

ニ 崎 市

地域交通計画

(答 申 案)

平成29年3月
尼崎市地域交通政策審議会

目 次

頁

1. 地域交通計画策定の目的など	1
1. 1 計画策定の目的	1
1. 2 計画の対象範囲	1
1. 3 計画の位置づけ	2
1. 4 計画期間	2
2. 交通を取り巻く現状と課題	3
2. 1 人口・経済	3
2. 2 交通	7
2. 3 人の動き	18
2. 4 環境	32
2. 5 交通を取り巻く現状のまとめ	33
3. まちづくりの目標	34
3. 1 尼崎市総合計画（まちづくり構想）【平成 25 年 3 月】	34
3. 2 尼崎版総合戦略【平成 27 年 10 月】	35
3. 3 尼崎市都市計画マスタープラン【平成 26 年 3 月】	37
3. 4 尼崎市立地適正化計画【平成 29 年 3 月】	39
4. 地域交通計画の基本理念と施策体系など	41
4. 1 地域交通計画の方向性	41
4. 2 基本理念と基本目標	42
4. 3 骨格交通ネットワーク	43
4. 4 基本方針と施策体系	45
5. 計画の実現に向けて	71
5. 1 市民・交通事業者・行政の協力	71
5. 2 地域公共交通と他分野との連携	72
5. 3 社会情勢の変化に対応した計画の見直し	73
■ 用語集	74

1. 地域交通計画策定の目的など



1. 1 計画策定の目的

少子化・高齢化の進展、また、環境や健康に関する意識の高まりといった昨今の社会潮流に加え、尼崎市では、子育て世帯の転出超過という顕著な傾向もあり、大都市近郊にありながら長期的な人口減少が続いています。

市内の人の移動に着目すると、平坦な地形でコンパクトな市域に都市機能を集積していることから、運転免許や自家用車を持たない人の割合が高く、自転車が多く利用されています。

また、昨今では、利用者の減少に伴って極めて厳しい経営状況となった市営バス事業を、平成28年3月に廃止して民間事業者へ移譲しましたが、民間移譲後においても、将来にわたって市民にとって必要なバス交通サービスを確保していく必要があります。

一方で、国においては、平成26年8月の「都市再生特別措置法」の改正により、居住機能や公共施設も含めた医療、福祉や商業などの都市機能の誘導と、それと連携した持続可能な公共交通ネットワーク形成が推進されており、本市においても、そうした趣旨を反映した「立地適正化計画」を策定しています。

この立地適正化計画の趣旨も踏まえ、交通面において持続可能なまちづくりを進めるためには、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考え方にに基づき、主要な拠点などを結ぶ公共交通の利便性及び持続可能性の向上を図る必要があります。

こうしたことから、尼崎市の特性を踏まえつつ、過度に自動車に頼ることなく、様々な交通モードが有機的に連携し、誰もが移動しやすい交通環境の実現をめざして地域交通計画を策定します。

1. 2 計画の対象範囲

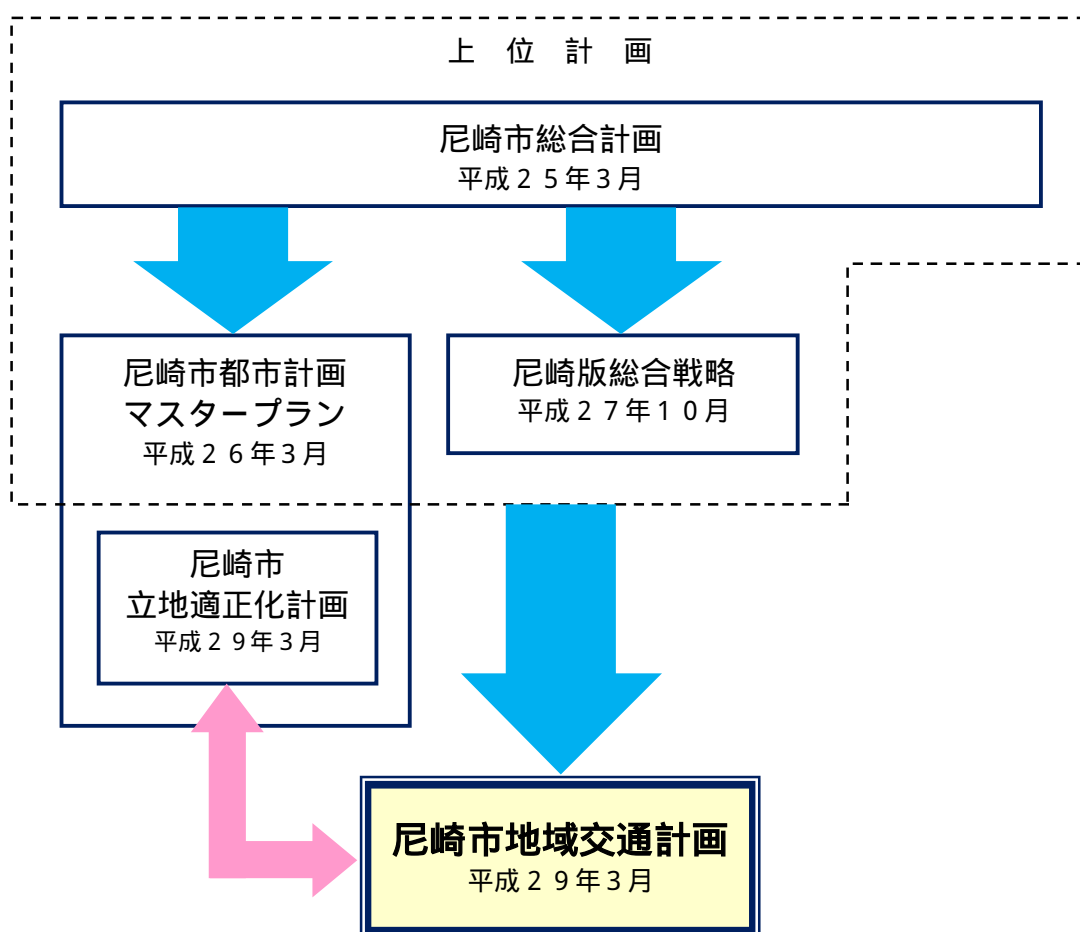
地域交通計画においては、主に日常生活における人の移動に着目し、公共交通（鉄道、バス、タクシー）、自動車、自転車と徒歩による移動に関する施策を対象の範囲とします。



1. 3 計画の位置づけ

尼崎市地域交通計画は、本市の行政運営の総合的かつ最上位の行政計画である「尼崎市総合計画」、尼崎市総合計画を基に、まち・ひと・しごとの分野に焦点を絞ったアクションプランとして策定された「尼崎版総合戦略」、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す「尼崎市都市計画マスタープラン」を上位計画としています。

また、尼崎市都市計画マスタープランの一部であり、主要な鉄道駅周辺に都市機能を誘導して生活利便性の維持・向上を図ることなどを掲げる「立地適正化計画」と緊密に連携しています。



1. 4 計画期間

本計画の計画期間は、平成29年度（2017年度）～平成38年度（2026年度）の10年間とし、交通を取り巻く環境に大きな変化があった場合など、必要に応じて見直しを行います。

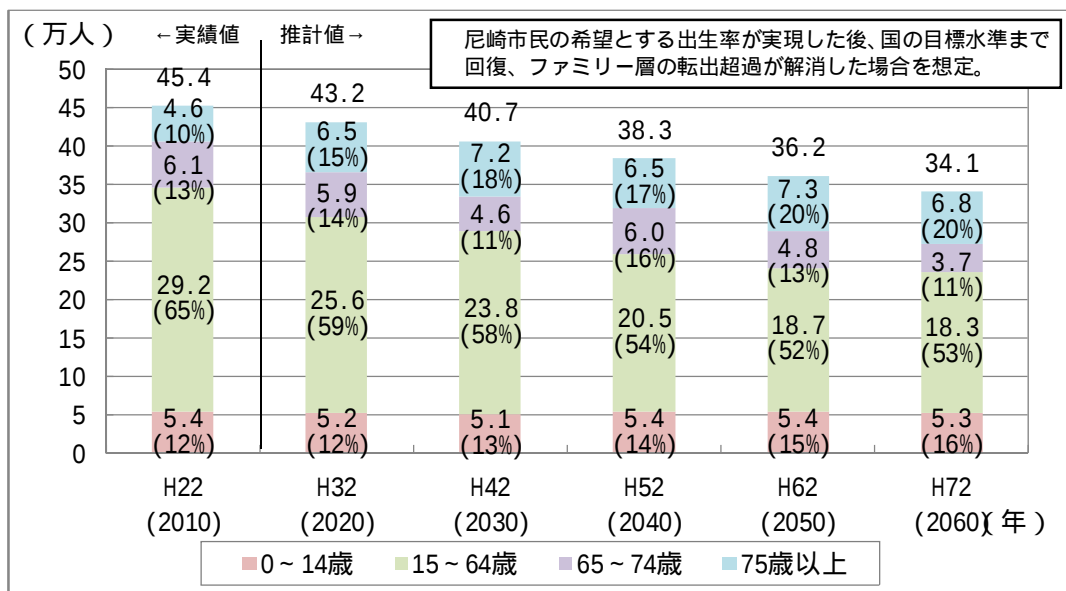
計画期間：平成29年度(2017年度)～平成38年度(2026年度) 10年間

2. 交通を取り巻く現状と課題

2.1 人口・経済

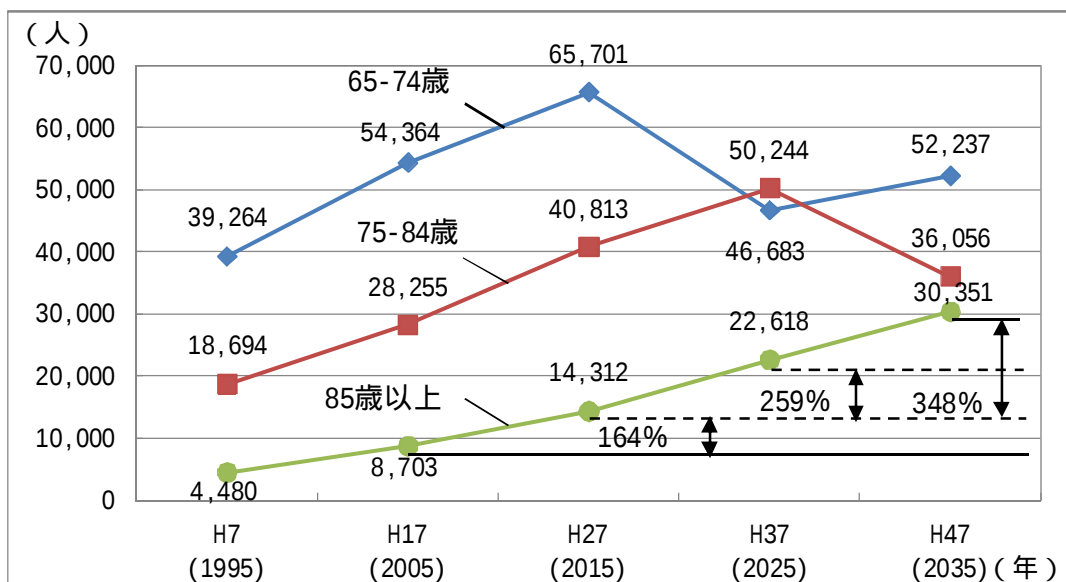
(1) 人口

- ・ 尼崎市の人口は、今後も減少傾向で推移し、急速な勢いで高齢化が進展すると見込まれています。
- ・ 平成 52 (2040) 年には、65 歳以上の高齢者が占める割合が 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ます。



出典：尼崎市人口ビジョン（平成 27 年 10 月）

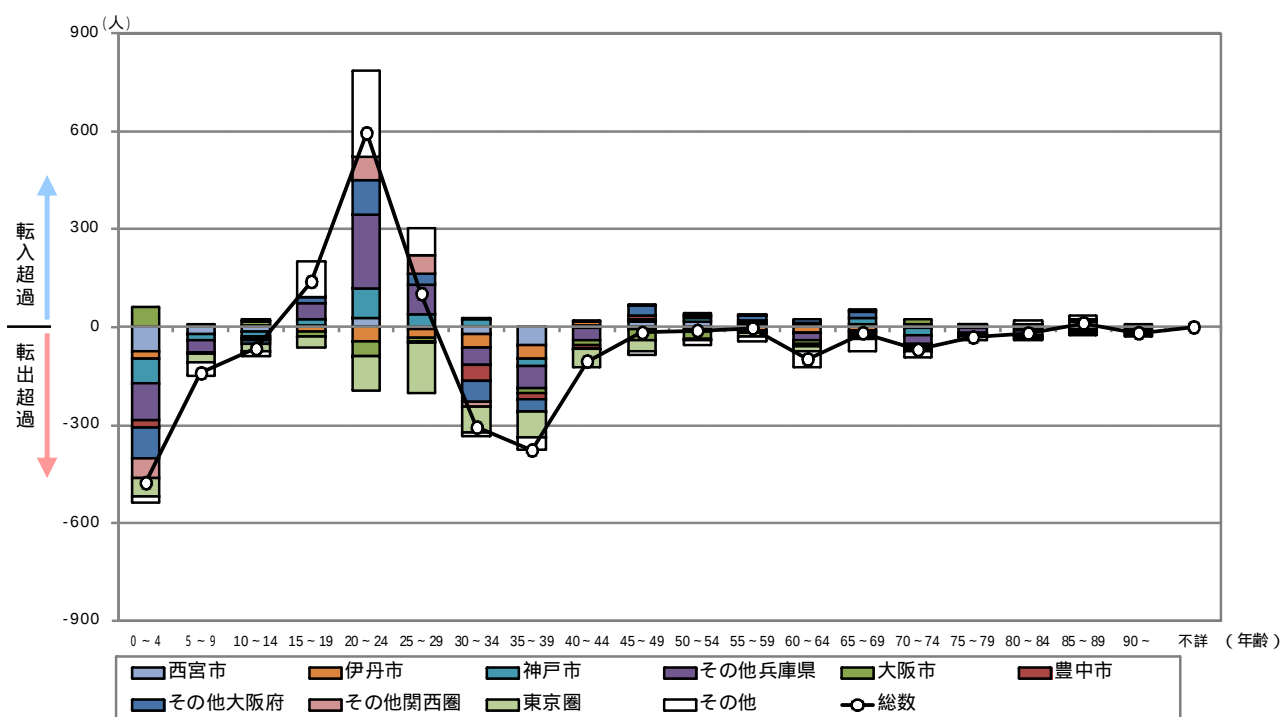
図 2.1.1 年齢 4 区分別人口



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
[尼崎版総合戦略（平成 27 年 10 月）より]

図 2.1.2 高齢者人口の推移

- ・平成25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、就学前の子どもがいる世帯（子育て世帯）が市外へ転出する傾向が顕著になっています。



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 2.1.3 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 9,145 億円（平成 26 年） 製造品出荷額等は、約 1 兆 3,146 億円（平成 26 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 2 番目に多く、製造品出荷額等では突出して最も多くなっています。



出典：商業統計調査結果表（兵庫県統計課）

図 2.1.4 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 2.1.5 製造品出荷額等（平成 26 年）

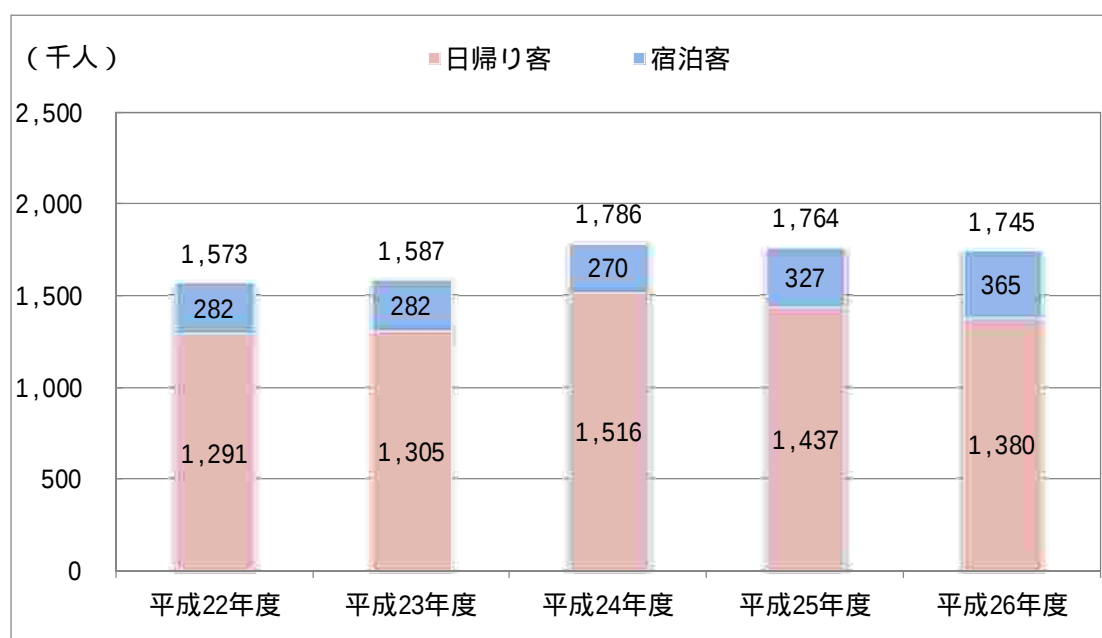
(3) 観光

- ・尼崎市の観光入込客数は、年間約 1,745 千人（平成 26 年度）となっており、阪神地域では 6 番目となっています。
- ・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ます。



出典：兵庫県観光動態調査

図 2.1.6 市町別観光入込客数（平成 26 年度）



出典：兵庫県観光動態調査

図 2.1.7 観光入込客数の推移

2.2 交通

(1) 尼崎市の交通網

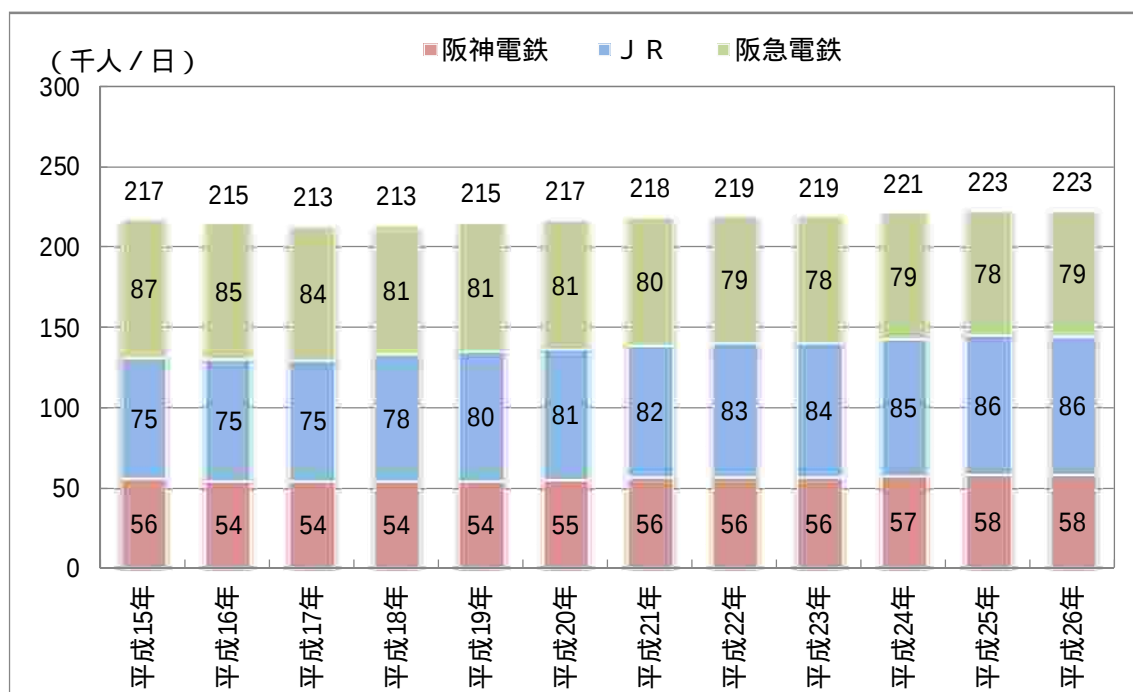
- ・ 尼崎市内の鉄道は、阪急神戸線、ＪＲ神戸線と阪神本線が東西方向に運行しており、阪急伊丹線とＪＲ福知山線が南北方向に運行しています。
- ・ バスは、鉄道駅を補完するように、主に南北方向に配置されており、阪急、阪神、伊丹市営、空港リムジンバスが運行しています。
- ・ 道路網は、主として東西方向の広域交通機能は確保されていますが、臨海地域のネットワーク機能は十分とは言えません。



図 2.2.1 尼崎市内の交通網

(2) 鉄道の現状

- ・ 尼崎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 26 年現在で 1 日約 22 万 3 千人が利用しています。
- ・ 鉄道事業者では、ＪＲ、阪神電鉄は概ね増加傾向にありますが、阪急電鉄は横ばい傾向で推移しています。



出典：尼崎市統計書

図 2.2.2 尼崎市内の鉄道駅利用者数（乗客）

- ・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、法令に定める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ます。
- ・ＪＲ立花駅では、道意線沿いに設置される駅前バス停と駅改札口までの段差のない経路が確保されていません。

表 2.2.1 尼崎市内の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	ベ ー エ レ 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 イ ス ト 対 応	オ イ ス ト 対 応	ベ ー ド 対 応		
ＪＲ	立花	地上駅、橋上駅	改札外	北出口	○		○					○	バリアフリールート。 エレベーターは南側再開発ビル内に設置。
				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、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	○		○						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								○	段差なし。
				西改札口									
			改札内	北改札口側	○	○		○	○	○			
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。

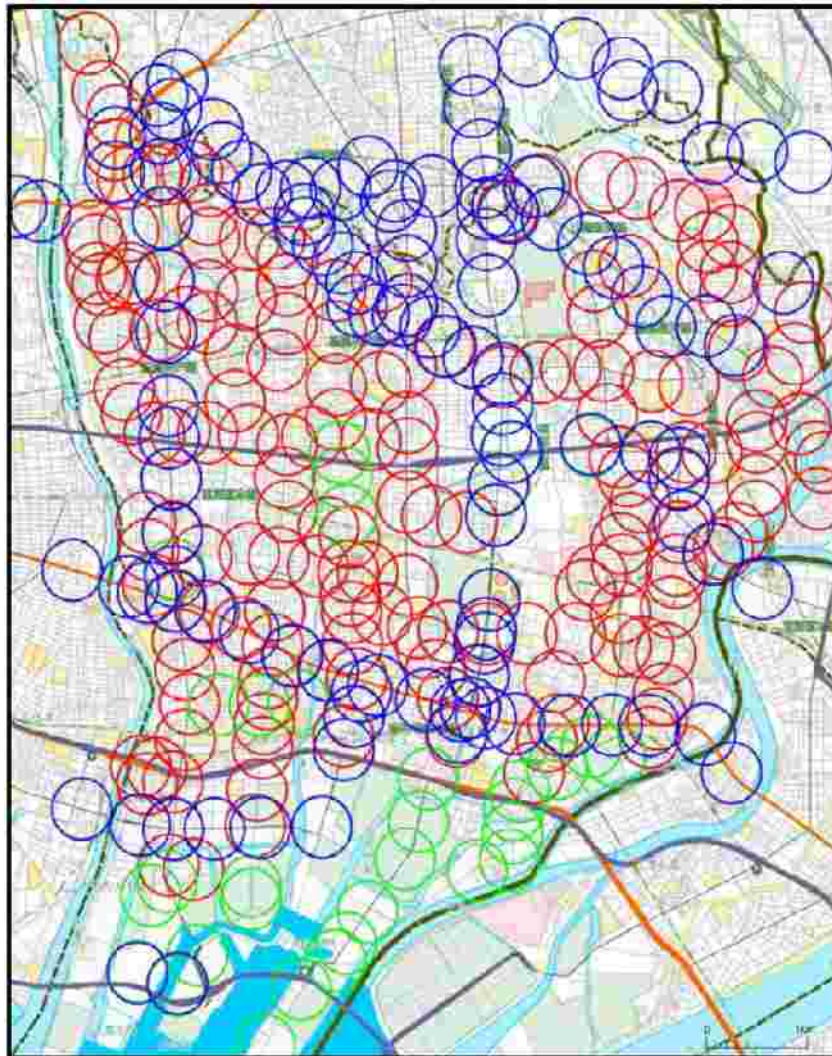
○：対応済 ：一部対応済
平成 28 年 12 月現在

出典：ＪＲ西日本、阪急電鉄、阪神電車



(3) バスの現状

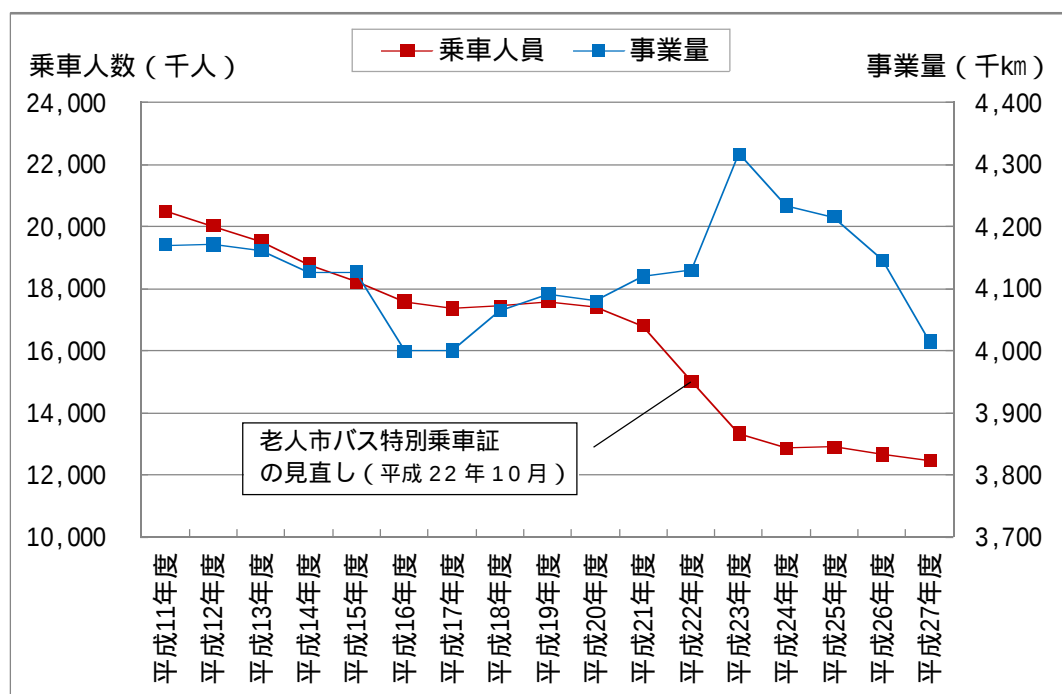
- ・ 尼崎市内の各バス停を中心に 300m 圏の円を描くと、市域の大部分を網羅する状況となっています。



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 2.2.3 尼崎市内のバス停中心 300m 圏

- ・(旧)尼崎市営バスの輸送人員は、老人市バス特別乗車証の見直し(平成22年10月)などもあり、減少傾向で推移しています。



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

出典：尼崎市資料

図2.2.4 (旧)尼崎市営バスの年間輸送人員の推移

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

表 2.2.2 (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	
		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	若王寺、JR 尼崎	阪神尼崎	7.41	95	917
	12	阪急塚口	JR 塚口、若王寺、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	1,017
	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	4,013
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、若王寺、JR 塚口	阪急塚口	6.58	124	579
	22	阪急園田	園田支所、若王寺、尾浜	阪神尼崎	8.37	120	400
	23	戸ノ内	阪急園田、関西バインド前、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 (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	社協会館、小田南公園	阪神杭瀬	3.25	119	50
	52	JR 尼崎	社協会館、コスモ工業団地前	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	阪神センタービル、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

営業係数は、100 円の収入を得るのに要する費用を表す指標で 100 未満なら黒字
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

- ・(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ますが、阪神バスや阪急バスの事業者単位のノンステップバス導入比率は約5割にとどまっています。

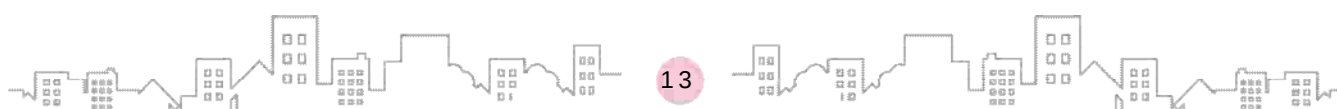
表 2.2.3 ノンステップバス導入比率

	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 %
阪急バス(株)	388 台	196 台	51 %
計	636 台	333 台	52 %

阪急バス(株)は、兵庫県の運輸支局が管轄する営業所の台数

出典：阪神バス(株)は、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)

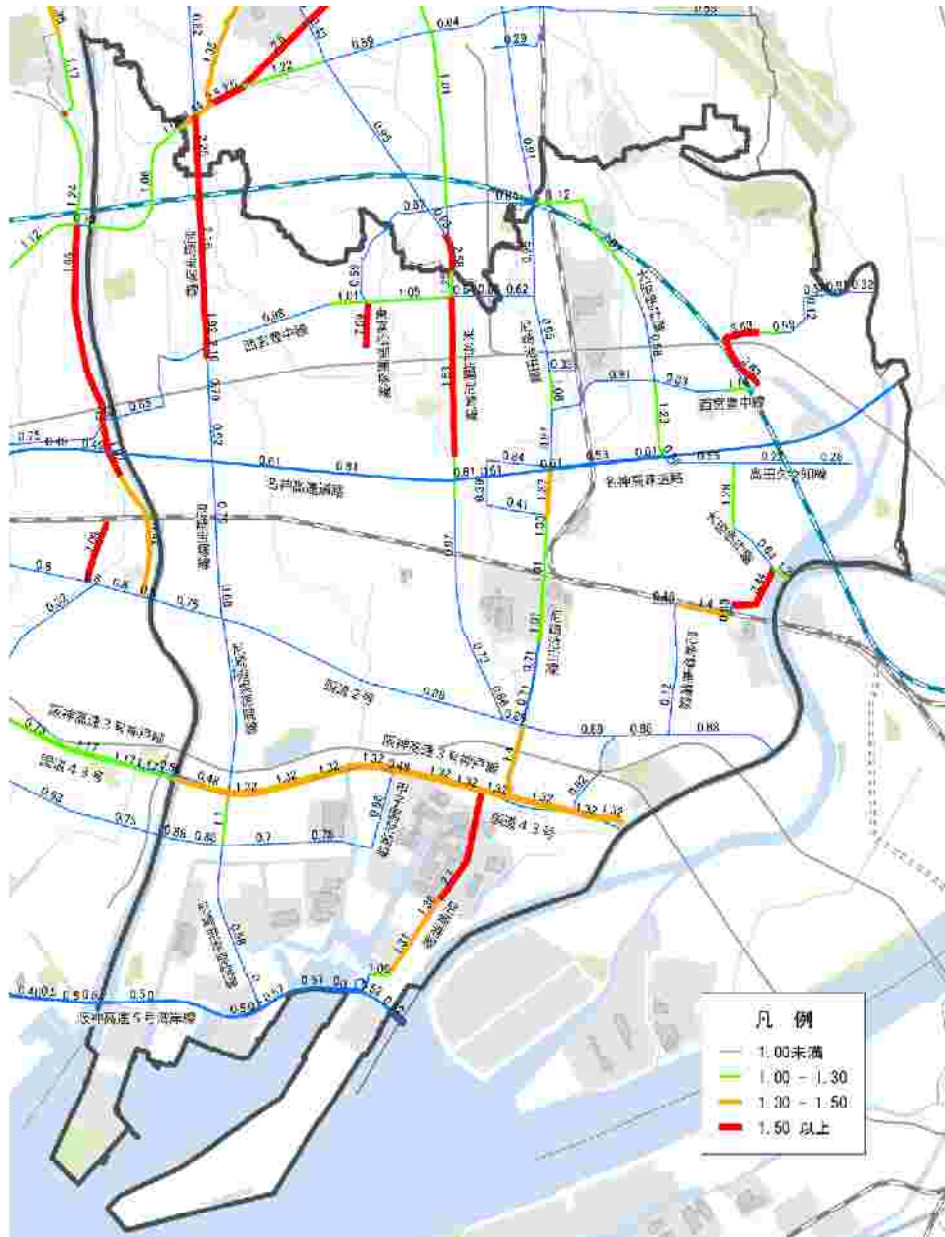
阪急バス(株)は、「平成26年度末 自動車交通関係移動等円滑化実績等について」国土交通省



(4) 自動車・道路の現状

自動車交通

- ・ 尼崎市内の道路では、尼崎宝塚線、米谷昆陽尼崎線や尼崎港線など、南北路線で混雑度が高い区間が見られます。



出典: 平成 22 年道路交通センサス

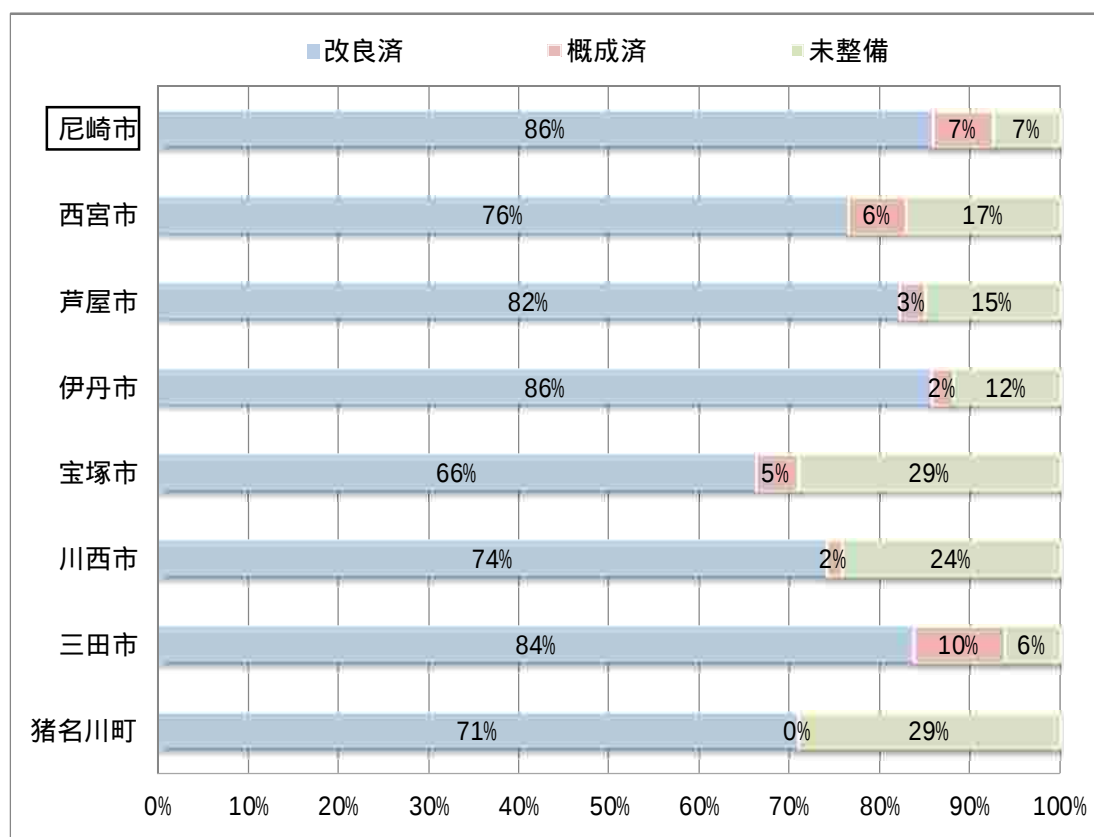
図 2.2.5 混雑度図

混雑度とは

交通容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、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ます。

道路

- ・尼崎市の都市計画道路の改良済は約 86%(平成 26 年 3 月 31 日現在)で、阪神地域の中で、最も高い整備状況となっています。

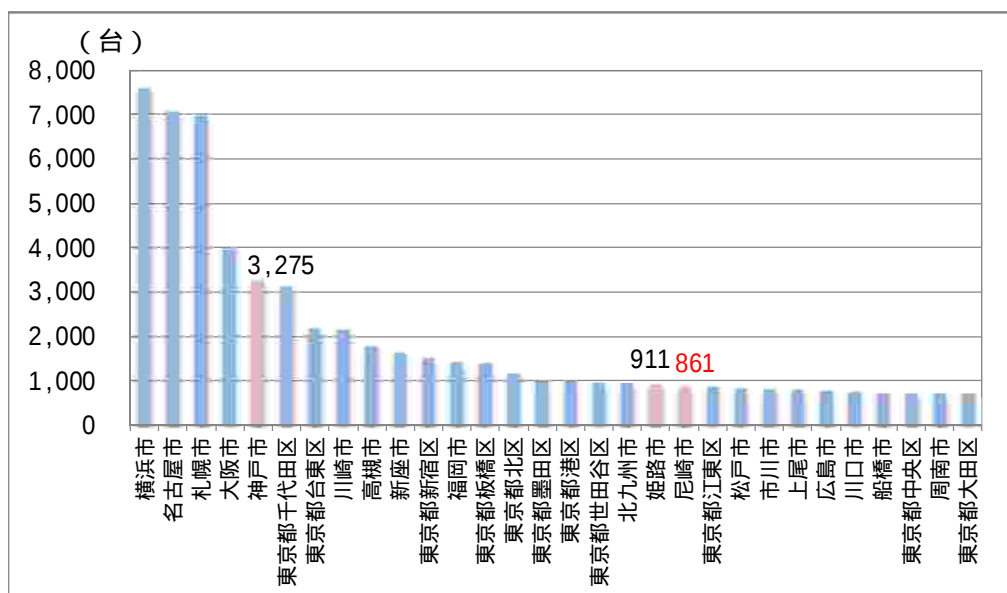


出典：平成 26 年都市計画現況調査（平成 26 年 3 月 31 日現在）

図 2.2.6 都市計画道路の整備状況（平成 26 年）

(5) 放置自転車・自転車関連事故の現状

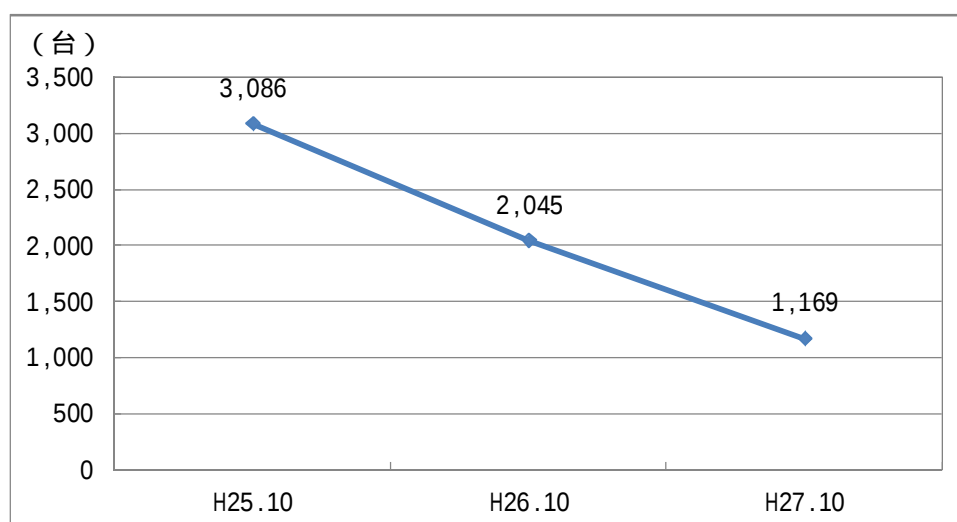
- ・ 尼崎市の駅周辺における放置自転車台数は、指定管理者への一括委託などにより近年激減しているものの、実態調査結果では、放置自転車の多い市区町村では全国で 20 番目、兵庫県内では、神戸市、姫路市に次いで 3 番目に多くなっています。



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 2.2.7 放置自転車の多い市区町村（平成 28 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 2.2.8 駅周辺の放置自転車台数（午前実態調査）の推移

- ・自転車利用が多いこともあり、市内の自転車関係事故の人口1万人あたりの発生件数は、兵庫県下で最も多くなっています。

表 2.2.4 人口あたり自転車関連事故件数（平成 25～27 年の平均）

市町名	年間自転車関係事故件数 （件 / 1 万人）
尼崎市	21.9
伊丹市	21.4
高砂市	21.1
加古川市	19.6
姫路市	19.1

兵庫県下で自転車関係事故が多い5市
人口は各年4月1日現在の推計人口

出典：平成 28 年度 自転車交通安全対策重点推進地域の指定について
（兵庫県交通安全室）

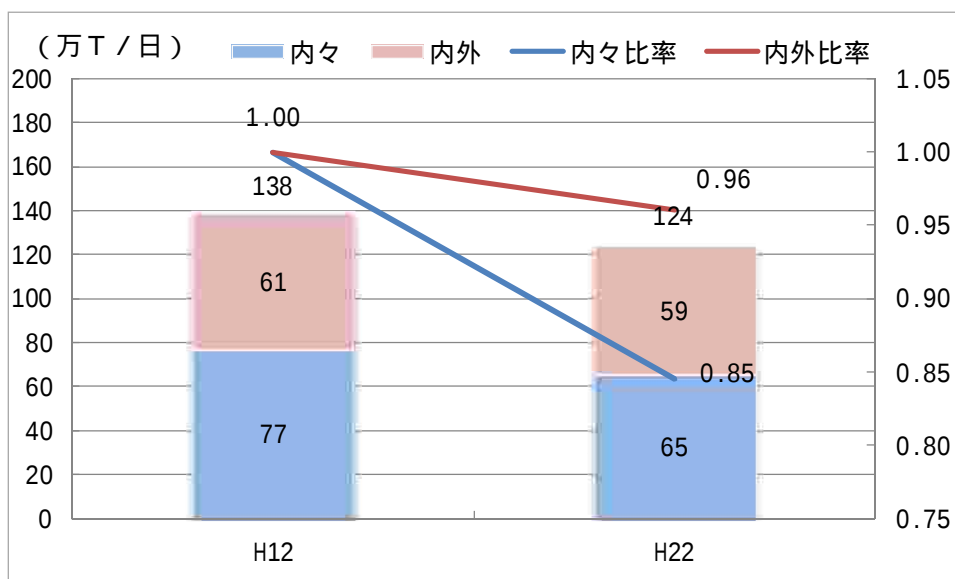


2.3 人の動き

(1) 人の動きの概要

- ・平成12年から平成22年の10年間で、尼崎市関連の移動量（関連トリップ）は約14万トリップ/日減少しており、特に尼崎市内間の移動の減少割合が高くなっています。
- ・1人あたりの平均トリップ数（トリップ原単位）も10年間で低下しています。

「トリップ」や「トリップ原単位」などの説明は、p.20 に記しています。



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）

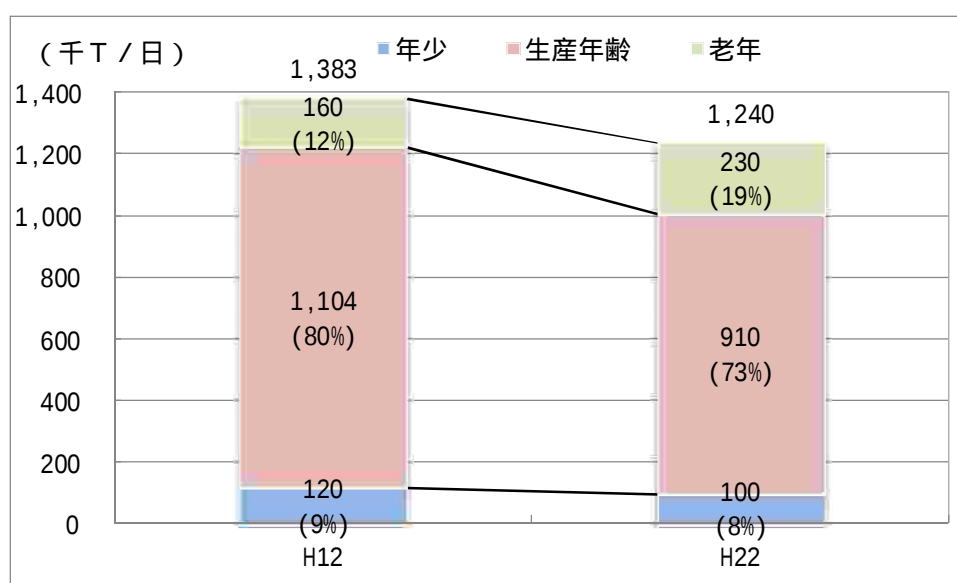
図 2.3.1 尼崎市関連トリップ数の変化



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）

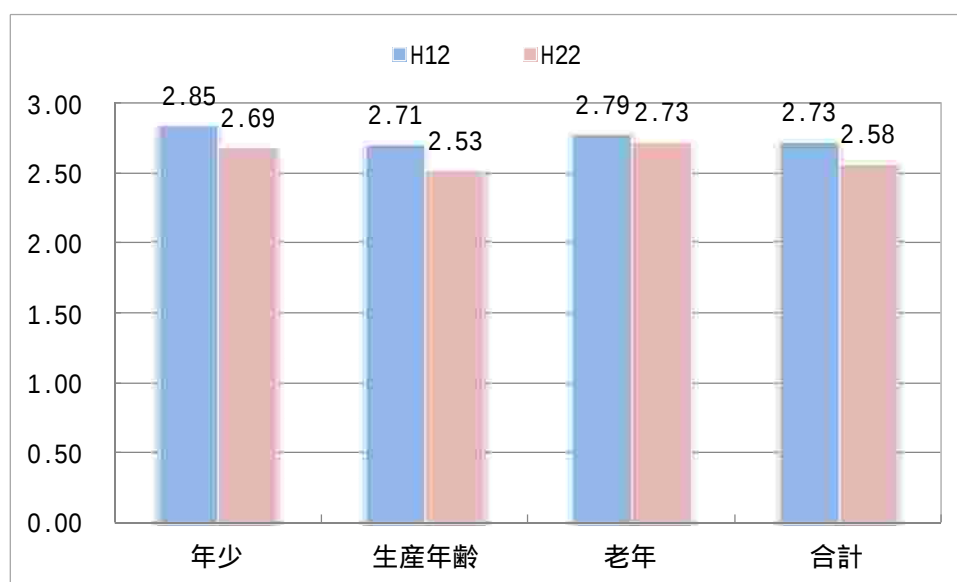
図 2.3.2 尼崎市関連のトリップ原単位の変化

- ・年齢区分別の尼崎市関連の移動量（関連トリップ）は、平成12年から平成22年の10年間で、老年人口層（65歳以上）が増加し、年少人口層（15歳未満）と生産年齢人口層（15歳以上65歳未満）は減少しています。
- ・1人あたりの平均トリップ数（トリップ原単位）は、全ての年齢層で低下しています。



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）

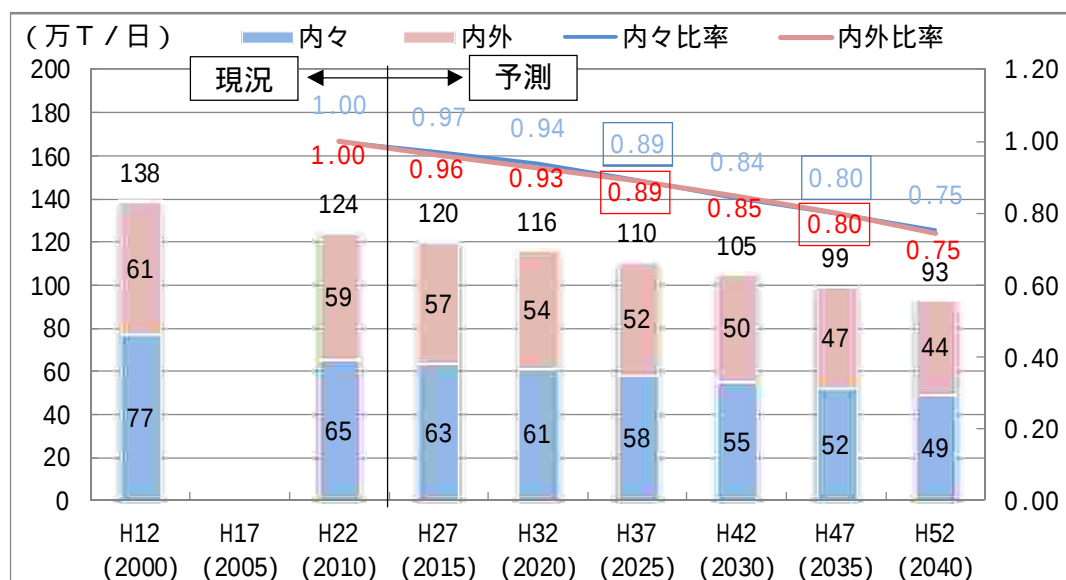
図 2.3.3 年齢3区分別の尼崎市関連トリップ数の変化



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 2.3.4 年齢3区分別の尼崎市関連トリップ原単位の変化

・尼崎市関連の移動量(関連トリップ)は、平成 22 年に対して 15 年後の平成 37 年(2025)年で約 1 割減、25 年後の平成 47 (2035) 年で約 2 割減と、人口減少などによって今後も減少していくものと見込まれます。



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 2.3.5 尼崎市関連トリップ数の推移

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「トリップ」といい、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ます。

関連トリップとは

対象とする地域に出発地、または到着地をもつトリップを「関連トリップ」といいます。尼崎市の関連トリップは、尼崎市に出発地または到着地をもつトリップを表します。

トリップ原単位とは

1 日 1 人あたりの平均トリップ数

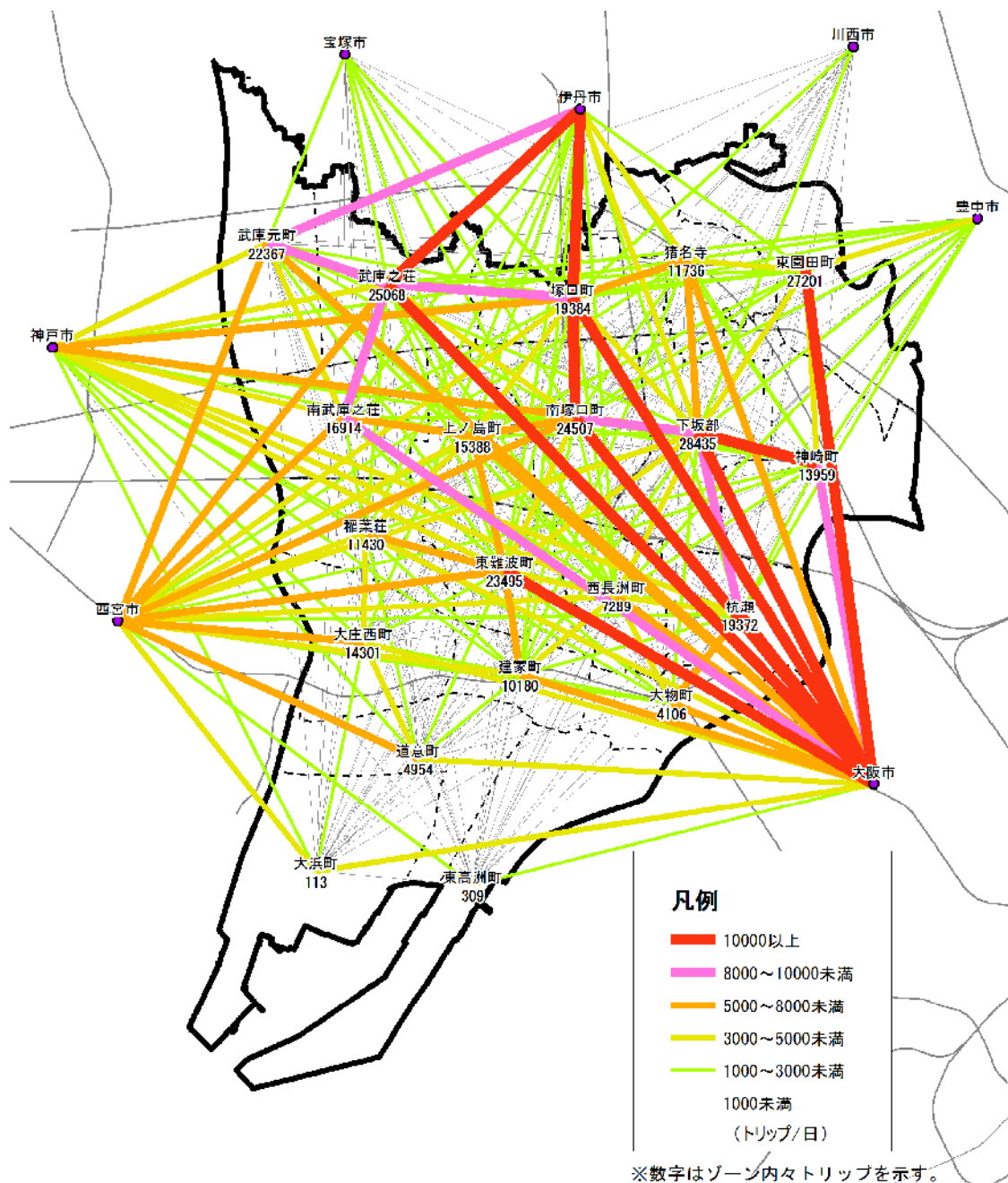
代表交通手段とは

ひとつのトリップにおける主な交通手段を「代表交通手段」といいます。ひとつのトリップで複数の交通手段を利用した場合は、航空機・船舶、鉄道、バス、乗用車、自動二輪・原付、自転車、徒歩の順の優先順位で代表交通手段が決定されます。



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)

- ・ 尼崎市を出発地または到着地とする移動を見ると、市外では大阪市・伊丹市との移動が多くなっています。
- ・ 市内間では、塚口町-南塚口町間、下坂部-神崎町間など、南部と比較して、北部での移動量が多くなっています。

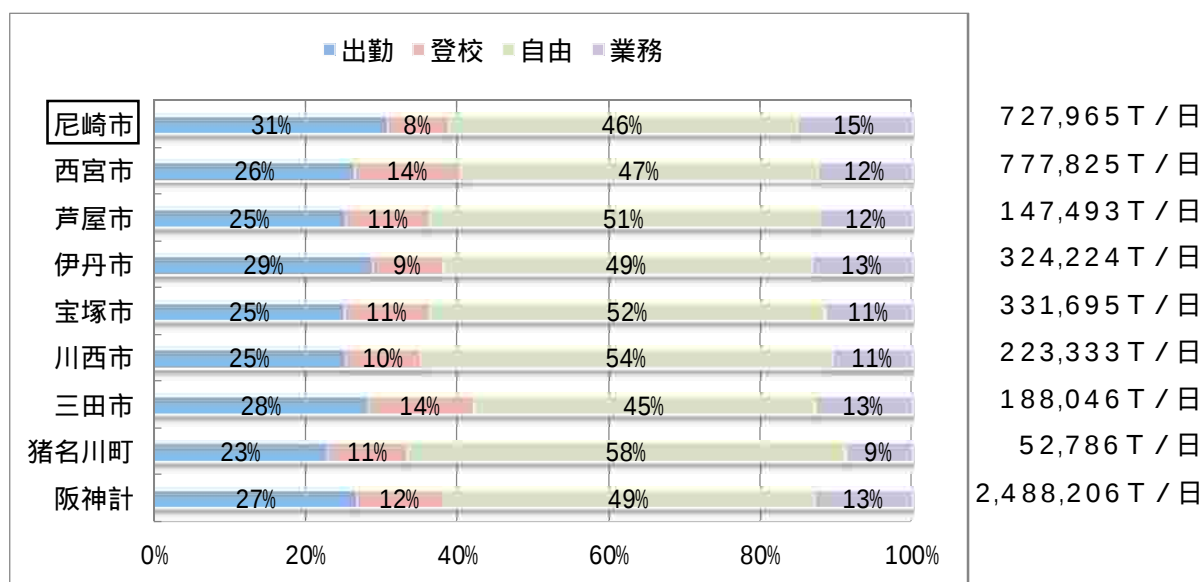


出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（H22）

図 2.3.6 尼崎市に出発地・到着地を持つ移動

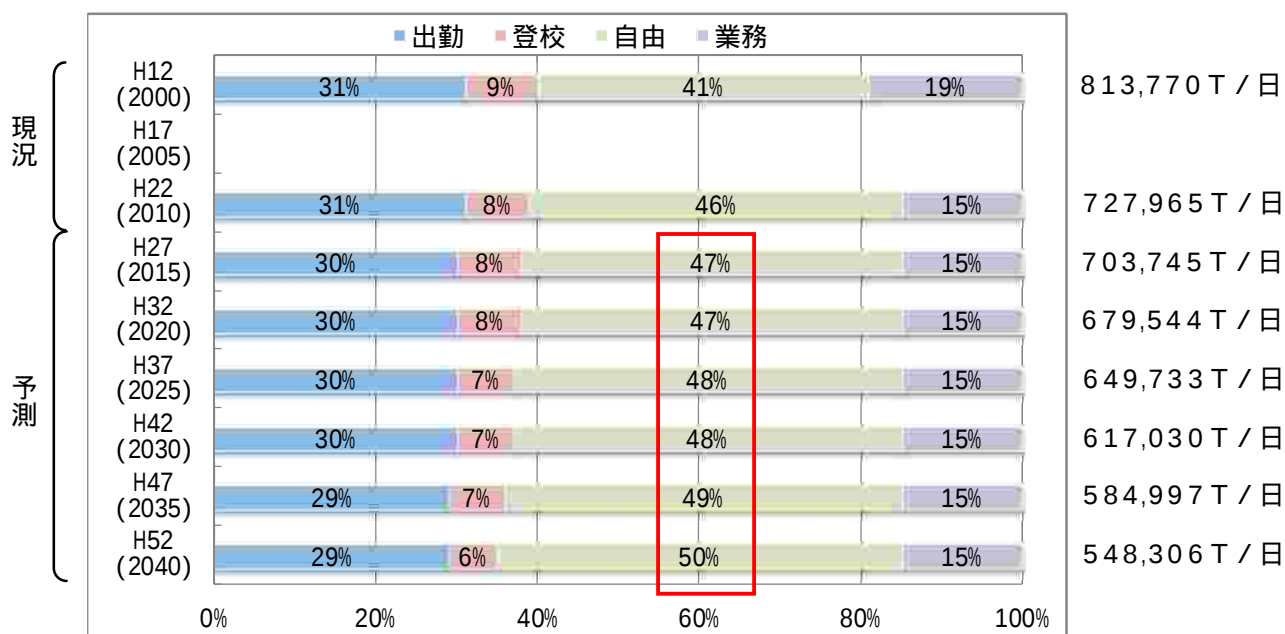
(2) 移動目的

- ・移動目的の割合（帰宅を除く）について、阪神地域と比較すると、尼崎市では出勤の割合が高くなっています。
- ・平成12年から平成22年の10年間で自由の割合が増加しています。高齢化に伴い、今後もその傾向が続くと見込まれます。



出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（H22）

図 2.3.7 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）

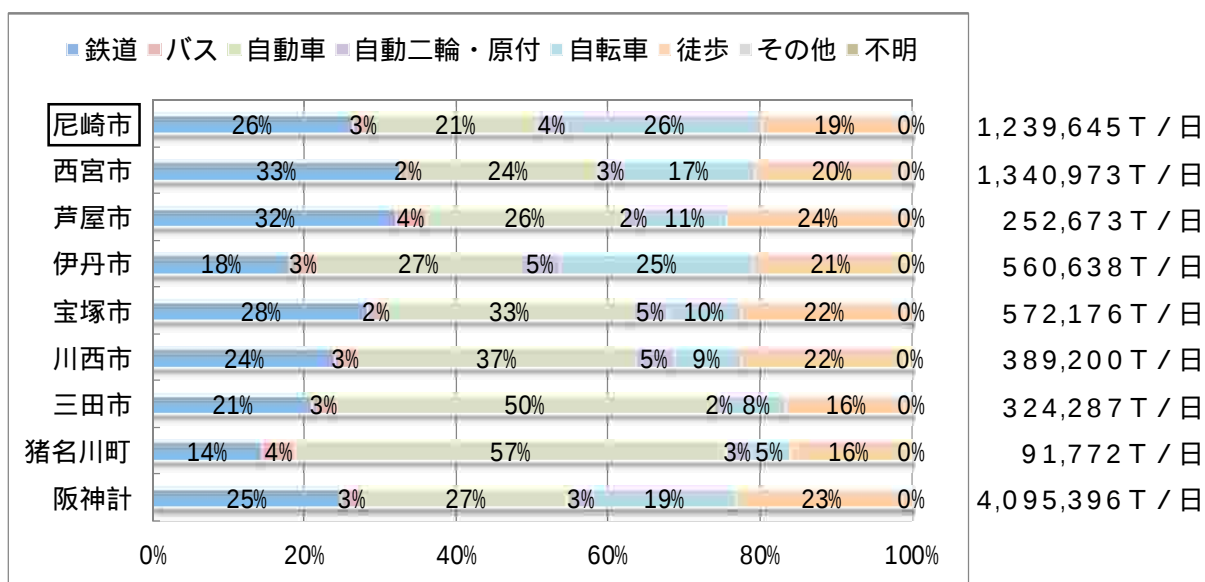
H27～H52は、第5回（H22）をもとにした推計値

図 2.3.8 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

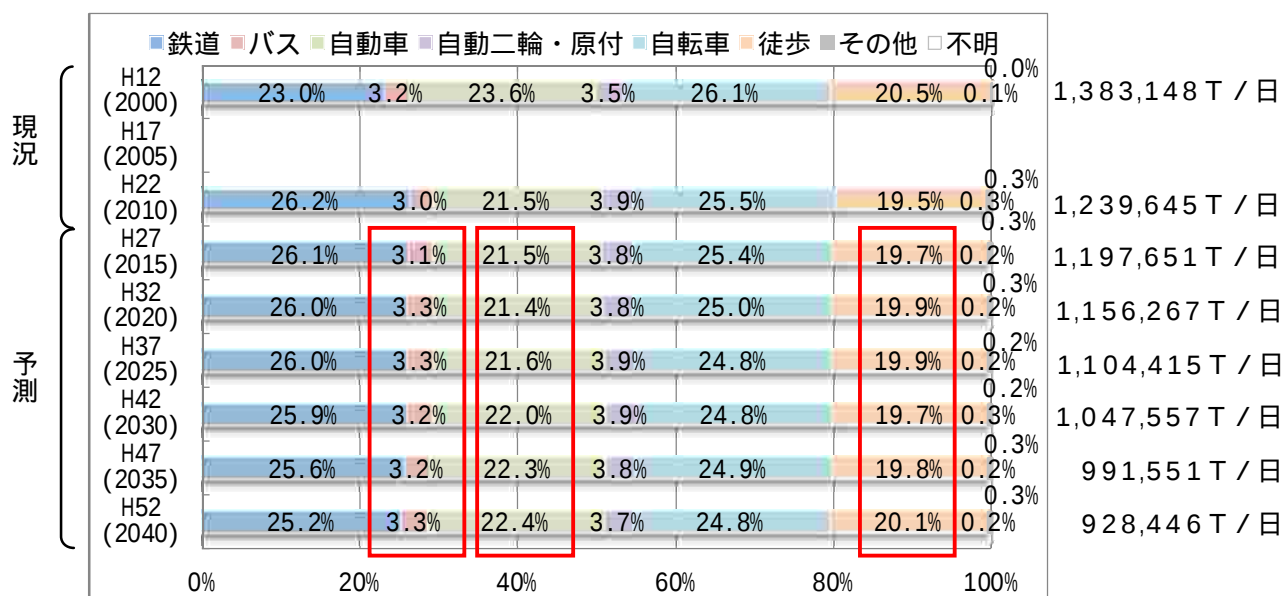
代表交通手段

- ・ 尼崎市は、他市町と比べて自動車の利用割合が低く、その一方で、自転車の利用割合が特に高くなっています。
- ・ 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ます。高齢化に伴い、今後は、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込まれます。



出典：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査 (H22)

図 2.3.9 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)

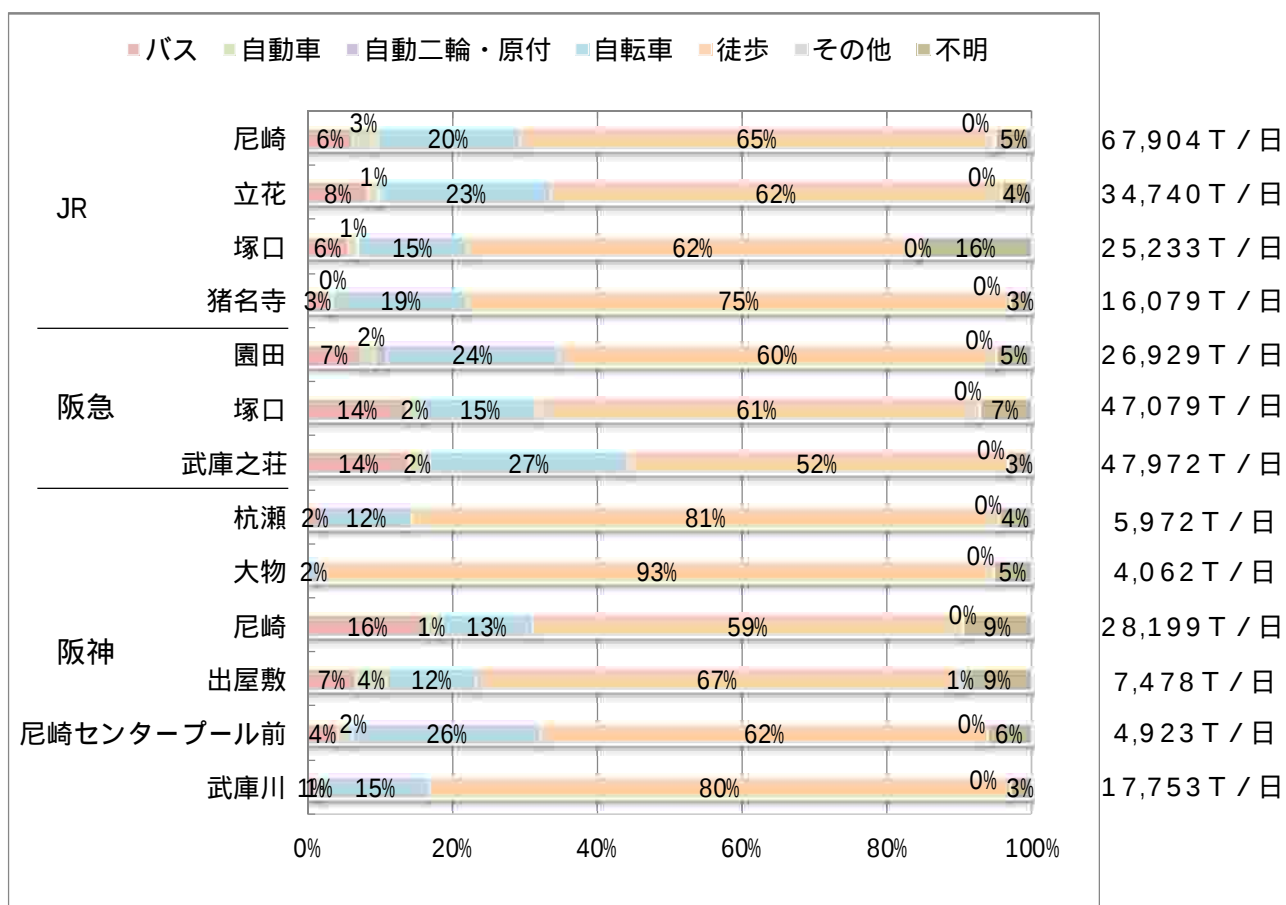
第 5 回近畿圏パーソントリップ調査 (H22)

H27～H52 は、第 5 回 (H22) をもとにした推計値

図 2.3.10 尼崎市関連トリップの代表交通手段分担率の変化

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と自転車が大半を占めています。
- ・ バスでの鉄道駅へのアクセスは、阪神尼崎駅、阪急塚口駅と阪急武庫之荘駅で多くなっています。

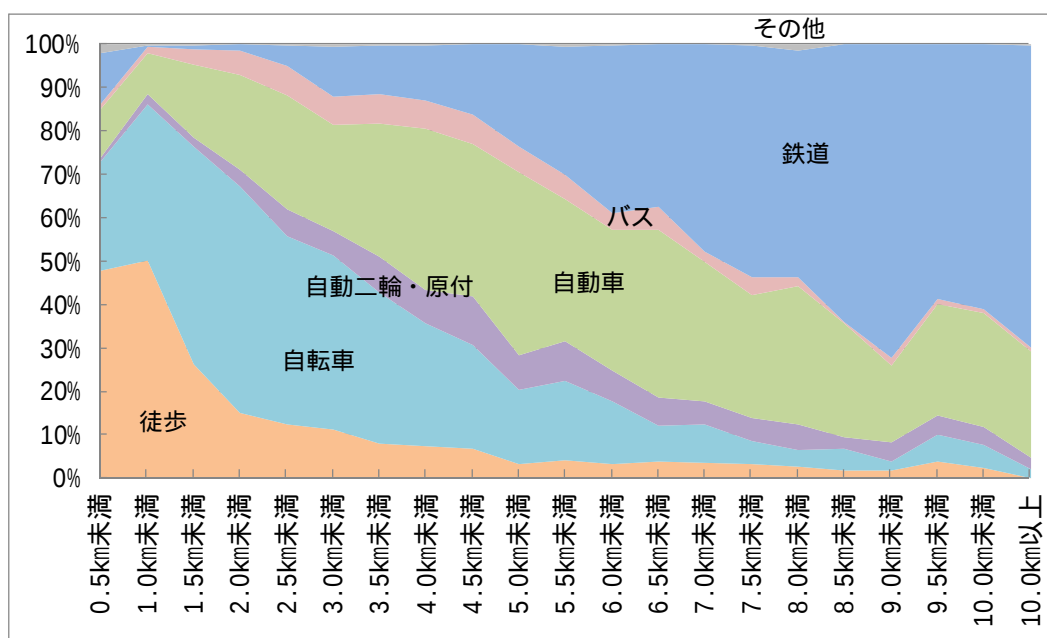


出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（H22）

図 2.3.11 鉄道駅端末交通手段分担率

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くなっています。
- ・バスは、1.5km～6.5km未満で比較的分担率が高くなっています。



出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（H22）

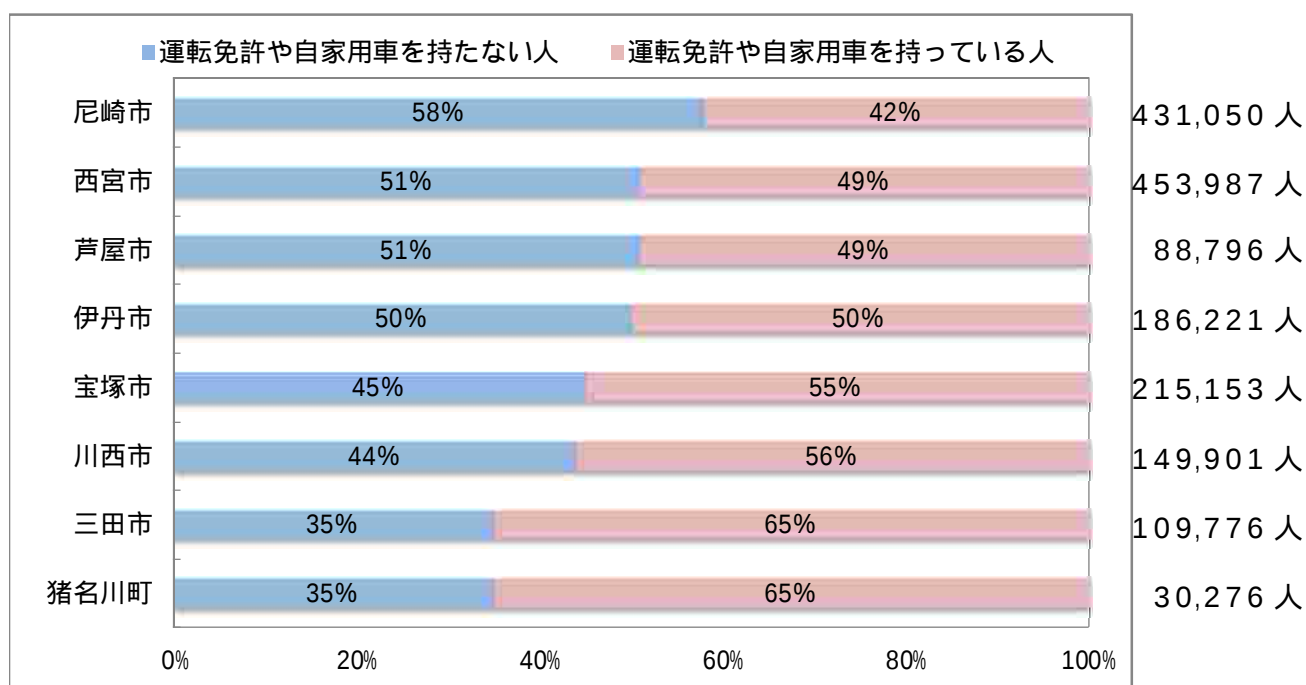
図 2.3.12 尼崎市関連トリップの移動距離帯別代表交通手段分担率

(4) 自動車利用特性

- ・尼崎市民のうち、運転免許や自家用車を持たない人は約 6 割を占めており、阪神地域の中で最も割合が高くなっています。
- ・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ません。

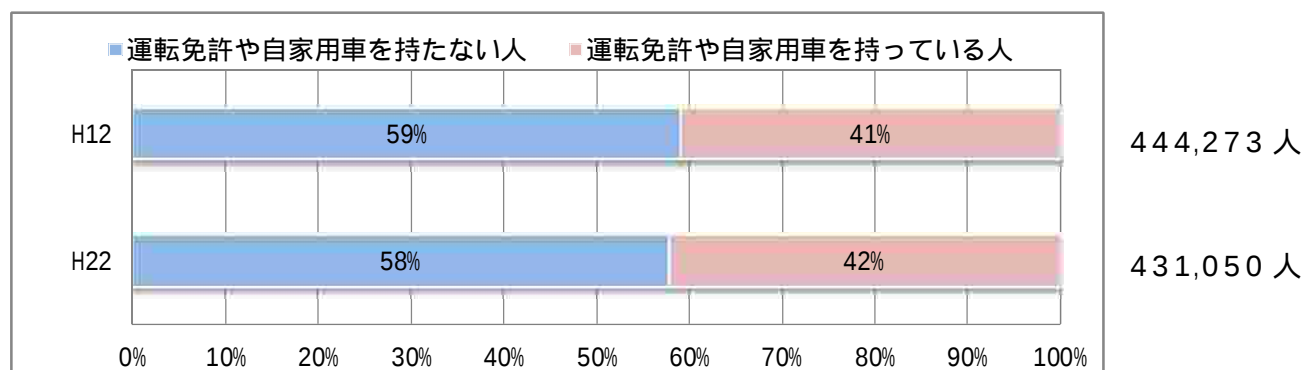
「運転免許や自家用車を持たない人」は、以下のいずれかに該当する人としてしました。

- ・自動車運転免許非保有者
- ・世帯に自家用車がない



出典：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査 (H22)

図 2.3.13 市町別運転免許や自家用車を持たない人の割合



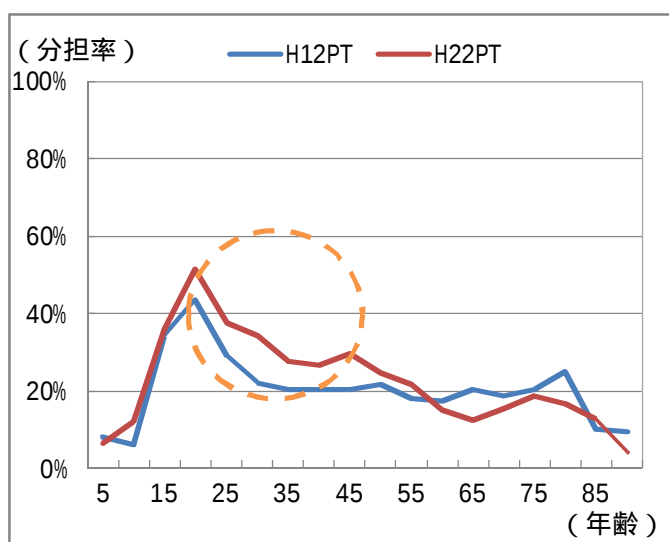
出典：第 4 回京阪神都市圏パーソントリップ調査 (H12)

第 5 回近畿圏パーソントリップ調査 (H22)

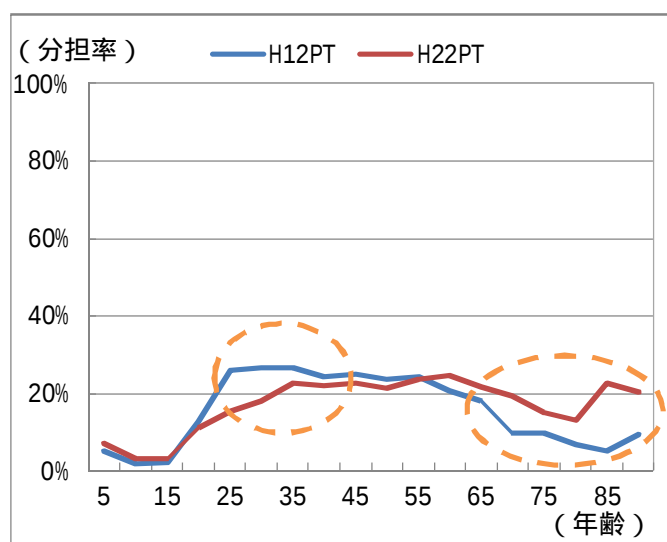
図 2.3.14 尼崎市民の運転免許や自家用車を持たない人の割合の変化

- ・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、自動車の利用割合が減少しており、一方で、高齢者の自動車の利用割合は増加しています。
- ・また、自転車の利用割合は、高齢者で増加しています。

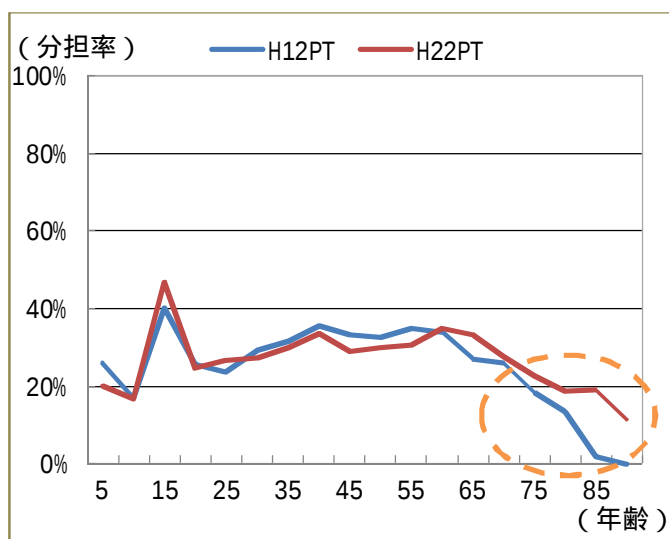
[鉄道・バス]



[自動車]



[自転車]



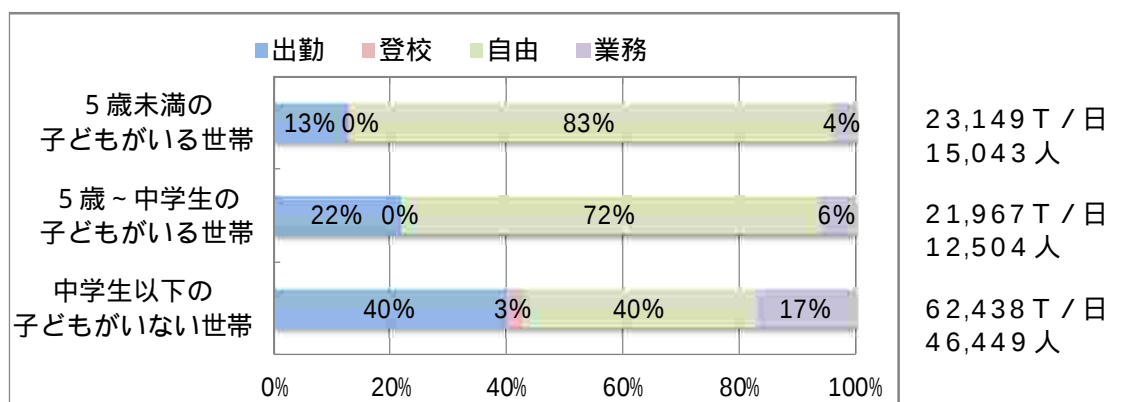
出典：第 4 回京阪神都市圏パーソントリップ調査（H12）
第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（H22）

図 2.3.15 尼崎市民の年齢別移動手段分担率

(5) 子育て世帯の移動特性

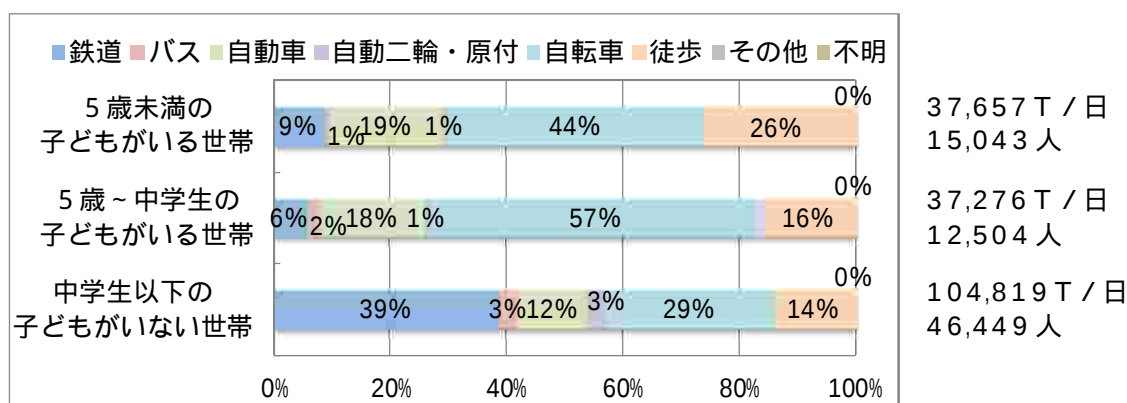
- ・ 尼崎市の子育て世帯の移動目的の割合は、自由が高く、特に5歳未満の子どもがいる世帯では約8割を占めています。
- ・ 移動手段は、自転車の利用と徒歩の割合が高く、特に、5歳～中学生の子どもがいる世帯では自転車の利用割合が約6割を占めています。

子育て世帯の移動特性については、子どもは母親と行動をとまにすることが多いと考えられるため、20～49歳の女性に着目して調査・分析しています。



出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（H22）

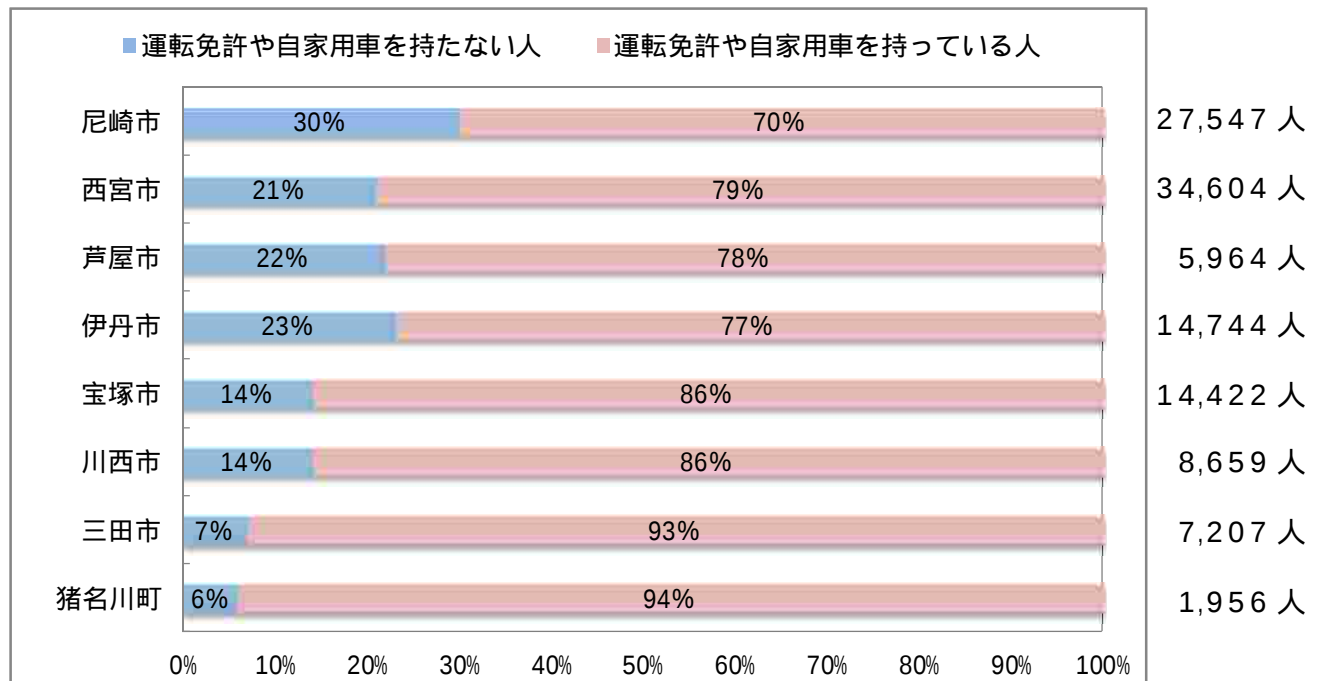
図 2.3.16 尼崎市民の女性の移動目的構成（帰宅除く）



出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（H22）

図 2.3.17 尼崎市民の女性の代表交通手段分担率

- ・ 尼崎市の子育て世帯の運転免許や自家用車を持たない人の割合は、阪神地域において最も高くなっています。
- ・ 若者の自動車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帯は増加していくと見込まれます。

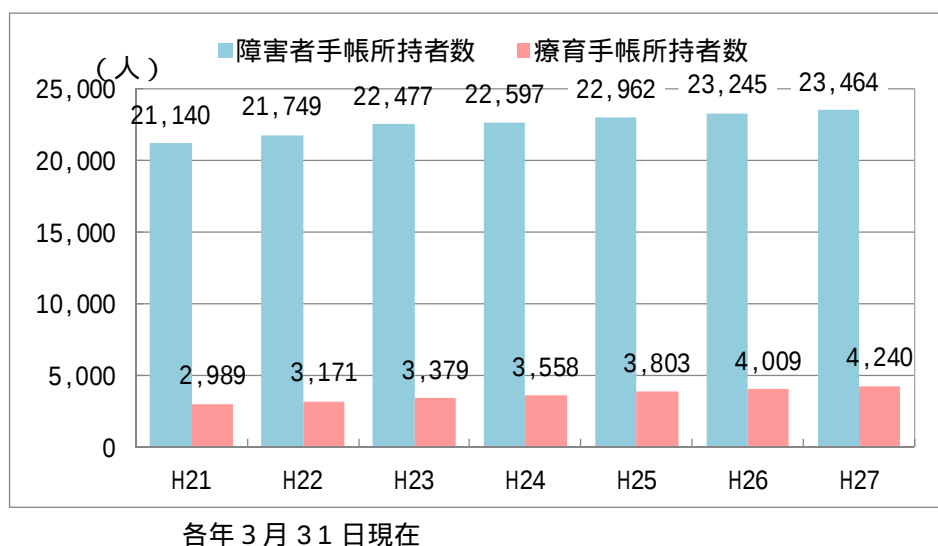


出典：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（H22）

図 2.3.18 子育て世帯の運転免許や自家用車を持たない人の割合

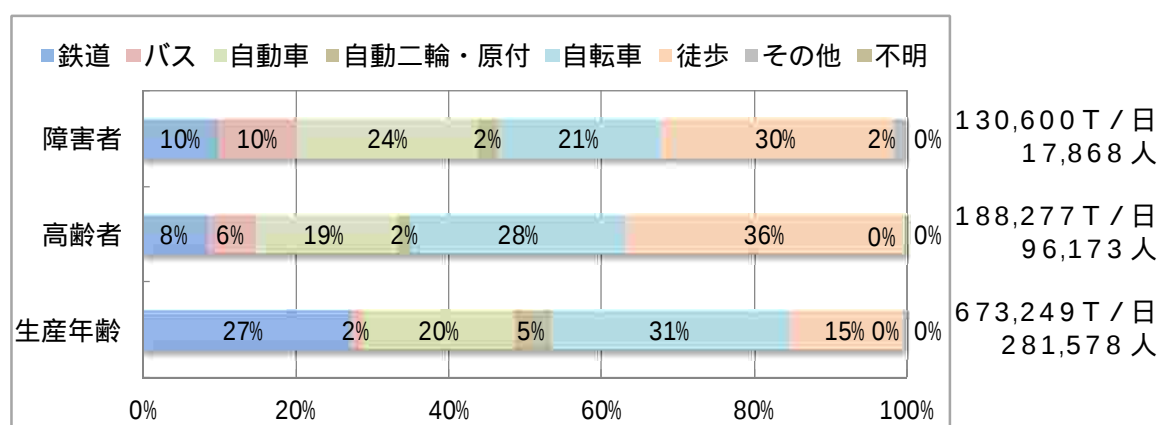
(6) 高齢者・障害者の移動特性など

- ・ 尼崎市の身体障害者手帳や療育手帳の所持者数は増加傾向にあります。
- ・ 高齢者（65歳以上）や障害者は、生産年齢層（15歳以上65歳未満）と比べて、バスと徒歩での移動割合が高くなっています。
- ・ 障害者は、生産年齢層より自動車の利用割合が高く、また、高齢者は、生産年齢層とほぼ同じ割合で自転車を利用しています。



出典：尼崎市資料

図 2.3.19 尼崎市の身体障害者手帳・療育手帳保持者数の推移



「障害者」は、障害者手帳または療育手帳保持者
高齢者、生産年齢の障害者は、障害者に含む

出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（H22）

図 2.3.20 尼崎市の高齢者・障害者の移動交通手段分担率

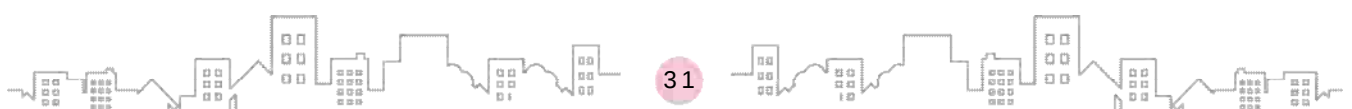
- ・ 尼崎市民の健康寿命は、兵庫県及び全国と比較して短く、日常生活において自立していない期間（平均寿命 - 健康寿命）が長くなっています。

表 2.3.1 尼崎市民の健康寿命

	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
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

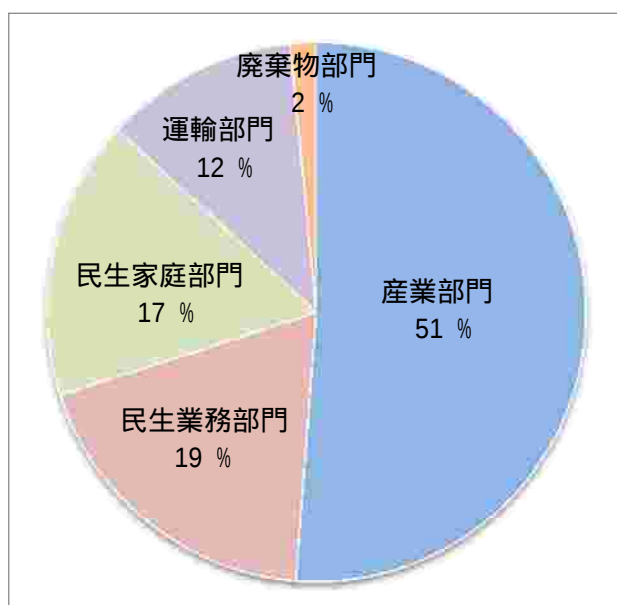
尼崎市、兵庫県は、兵庫県の算定（平成 21～23 年介護保健情報利用）
 全国は、厚生労働省の算定（国民生活基盤調査データ利用）

出典：第 2 次地域いきいき健康プランあまがさき 概要版



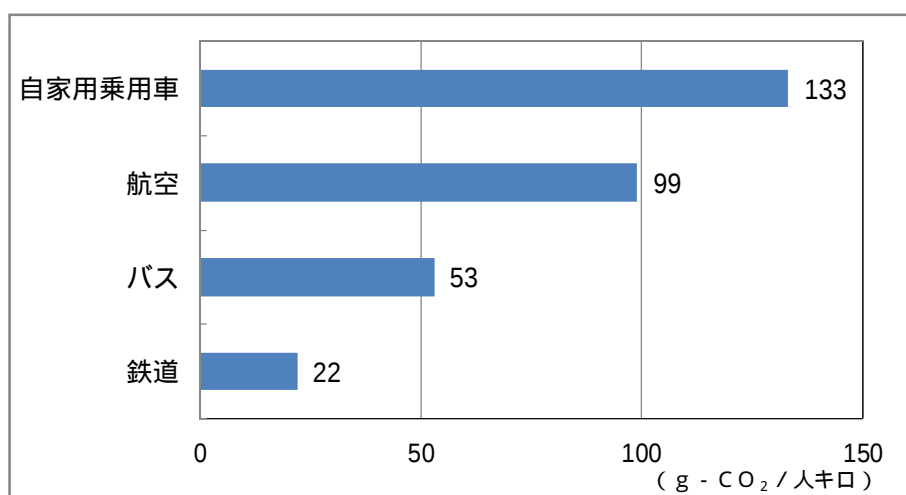
- ・ 尼崎市内の二酸化炭素排出量の約 1 割を占める運輸部門は、その大半が自動車交通（自家用車・業務用車）によるものであり、「環境モデル都市」として、鉄道やバスなどのより環境負荷の小さい交通手段への転換など、交通面からの環境への取組の充実が求められます。

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」に選定されています。



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 2.4.1 部門別二酸化炭素排出量の割合（平成 25 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 2.4.2 輸送量あたりの二酸化炭素の排出量（旅客）

2. 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、以下のとおりです。

■ 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、加えて、子育て世帯の転出超過という顕著な傾向もあり、また、人の動きにおいては、年少、生産年齢と老年の全ての年齢層において1人あたりの平均トリップ数が減少しています。

■ バス利用者の減少

市内の公共交通網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の利用者は減少傾向にあります。

■ 運転免許や自家用車を持たない多くの人

運転免許や自家用車を持たない人（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）の割合は、子育て世帯も含め、阪神地域の中で最も高く、加えて、若者の自動車離れの傾向もあり、公共交通や自転車の役割が大きくなっています。

■ 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、また、高齢者の移動手段としても自転車が多く利用されており、放置自転車対策や安全対策が求められています。

■ 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、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組が求められています。

■ 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、工業の規模は突出して最も大きく、また、商業は2番目の規模になっており、公共交通や道路ネットワークの通勤や物流を支える役割が大きくなっています。



3. まちづくりの目標

3. 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」を示しています。
- ・ 尼崎市地域交通計画においては、尼崎市総合計画で示される「まちづくりの進め方」に基づいて交通に関する施策を推進し、「ありたいまち」の実現を支える地域交通をめざします。

< 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

- ・ 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ます。
- ・ 尼崎市地域交通計画においては、尼崎版総合戦略に掲げる基本目標の達成を支えるため、様々な政策分野と円滑に連携する地域交通をめざします。

< 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%）
- ・ 経済の好循環と「しごと」の安定をめざす
【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

- ・ 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ます。
- ・ 尼崎市地域交通計画においては、尼崎市都市計画マスタープランの「めざすまちの姿」を実現するため、「都市交通」のまちづくりの方針に沿った地域交通をめざします。

< 尼崎市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

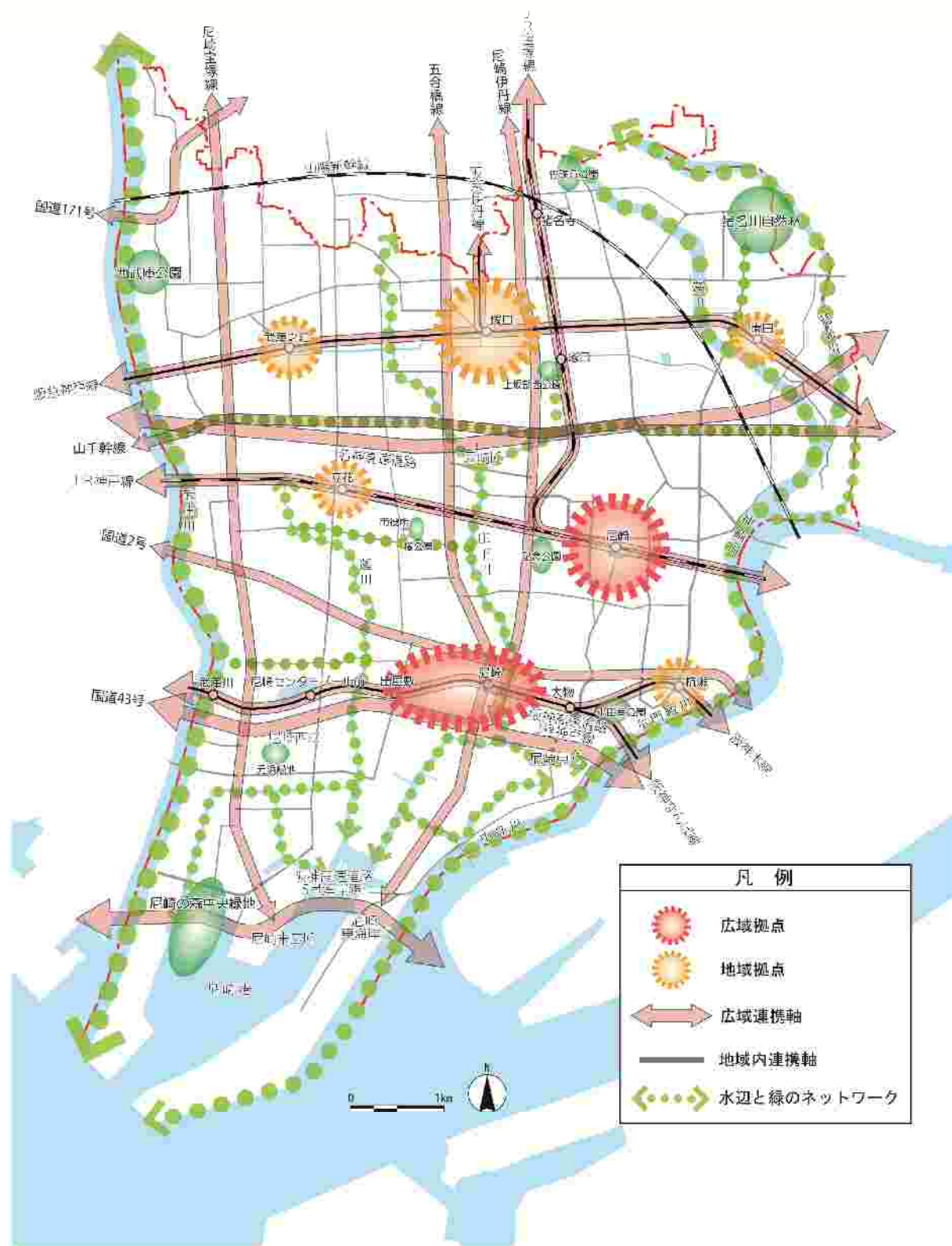


図 3.3.1 都市構造図

出典：尼崎市都市計画マスタープラン（平成 26 年 3 月）

- ・ 尼崎市立地適正化計画では、これまで整備してきた道路や公共建築物などの既存ストックを「活かし、守り、育てる」という考え方を基本としています。
- ・ 生活に必要な都市機能や居住機能の配置を明らかにし、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こととしています。
- ・ 尼崎市地域交通計画においては、尼崎市立地適正化計画の趣旨を踏まえ、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考え方にに基づき、主要な拠点などを結ぶ公共交通の利便性向上などをめざします。

< 尼崎市立地適正化計画の概要 >

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

- 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
- 市民生活や経済活動を支える交通ネットワークづくり
- 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
- 安心して働くことができる都市づくり
- 新たなイメージを発信できる都市づくり



※は法定の誘導施設ではない。

図 3.4.1 都市機能誘導区域と都市づくりの方向性・誘導施設

出典：尼崎市立地適正化計画（平成 29 年 3 月）

4. 地域交通計画の基本理念と施策体系など

4. 1 地域交通計画の方向性

尼崎市の交通を取り巻く現状と課題から、尼崎市がめざすべき地域交通計画の方向性は以下に示すとおりです。

交通を取り巻く現状と課題

- 人口減少、少子化・高齢化の進展
- バス利用者の減少
- 運転免許や自家用車を持たない多くの人
- 利用の多い自転車交通
- 環境モデル都市としての役割
- 産業都市としての役割



地域交通計画の方向性

- 公共交通の充実
(バス利用者数の減少傾向、運転免許や自家用車を持たない人への対応)
- 高齢者や障害者などが移動しやすい環境整備
(人口減少、少子化・高齢化の進展への対応)
- 徒歩・自転車の利用環境整備
(利用の多い自転車交通への対応)
- 環境問題への対応
(環境モデル都市としての役割への対応)
- 通勤や物流を支える交通環境整備
(産業都市としての役割への対応)

4. 2 基本理念と基本目標

尼崎市地域交通計画は、本市の交通を取り巻く現状と課題に対応する方向性に基づき、少子化・高齢化の進展、また、環境や健康に関する意識の高まりなどの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、様々な交通モードが有機的に連携し、誰もが移動しやすい交通環境の実現をめざし、以下を基本理念・基本目標とします。

- 基本理念 -

人と環境にやさしいまちの活力を支える交通環境の実現

- 基本目標 -

基本理念の実現をめざし、3つの基本目標を設定します。

基本目標 : 自動車に頼らず誰もが移動しやすい交通環境の実現

自動車に過度に依存せずに、徒歩、自転車、バスや鉄道など、各交通手段の適切な役割分担のもと、誰もが気軽に移動できるよう、公共交通の利便性の向上や環境や健康への配慮も踏まえた交通手段の転換の促進を図ります。

基本目標 : すべての人にやさしい交通環境の実現

年齢や障害の有無などに関わらず、すべての人が安全・安心に移動できるよう、ユニバーサルデザイン化を推進するなど、快適な公共交通や自転車の利用環境と歩行環境の確保を図ります。

基本目標 : まちの楽しみと地域産業を支える交通環境の実現

まちの楽しみと人の交流が増進されるよう、交通拠点となる鉄道駅や地域の拠点となる公共施設や観光施設などへのアクセス性の向上を図るとともに、道路空間を効率的に活用し、また、地域産業の活力を支えるため、通勤環境の充実と物流ネットワークの強化を図ります。

4. 3 骨格交通ネットワーク

本市の骨格となる交通ネットワークは、鉄道及び幹線的な道路網で構成され、交通手段間の乗り継ぎなどを行う交通拠点（鉄道駅）間を連絡しており、公共交通では、東西方向は鉄道、南北方向は路線バスが主な役割を担っています。

交通拠点については、尼崎市立地適正化計画において、その周辺を都市機能誘導区域とする鉄道駅と生活拠点とする鉄道駅があります。都市機能誘導区域は、各拠点の都市づくりの方向性に即した都市機能を誘導し、拠点性の向上や生活利便性の維持・向上を図ることとしており、また、生活拠点は、周辺の生活圏における利便性の確保を図ることとしています。その中でも、阪神尼崎駅（出屋敷駅を含む）とＪＲ尼崎駅周辺は、尼崎市都市計画マスタープランにおいて、交通の要衝で広域的に人や物の移動が行われる広域拠点と位置づけています。

幹線バスは、主要な交通拠点間（周辺を都市機能誘導区域とする鉄道駅間）を南北に結ぶネットワークを担い、市の中央にあたる阪神尼崎と阪急塚口間の路線はその中軸としています。

地域交通計画においては、尼崎市立地適正化計画などに掲げるまちづくりの考え方を踏まえ、これらの骨格交通ネットワークの充実を大きな目標とし、特に、主要な交通拠点間（周辺を都市機能誘導区域とする鉄道駅間）を結ぶネットワークの維持・強化をめざします。

武庫川周辺阪急新駅設置に係る効果や影響の調査・研究について

阪急武庫之荘駅と阪急西宮北口駅の駅間の距離は 3.3 kmと阪急神戸本線の中では最も長く、その駅間のほぼ中央にあたる武庫川の橋梁上に新たな駅を設置した場合の効果や影響の調査・研究することを目的とし、「武庫川周辺阪急新駅に関する検討会」が平成 25 年に設置され、兵庫県、西宮市、阪急電鉄株式会社と尼崎市が参画しています。

新駅の設置については、駅舎や駅周辺の整備に事業費が必要となることや周辺のバスネットワークの改編などの課題がありますが、その一方で、本市の北西部の交通利便性の向上だけでなく、駅周辺の土地利用の転換などが進み、人口や税収の増加などの多様な効果が見込まれます。

加えて、新駅の設置は、近隣の他の鉄道駅における自転車の駐輪問題の緩和や子育て世代などの定住促進にも大きな効果が期待されるため、引き続きその効果と影響を検証しつつ、本市が抱える様々な政策課題の中での事業の優先順位について検討を進めていきます。

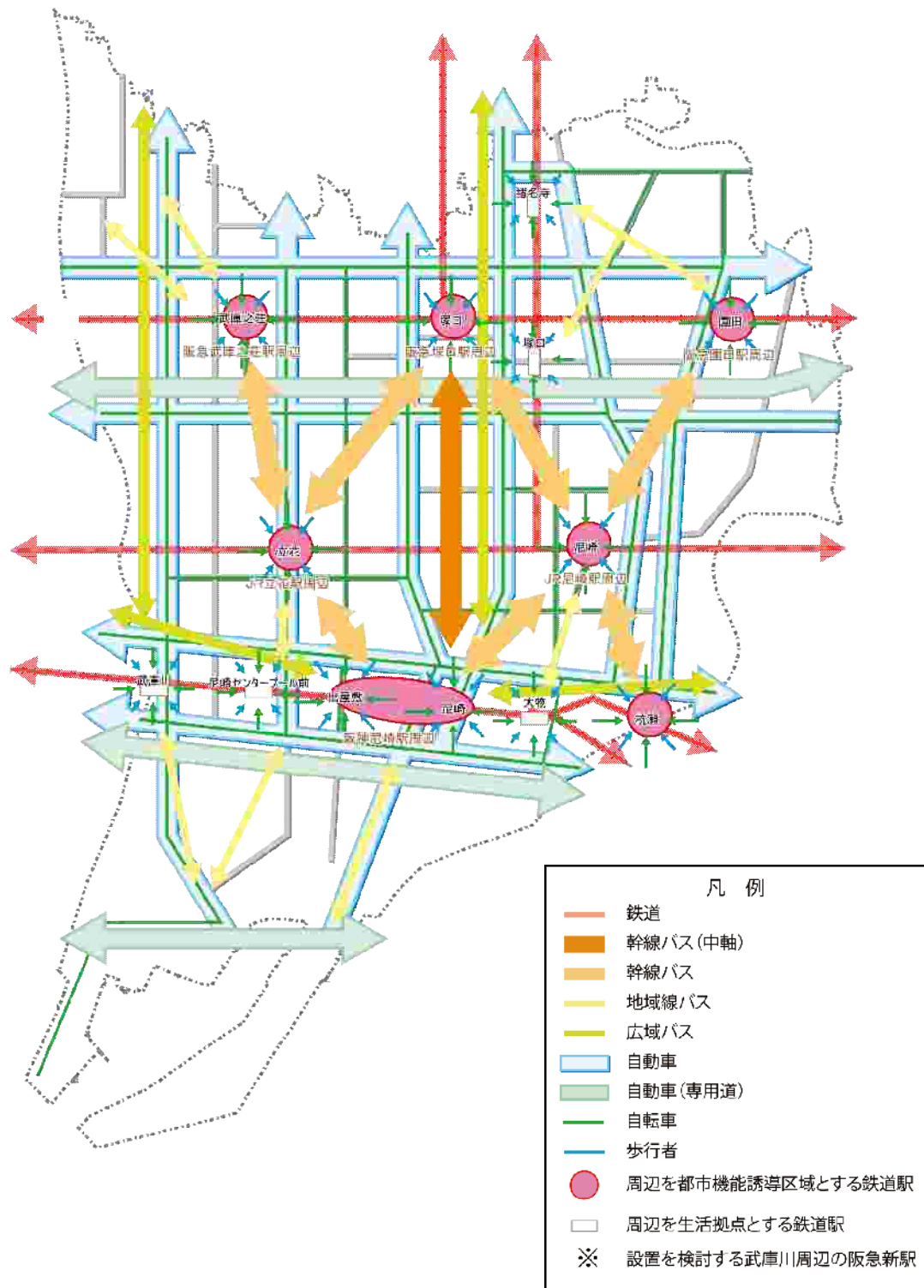


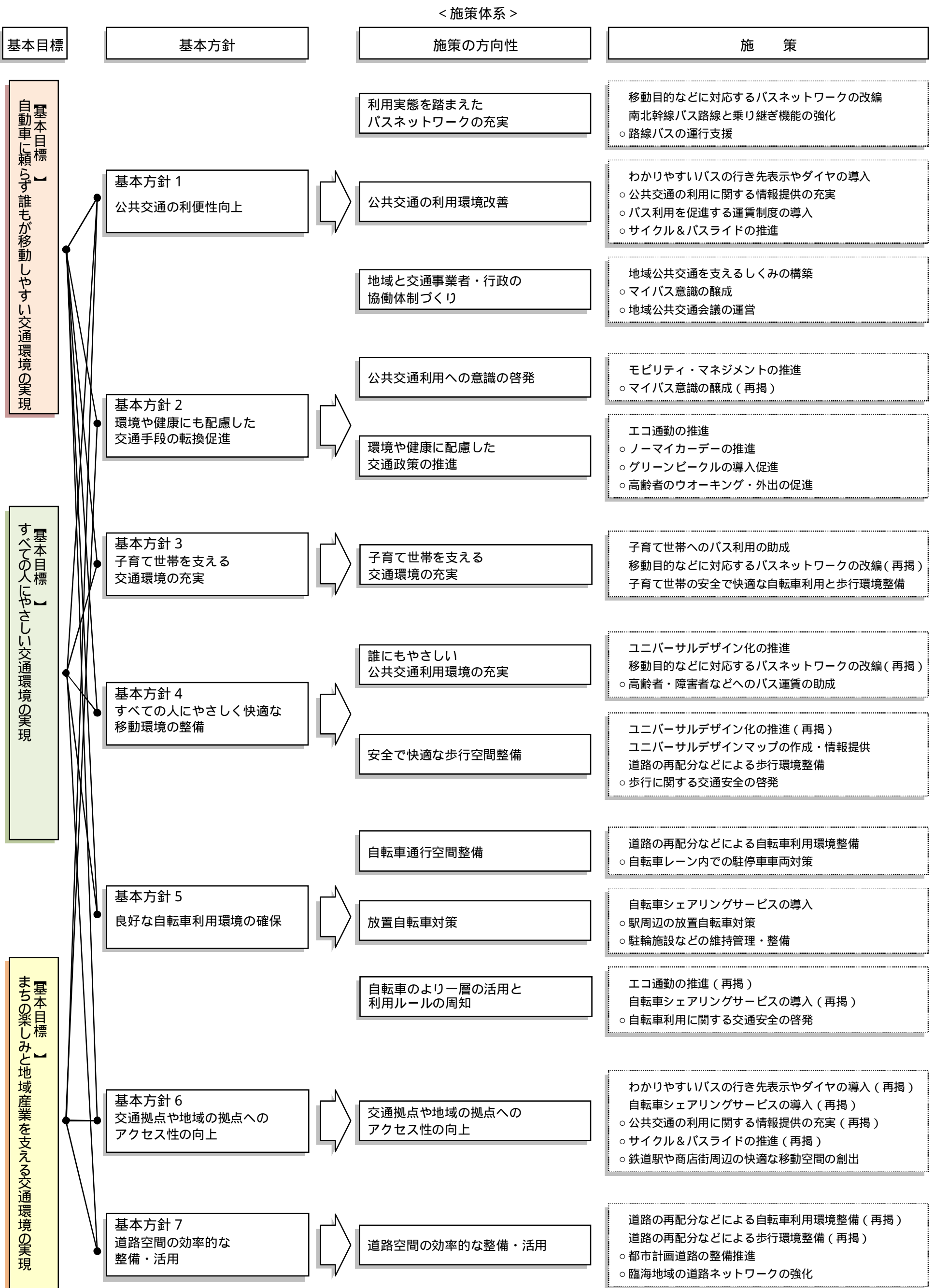
図 4.3.1 骨格交通ネットワーク図

- 基本方針 -

基本目標に基づき、以下の7つの基本方針を設定し、具体的な施策を展開します。

基本方針と内容	
基本方針 1	公共交通の利便性向上 鉄道やバス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改編や機能強化、利用環境の改善により、公共交通の利便性向上を図ります。
基本方針 2	環境や健康にも配慮した交通手段の転換促進 環境や健康への配慮も踏まえ、地域と連携した公共交通利用への意識啓発の取組などにより、過度な自動車利用から公共交通の適度な利用への転換などを促進します。
基本方針 3	子育て世帯を支える交通環境の充実 子育て世帯の暮らしやすさを支援するため、円滑に移動できる交通環境の充実に図ります。
基本方針 4	すべての人にやさしく快適な移動環境の整備 高齢者や障害者、また、外国人などを含むすべての人が安全・安心に移動できるよう、快適な公共交通の利用環境と歩行環境の確保を図ります。
基本方針 5	良好な自転車利用環境の確保 安全で快適な自転車の利用を促進するため、自転車の走行空間整備、放置自転車対策、より一層の自転車の活用や利用ルールの周知を推進します。
基本方針 6	交通拠点や地域の拠点へのアクセス性の向上 まちの楽しみと交流を増やし、まちの活力を支えるため、観光地域づくりの進展も踏まえ、交通拠点となる鉄道駅や地域の拠点となる公共施設や観光施設などへのアクセス性の向上を図ります。
基本方針 7	道路空間の効率的な整備・活用 多様な利用者が道路を利用して円滑に移動できるよう、自動車中心から歩行者や自転車に配慮した道路空間や都市計画道路の整備を推進するとともに、臨海地域の物流ネットワークの強化を図ります。





は重点化施策

基本方針 1 公共交通の利便性向上

現況と課題

- 市内の公共交通網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の利用者は減少傾向にあります。
- 平成 28 年 3 月に市営バス事業を廃止して民間事業者へ路線移譲しましたが、民間移譲後においても、将来にわたって市民にとって必要なバス交通サービスを確保していくことが必要です。
- 運転免許や自家用車を持たない人の割合は、阪神地域の中で最も高く、加えて、若者の自動車離れの傾向もあり、公共交通の役割が大きくなっています。
- 尼崎市は、阪神地域の中で工業の規模が最も大きく、また、商業は 2 番目に大きな規模となっており、市内の事業所で働く人の通勤においても、公共交通は大きな役割を担っています。

施策の方向性

市営バス事業を廃止して民間事業者へ移譲しましたが、民間移譲後においても、将来にわたって市民にとって必要なバス交通サービスを確保するため、利用者の移動目的などに対応したネットワークへの改編や南北幹線バスのより一層の強化を図ります。

また、バスの行き先表示、運賃や運行ダイヤなどの利用環境の改善を図るとともに、鉄道やタクシーも含め、公共交通の利用に関する情報提供の充実を図ります。

今後も人口減少が見込まれる中、地域が支える持続可能なバス交通をめざし、事業者、行政に加えて市民なども参加した協働体制づくりを促進します。

施策の方向性 1 - : 利用実態を踏まえたバスネットワークの充実

施策の方向性 1 - : 公共交通の利用環境改善

施策の方向性 1 - : 地域と交通事業者・行政の協働体制づくり

評価指標（目標値）

評 価 指 標	現 状	将来 (H38)
旧市営バス年間輸送人員 (現状：H27)	12,873 千人	12,873 千人
1 日あたり鉄道駅の乗客数 (現状：H26)	223 千人	223 千人

施策の方向性 1 - : 利用実態を踏まえたバスネットワークの充実

実施施策

施 策	施 策 概 要	重点化	実施時期 (年度)
移動目的などに対応するバスネットワークの改編	市民の移動目的などに対応し、目的地へより効率よく移動できるバスネットワークへの改編を進めます。		H31～
南北幹線バス路線と乗り継ぎ機能の強化	南北間の幹線バス路線の速達性・定時性の確保や高頻度化、また、地域線と幹線バスの乗り継ぎに配慮したダイヤの設定やバス待ち環境の改善について検討を進めます。		H31～
路線バスの運行支援	地域の実情に即したバス路線を維持するため、路線バスの運行に係る経費の一部を補助します。		実施中

重点化施策

■ 移動目的などに対応するバスネットワークの改編

実施時期(予定): 平成31年度～

- ・将来にわたって市民にとって必要なバス交通サービスを確保するため、市民の移動目的などを把握し、目的地へより効率良く移動できる持続可能性の高いバスネットワークへの改編を進めます。
- ・鉄道駅や総合病院など、日常的な目的地とされる拠点への移動の効率化を図るとともに、公共施設の建て替えなど、主要な施設の設置や移転への円滑な対応を図ります。



重点化施策

■ 南北幹線バス路線と乗り継ぎ機能の強化

実施時期（予定）：平成 31 年度～

- ・将来にわたって市民にとって必要なバス交通サービスを確保し、バス交通ネットワークのより一層の充実を図るため、ネットワークの軸となる利用者の多い南北幹線バス路線の強化を検討します。
- ・南北に結ぶ幹線バス路線の中軸となる阪急塚口駅と阪神尼崎駅間の路線について、バス優先レーンを導入し、スムーズな走行による速達性や定時性を確保するとともに、高頻度の運行による路線の強化を検討します。
- ・幹線と地域線をより円滑で便利に乗り継ぎできるよう、乗り継ぎに配慮したダイヤや運賃の設定、また、乗り継ぎ拠点でのバス待ち環境の改善について検討します。

【 南北幹線バスの強化 】



【 バスレーンの設定（東京都） 】



出典：EST 普及推進委員会

施策の方向性 1 - : 公共交通の利用環境改善

実施施策

施 策	施 策 概 要	重点化	実施時期 (年度)
わかりやすいバスの行き先表示やダイヤの導入	利用しやすいバスをめざし、バスの標柱や路線番号などの表示を改善するとともに、パターンダイヤの導入を推進します。		H31 ~
公共交通の利用に関する情報提供の充実	鉄道、バスやタクシーの利便性向上のため、鉄道とバスの乗り換え、バス路線図やタクシー乗り場などについて、わかりやすい情報提供を行います。		H29 - 33 ~
バス利用を促進する運賃制度の導入	バスの利用を促進するため、バスからバスまたは鉄道への乗り継ぎ運賃の割引制度や、バス利用者の施設や商店の優遇割引などを導入します。		H29 - 33 ~
サイクル&バスライドの推進	バスの利用圏域を拡げ、バスの利用を促進するため、サイクル&バスライドについてモデル的に導入するバス停を選定し、駐輪場の整備を推進します。		H29 - 38 ~

重点化施策

■ わかりやすいバスの行き先表示やダイヤの導入

実施時期（予定）：平成 31 年度 ~

- ・初めて市内のバスを利用する人でも、円滑に目的地へ移動できるよう、バスの標柱などにおいて、主要な経由地・目的地やその付近の施設、また、その所要時間をよりわかりやすく表示します。
- ・路線番号によってバスの行き先が簡単にわかるように、行き先別に路線番号を区分・設定します。
- ・乗りたいバスの時刻が簡単にわかるように、パターンダイヤの導入を推進します。

【 路線ナンバリング設定プロジェクト（八戸市） 】



出典：国土交通省

施策の方向性 1 - : 地域と交通事業者・行政の協働体制づくり

実施施策

施 策	施 策 概 要	重点化	実施時期 (年度)
地域公共交通を支えるしくみの構築	持続可能なバス交通をめざし、地域、交通事業者と市がともにバス待ち環境を改善するしくみの導入や、広告掲載による地域企業などのバス交通の支援を促進します。		H31 ~
マイバス意識の醸成	バスの利用促進を図るため、市民がバスに愛着を持つきっかけとなる参加型バスイベントの開催や企画切符の販売を支援します。		H29 - 33 ~
地域公共交通会議の運営	地域の実情に即した公共交通を確保するため、市、交通事業者と市民などが参画する地域公共交通会議を運営します。		実施中

重点化施策

■ 地域公共交通を支えるしくみの構築

実施時期（予定）：平成31年度～

- ・交通事業者と地域がともにベンチなどのバス待ち環境の改善に取り組む際に、その費用の一部を補助するしくみを導入し、あわせて、ベンチなどの設置について民有地の活用を支援し、バスの利用環境改善による利用促進、また、地域のバス交通への愛着の増進を図ります。
- ・地域が支える持続可能なバス交通をめざし、バス停、バス車両や車内放送での広告など、地元企業などによるバス交通への支援を促進します。

【 コンビニと連携したバスの駅（京都市右京区） 】



出典：京都市交通局

基本方針 2 環境や健康にも配慮した交通手段の転換促進

現況と課題

- 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て先駆的な取組にチャレンジする都市として、国から「環境モデル都市」に選定されており、その役割を果たすため、より一層の環境問題への取組が必要です。
- 尼崎市民の健康寿命は兵庫県や全国と比較しても短く、歩くことを中心とした身体活動の増加による健康増進を図ることが必要です。
- 市内の公共交通網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の利用者は減少傾向にあります。

施策の方向性

環境や健康にも配慮し、過度な自動車利用の抑制や公共交通の利用促進を図るため、公共交通の利用が環境や健康などに好影響をもたらすことや公共交通の便利な利用方法などの情報提供を効果的に実施し、また、電気自動車の普及促進などに取り組みます。

施策の方向性 2 - : 公共交通利用への意識の啓発

施策の方向性 2 - : 環境や健康に配慮した交通政策の推進

評価指標（目標値）

評価指標	現状	将来 (H38)
旧市営バス年間輸送人員（再掲） (現状：H27)	12,873 千人	12,873 千人
1 日あたり鉄道駅の乗客数（再掲） (現状：H26)	223 千人	223 千人
運輸部門のCO ₂ 排出量 (現状：H25)	413 千t-CO ₂	(参考値) 322 千t-CO ₂

第 2 次尼崎市地球温暖化対策地域推進計画において掲げる平成 32 年を目途にした数値目標

施策の方向性 2 - : 公共交通利用への意識の啓発

実施施策

施 策	施 策 概 要	重点化	実施時期 (年度)
モビリティ・マネジメントの推進	過度な自動車利用から公共交通などへの適度な利用へ市民が自発的に転換するよう、継続的な意識の啓発に取り組みます。		H30 ~
マイバス意識の醸成（再掲）	バスの利用促進を図るため、市民がバスに愛着を持つきっかけとなる参加型バスイベントの開催や企画切符の販売を支援します。		H29 - 33 ~

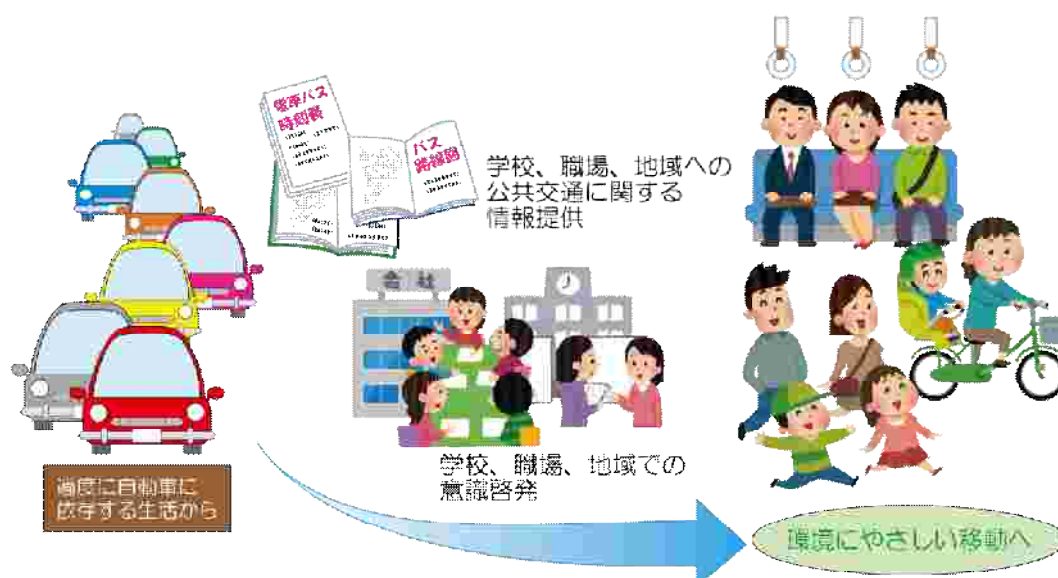
重点化施策

■ モビリティ・マネジメントの推進

実施時期（予定）：平成 30 年度 ~

- ・市民が「過度に自動車に依存する生活」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する生活」へ自発的に転換するよう、そのきっかけとなる情報提供などを行い、公共交通などの利用促進を図ります。
- ・住民や企業への意識啓発につながる印刷物の配布や説明会の開催、また、学校での公共交通に関する体験学習などを通じて、公共交通の利便性や環境への配慮についてのより深い理解を促進し、過度な自動車の利用から公共交通などへ利用転換する意識の形成を図ります。

【 モビリティ・マネジメントの概要 】



施策の方向性 2 - : 環境や健康に配慮した交通政策の推進

実施施策

施 策	施 策 概 要	重点化	実施時期 (年度)
エコ通勤の推進	「エコ通勤優良事業所認証制度」の周知を行うとともに、事業者の自転車による通勤や営業活動を促進する新たな取組について検討を進めます。		実施中 (一部検討中)
ノーマイカーデーの推進	自動車からの利用転換による環境負荷の低減を図るため、「ノーマイカーデー」の広報活動を実施します。		実施中
グリーンビークルの導入促進	事業所での自動車利用による環境負荷の低減を図るため、ハイブリッドトラックや電気自動車などの導入費用の一部を補助します。		実施中
高齢者のウォーキング・外出の促進	高齢者のウォーキングによる健康増進を図るため、1日の歩数を記入する「貯筋通帳」と歩数に応じた記念品を渡す「いきいき100万歩運動事業」を実施します。		実施中

重点化施策

■ エコ通勤の推進

実施時期：実施中（一部検討中）

- ・市内の事業所に対して、積極的にエコ通勤に関する取組を推進している事業所が優良事業所として認証・登録され、その取組が広く国民に紹介される「エコ通勤優良事業所認証制度」について、説明会などによる周知を行います。（実施時期：実施中）
- ・自転車での通勤や営業活動を推進する市内の事業者を増やし、自動車やオートバイから自転車への利用転換を促進する新たな取組について検討を進めます。（実施時期：検討中）

実施時期については、具体的な施策の内容を含めて検討を進めます。

【 エコ通勤優良事業所ロゴマーク 】 【 エコ通勤リーフレット（栃木県） 】



出典：交通エコロジー・モビリティ財団



出典：栃木県

基本方針３ 子育て世帯を支える交通環境の充実

現況と課題

- 尼崎市では就学前の子育て世帯における市外への転出超過の傾向が顕著であり、子育てファミリー世帯の定住・転入を促進することを大きな目標としています。
- 子育て世帯においても、運転免許や自家用車を持たない人の割合は、阪神地域の中で最も高く、若者の自動車離れの傾向もあることから、子育て世帯にとっても、公共交通の役割は大きくなっています。
- 移動手段について比較すると、子育て世帯は、子どものいない世帯と比較して、自転車の利用と徒歩の割合が高くなっています。

施策の方向性

子育て世帯にとっても、公共交通の役割は大きく、子育て世帯の暮らしやすさを支援するため、公共交通の利用促進に向けた施策を実施します。

また、子育て世帯は、自転車の利用や徒歩で移動することが多いことから、生活圏域の移動において子どもとともに安全で快適に自転車の利用や歩行ができるよう、交通安全対策に取り組みます。

施策の方向性３：子育て世帯を支える交通環境の充実

評価指標（目標値）

評価指標	現状	将来 (H38)
5歳未満の子どもがいる世帯の転出超過世帯数 (現状：H26)	382世帯	(参考値) 191世帯

尼崎版総合戦略において掲げる平成31年を目途にした数値目標

施策の方向性 3：子育て世帯を支える交通環境の充実

実施施策

施 策	施 策 概 要	重点化	実施時期 (年度)
子育て世帯へのバス利用の助成	子育て世帯の暮らしやすさを支援するため、バス利用を体験できる「お試しバスチケット」の配布や、日常の移動でもよりバスを利用しやすくする「子育て支援バス」の交付制度の創設について検討します。		H32～
移動目的などに対応するバスネットワークの改編（再掲）	市民の移動目的などに対応し、目的地へより効率よく移動できるバスネットワークへの改編を進めます。		H31～
子育て世帯の安全で快適な自転車利用と歩行環境整備	日常生活において子どもとともに安全で快適な自転車の利用や歩行ができるよう、生活道路において、ゾーン 30 の効果的な周知などによって自動車の交通量や速度の抑制を図るとともに、通学路での安全確保を推進し、また、子どもの自転車利用時のヘルメット着用を促進します。		実施中 (一部検討中)

重点化施策

■ 子育て世帯へのバス利用の助成

実施時期（予定）：平成 32 年度～

- ・若者の自動車離れの傾向もあり、今後も運転免許や自家用車を持たない人が増加することが見込まれる中、子育て世帯の暮らしやすさを支援するため、公共交通で円滑に移動できるよう、バス運賃を助成する施策について検討します。
- ・子育て世帯を対象に、バス利用を体験できる「お試しバスチケット」の配布や、日常の移動においてもバスを利用しやすくする「子育て支援バス」を交付する制度の創設について検討を進めます。
- ・子育て世帯が気軽にバスを利用できるよう、ベビーカーの利用者への理解を深めるなどの情報提供を行います。



出典：国土交通省

重点化施策

■ 子育て世帯の安全で快適な自転車利用と歩行環境整備

実施時期：実施中（一部検討中）

- ・子育て世帯は、自転車の利用や徒歩で移動することが多く、生活圏域の移動において安全で快適な自転車の利用と歩行を促進します。
- ・生活道路において、安全かつ快適に自転車の利用や歩行ができるよう、歩行空間を拡幅するとともに、歩行者と自転車の通行を優先する安全対策であるゾーン 30 の効果的な周知などにより、自動車の交通量と速度の抑制を図ります。（実施時期：検討中）
- ・通学路においては、「尼崎市通学路交通安全プログラム」に基づき、警察や学校などを含む関係機関が連携し、児童生徒が安全に登下校できるよう安全確保を図ります。（実施時期：実施中）
- ・地域住民と連携した交通事故の危険箇所の改善や子どもの自転車利用時のヘルメットの着用推進に取り組みます。（実施時期：実施中）

実施時期については、具体的な施策の内容を含めて検討を進めます。

【ゾーン 30 での公安委員会による主な交通規制】



出典：兵庫県警察

【歩行者優先を強調したゾーン 30 の標識（東京都内）】



出典：尼崎市地域交通政策審議会 会長 土井勉 撮影

基本方針 4 すべての人にやさしく快適な移動環境の整備

現況と課題

- 尼崎市の高齢化率（65歳以上人口の割合）は、平成52年には30%を超えると見込まれており、また、尼崎市の身体障害者と知的障害者は増加傾向にあります。
- 高齢者や障害者は、生産年齢層よりもバスと徒歩の利用割合が高くなっています。

施策の方向性

駅及び駅周辺のバリアフリー化など、ユニバーサルデザイン化の推進などにより、高齢者、障害者などを含むすべての人が利用しやすい公共交通の利用環境の充実を図ります。

また、安全で快適な歩行環境を確保するため、歩行者に配慮した物理的な空間の整備に加え、啓発活動による交通安全の推進などに取り組みます。

施策の方向性 4 - : 誰にもやさしい公共交通利用環境の充実

施策の方向性 4 - : 安全で快適な歩行空間整備

評価指標（目標値）

評価指標	現状	将来 (H38)
バリアフリー未対応鉄道駅数 (現状: H28)	1 駅	0 駅
アンケート において外出時に困難を感じることがないと 回答する身体障害者の割合 (現状: H26)	40.9 %	50.0 %

尼崎市障害者計画等の改定に係るアンケート調査

施策の方向性 4 - : 誰にもやさしい公共交通利用環境の充実

実施施策

施 策	施 策 概 要	重点化	実施時期 (年度)
ユニバーサルデザイン化の推進	すべての人が安全・安心に移動できる交通環境をめざし、バリアフリー基本構想の策定の検討、鉄道駅やバスのバリアフリー化、また、外国人にも配慮した案内表示の多言語表記やピクトグラムの統一化などに取り組みます。		H29 - 33 ~ (一部検討中)
移動目的などに対応するバスネットワークの改編(再掲)	市民の移動目的などに対応し、目的地へより効率よく移動できるバスネットワークへの改編を進めます。		H31 ~
高齢者・障害者などへのバス運賃の助成	高齢者や障害者などの公共交通による外出を支援して社会参加を促進するため、バスの運賃を助成し、加えて、乗車証のＩＣカード化による利便性の向上を図ります。		実施中

重点化施策

■ ユニバーサルデザイン化の推進

実施時期(予定): 平成 29 - 33 年度 ~ (一部検討中)

- ・年齢や障害の有無などに関わらず、すべての人が安全・安心に移動できる交通環境をめざし、公共交通や歩行空間などのユニバーサルデザイン化に取り組みます。
- ・高齢者や障害者が利用する施設などが集まった地区において、重点的かつ一体的にバリアフリー化の推進を図るため、バリアフリー法に基づく「バリアフリー基本構想」の策定について検討を進めます。(実施時期: 検討中¹⁾)
- ・バリアフリー未整備駅となっている阪急園田駅について、エレベーターの設置などに要する費用の一部を補助し、バリアフリー化を推進します。(実施時期: 平成 29 年度 ~)
- ・観光地域づくりの進展も踏まえ、国籍に関わらず、すべての人が公共施設などを円滑に利用できるよう、案内表示などの多言語表記やわかりやすいピクトグラムの統一化を図ります。(実施時期: 平成 31 年度 ~)
- ・市内を運行するノンステップバスの導入を促進するため、費用の一部を補助する制度の導入について検討を進めます。(実施時期: 平成 33 年度 ~)
- ・ＪＲ立花駅と道意線沿いに設置されるバス停間の段差のない経路の確保について検討を進めます。(実施時期: 検討中²⁾)

1 実施時期については、具体的な施策の内容を含めて検討を進めます。

2 実施時期については、長期的な視点で検討を進めます。



施策の方向性 4 - : 安全で快適な歩行空間整備

実施施策

施 策	施 策 概 要	重点化	実施時期 (年度)
ユニバーサルデザイン化の 推進(再掲)	すべての人が安全・安心に移動できる交通環境をめざし、バリアフリー基本構想の策定の検討、鉄道駅やバスのバリアフリー化、また、外国人にも配慮した案内表示の多言語表記やピクトグラムの統一化などに取り組みます。		H29 - 33 ~ (一部検討中)
ユニバーサルデザインマッ プの作成・情報提供	すべての人が安心して公共施設や商店などを利用できるよう、ユニバーサルデザインに配慮された施設などをインターネット上で地図情報として提供します。		H32 ~
道路の再配分などによる歩 行環境整備	歩行者の安全確保を図るため、生活道路の自動車の交通量や速度の抑制を図るとともに、通学路での安全確保を推進し、また、交通安全マーク(ストップマーク)の設置や防犯カメラの設置支援などの地域住民と連携した安全対策に取り組みます。		実施中 (一部検討中)
歩行に関する交通安全の啓 発	歩行者の安全確保を図るため、普及しつつあるハンドル形電動車いす(シニアカー)の利用ルールの周知も含め、交通安全教室などの啓発活動に取り組みます。		実施中

重点化施策

■ ユニバーサルデザインマップの作成・情報提供

実施時期(予定): 平成32年度~

- ・年齢や障害の有無に関わらず、すべての人が安心して公共施設や商店などを利用できるよう、多機能トイレや車いす使用者用駐車施設などが設置され、ユニバーサルデザインに配慮された施設の情報をインターネット上で地図情報として提供します。
- ・ユニバーサルデザインマップは、市民や商店などが参画して情報を更新できるしくみを取り入れ、施設のユニバーサルデザインに関する情報だけではなく、観光などのまちの楽しみに関する情報を共有することをめざします。

【 いわてユニバーサルデザイン電子マップ 】



出典：岩手県

重点化施策

■ 道路の再配分などによる歩行環境整備

実施時期：実施中（一部検討中）

- ・歩行者の安全確保という観点から、既存の道路空間を歩行者に配慮して再配分するなど、すべての人が安全かつ快適に歩行できる環境の整備を推進します。
- ・生活道路において、歩行空間を拡幅するとともに、歩行者を優先する安全対策であるゾーン 30 の効果的な周知などにより、自動車の交通量と速度を抑制し、安全で快適な歩行空間の整備を行います。（実施時期：検討中）
- ・通学路においては、「尼崎市通学路交通安全プログラム」に基づき、警察や学校などを含む関係機関が連携し、児童生徒が安全に登下校できるよう安全確保を図ります。（実施時期：実施中）
- ・交通事故の危険箇所での交通安全マーク（ストップマーク）の設置、また、防犯カメラの設置支援など、地域住民と連携した安全対策に取り組みます。（実施時期：実施中）

実施時期については、具体的な施策の内容を含めて検討を進めます。

【生活道路の安全性向上（イメージ）】



出典：国土交通省

【通学路対策箇所図】

通学路対策箇所図（〇〇小学校）



出典：尼崎市通学路交通安全プログラム

基本方針 5 良好な自転車利用環境の確保

現況と課題

- 尼崎市は平坦な地形であることから、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ています。
- 放置自転車は、近年の効果的な取組により大幅に減少したものの、自転車が非常に多く利用されていることもあり、兵庫県内では3番目に多く、また、人口1万人あたりの自転車関連事故件数は、兵庫県内で最も多くなっています。

施策の方向性

自転車の車道通行が原則とされる中、自転車道や自転車レーンなど、既存の道路空間の再分配による安全で快適な自転車通行空間を整備し、自転車ネットワークの形成を推進します。

放置自転車対策については、駐輪場の維持管理や啓発など、現在行っている施策の継続的な実施に加え、放置自転車のより一層の削減を図る必要があります。あわせて、自転車による移動の利便性を高め、観光拠点などへのアクセス性の向上を図るため、自転車のシェアリングサービスの導入について検討を進めます。

加えて、環境にも配慮し、市内の事業所での自転車による通勤などを促進し、また、安全で快適な自転車の利用を促進するため、自転車の走行ルール、交通事故の危険性の大きさ、自転車損害賠償保険の加入の必要性などについて周知・啓発を行います。

施策の方向性 5 - : 自転車通行空間整備

施策の方向性 5 - : 放置自転車対策

施策の方向性 5 - : 自転車のより一層の活用と利用ルールの周知

評価指標（目標値）

評価指標	現状	将来 (H38)
放置自転車台数 (現状：H27)	1,169 台	900 台
人口1万人あたり自転車関連事故件数 (現状：H26)	23 件	20 件

施策の方向性 5 - : 自転車通行空間整備

実施施策

施策	施策概要	重点化	実施時期 (年度)
道路の再配分などによる自転車利用環境整備	「尼崎市自転車ネットワーク整備方針」に基づき、自転車道や自転車レーンなど、既存の道路空間の再配分により安全で快適な自転車通行空間を整備し、自転車ネットワークの形成を推進します。		実施中
自転車レーン内での駐停車車両対策	自転車レーン内での自動車の駐停車は、自転車の走行を妨げ、利用者にとって特に危険となるため、自転車レーン内での自動車の駐停車対策の強化を図ります。		H29 - 33 ~

重点化施策

■ 道路の再配分などによる自転車利用環境整備

実施時期：実施中

- ・自転車の走行空間を明確化し、駅を中心とする拠点間と河川に沿った自転車道を軸とする2つの自転車ネットワークの形成という考えを基本にして策定された「尼崎市自転車ネットワーク整備方針」に基づき、既存の道路空間を再配分し、自転車道や自転車レーンなどの整備を推進します。

【 尼崎市自転車ネットワーク整備方針 】

【 自転車レーンの整備(長洲久々知線) 】



施策の方向性 5 - : 放置自転車対策

実施施策

施 策	施 策 概 要	重点化	実施時期 (年度)
自転車シェアリングサービスの導入	限られた駐輪スペースの有効活用による放置自転車のより一層の削減、また、観光拠点へのアクセス性の向上などを図るため、自転車を共同して利用する自転車シェアリングサービスの導入について検討を進めます。		H32 ~
駅周辺の放置自転車対策	自転車などの啓発整理、撤去運搬、保管返還などの業務を一体的に指定管理者へ委託し、効果的な駅周辺の放置自転車の対策に取り組みます。		実施中
駐輪施設などの維持管理・整備	駐輪施設や機器の維持・管理、また、駅周辺の駐輪場の設置促進に向けた補助を行うなど、駐輪スペースの確保による自転車の放置の抑制を図ります。		実施中

重点化施策

■ 自転車シェアリングサービスの導入

実施時期（予定）：平成32年度～

- ・駐輪場の運営、放置自転車の撤去運搬や保管・返還などの業務を指定管理者へ一体的に委託したことにより、駅周辺の放置自転車は、近年大幅に減少しましたが、阪急武庫之荘駅では駐輪場が不足している状況もあります。限られた駐輪スペースを有効活用し、放置自転車のより一層の削減を図るため、また、あわせて、自転車による移動の利便性を高め、観光拠点などへのアクセス性の向上を図るため、自転車を共同して利用できる自転車シェアリングサービスの導入について検討を進めます。
- ・試験的に自転車シェアリングサービスを導入し、駐輪場スペースの有効活用と整備費用を節減できる自転車の統一規格やサービスの活用を促進する利用期間や利用料金の設定、また、利用者に配慮した電動アシスト付き自転車の活用も含め、効率的かつ効果的なサービスの手法について検討します。

【 レンタサイクル事業（高松市） 】



出典：高松市

施策の方向性 5 - : 自転車のより一層の活用と利用ルールの周知

実施施策

施 策	施 策 概 要	重点化	実施時期 (年度)
エコ通勤の推進(再掲)	「エコ通勤優良事業所認証制度」の周知を行うとともに、事業者の自転車による通勤や営業活動を促進する新たな取組について検討を進めます。		実施中 (一部検討中)
自転車シェアリングサービスの導入(再掲)	限られた駐輪スペースの有効活用による放置自転車のより一層の削減、また、観光拠点へのアクセス性の向上などを図るため、自転車を共同して利用する自転車シェアリングサービスの導入について検討を進めます。		H32～
自転車利用に関する交通安全の啓発	安全で快適な自転車の利用を促進するため、交通安全教室、自転車フォーラムや自転車総合キャンペーンなど、高齢者や子どもを中心に、効果的な啓発活動に取り組みます。		実施中

基本方針 6 交通拠点や地域の拠点へのアクセス性の向上

現況と課題

- 尼崎市総合計画では、尼崎市の将来の姿の4つの「ありたいまち」のうちの1つに「地域の資源を活かし、活力が生まれるまち」を示し、地域において産業や消費などが生まれ、域外との交流が活発に行われるまちをめざしています。
- 地域交通においては、総合計画で示す考え方を踏まえ、まちの楽しみと人の交流が増進されるよう、公共交通などによる快適な移動を促進し、まちの活力を支えることが必要です。
- 既存の文化・スポーツ・観光施設に加え、近年では尼崎城の整備も予定されており、観光地域づくりを進めようとしている中、交通拠点である鉄道駅なども含め、主要な拠点へのアクセス性の向上が必要です。

施策の方向性

まちの楽しみと人の交流の増進をめざし、バスマップやインターネットによる充実した公共交通の利用に関する情報提供、観光拠点での自転車シェアリングサービスの導入、また、バスの行き先のよりわかりやすい表示などの施策に取り組み、鉄道駅や文化・スポーツ・観光施設などへのアクセス性の向上を図ります。

施策の方向性 6：交通拠点や地域の拠点へのアクセス性の向上

評価指標（目標値）

評価指標	現状	将来 (H38)
観光入込客数 (現状：H27)	1,900 千人	2,050 千人
旧市営バス年間輸送人員（再掲） (現状：H27)	12,873 千人	12,873 千人
1日あたり鉄道駅の乗客数（再掲） (現状：H26)	223 千人	223 千人

施策の方向性 6 : 交通拠点や地域の拠点へのアクセス性の向上

実施施策

施 策	施 策 概 要	重点化	実施時期 (年度)
わかりやすいバスの行き先表示やダイヤの導入(再掲)	利用しやすいバスをめざし、バスの標柱や路線番号などの表示を改善するとともに、パターンダイヤの導入を推進します。		H31～
自転車シェアリングサービスの導入(再掲)	限られた駐輪スペースの有効活用による放置自転車のより一層の削減、また、観光拠点へのアクセス性の向上などを図るため、自転車を共同して利用する自転車シェアリングサービスの導入について検討を進めます。		H32～
公共交通の利用に関する情報提供の充実(再掲)	鉄道、バスやタクシーの利便性向上のため、鉄道とバスの乗り換え、バス路線図やタクシー乗り場などについて、わかりやすい情報提供を行います。		H29 - 33 ～
サイクル&バスライドの推進(再掲)	バスの利用圏域を拡げ、バスの利用を促進するため、サイクル&バスライドについてモデル的に導入するバス停を選定し、駐輪場の整備を推進します。		H29 - 38 ～
鉄道駅や商店街周辺の快適な移動空間の創出	鉄道駅周辺や商店街のにぎわいを創出するため、歩行者、また、バスやタクシーを含む公共交通の利用者に配慮し、駅前広場の改善や駅前や商店街周辺のトランジットモール化などの検討を進めます。		検討中

実施時期については、長期的な視点で検討を進めます。



基本方針 7 道路空間の効率的な整備・活用

現況と課題

- 従来の道路整備では、自家用車の普及などに対応して、自動車の走行を中心とした空間整備が行われてきましたが、若者の自動車離れの傾向と人口減少に伴って自動車交通は減少していくことが見込まれる中、自動車だけでなく、自転車の利用者や歩行者にも配慮した道路整備が必要です。
- 尼崎市は阪神地域の中で工業の規模が最も大きく、臨海地域では運輸・流通施設の土地利用の転換が進んでいますが、臨海地域を東西に結ぶ道路がなく、また、南北を結ぶ道路において渋滞が多くなっています。

施策の方向性

都市計画道路の整備を推進するとともに、既存の道路空間の再配分などにより、自転車の利用者や歩行者の通行空間の充実を図り、また、臨海地域における道路網について長期的な視点に立った検討を進め、物流ネットワークの強化を図ります。

施策の方向性 7：道路空間の効率的な整備・活用

評価指標（目標値）

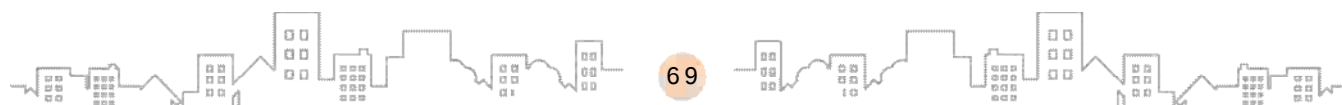
評価指標	現状	将来 (H38)
市内の交通事故総件数 (現状：H27)	10,134 件	9,000 件

施策の方向性 7：道路空間の効率的な整備・活用

実施施策

施 策	施 策 概 要	重点化	実施時期 (年度)
道路の再配分などによる自転車利用環境整備(再掲)	「尼崎市自転車ネットワーク整備方針」に基づき、自転車道や自転車レーンなど、既存の道路空間の再配分により安全で快適な自転車通行空間を整備し、自転車ネットワークの形成を推進します。		実施中
道路の再配分などによる歩行環境整備(再掲)	歩行者の安全確保を図るため、生活道路の自動車の交通量や速度の抑制を図るとともに、通学路での安全確保を推進し、また、交通安全マーク(ストップマーク)の設置や防犯カメラの設置支援などの地域住民と連携した安全対策に取り組めます。		実施中 (一部検討中)
都市計画道路の整備推進	良好な市街地整備を誘導するため、「都市計画道路整備プログラム」に基づき、効率的かつ効果的に都市計画道路の整備を推進します。		実施中
臨海地域の道路ネットワークの強化	臨海地域において運輸・流通施設の土地利用の転換が進む中、物流ネットワーク強化を図るため、臨海地域の道路網の強化について、長期的な視点に立った検討を進めます。		検討中

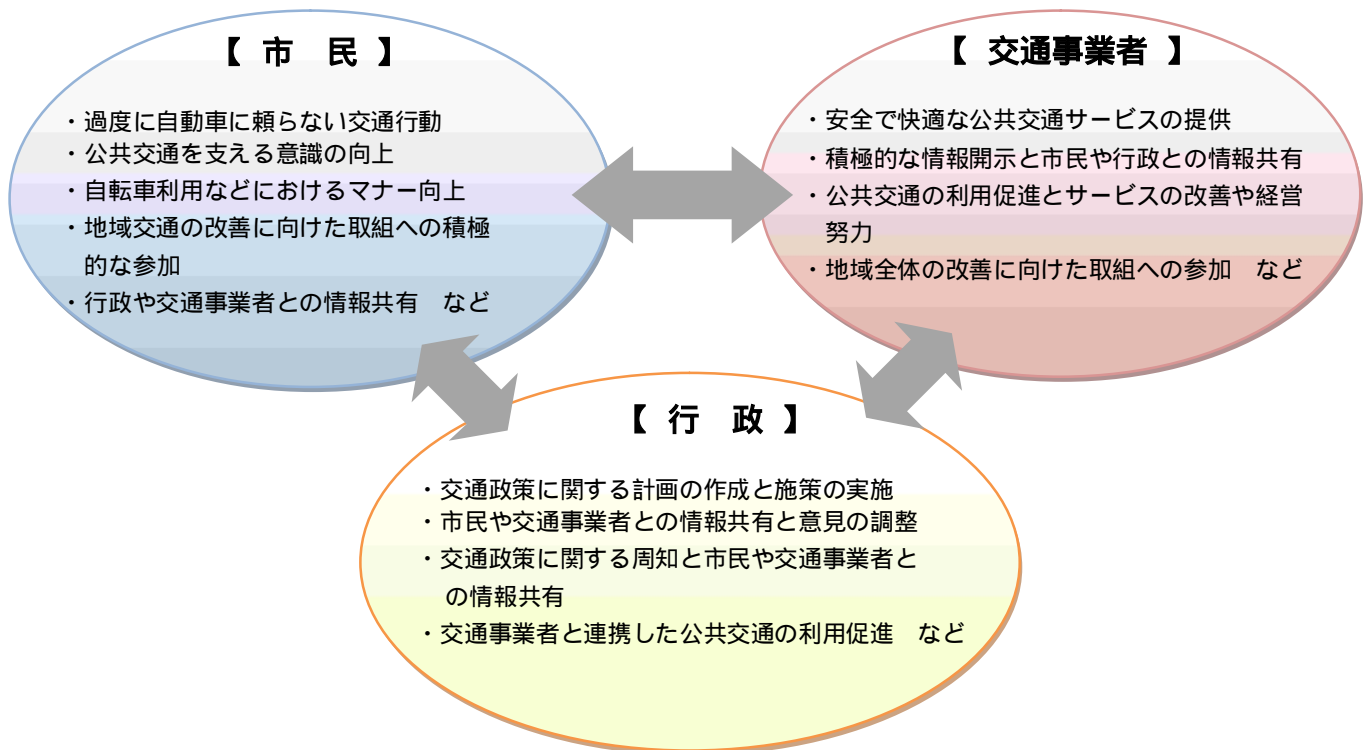
実施時期については、長期的な視点で検討を進めます。



5. 計画の実現に向けて

5.1 市民・交通事業者・行政の協力

地域交通計画の実現に向け、利用者の中心となる「市民」、運営・運行を行う「交通事業者」、計画・施策を行う「行政」が、以下の図に示すようなそれぞれの役割を認識し、三者が協力して計画を推進していきます。



< 交通を支える三者の役割 >

5. 2 地域公共交通と他分野との連携

地域公共交通は、医療、福祉や商業などの様々な分野と関連しており、地域公共交通による移動が確保されなければ、行政を中心に関連分野に係るコストの増加をもたらすことも想定され、地域公共交通の持続可能性を高めることは非常に重要です。

地域公共交通と様々な分野との効果的な連携を進め、また、必要な補助などを行って地域公共交通の持続可能性を高めることにより、地域公共交通が支える市全体の様々な分野の活性化を図ります。



< 地域公共交通と他分野との連携（イメージ） >

出典：「もしも赤字の地域公共交通が廃止になったら？」

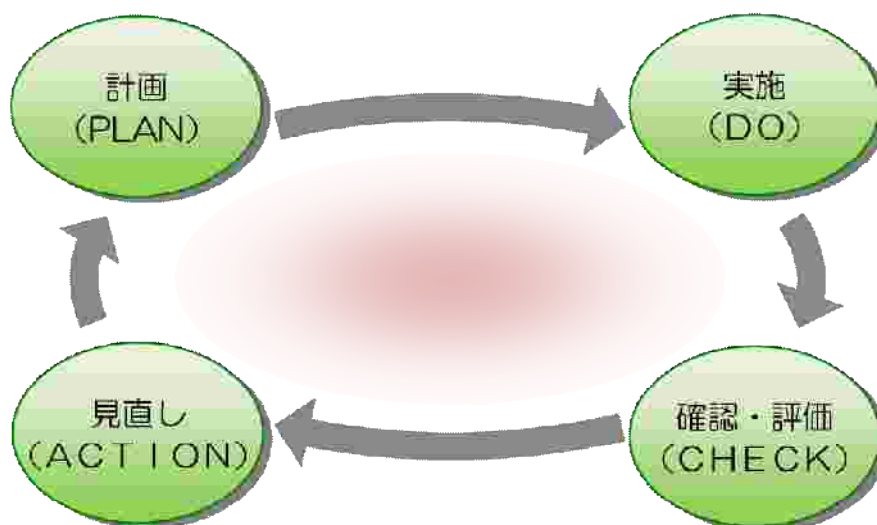
（国土交通省パンフレット 平成28年4月発行）

5. 3 社会情勢の変化に対応した計画の見直し

地域交通計画に基づく施策の実施状況や設定した数値目標の達成状況を把握し、計画の妥当性や実行性などを検証するとともに、交通を取り巻く社会情勢や地域情勢の変化を踏まえ、地域交通計画の見直しを継続的に行っていくため、計画（PLAN）実施（DO）確認・評価（CHECK）見直し（ACTION）によるPDCAサイクルを取り入れます。

その中でも、確認・評価（CHECK）と見直し（ACTION）を行う際には、第三者が参画する会議体を設置して妥当性の検証などを行うとともに、施策の進捗状況をわかりやすく可視化して市民等へ周知し、幅広く意見を聴取して計画の見直しを行います。

また、新たに推進する施策のうち、事業規模や市民生活への影響が大きいものなどについては、関係機関や地域住民などの参加のもと、場所や期間を限定して社会実験を行い、効果や影響などの評価をもって本格的な施策の導入について検討します。



<計画のPDCAサイクル>

■ 用語集

用 語		説 明
エ	エコ通勤	クルマなどによる通勤交通が周辺地域の渋滞問題や地球温暖化などの問題の原因となることなどを踏まえ、事業所の社会的責任や効率的な経営の観点から、各事業所が主体的に、より望ましい通勤交通のあり方を考える取組。
カ	観光入込客数	観光地や行祭事・イベントに訪れた人を観光入込客といい、延べ入込客数の調査のため、複数の観光地などを訪れた場合は重複して計上されている。
	観光地域づくり	地域特性を踏まえた観光戦略に基づき、観光を軸とした地域の幅広い関係者が連携した地域づくりの取組。
キ	既存ストック	これまでに整備されてきた道路や公園、病院などの生活や産業活動の基盤となる施設など。
ク	グリーンビークル	化石燃料の使用をゼロまたは大幅に減らすとともに環境負荷を低減するハイブリッド、電気、燃料電池自動車などの自動車。
コ	交通安全マーク (ストップマーク)	子どもの交通事故の中で一番多い「飛び出し事故」の防止を図るため、狭い道路や小交差点など一時停止をして安全を確かめる習慣づけを促すためのマーク。
サ	サイクル&バスライド	郊外や都心周辺部のバスターミナルやバス停周辺などに駐輪場を整備し、自転車からバスへの乗り継ぎを図るシステム。
シ	自転車シェアリングサービス	駐輪場(サイクルポート)において自転車の貸出と返却を行うサービス。(貸出された自転車を同じ場所へ返却するレンタサイクルと駅や観光拠点などの複数の駐輪場において貸出と返却が行えるコミュニティサイクルの両方を含む。)
ソ	ゾーン 30	生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保するため、区域(ゾーン)を定めて最高速度30キロメートル毎時の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における自動車などの速度抑制や通過交通の抑制を図る安全対策。
テ	低炭素社会	気候に悪影響を及ぼさない水準で大気中温室効果ガス濃度を安定化させると同時に、生活の豊かさを実感できる社会。
ト	道路交通センサス	正式名称を「全国道路・街路交通情勢調査」といい、日本全国の道路と道路交通の実態を把握し、道路の計画や、建設、管理などについての基礎資料を得ることを目的として、全国的に実施している統計調査。
	都市計画道路	都市計画法に基づいてあらかじめルート、位置、幅員などが決められた都市基盤整備の根幹をなす道路。
	トランジットモール	中心市街地やメインロードなどの商店街を、自動車の通行を制限し、歩行者と、バスなどの路面を走行する公共交通機関だけを通行させ、歩行者の安全性の向上と商業地の魅力向上などを図る歩行者空間。

用 語		説 明
ノ	ノーマイカーデー	自動車交通に起因する大気汚染や騒音の防止のため、月日や曜日を定め、自動車の利用自粛と公共交通機関の利用を呼びかける運動。阪神間では、毎月２０日を「ノーマイカーデー」と定めている。
	ノンステップバス	床面の高さを３５センチ程度（通常は９０センチ程度）まで引き下げることにより、バリアフリーの観点から利用者が乗降しやすいように考慮されたバス。
ハ	パターンダイヤ	一定の間隔で周期的に運行するダイヤ。例えば、バスにおいて１５分間隔での運行を行えば、その運行時間帯のバス停の時刻表は、５分、２０分、３５分、５０分といった利用者にとって分かりやすいものとなる。
ヒ	ピクトグラム	トイレや非常口など、単純な図で表現する方法によって、情報や注意を示すために表示される視覚記号（サイン）。
マ	マイバス意識	地域のバスに愛着をもち、バスに関する問題は地域全体の問題であり、それを解決できるのは一人ひとりの市民であるという意識。
モ	モビリティ・マネジメント	過度な自動車利用の抑制や公共交通の利用促進を行うため、公共交通の利用が環境や健康などに好影響をもたらすことや、公共交通の便利な利用方法などを効果的に情報提供することにより、一人ひとりの交通行動を自動車から公共交通利用へ自発的に変化することを促すコミュニケーションを中心とした交通施策。
ユ	ユニバーサルデザイン	あらゆる環境において、年齢、性別、身体状況などを問わず、すべての人が利用することができる製品、施設や情報のデザイン。