

尼崎市地域交通政策審議会 第1回部会 議事要旨

日 時：平成 28 年 7 月 8 日（金） 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	
	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	
随 行			

議事内容（ 会長、 委員、 事務局 ）

1 開会

2 審議

(1) 子育て世帯の定住促進について

会長

資料から、尼崎市の子育て世代の女性は、近隣他都市と比較して外出が少なく、自動車利用が少ないことがわかるが、これから“近隣他都市と同じように自動車を利用した外出を増やす”、“自動車以外の交通手段を利用しやすくする”というふたつのシナリオが考えられる。おそらく自動車利用を増やすことを目指すのではないと思うが、そうであるならば、例えば、“駅前でも車で買い物に来てください”ということで、このすこやかプラザの2階、3階が駐車場になっていることなど、市の政策の矛盾が沢山あるように思う。そういうものを細かく点検して施策に反映し、どういう街にしていくかということが大事である。

また、尼崎市と西宮市で決定的に違うのは、クルマ移動制約者数である。

委員

子育て世代に焦点をあてた施策は非常にわかりやすく、素晴らしいと思う。例えば、ベビーカーを押して移動する場合は、車いすや高齢者に対してやさしい街である必要があり、高齢者の方にとっても優しい街となる。

委員

既に子育てバリアフリーとあって、バリアフリーの対象に入ってきている。

西宮市、伊丹市、神戸市、豊中市は都市の形態が市街地部と郊外部がはっきり分かれているが、パーソントリップ調査結果では市全体の平均で尼崎市と比較されているため、尼崎市との違いが大きく出ているのではないか。尼崎市は大阪市と似た傾向になっており、この結果から尼崎市の5歳未満の子どもがいる子育て世代で、外出する必要があるのに出来ていないのかということが、ここから本当に読み取れるのかということが疑問である。尼崎市の子育て世代の日々の交通行動がわかる別の調査結果があれば教えて頂きたい。

委員

生成原単位が小さくても、問題なく生活が出来てるのであればそれでいいのではないかと、という考え方もあろう。

委員

子育てをする上で最低限必要なものは整備されていて、それにプラスする施策を打つ場合と、不足しているものに対して打つ施策とでは、少し方向性が違うのではないかと。

委員

パーソントリップ調査では、通勤の際に自宅や駅の近くでついでにちょっと買い物したような移動は取得されていない場合が多いのではないかと。移動の実数が少なくても問題なく生活が出来ているのであれば、それは駅周辺が便利で何回も往復しなくても買い物等が出来るということかもしれない。ただ、子育て世代の転出が多い理由がそもそも何か、ということはもっと掘り下げて考える必要がある。住宅、環境、教育等色々な問題があると思う。

事務局

転出された方にもアンケートを取っているが、その中で転出理由として「治安・マナーが悪い」が一番になる。次いで「大気などの環境」「学校教育に不満」がくる。尼崎市は学力向上に10年位前からかなり力を入れており、以前は全国平均より下回っていたが、現在は全国平均並になっており、大気の問題や教育など、イメージと実態に乖離が出て

きているのではないかと思う。ただ、マナーが悪い、治安が悪いといったイメージはなかなかすぐには崩すことが出来ないが、例えばひったくり防止や駅前の放置自転車対策を徹底して行っている。

20歳代や2人世帯は転入超過であることから、賃貸も含めて手頃な2LDKや2DKの住宅は沢山あるのに対して、ファミリー世帯向けの3LDK等の広めの住宅が不足しているのではないかということで、住宅事情の面からも調べてみなければいけないという話を内部でしている。

委員

例えばマナーや環境について、交通から応援できるようなアプローチがあるのではないか。

会長

単なる“使いやすい公共交通をつくります”ということだけでなく、出来るだけ市民にも共感してもらいやすく、例えば“世界最高水準の歩いて暮らせる街”といったワンフレーズでこういう街を目指すというものがイメージ戦略としても必要である。

委員

日本の場合、高齢化が急激に進んだということで、高齢者福祉に意識がいつているが、欧州ではここ10～15年くらい、福祉施策を高齢者から若い人にも重点を移していくというのが大きな潮流となっている。その中で尼崎市がこういう子育て世帯の定住促進を目指した施策を打つことは、すごくインパクトのある大事な取り組みだと思う。

会長

p. 3 [平成25年における尼崎市の年齢5歳階級別淳移動数]をみると、0～4歳の人の転出が多い。これはこの子たちの親が転出しているので、0～4歳の子どもに対する親の気持ちをきちんと掴めばよい。子どもを連れていても乗りやすいバスやサポート、行き先が明示されているバス等、そういった当たり前の交通政策が出来ているかを確認、点検しなければならない。

委員

転出される人が多いのは、交通の面というより、医療や家賃の補助等の制度のウエイトが大きいのではないかと思う。その辺りの制度の違いがあれば教えて頂きたい。

事務局

尼崎市では通院の場合、兵庫県と同様に小学校4年生～中学3年生では本人負担は2

割であるが、西宮市では県の助成範囲に上乘せをして自己負担を無くしている。

委員

子育て世代をターゲットにしたときに、その人たちがよく動くところにはきっちりバスがあるということを考えることが必要ではないか。高齢者の動き方とは違うと思うが、今は公的施設に限無くバス路線が貼られていてそれを引き継いでいるが、それが本当にいいのか。ターゲットによって動き方は変わると思うので、もしそういった資料や調査で参考に出来るものがあればお示し頂きたい。

事務局

パーソントリップ調査結果から分析することが可能である。分析してお示しさせて頂く。子育て世代に限った移動ではないが、過去の調査結果では駅への流動が多かった。ただ、武庫之荘エリアの北部から駅へのアクセスは阪急武庫之荘駅が近いが、実はJR立花駅に行きたがっている人もいて、バス路線が需要とマッチしていないところもあった。

委員

今回の資料では実数ではなく構成比で示されているので、数量が比較しにくい。数量と構成比の両方がみれたらと思う。

会長

高齢者と子育て世代の目的側の施設が違うのであれば、路線の貼り方が変わるかもしれない。高齢者ではどうしても病院と買い物と考えがちだが、子育て世代は、例えば学校等、それ以外の施設を目的としているのであれば、子育て世代用の路線設定が出来る。

委員

子供の移動の中では、通塾も考える必要がある。

委員

子どもの交通手段やトリップ数を見ることも大切なのではないか。それは子どもの移動の安全性のイメージに大きく影響していると思う。

委員

子育て世帯の転出はどの辺りで目立つのか。バス交通と関わりがあるのか。

事務局

駅周辺が多い。

委員

おそらく子どもが生まれるまでは、駅近くのワンルームや1DKに住んでいて、子どもが生まれた途端、子どもがいると住めない等の住宅の規約で転出される例も多いと思う。その転出先の選択肢の中で、尼崎が対象外になっていることが問題であり、ここに手を打つ必要がある。

事務局

そのときに尼崎市に一番繋ぎ止めておけるのが地域の繋がりではないか。社会教育も含めた地域コミュニティの活性についての施策も打っていかねばいけない。

委員

ワンルームは駅の徒歩圏にあるが、ファミリー用の住宅はどうしても土地の値段と床面積バランスから、駅から少し離れたところでないと手の出る家賃にならない。これはバスの問題がすごくリンクしてくると思う。非常に便利でそれほど負担なく通勤出来るのであれば、尼崎市内でももっと住宅供給が活性化しそうな地域が出てくるように思う。子育て世代は、通勤費と家賃を合算したものが経済的に成り立つかどうかで家を探すこととなるので、子育て世代パスみたいなものを住宅施策と組み合わせてやっていくと、転出先を市内に選んでもらえるのではないか。

事務局

駅から少し離れると、せっかくいいファミリー住宅があっても、空き家が出ていることを聞いたことがある。

委員

拠点性のあるJR尼崎駅、阪神尼崎駅、JR立花駅、阪急塚口駅からバスで2～3駅、歩くには少し遠いけれど、バスだと10分位のエリアに非常に高頻度の南北路線があれば、その地域の住宅がファミリー向けに活性化するのではないか。

委員

小学校に上がる前に住む場所を探すとき、もちろんバスも含めた交通の重要性もあるが、やはり住まいの環境、周辺のイメージは大切だと思う。そのときに道路緑化も含めて都市環境改善という視点での道路空間の再配分のような施策を打つのもおもしろいのではないか。多少はクルマと共存しないといけないが、子どもが中心で、子どもや歩行者が動きやすく、そこにクルマが少しお邪魔させて頂くようなそんなイメージの空間作りが出来れば、住宅地のイメージも変わると思う。

会長

遊び場道路や周りとの接点があって見守る目がたくさんある商店街、子育て環境ナンバー1都市。どこかでモデルケースの検討ができると政策の方向付けができる。

自転車はバスと競合するのか、バスを補完するのかは考えておかなければいけない。

委員

自転車は安全性の問題が大きく、自転車と車が分離されている道路が整備されていればいいが、バスからみると非常に危ない対象なので、バス利用に転換してもらえたい取り組みをしていきたい。

会長

尼崎市のバス待ち環境はあまりよくない。

委員

幹線道路の旧市バスのバス停を引き継いでいるところがあるが、狭く、今から整備をするのが難しい場所もある。

会長

それならばバス停で待つことより、バスロケーションシステムの導入を考える方がいいのかもしれない。

若い世代では、自転車からバス利用に転換すると料金の負担を感じる。

自転車については尼崎市で検討されていると聞いているが。

事務局

自転車については、プロジェクトチームを組んで議論して頂いているが、次回の部会で自転車をテーマにご議論頂きたいと思っている。

バスと自転車との競合か共存かということについては、市バス時代に駐輪場の定期を持っている人は、帰りに雨が降ったときに格安でバスに乗車できることを検討したが、今後もそういった連携を考えていく方向かと思う。

会長

理想は、駅でシェアリングする等、個人所有を減らし、個人の行動の選択肢も増えていくことではないか。

(2) バスサービスの向上について

会長

具体的にどうするかは難しい話だと思うが、少なくとも黒字の路線、もう少しがんば

れば黒字になる路線、どう考えてもだめな路線の3つか4つに分類出来ると思うが、それを分類して話をした方がわかりやすいと思う。

委員

交通局時代とあまり大きな変わりはないかと思う。ただこれは我々が提案させて頂いたことだが、旧市バスの定期券をH a n i c a（ハニカ）定期券に変えると、市内に限っては旧市バス、阪神、阪急の路線も乗れることから、区間によって利用するバス路線が変わっているところがみられる。例えば阪神尼崎駅から労災病院の区間では、旧市バスの路線では、市役所や立花駅を経由するが阪神バスの路線では直線的に病院に行くので、その区間では阪神バスへの転換が顕著に現れている。数字として売り上げが挙がってくれば、もう少しはっきりするかと思う。

会長

尼崎スポーツの森へ行く路線はどうか。

委員

尼崎スポーツの森への目的で利用される人は少ない。中核となるパナソニックがなくなって、朝と夕方に乗って頂けることがないと厳しい。

事務局

p.21 に示しているが、尼崎スポーツの森へは無料のシャトルバスが走っており、無料の駐車場もあることから、旧市バスから苦戦を強いられている。

委員

何社かで通勤用にバスを借りて頂いて、契約輸送が出来る、路線も考えるという提案をさせて頂いても、業種が重なるようなところでは経営者がいやがって実現しない。

委員

尼崎市のようにこれだけバスが網の目に運行されているエリアはあまりなく、乗り継ぎが可能となれば利用が増える可能性の高い、秀逸のエリアだと思っている。日本の公共交通利用が伸びないのは交通事業者の数が多く、乗り継ぎが出来ないことが背景のひとつにある。以前は運行会社が別だったので難しいところもあったと思うが、旧市バスを阪神バスが運行することになって、市内の路線間の乗り継ぎを可能に出来ないか。

都市計画、まちづくりの議論にもなってくると思うが、阪神尼崎駅から阪急塚口駅を回って北へ上がる路線はちょうど尼崎市のだ真ん中である。南北には鉄道がなくても、バスで基幹軸が作れないか。最終的にはB R Tにしたいという思いはあるが、バス優先

レーンを入れて、出来ることなら道路の中央を走らせるくらいのバス路線を作れないか。ひとつの幹線道路に高頻度のバスが運行されるようになれば、1～2年で住宅が立地し、土地利用が転換してくる。住宅施策と一緒に、こういった明確な都市軸を作るという議論ができないだろうか。

事務局

阪神尼崎駅、阪急塚口駅の軸には尼崎市内線の13系統の幹線が走っているが、ここに去年の7月に兵庫県立尼崎総合医療センターが出来たことから、オフピーク15分ヘッドを10分ヘッドの運行にした。ICがなく実数はわからないが、ダイヤを増やすことによって病院だけでなく、他のところへ動くお客さんも多くなった印象を受けた。ただ同じODのバスを阪急バスが運行しており競合路線になるという問題があるかもしれない。

委員

両駅間、その辺りだけでも調整する必要がある。

会長

阪神と阪急で独占禁止法に触れない範囲で調整されると、10分に1本以上に頻度が上がって利用者が多分増える。

委員

ひとつの乗車券で阪神バスと阪急バスどちらでも乗れるようになって、さらに例えば90分以内だと乗換可能になれば、買い物に行っても、同じチケットで帰ることができ、実際は半額で乗車できる。2～3kmの距離は今は自転車で移動している距離ではないかと思うが、路線バスの運行頻度があがり使いやすくなれば、自転車より便利となり、バス利用は爆発的に増えそうな気がする。100円の運賃でも自転車からの転換で乗車率が上がれば、運賃差も吸収出来るのではないか。とにかく渋滞に巻き込まれず、どこから乗っても駅には10分以内に着く路線バスができれば、地域に大きなインパクトがある。

課長

尼崎市内の幹線は大体PTPSが入っているが、効果が目に見えないところがある。13系統が走っている1本東側の道路にはバス優先レーンを設けているが、一部ということもあって効果が分かりづらく、事務局としてもはっきりと効果が目に見える施策に取り組みたいという思いがある。

会長

それならば、連節でないBRTを1台入れて、車庫もちゃんと整備する。BRTを導

入する事業では環境省からの補助金があり、今京阪奈で進めている。

委員

ひとつの路線に集中して、BRT的な交通軸を作って、駅前にはトランジットモーリス的なものを作って、例えば阪急塚口と阪神尼崎の商店街に協力して頂いてお買い物チケットを出して頂ければ、インパクトの有る施策になる。自動車で行けば一定額の買い物をすれば駐車券がもらえるが、商店街にとっても、絶対バス運賃をサービスする方が経済的負担も軽くなる。思いっきりバスへの転換を計画するエリアを決めて、施策検討ができないだろうか。

会長

学校MMだけでなく、商店街の人たちといっしょに商店街MMをやる、場合によっては自転車よりバスの方がいいという話をして、バスの利用促進を地域の人といっしょにやってもらおう。

委員

営業係数をみて、危機感を持っている地域はあるのか。地域を挙げて利用促進に取り組むようなところはないのか。

事務局

阪急電車よりも北側の園田エリアからJR尼崎に行く路線がなく、地域でJR尼崎に行きたいという話が多く、路線の検討もしたが、どうしても路線の足が長くなり営業係数の回復が見込めなかったために実現しなかったことがある。

会長

乗り継ぎの利便性を上げればもっと変わる可能性があるのではないか。地域の人たちとそういった路線再編の話をして、地域の人たちに自分たちのバスだと思ってもらい、営業係数がこれくらいになったらやめるといった話とセットにして路線を入れる話をしていくと、4年後のビジョンが出来てくる気がする。幹線をどう入れて、支線をどう作っていくかというプログラムを今の間から作っていかないとあっという間に4年が経ってしまうと思う。その辺りの具体的な話をどういう形で進めていくか議論していかなければいけない。

事務局

理念、考え方をこの審議会でもとめ、別途地交会議で、市民の方、事業者で細かいバス利用のデータをとって検証し、必要な路線あるいは必要な補助の整理を3年間で進め、

4年後にその話を入れたいと考えている。

会長

生成原単位が減少し、人口が減少すると、総交通量が減少する。それは自動車だけでなく、バスも鉄道も減るが、それを例えばパーソントリップ調査データ等で人口データと重ね合わせて2030年頃の需要を推計してはどうか。これくらいの需要で、持続可能なものにするためにはどうしたらよいかという、市民との議論の材料になると思う。

利用者が減ってこのままではバスは無くなるので、市民の人たちにもっと利用してもらわないといけないが、使いにくいということになれば路線再編の話になる。全てが駅へ直行する長大路線だと結局頻度が少なくなって、サービスがいいのか悪いのかわからなくなる。バスの軸線がはっきりしていると、そこに対しての接続を考える。短い路線になると頻度が上がり、幹線としても明確になる。事業者としてこの路線再編の考え方はよいか。

委員

阪神のICカード乗車券は、阪神でも阪急でもどちらでも利用でき、本来は旧交通局の磁気回数カードから転換して欲しいが、割引率の高い旧交通局の5000円の回数カードの利用者が非常に多い。定期にすると市内どこでも乗れると言っても、通勤で1日2回平日のみ利用されるのであれば、回数カードの方が安く、負担の部分に直結する話なので、4年後これをどうしていくかという課題はある。

委員

尼崎市民が株主であるという発想に立って、交通事業者が制度として持っている株主優待割引と同じようなことが出来ないか。例えば、年間いくらかの負担をすればバスが全部半額だとか。年間定期を販売して、その定期券を使うと、市内でのバス乗降が自由になるような施策。収入側でも一定の固定収入となる必要がある。市民がこのような年間定期を持ってくれば、バス利用は一気に向上しそうな気がする。自家用車は、保有コストを計算して1乗車当たりの交通費に換算をしたら結構高額になる。しかし、自家用車は、そこにあるから乗る。同じように定期券が手元があればバスに乗る。最初はあつる程度お金に余裕がある人から購入していくのかもしれないが、何か施策を打って尼崎市内のバスを定期で乗る人が市民の何割かになるようにできないだろうか。

会長

本当は病院以外に目的がないといけないのだろう。商店街はなかなか魅力的だと思う

が。

委員

定期があればバスに乗るといった感覚だと、病院しか行かない人も商店街まで行こうと思うのではないか。

委員

それが生成原単位を上げ、高齢者の元気や地域の活性化につながる。

会長

いきなり市内全部に広げるのではなく、まず子育て定期から始めてはどうか。次に高齢者を考える。

委員

実験的に商店街も含めたモデルエリアでスタートを切ってはどうか。

委員

実施してからの話になると思うが、不正な使い回しの問題を懸念する。その部分を最初から負担しているという観点に立てば、誰が使っても同じではあるが、決められた回数分のチケットを使うということであれば割り切れる。

委員

マタニティマークのような、その人以外が利用するのは恥ずかしいようなものにする等の工夫が必要である。マタニティの時期から1歳になる位までは自転車に乗せることが出来ないで、そこにターゲットを絞ることも考えられる。

委員

4年目以降補助は頂けないということで考えなければいけないのか、今の路線をそのまま維持しようと思うと補助なしでは到底やっていけないところもあり、その見極めが難しいと考えている。

委員

尼崎市は人口が多く、他の自治体が抱えているような過疎地で最低限のサービスを維持するという問題とは異なっている。沿線には人がいるのだから、一定以上の赤字になった路線は消えていきますよ、乗って残す必要がありますよ、ということは、メッセージとしてきちんと言うべきである。

会長

いくつかの路線をやめたら市に補償をして欲しいという人が出てくる。その人たちに

対しては、乗合でないバスだけれどサポートはするというメッセージは必要だと思う。

委員

学校MMもいいと思うが、もう一步踏み込んで、子供バスマニアを作るくらいのイベントを開催できないか。例えば以前、阪神都市圏公共交通利用促進会議で、一筆書きで、1日にバスにどれだけ乗ったか、乗った路線延長でコンテストをやったことがある。子どもは自分で調べると好きになっていく。バスについて大人が普通に知っている一般的な情報だけでなく、子どもが家で自慢出来るような情報も提供する。全員が反応しなくても1割でもいいから、またバスに乗りたいと思ってくれる経験をさせてあげられないか。以前開催したときは自治体の施設に協力をお願いして、有料の公共施設に安く入れて頂いたり、無料で入れて頂いたりしたが、多分それが次のテーマの観光にも繋がっていくと思う。小学生を対象にすると、大概一生懸命になるのは保護者だったりするので、そこが実は狙いでもある。

会長

その結果を発表し、フィードバックしてもらおう。フィードバックをすることで効果は全く違ってくる。

委員

バスの運行をされている側の運転手さんや交通関係に携わっている市の職員の家族、親戚や知り合いの方等、意外に知らないことがあると思うので、声をかけて、まず関係者の家族から理解して頂くこともいいのではないかな。

- (3) その他（観光について・市民の移動に関する施策の調査について
・「1日バスふれあい体験」の実施について）

会長

スポーツの森への無料シャトルバスについては、スポーツを担当している部署から確認してもらっておいた方がいいのではないかな。

事務局

市で確認出来るものについては、個別でヒアリングをして施策に加えてまとめさせて頂く。

委員

モデル軸やモデルエリアを考えていくのであれば、市営住宅の建て替え予定等の住宅施策、立地適正化計画の検討も同時並行で進んでいるということだが、公共施設の再配

置等、一斉調査をする必要はないかもしれないが、情報として整理して頂いた方がよい。

会長

学校MMのアンケート調査票には、“自分の家の近くのバス停を知っているか”、“ダイヤを知っているか”、“料金を知っているか”を質問に追加して頂きたい。

事務局

追加させて頂く。

(4) まとめ

会長

使いやすい公共交通を作ることこの交通政策審議会の目的であるが、その使いやすさをどうアピールするか、どうプロモーションしていくかということは、今まで議論されなかったがすごく大事な話であるので、審議会の皆さんで共有出来るようにしておきたい。

“子育て世代の人たちのバスの使い方の実態に合わせたサービスの仕方を提供し、その情報を知らない人にどう知らせるかについても検討する”、“バスについては、幹線とフィーダー路線を設定してみる”というのが今回の主な話であった。他にも大事な話が沢山あったが、それらを活かして次の審議会に諮っていきたい。

なお、先日、松山市に行った際に、伊予鉄の利用が増えている一因に、自転車からの転換があるとのことでした。市役所や規模の大きな企業、高校生など自転車通勤や通学の際にはヘルメット着用が義務付けられたことと、これをチャンスと捉えて大口の定期を販売したことが功を奏したとのことでした。髪の毛が乱れるのと、面倒なのでヘルメットを被るくらいならバスや市電に乗る人が増えたようです。尼崎市でも検討に値することと思いました。

以 上