

尼崎市の交通をとりまく 現状と課題

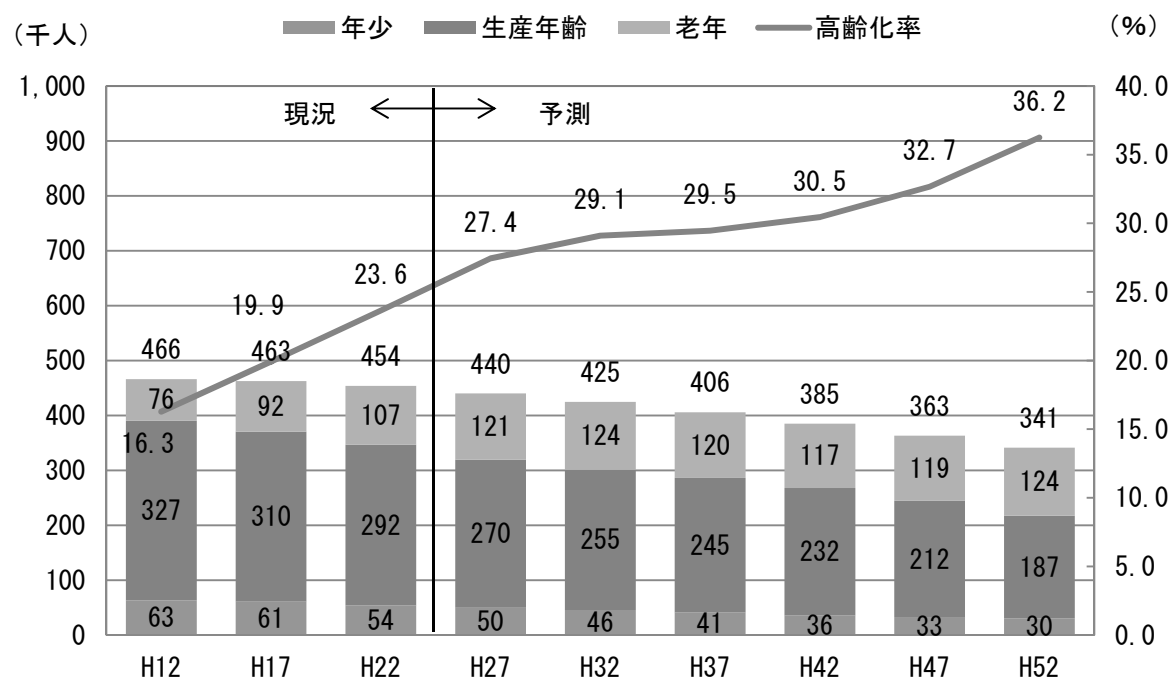
平成26年12月9日（火）

尼崎市の人口と交通の現状

尼崎市の人口と高齢化

尼崎市では、人口減少、少子化・高齢化が進展してきており、今後もさらに進展していくものと推計されている。

＜尼崎市の人口と高齢化率の推移＞

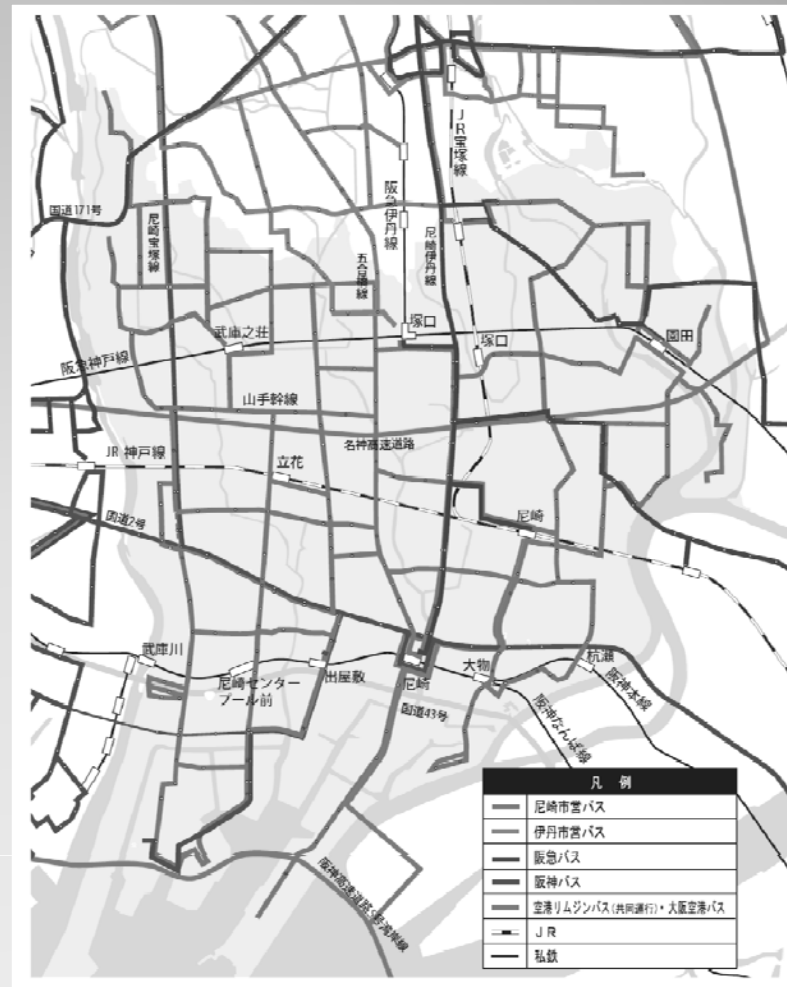


出典：平成12年～平成22年は国勢調査人口（不詳人口按分後）

平成27年以降は、男女・年齢(5歳)階級別データ『日本の地域別将来推計人口』（平成25年3月推計）国立社会保障・人口問題研究所

尼崎市の公共交通網

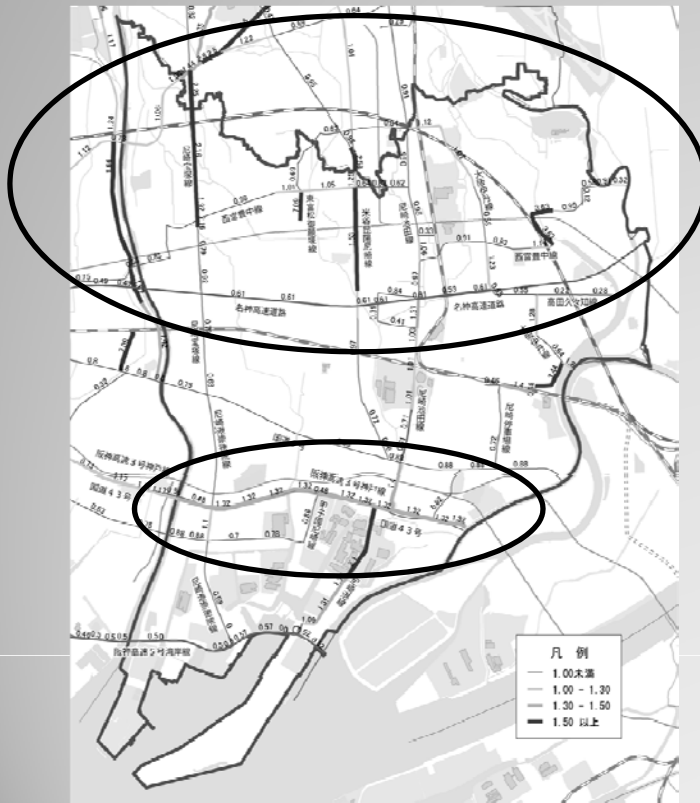
- ・市内の鉄道は、阪急神戸線、JR神戸線、阪神本線が東西方向に運行しており、阪急伊丹線、JR宝塚線が南北方向を運行している。
- ・市内を運行するバスは、鉄道駅を補完するように、主に南北方向に配置されており、尼崎市営バス(H27年度末移譲予定)、阪急バス、阪神バス、伊丹市営バス、空港リムジンバスが運行している。



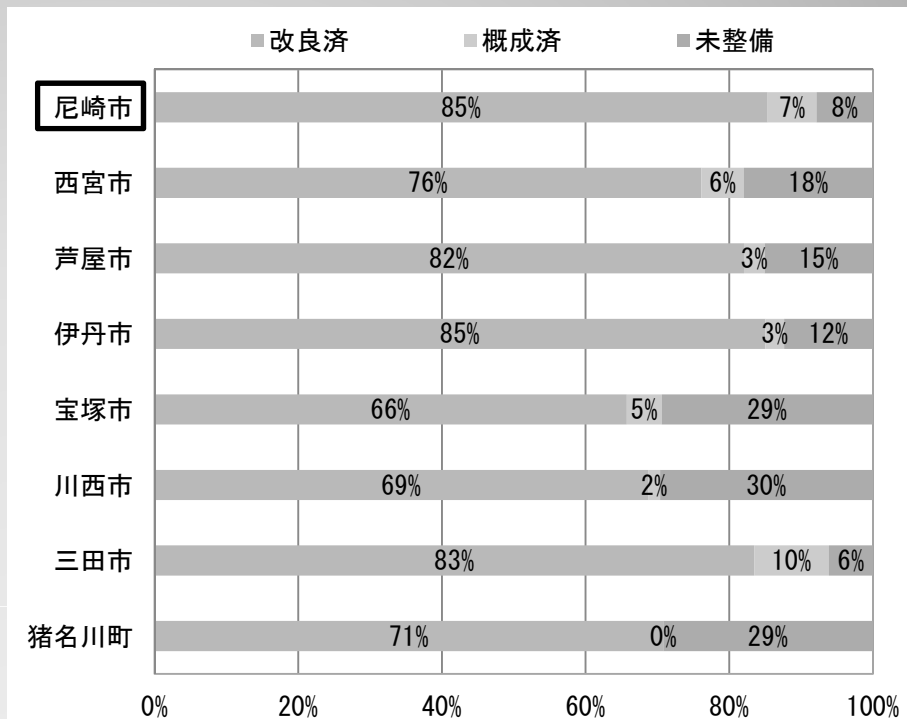
出典：平成24年（2012年）えきバスマップ

道路整備状況と自動車交通

都市計画道路の整備率は阪神地域で最も高いが、市北部の南北路線や南部の阪神高速等で交通混雑が見られる。



<都市計画道路の整備状況（平成24年3月31日現在）>

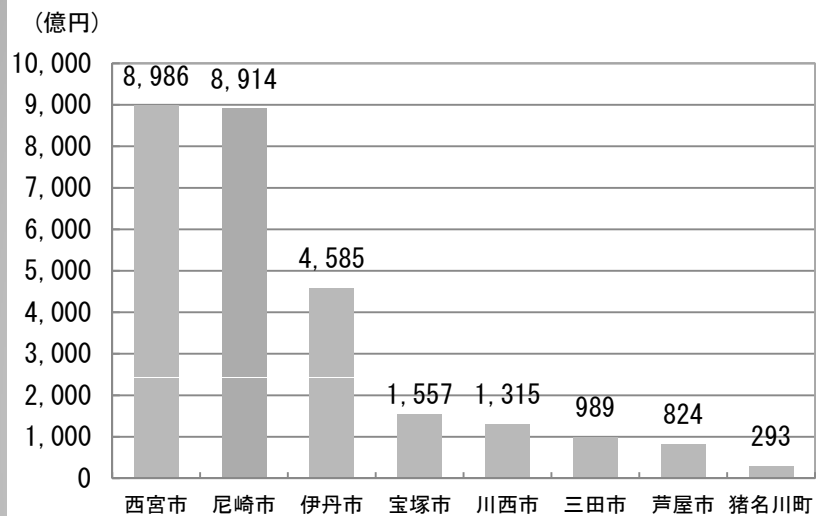


出典：平成22年道路交通センサス
平成24年度都市計画現況調査

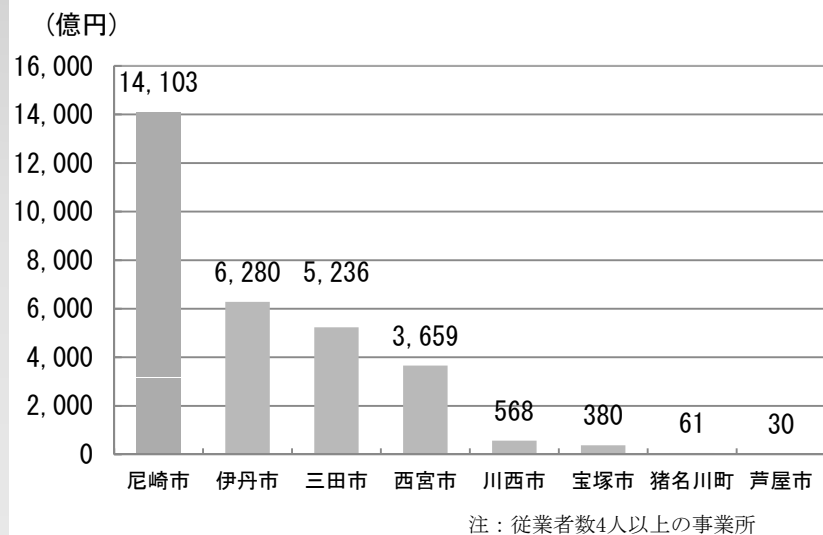
尼崎市の商業・工業

尼崎市は、商品販売額、製造品出荷額等が周辺市町と比較しても多くなっており、阪神地域の商工業の中心都市となっている。

<商品販売額>



<製造品出荷額等>

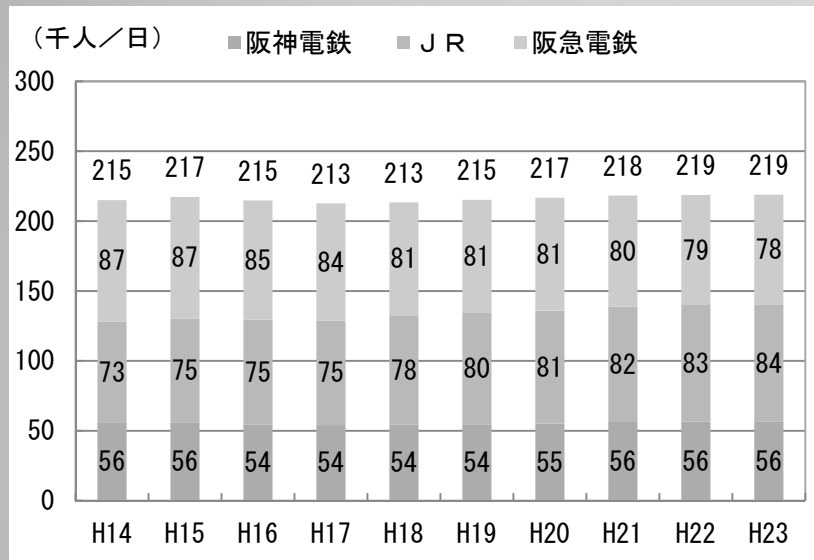


出典：平成24年経済センサス活動調査（経済産業省）
 商品販売額は平成23年、製造品出荷額等は平成24年現在

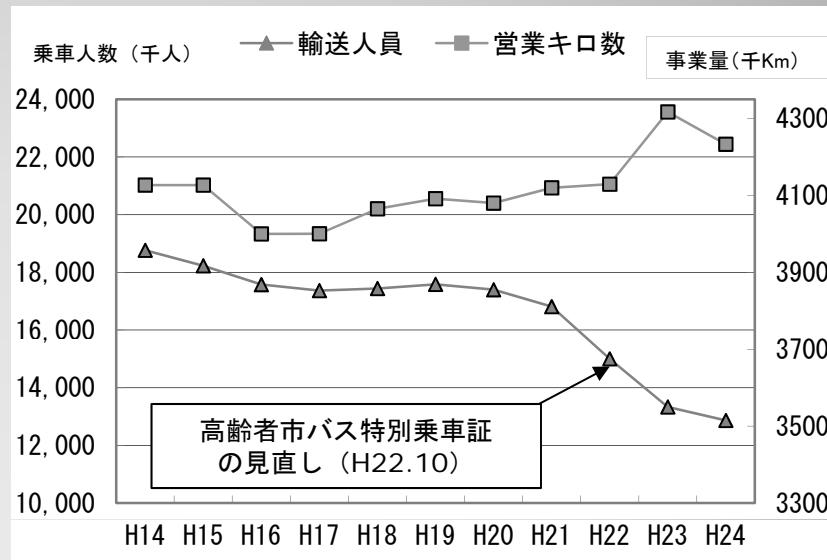
鉄道・バス利用者数の推移

鉄道は、JRが増加傾向、阪急電鉄が減少傾向で推移している。
市営バスは、事業量は変化していないが、高齢者パスの見直し
などもあり、利用者は、減少傾向で推移している。

<尼崎市内の鉄道駅の乗客数の推移>



<尼崎市営バス年間輸送人員の推移>

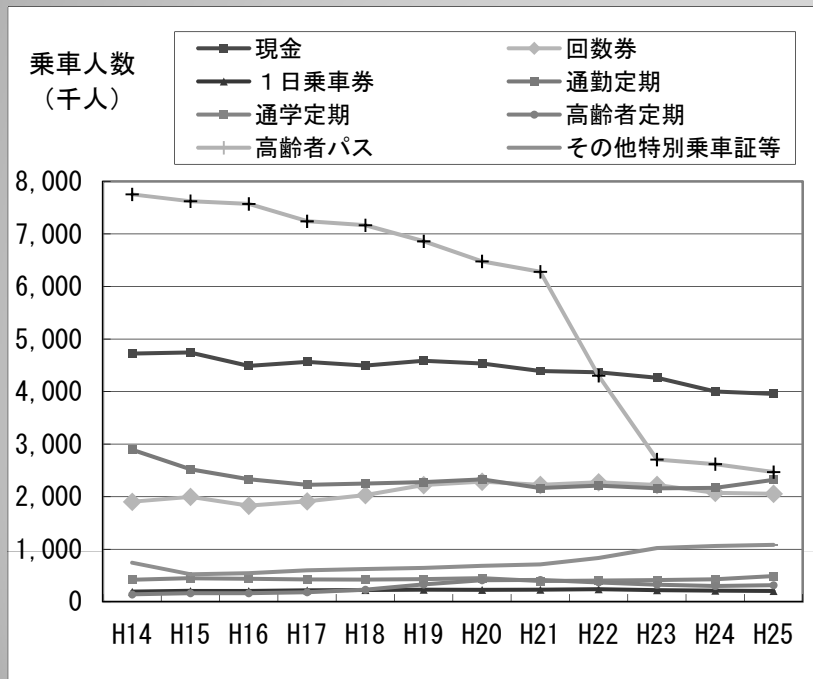


出典：鉄道は尼崎市統計書、市営バスは尼崎市資料

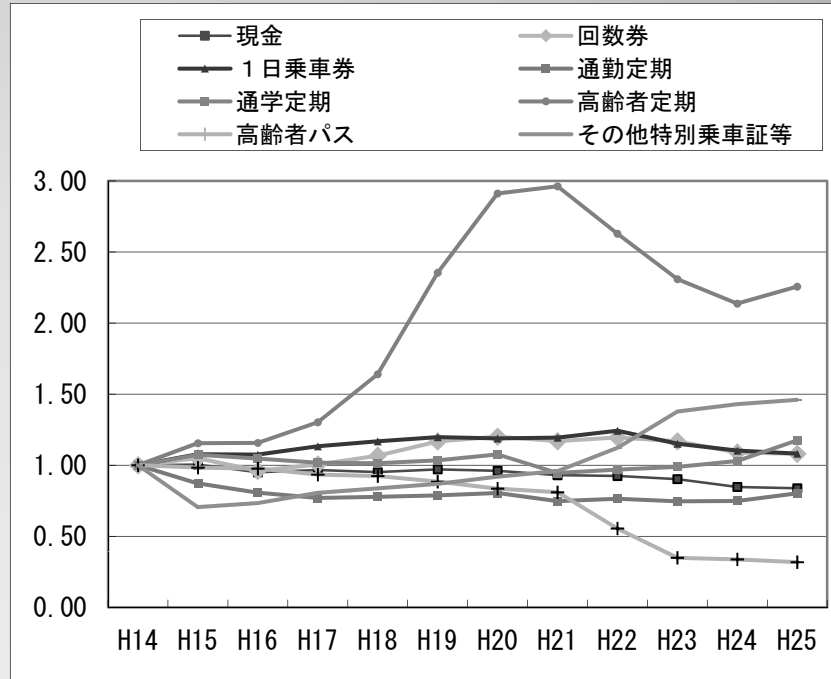
鉄道・バス利用者数の推移

平成22年10月の高齢者パスの見直しによって平成22年、平成23年に高齢者パス利用者は大きく減少している。

<尼崎市営バス券種別年間輸送人員の推移>



<尼崎市営バス券種別年間輸送人員の伸び率（H14基準）>



出典：尼崎市資料

人の動きについて

パーソントリップ調査

パーソントリップ調査とは

パーソントリップ調査（パーソン＝人、トリップ＝動き）とは、「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」移動したかについて調査し、人の1日のすべての動きをとらえるもの。

調査期間

平成22年10月～11月

調査の対象（対象者と圏域）

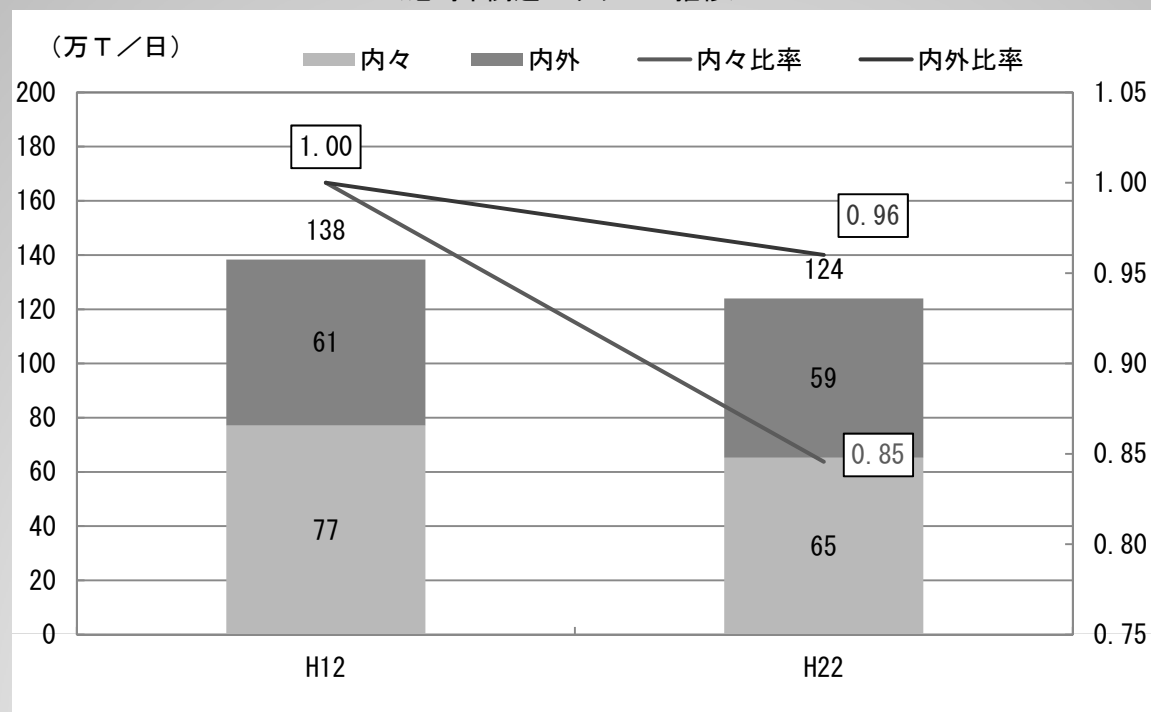
近畿全域（2府4県）にお住まいの方のなかから無作為に抽出した世帯の構成員（5歳以上）の全員が対象。
約35万世帯、約74万人から回答を得ている。

※調査期間や調査対象は、近畿圏パーソントリップ調査についての説明となっています。

尼崎市の関連トリップ

尼崎市では、移動量が減少しており、10年間で約14.5万T/日減少している。

＜尼崎市関連トリップの推移＞



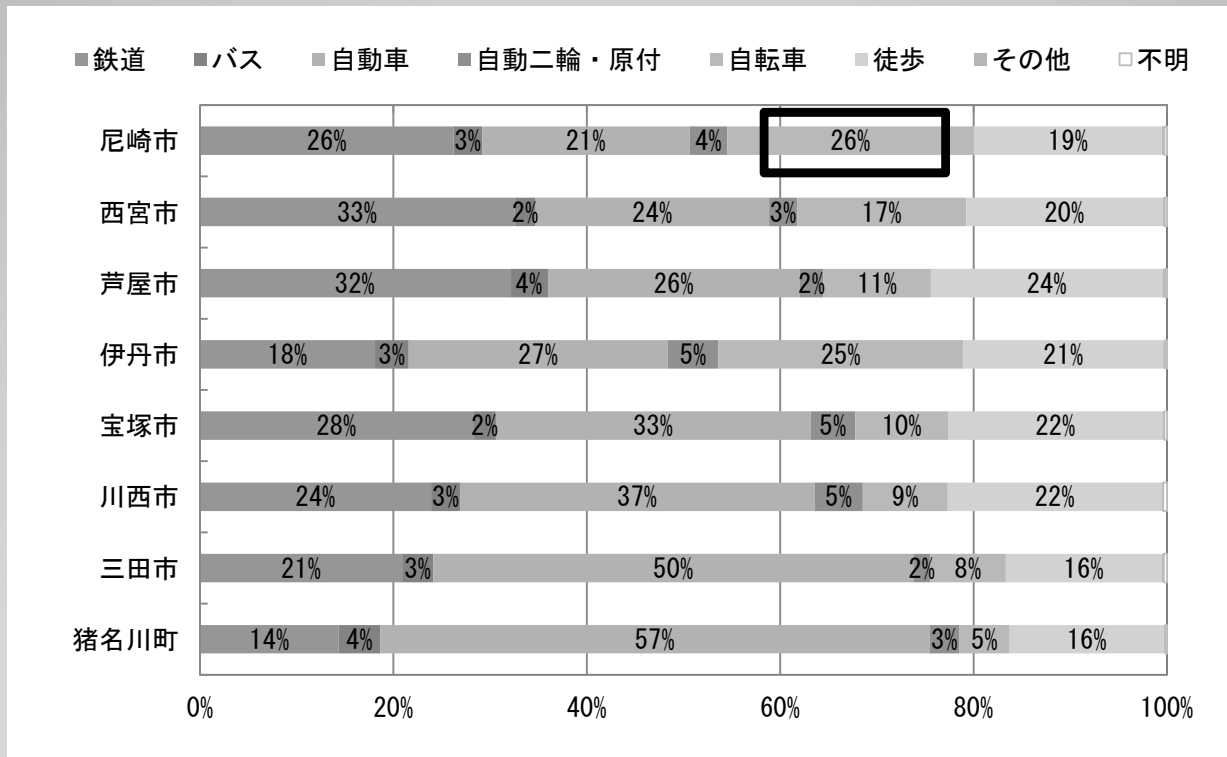
トリップ(T)：人がある目的をもって「ある地点」から「ある地点」へ移動する単位で、移動目的が変わるごとに1つのトリップと数える。

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)

代表交通手段分担率

尼崎市は、鉄道と自転車の利用割合が高く、特に、自転車は、周辺市町と比較しても利用割合が高い。

<関連トリップの代表交通手段構成>

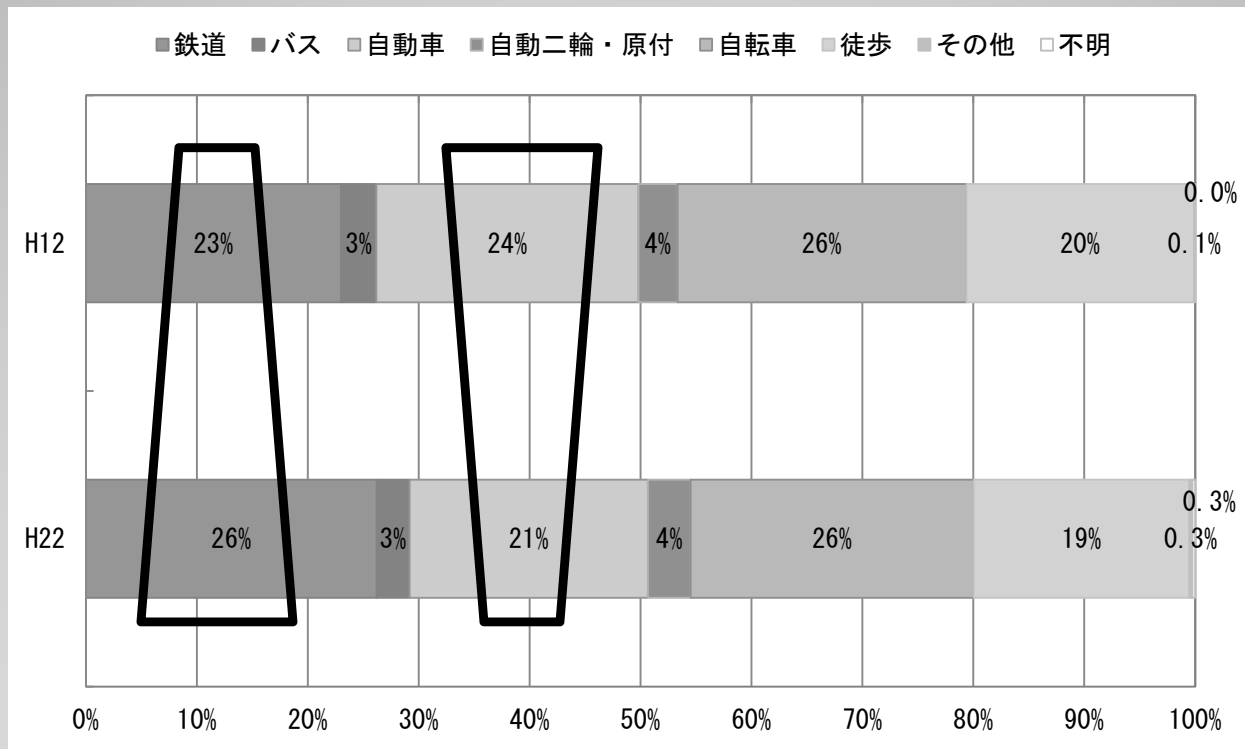


出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（H22）

代表交通手段分担率の変化

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。

<代表交通手段分担率の推移（関連トリップ）>

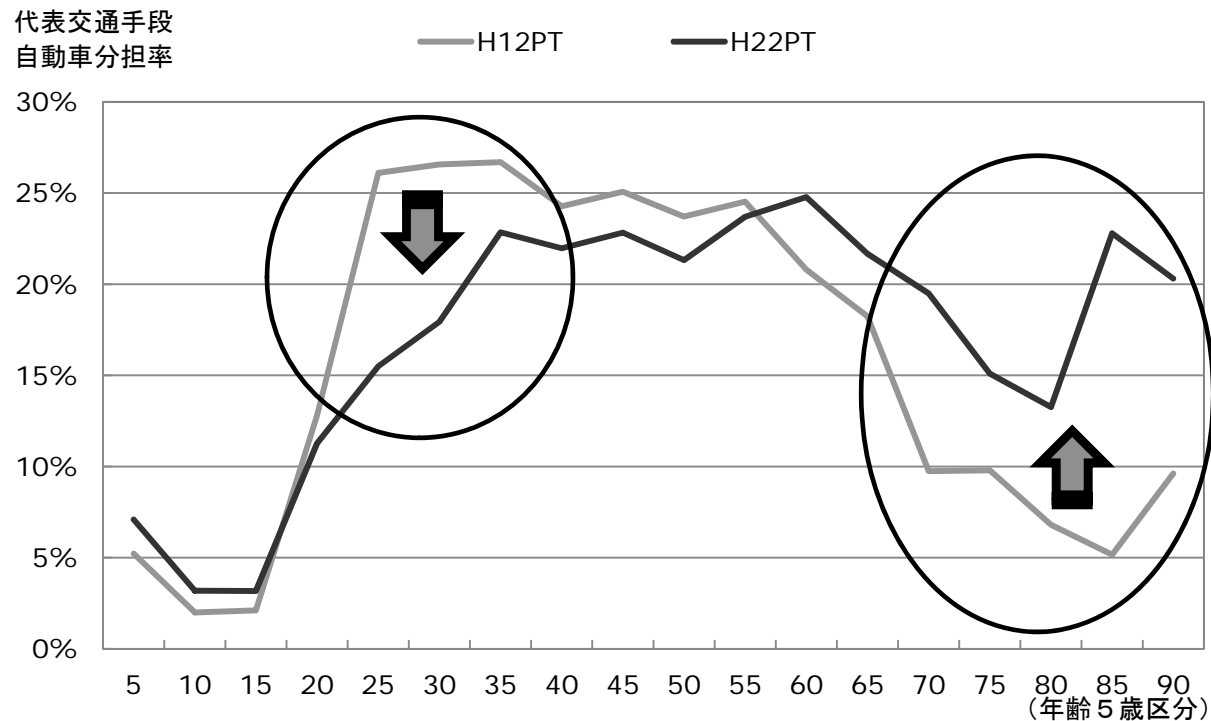


出典：第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査（H12）
第5回近畿圏パーソントリップ調査（H22）

尼崎市民の自動車利用

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

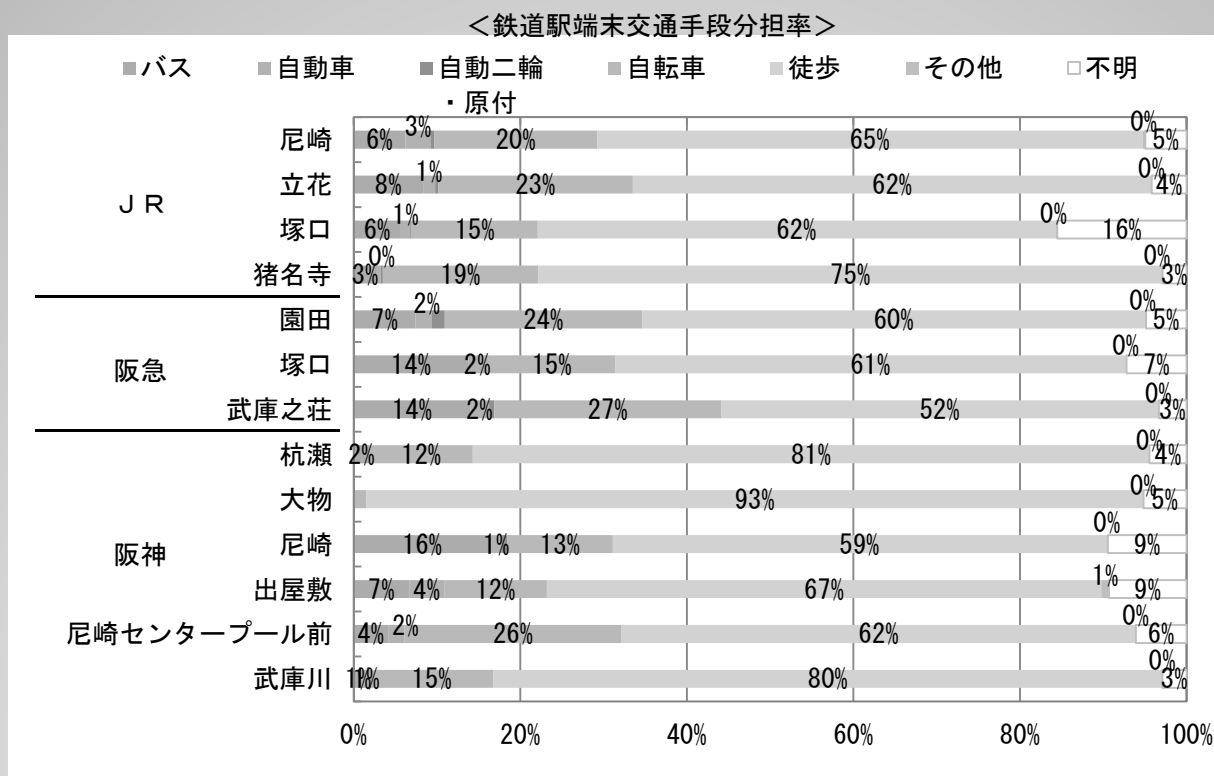
<年齢別代表交通手段分担率>



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）

鉄道端末交通手段の状況

- ・市内の鉄道駅の端末交通手段は、徒歩と自転車が大半を占めている。

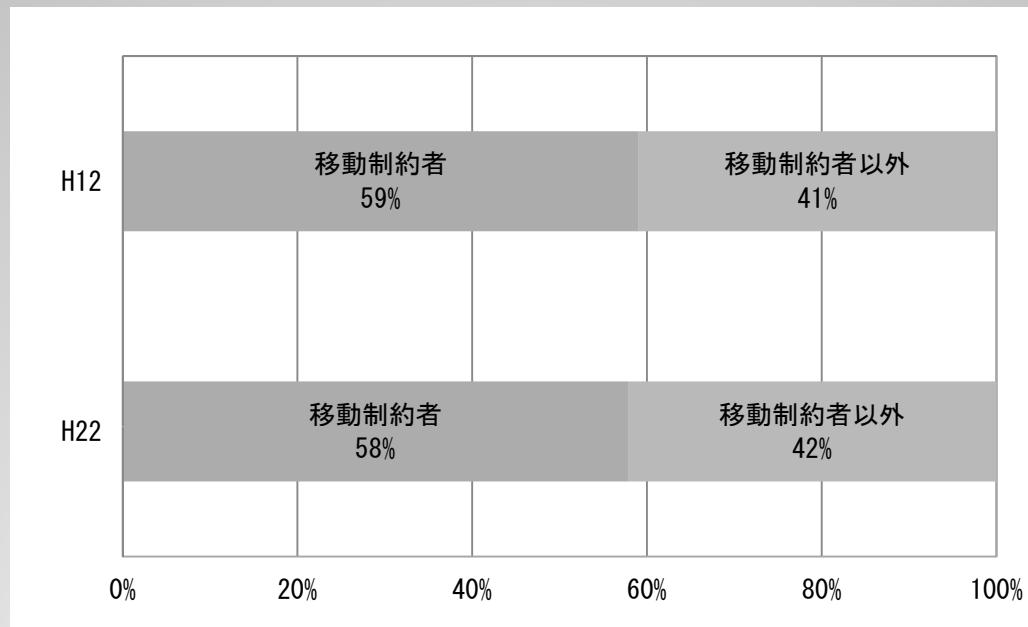


出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（H22）

尼崎市民の移動制約者人口

尼崎市民の6割が自由にクルマを利用できない移動制約者となっており、10年間で移動制約者割合は、ほとんど変化していない。

<移動制約者人口（尼崎市民）>



移動制約者の定義は、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

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）

尼崎市の交通をとりまく現状と課題

- ・ 尼崎市は、今後も人口減少・少子化・高齢化が進展するとともに、市民の移動量も減少すると予測されており、これらの人口構造の変化に対応した交通体系の構築が求められる。
- ・ 高齢者の自動車利用割合の増加、若者のクルマ離れ、クルマを自由に利用できない移動制約者が一定割合あることなどから、誰もが安全・安心して利用できる交通環境整備が求められる。
- ・ 尼崎市は、商品販売額、製造品出荷額等が共に多くなっており、阪神地域における商工業の中心都市となっており、周辺市町との更なる連携強化が必要である。
- ・ 市内の公共交通網や駅施設は充実しているものの、バス交通の利用者減が著しく、地域の需要に適切に対応した交通整備が求められる。
- ・ バス交通の基盤となる道路整備は、一定整備が進んでいるが、市域北部の南北方向の路線や南部の阪神高速などに交通混雑が見られ、今後も一定の道路整備は必要と考えられる。