

## 尼崎市地域交通政策審議会 第3回部会 議事要旨

日 時：平成 28 年 9 月 16 日（金） 14:00～16:00

場 所：尼崎市立小田公民館 学習室 5

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	

議事内容（ 会長、 委員、 事務局 ）

1 開会

2 審議

(1) 交通政策の施策体系（案）について

委員

資料第1号「部会での検討概要」の各検討テーマの「方向性に対応した施策案」で、p. 3「地域公共交通を住民が支える仕組みの構築」は、具体的にどのような仕組みをイメージされているのか。P. 4「駐輪場整備推進」は、従来の駅前中心型の駐輪場の整備なのか、店舗等の分散型の駐輪場整備まで想定されているのか。P. 5「商店街での多機能トイレ整備推進」は、最近は、機能を全部ひとつのところに集約した多機能トイレではなく、ベビーシートを設置したトイレもあれば、車いす専用のトイレもあるという機能分散型のトイレを整備した方が良いという方針も出てきており、公的なトイレとしては車いす用の広いブースがあるものを整備するが、ベビーチェア等を店舗で整備するなど、民間側の協力についての話も出たのか。

事務局

p. 3「地域公共交通を住民が支える仕組みの構築」は、交通事業者、市民、行政が互いの役割を担っていくということや、第1回部会で西田委員から提案された、いろいろな仕組みで交通を支えていく必要があるということで提示している。P. 4「駐輪場整

備推進」は、阪急武庫之荘駅等の駅周辺の空地を利用した新たな駐輪場整備の議論があった。施設での駐輪場整備は、自転車のシェアリングと合わせた1つの考え方として議論があった。P.5「商店街での多機能トイレ整備推進」は、商店連盟や身体障害者連盟の委員から、商店街での多機能トイレの整備についての話があったが、機能分散型のトイレについてはなかった。

委員

「地域公共交通を住民が支える仕組みの構築」は、資料第3号の「施策体系(案)」に示されている「地域公共交通会議の運営」とは別に何か考えていくということか。

事務局

地域公共交通会議は、平成26年から続けており、それ以外の市民が参画できる仕組みを示せたらと思っている。

委員

例えば基本方針4のバリアフリーや道路の再配分、環境にやさしい交通政策も全て、基本方針2の「地域公共交通を住民が支える仕組みの構築」が必要な施策であり、この施策を基本目標1だけに挙げると誤解を招くのではないか。基本目標2 基本方針4の「環境にやさしい交通政策の推進」は、基本目標1「利便性・効率性の高い持続可能な交通体系の実現」に近いのではないか。

会長

基本目標2「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」は、人か環境か、どちらを重視するかという話だと思う。基本方針2「市民等の参加によるまちづくりと連携した交通政策の推進」は、行政・事業者・市民の役割分担のイメージが強く、施策の進め方についての施策だと思う。具体的な施策については、もう少し整理した方がよい。基本目標1 基本方針2は、施策の進め方、実現するときの取り組み方という項目にしても良いかもしれない。

施策は、シンプルにしていた方がわかりやすく良い。

資料第1号 p.2「子育て世帯の定住促進について」で、「道路の再配分による歩行・自転車や活動の場の創出」の施策は挙げられているが、子どもが安全に育てられる環境として、子どもの安全な自転車利用の場を作るだけでなく、子どもが自転車でも安全で円滑に移動できる仕組みは大事である。P.3「移動目的等に対応するバスネットワークの改編」で、バスの幹線とフィーダーを分けることは重要であるが、そのときにどこを八

ブにするのか。駅をハブにすると結局はほとんど駅に行ってしまう、フィーダーの位置づけがよくわからなくなってしまう。どういうところをハブにして、バスの乗り換え利便性をよくしていかなければいけないか、そういうことが全体を通して見えない。P. 3 「地域公共交通を住民が支える仕組みの構築」は、地域公共交通について不満を持っている地域で、何カ所かモデル地区をピックアップし、改善への大きな方向性ぐらいはイメージをしておく必要がある。P. 4 「自転車レーン内での駐停車車両対策」は、何をするのか考えておく必要がある。また、歩道と自転車道の整備延長を比べると圧倒的に自転車道の延長が少ないが、自転車の分担率は高く、自転車が車道を走るか、歩道を走るかということだけでなく、自転車道整備ができないエリアでは、生活道路をできるだけ走ってもらうなど、尼崎市としての自転車走行ルールを作り、日本で一番自転車を使いやすいまちにしていくというようにしないと、キャッチフレーズと現実とのギャップがいつまでも埋まらないということになる。子どもの自転車利用は、お母さんが子どもを乗せていく、お母さんの自転車の横で子どもの自転車が走る、子ども同士で遊びに行く等、いろいろなケースがあり、子どもの自転車の安全確保はとても難しいが、少なくとも「こういうところでは安全に走ることができます」ということを示す必要がある。大人は車道を走って、子どもは歩道を走らないといけないが、親が子どもに寄り添って歩道を走ることになると、歩行者とトラブルを起こしてしまう。そうならないように、歩道を走る場合の走り方についても話をしていかなないと、政策として実現することは難しいと思う。先程の駐輪場整備についても、ハブのところ分散型の駐輪施設を置いて、自転車で来てもバスに乗れるというようなものにすると、もう少し具体的なものが見えてくるのではないかと。ユニバーサルデザインはとても大事で、高齢者だけでなく、若い人達の出歩きも減っているが、それに対しては街の中で滞留できる場所が必要だと考えられる。ユニバーサルデザイン的な観点で、高齢者だけでなく若い人など、いろいろな人が、街でゆっくりできるような場所やまちの楽しみや、自転車で安全に走れる道なども含めたバリアフリー情報だけでないマップを作ることが期待されていると思う。P. 3 「移動目的等に対応するバスネットワークの改編」では、通院や買い物などのバスでの移動目的をつかむことが必要である。

#### 事務局

これまでバス運行に対する要望があった地域はいくつかある。最近では、県立総合医療センターへの要望が一番多く、今後阪神バスとも話をし、乗り継ぎ場所等を把握して、

対応していく必要があるのではないかと思う。ハブについては、立地適正化計画では駅前を拠点にする考え方である。いろいろな路線が集まっている市役所や県立総合医療センターをひとつのエリアとするか最後まで議論があった。立地適正化計画ではハブを駅前にしたが、病院などの公共施設をハブ的なポイントとすることも検討すべきかと思う。

委員

各施策をどういう優先順位で進めていくかはとても大事である。市として力を入れて早めに手をつけようとするものは、事例や絵、写真を示して、市民の共感を得る必要がある。例えば、マイバス意識やマイ公共交通意識はとても大事であるが、どうやるかというのはなかなか難しい。例えば、ヨーロッパの市内で有効な年間パスなどは、地域公共交通の運営を経済的に安定して支えている。これは、株主優待チケットの市民版のようなものであるが、自分の地域でそのようなものがあると乗る機会は自然と増えていく。尼崎市は市営バスの民営化で市内のバス事業者が統合されているので、できる可能性が高いと思う。バスの乗り継ぎも初乗り抵抗を低くすると、バス路線の再編がやりやすくなる。幹線と支線を運行して、乗り換え箇所をつくることでバス全体の運行効率が非常に良くなる。「南北幹線バス路線の強化」の目指す姿として、センターレーンをバス優先レーンにしたり、阪急武庫之荘駅等でトランジットモールができないか。トランジットモールの成功例はドイツやフランスに多くあり、今まで車との共存で苦勞していた商店街がトランジットモール化で集客が良くなり生き返っている。

「通学路の交通安全確保（ゾーン 30 の設定）」は、運転している人と歩いている人がアイコンタクトでき、誰が運転しているかがわかることから、地域のセキュリティが非常に良くなる。ヨーロッパではゾーン 30 のエリア内では自動車は自転車の追い越し禁止がルールとなっている。そのような事例や土井会長がおっしゃった自転車と歩行者と車のあり方にもいろいろなパターンがあり、何を指すのかを絵にしないとわかりにくい。いくつか柱になる施策については、事例や絵を用意して議論をしないと、それぞれが違うイメージで議論をしている可能性がある。

事例について、写真やコメントを提供することは可能である。

会長

まず、どこからやるのかということは必要である。

事務局

この数年で阪神尼崎駅の南側、東側の城内地区は尼崎城や歴史館等の整備もあり、劇

的に変わるだろう。ここは今もゾーン 30 のエリアになっているが、このエリアでしっかり施策を打ち出していくことで、尼崎市が自転車に優しいまちだということが市民や来訪者にわかるエリアだと思う。これを絵やイラストなどで表すことができれば、アピール力や推進力があるのではないかと思う。

委員

ゾーン 30 では、通過車両をできるだけ排除した方が良い。一方通行規制を警察と相談して厳しくすることで、入って出にくいエリアのイメージにして、さらに自動車を路側に停める際は許可書があるくらい駐停車禁止を厳しく取締り、関係車両以外は入らないようなモデル的なエリアをひとつ作ると、自転車の利用率も上がり、観光客にとっても良いエリアになると思う。

事務局

市内で有効な乗り放題チケットについては、市営バスの民営化に伴って、阪急バスと阪神バスが、民営化前の 2 月から IC 通勤定期に限ってはどちらかのバス会社の定期を持っていれば、もう一方のバスも乗れ、非常に好評である。民営化時点から 3 年間は市営バスから引き継いだ路線については 1 日乗車券があるが、もともと阪神バスは 1 日乗車券がない。

委員

海外のバスで見られるような、文化施設や有料施設の割引とセットになったワンデイパスや年間パスなどが導入できれば魅力的でおもしろいものになるのではないか。街に出やすくなり、出かけない若者の問題の解決にもつながると考えられる。

事務局

尼崎城が完成した際に、阪神尼崎駅周辺に集客できる仕組みを作って、市内の埋もれている観光資源にも繋げていきたいと思っており、そういったパスが使えると良い。

委員

年間パスで安くなるから施設に行く市民が増えると、来訪者の呼び水になることも考えられる。

委員

観光施策と組み合わせたワンデイ、ツーデイパスは実現可能性が高いと考えられる。全てを IC カードで対応する必要はない。

事務局

ホテルではインバウンドの影響は見られるが、観光は大阪に行って、尼崎市では近くのコンビニくらいしか利用がない。

会長

それは尼崎市にどのような施設があるかわからないからではないか。

事務局

4カ国語のパンフレットを作って銭湯を紹介すると、銭湯の利用者が増えた。紹介することで利用者は増える。

委員

飲食店などで目玉になる食べ物を作って、プロカメラマンがきれいな写真を撮って紹介するだけでも利用者が増える。いいものを安く売っていても、それを魅力的に見せる努力が必要である。また、英語の案内表示をすることも大事だが、ピクトを統一してはどうか。明日香村のピクトは日本独自のピクトが多く、いろいろな国の留学生に聞くと2～3割意味のわからないピクトがあった。ピクトを統一し、いろいろな事業者に協力してもらおうと効果があると思う。また、トイレは和式ではなく洋式のトイレがあることを案内することも大事である。利用者目線での情報提供など、お金をかけなくてもできることがたくさんあると思う。

委員

トイレの整備も含めて、公的整備だけでなく、民間による整備も考えた施策を検討した方が良いのではないか。倉敷の美観地区では店舗利用がなくてもトイレを貸してくれる店舗や、外国語対応をする店員がいる店舗はピクトを店の前に掲げている。全てを市がやるのは大変だと思うので、費用のあまりかからない、すぐに取り組める施策も検討して入れた方が良い。

会長

この施策を全て実施するだけの体制と費用が尼崎市にあるのか。

事務局

優先順位の整理はしていこうと思っている。

会長

優先順位の低いものはどうするのか。

事務局

審議会で成案になるまでは関係課で議論し、どうしても無理なものは削除せざるを得ない。

会長

削除する施策については、現段階での、削除理由を記述しておく方が良い。

委員

いろいろな施策をいくつかのパッケージで取り組んでいくことが必要だと思う。また、今後の方向性や市民・事業者の参画の仕組みを示す必要がある。

会長

「マイバス意識の醸成に向けた広報活動の推進」や「地域と連携したバス待ち環境の改善」などはパッケージが組みやすい。路線バスの再編、駅前やハブの話もパッケージで、それは組み方を考え直した方が良い。特に今回のメインは公共交通で、それと道路空間をどう再配分するかが重要である。

会長

これに力を入れて整備するということがわかるような計画を作る必要がある。例えばユニバーサルデザインマップは、尼崎が世界に誇れるようなものを作ればいいのではないか。ユニバーサルデザインマップというとバリアフリーマップとほとんど変わらないものになっている。トイレがどこにあるという紹介も大事であるが、それ以上に自転車も含めたまち全体のユニバーサルデザイン化を図ることが重要である。単にあるものだけを紹介するのではなく、まちの質にフィードバックをかけていく必要がある。

委員

利用者参加型でデータ更新ができると良い。最初から紙ベースを考えずにネットをベースで考えることも重要である。英語で設定している情報端末を見ると地図も英語、日本語で設定している情報端末だと地図は日本語になる。自分の設定した言語で地図が見られるのは非常に大事なことである。目的施設をどう表示するかも大事であるが、周りの施設が自分の設定した言語で読めないと地図は使えない。これは紙だとなかなかできないが、ネットであれば簡単にできる。

会長

更新も早い。

委員

全く文字が読めなくても、地図の表示やピクトがあると移動できる。

委員

高槻市でユニバーサルデザインマップを作成した際に、視覚障害者などにヒアリングをしたが、もちろんバリアフリーのトイレの位置なども知りたいが、それよりも駅周辺施設や、各店舗のおすすめなどを音声で流してくれるようなアプリがあれば一番いいという話があった。ユニバーサルデザインマップがどうあるべきか、ということも含めて市民参加型で作っていけると非常に良い。

会長

市はそのプラットフォームを作って、継続できるように管理をしていく必要がある。

委員

その地域の目的になる施設をいかに魅力的に描くかは、非常に大事である。福島の土湯温泉の売りが無いということを観光協会に話をしたら、土湯温泉で飼っている犬と猫が可愛いということを知った。そこで、犬と猫の紹介をしたら、犬や猫を見て癒されに来られる方が結構いた。自分たちで気がついていないものを掘り起こして情報提供すると、集客できる。そういった取り組みは大事で、住民参加でないとできない。

委員

先程の尼崎市の銭湯は、まさしくその例である。海外の人にとっては、とても魅力的だと思う。

会長

商店街の人に参加してもらおうと良い。

委員

一店舗ずつ売りとなる物の写真をとって、メッセージを作るだけでも非常にいいウェブページができる。

事務局

阪急武庫之荘駅の北側ロータリーは、バスや自転車、タクシーや送迎の車が非常に多く、また、一方通行になっていない等、危険である。その北側にも商店が並んでおり、トランジットモール整備の可能性があるのではないかと考えられる。阪急塚口駅の北側も同じような状況である。



会長

それには地域の人が総論賛成する必要がある。空間の再配分は、トランジットモールにするのか、時間を配分するのかなどを地域で決めてもらう必要がある。実際の事故データは警察が保有しているが、ハザードマップ的な危険箇所は地域住民にしかわからない。危険箇所を減らして歩行空間を広げていくということを地域住民が理解して、不便にはなるが、全体としては良くなるということを話し合っ、決めていく必要がある。また、モデル事業が実施できる場所を市で設定することも必要である。

委員

以前、藤井寺駅で、一部交通規制を変更し、駅前を自家用車を減らして、バスとタクシーのみ通行可し、歩行者空間を広げる取り組みをしようとしたとき、最初、商売をしている人は車が入れないと困るということだったが、1年以上かけて話をしていくうちに、商店街に1日2～3回来る人は徒歩か自転車か来ているということで、自分たちの商売にも徒歩や自転車の人たちが快適な空間にした方が良くことに気づかれた。おそらくそういう話し合いの場を設けると成功するのではないか。

会長

地域の人が望めばできるが、望まなければできない。やり方は色々あってアドバイスはできると思う。地域の人やる気があるかどうかである。

目玉になる施策が欲しい。

子育てしやすい交通環境を作るといっても、それは具体的にはどういう施策なのか。子育てしやすくなると、商店街や駅前が賑やかになる。そのような正のスパイラルを子育て環境を軸に描き、その軸に施策が対応すると良い。

委員

篠山市では、小さい子どもを乗せることのできる電動自転車を何台か用意し、安く貸し出した。自転車の前と後ろに小さい子どもを乗せているお母さんがいるが、自転車は走り出しが安定しない。電動自転車で走り出しを安定させるだけで転倒率はかなり下がる。そのため大きな荷物や、子どもを乗せることが多い子育て世代には、電動自転車を利用してもらうと安全性が上がる。ところが電動自転車は価格が高く、子育て期間として考えると使う期間も短いため、メーカーと相談して何台か安く入れて、貸し出しをした。これはシェアリング施策のひとつだと思うが、このように細かいことを考えると色々な施策が考えられる。

事務局

子どもふたりを乗せることの出来る電動アシスト自転車（三輪車）を開発し、おそらくレンタルする会社だと思うが、尼崎市の創業支援オフィスで会社を立ち上げた人がいる。

委員

子育て世帯向けにそういう支援をすると、交通事故が減る。

会長

タンDEM自転車を公道で利用できるのは、兵庫県と長野県だけである。目の不自由な人は一人では自転車に乗れないが、タンDEM自転車であれば乗れるので、風を感じてうれしいという話を聞いた。

委員

韓国のソウルには、自転車を貸し出してくれる公園があり、子どもと乗れるタンDEM自転車や目の不自由な方が利用できるタンDEM自転車が置いてある。体の測定ができるブースがあって、データを蓄えることもできる。尼崎市のどこかの公園をモデルエリアにして、そういった取り組みをすることも考えられる。

事務局

施策については、本日いただいた意見を踏まえて整理し、データも付加しながら、審議会資料としたい。

(2) その他 : 立地適正化計画素案について

委員

バスの南北軸を書き加えないといけない。

会長

ここでの意見は、立地適正化計画素案に反映してもらえるのか。

事務局

総合交通計画と立地適正化計画は、同じ時期に策定を進めており、同じ時期に公表となる。

会長

「バス路線ネットワークの基本的な考え方」は、幹線バスも地域線バスも全く同じように見える。

事務局

駅をわかりやすく描いたこともあって、総合的なイメージとして示している。

委員

鉄道は駅でしか降りることができないので、鉄道の線を描く必要はない。バス停は駅に比べると密に配置するので、都市側からみると、軸として意味がある。「立地適正化計画における都市構造」図にも極めて違和感がある。南北軸として3つの軸があるが、そのうち一番力をいれようと思っているのは、どの軸か。

事務局

真ん中の軸である。

会長

東西方向は鉄道でも良いが、南北方向をバス幹線にし、シンプルに描いたら良いのではないか。幹線バスの模式図が、立地適正化計画と総合交通計画と同じものでなくてはいけないと思う。

事務局

立地適正化計画では、都市機能誘導区域を公共交通でつなく、コンパクト&ネットワークの考え方となっているので、そのような図になっている。

委員

立地適正化計画で都市の核を結ぶとき、幹線道路と幹線バスを入れる。鉄道駅は意味があるが、線路は駅を結ぶことしかできないので、軸にはならない。都市構造をどのような形にするか検討をする必要がある。

会長

地理的な感覚がわかるように、鉄道は入れておいても良いと思う。

委員

鉄道の線は入れても良いが、軸ではないと思う。

会長

この都市構造の図はとても違和感がある。立地適正化計画と総合交通計画と合わせなければ、どちらが正しいかわからなくなってしまう。

委員

交通側から都市構造を描かなければいけない。「バス路線ネットワークの基本的な考え方」で示されている軸は、今あるものを結んでいるだけのように見える。

事務局

現状の施設を基本にしている。

会長

それはおかしいと思う。p. 1の「趣旨・目的」に「新たな誘導施策を活用し、各種施設を緩やかに誘導する」とある。

委員

例えば、歩きやすい道路をつくる、自転車の移動しやすい空間を作る、バスで結ぶのはこの軸で、この拠点とこの拠点はバスでの連携を強化するといったことが、p. 6「立地適正化計画における都市構造」の図でイメージできるようにしてほしい。「阪神地域えきバスまっぷ。」は、バスの運行本数別に路線が分けられているが、そのイメージがあると、違う描き方になると思う。

委員

鉄道は割とリアルに描かれているが、人と車と自転車の大きな動線は、斜め矢印であいまいになっている。また、軸の重要性が示されていないので、わかりにくいと思う。

事務局

1時間当たりの運行本数を基にした図は本編には入っている。それを使ってイメージ図ではなく、より実態に近いところから軸を設定する方が良いかもしれない。

委員

このイメージ図では動線が読み取りにくいので、例えば軸の太さや色を変える等の工夫をして、市の意思を示した方が良い。

委員

この図は再作成した方が良い。

### (3) その他 : 武庫川新駅について

会長

この資料は、審議会に提出する予定か。部会で知っておいて欲しいという程度なのか。

事務局

同じ資料を本審議会に示そうと考えている。審議会の委員からは色々と発言はあると思う。

委員

駅が設置されると、新駅近隣の住民は、バスで駅に行くよりも、直接駅に行けば移動は安定し、トータルの移動時間は絶対減る。駅整備ほど、交通サービスレベルが目に見えて上がるものはない。

委員

子育て環境の向上という視点でも非常に魅力的だと思う。阪急電鉄の新駅のまわりに基盤を整えていくのは、ある意味新しいブランドができると言っても過言ではない。

会長

駅整備に前向きでない理由は財政的な事情か。

事務局

尼崎市は、中核市の中でも負債が非常に多く、2,600億円くらいの負債があり、西宮市と比べて1,000億円くらい多い。10年間で尼崎の負債残高を減らすという計画を作っているが、他都市に比べて整備が遅れている市営住宅の耐震化や給食施設の整備などの投資案件があり、武庫川新駅の優先順位としては低い。

会長

財政的に厳しいから縮小していくのはよくわかるが、利用者や税収を増やす政策にも投資がないと、結局、負のスパイラル状態になっていくのではないか。阪急神戸線のブランドイメージは日本でも有数のものであり、駅設置は人口増加に寄与し、将来的に開発利益を確保できるものだと思う。行政においても、投資効果も含め、駅設置についてしっかり慎重に議論することが望ましいのではないか。

#### (4) その他

事務局

本日の部会でご議論頂いたことを踏まえ、10月19日に本審議会を開催するのでよろしくをお願いしたい。

以 上