

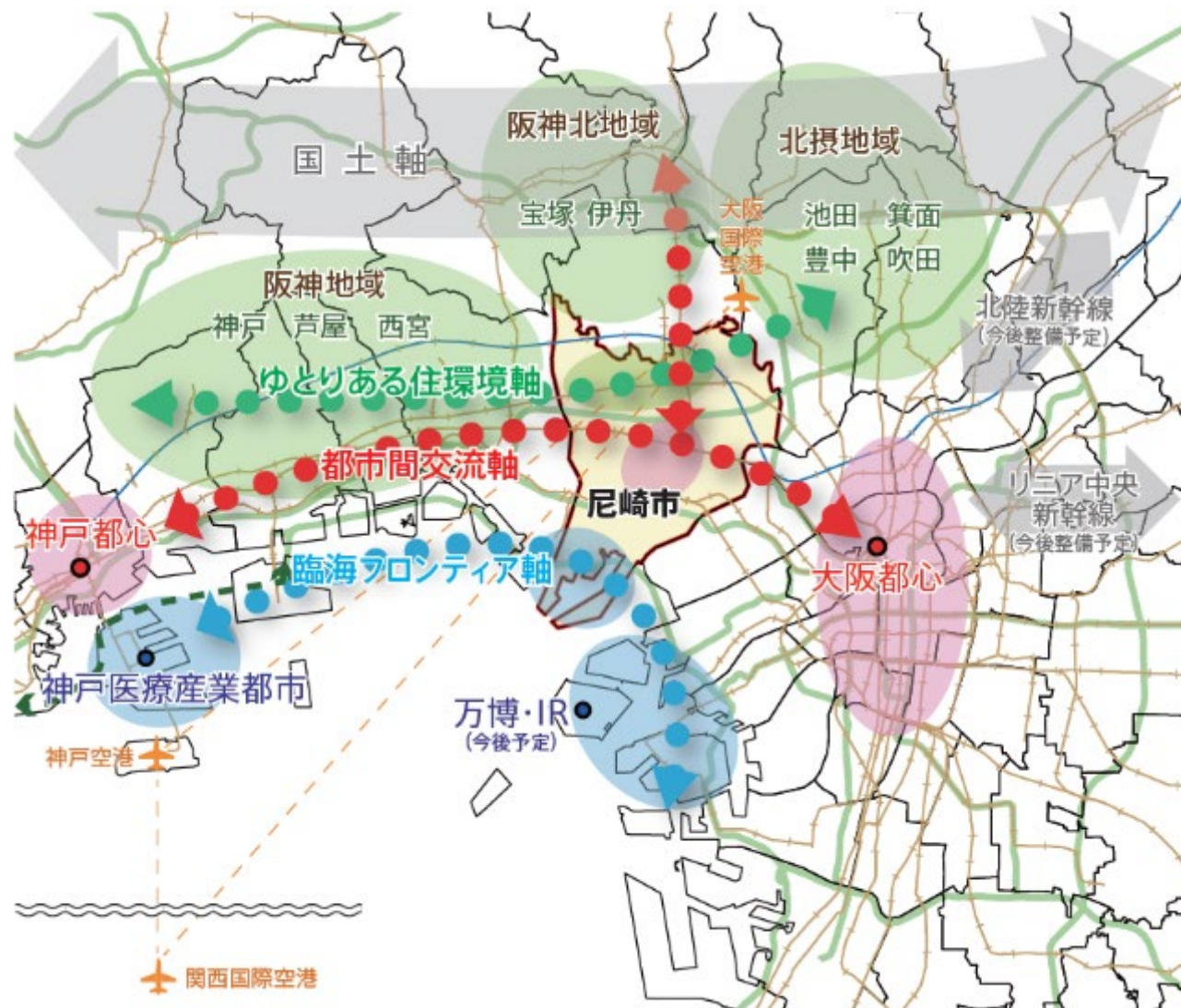
**規制改革推進会議  
地域産業活性化ワーキング・グループ提出資料  
阪神間における尼崎市の立地特性と交通特性**

令和6年3月11日 尼崎市長 松本 眞

# 1 尼崎市の地理特性



図 広域的に見た尼崎市の立地特徴



## ポイント

- 阪神地域にあり**大阪市に隣接する人口約45万人の中核市**  
(大阪都市圏)
- 阪急、JR、阪神の鉄道3社が阪神間を東西方向に運行
- 阪神バスを中心に**路線バスが運行し南北交通を担う**
- 平坦で約50km<sup>2</sup>とコンパクトで自転車の利用が多い

## 2 産業・観光の視点



通勤

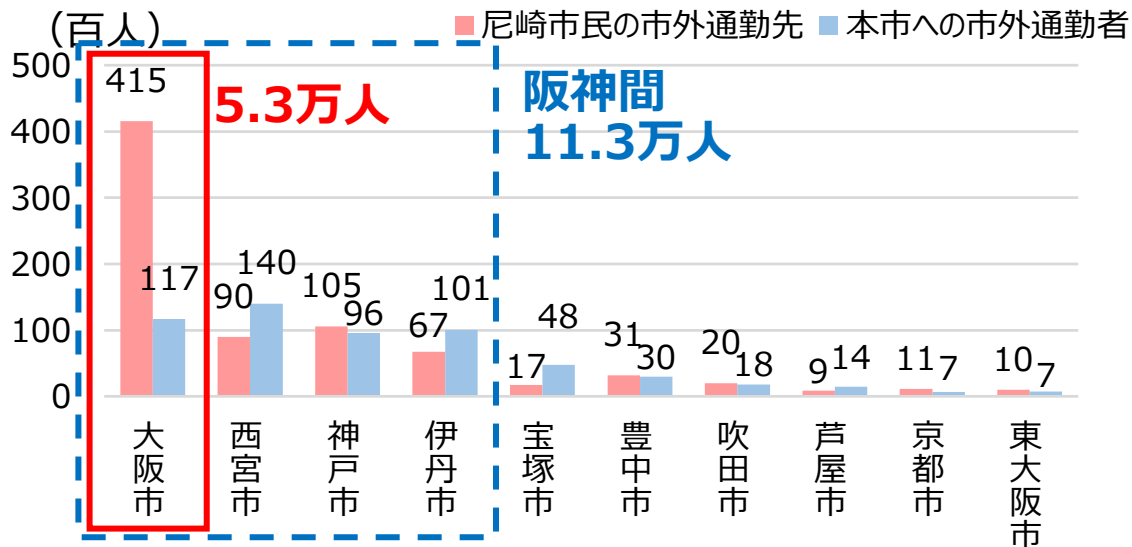


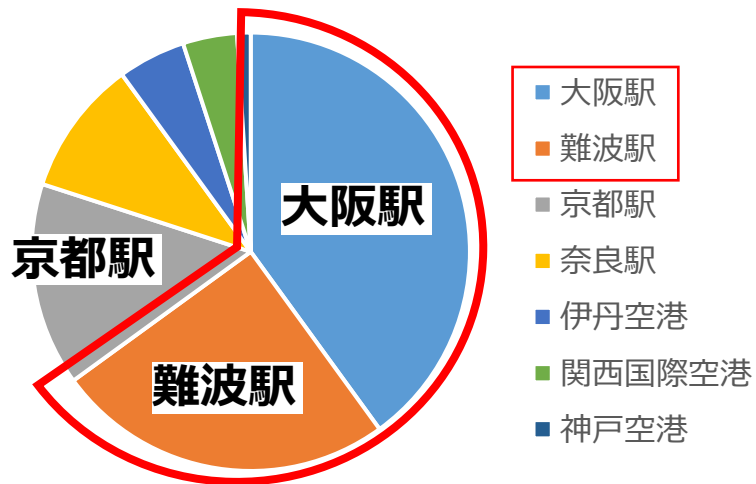
図 ニ崎市民の市外通勤先・本市への市外通勤者

### ポイント

- **ニ崎市⇔大阪市を約5万人が通勤**
- **ニ崎市⇔阪神間では約11万人**

観光

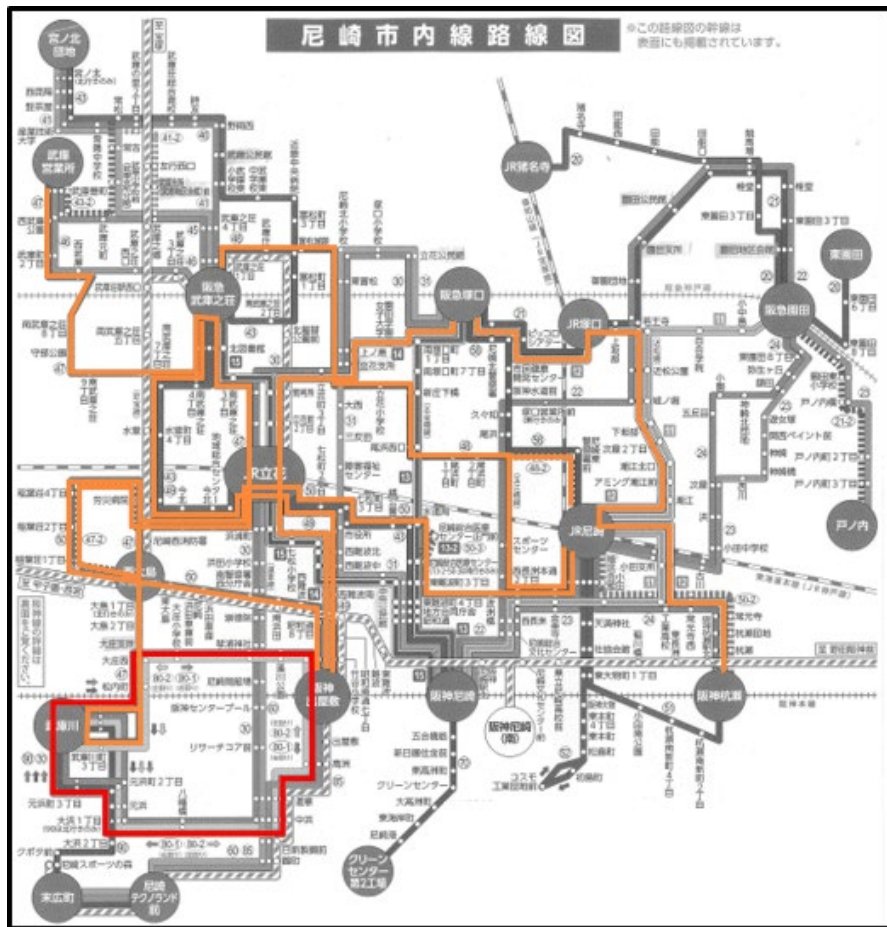
ニ崎市来訪者の経由地点構成比



- **ニ崎市への来訪者の約6割は大阪市も訪れている**

**大阪都市圏を意識する必要がある**

### 3 市民生活の視点（路線バス）



【2021年7月】  
尼崎市内線32路線中 **減便6路線・廃止1路線**

図 阪神バス尼崎市内線路線



図 1.41 大型二種免許保有者数の推移（全国）

### ポイント

- コロナ禍で減った**乗客が戻らない**  
尼崎市内線乗客数 **△15%**  
17.2万人(2018)→14.6万人(2023)
- **担い手不足**が深刻  
→ **経営状況がさらに悪化**
- **減便・廃止が加速する**恐れ

### 3 市民生活の視点（タクシー）

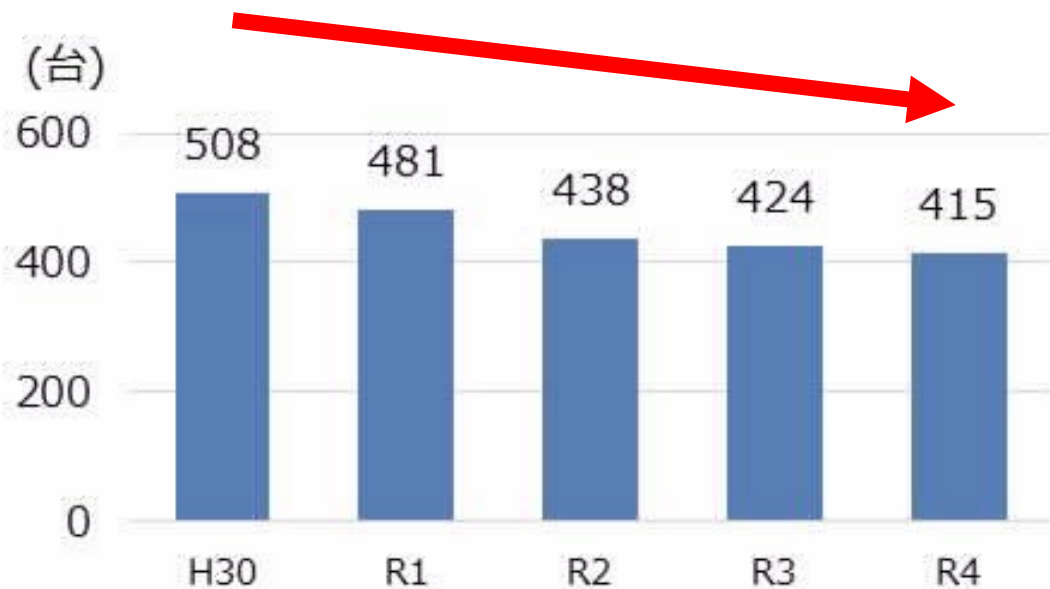


図 尼崎市内のタクシーの配置車両数

#### ポイント

- 配置車両数が年々**減少傾向**
- **担い手不足**の状況はバスと共通
- アプリの普及により  
**駅前でタクシーが捕まらない**
- ドライバーの高齢化→勤務時間の減少により**手薄な時間帯が発生**

**交通事業者は厳しい状況に置かれている中で  
市民の移動手段を将来に渡って確保していく必要がある**

## 4 ライドシェア制度案への所見（道路運送法第78条関連）



|    |   |
|----|---|
| 2号 | <p>・「交通空白地」の目安が、①半径1km以内にバス停・駅がない地域、②タクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域が目安となっている。</p> <p>⇒本市市域において上記の条件を満たす区域は無い。<br/>⇒2号をもって市民の移動手段を確保することは困難。</p>  |
| 3号 | <p>・3号に係る国土交通省のパブリックコメントで示された案においては、実施主体がタクシー事業者に限定されている。</p> <p>⇒実施の判断はタクシー事業者が行うため現時点では見通せない。<br/>なお市内のタクシー事業者11社中、9社が配置車両50台未満の中小規模であり、大規模事業者がいる東京都、横浜市、大阪市などの大都市とは状況が異なる。</p> |



### 大阪都市圏（阪神間）の連続性が重要

- ・大阪からの乗客が尼崎に立ち寄って、関西国際空港や伊丹空港に向かうなど、実際の移動は**府県境に関係なく**行われている。
- ・この一連の移動が**ワンストップ**で実現すれば近畿圏ひいては尼崎の産業、観光振興に寄与する。
- ・仮にライドシェアが大阪府・大阪市において導入されるのであれば、**同じ経済圏である尼崎市（阪神間）**も含めて導入されるのが望ましい。

### 持続可能な交通の構築、新たな交通の担い手育成が急務

- ・相乗り型のタクシーやシェアモビリティといったICT技術を活用した**新たな交通サービス**など**将来を見据えた持続可能な交通サービス**の検討が必要。