

1 調査名称：西宮市総合交通戦略策定調査

2 調査主体：西宮市

3 調査圏域：西宮市全域

4 調査期間：平成 26 年度～平成 27 年度

5 調査概要：

西宮市は、豊かな自然環境を有し、鉄道網や道路網が発達しているとともに、魅力ある住宅地が形成され、文教施設や酒蔵、西宮神社、阪神甲子園球場などの貴重な観光資源にも恵まれている。

しかしながら、市民の日常生活に必要な生活サービス施設の配置や鉄道・バスなどの公共交通の利便性については地域によって差がある。今後、人口減少や少子高齢化がさらに進展すれば、公共交通の利便性が低い地域では、高齢者等の交通弱者の外出機会の減少や空き家の増加、緑の多い良好な住宅地等の魅力の低下、地域コミュニティの衰退などが進む可能性もある。

そのような地域では、一定の人口密度の維持や、目的地へのアクセス性の向上などを通じて、生活サービスが身近な状態を確保する必要がある。そこで、本市では文教住宅都市としての魅力をさらに高めるため、多極ネットワーク型のコンパクトなまちづくりに向けた交通関係施策について、「参画と協働」や「選択と集中」の考え方も取り入れながら、分野横断的に取り組むことにより、各施策の効果をより有効に発現させることを目的として、西宮市総合交通戦略をとりまとめた。

I 調査概要

1 調査名称：西宮市総合交通戦略策定調査

2 報告書目次

I. 総合交通戦略の策定にあたって

1. 総合交通戦略策定の趣旨
2. 総合交通戦略の構成
3. 西宮市の概況
4. 上位計画と関連計画

II. 将来都市像と基本目標

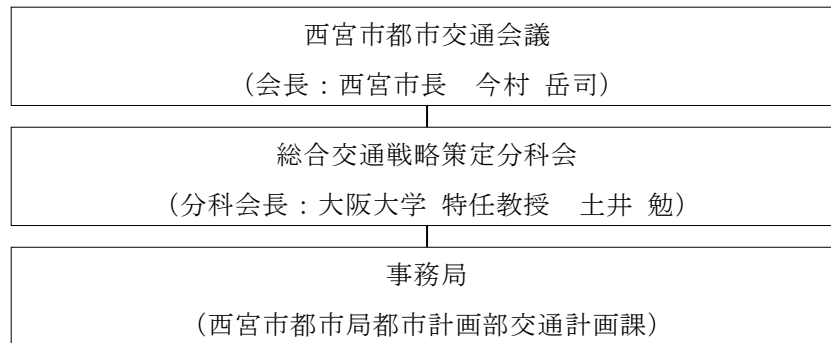
1. 総合交通戦略の基本的事項
 - 1.1 対象区域・交通と計画期間
 - 1.2 基本理念
 - 1.3 将来都市像
2. 将来都市像に照らした現状と課題
 - 2.1 日常生活圏等の設定
 - 2.2 日常生活圏ごとの暮らし・お出かけ状況等
 - 2.3 日常生活圏を越えたお出かけの状況等
 - 2.4 施策検討の方向性と交通課題の整理
3. 総合交通戦略の基本目標

III. 実施施策

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
 - 1.2 施策方針
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
 - 2.2 実施施策
3. 実施プログラム
 - 3.1 施策の実施スケジュール
 - 3.2 施策の進め方と総合交通戦略の評価

資料編（策定経過）

3 調査体制



4 委員会名簿

【西宮市都市交通会議】

(平成 28 年 4 月 1 日現在)

	区分	所属・役職	氏名	総合交通戦略策定分科会
会長	西宮市長	西宮市長	今村 岳司	
議長	都市交通に関する有識者	大阪大学コミュニケーションデザイン・センター 特任教授 一般財団法人システム科学研究所 上級研究員	土井 勉	○ (分科会長)
副議長		愛媛大学大学院理工学研究科 生産環境工学専攻 教授	松村 暢彦	○
監事	関係行政機関の職員	兵庫県阪神南県民センター 西宮土木事務所 所長補佐(企画調整担当)	松尾 成史	○
監事	住民 又は 利用者代表	公募委員	酒井 慶子	○
委員		公募委員	立山 弘和	○
委員		西宮コミュニティ協会 副理事長	久保田 泰正	
委員	都市交通に関する有識者	モビリティコンサルタント ジャーナリスト	楠田 悦子	○
委員	公共交通事業者 又は その指名する者	西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部企画課(経営戦略) 担当課長	平野 剛	
委員		阪急電鉄株式会社 都市交通事業本部都市交通計画部 部長	奥野 雅弘	
委員		阪神電気鉄道株式会社 都市交通事業本部工務部 部長	原田 大	
委員		阪急バス株式会社 取締役自動車事業部 部長	野津 俊明	
委員		阪神バス株式会社 業務部 部長	野口 一行	
委員		みなと観光バス株式会社 代表取締役	松本 浩之	
委員		兵庫県交通運輸産業労働組合協議会 阪神地域協議会 議長	白井 康民	
委員		公益社団法人兵庫県バス協会 専務理事	中澤 秀明	
委員		一般社団法人兵庫県タクシー協会 (阪神タクシー株式会社取締役営業本部長)	鈴木 康弘	

	区分	所属・役職	氏名	総合交通 戦略策定 分科会
委員	道路管理者 又は その指名する者	国土交通省近畿地方整備局 兵庫国道事務所計画課 課長	堀内 智司	
委員		兵庫県阪神南県民センター 西宮土木事務所道路第2課 課長	行徳 光正	
委員		西宮市土木局 道路公園部 部長	植松 浩嗣	○
委員	公安委員会の長 又は その指名する者	兵庫県西宮警察署 交通第一課 課長	森田 高敏	
委員	地方運輸局長 又は その指名する者	国土交通省神戸運輸監理部兵庫陸運部 輸送部門 首席運輸企画専門官	吉本 道明	
委員	関係行政機関の 職員	国土交通省近畿運輸局 交通政策部交通企画課 課長	北川 健司	○
委員		国土交通省近畿地方整備局 建政部都市整備課 課長	松村 知樹	○
委員		兵庫県県土整備部県土企画局 交通政策課 課長	登日 幸治	○
委員		兵庫県県土整備部土木局 道路街路課 街路担当参事	上野 敏明	○
委員	西宮市職員	西宮市都市局 都市計画部 部長	清水 裕文	○

II 調査成果

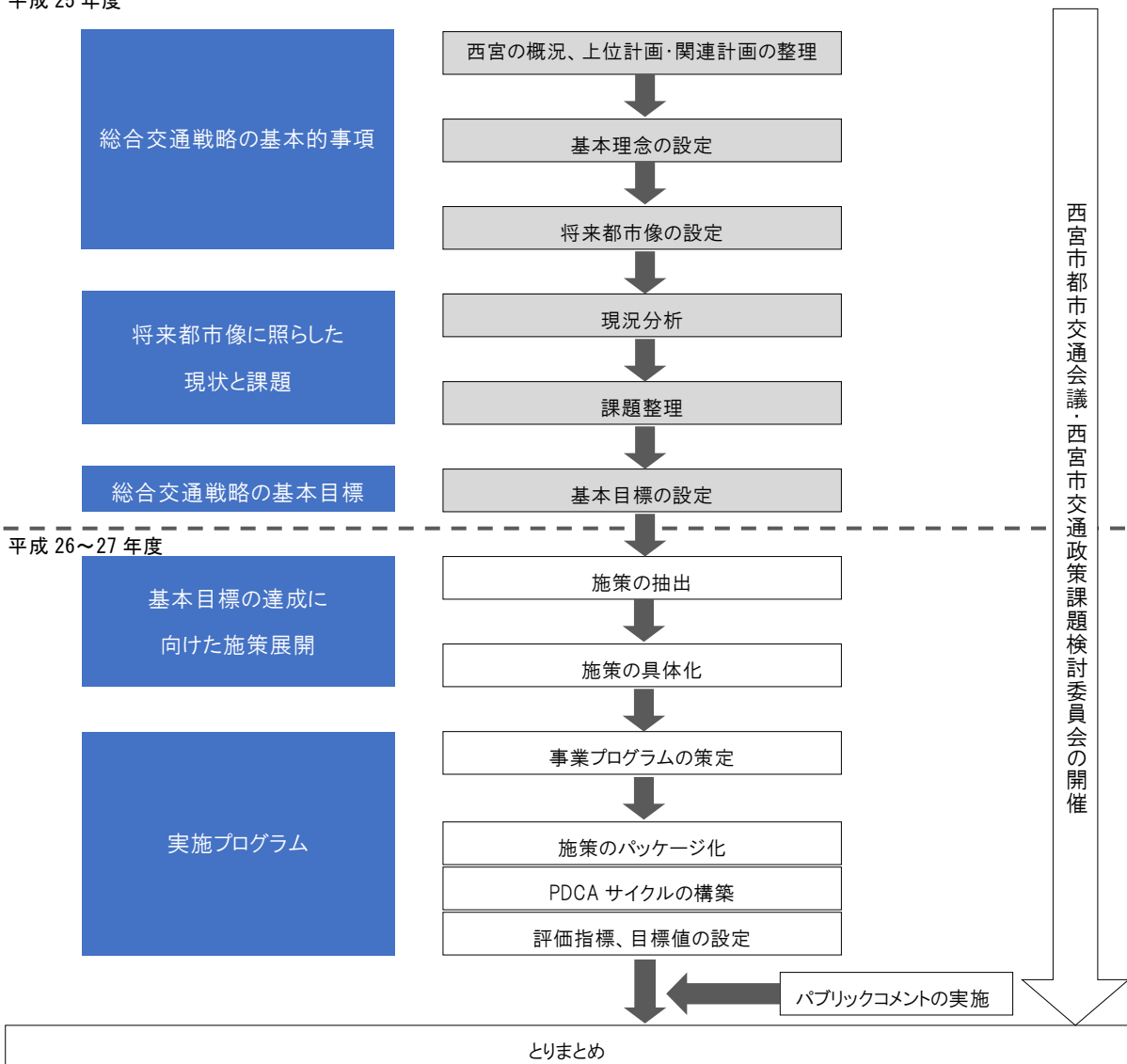
1 調査目的

超高齢社会を迎えた本市において、高齢者等の移動を担う公共交通の役割が大きくなっている。一方で、人口減少等によって公共交通の利用の減少が予測され、その維持が課題となっている。

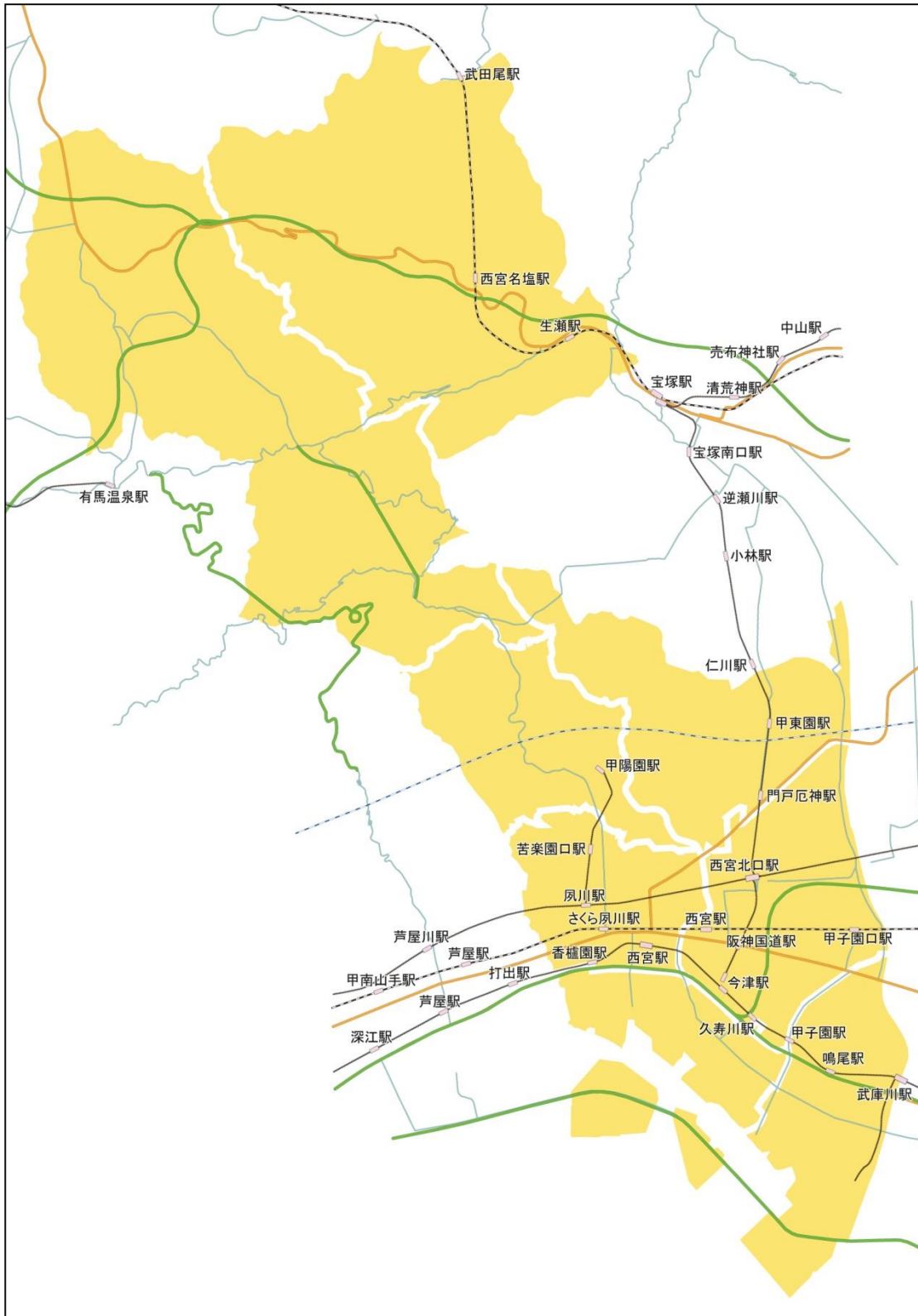
このため、交通課題の解決に向け、目指すべき都市交通の将来像や基本方針、目標を定め、その実現に必要な施策・事業プログラムの策定と推進体制を構築することを目的とする。

2 調査フロー

平成 25 年度



3 調査圏域図



4 調査成果

総合交通戦略策定の趣旨

西宮市は、豊かな自然環境を有し、鉄道網や道路網が発達しているとともに、魅力ある住宅地が形成され、文教施設や酒蔵、西宮神社、阪神甲子園球場などの貴重な観光資源にも恵まれています。

しかしながら、市民の日常生活に必要な生活サービス施設の配置や鉄道・バスなどの公共交通の利便性については地域によって差があります。今後、人口減少や少子高齢化がさらに進展すれば、公共交通の利便性が低い地域では、高齢者等の交通弱者の外出機会の減少や空き家の増加、緑の多い良好な住宅地等の魅力の低下、地域コミュニティの衰退などが進む可能性もあります。

そのような地域では、一定の人口密度の維持や、目的地へのアクセス性の向上などを通じて、生活サービスが身近な状態を確保する必要があります。そこで、本市では文教住宅都市としての魅力をさらに高めるため、多極ネットワーク型のコンパクトなまちづくりに向けた交通関係施策について、「参画と協働」や「選択と集中」の考え方も取り入れながら、分野横断的に取り組むことにより、各施策の効果をより有効に発現させることを目的として、西宮市総合交通戦略を策定します。

総合交通戦略の基本的事項

対象区域	西宮市域を基本
対象交通	みんながお出かけしやすい交通体系を目指すために、主に 鉄道、バス、タクシー、自転車、徒歩 に重点
目標年次	施策に着手して効果が現れるまで時間がかかることを考慮し、実施施策の効果発現の目標とする年次は、 20年後の平成47年
計画期間	施策着手を計画する期間は 10年間 （前期：H28～H32、後期：H33～H37）
基本理念	文教住宅都市を基調とする活力とふれあいを育む都市
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

将来都市像に照らした現状と課題

課題①：生活サービス施設の適正配置・集約化及び生活サービス集積地への交通アクセスの充実

- 生活サービス施設の利用しやすい配置や集約化（主に立地適正化計画に基づく施策により対応）
- 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

課題②：持続可能な交通ネットワークの形成に向けた交通手段間の連携・通過交通の分離等

- 持続可能な交通ネットワークの形成
- 公共交通を軸とした交通手段間の適切な連携
- 良好な生活環境の確保に向けた生活交通と通過交通の分離
- 緊急時における複数の移動経路の確保

課題③：公共交通の充実による地域内や地域と拠点間の連携強化及び拠点形成

- 公共交通の充実による地域・拠点間の連携強化
- 鉄道駅の新設や改良等による拠点形成や拠点間の連携強化
- バス交通の充実による地域内の連携強化
- バス交通の充実による地域と拠点の間の連携強化

課題④：文教住宅都市を担う地域の移動環境の改善やアクセシビリティ向上等の課題への対応

- 周辺地域の移動環境改善等の地域課題への対応
- 利用頻度の高い鉄道駅へのアクセシビリティ向上等の地域課題への対応

課題⑤：外出等を容易にするための交通関係施設の整備・移動手段の確保・移動の支援等

- 外出や移動を容易にするための交通関係施設等の整備
- 外出や移動を容易にするための公共交通等の移動手段の確保
- 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

中心拠点に関する特定課題

- 中心拠点は多くの人々が立ち寄り、楽しむ場とするための、アクセシビリティや拠点としての魅力の向上

総合交通戦略の基本目標

課題①

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ほか、拠点等への移動について公共交通や手軽な交通手段を使いやすくします。

中心 特定課題

課題②

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します。

課題③

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、利用を促進します。

課題④

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みます。

課題⑤

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の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・移動の支援などに取り組みます。

基本目標の達成に向けた施策展開

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 10 年間に着手を目指す施策として、以下の施策に取り組みます。

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組みを期待する施策を関連施策として示します。

重点施策 選定の 考え方

- 生活サービスの集約化を前提とした交通の確保
- 交通弱者も含め誰もが利用しやすい交通手段の充実
- 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
- 地域特性に応じた公共交通の充実策
- 地域住民等の公共交通への積極的な関与

将来 都市像	基本目標	実施施策
みんなが暮らしやすく、お出かけしたくなるまち	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	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
		①-II 公共交通の要所における生活サービス機能の充実
		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
		①-IV 拠点への移動に手軽な交通手段の利便性向上
	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	②-I 公共交通ネットワークの強化
		②-II 生活道路等における通過交通の抑制
		②-III 防災性向上に資する道路の整備・整備促進
		②-IV その他環境に配慮した交通手段の利用促進
	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	③-I 鉄道駅の利便性向上
		③-II 地域と拠点を結び利便性の高いバス路線の確保
		③-III 公共交通の利用環境の向上
		③-IV 公共交通の利用促進
		③-V 地域内交流を促進するバス交通の充実
	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	④-I 地域の魅力を維持・向上させる交通アクセスの向上
		④-II 地域課題としての移動環境の改善
	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	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
		⑤-II 交通弱者等が外出・移動しやすい交通手段の確保
		⑤-III 交通弱者等の安全で快適な外出・移動に向けた支援

実施施策

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ほか、拠点等への移動について公共交通や手軽な交通手段を使いやすくすることにより、「みんなが暮らしやすく、お出かけしたくなるまち」を目指します。

【実施施策】

(実施スケジュール)

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	◎ 幹線的なバス路線の強化・再編	前期	後期
	◎ 都市計画道路の整備	前期	後期
	○ 道路と鉄道の立体交差化	前期	後期
	○ 主要交差点の改良	前期	後期
①-II 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	前期	後期
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	○ 鉄道とバスの乗換利便性の向上		後期
	○ ICカードによる公共交通利用者への各種サービスの適用		後期
①-IV 拠点への移動に手軽な交通手段の利便性向上	○ 自転車駐車場の改良・新設等	前期	後期
	※ レンタサイクルの導入《参考》	前期	後期

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」を目指します。

【実施施策】

(実施スケジュール)

②-I 公共交通ネットワークの強化	◎ 交通結節機能の強化	前期	後期
	◎ 幹線的なバス路線の強化・再編(再掲)	前期	後期
	○ 鉄道とバスの乗換利便性の向上(再掲)		後期
②-II 生活道路等における通過交通の抑制	◎ 主要幹線道路の整備促進 (国道176号(名塩道路))	前期	後期
	○ 高速道路の整備促進 (新名神高速道路、名神湾岸連絡線)	前期	後期
②-III 防災性向上に資する道路の整備・整備促進	○ 緊急時の移動経路となる道路の整備・整備促進(国道176号(名塩道路)、青峯連絡道、名神湾岸連絡線)	前期	後期
	○ 狭あい道路の拡幅整備	前期	後期
②-IV その他環境に配慮した交通手段の利用促進	○ 低公害車の普及促進	前期	後期
	○ クリーンエネルギー自動車等の普及促進	前期	後期
	○ 歩行者・自転車に配慮した道路の整備	前期	後期

◎：重点施策

青文字：新たな施策

○：重点施策以外の施策

橙文字：拡充施策

※：関連施策

黒文字：実施中施策

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」を目指します。

【実施施策】

(実施スケジュール)

③-I 鉄道駅の利便性向上	◎ 鉄道駅の新設・改良	前期	後期
	○ 鉄道駅周辺のバリアフリー化	前期	後期
	◎ 鉄道駅舎内外へのエレベーター等の設置	前期	後期
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直接連絡する公共交通の確保	前期	後期
	◎ 幹線的なバス路線の強化・再編(再掲)	前期	後期
	※ 公共車両優先システム(PTPS)の導入 《参考》	前期	後期
③-III 公共交通の利用環境の向上	◎ バス運行情報のICT化・有効活用等	前期	後期
	◎ バスの待合環境の向上	前期	後期
	○ 鉄道とバスの乗換利便性の向上(再掲)		後期
	※ バス定期券の事業者間相互利用《参考》	前期	後期
③-IV 公共交通の利用促進	◎ バスを守り・育てる意識の醸成	前期	後期
	◎ 転入者等への公共交通情報の提供	前期	後期
	◎ モビリティ・マネジメントの実施	前期	後期
	○ ノーマイカーデーの実施	前期	後期
	○ バス案内マップの作成	前期	後期
	※ 小学生等へのバス乗り方教室の実施 《参考》	前期	後期
	◎ 環境定期券の導入《参考》	前期	後期
	※ コミュニティ交通の導入	前期	後期

◎ : 重点施策
○ : 重点施策以外の施策
※ : 関連施策
青文字 : 新たな施策
橙文字 : 拡充施策
黒文字 : 実施中施策

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

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」を目指します。

【実施施策】

(実施スケジュール)

④-I	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	前期	後期
			▶	▶
④-II	地域課題としての移動環境の改善	◎ コミュニティ交通の導入(再掲)	▶	▶
		○ 大学や観光資源と利用頻度の高い鉄道駅間の移動利便性の向上		▶
		○ 歩行者・自転車に配慮した道路の整備(再掲)	▶	▶
④-II	地域課題としての移動環境の改善	○ 狭あい道路の拡幅整備(再掲)	▶	▶
		○ 通学路の安全性向上	▶	▶

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」を目指します。

【実施施策】

(実施スケジュール)

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	◎ バスの待合環境の向上(再掲)	▶	▶
		◎ 鉄道駅舎内外へのエレベーター等の設置(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	▶	▶
⑤-II	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)	▶	▶
		○ 福祉タクシーチケットの配布	▶	▶
⑤-III	交通弱者等の安全で快適な外出・移動に向けた支援	○ 高齢者交通助成	▶	▶
		○ 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	▶	▶
		○ 横断旗の設置等	▶	▶
		○ 徒歩・自転車に関する安全教育	▶	▶
		○ 自転車利用に関する安全啓発	▶	▶
		※ 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
青文字：新たな施策
橙文字：拡充施策
黒文字：実施中施策

各主体の役割分担

効果的かつ実現性の高い施策推進に向けて

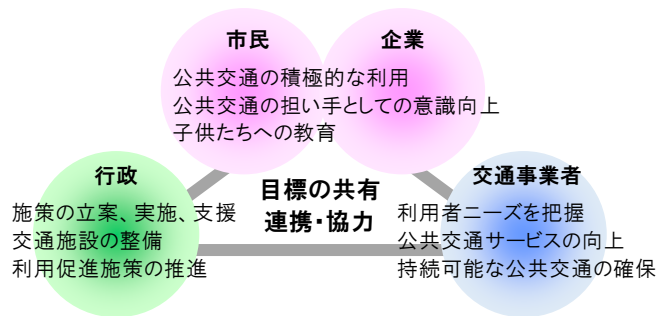
効果的な施策の組合せ

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、施策を推進します。

市民・企業、交通事業者、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・企業、交通事業者、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す。

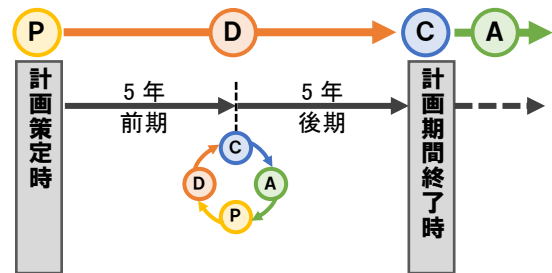
行政は分野横断的な取組みを進めるとともに、市民等や交通事業者と目標の共有や連携・協力を図りながら施策を推進します。



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た計画の見直しを実施します。

D (実施) 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 サイクルを実施します。



評価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、施策実施の効果を把握するために、評価指標を設定します。

総合交通戦略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します。

評価指標	指標及び目標値設定の考え方	現況値 [年次] 目標値 [目標年次]
一日当たりの公共交通利用回数	人口減少や高齢化が進展する中でも公共交通利用者を維持	現況値：0.84 回/人 [H26] 目標値：0.84 回/人 [H27]
徒歩と公共交通による中心拠点までの到達期待時間が 30 分以内の人口比率	容易に生活サービスを利用できる人口の比率を増加	現況値：63.6% [H26] 目標値：70%以上 [H47]
温室効果ガスの部門別排出量 (運輸部門・自動車)	公共交通の利用促進により運輸部門の CO ₂ 排出量を低減	現況値：34.5 万 t-CO ₂ [H25] 目標値：23 万 t-CO ₂ [H47]
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」	将来都市像の実現についての実感を向上	現況値：58.5% [H27] 上記 3 つの指標を補完する参考値として扱う