

第4回 神戸市総合交通計画検討委員会 議事要旨

- 日 時：平成 25 年 1 月 8 日（火）16:00～18:00
- 場 所：神戸市役所 4 号館 1 階 本部員会議室
- 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
関西学院大学総合政策学部 教授 角野 幸博
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 課長 河野 克司
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 専務理事 清水 信生
神戸市自治会連絡協議会 会長 岩佐 光一郎
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

□ 議事要旨：

(1) 表現やまとめ方について

- ・今後、見込まれる変化の中で、交通事業者について「利用者の減少による経営の非効率化」という表現をしているが、まるで事業者が非効率な経営をしているかのように感じられるため、独立採算型経営が困難になるということが分かる表現をした方が良い。
- ・中長期的な視点に立って熟度を高めるべき施策として、エリアマネジメントという言葉が出ているが、何をするのか分からないので、読む人にも分かるように書くべきではないか。
- ・市民・交通事業者・行政の役割分担の中で、市民のところに「計画づくりや運行に主体的に取り組む」と表現されているが、市民が自分達で全部やらないといけないということであれば、それは無理ということもあるかと思うので、少し表現を考えていただきたい。
- ・これまで議論を通じて出来たものについては、「施策の実施プログラム」にも示して、それには丁寧な説明を記述して、誤解のないようにしてもらいたい。
- ・交通手段の適用範囲の概念図であるが、範囲を示した上でわざわざ「地域で支えるバス」という表現をしているが、「地域公共交通」という表現でも良いのではないかと思う。
- ・施策の表現が、細かいものと大まかに書かれているものがあり、もう少しトーンを合わせた方が良い。
- ・施策の実施プログラムがあって、その後に重点的な取り組みや、中長期的な視点が出てくるという流れになると、一旦、施策の実施プログラムとして収斂したものが、また曖昧になるように感じる。重点的な取り組みなどが具体的に書けるのなら、実施プログラムに書いているこの部分といったような整理で良いと思う。
- ・これまでの議論を見直して、実施プログラムに入れるべきものは入れていただきたい。長期的

に取り組むものも位置付けてもらった方が良いのではないかと思います。

(2) 役割分担について

- ・ 市民・交通事業者・行政の役割分担の中で、市民のところに「公共交通の利用に努める」とあるが、具体的に市民の人達にどうしてももらったら良いかということを明確にしておかないと利用に努めてもらえないと思う。
- ・ 市民・交通事業者・行政の役割分担の中で、行政のところで「歩いて暮らせるまちづくり」として、段差解消等が書いてあるが、それ以外に細街路への通過交通の流入抑制も例示した方が良い。バリアフリーも大事であるし、交通の流れも主体的にコントロールしていくということを行政の意思として示していくのが重要であると思う。
- ・ 生活交通の維持・確保は、市民の人たちにも協力してもらう必要があるということを強く打ち出していけば分かりやすいのではないかと。
- ・ 公共交通の利用に努めてもらうための方策がモビリティ・マネジメントであると思うが、どう行動を転換すれば良いかを考えてもらうための場づくりが、行政の重要な役割であると思うので、明確にしていきたい。
- ・ 市民、事業者、行政のコミュニケーションが重要ということを、どこかに追加していただきたい。

(3) 公共交通の維持について

- ・ これまでの議論で、鉄道基盤を行政が保有して、運行を民間が行う上下分離という意見もあったと思うが、それが施策の実施プログラムに盛り込まれていない。鉄道、バスを維持するための打開策について触れていただくよう、ご配慮いただきたい。
- ・ 鉄道の独立採算型経営は難しくなってきており、例えばインフラの維持に補助金を入れて、民間で運行を継続できるような形を考えないといけない時代に入ってきている。
- ・ 実施プログラムの「②鉄道の維持・充実」に5つの施策が挙げられているが、文言は検討してもらえば良いが、例えば「鉄道ネットワークの維持のための制度検討」という項目を追加してはどうか。

(4) 都市の集約化について

- ・ 人口減少とともに、トリップ数が減少する中で、公共交通を維持するために自動車から公共交通へのシフトとともに、減少する人口をどう集約するかという考え方を持っておかなければならない。2025年までにどのような準備が必要か検討するということを、どこかに記載してほしい。
- ・ 施策の実施プログラムの「④駅やバス停の結節機能の強化」のところで、一つ項目を増やして、駅を中心としたまちづくりという表現を入れて、準備していくことが重要ということを書いてはどうか。

(5) その他追加すべき項目に関する意見について

- ・ 危機管理について、十分議論出来ていなかったが、災害やパンデミックを想定して、交通ネッ

トワークをどう活かすかということを考えておく必要がある。施策の実施プログラムには9つの項目しかないが、10番目にそういった危機管理のことも可能であれば、挙げておく方が良いかもしれない。

- 利用者が移動コストの負担を感じているなら、課題として移動コストを下げるべきことを見込むべきであり、結果として人が暮らし働き納税してもらう環境が整うことで、移動コストの負担軽減にかかる行政負担がトータルとしてカバー出来ているという仕組みを考えてみてはどうか。
- 他分野施策との関係において、健康や孤独を解消するという意味で、外出支援を公共交通が担っていくという視点も付け加えてみてはどうか。商業分野にエコショッピング制度と書かれているが、買物難民のサポートということも、商業分野だけではないかもしれないが、重要な視点であると思う。
- 施策の実施プログラムについて、施策をどういった順番で取り組むのか、戦略を持ってPDCAで取り組むということを最後に記入してほしい。
- 安全で安心な移動を支えるということについては、施策の基本方針に係わることもかもしれないし、どこかに項目を入れてもらえたらと思う。
- 自動車から公共交通機関へ利用転換する高齢者も増えると思うので、交通機関の案内表示なども高齢者に分かりやすくしてもらえたらと思う。
- 交通の固い部分の話ばかりが出ているように思うので、サービスやソフト、ユニバーサルな部分をどこかに加えていただきたいと思う。
- バリアフリーという段差解消というイメージであるが、ユニバーサルデザイン化やノーマライゼーションといった考え方を書き込んでどうか。
- 用語について吟味していただいて、神戸市らしい施策のキーワードを並べていただければと思う。

(6) その他意見について

- 料金割引の施策が短期の取り組みとして書かれているが、利用者の総数が減少していくとすれば、割引を行っても利用者増に繋がるとは思えず、割引の負担を誰がするのか、どこの協議会でも問題となっている。
- 施策の実施プログラムの「③ 駅やバス停、生活利便施設までの移動手手段の確保」で、バス優先レーンやPTPSの施策が挙げられているが、バスの定時性が確保され利用者増に繋がる話であり、ありがたい。

以上