

尼崎市総合交通計画【資料編】

令和 6(2024)年 3 月

目次

| | | |
|-------|----------------------------|------|
| 1 章 | 現状と課題 | |
| 1.1 | 分析項目と使用データの対照表 | 1-1 |
| 1.2 | 人口特性・移動特性 | 1-2 |
| 1.2.1 | 人口特性 | 1-2 |
| 1.2.2 | 移動特性 | 1-16 |
| 1.3 | 公共交通 | 1-25 |
| 1.3.1 | サービスの状況 | 1-25 |
| 1.3.2 | 利用者の満足度 | 1-35 |
| 1.3.3 | バス、タクシーの担い手の状況 | 1-37 |
| 1.4 | 交通とまちづくり | 1-38 |
| 1.4.1 | 道路交通インフラ | 1-38 |
| 1.4.2 | 市民の意識 | 1-47 |
| 1.4.3 | シェアリングの普及 | 1-49 |
| 1.4.4 | 駅周辺の特徴を活かしたまちづくり | 1-54 |
| 2 章 | 目指す交通の将来像 | |
| 2.1 | 第6次尼崎市総合計画(補足) | 2-1 |
| 2.1.1 | ありたいまちと施策体系 | 2-1 |
| 2.1.2 | 4つの主要取組項目 | 2-2 |
| 2.1.3 | 施策別の取組(交通に関する部分抜粋) | 2-3 |
| 2.2 | 尼崎市都市計画マスタープラン(立地適正化計画を含む) | 2-4 |
| 2.2.1 | 土地利用方針 | 2-4 |
| 2.2.2 | 居住誘導区域 | 2-6 |
| 2.2.3 | 都市機能誘導区域 | 2-7 |
| 2.2.4 | 誘導施策 | 2-8 |
| 2.2.5 | 具体的な整備事業 | 2-9 |
| 3 章 | 実施プログラム | |
| 3.1 | 目標1 交通と連携した魅力を伸ばすまちづくりの推進 | 3-1 |
| 3.2 | 目標2 誰もが安全・安心・快適に移動できる環境の創出 | 3-4 |
| 3.3 | 目標3 利便性が高い交通環境の構築 | 3-8 |
| 4 章 | 策定経過 | |
| 4.1 | 分科会・部会 | 4-1 |
| 4.1.1 | 開催状況 | 4-1 |
| 4.1.2 | 委員名簿 | 4-2 |
| 4.1.3 | 規約等 | 4-3 |
| 4.2 | 市民事業者アンケート | 4-10 |
| 4.2.1 | 調査目的 | 4-10 |
| 4.2.2 | アンケート実施期間 | 4-10 |
| 4.2.3 | 回収結果 | 4-10 |
| 4.3 | プラットフォームへの参加とパネル展の実施 | 4-12 |
| 4.3.1 | プラットフォーム | 4-12 |

| | |
|--------------------|------|
| 4.3.2 パネル展..... | 4-14 |
| 4.4 パブリックコメント..... | 4-17 |
| 4.4.1 実施内容・結果..... | 4-17 |
| 4.5 諮問書..... | 4-18 |
| 4.6 答申書..... | 4-19 |

1 章 現状と課題

1.1 分析項目と使用データの対照表

交通や移動に関わる各種データを活用し、尼崎市の地域特性、移動特性を把握したうえで課題抽出・施策検討に活用します。

表 1.1 分析項目および使用データ一覧

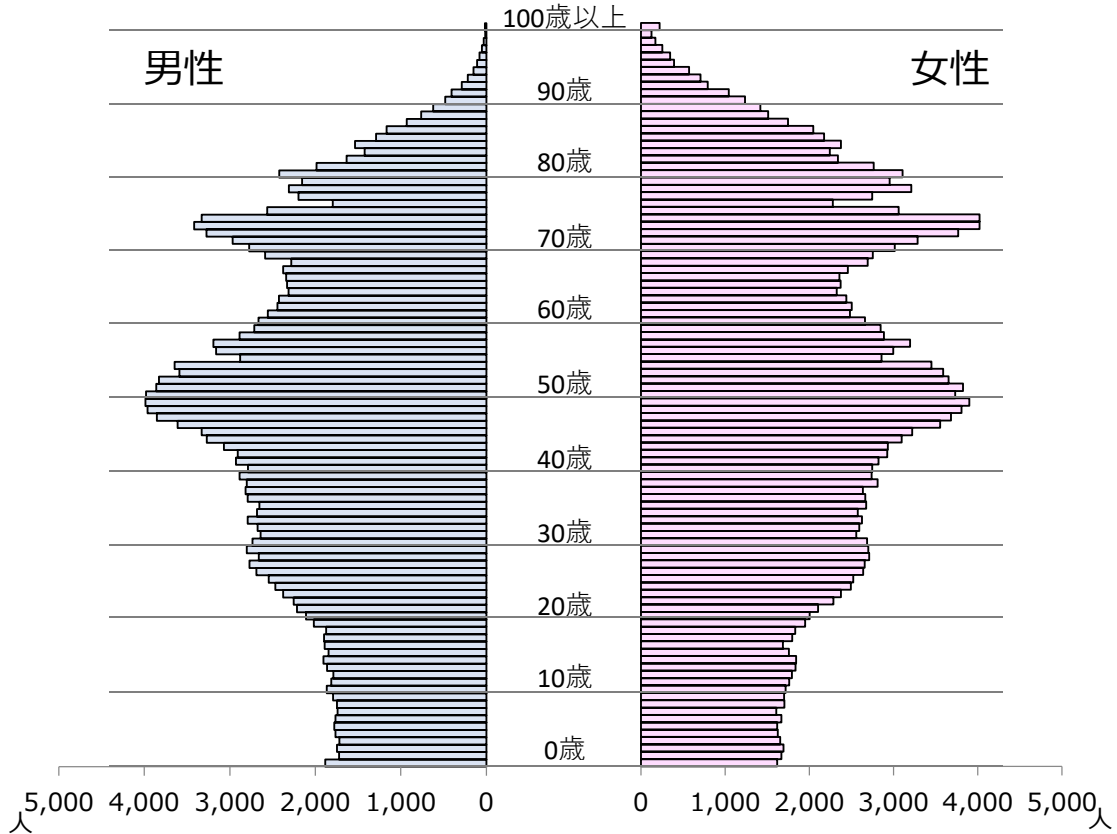
| 節 | 項目 | 内容 | 使用データ |
|-----------|---------------------|---|--|
| 人口特性・移動特性 | 1) 人口特性 | <ul style="list-style-type: none"> 人口推移 人口分布 地域別人口推移 就業者割合・就業者数 勤務地割合（市内・市外（県外・県内）） 世帯当たり自動車保有台数 免許返納状況 運転免許所保有状況 | <ul style="list-style-type: none"> 尼崎市統計書 令和 2 年国勢調査 国土数値情報 国土基盤地図 令和 3 年経済センサス 運転免許統計 令和 4 年尼崎市の人口 自動車保有車両数 住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査 |
| | 2) 移動特性 | <ul style="list-style-type: none"> 外出率 代表交通手段 移動状況 | <ul style="list-style-type: none"> 第 6 回近畿圏パーソントリップ調査 |
| 公共交通 | 3) サービスの状況 | <ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅・バス停圏域 鉄道・バス利用者数 鉄道駅別端末交通手段 鉄道、バスによる移動状況 鉄道駅バリアフリー化の状況 | <ul style="list-style-type: none"> 令和 2 年国勢調査 国土数値情報 国土基盤地図 尼崎市統計書 交通事業者提供資料 第 6 回近畿圏パーソントリップ調査 |
| | 4) 利用者の満足度 | <ul style="list-style-type: none"> 公共交通に対する満足度 路線バスを利用しない理由 | <ul style="list-style-type: none"> 令和 5 年市民アンケート調査結果 |
| | 5) バス、タクシーの担い手の状況 | <ul style="list-style-type: none"> 大型二種免許保有者数 タクシー配置車両数 | <ul style="list-style-type: none"> 運転免許統計 兵庫県タクシー協会提供資料 |
| 交通とまちづくり | 6) 道路交通インフラ | <ul style="list-style-type: none"> 交通量 歩道整備状況 自転車走行環境整備状況 自転車による移動状況 自転車事故分布図 市立駐輪場利用率 駐輪場設置後経過年数 放置自転車の状況 | <ul style="list-style-type: none"> 令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査 国土数値情報 国土基盤地図 第 6 回近畿圏パーソントリップ調査 令和 3 年交通事故統計情報のオープンデータ |
| | 7) 市民の意識 | <ul style="list-style-type: none"> 交通に対する満足度（市民アンケート結果） プラットフォームでの主な意見 | <ul style="list-style-type: none"> 令和 5 年市民アンケート調査結果 |
| | 8) シェアリングの普及 | <ul style="list-style-type: none"> シェアサイクルの状況 自転車レンタルサービスの利用状況・意向（市民アンケート結果） EV カーシェアリングの状況 | <ul style="list-style-type: none"> OpenStreet（株）資料 令和 5 年市民アンケート調査結果 |
| | 9) 駅周辺の特色を活かしたまちづくり | <ul style="list-style-type: none"> 新型コロナ危機とニューノーマルによる変化（テレワーク実施状況） 外出頻度の変化（PT 補完調査結果） 観光入込客数 大阪・関西万博関連動向 | <ul style="list-style-type: none"> パースル総合研究所「新型コロナウイルス対策によるテレワークへの影響に関する調査」 第 6 回近畿圏パーソントリップ調査（補完調査） |

1.2 人口特性・移動特性

1.2.1 人口特性

1) 人口推移

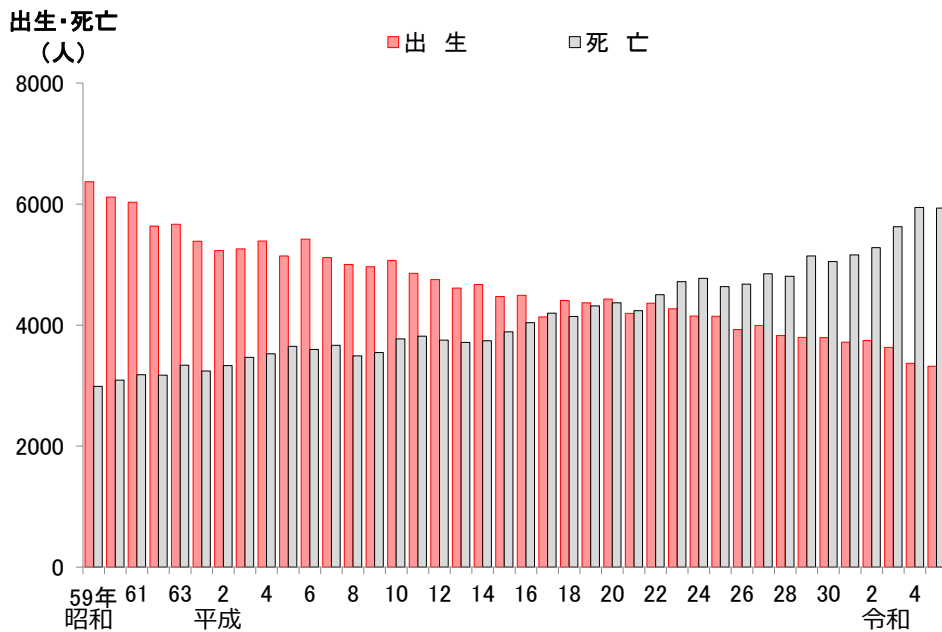
- 尼崎市の人口構成は若年層が少なく、50歳前後、70代前半が多くなっており、70代前半のボリュームゾーンが5年後には後期高齢者層に移行していくこととなる。



※令和4年(2023年)3月31日現在 住民基本台帳登録者数 出典) 尼崎市統計書

図 1.1 年齢別人口

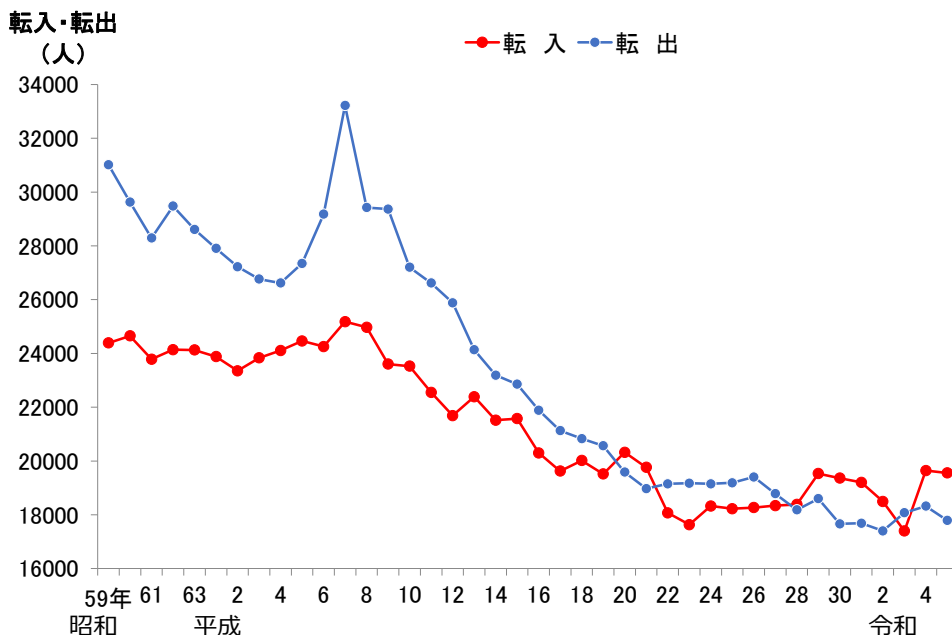
- 平成 20 年以前は平成 17 年を除き、出生が死亡を上回っていたものの、それ以降は死亡が上回っている。



出典) 尼崎市統計書

図 1.2 人口の自然動態

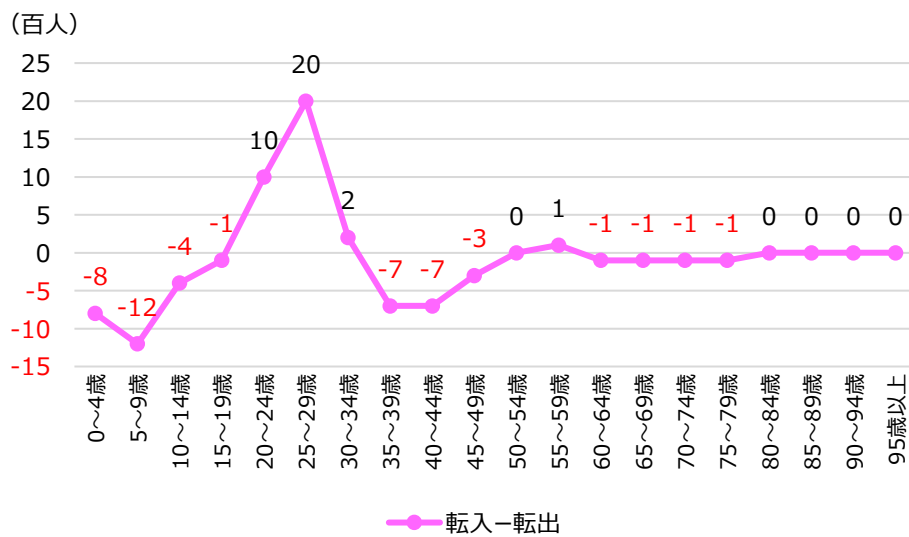
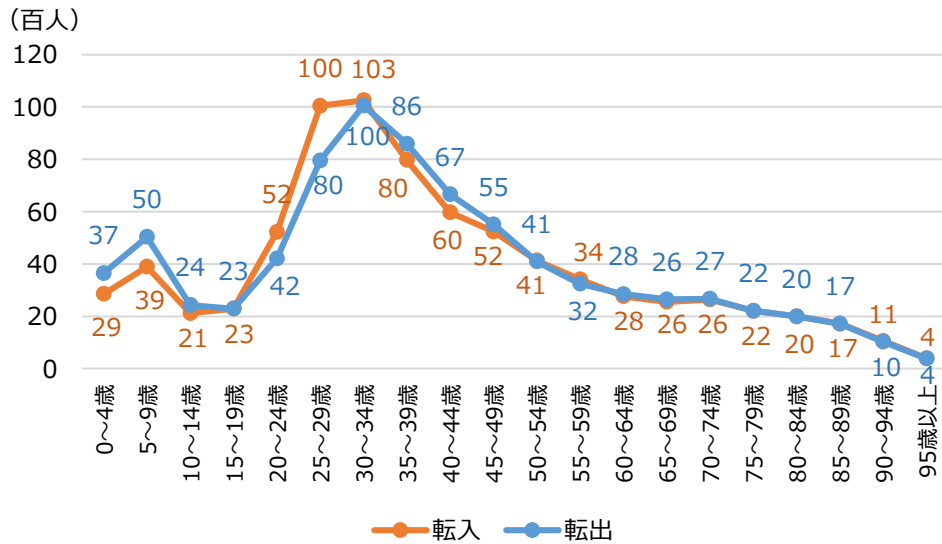
- 平成 20 年までは転出超過が続いていたところ転入超過に転じたが、平成 22 年からは再び転出超過に転じ、平成 28 年以降は令和 3 年を除いて転入超過となっている。



出典) 尼崎市統計書

図 1.3 人口の社会動態

- 年齢別の転入・転出状況は、14歳以下と35～49歳で転出超過となっており、20～34歳は転入超過となっている。
- その他の年齢層は、転出と転入が概ね同程度となっている。

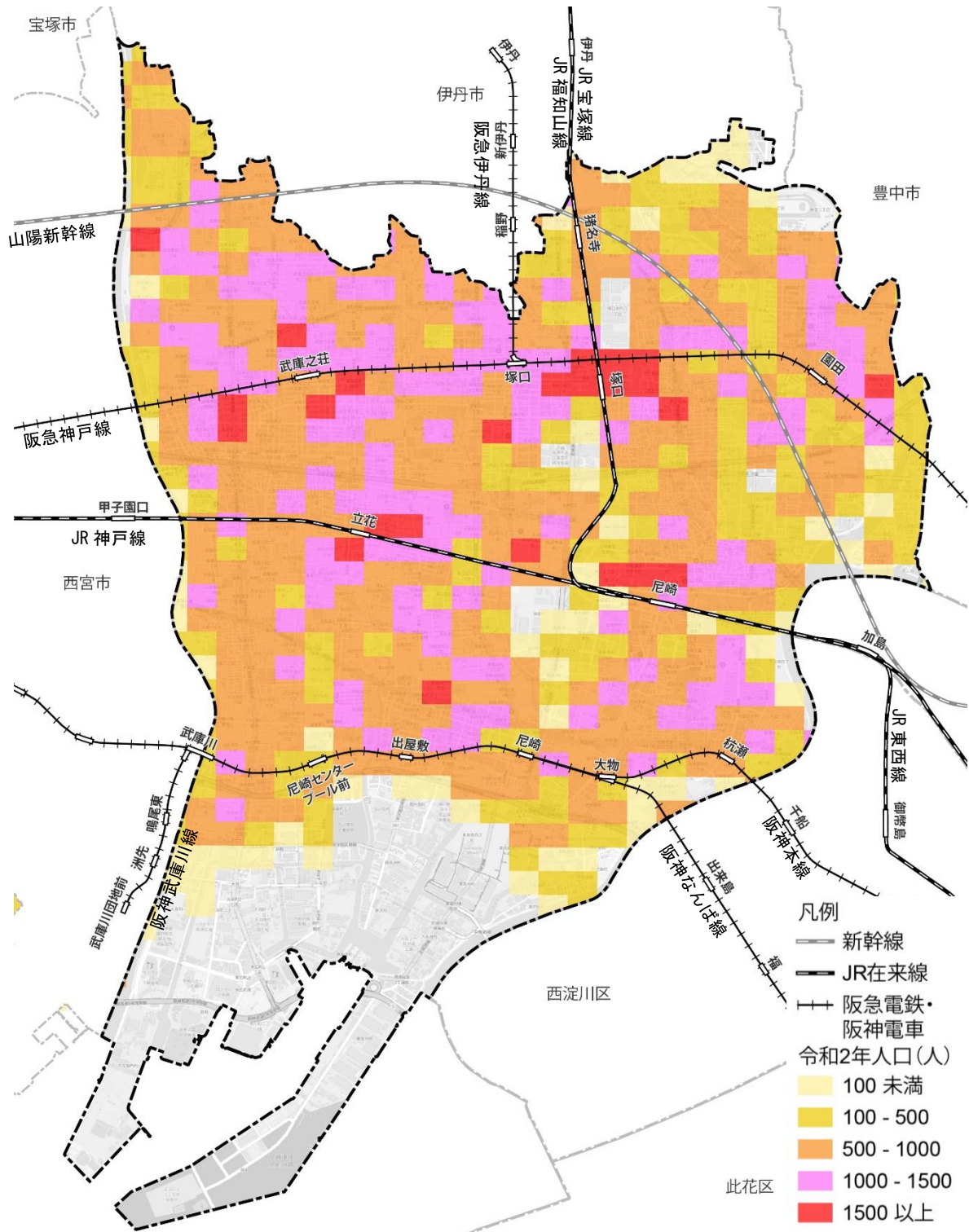


出典) 令和2年(2020年)国勢調査

図 1.4 年齢別人口移動

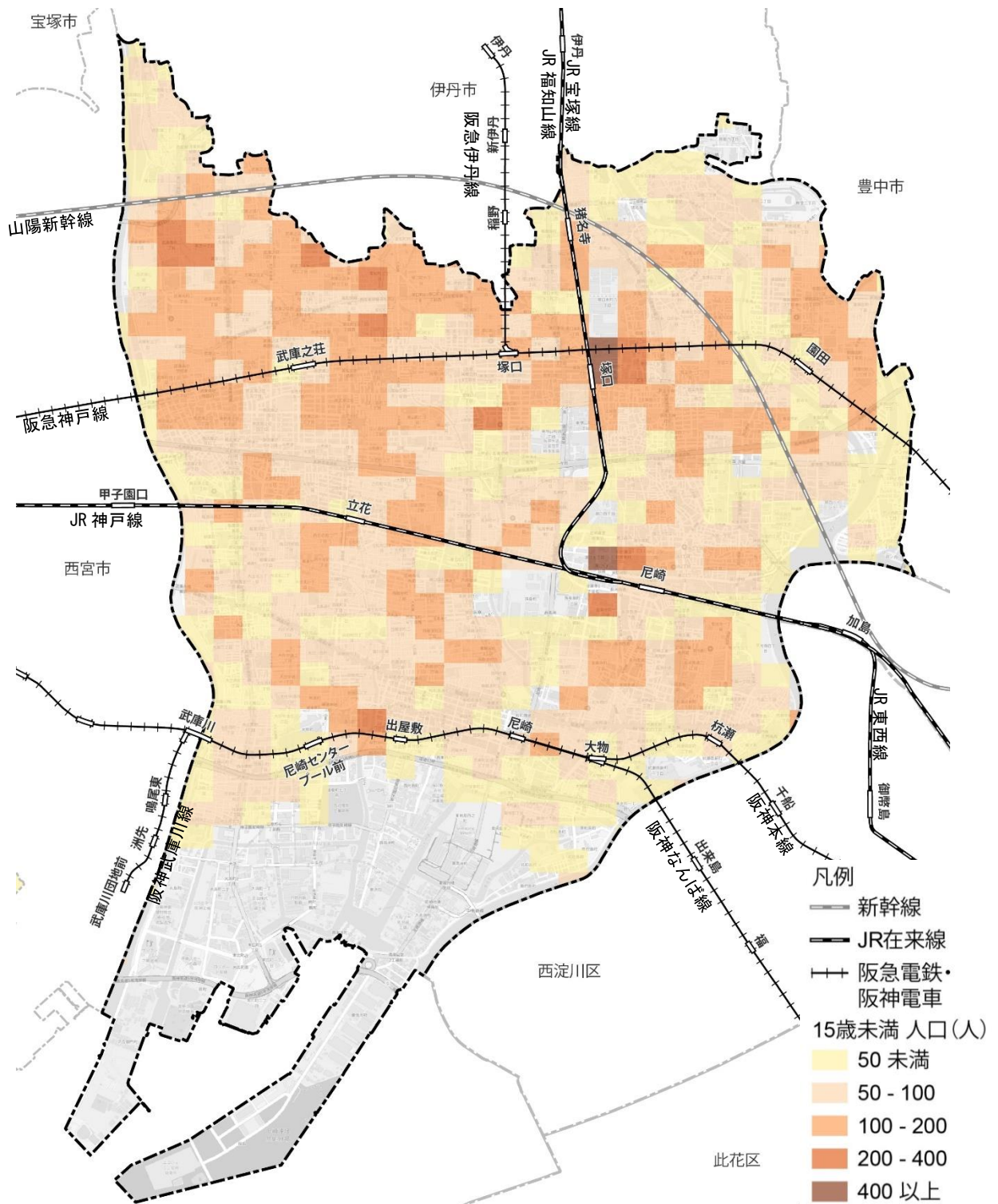
2) 人口分布

- 工業専用地域等の一部の地域を除いて、市全域に人口が分布している。
- 人口は JR 塚口駅、JR 尼崎駅、立花駅周辺に集積している他、阪急塚口駅、武庫之荘駅、園田駅、阪神出屋敷駅からやや離れたエリアにも集積している。



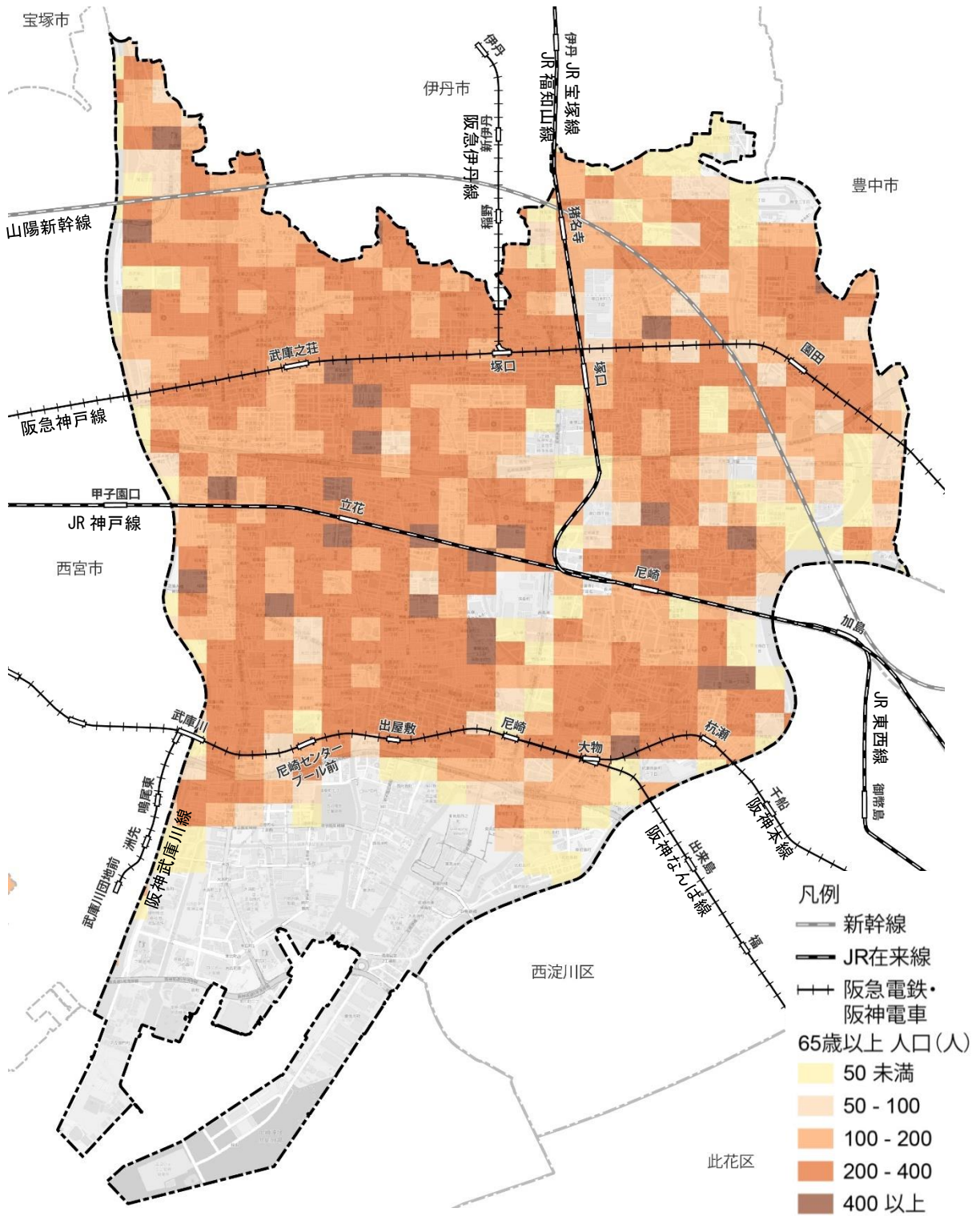
出典) 令和2年(2020年)国勢調査、国土数値情報、地理院地図を加工して作成
 図 1.5 令和2年(2020年)人口分布

● 15歳未満の若年層はJR尼崎駅、JR塚口駅、阪急武庫之荘駅、阪神出屋敷駅周辺に集積している。



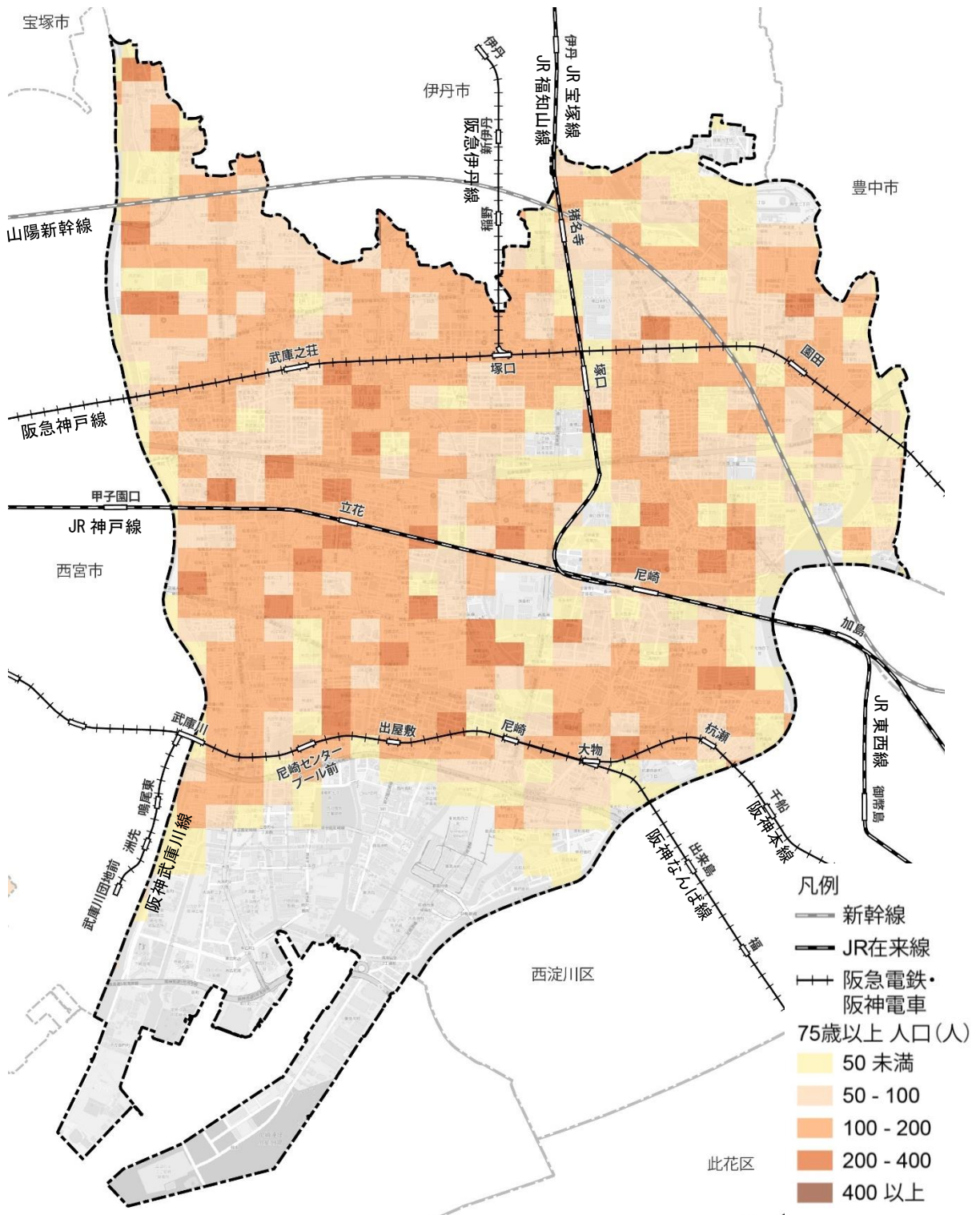
出典) 令和2年(2020年)国勢調査、国土数値情報、地理院地図を加工して作成
 図 1.6 令和2年(2020年)人口(15歳未満)分布

● 65歳以上人口は、鉄道駅からやや離れたエリアにも広く分布している。



出典) 令和2年(2020年)国勢調査、国土数値情報、地理院地図を加工して作成
 図 1.7 令和2年(2020年)人口(65歳以上)分布

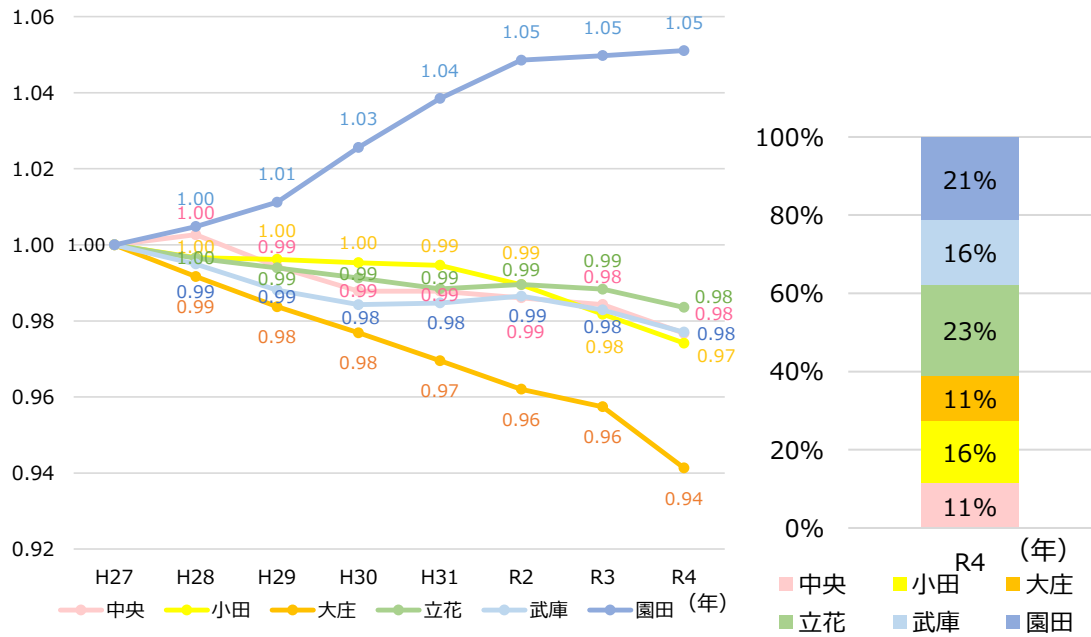
- 75歳以上の後期高齢者は65歳以上高齢者と同じく、鉄道駅からやや離れたエリアにも広く分布している。



出典) 令和2年(2020年)国勢調査、国土数値情報、地理院地図を加工して作成
 図 1.8 令和2年(2020年)人口(75歳以上)分布

3) 地域別人口推移

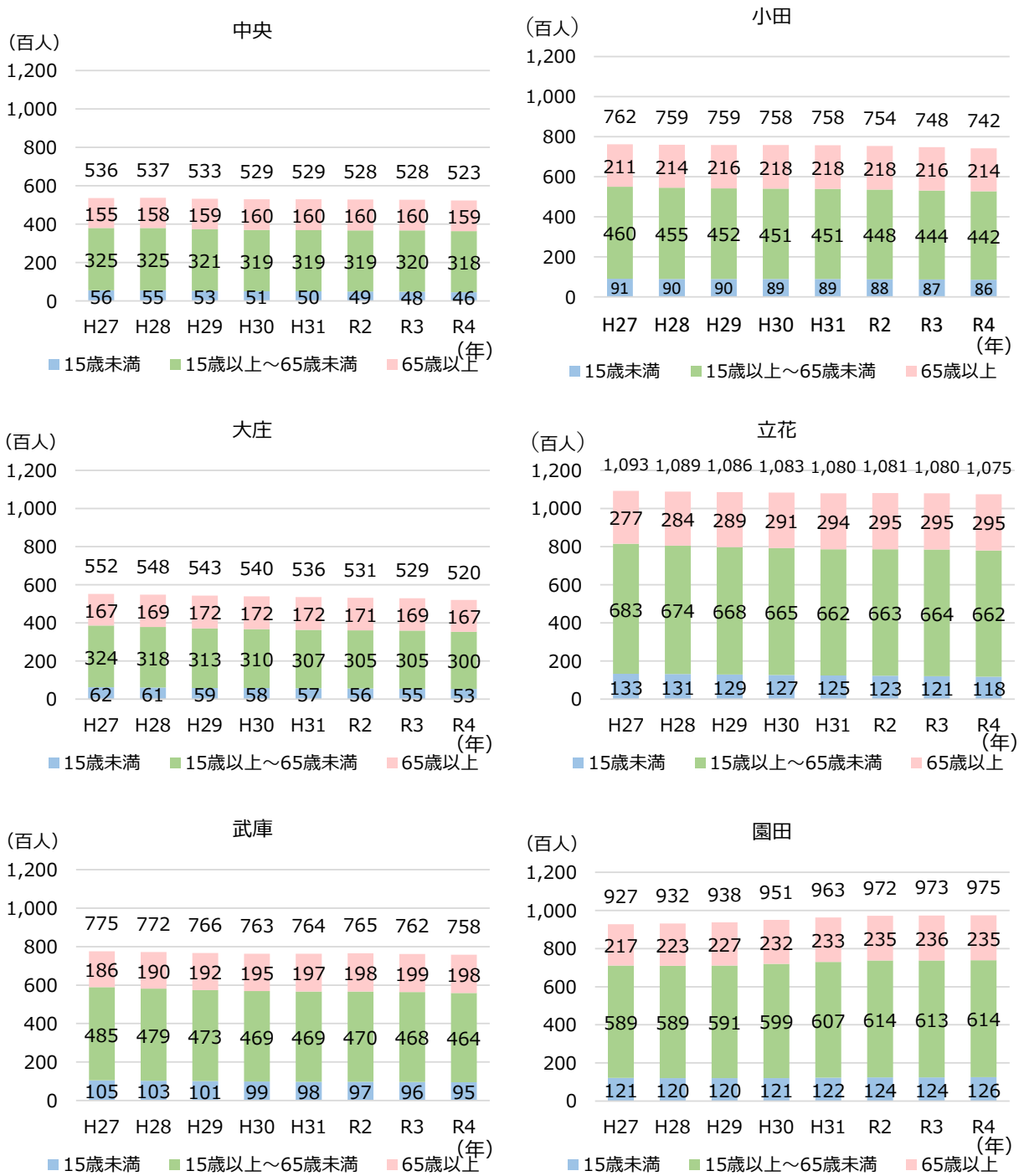
- 地区別の人口推移は、平成 27 年以降園田地区が増加しており、その他の地区は減少傾向となっている。
- 園田地区の人口増加は、平成 28 年の JR 塚口駅前の大規模再開発（ZUTTOCITY（ズットシティ））による影響が大きいものと推察される。
- 大庄地区は他の地区に比べて減少が大きい。
- 人口構成としては、立花地区、園田地区が 20%以上と高くなっている。



出典) 尼崎市統計書

図 1.9 地域別人口推移(平成 27 年(2015 年)基準)、令和 4 年(2022 年)人口構成

- 地域別人口推移は、園田地区を除き、65歳以上は増加、65歳未満は減少傾向となっている。
- 園田地区は若年層も含め全年齢層で微増している。

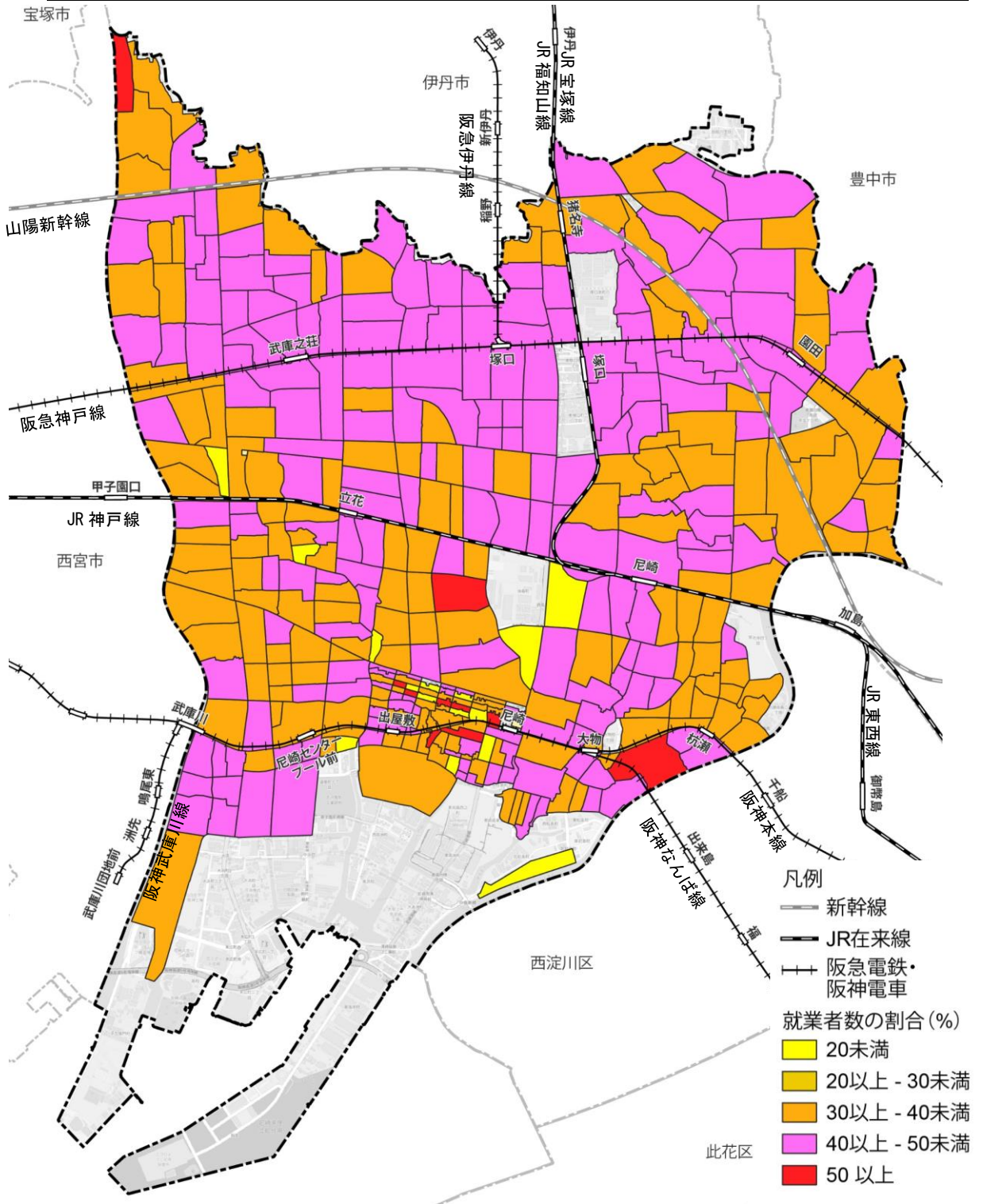


出典) 尼崎市統計書

図 1.10 地域別人口推移

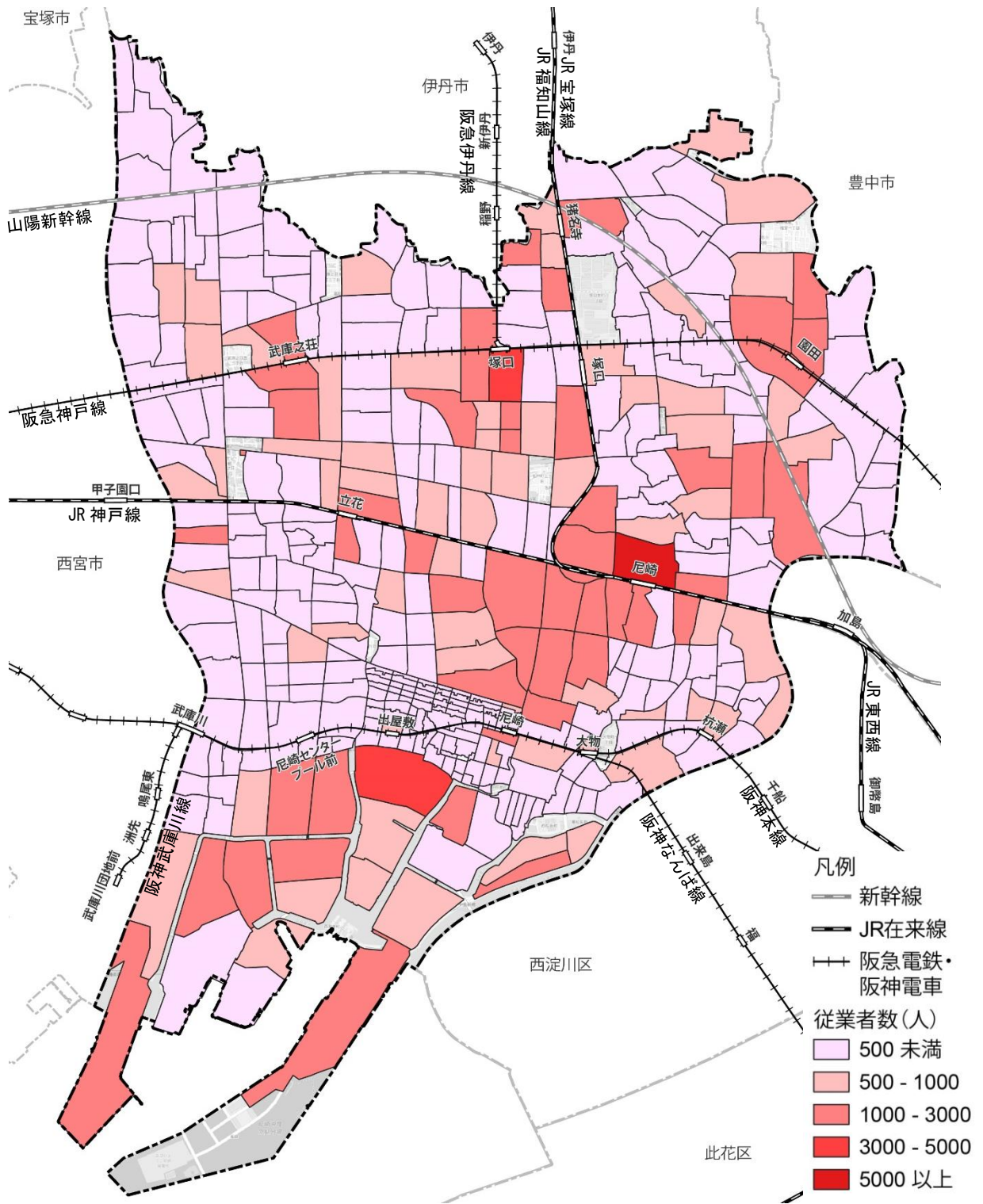
4) 就業者割合・就業者数

- 就業者割合は多くのエリアで30%以上となっている。



出典) 令和2年(2020年)国勢調査、国土数値情報、地理院地図を加工して作成
 図 1.11 令和2年 就業者割合

● 従業者数は特に阪急・JR・阪神の鉄道駅周辺や臨海部に集積している。

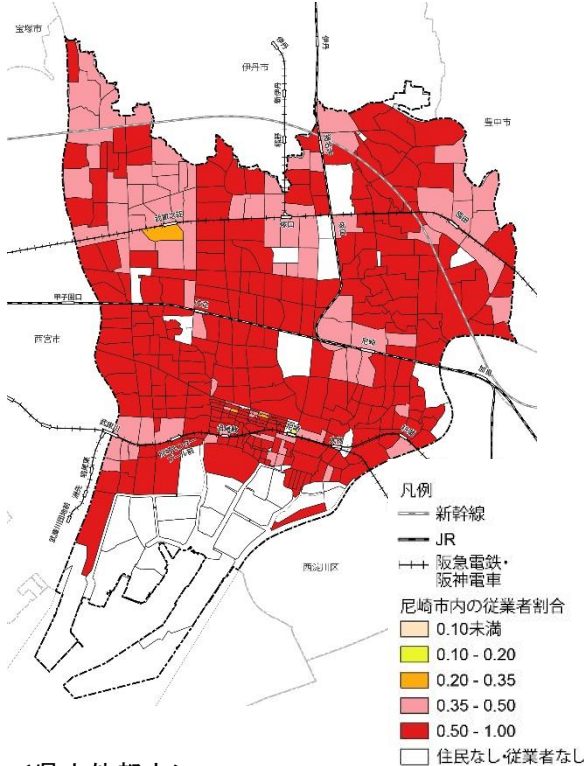


出典) 令和3年(2021年)経済センサス、国土数値情報、地理院地図を加工して作成
 図 1.12 令和3年(2021年)従業者数

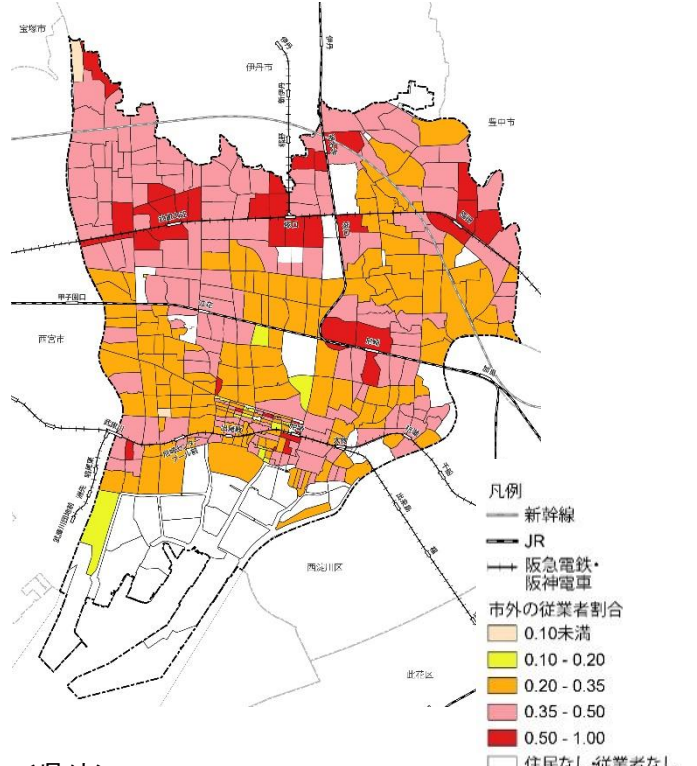
5) 勤務地割合(市内・市外(県内他都市・県外))

- 市内従業者は市全域に分布しており、市外従業者は阪急武庫之荘駅、阪急・JR 塚口駅、JR 尼崎駅、園田駅など鉄道駅周辺に集積している
- 市外従業者のうち、県内他都市従業者は阪急武庫之荘駅周辺以北を中心に分布し、県外従業者は鉄道駅を中心に比較的広範囲に分布している。

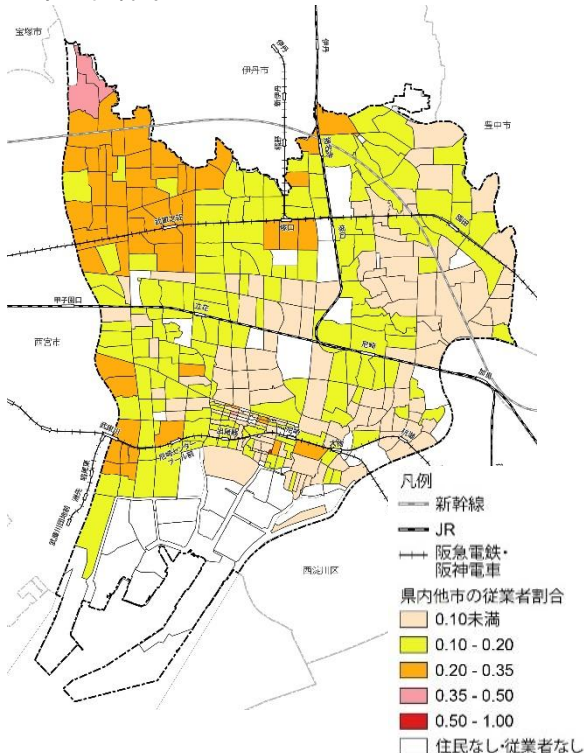
<市内>



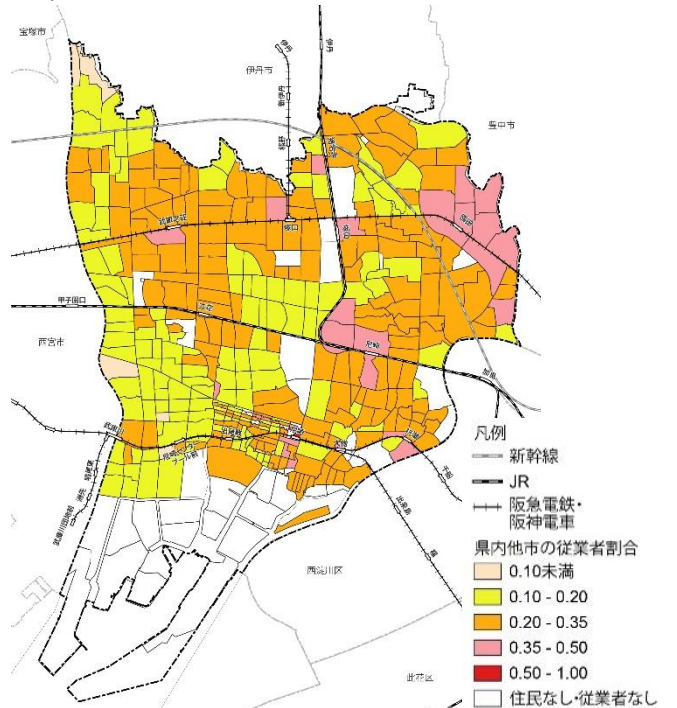
<市外(県内他都市・県外合計)>



<県内他都市>



<県外>

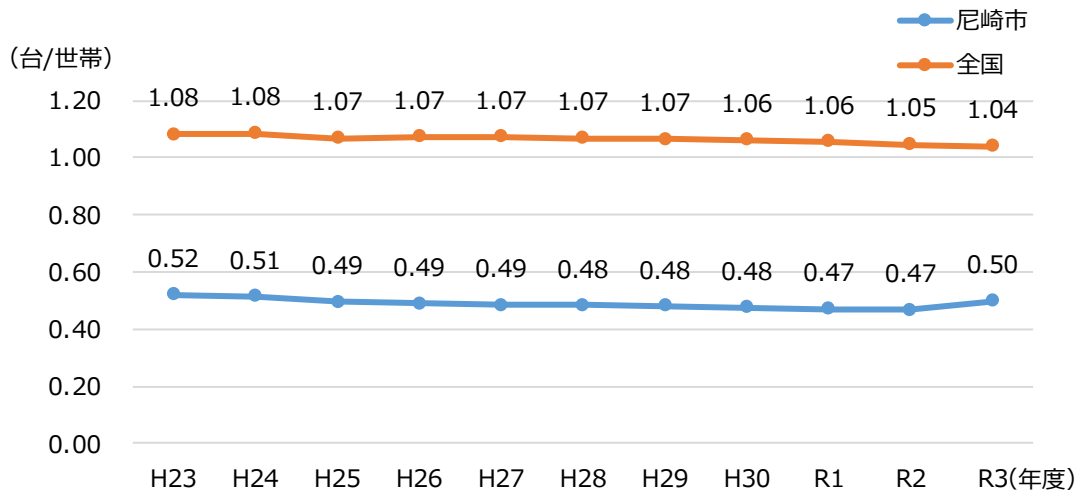


出典) 令和2年(2020年)国勢調査

図 1.13 尼崎市民の従業地による割合

6) 世帯当たり自動車保有台数

- 世帯当たり自動車保有台数は約 0.5 台/世帯を推移し、全国より低い水準にある。

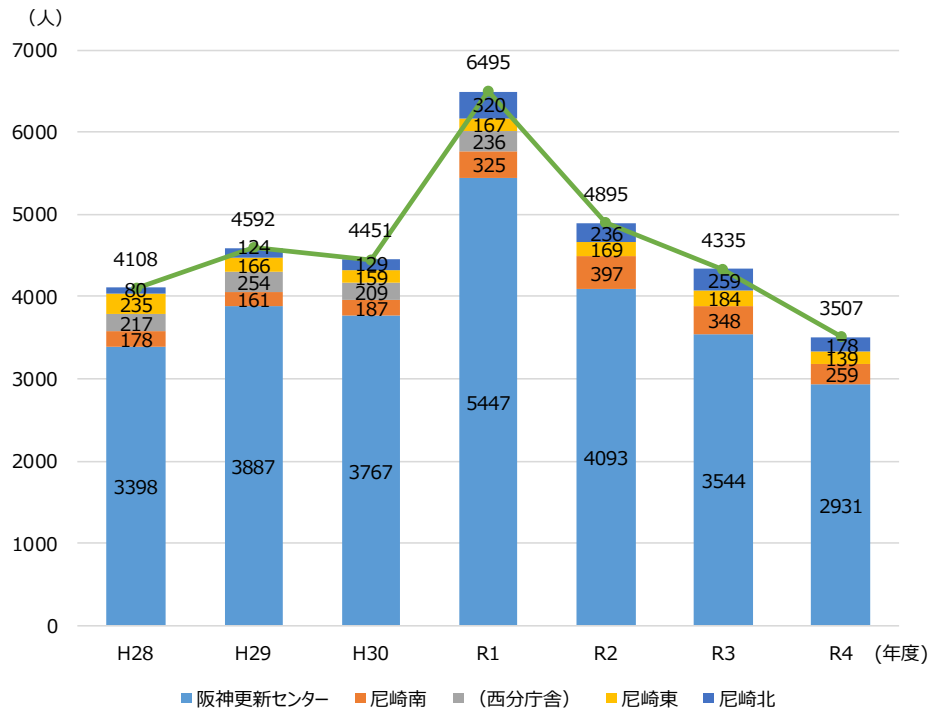


出典) 尼崎市統計書、自動車保有車両数、住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査

図 1.14 世帯当たり自動車保有台数

7) 免許返納状況

- 運転免許証の返納者は令和元年までは増加傾向となっていたが、その後は減少し続けている。



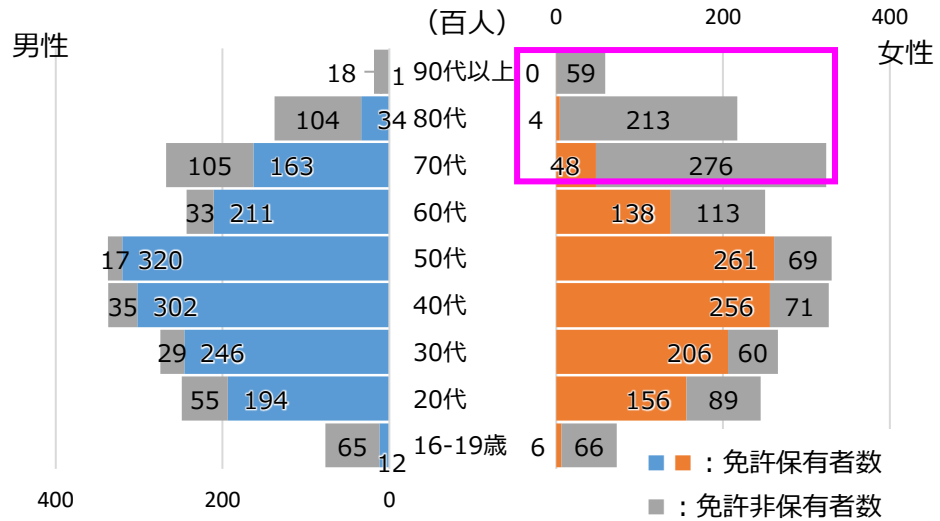
※各センターや警察署での返納者であり、尼崎市民とは限らない。

出典) 兵庫県警提供資料「運転免許統計」

図 1.15 運転免許証返納数

8) 運転免許証保有状況

- 性別・年代別の運転免許証保有者数は、高齢層や女性の方が少なく、特に 70 代以上の女性では、人口に対して非保有者の割合が高い。

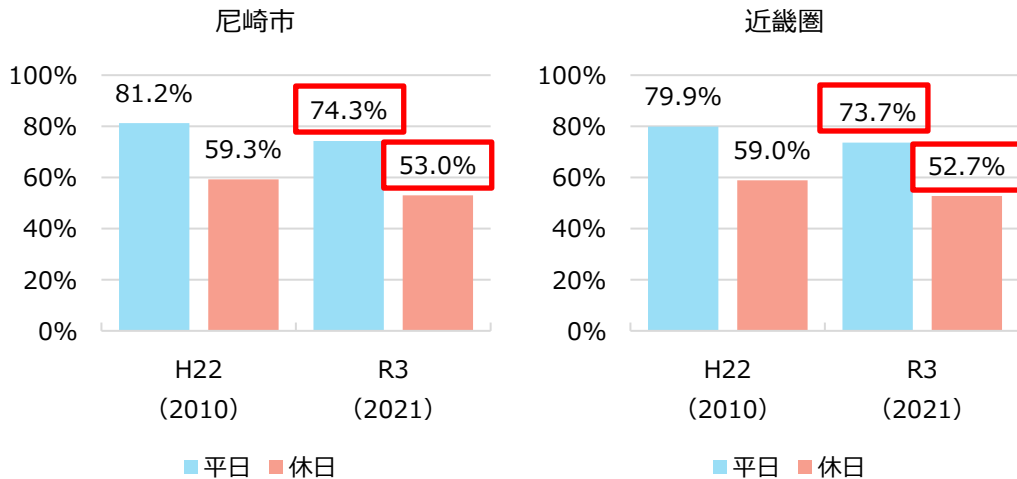


出典) 令和 4 年 (2022 年) 兵庫県警提供資料「運転免許統計」、令和 4 年 (2022 年) 「尼崎市の人口」
 図 1.16 性別・年代別運転免許証保有者数(尼崎市)

1.2.2 移動特性

1) 外出率

- 尼崎市の外出率は、平日 74.3%、休日 53.0%であり、休日より平日が高くなっており、近畿圏と同程度になっている。
- 平成 22 年と比べると 6~7%減少しており、近畿圏も同様の傾向となっている。



出典) 第 6 回近畿圏パーソントリップ調査

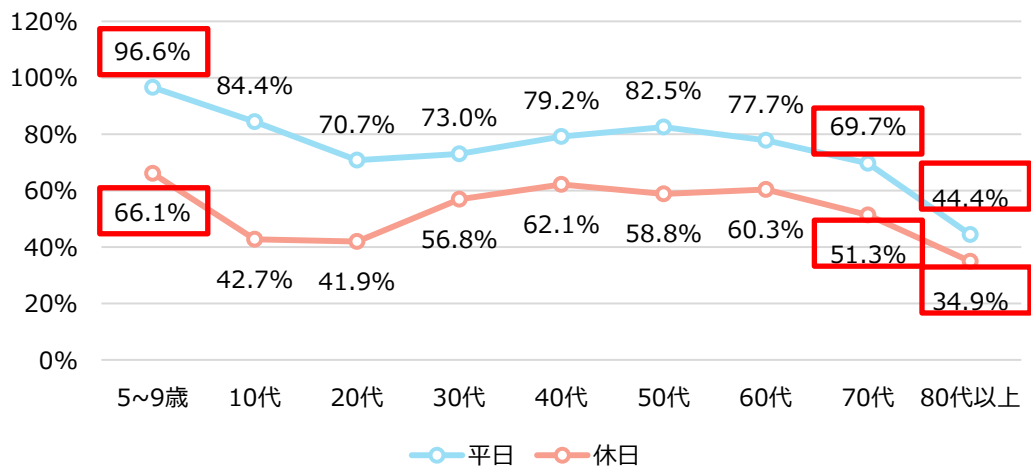
近畿圏 「令和 3 年の京阪神都市圏における人の動き (中間報告)」

(令和 4 年 (2022 年) 11 月 国土交通省近畿地方整備局)

※全体平均外出率 (尼崎市) : 70.3% (平成 22 年 (2010 年))、63.7% (令和 3 年 (2021 年))

図 1.17 外出率の推移

- 年齢別の外出率は、5~9 歳が最も高く平日 96.6%、休日 66.1%となっており、高齢者層ほど低く、70 代では平日 69.7%、休日 51.3%、80 代以上では平日 44.4%、休日 34.9%となっている。



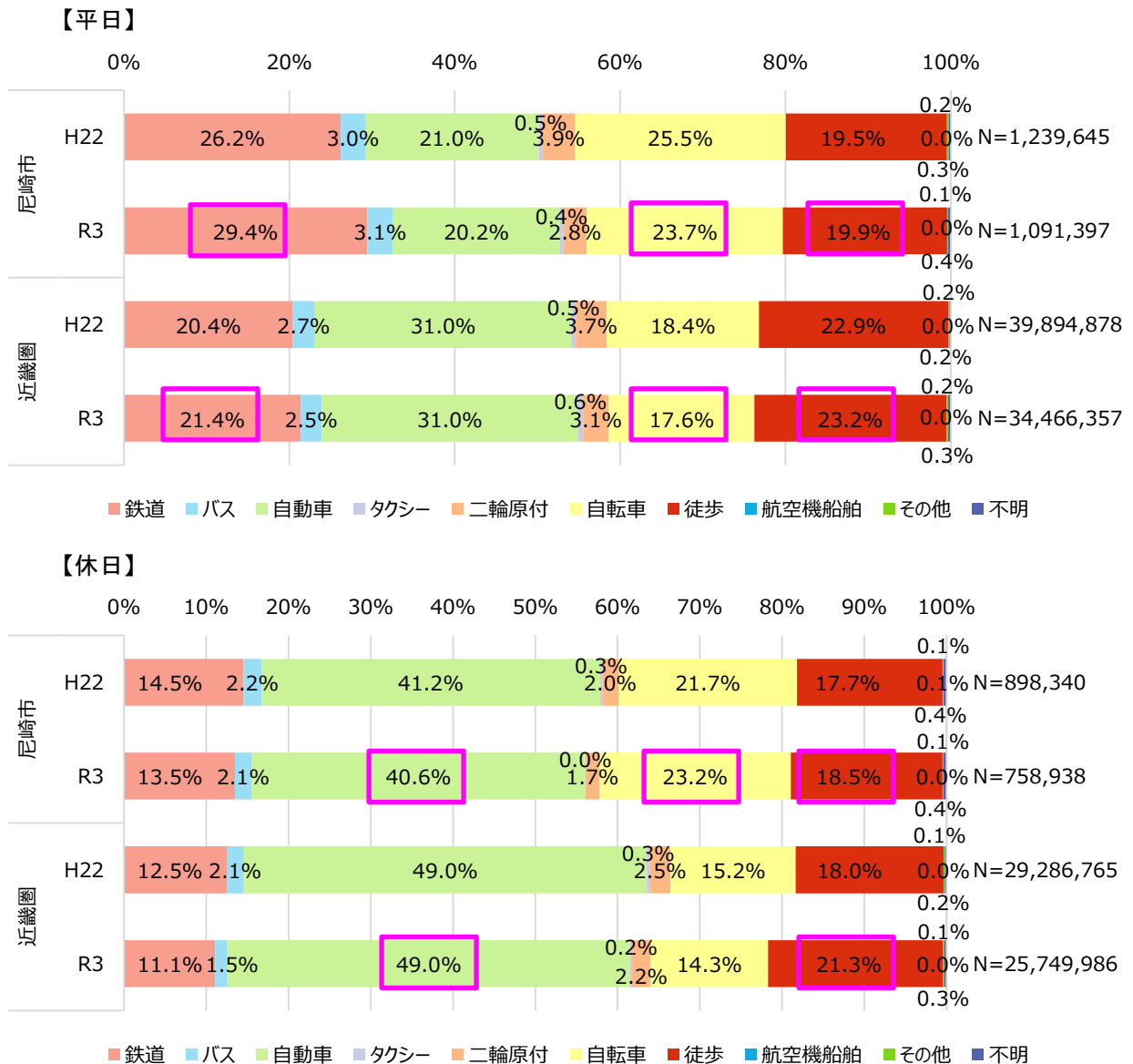
出典) 第 6 回近畿圏パーソントリップ調査

図 1.18 年齢別外出率 (令和 3 年 (2021 年))

2) 代表交通手段

(1) 代表交通手段構成の推移

- 尼崎市の代表交通手段構成は、平日は、鉄道が最も高く 29.4%であり、次いで自転車 23.7%、徒歩 19.9%となっており、平成 22 年からは、自転車が減少し、鉄道、徒歩が増加している。
- 休日では、自動車が高くなり 40.6%であり、次いで自転車 23.2%、徒歩 18.5%となっており、平成 22 年からは、鉄道、自動車が減少し、自転車、徒歩が増加している。
- 近畿圏と比べると、鉄道、自転車が高く、自動車、徒歩が低くなっている。



資料：尼崎市 第 6 回近畿圏パーソントリップ調査

近畿圏 「令和 3 年の京阪神都市圏における人の動き（中間報告）」

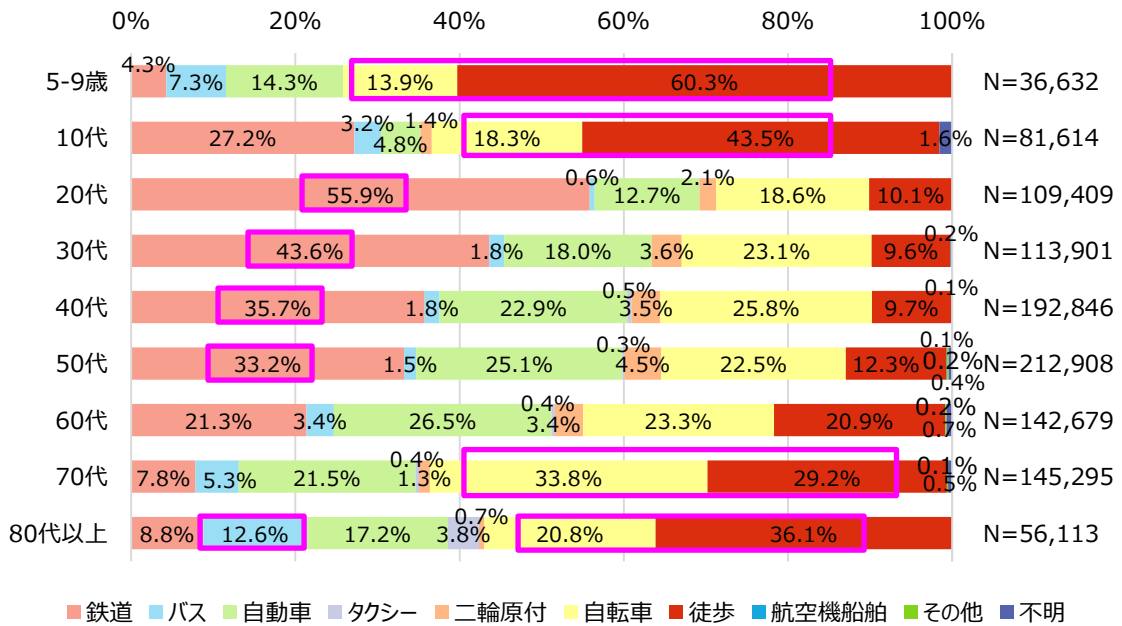
（令和 4 年（2022 年）11 月 国土交通省近畿地方整備局）

図 1.19 代表交通手段構成の推移

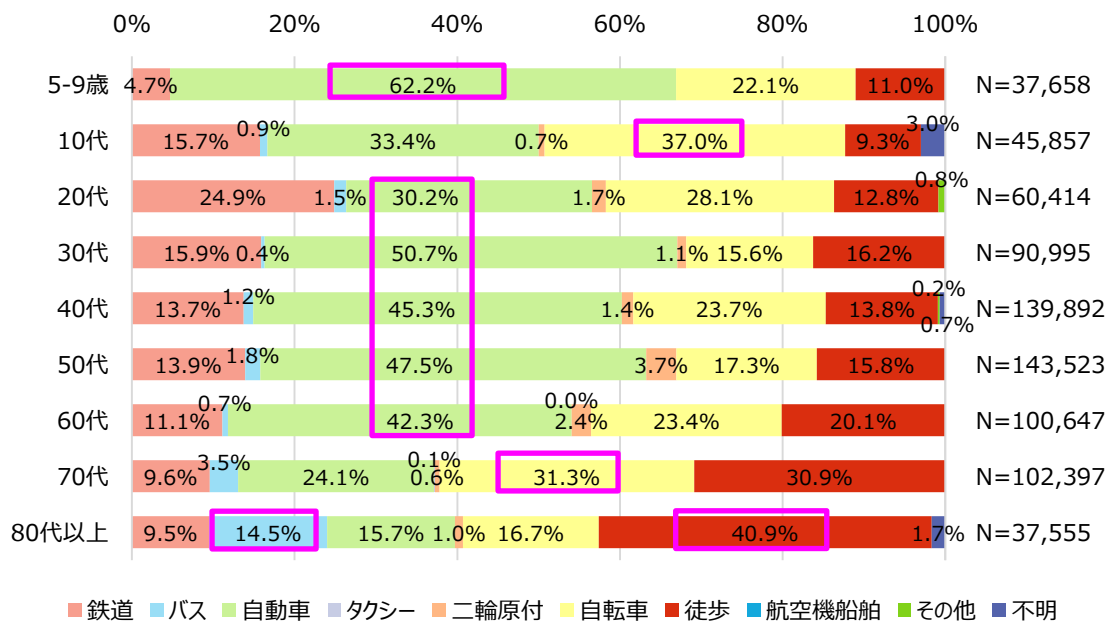
(2) 年齢別代表交通手段構成

- 年齢別の代表交通手段構成は、平日は、年齢層が低い10代以下や年齢層が高い70代以上で徒歩、自転車が高くなっており、20～50代は鉄道が最も高くなっている。また、バスの構成比率は80代以上が最も高くなっている。
- 休日は、10代を除き60代以下は自動車が、10代・70代は自転車が、80代以上は徒歩が最も高くなっており、平日と同様にバスの構成比率は80代以上が最も高くなっている。

【平日】



【休日】



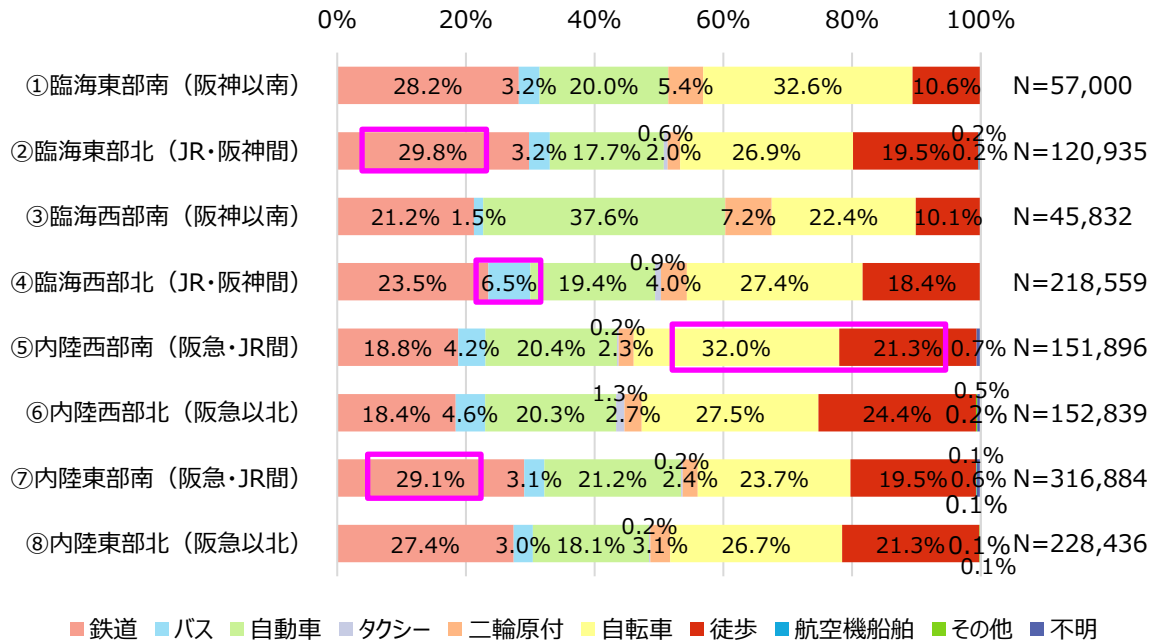
資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査

図 1.20 年齢別代表交通手段構成(令和3年(2021年))

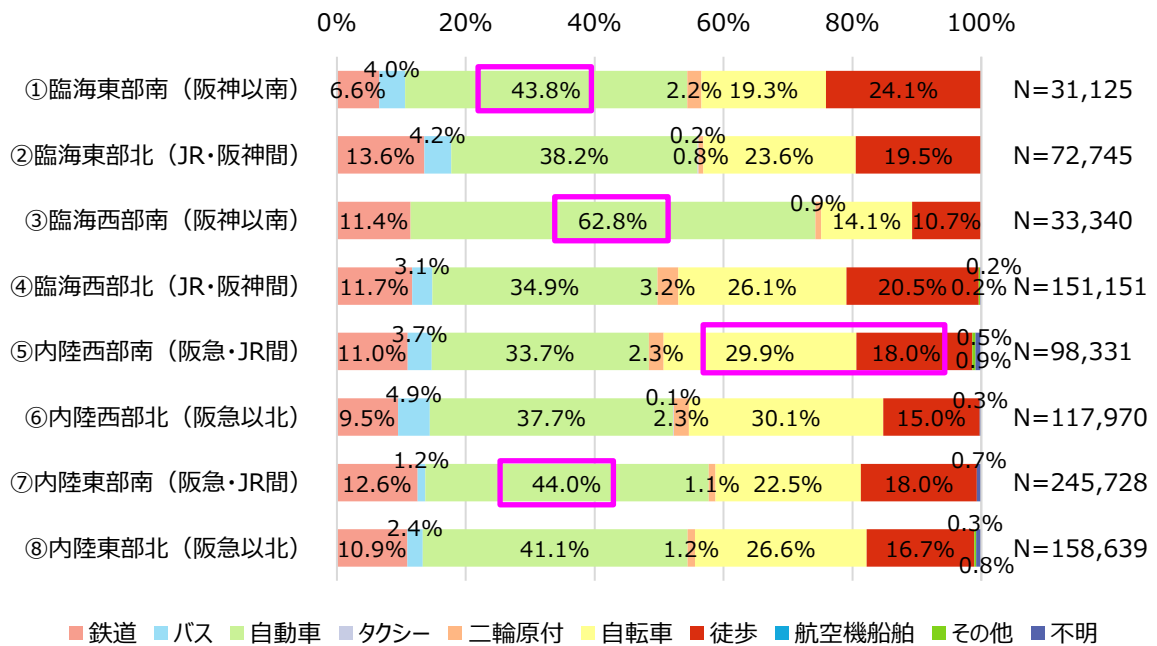
(3) 地域別代表交通手段構成

- 地域別の代表交通手段構成は、平日は、鉄道は②臨海東部北（JR・阪神間）、⑦内陸東部南（阪急・JR間）で高く、自転車・徒歩は⑤内陸西部南（阪急・JR間）で高く、バスは④臨海西部北（JR・阪神間）で高くなっている。
- 休日は、③臨海西部南（阪神以南）、⑦内陸東部南（阪急・JR間）、①臨海東部南（阪神以南）で自動車が高く、自転車・徒歩は、⑤内陸西部南（阪急・JR間）で高くなっている。

【平日】



【休日】



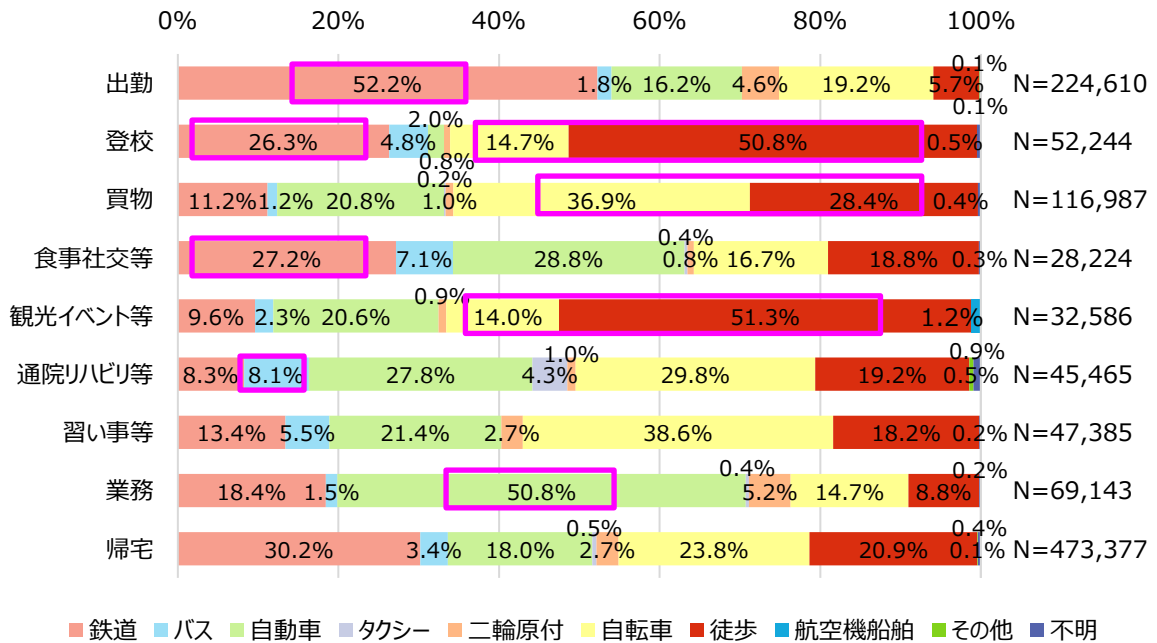
資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査

図 1.21 地域別代表交通手段構成(令和3年(2021年))

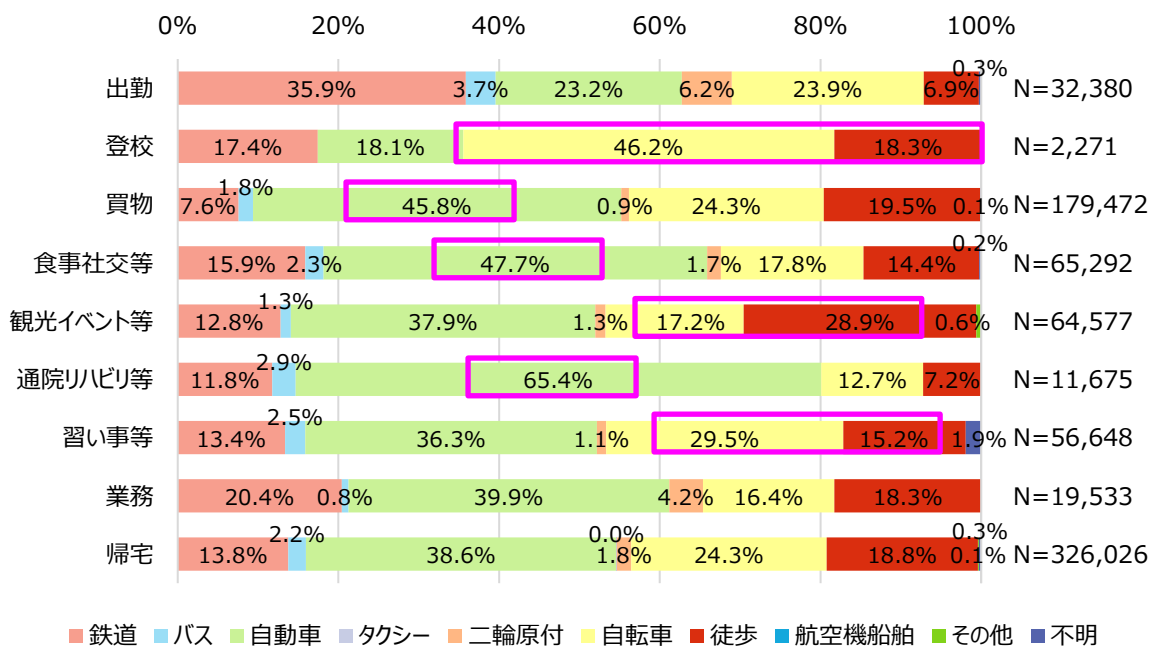
(4) 目的別代表交通手段構成

- 目的別の代表交通手段構成は、平日は、鉄道は出勤、食事社交等、登校で高く、観光イベント等、通院リハビリ等で低い。自転車・徒歩は登校、買物、観光イベントで高く、自動車は業務で高く、バスは通院リハビリ等で高くなっている。
- 休日は、通院リハビリ等、食事社交等、買物で自動車が高く、自転車・徒歩は、登校、習い事等、観光イベント等で高くなっている。

【平日】



【休日】



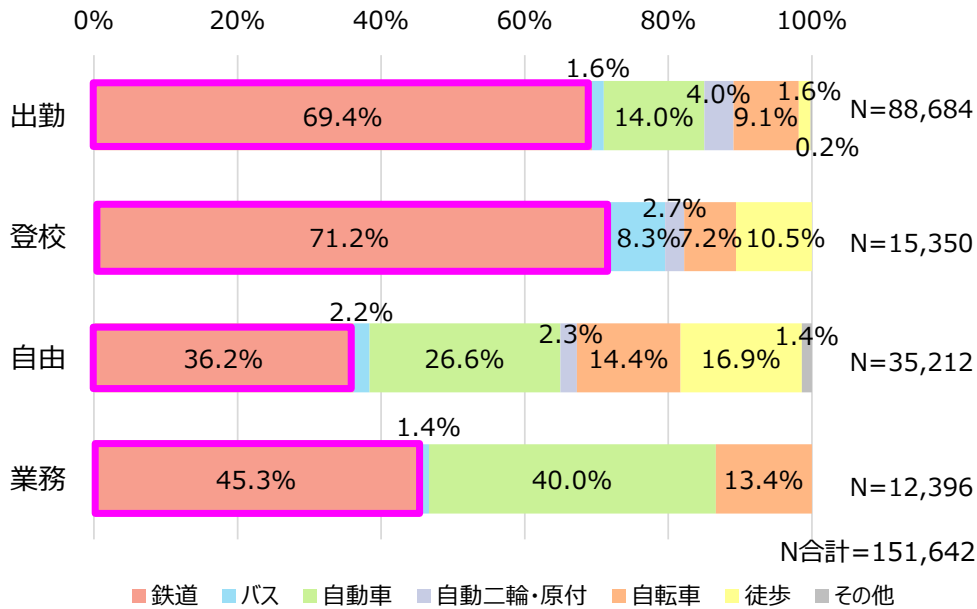
資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査

図 1.22 目的別代表交通手段構成(令和3年(2021年))

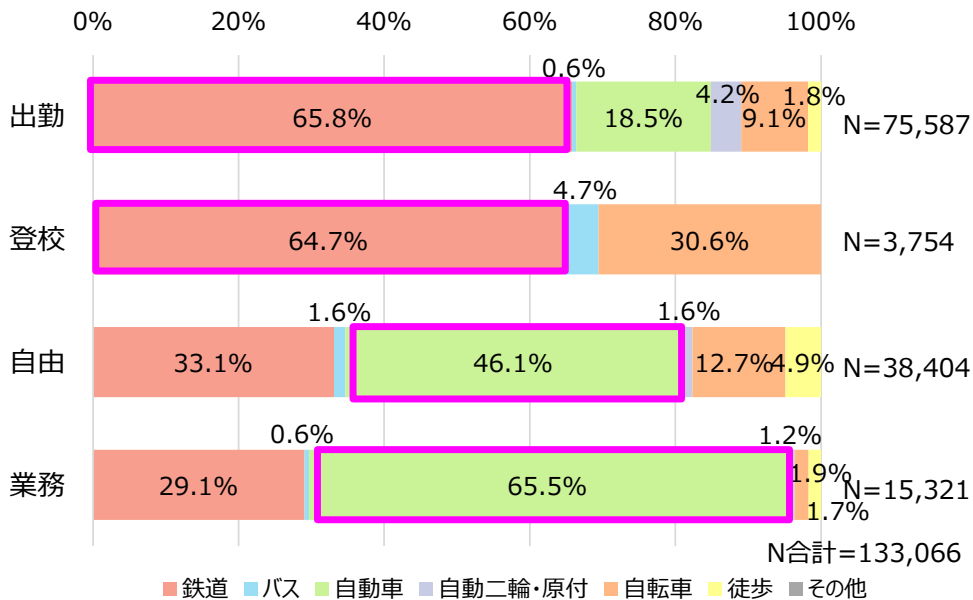
(5) 市外との移動

- 目的別代表交通手段は、尼崎市内から市外、市外から尼崎市内への移動ともに鉄道が多い。市外から尼崎市内への自由・業務目的では自動車も多く利用されている。

【尼崎市⇒市外】



【市外⇒尼崎市】



出典) 第6回近畿圏パーソントリップ調査

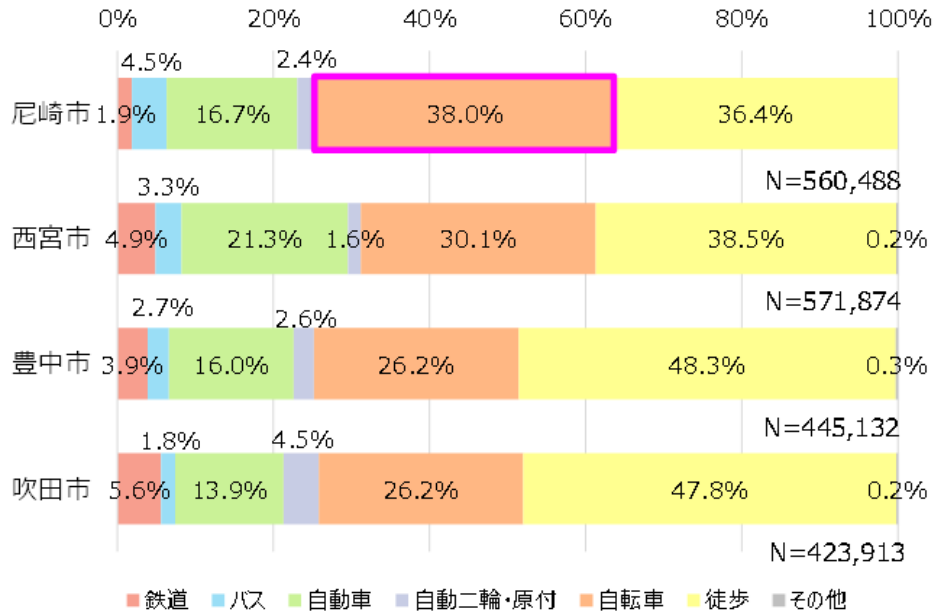
※尼崎市に到着する流動の代表交通手段(帰宅を含まず)

図 1.23 目的別代表交通手段構成

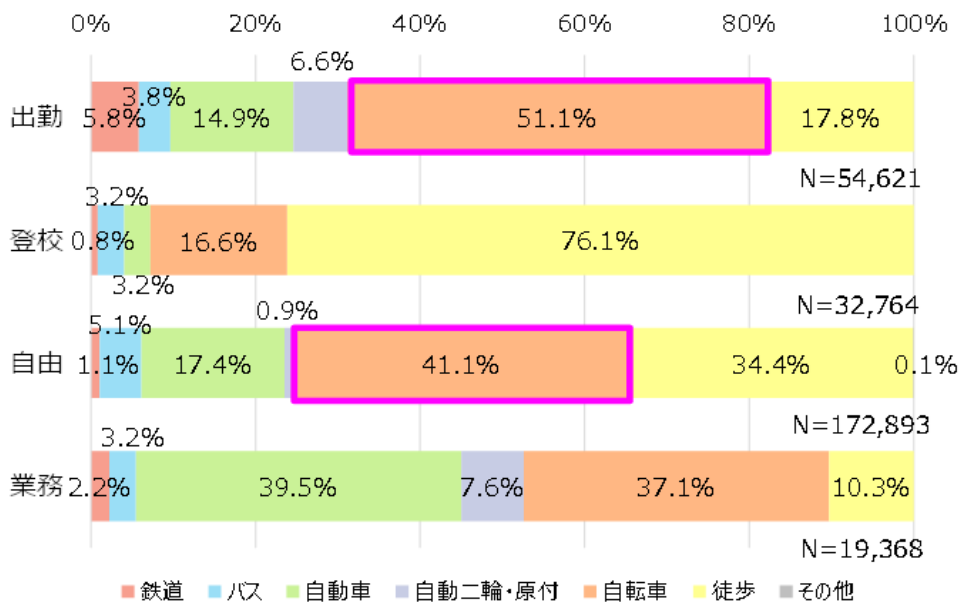
(6) 市内移動

- 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、中でも通勤や自由目的で自転車を利用する割合が高くなっている。

【近隣市の市内移動(平日・目的計)】



【尼崎市市内移動(平日・目的別)】



出典) 第6回近畿圏パーソントリップ調査

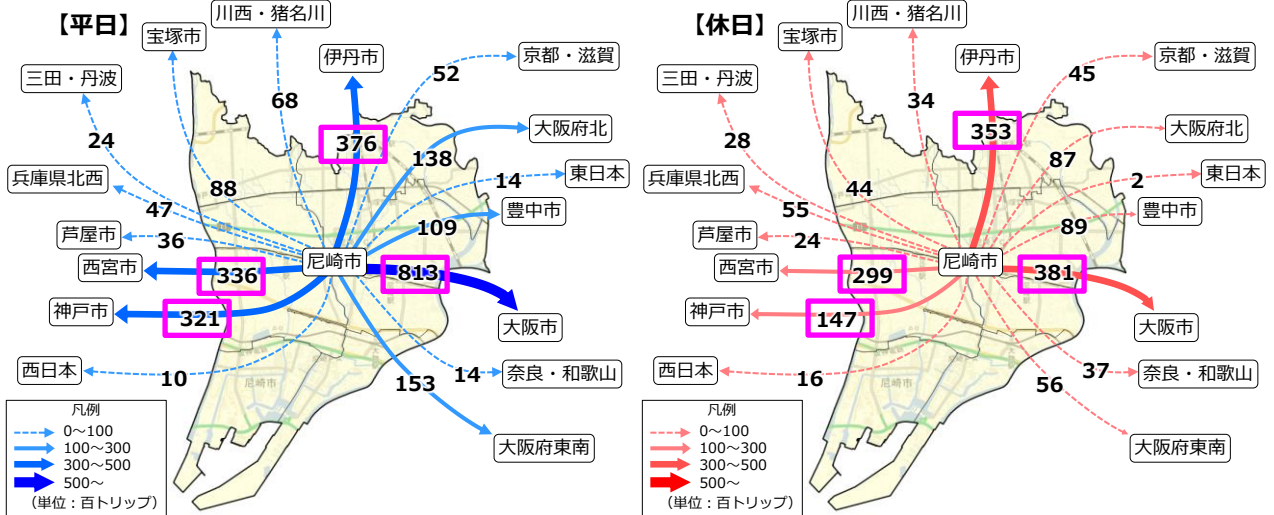
図 1.24 代表交通手段

3) 移動状況

(1) 市外との移動

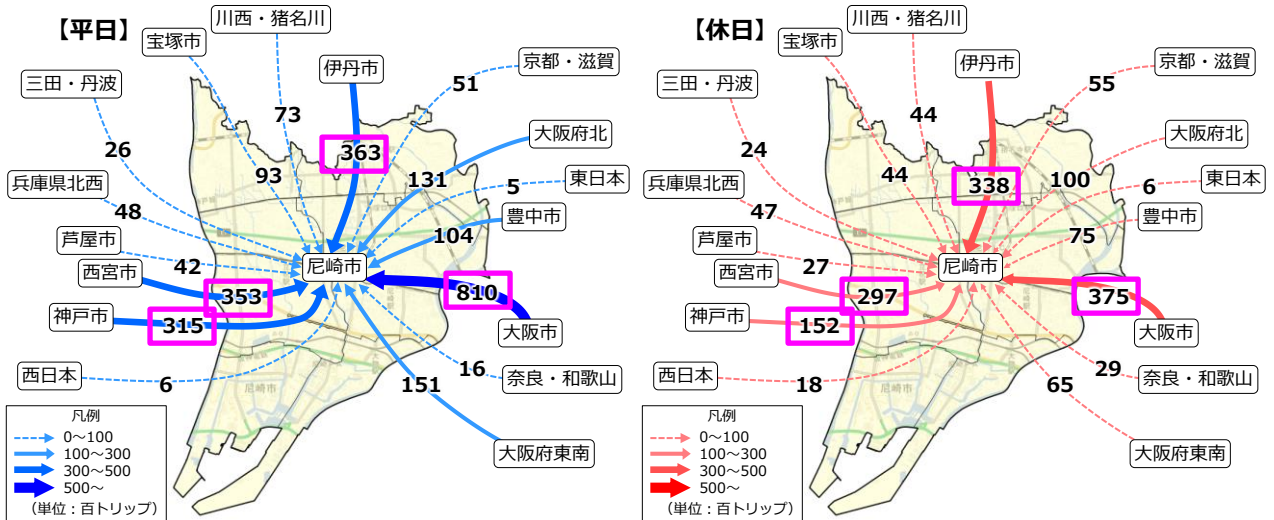
- 尼崎市から市外、市外から尼崎市への移動は、平日・休日ともに隣接市である大阪市、伊丹市、西宮市が多く、神戸市も多い。

【尼崎市⇒市外】



出典) 第6回近畿圏パーソントリップ調査、地理院地図を加工して作成
 図 1.25 尼崎市発の移動(尼崎市⇒市外)

【市外⇒尼崎市】

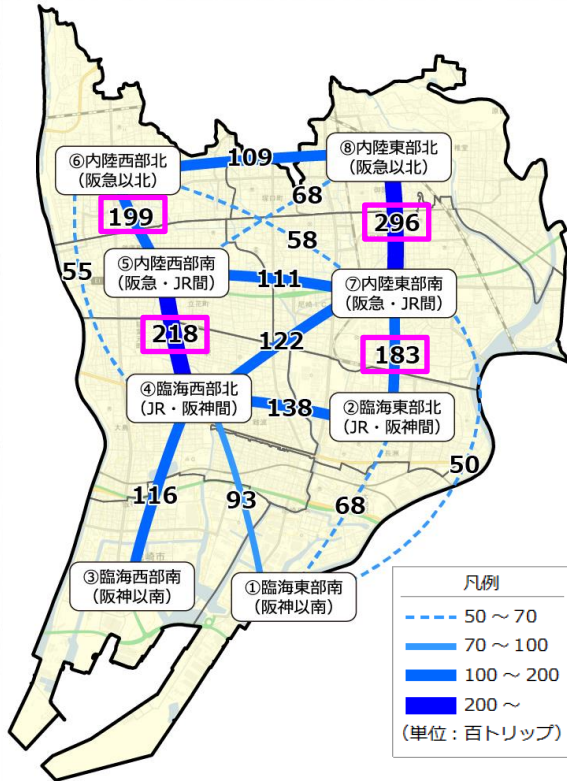


出典) 第6回近畿圏パーソントリップ調査、地理院地図を加工して作成
 図 1.26 尼崎市着の移動(市外⇒尼崎市)

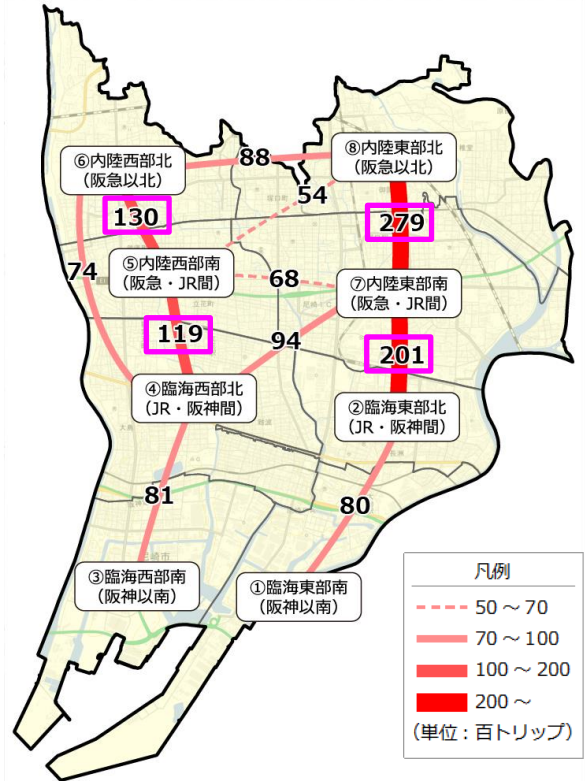
(2) 市内移動

- 尼崎市内の移動は、平日・休日ともに南北方向の隣接するゾーン間での移動が多くなっている。

【平日】



【休日】



※50 百トリップ以上を表示

出典) 第6回近畿圏パーソントリップ調査、地理院地図を加工して作成

図 1.27 尼崎市内の移動

【パーソントリップ調査とは】

「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」移動したのかについて調査し、人の1日のすべての動きをとらえるもの。

【トリップとは】

人がある目的をもってある地点からある地点まで移動することを総称して「トリップ」と呼び、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つのトリップとしてカウントする。

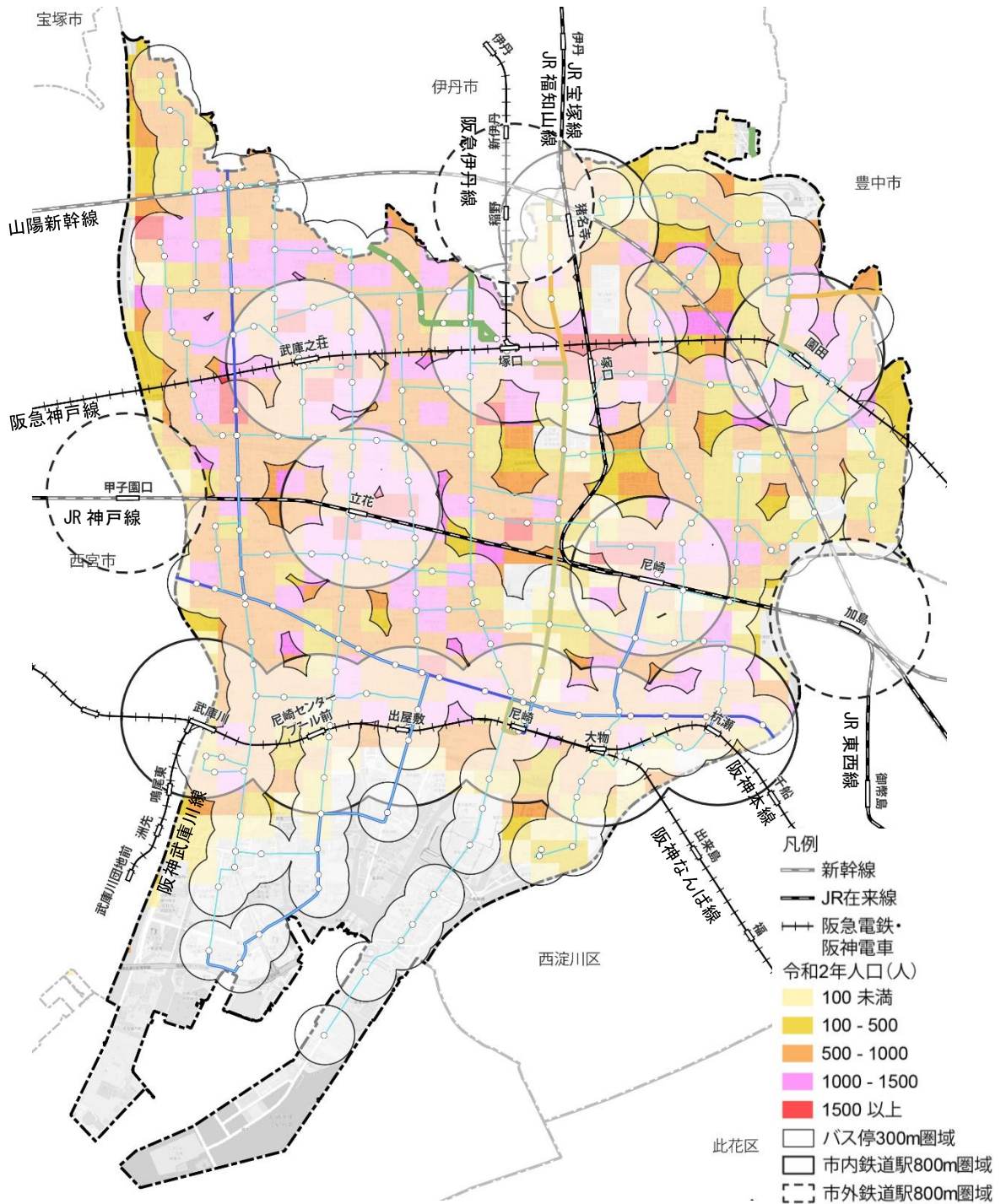
京阪神都市圏交通計画協議会 HP をもとに作成

1.3 公共交通

1.3.1 サービスの状況

1) 鉄道駅・バス停圏域

- 市内の多くの人口は鉄道駅 800m 圏域、バス停 300m 圏域に含まれている。

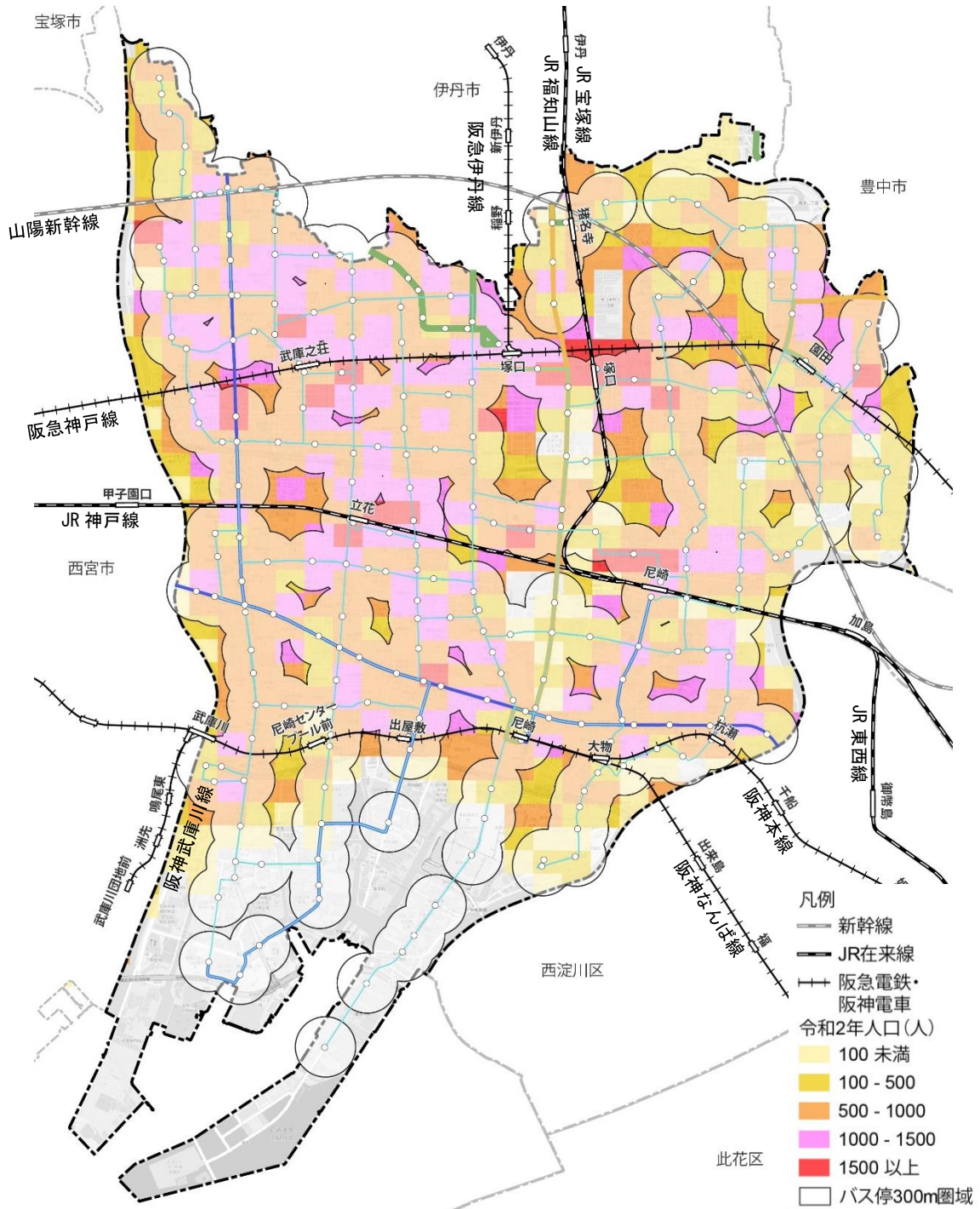


※鉄道 800m・バス停 300m圏域内人口カバー率 約94%

出典) 国土数値情報、令和2年(2020年)度国勢調査、地理院地図を加工して作成

図 1.28 鉄道駅 800m・バス停 300m圏域図

- 市内の多くの人口はバス停 300m 圏域に含まれているが、JR 塚口駅北側や阪急塚口駅南側、JR 尼崎駅北側など含まれていない地域もある。

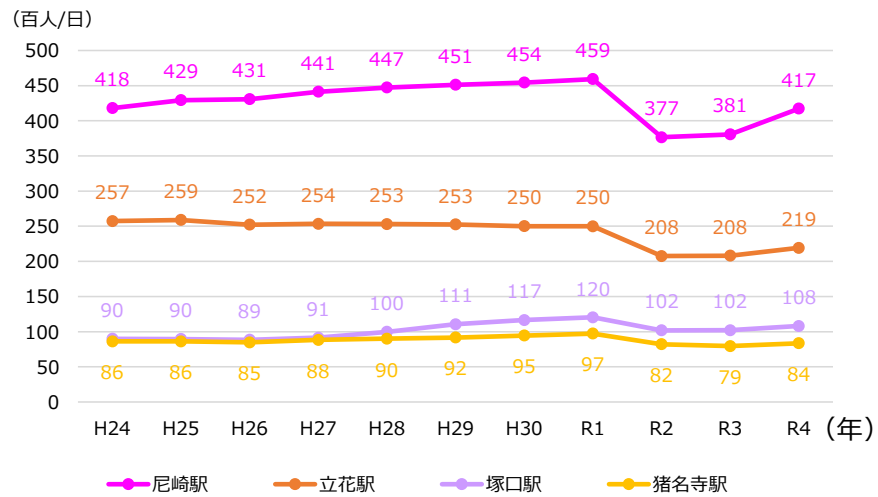


出典) 国土数値情報、令和2年(2020年)国勢調査、地理院地図を加工して作成
 図 1.29 バス停 300m圏域図

2) 鉄道・バス利用者数

(1) 鉄道利用者数

- JR の乗客数は、令和 2 年に新型コロナウイルス感染症の影響で減少したものの、増加傾向にある。

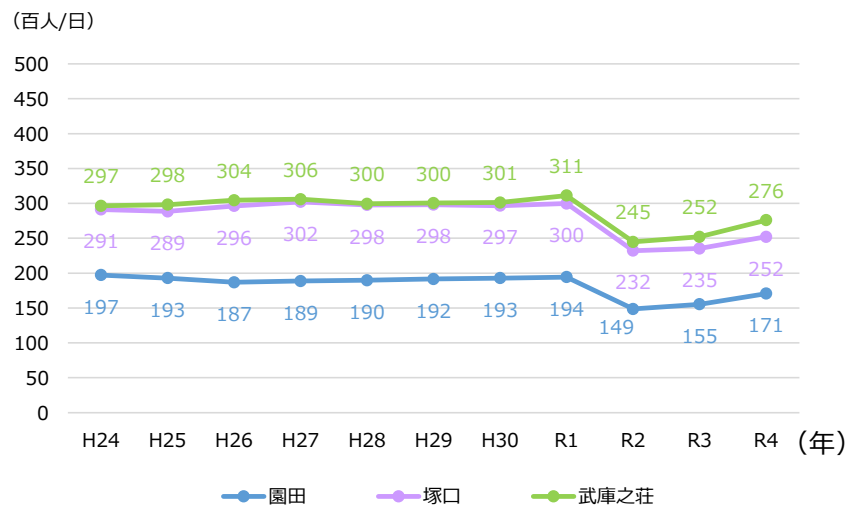


出典) 尼崎市統計書

※令和 4 年 (2022 年) は西日本旅客鉄道 (株) 提供資料より作成

図 1.30 JR の一日平均乗客数推移

- 阪急電鉄の乗客数は、令和 2 年に新型コロナウイルス感染症の影響で減少したものの、増加傾向にある。

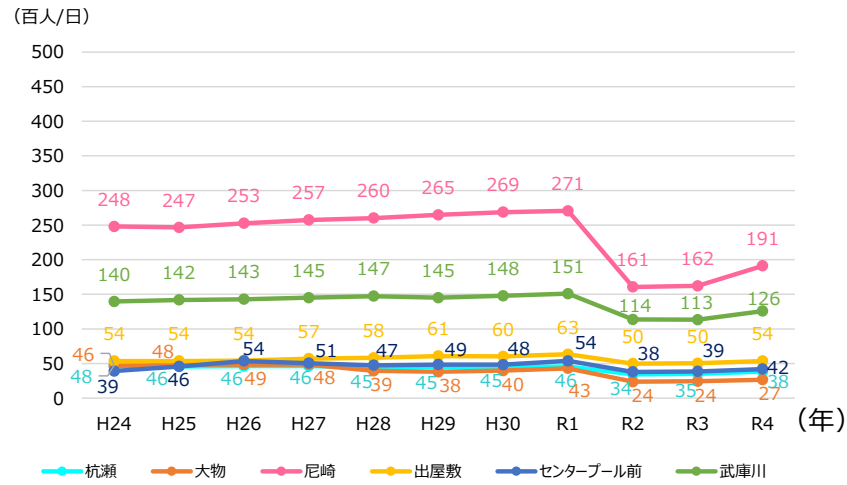


出典) 尼崎市統計書

※令和 4 年 (2022 年) は阪急電鉄 (株) 提供資料より作成

図 1.31 阪急電鉄の一日平均乗客数推移

- 阪神電鉄の乗客数は、令和2年に新型コロナウイルス感染症の影響で減少したものの、増加傾向にある。

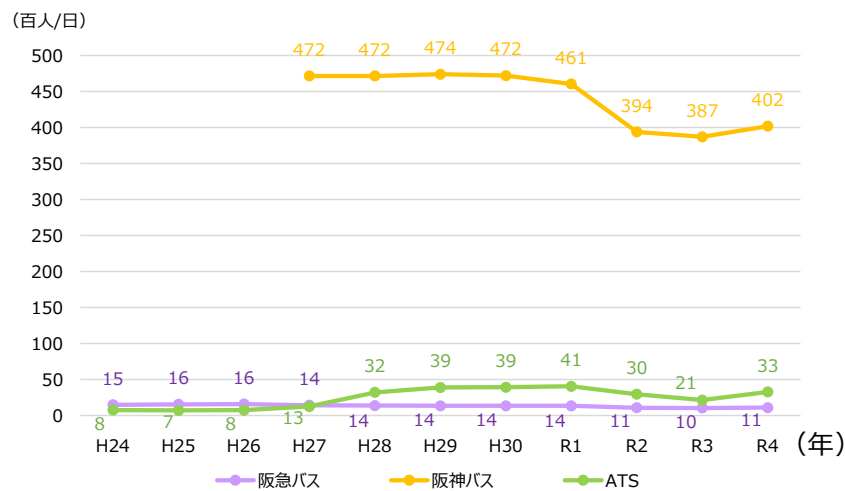


※令和4年は阪神電気鉄道（株）提供資料より作成
出典）尼崎市統計書

図 1.32 阪神電鉄の一日平均乗客数推移

(2) バス利用者数

- バスの利用者数は、阪急バスは減少傾向となっており、ATS は平成 27 年以降増加した後、令和 2 年は新型コロナウイルス感染症の影響で減少した。
- 鉄道は令和 3 年から増加傾向だったが、バスは令和 4 年から増加傾向となった。



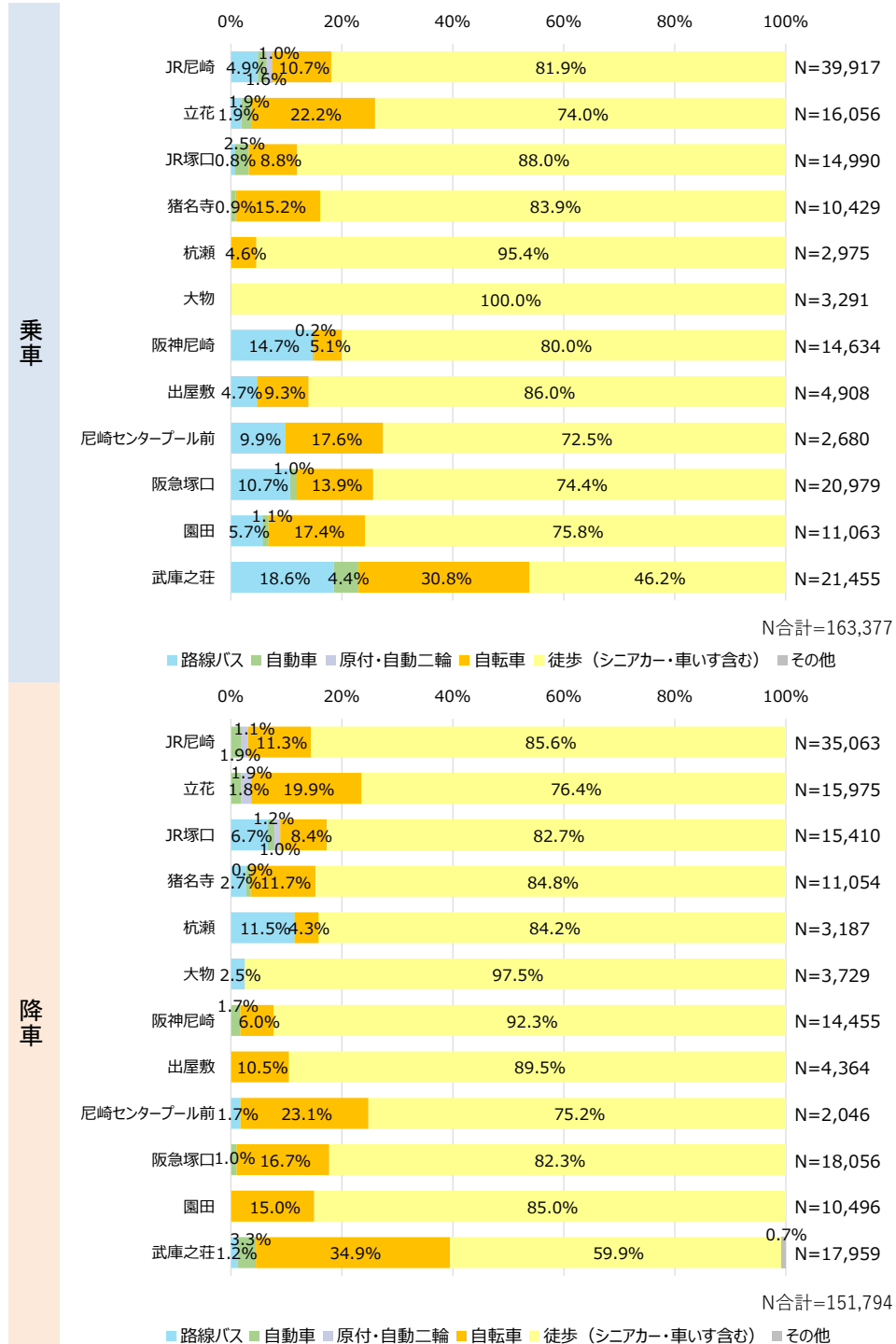
※ATS：尼崎交通事業振興（株）
出典）尼崎市統計書

※令和3年は阪神バス（株）提供資料、令和4年は3社提供資料より作成
図 1.33 尼崎市内バス利用者数

3) 鉄道駅別端末交通手段

- 出発地から鉄道駅、また鉄道駅から目的地までの交通手段は平日・休日ともに徒歩（シニアカー・車いす含む）の移動が最も多く、次いで自転車の利用が多い。

【平日】

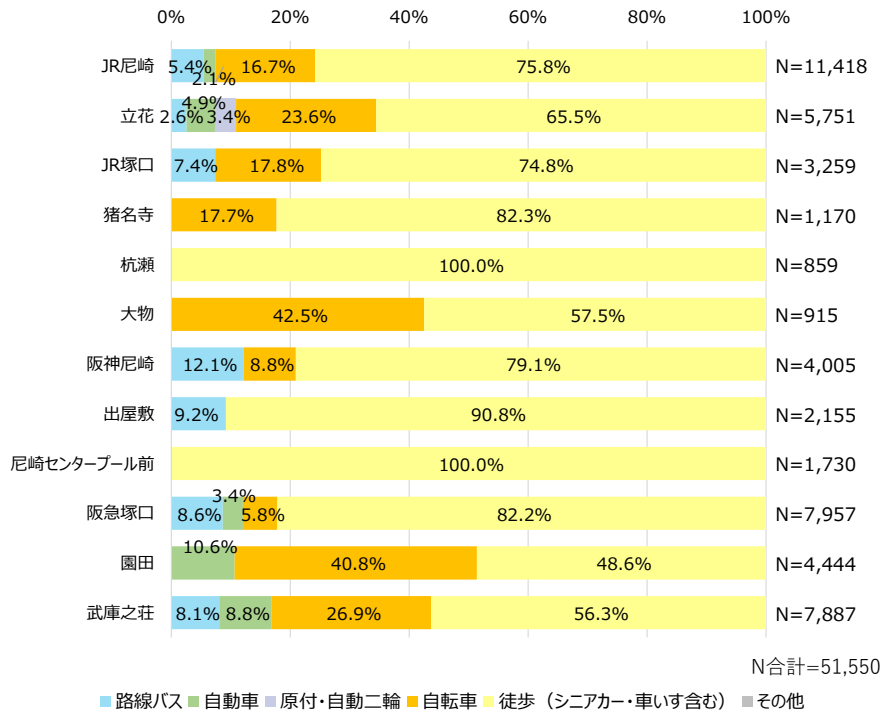


出典：第6回近畿圏パーソントリップ調査

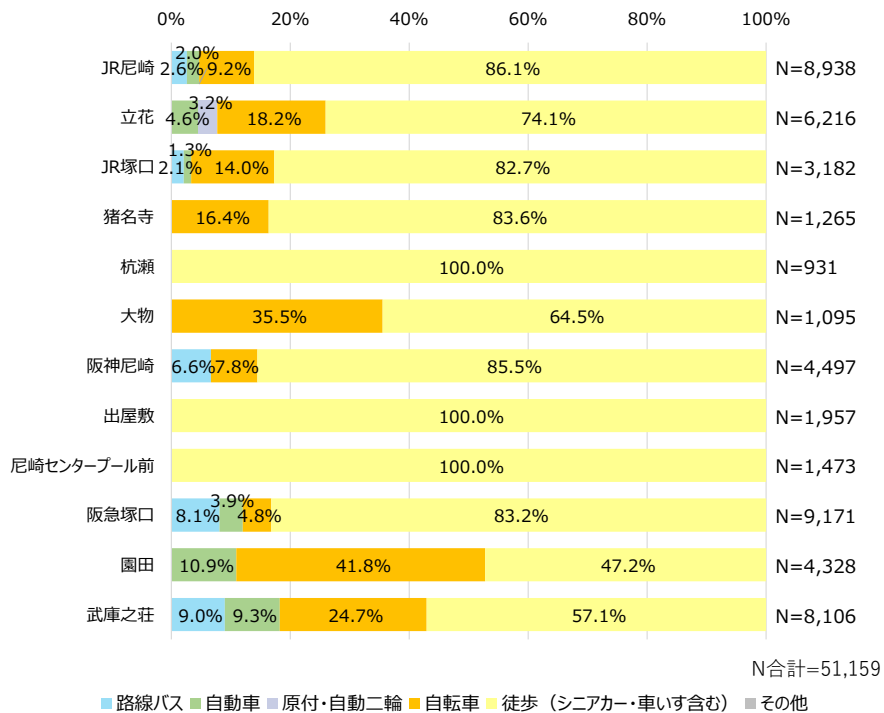
図 1.34 駅別端末交通手段(平日)

【休日】

乗車



降車



出典：第6回近畿圏パーソントリップ調査

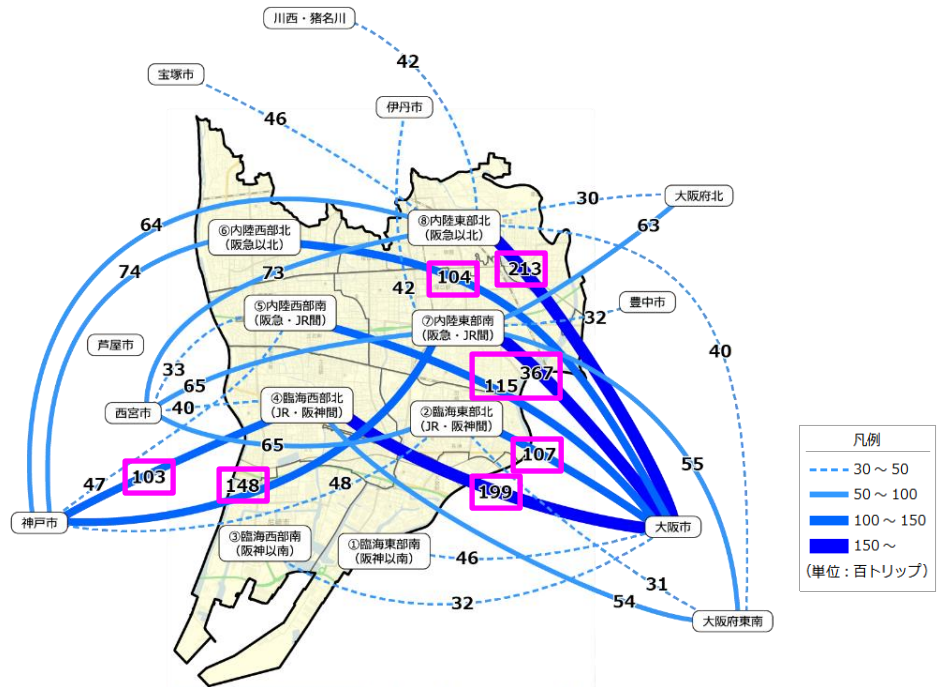
図 1.35 駅別端末交通手段(休日)

4) 鉄道、バスによる移動状況

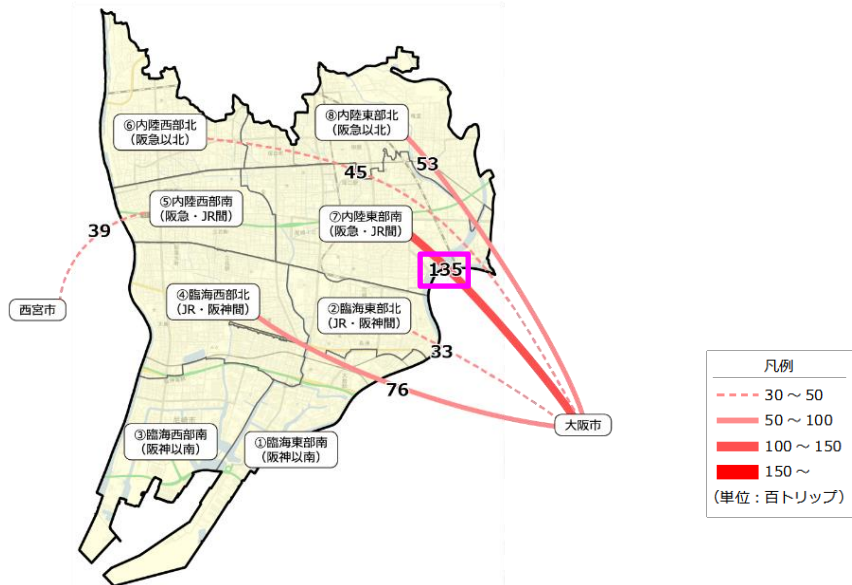
(1) 鉄道

- 尼崎市内と市外との移動は、大阪市、西宮市、神戸市といった東西方向の移動が多くなっている。
- 市内と市外との移動と比べ、市内の移動は平日・休日ともに少ない。

【平日】



【休日】

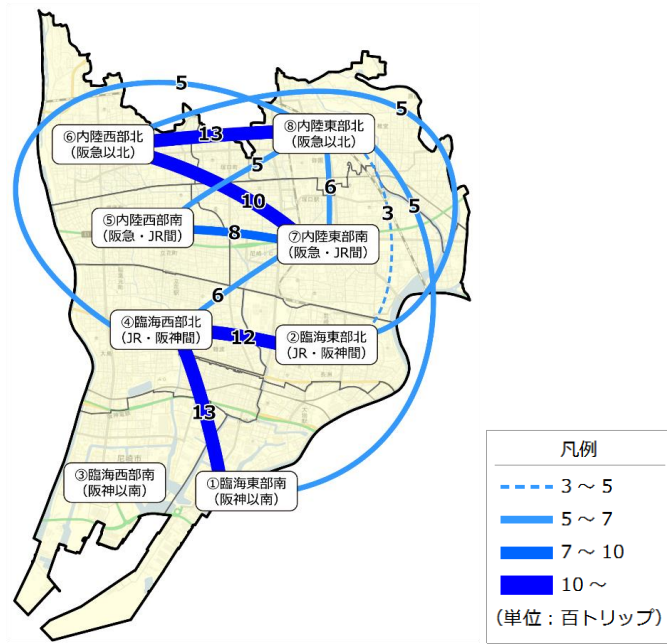


出典) 第6回近畿圏パーソントリップ調査、地理院地図を加工して作成

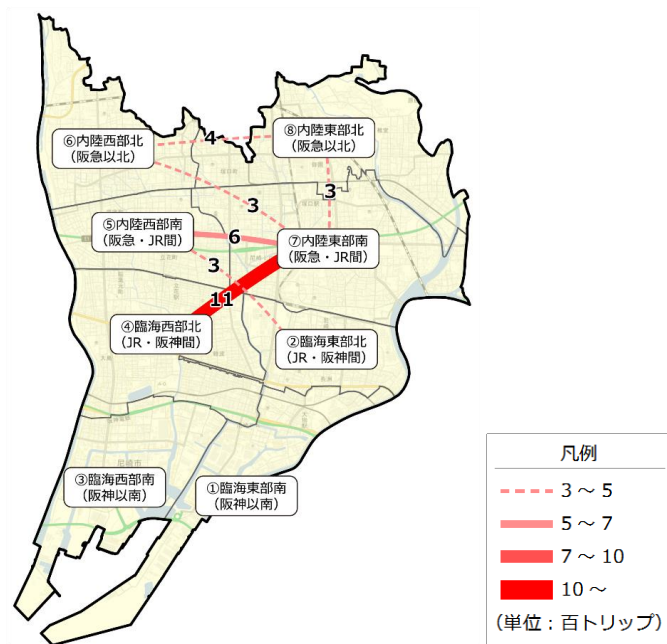
※30百トリップ以上を表示

図 1.36 尼崎市内と市外との移動(鉄道)

【平日】



【休日】



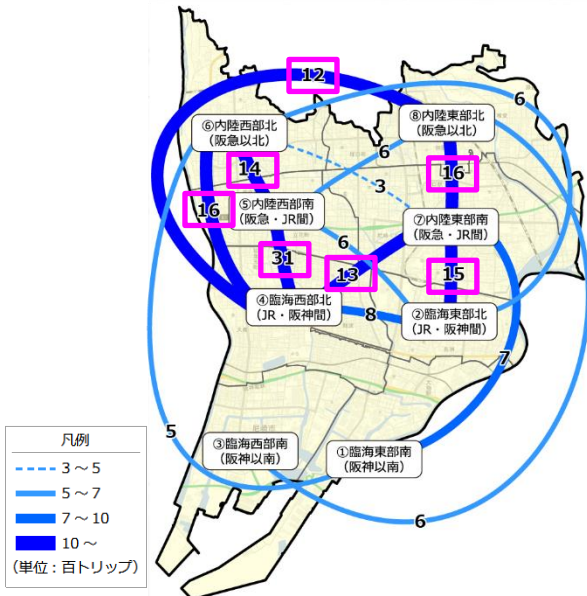
※30 百トリップ以上を表示

出典) 第 6 回近畿圏パーソントリップ調査、地理院地図を加工して作成
 図 1.37 尼崎市内の移動(鉄道)

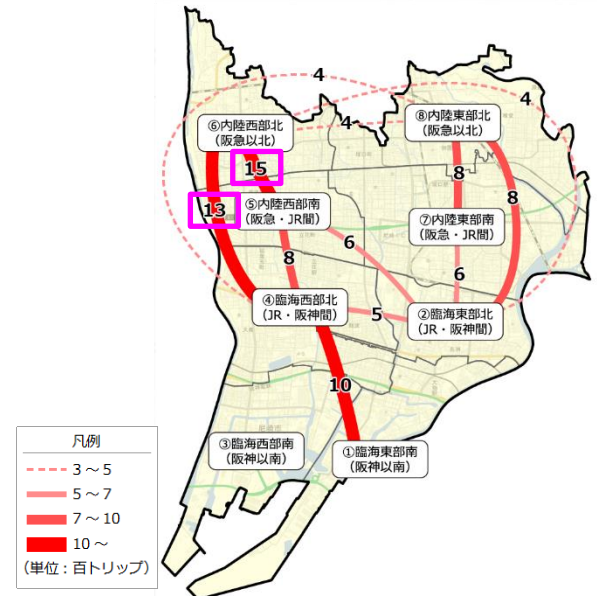
(2) バス

- 尼崎市内の移動は、平日は、「④臨海西部北（JR・阪神間）」関連の移動が比較的多く、また市内の広域の移動が多くなっている。
- 尼崎市内と市外との移動は、平日・休日ともに隣接する伊丹市との移動が多くなっている。

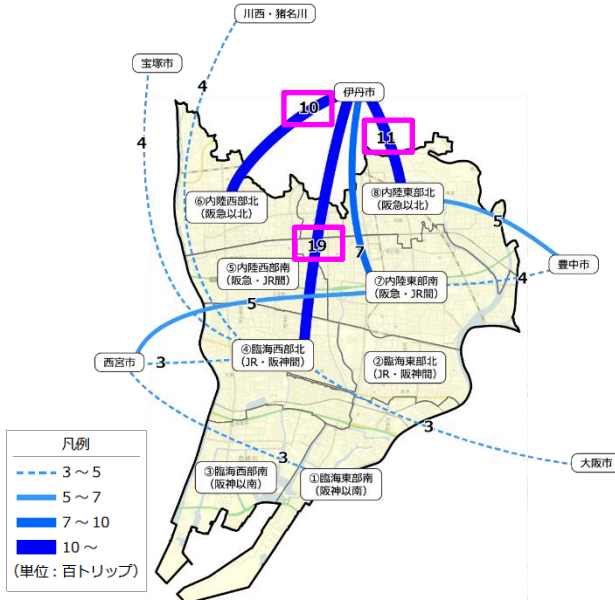
【尼崎市内の移動：平日】



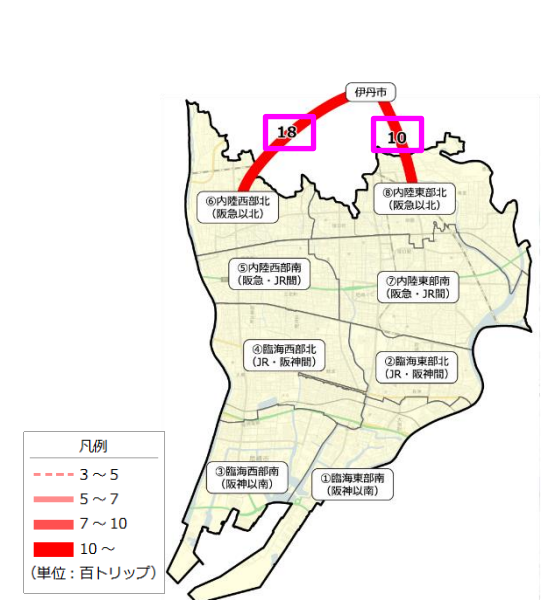
【尼崎市内の移動：休日】



【尼崎市内と市外との移動：平日】



【尼崎市内と市外との移動：休日】



※3百トリップ以上を表示

出典) 第6回近畿圏パーソントリップ調査、地理院地図を加工して作成
 図 1.38 尼崎市内の移動・尼崎市内と市外との移動(バス)

5) 鉄道駅バリアフリー化の状況

- 鉄道駅におけるバリアフリー化は、駅構内は完了しているものの、立花駅と陸橋にあるバス停の連絡通路など、駅周辺において対策が必要な箇所が残存している。

表 1.2 尼崎市内の鉄道駅別バリアフリー状況(令和5年7月現在)

| 鉄道 | 駅 | 駅舎構造 | 改札内外 | 入り口改札口 | エレベーター | エスカレーター | スロープ | 多機能トイレ | | | 自動体外式除細動器(AED) | 備考 |
|----|------------|----------------------------|------|--------|--------|---------|------|--------|----------|-----------------|---|---|
| | | | | | | | | 車椅子対応 | オストメイト対応 | ベビーベッドまたはベビーキープ | | |
| 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。 バリアフリールート。 |
| | | | | 北出口 | ○ | ○ | | | | | | |
| | | | 改札内 | 西改札口 | ○ | ○ | | ○ | ○ | ○ | | |
| | 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。 駅外から1番のりばへ直結のスロープあり。 |
| | | | | 西出口 | ○ | | △ | | | | | |
| | | | 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。 駅外から1、2番のりばへ直結のスロープあり。 |
| | | | | 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 | | | | | | | | |
| | 尼崎センタープール前 | 高架駅 | 改札外 | | ○ | ○ | | | | | ○ | |
| | | | 改札内 | | ○ | ○ | | ○ | ○ | ○ | | |
| | 出屋敷 | 高架駅 | 改札外 | 西改札口 | ○ | | ○ | | | | ○ | スロープは2F商業施設へ。 |
| | | | | 東改札口 | ○ | ○ | ○ | | | | | |
| | | | 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 | ○ | ○ | | ○ | ○ | ○ | | |
| 大物 | 高架駅 | 改札外 | | ○ | ○ | ○ | | | | ○ | 阪神なんば線4番のりばはエスカレーターなし。 | |
| | | 改札内 | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 杭瀬 | 高架駅 | 改札外 | | ○ | ○ | | | | | ○ | エレベーターは商業施設内。 | |
| | | 改札内 | | ○ | | | ○ | ○ | ○ | | | |
| 阪急 | 武庫之荘 | 地上駅 | 改札外 | 北改札口 | | | | | | ○ | 段差なし。 | |
| | | | | 南改札口 | ○ | | ○ | | | | | |
| | | | 改札内 | 北改札口側 | ○ | | ○ | ○ | ○ | | | ○ |
| | | | | 南改札口側 | ○ | | | ○ | ○ | | | ○ |
| | 塚口 | 地上駅 | 改札外 | 北改札口 | | | | ○ | | | ○ | 段差なし。 |
| | | | | 南改札口 | | | ○ | | | | | |
| | | | 改札内 | 北改札口側 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | |
| | | | | 南改札口側 | ○ | ○ | ○ | | | | | |
| | 園田 | 高架駅 | 改札外 | | ○ | ○ | | | | ○ | 出入口～改札、改札～ホームのエレベーターは同一のものであり、構外から構内に直通。 エスカレーターは上り専用。 | |
| | | | 改札内 | | ○ | ○ | | ○ | ○ | | | ○ |

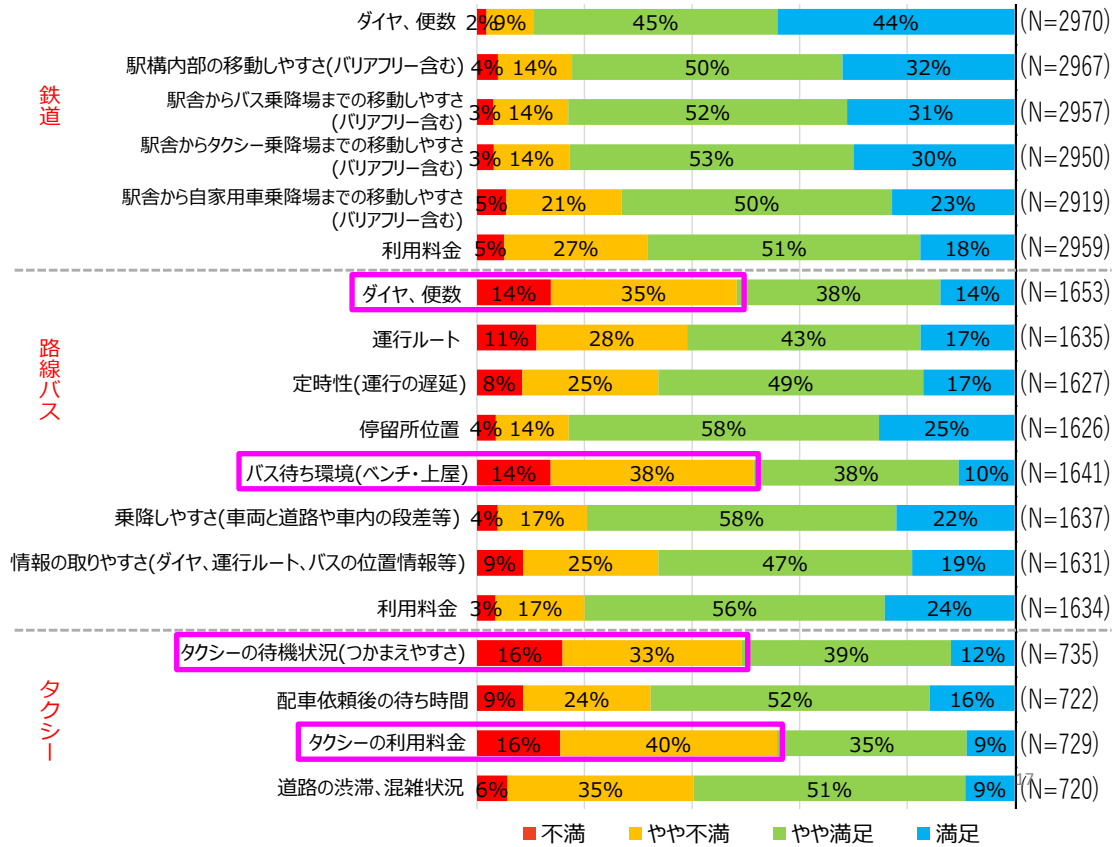
出典) JR西日本、阪急電鉄、阪神電鉄提供資料

○：対応済、△：現在未利用

1.3.2 利用者の満足度

1) 公共交通に対する満足度

- 鉄道の満足度は全体的に比較的高い一方、路線バスはダイヤ、便数やバス待ち環境（ベンチ・上屋）、タクシーは待機状況（つかまえやすさ）や利用料金において、「不満」「やや不満」の割合が約半数と多くなっている。

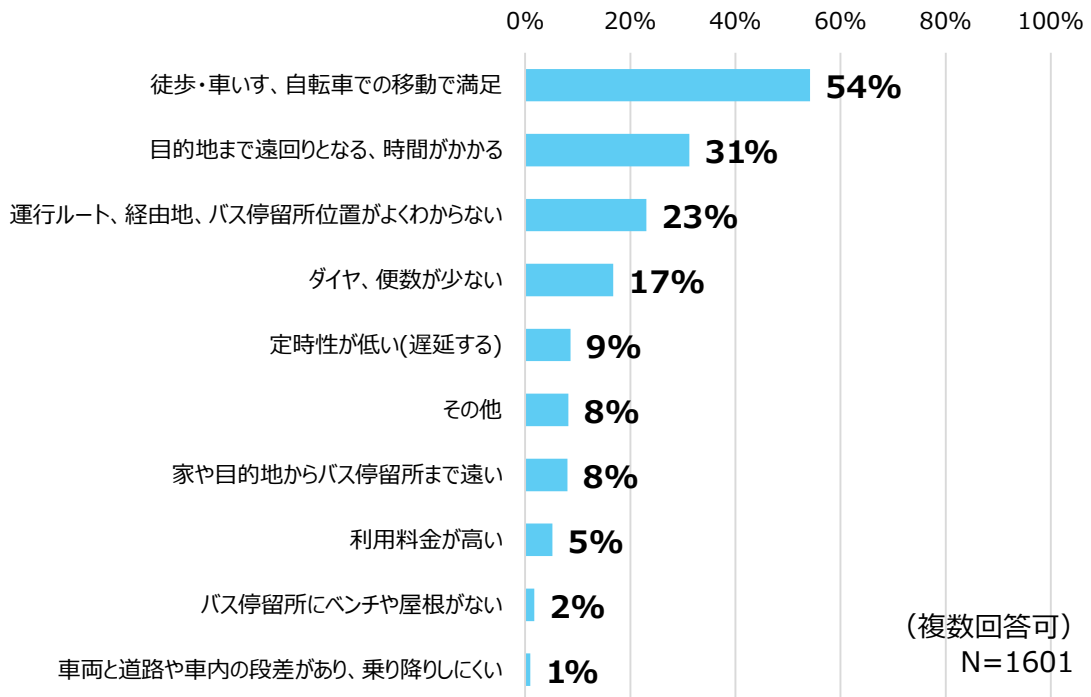


出典) 令和5年 市民アンケート調査結果

図 1.39 鉄道・路線バス・タクシーに対する満足度

2) 路線バスを利用しない理由

- 路線バスを利用しない理由としては、「徒歩・車いす、自転車での移動で満足」が半数以上と最も多く、次いで「目的地まで遠回りとなる、時間がかかる」が約3割となっている。



出典) 令和5年 市民アンケート調査結果

図 1.40 路線バスを利用しない理由

1.3.3 バス、タクシーの担い手の状況

1) 大型二種免許保有者数

- 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、既存のバスサービスの維持に影響する可能性がある。



図 1.41 大型二種免許保有者数の推移(全国)

2) タクシー配置車両数

- タクシーの配置車両数は減少傾向にあり、既存のタクシーサービスの維持に影響する可能性がある。

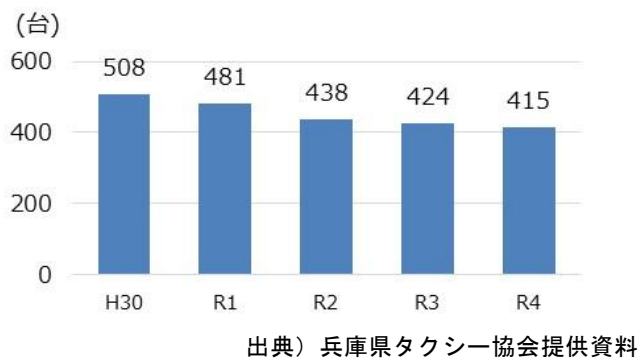


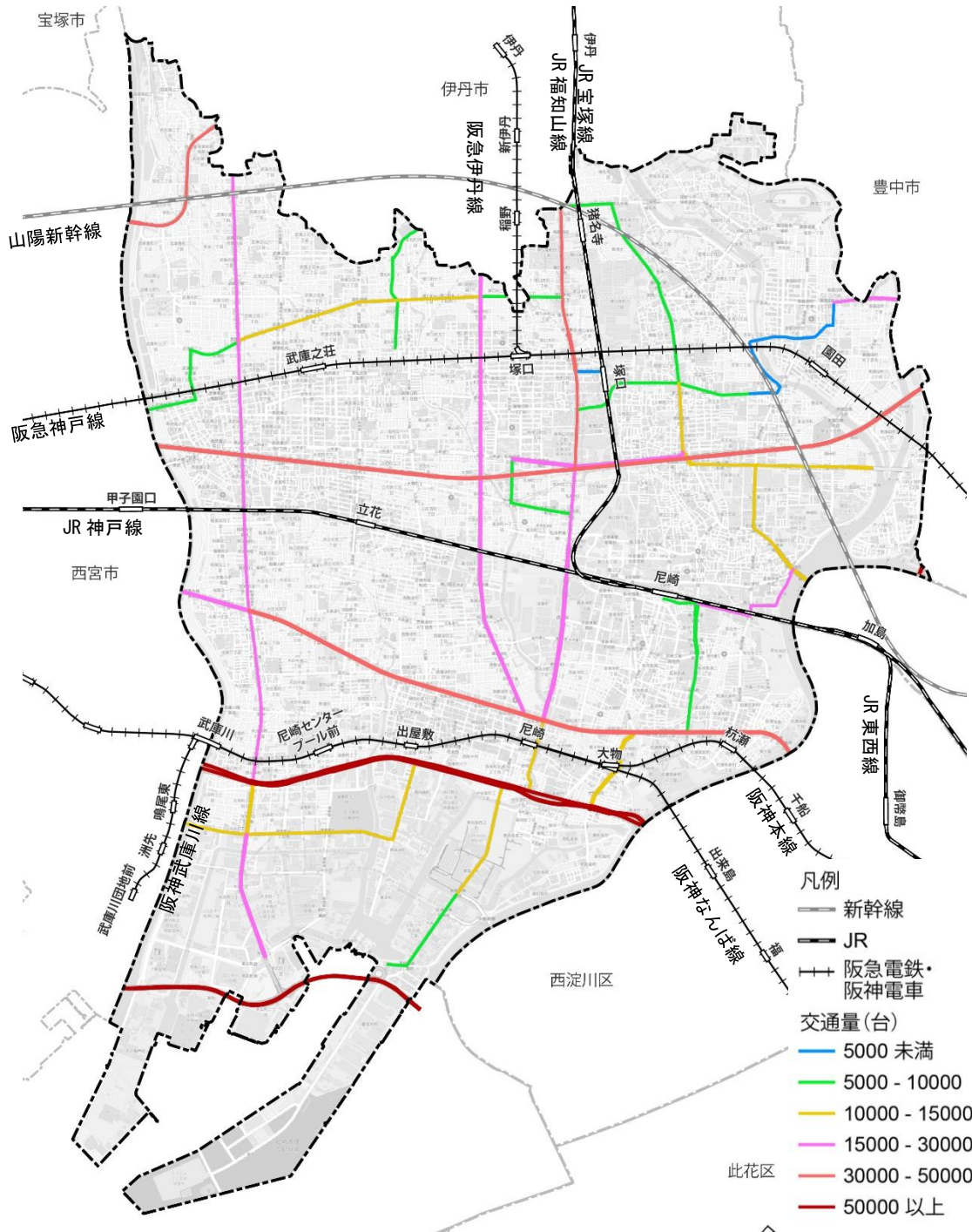
図 1.42 尼崎市内のタクシーの配置車両数

1.4 交通とまちづくり

1.4.1 道路交通インフラ

1) 交通量

- 市内道路網の多くは、5,000台/日以上交通量となっている。
- 東西方向の道路は交通量が多く、50,000台/日以上道路もある。



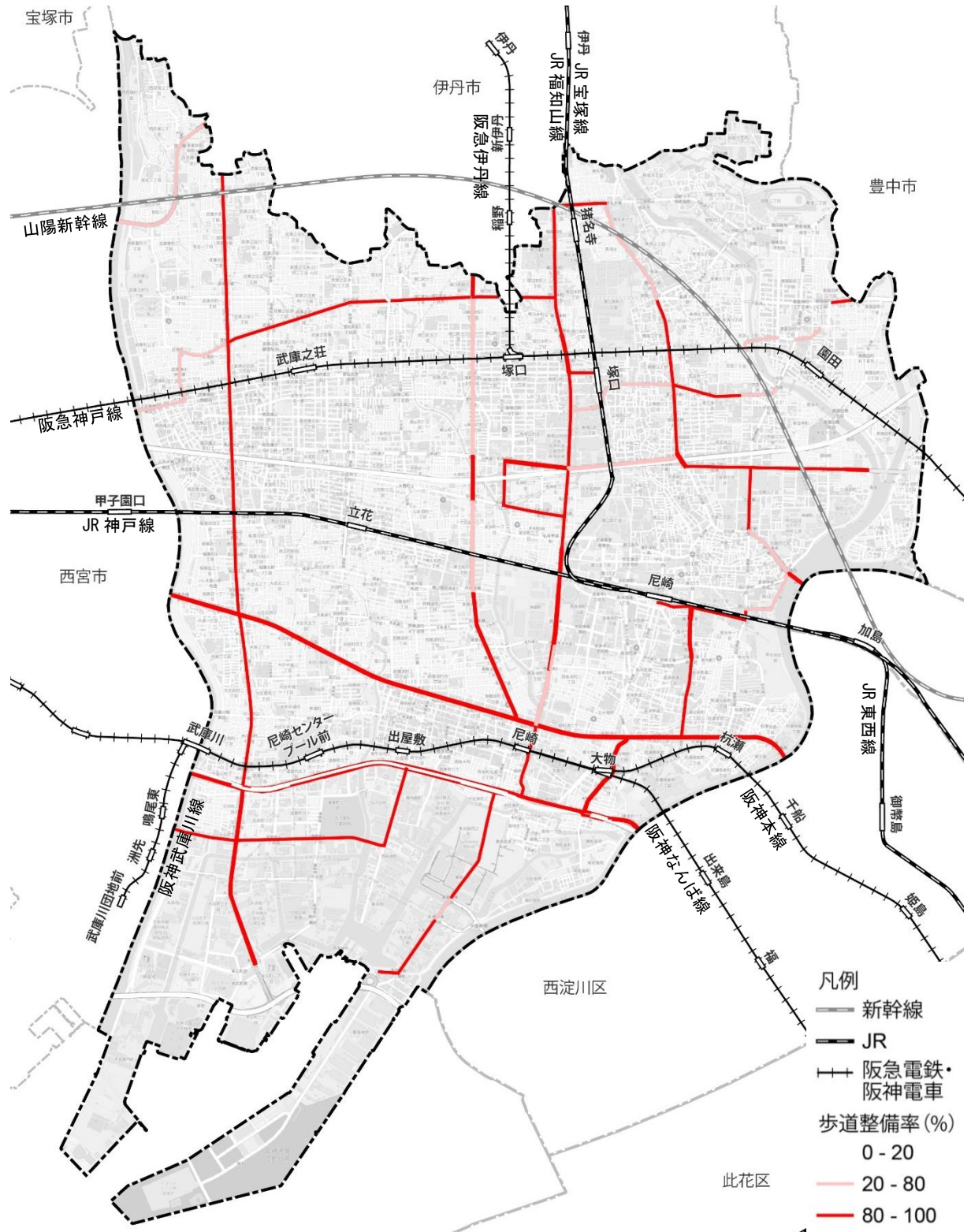
出典) 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査、国土数値情報、地理院地図を加工して作成

※全国道路・街路交通情勢調査の一般交通量調査は、高速自動車国道、都市高速道路、一般国道、都道府県道・指定市 の一般市道の一部が調査対象

図 1.43 交通量図

2) 歩道整備状況

- 歩道整備率は概ね 8 割以上だが、一部 8 割未満となっている箇所もある。

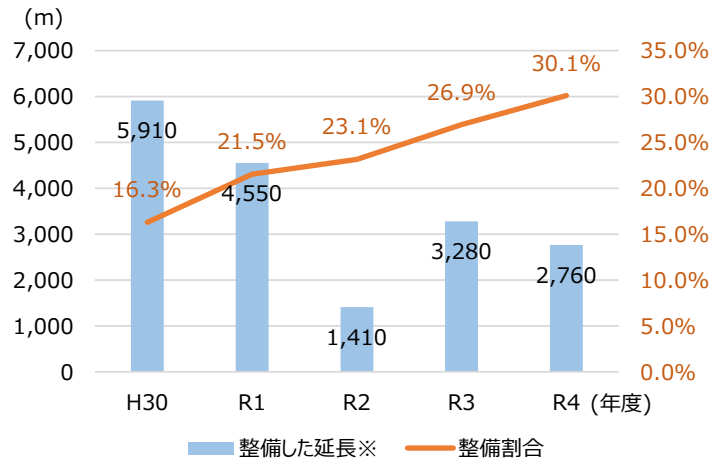


出典) 令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査、国土数値情報、地理院地図を加工して作成

図 1.44 歩道整備率

3) 自転車走行環境整備状況

- 自転車走行環境は年々整備が進められ、整備割合は増加しているものの令和4年度でも約3割となっている。



※整備した延長には国道県道を含む

図 1.45 自転車走行環境の整備割合

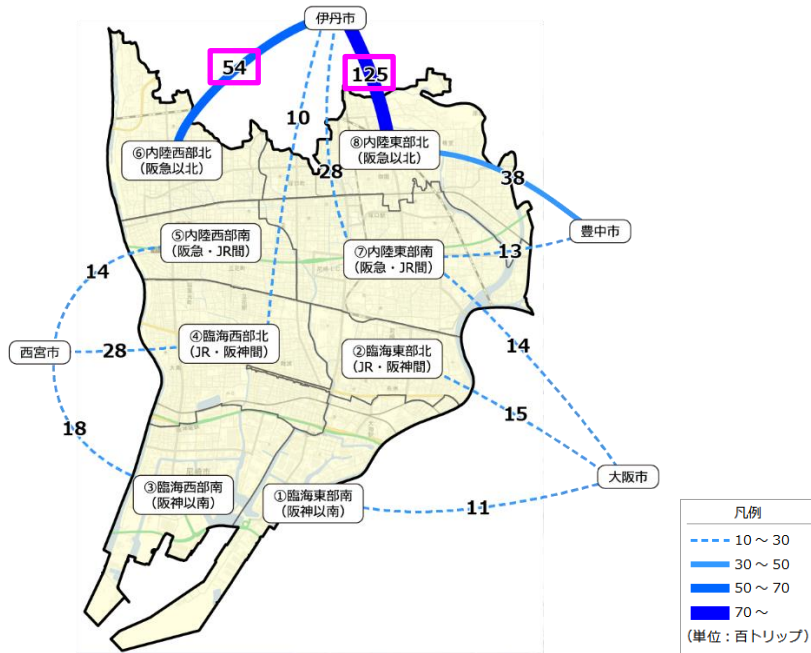


図 1.46 自転車ネットワーク図

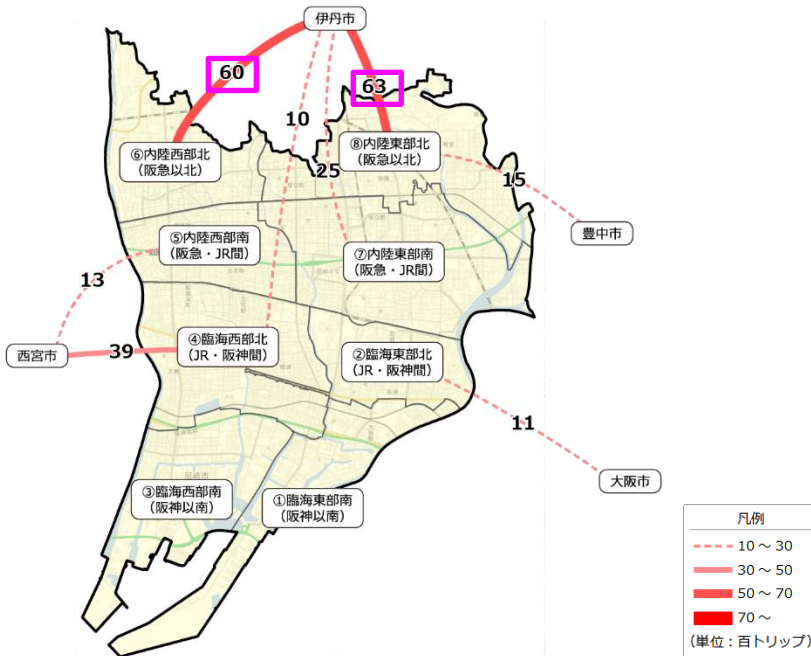
4) 自転車による移動状況

- 尼崎市内部と市外との移動は、伊丹市との移動が多くなっている。
- 市内の移動は、平日・休日ともに南北の移動が多くなっている。

【平日】



【休日】

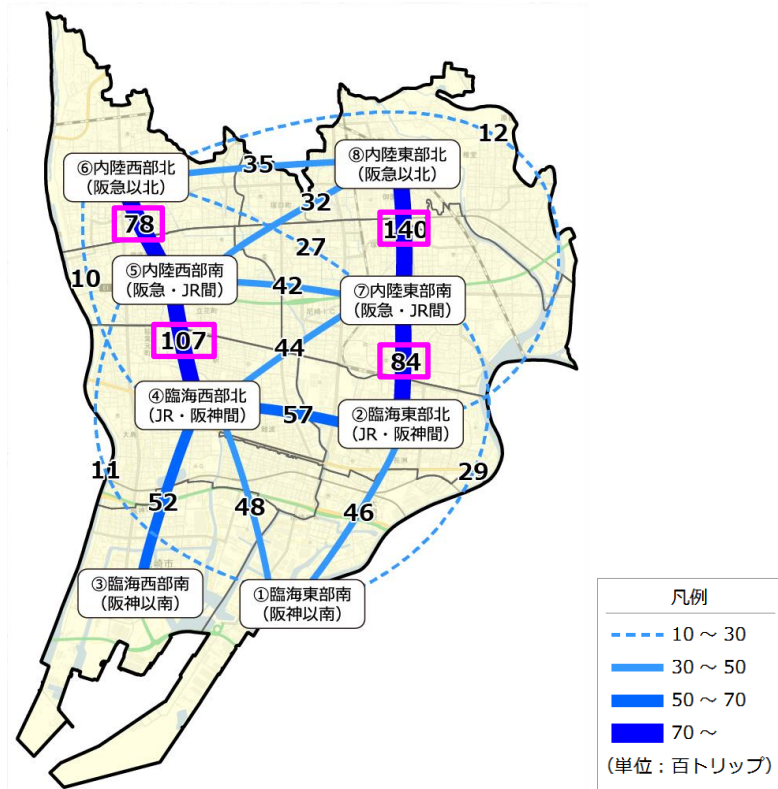


出典) 第6回近畿圏パーソントリップ調査、地理院地図を加工して作成

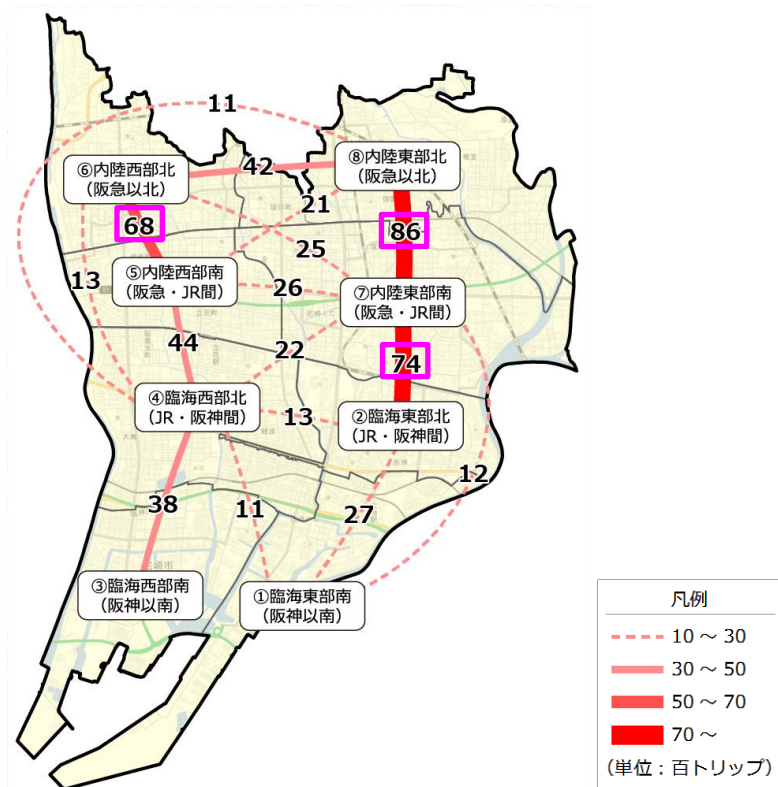
※10百トリップ以上を表示

図 1.47 尼崎市内部と市外との移動(自転車)

【平日】



【休日】

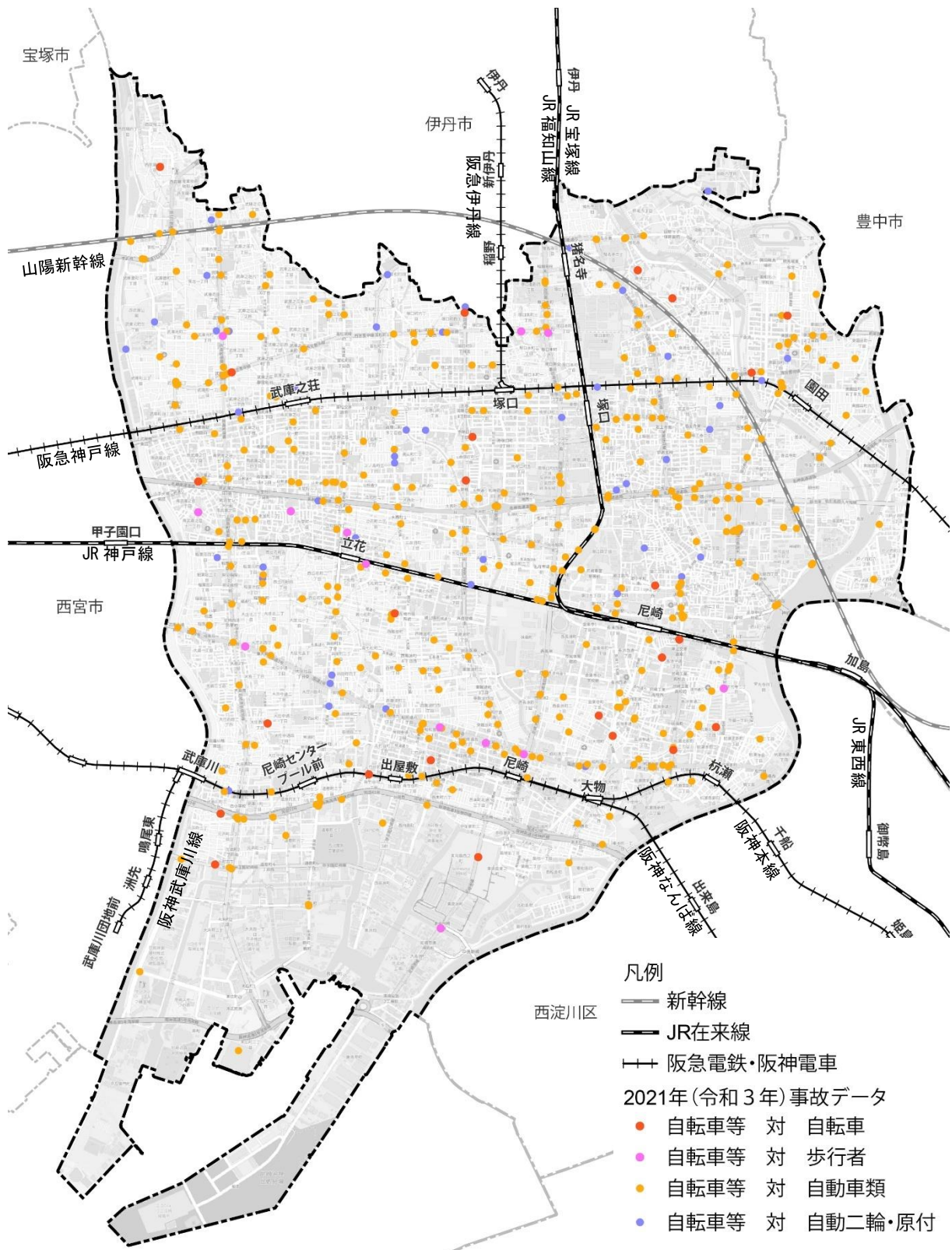


※10百トリップ以上を表示

出典) 第6回近畿圏パーソントリップ調査、地理院地図を加工して作成
 図 1.48 尼崎市内の移動(自転車)

5) 自転車事故分布図

- 自転車の事故は対自動車類が多くなっている。
- 発生箇所は幹線道路だけでなく、地域内道路でも多数発生している。

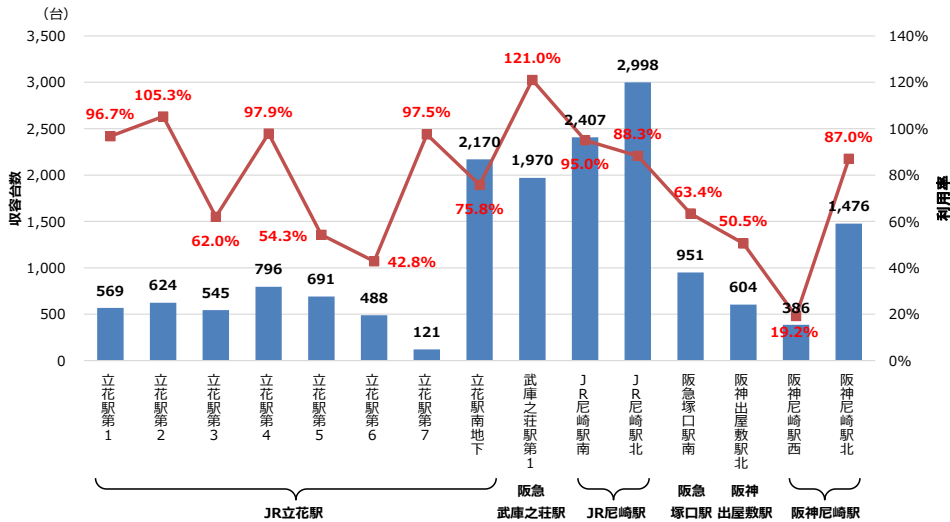


出典) 令和3年交通事故統計情報のオープンデータ、国土数値情報、地理院地図を加工して作成

図 1.49 自転車関連事故状況図

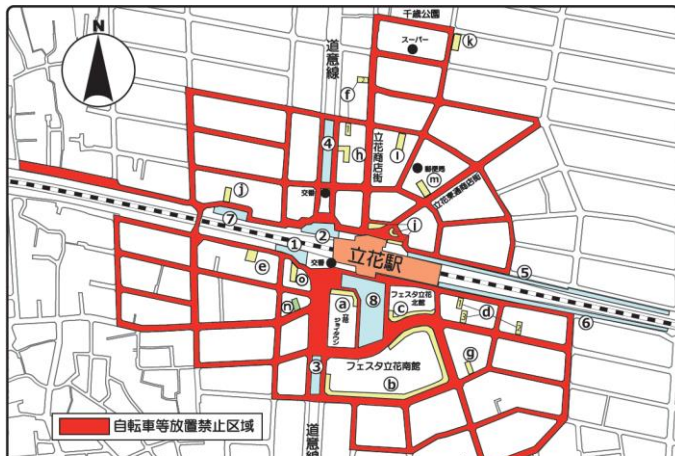
6) 市立駐輪場利用率

- 阪急武庫之荘駅、立花駅の一部駐輪場では、収容台数に対して、利用率が100%を超えている。
- 立花駅では、駐輪場の立地等に応じて、定期利用・一時利用、料金設定の差別化を図っているが、駐輪場による格差が大きい状況にある。
- 市立駐輪場は、需給バランスに余裕がある駐輪場もある。中でも立花駅は、駐輪場の立地に応じて今後は利用しやすいなど質の向上を図ることが考えられる。



出典) 尼崎市資料

図 1.50 市立駐輪場の収容台数と利用率(令和5年4月データ)



駐輪場利用料金等一覧表

| 記号 | 施設の名称 | 利用種別 | 利用料金 | |
|----|--------------|------|---------------|--------|
| | | | 自転車 | 原付 |
| ① | 立花駅第1 自転車駐輪場 | 定期利用 | 1か月 2,100円 | |
| | | 一時利用 | 1日1回 150円 | |
| ② | 立花駅第2 自転車駐輪場 | 定期利用 | 1か月 2,100円 | |
| | | 一時利用 | 1日1回 150円 | 300円 |
| ③ | 立花駅第3 自転車駐輪場 | 定期利用 | 1か月 2,100円 | 2,500円 |
| | | 一時利用 | 1日1回 150円 | 7,100円 |
| ④ | 立花駅第4 自転車駐輪場 | 定期利用 | 1か月 1,700円 | |
| | | コイン式 | 1時間 1日1回 150円 | |

| 記号 | 施設の名称 | 利用種別 | 利用料金 | |
|----|---------------|------|------------|--------|
| | | | 自転車 | 原付 |
| ⑤ | 立花駅第5 自転車駐輪場 | 定期利用 | 1か月 800円 | 1,700円 |
| | | | 1か月 1,500円 | 2,900円 |
| | | | 3か月 4,200円 | 8,200円 |
| ⑥ | 立花駅第6 自転車駐輪場 | 定期利用 | 1か月 1,500円 | 1,700円 |
| | | | 3か月 4,200円 | 4,800円 |
| | | | 3か月 5,900円 | 7,100円 |
| ⑦ | 立花駅第7 自転車駐輪場 | 定期利用 | 1か月 1,500円 | 2,500円 |
| | | 一時利用 | 1日1回 150円 | |
| ⑧ | 立花駅南地下 自転車駐輪場 | 定期利用 | 1か月 2,100円 | |
| | | 一時利用 | 1日1回 150円 | |

駐輪場利用料金等一覧表

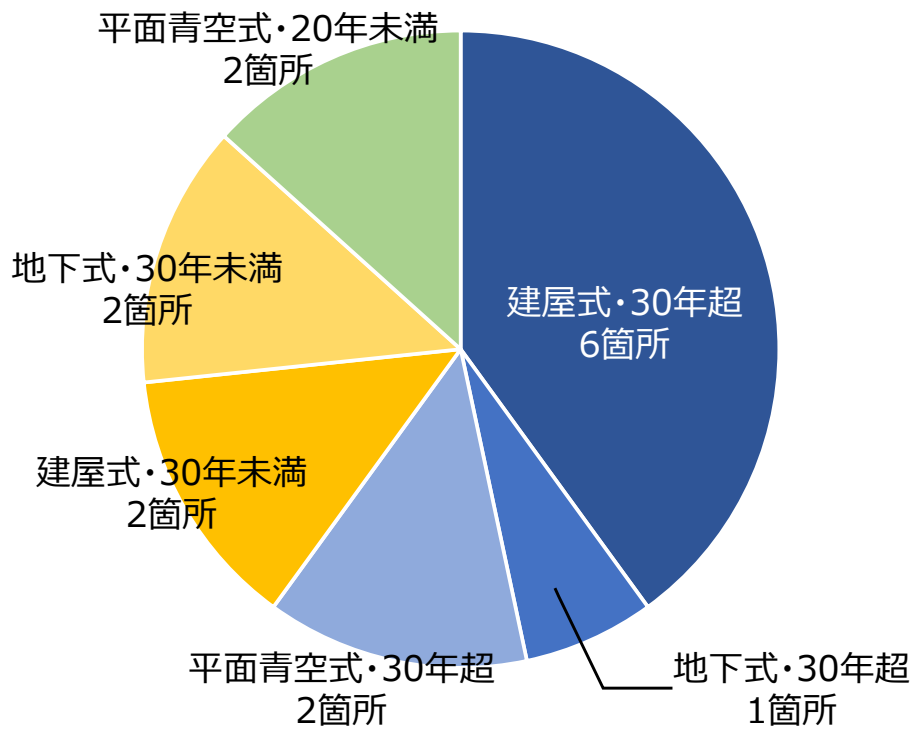
| 記号 | 施設の名称 | 利用種別 | 利用料金 | |
|----|--------------------|------|------------|------------|
| | | | 自転車 | 原付 |
| Ⓐ | エコステーション21 立花駅前駐輪場 | コイン式 | 2時間 無料 | 6時間毎200円 |
| | | コイン式 | 24時間毎150円 | |
| Ⓑ | エコステーション21 フェスタ立花A | コイン式 | 2時間 無料 | 6時間毎200円 |
| | | コイン式 | 24時間毎150円 | 24時間毎250円 |
| Ⓒ | エコステーション21 フェスタ立花B | コイン式 | 2時間 無料 | 6時間毎200円 |
| | | コイン式 | 24時間毎150円 | 24時間毎250円 |
| Ⓓ | エコステーション21 フェスタ立花C | コイン式 | 2時間 無料 | 6時間毎200円 |
| | | コイン式 | 24時間毎150円 | 6時間毎300円 |
| Ⓔ | 立花駅前駐輪場 | No.1 | 10時間まで100円 | 12時間毎200円 |
| | | No.2 | 24時間毎100円 | 12時間毎200円 |
| | | No.3 | 12時間まで100円 | 12時間毎200円 |
| Ⓕ | 立花駅前駐輪場No.4 | コイン式 | 12時間まで100円 | 12時間毎200円 |
| | | コイン式 | 10時間まで100円 | 12時間毎200円 |
| Ⓖ | 立花北駐輪場 No.1 No.2 | コイン式 | 6時間まで100円 | 12時間毎200円 |
| | | コイン式 | 6時間毎50円 | |
| Ⓗ | ParkWin 立花南駐輪場 | コイン式 | 12時間毎100円 | |
| | | コイン式 | 6時間まで100円 | 48時間まで150円 |
| Ⓙ | JR立花駅北 自転車駐輪場 | コイン式 | 8時間まで160円 | 24時間毎300円 |
| | | コイン式 | 24時間毎100円 | 12時間毎100円 |
| ① | 立花北駅前駐輪場 No.3 | コイン式 | 6時間まで100円 | 24時間毎150円 |
| | | コイン式 | 24時間毎100円 | 12時間毎100円 |
| Ⓚ | サイクルドットコム 立花東2丁目 | 定期利用 | 1か月 1,500円 | |
| | | 定期利用 | 1日100円 | 24時間再貸金 |
| ② | サイクルドットコム 立花南1丁目第2 | 定期利用 | 8時間まで100円 | 24時間まで150円 |
| | | 定期利用 | 24時間毎150円 | 24時間毎150円 |
| Ⓛ | 立花駅前駐輪場No.1 | 定期利用 | 24時間まで150円 | 24時間毎200円 |
| | | 定期利用 | 12時間毎100円 | 12時間毎100円 |
| Ⓜ | 立花月極駐輪場 | 定期利用 | 1か月 1,500円 | |
| | | 定期利用 | 10時間まで100円 | 12時間毎50円 |
| Ⓨ | 立花駅前駐輪場No.5 | 定期利用 | 10時間まで100円 | 12時間毎50円 |
| | | 定期利用 | 10時間毎50円 | |

出典) 立花駅周辺駐輪場マップ

図 1.51 立花駅周辺の市営駐輪場位置図と料金

7) 駐輪場設置後経過年数

- 市立駐輪場は、整備後 30 年を経過した駐輪場が 9 箇所ある。



出典) 尼崎市資料

図 1.52 市立駐輪場の設置後経過年数

8) 放置自転車の状況

- 放置自転車は経年的に大幅に減少している。
- これは、近年の民間駐輪場の整備や市の放置自転車等対策が寄与していると推察される。

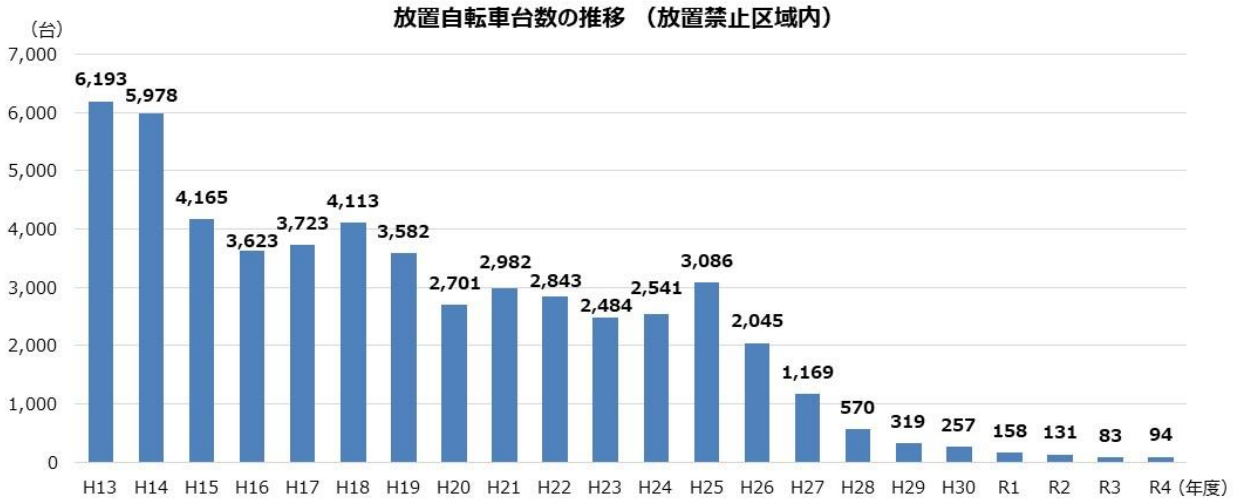


図 1.53 放置自転車台数の推移

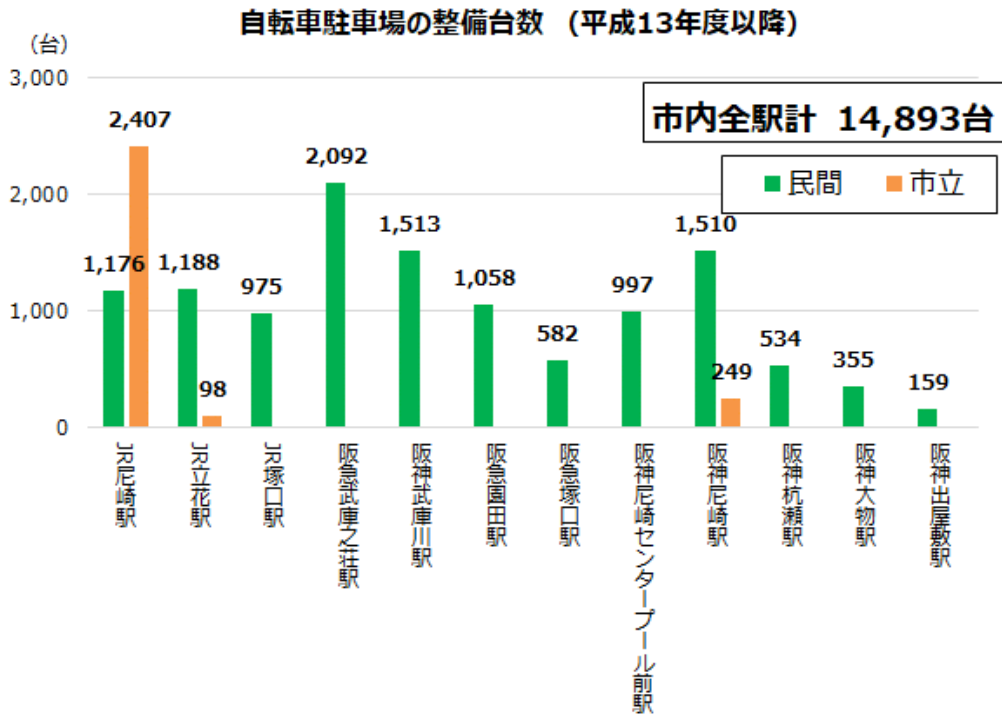
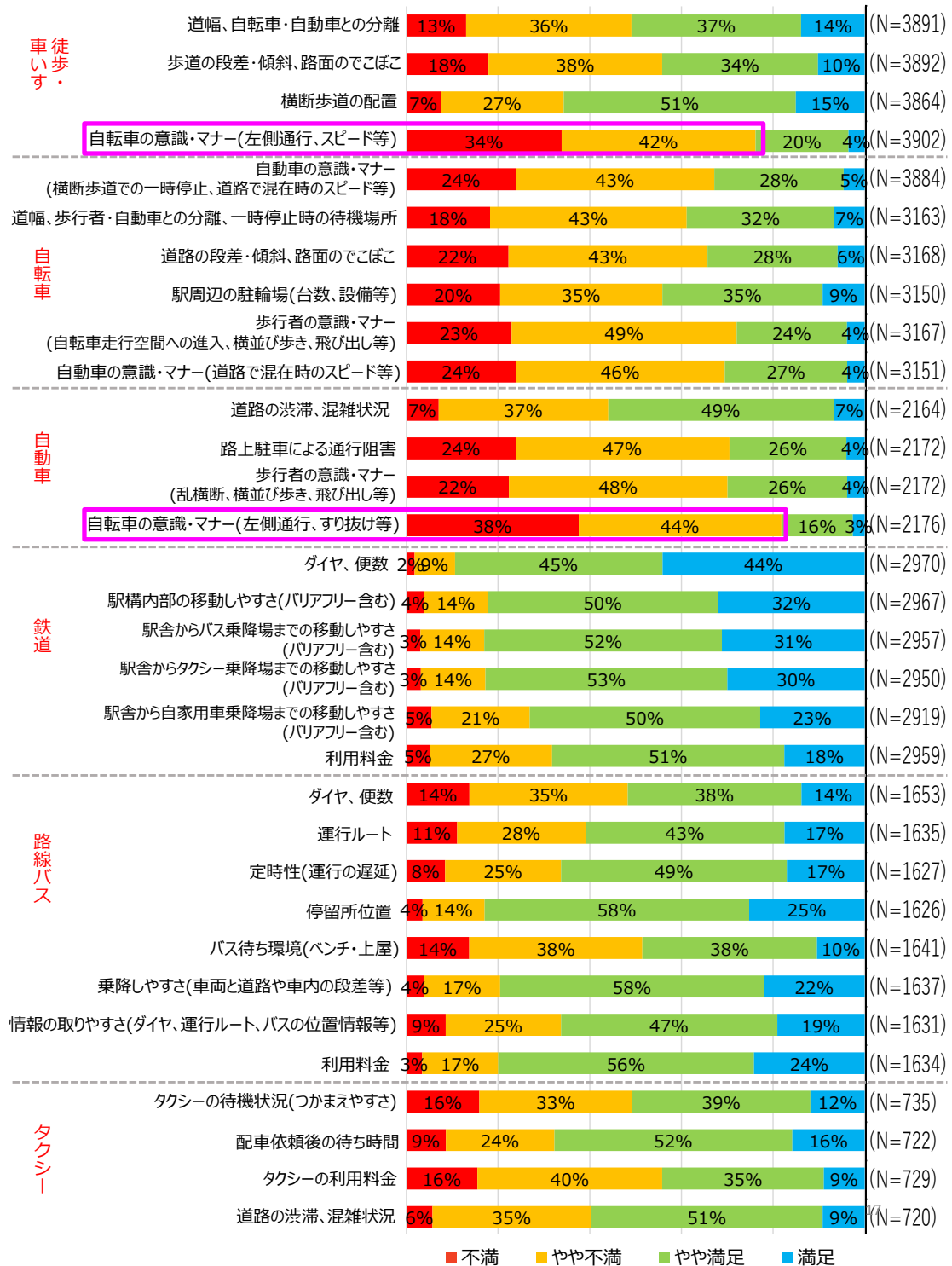


図 1.54 自転車駐車場の整備台数

1.4.2 市民の意識

1) 交通に対する満足度(市民アンケート結果)

- 徒歩・車いす、自転車、自動車利用者の満足度は全体的に低く、中でも徒歩・車いす及び自動車利用者の自転車の意識・マナーに対する満足度は「不満」「やや不満」が約8割と低くなっている。









出典) 令和5年 市民アンケート調査結果

図 1.55 交通に対する満足度

2) プラットフォームでの主な意見

- 各地域課が主催するプラットフォームにおいて市民等から得られた意見をもとに、各年代別に交通に関する課題や要望を整理した。

| | | | | |
|----|---------|---|---|---|
| 市民 | 幼児 |  | <ul style="list-style-type: none"> • 幼稚園へ行くときに自転車の後ろに乗せてもらうけど、道がボコボコしてるからお尻が痛くなるんだ。ママが自転車でこけたときは、僕もケガをして痛かったよ。幼稚園の前の歩道が無くて、車や自転車がなくて怖いよ。 | |
| | 小学生 |  | <ul style="list-style-type: none"> • 学校の帰り道に学童へ行くのに、歩道を歩いていると自転車がぶつかりそうで怖いよ。 • 横断歩道は渡ろうとしても、車がなかなか停まってくれないんだ。 | |
| | 高校生・大学生 |  | <ul style="list-style-type: none"> • 通学するときは自転車を使ってるけど、自転車で逆走してくる人がいたり、曲がり角で猛スピードで飛び出してくる人がいてぶつかりそうになったり、何度も怖い思いをしたよ。 • 歩道はあるけど植木のスペースもあって、自転車では走りにくいと感じることがあるんだ。 | |
| | 社会人 |  | <ul style="list-style-type: none"> • 行きたい経路にバスがなく、急いでいるときにヒッチハイクをして目的地まで向かったことがある。バスを増やすより、人情の町である尼崎らしさとして、ライドシェアを活用してみるのはいかがでしょうか。 | |
| | 子育て層 |  | <ul style="list-style-type: none"> • ベビーカーでバスに乗ろうとすると、雨の日は特に折りたたむのが大変。最近のバス停には屋根がない。 • 子どもと自転車で移動するときは、何度も後ろを振り返って危ない行動をしてないか声をかけて、冷や冷やししながら移動してます。 | |
| | |  | <ul style="list-style-type: none"> • 尼っ子リンリンロードもあるけど、子どもと一緒に安全にサイクリングを楽しめるルートがもっとあると良いな。平坦な地形を活かして欲しい。 | |
| | 高齢者 |  | <ul style="list-style-type: none"> • 膝が悪くなってきて歩くのは厳しいから自転車を使ってるけど、いずれ自転車も乗れなくなったら…鉄道駅もバス停も離れてるし、買物が不便になるから心配。 • バスの運転手不足もあるし、便数増加は将来的に難しそう。オンデマンドバスなどもっと効率的な方法を考えるべきだと思う。 | |
| | 障害者 |  | <ul style="list-style-type: none"> • バスに乗ろうと思って行ってみたらバス停まで階段しかなく、仕方がないからタクシーを利用したけど、毎回になると出費が大変。バス停までの経路をバリアフリーにしてほしいし、この先階段といった事前の情報が欲しい。 | |
| | 来訪者 | 観光客 |  | <ul style="list-style-type: none"> • 阪神尼崎駅周辺には行ったけど、そこから他の観光スポットに行きづらい。 • 尼崎 21 世紀の森や元浜緑地など、遊びに行きたい施設がたくさんあるのに車が無い人はアクセスしづらいなあ。 |
| | | 通勤者 |  | <ul style="list-style-type: none"> • 自転車通勤をしているけど、自転車のマナーが気になってる。意識啓発のためにも、大人・子ども両方のための自転車教室があるといいな。 |

1.4.3 シェアリングの普及

1) シェアサイクルの状況

- シェアサイクルポートは市内で 83 箇所と、令和 4 年度に大幅な拡充が図られたが、武庫地区は 4 箇所にとどまるなど地域によって偏りが見られる。

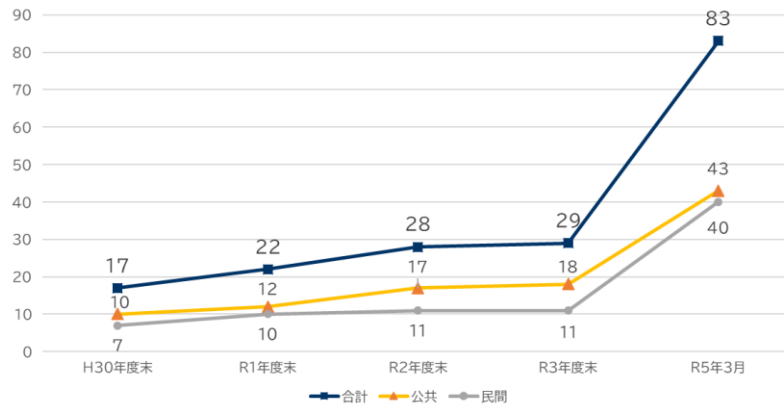
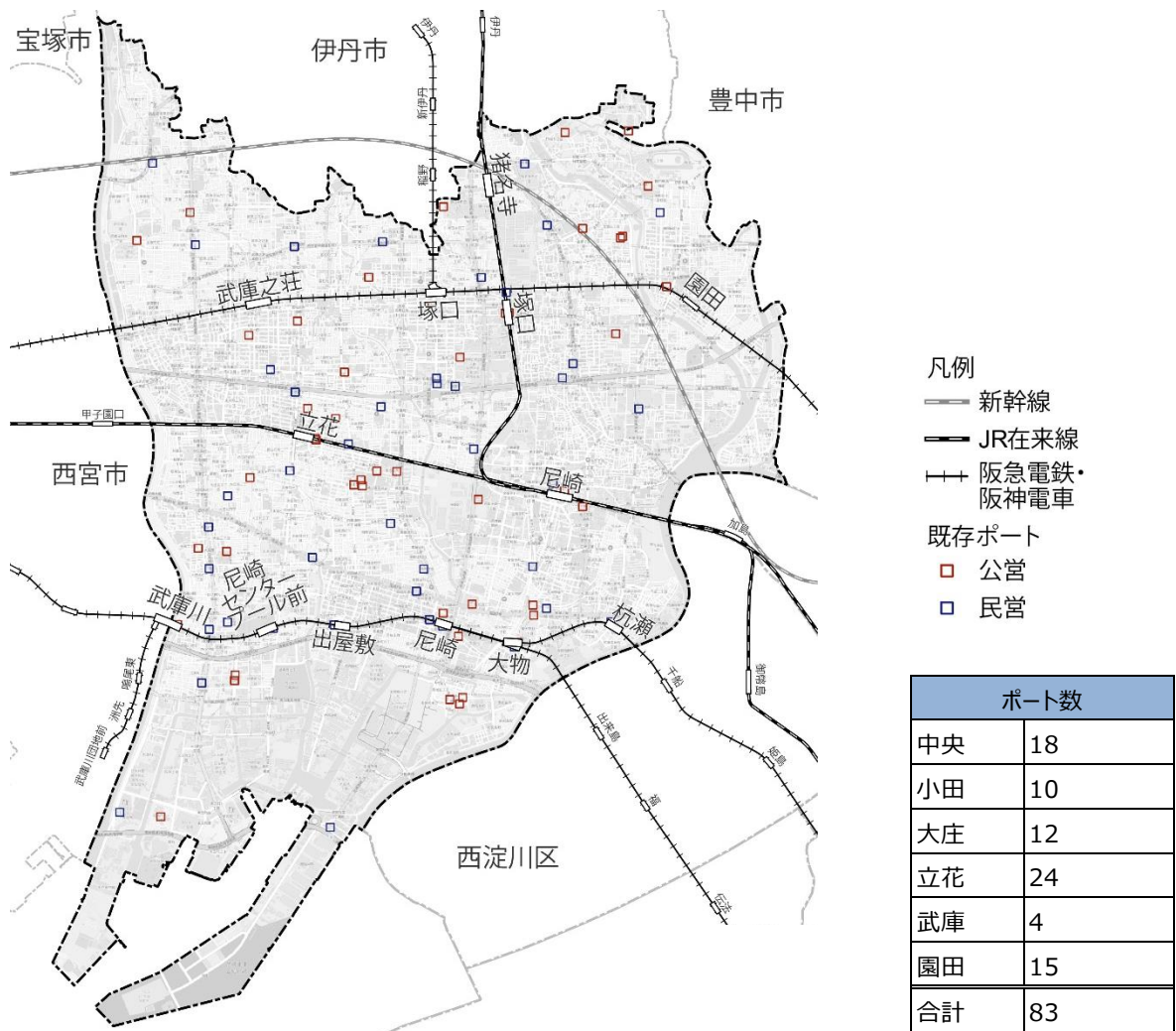
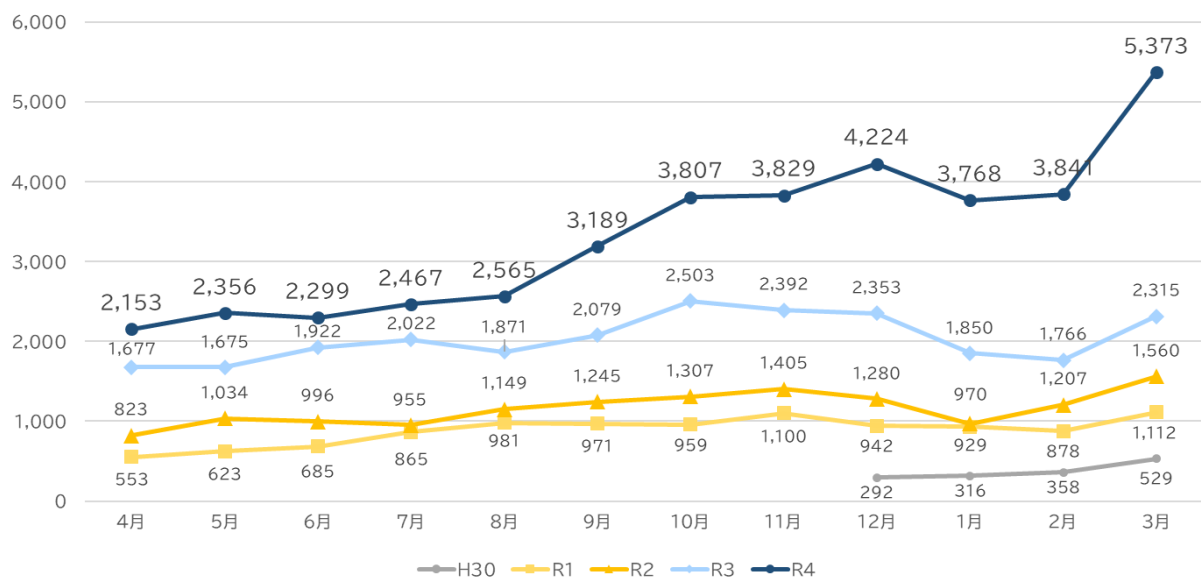


図 1.56 市内のシェアサイクルポート数の推移



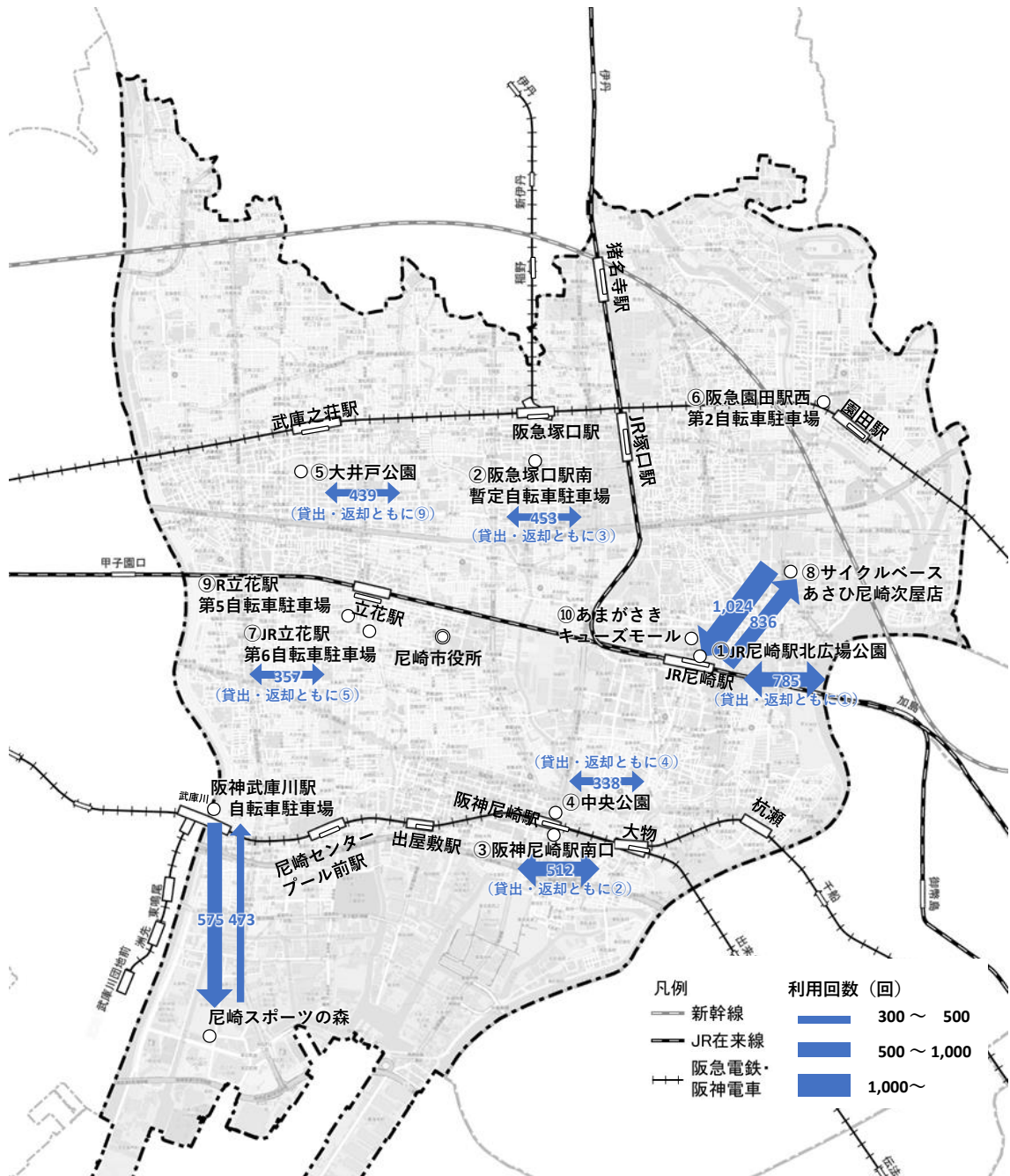
出典) 令和 5 年(2023 年)10 月時点 OpenStreet(株) 資料、地理院地図を加工して作成
 図 1.57 市内のシェアサイクルポート設置箇所(令和 5 年(2023 年)10 月時点)

- ポート数の増加に伴い、利用者も増加傾向となっており、令和5年3月には5,373人（1日当たり約170人）が利用している。
- 利用が多いポートは鉄道駅が多く、利用経路はJR 尼崎駅～サイクルスペースあさひ尼崎次屋店や武庫川駅～尼崎スポーツの森などが多く利用されていることから、鉄道駅からのラストワンマイルなどに利用されていると推察される。



出典) OpenStreet (株) 資料

図 1.58 市内のシェアサイクル利用者数の推移



出典) OpenStreet (株) 資料

図 1.59 シェアサイクル利用経路(令和 5 年(2023 年)1 月末時点、利用回数上位 10 経路)

表 1.3 利用が多いポート(令和 5 年(2023 年)1 月末時点)

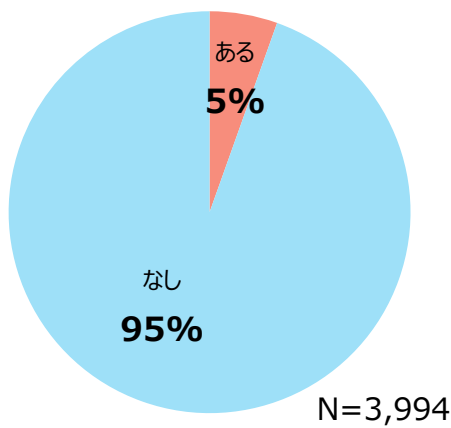
| 順位 | ポート名 | 貸出・返却回数 |
|----|-----------------|---------|
| 1 | JR尼崎駅北広場公園 | 11,507 |
| 2 | 阪急塚口駅南暫定自転車駐車場 | 6,004 |
| 3 | 阪神尼崎駅南口 | 5,956 |
| 4 | 中央公園 | 5,687 |
| 5 | 大井戸公園 | 4,820 |
| 6 | 阪急園田駅西第2自転車駐車場 | 4,688 |
| 7 | JR立花駅第6自転車駐車場 | 4,467 |
| 8 | サイクルベースあさひ尼崎次屋店 | 3,821 |
| 9 | JR立花駅第5自転車駐車場 | 3,744 |
| 10 | あまがさきキューズモール | 3,267 |

出典) OpenStreet (株) 資料

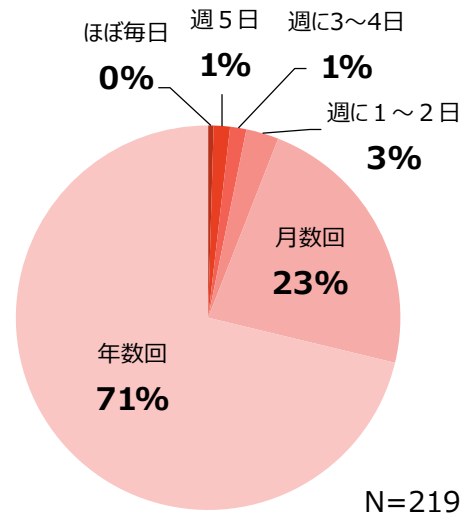
2) 自転車レンタルサービスの利用状況・意向(市民アンケート結果)

- 自転車レンタルサービスを利用したことがある人は5%にとどまっており、利用する人も利用頻度は年数回が7割以上と低い水準にある。
- 今後利用しても良いと思える条件は「貸し借りする場所」「利用料金」「借りたいときに借りることができる、返却したいときに返却できる」が約半数を占めている。

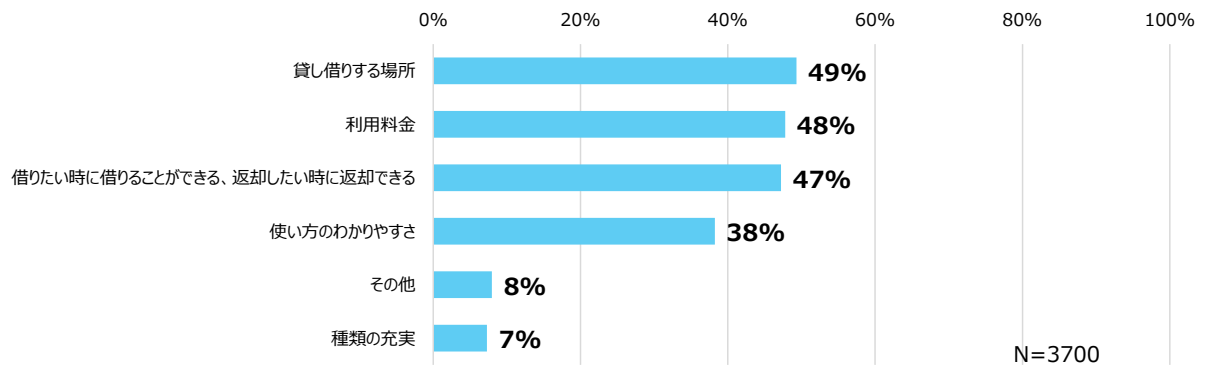
【市内の自転車レンタルサービス利用有無】



【利用頻度】※利用している場合



【今後利用してもよいと思える条件(複数回答可)】



出典) 令和5年 市民アンケート調査結果

図 1.60 自転車レンタルサービスの利用状況・意向

3) EV カーシェアリングの状況

- 尼崎市では令和5年度から市有地を活用し、民間事業者と連携してEVカーシェアリングを実施しているが、稼働率が低く採算性が課題となっている。

| サービス名 | 施設名（所在地） | 設置車種 | 備考【サービス開始日】 |
|-------------------|--------------------------------------|-------------------|--|
| NISSAN e-シェアモビ | アミング潮江ウエスト 地下1階駐車場 （潮江1丁目16-1） | 日産・サクラ （Gグレード） | 午後11時30分～翌日午前8時30分まで 入出庫不可 【令和5年8月10日からサービス開始】 |
| | アミング潮江プラスト 地下1階駐車場 （潮江1丁目4-5） | 日産・リーフ （Gグレード） | 24時間営業 【令和5年8月10日からサービス開始】 |
| | フェスタ立花南館 4階駐車場 （七松町1丁目3） | 日産・サクラ （Gグレード） | 午後11時30分～翌日午前6時まで 入出庫不可 【令和5年8月10日からサービス開始】 |



日産・サクラ（航続距離：180 km）



日産・リーフ（航続距離：322 km）

図 1.61 EVカーシェアサービス・ステーションの概要（令和6年（2024年）1月時点）

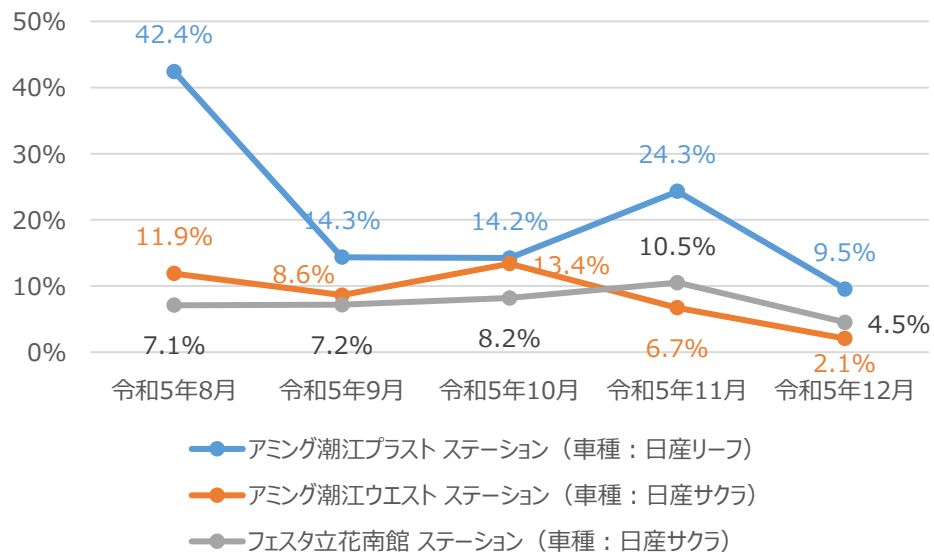
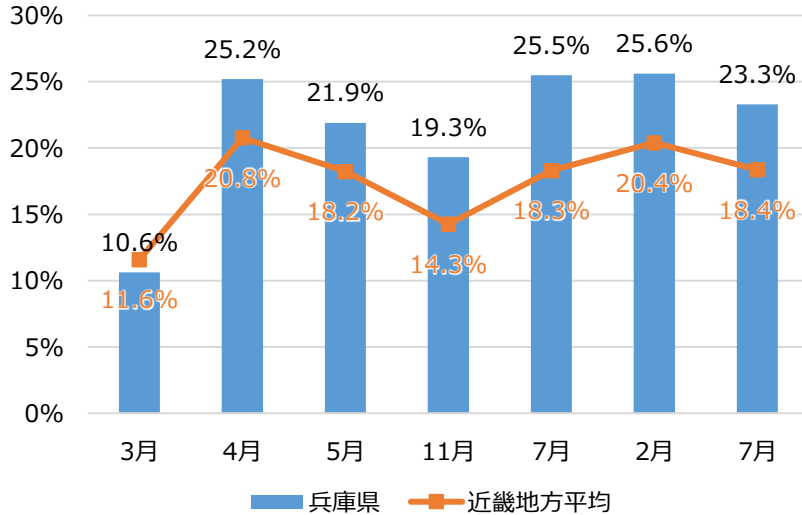


図 1.62 EVカーシェアサービス・ステーションの稼働率

1.4.4 駅周辺の特徴を活かしたまちづくり

1) 新型コロナ危機とニューノーマルによる変化(テレワーク実施状況)

- 兵庫県のテレワーク実施率は、近畿地方平均と比較して高い傾向にある。



※近畿地方：京都府・大阪府・滋賀県・兵庫県・奈良県・和歌山県・三重県

出典) パーソル総合研究所「新型コロナウイルス対策によるテレワークへの影響に関する調査」

図 1.63 テレワーク実施率(令和2年(2020年)3月～令和4年(2022年)7月)

2) 外出頻度の変化(パーソントリップ補完調査結果)

- 日常的な活動・非日常的な活動ともに調査時点では感染拡大前より活動頻度が低下しており、収束後の見込みも感染拡大前の頻度には回復しない見込みとなっている。

<日常的な活動:通勤・通学>

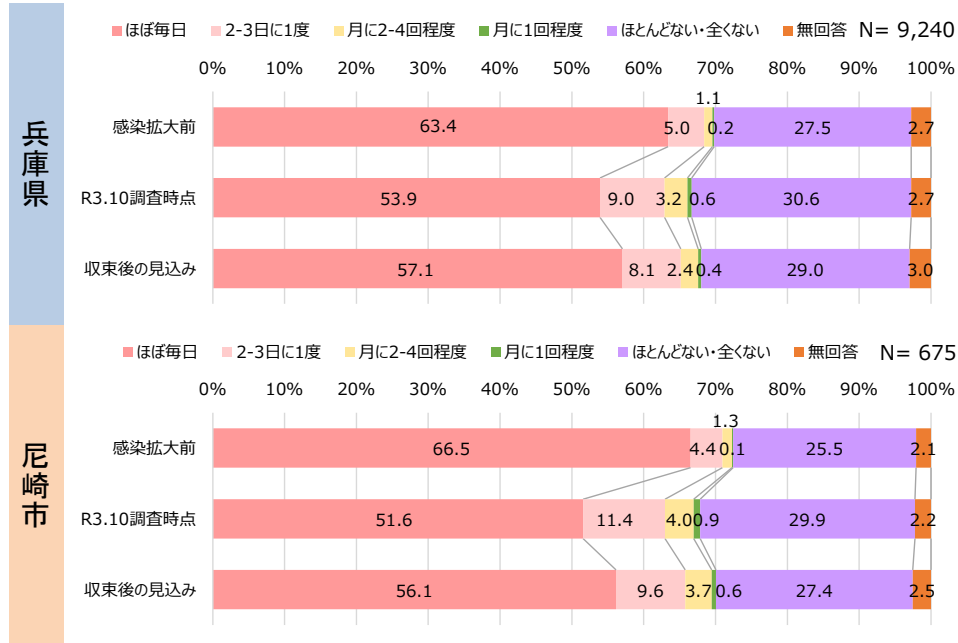


図 1.64 新型コロナの影響による外出頻度の変化(通勤・通学)

<日常的な活動:食品・日用品の買物>

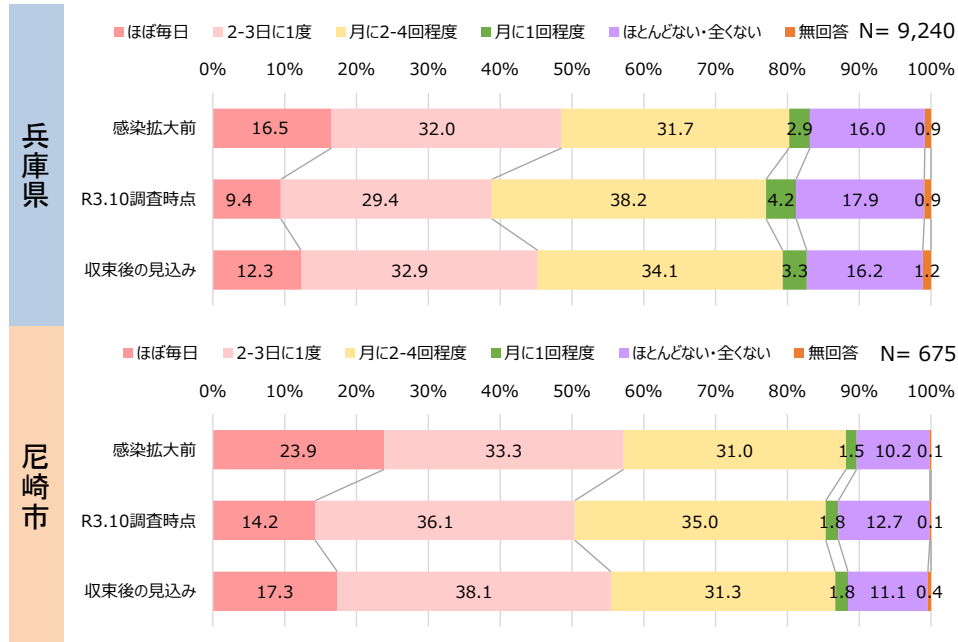


図 1.65 新型コロナの影響による外出頻度の変化(食品・日用品の買物)

出典) 第6回近畿圏パーソントリップ調査(補完調査)

注) 調査対象者へ①~③で外出状況の変化を調査

- ①感染拡大前(令和元年(2019年)12月以前)
- ②令和3年(2021年)10月調査時点(緊急事態宣言がなされておらず、陽性者数が一定程度減少した時期)
- ③収束後の見込み(自分の意思で自分の活動等を選択することができる状況)

＜非日常的な活動：日帰りでの観光・旅行＞

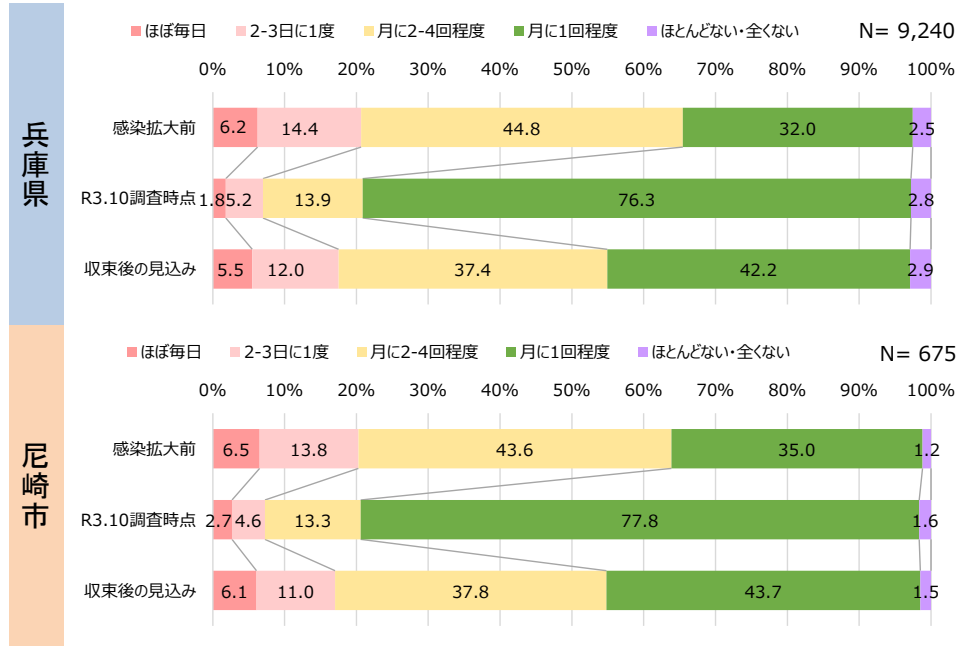


図 1.66 新型コロナの影響による外出頻度の変化(日帰りでの観光・旅行)

＜非日常的な活動：宿泊を伴う観光・旅行＞

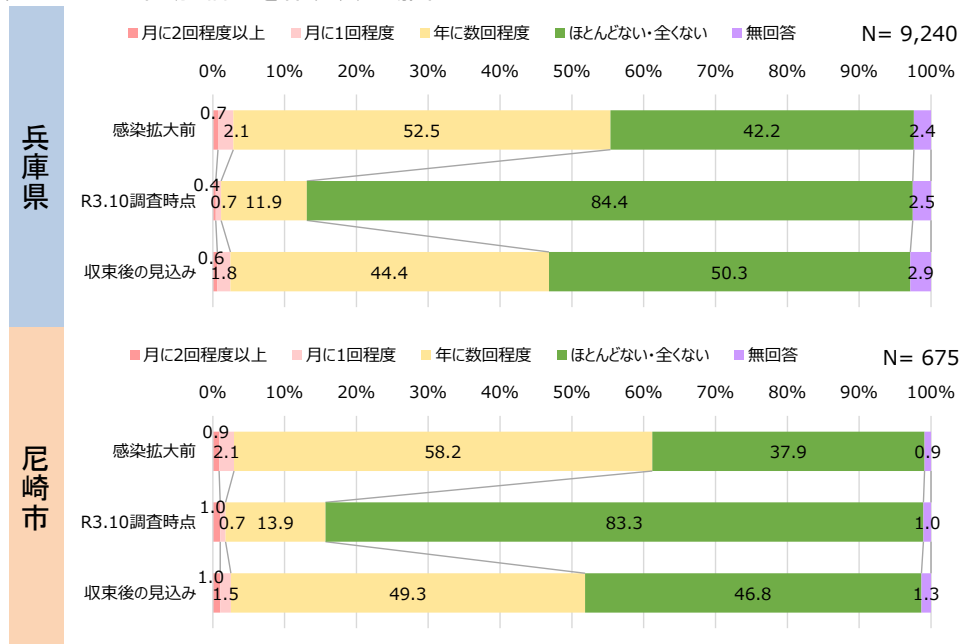


図 1.67 新型コロナの影響による外出頻度の変化(宿泊を伴う観光・旅行)

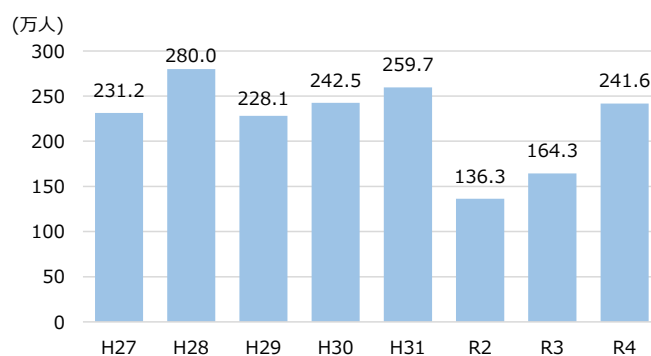
出典) 第6回近畿圏パーソントリップ調査(補完調査)

注) 調査対象者へ①～③で外出状況の変化を調査

- ①感染拡大前(令和元年(2019年)12月以前)
- ②令和3年(2021年)10月調査時点(緊急事態宣言がなされておらず、陽性者数が一定程度減少した時期)
- ③収束後の見込み(自分の意思で自分の活動等を選択することができる状況)

3) 観光入込客数

- 観光入込客数は令和 2 年に新型コロナウイルス感染症の影響で大きく減少したものの、回復傾向にある。

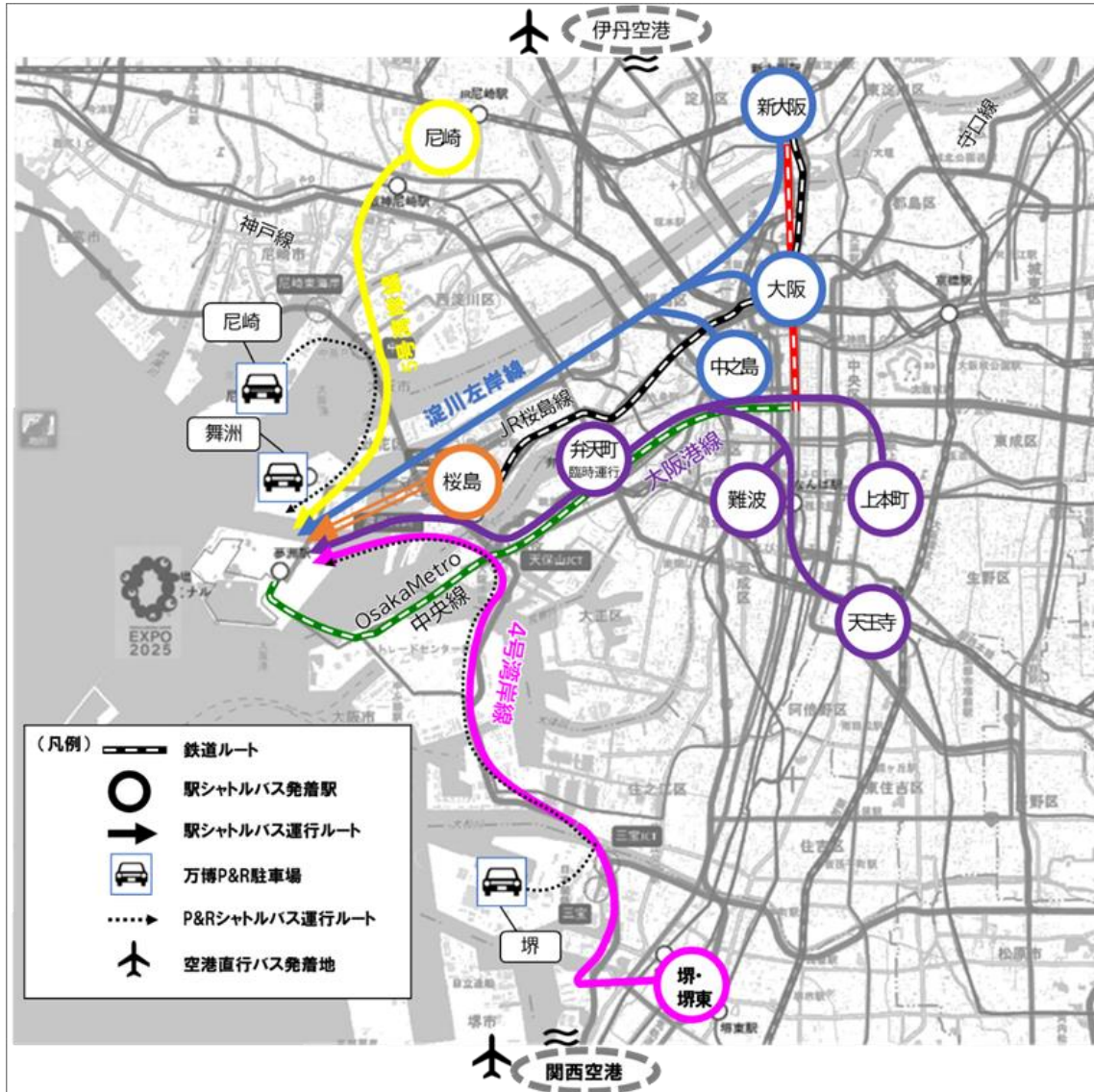


出典) 尼崎市資料

図 1.68 観光入込客数

4) 大阪・関西万博関連動向(万博協会資料、県資料)

- 大阪・関西万博において、尼崎市内における駅シャトルバスの運行が検討されている。
- また、万博期間中に尼崎フェニックス事業用地の活用が検討されている。



出典) 2025年日本国際博覧会来場者輸送対策協議会
 「大阪・関西万博 来場者輸送具体方針(アクションプラン)」(令和5年(2023年)11月)
 図 1.69 主な来場者想定ルート

②万博会場外駐車場隣接地(尼崎フェニックス事業用地)の活用

(1)令和5年11月に万博会場外駐車場隣接地に空飛ぶクルマのデモ飛行用暫定ホートを開設。万博開幕期間中の空飛ぶクルマの2地点間運航(尼崎フェニックス事業用地〜万博会場)に向け、関係者間(※)で調整。
 ※博覧会協会、内閣官房、国土交通省、経済産業省、運航予定事業者、兵庫県



(2)万博期間中、1日最大1万人近い人が利用する会場外駐車場を、パークアンドライドの乗り換えだけで終わらせず、県内各地のグルメや体験メニュー等ひょうごの魅力を発信する「ひょうご万博楽市・楽座」を開催するための企画検討、事業者調整、会場整備を実施。

出典) 兵庫県「2025年大阪・関西万博に向けた兵庫のアクションプラン ver.3」(令和6年2月8日公表)

図 1.70 万博会場外駐車場隣接地(尼崎フェニックス事業用地)の活用

2章 目指す交通の将来像

2.1 第6次尼崎市総合計画(補足)

2.1.1 ありたいまちと施策体系

- 「第6次尼崎市総合計画」では、「ありたいまち」である「ひと咲き まち咲き あまがさき」の実現に向け、13の施策を設定している。

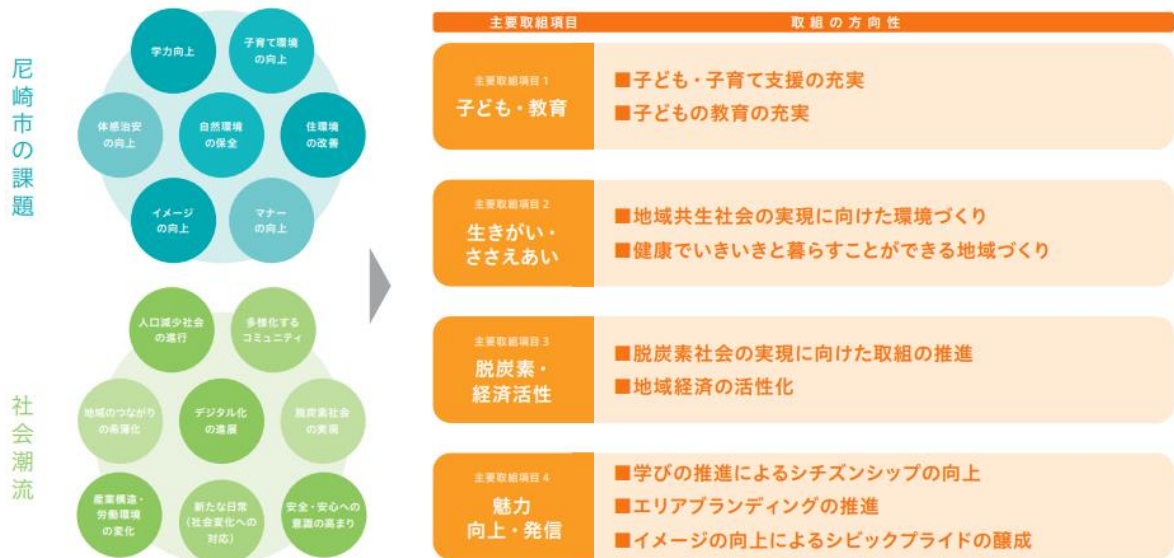


出典) 第6次尼崎市総合計画(令和5年(2023年)4月)

図 2.1 ありたいまちと施策体系

2.1.2 4つの主要取組項目

- 「第6次尼崎市総合計画」では、「ありたいまち」の実現に向けた13の施策を進めるとともに、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、4つの主要取組項目を設定している。



出典) 第6次尼崎市総合計画(令和5年(2023年)4月)

図 2.2 4つの主要取組項目

2.1.3 施策別の取組(交通に関する部分抜粋)

- 「第6次尼崎市総合計画」では、「ありたいまち」の実現に向け13の施策を進めるとともに、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、4つの主要取組項目を設定している。総合交通計画に関しては、「エリアブランディングの推進」が主要取組項目として設定されており、鉄道駅周辺を中心としたエリアごとの特色を生かすことが求められている。

表 2.1 ありたいまち(交通に関する部分抜粋)

| 施策 | 施策目標 | 施策の展開方向 | |
|-----------------|--|--|--|
| 9 生活安全 | 防犯、交通安全など身近な安全・安心が実感できるまちをめざします | <p>(1) 防犯、交通安全、消費生活での安心感の醸成</p> <p>① 地域の犯罪状況に応じた取組の推進 ② 時代の変化に応じた交通安全施策の推進 ③ 時代の変化に応じた消費者トラブルへの対応の充実</p> <p>(3) ルール遵守やマナー向上</p> <p>① ルール遵守やマナー向上についての現状把握及び効果的な事業の推進</p> | <p>(2) 自転車のまちづくりの推進</p> <p>① 自転車を活用した都市魅力に向けた事業の推進 ② 計画的かつ戦略的な自転車走行環境の整備 ③ 市立駐輪場の老朽化対策の推進 ④ 夜間、土日の迷惑駐輪対策の推進</p> |
| 11 地域経済・雇用就労 | 社会や時代の変化に柔軟に対応し、地域経済の持続的な発展を推進することで市民生活の向上をめざします | <p>(1) イノベーションの促進に向けた環境づくり</p> <p>① 脱炭素やSDGsなど成長分野への事業展開などに向けた産学公融ネットワークの強化 ② 新製品の開発やIoT化の導入の支援など、製造業などのイノベーションの促進支援 ③ スマートオフィス機能* (ハード) や創業塾(ソフト)などを活用した創業支援の充実による市内起業の促進</p> <p>(3) 雇用就労の充実</p> <p>① 企業、求職者のニーズに応じたきめ細やかな雇用就労支援 ② 労働者のスキルアップによる生産性の向上</p> | <p>(2) 地域経済の活性化や循環の促進</p> <p>① 「あま咲きコイン」を活用した地域商業の発展及びキャッシュレスの推進 ② 事業所訪問や産業団体・金融機関との連携による事業継続の促進支援の充実や減災対策への取組促進及び危機意識の醸成 ③ 市内産野菜「あまやさい」のPRなど市内農業者の営農環境の充実 ④ 生鮮食料品などの安定供給・取引の適正化</p> <p>(4) 観光振興による地域経済の活性化と魅力向上</p> <p>① 観光重点取組地域(尼崎城を含む城内地区、寺町、中央・三和商店街周辺)を中心とした観光地域づくりの推進</p> |
| 12 環境保全・創造 | 市民・事業者等と一体となって環境問題に取り組み、良好な環境を次の世代へ継承します | <p>(1) 脱炭素社会の形成</p> <p>① 環境配慮型建築物の普及や設備の更新・運用改善の支援などによる消費エネルギーの徹底的な削減 ② 再エネ設備の導入促進など二酸化炭素の排出を伴わないエネルギーへの転換の推進 ③ 環境教育の内容の充実化や、電子地域通貨「あま咲きコイン」の活用による環境配慮行動の促進など、環境に配慮したライフスタイルの実践に向けた支援</p> <p>(3) 環境の保全</p> <p>① 環境監視と規制、立ち入りによる指導 ② 自然・農地保全の活動や市民団体と連携した環境学習・啓発など生物多様性に配慮した取組の支援</p> | <p>(2) 循環型社会の形成</p> <p>① 社会的課題の解決にも寄与する食品ロスやプラスチックごみの削減などリデュースを中心とした3R*によるごみ減量の推進 ② ルールに則った分別など廃棄物の適正処理の推進 ③ 安定的かつ災害対応に配慮した新ごみ処理施設の整備など持続可能なごみ処理体制の構築</p> |
| 13 都市機能・住環境 | くらしと産業を支える都市基盤をもとに、快適で魅力あるまちと住まいの実現をめざします | <p>(1) エリアブランディングの推進</p> <p>① 多様な主体と連携したまちづくりの誘導、鉄道駅周辺を中心としたエリアごとの特色を生かした事業などの実施 ② 利用しやすさを意識した、分野横断的な公共空間の利活用の推進 ③ 地域ごとの取組の発信による、魅力の共有とさらなる向上</p> | <p>(2) 豊かな住生活の実現</p> <p>① 安全に安心して住み続けられる住まいと住環境の実現 ② 持続性のある住宅ストックの形成</p> <p>(3) 良好な都市環境の整備</p> <p>① 予防的視点を踏まえた、計画的・効率的なインフラの整備 ② 景観への影響を考慮した都市美誘導の実施 ③ 都市の防災性向上、建築物更新などを支援する制度の運用</p> |

第6次尼崎市総合計画(令和5年(2023年)4月)をもとに作成

2.2 尼崎市都市計画マスタープラン(立地適正化計画を含む)

2.2.1 土地利用方針


- 「尼崎市都市計画マスタープラン(立地適正化計画を含む)」において、主に鉄道駅周辺に医療、福祉、商業等の必要な都市機能が充実し、市内に住む人、市内で働く人及び市内を訪れる人にとって快適で居心地が良く、にぎわいと活力にあふれた都市空間の形成を目指して、鉄道沿線ごとのまちの特性を生かしながら、きめ細かな土地利用を誘導している。





出典) 尼崎市都市計画マスタープラン(立地適正化計画を含む) (令和6年(2024年)3月)

図 2.3 土地利用方針

【住宅地】

| | | |
|-------|---|---|
| 住宅地 | <ul style="list-style-type: none"> ● 都市機能の近接性又は公共交通の利便性を生かした、歩いて暮らせる住宅地のほか、公園、緑地、農地等と調和のとれたゆとりある住宅地を形成するなど、地域の特性を生かしたまちなみの形成を図ります。 |  <p>良好な住環境 (JR 塚口駅周辺)</p> |
| 専用住宅地 | <ul style="list-style-type: none"> ● 周辺の住環境に配慮しながら、地域の拠点となる公共建築物を適切に配置するとともに、地域に必要な生活利便施設を適切に誘導します。 | |

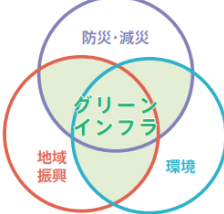
【商業・業務地】

| | | |
|-----------|--|---|
| 広域型商業・業務地 | <ul style="list-style-type: none"> ● 交流の場としてふさわしい土地利用を促進するために、生活利便施設、業務施設、宿泊施設、広域的に利用される公的施設等の都市機能及び都市型住宅等の多様な機能について、その集積及び高度利用を促進します。 ● 阪神尼崎駅等の鉄道駅周辺については、さらなるぎわいと活力を生み出すまちづくりを進めるため、その利便性を生かして、市外からの来街者を意識した地域の周遊につながる観光地域づくりを進めます。 ● 阪神出屋敷駅周辺等、空き店舗の増加又は住宅地化の進行が見られる地域については、必要に応じ都市計画の変更等を検討します。 |  <p>都市機能集積 (阪神尼崎駅周辺)</p>  <p>観光資源 (尼崎城)</p> |
| 近隣型商業地 | <ul style="list-style-type: none"> ● 交流の場又は地域の生活拠点としてふさわしい土地利用を促進し、商店等を中心とした地域に密着したまちづくりを進めるために、商業施設、子育て施設等の生活利便施設の立地を誘導するなどの必要な施策を検討します。 | |
| 住商複合地 | <ul style="list-style-type: none"> ● 主要幹線道路沿道や、鉄道駅から離れた商店街・市場については、地域と調和したまちづくりを進めるため、周辺の住環境に配慮しながら、生活利便施設の立地を誘導するなどの必要な施策を検討します。 ● 商業施設の活力が低下し、かつ、建替え等の更新が進んでいない地域については、周辺の住環境への影響を考慮しながら、改善に向けた方針の策定等を検討します。 | |

【工業地】

| | | |
|--------|--|---|
| 内陸部工業地 | <p>工業保全地</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 大規模な工場が立地する地域その他工業系土地利用の比率が高い地域は、操業環境の保全を基本としつつ、研究開発施設等の都市型産業への転換を可能とする土地利用を誘導します。 ● 鉄道駅周辺又は幹線道路沿道において大規模な土地利用転換が見込まれる場合は、周辺環境に配慮し共存できるよう誘導します。 <p>住工複合地</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 工場等の操業環境を保全し、事業継続を推進します。一方で、準工業地域又は工業地域内にある住工複合地は、既存の工場等の操業に支障が生じないように配慮しながら、建築物の高さを制限する等きめ細やかな対応を行い、住環境の向上を図ります。 ● 住宅地への土地利用転換が進んでいる地域については、既存の工場等の操業状況を踏まえながら、必要に応じ都市計画の変更等を検討します。 |  <p>内陸部の工業地 (JR 尼崎駅周辺)</p>  <p>臨海部の工業地 (てあい橋周辺)</p> |
| 臨海工業地 | <ul style="list-style-type: none"> ● 現在の良好な操業環境を保全しつつ、阪神工業地帯を代表する産業集積拠点にふさわしいまちづくりを進めるため、基幹産業の強化及び新産業の立地を促進し、港湾、道路等のインフラ機能の強化を図ります。 ● 産業集積拠点としてさらなる魅力を創出するため、操業環境に配慮しながら、必要に応じ複合的な機能の導入を促進します。 | |

【公園、緑地、農地等】

| | | |
|----------|---|--|
| グリーンインフラ | <ul style="list-style-type: none"> ● 市民の安全で快適な暮らし及び事業者の良好な事業環境を支え、また、自然が有する防災・減災機能及び生物多様性を守るための緑空間を保全又は創出するとともに、多様化するニーズに対応しながら、緑の質をさらに高める取組を進めます。 |  <p>グリーンインフラの多様な効果</p> |
| 地域資源 | <ul style="list-style-type: none"> ● 公園、緑地、農地等の貴重な地域資源については、人と人との交流や、生活の質・地域の活力の向上を図るため、その積極的な活用を促進します。 | |

出典) 尼崎市都市計画マスタープラン (立地適正化計画を含む) (令和 6 年 (2024 年) 3 月)

図 2.4 土地利用方針(詳細)

2.2.2 居住誘導区域

- 「尼崎市都市計画マスタープラン（立地適正化計画を含む）」において、生活に必要な機能を有する施設及び公共交通が既に整っており、現在居住がなされている地域を居住誘導区域として設定している。



※ 図中の居住誘導区域内に点在する生産緑地は、居住誘導区域に含めない。
(生産緑地法第 14 条の規定に基づき行為の制限が解除されたものは除く。)

- 【居住誘導区域に含めない区域設定の考え方】**
- 市街化調整区域
 - 住宅の建築が禁止されている工業地
 - ・工業専用地域
 - ・工業保安型特別工業地区（扶桑町）
 - 住宅の増加を抑制する工業地
 - ・工業地域（住工共存型特別工業地区、JR 塚口駅東地区地区計画及び都市機能誘導特別用途地区（JR 尼崎駅南地区）を除く。）
 - ・準工業地域（「尼崎市内陸部工業地の土地利用誘導指針」における工業保安ゾーンに限る。）
 - 保全すべき緑地等（生産緑地、佐環丘公園、猪名川公園）

| | 市街化区域 令和 2 年 (2020 年) | 居住誘導区域 令和 2 年 (2020 年) | 居住誘導区域 令和 22 年 (2040 年) |
|----------------|--------------------------|---------------------------|----------------------------|
| 人口 (人) | 459,593 | 422,634 | 385,652 |
| 面積 (ha) | 4,709 | 3,377 | 3,377 |
| 人口密度 (人/ha) | 97.6 | 125.1 | 114.2 |

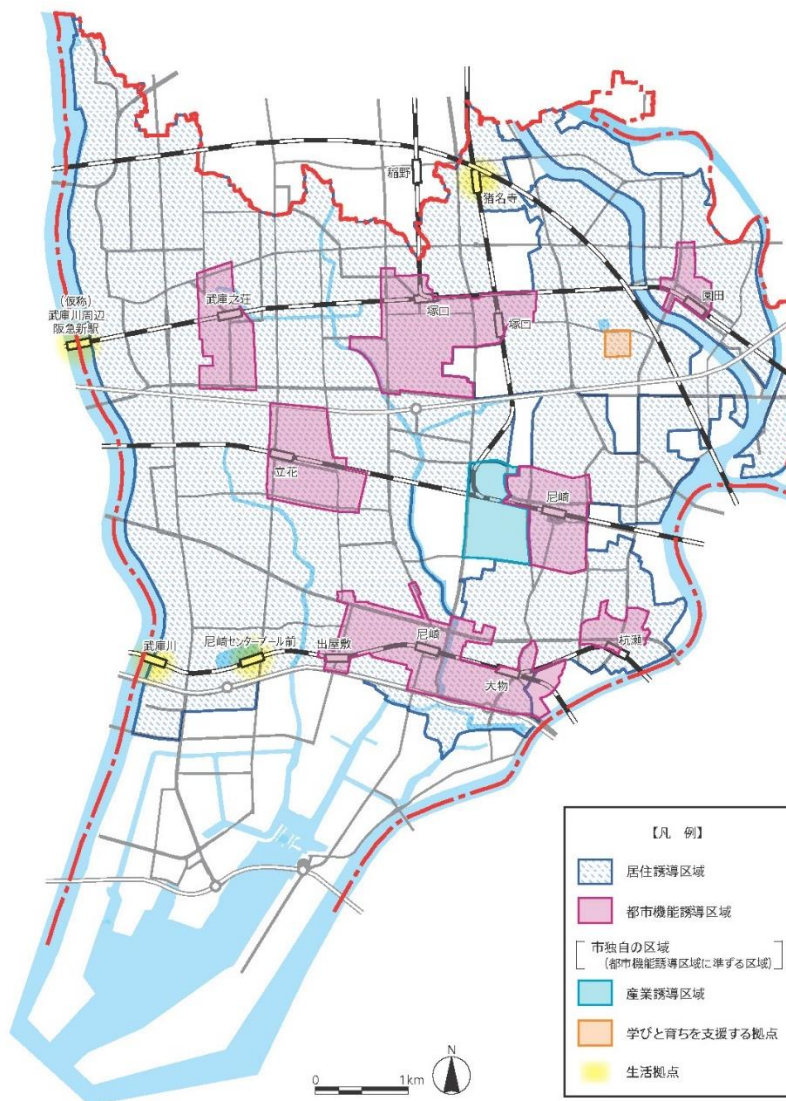
(出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所将来人口の結果を基に作成、推計)
※居住誘導区域内人口は、国勢調査の結果を基に町丁目別人口を面積按分して算出した。

出典) 尼崎市都市計画マスタープラン（立地適正化計画を含む）（令和 6 年（2024 年）3 月）

図 2.5 居住誘導区域

2.2.3 都市機能誘導区域

- 長期的に人口減少及び高齢化が進展することを踏まえ、鉄道駅周辺等の利便性の高いエリアを都市機能誘導区域として設定している。



【都市機能誘導区域の具体的な区域設定の考え方】

原則として鉄道駅からの距離、用途地域、土地の利用状況及び広域に利用される公的施設等の立地状況等を踏まえて設定する。

- 鉄道駅からの範囲は、広域拠点にあつては半径 800m、地域拠点にあつては半径 500mの範囲内を目安とする。
- 鉄道駅周辺の幹線道路は含む。
- 商業地域及び近隣商業地域は含む。
- 第1種低層住居専用地域は含まない。
- 住宅の密集地等、新たな都市機能を誘導することが困難であると認められる区域は含まない。

境界線については、明確な地形地物（道路、公園等）又は都市計画により定めた区域界（用途地域の区域界（※1）及び都市施設の区域界（※2））を基本とし、土地の利用状況等やむを得ない場合は、現状の敷地境界で設定する。

- ※1 用途地域の区域
都市計画法第8条第1項第1号に定める地域について、同条第3項第1号により定めた区域
- ※2 都市施設の区域
都市計画法第11条第1項各号に掲げる施設について、同条第2項により定めた区域

| | 市街化区域 令和2年(2020年) | 都市機能誘導区域 令和2年(2020年) | 都市機能誘導区域 令和22年(2040年) |
|------------|----------------------|-------------------------|--------------------------|
| 人口(人) | 459,593 | 83,513 | 76,205 |
| 面積(ha) | 4,709 | 581 | 581 |
| 人口密度(人/ha) | 97.6 | 143.6 | 131.1 |

(出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所将来人口の結果を基に作成、推計)
※都市機能誘導区域内人口は、国勢調査の結果を基に町丁目別人口を面積按分して算出した。

尼崎市都市計画マスタープラン（立地適正化計画を含む）（令和6年（2024年）3月）をもとに作成

図 2.6 都市機能誘導区域

2.2.4 誘導施策

- 居住や都市機能の誘導を図るため、分野別・地域別に取り組む施策に加え、以下の施策を設定している。

(1) ファミリー世帯の定住・転入促進(居住誘導施策)

「子育てするなら尼崎」と思ってもらえるまちになるよう、子ども・子育て支援の充実、子どもの教育の充実、マナー向上等のソフト戦略と、空き家対策、民有地及び公有地における住宅誘導を中心とした良好な住環境の整備に向けた取組を進めます。

(2) 災害リスクを考慮した開発・建築の誘導(居住誘導施策)

「地図情報あまがさき」の都市計画情報に、災害リスクが高い地域の情報を追加するなど、市民や事業者が開発・建築の検討を進める前段階において災害リスク情報の提供につながる仕組みを導入するとともに、計画検討段階においても市民・事業者とのリスクコミュニケーションを図る取組を検討します。



(3) 土地利用誘導方針の策定(都市機能誘導施策)

JR 尼崎駅周辺南地区で土地利用誘導方針を定めているように、必要に応じて土地利用方針を策定し、地域の特性に応じた都市機能を誘導します。

(4) エリアブランディングの推進(都市機能誘導施策)

車中心から人中心の空間に転換させるため、まちの顔となる広域拠点や地域拠点にある駅前広場等を居心地が良く歩きたくなるウォークラブルな空間に整備することに加え、民間施設とも連携して、それらと一体となった空間づくりを進めます。

また、それらを生かすための取組として、その地域の課題や特色を意識しつつ、新たなにぎわいづくりにつなげることや、そうした取組の紹介や住民の方々の暮らしぶりにも着目した発信を行うことで、地域ごとのブランディングを進めます。

(5) 低未利用地の利活用の促進(居住・都市機能誘導施策)

増加する空き家・空き地等の低未利用地の地権者や地域住民等による有効利用・適正管理を促すとともに都市のスポンジ化に対応するため、低未利用地の有効利用・適正管理のための指針の策定等、新たな取組について検討します。

(6) 公的不動産の活用(居住・都市機能誘導施策)

「尼崎市公共施設等総合管理計画」に記載されている公共施設等の総合的かつ計画的な管理に関する基本的な方針に従って、公共施設マネジメントの推進に取り組みます。また、誘導施策を展開するにあたっては、「尼崎市公共施設マネジメント基本方針」に基づき、公的不動産の活用を図ります。

出典) 尼崎市都市計画マスタープラン(立地適正化計画を含む)(令和6年(2024年)3月)

図 2.7 誘導施策

2.2.5 具体的な整備事業

- 具体的な整備事業として、交通に関わる事業は以下の通り記載されている。

表 2.2 具体的な整備事業(交通に関する事業抜粋)

| 対象地区 | 期間 | 内容 |
|-------------------------------|--|---|
| 阪急塚口駅 周辺地区 | 令和4年 (2022年) から 令和8年 (2026年) | <ul style="list-style-type: none"> ● 駅の南北において交通結節点としての利便性の向上を目指し、駅前ロータリーや広場の改良を図りつつ、主要なアクセス道路や修景整備された道路を含め、歩道のバリアフリー化や自転車通行環境の整備を行い、さらに、老朽化している駐輪施設の集約等によって、安全で快適な歩行者中心の空間へ再編する。 ● また、歩行者利便増進道路(ほこみち)制度の活用等により、道路空間の利活用を図ることで、地域との連携による持続可能なにぎわいのあるまちなみ空間を目指す。 |
| 阪神尼崎駅 周辺地区 | 令和4年 (2022年) から 令和8年 (2026年) | <ul style="list-style-type: none"> ● 駅周辺の公園、道路、駅前広場、駐車場、駐輪場等の公共施設を包括的に管理することで、エリアの一体感を意識したにぎわいの創出や魅力の向上につなげるまちづくりを進めている。 ● 中央公園では、駅前の立地を生かした新たな魅力創出や活性化を目的に、公民連携によるリニューアルを行い、相乗効果を発揮させる。また、周辺の既存資源(中央図書館、総合文化センター、歴史博物館、歴史的建築物、商店街等)と連携したハード・ソフト両面の取組によって、人の流れを変えつつ、「居心地が良く歩きたくなる」まちなか空間の創出とともに、周辺エリアの魅力を高めながら、交流・関係人口の増加を目指す。 |
| 阪神大物駅 周辺地区 | 令和4年 (2022年) から 令和8年 (2026年) | <ul style="list-style-type: none"> ● 小田南公園では、阪神タイガースファーム施設誘致によるスポーツをきっかけとした市民の健康増進、にぎわいの創出に加えて、津波等一時避難場所の指定や非常用自家発電設備の設置等による地域の防災機能向上を図る。 ● また、大物公園は多世代が集う憩いの場、遊びの場として、大物川緑地は居心地の良い緑の散策路として再整備し、公園・緑地等の既存資源を生かした交流人口の増加や地域の活性化とともに、城内地区を經由して阪神尼崎駅に至る周遊性の高いウォーカブルなまちづくりを目指す。 ● さらに、阪神大物駅周辺地区は、電気由来のCO₂排出量の実質ゼロを目指す「脱炭素先行地域」として環境省に選定されており、全国初のゼロカーボンベースボールパークとして、高効率空調等の導入による省エネルギーの徹底や太陽光発電、蓄電池の導入による再生可能エネルギーの活用、バイオマス製品の活用や雨水、井戸の活用など脱炭素化の取組を推進する。 |
| (仮称) 武庫川周辺 阪急新駅周 辺地区 | — | <ul style="list-style-type: none"> ● (仮称)武庫川周辺阪急新駅の設置は、周辺地域のより良い地域社会の形成と持続的発展や、環境に配慮した公共交通の利便性向上に資するものとなるよう、隣接する西宮市と阪急電鉄(株)とともに、相互に協力して取り組む。また、武庫川やその河川敷緑地、都市農地等の資源も生かしながら、利便性の向上とともに住環境の保全等を意識したまちづくりを目指す。 |

出典) 尼崎市都市計画マスタープラン(立地適正化計画を含む)(令和6年(2024年)3月)

3章 実施プログラム

本編において実施する施策・事業について、具体的な実施エリア・内容・スケジュール・実施主体等の主な役割を記載する。

【用語の説明（実施主体等の主な役割）】

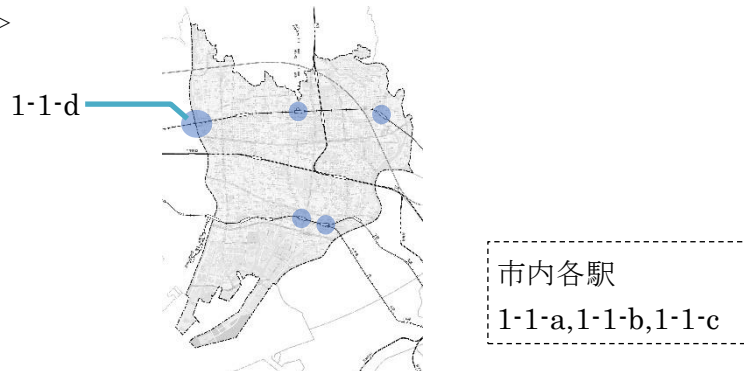
- ・実施主体
実施：事業を主体的に推進すること
連携：連携を図り、その推進に取り組むこと
参画：事業へ積極的に参画すること
- ・協力主体
協力：事業の実施に向けた支援や協力を行うこと

3.1 目標1 交通と連携した魅力を伸ばすまちづくりの推進

○施策 1-1 鉄道駅周辺の特色を活かしたまちづくりの推進

- 1-1-a)居心地良く歩きたくなる駅前空間の創出
駅前空間が居心地良く魅力的な空間となるよう、駅前広場や駅周辺の道路・公園等のリニューアルに取り組むとともに、道路空間をまちの活性化に活用する歩行者利便増進道路（ほこみち）の指定を検討し、公民連携による賑わいの創出を推進する
- 1-1-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
- 1-1-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む
- 1-1-d)良好な住環境と利便性を両立したまちづくり
(仮称) 武庫川周辺阪急新駅の周辺において、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する

<実施エリア>



○実施主体

| | | | | | | | | |
|-----|----|----|----|-------|----|------|-------|-----|
| 尼崎市 | 国 | 県 | 警察 | 交通事業者 | | | 企業・団体 | 市民等 |
| | | | | 鉄道 | バス | タクシー | | |
| 実施 | 協力 | 連携 | 連携 | 実施 | 協力 | 協力 | 連携 | 参画 |

○スケジュール (年度)

| 事業 | 前期 | | | | | 後期 | 長期 (計画期間後) |
|-------|---------------------------------------|--------------|--------------|--------------|---------------|----|---------------|
| | R6 (2024) | R7 (2025) | R8 (2026) | R9 (2027) | R10 (2028) | | |
| 1-1-a | 駅前広場や駅周辺の道路・公園のリニューアル 公民連携による賑わい創出 | | | | | | |
| 1-1-b | 順次実施 | | | | | | |
| 1-1-c | 順次実施 | | | | | | |
| 1-1-d | 考え方の公表 | 事業化(予定) | | | | | |

○施策 1-2 交通によるおでかけの促進

○1-2-a)公共交通・シェアサイクルの活用促進

イベントや観光施策と連携した公共交通・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など、おでかけを促進する

○1-2-b)超小型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ついて、歴史的建造物、文化コンテンツ等の地域資源を活用し、周遊・回遊性を高めるため、電動モビリティを活用した観光施策を検討・実施する

○1-2-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する

<実施エリア>



○実施主体

| | | | | | | | | |
|-----|---|---|----|-------|----|------|-----------|-----|
| 尼崎市 | 国 | 県 | 警察 | 交通事業者 | | | 企業・ 団体 | 市民等 |
| | | | | 鉄道 | バス | タクシー | | |
| 実施 | | | 協力 | 実施 | 連携 | 連携 | 連携 | 協力 |

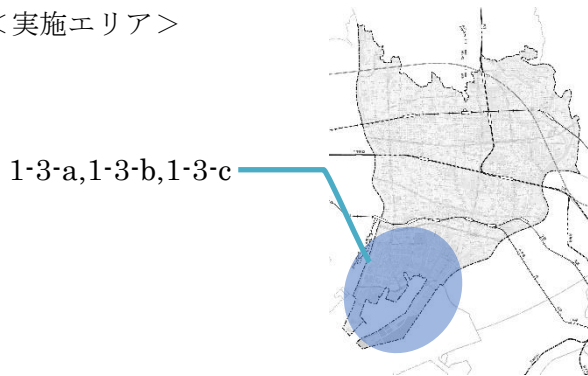
○スケジュール (年度)

| 事業 | 前期 | | | | | 後期 | 長期 (計画期間後) | |
|-------|--------------|-------------------|--------------|--------------|---------------|----|---------------|--|
| | R6 (2024) | R7 (2025) | R8 (2026) | R9 (2027) | R10 (2028) | | | |
| 1-2-a | 順次実施 | | | | | | | |
| 1-2-b | 検討 | 実証実験 → 本格導入に向けた調整 | | | | | | |
| 1-2-c | 順次実施 | | | | | | | |

○施策 1-3 臨海部での交通と観光の連携

- 1-3-a)自転車による臨海部の周遊促進
臨海部の魅力向上に向け、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・拡充を検討する
- 1-3-b)大阪・関西万博との連携
万博会場外駐車場の設置や駐車場隣接地で検討するにぎわいづくりの場としての活用などを契機に、臨海部への交通アクセス向上を検討する
- 1-3-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る

<実施エリア>




○実施主体

| | | | | | | | | |
|-----|----|----|----|-------|----|------|-------|-----|
| 尼崎市 | 国 | 県 | 警察 | 交通事業者 | | | 企業・団体 | 市民等 |
| | | | | 鉄道 | バス | タクシー | | |
| 実施 | 協力 | 協力 | 協力 | | 連携 | 協力 | 実施 | |

○スケジュール (年度)

| 事業 | 前期 | | | | | 後期 | 長期 (計画期間後) |
|-------|---------------------|--------------|--------------|--------------|---------------|----|---------------|
| | R6 (2024) | R7 (2025) | R8 (2026) | R9 (2027) | R10 (2028) | | |
| 1-3-a | 順次実施 | | | | | | |
| 1-3-b | 会場外駐車場の設置にぎわいづくり利活用 | | 交通アクセス向上検討 | | | | |
| 1-3-c | 順次実施 | | | | | | |

3.2 目標2 誰もが安全・安心・快適に移動できる環境の創出

| ○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 | | | | | | | | |
|--|------------------|--------------|--------------|--------------------|---------------|------|---------------|-----|
| ○2-1-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、街路樹の適正化、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、通学路を含む道路の安全対策を実施する。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する | | | | | | | | |
| ○2-1-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する。また、踏切では、カラー舗装や点字ブロック、踏切内を誘導するエスコートゾーンの設置などの安全対策を実施する 【可動式ホーム柵整備予定駅】 阪急塚口駅、JR 尼崎駅、阪神尼崎駅 | | | | | | | | |
| ○2-1-c)駅周辺のバリアフリー化 すべ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む | | | | | | | | |
| <実施エリア>  | | | | | | | | |
| ○実施主体 | | | | | | | | |
| 尼崎市 | 国 | 県 | 警察 | 交通事業者 | | | 企業・団体 | 市民等 |
| 実施 | 実施 | 実施 | 実施 | 鉄道 | バス | タクシー | | 参画 |
| | | | | 実施 | 協力 | | | |
| ○スケジュール (年度) | | | | | | | | |
| 事業 | 前期 | | | | | 後期 | 長期 (計画期間後) | |
| | R6 (2024) | R7 (2025) | R8 (2026) | R9 (2027) | R10 (2028) | | | |
| 2-1-a | 順次実施 | | | | | | | |
| 2-1-b | 順次実施 | | | | | | | |
| 2-1-c | 立花陸橋及び駅周辺の経路改良検討 | | | 立花陸橋及び駅周辺の経路改良事業実施 | | | | |

○施策 2-2 すべての人にやさしい公共交通の構築

○2-2-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する

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する

○2-2-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する

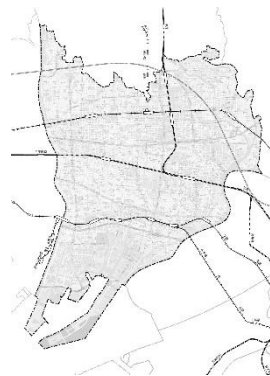
○2-2-c)わかりやすい交通情報の案内

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む

○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、配慮の意識を醸成するため、交通従事者とともに意識啓発に取り組む

<実施エリア>



市内全域
2-2-a,2-2-b,2-2-c,2-2-d

○実施主体

| | | | | | | | | |
|-----|----|----|----|-------|----|------|-----------|-----|
| 尼崎市 | 国 | 県 | 警察 | 交通事業者 | | | 企業・ 団体 | 市民等 |
| | | | | 鉄道 | バス | タクシー | | |
| 実施 | 連携 | 協力 | 実施 | 実施 | 実施 | 実施 | 協力 | 協力 |

○スケジュール (年度)

| 事業 | 前期 | | | | | 後期 | 長期 (計画期間後) |
|-------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|----|---------------|
| | R6 (2024) | R7 (2025) | R8 (2026) | R9 (2027) | R10 (2028) | | |
| 2-2-a | 順次実施 | | | | | | |
| 2-2-b | 順次実施 | | | | | | |
| 2-2-c | 順次実施 | | | | | | |
| 2-2-d | 順次実施 | | | | | | |

○施策 2-3 環境に配慮した交通への転換

○2-3-a)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等を利用するエコ通勤への転換を図るなど、モビリティ・マネジメントの推進に取り組む

○2-3-b)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む。また、交通需要の実態に応じて駐車場駐輪場附置義務緩和の検討を行い、空間の効率的活用を図る
 加えて、企業や公共交通事業者等と連携した企業送迎バスの「共同運行」への転換の検討を行い、交通資源の効率的活用を図る

○2-3-c)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化や環境に配慮したEVバス車両の導入を推進する。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・効率的に進める

○2-3-d)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）に取り組む



○実施主体

| | | | | | | | | |
|-----|----|---|----|-------|----|------|-------|-----|
| 尼崎市 | 国 | 県 | 警察 | 交通事業者 | | | 企業・団体 | 市民等 |
| | | | | 鉄道 | バス | タクシー | | |
| 実施 | 連携 | | 協力 | 実施 | 実施 | 実施 | 連携 | 参画 |

○スケジュール（年度）

| 事業 | 前期 | | | | | 後期 | 長期 (計画期間後) |
|-------|-----------------|--------------|--------------|--------------|---------------|----|---------------|
| | R6 (2024) | R7 (2025) | R8 (2026) | R9 (2027) | R10 (2028) | | |
| 2-3-a | 順次実施 | | | | | | |
| 2-3-b | 順次実施 | | | | | | |
| | 共同運行手法の検討 | | | | 実証実験 | | 社会実装 |
| 2-3-c | 順次実施 | | | | | | |
| 2-3-d | 脱炭素先行地域の駅舎の脱炭素化 | | | | | | |

○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

○2-4-a)交通指導・取り締まり

交通ルール違反者に対し、市による交通指導、警察による取り締まりを実施する

○2-4-b)道路の安全対策（再掲）

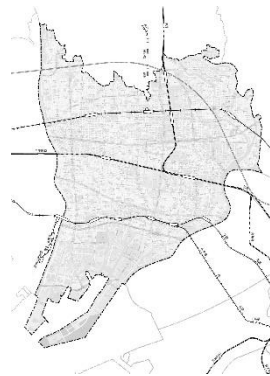
徒歩や自転車の安全・安心・快適な移動のため、横断歩道の整備や道路幅員の再配分、街路樹の適正化、ガードレールやカーブミラー、街路灯の設置や道路標識の維持管理など、通学路を含む道路の安全対策を実施する。また、ゾーン 30・ゾーン 30 プラスの整備促進や自転車ネットワーク整備を推進する

○2-4-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、市、警察、地域、交通安全協会等で連携し、機会を捉えた交通安全の啓発に取り組む

また、小学校では市民等と連携して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る

<実施エリア>



市内全域
2-4-a,2-4-b,2-4-c

○実施主体

| | | | | | | | | |
|-----|----|----|----|-------|----|------|-----------|-----|
| 尼崎市 | 国 | 県 | 警察 | 交通事業者 | | | 企業・ 団体 | 市民等 |
| | | | | 鉄道 | バス | タクシー | | |
| 実施 | 実施 | 実施 | 実施 | 協力 | 協力 | 協力 | 連携 | 参画 |

○スケジュール（年度）

| 事業 | 前期 | | | | | 後期 | 長期 (計画期間後) |
|-------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|----|---------------|
| | R6 (2024) | R7 (2025) | R8 (2026) | R9 (2027) | R10 (2028) | | |
| 2-4-a | 順次実施 | | | | | | |
| 2-4-b | 順次実施 | | | | | | |
| 2-4-c | 順次実施 | | | | | | |

3.3 目標3 利便性が高い交通環境の構築

○施策3-1 持続可能な公共交通の構築

○3-1-a)バス路線の維持・見直し・再編

利便性が高い交通ネットワークの構築に向け、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・再編を検討する

○3-1-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に取り組む

○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、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する

また、財源の確保に向けて、ふるさと納税等の活用を検討する

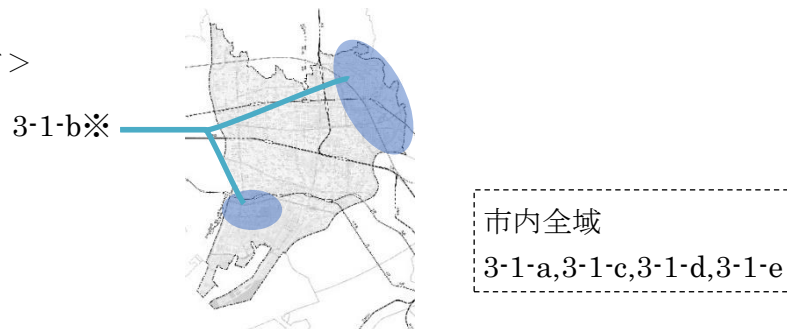
○3-1-d)わかりやすい交通情報の案内（再掲）

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む

○3-1-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る

<実施エリア>



※実施エリアは想定であり社会動向等により随時見直しを行う

○実施主体

| | | | | | | | | |
|-----|----|----|----|-------|----|------|-----------|-----|
| 尼崎市 | 国 | 県 | 警察 | 交通事業者 | | | 企業・ 団体 | 市民等 |
| | | | | 鉄道 | バス | タクシー | | |
| 実施 | 連携 | 連携 | | 実施 | 実施 | 実施 | 連携 | 協力 |

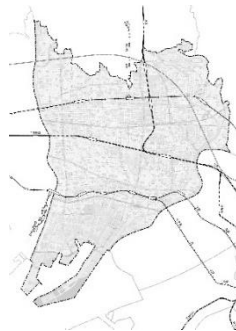
○スケジュール（年度）

| 事業 | 前期 | | | | | 後期 | 長期 (計画期間後) |
|-------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|----|---------------|
| | R6 (2024) | R7 (2025) | R8 (2026) | R9 (2027) | R10 (2028) | | |
| 3-1-a | 順次実施 | | | | | | |
| 3-1-b | 実施手法の検討・社会実験 | | | 社会実装に向けた検討 | | | |
| 3-1-c | 順次実施 | | | | | | |
| 3-1-d | 順次実施 | | | | | | |
| 3-1-e | 順次実施 | | | | | | |

○施策 3-2 自転車のまちづくりの推進

- 3-2-a)自転車の共有を促す仕組みづくり
 シェアサイクルは、地域交通の一つとして、生活や観光面における利便性向上に寄与する。「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を推進する
- 3-2-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好な環境の構築に向けて、放置自転車対策を実施する
- 3-2-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、子ども乗せ電動自転車など自転車の車両形態の多様化に配慮した対応や老朽化した駐輪場の更新に取り組む
- 3-2-d)道路の安全対策（再掲）
 自転車の走行空間を整備し、自転車ネットワークを形成することで、自転車の安全・安心な環境を創出する
- 3-2-e)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む。
 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る

<実施エリア>



市内全域
 3-2-a,3-2-b,3-2-c,3-2-d,3-2-e

○実施主体

| | | | | | | | | |
|-----|----|----|----|-------|----|------|-------|-----|
| 尼崎市 | 国 | 県 | 警察 | 交通事業者 | | | 企業・団体 | 市民等 |
| | | | | 鉄道 | バス | タクシー | | |
| 実施 | 実施 | 実施 | 実施 | 連携 | | | 連携 | 参画 |

○スケジュール（年度）

| 事業 | 前期 | | | | | 後期 | 長期 (計画期間後) |
|-------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|----|---------------|
| | R6 (2024) | R7 (2025) | R8 (2026) | R9 (2027) | R10 (2028) | | |
| 3-2-a | 順次実施 | | | | | | |
| 3-2-b | 順次実施 | | | | | | |
| 3-2-c | 順次実施 | | | | | | |
| 3-2-d | 順次実施 | | | | | | |
| 3-2-e | 順次実施 | | | | | | |

○施策 3-3 災害に強い都市活動を支える交通基盤整備

○3-3-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、道路の維持管理や橋りょうの維持管理・更新・耐震化、また都市計画道路を含む道路の新設及び改良に取り組む

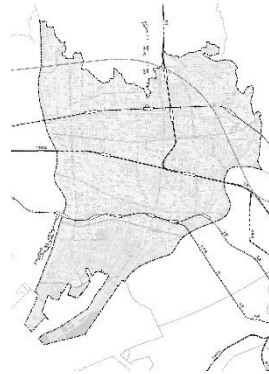
○3-3-b)交通施設の維持管理・安全対策

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する。また、安全性確保が必要なバス停留所等の対策に取り組む

○3-3-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、再構築を図る

<実施エリア>



市内全域
3-3-a,3-3-b,3-3-c

○実施主体

| | | | | | | | | |
|-----|----|----|----|-------|----|------|-----------|-----|
| 尼崎市 | 国 | 県 | 警察 | 交通事業者 | | | 企業・ 団体 | 市民等 |
| | | | | 鉄道 | バス | タクシー | | |
| 実施 | 実施 | 実施 | 連携 | 実施 | 実施 | 連携 | | |

○スケジュール (年度)

| 事業 | 前期 | | | | | 後期 | 長期 (計画期間後) |
|-------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|----|---------------|
| | R6 (2024) | R7 (2025) | R8 (2026) | R9 (2027) | R10 (2028) | | |
| 3-3-a | 順次実施 | | | | | | |
| 3-3-b | 順次実施 | | | | | | |
| 3-3-c | 順次実施 | | | | | | |

○施策 3-4 市域の交通円滑化・環境改善

○3-4-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等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む

○3-4-b)シェアリングの普及（再掲）

企業や公共交通事業者等と連携した企業送迎バスの「共同運行」への転換の検討を行い、交通資源の効率的活用を図る

○3-4-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、付加車線設置などの道路改良や交通量に応じた信号機点灯時間の見直しなど、交通管理者と連携した対策を進める
また臨海部では、尼崎伊丹線と五合橋線との接続や、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図る

<実施エリア>



※その他慢性的な渋滞が発生している箇所

○実施主体

| | | | | | | | | |
|-----|----|----|----|-------|----|------|-----------|-----|
| 尼崎市 | 国 | 県 | 警察 | 交通事業者 | | | 企業・ 団体 | 市民等 |
| | | | | 鉄道 | バス | タクシー | | |
| 実施 | 連携 | 連携 | 連携 | 連携 | 連携 | 連携 | 連携 | 参画 |

○スケジュール（年度）

| 事業 | 前期 | | | | | 後期 | 長期 (計画期間後) |
|-------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|------|---------------|
| | R6 (2024) | R7 (2025) | R8 (2026) | R9 (2027) | R10 (2028) | | |
| 3-4-a | 順次実施 | | | | | | |
| 3-4-b | 共同運行手法の検討 | | | 実証実験 | | 社会実装 | |
| 3-4-c | 道路整備プログラム改定 | | 順次実施 | | | | |

4章 策定経過

4.1 分科会・部会

4.1.1 開催状況

| 任期 | 開催日時 | 会議等 | 議題 |
|-------------|------------|----------------|--|
| 第27期都市計画審議会 | 令和5年3月29日 | 交通政策分科会（第1回） | (1) (仮称) 尼崎市総合交通計画の策定について（諮問） |
| | 令和5年5月9日 | 交通政策分科会部会（第1回） | (1) 策定スケジュール (2) 計画の基本的考え方 (3) 計画構成案等 (4) アンケート調査 |
| | 令和5年5月31日 | 交通政策分科会（第2回） | (1) (仮称) 尼崎市総合交通計画の構成等について (2) アンケート調査の実施について |
| | 令和5年7月18日 | 公園緑地分科会（第5回） | (1) 【分科会連携】(仮称) 尼崎市総合交通計画の策定について |
| | 令和5年8月1日 | 都市計画分科会（第6回） | (1) 【分科会連携】(仮称) 尼崎市総合交通計画の策定について |
| | 令和5年8月7日 | 交通政策分科会部会（第2回） | (1) 尼崎市の現状と課題 (2) 基本方針と目標、施策体系 |
| | 令和5年8月23日 | 交通政策分科会（第3回） | (1) 尼崎市の現状と課題 (2) 基本方針と目標、施策体系について |
| | 令和5年8月28日 | 都市計画審議会（第7回） | (1) 【分科会連携】(仮称) 尼崎市総合交通計画の策定について |
| | 令和5年10月11日 | 交通政策分科会部会（第3回） | (1) 基本方針と目標の再整理 (2) 実施する施策・事業（案） |
| | 令和5年10月27日 | 交通政策分科会（第4回） | (1) 基本方針と目標の再整理 (2) 具体的な取組の検討 |
| 第28期都市計画審議会 | 令和5年11月17日 | 都市計画審議会（第1回） | (1) 【分科会連携】(仮称) 尼崎市総合交通計画の策定について |
| | 令和5年12月18日 | 交通政策分科会（第1回） | (1) (仮称) 尼崎市総合交通計画（素案） |
| | 令和6年3月1日 | 交通政策分科会部会（第1回） | (1) 市民意見公募手続の結果 (2) 尼崎市総合交通計画（答申案） |
| | 令和6年3月18日 | 交通政策分科会（第2回） | (1) 市民意見公募手続の結果 (2) 尼崎市総合交通計画（答申案） |

4.1.2 委員名簿

【専属委員】

(任期：令和7年10月31日まで)

| 選出区分 | 氏名 | 役職・職業など |
|-------------------|--------|--|
| 学識 経験者 | ◎三古 展弘 | 神戸大学大学院教授（経営学研究科） |
| | ○西田 純二 | 株式会社社会システム総合研究所代表取締役 京都大学経営管理大学院経営研究センター特命教授 |
| | 松村 暢彦 | 愛媛大学教授（社会共創学部） |
| | 宮野 順子 | 武庫川女子大学准教授（建築学部） |
| | 和田 真理子 | 兵庫県立大学准教授（国際商経学部） |
| 公共交通 事業者等 | 梅山 耕一郎 | 尼崎交通事業振興株式会社 常務取締役 |
| | 岡 伸治 | 阪神バス株式会社 経営企画部長 |
| | 奥野 雅弘 | 阪急電鉄株式会社 都市交通事業本部 交通プロジェクト推進部長 |
| | 奥野 裕 | 阪神電気鉄道株式会社 都市交通事業本部 都市交通計画部長 |
| | 田淵 弘樹 | 西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部 兵庫支社 部長 (令和5年5月31日まで) |
| | 野津 俊明 | 阪急バス株式会社 自動車事業本部 営業企画部（地域公共交通担当）部長 兼 新モビリティ推進部 部長 |
| | 平尾 文一 | 一般社団法人兵庫県タクシー協会 副会長（神戸・阪神間支部長） 神戸相互タクシー株式会社 代表取締役社長 |
| | 松山 正孝 | 伊丹市 交通局 参事 |
| | 森口 洋平 | 西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部 兵庫支社 課長 (令和5年6月1日から) |
| 地元企業 経済団体 等 | 藤嶋 純子 | 尼崎商工会議所 副会頭 株式会社フジ・データ・システム 代表取締役社長 |
| 一般市民 利用者 | 平之内 隆生 | 市民代表 |
| 交通 管理者 | 平瀬 清 | 兵庫県 尼崎南警察署 交通課長（令和5年10月3日まで） |
| | 船城 仁 | 兵庫県 尼崎南警察署 交通課長（令和5年10月4日から） |
| 道路 管理者 | 鎌田 哲朗 | 兵庫県 阪神南県民センター 西宮土木事務所 所長補佐（企画調整担当）（令和5年4月1日から） |
| | 山名 孝志 | 兵庫県 阪神南県民センター 西宮土木事務所 所長補佐（企画調整担当）（令和5年3月31日まで） |
| 行政機関 | 鴨川 義宣 | 兵庫県 土木部 交通政策課長（令和5年3月31日まで） |
| | 志茂 大輔 | 兵庫県 土木部 道路街路課長（令和5年4月1日から） |
| | 田中 秀典 | 兵庫県 土木部 道路街路課長（令和5年3月31日まで） |
| | 田橋 一 | 国土交通省 神戸運輸監理部 総務企画部 企画調整官 (令和5年3月31日まで) |
| | 中西 克之 | 国土交通省 神戸運輸監理部 総務企画部 企画調整官 (令和5年4月1日から) |
| | 吉栖 雅人 | 兵庫県 土木部 交通政策課長（令和5年4月1日から） |

【臨時委員】

(任期：令和6年3月31日まで)

| 選出区分 | 氏名 | 役職・職業など |
|------|-------|---|
| 行政機関 | 大塚 賢太 | 国土交通省 近畿地方整備局 建政部 都市整備課長 (令和5年3月31日まで) |
| | 酒井 大斗 | 国土交通省 近畿運輸局 交通政策部 交通企画課長 |
| | 玉置 栄 | 国土交通省 近畿地方整備局 建政部 都市整備課長 (令和5年4月1日から) |

◎印は会長 ○印は副会長

(敬称略・選出区分ごとに50音順)

4.1.3 規約等

1) 尼崎市都市計画審議会条例(昭和 44 年 10 月 6 日条例第 42 号)

尼崎市都市計画審議会条例

○尼崎市都市計画審議会条例

昭和44年10月6日

条例第42号

改正 昭和52年8月2日条例第 平成12年6月21日条例第
38号 37号平成12年10月4日条例第42号 令和2年12月25日条例第
50号

令和4年12月28日条例第43号

(この条例の趣旨)

第1条 この条例は、尼崎市都市計画審議会(以下「審議会」という。)の設置、組織及び運営について必要な事項を定めるものとする。

(平12条例37・一部改正、令2条例50・全改)

(設置)

第2条 次の各号に掲げる事項を調査審議させるため、市長の附属機関として、審議会を置く。

(1) 市が策定する都市計画に関する基本的な方針の策定に関する事項その他当該都市計画に関する重要な事項

(2) 市の住宅政策に関する基本的な方針の策定に関する事項その他当該住宅政策に関する重要な事項

(3) 本市の区域内における緑地の保全及び緑化の推進に関する基本的な方針の策定に関する事項その他当該緑地の保全及び緑化の推進に関する重要な事項

(4) 尼崎市住環境整備条例(昭和59年尼崎市条例第44号)第15条の8第4項及び第5項(これらの規定を同条例第45条の3第2項において準用する場合を含む。)及び第17条第2項(同条例第18条第3項及び第33条第3項において準用する場合を含む。)並びに尼崎市遊技場及びラブホテルの建築等の規制に関する条例(平成18年尼崎市条例第62号)第4条第4項、第11条第4項及び第5項並びに第13条の規定によりその権限に属させられた事項その他本市の区域内における住環境の整備等に関する重要な事項

(5) 尼崎市都市美形成条例(昭和59年尼崎市条例第41号)第6条第2項(同条例第8条第2項及び第18条第2項において準用する場合を含む。)、第6条の2第1項(同条第3項並びに同条例第7条第2項及び第4項並びに第12条第2項において準用する場合を含む。)、第4項及び第5項、第6条の3(同条例第21条第3項において準用する場合を含む。)、第17条並びに第17条の2第2項並びに尼崎市屋外広告物条例(平成20年尼崎市条例第47号)第9条第2項(同条例第10条第2項において準用する場合を含む。)、第15条第2項(同条例第16条第4項において準用する場合を含む。)及び第31条第4項(同条第6項において準用する場合及び同条例第32条第5項において読み替えて準用する場合を含む。)の規定によりその権限に属させられた事項その他本市の区域内における都市美の形成(尼崎市都市美形成条例第2条第1号に規定する都市美の形成をいう。)等に関する重要な事項

(6) 市の交通に関する政策の総合的かつ計画的な推進に関する方針の策定に関する事項その他当該政策に関する重要な事項

(7) 前各号に掲げるもののほか、都市計画法(昭和43年法律第100号)その他の法令の規定により市町村都市計画審議会の権限に属させられた事項

(8) その他市が行う都市整備等に関する重要な事項で市長が必要と認めるもの

(昭52条例38・平12条例37・平12条例42・一部改正、令2条例50・全改、令4条例43・一部改正)

(組織)

第3条 審議会は、委員23人以内で組織する。

2 審議会に、特別の事項を調査審議させるため必要があるときは、臨時委員を置くことができる。

3 審議会に、専門の事項を調査させるため必要があるときは、専門委員を置くことがで

尼崎市都市計画審議会条例

きる。

(平12条例37・追加、令2条例50・全改、令4条例43・一部改正)

(委嘱等)

第4条 委員は、次の各号に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

- (1) 学識経験者
- (2) 市議会議員
- (3) 市民の代表者
- (4) 産業界の代表者
- (5) 関係行政機関又は兵庫県の職員

2 前条第2項の臨時委員(以下「審議会臨時委員」という。)及び専門委員は、前項第1号に掲げる者その他市長が適当と認める者のうちから市長が会長の意見を聴いて委嘱する。

(令2条例50・追加)

(任期等)

第5条 委員の任期は、2年を超えない範囲内において市長が別に定める期間とする。ただし、再任することを妨げない。

2 委員の辞任等により後任の委員を委嘱する場合における当該後任の委員の任期は、前任の委員の残任期間とする。

3 審議会臨時委員は、その者の委嘱に係る特別の事項に関する調査審議が終了したときは、解嘱されるものとする。

4 専門委員は、その者の委嘱に係る専門の事項に関する調査が終了したときは、解嘱されるものとする。

(平12条例37・一部改正、令2条例50・旧第4条繰下・一部改正、令4条例43・一部改正)

(会長)

第6条 審議会に会長を置き、委員(第4条第1項第1号に掲げる者のうちから委嘱されたもの)に限る。)のうちから、委員が選挙する。

2 会長は、審議会を代表し、会務を総理する。

3 会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、あらかじめ会長が指名する委員がその職務を代理する。

(平12条例37・一部改正、令2条例50・旧第5条繰下・一部改正)

(招集)

第7条 審議会は、会長が招集し、会議の議長となる。

(平12条例37・一部改正、令2条例50・旧第6条繰下)

(会議)

第8条 審議会は、委員(議事に関係のある審議会臨時委員を含む。次項において同じ。)の半数以上が出席しなければ、会議を開くことができない。

2 審議会の議事は、出席した委員の過半数でこれを決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

(平12条例37・一部改正、令2条例50・旧第7条繰下・一部改正)

(専門分科会)

第9条 審議会に、その所掌事項を分掌させるため、規則で定めるところにより、専門分科会(以下「分科会」という。)を置く。

2 分科会に属すべき委員、審議会臨時委員及び専門委員(以下この項において「委員等」という。)は、委員等(第4条第1項第1号に掲げる者のうちから委嘱されたもの)に限る。)のうちから会長が指名する。

3 分科会に、その所掌事項を調査審議させるため必要があるときは、専属委員を置くことができる。

4 分科会に、特別の事項を調査審議させるため必要があるときは、臨時委員を置くことができる。

5 専属委員は、第4条第1項各号(第2号を除く。)に掲げる者その他市長が適当と認める者

尼崎市都市計画審議会条例

のうちから市長が会長及びその属すべき分科会の分科会長の意見を聴いて委嘱する。

- 6 分科会に分科会長及び副分科会長を置き、分科会長は当該分科会に属する委員のうちから会長が、副分科会長は当該分科会に属する委員及び専属委員のうちから当該分科会の分科会長が指名する。
- 7 副分科会長は、その属する分科会の分科会長を補佐し、当該分科会長に事故があるとき又は当該分科会長が欠けたときは、その職務を代理する。
- 8 審議会は、分科会の議決(都市計画法その他の法令の規定により市町村都市計画審議会の権限に属させられた事項及び会長が指定する事項に係るものを除く。)をもって審議会の議決とするものとする。
- 9 第4条第2項及び第5条第3項の規定は第4項の臨時委員(以下「分科会臨時委員」という。)について、第5条第1項及び第2項の規定は専属委員について、第6条第2項及び前2条の規定は分科会について、それぞれ準用する。この場合において、第4条第2項中「会長」とあるのは「その属すべき分科会の分科会長」と、前条第1項中「委員()とあるのは「分科会に属する委員(専属委員並びに)」と、「を含む。次項」とあるのは「及び次条第4項の臨時委員を含む。同条第9項において読み替えて準用する次項」と、同条第2項中「委員」とあるのは「分科会に属する委員」と読み替えるものとする。

(令2条例50・追加、令4条例43・一部改正)

(部会)

第10条 分科会は、必要に応じ、その所掌事項を分掌させるため、部会を置くことができる。

- 2 部会に属すべき委員、審議会臨時委員、専門委員、専属委員及び分科会臨時委員は、当該部会が置かれた分科会の分科会長が指名する。
- 3 部会に部会長及び副部会長を置き、当該部会に属する委員及び専属委員のうちから、部会長は当該部会が置かれた分科会の分科会長が、副部会長は当該部会の部会長が指名する。
- 4 第6条第2項、第7条、第8条及び前条第7項の規定は、部会について準用する。この場合において、第8条第1項中「委員()とあるのは「部会に属する委員(専属委員並びに)」と、「を含む。次項」とあるのは「及び次条第4項の臨時委員を含む。第10条第4項において読み替えて準用する次項」と、同条第2項中「委員」とあるのは「部会に属する委員」と読み替えるものとする。

(令2条例50・追加)

(意見の聴取等)

第11条 審議会、分科会及び部会は、必要があると認めるときは、審議会にあっては委員、審議会臨時委員及び専門委員以外の者を、分科会及び部会にあってはその属する委員、審議会臨時委員、専門委員、専属委員及び分科会臨時委員以外の者を、その会議に出席させて意見を聴き、又は必要な説明若しくは資料の提出を求めることができる。

(令2条例50・追加)

(幹事)

第12条 審議会に幹事を置く。

- 2 幹事は、市の職員のうちから市長が任命する。
- 3 幹事は、委員、審議会臨時委員、専門委員、専属委員及び分科会臨時委員を補佐して、担当事務を処理し、又は会務に従事する。

(平12条例37・一部改正、令2条例50・旧第8条繰下・一部改正)

(委任)

第13条 第9条から前条までに規定するもののほか、分科会の運営について必要な事項(審議会が別に定めるものを除く。)は、当該分科会の分科会長が当該分科会に諮って定める。

- 2 この条例に定めるもののほか、審議会の運営について必要な事項は、会長が審議会に諮って定める。

(平12条例37・一部改正、令2条例50・旧第9条繰下・一部改正)

付 則

尼崎市都市計画審議会条例

(施行期日)

- 1 この条例は、公布の日から施行する。

(委員の任期の特例)

- 2 尼崎市都市計画審議会条例の一部を改正する条例(令和2年尼崎市条例第50号)の施行の日から令和3年10月31日までの間に第4条第1項の規定により委嘱された委員の任期は、第5条第1項の規定にかかわらず、同日に満了する。

(令2条例50・追加)

(招集の特例)

- 3 最初に招集される審議会は、第7条の規定にかかわらず、市長が招集する。

(令2条例50・旧第2項繰下)

付 則(昭和52年8月2日条例第38号)

この条例は、公布の日から施行する。

付 則(平成12年6月21日条例第37号)

(施行期日)

- 1 この条例は、平成12年7月1日から施行する。

(招集の特例)

- 2 この条例の施行の日以後最初に招集される審議会は、この条例による改正後の尼崎市都市計画審議会条例第6条の規定にかかわらず、市長が招集する。

付 則(平成12年10月4日条例第42号)

(施行期日)

- 1 この条例は、公布の日から施行する。

(経過措置)

- 2 この条例による改正後の尼崎市都市計画審議会条例(以下「改正後の条例」という。)第2条第2項の規定の適用については、この条例の施行の日(以下「施行日」という。)から平成13年10月31日までの間は、同項第1号中「6人」とあるのは「9人」と、同項第3号中「4人」とあるのは「1人」とする。

- 3 施行日から平成13年10月31日までの間に委嘱される委員(補欠委員を除く。)の任期は、改正後の条例第4条第1項の規定にかかわらず、この条例の施行の際現に委嘱されている委員の残任期間に相当する期間とする。ただし、再任することを妨げない。

付 則(令和2年12月25日条例第50号)

(施行期日)

- 1 この条例は、令和3年6月27日から施行する。ただし、付則第3項の規定は、公布の日から施行する。

(尼崎市公園緑地審議会条例等の廃止)

- 2 次の各号に掲げる条例は、廃止する。

(1) 尼崎市公園緑地審議会条例(平成元年尼崎市条例第14号)

(2) 尼崎市住環境整備審議会条例(平成18年尼崎市条例第63号)

(3) 尼崎市住宅政策審議会条例(令和元年尼崎市条例第8号)

(委任)

- 3 この条例の施行について必要な経過措置は、規則で定める。

(尼崎市都市美形成条例の一部改正)

- 4 尼崎市都市美形成条例(昭和59年尼崎市条例第41号)の一部を次のように改正する。

〔次のよう〕略

(尼崎市住環境整備条例及び尼崎市遊技場及びラブホテルの建築等の規制に関する条例の一部改正)

- 5 次に掲げる条例の規定中「尼崎市住環境整備審議会」を「尼崎市都市計画審議会」に改める。

(1)・(2) 略

(尼崎市屋外広告物条例の一部改正)

- 6 尼崎市屋外広告物条例(平成20年尼崎市条例第47号)の一部を次のように改正する。

尼崎市都市計画審議会条例

〔次のよう〕略

付 則(令和4年12月28日条例第43号)

(施行期日)

- 1 この条例は、公布の日から施行する。
(尼崎市地域交通政策審議会条例の廃止)
- 2 尼崎市地域交通政策審議会条例(平成27年尼崎市条例第1号)は、廃止する。

2) 尼崎市都市計画審議会の専門分科会の設置に関する規則(令和3年6月25日規則第41号)

尼崎市都市計画審議会の専門分科会の設置に関する規則

○尼崎市都市計画審議会の専門分科会の設置に関する規則

令和3年6月25日

規則第41号

改正 令和4年12月28日規則第55号

(この規則の趣旨)

第1条 この規則は、尼崎市都市計画審議会条例(昭和44年尼崎市条例第42号。以下「条例」という。)第9条第1項の規定に基づき、尼崎市都市計画審議会の専門分科会(以下「分科会」という。)の設置について必要な事項を定めるものとする。

(分科会の設置)

第2条 尼崎市都市計画審議会に、次の各号に掲げる分科会を置き、これらの分科会の所掌事務は、次の各号に掲げる分科会の区分に応じ当該各号に定める事項その他市長が必要と認める事項を調査審議することとする。

- (1) 都市計画分科会 条例第2条第1号に掲げる事項
- (2) 住宅政策分科会 条例第2条第2号に掲げる事項
- (3) 公園緑地分科会 条例第2条第3号に掲げる事項
- (4) 住環境分科会 条例第2条第4号に掲げる事項
- (5) 都市美分科会 条例第2条第5号に掲げる事項
- (6) 交通政策分科会 条例第2条第6号に掲げる事項

2 分科会に属する委員(当該分科会に専属委員が置かれる場合は、当該専属委員を含む。)の定数は、次のとおりとする。

- (1) 都市計画分科会 10人
 - (2) 住宅政策分科会 8人
 - (3) 公園緑地分科会 13人
 - (4) 住環境分科会 11人
 - (5) 都市美分科会 9人
 - (6) 交通政策分科会 20人
- (令4規則55・一部改正)

(施行の細目)

第3条 この規則に定めるもののほか、この規則の施行について必要な事項は、主管局長が定める。

付 則

この規則は、令和3年6月27日から施行する。

付 則(令和4年12月28日規則第55号)

この規則は、公布の日から施行する。

3) 尼崎市交通政策分科会による協議規約

尼崎市交通政策分科会による協議規約

(目的)

第1条 尼崎市交通政策分科会は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）に基づく「地域公共交通計画」及び都市・地域総合交通戦略要綱（平成21年度3月16日付国都街第77号）に基づく「都市・地域総合交通戦略」（以下「総合交通計画」と総称する。）の作成に関し、必要な協議を行うための協議会（以下、「協議会」という。）として、尼崎市都市計画審議会条例（昭和44年尼崎市条例第42号）、尼崎市都市計画審議会の専門部会の設置に関する規則（令和3年尼崎市規則第41号）その他の例規等（以下、「都市計画審議会条例等」という。）の規定に基づき、設置及び運営するものとする。

(事務所)

第2条 協議会は、事務所を兵庫県尼崎市東七松町1丁目23番1号尼崎市役所内に置く。

(事業)

第3条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 総合交通計画の策定及び変更に関する協議
- (2) 総合交通計画に位置付けられた事業の実施又は進捗管理に関する連絡調整
- (3) 前各号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要な業務

(事務局)

第4条 協議会の事務を処理するために、協議会に事務局を置く。

- (1) 事務局は尼崎市都市整備局都市戦略推進担当に置く。
- (2) 事務局に関し必要な事項は、会長が定める。

(委任)

第5条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務・事業の運営上必要な事項は、会長が定める。

(附 則)

この規約は、令和5年3月29日から施行する。

4.2 市民事業者アンケート

4.2.1 調査目的

尼崎市総合交通計画の策定にあたり、各種統計データ分析を補完するためのものとして、市民等と事業所等を対象に、アンケート調査を実施した。

4.2.2 アンケート実施期間

令和5年6月19日(月)～7月7日(金)(19日間)

※但しWEB回答は7月13日(木)まで(26日間)

4.2.3 回収結果

1) 市民アンケート

・無作為抽出の市民アンケート(①+②) : 587/1,800通 (回収率 32.6%)

| 名称 | 方法 | 回答数 | |
|--------------------------------------|------|-------|-----|
| 市民アンケート調査(1,800名無作為抽出)※ ¹ | ①郵送 | 363 | 587 |
| | ②WEB | 224 | |
| 市民アンケート調査(社協連絡協会長)※ ² | 紙配付 | 44 | |
| 市民アンケート調査(WEB)※ ³ | WEB | 3,084 | |
| 市民アンケート調査(尼崎市内在住の市職員) | WEB | 303 | |
| 合計 | | 4,018 | |

※¹ 無作為抽出で調査票を郵送し、紙の調査票で回答(郵送回収)又はWEBで回答頂いたもの。

※² 社協連絡協の会合等の場で紙の調査票を手渡し、回答頂いたもの(郵送回収)。

※³ 市公式LINEでの配信、オープンハウス(市民説明会)でのポスター掲示、チラシ配布、あま咲きコインでのプッシュ通知によるアンケート協力依頼等によりWEBで回答頂いたもの。

※WEB回答者であま咲きコインのIDを記載頂いた方にあま咲きコインを50ポイント付与した。

【回答者属性】

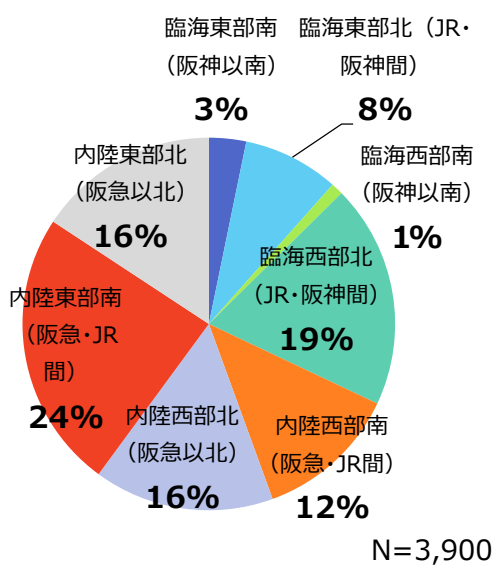


図 4.1 居住地

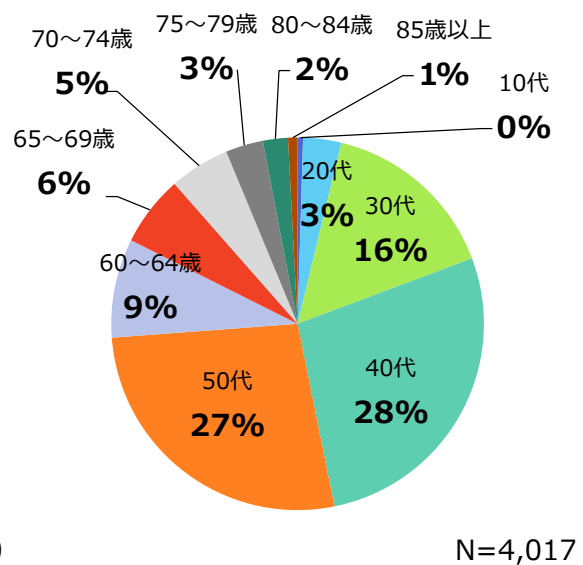


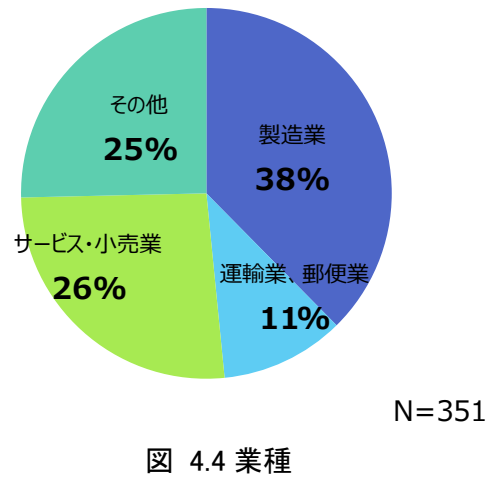
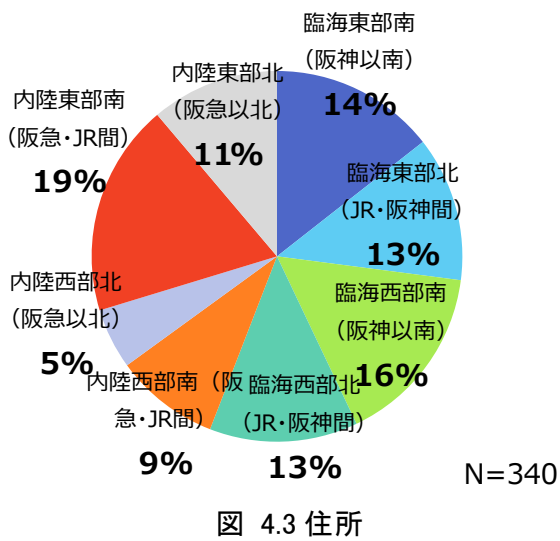
図 4.2 年代

2) 事業者アンケート

・無作為抽出の事業所アンケート(④+⑤) : 358/1,000 通 (回収率 35.8%)

| 名称 | 方法 | 回答数 |
|------------------------------------|------|-----|
| 事業所アンケート調査 (従業員の多い市内 1,000 事業所) | ④郵送 | 248 |
| | ⑤WEB | 110 |
| 合 計 | | 358 |

【回答事業所属性】



4.3 プラットフォームへの参加とパネル展の実施

本計画の策定にあたり、各地域課が主催するプラットフォームに参加し、市民等から施策・事業のアイデアを募集するとともに、計画の内容を市民等に周知するためのパネル展示を実施した。

4.3.1 プラットフォーム

1) 日時

表 4.1 プラットフォーム実施日時

| 地区 | プラットフォーム名称 | 実施場所 | 実施日時 |
|----|------------|------------|--|
| 中央 | 中央おしゃべりデー | 中央南生涯学習プラザ | 2023年11月10日(金) 午後2時～午後3時 |
| 小田 | おだらぶ土曜雑談会 | 小田南生涯学習プラザ | 2023年12月2日(土) 午後2時～午後4時 |
| 大庄 | ことはじめかいぎ | 大庄北生涯学習プラザ | 2023年12月16日(土) 午前10時～午前12時 |
| 立花 | 立花かいわい会 | 立花南生涯学習プラザ | 2023年11月14日(火) 午後1時～午後2時半 および 午後6時半～午後8時 |
| 武庫 | みんなのホームルーム | 武庫西生涯学習プラザ | 2023年11月16日(木) 午後7時～午後8時45分 |
| 園田 | そのだではなすのだ | 園田東生涯学習プラザ | 2023年11月9日(木) 午後1時半～午後3時 および 午後7時～午後8時半 |

2) 対象

各プラットフォームへの参加者

3) 内容

座談会形式で、尼崎市内の交通に対するファミリー世帯・子育て世帯等のニーズやおでかけに関するアイデアを募集

4) 結果

表 4.2 プラットフォーム参加者数

| 地区 | 参加者数 | 主な意見 |
|----|------------------------|---|
| 中央 | 10名 | <ul style="list-style-type: none"> ● 尼崎 21 世紀の森へ行けるバスがあるとよいのでは。広い芝生やかやぶき屋根があってとても良い場所だが、子どもを朝連れて行っても昼の便を逃すとバスがなくて帰れなくなってしまう。 ● 車道と歩道の上に縁石が無く白線で区分している場合に、後ろからオートバイが走ってくる場合があり、怖い。他の人の安全にも配慮して欲しい。 |
| 小田 | 12名 | <ul style="list-style-type: none"> ● 自転車の通行できる路側帯が道路の途中でなくなるケースがある。その場合は元来た道を引き返す必要があり、回り道になって大変なので、事前に案内標識があるとよいのではないか。 ● JR 尼崎駅西側のアンダーパスで、自転車を押したお年寄りが坂を下れるけど上れなくて困っているケースがある。 |
| 大庄 | 11名 | <ul style="list-style-type: none"> ● 武庫川から園田へは車ではアクセスしやすいが、公共交通で移動するには不便。 ● バスの運転手不足により便数増加は将来的に難しいと感じる。オンデマンドバスなど効率的な方法を考えないといけない。 |
| 立花 | 30名（前半 16名 +後半 14名） | <ul style="list-style-type: none"> ● 自転車通勤をしているが、自転車のマナーが気になっている。意識啓発のためにも、大人・子ども両方のための自転車教室があるとよい。 ● 自転車のルール（左側通行など）を知らない人が多く、マナーも悪い。自転車に限らず、鉄道駅の構内などの場所に応じた通行方法などのルールやマナーをもっとわかりやすく周知・教育してほしい。 |
| 武庫 | 16名 | <ul style="list-style-type: none"> ● 子どもを連れて外出するとき車や自転車が危ないと感じる。ドライバーへの運転教育と子どもへの交通安全教育を徹底させて欲しい。 ● 双子のベビーカー移動を見ていると大変そうだと感じる。東京のバス会社が双子用ベビーカーの乗車を拒否したニュースもあった。 |
| 園田 | 24名（前半 15名 +後半 9名） | <ul style="list-style-type: none"> ● 尼っ子リンリンロードもあるが、平坦な地形を活かし、子どもと一緒に安全にサイクリングを楽しめるルートがもっとあればいい。 ● 尼崎らしさとして、移動したい人が、移動している人を活用して移動するような仕組みがあるといい。ライドシェアなど、ネガティブに考えずに、まずやってみることが必要では。 |



図 4.5 開催状況(立花地区)



図 4.6 開催状況(園田地区)

4.3.2 パネル展

1) 日時

表 4.3 アンケート実施日時

| 地区 | 展示場所 | 展示期間 |
|----|------------|----------------------------|
| 中央 | 中央北生涯学習プラザ | 2023年11月2日開館から11月16日午後5時まで |
| 小田 | 小田南生涯学習プラザ | 2023年11月13日正午から12月16日正午まで |
| 大庄 | 大庄北生涯学習プラザ | 2023年11月20日正午から12月16日正午まで |
| 立花 | 立花南生涯学習プラザ | 2023年11月9日開館から11月26日閉館まで |
| 武庫 | 武庫西生涯学習プラザ | 2023年11月9日開館から11月26日閉館まで |
| 園田 | 園田東生涯学習プラザ | 2023年11月9日開館から11月26日閉館まで※ |

※11月11日及び12日はイベントのため観覧不可

2) 対象

各生涯学習プラザへの来場者

3) 内容

各生涯学習プラザにおいて、計画の内容を市民等に周知するためのパネル展示を掲示し、以下の形式で意見を募集した。

● 投票コーナー

パネル内に自身の意見をシールで貼り付ける投票コーナーを設置・実施

● アンケート

WEB（二次元バーコード読取）またはパネルに設置した用紙からアンケートを実施



図 4.7 パネル展実施状況(中央地区)

4) 回収結果

表 4.4 回収数

| 項目 | 実施箇所（生涯学習プラザ） | | | | | | 合計 |
|--------|---------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | 中央北 | 小田南 | 大庄北 | 立花南 | 武庫西 | 園田東 | |
| 投票コーナー | 26 | 40 | 67 | 15 | 52 | 29 | 229 |
| アンケート | 21 | 16 | 10 | 13 | 30 | 26 | 116 |
| うち WEB | 11 | 14 | 5 | 11 | 14 | 10 | 65 |
| うち紙 | 10 | 2 | 5 | 2 | 16 | 16 | 51 |
| 合計 | 47 | 56 | 77 | 28 | 82 | 55 | 345 |

【投票コーナー（最も重要だと思う目標）】

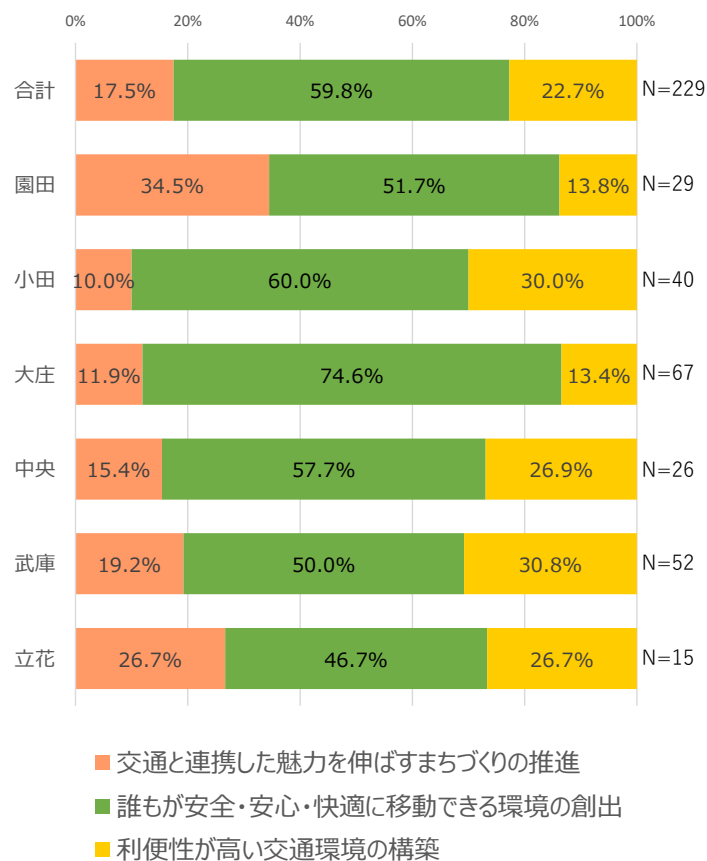


図 4.8 最も重要だと思う目標（合計・地区別）

【アンケート（回答者属性・最も重要だと思う視点）】

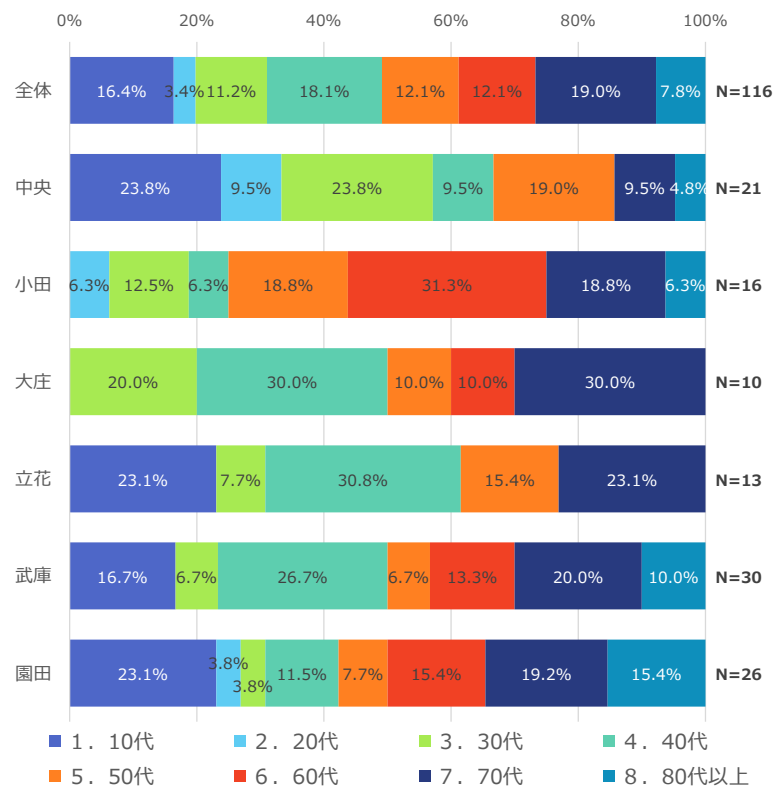


図 4.9 年代(合計・地区別)

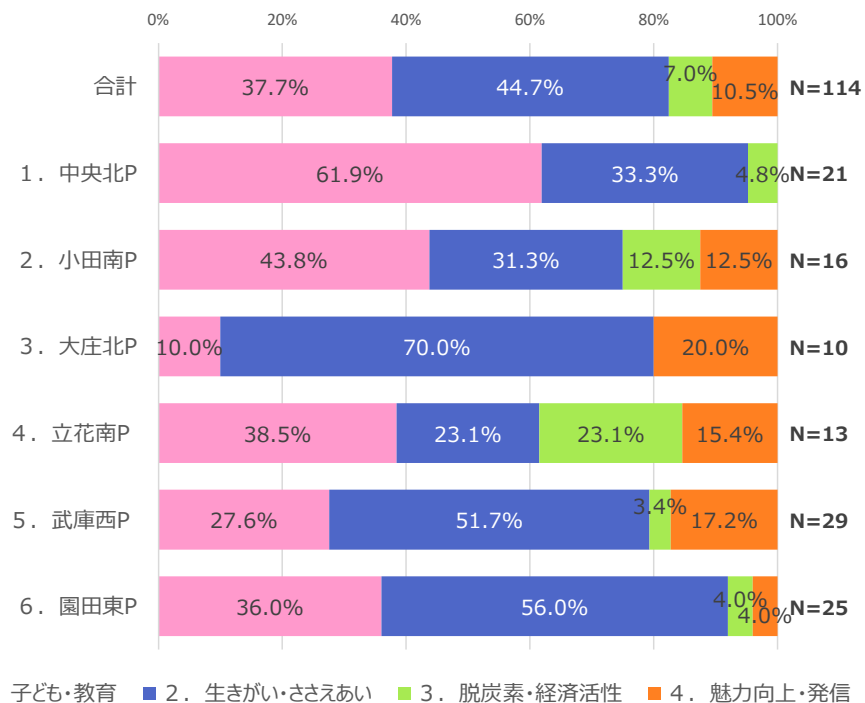


図 4.10 今後の交通まちづくりについて、最も重要だと思う視点(合計・地区別)

4.4 パブリックコメント

4.4.1 実施内容・結果

第28期都市計画審議会の第1回交通政策分科会（令和5年12月18日開催）にて計画書素案を報告後、パブリックコメントによる意見公募を以下の通り実施した。

1) 実施期間

令和6年1月15日（月）から令和6年2月5日（月）まで（21日間）

2) 公表の方法

- 市報1月号への掲載
- 市役所（都市戦略推進担当）、市政情報センター、各地域振興センター、園田東会館、阪神尼崎サービスセンター、JR尼崎サービスセンター、阪急塚口サービスセンター、北部保健福祉センター、南部保健福祉センター、中央・北図書館における閲覧
- 市ホームページへの掲載

3) 結果

提出 2名

件数 20件

4.5 諮問書

尼都戦第 562 号
令和 5 年 3 月 23 日

尼崎市都市計画審議会交通政策分科会
会長 三古 展弘 様

尼崎市 長
松本 眞



(仮称) 尼崎市総合交通計画の策定について (諮問)

本市では、平成 29 年に「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、誰もが移動しやすい交通環境の実現を目指し取り組んでいるところです。

その一方で、人口減少や超高齢化の進展等による公共交通利用の需要減少などに加え、昨今の潮流として、新型コロナウイルス感染症等の影響、生活様式へのテレワークやEコマースなどの浸透と定着やキャッシュレス決済といったデジタル化技術の革新等により、公共交通を取り巻く社会情勢が変化しています。

現在、令和 5 年度を開始年度とした「第 6 次尼崎市総合計画」を策定したことに加えて、令和 6 年度を目標として「尼崎市都市計画マスタープラン」及び「尼崎市立地適正化計画」を改定中です。特に、各駅前空間やその周辺において、都市基盤ストックを有効活用し、多様な主体と連携した交流や快適な滞在空間の創出により、地域の活性化にもつながる魅力向上に取り組んでいます。今後、阪急電鉄神戸線においては、周辺地域のより良い地域社会の形成及び持続的発展並びに環境に配慮した公共交通の利便性向上を目指すため、新駅を設置し、ファミリー世帯の定住転入の促進にも繋げていくこととしています。

こうしたことから、市民の生活様式や活動の傾向が変化するなか、上位計画等と整合・連携を図りながら、将来を見据えた交通の在り方を再構築するとともに、暮らしやすさと働きやすさが幸福感を高めるまちづくりを目指す総合的かつ計画的な交通計画の策定について諮問いたします。

以 上

(担当)
都市整備局
都市戦略推進担当



図 4.11 諮問の様子

4.6 答申書

令和6年3月18日

尼崎市長
松本 眞 様

尼崎市都市計画審議会交通政策分科会
会長 三古 展弘

尼崎市総合交通計画の策定について（答申）

令和5年3月23日付尼都戦第562号で市長から諮問のありました「尼崎市総合交通計画の策定」について、本分科会において慎重に審議を行った結果、別冊のとおり答申します。

以 上



図 4.12 答申の様子

尼崎市総合交通計画（資料編）

発行：尼崎市 都市整備局 都市戦略推進担当

〒660-8501 兵庫県尼崎市東七松町1丁目23番1号

TEL：06-6489-6620 FAX：06-6488-8883

Email：ama-toshisenryaku@city.amagasaki.hyogo.jp