

尼崎市地域交通政策審議会資料
資料 第 2 号
平成 28 年 12 月 19 日

# 尼崎市地域交通計画

【概要版】

（素案）

平成 28 年 12 月

尼 崎 市



# 目 次

	頁
1.1 計画策定の目的 .....	1
1.2 計画の対象範囲 .....	1
1.3 計画期間 .....	1
2. 骨格交通ネットワーク .....	2
3. 地域交通計画の基本理念と施策体系 .....	3
3.1 地域交通計画の方向性 .....	3
3.2 基本理念と施策体系 .....	4
4. 計画の実現に向けて .....	23
4.1 市民・交通事業者・行政の協力と他分野との連携 .....	23
4.2 社会情勢の変化に対応した計画の見直し .....	23
用語集 .....	24



## 1. 地域交通計画策定の目的など

### 1.1 計画策定の目的

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

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

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

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

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

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

### 1.2 計画の対象範囲

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

### 1.3 計画期間

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

## 2. 骨格交通ネットワーク

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

交通拠点については、尼崎市立地適正化計画において、その周辺を都市機能誘導区域とする鉄道駅と生活拠点とする鉄道駅があります。都市機能誘導区域は、各拠点の都市づくりの方向性に即した都市機能を誘導し、拠点性の向上や生活利便性の維持・向上を図ることとしており、また、生活拠点は、周辺の生活圏における利便性の確保を図ることとしています。

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

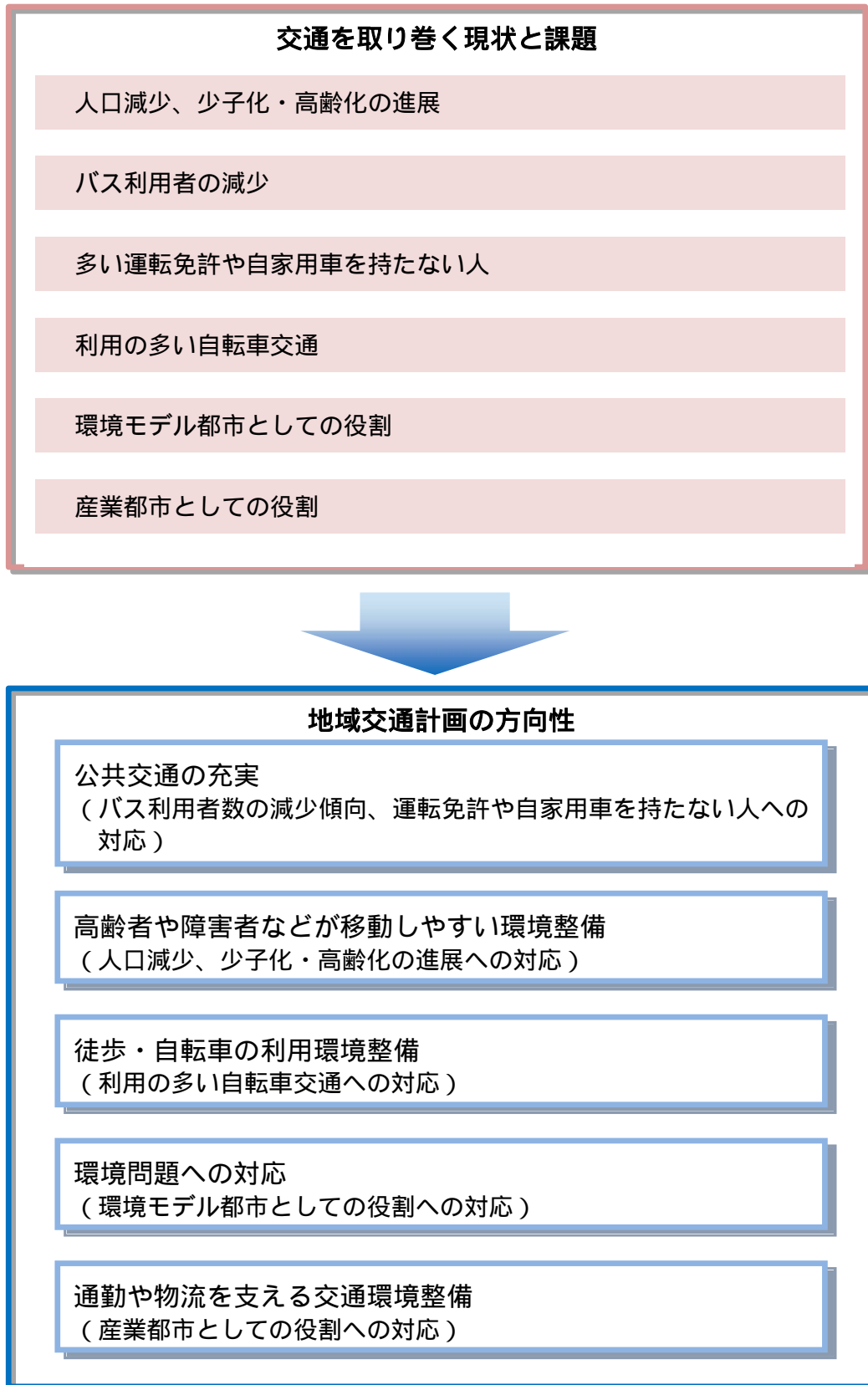


図 2.1 交通ネットワーク図

### 3. 地域交通計画の基本理念と施策体系

#### 3.1 地域交通計画の方向性

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



### 3.2 基本理念と施策体系

地域交通計画は、本市の交通を取り巻く現状と課題に対応する方向性に基づき、少子化・高齢化の進展、また、環境や健康に関する意識の高まりなどの社会経済状況の変化に対応するため、過度に自動車に依存することなく、様々な交通モードが有機的に連携し、誰もが自由に移動できる交通環境の実現をめざし、以下を基本理念・基本目標とします。

- 基本理念 -

人と環境にやさしいまちの活力を支える交通環境の実現

- 基本目標 -

基本理念の実現をめざし、3つの基本目標を設定します。

基本目標	自動車に頼らず自由に移動できる交通環境の実現
	自動車に過度に依存せずに、徒歩、自転車、バスや鉄道など、各交通手段の適切な役割分担のもと、誰もが自由に移動できるよう、公共交通の利便性の向上や環境や健康への配慮も踏まえた交通手段の転換の促進を図ります。
基本目標	すべての人にやさしい交通環境の実現
	年齢や障害の有無などに関わらず、すべての人が安全・安心に移動できるよう、ユニバーサルデザイン化を推進するなど、快適な公共交通や自転車の利用環境と歩行環境の確保を図ります。
基本目標	まちの楽しみと地域産業を支える交通環境の実現
	まちの楽しみと人の交流が増進されるよう、交通拠点となる鉄道駅や地域の拠点となる公共施設や観光施設などへのアクセス性の向上を図るとともに道路空間を効率的に活用し、また、地域産業の活力を支えるため、通勤環境の充実と物流ネットワークの強化を図ります。



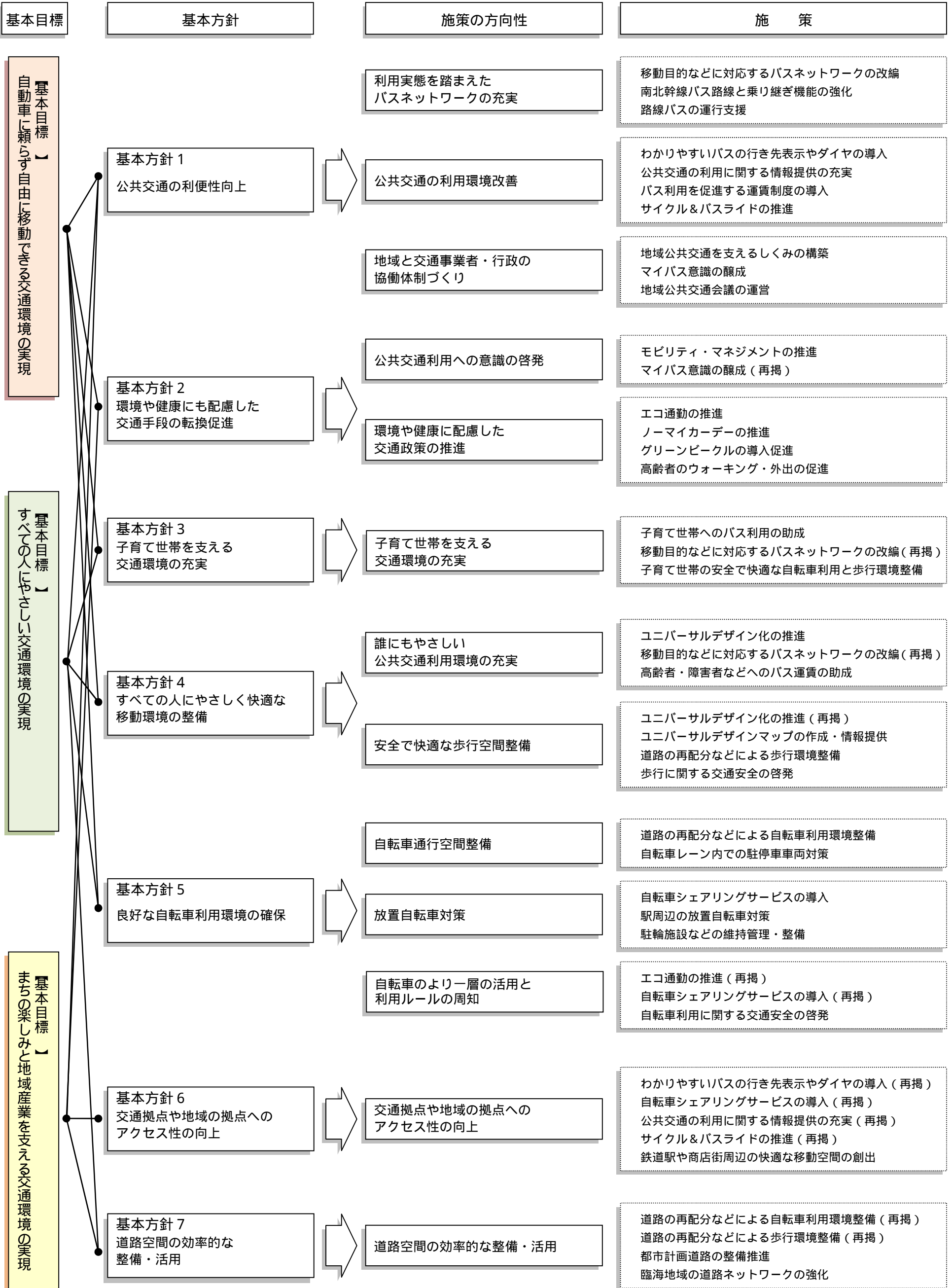
- 基本方針 -

基本目標に基づき、以下の7つの基本方針を設定します。

これらの7つの基本方針により、具体的な施策を展開していきます。

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

< 施策体系 >



は重点化施策

## 基本方針 1 公共交通の利便性向上

### 施策の方向性 1 - : 利用実態を踏まえたバスネットワークの充実

#### 実施施策

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

#### 重点化施策

移動目的などに対応するバスネットワークの改編

実施時期(予定): 平成31年度～

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



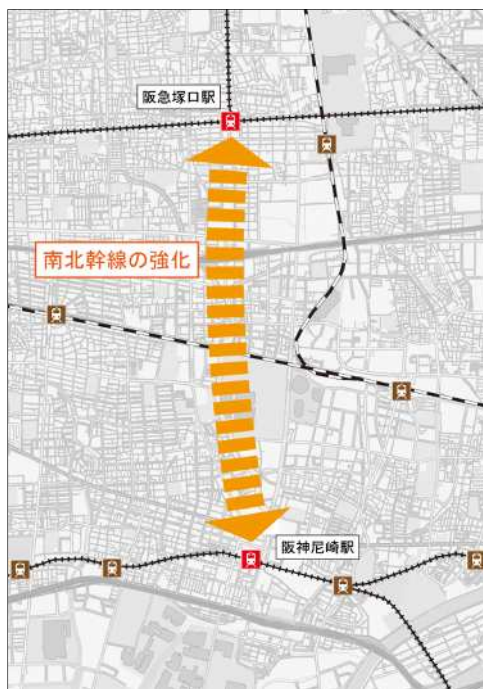
重点化施策

南北幹線バス路線と乗り継ぎ機能の強化

実施時期（予定）：平成 31 年度～

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

【 南北幹線バスの強化 】



【 バスレーンの設定（東京都） 】



出典：EST 普及推進委員会ホームページ

実施施策

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

重点化施策

わかりやすいバスの行き先表示やダイヤの導入

実施時期(予定): 平成31年度～

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

【 八戸市の路線ナンバリング設定プロジェクト 】



出典：国土交通省ホームページ



施策の方向性 1 - : 地域と交通事業者・行政の協働体制づくり

実施施策

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

重点化施策

地域公共交通を支えるしくみの構築

実施時期(予定): 平成31年度～

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

【 富士宮市のバス停オーナー制度のバス停 】



出典：国土交通省ホームページ

## 基本方針 2 環境や健康にも配慮した交通手段の転換促進

### 施策の方向性 2 - : 公共交通利用への意識の啓発

#### 実施施策

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

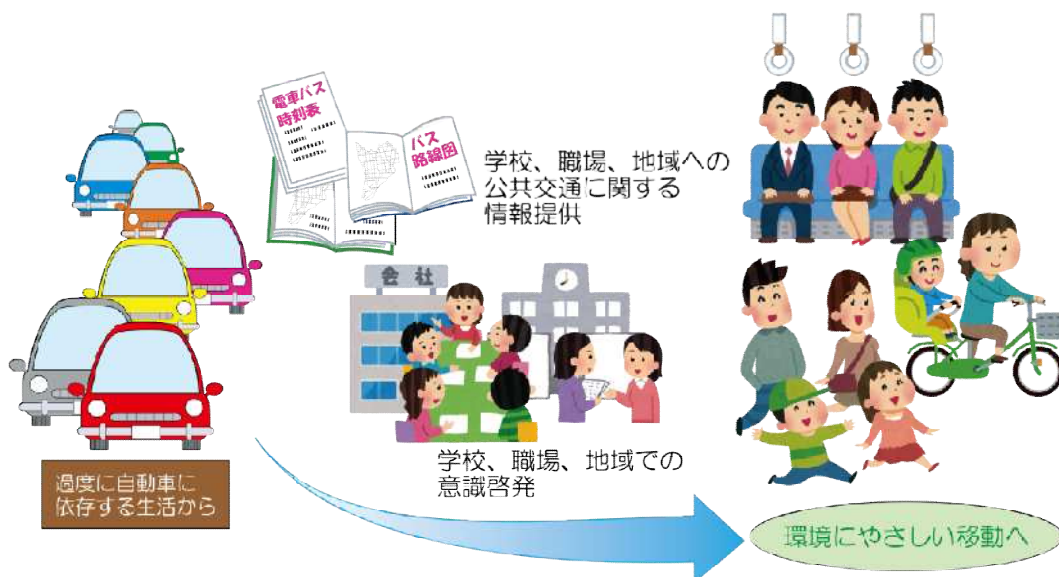
#### 重点化施策

##### モビリティ・マネジメントの推進

実施時期(予定): 平成30年度～

- ・市民が「過度に自動車に依存する生活」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する生活」へ自発的に転換するよう、そのきっかけとなる情報提供などを行い、公共交通などの利用促進を図ります。
- ・住民や企業に対して意識啓発につながる印刷物の配布や説明会を開催し、また、学校では、公共交通に関する体験学習を行うなど、過度な自動車の利用から公共交通などへ利用転換する意識の形成を図ります。

#### 【 モビリティ・マネジメントの概要 】



実施施策

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

重点化施策

エコ通勤の推進

実施時期：実施中（一部検討中）

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

実施時期については、具体的な施策の内容を含めて検討を進めます。

【 エコ通勤優良事業所ロゴマーク 】【 エコ通勤リーフレット（栃木県）】



出典：交通エコロジー・モビリティ財団  
ホームページ



出典：栃木県ホームページ



## 基本方針 3 子育て世帯を支える交通環境の充実

### 施策の方向性 3 : 子育て世帯を支える交通環境の充実

#### 実施施策

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

#### 重点化施策

##### 子育て世帯へのバス利用の助成

実施時期(予定): 平成32年度～

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



出典：国土交通省ホームページ

重点化施策

子育て世帯の安全で快適な自転車利用と歩行環境整備

実施時期（予定）：実施中（一部検討中）

- ・子育て世帯は、自転車の利用や徒歩で移動することが多く、生活圏域の移動において安全で快適な自転車の利用と歩行を促進します。
- ・地域住民と連携し、交通事故の危険箇所の改善や子どもの自転車利用時のヘルメットの着用推進に取り組みます。（実施時期：実施中）
- ・生活道路において、安全かつ快適に自転車の利用や歩行ができるよう、歩行空間を拡幅するとともに、歩行者と自転車の通行を優先する安全対策であるゾーン 30 の効果的な周知などにより、自動車の交通量と速度の抑制を図ります。（実施時期：検討中）

実施時期については、具体的な施策の内容を含めて検討を進めます。

【ゾーン 30 での公安委員会による主な交通規制】

公安委員会による主な交通規制

最高速度(30km/h)	歩行者用道路	一方通行	大型自動車等通行止め

実施例(高砂市内)

出典：兵庫県警察ホームページ

【歩行者優先を強調したゾーン 30 の標識（東京都内）】



出典：尼崎市地域交通政策審議会 会長 土井勉 撮影

## 基本方針 4 すべての人にやさしく快適な移動環境の整備

### 施策の方向性 4 - : 誰にもやさしい公共交通利用環境の充実

#### 実施施策

施策	施策概要	重点化	実施時期 (年度)
ユニバーサルデザイン化の推進	すべての人が安全・安心に移動できる交通環境をめざし、公共交通や歩行空間のユニバーサルデザイン化を推進し、また、公共施設などを円滑に利用できるよう、ピクトグラムの統一化などに取り組みます。		H29 - 33 ~ (一部検討中)
移動目的などに対応するバスネットワークの改編(再掲)	市民の移動目的などに対応し、目的地へより効率よく移動できるバスネットワークへの改編を進めます。		H31 ~
高齢者・障害者などへのバス運賃の助成	高齢者や障害者などの公共交通による外出を支援して社会参加を促進するため、バスの運賃を助成し、加えて、乗車証のICカード化による利便性の向上を図ります。		実施中

#### 重点化施策

##### ユニバーサルデザイン化の推進

実施時期(予定): 平成 29 - 33 年度 ~

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

- 1 実施時期については、長期的な視点で検討を進めます。
- 2 実施時期については、具体的な施策の内容を含めて検討を進めます。



実施施策

施策	施策概要	重点化	実施時期 (年度)
ユニバーサルデザイン化の推進(再掲)	すべての人が安全・安心に移動できる交通環境をめざし、公共交通や歩行空間のユニバーサルデザイン化を推進し、また、公共施設などを円滑に利用できるよう、ピクトグラムの統一化などに取り組みます。		H29 - 33 ~ (一部検討中)
ユニバーサルデザインマップの作成・情報提供	すべての人が安心して公共施設や商店などを利用できるよう、ユニバーサルデザインに配慮された施設などをインターネット上で地図情報として提供します。		H32 ~
道路の再配分などによる歩行環境整備	歩行者の安全確保を図るため、生活道路の歩行空間を拡幅するとともに自動車の交通量や速度の抑制を図り、また、交通安全マーク(ストップマーク)や防犯カメラの設置支援などの地域住民と連携した安全対策に取り組みます。		実施中 (一部検討中)
歩行に関する交通安全の啓発	歩行者の安全確保を図るため、普及しつつあるハンドル形電動車いす(シニアカー)の利用ルールの周知も含め、交通安全教室などの啓発活動に取り組みます。		実施中

重点化施策

ユニバーサルデザインマップの作成・情報提供

実施時期(予定): 平成32年度~

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

【 いわてユニバーサルデザイン電子マップ 】



出典: 岩手県ホームページ



重点化施策

道路の再配分などによる歩行環境整備

実施時期：実施中（一部検討中）

- ・歩行者の安全確保という観点から、既存の道路空間を歩行者に配慮して再配分するなど、すべての人が安全かつ快適に歩行できる環境の整備を推進します。
- ・交通事故の危険箇所での交通安全マーク（ストップマーク）や防犯カメラの設置支援など、地域住民と連携した安全対策に取り組みます。（実施時期：実施中）
- ・生活道路において、歩行空間を拡幅するとともに、歩行を優先する安全対策であるゾーン 30 の効果的な周知などにより、自動車の交通量と速度を抑制し、安全で快適な歩行空間の整備を行います。（実施時期：検討中）

実施時期については、具体的な施策の内容を含めて検討を進めます。

【尼崎市内に設置されるストップマーク】



出典：尼崎市生活安全課 資料

【生活道路の安全性向上（イメージ）】



出典：国土交通省ホームページ

## 基本方針 5 良好な自転車利用環境の確保

### 施策の方向性 5 - : 自転車通行空間整備

#### 実施施策

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

#### 重点化施策

##### 道路の再配分などによる自転車利用環境整備

実施時期：実施中

- ・自転車の走行空間を明確化し、駅を中心とする拠点間と河川に沿った自転車道を軸とする2つの自転車ネットワークの形成という考えを基本にして策定された「尼崎市自転車整備ネットワーク方針」に基づき、既存の道路空間を再配分し、自転車道や自転車レーンなどの整備を推進します。
- ・生活道路において、安全に自転車が利用できるよう、ゾーン30の推進などにより、自動車の交通量と速度の抑制に取り組みます。

##### 【 尼崎市自転車ネットワーク整備方針 】



##### 【 自転車レーンの整備(長洲久々知線) 】



実施施策

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

重点化施策

自転車シェアリングサービスの導入

実施時期(予定): 平成32年度～

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

【 高松市のレンタサイクル事業 】



出典：高松市ホームページ

施策の方向性 5 - : 自転車のより一層の活用と利用ルールの周知

実施施策

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



## 基本方針 6 交通拠点や地域の拠点へのアクセス性の向上

### 施策の方向性 6 : 交通拠点や地域の拠点へのアクセス性の向上

#### 実施施策

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

実施時期については、長期的な視点で検討を進めます。

## 基本方針 7 道路空間の効率的な整備・活用

### 施策の方向性 7 : 効率的な道路の整備・活用

#### 実施施策

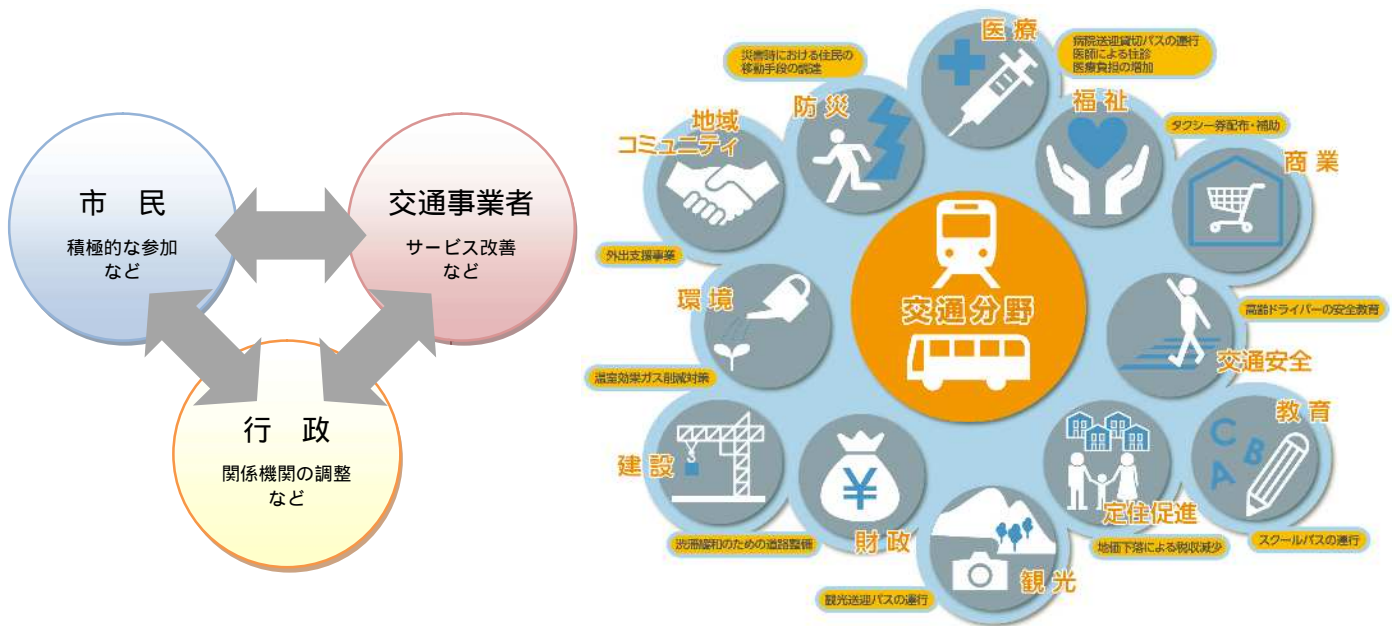
施策	施策概要	重点化	実施時期 (年度)
道路の再配分などによる歩行環境整備(再掲)	歩行者の安全確保を図るため、生活道路の歩行空間を拡幅するとともに自動車の交通量や速度の抑制を図り、また、交通安全マーク(ストップマーク)や防犯カメラの設置支援などの地域住民と連携した安全対策に取り組めます。		実施中 (一部検討中)
道路の再配分などによる自転車利用環境整備(再掲)	「尼崎市自転車ネットワーク整備方針」に基づき、自転車道や自転車レーンなど、既存の道路空間の再配分により安全で快適な自転車通行空間を整備し、自転車ネットワークの形成を推進します。		実施中
都市計画道路の整備推進	良好な市街地整備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

実施時期については、長期的な視点で検討を進めます。

#### 4. 計画の実現に向けて

##### 4.1 市民・交通事業者・行政の協力と他分野との連携

地域交通計画の実現には、利用者の中心となる「市民」、運営・運行を行う「交通事業者」、計画・施策を行う「行政」が、それぞれの役割を認識し、協力して計画を推進していきます。あわせて、地域交通、特に公共交通は、様々な分野と関連していることから、地域交通と医療、福祉や商業などの他分野との効果的な連携を進め、市全体の活性化を図っていきます。



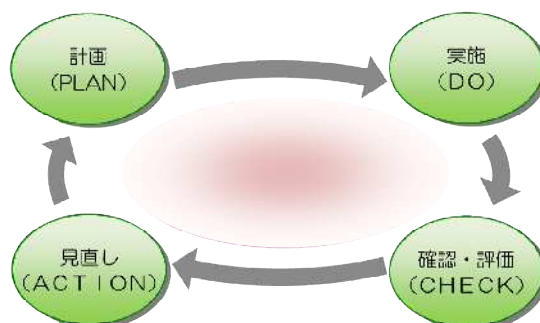
< 交通を支える3者の役割 >

< 交通と他分野との連携（イメージ） >

出典：「もしも赤字の地域公共交通が廃止になったら？」(国土交通省パンフレット)

##### 4.2 社会情勢の変化に対応した計画の見直し

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



< 計画のPDCAサイクル >

用語集

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

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