

第3回 神戸市総合交通計画検討委員会 議事要旨

- 日 時：平成24年11月19日（月）15:30～17:30
- 場 所：神戸市役所1号館14階大会議室
- 出席者：東京工業大学大学院理工学研究科 教授 朝倉 康夫
京都大学大学院 工学研究科・医学研究科 安寧の都市ユニット 特定教授 土井 勉
神戸大学大学院経営学研究科 教授 水谷 文俊
神戸電鉄株式会社 鉄道事業本部 副本部長 兼 運輸部長 畑 栄一
西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部企画課 担当課長代理 山本 直樹
阪急電鉄株式会社 都市交通事業本部 都市交通計画部 部長 庄 健介
阪神電気鉄道株式会社 都市交通事業本部 運輸部 部長 上田 晋也
神戸市交通局 経営企画調整課 課長 土井 佳典
公益社団法人 兵庫県バス協会 専務理事 中澤 秀明
社団法人 兵庫県タクシー協会 総務課長 岡本 幸司
神戸市婦人団体協議会 会長 玉田 はる代
国土交通省 近畿地方整備局 建政部 都市整備課長 吉澤 勇一郎
国土交通省 近畿運輸局 企画観光部 交通企画課長代理 企画第二係長 牧野 宏紀
兵庫県立福祉のまちづくり研究所 研究第一グループ長 北川 博巳

□ 議事要旨：

(1) まとめの表現について

- ・ 広域交通について、交通手段そのものの話と交通手段までのアクセスの話が混ざりこんでいるので、上手く整理すべき。幹線部分に問題はないが、アクセスやターミナルに問題があるなど、整理の仕方はあると思う。
- ・ 広域交通の長距離高速バスの利便性向上という記載があるが、アクセスの話をするのであれば、ターミナルの利便性の向上という書き方が分かりやすいと思う。高速バスの分かりやすい乗り場、ターミナルを作っていくというのが分かりにくいように思う。
- ・ 資料のまとめ方についてであるが、バスで駅まで行って電車に乗るのと、自動車で行って電車に乗るのと動線は同じであり、自動車に関する扱いについてはあちらの資料に書き、バスに関する扱いはこちらの資料に書くとなると分かりにくい。アクセスは地域毎、地域をまたぐ交通は別の資料に書くという仕分けにしないと読んでいて分からない。
- ・ 施策の方向性で書かれている「地域の实情に見合った移動手段の確保」について、確かにこう書けば何でもありとは思うのだが、もう少し表現を変えて何を指しているのかピンポイントで示した方が良いのでは。
- ・ 地域毎に状況が違って考えるべき問題と、神戸市全体で基本的に考えるべき共通するような問題があり、分けて書いた方が良いのではないかと感じた。

(2) 計画を検討する上での基本的な考え方について

- ・ 諸問題を交通の範囲だけで解決できないものはたくさんあると思うが、どこまで話を広げて施

策を書くのかという議論も必要ではないかと思う。都市や地域の有り様と、議論している交通の施策の関係性について、冒頭に断っておかなければどこまでを対象に議論するか見えなくなってしまう。

- ・計画の基本的な方針に関わることであるが、住むだけではなく、働く場所や観光する場所であるとか、来街者にとって分かりやすいまちにしていくという方が良いのではないかと思う。
- ・トリップを切り分けて書くということについて、地域毎に書くのか、長い移動は地域の中で書かないのか、その切り分けをクリアにした方が良い。
- ・資料の書き方を見ると、モード毎で区切ってまとめているが、シティエアポートに一旦チェックインしたら荷物も全部運んでくれるような形になるとか、そういったシステムを作るようなことを働きかけるといったこともあると思う。空港の一体化も含めて利便性を良くすることが結果として神戸の活性化にも繋がって利用促進になると思う。
- ・計画の基本的な方針に関わることであるが、極論を言うと、神戸では子育て世代に圧倒的に投資するというくらいのことを言っても良いのではないかと思う。東京ではバスにベビーカーが何台も乗って走っている。そういったことも議論していただきたいと思う。

(3) 交通施策以外の必要な取り組みについて

- ・ニュータウンの中でも撤退して、別のニュータウンに移り変わってもらう、どこかに集約するということが全体の施策として必要になると思う。関連施策にある若年層の居住の誘導も必要だと思うが、集約化という話が重要ではないかと思う。
- ・交通事業だけで解決できない都市全体のあり方に関するような問題もあり、土地利用や都市の政策として考える必要があると思うので、現段階で踏み込むのが難しいとしても、今後、検討はしていただきたい。
- ・公共交通を支える、使ってもらうための施策として、ニュータウンに暮らす近距離移動が必要となる高齢者に都心に移り住んでもらい、空いた住宅を通勤などで頻繁に移動し、広い居住環境を求める子育て世帯の若年層に貸すというシステムというのもアイデアの一つとして考えられるのではないかと思う。

(4) ニュータウンで考えられる取り組みについて

- ・ニュータウンへの若年層の誘導を進めるなら、共働きの人が働きやすい交通アクセスがあるなどが必要であると思う。
- ・ニュータウンか田園か分からないが、パークアンドライドのように駅までは車を使って良いので、公共交通機関に乗り換えてくださいねという施策を推進するということがあっても良いのではないかと思う。

(5) 田園地域で考えられる取り組みについて

- ・田園地域は人口密度が低く公共交通の採算を取るのが難しいので車を中心にするというのが理想だと思うので、相乗りという発想はあるが、地域で自主的に運行した場合に事故などの問題があり、保険や車両の維持などを公共側が支えるような仕組み作りがあれば不安なく運行できるのではないかと思う。

- ・田園については斬新な提案をしてもらったら良いと思っており、人と物の混乗ということも考えられ、経費を持ち合って持続可能な公共交通システム、サポートシステムを考えていくとか、新しい取り組みを入れておく方が、神戸らしい総合交通計画になるかと思う。
- ・田園では色々なアイデアが出ており、成功例にあたるようなものを市が率先してやろうということで、アイデアを入れ込んでどうか。今、新しいモビリティを自動車メーカーも提案しており、公共交通機関と上手く協力してやることで、神戸をモデル都市とできるのではないかと思う。

(6) 都心・ウォーターフロントで必要な取り組みや考え方について

- ・ウォーターフロントでは自動車の流入抑制を方向性として上げているが、具体的にどの程度まで流入抑制をやるのかという目標があると分かりやすいと思う。
- ・都心ではどのような交通手段で訪れた人が、特に商業者の方にとって良いお客さんであるのかをデータで持つことによって、取り組みにあたって商業者などの賛同を得られる可能性が高くなると思う。
- ・都心は自動車の流入抑制を挙げられているが、EVであれば環境の負荷がかからないから少しは良いのではないかという話になるので言及すべき。

(7) パーソナルモビリティについて

- ・今までのモードでカバーできないところで、EVなどが安価な値段で公共交通機関的に利用できるとなれば、地域の移動手段となる可能性もあり、そういったことに触れていただければと思う。
- ・高齢者の事故が増加する中で、高齢者の免許返納の取り組みが進められているが、交通が便利な地域では免許返納がしやすいが、それ以外では返納しにくいかもしれず、そういったところで、例えばEV パーソナルモビリティが使えれば良いかもしれない。
- ・シニアカーは結構事故が多くて、免許が無くても運転できるため、自動車の挙動が理解できずに事故が多いのではと見ている。パーソナルモビリティの話をするなら、安全に運転してもらうための仕組みもセットで考えなければ社会的問題になるかもしれないと思っている。

(8) 公共交通利用者への情報提供について

- ・ターミナルでバスなどに乗り換えるときに、どう路線が走っているのかが分かりにくい。そういった抵抗感を無くすような情報提供などの方向性を是非加えていただきたい。

(9) 地域が主体となるような取り組みについて

- ・住民が主体的に交通を考えることができるような情報、成功事例や失敗事例などを分かりやすく提供することを、パブリックセクター側が積極的に情報開示していくことがあっても良いのでは。
- ・住民が地域に必要な移動手段の導入に積極的に取り組んだとして、自動車の分担率が高いところでは、適切な支出を考えて運行しても、利用者が少ないことから収支は赤字にならざるを得ないかもしれない。しかし、収支にばかり目を向けて赤字とばかり言っているのはマインドが冷

えてしまい悪いことをやっているように感じるかもしれない。住民の方に地域にとって必要な経費ということを認識してもらいながら、積極的に取り組みをしてもらうことが大事だと思う。

- ・ 地域での取り組みを成功させるには、行政と地域がどの程度コミュニケーションを取れるかが重要ではないかとっており、市民の方も要望ばかりでなく提案型で話を持っていくといったような、市民・事業者・行政の社会的な関係を醸成していかないといけないと思う。
- ・ 六甲山と市街地を結ぶまやビューラインの廃止という話が出る中で、何とか残したいという思いから地域住民や商店街がとても協力して、鉄道駅からまやビューラインの駅までの南北方向を結ぶ、社会実験のバスが運行されることとなったので、是非成功させて継続させたいと思っている。

(10) 商業施設などと連携した取り組みについて

- ・ 免許返納された方に経歴証明書を発行して、それを提示すると商店街での割引や、バス運賃半額といった取り組みを兵庫県警と各種団体がタイアップして行っており、高齢者が買物に出かけることで健康などにも繋がっていくのではということをしている。
- ・ 公共交通を利用して商店で買物をすると公共交通の運賃が無料になるなどの取り組みがある。商店街を活性化することがメインかもしれないが、商店街側ももしかすると駐車場に対して過大な支払いをしなくとも、電車代を負担する方が楽な可能性もあると思う。

(11) 福祉施策と交通施策のあり方について

- ・ 神戸市ではバスと一部の鉄軌道の運賃が割引かれる敬老パスという制度があるが、神戸電鉄沿線はバスが少ない中で、何故、神戸電鉄で使えないのかという住民からの声が多く、1日乗り放題で350円で三宮まで行けるシニアパスを発行した。敬老パスでは行政から補助があるのに対して、シニアパスは身銭を切って単価を落としている状況である。福祉施策が事業者間の競争を歪めているのではないかと感じるので、何らかの対策を考えていただきたい。

(12) 鉄道に係わる取り組みについて

- ・ 少子超高齢化が進行し、公共交通の利用者が減少する中で、今後、鉄道の利用者がさらに減少して厳しい状況を迎えていくことを考えると、鉄道基盤を行政が保有し、運行を民間鉄道事業者が行う上下分離の仕組みを作っていくということも必要なのではないと思う。

以上