

第2回地域交通政策審議会

～地域交通政策の取り組み方向～

平成28年1月19日(火)

目次

1. 尼崎市のまちづくりの目標	1
2. 尼崎市の交通をとりまく現状と課題	6
① 人口と高齢化率	
② 交通手段別の現状と課題	
③ 環境問題への対応	
④ 移動制約者(高齢者、障害者)の移動実態	
3. 総合的な交通体系の構築に向けた検討視点	24

1. 尼崎市のまちづくりの目標

上位関連計画におけるまちづくりの目標

< 尼崎市総合計画（平成25年3月） >

■ 将来の姿「4つのありたいまち」

「人が育ち、互いに支えあうまち」

「健康、安全・安心を実感できるまち」

「地域の資源を活かし、活力が生まれるまち」

「次の世代に、よりよい明日をつないでいくまち」

< 尼崎版総合戦略（平成27年10月） >（総合計画のアクションプラン）

■ 3つの基本目標

1. ファミリー世帯の定住・転入を促進する
2. 経済の好循環と「しごと」の安定を目指す
3. 超高齢社会における安心な暮らしを確保する

まちづくりの目標2

<尼崎市都市計画マスタープラン（平成26年3月）>

■ めざすまちの姿

1. みんなが主役のまち
2. 住んでみたい・ずっと住み続けたいまち
3. 安全・安心を実感できるまち
4. 安心して働ける・活力あるまち
5. より良い環境を未来につなぐまち

<立地適正化計画（平成28年度末策定予定）の概要>

立地適正化計画は、都市再生特別措置法の改正（平成26年8月）により、策定できるようになった計画で、都市計画法に基づく市町村都市計画マスタープランの一部ともみなされる。

尼崎市では、市全体あるいは地域別人口や、医療、福祉、子育て等の各種施設（公共、民間）の将来見通しを分析し、おおむね20年後のまちづくりの方向性や本市の都市構造の骨格、誘導方針を示し、平成28年度末の策定をめざす。

「コンパクトなまちづくりと地域交通との連携」や「公共建築物の再配置や公共が所有する土地や建物を活用した民間機能の誘導」などを進める。

(参考) 都市再生特別措置法の一部を改正する法律案の概要

背景

・地方都市では、高齢化が進む中で、市街地が拡散して低密度な市街地を形成。大都市では、高齢者が急増。

法案の概要

●立地適正化計画（市町村）

・都市全体の観点から、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的な**マスタープラン**を作成
 ・民間の都市機能への投資や居住を効果的に誘導するための土俵づくり（**多極ネットワーク型コンパクトシティ**）

都市機能誘導区域

生活サービスを誘導するエリアと当該エリアに誘導する施設を設定

◆都市機能（福祉・医療・商業等）の立地促進

○誘導施設への税財政・金融上の支援

- ・外から内(まちなか)への移転に係る買換特例 **税制**
- ・民都機構による出資等の対象化 **予算**
- ・交付金の対象に通所型福祉施設等を追加 **予算**

○福祉・医療施設等の建替等のための容積率等の緩和

・市町村が誘導用途について容積率等を緩和することが可能

○公的不動産・低未利用地の有効活用

・市町村が公的不動産を誘導施設整備に提供する場合、国が直接支援 **予算**

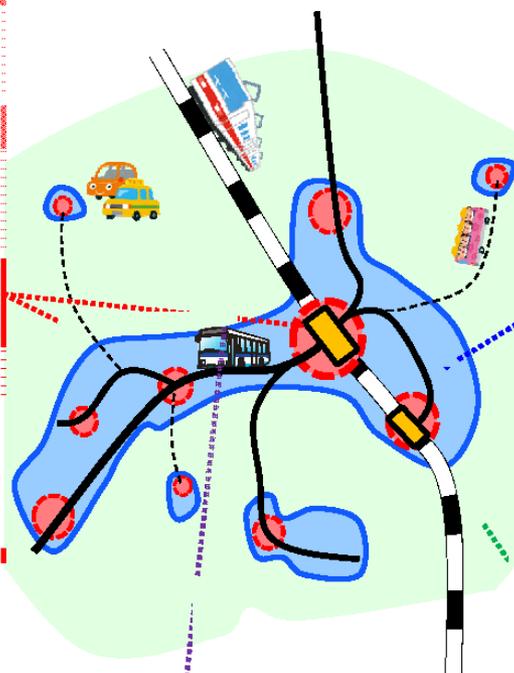
◆歩いて暮らせるまちづくり

- ・附置義務駐車場の集約化も可能
- ・歩行者の利便・安全確保のため、一定の駐車場の設置について、届出、市町村による働きかけ
- ・歩行空間の整備支援 **予算**

◆区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール

・誘導したい機能の区域外での立地について、届出、市町村による働きかけ

◆誘導施設への税制支援等のための計画と中活法に基づく税制支援等のための計画のワンストップ申請



居住誘導区域

居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定

◆区域内における居住環境の向上

- ・区域外の公営住宅を除却し、区域内で建て替える際の除却費の補助 **予算**
- ・住宅事業者による都市計画、景観計画の提案制度（例：低層住居専用地域への用途変更）

◆区域外の居住の緩やかなコントロール

- ・一定規模以上の区域外での住宅開発について、届出、市町村による働きかけ
- ・市町村の判断で開発許可対象とすることも可能

◆区域外の住宅等跡地の管理・活用

- ・不適切な管理がなされている跡地に対する市町村による働きかけ
- ・都市再生推進法人等（NPO等）が跡地管理を行うための協定制度
- ・跡地における市民農園や農産物直売所等の整備を支援 **予算**

公共交通

維持・充実を図る公共交通網を設定

◆公共交通を軸とするまちづくり

- ・地域公共交通網形成計画の立地適正化計画への調和、計画策定支援（地域公共交通活性化再生法）
- ・都市機能誘導区域へのアクセスを容易にするバス専用レーン・バス待合所・乗降場等の公共交通施設の整備支援 **予算**

※下線は法律に規定するもの

地域交通政策の検討視点

<まちづくりの目標>

<総合計画>

■ 将来の姿

- 「人が育ち、互いに支えあうまち」
- 「健康、安全・安心を実感できるまち」
- 「地域の資源を活かし、活力が生まれるまち」
- 「次の世代に、よりよい明日をつないでいくまち」

<尼崎版総合戦略>

■ 3つの基本方針

1. ファミリー世帯の定住・転入を促進する
2. 経済の好循環と「しごと」の安定を目指す
3. 超高齢社会における安心な暮らしを確保する

<都市計画マスタープラン>

■ めざすまちの姿

1. みんなが主役のまち
2. 住んでみたい・ずっと住み続けたいまち
3. 安全・安心を実感できるまち
4. 安心して働ける・活力あるまち
5. より良い環境を未来につなぐまち

<立地適正化計画>（平成28年度末策定予定）

地域において市民一人ひとりが学び、成長し、活躍し、さらに活気を生み出していく。そして、その営みを未来に引き継いでいく（ひと咲きまち咲きあまがさき）のまちづくり

まちづくりの目標の実現に向けた総合的な交通政策の検討が必要

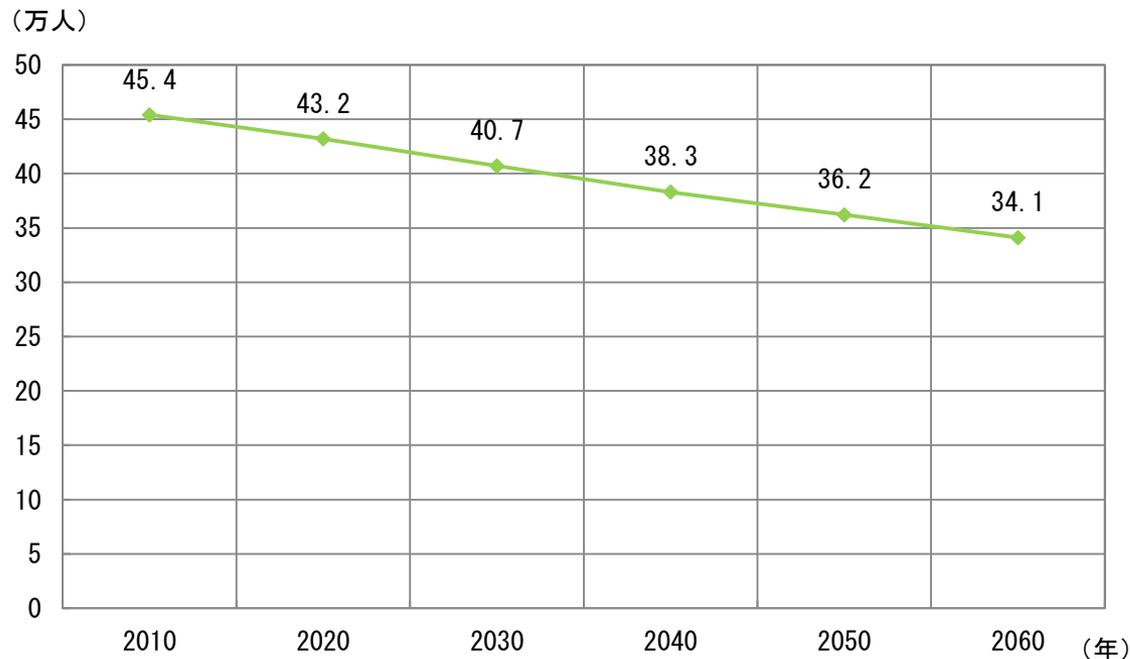
2. 尼崎市の交通をとりまく現状と課題

① 人口と高齢化率

将来人口推計

我が国全体で少子化・高齢化に伴い、人口が減少するなか、将来人口推計では、2060（平成72）年における尼崎市の人口は34.1万人と約10万人減少すると見込まれる。

<尼崎市の将来人口推計>



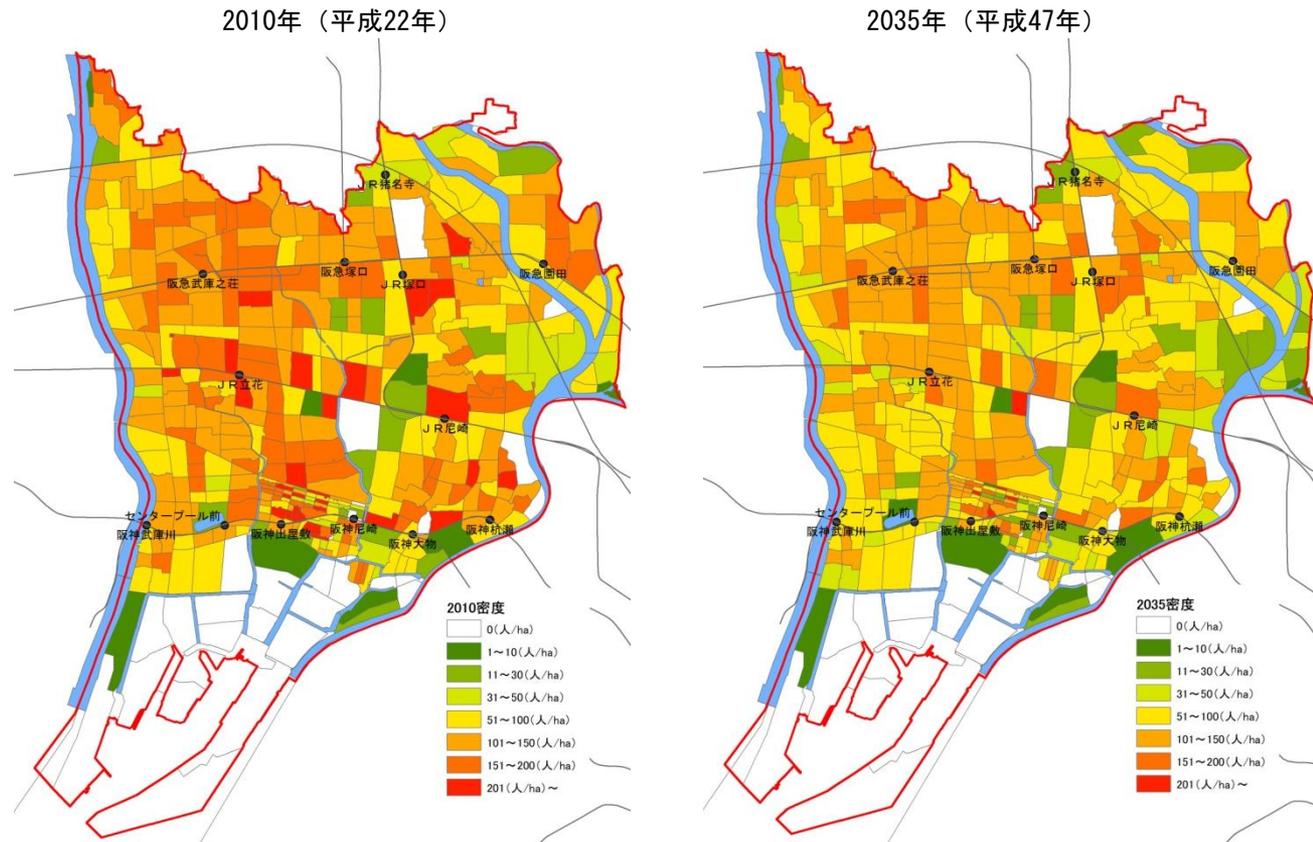
出典：尼崎市人口ビジョン（平成27年10月）

※尼崎市民の希望とする出生率が実現した後、国の目標水準まで回復、ファミリー層の転出超過が解消した場合を想定。

人口密度の推移

国土地理院が示す尼崎市の市域面積50.72km²のうち、工業専用地域を除く可住地面積は、約43.30km²（約85%）である。市平均人口密度は、2010年で10,952人/km²から2035年には8,108人/km²に推移すると見込まれる。

<人口密度の推移>



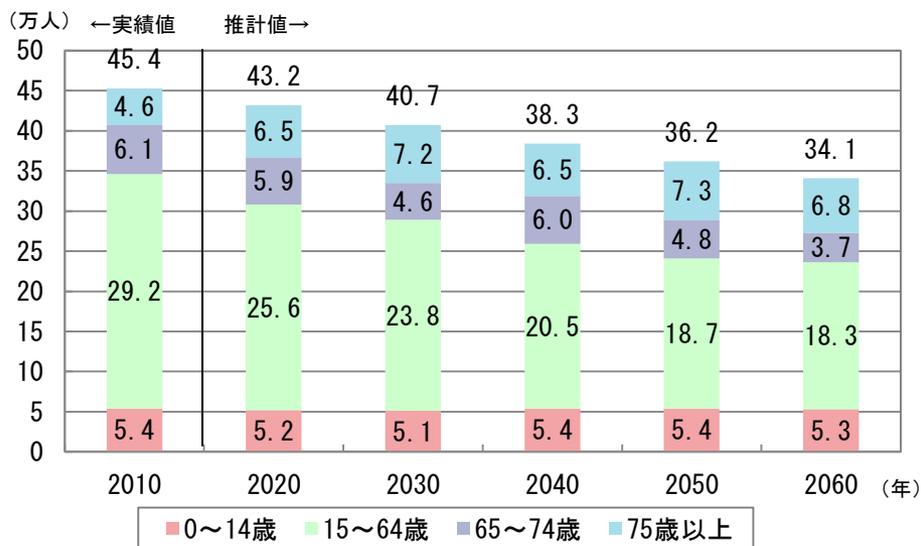
出典：国勢調査を基に推計

年齢四区分別人口の推移

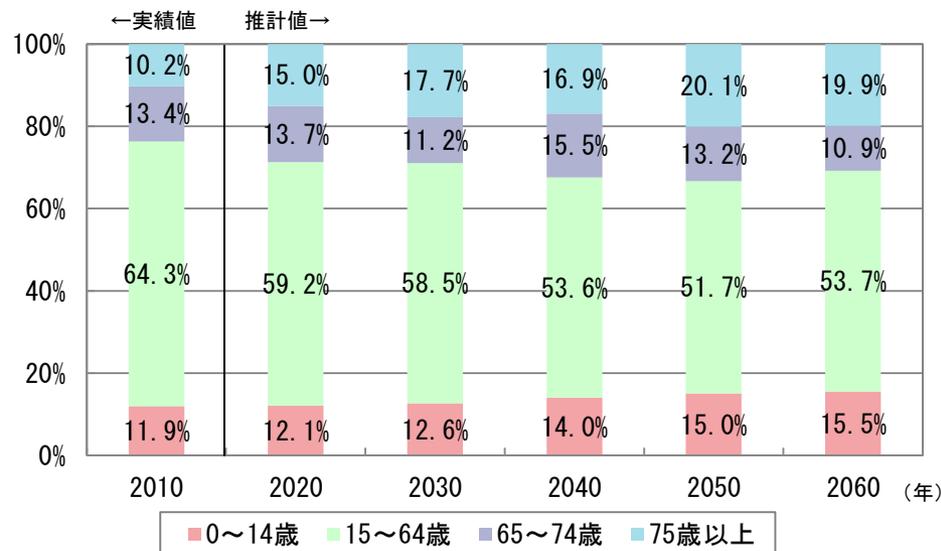
尼崎市では、平成52（2040）年には、65歳以上の高齢者が占める割合が約3割に達し、75歳以上が総人口の2割弱を占めるとともに、以降、後期高齢者（75歳以上）が前期高齢者（65歳から74歳）を大きく上回る状態が続くと見込まれている。

<年齢四区分別人口の推移>

（人口の推移）



（構成比の推移）



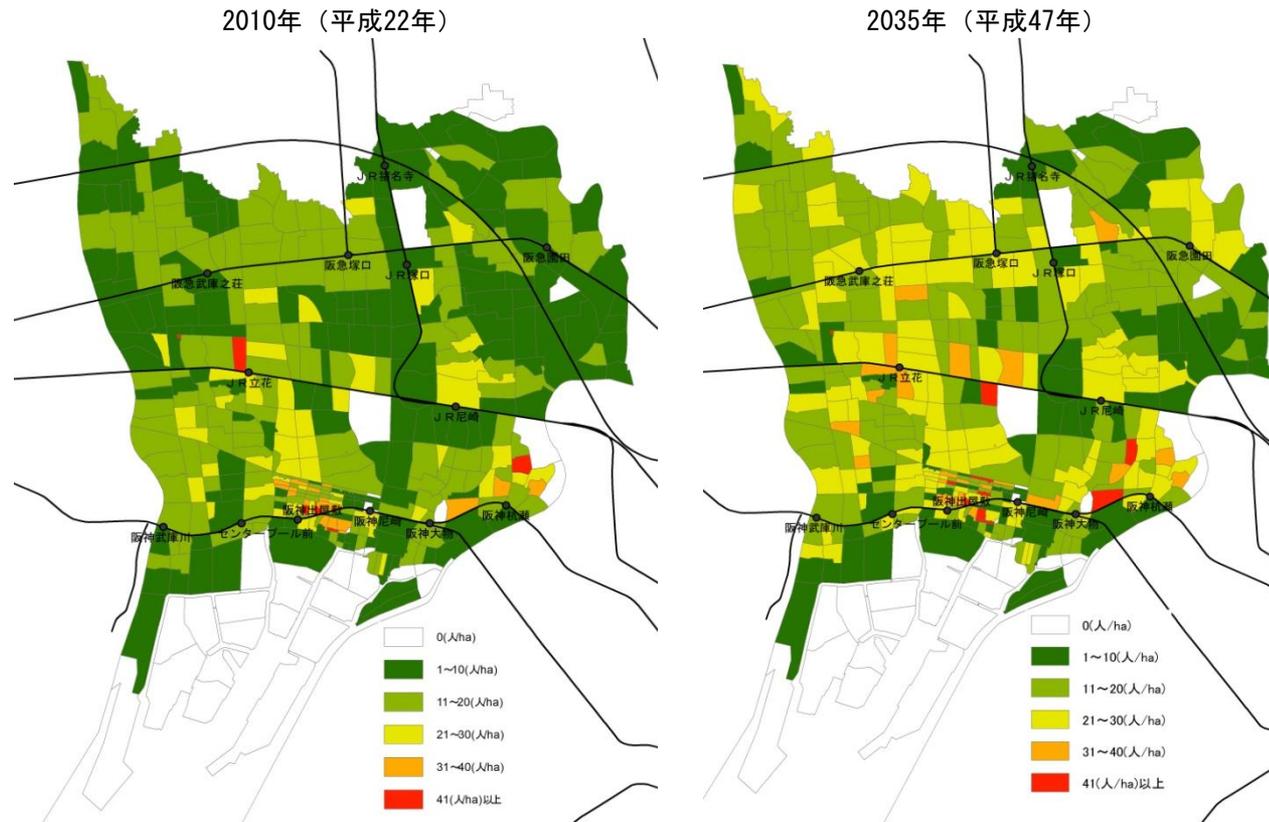
出典：尼崎市人口ビジョン（平成27年10月）より

※尼崎市民の希望とする出生率が実現した後、国の目標水準まで回復、ファミリー層の転出超過が解消した場合を想定。

後期高齢者の人口分布

後期高齢者をはじめとする高齢者は今後も増加すると見込まれる。

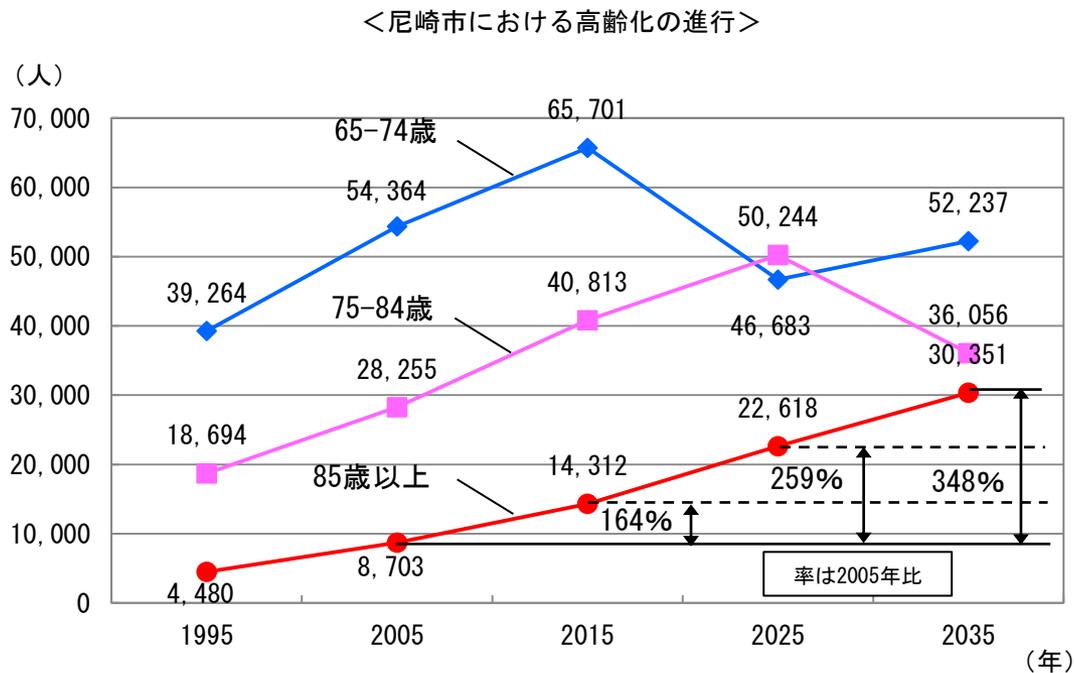
<後期高齢者人口分布の推移>



出典：国勢調査を基に推計

高齢化の進行

本市は、今後、急速な勢いで超高齢社会が進展していくとともに、単身高齢者の増加も見込まれる。



出典：創生本部研修資料・IIHOE [人と組織と地球のための国際研究所] 川北秀人氏作成 [尼崎市人口ビジョン（平成27年10月）より]

② 交通手段別の現状と課題

鉄道駅施設整備状況

鉄道駅は、全ての駅で駐輪場が整備されており、自転車と鉄道の連携確保を図っているが、量的に不足している駅がある。バス乗り場、タクシー乗り場、駐車場、レンタサイクル、エレベーター等は、一部未整備の駅がある。

<鉄道駅施設整備状況>

鉄道事業者	路線名	駅名	バス乗り場	タクシー乗り場	駐車場	駐輪場	レンタサイクル	エレベーター設置状況
阪神電鉄	阪神本線	武庫川駅	-	○	-	○	-	○
		尼崎センタープール前駅	○	○	○	○	-	○
		出屋敷駅	○	○	○	○	-	○
		尼崎駅	○	○	○	○	-	○
		大物駅	○	-	○	○	○	○
		杭瀬駅	○	-	○	○	○	○
J R	J R神戸線	立花駅	○	○	○	○	-	○
		尼崎駅	○	○	○	○	-	○
	J R宝塚線	塚口駅	○	○	○	○	-	-
		猪名寺駅	○	-	○	○	-	○
阪急電鉄	阪急神戸線	武庫之荘駅	○	○	○	○	-	○
		塚口駅	○	○	○	○	○	○
		園田駅	○	○	○	○	○	-

出典：各鉄道駅資料

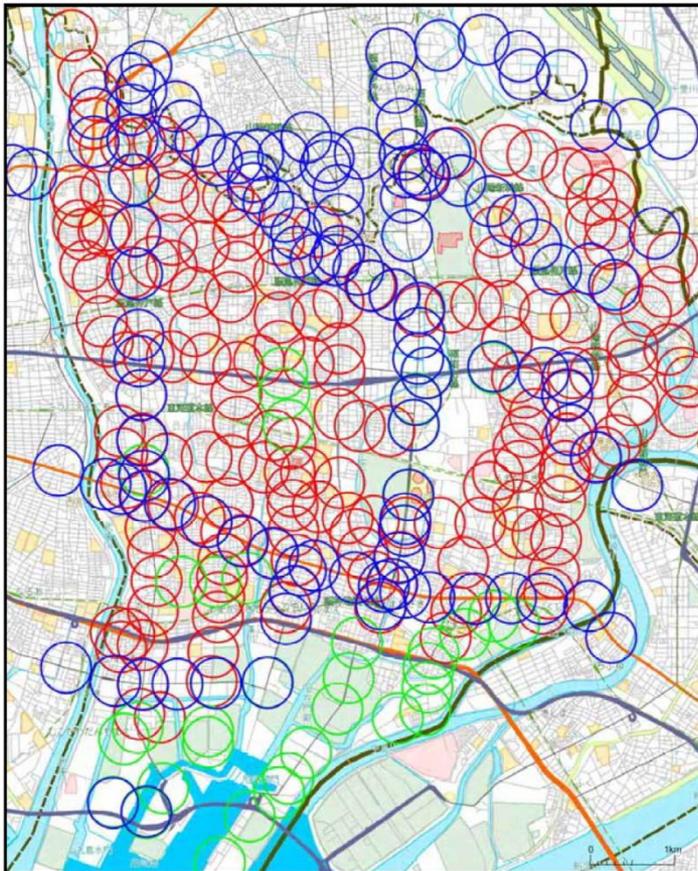
※各施設の定義は、駅から半径200m圏内に整備されているもの

※エレベーター設置の定義は、駅舎入口からプラットホームまで、車いす使用者の単独利用が可能となるもの

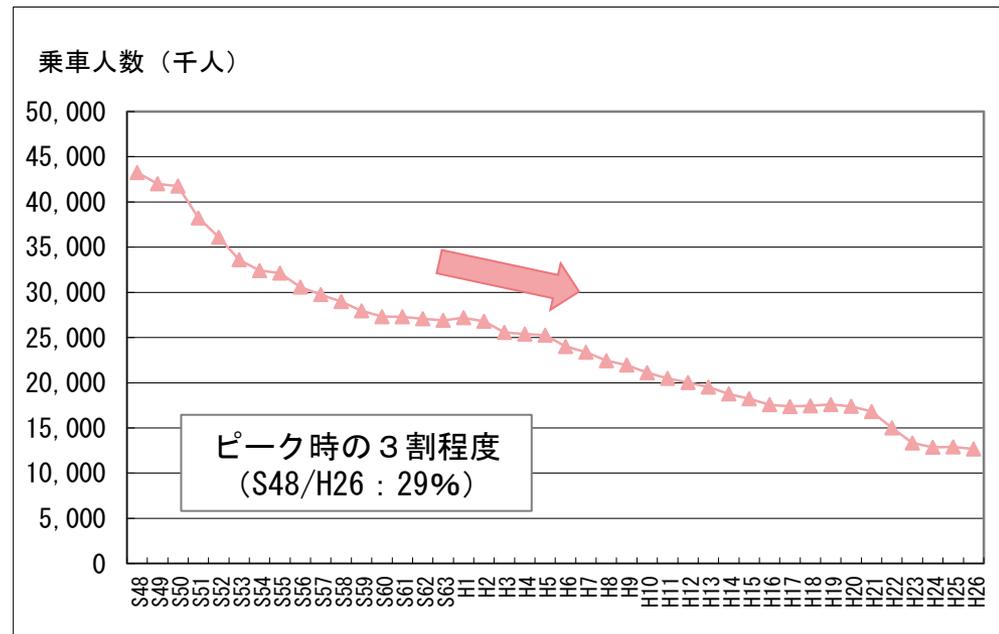
バスネットワークと年間輸送人員

市内の各バス停を中心に300m圏の円を描くと、市域の大部分を網羅する状況となっているが、利用者数は長期的に減少傾向となっている。

<市内のバス停中心300m圏>



<尼崎市営バス年間輸送人員の推移>

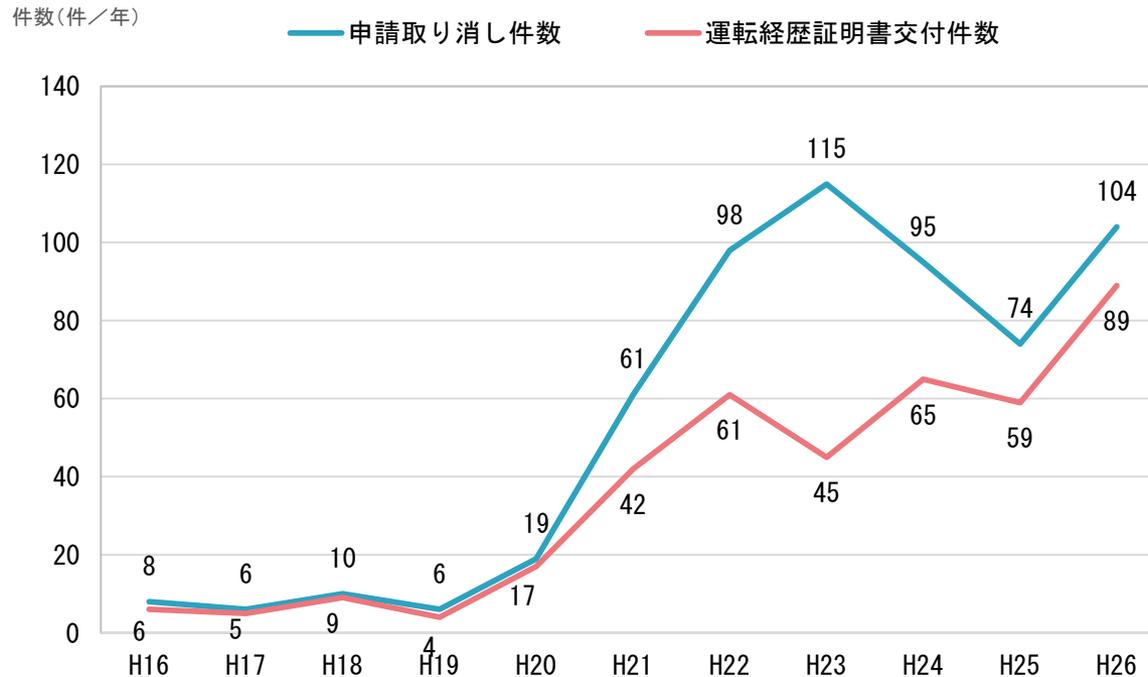


出典：尼崎市資料

運転免許返納者数

尼崎市の運転免許返納者数（申請取り消し件数）及び運転経歴証明書交付数は、10年間で増加している。

＜尼崎市内の免許返納者数等の推移＞



免許返納とは

「高齢で、運転する必要がなくなった。」
「身体機能の低下を自覚した。」
「その他の理由で、運転免許証がいなくなった。」
などの理由で、本人の申請によって、運転免許の返納（取消し）をすることができる制度。

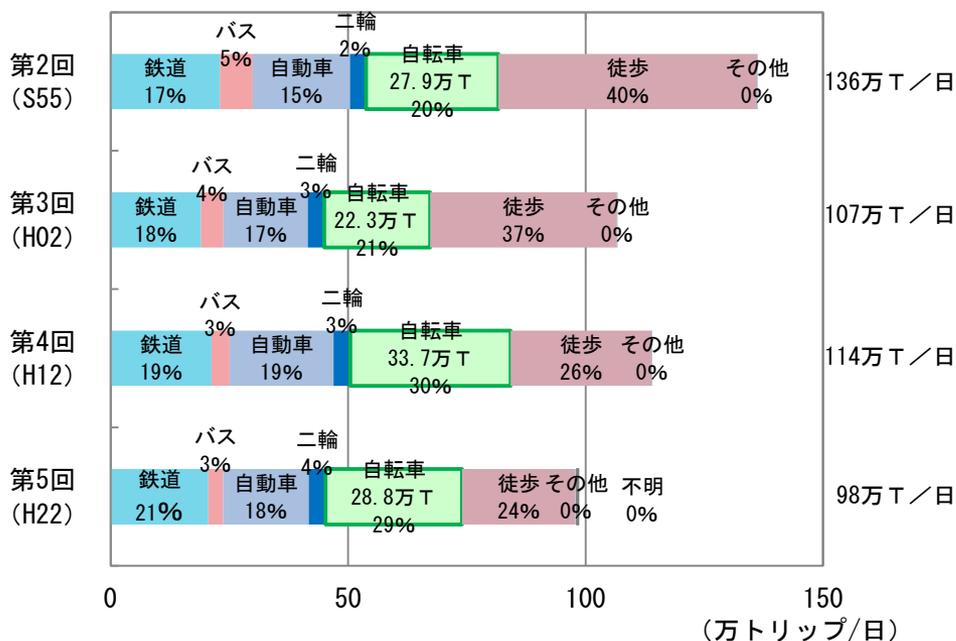
返納した免許証の代わりに、身分証にも使え、様々な特典を受けることができる「運転経歴証明書」を申請することができる。

出典：尼崎東警察署から聴き取り
※市内の警察署に届け出があった件数のみ

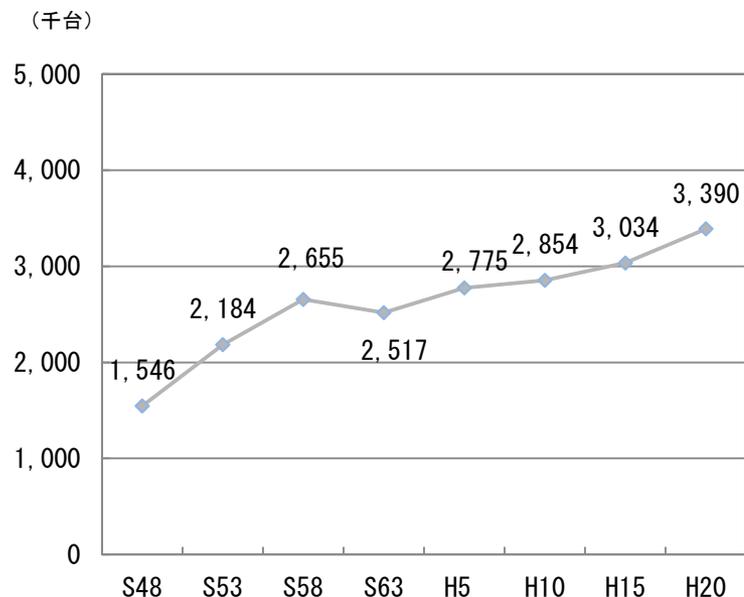
自転車利用

尼崎市は、平坦な地形ゆえに自転車の利用割合が高くなっており、自転車の代表交通手段分担率及び保有台数はともに増加傾向で推移している。

<代表交通手段分担率の推移（尼崎市民）>



<自転車保有台数（兵庫県）の推移>



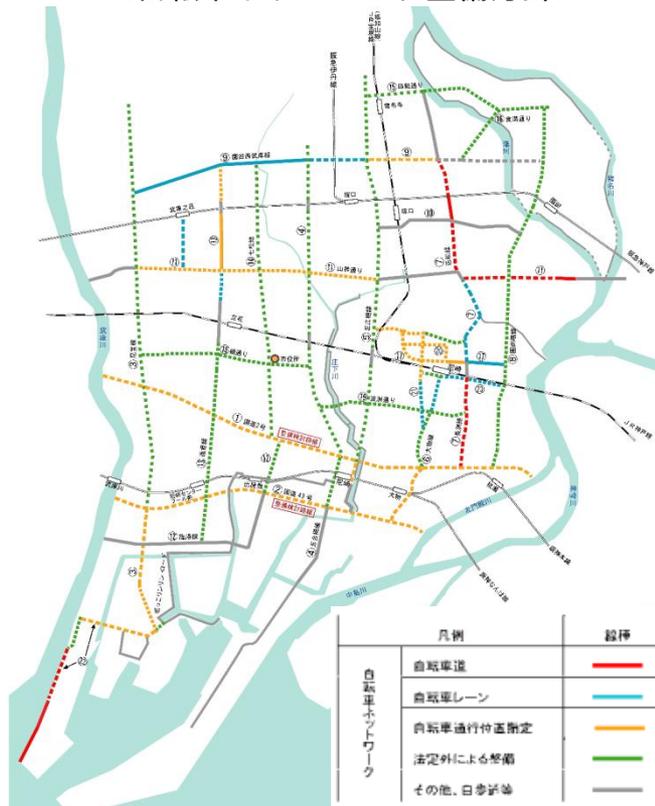
出典：第2回～第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査（S55～H12）
第5回近畿圏パーソントリップ調査（H22）

出典：一般社団法人自転車協会

自転車ネットワーク

尼崎市では、主要な道路における自転車の通行環境を整え、駅や公共施設を結んだネットワークを形成する「自転車ネットワーク整備方針」を策定している。ただ、自転車ネットワークに設置されている自転車レーン上での路上駐車などが見られる。

<自転車ネットワーク整備方針>



<路上駐車の例>



出典：第1回安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会（国土交通省）

※整備手法や対象区間は现阶段の協議会の案であり、実施にさいしては詳細検討等において変更となる場合があります。

※ 整備済み計画

(参考) 自転車総合政策推進プロジェクトチームでの検討

■ 基本的な考え方

市民が生活の中で、安全に、安心して、快適に自転車を利用することができる、質の高い自転車利用を目指す。

■ 各分野における考え方

事故防止

- 本市の自転車関連事故割合は約42%で阪神間で最も高い割合。(兵庫県平均 約23%)
- 市民が自分自身のこととして捉えることができる、これまでにはない、心に響く啓発や教育が重要。
- 自転車走行環境整備は、尼崎自転車ネットワーク整備方針(平成27年4月)を基本に、事故が起こりやすい生活道路についての対応が必要。
- 学校による自転車の安全利用教育は、尼崎通学路交通安全プログラムに基づく対応や、生活安全課が実施する自転車教室の全校実施を進めることに加え、個々の学校の実情に応じた取組を進めることが必要。

盗難防止

- 本市の街頭犯罪認知件数の約半数を占める自転車の盗難は、その防止が喫緊の課題である。
- 抑止力を高めるような啓発や盗難防止策を行う。
- 今年度から導入する可動式防犯カメラも、効果検証を行う中で、盗難防止に向けた活用について検討を行う。

放置自転車対策

- 庁内や関係団体と連携した啓発を実施。
(目標：平成31年度末を目処に市内13駅全ての放置自転車を100台未満にする。)

<自転車総合政策推進プロジェクトチーム>

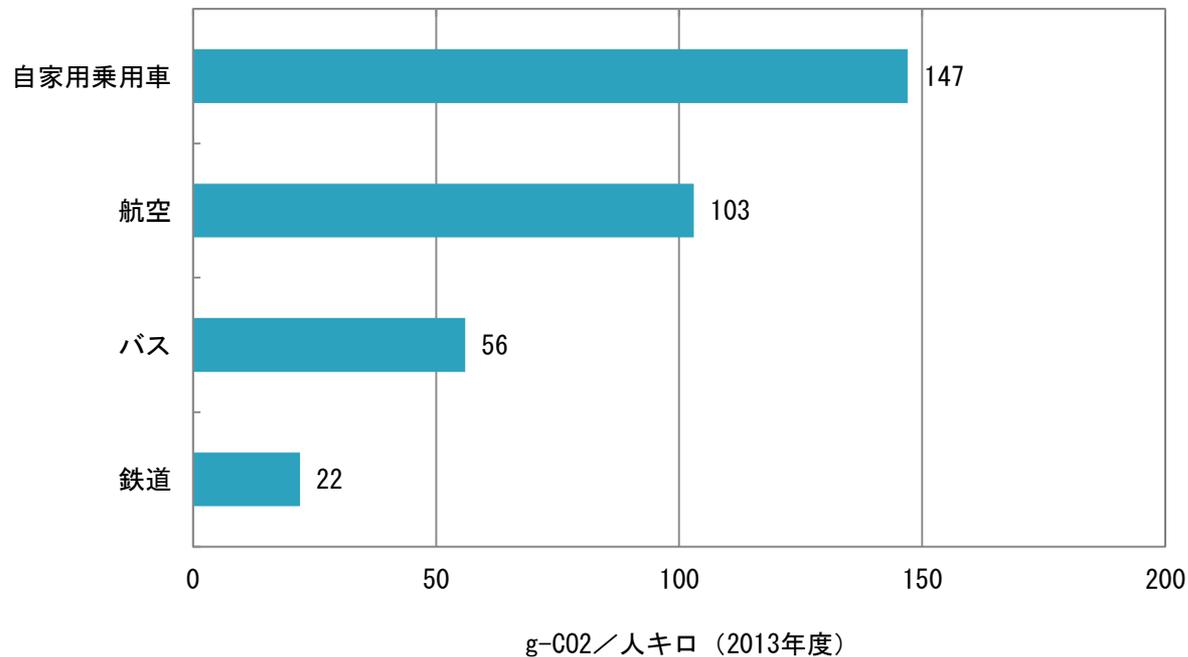
自転車で移動しやすいことをまちの強みと位置づけ、環境や健康面等における自転車のもつメリットを最大限に活かすため、自転車政策について、総合的に取組を進めていくための推進体制。関係6部署(生活安全課、経済活性化対策課、環境創造課、道路維持担当、放置自転車対策担当、学校保健課)により構成し、課題の抽出、事例研究、自転車総合政策の企画・立案などを行っている。

③ 環境問題への対応

市内二酸化炭素排出量

自家用乗用車の輸送量当たりの二酸化炭素排出量は、鉄道の約7倍、バスの約3倍となっている。

<輸送量当たりの二酸化炭素の排出量（旅客）>



出典：国土交通省資料（運輸部門における二酸化炭素排出量）

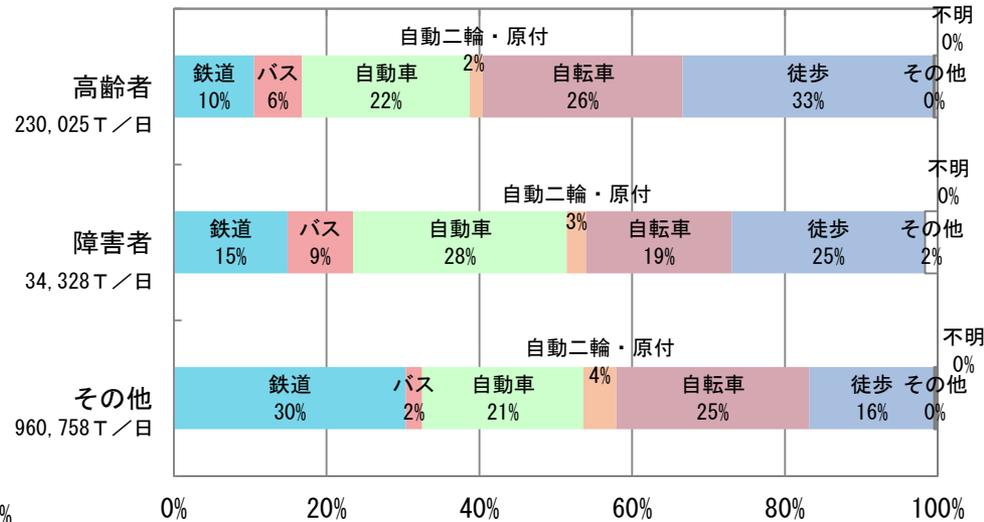
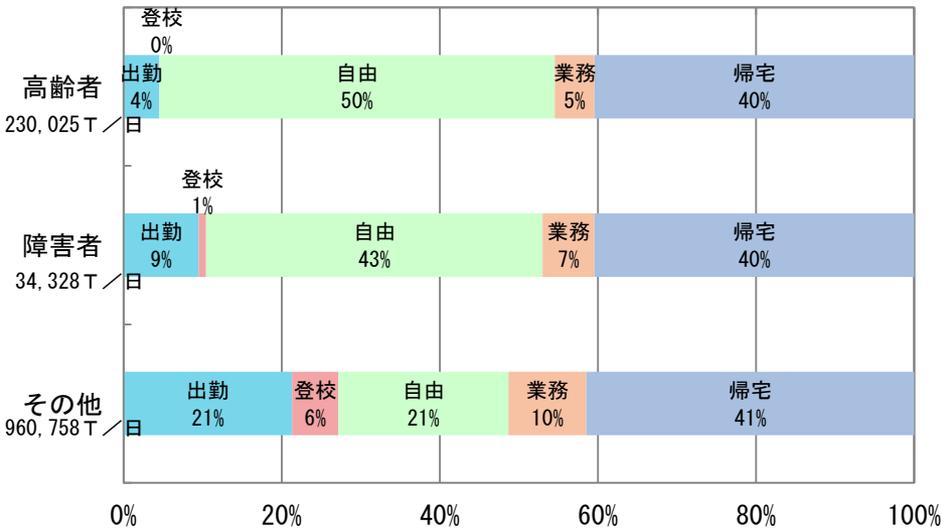
④ 移動制約者(高齢者、障害者)の移動実態

高齢者、障害者の移動目的と移動手段

高齢者、障害者は、共にその他の人と比べて自由目的の割合が高く、代表交通手段は、バスや徒歩の割合が高くなっている。障害者は、その他の人と比べて、自動車の利用割合も高い。

<高齢者、障害者の移動目的>

<高齢者、障害者の代表交通手段>



出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（H22）

※「高齢者」は、65歳以上の人。

※「障害者」は、身体障害者手帳を持っている人。

※「高齢者（65歳）の障害者」は、「高齢者」「障害者」でそれぞれ集計。

3. 総合的な交通体系の構築に向けた検討視点

総合的な交通体系の構築に向けた検討視点

<尼崎市の地域交通の現状>

- ・ 尼崎市の将来人口は、今後、50年で約10万人減少し、平成52（2040）年には、65歳以上の高齢者が占める割合が3割に達するとともに、以降、後期高齢者（75歳以上）が前期高齢者（65歳から74歳）を大きく上回る状態が続くと見込まれている。
- ・ 市民の移動量が減少してきており、社会情勢やライフスタイルの変化を受けて移動も変化している。
- ・ 鉄道サービスは比較的充実しているものの、駅によっては一部未整備の施設が見られる。
- ・ 市内の駅は、徒歩と自転車を利用したアクセスが大半を占めている。
- ・ 市内の各バス停を中心に300m圏の円を描くと、市域の大部分を網羅する状況となっているが、長期的に利用者が減少傾向で推移している。
- ・ 尼崎市の運転免許返納者数は、増加傾向で推移している。
- ・ 利用者の多い自転車の代表交通手段分担率及び保有台数はともに増加傾向で推移している。
- ・ 道路整備については、計画的に整備を進めているが、一部混雑区間が残っている。
- ・ 尼崎市は、全国的に見ても放置自転車が多くなっている。
- ・ 自転車ネットワークに設置されている自転車レーン上では、路上駐車などが見られる。
- ・ 自家用乗用車の輸送量当たりの二酸化炭素排出量は、鉄道の約7倍、バスの約3倍となっている。
- ・ 高齢者、障害者は、共にその他の人と比べて自由目的の割合が高く、代表交通手段は、バスや徒歩の割合が高くなっている。障害者は、その他の人と比べて、自動車の利用割合も高い。

<総合的な交通体系の構築に向けた視点>

- 人口構造（高齢化の進展）や人の移動の変化への対応（立地適正化計画等との整合）
- 市営バス事業の民営化など交通環境の変化を見据えたバス交通サービスのあり方
- 平坦な地形ゆえに利用の多い自転車交通のあり方
- . . .