

西宮市総合交通戦略 第5回分科会資料

平成27年8月17日
西宮市都市局都市計画部交通計画課

1 総合交通戦略の構成と本分科会での協議事項

I. 序章	1. 総合交通戦略の趣旨	
	2. 総合交通戦略の位置づけ	
	3. 総合交通戦略の対象区域と目標年次	
	4. 総合交通戦略の構成	
II. 基本計画	1. 総合交通戦略の基本的な考え方について	
	1.1. 本市の概況	
	1.2. 基本理念	
	1.3. 将来都市像	
	1.4. 目指すべき都市構造	
	2. 総合交通戦略の基本目標	
	2.1. 基本目標設定にあたっての課題集約	
	2.2. 総合交通戦略の基本目標	p. 2
	3. 基本目標を実現するための施策	
	3.1. 施策の柱	p. 3
	3.2. 考えられる施策の整理	p. 4
	実施プログラム	4. 実施プログラムの検討
4.1. 実施施策の抽出		p. 6
4.2. 実施プログラム		p. 10
5. 実施プログラムの進捗管理		
5.1. PDCA サイクルの構築		p. 11
5.2. 効果的かつ実現性の高い施策実施にあたっての仕組み		p. 11
5.3. 評価指標の設定		p. 13

※これまでに提示済
市民の“暮らしぶり”に着目し、「文教住宅都市宣言」を支えるために必要な将来都市構造の検討およびそれに照らした現状と課題を抽出

課題をもとに、キーワードを整理し、5つの基本目標を設定

5つの基本目標に対して、日常の主たる移動に着目した5つの施策の柱を設定

5つの施策の柱に対して、関連する施策を網羅的に整理

西宮市の交通基盤を踏まえ、「考えられる施策」の中から、実施施策を抽出

実施施策に関して、主体・実施時期を立案

計画策定後の進捗管理方法を構築

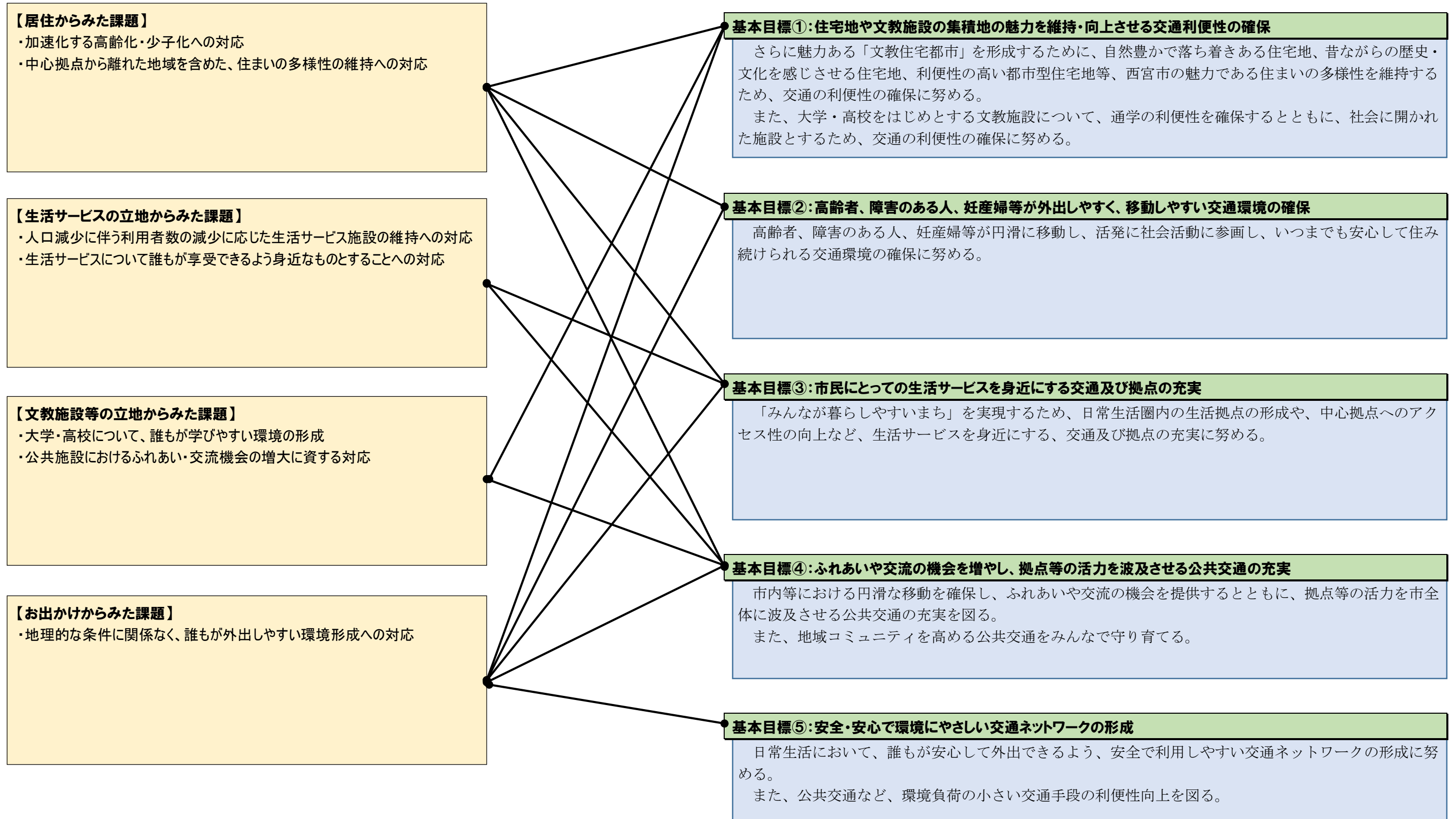
各主体の役割についての方針及び具現化するための施策検討・実施にあたっての仕組みづくり

基本目標の達成状況を確認するための評価指標を設定

2 総合交通戦略の基本目標

2.1 基本目標設定にあたっての課題集約

「居住」、「生活サービス立地」、「文教施設等の立地」、「お出かけ」に関する課題を集約する。



2.2 総合交通戦略の基本目標

集約した課題より、交通の観点から課題解決を図るための基本目標を以下の通り設定する。

3 基本目標を実現するための施策

3.1 施策の柱

基本目標を実現するための施策の柱を以下に示す。

基本目標と施策の柱の関係は、以下に示すとおりである。

I. 日常生活圏における安全で快適な移動環境の確保

徒歩や自転車による日常生活圏の移動について、誰もが安全で快適に移動できる環境の確保に努める。

II. 徒歩・バス等による中心拠点、文教施設等への移動利便性の向上

買物、医療等のサービスや、文教施設を利用しやすいよう、徒歩やバス等による中心拠点、文教施設等への移動利便性の向上を図る。

III. 生活サービスや交通結節機能が充実した中心拠点等の形成

西宮北口駅周辺、阪神西宮駅周辺、甲子園駅周辺等において、市内各地から移動しやすく、生活サービスや交通結節機能が充実した中心拠点等の形成を図る。

IV. 安全・安心で快適な移動や地域環境の改善に資する交通環境の整備

交通事故の危険性や災害による被害を最小限に抑え、安心して生活できるよう、交通の安全性、快適性やリダンダンシーに配慮した交通環境の整備に努める。

V. 公共交通や地域固有の交通システムを協働で支える取組みの推進

居住地区内の移動、拠点へのアクセス、拠点で展開する施策を持続可能なものとするために、行政、市民、交通事業者等がそれぞれの役割を果たし、公共交通や地域固有の交通システムを協働で支える取組みを推進する。

		施策の柱				
		I. 日常生活圏における安全で快適な移動環境の確保	II. 徒歩・バス等による中心拠点、文教施設等への移動利便性の向上	III. 生活サービスや交通結節機能が充実した中心拠点等の形成	IV. 安全・安心で快適な移動や地域環境の改善に資する交通環境の整備	V. 公共交通や地域固有の交通システムを協働で支える取組みの推進
基本目標	① 住宅地や文教施設が集積地の魅力を維持・向上させる交通利便性の確保	○	○		○	○
	② 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	○	○	○	○	○
	③ 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	○	○	○		
	④ 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	○	○			○
	⑤ 安全・安心で環境にやさしい交通ネットワークの形成	○	○		○	○

3.2 考えられる施策の整理

I. 日常生活圏における安全で快適な移動環境の確保

① 地域特性に応じた交通手段の確保

・コミュニティ交通

地域住民の移動手段を確保するために地方自治体などが実施する交通であり、従来の路線バスによるサービスを補う公共交通サービスの導入を検討する。

・デマンド交通

指定の場所から目的地まで、利用者の希望時間帯、乗車場所などの要望に対応して運行する形態の交通であるデマンド交通の導入を検討する。

・福祉交通

高齢者などマイカーを利用できない住民の移動機会や地域コミュニティの確保のため、「福祉事業」として市町村が自ら手がける乗合交通の導入を検討する。

・バス車両の小型化

利用者の少ない地域や道路幅員の狭い地域において、小型バス等の導入を検討する。

② 歩行者・自転車の移動空間等の確保

・歩道・自転車道の整備、道路空間の再配分

道路の拡幅により、車道と分離した歩行者、自転車の通行空間の確保に努めるとともに、車道の車線数や幅員の削減により、歩行者、自転車の通行空間を確保する方策についても検討する。

・コミュニティ道路の整備

歩行者、自転車の安全性や快適性を考慮した、自動車の通行を主たる目的とはしない道路の整備について検討する。

・コミュニティサイクルの導入

従来のレンタサイクルとは異なり、専用駐輪場（サイクルポート）であれば、いつでもどのポートでも自転車を借用、返却できるサービスの導入可能性を検討する。

・交通静穏化方策

都市部の居住地での安全確保や環境保全を目的として、自動車の速度抑制や流入規制、公共交通利用促進などの対策を総合的に講じる施策を検討する。

・自転車マナーアップ運動

自転車利用者のルール周知、マナーアップに向けた取組みを行う。

II. 徒歩・バス等による中心拠点、文教施設等への移動利便性の向上

① バスの走行性の向上

・都市計画道路の整備

バスの利便性向上に効果的な路線について都市計画道路を整備する。

・鉄道と道路の立体交差化

鉄道と道路が平面で交差し、踏切により渋滞が発生している箇所の通行の円滑化を図るため、鉄道と道路の立体交差化を図る。

・公共車両優先システム(PTPS)の導入

バスの車載機からの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。

② バスの利便性の向上

・バスのネットワークの強化(路線見直し、ダイヤの改正)

バス利用者、沿線住民の交通状況、沿線施設のアクセス交通状況、道路整備を踏まえたバス路線の見直し、利用者や鉄道駅の始発時刻に合わせたバスダイヤの改正など、バスのネットワークの強化を図る。

・バス優先(専用)レーンの導入

一般道路において、特定の時間帯あるいは終日を対象として、一部の車線をバス優先(専用)レーンとする。

・バス乗継のシームレス化

バス相互の乗り継ぎにおいて、料金の割引、時刻調整、乗継距離短縮等の乗り継ぎ抵抗を減少することにより、円滑かつ便利に乗継が出来るようにし、利用促進を図る。

・バスの待合環境の向上(バス停留所の上屋、ベンチの設置)

バス停に、上屋、ベンチ等を設置し、誰もが快適で心地よいバス待合場所の確保を図る。

・快適なバス車両への改善

ノンステップバスの導入、座席の改良等、快適な利用ができるバス車両に改善する。

・バス案内情報の充実(バスロケーションシステムの導入)

拠点地域において、複数バス路線が乗り入れる交通結節点においては、バスロケーションシステムの導入など案内情報等の充実を推進する。

・公共交通に関する案内マップの作成

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るような利用者目線からのわかりやすい案内マップを作成する。

③ 歩行者・自転車の移動空間等の確保

・歩道・自転車道の整備、道路空間の再配分(再掲)

・コミュニティサイクルの導入(再掲)

・自転車マナーアップ運動(再掲)

III. 生活サービスや交通結節機能が充実した中心拠点等の形成

①交通結節機能の強化

・交通結節点の強化(駅前広場の改良)

鉄道駅の駅前広場において、バス乗降場の集約化、バス案内の充実や交通機関相互の乗換しやすさ等により利便性向上を図る。

・乗継利便性の向上(乗継割引、ICカードの相互利用等)

運賃面で乗り換えをスムーズにする乗継割引の導入や、鉄道やバスの乗り継ぎをスムーズにするIC乗車券の導入、鉄道出発時刻に合わせたバスダイヤなど、鉄道、バスの相互利用を使いやすくする。

・駐輪場の整備

鉄道駅周辺に自転車駐車を整備する。

②中心拠点等の形成

・中心市街地の歩行・自転車走行環境の改善

中心市街地において、歩行者・自転車空間の確保や、歩行者・自転車とバスとの共存を図ることにより、中心市街地の魅力向上を図る。

・中心市街地循環バスの運行

拠点相互を連絡するバスを運行し、中心市街地の回遊性向上を図る。

・中心拠点・生活拠点の生活サービス機能の強化

IV. 安全・安心で快適な移動や地域環境の改善に資する交通環境の整備

①安全・安心で快適な移動の確保

・都市計画道路の整備(再掲)

・鉄道と道路の立体交差化(再掲)

・公共車両優先システム(PTPS)の導入(再掲)

・バスのネットワークの強化(路線見直し、ダイヤの改正)(再掲)

・バス優先(専用)レーンの導入(再掲)

・バス乗継のシームレス化(再掲)

・バスの待合環境の向上(バス停留所の上屋、ベンチの設置)(再掲)

・歩道・自転車道の整備、道路空間の再配分(再掲)

②地域の交通環境の向上

・鉄道駅の設置

鉄道駅間が長く、公共交通不便地域が存在している地域において、新駅を設置する。

・広域幹線道路の整備

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バイパスや高速道路の整備促進を図る。

V. 公共交通や地域固有の交通システムを協働で支える取組みの推進

①公共交通の利用促進

・公共交通に関する案内マップの作成(再掲)

・ノーマイカーデーの実施

自治体、企業などに協力を呼びかけ、自動車を使わず、公共交通を使って移動していただく運動を実施する。

・モビリティ・マネジメントの実施

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り組みであり、ひとり一人の住民や、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していく。

・ウォークラリーや社会見学など参加型イベントの実施

ウォークラリーや社会見学など公共交通に関連したイベント等を実施し、利用促進を図る。

②公共交通を支える取組みの推進

・地域によるコミュニティ交通の運営

交通利便性の低い地域において、高齢者等の移動困難者にとっての生活サービスを身近にするために、地域住民等が主体となって持続可能なコミュニティ交通を運営する。

・マイバス活動の促進

バス利用促進のため、バスに関する問題が地域、住民全体の問題として捉えてもらうような意識を醸成し、利用者拡大と利用増大を図る。

・サポーター(バス乗車会員)制度

住民によるバス路線を支援する制度で、自分たちの足として積極的に利用してもらうために、個人や自治会で定期券や回数券をあらかじめ購入してもらう。

・まちの魅力を発信する情報誌や商業施設等とのタイアップ

地元の魅力を紹介する情報誌(新聞)、市内に配布しているミニコミ誌の発行機関等とタイアップした公共交通に関する特集記事の掲載や、商業施設等とタイアップしたクーポン付き乗車券を発売する。

・車両のラッピング、アート塗装

地元の幼稚園児や小学生へのデザインの公募、近隣の学生やNPOなどのサポートやアイデアを活用し、車両のラッピングやアート塗装を行う。

4 実施プログラムの検討

4.1 実施施策の抽出

4.1.1 実施施策の展開方針

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、重点施策は、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とする。

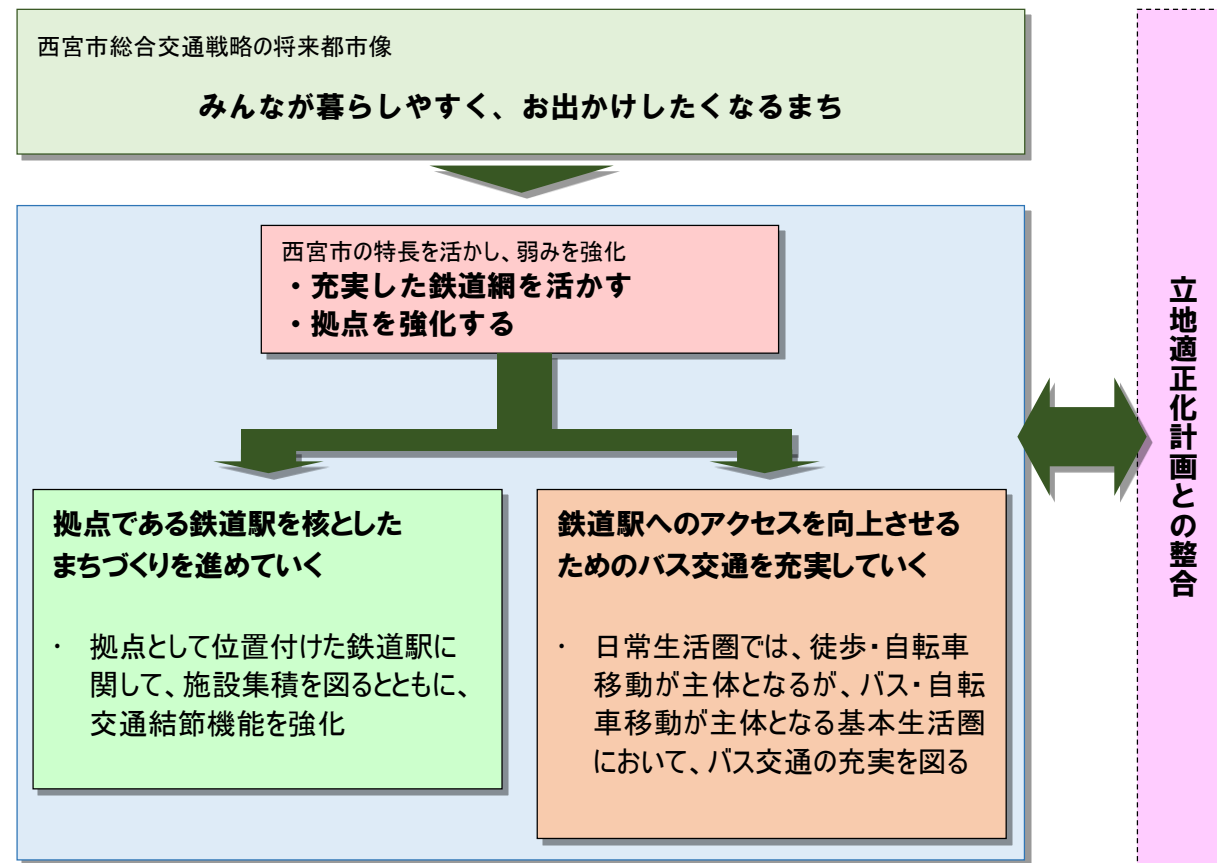


図 施策検討の考え方

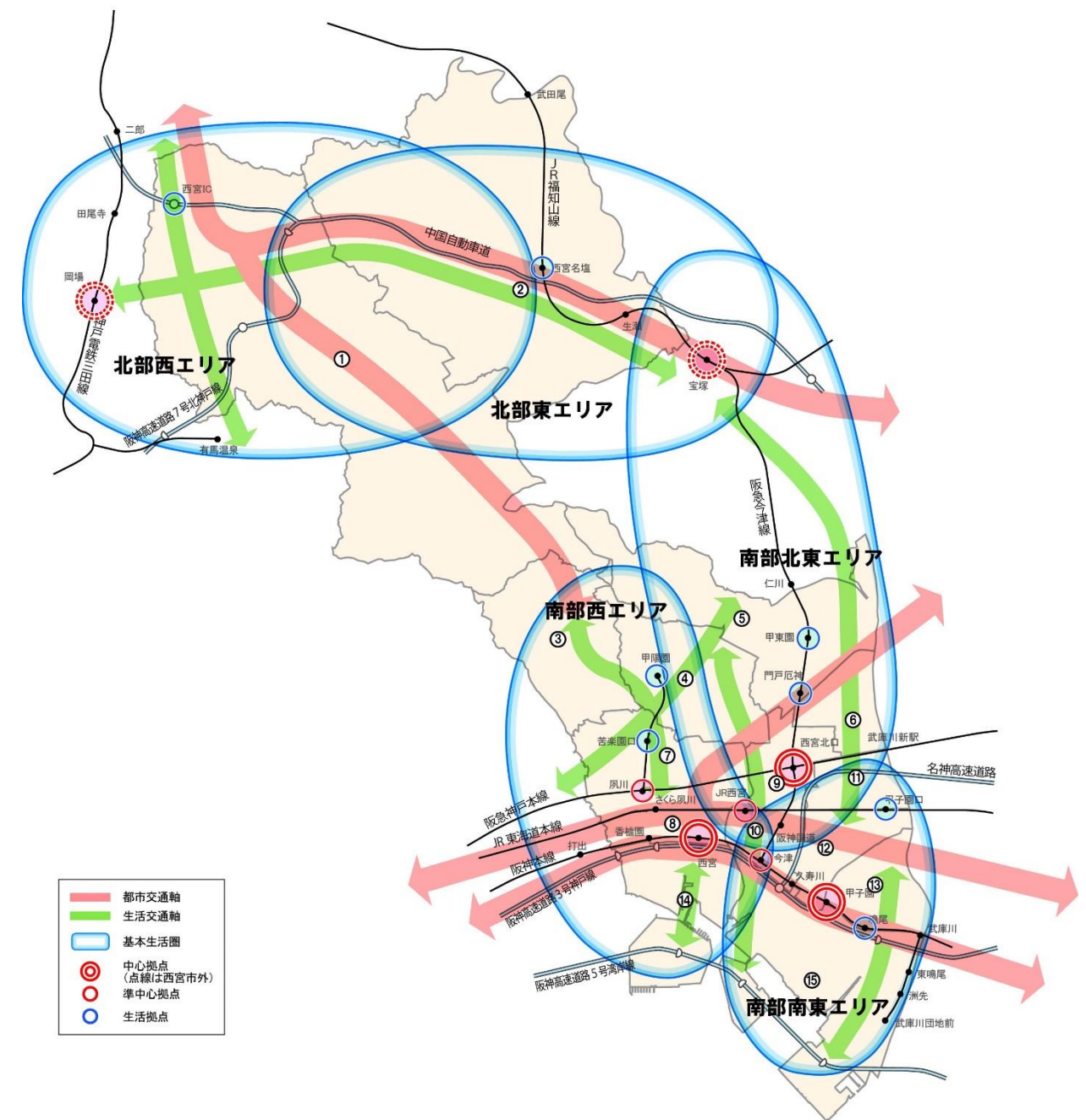


図 総合交通戦略における都市構造図

2) 抽出の視点

実施施策は、以下の視点から抽出する。

- 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や整備により、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、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、西宮市の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

西宮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の構築し、お出かけしやすいまちづくりを実現する。



【実施施策のキーワード】

バスネットワーク
の強化

バス利用環境の
向上

地域特性に応じた
交通手段の確保

交通結節点の強化

4.1.2 実施施策の抽出

バスネットワークの強化

バス路線サービスの偏在、バスの定時性の低下等の現在のバスネットワークに関する課題に対応するために、バス路線を支える道路網の強化を図る。

また、道路網強化に関しては、一定の時間を有するが、既存の道路網を十分に活用することにより、バスサービスの向上に資するバスネットワークの強化を図る。

【実施施策】

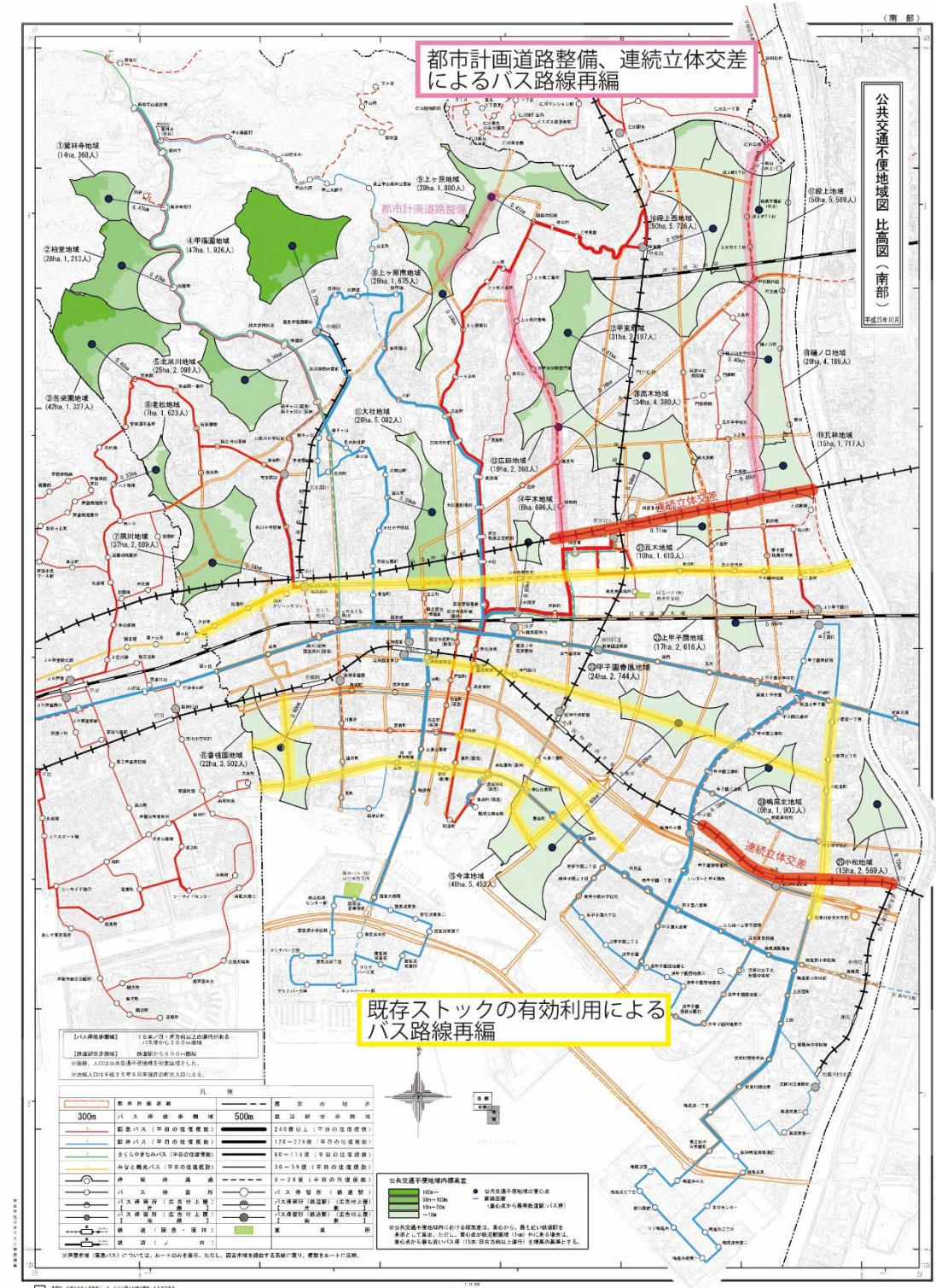
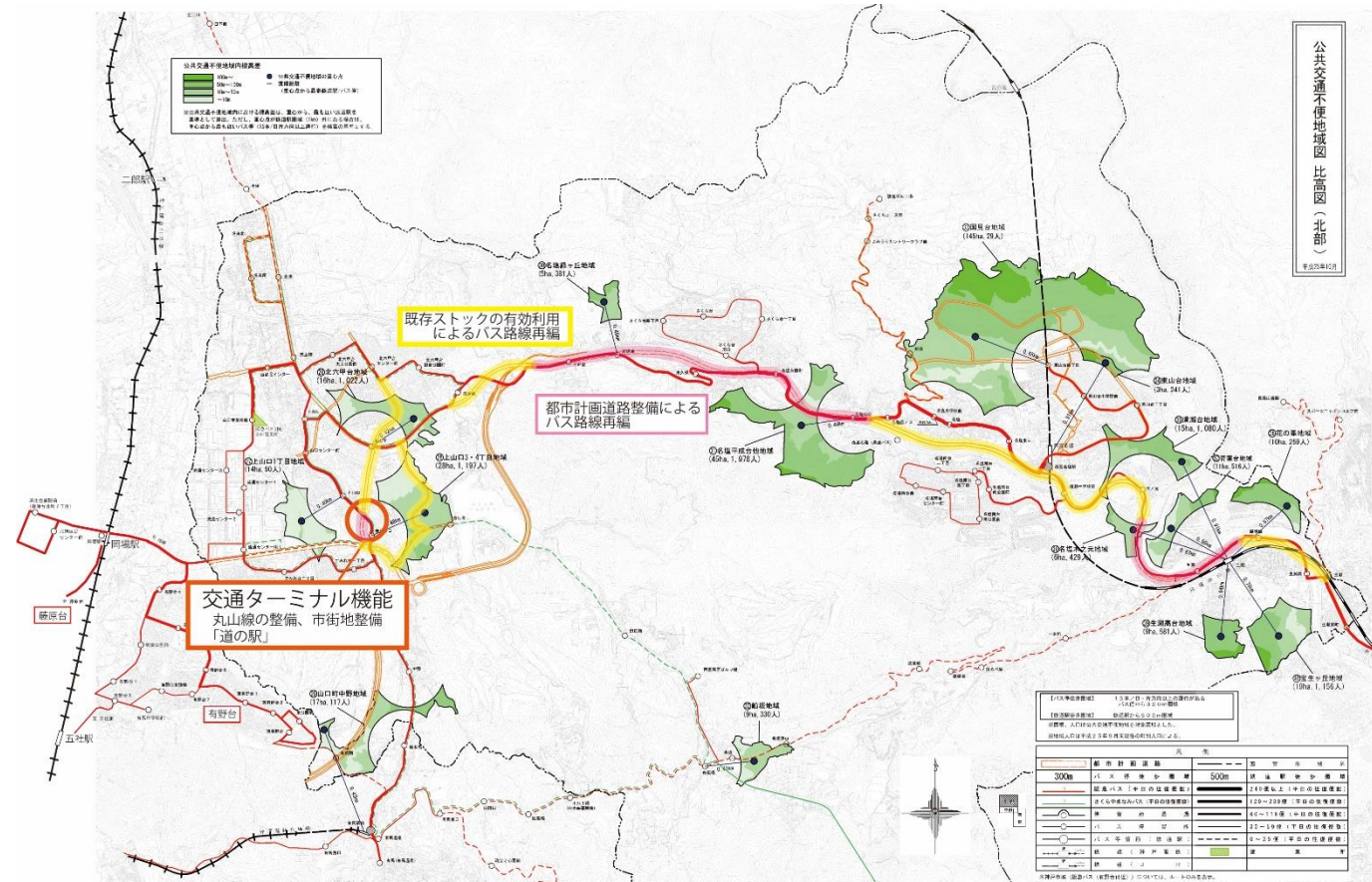
○バス路線網の再編

- ・既存ストックを利用したバス路線の再編
：整備済みの都市計画道路等における運行
- ・バスネットワークの効率化に資するバス路線網の再編
：複数事業者が重複して運行する区間への対応
- ・新たな都市基盤整備に合わせた路線の見直し
：供用間近の事業（阪神本線の連続立体交差化、国道176号名塩道路）を踏まえたルート見直し
- ・バス走行環境の改善、バスネットワークの強化に資する都市交通基盤の整備
：都市計画道路整備及び阪急神戸本線の連続立体交差化

＜都市計画道路＞

- ・甲子園段上線 ・今津西線 ・山手線
- ・丸山線 ・国道176号線 など

○バス優先・専用レーン化の可能性検討(都市計画道路網整備により道路交通円滑化・平準化が図られた後)

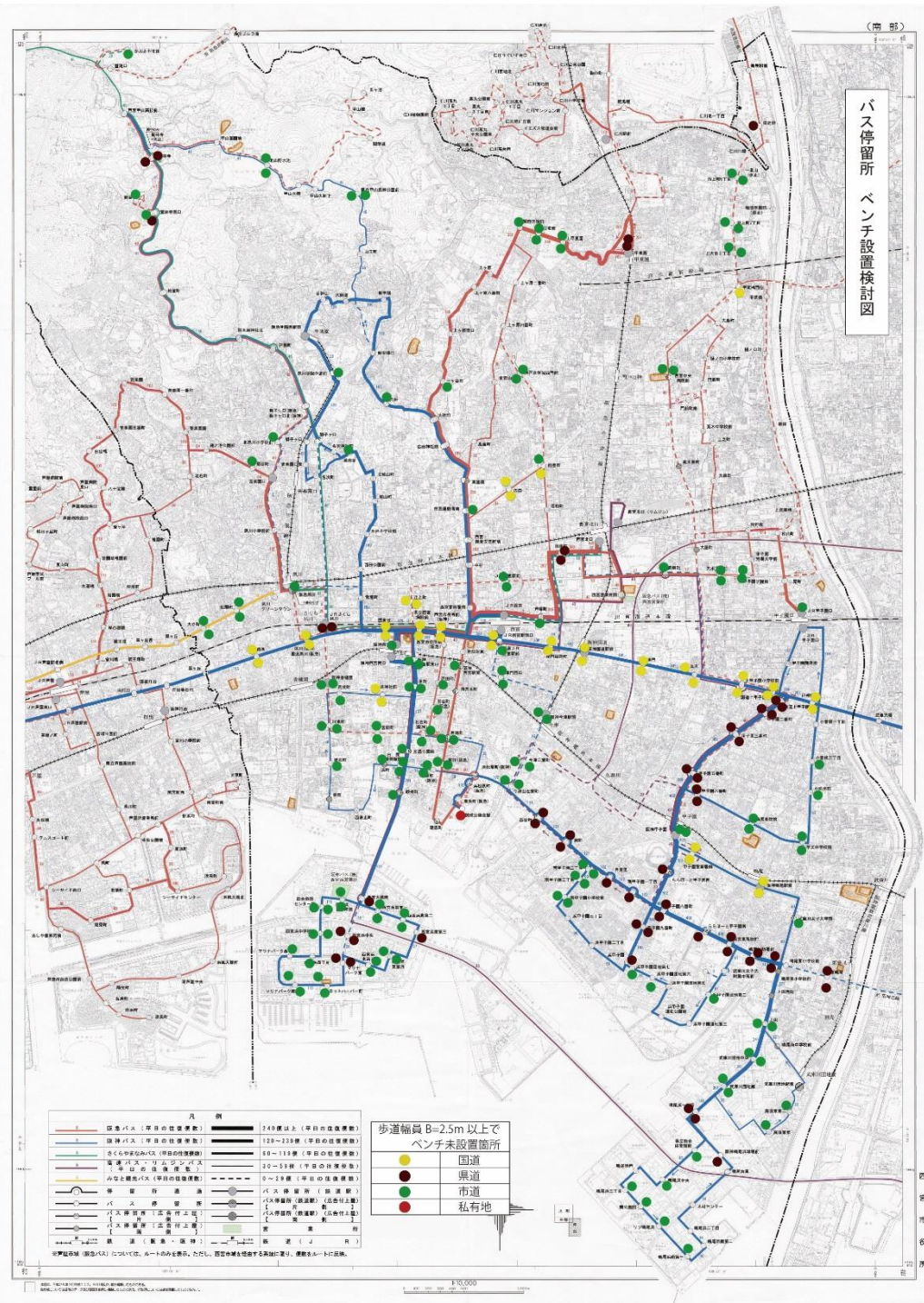


バスの利用環境向上

バス利用時における利便性の向上を図ることが、バスの利用促進につながることから、前述したバスネットワークの強化に加え、市内全域に対して、以下に示す施策を実施することにより、バス利用環境の向上を図る。

【実施施策】

- 公共交通に関する案内マップの作成
- ノンステップバスの導入
- バスの待合環境の向上(上屋・ベンチの整備や病院・商業施設近くにバス停設置)
- 乗継利便性の向上(乗継割引・ICカード相互利用)
- バス案内情報の充実(バスロケーションシステムの導入)



地域特性に応じた交通手段の確保

鉄道駅や路線バスのバス停から距離のある地区、地形の高低差や道路状況等から路線バスによる対応が困難な地区においては、地域が主体となった持続可能なコミュニティ交通の導入を検討する。

地域住民が主体となり事業を実施し、行政はその事業に対して専門家の派遣や助成制度などにより支援を行うことにより、持続可能な交通を目指す。

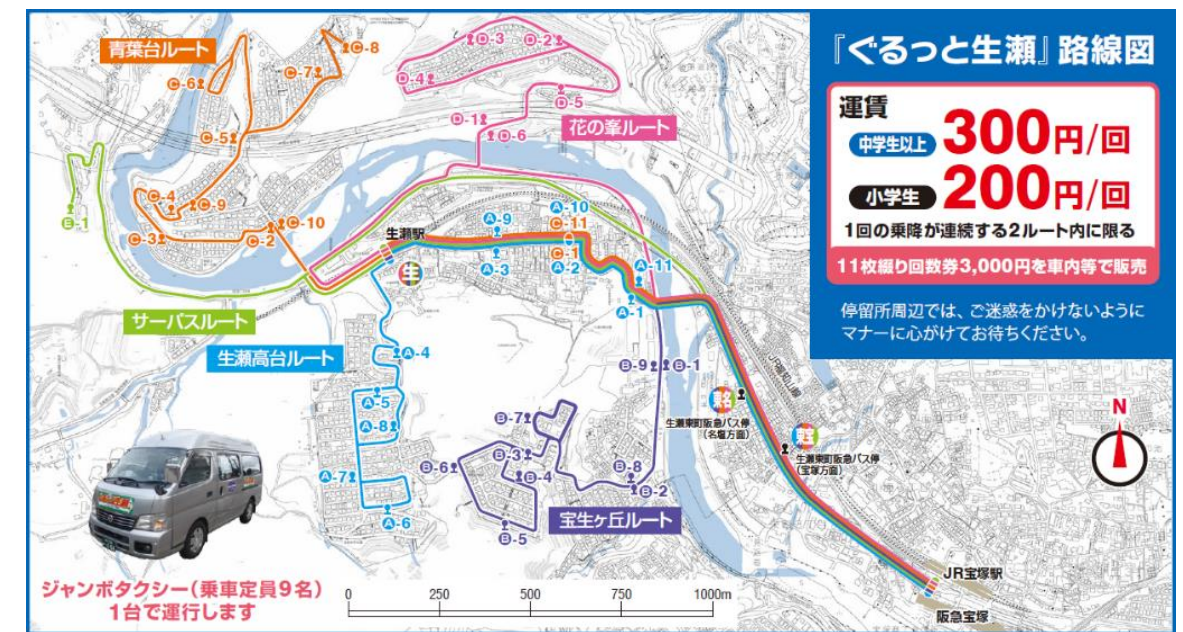
【実施施策】

- コミュニティ交通の導入(地域主体による運営を中心)
- デイサービス関連交通等の有効活用による交通手段の確保

※事例：生瀬コミュニティ交通「ぐるっと生瀬」

市内の生瀬地区では、高齢者等の移動制約者に関して、生活サービスを身近にするために、地域住民が主体となって持続可能なコミュニティ交通の検討を進めており、現時点では、実証運行に至っている。

コミュニティ交通の運行により、身近な交通手段の確保だけでなく、停留所・車内等において、地域内交流が図られている。また、市は、その取り組みについて、専門家派遣等の支援を実施している。



生瀬地区のコミュニティ交通(ぐるっと生瀬)の実証運行状況

交通結節点の強化

既存の駅前広場において、バスバースの増設やバス停留所移設などの一部改良による効率的・効果的な改良案を検討するとともに、バス乗降場の集約化やバスターミナル機能の強化など駅前空間を含めた改良を図っていく。

また、鉄道本線に面しているが、駅間距離が長いことにより鉄道利便性が低い地域について、新駅の設置を検討する。

【実施施策】

○駅前広場の改良

- ・JR 甲子園口駅
- ・JR 西宮駅
- ・阪急夙川駅
- ・阪神西宮駅
- ・阪神甲子園駅
- ・阪神鳴尾駅
- など

○阪急神戸本線武庫川新駅設置の検討



4.2 実施プログラム

実施施策について、事業化に向けた検討を進め、本計画の計画年次である平成 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。

表 実施プログラム(案)

実施施策	事業主体(予定)	事業スケジュール(H28~H37)	
		短期(H28~H32)	長期(H33~H37)
バス路線網の再編	交通事業者	【検討⇒実施】 (現状道路網)	【検討⇒実施】 (都計道等整備後)
	交通事業者	【検討⇒実施】	
	市	【検討⇒事業着手】 整備プログラムに準ずる	
バスネットワークの強化	市	【検討⇒事業着手】 整備プログラムに準ずる	
連続立体交差化 (阪急神戸本線:西宮北口駅~武庫川)	国・県・市	【検討】	【事業着手】
公共交通に関する案内マップの作成	市	【検討・実施】	
バスの利用環境向上	交通事業者	【順次導入】	
	市	【順次導入】	
	交通事業者	【検討】	【実施】
	交通事業者	【導入】	
地域特性に応じた交通手段の確保	市・市民	【導入・各地域展開】	
	民間事業者	【検討】	【実施】
交通結節点の強化	市	【順次、検討⇒整備】	
	交通事業者・市	【検討】	【実施】

5 実施プログラムの進捗管理

5.1 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。

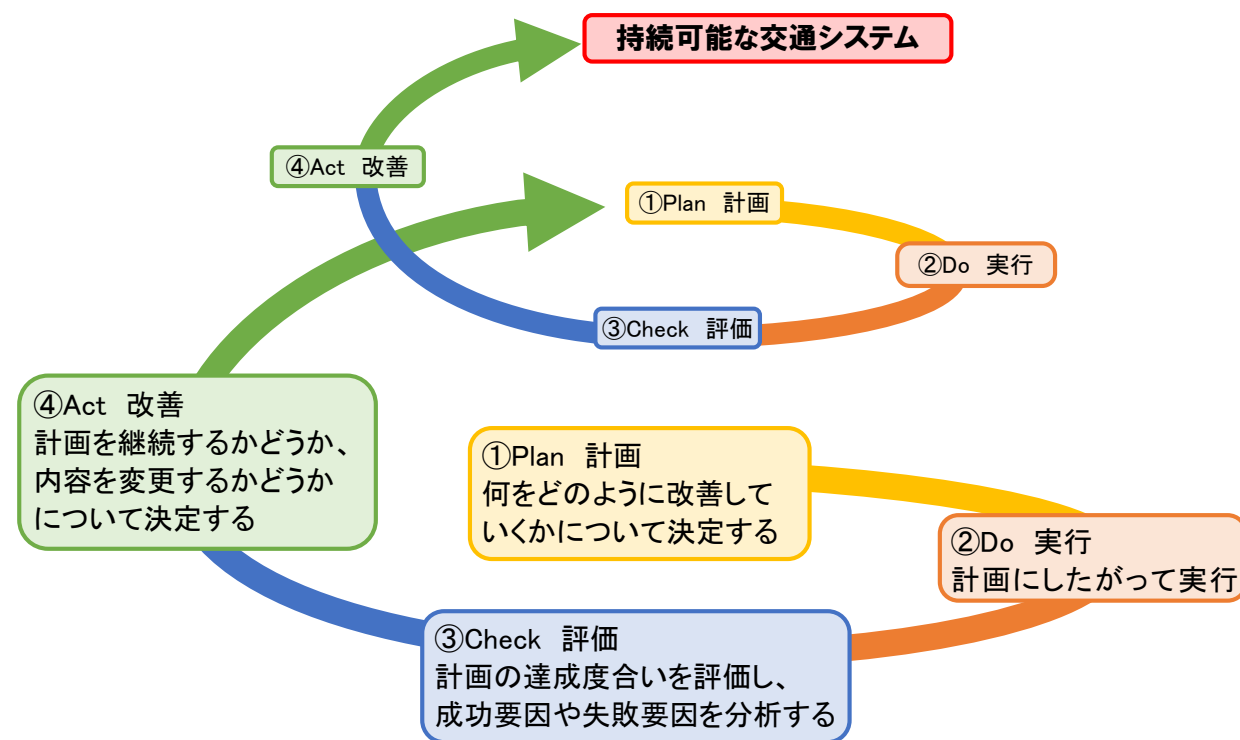


図 5.1 PDCA サイクルのイメージ

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、計画開始から目標年次までの間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。

この短期 PDCA サイクルに合わせて、アクションプランは5年程度の施策実施計画として検討するよう努める。

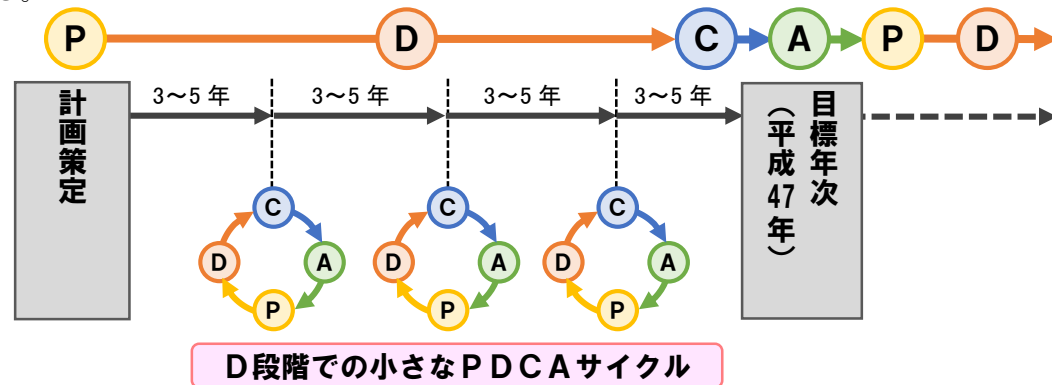


図 5.2 PDCA のサイクル

5.2 効果的かつ実現性の高い施策実施にあたっての仕組み

5.2.1 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。

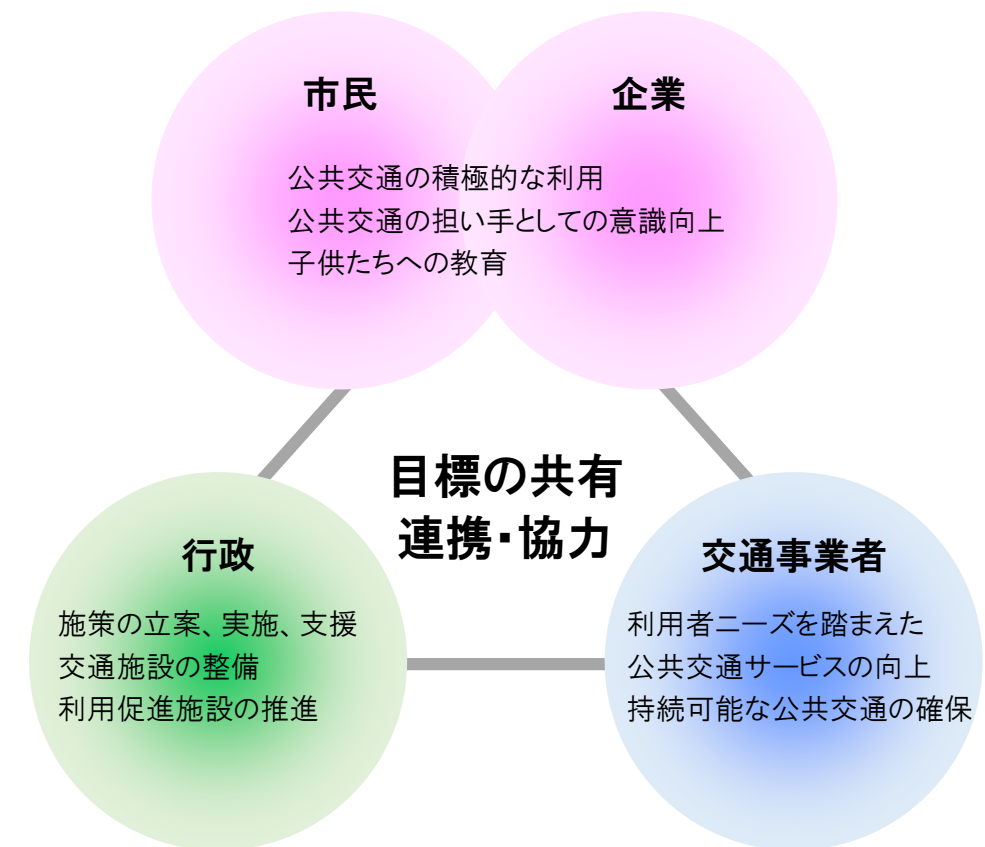


図 推進体制・役割分担の考え方

5.2.2 役割分担の方針を具現化するための仕組みづくり

1) 組織横断的な施策検討および実施に向けた仕組み

種々の活動を実施にあたっては、多くの場合、移動することが必要となる。

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、庁内各関係機関との連携により、組織横断的な施策の検討を実施するとともに、確実に実施していくための体制を確保する。

2) 交通事業者等、庁外と連携した施策検討に向けた仕組み

政策的に交通基盤を整えていくためには、交通サービスの提供者である交通事業者等、各施策の実施主体となる組織体との密な連携が必要となる。また、交通事業者は、現在の交通サービス提供にあたり、都市基盤に関する問題点を把握している重要なキーパーソンであるものと位置付けることができる。

そこで、交通事業者等の庁外の関係機関との協議をする場を構築するとともに、効果的な施策の検討・実施を図っていくための仕組みを構築する。

3) 施策実施効果を効率的に発現させるための仕組み

従来、交通施策はサービス提供側の一時的な施策展開であり、利用者となる市民等は、特にソフト的な施策について、認知することがない場合が多くみられる。

また、定量的なデータに基づき、施策の具体を検討したうえで、実施してきたが、細かな部分において、住民ニーズを汲み入れることができないものもある。

そこで、施策導入による効果をより大きなものとするために、施策の具体検討段階から住民ニーズを汲み取るための方策を実施するとともに、施策導入時における種々の公共交通イベントの開催やモビリティ・マネジメントなどの実施等の仕組みを構築する。

4) 地域が主体となる交通まちづくりを実現するための仕組み

交通利便性の低い地域において、高齢者等の移動困難者にとって生活サービスを身近にするために、地域住民が主体となって持続可能な交通を導入・確保するための協議体制や運営組織、運営スキーム等の仕組みを構築するとともに、市としてそのような場を創出する。

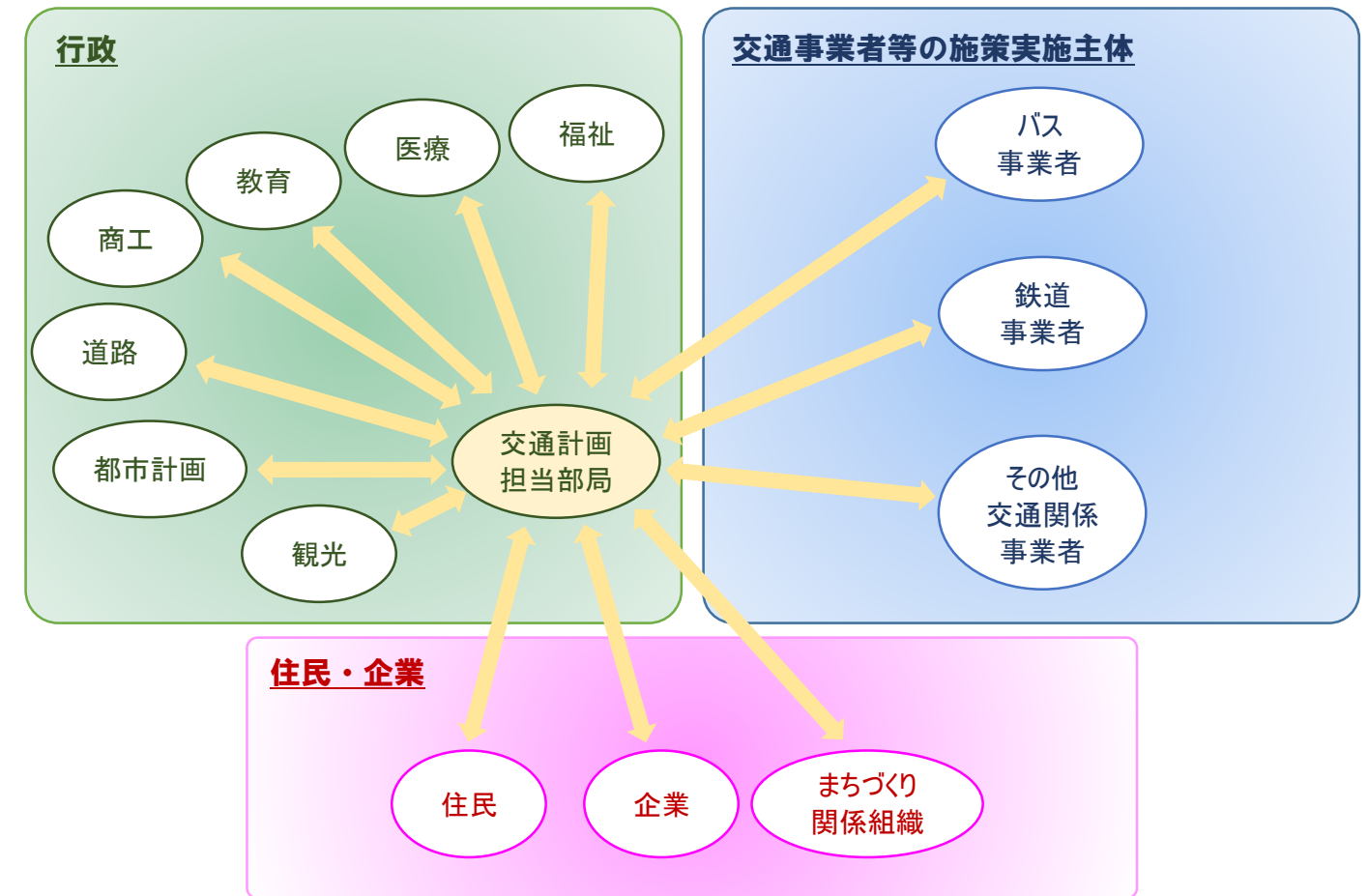


図 交通計画担当部局が中心となって交通まちづくりを推進していくための仕組みイメージ

5.3 評価指標の設定

PDCAにおける「評価（Check）」においては、評価指標を設定し、総合交通戦略の施策実施の効果を明確に把握し、評価できるようにする。

5.3.1 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) 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。

3) 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。

5.3.2 評価指標の設定

他都市における評価指標設定事例および本総合交通戦略における基本目標を踏襲し、評価指標を以下の通り設定する。

表 評価指標(案)

基本目標	評価指標	指標設定の狙い(確認内容)	活用データ(評価間隔)
基本目標① 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	地区別人口増減、学生数の増減	文教都市としての魅力	住民基本台帳(毎年) 国勢調査(5年間隔)
	日常生活圏から生活拠点への公共交通によるアクセス時間の確保	バスの利便性・定時性の向上	バスプローブ調査の実施(5年間隔)
基本目標② 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	生活サービス施設(公共施設)の利用者数	生活サービスの身近さ	西宮市(毎年)
	高齢者外出率	高齢者のいきいき度合	近畿圏PT調査(10年間隔)
	公共交通不便地域内の面積	公共交通の利用可能状況	西宮市(毎年)
	日常生活圏内々移動の徒歩・自転車分担率	外出のしやすさ、賑わい状況	近畿圏PT調査(10年間隔)
基本目標③ 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	生活サービス施設(公共施設)の利用者数	生活サービスの身近さ	西宮市(毎年)
	日常生活圏から拠点への公共交通によるアクセス時間の確保	バスの利便性・定時性の向上	バスプローブ調査の実施(5年間隔)
	中心拠点への来訪者数	中心拠点の求心性	近畿圏PT調査(10年間隔)
基本目標④ 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	中心拠点への公共交通による30分圏域人口	バスの定時性・速達性の向上	GISデータ(バス停・人口)(毎年)
	公共交通機関分担率	公共交通の利便性向上	近畿圏PT調査(10年間隔)
	バス利用者数	バス交通の利便性向上	交通事業者(毎年)
	さくらやまなみバスの利用者数	南北間の交流促進	交通事業者調べ(毎年)
基本目標⑤ 安全・安心で環境にやさしい交通ネットワークの形成	交通事故率	安全性	警察統計(毎年)
	自動車CO ₂ 排出量	環境	道路交通センサス(5年)
	都市計画道路整備率	都市交通基盤の強化状況	西宮市(毎年)
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	満足度調査	将来都市像に対する達成状況	市政モニターアンケート(毎年)