

第3回交通政策分科会資料

■〔資料1〕尼崎市の現状と課題

1. 人口特性
2. 移動特性
3. 鉄道、バス、タクシー
4. 自転車
5. 道路・結節点、臨海部の交通
6. 交通インフラ、子育て世帯、交通弱者
7. 環境、交通ルール
8. 駅まちづくり、周遊促進〔観光重点取組地域・臨海部観光〕
 - ◆ 一覧表

■〔資料2〕尼崎市総合交通計画の基本方針と目標、施策体系

尼崎市の現状と課題

1. 人口特性

■ 少子高齢化が進行し、高齢者は駅からやや離れたエリアに多く分布するが、運転免許非保有者も存在。5歳未満の子どもがいる世帯は転出超過。

- ・将来的に人口減少・少子高齢化が進行する見通しであり、5歳未満の子どもがいる世帯は転出超過傾向。
- ・免許返納者数はコロナ禍により減少しているものの、特に70代以降女性など免許非保有者も多く存在。
- ・人口は市全域に広く分布し、特にJR塚口・尼崎・立花駅、阪急武庫之荘駅周辺に多く集積。65歳以上で見ると、全年齢の分布と比べ、駅からやや離れたエリアに多く分布する傾向がある。

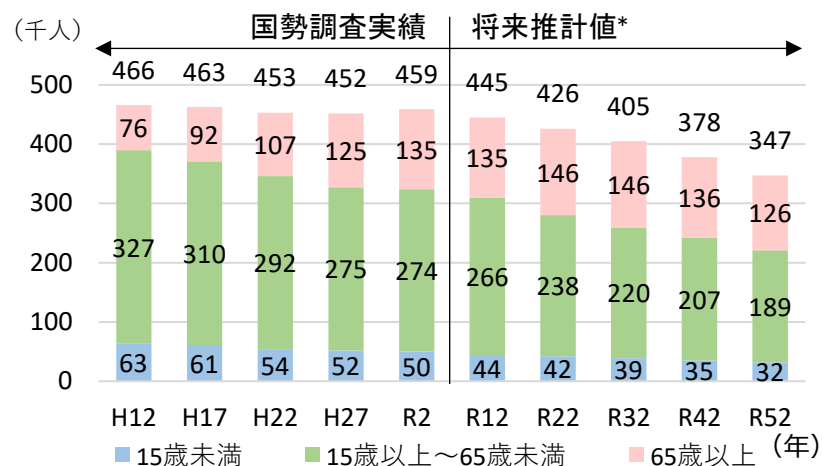


図1-1 人口推移

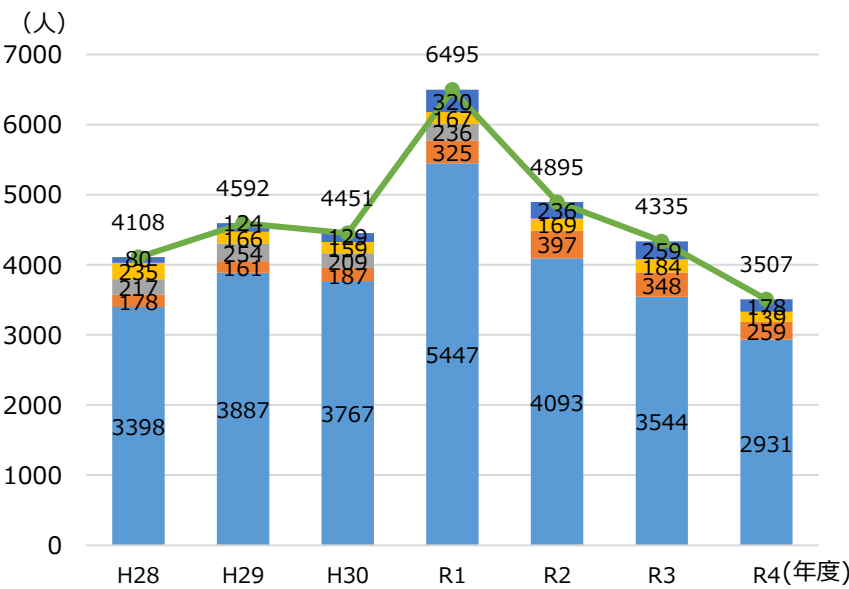


図1-3 運転免許証返納数

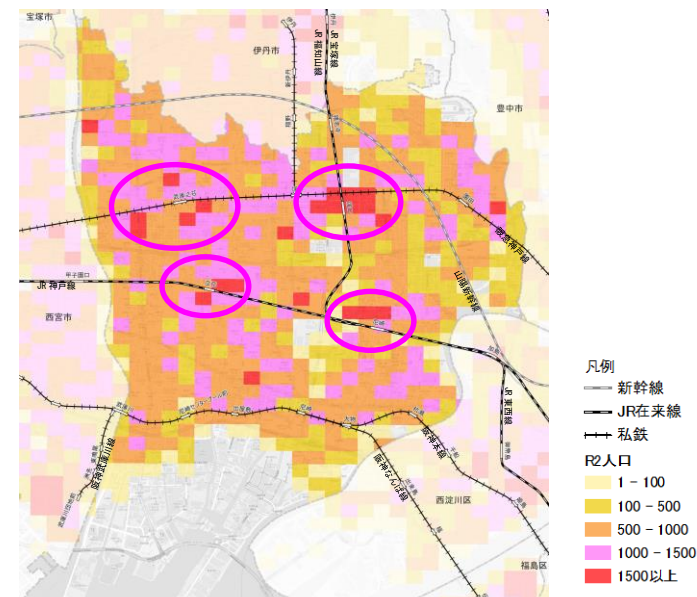
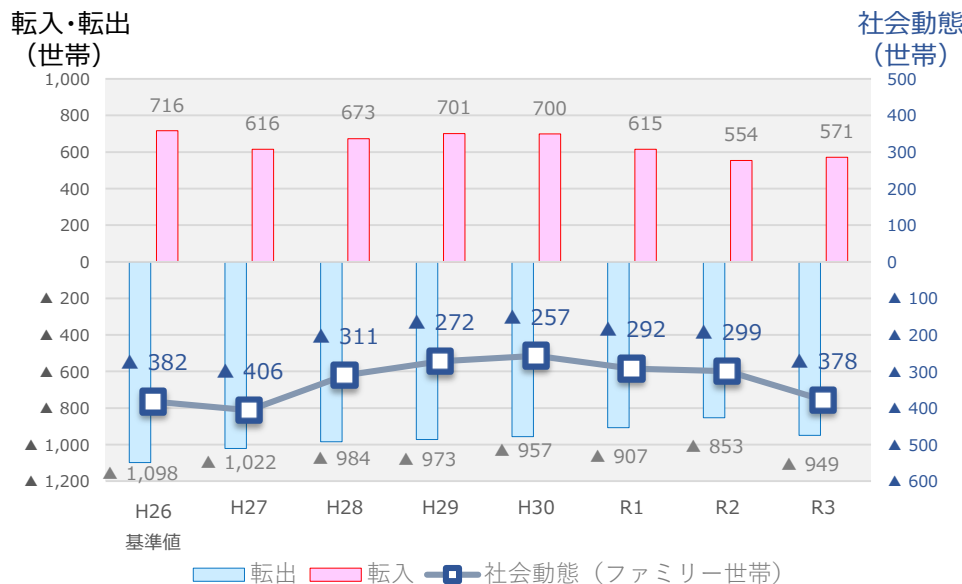
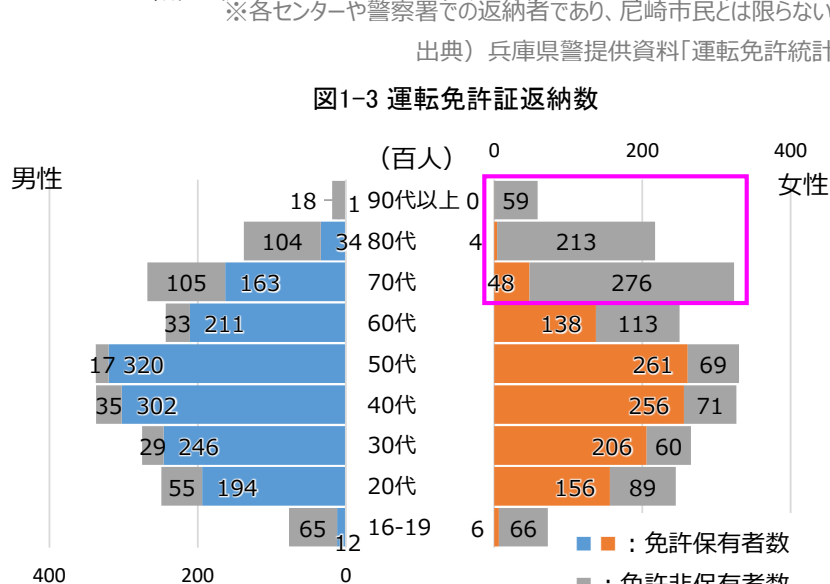


図1-5 R2人口分布



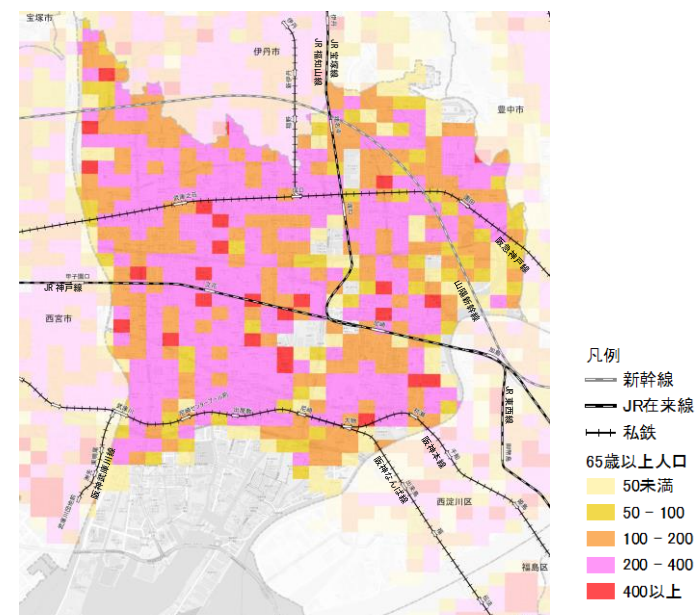
出典) R4年度まちの通信簿 (尼崎市資料)

図1-2 5歳未満の子どもがいる世帯の社会動態の推移



出典) R4兵庫県警提供資料「運転免許統計」、R4年「尼崎市の人口」

図1-4 年代別運転免許証保有者数(尼崎市)



出典) R2国勢調査、国土数値情報、国土基盤地図

図1-6 R2人口(65歳以上)分布

【課題】

- ◆ 高齢化に対応した交通環境の構築
 - ・高齢化が進行し、自分で運転しなくても、安全・安心・快適に移動できる環境が必要
- ◆ 定住・転入、来訪・交流を促進する交通・まちづくり
 - ・子育て世帯の転出超過、人口減少・少子高齢化を緩和する定住・転入促進が必要

【方向性】

- ・持続可能な公共交通の構築
- ・安全・安心に移動できる交通インフラの整備
- ・安心して子育てできる交通環境の充実

尼崎市の現状と課題

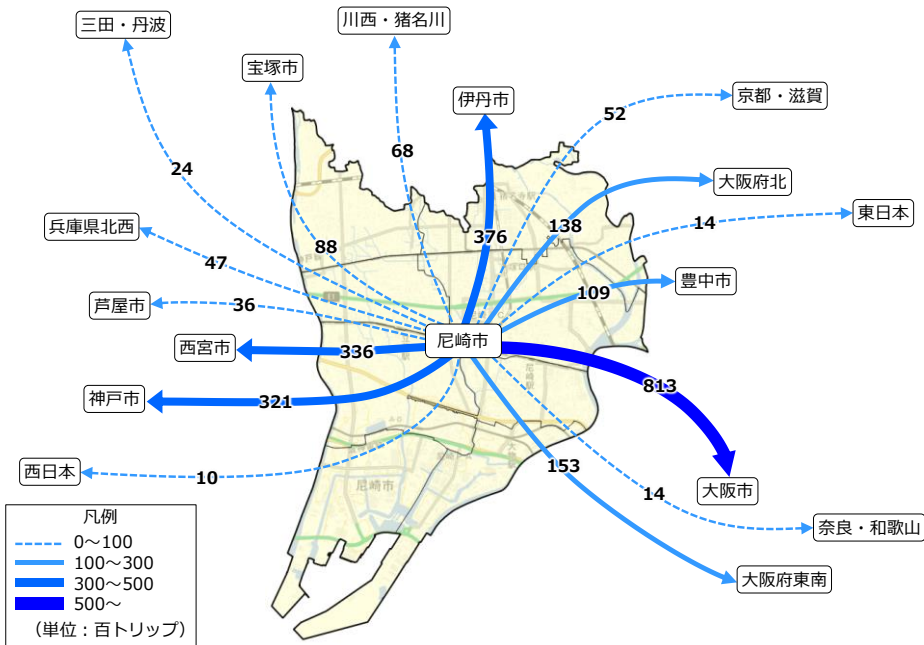
2. 移動特性 (1/2)

- 尼崎市は隣接市である大阪市や西宮市、伊丹市との結び付きが強い。
- 尼崎市内から市外への移動、市外から尼崎市内への移動ともに目的別代表交通手段は鉄道が多い。

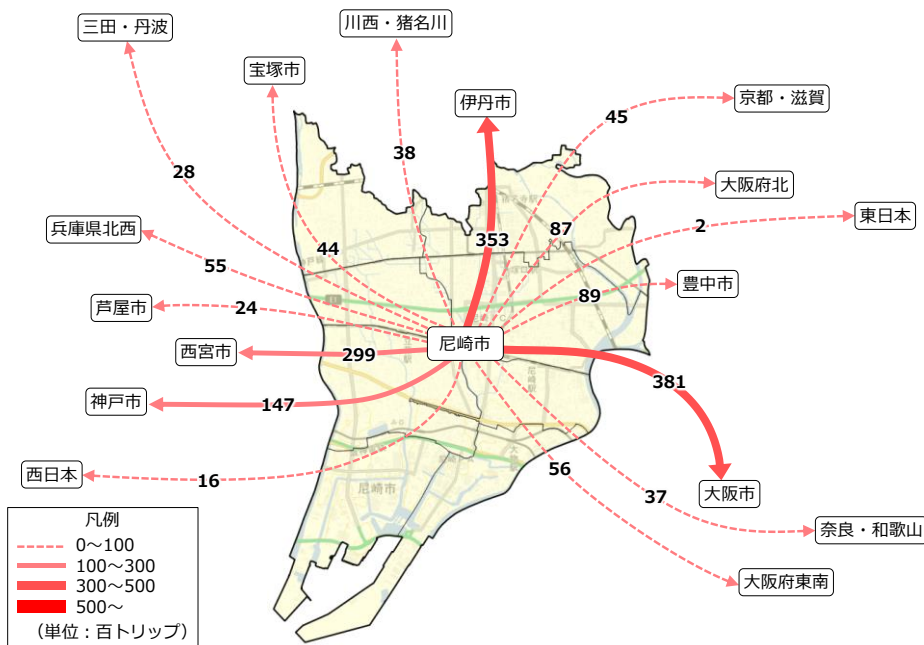
・ 尼崎市内から市外、市外から尼崎市内への移動は、平日・休日ともに隣接市である大阪市や西宮市、伊丹市との結び付きが強く、神戸市も多い。
 ・ 目的別代表交通手段は、尼崎市内から市外、市外から尼崎市内への移動ともに鉄道が多い。市外から尼崎市内への自由・業務目的では自動車も多い。

尼崎市から市外への移動

【平日】



【休日】

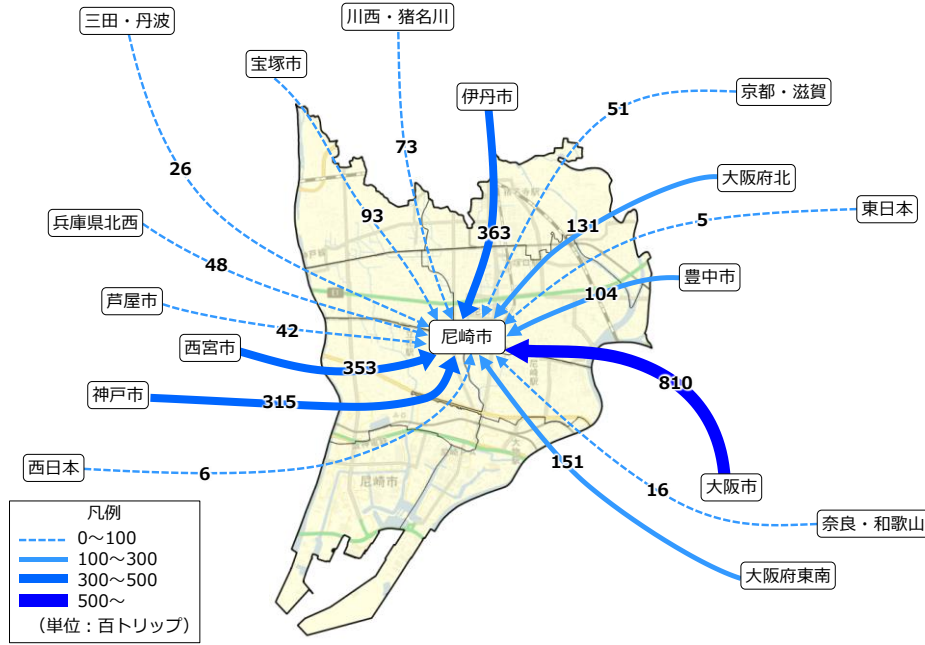


出典) R3近畿圏PT調査

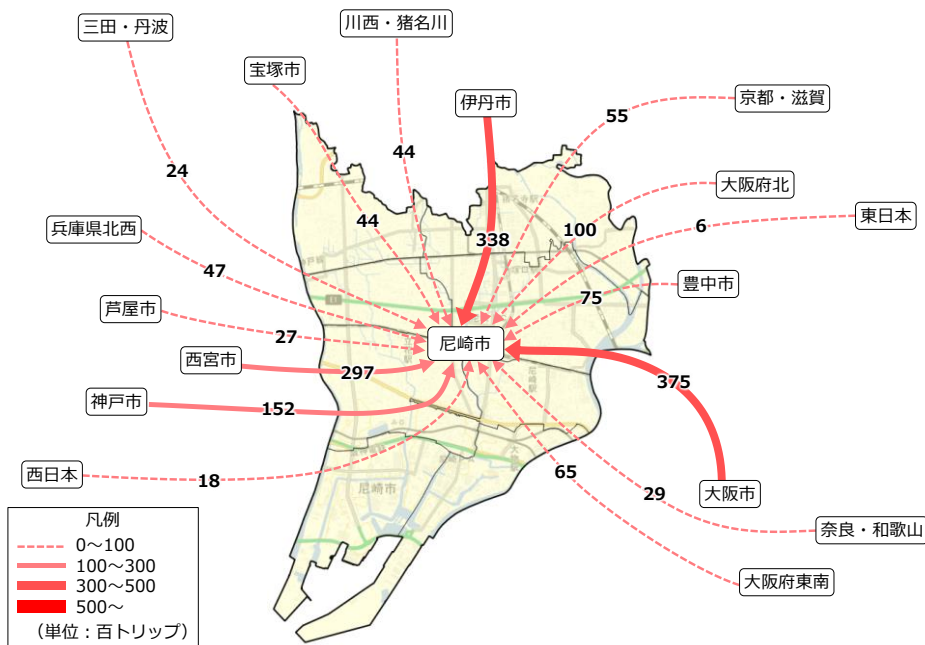
図2-1 尼崎市発の流動(尼崎市⇒市外)

市外から尼崎市内への移動

【平日】



【休日】

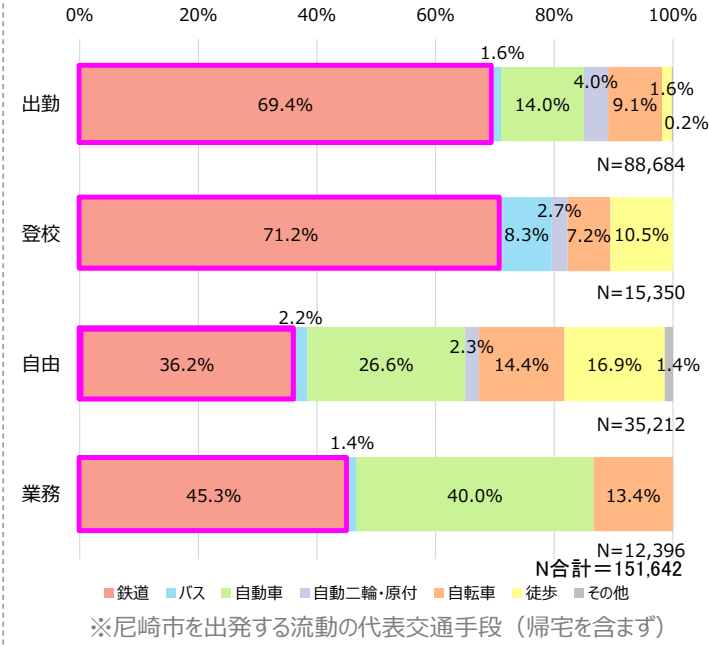


出典) R3近畿圏PT調査

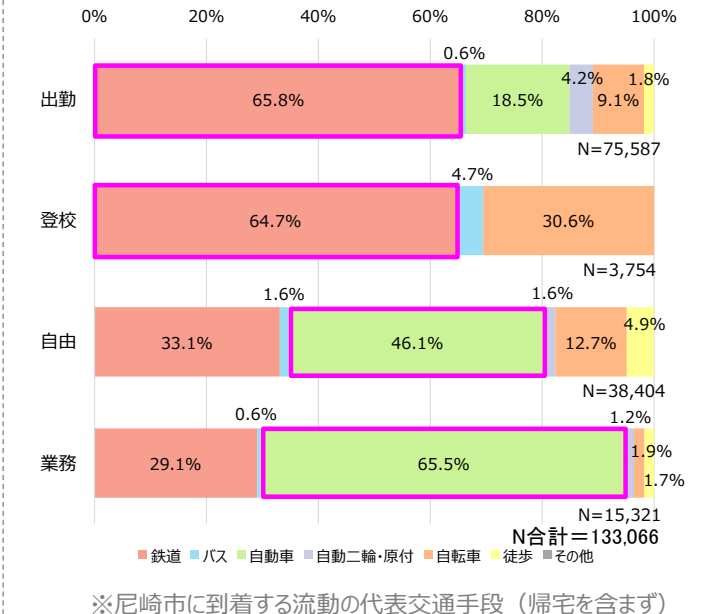
図2-2 尼崎市着の流動(市外⇒尼崎市)

代表交通手段 (平日)

【尼崎市⇒市外】



【市外⇒尼崎市】



出典) R3近畿圏PT調査

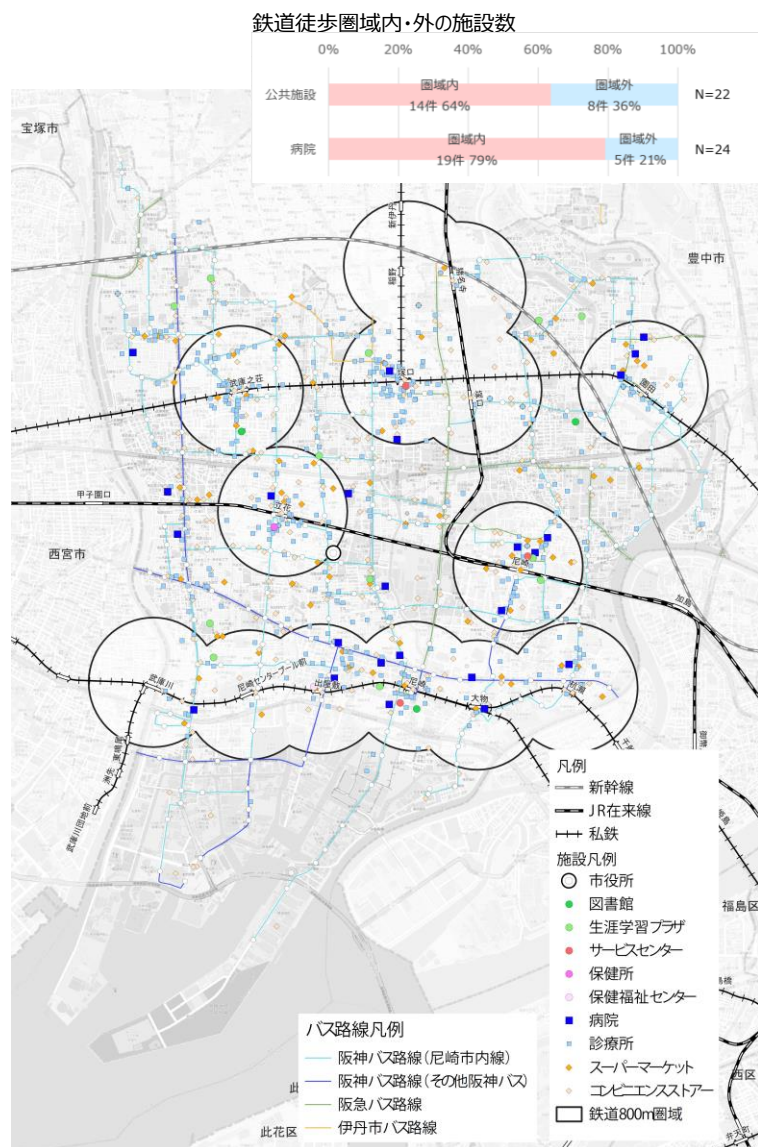
図2-3 目的別代表交通手段構成

尼崎市の現状と課題

2. 移動特性 (2/2)

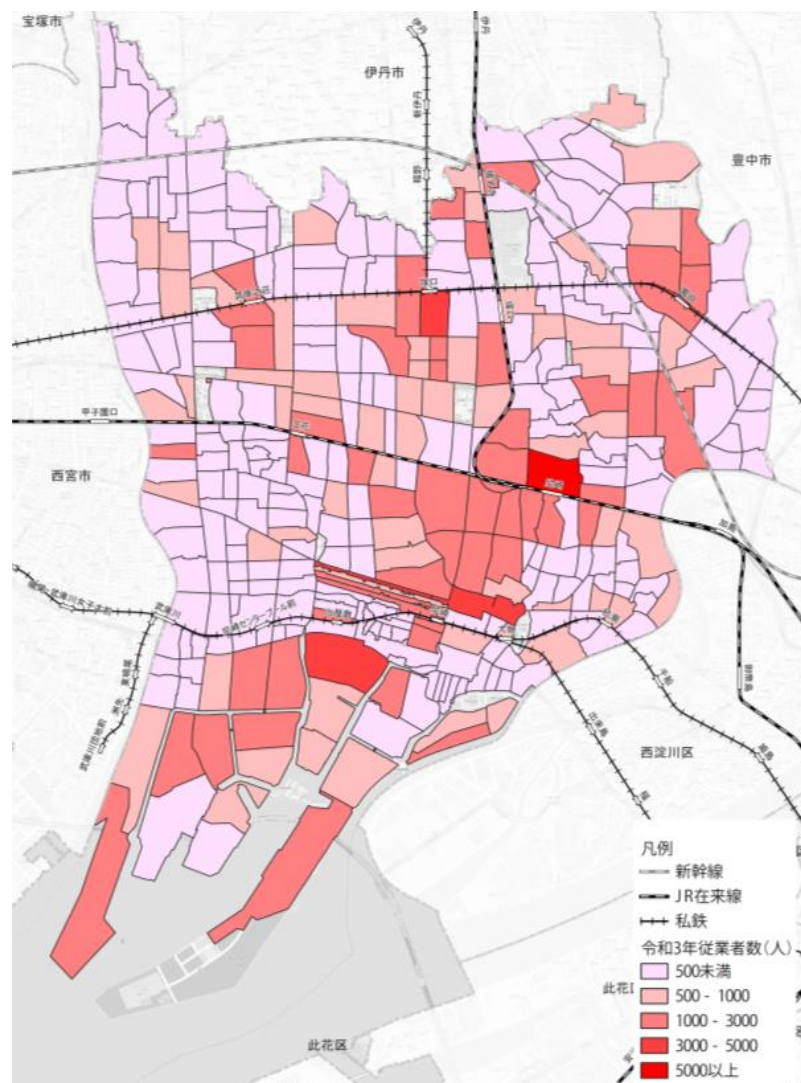
- 尼崎市は各種施設が密に存在する利便性が高いコンパクトで平坦な市街地。ただし駅から離れている施設も存在。
- 尼崎市内の移動は自転車の利用割合が高い。

- ・商業施設、医療施設、従業地は市内に点在しており、コンパクトで平坦な市街地だが、病院や公共施設は駅から離れたエリアにも存在。
- ・尼崎市内の移動は自転車の利用割合が高く、中でも通勤での自転車の利用が高い。



出典) 国土数値情報、国土基盤地図、尼崎市資料

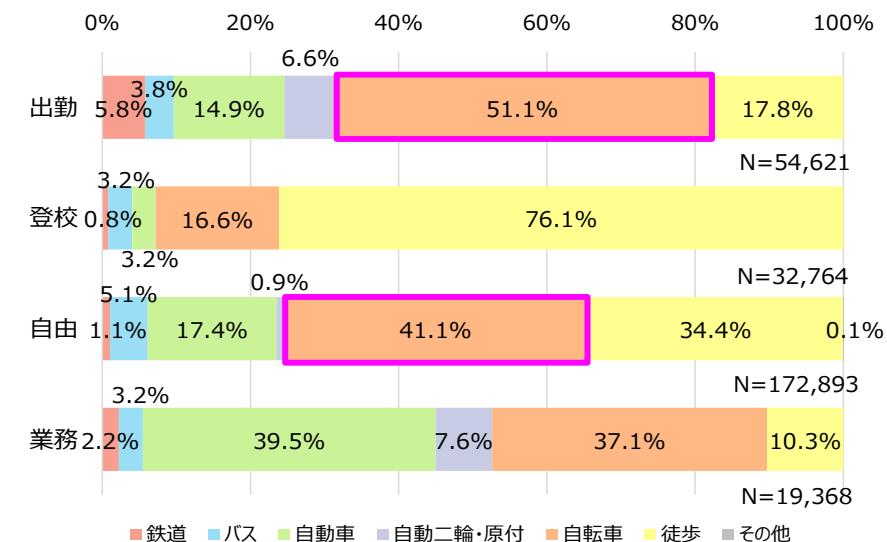
図2-4 尼崎市内の施設分布



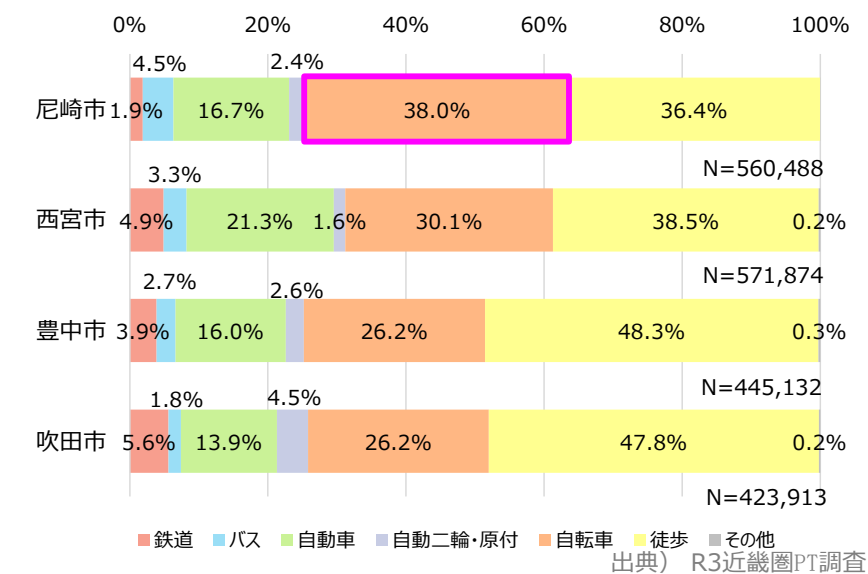
出典) R3 経済センサス

図2-5 尼崎市内の従業者数分布

【尼崎市内移動(平日・目的別)】



【近隣市の市内移動(目的計)】



出典) R3近畿圏PT調査

図2-6 代表交通手段

【課題】

◆ 尼崎市の強みをさらに伸ばす交通利便性の向上

- ・自転車で移動できるコンパクトで平坦な市街地は強みであり、自転車の利用環境向上が必要
- ・駅から離れている施設はバス等のアクセス確保が必要
- ・鉄道の利便性が高いことは強みであり、市民の外出・市外からの来訪・交流促進に向けてさらなる利便性向上が必要

【方向性】

- ・尼崎市の強みをさらに伸ばす鉄道利便性の向上
- ・持続可能な公共交通の構築
- ・自転車のまちづくりの推進

尼崎市の現状と課題

3. 鉄道、バス、タクシー

■鉄道・バスネットワークは充実しているものの、バスは一部ダイヤ、便数の少ない地域がある。バス待ち環境には不満がある。

- ・市内に鉄道が3路線・13駅あり利便性が高く、バスネットワークは充実し、市内の多くは鉄道800m・バス300m圏域内にあるものの、一部ダイヤ、便数の少ない地域が存在。
- ・路線バスの満足度は概ね半数以上が「満足～やや満足」だが、バス待ち環境は「やや不満～不満」が過半数。また内陸東部北エリアでは、ダイヤ、便数の不満度が高い。
- ・路線バスを運転するために必要な大型二種免許保有者数やタクシーの配置車両数は減少傾向にあり、既存のバス・タクシーサービスの維持に影響する可能性がある。
- ・設置検討が行われている武庫川新駅については、「交通利便性への向上」への期待、「交通量の増加」への不安が高い。

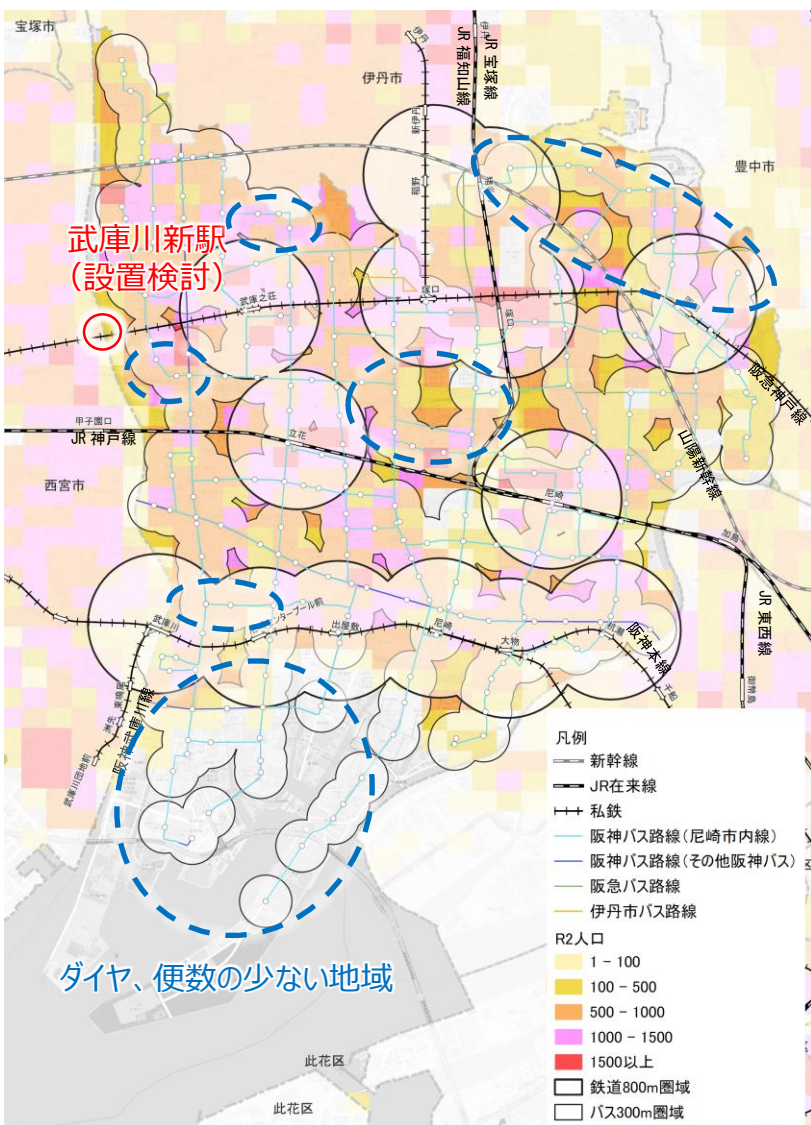


図3-1 鉄道・バス停圏域図

※鉄道800m・バス300m圏域内
※人口カバー率約94%
出典) 国土数値情報、国土基盤地図

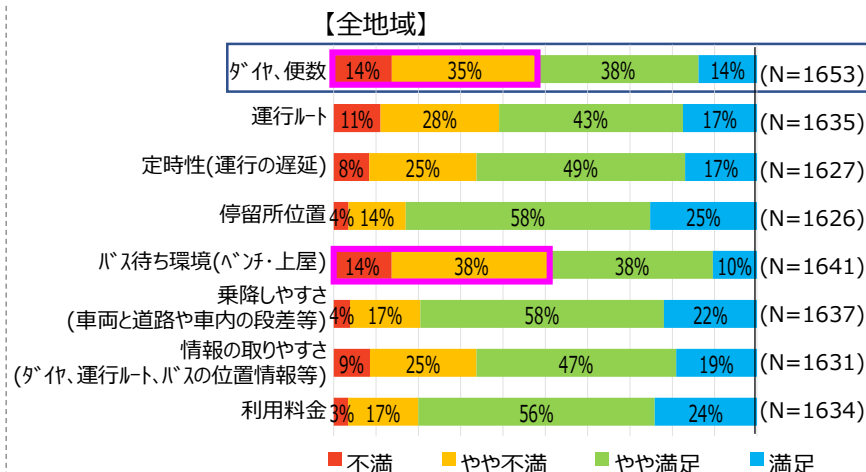
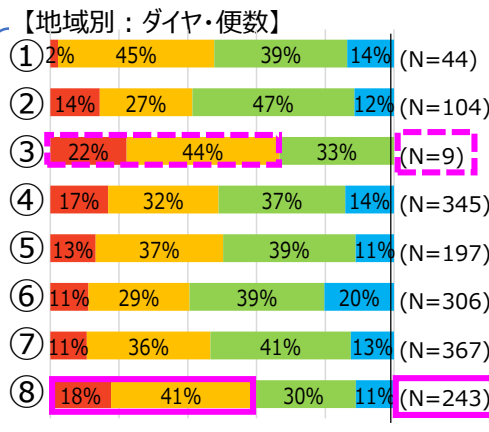


図3-2 路線バスの満足・不満



出典) R5市民アンケート調査結果

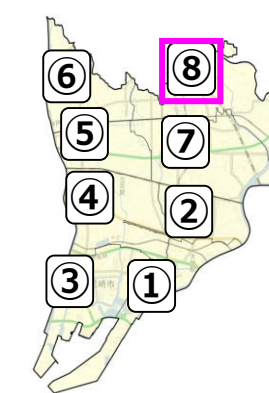


図3-3 地域別(エリア位置)

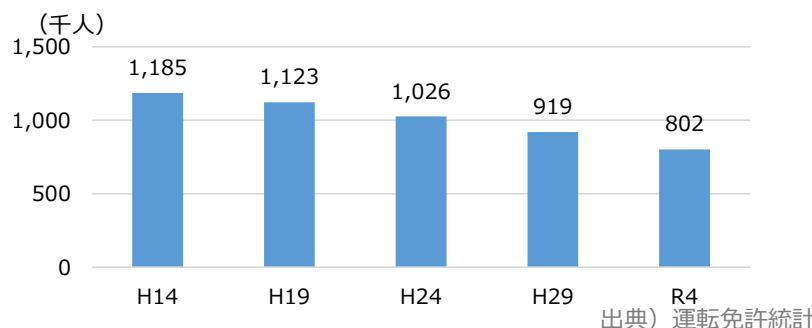


図3-4 大型二種免許保有者数の推移(全国)

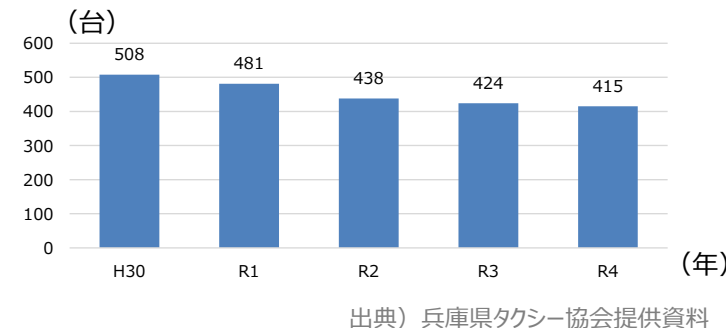


図3-5 尼崎市内のタクシーの配置車両数

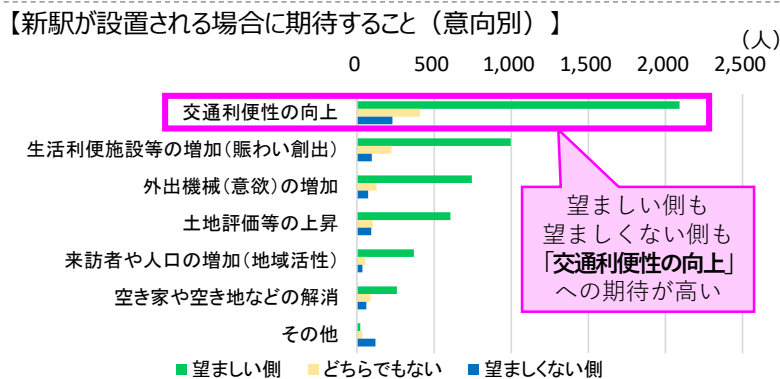
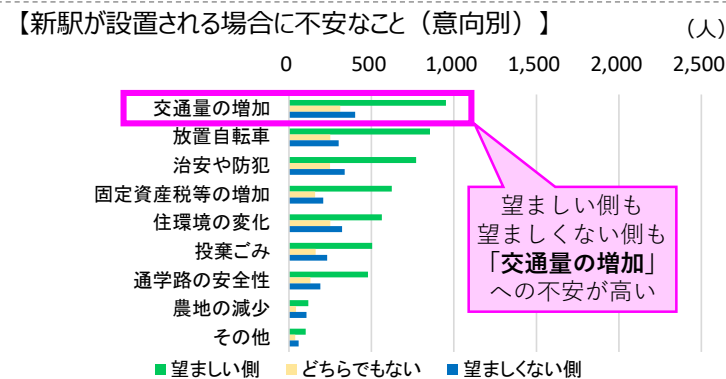


図3-6 武庫川新駅アンケート結果



※新駅の設置についての回答を「望ましい」「どちらでもない」「望ましくない」に回答した人を望ましい側、「望ましくない」「どちらでもない」「望ましくない」に回答した人を望ましくない側としている。

出典) 武庫川新駅に係るアンケート結果 (R4年8月実施)

【課題】

◆尼崎市の強みをさらに伸ばす交通利便性の向上

- ・鉄道の利便性が高いことは強みであり、市民の外出・市外からの来訪・交流促進に向けてさらなる利便性向上が必要

◆持続可能な市内交通体系の構築

- ・路線バスの利便性は高いが、高齢化の進行も踏まえ、ダイヤ、便数の少ない地域への対応が必要。
- ・路線バスへの満足度は概ね高いものの、一部不満が高いサービスが存在。
- ・バスの運転手やタクシーの配置車両数は減少傾向。運転手の減少がサービスの維持に影響。

【方向性】

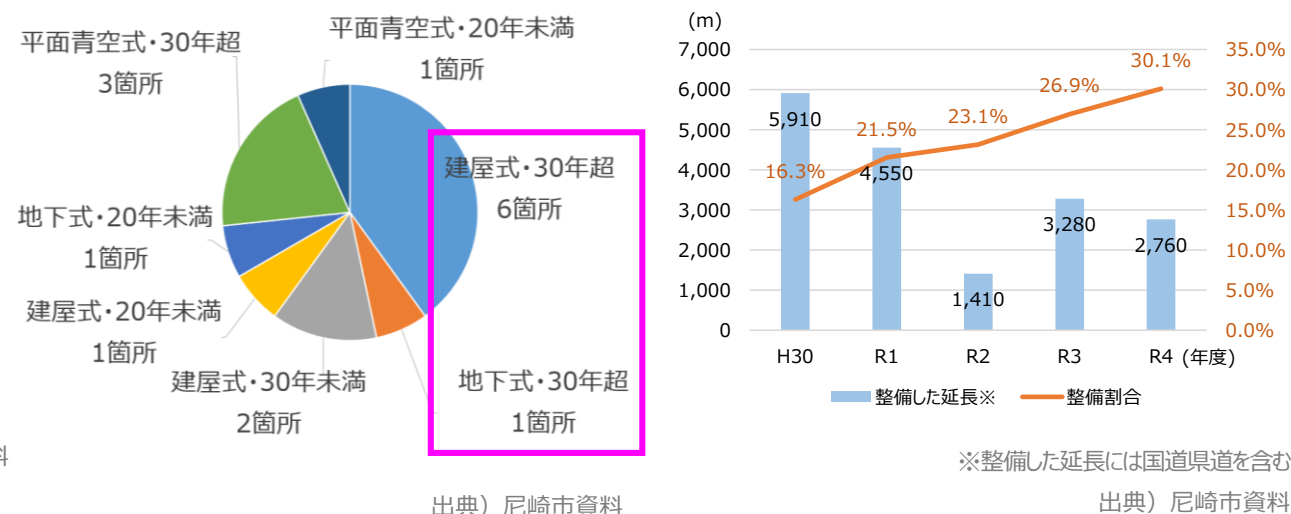
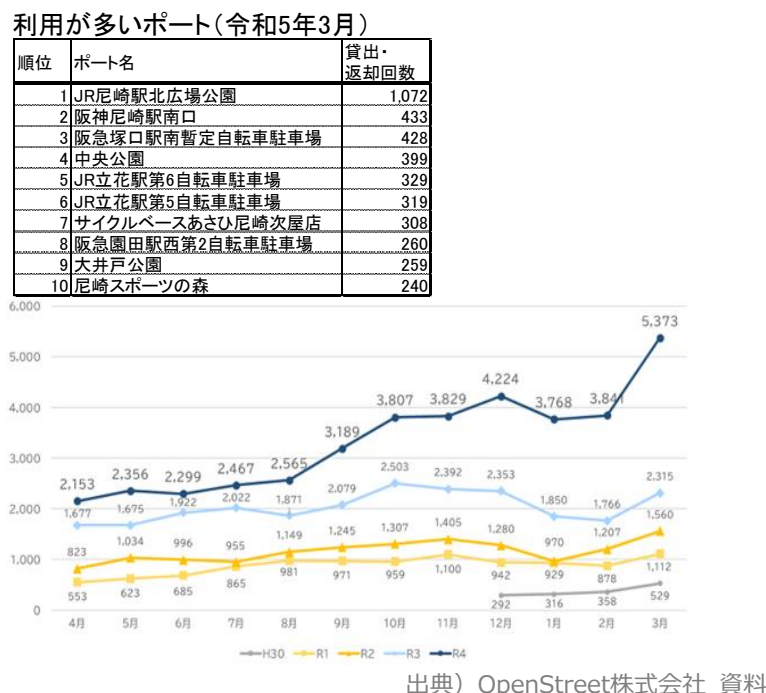
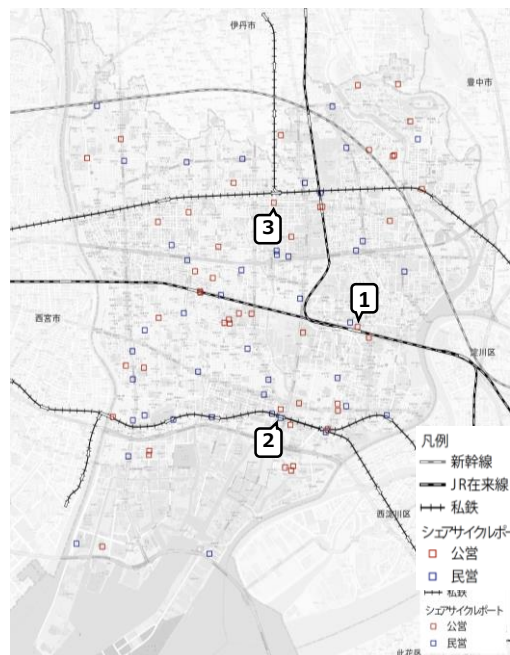
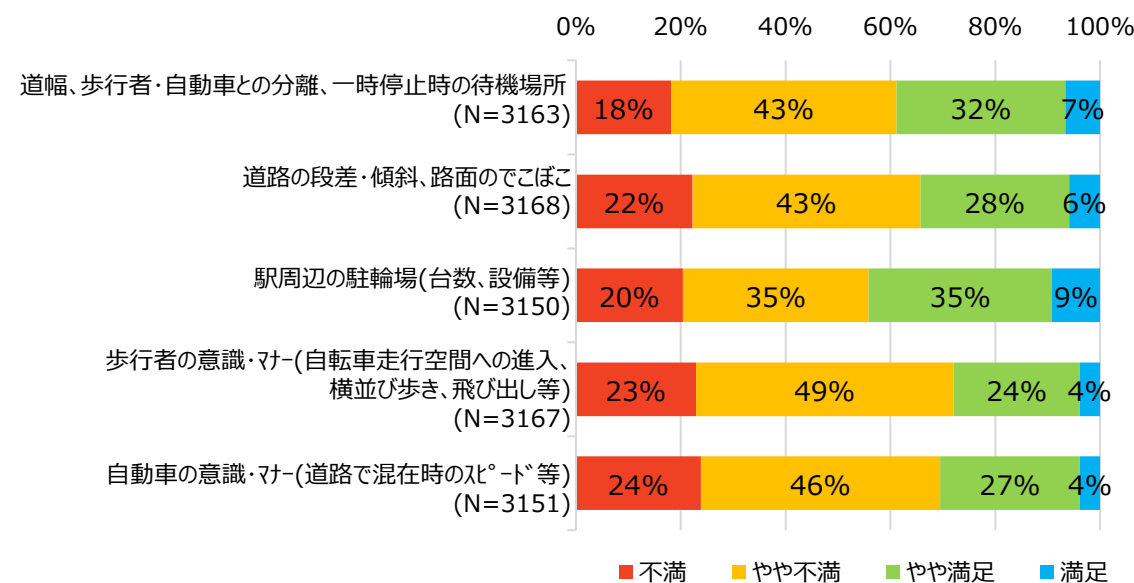
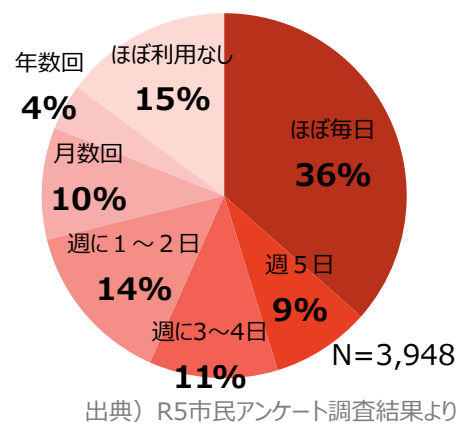
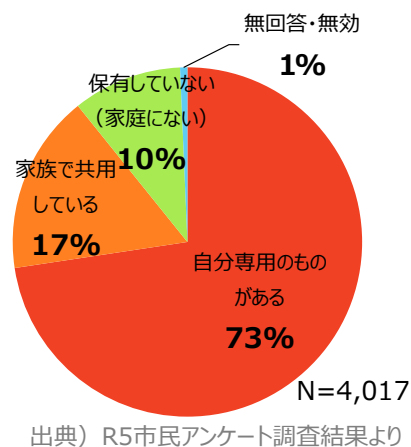
- ・尼崎市の強みをさらに伸ばす鉄道利便性の向上
- ・持続可能な公共交通の構築

尼崎市の現状と課題

4. 自転車

- 自転車保有率・利用頻度が高く、シェアサイクルのポート数も多いものの、自転車利用者の不満が高い。
- 自転車ネットワーク整備率は約3割に留まる。

・市民の約9割が自転車を保有、約4割がほぼ毎日利用している。自転車利用者はいずれの項目も「不満～やや不満」が過半数。
 ・シェアサイクルは、鉄道駅周辺のポートの利用が多く拡充傾向にあるが、地域によって偏りあり。市内のシェアサイクル利用者数は増加傾向にある。
 ・放置自転車は平成13年の6,193台から令和4年は94台まで大幅に改善したが、整備後30年を経過した駐輪場（平面青空式を除く。）が7箇所ある。
 ・自転車ネットワーク整備割合は約3割。



【課題】

- ◆**尼崎市の強みをさらに伸ばす交通利便性の向上**
 - ・自転車で移動できることは市街地が平坦でコンパクトである強みであり、環境にやさしいことから利便性向上が必要。
 - ・シェアサイクルやレンタサイクルはニーズへの対応など利便性向上に努め、自転車の共有を促す環境づくりも必要。
- ◆**安全・安心・快適な移動環境の構築**
 - ・利用環境では不満足の高割合が多く、改善が必要。

【方向性】

- ・自転車のまちづくりの推進
- ・安全・安心に移動できる交通インフラの整備

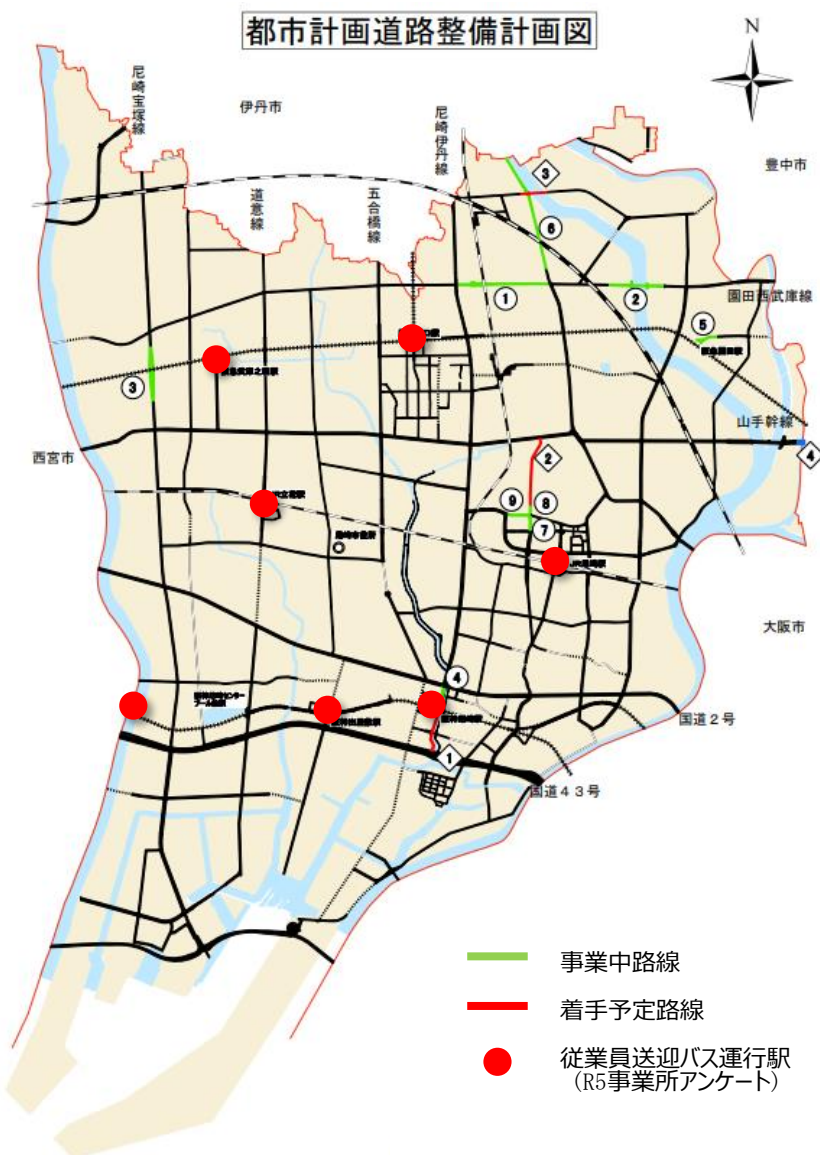
尼崎市の現状と課題

5. 道路・結節点、臨海部の交通

- 新規整備も必要な一方、今後改修・更新が必要となる道路・橋梁も増加する見通し。複数の駅で従業員送迎バスの運行あり。
- 臨海部の工業地域は物流施設の増加に伴い交通渋滞や荷待ち車両の路上駐車等の問題が発生。

①道路・結節点

- ・都市計画道路の整備率は高いものの、未整備区間が残存。
- ・今後、更新時期や耐震化を要する道路・橋梁が増加。
- ・複数の駅で従業員送迎バスが運行されている。

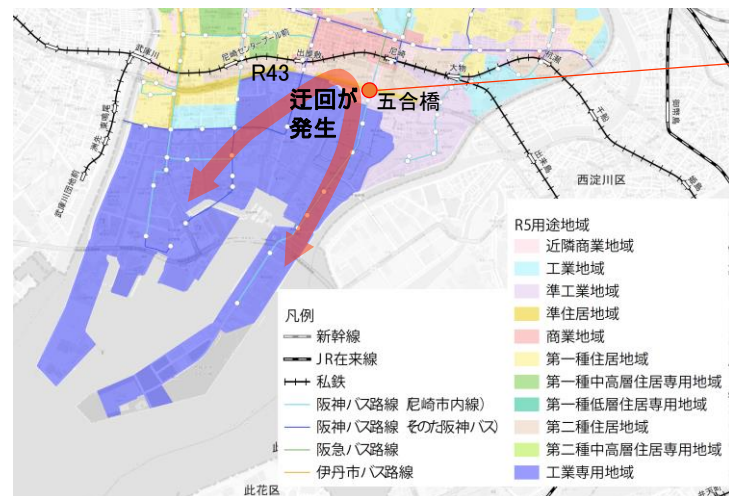


出典) 尼崎市都市計画道路プログラム (改定版)、R5事業所アンケート調査結果

図5-1 都市計画道路整備計画図

②臨海部の交通

- ・臨海部の多くが工業専用地域に指定されている。湾岸部の東西方向の道路交通は国道43号まで迂回が必要。
- ・工場跡地に物流施設の立地が進み、特に東部の南北交通（五合橋）で渋滞。
- ・荷待ち車両の路上駐車やゴミの不法投棄が発生。
- ・自家用車通勤を減らす取組を実施していない事業所が約7割。



出典) 尼崎市用途地域図 (令和5年3月30日)現在)

図5-2 臨海部の土地利用と公共交通



出典) 尼崎市資料

図5-4 路上駐車状況

五合橋交差点 南側断面の渋滞

最大渋滞長: 350m (7:30)
最大通過時間: 9分15秒 (7:15)
交通量: 約9千台 (12時間)
大型車混入率: 23.7% (12時間計)
渋滞要因: 国道43号東西方向の青現示が長く、五合橋は交通量に対して青現示が短い。また大型車混入率も高いため、大型車の発進遅れによる速度低下の影響で捌け残りが発生している。

※令和元年7月9日(火)調査結果

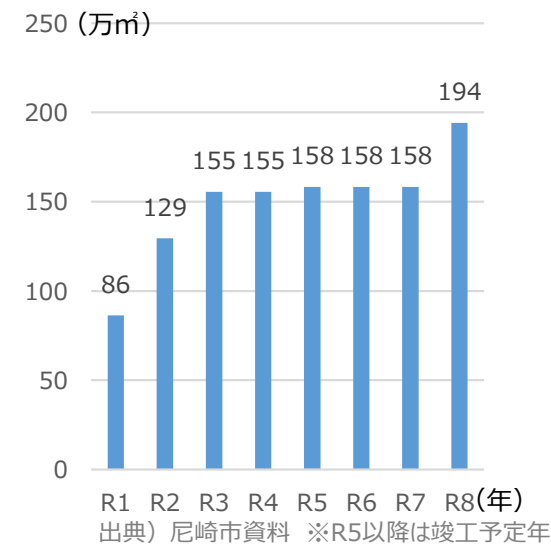
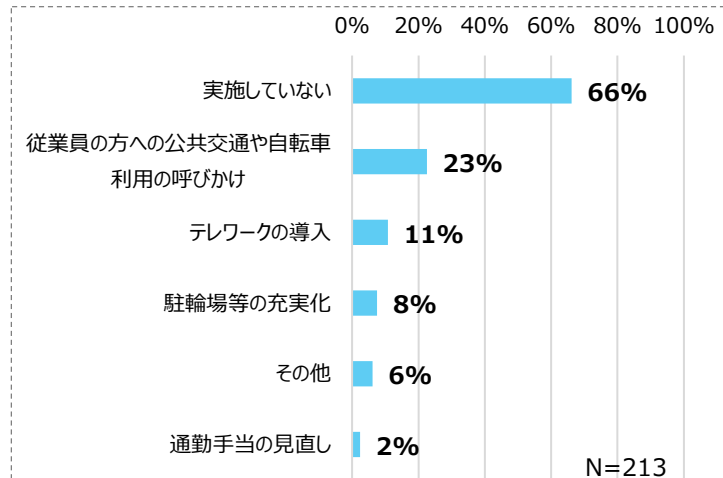


図5-3 大型物流施設の延床面積(累積)



出典) R5事業所アンケート調査結果より

図5-5 自家用車による通勤を減らす取組

【課題】

◆移動環境、産業活動を支えるための交通の基盤整備

- ・道路の渋滞緩和、所要時間短縮に資する道路が必要。
- ・安全に利用できる橋梁・道路の改修・更新が必要。
- ・従業員送迎バスは既存公共交通への転換や駐停車場所など将来像の検討が必要。
- ・臨海部では、交通需要増大による渋滞や荷待ち車両等の問題への対応が必要。

【方向性】

- ・都市活動を支える交通基盤整備
- ・臨海部の交通円滑化・環境改善

尼崎市の現状と課題

6. 交通インフラ、子育て世帯、交通弱者

- 鉄道駅のバリアフリー化は完了しているが、歩道の段差への満足度は低い。
- 子育て世帯の定住・転入を目指しているが、5歳未満の子どもがいる世帯は転出超過。送迎を行っている方の多くは子育て世帯。
- 市民ニーズとして、「交通弱者への配慮」が高い。高齢者層は、他の年齢層と比べてバスの利用割合が高い。

① 交通インフラ

- ・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、立花駅と陸橋上や駅前広場にあるバス停などの連絡において対策が必要な箇所が残存。
- ・歩道の段差への満足度は歩行者、自転車とも低い。

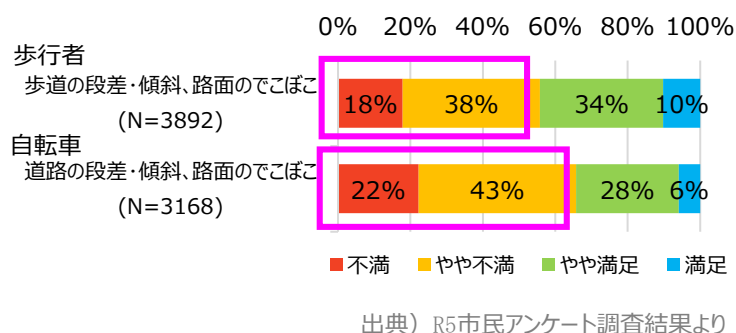
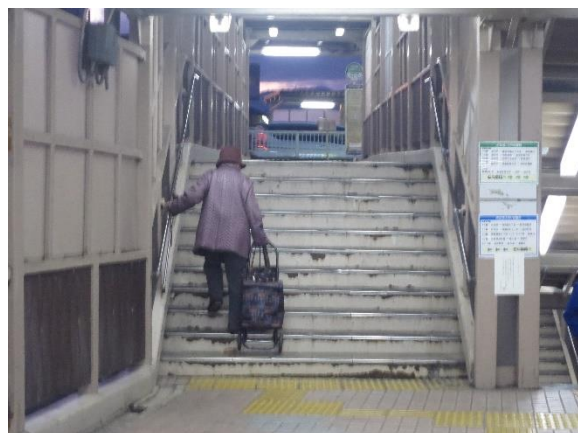


図6-1 歩行者、自転車の歩道の段差の満足度



出典) 尼崎市資料

写真 立花駅と立花陸橋バス停間の状況

② 子育て世帯

- ・5歳未満の子どもがいる世帯は転出超過。(1.人口特性参照)
- ・送迎を行っている場合その約8割が子どもを送迎している。また、そのうち約8割が小学生以下の子どもと同居している。
- ・通学・通園や塾・習い事で高頻度の割合が高い。

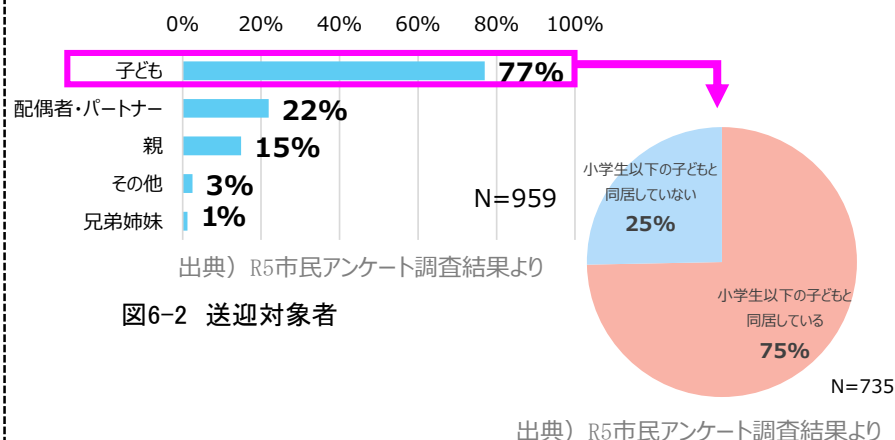


図6-3 子どもを送迎する家族のうち、小学生以下の子どもとの同居割合

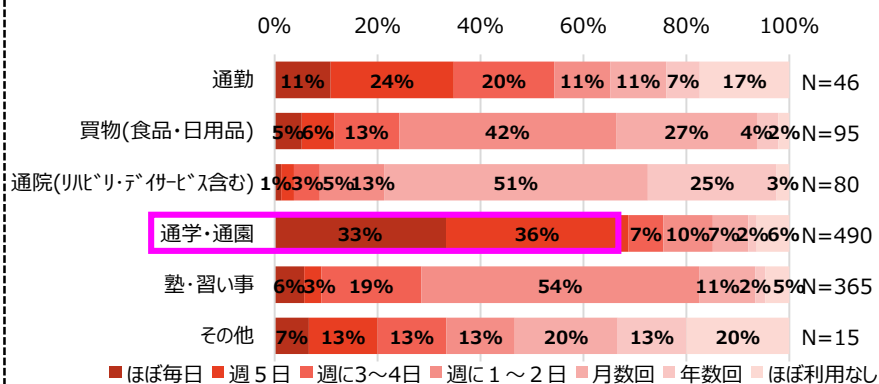


図6-4 「子ども」を送迎対象とする目的と頻度

③ 交通弱者

- ・これからの交通に重要な取組「交通弱者への配慮がある」が第2位
- ・高齢者層や障がい者は、バスの利用割合が高い。
- ⇒(1.人口特性 高齢化に対応した交通環境の構築)

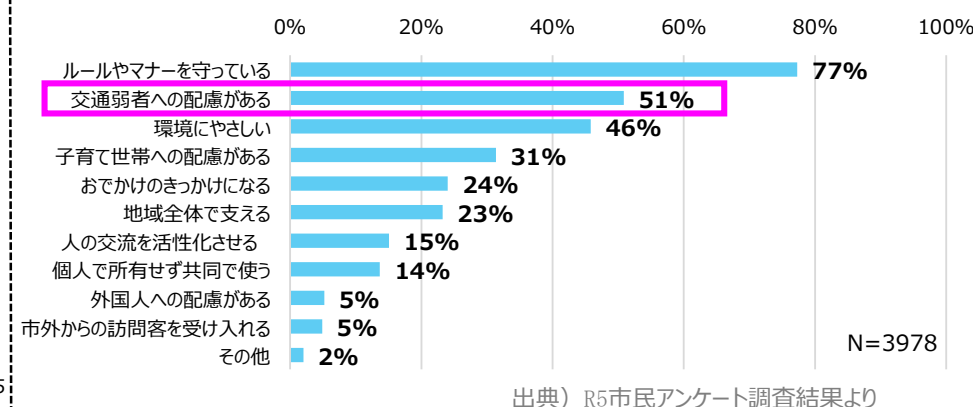


図6-5 これからの交通に重要な取組

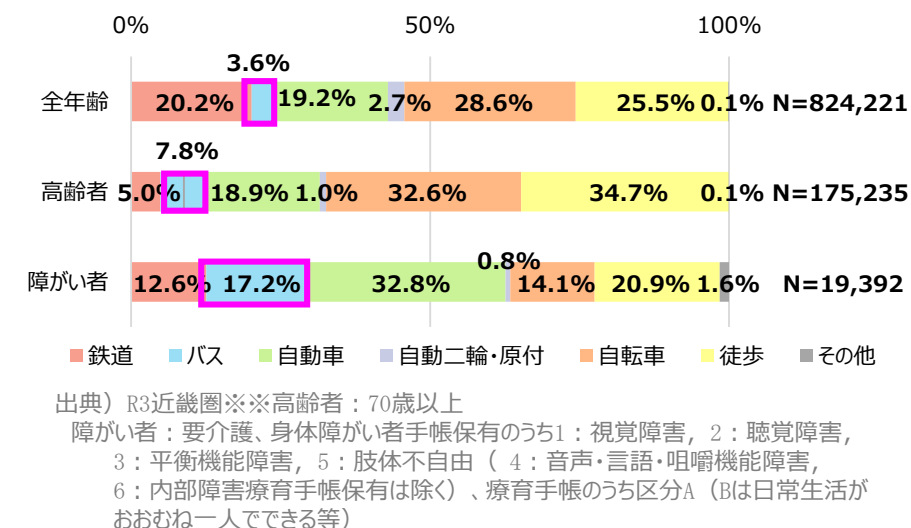


図6-6 属性別の代表交通手段(出発地が尼崎市)

【課題】

◆ 安全・安心・快適な移動環境の構築

- ・対策が必要な箇所のバリアフリー化が必要。
- ・歩道の段差への満足度が低く、対応が必要。
- ・「交通弱者への配慮」への市民ニーズが高く、対応が必要。

◆ 定住・転入を促進する交通・まちづくり

- ・子育て世帯の負担を軽減し、定住・転入に資する取組が必要。

【方向性】

- ・安全・安心に移動できる交通インフラの整備
- ・安心して子育てできる交通環境の充実
- ・すべての人にやさしい公共交通の構築

尼崎市の現状と課題

7. 環境、交通ルール

■運輸部門のCO2排出量を踏まえ、地球環境にやさしい交通が求められている。
 ■自転車の利用率が高いものの、自転車・歩行者のルールやマナーへの市民の不満足度が高く、交通ルール遵守へのニーズが高い。

① 環境

・尼崎市では、低炭素社会の形成に向け、「2030年度に市内の二酸化炭素排出量を2,508kt-CO2以下」を目指している。
 ・尼崎市の運輸部門のCO2排出量は1割。
 ・これからの交通に重要な取組「環境にやさしい」が第3位。
 ・自動車が無くて安心して暮らせると思う人が約半数程度いる一方で、「あまり思わない～思わない」が約2割。

国の動向：
 2020年10月、政府は2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言した。

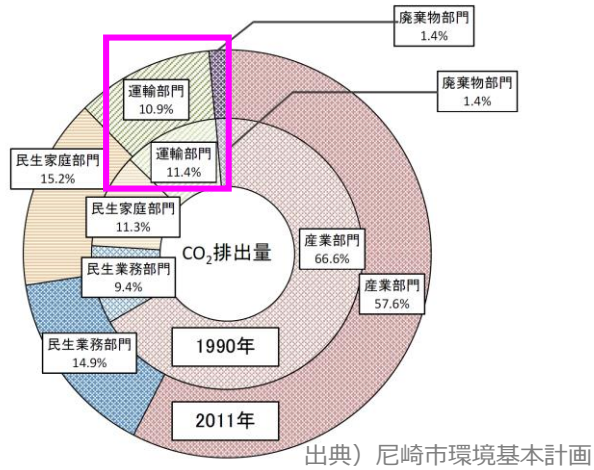


図7-1 市域内の部門別二酸化炭素排出割合

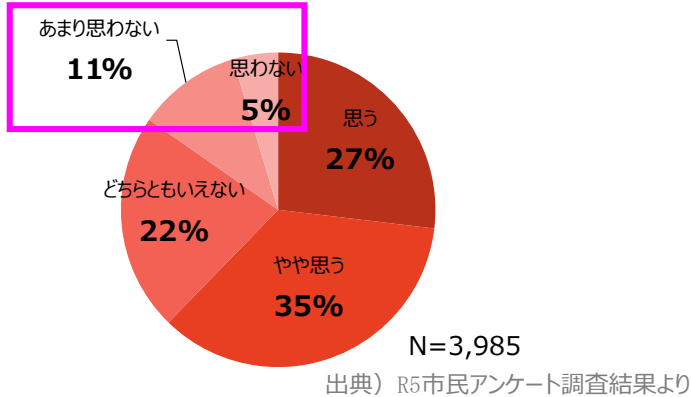


図7-2 自家用車が無くても安心して暮らせるままだと思うか

② 交通ルール

・歩行者・自動車目線の自転車マナー、自転車目線の歩行者マナーへの不満は約7～8割。
 ・これからの交通に重要な取組は「ルールやマナーを守っている」が第1位。
 ・事故は自動車類関連が大半、自転車事故は対自動車類が多く発生。
 ・事故原因としては、車両は安全運転義務違反、歩行者は信号無視の割合が多い。

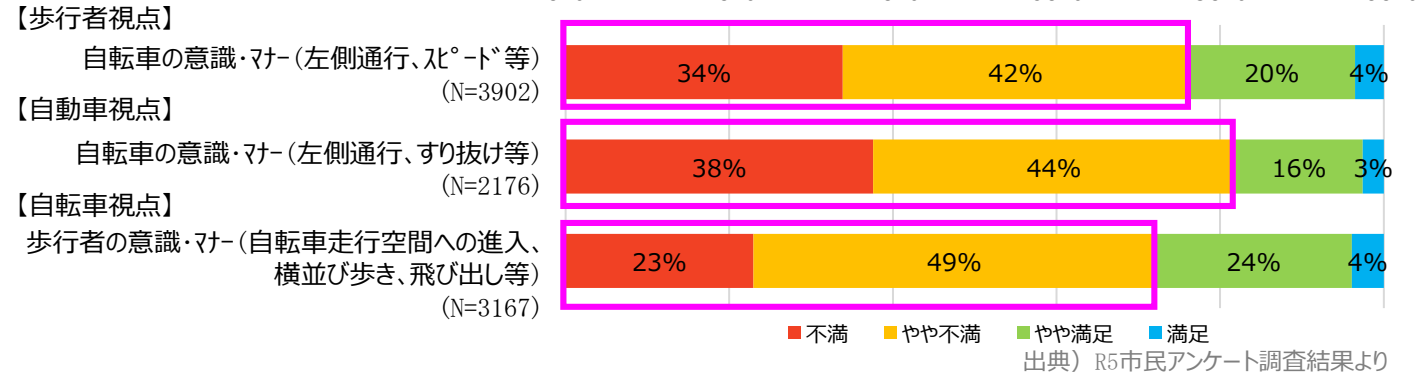


図7-4 歩行者・自動車目線の自転車マナー、自転車目線の歩行者マナーの不満足度

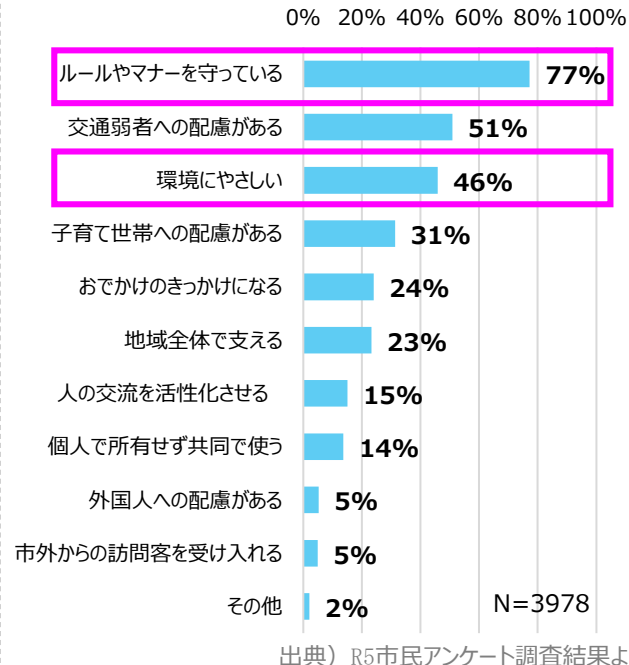


図7-3 これからの交通に重要な取組

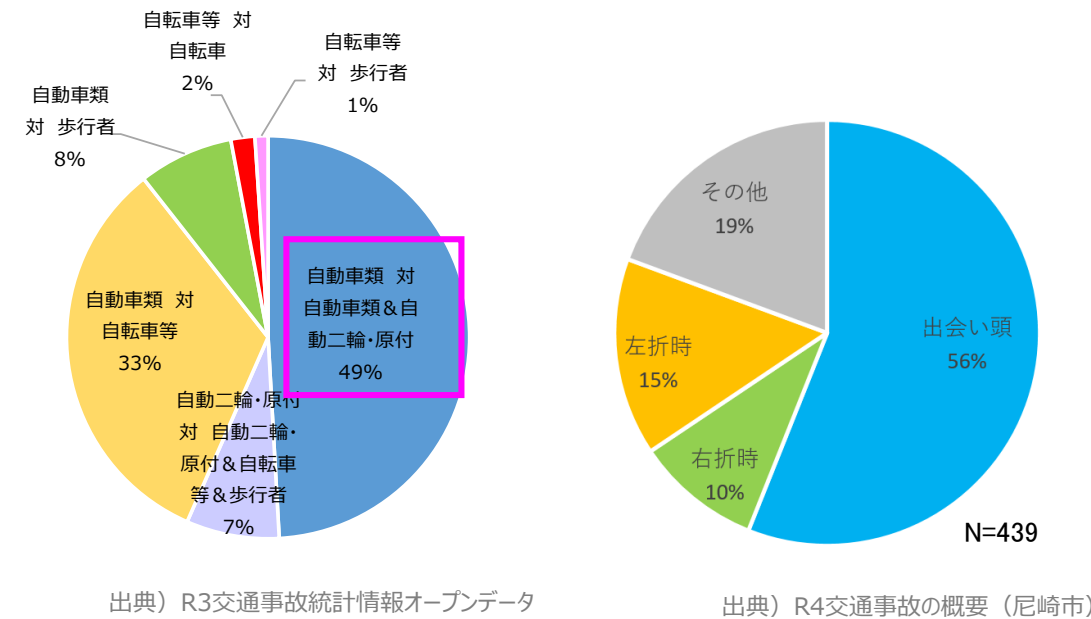


図7-5 事故種別割合

図7-6 自転車と車両の事故原因

【課題】

◆地球環境にやさしい交通の構築

・国の動向、市の関連計画を踏まえた、二酸化炭素排出量抑制への取組が必要。
 ・運輸部門も二酸化炭素を排出する自動車に過度に頼らなくてよい交通の構築、取組の推進が必要。

◆安全・安心・快適な移動環境の構築

・市民の不満足度が高く、これからの交通としてニーズが高いルール・マナーへの対応が必要。

【方向性】

・環境に配慮した交通への転換
 ・交通ルールを守り、安全・安心に移動できる社会の実現

尼崎市の現状と課題

8. 駅まちづくり、周遊促進〔観光重点取組地域・臨海部観光〕

- 阪神尼崎駅周辺をはじめ、駅周辺の特色あるまちづくりを進めている。
- 観光施設・資源は阪神尼崎駅周辺に多く分布しているが、市内に点在しており徒歩のみでの広域周遊は困難。
- 臨海部にも観光地・資源は存在しているが、公共交通のアクセス性は低い。大阪・関西万博の会場外駐車場が設置予定。

① 駅まちづくり

- ・ 駅は多くの人々が利用する空間であり、駅前空間の改良・活用により来訪・交流が期待される。



出典) 尼崎市資料

図8-1 駅前空間の改良・活用状況

【課題】

◆ 来訪・交流を促進する交通・まちづくり

- ・ 駅は多くの人々が利用する空間であり、来訪・交流促進に資する取組が必要。
- ・ 市内の観光重点取組地域との連携や市の重要な観光施策との連携、市域の観光資源への周遊促進に向けた取組が必要。
- ・ 大阪・関西万博の好機を活かした取組が必要。

② 周遊促進〔観光重点取組地域・臨海部観光〕

- ・ 観光施設・資源は阪神沿線に比較的多く分布する他、臨海部など市内にも点在。
- ・ 2025年に阪神タイガースファーム施設（2軍本拠地）の移転に伴い、小田南公園を「ゼロカーボンベースボールパーク」として整備・運営。
- ・ 観光入込客数はコロナ禍による減少から回復傾向。



出典) 国土数値情報、国土基盤地図

図8-2 観光資源及び主な公園の分布

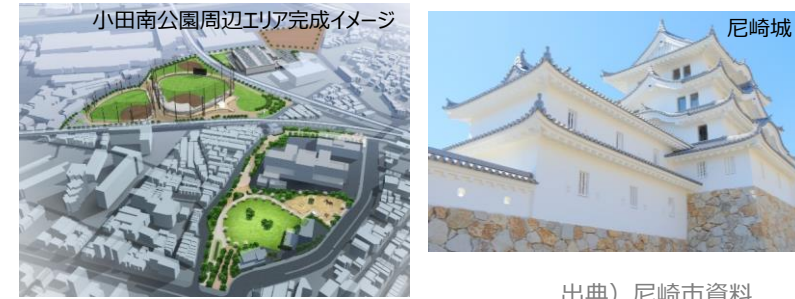
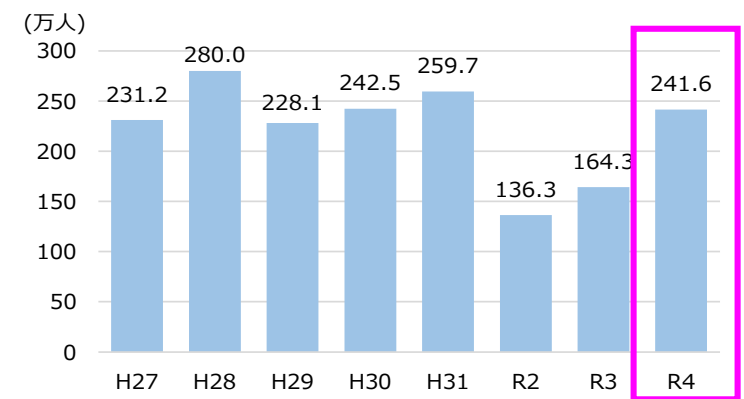


図8-3 観光重点取組地域観光施設



出典) 尼崎市資料

図8-4 臨海部観光施設



出典) 尼崎市資料

図8-5 市内の観光入込客数

【方向性】

- ・ 駅前空間の魅力向上とにぎわい創出
- ・ 阪神尼崎駅周辺のまちづくりとの連携
- ・ 観光資源への周遊性向上
- ・ 観光面での臨海部の交通アクセス向上

▼尼崎市の現状と課題の概要一覧表

項目	現状		課題	方向性
	内容	出典		
1.人口特性	<ul style="list-style-type: none"> ■ 少子高齢化が進行し、高齢者は駅からやや離れたエリアに多く分布するが、運転免許非保有者も存在。5歳未満の子どもがいる世帯は転出超過。 	<ul style="list-style-type: none"> ・尼崎人口ビジョン・尼崎版総合戦略（R5年度改定版） ・R4年度まちの通信簿 ・兵庫県警提供資料「運転免許統計」 ・R2国勢調査、国土数値情報、国土基盤地図 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 高齢化に対応した交通環境の構築 ◆ 定住・転入、来訪・交流を促進する交通・まちづくり 	<ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な公共交通の構築 ・安全・安心に移動できる交通インフラの整備 ・安心して子育てできる交通環境の充実
2.移動特性	<ul style="list-style-type: none"> ■ 尼崎市は隣接市である大阪市や西宮市、伊丹市との結び付きが強い。 ■ 尼崎市内から市外、市外から尼崎市内への移動ともに目的別代表交通手段は鉄道が多い。 ■ 尼崎市は各種施設が密に存在する利便性が高いコンパクトで平坦な市街地。ただし駅から離れている施設も存在。 ■ 尼崎市内の移動は自転車の利用割合が高い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・R3近畿圏PT調査 ・国土数値情報、国土基盤地図、尼崎市資料 ・R2国勢調査 ・R3経済センサス 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 尼崎市の強みをさらに伸ばす交通利便性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・尼崎市の強みをさらに伸ばす鉄道利便性の向上 ・持続可能な公共交通の構築 ・自転車のまちづくりの推進
3.鉄道、バス、タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ■ 鉄道・バスネットワークは充実しているものの、バスは一部ダイヤ、便数の少ない地域がある。バス待ち環境には不満がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・国土数値情報、国土基盤地図 ・R5市民アンケート調査結果 ・兵庫県警提供資料「運転免許統計」 ・兵庫県タクシー協会提供資料 ・武庫川新駅に係るアンケート結果 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 尼崎市の強みをさらに伸ばす交通利便性の向上 ◆ 持続可能な市内交通体系の構築 	<ul style="list-style-type: none"> ・尼崎市の強みをさらに伸ばす鉄道利便性の向上 ・持続可能な公共交通の構築
4.自転車	<ul style="list-style-type: none"> ■ 自転車保有率・利用頻度が高く、シェアサイクルのポート数も多いものの、自転車利用者の不満が高い。 ■ 自転車ネットワーク整備率は約3割に留まる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・R5市民アンケート調査結果 ・尼崎市資料 ・OpenStreet株式資料 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 尼崎市の強みをさらに伸ばす交通利便性の向上 ◆ 安全・安心・快適な移動環境の構築 	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車のまちづくりの推進 ・安全・安心に移動できる交通インフラの整備
5.道路・結節点 臨海交通	<ul style="list-style-type: none"> ■ 新規整備も必要な一方、今後改修・更新が必要となる道路・橋梁も増加する見通し。複数の駅で従業員送迎バスの運行あり。 ■ 臨海部の工業地域は、物流施設の増加に伴い交通渋滞や荷待ち車両の路上駐車等の問題が発生。 	<ul style="list-style-type: none"> ・尼崎市都市計画道路プログラム（改定版） ・尼崎市橋梁個別施設計画（長寿命化修繕計画） ・尼崎市資料 ・尼崎市都市計画マスタープラン及び立地適正化計画 ・R5事業所アンケート調査結果 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 移動環境、産業活動を支えるための交通の基盤整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・都市活動を支える交通基盤整備 ・臨海部の交通円滑化・環境改善
6.交通インフラ 子育て世帯、 交通弱者	<ul style="list-style-type: none"> ■ 鉄道駅のバリアフリー化は完了しているが、歩道の段差への満足度は低い。 ■ 子育て世帯の定住・転入を目指しているが、5歳未満の子どものいる世帯は転出超過。送迎を行っている方の多くは子育て世帯。 ■ 市民ニーズとして、「交通弱者への配慮」が高い。高齢者層は、他の年齢層と比べてバスの利用割合が高い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・R5市民アンケート調査結果 ・尼崎市資料 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 安全・安心・快適な移動環境の構築 ◆ 定住・転入を促進する交通・まちづくり 	<ul style="list-style-type: none"> ・安全・安心に移動できる交通インフラの整備 ・安心して子育てできる交通環境の充実 ・すべての人にやさしい公共交通の構築
7.環境、 交通ルール	<ul style="list-style-type: none"> ■ 運輸部門のCO2排出量を踏まえ、地球環境にやさしい交通が求められている。 ■ 自転車の利用率が高いものの、自転車・歩行者のルールやマナーへの市民の不満度が高く、交通ルール遵守へのニーズが高い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・尼崎市環境基本計画 ・R5市民アンケート調査結果 ・R3交通事故統計情報オープンデータ 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 地球環境にやさしい交通の構築 ◆ 安全・安心・快適な移動環境の構築 	<ul style="list-style-type: none"> ・環境に配慮した交通への転換 ・交通ルールを守り、安全・安心に移動できる社会の実現
8.駅まちづくり 周遊促進〔観光重点取組地域・臨海部観光〕	<ul style="list-style-type: none"> ■ 阪神尼崎駅周辺をはじめ、駅周辺の特色あるまちづくりを進めている。 ■ 観光施設・資源は阪神尼崎駅周辺に多く分布しているが、市内に点在しており、徒歩のみでの広域周遊は困難。 ■ 臨海部にも観光地・資源は存在しているが、公共交通のアクセス性は低い。大阪・関西万博の会場外駐車場が設置予定。 	<ul style="list-style-type: none"> ・尼崎市資料 ・国土数値情報、国土基盤地図 ・尼崎市経済観光振興課資料 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 来訪・交流を促進する交通・まちづくり 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前空間の魅力向上とにぎわい創出 ・阪神尼崎駅周辺のまちづくりとの連携 ・観光資源への周遊性向上 ・観光面での臨海部の交通アクセス向上