

尼崎市総合交通計画(たたき台)

令和 5(2023)年 12 月



目次

1 計画策定の趣旨等	1-2
1.1 背景・目的	1-2
1.2 計画の位置付け	1-3
1.3 区域	1-3
1.4 期間	1-3
2 尼崎市の現状と課題	2-1
2.1 現状と課題の総括図	2-1
2.2 現状	2-3
2.2.1 人口特性	2-3
2.2.2 公共交通	2-6
2.2.3 これからの交通とまちづくり	2-8
3 基本方針と目標	3-1
3.1 上位・関連計画	3-1
3.1.1 上位関連計画の方向性	3-1
3.1.2 上位関連計画の関連施策	3-2
3.2 (仮称)尼崎市総合交通計画の目指す姿(基本方針)	3-4
3.3 (仮称)尼崎市総合交通計画の目標	3-5
3.4 各交通モードの役割分担	3-6
3.5 将来都市構造(交通体系と拠点)	3-7
3.5.1 将来都市構造・交通体系方針	3-7
3.5.2 将来都市構造・拠点づくり方針	3-8
4 目標実現に向けて	4-1
4.1 実施する施策・事業	4-1
4.1.1 施策一覧	4-1
4.1.2 計画推進の視点及び施策のパッケージ化	4-4
4.2 実施プログラム	4-10
4.3 評価指標・目標値	4-11
4.4 推進体制	4-13

1 計画策定の趣旨等

1.1 背景・目的

本市は、コンパクトな市域に都市機能が集積していることに加え、交通利便性が高いという特性があります。平成29年には「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、様々な交通モードが有機的に連携し、誰もが移動しやすい交通環境の実現に向け取組んできました。

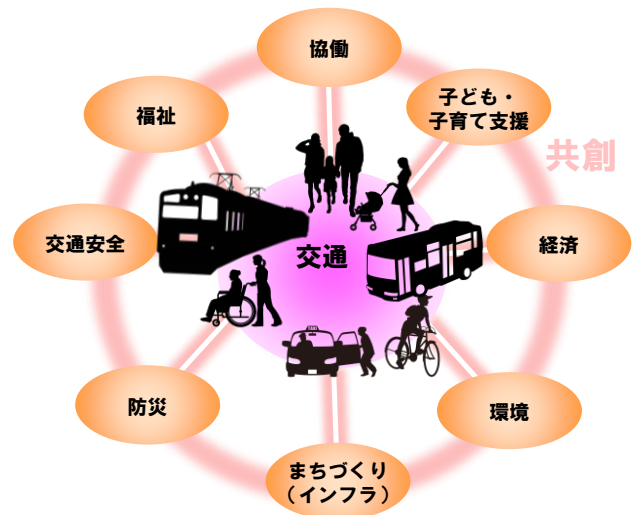
しかし、公共交通を取り巻く環境は今、大きな転換期を迎えています。公共交通利用者は、新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少し、近年は回復しつつあるものの元の水準に戻るに至っていません。また、既存の公共交通サービスを維持することが困難になっているケースもあるように、運転手不足・高齢化は働き方改革もあいまってますます深刻になる見込みです。さらなる少子高齢化を見据えた上で、今後移動手段をどのように確保していくか、市や公共交通事業者だけでなく多様な主体の取組も含めて交通サービスのあり方を検討していく時期に来ています。

一方、テレワーク等の新たな生活様式の定着をはじめ、様々な分野でデジタル化の対応が進んだことや、脱炭素や健康への意識の高まり、またサブスクリプション*の普及に見られるような「所有せず、必要なときにだけ利用する」といった考えの定着など、人々の「日常」や移動（活動）の傾向は大きく変化しています。

折しも、国においては、「交通とまちづくりの連携」「地域の輸送資源を総動員した持続可能な運送サービスの確保」、さらには、分野を越えた「地域の多様な関係者の“共創”による地域交通の維持・活性化」などが謳われるようになりました。

本市においても、交通や交流の拠点となる鉄道駅周辺を中心に、多様な主体との連携、駅前空間や公共空間の有効活用等により、賑わい創出や魅力向上に取り組んでいます。まちの魅力を高めることで、市の課題の1つである5歳未満の子どもがいる世帯の転出超過傾向を抑制し、まちの持続性を高めることを目指しています。住みやすく働きやすいまちであるために、今後は「交通」も一つの切り口にしながら、様々な分野との連携を図っていくことがますます求められます。

こうした背景から、尼崎市地域交通計画を発展させ、コンパクトな市域と交通利便性の高さという従来からある強みを活かしつつ、多様な主体・分野との連携による将来都市像の実現を目指し、尼崎市総合交通計画を策定します。



*サブスクリプション…料金を支払うことで、サービス等を一定期間利用すること

1.2 計画の位置付け

尼崎市総合交通計画は、「地域公共交通計画（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 第5条）」と「都市・地域総合交通戦略（都市・地域総合交通戦略要綱 第3）」に基づく計画として、一体的に策定します。また、上位計画である「第6次尼崎市総合計画」や「尼崎市都市計画マスタープラン及び立地適正化計画」に即すとともに、関連計画との整合・連携を図ります。

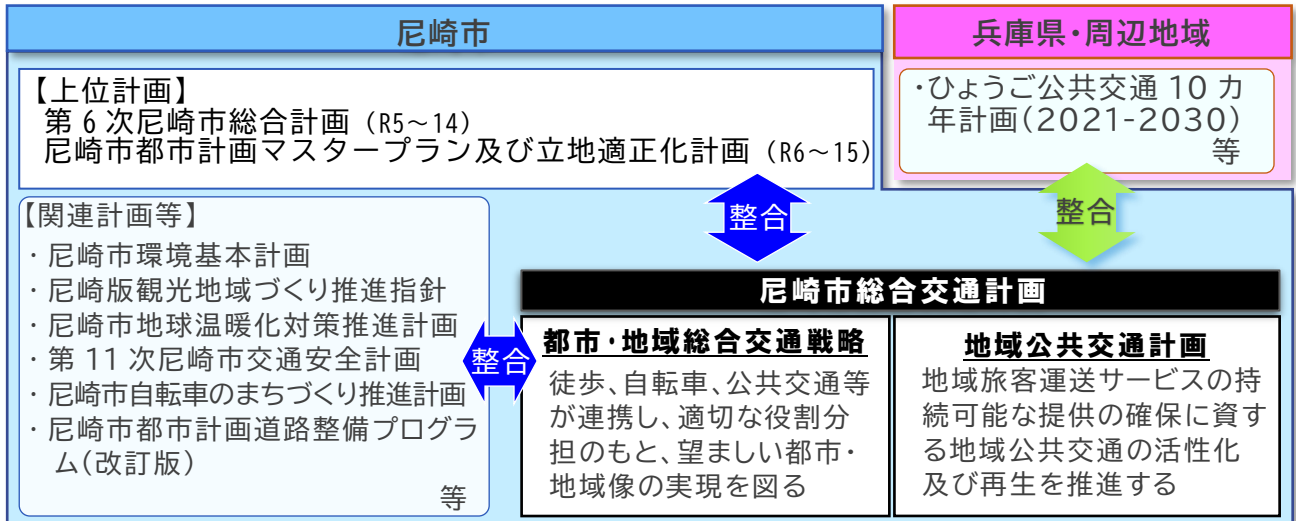


図 1.1 尼崎市総合交通計画の位置づけ

1.3 区域

尼崎市全域
 （関連する周辺地域を含む）

1.4 期間

令和6年（2024年）度から
 令和15年（2033年）度の10年間



2 尼崎市の現状と課題

2.1 現状と課題の総括図

尼崎市を取り巻く現状について、人口特性、移動サービスの状況、まちづくり等の観点から整理したものを取りまとめています。（詳細は資料編 p ●～に記載）

現状および上位・関連計画		
人口特性	現状	<ul style="list-style-type: none"> ■ 少子高齢化が進行するなか、5歳未満の子どもがいる世帯は転出超過にあります。 ■ 高齢者は駅からやや離れたエリアに多く分布しており、特に70代以上女性の運転免許非保有者が多く存在しています。
移動特性	現状	<ul style="list-style-type: none"> ■ 尼崎市の外出率は低下傾向にあり、若年層が高く、高齢者層ほど低くなっています。 ■ 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くなっています。 ■ 尼崎市から市外への移動、市外から尼崎市へへの移動ともに目的別代表交通手段は鉄道が多くなっています。 ■ 尼崎市内の移動は、南北方向の隣接するゾーン間で多く、市内の移動手段は自転車の利用割合が高くなっています。 ■ 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を形成していますが、一部、駅から離れている施設も存在します。
鉄道、バス、タクシー	現状	<ul style="list-style-type: none"> ■ 鉄道の移動は、大阪市、西宮・芦屋、神戸市といった東西方向の移動が多くなっています。 ■ バスの移動は、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や伊丹市との移動が多くなっています。 ■ 鉄道・バスネットワークは充実していますが、バスは、一部にダイヤ、便数の少ない地域が存在、またバス待ち環境に不満があります。
自転車	現状	<ul style="list-style-type: none"> ■ 自転車の移動は、市内は南北方向の隣接するゾーン間で多く、市外との移動は西宮・芦屋、伊丹市との移動が多くなっています。 ■ 自転車保有率・利用頻度が高くなっています。また、自転車利用者の不満が高くなっています。 ■ シェアサイクルはポート数、利用者数が増加傾向です。 ■ 自転車ネットワーク整備率は約3割に留まります。
道路・結節点、臨海部の交通	現状	<ul style="list-style-type: none"> ■ 道路は、新規整備も必要な一方、今後改修・更新が必要な道路・橋梁も増加する見通しです。また複数の駅では、従業員送迎バスが運行されています。 ■ 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しています。
交通インフラ、子育て世帯、交通弱者	現状	<ul style="list-style-type: none"> ■ 鉄道駅のバリアフリー化は完了していますが、歩道の段差への満足度は低くなっています。 ■ 子育て世帯の定住・転入を目指していますが、5歳未満の子どもがいる世帯は転出超過です。送迎を行っている方の多くは子育て世帯となっています。 ■ 市民ニーズとして、「交通弱者への配慮」が高く、高齢者層は、他の年齢層と比べてバスの利用割合が高くなっています。
環境、交通ルール	現状	<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ます。 ■ 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くなっています。
	上位・関連計画	<ul style="list-style-type: none"> ■ 低炭素社会の形成に向け、公共交通への転換などの取組が位置付けられています。【尼崎市環境基本計画】【尼崎市地球温暖化対策推進計画】
駅まちづくり、周遊促進	現状	<ul style="list-style-type: none"> ■ 阪神尼崎駅周辺をはじめ、駅周辺の特徴あるまちづくりを進めています。 ■ 観光施設・資源は阪神尼崎駅周辺に多く分布していますが、市内に点在しており徒歩のみでの広域周遊は困難です。 ■ 臨海部にも観光地・資源は存在していますが、公共交通のアクセス性は低くなっています。 ■ また、大阪・関西万博の会場外駐車場が設置予定となっています。
	上位・関連計画	<ul style="list-style-type: none"> ■ 地域の稼ぐ力の向上に向け、複数の地域資源を巡る周遊の促進などの取組が位置付けられています。【尼崎版観光地域づくり推進指針】

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です。

◆ 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・転入促進が必要です。

◆ 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です。
- ・駅から離れている施設はバス等のアクセス確保が必要です。
- ・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です。

◆ 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です。

◆ 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です。
- ・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しています。
- ・バスの運転手やタクシーの配置車両数は減少傾向にあり、運転手の減少がサービスの維持に影響を及ぼす恐れがあります。

◆ 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です。
- ・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です。

◆ 安全・安心・快適な移動環境の構築

- ・自転車の利用環境では不満足の高割合が高く、改善が必要です。

◆ 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です。
- ・安全に利用できる橋梁・道路の改修・更新が必要です。
- ・従業員送迎バスは既存公共交通への転換や駐停車場など将来像の検討が必要です。
- ・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です。

◆ 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です。
- ・歩道の段差への満足度が低く、対応が必要です。
- ・「交通弱者への配慮」への市民ニーズが高く、対応が必要です。

◆ 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です。

◆ 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です。
- ・運輸部門もCO₂を排出する自動車に過度に頼らなくてよい交通の構築、取組の推進が必要です。

◆ 安全・安心・快適な移動環境の構築

- ・市民の不満足が高く、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です。

◆ 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です。
- ・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です。
- ・大阪・関西万博の好機を活かした取組が必要です。

2.2 現状

2.2.1 人口特性

1) 人口推移

将来的に人口減少・少子高齢化が進行する見通しです。現状、5歳未満の子供がいる世帯は転出超過にあります。また、まちの持続性を考慮すると、今後は子育て世帯にも選ばれるまちを目指す必要があります。

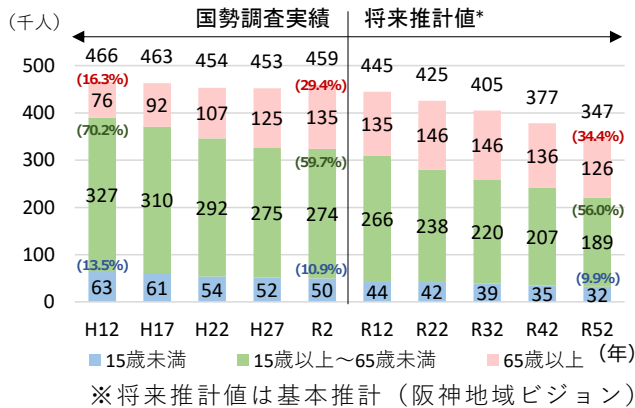
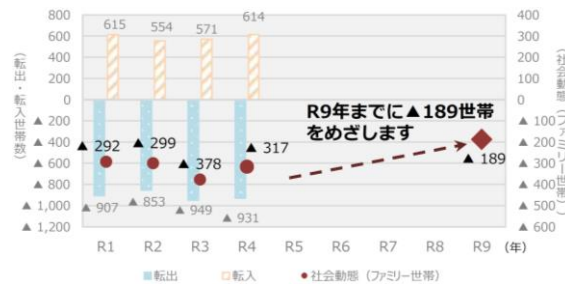


図 2.1 人口の見込み



出典) R5年度まちの通信簿
図 2.2 5歳未満の子どもがいる世帯の社会動態の推移

2) 人口分布

人口は特に JR 塚口・尼崎・立花駅、阪急武庫之荘駅周辺に多く集積しています。高齢者は、全年齢の人口分布に比べ、駅からやや離れたエリアに多く分布する傾向にあります。

免許返納等も含めて、70歳以上、特に女性の後期高齢者は免許を持たない方が多い状況であり、移動の確保を検討していくことが必要です。

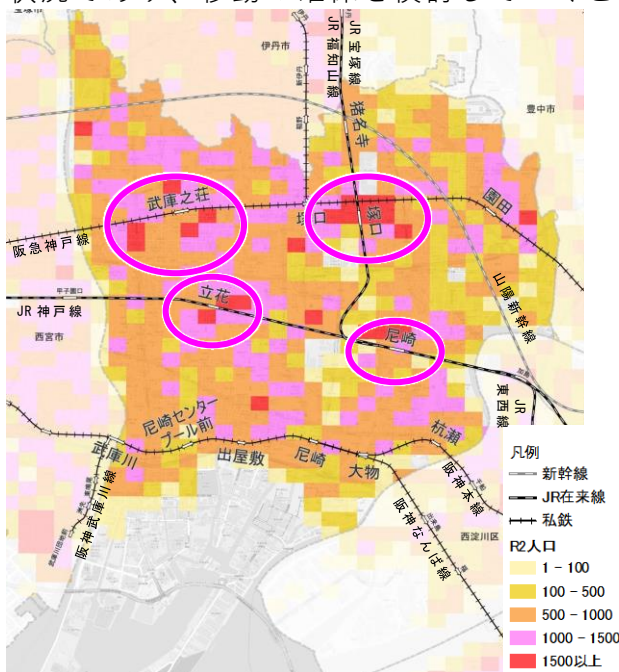
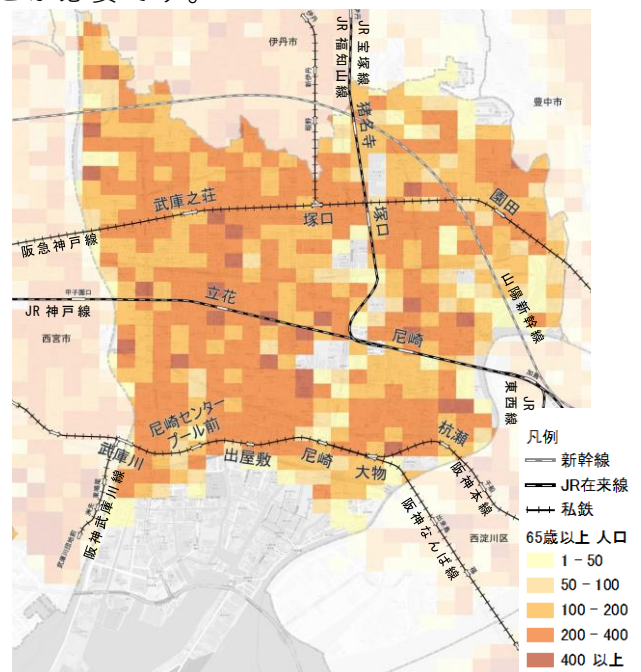


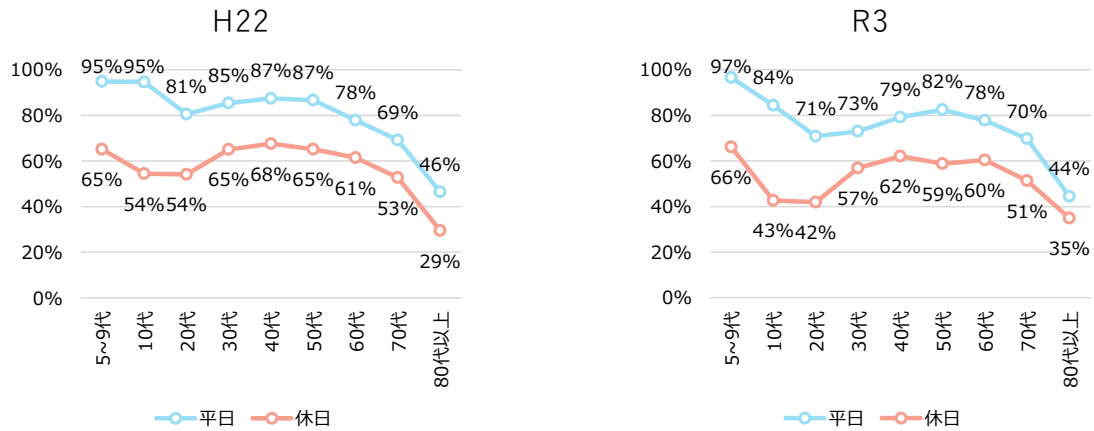
図 2.3 R2 人口分布



出典) R2 国勢調査、国土数値情報、国土基盤地図
図 2.4 R2 人口（65歳以上）分布

3) 移動特性

令和3年の年齢別の外出率は、5～9代が最も高く平日96.6%、休日66.1%となっており、高齢者層ほど低く、80代以上では平日44.4%、休日34.9%となっています。平成22年に比べて10代～50代の外出率が特に低下しています。

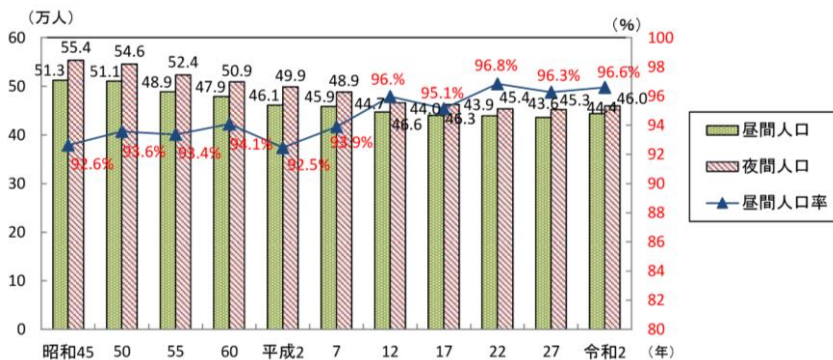


出典) 第5回、6回近畿圏パーソントリップ調査

図 2.5 年齢別外出率（令和3年（2021年））

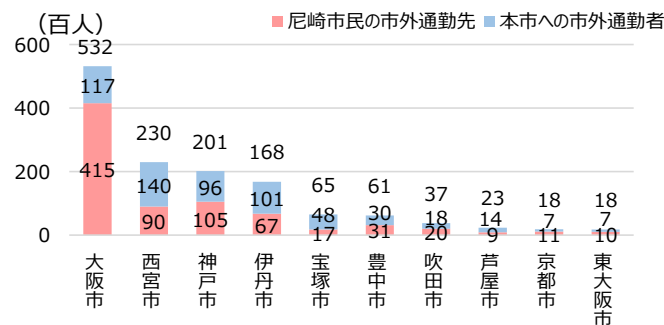
昼間人口および夜間人口は減少傾向にあるものの、昼間人口率（昼間人口/夜間人口）は近年増加傾向で平成22年以降は96%以上となっており、市内で働き、暮らすことができる都市であるといえます。

尼崎市民の市外通勤先は大阪市が最も多く、本市への市外通勤者は西宮市が最も多い割合となっています。



出典) 国勢調査

図 2.6 昼間人口・夜間人口・昼間人口率の推移

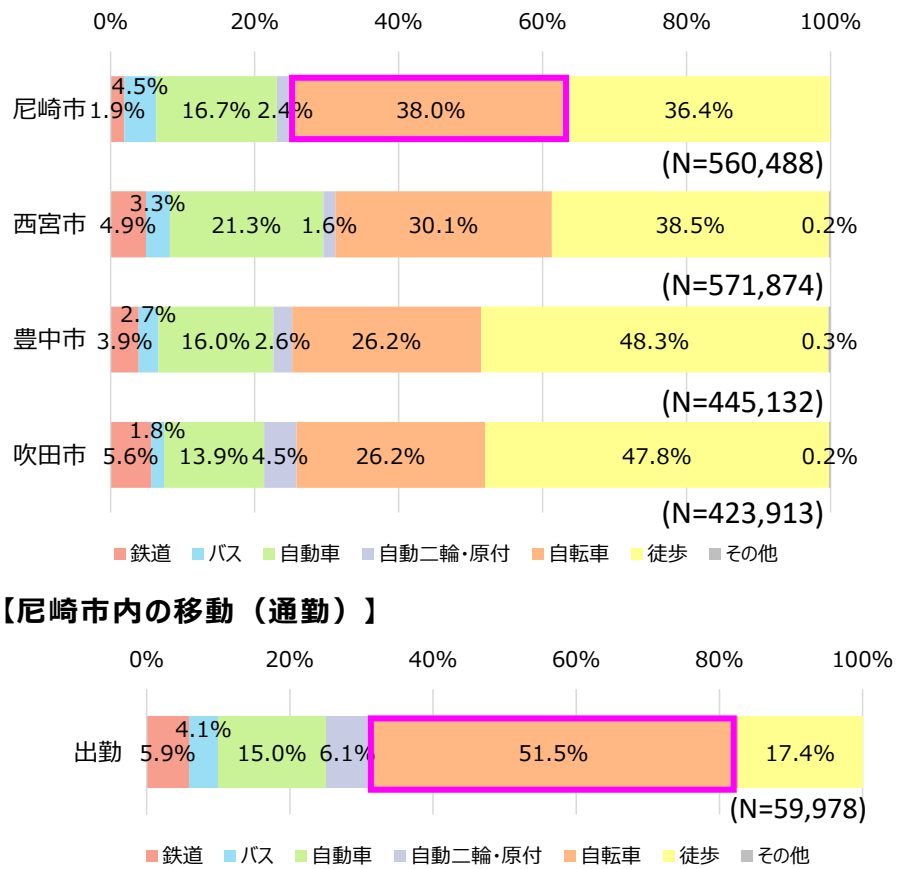


※四捨五入のため合計が一致しない場合がある

出典) R2 国勢調査

図 2.7 尼崎市民の市外通勤先・本市への市外通勤者

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、中でも通勤で自転車を利用する割合が高くなっています。



出典) 第6回近畿圏パーソントリップ調査

図 2.8 代表交通手段

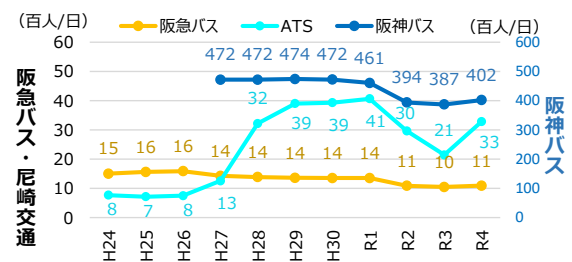
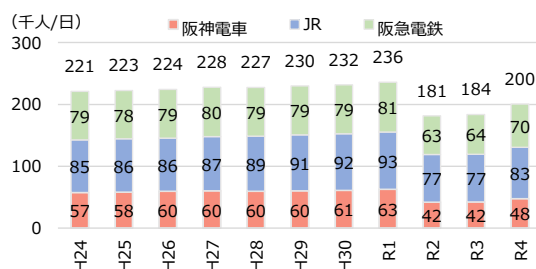
2.2.2 公共交通

1) 移動状況

市内には、鉄道が3事業者で13駅、バスは4事業者で200を超えるバス停があり、市域の多くは駅から800m・バス停から300mの徒歩アクセス圏でカバーされている状況にあります。

全ての鉄道駅で、バリアフリー対応済であるほか、タクシー乗り場もほとんどの駅に設置されています。

鉄道・バス乗降客数は令和2年に新型コロナウイルスの影響で落ち込み、令和4年は回復傾向となっているものの、令和元年以前の水準には戻っていません。



※ATS：尼崎交通事業振興株式会社
出典）国土数値情報、交通事業者HP、地図情報等、国土基盤地図、尼崎市統計書、阪神バス提供資料

図 2.9 ネットワーク状況、公共交通利用者数

2) 利用者の満足度

鉄道の満足度は「満足～やや満足」が過半数を占めています。

路線バスの満足度についても概ね「満足～やや満足」が過半数を占めていますが、バス待ち環境は「やや不満～不満」が多く不満度が高くなっています。

また、⑧内陸東部北（阪急以北）エリアでは、ダイヤ・便数の不満度が高くなっています。

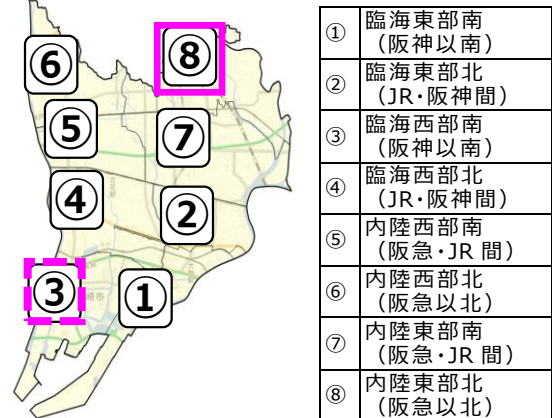
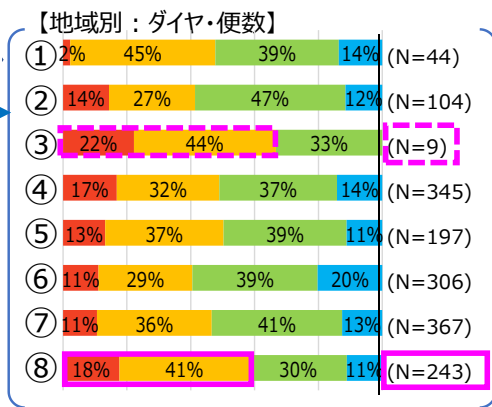
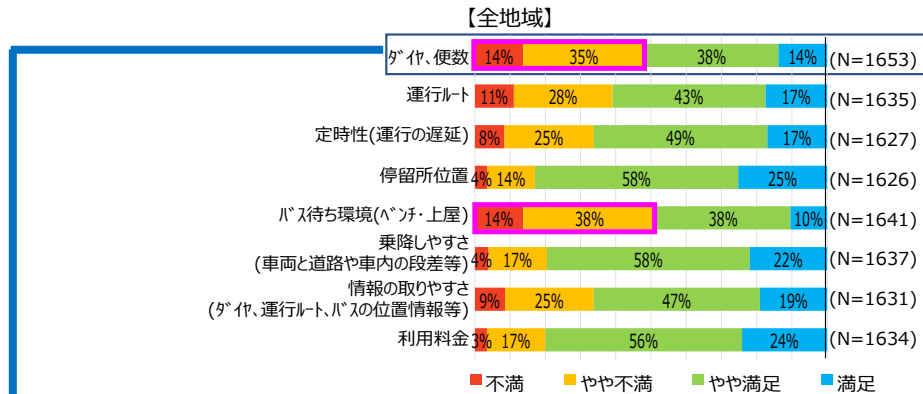


図 2.10 路線バスの満足・不満足

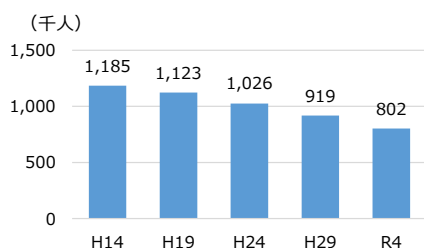
図 2.11 地域別 (エリア位置)

出典) R5 市民アンケート調査結果

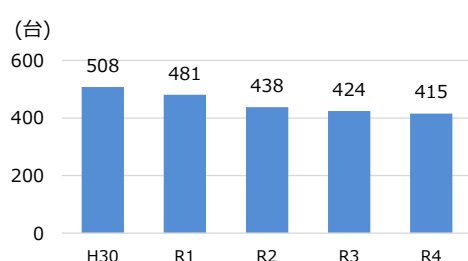
3) 担い手の状況

輸送力等の特性から、特にバスやタクシーについてはドライバーの確保が必要となります。しかし、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、タクシーのドライバーも含めて、担い手不足・高齢化が深刻となっています。

さらに、働き方改革関連法が施行され、労働生産性を向上させて多様な働き方の実現を目指す中、働き方の転換が交通サービスの維持に影響する可能性があります。



出典) 運転免許統計



出典) 兵庫県タクシー協会提供資料

図 2.12 大型二種免許保有者数の推移 (全国)

図 2.13 尼崎市内のタクシーの配置車両数

2.2.3 これからの交通とまちづくり

生活様式の変化から、移動が減っている中でも、実施主体を問わずに、「出かけたくなる」取組をうまくつなぐことで、外出や移動を増やし、公共交通の利用促進につなげる必要があります。

また、移動を支える交通基盤を整備・更新することや、交通に対する意識を高めていくことも重要です。

1) 駅周辺の特色を活かしたまちづくり

鉄道駅は交通結節点であるとともに、交流や賑わいの拠点となっています。多くの方が利用する鉄道駅を中心に、多様な主体との連携、駅周辺の公共空間等の有効活用やロータリー機能の再構築を進めることで、エリアの魅力向上、暮らしやすく選ばれるまちを目指します。



① 阪急塚口駅周辺
居心地よく歩きたくなる空間を目指して、駅前平場を整備。引き続き、老朽化した駐輪施設の整備などを進める予定。

② 阪神大物駅周辺
小田南公園に移転する阪神タイガースのファーム施設をはじめ、大物公園や大物側緑地など一帯を整備。

③ 阪神出屋敷駅周辺
駅北側の出屋敷駅北緑地が個人の寄付により改修され、休憩場所や遊び場としてにぎわう駅前広場に。

④ 阪神尼崎駅周辺
民間事業者と協働し、魅力ある駅前空間を目指して駅北側の中央公園西側部分をリニューアル。

**阪急塚口駅駅前広場を
使ってみませんか？**

ペンで買ったものを食べてゆっくりするなどの「目撃証」から、公共空間を使うの「イベント」まで！

はんつか PUBLIC HACK
はんつか パブリックハック宣言 第3弾

ご好評につき、**令和5年度も第3弾として再スタートします！！**

宣言対象区域 阪急塚口駅前広場

期間 4月1日(土)～3月31日(日)

利用条件
● 午前10時～午後3時
● 無料
● 他、利用規約あり

お問い合わせ
① 駅前広場の利用について
② デジタルサイネージの掲載について

図 2.14 はんつかパブリックハック宣言（第3弾）チラシ

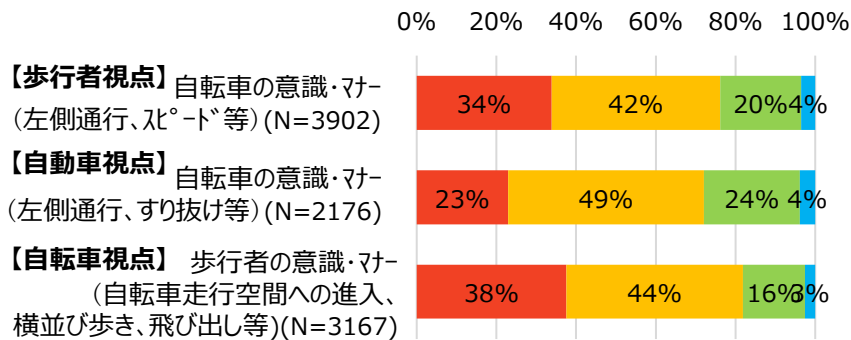


図 2.15 尼崎市における主要駅周辺位置図

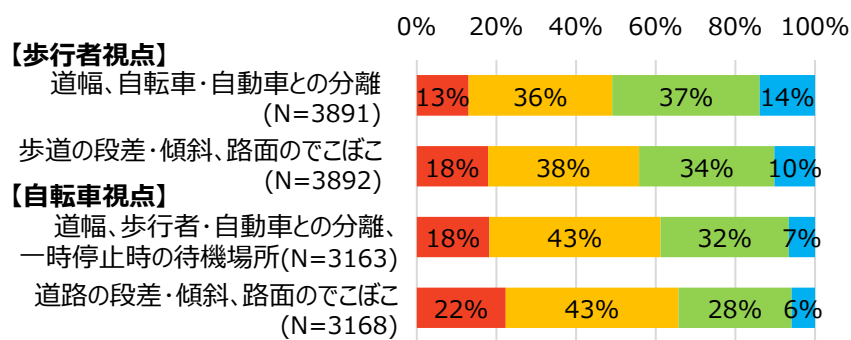
2) 交通安全

市民アンケート調査においては、「交通ルールを守ること」や歩行者や自転車も含めて、交通の中で「相手に対する配慮」に対する意識が高いほか、歩道や道路の状況に対する不満度も高い傾向が出ています。また、一般的に小学校に入学して間もない児童の登下校中の死傷者数が多いというデータもあり、子育て世帯の定住転入促進を目指す中で、地域や市民等と協働した取組をさらに推進する必要があります。

【交通ルール・マナーに対する満足度】



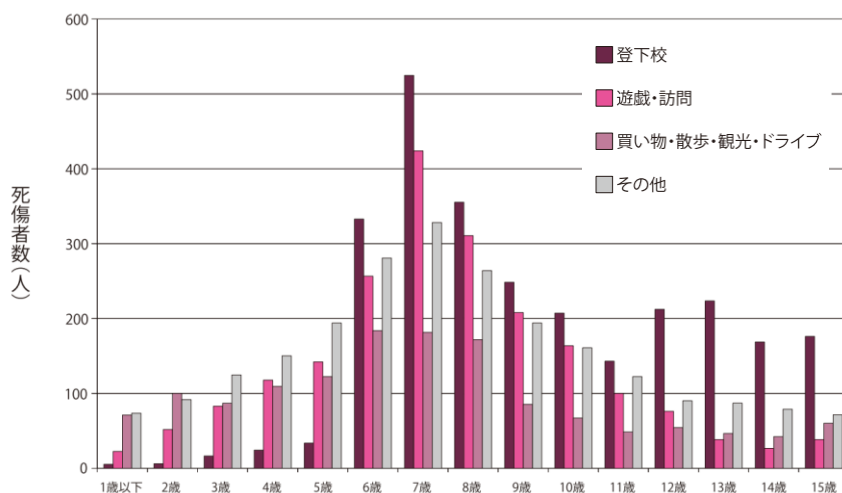
【歩道・道路状況に対する満足度】



■ 不満 ■ やや不満 ■ やや満足 ■ 満足

出典) R5 市民アンケート調査結果

図 2.16 交通ルール・マナー、歩道・道路状況に対する満足度



出典) イタルダイネフレーション「交通分析レポート No.116」(H28年6月)

図 2.17 歩行中の交通事故 死傷者数 (H27年)

3) シェアリングの普及

移動の利便性向上を考えるにあたっては、資源をうまく活用できるよう、協働やシェアリングといった手法で市民、事業者、行政が一丸となって行動を変えていく必要があります。またシェアリングによって、限られた都市空間の有効活用が図られることも求められています。

国の第2次自転車活用推進計画においては、「シェアサイクルの普及促進」が実施すべき施策に挙げられています。

本市においてはシェアサイクル、レンタサイクル、公用車等のカーシェアリングの利用促進に取り組んでいます。

「第2次自転車活用推進計画」

目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成
(実施すべき施策)

4. 公共的な交通であるシェアサイクルと公共交通機関との接続強化や、サイクルポートの設置促進等により、シェアサイクルの普及を促進する。

出典) 国土交通省 HP「第2次自転車活用推進計画」 (https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/good-cycle-japan/assets/pdf/jitensha_katsuyo.pdf)

図 2.18 第2次自転車活用推進計画におけるシェアサイクル



図 2.19 尼崎市コミュニティサイクル



図 2.20 公用車 (EV) の休日カーシェア

4) 交通インフラ

交通インフラは都市活動と交通を支える重要な役割を担っており、都市計画道路等の整備や橋りょうの更新、渋滞交差点の改良等を計画的に進める必要があります。

中でも臨海部はそのほとんどが工業専用地域に指定されており、東西方向の移動に国道43号まで迂回する必要があるほか、工場跡地での物流施設の立地が進み、特に東部の五合橋交差点付近で渋滞が生じています。

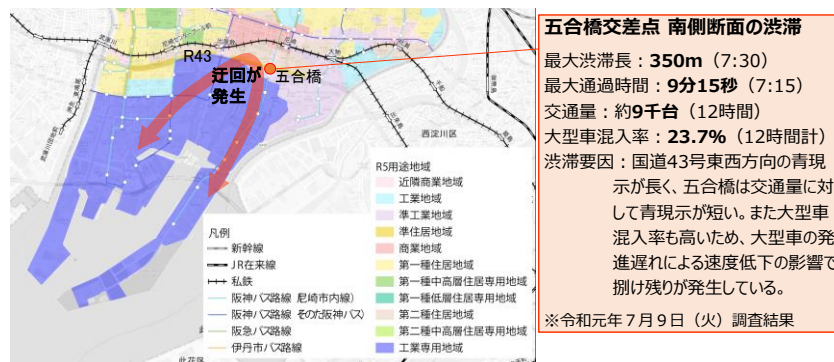


図 2.21 臨海部の土地利用と交通状況

3 基本方針と目標

3.1 上位・関連計画

3.1.1 上位関連計画の方向性

尼崎市の交通に関わる上位・関連計画の方向性は以下のようになっています。

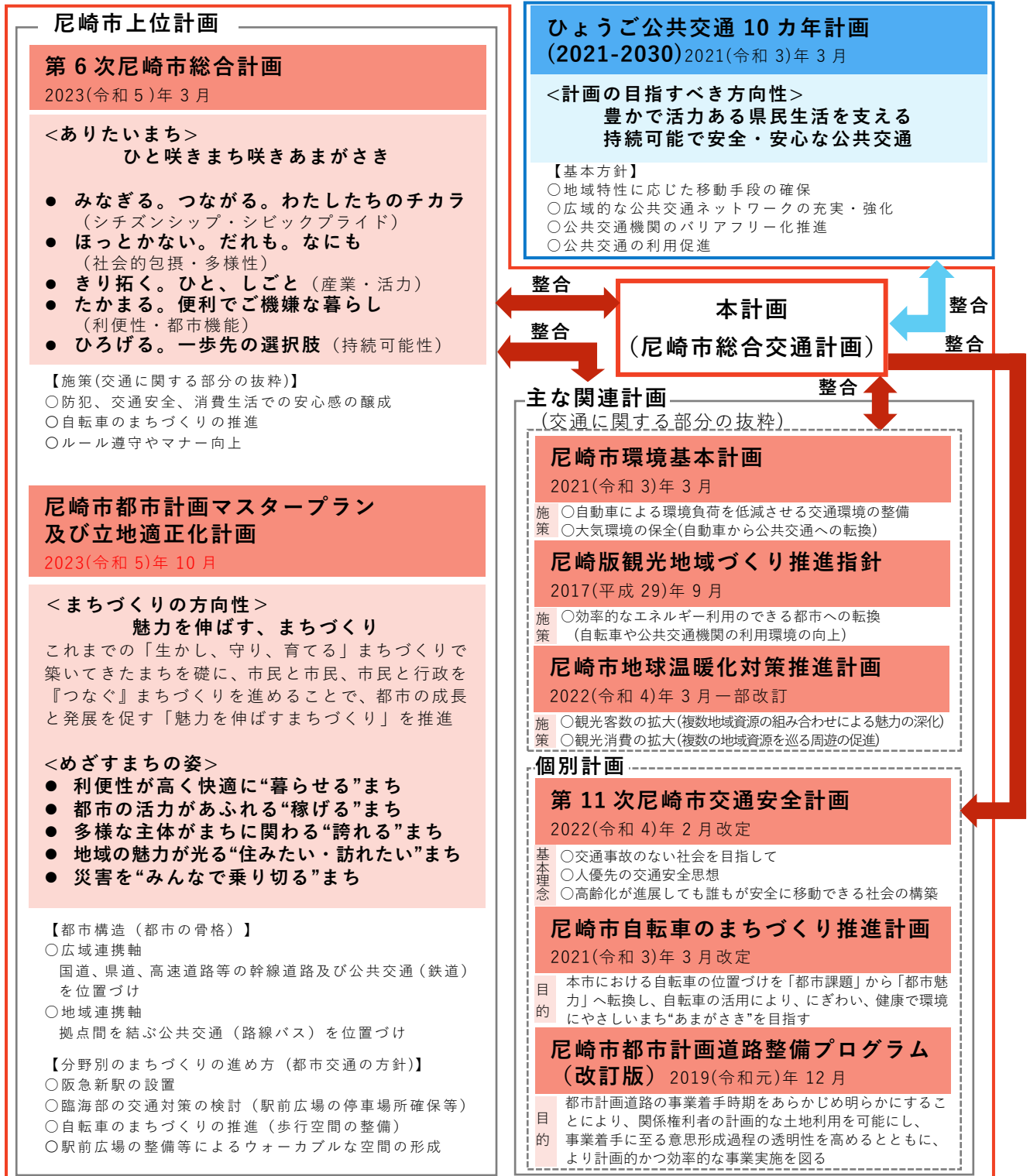


図 3.1 上位・関連計画の方向性と尼崎市総合交通計画との関係

3.1.2 上位関連計画の関連施策

1) 総合計画と関連施策

本市は総合計画を羅針盤に将来像である「ありたいまち」の実現に向け、13の施策を進めています。施策ごとの取組を進めるとともに、関連する施策を連携させて進めることが重要であり、さまざまな施策間のつながりが強まり、広がることでより成果が得られると考えています。



出典) 第6次尼崎市総合計画(令和5年3月)

図 3.2 ありたいまちと施策体系

2) 都市計画マスタープラン及び立地適正化計画における都市交通の方針

「尼崎市都市計画マスタープラン及び立地適正化計画」では「都市交通の方針」として、下記の取組(主な取組の抜粋)を進め、誰もが安全で快適に移動できる交通ネットワークの維持又は向上を図り、健康で環境にやさしいまちを目指すこととしています。

① 公共交通

- 利便性高いネットワーク構築及び公共交通としての機能維持・利用促進
- 阪急神戸本線の武庫川橋りょう部上への新駅の設置・周辺地域の交通利便性向上

② 道路

- 自転車走行空間整備、幹線道路の歩道整備、歩道の段差解消・休憩スペース確保等による安全で快適な歩行者空間整備
- 慢性的な渋滞交差点の改良等、幹線道路と鉄道の立体交差、鉄道駅へのアクセス道路等整備

③ 駅前広場

- 鉄道とバスの乗り継ぎ機能の充実等、交通結節機能の向上
- 集い、憩うことができる、にぎわいと魅力があふれる駅前広場の整備
- 居心地が良く歩きたくなるウォークアブルな駅前空間等の整備

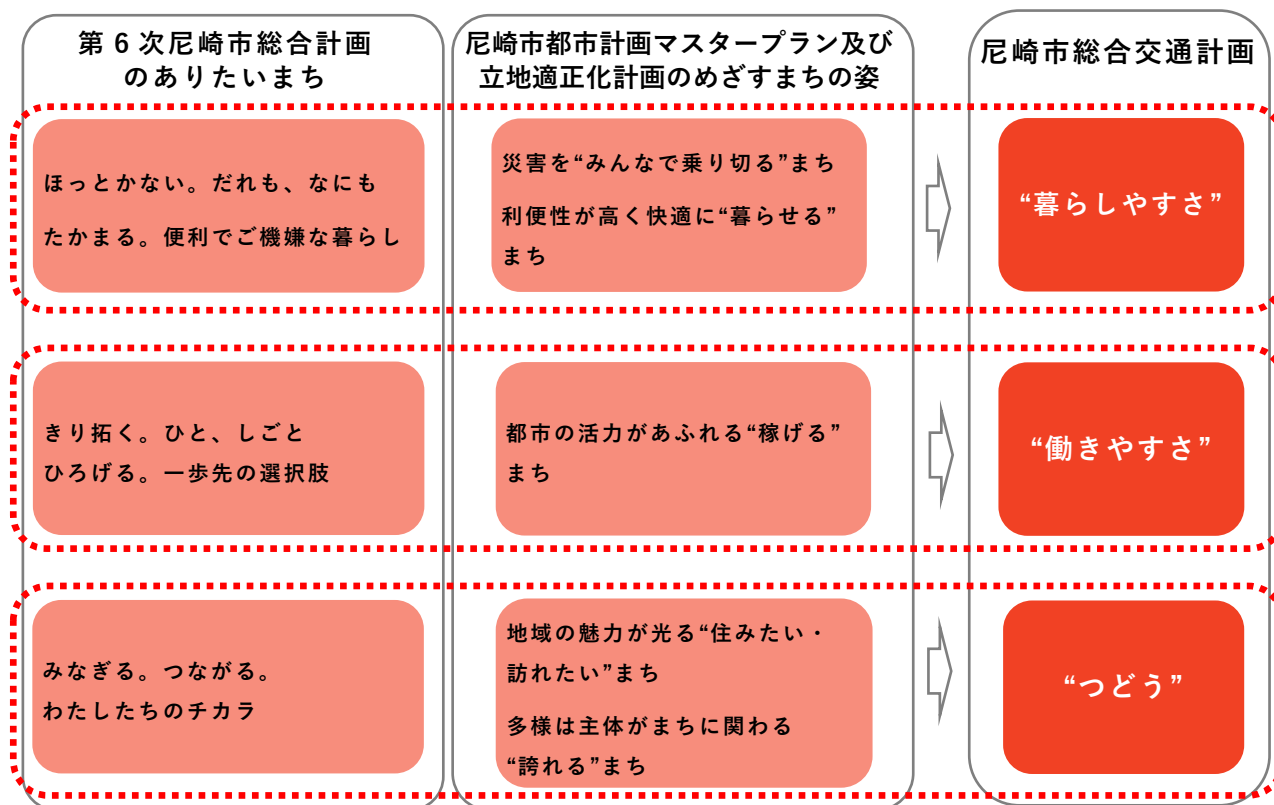


出典) 尼崎市都市計画マスタープラン及び立地適正化計画 (R5年3月)

図 3.3 都市計画マスタープラン・立地適正化計画における都市交通方針図

3.2 尼崎市総合交通計画の目指す姿（基本方針）

尼崎市総合交通計画は、上位計画である「第6次尼崎市総合計画」が掲げる「ありたいまち」、「尼崎市都市計画マスタープラン及び立地適正化計画」が掲げている「めざすまちの姿」の実現を交通の側面から支えるものです。そのため、交通計画の目指す姿（基本方針）は、上位計画との整合性を図り、以下のとおり設定します。



目指す姿（基本方針）

暮らしやすさと働きやすさが調和し、人が“つどう”まち

3.3 尼崎市総合交通計画の目標

前章で整理した交通の課題に対応し、目指す姿を実現するため、本計画の取組の柱となる3つの基本目標を設定します。

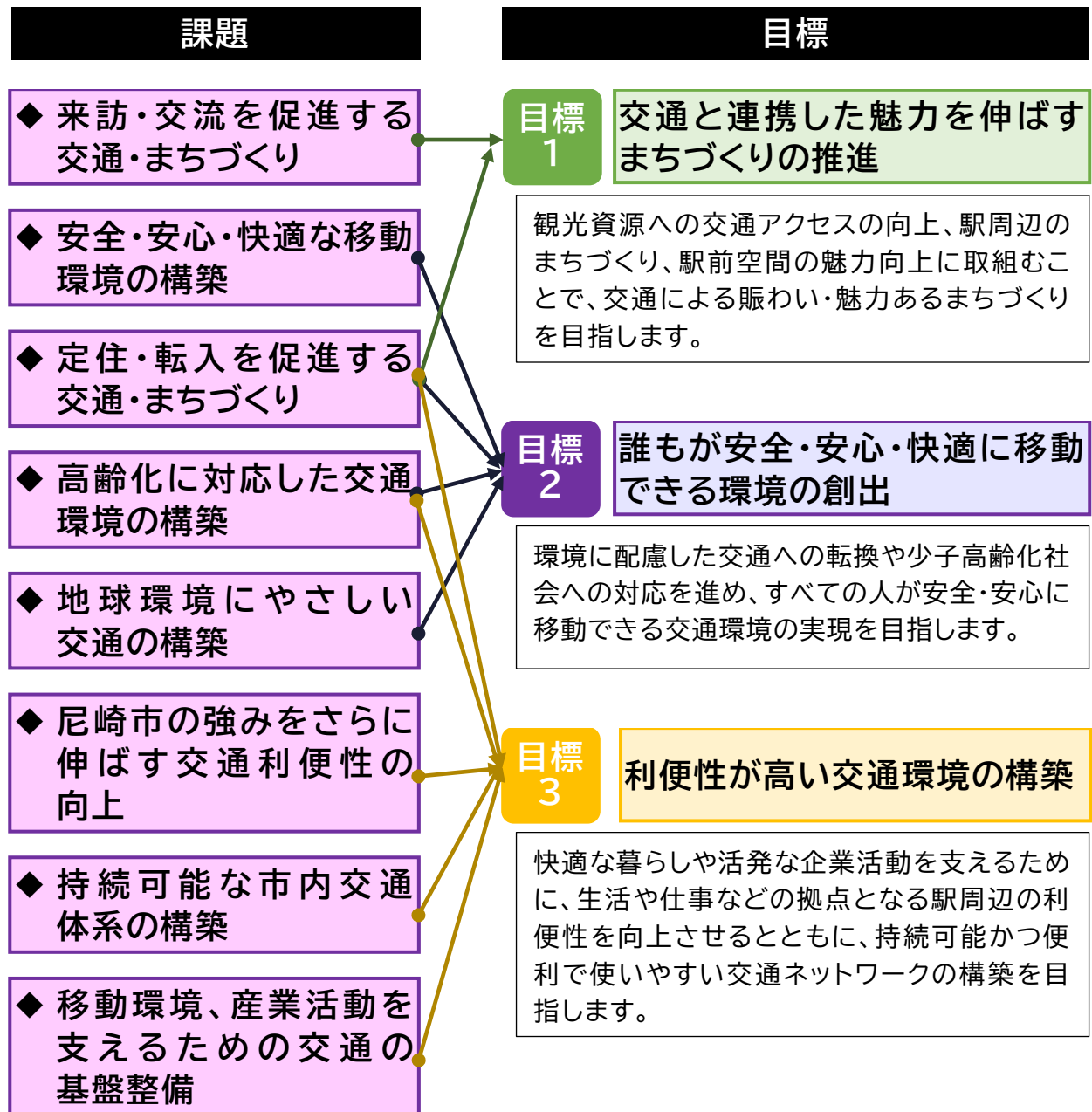


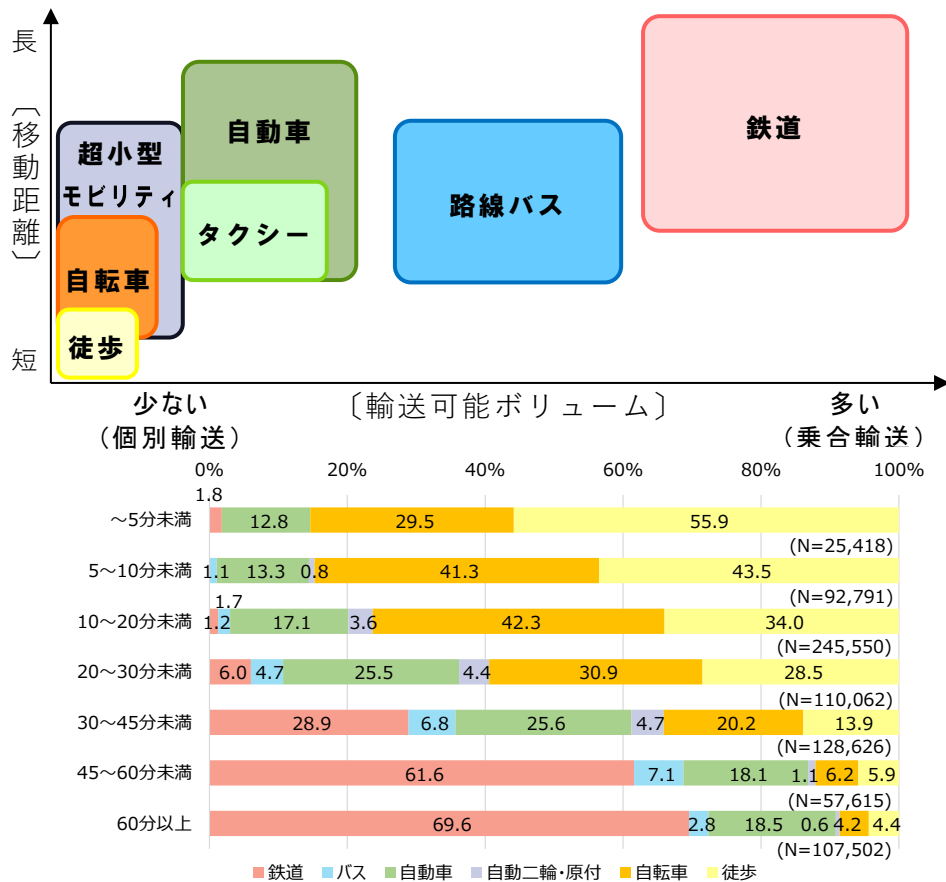
図 3.4 (仮称) 尼崎市総合交通計画の目標

3.4 各交通モードの役割分担

上位関連計画や各交通手段の特性を踏まえ、役割を以下のように設定します。

表 3.1 各交通手段の特性と役割

交通手段	輸送可能 ボリューム	移動距離	速度	尼崎市における特性・役割
徒歩		短距離	低速	・ほぼ全ての人が行う交通手段
自転車	少量 1～2人程度	短～中距離	低速	・市内移動で最も多い代表交通手段 ・通勤・通学や日常生活関連施設、鉄道駅へのアクセス等を担う
超小型 モビリティ	少量 1～2人程度	短～中距離	低速～ 中速	・歩行の移動を支援する1人乗りの歩行者系と1人～2人乗りの自動車系があり、既存の移動手段を補完する
路線バス	中量 約80人	中距離	中速	・市内の多くの居住エリアを網羅し、拠点・鉄道駅や周辺市との移動を担う ・地域間幹線公共交通軸、市内幹線公共交通軸、補完的な公共交通軸を形成する
鉄道	大量 1両約120～ 150人	長距離	高速	・市内、周辺市間を広域ネットワークでつなぎ、市外への移動、市内への来訪を担う ・基幹的な公共交通軸を形成し、鉄道駅が核となって広域・地域・生活拠点を形成する
タクシー	少量 4人程度	中距離	中速	・バス・鉄道でアクセスしにくいエリアもドアツードアで網羅的に移動でき、鉄道、バスの補完的な役割を担う
自動車	少量 4～8人程度	中～長距離	中速	・公共交通のルートやダイヤ・時間等の制約なく、運転免許があれば運転できる ・産業面では物流機能を担う



※尼崎市を出発地とする平日のデータ、その他・不明を除く
出典) 第6回近畿圏パーソントリップ調査

図 3.5 交通手段別の特性と移動時間別の手段構成

3.5 将来都市構造（交通体系と拠点）

3.5.1 将来都市構造・交通体系方針

尼崎市総合交通計画の目標や都市計画マスタープラン及び立地適正化計画に基づく拠点・連携軸の位置づけを踏まえ、各交通手段の役割分担等の視点から検討した将来都市構造・交通体系方針を以下に示します。

既存市街地としての交通ネットワークが形成されていますが、更に利便性の高いネットワークとしていくためには、公共交通の利用促進だけでなく、各拠点の特性や方向性に応じた取組により市民等の移動や活動を活性化させることが必要です。

特に、今回新たに生活拠点として設定する市域北西部においては、良好な住環境と新駅設置等による利便性向上を両立し、定住・交流人口の増加へとつなげます。



※尼崎市都市計画マスタープラン及び立地適正化計画都市構造図を基に作成
 図 3.6 将来都市構造図

3.5.2 将来都市構造・拠点づくり方針

立地適正化計画で示す拠点について、駅を中心とした交通まちづくりの観点から備えるべき機能と拠点特性の考え方を以下のとおり整理します。

表 3.2 備えるべき機能と拠点特性の考え方

機能	機能の概要	対象となる拠点
賑わい創出機能	・ 広域利用される商業・業務施設等 ・ 基幹となる芸術文化・スポーツ施設等	広域拠点 一部の地域拠点
憩い交流機能	・ 広場機能を持つ駅前広場や公園等 ・ 誰もが外出、滞在しやすい歩行者中心の空間	全ての拠点
生活必需機能	・ 小規模の小売店、飲食店等	全ての拠点
交通結節機能	・ 複数の交通手段の結節点	全ての拠点

表 3.3 拠点ごとの備えるべき機能

位置付け	路線名	駅名	備えるべき機能			
			賑わい創出	憩い交流	生活必需	交通結節
広域拠点	阪急神戸線	塚口	○	○	○	○
	J R 神戸線	尼崎	○	○	○	○
	阪神本線	尼崎	○	○	○	○
		出屋敷	○	○	○	○
地域拠点	阪急神戸線	園田		○	○	○
		武庫之荘	○	○	○	○
	J R 神戸線	立花	○	○	○	○
	J R 宝塚線	塚口		○	○	○
	阪神本線	杭瀬			○	○
		大物	○	○	○	○
生活拠点	阪急神戸線	(仮称) 武庫川 周辺阪急新駅		○	○	○*
	J R 宝塚線	猪名寺		○	○	○
	阪神本線	尼崎センター プール前			○	○
		武庫川			○	○

※大型車を除く

検討中

4 目標実現に向けて

4.1 実施する施策・事業

4.1.1 施策一覧

目標実現に向け、検討・実施する施策一覧を以下に示します。

表 4.1 実施する施策一覧

目標 1 交通と連携した魅力を伸ばすまちづくりの推進	
駅周辺の特徴を活かしたまちづくり、駅前空間の魅力向上、また観光資源への交通アクセスの向上に取組むことで、賑わい・魅力あるまちづくりを目指します。	
1 鉄道駅周辺の特徴を活かしたまちづくりの推進	
居心地よく歩きたくなる駅前空間整備	<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道の利便性が高い尼崎市の強みを生かし、市民の外出・市外からの来訪・交流促進に向け、駅前広場や歩道等の改良、歩行者利便増進道路（ほこみち）の指定検討、多様な主体による賑わいの創出を実施します。
鉄道沿線地域の観光、イベント情報の発信	<ul style="list-style-type: none"> ● 市域の観光資源への周遊促進に向け、鉄道沿線地域の観光・イベント情報の発信を推進します。
阪急沿線地域	<ul style="list-style-type: none"> ● 来訪・交流促進に資する取組として、阪急塚口駅南駅前広場の改良と利活用促進などの環境整備を進めます。 ● また、（仮称）武庫川周辺阪急新駅の設置および新駅周辺のまちづくりの推進も検討します。 ● 駅の利用促進策として、駅ナカ・駅施設の整備や高架下空間の有効活用、回遊性向上・旅客誘致のための施策を実施します。
JR 沿線地域	<ul style="list-style-type: none"> ● 安全・安心・快適な移動環境の構築のため、立花駅周辺のスムーズな移動環境の確保を検討します。 ● 駅の利用促進策として、駅ナカ・駅施設の整備やアプリによる情報発信、回遊性向上・旅客誘致のための施策を実施します。
阪神沿線地域	<ul style="list-style-type: none"> ● 来訪・交流促進に資する取組として、中央公園、阪神尼崎駅、小田南公園、大物公園・大物川緑地の整備を検討・実施します。 ● 市域の観光資源への周遊促進に向け、既存資源等を活用した阪神沿線地域の周遊性の向上について検討します。 ● 駅の利用促進策として、駅ナカ・駅施設の整備や耐震補強後の高架下空間の有効活用、回遊性向上・旅客誘致のための施策を実施します。
2 観光資源への周遊性向上	
路線バス・シェアサイクルの活用促進	<ul style="list-style-type: none"> ● 市域の観光資源への周遊促進に向け、既存の交通資源活用のため、市内工場のオープンファクトリー等のお出かけ企画と連携した PR や公共交通×シェアサイクル×周遊企画の連携を検討します。
新たなモビリティの活用検討	<ul style="list-style-type: none"> ● 市域の観光資源への周遊性向上に向け、電動モビリティを活用した周遊施策の検討を検討します。
周遊を促すあま咲きコインの活用	<ul style="list-style-type: none"> ● 市域の観光資源への周遊促進に向け、関西 MaaS 等の交通・観光・イベント情報の発信やまち歩き企画と連携したあま咲きコインの活用を検討します。
3 臨海部モビリティ体験の活性化	
パークアンドシェアサイクルの推進	<ul style="list-style-type: none"> ● 臨海部の観光資源への周遊促進に向け、自転車周遊施策を検討・実施します。
大阪・関西万博を契機とした新たな移動サービスの実践	<ul style="list-style-type: none"> ● 大阪・関西万博の好機を活かし、万博×関西 MaaS の連携・活用や空飛ぶクルマの実証実験、万博会場外駐車場と市内主要駅との連絡バスの運行及び万博終了後の実走を検討・実施します。
臨海部の新たな観光コンテンツの実施、検討	<ul style="list-style-type: none"> ● 臨海部の観光資源への周遊促進に向け、運河クルージングの実施や万博終了後の会場外駐車場の活用を検討します。

目標 2 誰もが安全・安心・快適に移動できる環境の創出	
環境に配慮した交通への転換や少子高齢化社会への対応を進め、すべての人が安全・安心に移動できる交通環境の実現を目指します。	
1 安全・安心・快適に移動できる交通インフラの整備	
道路の安全対策	<ul style="list-style-type: none"> ● 安全な移動環境の構築のため、通学路安全対策（学校等周辺の通行環境改善）や歩道の段差解消、街路樹の適正管理、横断歩道の整備、カラー舗装、カーブミラー、ガードレール、街路灯設置等を実施します。 ● また、ゾーン 30・ゾーン 30 プラスの整備促進・周知強化を検討・実施すると共に、自転車ネットワーク整備の推進を検討・実施します。
駅周辺のバリアフリー化	<ul style="list-style-type: none"> ● 安全・安心・快適な移動環境の構築のため、駅周辺のバリアフリー化（立花駅と立花陸橋バス停連絡通路）、ホーム柵・安全スクリーンの設置、非常押ボタンの周知を実施します。
踏切の安全対策	<ul style="list-style-type: none"> ● 安全・安心・快適な移動環境の構築のため、歩車分離対策、カラー舗装、注意喚起看板の設置、立体交差化を検討します。
2 すべての人にやさしい公共交通の構築	
移動支援の推進	<ul style="list-style-type: none"> ● 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を検討・実施します。 ● 高齢者にやさしい移動環境の構築のため、高齢者バス運賃助成、高齢者移送サービス、運転免許返納割引を実施します。 ● 障がい者にやさしい移動環境の構築のため、障がい者等バス特別乗車証、福祉タクシーチケット、リフト付き自動車派遣、身体障がい者割引、知的障がい者割引（運賃 5 割減）を実施します。
安全・快適なバス待ち環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通利用環境構築に向けたバス待ち環境改善のため、バス停の LED 照明施設等設置補助やバス停の上屋・ベンチ等設置補助を検討します。
わかりやすい交通情報の案内	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通利用環境構築に向け、案内表示の多言語・ピクトグラム化を実施します。
交通従事者への高齢者・障がい者等に関する意識啓発	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通弱者への配慮に対する意識啓発のため、認知症サポーター養成講座等の受講促進を実施します。
3 環境に配慮した交通への転換	
EV・FCV 普及促進	<ul style="list-style-type: none"> ● 地球環境にやさしい交通の構築に向け、EV カー・FCV カー購入補助（個人、一般事業者向け）や公用車の EV 化推進、EV バス車両を導入します。
「シェアリング」の普及	<ul style="list-style-type: none"> ● 地球環境に配慮した EV カー利用への意識啓発のため、公用車を活用した EV カーシェアリングや、カーシェアリングの普及促進、シェアサイクルの利用促進を実施します。 ● また、シェアリングサービスの導入による駐車場駐輪場付置義務緩和の検討を行い、空間の効率的活用を図ります。 ● 加えて、公共交通事業者等と連携した企業送迎バス「共同運行」への転換促進の検討を行い、交通資源の効率的活用を図ります。
駅舎等の環境負荷低減（脱炭素化）	<ul style="list-style-type: none"> ● 地球環境に配慮し、駅舎等の環境負荷低減（脱炭素化）を脱炭素先行取組地域において実施します。
モビリティ・マネジメントの推進	<ul style="list-style-type: none"> ● 自動車からの利用転換を図るため、エコ通勤への転換促進やあま咲きモビリティ・マネジメント（旧 エコ通勤トライアルウィーク）を実施します。 ● あわせて、バスの利用促進やサイクル&バスライド普及促進、シェアサイクルの利用促進（再掲）を実施します。

4 交通ルールを守り、安全・安心に移動できる社会の実現	
交通ルールの遵守	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通ルールの順守に向け、交通ルール遵守の意識の醸成、啓発取組への自発的な参加、交通ルール違反の指導・取り締まりを実施します。
交通ルールの遵守に寄与するインフラの整備	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通ルールを守るための環境整備として、自転車ネットワーク整備の推進（自転車道、自転車レーン、矢羽根等）、横断歩道の整備、カラー舗装、カーブミラー、ガードレール、街路灯設置等（再掲）、ゾーン30・ゾーン30プラス整備促進・周知強化（再掲）を検討・実施します。
交通安全の啓発	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通安全の意識啓発のため、歩行者・自転車交通安全教室の実施や運転者教育等の充実、歩きスマホ対策、自転車安全運転の日キャンペーン、通学路の見守り活動等を実施します。 ● また、交通安全の周知を図るため、小学校区別自転車関連事故マップや交通安全についての広報媒体の作成・配布を実施するとともに、交通安全啓発の取組の周知を強化します。
交通ルール違反の指導・取り締まり	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通ルール遵守に向け、交通ルール違反の指導・取り締まりを実施します。

目標3 利便性が高い交通環境の構築

快適な暮らしや活発な企業活動を支えるために、持続可能かつ便利で使いやすい交通ネットワークの構築を目指します。

1 持続可能な公共交通の構築	
バス路線の維持・見直し・再編	<ul style="list-style-type: none"> ● 持続可能な交通ネットワーク構築に向け、ダイヤ、便数の少ない地域を中心に、路線バス運行支援補助金を実施するとともに、生活圏に応じた持続可能なバス路線の見直し・再編を検討します。
新たな交通サービスの検討	<ul style="list-style-type: none"> ● 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導入や、民間事業者の送迎交通の連携（通勤・介護等）を検討・実施します。
公共交通維持のための体制づくり	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通維持のため、ドライバー等の担い手確保およびその支援の検討（2種免許取得助成など）、持続可能性を意識した車両の維持管理・更新を検討・実施します。 ● また、公共交通維持に向けた財源確保のため、企業版ふるさと納税等の活用を検討・実施します。
公共交通を利用するきっかけづくり	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通を利用するきっかけづくりとして、公共交通等による子育て世帯の移動支援の検討（再掲）や公共交通の利用促進に係るバス乗車体験、無料デー等を検討・実施します。
わかりやすい交通情報の提供・充実	<ul style="list-style-type: none"> ● わかりやすい交通情報の提供・充実、関西 MaaS アプリの導入とデータ活用の促進を検討・実施します。
2 自転車のまちづくりの推進	
自転車の共有を促す仕組みづくり	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車の共有促進および空間の効率的な活用のため、シェアサイクル・レンタサイクルへの導入・転換の検討・実施および、シェアリングサービスの導入による駐輪場駐輪場付置義務緩和の検討（再掲）を行います。 ● また、シェアサイクルの利用促進を実施するとともに、公共交通×シェアサイクル×周遊企画の連携を検討します。
放置自転車対策	<ul style="list-style-type: none"> ● 放置自転車台数の更なる抑制に向け、放置自転車対策を実施します。
駐輪場の維持・更新	<ul style="list-style-type: none"> ● 駐輪環境向上のため、老朽化した駐輪場の維持・更新を実施します。
自転車走行環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車の利用環境向上のため、自転車ネットワーク整備の推進（再掲）を実施します。
自転車交通安全の啓発（再掲）	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通安全意識の啓発のため、自転車関連事故重点地区の設定（交差点での指導や啓発パトロールの実施）（再掲）や小学校区別自転車関連事故マップの作成・配布（再掲）、自転車安全運転の日キャンペーンや自転車交通安全教室の実施（再掲）、交通ルール遵守の意識の醸成、啓発取組への自発的な参加（再掲）を実施します。

3 災害に強い都市活動を支える交通基盤整備	
道路インフラ等の維持管理・更新・耐震化	● 安全・安心・快適な交通基盤整備のため、道路の維持管理や都市計画道路を含む道路の新設及び改良、橋りょう等の維持管理・更新・耐震化を実施します。
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、駅施設・高架下の耐震化や、バス停の維持管理、安全性確保が必要なバス停留所等の対策を実施します。
交通結節点の再構築	● 交通需要を踏まえた道路の再配分を検討・実施します。
4 臨海部をはじめとした市域の交通円滑化・環境改善	
自家用車通勤や企業送迎バスからの転換促進	● 臨海部の交通円滑化に向け、企業や公共交通事業者等と連携した公共交通・自転車等利用への転換促進を検討・実施します。
モビリティ・マネジメントの推進（再掲）	● モビリティ・マネジメントの推進に向け、エコ通勤への転換促進（再掲）やあま咲きモビリティ・マネジメント（旧 エコ通勤トライアルウィーク）の実施（再掲）、サイクル&バスライド普及促進（再掲）を実施します。
地域と調和した企業立地の誘導	● 臨海部の交通環境改善に向け、産業立地ビジョンの策定を実施します。
主要渋滞箇所への対応	● 物流施設立地地域とのアクセス向上のため、渋滞交差点の解消および末広地区の埋め立てと、ふ頭間連絡道路の整備を検討・実施します。

4.1.2 計画推進の視点及び施策のパッケージ化

総合交通計画は、総合計画が掲げる「ありたいまち」の実現を交通の側面から支えることを目指しています。

「ありたいまち」の実現に向けて、本市では「第6次尼崎市総合計画 前期まちづくり基本計画」において、4つの主要取組項目を設定しています。総合交通計画に基づく取組の推進においてもその指針として、「子ども・教育」、「生きがい・ささえあい」、「脱炭素・経済活性」、「魅力向上・発信」を「計画推進の視点」として設定し、視点に基づいてパッケージ化することで、総合交通計画の目指す姿の実現、総合計画の掲げる「ありたいまち」の実現に向けて推進していきます。

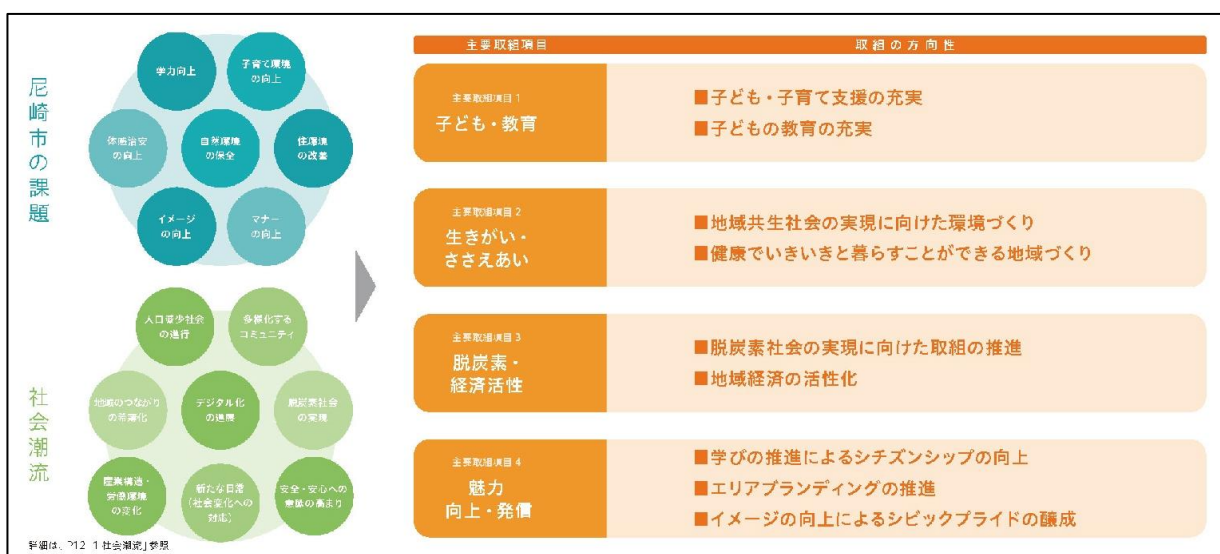


図 4.1 4つの主要取組項目

出典) 第6次尼崎市総合計画(令和5年3月)

視点1 子ども・教育 × 交通

子どもや子育て世帯が安全、安心に外出できるよう、道路等の安全対策や交通ルールを守ろうという意識の醸成に取り組むことで、「子育て」と「暮らしやすさ」が両立できるまちづくりを推進するとともに、子どもが公共交通を利用する機会の創出に努めます。

【主な取組】

●道路等の安全対策の実施

通学路安全対策の実施、ゾーン 30・ゾーン 30 プラスの整備促進、踏切の安全対策、自転車走行環境の整備 等

写真（図）

写真（図）

●地域や市民等と取組む交通安全の推進

幅広い世代を対象とした交通安全教室の実施、自転車関連事故重点地区の設定、交通安全リーフレットの作成・配布 等

写真（図）

写真（図）

●公共交通にふれるきっかけづくり

バスの乗り方教室の実施、バス乗車体験、公共交通無料デー等の実施検討 等

写真（図）

写真（図）

視点2 生きがい・ささえあい × 交通

免許を返納した高齢者の方や身体の不自由な方など、移動に困難を抱えている方を含むすべての人が地域でいきいきと暮らすことができるよう、交通サービスの確保や移動支援に取り組むとともに、「外出したい」と思えるまちづくりを推進します。

【主な取組】

●交通サービスの確保と利用環境の改善

バス路線の維持・見直し・再編、新たな交通サービスの検討、担い手の確保、乗継経路のバリアフリー化、バス待ち環境の改善 等

写真 (図)

写真 (図)

●移動支援の推進

高齢者バス運賃助成、高齢者移送サービス、障害者等バス特別乗車証、高齢者運転免許返納割引、障がい者割引の実施 等

写真 (図)

写真 (図)

●外出したくなるまちづくりの推進

鉄道沿線地域の観光・イベント情報の発信、まち歩き企画の実施 等

写真 (図)

写真 (図)

視点3 脱炭素・経済活性 × 交通

経済活動を支える交通基盤を整備するとともに、モビリティ・マネジメントの推進や脱炭素に寄与する自動車の普及、また「空間・資源の有効活用」、「必要なときだけ利用する」という観点から「シェアリング」の普及に取り組むことで、地域経済の活性化と環境への配慮の両立を目指します。

【主な取組】

●交通インフラの維持更新、耐震化

都市計画道路の整備改良、駅舎・線路の維持管理、橋りょう・駅施設等の耐震化 等

写真（図）

写真（図）

●企業や市民等と取組むモビリティ・マネジメントの推進

自家用車から公共交通・自転車等への転換促進 等

写真（図）

写真（図）

●EV・FCV 普及促進

EV・FCV 車両、充電設備の導入促進、公用車のEV化推進 等

写真（図）

写真（図）

●「シェアリング」の普及

カーシェア、レンタサイクル、シェアサイクルの普及促進、企業送迎バスの共同運行化転換促進 等

写真（図）

写真（図）

視点4 魅力向上・発信 × 交通

鉄道駅を中心に、市民や事業者など多様な主体と連携しながら駅前空間の有効活用等を進め、駅周辺の賑わい創出や魅力向上を推進するとともに、良好な住環境と利便性の両立した子育て世帯に選ばれるまちづくりに取り組めます。

【主な取組】

●居心地よく歩きたくなる駅前空間整備

駅前広場・駅周辺の道路、公園等の改良、官民連携による賑わい施設の設置 等

写真（図）

写真（図）

写真（図）

写真（図）

●多様な主体との連携による駅前空間の利活用

相談窓口の設置やオンライン申請の導入、市民等によるイベントの実施 等

写真（図）

写真（図）

検討中

●良好な住環境と利便性の両立した子育て世帯に選ばれるまちづくり

武庫川は古くから身近な水辺として親しまれており、その周辺には緑地や農地が残り既成市街地の中で貴重な緑の空間です。この区域において、住環境整備による良質な生活空間の形成と（仮称）武庫川周辺阪急新駅の設置をはじめとした交通利便性の向上と交流の創出を一体的に進めるため、都市計画マスタープラン及び立地適正化計画において都市機能誘導区域に準じる区域として「生活拠点」に位置づけ、子育て世帯に選ばれるまちづくりを推進します。

位置図（図）

まちづくり方針

『～地域交流を促進し、人が“つどう”まち～』

当該エリアは「歩いて暮らせるゾーン」かつ「緑ある空間に囲まれて暮らせるゾーン」に位置づけており、都市緑地、都市農地等の身近な自然がある地域の特色を活かしながら、まちづくり施策を進め、魅力を伸ばすことにより、地域の人口増加（特に子育て世帯の定住・転入）を目指します

写真（図）

写真（図）

写真（図）

写真（図）

4.2 実施プログラム

実施プログラムは、施策・事業の実施手順、実施時期等を明確にすることで、実効性を確保するためのものです。実施にあたっては、地域や事業者、関係機関と協議・調整を行い、具体化を図ります。また、計画期間を前期と後期の5年に分け、5年目に各施策の進捗状況の把握、評価を行い、必要に応じて施策の見直しを行います。

検討中

検討中

4.3 評価指標・目標値

ここでは、尼崎市総合交通計画における目標の達成状況、施策・事業実施の効果を測るための評価指標、数値目標を設定します。

1) 設定の考え方

第3章で設定した総合交通計画の目標ごとに設定します。

具体的な設定方法は、上位計画である尼崎市第6次総合計画及び尼崎市都市計画マスタープランその他関連計画において、目標や重点施策・事業に応じた指標・目標値が設定されている場合はそれを踏襲しました。上記に該当しない場合には、把握可能な新たな指標・目標値を設定しました。

基本目標1 交通と連携した魅力を伸ばすまちづくりの推進

指標の考え方	指標				単位
	基準値（年及び数値）		目標値（年及び数値）		
地域推奨意欲をはじめとした市民参画指数は、鉄道駅の特色を生かしたまちづくりの進展により向上するため市民参画指数を指標とする。 【総合計画と整合】	市民参画指数				pt
	令和4年 (2022年)	42.5	令和9年 (2027年)	49.8	
「居住する地域には自慢できる特長がある」と感じている市民の割合は、鉄道駅の特色を生かしたまちづくりの進展により増加するため指標とする。 【総合計画と整合】	「居住する地域には自慢できる特長がある」と感じている市民の割合				%
	令和4年 (2022年)	53.4	令和9年 (2027年)	61.8	
居住誘導区域内における人口密度を一定程度維持することで、鉄道駅を中心としたまちづくりの持続可能性を高めることから人口密度を指標とする。 【立地適正化計画と整合】	居住誘導区域内における人口密度				人/ha
	令和2年 (2020年)	125.1	令和22年 (2040年)	119.5※	
観光入込客数は、駅周辺の賑わい創出や観光資源へのアクセスやモビリティ体験が向上することで増加することから観光入込客数を指標とする。 【観光地域づくり推進指針と整合】	市内の観光入込客数				万人
	令和4年 (2022年)	241.6	令和9年 (2027年)	300	

※尼崎人口ビジョンにおける人口の将来展望の上限値に基づき設定（予測される人口密度 106.4 人/ha）

基本目標 2 誰もが安全・安心・快適に移動できる環境の創出

指標の考え方	指標				単位
	基準値（年及び数値）		目標値（年及び数値）		
「都市基盤が整い利便性と安全性が確保されている」と感じている市民の割合は、誰もが安全・安心・快適に移動できる環境の創出により増加するため指標とする。 【総合計画と整合】	「都市基盤が整い利便性と安全性が確保されている」と感じている市民の割合				%
	令和 4 年 (2022 年)	84.0	令和 9 年 (2027 年)	90.0	
二酸化炭素排出量は、環境配慮型車両の導入等が進展することで減少することから二酸化炭素排出量の削減を指標とする。 【地球温暖化対策推進計画と整合】	市域における運輸部門の二酸化炭素排出量				kt-CO ₂
	平成 25 年 (2013 年)	408	令和 12 年 (2030 年)	250	
自転車関連事故件数は、交通ルールが守られることで減少することから事故件数を指標とする。 【自転車のまちづくり推進計画と整合】	自転車関連事故件数				件
	令和 4 年 (2022 年)	485	令和 9 年 (2027 年)	265	

基本目標 3 利便性が高い交通環境の構築

指標の考え方	指標				単位
	基準値（年及び数値）		目標値（年及び数値）		
鉄道・バスの利用回数が増加することで、持続可能な公共交通ネットワークの構築に寄与することから利用回数を指標とする。	一人一日あたりの公共交通の利用回数 (鉄道乗客数+バス乗客数) / 15 歳以上人口				回/人
	令和 4 年 (2022 年)	0.60	令和 15 年 (2033 年)	0.70*	
駅にシェアサイクルポートが設置されることで、認知度や利便性が向上し利用者が増え、放置自転車の減少や環境負荷の低減等に寄与することからシェアサイクルポートが設置されている駅数を指標とする。	駅の出入口に面してシェアサイクルポートが設置されている駅数				箇所
	令和 4 年 (2022 年)	●	令和 15 年 (2033 年)	13	
「都市基盤が整い利便性と安全性が確保されている」と感じている市民の割合は、利便性が高い交通環境の構築により増加するため指標とする。 【総合計画と整合】	「都市基盤が整い利便性と安全性が確保されている」と感じている市民の割合				%
	令和 4 年 (2022 年)	84.0	令和 9 年 (2027 年)	90.0	

※新型コロナウイルス感染症の影響前（令和元年度）の公共交通利用回数

4.4 推進体制

本計画に基づく施策や事業を着実かつ計画的に推進するため、関係者が連携・協働しながら推進していきます。

また、事業を継続的に推進するために、PDCA サイクルを着実に展開していきます。



図 4.2 関係者の連携・協働のイメージ

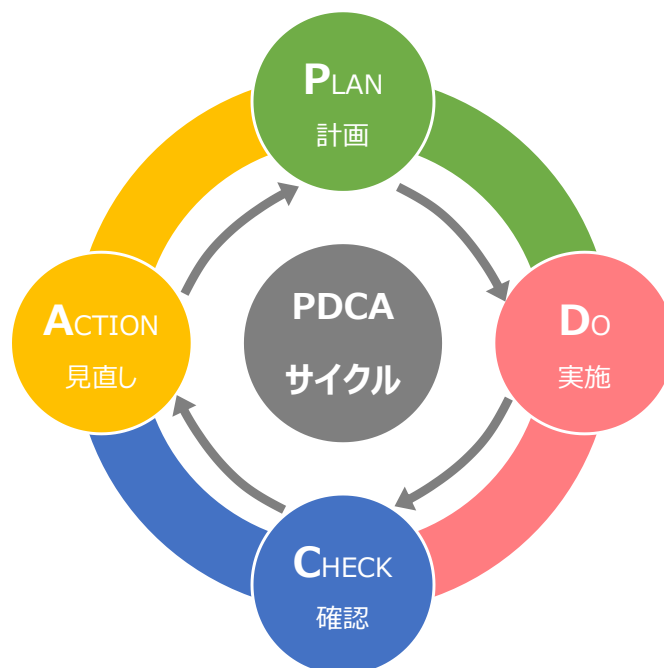


図 4.3 計画のフォローアップ