

第6回 尼崎市地域交通政策審議会 議事要旨

日時：平成29年3月10日（金） 14:00～15:00

場所：尼崎市立小田公民館 学習室2・3

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長	×
	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（ 会長、 委員、 事務局 ）

### 1 開会

### 2 審議

#### (1) 尼崎市地域交通計画（答申）について

##### 会長

パブリックコメントでの意見が2人ということだが、パブリックコメントの市民への周知はどのように実施したのか、一般的な市の施策に対するパブリックコメントではどれくらいの意見があるのか。

##### 事務局

市民へは、全戸配布する市報でパブリックコメントの周知を行った。また、ホームページ、市の主要な出先機関に素案の本編と概要版を備え置き、意見募集を行った。他の施策等でのパブリックコメントの意見は、案件によってばらつきがあり、意見が全く出ないものもあれば、100件以上意見が出る場合もある。保育所の民間移管や障害福祉に関する施策等は関心が大きく意見が多いが、一方で、都市整備に関する施策についての意見は少ないという傾向にある。

##### 委員

計画の内容については、よく吟味されたものとなっており、特に意見はないが、p.71「地域公共交通と他分野との連携（イメージ）」図で、「定住促進」に「地価下落による税収減少」とあり、これは地域公共交通がなくなればこういうことで困るという図であり、ある意味正しいが、これだけかなり後ろ向きの印象を受ける。出典を「この資料を基に作成」として、「住宅整備との連携」など、前向きな表現に修正した方がいいのではないか。

##### 会長

この「定住促進」の「地価下落による税収減少」は削除してもよい。

##### 委員

p.61の評価指標で「人口1万人あたり自転車関連事故件数」とあるが、兵庫県内の平均値を入れるなどして、尼崎市がどの位置にあるのか示した方がわかりやすいのではないか。

事務局

p.17「表 2.2.4 人口あたり自転車関連事故件数」に、人口あたり自転車関連事故件数の多い市を示している。

委員

以前、自転車関連事故の全国ランキングで伊丹市が2位、兵庫県が4位という資料を見たが、p.17の表は、直近の数字という認識でよいのか。

会長

資料によって定義が違い、数値が変わっていることがある。尼崎市の自転車関連事故が多いということがわかればよいと思う。この計画内で定義さえしっかりしていればよいと思う。

委員

p.62「自転車レーンの整備（長洲久々知線）」の整備前後の写真が、違う場所で撮られたものである。

会長

出来れば同じ場所で撮られた写真の方がよい。同じ位置で整備後の写真を再度撮影して、写真の差し替えをお願いしたい。

委員

他の会議で尼崎市民の定義の議論があった。本計画における尼崎市民の定義はどこかに記載されているのか。例えば p.26 に「尼崎市民のうち、・・・」という文章があるが、この尼崎市民の定義はどのように解釈したらよいのか。

事務局

この計画には尼崎市民の定義は記載していない。P.26 の「尼崎市民のうち、・・・」の母数としては、「尼崎市にお住まいの方」ということになる。

会長

パーソントリップ調査での市民は夜間人口をベースにしている。市民の定義については、本計画の本質とは異なるため、あえて定義を記載する必要性は低いと考えられる。

委員

この計画では市民の厳密な定義は必要ないということなのだろう。承知した。

会長

他にご意見、確認事項がなければ、p.62の自転車レーン整備後の写真の差し替え、p.71

の「地域公共交通と他分野との連携(イメージ)」図の、定住促進の「地価下落による税収減少」の削除の2点について修正し、市長に答申させて頂きたいと思う。

委員の皆さまはご議論頂き、良い計画を作って頂き、事務局も含めてどうもありがとうございました。

#### 事務局

今後については、3月24日に土井会長から市長に答申頂く予定にしている。その後、パブリックコメント結果と計画を成案化し公表したい。

計画の各施策、取組については、本年4月から企画財政局において地域交通政策推進担当という交通を主に担当する部署が新たに設置される。本計画に記載している事項は、各局、各分野に跨る取組が非常に多いので、新たに設置される部署を中心に、これまで以上に各局、各部、課、あるいは市役所以外の方々とも連携を図りながら取組を進めていきたいと考えている。各施策には目標年度を記載しており、予算の制約もあるが、予算を伴わずとも実施できる施策もあり、実施可能な施策から出来るだけ早く実現出来るように、新しい部署を中心に取り組んでいきたい。

計画に掲げる大きな施策としては、バス交通については、市営バス事業の民営化後3年間で、尼崎市にふさわしいバスネットワークを事業者とともに検討し、地域公共交通会議とも充分連携しながら構築していきたい。また、子育てパス制度も、予算を考慮しながら先例事例を検証・検討しつつ制度構築に向けて検討していきたい。これらの施策を進めるにあたり、いろいろな機会で見聞を賜う機会もあるかと思うので、どうぞよろしくお願ひしたい。

#### 事務局

一言御礼のごあいさつを申し上げたい。尼崎市地域交通審議会については、平成27年11月に第1回審議会を開催し、本日に至るまで、本審議会を6回、部会を3回開催させて頂いた。本市においては、少子高齢化の進展、子育て世代の転出超過、民営化後のバス交通の維持向上などの課題を抱えており、また、市全体ではコンパクトな市域であることから、自動車の利用が少なく、自転車の利用が非常に多いという特性もある。こうした課題や特性を踏まえて、本市にとって望ましい交通政策について、いろいろな角度からご審議を重ねて頂き、答申を頂くこととなった。本計画については、企画財政局に新たに地域交通政策推進担当という組織を明確に設置し、各施策を検討して着実に推進し、さらに魅力あるまちづくりを進めていきたいと考えている。会長をはじめとし、委

員、オブザーバーの皆さまにおいては、本計画の策定に際して、非常に長期間に渡り、熱心なご議論を頂き、厚く御礼申し上げます。

会長

すばらしい計画が出来たと思う。計画は策定することが目的ではなく、いかに実行していくかが最大の目的である。本計画には、たくさんの施策が記載されているが、出来ることから実施していくことも大切だが、重要なところにはしっかりと向き合って取り組んでいくことがもっと大事だ。また、審議会でも議論になった新駅についても、委員が納得出来る形になった。今後も市民と連携して、実現に向けて取り組んで頂きたい。

計画を進めていく上では、市民の中で利益が相反する問題が出てくると思うが、その際には、市民の声を聞きながら、互いに譲歩する部分を見出すのも行政の役割だと思うので、是非、市民の声をよく聞いて取り組んでほしい。本計画にも記載しているが、施策を可視化して、わかりやすく周知することに取り組み、多くの人に本計画、あるいは交通の課題を自分たちの問題だと考えて頂き、より良い尼崎市になることを願いたい。

今申し上げた内容は市長に答申する際に審議会全体の総意ということで、要点をお話させて頂きたい。以上で本審議会は終了ということにさせて頂く。

皆さま、長期間にわたってどうもありがとうございました。

以 上