

### 第3回 尼崎市地域交通政策審議会 議事要旨

日 時：平成 28 年 4 月 14 日（木） 10:00～12:00

場 所：尼崎市役所北館 4 階 4 - 1 会議室

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長	
	尾ノ上 直子	公募市民	
	上村 富昭	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	
	辻 修	尼崎市議会議員	
	寺嶋 勤	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）
  - ・委員自己紹介

### 3 審議

#### 委員

移動制約者が多いにもかかわらずバス利用者が減っており、それに伴って市内々の移動が減少しているという現実を踏まえて今後どうしていくかということが大きな課題である。基本方針に謳われているように、公共交通等を充実させ移動しやすくすれば、単純に移動が増えるということではないと思う。

基本目標 「地域産業の活性化を支援する交通体系の実現」では、物流等の機能強化のための交通だけでなく、まずはまちに出てみよう、まちを回遊してみようと思うような施策との連携がとても重要である。

基本目標 「人と環境にやさしく各交通手段が共存する魅力ある交通環境の実現」では、自転車、徒歩、バスが有効活用出来るような交通環境を作っていくことで、自動車交通の空間をその他の交通に転換していくということだと思うが、人がまちに出るときは、移動が目的ではないので、人が集まったり、まちで時間を過ごしたりする活動空間も必要であり、それがなければ移動は増えない。例えば、まちの中心にある交通広場は、自動車を処理するための空間ではなく、人が活動するための広場として見直していくような施策もあるのではないか。

#### 委員

尼崎市は、23の商店街、市場が市内、駅前に点在しており、去年、尼崎駅前、塚口、立花、杭瀬の4エリアで商店街サミットを行ったが、特に南北の交通がないということであった。以前、大阪で100円バスのようなコミュニティバスがあったが、市内の4エリアをぐるっと循環するようなバスがあれば市民の流動性が高められるのではないかと。

#### 委員

尼崎市は、南部は工業、JR阪神尼崎駅周辺は商業、北部は住宅地と、それぞれ特徴がある地域がある。それぞれの地域がどういう方向を目指していくのかを立地適正化計画で示されると思うが、工業だと通勤需要、商業だとにぎわい、住宅だと住民の動きといった、

それぞれ特徴ある人の動きがあり、それに合わせた交通体系を作っていかなければならない。まず、まちをどうしていきたいかがあって交通について議論していくべきである。上位計画である総合戦略で挙げているような、例えば子育て世代の流入を進めるためには、どういったまちにして、どういった交通体系が必要なのか、そういう三段論法的な視点が必要である。その中で鉄道事業者として、駅の拠点性について考えていきたい。

委員

尼崎市には寺町や城跡など歴史的な資源が非常に多く、尼崎スポーツの森にはプール等もあるが、尼崎市民でもほとんど知らない。尼崎市内の交通が、こういった観光資源とほとんど連携されていない。新しいものを作るのではなく、今とてもいいものがあるので、そこに市民がもっと行きやすくなる交通と、その周知方法との連携が重要である。

委員

市民の半分以上を占める移動制約者にとって、バスはセーフティネット的な意味もあることから、阪神バスには出来るだけ現状の状況を継続して頂きたいが、これからの行政の負担、受益者負担、補助がどうなるのかが気になるところである。

市内に13の駅があるが、移動の目的が駅となるように、各駅が魅力や必要性を持たなければならない。

20年、30年先は人口状況も違うであろうし、先を見据えたいいい結果を出せればと思っている。

委員

尼崎市には、いい観光資源があるが、まだ周知されていないことと、駅での次の交通手段への乗り継ぎの利便性や、観光地域に行くための手段の充実等、観光地域を巡るための交通機関について改善の余地があるのではないかと。

今後、移動制約者が増加していくことから、自動車から公共交通に利用転換してもらうためにはどうすればいいのかといったニーズの吸い上げが出来ればいいと考えている。

委員

観光客は観光バスで来ることを考えると、大型の観光バスの駐車場を整備する必要があるのではないかと。

会長

高齢者の買い物や通院、楽しむために出かけるような日常生活での尼崎市内の移動、公共交通のことについて、お聞き及びであれば教えて頂きたい。

委員

尼崎スポーツの森へのバス等もどこかに書いてあるのだろうが、必要に迫られないとあまり見ない。ひとつのルートを作ってそれを繰り返し流すことも必要である。日常の移動は、尼崎市は平坦であることから、高齢者も自転車で移動している。市場も沢山あり、高齢者にとって暮らしよいまちであることは間違いないと思っている。

委員

鉄道駅の乗客数が、JRは増えて、阪神電鉄はそれほど変わっていないが、阪急電鉄が減っているのは、阪急沿線に遠い住宅地に住んでいる人が移動制約者となっていて、外出出来なくなっているのではないか。阪神電鉄は駅が沢山あることもあって駅まで歩いて来られているが、阪急電鉄の場合は徒歩が非常に少ない。特に武庫之荘駅の交通手段分担率は、徒歩が52%と市内で一番少なく、自転車の利用割合が高いことから、自転車に乗れなくなると外出しなくなるのではないか。

環境については、尼崎市はモデル都市でもあることから、二酸化炭素の排出量が少ない鉄道をいかに活用するかということが大事である。

阪急電鉄の新駅設置は、武庫之荘駅の放置自転車を考えても、尼崎市の交通政策として取り上げ、検討する必要があるのではないか。

委員

阪急電鉄の新駅設置については、西宮市では総合計画に挙げられており、兵庫県、尼崎市とともに勉強会を実施している。新駅設置は、地域のまちづくりや交通施策と密接に関連しており、交通手段の再配分による武庫之荘駅の放置自転車への対応、今後の生産緑地の活用、子育て世代を流入させるために既存の市街地では出来ないような施策の検討、武庫川のサイクリングロードや親水空間の活用など、単に駅が出来て人が集まるということだけでなく、駅を設置することによる多面的な効果を考える必要がある。

会長

阪急電鉄の利用者が減っている理由について何かあるか。

委員

古い住宅地であることから高齢化により、世帯数が変わっていても、鉄道を利用する人口が減っていることがあるのではないか。

委員

東西の交通網は非常に発達しているが、南北のバスは運行本数が少なく、最終便の時間

が早い。配慮頂きたい。

基本目標 に“安全、安心に移動できる交通環境の実現に向け”とあり、バスのバリアフリー化は進められているがまだ全てのバスではなく、乗り降り等での事故がある。電動の車いすが増えていることについても配慮頂きたい。

国道2号と尼崎宝塚線以外では、斜めになっている歩道が残されており、徒歩や車いすでの移動がしにくく、改善されたらと思う。

尼崎生まれの尼崎育ちであっても知らない観光地がたくさんある。

尼崎スポーツの森のプールは障がい者を受け入れているが、スポーツの森行きのバスは車いすで利用することが出来ない。そういう点も考えて頂きたい。

委員

市町別観光入込客数で示されている観光は、どういうものなのか教えて頂きたい。いずれにしても尼崎市の観光資源をもっと広めていく必要がある。

市外への移動が示されているが、市内の買い物や通院等、特に高齢者が日常生活でどういう動きをしているのか資料があればお示し頂きたい。

立地適正化計画がまだ出ていない段階であるが、地域の特性を基本方針の中で考える必要があるのではないか。

尼崎市の市民所得は低く、高齢者パスについて市民負担が出来るだけ少なくなるように気を配ることが必要である。

事務局

観光入込客については、県に確認し、ご報告させて頂く。

市内の移動については、パーソントリップ調査結果から、資料をとりまとめ、ご報告させて頂きたい。

委員

交通政策は、他の施策のひとつの手段として機能するところがあるため、総花的にならざるを得ないが、全体の施策体系はこれだけけれども、次の一手をどうするのかという議論も必要であり、総合戦略で基本目標の一番最初に書かれている「ファミリー世帯の定住・転入を促進する」を前に出した次の一手を意識することが大事なのではないか。具体的なファミリー世帯の定住・転入を促進する交通は難しいが、ひとつのヒントとして年齢別自動車分担率がある。これは尼崎市だけではないが、若年層の車離れは著しいスピードで起こっており、おそらくこれから、車に乗らずに生活をしようという子育て世代が増えてくる。

これをどう支えるか、これは挑戦的に尼崎市でやってみる価値があるのではないか。これまでは、車がないと生活しにくいという絵だったが、逆にバスや電車を使って尼崎市内で子育て世代が生活できる絵はどういうものなのだろうかというイメージを強くもってみることは大事なのではないか。

また、バスに乗ったことのない小学生は意外に多い。早くからマイカーで生活をしているとバスに乗ったことがなく、こういう人はなかなか公共交通に転換しない。例えば小学校にバスを持って行ってバスに乗る練習をして、子どもにバスに乗る楽しさを覚えて頂くことで、バスで買い物に行く等、子どもの声からファミリー世帯ごとバスに乗って頂けるのではないか。こういう身近な取り組みをいくつか次の一手と考えていくことができないかと感じた。

関西国際空港では外国人の旅行者は増えているが、尼崎市内にはそれほど外国人旅行者が増えておらず、外国人旅行者に尼崎市の公共交通を利用してもらう具体的な方法について、急ぐ施策として検討してもいいのではないか。

他の地域での調査では、10年前と全く違う傾向として、中高年のリピーターの観光客がすごく増えている。観光と公共交通がいっしょになってリピーターに気に入ってもらえるような施策を打つと、具体的な成果が上がってくるのではないか。

#### 委員

バス事業者としては、基本方針1「公共交通を中心とした効率的な都市交通体系の確立」、基本方針8「広域ネットワークの機能強化」に関係があるのかと思っている。

基本方針1で、“地域特性に対応した公共交通網の再編”と書かれているが、今後、3年間は市バスから引き継いだ部分は守り、少しでも利便を高められるところは鋭意検討していきたい。

基本方針8は、これも着手すべきと思うが、他市との連携連動については、行政にお願いしたい。

こういう計画を市や事業者がいっしょに検討し、その中でバス路線が敷かれているということを知って頂くことで、事業がより円滑に進むと思われることから、この計画の周知方法についても、検討して頂きたい。

#### 委員

バス交通は自動車に代わる交通機関として大きなウエイトを占めるとしており、今まで自家用車を利用していた人にバスを利用してもらうための施策としては、この春から旧

市バス・阪神・阪急のバスが同じ乗車券で乗れるようになったことに加え、例えば、今、阪神、阪急、旧市バスの番号があって、お客様にわかりづらい部分があり、今後、阪神バスと連携しながら番号を見たら尼崎のバスは乗れるというようなことになっていけたらと考えている。分かりやすさということでは、バスロケーションシステムも導入すべく検討している段階で、バスの利用促進に繋げていきたい。

基本方針 5 「道路空間の効率的な活用促進」があり、自動車交通が減ってからの話だとは思いますが、道路によっては、歩道のないところや歩道の狭いところが残されている。交通安全という面でも道路空間の効率的な活用促進に期待したい。

#### オブザーバー

既存資源の有効活用は極めて大事だというのは、もちろんそのとおりであるが、新駅等の投資効果を踏まえた施設の充実も大事だと思っている。そういう意味で、例えば“歩いて楽しい”、“自転車移動が快適”といった空間整備は、公共交通の利用促進、維持に繋がると思う。

基本方針 1 に“新たな交通手段の導入検討”とあるが、これは何を想定されているのか。尼崎市では以前に L R T の導入検討を行っており、そういったものを想定しているのか。想定されているものによって方向性が変わってくることから、明確にしておく必要があるのではないかと。

尼崎市は、交通が非常に充実しており、道路整備も進んでいるというデータになっているにも係わらず、なぜ南北交通で混雑度が 1.5 以上のところがあるのか。これについてはもう少し分析する必要があるのではないかと。南北のバス交通が不便だという話もあったが、例えば P T P S の導入によって改善されるのであれば、そういうことも含めて検討する必要があるのではないかと。

#### 事務局

市営バスを民営化するとき、3 年間は基本的には維持又は利便性向上ということで民営化している。基本方針 1 の“新たな交通手段”は、その後、例えばバスであれば普通の大きな乗合バスではなく、地域を密に動くようなバス等の導入の検討もあるのではないかとということで挙げている。また、本市においては、以前、L R T の検討を行っていたが、本資料においては、そういったものは意識していない。

南北道路の混雑については改めて分析するが、P T P S は主要幹線道路では、すでに導入している。過去に P T P S の導入検証により数 10 秒短縮されるという検証結果がある。

オブザーバー

観光資源も含めて外出するための目的を前面に押し出さなければ、移動制約者等も含めてなかなか外出する気にはならないのではないかと。

会長

目的とわかりやすさはセットになっているものだと思う。公共交通を使わない理由として、実は、「わからない」、「不安だ」という理由が結構ある。先程も意見があったように、これに乗れば“プールに行けます”“病院へ行けます”“買い物に行けます”という路線の案内をすると、目的に対する需要が高まると思うので、その辺りもこれからの課題として捉えていきたい。

基本方針については、大きな異論がなかったということでこの方向で進めていく。ただ、うまくまとまっているものは、場合によっては総花的なことになり、ほんとに何がしたいのかということが見えにくい場合がある。次の一手がきちんとわかるような形でまとめていくということが必要である。

子育て世代に対して住みやすいまちを実現していくために交通側から出来ることについて、特に重視し取り組む内容として挙げていく必要がある。そのために安心して歩いて暮らせることを志向した道路空間の再配分や、公共交通の利便性、自転車の使い方についてきちんと検討しなければならない。

放置自転車が短期間で減少していることは、市民の協力と市の施策がよかったのではないと思う。こういった成功例を今後の交通施策の参考にしていければ実現性の高い計画ができるのではないかと考えられる。

武庫之荘での放置自転車が大幅に減少しているものの、なお約 300 台程度は放置自転車として残っており、これは伊丹市から来る自転車交通かもしれない。そうであれば、伊丹市とのバス交通を充実することで自転車からバスへの転換を促進し、これにより放置自転車が減少するかもしれない。伊丹市と尼崎市で問題の共有化を行うといった広域的な視点を持つことで、課題への対応策が検討できるのではないかと。

資料では“若者のクルマ離れ”と書いてあるが、よくみると若者だけでなく子育て世代も減っている。30 歳代から 40 歳代の自動車利用が減っており、この年代の移動をいかに支えていくのが重要で、資料としては目的と整合した表現にする方がいい。

観光資源は、まだまだ発掘すべきものがたくさんあり、地域で大事だと思っていることと外部の目で大事だと思うところとうまく整合させ、そこにどう行くかのナビゲーション

が大事である。目的に応じた案内は、まず手を付けてやっていけることになるかと感じた。

次の一手を市民にも出来るだけわかりやすく提示し、市民の皆さんが自分たちのことだとして頂くためにも、メリハリをきかせていくことをベースにできたらいい。

施策を具体化していくための部会を設置し、施策内容を検討したいと考えている。部会の検討結果は、本審議会でも資料として提出する予定である。規約によって、部会のメンバーには会長が指名させて頂くことになっているので、ご協力をよろしくお願いしたい。

以 上