

本市は、大阪市と神戸市の間に位置することから、主として東西方向は鉄道及び道路による広域交通機能が整備されています。公共交通としては、13 の鉄道駅があり、バス路線網が市域の大部分をカバーしています。また、安全かつ円滑な交通機能を確保するための基幹的な都市施設である道路をはじめとする交通基盤の整備などにより、都市における良好な市街地の形成や、防災空間の確保など、社会経済の発展や市民生活の向上に努めてきました。

南北間の移動については、これまで幹線道路の整備、鉄道と道路の立体交差化やバス路線の設定などにより、移動機能を確保してきましたが、今後も道路ネットワークの強化など更なる利便性の向上が求められています。

今後は、鉄道やバスなどの公共交通を含む本市の高い交通利便性や、徒歩、自転車で移動しやすい平坦な地形を活かしつつ、各種移動手段に求める役割を検証する中で、少子高齢社会に対応できるまちづくりの方向性と整合するよう、総合的に地域の交通政策を考えていくことが求められています。

【 方 向 性 】

「過度に自動車に頼らない、歩いて暮らせる都市環境の形成」に向けて、南北間の移動を支える機能の確保など既存の公共交通における利便性の維持、向上を図るとともに、徒歩や自転車利用を促すといった市民生活を支え、まちづくりの方向性と整合するような交通政策の検討に取り組みます。

また、臨海部をはじめ長期的な展望に立った都市計画道路網の強化、鉄道駅と幹線道路などのアクセシビリティの向上や、駅前広場などの機能強化などに取り組むとともに、高齢者や障がい者、小さい子ども連れの人など、誰もが安全で快適に移動できる、ユニバーサル社会に対応した交通空間の形成を図ります。

私たちができること

●環境にやさしい移動手段の利用

- ◆ 自動車からの排出ガスや騒音など公害を防止し、省エネルギーを進めるために、鉄道やバスなどの公共交通機関や自転車の利用に努めましょう。

●駐車場・駐輪場の設置

- ◆ 建物を建てるときには、必要な駐車場や駐輪場を確保しましょう。

●交通マナーの遵守

- ◆ 自転車は車道の左側を走るなど、自転車事故防止のための交通マナーを守りましょう。
- ◆ 自転車は道路上に放置せず駐輪場に置き、通行しやすく美しいまちにしましょう。
- ◆ 渋滞の原因や緊急車両の通行の妨げにならないように、路上駐車は行わず駐輪場を利用しましょう。

放置自転車をなくすには、皆さんの協力が必要です



1 公共交通

【まちづくりの現況と課題】

● 鉄道

- 本市は東西方向に阪急神戸線、JR 神戸線・東西線、阪神本線・なんば線が走っており、南北方向には JR 宝塚線、阪急伊丹線があります。
- 乗客数が最も多く、増加傾向にある JR 尼崎駅は、JR 東西線の開通や駅周辺の一体整備などにより利便性が向上しています。
- 本市にある 13 の鉄道駅においては、誰もが安全で円滑に利用できるよう、更なるユニバーサルデザインに取り組む必要があります。

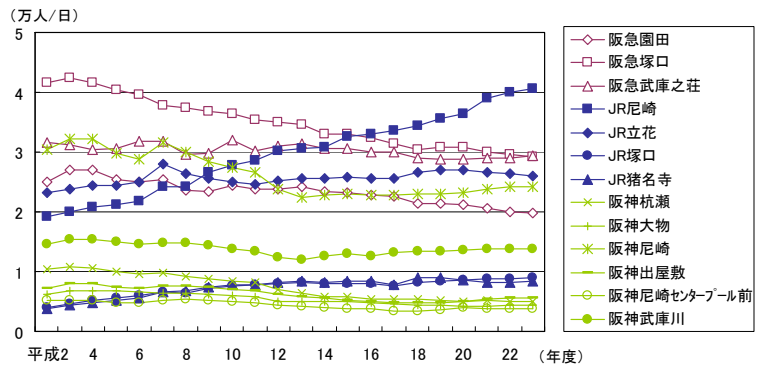
● バス交通

- 本市では、尼崎市営バスを中心に、阪急バス、阪神バス、伊丹市営バスが運行しています。
- バス交通は、本市の南北方向の主な移動手段であるほか、東西に発達した鉄道交通を補完し、地域内の移動を支える重要な役割を担っています。
- これまで市民の身近な移動手段として重要な役割を担ってきましたが、生産年齢人口の減少や利用者ニーズの多様化などの影響により利用者数が減少傾向にある中、将来にわたって市民にとって必要なバス交通サービスの維持、確保を図っていくことが求められています。

鉄道駅周辺の一体整備（JR 尼崎駅周辺）

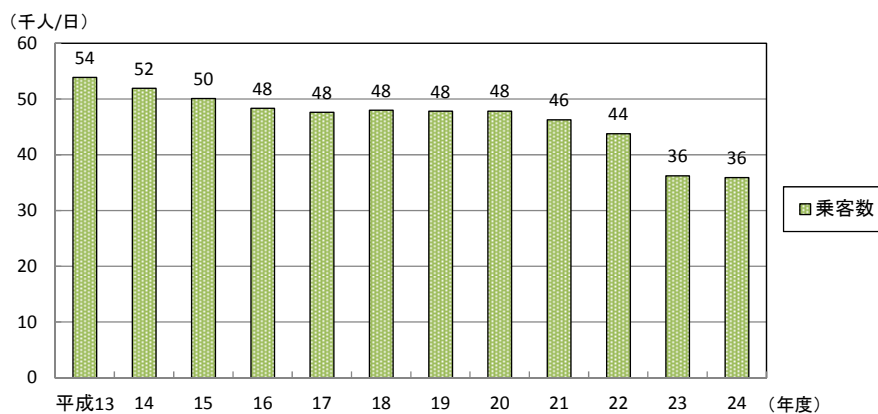


駅別乗客数の推移



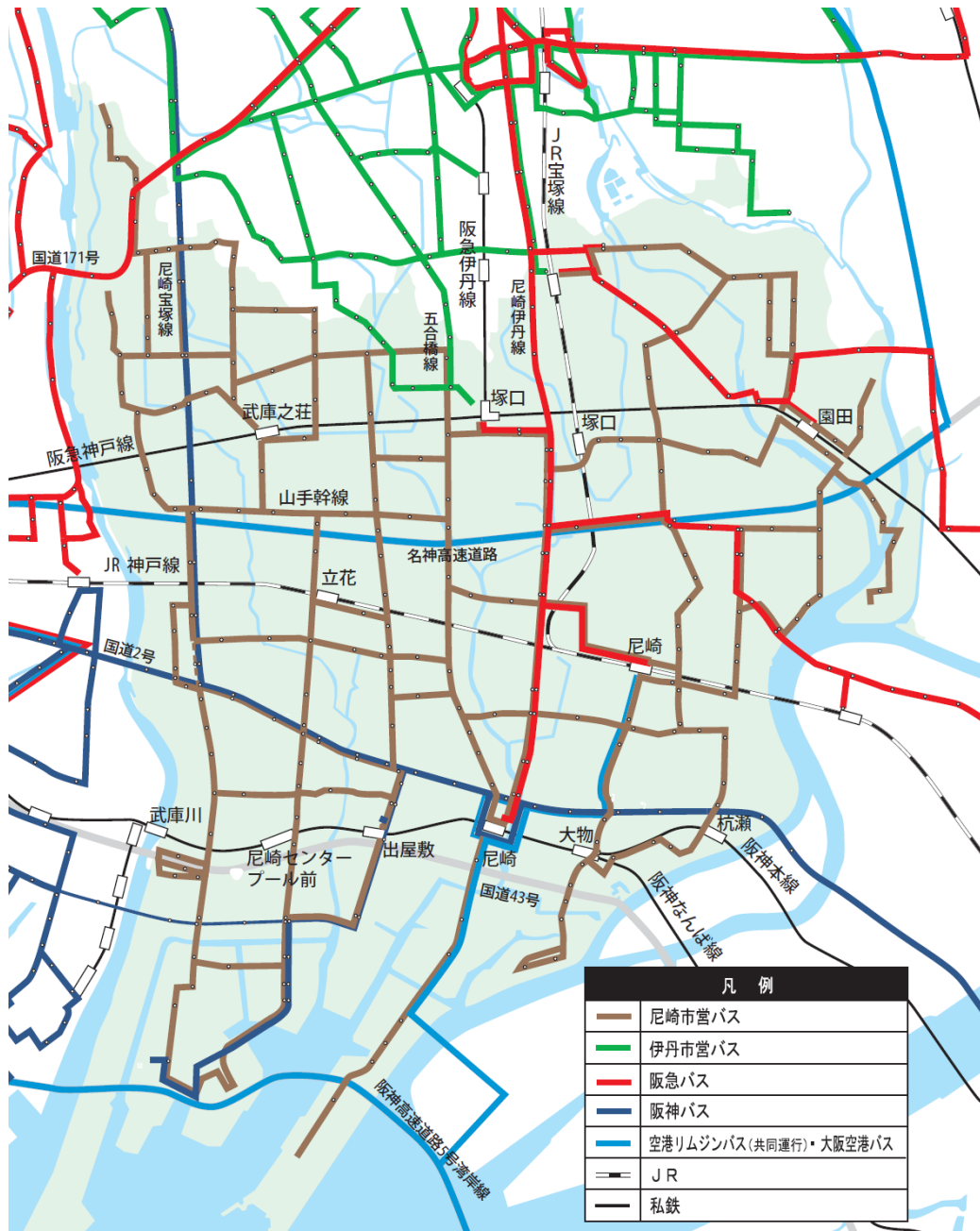
(出典：尼崎市統計書)

市営バス乗客数推移



(出典：尼崎市統計書)

公共交通ネットワーク図



(出典：平成24年(2012年)えきバスマップ)

【 方 針 】

○ 鉄道やバス交通の機能維持及び利用促進を図ります。

- ・ 鉄道、バス交通については、利便性の高いネットワークを構築し、公共交通としての機能を維持すると共に、利用促進を図ります。
- ・ 市民生活や経済活動を支えていくため、公共交通を中心とした総合的な地域交通政策の検討に取り組みます。

2 道路

【まちづくりの現況と課題】

● 都市計画道路の高い整備率

- 平成 25 年(2013 年)現在、139 路線、延長約 171km の道路を都市計画決定しています。このうち、約 85%が整備済みであり、他都市に比べて高い整備率となっています。

● 長期間を経ても事業化されていない都市計画道路

- 都市計画決定後、長期間を経ても事業化されていない道路については、時間の経過の中で道路の必要性や要望していた住民の意識が変化している可能性があります。
- また、事業化のめどがないまま長期間にわたり計画区域内の土地所有者などの権利を制限し続けているといった課題があります。

● 道路ネットワークの強化と快適な道路空間の構築

- 南北方向に多く残っている未整備区間や、他都市との未接続箇所などについては、計画的かつ効率的な対策により、道路ネットワークを強化する必要があります。

● 橋梁の老朽化

- 橋長が 15m 以上の主な道路橋は 45 橋あり、そのうち建設後 50 年を経過する橋梁は平成 25 年(2013 年)現在 12 橋で約 27%ですが、今後、急速に橋梁の老朽化が進むことが見込まれます。

● 臨海部の交通対策

- 臨海部は、脆弱な道路網に加え土地利用や地形などにより、慢性的な交通渋滞が発生しており、経済活動の停滞や沿道環境の悪化が懸念されています。また、臨海東部の埋立地における新たな交通需要にも対応する必要があります。

● 鉄道の高架化

- 阪神本線は、市内全域で鉄道の高架化が完成しています。一方、阪急とJRは、幹線道路との立体交差化が概ね完了していますが、一部に残る踏切は交通渋滞が見られ、安全面でも課題があります。

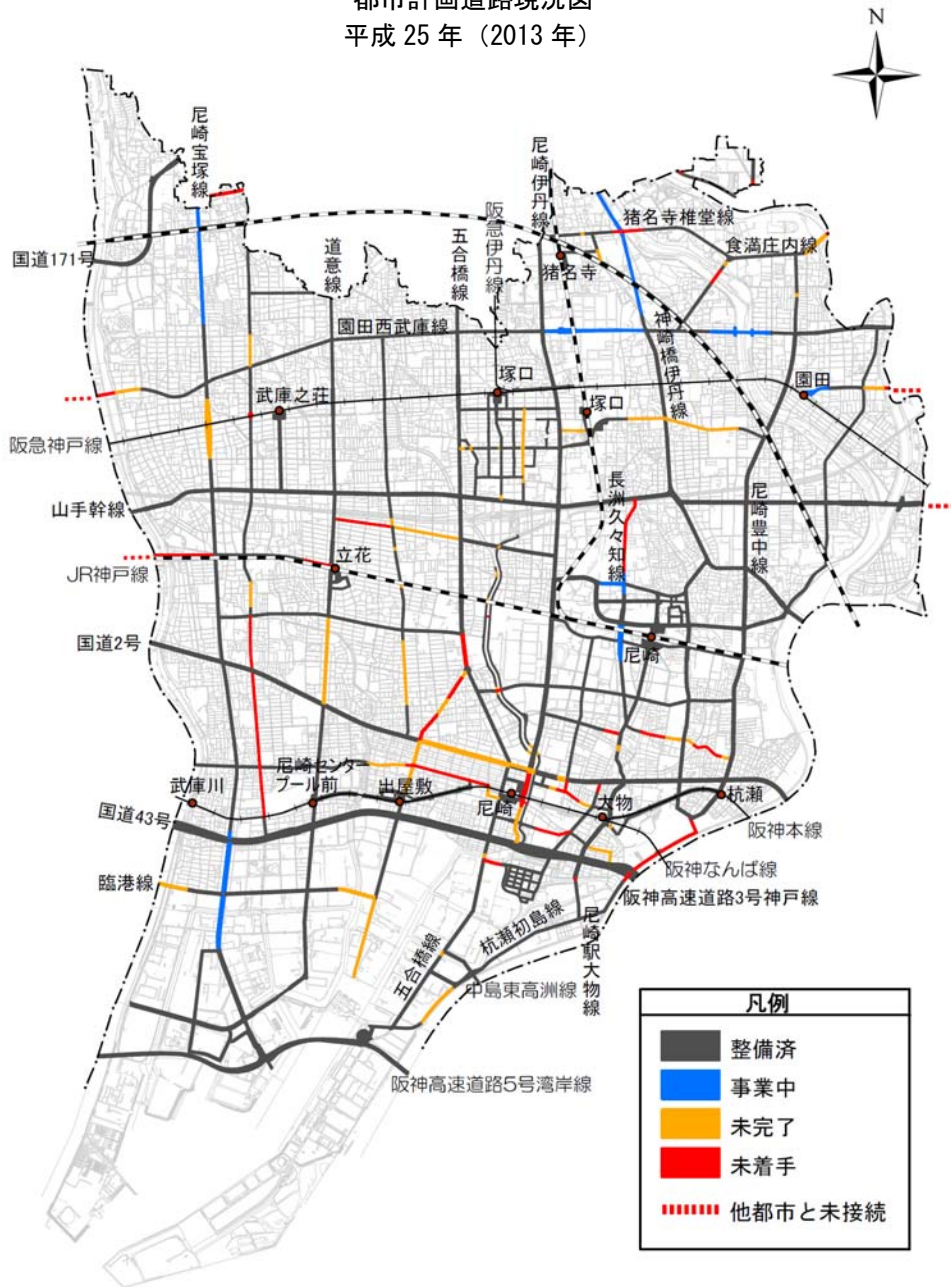
● 幅の狭い道路

- 幅の狭い道路については、災害時における安全性や緊急車両の通行などの面で課題があります。

● 自転車・歩行者交通空間の整備と交通マナー

- 庄下川歩行者専用道路や猪名川・藻川自転車歩行者専用道路などを整備しています。
- 園田西武庫線の一部区間を自転車レーンとして、神崎橋伊丹線の一部区間を自転車道として整備し、道意線の一部区間で歩道内の自転車通行位置明示を実施しています。
- 自転車が関連する人身事故の割合が非常に高いため、歩行者と自転車利用者双方の交通マナーの向上と通行環境の確保、改善が課題となっています。
- 高齢者や障がい者などが円滑に移動できるよう、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー新法)」、「兵庫県福祉のまちづくり条例」及び「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」に基づき、段差の解消や歩道幅の確保、勾配などに配慮するなど、ユニバーサルデザインで歩行者空間を整備する必要があります。

都市計画道路現況図
平成25年(2013年)



幹線道路 (山手幹線)



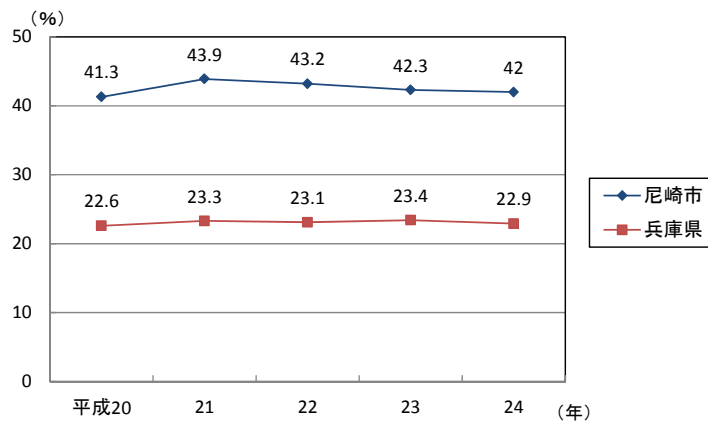
区画道路 (立花駅前線)



特殊道路
(庄下川歩行者専用道路)



人身事故に占める自転車関連事故の割合の推移



(出典: 兵庫県交通事故統計)

【 方 針 】

- ① 長期的な展望に立った都市計画道路網の検討を行います。
 - ・ 臨海部における道路網の強化を図るため、将来の交通需要、必要な交通機能、土地利用や地形などの地域特性を考慮し、長期的な展望に立った都市計画道路網を検討します。
 - ・ 長期間を経ても事業化されていない都市計画道路については、必要性について検証を行い、「存続」「廃止」「縮小」などの見直しの方向性を検討します。
- ② 災害に強い道路網の整備を進めます。
 - ・ 大規模災害や局地的な集中豪雨などによる災害リスクを軽減するため、早期に緊急物資輸送路や避難路を中心に、代替性や耐震性を確保した道路網の整備を進めます。
- ③ 橋梁の長寿命化に取り組みます。
 - ・ 今後老朽化が進む橋梁については、修繕、架替えなどの計画的な補修を行うとともに、落橋防止対策などの耐震性の向上を図ります。
- ④ 計画的かつ効率的に道路の整備を進めます。
 - ・ 都市計画道路の整備にあたっては、意思形成過程の透明性の確保や「選択と集中」により、計画的かつ効率的に事業を実施します。
 - ・ 幹線道路と鉄道との立体交差、駅へのアクセス道路、耐震橋梁などの整備を進めます。
- ⑤ 幅の狭い道路の解消に取り組みます。
 - ・ 幅の狭い道路については、防災性の向上や住環境の確保などのため、建築物の更新にあわせた道路空間の確保に努めます。
- ⑥ 歩行者や自転車利用者の安全性や快適性の向上を図ります。
 - ・ 主要な幹線道路では、自転車レーン、自転車道の整備や自転車通行可歩道の改良など、自転車の通行環境の改善方法を検討します。
 - ・ 植樹帯を有し、十分な歩道幅員が確保された歩道を整備することにより、歩車分離を図るよう努めます。
 - ・ 歩道の段差解消などを図り、安全で快適な歩行者空間を整備します。

3 駅前広場

【 まちづくりの現況と課題 】

● 駅前広場の整備

- ・ 阪神尼崎駅、阪急塚口駅、JR尼崎駅など9駅において駅前広場の整備が完了しています。
- ・ 歩行者とバス、タクシーなどの動線が重なり、交通安全上の問題が生じている駅があるほか、バスと鉄道あるいはバス相互の乗り継ぎの利便性を向上させる必要があります。

JR 尼崎駅北 駅前広場



JR 立花駅南 駅前広場



【 方 針 】

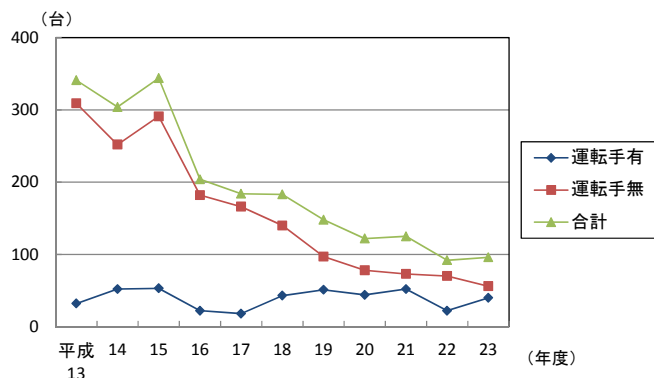
- ① 都市景観や快適性に配慮した整備に努めます。
 - ・ 既存の駅前広場は適正な維持管理を図り、更新にあたっては、高齢者、障がい者なども使いやすく、市民が集い、憩うことのできる魅力的な駅前広場として整備するよう努めます。
- ② 交通結節機能の向上を図ります。
 - ・ 鉄道とバスやバス相互などの乗り継ぎ機能の充実など、交通結節機能の向上を図ります。

4 自動車駐車場

【まちづくりの現況と課題】

- 路上駐車対策
 - ・ 「尼崎市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」による駐車場設置の義務付けのほか、駐車場整備地区(中央・三和・出屋敷地区)の指定や、公共地下駐車場の整備(阪神尼崎駅)により路上駐車車の減少を図っています。
- 共同住宅における駐車場の確保
 - ・ 共同住宅については「尼崎市住環境整備条例」の開発基準に基づき、駐車場の確保を指導しています。

路上駐車台数推移(阪神尼崎駅前地下駐車場周辺)



阪神尼崎駅前地下駐車場 入口



【 方 針 】

- 適切な駐車場整備を促進します。
 - ・ 阪神尼崎駅前地下駐車場については適正な維持管理を図ります。
 - ・ 商業系用途地域における一定規模以上の商業・業務建築物の新增築などに際しては、駐車場整備を指導します。
 - ・ 一定規模以上の共同住宅の建築の際には、駐車場の確保を指導します。

5 自転車駐車場

【まちづくりの現況と課題】

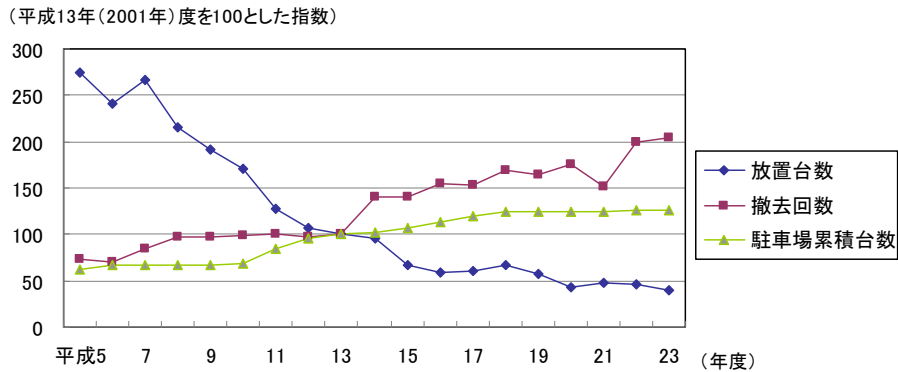
- 駅前における自転車駐車場の整備と交通マナーの意識啓発
 - ・ 駅前の放置自転車は歩行者の通行の妨げになり、また、駅前広場の機能を低下させています。
 - ・ 本市では、平成25年(2013年)現在、駅周辺に市営・民営を含めて約4万2千台分の自転車駐車場を整備しています。

- ・ 放置自転車の撤去や交通マナーの意識啓発などの取組により、放置自転車は減少していますが、自転車利用者のモラルの向上が大きな課題となっています。

● 建築物敷地における自転車駐車場の整備促進

- ・ 「尼崎市自転車等の放置の防止に関する条例」に基づき、商業施設に自転車駐車場の設置を指導するほか、「尼崎市住環境整備条例」に基づき、共同住宅に自転車駐車場の設置を指導しています。

放置台数・撤去回数・駐車場累積台数推移



JR 尼崎駅南 自転車駐車場



阪神尼崎駅南 自転車駐車場



【 方 針 】

○ 放置自転車を抑制し駐車秩序の確立を図ります。

- ・ 都市計画で定めた駅前における自転車駐車場については、適正な維持管理を図ります。
- ・ 鉄道事業者などの民間事業者と協力して、駅前における自転車駐車場の整備を推進します。
- ・ 利用者の自転車駐車場への誘導など、放置の防止について必要な措置を図ります。
- ・ 商業施設などについては、施設利用者のために必要な自転車駐車場の設置を指導します。
- ・ 一定規模以上の共同住宅の建築の際には、一定数の自転車駐車場の設置を指導します。
- ・ 駅周辺において適切な「放置禁止区域」を定め、自転車利用者を自転車駐車場へ誘導するなど、放置の防止について必要な措置を図ります。

都市交通方針図

