

平成29年度第1回 芦屋市交通計画協議会 会議録

日 時	平成29年7月4日（火） 10：00～12：00
場 所	芦屋市役所 東館3階 大会議室1
出席者	会 長 福島徹 副 会 長 正司健一 委 員 太田裕之，吉本道明，村田直磯，正垣あおい，松尾成史 宮本博嗣，藤原広志（代理），楠葉誠司，奥野雅弘，野崎敏（代理） 平尾文一，高木良彦，宇賀克夫，辻正彦，山城勝，寺本慎児 事 務 局 宇野文章，白井宏和，柴田陽子，三近康平，笹井浩，中西久
事務局	都市計画課
会議の公表	<input checked="" type="checkbox"/> 公 開 <input type="checkbox"/> 非公開 <input type="checkbox"/> 部分公開 <非公開・部分公開とした場合の理由>
傍聴者数	0人

1 会議次第

- 1 開 会
- 2 事務局挨拶
- 3 委嘱状交付
- 4 委員紹介
- 5 事務局紹介
- 6 会議の成立報告
- 7 会長・副会長の選出
- 8 議事
 - (1) 芦屋市交通計画協議会について
 - (2) 総合交通戦略の策定とスケジュールについて
 - (3) 芦屋市の現状と交通課題について
- 9 その他
- 10 閉 会

2 協議経過

○会 長 それでは、本日の議事に入らせていただきたいと思います。事務局から議事につきまして芦屋市交通計画協議会についてというところから、説明いただきます。

○事務局 （議事（1）芦屋市交通計画協議会について説明）

○会 長 協議会について説明いただきましたが、何かご質問等ございますでしょうか。
（質問等なし）

それでは、2番の芦屋市総合交通戦略の策定とスケジュールについて事務局からご説明いただきます。

○事務局 （議事（2）総合交通戦略の策定とスケジュールについて説明）

○会 長 この協議会の大きな役割というのは3月に最終的に、市の方でお考えの総合交通戦

略を取りまとめたということだと思いますが、補足で説明をしておいていただければと思うのですが、協議会の方では事業プログラムの作成、推進体制の検討というところ書いてありますよね、ということは、策定後のこのプログラムの推進状況、その他については、チェックをしていく役割がこの協議会にあるということになるのでしょうか。

○事務局 まず今年度につきましては、事業プログラムという形で策定してまいります。その後の取り組みということで、来年度よりこの計画について推進および定期チェックを同時に行っていくというような形になってまいりますので、引き続き出席の皆様にはご協力を賜りたいということで考えております。

○会長 策定しただけでは終わらないといえますか、戦略として立てたままなのか、どういうふうになって成果が出ているのか、問題が出ているのかということについても戦略策定後の取り組み方ということのようでございます。ぜひよろしくお願ひしたいと思います。

それでは、次に芦屋市の現状と交通課題について事務局からご説明いただきます。

○事務局 （議事（3）芦屋市の現状と交通課題について説明）

○会長 事務局の方でこれまでのデータを基に現状の分析をされています。それを今ご報告いただきました。お気づきの点とあるいは追加での課題あるいは分析、そういったことのご意見をいただいてそれを8月、9月といったあたりで課題の整理、素案の作成というプロセスということになっておりますので、ぜひこのあたりのデータを入れた方がいんじゃないかとか、こういうのはどうだというようなことも含めてこの場で頂ければありがたいと思いますので、どこからでも結構ですでお気づきの点等ご発言いただければと思います。

私の方からまず一つ。世帯数のデータが出ていないですね。自動車の保有にしても世帯での考え方、あるいは高齢単身とか、高齢夫婦の居住とかですね。そういう部分というののかなり問題だろうと思いますので、人口だけではなくて世帯数という、かつ国勢調査であれば、先ほどのように高齢の単身者であるとか高齢の夫婦であるとかもう少し細かい世帯のデータがありますので、可能な範囲でそのあたりも見ることがあるかと思いましたが少し整理をしていただければと思います。

○委員 1点目がまず前半いろいろ結構分析をされていると思うのですが、交通課題の整理のところに対して、この分析結果からどういう風に課題が導き出されたのかということがちょっと対応していないように感じました。地形の条件だとかそれにおける移動の実態がどうか、自転車が少ないとか、たぶん坂があるよとかそういう理由になっているのだろうとは思いますが、もう少しせつかく分析されたことをきちっと中に入れ込んで芦屋市の課題ということで整理していただいた方がいいのかなと思いました。

もう1点は、望ましい都市像の実現を図る観点から必要な都市交通とまちづくりの施策を明示し策定するものと会議の目的が書いてありますので、あくまで交通ツールベースです。でどういう都市像、それはおそらく総合計画ですとか都市マスとかそういったところに謳われているのだと思いますけれども、結局ここではバリアフリーの話しか出てきていないので、もうちょっと大きい枠でどういう都市像、望ましい都市像があつてそれに向けて、総合交通戦略を立て課題を解消していくといったながれをきちっと書いていただくとストーリーとしてわかりやすくなるかと思ひます。

- 委員 最初に都市の将来像が出てきますが、この中で、この都市の将来像がどこから出てくるのかなというところ。都市の将来像を踏まえての交通体系なので、交通体系が主でなくて、どんな都市をつくるかが主かなということなので、神戸市さんの最近の動きを見ると、神戸市さんは若者に選ばれる都市を目指すというように、キャッチフレーズがあります。芦屋市さんはどういうものを目指されるのかなというのが一番気になったところで、マスタープランで決められているものなのかそのあたりが気になっております。
- 会長 それは総合計画のこともあろうと思いますので、市としての考えを説明いただいてもよろしいでしょうか。
- 事務局 基本的な考えとしましては先ほどご発言いただきましたように総合計画をメインにしながら、都市計画の分野ではマスタープランがございまして、そこで示されている将来の都市像を基本に策定していこうと考えております。本日の資料の中にそういう部分が盛り込めておればわかりやすい形であったかと思っておりますけれども、次回以降、まずその部分を示させていただいて、それに基づきどういう施策を進めていくのかということでの説明をさせていただこうと考えております。
- 会長 当然総合計画が市の上位計画ですし、その議論をここで一からやるわけにはいかなないので、そこに描かれている都市像を読み解く中で交通戦略に落としていくということになるのだろうというように思いますが、そこが事務局からもご発言がありましたように、そこが語られきれていませんので、そこら辺をぜひ整理をしていただけたらいいかと思っております。
- どういうまちを目指すのかというところが、今それぞれの自治体は非常に多様性を持って色々な方向性があると思うのですが、お年寄りが住みやすいまちを目指すのかとか、交通の利便性という意味では鉄道が中心として芦屋の中央にありますので通勤には非常に便利だということですが、一方で少し斜面地を持っていますから、高齢者にとっては困難なこともあるかと思っておりますのでそういう方々にはどういった住まい方をさせていただくのかということも含めて考えていくといくつか問題点が出てきます。
- 委員 こういう交通に関する計画ではタクシーについて全然捉えられないことがないので、私どもの1社だけでも年間だいたい100万回くらいお客様をお送りしているので、そういうものは必ずここに組み入れていただきたいと思っております。
- 会長 公共交通機関の一つとしてその役割を担っていただく必要があると思っております。
- 委員 例えば阪急芦屋川沿いの南北道路とか宮川沿いの道路とか、非常に交通問題があるのですね。駅周辺の開発も含めてですが。いまJR南計画しておられますように、市民が感じている具体的な問題、課題を抽象的な総論にまとめるだけでなく、問題を具体的にどう解決するかということにウエイトを置いてまとめて頂きたいと思っております。
- 会長 今のご発言に関連して、市民アンケートの結果がここに少し紹介されていますけれども、市民の意見をどう吸い上げるかということに関しては事務局の方ではどのようにお考えでしょうか。
- 事務局 市民の皆様からのご意見としまして、例えば市長が集会所トークということで年に1回ですが、各集会所を回って皆様のご意見を聞いたり、あと自治会のご意見としまして、まちづくり懇談会というのがございまして、そちらの方でご意見を承る中で、交通に

関するご要望も数多くあげられておりますのでそういったものを集約して市民意見の反映ということに努めていこうと考えております。

○会 長 それはまた整理していただくと。日頃住んでおられる方の不便であるとか、要望であるとかそういうものに目を向けておくということも大切ですので。芦屋市としてどういうところに目を向けられるのかということに関連するかと思うのですけれども、先ほどの交通の状況のデータにしても、通勤における問題ということと、日常生活における交通の問題とは少し違ふと。自由トリップが少し出ておりましたけれども特に住んでおられる方の日常の通院であるとか買い物であるとか、そういったものは今どういう状況にあるのかなという今回の話だけではちょっとよくわかりません。一方で言えば、通勤は先ほどのように私鉄2本、JRさんが通っていますのでかなり便利かなと思いますが、では買い物は、地域コミュニティの中での移動は、散歩は、といったあたりはどうだろうか、少し交通の側面もいろいろあると思いますので、特に日常生活の中で、高齢化が進行していると、先ほどの通勤トリップが減ってきているということですので、そのあたりどうなのか、そこには問題がいくつかあるのではないかなという気がしますので、もし可能な範囲でデータを見ていただければと思います。

他いかがでしょうか。交通事業者さんとかユニバーサルデザインとかバリアフリーとかということでも構いませんし、日頃から聞いておられることや、問題意識として持っておられることなどいかがでしょうか。

○委 員 阪神電車でございますが、当社は市内では東西に走っており踏切が7か所ございます。神戸市内で立体化の工事をやっておりますが、それが完成しますと阪神本線で9か所しか踏切がなくなり、そのうちの7か所が芦屋市内ということになります。南北の交通分断の解消ですとか踏切の安全性というところがかなり重要な課題であると思っておりますので、そういった話がこの協議会の対象になるものかわからないですけれども、弊社としてはそういう課題を抱えておるという状況です。

○事務局 この交通計画協議会の中でもご意見としてはいろいろと頂きたいと思っております。その上で市としても課題の整理を行っていく必要はあると考えております。

○会 長 課題として挙げておられることはかなり抽象度が高くなっているものもあるわけですが、それが問題解決に向けてもうすでに具体的に事業に着手しておられるとか、施策を考えておられるものもあるのではないかと思うので、そのあたりは少し整理をして示していただいた方がいいのかなと。今回のデータの中に出てきておりませんので市としてはどこまで、どれくらいの予定で進めようとしておられるのかといったあたりも見せていただくといいかなと言う気がします。最終的には実現性も考えながら交通戦略をまとめる必要があると思います。

○委 員 阪急電鉄でございます。当社は芦屋川駅だけですけれども、芦屋川と隣の夙川の区間が長いということがあり、この間は路線バスがカバーしているという形でございます。当然芦屋の交通戦略ですけれども隣接市との連携みたいな視点もいるのかなと感じました。

○事務局 現在西宮市さんとの総合交通戦略における連携というところまでは、考えておりませんが、阪急バスさんにおかれましては芦屋から西宮へ向かう路線もございますので、

もし連携できる部分があればそういった取り組みについても整理をさせていただきたいと考えております。

○委員 阪急バスでございます。私どもの路線は南北を中心と致しまして各鉄道駅様に接続させていただいていますが、現状ではバスターミナルが各鉄道駅さんの方にございませんでして、歩道を中心としてバス停留所をつけさせていただいております。その中でJR芦屋南口のターミナル整備の案ということで資料のご提供いただいておりますが、現状運行の中では停留所での一般の乗用車の方の送り迎えとかでトラブルが出たりという部分がございますので、この南口では一般車との分離ということもお考えいただいているみたいなので、そういう形での各鉄道駅への駐車対策も含めてまた、ご検討いただきたいと思いますのでよろしく願いいたします。

○副会長 みなさんおっしゃっている通り芦屋の交通を通じてどういうまちをつくっていくのか、どういうまちをつくっていくのに交通をどういう位置付けにするのかというところのブリッジが見えにくいというお話はその通りだなと思って伺っていました。

たぶん、今後目標設定をされていくのだと思うのですが、芦屋市がこだわっているのはこれですというものがあるはずなので、そこは明らかにさせていただいて、いやそれよりこっちでないかという議論ができるようにしていただけるといいんじゃないかなと思いました。それと一応30年度から10年間を見据えるというお話ですが、今の少子化と高齢化だったらこの10年間の対応とそれから先とガラッと変わる恐れがある、特に地区的にそれがもう見えているところが明らかにあるような気がするんですね。その点をどうするのかというのは、当然目先の対応も考えないといけないですが、その対応だけだったら、その延長上に将来の政策がない可能性があるということが気になった点としてあります。

○会長 安全・安心という点、事故のデータも出ていて、警察の方もいらっしゃっていますので、もし可能であれば、高齢者の事故が増えていると、先ほど事務局からの説明で言われていましたが、実際は高齢者の事故率は人口の比率からするとどうなのかというのはもう一度きっちり見ておく必要があると思います。高齢者の方の事故の特徴みたいなものですね、もう少し細かい分析というのですか、あるいは芦屋市の中ではこういう事故が多いとかそのためには法令関係をこうすべきだとか交差点をこうすべきだとかというような部分があると思いますので、芦屋市内における事故の特性みたいなものがもう少し細かく見て、そこに施策を打つかあるいは整備をどうしたらいいのかということを入れていく必要があるのかなという気がしますので、市とも協議いただいて、可能な範囲でデータ提供をいただけるとありがたいと思います。

○委員 簡単に、5月末の数字ということで、芦屋市内での人身事故に特化して申し上げますと、高齢者関係事故は、全体で131件発生した人身事故のうち45件が高齢者関係事故です。高齢者関係事故ということを一言で申し上げても、高齢者がその事故に関わっていたという内容ですので、当事者であっても責任が重いであるとか、軽いであるとかそういう話は除いて、その中で高齢者の方が関係していたという事故の件数になります。事故の中でも当事者別と言いまして、第1当事者、第2当事者という分け方をしていきますと、第1当事者をその事故が起きたことの責任が重い方と捉えますと、高齢者の方が第1当事者となられた事故

で最も多いのが追突事故です。車乗用中の追突事故。世間一般に言うかわかりませんが、うっかり事故ですね。要は前さえ見ておけばよかった。ブレーキさえもっと踏んでおけばよかった。というような、簡単なことを怠ったために、間違ったために起きた事故が芦屋市内では多いということが言えます。自転車乗用中でありますとか、車乗用中関係なしで考えていただいたら、だいたい曜日別にしますと、土曜日の夕暮れ時に高齢者の方の事故が多発しています。今年の1月から5月末まででこのような傾向があると今のところ分析している次第でございます。

○会 長 気になるのは例えば歩行関係とかですね。歩行者の関連の事故とかどうだろうとか、いくつか最終的に整理をしていく段階でまたぜひいろいろ情報提供していただきたいと思えますのでよろしくお願ひしたいと思えます。

○副会長 課題整理のところでは例えば人に優しい交通環境と書かれていることはもっともな大切なことで、そのために利用者ニーズに合った公共交通ネットワークの形成をしていくことは一つの大切な政策だと思うのですが、なかなかこれができない。なんでできないのかという議論をしていかないといけないと思えます。例えば先ほど整理をしたニーズがここ数年と、10年とで変わるというのがありますよということを言いました。例えば1日数百人の移動という利用者ニーズに対応する話と1万人を超えるような、ないしは10万人を超えるような移動に対するネットワークの形成の話はやっぱり全然違う議論になっていくと思うし、その上利用者ニーズというのは多種多様です。ただ全部対応すれば、皆さんタクシーで移動してもらえますかと、なかなかそうはいかないという話になるので、そうするとこの利用者ニーズに合った公共交通ネットワークの形成をどう読み取り、芦屋はどう政策の優先順位を置いていくのかということを考えていくことが大切かと思えます。

○委 員 多様なニーズの方がおられて、例えばここで具体的には高齢者の方、子育て世代の方、通勤通学の方、それぞれのニーズがあって、それぞれごとに10年後にはどうなるかですね。そこら辺を具体的に整理できないですか。それぞれの人がどんな豊かな生活をしていくかということにつながると思えますので、高齢者の方が今現在どういう風な生活をされていて、どういうことに困られているけどもこういう方々が10年後どうなのかと。先ほどの交通事故で高齢者になれば、判断のミスで事故が増えてくるということなのでそれが現在顕著に出てきているのが、10年後どうなるかですね。それから子育ての方、京阪神に住んでいて思うのが北の方に行けば相当坂なので2人くらい子供を持たれている方、相当大変です。子育ての世代の方々が現在どういう風に困られていて、10年後芦屋の子育て世代がどうなるかを見据えていただいて、そういう方々にとって必要なニーズを的確に把握をして、より具体的に考えていく必要があるのかなと。そこら辺を考えていく中でいろんな方のご意見を聞いていくというのが大事かと思いました。

○会 長 山麓部にもお年寄りの方が結構住んでいらっやあって、今自動車で移動されていますけれども、自動車がなくなると本当大変なことになってくるような場所にありますね。先ほどの公共交通の空白地帯、バス路線で言うと300メートル圏があって、かかっている部分があると。そのあたりをどうするかと。補完しないといけないという考え方もあります。一方で住まい方を変える。もちろん強制はできませんけれども、お年寄りの方に安

心して公共交通機関とか、医療機関が近くにあるようなところに住んでもらうような施策を考えるとかですね。今現状のままでは先ほどのように10年後を見据えるとしても大変なことがいっぱい出てきそうな気もしています。総合的ないくつかの施策を考えていかないと難しいような部分もあるのかなという気がします。

○委員 ターゲットを絞って、見据えて、いくつかのグループに区切って見るということ、北部・山手・中央・浜で地域を区切っていました、山間部のところと浜の方では全く違うと思いますのでそういったところをきちっと切り分けてどういう風にしていったらいいのかというところをもう少し分析をしていったらいいのかなということ、ニーズというところに対して、公共交通からいくとどこまでするのかどうかということも含めて、100にするのが望ましいでしょうが、それと同時に行政コストも当然かかってくるのか、補助を入れるとかそういう話にもなってきますので、そこを見極めて芦屋市として折り合いをつけていったらいいかと思います。どういう都市像を目指すかということにかかってくるかと思うので分析していただければいいかなと思います。

○委員 山手の方は坂が多く、お年寄りも含め車を使わなければ仕方がないですね。自転車にしてもきついです。若い人でも子供を乗せるとたいへんです。芦屋の駅はほとんどが送迎用の駐停車場がありません。阪急沿線でも夙川駅、西宮北口駅とかは車での送迎が出来るんです。ご説明された統計にもありましたけれど、芦屋は車に乗っている人が多いのです。そうゆう中で駐停車場がないのが阪神芦屋駅、阪神打出駅であり、なかでもひどいのが阪急芦屋川駅です。バスが通れないぐらい昼頃と夕方頃には送迎の車がいっぱいいるのですよ。でも子供を迎えに来るお母さん方は迷惑停車するしかないですね。車は多少減っていますが、芦屋は山の方は必要なのですよ。市民の意見を聞いていますと言われても、警察に取り締まりをお願いするとか迂回の看板を出しますとかで根本的な解決になっていないのですよ。公共交通の他、今タクシーの話も出ましたけど往復1000円余り出してちょっとした買い物にタクシーを利用する方は少くないですか。山手町、三条町、山芦屋町の辺りに住む方は110円のバスのパスをもらっても使いようがありません。だからそこは一工夫しないとだめだと思います。たとえば大型のバスでなく10人乗り程度のくるまを巡回させればと皆希望していますよ。

○会長 それぞれの地域でどういう住み方ができるのか、どういう利用ができるのかということについて現状をよく見て考えていただくといいことだろうと思います。

いろいろと貴重なご意見をいただきました。事務局の方で整理していただくのが大変だと思いますけれども、でもそれをしてきめの細かい総合交通戦略を仕上げられていくと思います。ぜひよろしく願いいたします。

○副会長 夜の9時半くらいになると芦屋川の駅というのは塾の送迎の車がすごいことになっている。ただあの車を全部止められる空間をあそこに作ろうと思ったら芦屋川に蓋をしないといけない。無理なのでなかなかそうもいかないかなと。それをどうするかという話なんです。芦屋は駅が4つもあって歩いて駅に行ける範囲で便利なまちだと思って皆さん住んでおられて、芦屋駅に行けば産業などが盛んで、それがその世代の時の段階から世代が変わってきて困ってきている。道が狭いままになって、そのおかげで生活環境が守られているという

ところもある。すべてを解決するだけのお金と空間は芦屋にはないし、そうするとその時にどこを少し我慢しながらどこの価値を武器にするのか。その時に選択肢がある。歩いていける人を守るためには車は走りにくくなる。車での送迎をしやすくすると今度は歩いて行きにくくなるかもしれない。そのあたりのバランスをたぶん地区ごとの検討のお話になってくるかもわからないですが、これは議論をしていかなければならない。そのための材料と市としての方針を決めないといけない。市がどう考えてどういうまちにしたいと考えているのか、という話し合いができるような材料と方針を示せるようにぜひしていただきたいなど。

○委員 本市は住宅都市でございます。大きな工場とかもございません。そういった中で高齢化してきているというのは事実でありますけど、一方ではまた後には説明するのですが、地方創生の戦略というのをこしらえておりまして、若者世代をまた呼び込んで来ようというようなこともいろいろと考えております。実はこういった交通施策を市の中で本格的に検討するのはこれが初めてでございます。この協議会をもって本市の施策を強化していくことをぜひやっていきたいと思っておりますので、あと何回か続いていきますけれどもよろしくご協力ご指導賜りたいと思います。

○会長 住宅都市と言ってもいろいろありますから、ぜひそこら辺を市の中でも議論いただいてそれを皆さんで議論いただくと。最初にありましたように総合計画の方向性の中で少し色を付けるといいますかね。交通施策としてはこういう方向でということでもまとめられたらいいなと思います。

○委員 高齢社会ということで弊社の駅、とくにエレベーター設置を進めているところでございます。乗降人員が多い駅からということになってはいますけれども、少しずつですけれども進めさせていただいております。昨年の4月に障害者差別解消法というのができました。中身を見ると、鉄道関係含め公共交通機関が対策を進めていかなければならないと思います。例えば明石駅でしたら、大阪駅もそうですけれども、ホーム柵を設置したりというようなですね。費用もかかりますし駅の構造によってはなかなか難しいということでそれは市とタイアップをして進めていかなければならないですけれども、そういった障がい者に対する施策というのもこの中に盛り込まれていたらいいのではないかなと思いました。

○会長 福祉施策としてお年寄りにどう住んでいただくのか、どういう風に元気に移動していただくのか、いろいろ考えないといけないことがあると思いますけれども、庁内での協議の中にぜひ。

○委員 先ほど5つの地域があるということでそれぞれの地域にある特性であるとかニーズであるとかそういったことを1個ずつ精査しながら地域でデータを分けていくのが一番スムーズかなという気がするのと、ちょっと先を見据えながらやっていく必要があるのではないかと。例えば交通安全計画であれば、どういうものを目指しているのかということを考えながら、それが達成できたらどういう風な形になるのかということ想像しながらやっていかなければならないかなと。その中で運転免許証の返納とか高齢者の方がしていけば自家用車は減るのかとかですね、それから渋滞、それが解消すればどういう形になっていくのかということ先々を読みながら現行のものを当然、上位計画は考えておられると思うのですが、リンクさせながらやっていく必要があると。地方の方へ行けば例えばラストワンマイルみたい

な形で、本当に地方のバス停、最後のところで自宅まで数百メートルのところも歩けないというような高齢者の方もいらっしゃいます。じゃあその人たちはどうするのというような話も出てきております。また、非常に坂道が多いという問題、そういったことも考えながらやっていかないといけないかなど。

○会 長 いろいろとご意見いただきまして。ありがとうございます。事務局の方で今日頂いた意見を再考していただいて。それでは本日の議事3は以上とさせていただきます。その他は何かございますか。

○事務局 次回の第2回の交通計画協議会でございますが8月から9月頃の間で開催をしたいと考えております。次回の協議会では本日頂いた多くのご意見を整理いたしまして、さらに現況と交通課題だとか、あとは都市像、市の方針など示してまいりたいと考えております。また、実施すべき施策ですとか事業につきましても検討してまいりますので、事業者の皆様方にはお持ちのご計画や予定されている取組等がございましたら情報提供いただきたいと考えておりますので、個別に照会や、連絡をさせていただきたいと思っております。

○会 長 それでは本日の第1回の芦屋市交通計画協議会は以上ということにさせていただきますればと思います。非常に貴重なご意見、熱心なご意見ありがとうございました。