

第1回都市計画審議会交通政策分科会(令和5年12月18日) 議事要旨

日 時	令和5年12月18日(月) 午後2時00分~午後4時00分
場 所	尼崎市役所北館4階 4-1会議室
出席委員	三古委員 西田委員 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 藤嶋委員 平之内委員 船城委員 吉栖委員 鎌田委員 酒井委員 (下線は新任委員) (欠席:松村委員 平尾委員 中西委員 志茂委員 玉置委員)
傍聴者	1名
議 題	(1) (仮称)尼崎市総合交通計画(素案)
配布資料	資料1 (仮称)尼崎市総合交通計画(素案)

1 議題

1) (仮称)尼崎市総合交通計画(素案)

a) 指標について

- 計画書(素案)を確認しつつ、指標について、意見交換を行った。
 - 基本方針の数値目標について、現在の値も記載する方が良い。
 - 目標値の設定については現状のまま推移した場合の値と、それに対して施策を実施して目指す値をあわせて設定する方法もある。

b) 素案全体について

- 素案全体について、意見交換を行った。
 - 今後外国人居住者の増加が見込まれる。そのような方でも公共交通の情報にアクセスできるような視点が重要である。
 - P.4-6の施策1-2は名称を「観光」ではなく「おでかけ」にするのであれば、もう少し日常的な内容を含む必要があるのではないかと。
 - 「おでかけする人を増やす」は施策で該当するものがあるのに対し、「働きに来る人を増やす」はどの施策になるのかが見えにくい印象がある。
 - 目指す姿の「おでかけする人を増やします」という言葉と「暮らしやすさ」の関係について、何らかの補足説明があると「暮らしやすさ=おでかけする人」と読みやすいつと思った。
 - P5-1の視点1、2、3、4はとてもいいと思う。交通の部署から、ほかの部局の方と一緒に取り組んでいくというメッセージだと思う。まちづくりと一体になってこれを進めていく、こういった宣言を交通の部門からされていくというのは、とても重要なことだと思う。
 - 日本は宗教に対してはわりと寛容だが、交通の部分でも、単に表示がわかりやすいということだけではなく、宗教による配慮と一緒に実施していくことができれば、外国人の観光客が増えてくると思う。これは観光だけでなく、住んで働く方にはもっと重要なことになる。
 - P.5-10の指標1-3、人口密度の現況値が125.1人/haで、目標値が119.5人/haと下がるのだが、これは立地適正化計画の目標値であることはわかるが、選定の理由の

「駅周辺への魅力向上により人口集積が期待されるため」とは、矛盾していると思う。適正な規模に目標値を設定するというのは理解できるが、少し補足する必要があるのではないか。

- P.5-11 の指標 3-2、シェアサイクルポートを全駅に設置すると記載されている。乗降客数が少ないとか、場所的に設置することが困難な駅があるなどの事情もある。
- 関連計画との縦串、横串を見られて整合性がある計画になっていると思う。ひょうご公共交通 10 年計画の 5 つの目標、7 つの方針もすべて網羅されている。
- P.5-2 の計画の推進で、柔らかい感じでコラムのようなものを書いてもらえるとオリジナリティが出ていいものになるのではないかな。
- 自転車利用時のヘルメットの着用が努力義務化になっている。シェアサイクルの利用する際は、ヘルメットを持ち歩くのか。また、神戸市内では、電動キックボードのシェアリングサービスもできている。そのあたりの対策も今後の課題だと思う。
- P.5-11 の指標 2-4、令和 15 年度の目標値が 9.5 億円とある。市町村と民間の交通事業者がタッグを組んで公的資金を出すのは問題ないと考えているが、令和 15 年に実は目標値から乖離していたなど、数字だけをみた批判が起こってしまわないか危惧している。
- ドライバー不足がかなり深刻になっている。お客さんも市民の方も、バスが来るのが当たり前と思っているものが、そうではなくなっているフェーズに来ている。積極的に取り組んでいるところではあるが、そういう状況も周囲の方にご理解いただかないといけないと思っている。
- シェアサイクルがあまり普及するとバスの乗客が減ってしまうことを懸念している。
- 公共交通の維持のための体制づくりは、当然事業者も運転手の採用は頑張っているし、行政のバックアップもあるが、今はそれだけでは維持できなくなってきている。事業者や行政が頑張ればいだけでなく、利用される方やいつか利用するであろう方の支えが必要である。全体で公共交通網を支えるという意識をどう醸成していくのかが、課題であると考えている。
- モビリティマネジメントを推進する中で、公共交通を支える市民意識の醸成が必要となると思う。ドライバー不足の問題、あるいはバス待ち環境の改善、定時性を確保するための渋滞交差点の対策など、バス会社が抱えている悩みは網羅されている。
- 行政と民間企業だけでなく市民も参加して支えるという事例で紹介すると、先月、ユニチカ記念館を市民みんなで掃除しようと、尼崎市のホームページで市民ボランティアを募っていた。意識の醸成を図るいい取組だと思っている。バス停をきれいにする企画などをイベントとして呼びかけると、市民の参加意識を醸成できるのではないかな。
- 武庫川周辺阪急新駅を確実に推進していかなければと思っている。一緒に進めたいと思っているので、よろしく願いしたい。駅施設への店舗の設置については、駅の売店は非常にしんどくなってきて、昔ほど対面で売るといふかたちはなくなってきている。
- 計画については異論ない。MaaS を使った情報発信など、全体を俯瞰した上で推進していくことかと思う。
- 計画の P.5-2 からの他分野との組み合わせという発想は非常によいと思う。他部局を巻き込んだ取組は、国交省でも共創モデル事業という形でやっている。尼崎市でも尼崎ドライビングスクールと阪神バスの共創の取組をはじめ、素晴らしい取組がある。こういった観点で記載されているのは素晴らしいと思っている。一点お願い

だが、P.5-2のような記載は、定性的な記載になってしまいがちである。ここをできるだけ具体的に書き込んで、この交通計画を実現し、よりよくしていただく形にしていいただければと思う。

以 上