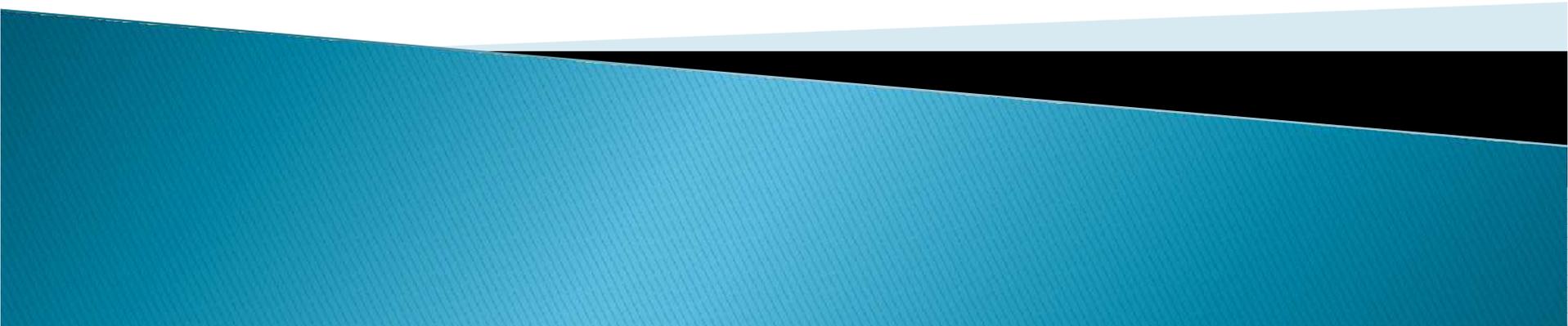


尼崎市地域交通政策審議会
第2回部会 資料第1号
平成28年8月18日

尼崎市地域交通政策審議会 第2回 部会

平成28年8月18日(木)



- 目 次 -

| | |
|---------------------------------|----|
| 尼崎市地域交通政策策定に向けた検討テーマ | 1 |
| テーマ1:地域特性を活かした自転車交通施策の推進 | 2 |
| (1) 自転車交通の現状 | 3 |
| (2) 自転車交通政策の方向性 | 14 |
| (3) 方向性検討に当たって議論していただきたい項目..... | 15 |
| テーマ2:高齢者・障害者の移動環境の向上 | 16 |
| (1) 高齢者・障害者の移動の現状 | 17 |
| (2) 高齢者・障害者の移動環境向上の方向性 | 28 |
| (3) 方向性検討に当たって議論していただきたい項目..... | 29 |
| 参考資料 | 30 |



尼崎市地域交通政策策定に向けた検討テーマ

テーマ1：地域特性を活かした自転車交通施策の推進

尼崎市は、平坦な地形であることから、移動手段として自転車が多く利用されている。自転車は、健康や環境面で優れている一方、交通事故や放置自転車、マナー等の問題も多い。

今後も増加が予想される**自転車交通への対応**が必要である。

テーマ2：高齢者・障害者の移動環境の向上

尼崎市の高齢化率は現状で2割を超えており、今後も高齢化は進展するものと予測されている。

また、尼崎市は、近隣都市と比較して人口1人当たりの障害者人数が多い。交通弱者である**高齢者・障害者に対応した移動環境の向上**が求められる。

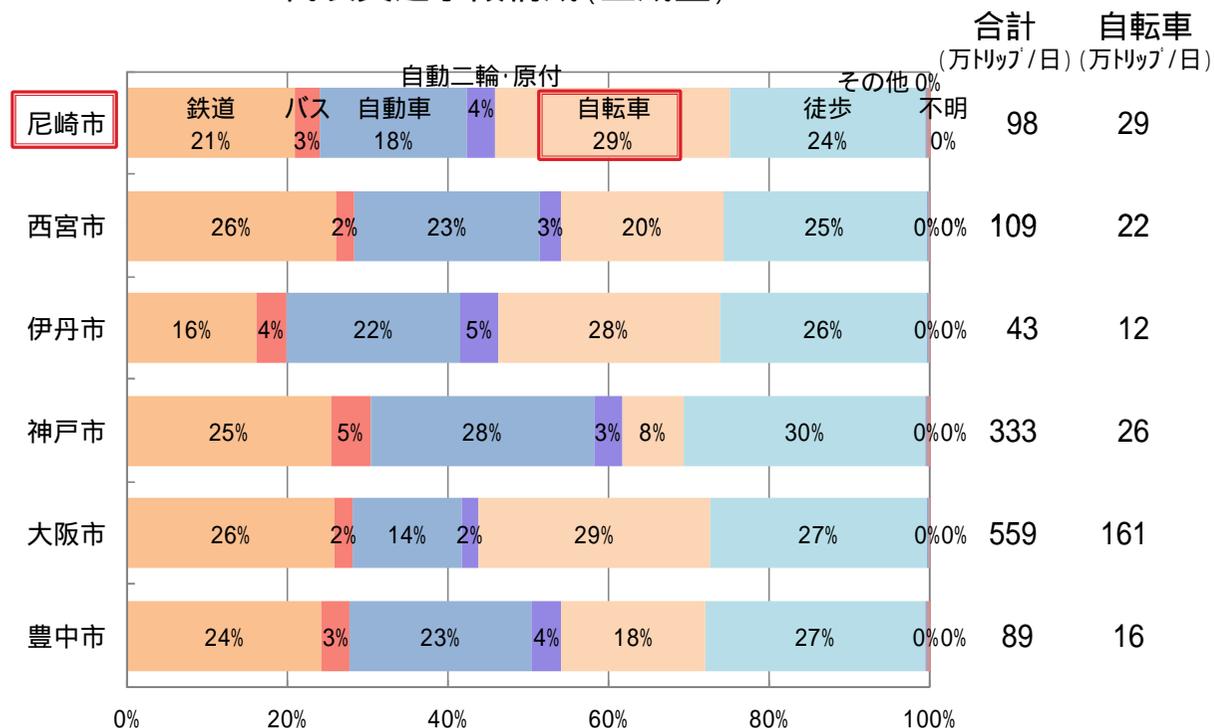
テーマ1:地域特性を活かした自転車施策の推進

(1) 自転車交通の現状

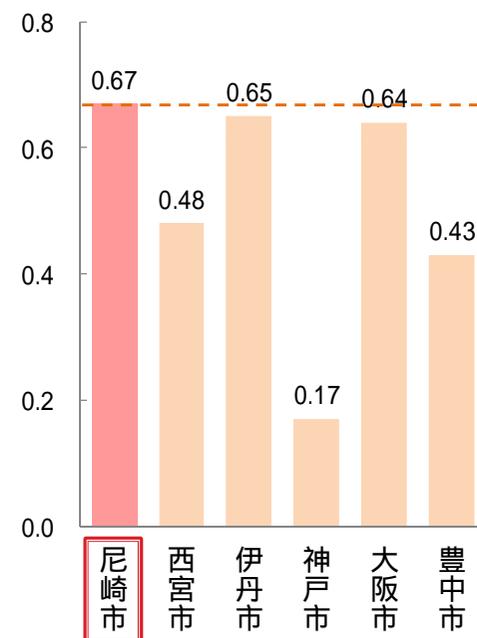
尼崎市の自転車割合

- 尼崎市は、代表交通手段の中で自転車の利用割合が最も高い。
- 近隣市と比較しても自転車の利用割合、生成原単位ともに高い。

< 代表交通手段構成(生成量) >



< 自転車利用生成原単位 >



生成量で集計。

出典: 第5回近畿圏パーソントリップ調査(H22)

(1) 自転車交通の現状

国の取り組み

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の一部改正 平成28年7月

全国的に自転車ネットワーク計画策定が進んでいない現状や、車道上の自転車通行空間整備が進んでいない実態を踏まえ、有識者による『「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言(H28年3月)』を踏まえ、『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』を改定。

<主なガイドライン改定内容>

- ・ 段階的な計画策定方法の導入
- ・ 暫定形態の積極的な活用
- ・ 路面表示の仕様の標準化
- ・ 自転車道は一方通行を基本とする考え方の導入 等

兵庫県の取り組み

「歩行者・自転車分離大作戦」の取り組み

自転車と歩行者事故が増加していることなどを踏まえ、歩行者と自転車の通行空間の分離等(カラー舗装による視覚的分離や縁石等による物理的分離)について、平成24年度から「歩行者・自転車分離大作戦(H24~25)」に取り組み、さらに平成26年度からは、対策内容等を拡大し、「歩行者・自転車分離大作戦(H26~30)」に取り組んでいる。

(1) 自転車交通の現状

尼崎市の取り組み

「自転車総合政策推進プロジェクトチーム」による検討

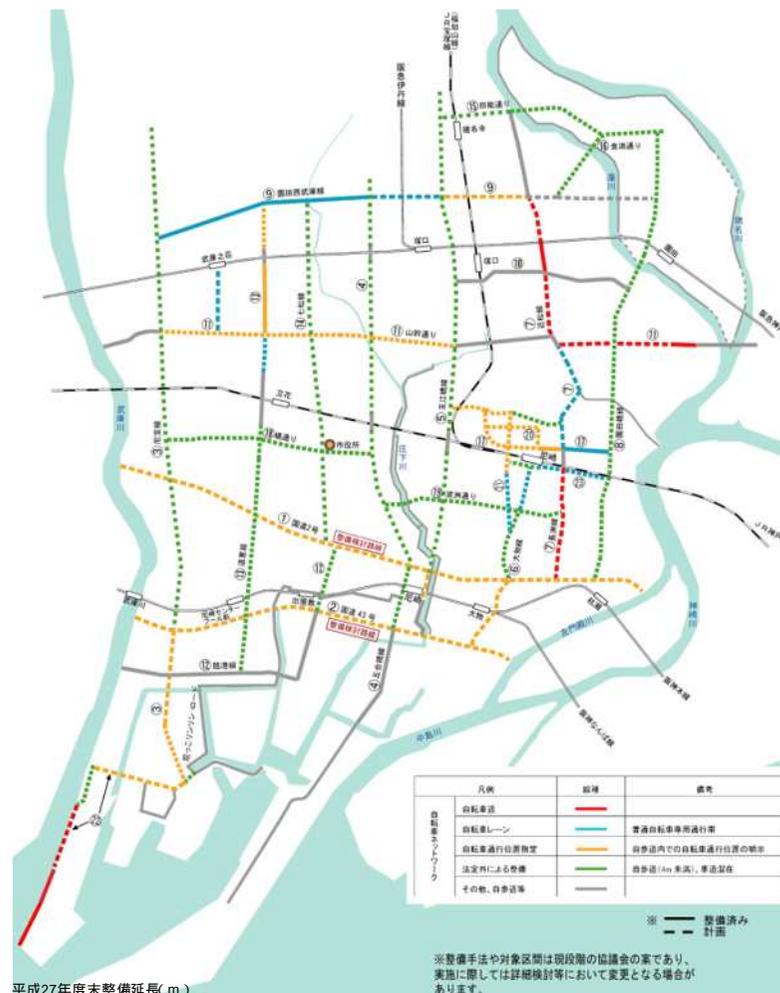
「自転車総合政策推進プロジェクトチーム」は、自転車で移動しやすいことをまちの強みと位置づけ、環境や健康面等における自転車のもつメリットを最大限に活かすため、自転車政策について、総合的に取り組みを進めていくための推進体制。

関係6部署(生活安全課、経済活性対策課、環境創造課、道路維持担当、放置自転車対策担当、学校保健課)により構成し、課題の抽出、事例研究、自転車総合政策の企画・立案などを行っている。

「尼崎市自転車ネットワーク整備方針」

尼崎市では、駅を中心としたネットワーク形成と安全・安心・快適に利用できる自転車道として、河川に沿った走行空間を軸としたネットワーク形成という2つの考えを基本とし、「自転車ネットワーク整備方針」を策定している。(平成27年3月 尼崎の歩行者・自転車の安全・快適化計画検討協議会)

< 尼崎市自転車ネットワーク整備方針 >



平成27年度末整備延長(m)

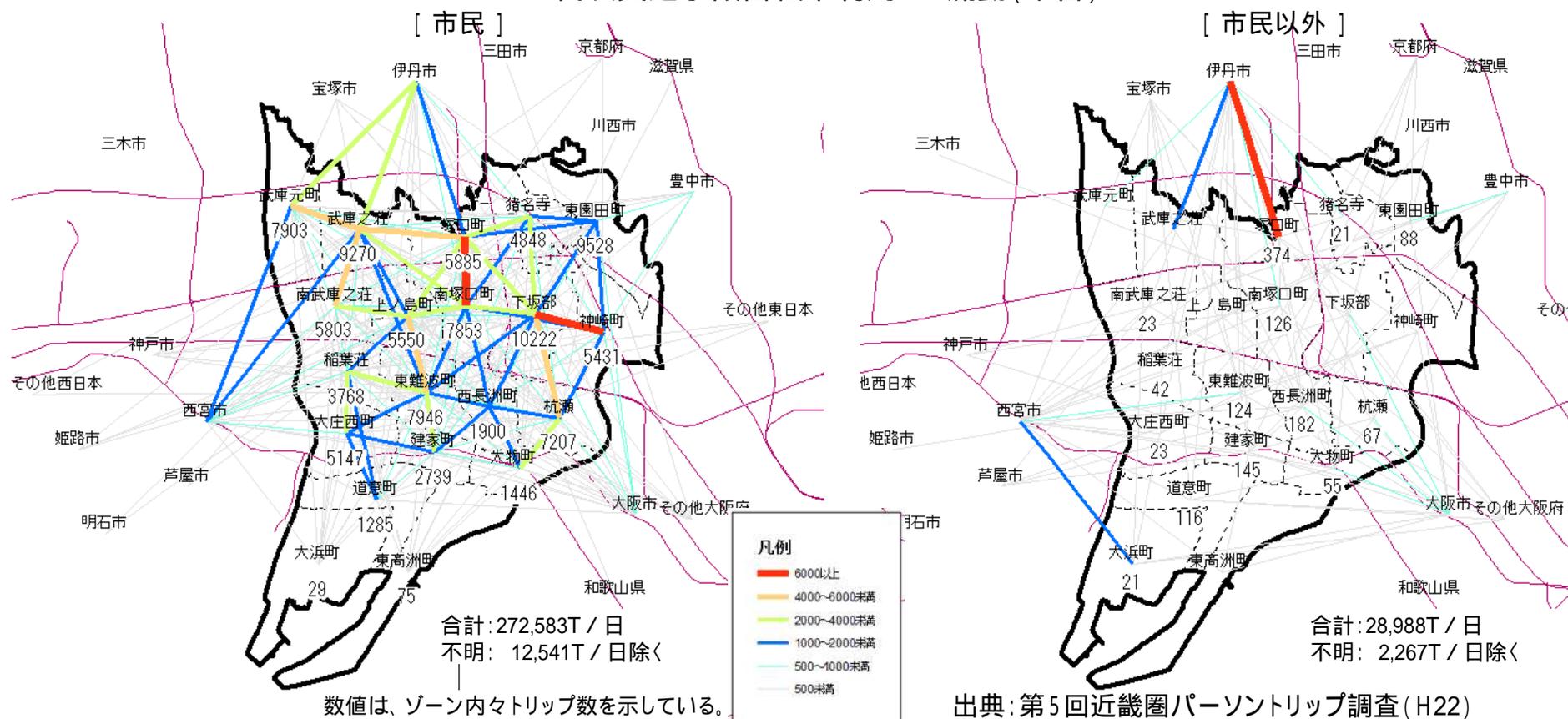
| | | 自転車道 | 自転車レーン | 通行位置明示 | 法定外 | 合計 | 整備率 |
|----|----------|-------|--------|--------|--------|--------|-----|
| 市道 | 計画 | 1,555 | 4,230 | 7,400 | 21,815 | 35,000 | --- |
| | 完了(H27末) | 1,555 | 820 | 1,380 | 0 | 3,755 | 11% |
| 県道 | 計画 | 4,300 | 4,040 | 4,470 | 12,700 | 25,510 | --- |
| | 完了(H27末) | 680 | 2,400 | 0 | 0 | 3,080 | 12% |
| 国道 | 計画 | --- | --- | 6,100 | --- | 6,100 | --- |
| | 完了(H27末) | --- | --- | 0 | --- | 0 | 0% |

(1) 自転車交通の現状

自転車のOD流動(代表交通自転車利用)

- 市民の自転車利用による市内移動は、JR以北でゾーン内々移動が多く、特に下坂部、東園田町、武庫之荘が多い。また、市北部の隣接地域間での移動が多く、特に下坂部と神崎町、塚口町と南塚口町に関連した移動が多い。
- 市外へは、武庫之荘・武庫元町から伊丹市・西宮市などへの移動が多い。
- 市民以外では、伊丹市から塚口町・武庫之荘、西宮市から大浜町への移動が多い。

< 代表交通手段自転車利用OD流動(平日) >

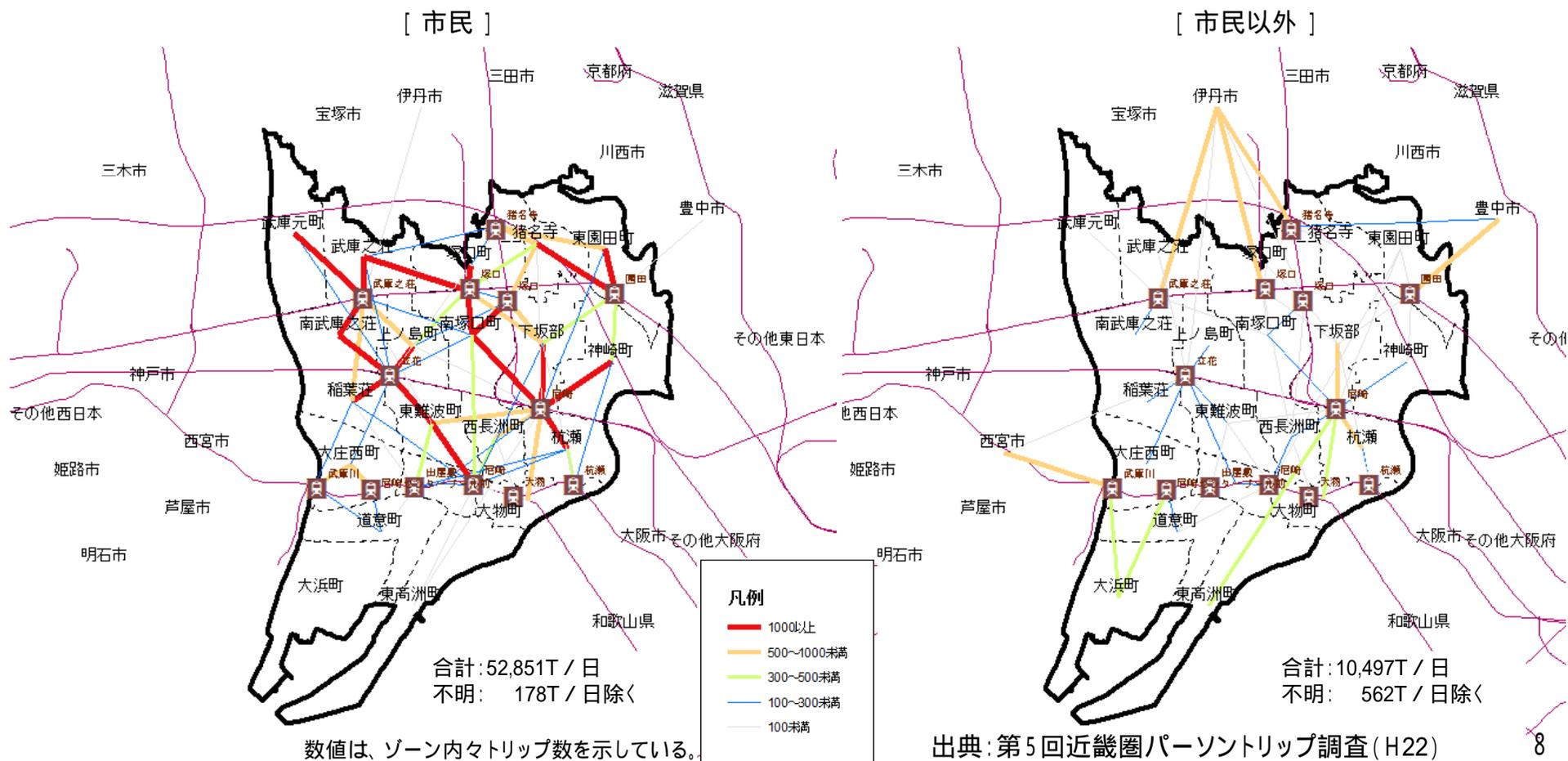


(1) 自転車交通の現状

自転車のOD流動(鉄道端末自転車利用)

- 市民の鉄道端末自転車利用は、JR尼崎駅、JR立花駅、阪急塚口駅、阪急武庫之荘駅への移動が多い。
- 市民以外では、伊丹市から阪急武庫之荘駅・阪急塚口駅・JR猪名寺駅、西宮市から阪神武庫川駅への移動が多い。

< 鉄道端末自転車利用OD流動(平日) >



(1) 自転車交通の現状

都市計画道路整備率

- 尼崎市における都市計画道路の整備率は約 86%と高くなっており、自動車交通量の減少の見通しも踏まえると、既存道路空間の有効活用が求められる。

< 都市計画道路整備状況 (H28.3.31現在) >

| 計画延長 | 改良済 | 概成済 | 未整備 |
|----------------------|---------------------|-------------------|-------------------|
| 170.52 km 100.0 % | 146.80 km 86.1 % | 11.60 km 6.8 % | 12.12 km 7.1 % |

< 都市計画道路整備計画図 >



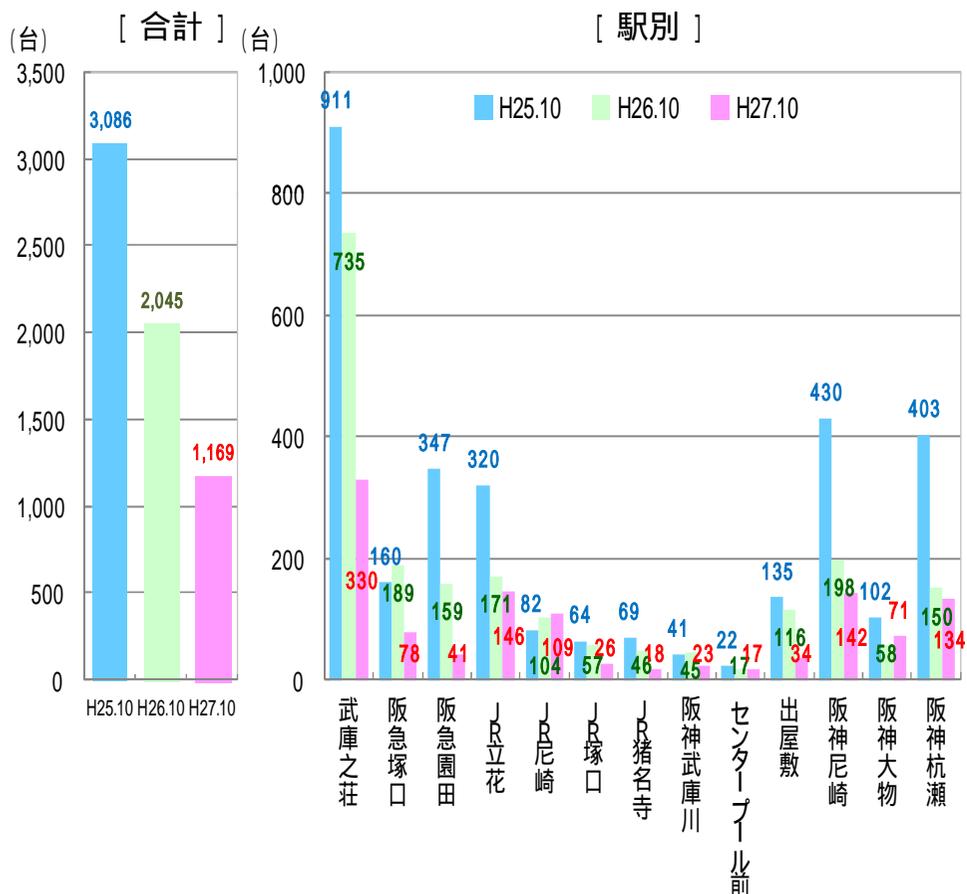
出典: 尼崎市所管データ
「尼崎市都市計画道路整備プログラム(改訂版)(平成27年3月)」

(1) 自転車交通の現状

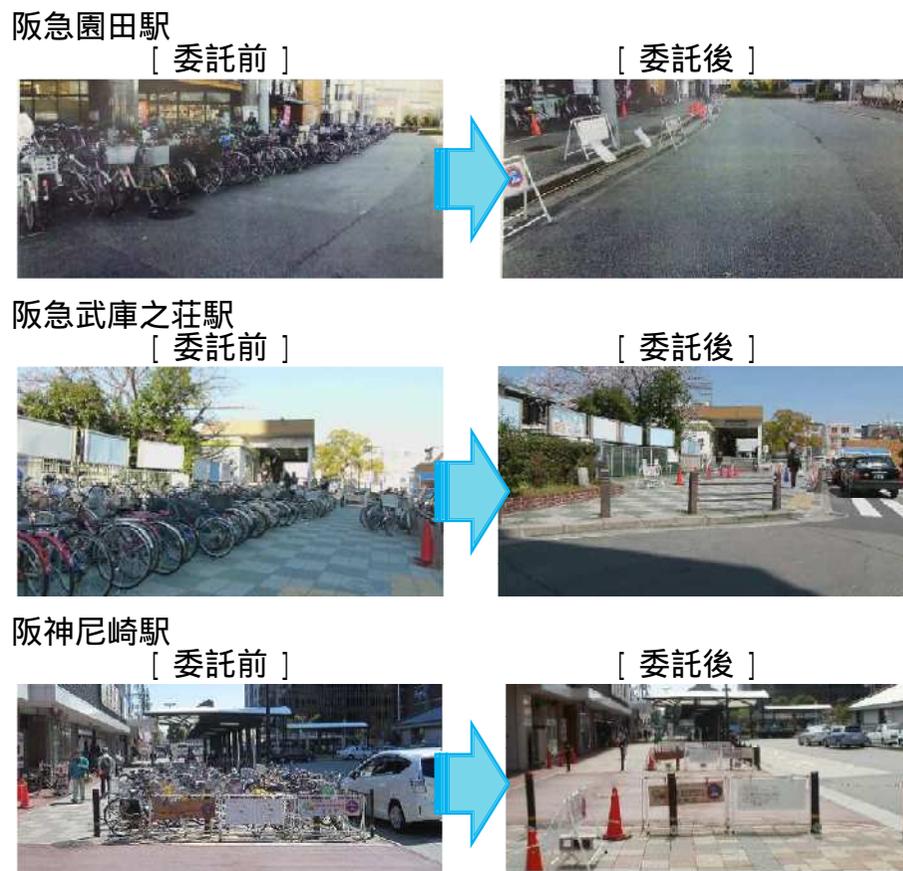
放置自転車状況

- ・ 尼崎市では、平成22年度から全13駅前の既存駐輪場の一体的業務委託を導入し、平成26年度からは民間業者に対する駐輪場整備の際の一部補助の開始による駐輪場増設を促進したことから、放置自転車台数は近年激減している。

< 放置自転車台数(午前実態調査)の推移(自転車のみ) >



< 一体的業務委託導入前後状況 >

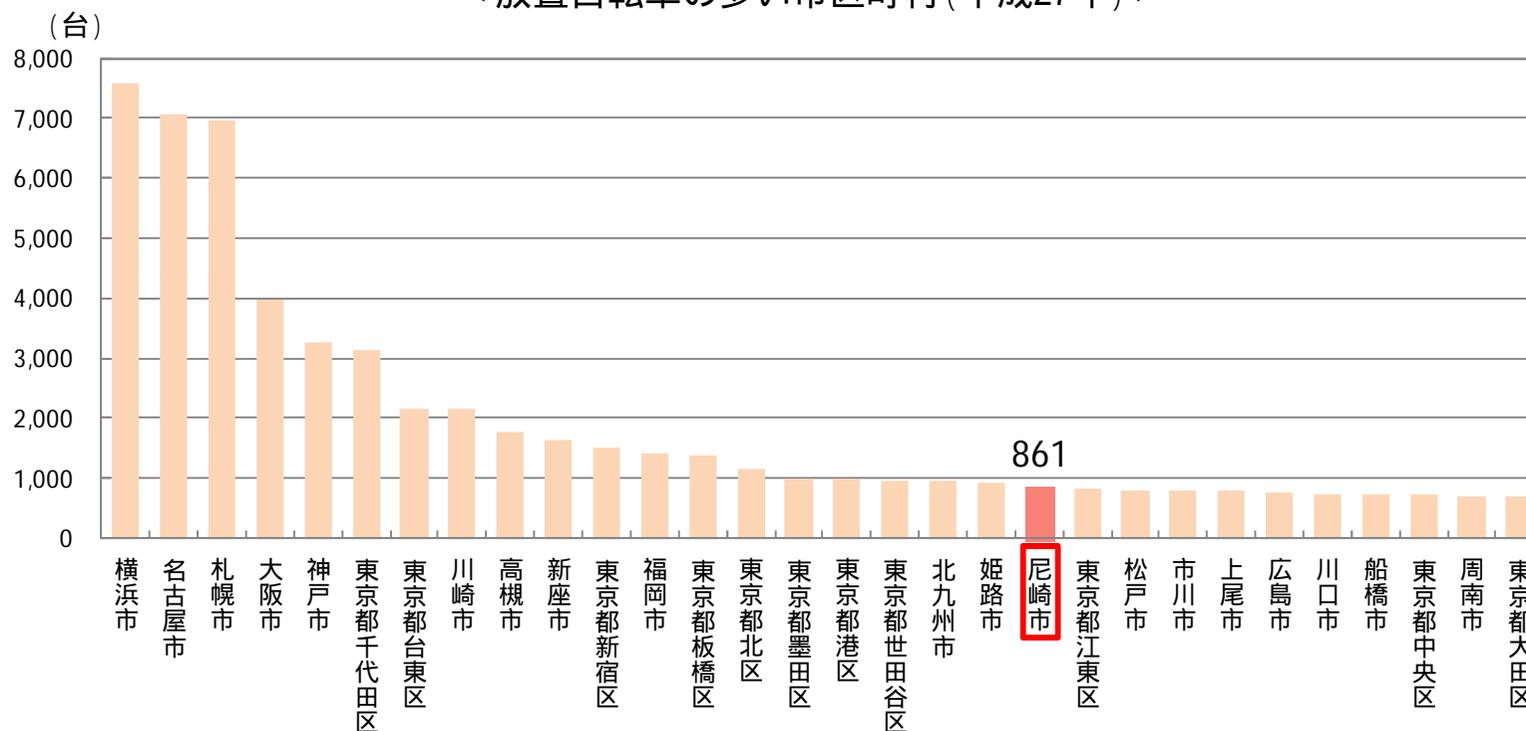


出典: 尼崎市ホームページ

(1) 自転車交通の現状

- 放置自転車台数は、近年激減しているものの、尼崎市の放置自転車台数は、全国の市区町村単位で20番目、近畿で5番目、兵庫県で3番目に多い。

< 放置自転車の多い市区町村(平成27年) >



調査対象地域は、各都道府県の市、東京都特別区及び三大都市圏の町村。
放置が当該駅の利用者によるものと考えられる、概ね500m内の区域。
1駅における放置台数が100台以上の駅を集計対象。

(1) 自転車交通の現状

自転車関連事故件数

- ・ 尼崎市の自転車関連事故は、自転車利用トリップ(生成量)当たりで見ると兵庫県全体より低いものの、自転車利用が多いことから人口1万人当たりの発生件数は県下で最も多くなっている。

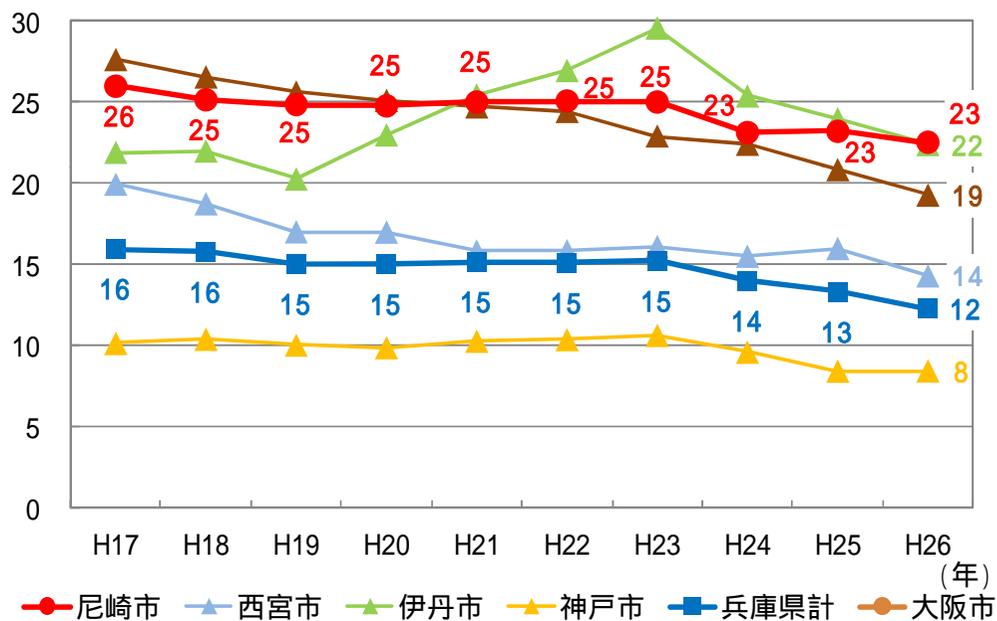
< 自転車利用トリップ(生成量)当たり
自転車関連事故件数: H26年(近隣市) >

| | 生成量当たり 事故件数 (件/1万トリップ) | 自転車関連 事故件数 (件) | 自転車利用 生成量 (トリップ) |
|-----|------------------------------|----------------------|------------------------|
| 尼崎市 | 35 | 1,009 | 287,721 |
| 西宮市 | 32 | 696 | 217,953 |
| 伊丹市 | 37 | 442 | 120,446 |
| 神戸市 | 51 | 1,300 | 256,524 |
| 兵庫県 | 40 | 6,821 | 1,705,301 |
| 大阪市 | 32 | 5,172 | 1,614,718 |

< 人口当たり自転車関連事故件数: H26年 >
県下ワースト5
(件/1万人)

| | |
|------|----|
| 尼崎市 | 23 |
| 伊丹市 | 22 |
| 高砂市 | 21 |
| 姫路市 | 20 |
| 加古川市 | 19 |
| 兵庫県 | 12 |

< 人口1万人当たり自転車関連事故件数の推移(近隣市) >
(件/万人)



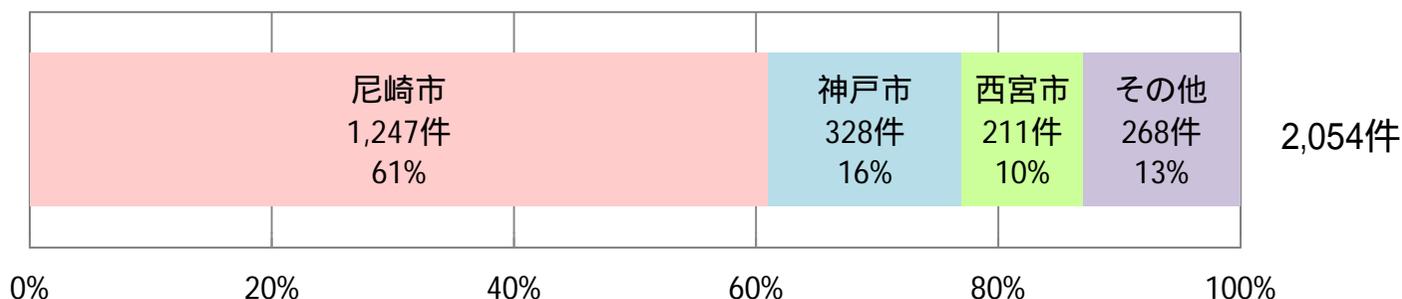
出典: 交通年鑑(兵庫県警察本部)
「平成26年大阪市の交通事故」
兵庫県ホームページ
大阪市ホームページ
第5回近畿圏パーソントリップ調査(H22)

(1) 自転車交通の現状

自転車マナー

- 尼崎市の自転車による危険行為の摘発件数は、兵庫県内でワースト1となっており、2位の神戸市と比較して4倍弱の摘発件数となっている。
- 摘発内容は、全国でみると信号無視が4割で最も多くなっている。

< 兵庫県内の自転車による危険行為の摘発件数 >

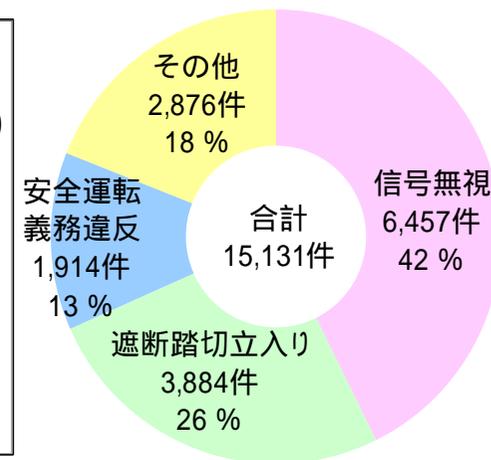


平成26年6月～平成27年5月末 兵庫県警まとめ

< 全国での摘発内容 >

【 自転車による14の危険行為 】

- 信号無視
- 遮断踏切立ち入り
- 指定場所一時不停止等
- 歩道通行時の通行方法違反
- 制動装置(ブレーキ)不良自転車運転
- 酒酔い運転
- 通行禁止違反
- 歩行者用道路における車両の義務違反(徐行違反)
- 通行区分違反
- 路側帯通行時の歩行者の通行妨害
- 交差点安全進行義務違反等
- 交差点優先車妨害等
- 環状交差点安全通行義務違反等
- 安全運転義務違反



資料: 新聞記事等より作成

(2) 自転車交通政策の方向性

【 現 状 】

尼崎市の自転車利用状況

- ・ 高い自転車利用割合
- ・ 市外からの移動も多い自転車
- ・ 発生件数の多い自転車関連事故
- ・ 依然として多い駅周辺の放置自転車
- ・ 兵庫県内で最も多い摘発件数

整備が進む都市計画道路

国や県の自転車走行空間早期確保への取り組み

【 方向性 】

・ 制約のある道路空間での
自転車走行環境の向上

・ 多様な取り組みによる
放置自転車対策

・ 自転車マナーの向上

(3) 自転車交通施策の推進にあたっての議論のポイント

■ 制約のある道路空間での自転車走行環境の向上

- ・ 自転車の車道通行について
- ・ 制約のある道路空間での自転車利用について

■ 多様な取り組みによる放置自転車対策

- ・ 利用者が増える中での放置自転車対策について
- ・ 市外からの自転車利用者への対応について

■ 自転車マナーの向上

- ・ 利用者意識の向上について
- ・ マナー違反への対応について

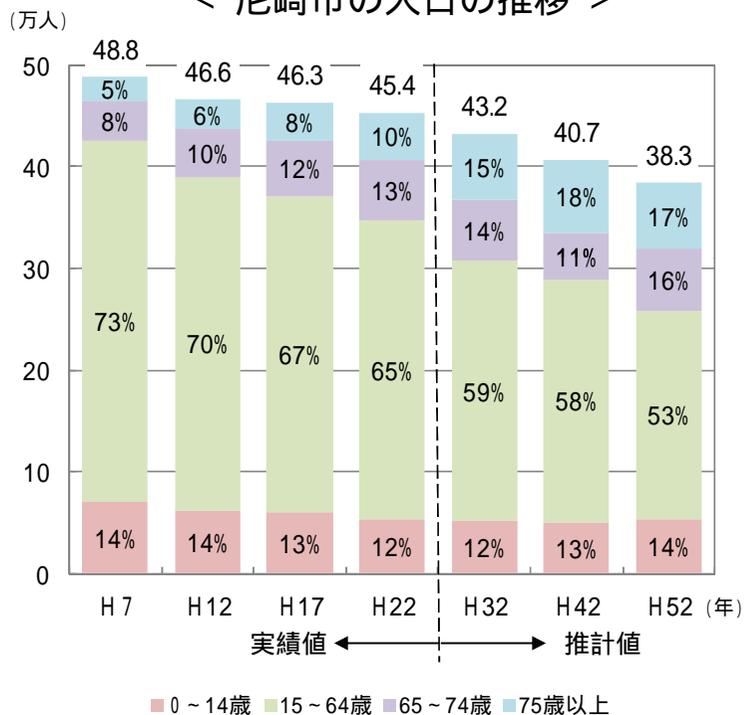
テーマ2：高齢者・障害者の移動環境の向上

(1) 高齢者・障害者の移動の現状

尼崎市の高齢者・障害者人数の推移

- ・ 尼崎市の65歳以上の高齢者は、平成17年に全体の2割を占め、平成32年以降、75歳以上の後期高齢者が前期高齢者の割合を上回ると予想されている。
- ・ 尼崎市の障害者手帳・療育手帳所持者は、神戸市、大阪市と同程度で、近隣他市と比較して多くなっている。

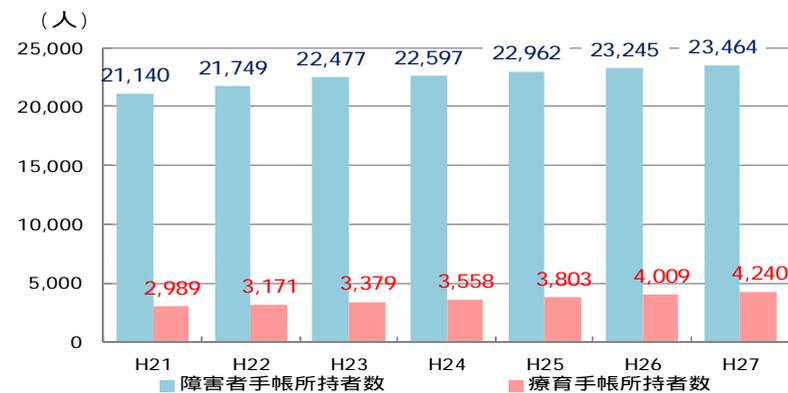
< 尼崎市の人口の推移 >



平成17年以前の年齢不詳人口は、各年齢階層別人口比率で按分し、その年齢階層に加算している。

出典：国勢調査結果
「尼崎人口ビジョン」

< 身体障害者手帳・療育手帳所持者数の推移 >



各年3月31日現在
出典：尼崎市所管データ

< 人口千人あたり身体障害者手帳・療育手帳所持者数 >

| | 身体障害者手帳 | 療育手帳 | |
|-----|---------|------|--------|
| 尼崎市 | 51人 | 9人 | H26年度末 |
| 西宮市 | 33人 | 6人 | H23年度末 |
| 伊丹市 | 34人 | 6人 | |
| 神戸市 | 51人 | 7人 | |
| 大阪市 | 51人 | 9人 | H26年度末 |
| 豊中市 | 36人 | 7人 | |

出典：尼崎市所管データ、兵庫県社会福祉統計年鑑
大阪府ホームページ、各市ホームページ

(1) 高齢者・障害者の移動の現状

尼崎版総合戦略の考え方

- 総合戦略の基本目標は「超高齢社会における安心な暮らしを確保する」を掲げている。
- 数値目標として、“生きがいを持つ高齢者の割合の増加”、“65～74歳の要介護認定者の割合の抑制”を設定している。

「尼崎版総合戦略」の3つの基本目標 -持続可能なまちづくりに向けて-

- (1) ファミリー世帯の定住・転入を促進する
- (2) 経済の好循環と「しごと」の安定を目指す
- (3) 超高齢社会における安心な暮らしを確保する

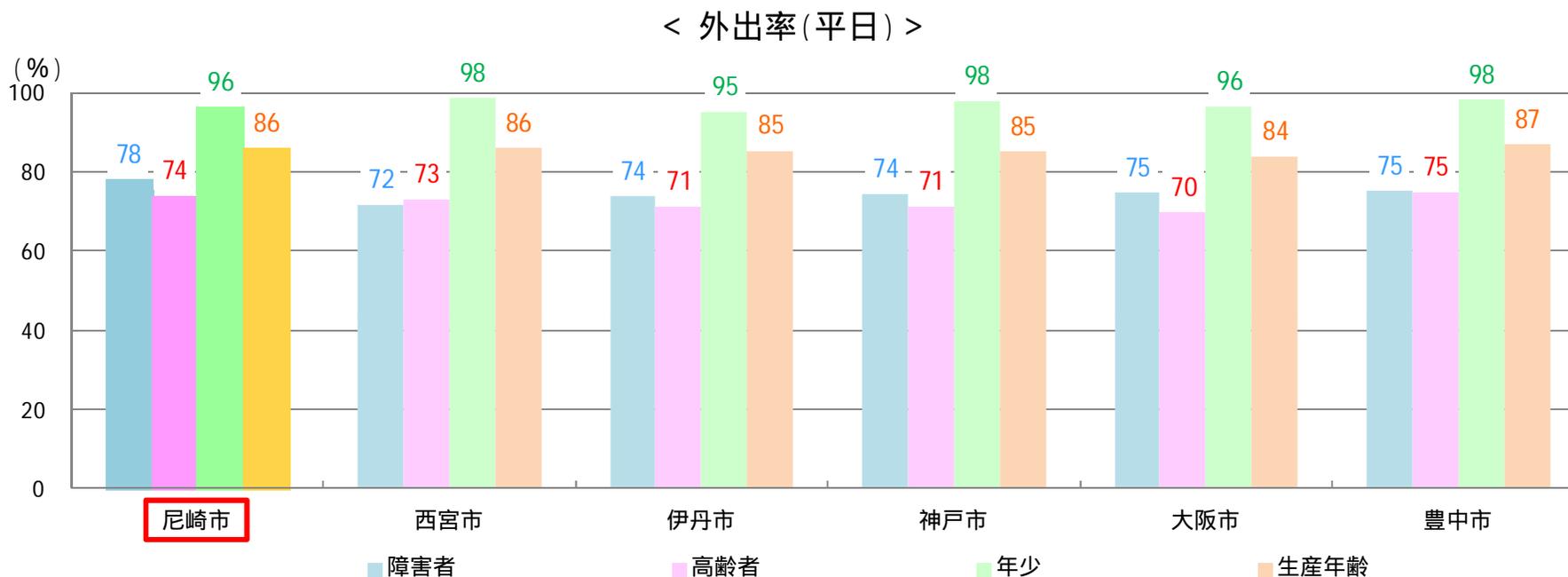
【基本目標(3)の数値目標】

| | | |
|-------------------|-----------------|----------|
| 生きがいを持つ高齢者の割合 | (71% | 75.9%) |
| 65～74歳の要介護認定者数の割合 | (平成32年度推計値3.70% | 3.70%以下) |

(1) 高齢者・障害者の移動の現状

外出が困難でない高齢者・障害者の外出率

- 外出が困難でない障害者、高齢者の外出率は70～80%で生産年齢層より低いものの、近隣都市と比較すると高い外出率となっている。



「外出に関する困難」は、「歩行がほとんどできない」「歩行できるが、時間がかかる、体力を要す、歩きにくい(妊婦や骨折等のけがを含む)」「車いす(電動含む)を利用」「外出には付き添い、介助が必要」「公共交通(一般タクシーを含む)を利用できない」「見たり、聞いたりする際に不自由がある」

「高齢者」は65歳以上の人。

「障害者」は障害者手帳または療育手帳を持っている人。

各年齢層に含まれる「障害者」は「障害者」で集計。

年齢不明、障害の有無不明、外出に関する困難不明の人は除く。

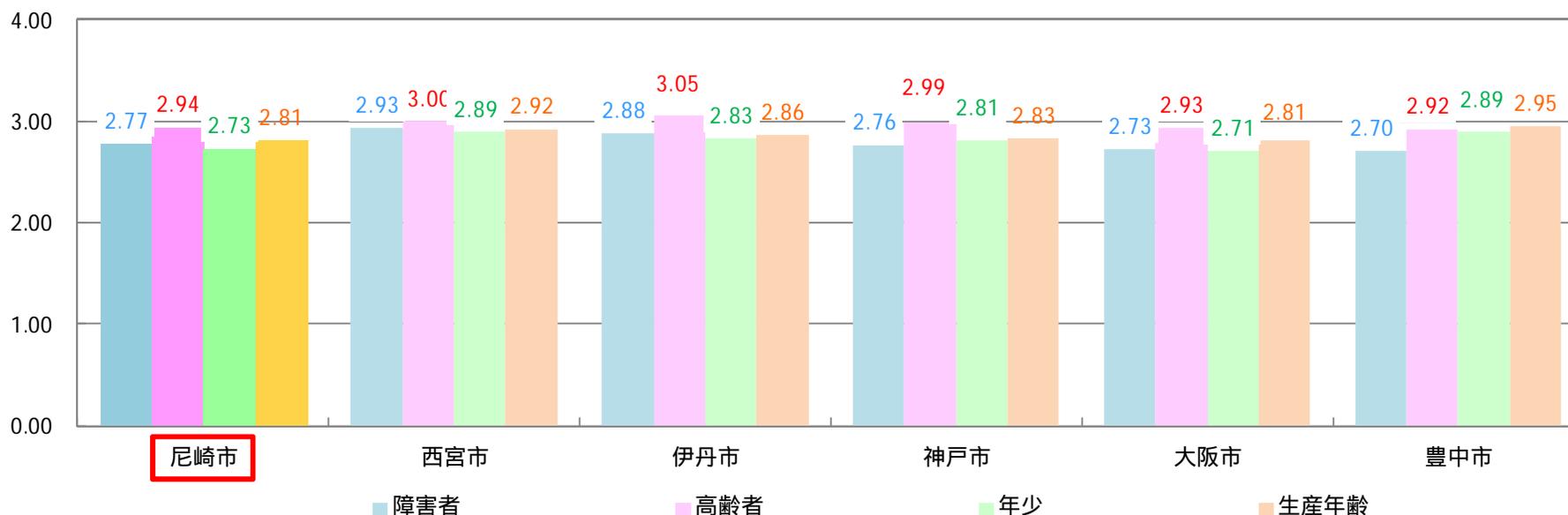
生成量で集計。

(1) 高齢者・障害者の移動の現状

外出が困難でない高齢者・障害者の生成原単位

- 外出が困難でない高齢者の生成原単位は年少人口層、生産年齢層と比べても高くなっており、活動的に移動している。
- 尼崎市の生成原単位は、近隣他都市と比較すると、高齢者、障害者いずれも低い傾向にある。

< 外出した人の生成原単位(平日) >



「外出に関する困難」は、「歩行がほとんどできない」「歩行できるが、時間がかかる、体力を要す、歩きにくい(妊婦や骨折等のけがを含む)」「車いす(電動含む)を利用」「外出には付き添い、介助が必要」「公共交通(一般タクシーを含む)を利用できない」「見たり、聞いたりする際に不自由がある」

「高齢者」は65歳以上の人。

「障害者」は障害者手帳または療育手帳を持っている人。

各年齢層に含まれる「障害者」は「障害者」で集計。

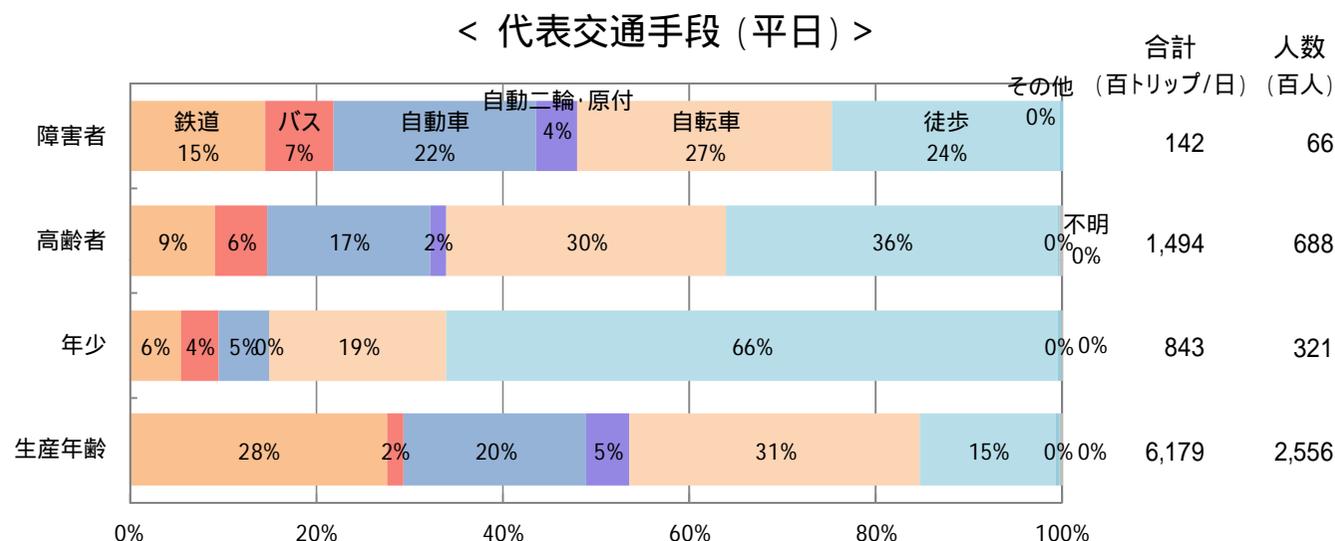
年齢不明、障害の有無不明、外出に関する困難不明の人は除く。

生成量で集計。

(1) 高齢者・障害者の移動の現状

外出が困難でない高齢者・障害者の移動手段分担率

- 高齢者、障害者は年少、生産年齢層と比べてバス、徒歩での移動が多い。
- 障害者や高齢者は、生産年齢層とほぼ同じ割合で自動車や自転車を利用している。



「外出に関する困難」は、「歩行がほとんどできない」「歩行できるが、時間がかかる、体力を要す、歩きにくい(妊婦や骨折等のけがを含む)」「車いす(電動含む)を利用」「外出には付き添い、介助が必要」「公共交通(一般タクシーを含む)を利用できない」「見たり、聞いたりする際に不自由がある」

「高齢者」は65歳以上の人。

「障害者」は障害者手帳または療育手帳を持っている人。

各年齢層に含まれる「障害者」は「障害者」で集計。

年齢不明、障害の有無不明、外出に関する困難不明の人は除く。

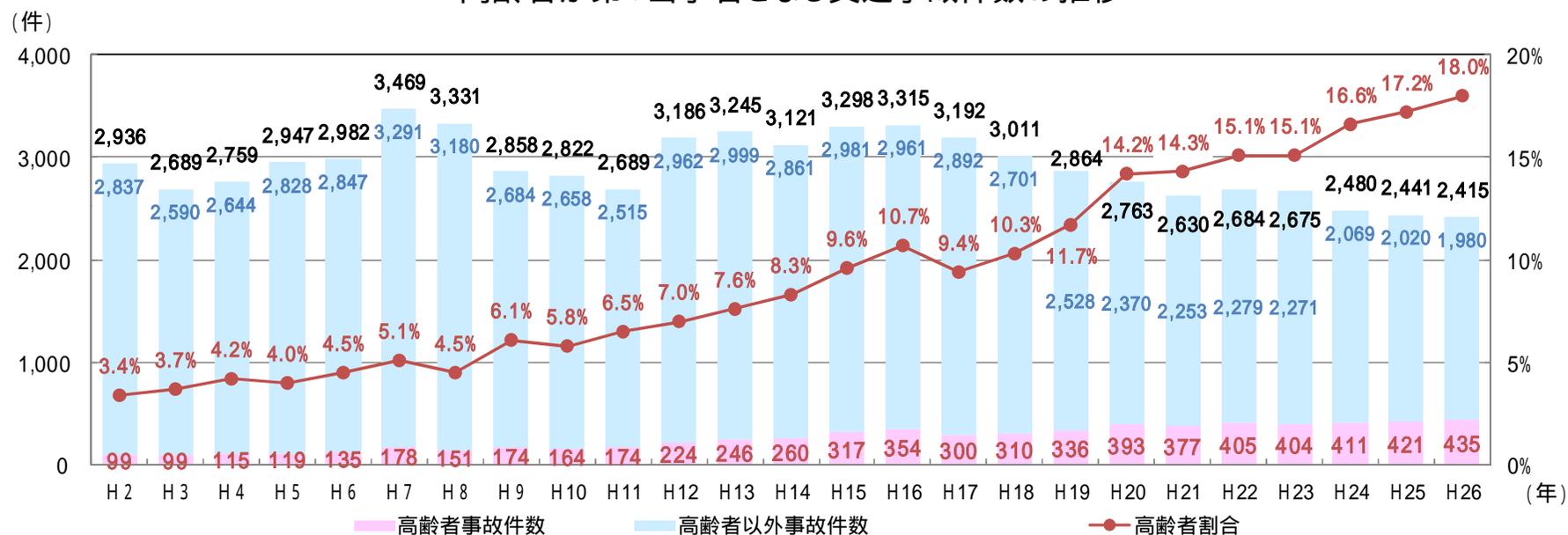
生成量で集計。

(1) 高齢者・障害者の移動の現状

高齢者が第1当事者となる交通事故の推移

- ・ 尼崎市の交通事故件数は減少傾向にあるが、高齢者が第1当事者となる交通事故は増加しており、平成26年には交通事故全体の18%を占めている。

< 高齢者が第1当事者となる交通事故件数の推移 >



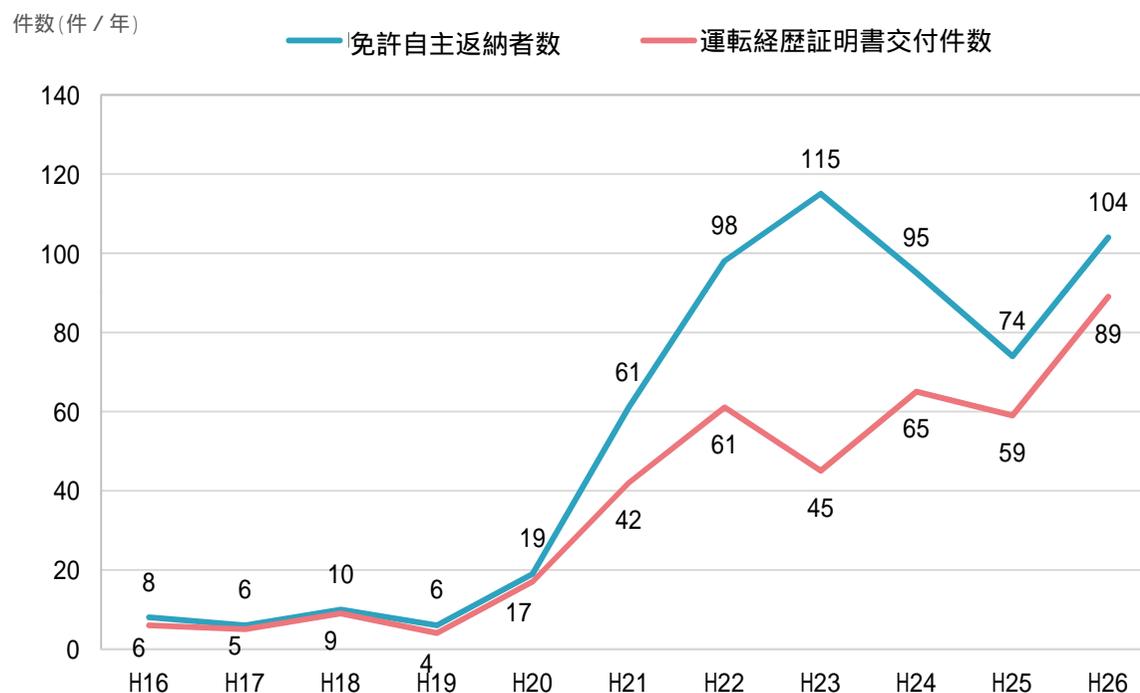
出典：交通年鑑

(1) 高齢者・障害者の移動の現状

運転免許返納者の推移

- 尼崎市における運転免許返納者数は、平成21年以降概ね増加傾向となっている。

< 尼崎市内の免許返納者数等の推移 >



注) 運転経歴証明書は、免許を自主返納した人の希望により公安委員会が交付するもので、公的な身分証明書として使用できる。

市内の警察署に届け出があった件数のみ

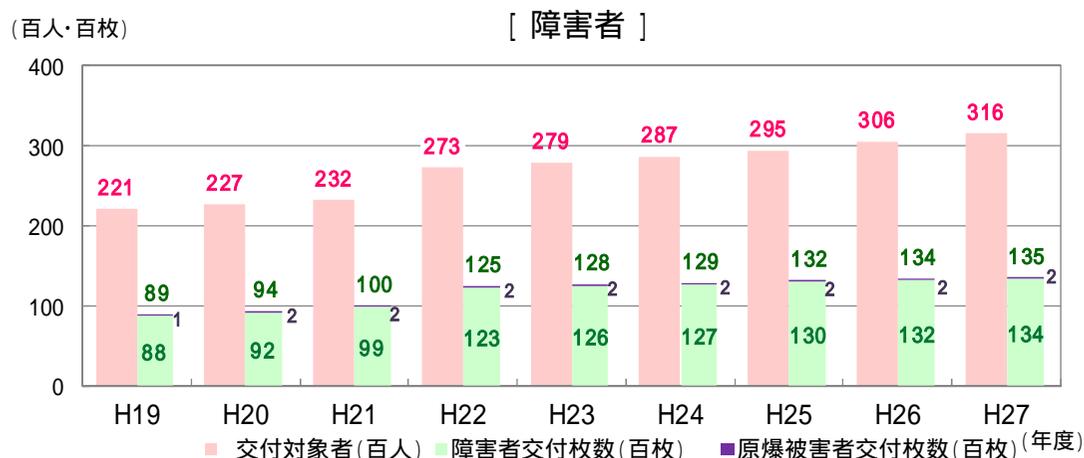
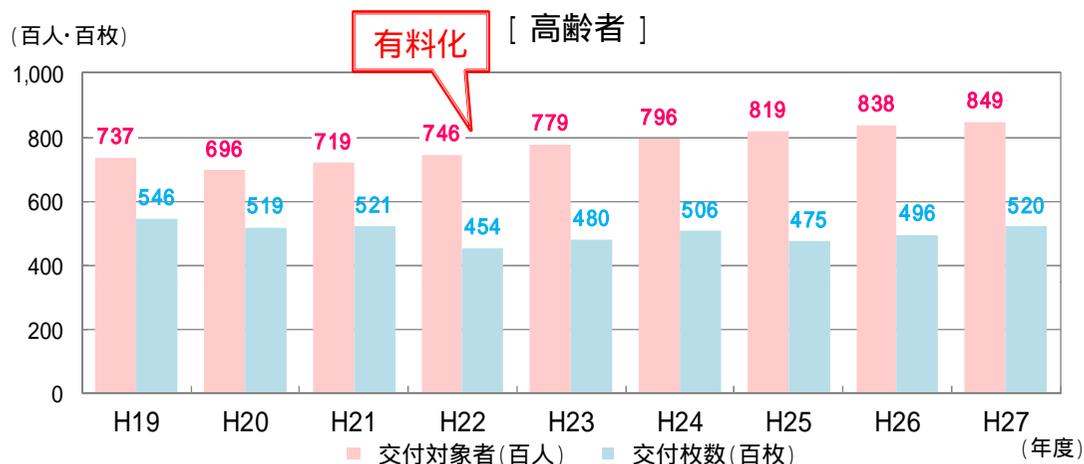
出典: 尼崎東警察署から聴き取り

(1) 高齢者・障害者の移動の現状

バス特別乗車証発行枚数の推移

- 高齢者約5万2千枚、障害者等約1万4千枚のバス特別乗車証が交付されている。
- 高齢者特別乗車証交付対象者は毎年増加しているが、交付枚数は有料化が実施された平成22年に減少している。

< バス特別乗車証交付枚数の推移 >



【高齢者バス運賃の助成】

| | |
|--------------------|--------------------------------------|
| 交付対象者 | 尼崎市に引き続き1年以上居住する満70歳以上 |
| 定期方式 (グランドパス65) | 介護保険料の保険料区分による3つの利用金額 1年定期または半年定期 |
| 乗車払方式 | 1乗車につき100円の助成 1日乗車券は半額の助成 |

【障害者等バス特別乗車証の交付】

| | | |
|-------|--|---------------------------|
| | 身体障害者(児) 知的障害者(児) 精神障害者 | 原子爆弾被爆者 |
| 交付対象者 | 市内に居住する 身体障害者手帳所持者 (1～4級) 療育手帳所持者 精神障害者保健福祉手帳 所持者 | 市内に居住する 被爆者健康手帳 所持者 |
| 特別乗車証 | 一緒に乗車する介護人も 無料になる介護人特別乗車証 または 本人のみ無料になる 単独用特別乗車証 | 無料乗車証 |

上記対象者が「高齢者バス運賃助成制度」「福祉タクシーチケット」「リフト付自動車派遣登録者証」「高齢者移送サービスチケット」のいずれかを利用している場合、障害者等バス特別乗車証の交付を受けることはできない。

(1) 高齢者・障害者の移動の現状

鉄道駅のバリアフリー等の状況

- ・ 尼崎市内の鉄道駅は、いずれの駅も段差なく利用できるが、車椅子対応になっていない出口も残されている。
- ・ 多機能トイレが整備されていない駅もみられる。
- ・ 市内の鉄道駅のうち、阪急園田駅は、法及び兵庫県条例の基準においてバリアフリー未整備駅として位置づけられる。

< 駅別バリアフリー状況 >

| 鉄道 | 駅 | 駅舎構造 | 改札内外 | 入り口 改札口 | エレ ベーター | エスカ レーター | スロープ | 多機能トイレ | | | 自動体外式 除細動器 (AED) | 備考 | | |
|---------------|------|-------------|--------------------------|----------------|--------------|-------------|------|-----------|--------------|-------------------------|------------------------|------------|---|--|
| | | | | | | | | 車椅子 対応 | オストメイト 対応 | ベビーベッド または ベビーキープ | | | | |
| JR | 立花 | 地上駅、 橋上駅 | 改札外 | 北出口 南出口 | | | | | | | | バリアフリールート。 | | |
| | | | 改札内 | | | | | | | | | | | |
| | 尼崎 | 橋上駅 | 改札外 | 南出口 北出口 | | | | | | | | | バリアフリールート。 エスカレーターは上りのみ。 | |
| | | | 改札内 | 西改札口 東改札口 | | | | | | | | | バリアフリールート。 | |
| | 塚口 | 地上駅、 橋上駅 | 改札外 | 東出口 西出口 | | | | | | | | | バリアフリールート エレベーターは東側駅ビル内に設置。 スロープはホームへ直結。 インターホンで駅員対応。 エレベーター設置事業が進行中。 | |
| | | | 改札内 | | | | | | | | | | | |
| | 猪名寺 | 地上駅、 橋上駅 | 改札外 | 西出口 東出口 | | | | | | | | | バリアフリールート。 スロープはホームへ直結。駅員対応。 | |
| | | | 改札内 | | | | | | | | | | | |
| | 阪神 | 武庫川 | 地上駅 武庫川線 橋上駅 本線 | 改札外 | 西改札口 東改札口 | | | | | | | | | |
| | | | | 改札内 | 西改札口 東改札口 | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | ホームへは段差なし。 |
| 尼崎センター ブル前 | | 高架駅 | 改札外 改札内 | | | | | | | | | | エスカレーターは特定時間。 | |
| 出屋敷 | | 高架駅 | 改札外 | 西改札口 東改札口 | | | | | | | | | | エスカレーターは特定時間。 スロープは2F商業施設へ。 エスカレーターは特定時間。 |
| | | | 改札内 | | | | | | | | | | | |
| 尼崎 | | 高架駅 | 改札外 | 北改札口 西改札口 | | | | | | | | | | 段差なし。 |
| | | | 改札内 | 北改札口側 西改札口側 | | | | | | | | | | |
| 大物 | | 高架駅 | 改札外 | | | | | | | | | | | エスカレーターは特定時間。 エスカレーターは特定時間。 阪神なんば線4番のりばはエスカレー ターなし。 |
| | | | 改札内 | | | | | | | | | | | |
| 杭瀬 | 高架駅 | 改札外 | | | | | | | | | | | エスカレーターは特定時間。 エレベーターは商業施設内。 | |
| | | 改札内 | | | | | | | | | | | | |
| 阪急 | 武庫之荘 | 地上駅 | 改札外 | 北改札口 南改札口 | | | | | | | | | 段差なし。 | |
| | | | 改札内 | 北改札口側 南改札口側 | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | 塚口 | 地上駅 | 改札外 | 北改札口 南改札口 | | | | | | | | | 段差なし。 | |
| | | | 改札内 | 北改札口側 南改札口側 | | | | | | | | | | |
| | 園田 | 高架駅 | 改札外 | | | | | | | | | | 出入口・改札・改札・ホームのエレ ベーターは同一のものであり、構外から 構内に直通。 | |
| | | | 改札内 | | | | | | | | | | | 改札階からホームへのエレベーター利用 はインターホンでの駅員対応。 エスカレーターは上り専用。 |

阪神電鉄のAED設置箇所は不明。

出典：JR西日本、阪急電鉄、阪神電車ホームページ

(1) 高齢者・障害者の移動の現状

ノンステップバス導入状況

- ・ ノンステップバス導入比率は、阪神バス、阪急バスのいずれも約5割に止まっている。

< ノンステップバス導入比率 >

| | 対象車両数 | ノンステップバス | 導入比率 |
|---------|-------|----------|--------|
| 阪神バス(株) | 248 台 | 137 台 | 55.2 % |
| 阪急バス(株) | 388 台 | 196 台 | 50.5 % |
| 計 | 636 台 | 333 台 | 52.4 % |

出典：阪神バス(株)は、阪神バス(株)へのヒアリング結果。(市営バス民営化後の平成28年3月末現在)
阪急バス(株)は、「平成26年度末 自動車交通関係移動等円滑化実績等について」(国土交通省)
阪急バス(株)は、兵庫運輸支局が管轄する営業所の台数。

(1) 高齢者・障害者の移動の現状

尼崎市民の健康寿命

- 尼崎市民の健康寿命は、近隣都市、兵庫県及び全国と比較して短く、日常生活が自立していない期間(平均寿命 - 健康寿命)も長い。
- 歩くことは生活習慣病の予防に効果があるとされており、外出支援や歩きやすい交通環境の創出が健康寿命の延伸に寄与することが期待出来る。

健康寿命:平均寿命の中で「健康上の問題で日常生活が制限されることなく生活できる期間」のことで、誰かに助けを借りたり、介護されることがない期間。

< 近隣市との健康寿命の比較 >

| | 平均寿命(A) | | 健康寿命(B) | | 日常生活が自立していない期間の平均(A) - (B) | |
|-----|---------|---------|---------|---------|----------------------------|--------|
| | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 |
| 尼崎市 | 78.41 歳 | 85.16 歳 | 76.69 歳 | 81.44 歳 | 1.72 年 | 3.72 年 |
| 西宮市 | 80.62 歳 | 86.61 歳 | 79.35 歳 | 83.67 歳 | 1.28 年 | 2.95 年 |
| 伊丹市 | 81.4 歳 | 86.8 歳 | 79.9 歳 | 84.0 歳 | 1.5 年 | 2.8 年 |
| 神戸市 | 79.60 歳 | 86.00 歳 | 78.61 歳 | 83.14 歳 | 0.99 年 | 2.86 年 |
| 大阪市 | 77.65 年 | 85.38 年 | 76.12 歳 | 81.86 歳 | 1.53 年 | 3.52 年 |
| 兵庫県 | 79.89 歳 | 86.39 歳 | 78.47 歳 | 83.19 歳 | 1.42 年 | 3.20 年 |
| 全国 | 79.64 歳 | 86.39 歳 | 78.17 歳 | 83.16 歳 | 1.47 年 | 3.23 年 |

全国:厚生労働省の算定(国民生活基礎調査データ利用)

兵庫県、尼崎市、神戸市:兵庫県の算定(平成21~平成23年介護保健情報利用)

西宮市は平成22年の健康寿命。

伊丹市は、平成22年の生命表に基づき兵庫県の算定根拠に則って算出。

大阪市は「健康寿命算定方法の指針」により算定。

出典:尼崎市・兵庫県・全国は、「第2次地域いきいき健康プランあまがさき 概要版」尼崎市各市ホームページ

(2) 高齢者・障害者の移動環境向上の方向性

【 現 状 】

- ・ 高齢化の進展
- ・ 活発に移動する高齢者
- ・ バスや徒歩、自転車の利用が多い高齢者・障害者
- ・ 高齢者が加害者となる交通事故の増加
- ・ バリアフリー化が進む鉄道駅
- ・ 5割に止まるノンステップバス導入比率
- ・ 短い健康寿命

【 方向性 】

- ・ 健康増進を目指した歩行促進
- ・ 自動車に依存することなく
移動できる公共交通
- ・ 地域と一体になった
にぎわいのある移動環境づくり

(3)高年齢者・障害者の移動環境の向上にあたっての議論のポイント

■ 健康増進を目指した歩行促進

- ・ 高齢者や障害者にやさしい歩行環境について
- ・ 歩きたくなる歩行環境について

■ 自動車に依存することなく移動できる公共交通

- ・ だれもが利用しやすい公共交通について

■ 地域と一体になったにぎわいのある移動環境づくり

- ・ にぎわい創出の場としての移動環境について

参 考 资 料

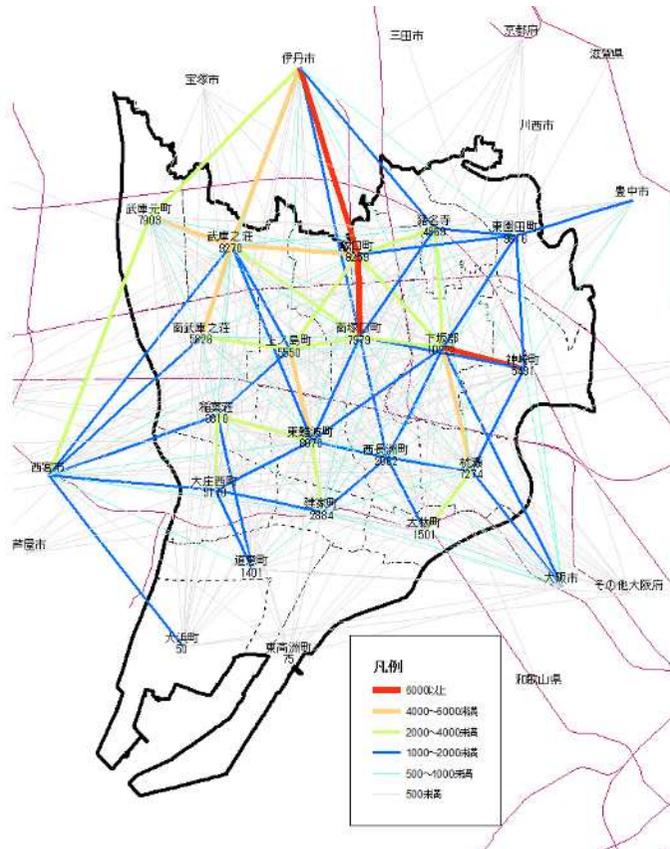


(1) 自転車交通の現状

代表交通手段自転車のOD流動

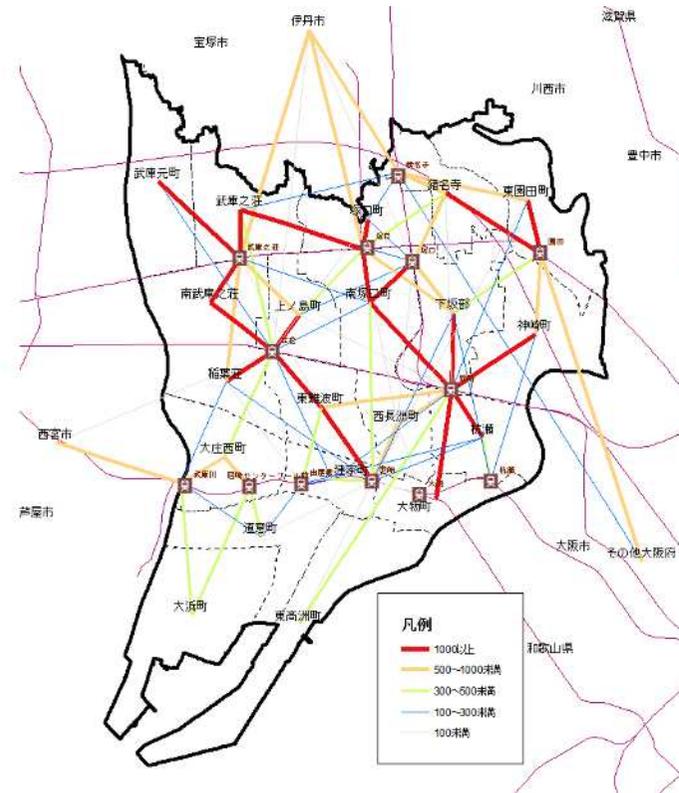
< 自転車利用OD流動(平日) >

[代表交通手段自転車利用]



合計: 301,571T / 日
不明: 14,808T / 日除く

[鉄道端末自転車利用(乗降計)]



合計: 63,348T / 日
不明: 740T / 日除く

(1) 自転車交通の現状

参考：自転車利用トリップ(生成量)当たり自転車関連事故件数

< 自転車利用トリップ(生成量)当たり自転車関連事故件数(平成26年) >

| | 福崎 警察署 | 姫路市 | 神戸市 | 川西 警察署 | 加古川 警察署 | たつの 警察署 | 明石市 | 高砂市 | やしろ 警察署 | 芦屋市 | 相生 警察署 | 淡路市 | 伊丹市 | 三木市 | 南あわじ市 | 尼崎市 |
|-------------------|-----------|---------|---------|-----------|------------|------------|--------|--------|------------|--------|-----------|-------|---------|--------|--------|---------|
| 事故件数 (件/万トリップ) | 51.8 | 51.0 | 50.7 | 45.1 | 43.2 | 43.0 | 40.6 | 40.6 | 39.5 | 38.9 | 38.5 | 37.9 | 36.7 | 36.7 | 36.3 | 35.1 |
| 事故件数 (件/年) | 35 | 1,010 | 1,300 | 153 | 615 | 152 | 367 | 193 | 67 | 87 | 45 | 29 | 442 | 44 | 38 | 1,009 |
| 生成量 (トリップ/日) | 6,756 | 198,085 | 256,524 | 33,896 | 142,306 | 35,316 | 90,481 | 47,489 | 16,978 | 22,339 | 11,676 | 7,645 | 120,446 | 11,992 | 10,481 | 287,721 |
| 順位 (多い順) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 7 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 13 | 15 | 16 |

| | 宝塚市 | 西脇 警察署 | 洲本市 | 朝来市 | 西宮市 | 三田市 | 赤穂市 | 加西市 | 佐用町 | 豊岡市 | 丹波市 | 美方 警察署 | 養父市 | 篠山市 | 宍粟市 | 兵庫県計 |
|-------------------|--------|-----------|--------|-------|---------|--------|--------|-------|-------|--------|--------|-----------|-------|-------|-------|-----------|
| 事故件数 (件/万トリップ) | 34.3 | 34.0 | 32.1 | 32.0 | 31.9 | 31.8 | 31.5 | 29.4 | 22.8 | 22.6 | 22.2 | 22.0 | 17.2 | 16.3 | 13.5 | 40.0 |
| 事故件数 (件/年) | 163 | 43 | 43 | 10 | 696 | 74 | 67 | 24 | 4 | 43 | 26 | 11 | 5 | 14 | 12 | 6,821 |
| 生成量 (トリップ/日) | 47,586 | 12,636 | 13,383 | 3,127 | 217,953 | 23,234 | 21,239 | 8,175 | 1,757 | 18,999 | 11,714 | 4,999 | 2,903 | 8,593 | 8,872 | 1,705,301 |
| 順位 (多い順) | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | |

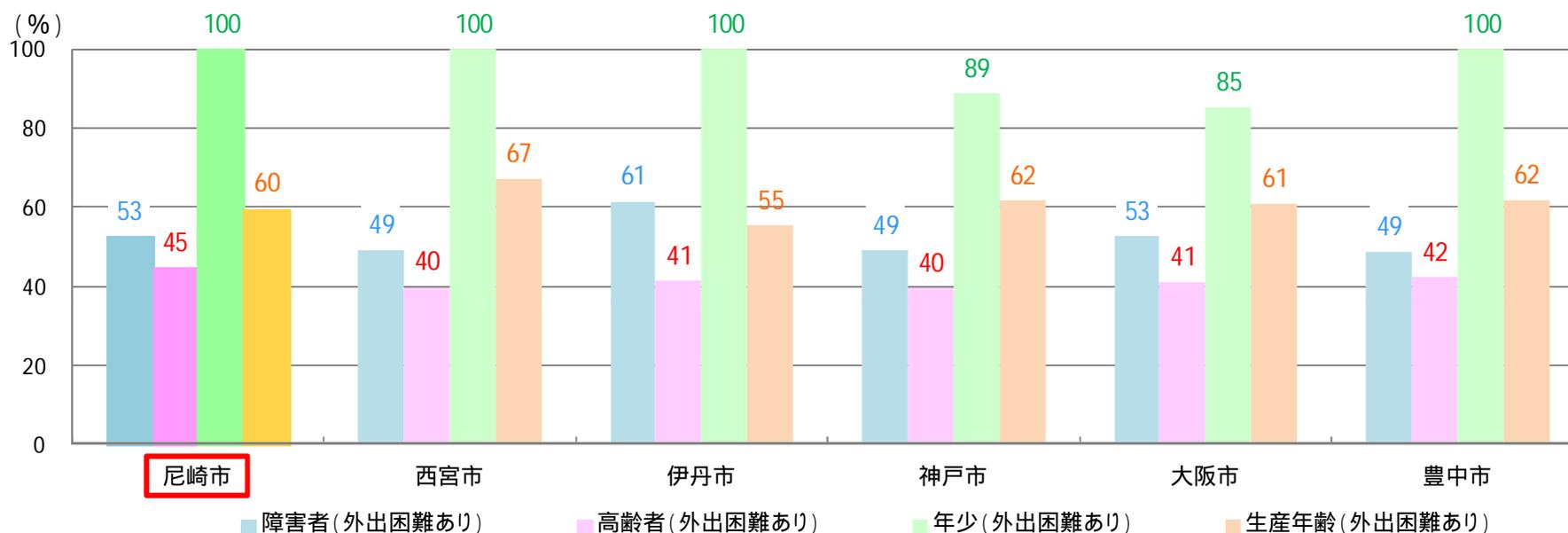
管轄区域が複数市町の場合は、警察署管内で集計。

出典：交通年鑑
第5回近畿圏パーソントリップ調査(H22)

(2) 高齢者・障害者の移動の現状

参考：外出が困難な高齢者・障害者の外出率

< 外出率(平日) >



「外出に関する困難」は、「歩行がほとんどできない」「歩行できるが、時間がかかる、体力を要す、歩きにくい(妊婦や骨折等のけがを含む)」「車いす(電動含む)を利用」「外出には付き添い、介助が必要」「公共交通(一般タクシーを含む)を利用できない」「見たり、聞いたりする際に不自由がある」

「高齢者」は65歳以上の人。

「障害者」は障害者手帳または療育手帳を持っている人。

各年齢層に含まれる「障害者」は「障害者」で集計。

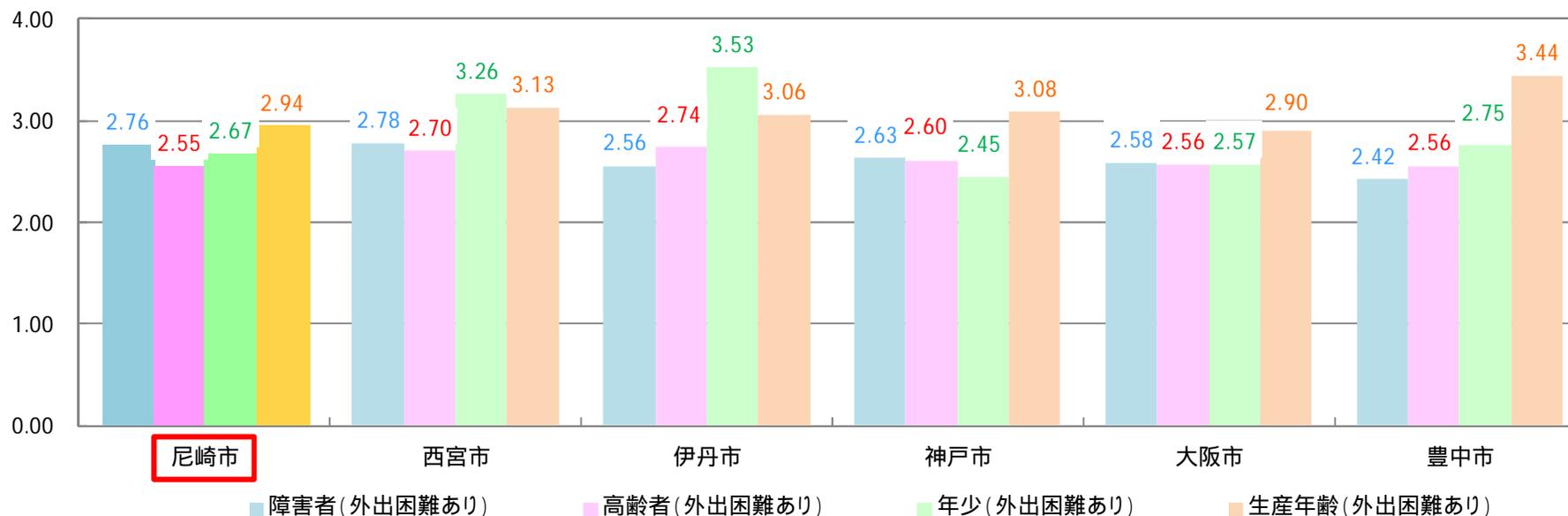
年齢不明、障害の有無不明、外出に関する困難不明の人は除く。

生成量で集計。

(2) 高齢者・障害者の移動の現状

参考：外出が困難な高齢者・障害者の生成原単位

< 外出した人の生成原単位(平日) >



「外出に関する困難」は、「歩行がほとんどできない」「歩行できるが、時間がかかる、体力を要す、歩きにくい(妊婦や骨折等のけがを含む)」「車いす(電動含む)を利用」「外出には付き添い、介助が必要」「公共交通(一般タクシーを含む)を利用できない」「見たり、聞いたりする際に不自由がある」

「高齢者」は65歳以上の人。

「障害者」は障害者手帳または療育手帳を持っている人。

各年齢層に含まれる「障害者」は「障害者」で集計。

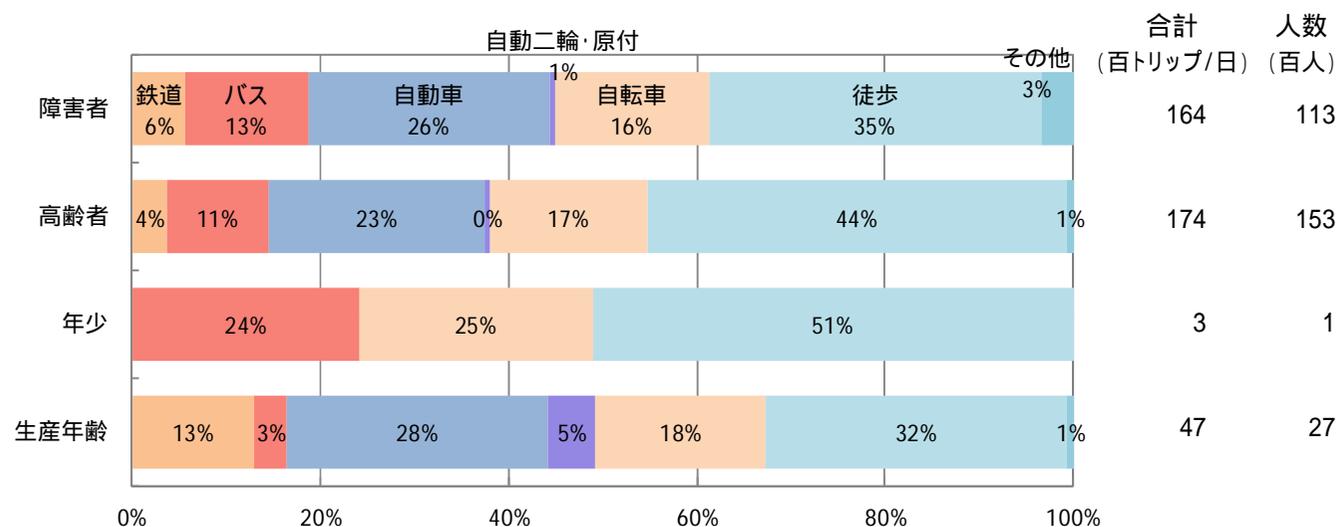
年齢不明、障害の有無不明、外出に関する困難不明の人は除く。

生成量で集計。

(2) 高齢者・障害者の移動の現状

参考：外出が困難な高齢者・障害者の移動手段分担率

< 代表交通手段（平日）>



「外出に関する困難」は、「歩行がほとんどできない」「歩行できるが、時間がかかる、体力を要す、歩きにくい(妊婦や骨折等のけがを含む)」「車いす(電動含む)を利用」「外出には付き添い、介助が必要」「公共交通(一般タクシーを含む)を利用できない」「見たり、聞いたりする際に不自由がある」

「高齢者」は65歳以上の人。

「障害者」は障害者手帳または療育手帳を持っている人。

各年齢層に含まれる「障害者」は「障害者」で集計。

年齢不明、障害の有無不明、外出に関する困難不明の人は除く。

生成量で集計。