

## 建設常任委員会施策研究テーマについて(報告)

西宮市議会議長 殿

平成 29 年 5 月 8 日  
(2017 年)

建設常任委員会委員長  
田中 正剛

本委員会では、平成 28 年 8 月 5 日開催の委員会において、以下 2 件を年間の施策研究テーマと定め、調査・研究をいたしましたので、御報告申し上げます。

### 1 高齢化社会における交通政策について

平成 28 年 10 月 21 日、平成 28 年 11 月 2 日、平成 29 年 1 月 19 日、平成 29 年 2 月 2 日、平成 29 年 3 月 9 日、平成 29 年 4 月 12 日及び平成 29 年 5 月 8 日に委員会を開催し、高齢化社会における交通政策について、本市の現状確認や課題等の抽出を行い、委員間での意見交換や、市当局に対して質疑、意見、要望等を行いました。

また、管外視察として、平成 28 年 11 月 16 日から 18 日にかけて、練馬区、柏市、金沢市を訪れ、3 市の各種交通施策について調査を行いました。

当該施策研究テーマに対する本委員会の提言内容については、別紙のとおりです。

### 2 開発行政について

平成 28 年 10 月 21 日、平成 28 年 11 月 2 日、平成 29 年 1 月 19 日、平成 29 年 2 月 2 日、平成 29 年 3 月 9 日、平成 29 年 4 月 12 日及び平成 29 年 5 月 8 日に委員会を開催し、開発行政について、本市の現状確認や課題等の抽出を行い、委員間での意見交換や、市当局に対して質疑、意見、要望等を行いました。

また、管外視察として、平成 28 年 11 月 16 日に練馬区、18 日に金沢市を訪れ、両市

のまちづくり施策について調査を行いました。

当該施策研究テーマに対する本委員会の提言内容については、別紙のとおりです。

以 上

テーマ：「高齢化社会における交通政策」

平成 29 年 5 月 8 日

—テーマの選定にあたって—

本市では、民間の鉄道系バス事業者にバス交通を委ねてきた結果、鉄道の利用を前提に路線が設定されており、現在も各事業者の系列の鉄道駅と住宅地とを結ぶ路線が中心となっている。高齢化が進展するなか、人口が増加しているにもかかわらず、昨今、バス便数が減少している路線が増加している状況は、高齢化による通勤者の減少も一因となっていると考えられる。今後、昼間の生活者の移動手段を確保する観点からの公共交通の充実が喫緊の課題と捉えている。

人口の増加に伴って、地域差があるものの、自家用車の通行量が体感的に増加しており、朝夕の交通渋滞がひどくなっている。自家用車による移動が増加しているとすれば、バス交通の不便さもその要因の一つと考えられる。また、高齢者ドライバーによる交通事故の増加が懸念され、公共交通の充実による公共交通の利用促進が急がれる。

人口が増えている中で、バスの便数がなぜ減少しているのか、私たち市民にはその原因を知るすべはなく、理解しがたい状況になっている。運転手の確保の問題なのか、事業者の採算性（利用者の減少）の問題なのか、原因が不明であることから、市としても対策が立てにくい状況にあり、市によるこの原因究明と対策の検討が必要と考えられる。

建設常任委員会としては、バス事業者との懇談の場を設けることができず、実態を調査することができなかったものの、地域住民から公共交通の利便性の向上や交通安全対策等について、日頃から意見を頂くことが多いことから、そうした情報をもとに、以下の項目に分けて、提言することとした。

—公共交通について—

1. 現在の民間事業者によるバス路線の拡充・増便・新設

六甲山以南の地域（以下、南部地域）においては、南北の移動を中心とした路線が整備されており、東西の移動については、国道 2 号線のみとなっていることから、近年、計画された全線が整備され、住宅街を通る山手幹線や、鳴尾御影線、商業施設が並ぶ臨港線を横断し、住宅地と商業施設や鉄道駅、公益的施設、医療施設等を結ぶ路線を確保するよう提言する。また、当該道路は、芦屋市や尼崎市を横断していることから、芦屋市や尼崎市との市境を跨いだ路線も検討されるべきである。

既存の南北の移動についても、阪神本線や阪急神戸線の鉄道駅を発着点としている路線が

多い中で、各バス事業者間での暗黙のすみ分けが存在し、JR神戸線をまたがって運行されている路線が非常に少ない状況にあり、乗り換えが必要となるなど利便性が悪くなっている。よって、鉄道利用を前提にした移動のみならず、市内の移動についても、公共交通の利用を促進する観点から、JR神戸線を跨いだ路線を検討するべきである。

道路拡幅整備や連続立体事業等ハード面での交通環境整備とバス路線の見直しがリンクしていないケースが多々見受けられることから、バス事業者との協議の上、市が主導して改善を促すべきである。特に、阪神本線連続立体交差事業の進捗により、小曾根線における自動車の南北通行の利便性が向上したことから、交通環境の変化と需要に応じて、JR神戸線と鳴尾地域を結ぶバス路線の見直しによる利便性の向上を図るべきである。

六甲山北部の地域（以下、北部地域）においては、特に山口地域には、鉄道駅が存在しないことから、住宅地から鉄道駅までの運賃が高いことや、交通不便地域が多く存在していること、既存の路線においても、平日と比べて土、日、祝日の本数が少ない路線が存在する等の課題がある。こうした様々な課題を解消し、北部地域での移動についても利便性の向上を図るべきである。

個別の具体的な路線については、住民より、以下のとおり、路線の充実を求める意見がある。

田中委員長	<p><b>【南部地域】</b></p> <p>(新設)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・山手幹線を横断する路線（大谷町～阪急夙川～西宮北口）</li> <li>・鳴尾地域から西宮北口駅に直結する路線</li> <li>・JR宝塚～中津浜線～阪神甲子園～酒蔵通り～JRさくら夙川</li> <li>・今津浜パークタウン・甲子園浜～JR西宮</li> <li>・さくらやまなみバスの上ヶ原地域経由の路線（西宮北口発着）</li> </ul> <p>(拡充)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・阪神バス鷺林寺線の夕方・晩の増便</li> <li>・臨港線を横断する路線の増便</li> <li>・苦楽園系統のバス路線の増便及び岩園隧道の西宮市側にバス停の新設</li> <li>・田近野地域を通る路線の増便</li> <li>・上ヶ原地域を通る路線の増便</li> <li>・阪急夙川～さくら夙川～阪神西宮～西宮北口の増便</li> <li>・さくらやまなみバスの増便及び阪急夙川・獅子ヶ口間にバス停を設置</li> <li>・甲陽園地区～JRさくら夙川駅間の利便性向上</li> <li>・阪神バス山手線の東回り西回りどちらでもJR西宮駅までいけるよう改善（甲陽園地域からJR神戸線駅への利便性の向上）</li> </ul> <p><b>【北部地域】</b></p>
-------	---

	<p>(新設)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 田尾寺行きバス路線の新設（現在、多くの住民が自転車や徒歩で移動している）</li> <li>・ 山口地域から宝塚駅への直通バスの新設</li> </ul> <p>(拡充)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 有馬経由の便が多く、時間がかかるため金仙寺経由便の増便</li> <li>・ 岡場駅行きのバス便の増便（改正後、減便された）</li> <li>・ 山口町やすみれ台から JR 西宮名塩駅までの利便性の向上（ダイヤ改正により北六甲台経由が増えたため、更に JR 西宮名塩駅までの利便性が低下した）</li> <li>・ 丸山下経由のバス路線の増便</li> </ul>
花岡副委員長	<p>(新設)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 甲子園、鳴尾地域を起点とする、さくらやまなみバス路線の新設（高校が4つ集中しているこのエリアへの山口町方面からの通学の需要。）</li> <li>・ 鳴尾御影線を東西に通る路線の新設（例：甲子園駅バスターミナルを起点とし、阪急夙川駅とを結ぶ。）</li> <li>・ 武庫川団地方面から小曾根線経由で、JR 甲子園口を結ぶ路線の新設</li> </ul> <p>(拡充)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 阪神甲子園と阪急西宮北口を結ぶ路線の平日運行、並びに便数の増便（現在、土日休日の昼間のみで、その便数も少ないため、通勤通学に利用できない。）</li> <li>・ 乗継ぎ割引の導入</li> </ul>
上田委員 庄本委員	<p>以下の路線を新設・拡充して欲しい。</p> <p>(新設)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 阪急宝塚線仁川駅～中津浜線～市道から甲子園段上線～国道 171 号線～中津浜線～阪急西宮北口駅北東 （できれば 30 分に一本、少なくとも 1 時間に一本の運行を。）</li> <li>・ 老松方面～阪急夙川 or 阪急苦楽園口～JR さくら夙川～阪神西宮駅</li> <li>・ ニテコ池周辺～阪神西宮駅経由～JR 西宮駅 （乗り換えなしで JR 西宮駅まで行けるように。）</li> </ul> <p>(拡充)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR 西宮駅～関学～阪急甲東園駅 （昼間、関学の学生で超満員となり、一般乗客が乗れない。特に高齢者は乗車できても降車できない状態である。増便を要望。）</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・マリーナ地域～阪神甲子園駅 (現在、土曜・日曜・祝日のみの運行になっているが、平日の運行を。)</li> <li>・その他、路線バスは通っていても、2 時間に一本程度では利用価値が薄い。せめて 30 分に一本、少なくとも 1 時間に一本の運行を要望。</li> </ul>
草加委員	<p>(新設)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ J R 甲子園口駅と兵庫医大や明和病院を結ぶ新しい結節機能を持つバスルートの新設 (阪神甲子園駅南側のバスロータリーからスタートし、甲子園筋を北進、旧国道を東進して小曾根線を北上するバス路線は全て J R 甲子園口駅には向かわず、国道 2 号線を右折して宝塚病院もしくは杭瀬北方面へ向かう路線しか存在しない。そのため、小曾根地区・甲子園一番町・小松北町などの地域住民は、 J R 甲子園口に向かうのに徒歩、タクシーや自家用車等を利用している。)</li> </ul> <p>(拡充)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鳴尾地区では平成 30 年度の阪神高架事業の完成が見え、閉鎖時間の長かった踏切が 6 ヶ所もなくなるため、新しいバスルートを協議するチャンスである。</li> </ul>
中川委員	<p>(新設)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 甲子園地域、鳴尾地域から市民病院へ直結するバスの新設 (現状は、 J R 甲子園口で阪神バスから阪急バスに乗り換えなければならない。)</li> </ul> <p>(拡充)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高齢者運転免許自主返納に伴う特典として、65 歳以上の方は「運転経歴証明書」を提示することによって乗車運賃の割引を受けられるが、バス事業者によって取扱いが異なっており、不公平感の改善が求められている。</li> </ul>
山口委員	<p>(拡充)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 甲山高校・西宮北高校の登校時間帯におけるバスの増便</li> </ul>

## 2. 1 の提言を実現するために

開かれたバス事業者との協議の中で、実現可能な路線、実現不可能な路線を明らかにするべきである。その協議の中では、市はバス事業者間でのすみ分けの解消、相互連携を促す役割を果たさなければならない。その上で、実現可能な路線については、実現の時期を明確に示し、実現不可能な路線については、その理由や課題を明らかにし、市民の利便性の向上のために、市は実現に向けた方策を議会とともに検討するべきである。

各委員による個別の提言は、以下のとおりである。

田中委員長	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が平成 26 年 11 月に改正され、地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画が策定できるようになったことから、既存のバス路線を基調としつつも路線の見直し及び充実、不便地域の解消等、公共交通ネットワークの再編に向けて、地域別に詳細計画を策定し計画的に取り組むこと。</li> <li>・阪急・阪神バスは 1 時間に 1 本の路線が増え、利便性が低下しているため、市が協働してバス路線の増便や新設を実現すること。</li> </ul>
花岡副委員長	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス事業者との協力関係・協働関係・信頼関係を確立し、バス事業者の利益確保と、バス事業者への助成を考えた上で、バス路線の拡充・増便・新設について協議していただきたい。</li> </ul>
上田委員 庄本委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・喫緊の課題にすべきと考える。</li> </ul>
草加委員	—
中川委員	—
山口委員	—

### 3. コミュニティバスの運行に関する提言

コミュニティバスの導入については、委員の総意である。しかし、現在の地域主体の運営に委ねては、実現までの道のりは遠く、また、持続可能性の観点からも課題が残されている。まずは、導入促進に向けて、市が一層積極的に取り組むとともに、持続可能な事業実施に向けて、民間バス事業者に対する運行委託など、運行主体のあり方や運行に対する支援についても改善を検討する必要がある。

また、市内間の移動が不便であることから、高齢者の生活に必要な買い物や通院、地域活動等、外出支援につながるバス路線を実現するために、市が主体となったコミュニティバスについても検討する必要性が高まっていると考える。

各委員による個別の提言は、以下のとおりである。

田中委員長	<ul style="list-style-type: none"> <li>・宝塚の仁川地区にコミュニティバスがあり、西宮市内の一里山～田近野～仁川 5・6 丁目も一緒に回ってもらえるよう宝塚市に働きかけること。</li> <li>・1 の項目の通り、様々な路線を要望する声があることから、高齢社会に対応するべく、市が主体となってコミュニティバスの社会実験を重ね、一定の需要が満たされた路線について、地域とも協働しながら本格運行を実現すること。</li> <li>・山口地域には鉄道駅がないため、公共交通の利便性の向上のために、</li> </ul>
-------	--

	山口町の中心部にバスターミナルを設置し、主要駅への直行便（BRT等）を出すとともに、各住宅地へは小型のバスを巡回させ、ターミナルでのスムーズな乗り継ぎを可能とすることで、交通不便地区の解消を図るなど、抜本的な方策を検討すること。
花岡副委員長	・コミュニティバスの導入には、現在運行しているバス事業者に助成し実現する形が望ましい。
上田委員 庄本委員	・西宮市において、交通不便地域についての客観的認識を得ていることとあわせ、不便地域に住む住民の高齢化の現実に照らせば、コミュニティバスのような交通の整備は、切実で焦眉の課題となっている。市はコミュニティバスの導入について「住民主体」を強調されるが、そのことを強調しすぎると、市は何もしないということになってしまいかねない。地域の実情と要望にもとづいて、市が積極的に関与して交通不便地域の解消をするための具体化をはかるべきと考える。
草加委員	・コミュニティバス導入の実現に向けては、まず声を上げているそれぞれの地域からの取り組みになると思う。コミュニティバスの車両購入や運行には市の財源も必要であり、それぞれの地域の実情にあったコミュニティバスの運行を考えていく中で、市民病院や大きな病院が存在する場合など、福祉的なバス交通に関しての運行がどこまで取り入れられるか要検討である。
中川委員	・高齢者が運転する車両事故が多発している状況を鑑み、高齢者の運転免許返納の促進のためにも、病院や高齢者施設、公共施設を循環するバスなど市が主導するバス交通が必要である。
山口委員	・公立病院を巡回する。私立病院に関しては、広告費を出すところを巡回する。

#### 4. バス利用の促進に向けた提言

各委員による個別の提言は、以下のとおりである。民間事業者にとって、バス利用を促進することは、メリットがあることは当然のことではあるが、いずれも、費用を要するものであり、民間事業者に委ねては実現が困難と想定されるため、市民の利便性の向上の観点から費用対効果を考慮するとともに、利用者増により売上の向上につながる方策については、民間バス事業者との適切な負担割合のもとで、市の支援により、計画的かつ迅速に実現するべきである。

田中委員長	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存路線の最終バス時間の延長（終電を考慮）。</li> <li>・みなと観光バス停留所の上屋の整備。</li> <li>・市が主導して、阪急バスと阪神バスを一体化した効率的な路線の設置運営を検討（両バスの重複区間の時間調整等も必要）。</li> </ul>
-------	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス車両及びバス停のバリアフリー化（歩道上にあるバス停の段差とバスの段差の移動が厳しい）。</li> <li>・北部地域については、山間部の運賃が非常に高いため、バスを利用しづらいことから、負担軽減策の検討が必要である。</li> </ul>
花岡副委員長	乗り継ぎ割引の導入について、バス事業者と協議すべき。
上田委員 庄本委員	—
草加委員	バスは道路上を運行するので、交通事故や交通渋滞が発生した場合などに、道路状況によっては線路上を走る電車（事故等が発生しない場合）と違って、時刻表どおりに来ない場合が想定される。バスが来るまでの間、立ったままで待つのは高齢者にとっては特につらい。しかし、ほとんどのバス停はポールが立っているだけなのが現状であるので、ベンチなどの設置が必要。
中川委員	以下のバス路線における慢性的な遅延の解消が必要である。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・鳴尾浜→阪神甲子園</li> <li>・鳴尾浜→JR 甲子園口</li> </ul>
山口委員	「福岡都心 100 円バス」のような区間を限定した料金体制。 (例.西宮北口－阪神西宮)

## 5. 高齢者パスに関する提言

各委員による個別の提言は、以下のとおりである。いずれも、高齢者の外出支援を図るために交通費負担軽減の拡充を求めるものであり、免許返納の促進による交通事故の抑制効果も期待される。

田中委員長	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存のバス会社のバスに上乗せして、一層の交通費負担軽減を図り、75 歳以上の免許返納の促進を図るとともに外出支援を実施すべきである。</li> <li>・高齢者交通費助成については、担当する健康福祉局と連携を図り、公共交通利用促進の観点から制度を見直すこと。</li> </ul>
花岡副委員長	「はんしんグランドパス 65」の積極的周知に加え、「はんしんグランドパス 65」に対する助成についても検討すべきである。
上田委員 庄本委員	<p>高齢者の外出を応援する施策として高齢者交通助成制度があるが、この制度をより拡充する方向での見直しをはかる。たとえば、尼崎市や芦屋市が実施している「敬老パス」を発行するなど。</p> <p>高齢者交通助成制度については、拡充のない廃止は絶対にすべきでない。</p>
草加委員	現在、免許を返納した 65 歳以上の高齢者には、阪神バスがバス料金

	を 50%免除しているが、阪急バスも同じように足並みをそろえてもらうように、市とバス事業者との意見交換会などを通じて、あきらめずにアプローチを継続してほしい。
中川委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・介護予防の観点から、思い切って 75 歳以上は交通費無料とすることも検討するべきである。</li> <li>・孫とお出かけするときのバス代の軽減と合わせて、市の施設の入場料減免等により、公共交通利用の促進、高齢者の外出促進を図るべきである。</li> </ul>
山口委員	—

## 6. ITS（高度道路交通システム）の活用に関する提言

本市においては、まだまだ調査研究が進んでいないことから、バス交通の利用促進、道路の混雑解消、道路の安全対策に向けて、国の補助も活用しながら、ITS の活用について調査研究を進め、以下の個別の提言を実現するべきである。

田中委員長	交通の利便性の向上のための ITS（高度道路交通システム）の活用について、道路部局とも連携して実証実験を実施し、導入を検討すること。
花岡副委員長	—
上田委員 庄本委員	十分な検討をすべき事柄だと考える。
草加委員	<p>バスロケーションシステムのデータを活用する。</p> <p>バス交通の ITS の活用については、平成 29 年 3 月末よりサービス開始予定のバスロケーションシステムの運行情報のデータを活用すれば、渋滞している区間や時間帯、また昼間と夜間などの交通状況にあったダイヤを組むことができる。このことにより、利用者の待ち時間削減やバス運行の定時性確保など、一層の利便性向上につなげることができる。</p> <p><b>【参考事例】</b></p> <p>柏市のバス運行情報の提供に関する取り組み。</p> <p>柏市では、柏駅を中心とした鉄道及びバスの運行情報をリアルタイムで配信する社会実験を実施。時刻表とロケーションシステムを柏駅東口のデジタルサイネージにて WEB 配信した。あわせて iPhone 向けのアプリを同時開発している。</p>
中川委員	—
山口委員	—

## 7. 公共交通の充実を図るための条例化について

西宮市総合交通戦略が策定されたばかりであり、交通政策の進展については、これから見守る必要があることから、直ちに条例化する必要性はないとの意見が多い。しかし、総合交通戦略に掲げられた取り組みだけでも、地域住民、交通事業者、市、それぞれ単独では実現が困難なものが多いことから、進展がないようであれば、市や地域住民、交通事業者の責務を明らかにした上で協働することを規定するとともに、開かれた協議の場の設置などを規定した条例の制定についても検討するべきではないかと考える。

田中委員長	西宮市総合交通戦略の具体化を図るにあたっては、現在のところ、民間交通事業者や地域の協力が必要不可欠である。よって、交通に関する基本条例を制定することで市、交通事業者、事業者、市民、それぞれの役割を明確化し、総合交通戦略を計画的かつ着実に進める体制を構築すること。
花岡副委員長	将来的には条例化が望ましいが、喫緊の課題ではないと考える。
上田委員 庄本委員	条例化については、内容、時期を含めて、議論が必要と考える。
草加委員	条例化をする前に、まずは総合交通戦略を着実に推進すべきと考える。
中川委員	このような条例は、交通施策の充実を図る目的や課題に対応するために制定されているケースが多く、本市は総合交通戦略で公共交通の考え方を示しているので、実効性を伴わない単なる理念条例であれば意味がないと考える。
山口委員	—

## 8. その他、本市の公共交通に関する提言

公共交通の中でも、鉄道やタクシー利用等、バス交通以外の交通に関する課題について、以下のとおり、提言する。

田中委員長	<ul style="list-style-type: none"> <li>・札場筋の駐車禁止を徹底すること(公共交通の遅延にもつながるため)。</li> <li>・阪急夙川駅のタクシー乗り場へのベンチを設置すること。</li> <li>・阪急甲東園駅前(西側)の安全対策。(歩行者と車両の乱横断の改善)</li> <li>・阪急武庫川駅の早期整備(スケジュールの明示)とバス交通ネットワークの再構築すること。</li> <li>・武庫川団地線と阪神本線の乗り継ぎ時間の改善すること。(特に夜間は、武庫川駅で長時間待たなければならない)</li> <li>・阪急今津駅と阪神今津駅の乗り換え時間の調整、改善。(ラッシュ時に、多くの利用客が猛スピードで走っている状況にあり、危険である。)</li> </ul>
-------	---

花岡副委員長	バス運行の定時制の担保と路線拡充のために、阪急神戸線と今津線の西宮北口駅以北の高架化が望まれる。
上田委員 庄本委員	—
草加委員	—
中川委員	・ 阪神甲子園駅東側、南北通行路の安全性の向上。 ・ 歩道や自転車道上の不法占拠の解消による安全性の向上。
山口委員	—

## ■まとめ

### ○一層の財政出動

建設常任委員会では、高齢化社会における公共交通の利便性の一層の向上は必要不可欠であるとの共通認識を持つに至ったが、いずれの提言も費用を要するものであり、民間事業者のみに委ねては実現が困難と想定される。よって、市当局におかれては、公共交通網の整備は、市が実現するべきインフラ整備であるとの認識をもち、上述した各提言の実現に向けて、一層の財政措置を講じるよう求める。

### ○バス事業者間の一層の連携

南部地域においては、主に JR 神戸線を挟んだ南北での暗黙のすみ分けによって市内間の移動を困難にしている現状を鑑み、市と民間バス事業者との開かれた協議会を開催し、バス事業者間での運行エリアのすみ分けの解消や高齢者パスをはじめとしたサービスの均一化など、事業者間の相互連携を進め、移動手段の確保、市民福祉の向上を図るよう求める。

## —自転車交通について—

### 9. 今後の市の対応に関する提言

昨年度の提言について、特にハード整備については、限界があることが確認できたことから、ソフト面での対応を中心に、以下のとおり、提言する。

田中委員長	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車の法規違反の指導、自転車が通行する場所のルール of 徹底をするため、ルール違反やスピードが出やすい地点、事故多発地点等を把握し、自転車交通マナー指導員を配置すること。</li> <li>・ 具体的には、以下の地点において住民より指摘があった。 <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 平松町マンボウトンネルの出入口付近の自転車利用者のマナー</li> <li>➢ 国道 2 号線の自転車専用帯走行の徹底</li> <li>➢ JR さくら夙川高架下の自転車利用者のマナー</li> </ul> </li> </ul>
-------	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 松山町交差点での自転車利用者のマナー（信号無視、斜め横断等）</li> <li>・仁川口橋から武庫川パークロードに接続する通路の確保。</li> </ul>
花岡副委員長	—
上田委員 庄本委員	<p>ハードの整備が伴わないルール of 徹底は現実的に無理がある。</p> <p>自転車安全対策については、事故事例をよく見て教訓を引き出し、自転車利用者が事故にあわないために注意すべき着眼点がどこにあるかを周知する。</p>
草加委員	<p>JR 西宮駅と JR 甲子園口駅の南北を横断する歩行者専用トンネルを自転車で通行する場合は、自転車に乗ったまま通行しないで、自転車から降りて通行するよう指導する。</p> <p>野球開催時の甲子園球場周辺や十日えびすの時の西宮神社周辺など、時期や時間帯によって人通りが多く混雑する場所をピックアップして、最初はモデル地区として時間帯を指定して、自転車で通行する場合には自転車に乗らないで押し歩きをするよう指導する取り組みを行う。</p> <p><b>【参考事例】</b></p> <p>福岡市の自転車のモラル・マナーの良いまちを目指した取り組み。</p> <p>福岡市では、天神地区の渡辺通り西側歩道（天神交差点から渡辺通 4 丁目交差点までの約 400m）を、指定時間帯は自転車から降りて通行する「押し歩き推進区間」と定めた。自転車安全利用指導員がボランティアで巡回指導を行っている。</p>
中川委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者の自転車利用に対するさらなる安全啓発の実施と交通ルールの周知徹底。</li> <li>・自転車通行可能歩道及び自転車道設置箇所以外の車道通行の徹底。</li> </ul>
山口委員	—

## —歩行者通行について—

### 10. 歩行者の視点で、高齢化社会における課題・問題点に関する提言

歩行者の安全対策については、バリアフリー化等ハード面での対策が不可欠であり、至急の対応が必要である。以下のとおり、具体的に提言する。

田中委員長	<ul style="list-style-type: none"> <li>・見通しが悪くなる場所に店舗の看板等を置いている箇所を指導・是正。</li> <li>・排水のための生活道路の（山なりの）傾斜が大きく、高齢者や車いす利用者にとっては通行しにくいことから改善を検討すること。</li> <li>・無電柱化による歩行者の安全対策。</li> <li>・歩道の波うち解消の一層の推進。</li> </ul>
-------	--

	・歩行者の危険個所にガードレール又はポールコーンを設置すること。
花岡副委員長	—
上田委員 庄本委員	歩道の波状、車道側に傾斜したような部分は、車イスの安全通行ができない。転倒事故も少なくない。早急に対応すべきと考える。
草加委員	<p>高齢者の道路横断（特に夜間）について。</p> <p>新聞の掲載記事によると、大阪府内では昨年、高齢者が片側1車線以上の道路を徒歩で横断中に直進の車にはねられた死亡事故が23件発生し、その約3分の2にあたる15件が夜間に発生した。亡くなった15人のうち、右から来た車にはねられたのは3人で、左からは12人。年代は80代が6人で最も多かった。</p> <p>運動機能が低下していると思われる高齢者の方が道路を横断する場合、渡り始めた時は車が遠くに見えても、渡る速度が遅いため、渡り始めより渡り終わる後半に左から来る車と接触する事故が多い。</p> <p>全国的にも同様の傾向があるということで、おそらく西宮市も例外ではないと思うので、高齢者の道路横断中の交通事故について、高齢者向けの交通安全教室や老人大学の開催時に啓発することや、各老人会へ通達するなど、西宮署、甲子園署と協力して注意喚起に力を入れるべきである。</p>
中川委員	—
山口委員	歩道のバリアフリー化。

## —その他—

### 11. その他、高齢化社会における交通政策に関する提言

その他、以下のとおり、提言する。

田中委員長	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 十字路における住宅の隅切りの促進（高齢者は音を聞き取りにくく、車の接近を予知しにくく）。</li> <li>・ 狭い道路を走行する阪神バス山手線や阪急バス（瓦木、上ヶ原地区）路線のバスの中型化。</li> </ul>
花岡副委員長	—
上田委員 庄本委員	—
草加委員	高齢者が運転免許証を返納することを決意しやすい交通政策の取り組み。
中川委員	—
山口委員	自転車の一歩停止。

## 建設常任委員会 平成 28 年度施策研究テーマ提言書

### テーマ：「開発行政」

平成 29 年 5 月 8 日

#### －テーマの選定にあたって－

本市においては、震災後のピーク時には及ばないものの、集合住宅の建設、大規模な住宅開発が市内各所で計画、建設されており、しばしば近隣住民と事業者の間で紛争が生じ、議会に対して陳情や請願が提出されるケースも生じている。

そこで、規制をさらに強化することも含めて対策を検討するべく、他市の状況を調査した。しかし、1 項目目でも記述したとおり、本市の規制は厳しい方であり、地区計画の策定の件数も多いことが確認できた。また、紛争の防止については、例えさらに規制を強化しても限界があり、最終的には住民同士の相互理解を深めるための方策が必要不可欠である。

また、人口減少が懸念される中で、世帯数が微増していることは、まちとしては、喜ばしいことである半面、地域的には人口急増により、教室不足に代表されるように学校等の公共施設が不足し、交通渋滞に見られるように道路等の社会インフラが人口急増に追い付かないという課題をもたらしている。好ましい住宅の開発のあり方については、将来のことを見据えながら検討する必要があるとともに、計画的なまちづくりを実現するためには、既存住民のまちづくりに対する意識の醸成が必要不可欠であると改めて確認するとともに、成熟した住宅地において秩序あるまちづくりを進めるための方策についても模索した。そこで、以下のとおり、項目に分けて提言することとする。

#### 1. 規制の強化について

他市での取り組みを調査した結果、開発規制に関しては、本市の規制は厳しい方であることが確認できた。よって、当面は規制を強化する必要はないことを全委員の意見として提言する。なお、住民との紛争を回避するための工夫については、まだまだ実施すべきことがあることから、以下のとおり提言する。

田中委員長	・地区計画については、先般のアサヒビール工場跡地の開発時に地区計画の策定を求めたが、基本的には、これまでに大型の民間開発に対する地区計画の策定を指導した形跡がなく、他の大規模開発地についてもその方針はない。今後、一定規模の面積が開発される際には、地区計画を策定する仕組みを構築すること。
花岡副委員長	－

上田委員 庄本委員	開発については、住民との紛争を回避し、市の政策目的に齟齬を生じないよう、また阻害しないような、秩序ある開発が行われるべきと考えている。
草加委員	—
中川委員	—
山口委員	土地の売買が成立した段階での公表。

## 2. まちづくりに対する住民の意識啓発に関する提言

日頃から、住民がまちづくりについて意識を持つことができる機会を設けることが有効である。しかし、市職員が、直接各地域に頻繁に出向いて助言や支援をするためには、マンパワーが不足しており、それを可能にするマンパワーを備えることは不可能であることも明白である。そこで、具体的な方策として、以下のとおり、提言する。

田中委員長	まちづくり計画の策定を促進するためには、日ごろのまちづくりに対する意識の醸成を図る必要があり、きめ細かな対応が必要と考えられる。よって、西宮市都市整備公社に「練馬区みどりのまちづくりセンター」のような機能を持たせ、市民によるまちづくり活動の拠点を作ること。
花岡副委員長	地区計画の制度の周知を図り、平成 30 年度末を目途に市内で 10 地区以上のまちづくり協議会の設置を目指すべき。
上田委員 庄本委員	—
草加委員	ほとんどの市民は、身近に建築に関する問題が発生してから自分の住んでいる地域の用途地域などについて再認識する機会が多いのが現状ではないか。 まずは市民一人一人が、自分の住んでいる地域で身近にマンション問題や開発など何か建築物等の建設に関しての問題が発生してから慌てないように、現状の開発事業等におけるまちづくりに関する条例から地区計画に関することなども含めて、自分の住んでいる地域がどのような建物が建築可能な地域なのかを認識してもらえよう、PR を含めた方法について、多様な市民参加の機会などを通じ、あらゆる手法を用いて取り組む。 あわせて、常日頃から市民の方に少しでもまちづくりに関心を持ってもらえよう、つなげていくための方法について、他市のまちづくり条例や協定制、まちづくりセンター設置などの事例を参考にして、個人個人の意識向上に向けて取り組む。
中川委員	—
山口委員	—

### 3. 土地利用や都市計画に対する住民参画の手法に関する提言

本市においては、地区計画の策定により、一定の開発抑制を図ろうとしている。しかし、合意形成のハードルが高い地区計画の検討だけであったり、地区まちづくり計画のように実行性に欠ける計画の策定だけを目的とした協議や勉強会等の機会では、持続した取り組みとならず、意識の醸成にはつながらないと想定される。よって、以下のとおり、方策を提言する。

田中委員長	<p>地区計画は、拘束力が強いものの合意形成が図りにくく、手続きにも時間を要するためなかなか策定が進まない。また、平素から何も問題が見えない中で、都市計画に対する意識の啓発を図るのは困難と推測される。</p> <p>よって、法的拘束力は低下するものの、住民の合意形成の要件を緩和した「まちづくり協定」を創設するか、地区まちづくり計画を条例で規定することで一定の拘束力を持たせ、住民と共にまちづくりについて検討する機会を創出することは、住民の意識啓発につながると考えられ、有効であるとする。</p>
花岡副委員長	<p>地区計画策定にあたるまちづくり協議会の運営においては、住民に大きな負担となるため、より一層の行政の協力・助言・補助を制度化していただきたい。</p>
上田委員 庄本委員	—
草加委員	<p>繰り返しになるが、100%は無理にしても、パンフレットが市役所に置いてある状態だけでなく、あらゆる機会やあらゆる手法を用いて、これまで以上にそれぞれの市民が自分の住んでいる地域がどのような建築物が建設可能な地域なのか認識してもらえる取り組みを優先すべき。</p> <p>本市の場合、もっと個人個人が現状を認識してもらえるための拠点づくりが必要。</p>
中川委員	—
山口委員	<p>金沢市の「まちづくり協定」を導入すべき。</p>

### 4. 「まちづくり基本条例」の策定に関する意見

昨年視察させていただいた「まちづくり条例」を制定している自治体では、議会に対する陳情や請願が非常に少なくなっていることが確認できた。しかし、条例が制定されているから、少なくなっているのではなく、日ごろからの取り組みが活発であることが要因で

あると感じたところである。

よって、条例制定による効果については、理念条例では意味がない。まちづくりや都市計画に対する住民の参画促進を目的にした条例であれば、住民同士の意識に委ねられるものの、将来的には効果が表れる可能性が高まり、条例を制定することによるデメリットも見当たらないことから、検討に値すると思われる。なお、各委員の意見は、以下のとおりとなっている。

田中委員長	現在の本市の「開発事業等におけるまちづくりに関する条例」は、市民向けというより事業者向けにという性質が色濃いことから、市民に対するまちづくりの意識の醸成、啓発が進められていない可能性がある。 よって、まちづくり基本条例を新たに策定し、多様な住民参加の制度を規定すること。
花岡副委員長	将来的には策定が望ましいが、喫緊の課題ではないと考える。
上田委員 庄本委員	無秩序な開発を規制する条例が必要と考える。 無秩序に行われる開発に対して、住環境、自然環境、景観、街並みなどを「保全」するという意思と立場を対置し、住民の参加をさまざまな形で促進する仕組みをつくることが大事だと考える。
草加委員	—
中川委員	—
山口委員	—