

## 第 4 回 尼崎市地域交通政策審議会 議事要旨

日 時：平成 28 年 10 月 19 日（木） 10:00～12:00

場 所：尼崎市立中央公民館 2 階 視聴覚室

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	
	井原 勝	公募市民	
	奥野 雅弘	阪急電鉄株式会社都市交通計画部部长	
	尾ノ上 直子	公募市民	×
	岸田 光広	尼崎市議会議員	×
	楠葉 誠司	阪神電気鉄道株式会社運輸部長	
	後藤 真一	尼崎市老人クラブ連合会副会長	
	眞田 泰秀	尼崎市議会議員	
	高尾 絹代	尼崎市身体障害者連盟福祉協会理事	
	都築 徳昭	尼崎市議会議員	
	長澤 貞夫	西日本旅客鉄道株式会社近畿統括本部総務企画課長	×
	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	
	野口 一行	阪神バス株式会社業務部長	
	野津 俊明	阪急バス株式会社自動車事業部長	

（オブザーバー）

氏名	所属等	出欠
若林 隆司	国土交通省神戸運輸監理部企画調整官	
登日 幸治	兵庫県県土整備部県土企画局交通政策課長	

## 議事内容（ 委員長、 委員、 事務局）

- 1 開会
- 2 委員紹介（人事異動に伴う委員の変更）
  - ・変更委員自己紹介

### 3 審議

#### (1) 尼崎市の地域交通計画の施策体系（案）

##### 委員

この審議会での議論の結論としての施策体系は、最終的にどういう形で市民に示すのか。

##### 事務局

説明文に加えて、挿絵やイラスト、写真等を活用して、わかりやすく提示したいと考えている。

##### 委員

この計画を市民が読むのは大変だと思う。出来れば結論であるこの交通施策体系を、写真やイラストを活用して「こういうものを作る。」「こういうことを目指している。」ということを知りやすく、計画の最初に示す方が効果的ではないか。

資料第1号 p.35に「骨格交通ネットワーク」の図があるが、これが現状なのか、目標としているものなのかがわからない。目標としているのであれば、地図の上に具体的に整備する道路やエリアを示した方がわかりやすいし、現状であるのなら「1.交通をとりまく現状と課題」で示す方がよい。

資料第1号で交通の現状がまとめられているが、ここに若者層が車を利用しなくなっていることと、道路と物流のことを追加して頂きたい。20歳代の自動車利用の割合が10年間で3割から4割に減っているが、この世代は次に子育て世代になる世代である。以前は子育て世代は車に乗って、高齢者が公共交通を利用するというイメージであった。これからは車を利用しない子育て世代も増加すると思われることから、公共交通を利用するのは高齢者だけでなく、若者で利用する人も増加し、公共交通は高齢者にとって大事なものだけでなく、若者にも大事だということを追記した方がよいのではないか。道路と物流のことについては、尼崎市は、これまで産業活動で支えられており、阪神間の中でも特徴ある自治体だと思う。商業でも工業でも、産業活動は、物流がなくては維持

出来ず、これは公共交通へは転換出来ない。臨海部の湾岸線等基幹ネットワークがあるので、これを活用して産業活性化に活かしていく、道路も整備、強化していくという施策を挙げる必要があるのではないか。

委員

西田委員からも指摘があったが、クルマ移動制約者はどうしても高齢者のイメージがあり、この言葉は少し違和感がある。

資料第1号 p.9の(旧)尼崎市営バスの経営状況は、補助金を入れた収支なのか。

事務局

路線補助等が入っていない営業係数である。

会長

営業係数は、100円の収入を得るために要する費用を表す指数であるという説明が必要である。

委員

尼崎市は地形的に平坦で公共交通が発達しているから車の利用が少ないという分析も出来る。そういうところをもっとアピールして若い人に来てもらう施策に繋げるという考え方もあるのではないか。

自転車利用をしやすい道路整備というような文言があるが、具体的に何をするのかということが見えてこない。どこで何をしていくのか、具体的にどの道路をどう整備していくのかを書いてあればわかりやすい。

資料第4号「市民の移動に関する施策の調査結果」のp.6の「鉄道駅舎エレベーター設置事業」の対応施策に「今年度で終了する事業であるため、施策との対応はなし。」となっているが、今後、この事業はないということか。

事務局

この施策については、JR塚口駅のエレベーター整備の補助金を予算計上しており、JR塚口駅の整備は今年度で終了する。今後、阪急園田駅等の整備については、新規の施策として再度、事業計画を作成する。

委員

JR立花駅と道意線とのアクセスがバリアフリーになっておらず、駅を利用する車いすの人は、ひとつ手前のバス停でおりなければならない。これは課題として入れておく必要がある。

資料第3号で基本目標が3つに絞られたことが示されているが、西田委員も言われていたが、現行案の基本目標4「地域産業の活性化を支援する交通体系の実現」は残しておいた方がよいのではないかと。尼崎市は北部に居住の誘導をし、南部が工業専用地域になっている。工業地域での東西のアクセスをどうしていくのか、今後、船出町を埋め立てたときに、ここの交通網をどうするのかというのは大きな課題である。また、パナソニックの跡地が大きな物流基地になることもある。尼崎市の特性は、人も物も移動しやすいまちだということだと思っているが、そういうことから南部に物流の基地が出来ているのではないかと。そこを強調するためにも、基本目標4は残した方がよいのではないかと。

港湾関係、船の輸送についての記載がないが、そのことについての考え方があれば教えて頂きたい。

資料第2号の施策体系に自転車の施策が多く挙げられているが、尼崎市では自転車に関係する交通事故が多く、特に交差点での事故が多い。自転車については、盗難と放置、事故について強調しておく必要があるのではないかと。

#### 事務局

バスとの乗り継ぎでバリアフリーになっていない鉄道駅については、課題として資料に追記する。

資料第1号 p.11 に道路の混雑度を示しているが、市の東臨海部から内陸部への道路で渋滞が発生している。このような道路や東西のネットワーク道路の整備の必要性については都市計画マスタープランには記載があるが、この計画でも産業、物流面で課題とする必要があると思う。

物流基地として把握しているのは、パナソニックの跡地のセンターポイント・ディベロップメント、プロロジスパーク尼崎、AMBブラックパイン社の3つである。

港湾については、市として取り組めるイメージもない。

自転車事故については、自転車関連の施策概要で具体的に示すようにしたい。

#### 会長

港湾についてはこの計画では扱わないのであれば、扱わないと書いておいたらよい。

#### 委員

尼崎市にとっては物流を支える交通軸が重要であることから、物流と道路について記載した方がよい。また、生活交通と物流等の産業交通や広域交通は住み分けが必要であ

ることから、道路空間の再配分をする際に、人の移動を担う道路に転換出来るのか等の検討の基礎情報として大型車混入率を示す必要がある。

施策として、インパクトが弱いという印象がある。どこが人に優しい交通の軸になるのかというのをもっとわかりやすく表現できるとよい。

ユニバーサルデザインやバリアフリーは、どうしても高齢者や障害者のイメージになるが、子育て世代も対象となることから、「ユニバーサルデザイン化の推進」の施策は、基本方針3「子育て世帯を支える交通環境の充実」にも再掲した方がよい。また、市民説明会を開催されるのであれば、子育て世帯や障害者にも情報が伝わる工夫をして頂きたい。

委員

この計画の内容を市民に知って頂くためには、イラストを多用したような、わかりやすい概要版があってもよいのではないか。

委員

資料第2号 p.1には「平坦な地形で、コンパクトな市域に都市機能が集積されている」という記載があり、これは車を利用する必要がないということであるが、全体的にはクルマ移動制約者等、車を利用出来ないことが悪いような書きぶりになっており、整合が取れていない。書きぶりを工夫する必要がある。

委員

資料第1号 p.17に市内や他都市との移動が示されているが、周辺の市が各市でひとまとめになっている。例えば伊丹市との移動は非常に多くなっているが、伊丹市のどの地域と尼崎市のどの地域の移動が多いのかがわかれば、バス路線を検討する際の参考になる。

委員

「クルマ移動制約者」という言葉は、よい印象がない。

尼崎市は、地形が平坦で鉄道も3路線走っている。また、歩ける範囲に色々な施設があり、暮らしやすい街である。尼崎市は暮らしやすいということをもっと表現した方がよいのではないか。

委員

市民説明会やパブリックコメントを行う際には、資料第2号の施策体系の「マイバス意識」「モビリティマネジメント」「グリーンビートル」「ユニバーサルデザイン化」等の

言葉は、市民がどういう施策なのかがわかるような言葉にするか、注釈を付ける必要がある。

自転車のシェアリングや駐輪場整備等、公共のサービスに特化しているように思えるが、例えば、毎週日曜日に市役所の横で集合してサイクリングを楽しむ人が多くみられるが、そのような自転車やバイク、ドライブ等の楽しみについても、尼崎市としてどう取り組んでいくかということ、基本方針3「まちの楽しみと人の交流を支える交通環境の実現」に入れた方がよいのではないか。

委員

部会でも申し上げたことだが、地域交通計画の方向性に「高齢者や障害者等が移動しやすい環境整備」が挙げられているにも関わらず、資料第1号 p.26 の高齢者・障害者の移動交通手段分担率は、外出が困難でない人で集計されており、車椅子での移動等についてはこの計画では考えられていないように思える。

会長

「外出が困難な人」を含めると、福祉分野で対応が必要な本当に外出が出来ない人まで含まれることからこういう集計になっているのだと思うが、このグラフについてはもう少し丁寧に説明をしておく必要がある。

委員

先週の日曜日に、「あまがすきハーフマラソン」がスポーツの森で開催されたが、約8,000人の来場があり、非常に成功したイベントだったのではないかと思う。スポーツの森は普段はあまり活用されていないが、既存ストックの活用ということから、こういったスポーツの森を活用したイベントを開催し、市外からの来場者が来ることで、尼崎市の健康、スポーツのイメージアップになって、若い人が多く住む街になるのではないか。

本来、尼崎市は、大阪にも神戸にも近く、立地的にはとても住みやすく暮らしやすい街だと思うが、基本方針3「子育て世帯を支える交通環境の充実」の「子育て支援パス制度の創設」のようなインパクトのある施策を実施することによって、尼崎市の住みやすさ、暮らしやすさがもっと生きてくるのではないか。鉄道事業者やバス事業者だけではなかなか解決しづらい課題であっても、行政が補完していくことで、実現出来るのではないか。

## 委員

資料第2号 p. 1に「昨年度末での自動車運送事業の民間事業者への路線移譲により、今後、地域交通を取り巻く環境が大きく変化しようとしている」という記述があるが、市民からみると、民間に移譲されたことで、赤字路線は廃止されるというように受け取られてしまうのではないか。「民間事業者に移譲されたことで、バスの再編がしやすい環境になった」というような記載にして頂いた方がよい。

施策の方向性で「公共交通の利用環境改善」が挙げられているが、路線バス事業者としては、出来る範囲の投資はするが、それを超えるものについては、ハード整備でも、施策に挙げられている「バス利用を促進する運賃制度の導入」についても、行政からの補助等をお願いしたい。

クルマ移動制約者については、先程から意見が出ている言葉の善し悪しはあるが、免許証を持っていない人と持たない人の話が混ざっているのではないか。クルマ移動制約者が多いので、バス等の公共交通の利用を促進するという話になっているところもあれば、環境に配慮して過度なクルマの移動を抑える施策が必要だという話もあって、車利用が多いのか少ないのかがよくわからない。環境面からいうと走りやすい走行環境が必要であり、尼崎市は通過交通が多いことも追記された方がよいのではないか。

計画に記載する必要のないことではあるが、少子化や運転免許証を持たない若者が増えていることから、大型バスの運転手のなり手が少ない状況があり、ネットワークの充実を目指すというのも難しい状況でもある。

## 会長

市民と事業者、行政が相談しながら進めていくことを、計画の進め方の中にきちんと記載していく必要があるということだと思う。

## 委員

バスか自転車どちらを利用するかを選択するには、定時性にも大きなウエイトがあると思う。現在、バス専用レーンや優先レーンが設置されているが、そこでの通行規則の啓蒙や周知についても触れて頂きたい。

市内で自転車通行帯の整備が進められているが、自転車レーンを設定するにはバス停との位置について配慮頂きたい。

## 会長

バス停近くの自転車レーンは、自転車にとってもバスにとっても危ない場合もある。

自転車レーンの整備はよいと思うが、整備の進め方での課題もある。

これまでの意見を受けて、言葉の問題がいくつかあった。「クルマ移動制約者」という言葉は、例えば富山市では「自由にクルマを使えない人」という表現になっている。自分は意識を持って車を利用していないので、移動制約者ではないと思われる人もいらっしゃるだろう。そういう言葉が他にもいくつかあったが、言葉の問題でこの計画が市民に拒否されないように言葉を丁寧に使う必要がある。

すごく重要だと思ったのは、資料第1号 p.23 の尼崎市民の年齢別移動手段分担率のグラフで、鉄道やバスを利用する若者が10年前と比較すると非常に増えている。子育て世代といわれるこの年代の人たちに響く施策を打てば、もっとバスや鉄道の利用が増加する可能性がある。このことが、基本目標1「クルマに頼らず自由に移動できる交通環境の実現」にストレートに繋がっているが、全体的にうまく伝わっていない。この基本目標はなんとなくムードで書いているのではなく、年齢別移動手段分担率の分析がベースになっていて、市の実状と施策はきちんと対応しているということを明示した方がよいのではないか。

公共交通が赤字だというのは見かけ上の数字で、収支のバランスが出来ていないということである。赤字を減らすためには、利用促進か赤字の路線を廃止するかのどちらかだと考えられ、市民に誤解される可能性がある。「収支の均衡していない路線がある」というような丁寧な言葉遣いにした方がよいのではないか。利用促進しても赤字の路線が残る可能性もあり、施策として必要な路線であれば補助していくという話に繋げていかなければいけない。

都市構造を支える交通ということでは、幹線とフィーダーの話は非常に重要であるが、基本方針の中で幹線の交通網を整備していくということが明示されていない。この計画で、都市全体の交通幹線交通網とフィーダーの絵を描いて、基本目標と基本方針、具体的な施策という構成にすると全体の話が繋がるように思う。

どの施策が重点化施策になっているか等について、まだご意見はあるかと思うが、そういったご意見はこのポストイットに書いて頂きたい。そのご意見も合わせて検討し、成案にしていきたい。

(2) その他（武庫川周辺阪急新駅に関する検討会」の講義状況等について）

委員

この審議会では地域の交通サービスを上げていく議論をしており、新駅設置の可能性があることに対して、資料の最後に「積極的に新駅設置を推進する状況にはない」とあるのは何故なのか。尼崎市の大きな課題は、子育て世代が市域外に流出してしまうということであると聞いているが、新駅が計画されている周辺は、極めて住宅地に転換する可能性が高く、ファミリー層が住む住宅供給が望まれるエリアなのではないか。新規の住宅供給があるところは、子育て世代が転入するケースが多く、尼崎市は積極的に新規の住宅を供給する必要があるのではないか。

新駅設置の影響として、交流人口の増加が考えられる。新駅は、武庫川の非常に環境のよい場所を背後に抱えており、今でも遊びに来る人が多い。そういった人の窓口となる可能性のある駅であり、市外から人がくるという効果も見えておく必要がある。

駅前も最低限可能なものに抑えて、うまく住宅地を誘導していくようなことを考えればよいのではないか。

委員

この検討会のメンバーとして、検討内容を少し説明すると、新駅が出来た際の効果は、阪急京都線の摂津駅、洛西口駅、JR神戸線のさくら夙川駅が出来たときの効果を定量的に、あるいはインターネットでのアンケート等で検討している。基本的にはいずれの新駅周辺でも、周辺全体の乗降人員が増加しており、特に子育て世帯の人口が増加している。例えばさくら夙川駅では、駐輪場整備だけで、特別に駅前広場の整備はしていないが、そういった大規模な基盤整備をしなくても、地域の価値そのものを上げることに繋がっている。新駅を設置することによって、地域の人口増に伴い周辺の競合駅の乗降者数も増加するのではないかと考えている。

会長

尼崎市の一般会計の財政規模はどれくらいなのか。この駅を作るとすればどのくらいのお金が必要なのか。

事務局

市の財政規模は2千億円で、数年前に駅の設置には駅舎のみで30億円かかると聞いている。国庫補助が入れば、国が10億円、電鉄会社が10億円、地元の西宮市と尼崎市がそれぞれ5億円である。

委員

国が新駅整備に直接補助する制度はなく、他の補助制度も使いながらということで、必ずしも国の補助が入るということではない。

会長

厳しい財政状況にはあると思うが、5～10億円で新しい駅がひとつ出来る可能性があるのならば、2千億円に占める割合でいうと、優先順位を検討する余地はあるのではないかと。

事務局

現在の本市の将来負担比率は非常に大きく、行財政計画もある中で、駅周辺整備の負担の可能性もあるということで、新駅設置の優先順位は低くなっている。

会長

交通面からいうと優先順位は高いと考えられるので、この審議会として、新駅設置の優先順位を上げて欲しいという意見をまとめることは可能か。こういう検討が、この計画の検討と並行して進行しているのに、交通政策を考える審議会として何も意見を言わないというのは役割を果たしていないように思う。意見交換出来る機会を設けて頂くことをお願いしたい。

委員

新しい駅やバス停は、地域が設置して欲しいといっても、行政や事業者が無理だというイメージがある。地元も事業者も設置した方がよいといっている中で、行政側だけが財政状況が厳しいから設置しないというのはよくあるケースなのか。

委員

珍しいケースなのではないか。設置する可能性があるところで、自治体が二の足を踏んでいるのは初めて聞いた。

事務局

費用負担の割合もいろいろなケースがある。

委員

費用負担については、自治体と交通事業者がしっかり協議されたらよいと思う。投資の規模からすると新駅の設置に伴う交通サービスの向上効果は非常に大きく、前提として抱えている子育て世代の市外への転出という課題解決にも繋がると思う。費用負担の問題で、設置しなくてよいということになっていることが問題である。

会長

地域交通計画の理念と施策体系を作りあげていく中で、しっかりと新駅の議論をする必要がある。

以 上