

尼崎市地域交通政策審議会資料

資 料 第 2 号

平成 2 7 年 1 1 月 1 7 日

総合交通政策の必要性

尼崎市

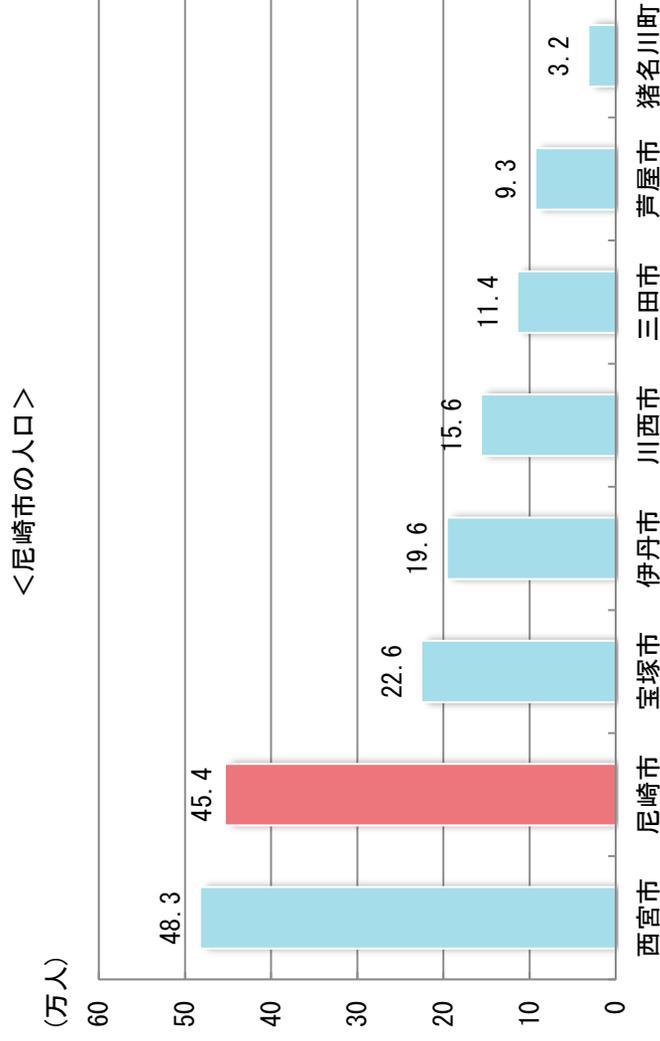
第1回地域交通政策審議会 ～尼崎市の交通をとりまく現状と課題～

平成27年11月17日(火)

尼崎市の人口と人の動きの現状

尼崎市の人口と高齢化

尼崎市の人口は、約45万4千人（平成22年現在）で、阪神地域では、西宮市に次いで多い。

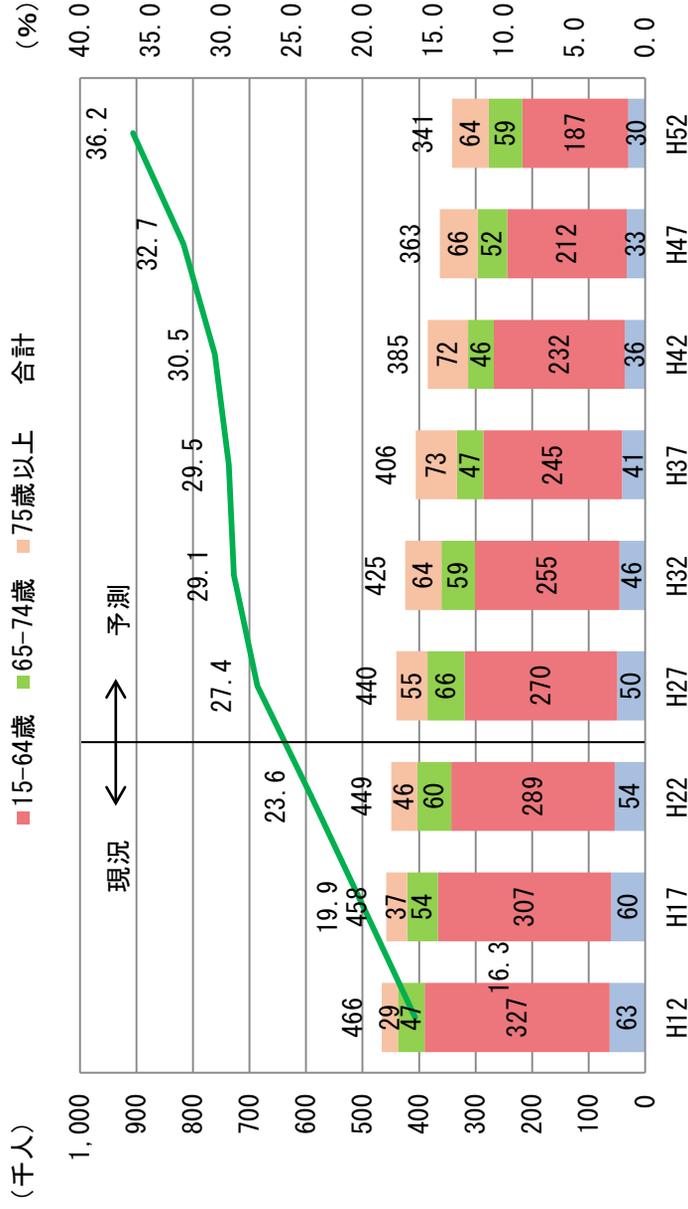


出典：平成22年国勢調査人口

尼崎市の人口と高齢化

尼崎市では、人口減少、少子化・高齢化が進展してきており、今後の少子高齢化、人口構造の変化への対応が求められる。

＜尼崎市の人口と高齢化率の推移＞

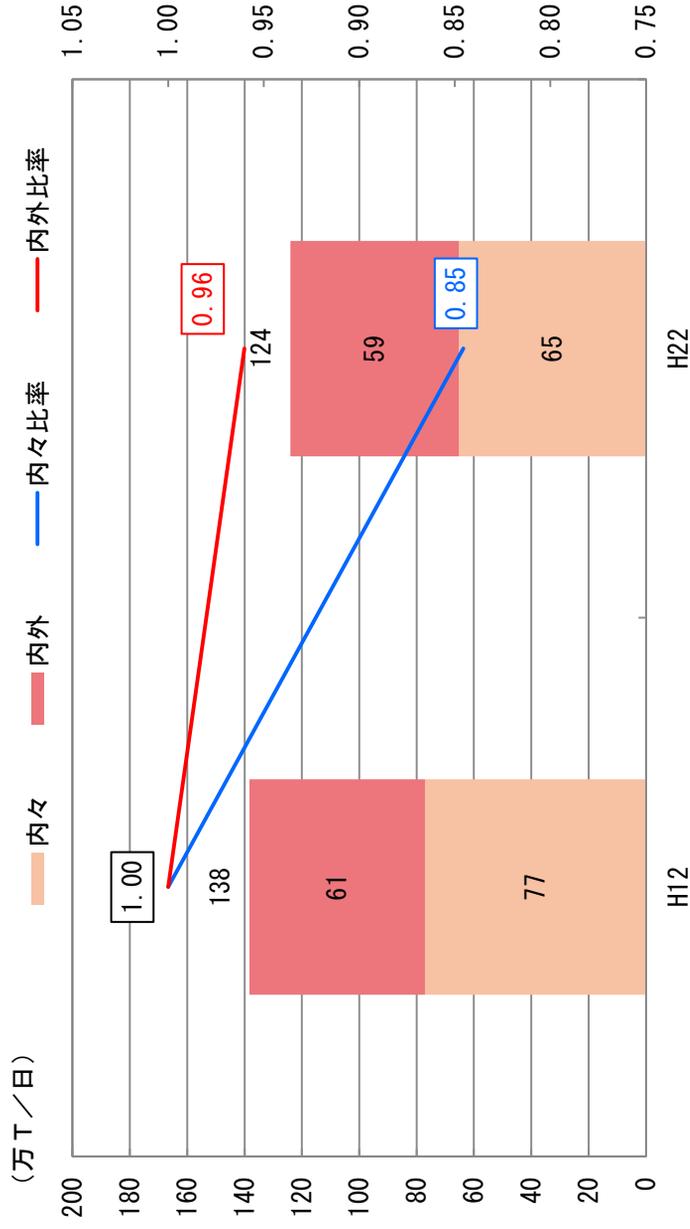


出典：平成12年～平成22年は国勢調査人口（H12～H22不詳人口除く）
 平成27年以降は、男女・年齢（5歳）階級別データ『日本の地域別将来推計人口』
 （平成25年3月推計）国立社会保障・人口問題研究所

尼崎市の関連トリップ

尼崎市では、移動量が減少しており、今後の移動需要の変化への対応が求められる。

<尼崎市関連トリップの推移>



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

尼崎市民の移動制約者人口

尼崎市民の6割が自由にクルマを利用できない移動制約者となっており、クルマだけに頼らずに移動できる交通体系が求められる。

<移動制約者人口（5歳以上の尼崎市民）>



移動制約者の定義は、以下のいずれかに該当する人とした。

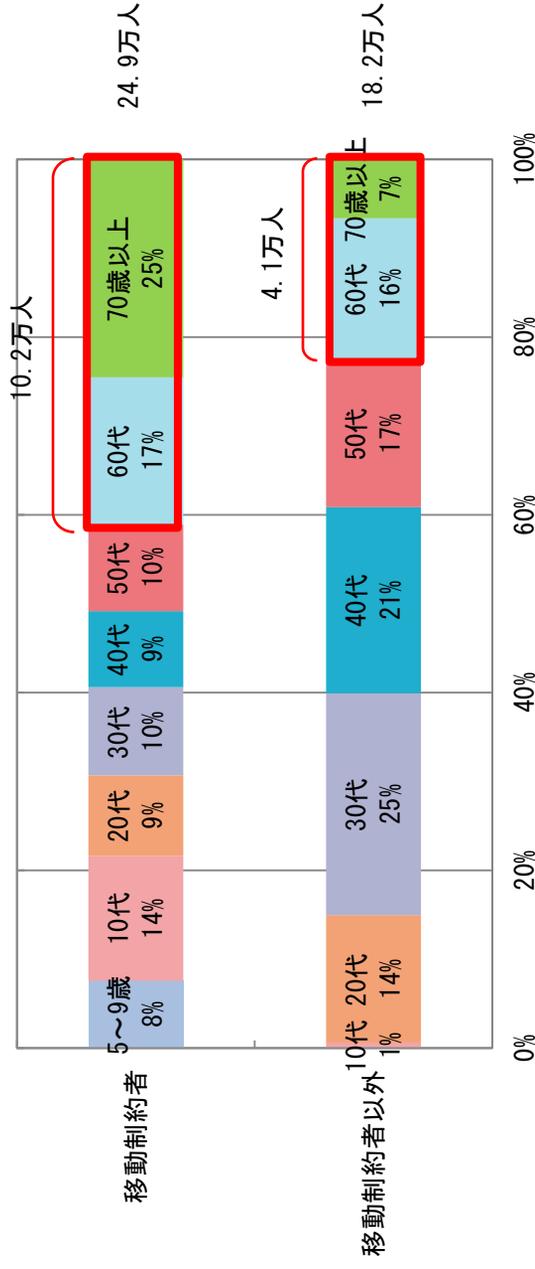
- ・自動車運転免許非保有者
- ・世帯に自家用車がない

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

移動制約者の年齢

移動制約者は、60歳以上の割合が高くなっており、今後、高齢化の進展に伴い、さらに増加する移動制約者数への対応が求められる。

<移動制約者の年齢>



出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（H22）

代表交通手段分担率の変化

10年間で自動車の利用割合が増加している。

<代表交通手段分担率の推移(関連トリップ)>

■ 鉄道 ■ バス ■ 自動車 ■ 自動二輪 ■ 原付 ■ 自転車 ■ 徒歩 ■ その他 □ 不明

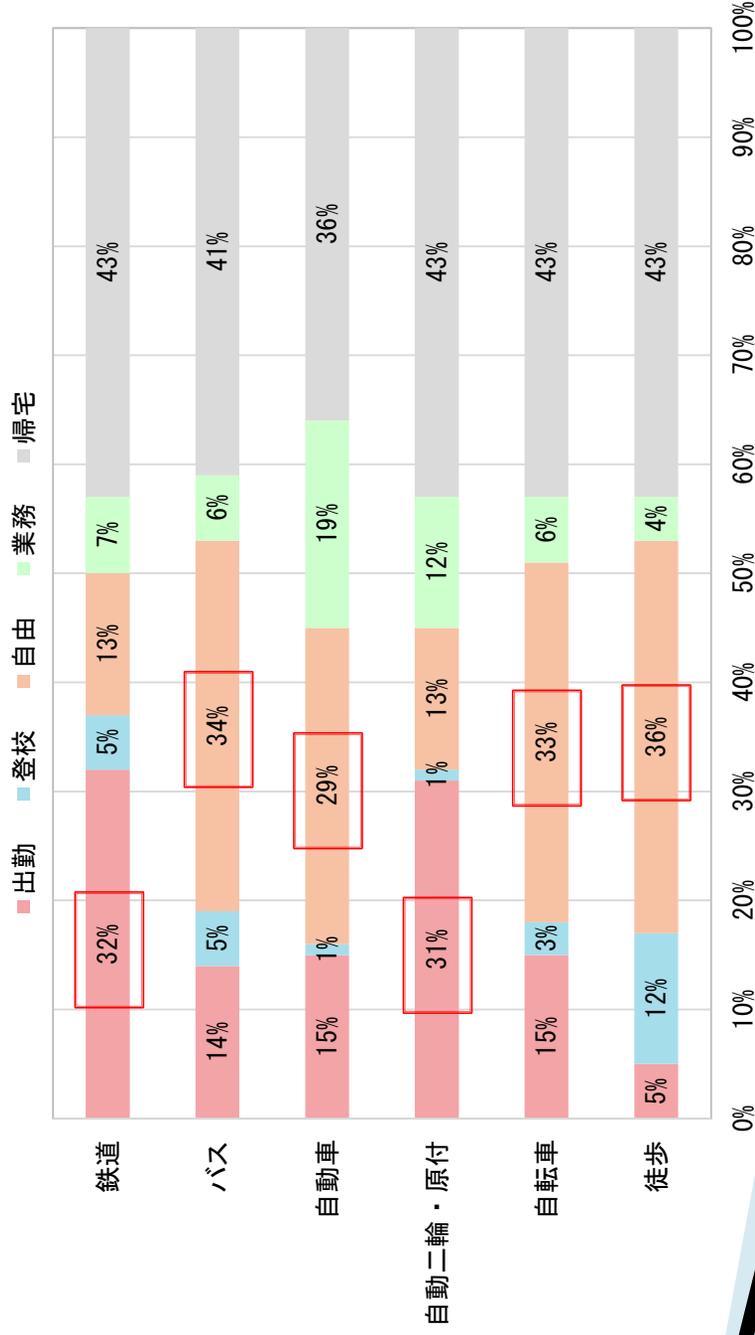


出典：第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査 (H12)
第5回近畿圏パーソントリップ調査 (H22)

代表交通手段別の目的構成

鉄道、自動二輪・原付は出勤、その他の交通手段は自由目的での利用が多
く、移動特性に対応した手段毎の役割分担が求められる。

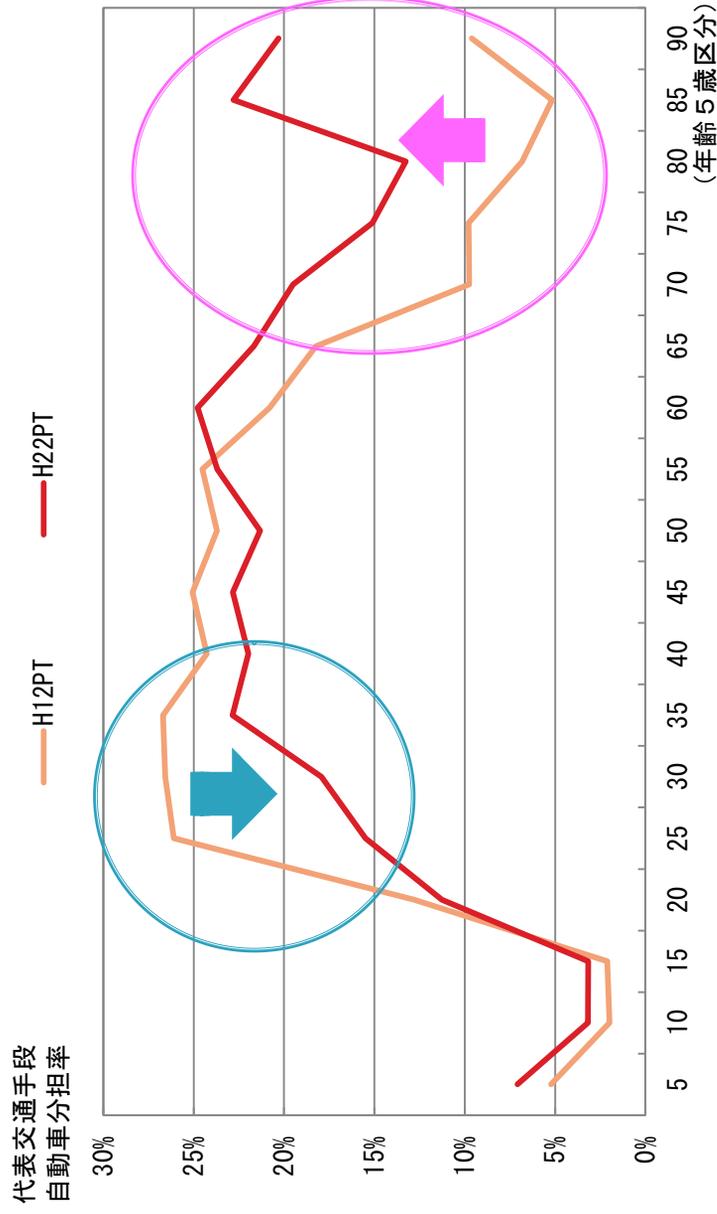
<代表交通手段別の目的構成(関連トリップ)>



尼崎市民の年齢別自動車分担率

10年間で、20～40代の自動車利用割合が減少し、高齢者の自動車利用割合が増加しており、若者のクルマ離れ、高齢者の自動車利用がすすんでいる。

＜年齢別代表交通手段分担率＞

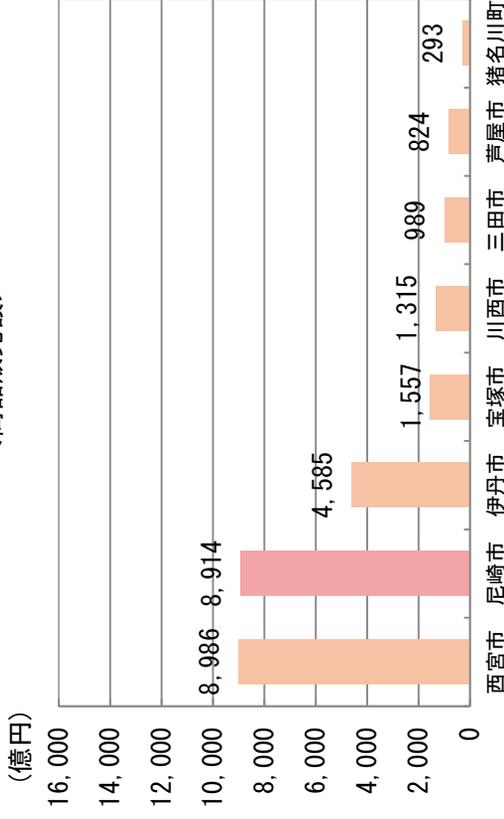


出典：第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査 (H12)
第5回近畿圏パーソントリップ調査 (H22)

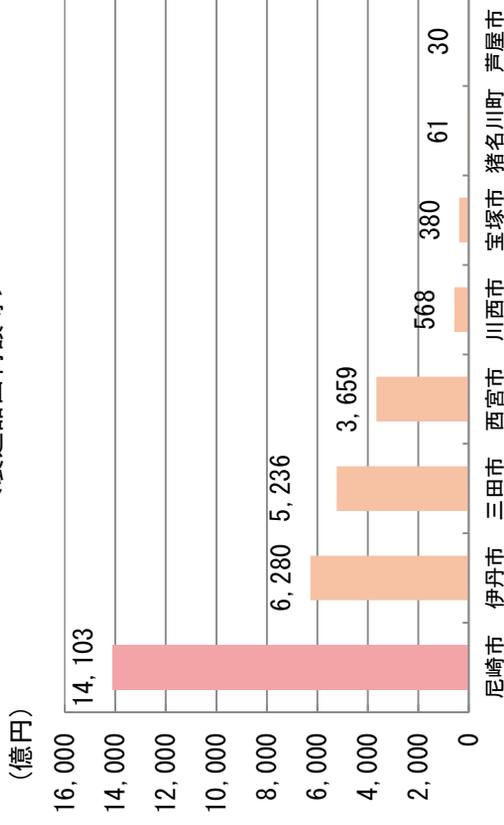
尼崎市の商業・工業

尼崎市は、阪神地域の商工業の中心都市となっており、他都市との広域的な連携強化が求められる。

<商品販売額>



<製造品出荷額等>



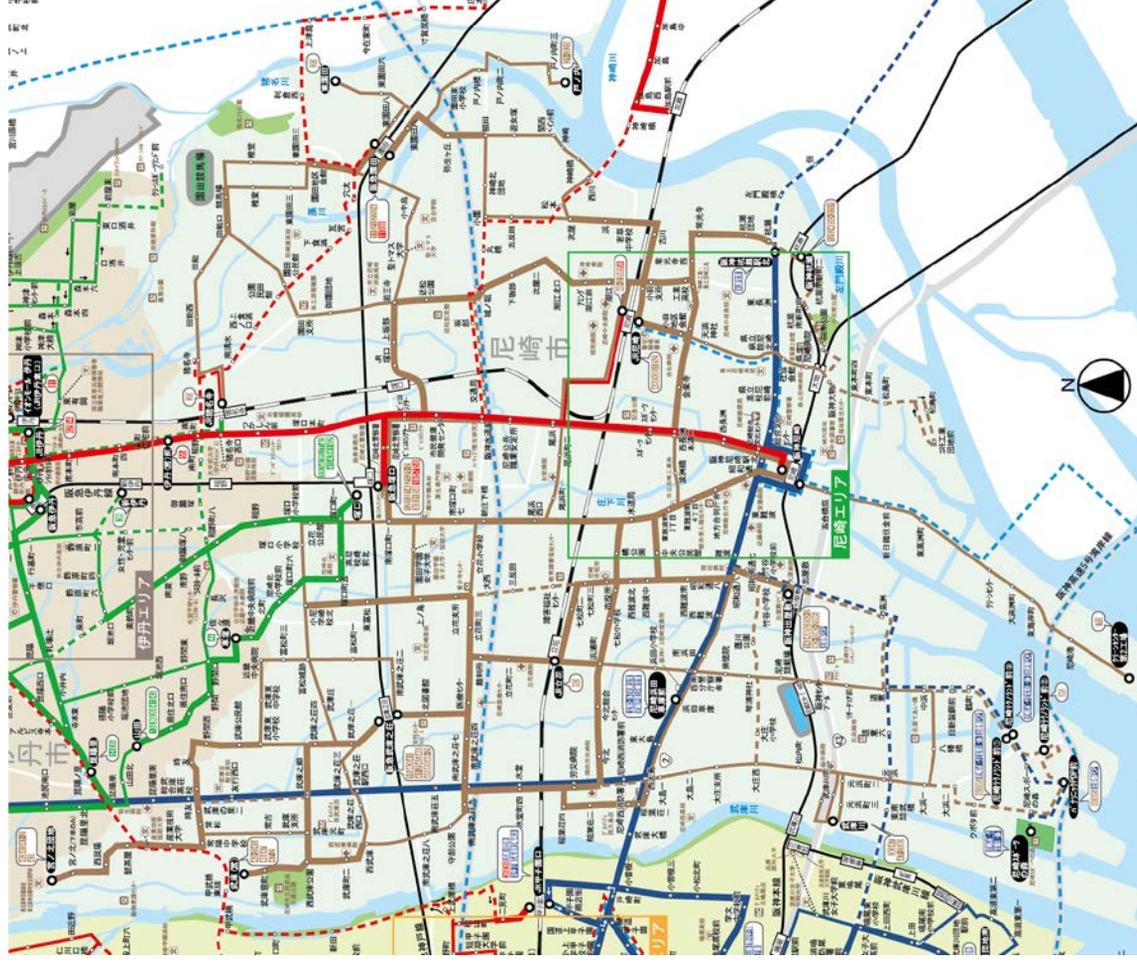
注：従業者数4人以上の事業所

出典：平成24年経済センサス活動調査（経済産業省）
商品販売額は平成23年、製造品出荷額等は平成24年現在

各交通手段の現状

市内の交通網

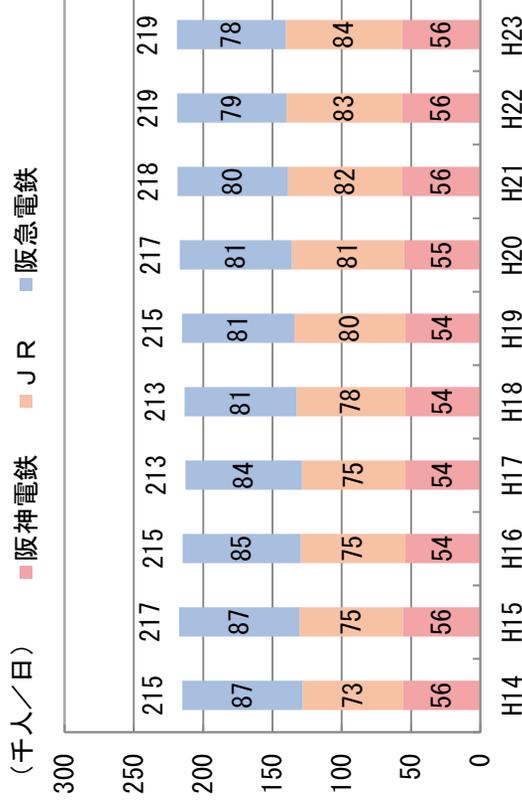
- ・市内の鉄道は、阪急神戸線、JR山陽本線、阪神本線が東西方向に運行しており、阪急伊丹線、JR福知山線が南北方向を運行している。
- ・路線バスは、主に南北方向に配置されており、尼崎市営バス（H28.3民営化予定）を中心に、阪急、阪神、伊丹市営、空港リムジンバスが運行している。
- ・道路網は、主として東西方向の広域交通機能が確保されており、南北方向のネットワーク機能が十分とは言えない。



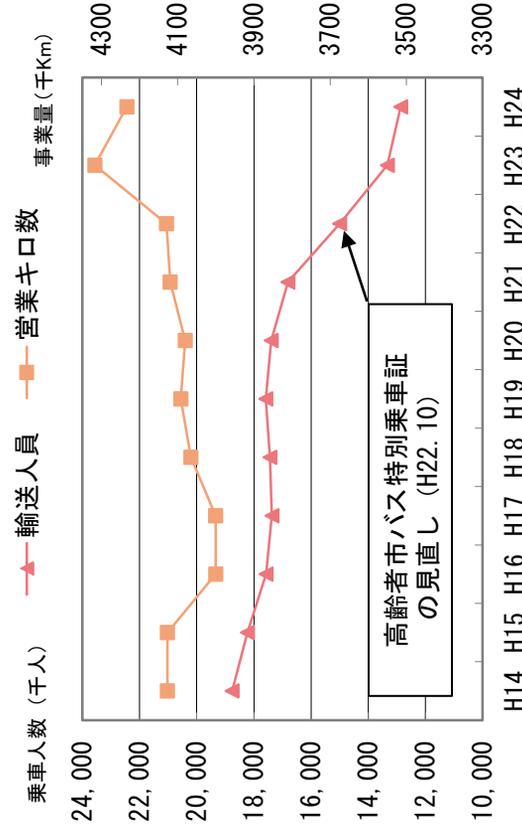
鉄道・バス利用者数の推移

鉄道は、JRが増加傾向、阪急電鉄が減少傾向。市営バス(H28.4民営化予定)は、事業量は変化していないが、高齢者バスの見直しなどもあり、利用者は、減少傾向で推移しており、公共交通の維持確保に向けた取り組みが求められる。

< 尼崎市内の鉄道駅の乗客数の推移 >



< 尼崎市営バス年間輸送人員の推移 >

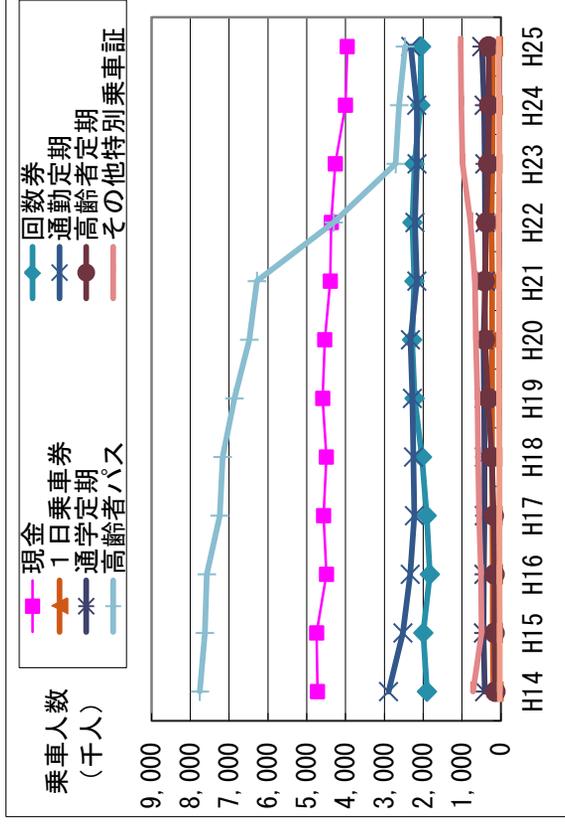


出典：鉄道は尼崎市統計書、市営バスは尼崎市資料

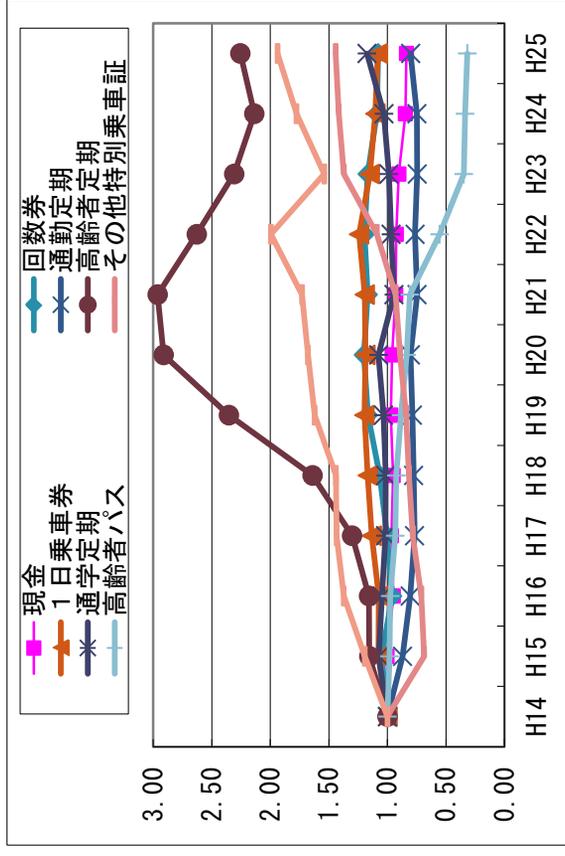
鉄道・バス利用者数の推移

平成22年10月の高齢者パスの見直しによって平成22年、平成23年に高齢者パス利用者は大きく減少している。

< 尼崎市営バス券種別年間輸送人員の推移 >

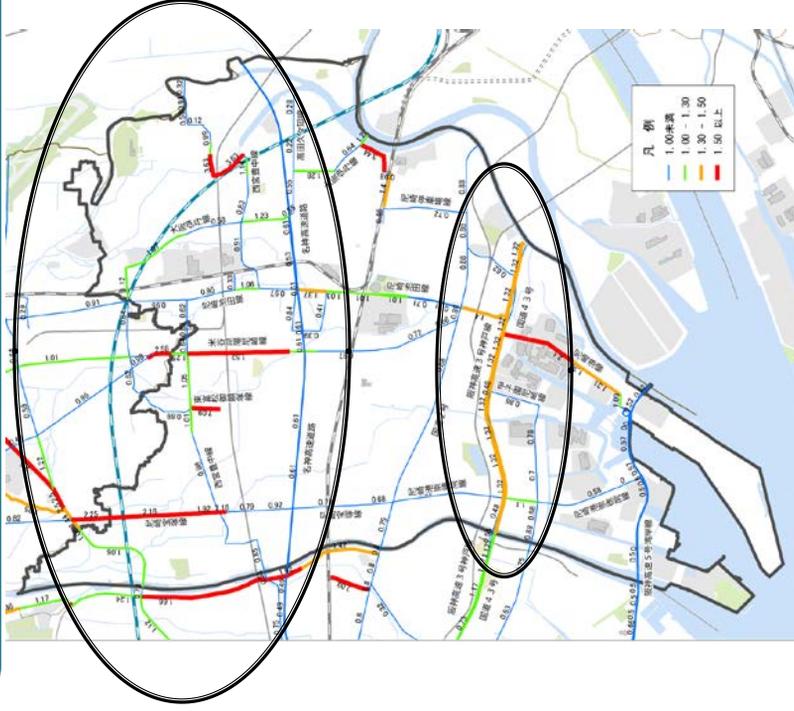


< 尼崎市営バス券種別年間輸送人員の伸び率 (H14基準) >



道路整備状況と自動車交通

都市計画道路の整備率は阪神地域で最も高いが、市北部の南北路線や南部の阪神高速等で交通混雑が見られ、混雑解消に向けた取り組みが求められる。



<都市計画道路の整備状況（平成24年3月31日現在）>



出典：平成22年道路交通センサス

出典：平成24年度都市計画現況調査

自転車利用状況

尼崎市は、自転車の利用割合が高く、利用者の多い自転車交通の快適な走行空間確保に向けた利用環境整備が求められる。

<関連トリップの代表交通手段構成>

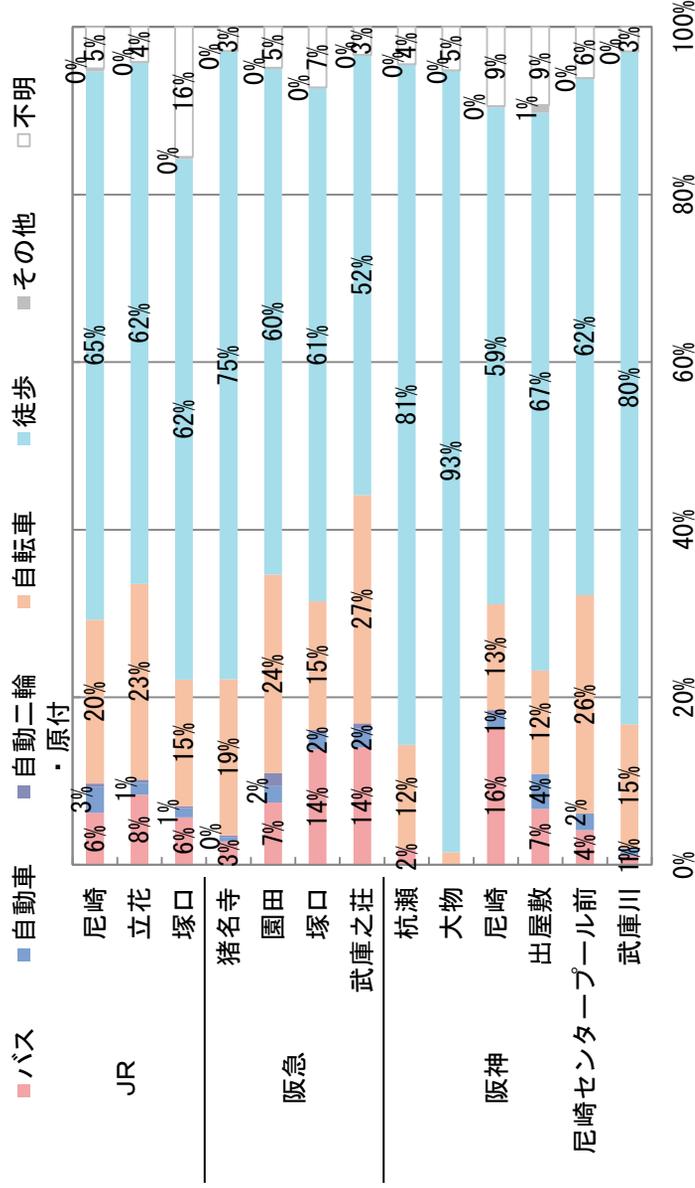


出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査 (H22)

鉄道端末交通手段の状況

・市内の鉄道駅の端末交通手段は、徒歩と自転車が大半を占めており、徒歩と自転車による駅アクセス利便性向上が求められる。

＜鉄道駅端末交通手段分担率＞



出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査 (H22)

尼崎市の交通をとりまく現状と課題

- ・尼崎市は、今後も**人口減少・少子化・高齢化**が進展すると予測されており、**市民の移動量も減少**してきており、これらの人口構造や移動の変化に対応した交通体系の構築が求められる。
- ・尼崎市は、商品販売額、製造品出荷額等が共に多く、阪神地域における**商工業の中心都市**となっており、周辺市町との更なる連携強化が必要である。
- ・市内の公共交通網や駅施設は充実しているものの、市域内移動の基幹的な交通機関である**バス交通の利用者減が著しく**、地域の需要に適切に対応したバス交通サービスが求められる。
- ・バス交通の基盤となる道路は、一定整備が進んでいるが、**市域北部の南北路線や南部の阪神高速などに交通混雑**が見られ、今後も一定の道路整備が必要と考えられる。
- ・尼崎市は、他都市に比べても自転車の手段分担率が高くなっているが、県内では神戸市に次いで**放置自転車が多く**、自転車の適正利用に向けた環境整備が必要である。
- ・市内の駅には、**徒歩と自転車を利用したアクセスが大半**を占めており、徒歩と自転車の駅アクセス利便性向上が求められる。