

尼崎市総合交通計画（素案）に対する市民意見公募手続の結果（案）について

1 実施期間

令和6年1月15日（月）から令和6年2月5日（月）まで（21日間）

2 実施結果

(1) 意見数

2人、20件

(2) 意見の概要と市の考え方（別紙参照）

寄せられた意見については、次のとおり分類し、公表する。

「意見を反映した」	0件
「意見を参考とする」	0件
「すでに盛り込み済み」	14件
「その他」	4件
「今回の意見公募の対象としていないもの」	2件

■分類表

市の考え方の区分	内容
「意見を反映した」 （付加・修正）	a.案に付け加えたもの（付加） b.案の内容を修正するもの（修正）
「意見を参考とする」	案は変更しないが、意見をふまえその趣旨を実施段階で反映させていく
「すでに盛り込み済み」	すでに盛り込んでいるので、案は変更しない
「その他」	次の理由により、素案の内容を変更しなかったもの a.多様な考え方の一つであるが一般化が難しいもの b.現行の施策・事業で実施中、又は既に計画（他計画も含む）等で位置付けられているもの c.具体的な指摘がなかったもの（単に反対・賛成など） d.その他
「今回の意見公募の対象としていないもの」	今回の意見公募対象の意見でなかったが、以下のとおり取り扱った a.今後、検討するもの b.すでに実施済、実施中などであることを説明したもの c.市の姿勢や考えを説明し理解いただくものもの d.その他

尼崎市総合交通計画(素案)に対するパブリックコメント募集結果

2人の方から、20件の意見をいただきました。

○寄せられたご意見の概要とそれに対する市の考え方は以下のとおりです。

No.	寄せられたご意見の概要	件数	市の考え方
第3章 目指す交通の将来像			
1	東西方向の路線が慢性的に渋滞しているため、渋滞緩和が必要である。	1	<p>[すでに盛り込み済み]</p> <p>東西方向の渋滞対策については、「3目指す交通の将来像」の3-3ページ「3.1.2まちの将来に向けて」に都市交通(市街地整備)方針図に記載しており、南から国道43号、国道2号、常光寺難波線(波洲通り)、山手幹線、園田西武庫線などのネットワーク整備が挙げられます。園田西武庫線は御園工区・や藻川工区の整備が施行中であり、常光寺難波線では波洲橋の架替に着手するなど、安全で円滑な交通の確保、広域ネットワークの形成、都市防災機能の強化等に向けてさらなる道路ネットワークの強化を進めているところです。</p>
第4章 施策展開			
2	一日バス乗車券の案内がおでかけの促進になる。	1	<p>[すでに盛り込み済み]</p> <p>一日バス乗車券によるおでかけの促進については、「4 施策展開」の「4.1.2施策の展開」の4-7ページ「目標1(2)施策1-2 交通によるおでかけの促進」のうち、「a)公共交通・シェアサイクルの活用推進」や次ページの「c)おでかけの促進に向けた情報発信」に取り組むことで、おでかけの促進を目指すものとしています。</p> <p>路線バス各社が実施する一日乗車券についても、情報発信の充実を図ることで、おでかけの促進につなげてまいります。</p>
3	歩道は段差や凸凹があり課題がある。また、歩道と車道の境目に、ガードレールを設置して、自転車が歩道に急に入れない工夫は必要だと思う。	1	<p>[すでに盛り込み済み]</p> <p>歩道の課題については、「4施策展開」の「4.1.2施策の展開」の4-11ページ「目標2(1)施策2-1 安全・安心・快適に移動できる交通インフラの整備」の中で、「a)道路の安全対策」を記載しています。</p> <p>歩道の段差解消やガードレールの設置など、歩行者の安全・安心・快適な移動の確保に向けて取り組んでまいります。</p>
4	JR踏切内の段差は、歩行者と自転車や原付、シニアカー等の車輪が小さいものにとって危ないと思う。	1	<p>[すでに盛り込み済み]</p> <p>踏切については、「4施策展開」の「4.1.2施策の展開」の4-11ページ「目標2(1)施策2-1 安全・安心・快適に移動できる交通インフラの整備」の中で、「a)道路の安全対策」や「b)駅・踏切の安全対策」を記載しております。</p> <p>踏切内の歩道部分の段差解消やカラー舗装等の安全対策に取り組むことで、安全・安心・快適な移動の確保に向けて取り組んでまいります。</p>

尼崎市総合交通計画(素案)に対するパブリックコメント募集結果

2人の方から、20件の意見をいただきました。

○寄せられたご意見の概要とそれに対する市の考え方は以下のとおりです。

No.	寄せられたご意見の概要	件数	市の考え方
5	鉄道高架下の道路上に鳩の住処がある場所は、鳩が歩行者や自転車や原付、車等に当たれば怪我や事故の原因となるので、対応するべきではないか。	1	<p>[すでに盛り込み済み]</p> <p>高架下道路の安全対策については、「4施策展開」の「4.1.2施策の展開」の4-11ページ「目標2(1)施策2-1 安全・安心・快適に移動できる交通インフラの整備」の中で、「a)道路の安全対策」を記載しております。</p> <p>鳩の対応については、状況に応じて鉄道事業者と協議し、鳩除けや防鳥ネットの設置などの安全・安心・快適な移動の確保に向けて取り組んでまいります。</p>
6	ホーム柵は特急の通る駅か。	1	<p>[すでに盛り込み済み]</p> <p>ホーム柵については、「4 施策展開」の「4.1.2施策の展開」の4-11ページ「目標2(1)施策2-1 安全・安心・快適に移動できる交通インフラの整備」の中で、「b) 駅・踏切の安全対策」に取り組むものと記載しています。</p> <p>計画期間中には、阪神尼崎駅や阪急塚口駅、JR尼崎駅への可動式ホーム柵の設置を予定しており、設置駅の優先順位の考え方として、基本的には乗降客数が多いターミナル駅から設置することが望ましいと考えております。</p>
7	バス停を分かりやすくしてほしい。	1	<p>[すでに盛り込み済み]</p> <p>バス停のわかりやすさについては、例えば、バス停自体の視認性の低さや、ターミナル駅等において、複数の乗り場がある場合に利用する路線がわからない等の課題があると認識しております。</p> <p>尼崎市総合交通計画では、「4 施策展開」の「4.1.2 施策の展開」の4-12ページ「目標2(2)施策2-2 すべての人にやさしい公共交通の構築」の中で、「b) 安全・快適なバス待ち環境の改善」や次ページの「c) わかりやすい交通情報の案内」に取り組むものと記載しています。すべての人が移動しやすい環境を目指し、バス停の環境改善による視認性の向上や、ウェブサイトにおける複数のバス事業者の乗り場や時刻表の一括表示化など、バス事業者と連携しながらバス停のわかりやすさの向上に取り組んでまいります。</p>
8	踏切手前の交差点では、自転車・歩行者の横断が踏切待ちで停止している車の死角に入るほか、踏切が開く直前に自転車が横断することがあり、事故の恐れがある。	1	<p>[すでに盛り込み済み]</p> <p>自転車・歩行者の交通ルールについては、「4施策展開」の「4.1.2施策の展開」の4-16ページ「目標2(4) 施策2-4 交通ルールを守り、安全・安心に移動できる社会の実現」の中で、「a)交通指導・取り締まり」や「c)交通安全の啓発」を記載しております。</p> <p>自転車も交差点を安全に進行すべき義務があり、また、踏切の直前では停止する必要があることから、指導や啓発を推進し、自転車や歩行者も交通ルールを守り、安全安心に移動できる快適な交通社会の実現に向けて取り組んでまいります。</p>

尼崎市総合交通計画(素案)に対するパブリックコメント募集結果

2人の方から、20件の意見をいただきました。

○寄せられたご意見の概要とそれに対する市の考え方は以下のとおりです。

No.	寄せられたご意見の概要	件数	市の考え方
9	交通量の少ない道路での高齢者の斜め横断や自転車の並列走行、自転車専用道路での後方未確認による追い越しが多く、危険な行為なので防止の啓発をして頂きたい。	1	[すでに盛り込み済み] 歩行者の交通ルールについては、「4施策展開」の「4.1.2施策の展開」の4-16ページ「目標2(4)施策2-4 交通ルールを守り、安全・安心に移動できる社会の実現」の中で、「a)交通指導・取り締まり」や「c)交通安全の啓発」を記載しております。 引き続き、高齢者を含む歩行者及び自転車利用者に向けた交通安全の教育・啓発を推進し、交通ルールを守り、安全・安心に移動できる社会の実現に向けて取り組んでまいります。
10	大型化した子ども乗せ電動自転車専用の置き場を検討できないか。	1	[すでに盛り込み済み] 子ども乗せ電動自転車など多様化する車両形態への対応の必要性については、策定過程でも議論があったところですので、「4施策展開」の「4.1.2施策の展開」の4-20ページ「目標3(2)施策3-2 自転車のまちづくりの推進」の中で、「c)駐輪場の維持・更新」を補強する形でわかりやすくしました。 市立駐輪場のうち、自転車ラックが設置されている施設については、子ども乗せ電動自転車など多様化する車両形態に対応するため、既設の自転車ラックを取り外したり、通路や壁際等にスペースを確保するなど、できる限り利用者の要望に応えられるよう各施設で取り組んでいるところです。
11	自転車の交通量が多いものの、街路灯の明るさが暗い場所が多いと思う。女性が夜に自転車で安心して走行できるように明るい道路になってほしい。	1	[すでに盛り込み済み] 街路灯については、「4施策展開」の「4.1.2施策の展開」の4-20ページ「目標3(2)施策3-2 自転車のまちづくりの推進」の中で、「d)道路の安全対策」を記載しております。 市の街路灯を適切に維持管理していくとともに、令和4年度からは公益性の高い私道に設置される町会灯への助成を行っており、引き続き自転車の安全・安心な走行環境の確保に向けて取り組んでまいります。
12	波洲橋の隣の歩道橋があるが、道路よりも高いため、自転車・歩行者は波洲橋を通行しており、バスやトラックが通行する中、危険である。 また、右折車線を増やしてほしい。	1	[すでに盛り込み済み] 波洲橋を含む道路インフラについては、「4施策展開」の「4.1.2施策の展開」の4-21ページ「目標3(3)施策3-3 災害に強い都市活動を支える交通基盤整備」の中で、「a)道路インフラ等の維持管理・更新・耐震化」を記載しています。 波洲橋は老朽化が著しいことや耐震性能に劣るなどに加えて、両側に歩道がないなどの課題を解決するために、都市計画道路の幅員15mへ拡幅して架替を行うこととしており、架替に併せて両側に歩道を整備することで、自転車・歩行者の安全・安心な通行環境の実現を進めてまいります。しかしながら、右折車線につきましては、道路用地に制約があり、設置することができないことから、県公安委員会と連携しながら、交通円滑化に取り組んでまいります。

尼崎市総合交通計画(素案)に対するパブリックコメント募集結果

2人の方から、20件の意見をいただきました。

○寄せられたご意見の概要とそれに対する市の考え方は以下のとおりです。

No.	寄せられたご意見の概要	件数	市の考え方
13	新藻川橋が開通したときに藻川の堤防道路が交差点で渋滞するのではないか。右折車線の整備、もしくは時間帯による右折禁止の交通規制などが必要でないか。	1	<p>[すでに盛り込み済み]</p> <p>新藻川橋を含む道路インフラについては、「4施策展開」の「4.1.2施策の展開」の4-21ページ「目標3(3)施策3-3 災害に強い都市活動を支える交通基盤整備」の中で、「a)道路インフラ等の維持管理・更新・耐震化」を記載しています。</p> <p>新藻川橋西側交差点の堤防道路側に右折車線を設けることは、堤防の構造を大きく変える必要があり河川への影響があるため、設置することが困難です。また、現時点では右折禁止の交通規制などの計画はありませんが、県公安委員会と信号設置に向け協議中であり、渋滞の抑制に努めてまいります。さらに、新藻川橋開通後に明らかな渋滞が発生した場合は、混雑状況やその原因の詳細調査を実施し、関係機関と協議のうえ、効果的な対策の検討を行います。</p>
14	道路渋滞により、バスがバスロータリーに入れない時がある。停止禁止表示が必要ではないか。	1	<p>[すでに盛り込み済み]</p> <p>渋滞への対策については、「4施策展開」の「4.1.2施策の展開」の4-22ページ「目標3(4)施策3-4 市域の交通円滑化・環境改善」の中で、「c)主要渋滞箇所への対応」を記載しています。慢性的な渋滞が発生している交差点等における附加車線設置や県公安委員会と連携をとり、交通量に応じた信号機点灯時間の見直しを検討するなどにより、渋滞の抑制に向けて努めてまいります。</p> <p>また、ロータリーについては、4-21ページ「目標3(3)施策3-3 災害に強い都市活動を支える交通基盤整備」の中で、「c)交通結節点の再構築」を記載しており、円滑な通行環境の実現に向けて交通管理者等と連携しながら取り組んでまいります。</p>
15	大阪・関西万博との連携、会場外駐車場の設置は必要ない。臨海部は海拔ゼロメートル地帯のため、活用は大変である。	1	<p>[その他]</p> <p>「大阪・関西万博 来場者輸送基本方針」によると、大阪・関西万博の会場は、夢洲(ゆめしま)という大阪市臨海部に位置する人工島であり、会場の四方を海に囲まれています。約2,820万人の来場が見込まれる中、アクセスルートが限られることから、万博来場者を安全・円滑に輸送するためには、アクセスが集中しないバランスの取れた輸送計画の検討が重要であり、自家用車による来場需要に対しては、夢洲への直接の乗り入れは認めず、本市臨海部等に設置される会場外駐車場からバス輸送を行うことで、会場外の交通混雑を回避する方針です。</p> <p>この会場外駐車場の設置により、本市にも多くの観光客が来訪する好機が見込まれます。乗り換えだけに終わらせることなく、この機会を捉え、兵庫県と連携しながら魅力の発信、賑わいを創出する取組の実施を検討するとともに、本市としましても、万博終了後にもつながる観光コンテンツの充実に取り組みたいと考えています。</p>

尼崎市総合交通計画(素案)に対するパブリックコメント募集結果

2人の方から、20件の意見をいただきました。

○寄せられたご意見の概要とそれに対する市の考え方は以下のとおりです。

No.	寄せられたご意見の概要	件数	市の考え方
16	天然ガスバスは充電インフラが必要なく、天然ガスステーションは既にあるため、EVバスよりも天然ガスバスを導入するべきである。	1	<p>[その他]</p> <p>天然ガスバスは、環境性能に優れていますが、現時点では市内においてガスの充填場所が1箇所しかなく、バスの運行を制限してしまう可能性があると考えております。</p> <p>そのため、充電場所について比較的制限を受けず、走行時に二酸化炭素を排出せず脱炭素社会の構築にも寄与するEVバスの普及を進めていくこととしています。</p>
17	補助ミラーを設置することで死角軽減に努めるとともに、カーブミラーは車のみならず、自転車や歩行者も活用してほしい。	1	<p>[その他]</p> <p>自転車・歩行者へのカーブミラーの活用については、自動車の場合は、運転者の目線の高さを基準にしますが、自転車や歩行者の場合は目線の位置を特定することが難しいため、対象となる道路全体が鏡面に写らず死角が発生し、かえって危険を発生させるおそれがあります。このため、自転車や歩行者は、交差点など見通しの悪い箇所では停止して安全確認をしていただくことを原則としております。</p> <p>また、補助ミラーについては、同一箇所に複数のカーブミラーを設置することで、利用者を困惑させ危険性が増すおそれがあることから、原則として設置しておりません。具体的な設置要望がありましたら、個別の道路状況等に応じて判断させていただきます。</p>
18	公園内にシェアサイクルがおけるのであれば、自転車・原付・バイク・特定小型原付の駐輪場所の確保にも努めてほしい。	1	<p>[その他]</p> <p>公園は、身近なみどりの空間であるほか、豊かなコミュニティに資する交流の場となるなど多様な機能が求められ、大型の公園における公園利用者向けの駐輪場を除き、設置しておりません。</p> <p>一方、シェアサイクルは、地域交通の一つとして、生活や観光面における利便性向上に寄与するものであり、更なるシェアサイクルの普及を図るため、市内の公園に積極的に設置しているものです。</p>

尼崎市総合交通計画(素案)に対するパブリックコメント募集結果

2人の方から、20件の意見をいただきました。

○寄せられたご意見の概要とそれに対する市の考え方は以下のとおりです。

No.	寄せられたご意見の概要	件数	市の考え方
[今回の意見公募の対象としていないもの]			
1	北部保健福祉センターを利用するために阪急塚口駅周辺にバイクを停めるのだが、センターの窓口で証明書を発行し、駐輪料金を軽減できるよう検討して頂きたい。	1	<p>北部保健福祉センターについては、既存の商業施設(塚口さんさんタウン)を活用する中で、交通利便性の高い駅前に設置したものでありますので、お越しの際はできるだけ公共交通機関をご利用いただくようお願いしています。</p> <p>バイクや自転車でお越しの際は、塚口さんさんタウンに設置された民間駐輪場の利用が可能です。当該駐輪場は共同利用のため、時間帯によっては満車の場合もございますので、その点についてご理解いただいた上でのご利用をお願いします。</p>
2	シェアサイクルについて、使い方を教えてくれる窓口はあるか。また、どこにシェアサイクルがあるのかや返却時に空きのあるサイクルポートが電話やアプリでわかるようになっていないのか。	1	<p>本市ではOpenStreet株式会社との協働により、尼崎市コミュニティサイクル事業として、シェアサイクルを実施しています。</p> <p>自転車の貸出、返却はすべて「ハローサイクリング」のアプリからご利用でき、どこにあるか、どこに返せるかはアプリ内の地図でご覧いただくことができます。</p> <p>使い方については「ハローサイクリング」のアプリ内にある「ヘルプ・ご利用ガイド」や市ホームページでもご案内していますが、詳しくは「HELLOCYCLINGお客様サポート窓口(コールセンター)」までお問い合わせください。</p> <p>【コールセンター】050-3821-8282(電話受付 9時から18時、事故などは24時間対応)</p>