

# 尼崎市総合交通計画

都市・地域総合交通戦略 兼 地域公共交通計画



令和6(2024)年3月  
尼崎市



## 目次

### 1 計画策定にあたって

1.1 背景・目的	1-1
1.2 計画の位置付け	1-2
1.3 計画期間	1-2
1.4 計画区域	1-2

### 2 尼崎市の交通をとりまく現状と課題

2.1 現状	2-1
2.1.1 人口特性・移動特性	2-1
2.1.2 公共交通	2-4
2.1.3 交通とまちづくり	2-6
2.2 課題	2-10

### 3 目指す交通の将来像

3.1 まちづくりの考え方	3-1
3.1.1 上位・関連計画の方向性	3-1
3.1.2 まちの将来に向けて	3-2
3.2 都市交通の将来像	3-4
3.2.1 交通体系方針	3-4
3.2.2 交通手段の役割分担	3-5
3.2.3 鉄道駅周辺の考え方	3-6
3.3 尼崎市総合交通計画の目指す姿(基本方針)	3-7
3.4 尼崎市総合交通計画の目標	3-8

### 4 施策展開

4.1 実施する施策	4-1
4.1.1 施策体系	4-1
4.1.2 施策の展開	4-3

### 5 計画の推進

5.1 計画の推進	5-1
5.2 実施プログラム	5-7
5.3 評価指標・目標値	5-11
5.3.1 指標設定の考え方	5-11
5.3.2 評価指標・目標値の設定	5-12
5.4 推進体制	5-14

計画は「本編」と「資料編」に分かれます。

「本編」は読みやすさを重視した記載としており、「資料編」でデータ等を補完しています。



## 1 計画策定にあたって

## 1.1 背景・目的

本市は、コンパクトな市域に都市機能が集積していることに加え、交通利便性が高いという特性があります。平成 29 年には「尼崎市地域交通計画」を策定し、過度に自動車に頼ることなく、様々な交通モードが有機的に連携し、誰もが移動しやすい交通環境の実現に向け取り組んできました。

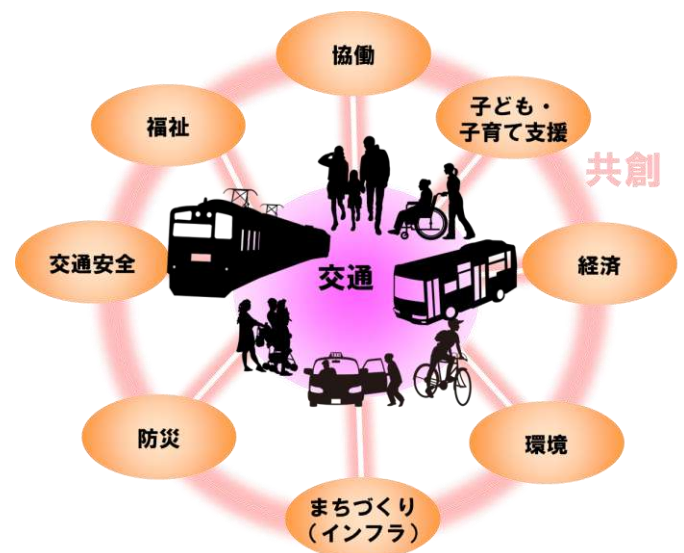
しかし、公共交通を取り巻く環境は今、大きな転換期を迎えています。公共交通利用者は、新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少し、近年は回復しつつあるものの元の水準に戻るに至っていません。また、既存の公共交通サービスを維持することが困難になっているケースもあるように、ドライバー不足・高齢化は働き方改革もあいまってますます深刻になる見込みです。さらなる少子高齢化を見据えた上で、今後移動手段をどのように確保していくか、市や公共交通事業者だけでなく、多様な主体の取組も含めて交通サービスのあり方を検討していく時期に来ています。

また、テレワーク等の新たな生活様式の定着をはじめ、様々な分野でデジタル化の対応が進んだことや、脱炭素や健康への意識の高まり、シェアリングサービスの普及に見られるような「所有せず、必要なときにだけ利用する」といった考えの定着など、人々の「日常」や移動（活動）の傾向は大きく変化しています。

国においては、「交通とまちづくりの連携」、「地域の輸送資源を総動員した持続可能な運送サービスの確保」、さらには、分野を越えた「地域の多様な関係者の“共創”による地域交通の維持・活性化」などが推進されるようになりました。

本市においても、交通や交流の拠点となる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る賑わい創出や魅力向上に取り組んでいます。第 6 次尼崎市総合計画の示すありたいまちの実現に向け、今後は「交通」も一つの切り口にしながら、様々な分野をつなぎ連携を図っていくことがますます求められます。

こうした背景から、「尼崎市地域交通計画」を発展させ、コンパクトな市域と交通利便性の高さという従来からある強みを活かしつつ、多様な主体・分野との連携による都市の将来像の実現を目指し、「尼崎市総合交通計画」を策定します。



## 1.2 計画の位置付け

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）」として、一体的に策定します。また、上位計画である「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（立地適正化計画を含む）」に即すとともに、関連計画との整合・連携を図ります。

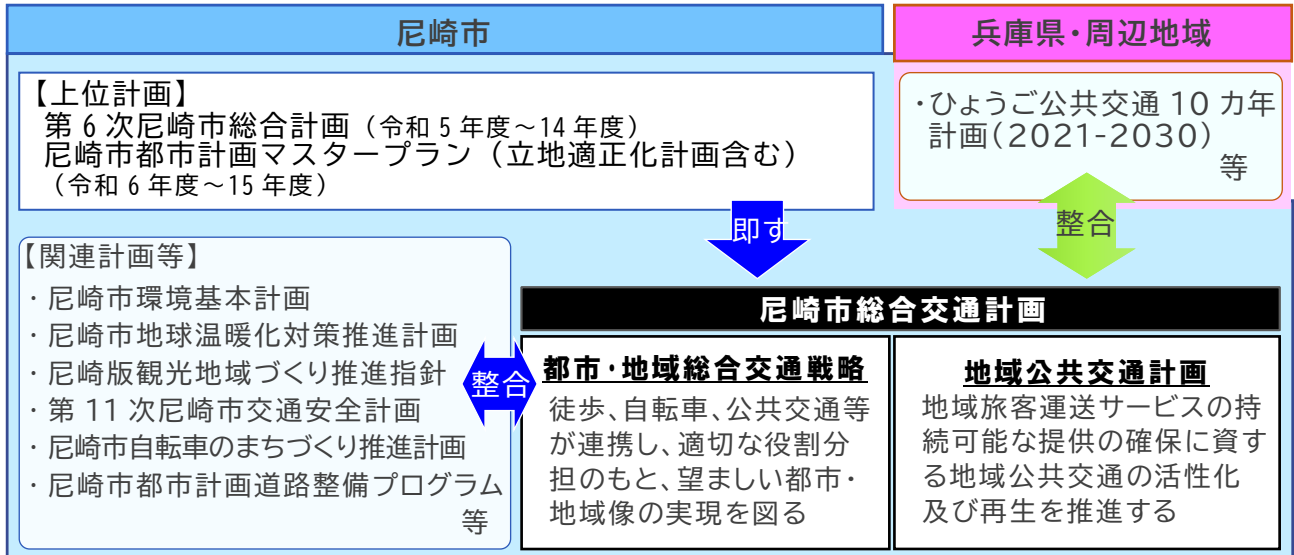


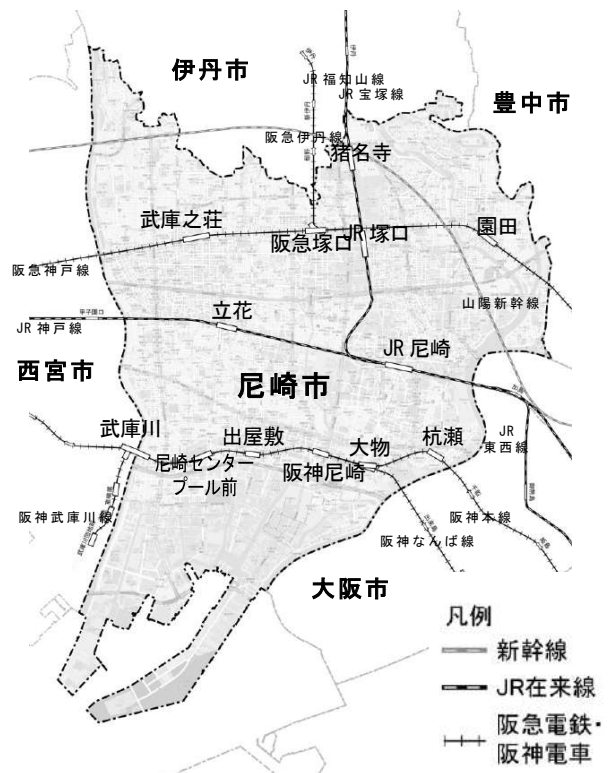
図 1.1 尼崎市総合交通計画の位置づけ

## 1.3 計画期間

令和6年（2024年）度から令和15年（2033年）度の10年間

## 1.4 計画区域

尼崎市全域  
（関連する周辺地域を含む）







## 2 尼崎市の交通をとりまく現状と課題

## 2.1 現状

尼崎市の交通をとりまく現状について、人口特性、移動サービスの状況、まちづくり等の観点から取りまとめています。

### 2.1.1 人口特性・移動特性

#### 1) 人口推移

将来的に人口減少・少子高齢化が進行する見通しです。現状、5歳未満の子どもがいる世帯は転出超過にありますが、まちの持続性を考慮すると、子育て世帯にも選ばれるまちを目指す必要があります。

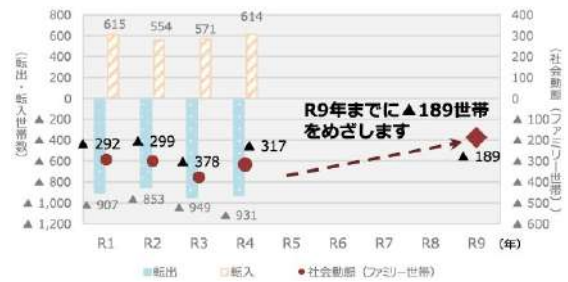
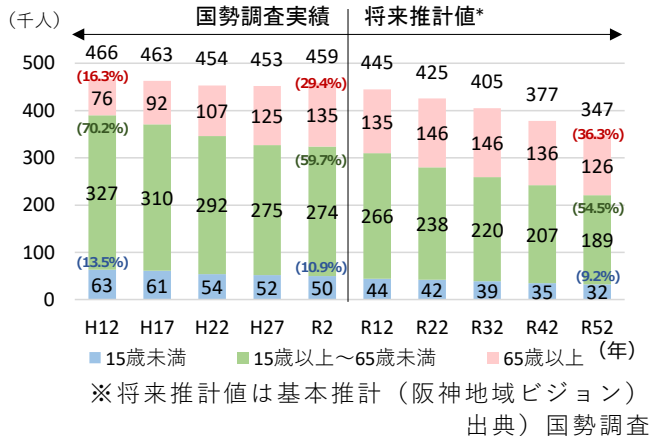


図 2.1 人口の見込み

図 2.2 5歳未満の子どもがいる世帯の社会動態の推移

#### 2) 人口分布

人口は特に JR 塚口・阪急塚口、JR 尼崎、立花、武庫之荘駅周辺に多く集積しています。高齢者人口は、全年齢に比べ、駅からやや離れたエリアに多く分布する傾向にあります。運転免許返納等も含めて、70歳以上、特に女性の後期高齢者は運転免許を持たない方が多い状況であり、移動手段の確保を検討していくことが必要です。

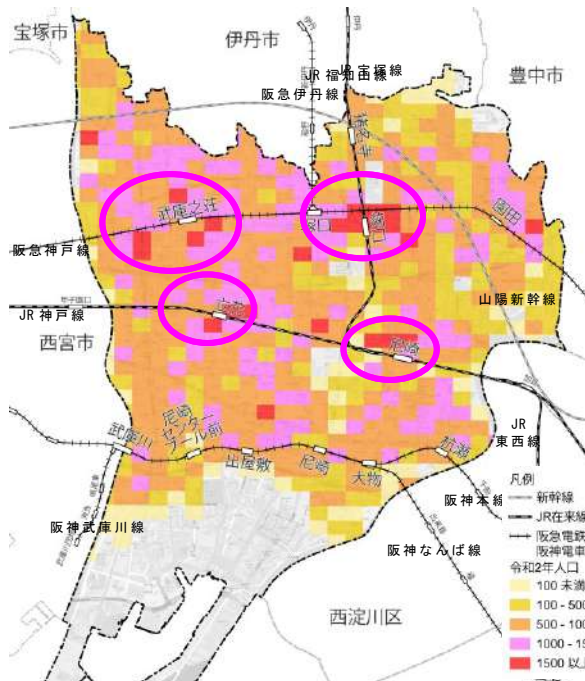


図 2.3 令和2年 人口分布

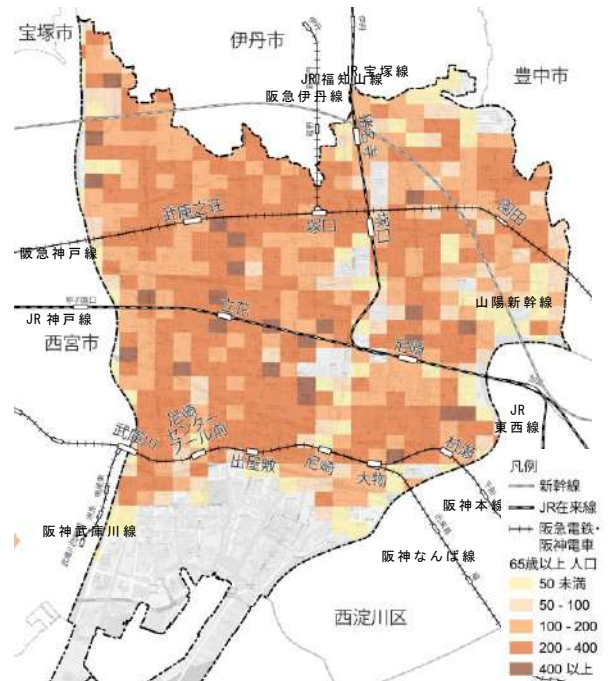


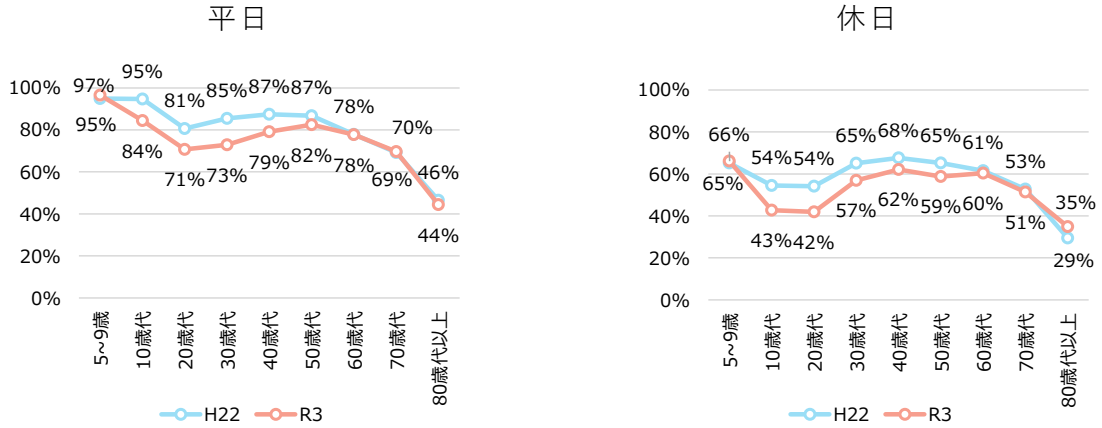
図 2.4 令和2年 人口（65歳以上）分布

出典）令和2年国勢調査、国土数値情報、地理院地図を加工して作成

3) 移動特性

令和3年の年齢別の外出率は、5～9歳が最も高く平日97%、休日66%となっており、高齢者層ほど低く、80歳代以上では平日44%、休日35%となっています。

平成22年に比べて平日の10～40歳代、休日の10～20歳代の外出率が特に低下しており、新型コロナウイルス感染症の影響により外出の機会が減少したことがうかがえます。

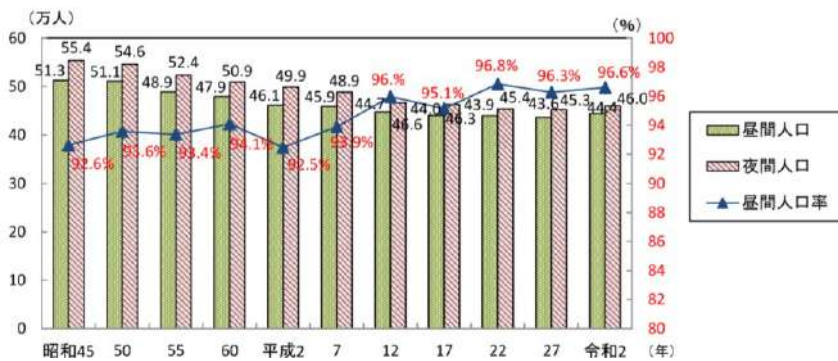


出典) 第5回、6回近畿圏パーソントリップ調査

図 2.5 年齢別外出率

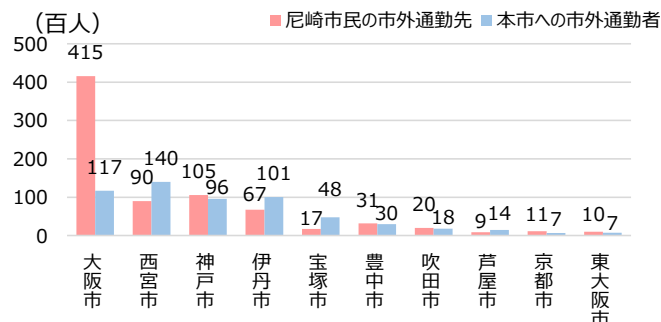
昼間人口及び夜間人口は減少傾向にあるものの、昼間人口率(昼間人口/夜間人口)は近年増加傾向で平成22年以降は96%以上となっており、市内で働き、暮らすことができる都市であるといえます。

尼崎市民の市外通勤先は大阪市が最も多く、本市への市外通勤者は西宮市が最も多くなっています。



出典) 国勢調査

図 2.6 昼間人口・夜間人口・昼間人口率の推移

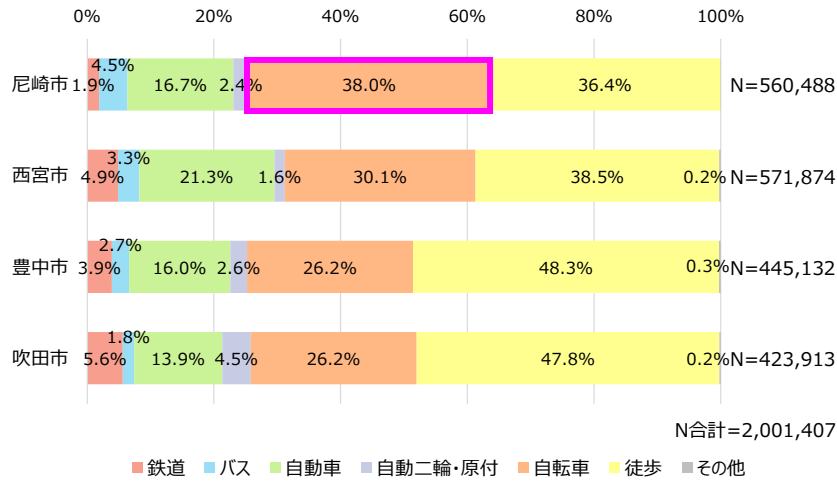


出典) 令和2年国勢調査

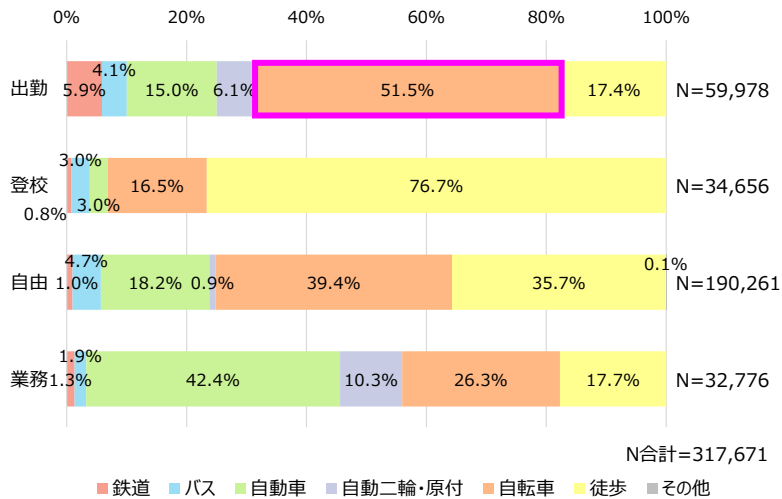
図 2.7 尼崎市民の市外通勤先・本市への市外通勤者

近隣市との比較においても、尼崎市内の移動は自転車を利用する割合が高く、中でも出勤時に自転車を利用する割合が高くなっています。

【尼崎市及び近隣市の市内移動（目的計）】



【尼崎市内の移動（目的別）】



出典) 第6回近畿圏パーソントリップ調査

図 2.8 代表交通手段（令和3年（2021年））

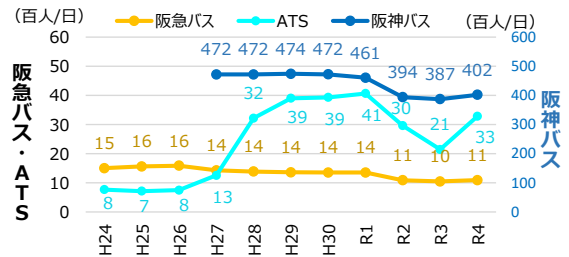
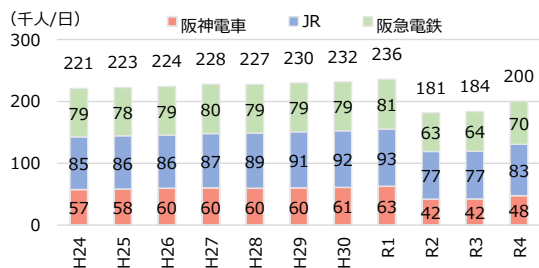
2.1.2 公共交通

1) サービスの状況

市内には、鉄道が3事業者で13駅、バスは4事業者で200を超えるバス停があり、市域の多くは駅から800m・バス停から300mの徒歩アクセス圏でカバーされている状況にあります。

全ての鉄道駅で、法令に定める基準においてバリアフリー対応済であるほか、タクシー乗り場もほとんどの駅に設置されています。

鉄道・バス乗降客数は令和2年に新型コロナウイルス感染症の影響で落ち込み、令和4年は回復傾向となっているものの、令和元年以前の水準には戻っていません。



※ATS：尼崎交通事業振興(株)

出典) 国土数値情報、交通事業者HP、尼崎市統計書、交通事業者提供資料、地理院地図を加工して作成

図 2.9 ネットワーク状況、公共交通利用者数

2) 利用者の満足度

市民アンケート調査では、鉄道の満足度は「満足～やや満足」が過半数を占めています。

路線バスの満足度についても概ね「満足～やや満足」が過半数を占めていますが、バス待ち環境は「やや不満～不満」が多く満足度が低くなっています。

また、⑧内陸東部北（阪急以北）エリアでは、ダイヤ・便数の満足度が低くなっています。

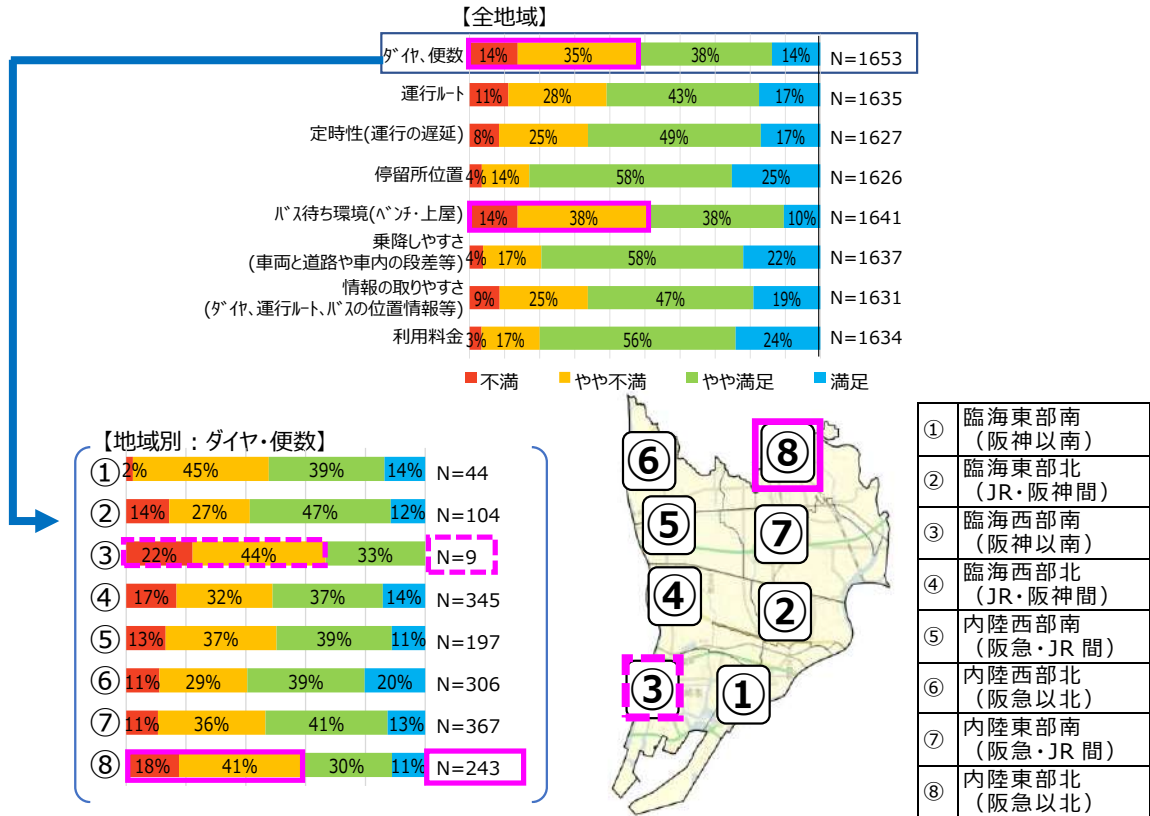


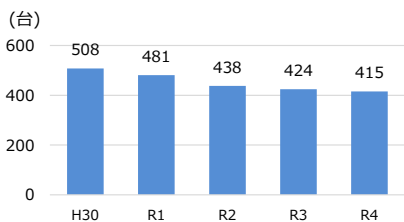
図 2.10 路線バスの満足度とダイヤ便数の地域別満足度

出典) 令和5年 市民アンケート調査結果、地理院地図を加工して作成

3) 担い手の状況

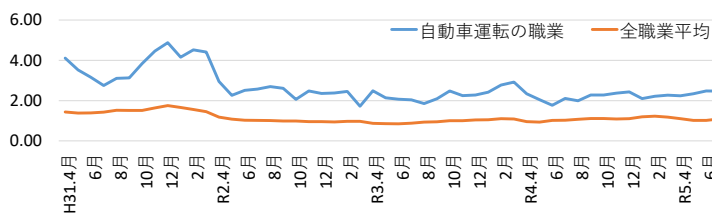
輸送力等の特性から、特にバスやタクシーについてはドライバーの確保が必要となります。しかし、自動車運転の職業の有効求人倍率は全職業の平均よりも高い水準が続いており、タクシーのドライバーも含めて、担い手不足・高齢化が深刻となっています。

さらに、働き方改革関連法が施行され、労働生産性を向上させて多様な働き方の実現を目指す中、働き方の転換が交通サービスの維持に影響する可能性があります。



出典) 兵庫県タクシー協会提供資料

図 2.11 尼崎市内のタクシーの配置車両数



出典) ハローワーク尼崎 尼崎市内産業雇用情報

図 2.12 尼崎市内の自動車運転の職業の有効求人率

コラム：2024年問題が交通に与える影響(p.2-11)

2.1.3 交通とまちづくり

1) 道路交通インフラ

市民や来訪者の移動、バスやタクシー、物流・産業活動等によるトラックの走行を支える道路は、まちづくりや経済活動を支える重要なインフラです。

尼崎市内の都市計画道路の整備率は高いものの、未整備区間が残存しています。また、今後改修・更新が必要となる道路・橋りょうも増加する見通しとなっています。

臨海部は、そのほとんどが都市計画上工業専用地域に指定されており、工場や倉庫、物流施設等が多数立地しています。交通面では、蓬川や庄下川をまたぐ東西方向の移動で国道 43 号まで迂回する必要があるほか、特に東部の五合橋交差点付近では渋滞が生じています。加えて、荷待ち車両による路上駐車等も問題となっています。



出典) 尼崎市都市計画道路プログラム (改定版)  
 図 2.13 都市計画道路整備計画図

**五合橋交差点 南側断面の渋滞**  
 最大渋滞長：350m (7:30)  
 最大通過時間：9分15秒 (7:15)  
 交通量：約9千台 (12時間)  
 大型車混入率：23.7% (12時間計)  
 渋滞要因：国道43号東西方向の青現示が長く、五合橋は交通量に対して青現示が短い。また大型車混入率も高いため、大型車の発進遅れによる速度低下の影響で捌け残りが発生している。  
 ※令和元年7月9日(火) 尼崎市調査結果



出典) 尼崎市用途地域図 (令和5年3月30日現在)  
 図 2.14 臨海部の土地利用と交通状況



図 2.15 渋滞する交差点 (五合橋交差点)

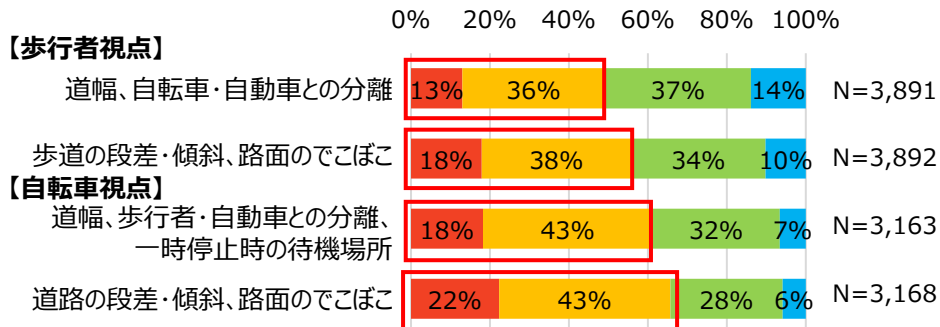


図 2.16 路上駐車状況 (丸島橋付近)

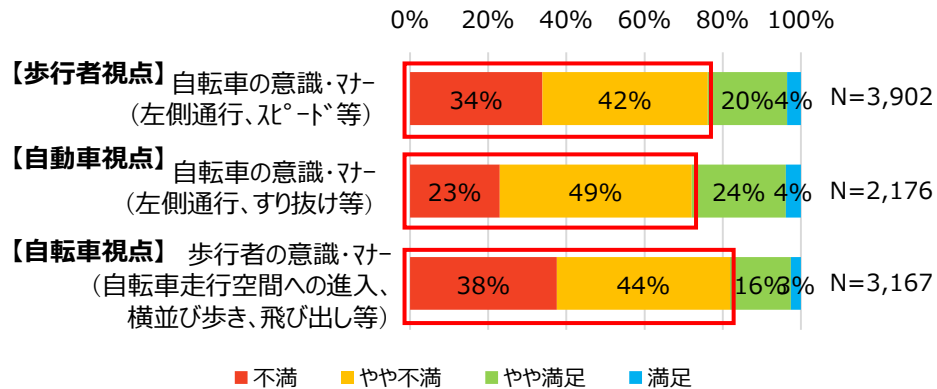
2) 市民の意識

市民アンケート調査では、歩行者や自転車利用者の歩道・道路状況に対する満足度は「やや不満～不満」が多く、満足度が低い傾向となっています。また、交通ルール・マナーを守る意識に対する満足度も低く、安全に移動するために、道路や歩道の整備だけではなく「交通安全」の取組に対してもニーズが高いことがうかがえます。一般的に、小学校に入学して間もない児童の登下校中の死傷者数が多いというデータもあり、小学校に入ってから交通安全教育だけでは十分ではない可能性があります。

【歩道・道路状況に対する満足度】



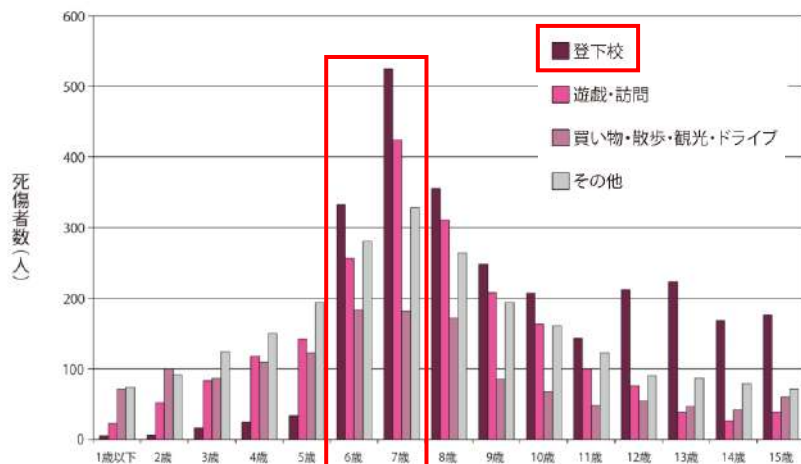
【交通ルール・マナーを守る意識に対する満足度】



■ 不満 ■ やや不満 ■ やや満足 ■ 満足

出典) 令和 5 年 市民アンケート調査結果

図 2.17 交通ルール・マナー、歩道・道路状況に対する満足度



出典) イタルダイナミクス「交通分析レポート No.116」(平成 28 年 6 月)

図 2.18 歩行中の交通事故 死傷者数 (平成 27 年)



3) シェアリングの普及

国の第2次自転車活用推進計画においては、「公共的な交通であるシェアサイクルの普及促進」が実施すべき施策に挙げられており、本市においても近年、民間事業者と連携し、市内全域でのシェアサイクルの利用促進に取り組んでいます。

シェアサイクルは、ポートの設置数が増え利用が増加傾向にある一方、ポートの設置場所や設置台数が利用者のニーズを十分に満たしているとは言えない状況があります。また、公用車等のカーシェアリング、民間EVカーシェアの取組も環境への配慮からさらなる利用促進が期待されます。

交通利便性の向上、環境への配慮に加え、シェアリングは資源や都市空間の有効活用になると捉えることもできます。今後はこれらの観点を踏まえた上で、利用者のニーズに対応したさらなる利活用の推進を図る必要があります。

「第2次自転車活用推進計画」

目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成  
(実施すべき施策)

4. 公共的な交通であるシェアサイクルと公共交通機関との接続強化や、サイクルポートの設置促進等により、シェアサイクルの普及を促進する。

出典：国土交通省 HP「第2次自転車活用推進計画」

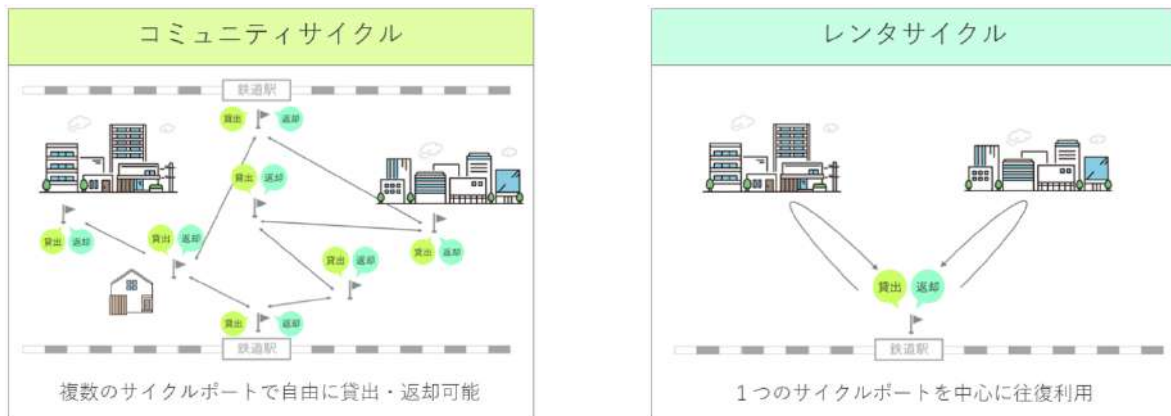
図 2.19 第2次自転車活用推進計画におけるシェアサイクル



図 2.20 尼崎市コミュニティサイクル



図 2.21 公用車 (EV) の休日カーシェア



ニ崎市では、シェアサイクルをコミュニティサイクル事業と称して実施しています。

図 2.22 コミュニティサイクルとレンタサイクルの違い

4) 駅周辺の特色を活かしたまちづくり

鉄道駅は市民のほか、市外から本市を訪れる人など非常に多くの人々が利用されることから、交通結節点であるとともに、交流や賑わいの拠点となっています。

本市は鉄道沿線ごとに地域特性のあるまちを形成しており、多くの方が利用する鉄道駅を中心に、多様な主体との連携により、公共空間の有効活用やロータリー機能の再構築を進め、魅力向上に取り組んでいます。



① 阪急塚口駅周辺

居心地良く歩きたくなる空間を目指して、駅前広場を整備、今後はさらに、老朽化した駐輪施設の整備などを進める予定です。



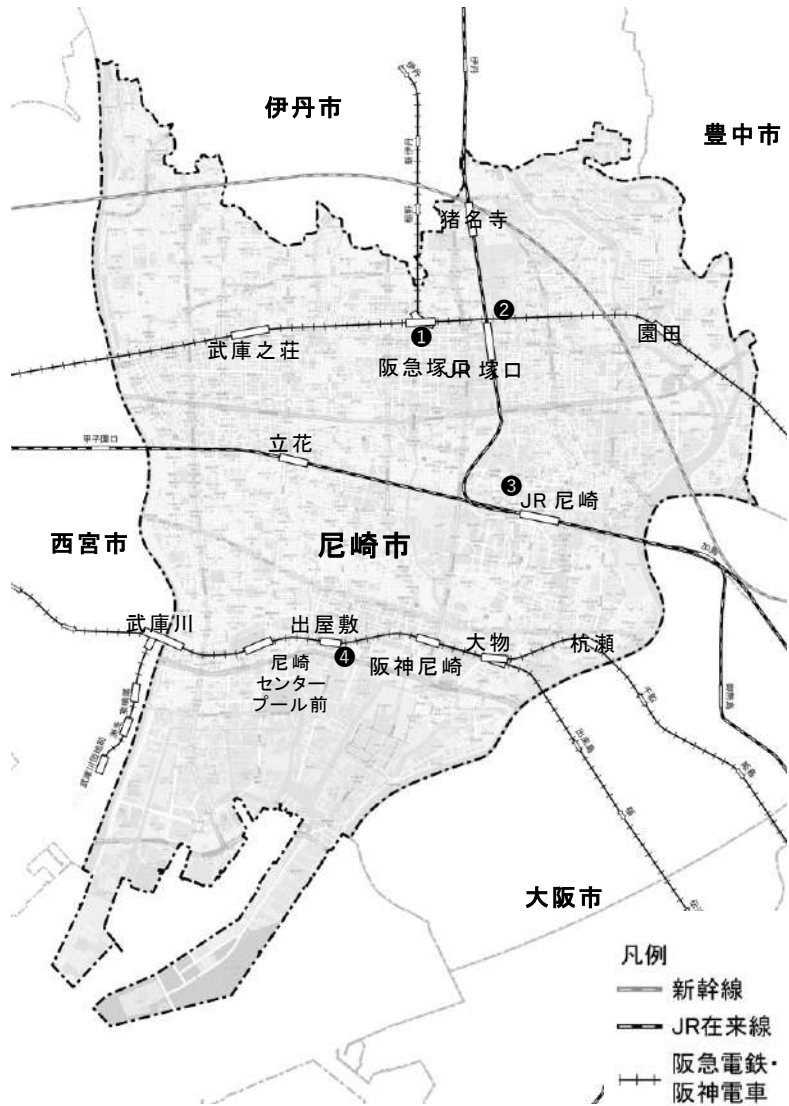
② JR 塚口駅周辺

駅東側に駅前ロータリーを整備、公共交通の利便性の向上や都市機能の近接性を活かした歩いて暮らせる住宅地開発など、良好な住環境を形成しています。



③ JR 尼崎駅周辺

大規模な住宅・商業開発が行われ、徒歩圏に商業施設等の生活に必要な施設が揃う利便性の高い地域を形成しています。



出典) 地理院地図を加工して作成



④ 出屋敷駅周辺

駅北側の出屋敷駅北緑地が個人の寄付により改修され、休憩場所や遊び場として賑わう駅前広場として活用されています。

図 2.23 駅周辺のまちづくり事例

## 2.2 課題

計画策定の背景及び尼崎市の交通をとりまく現状から整理した課題（ねらい）を以下に示します。

□：対応する主な現状

課題（ねらい）	
<p>◆ <b>高齢化等に対応した交通環境の構築</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者や障害者などの駅やバス停までのアクセス性向上など、誰もが安全・安心・快適に移動できる環境が必要です。</li> </ul>	<p>人口特性</p> <p>移動特性</p>
<p>◆ <b>定住・転入、来訪・交流を促進する交通・まちづくり</b></p> <p>【定住・転入】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・子育て世帯にも選ばれるまちを目指すため、子育て世帯の負担軽減に資する取組の検討が必要です。</li> </ul> <p>【来訪・交流】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前空間の改良・活用による、来訪・交流促進に資する取組が必要です。</li> <li>・公共交通やシェアサイクル、また観光施策との連携によるおでかけの促進に資する取組が必要です。</li> <li>・大阪・関西万博の好機を活かした、臨海部の観光資源を活用した取組が必要です。</li> </ul>	<p>人口特性</p> <p>駅周辺の特色を活かしたまちづくり</p>
<p>◆ <b>尼崎市の強みをさらに伸ばす交通利便性の向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅から離れている施設へのアクセス性向上の取組が必要です。</li> <li>・自転車のさらなる利活用促進に向け、自転車の利用環境向上が必要です。</li> <li>・シェアサイクルやレンタサイクルは、ポートの設置場所などの利用者ニーズへの対応が必要です。</li> </ul>	<p>移動特性</p> <p>公共交通</p>
<p>◆ <b>持続可能な市内交通体系の構築</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス待ち環境への不満度が高いことから、サービス改善が必要です。</li> <li>・高齢化の進行も踏まえ、路線バスのダイヤ、便数の少ない地域への対応が必要です。</li> <li>・バスやタクシーのドライバーの減少がサービスの維持に影響を及ぼす恐れがあるため、持続可能な体制構築が必要です。</li> </ul>	<p>公共交通</p>
<p>◆ <b>地球環境にやさしい交通の構築</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・二酸化炭素排出量を抑制するため、自動車に過度に頼らなくてよい交通環境が必要です。</li> <li>・従業員送迎バスは既存公共交通へ転換するなど、交通資源活用の検討が必要です。</li> </ul>	<p>シェアリングの普及</p> <p>公共交通</p>
<p>◆ <b>安全・安心・快適な移動環境の構築</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車の利用環境や歩道の段差への不満度が高く、対応が必要です。</li> <li>・駅と駅前にあるバス停の連絡など、対策が必要な箇所のバリアフリー化が必要です。</li> <li>・「交通ルールを守ること」、「交通弱者への配慮」への市民ニーズが高く、対応が必要です。</li> </ul>	<p>市民の意識</p>
<p>◆ <b>移動環境、経済活動を支えるための交通の基盤整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路の渋滞緩和、所要時間短縮に資する取組が必要です。</li> <li>・橋りょう・道路の計画的な改修・更新が必要です。</li> <li>・臨海部では、交通需要増大による渋滞や荷待ち車両等の問題への対応が必要です。</li> </ul>	<p>道路交通インフラ</p>

## 2024 年問題が交通に与える影響

2024 年問題は、自動車運送事業における働き方改革関連法による労働基準の見直し等が 2024 年 4 月に施行されることにより懸念される諸問題の総称です。

公共交通については、バスやタクシーを含む自動車運転の業務について時間外労働の上限が規制されることや、「改善基準告示(自動車運転者の労働時間等の改善のための基準)」の改正に伴い、拘束時間の上限についても基準の見直しが行われます。

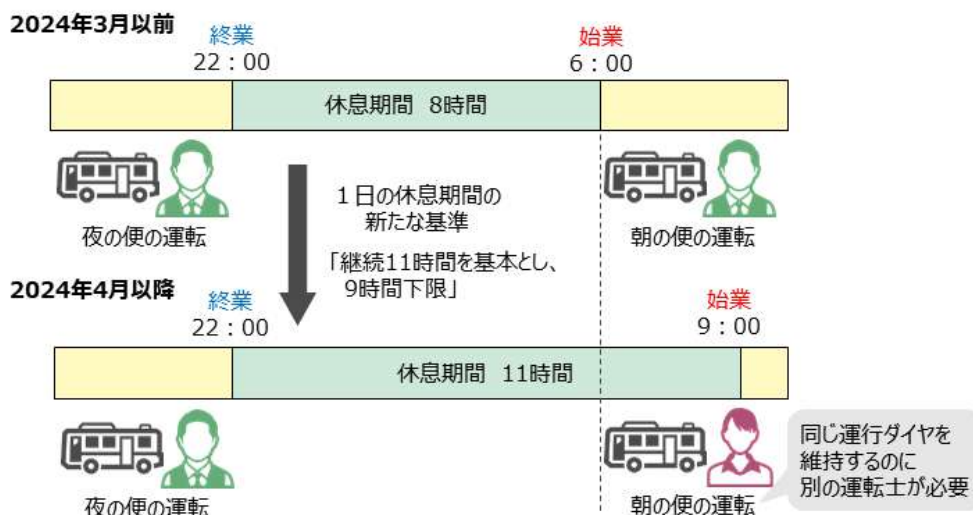
長時間労働の解消などによる労働環境の改善が期待される一方で、1人あたりの運転時間は減少することとなるため、ドライバー等の担い手不足・高齢化が深刻となっている中、さらに人手不足が加速し、公共交通の維持に影響を及ぼす可能性が懸念されています。

	現行	見直し後
1年の拘束時間	<b>3,380 時間</b>	原則： <b>3,300 時間</b>
4週平均 1週 1か月の拘束時間	【4週平均1週間】 原則： <b>65 時間</b> (月換算：281 時間) 最大： <b>71.5 時間</b> (月換算：309 時間)	【1か月の拘束時間】 原則： <b>281 時間</b> 最大： <b>294 時間</b> ※281 時間を超える月が4か月を超えて継続しないこと。 ※4週平均1週の拘束時間も同水準で存続。1か月と選択可。
1日の 休息期間	<b>継続 8 時間</b>	<b>継続 11 時間を基本とし、9 時間下限</b>

- ・拘束時間…使用者に拘束されている時間のこと。(「労働時間」+「休憩時間」)  
(会社へ入社(始業)し、仕事を終えて会社から退社(終業)するまでの時間)
- ・休息期間…使用者の拘束を受けない期間のこと。(業務終了時刻から、次の始業時刻までの時間)

出典)厚生労働省 HP「自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト(バス運転者の改善基準告示)」

図 2.24 バス運転者の改善基準告示改正内容



出典)厚生労働省 HP「バス運転者の労働時間等の改善基準のポイント」を基に作成

図 2.25 2024 年問題によるバス運転者への影響例

### 3 目指す交通の将来像

### 3.1 まちづくりの考え方

#### 3.1.1 上位・関連計画の方向性

尼崎市の交通に関わる上位・関連計画の方向性は以下のとおりです。

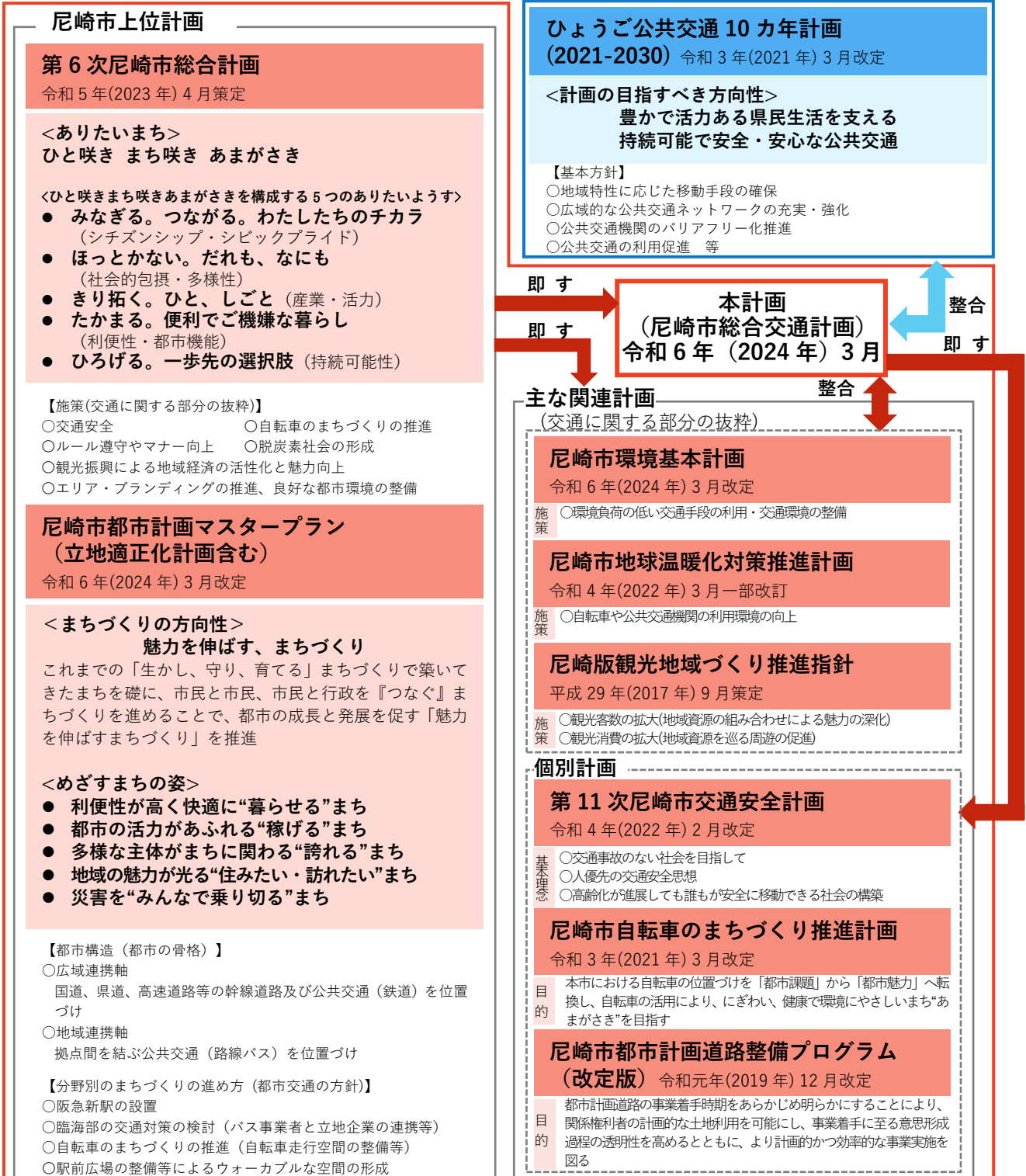
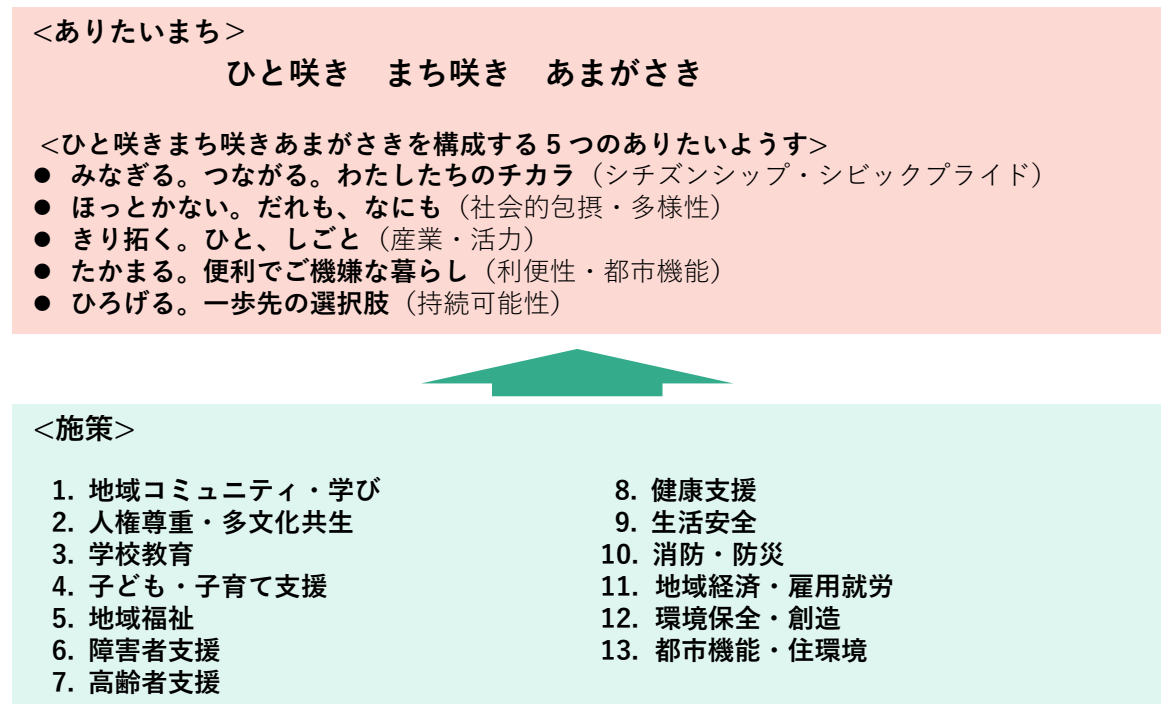


図 3.1 上位・関連計画の方向性と尼崎市総合交通計画との関係

### 3.1.2 まちの将来に向けて

#### 1) ありたいまち

本市は第6次尼崎市総合計画を羅針盤として、めざすまちの姿である「ありたいまち」の実現に向け、13の施策を進めています。施策ごとの取組を進めるとともに、関連する施策を連携させて進めることが重要であり、様々な施策間のつながりが強まり、広がることでより大きな成果が得られると考えます。



第6次尼崎市総合計画（令和5年4月）をもとに作成

図 3.2 ありたいまちと施策体系

#### 2) 都市交通の方針

尼崎市都市計画マスタープラン（立地適正化計画を含む）では、鉄道駅周辺の「拠点」を「都市の骨格」が形成するネットワークでつなぐコンパクトで持続可能なまちを目指し、下記の取組（主な取組の抜粋）を進めるものとしています。誰もが安全で快適に移動できる交通ネットワークの維持又は向上を図り、健康で環境にやさしいまちを目指します。

- ① 公共交通
  - 利便性の高いネットワークの構築及び公共交通としての機能維持・利用促進
  - 阪急神戸本線の武庫川橋りょう部上への新駅の設置・周辺地域の交通利便性向上
- ② 道路
  - 自転車走行空間整備、幹線道路の歩道整備、歩道の段差解消・休憩スペース確保等による安全で快適な歩行者空間整備
  - 慢性的な渋滞交差点の改良等、幹線道路と鉄道の立体交差、鉄道駅へのアクセス道路等整備
- ③ 駅前広場
  - 鉄道とバスの乗り継ぎ機能の充実等、交通結節機能の向上
  - 集い、憩うことができる、にぎわいと魅力があふれる駅前広場の整備
  - 居心地が良く歩きたくなるウォークアブルな駅前空間等の整備

都市交通方針図



都市計画道路	交通施設	その他道路	拠点	その他
— 整備済区間	■ 駅前広場	— 臨港道路[港湾施設]	○ 広域拠点	◎ 市役所
— 事業中区間 [用地買収などを含む]	▲ 自転車駐車場	--- 未整備	○ 地域拠点	◆ 地域における まちづくりの拠点
— 早期事業化を図る区間	● 自動車駐車場	— 自転車ネットワーク [自転車歩行者道路、 サイクリングコース含む]	○ 生活拠点	◆ あまがさき・ ひと咲きプラザ
--- 未整備区間 [道路幅員 歩道の不足を含む]				--- 市域界
000 今後計画を検討する区間				

出典) 尼崎市都市計画マスタープラン (立地適正化計画を含む) (令和6年3月)  
都市交通方針図、市街地整備方針図を加工して作成

図 3.3 都市交通 (市街地整備) 方針図



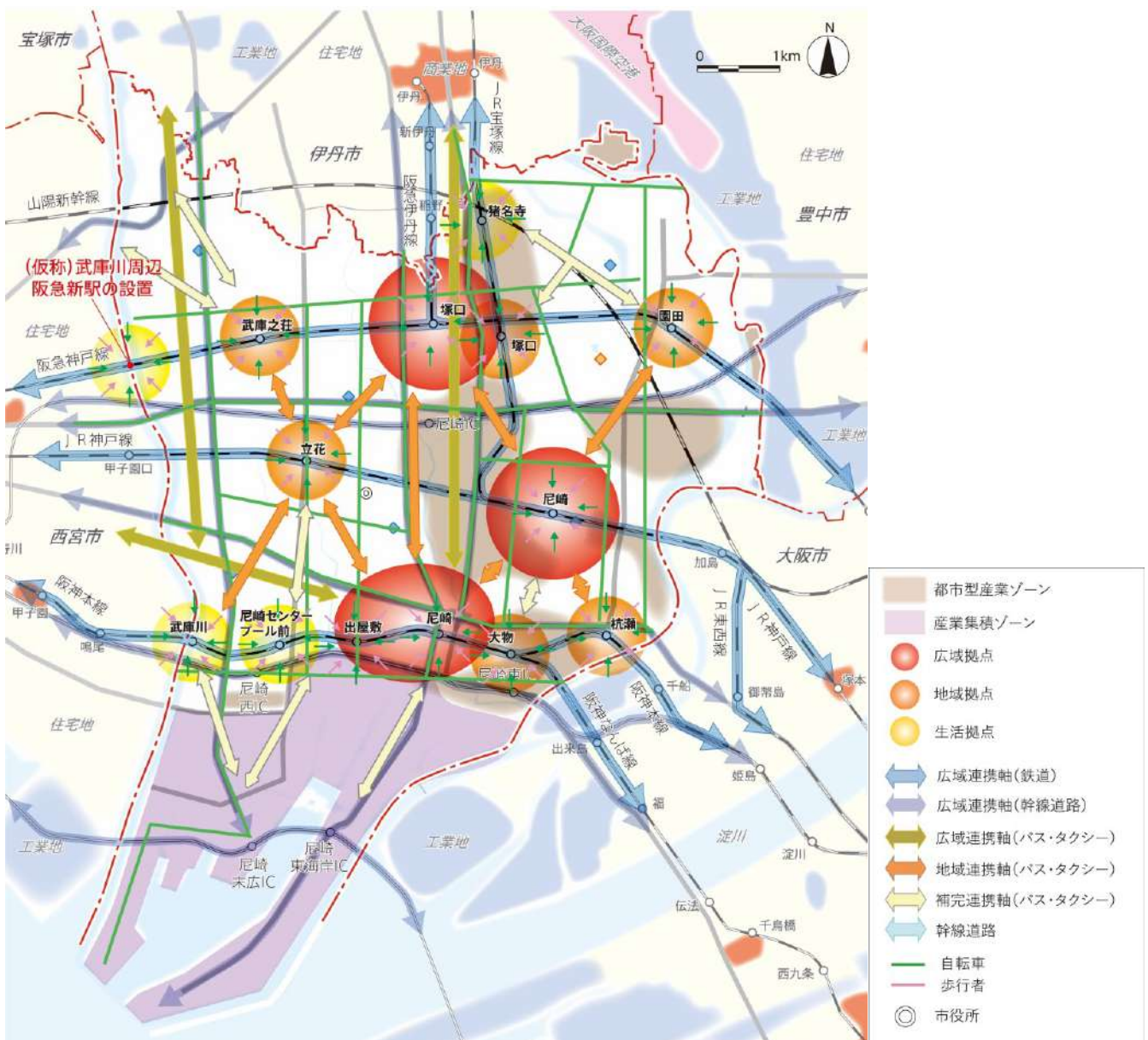
## 3.2 都市交通の将来像

### 3.2.1 交通体系方針

都市計画マスタープラン（立地適正化計画を含む）の都市構造、都市交通の方針から検討した都市交通の将来像を以下に示します。

本市は、鉄道駅が13箇所あるなど、既成市街地として市内外をつなぐ公共交通ネットワークが形成されており、利便性の高いまちです。また、平坦な地形とコンパクトな市域という特徴から、市内の移動は自転車の利用割合が高いことから、都市交通は、鉄道駅周辺の拠点の特性に応じて、公共交通と徒歩や自転車での移動を組み合わせた交通環境を構築するとともに、各拠点を交通ネットワークでつなぐことで、さらなる交通利便性の向上や地域の連携、交流、活動の活性化を目指します。

特に、新たに市域北西部において設定する生活拠点では、新駅設置等による利便性向上と良好な住環境を両立することで、定住・交流人口の増加へとつなげます。



※尼崎市都市計画マスタープラン（立地適正化計画を含む）の都市構造図を基に作成  
広域連携軸（バス・タクシー）及び補完連携軸（バス・タクシー）は本計画で設定

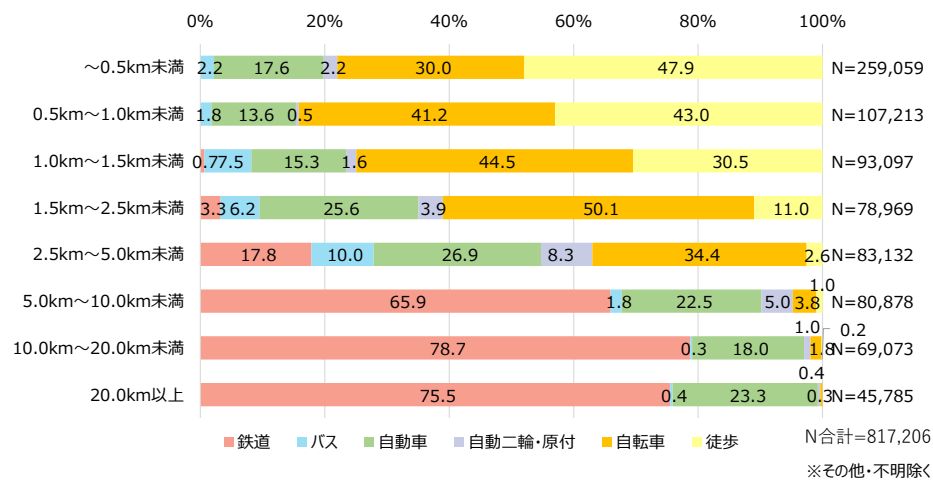
図 3.4 都市構造及び都市交通の将来像

### 3.2.2 交通手段の役割分担

交通体系方針や本市の特性を踏まえ、各交通手段の役割を以下のように整理します。

表 3.1 各交通手段の特性と役割

交通手段	輸送可能 ボリューム	移動距離	速度	尼崎市における特性・役割
徒歩	—	短距離	低速	・ほぼ全ての人が行う交通手段であり、環境負荷が無く運動となる ・車いすやベビーカーを利用する場合は段差等の影響が大きい ・歩行者数の増加が賑わいにつながる
自転車	少量 1～2人程度	短～中距離	低速	・平坦な地形であるため、市内移動で最も多い代表交通手段であり、通勤・通学や日常生活関連施設、鉄道駅へのアクセス等を担う ・環境負荷が無く、運動となる（電動自転車は環境負荷有） ・シェアサイクルポートの設置数の増加によって、シェアサイクルの利用が増えている
超小型モビリティ	少量 1～2人程度	短～中距離	低速～ 中速	・歩行の移動を支援する1人乗りの歩行者系と1人～2人乗りの自動車系があり、既存の移動手段を補完する ・新しい交通手段であり、まずは観光など特定のテーマに特化した利用が想定される
自動二輪・原付	少量 1～2人程度	短～中距離	中速	・公共交通のルートやダイヤ・時間等の制約なく、運転免許があれば運転できる
タクシー	少量 4人程度	中距離	中速	・公共交通として、鉄道・バスでアクセスしにくいエリアもドアツードアで網羅的に移動することができ、鉄道・バスの補完的な役割を担う
自動車	少量 4～8人程度	中～長距離	中速	・公共交通のルートやダイヤ・時間等の制約なく、運転免許があれば運転できる ・家族の送迎や、福祉車両による利用者の送迎を行うことができる ・産業面では物流機能を担い、主要幹線道路を利用した広域輸送も可能である
路線バス	中量 約80人	中距離	中速	・公共交通として、市内の多くの居住エリアを網羅する交通網を形成し、周辺市との移動や南北地域間の移動、鉄道駅周辺の拠点間の移動等を担う
鉄道	大量 1両約120～ 150人	長距離	高速	・公共交通として、市内、周辺市間を広域ネットワークでつなぎ、市外への移動、市内への来訪を担う ・鉄道駅を中心に、広域拠点・地域拠点・生活拠点を形成する



※尼崎市を出発地とする平日のデータ、その他・不明を除く  
出典) 第6回近畿圏パーソントリップ調査

図 3.5 交通手段別の特性と距離別の手段構成 (令和3年(2021年))

コラム：日本型ライドシェアの検討 (p.3-9)

## 3.2.3 鉄道駅周辺の考え方

拠点である鉄道駅周辺について、「交通とまちづくりの連携」の観点から求める機能と特徴を以下のとおり整理します。本計画では、従来の「交通結節機能」に加え、全ての拠点が「憩い滞在機能」を有する状況の創出を目指します。

表 3.2 求める機能と特徴

機能	特徴	対象となる拠点
交流発信	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内外から、平日は就労、休日はおでかけ先として多くの人が集まり、まちの顔と捉えることができる</li> <li>・芸術鑑賞やスポーツを楽しむことができる</li> </ul>	広域拠点 一部の地域拠点
憩い滞在	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前広場や駅周辺の公園等で居心地良く過ごすことができる</li> <li>・駅周辺の店舗では日常の買い物や食事を楽しむことができる</li> </ul>	全ての拠点
交通結節	<ul style="list-style-type: none"> <li>・電車やバス、タクシー、自転車など、複数の交通手段を乗り継ぐことができる</li> </ul>	全ての拠点

表 3.3 拠点ごとに求める機能

位置付け	路線名	駅名	求める機能		
			交流発信※1	憩い滞在	交通結節
広域拠点	阪急神戸線	塚口	○	○	○
	J R 神戸線	尼崎	○	○	○
	阪神本線	尼崎	○	○	○
出屋敷					
地域拠点	阪急神戸線	園田		○	○
		武庫之荘	○	○	○
	J R 神戸線	立花	○	○	○
	J R 宝塚線	塚口		○	○
	阪神本線	杭瀬		○	○
		大物	○	○	○
生活拠点	阪急神戸線	(仮称) 武庫川 周辺阪急新駅		○	○※2
	J R 宝塚線	猪名寺		○	○
	阪神本線	尼崎センター プール前		○	○
		武庫川		○	○※2

※1 立地適正化計画における法定誘導施設を踏まえ設定

※2 大型車を除く

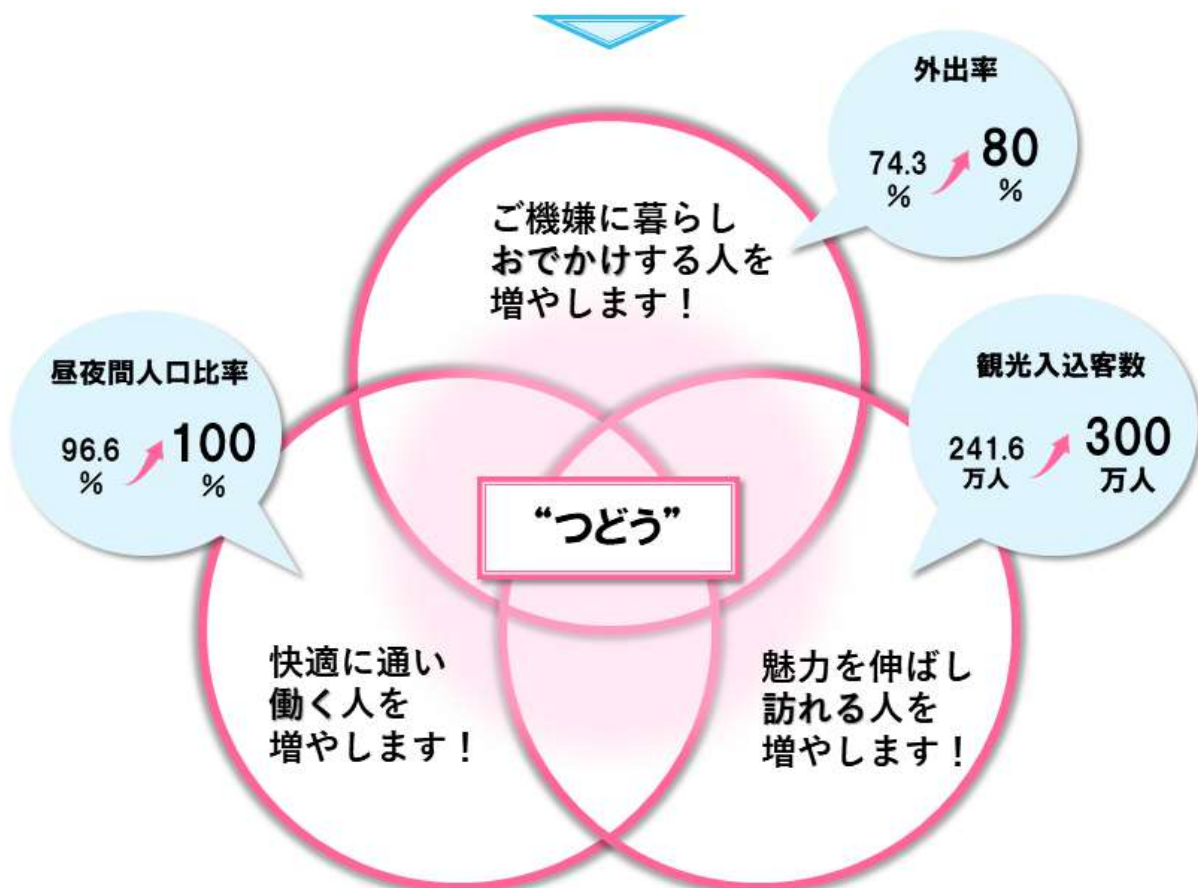
### 3.3 尼崎市総合交通計画の目指す姿（基本方針）

尼崎市総合交通計画は、上位計画である第6次尼崎市総合計画が掲げる「ありたいまち」、尼崎市都市計画マスタープラン（立地適正化計画を含む）が掲げる「めざすまちの姿」の実現を交通の面から支えるものです。

持続可能なまちを実現し、尼崎らしさを大きく広げていくためには、まちに人が“つどい”、様々なかたちでまちづくりの主役となることが求められます。鉄道駅周辺の拠点を交通ネットワークでつなぐことで、本市で暮らしおでかけする人や通い働く人、また訪れる人が増えるなど、人が“つどう”まちを目指し、本計画の目指す姿（基本方針）を以下のとおり設定します。

#### ■目指す姿（基本方針）

暮らしやすさと働きやすさが調和し、  
人が“つどう”まち



### 3.4 尼崎市総合交通計画の目標

尼崎市の交通をとりまく現状と課題に対応し、目指す姿（基本方針）を実現するため、尼崎市総合交通計画の取組の柱となる3つの基本目標を設定します。

人が“つどう”まちの実現に向けては、本市で暮らしおでかけする人や通い働く人、また訪れる人が増えるよう働きかけるなど、移動や交流、活動の活発化を促すことが求められます。

本市は鉄道沿線ごとに地域特性のあるまちを形成しており、利便性の高さも相まって市の強みとなっています。第6次尼崎市総合計画では、「エリアブランディングの推進」を掲げ、そうした強みなどを活かしながら、鉄道駅周辺において、多様な主体との連携等による魅力あるまちづくりに取り組んでいるところであり、本計画においても、計画期間に集中して取り組む目標として、1つ目の目標は「交通と連携した魅力を伸ばすまちづくり」を設定します。

また、移動や交流、活動の活性化を図るには、地域にお住まいの方など、「交通と連携した魅力を伸ばすまちづくり」の主体となるすべての人が、安全・安心・快適に移動できる環境や、移動を支えるための交通ネットワーク、交通基盤の構築も重要となります。これらは、尼崎市総合交通計画の前身である「尼崎市地域交通計画」においても推進してきたものであり、本計画でも社会情勢に合わせ、その取組をさらに発展させていくことが求められます。そのため、尼崎市地域交通計画の掲げる基本目標を再編し、2つ目の目標は「誰もが安全・安心・快適に移動できる環境の創出」を、3つ目の目標には「利便性が高い交通環境の構築」を設定します。

## 目標

### 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。

### 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。

### 目標3

#### 利便性が高い交通環境の構築

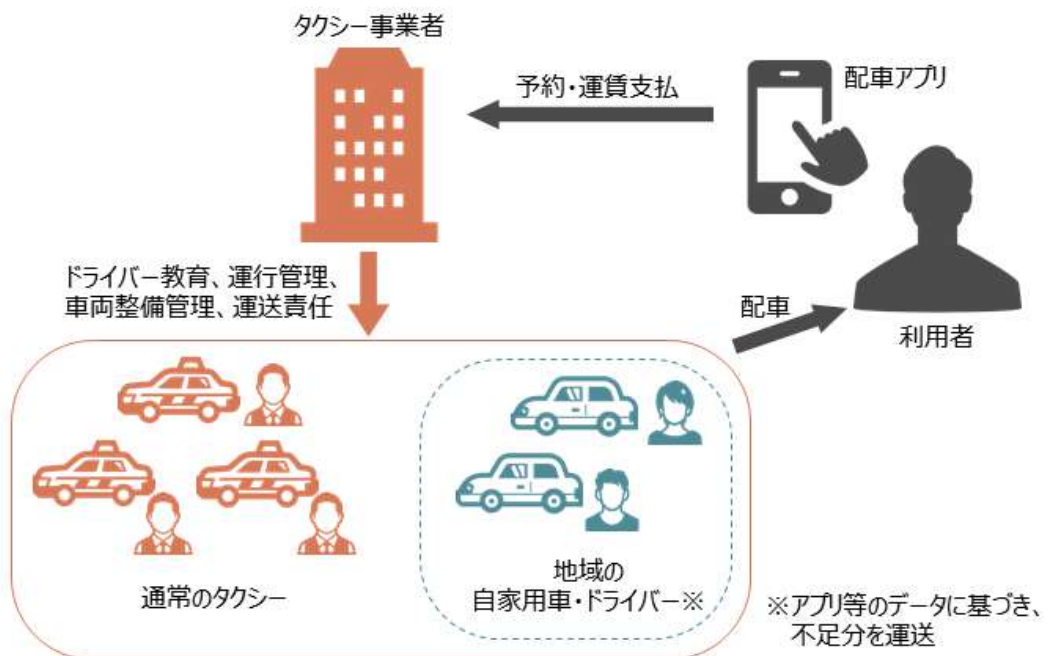
快適な暮らしや活発な経済活動を支えるために、持続可能かつ利便性の高い交通ネットワーク及び交通基盤の構築を目指します。

## 日本型ライドシェアの検討

ライドシェアとは、自家用車の運転者個人が自家用車を用いて他人を有償で運送するサービスのことです。

日本では、タクシーの供給不足を補填するため、令和6年4月を目途に、安全・安心を確保する観点からタクシー事業者が運送主体となって、地域の自家用車・一般ドライバーを活用し、その教育・運行管理や車両の整備管理を行う「日本型ライドシェア」の新制度案が検討されています。

また、タクシー事業者以外の者がライドシェア事業を行うことについての議論も進められており、今後の動向が注目されています。



出典)内閣官房デジタル行財政改革会議(第3回)資料及び「法人タクシー事業者による交通サービスを補完するための地域の自家用車・一般ドライバーを活用した有償運送の許可に関する取扱い」に係るパブリックコメントの実施についてを基に作成

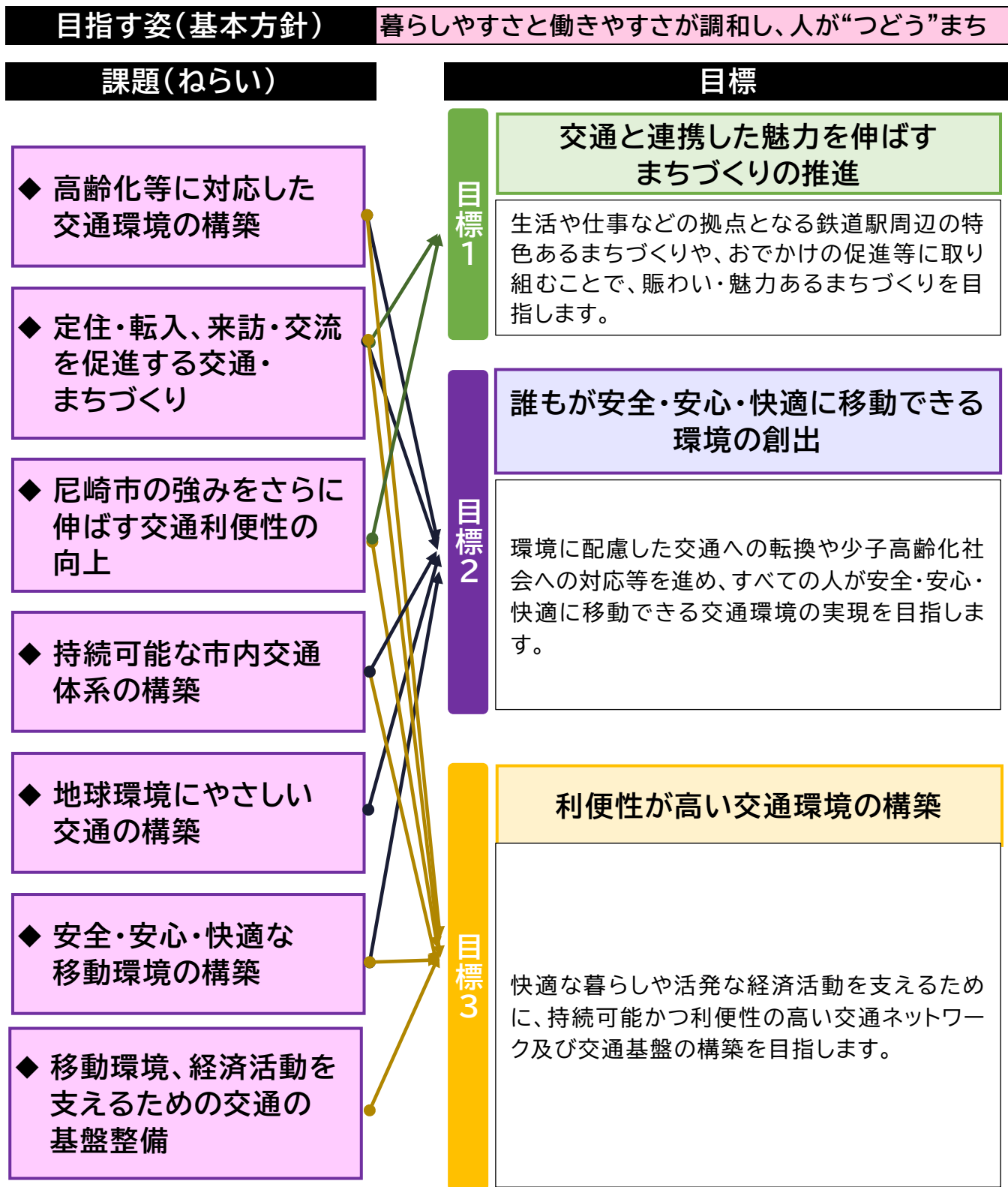
図 3.6 地域の自家用車・ドライバーの活用イメージ

## 4 施策展開

4.1 実施する施策

4.1.1 施策体系

目標実現に向け、検討・実施する施策一覧を以下に示します。





施策	事業
1 鉄道駅周辺の特色を活かしたまちづくりの推進	a) 居心地良く歩きたくなる駅前空間の創出 b) 駅前空間の利活用促進 c) 鉄道駅の利便性向上 d) 良好な住環境と利便性を両立したまちづくり
2 交通によるおでかけの促進	a) 公共交通・シェアサイクルの活用促進 b) 超小型モビリティの活用検討 c) おでかけの促進に向けた情報発信
3 臨海部での交通と観光の連携	a) 自転車による臨海部の周遊促進 b) 大阪・関西万博との連携 c) 臨海部の新たな観光施策の検討
1 安全・安心・快適に移動できる交通インフラの整備	a) 道路の安全対策 b) 駅・踏切の安全対策 c) 駅周辺のバリアフリー化
2 すべての人にやさしい公共交通の構築	a) 移動支援の推進 b) 安全・快適なバス待ち環境の改善 c) わかりやすい交通情報の案内 d) 交通従事者の意識啓発
3 環境に配慮した交通への転換	a) モビリティ・マネジメントの推進 b) シェアリングの普及 c) エコカー普及促進 d) 駅舎等の環境負荷低減(脱炭素化)
4 交通ルールを守り、安全・安心に移動できる社会の実現	a) 交通指導・取り締まり b) 道路の安全対策(再掲) c) 交通安全の啓発
1 持続可能な公共交通の構築	a) バス路線の維持・見直し・再編 b) 新たな交通サービスの検討 c) 公共交通維持のための体制づくり d) わかりやすい交通情報の案内(再掲) e) 公共交通を利用するきっかけづくり
2 自転車のまちづくりの推進	a) 自転車の共有を促す仕組みづくり b) 放置自転車対策 c) 駐輪場の維持・更新 d) 道路の安全対策(再掲) e) 交通安全の啓発(再掲)
3 災害に強い都市活動を支える交通基盤整備	a) 道路インフラ等の維持管理・更新・耐震化 b) 交通施設の維持管理・安全対策 c) 交通結節点の再構築
4 市域の交通円滑化・環境改善	a) モビリティ・マネジメントの推進(再掲) b) シェアリングの普及(再掲) c) 主要渋滞箇所への対応

## 4.1.2 施策の展開

## 1) 目標 1 交通と連携した魅力を伸ばすまちづくりの推進

## (1) 施策 1-1 鉄道駅周辺の特徴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。

## 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。



図 4.1 中央公園リニューアル  
(阪神尼崎駅)



図 4.2 小田南公園等リニューアル  
(大物駅)



出典) 国土交通省ほか「『居心地が良く歩きたくなる』まちなか創出に向けた道路空間利活用に関するガイドライン」(令和4年4月)

図 4.3 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかイメージ

## 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。



図 4.4 利活用促進の取組と利活用事例（はんつかパブリックハック宣言）

## 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めます。



図 4.5 鉄道駅への生活利便施設整備（左：園田駅、右：阪神尼崎駅）

## d) 良好な住環境と利便性を両立したまちづくり

武庫川は身近な水辺として親しまれており、その周辺には河川敷緑地や都市農地等の豊かな自然環境があり、既成市街地の中で貴重な緑ある空間となっています。

都市計画マスタープラン（立地適正化計画を含む）においては、（仮称）武庫川周辺阪急新駅の周辺は、交通利便性を高め、良質な生活空間の形成を図る「生活拠点」に位置づけ、「歩いて暮らせるゾーン」「緑ある空間に囲まれて暮らせるゾーン」の形成を図っていく区域となっています。

この区域において、都市緑地、都市農地等の身近な自然がある特色を活かしながら、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。



出典) 地理院地図 (電子国土 Web) を加工して作成

図 4.6 (仮称) 武庫川周辺阪急新駅の設置



図 4.7 阪急神戸本線武庫川橋りょう



図 4.8 武庫川河川敷緑地



図 4.9 ホタルの飼育繁殖活動



図 4.10 新駅周辺の都市農地

## (2) 施策 1-2 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。



出典) 国土数値情報、地理院地図を加工して作成  
図 4.11 主な公園及び観光資源の分布

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。



シェアサイクル利用促進キャンペーン  
(令和5年10月13日～  
令和6年1月31日)

「落第忍者乱太郎尼崎地名めぐり  
デジタルスタンプラリー」とシェアサイ  
クルの利用促進を連動させ、シェアサ  
イクルの利用者に特典のプレゼントを  
実施

図 4.12 シェアサイクル利用促進キャンペーンの実施

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。

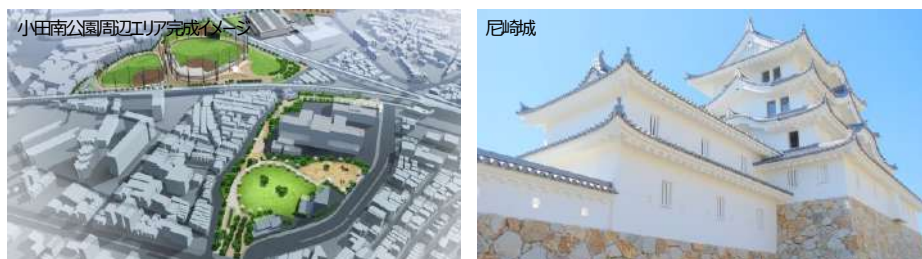


図 4.13 観光重点取組地域観光施設

タイプ	C <sup>+</sup> walk <sub>T</sub> (立ち乗りタイプ)	座り乗りタイプ	車椅子連結タイプ
イメージ	 公道走行不可	 公道走行可能	 公道走行可能
主な ねらい	いつまでも社会貢献したい シニア労働者の活躍をサポート	独力歩行は可能も、長距離は困難な方 の自宅～近隣施設間の移動をサポート	アクティブに行動する手動車いす ユーザーの出先での移動をサポート
発売 時期	2021年10月発売	開発中	開発中

出典：国土交通省 HP

図 4.14 電動モビリティ

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<sup>※</sup>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。

※MaaS（マース：Mobility as a Service）：

地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となる。（出典：国土交通省 HP）



出典) 関西 MaaS 協議会 HP (KANSAI MaaS)  
(<https://www.kansai-maas.jp/>)

図 4.15 KANSAI MaaS



出典) JR 西日本グループ HP (WESTER ポータル)  
(<https://wester.jr-odekake.net/>)

図 4.16 情報発信ツール例  
(WESTER アプリ)



出典) 阪神電気鉄道(株)

図 4.17 情報発信ツール例 (ホット! HANSHIN)





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。

②万博会場外駐車場隣接地(尼崎フェニックス事業用地)の活用

(1)令和5年11月に万博会場外駐車場隣接地に空飛ぶクルマのデモフライト用暫定ポートを開設。万博開幕期間中の空飛ぶクルマの2地点間運航(尼崎フェニックス事業用地～万博会場)に向け、関係者間<sup>(※)</sup>で調整。

※博覧会協会、内閣官房、国土交通省、経済産業省、運航予定事業者、兵庫県



(2)万博期間中、1日最大1万人近い人が利用する会場外駐車場を、パークアトライトの乗り換えだけで終わらせず、**県内各地のグルメや体験メニュー等ひょうごの魅力を発信する「ひょうご万博楽市・楽座」を開催**するための企画検討、事業者調整、会場整備を実施。

出典) 兵庫県「2025年大阪・関西万博に向けた兵庫のアクションプラン ver.3」(令和6年2月8日公表)

図 4.20 万博会場外駐車場隣接地(尼崎フェニックス事業用地)の活用

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。

料金	クルーズ+バーベキュー+魚つり体験(半日コース)	クルーズのみ(約1時間)
大人(16歳以上)	5,600円	2,500円
小人(10歳~15歳)	3,300円	1,500円



図 4.21 尼崎運河クルーズツアー

## 2) 目標 2 誰もが安全・安心・快適に移動できる環境の創出

## (1) 施策 2-1 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、徒歩や自転車で安全・安心・快適に移動できる環境の向上を目指します。

## 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。

整備前



整備後



図 4.22 通学路の安全対策



図 4.23 自転車ネットワークの整備

## 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。



図 4.24 ホーム柵の設置



図 4.25 踏切の安全対策

## 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みます。



図 4.26 バリアフリー化未整備箇所（立花陸橋）

## (2) 施策 2-2 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。

## 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。

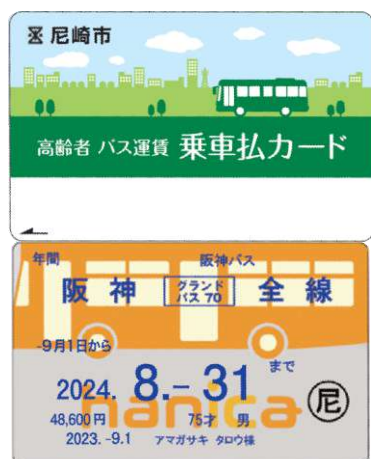


図 4.27 高齢者優待乗車証（乗車・定期払）



図 4.28 乗合自動車特別乗車証



図 4.29 運転免許返納特典

## 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。



図 4.30 上屋のないバス停

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みます。



出典) 国土交通省「言語バリアフリー化施策取組み好事例集」(平成24年3月)  
 図 4.31 案内表示の多言語・ピクトグラム化イメージ(岡山県)

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みます。



図 4.32 認知症サポーター  
 養成講座



図 4.33 交通事業者の取組  
 (サービス介助士資格取得等)

## (3) 施策 2-3 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。

## 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。



図 4.34 あま咲きモビリティ・マネジメントへのチャレンジ事業所の募集



図 4.35 省エネ行動（エコ通勤）の推進（バス通勤定期券購入の推進）

## 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。



図 4.36 公用車（EV）の休日カーシェア



出典）尼崎ドライブスクール

図 4.37 自動車教習所送迎バスの路線バス代替

## 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。



出典) 阪神バス(株)

図 4.38 EVバスの導入



図 4.39 公用車のEV化

## 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。

**1. 民生部門電力の脱炭素化に関する主な取組**

- ① 各施設において省エネを徹底し、選手寮兼クラブハウス、室内練習場、尼崎車庫内の新築建物については**ZEBReady**を目指す。施設の形状等が特殊なタイガース野球場は**ZEBOriented**を目指す
- ② タイガース野球場及び室内練習場には**太陽光発電(計710kW)**と**蓄電池**を導入し、最大限**自家消費**するとともに、不足する電力についてはクリーンセンターの**廃棄物発電の余剰電力**を活用
- ③ 災害時の避難場所に指定されている大物公園・大物川緑地には**太陽光発電(7.6kW)・蓄電池・太陽光発電付き公園灯**を導入
- ④ 市内鉄道駅舎6駅・車庫については、**太陽光発電(計1,121kW)**を導入し、自家消費を行いつつ、各駅・車庫間で融通し、不足分は再エネ電力を調達

●先行地域（小田南公園等）の整備後完成イメージ ※北から見た図

**2. 民生部門電力以外の脱炭素化に関する主な取組**

- ① **ゼロカーボンベースボールパーク**として公園内や試合の中で脱炭素の取組を周知し、**ゼロカーボンナイター**（RE100、バイオマス素材の活用、プラスチックサイクルの強化）の開催等に取り組む
- ② 鉄道網が発達している東西の移動に比べて交通手段が限定される南北の主要交通手段である**路線バスへのEV(26台)導入**

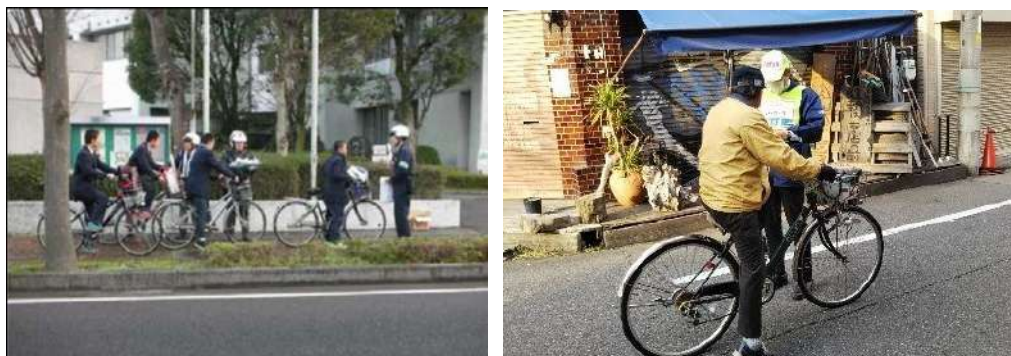
図 4.40 阪神大物地域ゼロカーボンベースボールパーク整備計画

#### (4) 施策 2-4 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。

##### 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。



出典) 兵庫県交通安全計画(第11次)(令和3年7月)、第11次尼崎市交通安全計画(令和4年2月)

図 4.41 自転車に対する交通指導活動

##### 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。



図 4.42 自転車安全教室



図 4.43 通学路見守り活動  
(小園小学校)

コラム: 尼崎市の自転車安全教室 (p.4-23)

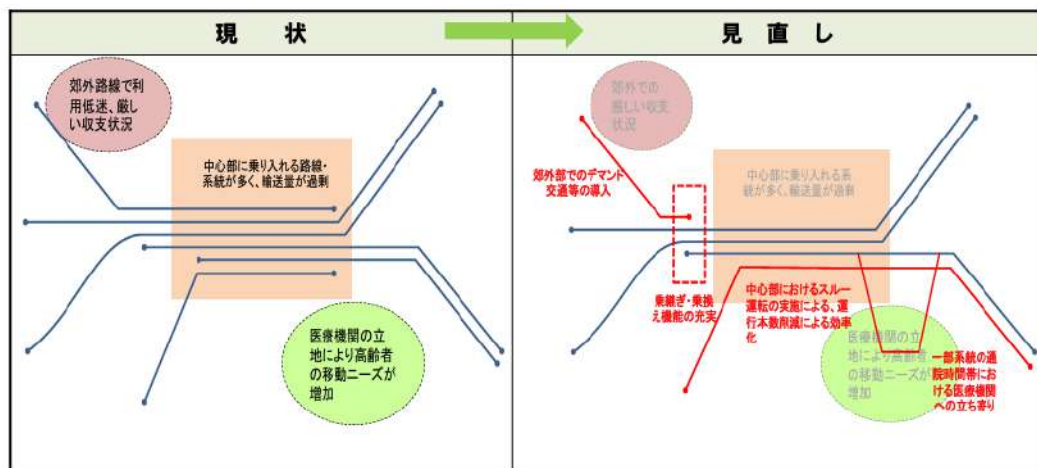
3) 目標 3 利便性が高い交通環境の構築

(1) 施策 3-1 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。

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。



出典) 国土交通省 HP「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」

図 4.44 ルートの効率化による公共交通サービス向上のイメージ

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。

**オンデマンド交通とは**

○利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステム  
 ・アプリあるいは電話による配車予約で、乗りたい時に希望のポイントまで移動が可能

**AIの活用**

○AIによる最適な運行ルートの決定  
 ・配車予約と車両位置からAIがリアルタイムに最適な運行ルートを決するため、乗合をしつつ、標ね希望時間通り移動が可能  
 ・リアルタイムな人数分布の統計データとAIにより、移動需要の予測を進め、運行の効率性を高めることが可能

**○タクシーと路線バスの中間的性質**  
 ・任意に乗降ポイントを設定できるため、地域内移動を面的にカバー可能  
 ・個々の移動ニーズに対応しつつ、低コストで一定数の人が同時に移動可能

【オンデマンド交通の利用イメージ】

出典) 国土交通省 HP

図 4.45 AI オンデマンド



## 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。



出典) (公財) 兵庫県バス協会  
図 4.46 バスドライバー  
合同就職説明会



出典) 尼崎交通事業振興(株)、阪神バス(株)  
図 4.47 バス運転士の募集



## 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めます。

## 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う、利用につなげる取組の充実を図ります。



図 4.48 バス車庫  
見学プログラム

吹田市内における小中学生路線バス無料乗車体験事業による利用促進 (2022年7月1日～2023年1月10日)	
ターゲット	(f) 限定しない
工夫の方向性	(1) 所定運賃や従来回数券・定期券の価格変更(値下げ)
【内容】	
・市内在学の小中学生を対象に、無料バス乗車券を配布(1人2枚)	
✓乗車または降車どちらかが市内であれば利用可	
✓運賃は、自治体が全額負担	
・その他吹田市には、プレス、リーフレット作成、ウェブサイト掲載関係でご協力いただいた。	

出典) 国土交通省 HP「乗合バス運賃施策事例集」  
(<https://www.tb.mlit.go.jp/kinki/content/000293047.pdf>)

図 4.49 乗合バス運賃施策の事例：  
小中学生路線バス無料乗車体験事業(吹田市)

## (2) 施策 3-2 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。

## 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。



図 4.50 シェアサイクル（阪神尼崎駅）



図 4.51 レンタサイクル（園田駅）

## 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。



図 4.52 放置自転車取り締まり活動

## 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。

・箕面市では、PFI法に基づく事業として、箕面駅前第一駐車場と箕面自転車駐車を一体的に建て替え、地域活性化施設も合わせた複合施設として整備している。

## [事業方式]

- ・BTO方式  
(設計+撤去+建設+維持管理運営)

## [対象施設]

・駐車場、駐輪場、地域活性化施設  
の複合施設

※駐輪場：864台(原動機付自転車含む)

※駐車場：普通車 285台  
二輪車 27台

※地域活性化施設とは、飲食の提供や  
その他物販販売など、回遊性を創出し、  
地域の活性化に資する施設



出典：箕面市報告資料（箕面市立箕面駅前駐車場・駐輪場等再整備運営事業）

出典）国土交通省「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン（第2版）」（平成28年9月）

図 4.53 民間資金を活用した自転車等駐車場の再整備（箕面市）

## 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。

### (3) 施策 3-3 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。

#### 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。



図 4.54 都市計画道路未整備箇所

#### 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。



図 4.55 危険なバス停（交差点と近接）

#### 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。



出典) 国土交通省「駅まち再構築事例集」(令和2年7月)

図 4.56 駅まち再構築事例(姫路駅)

#### (4) 施策 3-4 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。

##### 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。



図 4.57 渋滞する交差点（十間交差点）

## 尼崎市の自転車安全教室

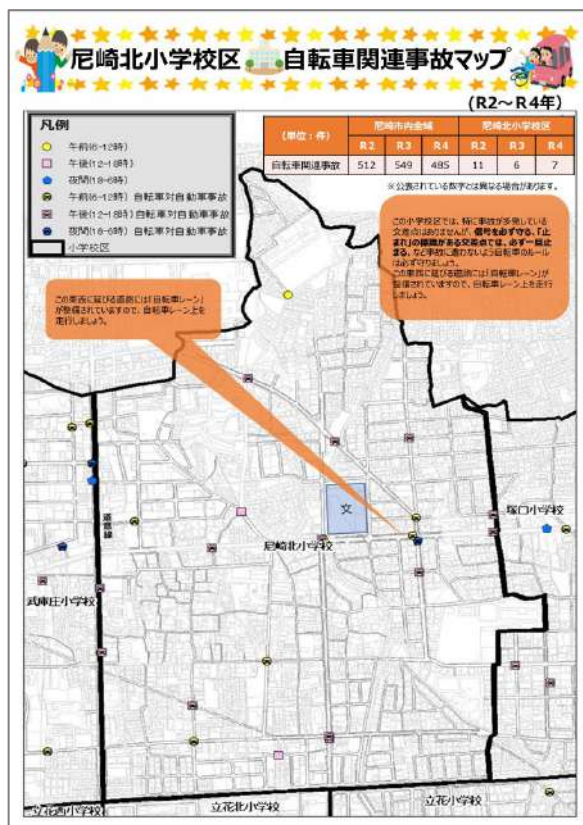
尼崎市では自転車に1人で乗り始める小学3年生、部活や塾など広域で自転車を使う頻度が増える中学1年生、自転車通学が始まる高校1年生の児童・生徒を対象に自転車安全教室を実施しています。

小学校では市の指導員や警察官の講話だけでなく、校庭に作られたコースを実際に自分の自転車で走る実技指導も行います。

コース上には横断歩道や見通しの悪い交差点、路上駐車中の車などたくさんの危険があてられています。子どもたちはコースを走りながら自転車横断帯の渡り方、「止まれ」標識での一時停止、車の横の通り抜け方などを学びます。

講話、実技、テストを受けた児童には「自転車運転免許証」を発行しています。大人の自動車運転免許証さながらの出来に子どもたちも大喜び。自転車教室で学んだことを忘れずに、交通ルールを守って安全運転を心がけてもらいたいと思います。

また、小学校区ごとに事故の多い場所を示した「自転車関連事故マップ」も作成しています。お住まいの地域のどこで事故が多発しているかを確認し、交通安全について地域やご家庭でぜひ話し合ってください。



自転車に乗るときは  
ヘルメットを着用しよう！



図 4.58 自転車関連事故マップ

## 5 計画の推進

## 5.1 計画の推進

目指す姿の実現に向けて、尼崎市総合交通計画は以下の方向性を踏まえて計画を推進します。

### 1) 多様な主体をつなぐ

本計画は、市民等、企業・団体、交通事業者、行政など尼崎市に関わる全ての主体を実施主体とします。本市の交通課題に対し、それぞれの実施主体が考え、取組を推進することで、総合的な目標の達成を目指します。なお、本計画での市民等は、在住者・在勤在学者に来訪者を含んだ総称とします。

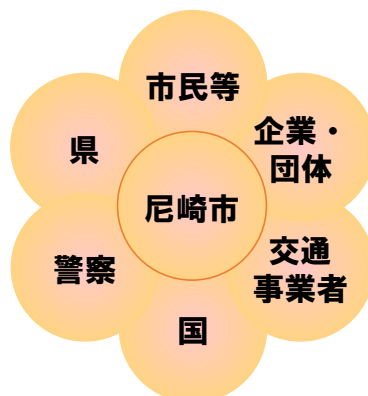


図 5.1 各主体の連携・共創イメージ

### 2) 「ありたいまち」へとつなぐ

交通は、市民等の移動や産業活動を支えるなど、福祉や経済、環境など、様々な分野と密接に関わることから、本計画は、他分野とも連携することで、市全体がより大きな成果を得ることが期待できます。

上位計画である第6次尼崎市総合計画では、計画期間中に複数年をかけ、優先的かつ集中的に取り組む項目として、「子ども・教育」、「生きがい・ささえあい」、「脱炭素・経済活性」、「魅力向上・発信」の4つの主要取組項目を設定しています。この主要取組項目をキーワードに計画推進の視点を整理し、各視点を取り入れた取組の充実を目指します。

主要取組項目	取組の方向性
主要取組項目 1 <b>子ども・教育</b>	■子ども・子育て支援の充実 ■子どもの教育の充実
主要取組項目 2 <b>生きがい・ささえあい</b>	■地域共生社会の実現に向けた環境づくり ■健康でいきいきと暮らすことができる地域づくり
主要取組項目 3 <b>脱炭素・経済活性</b>	■脱炭素社会の実現に向けた取組の推進 ■地域経済の活性化
主要取組項目 4 <b>魅力向上・発信</b>	■学びの推進によるシチズンシップの向上 ■エリアブランディングの推進 ■イメージ向上によるシビックプライドの醸成

※第6次尼崎市総合計画（令和5年4月）をもとに作成

図 5.2 第6次尼崎市総合計画において設定している4つの主要取組項目





## 視点1 子ども・教育 と 交通 をつなぐ

### <主要取組項目>

- ・子ども・子育て支援の充実
- ・子どもの教育の充実

交通では

- ◆乳幼児期はベビーカー、小学校期は登下校など、子どもの成長に沿った切れ目のない安全・安心な移動環境の構築を図ります
- ◆働きながら、子どもを育てることができるよう、子育て世帯の移動負担の軽減につながる取組を推進します

双子と一緒に、安心して出かける自由を！

尼崎市から全国へ、ふたごじてんしゃ®

ふたごじてんしゃとは、双子や年子など、年齢と体重が近い子どもであっても、2人同時に乗せて公道の走行が認められている3輪の子乗せ自転車です。

一般的な子乗せ自転車は車体の前と後ろに座席があることから、双子など前後に同じくらいの体重がかかると運転が不安定になりがちでした。また、安全基準により、前に乗せられる子どもは4歳未満という制限もあります。

こういった課題を解消し、双子や年子の子育てをするご家庭が、他のご家庭と同じように自転車で外出できるようにしたいという強い想いから製品化いたしました。



ふたごじてんしゃアシスト

ふたごじてんしゃは、3輪自転車ならではの特性があります。購入後にこんなはずじゃなかったとならないように、「購入した人も・購入しなかった人も、このモノ・サービスのファンになってもらう」というコンセプトのもと、製品の得意なこと・苦手なことをきちんと購入希望者に伝える事前診断（アセスメント）を実施しています。さらに、令和5年2月からはふたごハウスにて試乗機会の提供や、同年11月からはサブスクリプション利用もできるようになりました。

自転車は便利な乗り物である一方、危険な一面も持っています。双子を連れての外出が叶ったご家族には、次は安全に家に帰ってこれるよう、交通安全についても啓発活動をしています。保護者の方が子どもを乗せる時、「将来この子も同じような乗り方をするんだ。」ということ、心のどこかに留めながら、安全な運転をしていただきたいと思います。

最後に、わたしが願うこれからの自転車社会についてです。双子や年子が乗れる自転車だけでなく、これまで自転車を諦めざるを得なかった人達が、日常の暮らしに自転車で移動する選択肢があるインクルーシブな自転車がある社会になることを願っています。親にとっての「子ども」は年齢で区切れるものではありません。いくつになっても送迎が必要な「子ども」がいる以上、簡易な移動手段である自転車で移動できる手段を「子育て家庭」へ届けたいです。自分をはやく遠くへ運ぶ自転車から、誰かを乗せる喜びのある自転車へ。それがインクルーシブな自転車がある社会です。



株式会社ふたごじてんしゃ  
NPO 法人つなげる  
代表 中原 美智子



## 視点 2 生きがい・ささえあい と 交通 をつなぐ

### <主要取組項目>

- ・地域共生社会の実現に向けた取組の推進
- ・健康でいきいきと暮らすことができる地域づくり

交通では

- ◆移動に困難を抱える方が安全・安心に外出できる取組の充実を図ります
- ◆利用する方の立場に寄り添い、配慮を深め、支援するための取組を推進します
- ◆交流や活動の活性化につながる、おでかけを促す取組を推進します

“知らない”ことが交通事故につながるかも！？

### 日本で暮らす外国人に向けた交通の取組



日本における交通安全ガイド

日本で働く外国人労働者は、2023年に200万人を超え、2008年の統計開始以降、過去最多となりました。尼崎市でも外国人市民の人口は2015年（平成27年）から増加しており、特に近年はベトナム、インドネシア、ミャンマー、ネパールなどの東南アジア、南アジアの人が急増しています。

右側通行と左側通行の違いなど外国と日本では交通ルールの違いや、日本では禁止されているルールが外国では禁止されていない場合もあることから、来日した外国人が日本で安全に生活するためには、日本の交通ルールや交通事情等を“認識する”ことが重要となります。

尼崎市では移動の際に自転車が多く利用されることから、市が外国人向けに作成・配布している「外国人のための生活マナーガイド」でも、生活のルールやマナーとあわせ、自転車のルールやマナーを紹介しています。また警察では、外国語で作成した日本の交通ルールを紹介するチラシ等を作成するとともに、外国人を対象とした交通安全教室を開催し、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解してもらうよう努めています。

今後においても、日本人の働き手不足から外国人労働者の受け入れが進み、尼崎市で暮らす外国人はさらに増加することが見込まれます。すべての人が安全・安心に移動できるよう、また日本の交通ルールを“知らない”ことで、トラブルに巻き込まれたり、差別や偏見につながることをないよう、「外国人」と「交通」をつなぐ取組の推進が必要です。



外国人のための生活マナーガイド(ベトナム語)

出典：警察庁・(財)全日本交通安全協会（歩行者と自転車のための日本における交通安全ガイド韓国語版）  
「外国人雇用状況」の届け出状況（厚生労働省報道発表資料）  
尼崎市外国人生活実態アンケート調査（2023年(令和5年)3月）、令和5年度兵庫県交通安全実施計画



### 視点3 脱炭素・経済活性 と 交通 をつなぐ

#### <主要取組項目>

- ・脱炭素社会の実現に向けた取組の推進
- ・地域経済の活性化

交通では

- ◆公共交通や自転車、シェアサイクルなど、環境負荷の低い交通手段の利用や交通環境の整備を推進します
- ◆企業の経済活動を支えるための良好な交通基盤の構築を推進します

沿線企業とタイアップで三方よし！

#### 送迎バスの代わりに路線バスをシェアリング

「あまドラ」の愛称で親しまれる尼崎ドライブスクールの無料送迎バスの一部を阪神バスが代替する取組がスタートしています。

これまで両社のバスが重複して運行していましたが、この取組によって、あまドラの輸送量が減少し、より少ない経営資源で輸送サービスの提供が可能となりました。

教習生は、あまドラの負担で阪神バス全線が乗り放題になるフリー乗車券が発行され、停留所の増加や教習所以外の目的地にも行けるようになるなど利便性が大きく向上しています。

また、あまドラのメリットは、送迎バスの事故リスクの回避や集客範囲が広がることが挙げられます。さらに、阪神バスにとっては、固定収入が確保されることはもちろん、教習生の利用を通じて路線バスが身近になるきっかけ作りができるようになりました。

つまり、下図のとおり、関係者がいずれも win-win となる、「三方よし」のバスサービスとなりました。

このプロジェクトは、元々両社がバス運転士養成に関して協力関係にあり、あまドラに対して厚い信頼を寄せていた阪神バスから提案しました。双方がモビリティ・マネジメント※に対する高い意識を持っていたからこそスムーズに実現し、公共交通の持続可能性の向上が期待できる好事例として高く評価されています。



送迎車と阪神バス



阪神バス 乗り放題スタート!!

教習生限定

在校生期間 (※最長9か月) なら全路線無料で乗り放題。

教習所への通学以外もOK!

※一般路線に限ります。

※モビリティ・マネジメント

モビリティ・マネジメント(Mobility Management, 略称 MM)とは、1人1人のモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向(過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等)に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと



## 視点4 魅力向上・発信 と 交通 をつなぐ

### <主要取組項目>

- ・学びの推進によるシチズンシップの向上（まち全体での学びの充実と地域発意の促進）
- ・エリアブランディングの推進（駅周辺のエリアごとに交流・滞在の促進や情報発信）
- ・イメージ向上によるシビックプライドの醸成（マナーの意識向上やイメージギャップ解消）

交通では

- ◆地域を支える公共交通をみんなで守る意識の醸成を図り、未来へつなぐための取組を推進します
- ◆鉄道駅周辺において、まちのイメージの向上、子育て世帯の定住・転入促進につながる取組を推進します
- ◆自転車の運転など、交通ルールを守る意識の向上に向けた取組を推進します

「使える」まちづくり進行中！

### 身近な自転車が屋台に変身！？「アマガサキ 前かごマルシェ」

阪急塚口駅南駅前広場では、駅前広場を使ってみる社会実験「はんつかパブリックハック宣言\*」を実施し、市民らによるワークショップやマルシェ、音楽イベントなどが開催されるなど、賑わいのあるまちなみを目指した取組が進んでいます。

そんな中、同宣言を活用して、一風変わったマルシェが開催されました。

その名も「アマガサキ 前かごマルシェ」。

会場にはマルシェでは定番のテントがほとんどなく、代わりにあるのは前かごが棚になった自転車たち。なぜこのような出店方法になったのか、そのヒミツに迫ります。

実行委員会の皆さんによると、何か駅前でも新しいことをしたいなあと考えたとき、もっと自由に、もっと気軽に、もっとおもしろく、使えないか？そんな風に話し合うなかで、「尼崎は『自転車のまち』と言っていいほど自転車が多い。ずらっと並んだ自転車の前かごが屋台になったら面白くない？ふらっと来てふらっと帰れるのがよくない？」と自転車を屋台に変身させるアイデアを思い付いたとのこと。

実際に開催してみると、参加してくれた人の「楽しい雰囲気がステキ。次はいつですか？」という声や、出店してくれた人からは、「手軽・身軽に参加できる（自転車で来て、自転車で帰る）のがよかった」「屋外マルシェで過去最高の集客があった」という声もあったそうです。

いつか、自転車をこぎながら、出店者さんがあちこちから集まってくる風景が尼崎の日常となる日が来るかもしれません。



※はんつかパブリックハック宣言

阪急塚口駅南駅前広場では、「居心地よく歩きたくなる駅前空間」を目指し、使いたくなる駅前への改良を進めており、良好な公共空間の維持と、賑わい創出のための仕組みづくりを検討しています。その一環の社会実験として、令和4年度より「はんつかパブリックハック宣言」として市民や事業者の方々に日常使いからイベントまで、暮らしの場として駅前を使ってもらうために取り組んでいます。

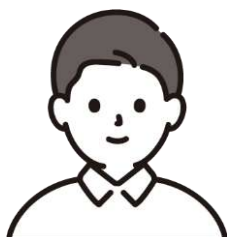
## 3) 視点と視点をつなぐ

実施する施策・事業は、ひとつの視点にとらわれず多角的に捉えることや、個々の取組を連携させることで、その効果のさらなる拡大が期待できます。実施主体相互に情報共有や連携を図り、より効果を発揮する手法を意識しながら推進することを目指します。



通勤を車から路線バスに変更するんだけど、  
定期券購入であま咲きコインをもらえるのよ

なんでコインがもらえるの？



**バスの利用が、CO<sub>2</sub>削減につながる  
省エネ行動になるからだよ**

⇒モビリティ・マネジメントの推進 ※施策 2-3-a)、施策 3-4-a)

**利用が増えれば、  
バス路線の維持にもつながるわ**

⇒バス路線の維持・見直し・再編 ※施策 3-1-a)



**マイカー通勤が減ると、  
道路の渋滞解消にも効果があるね**

⇒主要渋滞箇所への対応 ※施策 3-4-c)

## 5.2 実施プログラム

実施プログラムは、施策・事業の実施手順、実施時期等を明確にすることで、実効性を確保するためのものです。実施にあたっては、地域や事業者、関係機関と協議・調整を行うとともに、「計画推進の視点」に沿い、具体化を図ります。

また、計画期間を前期と後期の5年に分け、5年目に各施策の進捗状況の把握、評価を行い、必要に応じて施策の見直しを行います。

目標 1 交通と連携した魅力を伸ばす まちづくりの推進			計画推進の 視点	実施主体						実施時期 の目標	
				尼 崎 市	国 ・ 県	警 察	交 通 事 業 者	企 業 ・ 団 体	市 民 等	前 期 R6-10	後 期 R11-15
施策											
鉄道駅周辺の特色を活かした まちづくりの推進	居心地良く歩きたくなる駅前空間の創出	駅前広場等のリニューアルなど、公民連携による賑わいの創出・魅力向上		○			○	○	○	○	→
		阪急塚口駅周辺		○			○	○	○	○	→
		園田駅周辺		○			○	○	○	○	→
		阪神尼崎駅周辺		○			○	○	○	○	→
		大物駅周辺		○			○	○	○	○	→
		出屋敷駅周辺		○			○	○	○	○	→
		歩行者利便増進道路(ほこみち)の指定		○		○			○	○	→
		駅前空間の利活用促進	公共空間の利活用促進、市民等による利活用		○		○			○	→
		鉄道駅の利便性向上	駅施設への店舗等の設置					○			→
		高架下空間の有効活用						○			→
	良好な住環境と利便性を両立したまちづくり	(仮称) 武庫川周辺阪急新駅の設置とまちづくりの推進		○	○	○	○	○	○	→	
おでかけによる 交通の促進	公共交通・シェアサイクルの活用促進	イベント等と連携したおでかけPRの実施		○			○	○			→
		市内周遊モデルコースの設定		○			○	○			→
	超小型モビリティの活用検討	電動モビリティを活用した周遊施策		○			○	○			→
	おでかけの促進に向けた情報発信	MaaS との連携		○			○	○			→
		イベント等の情報発信		○			○	○			→
臨海部での交通 と観光の連携	自転車による臨海部の周遊促進	臨海部の自転車周遊施策		○			○	○			→
	大阪・関西万博との連携	万博会場外駐車場の設置と臨海部への交通アクセス向上の検討		○			○	○			→
	臨海部の新たな観光施策の検討	運河クルージングの実施		○				○			→
		臨海部の観光資源を活用した観光施策の検討		○				○			→

視点1：子ども・教育  
 視点2：生きがい・ささえあい  
 視点3：脱炭素・経済活性  
 視点4：魅力向上・発信

実施（既存の取組）  
 整備又は検討を進め、事業化を目指すもの（優先度高）  
 整備又は検討を進め、事業化を目指すもの

目標 2 誰もが安全・安心・快適に移動できる環境の創出			計画推進の視点	実施主体						実施時期の目標	
				尼崎市	国・県	警察	交通事業	企業・団体	市民等	前期 R6-10	後期 R11-15
施策											
安全・安心・快適に移動できる 交通インフラの整備	道路の安全対策	通学路安全対策	👤	○	○	○			○	→	→
		横断歩道、カラー舗装等整備	👤👤	○		○				→	→
		ゾーン 30（プラス）整備促進	👤👤	○		○			○	→	→
		自転車ネットワーク整備	👤👤🚲	○	○	○				→	→
	駅・踏切の安全対策	ホーム柵等の設置	👤👤				○			→	→
		踏切内の安全対策、歩車分離	👤👤	○	○	○	○			→	→
駅周辺のバリアフリー化	立花駅周辺の乗継経路改良	👤👤	○			○			→	→	
	高齢者・障害者等移動支援	👤👤	○			○			→	→	
すべての人にやさしい 公共交通の構築	移動支援の推進	運転免許返納割引の実施	👤👤			○	○			→	→
		公共交通による子育て世帯の移動支援	👤👤	○			○			→	→
		安全・快適なバス待ち環境の改善	👤👤🚲	○			○			→	→
	わかりやすい交通情報の案内	👤👤🗣️	○	○		○			→	→	
	交通従事者の意識啓発	講座の受講、資格取得の促進	👤👤	○			○			→	→
		モビリティ・マネジメントの推進	👤👤🚲	○			○	○	○	→	→
環境に配慮した交通への転換	シェアリングの普及	企業と連携した公共交通への転換促進	🚲	○			○	○		→	→
		カーシェアリング・シェアサイクル等の普及促進	🚲	○			○	○		→	→
	エコカー普及促進	駐車場駐輪場付置義務見直し	🚲	○						→	→
		企業送迎バスの共同運行促進	🚲	○			○	○		→	→
		エコカー購入促進	🚲	○	○				○	→	→
	駅舎等の環境負荷低減（脱炭素化）	公用車の EV 化推進	🚲	○					→	→	
EV バス車両の導入	🚲				○			→	→		
太陽光発電設備、省エネルギー設備導入（脱炭素先行地域）	🚲				○			→	→		
交通ルールを守り、安全・安心に移動できる社会の実現	交通指導・取り締まり	交通ルールの遵守、ルール違反の指導・取り締まり	👤👤	○		○				→	→
	道路の安全対策（再掲）	通学路安全対策	👤	○	○	○			○	→	→
		横断歩道、カラー舗装等整備	👤👤	○		○				→	→
		ゾーン 30（プラス）整備促進	👤👤	○		○			○	→	→
		自転車ネットワーク整備	👤👤🚲	○	○	○				→	→
	交通安全の啓発	交通安全教室の実施	👤👤	○		○		○	○	→	→
		広報・キャンペーンの実施	👤👤	○		○			○	→	→
通学路の見守り活動の実施		👤👤	○				○	○	→	→	

- 👤 視点1：子ども・教育
- 👤👤 視点2：生きがい・ささあい
- 🚲 視点3：脱炭素・経済活性
- 🗣️ 視点4：魅力向上・発信

- 実施（既存の取組）
- 整備又は検討を進め、事業化を目指すもの（優先度高）
- 整備又は検討を進め、事業化を目指すもの



目標3 利便性が高い交通環境の構築			計画推進の視点	実施主体						実施時期の目標		
				尼崎市	国・県	警察	交通事業者	企業・団体	市民等	前期 R6-10	後期 R11-15	
施策												
持続可能な公共交通の構築	バス路線の維持・見直し・再編	路線バス運行支援補助金		○			○					
		生活圏に応じた持続可能なバス路線の見直し、再編		○			○					
	新たな交通サービスの検討	AI オンデマンド型の交通導入		○			○					
		企業の送迎交通との連携		○			○	○				
	公共交通維持のための体制づくり	ドライバー等の担い手確保		○	○		○					
		車両の維持管理・更新					○					
		ふるさと納税等の活用		○			○					
	わかりやすい交通情報の案内（再掲）	多言語対応・ピクトグラム化		○	○		○					
公共交通を利用するきっかけづくり	乗車体験や見学会の実施		○			○						
	公共交通無料デーの実施		○			○						
自転車のまちづくりの推進	自転車の共有を促す仕組みづくり	シェアサイクルの利便性向上・利用促進・既存駐輪場との連携		○			○	○				
		レンタサイクルの利便性向上・利用促進・既存駐輪場との連携		○			○	○				
	放置自転車対策	放置自転車対策の実施		○								
	駐輪場の維持・更新	駐輪場の維持・更新		○			○					
	道路の安全対策(再掲)	自転車ネットワーク整備		○	○	○						
	交通安全の啓発(再掲)	交通安全教室の実施		○			○	○				
広報・キャンペーンの実施			○			○						
支える交通基盤整備	道路インフラ等の維持管理・更新・耐震化	道路、橋りょう等の維持管理・更新・耐震化		○	○							
		都市計画道路の新設及び改良		○	○							
	交通施設の維持管理・安全対策	駅舎、線路等の維持管理、駅施設・高架下の耐震化					○					
		バス停の維持管理					○					
交通結節点の再構築	交通需要を踏まえた道路・ロータリーの再配分		○			○	○					
市域の交通円滑化・環境改善	モビリティ・マネジメントの推進（再掲）	公共交通・自転車の利用促進		○			○	○	○			
		企業と連携した公共交通への転換促進		○			○	○				
	シェアリングの普及（再掲）	企業送迎バスの共同運行促進		○			○	○				
	主要渋滞箇所への対応	渋滞交差点の解消		○	○	○						
ふ頭間連絡道路の検討			○									

視点1：子ども・教育  
 視点2：生きがい・ささえあい  
 視点3：脱炭素・経済活性  
 視点4：魅力向上・発信

実施（既存の取組）  
 整備又は検討を進め、事業化を目指すもの（優先度高）  
 整備又は検討を進め、事業化を目指すもの

## 5.3 評価指標・目標値

総合交通計画における目標の達成状況、施策・事業実施の効果を測るための評価指標、数値目標を設定します。

### 5.3.1 指標設定の考え方

#### 1) 上位・関連計画との整合

3. 目指す交通の将来像で示したように、総合交通計画は、上位計画である尼崎市第6次総合計画など様々な計画と関連します。そのため、それらの計画において、本計画の目標と整合した指標・目標値が設定されている場合は、その設定を踏襲します。

#### 2) わかりやすさ・データの収集容易性

1)以外の指標の設定は、目標との整合及び誰もが理解・共有しやすいものであるとともに、毎年検証することを想定して収集しやすいデータを活用した設定とします。

## 5.3.2 評価指標・目標値の設定

指標設定の考え方にもとづき設定した評価指標・目標値一覧を以下に示します。

対応する 目標	評価指標	現況値 令和4年 (2022年)	目標値 令和15年 (2033年)	①選定の理由 ②把握方法 ③目標値設定の考え方
目標1 交通と連携した魅力を伸ばすまちづくりの推進	指標1-1 鉄道駅周辺の滞在人口	2.1 万人	2.5 万人	① 鉄道駅を中心に賑わい創出や魅力向上に取り組むことで、鉄道駅周辺の滞在人口の増加を目指すため ② 人流データ ③ 現況値から20%増加を設定
	指標1-2 「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	53.4 %	61.8 %*	① 沿線の地域特性を活かしながら、鉄道駅を中心に魅力あるまちづくりに取り組むことで、評価指標に記載する市民意識の向上を目指すため ② まちづくりに関する意識調査 毎年実施 ③ 施策評価の目標指標 (令和9年) 61.8%
	指標1-3 居住誘導区域内における人口密度	125.1 人/ha 令和2年 (2020年)	119.5 人/ha	① 将来人口が減少する中でも、鉄道駅を中心に魅力あるまちづくりに取り組むことで、市域の一定の人口密度の維持を目指すため ② 国勢調査 5年に1回実施 ③ 立地適正化計画の目標指標 (令和22年) 119.5人/ha、
	指標1-4 市内の観光入込客数	241.6 万人	300 万人*	① おでかけの促進や交通と観光の連携に取り組むことで、市域移動の活性化による観光入込客数の増加を目指すため ② 観光動態調査 毎年実施 ③ 施策評価の目標指標 (令和9年) 300万人

※ 施策評価で新たな目標値を設定した場合は、読み替えるものとする

対応する 目標	評価指標	現況値 令和 4 年 (2022 年)	目標値 令和 15 年 (2033 年)	①選定の理由 ②把握方法 ③目標値設定の考え方
目標 2 誰もが安全・安心・快適に 移動できる環境の創出	指標 2-1 「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	62.2 %	75.9 %*	① 誰もが安心・安全に移動できる社会の実現に向けて取り組むことで、評価指標に記載する市民意識の向上を目指すため ② まちづくりに関する意識調査 毎年実施 ③ 施策評価の目標指標：（令和 9 年）75.9%
	指標 2-2 運輸部門の二酸化炭素排出量	408 kt-CO <sub>2</sub> 平成 25 年 (2013 年)	250 kt-CO <sub>2</sub> *	① 環境負荷の低い交通手段の利用を促進することで、二酸化炭素排出量の減少を目指すため ② 環境基本計画年次報告書 ③ 地球温暖化対策推進計画における運輸部門の削減目標（参考値）：（令和 12 年）250kt-CO <sub>2</sub>
	指標 2-3 自転車関連事故認知件数	485 件	404 件*	① 交通指導や道路の安全対策、交通安全の啓発に取り組むことで、自転車関連事故認知件数の減少を目指すため ② 警察への調査 毎年実施 ③ 尼崎市自転車のまちづくり推進計画の目標指標：（令和 7 年）404 件
	指標 2-4 公共交通及び移動支援サービスへの公的資金投入額	8.1 億円	9.3 億円	① 公共交通の維持やすべての人が安全・安心・快適に移動できる環境の向上に取り組むことで、市民等の外出機会の増加を目指すため ② 決算数値（行政支出を定量的に評価） ③ コロナ禍以前（令和元年）の水準を設定
目標 3 利便性が高い交通環境の構築	指標 3-1 一人一日あたりの公共交通の利用回数	0.60 回/人	0.70 回/人	① 持続可能なネットワークの構築を目指し、公共交通において、鉄道やバスの利用回数の増加を目指すため ② (鉄道乗客数+バス乗客数)/15 歳以上人口乗客数：交通事業者への調査 毎年実施 人口：尼崎市統計書 ③ コロナ禍以前（令和元年）の水準を設定
	指標 3-2 駅前にシェアサイクルポートが設置されている駅数	4 駅	13 駅	① シェアサイクルの利便性向上、利用促進に取り組む中で、鉄道駅から視認できる場所（駅前広場並びに駅に隣接する公園等）へのサイクルポート設置数の増加を目指すため ② シェアサイクル事業者への調査 毎年実施 ③ 市内全駅（13 駅）での展開を設定
	指標 3-3 「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	84.0 %	90.0 %*	① 自転車のまちづくりの推進や交通基盤の構築に取り組むことで、評価指標に記載する市民意識の向上を目指すため ② まちづくりに関する意識調査 毎年実施 ③ 施策評価の目標指標：（令和 9 年）90.0%

※ 施策評価や関連計画で新たな目標値を設定した場合は、読み替えるものとする

## 5.4 推進体制

本計画に基づく施策や事業を着実かつ計画的に推進するため、各主体が連携・共創しながら推進していきます。それぞれに期待される役割を以下に示します。

また、事業を継続的に推進するために、PDCA サイクルを着実に展開していきます。なお、本計画及び実施プログラムの進行管理は、「尼崎市都市計画審議会 交通政策分科会」等において実施します。

表 5.1 各主体に期待する役割

主体		役割
行政	尼崎市	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 本計画の全体管理及び「尼崎市都市計画審議会 交通政策分科会」と「地域公共交通会議」を運営します。</li> <li>● 市民、交通事業者、企業・在勤者、その他関係機関と協議・調整を行い、合意形成を得られた施策・事業の実施に向けて主体的に取り組みます。</li> <li>● また、利用者による評価を踏まえ、各主体と調整の上、継続的な改善に努めます。</li> </ul>
	県	● 本計画の推進上、必要となる対策の連携・実施及び積極的な参画を期待します。
	警察	● 本計画の推進上、必要となる対策の連携や、交通安全のための対策・取り締まり活動・交通規制などの積極的な実施を期待します。
	国	● 本計画の推進上、必要となる対策の検討・実施・支援を期待します。
交通事業者		● 市民、行政及び企業との連携のもと、本計画の推進に向けた積極的な事業展開・サービスの向上を期待します。
企業・団体		● 市民、行政及び交通事業者との連携のもと、企業における送迎交通との連携や、通勤時の市内公共交通の利用促進を期待します。
市民等		● 鉄道駅の特徴を活かしたまちづくりへの積極的な参画や、交通資源の直接の利用者として、通勤やおでかけなどでの公共交通の積極的な利用、また自動車や自転車利用時のルール遵守などを期待します。



図 5.3 各主体の連携・共創イメージ

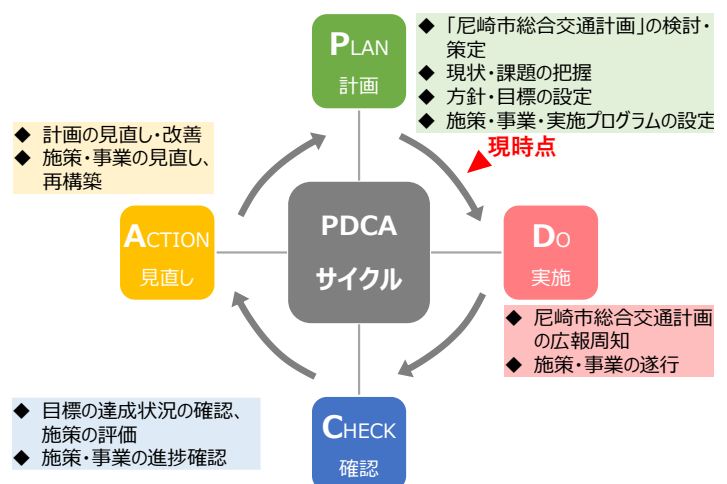


図 5.4 計画のフォローアップ

## 尼崎市総合交通計画

発行：尼崎市 都市整備局 都市戦略推進担当

〒660-8501 兵庫県尼崎市東七松町1丁目23番1号

TEL：06-6489-6620 FAX：06-6488-8883

Email：[ama-toshisenryaku@city.amagasaki.hyogo.jp](mailto:ama-toshisenryaku@city.amagasaki.hyogo.jp)



