

出張報告書

令和5年 6月10日

尼崎市議会議長 様

会 派 名 公 明 党  
 代表者氏名 土岐 良二  
 出張者氏名 土岐 良二、東浦小夜子  
 藤野 勝利、中尾 健一

このたび、出張しましたので、次のとおり報告します。

- 1 出張期間 令和5年6月1日から令和5年6月1日まで  
 2 結果の概要

用務先  千代田区	報告事項 (この欄には要点を箇条書きにし詳細事項がある場合は別紙添付)  陳情・要望活動 (国土交通省)
添付書類 <input checked="" type="checkbox"/> 要望書 <input checked="" type="checkbox"/> 報告書 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	備 考

- 3 届出事項の変更等  なし  あり (内容は裏面に記載)

旅 費 の 精 算

精算額は、令和5年6月1日届け出た額 ( 1 2 8 , 3 2 0 円 ) と同一額である。

届出事項の変更等により、別途精算する。(精算額は裏面に記載)

## 国土交通大臣へ要望活動報告

視察日時：令和5年6月1日14：40～15：00

要望先：斉藤国土交通大臣

参加者：土岐良二、東浦小夜子、藤野勝利、中尾健一

報告者：藤野勝利

---

松本尼崎市長の国への要望にあたり、地元選出の中野洋昌衆議院議員と連携し松本尼崎市長と斉藤国土交通大臣へ直接要望をおこないました。

私たちが長年求めている、本市の都市機能の強化に向け、国・県・市の連携による早期実現のため、本市の課題である尼崎宝塚線の阪急立体工区のボトルネック、尼崎伊丹線の慢性的な渋滞、常光寺難波線（波洲橋）の早期架け替えなどの街路事業への国費の重点配分などを要望しました。

### 【都市機能強化に係る課題認識と要望】

1、尼崎港における課題は、現在、尼崎西宮芦屋港の港湾計画改訂作業が進められており、長期構想も公表されています。また、尼崎港区の東海岸町沖地区では埋立処分場の建設が進められており、物流施設の需要が高まっています。さらに、環境負荷低減のためには RoRo 船ターミナルの整備やふ頭間の港湾物流への取り組みが必要です。大型物流施設の建設も増加しており、交通需要への対応も課題とされています。



これらの課題を解決することは、東海岸町沖地区や末広地区での港湾物流に対処できるようになり、また、ふ頭間連絡道路の整備により、東海岸町沖地区と末広地区を一体的に利用できるようになります。加えて、国道43号の渋滞緩和や浴道環境の改善などの効果も期待されます。

2、臨海部と内部を結ぶ道路の課題については、現状、臨海東部地域では国道43号周辺で慢性的な渋滞が発生しており、兵庫県と尼崎市では尼崎伊丹線の拡幅事業を進めています。大型物流施設の開発や2025年の日本国際博覧会の会場外駐車場設置計画により交通需要が増加し、渋滞が悪化することが懸念されています。これにより経済活動や救急消防活動などにも社会的な影響が出る可能性があります。

一方、臨海西部地域ではトラックが常に路上駐車しており、環境悪化やマナーの悪いドライバーによる不法投棄などの問題が起きています。また、路上駐車により安全性が低下し、市のイメージも悪化しています。注意喚起や取締りなどの対策は一時的なものであり、課題解決には国の支援や交通混雑緩和策、交通分散などが必要です。

これらの課題解決により、2025年の大阪・関西万博開催時に円滑な交通が確保され、臨海東部地域の渋滞解消や沿道環境の改善、円滑な輸送による企業誘致の促進、災害時の緊急輸送の確保などの効果が期待されます。

3、山手幹線の大阪方面への延伸については、山手幹線は東西幹線道路の一つであり、阪神間市街地の東西主要幹線道路として都市計画決定されました。現在は神戸市長田区から尼崎市戸ノ内地区まで延長されておりますが、大阪府の三国塚口線との接続がまだ実現されておらず、兵庫県内では整備が完了しているものの、大阪府との接続が課題となっています。

早期接続は、災害時の緊急医療や緊急物資の円滑な輸送が確保されることや、山手幹線の大阪方面への延伸により、国道2号や国道43号を補完する阪神間の交通ネットワークが強化されることが期待されます。

#### 【尼崎市市内における街路事業の整備促進に関する要望の内容】

尼崎宝塚線において、阪急立体工区が2車線しかなく、ボトルネックとなっている。

尼崎伊丹線では、交通量が容量を超えており、慢性的な渋滞が発生しています。

常光寺難波線では、波洲橋区間の歩道が未整備であり、老朽化も進んでいるおり、慢性的な渋滞が起きている。

要望として、緊急輸送道路の整備や交通アクセス機能の強化、渋滞緩和に貢献する道路の早期整備を求めています。具体的には、園田豊中線、常光寺難波線、尼崎伊丹線、尼崎宝塚線、園田西武庫線の整備を国費の支援を求めるものです。

これにより、以下の効果が期待されます。

災害時における緊急医療や緊急物資の円滑な輸送が確保される。

臨海東部地域の渋滞が解消し、沿道の環境改善が進み、円滑な輸送が確保されることで、臨海部への企業誘致が促進される。



※添付資料：要望書、面会者の名刺

# 都市機能の強化に係る課題認識について

令和5年6月  
尼崎市

# 尼崎市の概要

## 基本データ

- 兵庫県の南東部に位置する中核市
- 人口 454,887人(令和5年4月1日時点)
- 面積 50.71km<sup>2</sup>
- 平成28年に市制施行100周年を迎えた。

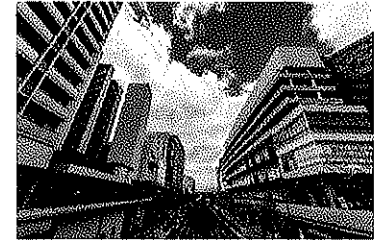


## 市の状況等

- 地域特性を活かしたまちづくり  
地域ごとや鉄道沿線ごとにある様々な特色や地域資源等を活用し、まちへの魅力と活力の創生に向けた取組

(例①) JR尼崎駅北側の整備

住宅や商業施設などの大規模な開発が行われ、人口動態にも影響



(例②) 阪神大物駅周辺整備の実施

小田南公園への阪神タイガースファーム施設の移転に併せ、クリーンエネルギーを活用したゼロカーボンベースボールパークへ脱炭素先行地域に選定



➡ 社会的認知の高いアワードを複数受賞するなど、本市のイメージは近年、大きく改善傾向。

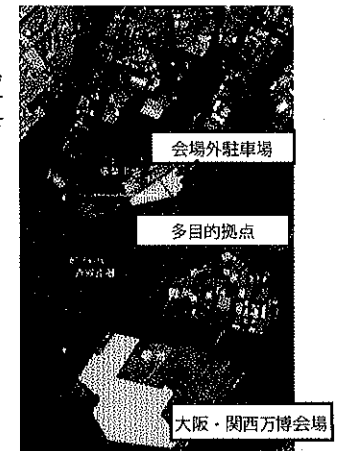
- 大阪・関西万博開催に向けた機運の高まり

2025年大阪・関西万博を契機とした、国や兵庫県、大阪府等との連携強化によるベイエリアの活性化等

(取組例)

・尼崎市ベイエリアは、「会場外駐車場」や「多目的拠点」として活用される予定。

・地域の現場を体感する企画「ひょうごフィールドパビリオン」として、魚釣り公園を活用した尼崎運河クルーズツアー等が実施される予定。

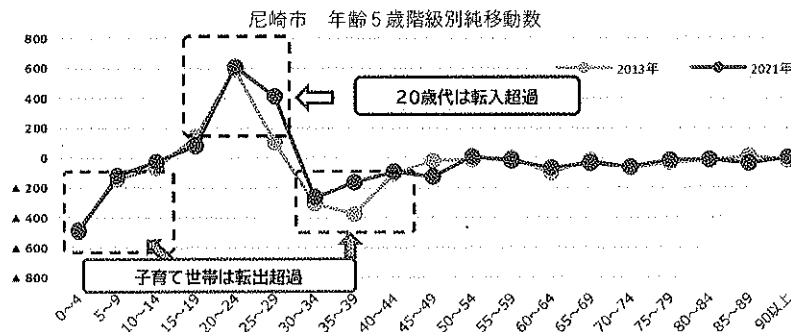


## 特徴と課題

- 交通の利便性が高い  
阪神電車、JR、阪急電車が東西に走り、大阪や神戸、京都や奈良へ乗り換えなしでアクセス可能。
- 高い生活利便性と職住近接の強み  
鉄道駅周辺・幹線道路沿いに商業施設、病院などの生活利便施設が立地。南部に工業系地域が広がっているほか、交通利便性の高さも相まって職住近接の強みが生まれている。
- 工場地域の土地利用の変化  
交通利便性等の優位性から大規模な物流倉庫が主に臨海部の工場跡地に進出。

### ★ 人口の課題

本市では、子育て中のファミリー世帯の転出超過が大きな課題



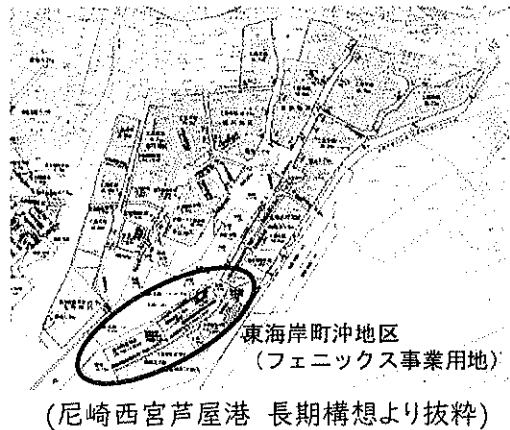
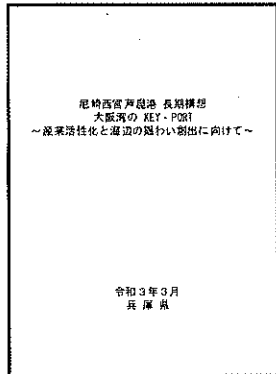
## 課題事項

1. 尼崎港における課題について
2. 臨海部と内陸部を結ぶ道路の課題について
3. 山手幹線の大坂方面への延伸について

# 1. 尼崎港における課題について

## 現状

- 兵庫県では、尼崎西宮芦屋港の港湾計画の改訂作業を行っており、令和3年3月には、尼崎西宮芦屋港の将来像を記載した長期構想が公表されている。
- 尼崎港区の東海岸町沖地区では、フェニックス尼崎沖埋立処分場として、公有水面の埋立が行われており、埋立はほぼ完了している。
- 産業・貨物の高度化、高品質化、物流多頻度化等に伴い、集配送・流通加工等の機能を備えた物流施設の需要が高まりつつある。



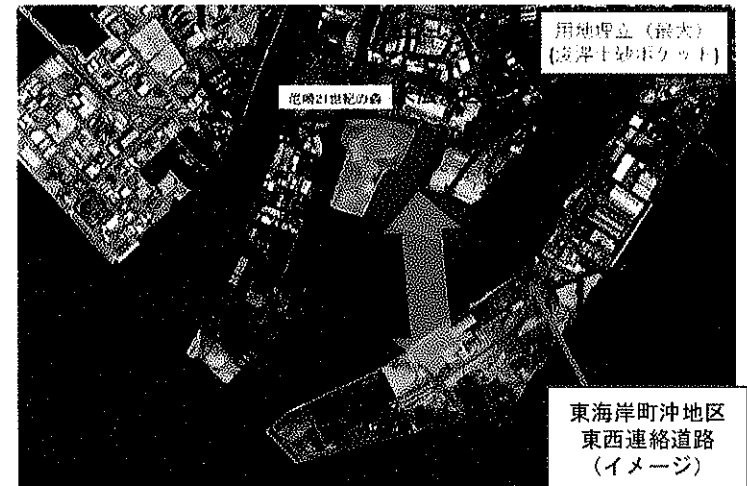
- 輸送(物流)分野の環境負荷低下の取組のため、RoRo船ターミナル等の整備によるモーダルシフトを図る必要がある。
- 東海岸町沖地区の分譲や、未広地区での用地埋立に伴い発生する、ふ頭間の港湾物流への取組が必要である。
- 尼崎港区においても大型物流施設の建設が増加しており、発生する交通需要に対応する必要がある。

## 課題

- 長期構想において記載されている将来像の実現に向けた取組のうち、未広地区でのRoRo船ターミナルの早期整備が課題となっている。
- 東海岸町沖地区と未広地区を結ぶ、ふ頭間連絡道路の早期整備が課題となっている。

## 課題解決による効果

- 東海岸町沖地区の分譲や、未広地区での用地埋立に伴い発生する、ふ頭間の港湾物流に対処できる。
- フルランプである阪神高速湾岸線尼崎末広ICに接続することで、東海岸町沖地区と未広地区を一体的に高度利用できる。
- 国道43号の渋滞緩和にも貢献し、沿道環境の改善等の効果も想定される。



(尼崎西宮芦屋港 長期構想より抜粋)

## 2. 臨海部と内陸部を結ぶ道路の課題について

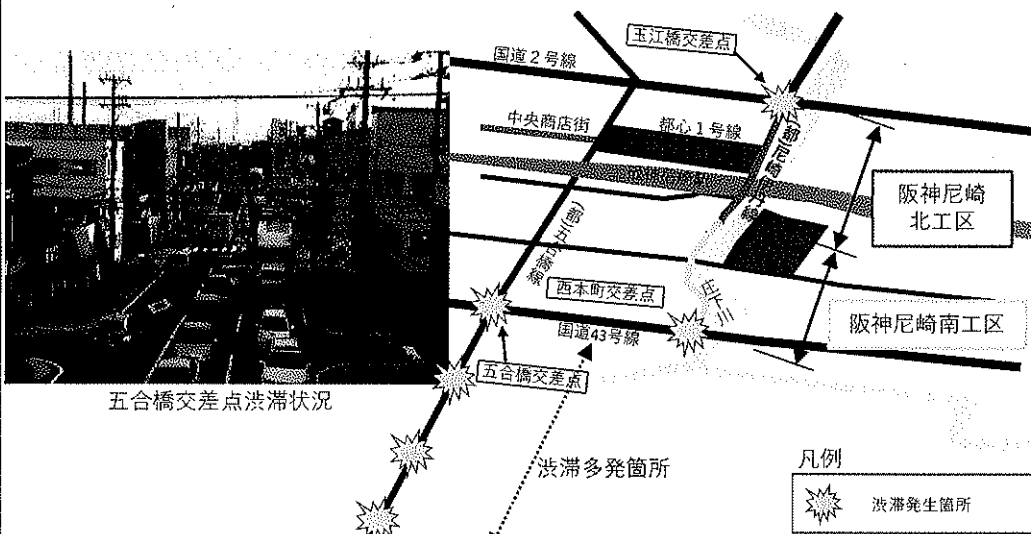
### 現状

#### 1. 臨海東部地域

- 国道43号周辺交差点では、交通容量の超過による慢性的な渋滞が発生していることから、兵庫県と尼崎市では、(都)尼崎伊丹線の拡幅事業を進めている。

#### 【尼崎伊丹線の拡幅】

- ・阪神尼崎北工区：事業中(H30~R12)
- ・阪神尼崎南工区：北工区の進捗をみて事業着手予定

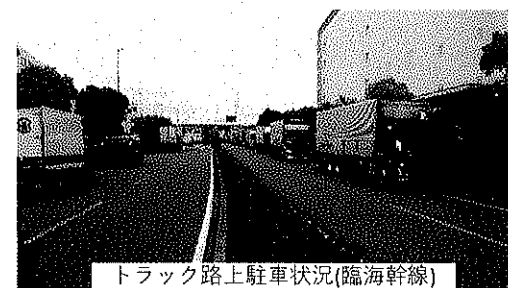


- 臨海東部地域での大型物流施設の開発により物流交通が集中することに加え、2025年には、日本国際博覧会の会場外駐車場設置が当地域に計画されていることから、交通需要が増加し、渋滞交差点での更なる渋滞の悪化や周辺道路における新たな渋滞の発生などが予測される。これにより、経済活動だけでなく、救急消防活動など、社会的影響を懸念している。

#### 2. 臨海西部地域

- 荷待ちや休憩等をしているトラックが、常時、県道・市道に路上駐車している状況であり、アイドリングによる排ガスなどの環境悪化、マナー意識の低いドライバーによる不法投棄などがあり、市のイメージを悪化させることに繋がっているだけでなく、沿道施設の出入りにおいて、路上駐車しているトラックにより死角が発生し、安全性も低下している。

道路管理者による注意喚起、啓発や交通管理者による取締りでも効果も一時的な状況。



### 課題

- 県施行中の(都)尼崎伊丹線の計画的な事業進捗のために国からの支援が必要。
- 大阪・関西万博開催中における交通混雑緩和に向けた来場者輸送対策の他、TDM実施等による、市民、企業等への周知徹底。
- 臨海部からの交通分散。

### 課題解決による効果

- 2025年大阪・関西万博開催時の円滑な交通が確保される。
- 臨海東部地域における渋滞の解消と沿道環境の改善が図られるとともに、円滑な輸送が確保されることにより、臨海部への企業誘致が促進される。
- 災害時における、緊急医療・緊急物資の円滑な輸送が確保される。



### 3. 山手幹線の大阪方面への延伸について

#### 現状

##### ●(都)山手幹線

東西幹線道路の3本柱の1本(他は、国道2号及び国道43号)であり、戦後から9か月後の昭和21年5月に、戦災からの復興を目指し、阪神間市街地の東西主要幹線道路として都市計画決定。

延長:約30km 神戸市長田区(西端)~尼崎市戸ノ内地区(東端)  
(尼崎市域 約7.5km)  
幅員:22m~27m (尼崎市域 27m)  
車線数:4車線

大阪府の(都)三国塚口線の府県境未着手工区は、「大阪府都市整備中期計画(R3.3)」において、令和12年度までに事業着手する路線として位置付けられている。

現在、大阪府では事業中工区の整備を進めており、また、未着手工区の実業化に向けて、豊中市、阪急電鉄等と鉄道交差形式や周辺のまちづくり等について調整を進めている。

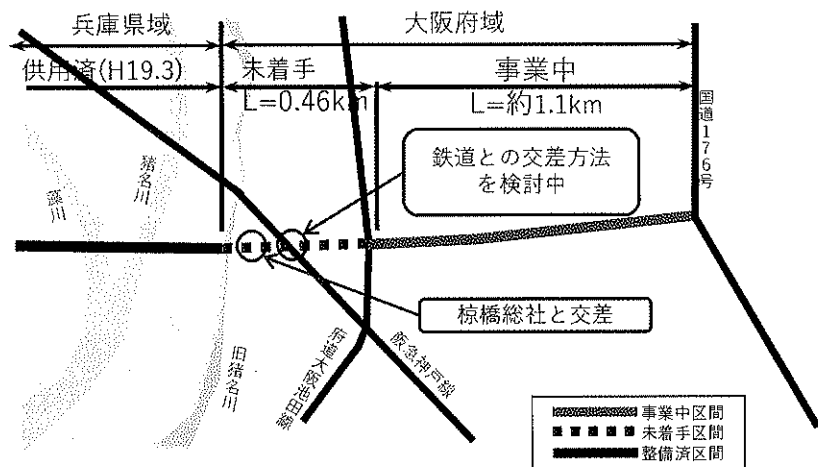


図1-(都)三国塚口線 事業イメージ図

●兵庫県内では、平成19年3月に戸ノ内工区までの整備が完了しているが、大阪府境で(都)三国塚口線との接続ができていないことから、災害時の緊急医療、緊急物資の円滑な輸送や国道2号、国道43号を補完する東西主要幹線道路としての機能を十分に発揮できていない状況。



写真-山手幹線上空から三国塚口線を望む(写真はGoogle Earthより転写)

#### 課題

●兵庫県内は整備を完了しているが、大阪府と接続できていないことが課題となっている。

#### 課題解決による効果

- 災害時における、緊急医療・緊急物資の円滑な輸送が確保される。
- 山手幹線の府県境接続により、国道2号、国道43号を補完する阪神間の交通ネットワークの強化が図られる。

# 尼崎市内における街路事業の整備促進に関する要望



令和5年6月  
尼崎市

# 尼崎市内における街路事業について

## 現状

□尼崎市内の都市計画道路整備状況(令和4年3月末時点)  
 尼崎市の都市計画道路は、140路線・延長約167kmのうち、約150kmが整備済みであり、整備率は約90%となっている。

### ●市施行街路事業

路線名	総事業費	事業認可期間	令和5年度の主な取り組み
常光寺難波線 (波洲橋)	約20億円	令和4年9月26日 ～令和10年3月31日	詳細設計 等
園田豊中線	約30億円	昭和58年3月25日 ～令和6年3月31日 (延伸予定)	駅前広場整備 等

### ●県施行街路事業

路線名	総事業費	事業認可期間	令和5年度の主な取り組み
園田西武庫線 (藻川工区)	約33億円	平成23年3月23日 ～令和6年3月31日 (延伸予定)	橋梁取付工事 用地補償 等
園田西武庫線 (御園工区)	約210億円	平成16年8月2日 ～令和6年3月31日 (延伸予定)	JRアングラ階段工事 道路排水設備工事 等
尼崎宝塚線 (阪急立体工区)	約27億円	平成28年12月13日 ～令和6年3月31日 (延伸予定)	本線擁壁工事 等
尼崎伊丹線 (阪神尼崎北工区)	約103億円	平成30年8月28日 ～令和13年3月31日 (延伸予定)	付替え市道工事 用地補償 等

## 課題

- 尼崎宝塚線は、阪神高速湾岸線尼崎末広ランプから中国自動車道宝塚ICを連絡する阪神間中央部の南北主要幹線道路であるが、阪急立体工区だけが唯一2車線で残っておりボトルネックとなっている。
- 尼崎伊丹線は、阪神間東部の南北主要幹線道路であり、阪神尼崎北工区は、東西の主要幹線道路である国道43号と国道2号を南北に結ぶ区域に位置し、現況交通量が交通容量を大きく超過し、慢性的な渋滞が生じている。
- 常光寺難波線は、東西交通の軸となる国道2号、山手幹線を補完する尼崎市中央部の補助幹線道路であるが、波洲橋区間において歩道が未整備でありボトルネックとなっており慢性的な渋滞が発生している。また、波洲橋は老朽化が進み耐震性能が不足していることから、架替えが急務となっている。

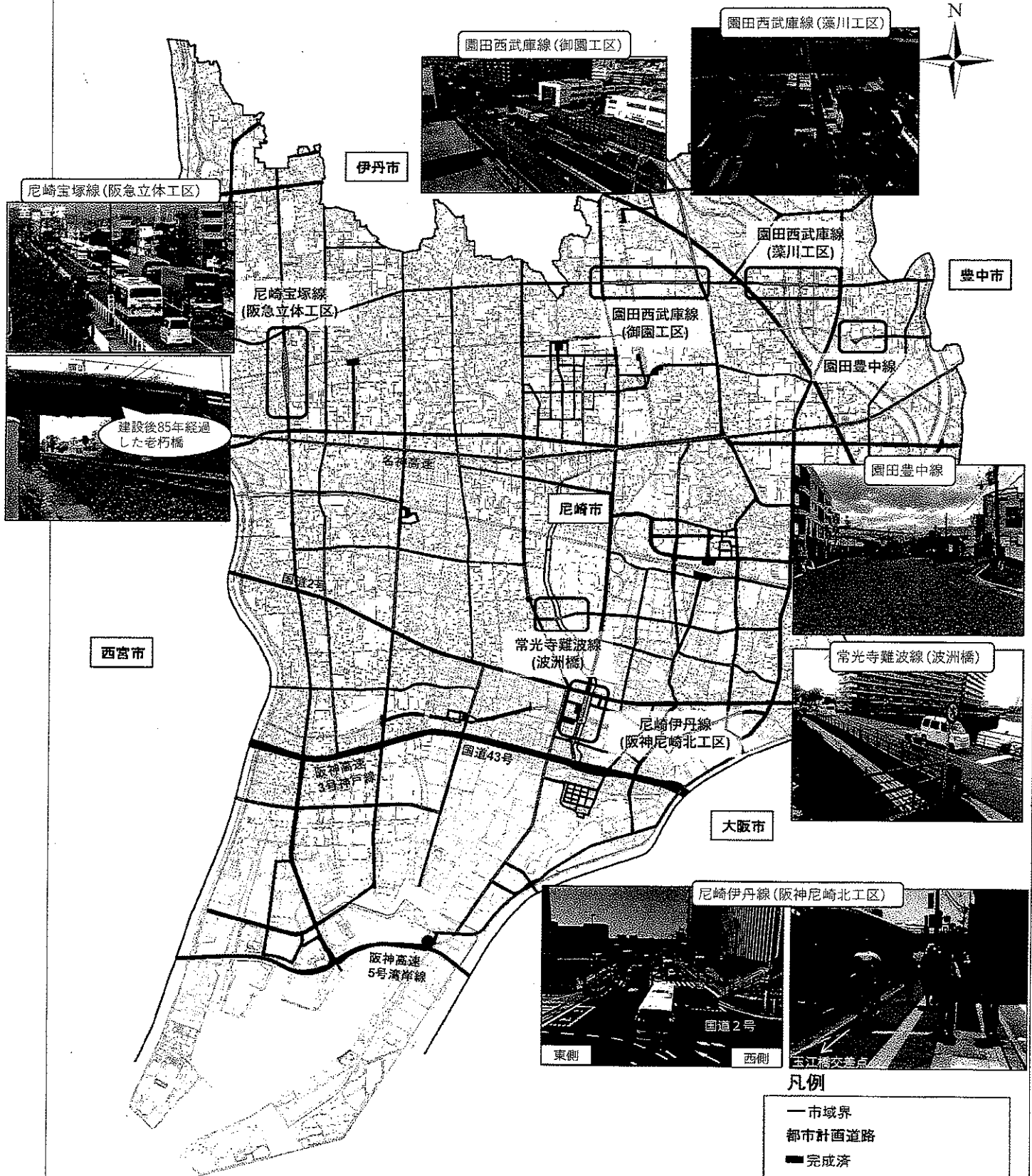
## 要望

- 緊急輸送道路の整備ならびにベイエリアの交通アクセス機能強化、渋滞緩和に寄与する道路(市施行街路:園田豊中線・常光寺難波線、県施行街路:尼崎伊丹線・尼崎宝塚線・園田西武庫線)の早期整備に向け、国費の重点配分などの支援をお願いしたい。

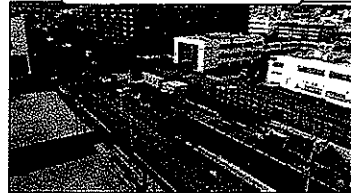
## 実現による効果

- 幹線道路網の整備が充実することで、災害時における、緊急医療・緊急物資の円滑な輸送が確保される。
- 臨海東部地域における渋滞の解消と沿道環境の改善が図られるとともに、円滑な輸送が確保されることにより、臨海部への企業誘致が促進される。

# 要望箇所(街路事業)参考図



園田西武庫線(御園工区)



園田西武庫線(深川工区)



尼崎宝塚線(阪急立体工区)



尼崎宝塚線(阪急立体工区)



園田西武庫線(深川工区)

園田西武庫線(御園工区)

園田豊中線

園田豊中線



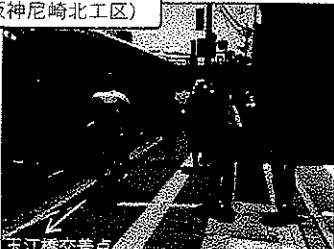
常光寺難波線(波洲橋)



尼崎伊丹線(阪神尼崎北工区)

大阪市

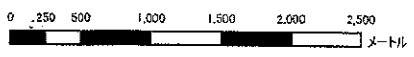
尼崎伊丹線(阪神尼崎北工区)



## 凡例

- 市域界
- 都市計画道路
- 完成済
- 事業中
- 未完成

1:35,000



国土交通大臣

衆議院議員 齊藤 鉄夫



三重・伊勢志摩  
交通大臣会合  
香川・高松  
都市大臣会合