

尼崎市総合交通計画【概要版】

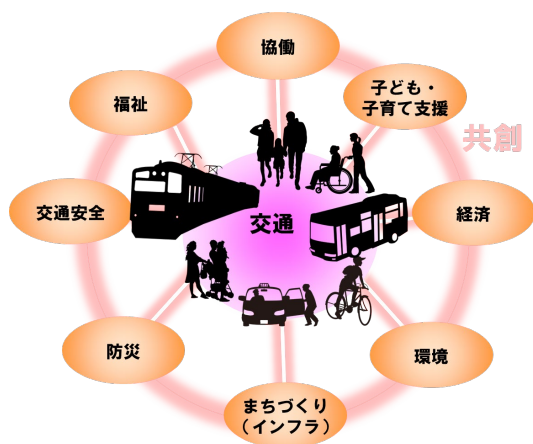
令和6(2024)年3月

1. 背景・目的

少子高齢化による公共交通の需要減少に加え、近年はドライバー不足・高齢化も深刻となり、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、多様な主体も含めての交通サービスのあり方を検討する必要があります。

また本市では、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る賑わい創出や魅力向上に取り組んでおり、総合計画の示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。

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都市の将来像の実現を目指し、尼崎市総合交通計画を策定します。



2. 計画の位置づけ

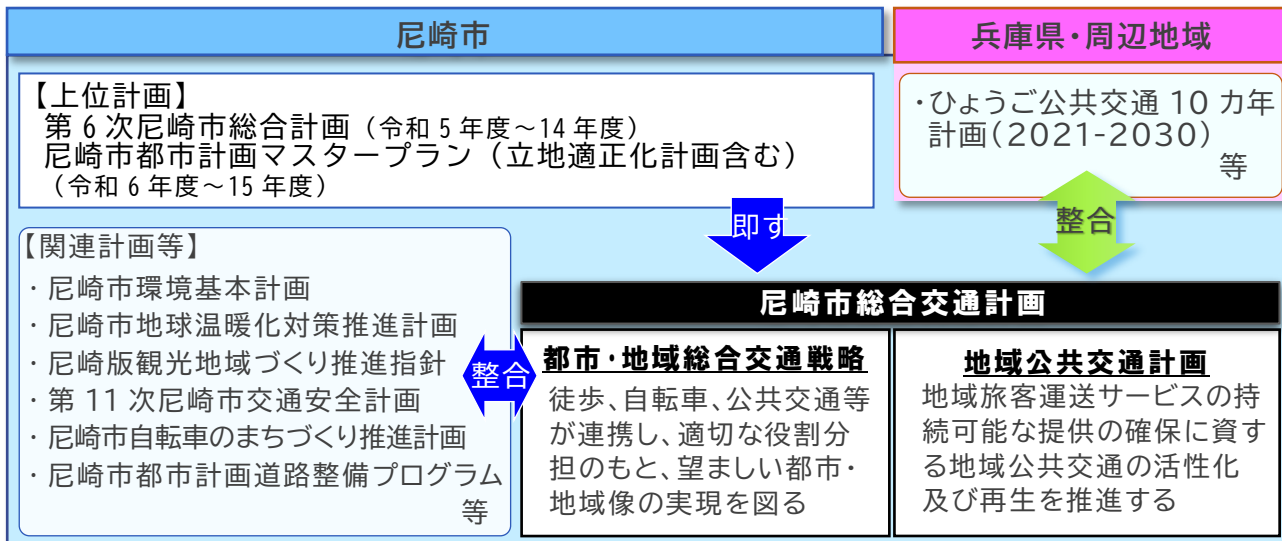


図1 尼崎市総合交通計画の位置づけ

3. 計画期間

令和6年(2024)度から令和15年(2033)度の10年間

4. 計画区域

尼崎市全域(関連する周辺地域を含む)

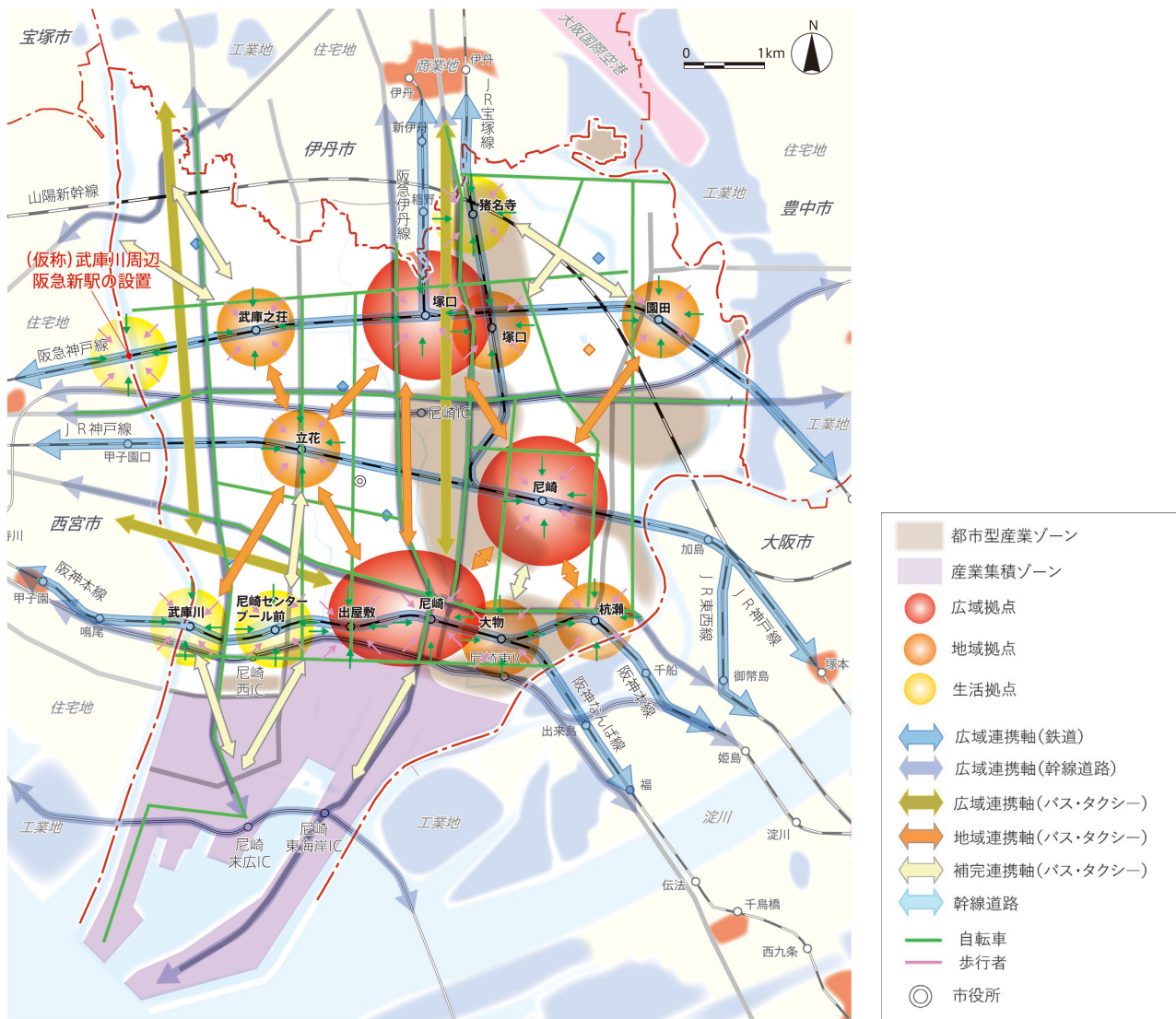
交通の将来像【本編 3 章目指す交通の将来像】

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（立地適正化計画含む）がコンパクトで持続可能なまちに向けて掲げる「めざすまちの姿」の実現を交通の面から支えるものです。

1. 都市交通の方針

本市は鉄道駅が13箇所あるなど、市内外をつなぐ公共交通ネットワークが形成されており、利便性の高いまちです。また、平坦な地形とコンパクトな市域という特徴から、市内の移動は自転車の利用割合が高いことから、都市交通は、鉄道駅周辺の拠点の特性に応じて、公共交通と徒歩や自転車での移動を組み合わせた交通環境を構築するとともに、各拠点を交通ネットワークでつなぐことで、さらなる交通利便性の向上や地域の連携、交流、活動の活性化を目指します。

特に、新たに市域北西部において設定する生活拠点では、新駅設置等による利便性向上と良好な住環境を両立させることで、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（立地適正化計画を含む）の都市構造図を基に作成
 広域連携軸（バス・タクシー）及び補完連携軸（バス・タクシー）は本計画で設定

図 2 都市構造及び都市交通の将来像

2. 尼崎市総合交通計画の目指す姿（基本方針）

持続可能なまちを実現し、尼崎らしさを大きく広げていくためには、まちに人が“つどい”、様々なかたちでまちづくりの主役となることが求められます。本市で暮らしおでかけする人や働く人、また訪れる人が増えるなど、人が“つどう”まちを目指し、本計画の目指す姿（基本方針）を設定します。

暮らしやすさと働きやすさが調和し、 人が“つどう”まち

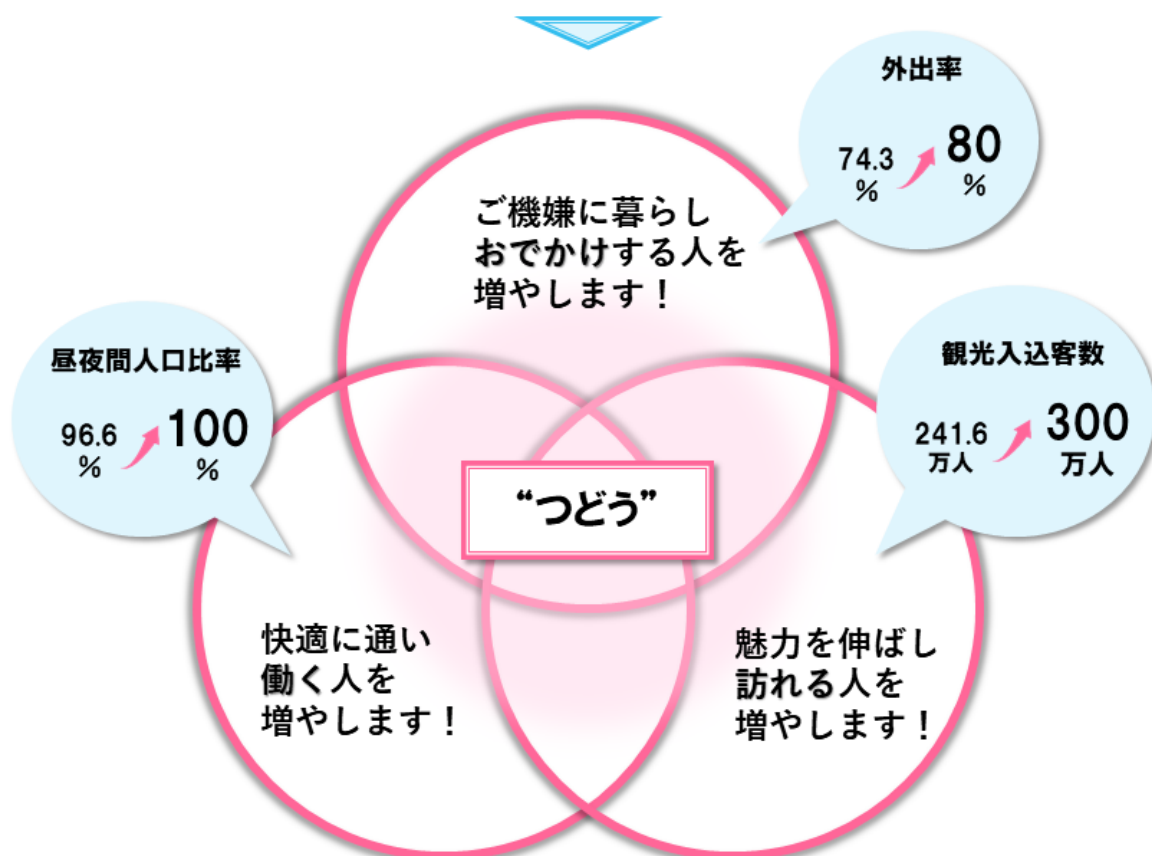
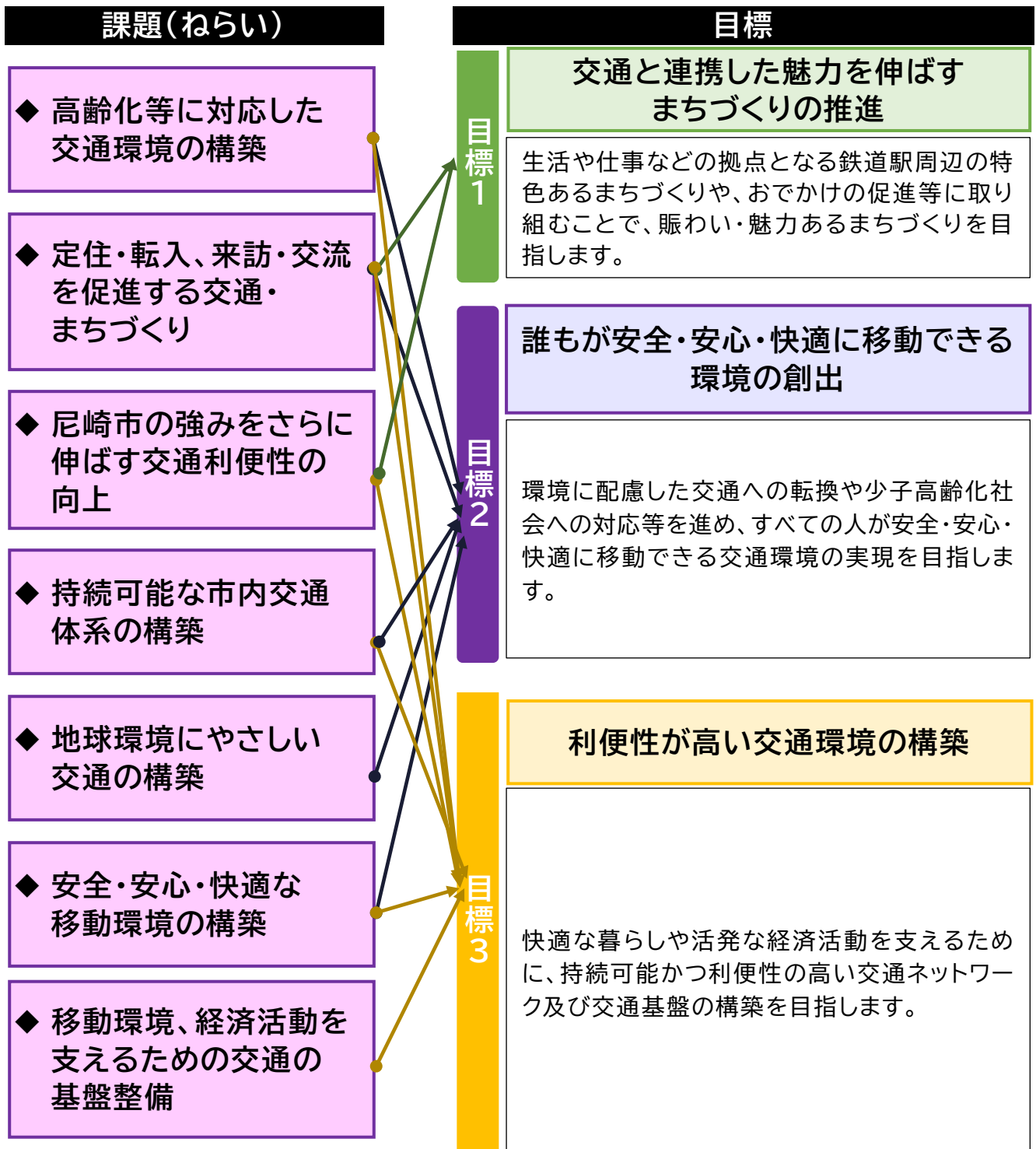


図 3 尼崎市総合交通計画の目指す姿（基本方針）

目指す姿の実現に向けた施策展開【本編 4 章施策展開】

尼崎市の交通をとりまく現状と課題に対応し、目指す姿（基本方針）を実現するため、総合交通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本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を推進するため、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、移動や交流、活動の活性化を図るには、地域にお住まいの方などすべての人が、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。そのため、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。

これらの目標実現にむけ、検討・実施する施策を以下に示すとともに、多様な主体や分野を連携させながら、ありたいまちへとつなぎます。

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	a) 居心地良く歩きたくなる駅前空間の創出 b) 駅前空間の利活用促進 c) 鉄道駅の利便性向上 d) 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	a) 公共交通・シェアサイクルの活用促進 b) 超小型モビリティの活用検討 c) 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	a) 自転車による臨海部の周遊促進 b) 大阪・関西万博との連携 c) 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	a) 道路の安全対策 b) 駅・踏切の安全対策 c) 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	a) 移動支援の推進 b) 安全・快適なバス待ち環境の改善 c) わかりやすい交通情報の案内 d) 交通従事者の意識啓発
3 環境に配慮した交通への転換	a) モビリティ・マネジメントの推進 b) シェアリングの普及 c) エコカー普及促進 d) 駅舎等の環境負荷低減(脱炭素化)
4 交通ルールを守り、安全・安心に移動できる社会の実現	a) 交通指導・取り締まり b) 道路の安全対策(再掲) c) 交通安全の啓発
1 持続可能な公共交通の構築	a) バス路線の維持・見直し・再編 b) 新たな交通サービスの検討 c) 公共交通維持のための体制づくり d) わかりやすい交通情報の案内(再掲) e) 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	a) 自転車の共有を促す仕組みづくり b) 放置自転車対策 c) 駐輪場の維持・更新 d) 道路の安全対策(再掲) e) 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	a) 道路インフラ等の維持管理・更新・耐震化 b) 交通施設の維持管理・安全対策 c) 交通結節点の再構築
4 市域の交通円滑化・環境改善	a) モビリティ・マネジメントの推進(再掲) b) シェアリングの普及(再掲) c) 主要渋滞箇所への対応

ありたいまちへとつなぐ

Pick UP!

1. 施策の展開

特徴的な施策や、今後、社会的な動向を注視しながら臨機応変に取り組む施策を一部例示します。

目標1

交通と連携した魅力を伸ばすまちづくりの推進

1-1-a)居心地よく歩きたくなる駅前空間の創出

駅前広場のリニューアル等、公民連携による賑わいの創出や魅力向上の取組を推進します。



図4 中央公園リニューアル（阪神尼崎駅）

1-1-b)駅前空間の利活用促進

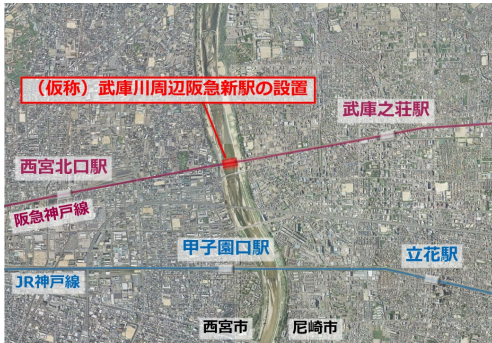
相談窓口の設置など市民等による利活用を促進します。



図5 利活用事例（はんつかパブリックハック宣言）

1-1-d)良好な住環境と利便性を両立したまちづくり

新駅の設置をはじめとした交通便利性の向上と良質な生活空間の形成によ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6 (仮称) 武庫川周辺阪急新駅の設置

1-2-c)おでかけの促進に向けた情報発信

市域の来訪促進に向け、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) JR西日本(株)

図7 情報発信ツール例（WESTER アプリ）

目標2

誰もが安全・安心・快適に移動できる環境の創出

2-2-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の醸成に取り組みます。



出典) 阪急電鉄(株)

図8 交通事業者の取組（サービス介助士資格取得）

2-3-b)シェアリングの普及

交通資源等の有効活用に向け、企業や公共交通事業者等と連携した送迎交通の共同化等を検討します。



出典) 尼崎ドライブスクール

図9 自動車教習所送迎バスの路線バス代替

目標3

利便性が高い交通環境の構築

3-1-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、担い手の確保やふるさと納税等を活用した新たな財源の確保を検討します。



出典) (公財)兵庫県バス協会

図 10 バスドライバー合同就職説明会

3-2-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やレンタサイクルの活用を推進します。



図 11 シェアサイクル(阪神尼崎駅)

“つなぐ”を意識した計画の推進【本編 5 章計画の推進】

1. 計画推進の視点

交通は、市民等の移動や産業活動を支えるなど、福祉や経済、環境など、様々な分野と密接に関わることから、総合交通計画は他分野とも連携することで、市全体がより大きな成果を得ることができます。

第6次尼崎市総合計画が「ありたいまち」の実現に向けて掲げる「主要取組項目」をキーワードに、関連分野の視点を取り入れ、計画を推進します。

ありたいまちへつなぐ



子ども・教育 と 交通

例えば・・・子ども乗せ自転車の駐輪スペースの確保、通学路の安全対策



生きがい・ささえあい と 交通

例えば・・・あま咲きコインを活用したおでかけ促進、交通案内の多言語化



脱炭素・経済活性 と 交通

例えば・・・公共交通の利用促進、物流を支えるための道路基盤の整備



魅力向上・発信 と 交通

例えば・・・駅前空間を活用したマルシェの開催、交通安全キャンペーンの実施

2. 評価指標・目標値

目標の達成状況や、施策等の効果を測るための評価指標、数値目標を設定します。

対応する目標		評価指標	現況値	目標値
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
		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 %
		指標 1-3 居住誘導区域内における人口密度	125.1 人/ha	119.5 人/ha
		指標 1-4 市内の観光入込客数	241.6 万人	300 万人
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 %
		指標 2-2 運輸部門の二酸化炭素排出量	408 kt-CO ₂	250 kt-CO ₂
		指標 2-3 自転車関連事故認知件数	485 件	404* 件
		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	9.3 億円
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
		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 駅	13 駅
		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* %

3. 推進体制

※施策評価や関連計画で新たな目標値を設定した場合は、読み替えるものとする

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。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。



図 12 各主体の連携・共創イメージ

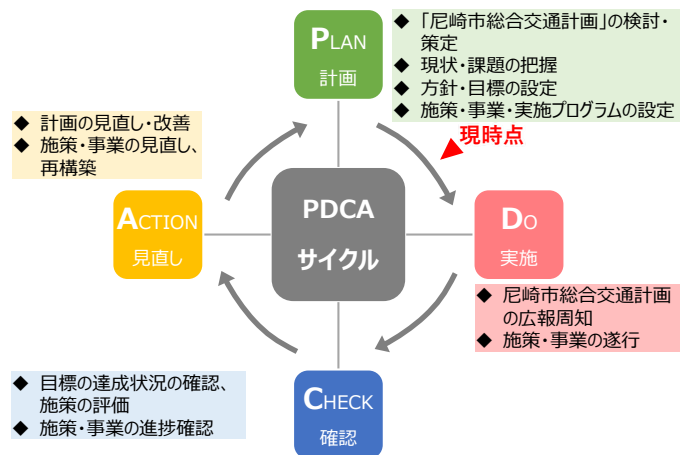


図 13 計画のフォローアップ