

第5回 尼崎市地域交通政策審議会 議事要旨

日時：平成28年12月19日（月） 14:00～16:00

場所：尼崎市立小田地区会館 大会議室

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	
	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（ 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）
 - ・変更委員自己紹介
- 3 審議
 - ・尼崎市地域交通計画（素案）について

会長

本日の議論を受けて計画素案を修正し、パブリックコメントを行いたいと考えているのでよろしくお願いしたい。

委員

新駅については、地域交通計画（素案）に記載されていないが、新駅が設置された場合、骨格交通ネットワークにおいても市の交通幹線が大きく変化することから、少なくともこういう検討課題があって、現在どういった検討が行われているかは記載すべきである。私としては、より前向きに検討すべきだということを明記することを提案したい。

「（仮）武庫川周辺阪急新駅設置による効果・影響について 報告書」の P.2 に算出の考え方が記載されており、「ただし、新駅開業時の駅周辺の土地利用の変化等に伴う短期的な人口増分については、今回の将来人口予測では考慮していない。」とあるが、何故考慮しないのか。将来人口予測を考慮しないのは、推計として間違いではないかと思う。市街地は、いつ整備されたかが極めて重要である。尼崎市は、非常に歴史のある成熟した市街地が多いことから、新しく住宅開発できるエリアが人口の割に少なく、高齢者の割合が高くなっていることが問題である。市街地の中で住宅供給のきっかけをつくることは極めて重要で、若い世代が車を持たない傾向にある中で、駅に歩いて行ける場所は、住宅開発を誘引する大きな効果がある。市として、子育て世帯の定住促進を課題としているにも関わらず、正面から受け止めないのはどういうことか。もちろん人口が増えれば、それに伴って発生する色々な問題があるのは当然であり、市としての議論もこれからかもしれないが、少なくとも交通に関して議論する中でこの新駅設置の可能性について触れないのはおかしい。新駅整備を行った方が良いということは、この計画（素案）の様々なところから読み取れる。例えば、P.21 の「尼崎市に出発地・到着地を持つ移動」の図があるが、駅が目的地ではなく、駅から大阪や神戸が最終目的地であり、尼崎市は

こういう通勤流動が極めて多い中で、長期的なトリップを担う駅ができるのであれば作った方がいい。一方でこれに対するコストの問題はまだ検討されていないと思うが、色々な条件があっても、新駅設置を前向きに検討しないという答えはないだろうということ強く主張させて頂きたい。

委員

新駅の検討での人口推計は、コーホート要因法を用いたとあるが、どのように推計されているのか。

事務局

尼崎市内で、普通電車しか止まらない川沿いのモデルエリアを選定することは難しいため、西宮市の香櫨園駅等の周辺エリアの転居率や死亡率等を新駅周辺地域に適用し、年齢階層別に人口推計をしている。駅整備時の一時的な効果ではなく、新駅周辺の経常的な人口推移を検証している。

会長

その推計方法では、生産緑地や農地などにマンションが建設される等が全く考慮されておらず、駅の開発効果を考慮していない推計ではないか。

委員

市の財政に与えるインパクトとして、固定資産税の増加を計算していると思うが、それとは別に資産価値自体が上がることによる市民の資産増加も考慮すべきだと思うが、その視点はどうなっているのか。

事務局

検討会議の中では、そういった資産増加に着目した効果検証は行っていない。

委員

新駅ができて駅周辺の様相が大きく変化したところでは、JR摩耶駅があるが、駅整備と同時に非常に大規模な住宅開発が行われており、「(仮)武庫川周辺阪急新駅設置による効果・影響について 報告書」のP.4で推計されているように、駅無より駅有の方が、年少人口が少なくなるようなことはないと思う。

非常に生産緑地の多いエリアでもあり、用途転換等のまちづくりを推進すれば年少人口が減少することはあり得ないと考えられる。

会長

新駅設置には、多額の事業費が掛かるということが問題だと思うが、新駅整備にどの

くらいの事業費が必要なのか。

事務局

現在の試算では、駅舎の整備だけで約 30 億円の費用が必要であり、交通事業者、西宮市、尼崎市の 3 者で各 10 億円ずつの負担となり、国庫補助が交付されれば、駅舎の整備に対する本市の負担額は減少する。ただし、駅舎整備だけでなく、駅周辺整備の費用が別途必要となる。

会長

人口増加策としてインフラ整備を進めるのか、インフラ整備に対する費用負担が大きいことを理由として人口増加はなくともよしとするのか、市としての意志決定の問題だと思う。

事務局

新駅整備をすることで、駅周辺の価値や利便性も向上することはわかっているが、事業の優先順位がある。尼崎市は負債残高が非常に多く、年限を決めて負債残高を減らすという目標がある。その中で、安心安全として耐震化や治水などの施策もあり、事業の優先順位が問題となる。

会長

市全体の意思決定をしていただくためにも、地域交通政策審議会として、新駅についての考え方を議論し、方向を出しておいた方が良い。

委員

実際に新駅について検討されていることから、地域交通計画には新駅について記載すべきだと思う。新駅ができることによって、阪急武庫之荘駅の利用者は減り、また、阪急塚口を利用している人の動きも変わってくると考えられ、新駅整備も含めて総合的にしっかりと検討していかなければ、無駄なものができることにもなりかねない。

委員

「(仮)武庫川周辺阪急新駅設置による効果・影響について 報告書」では、どちらかというあまり効果がないという記述になっているが、尼崎市は新駅整備に対して前向きでないとしても、兵庫県、西宮市、阪急電鉄は、この報告書についてどのように捉えているのか。

委員

この検討会の中では、阪急電鉄摂津市駅、洛西駅、JRさくら夙川駅周辺についても

検討しており、開発効果が出ているところもある。競合関係で利用者が減少している駅もあるが、周辺駅の合計では利用者が増えている。つまり新駅の効果で地域全体の価値が上がり住民が増えたり地価が上がるといった効果もある。武庫川新駅についても、尼崎市、西宮市にまたがる地域の価値を上げるためには、この駅が必要であり、阪急電鉄としては乗客増につながることから、新駅整備を進めていきたいと考えている。

会長

市の財政的な厳しい状況はわかるが、投資をしないと収入は増えないということを考えると、何が一番良い投資になるのかという優先順位になるのではないかと。ここでは地域交通政策の議論をしており、交通政策という視点から考えると、新駅整備は行うべきだという意見になると思うが、委員の皆さんの意見はどうか。

委員

計画素案に記載すべきかどうかであれば、記載した方がいいと思う。

会長

本審議会としては、新駅整備について計画素案に記載すべきということで良いか。

事務局

先ほどの税収効果について補足させていただくと、尼崎市は、地方交付税の交付団体であるため、税収増加分の約4分の3程度は地方交付税が削減されるため、実収入の増効果としては、税収の4分の1程度にしかない。

会長

自主財源をどれだけ持つかというのは大事だが、交付税が削減されるから新駅整備を行わないというのは、おそらく市にとって良い判断にはならないと思う。ただ、新駅については、まだ検討中であることから、「整備する」という記述は早計かもしれない。この報告書もこれから検討を進めるという記述であるし、まだまだ議論はされると思う。

委員

新駅については、まだ検討中で、整備するともしないとも決定していない。例えば「骨格交通ネットワーク図」に入れてしまうと、整備することが前提のように見えてしまうので、文章に「検討中」と明記すべきではないか。

委員

本審議会委員の大勢の意見が、新駅を設置した方が良いということであれば、新駅整備に対する意向を計画素案に表現するのは問題ないのではないかと。この審議会での審議

結果が、これからの検討を見守るということではなく、新駅は整備した方が市政のために良いという意志表示をすることが、この審議会のあるべき姿なのではないか。

事務局

諮問という形で、この審議会での検討結果は非常に重く受け止めなくてはならないと考えている。一方で、毎年プライマリーバランスを取りながら財政運営をしていく必要があり、この時期に財政投資を追加するのは非常に難しい状況を理解いただきたい。

委員

意志決定は市長並びに市議会で行っていただけたら良いと思う。ただ事実を反映していない計画書を作成するのは審議会としての役割を担っていないことになる。

この新駅についての検討会の報告書では、効果が非常に少ない推計をしているとしか思えない。理由は先程も申し上げたが、駅ができたときの短期の開発効果や土地利用の転換が入っておらず、もっと人口増や流入人口増があるはずであるが、それを非常に少なく推計した結果であるということをも市議会でも議論して頂きたい。投資費用の問題は確かにあるが、新駅整備は、投資によって収入が増える数少ない施策である。もっと精緻に計算すると投資以上の収入があるかもしれないので、再度計算した方が良い。収入ばかり計算するのはおかしいが、少なくとも投資による便益を検討する必要はある。投資だけの議論で新駅設置をしないという議論はおかしい。

委員

新駅について根本的な質問をするが、尼崎市側と西宮市側のどちら側から利用できる駅になるのか。

委員

武庫川の上の橋梁にホームができ、ホームへは、尼崎市側からも西宮市側からも行くことができる。

委員

新駅を図の中に示して、これから投資に対するリターンなど、精緻な検討をしなければいけない時点で期待値だけを先行させるのはどうかと思う。新駅整備について記載することは賛成だが、整備に向けての前提等、詳しく記載した方が間違った理解をされず良いのではないか。

委員

新駅整備は尼崎市が最も重視している子育て世帯への公共交通の充実という意味では、

非常に効果的な施策だと思う。ただ、図に入れるのは計画ができていようにも見えることから、地域交通計画としては、非常に重要な施策であるということを審議会の答申の付帯事項として追加するという方法もあるのではないか。別添として、審議会としては非常に重要な施策であるという考えを示す方法もあるのではないか。

会長

P.41 の「骨格交通ネットワーク図」に新駅の位置を印で示して凡例を追加し、また、P.40 の文章に、「なお、武庫川周辺の阪急新駅整備については検討会が設置されており、その結果を受け、新駅の位置づけを検討する」という旨の文章を書き加えるのはどうか。また、P.40 と P.41 の「骨格交通ネットワーク」は、現況の整理ではなく、これからこういうネットワークを作っていくという話なので、P.43「基本目標」と P.44「基本方針」の間に差し込むよう移動してはどうか。

委員

「骨格交通ネットワーク図」に示すことと、審議会として新駅はあった方がいいという意志表示は少し意味が違うかもしれない。図に示すことで誤解されるのであれば、文章で審議会としての考え方を記述してはどうか。

会長

新駅の検討については、新駅がもたらす価値とそれに対する正負の影響があるけれども、基本的には交通計画には意義があるということにしておけばどうか。

事務局

審議会としては、この計画書の前に答申書を付けることになるが、その答申書で新駅について記載する方法もあるかと思う。

会長

それでは新駅の考え方についてパブリックコメントを行わないこととなるので、計画の本編に記載する必要がある。新駅については、P.40 の文章の最後に「兵庫県、尼崎市、西宮市、阪急電鉄によって武庫川周辺の新駅に関する検討会が開かれており、ここで新駅について検討・議論されている。この新駅は、交通計画、近隣駅の駐輪問題等の交通の課題を解消し、子育てを中心とした人口を定着していくためにも重要な施設であり、検討会の検討・議論を待って、新駅の設置について見守ることにする」と記載することで審議会の意志として新駅の重要性を位置づける。それから P.41 の「骨格交通ネットワーク図」にはマークで新駅を示し、凡例で「現在検討中の新駅」と示すということまで

うか。文章については、事務局と相談し、決定したものを委員の皆さんに示すことにしたい。

委員

全体的に徒歩についての位置づけが弱いのではないか。施策概要について、例えば、「ユニバーサルデザイン化の推進」では、重点化施策として詳しく記述されている内容が、施策概要に記載されていない。施策概要にも歩行空間整備やノンステップバスの導入といった具体的な内容を記述してほしい。

会長

「評価指標（目標値）」も非常に大事だと思うが、P.57の「アンケートにおいて外出に困難を感じる割合」と回答する身体障害者の割合」では、母数や調査方法によって数値が変わってくるのではないか。

事務局

障害福祉の部局で、身体障害者福祉計画を策定する際に3年に1度程度アンケートを実施しており、その指標を用いる予定としている。

委員

正確に言うと、移動困難という定義は、身体障害者に限らず、怪我をしている人も含めて移動困難だと思う。その人たちの中で、外出時に不自由に感じる人の割合がどれだけ減るかということが、本来のバリアフリーで、ユニバーサルデザイン化の目標値なのではないか。

会長

この目標値については、再度検討して頂きたい。

委員

重点施策の「ユニバーサルデザインマップの作成・情報提供」について、よく障害者から障害者対応トイレがないという相談を受ける。例えば駅やコンビニなどに協力を依頼し、障害者対応トイレのあるところは利用させてもらうなど、ソフト面でのバリアフリー化も施策として入れてほしい。高齢者もトイレが近くなることから、トイレは重要である。その辺りに配慮したマップを作って頂きたい。

会長

「ユニバーサルデザインマップの作成・情報提供」の施策の説明に、多機能トイレ等の具体的な設備を追記した方が良い。

委員

子どもを乗せることのできる電動自転車のシェアリングや購入時の補助等の施策ができないか。

「子育て世帯へのバス利用の助成」の施策に「お試しバスチケット」があるが、もっと他にインパクトのある、子育て世帯が「バスに乗ってみよう」と思えるような施策ができないのか。

「基本方針7 道路空間の効果的な整備・活用」の施策の方向性では「臨海地域における道路網について長期的な視点に立った検討を進める」とあるが、現状でも渋滞地域になっていることがP.14の道路の混雑度に示されており、例えば阪神高速道路の東海岸と末広間を100円や200円で利用できるようにすれば、その間は阪神高速道路を利用する人が増えて渋滞解消に繋がるのではないか。

事務局

環境の観点から、環境ロードプライシングが実施されているが、大型車が対象となっている。

委員

阪神高速道路の料金は、今は初乗りが高い対距離制になっているが、現在見直しをされている。

委員

今年の8月に東京で盲導犬を連れた人が地下鉄でホームから線路の落ちて亡くなられた事故があり、ホームドアが注目されているが、計画には触れられていない。安全安心の面から、これから必要になるものなので、素案に記載しておくべきではないか。

「施策の方向性3 子育て世帯を支える交通環境の充実」の施策で、ゾーン30は非常に良いと思うが、標識だけでは認識しづらいことから、道路の狭窄や植樹による視覚的や物理的に自動車のスピードを抑制する施策についても追記した方が良いのではないか。

会長

ホームドアについては、市としてはどういう取り組みをしているのか。

事務局

ホームドアは多額の整備費用がかかり、整備費用を補助する制度も創設しておらず、現段階では、エレベータの設置等による駅のバリアフリー化を進めることを優先したいと考えている。

委員

重点化施策「ユニバーサルデザイン化の推進」で、バリアフリー基本構想の策定が施策の最後に記載されている。バリアフリー基本構想の中で、ホームドアの設置や歩道の段差解消、ノンステップバスの導入について検討していくことから、バリアフリー基本構想の策定を施策概要の最初に示すのが良い。

委員

ホームドアについては、国の指針として利用者が10万人以上の駅を優先的に整備することになっている。尼崎市内には利用者が10万人以上の駅はないため対象外となっており、転落防止対策としては、ホームドアの整備だけではなく、ホームにいる駅員の声かけや、利用者同士の声かけをやっていかなければならないということが国の検討会でも議論されている。ホームドアの設置は多額の費用と時間がかかることから、まず利用者がお互いにケアすることを進めていくことも考えていただきたい。

委員

ゾーン30は、多面的に効果がある非常に重要な施策であるが、あまり知られていないので、周知していくことがまず大事かと思う。具体的な効果としては、自動車が時速30キロ以下で走ると自動車の運転手と歩行者の間でアイコンタクトが取れ、誰が運転しているかが分かることから、コミュニティの安全性の向上ということでは非常に効果がある。また、自動車が自転車等を無理に追い越さないので、車いすの障害者にとっても安心である。

観光に関して記述されているところが少ないが、商店街や集客施設にとってインバウンドへの取組は非常に重要なことから、ユニバーサルデザイン化の対象として、外国人を入れること等により観光も意識しているということを示してはどうか。

委員

重点化施策の中にも10年以上の長期スパンを見据えた検討項目が入っている中で、PDCAサイクルを行うことは非常に重要であるが、具体的にどういうチェックを行うのかというチェック体制について記載があるのが望ましい。

委員

ゾーン30について、時速30キロ制限との違いについて教えて頂きたい。

会長

ゾーン30では、自動車が最高時速30キロで走るということになっているが、その主

旨は、速度制限というよりも歩行者を優先する道路であるということである。

委員

道路の位置づけとして、道路交通法的に違うものなのか。

会長

道路交通法的にいうと普通の道路であるが、お互いに譲り合って利用するという位置づけの道路として公安委員会が決めている。

委員

「ゾーン」とされているように、単なる路線ではなく、エリア全体で対策がされている。今の道路交通法で取り締まれる速度違反や駐車違反を行った上で、路側帯をなくしたり、イメージハンプのような視覚で自動車が道路を走りにくくするなどの対策を加える。こういった施策を挙げると同時に、効果や対策内容について地域ぐるみで議論していくことが必要になる。

委員

通学路についての記載があまりないので、どこかに追記しても良いのではないかと。ゾーン 30 は、看板設置だけでは分かりづらいので、道路塗装も必要である。

委員

通学路は、時間規制で歩行者専用道路にするのが、費用がかからないと思うが、地域住民による自動車利用もあるので時間規制を行うことは難しい。このため、ゾーン 30 は通学路に対する安全対策としても良いと思う。

委員

「施策の方向性 1 - 利用実態を踏まえたバスネットワークの充実」の重点化施策「南北幹線バス路線と乗り継ぎ機能の強化」で、交差点での待ち時間によりバスの速達性や定時性が確保できないことがあるため、バス優先レーンの導入だけでなく、交差点の信号周期の変更や、右左折レーンの整備も必要である。

委員

尼崎総合医療センターのバス停では、南行きのバスはひとつにまとめて頂きたい。バス停のベンチなどの整備については、県や市、阪神バスで情報を共有する必要がある。

委員

以前はベビーカーに子どもを乗せてバスを利用できないとされていたが、最近ではバスでも電車でもベビーカーに子どもを乗せて利用できる。ただ、それを知らない人が多

く、ベビーカー利用者もバスの利用をためらったり、周りの人の配慮が足りないことがある。公共交通の利用促進ということから、ベビーカーの公共交通利用の周知が必要であり、ベビーカーを利用して乗れることを示す周知ができれば良い。

委員

「基本目標：自動車に頼らず自由に移動できる交通環境の実現」の「自由に」は、料金がフリーと受け取られかねないので、「不自由なく」という表現の方が良いのではないかな。

会長

「気軽に」という言葉に置き換えてはどうか。

委員

「交通を取り巻く現状と課題」の「多い運転免許や自家用車を持たない人」の「多い」がどこにかかるかが分かりにくい。

会長

「運転免許や自家用車を持たない多くの人」に変更してはどうか。

P.69 に「交通と他分野との連携（イメージ）」の図を掲載しているが、この図は、交通分野があることで、あるいは、交通分野に対して投資することで、福祉分野や医療分野、商業分野に対する市の財政負担が軽くなることを表現している。他分野と連携することは当然であるが、交通政策を推進することによって、市の財政負担も軽くなり、様々な市の政策に対する効果を上げるということを記述する必要がある。バスについても、阪神バスに対して補助を支出していると思うが、それは赤字に対する支援ということではなく、必要なサービスについて市が支援することによって行政コストを下げることに繋がる。

本日は地域交通計画の施策等について非常にいい議論ができたと思う。本日、発言できなかった内容については、事務局にお伝え頂き、それらも含めて事務局と私で整理させて頂き、まとめたものをパブリックコメントにかけることしたい。

以 上