

現状と課題

公共交通機関は、市民生活の利便性向上や環境負荷の少ない移動手段として重要な役割を担っています。

本市の鉄道駅は、平成19年3月に開業したJRさくら夙川駅を含め23駅あり、これを補完するようにバス網が整備され、他都市に比しても公共交通の利便性が高いまちです。

しかしながら、近年、高齢化の進展により、身近な交通手段であるバス交通の充実に対する要望が高まりつつあります。また、鉄道の利便性についてもより一層の向上が求められており、阪急神戸線の武庫川部において地元等から要望のある新駅設置が課題となっています。

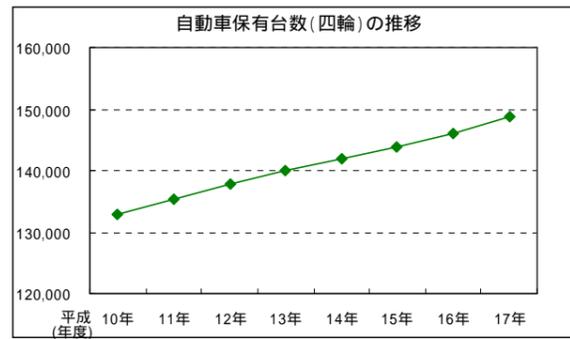
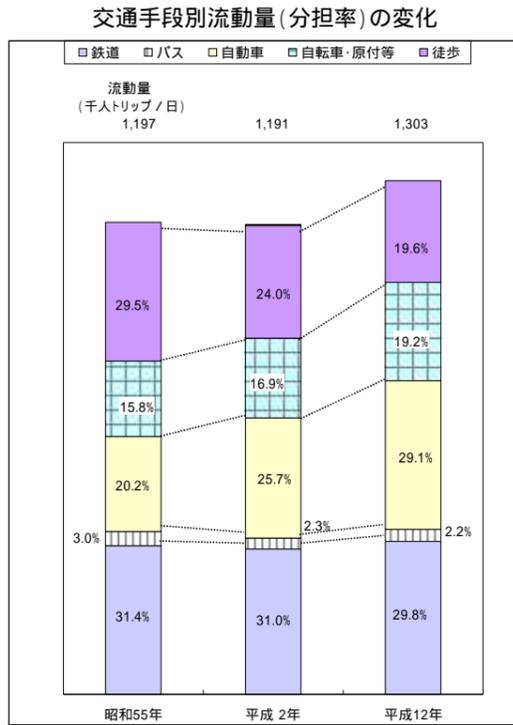
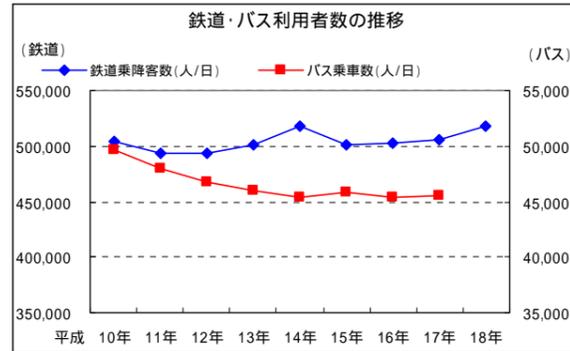
一部地域でバス利用の不便地域があることや、北部地域と南部地域を連絡する公共交通機能が弱いため、現在、既存バス路線の改善や南北バス運行の検討などを進めているところです。

駅前広場の整備や駅のバリアフリー化など公共交通の利用促進施策を進めてきましたが、少子高齢化による公共交通利用者の減少傾向は、全国的な趨勢でもあり、本市でも同様な傾向が見られ、震災後の人口増加傾向にもかかわらず鉄道やバスの公共交通利用者数は、横ばいまたは減少傾向にあります。

今後も引き続き、公共交通の利用促進の観点から、市内の主要鉄道駅における交通結節機能の強化が望まれており、駅前広場などの公共施設の整備が課題となっています。

世界的に地球温暖化の防止が注目される中、環境対策や交通渋滞対策として、CO<sub>2</sub>排出量の少ない公共交通機関の利便性向上を図り、マイカーから鉄道・バスへの利用転換を促進することが課題となっています。

本格運行に関する最終方針が確定した段階で表現を追加、修正します



主要な施策展開

(1) 交通結節機能の強化

阪神西宮駅や鳴尾駅の駅前広場整備などによる、鉄道とバス、自動車、二輪車、自転車、徒歩などとの交通結節機能を強化することにより、それぞれの交通手段の適正な分担を誘導します。また、阪神甲子園駅やJR甲子園口駅などの地域核における駅前広場等の再整備について検討を行います。

(2) 鉄道の利便性の向上

鉄道利用を促進するため、利用しやすいダイヤ編成などを鉄道事業者等に要請するとともに、鉄道事業と連携しながら駅のバリアフリー化を始めとする鉄道施設の整備、充実を図り、公共交通機関の利便性と安全性の向上に努めます。また、阪急神戸線の武庫川部の新駅設置については、その実現可能性について隣接市や鉄道事業者とも協議するなど検討を行います。

(3) バスの利便性の向上

既存バス路線については、住宅地と主要鉄道駅や公共施設などを効率的に連絡する利便性の高いバス路線の再編や乗り継ぎ運賃の割引制度や阪急・阪神の相互乗り入れ、バス停留所上屋整備、低床バス(ノンステップバス)の導入などについて事業者と協議します。

地域の交通課題に対応するためのコミュニティバスについては、地元主体を前提とした導入の可能性などについて、地元との調整を図りながら検討を行います。

市民一人ひとりの活動

マイカー使用を控え、公共交通機関の利用に努める。  
公共交通利用マナーを守る。

まちづくり指標

< 指標の考え方 >

バス交通の充実に対する要望に応えるため、バスに対する満足度を重点指標に位置づけます。また、本計画期間において、ノンステップバスの導入など市民にとって利用しやすい公共交通機能の整備に取り組みます。

重点	指標名	単位	現状値(H18)	目標値(H30)	指標方向
	市内のバスに対する満足度	%	19.6(H11)	25.0	▲
	現状値は市民意識調査	式	アンケート(満足+やや満足)/回答数		
H30目標値の設定理由		現状値を参考に設定			
	ノンステップバス導入率	%	18.0	50.0	▲
	現状値は市民意識調査	式	内ノンステップバス台数/市内運行バス台数		
H30目標値の設定理由		バス事業者との協議			

基本方針

駅前広場整備や駅のバリアフリー化などを促進し、交通結節機能を強化するとともに、鉄道やバスの利便性の向上を図り、マイカーから公共交通機関への利用の転換を促進します。

主な部門別計画

西宮市の都市計画に関する基本的な方針(都市計画マスタープラン)  
【都市計画部:平成14年8月~平成24年8月】  
西宮市交通バリアフリー基本構想  
【都市計画部:平成15年7月~平成23年3月】