

第 2 回 尼崎市地域交通政策審議会 議事要旨

日 時：平成 28 年 1 月 19 日（火） 14:00～16:00

場 所：尼崎市立すこやかプラザ多目的ホール

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	
	河崎 浩一	阪急バス株式会社取締役自動車事業部長	
	後藤 真一	尼崎市老人クラブ連合会副会長	
	佐々木 浩	阪神電気鉄道株式会社取締役運輸部長	
	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	

（オブザーバー）

氏名	所属等	出欠
上畑 光生	国土交通省神戸運輸監理部企画調整官	
登日 孝治	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（第1回審議会欠席）
 - ・委員自己紹介

3 審議

委員

尼崎市は、平坦な地形から自転車利用が多く、利用者も増加している中で、歩行者に関する情報が少ないと思う。歩道の整備状況等について、わかるようであれば教えてほしい。

今後、後期高齢者が増加してくるのであれば、徒歩や自転車を利用した日常生活圏での移動を見直す必要があると思う。都市計画マスタープランにも「歩いて暮らせる」といった目標を掲げていることから、徒歩の位置付けを考える必要がある。

まちのにぎわいや日常生活での見守りなど、今後の社会で必要とされることを考えると自転車の速度以下でたくさんの人がまちの中で移動していることがまちのにぎわいや見守り、健康づくりにつながっていくのではないかと思う。

事務局

尼崎市は、区画整理などで道路と歩道の整備を図ってきたが、まちがコンパクトなこともあって、細い道路も多くなっている。近年、歩道拡幅や歩行者・自転車の通行帯を分離が進められている中で、尼崎市においては、細街路などにおいては、歩道が十分確保できないところもあるが、幹線道路については、歩道設置を進めている。

委員

後期高齢者がたくさんいる超高齢化社会を迎えるに当たって、道路空間の再配分も考えていく必要があるが、電動車いす、ハンドル型車いす、いわゆるシニアカーの利用についても、今後のまちづくりを考える上での視点として考えておく必要があると思う。

会長

今後、パーソナルモビリティの利用も増えてくると思うので、利用状況を見ながら考えていく必要がある。

委員

駅周辺の駐輪場は、昼過ぎには満車になっており、その後、地下駐輪場の利用を進めら

れるが、子どもを乗せた主婦や電動アシスト自転車利用者は、地下から上がってくるのが大変なので、駐輪場を利用せずに違法駐輪をしてしまうという現状がある。

TMOが10年前に市道上に駐輪場を設置しており、2期整備の場所を探してみたが、設置場所が見つからない。

自転車は目的とする施設の前に止められるから便利であって、駅前にいくら大きな駐輪場を整備しても、そこから1km歩かなければいけない様では誰も利用しない。30年前に広島に違法駐輪の視察に行ったが、商店街から500m離れたパチンコ屋の地下に駐輪場を整備していたが、稼働率は2割程度であった。そうかといって、商店街に駐輪場を設置するのは難しい。放置自転車の対応としては、受け入れ側の駐輪場整備について、考えておく必要があると思う。

会長

駐輪場所を増やすのは、商店街だけではなく、各個人が考えていくことも重要ではないか。

委員

空地を探しているが、なかなか見つからない。

駐輪場は8割くらいの稼働率でないと、いつも満車になっているように思われるが、阪神尼崎駅に設置されている駐輪場は9割以上の稼働率となっている。

委員

バス輸送人員が減少し、自転車利用者が増加しているが、前回の審議会で説明があった、公共交通は、南北ネットワークが東西ネットワークに比べて弱いことに原因があるのではないか。市内での人の移動(OD)を調べているものがあれば教えてほしい。

事務局

バス利用者の減少と自転車利用者の増加の因果関係を示すものはないが、歴史的な経緯を見ると、臨海部の工業地帯への移動のために市営バスが運行を開始したが、その後、工場の立地規制などによって、工場が市外に移転したことでバスの乗降客数が徐々に減少していったものと考えられる。南北交通は市営バスに頼っていたこともあるので、南北ネットワークが弱くなったというより、乗降客数の減少に伴って市営バスの運行本数が減少したことによる悪循環が発生しているように思う。また、自転車の利用については、近年の健康志向等による増加と考えられる。なお、これらについて証明できるような資料はなく、

データから推察したものである。

会長

バス利用者の減少と自転車利用者の増加の因果関係はわからないが、相関関係はあるように思う。

委員

バスの定時性が守れないために自転車利用を行っているということもあると思うし、それが駅周辺の放置自転車問題と関連しているように思う。

そのような視点で、バスネットワーク等を検討していくことが必要だと思う。

会長

バスと自転車が相互に補完しあえるようになればいいと思う。

委員

私も阪神尼崎駅に自転車で良く行くが、駐輪場はいつも満車なので、バスに乗るようにしている。しかし、子どもと一緒に移動する主婦などは、バスより自転車の方が利用しやすいように思う。

また、バスネットワークは市内を網羅しているとあるが、実際に移動する際には乗り換えが必要になる場合もある。

人の移動とバスのネットワークが、現状ではうまくあっていないように思う。例えば、阪神尼崎駅周辺は繁華街なので、終電に乗るためにバスに乗りたいたっても、バスに乗っては終電に間に合わない。

また、バス停が狭い道路上に設置されている場合があり、バス停で人が待っていると、歩道を自転車が通行できない場合がある。

委員

自転車ネットワークは、整備方針は示しているが、実際には道路幅員が足りなかったり、自転車道がなかったりしている箇所が見られ、今後の整備スケジュールを示す必要がある。

行政と市民と一緒に、必要性を見極めた上で、必要な箇所からインフラ整備を進めていくと同時に、整備したネットワークを活用できるようにマナー向上を図っていく必要がある。

マナーについては、死亡事故が前年に比べて増加している一因にもなっていると考えら

れるため、小学生や高齢者を対象にしたマナー向上策等を検討する必要がある。

会長

自転車ネットワークについては、整備プライオリティを整理しているのか事務局で把握してほしい。

委員

資料に地域公共交通網形成計画の立地適正化計画への調和とあるが、バス交通に関しては、長期的に見ると、立地適正化計画をどのように作成するかが重要である。

短中期的に見ると、3月に市営バスが民営化され、ＩＣカードの導入が決定しているが、現状で8割程度がＩＣカード利用となっている。これまでは、数年毎に乗降調査（ＯＤ調査）を行っていたが、今後は、どのような人がどのようにバスを利用しているかが、ビッグデータを利用することで把握できるようになると考えられる。

また、ＩＣカードの導入によって、より柔軟な運賃制度の導入等が可能になると考えられる。

さらに、バスロケーションシステムの導入も決定しており、ＩＣカード同様、データ分析を行うことで、詳細なダイヤ設定が可能になると考えられる。

路線バスの事故は、30%が交差点付近で起こっており、30%は車内での高齢者による事故が占めている。このため、公共交通の安全確保の面から、交差点改良を進めるとともに、高齢化に対応した安全対策が重要になるものと考えられる。

委員

資料の移動目的に自由と帰宅とあるが、帰宅は何を示しているのか教えてほしい。

事務局

パーソントリップの調査項目の1つで目的の選択肢があり、通勤・通学、買い物、レクリエーション、食事などの自由、業務、帰宅がある。

帰宅を除いて集計する場合もあるが、調査項目の1つにもなっているため示している。

例えば、ある1人の行動を想定した場合、通学、食事、帰宅目的で移動すると、その人は1日3トリップしたことになる。色々な行動パターンがあり、帰宅が50%にならないが、その割合をデータで示している。

委員

今日、バスを利用して来たが、医療センター前のバス停は、歩道に花壇が設置されているが、歩道が狭くなっている。花壇を無くして、歩道を広くした方がいいのではないかと思う。

市営バスの運転手は、カーブや停車時にアナウンスしてくれて、とても親切である。市営バスの経営を引き継ぐ阪神バスも、これまでの市営バスの運転手と同じ方法を実施してほしい。

会長

バス運転手と利用者の関係も人間関係なので、サービスがよかったら、運転手に気持ちを伝えてみてはどうか。

そうすることで、更なるサービス向上につながったり、親切な運転手が増えることも考えられる。

委員

総合計画やマスタープランを見ると、尼崎市としてめざしていくまちづくりの方向性として、他の都市との違いがあるかどうか分かりにくい。人口が10万人減少すると、尼崎市として何をどうしていくのかを、どこかに書いていくことが必要だと思う。

全体の資料としては、高齢者の交通に着目していると思うが、どの交通手段に誘導しているのかを整理していく必要がある。

また、ここでは市民の移動に対応しているが、観光交通など市外からの移動への対応についても考える必要があると思う。

会長

現状での観光客数等について、何か資料はあるか。

事務局

阪神尼崎駅、JR尼崎駅周辺のホテルでは、外国人の宿泊客が増えてきている。

まちづくりの方向性については、尼崎市では、子どものいない2人世帯は転出世帯より転入世帯が多いが、子どもが生まれると転入世帯より転出世帯が多くなっている。

今後、持続可能な人口を維持する又は年齢構成に配慮したまちづくりを進めていく上では、ファミリー世帯の定住・転入促進が目標となる。

人口ビジョンでは、2060年で34.1万人となっているが、何もしなければ25万人まで減

少すると予測されている。これを、尼崎市のマイナス点をプラスに転換し、プラス面をさらに向上させることで、34.1万人まで引き上げていこうとしている。

会長

計画の本質に関わる話だと思う。ファミリー世帯の転出を防ぐために、交通面からどのようなサポートができるのか、日々の生活を支える交通をどう作っていくのかを考えていく必要がある。

総合的な交通体系の構築に向けた検討視点（P25）として、整理しておく必要がある。

委員

尼崎市は自転車利用が多く、平成28年度には自転車利用に関する条例も検討しようとしていることから、市内の重要な交通手段になっていると考えられる。

自転車道や駐輪場整備は、ヨーロッパの先進事例を見習って他の都市にはない交通政策を検討していく必要があると思う。

また、自転車が利用できない人は、バス交通に頼らざるを得ないが、バス停がない地域もあると聞いているので、今後のバス交通政策を検討していく必要がある。

委員

身体障害者手帳を持っている人の資料が示してあるが、市内に身体障害者手帳を持っている人は約2万人いると言われている。

その内、約半数が肢体障害者、1/4が聴覚障害者、1/4視覚障害者と言われている。

肢体障害者の内、幼い時より障害を持って生活している人と、例えば、脳血管障害など加齢とともに生活習慣病を起因に生じる障害の人がいる。両者は移動の手段（ニーズ）が違う。

資料では、自動車が28%、自転車が19%とあるが、これらの人はどのような障害を持った人かわかれば教えてほしい。

歩道整備については、電動車いすが増えているが、歩道の斜め部分、幅員が狭い歩道、歩道内の電柱などが困るので、対応を検討してほしい。

視覚障害者は、白杖と足の裏の感覚で点字ブロックを探りながら歩行している。歩道に点字ブロックがなかったり、自転車が置かれていたり、間違っていたりするので、歩道整備の視点として取り入れてほしい。

聴覚障害者は視覚が頼り、視覚障害者は音が頼りになるが、バスは、音で知らせることが多かったり、電光掲示板やアナウンスが間違っていたりするので、考慮してほしい。

事務局

障害者の動きは、パーソントリップ調査結果であり、ある1日の動きを示したものである。全ての障害者の動きではなく、調査のあった日に移動した障害者の動きとなっている。

委員

市営バスの運転手は、介護の資格を取得しており、乗客が座ってから発車・停車を行うなど、評判はかなりいい。市営バスが阪神バスに移譲した後、市営バスの運転手との差を市民が感じてしまうと問題もあると思うので、企業努力をお願いしたい。

高齢者が増える中でのバス利用を考えるとバス停にベンチがある方がいいが、歩道が狭いので、法的に設置できない場所もあるため、どう対応していくかが課題である。

都市再生特別措置法（P4）の資料があるが、今後、人口が減少するため、公共施設をコンパクトにし、それらを結ぶ公共交通ネットワークが必要となる。市役所は、古くなっているが、恐らく同じ場所に建替えると思う。支所は、6箇所残るが機能としては、出屋敷とさんさんタウンに集約する。

今の市バスネットワークは、駅を中心となっており、通勤・通学で利用する場合はいいが、市役所や支所に行きたい場合や、高齢者の主な移動目的となっている買い物・通院で利用する際には、場合によっては、駅で乗り換える必要がある。

公共施設の配置や機能を変更しようとしている中で、交通ネットワークをどう考えていくのか。

事務局

立地適正化計画は、平成28年度末策定予定としているが、今年度末から来年度早々には、素案を作成する予定となっている。素案については、本審議会にも資料として提出し、交通政策との整合性を確認しながらすすめたいと考えている。

委員

尼崎市は、高齢化が進むため、高齢者が暮らしやすい、住みやすい交通体系をつくっていくことが求められる。

同時に、若者のクルマ離れが進んでいるが、これらの若者が尼崎市に魅力を感じて住ん

でもらえる施策が、高齢者に対する施策と同じくらい重要だと思う。

例えば、大学や高校を目的地としてバスネットワークを維持していったり、若者がお金をかけずに安く移動できる交通体系が重要ではないかと思う。

これまでは、ある目的に対応して交通ネットワークを整備するのが難しかったが、臨海部の企業誘致と合わせた交通網の整備や大学等の大規模施設に向けた交通整備など、市内の集散施設に人を誘導していくくらいでないと都市間競争に勝てない時代になってきたと思う。

これからのまちづくりにおいては、観光に着目したまちづくりも重要になると考えられる。観光を考えると魅力のあるまちづくりが重要となる。空き店舗に店舗を誘致して、歩いて楽しいまちづくりを演出していくことが重要だと思う。

例えば、市役所から立花駅までの間にも古い家がたくさんあり、昭和初期頃からあるような標木がたくさんある。最近の観光は、観光施設を整備することではなく、まちにある歴史文化を感じられるものを活かしながら歩いて楽しいまちづくりをすすめる方向にかわりつつある。外国人も日本らしいものを求めて観光に来ている。

歩いて楽しくて公共交通に乗るようなまちは、まちに魅力がないといけないので、観光客と一緒に議論をすすめていければいいと思う。

自転車の利用促進はしたいが、人の集まる場所ほど駐輪場所がない。海外ではどう対応しているかというところ、シェアリングによって解決しているところが多い。

自転車利用を考えると、1日10分程度しか利用しないが、夜は自宅の駐輪場において、昼間は出勤して帰るまで、近くの商店街に駐輪する。1日10分の利用するために、丸1日1台分の駐輪スペースをとっている。自転車をシェアリングして、1日4～5回利用してもらえれば、駐輪スペースは1/4程度となる。ヨーロッパでは、この方法が成功したので、一般のクルマのシェアリングに取り組もうとしている。

日本では鉄道事業者が駅リンクンなどで、自転車利用を始めているので、今後、商店街やマンションに置いてある子どもが大きくなって使わなくなった自転車などを活用することで尼崎市特有の問題に具体的な取り組んでいくことが重要だと思う。

会長

資料 P14 に鉄道駅施設整備状況が整理されており、駅にはレンタサイクルが整備されている。先ほど、商店街での駐輪場が足りないといった話があったが、商店街やマンション等において、自転車のシェアリングに取り組むことで、利用できる自転車の台数を増やそ

うといった意見である。このような仕組みも、今後の検討の中で取り組めれば良いと思う。

委員

今後の交通体系を検討していく上で、移動している人が、どのような交通手段を利用してどこに向かっているのかといった資料があれば検討素材として活用できるのではないかなと思う。例えば、「市内の中で完結した移動を行っているのか」「市内から市外に移動している人は、どこを経由して移動しているのか」「市外から市内へ来る人がどのようにして移動しているのか」といったことがわかるような検討素材として活用できると思う。

尼崎市への誘致、若者の転入などについて、検討素材を示してもらえれば検討もしやすいように思う。

環境についても、市内の自動車交通量がどうか、どんなところが混雑しているのか、道路整備はどうなっているのか等についても資料があれば検討しやすいと思う。

総合交通政策の検討に向けては、鉄道は、今後大きな整備は考えにくいので、バス交通をどうするかについて焦点が当たっていると思う。バス交通の役割は、2点あるように思う。まず、市民が通勤・通学で利用する移動する場合、駅に直結している方がよいと思う。一方で、昼間の公共施設や医療施設に向けた移動については、面的に運行していることが望まれる。そのあたりを踏まえながら検討を進めていく必要があると思う。阪神バスとしては、市営バスを引き継いで運行するに当たって、本審議会等でご意見を伺いながら検討を進めていきたいと考えている。

いよいよ2カ月後に市営バスが阪神バスに移譲されることになり、本審議会でも阪神バスへの希望や要望をいただいております。阪神バスへの期待の表れであると思うので、真摯に対応したいと考えている。

サービス面についても阪急バスと共同で、これまでになかった取り組みを進めていこうとしているので、ご協力をお願いしたい。

会長

本審議会資料では、広域交通についての資料がないので、整理して提出してほしい。

オブザーバー

本日の資料は、現状と課題とあるが、課題が何なのかがよくわからない。

なぜなら、課題は、理想と現実のギャップが課題となるが、尼崎市が描いている理想が

何なのかよくわからない。尼崎市の理想が何なのかを明確にすることで、意見も出やすいのではないかと思う。

高齢化が進むことは、健康寿命が延びると考えれば、課題ではない。尼崎市として、そのようなところを目指すのか、目指さないのかによって、交通が果たす役割も変わってくるように思う。

もう一点は、時間軸が見えない。委員の皆さんが描いている時期があると思うが、10年後なのか20年後なのかわからないので、時間軸を見据えた議論をすることで実のある議論になると思われる。

オブザーバー

尼崎市の将来推計人口は減少しているが、隣接している伊丹市、西宮市は人口が増加してきており、西宮市は尼崎市の人口を超えて県内第3位となっている。さらに、川西市も将来的には人口が減少するが、あと数年は人口が増加する見込みとなっている。川西市については、平成26年度の地方創生補助金で近居補助という制度を設けており、親が川西市に住んでいて、子どもが市外に住んでいる場合に親の近くに住む際に、補助金を出して永住者を増やす取り組みを行っている。尼崎市については、ファミリー層の転出抑制に向けてどのような取り組みを行おうとしているのか。

事務局

転出されたファミリー世帯のアンケート調査を分析すると、転出理由としては住宅問題で転出されている。なぜ、引っ越し先に市内を選択しなかったかという設問に対しては、「治安やマナーの問題」「教育環境」といった回答が多くなっている。

このため、尼崎市としては、学びと育ちを支える総合戦略として、5年間で集中的に取り組もうとしている。ただ、交通政策と関わりが少ないと判断したため、本会議資料としては提出していない。

理想と現実が見にくいとのご意見があった。高齢者は、視点を変えれば健康寿命が延びていいという見方もあるが、資料のP12に示すように前期高齢者(65歳~74歳)、後期高齢者前半(75歳~84歳)、後期高齢者後半(85歳以上)の伸び率を見ると、現時点では、85歳以上の1/4が要介護状態となっており、2015年以降10年ごとに85歳以上の伸び率が約100%ずつ増加している。今後、85歳以上の人口が増加し、その1/4が要介護者になるとすると、これら的高齢者をどのように支えていくのかという視点に立って、本審議会で検討していきたいと考えている。課題が絞り込まれていないといった点もあるが、皆様と

一緒に課題を検討していきたいと考えている。

委員

資料 P14 の鉄道駅施設整備状況において、エレベーターの設置状況で JR 塚口駅、阪急園田駅で設置されていないとあるが、整備に向けた検討がすすんでいると思う。また、武庫川駅はエレベーターとタクシー乗り場が無かったと思うが、西宮側の整備状況を示しているのであれば、尼崎市の交通体系の検討上では、あまり意味がないように思う。

事務局

JR 塚口駅、阪急園田駅については、今後、整備が行われる予定となっているが、現時点での整備状況を示している。

おっしゃるとおり、武庫川駅については、尼崎側にはタクシー乗り場がなく、エレベーターは必要がない。

会長

尼崎市の今後めざすまちづくりとして、資料 P2 に 3 つの基本目標が示されている。今後、高齢者が増加するということもあるが、委員の意見にもあったように若年層、ファミリー世帯の定住をできるだけ促進していくことが重要となっている。

また、尼崎市に訪れてもらうためには、それだけ魅力のあるまちでないといけないというのは当然の事である。それには、まちづくりも重要であるが、交通が担う役割も重要である。

働きやすい環境づくりや高齢化社会に向けて暮らしやすいまちづくりも交通のテーマとして非常に大事である。

資料 P17 の代表交通手段分担率を見ると、尼崎市民の交通量は減少してきており、徒歩や自動車が減少してきている。今後、人口減少、高齢化が進むと、これらの徒歩や自動車がさらに減少していくことが考えられ、今の道路空間をどう使っていくかが重要となる。

総合交通体系を検討する上では、道路空間の再配分を行い、地域やエリアに応じて歩行者や自転車が走りやすい、バスが待ちやすい環境を整備していくことが必要だと考えられる。全体の交通量が減少していく中で、尼崎市としてよりよい交通手段の優先順位を設定していくことが求められる。

自転車については、啓発だけではなく例えば自転車のシェアリングの仕組みなど、政策

に取り組めることがあると思う。

尼崎市は、商店街がたくさん残っているということは、地域のコミュニティやまちをどう作っていくかということと密接に関連しており、非常に重要な要素になっている。

総合交通政策を検討する上でも、商店街と連携した交通ネットワークを作り、元気な商店街を実現していくことに寄与できればと思う。

昨年、知人が足を骨折したが、近くに商店街があり、自分で歩いて買い物に行っているのを助かっている。車で送迎しなければならなければ、家族が大変だったと思う。商店街の果たす役割は、地域にとっては非常に重要で、そのような商店街に自転車やバスでアクセスしやすい環境を整えられればと思う。

京都市の都心の商業地域で去年に比べて地価が8%上昇している地域がある。地価が5%以上上昇した地域は注視区域となっているが、これは、これまでに京都市が実施してきた「歩いて暮らせるまちづくり」など政策的な投資に対する成果であると考えられる。

尼崎市においても、立地適正化計画やそれを支える交通政策の結果として、地価が安定して人が暮らしやすくなるまちをめざすことが、最終的には固定資産税の増収、社会福祉への還元につながると思う。

委員

昨日、オリンピック、パラリンピックに関わる観光バリアフリーの委員会に参加していたが、そこで話題になったのが、市民の生活交通に関わるバリアフリーと観光で訪問される方のバリアフリーを一緒に考える必要があるとの意見があった。

委員の意見にあったように、尼崎市での魅力づくりと移動をセットで考える時に、「歩いて楽しいまちづくり」を考えた時に、訪問者の交通、市民の交通、観光の魅力づくりをパッケージで取り組むことができればいいのではないかと思う。

10 閉会

事務局

次の開催は、平成28年4月上旬から中旬を予定している。

以上