

尼崎市総合交通計画(素案)



令和 5(2023)年 12 月



目次

1 計画策定にあたって	1-1
1.1 背景・目的	1-1
1.2 計画の位置付け	1-2
1.3 期間	1-2
1.4 区域	1-2
2 尼崎市の交通をとりまく現状と課題	2-1
2.1 現状	2-1
2.1.1 人口特性・移動特性	2-1
2.1.2 公共交通	2-4
2.1.3 交通とまちづくり	2-6
2.2 課題	2-10
3 目指す交通の将来像	3-1
3.1 まちづくりの考え方	3-1
3.1.1 上位・関連計画の方向性	3-1
3.1.2 まちの将来に向けて	3-2
3.2 都市交通の将来像	3-4
3.2.1 交通体系方針	3-4
3.2.2 拠点づくり方針	3-5
3.3 交通手段の役割分担	3-6
3.4 尼崎市総合交通計画の目指す姿(基本方針)	3-7
3.5 尼崎市総合交通計画の目標	3-8
4 施策展開	4-1
4.1 実施する施策	4-1
4.1.1 施策体系	4-1
4.1.2 施策の展開	4-3
5 計画の推進	5-1
5.1 計画の推進	5-1
5.2 実施プログラム	5-5
5.3 評価指標・目標値	5-9
5.3.1 指標設定の考え方	5-9
5.3.2 評価指標・目標値の設定	5-10
5.4 推進体制	5-12

1 計画策定にあたって

1.1 背景・目的

本市は、コンパクトな市域に都市機能が集積していることに加え、交通利便性が高いという特性があります。平成 29 年には「尼崎市地域交通計画」を策定し、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に向け取り組んできました。

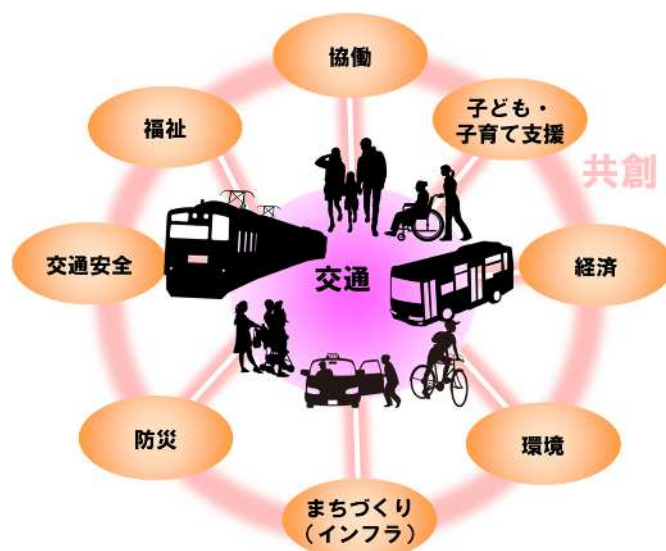
しかし、公共交通を取り巻く環境は今、大きな転換期を迎えています。公共交通利用者は、新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少し、近年は回復しつつあるものの元の水準に戻るに至っていません。また、既存の公共交通サービスを維持することが困難になっているケースもあるように、ドライバー不足・高齢化は働き方改革もあいまってますます深刻になる見込みです。さらなる少子高齢化を見据えた上で、今後移動手段をどのように確保していくか、市や公共交通事業者だけでなく多様な主体の取組も含めて交通サービスのあり方を検討していく時期にきています。

また、テレワーク等の新たな生活様式の定着をはじめ、様々な分野でデジタル化の対応が進んだことや、脱炭素や健康への意識の高まり、またシェアリングサービスの普及に見られるような「所有せず、必要なときにだけ利用する」といった考えの定着など、人々の「日常」や移動（活動）の傾向は大きく変化しています。

国においては、「交通とまちづくりの連携」、「地域の輸送資源を総動員した持続可能な運送サービスの確保」、さらには、分野を越えた「地域の多様な関係者の“共創”」による地域交通の維持・活性化」などが推進されるようになりました。

本市においても、交通や交流の拠点となる鉄道駅周辺を中心に、多様な主体との連携、駅前空間や公共空間の有効活用等により、賑わい創出や魅力向上に取り組んでいます。ありたいまちの実現に向け、今後は「交通」も一つの切り口にしながら、様々な分野をつなぎ連携を図っていくことがますます求められます。

こうした背景から、尼崎市地域交通計画を発展させ、コンパクトな市域と交通利便性の高さという従来からある強みを活かしつつ、多様な主体・分野との連携による将来都市像の実現を目指し、尼崎市総合交通計画を策定します。



1.2 計画の位置付け

尼崎市総合交通計画は、「地域公共交通計画（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 第5条）」と「都市・地域総合交通戦略（都市・地域総合交通戦略要綱 第3）」として、一体的に策定します。また、上位計画である「第6次尼崎市総合計画」や「尼崎市都市計画マスタープラン（立地適正化計画を含む）」に即すとともに、関連計画との整合・連携を図ります。

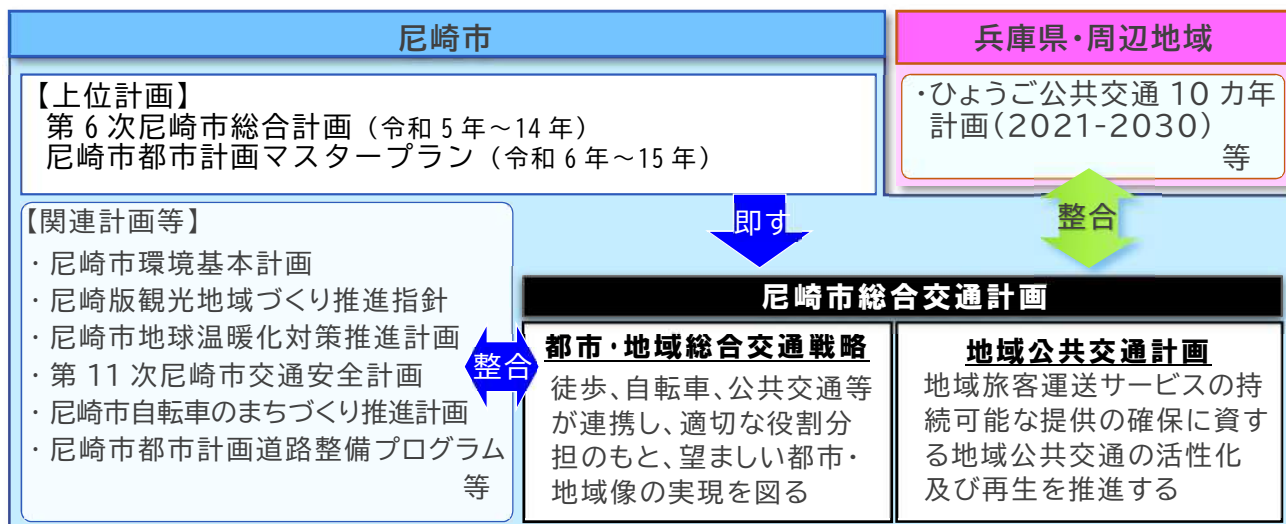


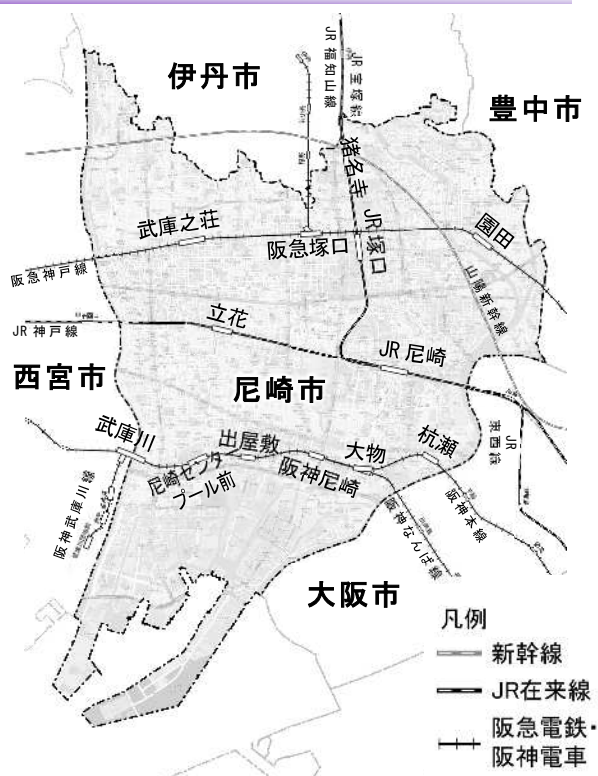
図 1.1 尼崎市総合交通計画の位置づけ

1.3 期間

令和6年（2024年）度から令和15年（2033年）度の10年間

1.4 区域

尼崎市全域
（関連する周辺地域を含む）



2 尼崎市の交通をとりまく現状と課題

2.1 現状

尼崎市の交通を取り巻く現状について、人口特性、移動サービスの状況、まちづくり等の観点から整理したものを取りまとめています。（詳細は資料編 p ●～に記載）

2.1.1 人口特性・移動特性

1) 人口推移

将来的に人口減少・少子高齢化が進行する見通しです。現状、5歳未満の子どもがいる世帯は転出超過にあります。まちの持続性を考慮すると、子育て世帯にも選ばれるまちを目指す必要があります。

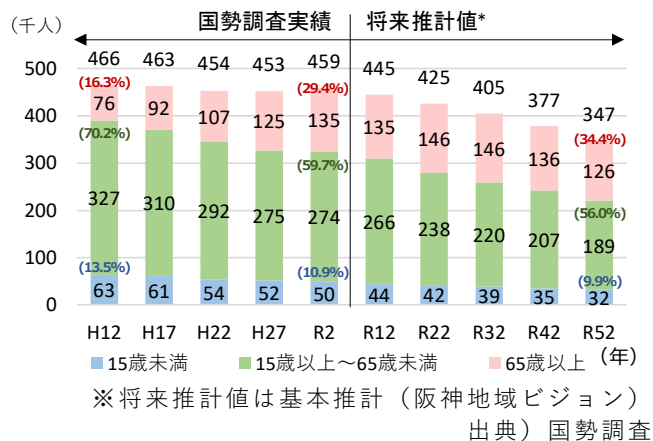
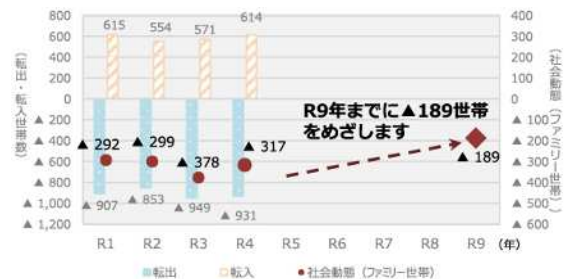


図 2.1 人口の見込み



2) 人口分布

人口は特に JR 塚口・阪急塚口、JR 尼崎、立花、武庫之荘駅周辺に多く集積しています。高齢者人口は、全年齢に比べ、駅からやや離れたエリアに多く分布する傾向にあります。運転免許返納等も含めて、70歳以上、特に女性の後期高齢者は運転免許を持たない方が多い状況であり、移動手段の確保を検討していくことが必要です。

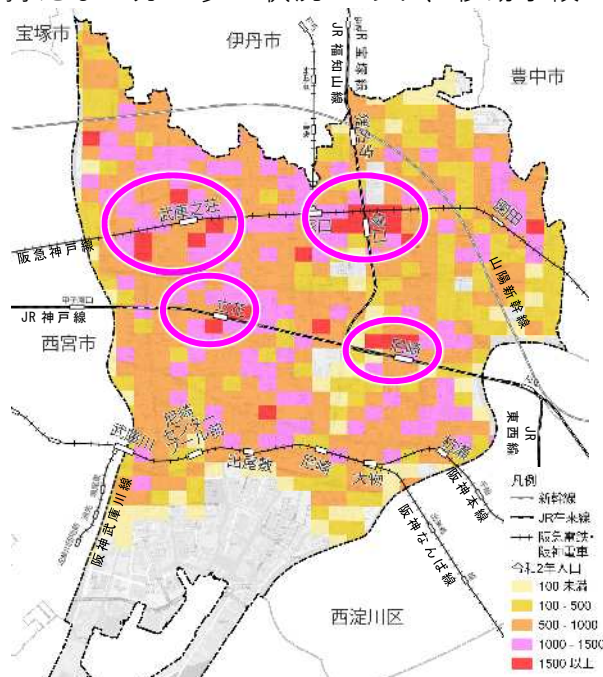


図 2.3 令和2年 人口分布

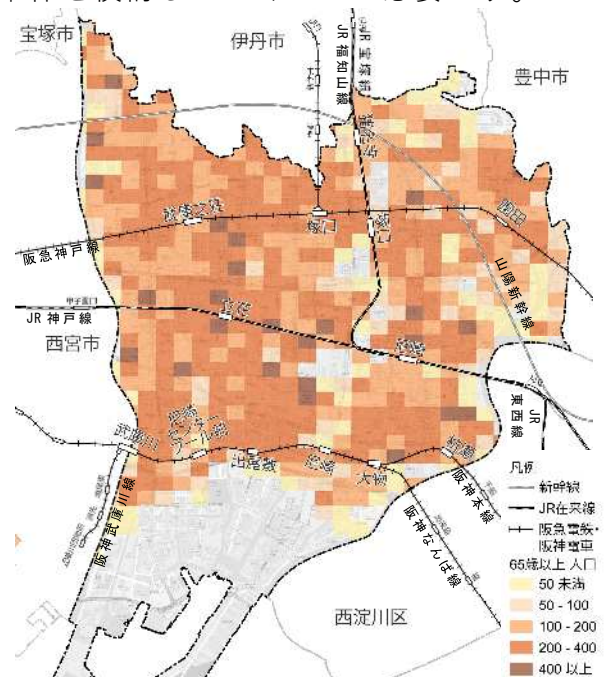


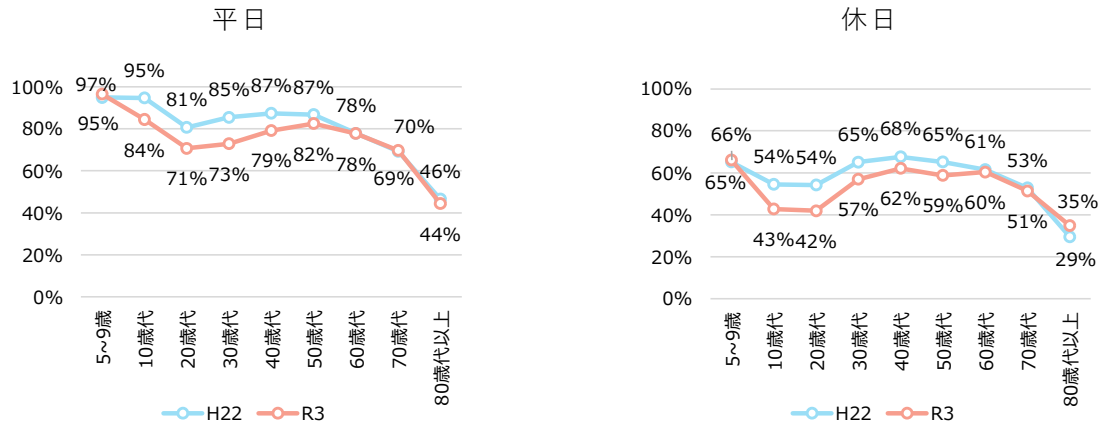
図 2.4 令和2年 人口（65歳以上）分布

出典）令和2年国勢調査、国土数値情報、国土基盤地図

3) 移動特性

令和3年の年齢別の外出率は、5～9歳が最も高く平日97%、休日66%となっており、高齢者層ほど低く、80代以上では平日44%、休日35%となっています。

平成22年に比べて平日の10代～40代、休日の10～20代の外出率が特に低下しており、新型コロナウイルス感染症の影響により外出の機会が減少したことが伺えます。

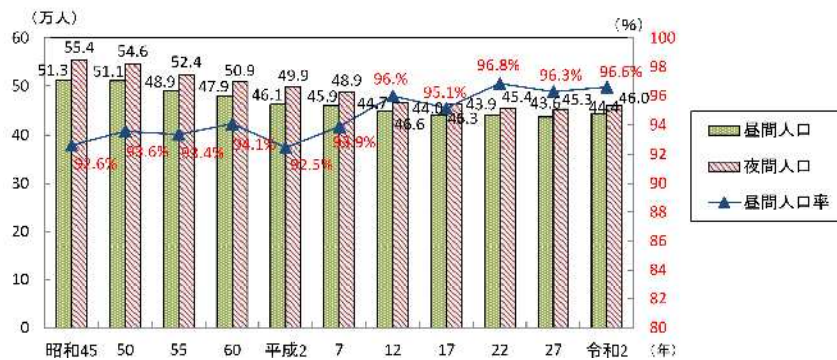


出典) 第5回、6回近畿圏パーソントリップ調査

図 2.5 年齢別外出率 (令和3年 (2021年))

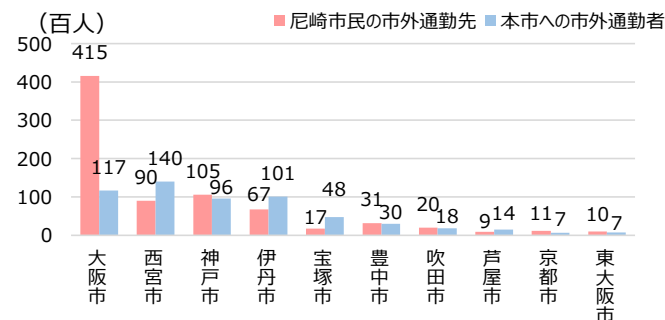
昼間人口及び夜間人口は減少傾向にあるものの、昼間人口率(昼間人口/夜間人口)は近年増加傾向で平成22年以降は96%以上となっており、市内で働き、暮らすことができる都市であるといえます。

尼崎市民の市外通勤先は大阪市が最も多く、本市への市外通勤者は西宮市が最も多い割合となっています。



出典) 国勢調査

図 2.6 昼間人口・夜間人口・昼間人口率の推移

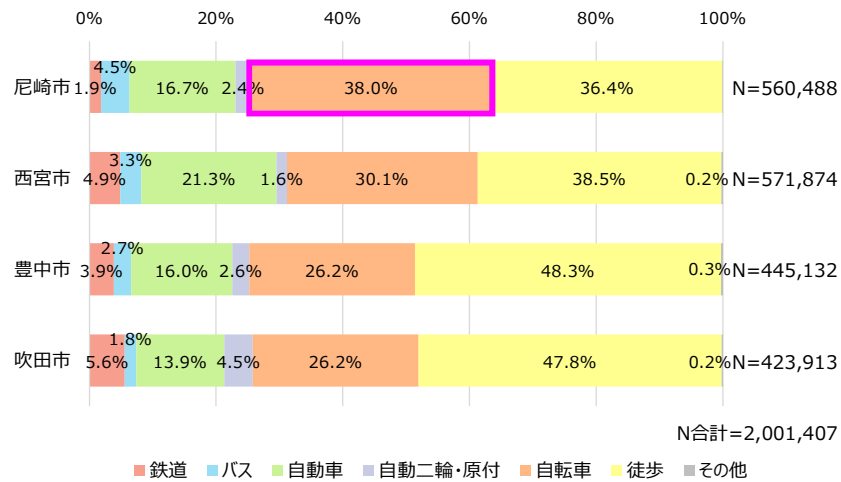


出典) 令和2年国勢調査

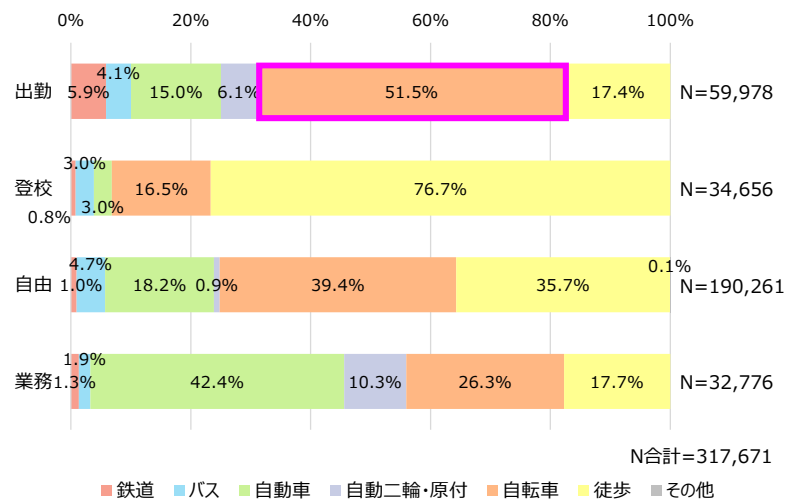
図 2.7 尼崎市民の市外通勤先・本市への市外通勤者

近隣市との比較においても、尼崎市内の移動は自転車を利用する割合が高く、中でも通勤で自転車を利用する割合が高くなっています。

【尼崎市及び近隣市の市内移動（目的計）】



【尼崎市内の移動（目的別）】



出典) 第6回近畿圏パーソントリップ調査

図 2.8 代表交通手段

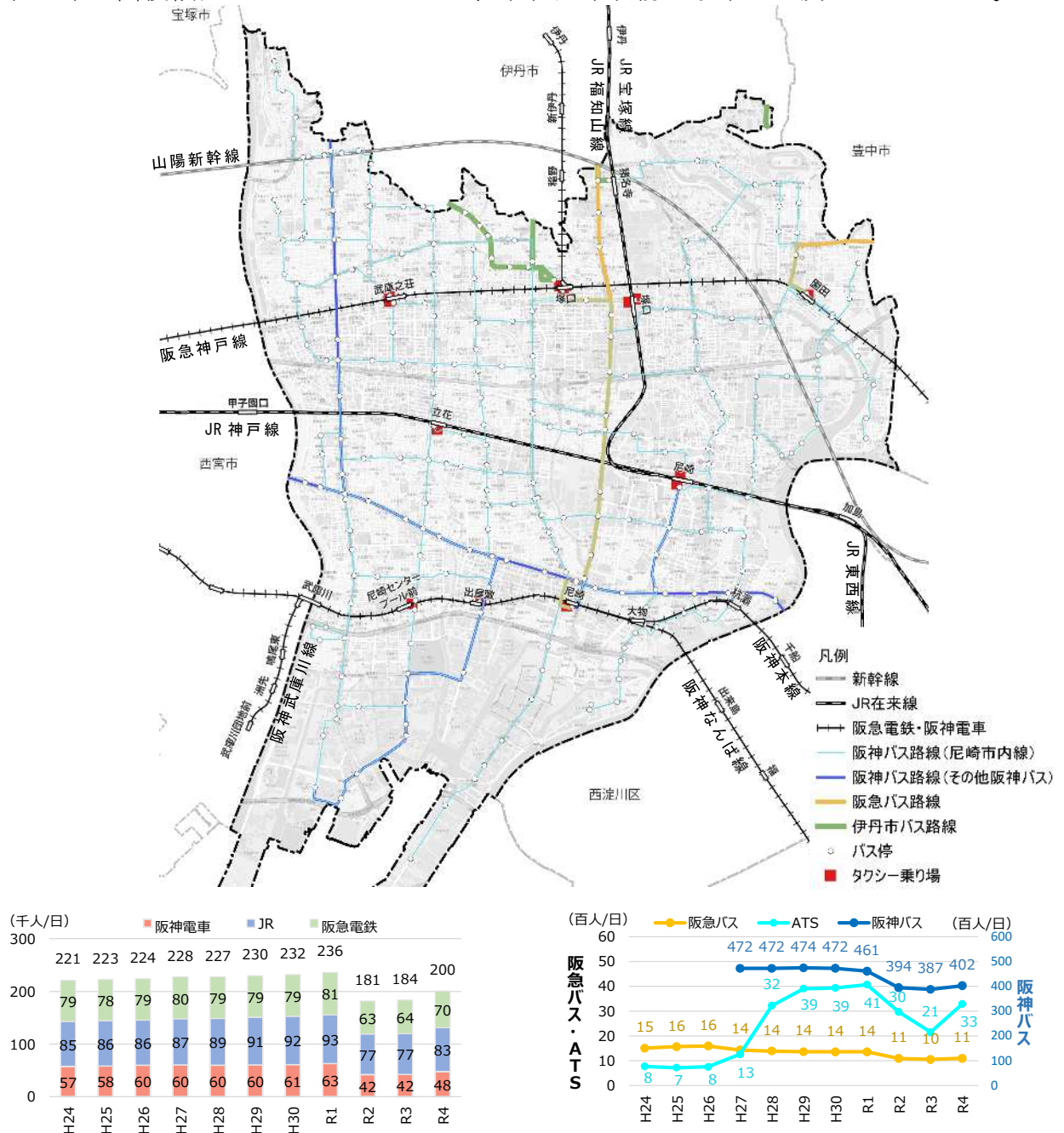
2.1.2 公共交通

1) サービスの状況

市内には、鉄道が3事業者で13駅、バスは4事業者で200を超えるバス停があり、市域の多くは駅から800m・バス停から300mの徒歩アクセス圏でカバーされている状況にあります。

全ての鉄道駅で、バリアフリー対応済であるほか、タクシー乗り場もほとんどの駅に設置されています。

鉄道・バス乗降客数は令和2年に新型コロナウイルス感染症の影響で落ち込み、令和4年は回復傾向となっているものの、令和元年以前の水準には戻っていません。



※ATS：尼崎交通事業振興株式会社
出典）国土数値情報、交通事業者 HP、地図情報等、国土基盤地図、尼崎市統計書、交通事業者提供資料
図 2.9 ネットワーク状況、公共交通利用者数

2) 利用者の満足度

市民アンケート調査では、鉄道の満足度は「満足～やや満足」が過半数を占めています。

路線バスの満足度についても概ね「満足～やや満足」が過半数を占めていますが、バス待ち環境は「やや不満～不満」が多く不満度が高くなっています。

また、⑧内陸東部北（阪急以北）エリアでは、ダイヤ・便数の不満度が高くなっています。

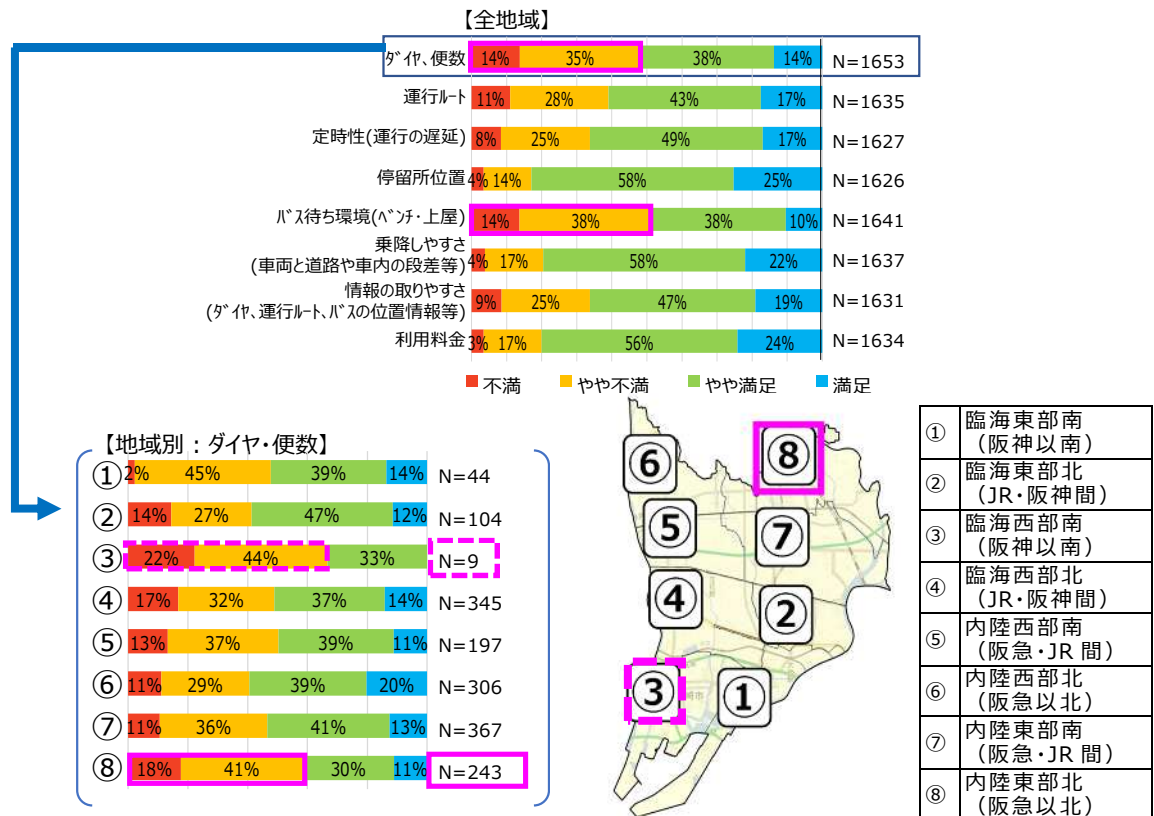


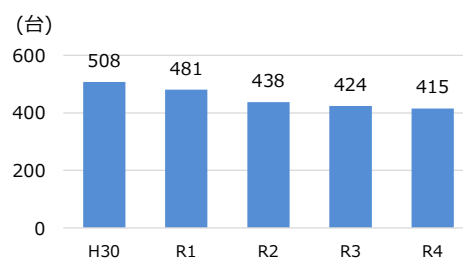
図 2.10 路線バスの満足度とダイヤ便数の地域別満足度

出典) 令和 5 年 市民アンケート調査結果

3) 担い手の状況

輸送力等の特性から、特にバスやタクシーについてはドライバーの確保が必要となります。しかし、路線バスを運転するために必要な大型二種免許の保有者数は減少傾向にあり、タクシーのドライバーも含めて、担い手不足・高齢化が深刻となっています。

さらに、働き方改革関連法が施行され、労働生産性を向上させて多様な働き方の実現を目指す中、働き方の転換が交通サービスの維持に影響する可能性があります。



出典) 兵庫県タクシー協会提供資料

図 2.11 尼崎市内のタクシーの配置車両数

2.1.3 交通とまちづくり

1) 道路交通インフラ

市民や来訪者の移動やバスやタクシー、物流・産業活動等によるトラックの走行を支える道路は、まちづくりや経済活動を支える重要なインフラです。

尼崎市内の都市計画道路の整備率は高いものの、未整備区間が残存しています。また、今後改修・更新が必要となる道路・橋梁も増加する見通しとなっています。

臨海部は、そのほとんどが都市計画上工業専用地域に指定されており、工場や倉庫、物流施設等が多数立地しています。交通面では東西方向の移動に国道 43 号まで迂回する必要があるほか、特に東部の五合橋交差点付近で渋滞が生じており、荷待ち車両による路上駐車等も問題となっています。



出典) 尼崎市都市計画道路プログラム(改定版)、
R5 事業所アンケート調査結果

図 2.12 都市計画道路整備計画図

五合橋交差点 南側断面の渋滞

最大渋滞長：350m (7:30)

最大通過時間：9 分 15 秒 (7:15)

交通量：約 9 千台 (12 時間)

大型車混入率：23.7% (12 時間計)

渋滞要因：国道 43 号東西方向の青現示が長く、五合橋は交通量に対して青現示が短い。また大型車混入率も高いため、大型車の発進遅れによる速度低下の影響で捌け残りが発生している。

※令和元年 7 月 9 日(火) 尼崎市調査結果



出典) 尼崎市用途地域図(令和 5 年 3 月 30 日現在)

図 2.13 臨海部の土地利用と交通状況

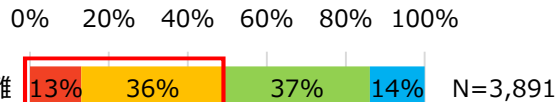
2) 市民の意識

市民アンケート調査では、歩行者や自転車利用者の歩道や道路の状況に対する不満度が高い傾向となっています。また、交通ルールを守ることへの不満度も高く、安全に移動するために、道路や歩道の整備だけではなく「交通安全」の取組に対してもニーズが高いことがうかがえます。一般的に、小学校に入学して間もない児童の登下校中の死傷者数が多いというデータもあり、小学校に入ってから交通安全教育だけでは十分ではない可能性があります。

【歩道・道路状況に対する満足度】

【歩行者視点】

道幅、自転車・自動車との分離



歩道の段差・傾斜、路面のこぼれ



【自転車視点】

道幅、歩行者・自動車との分離、一時停止時の待機場所

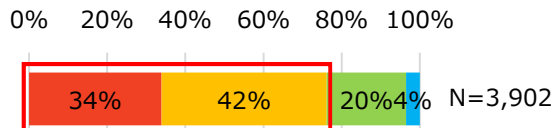


道路の段差・傾斜、路面のこぼれ



【交通ルール・マナーを守る意識に対する満足度】

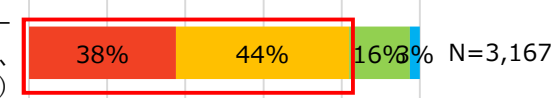
【歩行者視点】

自転車の意識・マナー
(左側通行、スピード等)

【自動車視点】

自転車の意識・マナー
(左側通行、すり抜け等)

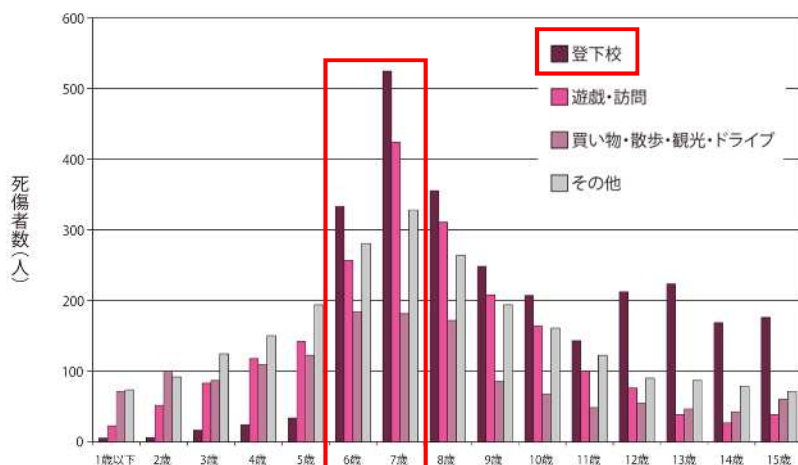
【自転車視点】

歩行者の意識・マナー
(自転車走行空間への進入、横並び歩き、飛び出し等)

■ 不満 ■ やや不満 ■ やや満足 ■ 満足

出典) 令和5年 市民アンケート調査結果

図 2.14 交通ルール・マナー、歩道・道路状況に対する満足度



出典) イタルダイネーション「交通分析レポート No.116」(平成28年6月)

図 2.15 歩行中の交通事故 死傷者数(平成27年)

3) シェアリングの普及

国の第2次自転車活用推進計画においては、「公共的な交通であるシェアサイクルの普及促進」が実施すべき施策に挙げられており、本市においても近年、民間事業者と連携し、市内全域でのシェアサイクルの利用促進に取り組んでいます。

シェアサイクルは、ポートの設置数が増え利用が増加傾向にある一方、ポートの設置場所や設置台数が利用者のニーズを十分に満たしているとは言えない状況があります。また、公用車等のカーシェアリング、民間EVカーシェアの取組も環境への配慮からさらなる利用促進が期待されます。

交通利便性の向上、環境への配慮に加え、シェアリングは資源や都市空間の有効活用になると捉えることもできます。今後はこれらの観点を踏まえた上で、利用者のニーズに対応したさらなる利活用の推進を図る必要があります。

「第2次自転車活用推進計画」

目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成
(実施すべき施策)

4.公共的な交通であるシェアサイクルと公共交通機関との接続強化や、サイクルポートの設置促進等により、シェアサイクルの普及を促進する。

出典：国土交通省 HP「第2次自転車活用推進計画」

図 2.16 第2次自転車活用推進計画におけるシェアサイクル



図 2.17 尼崎市コミュニティサイクル



図 2.18 公用車（EV）の休日カーシェア

4) 駅周辺の特色を活かしたまちづくり

鉄道は市民のほか、市外から本市を訪れる人など非常に多くの人々が利用されることから、交通結節点であるとともに、交流や賑わいの拠点となっています。

本市は鉄道沿線ごとに地域特性のあるまちを形成しており、多くの方が利用する鉄道駅を中心に、多様な主体との連携により、公共空間の有効活用やロータリー機能の再構築を進め、魅力向上に取り組んでいます。



① 阪急塚口駅周辺

居心地よく歩きたくなる空間を目指して、駅前広場を整備、今後はさらに、老朽化した駐輪施設の整備などを進める予定です。



② JR 塚口駅周辺

駅東側に駅前ロータリーを整備、公共交通の利便性や都市機能の近接性を活かした歩いて暮らせる住宅地など、良好な住環境を形成しています。



③ JR 尼崎駅周辺

大規模な住宅・商業開発が行われ、徒歩圏に商業施設等の生活に必要な施設が揃う利便性の高い地域を形成しています。

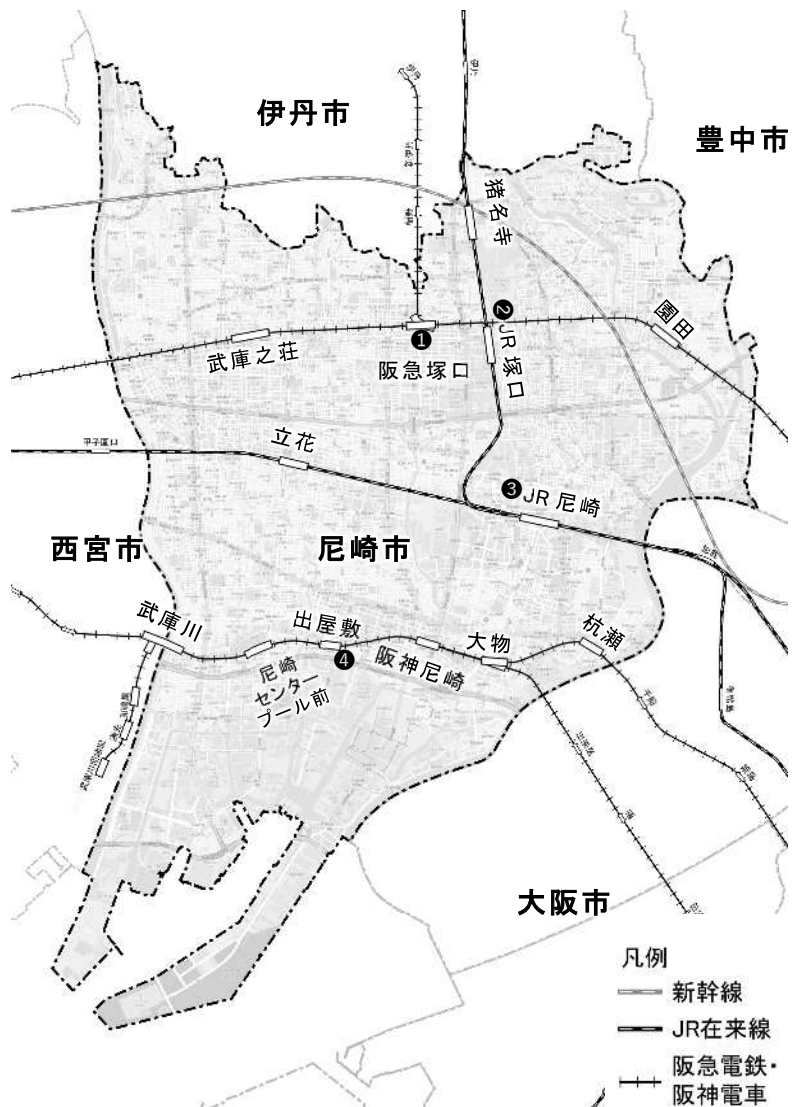


図 2.19 尼崎市における主要駅周辺位置図



④ 出屋敷駅周辺

駅北側の出屋敷駅北緑地が個人の寄付により改修され、休憩場所や遊び場として賑わう駅前広場として活用されています。

2.2 課題

計画作成の背景及び尼崎市の交通をとりまく現状から整理した課題（ねらい）を以下に示します。

 ：対応する現状

課題（ねらい）		
◆高齢化に対応した交通環境の構築 ・高齢者の駅やバス停までのアクセス性向上など、安全・安心・快適に移動できる環境が必要です。	人口特性	
◆定住・転入、来訪・交流を促進する交通・まちづくり 【定住・転入】 ・子育て世帯にも選ばれるまちを目指すため、子育て世帯の負担軽減に資する取組の検討が必要です。 【来訪・交流】 ・駅前空間の改良・活用による、来訪・交流促進に資する取組が必要です。 ・公共交通やシェアサイクル、また観光施策との連携によるおでかけの促進に資する取組が必要です。 ・大阪・関西万博の好機を活かした、臨海部の観光資源を活用した取組が必要です。	人口特性	駅周辺の特色を活かしたまちづくり
◆尼崎市の強みをさらに伸ばす交通利便性の向上 ・駅から離れている施設へのアクセス性向上の取組が必要です。 ・自転車のさらなる利活用促進に向け、自転車の利用環境向上が必要です。 ・シェアサイクルやレンタサイクルは、ポートの設置場所などの利用者ニーズへの対応が必要です。	移動特性	公共交通
◆持続可能な市内交通体系の構築 ・バス待ち環境への不満度が高いことから、サービス改善が必要です。 ・高齢化の進行も踏まえ、路線バスのダイヤ、便数の少ない地域への対応が必要です。 ・バスやタクシーのドライバーの減少がサービスの維持に影響を及ぼす恐れがあるため、持続可能な体制構築が必要です。		公共交通
◆地球環境にやさしい交通の構築 ・二酸化炭素排出量を抑制するため、自動車に過度に頼らなくてよい交通環境が必要です。 ・従業員送迎バスは既存公共交通へ転換するなど、交通資源活用の検討が必要です。		シェアリングの普及
◆安全・安心・快適な移動環境の構築 ・自転車の利用環境や歩道の段差への不満度が高く、対応が必要です。 ・駅と駅前にあるバス停の連絡など、対策が必要な箇所のバリアフリー化が必要です。 ・「交通ルールを守ること」、「交通弱者への配慮」への市民ニーズが高く、対応が必要です。		市民の意識
◆移動環境、経済活動を支えるための交通の基盤整備 ・道路の渋滞緩和、所要時間短縮に資する取組が必要です。 ・橋梁・道路の計画的な改修・更新が必要です。 ・臨海部では、交通需要増大による渋滞や荷待ち車両等の問題への対応が必要です。		道路交通インフラ

3 目指す交通の将来像

3.1 まちづくりの考え方

3.1.1 上位・関連計画の方向性

尼崎市の交通に関わる上位・関連計画の方向性は以下のようになっています。

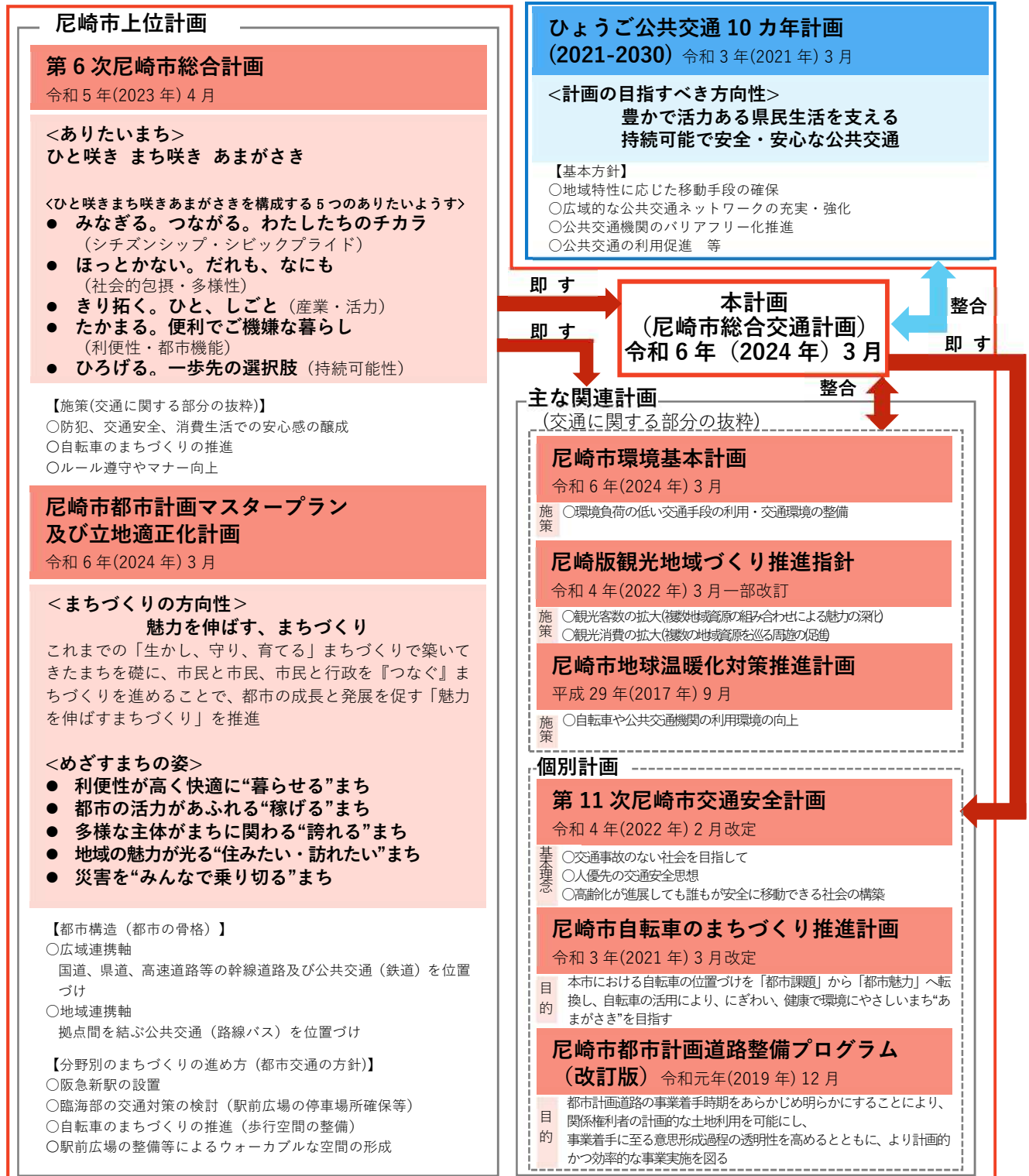


図 3.1 上位・関連計画の方向性と尼崎市総合交通計画との関係

3.1.2 まちの将来に向けて

1) ありたいまち

本市は総合計画を羅針盤としてめざすまちの姿である「ありたいまち」の実現に向け、13の施策を進めています。施策ごとの取組を進めるとともに、関連する施策を連携させて進めることが重要であり、様々な施策間のつながりが強まり、広がることでより大きな成果が得られると考えています。

<ありたいまち>

ひと咲き まち咲き あまがさき

<ひと咲きまち咲きあまがさを構成する5つのありたいようす>

- みなぎる。つながる。わたしたちのチカラ（シチズンシップ・シビックプライド）
- ほっとかない。だれも、なにも（社会的包摂・多様性）
- きり拓く。ひと、しごと（産業・活力）
- たかまる。便利でご機嫌な暮らし（利便性・都市機能）
- ひろげる。一歩先の選択肢（持続可能性）

<施策>

- | | |
|----------------|---------------|
| 1. 地域コミュニティ・学び | 8. 健康支援 |
| 2. 人権尊重・多文化共生 | 9. 生活安全 |
| 3. 学校教育 | 10. 消防・防災 |
| 4. 子ども・子育て支援 | 11. 地域経済・雇用就労 |
| 5. 地域福祉 | 12. 環境保全・創造 |
| 6. 障害者支援 | 13. 都市機能・住環境 |
| 7. 高齢者支援 | |

第6次尼崎市総合計画（令和5年4月）をもとに作成

図 3.2 ありたいまちと施策体系

2) 都市交通の方針

尼崎市都市計画マスタープラン及び立地適正化計画では「都市交通の方針」として、下記の取組（主な取組の抜粋）を進め、誰もが安全で快適に移動できる交通ネットワークの維持又は向上を図り、健康で環境にやさしいまちを目指すこととしています。

① 公共交通

- 利便性の高いネットワークの構築及び公共交通としての機能維持・利用促進
- 阪急神戸本線の武庫川橋りょう部上への新駅の設置・周辺地域の交通利便性向上

② 道路

- 自転車走行空間整備、幹線道路の歩道整備、歩道の段差解消・休憩スペース確保等による安全で快適な歩行者空間整備
- 慢性的な渋滞交差点の改良等、幹線道路と鉄道の立体交差、鉄道駅へのアクセス道路等整備

③ 駅前広場

- 鉄道とバスの乗り継ぎ機能の充実等、交通結節機能の向上
- 集い、憩うことができる、にぎわいと魅力があふれる駅前広場の整備
- 居心地が良く歩きたくなるウォーカブルな駅前空間等の整備



出典) 尼崎市都市計画マスタープラン及び立地適正化計画(令和6年3月)
都市交通方針図、市街地整備方針図を加工して作成
図 3.3 都市交通(市街地整備)方針図

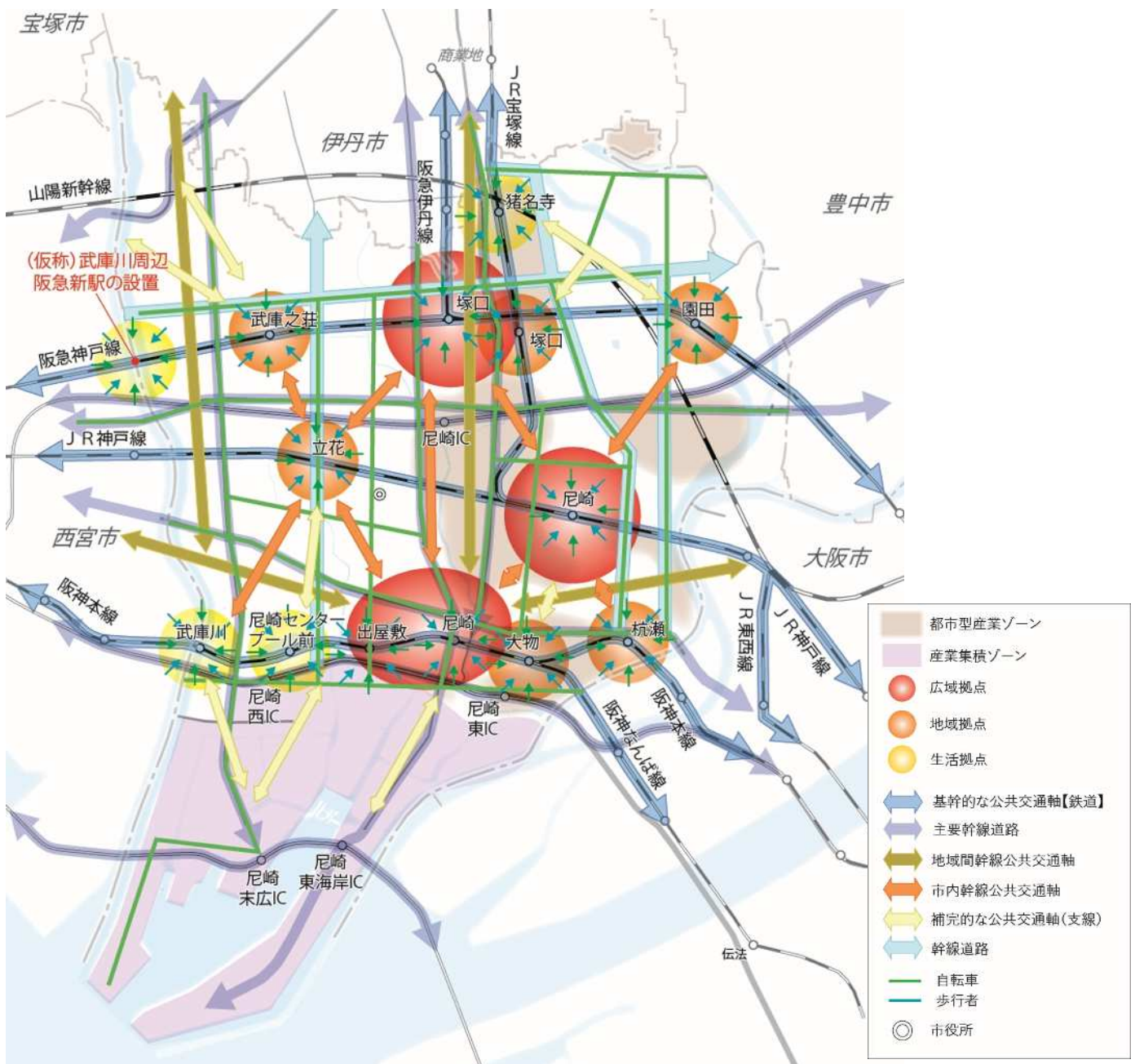
3.2 都市交通の将来像

3.2.1 交通体系方針

都市計画マスタープラン及び立地適正化計画の都市交通の方針、拠点の位置づけから検討した都市交通の将来像を以下に示します。

既成市街地としての交通ネットワークが形成されていますが、さらに利便性の高い交通環境を構築していくためには、これまで取り組んできた、各拠点の特性や方向性に応じた公共交通の利用促進だけでなく、徒歩や自転車での移動を組み合わせることで、市民等の移動や活動を活性化させることが必要です。

特に、今回新たに市域北西部において設定する生活拠点は、良好な住環境と新駅設置等による利便性向上を両立することで、定住・交流人口の増加へとつなげます。



※尼崎市都市計画マスタープラン及び立地適正化計画都市構造図を基に作成
図 3.4 将来都市構造図

3.2.2 拠点づくり方針

立地適正化計画で示す拠点の位置づけについて、「交通とまちづくりの連携」の観点から備えるべき機能と拠点特性の考え方を以下のとおり整理します。

表 3.1 備えるべき機能と拠点特性の考え方

機能	機能の概要	対象となる拠点
賑わい創出機能 (非日常)	・ 市外からも、買い物や就労のための利用が多く、まちの玄関口となりえる ・ 芸術鑑賞やスポーツを楽しむことができる	広域拠点 一部の地域拠点
憩い滞在機能 (日常)	・ 駅前広場や公園等で居心地よく過ごすことができる ・ 食事したり、日用品を購入したりすることができる	全ての拠点
交通結節機能	・ 複数の交通手段を乗り継ぐことができる	全ての拠点

表 3.2 拠点ごとの備えるべき機能

位置付け	路線名	駅名	備えるべき機能		
			賑わい創出	憩い滞在	交通結節
広域拠点	阪急神戸線	塚口	○	○	○
	J R 神戸線	尼崎	○	○	○
	阪神本線	尼崎	○	○	○
		出屋敷			
地域拠点	阪急神戸線	園田		○	○
		武庫之荘	○※1	○	○
	J R 神戸線	立花	○※1	○	○
	J R 宝塚線	塚口		○	○
	阪神本線	杭瀬		○	○
		大物	○※1	○	○
生活拠点	阪急神戸線	(仮称) 武庫川 周辺阪急新駅		○	○※2
	J R 宝塚線	猪名寺		○	○
	阪神本線	尼崎センター プール前		○	○
		武庫川		○	○※2

※1 立地適正化計画に示す誘導施設を踏まえ設定

武庫之荘駅周辺-図書館、立花駅周辺-市役所、大物駅周辺-スポーツ施設(観覧場(野球場))

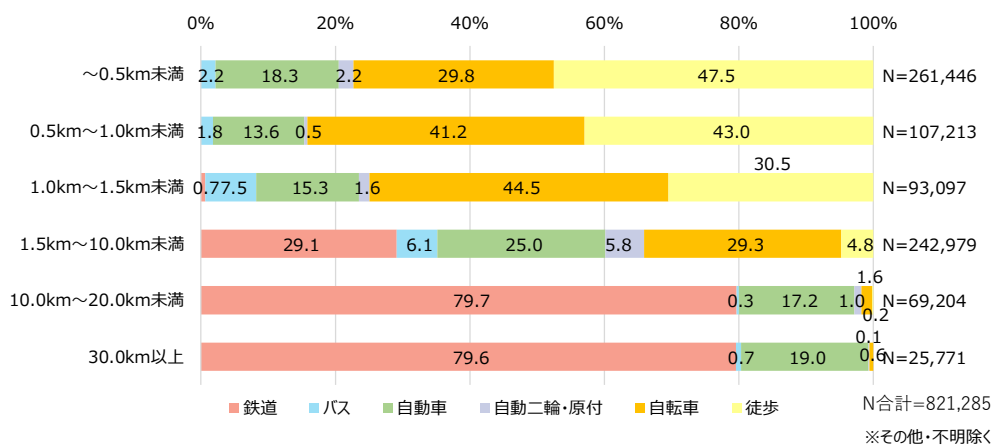
※2 大型車を除く

3.3 交通手段の役割分担

都市交通の将来像や本市の特性を踏まえ、各交通手段の役割を以下のように設定します。

表 3.3 各交通手段の特性と役割

交通手段	輸送可能 ボリューム	移動距離	速度	尼崎市における特性・役割
徒歩		短距離	低速	・ほぼ全ての人が行う交通手段、車いすやベビーカーを利用する場合は段差等の影響が大きい ・環境負荷が無く、運動となる ・歩行者数の増加が賑わいにつながる
自転車	少量 1～2人程度	短～中距離	低速	・平坦な地形であるため、市内移動で最も多い代表交通手段 ・通勤・通学や日常生活関連施設、鉄道駅へのアクセス等を担う ・シェアサイクルポートの設置数が増えている ・環境負荷が無く、運動となる（電動自転車は環境負荷有）
超小型 モビリティ	少量 1～2人程度	短～中距離	低速～ 中速	・歩行の移動を支援する1人乗りの歩行者系と1人～2人乗りの自動車系があり、既存の移動手段を補完する ・新しい交通手段であり、まずは観光など特定のテーマに特化した利用が想定される
タクシー	少量 4人程度	中距離	中速	・バス・鉄道でアクセスしにくいエリアもドアツードアで網羅的に移動でき、鉄道、バスの補完的な役割を担う
自動車	少量 4～8人程度	中～長距離	中速	・公共交通のルートやダイヤ・時間等の制約なく、運転免許があれば運転できる ・家族の送迎や、福祉車両による利用者の送迎を行うことができる ・産業面では物流機能を担い、主要幹線道路を利用した広域輸送も可能である
路線バス	中量 約80人	中距離	中速	・市内の多くの居住エリアを網羅し、拠点・鉄道駅や周辺市との移動、南北地域間の移動を担う ・地域間幹線公共交通軸、市内幹線公共交通軸、補完的な公共交通軸を形成する
鉄道	大量 1両約120～ 150人	長距離	高速	・市内、周辺市間を広域ネットワークでつなぎ、市外への移動、市内への来訪を担う ・基幹的な公共交通軸を形成し、鉄道駅が核となって広域・地域・生活拠点を形成する



※尼崎市を出発地とする平日のデータ、その他・不明を除く
出典) 第6回近畿圏パーソントリップ調査

図 3.5 交通手段別の特性と距離別の手段構成

3.4 尼崎市総合交通計画の目指す姿（基本方針）

尼崎市総合交通計画は、上位計画である「第6次尼崎市総合計画」が掲げる「ありたいまち」、尼崎市都市計画マスタープラン及び立地適正化計画が掲げている「めざすまちの姿」の実現を交通の側面から支えるものです。そのため、交通計画の目指す姿（基本方針）は、上位計画との整合を図り、以下のとおり設定します。

■目指す姿（基本方針）

暮らしやすさと働きやすさが調和し、人が“つどう”まち

- おでかけする人を増やします！ 外出率を 80%に
- 働きに来る人を増やします！ 昼夜間人口比率を 100%に
- 遊びに来る人を増やします！ 観光入込客数を 300 万人に

尼崎市都市計画マスタープラン及び立地適正化計画

<まちづくりの方向性>

魅力を伸ばす、まちづくり

<めざすまちの姿>

- ・ 利便性が高く快適に“暮らせる”まち
- ・ 都市の活力があふれる“稼げる”まち
- ・ 多様な主体がまちに関わる“誇れる”まち
- ・ 地域の魅力が光る“住みたい・訪れたい”まち
- ・ 災害を“みんなで乗り切る”まち

第6次尼崎市総合計画

<ありたいまち>

ひと咲き まち咲き あまがさき

<ひと咲きまち咲きあまがさきを構成する5つのありたいようす>

- ・ みなぎる。つながる。わたしたちのチカラ
- ・ ほっとかない。だれも、なにも
- ・ きり拓く。ひと、しごと
- ・ たかまる。便利でご機嫌な暮らし
- ・ ひろげる。一歩先の選択肢

3.5 尼崎市総合交通計画の目標

前章で整理した交通の課題に対応し、目指す姿を実現するため、上位計画との整合性や課題を踏まえ、本計画の取組の柱となる3つの基本目標を設定します。

本市は鉄道沿線ごとに地域特性のあるまちを形成しており、利便性の高さも相まって市の強みとなっています。そうした強みなどを活かしながら、鉄道駅周辺において、多様な主体との連携等による魅力あるまちづくりに力を入れて取り組むとともに、目指す姿に掲げる「人が“つどう”まち」に向けては、市民の外出や市外からの来訪機会を創出し、交流や活動の活発化を促す必要があることから、本計画期間に集中して取り組む目標として、目標1は「交通と連携した魅力を伸ばすまちづくり」を設定します。

また、交流や活動の活性化を図るには、地域にお住まいの方など、「交通と連携した魅力を伸ばすまちづくり」の主体となるすべての人が、安全・安心・快適に移動できる環境や、移動を支えるための交通ネットワーク、交通基盤の構築も重要となります。これらは、尼崎市総合交通計画の前進である「尼崎市地域交通計画」においても取り組んできたものであり、本計画でも社会情勢に合わせ、その取り組みを発展させていくことが求められます。地域交通計画の掲げる基本目標を再編し、目標2は「誰もが安全・安心・快適に移動できる環境の創出」、目標3は「利便性が高い交通環境の構築」を設定します。

目標

目標1

交通と連携した魅力を伸ばす まちづくりの推進

生活や仕事などの拠点となる鉄道駅周辺の特色あるまちづくりや、おでかけの促進等に取り組むことで、賑わい・魅力あるまちづくりを目指します。

目標2

誰もが安全・安心・快適に移動 できる環境の創出

環境に配慮した交通への転換や少子高齢化社会への対応を進め、すべての人が安全・安心・快適に移動できる交通環境の実現を目指します。

目標3

利便性が高い交通環境の構築

快適な暮らしや活発な経済活動を支えるために、持続可能かつ利便性の高い交通ネットワーク及び交通基盤の構築を目指します。

4 施策展開

4.1 実施する施策

4.1.1 施策体系

目標実現に向け、検討・実施する施策一覧を以下に示します。



施策	事業
1 鉄道駅周辺の特色を活かしたまちづくりの推進	● 居心地よく歩きたくなる駅前空間整備 ● 駅前空間の利活用促進 ● 鉄道駅の利便性向上 ● 良好な住環境と利便性を両立したまちづくり
2 交通によるおでかけの促進	● 公共交通・シェアサイクルの活用促進 ● 超小型モビリティの活用検討 ● おでかけの促進に向けた情報発信
3 臨海部での交通と観光の連携	● 自転車による臨海部の周遊促進 ● 大阪・関西万博との連携 ● 臨海部の新たな観光施策の検討
1 安全・安心・快適に移動できる交通インフラの整備	● 道路の安全対策 ● 駅・踏切の安全対策 ● 駅周辺のバリアフリー化
2 すべての人にやさしい公共交通の構築	● 移動支援の推進 ● 安全・快適なバス待ち環境の改善 ● わかりやすい交通情報の案内 ● 交通従事者の意識啓発
3 環境に配慮した交通への転換	● エコカー普及促進 ● 駅舎等の環境負荷低減(脱炭素化) ● シェアリングの普及 ● モビリティ・マネジメントの推進
4 交通ルールを守り、安全・安心に移動できる社会の実現	● 交通指導・取り締まり ● 道路の安全対策(再掲) ● 交通安全の啓発
1 持続可能な公共交通の構築	● バス路線の維持・見直し・再編 ● 新たな交通サービスの検討 ● 公共交通維持のための体制づくり ● わかりやすい交通情報の案内(再掲) ● 公共交通を利用するきっかけづくり
2 自転車のまちづくりの推進	● 自転車の共有を促す仕組みづくり ● 放置自転車対策 ● 駐輪場の維持・更新 ● 自転車ネットワーク整備(再掲) ● 自転車交通安全の啓発(再掲)
3 災害に強い都市活動を支える交通基盤整備	● 道路インフラ等の維持管理・更新・耐震化 ● 交通施設の維持管理・安全対策 ● 交通結節点の再構築
4 市域の交通円滑化・環境改善	● モビリティ・マネジメントの推進(再掲) ● 地域と調和した企業立地の誘導 ● 主要渋滞箇所への対応

4.1.2 施策の展開

1) 目標 1 交通と連携した魅力を伸ばすまちづくりの推進

(1) 施策 1-1 鉄道駅周辺の特徴を活かしたまちづくりの推進

鉄道駅の利便性が高いことは、尼崎市の強みです。鉄道駅を中心に賑わいの創出や魅力向上に取り組み、まちのイメージ向上を目指します。

a) 居心地よく歩きたくなる駅前空間整備

拠点づくり方針を踏まえ、駅前広場や駅周辺の道路・公園等の改良を実施するとともに、歩行者利便増進道路（ほこみち）の指定検討等、公民連携による賑わいの創出や魅力向上に資する取組を推進します。



図 4.1 中央公園リニューアル
(阪神尼崎駅)



図 4.2 小田南公園等リニューアル
(大物駅)



出典) 国土交通省ほか「『居心地が良く歩きたくなる』まちなか創出に向けた道路空間利活用に関するガイドライン」(令和4年4月)

図 4.3 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかイメージ

b) 駅前空間の利活用促進

賑わいの創出や交流促進に向け、相談窓口の設置やオンライン申請の導入、利活用事例の発信に取り組むことで、市民等による駅前空間の利活用を促進します。



図 4.4 利活用促進の取組と利活用事例（はんつかパブリックハック宣言）

c) 鉄道駅の利便性向上

市民の外出、市外からの交流促進に向け、鉄道駅の利便性向上や魅力づくりに取り組みます。

(案) JR 尼崎駅の 魅力づくり	(案) 園田駅高架下の リニューアル	(案) 阪神尼崎駅 アマスアマセン
----------------------	-----------------------	----------------------

図 4.5

d) 良好な住環境と利便性を両立したまちづくり

武庫川は身近な水辺として親しまれており、その周辺には河川敷緑地や都市農地等の豊かな自然環境があり、既成市街地の中で貴重な緑ある空間となっています。

都市計画マスタープラン及び立地適正化計画においては、（仮称）武庫川周辺阪急新駅の周辺は、交通利便性を高め、良質な生活空間の形成を図る「生活拠点」に位置づけ、「歩いて暮らせるゾーン」「緑ある空間に囲まれて暮らせるゾーン」の形成を図っていく区域となっています。

この区域において、都市緑地、都市農地等の身近な自然がある特色を活かしながら、新駅の設置をはじめとした交通利便性の向上と住環境整備による良質な生活空間の形成、地域交流の創出を一体的に進め、子育て世帯に選ばれるまちづくりを推進します。



出典）地理院地図（電子国土 Web）を加工して作成

図 4.6（仮称）武庫川周辺阪急新駅の設置



図 4.7 阪急電鉄武庫川橋りょう



図 4.8 武庫川河川敷緑地



図 4.9 ホタルの飼育繁殖活動



図 4.10 新駅周辺の都市農地

(2) 施策 1-2 交通によるおでかけの促進

本市は市域に公園や観光資源が点在し、市民や来訪者のおでかけ先となっています。シェアサイクル等を活用した交通手段の充実や情報発信の充実を図ることで、おでかけの促進を目指します。



出典) 国土数值情報、国土基盤地図

図 4.11 観光資源及び主な公園の分布（阪神尼崎駅周辺）

a) 公共交通・シェアサイクルの活用促進

あま咲きコインを活用するなど、イベントや観光施策と連携して公共交通・シェアサイクルの利用促進に取り組むことで、市民等の外出機会の創出や市域の観光資源等への来訪を促進します。



図 4.12 落第忍者乱太郎尼崎地名めぐり
デジタルスタンプラリー



図 4.13 電子地域通貨あま咲きコイン

b) 新たなモビリティの活用検討

観光重点取組地域である阪神尼崎駅周辺において、電動モビリティを活用した周遊施策を検討・実施します。

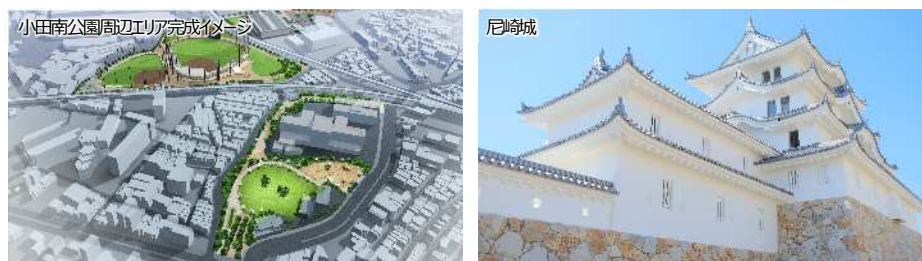


図 4.14 観光重点取組地域観光施設

タイプ	C ⁺ walk ₊ (立ち乗りタイプ)	座り乗りタイプ	車椅子連結タイプ
イメージ	 公道走行不可	 公道走行可能	 公道走行可能
主な ねらい	いつまでも社会貢献したい シニア労働者の活躍をサポート	独力歩行は可能も、長距離は困難な方 の自宅～近隣施設間の移動をサポート	アクティブに行動する手動車いす ユーザーの出先での移動をサポート
発売 時期	2021年10月発売	開発中	開発中

出典：国土交通省 HP

図 4.15 電動モビリティ

c) おでかけの促進に向けた情報発信

市域の観光資源への来訪促進に向け、MaaS の活用による最適な移動経路等の発信と連携し、周遊モデルコースや観光・イベント情報を発信します。



出典) 関西 MaaS 協議会 HP (KANSAI MaaS)
(<https://www.kansai-maas.jp/lp/>)



出典) JR 西日本グループ HP (WESTER ポータル)
(<https://wester.jr-odekake.net/>)

図 4.16 KANSAI MaaS

図 4.17 情報発信ツール例
(WESTER アプリ)

図 4.18 情報発信ツール例 (ホットはんしん)

(3) 施策 1-3 臨海部での交通と観光の連携

尼ロックや魚釣り公園、兵庫県立尼崎の森中央緑地など、本市は臨海部にも観光資源が存在します。これらの観光資源や臨海部での観光施策と交通を連携させることで、臨海部の魅力向上を目指します。

a) 自転車による臨海部の周遊促進

臨海部の周遊促進に向け、自転車による臨海部の周遊モデルコースの情報発信や観光資源等へのシェアサイクルポートの設置、シェアサイクル設置数の増加を検討します。



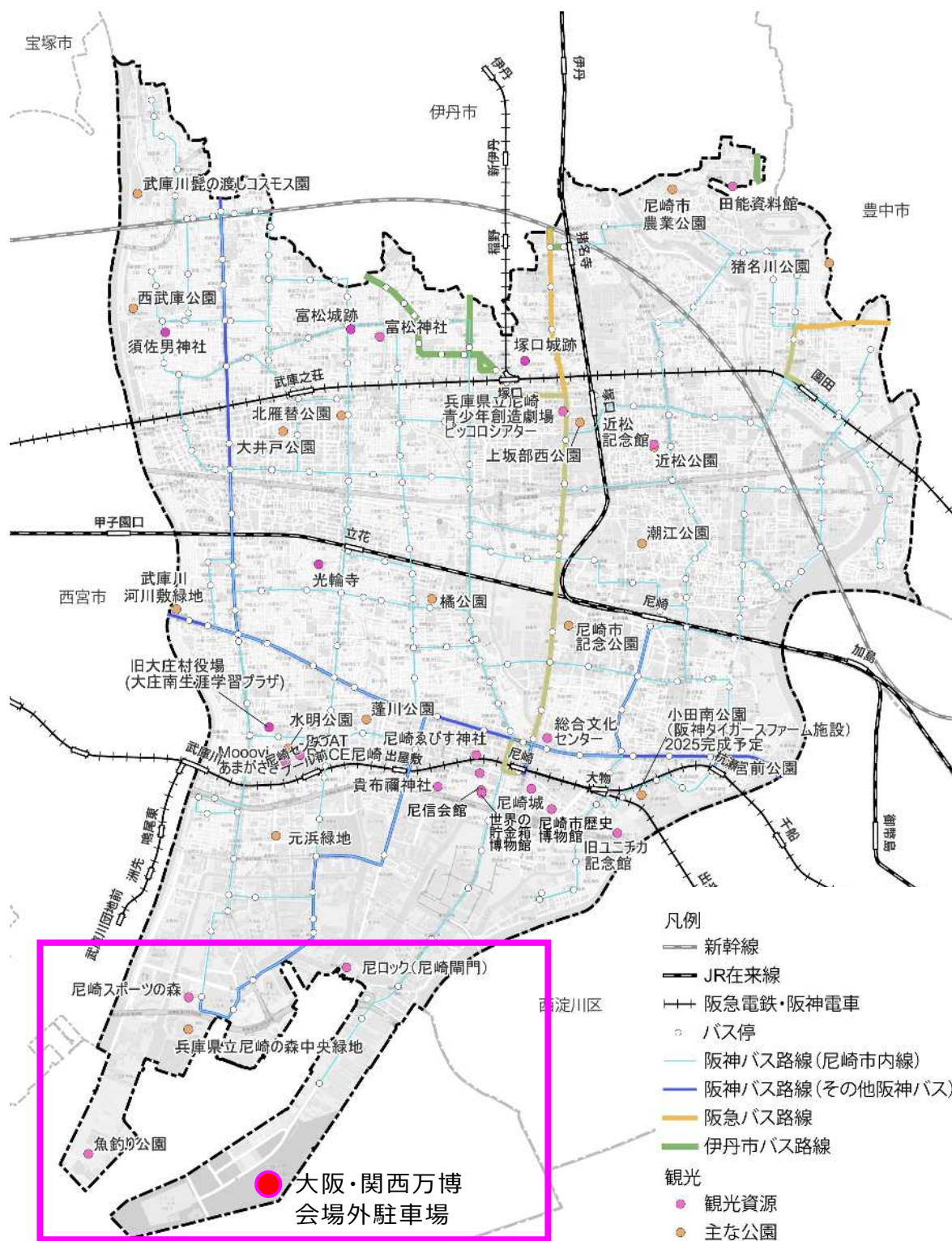
図 4.19 ニっこリンリンロード



図 4.20 臨海部観光施設

b) 大阪・関西万博との連携

大阪・関西万博の好機を活かし、万博会場外駐車場隣接地で検討するにぎわいづくりの場と市内主要駅とのアクセス手段を検討します。



出典) 国土数値情報、国土基盤地図、公共交通事業者資料
(令和5年11月時点)

図 4.21 大阪・関西万博会場外駐車場のバス経路検討

c) 臨海部の新たな観光施策の検討

クルージングの実施など、臨海部の観光資源を活用した観光施策の充実を図ります。

主催：武庫川渡船 協力：一般社団法人あまがさき観光局

尼崎 運河クルーズツアー

クルーズ パーベキュー 魚つり体験

尼崎運河クルーズツアーは、日本最大級のパナマ運河式開門「尼ロック」が体験できる60分のクルーズと、手ぶらでOKの魚つり体験、釣った魚を食べられるバーベキューが楽しめるプランです。

日本最大級！
パナマ運河式開門「尼ロック」
が体験できるクルーズ

手ぶらでOK！
魚つり体験

バーベキューでは
釣った魚
を食べられる！

令和5年
7月1日～

料金
クルーズ＋バーベキュー＋魚つり体験（半日コース）
大人（16歳以上）5,500円 小人（6～15歳）3,300円
クルーズ・バーベキュー（約2時間）
大人（16歳以上）3,500円 小人（6～15歳）2,500円
クルーズのみ（約1時間）
大人（16歳以上）2,500円 小人（6～15歳）1,500円

- ・レンタル等（エサ含む）は、料金に含まれております。
- ・釣り場では、武庫川渡船インストラクターが完全サポート。
- ・釣り未経験者の方も、手ぶらで楽しんでいただけます。
- ・天候により、「クルーズ」「釣り」が中止または途中引き上げとなる場合があります。ご了承ください。
- ・クルーズ中、釣行時はスタッフの指示に従ってください。
- ・釣り具、BQ食料追加は、有料となります。

※クルーズの発着は、尼崎市立魚つり公園（尼崎市平左衛門町66）から歩いてすぐの武庫川渡船桟橋です。バーベキュー及び魚つり体験は、同魚つり公園でおこないます。



図 4.22 尼崎 運河クルーズツアー

2) 目標 2 誰もが安全・安心・快適に移動できる環境の創出

(1) 施策 2-1 安全・安心・快適に移動できる交通インフラの整備

道路や駅、踏切の安全対策、駅周辺のバリアフリー化に取り組むことで、徒歩や自転車で安全・安心・快適に移動できる環境の向上を目指します。

a) 道路の安全対策

徒歩や自転車の安全・安心・快適な移動のため、横断歩道の整備や道路幅員の再配分、ガードレールやカーブミラー、街路灯の設置や道路標識の維持管理など、道路の安全対策を実施します。また、ゾーン 30・ゾーン 30 プラスの整備促進や自転車ネットワーク整備を推進します。

整備前



整備後



図 4.23 通学路の安全対策



図 4.24 自転車ネットワークの整備

b) 駅・踏切の安全対策

駅利用者の安全・安心・快適な移動のため、鉄道駅におけるホーム柵・安全スクリーンの設置や非常押ボタンの周知を推進します。また、踏切では、歩道部分のカラー舗装の実施や注意喚起看板の設置などの安全対策を実施します。



図 4.25 ホーム柵の設置



対策前



対策後



図 4.26 踏切の安全対策

c) 駅周辺のバリアフリー化

全ての人が安全に移動できる都市空間を目指し、交通結節点である鉄道駅と駅周辺の乗継経路について、段差解消などのバリアフリー化に取り組みます。



図 4.27 バリアフリー化未整備箇所（立花陸橋）

(2) 施策 2-2 すべての人にやさしい公共交通の構築

年齢、性別、障害の有無、国籍などにかかわらず、すべての人が外出・移動しやすい環境の構築を目指します。

a) 移動支援の推進

高齢者バス運賃助成や運転免許返納割引など高齢者の外出支援に取り組むとともに、障害者にやさしい移動環境の構築のため、障害者等乗合自動車特別乗車証や福祉タクシーチケットの交付、交通事業者による障害者割引などを実施します。

また、子どもにやさしい移動環境の構築のため、公共交通等による子育て世帯の移動支援施策を検討します。



図 4.28 高齢者優待乗車証（乗車・定期払）



図 4.29 乗合自動車特別乗車証



図 4.30 運転免許返納特典

b) 安全・快適なバス待ち環境の改善

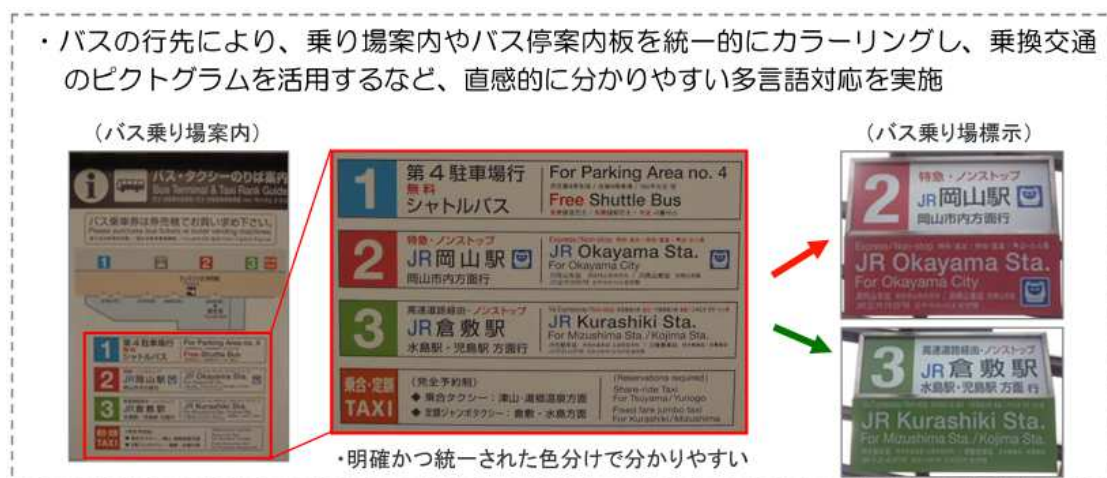
路線バスの利用環境改善のため、バス停への上屋やベンチ等の設置、LED 照明施設の設置を推進します。



図 4.31 上屋のないバス停

c) わかりやすい交通情報の案内

観光客や外国人など、すべての人が利用しやすい環境を目指し、公共交通の案内表示の多言語化、ピクトグラム化や、多言語に対応した情報発信に取り組みます。



出典) 国土交通省「言語バリアフリー化施策取り組み好事例集」(平成 24 年 3 月)
図 4.32 案内表示の多言語・ピクトグラム化イメージ(岡山県)

d) 交通従事者の意識啓発

移動に困難を抱える方への理解の促進や、配慮の意識を醸成するため、交通従事者とともに意識啓発に取り組みます。

令和 5 年度
認知症サポーター養成講座開催!!
オンラインでも受講できるようになりました。

認知症は、誰にでも起こりうる脳の病気で、高齢者だけの病気ではありません。

認知症とは？
認知症とはどんな病気？
認知症の方とどのように接すればいいの？
本人の思いや介護する家族はどんな思いをしているの？

そんな疑問を皆さんと一緒に学び、認知症サポーターになりませんか？

【内容】

- 認知症とは？
- 認知症の方との接し方について
- 認知症の方を介護する家族の思い
- 認知症予防について
- 認知症サポーターとして出来ることは など

【備考】

- 認知症サポーター養成講座は、90分間の講座です。
- 講座終了後にサポーターの証として、記載事項が記入されたバッジが交付されます。
- アンケートの記入が義務となります。筆記用具を持参ください。
- 万一、講座が中止(急病が他方)の場合は、事前に事務局よりご連絡いたします。
- 中止が中止となる場合は、事務局よりお問い合わせ先にご連絡ください。

令和5年度の開催日時等については、裏面でご確認ください。

認知症サポーター養成講座
を開催してみませんか？

認知症は、誰にでも起こりうる脳の病気で、高齢者だけの病気ではありません。認知症になっても、周囲の理解と配慮があれば住み慣れた地域で暮らしていくことができます。

高齢者では、高齢者の安心・安全を支える人の輪を広げ、認知症になっても暮らしやすい社会が住み慣れた地域で安心して生活できることを目指しています。

まずは、認知症について知ることから始めてみませんか？

認知症サポーターとは・・・

「認知症サポーター養成講座」を受けた人が「認知症サポーター」です。何か特別なことをする人ではありません。認知症について正しく理解し、認知症の方やそのご家族を温かく見守る応援者(サポーター)です。その上で、自分のできる範囲(家庭や職場、地域など)で活動できれば大丈夫です。

認知症サポーター養成講座とは・・・

認知症について正しく学ぶため、講師(キャリアヘルパー)が市内各地に巡回して講座を開催します。講座終了後には、認知症の理解者である「オレンジリボン」を授けられます。

【内容】

- ・認知症とは？
- ・認知症の人の思いや介護する家族の思い
- ・認知症予防について
- ・認知症サポーターとして出来ることは など・・・

【時間】 90分(90分)

※小・中学校の授業で実施する場合は、授業の1コマ(45分または30分)で行うことができます。

【対象】 おおむね50歳以上のグループから受講できます。

※今年までの開催地： 旭市(旭市会館・老人クラブ)、一宮(企業や飲食店など)。

【費用】 無料。但し、旭市のホームページに掲載しております「認知症サポーター養成講座」の案内を参照してください。

受講者より「認知症の理解が深まった」、「認知症の方への関わり方を学べた」との声をいただいております。

是非認知症サポーター養成講座の開催をご検討ください。

【お問い合わせ先】 以下の1または2どちらかへご連絡下さい。

①事務局 旭市役所 社会福祉課 認知症支援センター TEL: 08-6499-4336 FAX: 08-6499-4338

②お住まいの地区を管轄する「地域包括支援センター」へご連絡下さい。

地域包括支援センター	TEL(居宅 05)	FAX(居宅 05)	地域包括支援センター	TEL(居宅 05)	FAX(居宅 05)
中央東	4008-4300	4008-4303	北花井	6420-7112	6420-7120
中央西	6400-1616	6400-1720	北花井	6420-7023	6420-7029
小豆島	6400-1030	6400-1032	北花井	6420-7026	6420-7028
小豆島	6400-1111	6400-1100	北花井	6420-7026	6420-7028
大庄南	6411-0125	6400-4710	北花井	6420-7026	6420-7028
大庄北	6430-0311	6430-0312	北花井	6420-7026	6420-7028



図 4.33 認知症サポーター養成講座

図 4.34 交通事業者の取組
(サービス介助士資格取得)

(3) 施策 2-3 環境に配慮した交通への転換

脱炭素社会の実現に向け、交通でも環境負荷の低減に向けた積極的な取組が求められます。技術の活用や行動変容を促すなど、環境にやさしい交通の構築を目指します。

a) エコカー普及促進

市民や一般事業者による環境負荷の低い EV（電気自動車）・FCV（燃料電池自動車）の導入を支援するとともに、公用車の EV 化や EV バス車両の導入を推進します。また、エコカーが安心して走行できる環境（充電インフラ）整備を計画的・効率的に進めます。



図 4.35 EV バスの導入



図 4.36 公用車の EV 化

b) 駅舎等の環境負荷低減（脱炭素化）

脱炭素先行地域において、省エネルギー化と再エネ設備の導入を行うなど、駅舎等の環境負荷低減（脱炭素化）に取り組めます。

12 月末変更予定

1. 民生部門電力の脱炭素化に関する主な取組

- ① 各施設において省エネを徹底し、選手寮兼クラブハウスについては **ZEBReady**を目指す。施設の形状等が特殊なタイガース野球場と室内練習場も **ZEBReady(全国初)**を目指す
- ② タイガース野球場及び室内練習場には**太陽光発電(計710kW)**と**蓄電池**を導入し、最大限**自家消費**するとともに、小田南公園内各施設等の自営線区域内に融通
- ③ 自営線区域で不足する電力についてはグリーンセンターの**廃棄物発電の余剰電力**を活用
- ④ 近隣各鉄道駅舎6駅については、**太陽光発電設備(計621kW)**を導入し、自家消費を行いつつ、各駅間で融通し、不足分は再エネ電力を調達

●先行地域（小田南公園等）の整備後完成イメージ ※北から見た図



2. 民生部門電力以外の脱炭素化に関する主な取組

- ① **ゼロカーボンベースボールパーク**として公園内や試合の中で脱炭素の取組を周知し、**ゼロカーボンナイター**（RE100、バイオマス素材の活用、プラスチックサイクルの強化）の開催等に取り組む
- ② 鉄道網が発達している東西の移動に比べて交通手段が限定される南北の主要交通手段である**路線バスへのEV(26台)導入**

図 4.37 阪神大物地域ゼロカーボンベースボールパーク整備計画

c) シェアリングの普及

公用車（EV）を活用したカーシェアリングの実施や民間 EV カーシェアリングの普及促進、シェアサイクルやレンタサイクルの利用促進など、環境に配慮したシェアリングの普及に取り組みます。

また、駐車場駐輪場付置義務緩和の検討を行い、空間の効率的活用を図ります。

加えて、公共交通事業者等と連携した企業送迎バス「共同運行」への転換促進の検討を行い、交通資源の効率的活用を図ります。



図 4.38 公用車（EV）の
休日カーシェア



図 4.39 シェアサイクル
（阪神尼崎駅）

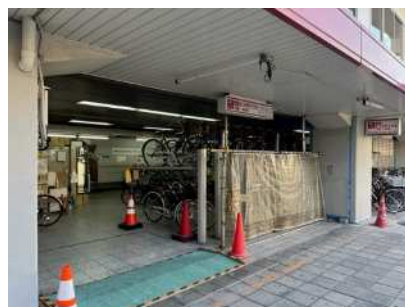


図 4.40 レンタサイクル
（園田駅）

d) モビリティ・マネジメントの推進

自動車の利用から公共交通を利用するエコ通勤への転換促進など、モビリティ・マネジメントの推進に取り組みます。



図 4.41 あま咲きモビリティ・マネジメント
へのチャレンジ事業所の募集



図 4.42 省エネ行動（エコ通勤）の推進
（バス通勤定期券購入の推進）



図 4.43 自動車教習所送迎バスの路線バス代替

(4) 施策 2-4 交通ルールを守り、安全・安心に移動できる社会の実現

安全・安心に移動するためには交通インフラの整備だけではなく、移動時における自身や周囲への配慮の意識も大切です。誰もが交通ルールを守り、安全・安心に移動できる社会の実現を目指します。

a) 交通指導・取り締まり

交通ルール違反に対する交通指導・取り締まりを実施します。



出典) 兵庫県交通安全計画(第 11 次)(令和 3 年 7 月)、第 11 次尼崎市交通安全計画(令和 4 年 2 月)

図 4.44 交通ルール違反の取り締まり活動

b) 道路の安全対策（再掲）

徒歩や自転車の安全・安心・快適な移動のため、横断歩道の整備や道路幅員の再配分、ガードレールやカーブミラー、街路灯の設置や道路標識の維持管理など、道路の安全対策を実施します。また、ゾーン 30・ゾーン 30 プラスの整備促進や自転車ネットワーク整備を推進します。

c) 交通安全の啓発

歩行者及び自転車利用者に向けた交通安全教室の実施や、免許更新時における運転者教育等の実施、啓発キャンペーンの実施や広報媒体の配布など、交通安全の啓発に取り組みます。

また、小学校では通学路の見守り活動等に取り組むとともに、子どもや子育て世帯を対象とした啓発取組の充実を図ります。



図 4.45 自転車教室



図 4.46 通学路見守り活動（小園小学校）

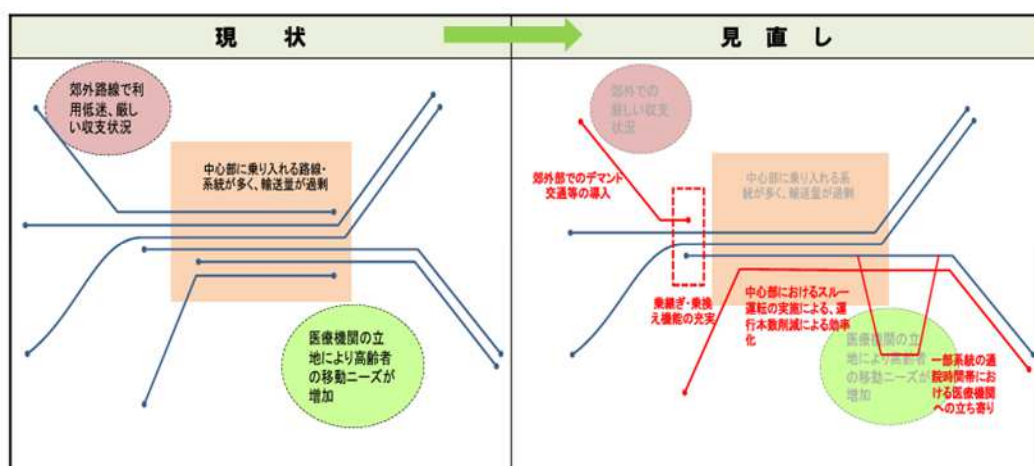
3) 目標 3 利便性が高い交通環境の構築

(1) 施策 3-1 持続可能な公共交通の構築

本市は、交通利便性は高いものの、少子高齢化の進行やバス・タクシー等のドライバー不足など、公共交通を取り巻く環境は厳しい状況にあります。様々な角度から対策を講じることで、持続可能なネットワークの構築を目指します。

a) バス路線の維持・見直し・再編

持続可能な交通ネットワーク構築に向け、基幹バス路線の維持に努めるとともに、生活圏に応じた持続可能なバス路線の見直し・再編を検討します。



出典) 国土交通省 HP「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」

図 4.47 ルートの効率化による公共交通サービス向上のイメージ

b) 新たな交通サービスの検討

路線バスのダイヤ・便数の少ない地域を中心に、AI オンデマンド型交通の導入の検討や、市内企業が実施する各種送迎との連携の検討など、既存の公共交通に留まらない交通ネットワークの構築を検討します。



出典) 国土交通省 HP

c) 公共交通維持のための体制づくり

公共交通維持のため、ドライバー等の担い手確保に積極的に取り組むとともに、行政においてその支援を検討します。

また、財源の確保に向けて、ふるさと納税等の活用を検討します。



図 4.49 バスドライバー
合同就職説明会

淡路市企業版
ふるさと納税

淡路市コミュニティバス路線維持拡大事業

寄附金の使途【目標額10,000千円】



《事業概要》

- ・新たなコミュニティバスの更新
既存バスの老朽化に伴い、年に1〜2台のペースで新コミュニティバスへと更新していく予定です。
「幸せを運ぶ金色のバス（愛称：ゴールドドリームバス）」をはじめとして、赤、オレンジ、黄などカラフルな外装にしているのは、市民や観光客に当市及びコミュニティバスをPRするという目的があります。
思わず写真を撮りたくなる、振り返りたくなる、一度乗ってみたい、そんな、市民にも観光客にも愛されるコミュニティバスを目指しています。
- ・利用者の利便性の向上に向けた運行路線の見直しや新たなバス停留所の設置など利用者からの要望に基づく見直しや、現状でバスが通っていないところへの停留所の設置を検討するほか、利便性の向上を図ります。

出典）淡路市 HP (<https://www.city.awaji.lg.jp/soshiki/hurusato/furusatonouzeikigyouban.html>)

図 4.50 企業版ふるさと納税（淡路市）

d) わかりやすい交通情報の案内（再掲）

観光客や外国人など、すべての人が利用しやすい環境を目指し、公共交通の案内表示の多言語化、ピクトグラム化や、多言語に対応した情報発信に取り組みます。

e) 公共交通を利用するきっかけづくり

バスの乗車体験や車両見学会の実施など、公共交通をより身近に感じてもらい、利用につなげる取組の充実を図ります。



図 4.51 バス車庫見学プログラム



出典）吹田市 HP「吹田市小・中学生路線バス無料乗車体験事業」

(<https://www.city.suita.osaka.jp/sangyo/1018186/1018489/1017564.html>)

図 4.52 路線バス無料乗車券(吹田市)

(2) 施策 3-2 自転車のまちづくりの推進

市内移動において自転車の利用割合が高いことは、本市の交通の特徴のひとつです。自転車の利用環境の向上に加え、シェアサイクル等の利活用に取り組むことで、自転車によるまちづくりのさらなる推進を目指します。

a) 自転車の共有を促す仕組みづくり

「所有せず、必要なときにだけ利用する」意識や行動の定着のため、シェアサイクルの利用促進やレンタサイクルの導入に取り組むとともに、シェアリングサービスの導入による駐車場駐輪場付置義務緩和の検討（再掲）を行います。

また、市全域の周遊を目的とする観光施策について、シェアサイクルと連携した企画を検討・実施します。

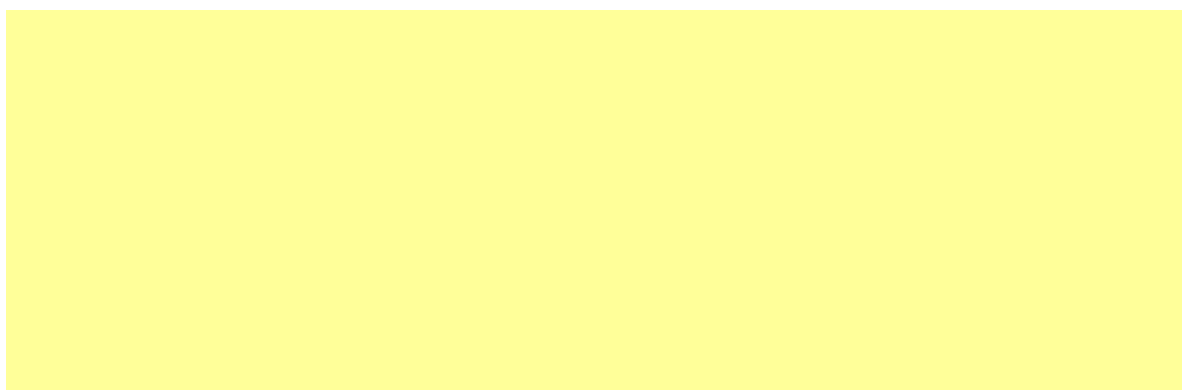


図 4.53

b) 放置自転車対策

移動経路の確保など、駅前広場や駅周辺の良い環境の構築に向けて、放置自転車対策を実施します。



図 4.54 放置自転車取り締まり活動

c) 駐輪場の維持・更新

良好な駐輪環境の確保に向けて、駐輪場の維持管理を実施するとともに、老朽化した駐輪場の更新に取り組みます。



出典) 箕面市 HP

図 4.55 自転車等駐車場の更新（箕面市）

d) 自転車ネットワーク整備（再掲）

自転車の利用環境向上のため、自転車ネットワーク整備を推進します。

e) 自転車交通安全の啓発（再掲）

自転車利用者に向けた交通安全教室の実施や広報媒体の配布、啓発キャンペーンの実施など、交通安全の啓発に取り組みます。

また、子どもや子育て世帯を対象とした啓発取組の充実を図ります。

(3) 施策 3-3 災害に強い都市活動を支える交通基盤整備

道路や橋りょう、鉄道はまちづくりや経済活動を支える重要なインフラです。適切な維持管理等を実施することで、災害に強く活発な都市活動を支えるとともに、交通需要を踏まえた交通基盤の構築を目指します。

a) 道路インフラ等の維持管理・更新・耐震化

安全・安心に移動できる交通基盤整備のため、都市計画道路を含む道路の維持管理や新設及び改良、また橋りょうの維持管理や更新、耐震化に取り組みます。



図 4.56 都市計画道路未整備箇所

b) 交通施設の維持管理・安全対策

交通基盤の持続性確保のため、駅舎、線路等の維持管理や駅施設・高架下の耐震化を実施します。また、安全性確保が必要なバス停留所等の対策に取り組みます。



図 4.57 危険なバス停

c) 交通結節点の再構築

複数の交通手段の接続が行われる鉄道駅周辺などの交通結節点において、交通需要及び円滑な移動を踏まえた道路空間の再配分を検討し、再構築を図ります。



歩行者のための広場を中心に、各種交通機能を再編する。

- ① 広場内の自転車走行を防ぐ方策の検討等、歩行者のための広場の実現を図る。
- ② 需要や利用実態に応じた規模と景観への配慮を兼ねた駐輪場（地下空間の活用を含む）の整備。
- ③ バスロータリーの機能維持とコンパクト化の両立を図る。
- ④ 利用実態に即したタクシーロータリーの規模の見直しを図る。
- ⑤ 送迎（キス&ライド）のための一般車乗降スペース・身障者用スペースの整備。
- ⑥ シェアサイクルや将来的な次世代パーソナルモビリティを意識した機能配置の検討。
- ⑦ 駅構内や地下街の店舗への荷捌き機能を整理する。
- ⑧ 各種交通機関相互の円滑な乗り換えを図る。

出典）神戸市「神戸駅前広場再整備基本計画」（令和 3 年 10 月）

図 4.58 道路の再配分

(4) 施策 3-4 市域の交通円滑化・環境改善

臨海部をはじめ、市内では複数個所で交通渋滞が発生し、都市活動に影響を与えています。既存の交通渋滞への対応、また今後を見据えた対策に取り組むことで、市内の交通円滑化を目指します。

a) モビリティ・マネジメントの推進（再掲）

自動車の利用から公共交通を利用するエコ通勤への転換促進など、モビリティ・マネジメントの推進に取り組みます。

b) 地域と調和した企業立地の誘導

今後、新たに大規模な物流関係企業や研究開発型のものづくり企業等が市内進出する上で、周辺地域の住環境への配慮や脱炭素の取組等を含めたビジョンを策定します。

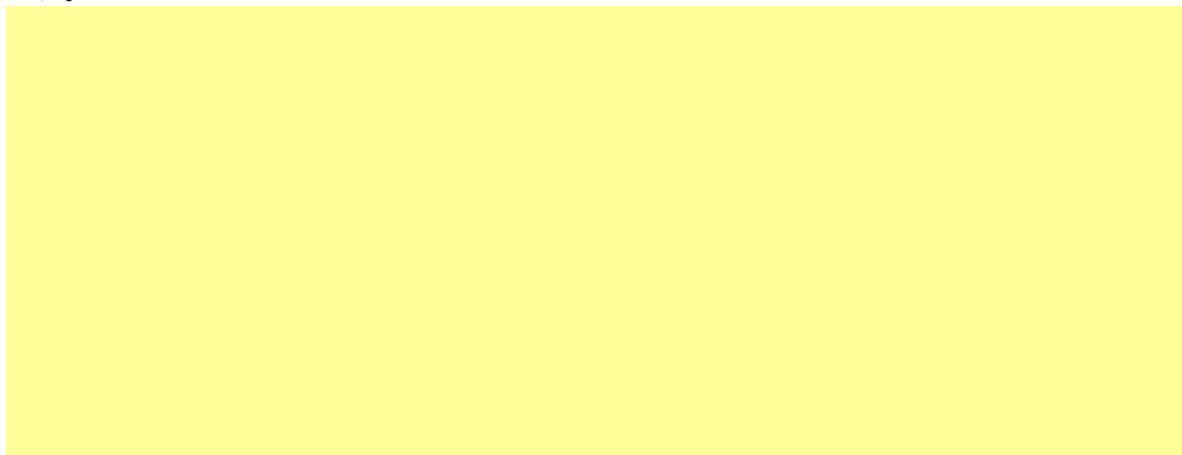


図 4.59

c) 主要渋滞箇所への対応

慢性的な渋滞が発生している交差点等において、交差点改良や交通管理者と連携した対策を進めます。

また臨海部では、東海岸町地区と末広地区の一体活用を図るためのふ頭間連絡道路の整備の検討を進めることで、アクセス性の向上を検討します。



図 4.60 渋滞する交差点（十間交差点）

5 計画の推進

5.1 計画の推進

目指す姿の実現に向けて、総合交通計画では以下の方向性を踏まえて計画を推進します。

●多様な主体をつなぐ

本計画は、市民、企業・在勤者、交通事業者、行政など尼崎市に関わる全ての主体を実施主体とします。本市の交通課題に対し、それぞれの実施主体が考え、取組を推進することで、総合的な目標の達成を目指します。

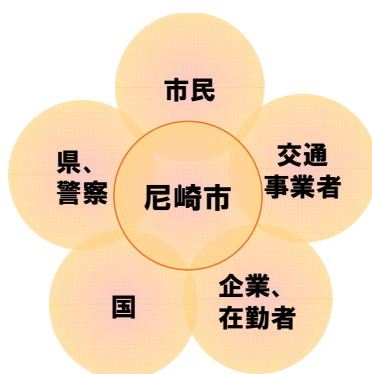


図 5.1 各主体の連携・共創イメージ

●「ありたいまち」へとつなぐ

「ありたいまち」の実現に向けて、本市では「第6次尼崎市総合計画」において、計画期間中に複数年をかけ、優先的かつ集中的に取り組む項目として、「子ども・教育」、「生きがい・ささえあい」、「脱炭素・経済活性」、「魅力向上・発信」の4つの主要取組項目を設定しています。

この主要取組項目をキーワードに、本計画における取組の方向性を検討し、計画の推進において各視点に沿った取組の充実を目指します。

主要取組項目	取組の方向性
主要取組項目 1 子ども・教育	■子ども・子育て支援の充実 ■子どもの教育の充実
主要取組項目 2 生きがい・ささえあい	■地域共生社会の実現に向けた環境づくり ■健康でいきいきと暮らすことができる地域づくり
主要取組項目 3 脱炭素・経済活性	■脱炭素社会の実現に向けた取組の推進 ■地域経済の活性化
主要取組項目 4 魅力向上・発信	■学びの推進によるシチズンシップの向上 ■エリアブランディングの推進 ■イメージ向上によるシビックプライドの醸成

第6次尼崎市総合計画（令和5年4月）をもとに作成

図 5.2 第6次尼崎市総合計画において設定している4つの主要取組項目



視点1 子ども・教育 × 交通

- ◆ 子どもや子育て世帯が安全・安心に外出できるよう、例えば、乳幼児期はベビーカーでの安全な移動につながる取組、小学校期は登下校時の安全につながる取組など、ライフステージに沿った切れ目のない取組の充実を図ります。
- ◆ 送迎を行う多くは子育て世帯であることから、子どもと一緒におでかけする際の負担軽減につながる取組を推進します。
- ◆ 子どもたちが公共交通に親しみをもち、利用機会の創出につながる取組を推進します。

コラム掲載予定



視点2 生きがい・ささえあい × 交通

- ◆ 年齢、性別、障害の有無、国籍などにかかわらず、移動支援や移動環境の向上など、誰もが安全・安心に外出できる取組の充実を図ります。
- ◆ 利用する方の立場に寄り添うため、利用する方がどのようなことで困っているのか、配慮を深めるための取組を推進します。
- ◆ 外出することは、健康の維持や生き生きと暮らすことにつながります。「おでかけしたい」と思える、外出機会の創出につながる取組を推進します。

コラム掲載予定



視点 3 脱炭素・経済活性 × 交通

- ◆ 令和 32 年(2050 年)までに二酸化炭素排出量を実質ゼロにする脱炭素社会の実現に向けて、環境に配慮した交通の転換につながる取組を推進します。
- ◆ 交通利便性の向上に加え、「空間・資源の有効活用」という観点でのシェアリングの普及を推進します。
- ◆ 良好な道路交通インフラを構築し、企業の経済活動を支える取組を推進します。

コラム掲載予定



視点 4 魅力向上・発信 × 交通

- ◆ 臨海部など、既存の観光資源への更なる来訪や観光施策との連携につながる取組を推進します。
- ◆ 本市のまちの顔となる鉄道駅周辺において、まちのイメージの向上につながる取組を推進します。
- ◆ (仮称)武庫川周辺阪急新駅の設置をはじめとした、子育て世帯の定住・転入促進への寄与が期待できる取組を推進します。

コラム掲載予定

●視点をつなぐ

実施する施策・事業は、ひとつの視点にとらわれず多角的に捉えることや、個々の取組を連携させることで、その効果の更なる拡大が期待できます。本計画による施策・取組は、各実施主体と情報共有、連携を図ることで、その取組がより効果を発揮する手法を意識しながら推進することを目指します。

5.2 実施プログラム

実施プログラムは、施策・事業の実施手順、実施時期等を明確にすることで、実効性を確保するためのものです。実施にあたっては、地域や事業者、関係機関と協議・調整を行うとともに、「計画推進の視点」に沿い、具体化を図ります。

また、計画期間を前期と後期の5年に分け、5年目に各施策の進捗状況の把握、評価を行い、必要に応じて施策の見直しを行います。

目標 1 交通と連携した魅力を伸ばす まちづくりの推進			計画推進の 視点	実施主体						実施時期 の目標	
				尼 崎 市	国 ・ 県	警 察	交 通 事 業 者	そ の 他 事 業 者	市 民 （ 地 域 ）	前 期	後 期
施策											
鉄道駅周辺の特色を活かしたまちづくりの推進	居心地よく歩きたくなる駅前空間整備	各駅の駅前広場等の改良 多様な主体による賑わい創出	   	○		○	○	○	○		
		阪急塚口駅周辺	  	○		○	○	○	○		
		園田駅周辺	  	○		○	○	○	○		
		阪神尼崎駅周辺	  	○		○	○	○	○		
		大物駅周辺	   	○		○	○	○	○		
		出屋敷駅周辺	  	○		○	○	○	○		
		公共空間の利活用促進と 市民等による利活用	   	○		○			○		
		（仮称）武庫川周辺阪急 新駅の設置とまちづくり の推進	   	○		○	○	○	○		
		立花駅周辺の乗継経路改良	  	○			○				
	歩行者利便増進道路 （ほこみち）の指定	 	○		○		○	○			
	鉄道駅の利便性向上・ 観光情報の発信	駅施設への店舗等の設置	 				○				
		高架下空間の有効活用	 				○				
		MaaS アプリによる利便 性向上と情報発信 （KANSAI MaaS、 WESTER、 HHcrossTOWNS 等）	   	○			○				
		沿線周遊企画の実施	   	○			○				
交通 けによる 促進 おでか		路線バス・シェアサイ クルの活用促進	市内イベント等と連携し た PR	  	○			○			
	公共交通・シェアサイ クル周遊企画		  	○			○				
	新たなモビリティ の活用検討	電動モビリティを活用し た周遊施策	  	○			○				
		周遊を促すあま咲 きコインの活用	MaaS アプリとの連携	  	○			○			
	臨海部 での交通 と観 光の連携	自転車による臨海 部の周遊促進	臨海部の自転車周遊施策	 	○			○			
万博会場外駐車場隣接地 でのにぎわいづくりの場 と市内主要駅のアクセス 手段検討			 	○			○				
臨海部の新たな観 光施策の検討		運河クルージングの実施	 	○				○			
		臨海部の観光資源を活用 した観光施策の検討	 	○				○	○		

 視点1：子ども・教育×交通	 視点3：脱炭素・経済活性×交通
 視点2：生きがい・ささえあい×交通	 視点4：魅力向上・発信×交通

 実施（既存の取組）
 整備又は検討を進め、事業化を目指すもの（優先度高）
 整備又は検討を進め、事業化を目指すもの

 視点1：子ども・教育×交通
  視点3：脱炭素・経済活性×交通
 視点2：生きがい・ささえあい×交通
  視点4：魅力向上・発信×交通

 実施（既存の取組）
 整備又は検討を進め、事業化を目指すもの（優先度高）
 整備又は検討を進め、事業化を目指すもの

目標 2 誰もが安全・安心・快適に移動できる環境の創出			計画推進 の視点	実施主体							実施時期 の目標	
				尼 崎市	国 ・ 県	警 察	交 通 事 業 者	そ の 他 事 業 者	市 民 (地 域)	前 期	後 期	
施策												
安全・安心・快適に移動できる交通インフラの整備	道路の安全対策	通学路安全対策		○	○	○						
		横断歩道、カラー舗装等整備		○		○						
		ゾーン 30（プラス）整備促進		○		○			○			
		自転車ネットワーク整備		○	○	○						
	駅周辺のバリアフリー化	立花駅周辺の乗継経路改良 ^{再掲}		○			○					
		ホーム柵等の設置					○					
	踏切の安全対策	歩車分離、立体交差化等		○		○	○					
すべての人にやさしい公共交通の構築	移動支援の推進	公共交通による子育て世帯の移動支援		○			○					
		高齢者・障害者等移動支援		○			○					
		運転免許返納割引の実施				○	○					
	安全・快適なバス待ち環境の改善	上屋・ベンチ等設置補助		○			○					
	わかりやすい交通情報の案内	多言語対応・ピクトグラム化		○	○		○					
	交通従事者への高齢者・障害者等に関する意識啓発	認知症サポーター養成講座等の受講促進		○			○					
	環境に配慮した交通への転換	エコカー普及促進	エコカー購入補助		○	○						
公用車のEV化推進				○								
EVバス車両の導入							○					
「シェアリング」の普及		カーシェアリング・シェアサイクル等の普及促進		○			○					
		駐車場駐輪場付置義務見直し		○								
		企業送迎バスの共同運行促進		○			○					
駅舎等の環境負荷低減（脱炭素化）		太陽光発電設備、省エネルギー設備導入（脱炭素先行地域）					○					
モビリティ・マネジメントの推進	公共交通・自転車利用の促進		○			○	○	○				
	企業と連携した公共交通への転換促進		○			○	○					
交通ルールを守り、安全・安心に移動できる社会の実現	交通ルールの遵守	交通ルール遵守の意識醸成		○		○			○			
		交通ルール違反の指導・取り締まり		○		○						
	道路の安全対策	自転車ネットワーク整備 ^{再掲}		○	○	○						
		横断歩道、カラー舗装等整備 ^{再掲}		○		○						
		ゾーン 30（プラス）整備促進 ^{再掲}		○		○			○			
	交通安全の啓発	交通安全教室の実施		○		○		○	○			
		マップ・リーフレット等配布		○		○						
		通学路の見守り活動の実施						○	○			

視座1: 子ども・教育×交通

視座2: 生きがい・ささあい×交通

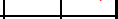
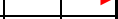
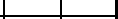
視座3: 脱炭素・経済活性×交通

視座4: 魅力向上・発信×交通

実施（既存の取組）

整備又は検討を進め、事業化を目指すもの（優先度高）

整備又は検討を進め、事業化を目指すもの

目標 3 利便性が高い交通環境の構築			計画推進の 視点	実施主体						実施時期 の目標	
施策				尼 崎市	国・ 県	警 察	交 通 事 業 者	そ の 他 事 業 者	市 民 （地域）	前 期	後 期
持続可能な公共交通の構築	バス路線の維持・見直し・再編	路線バス運行支援補助金		○			○				
		生活圏に応じた持続可能なバス路線の見直し、再編		○			○				
	新たな交通サービスの検討	AI オンデマンド型交通導入		○			○				
		事業者の送迎交通の連携		○			○	○			
	公共交通維持のための体制づくり	ドライバー等の担い手確保		○	○		○				
		車両の維持管理・更新					○				
		企業版ふるさと納税等活用	 	○			○				
	わかりやすい交通情報の提供・充実	多言語対応・ピクトグラム化 ^{再掲}	 	○	○		○				
		MaaS アプリによる利便性向上と情報発信 ^再	 	○			○				
	公共交通を利用するきっかけづくり	公共交通による子育て世帯の移動支援 ^{再掲}	 	○			○				
公共交通無料デーの実施		   	○			○					
自転車のまちづくりの推進	自転車の共有を促す仕組みづくり	既存駐輪場のレンタサイクル・シェアサイクルへの転換		○			○				
		駐車場駐輪場付置義務見直し ^再		○							
		公共交通とシェアサイクルが連携した周遊企画		○			○				
	放置自転車対策	放置自転車対策の実施	 	○							
	駐輪場の維持・更新	駐輪場の維持・更新	 	○			○				
	自転車ネットワーク整備 ^{再掲}	自転車ネットワーク整備 ^再	 	○	○	○					
支える交通基盤整備	道路インフラ等の維持管理・更新・耐震化	交通安全教室の実施 ^再	 	○		○		○	○		
		道路、橋りょう等の維持管理・更新・耐震化		○	○						
	交通施設の維持管理・安全対策	都市計画道路の新設及び改良		○	○						
		駅舎、線路等の維持管理、駅施設・高架下の耐震化	  				○				
	交通結節点の再構築	バス停の維持管理	  				○				
		交通需要を踏まえた道路・ロータリーの再配分の検討	  	○			○				
交通円滑化・環境改善	モビリティ・マネジメントの推進 ^{再掲}	公共交通・自転車利用の促進 ^{再掲}	  	○			○	○	○		
		企業と連携した公共交通への転換促進 ^{再掲}		○			○	○			
	地域と調和した企業立地の誘導	産業振興ビジョン（仮）の策定		○				○			
	主要渋滞箇所への対応	渋滞交差点の解消		○	○	○					
		ふ頭間連絡道路の検討		○	○						

視点1: 子ども・教育×交通
 視点3: 脱炭素・経済活性×交通
 視点2: 生きがい・ささあい×交通
 視点4: 魅力向上・発信×交通

実施（既存の取組）
 整備又は検討を進め、事業化を目指すもの（優先度高）
 整備又は検討を進め、事業化を目指すもの

5.3 評価指標・目標値

総合交通計画における目標の達成状況、施策・事業実施の効果を測るための評価指標、数値目標を設定します。

5.3.1 指標設定の考え方

1) 上位・関連計画との整合

3. 目指す交通の将来像で示したように、総合交通計画は、上位計画である尼崎市第6次総合計画など様々な計画と関連します。そのため、それらの計画において、本計画の目標と整合した指標・目標値が設定されている場合は、その設定を踏襲します。

2) わかりやすさ・データの収集容易性

1)以外の指標の設定は、目標との整合及び誰もが理解・共有しやすいものであるとともに、毎年検証することを想定して収集しやすいデータを活用した設定とします。

5.3.2 評価指標・目標値の設定

指標設定の考え方にもとづき設定した評価指標・目標値一覧を以下に示します。

対応する 目標	評価指標	現況値 令和 4 年 (2022 年)	目標値 令和 15 年 (2033 年)	①選定の理由 ②把握方法 ③目標値設定の考え方
目標 1 交通と連携した魅力を伸ばすまちづくりの推進	指標 1-1 鉄道駅周辺の滞在人口	2.1 万人	2.5 万人	① 沿線の特徴を生かしながら鉄道駅を中心に魅力向上や賑わい創出のための取組を進めることで、鉄道駅周辺の滞在人口増加が期待されるため ② 人流データ ※毎年実施 ③ 現況値からの 20%の増加を目指す
	指標 1-2 「居住する地域には自慢できる特長がある」と感じている市民の割合	53.4 %	61.8 %以上	① 総合計画に関連する指標であるとともに、駅周辺を中心とした賑わい・魅力あるまちづくりにより、市内の魅力向上が期待されるため ② まちづくりに関する意識調査結果 ※毎年実施 ③ 総合計画の目標値（61.8%、令和 9 年）以上
	指標 1-3 居住誘導区域内における人口密度	125.1 人/ha 令和 2 年 (2020 年)	119.5 人/ha 以上	① 立地適正化計画に関連する指標であるとともに、駅周辺への魅力向上により人口集積が期待されるため ② 国勢調査 ※5 年に 1 回実施 ③ 立地適正化計画の目標値（119.5 人/ha、令和 22 年）以上
	指標 1-4 市内の観光入込客数	241.6 万人	300 万人以上	① 観光地域づくり推進指針に関連する指標であるとともに、観光資源への周遊性向上により観光客の増加が期待されるため ② 施策評価 ※毎年実施 ③ 観光地域づくり推進指針の目標値（300 万人、令和 9 年）以上となるよう設定

対応する 目標	評価指標	現況値 令和 4 年 (2022 年)	目標値 令和 15 年 (2033 年)	①選定の理由 ②把握方法 ③目標値設定の考え方
目標 2 誰もが安全・安心・快適に 移動できる環境の創出	指標 2-1 「ルール、マナーの面で以前よりも住みやすいまちになった」と感じている市民の割合	62.2 %	75.9 %以上	① 総合計画に関連する指標であるとともに、誰もが安全・安心・快適に移動できる環境の創出により増加が期待されるため ② まちづくりに関する意識調査結果 ※毎年実施 ③ 総合計画の目標値（75.9%、令和 9 年）以上
	指標 2-2 市域における運輸部門の二酸化炭素排出量	408 kt-CO ₂ 平成 25 年 (2013 年)	250 kt-CO ₂ 以下	① 地球温暖化対策推進計画に関連する指標であるとともに、環境配慮型車両の導入等が進展することで二酸化炭素排出量減少が期待されるため ② 環境基本計画年次報告書 ※毎年実施 ③ 地球温暖化対策推進計画の運輸部門の参考値（250kt-CO ₂ 、令和 12 年）以下
	指標 2-3 自転車関連事故件数	485 件	265 件以下	① 自転車のまちづくり推進計画に関連する指標であるとともに、交通ルールが守られることで減少が期待されるため ② 警察への調査 ※毎年実施 ③ 自転車のまちづくり推進計画の目標値（265 件、令和 9 年）以下
	指標 2-4 公共交通及び移動支援サービスへの公的資金投入額	8.1 億円	9.5 億円	① 将来にわたり市民にとって必要な公共交通及び移動支援サービスを確保するにあたり、利用者・交通事業者・行政のコスト負担について定量的に評価するため ② 決算数値 ※毎年実施 ③ 施策実施により外出機会の増加を目指すためコロナ禍以前（令和元年）の水準を設定
目標 3 利便性が高い交通環境の構築	指標 3-1 一人一日あたりの公共交通の利用回数 (鉄道乗客数+バス乗客数)/15 歳以上人口	0.60 回/人	0.70 回/人以上	① 鉄道・バスの利用回数が増加することで、持続可能な公共交通ネットワークの構築に寄与するため ② 乗客数：交通事業者への調査 ※毎年実施 人口：尼崎市統計書 ※毎年実施 ③ コロナ禍以前（令和元年）の数値への回復を目指す
	指標 3-2 駅前にシェアサイクルポートが設置されている駅数	4 箇所	13 箇所	① 駅及び駅前広場並びに駅に隣接する公園から視認できる場所にシェアサイクルポートが設置されることで、認知度や利便性が向上し利用促進が期待できるため 交通事業者への調査 毎年実施 ② 市内全駅（13 駅）設置を目指す
	指標 3-3 「都市基盤が整い利便性と安全性が確保されている」と感じている市民の割合	84.0 %	90.0 %以上	① 総合計画、かつ、利便性が高い交通環境の構築により利便性・安全性の改善が期待されるため ② まちづくりに関する意識調査結果 ※毎年実施 ③ 総合計画の目標値（90.0%、令和 9 年）以上

5.4 推進体制

本計画に基づく施策や事業を着実かつ計画的に推進するため、各主体が連携・共創しながら推進していきます。それぞれに期待される役割を以下に示します。

また、事業を継続的に推進するために、PDCA サイクルを着実に展開していきます。なお、本計画及び実施プログラムの進行管理は、「尼崎市都市計画審議会 交通政策分科会」等において実施します。

表 5.1 各主体に期待する役割

主体		役割
行政	尼崎市	● 本計画の全体管理及び「尼崎市都市計画審議会 交通政策分科会」と「地域公共交通会議」を運営します。 ● 市民、交通事業者、企業・在勤者、その他関係機関と協議・調整を行い、合意形成を得られた施策・事業の実施に向けて主体的に取り組めます。 ● また、利用者による評価を踏まえ、各主体と調整の上、継続的な改善に努めます。
	県・警察	● 本計画の推進上、必要となる対策の連携・実施及び積極的な参加を期待します。
	国	● 本計画の推進上、必要となる対策の検討・実施・支援を期待します。
交通事業者		● 市民、行政及び企業との連携のもと、本計画の推進に向けた積極的な事業展開・サービスの向上を期待します。
市民		● 鉄道駅の特徴を活かしたまちづくりへの積極的な参画や、交通資源の直接の利用者として、公共交通の積極的な利用、また自動車や自転車利用時のルール遵守などを期待します。
企業・在勤者		● 市民、行政及び交通事業者との連携のもと、企業における送迎交通との連携や、通勤時の市内公共交通の積極的な利用を期待します。



図 5.3 各主体の連携・共創イメージ
(再掲)

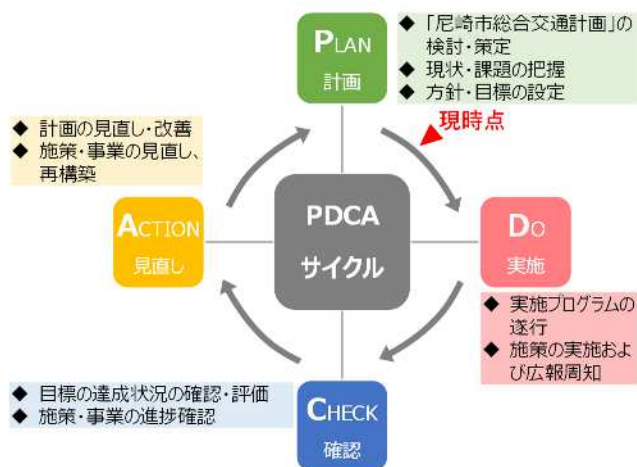


図 5.4 計画のフォローアップ