

第5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 3 月 28 日（木）10:00～12:00
- 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 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
国土交通省 近畿地方整備局 建政部 都市整備課 街路係長 田尻 尚登
国土交通省 近畿運輸局 企画観光部 交通企画課 企画第二係長 牧野 宏紀

□ 議事要旨：

(1) 移動の区分について

- ・ 広域交通は、ゲートウェイのことを議論しようと言っているのか、あるいはゲートウェイまでのアクセス・イグレスのことを議論しようと言っているのかが分からないので、ハッキリと書いていただきたい。
- ・ 地域交通は「地域に発着を持つ移動を対象とします。」と書いているが、発もしくは着のみを持つ移動も対象となるのではないか。その辺りをハッキリと書いてほしい。

(2) 現況データについて

- ・ 平成 22 年度のパーソントリップ調査データを用いて将来の人のトリップ数を推計されていると思う。せつくなのでその図や数値も入れて、公共交通の利用が減少するということを示して議論をした方が、公共交通の維持などに向けた取り組みが必要ということがハッキリと見えるのではいか。

(3) 交通施策の基本方針について

- ・ 方針 1 で、市民の皆さんが乗って支えることも大事だと書いているが、その前に公共交通を支える仕組みをきちんと作っていくことが政策の中では重要であり、そのことを先に書いた方がよい。 また、これからの神戸の交通ネットワークを作り上げるような仕組みづくりをしましょうといったような記述もあれば、後の話に繋がってくるのではないかと思う。
- ・ 移動の区分を設け、広域交通、地域間交通、地域交通に分けているが、そのことが基本方針のどこに反映されているのか良くわからないので、それぞれの方針がどの移動の区分を対象としているか分かるように書いた方がよい。
- ・ 方針 1 「公共交通中心の交通ネットワークの形成」というのは、地域間交通を支えるというこ

とではないかと思うが、そうであれば地域間交通と明確に書くか、公共交通中心の幹線交通ネットワークの形成と書いた方が、説明の流れが分かりやすくなる。

- ・方針 1 がどういった交通手段をイメージしているのか分からない。地域を循環するバスという文言もあるが、それがコミュニティバスであるのか、路線バスも含んでいるのか、その辺りがやや渾然一体となっている気がする。

(4) 取り組みにおける視点について

- ・取り組みにおける視点の「視点①既存ストックの有効活用」について、都市基盤が交通の都市基盤であるということ表現してもらった方が良い。
- ・公共交通に乗ってもらうため、公共交通を使って出かけてもらえるような場所に施設を作るとするのが非常に大事。取り組みにおける視点①ところで、公共交通を使って訪れてもらえるような既存施設のストックがあるところに、人に訪れてもらえるような物を作っていくといった観点の文言を入れていただきたい。

(5) 実施する施策について

- ・タクシーも公共交通であるので、鉄道・バスだけでなくタクシーをもっと上手に使うということを施策に示しても良いのではないかな。
- ・実施する施策の一覧表で、②鉄道・バス路線の維持・充実の 16 番「鉄道・バス路線の維持のための仕組みづくり」に関して、方針の色づけを見ると、交通ネットワークと都心・観光のところには色が付いているが、地域の暮らしを支えるというところは色が着いてなく、移動の区分との関係を見ると、市域内、周辺都市にまたがる交通と、ウォーターフロントは該当するが、それ以外の既成市街地、ニュータウン、田園地域といった、非常に維持が難しいところには○が付いていないように思う。その辺はどう考えているのか。
- ・長期の部分については役割分担がないが、誰が長期的に考えて推進していくというか分からず、このままのだと誰もやらないように見えてしまう。中長期の施策はこういった意味があるから、誰もやらないというわけではないということを、本文中のどこかに書いていただけたらと思う。
- ・地域のバス路線をどのように維持していくかという施策について、施策 21 番「地域の交通課題の解消に向けた「検討の場」づくり」であると言われると、少し違うように思う。

(6) 達成目標について

- ・方針 1 の公共交通ネットワークの形成というところで、幹線の話をしているのであれば、指標として幹線の移動に交通手段分担率をだけを取り出さないと話しが合わない。
- ・達成目標の設定が最後に来ていることについてどうかと思う。達成目標ではなく計画の評価指標であるということであれば違和感も無いように思うが。
- ・達成目標の設定が掲げられているが、その中で方針 2 に「地域の暮らしを支える交通環境の形成」については、「鉄道駅圏域（500m）、バス停圏域（300m）内に暮らす人口の割合」ということで、現状高いので現状維持を目指すということだと思うが、市民からの意見で交通の問題が今でもあるということ踏まえると、現状維持という目標が良いのかということも思える。
- ・方針 2 の指標として、駅から 500m、バス停から 300m の範囲に暮らす人口の全人口に対する

割合を出されているが、神戸市全体での設定は難しく、地域ごとに達成目標があって、全ての地域で達成されることによって、方針 2 が達成されたかどうかという判断指標にするというのであれば分からなくもない。

- 方針 1、方針 2、方針 3 ということに対して評価指標を提示しているが、指標自体が社会の動きとすごく関係して、単純に政策効果を計測できないので明確に政策効果を表現できる指標を作ることは難しい。
- 方針 3 の指標について議論すると、観光宿泊者数をとれば、交通環境が形成されているということになるのか分からず、また、都心と観光地は場所が違うのでそれぞれ別の指標を立てて評価した方がよいのでは。

(7)用語解説について

- 超小型モビリティとは一体何を想定しているのか。これは自力で移動することができるのか。それとも交通事業者、他の業者が、運行してお客さんを乗せるのか。その辺のイメージがよく分からない。

以上