

【サンプル】
尼崎市総合交通計画 評価・管理シート（案）

【サンプル】尼崎市総合交通計画 評価・管理シート(案) (※尼崎市の令和5年度の取組を記載)

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

令和5年度の取組状況(総括)

1 鉄道駅周辺の特徴を活かしたまちづくりの推進

【取組成果】

(A)(B)「鉄道駅周辺のまちづくり」は、阪急沿線、阪神沿線においてハード(駅前空間の創出)、ソフト(駅前空間の利活用)ともに取組を推進している。阪急塚口駅南側では、西側南北道路の歩行空間を広げるリニューアル工事を進めるとともに、阪急園田駅北側では駅前広場の整備に向けたワークショップ及び利活用の機運を高める社会実験を実施、阪神尼崎駅中央公園では、子育て世帯を対象とした、定期的なイベントの企画・運営や老朽化した施設の修繕、ベンチや日陰を設置した。(D)(仮称)武庫川周辺阪急新駅の設置とまちづくりの推進は、えきまちづくり勉強会を4回開催し、周辺住民の参画機会を創出した。

【課題】

(A)(B)駅周辺のステークホルダーを巻き込んだまちづくりの検討や地域の担い手の確保・育成が必要である。(D)まちづくりの考え方を早期に地元を示す必要がある。

【今後の方向性】

(A)(B)駅周辺のまちづくりに、より地域や駅周辺の関係者等が関わる機会を創出するとともに、それらの意見を反映しながら、まちづくりの推進に取り組む。(D)まちづくりの考え方を公表するとともに、引き続き地域との対話を実施する。

2 交通によるおでかけの促進

【取組成果】

(A)シェアサイクルの利用促進について、観光パンフレットやロケ地巡りマップにシェアサイクル情報を掲載したほか、落第忍者乱太郎デジタルスタンプラリーとの連動企画として、シェアサイクル利用促進キャンペーンを実施した。(C)おでかけの促進に向けた情報発信では、SNSでの情報発信等によって、上記利用促進キャンペーンに約500人が参加したほか、観光局の公式Instagramでの「尼崎運河クルーズ」の動画の発信が22.7万回再生されるなど、尼崎市へのおでかけに対する興味・関心の向上に寄与した。

【課題】

(A)今後も市内周遊におけるシェアサイクルなどの移動手段を検討する必要がある。(C)より多くの方の興味を引くような戦略的な情報発信が必要である。

【今後の方向性】

(A)観光重点取組地域での周遊促進の中で、シェアサイクルを含めた移動手段の充実について関係課と協議していく。(C)情報の集約・充実により、効果的かつ戦略的な情報発信を行う。

3 臨海部での交通と観光の連携

【取組成果】

(A) - (C)臨海部の新たな観光施策の検討は、大阪・関西万博後も見据えた新たな取組として、あまがさき観光局が民間事業者と連携して「尼崎運河クルーズツアー」を4か月間実施し、548人の参加者があった。

【課題】

(A)自転車による臨海部の周遊促進は、臨海部でのシェアサイクルの移動ニーズがあるかを確認するとともに、サイクルポート設置を調整する必要がある。(C)令和7年に迫った大阪・関西万博に合わせ、機を逸することなく効果的・効率的な取組を行う必要がある。

【今後の方向性】

(A)一定の需要がある尼崎スポーツの森をはじめ、その周辺のサイクルポートの設置を検討する。(C)尼崎運河クルーズツアーの拡大といったコンテンツの磨き上げにより「体験」コンテンツの充実を図る。

評価指標	方向	基準値			目標	実績値				
		R4	R5	R6		(R5)	R6	R7	R8	R9
鉄道駅周辺の滞在人口	↗	R4	2.1	万人	2.5	2.3				
「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	↗	R4	53.4	%	61.8	52.6				
居住誘導区域内における人口密度	↗	R2	125.1	人/ha	119.5	—	—		—	—
市内の観光入込客数	↗	R4	241.6	万人	300	272.6				

【サンプル】尼崎市総合交通計画 評価・管理シート(案) (※尼崎市の令和5年度の取組を記載)

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

令和5年度の取組状況 (総括)	
1 安全・安心・快適に移動できる 交通インフラの整備	
<p>【取組成果】</p> <p>(A)通学路の安全対策は、各学校から要望を受け、路肩カラー化などの対策が必要と判定した箇所のうち、地元調整が難航している等の理由で未完了の4件を除く26件が完了した。(B)踏切の安全対策は、令和4年8月に身体障害者福祉会館が教育・障害福祉センターに移転したことに伴い、周辺の3つの踏切でエスコートゾーン整備を行った。</p> <p>【課題】</p> <p>※ 今後の方向性に集約して記載</p> <p>【今後の方向性】</p> <p>(A)地元との調整を図りつつ、未完了及び令和5年度に要望を受け対策が必要と判定した箇所を着実に実施する。(B)鉄道事業者や警察との協議により、利用実態に応じて優先順位の高い箇所からエスコートゾーンの整備を検討する。</p>	
2 すべての人にやさしい公共交通の構築	
<p>【取組成果】</p> <p>(B)安全・快適なバス待ち環境の改善は、取組のひとつとして、新たに上屋やベンチの新設への補助制度を予算化した。</p> <p>【課題】</p> <p>※ 今後の方向性に集約して記載</p> <p>【今後の方向性】</p> <p>(B)事業者と協議・調整し、バス待ち環境の向上を計画的に進める。</p>	
3 環境に配慮した交通への転換	
<p>【取組成果】</p> <p>(B)シェアリングの普及では、カーシェアは、休日の公用車EVカーシェアに加え、令和5年度より新たに民間EVカーシェアを開始したが、採算性が低く持続可能な事業ではないと判断し、事業を終了した。シェアサイクルは、サイクルポートを新たに35か所(公共用地22、私有地13)設置し、115か所となった。年間利用回数は105,515回と本格実施初年度の令和3年度から約4倍になった。</p> <p>【課題】</p> <p>(B)公用車EVカーシェア(2台)の利用も少ないことから、利用促進を図っていく必要がある。</p> <p>【今後の方向性】</p> <p>(B)カーシェアは、SNSやイベント、ラッピング等により、主な利用層である若年層へ周知・利用促進を図る。シェアサイクルは、アンケート結果やデータを基に、駅周辺等のサイクルポートの拡充など、効果的かつ戦略的に取り組む。</p>	
4 交通ルールを守り、安全・安心に 移動できる社会の実現	
<p>【取組成果】</p> <p>(C)交通安全の啓発は、交通安全教室を278回実施し、19,618人が参加した。また、自転車の交通安全の啓発では、警察と連携した交通安全教室や自転車安全運転キャンペーンの実施のほか、自転車事故の多い小学校区(重点地区)は、事故多発地点の分析等を行い市職員による指導やパトロール等を実施し、2校区がともに前年より事故件数が減少した。</p> <p>【課題】</p> <p>(C)自転車事故が多い就業世帯に対して交通ルールを学ぶ機会を創出し、交通安全意識を高めていく必要がある。</p> <p>【今後の方向性】</p> <p>(C)子育て世帯や高齢者の関係部局との連携を強化し、就業世代を含めた交通安全教室を実施する。</p>	

評価指標	方向	基準値			目標	実績値				
						(R5)	R6	R7	R8	R9
「ルール、マナーの面で以前よりも住みやすいまちになった」と感じている市民の割合	↗	R4	62.2	%	75.9	65.6				
運輸部門の二酸化炭素排出量	↘	H25	408	kt-CO2	250	(R4速報) 384				
自転車関連事故認知件数	↘	R4	485	件	404	494				
公共交通及び移動支援サービスへの公的資金投入額	—	R4	8.1	億円	9.3	8.5				

【サンプル】尼崎市総合交通計画 評価・管理シート(案) (※尼崎市の令和5年度の取組を記載)

基本目標3

利便性が高い交通環境の構築

令和5年度の取組状況(総括)

1 持続可能な公共交通の構築

【取組成果】

(B) - (C)公共交通維持のための体制づくりは、バスの運転士不足解消のため、就労相談窓口等での採用チラシ配架やバス協会啓発ポスター掲示に協力した。

【課題】

※ 今後の方向性に集約して記載

【今後の方向性】

(B)新たな交通サービスの検討は、共創の取組やAIオンデマンド交通など、既存サービスにとらわれない枠組を検討する。(C)運転士不足が深刻となる中、効率的な輸送の検討などバス事業者と協議を行うとともに、他市事例を調査・研究する。

2 自転車のまちづくりの推進 (※シェアサイクルは、目標1-2及び目標2-3に記載)

【取組成果】

(A)自転車ネットワーク整備は、自転車レーンや矢羽根型の路面標示など、合計2.91kmの整備を行った。(B)放置自転車対策は、土曜日撤去に加え、祝日撤去を実施するとともに、夜間の啓発時間を延長し、駅周辺の放置自転車対策に努めた。(C)市立駐輪場は、対症療法による小規模な修繕を実施し、施設の維持に努めた。

【課題】

(B)コロナ禍の行動制限が解除され、放置自転車台数が増加傾向にあることから、夜間の飲食店等利用者に向けた対策も必要である。(C)老朽化が進んでいる市立駐輪場施設について、適切に維持管理又は更新を図る必要がある。

【今後の方向性】

(A)近松線などの自転車通行環境整備を早急に進めるとともに、園田橋線や常光寺難波線の整備に向け関係機関との協議を進める。(B)新たに日曜日撤去及び実験的に夜間撤去を実施し、更なる放置自転車の減少に努める。(C)長寿命化計画等の策定に向け取り組むとともに、老朽化が顕著な阪急塚口駅南駐輪場は、周辺の開発状況と合わせた整備を図る。

3 災害に強い都市活動を支える交通基盤整備

【取組成果】

(A)道路インフラ等の維持管理等は、園田西武庫線などの整備により、都市計画道路の整備率は89.74%(R4:89.65%)となった。(C)道路空間の再配分は、阪急塚口駅ロータリーにおいて駅前広場の形状を維持し、ロータリーの容量を増加できないか検討を行った。

【課題】

(C)既存の形状でロータリー容量を増加させることは困難と判明したため、一般車の分離などの検討が必要である。

【今後の方向性】

(A)道路の課題や求められる機能に変化する中、市域全体の道路整備計画策定に向け、交通課題の洗い出し、対象事業・路線の検討を行うほか、災害時における緊急輸送(予定)道路等の交通を確保するための取組を進める。(C)駅前広場を単独で整備するのではなく、周辺の民間施設(鉄道駅・周辺ビル等)も巻き込み、官民連携してまちづくりを行う。

4 市域の交通円滑化・環境改善

【取組成果】

(C)主要渋滞箇所への対応は、兵庫県との連携により「尼崎市域交通ネットワーク連絡調整会」を設置し、臨海部における交通課題の対策を検討した。

【課題】

※ 今後の方向性に集約して記載

【今後の方向性】

(C)交通課題の解決には、南北道路(五合橋線拡幅、尼崎伊丹線南伸)の交通容量を増やすことが有効であることを確認したため、具体的な整備方法を検討する。

評価指標	方向	基準値			目標	実績値				
		(R4)	(R5)	(R6)		(R7)	(R8)	(R9)		
一人一日あたりの公共交通の利用回数	↗	R4	0.6	回/人	0.7	(算定中)				
駅前にシェアサイクルポートが設置されている駅数	↗	R4	4	駅	13	4				
「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	↗	R4	84.0	%	90.0	86.2				

(白紙)

【サンプル】尼崎市総合交通計画 評価・管理シート(案) (※尼崎市の令和5年度の取組を記載)

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

施策	1	鉄道駅周辺の特色を活かしたまちづくりの推進							
		鉄道駅の利便性が高いことは、尼崎市の強みです。駅前空間の整備やそれらを活用する環境の構築に取り組むことで、鉄道駅を中心とした賑わいの創出や魅力向上、まちのイメージ向上を目指します。							
実施主体	尼崎市	国	県	警察	交通事業者			企業・団体	市民等
	実施	協力	連携	連携	鉄道	バス	タクシー	連携	参画
Plan 取組	A【居心地良く歩きたくなる駅前空間の創出】 駅前空間が居心地良く魅力的な空間となるよう、駅前広場や駅周辺の道路・公園等のリニューアルに取り組むとともに、道路空間をまちの活性化に活用する歩行者利便増進道路(ほこみち)の指定を検討し、公民連携による賑わいの創出を推進します。								
	B【駅前空間の利活用促進】 賑わいの創出や交流促進に向け、相談窓口の設置やオンライン申請の導入、利活用事例の発信に取り組むことで、市民等による駅前空間の利活用を促進します。								
	C【鉄道駅の利便性向上】 市民の外出、市外からの交流促進に向け、鉄道駅の利便性向上や魅力づくりに取り組みます。								
	D【良好な住環境と利便性を両立したまちづくり】 新駅の設置をはじめとした交通利便性の向上と住環境整備による良質な生活空間の形成、地域交流の創出を一体的に進め、子育て世帯に選ばれるまちづくりを推進します。								

A 居心地良く歩きたくなる駅前空間の創出				
事業	担当	取組成果	課題	今後の方向性
1 阪急塚口駅周辺	道路整備担当	駅西側南北道路の歩行空間を広げるリニューアル工事が令和6年4月に完成する予定である。	駅前広場を単独で整備するのではなく、周辺の民間施設(鉄道駅・周辺ビル等)も巻き込み、今後のまちづくりについて検討する必要がある。	周辺道路において、歩道のバリアフリー化を行い、阪急塚口駅への周遊性向上を図る。
2 阪急園田駅周辺	道路整備担当	園田駅北側において、駅前広場の整備に向けワークショップを開催した。	駅前空間の利活用を見据えた駅前広場の整備を行う必要がある。	阪急園田駅前広場については、エリアの活性化を目指したハード・ソフト一体となった取組を引き続き進めていく。
3 阪神尼崎駅周辺	都市戦略推進担当	中央公園のリニューアルに向け、関係者と調整の上、設計を進めた。	日常的に滞在したくなるハード整備およびリニューアル後のソフト事業を展開していく必要がある。	中央公園のリニューアルを令和7年3月に完成させる。
4 阪神大物駅周辺	公園計画・21世紀の森担当	小田南公園への主要動線である大物川緑地の工事契約を締結し、エリア全体を見据えた整備につなげた。	阪神タイガースファーム開業に向け、小田南公園の管理運営体制や警備体制等を検討する必要がある。	小田南公園の管理運営体制の構築を行うほか、駅からの主要動線の整備に加え、旧尼崎紡績本社事務所への周遊ルートを整備する。さらには、エリア全体を周遊してもらう仕組みとして、バナーやフラッグ等を利用した周遊ルートの取組を検討する。
5 阪神尼崎駅周辺(賑わい創出に向けた駅前空間整備)	阪神電鉄	(中央公園のリニューアル)		

B 駅前空間の利活用					
事業	担当	取組成果	課題	今後の方向性	
1	阪急塚口駅周辺	道路整備担当	日常的な暮らしの場として駅前広場を使っていたため「はんつかパブリックハック宣言」を継続し、前年度より多くのイベントの開催があり、担い手組織とともに利活用促進のための具体的な取組の検討を行った。	「はんつかパブリックハック宣言」における駅前空間の利活用について、日常的な賑わいを創出するために、地域振興センターと連携し担い手の育成とコーディネートが必要である。	「はんつかパブリックハック宣言」の継続に加え、担い手にはコーディネーターを務めてもらうことで、主体性醸成を図るとともに、利活用促進に取り組む。
2	阪急園田駅周辺	道路整備担当	園田駅北側において、公共空間の利活用の機運を高める社会実験を開催した。	公共空間の利活用を促進するため、将来の駅前広場の管理主体となる担い手の確保・育成が必要である。	引き続き実施するワークショップと社会実験を通して出た意見を集約し、広場の運営方法等を検討する。
3	阪神尼崎駅周辺	都市戦略推進担当	阪神尼崎駅周辺公共施設の指定管理者やあまがさき観光局とともに、子育て世帯を対象とした、定期的なイベント企画・運営や老朽化した施設の修繕、ベンチや日陰を設置した。	周遊促進や魅力向上に向け、より周辺のステークホルダー(商店街など)への働きかけが必要である	指定管理者等とよりターゲットを絞った事業やイベントを実施する。また、より積極的にまちづくりに関わってもらえるよう、情報交換の機会を設けるなど、ステークホルダーとの関係性の構築を行う。
4	阪神出屋敷駅周辺	都市戦略推進担当	ホームページでの相談を経てイベント開催するという流れが定着しつつある中で、意見としてあったイベント時の発声音に関するルールを明確化し、利用者と地域住民の共通理解につなげた。	住宅と隣接する駅前の広場であるという場所の特性に応じ、周辺住民に配慮した賑わいづくりを実施する必要がある。	賑わいづくりと利用ルールづくりを一緒に進める中で、利用者と地域住民の両方に配慮しながら、広場の利用を促進させていく。
5	阪神大物駅周辺				

C 鉄道駅の利便性向上					
事業	担当	取組成果	課題	今後の方向性	
1	駅の利便性向上、魅力づくり	鉄道事業者	(店舗の設置、高架下の有効活用など)		

D 良好な住環境と利便性を両立したまちづくり					
事業	担当	取組成果	課題	今後の方向性	
1	(仮称)武庫川周辺阪急新駅の設置とまちづくりの推進	都市戦略推進担当・道路整備担当	周辺住民の参画機会を創出するため、テーマに沿ったえきまちづくり勉強会を4回開催し、対話を意識した意見交換を行うとともに、令和6年度早々の公表に向けて、周辺整備を含めた「まちづくり」の考え方を整理した。また、事業化に向け、国土交通省や河川管理者である兵庫県と調整を進めた。	勉強会を開催する中で、どのような駅になるのかなど、具体的な情報を求める声があったことから、まちづくりの考え方を早期に地元を示す必要がある。また、早期実現に向け、駅の概略設計などに先行して取り組んでいく必要がある。	令和7年度からの事業着手に向け、国の支援を得るため、令和5年度に策定した尼崎市総合交通計画の都市・地域総合交通戦略としての認定手続きや事業の検討を進める。また周辺住民とのまちづくりを進めていくため、まちづくりの考え方を公表するとともに、引き続き地域との対話を実施する。
2	(仮称)武庫川周辺阪急新駅の設置とまちづくりの推進	阪急電鉄			

【サンプル】尼崎市総合交通計画 評価・管理シート(案) (※尼崎市の令和5年度の取組を記載)

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

施策	2	交通によるおでかけの促進							
		本市は市域に身近な公園や憩いの場、様々な施設が点在し、市民や来訪者のおでかけ先となっています。公共交通・シェアサイクルを活用した交通手段の充実や情報発信の充実等を図ることで、おでかけの促進を目指します。							
実施主体	尼崎市	国	県	警察	交通事業者			企業・団体	市民等
	実施			協力	鉄道	バス	タクシー	連携	協力
Plan 取組	A【公共交通・シェアサイクルの活用促進】 イベントや観光施策と連携した公共交通・シェアサイクルの利用促進に取り組むことで、市民の外出機会の創出や市域の観光資源等への来訪など、おでかけを促進します。								
	B【超小型モビリティの活用検討】 観光重点取組地域である阪神尼崎駅周辺について、歴史的建造物、文化コンテンツ等の地域資源を活用し、周遊・回遊性を高めるため、電動モビリティを活用した観光施策を検討・実施します。								
	C【おでかけの促進に向けた情報発信】 市域の観光資源への来訪促進に向け、MaaS※の活用による最適な移動経路等の発信と連携し、周遊モデルコースや観光・イベント情報を発信します。								

A 公共交通・シェアサイクルの活用促進					
事業	担当	取組成果	課題	今後の方向性	
1	シェアサイクル等によるおでかけ促進	商業観光課・あまがさき観光局(生活安全課)	あまがさき観光局と連携し、インバウンド向けを含めた観光パンフレットやロケ地巡りマップにおいてシェアサイクルの情報を掲載した。また、落第忍者乱太郎デジタルスタンプラリーとの連動企画として実施したコミサイの利用促進キャンペーンに約500人が参加する等、デジタルスタンプラリー参加者の移動手段としてコミサイの利用促進に寄与した。	今後も複数の観光資源をめぐらるために、徒歩以外の方法としてシェアサイクルなどの移動手段を検討する必要がある。	「尼崎版観光地域づくり戦略」改訂に取り組む中で、重点取組地域(尼崎城を含む城内地区、寺町、中央・三和商店街周辺)の周遊を促進するためのシェアサイクルを含めた移動手段の充実について関係課と協議していく。
2	公共交通によるおでかけ促進	JR西日本	(各種キャンペーンチケット販売、兵庫デスティネーションキャンペーンなど)		
3	公共交通によるおでかけ促進	阪急電鉄	(各種キャンペーンチケット販売、ナゾときっぷ2023、ちいかわ×阪急電鉄コラボキャンペーンなど)		
4	公共交通によるおでかけ促進	阪神電鉄	(ナゾときっぷ2023、鉄道の日はんしんまつりなど)		

5	公共交通によるおでかけ促進	阪急バス	(通勤定期券「環境おでかけ割」、夏バス わくわくキャンペーンなど)		
6	公共交通によるおでかけ促進	阪神バス			
7	公共交通によるおでかけ促進	ATS			
8	公共交通によるおでかけ促進	伊丹市バス	(交通系ICカードによる乗り継ぎ割引、PiTaPaによる1ヶ月乗り放題の実施)		
8	公共交通によるおでかけ促進	タクシー事業者			

B 超小型モビリティの活用検討					
事業	担当	取組成果	課題	今後の方向性	
1	電動モビリティの活用検討	商業観光課・あまがさき観光局	(令和5年度は検討に至らず)		
2					
C おでかけの促進に向けた情報発信					
事業	担当	取組成果	課題	今後の方向性	
1	駅周辺のイベント情報等の発信	都市戦略推進担当	【阪神尼崎駅周辺】AMANISMやSNSによる情報発信を積極的に行い、検索ワードが増加するなどの一定の効果が見られた。	情報発信については、SNSをはじめとするWeb媒体に加え、より多くの方の興味を引くような多様な手法による発信が必要である。	地域の特色(うわさ)を公共空間に掲示する「うわさプロジェクト」に取り組むことで、エリアごとの特色やまちづくりの効果的な情報発信を行う。
2	市域観光情報の発信	商業観光課・あまがさき観光局	観光局の公式Instagramにおいて、ひょうごフィールドバビリオンの特典プログラムにも認定されている「尼崎運河クルーズ」の動画を発信したところ、22.7万回再生されるなど、アカウント開設以来の大きな反響を呼ぶ中、フォロワー数が前年度比約2.6倍の1.2万人となった。	本市の観光政策について、エビデンスに基づき戦略的に進める必要がある。観光資源の魅力向上とその情報発信との両輪による働きかけにおいて、その効果を図っていく。	外国人観光客を含む市外からの観光客の増加に向けて、観光情報の集約と戦略的な情報発信を検討する。

3		生活安全課	<p>尼崎市自転車総合ポータルサイト「尼っ子リンリン」を見やすく魅力的なサイトにするため、TOPページのリニューアルや既存コンテンツを見直すとともに、新規ユーザーの獲得に向け、交通安全のリーフレットや市報、各種キャンペーンチラシ等で二次元コードから誘導を図ったことにより、当該サイトへの新規ユーザー数は24,175人となった。</p>	<p>ポータルサイトについては、現状の当該サイトにおけるユーザーの利用状況を分析するとともに、サイト内のコンテンツの充実を図り、更なる新規ユーザーを獲得する必要がある。</p>	
4	自転車(シェアサイクル含む)の情報発信	生活安全課	<p>近隣市とのコミサイに関する情報共有や連携を図る協議会をきっかけに、本市と豊中市の境にある桜の見どころと両市のサイクルポートを1つにまとめた「あまとよ桜散走デジタルマップ」を制作した。</p>	<p>自転車のまちづくり推進計画に基づき、都市魅力を向上させるため、自転車に関する事業や取組を充実させていく必要がある。</p>	<p>ポータルサイトについて、自転車の交通安全や通行環境、観光、環境、健康等の幅広いコンテンツを充実させるとともに、当該サイトを認知してもらえるよう、特に親和性の高い交通安全関係の啓発物やキャンペーンをはじめ、関係部局とも連携しながら様々な機会を通して周知していく。</p>
5		生活安全課	<p>落第忍者乱太郎デジタルスタンプラリーとの連動企画として実施したコミサイの利用促進キャンペーンにおいては、SNSでの情報発信が約85,000回表示される等、デジタルスタンプラリーの移動手段としてコミサイの利用促進に寄与した。</p>		
6	Maas活用、沿線周辺のおでかけ情報の発信	交通事業者			

(白紙)

【サンプル】尼崎市総合交通計画 評価・管理シート(案) (※尼崎市の令和5年度取組を記載)

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

施策	3	臨海部での交通と観光の連携							
		ニロックや魚つり公園、兵庫県立尼崎の森中央緑地など、本市には臨海部にも観光資源が存在します。これらの観光資源や臨海部での観光施策と交通を連携させることで、臨海部の魅力向上を目指します。							
実施主体	尼崎市	国	県	警察	交通事業者			企業・団体	市民等
	実施	協力	協力	協力	鉄道	バス	タクシー	実施	
Plan 取組	A【自転車による臨海部の周遊促進】 臨海部の魅力向上に向け、自転車による臨海部の周遊モデルコースの情報発信や観光資源等へのシェアサイクルポートの設置・拡充を検討します。								
	B【大阪・関西万博との連携】 万博会場外駐車場の設置や駐車場隣接地で検討するにぎわいづくりの場としての活用などを契機に、臨海部への交通アクセス向上を検討します。								
	C【臨海部の新たな観光施策の検討】 クルージングの実施など、臨海部の観光資源を活用した観光施策の充実を図ります。								

A 自転車による臨海部の周遊促進					
事業	担当	取組成果	課題	今後の方向性	
1	臨海部観光資源等へのシェアサイクルポートの設置・拡充検討	公園計画・21世紀の森担当(生活安全課)	(シェアサイクルの利用状況において、市内駅周辺に加え、臨海部にある尼崎スポーツの森に設置しているサイクルポートの利用回数が多いことを把握した。)	臨海部でのシェアサイクルの移動ニーズがあるかを確認するとともに、新たなサイクルポート設置を調整する必要がある。	一定の需要がある尼崎スポーツの森をはじめ、その周辺のサイクルポートの設置を検討する。
2					
B 大阪・関西万博との連携					
事業	担当	取組成果	課題	今後の方向性	
1	場外駐車場へのアクセス検討	兵庫県(産業政策課)	(2025年に開催予定の大阪・関西万博では、尼崎万博P&R駐車場利用者等を対象に兵庫県の魅力発信を図る「ひょうご楽市楽座」を実施予定である。)	ひょうご楽市楽座へのアクセスにおいて、自家用車以外での交通手段も検討する必要がある。	ひょうご楽市楽座へのアクセスにおいて、臨時バスの運行を検討・調整する。
2					

C 臨海部の新たな観光施策の検討					
事業	担当	取組成果	課題	今後の方向性	
1	観光施策の検討・実施	商業観光課・あまがさき観光局	<p>【運河クルージングの実施】</p> <p>大阪・関西万博後も見据えた新たな取組として、あまがさき観光局が民間事業者と連携し、ひょうごフィールドパビリオンのプレミアプログラムに認定された「尼崎運河クルーズツアー」を7月から10月までの4か月間実施する中、548人の参加者があった。</p>	<p>令和7年に迫った大阪・関西万博に合わせ、機を逸することなく効果的・効率的な取組を行う必要がある。</p>	<p>大阪・関西万博会場外駐車場隣地での「ひょうご万博楽市・楽座」や万博会場での「リージョナルデー(市町の日)」の準備を進めるとともに、尼崎運河クルーズツアーの拡大といったコンテンツの磨き上げにより「体験」コンテンツの充実を図る。</p>
2		商業観光課・あまがさき観光局	<p>【「あまろっく」聖地巡礼ロケ地ウォークの実施】</p> <p>尼崎を舞台にした映画「あまろっく」のロケ地のほとんどが市内で撮影され、撮影地の調整やエキストラの募集等の協力を行うとともに、ロケ地マップを作成し、本市の魅力を発信した。</p>	<p>市内で撮影された映画やテレビのロケ地を活かした取組を行うとともに、旅行前の訪日外国人が閲覧する広報サイトへの掲載など、インバウンドも意識した情報発信が必要である。</p>	<p>映画等の公開に合わせた取組を行うとともに、本市の魅力等を紹介するガイドブックの作成や旅行前の訪日外国人が閲覧する広報サイトへ掲載するなど、インバウンドも意識した取組を行う。</p>

【サンプル】尼崎市総合交通計画 評価・管理シート(案) (※尼崎市の令和5年度の取組を記載)

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

施策	1	安全・安心・快適に移動できる 交通インフラの整備							
		道路や駅、踏切の安全対策、駅周辺のバリアフリー化に取り組むことで、徒歩や自転車です安全・安心・快適に移動できる環境の向上を目指します。							
実施主体	尼崎市	国	県	警察	交通事業者			企業・団体	市民等
	実施	実施	実施	実施	鉄道	バス	タクシー		参画
Plan 取組	A【道路の安全対策】 徒歩や自転車の安全・安心・快適な移動のため、横断歩道の整備や道路幅員の再配分、街路樹の適正化、ガードレールやカーブミラー、街路灯の設置や道路標識の維持管理など、通学路を含む道路の安全対策を実施します。また、ゾーン30・ゾーン30 プラスの整備促進や自転車ネットワーク整備を推進します。								
	B【駅・踏切の安全対策】 駅利用者の安全・安心・快適な移動のため、鉄道駅におけるホーム柵・安全スクリーンの設置や非常押ボタンの周知を推進します。また、踏切では、カラー舗装や点字ブロック、踏切内を誘導するエスコートゾーンの設置などの安全対策を実施します。								
	C【駅周辺のバリアフリー化】 すべての人が安全に移動できる都市空間を目指し、交通結節点である鉄道駅と駅周辺の乗継経路について、段差解消などのバリアフリー化に取り組めます。								

A 道路の安全対策				
事業	担当	取組成果	課題	今後の方向性
1 通学路の交通安全対策	道路維持担当(・保健体育課)	令和4年度までに各学校から要望を受け、路肩カラー化や防護柵設置などの対策が必要と判定した30件のうち、地元調整が難航している等の理由で未完了の4件を除く26件が完了した。また、令和5年度も各学校から要望を受け、対策が必要な箇所の洗い出しを行った。	対策予定箇所には、地元との調整に時間を要する箇所もあるため、鋭意地元調整を図りつつ交通安全対策を継続的に行う必要がある。	令和5年度も各学校から要望を受け点検した結果、新たに対策が必要と判定した箇所(22件)を着実に実施していく。また、令和4年度以前の未実施箇所(4件)についても引き続き調整を行う。
2 (通学路以外)生活道路の交通安全対策	道路維持担当	(歩道等の整備や、路面表示や区画線の設置、路肩のカラー化や自転車とまれマークの設置等による車両の速度抑制対策等を行う。また、高齢者や障害者等が安心して通行できるように、歩道の段差・傾斜・勾配の改善といったバリアフリーに配慮した対策を行う。)	道路パトロールや市民からの通報により安全対策を実施してあるが、市内の管理道路全てを事前に調査することは困難であり、事後対応となっている。	市内一円の道路及び道路付帯施設が通常有すべき安全性を欠くことがないように維持管理に努める。
3 (通学路以外)生活道路の交通安全対策	警察 兵庫県公安委員会	(参考)第11次尼崎市交通安全計画 速度規制や通過交通の抑制等(「ゾーン30」の整備、可搬式速度違反自動取締装置の整備拡充等)の推進		
4 幹線道路の交通安全対策	兵庫県警察	(参考)兵庫県交通安全実施計画 ・事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)の推進 ・幹線道路における交通規制 ・交通安全施設等の高度化 ・道路改築等による交通事故対策の推進		

5	自転車ネットワークの整備	道路維持担当	自転車ネットワーク路線に位置づけている道路(長洲線や橋通り他)の路肩に自転車レーンや矢羽根型の路面標示を行い、また補完路線(七松線)の歩道に利用者の通行ルールを示すシールの設置など、合計2.91kmの整備を行った。路面着色のルールについて警察・交通安全協会と連携し、市内20社約800人に啓発活動を行った。	県などの関係機関の整備進捗を踏まえ、自転車ネットワークに位置づけている路線の整備率の向上を図る必要がある。	近松線などの自転車通行環境整備を早急に進めるとともに、園田橋線や常光寺難波線の整備に向け関係機関との協議を進めていく。
6	自転車ネットワークの整備	兵庫県	(県道尼崎停車場線【自転車道】)		

B 駅・踏切の安全対策

事業	担当	取組成果	課題	今後の方向性	
1	踏切道における安全対策	道路維持担当	令和4年8月に身体障害者福祉会館が、教育・障害福祉センターに移転することに伴う視覚障がい者の通行量増加に対応するため、周辺の3つの踏切(三反田、東七ツ松、七ツ松踏切)でJRとの協議を進め、国のガイドラインに基づいてエスコートゾーン整備を行った。	踏切道のエスコートゾーン整備には各鉄道事業者や警察との協議が必要であること、踏切道の幅員が狭い箇所もあるため、前後道路の対策も含めた検討が必要である。	市内の他の踏切についても、利用実態に応じて優先順位の高い箇所からエスコートゾーンの整備を検討する。
2	駅ホームの安全対策	鉄道事業者	(ホームドアの設置等)		

C 駅周辺のバリアフリー化

事業	担当	取組成果	課題	今後の方向性	
1	立花駅周辺の乗継経路改良	橋りょう維持担当	立花駅周辺において、駅に隣接する陸橋までのアクセス改善に向けて、どのような検討項目が必要かの抽出を行った。	立花陸橋のアクセス改善については、既存施設の改築の可否やエレベーター設置用地の確保による影響などを検証する必要がある。	立花陸橋のアクセス改善に向けて、既存施設が改築できるのか調査を行い、またエレベーターを設置した場合の周辺施設への影響を調査する。

【サンプル】尼崎市総合交通計画 評価・管理シート(案) (※尼崎市の令和5年度の取組を記載)

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

施策	2	すべての人にやさしい公共交通の構築							
		年齢、性別、障害の有無、国籍などにかかわらず、すべての人が外出・移動しやすい環境の構築を目指します。							
実施主体	尼崎市	国	県	警察	交通事業者			企業・団体	市民等
	実施	連携	協力	実施	鉄道	バス	タクシー	協力	協力
取組	<p>A【移動支援の推進】 高齢者バス運賃助成や運転免許返納割引など、高齢者の外出支援に取り組むとともに、障害者にやさしい移動環境の構築のため、障害者等乗合自動車特別乗車証や福祉タクシーチケットの交付、交通事業者による障害者割引などを実施します。 また、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施策を検討します。</p> <p>B【安全・快適なバス待ち環境の改善】 路線バスの利用環境改善のため、バス停への上屋やベンチ等の設置、LED 照明施設の設置を推進します。</p> <p>C【わかりやすい交通情報の案内】 観光客や外国人など、すべての人が利用しやすい環境を目指し、公共交通の案内表示の多言語化、ピクトグラム化や、多言語に対応した情報発信に取り組めます。</p> <p>D【交通従事者の意識啓発】 ・移動に困難を抱える方への理解の促進や、配慮の意識を醸成するため、交通従事者とともに意識啓発に取り組めます。</p>								

A 移動支援の推進				
事業	担当	取組成果	課題	今後の方向性
1 高齢者及び障害者等へのバス運賃の助成	福祉課	高齢者及び障害者等に対する社会参加の促進につながるよう、バス運賃等の増額にあわせて助成額を増額するとともに、尼崎市シニア元気UP(UP)パンフレットに掲載して更なる制度の周知を図った。	今後の運賃等の増額を注視する必要がある。	高齢者及び障害者等に対する社会参加の促進につながっていることから、運賃等の増額を注視しつつ、今後も継続して実施していく。
2 高齢者移送サービスの実施	介護保険事業担当	要介護4又は5の在宅高齢者に対し、介護タクシーの運賃の一部を助成することにより外出を支援した。 (チケット交付人数) R1:940人、R2:892人、R3:887人、R4:991人、R5:1,079人	要介護4又は5の在宅高齢者の外出を幅広く支援するために有効かつ不可欠なものとなっているため、現行の事業体系や運用等を維持・継続していく必要がある。	介護タクシーの助成により、在宅高齢者の外出支援や社会参加の促進につながっているため、今後も継続して事業を実施していく。
3 障害者(児)移動支援事業の実施	障害福祉課	延べ利用者数については、増加傾向にあり、障害ある人への外出支援として、自立生活等の促進に寄与した。	—	地域で暮らすために必要な外出支援を確保するため、今後も継続して事業を実施する。
4 重度身体障害者(児)リフト付自動車派遣事業の実施	障害福祉課	リフト付自動車派遣事業は、乗合自動車特別乗車証や高齢者バス運賃助成制度、高齢者移送サービス事業、福祉タクシー利用料助成事業を含め、それらの中から一つのサービスを選択できるものである。 年次推移としては増加傾向にあり、日常生活における活動範囲の拡大を支援するものとして、重度心身障害者(児)の社会参加の促進を図ることができた。	重度心身障害者(児)の外出を幅広く支援するために有効かつ不可欠なものとなっているため、現行の事業体系や運用等を維持・継続していく必要がある。	重度心身障害者(児)の外出を支援するために、有効かつ不可欠なものとなっているため、引き続き、現行制度を維持・継続していく。

5	重度心身障害者(児)福祉タクシー利用料助成事業の実施	障害福祉課	福祉タクシー利用料助成事業は、バス特別乗車証や高齢者移送サービス事業、リフト付自動車派遣事業を含め、それらのうちから一つのサービスを選択できるものである。 助成件数は平成29年度以降減少傾向にあるが、日常生活における活動範囲の拡大を支援するものとして、重度心身障害者(児)の社会参加の促進を図ることができた。	重度心身障害者(児)の外出を幅広く支援するために有効かつ不可欠なものとなっているため、現行の事業体系や運用等を維持・継続していく必要がある。	重度心身障害者(児)の外出を支援するために、有効かつ不可欠なものとなっているため、引き続き、現行制度を維持・継続していく。
6	高齢者・障害者等運賃助成の実施	交通事業者			
7	高齢者の運転免許返納割引の実施	警察・バス事業者			
8	障害者の駐車禁止区域の緩和	警察	(駐車禁止区域緩和のステッカーの交付)		
9	子育て世帯の移動支援	都市戦略推進担当(・都市政策課)	(交通とまちづくりの連携を意識し、交通事業者を含む多様な主体と取組を進める総合交通計画を策定した。)	子育て世帯の移動支援施策の立案に向けて、財源の確保が課題である。	他市事例を調査・研究するとともに、施策立案に向け検討する。

B 安全・快適なバス待ち環境の改善					
事業		担当	取組成果	課題	今後の方向性
1	バス停上屋、ベンチ等の設置(支援の実施)	都市戦略推進担当	「安全・快適なバス待ち環境の改善」の取組のひとつとして、新たに上屋やベンチの新設に対する補助制度を予算化した。	今後も継続して交通課題の解決及び計画の目標実現に向けた取組の検討が必要である。	事業者と協議・調整し、バス待ち環境の向上を計画的に進める。
2	バス停上屋、ベンチ等の設置	阪神バス			
3	バス停上屋、ベンチ等の設置	阪急バス			
4	バス停上屋、ベンチ等の設置	伊丹市バス			
C わかりやすい交通情報の案内					
事業		担当	取組成果	課題	今後の方向性
1	多言語対応の推進	交通事業者			

D 交通従事者の意識啓発 (※ No.1及び2は、交通を含む市内事業者及びその従事者に向けた取組を記載)				
事業	担当	取組成果	課題	今後の方向性
1 障害者に対する意識啓発の推進	障害福祉課	合理的配慮の提供に関する内容や対応等を掲載したパンフレットを各窓口にて配架したほか、障害者差別解消支援地域協議会を開催し、民間事業者への啓発等について協議を進めた。また、ユース交流センターの学生達が作成した啓発用動画を市公式YouTubeに投稿し啓発を図った。	障害者差別解消法の認知度は、令和5年度に実施した障害がある人向けアンケート調査結果で13.7%(参考:令和2年3月 14.0%)、令和5年度に実施した市民意識調査で32.8%となっており、いずれにおいても未だ低い状況にある。令和6年4月から民間事業者に対しても「合理的配慮の提供」が義務化されたため、これまで以上に幅広く制度の周知・啓発を進めていかなければならない。	障害者差別解消法や関連する制度の周知・啓発に向けては、協議会の開催頻度を高め、尾崎市商工会議所等を通じた民間事業者への効果的な啓発方法について協議を進めるほか、引き続き、学校や地域へのより効果的な啓発策についても検討していく。
2 認知症に対する意識啓発の推進	包括支援推進担当	認知症サポーター養成講座(養成講座)の受講者増に向け、より市民が受講しやすいようオンラインで開催するとともに学校や警察、市内事業者等に講座を周知し、受講者数が2,247人(令和4年度1,319人)となった。	養成講座の受講者を増やすため、ICTの活用や地域の活動者・事業者と連携を図り、養成講座の開催数を増やす必要がある。	引き続き、市内の学校や事業者等への養成講座の周知やオンラインによる広報・開催により、受講者増への取組を進める。
3 従業員への意識啓発の推進	交通事業者	(社内研修等の実施、資格取得の促進)		

(白紙)

【サンプル】尼崎市総合交通計画 評価・管理シート(案) (※尼崎市の令和5年度の取組を記載)

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

施策	環境に配慮した交通への転換								
	脱炭素社会の実現に向け、交通でも環境負荷の低減に向けた積極的な取組が求められます。技術の活用や行動変容を促すなど、環境にやさしい交通の構築を目指します。								
実施主体	尼崎市	国	県	警察	交通事業者			企業・団体	市民等
	実施	連携		協力	鉄道	バス	タクシー	連携	参画
Plan 取組	A【モビリティ・マネジメントの推進】 自動車の利用から公共交通等を利用するエコ通勤への転換を図るなど、モビリティ・マネジメントの推進に取り組みます。								
	B【シェアリングの普及】 公用車(EV)を活用したカーシェアリングの実施や民間EVカーシェアリングの普及促進、シェアサイクルやレンタサイクルの利用促進など、環境に配慮したシェアリングの普及に取り組みます。 また、交通需要の実態に応じて駐車場駐輪場附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、企業や公共交通事業者等と連携した企業送迎バスの「共同運行」への転換の検討を行い、交通資源の効率的活用を図ります。								
	C【エコカー普及促進】 市民や一般事業者による環境負荷の低いEV(電気自動車)・FCV(燃料電池自動車)の導入を支援するとともに、公用車のEV化や環境に配慮したEVバス車両の導入を推進します。また、エコカーが安心して走行できる環境(充電インフラ)整備を計画的・効率的に進めます。								
	D【駅舎等の環境負荷低減(脱炭素化)】 ・脱炭素先行地域において、省エネルギー化と再エネ設備の導入を行うなど、駅舎等の環境負荷低減(脱炭素化)に取り組みます。								

A モビリティ・マネジメントの推進				
事業	担当	取組成果	課題	今後の方向性
1 公共交通・自転車車の利用促進	都市戦略推進担当	【サイクル&バスライド専用駐輪場】市立クリーンセンター第2工場の敷地内(東海岸町16-1)に令和元年度よりサイクル&バスライド専用駐輪場を設置している。	現在、サイクル&バスライド駐輪場は、市内に1箇所のみ設置であり、市域での拡充を検討する必要がある。	市域拡充の検討にあたり、クリーンセンター第2工場のサイクル&バスライドの利用実態調査を行う。
2 公共交通利用意識の啓発	都市戦略推進担当	(平成30年度から「エコ通勤トライアルウィーク」、また令和3年度には「あま咲きモビリティ・マネジメント」を実施したが、新型コロナウイルスの流行等により令和4年度より事業実施を見送っている。)	公共交通の利用機会の創出、また周辺地域の渋滞問題や地球温暖化等の社会的問題の解決に向けて、モビリティ・マネジメント意識を喚起させる取組の検討が必要がある。	バス事業者の運転士不足等も考慮しながら、事業者及び参加者の双方が無理なく取り組むことのできるモビリティ・マネジメントの取組の検討が必要である。
3 公共交通利用意識の啓発	環境創造課	令和5年度地域通貨を活用したクールチョイスの推進事業において、エコ通勤を実践した市民は32人だった。	環境に配慮した交通手段の選択を継続して呼び掛けていく必要がある。	地域通貨を活用したクールチョイスの推進事業や庁内でのエコ通勤の取組など、引き続き、エコ通勤を呼び掛けていく。
B シェアリングの普及				
事業	担当	取組成果	課題	今後の方向性
1 カーシェアリングの普及促進	環境創造課	休日の公用車EVカーシェア(2台)に加え、新たに市所有地3か所で民間事業者によるEVカーシェア事業を開始したが、採算性が低く、持続可能な事業ではないと判断し、事業を終了した。	休日の公用車EVカーシェアの利用が少ないことから、利用促進を図っていく必要がある。	SNSやイベント、ラッピング等により、カーシェアの主な利用層である若年層へ周知・利用促進を図っていく。

2	シェアサイクルの普及促進(サイクルポートの拡充)	生活安全課	シェアサイクルは、サイクルポートを新たに35か所(公共用地22か所、私有地13か所)設置し、115か所となったことにより、年間利用回数も105,515回と本格実施初年度である令和3年度から約4倍になった。また、運営事業者によるバッテリーや自転車の再配置等のマネジメント面の向上や、自転車流通量の増加、需要の高いサイクルポートの拡充の検討及び周辺での新規開拓を行った。令和5年度に実施した利用者へのアンケート結果では、今後も利用すると回答した人が99%であった。これらの実績や近隣市との連携等を踏まえ、令和6年度・7年度について2年間の協定期間延長を行った。	運営事業者と更なるコミサイの普及及び利用促進を図るため、アンケート結果やデータに基づくサイクルポートの新規開拓及びラックの拡充など、戦略的に取り組む必要がある。	サイクルポートについて、引き続き、アンケート結果や運営事業者が保有する各種データを基に、駅周辺をはじめ、需要の高いサイクルポートの拡充を図るとともに、未開拓エリアについても、効果的なサイクルポートを開拓していく。
3	シェアサイクルの普及促進(駐輪場でのサイクルポート設置)	生活安全課(道路課)	市営駐輪場2箇所、市と(公財)自転車駐輪場整備センターの協定に基づき運営している駐輪場5箇所にサイクルポートを設置した。	駐輪場内における駐輪場運営事業者とシェアサイクル事業者との管理区分や責任分界点を明確に整理するとともに、利用者に運営事業者の違いをわかりやすく案内する必要がある。	駐輪場運営事業者とシェアサイクル事業者との管理区分等を協定書などに明記し、整理することや実際に運用するなかで利用者にわかりやすい案内を研究し、駐輪場へのサイクルポート設置拡充が行いやすい環境づくりを行う。
4	駐車場駐輪場の付置義務台数等の開発基準の見直し	開発指導課	事前協議の窓口にくる事業者に対して、共同住宅での駐車場や駐輪場の取り方についてヒアリングを実施した。	共同住宅の販売戦略から現行基準以上の台数が必要と考える事業者もあり、事業者の意見に差がある。また、台数削減により住宅に利用できる敷地面積が増えると、かえって専有面積の小規模化にもつながる可能性があることから、慎重な検討が必要である。カーシェアなどのレンタル用駐車場駐輪場の設置は運用面との連動が必要であることから、継続して運用されるような仕組みの検討が必要である。	専有面積が広いファミリー世帯向けの共同住宅が計画されるよう、駐車場駐輪場の台数の検討を行う。

5	(企業送迎との連携)	(都市戦略推進担当)	目標3-1-B「新たな交通サービスの検討・送迎交通との連携」に集約		
6	自転車シェアリングの普及促進	阪神電鉄	(阪神ステーションネットの取組)		
7	自転車シェアリングの普及促進	阪急電鉄	(阪急塚口駅、園田駅での取組)		
C. エコカー普及促進					
	事業	担当	取組成果	課題	今後の方向性
1	公用車のEV化促進	環境創造課	公用車20台をEVに更新し、イベントでのEVの展示・啓発を行うことで、EVへの転換やEVカーシェアの利用など、市民等に行動変容を促した。	EVをはじめとしたエコカーへの正しい理解と関心を高めるとともに、EVが安心して走行できる充電インフラを整備する必要がある。	公用車の更新にあわせ、EVへの転換を図るとともに、新たに民間のEV充電シェアリングを含め、EV充電インフラの整備の方向性を検討する。
2	エコカーの購入促進	環境創造課	令和5年度地域通貨を活用したクールチョイスの推進事業において、エコカーの購入を行った市民は17人だった。また事業者等向けのグリーンピークル導入補助事業において、EV21台、FCV2台の導入があった。	EVをはじめとしたエコカーへの正しい理解と関心を高めるとともに、EVが安心して走行できる充電インフラを整備する必要がある。	市報やイベント等を通じ、市民等の行動変容を促すとともに、エコカーの充電インフラの整備の方向性を検討していく。

3	EVバス車両の導入	バス事業者			
4	(EVタクシーの導入)	(タクシー事業者)			
D 駅舎等の環境負荷低減(脱炭素化)					
	事業	担当	取組成果	課題	今後の方向性
1	脱炭素先行地域の取組	環境創造課	2030年までに電力由来のCO2排出量ゼロを目指し、阪神電気鉄道㈱と共同で実施している阪神大物地域における脱炭素先行地域の取組について、区域内での更なる省エネ・再エネ化を推進するため、阪神電鉄尼崎車庫を脱炭素先行地域に追加するなどの計画変更を行った。	脱炭素の認知度向上に向け、効果促進事業に係るアンケート結果を活用するなど、効果的な啓発を行う必要がある。	「阪神大物ゼロカーボンベースボールパーク整備計画」については、国の交付金を活用し庁内連携のもと、円滑に進めるとともに、阪神電気鉄道㈱と協力し、ごみ収集車によるPRに加え、Webサイトのリニューアル、駅・公園の装飾など、市内外への効果的な周知を行う。
2	脱炭素先行地域の取組	阪神電鉄			

(白紙)

【サンプル】尼崎市総合交通計画 評価・管理シート(案) (※尼崎市の令和5年度の取組を記載)

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

施策	4	交通ルールを守り、安全・安心に 移動できる社会の実現							
		安全・安心に移動するためには交通インフラの整備だけではなく、移動時における自身や周囲への配慮の意識も大切です。誰もが交通ルールを守り、安全・安心に移動できる社会の実現を目指します。							
実施主体	尼崎市	国	県	警察	交通事業者			企業・団体	市民等
	実施	実施	実施	実施	鉄道	バス	タクシー	連携	参画
Plan 取組	A【交通指導・取り締まり】 交通ルール違反者に対し、市による交通指導、警察による取り締まりを実施します。								
	B【道路の安全対策】(再掲) 徒歩や自転車の安全・安心・快適な移動のため、横断歩道の整備や道路幅員の再配分、街路樹の適正化、ガードレールやカーブミラー、街路灯の設置や道路標識の維持管理など、通学路を含む道路の安全対策を実施します。また、ゾーン30・ゾーン30 プラスの整備促進や自転車ネットワーク整備を推進します。								
	C【交通安全の啓発】 歩行者及び自転車利用者に向けた交通安全教室の実施や、免許更新時における運転者教育等の実施、啓発キャンペーンの実施や広報媒体の配布など、市、警察、地域、交通安全協会等で連携し、機会を捉えた交通安全の啓発に取り組みます。 また、小学校では市民等と連携して通学路の見守り活動等に取り組むとともに、子どもや子育て世帯を対象とした啓発取組の充実を図ります。								

A 交通指導・取り締まり				
事業	担当	取組成果	課題	今後の方向性
1	一般道路における交通指導・取り締まり	警察	(参考)第11尼崎市交通安全計画 事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、妨害運転や飲酒運転等の交通事故に直結する危険性の高い違反行為や、市民等からの取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを実施	
2	自転車利用者等に対する交通指導・取り締まり	警察	(参考)第11次尼崎市交通安全計画 自転車指導啓発重点地区・路線や地域から要望の多い地点などを中心に、二人乗り・信号無視・一時不停止等に対して積極的に指導警告を行うとともに、悪質で危険な交通違反に対する交通指導取締りを実施	
B 道路の安全対策(再掲)				
事業	担当	取組成果	課題	今後の方向性
目標2-1-Aを参照				
C 交通安全の啓発				
事業	担当	取組成果	課題	今後の方向性
1	交通安全教室の実施	生活安全課	道路交通法などの法令遵守を中心とした交通安全教室を278回実施し19,618人が参加した。	自転車事故が多い就業世帯に対して交通ルールを学ぶ機会を創出し、自転車のルール・マナーを中心に交通安全意識を高めていく必要がある。 地域振興センターや市民団体をはじめ、子育て世帯や高齢者の関係部局と連携を強化し、就業世代を含めた地域における交通安全教室を実施する。

2	自転車の交通安全の啓発	生活安全課	警察と連携した交通安全教室や自転車安全運転キャンペーンの実施等、事故防止の啓発に取り組んだ結果、自転車事故は494件となった。	自転車事故の更なる減少を図るため、自転車の青切符制度の導入も見据え、警察・交通安全協会をはじめ、市民や市民団体等と一体となった交通安全意識の醸成を図る必要がある。	音声啓発パトロールや交通安全指導等を効率的かつ効果的に実施するため、令和6年は自転車事故の多い小学校のうち、同じ行政区にある3小学校区を重点地区に設定するとともに、地域振興センターや市民団体等とも連携しながら取り組んでいく。
3	自転車の交通安全の啓発(小学校)	生活安全課	自転車事故の多い小学校区を選定した重点地区においては、事故多発地点の分析等を行い市職員による指導やパトロール等を実施し、「明城小学校区」が22件(前年27件)、「浜小学校区」が15件(前年23件)と2校区ともに前年よりも減少した。		
4	自転車の交通安全の啓発(自転車ヘルメット)	生活安全課	自転車ヘルメットについて、事業者等と連携し、動画制作や啓発キャンペーン等を実施した。また、県の自転車ヘルメット購入応援事業では、各地域振興センター等と連携した代理入力窓口を設置し、約1,200人の代理入力に対応した結果、申請件数は7,125件となった。		
6	歩行者の交通安全の啓発(歩きスマホ)	生活安全課	「歩きスマホ」の対策として、大阪大学との連携による仕掛学(意識的についたくなる仕組みを作ること)を用いた取組や、市立尼崎高等学校と合同でスマホマナーキャンペーンの実施等に取り組んだ結果、市内鉄道主要駅(3駅)で歩きスマホを行っている人の割合が6.5%となった。	仕掛学による歩きスマホを行う人に対する効果は徐々に薄れていくことから、継続して取り組んでいくとともに、引き続き、より効果的な対策を検討していく必要がある。	令和6年度も主要駅にて仕掛学を活用した歩きスマホ対策に取り組む。引き続き、地域や警察等と連携し、啓発キャンペーンを実施するとともに、当該事業が3年目を迎えることから、総括を行い事業の効果検証を行う。
7	交通安全の啓発	兵庫県・警察			

【サンプル】尼崎市総合交通計画 評価・管理シート(案) (※尼崎市の令和5年度の取組を記載)

基本目標3 利便性が高い交通環境の構築

施策	1	持続可能な公共交通の構築							
	本市は、交通利便性は高いものの、少子高齢化の進行やバス・タクシー等のドライバー不足など、公共交通を取り巻く環境は厳しい状況にあります。様々な角度から対策を講じることで、持続可能なネットワークの構築を目指します。								
実施主体	尼崎市	国	県	警察	交通事業者			企業・団体	市民等
	実施	連携	連携		鉄道	バス	タクシー	連携	協力
Plan 取組	A【バス路線の維持・見直し・再編】 利便性が高い交通ネットワークの構築に向け、基幹バス路線の維持に努めるとともに、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。								
	B【新たな交通サービスの検討】 路線バスのダイヤ・便数の少ない地域を中心に、AI オンデマンド型交通の導入の検討や、市内企業が実施する各種送迎との連携の検討など、既存の公共交通に留まらない交通ネットワークの構築に取り組みます。								
	C【公共交通維持のための体制づくり】 公共交通維持のため、ドライバー等の担い手確保に積極的に取り組むとともに、行政においてその支援を検討します。また、財源の確保に向けて、ふるさと納税等の活用を検討します。								
	D【わかりやすい交通情報の案内】(再掲) 観光客や外国人など、すべての人が利用しやすい環境を目指し、公共交通の案内表示の多言語化、ピクトグラム化や、多言語に対応した情報発信に取り組みます。								
	E【公共交通を利用するきっかけづくり】 バスの乗車体験や車両見学会の実施など、公共交通をより身近に感じてもらい、利用につなげる取組の充実を図ります。								

A バス路線の維持・見直し・再編				
事業	担当	取組成果	課題	今後の方向性
1 市内路線バス運行支援の実施	都市戦略推進担当	コロナ禍以降、新たな生活様式の定着等によりバス利用がコロナ禍前のおよそ9割に留まる中、引き続き、対象となる路線への補助を行うことで、市民活動を支える持続可能なバスネットワークの維持に取り組んだ。	令和5年9月に運賃改定が実施された。また、令和6年10月にも運賃改定が予定されており、路線収支への影響を注視する必要がある。	利用者が戻らない中、運賃改定によって路線収支が改善されるか影響を注視しつつ、運転士不足により便数の維持が困難になっている状況を踏まえ、引き続きバス事業者とバスネットワークの維持について協議を続ける。
2 持続可能なバス路線の構築	阪急バス			
3 持続可能なバス路線の構築	阪神バス			
4 持続可能なバス路線の構築	ATS			
5 持続可能なバス路線の構築	伊丹市バス			

B 新たな交通サービスの検討					
事業	担当	取組成果	課題	今後の方向性	
1	新たな交通サービスの検討・送迎交通との連携	都市戦略推進担当	(交通とまちづくりの連携を意識し、交通事業者を含む多様な主体と取組を進める総合交通計画を策定した。)	今後も継続して交通課題の解決及び計画の目標実現に向けた取組の検討が必要である。特に、バスの運転士不足が深刻となる中、持続可能な公共交通の構築に資する連携・共創の取組を継続して検討する必要がある。	持続可能な公共交通の構築に向けて共同運行など行政・企業・バス事業者等との連携・共創の取組の検討を進める。AIオンデマンド交通など、既存の交通サービスにとられない新たな交通サービスの導入を検討する。
2	送迎交通との連携	阪神バス	(尼崎ドライブスクールの教習生の送迎を路線バスによる輸送で代替する取組を実施)		

C 公共交通維持のための体制づくり					
事業	担当	取組成果	課題	今後の方向性	
1	ドライバー等の担い手確保	都市戦略推進担当	バス事業者等の運転士不足や運賃改定を議論する場を設け、実態の把握等に努めた。また、バス事業者の運転士不足解消のため、市の就労相談窓口等において、各社採用チラシ配架やバス協会啓発ポスター掲示に協力した。	今後も継続して交通課題の解決及び計画の目標実現に向けた取組の検討が必要である。	持続可能な公共交通の構築に向けて、効率的な輸送の検討や新たな利用者獲得策など、継続してバス事業者との協議を行うとともに、バスの運転士不足等に対応するため、他市事例を調査・研究する。

2	駅運営体制の効率化	JR西日本			
3	駅運営体制の効率化	阪急電鉄			
4	駅運営体制の効率化	阪神電鉄			
5	ドライバー等の担い手確保、運営体制の効率化	阪急バス			
6	ドライバー等の担い手確保、運営体制の効率化	阪神バス			
7	ドライバー等の担い手確保、運営体制の効率化	ATS			

8	ドライバー等の担い手確保、運営体制の効率化	伊丹市バス			
9	ドライバー等の担い手確保、運営体制の効率化	タクシー事業者			

D わかりやすい交通情報の案内(再掲)

事業	担当	取組成果	課題	今後の方向性
目標2-2-Cを参照				

E 公共交通を利用するきっかけづくり

事業	担当	取組成果	課題	今後の方向性
1 公共交通を利用するきっかけづくり	都市戦略推進担当	【バスふれあい体験会の実施】 (阪神バスの協力のもと、バスへの愛着を醸成することにより、公共交通としてのバスのイメージアップと利用促進、利用時のマナーなどを学ぶことを目的として行う、「バスふれあい体験会」を実施してきたが、新型コロナ等により令和元年度以降休止している。)	公共交通を維持するためのバス利用者の確保に向けて、将来的なバスユーザーとなる可能性のある子どもたちに向けた取組が必要がある。	阪神バスとの調整のもと、まずは、市内小学校での「バスふれあい体験会」の再開を検討する。
2 公共交通を利用するきっかけづくり	交通事業者	目標1-2-A「公共交通によるおでかけ促進」に集約		

(白紙)

【サンプル】尼崎市総合交通計画 評価・管理シート(案) (※尼崎市の令和5年度の取組を記載)

基本目標3

利便性が高い交通環境の構築

施策	2	自転車のまちづくりの推進							
		市内移動において自転車の利用割合が高いことは、本市の交通の特徴のひとつです。自転車事故や放置自転車の問題、自転車の走行空間整備に引き続き取り組むとともに、シェアサイクルの利活用に取り組むことで、自転車によるまちづくりのさらなる推進を目指します。							
実施主体	尼崎市	国	県	警察	交通事業者			企業・団体	市民等
	実施	実施	実施	実施	鉄道	バス	タクシー	連携	参画
Plan 取組	A【自転車の共有を促す仕組みづくり】 シェアサイクルは、地域交通の一つとして、生活や観光面における利便性向上に寄与します。「所有せず、必要なときにだけ利用する」意識や行動の定着のため、シェアサイクルの利用促進やレンタサイクルの導入を推進します。								
	B【放置自転車対策】 移動経路の確保など、駅前広場や駅周辺の良好な環境の構築に向けて、放置自転車対策を実施します。								
	C【駐輪場の維持・更新】 良好な駐輪環境の確保に向けて、駐輪場の維持管理を実施するとともに、子ども乗せ電動自転車など自転車の車両形態の多様化に配慮した対応や老朽化した駐輪場の更新に取り組みます。								
	D【道路の安全対策】(再掲) 自転車の走行空間を整備し、自転車ネットワークを形成することで、自転車の安全・安心な環境を創出します。								
	E【交通安全の啓発】(再掲) 自転車利用者に向けた交通安全教室の実施や広報媒体の配布、啓発キャンペーンの実施など、交通安全の啓発に取り組みます。また、子どもや子育て世帯を対象とした啓発取組の充実を図ります。								

A 自転車の共有を促す仕組みづくり					
事業	担当	取組成果	課題	今後の方向性	
目標2-3-Bを参照					
B 放置自転車対策					
事業	担当	取組成果	課題	今後の方向性	
1	放置自転車対策の実施	道路維持担当	これまでの土曜日撤去に加え、祝日撤去を実施したことで週末時等の対策に努め、また、夜間についても啓発時間を延長し、駅周辺の店舗利用者などの放置自転車対策に努めた。	新型コロナウイルス感染症拡大による行動規制等が解除され、人の流れが増加したことにより放置自転車台数も増加傾向にあることから、夜間の飲食店等店舗利用者の放置自転車対策も必要である。	コロナ禍の行動制限が解除され、放置自転車台数が増加傾向にあり、引き続き啓発及び撤去を実施する。夜間啓発時間の延長、土曜日と祝日の撤去を継続して行い、新たに日曜日撤去及び実験的に夜間撤去を実施し更なる放置自転車の減少に努める。
2	放置自転車対策の啓発	道路維持担当	商業施設等の民有地内で発生している迷惑駐輪に対して、民有地管理者などに自転車整理員の配置や駐輪機の設置等の助言を行い改善に努めた。	商業施設等の民有地内で発生している迷惑駐輪については、市は直接撤去が行えないため、民有地管理者などが積極的な対策を行うように助言や指導啓発を継続しなければならない。	商業施設等の民有地内にある放置自転車は尼崎市が直接撤去できないため、民有地所有者が放置自転車対策に努めるよう助言をするなどの支援を行い、放置自転車の減少に努める。

C 駐輪場の維持・更新				
事業	担当	取組成果	課題	今後の方向性
1 駐輪場の維持	道路課	指定管理者と協議のうえ、対症療法による小規模な修繕を実施し、施設の維持に努めた。	老朽化が進んでいる市立駐輪場施設については、長寿命化計画等を策定し、適切に維持管理又は更新を図る必要がある。	老朽化が進んでいる市立駐輪場施設については、適切な維持管理又は更新が必要であり、長寿命化計画等の策定に向け取り組んで行く。
2 駐輪場の更新	道路整備担当	阪急塚口駅南駐輪場の整備に向けては、交番との合築や周辺路上駐輪機の集約方法など関係機関と協議を行った。	阪急塚口駅南駐輪場整備については、駅前の課題解決や魅力の増進につながるよう取り組む必要がある。	老朽化が顕著な阪急塚口駅南駐輪場については、駅前の魅力増進につながるよう、駅前の課題である周辺路上駐輪機の集約や滞留空間としてのオープンスペース確保、交番の合築など、整備方法を検討しロータリー改修工事や、周辺の開発状況と合わせた整備を図る。
D 道路の安全対策(再掲)				
事業	担当	取組成果	課題	今後の方向性
目標2-1-Aを参照				
E 交通安全の啓発(再掲)				
事業	担当	取組成果	課題	今後の方向性
目標2-4-Cを参照				

【サンプル】尼崎市総合交通計画 評価・管理シート(案) (※尼崎市の令和5年度の取組を記載)

基本目標3 利便性が高い交通環境の構築

施策	3 災害に強い都市活動を支える交通基盤整備								
	道路や橋りょう、鉄道はまちづくりや経済活動を支える重要なインフラです。適切な維持管理等を実施することで、災害に強く活発な都市活動を支えるとともに、交通需要を踏まえた交通基盤の構築を目指します。								
実施主体	尼崎市	国	県	警察	交通事業者			企業・団体	市民等
	実施	実施	実施	連携	鉄道	バス	タクシー		
取組	A【道路インフラ等の維持管理・更新・耐震化】 安全・安心に移動できる交通基盤整備のため、道路の維持管理や橋りょうの維持管理・更新・耐震化、また都市計画道路を含む道路の新設及び改良に取り組みます。								
	B【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、線路等の維持管理や駅施設・高架下の耐震化を実施します。また、安全性確保が必要なバス停留所等の対策に取り組みます。								
	C【交通結節点の再構築】 複数の交通手段の接続が行われる鉄道駅周辺などの交通結節点において、交通需要及び円滑な移動を踏まえた道路空間の再配分を検討し、再構築を図ります。								

A 道路インフラ等の維持管理・更新・耐震化

事業	担当	取組成果	課題	今後の方向性
1 道路の維持管理・更新	道路維持担当	市内一円の道路を道路パトロール及び市民要望により、損傷・老朽及び劣化等が顕著で緊急性の高いものから維持、補修工事を行った。道路排水ポンプなどの道路付帯設備を降雨による道路冠水から守るための維持管理を行った。	整備後数十年経過した路線も多く、機能低下が年々顕著になってきている。また地下道・地下歩道に設置している排水ポンプ設備の老朽化も進んでおり、近年のゲリラ豪雨に対応できるよう機器の信頼性を高める必要がある。	市内一円の道路及び道路付帯施設が通常有すべき安全性を欠くことがないように維持管理を行う。
2 街路灯の維持管理	道路維持担当	街路灯・橋りょう灯の電気代の負担、点検灯具不良による修繕等の維持管理を行った。	照明柱の老朽化が進んでおり、腐食による倒壊等を防ぐため適切に維持管理をする必要がある。	適切な維持管理を行うことにより、交通事故の防止・防犯対策等、市民生活の安全・安心なまちづくりの実現に寄与する。
3 都市計画道路の新設・改良	道路整備担当	園田西武庫線や尼崎伊丹線、園田豊中線などの整備により、都市計画道路の整備率は89.74%(R4:89.65%)となった。	駅前での歩行者中心の空間や自転車通行環境の整備、災害に備えた道路網など、道路の課題や求められる機能が変化している。	市域全体の道路整備計画策定に向け、交通課題の洗い出し、対象事業・路線の検討を行うほか、災害時における緊急輸送(予定)道路等の交通を確保するための取組を進める。
4 橋りょうの維持管理・更新	橋りょう維持担当	波洲橋については、設計段階から施工者が関与するECI方式を導入し、実現性の高い設計に取り組んだ。	波洲橋は長期間の工事となることから、周辺住民や通過交通に対して、施工時の安全対策などを検討する必要がある。	波洲橋は、課題解決を図り令和6年度の工事着手する。
5 道路の改築整備	兵庫県	(参考)兵庫県交通安全実施計画 バイパス等の整備:尼崎宝塚線		

B 交通施設の維持管理・安全対策					
事業		担当	取組成果	課題	今後の方向性
1	駅舎・線路等の維持管理	鉄道事業者			
2	バス停の維持管理、安全対策	バス事業者			
C 交通結節点の再構築					
事業		担当	取組成果	課題	今後の方向性
1	阪急塚口駅ロータリーの再配分	道路整備担当	既存の駅前広場形状を維持し、ロータリーの容量増ができないか検討を行い、各交通事業者との協議に取組んだ。	既存の駅前広場形状を維持し、かつロータリーの容量を増加させることは、困難なことがわかり、一般車の分離などの検討が必要。	駅前広場を単独で整備するのではなく、周辺の民間施設(鉄道駅・周辺ビル等)も巻き込み、官民連携してまちづくりを行う。
2					

【サンプル】尼崎市総合交通計画 評価・管理シート(案) (※尼崎市の令和5年度の取組を記載)

基本目標3 利便性が高い交通環境の構築

施策	4	市域の交通円滑化・環境改善							
		臨海部をはじめ、市内では複数箇所では交通渋滞が発生し、都市活動に影響を与えています。既存の交通渋滞への対応、また今後を見据えた対策に取り組むことで、市内の交通円滑化を目指します。							
実施主体	尼崎市	国	県	警察	交通事業者			企業・団体	市民等
	実施	連携	連携	連携	鉄道	バス	タクシー	連携	参画
Plan 取組	A【モビリティ・マネジメントの推進】(再掲) 自動車の利用から公共交通等を利用するエコ通勤への転換促進など、モビリティ・マネジメントの推進に取り組みます。								
	B【シェアリングの普及】(再掲) 企業や公共交通事業者等と連携した企業送迎バスの「共同運行」への転換の検討を行い、交通資源の効率的活用を図ります。								
C【主要渋滞箇所への対応】 慢性的な渋滞が発生している交差点等において、付加車線設置などの道路改良や交通量に応じた信号機点灯時間の見直しなど、交通管理者と連携した対策を進めます。 また臨海部では、尼崎伊丹線と五合橋線との接続や、東海岸町地区と末広地区の一体活用を図るためのふ頭間連絡道路の整備の検討を進めることで、アクセス性の向上を図ります。									

A モビリティ・マネジメントの推進(再掲)					
事業	担当	取組成果	課題	今後の方向性	
目標2-3-Aを参照					
B シェアリングの普及(再掲)					
事業	担当	取組成果	課題	今後の方向性	
目標2-3-Bを参照					
C 主要渋滞箇所への対応					
事業	担当	取組成果	課題	今後の方向性	
1	市域主要渋滞箇所における渋滞解消	道路整備担当	兵庫県との連携により「尼崎市域交通ネットワーク連絡調整会」を設置し、臨海部における交通課題の対策を検討した。	尼崎市域の交通ネットワークは、渋滞交差点、未接続箇所等の課題があり引き続き対策が必要である	交通課題の解決には、南北道路(五合橋線拡幅、尼崎伊丹線南伸)の交通容量を増やすことが有効であることを確認したため、具体的な整備方法について検討する。
2	臨海部における渋滞解消(埠頭間連絡道路)	河港課	(兵庫県との連携により「尼崎市域交通ネットワーク連絡調整会」を設置し、臨海部における交通課題の対策を検討した。)	(臨海部の道路ネットワークでは、大型物流施設の進出やフェニックス事業用地の土地利用進展などを踏まえた対策が求められている。)	兵庫県と連携し、臨海部における南北道路及び東西道路(埠頭間連絡道路)の整備の必要性について検討する。

(白紙)

総合交通計画
の目指す姿

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
目標
1

交通と連携した魅力を伸ばすまちづくりの推進

生活や仕事などの拠点となる鉄道駅周辺の特色あるまちづくりや、おでかけの促進等に取り組むことで、賑わい・魅力あるまちづくりを目指します。



分科会意見

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

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等を進め、すべての人が安全・安心・快適に移動できる交通環境の実現を目指します。



分科会意見

基本
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経済活動を支えるために、持続可能かつ利便性の高い交通ネットワーク及び交通基盤の構築を目指します。



分科会意見

尼崎市総合交通計画 進捗管理・評価スケジュール(案) (例:令和6年度取組分)

