

第3回都市計画審議会交通政策分科会（令和5年8月23日）議事要旨

日 時	令和5年8月23日（水） 午後2時00分～午後4時00分
場 所	尼崎市役所議会棟3階 西会議室
出席委員	三古委員 西田委員 松村委員 宮野委員 和田委員 森口委員 奥野（雅）委員 奥野（裕）委員 野津委員 岡委員 梅山委員 松山委員 平尾委員 藤嶋委員 平之内委員 平瀬委員 吉栖委員 玉置委員 酒井委員 （ <u>下線は新任委員</u> ）
傍 聴 者	0名
議 題	(1) 尼崎市の現状と課題 (2) 基本方針と目標、施策体系について
配布資料	資料1 尼崎市の現状と課題 資料2 基本方針と目標、施策体系 参考資料 アンケート調査分析結果

1 議題

1) 尼崎市の現状と課題

- 尼崎市の現状と課題について、意見交換を行った。
 - 駐輪場整備と放置自転車の啓発の双方に力を入れてきた結果、放置自転車数はかなり減った。ただ、駅から離れている駐輪場は空きが多い。理論上は、放置自転車の数より市内の空きの駐輪場のスペースのほうが多くあるが、ニーズと合っていないところがある。
 - 市内の代表交通手段が自転車であることから、鉄道端末としての自転車の利用も多いと考えられる。また、平日の市外移動を見ると、尼崎から大阪に行くのと、大阪から尼崎に来るのとあまり大きな差がないが、市民の方が駅まで自転車を利用する時間帯と、市外からの通勤者が駅から勤務先まで自転車を利用する時間帯は少しずれることから、レンタサイクルの利用促進が有効ではないか。駅からすぐの場所に利便性の高い駐輪場を設置することで、より利用が促進されると思う。
 - アンケート結果で特徴的なのが、鉄道や路線バスが自動車に比べて不満度が低く、満足度が高いという点である。公共交通の優位性、利便性を示すよい状況だと思う。計画の中でもぜひ公共交通の利便性を高めるような施策を進めていただきたい。

2) 基本方針と目標、施策体系

- 事業者より取組を紹介いただき、基本方針と目標、施策体系について、意見交換を行った。
 - 鉄道事業者の取組紹介
 - ① 移動ナビアプリの導入（鉄道の利便性向上）
 - ② 鉄道駅バリアフリー料金制度を活用したホーム柵、ホーム安全スクリーンの設置（安全・安心な移動）
 - ③ 踏切内のエスコートゾーンの整備（安全・安心な移動）
 - ④ 1日駅長による歩きスマホの防止を呼び掛け（交通ルール）
 - ⑤ 列車内でのマナー向上放送（交通ルール）
 - ⑥ 自治体連携施策（運転免許を返納した高齢者にICOCAカードを交付（すべての人にやさしい公共交通の構築））
 - ⑦ 認知症講座の受講（すべての人にやさしい公共交通の構築）

⑧ 駅レンタサイクルの導入（自転車のまちづくりとの連携）

⑨ 観光キャンペーンの実施（観光資源への周遊性）

• バス事業者の取組紹介

自動車教習所の無料送迎バスを路線バスで代替する取組

- タクシー、バスのドライバー不足、高齢化が最近顕著に厳しくなっている。小さい頃からバスを身近に感じてもらえるような、また運転手になりたいと思ってもらえるような、小学生向けの職業体験や会社見学の取組をしていくとよいのではないかな。
- 施策を目標1から3に分けるのは合理性があるが、例えば「駅」に着目すると、駅前広場が目標3、駅舎の利便性や高架下の空間活用は目標1で整理されており、分断されているように感じる。施策だけでなく、空間的スケールについても軸を置き、マトリクス的に考えて、施策につなげていくとよいのではないかな。
- 個々の駅が違う魅力を持っていれば、ほかの駅に行く理由ができ、周遊につながるのではないかな。
- 目標に安全・安心・快適という言葉があるが、施策に「快適」が書いていない。自転車ネットワークの整備、カラー舗装といった道路環境の整備を行うことで、快適に移動できるようになることから、ここに「快適」を含めてもよいのではないかな。
- 姫路市では、小学生は学校で学校のマークが入ったヘルメットを購入し、休みの日や学校や塾に行くときもそれを被って移動している。尼崎市でも検討の余地があるのではないかな。
- アンケートを見ると、自転車の通行マナーに関する不満度が高く、交通環境を整えていく必要性が高いと思う。自転車ネットワーク整備やカラー舗装も重点的に進めると、不満の解消にもつながるのではないかな。
- バス停の維持管理について、高齢者のバスの利用を考え、バスの屋根や明かり、椅子の整備に取り組んでももらいたい。
- 臨海部の魚釣り公園など、確かに公共交通のアクセスは悪いが、シェアサイクルと鉄道とうまくリンクして、尼崎市は魅力的なところがいっぱいあるよということを発信する施策やイベントを行っても面白いのではないかな。
- 他市で一日バス無料というイベントを行っているが、このように周りが注目するような、行ってみたいと思うような取組をきっかけにして、最終的には5歳未満の子育て世帯の定着の一助につながるのではないかな。
- 横断歩道で歩行者が待っていても、サッと行ってしまう車が多い。それによって交通事故も発生していることから、今後も横断歩道の一時停止違反の取り締まりを継続的にやっていただきたい。
- 目標1で鉄道、公共交通、自転車とあるが、徒歩への着目がないのではないかな。
- 自転車の利便性が高いというのは、自転車ネットワークの整備路線ではなく、地域内の道路が基盤の目に通っているので、幹線を外して移動するほうが移動しやすいからではないかな。実際、事故の種別を見ると、幹線ではないところの出会いがしらの自転車と自動車の事故が多い。自転車ネットワークの整備も必要だが、利便性が高い自転車を支えているのは、地域内の歩行者と自転車と自動車が混在している道路が重要なベースとなっているのではないかな。
- 就学前の交通安全教育を検討してはどうか。（公財）交通事故総合分析センターのインフォメーションNo.116 子どもの歩行中の事故という記事では、5歳～9歳で死

傷者数が多いというデータが示されており、就学前の交通安全教育が極めて重要であることがわかる。ドイツの交通安全教育では1歳児健診の際に、両親に子どもへの歩道の歩き方の教え方を教えており、効果を上げている。子どもの習慣形成において、学校に入る以前の段階から、保護者、家庭を通じて交通安全教育を実施することが重要である。

- 次はどのように実行していくかという段階に入ってくる。今回挙げているエリアの中では、武庫川周辺阪急新駅の周辺で、いろいろなまちづくりの取組をしていくのと、阪神尼崎から大物エリアでも公園などいろいろな整備を集中的に行っていくので、例えばこういうところをモデル地区にして、ここで挙げられている施策を集中的に実施していき、その効果を見ていくことが必要になるのではないか。

2 その他

- 事務局より資料に基づき、スケジュール等を説明

以 上