

尼崎市地域交通政策審議会 第2回部会 議事要旨

■ 日 時：平成 28 年 8 月 18 日（木） 14:00～16:00

■ 場 所：尼崎市立すこやかプラザ多目的ホール

■ 出席者

（委 員）

区分	委員氏名	所属等	出欠
会 長	土井 勉	大阪大学コミュニケーションデザインセンター特任教授	○
委 員	石塚 裕子	大阪大学未来戦略機構特任助教	×
	西田 純二	株式会社社会システム総合研究所代表取締役 京都大学経営管理大学院経営研究センター特命教授	○
	井原 勝	公募市民	○
	後藤 真一	尼崎市老人クラブ連合会副会長	○
	高尾 絹代	尼崎市身体障害者連盟福祉協会理事	○

■ 議事内容（◎会長、○委員、□事務局）

1 開会

2 審議

(1) 自転車交通施策の推進について

○委員

レンタサイクルやコミュニティサイクルに取り組めないかと感じている。日本の場合は自宅に自転車を置いているが、世界的には自転車のシェアリングを行っている。「乗りやすい」「走りやすい」「停めやすい」の3つが自転車施策を考えるときの重要な要素であるが、「乗りやすい」ということでは、自宅に自転車を置いていると、自宅発の人しか自転車を使うことができず、使いたい人の何分の1しかカバーができない。駐輪場の問題については、コミュニティサイクル、レンタサイクルにするとかなりの部分が解決する。1日平均10分乗るか乗らないかの自転車を自宅に置き、通勤等で10分利用して、駅前の大事な空間を5時間も6時間も占有しており、日本の自転車問題の根元となっている。自転車の利用率を2倍にすると、地域に必要な自転車台数は2分の1になる。コ

コミュニティサイクルは、例えば自分が自宅から乗って駅に置いた自転車を、別の人が駅から買い物に行ったり、仕事や学校に行ったりするために利用できる。そうすると駅前の空間に、また別の方が自転車を停めることができ、駅前に停める自転車の数は、回転数分の1になる。

J R 茨木駅の駅リンクくんは非常に空間を上手に使っている。通常の駐輪場は、自転車1台1台の規格が違うので、最大サイズで駐輪場の幅を作らないといけないが、駅リンクくんのように規格の同じ自転車の場合、斜めに並べていくと、自転車の間隔が現状の何分の1かになる。しかも、回転率が上がった分、停める自転車が減るので、いわゆる駅前の駐輪問題は劇的に改善する。一方で、例えばマンションや大学、業務ビルの駐輪場には管理シールを貼っている自転車しか停められないところが多く、同時に解決していないと、借りてきた自転車を置くことに抵抗があると考えられる。

マンションの自転車をよく調べてみると、ほとんど乗らない自転車をずっと置いている。例えば子供が何人かいたら、次の子供が乗るかも知れないということで自転車を置いていて非常に効率が悪い。これをコミュニティサイクルやレンタサイクルで使えるようにすると、マンションにおいてある自転車の台数もかなり減る。駐輪場は、マンションも商業施設も来訪者の目に付く場所に設けてある。そこを沢山の自転車で占有しないでいいようになれば、緑化空間や広報用空間に使うなどで街全体もきれいになる。放置自転車の原因のひとつになっているのは、街全体の自転車1台1台の利用率の低さなので、利用率を上げる施策としてコミュニティサイクルやレンタサイクルを導入して、総合的に自転車利用を推進する必要がある。例えば商業施設でコミュニティサイクルやレンタサイクルを優先的に置ける場所を作るとか、業務ビルやマンションの駐輪場でもコミュニティサイクルやレンタサイクルを置いていいという形に変えていくと、個人で持っている自転車が減ってコミュニティサイクルやレンタサイクルに変わっていく。そうすると、例えば、駅前の駐輪場で自転車の利用率が3倍になると収入も3倍になり、現状の3分の1で駐輪場のコストが賄えることになる。残りの3分の2で車両購入費ができ、駐輪場代だけで自転車が使えることになる。こういう形で尼崎型モデルを開発指導要綱や、商店街、ショッピングセンターなどの駐輪場、駅前の駐輪場などの運営についても一体で考えて工夫をしてみると、いろいろなアイデアが出るのではないかと思う。

○委員

自転車は人の移動だけでなく、運搬車としての働きもある。商店街でも店の前に置け

るというのが自転車の特性である。尼崎市では放置自転車の返却費用が約3千円であるが、7～8千円で自転車を買ってしまうため、自転車が古くなってきたら取りにいかずに新しい自転車を買ってしまう。その辺りの金銭感覚やマナーの問題を根本的に解決しないと、観光で使うようなコミュニティサイクルやレンタサイクルは今の尼崎市では合わないのではないかと。

また、五合橋線から北へは横断はJRが分断していて、自転車を降りてアンダーパスを通っていかないと北に横断ができない。自転車道整備も考えて頂きたい。

◎会長

例えば観光地で観光用に使うのはレンタサイクルだが、もっと短い範囲、時間で、自転車を固定せず、自転車の乗り捨て場所でどんどん自転車を回していくのがシェアリングである。シェアリングは自転車を返しにいかなくてもよいというのが大事なところで、家に乗って帰っても次の日に使って、例えば借りた場所でもいいし、別の駐輪場に停めてもいいという使い方で、学生がコミュニティビジネスとして成立させているところもある。

○委員

武庫之荘駅の放置自転車対策後では、放置自転車がものすごく減っている。

◎会長

この放置自転車対策について、簡単にご説明頂きたい。

□事務局

これまでは、放置自転車の撤去・搬送、駐輪場の管理、放置自転車の指導等を別々に委託していたが、それらを一体的に委託することで、例えば、各駐輪場の駐輪台数の情報を放置自転車対策に活用できるようになった。

◎会長

大事なのは、自転車を“停めてはダメ”ということではなくて、“ここに停めたらいい”ということだと思う。“停めてはダメ”と言われても停めるところがわからなかったら、隠れて停める。今までマナーキャンペーンをやっても放置自転車が減った試しがないのに、今回、なぜうまくいったのかということをも反映していかないと、この計画の意味がない。一度放置自転車がなくなると、次からはなかなか停めにくい。駐輪場所を確保して、そこへ駐輪するように指導し、同時に撤去もやるということが重要である。

○委員

J R 茨木駅前には、駐輪場とレンタサイクルの両方が非常に成功しているが、立ち上げの時に市と連携して徹底的に放置自転車の取締りをやっている。例えば放置自転車が 100 台並んでいてももう 1 台くらいいいかなと思うが、1 台もないところに置くことはなかなか難しいので、放置自転車のない期間を作らないといけない。

○委員

家から商店街へ自転車で移動する人には、買い物をしている間に駐輪するところを作って、家から駅まで 10 分乗って 5 時間駅前に置いてまた 10 分乗るような人にはシェアリングという 2 本立てでいくのがいいかもしれない。

◎会長

シェアリングがいいところは、自転車を特定しないということと、家に乗って帰って、次に停める場所は商店街であったり駅であったり、いろいろ選べる、そういう自転車を回していけるということである。

○委員

借りた自転車は 3、4 日続けて使えるようにしたらよい。

○委員

自分に都合のいい大きさの自転車に乗りたい人もいるので、そういう人たちには自転車を置く場所を作らないといけない。

○委員

私は電動アシスト自転車しか乗らない。また、体型など人それぞれだが、シェアリングでは同じタイプの自転車でどのように対応されているのか。

◎会長

電動アシスト自転車のシェアリングも最近増えているが、基本的には籠が付いていてお買い物に便利なママチャリのようなものが多い。これは尼崎市でいろいろ試してみるとよい。

○委員

J R がコミュニティサイクル用の自転車を作られているが、一般の市販の自転車では身長差などを吸収しにくいので、車輪は 24 インチにしてフレームに工夫をし、サドルポストを少し大きめにして、背の低い方は下げて、背の高い方は伸ばして利用できるようにしている。壊れやすい部分は頑丈な部品にし、大量生産して値段を下げている。コミュニティサイクルやレンタサイクルは、かなり歴史のある事業になっているので、ノウ

ハウが沢山蓄積されている。

堺市や篠山市で、電動アシスト自転車のレンタサイクル事業を計画したことがあるが、電動アシスト自転車は、自宅でバッテリーを充電するのが結構面倒であるが、駐輪場で自動充電するとメンテナンスも楽になる。一般の自転車でも3段変速がついていたり、かなり楽で、そういうものをメーカーや地域の自転車屋さんといっしょに開発して、地域もいっしょに活性化できるような施策になればよい。

○委員

京都などでは急激にレンタサイクルを利用する外国人観光客が増えているが、小さい神社などでは駐輪場がなく、民家の前に置かれることが問題になっている。最近、尼崎の商店街でも外国人が増えているので、外国人に向けた説明も必要である。

◎会長

資料第1号 p.15「自転車交通施策推進にあたっての議論のポイント」に、シェアリング型の自転車施策を推進することを追加する必要がある。

自転車は代表交通手段利用で徒歩よりも多い3割も利用されているのに、「尼崎自転車ネットワーク整備方針」の“市道の約35kmの整備を予定”は少なすぎないか。

自転車は車道通行か、歩道通行か、あるいは自転車道通行か、いろいろな意見が分かれるところではあるが、尼崎市として一番望ましい通行のあり方を決めて、それを施策として表現していく必要がある。自転車道整備を進めても、なかなか整備が進まないのので、p.14「自転車交通施策の方向性」の「制約のある道路空間での自転車走行環境の向上」で既存の道路空間をどう使っていくかということをもっと真剣に検討する必要がある。このため、方向性の「多様な取り組みによる放置自転車対策」において、先程から意見のあるシェアリングをいかに導入していくかが求められる。また、走行環境については、子育て環境にも関係するが、商店街でゆっくり子供と買い物するには、自転車は押し歩きしてもらふ必要があると思うので、そういう環境をきちんとつくる必要がある。商店街の人だけではなく、行政や市民も一緒になって、尼崎市の政策として、自転車をよく使っている街だからこそ、お互いにみんなで利用しやすい状況を保つという話をしていく必要がある。

3番目の「自転車マナーの向上」では、マナー向上よりも自転車の安全走行の方が重要である。自転車の安全走行の基本はヘルメットを着用するかどうかで、市の職員は“自転車通勤をするときにはヘルメットを着用する”ということを実施してはどうか。

□事務局

道路交通法では幼児および児童の保護者に対してヘルメットを着用させる努力義務が示され、兵庫県条例では、高齢者の同居者等による着用等の助言も規定されており、全国的にはヘルメットについては厳しい県であると考えられる。尼崎市の条例で、自転車に乗る人は年齢に係わらず全員ヘルメットを着用するかどうかについて議論を行っているが、今のところは、堺市など先進自治体の条例制定後の効果を見て検討していくということで留まっている。なお、プロジェクトチームでは自転車の台数を増やしたいわけではなく、自転車を必要なときに適正に使って頂くことを目指しており、ヘルメットの着用義務化は、歩ける距離では自転車を利用せず歩く人が増えるような効果もあるのではないかと考えている。

○委員

全員がヘルメットを着用するようにして、徹底的な指導をする必要がある。無灯火での自転車利用は、自転車に乗る人も周りの人も危険であるため、これも徹底的に指導していく必要がある。

◎会長

京都府では、親が自転車の後ろに子供を乗せるときは子供にヘルメットを着用させることが義務化されており、無料でヘルメットが配られている。松山市では、大企業と市では通勤時のヘルメット着用が義務化されており、ヘルメットを着用したくない人が自転車利用から公共交通に利用転換し、バスと市電の利用者が増えている。安全走行を担保していくことが、他の交通手段利用につながることにについては、本計画の中で取り上げることも検討する必要がある。実現していく必要のある施策を周知するための広報や告知は意味があるが、利用者意識の向上やマナー向上のための広報や告知は実態が伴わないと思う。

○委員

自転車で走行可能な自歩道と走行不可の歩道の区分を誰もわかっていない。自転車は本来車道通行であるが、車道に電柱があるところは、対応した上で自転車道を整備して欲しい。

□事務局

尼崎市では自転車レーン整備の際には、電柱も移設しており、現在整備を行っている区間については、そのような箇所はないものと認識している。

◎会長

資料第2号 p.7の「市道西川線の自転車レーン」の写真では、自転車レーン上に駐車車両が見られる。

□事務局

路線自体が駐停車禁止に指定されている場合は取締りの対象となるが、指定されていない場合は取締りの対象とはならない。自転車レーン整備上の道路管理者としての課題のひとつとして認識している。

◎会長

そういう点についても記載していく必要がある。

○委員

資料第2号 p.7に、自歩道上と車道上の自転車レーンの写真が掲載されている。最近ではどちらかというと車道上で自転車レーンを整備し、歩道で自転車と歩行者が交錯しないようにしている。特に障害者からすると、歩道に自転車が走るのは危険である。ただ車道上に自転車レーンを整備した際の大きな問題は、先程意見のあった駐車車両である。自転車レーンに車両が駐停車できない様にするのであれば、マーカーで車の進入を防ぐような施策を行っていく必要がある。中途半端な施策では、逆に事故を招く危険がある。ヨーロッパでは、このような規制を厳しく行っており、例えば自転車レーンの中では歩行者が信号待ちもできないようになっている。尼崎市が自転車の施策を推進していくのであれば、小学校などでも、自転車レーンの利用方法等について周知していく必要がある。

◎会長

今後、実施していく施策であるので、検討段階の内容についても何を目指していくのかということを確認した上で実施していく必要がある。

○委員

10年位前に交差点で警察と自転車の押し歩きについてのキャンペーンを行った。商店街の人も警察と一緒に注意していると、「何の権限があって注意するのか」と言われてしまう。今、不法ビラの簡易除去の委員をしているが、それは不法ビラを撤去できるという委嘱状がある。一般人が一般人を注意するのはなかなか難しいので、何らかの権限や承認も考えて欲しい。

◎会長

“世界で一番自転車を使いやすいまちを目指す”というくらいインパクトのある目標を掲げた上で、それを市民の皆さんにも理解して頂き、みんなが目指すまちについての共通認識が必要である。

◎会長

プロジェクトチームの施策には、子育てについての施策見られないが、子供の自転車利用は、重要であると考えられる。

資料第2号 p.17に“市や市民と協働で、自転車のまちづくりに参画していただくことは有効である”とあるが、自転車のまちづくりについて説明できないと市民は参画できないため、しっかり検討して頂きたい。

○委員

兵庫県立大学が尼崎市の商店街の課題についてアンケート調査を行っている。商店街の問題として、自転車マナーの問題が3分の1を占めている。それと、「しっかりしてやメッセージ」ということで、市内20万世帯全てに商店街新聞を配布し、商店街へのいろいろなメッセージを頂いた。その結果、自転車に対する問題が15件あり、“自転車に乗ったまま通行している人が多く、子供連れの方が危険を感じる”、“商店街に行っても自転車置き場が無くて不便”だという問題が出ている。それと駐輪場を作っても、店の人が先に停めてしまって、一般のお客さんの停める場所がないという問題もある。

◎会長

高槻や松山の商店街では、高校生でも押し歩きをしている。きちんとした施策を実施せず、マナー向上に頼っていては効果がなかったが、問題をきちんと分析し、責任をもって実行すれば効果があると思う。

(2) 高齢者・障害者等の移動環境の向上について

○委員

尼崎市として一歩進んだ施策、例えば移動目的をもっと創出していくような施策を実施できないか。商店街や商業施設、スポーツ施設や公共施設で、比較的混雑していない時間帯に、特別乗車証を使って、高齢者や障害者が割引や特典を受けられるようなものを作れないか。老人クラブでもそういうものは作っておられると思うが、地域の方と一体になって、移動目的そのものを創出していくような施策を実施できないか。

○委員

老人会に入っていたら割引をしてもらえというのはあるが、時間帯は考えていなかった。時間を決めるのはいいかもしれない。

○委員

障害者の方が商店街に行く場合は、まずトイレの問題がある。補助金で車いす対応のトイレと授乳室にも使える2坪ほどの着替えができる場所を作らせて頂いた。1時間くらい買い物して頂くためには、トイレというハード整備を行う必要があり、その辺りから検討していく必要がある。

○委員

個人的な意見かもしれないが、活気がない時に商店街に行っても寂しいと思う。障害者も楽しいところに皆さんと共に行きたいと思っている。

○委員

障害者の方が運転される自動車は、シートが90度回転して降りることができるが、駐車場は倍のスペースが必要になる。市街地中心部では土地代も高く、稼働率を考えるとなかなか整備は難しい。

○委員

明日香村などでいろいろな施設の障害者用のトイレの場所や車いすが入れるかどうかについて、自分たちで調べてデータベースにして、インターネットで公開したことがある。施設整備も大事だが、現状で利用できる施設を調べてデータベースにすることも必要かもしれない。

○委員

10年以上前に南阪神ブロックで2年くらいかけてバリアフリーマップのような冊子を作り配布された。ペーパーレスでオープン化していくことは非常に大切である。

また、今まで市営バスは全てノンステップバスで非常に便利だと思っていたが、資料p.26に阪神バス(株)のノンステップバス導入比率が55%とあり、阪神バスに移行後はこの導入率で市内を循環しているのか。

□事務局

旧市営バスの路線については、今もノンステップバスで運行している。もともと民営のバス路線では、ワンステップバスが多いが、阪神バスに関しては、今後バス車両の更新時にはノンステップバスを導入する意向を示しており、今後は旧市営バスの路線以外でもノンステップバスが増えていくと考えている。

◎会長

ここは、説明頂いたように、“旧市内バス路線についてはノンステップバスを導入しているが、交通事業者全体ではこうなっている”と誤解のない表現に変更して欲しい。

□事務局

審議会の提出資料については、誤解のないような表現に変更する。

○委員

阪急園田駅がバリアフリー未整備駅として位置づけられていると知って驚いている。

□事務局

阪急園田駅は2階が改札口、3階がホームで、エレベーターが改札の外側にある。エレベーターで自由に1階から3階まで行けるようにしてしまうと、改札を通らずに3階のホームに行ける。このため、車いすの方は、駅員がエレベーターのロックを解除し、駅員と一緒に3階のホームへ上がって頂く状況である。介助なしで車いすの方がホームに行けないということでバリアフリー未整備駅に位置づけられている。

○委員

高齢者も障害者も自転車利用が非常に多いので、自転車道整備と、自転車の走行位置区分や表示をもっときちんと示して頂きたいと思う。

シニアカーが非常に増えており、シニアカーの利用についても検討する必要がある。

資料 p.19～21 に「外出が困難でない高齢者、障害者」の移動の現状が示されているが、今後、高齢者が増加し、自力で歩行もできなくなる方も増えていくと考えられることから、ここで「外出が困難」とされている“歩行がほとんどできない”等の人たちに対する具体的なフォローについて、尼崎市としての考えを伺いたい。

□事務局

交通政策としては、活発に移動されている高齢者、障害者の方の移動環境に着目している。データとしては、p.33～35 に、参考資料として、外出が困難な高齢者、障害者の方の移動の状況を整理させて頂いている。

◎会長

移動が困難な人に対しては、例えば食事についての宅配サービスなどの仕組みなど、誰かがサポートすることが必要になるが、それは福祉分野になって、交通政策としては異なった分野になるかも知れない。地域交通政策の対象範囲について共有認識を持つ必要がある。

資料 p.28「高齢者・障害者の移動環境向上の方向性」に「健康増進を目指した歩行促進」とあるが、自転車利用について示されていない。高齢者は、代表交通手段として徒歩や自動車より多く自転車を利用しており、できるだけ長い期間、徒歩や自転車で外出してもらうことが必要である。歩きにくくなっても自転車で移動できるのは、一種の救いであり、自転車施策でも、高齢者、障害者の自転車利用実態を把握し、対応を検討していく必要がある。

○委員

資料 p.27 で尼崎市の日常生活が自立していない期間が長いことが示されており、この間にかかる医療費を考えると、市の財政から見ても負担が大きい。日常生活が自立していない期間をできるだけ縮めて健康な生活を送ることは、Q O L（生活の質）を上げるだけでなく、市の財政にとっても効果があるように思う。もしこの期間の平均的な医療費、あるいは扶助費が計算できるのであれば、この期間を減らすと財政的な負担をこれだけ減らせるということを示すことができる。外出しなくなると急に体が痛み始めるということは、経験的に知っていることで、交通の問題はすごく大事だと思う。この資料から、元気に外出してもらうことの必要性を示せればと思う。

□事務局

尼崎市では生活習慣病対策が進んでいるが、そのスタートは国民健康保険の医療費が非常に高いということと、平均寿命が県内で一番短いところである。健康指導をすれば確実に生活習慣病が減るということをデータで示し、メタボについての認識を全国的に広めた経緯がある。また、市全体のヘルスアップ事業として、生活習慣病予防の取り組みを小学生など子どもの時期から始めている。

◎会長

それは、素晴らしい実績だと思うので、交通政策の中でも強調しておきたい。

○委員

商店街としても、歩いて商店街に来ていただいた方にシールを渡して、それが貯まったらクーポンにするという取り組みをヘルスアップ事業でご相談させて頂いている。普段何を利用されているかの証明ができないことなどの課題があって、まだ実現できていないが、徒歩で来られたら何点というような仕組みができれば、もっと健康増進に寄与できると思う。

◎会長

介護される期間をできるだけ短くすることは、人生において重要だと思うので、そのような施策を健康寿命のところに示しておいてはどうか。先程の放置自転車対策のようなきちんとした施策を実施すれば効果が上がるということは政策を進める上での自信にもなる。

お店や商店街、通院などの移動目的に対応して、歩行環境整備や歩行促進を進めることが必要である。シニアカー、電動車いす利用者にも移動しやすい環境はとても大事で、安全に移動しやすくするための検討が必要である。また、高齢者や障害者の自転車利用についても整理しておく必要がある。公共交通を利用した移動環境づくりは、情報提供としてのバリアフリーマップ作成がある。市はプラットフォームを作って、市民に“ここには、こんなトイレがあるよ”といった情報を写真で投稿してもらうというようなことも考えられる。買い物先や病院が遠いと、車や電車・バスで行くことになるが、家から歩いて行けたら自分で生活できる。尼崎は、商店街や医院がたくさんあり、そのような環境が整っていると考えられる。歳をとって尼崎で生活することが幸せなまちになる。そういう尼崎をもっと広報していけたらと思う。資料 p.28 [高齢者・障害者の移動環境向上の方向性] に“健康増進”や“地域と一体になった移動環境”とあるが、無理に移動環境を作らなくても過ごしやすいといった強みをできるだけ強調していきたい。

○委員

徒歩か自転車で移動できるというのは素晴らしいことだと思う。

◎会長

日本中の都市が目指しているコンパクトシティというのは実はそういうことである。

○委員

尼崎市の場合は市内に13の駅があって、それぞれに市場や商店街があり、コンパクトタウンのようになっている。また、各駅間を平坦な道で移動できるという特性がある。

(3) まとめ

◎会長

自転車施策については、シェアリングの話、安全の話、キャンペーンなど、もっと実施できることが沢山あり、実施していこうという話があった。

高齢者・障害者については、歩行環境も大事だけれど、行き先とセットで考えていくことや、シニアカー、電動車いすへの対応も考えていく必要がある。また、特に自転車は

すごく大事ではないかと思う。情報提供は、外出機会を増やすことにも繋がるので、情報提供も実施する必要がある。その中で、バスロケーションシステムは交通行動に対する情報提供ということで、この計画の対象範囲になると思うので示しておく必要がある。

本日の部会の議論を踏まえて、全体計画を取りまとめるたたき台や原案を作成としたいと思う。

(4) その他

☐事務局

審議会に、部会で議論頂いた内容を示していくことになるが、次回、第3回部会で審議会へ示していく資料の整理などをさせて頂きたい。9月中旬までに第3回部会を開催し、その後、審議会を開催したいと考えているのでよろしくお願いしたい。

以 上