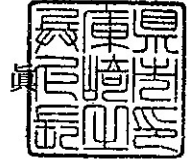


尼 都 計 第 9 3 号
令和 5 年 8 月 2 8 日

尼崎市都市計画審議会
会 長 様

尼 崎 市 長
松 本



尼崎市報告第7号
(仮称) 尼崎市総合交通計画の策定について

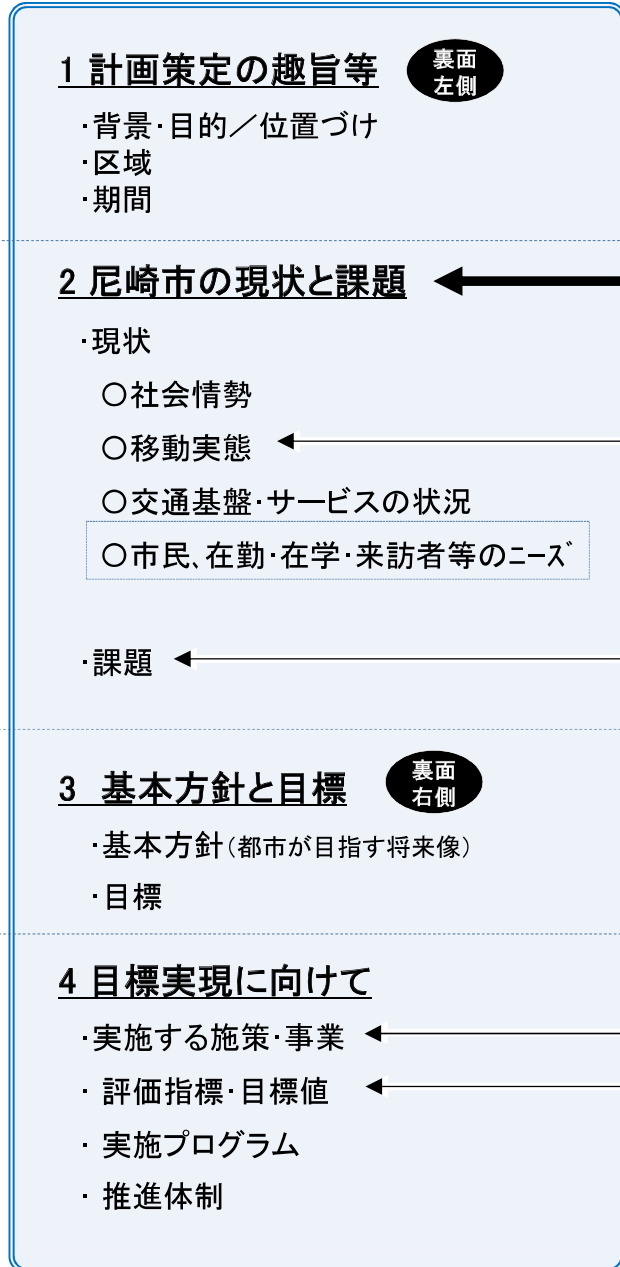
みだしのことについて、次のとおり報告を行います。

以 上
(都市計画課)

総合交通計画の構成等について

必須項目や他市事例等も参考に、青枠内の構成を作成。これを基に、具体的記載内容の検討を進める。

必須の要素	
戦略 (施策重視)	公共交通計画 (サービス重視)
・区域	・区域 ・期間
現状と課題	
・将来像	・基本的な方針
・目標	・目標
・必要な施策・事業	・事業・実施主体
・主体の役割を踏まえた実施プログラム	
・推進体制	・評価関連事項



統計データ分析

国勢調査、パーソントリップ調査、道路交通センサス、尼崎市統計書ほか

現状(分析項目)	課題(イメージ)
<ul style="list-style-type: none"> ▶ 人口 将来推計 / 年齢4区分別人口 / 人口密度分布 昼間・夜間人口 / 従業者・就業者 他 ▶ 施設分布 鉄道駅 / 公共施設 / 商業施設 / 医療施設 福祉施設 / 各種事業所 他 ▶ 日常生活等の変化 テレワークの状況 / 行動の変化 ▶ 観光・レジャーの動向 観光入込客数 / 宿泊者数 / 観光施設の分布 インバウンド関係 / 大阪・関西万博との関連動向 ▶ まちづくりの取組 (財政状況含む) 駅周辺のまちづくり / 環境面の取組 他 ▶ 移動実態 人の動き(量)の推移 / 自転車利用・免許返納数 子育て世帯、高齢、障害のある方の目的・手段 他 ▶ 交通基盤・サービスの状況 鉄道・バス・タクシー・自動車・自転車等の体系・状況等 特に、駅施設の状況、バスネットワーク・輸送人員 など。 	<p>※ 8月23日交通政策分科会で整理</p> <p>【特異的な内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コンパクトで平坦な地形だが、駅から離れた施設も存在。高齢者層は、他の年齢層と比べ、駅からやや離れたエリアに分布する場合も多く、バスの利用割合が高い。 ・5歳未満の子どもがいる世帯は転出超過。子どもがいる世帯は、子どもの送迎を行っている場合が多い。 ・市域をまたぐ移動は鉄道が多く、市内移動は自転車が多い(自転車保有率・利用頻度も高い)。 ・複数の駅で従業員送迎バス運行があり、臨海部で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る。 <p>【交通政策上の課題】</p> <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ほか、バス待ち環境には不満がある。 ・歩道の段差、自転車利用者の満足度が十分ではない。 ・今後改修・更新が必要となる道路・橋梁も増加する見通し。自転車ネットワーク整備率は約3割。 ・自転車・歩行者の交通ルール遵守へのニーズが高い。 ・観光資源は、市内に点在し、公共交通でのアクセス性は十分とは言えない。

● 統計データ分析の補完(アンケート調査)

- ① 個人を対象とするもの
 - ・18～90歳の市民対象(1800人抽出)
 - ・在勤・在学・来訪者に対するWEB調査
 - ・公共交通利用者に対するWEB調査で、サンプル数等を補完
- ② 事業所を対象とするもの
 - ・一定規模以上の事業所対象(1000事業者抽出)

データの補完や
考え方の補強に使用

尼崎市総合交通計画策定の基本的な考え方

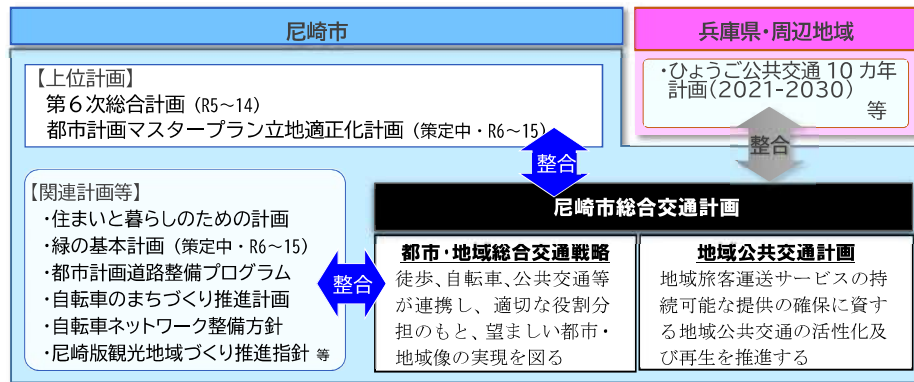
1 計画策定の趣旨

1) 背景・目的

- 人口減少や超高齢化等による公共交通の需要減少、担い手不足の深刻化といった交通本来の課題に加え、テレワークをはじめ、様々な分野でデジタル化の対応が進み、「日常」が大きく変化したこと、さらには、脱炭素や健康への意識の高揚などから、通勤のほか、余暇や観光など、人の移動(活動)の傾向が変化しており、**公共交通を取り巻く社会情勢は大きな転換期**を迎えている。
- 本市は、平坦な地形でコンパクトな市域に都市機能が集積しているとともに、鉄道沿線ごとに特色がある中、それらを活かし、**人がつどい、にぎわうまちを目指して**、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る**。
- また、交通の施策単独ではなく、**まちづくりとの更なる連携により**、施策の効果や実効性を高め、ファミリー世帯の定住転入をより促進しながら、**まちの持続可能性も高めていくことが重要**になる。
- こうした背景のもと、本市の特長のひとつである交通利便性の更なる向上と将来都市像の実現、さらには**市全域を見渡した交通体系の構築**を目指し、従来の「尼崎市地域交通計画」を改め、新たに「尼崎市総合交通計画」として策定する。

2) 計画の位置づけ

「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)」を一体的に策定する。「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」などの上位計画に即すとともに、関連分野や兵庫県・周辺地域等の関連計画と整合・連携を図る。



3) 計画の区域

尼崎市全域(関連する周辺地域を含む)

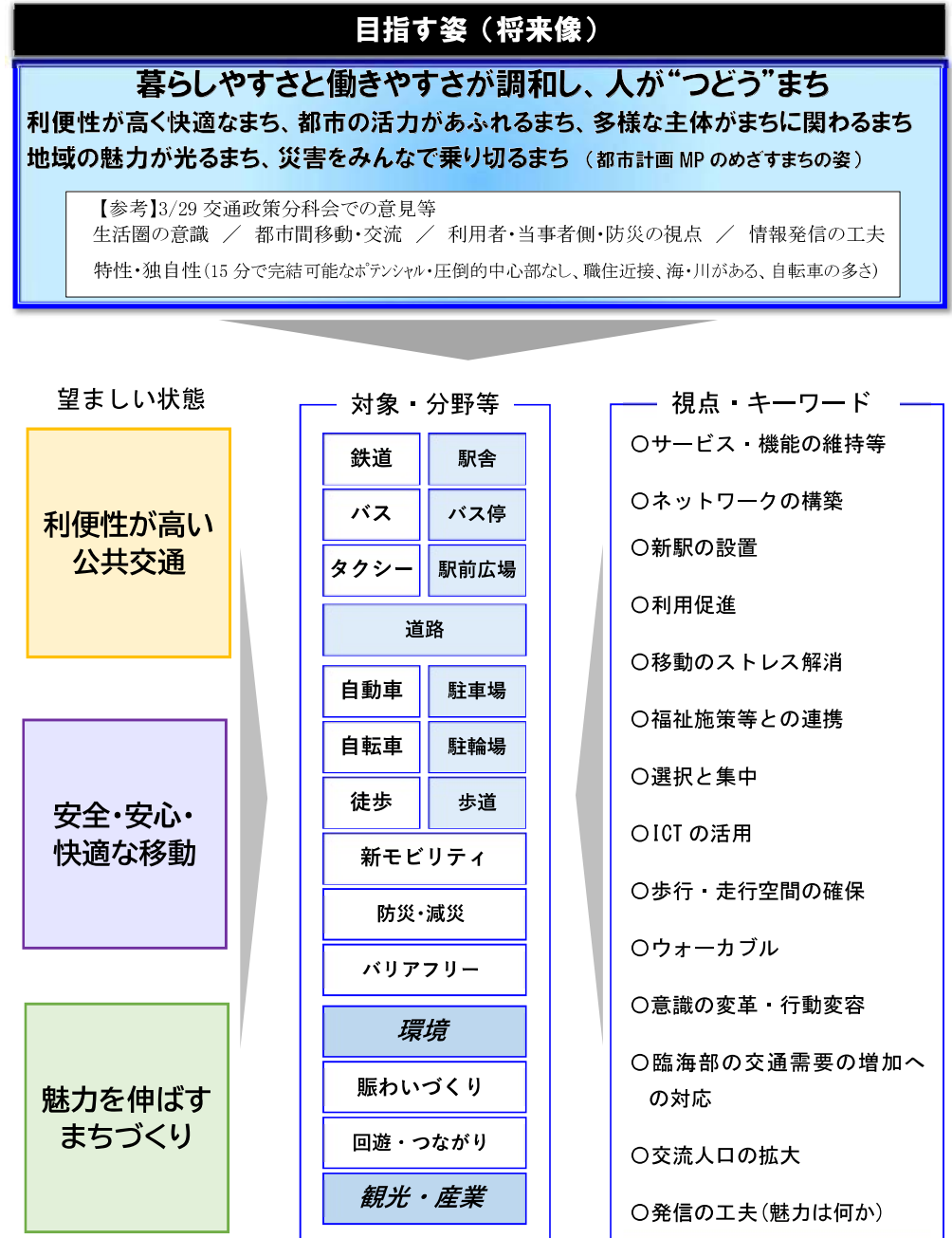
4) 計画の期間

令和6年(2024年)度から令和15年(2033年)度の10年間(都市計画MP等との整合)

※ 策定プロセス

都市計画審議会交通政策分科会・部会、市民等へのアンケート・説明会、パブリックコメントを経て策定予定

3 基本方針と目標(キーワード等による整理)



尼崎市総合交通計画の基本方針と目標、施策体系

目指す姿

暮らしやすさと働きやすさが調和し、人が“つどう”まち

基本方針・目標

目標1 利便性が高い交通環境の構築

生活や仕事などの拠点となる駅周辺の魅力や利便性を向上させるとともに、駅までのアクセスや近隣市を含む生活圏を意識した公共交通ネットワークを構築することで、便利で使いやすい公共交通を目指します。

【課題】

- ◆ 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
- ◆ 移動環境、産業活動を支えるための交通の基盤整備

目標2 誰もが安全・安心・快適に移動できる環境の創出

交通弱者を含むすべての人が外出しやすい公共交通の実現に向けた環境整備を行い、誰も取り残さない持続可能な公共交通を目指します。

【課題】

- ◆ 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
- ◆ 高齢化に対応した交通環境の構築
- ◆ 地球環境にやさしい交通の構築

目標3 交通と連携した魅力を伸ばすまちづくりの推進

市域が平坦かつコンパクトである特長を活かしつつ、観光地域への交通アクセスを向上させ、尼崎市の新しい魅力を発見、発信する公共交通を目指します。

【課題】

- ◆ 来訪・交流を促進する交通・まちづくり

施策体系

1-1.鉄道の利便性向上

1-2.持続可能な市内交通の構築

1-3.自転車利用環境の向上

1-4.道路・結節点の効率的な維持整備更新

1-5.臨海部の交通円滑化・環境改善

2-1.安全・安心に移動できる交通インフラの維持整備

2-2.子育てを支える交通環境の整備

2-3.すべての人にやさしい交通の実現

2-4.カーボンニュートラルに資する地球環境に配慮した取組の推進

2-5.交通ルールを守り、安全・安心に移動できる社会の実現

3-1.阪神尼崎駅周辺のまちづくりとの連携

3-2.駅前空間の魅力向上

3-3.市域の観光資源への周遊性向上

3-4.臨海部の観光振興に資する交通の構築

暮らしやすさと働きやすさが調和し、人が“つどう”まち

(仮称)尼崎市総合交通計画策定に向けた交通政策分科会のスケジュール

