

尼崎市地域交通政策の基本的な考え方

平成 28 年 4 月

尼 崎 市

目 次

	頁
1. 交通を取り巻く現状と課題	1
1.1 人口・経済	1
1.2 交通	5
1.3 人の動き	11
1.4 環境	21
1.5 交通を取り巻く現状のまとめ	22
2. まちづくりの目標	23
2.1 尼崎市総合計画（まちづくり構想）【平成 25 年 3 月】	23
2.2 尼崎版総合戦略【平成 27 年 10 月】	24
2.3 尼崎市都市計画マスタープラン【平成 26 年 3 月】	25
2.4 立地適正化計画【平成 28 年度末策定予定】	27
3. 地域交通政策の基本理念と施策体系	28
3.1 尼崎市地域交通政策の方向性	28
3.2 基本理念と施策体系	29

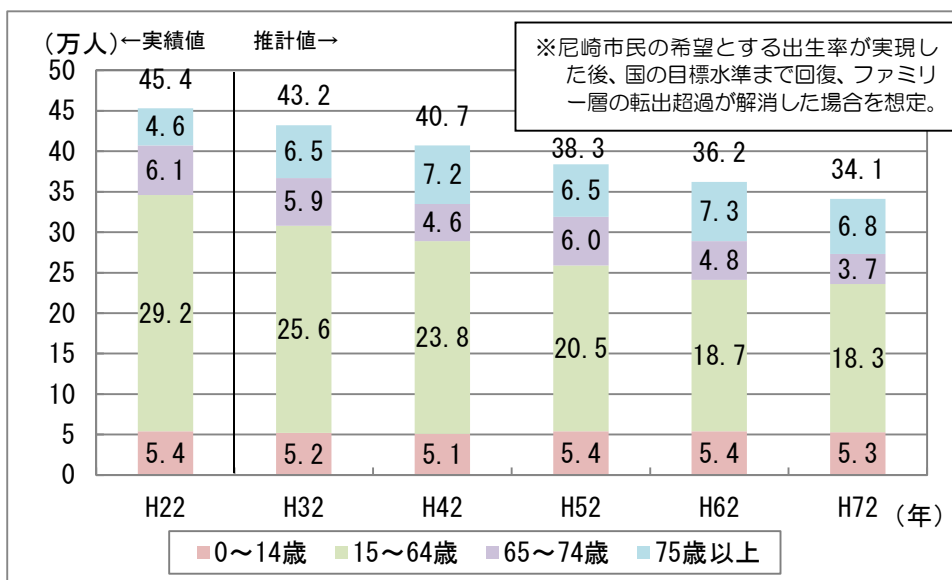
1. 交通を取り巻く現状と課題

1.1 人口・経済

(1) 人口

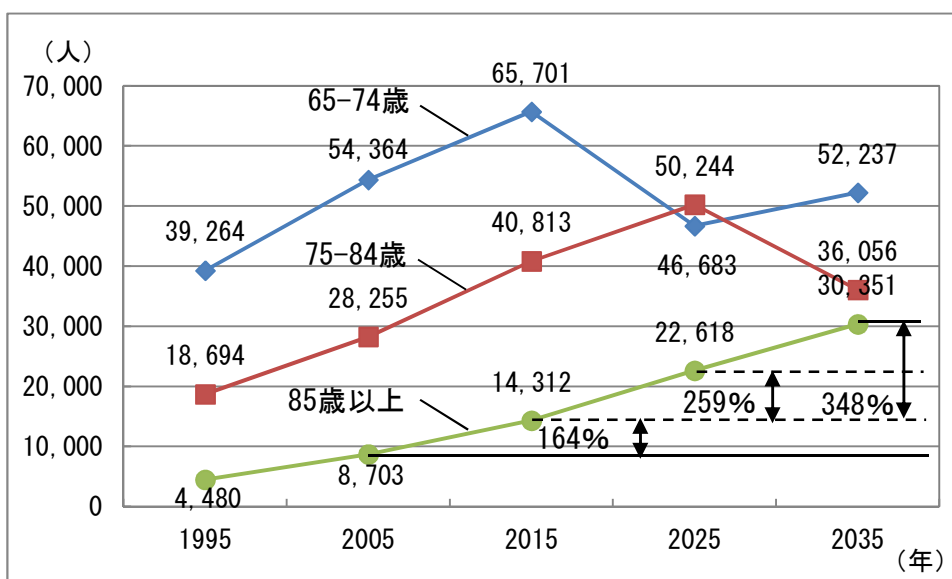
- ・尼崎市の人口は、約 45 万 4 千人（平成 22 年現在）で、今後も減少傾向で推移すると予測されている。
- ・平成 52（2040）年には、65 歳以上の高齢者が占める割合が約 3 割に達し、75 歳以上が総人口の 2 割弱を占めるとともに、以降、後期高齢者（75 歳以上）が前期高齢者（65 歳から 74 歳）を大きく上回る状態が続くと見込まれている。

図 1.1.1 年齢 4 区分別人口



出典：尼崎市人口ビジョン（平成 27 年 10 月）

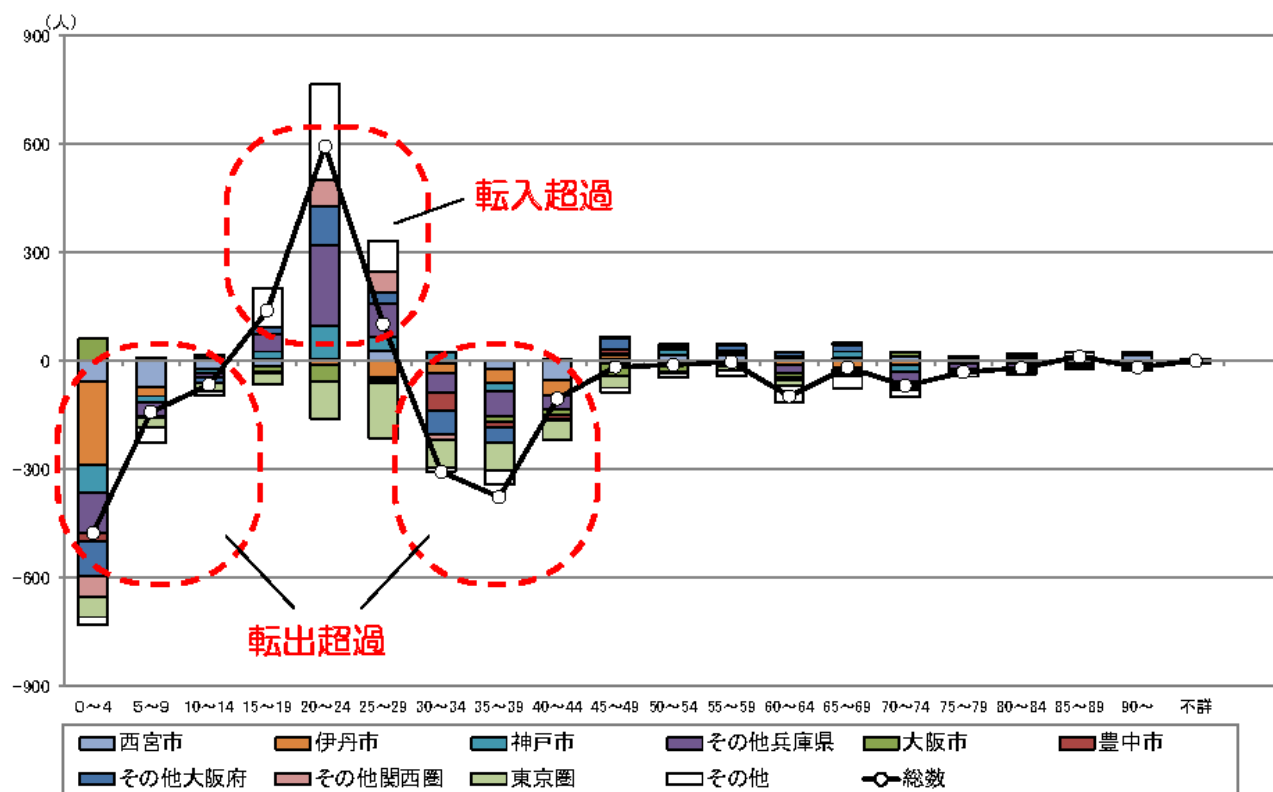
図 1.1.2 高齢者人口の推移



出典：創生本部研修資料・IHOE [人と組織と地球のための国際研究所] 川北秀人氏作成
[尼崎市人口ビジョン（平成 27 年 10 月）より]

- ・平成25（2013）年における年齢5歳階級別の純移動（転入－転出）の状況を見ると、20 歳代前半が大幅に転入超過になっているのに対して、0～4 歳と30 歳代が大幅に転出超過になっており、いわゆる「子育て世帯」が西宮市や伊丹市などの近隣市に対して大幅に転出超過になっている。

図 1.1.3 平成 25 年における尼崎市の年齢5歳階級別純移動数

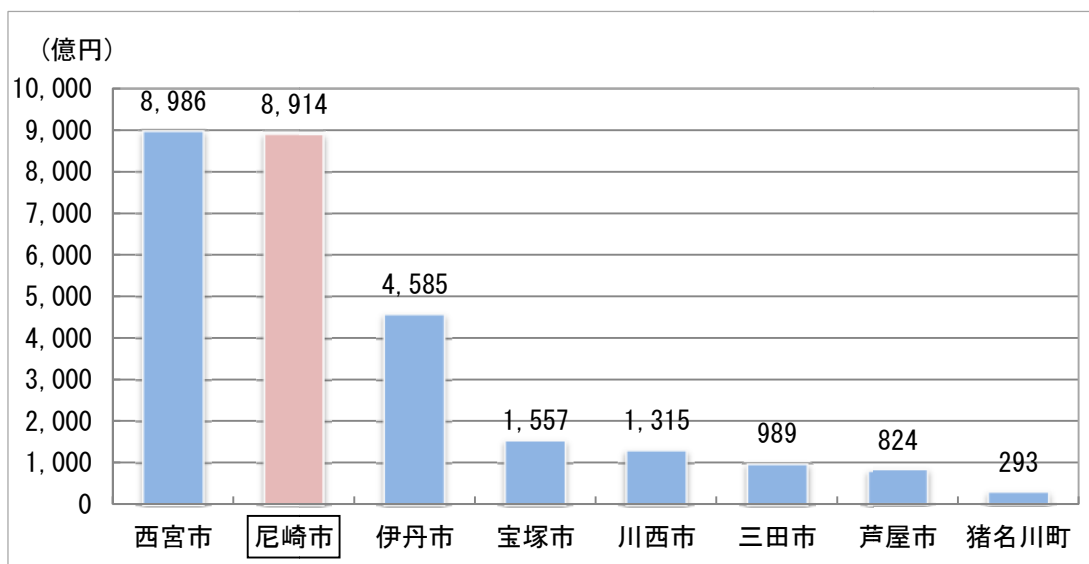


出典：総務省 住民基本台帳人口移動報告〔尼崎市人口ビジョン（平成 27 年 10 月）より〕

(2) 経済

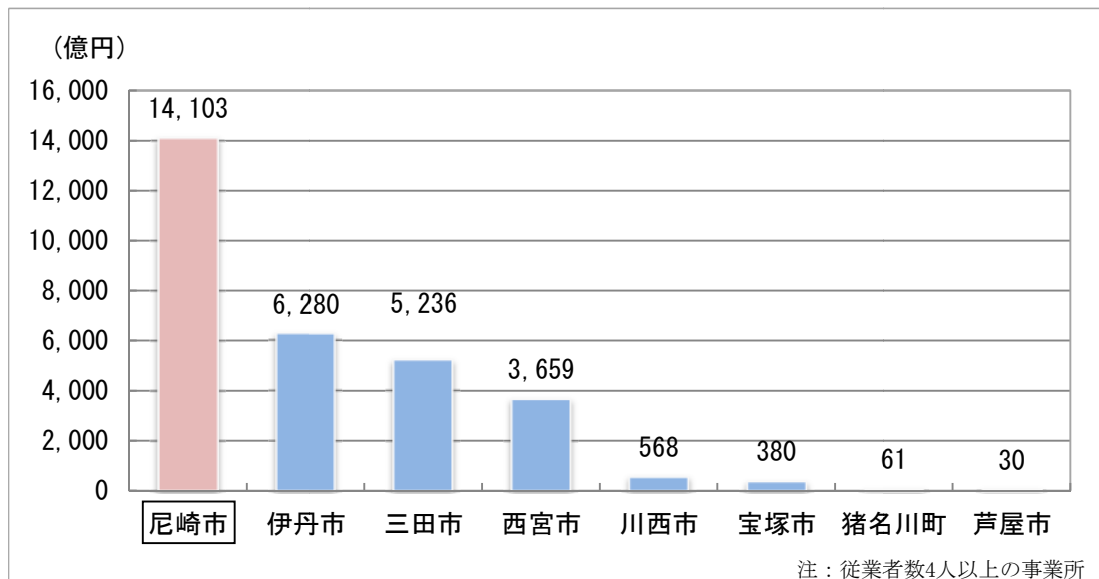
- ・ 尼崎市の年間商品販売額は、約 8,914 億円（平成 23 年）、製造品出荷額等は、約 1 兆 4,103 億円（平成 23 年）となっており、阪神地域において、商品販売額では西宮市に次いで多く、製造品出荷額等では最も多くなっている。

図 1.1.3 商品販売額[卸売業・小売業]（平成 23 年）



出典：平成 24 年経済センサス活動調査（経済産業省）

図 1.1.4 製造品出荷額等（平成 24 年 2 月 1 日現在）

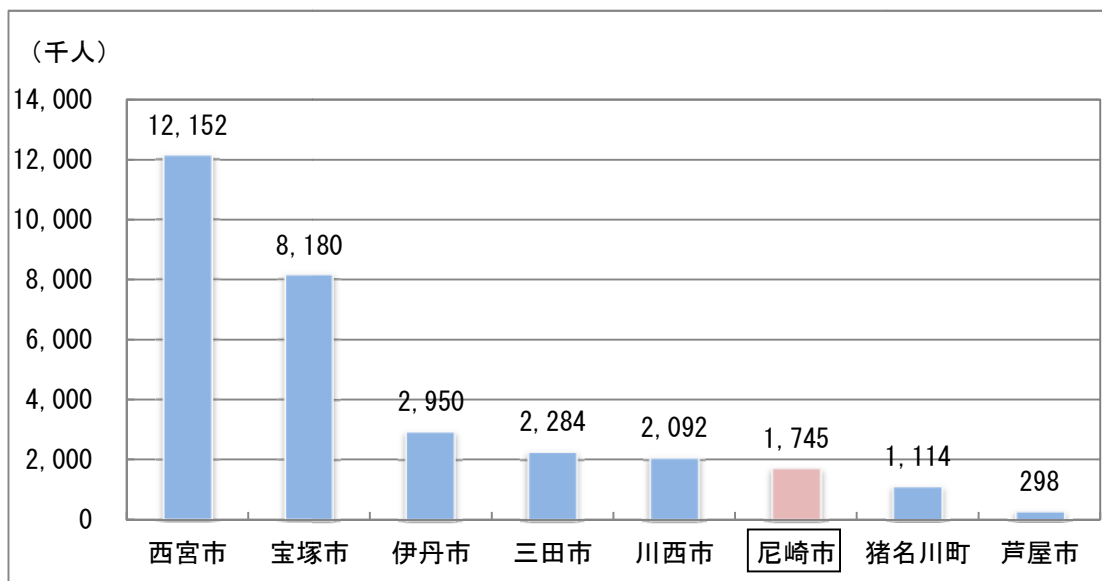


出典：平成 24 年経済センサス活動調査（経済産業省）

(3) 観光

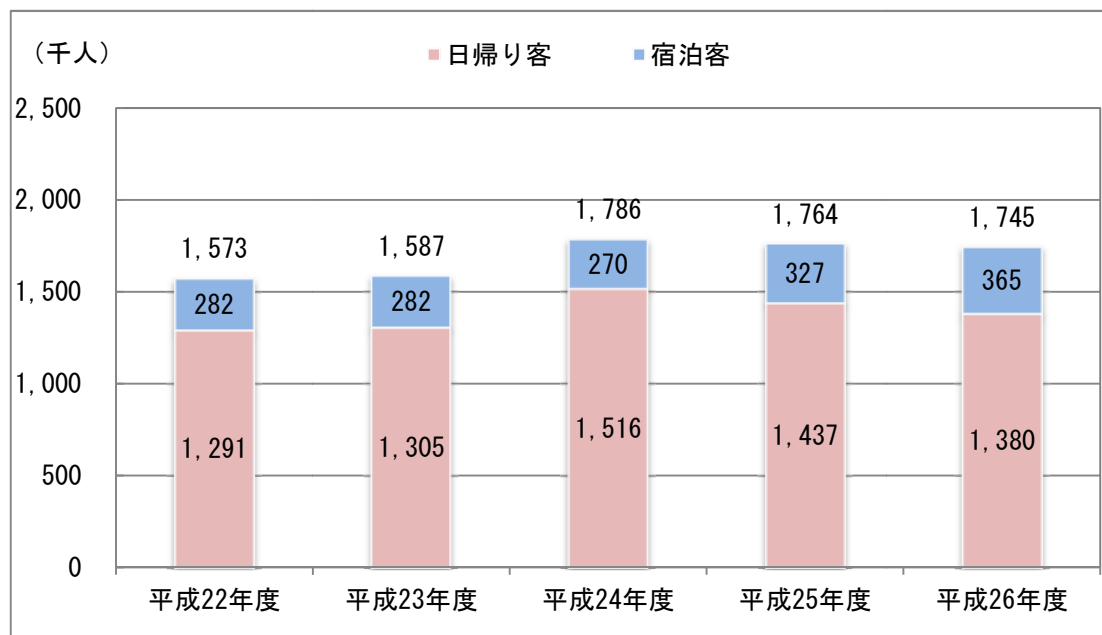
- ・ 尼崎市の観光入込客数は、年間約 1,745 千人（平成 26 年）となっており、阪神地域では 6 位となっている。
- ・ 観光入込客数は、平成 23 年度から平成 24 年度で約 200 千人増加しており、その後は概ね横ばい傾向で推移している。

図 1.1.5 市町別観光入込客数



出典：兵庫県観光動態調査

図 1.1.6 観光入込客数の推移



出典：兵庫県観光動態調査

1.2 交通

(1) 尼崎市の交通網

- ・市内の鉄道は、阪急神戸線、ＪＲ山陽本線、阪神本線が東西方向に運行しており、阪急伊丹線、ＪＲ福知山線が南北方向を運行している。
- ・市内を運行するバスは、鉄道駅を補完するように、主に南北方向に配置されており、阪急、阪神、伊丹市営、空港リムジンバスが運行している。
- ・道路網は、主として東西方向の広域交通機能が確保されており、南北方向のネットワーク機能が十分とは言えない。

図 1.2.1 尼崎市内の交通網

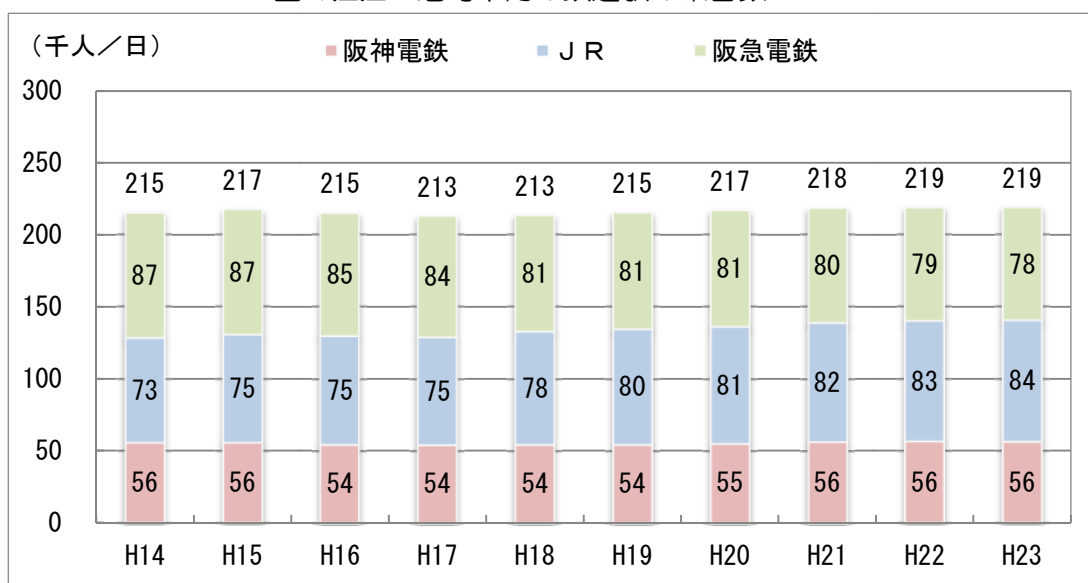


出典：阪神地域えきバスマップより作成（阪神都市圏公共交通利用促進会議）

(2) 鉄道の現状

- ・市内の鉄道駅の利用者数（乗客）は、概ね微増傾向で推移しており、平成 23 年現在で 1 日約 21 万 9 千人が利用している。
- ・鉄道事業者では、ＪＲ、阪神電鉄は概ね増加傾向にあるが、阪急電鉄は減少傾向で推移している。

図 1.2.2 尼崎市内の鉄道駅の乗客数



出典：尼崎市統計書

(3) バスの現状

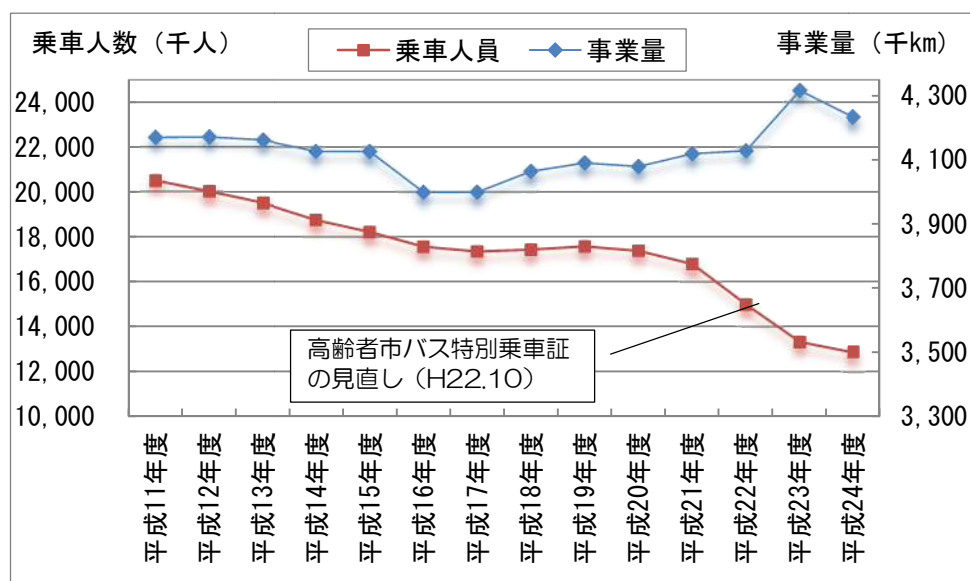
- ・市内の各バス停を中心に 300m圏の円を描くと、市域の大部分を網羅する状況となっている。
- ・(旧) 尼崎市営バスの事業量は、概ね横ばい傾向にあったが、高齢者市バス特別乗車証の見直し(H22.10)などもあり、輸送人員は、減少傾向で推移している。

図 1.2.3 市内のバス停中心 300m圏



出典：持続可能なバス交通サービスの方向性（平成23年8月 尼崎市バス交通検討会議）

図 1.2.4 (旧) 尼崎市営バス年間輸送人員の推移



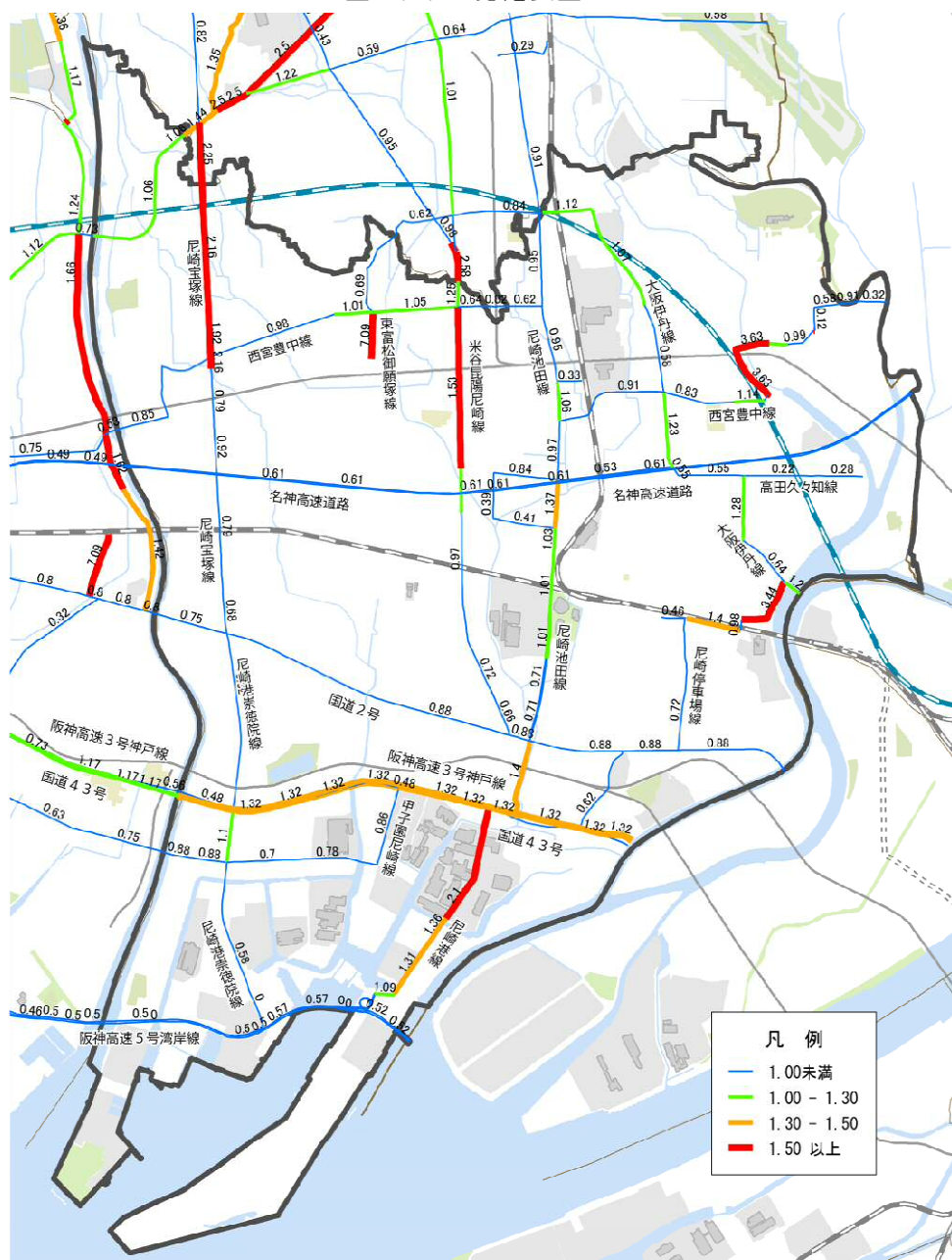
出典：尼崎市資料

(4) 自動車・道路の現状

① 自動車交通

- ・ 尼崎宝塚線、米谷昆陽尼崎線、尼崎港等の南北路線で混雑路線が見られ、特に市北部で混雑度が高い区間が多く見られる。

図 1.2.5 混雑度図



出典: 平成 22 年道路交通センサス

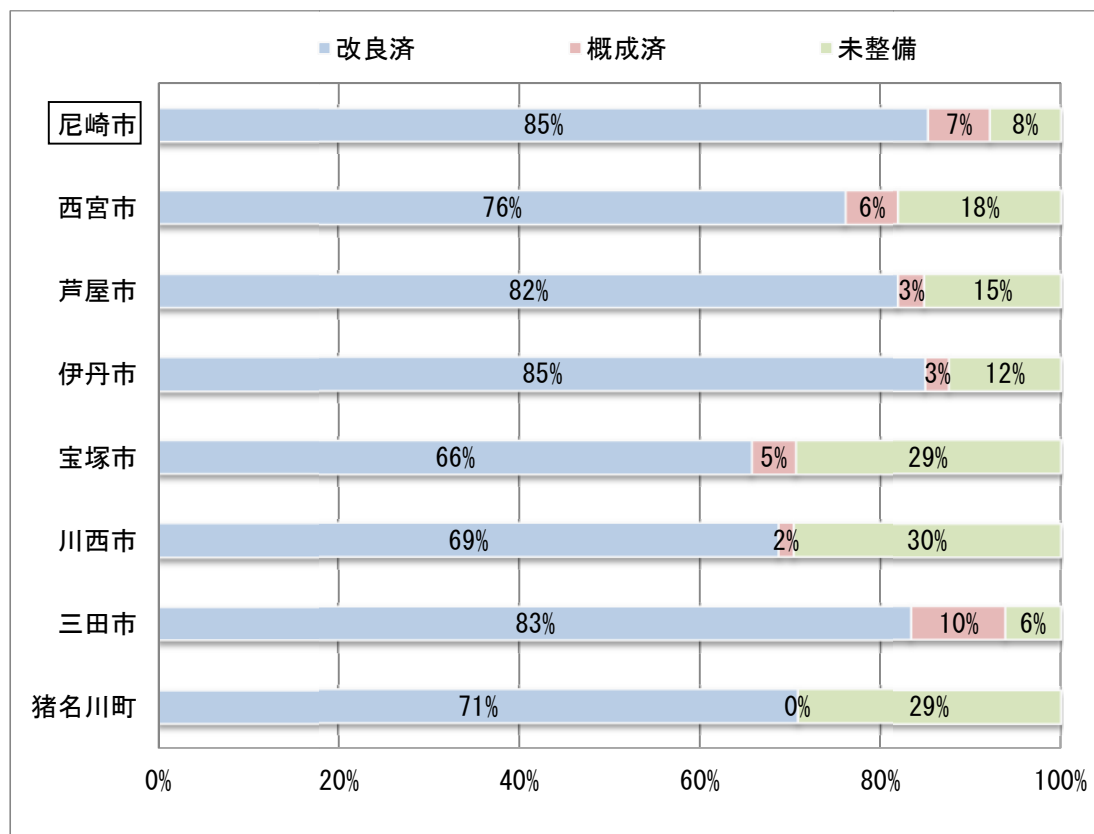
混雑度とは

交通量に対する交通量の比 混雑度＝交通量（台/12h）÷交通容量（台/12h）
混雑度 1.0 未満は混雑のない状態を示し、1.5 以上になると慢性的に混雑している状態を示している。

② 道路

- ・尼崎市の都市計画道路の整備率は約 85%(平成 24 年 3 月 31 日現在)となっており、阪神地域の中で、最も高い整備率となっている。

図 1.2.6 都市計画道路の整備状況（平成 24 年 3 月 31 日現在）

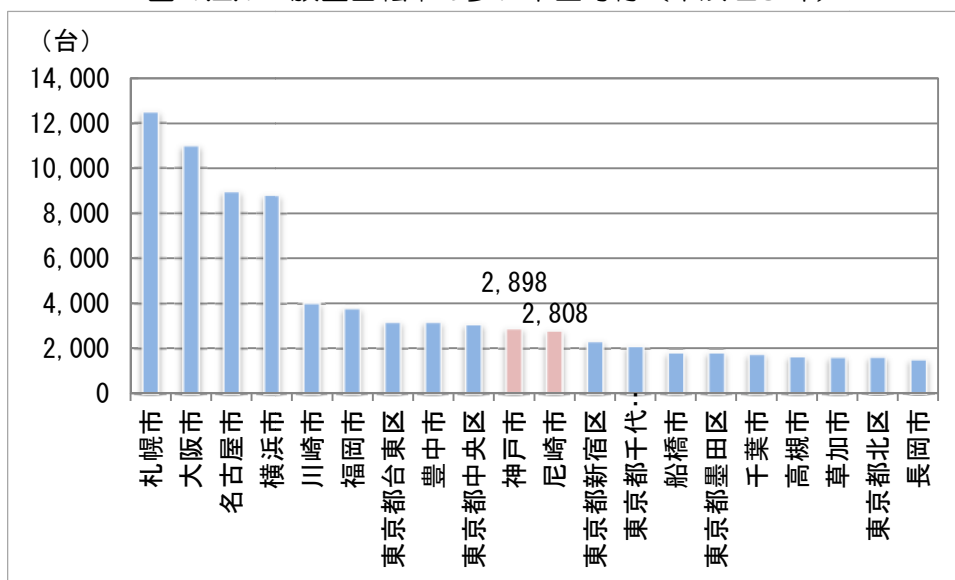


出典: 平成 24 年度都市計画現況調査

(5) 放置自転車の現状

- ・ 駅周辺における放置自転車等の実態調査結果では、尼崎市は放置自転車の多い市区町村で 11 位となっており、県内では、神戸市に次いで放置自転車が多くなっていたが、指定管理者に対する一括委託等によって、近年では減少している。

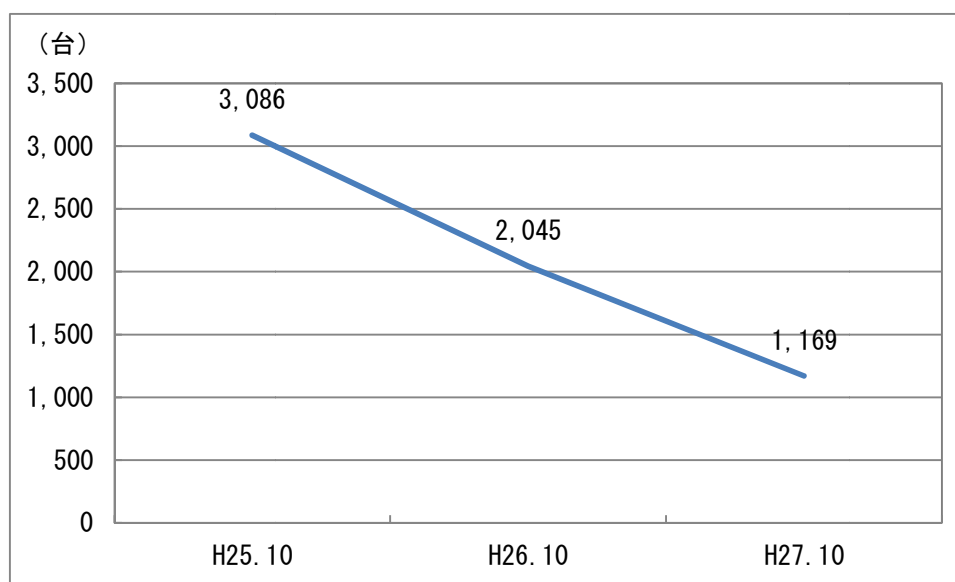
図 1.2.7 放置自転車の多い市区町村（平成 25 年）



出典：駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果（内閣府 平成 25 年 3 月）

注）調査対象市区町村は、各都道府県の市、東京都特別区及び三大都市圏の町村。

図 1.2.8 駅周辺の放置自転車台数（午前実態調査）の推移



出典：尼崎市

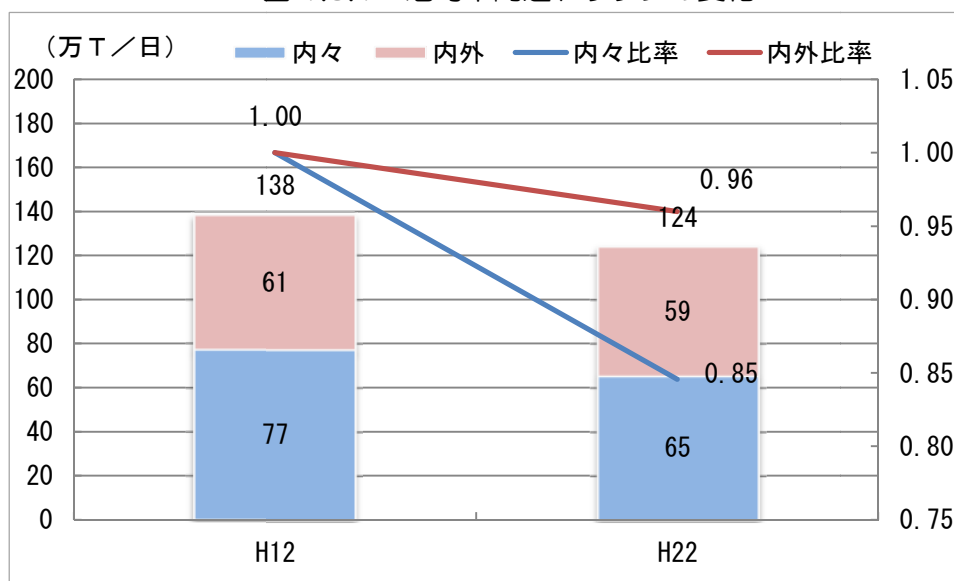
実施施策：積極的な駐輪場への誘導及びチラシ等の配布、電磁ロック式駐輪機の導入及びそれに伴う一定時間無料など一部料金値下げ、スライド式ラック等の導入による収容台数の増加、定期販売時間の延長や自主事業による簡易修繕など駐輪場利用者に対するサービス向上

1.3 人の動き

(1) 人の動きの概要

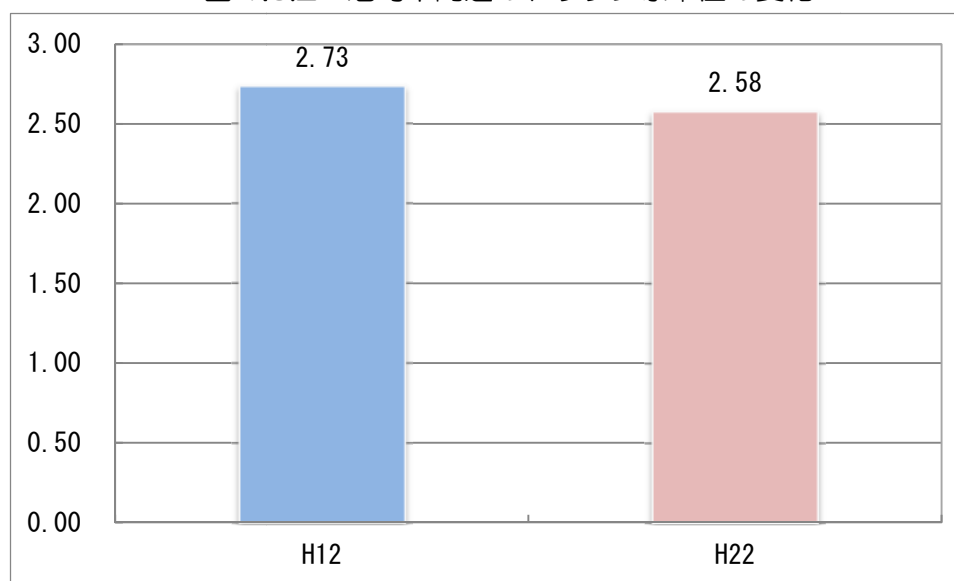
- ・平成12年から平成22年の10年間で尼崎市の移動量（関連トリップ）は約14万トリップ／日減少しており、特に尼崎市内々移動の減少割合が高い。
- ・1人当たりの平均トリップ数（トリップ原単位）も10年間で低下しており、トリップ原単位の高い年少人口、生産年齢人口の減少によるものと考えられる。

図 1.3.1 尼崎市関連トリップの変化



出典：第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査（H12）
第5回近畿圏パーソントリップ調査（H22）

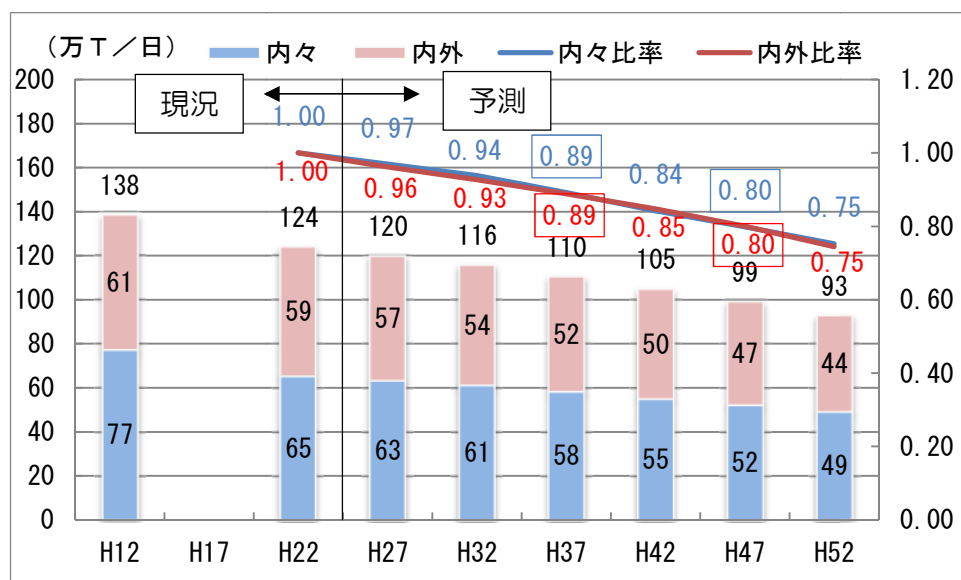
図 1.3.2 尼崎市関連のトリップ原単位の変化



出典：第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査（H12）
第5回近畿圏パーソントリップ調査（H22）

- ・関連トリップは、平成 22 年の移動量に対して 15 年後（平成 37 年）で約 1 割減、25 年後（平成 47 年）で約 2 割減と少子化によって今後も減少していくものと見通される。

図 1.3.3 尼崎市関連トリップの推移



出典：第 4 回京阪神都市圏パーソントリップ調査（H12）
 第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（H22）
 H27～H52 は、第 5 回（H22）をもとにした推計値

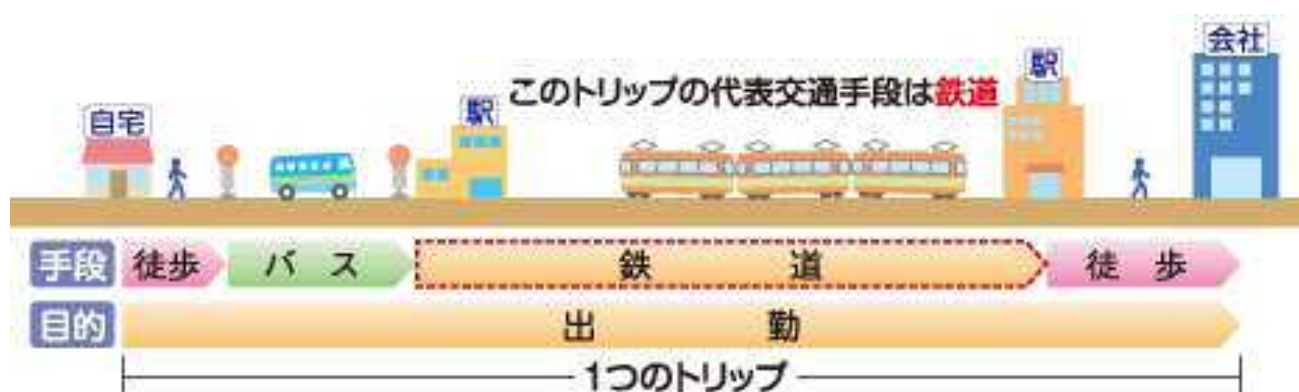
トリップとは

人がある目的をもってある地点からある地点まで移動することを総称して「トリップ」と呼ぶ。

1 回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えた場合も 1 つのトリップと数える。

トリップ原単位とは

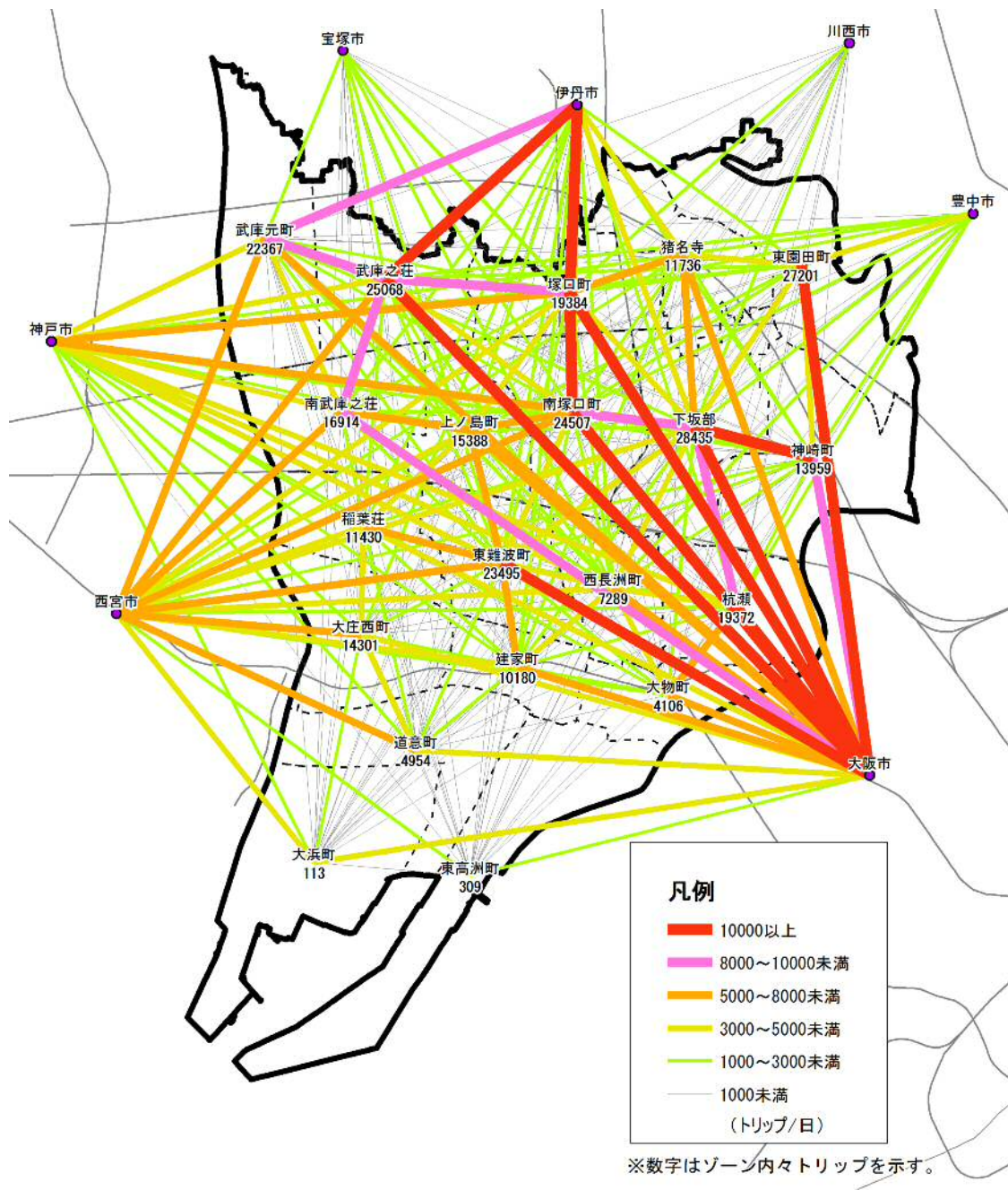
1 日 1 人あたりの平均トリップ数



出典：「近畿圏パーソントリップ調査ガイドブック」（京阪神都市圏交通計画協議会）

- ・尼崎市に出発地・到着地を持つ移動を見ると、市外では大阪市・伊丹市との移動が多い。
- ・市内では、塚口町-南塚口町間、下坂部-神崎町間など、市北部での移動量が多い。

図 1.3.4 尼崎市に出發地・到着地を持つ移動

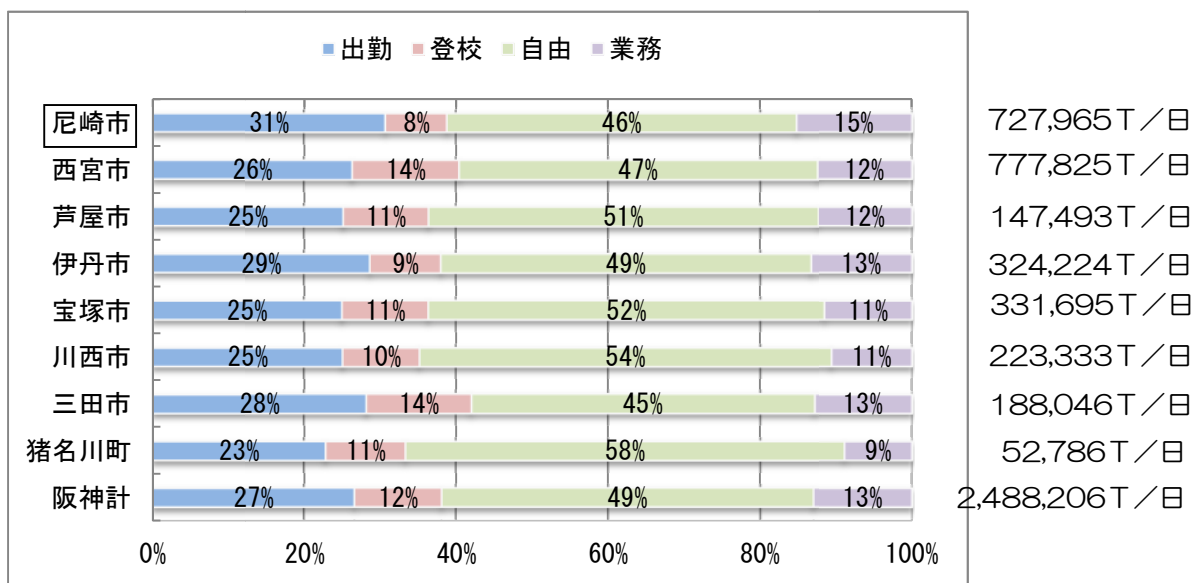


出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（H22）

(2) 移動目的

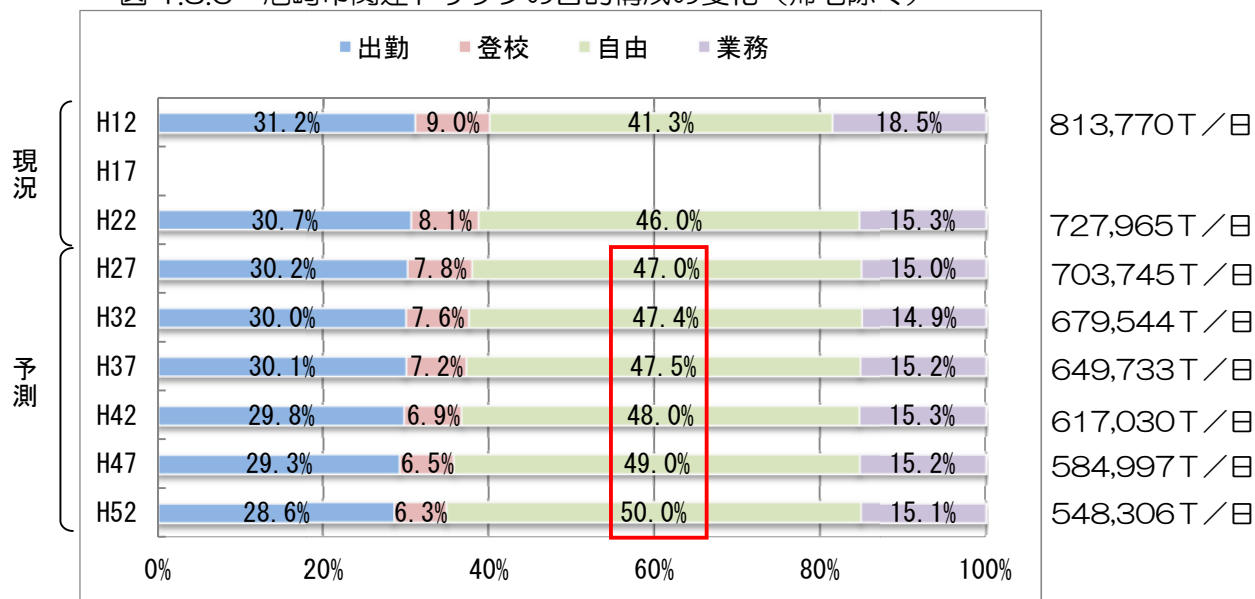
- ・移動目的の割合は、帰宅を除くと阪神地域の各市町で自由、出勤の順に高くなっている。
- ・尼崎市では、平成12年から平成22年の10年間で業務の割合が減少し、自由の割合が増加している。今後、高齢者の利用が多い自由目的の割合が増加すると見通される。

図 1.3.5 市町別関連トリップの目的構成（帰宅除く）



出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（H22）

図 1.3.6 尼崎市関連トリップの目的構成の変化（帰宅除く）



出典：第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査（H12）

第5回近畿圏パーソントリップ調査（H22）

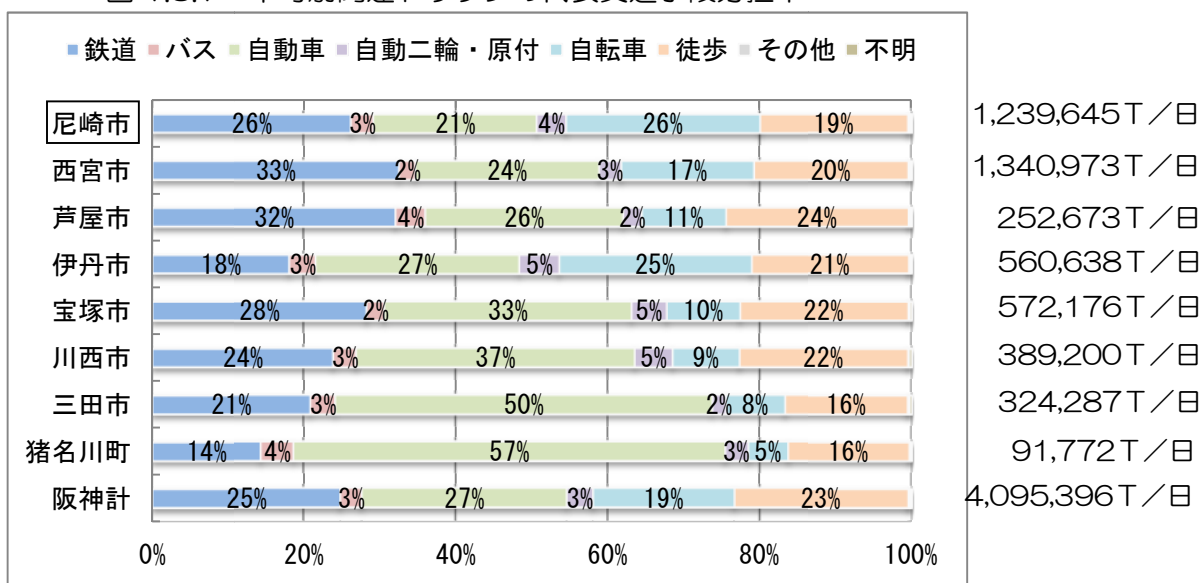
H27～H52 は、第5回（H22）をもとにした推計値

(3) 交通手段

① 代表交通手段

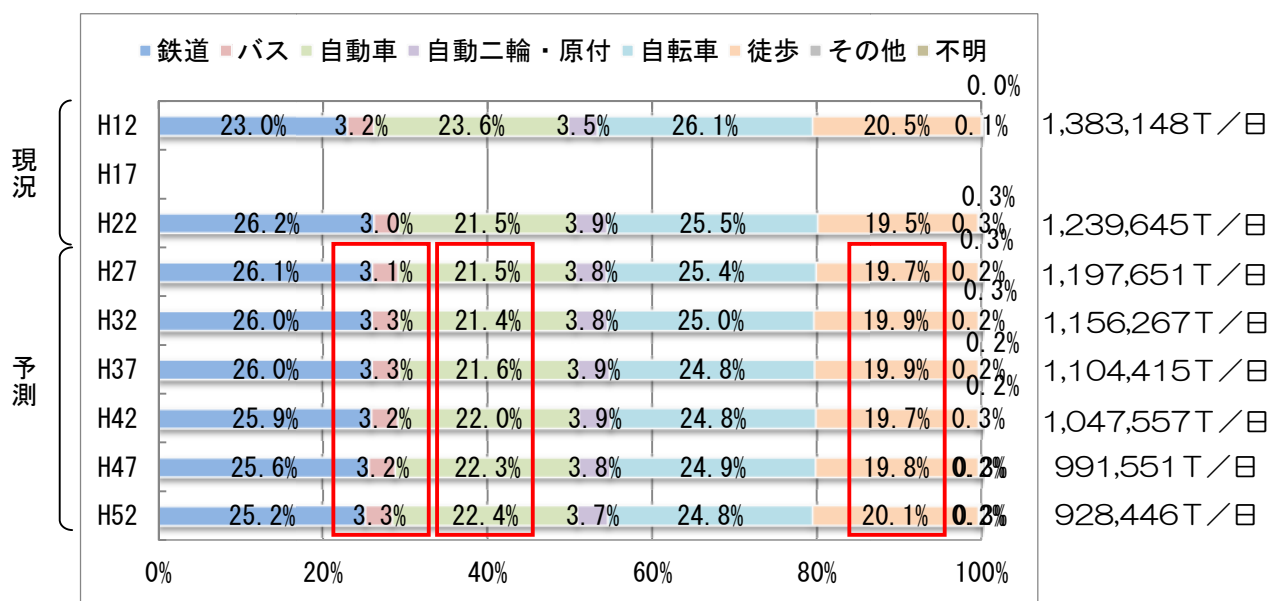
- ・尼崎市は、鉄道と自転車の利用割合が高く、特に自転車の利用割合が他市町と比べて高い。
- ・平成12年から平成22年の10年間で自動車の利用割合が減少し、鉄道の利用割合が増加している。今後、高齢者の利用が多いバス、自動車、徒歩の利用割合が増加すると見通される。

図 1.3.7 市町別関連トリップの代表交通手段分担率



出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（H22）

図 1.3.8 尼崎市関連トリップの代表交通手段構成の変化



出典：第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査（H12）

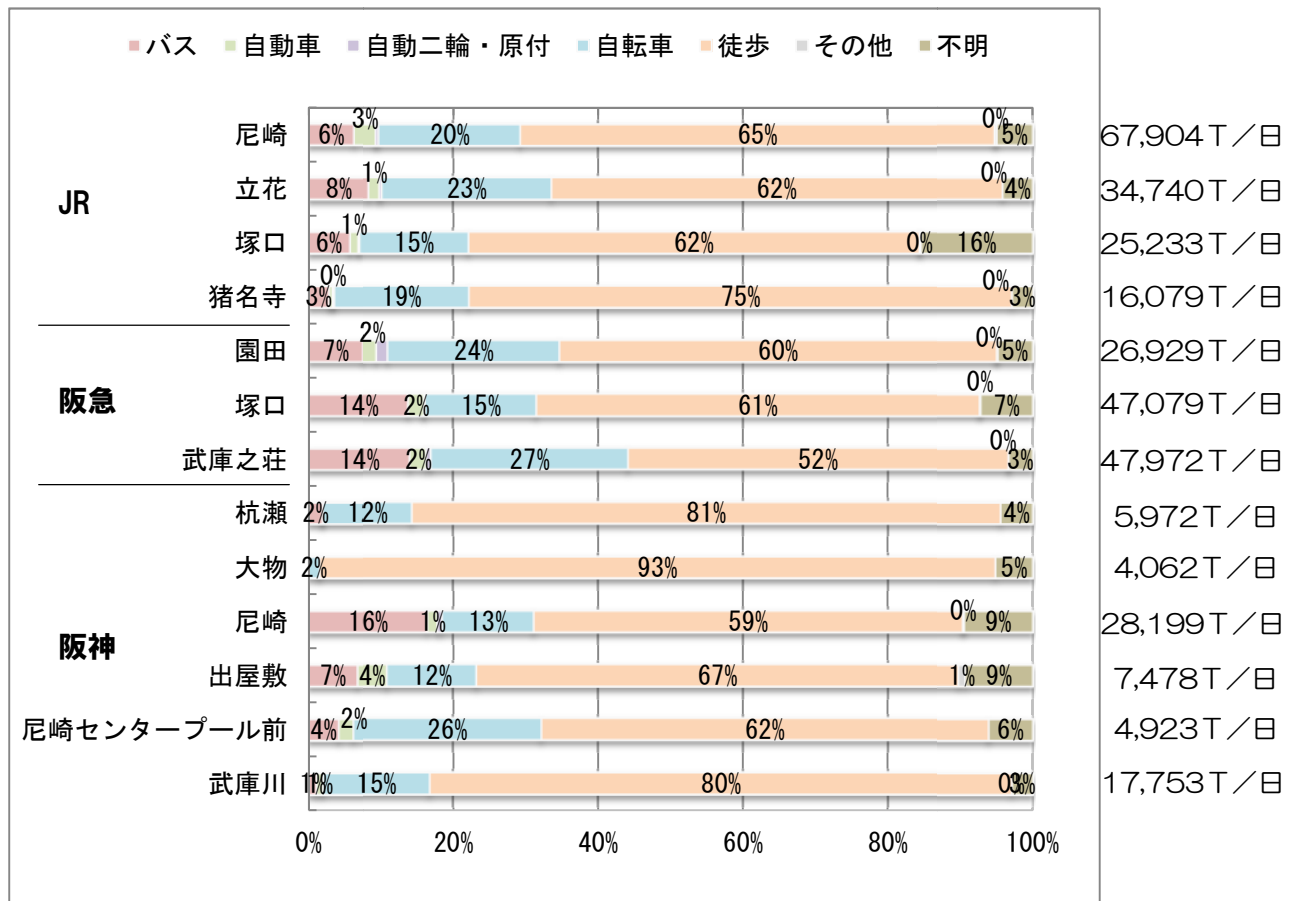
第5回近畿圏パーソントリップ調査（H22）

H27～H52は、第5回（H22）をもとにした推計値

② 鉄道駅端末交通手段

- ・ 鉄道駅へのアクセスは、市内の全ての駅で徒歩・自転車が大半を占めている。
- ・ バス交通は阪神尼崎駅、自動車は出屋敷駅で比較的多くなっている。

図 1.3.9 鉄道駅端末交通手段トリップ

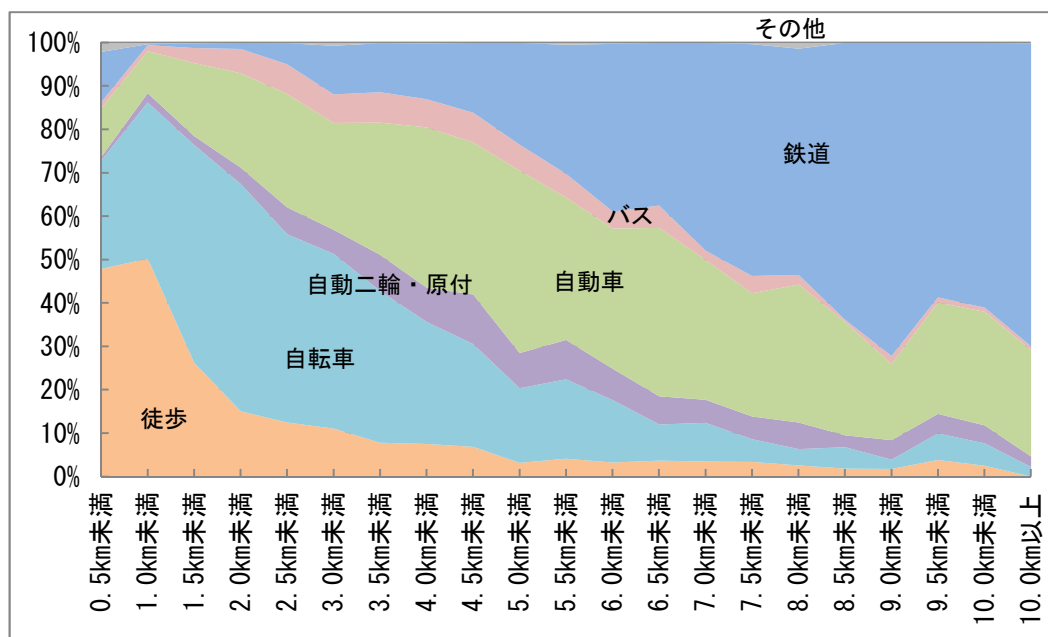


出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（H22）

③ 交通手段別の移動距離帯

- ・移動距離が1.0km未満では徒歩、1.0km～3.5km未満では自転車、3.5km～6.5km未満では自動車、6.5km以上では鉄道の分担率が高い。
- ・バスは、各距離帯で分担率が低いが、1.5km～6.5km未満で比較的分担率が高くなっており、この距離帯で分担率が高い自転車や自動車との競合関係が伺える。

図 1.3.10 尼崎市関連トリップの移動距離帯別代表交通手段分担率

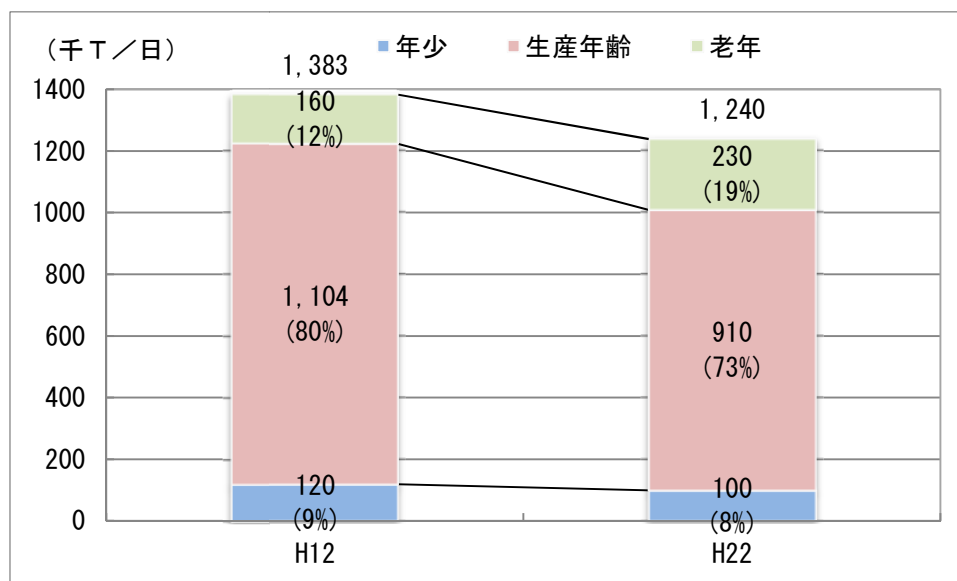


出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（H22）

(4) 高齢者

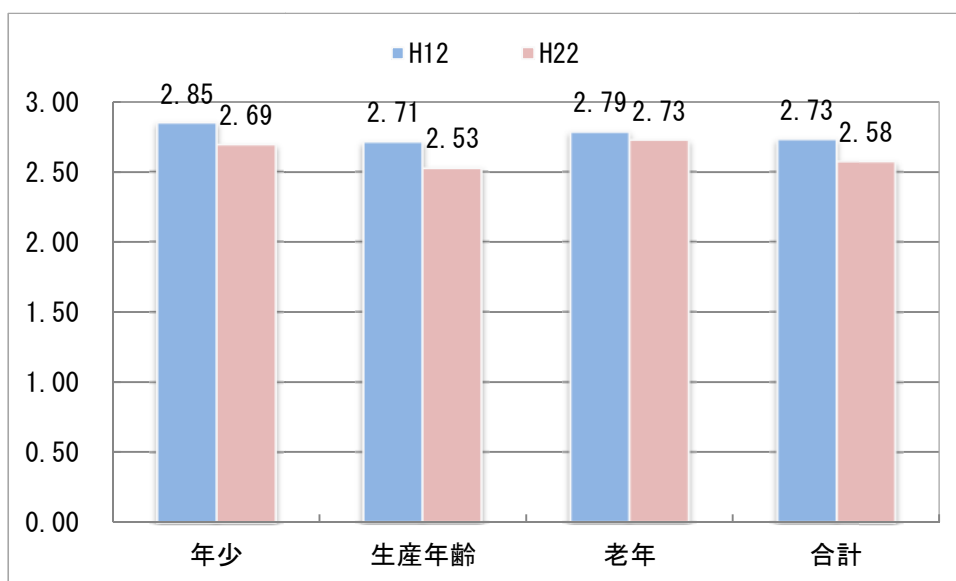
- ・ 尼崎市関連の移動量は、平成 12 年から平成 22 年の 10 年間で、老年人口層が増加し、年少人口層、生産年齢人口層は減少しており、1 人当たりの平均トリップ数（トリップ原単位）は、年齢 3 区分の全てで低下している。

図 1.3.11 年齢 3 区分別の尼崎市関連トリップ数の変化



出典：第 4 回京阪神都市圏パーソントリップ調査（H12）
第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（H22）

図 1.3.12 年齢 3 区分別の尼崎市関連トリップ原単位の変化



出典：第 4 回京阪神都市圏パーソントリップ調査（H12）
第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（H22）

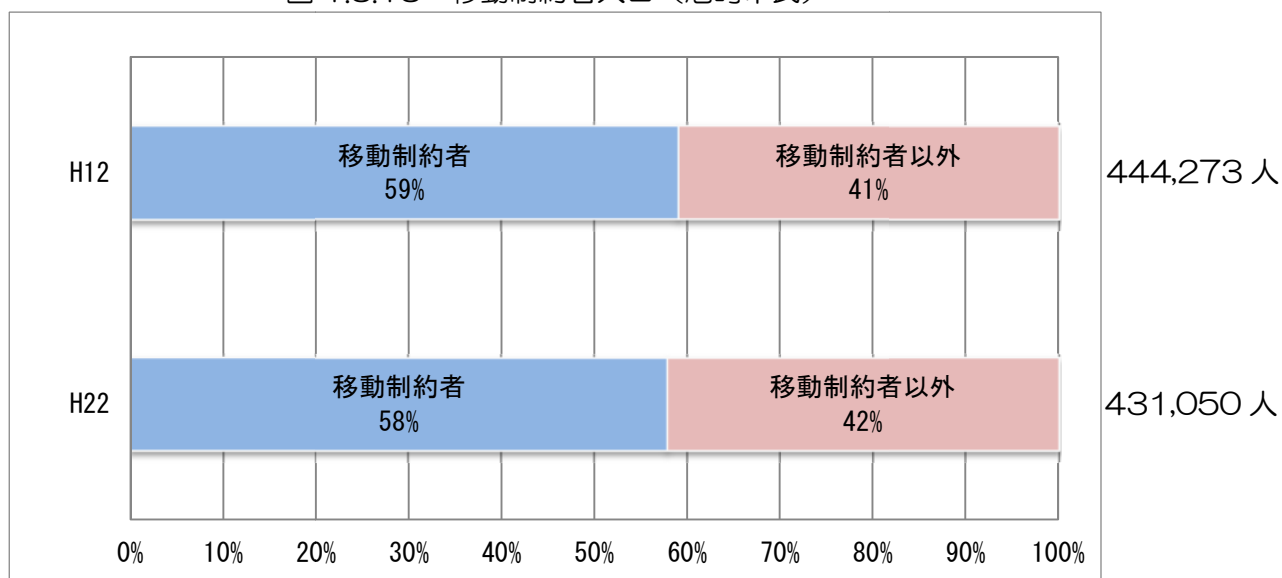
(5) 移動制約者

- ・ 尼崎市民の約 6 割程度は、クルマを自由に使えない移動制約者と考えられ、平成 12 年から平成 22 年の 10 年間で、その割合は、ほとんど変化していない。

移動制約者は、以下のいずれかに該当する人とした。

- ・ 自動車運転免許非保有者
- ・ 世帯に自家用車がない

図 1.3.13 移動制約者人口（尼崎市民）

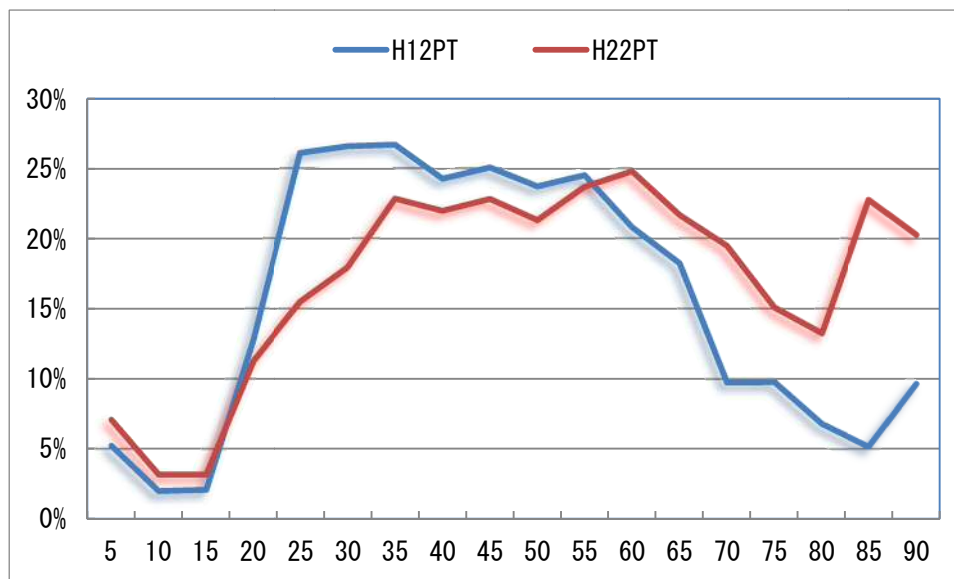


出典：第 4 回京阪神都市圏パーソントリップ調査（H12）
第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（H22）

(6) クルマの利用特性

- ・平成 12 年から平成 22 年の 10 年間で、20～40 代の自動車利用割合が減少し、高齢者の自動車利用割合が増加しており、若者のクルマ離れ、高齢者の自動車利用がすすんでいることが伺える。

図 1.3.14 尼崎市民の年齢別自動車分担率



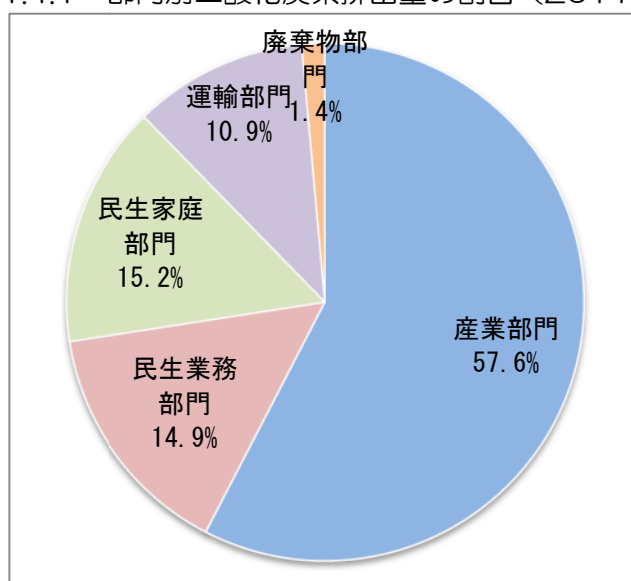
出典：第 4 回京阪神都市圏パーソントリップ調査（H12）
第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（H22）

1.4 環境

- ・市内の二酸化炭素排出量の約1割を占める運輸部門は、その大半が自動車交通（自家用車・業務用車）によるものであり、「環境モデル都市」※として、より環境負荷の小さい交通手段への転換など交通面からの取り組みの充実が求められる。

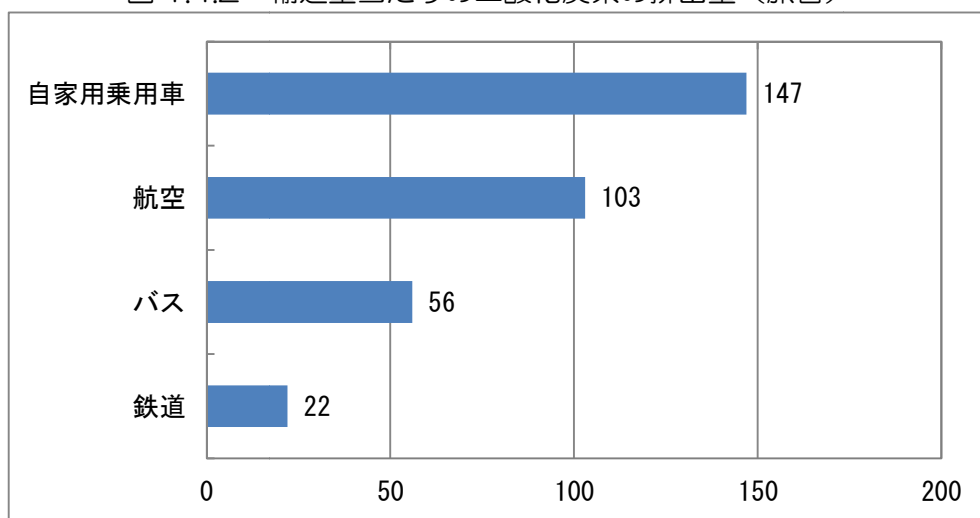
※尼崎市は、温室効果ガスの大幅な削減など低炭素社会の実現に向け、高い目標を掲げて先駆的な取組にチャレンジする都市として、平成25年に国から「環境モデル都市」に選定されている。

図 1.4.1 部門別二酸化炭素排出量の割合（2011 年）



出典：市内温室効果ガス排出量推計結果 報告書
平成26年3月（尼崎市）

図 1.4.2 輸送量当たりの二酸化炭素の排出量（旅客）



出典：国土交通省資料（運輸部門における二酸化炭素排出量）

1.5 交通を取り巻く現状のまとめ

尼崎市の交通を取り巻く現状を整理すると、以下のとおりである。

■ 人口減少、少子化・高齢化の進展

人口減少、少子化・高齢化が進展し、人の動きも高齢人口層では増加しているものの年少人口層、生産年齢人口層では減少しており、子育て世帯の転出超過とも関連して市全体の活動規模が低下している。

■ バス利用者の減少

市内の公共交通網や駅施設は充実しているものの、市域内移動の基幹的な交通機関であるバス利用者は減少傾向にある。

■ 市民の半数以上が移動制約者

運転免許を持っていないことや世帯にクルマがないことからクルマを自由に使えない移動制約者が6割を占めており、公共交通や自転車の役割が大きい。

■ 利用の多い自転車交通

自転車利用の割合が阪神地域の中で最も高く、鉄道へのアクセスも徒歩・自転車が大半を占めるなど自転車が活用されている特長を呈している反面、継続的な放置自転車対策も求められている。

■ 環境モデル都市としての役割

環境モデル都市の役割として、南北路線を中心とした混雑緩和・解消、より環境負荷の小さい交通手段利用の促進など交通面から環境問題への取り組みが求められている。

■ 中心都市としてのポテンシャルの低下

本市は、阪神地域における中心都市として、工業活動は突出しているが、人口、商業活動は二番目、観光では六番目と遅れをとっている。

2. まちづくりの目標

2.1 尼崎市総合計画（まちづくり構想）【平成 25 年 3 月】

- ・ 尼崎市総合計画（まちづくり構想）では、「将来どういうまちになっていきたいのか」を市民や事業者の皆さんと共有する4つの将来の姿「ありたいまち」と、まちづくりを進めていく上での基本姿勢を示した3つの「まちづくりの進め方」を示している。
- ・ 尼崎市地域交通政策においては、総合計画で示されている「将来の姿」「まちづくりの進め方」に対応した交通体系の構築をめざすことが必要である。

<尼崎市総合計画の概要>

構想期間

平成 25 年度（2013 年度）から平成 34 年度（2022 年度）までの 10 か年

将来の姿「ありたいまち」

- 「人が育ち、互いに支えあうまち」
- 「健康、安全・安心を実感できるまち」
- 「地域の資源を活かし、活力が生まれるまち」
- 「次の世代に、よりよい明日をつないでいくまち」

まちづくりの進め方

- ・ 市民主体の地域づくり
- ・ とともに進めるまちづくり
- ・ まちづくりを支える行政のしくみづくり

2.2 尼崎版総合戦略【平成 27 年 10 月】

- ・ 尼崎版総合戦略は、人口の現状と将来展望を提示する「人口ビジョン」を踏まえ、3つの基本目標、6つの政策分野を示している。
- ・ 尼崎市地域交通政策においては、尼崎版総合戦略の基本目標達成に向けた交通体系の構築をめざすことが必要である。

<尼崎版総合戦略の概要>

目標年次

平成 31 年度（2019 年度）

3つの基本目標

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

総合戦略を支える6つの政策分野

- ・ 子ども・子育て支援の充実
- ・ 学校教育・社会教育と人材育成
- ・ 安心して働ける場の創出
- ・ 市民とともに取り組む健康寿命の延伸
- ・ シビックプライドの醸成
- ・ よりよい住環境の創出と都市機能の最適化

2.3 尼崎市都市計画マスタープラン【平成 26 年 3 月】

- ・ 尼崎市都市計画マスタープランでは、総合計画の「ありたいまち」の実現を支える「めざすまちの姿」を設定するとともに、その実現のため、「土地利用」、「都市交通」、「市街地整備」、「都市環境」、「都市景観」、「都市防災」の 6 つの分野ごとに、まちづくりの方針を示している。
- ・ 尼崎市地域交通政策においては、都市計画マスタープランの「めざすまちの姿」に対応するとともに、特に「都市交通」分野と連携した交通体系の構築をめざすことが必要である。

<都市計画マスタープランの概要>

目標年次

平成 35 年（2023 年）

めざすまちの姿

- 「みんなが主役のまち」
- 「住んでみたい・ずっと住みたいまち」
- 「安全・安心を実感できるまち」
- 「安心して働ける・活力あるまち」
- 「より良い環境を未来につなぐまち」

分野別まちづくり（都市交通の方向性）

- ・ 既存の公共交通における利便性の維持、向上
- ・ 市民生活を支え、まちづくりの方向性と整合するような交通政策の検討
- ・ 長期的な展望に立った都市計画道路網の強化
- ・ 鉄道駅と幹線道路などのアクセス性の向上
- ・ 駅前広場などの機能強化
- ・ 誰もが安全で快適に移動できる、ユニバーサル社会に対応した交通空間の形成

図 2.2.1 都市交通方針図



2.4 立地適正化計画【平成 28 年度末策定予定】

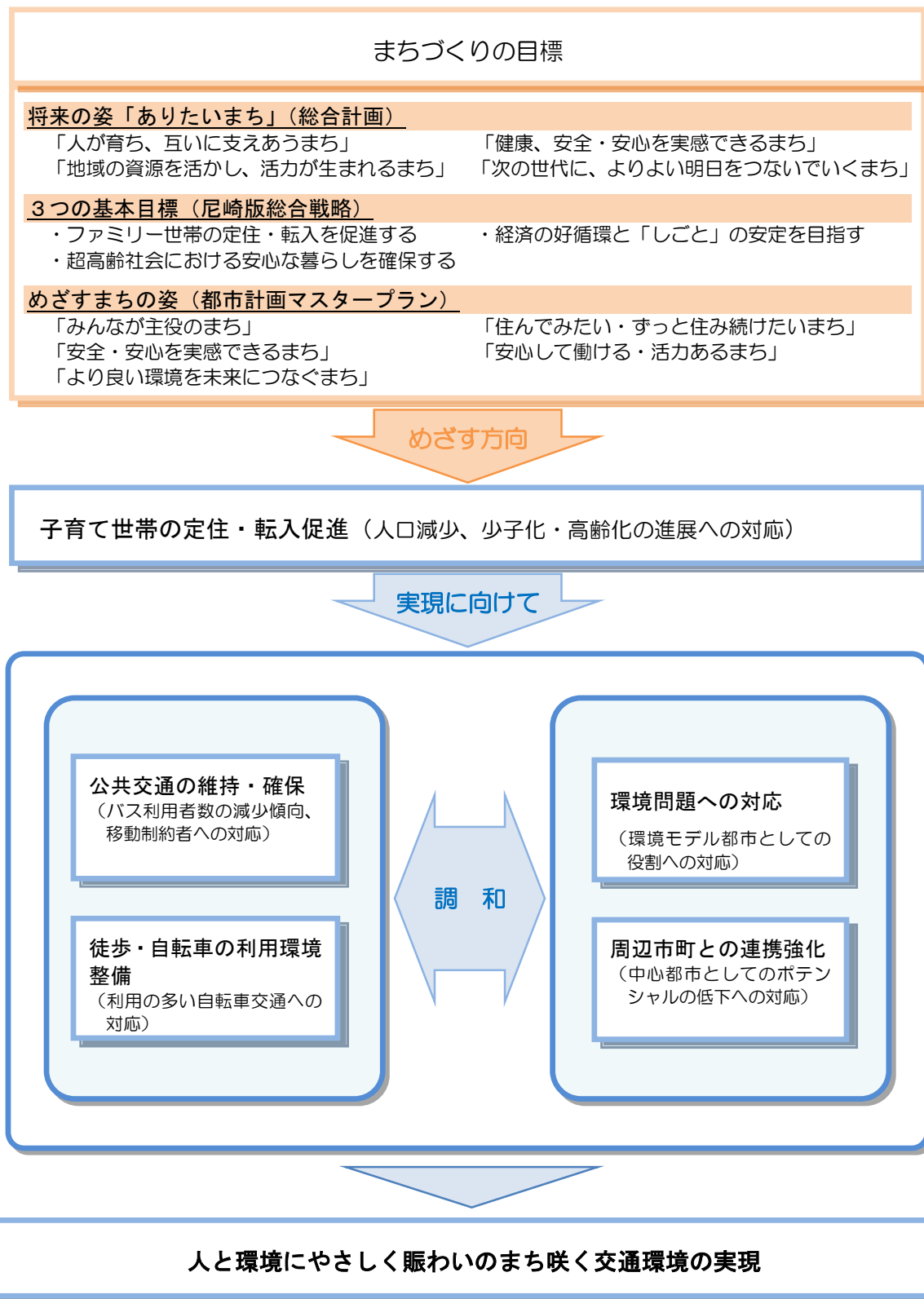
尼崎市における立地適正化計画は、市全体あるいは地域別人口や、医療、福祉、子育て等の各種施設（公共、民間）の将来見通しを分析し、おおむね 20 年後のまちづくりの方向性や本市の都市構造の骨格、誘導方針を示し、平成 28 年度末の策定をめざす。

「コンパクトなまちづくりと地域交通との連携」や「公共建築物の再配置や公共が所有する土地や建物を活用した民間機能の誘導」などを進める。

3. 地域交通政策の基本理念と施策体系

3.1 尼崎市地域交通政策の方向性

尼崎市の交通を取り巻く現状と課題、まちづくりの目標から尼崎市がめざすべき地域交通政策の方向性は以下に示すとおりである。



3.2 基本理念と施策体系

尼崎市地域交通政策は、少子化・高齢化の進展や環境意識の高まりなど社会経済状況の変化に対応するため、過度に自動車に依存することなく、利便性・効率性の高い持続可能な公共交通体系を構築するとともに、様々な交通モードが有機的に連携し、誰もが自由に移動できる交通環境の実現を目指し、以下を基本理念とする。

- 基本理念 -

人と環境にやさしく賑わいのまち咲く交通環境の実現

基本理念の実現をめざし、計画の方向性を示す4つの基本目標を設定。

- 基本目標 -

基本目標Ⅰ：利便性・効率性の高い持続可能な交通体系の実現

クルマに過度に依存せずに誰もが、自由に、移動できるよう徒歩、自転車、バス、鉄道、タクシー等各交通手段の適切な役割分担のもと、公共交通サービスの維持、向上を図り、「分かりやすくかつ利用しやすい」公共交通の実現を図る。

基本目標Ⅱ：人と環境にやさしく各交通手段が共存する魅力ある交通環境の実現

年齢、障害の有無等に関わらず、安全、安心に移動できる交通環境の実現に向け、道路や車両等のバリアフリー化、歩行者・自転車の利用空間・利用時間の確保など人にやさしい交通環境の整備に努める。また、環境対策として、自家用車から環境負荷の少ない公共交通への利用転換など環境に配慮した交通行動の促進を図る。

基本目標Ⅲ：交流を促進する円滑で快適な交通環境の実現

観光拠点等へのアクセス性向上や市内の各地域間における交流促進に向け、広域交通拠点にアクセスする都市計画道路の整備や交通結節点の乗継利便性の向上、バスや自転車でのアクセス利便性の向上を図る。

基本目標Ⅳ：地域産業の活性化を支援する交通体系の実現

地域の商業・工業の活性化に向けて、産業・物流拠点間のアクセス性向上や広域物流ネットワークの機能強化など、産業・物流ネットワークの機能強化を図る。

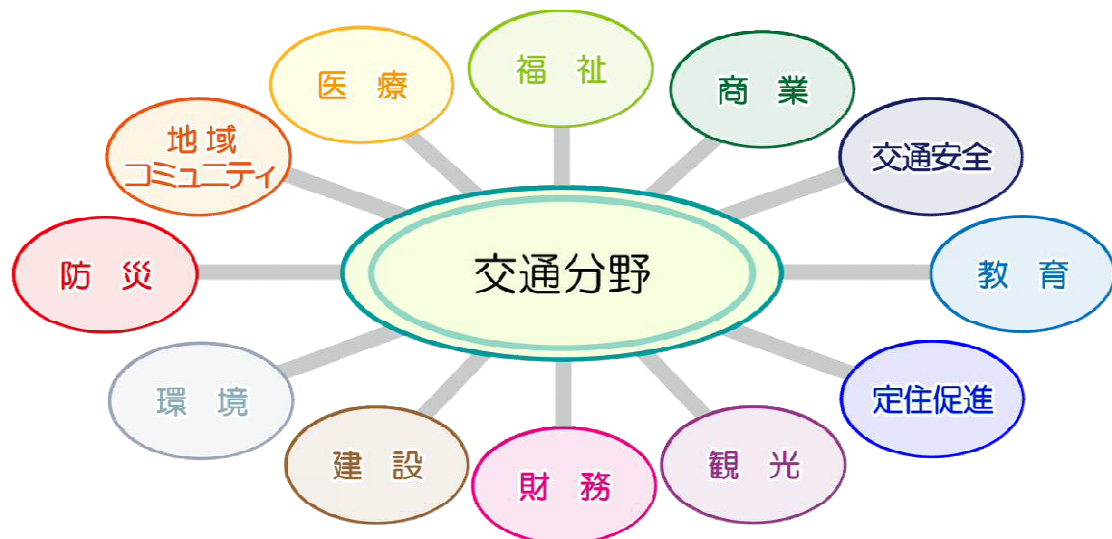
- 公共交通政策を進める意義 -

今後も公共交通を維持・確保していくためには、利用者である「市民」、運営・運行を行う「交通事業者」、計画・施策を立案する「行政」の三者が、各主体の役割を認識し、協力することが重要となる。

また、交通分野は、様々な分野と関連しており、これらの他分野と連携強化を図ることにより、持続可能な公共交通を確保していくことが必要である。

具体的には、公共交通がなくなった場合に支障が出てくると考えられる以下の12分野と連携しながら、持続可能な公共交通体系の構築をめざしていくことが求められる。

< 公共交通と関連する他分野 >



- 基本方針 -

基本目標に基づき、以下の8つの基本方針を設定。

これらの8つの基本方針の実現に向けて、具体的な施策を展開する。

基本方針 1 : 公共交通を中心とした効率的な都市交通体系の確立
鉄道やバス網等の既存ストックを有効的に活用し、地域特性に対応した公共交通網の再編や新たな交通手段の導入検討による都市交通体系の確立をめざす。
基本方針 2 : 良好な歩行者、自転車の利用環境の確保
人にやさしい交通環境を実現するため、歩行者・自転車が安全・快適に通行できる走行空間の整備を図るとともに、放置自転車対策を推進する。
基本方針 3 : 自動車から公共交通への利用転換の促進
過度に自動車に頼らない交通体系の構築をめざし、多様な主体を対象としたモビリティ・マネジメントの実施等による自動車から公共交通への利用転換を図る。
基本方針 4 : 市民等の参加によるまちづくりと連携した交通政策の推進
地域交通会議などの活用により市民等の多様な主体との連携強化を図るとともに、まちづくり施策と一体的な交通政策の推進を図る。
基本方針 5 : 道路空間の効率的な活用促進
新たな道路空間の確保が困難な状況において、自動車中心から歩行者、自転車、公共交通に配慮した道路空間への再配分や時間帯による交通規制の変更等の道路空間の効率的な活用を図る。
基本方針 6 : 交流を促進する交通ネットワークの形成
観光施設や地域拠点等へのアクセス性の向上を図り、広域交流、地域間交流を促進する交通ネットワークの形成を図る。
基本方針 7 : 産業・物流拠点間の交流促進
商工業の活性化を図るため、臨海部工業地域へのアクセス利便性を向上し、産業・物流の交流促進を図る。
基本方針 8 : 広域ネットワークの機能強化
隣接市町との連携強化を図るため、隣接市町間の交通ネットワーク整備による広域交通ネットワークの機能強化を図る。

＜施策体系＞

