

### Ⅲ. 実施施策

## Ⅲ. 実施施策

|                                    |        |
|------------------------------------|--------|
| 1 . 将来都市像の実現に向けた取組方針 .....         | Ⅲ-1-1  |
| 1.1 各主体の関わり方 .....                 | Ⅲ-1-1  |
| 1.1.1 市民・事業者・行政の関わり方 .....         | Ⅲ-1-1  |
| 1.1.2 行政内における取組方針 .....            | Ⅲ-1-1  |
| 1.2 施策方針 .....                     | Ⅲ-1-2  |
| 1.3 将来的な公共交通網 .....                | Ⅲ-1-3  |
| 2 . 基本目標の達成に向けた施策展開 .....          | Ⅲ-2-1  |
| 2.1 重点施策選定の考え方 .....               | Ⅲ-2-1  |
| 2.2 実施施策 .....                     | Ⅲ-2-2  |
| 2.2.1 施策の展開 .....                  | Ⅲ-2-2  |
| 2.2.2 実施施策と対応課題の関係 .....           | Ⅲ-2-40 |
| 3 . 実施プログラム .....                  | Ⅲ-3-1  |
| 3.1 施策の実施スケジュール .....              | Ⅲ-3-1  |
| 3.2 施策の進め方と都市交通計画の評価 .....         | Ⅲ-3-4  |
| 3.2.1 効果的かつ実現性の高い施策推進に向けて .....    | Ⅲ-3-4  |
| 3.2.2 PDCA サイクルの構築 .....           | Ⅲ-3-6  |
| 3.2.3 評価指標、モニタリング指標および目標値の設定 ..... | Ⅲ-3-7  |

## 1. 将来都市像の実現に向けた取組方針

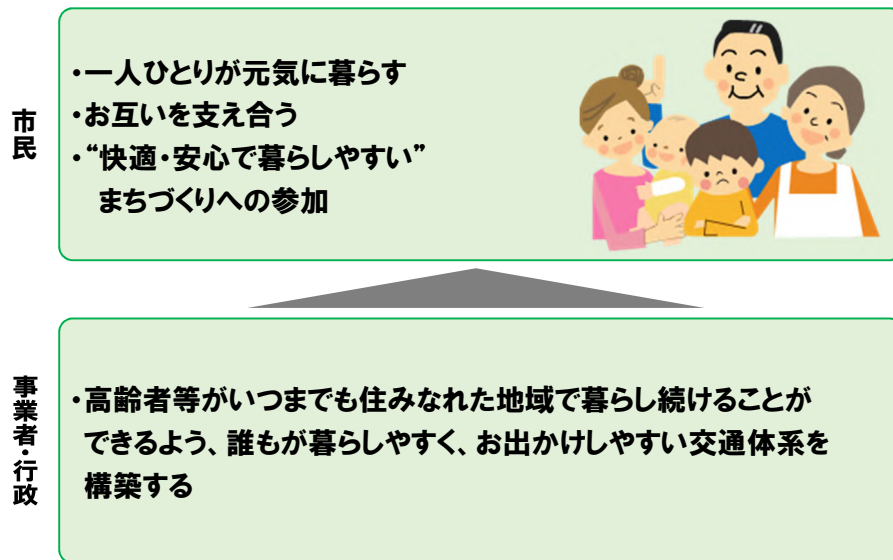
### 1.1 各主体の関わり方

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」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ことが必要である。

#### 1.1.1 市民・事業者・行政の関わり方

市民には、一人ひとりが健康で元気に暮らし、お互いを支え合い、快適・安心で暮らしやすいまちづくりに主体的に参加してもらうことが重要である。

交通事業者や行政は、誰もが暮らしやすく、お出かけしやすい交通体系の構築に努める必要がある。

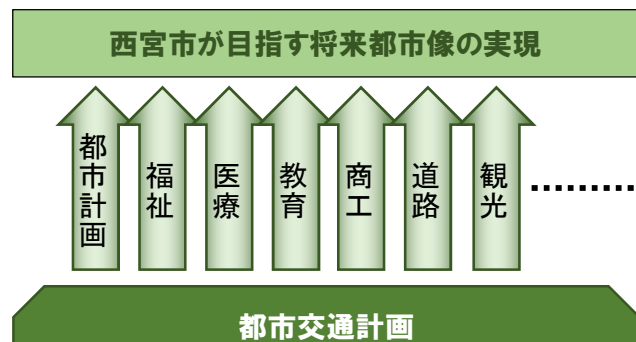


図Ⅲ-1-1 将来都市像の実現に向けた各主体の関わり方

#### 1.1.2 行政内における取組方針

様々な活動には「移動」が伴うことから、行政内の各組織が連携して施策を推進することが必要となる。

都市交通計画では、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。



図Ⅲ-1-2 将来都市像を実現するための行政内の取組方針

## 1.2 施策方針

「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実現するための施策は次の4点を踏まえて考える。

### 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する

公共交通の利便性や都市基盤整備状況、地理的状況等の地域特性や住民の年齢、家族構成等により異なる暮らしぶりやお出かけ状況を踏まえ、「より暮らしやすく、お出かけしやすい」交通体系を構築する。

### 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を図る

行政内の連携を図るための場づくりや目標の共有化などを行い、分野横断的な施策の展開を図る。

### ③ 拠点である鉄道駅を中心としたまちづくりを推進する

充実した鉄道ネットワークを活用するとともに、これまでのまちづくりを踏襲し、拠点である鉄道駅を中心としたまちづくりを進める。

### ④ 中心拠点へのアクセスを確保するため公共交通網のサービス水準の維持を図る

日常生活圏から、生活サービス機能が集積している基本生活圏内の中心拠点へのアクセスを確保するため、本市の比較的利便性の高い公共交通網のサービス水準を維持していく。

### 1.3 将来的な公共交通網

施策方針を踏まえ、本市の都市基盤となる将来的な公共交通網を設定する。

#### 【望ましい公共交通網の在り方】

- 各日常生活圏から基本生活圏内の中心拠点に徒歩と公共交通（鉄道、路線バス、コミュニティ交通※）で移動することができる
- 路線バスは待合・走行環境の安全性から都市計画道路の幹線街路を運行している
- 中心拠点までの公共交通サービスは、一定のサービスレベルが確保されている

※コミュニティ交通：実施主体が地域住民又は市等であり、目的が生活移手段の確保である乗合交通

#### 【サービスレベルの設定】

将来的な公共交通網の実現に向けて、公共交通網を役割に応じて3つに分類し、各分類で機能の維持・充実を図る。また、市民生活を維持するため、一定のサービスレベルを設定し、確保を目指す。

表Ⅲ-1-1 将来都市像を実現するための取組方針

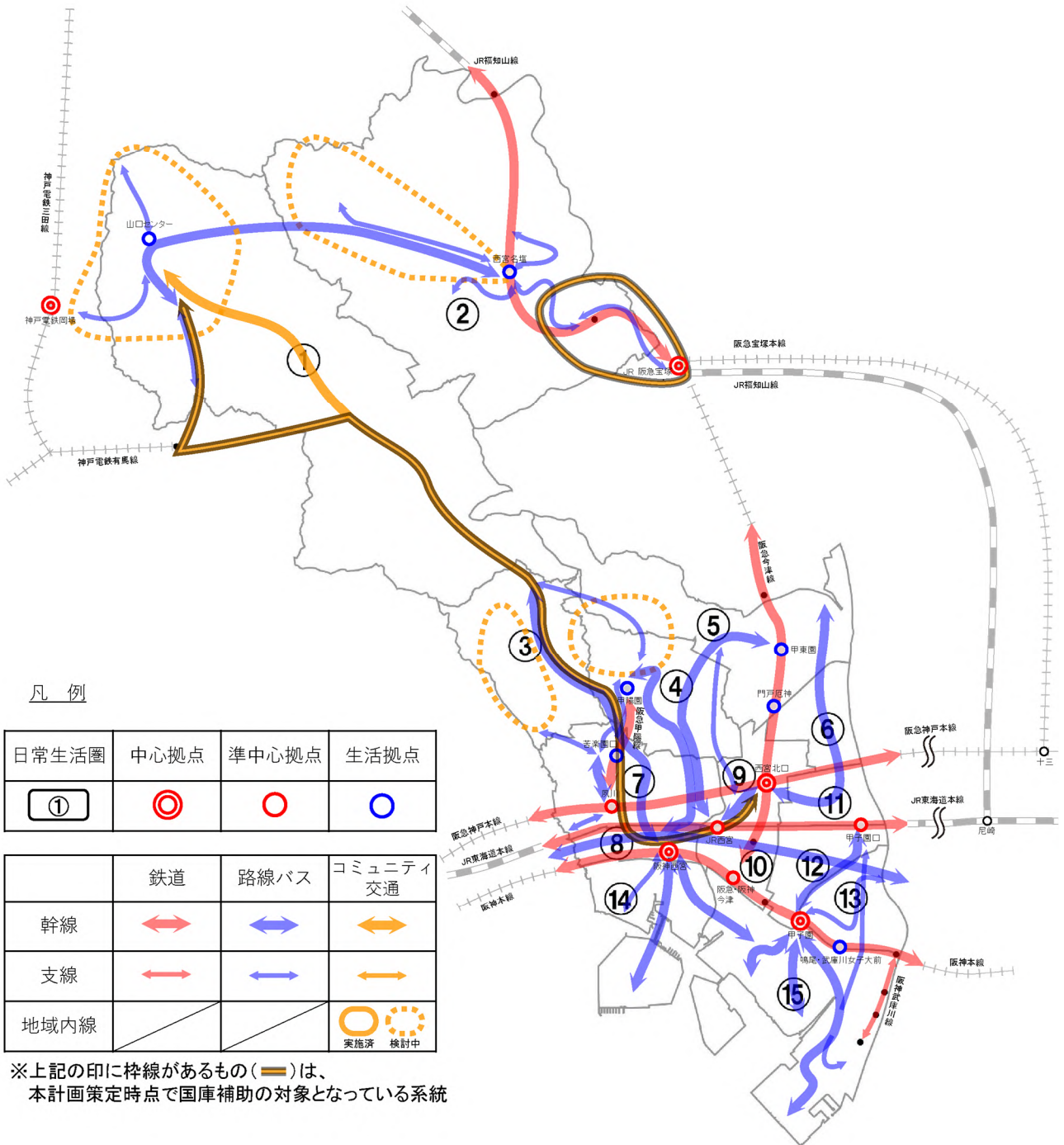
| 分類   | 役割                                       | 交通手段     | 確保を目指すサービスレベル |
|------|--|----------|---------------|
| 幹線   | 主に中心拠点と他都市又は拠点などを結ぶ路線                    | 鉄道       | 5本/時間・方向以上    |
|      |  | 路線バス     | 3本/時間・方向以上    |
|      |  | コミュニティ交通 | 1本/時間・方向以上    |
| 支線   | 主に拠点と日常生活圏を結ぶ路線                          | 鉄道       | 3～5本/時間・方向    |
|      |  | 路線バス     | 1～3本/時間・方向    |
|      |  | コミュニティ交通 | 1本/時間・方向      |
| 地域内線 | 地域内の標高差が大きく、道路幅員が狭い地域において、日常生活圏の移動を支える路線 | コミュニティ交通 | 地域のニーズに応じた本数  |

#### 【目指すべき将来的な公共交通網】

現状として、概ねの日常生活圏では、上記サービスレベルが確保されているため、現サービスレベルの維持を目指すものとし、都市計画道路の整備率が低い地域では、都市計画道路の整備等に伴う路線バスの強化・再編等によってサービスレベルの確保を目指す。

また、鉄道駅やバス停と一定以上の距離があり、かつ標高差が大きい地域では、地域・交通事業者・市が連携・協力して、コミュニティ交通の導入に向けた検討を行い、サービスレベルの確保を目指す。

以上より、目指すべき将来的な公共交通網を図Ⅲ-1-3のとおり設定する。



図Ⅲ-1-3 目指すべき将来的な公共交通網

## 2. 基本目標の達成に向けた施策展開

### 2.1 重点施策選定の考え方

将来都市像の実現や基本目標の達成に向けて、都市構造や人口構造の変化への的確な対応、効率的な都市経営、地域特性を踏まえた施策の推進、関係者の適切な役割分担と連携などにより、効果的に施策を推進するため、以下の考え方により重点施策を選定する。

#### ● 生活サービスの集約化を前提とした交通の確保

生活サービス施設については、生産年齢人口の減少により施設の総量が減少し、効率的にサービスを提供できる場所への集約化が進むと予想されるので、施設の少ない地域から施設の集約化を進めるべき地域への交通の確保に重点を置く必要がある。

#### ● 交通弱者も含め誰もが利用しやすい交通手段の充実

高齢化の進展により交通弱者の増加が予想される中、誰もが利用しやすい徒歩と公共交通を中心とした交通体系を目指すため、充実した鉄道網を有効に活用するとともに、徒歩と鉄道を結ぶ交通、又はそれらの中間の交通として、バスの充実に重点を置く必要がある。

#### ● 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

お出かけしやすい都市をつくるうえで重要な基盤である鉄道駅、生活サービス施設の集積、交通結節点、幹線道路、鉄道と立体交差した道路などの社会資本について、既存ストックの有効活用を図るとともに、欠けている要素で、それを補うことによりお出かけしやすさが大きく向上する社会資本を重点的に整備する必要がある。

#### ● 地域特性に応じた公共交通の充実策

鉄道沿線の駅間距離が長い区間で一定の市街化が進んでいる地域で、新駅設置の可能性を検討したり、地域内又は近隣で路線バスが運行している地域で、バス路線の経路やバス停の見直しを検討したり、既存の公共交通の利用が難しい地域で、新たな地域公共交通システムの導入を検討したりなど、地域特性に応じた公共交通の充実策に重点を置く必要がある。

#### ● 地域住民等の公共交通への積極的な関与

地域住民等が身近な公共交通を利用する機会が多く、その利用状況や長所、短所等の実情を容易に知り得る利点を活かすため、地域で公共交通を守り、育てる意識の醸成、地域主体で交通課題等の解決に向けた取組みを進める仕組みづくり、地域主体での新たな地域公共交通システムの導入の支援などにより、地域住民等の公共交通への積極的な関与に重点を置く必要がある。

#### ● ポストコロナに向けた公共交通への支援

地域公共交通は、新型コロナの感染拡大に伴う緊急事態宣言下においても、エッセンシャルサービスとしてサービス提供を維持してきた一方、ポストコロナに向けた急速な社会構造の変化の中で厳しい経営環境に置かれており、事業の持続性の確保のための支援に重点を置く必要がある。

## 2.2 実施施策

### 2.2.1 施策の展開

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5年間に着手を目指す施策として、以下の施策に取り組む。

また、重点施策選定の考え方に基づき、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す。

#### 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と利便性の向上や、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」を目指す。

|  |                              |
|--|------------------------------|
| <b>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</b>   |                              |
| 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     |                              |
| ◎  | 幹線的なバス路線の強化・再編               |
| ◎  | 都市計画道路の整備                    |
| ○  | 道路と鉄道の立体交差化                  |
| ○  | 主要交差点の改良                     |
| <b>①-II 公共交通の要所における生活サービス機能の充実</b>       |                              |
| 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               |                              |
| ◎  | 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 |
| <b>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</b> |                              |
| 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               |
| ○  | ICカード等による公共交通利用者への各種サービスの適用  |
| <b>①-IV 拠点への移動に手軽な交通手段の利便性向上</b>         |                              |
| 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     |                              |
| ○  | 新たなマイクロモビリティの導入(シェアサイクル等)    |
| ○  | 自転車駐車場の改良・新設等                |
| ※  | レンタサイクルの導入<<参考>>             |

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策



## 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

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・改良を推進する。

- |   |           |
|---|-----------|
| ◎ | 重点施策      |
| ○ | 重点施策以外の施策 |
| ※ | 関連施策      |

## ◎ 幹線的なバス路線の強化・再編

鉄道駅から離れ、生産年齢人口や生活サービス施設が少ない地域で、生産年齢人口の減少が進む傾向が強く、そのことにより生活サービス施設の偏在が進む可能性が高いため、鉄道駅から離れた地域から中心拠点をはじめとする主要鉄道駅周辺への交通アクセスを強化することが重要となる。

その場合、比較的距離の長い移動に対応できる交通手段を充実させる必要があり、交通弱者等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。

しかし、幹線道路網の整備が進むより先に供用されていた市内のバス路線は、屈曲した細街路を多く運行しており、目的地に向かうに当たって迂回を余儀なくされるなど、アクセス性や速達性・効率性に劣っていることが多い。

今後、誰もが利用したくなる利便性の高い将来公共交通網を目指し、幹線的なバス路線について中心拠点等へのアクセス性や速達性・効率性の向上を図るため、バス事業者と協力して、運行ダイヤ・経路の見直しをはじめとするバス路線の強化・再編に取り組む。

そのため、バス事業者と市は、バス路線の拡充に関する様々な情報や課題の共有に向けて、意見交換の場を設けるなどの体制づくりにも取り組む。

また、将来的な公共交通網の実現に向けて設定した一定のサービスレベル（P. Ⅲ-1-3）を満たしていない地域や、減便や廃線などによりサービス水準を割り込む地域において、沿線地域の意向も勘案しながら、バス事業者と協力して持続可能なサービスの導入について検討する。さらに市は、需要把握・運行可能性の検討を目的とした試験運行に対する補助制度の導入についても検討する。

◎ 都市計画道路の整備

北部の東西方向の交通軸や南部の南北方向の交通軸は、市内や市内外の移動が多く、市民にとって欠かせない動線である。

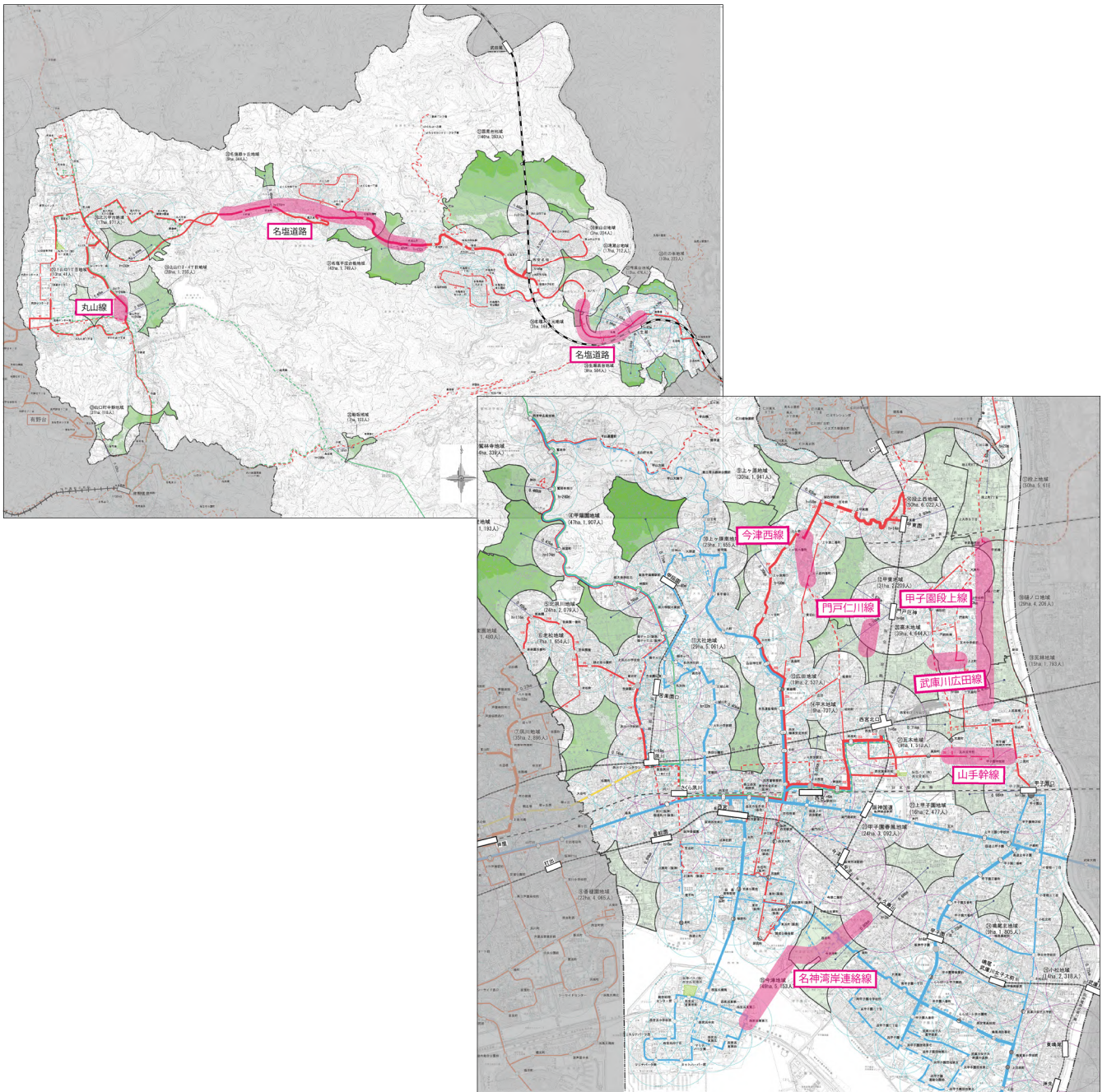
しかし、国道 176 号や J R 東海道本線以北の幹線道路の整備が遅れていることから、利便性の高いバス路線の確保や中心拠点等への円滑な移動が難しいなど、快適な市民生活を確保する上で支障が生じている。

今後はバス路線の強化・拡充や中心拠点等への交通アクセスの充実に効果的な路線を中心に、道路ネットワークの形成にも配慮しながら、都市計画道路の整備推進を図る。

【整備を行う予定の主な都市計画道路】

- ・山手幹線 **実施中**
- ・武庫川広田線 **実施中**
- ・今津西線
- ・国道 176 号線(名塩道路) **実施中**
- ・丸山線
- ・甲子園段上線
- ・門戸仁川線
- ・名神湾岸連絡線 など

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策



※バス路線は令和元年 10 月時点

図Ⅲ-2-1 整備を行う予定の主な都市計画道路

○ 道路と鉄道の立体交差化

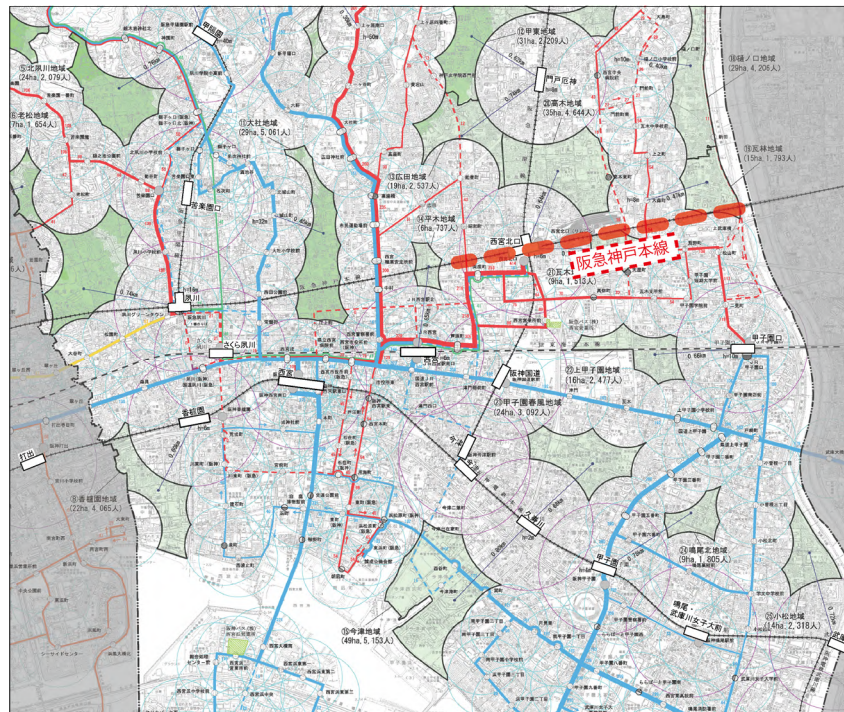
踏切の存在は、定時性や速達性の面でバス交通にとって大きな障害となる。中津浜線、今津西線、建石線などの主要な幹線道路も、踏切が残存しているため、バス路線として十分に活用されていない。

連続立体交差事業等により道路と鉄道を立体交差化すれば、バス交通をはじめとする交通の円滑化に資するだけでなく、線路により分断されていた地域の一体的なまちづくりを促進する効果も大きい。

阪急西宮北口駅周辺は、阪急神戸本線の踏切の存在により、北東・北西方面からのバス路線の拡充が難しく、自動車・自転車の交通量が増加し続けている。このことから、阪急神戸本線と道路の立体交差化について、南北方向の幹線道路の整備・改良とあわせて検討を進める。

その他主要な幹線道路における交通の安全性・円滑性に問題がある踏切も、その改善策について検討を進める。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策



※バス路線は令和元年10月時点

図Ⅲ-2-2 道路と鉄道の立体交差化が必要な箇所

○ 主要交差点の改良

幹線道路同士が交差する主要交差点は、交通全体の安全性や円滑性に影響があるほか、バスの定時制や速達性への影響も大きいので、その改良の検討を進める。



図Ⅲ-2-3 交差点改良の例

## ①-II 公共交通の要所における生活サービス機能の充実

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る。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

## ◎ 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

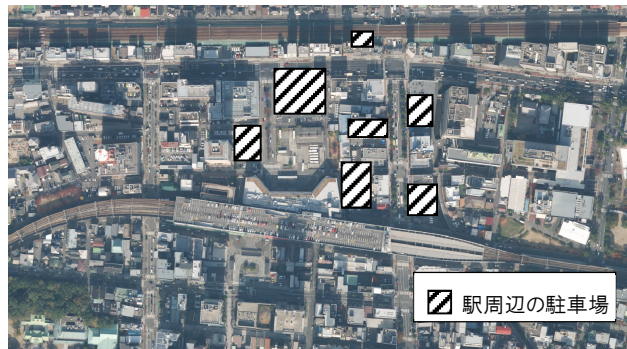
阪神西宮駅周辺は、市役所周辺やJR西宮駅周辺を含む一帯とともに都市核に位置付けられている本市の中心拠点の一つであり、南西には西宮神社もあり、鷲林寺・甲陽園方面から西宮浜までの広範囲の地域から、バスをはじめとする多様な交通手段でアクセスしやすい地区である。

駅北側は、「阪神間都市計画都市再開発の方針」において、「民間活力の活用等により、交通結節機能の強化を図る」とされており、また市役所本庁舎周辺とともに「行政機能や生活サービス機能等の集約を図るため、土地の合理的な高度利用を促進する」とされている。

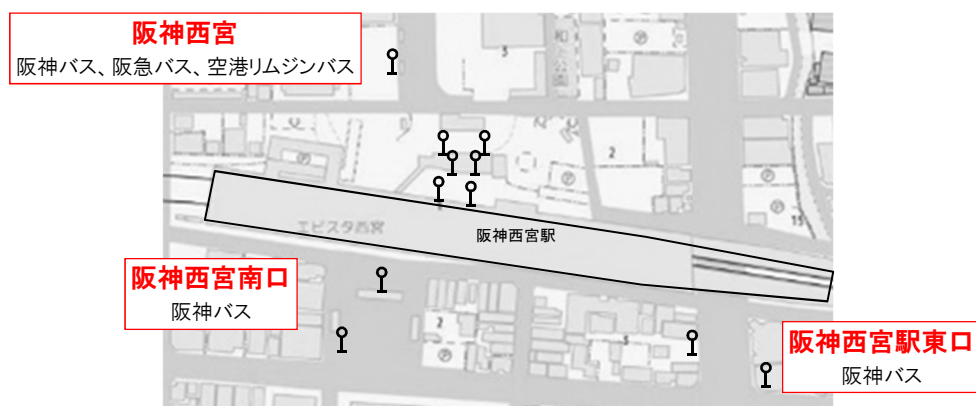
しかし、現在の駅北側の状況は、多数のバス路線が集中する特急停車駅の駅前としては交通結節機能が不十分であり、バス停の分散配置、歩行者の通行・溜まり空間の不足、区画街路によるバス待機場と乗降場の分断による公共交通と一般交通、歩行者の錯綜など、バスの乗換・乗継の利便性や、歩行者の安全性・快適性の面で課題を抱えている。

また、土地の有効利用が進んでおらず、都市核として市民の憩える魅力的な空間形成がなされていないため、通勤・通学以外での利用ニーズが低く、交通の要所としての立地特性を活かし切れていない。

以上のことから、駅北側においては、市役所本庁舎周辺地区の整備との連携も図りながら、回遊性と滞留性を高めた魅力的かつ快適な歩行者空間の確保や民間資本を活用した駅前広場の再整備と良質な都市空間整備の誘導について、公共施設の再編も含め検討し、交通結節機能と生活サービス機能をあわせ持つ魅力的な中心拠点の形成を促進する。



図Ⅲ-2-4 阪神西宮駅周辺の低利用地



図Ⅲ-2-5 阪神西宮駅周辺に点在するバス停留所

**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**

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・検討を進める。

- |   |           |
|---|-----------|
| ◎ | 重点施策      |
| ○ | 重点施策以外の施策 |
| ※ | 関連施策      |

**○ 鉄道とバスの乗換利便性の向上**

鉄道との乗換利便性に配慮した路線バスのダイヤ改正、ICカードを活用した運賃割引制度の導入、駅周辺での路線バスの案内の充実など、鉄道とバスの乗換利便性の向上を図る。

また、ビッグデータ等を活用することにより鉄道やバスの利用実態を把握し、乗換・乗継等の利便性向上策について研究する。

**○ ICカード等による公共交通利用者への各種サービスの適用**

ICカード等を活用したバス相互・バスと鉄道間の乗換・乗継割引、大型集客施設利用者の公共交通の利用促進を目的としたICカード等による買物割引など各種サービスについて、事業者と協議を行う。

①-IV 拠点への移動に手軽な交通手段の利便性向上

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る。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

○ 新たなマイクロモビリティ\*の導入(シェアサイクル等)

市民等が手軽に利用でき、かつ環境にも優しくパーソナルな移動を可能とするシェアサイクルの導入を検討するとともに電動キックボード等のマイクロモビリティの導入についても調査研究していく。

特にシェアサイクルについては、公共交通の補完をはじめ、経済活動の活性化やまちの魅力向上など、様々な事業効果等を検討するため、令和元年7月から「西宮市シェアサイクル利用動向調査」を実施するとともに、公共用地等へ本格導入を行う際に必要な条件整理を進める。

\*マイクロモビリティ：自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両



図Ⅲ-2-6 西宮市内サイクルポートマップ

## ○ 自転車駐車場の改良・新設等

多くの鉄道駅において、自転車駐車場が不足している状況にあることから、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）の強化と、マナー指導により、駅周辺の安全確保と美観の保全を図る。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策



図Ⅲ-2-7 自転車駐車場の設置状況

## ※ レンタサイクルの導入 《参考》

鉄道駅を中心とした街中の回遊を促進するレンタサイクルが、JR甲子園口駅、阪急西宮北口駅で導入されている。

表Ⅲ-2-1 市内のレンタサイクルの概要(令和3年4月時点)

| 鉄道駅                                    | 名称        | 利用料金・営業時間  |
|--|-----------|--|
| JR甲子園口駅                                | 駅リンくん     | 1回利用 400円<br>営業時間 6:30~23:00   |
| 阪急西宮北口駅<br>(甲風園駐輪センター)<br>(阪急西宮駐輪センター) | 阪急レンタサイクル | 1回利用 320円<br>甲風園駐輪センター<br>営業時間 6:30~22:00<br>阪急西宮駐輪センター<br>営業時間 7:00~21:00 |

**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」を目指す。

|   |                                       |
|---|---------------------------------------|
| <b>②-I 公共交通ネットワークの強化</b>                      |                                       |
| 対応課題：持続可能な交通ネットワークの形成<br>公共交通を軸とした交通手段間の適切な連携 |                                       |
| ◎   | 交通結節機能の強化                             |
| ◎   | 幹線的なバス路線の強化・再編(再掲)                    |
| ○   | 鉄道とバスの乗換利便性の向上(再掲)                    |
| ○   | 路線バス運転士の確保                            |
| <b>②-II 生活道路等における通過交通の抑制</b>                  |                                       |
| 対応課題：持続可能な交通ネットワークの形成<br>良好な生活環境確保に向けた通過交通の分離 |                                       |
| ◎   | 主要幹線道路の整備促進(国道 176 号(名塩道路))           |
| ○   | 高速道路の整備促進(名神湾岸連絡線)                    |
| <b>②-III 防災性向上に資する道路の整備・整備促進</b>              |                                       |
| 対応課題：持続可能な交通ネットワークの形成<br>多重性に配慮した緊急時の移動経路の確保  |                                       |
| ○   | 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)) |
| ○   | 狭あい道路の拡幅整備                            |
| <b>②-IV その他環境に配慮した交通手段の利用促進</b>               |                                       |
| 対応課題：持続可能な交通ネットワークの形成                         |                                       |
| ◎   | 歩行者・自転車に配慮した道路の整備                     |
| ○   | 低公害車の普及促進                             |
| ○   | 次世代自動車の普及促進                           |

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策



## ②-1 公共交通ネットワークの強化

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む。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

### ◎ 交通結節機能の強化

複数の交通手段を接続する機能を「交通結節機能」といい、その機能を有する場所を「交通結節点」という。鉄道駅は鉄道と徒歩等の交通結節点であり、バス停はバスと徒歩等の交通結節点である。

鉄道駅は単体では主に鉄道と徒歩の交通結節点であるが、駅前広場等の整備によりバス乗降場、タクシー乗降場、一般車乗降場、身障者用乗降場等を設置したり、周辺に自動車・自転車の駐車場やシェアサイクルのポートを設けたりすることにより、駅周辺が、鉄道と多様な交通手段の交通結節点となる。

みんながお出かけしやすい交通体系を構築するには、乗換・乗継など交通手段間の連携の円滑化が必要であり、そのためには交通結節点の整備や機能強化が不可欠である。

また、適切な規模・機能の駅前広場が整備された場合には、交通動線について輻輳が軽減され、一定整理されることにより、徒歩をはじめとする各交通手段の安全性・利便性も向上する。

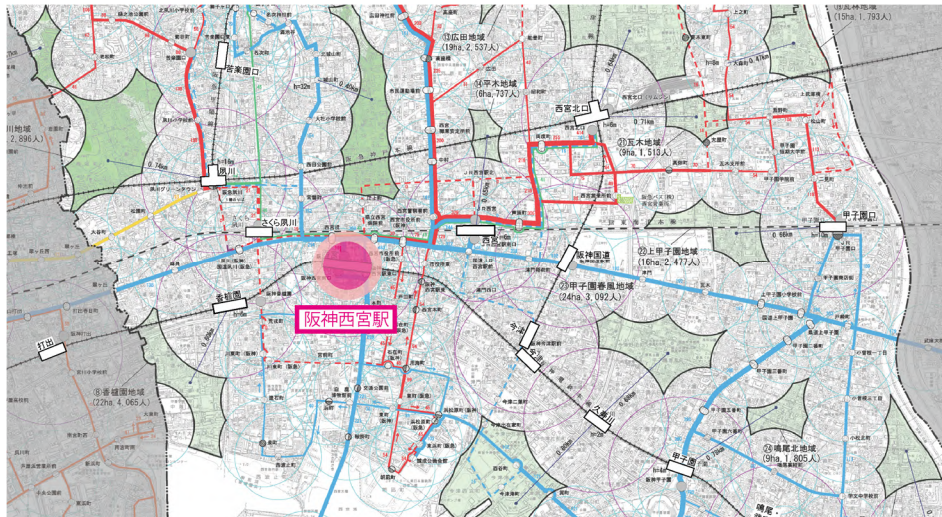
そこで、主要な鉄道駅の周辺においては、バスのほかタクシー、一般車、身障者用車両の利便性向上に配慮し、交通事業者と協力して駅前広場の整備・改良等に取り組む。

駅前広場の整備が困難な鉄道駅の周辺で、バスの乗入れがある、又は想定される場合には、バスの利便性向上に配慮し、交通事業者と協力して交通結節機能の強化に取り組む。

あわせて、バスの待合環境の向上についてもバス事業者と協力して取り組む。

#### 【交通結節機能の強化を検討中の主な鉄道駅】

##### ・阪神西宮駅



※バス路線は令和元年10月時点

図Ⅲ-2-8 交通結節機能の強化を検討中の主な鉄道駅

- ◎ 幹線的なバス路線の強化・再編(再掲)
- 鉄道とバスの乗換利便性の向上(再掲)

○ 路線バス運転士の確保

運転士の高齢化や大型二種免許保有者の減少が進む中、路線バスのサービスレベルを確保するため、バス事業者・ハローワーク・市の三者で協力し、就職相談フェア開催など、運転士の確保に向けた取組みを進める。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

[表面]

## 路線バス運転士 就職相談フェア

路線バス運転士の高齢化や大型二種免許保有者の減少により、路線バス運転士が減っています。路線バスのサービスレベルを維持するためには、運転士が必要です。みんなのお出かけを支える公共交通の担い手として、路線バス運転士になりませんか。

公共交通の担い手になろう

令和3年 1月26日(火) 14:00~15:30

**会場** ハローワーク西宮 3階会議室  
西宮市青木町2-11  
JR西宮駅 徒歩15分、阪急西宮北口駅 徒歩20分、阪神西宮駅 徒歩30分  
各駅から阪急バスまたは阪神バスで「西宮職業安定所前」下車 徒歩1分

**対象者** ●バスの運転士として働いてみたい人、興味がある人  
●運転の仕事を探している人

**参加企業** 西宮市内を運行する路線バス事業者  
阪急バス株式会社 阪神バス株式会社 みなと観光バス株式会社

**開催内容** 各企業と個別ブースでの就職相談

**参加方法** ●参加費は無料です。  
●予約制です。(ハローワーク西宮へご連絡ください)  
●来場の際はマスク着用の上、会場入口に設置の手指消毒用アルコールのご利用をお願いします。  
●発熱等の症状がある場合は、参加をお控えください。

**問合せ先**

- 就職相談に関すること  
TEL : 0798-75-6714  
ハローワーク西宮 人材支援総合コーナー  
受付時間：平日 8:30~17:15
- 開催目的に関すること  
TEL : 0798-35-3527  
西宮市役所 交通計画課  
受付時間：平日 9:00~17:30

求人内容は裏面をご覧ください

共催：ハローワーク西宮 / 西宮市

[裏面]

## 路線バス運転士 就職相談フェア

令和3年 1月26日(火) 14:00~15:30

**会場** ハローワーク西宮 3階会議室  
西宮市青木町2-11

| 企業名         | 雇用形態 | 試用期間               | 求人番号               | 必要な免許                                     |
|-------------|------|--------------------|--------------------|---|
| 阪急バス株式会社    | 正社員  | 6か月                | 27100-             | 大型、中型、準中型免許、または普通免許 (AT限定不可、取得後3年経過している方) |
|             |      |                    | 13211401           |   |
| 阪神バス株式会社    | 正社員  | 6か月                | 28020-             | 大型自動車第二種免許、または普通免許 (AT限定可、取得後3年経過している方)   |
|             |      |                    | 14197801           |   |
| みなと観光バス株式会社 | 契約社員 | 契約期間3か月の内研修期間1か月程度 | 28020-<br>22754501 | 大型自動車第二種免許、または大型、中型免許                     |

各企業の人事担当者からのメッセージ

**阪急バス**

阪急バスでは正社員運転士を積極採用中です！教習制度や福利厚生も充実しています

**阪神バス**

阪神バスは路線・空港リムジンバスなどで地域の皆様に快適なアクセスを提供しています

**みなと観光バス**


社員一人一人の健康や家庭環境を親身に考えます  
健康診断は、全員人間ドックを実施しています

- 求人募集職種等については変更されることがあります。
- 参加には予約が必要です(定員有)。面接希望の方は当日相談の際に面接受付を行います。
- 求人情報の詳細については最寄りのハローワーク、またはハローワークインターネットサービス (<https://www.hello-work.kuhlw.go.jp>) にてご確認ください。
- ハローワーク公開求人へ応募する場合は職業相談窓口で求職登録が必要です。(フェア当日に登録することも可能)
- 登録後、紹介状を発行しますので履歴書等応募書類とともに応募先企業へ提出してください。
- この就職相談フェアへの参加は雇用保険の求職活動記録となります。
- 雇用保険受給資格者の方は、当日「雇用保険受給資格者証」をご持参ください。
- 新型コロナウイルス感染症の感染状況によっては、急遽中止となる場合がございますのでご了承ください。


**問合せ先**

- 就職相談に関すること  
ハローワーク西宮 人材支援総合コーナー  
TEL : 0798-75-6714 受付時間：平日 8:30~17:15
- 開催目的に関すること  
西宮市役所 交通計画課  
TEL : 0798-35-3527 受付時間：平日 9:00~17:30

ハローワーク西宮からのQRコード



西宮市交通計画課からのQRコード



図Ⅲ-2-9 路線バス運転士就職相談フェアチラシ

## ②-II 生活道路等における通過交通の抑制

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する。

|   |           |
|---|-----------|
| ◎ | 重点施策      |
| ○ | 重点施策以外の施策 |
| ※ | 関連施策      |

### ◎ 主要幹線道路の整備促進(国道 176 号(名塩道路))

既存の国道 176 号の現道は、カーブが多く道路幅員が狭い 2 車線道路に 2~3 万台/日の交通が利用しており、日常的に交通渋滞が生じており、歩道幅員が狭く歩行者の安全確保にも課題があることから、引き続き国道 176 号(名塩道路)の整備を強く促進する。

### ○ 高速道路の整備促進(名神湾岸連絡線)

南部で約 20 万台の自動車交通が東西方向に通過しており、通過交通が多い阪神高速神戸線・国道 43 号は本市市街地のほぼ中心部を通過している。

国道 43 号は、沿道や周辺に住宅等が立地しており、生活に必要な道路でもあるため、通過交通が、環境への影響や道路混雑の誘発等により、沿道をはじめとする周辺生活環境に大きな影響を及ぼしている。

通過交通の影響を軽減するためには、通過交通をその他の交通と分離し、市街地から離れた道路への転換や一般道路から高速道路への転換を促進する方法が考えられる。

そのため、阪神高速湾岸線について、東西方向の連続性の強化を図る大阪湾岸道路西伸部の計画が進展していけば、阪神高速神戸線・国道 43 号からの通過交通の転換が進むことが期待される。

一方、名神高速道路等と阪神高速湾岸線を繋ぐ南北方向の一般道路は、現状でも通過交通が多いが、上記の計画が進展していけば、通過交通が更に増える可能性が高い。

そこで、一般道路を経由させずに、高速道路同士のネットワークで通過交通の大半を処理することを目指し、名神高速道路の西宮インターチェンジと阪神高速湾岸線を繋ぐ名神湾岸連絡線について、大阪湾岸道路西伸部の事業進捗との整合も図りながら、整備を促進する。

②-III 防災性向上に資する道路の整備・整備促進

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する。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

○ 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))

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る状況となるため、国道176号(名塩道路)の整備を促進し、防災性の向上を図る。

○ 狭あい道路の拡幅整備

道路幅員が狭く、緊急車両の通行など交通の安全性・円滑性に課題がある道路を拡幅整備する。

### 事業の流れ

- 事業説明**  
市前地整備窓口にて、事業内容・手続きの流れなどを説明いたします。
- 境界線後退線等の測定**  
申請を行う前に、境界線・後退線等の測定を行ってください。
- 申請**  
狭あい道路が幅員増や積雪に必要書類を添付の上、市前地整備窓口へ提出してください。
- 施工準備**  
拡幅整備を行う前に必要に応じて、施工準備を行ってください。(例：支障物件の撤去移設、ライフライン(上下水道管・ガス管等)の引き込み、造成擁壁の設置など)
- 拡幅整備**  
拡幅整備工事は、施工準備が完了した後、かつ外構工事に着手する前に行います。外構工事に着手する日の40日前までに市担当者へ連絡してください。
- 権原取得 奨励金の交付 維持管理**  
寄付や借借使用契約などの手続き(権原取得)を行います。隣切り用地の整備を行った場合は、奨励金を交付します。権原取得を行った後運用中は、道路として市が維持管理を行います。

詳細は「西宮市狭あい道路拡幅整備要綱」「西宮市狭あい道路拡幅整備奨励金要綱」をご覧ください。

### 市民の皆さんと共に進める 狭あい道路拡幅整備事業

安全で安心な すみよいまちを目指して

敷地が、狭あい道路(市道等に属する)に面している方で、次のような予定がある場合は市前地整備までご相談ください。

- 建物の新築、増改築をする場合
- 門や柵などを撤去する場合
- 敷地前の道路を広げたいとお考えの場合 など

お問い合わせ 西宮市都市局都市整備室市街地整備課狭あい道路整備チーム  
Tel (0798)35-3708  
〒626-8557 西宮市八雲町1丁目3号 西宮市役所南棟3階  
※お問い合わせは平日のみの対応となります。お休みの場合は事前に連絡ください。

### 狭あい道路(建築基準法第42条第2項道路)とは?

建築基準法が施行された昭和25年の時点ですでに道路として使用され、その道に沿って家が建ち並ぶ等の要件に当てはまる幅員8m以上4m未満の道で、特殊行政庁(西宮市)が指定したものをいいます。この道路の幅員線は、原則として道路の中心線から両側にそれぞれ2m後退(土地の状況によっては、道路の反対側から4m一方向後退)したところを定められます。狭あい道路に面した敷地で、建物の新築、増改築を行う場合は、セットバックが必要になります。

市道として指定された道路が幅員不足で、道路の反対側から4m一方向後退したところを定められます。狭あい道路に面した敷地で、建物の新築、増改築を行う場合は、セットバックが必要になります。

●狭あい道路拡幅整備事業  
西宮市では、狭あい道路(市道等に属する)の後退用地を、寄付または借借使用契約していただいた場合、道路の拡幅整備を行っております。また、狭あい道路に面する隣切り用地の整備に同意していただいた場合は、奨励金を交付します。

|       |      |     |
|-------|------|-----|
| 後退用地  | 拡幅整備 | 奨励金 |
| 隣切り用地 | 市の施工 | あり  |

### 狭あい道路拡幅整備のメリットは?

**緊急時・災害時には**

- ・緊急車両(消防車・救急車など)の進入が容易になります。
- ・火災時の延焼防止に役立ちます。

**日常生活の場面でも**

- ・自家車の通行が容易になります。
- ・日照・通風が向上します。

**申請者の方にとって**

- ・市が拡幅整備を行いますので、側溝・舗装工事の費用負担はありません。
- ・後退用地等にかかる都市計画税・固定資産税が減免されます。
- ・寄付または借借使用契約していただいた後退用地等は、無償として市が維持管理を行います。

●狭あい道路拡幅整備要綱の拡充  
本市では、平成28年より市前地整備窓口の拡充、狭あい道路拡幅整備事業を進めてまいりましたが、平成28年6月に、隣切り用地拡幅奨励金の創設や建築行為を伴わない場合でも事業対象となるよう要綱の改定を行いました。

●西宮市の住宅耐震改修促進事業のご案内  
耐震対策の推進を促すため、安心・安全な住まいづくりを推進するため、門前などの耐震改修の費用助成や耐震工事をを行う方に対して、その費用の一部を補助します。狭あい道路に面する隣切り用地の整備を行う場合は、一定の条件を満たすと補助金が認められる場合があります。住宅耐震改修促進事業については、建築課(TEL:0798)35-3703)までお問い合わせください。

図Ⅲ-2-10 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

2050年までのカーボンニュートラルの達成に向け、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る。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

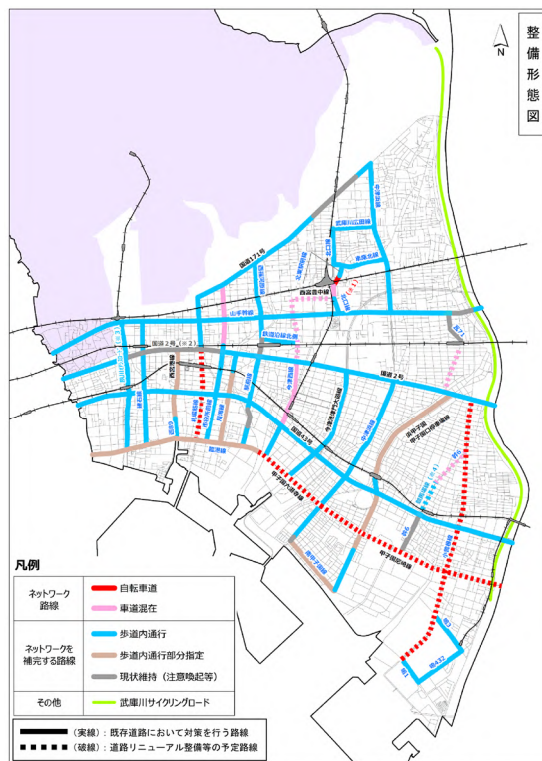
◎ 歩行者・自転車に配慮した道路の整備

安全で快適に通行できる道路環境を確保するため、歩道の整備やバリアフリー化のほか、令和2年7月に策定した「西宮市自転車利用環境改善計画」に基づく自転車通行空間の整備などを進める。



出典：西宮市自転車利用環境改善計画（令和2年7月）

図Ⅲ-2-11 自転車道整備イメージ



出典：西宮市自転車利用環境改善計画（令和2年7月）

図Ⅲ-2-12 自転車ネットワーク検討路線

○ 低公害車の普及促進

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とともに、天然ガス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、経費の一部を補助する。

○ 次世代自動車の普及促進

次世代自動車の普及に向け、啓発や補助制度等の情報提供を行う。

**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」を目指す。

|                                     |                               |
|-------------------------------------|-------------------------------|
| <b>③-I 鉄道駅の利便性向上</b>                |                               |
| 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                     |
| ○                                   | 鉄道駅周辺のバリアフリー化                 |
| ◎                                   | 鉄道駅舎のバリアフリー化                  |
| <b>③-II 地域と拠点を結ぶ利便性の高いバス路線の確保</b>   |                               |
| 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          |                               |
| ◎                                   | 山口地域と南部市街地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(再掲)            |
| ※                                   | 公共車両優先システム(PTPS)の導入<<参考>>     |
| <b>③-III 公共交通の利用環境の向上</b>           |                               |
| 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             |
| ◎                                   | バスの待合環境の向上                    |
| ○                                   | 鉄道とバスの乗換利便性の向上(再掲)            |
| ○                                   | 自動運転・MaaS・新たなモビリティ等による利用環境の向上 |
| ※                                   | バス定期券の事業者間相互利用<<参考>>          |
| <b>③-IV 公共交通の利用促進(モビリティ・マネジメント)</b> |                               |
| 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                |
| ◎                                   | 転入者等への公共交通情報の提供               |
|                                     | 職場におけるモビリティ・マネジメントの実施         |
| ○                                   | 小学生等へのバス乗り方教室の実施              |
| ※                                   | 通勤定期券「環境おでかけ割」の導入<<参考>>       |
| <b>③-V 地域内交流を促進するバス交通の充実</b>        |                               |
| 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                   |

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

### ③-1 鉄道駅の利便性向上

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する。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

#### ◎ 鉄道駅の新設・改良

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、鉄道駅の新設を契機として、駅周辺の一体的なまちづくりや土地の有効活用を効果的に進められることから、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本線の武庫川部に近隣市や鉄道事業者と協力して新駅を設置するとともに、駅周辺のまちづくりについて地域の意見も参考としながら推進する。

また、耐震性や安全性の向上が必要な市内の主要鉄道駅について、必要に応じて耐震補強等に係る費用の補助について検討する。



※バス路線は令和元年10月時点

図Ⅲ-2-13 新駅設置箇所

#### ○ 鉄道駅周辺のバリアフリー化

駅前や、駅前から周辺施設までの安全で円滑な移動を確保するために、鉄道駅周辺のバリアフリー化を促進する。



図Ⅲ-2-14 鉄道駅周辺のバリアフリー化の例

◎ 鉄道駅舎のバリアフリー化

市内鉄道駅の安全性や利便性を向上させるため、鉄道事業者と連携を図り、駅舎内外においてエレベーター等の設置を促進する。

1日の乗降客数が3,000人以上の鉄道駅においては、駅舎施設の構造等を踏まえ、エレベーター等の設置によりバリアフリー化を図るための補助を行い、補助要件に該当する鉄道駅舎への設置は完了している。

また、ホームドアは、プラットホームからの転落、プラットホーム上での列車との接触、線路内への侵入防止等に効果があり、視覚障害者だけでなく、一般利用者の安全性の向上にもつながる施設であることから、国の整備方針を踏まえつつ、市も必要性の高い市内鉄道駅への整備に係る費用の補助について検討する。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策



図Ⅲ-2-15 JR西宮名塩駅 エレベーター設置状況



図Ⅲ-2-16 阪急電鉄神戸三宮駅 ホームドア設置状況



③-II 地域と拠点を結ぶ利便性の高いバス路線の確保

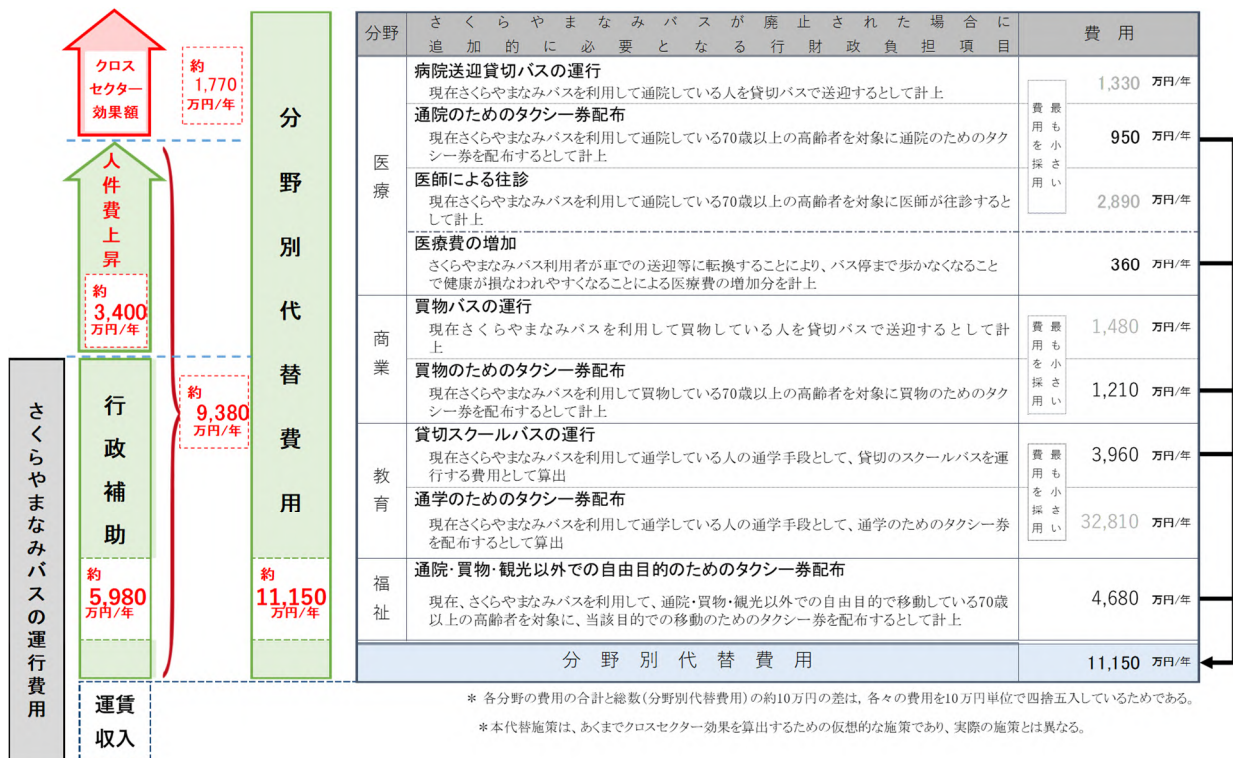
山口地域と南部市街地を結ぶ「さくらやまなみバス」について、引き続き利便性向上や利用促進に取り組むほか、地域と拠点を結ぶ市内バス路線の利便性向上策について、バス事業者と協議・検討を進める。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

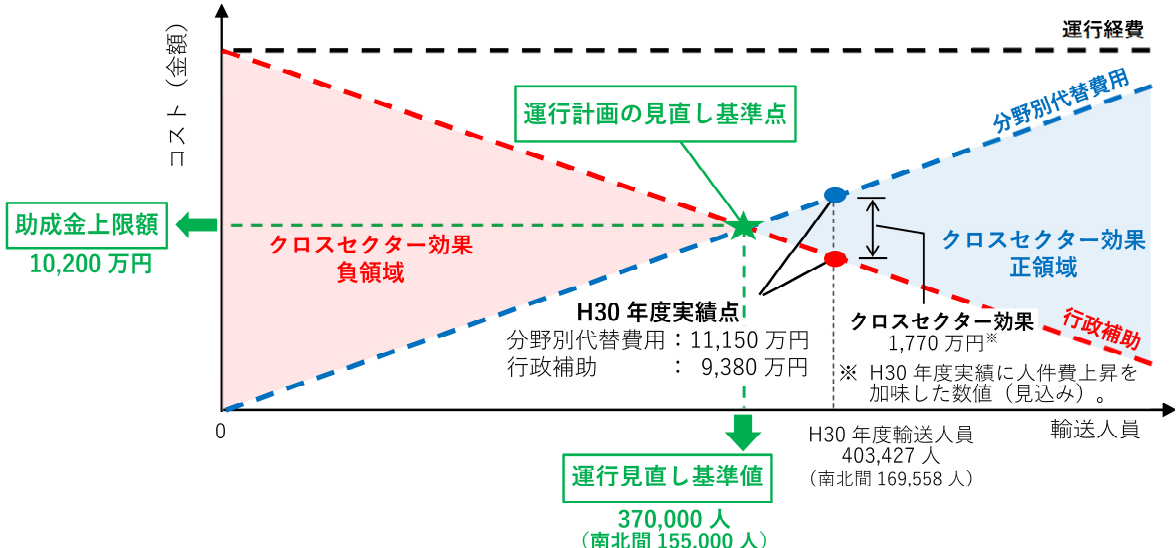
◎ 山口地域と南部市街地を直接連絡する公共交通の確保

山口地域と南部市街地を直接連絡する基幹交通として平成 21 年度から運行している「さくらやまなみバス」について、地元・事業者・市の三者による運行計画の見直しや利用促進策の実施による継続的な事業効率の改善に努め、持続可能な運行を目指す。

なお、運行計画の見直しについては、国土交通省が推奨するクロスセクター効果\*の考え方にに基づき、さくらやまなみバス事業による行政支出の抑制効果を見極めながら、利便性と運行経費のバランス等を勘案しつつ、適切に実施するものとする。



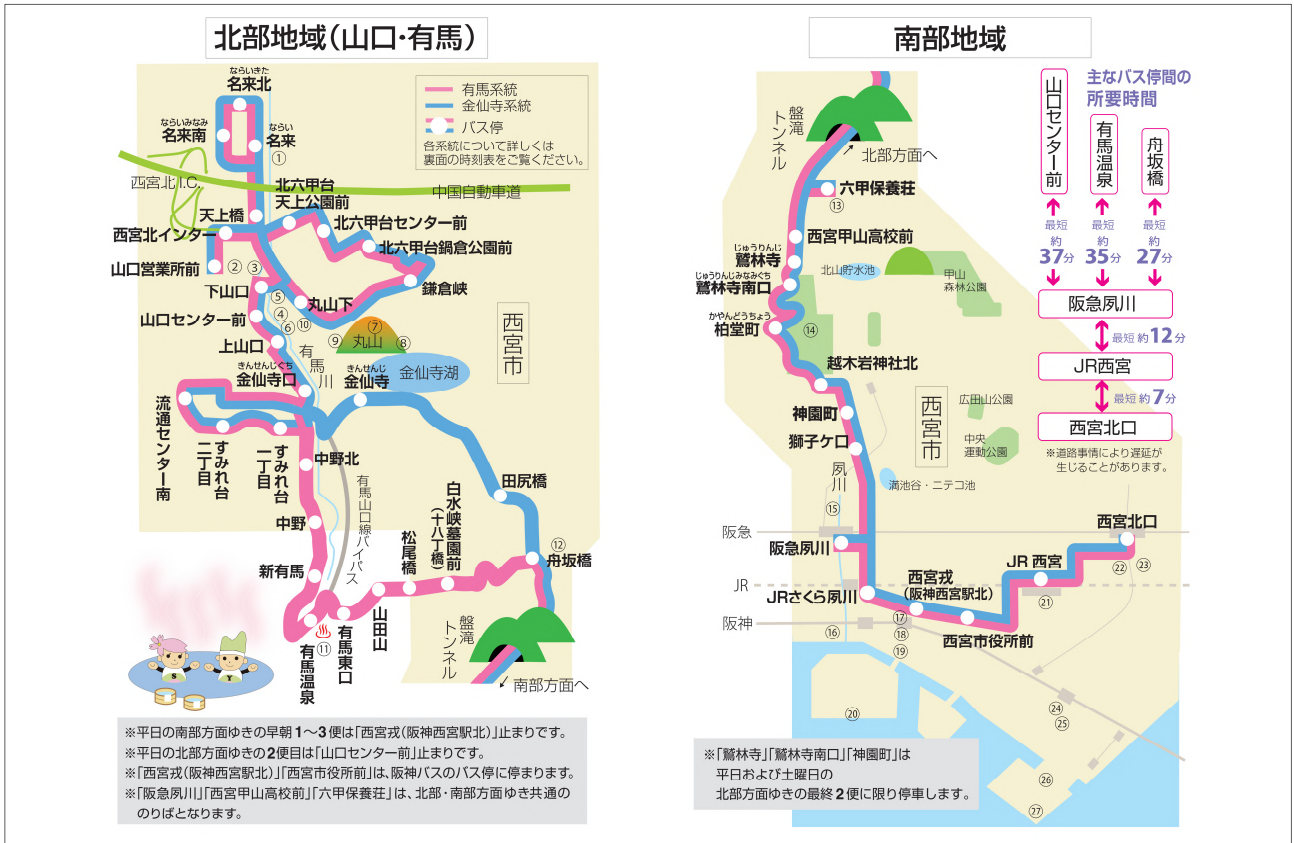
図Ⅲ-2-17 さくらやまなみバス事業のクロスセクター効果(平成 30 年度事業実績に基づき算出)



図Ⅲ-2-18 運行計画の見直し基準値の設定(イメージ図)

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

\*クロスセクター効果: 地域公共交通を廃止した時に追加的に必要となる行政部門の分野別代替費用と、運行に対して行政が負担している財政支出を比較することにより把握できる地域公共交通の多面的な効果



図Ⅲ-2-19 さくらやまなみバス 運行ルート(令和3年4月時点)

◎ 幹線的なバス路線の強化・再編(再掲)

※ 公共車両優先システム(PTPS)の導入 《参考》

バス等に搭載された車載機からの通信情報を道路に設置された端末で受信することによりバスの接近を感知し、バス等の進路上にある信号機において、青信号の時間延長や赤信号の時間短縮等の制御を行い、優先的に青信号で通過しやすくすることで、バス等の定時性・速達性の向上を図る。

### ③-III 公共交通の利用環境の向上

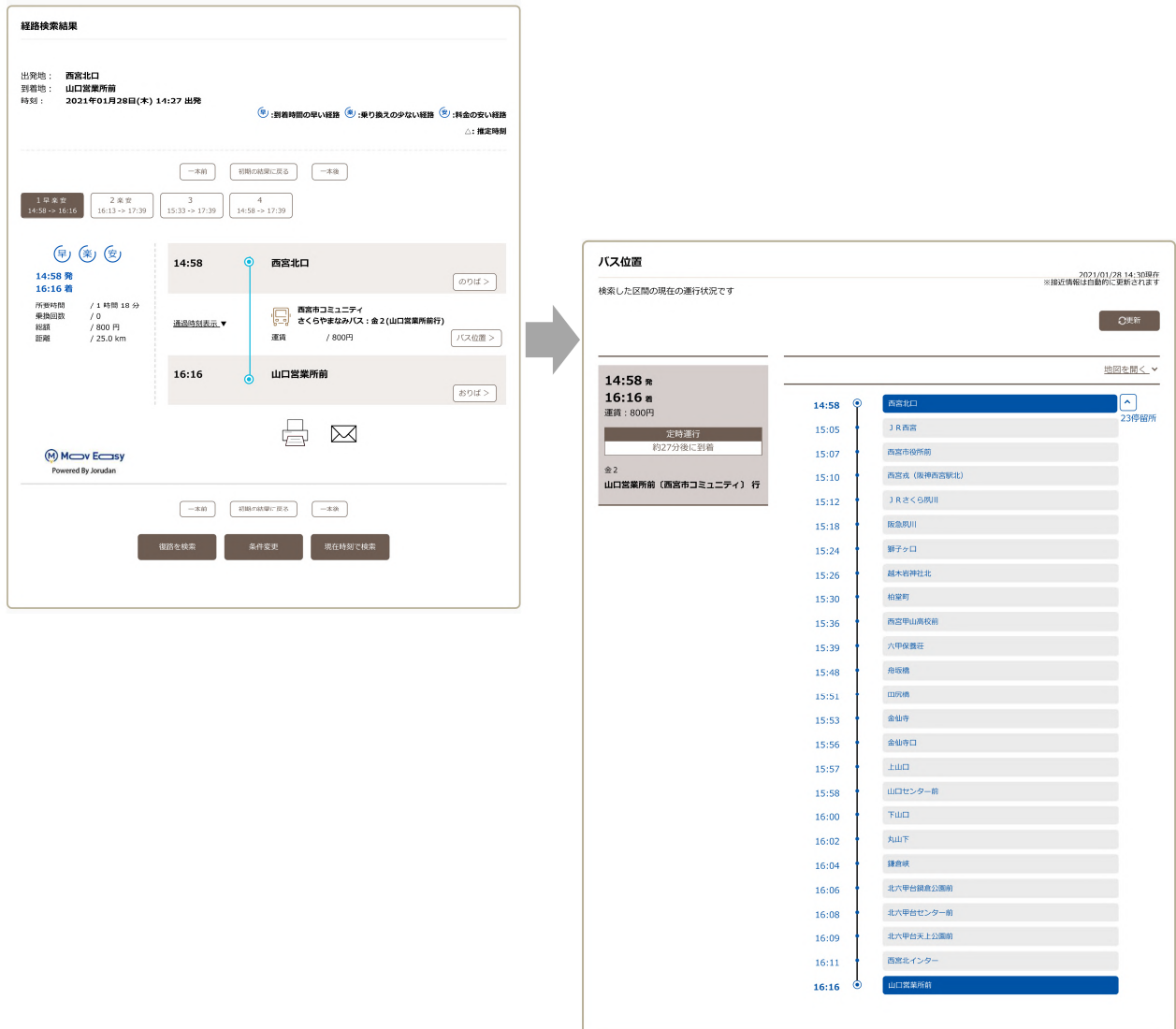
情報通信技術（ICT）を活用したバス運行情報の管理により、利用者によりリアルタイムの運行情報を提供するシステムの導入や、運行実績データの運行計画見直し等への活用について、バス事業者と協議・検討を進めるほか、バスの待合環境の向上や鉄道とバスの乗換利便性の向上などにより、公共交通の利用環境の向上を図る。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

#### ◎ バス運行情報の ICT 化・有効活用等

バス事業者と経路検索事業者等との情報の受渡しのための「標準的なバス情報フォーマット」によるデータ化を推進することで、運行情報の ICT 化を推進し、スマートフォンやパソコン等による経路検索サービスの充実や、リアルタイムの運行情報等の提供など、利用者のより一層の利便性向上を図る。また、運行情報の蓄積による客観的なデータに基づいた路線見直しやダイヤ改正について事業者と協議する。

なお、バスロケーションシステムについては、市内バス事業者は平成 29 年度までに導入済であり、今後は利用者への周知を図っていく。



図Ⅲ-2-20 バス運行情報のICT化(阪急バス)

## ◎ バスの待合環境の向上

全市的にバス停の上屋やベンチの設置率が低く、安全で快適な待合環境が整っていないバス停が多く存在している。

そこで、歩道幅員に余裕があるバス停において、高齢者等のお出かけ時の休憩場所の確保やバスの待合環境の向上のため、地域の賛同や地先の了解が得られる場合は、バス事業者や道路管理者の協力により、上屋・ベンチの設置を促進し、市は上屋・ベンチの設置費用の一部を補助する。

なお、上屋・ベンチの設置に際しては、バス停における乗降者数や、周辺地域における病院・福祉施設の立地状況及び高齢者人口、全市的なバランス等を勘案しながら、関係機関と協議の上、計画的に実施する。

また、ベンチ設置については、バス停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等、バス事業者への補助以外の観点からも検討していく。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策



図Ⅲ-2-21 バス停留所の上屋・ベンチ設置例

## ○ 鉄道とバスの乗換利便性の向上(再掲)

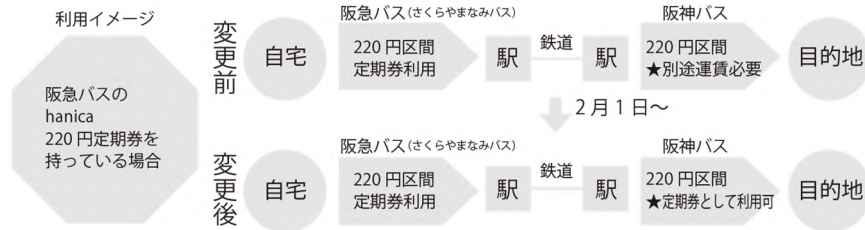
## ○ 自動運転・MaaS・新たなモビリティ等による利用環境の向上

自動運転及び新たなモビリティ等の導入や様々な移動手法・サービスを組み合わせて1つの移動サービスとして捉え、ワンストップでシームレスな移動が可能となる MaaS の導入など、先進的な取組みによる利用環境向上策について調査・研究を進める。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

※ バス定期券の事業者間相互利用 《参考》

阪急バス・阪神バスでは、平成28年2月1日から、新たに発行会社に関わらず hanica 定期券の利用者は、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。



| 定期券種   |                | 利用可能範囲                   |                | (※1) 高速バス、コミュニティバス、催事輸送等を除く<br>(※2) 高速バス、空港リムジンバスを除く<br>(※3) 阪神バスが発行する通勤・通学定期券の上限は「220円区間」<br>(※4) 阪神バスが発行するスクールバスの上限は「310円区間」 |
|--------|----------------|--------------------------|----------------|--|
|        |                | 阪急バス (※1)<br>(さくらやまなみバス) | 阪神バス (※2)      |  |
| 通勤・通学  | 210円           | 210円以下の区間                | 210円区間         |  |
|        | 220円～940円 (※3) | 220円以下の区間～940円以下の区間 (全線) | 220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) |  |
|        | 520 (※4)       | 520円以下の区間                |                |  |
|        | フリー (※4)       | 940円以下の区間 (全線)           |                |  |
| グランドバス |                | 940円以下の区間 (全線)           | 220円以下の区間 (全線) |  |

図Ⅲ-2-22 バス定期券の事業者間相互利用制度  
(阪急バス(さくらやまなみバスを含む)・阪神バス)

③-IV 公共交通の利用促進（モビリティ・マネジメント）

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CO<sub>2</sub>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（モビリティ・マネジメント）を進める。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

◎ 意識や習慣の見直しによる公共交通の利用促進

a) バスを守り・育てる意識の醸成

バスを持続可能な交通サービスとして維持していくため、一人ひとりがバス交通を地域社会全体の財産ととらえ、公共交通の維持・改善について考えるなど、積極的かつ継続的に関わる意識を醸成することにより、バス交通を地域で支える取組みを促進する。

この10年間を振り返って

さくらやまなみバスは、2009年4月の運行開始以来、おかげさまで、10周年を迎えました!! この節目を記念して、さくらやまなみバスのこれまでの歩みを紹介しますとともに、今後の展望などを特策しました。

さくらやまなみバスの年間利用者数の推移

運行開始当初に比べて利用者数は、約2倍に増えましたがこの10年間、市・市外年間平均約5,600万の補助を受けて運行しています。引き続き、さくらやまなみバスをご利用いただけますようお願い致します。

図Ⅲ-2-23 意識の醸成による利用促進の例（機関紙の発行）

b) 転入者等への公共交通情報の提供

市内の主要な鉄道駅における路線バスのルート、乗降場所や周辺の生活サービス施設、観光地への経路などを記載したマップを作成し、転入手続き窓口での配布などによる情報提供を通じ、住替え等を契機とした公共交通の利用促進を図る。

また、国・県・市・交通事業者等で構成する阪神都市圏公共交通利用促進会議が平成19年から発行している「阪神地域えきバスまっぷ。」との連携を図る。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策



図Ⅲ-2-24 公共交通情報チラシ



図Ⅲ-2-25 阪神地域えきバスまっぷ。

c) 職場におけるモビリティ・マネジメントの実施

企業を対象に通勤制度や通勤方法等に関するアンケート調査を実施し、エコ通勤や交通機関の制度について理解してもらう。

また、アンケート結果を路線バスの利便性向上に資する基礎資料としてバス路線の再編等をバス事業者とともに検討し、公共交通の利用を促進する。

## ○ 小学生等へのバス乗り方教室の実施

将来の公共交通利用者となってほしい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に関する教育を実施する。

また、大人向けのバス乗り方教室等の実施について検討する。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策



図Ⅲ-2-26 バスの乗り方教室の様子

## ※ 通勤定期券「環境おでかけ割」の導入 &lt;参考&gt;

阪急バスでは、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割引運賃を適用するサービスを導入している。

表Ⅲ-2-2 通勤定期券「環境おでかけ割」の概要(阪急バス) 令和4年4月時点

|       |   |        |          |
|-------|---|--------|----------|
| 対象旅客  | 通勤定期券所持者および同伴の家族<br>※同伴の家族の人数制限はなし  |        |          |
| 対象定期券 | 通勤定期券   |        |          |
| 適用日   | 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  |        |          |
| 運賃    |   | 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     |
|       |   | 小児     | 無料       |
| 適用路線  | 下記路線を除く全線<br>向日市コミュニティバス、長岡京循環線、千里丘/千里山循環線、箕面循環線、猪名川町内線、表六甲線、清荒神線、宝塚すみれ墓苑線、長尾山霊園線、市立吹田サッカースタジアム線、高速バス、深夜バス、催事輸送(清荒神、西宮戎、門戸厄神、塩田厄神等) |        |          |
| 利用方法  | (1) 降車する時、通勤定期を提示し、同制度を利用する旨と<br>同伴の家族の人数を乗務員に申し出る<br>(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

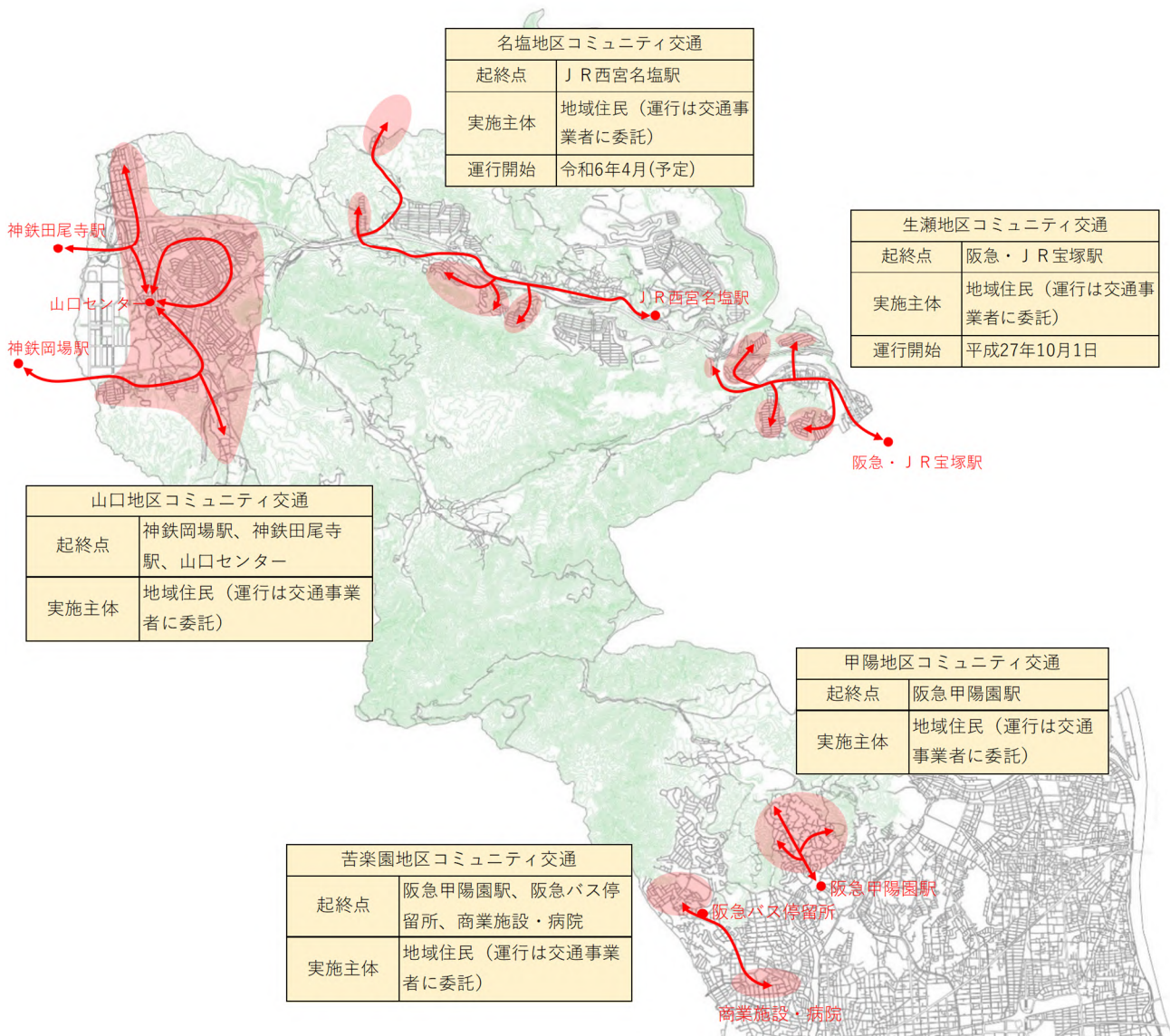
地域内のふれあいや交流を促進するため、既存バス路線の経路やバス停の見直し、コミュニティ交通導入の支援などにより、バス交通の充実を図る。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

◎ コミュニティ交通の導入

市の山麓部に位置する地域は鉄道駅やバス停との高低差が大きく、また道路幅員も狭いことなどから路線バスが運行されていない地域が多く、自動車交通の割合が高いため、他の地域と比較して高齢者の外出率が低い状況にある。

そこで、こうした既存のバス路線で対応できない公共交通不便地域においては、生活移動手段の確保を目的として地域住民が主体的に取り組むコミュニティ交通の導入を支援することで、活力ある地域づくり、持続可能な地域公共交通の確保を図ることとする。一方で、自治体の支援や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。



図Ⅲ-2-27 コミュニティ交通の導入・検討状況

**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**

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」を目指す。

|                                    |                                     |
|------------------------------------|-------------------------------------|
| <b>④-I 地域の魅力を維持・向上させる交通アクセスの向上</b> |                                     |
| 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       |
| ◎                                  | コミュニティ交通の導入(再掲)                     |
| ○                                  | 大学・観光資源・統合新病院等と利用頻度の高い鉄道駅間の移動利便性の向上 |
| <b>④-II 地域課題としての移動環境の改善</b>        |                                     |
| 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)               |
| ○                                  | 狭あい道路の拡幅整備(再掲)                      |
| ○                                  | 通学路の安全性向上                           |

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

④-1 地域の魅力を維持・向上させる交通アクセスの向上

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む。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

◎ 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

暮らしやすくお出かけしやすい環境について、地域の居住者、従業者等が主体的に検討するためには、地域特性に応じた検討の進め方を支援する仕組みが必要である。

地域で暮らしていく上でどのような問題を感じているか自由に話し合える場を設けるとともに、そこで地域課題の解決に向けて交通が果たす役割に関する意見交換や、必要となる交通施策の検討などを行うため、交通の専門家等を派遣するなどの仕組みづくりを検討する。

**西宮市のコミュニティ交通支援について**

- **地域のみなさまにしてください**
  - 地域の困りごとを話し合う場をつくり、地域コミュニティ交通に対するニーズがあるかを確認して下さい。
  - コミュニティ交通に関する取組みについて地域で合意形成が図られたら、協議会（地域でコミュニティ交通に関する検討を行う組織）を設立して下さい。
  - 試験運行を実施し、実際にどの程度の利用があるかを確認して下さい。
  - 試験運行の結果から一定の利用があり、実際にニーズがあることが確認されたら、本格的なコミュニティ交通の導入のために、交通事業者を選定して下さい。
  - 交通事業者と協力して、事業計画（運行ダイヤ、ルート、停留所、便数、運賃、利用促進計画など）を作成して下さい。
- **市がお手伝いすること**
  - 地域での話し合いや協議会での検討をサポートします。
  - 関係団体との協議調整をお手伝いします。
  - 試験運行に必要な費用（運行経費と運行収入の差額）について助成金を交付します。
  - 本格的なコミュニティ交通の導入のための停留所設置、車両購入及び運行に必要な費用について、上限額の範囲内で助成金を交付します。

**（試験運行）**  
西宮市コミュニティ交通検討事業に係る試験運行等補助金交付要綱

**（本格運行）**  
西宮市コミュニティ交通支援事業助成金交付要綱  
※インターネット「西宮市コミュニティ交通」で検索できます。

○ **お問合せ先**  
西宮市役所 交通計画課 〒662-8567 西宮市六湛寺町10番3号  
電話 0798-35-3527 E-mail kotsukekaku@nishi.or.jp

地域がつくる地域の交通  
コミュニティ交通  
地域主体のコミュニティ交通を支援します。

西宮市 交通計画課

**「コミュニティ交通」導入の流れ**

- 1 活動主体の形成**  
はじめに地域の困りごとを話し合おう  
地域で話し合い  
地域のニーズを確認  
交通に関する協議会を設立  
コミュニティ交通の導入を検討  
実際に運行してニーズを把握
- 2 地域での合意形成**
- 3 試験運行** (生瀬地区の事例)  
ルートは？ 費用は？  
何人乗り？ 滞在利用者は？  
停留所は？  
最初に：地域内を巡回するなどし、地域住民に利便さを知ってもらいました  
次に：机上の議論では、どれだけの必要があるのか？どこに行く交通にすれば良いのか？いくらの運賃にすれば良いのか？など分からないので、実際に有料で試験運行を行いました  
最後に：持続できる効率的なルートや便数、運賃を設定し、事業計画を完成させました
- 4 地域にとって望ましい事業計画を決定**
- 5 導入**  
本格運行  
市は：バス停、車両、運行費用を上限額の範囲内で助成します
- 6 運行結果の検証と見直し**  
市は：専門家を派遣します・運行費用を助成します  
利用促進活動の実績や効果を検証します  
利用状況などから必要に応じてルートや便数など事業計画を見直します

市は：専門家を派遣します

市は：バス停、車両、運行費用を上限額の範囲内で助成します

市は：専門家を派遣します・運行費用を助成します

図Ⅲ-2-28 「地域がつくる地域の交通」パンフレット

## ◎ コミュニティ交通の導入(再掲)

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

## ○ 大学・観光資源・統合新病院等と利用頻度の高い鉄道駅間の移動利便性の向上

上ヶ原周辺の文教地区から阪急西宮北口駅までの到達期待時間は、徒歩と鉄道・バスの場合で20分～30分、徒歩とバスの場合で40分以上であり、中心拠点へのアクセス性が高いとはいえない状況である。そこで、大学や周辺地域の魅力・活力を向上させるため、バス路線の強化や拡充など、阪急西宮北口駅等の鉄道駅へのアクセス性の向上について検討する。

武庫川女子大学の最寄駅である阪神鳴尾・武庫川女子大前駅は、阪神本線の高架化に伴い令和元年度に駅前広場や側道が整備された。今後も、駅や大学を中心とした魅力的な地域を形成するために、鉄道事業者、大学、行政が連携し、利便性向上策について検討を進める。

また、観光に関しては、臨海部のウォーターフロントをはじめ甲山・丸山、夙川・武庫川・有馬川などの恵まれた自然や、甲子園球場、西宮神社、西宮郷・今津郷の酒造地帯、美術館・芸術ホールなどの集客施設など、市内の豊富な観光資源の魅力を高め、市民が西宮の魅力を再発見できるよう鉄道駅から観光資源へのアクセス性の向上を図る。

今後整備予定の統合新病院（西宮市津門大塚町：アサヒビール西宮工場跡地）は、西宮市域だけでなく、阪神圏域における中核的な医療機関として位置付けられるため、公共交通による通院者のアクセス性の向上について検討を行う。

## ④-II 地域課題としての移動環境の改善

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む。

## ○ 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

通学路について、路側帯のカラー舗装、注意喚起サインや路面表示「文マーク」の設置などにより、児童等の通学の安全性の向上を図る。



図Ⅲ-2-29 通学路の安全対策の実施例

**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**

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」を目指す。

|                                      |                         |
|--------------------------------------|-------------------------|
| <b>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</b> |                         |
| 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）          |
| ◎                                    | 鉄道駅舎のバリアフリー化（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              |
| ※                                    | ユニバーサルデザインタクシーの導入《参考》   |
| <b>⑤-II 交通弱者等が外出・移動しやすい交通手段の確保</b>   |                         |
| 対応課題：外出や移動を容易にするための公共交通等の交通手段の確保     |                         |
| ◎                                    | 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           |
| <b>⑤-III 交通弱者等の安全で快適な外出・移動に向けた支援</b> |                         |
| 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に向けた支援    |                         |
| ○                                    | 高齢者バス運賃助成               |
| ○                                    | 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           |
| ○                                    | 幼児、小学生に対する交通安全教室の推進等    |
| ○                                    | 自転車利用に関する安全啓発           |
| ◎                                    | 新型コロナウイルス感染症対策に関する支援    |
| ※                                    | 新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止《参考》 |
| ※                                    | 危険な自転車利用者への取締り《参考》      |
| ※                                    | 高齢者運転免許返納割引《参考》         |

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

## ⑤-1 交通弱者等が外出・移動しやすい交通関係施設等の整備

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む。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

- ◎ バスの待合環境の向上(再掲)
- ◎ 鉄道駅舎のバリアフリー化(再掲)

## ◎ ノンステップバスの導入

ノンステップバスを導入する事業者に対して、導入費用の一部を補助することで、高齢者等が移動しやすい交通環境の確保を促進する。



図Ⅲ-2-30 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)
- 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

道路交通の安全性や円滑性を向上させる、防護柵、道路反射鏡、道路照明灯などの交通安全施設の整備・維持管理を行う。



図Ⅲ-2-31 交通安全施設の整備例

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

※ ユニバーサルデザインタクシーの導入<<参考>>

高齢者・障害者のほか、妊産婦や子供連れの人等、様々な人が利用しやすいユニバーサルデザインタクシーの導入を進めている。



出典：国土交通省関東運輸局ホームページ

図Ⅲ-2-32 ユニバーサルデザインタクシー

### ⑤-II 交通弱者等が外出・移動しやすい交通手段の確保

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、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む。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

#### ◎ 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

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人について、自宅と医療機関等を結ぶ移動手段として福祉タクシーを利用した際、タクシー料金が助成される「福祉タクシー利用券」を発行する。利用券は「定額制」と「予約制」の2種類があり、「定額制」は1枚あたり500円(限度枚数あり)が、「予約制」はタクシー料金の9割(限度額あり)が助成される。

表Ⅲ-2-3 福祉タクシーチケットの配布状況

| 対象者   | R1年度   |         |
|---|--------|---------|
|   | 登録者数   | 派遣回数    |
| 要介護3、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人(要介護3は令和3年度より対象)  | 483人   | 5,552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級を持っている方、又は療育手帳「A」を持っている人で、介助者が添乗できる人 | 4,256人 | 78,809回 |

### ⑤-III 交通弱者等の安全で快適な外出・移動に向けた支援

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む。

#### ○ 高齢者バス運賃助成

バスによる移動が必要な地域の高齢者の外出支援を行い、健康の保持等福祉の増進に寄与することを目的として、バスのICカードや回数券を購入する際やICカードにチャージする際に割引が受けられる「高齢者バス運賃助成割引購入証」を発行している。

令和3年度は、令和3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人を対象に、登録申請者に5,000円分の割引購入証を発行している。

#### ○ 通所施設交通費補助

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や自転車等の交通手段を利用して通所している人について、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

移動に制約のある人が心身ともに快適に安心して移動できる環境の整備に取り組む。

本市では、援助や配慮を必要としていることが外見からは分からない人が、周囲の人に配慮を必要としていることを知らせることで、援助が得やすくなる「ヘルプマーク」の普及に取り組んでいる他、子供の頃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、福祉学習体験講座、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。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策



図Ⅲ-2-33 ヘルプマーク



図Ⅲ-2-34 福祉作品コンクールの特選作品



図Ⅲ-2-35 福祉学習(車イス体験)の様子



図Ⅲ-2-36 兵庫ゆずりあい駐車場の案内標示

○ 違法駐車等防止の啓発活動等

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Ⅲ-2-37 違法駐車等防止啓発チラシ

## ○ 幼児、小学生に対する交通安全教室の推進等

幼児においては、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路及び踏切道を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目標として実施する。

小学生においては、家庭及び関係機関・団体等と連携を図りながら歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標として実施する。

年4回の交通安全運動では、思いやりのある交通行動の実践を習慣付けるために、重点項目等を記載した実施要綱やチラシを作成し、高齢者交通安全啓発推進委員の協力を得て、各地域による啓発活動を推進する。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策



図Ⅲ-2-38 交通安全教室等の様子

○ 自転車利用に関する安全啓発

自転車利用者へのルール周知、マナーアップに向けて、兵庫県と連携した取組みを行う。

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損害賠償保険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日から施行している。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策



図Ⅲ-2-39 交通安全キャンペーンの実施状況

図Ⅲ-2-40 兵庫県「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」チラシ

◎ 新型コロナウイルス感染症対策に関する支援

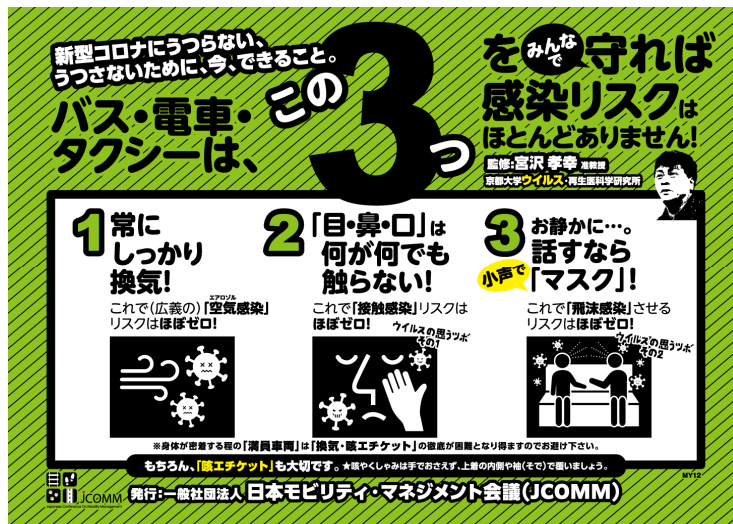
交通事業者は、新型コロナウイルス感染症の影響により外出自粛が続く中においても、市民生活の維持に欠かせないエッセンシャルサービスとして公共交通の運行継続が求められる。そのため、「目指すべき将来的な公共交通網」として設定した路線とそのサービスレベルの維持のためにも、運行継続のために必要な支援策を検討する。

また、公共交通機関を安全・安心に利用してもらうため、交通事業者の感染症対策等に関する情報を市民に発信する。

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

※ 新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止 《参考》

新型コロナウイルス感染症の感染拡大を防止するとともに、利用者の安全・安心のため、交通事業者は必要となる感染拡大防止策を実施している。



外出が必要な方のために運行を続けています



やむを得ない急ブレーキ・急ハンドルの際、危険ですので手すり・つり革をお持ち下さい。降車後に手洗いをお願いします。

図Ⅲ-2-41 新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止広報ポスター

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

※ 危険な自転車利用者への取締り 《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している。

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Ⅲ-2-42 兵庫県警察「自転車運転者講習制度」

※ 高齢者運転免許返納割引 《参考》

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、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した人を対象に乗車運賃の割引を行っている。

表Ⅲ-2-4 高齢者運転免許返納割引の概要（令和3年4月現在）

| 団体         | 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した人（記載されている住所が兵庫県内の人） | 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した人                   | タクシーの乗車運賃が1割引き          |

## 2.2.2 実施施策と対応課題の関係

実施施策と交通課題の対応関係を下表に示す。

| 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                         |  |  |  |  |   |   |
| 実施施策   | 課題①<br>生活サービス施設の<br>適正配置・集約化及び<br>生活サービス集積地へ<br>の交通アクセスの充実 | 課題②<br>持続可能な交通ネット<br>ワークの形成に向けた<br>交通手段間の連携・<br>通過交通の分離等 | 課題③<br>公共交通の充実による<br>地域内や地域と拠点<br>間の連携強化及び<br>拠点形成 | 課題④<br>文教住宅都市を<br>担う地域の移動<br>環境の改善や<br>アクセス性向上等<br>の課題への対応 | 課題⑤<br>外出等を容易に<br>するための交通<br>関係施設の整備・<br>移動手段の確保・<br>移動の支援等 | 中心拠点<br>に関する<br>特定課題  |
| ①-I<br>拠点へのバス<br>アクセスの充実と<br>それに対応する<br>交通施設整備       | 生活サービス施設が<br>少ない地域から<br>多い地域への<br>交通アクセスの充実                | 持続可能な<br>交通ネットワークの<br>形成                                 | バス交通の充実による<br>地域と拠点の間の<br>連携強化                     |  |   | 阪急西宮北口<br>駅周辺は通勤・<br>通学以外での利<br>用ニーズが高い<br>がバスアクセス<br>の<br>利便性が低い                             |
| ①-II<br>公共交通の<br>要所における<br>生活サービス<br>機能の充実           | 生活サービス施設の<br>利用しやすい配置や<br>集約化                              |  |  |  |   | 阪神西宮駅<br>周辺はバス<br>アクセスの<br>利便性が高く、<br>南部の広範囲<br>の地域と往来<br>しやすいが、<br>通勤・通学以外<br>での利用ニーズ<br>が低い |
| ①-III<br>拠点等への<br>移動で<br>公共交通の<br>利用を促進する<br>サービスの充実 | 生活サービス施設が<br>少ない地域から<br>多い地域への<br>交通アクセスの充実                |  | 公共交通の充実に<br>よる地域・拠点間の<br>連携強化                      |  |   |   |
| ①-IV<br>拠点への<br>移動に手軽な<br>交通手段の<br>利便性向上             | 生活サービス施設が<br>少ない地域から<br>多い地域への<br>交通アクセスの充実                |  |  |  |   |   |

| 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             |  |  |  |  |   |  |
| 実施施策                                 | 課題①<br>生活サービス施設の<br>適正配置・集約化及び<br>生活サービス集積地へ<br>の交通アクセスの充実 | 課題②<br>持続可能な交通ネット<br>ワークの形成に向けた<br>交通手段間の連携・<br>通過交通の分離等   | 課題③<br>公共交通の充実による<br>地域内や地域と拠点<br>間の連携強化及び<br>拠点形成 | 課題④<br>文教住宅都市を担う<br>地域の移動環境の改善<br>やアクセス性向上等の<br>課題への対応 | 課題⑤<br>外出等を容易にする<br>ための交通関係施設の<br>整備・移動手段の確保・<br>移動の支援等 |  |
| ②-I<br>公共交通<br>ネットワークの強化             | 生活サービス施設が<br>少ない地域から<br>多い地域への<br>交通アクセスの充実                | 持続可能な<br>交通ネットワークの形成、<br>公共交通を軸とした<br>交通手段間の<br>適切な連携      | 公共交通の充実による<br>地域・拠点間の連携<br>強化                      |  |   |  |
| ②-II<br>生活道路等における<br>通過交通の抑制         |  | 持続可能な<br>交通ネットワークの形成、<br>良好な生活環境確保に<br>向けた生活交通と通過<br>交通の分離 |  |  |   |  |
| ②-III<br>防災性向上に<br>資する道路の整備・<br>整備促進 |  | 持続可能な<br>交通ネットワークの形成、<br>緊急時における複数の<br>移動経路の確保             |  | 周辺地域の移動環境の<br>改善等の地域課題への<br>対応                         |   |  |
| ②-IV<br>その他環境に<br>配慮した交通手段の<br>利用促進  |  | 持続可能な<br>交通ネットワークの形成                                       |  | 周辺地域の移動環境の<br>改善等の地域課題への<br>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<br>生活サービス施設の<br>適正配置・集約化及び<br>生活サービス集積地へ<br>の交通アクセスの充実 | 課題②<br>持続可能な交通ネット<br>ワークの形成に向けた<br>交通手段間の連携・<br>通過交通の分離等 | 課題③<br>公共交通の充実による<br>地域内や地域と拠点間<br>の連携強化及び<br>拠点形成 | 課題④<br>文教住宅都市を担う<br>地域の移動環境の改善<br>やアクセス性向上等の<br>課題への対応 | 課題⑤<br>外出等を容易にする<br>ための交通関係施設の<br>整備・移動手段の確保・<br>移動の支援等 |
|---|--|--|--|--|---|
| ③-I<br>鉄道駅の<br>利便性向上                    |  |  | 鉄道駅の新設・改良等<br>による拠点形成や<br>拠点間の連携強化                 |  | 外出や移動を容易に<br>するための交通関係<br>施設等の整備                        |
| ③-II<br>地域と拠点を結ぶ<br>利便性の高い<br>バス路線の確保   | 生活サービス施設が<br>少ない地域から<br>多い地域への<br>交通アクセスの充実                | 持続可能な<br>交通ネットワークの形成                                     | バス交通の充実による<br>地域と拠点間の<br>連携強化                      |  |   |
| ③-III<br>公共交通の<br>利用環境の向上               | 生活サービス施設が<br>少ない地域から<br>多い地域への<br>交通アクセスの充実                |  | 公共交通の充実による<br>地域・拠点間<br>の連携強化                      |  | 外出や移動を容易に<br>するための交通関係<br>施設等の整備                        |
| ③-IV<br>公共交通の<br>利用促進（モビリテ<br>ィ・マネジメント） |  |  | 公共交通の充実による<br>地域・拠点間の連携<br>強化                      |  |   |
| ③-V<br>地域内交流を<br>促進する<br>バス交通の充実        |  |  | バス交通の充実による<br>地域内の連携強化                             | 利用頻度の高い鉄道駅<br>へのアクセス性向上等<br>の地域課題への対応                  | 外出や移動を容易に<br>するための公共交通等<br>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<br>生活サービス施設の<br>適正配置・集約化及び<br>生活サービス集積地へ<br>の交通アクセスの充実 | 課題②<br>持続可能な交通ネット<br>ワークの形成に向けた<br>交通手段間の連携・<br>通過交通の分離等 | 課題③<br>公共交通の充実による<br>地域内や地域と拠点間<br>の連携強化及び<br>拠点形成 | 課題④<br>文教住宅都市を担う<br>地域の移動環境の改善<br>やアクセス性向上等の<br>課題への対応 | 課題⑤<br>外出等を容易にする<br>ための交通関係施設の<br>整備・移動手段の確保・<br>移動の支援等 |
|--|--|--|--|--|---|
| ④-I<br>地域の魅力を<br>維持・向上させる<br>交通アクセスの向上 |  |  | バス交通の充実による<br>地域内の連携強化                             | 利用頻度の高い鉄道駅<br>へのアクセス性向上等<br>の地域課題への対応                  | 外出や移動を容易に<br>するための公共交通等<br>の移動手段の確保                     |
| ④-II<br>地域課題としての<br>移動環境の改善            |  | 持続可能な<br>交通ネットワークの形成                                     |  | 周辺地域の移動環境の<br>改善等の地域課題への<br>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<br>生活サービス施設の<br>適正配置・集約化及び<br>生活サービス集積地へ<br>の交通アクセスの充実 | 課題②<br>持続可能な交通ネット<br>ワークの形成に向けた<br>交通手段間の連携・<br>通過交通の分離等 | 課題③<br>公共交通の充実による<br>地域内や地域と拠点間<br>の連携強化及び<br>拠点形成 | 課題④<br>文教住宅都市を担う<br>地域の移動環境の改善<br>やアクセス性向上等の<br>課題への対応 | 課題⑤<br>外出等を容易にする<br>ための交通関係施設の<br>整備・移動手段の確保・<br>移動の支援等 |
|--|--|--|--|--|---|
| ⑤-I<br>交通弱者等が<br>外出・移動しやすい<br>交通関係施設等の<br>整備 |  |  | 公共交通の充実による<br>地域・拠点間の連携<br>強化                      |  | 外出や移動を容易に<br>するための交通関係<br>施設等の整備                        |
| ⑤-II<br>交通弱者等が<br>外出・移動しやすい<br>交通手段の確保       |  |  | バス交通の充実による<br>地域内の連携強化                             | 利用頻度の高い鉄道駅<br>へのアクセス性向上等<br>の地域課題への対応                  | 外出や移動を容易に<br>するための公共交通等<br>の移動手段の確保                     |
| ⑤-III<br>交通弱者等の<br>安全で快適な外出・<br>移動に向けた支援     |  |  |  |  | 外出や移動を容易に<br>するための安全で<br>快適な移動に向けた<br>支援                |

### 3. 実施プログラム

#### 3.1 施策の実施スケジュール

実施施策の事業化に向けた検討を進め、今後5年間に着手予定の施策の実施スケジュールを設定する。また、実施主体が市以外の施策については、地域や事業者、関係機関と協議・調整を行い、具体化を図る。

策定から5年目に各施策の進捗状況の把握、評価を行い、必要に応じて施策の見直しを行う。

#### 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

| 施策                                   | 事業主体                           | 実施スケジュール |       |       |       |       |
|--------------------------------------|--------------------------------|----------|-------|-------|-------|-------|
|                                      |                                | 令和4年度    | 令和5年度 | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 |
| ①-I<br>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               | ●————→   |       |       |       |       |
|                                      | ◎ 都市計画道路の整備                    |          |       |       |       |       |
|                                      | 主な整備路線                         |          |       |       |       |       |
|                                      | 山手幹線                           | ●————→   |       |       |       |       |
|                                      | 武庫川広田線                         | ●————→   |       |       |       |       |
|                                      | 国道176号線(名塩道路)                  | ●————→   |       |       |       |       |
|                                      | 今津西線                           | ●————→   |       |       |       |       |
| 丸山線                                  | ●————→                         |          |       |       |       |       |
| 甲子園段上線                               | ●————→                         |          |       |       |       |       |
| 門戸仁川線                                | ●————→                         |          |       |       |       |       |
| 名神湾岸連絡線                              | ●————→                         |          |       |       |       |       |
| ○ 道路と鉄道の立体交差化                        |                                |          |       |       |       |       |
| 阪急神戸本線                               | ●————→                         |          |       |       |       |       |
| ○ 主要交差点の改良                           | ●————→                         |          |       |       |       |       |
| ①-II<br>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 | ●————→   |       |       |       |       |
| ①-III<br>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               | ●————→   |       |       |       |       |
|                                      | ○ ICカード等による公共交通利用者への各種サービスの適用  | ●————→   |       |       |       |       |
| ①-IV<br>拠点への移動に手軽な交通手段の利便性向上         | ○ 新たなマイクロモビリティの導入(シェアサイクル等)    | ●————→   |       |       |       |       |
|                                      | ○ 自転車駐車場の改良・新設等                | ●————→   |       |       |       |       |
|                                      | ※ レンタサイクルの導入<<参考>>             | ●————→   |       |       |       |       |

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

- 実施
- 検討・協議



**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                               | 事業主体                                       | 実施スケジュール |       |       |       |       |   |   |   |
|----------------------------------|--|----------|-------|-------|-------|-------|---|---|---|
|                                  |  | 令和4年度    | 令和5年度 | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 |   |   |   |
| ②-I<br>公共交通ネットワークの強化             | ◎ 交通結節機能の強化<br>主な整備箇所<br>阪神西宮駅             | 市、事業者    | ●     | ●     | ●     | ●     | ● | ● | ● |
|                                  | ◎ 幹線的なバス路線の強化・再編(再掲)                       | 市、事業者    | ●     | ●     | ●     | ●     | ● | ● | ● |
|                                  | ○ 鉄道とバスの乗換利便性の向上(再掲)                       | 市、事業者    | ●     | ●     | ●     | ●     | ● | ● | ● |
|                                  | ○ 路線バス運転士の確保                               | 国、市、事業者  | ●     | ●     | ●     | ●     | ● | ● | ● |
| ②-II<br>生活道路等における<br>通過交通の抑制     | ◎ 主要幹線道路の整備促進(国道176号線(名塩道路))               | 国、市      | ●     | ●     | ●     | ●     | ● | ● | ● |
|                                  | ○ 高速道路の整備促進(名神湾岸連絡線)                       | 国、県、市    | ●     | ●     | ●     | ●     | ● | ● | ● |
| ②-III<br>防災性向上に資する<br>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<br>(国道176号線(名塩道路)) | 国、市      | ●     | ●     | ●     | ●     | ● | ● | ● |
|                                  | ○ 狭あい道路の拡幅整備                               | 市        | ●     | ●     | ●     | ●     | ● | ● | ● |
| ②-IV<br>その他環境に配慮した<br>交通手段の利用促進  | ◎ 歩行者・自転車に配慮した道路の整備                        | 国、県、市    | ●     | ●     | ●     | ●     | ● | ● | ● |
|                                  | ○ 低公害車の普及促進                                | 市        | ●     | ●     | ●     | ●     | ● | ● | ● |
|                                  | ○ 次世代自動車の普及促進                              | 市        | ●     | ●     | ●     | ●     | ● | ● | ● |

**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                                    | 事業主体                            | 実施スケジュール |       |       |       |       |   |   |   |
|---------------------------------------|---------------------------------|----------|-------|-------|-------|-------|---|---|---|
|                                       |                                 | 令和4年度    | 令和5年度 | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 |   |   |   |
| ③-I<br>鉄道駅の利便性向上                      | ◎ 鉄道駅の新設・改良                     | 県、市、事業者  | ●     | ●     | ●     | ●     | ● | ● | ● |
|                                       | ◎ 鉄道駅舎のバリアフリー化                  | 市、事業者    | ●     | ●     | ●     | ●     | ● | ● | ● |
|                                       | ○ 鉄道駅周辺のバリアフリー化                 | 市        | ●     | ●     | ●     | ●     | ● | ● | ● |
| ③-II<br>地域と拠点を結ぶ<br>利便性の高いバス<br>路線の確保 | ◎ 山口地域と南部市街地を直接連絡する公共交通の確保      | 市、事業者、市民 | ●     | ●     | ●     | ●     | ● | ● | ● |
|                                       | ◎ 幹線的なバス路線の強化・再編(再掲)            | 市、事業者    | ●     | ●     | ●     | ●     | ● | ● | ● |
|                                       | ※ 公共車両優先システム(PTPS)の導入《参考》       | 警察       | ●     | ●     | ●     | ●     | ● | ● | ● |
| ③-III<br>公共交通の<br>利用環境の向上             | ◎ バス運行情報のICT化・有効活用等             | 市、事業者    | ●     | ●     | ●     | ●     | ● | ● | ● |
|                                       | ◎ バスの待合環境の向上                    | 市、事業者    | ●     | ●     | ●     | ●     | ● | ● | ● |
|                                       | ○ 鉄道とバスの乗換利便性の向上(再掲)            | 市、事業者    | ●     | ●     | ●     | ●     | ● | ● | ● |
|                                       | ○ 自動運転・MaaS・新たなモビリティ等による利用環境の向上 | 市        | ●     | ●     | ●     | ●     | ● | ● | ● |
|                                       | ※ バス定期券の事業者間相互利用《参考》            | 事業者      | ●     | ●     | ●     | ●     | ● | ● | ● |
| ③-IV<br>公共交通の利用促進<br>(モビリティ・マネジメント)   | バスを守り・育てる意識の醸成                  | 市、事業者、市民 | ●     | ●     | ●     | ●     | ● | ● | ● |
|                                       | ◎ 転入者等への公共交通情報の提供               | 市        | ●     | ●     | ●     | ●     | ● | ● | ● |
|                                       | 職場におけるモビリティ・マネジメントの実施           | 市、事業者    | ●     | ●     | ●     | ●     | ● | ● | ● |
|                                       | ○ 小学生等へのバス乗り方教室の実施              | 市、事業者    | ●     | ●     | ●     | ●     | ● | ● | ● |
|                                       | ※ 通勤定期券「環境おでかけ割」の導入《参考》         | 事業者      | ●     | ●     | ●     | ●     | ● | ● | ● |
| ③-V<br>地域内交流を促進する<br>バス交通の充実          | ◎ コミュニティ交通の導入                   | 市、事業者、市民 | ●     | ●     | ●     | ●     | ● | ● | ● |

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策



**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                             | 事業主体                                  | 実施スケジュール |       |       |       |       |   |
|--------------------------------|---------------------------------------|----------|-------|-------|-------|-------|---|
|                                |                                       | 令和4年度    | 令和5年度 | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 |   |
| ④-I<br>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       | 市        | ●     | ●     | ●     | ●     | ● |
|                                | ◎ コミュニティ交通の導入(再掲)                     | 市、事業者、市民 | ●     | ●     | ●     | ●     | ● |
|                                | ○ 大学・観光資源・統合新病院等と利用頻度の高い鉄道駅間の移動利便性の向上 | 市、事業者    | ●     | ●     | ●     | ●     | ● |
| ④-II<br>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)               | 国、県、市    | ●     | ●     | ●     | ●     | ● |
|                                | ○ 狭あい道路の拡幅整備(再掲)                      | 市        | ●     | ●     | ●     | ●     | ● |
|                                | ○ 通学路の安全性向上                           | 市        | ●     | ●     | ●     | ●     | ● |

**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                               | 事業主体                        | 実施スケジュール |       |       |       |       |   |
|----------------------------------|-----------------------------|----------|-------|-------|-------|-------|---|
|                                  |                             | 令和4年度    | 令和5年度 | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 |   |
| ⑤-I<br>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)            | 市、事業者    | ●     | ●     | ●     | ●     | ● |
|                                  | ◎ 鉄道駅舎のバリアフリー化(再掲)          | 市、事業者    | ●     | ●     | ●     | ●     | ● |
|                                  | ◎ ノンステップバスの導入               | 市、事業者    | ●     | ●     | ●     | ●     | ● |
|                                  | ○ 鉄道駅周辺のバリアフリー化(再掲)         | 市        | ●     | ●     | ●     | ●     | ● |
|                                  | ○ 歩行者・自転車に配慮した道路の整備(再掲)     | 国、県、市    | ●     | ●     | ●     | ●     | ● |
|                                  | ○ 交通安全施設の整備等                | 国、県、市    | ●     | ●     | ●     | ●     | ● |
|                                  | ※ ユニバーサルデザインタクシーの導入<<参考>>   | 事業者      | ●     | ●     | ●     | ●     | ● |
| ⑤-II<br>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)           | 市、事業者、市民 | ●     | ●     | ●     | ●     | ● |
|                                  | ○ 福祉タクシーチケットの配布             | 市        | ●     | ●     | ●     | ●     | ● |
| ⑤-III<br>交通弱者等の安全で快適な外出・移動に向けた支援 | ○ 高齢者バス運賃助成                 | 市        | ●     | ●     | ●     | ●     | ● |
|                                  | ○ 通所施設交通費補助                 | 市        | ●     | ●     | ●     | ●     | ● |
|                                  | ○ 交通弱者への理解の醸成               | 市、事業者    | ●     | ●     | ●     | ●     | ● |
|                                  | ○ 違法駐車等防止の啓発活動等             | 市        | ●     | ●     | ●     | ●     | ● |
|                                  | ○ 幼児、小学生に対する交通安全教室の推進等      | 市        | ●     | ●     | ●     | ●     | ● |
|                                  | ○ 自転車利用に関する安全啓発             | 県、市      | ●     | ●     | ●     | ●     | ● |
|                                  | ◎ 新型コロナウイルス感染症対策に関する支援      | 市        | ●     | ●     | ●     | ●     | ● |
|                                  | ※ 新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止<<参考>> | 事業者      | ●     | ●     | ●     | ●     | ● |
|                                  | ※ 危険な自転車利用者への取締り<<参考>>      | 警察       | ●     | ●     | ●     | ●     | ● |
|                                  | ※ 高齢者運転免許返納割引<<参考>>         | 警察、事業者   | ●     | ●     | ●     | ●     | ● |

- ◎ 重点施策
- 重点施策以外の施策
- ※ 関連施策

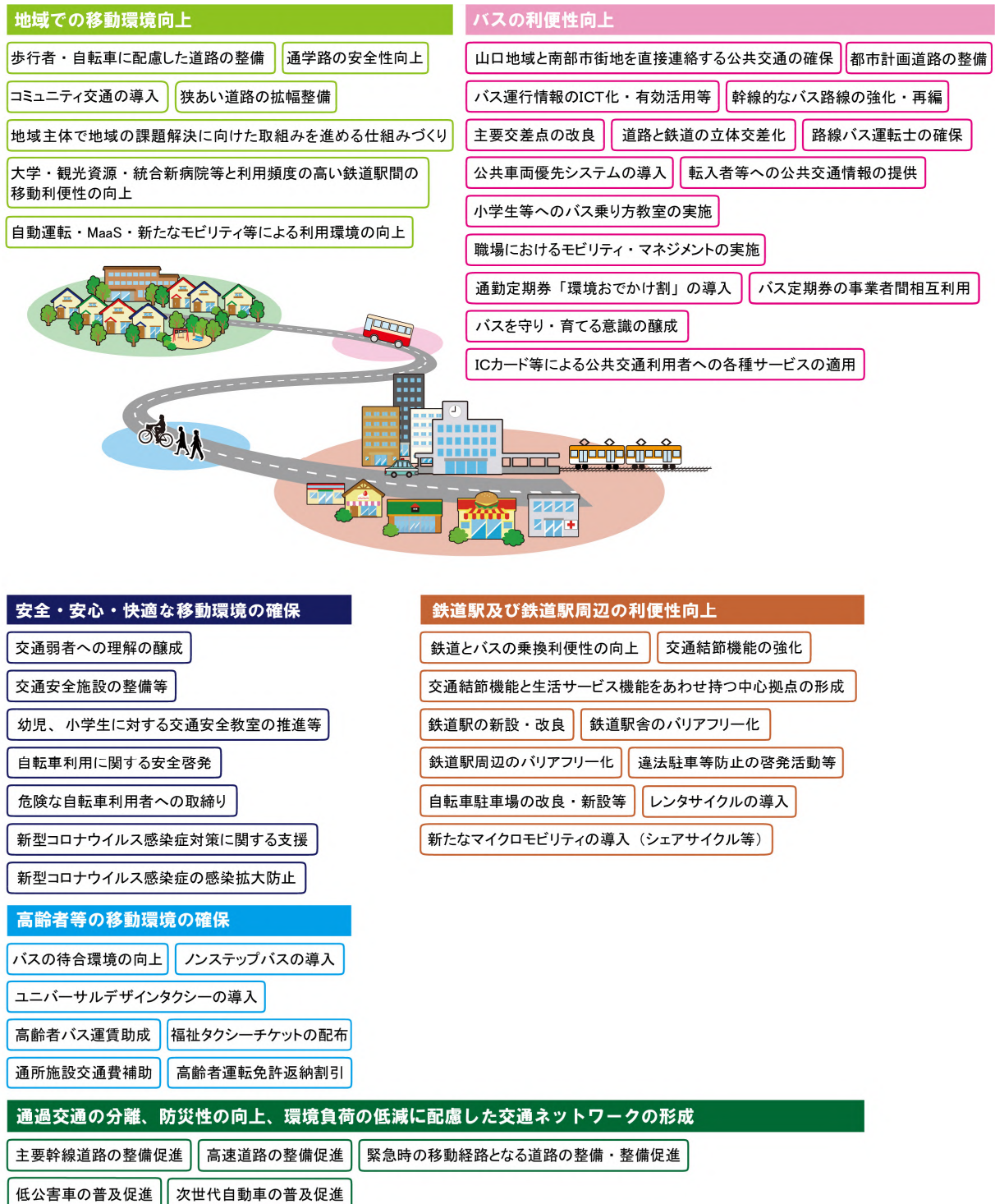
- 実施
- .....→ 検討・協議

## 3.2 施策の進め方と都市交通計画の評価

### 3.2.1 効果的かつ実現性の高い施策推進に向けて

#### 1) 効果的な施策の組合せ

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、施策を推進する。

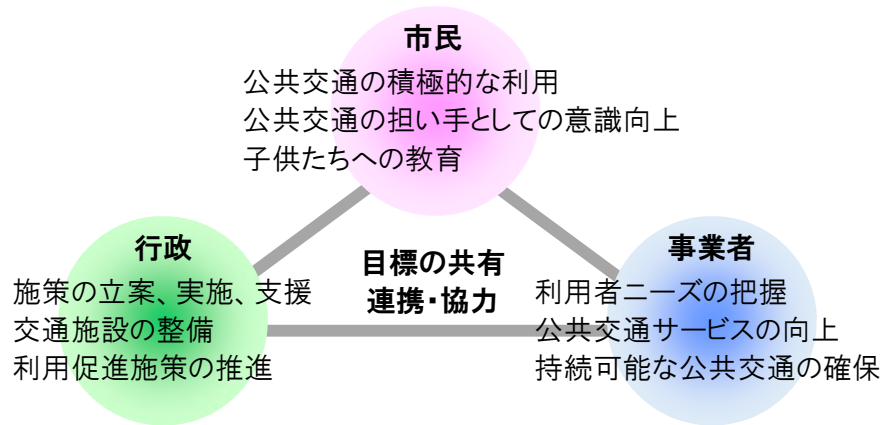


図Ⅲ-3-1 効果的な施策の組合せイメージ

2) 市民、事業者、行政の役割分担

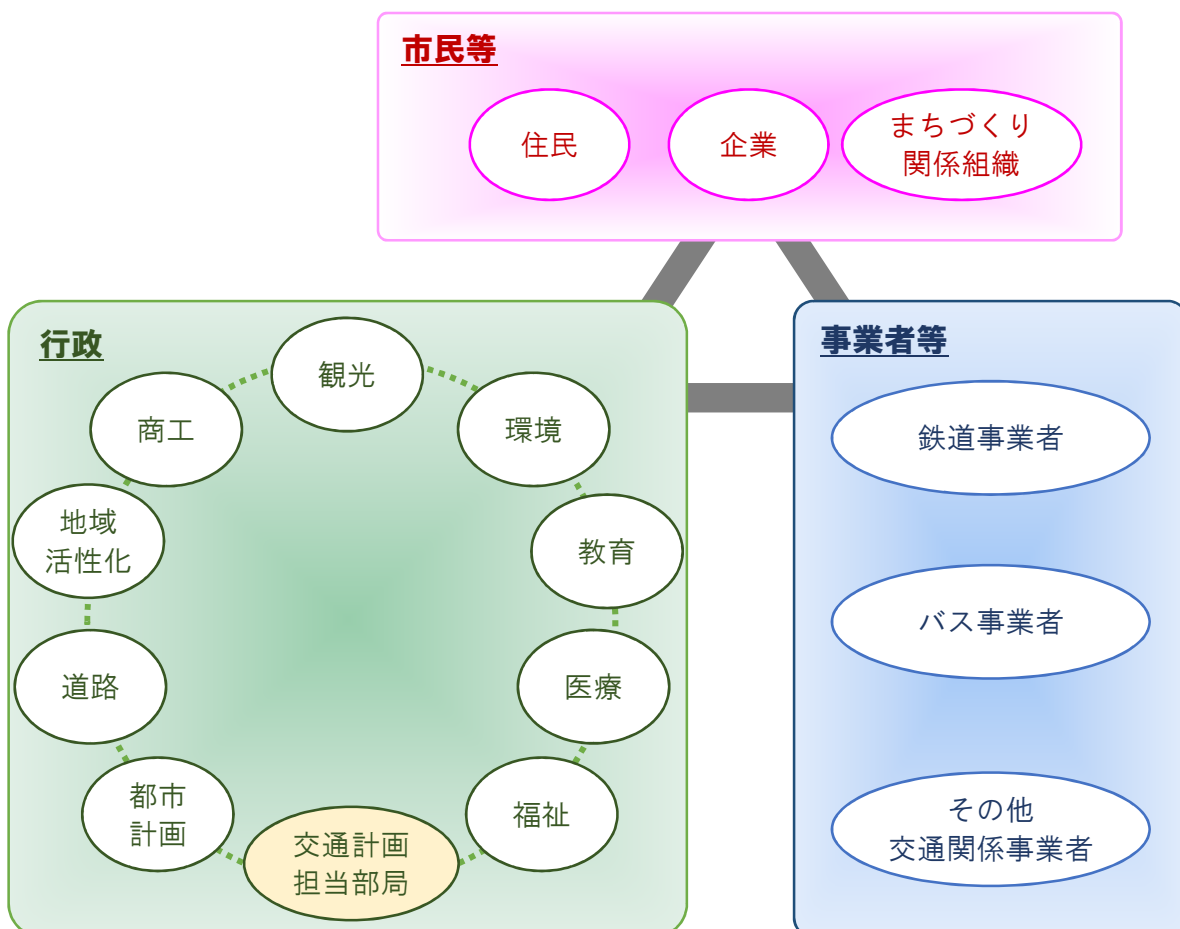
持続可能な交通体系を構築するためには、市民、事業者、行政が相互に連携して、それぞれの役割を果たすことが重要である。

本市では、市民・企業が持つ豊かな知識及び経験をまちづくりに生かし、市民・企業と市がよりよい本市の姿を共に考え、その実現に向けて共に行動する地域社会の形成に資することを目的とした「西宮市参画と協働の推進に関する条例」を施行しており、このような仕組みを活用しながら、施策を推進する。



図Ⅲ-3-2 施策推進における役割分担

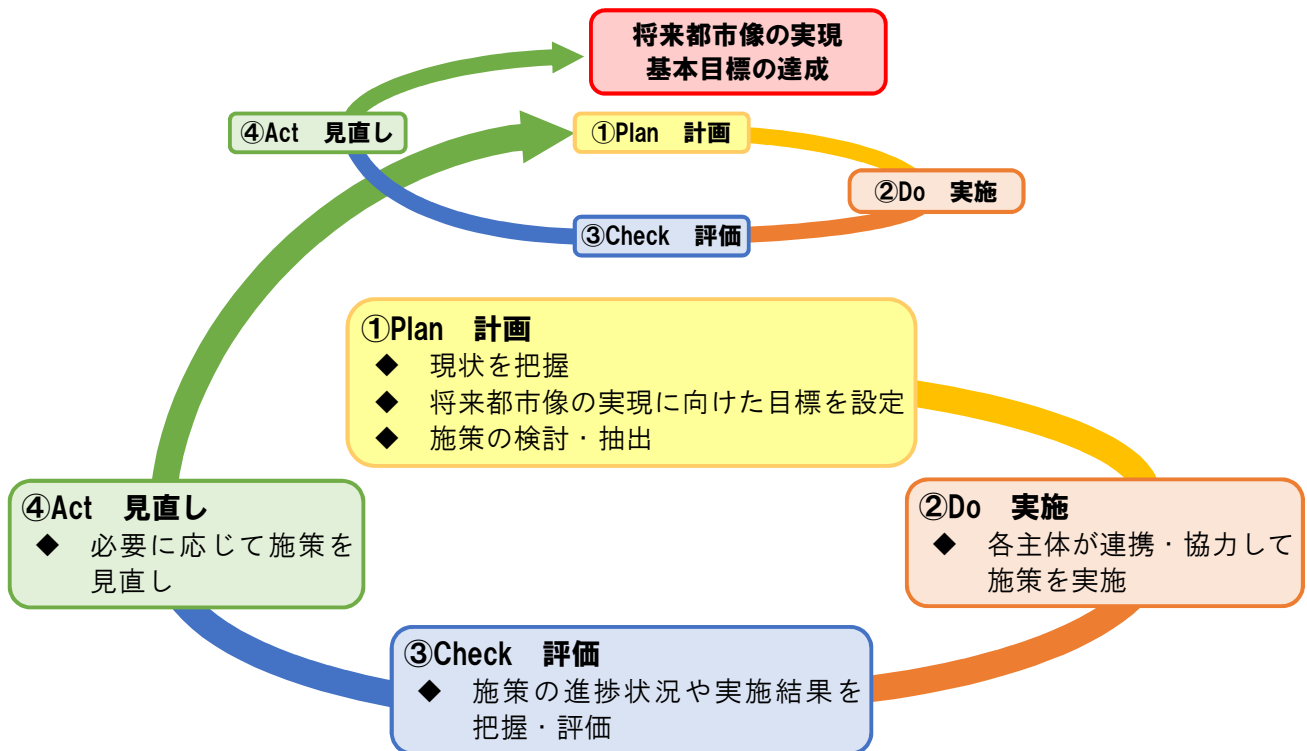
行政内では既設の「西宮市交通政策課題検討委員会」を活用し、分野横断的な取組みを進めるとともに、市民等や事業者等と目標の共有や連携・協力を図りながら施策を推進する。



図Ⅲ-3-3 施策推進の連携イメージ

### 3.2.2 PDCA サイクルの構築

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る。



図Ⅲ-3-4 PDCA サイクルのイメージ

|                                 | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 | 1月 | 2月 | 3月 |  |
|---------------------------------|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|----|----|----|--|
| <b>Do</b><br>(施策の実施)            | →  |    |    |    |    |    |     |     |     |    |    |    |  |
| <b>Check</b><br>(進捗状況<br>把握・評価) |    |    |    |    |    |    |     | →   |     |    |    |    |  |
| <b>Act</b><br>(見直しの検討)          |    |    |    |    |    |    |     |     |     |    | →  |    |  |
| <b>Plan</b><br>(次年度の<br>実施計画)   | →  |    |    |    |    |    |     |     |     |    |    |    |  |

図Ⅲ-3-5 PDCA サイクルの年間スケジュール

### 3.2.3 評価指標、モニタリング指標および目標値の設定

PDCA サイクルにおける「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する。

#### 1) 指標設定の考え方

##### (1) 上位計画、関連計画との整合

庁内の各組織と連携して施策を推進するため、上位計画や関連計画と整合したものとする。

##### (2) わかりやすさ

各主体が理解し、共有できることが必要であるため、できるだけ定量化でき、わかりやすく、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

継続して評価を行うことができるように、定期的実施されている調査や統計資料を活用したものとする。

## 2) 評価指標及び目標値の設定

都市交通計画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する。

表Ⅲ-3-1 評価指標及び目標値

| 評価指標  | 活用データ<br>(評価間隔)      | 指標および目標値<br>設定の考え方   | 現況値 [ 年次 ]<br>目標値   |
|---|----------------------|--|---|
| 一日あたりの公共交通の<br>利用回数<br><br>(鉄道乗降客数/2) + バス乗車人員<br>西宮市内15歳以上人口                         | 交通事業者<br>西宮市<br>(毎年) | 新型コロナウイルス感染症の<br>影響前(令和元年度)の公<br>共交通利用回数   | 現況値:0.87 回/人[R1]<br>目標値:0.87 回/人以上  |
| 公的資金が投入されている<br>公共交通への公的資金投入額<br><br>(クロスセクター効果の検討を<br>実施した「さくらやまなみバス」<br>を代表的な指標とする) | 西宮市<br>(毎年)          | クロスセクター効果における<br>行政に係る分野別代替費用<br>と行政補助の均衡する状態                                    | 現況値: 55 百万円/年<br>[R1]<br>目標値:102 百万円/年<br>(限度額) 以内                          |
| 公的資金が投入されている<br>公共交通の利用者数<br><br>(地域の居住者が主体的に取り<br>組む乗合交通である「ぐるっと<br>生瀬」を代表的な指標とする)   | 西宮市<br>(毎年)          | コミュニティ交通が持続可能<br>な運行となることを目指した<br>利用者数   | 現況値:109 人/日[R1]<br>目標値:100 人/日以上  |
| 温室効果ガスの部門別排出量<br>(運輸部門・自動車)   | 西宮市<br>(毎年)          | 公共交通の利用促進により<br>運輸部門の CO <sub>2</sub> 排出量を<br>低減<br>(COP21 での国の目標値<br>設定の考え方を参照) | 現況値:35 万t-CO <sub>2</sub> /年<br>[H30]<br>目標値:28 万t-CO <sub>2</sub> /年<br>以内 |
| 徒歩と公共交通による<br>中心拠点までの到達期待時間<br>が 30 分以内の人口比率  | GIS データ<br>(5 年程度)   | 現況値の維持   | 現況値:66%[R1]<br>目標値:66%以上  |

## 3) モニタリング指標の設定

評価指標を補完し進捗管理に活用するため、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を設定する。

表Ⅲ-3-2 モニタリング指標

| 重点施策                          | 評価指標                                | 現況値 [年次]         |
|-------------------------------|-------------------------------------|------------------|
| 幹線的なバス路線の強化・再編                | 一日あたりのバス乗車人員                        | 現況値:52 千人[R1]    |
| 都市計画道路の整備                     | 都市計画道路の整備率                          | 現況値:84% [R1]     |
| 交通結節機能の強化                     | 一日あたりの鉄道乗降客数                        | 現況値:639 千人/日[R1] |
| 鉄道駅舎のバリアフリー化                  | 日利用者 10 万人以上駅へのホームドア設置数             | 現況値:0 箇所[R1]     |
| 山口地域と南部市街地を直接連絡する公共交通の確保      | さくらやまなみバスの利用者数                      | 現況値:432 千人/年[R1] |
| バスの待合環境の向上                    | ベンチの設置箇所の割合<br>(歩道幅員 2.5m 以上のバス停留所) | 現況値:30%[R1]      |
| 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 | 交通に関する協議会を設立した地域団体数                 | 現況値:1 団体[R1]     |
| ノンステップバスの導入                   | 乗合バスのノンステップバス導入率                    | 現況値:55%[R1]      |