尼崎市地域交通政策審議会資料
資　　料　　第　　１　　号
平成２８年１０月１９日

尼崎市の交通の現状とまちづくりの目標

平成 28 年 10 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 …… 14

1.4 環境 …… 27

1.5 交通を取り巻く現状のまとめ …… 28

2. まちづくりの目標 …… 29

2.1 尼崎市総合計画（まちづくり構想）【平成 25 年 3 月】 …… 29

2.2 尼崎版総合戦略【平成 27 年 10 月】 …… 30

2.3 尼崎市都市計画マスタープラン【平成 26 年 3 月】 …… 31

2.4 立地適正化計画【平成 28 年度末策定予定】 …… 33

2.5 骨格交通ネットワーク …… 35

3. 地域交通計画の基本理念と施策体系

3.1 尼崎市地域交通計画策定の趣旨

3.2 尼崎市地域交通計画の位置付け

3.3 尼崎市地域交通計画の方向性

3.4 基本理念と施策体系

作成予定

4. 計画の実現に向けて

4.1 市民・交通事業者・行政の協力

4.2 他分野との連携

4.3 社会情勢の変化に対応した計画の見直し

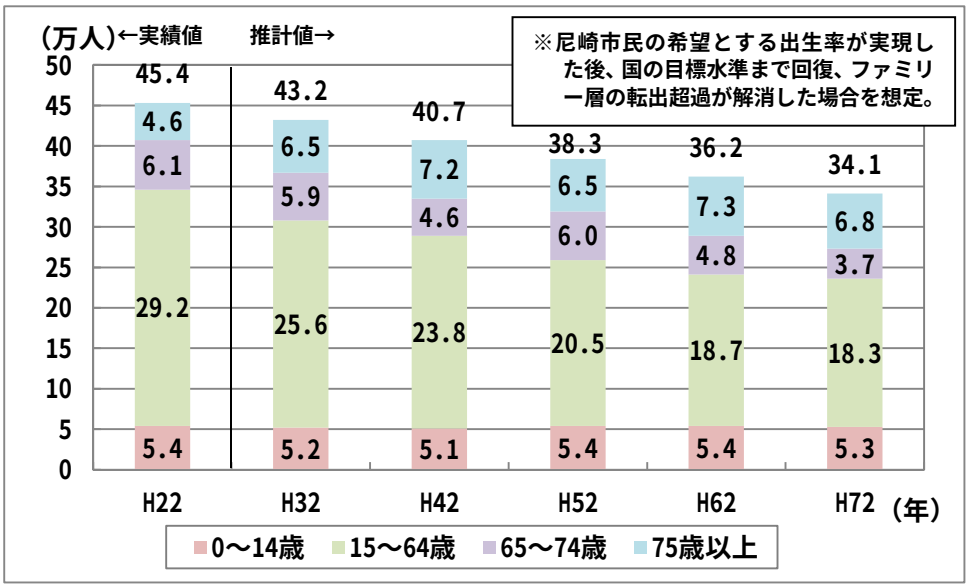
1. 交通を取り巻く現状と課題

1.1 人口・経済

(1) 人口

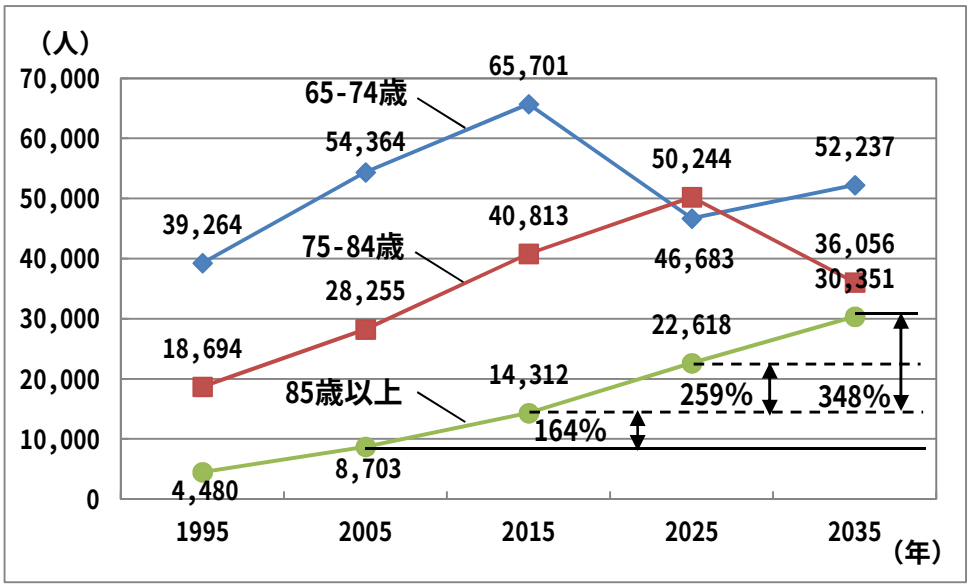
・尼崎市の人口は、約 45 万 4 千人（平成 22 年現在）で、今後も減少傾向で推移すると予測されている。

・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。



出典：尼崎市人口ビジョン（平成 27 年 10 月）

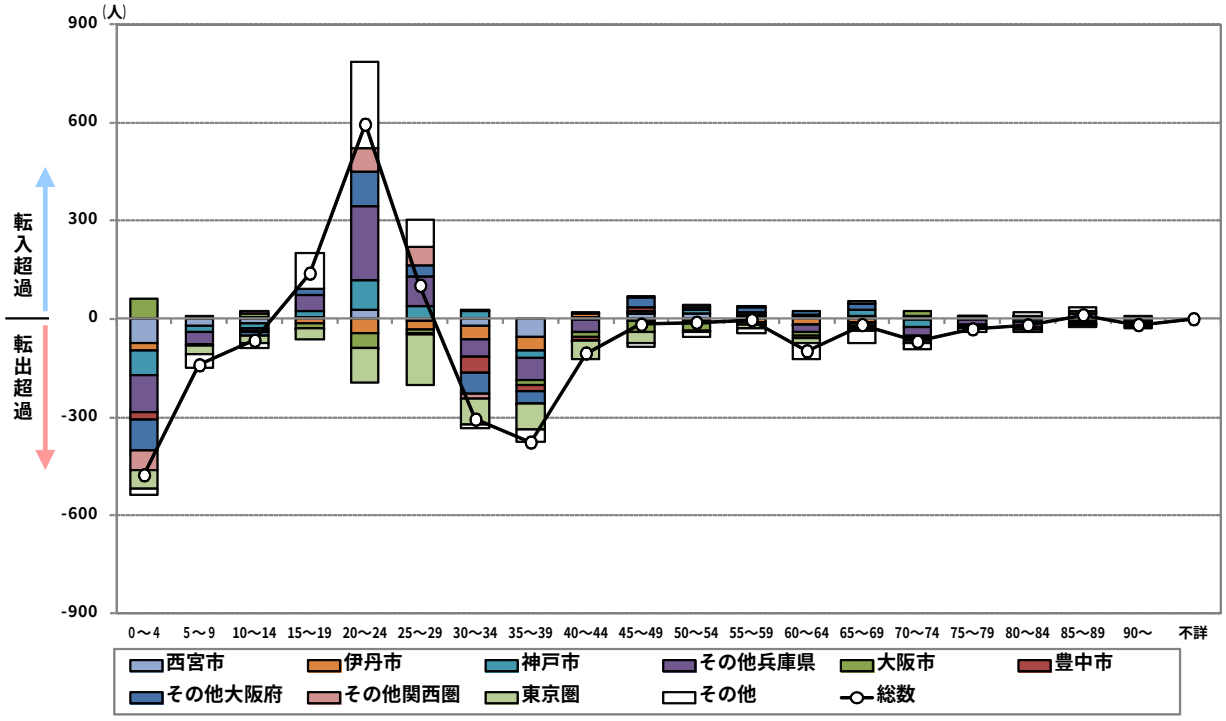
図 1.1.1 年齢４区分別人口



出典：創生本部研修資料・ⅡHOE［人と組織と地球のための国際研究所］川北秀人氏作成
［尼崎版総合戦略（平成 27 年 10 月）より］

図 1.1.2 高齢者人口の推移

・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。

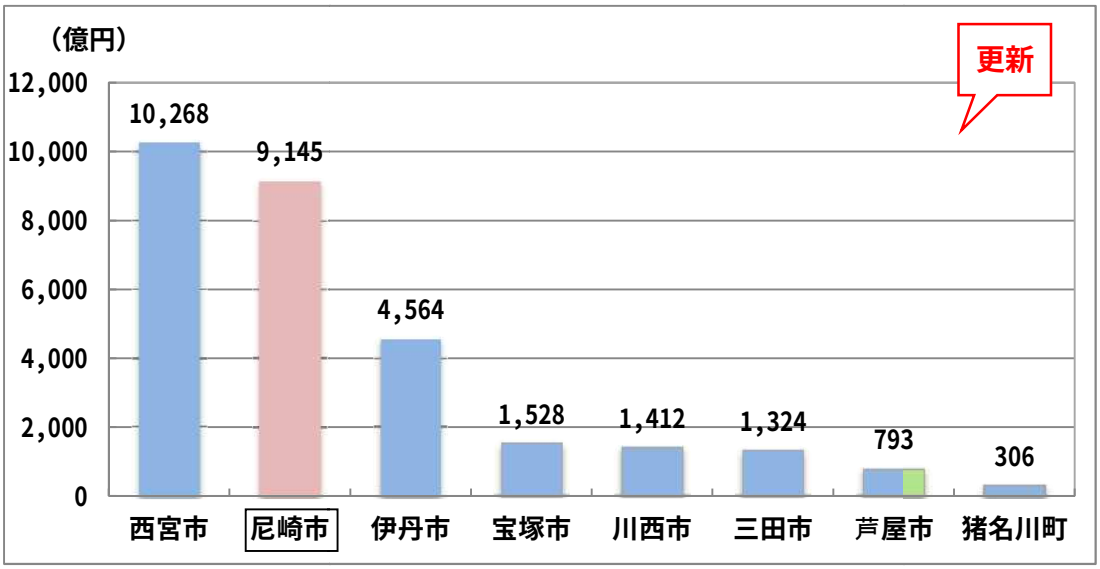


出典：総務省　住民基本台帳人口移動報告［尼崎市人口ビジョン（平成 27 年 10 月）より］

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

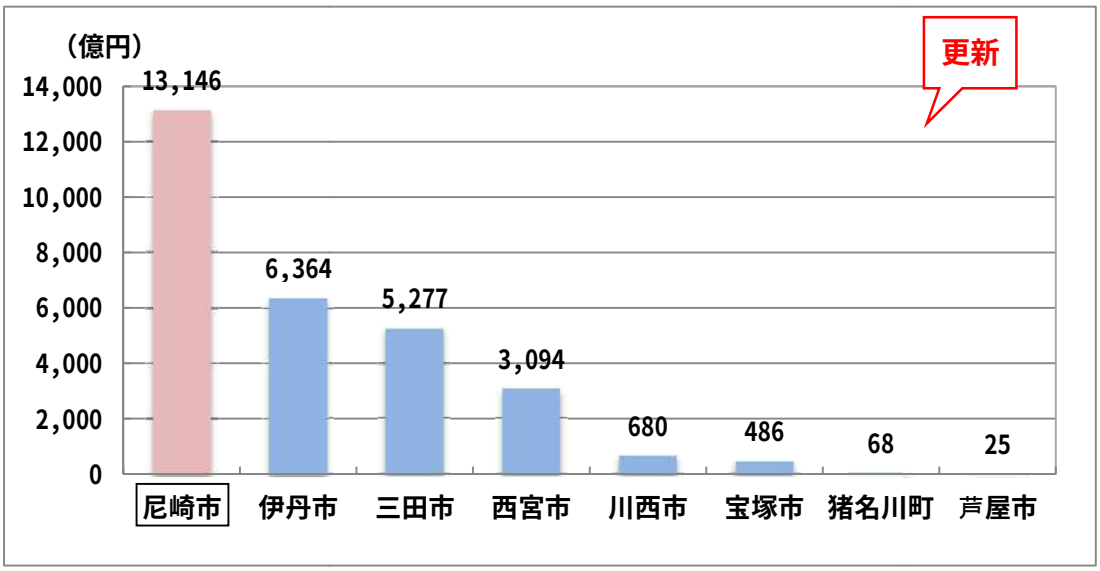
(2) 経済

・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。



出典：商業統計調査結果表（兵庫県統計課）

図 1.1.4　商品販売額[卸売業・小売業]（平成 26 年）



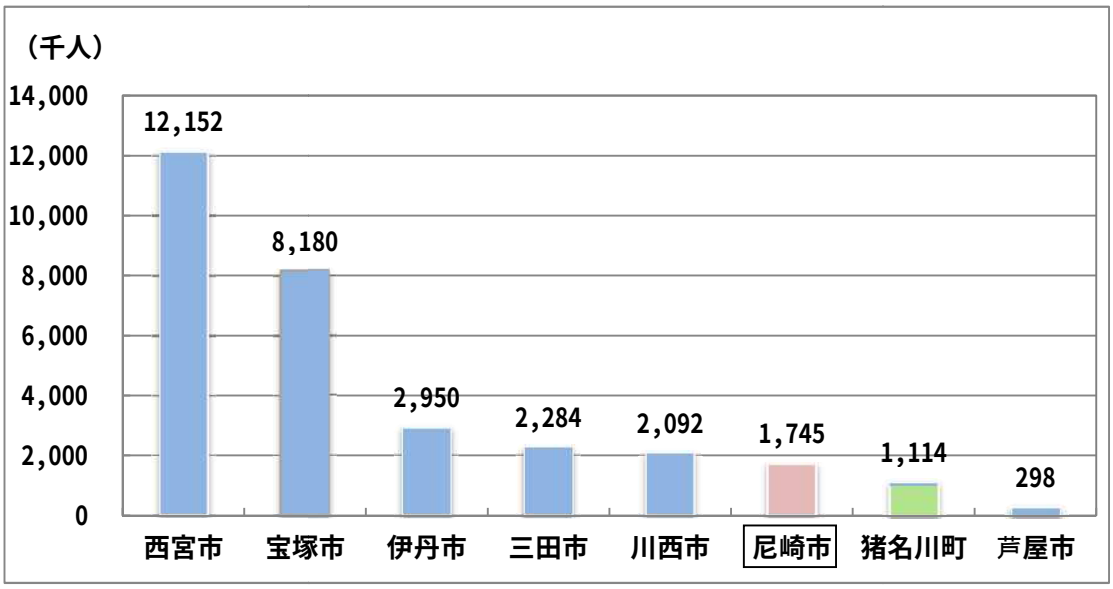
出典：工業統計調査結果報告（兵庫県統計課）

図 1.1.5　製造品出荷額等（平成 26 年）

(3) 観光

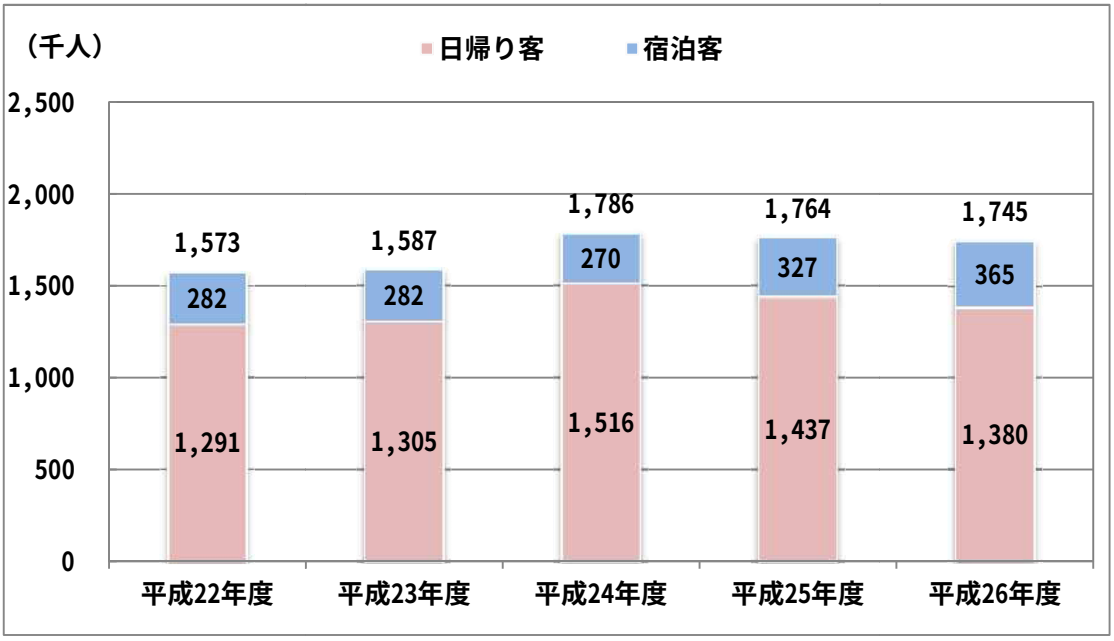
・尼崎市の観光入込客数は、年間約 1,745 千人（平成 26 年）となっており、阪神地域では６位となっている。

・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。



出典：兵庫県観光動態調査

図 1.1.6　市町別観光入込客数



出典：兵庫県観光動態調査

図 1.1.7　観光入込客数の推移

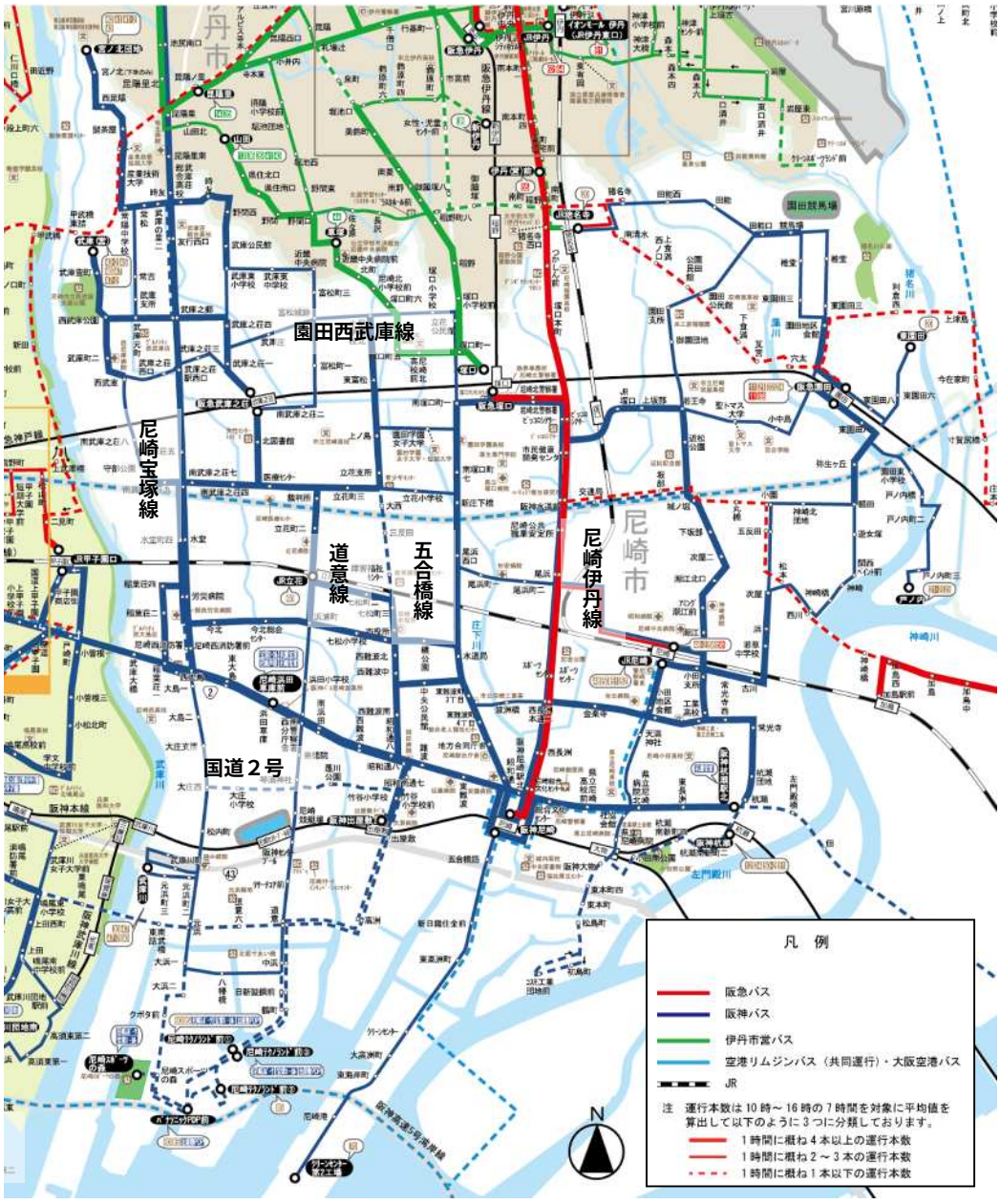
1.2 交通

(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。



阪神高速道路
３号神戸線
国道４３号

阪神高速道路
５号湾岸線

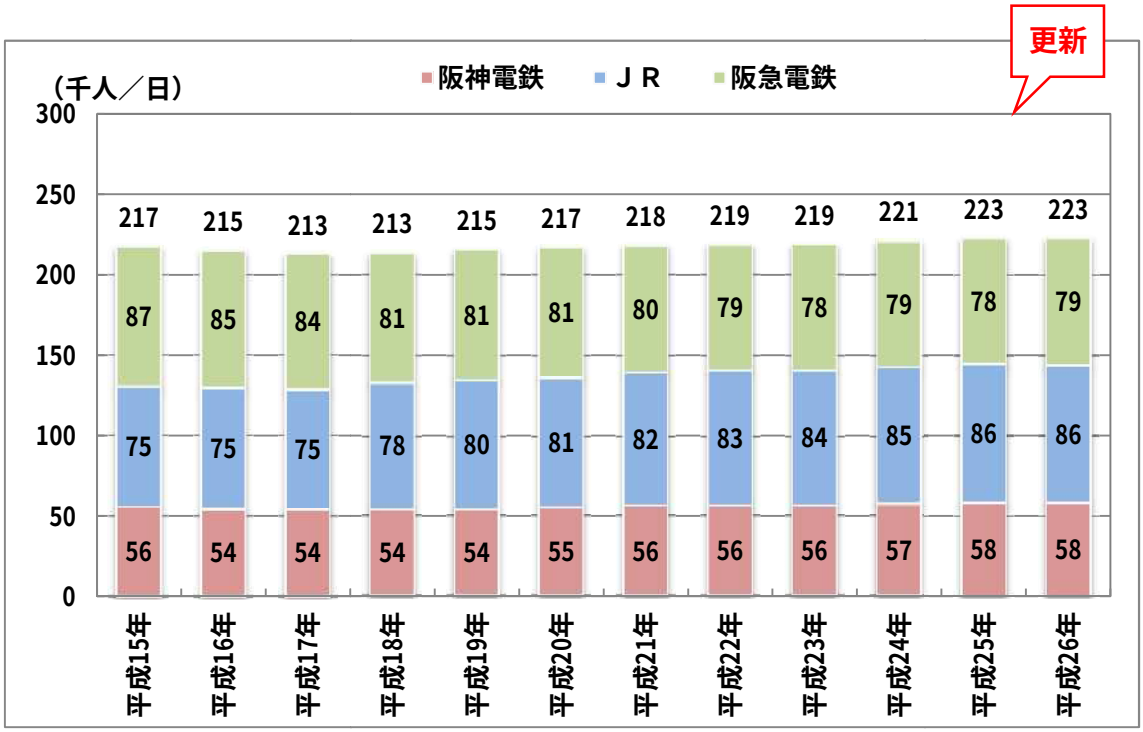
出典：阪神地域えきバスマップより作成（阪神都市圏公共交通利用促進会議）

図 1.2.1 尼崎市内の交通網

(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。



出典：尼崎市統計書

図 1.2.2　尼崎市内の鉄道駅の乗客

ページ追加

・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、車いす対応となっていない出口や、多機能トイレが整備されていない駅も残されている。

・阪急園田駅は、駅員の対応なしで車いす利用者がホームに行くことができないため、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ている。

表 1.2.1 鉄道駅別バリアフリー状況

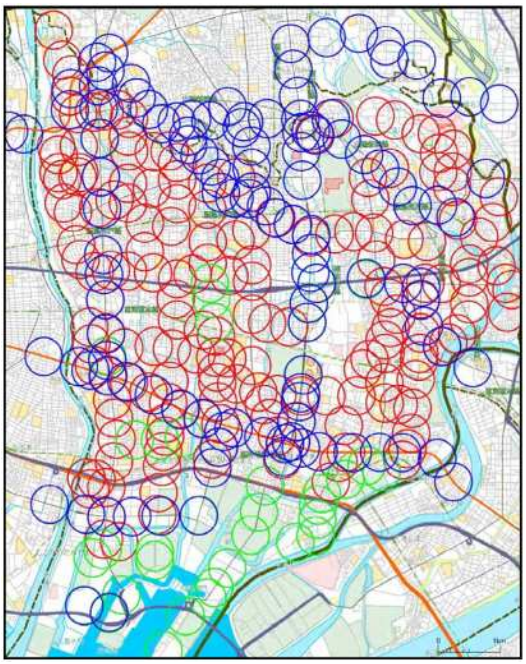
鉄道	駅	駅舎構造	改札内外	入り口改札口	エレベーター	エスカレーター	スロープ	多機能トイレ 車椅子対応	多機能トイレ オストメイト対応	多機能トイレ ベビーベッドまたはベビーキープ	自動体外式除細動器(AED)	備考
ＪＲ	立花	地上駅、橋上駅	改札外	北出口	○		○					バリアフリールート。
				南出口								
			改札内		○			○	○	○	○	
	尼崎	橋上駅	改札外	南出口	○	○						バリアフリールート。 エスカレーターは上りのみ。
				北出口	○	○						
			改札内	西改札口	○	○		○	○	○	○	バリアフリールート。
				東改札口	○			○	○	○	○	
	塚口	地上駅、橋上駅	改札外	東出口	○							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。
				西出口			△					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	○		△					バリアフリールート。 スロープはホームへ直結、駅員対応。
				東出口	○		△					
			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。
	尼崎センタープール前	高架駅	改札外		○	△					○	エスカレーターは特定時間。
			改札内		○	△		○	○	○		
	出屋敷	高架駅	改札外	西改札口			○				○	エスカレーターは特定時間。 スロープは２Ｆ商業施設へ。
				東改札口	○	△	○					
			改札内		○	○		○	○	○		エスカレーターは特定時間。
	尼崎	高架駅	改札外	北改札口							○	段差なし。
				西改札口								
			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。
			改札内		○	▲		○	○	○		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。
	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								段差なし。
				南改札口	○		○					
			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								段差なし。
				南改札口			○					
			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。

出典：ＪＲ西日本、阪急電鉄、阪神電車ホームページ

(3) バスの現状

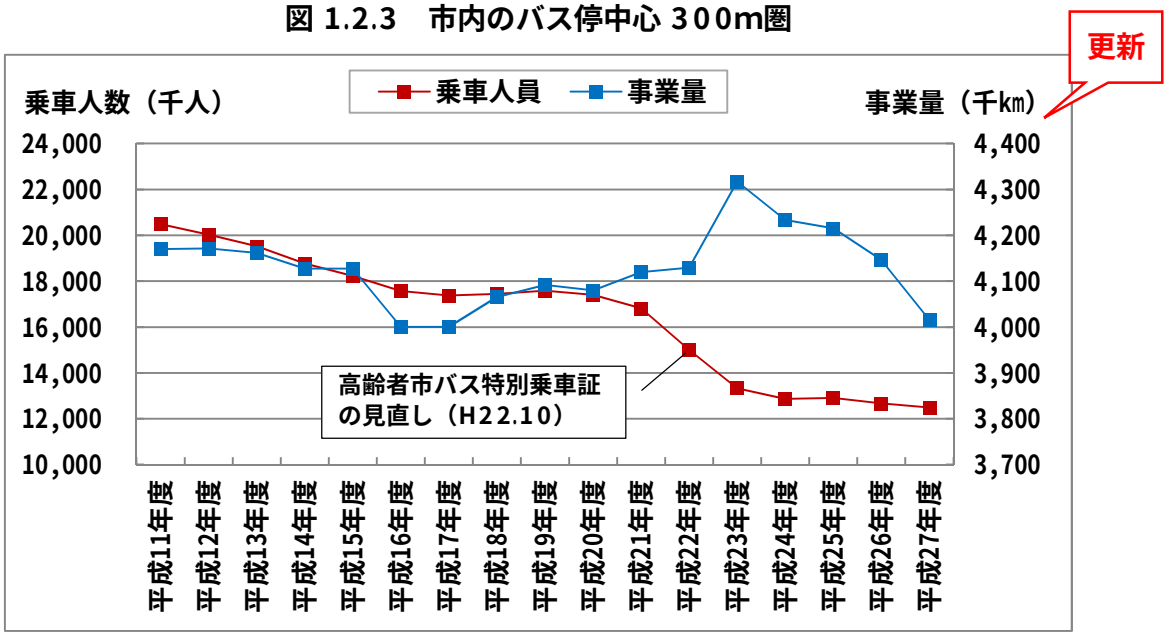
・市内の各バス停を中心に 300m圏の円を描くと、市域の大部分を網羅する状況となっている。

・(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。



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 1.2.3　市内のバス停中心 300m圏



※　平成 27 年度は、民間移譲前の平成 28 年 3 月 19 日までの数値を示す。

出典：尼崎市資料

図 1.2.4　(旧) 尼崎市営バス年間輸送人員の推移

ページ追加

・平成２７年度の路線バスの経営状況は、（旧）尼崎市営バスの２９路線中２０路線が赤字となっている。

表 1.2.2 （旧）尼崎市営バスの経営状況（平成 27 年度）

種別	路線番号	運行経路			キロ程（km）	平成27年度	平成27年度
		起点	主な経由地	終点		営業係数	輸送人員（千人）
幹線	11	阪急園田	若王子、JR尼崎	阪神尼崎	7.41	95	917
	12	阪急塚口	JR塚口、若王子、JR尼崎	阪神杭瀬	7.26	131	538
	13	阪急塚口	尾浜西口	阪神尼崎	4.25	75	1017
	14	阪急塚口	JR立花、市役所	阪神出屋敷	6.20	126	567
	15	阪急武庫之荘	JR立花、市役所、中央公民館	阪神尼崎	5.46	86	974
						97	4013
地域線	20	JR猪名寺	田能、阪急園田	東園田	5.31	172	230
	21	阪急園田（21-2 戸ノ内）	園田支所、若王子、JR塚口	阪急塚口	6.58	124	579
	22	阪急園田	園田支所、若王子、尾浜	阪神尼崎	8.37	120	400
	23	戸ノ内	阪急園田、関西ペイント前、JR尼崎	阪神尼崎	10.19	105	977
	24	阪急園田	小園、JR尼崎、常光寺	阪神杭瀬	6.89	112	482
	30	阪急塚口	尼崎北小学校、JR立花、リサーチコア前	武庫川	10.34	187	388
	31	阪急塚口	尼崎北小学校、市役所	阪神尼崎	6.91	127	121
	40	宮ノ北団地	常陽中学校、時友	阪急武庫之荘	4.06	79	748
	41	宮ノ北団地	武庫支所、（41-2 友行西口）、武庫之郷	阪急武庫之荘	4.03	82	631
	43	宮ノ北団地（43-2 武庫営業所）	常松、近畿中央病院、阪急武庫之荘、労災病院、JR立花、市役所	阪神尼崎	12.78	137	679
	45	武庫営業所	武庫之郷	阪急武庫之荘	2.40	65	734
	46	武庫営業所	西武庫	阪急武庫之荘	2.46	70	428
	47	武庫営業所	西武庫、阪急武庫之荘、JR立花、（47-2 労災病院）、大庄支所	武庫川	9.89	186	409
	48	阪急武庫之荘	立花支所、尾浜西口、尾浜町2丁目、JR尼崎	JR尼崎（48-2 JR尼崎（北））	7.92	179	251
	49	阪急武庫之荘	労災病院、JR立花、市役所	阪神出屋敷	6.89	98	464
	50	JR尼崎（50-2 阪神杭瀬）	市役所、JR立花、労災病院	阪神出屋敷	9.96	157	526
	51	JR尼崎	県立尼崎病院、小田南公園	阪神杭瀬	3.25	119	50
	52	JR尼崎	県立尼崎病院、コスモ工業団地	JR尼崎	6.39	119	136
	58	阪急塚口	阪神水道前、尾浜	JR尼崎	3.60	104	112
	60	JR立花	阪神センタープール、リサーチコア前、中浜	末広町	5.35	98	42
	70	阪神尼崎	新日鐵住金前、クリーンセンター	クリーンセンター第2工場	3.97	397	1
	80	阪神出屋敷	中浜、八幡橋、武庫川、琴浦神社	阪神出屋敷	7.80	426	70
	85	阪神出屋敷	高洲、中浜	末広町	4.06	124	11
	90	武庫川	大浜1丁目、末広町	尼崎テクノランド前	3.87	255	3
						120	8,472
合　計						112	12,485

：赤字路線

※　58 番は阪急バス(株)と、70 番は尼崎交通事業振興(株)と、85 番は阪神バス(株)と、それぞれ共同運行。
※　上記の運行本数に他社運行便数は含まない。

出典：尼崎市資料

ページ追加

・（旧）尼崎市営バスの運行路線では、すべてのバスがノンステップバスとなっているが、阪神バス、阪急バスでみると、ノンステップバス導入比率は約５割にとどまっている。

表 1.2.3 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 %

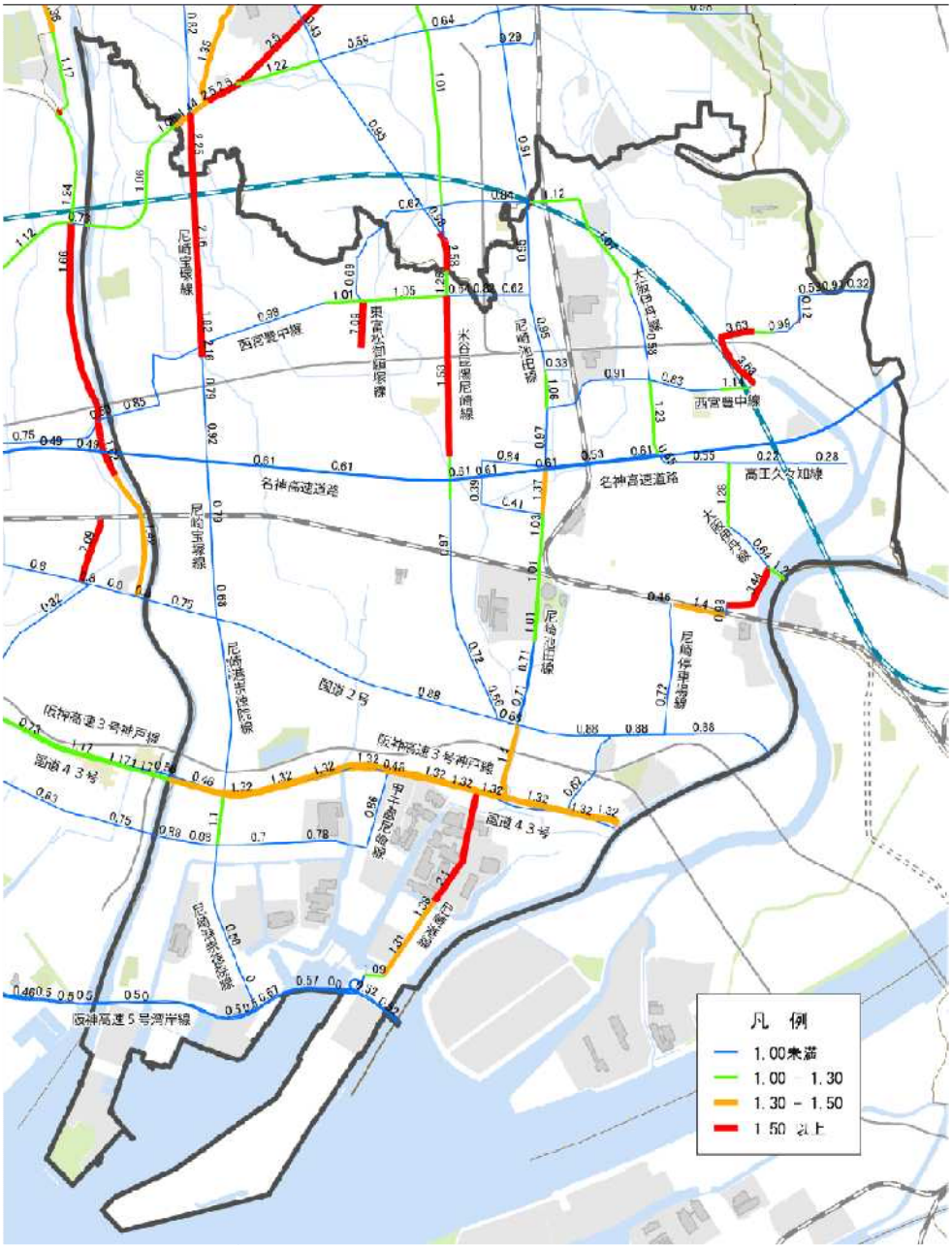
※　阪急バス㈱は、兵庫県運輸支局が管轄する営業所の台数。

出典：阪神バス㈱は、阪神バス㈱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㈱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

(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。



出典: 平成 22 年道路交通センサス

図 1.2.5 混雑度図

混雑度とは

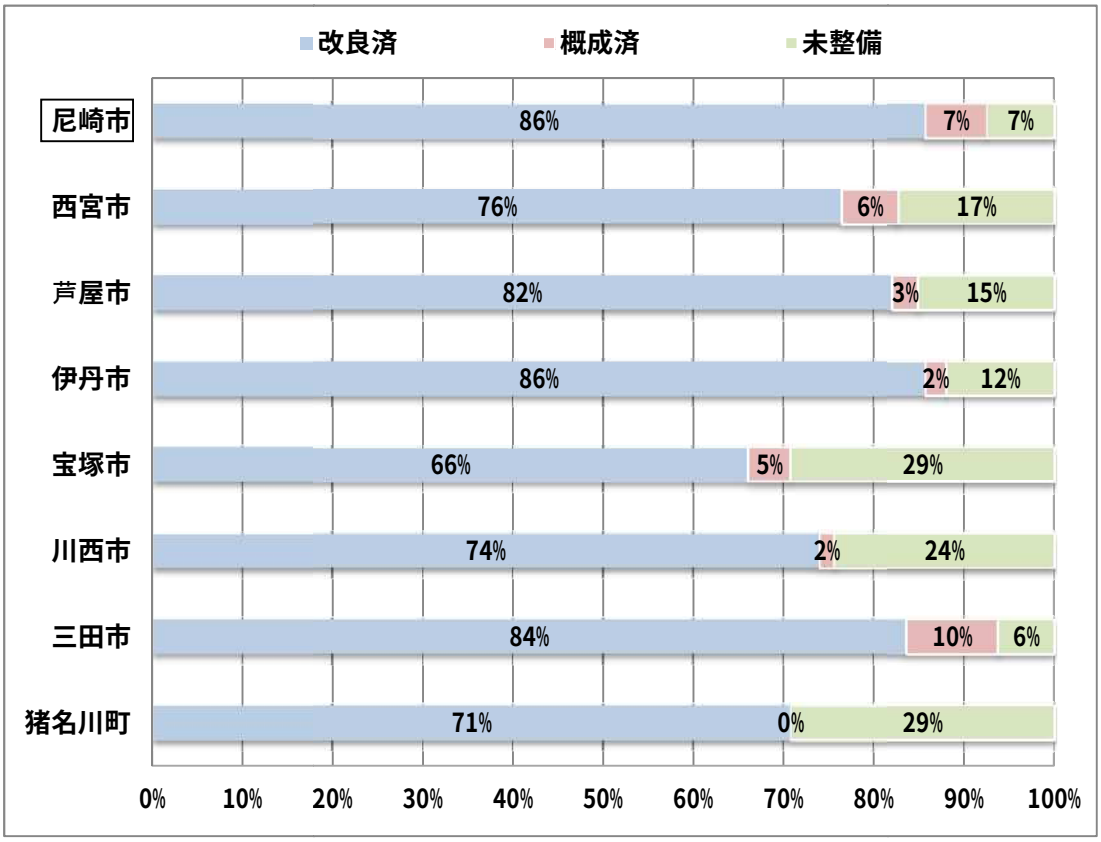
交通量に対する交通量の比　　混雑度＝交通量（台/12h）÷交通容量（台/12h）

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

更新

・尼崎市の都市計画道路の整備率は約 86%(平成 26 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。



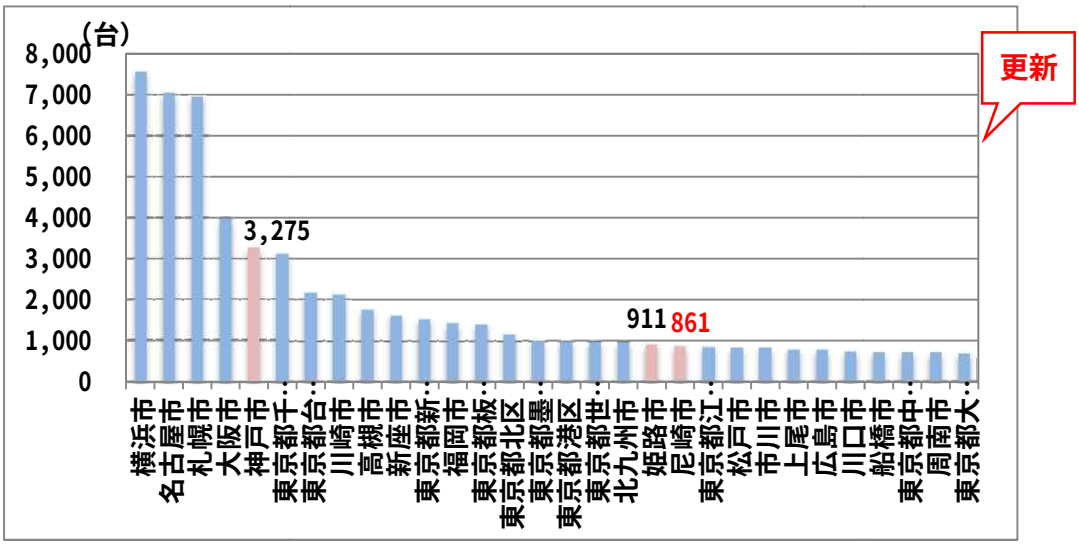
出典：平成 26 年都市計画現況調査（平成 26 年3月 31 日現在）

図 1.2.6　都市計画道路の整備状況

(5) 放置自転車の現状

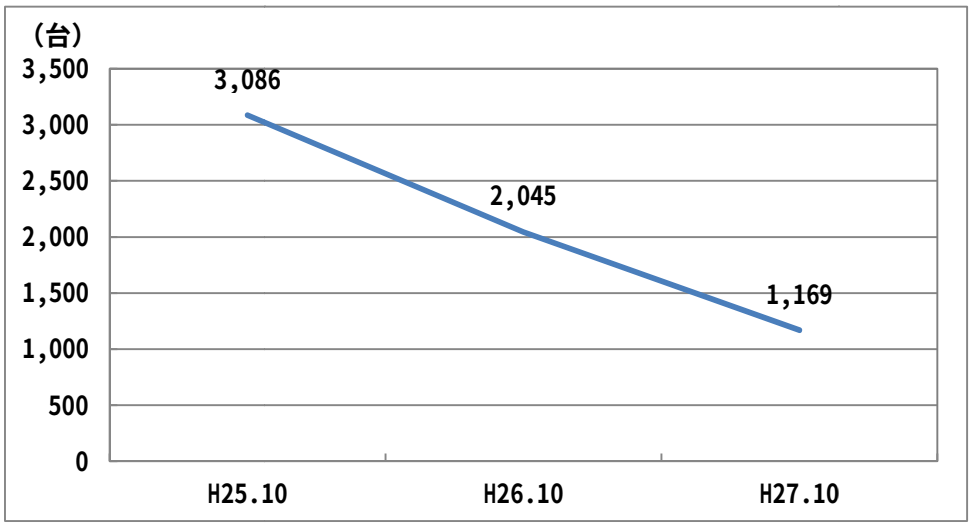
更新

・尼崎市の駅周辺における放置自転車台数は、指定管理者に対する一括委託等により近年激減しているものの、実態調査結果では、放置自転車の多い市区町村で 20 位、県内では、神戸市、姫路市に次いで多くなっている。



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 28 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。
　　1 駅における放置台数が 100 台以上の駅を集計対象。

図 1.2.7　放置自転車の多い市区町村（平成 26 年）



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

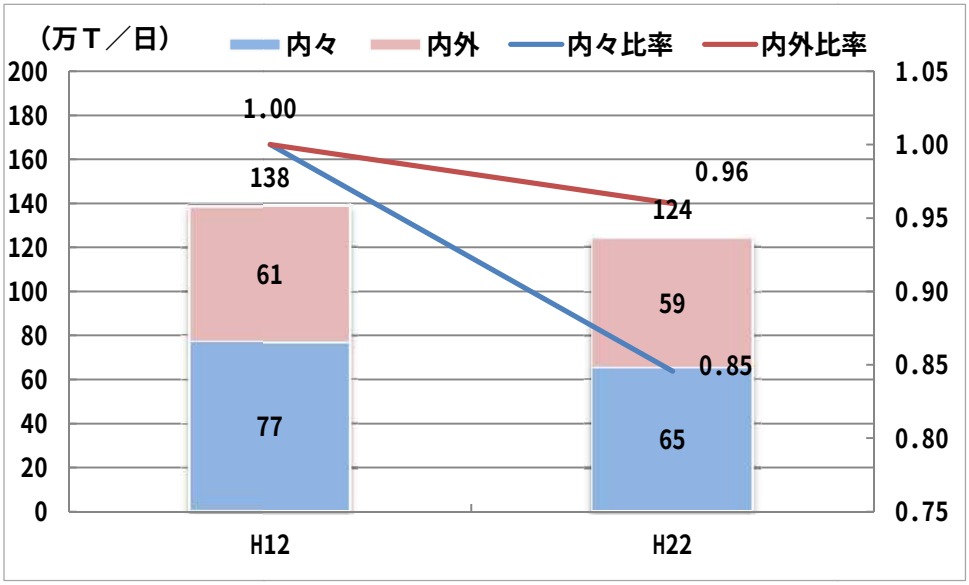
図 1.2.8　駅周辺の放置自転車台数（午前実態調査）の推移

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。



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）

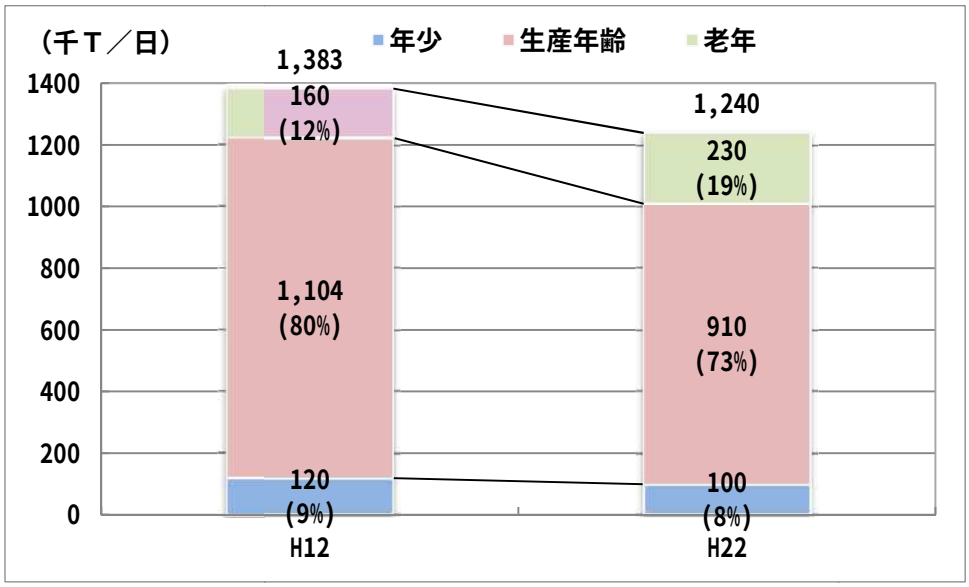
図 1.3.1　尼崎市関連トリップの変化

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

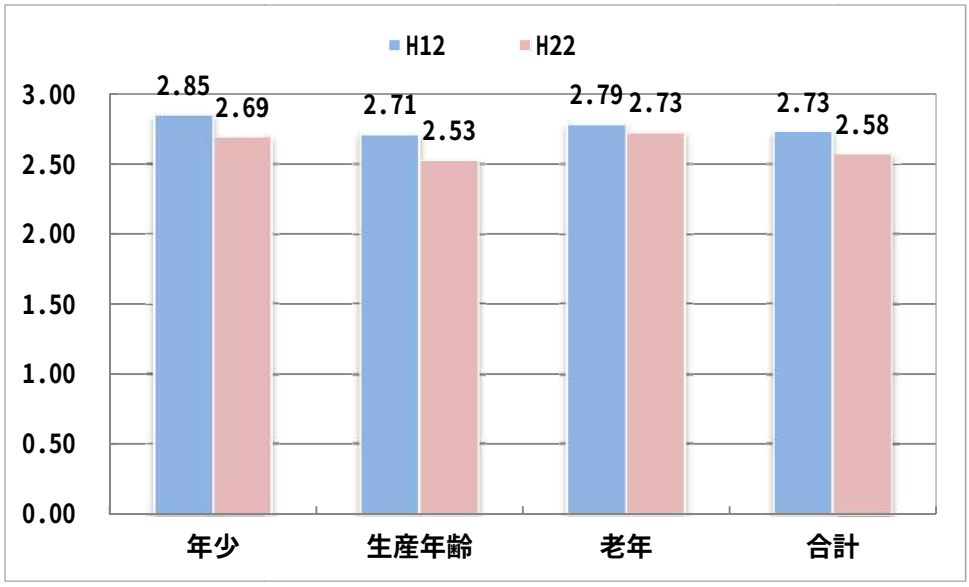
ページ移動

・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。



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）

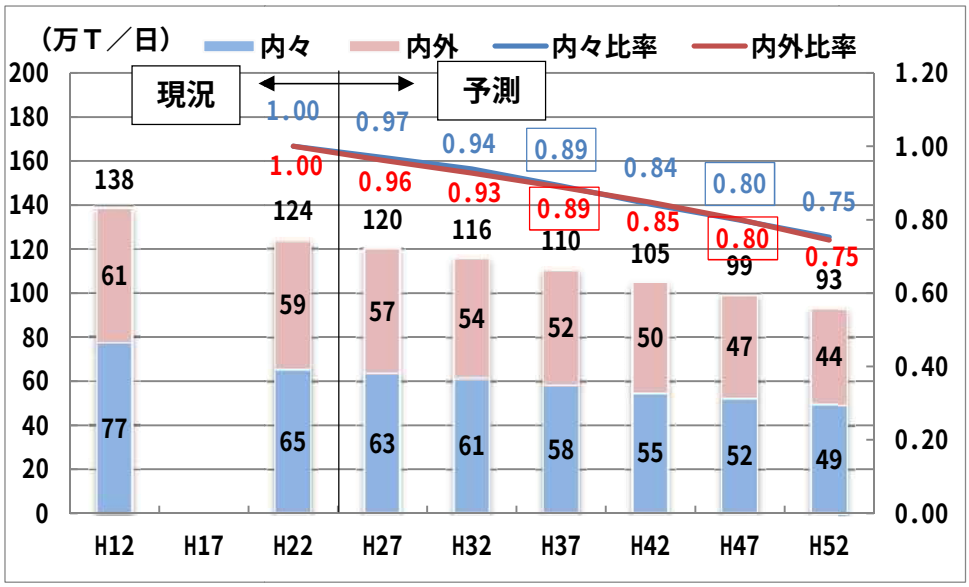
図 1.3.3　年齢 3 区分別の尼崎市関連トリップ数の変化



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 1.3.4　年齢 3 区分別の尼崎市関連トリップ原単位の変化

・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。



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

図 1.3.5　尼崎市関連トリップの推移

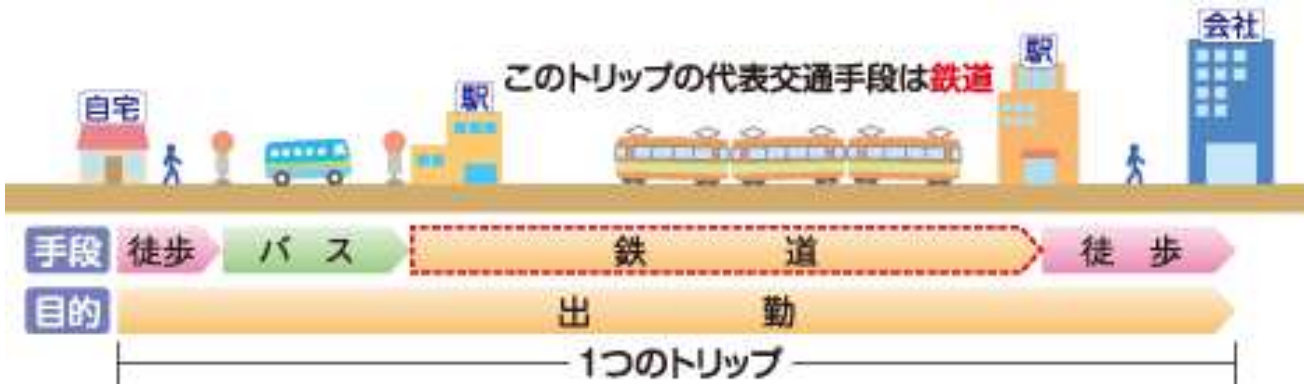
トリップとは

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

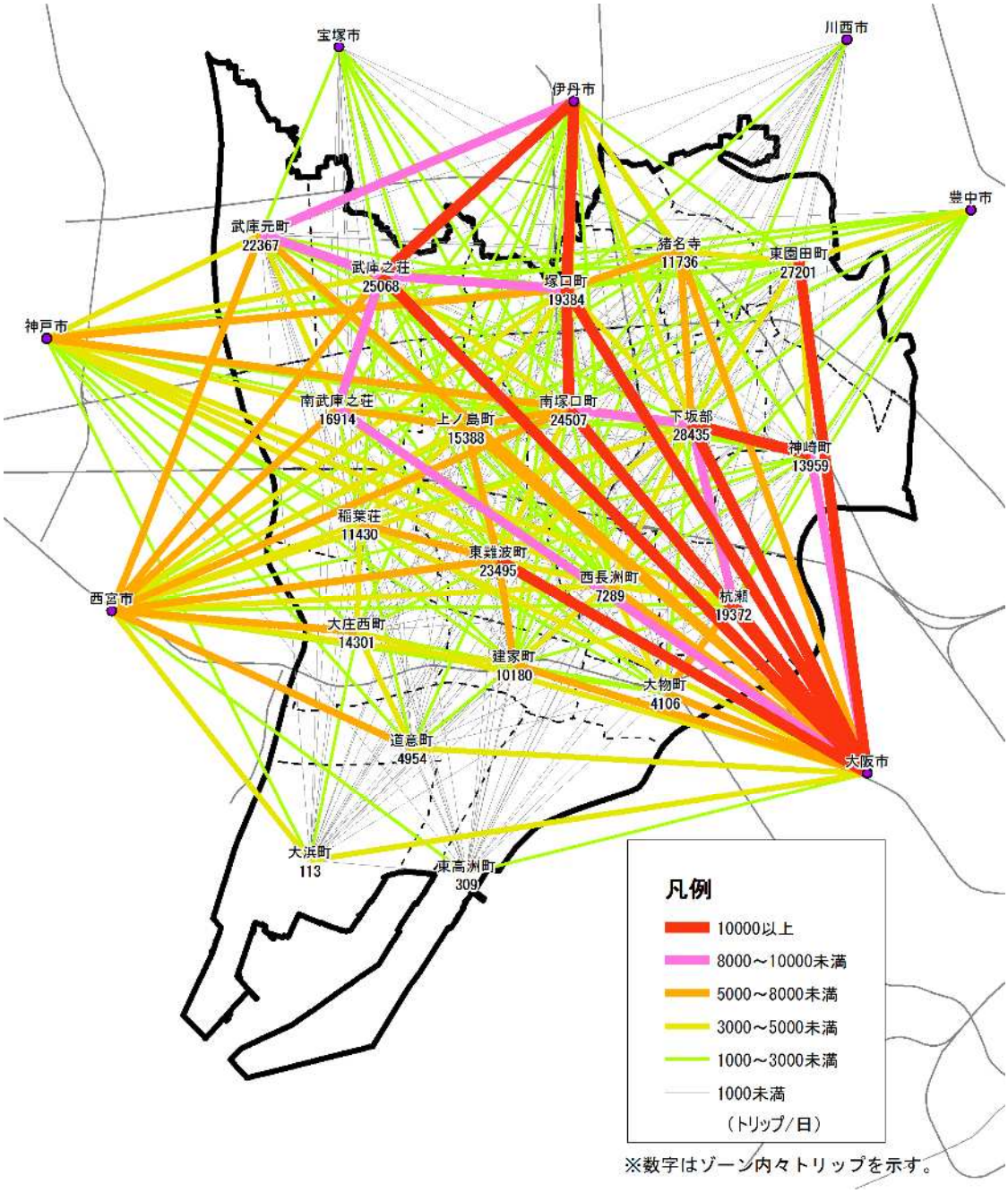
１日１人あたりの平均トリップ数



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。



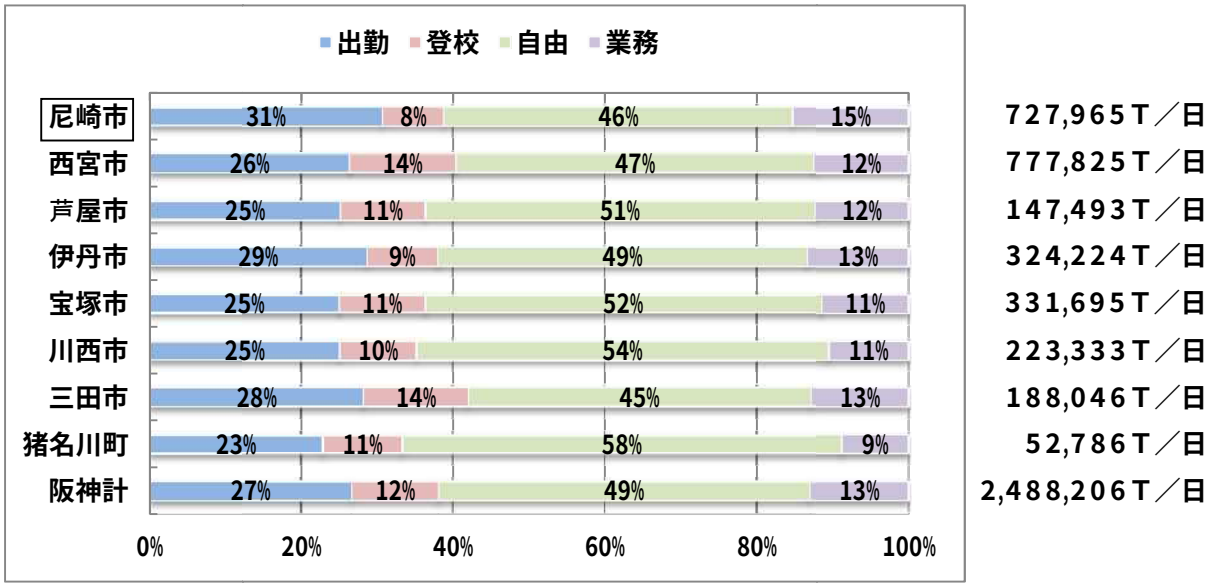
出典：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（H22）

図 1.3.6　尼崎市に出発地・到着地を持つ移動

(2) 移動目的

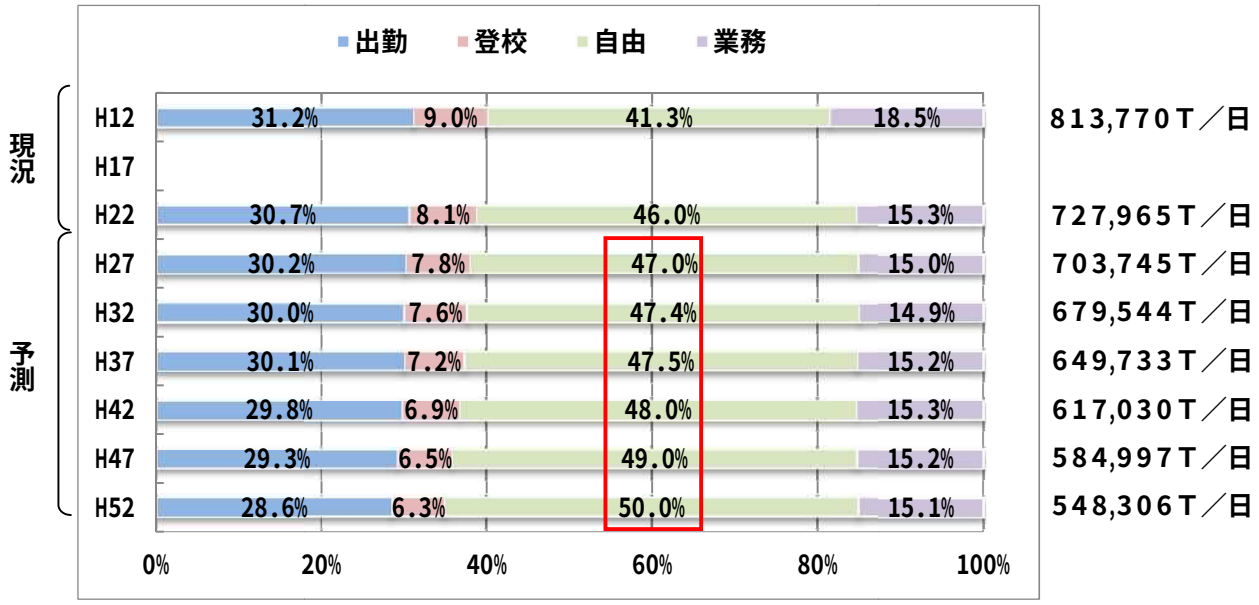
・移動目的の割合は、帰宅を除くと阪神地域の各市町で自由、出勤の順に高くなっている。

・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。



出典：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（H22）

図 1.3.7　市町別関連トリップの目的構成（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

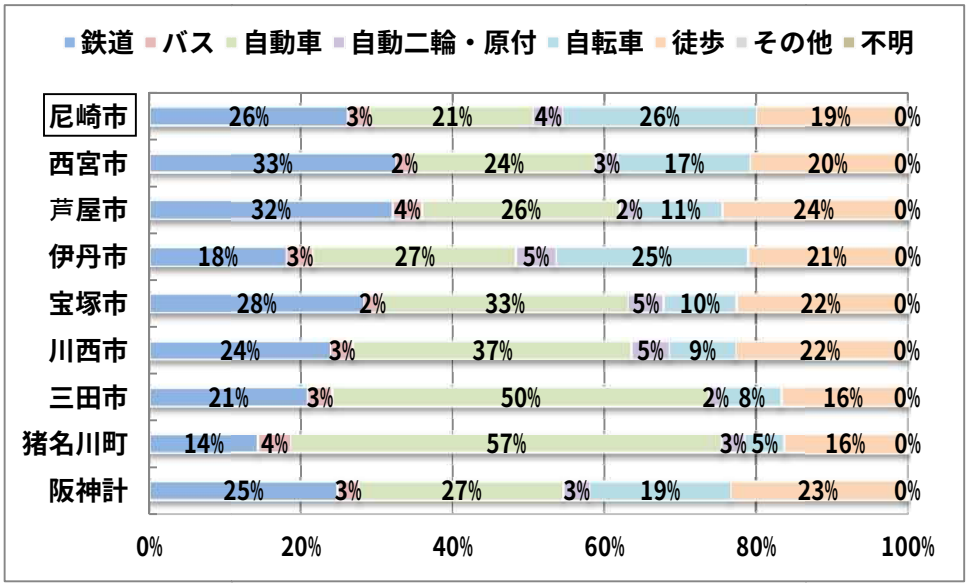
図 1.3.8　尼崎市関連トリップの目的構成の変化（帰宅除く）

(3) 交通手段

① 代表交通手段

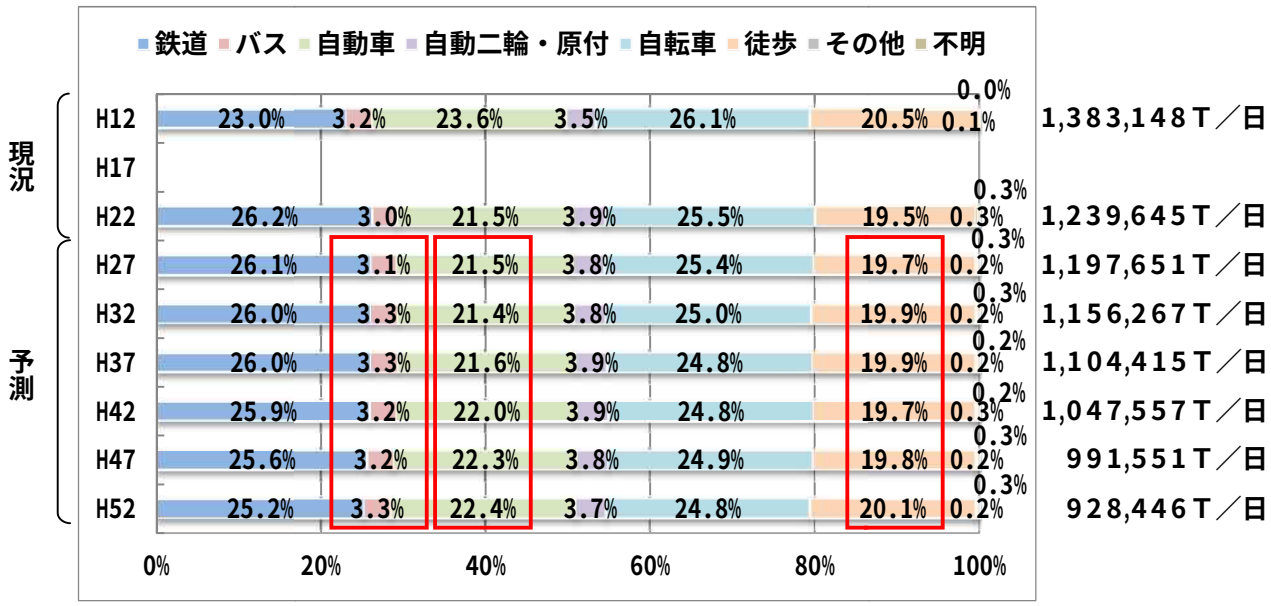
・尼崎市は、鉄道と自転車の利用割合が高く、特に自転車の利用割合が他市町と比べて高い。

・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。



出典：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（H22）

図 1.3.9　市町別関連トリップの代表交通手段分担率



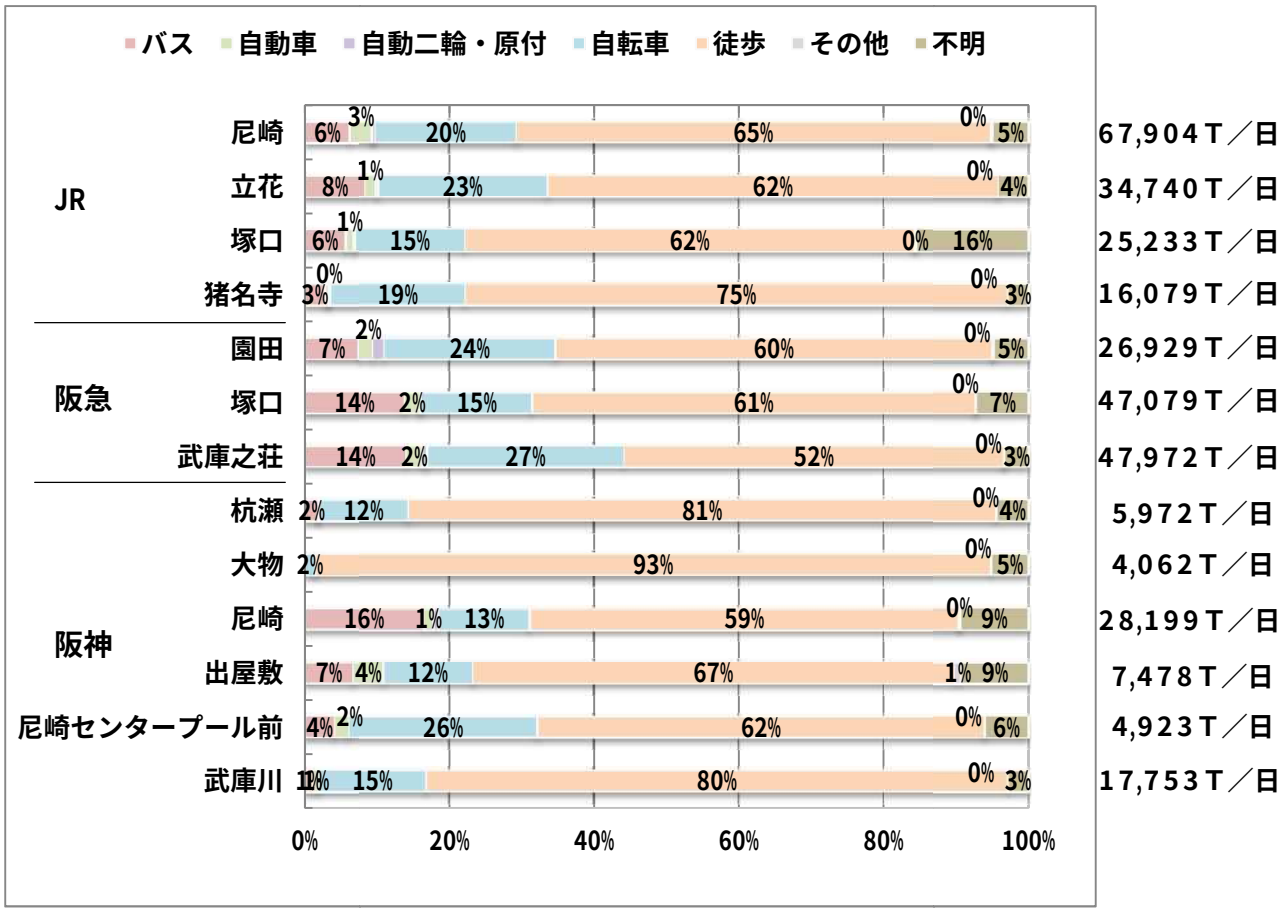
出典：第 4 回京阪神都市圏パーソントリップ調査（H12）
第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（H22）
H27～H52 は、第 5 回（H22）をもとにした推計値

図 1.3.10　尼崎市関連トリップの代表交通手段構成の変化

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。



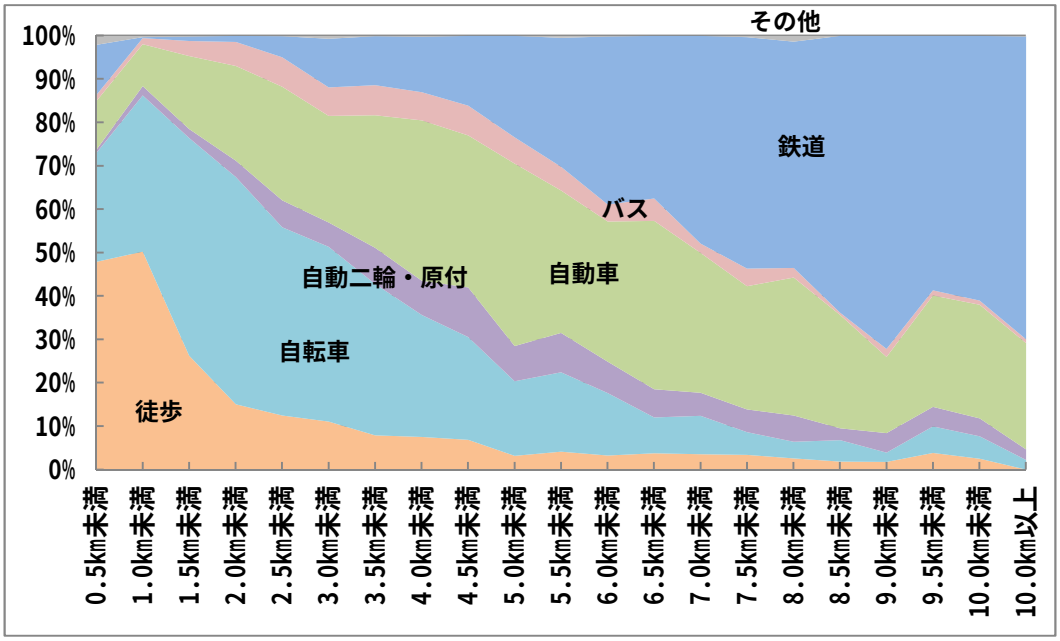
出典：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（H22）

図 1.3.11　鉄道駅端末交通手段トリップ

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。



出典：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（H22）

図 1.3.12　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

(4) クルマ利用特性

更新

・尼崎市民の約 6 割程度は、クルマを自由に使えないクルマ移動制約者と考えられ、阪神地域の中で最も割合が高くなっている。

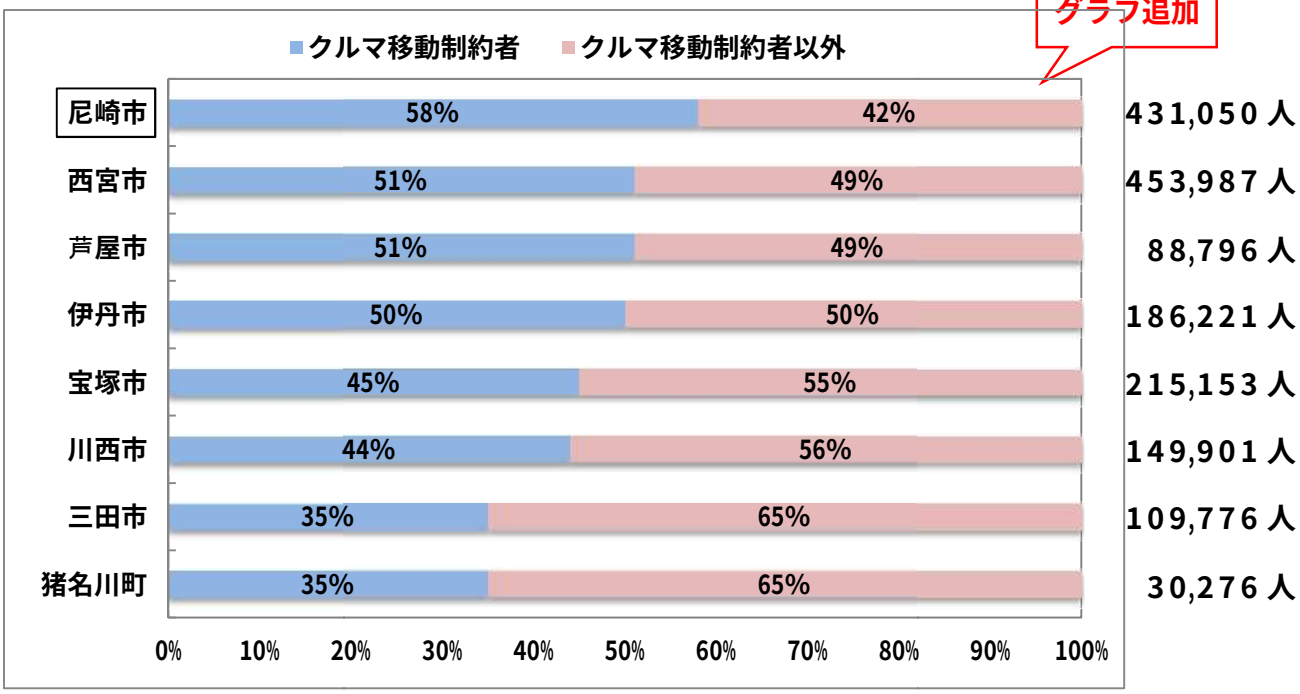
・平成 12 年から平成 22 年の 10 年間で、その割合は、ほとんど変化していない。

クルマ移動制約者は、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

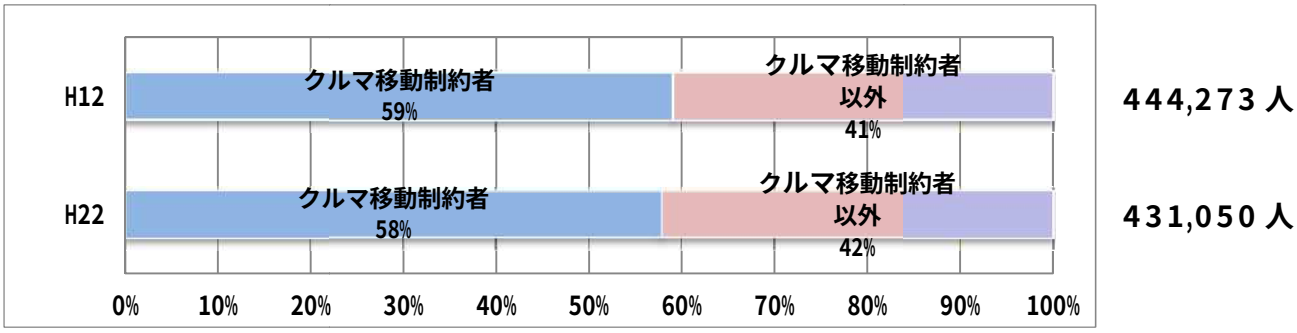
・世帯に自家用車がない

グラフ追加



出典：第５回近畿圏パーソントリップ調査（H22）

1.3.13　市町別クルマ移動制約者人口



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）

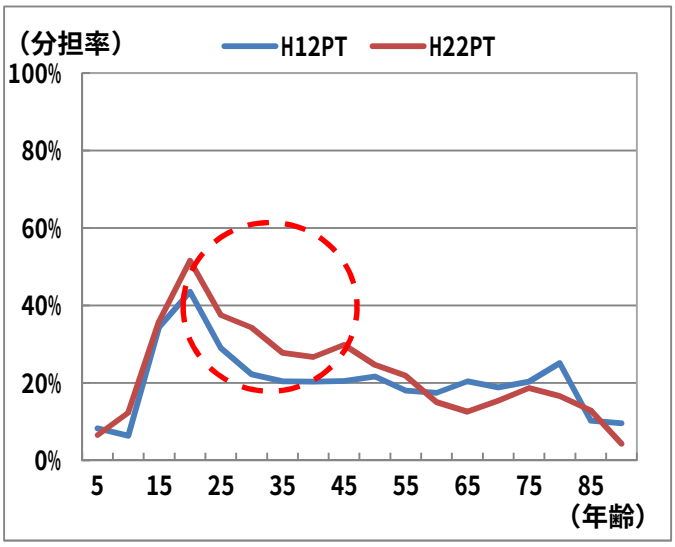
図 1.3.14　クルマ移動制約者人口の変化（尼崎市民）

・平成 12 年から平成 22 年の 10 年間で、20～40 代の鉄道・バスの利用割合が増加し、自動車利用割合が減少しているが、高齢者の自動車利用割合は増加しており、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。

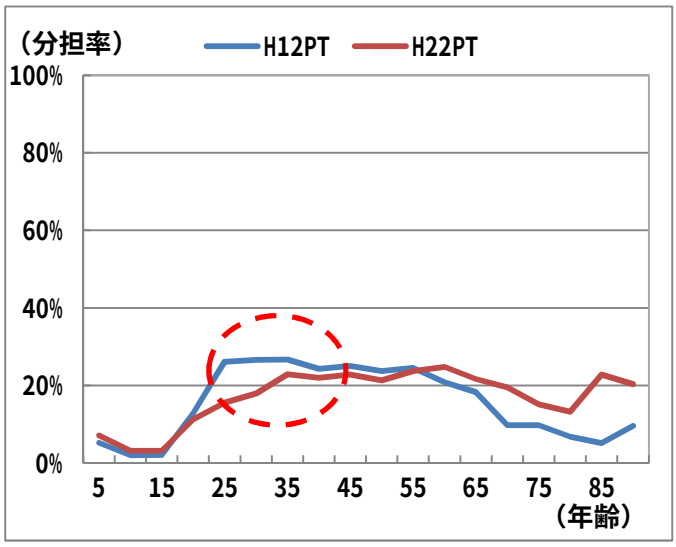
・なお、自転車利用割合は、高齢者で増加している。

グラフ追加

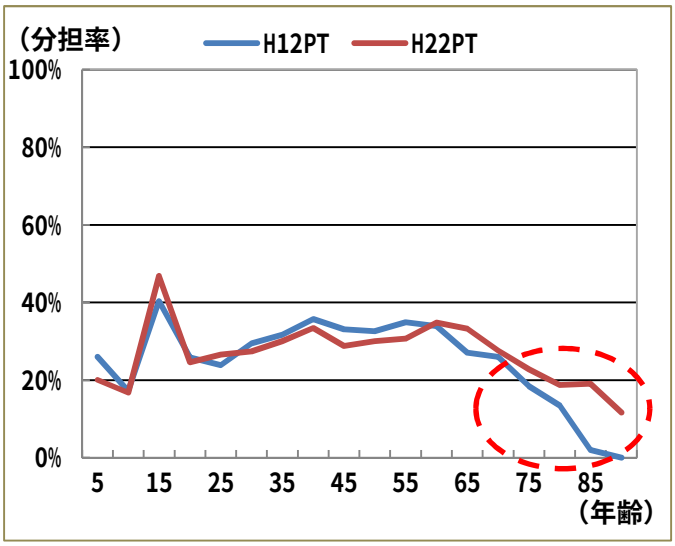
［ 鉄道・バス ］



［ 自動車 ］



［ 自転車 ］



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 1.3.15　尼崎市民の年齢別移動手段分担率

ページ追加

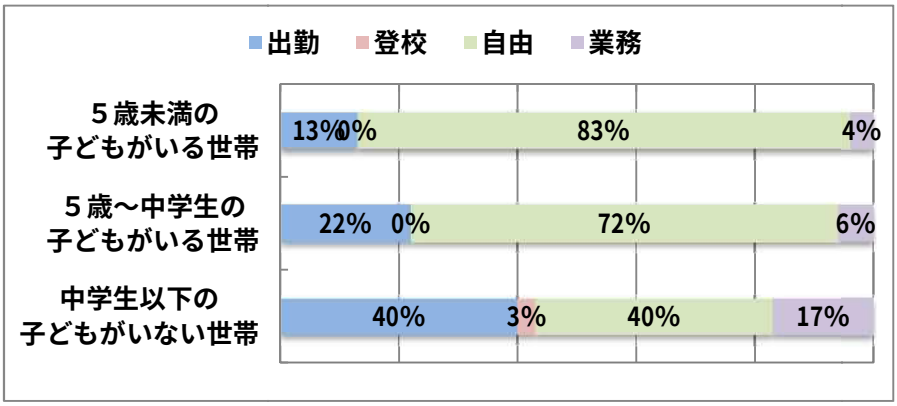
(5) 子育て世代の移動特性

・尼崎市の子育て世代の移動目的の割合は、自由が高く、特に５歳未満の子どもがいる世帯では約８割を占めている。

・移動手段は、自転車の利用割合が高く、５歳～中学生の子どもがいる世帯では約６割を占め、５歳未満の子どもがいる世帯では、徒歩の割合も高くなっている。

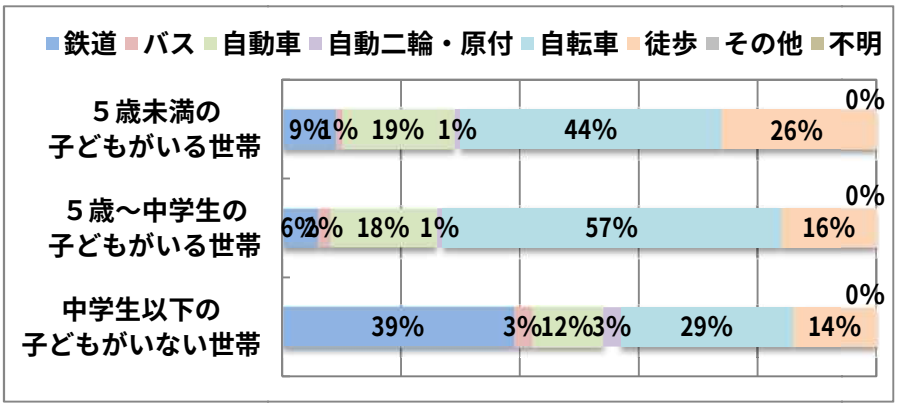
子どもは母親と行動を共にすることが多いと考えられるため、本計画における子育て世代の移動は、以下に該当する人に着目した。

・中学生以下の子どもがいる世帯の 20～49 歳の女性



出典：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（H22）

図 1.3.16　尼崎市民の女性の移動目的構成（帰宅除く）



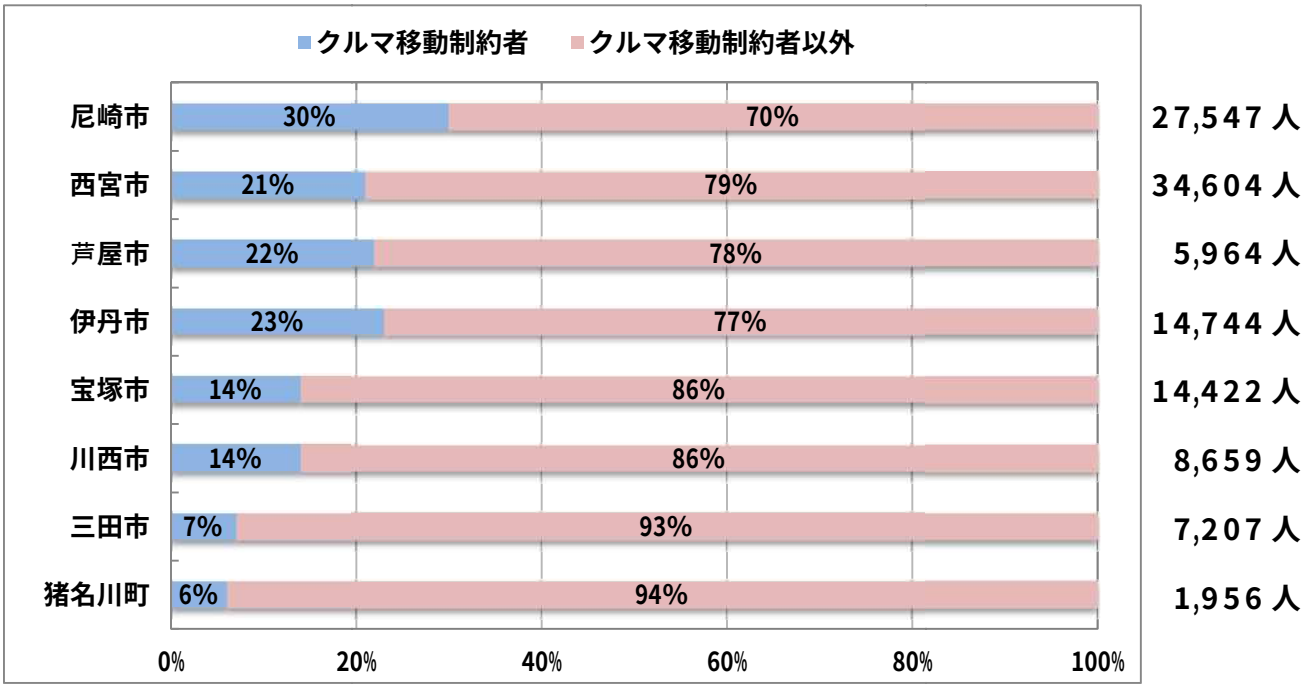
出典：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（H22）

図 1.3.17　尼崎市民の女性の代表交通手段分担率

ページ追加

・尼崎市の子育て世代の移動制約者の割合は、他市町と比べて高くなっている。

・若者のクルマ離れの傾向もあることから、今後、自動車を利用手段として選択しない子育て世代は増加し、公共交通の利用割合が増加すると見通される。



出典：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（H22）

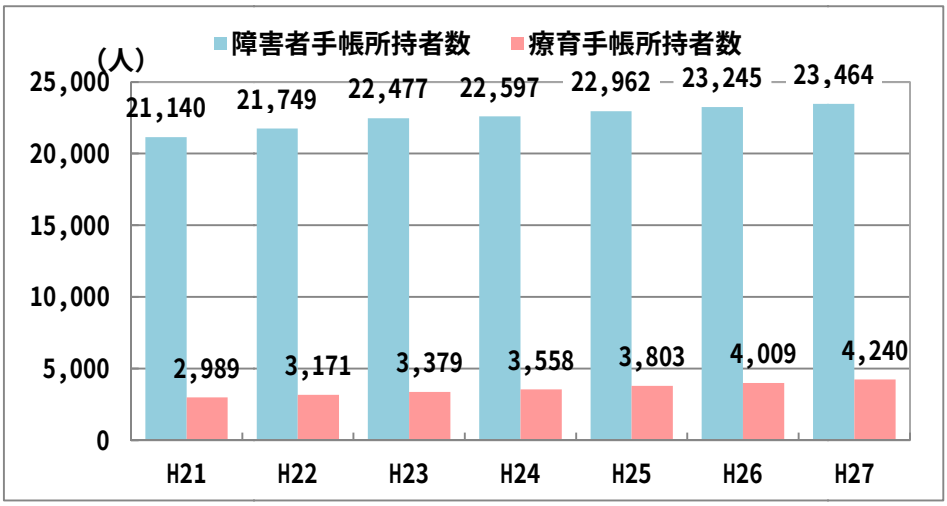
図 1.3.18　子育て世代のクルマ移動制約者割合

ページ追加

(6) 高齢者・障害者の移動特性

・尼崎市の身体障害者手帳、療育手帳保持者数は増加傾向にある。

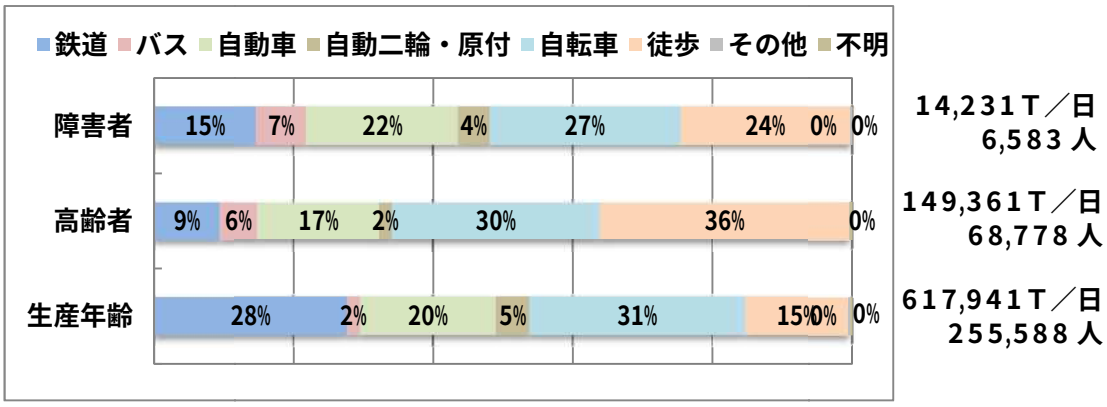
・高齢者、障害者は、生産年齢層と比べて、バス、徒歩での移動が多く、生産年齢層とほぼ同じ割合で自転車や自動車を利用している。



※　各年３月 31 日現在。

出典：尼崎市資料

図 1.3.19　身体障害者手帳・療育手帳保持者数の推移



※　外出が困難でない人で集計。

※　「障害者」は障害者手帳または療育手帳保持者。

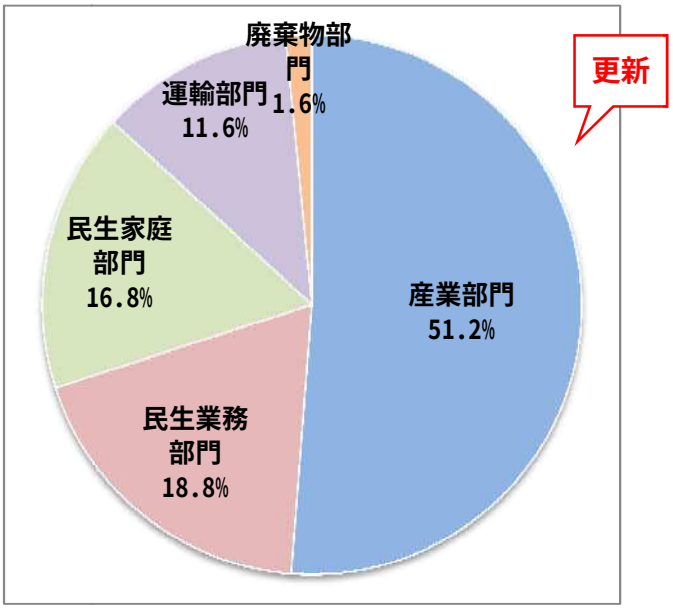
出典：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（H22）

図 1.3.20　尼崎市の高齢者・障害者の移動交通手段分担率

1.4 環境

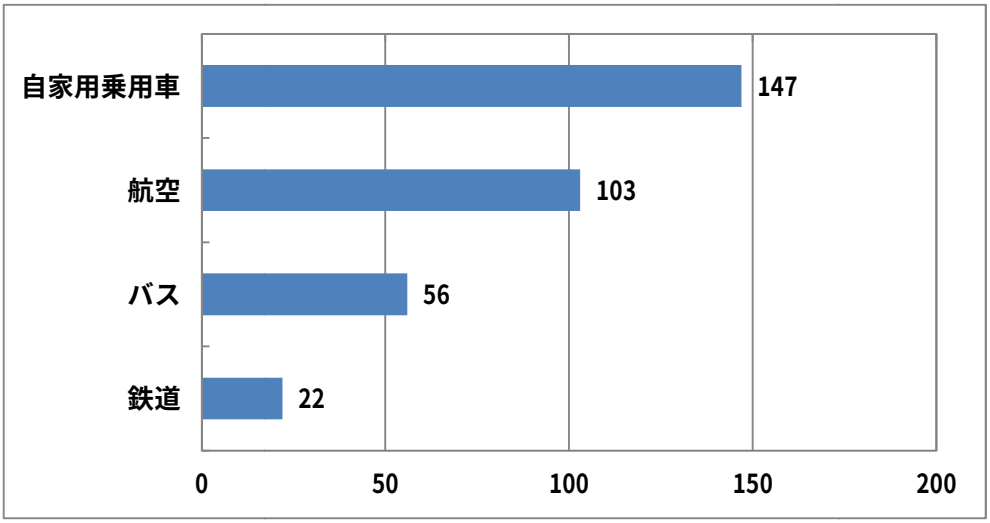
・市内の二酸化炭素排出量の約１割を占める運輸部門は、その大半が自動車交通（自家用車・業務用車）によるものであり、「環境モデル都市」※として、より環境負荷の小さい交通手段への転換など交通面からの取り組みの充実が求められる。

※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。



出典：市内温室効果ガス排出量推計結果 報告書
平成 28 年 3 月（尼崎市）

図 1.4.1　部門別二酸化炭素排出量の割合（平成 26 年）



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）

図 1.4.2　輸送量当たりの二酸化炭素の排出量（旅客）

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、人の動きも老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。

■ 多いクルマ移動制約者

クルマ移動制約者（運転免許を持っていない、または、世帯に自家用車がない者）が市民の約６割を占めており、また、子育て世代でも他都市と比較してクルマ移動制約者が多く、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、高齢者や障害者の移動手段としても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や安全性の確保も求められている。

■ 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。

■ 産業都市としての役割

産業について阪神地域で比較すると、工業が突出しており、また、商業が２番目の規模となっており、公共交通や道路ネットワークが通勤や物流を支える役割が大きい。

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。

・尼崎市地域交通計画においては、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。

・尼崎市地域交通計画においては、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

【数値目標】

○ ５歳未満の子どもがいる世帯の転出超過世帯数（382 世帯⇒半減）

○ 尼崎市のイメージがよくなったと回答した市民の割合（34.8%⇒50.0%）

数値目標追加

・経済の好循環と「しごと」の安定を目指す

【数値目標】

○ 市の施策を活用して生み出した新たな雇用数（５年後に 350 人）

○ 新たな事業にチャレンジしている人・事業者数を増やす
（５年間で 1,800 人・社）

・超高齢社会における安心な暮らしを確保する

【数値目標】

○ 生きがいを持つ高齢者の割合（71.0%⇒75.9%）

○ 65～74 歳の要介護認定者数の割合
（平成 32 年度推計値 3.7%⇒3.7%以下）

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。

・尼崎市地域交通計画においては、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・ずっと住み続けたいまち」

「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 2.3.1　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】

更新

尼崎市における立地適正化計画では、これまで取り組んできた土地利用施策をはじめとする各種施策を踏襲しつつ、生活に必要な都市機能や居住機能の配置を明らかにし、更新及び既存ストックについて、特に人口減少、高齢化への対応も含め持続可能な都市構造をめざすため、新たな誘導施策を活用し、各種施設を緩やかに誘導することで、都市計画マスタープランに示す持続可能なまちづくりに取り組む。

＜立地適正化計画の概要＞

追加

目標年次

平成 35 年（2023 年）

立地適正化計画におけるめざすまちの姿

「みんなが暮らしやすいまち ～ 安全性・利便性・快適性の維持向上」

「みんなが働きやすいまち ～ 職住近接の強みを活かす」

「みんなが惹かれるまち ～ シビックプライドの醸成」

都市づくりの視点

① 既存ストックを活かした多様な都市空間を提供できる都市づくり

② 市民生活や経済活動を支える交通ネットワークづくり

③ 安全で利便性が高い、健康で快適な都市居住が維持できる都市づくり

④ 安心して働くことができる都市づくり

⑤ 新たなイメージを発信できる都市づくり

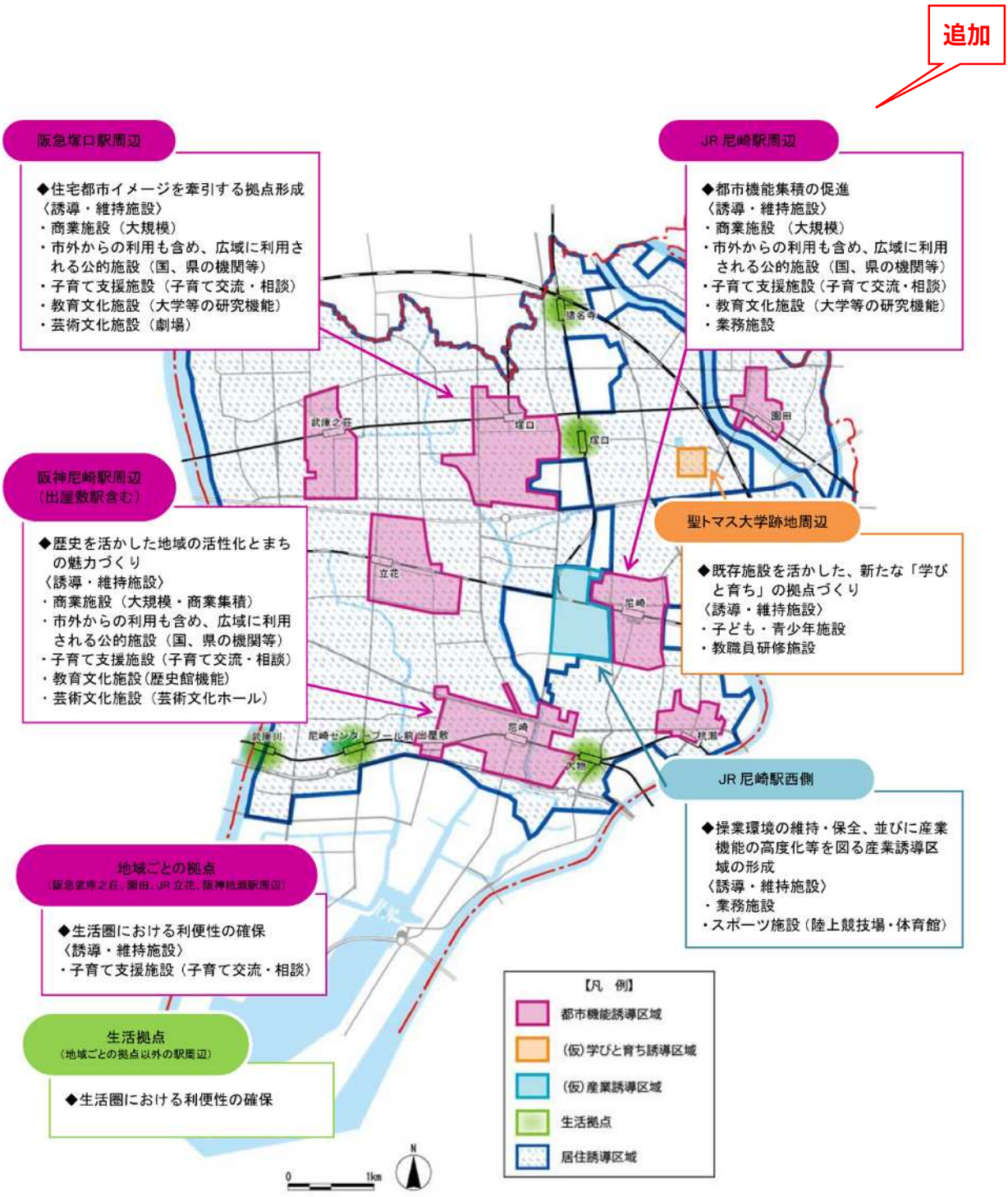


図 2.4.1　都市機能誘導区域と都市づくりの方向性・誘導施設

ページ追加

2.5 骨格交通ネットワーク

骨格となる交通ネットワークは、交通手段間の乗り継ぎを行う交通拠点相互を連絡するとともに、鉄道及び幹線的な道路網で構成している。

交通拠点は、主に市域内外移動の乗り継ぎポイントとなる広域交通拠点と市内移動の乗り継ぎポイントとなる地域交通拠点を設定し、広域交通拠点は、交通手段間を連絡する交通結節機能だけでなく、まちづくりに関連した都市機能の充実を図っていく。

交通軸は、東西方向を鉄道、南北方向を路線バス（交通拠点間については幹線バス、地域と交通拠点間は地域線バス）が主な役割を担っている。

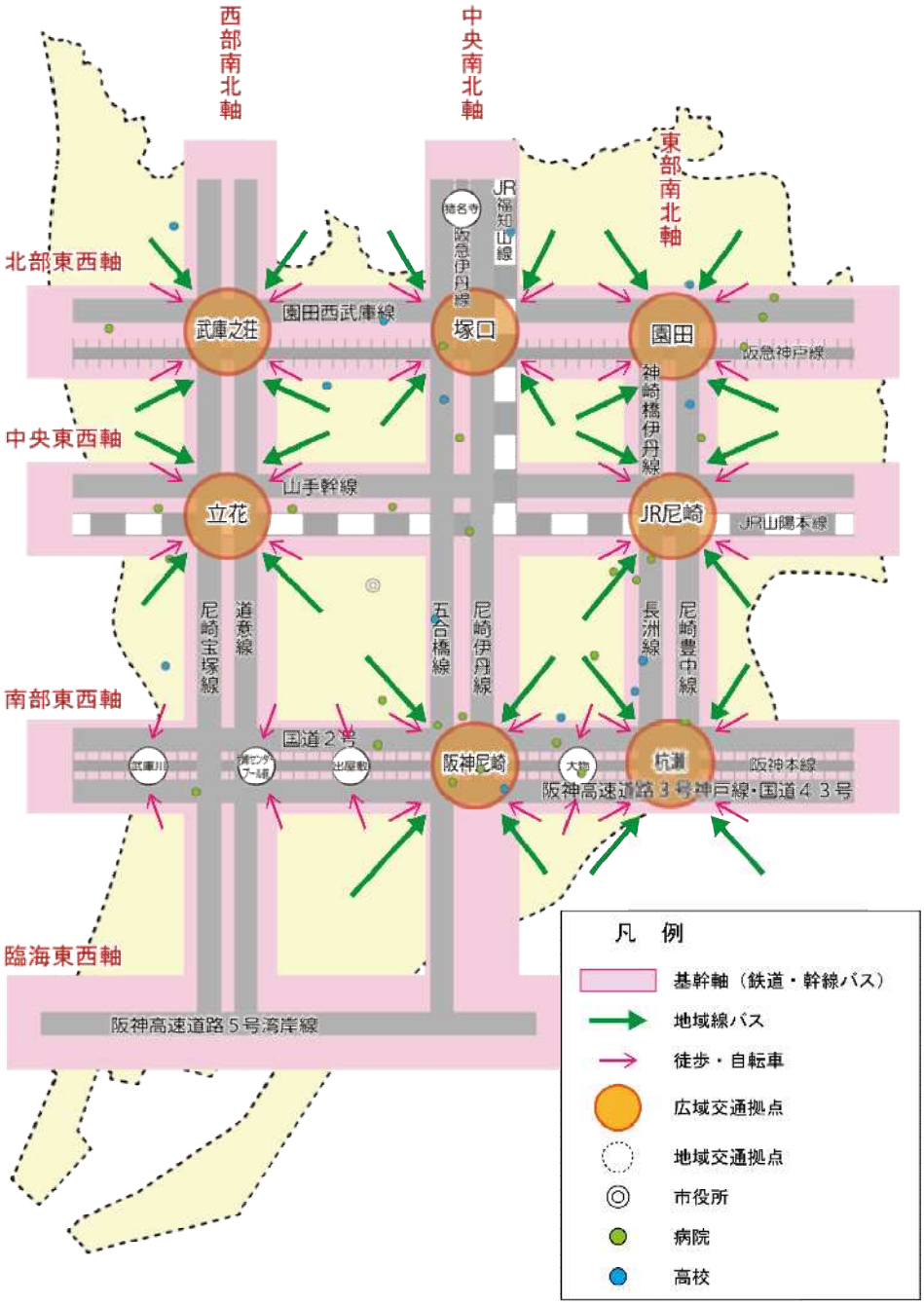


図 2.5.1　骨格交通ネットワーク【尼崎７基幹軸】