 倍近い値となっている。また、鉄道は、西宮南部 19%、西宮中部 24%に対して、西宮北部が 17%と若干低く、バスは、西宮南部・中部ともに 2%に対して、西宮北部が 4%と若干高い傾向となっている。(図 1.7.3 参照)。



値は、トリップエンド(人)

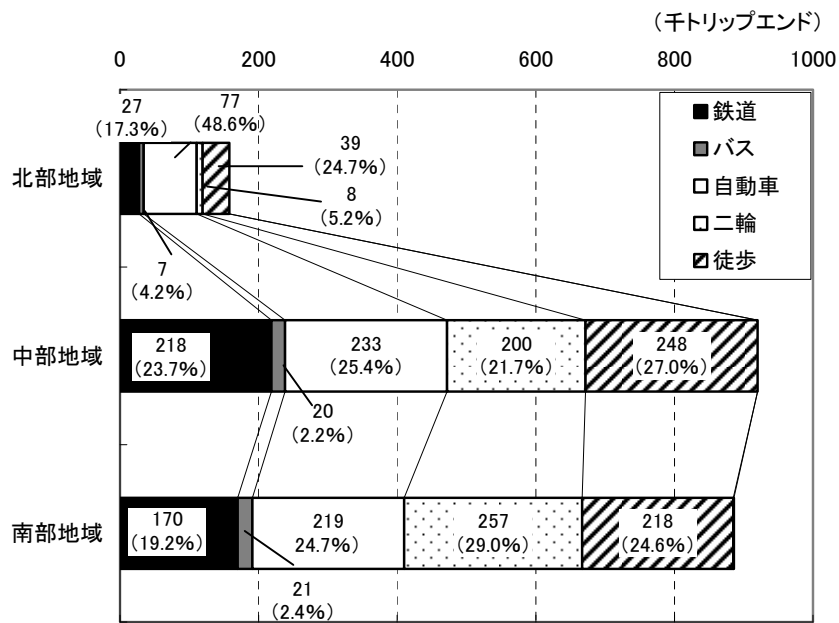
出典:第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査(H12)

図 1.7.1 地区別の移動量



出典:平成12年第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査

図 1.7.2 代表交通手段別の発生集中量の推移



出典:平成12年第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査

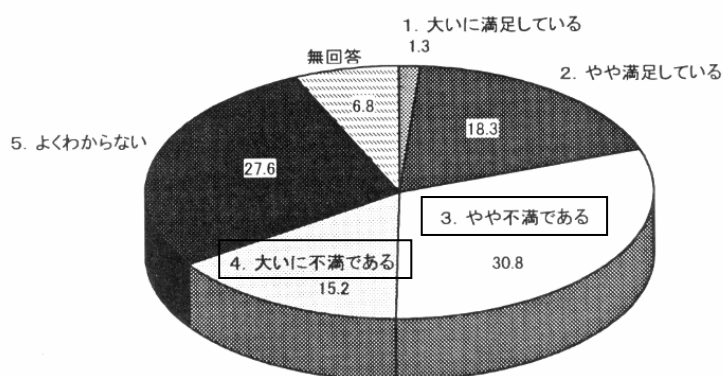
図 1.7.3 地域別の代表交通手段別の発生集中量

1.8 公共交通に対する市民意識

- バス交通に対し、概ね半数が不満を感じており、その理由は「便数が少ない」、「行きたい方面への路線がない」等、多様である。

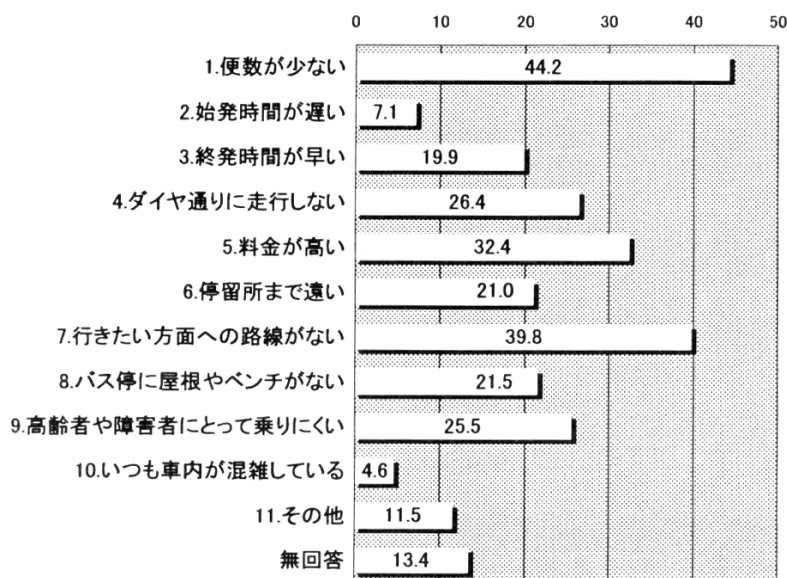
H11 市民意識調査では、市民の 46%（やや不満である 31%、大いに不満である 15%）が、市内のバス交通に対して不満を感じている。（図 1.8.1 参照）

その不満の具体内容は、「便数が少ない」が 44%で最も多く、次いで「行きたい方面への路線がない」40%、「料金が低い」32%、「ダイヤ通りに走行しない」26%、「高齢者や障害者にとって乗りにくい」26%となっている。（図 1.8.2 参照）



出典：平成 11 年度 西宮市民意識調査

図 1.8.1 西宮市内のバス交通に対する満足度



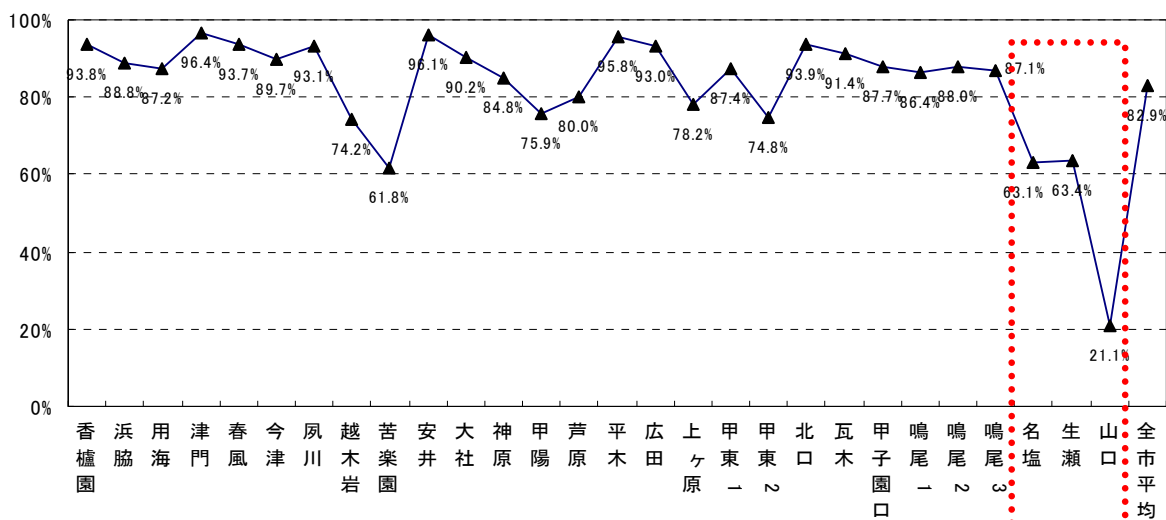
出典：平成 11 年度 西宮市民意識調査

図 1.8.2 西宮市内のバス交通に対する不満の内容

➤ 北部地域と南部地域では、公共交通サービス水準に格差がある。

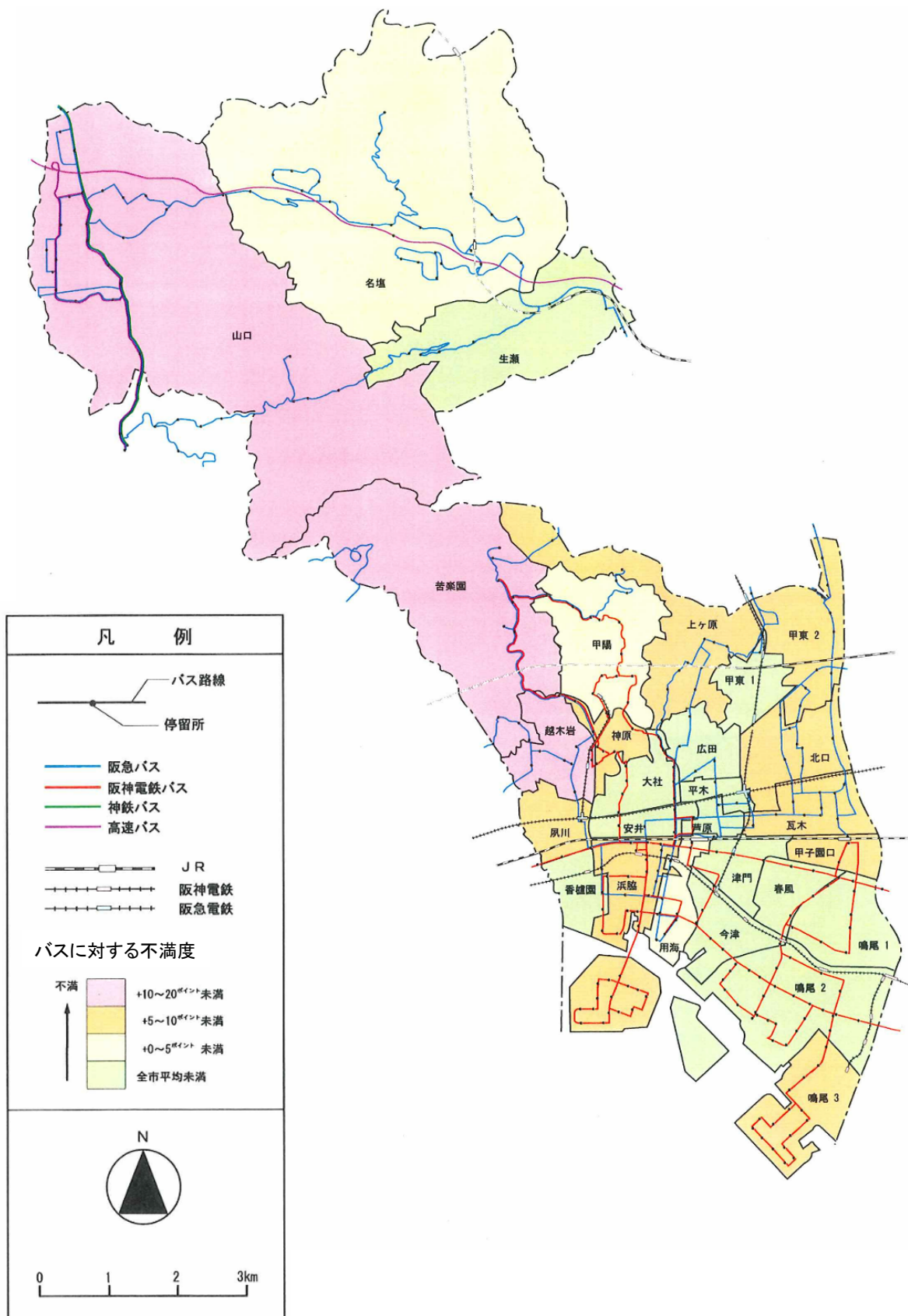
H13 市民意識調査では、「電車・バスが便利」と答えた人の割合は、北部地域（山口、名塩、生瀬）で全市平均を大きく下回っており、特に山口地区では、全市平均値 82.9% に対し、21.1%と著しく低い値となっている。（図 1.8.4 参照）

便利が良いと回答した人の割合



出典:平成13年度 西宮市民意識調査

図 1.8.3 地区別の公共交通の利便性に対する市民意識



出典:平成11年度 西宮市民意識調査

図 1.8.4 バス交通への不満度

2. 地域の課題

本市の地域状況を踏まえた課題を、以下のとおり整理する。

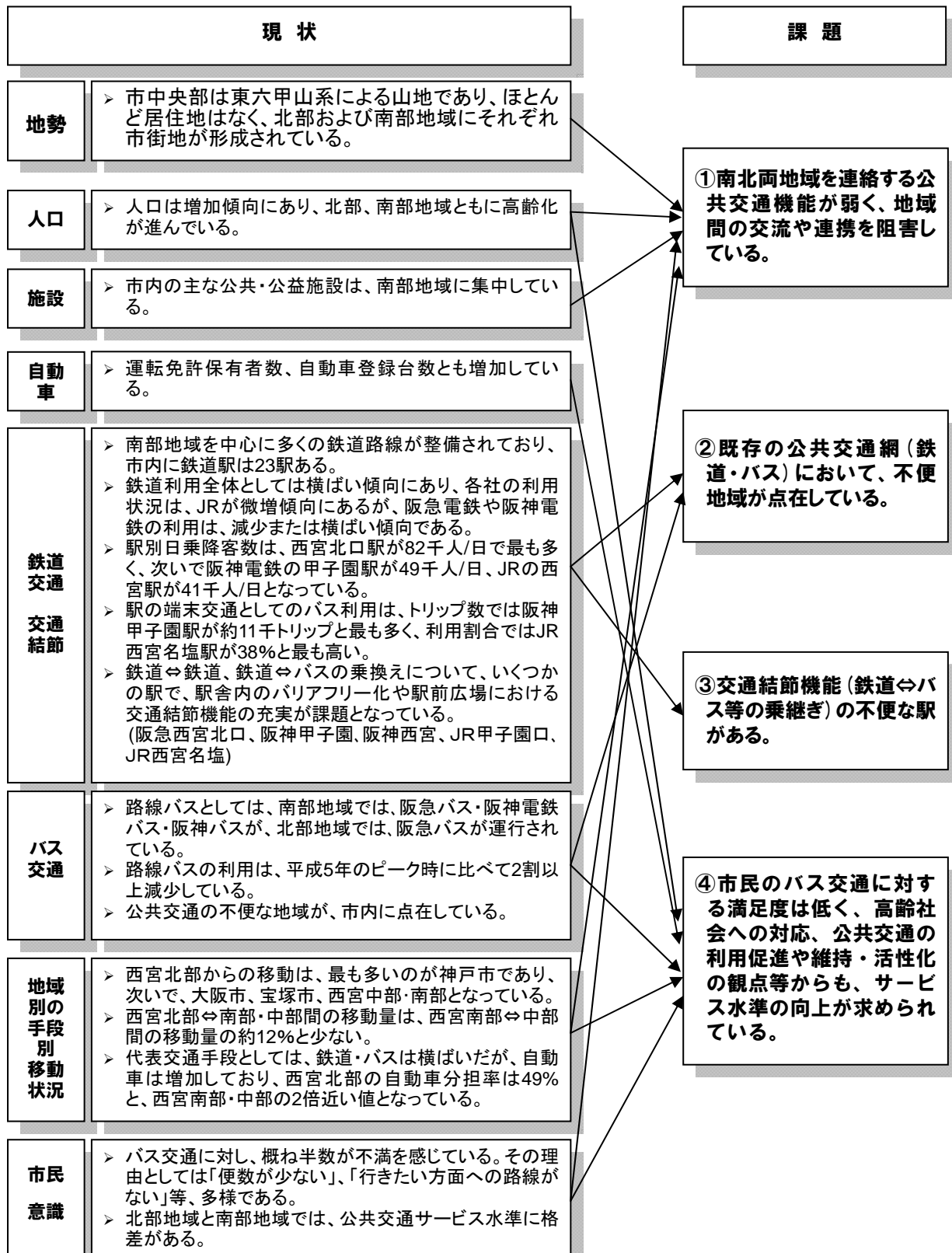


図 2.1.1 地域状況に対する課題

3. 西宮市地域公共交通総合連携計画

3.1 基本的な方針

- 公共交通の課題の解消に向けた基本方針を策定する。

本市の公共交通の課題のうち、優先度の高いバス交通の課題について、以下のとおり基本方針を策定した。(図 3.1.1 参照)

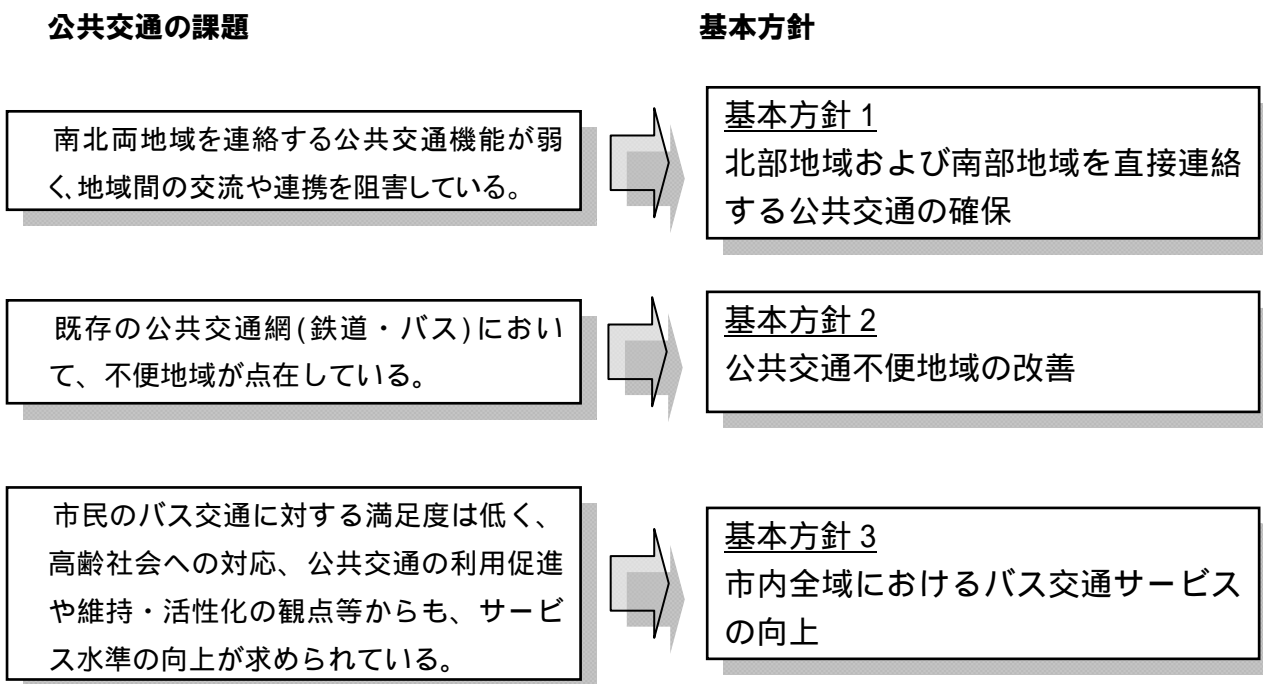


図 3.1.1 公共交通の課題に対する基本方針

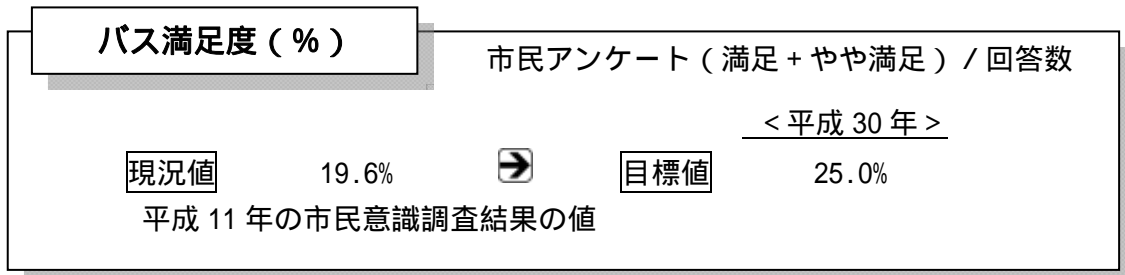
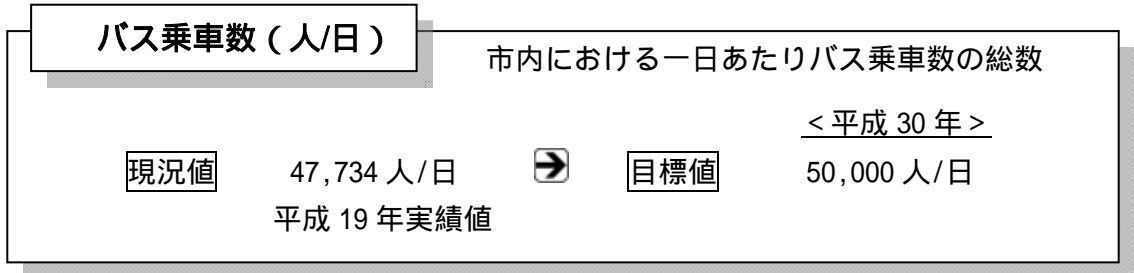
3.2 計画区域

- 計画区域は西宮市域とする。

3.3 計画目標

- 平成 30 年度に、「バス乗車数 50,000 人/日」と「バス満足度 25.0%」を目標とする。

西宮市総合計画(公共交通)にも目標値として盛り込まれた「市内の 1 日あたりバス乗車数」と「バスに対する満足度」を計画目標とする。



3.4 計画期間

- 目標年次は平成 30 年度(計画期間 平成 21 年度~平成 30 年度)とする。

目標年次は、西宮市総合計画の目標年次でもある平成 30 年度とし、平成 21 年度から平成 30 年度までの 10 年間を計画期間とする。

3.5 事業計画の概要

▶ 基本方針に対する事業として、「さくらやまなみバス運行事業」、「バスネットワークの改善」、「バスの利便性向上策の実施」を掲げ、施策展開を検討する。

事業計画 1 さくらやまなみバス運行事業

(1) 運行概要

北部地域と南部地域を連絡する基幹交通として「さくらやまなみバス運行事業」を実施する。

- ・ 事業主体 : 阪急バス(市が車両購入費、運行経費に対し助成)
- ・ 運行ルート : 山口町～西宮北口駅の間(2系統)
- ・ 路線延長 : 名来・有馬系統 約27km、北六甲台・金仙寺系統 約25km
- ・ 運行便数 : H21年度、平日17便(往復)、土日祝14便(往復)
H22年度以降、平日21便(往復)、土日祝14便(往復)を基本に計画する。
- ・ 実施時期 : 平成21年度～平成27年度(平成24年度に平成28年度以降の運行継続の可否の判断を行う)

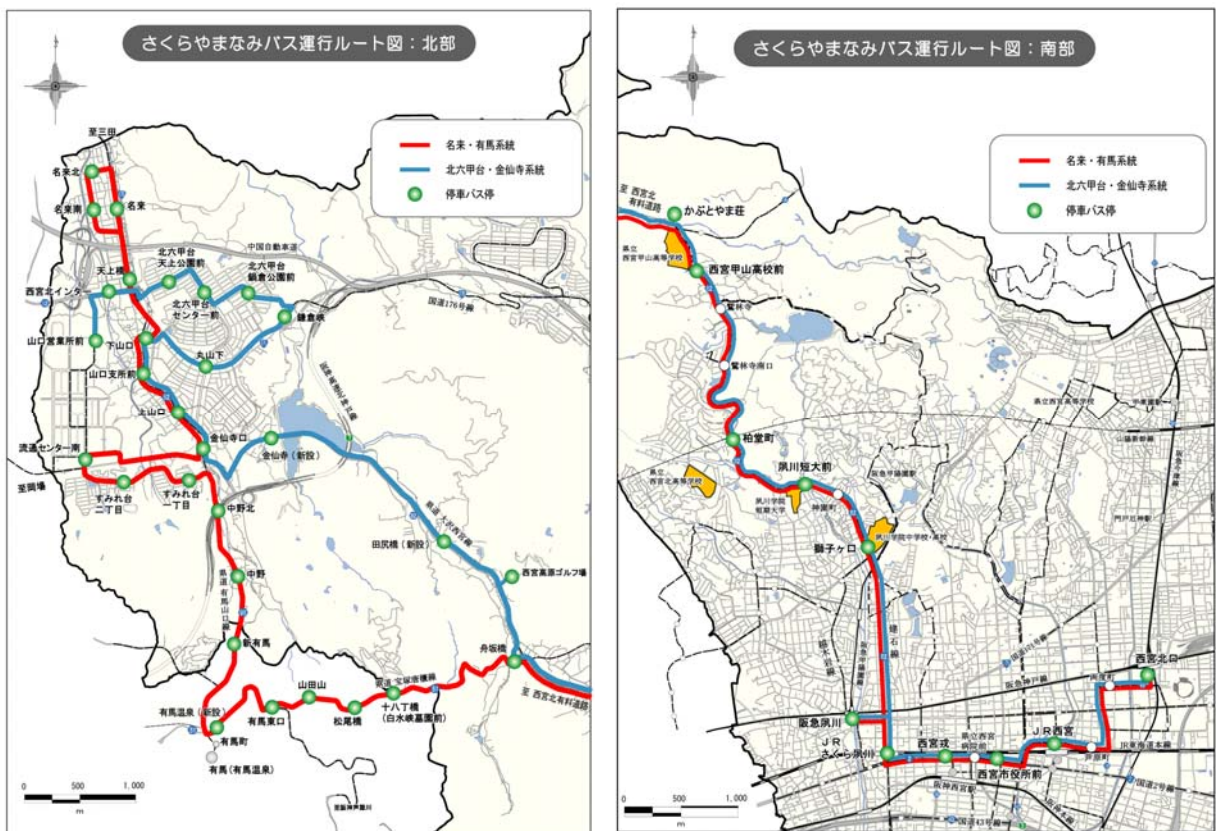


図 3.5.1 さくらやまなみバスの運行ルート

(2) 利用促進及び運行内容の改善検討

バス利用者の代表、市、バス事業者によって構成される「さくらやまなみバス利用促進協議会」が主体となり、バスの利用促進及び公共交通への転換施策として、バスの運行内容及び公共交通利用の啓発に関する情報提供等によるモビリティ・マネジメント（MM）を実施するとともに、市政ニュース、インターネット等の広報媒体を通じたバス事業のPR、山口地域の店舗、観光地などの情報発信、公共交通利用促進などをテーマとした講演会等イベントの開催等の取組みを推進していく。

また、OD調査、利用者アンケート調査などの利用実態調査を実施し、適切な利用促進施策や運行内容の改善などについての検討を行う。

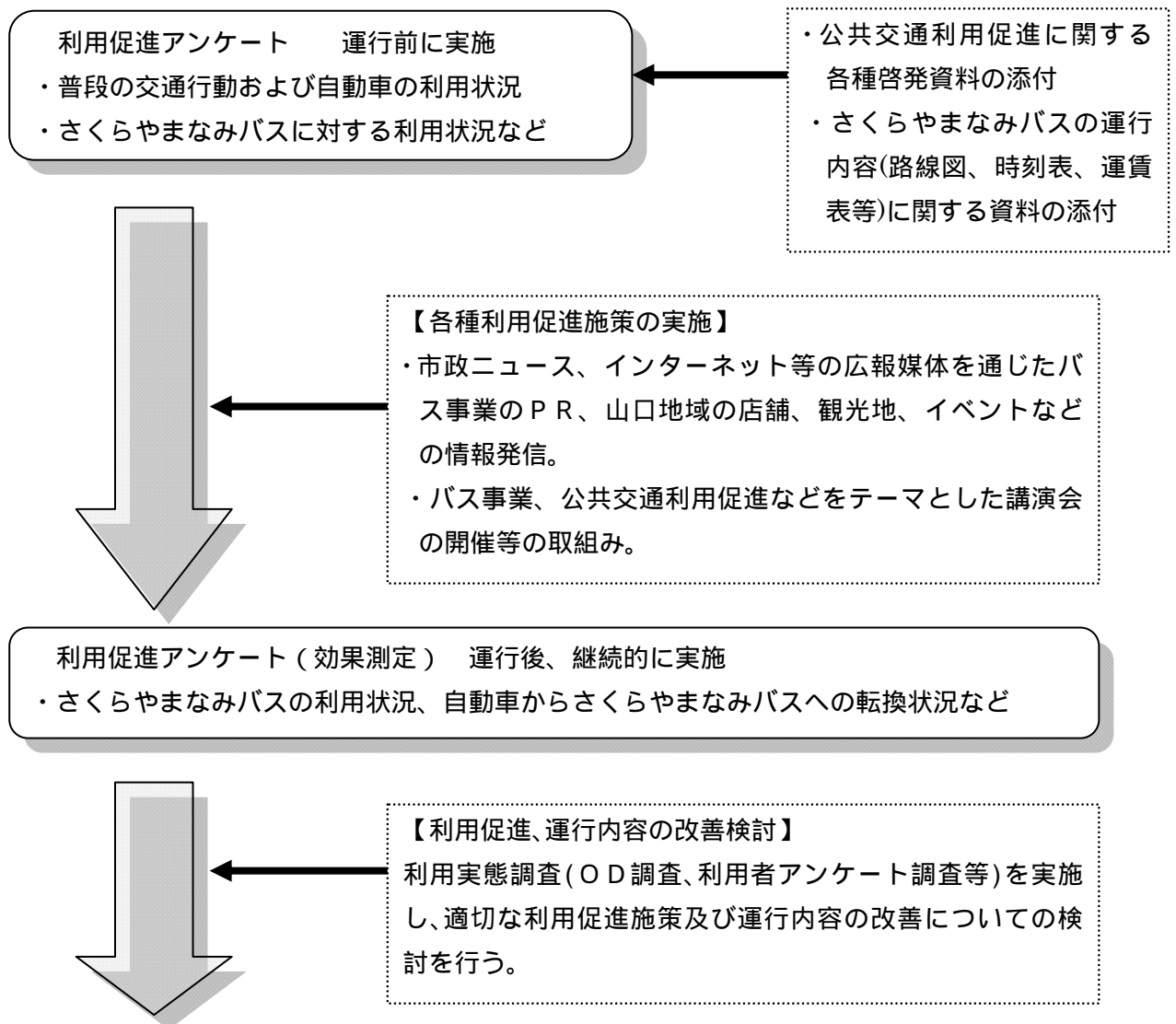


図 3.5.2 利用促進及び運行内容の改善検討イメージ

事業計画 2 バスネットワークの改善

バスネットワークの改善に当たっては、道路状況、既存バス路線の有無など、地域の実情を考慮しながら改善方策を検討する必要がある。地域内または、近隣に既存バス路線が運行している場合には、既存バス路線の延伸、増便等による方策を検討することとし、こうした既存バス路線の改善が困難な場合には、地域の需要の大きさや特徴に応じ、以下のような地域公共交通システムの検討が考えられる。こうした地域公共交通システムについては、地域の特性を踏まえた持続可能なシステムとするためにも、地域が主体となり、計画づくりから取り組むことが必要であり、こうした取り組みに対して、西宮市が西宮市地域公共交通活性化協議会と連携しながら支援を行う。

実施時期

平成 21 年度 ~

表 3.5.1 主な地域公共交通システムの特徴

	運行の特徴	運行地域のイメージ
コミュニティバス(タクシー)	・定時、定路線での運行	・高密度な市街地で、かつ一定以上の人口集積のある地域(需要の大きな地域)
デマンドバス(タクシー)	・需要に応じた不定期運行(事前予約制) ・利用者の住所、行先によってルート等の変更が可能	・低密度な市街地、または人口集積が少ない地域(需要の小さな地域) ・広範囲に点在するバス不便地域を連絡する場合(需要が分散している場合)

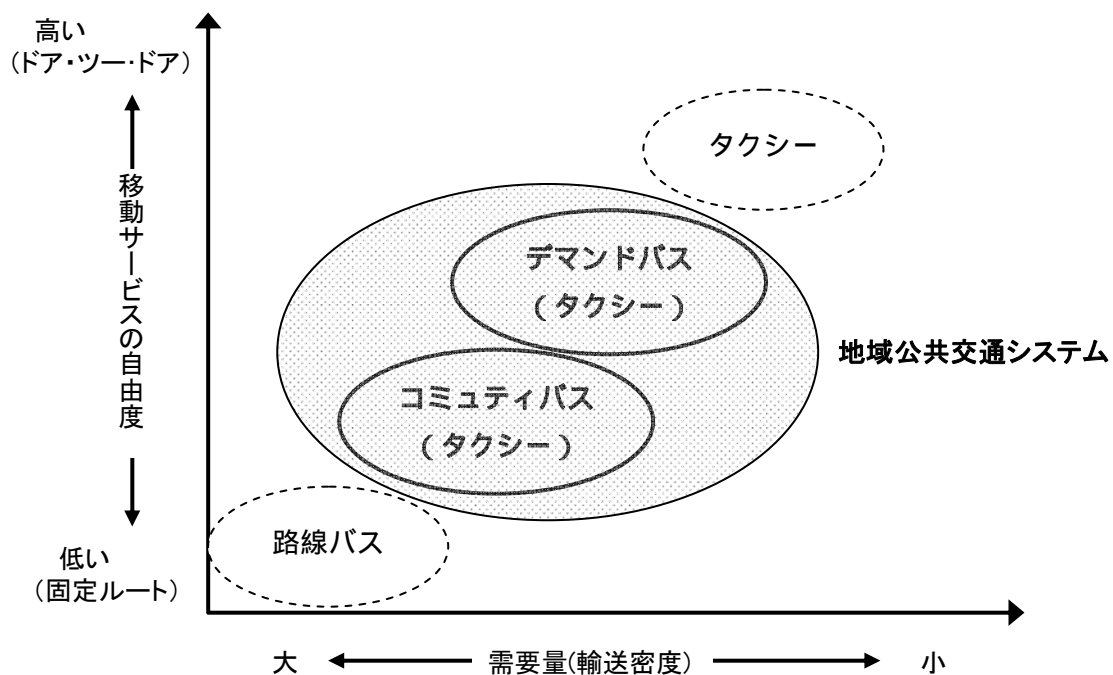


図 3.5.3 地域公共交通システムのサービス特性

バスの利便性向上を図り、市民のバスに対する満足度を高めるため、市内のバス事業者である阪急バス(株)、阪神バス(株)が主体となり、以下の施策を推進する。

- ・ 広告付きバス停留所上屋の整備
(事業主体：阪急バス(株)、阪神バス(株))
- ・ 「西宮市バス停留所上屋整備費補助金交付制度」を活用したバス停留所上屋整備
(事業主体：阪急バス(株)、阪神バス(株))
- ・ 「公共交通円滑化設備整備費補助制度」を活用した超低床ノンステップバスの導入
(事業主体：阪急バス(株)、阪神バス(株))
- ・ バス乗り継ぎ運賃の割引制度の検討
(事業主体：阪急バス(株)、阪神バス(株))

(1) 広告付きバス停留所上屋整備

制度概要

バス事業者が主体となり、広告事業者(エムシードウコー(株))の協力を得ながら上屋整備を行うもの。上屋整備については、広告事業者(エムシードウコー(株))が計画、設計、制作、施行、維持管理までを行い、自治体やバス事業者の負担なしに、景観的にも優れたグレードの高い上屋を整備することができる。

実績

平成 20 年度末実績 阪急 12 箇所、阪神 14 箇所

今後の整備

今後も、引き続き本制度を活用し、歩道幅員基準に適合する箇所を中心に、広告効果等も見極めながら整備を進めていく。

実施時期

平成 21 年度 ~



図 3.5.4 広告付きバス停留所上屋の整備例

(2) 「西宮市バス停留所上屋整備費補助金交付制度」を活用したバス停留所上屋整備
制度概要

バス事業者が行うバス停留所上屋の整備に対して、補助対象経費（上屋整備経費の他、照明、ベンチ等の付帯施設整備経費を含む）の半分以上、かつ、予算の範囲内で、市が補助金を交付するものである。

実績

「西宮市バス停留所に係る上屋整備費補助金交付要綱」は、昭和 62 年 6 月に施行され、平成 18 年度末の実績としては、阪神電鉄 27 箇所、阪急バス 22 箇所が整備されている。

今後の整備

今後も、引き続き本制度を活用し、広告付き上屋による整備が困難な箇所を中心に、バス停留所上屋の整備を推進する。

実施時期

平成 21 年度 ~

(3) 「公共交通円滑化設備整備費補助制度」を活用した超低床ノンステップバスの導入
制度概要

高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上の促進を図るために、バス事業者が行うノンステップバス導入に対して、国・県・市の協調補助を行うもの。

実績

表 3.5.2 超低床ノンステップバスの導入状況

	全保有数	導入台数	導入率
阪急	72	16	22.2%
阪神	65	14	21.5%
合計	137	30	21.9%

導入台数については、日本バス協会等の補助、兵庫県企業庁負担分を含む。

平成 19 年度末現在

今後の整備

今後も、引き続き本制度を活用し、バリアフリー法による平成 22 年度の整備率目標値 30%の達成を目指して、ノンステップバスの導入を推進する。

実施時期

平成 21 年度 ~

(4) バス乗り継ぎ運賃の割引制度の検討

阪急バス、阪神電鉄バス、阪神バスにおいては、運賃支払いのＩＣカード化が既に完了しており、こうした既存システムを活用したバス乗り継ぎ運賃の割引制度(同一事業者間、他事業者間)について検討を進めていく。

実施時期

平成 2 1 年度 ~