

第3回神戸市地域公共交通活性化協議会会議録

平成28年12月13日

第3回 神戸市地域公共交通活性化協議会

1 日時 平成28年12月13日（火） 午後1時～3時

2 場所 三宮研修センター5階505会議室

3 委員（出席者29人、欠席者7人）

（1）学識経験者

小谷通泰

井料隆雅

正司健一

水野優子（欠席）

（2）市民代表

岩佐光一朗

玉田はる代（欠席）

（3）交通事業者

松本修治（代理：佐々井）

渡邊圭史

早川泰正

奥野雅弘

楠葉誠司

辰馬秀彦

野々下恵介

長井透

八島敦

土田時寛（代理：横井）

前田啓介

野澤俊博

成川邦彦

松本弘治

平尾文一

（4）各種団体

中澤秀明（欠席）

奥篤

渡辺伸（欠席）

前野博司

（5）関係行政機関

松村知樹（代理：松下）

安江亮（代理：稲留）

若林隆司（欠席）

登日幸治（欠席）

山内良太（欠席）

小出一真（代理：大内）

工藤健一（代理：服部）

星島淳一（代理：益谷）

津島秀郎（代理：畑中）

山本雄司（代理：白波瀬）

新見達彦

若林宏幸

4 議事

(1) 前回の議事

(2) 神戸市地域公共交通網形成計画（パブコメ案）について

(3) 意見交換

(4) その他

5 議事の内容 別紙のとおり

1. 開会

○小島公共交通課長

皆さん、こんにちは。時間が参りましたので、只今から第3回神戸市地域公共交通活性化協議会を開催させていただきます。

本日は年末のお忙しいところ、ご参集いただきまして、誠にありがとうございます。

私、神戸市住宅都市局公共交通課の課長の小島でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

まず、開会に当たりまして、住宅都市局交通政策部部長の鈴木よりご挨拶申し上げます。

○鈴木交通政策部長

住宅都市局の鈴木でございます。よろしくお願いします。

3回目、準備会を入れますと4回目ということで、今日はこれまでの成果として市民の方々のパブリックコメントに付する案のたたき台を皆様方にご提示させていただいて、ご意見を賜りまして、ご意見を踏まえたものをパブリックコメントの案ということで取りまとめる予定にしております。いわば山場の会議かなという認識でございます。検討内容が非常に多岐にわたりますので、今年3月からスタートしまして半年以上にわたっており、非常に貴重な時間を割いてご出席賜っているということで、改めてお礼申し上げます。

当計画について、我々行政機関と、もちろんご専門の交通事業者さん、それから学識経験の皆さん、関係行政機関の皆様方のいろいろなお知恵を拝借して、中身のある内容にしていけたらなと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

簡単ではございますけれども、冒頭のご挨拶とさせていただきます。

○小島公共交通課長

それでは、議事を進行したいと思います。

まず、お手元の資料の確認をさせていただきたいと思えます。クリップを外していただきまして、表紙に今日の次第がございます。1枚めくっていただきまして、資料1が委員名簿となっております。資料2が前回、第2回の議事要旨です。資料3がパブコメ案ということで、ホッチキス止めしております。資料4が、A4横ですけれども、今後の予定の資料です。資料5が北神地域公共交通再編実施計画検討部会規約（案）となっております。最後に、本日の参考として座席表を添付させていただいております。

では、次第に従いまして進行したいと思います。

2. 出席者紹介

○小島公共交通課長

まず、本日のご出席いただいています委員の紹介でございますが、お手元の資料1の委員名簿をもって紹介にかえさせていただきたいと思っております。ご了承ください。

では、ここからは小谷会長に進行をお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願い申し上げます。

3. 議事

(1) 前回の議事

○会長

どうも皆さんこんにちは。

本日はパブリックコメントの案を提示いただいています。皆様方からどうか忌憚のないご意見をお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

本日、風邪を引いておりまして、大変お聞き苦しい声で申しわけございませんが、よろしくようお願いいたします。

それでは、お手元の議事次第に従いまして、議事を進行させていただきます。

では、前回の議事について、事務局よりお願いをいたします。

○小島公共交通課長

座って失礼します。

資料2をご覧ください。

第2回の協議会の議事要旨でございます。

開催日は10月18日、36名の委員の方にご出席をいただいております。

内容につきましては、アンダーラインの部分を紹介させていただきたいと思っております。

まず、スケジュール表の矢印について今後精査し、タイムスケジュールがもう少し出たほうがいい。

取り組み内容が非常に多くなっているため、スケジュール表で優先順位を示すようなまとめ方を進めていく。

次に、37ページ、輸送サービスの改善・効率化の検討とあるが、改善と効率化では意味

が相反するのではないか。

市民にわかりにくい用語が含まれているので、わかりやすい表現方法を工夫したほうがいい。

市街地に関する施策の項目がない。

B R Tの導入においては、定時性の確保が重要。道路全体の渋滞緩和等による定時性の向上策について考えていただきたい。

2 ページをご覧ください。

路線の再編や結節点の整備は望ましいと考えるが、近隣市からの乗客もいるので、近隣市の意見も踏まえて検討をしていただきたい。

地域のニーズに応えるための長大路線の短絡化、重複路線の統廃合などといった取り組みについてももう少し触れていただきたい。

下のほうですが、最終便後のバス停をタクシーベイとして利用させていただくことで、サービス強化につながるのではないかと考えている。

タクシーは交通においてきめ細やかな輸送を担う役割だと考えている。地域の要望に応じた対応を最優先に運行に取り組んでいきたいと思う。

3 ページをご覧ください。

多言語化など、わかりやすい交通案内は喫緊の課題。

企画券やわかりやすい料金体系とあわせて、鉄道沿線周辺の観光施設と連携するなど、お金を使っただけのような仕組みや滞在時間を増加させる仕組みを検討すべき。

公共交通の整備後も継続的に利用していただけるような意識醸成が重要である。

基本方針と目標は現状・課題を踏まえて設定していると思うが、そのことがわかりやすい流れに整理していただきたい。

明確に実施することが決まっている事業については、もう少し具体的に書くべきではないか。

総花的に見えるので、取り組みに優先順位をつけて進めていただきたい。

予防保全的な観点からの課題の掘り起こしがあってもいいのではないか。

最後、4 ページでございます。

下のほうですが、市内の人の動きを複数の交通事業者をまたいで全市的に把握できるのは神戸市だけである。各種調査結果等、P D C Aの基本となる資料を神戸市で集めて整理していただきたい。

最後ですが、公共交通が多く利用されているところを便利にしないと、目標に挙がっている公共交通分担率は上がらないと思われるので、サービス改善について施策6の中に取り入れるべきではないか。また、まちづくりとの連携についても取り入れるべきという意見をいただいております。

○会長

ありがとうございます。

ここまでのところで何かご意見、ご質問はございますでしょうか。

(2) 神戸市地域公共交通網形成計画（パブコメ案）について

○会長

それでは、引き続きまして事務局より、本日の中心的な議題であります神戸市地域公共交通網形成計画（パブリックコメント案）につきまして説明をお願いいたします。

○小島公共交通課長

資料3をご覧ください。パブコメ案でございます。

それでは、前回、10月の協議会以降、委員の皆様からいただいたご意見、また内部で再検討して、追加あるいは修正をした箇所を中心にご説明させていただきます。

1 ページをご覧ください。

追加をしている箇所でございますが、下から2段落目のところです。「一方」以下ですけれども、一方、「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5月に改正され、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークの再構築を図るため、地域公共交通網形成計画を策定することができるようになりました。これは、今回、法律に基づくということを改めて触れたものでございます。

2 ページをご覧ください。

2 ページから6 ページの計画の位置づけ、あるいは関連するまちづくりの方針については、大きな方針の修正はございません。

続きまして、ページをめくっていただいて、7 ページをご覧ください。

第2章になります。地域および公共交通の現状・課題ということで、ここに後の施策につながります課題も含めまして一括してまとめ直しております。

7 ページから23 ページまでで、さまざまな現状・課題を挙げてございます。

特に今回、21ページをご覧くださいまして、公共交通に関する市民の声、これを追加しております。

公共交通に関する満足度といたしまして、下に円グラフを示しておりますが、交通手段別の満足度について、「満足」「やや満足」と回答した方が鉄道では75.3%、バスでは39%となっています。また、タクシーでは「非常に良い」「良い」と回答した方が30%となっております。

22ページをご覧ください。

次に、鉄道が利用しやすくなる取り組みということで、グラフで示しております。

鉄道が利用しやすくなる取り組みへの意向は、「料金割引や、使いやすい企画切符の開発」が最も高く、次いで「駅施設の整備・充実」「バスとの接続など、他の交通への乗り換え・乗り継ぎのしやすさ」が高くなっております。

23ページをご覧ください。

次に、バスが利用しやすくなる取り組みですけれども、バスが利用しやすくなる取り組みへの意向は、「料金割引や、使いやすい企画切符の開発」が最も高く、次いで「運行本数の増加」「情報案内の充実」が高くなっております。

下のほうが、タクシーが利用しやすくなる取り組みです。タクシーが利用しやすくなる取り組みへの意向は、「料金割引や、使いやすい企画料金の開発」が最も高く、次いで「スマートフォンのアプリを活用した配車サービス」「子育て支援やマタニティに対応したサービス」が高くなってございます。

24ページをご覧ください。

2. 8、課題のまとめとしまして、このページに提示をさせていただいております。

まず、全般的な公共交通を取り巻く課題でございます。人口減少や高齢化の進行などによる生産年齢人口の減少により、通勤・通学などの移動が減少しており、一部の鉄道やバス・タクシーの利用者数が減少しています。今後も、人口減少や高齢化が進むことから、さらなる利用者数の減少が予想されます。一方で、買い物やレジャーなど自由目的での移動割合の増加や、コミュニティバスの新設についての要望も増加しております。

個別の形といたしまして、（１）郊外部の鉄道の維持、（２）地域の生活の足の確保、（３）田園地域での公共交通ネットワークの維持、（４）三宮周辺での鉄道やバスの乗り換えの改善、（５）三宮周辺での来街者の回遊性向上、25ページにいきまして、（６）広域交通拠点間の公共交通ネットワークの強化、（７）観光地（六甲・摩耶山および有馬）

での公共交通の利用促進、(8)外国人観光客のニーズに対応した公共交通の実現、(9)市民のニーズに対応した公共交通の実現、以上9項目を課題のまとめとして整理してございます。

次の26ページをご覧ください。

第3章、公共交通ネットワークの将来像としまして、基本方針は「都市の魅力・活力の向上に資する利便性の高い公共交通の実現」というふうにしてございます。この部分、前回は「豊かな市民生活に資する利便性の高い公共交通の実現」としておりましたが、こういう表現に改めてございます。

目標ですが、4点挙げております。目標1が「まちづくりの方針をふまえた公共交通ネットワークの維持・充実」、目標2「都市の魅力を高める公共交通ネットワークの形成」、目標3「地域の暮らしを支える公共交通ネットワークの形成」、目標4「安全・安心で誰もが利用しやすい交通環境の形成」としております。前回は目標を3つにまとめてございましたが、今回4つにまとめ直してございます。目標1が全体にかかわること、それから目標2が都心や観光地での目標、目標3が生活交通を支援するといった観点での目標、目標4が全体の利用環境の向上に関する目標、こういった形で4点に整理をし直してございます。

27ページをご覧ください。

公共交通ネットワークの将来像として、新しく図面をつけてございます。

前段の部分ですけれども、神戸市の市街地は、既に鉄道駅を中心として、コンパクトな都市構造がおおむね形成をされております。これを活かしまして、鉄道が基幹、バスがフィーダーという役割を基本としまして、より効率的・効果的な公共交通ネットワークの形成を図っていきたい。さらに、地域に密着した公共交通として、バスやタクシーを活用した地域コミュニティ交通の充実を図っていく。また、都心や観光地において、多様な移動手段の活用により、回遊性の向上を図っていくというふうにしておりまして、この部分は前回とほとんど変わっておりませんが、新しく図3-1としまして公共交通ネットワークの将来像で以上の内容を模式的にあらわしてございます。

28ページをご覧ください。

3. 3. 1として階層別の公共交通ネットワークを記載しております。

基幹公共交通ネットワークとして鉄道、幹線公共交通ネットワークとして路線バスとロープウエー・ケーブル、地域コミュニティ交通ネットワークとして路線バス、タクシー、

コミュニティバスを対象としております。交通結節点として、今回は鉄道駅と乗り継ぎ拠点の2つだけを対象としていましたけれども、今回、広域交通拠点としまして新神戸、神戸空港、神戸港、三宮、地域交通拠点として地域の核となる鉄道駅、バスの接続拠点、この3つを対象として記載をしております。

続きまして、31ページをご覧ください。

31ページには市民・企業・交通事業者・行政の役割分担を新しくまとめ直してございます。

前段の部分ですけれども、公共交通ネットワークの形成の推進に当たっては、市民・企業・交通事業者・行政が連携して取り組むことが重要です。以下に、階層別の公共交通ネットワークの市民・企業・交通事業者・行政が担うべき基本的な役割分担をお示ししてございます。

以下、表にまとめておりまして、該当するネットワークに着色をしまして、それらのネットワークの形成に向けてそれぞれの主体が果たすべき役割を記載しております。内容は前回とほぼ同じですが、こういった形でまとめ直しております。

記載につきましては、市民、次に企業、次に交通事業者で、次の32ページをご覧くださいまして、最後に行政ということで、こういう順番でそれぞれの役割を記載させていただいております。

33ページをご覧ください。

第4章としまして、公共交通施策の取り組み方針ということで、前回ご説明をさせていただいたように、施策1から6までの6項目を挙げてございます。

それから、次のページ、A4横になっています34ページですけれども、ここに現状・課題及び基本方針・目標とその解決に向けた公共交通施策の取り組み方針の関連の図を新しく追加しております。

一番左が現状・課題として9項目を挙げておりまして、真ん中に基本方針と4つの目標を挙げております。それぞれの目標につきまして、その下に数値目標を記載しております。一番右が公共交通の課題解決に向けた取り組みとしまして施策の1から6を記載しまして、それぞれの関連性を矢印で示しております。

35ページをご覧ください。

施策1ですけれども、都心での「人と公共交通中心の賑わいあるまちづくり」の推進と広域結節機能の向上ということで、この部分は前回と大きくは修正をしております。

ページから41ページに都心に関する記載、また広域結節機能に関する記載をしております。

41ページをご覧いただきたいと思います。

取り組みスケジュールを施策ごとに添付しておりますが、まとめ直しております。前回は計画の期間ということで、前期、中期、後期の3区分で表示をしておりましたけれども、今回は前半と後半にまとめ直してございます。

スケジュール表の下にありますように、実線の矢印が計画・調査もしくは実施という表現にしておりまして、破線の矢印につきましては状況に応じて判断をするといった表現に統一をしております。

次、42ページをご覧ください。

施策2の西北神地域での基幹公共交通の維持という項目です。

このページ、2行目になりますが、「市営地下鉄西神・山手線」という追加をしております。

次、43ページをご覧ください。

取り組み方針の1、(1)①の部分ですけれども、鉄道とバス路線との連携というところでございます。

この文章の3行目以下、真ん中以下のほうですけれども、より効果的な鉄道とバスの連携に向けて、必要に応じて関係者による協議の場を設け、利用者の利便性に配慮した持続可能な公共交通ネットワークの形成を推進するというところで、前回は「鉄道とバス路線がお互いに補完」という表現にしておりましたけれども、タイトルにありますように、鉄道とバスの連携という表現に改めております。

その他、変更点は、めくっていただいて、45ページになります。

45ページの取り組み方針2、基幹公共交通の安全で安定した輸送の確保というところで、(7)の輸送サービスの改善、(8)の効率的な運行が相反する部分ということで、それぞれ別の項目で記載をしております。

46ページをご覧ください。

施策3の地域コミュニティ交通の維持・充実です。

取り組み方針1を若干変更しております。効率的な公共交通ネットワークの形成を目指しバス路線を再編するとともに、地域の生活の足を確保するため、コミュニティバスや乗り合いタクシーなど、地域の実情に応じた多様な交通手段の導入を進めますということで、前回と比べまして、1行目の「バス路線の再編」という文言を追加しております。

その取り組み内容につきましては、（１）を追加しております、鉄道を基幹、バスをフィーダーとする役割分担を基本とした公共交通ネットワークの形成を目指し、長大路線の短絡化や重複路線の解消など、需要に応じた効率的な路線となるようバス路線の再編を行いますということで、図４－１０にバス路線再編のイメージをお示ししております。鉄道駅を中心に循環する、あるいはピストン運行するというふうなイメージをまとめてございます。

47ページをご覧ください。

（２）の新たな地域コミュニティ交通の導入ということで、②の部分で一部追加をしております。

②の下の２行になりますが、行政からの支援（事例紹介、アンケート調査、専門家派遣、試験運行など）ということで、行政からの支援を追加して明記しております。

次に、49ページをご覧ください。

塩屋地域の取り組み事例のところの一部追加をしております。

塩屋取り組みの囲みの一番下の部分ですけれども、矢印をしております、現在の状況を追加しております。利用実態に応じた運行計画にさらに見直し、試験運行を継続しながら本格運行への移行を開始しております、この部分を追加しております。

次に、50ページをご覧ください。

取り組み方針２を追加しております。

地域コミュニティ交通の維持・充実を図るため、市民、企業、交通事業者、行政が相互に協力し、利用促進の取り組みを進めますという部分を追加しております。

（３）の地域コミュニティ交通の利用促進と（４）の地域コミュニティ交通の利活用、この２項目を追加しております。

次の51ページをご覧ください。

施策４の北神地域のバス路線再編の部分でございます。

この部分、隣接市の関係の表現を追加しております。

１行目にありますように、「隣接市の方の移動にも配慮したうえで、隣接市にまたがる長大バス路線を」「複数の路線に分割」という部分を追加しております。

また、一番下の２行にありますように、当地域において「神戸・里山暮らし」等の里づくりの取り組みを進めておまして、これらの市の施策と連携をしていくというのを追加して記載しております。

52ページをご覧ください。

(3)の乗り継ぎ円滑化の検討の部分で一部追加をしております。

この部分で、前回はダイヤ調整だけの記載でしたけれども、加えまして「料金体系を検討」、この部分を追加しております。

最後、(5)まちづくりとの連携ということで、先ほどの里山暮らしの施策と連携を図る、この部分を追加しております。

次に、54ページをご覧ください。

施策5の観光地(六甲・摩耶山および有馬)での公共交通の利用促進、この部分につきましては、次の55ページになりますけれども、(1)の観光施策と連携した公共交通による回遊性の向上、前段の部分を追加しております。

バス、鉄道、ロープウエー・ケーブルが連携して運行するということを追加しておりますが、観光施策と連携し、観光地での回遊性の向上を図るため、鉄道駅とロープウエー・ケーブル駅を結ぶバス、市街地から山上に至るロープウエー・ケーブル、観光施設を周遊するバスなどについて、利用者のニーズに対応した利便性の高い運行を進めるということを追加してございます。

次、57ページからは最後の施策6、公共交通の利便性向上および利用促進というふうになっております。

この施策6につきましては、若干、記載の順番等を変更しておりますが、内容につきましてはほぼ前回のとおりでございます。

以下の説明は省略いたします。

最後、60ページをご覧ください。

前回は記載が十分でなかった部分ですけれども、第5章、計画の推進、5.1で数値目標の設定をしております。

本計画の4つの目標の達成状況を把握するための指標としまして、以下の数値目標を設定します。また、数値目標以外にも、市民の皆様からの意見を踏まえて施策を推進することで目標の達成状況を検証・評価します。

目標1では公共交通分担率として現況値の30%から35%に、目標2では都心・観光地での交通手段利用割合としまして公共交通及び徒歩・自転車の利用割合を68%から75%に、目標3の地域コミュニティ交通導入の支援地区数につきましては4地区から延べ28地区に、目標4のユニバーサルデザインの推進(鉄道車両の車内及び車外の案内表示の多言語化)、

対象は市内で完結する路線としておりまして、これを35編成から70編成に、バス停留所のベンチ新設の数を現在の60基から延べ500基に、そういう目標を設定しております。

最後の5. 2の進行管理および推進体制につきましては、前回のとおりでございます。

61ページ以降に用語の解説ということで追加をしております。

以上がパブコメ案の説明でございます。

あわせて、お手元の次の資料4、今後の予定を簡単にご説明したいと思います。

資料4をご覧ください。

今後の予定ということで表にまとめておりますが、この形成計画につきまして、今日12月13日に、パブコメ案の議論をしていただいております。来年3月にもう一度協議会を開催しまして、パブコメ実施後の説明をしたいと思います。3月に神戸市から国土交通大臣へ送付をしまして、策定となります。パブコメは1月中旬から2月中旬を予定しております。この計画作成後、その下にありますけれども、北神地域におきましては再編実施計画策定に向けた調査・検討に入っております。

この協議会は、今日が3回目でございます。3月に第4回を開催したいと考えております。一番下にありますように、第4回の協議会は3月を予定しておりますが、パブコメ結果報告と最終のこの形成計画の報告と今後の進め方についてまた改めてご説明をしたいと思います。

以上でございます。

○会長

ありがとうございました。

(3) 意見交換

○会長

それでは、議事の(3)意見交換に移りたいと思います。

先ほど鈴木部長さんからもご挨拶でご紹介がございましたように、準備会を含めまして4回の協議会を行っております。その中で皆様方と一緒に議論を進めてまいったわけでございます。只今、パブコメ案をご提示いただきましたが、これについて委員の皆様方からご意見、ご感想をいただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

どなたからでも結構ですが、いかがでしょう。

では、もしよければ先生方から何か口火を切っていただけますか。

○委員

私からも特に。大分議論を重ねて来たところですので、パブコメということで市民の皆さんの意見を最終的に聞いてみたいというのが正直なところではありますけれども。

○会長

はい。では、また後で全体を通じましてご意見をお伺いするというところでよろしく。

○委員

細かい話から入っていきませんが、61ページ、用語解説があるんですけども、企画乗車券のところ「主に観光やレジャー等のニーズ」というふうに言いきってしまっているのが気になるのと、その上のライト・レールの説明が、普通はこういう説明はしないなと思います。後者は、非常に特殊な説明になっているんですが、何か意図があってこういう説明をされているのかなと。間違っではないないと言え、間違いじゃないんですけども、普通はこうは言わないでしょうという気がします。

それと、これは市民の方にこの計画案を投げるとき、ちょっとどうされるのかなと思うんですけども、我々は議論を聞いているので、こういう形ですっきりされていても、わかるんだと思うんですが、とくに基本方針とかネットワークの将来像のところの文章が最初からぼっと結論だけ出ていることが気になります。もうちょっと、前に公共交通を大切にしていくことで市がもっと元気になるんだということを説明する文章がないのが気になります。これは前回の会議の議論でも旧市街地なんか全然対象としない感じですが、それでいいんですかという議論が起きていたことへの対応につながる話になるんだと思うんですけども。当面の計画として、まず焦点を当てているのがここだという形のすっきりとした案になっているので、それだけに、この枕の部分だけでも工夫したほうがいいのかというふうに、今日のご説明を伺っていても思いました。

○会長

では、事務局、いかがでしょう。

○小島公共交通課長

ご意見ありがとうございます。

すみません、用語解説のところですけども、ご指摘のとおりかと思えます。LRTにつきましては、1行しか書いておりませんが、やはりまちづくりと連携をして、こういったものを導入していきますので、そういったことも追加をして表現をしたいと思

ます。

企画乗車券も、観光、レジャーだけではありませんので、もう少し実態を踏まえた形で幅広く記載をしたいと思います。

それと、将来像につきましても、ちょっと簡略化といいますか、まとめ過ぎている部分もあると思いますので、市民向けのメッセージ性が高まるような形で、もう少しイメージが湧くような形で表現を多少追加したいというふうに思います。ありがとうございます。

○会長

ありがとうございます。

1つお伺いしたいのですけれども、目標3で地域コミュニティ交通導入の支援地区数が4地区から延べ28地区となっていますが、この28という数字には何か根拠があるのですか。

○小島公共交通課長

目標3の地域コミュニティ交通導入支援地区数ですが、今、我々神戸市に新しくコミュニティバス等の交通を導入してほしいという要望を聞いている箇所、要望のレベルにはいろいろございますけれども、大体このぐらいの箇所数からご要望いただいておりますので、これを順次、地域のご意見をお聞きして、具体的な取り組みにつなげていきたいということで数字を28としております。

○小谷会長

わかりました。いかがでしょう。

○委員

高齢者の交通事故が非常に増えており、11月には関係閣僚会議、あるいは関係省庁による作業部会が開催され、高齢者の交通事故防止について国を挙げて今取り組みを加速させているところでございます。

3月12日には道路交通法改正法が施行され、運転免許証の自主返納、あるいは行政処分といった形で自動車などを運転することができない高齢者は今後ますます増えていくため、移動手段を確保するということが非常に重要ということで考えております。

今回のパブコメ案においても、公共交通ネットワークの形成ということで、地域の実情に応じた多様な交通手段の導入、あるいは路線の再編による利便性の高い公共交通ネットワークの形成、あるいは誰もが利用しやすい交通環境の整備などに取り組むとされておりますが、ぜひ関係者の連携による取り組みを今後進めていただきたいと思います。もし可能であれば、網形成計画においても高齢者などの移動手段確保という論点を少し入れてい

ただければと思いました。

○会長

今の文言は課題のところが入っていなかったですか。

○委員

入っていましたか。ちょっと私の見落としですか。

○会長

いや、いかがでしょう。

○小島公共交通課長

今のご指摘でございますが、高齢者の方が免許を返納した後、元気に活動できるよう公共交通の充実を図るべきだということについて、警察庁から国交省に文書が出ているという情報もお聞きをしておりますので、そういった趣旨も踏まえて地域の交通の充実について取り組んでいきたいと思っております。

具体的に、47ページに地域コミュニティ交通導入というところで若干触れさせていただいております。①のところでは地域の高齢化の状況、こういったことも踏まえて優先度を判断して支援を進めていきたいということで考えていきたいと思っておりますし、そういった優先度を決めていく中で現場に入って地域で利用されている交通手段等を十分把握しまして、交通事業者の方に協力をいただきながら、住民の方と力を合わせて新しい地域のコミュニティ交通導入にも力を入れていきたいというふうに考えております。

○会長

そうですね。課題のところではっきり書いてもらったほうがいいかもしれませんね。

○小島公共交通課長

はい。

○会長

高齢化が進んで、車の運転が困難になって移動手段を失う人が多いということと、事故の問題もご指摘いただきました。全体的な共通認識として課題のところでもう少し明確に入れてもらったほうがいいのではないのでしょうか。

どうもありがとうございます、貴重なコメント。

○委員

資料の内容について2点確認でございます。

1つは、各施策の取り組みスケジュールが矢印で示されており、なかなか具体的なものを

盛り込むのは難しいということですが、いろいろな要素が入っている中で、45ページでは「(3)まちづくりとの連携」「④駅周辺のまちづくり」の取り組みスケジュールとして、平成32年まで実施ということで実線になっており、以後は点線になっています。一方、「まちづくり」という用語としては、53ページの「(5)まちづくりとの連携」では、継続して実施ということで実線が続いています。内容的に、後段の方は「里山暮らしの取り組み」ということで、前段の方は具体的な「鈴蘭台駅前再開発」とか「桜の宮住宅の建替」ということをイメージされていると思うんですが、やはり「まちづくりとの連携」というテーマは、この会議でもいろいろ議論がありましたように、継続した取り組みなのではないかということで、これは点線なのか、実線なのかというところの意味をお伺いしたいというのが1点でございます。

あと、もう1点は、この交通網形成計画については、具体的な現実施策にどうつなげていくかということがやはり一番の肝であり、それが現在の総合交通計画との違いということだと思います。そういう意味では、「再編実施計画を策定して具体的にやっていくぞ」ということが、最後に資料5で「北神地域公共交通再編実施計画」の検討ということで示されていますが、こちらについては、本計画内容との関係で言えば、まず施策4を具体的なものとして進めていくという考え方なのではないでしょうか。再編実施計画の対象がもう一つわかりにくいので、ご説明いただけたらと思います。

○会長

事務局。

○小島公共交通課長

まちづくりの関係ですけれども、当然、ご指摘のとおり、まちづくりについては継続的にやっていくものと考えていますので、実線が引張られるべきところかと思います。ただ、もうお話をいただいたように、45ページですけれども、こちらのまちづくりはまだ駅周辺ということで、43ページに例として挙げています鈴蘭台駅前再開発、これが今の予定では平成30年度にビルが完成しますので、そこで一定の成果が上がります。そういった意味で43ページの関係で一旦32年度までで矢印は終わっておりますけれども、意味としては引き続き33年度以降、後半も連携してやっていきたいということでございます。

自治体の施策につなげるということですが、説明申し上げましたが、北神地域の再編実施計画につきましては、施策4の内容の具体化ということで、まずこれをやっていきたいということで書いておりますけれども、今後、この再編実施計画の仕組みを使って

バス路線の再編について担保していく、あるいは、国の補助もいただいてバス路線の維持をしていくというふうな地域が出てくれば、ほかの地域でも適用していきたいと思います。まずは、これまで八多町の中で社会実験をしております、地域も大変意識が高い八多町を中心とした北神エリアでこの再編実施を進めまして、今後の展開につなげていきたいというふうに考えております。

○会長

はい。お願いいたします。

○委員

市民の立場としてお願いしたいんですが、私も高齢になっておりまして、車は処分しまして、免許を近々返納したいと思っております。その中で、やはり最近、バスの利用もよくするんですが、私、交通局にぜひお願いしたいのは、バスの路線図が非常にわかりにくい、もう少しわかりやすいバス路線図を。乗り継ぎが今できますよね。その乗り継ぎができるバス路線図を市民の皆さんにもっとわかっていただくことで、バス利用が増えるんじゃないかなというふうに私は思うんですね。それをぜひ交通局にお願いしたいと思っております。

○会長

これはどうですか。交通局さんも含めて、バス事業者の皆さんにもお答えいただくとして、事務局からまずお答えいただけます。

○小島公共交通課長

ご意見ありがとうございます。

この計画の中でも若干触れさせていただいております、58ページに公共交通マップ等の作成ということで挙げさせていただいております。実は、市内で12の路線バスの事業者の方が運行されておまして、今年度、その市内で運行されております12のバス会社さんのバス路線を掲載しましたバスマップのデータを作成しております、まだ紙ではプリントはできていないんですけれども、まずはデータができましたので、ホームページ上ではそれを確認できるという状態になっております。このバスマップの中には、各社のバス路線だけではなくて、運行本数に応じて、運行本数が多いものはバス路線を太くするとか、主要なターミナル駅については駅前広場のバス乗り場の略図、そういったものも記載しております。

これが今データとしてはございますので、来年度は、今、予算の議論をしておりますけ

れども、できたら印刷をして、それを市民の方、また来街者、観光客の方にも見ていただけるような形で広くお配りさせていただきたいと思ひますし、また、こういうマップが欲しいとか、そういったご意見につきましては取り入れて、わかりやすいバスマップをつくらせていきたいと思ひております。

○会長

では、事業者の皆さん、よろしくお祈ひします。

○委員

今ご指摘いただきましたとおり、バスというのは鉄道と違って、どこへ行くのか、どこで乗りかえるかがわかりにくい。わかりにくいから、不安、あるいは不満というか、利用したがないというようなご指摘は種々いただいているところでございます。そういう中で、局全体としてのサービスの内容を示すようなガイド・路線図をつくらせておりますけれども、今、わかりやすい路線図をとのお話ですが、エリアを限って、そして、こういう場所に行くのに、こういう乗り継ぎができるとか、あるいは時刻をこういうふうに合わせて無駄なく乗り継ぎしていただけるとかといった工夫を、例えば区単位で区役所とも連携しながら、つくることも内部で議論しておりますので、ぜひ利用増あるいは新規としてのご利用拡大につながる、そういったものについて検討したいと思ひます。貴重なご意見をいただいたと思ひます。ありがとうございます。

○委員

ご意見ありがとうございます。

弊社でも路線図をつくらせていただいておりますけれども、やはり地図に弊社の路線だけを落とすというような形をとっております、一体それがどのあたりを走っているのかも非常にわかりにくい、いわゆる事業者都合の路線図になっているところは否めませんので、昨年度、姫路市内では実際の地図に落とした路線図をつくらせていただきまして、できれば、好評であれば、ほかの地域にも波及していきたいと思ひております。

それと、先ほど神戸市さんからおっしゃられました神戸市内の路線図につきましても、できる限り協力して配布できればなというふうにご考へております。

弊社の場合でしたら、あとバスロケーションシステムといって、スマートフォンから実際の地図のアプリに落とした路線図もありますので、そちらもまたできるだけ使っただけのように、利用促進、周知を図りたいというふうにご考へております。

○委員

弊社としましては従来型の路線が一目でわかる路線図のほかに実際の地図に落とし込んだ形の路線図、両方とも弊社のホームページで公開をいたしております。先ほど神姫バス様がおっしゃられましたようなバスロケーションシステムといったものを弊社でも導入しております、今、バスがどこを走っているかといったような情報も含めた情報提供というのを進めております。ターミナル駅におきましても、私たちのバスと共同でやりながら、どのバスがどの地区まで来ているのかというのがわかりやすくなるような案内というのを進めておりますので、今後またお客様に非常にわかりやすい案内提供に努めてまいりたいと思っております。

○会長

最近、スマートフォンとか、いろいろあるのですね、高齢者の方にとってもアクセスしやすい情報と申しますか、そういった意味で紙ベースの情報もやっぱりまだ根強いニーズがあるのかなという気がしますね。

ほかにいかがでしょう。

○委員

以前にも申し上げたと思うんですが、神戸は、東西は非常に交通が充実していると思うんですね。ところが、南北交通ですね。いつも、私、何回も申し上げたと思うんですが、各区でもやはり、区の北と南というのは全く交通網が少ないというか、途中で切れて、例えば、私、兵庫区なんですね、湊川、新開地というのが真ん中なんです、北側の地区と南側地区に行くには乗り継ぎしないといけない。これは各区ともそういう状況があるんじゃないかと思うんですが、それをもう少し何とかうまくつなげられないのかなというのはいつも思っております。

○会長

ありがとうございます。

これは神戸の地形に依存している、大きな問題点だと思います。

何か、特にこの点について交通網形成計画の中で記載されておられることはありますか。

○小島公共交通課長

今のご意見ですけれども、本当に神戸の市街地のほう、南北の交通問題、たくさんご意見をいただいております。会長の兵庫区だけではなくて、東灘区から垂水区にかけて旧市街地のほぼ南北の、特に坂道が多くて、移動が困難だ、何とかこれを解決するコミュニティバスのような、そういった交通が導入できないかというのは毎年要望いただいております。

す。

そういうことを踏まえまして、17ページに課題のところでは書かせていただいております。言葉だけですけれども、コミバスの要望の増加のところは「特に、既成市街地や山麓部では坂が急であり、南北方向の公共交通の充実が多く要望されている」と。これをちょっと改めて記載させていただいておりますので、こういったことを念頭に置きながら、また地域の方のご意見をお聞きして、一緒に検討していきたいというふうに考えております。

○会長

ありがとうございます。

それでは、引き続きまして鉄道事業者の皆さん方から何かご意見、コメントいただけますでしょうか。

○委員

計画を拝見させていただきまして、大分こなれてきたなとか、ブラッシュアップされてきたなという感じはして、本当にいい計画になればなと思っている次第でございます。

1点ご確認と1点は半分感想なんですけれども、共通認識いただきたいということがございまして、1点目の確認は、目標のところ、公共交通の分担率、これは公共交通にシフトしていこうということで分担率を上げていこうという目標は非常にいい目標といえますか、交通事業者としてありがたい目標でございます。30%から35%という目標設定をされております。片や、11ページですか、今後のパーソントリップの見込みが出ております。2030年にかなり総トリップ数が減る、公共交通もかなり減るという見込みがされておまして、これは単純にデジタル化がちょっと、やっぱり30%ぐらいの見込みが立てられているというふうに理解しているんですけれども、この差をこれからこの計画で埋めていって頑張ろうというふうな認識なのかどうかの確認を1点させていただきたいなど。

もう一個は、先ほどの課題認識のところでもよく出ていましたが、これからどんどん高齢化社会になっていくということ、交通弱者が増えるという中で公共交通をどのように維持、充実させていくのかという計画そのものと理解しているんですけれども、そういうような理解は理解としてある中で、この計画を眺めますと、多分そういった思いはないと思うんですけれども、イメージパースを見ていただきますと、例えば36ページのイメージパースとか、35ページのイメージ図とか、ここに出てくる登場人物が、これはファミリーですとか子供ですとか、こういったような人間がよく描かれているんですね。

多分、将来、高齢者が40%になるとすれば、このようなまちの姿は実際問題としてあり

得ないと思いますので、やっぱり高齢者が4割になる、一体全体どのような利便性の高い交通をつくらないといけないのかなというのを根っことして考えていかないと、まだまだ私も一定の整理ができていないんじゃないかなというふうにも思いますので、随分勝手な感想を申し上げて申しわけございませんけれども、そう感じた次第でございます。

○会長

ありがとうございます。

○小島公共交通課長

目標の公共交通分担率の件でございます。

パーソントリップ調査の結果にありますように、今後、総トリップ数も確実に減っていくというふうに考えております。その中で、この計画の中でうたっております効率的な公共交通ネットワークということで、鉄道が幹線、バスがフィーダー、こういった方針に基づいて持続可能な公共交通を継承していこう、これが大きな目標と考えております。ですので、総トリップ数が増えるという目標は現実的に難しいと思いますので、そういった意味で、総トリップ数が減る中でも公共交通の分担率は増やしていきたいということで、5%アップということで挙げさせていただいております。

これが5%なのか、3%なのか、10%なのか、これはちょっとご意見があろうかと思えますけれども、目安としましてプラス5%と設定をして、毎年、ウェブアンケートなんかを活用しながら公共交通の利用の実態というのは経年的に変化を捉えていきたい、その中で、できるだけ公共交通分担率が上がっていきますように、今日お集まりの交通事業者の方と協力をしながら、公共交通が使いやすい環境を整備していきたいというふうに考えているところです。

次のご質問の今後高齢者が増えてどうかというところで、この計画では主に生活交通の支援の部分で、先ほど近畿運輸局さんからもご指摘があったような免許返納者の方の対策も含めて、生活交通の支援という部分では高齢者の移動の支援ということもやっていきたいと考えてございます。ただ、35ページ、36ページに書いていますような都心の今後の交通につきましては、ちょっとそこら辺の、高齢者がどうかというふうな記載はおっしゃるとおりではありますけれども、当然、具体的な事業をしていく場合は高齢者でも立ち寄りやすい駅の仕組みですとか、そういうことを検討していきたいと思っておりますので、個別の検討の中では高齢者のことも念頭に置いて検討を進めていきたいというふうに考えております。

○会長

ありがとうございます。

多分、利用者の立場というのをなるべくセグメント別に挙げて、セグメントごとにきちんとチェックしていくという作業がやっぱり要るのかなという気がします。高齢世代、それから子育て世代、免許を持たない例えば中高生、働き盛りの世代、それぞれの立場ごとに、利用者を十把一絡げじゃなく。計画の中でもいろいろな立場から触れられているとは思いますが、記述不足があれば見直していただければと思います。

○委員

今、先生がおっしゃったセグメント別というところで、もうちょっと考えてみますと、最近、若い人が車を持たなくなってくるというふうなことになっております。免許も、それも持たない、あるいは免許さえ取らないという方が増えてきているというふうに聞いています。そういった中で、これからの子育て世代が車を持たなくても移動できるというふうな、そういった視点も今回要るのではないかなと思います。今までバリアフリーといいますと、車椅子とか高齢者の方ということが主眼でしたけれども、それプラスやはりベビーカーを押している方とか、そういったニーズも増えてきてございますので、そういった視点もどこかに要るのかなというふうに思っています。

○会長

ありがとうございます。

鉄道事業者の方で何かほかにコメントございますか。

○委員

実施主体のところで「交通事業者・行政」と書いているところと、あと逆に「行政・交通事業者」と書いてあるパターンがちょっとあるんですけども、何か意味がとれますか、違いがあるんでしょうかという質問と、あと37ページの交通結節点の強化というところで、ちょっと完成イメージというか、その辺がわかりにくいなと思ひまして、まだそのところができていなくて、これからやっていきたいと思いますというふうなイメージなのか、あるいは、ある程度はできていて、これからこれを強化していこう、そういうふうなイメージなのか少しわかりにくいなと思ひまして、三宮のエレベーターとかエスカレーターの縦の動線というのは、ある程度、今でもあるのかなと思ひまして、その辺がどういったふうに捉えたらいいかということだけです。

○会長

いかがでしょう。

○小島公共交通課長

では、まず1点目のほうですけれども、各施策に実施主体ということで記載をさせていただいております。意味としましては、例えば「行政・交通事業者」、こういう場合は、両者がやっていくんですけれども、どちらが主かという、比較しますと、行政が主ではないかという場合は行政を前にしておりますし、逆に「交通事業者・行政」という順番の場合は、どちらかといいますと、交通事業者さんが中心なのかな、そういう重みづけを考えまして、前後の順番を決めております。

2点目のご質問ですけれども、37ページですが、これはわかりやすい縦動線、滞留空間ということで、図面にもありますように、ボイド空間というふうに記載をしておりますが、これはこの文字どおりになります、エレベーター、エスカレーターで上下に移動できるだけではなくて、ここに滞留スペースも設けまして、交通の主要拠点からまちが視認できる、こういったしつらえに変えていきたいということで、例えば、もう既に、イメージとしましては、国際会館の1階部分ですけれども、あそこを考えますと、地下鉄の海岸線の三宮・花時計前駅がございます。あの前に当然エレベーターがありますけれども、オープンスペースもありまして、まちが視認できる、ああいったイメージを念頭に置きまして、それぞれの拠点でああいったイメージで整備を考えていきたいということを示しております。

○会長

どうぞ。

○委員

これ自身は、皆さんもご存じかもしれませんが、三宮再整備の基本構想の中で入れているものをこちらにも転用させていただいているといったものでございまして、今、小島から説明があったとおり、ここは既に整備しているところもあるし、また今後するところもあるというようなことの中で、今申し上げたとおり、部分的にはできているところもあるんですが、さらに強化していこうといったところを含めてお示しさせていただいているという意味で、あくまでも今後の取り組みの方針という意味では、まだこれからやっていくというのが、ある意味、趣旨でございます。

○会長

鉄道事業者の皆様方で何か特にございませんか。

先ほど、すみません、手を挙げていただいていたのですが。

○委員

もう議論されておられると思うんですけども、27ページに公共交通ネットワークの将来像、基幹公共交通と幹線公共交通、地域コミュニティ交通ということで、これが恐らく将来像ということでイメージしている。これを将来像として、30ページには現況ということで、実際に今の基幹と幹線と地域コミュニティという整理をされていると思うんですけども、これを将来像に向けて施策という形でそれぞれ展開しているということで、51ページの具体の北神地域のバス路線の再編で、今ある地域コミュニティネットワークを再編後には基幹公共交通ネットワークに再編していくというふうなことでよろしいでしょうか。それが1点。

あと、基幹公共交通と地域コミュニティ交通ネットワークの違いが、日100台という、それだけなのか、あと運営で、どういった形の運営になるかとか、具体的に基幹と地域コミュニティの違いがどこにあるのかというところがちょっとわかりにくいなと思ったので、その2点、すみません、お願いします。

○会長

どうぞ。

○小島公共交通課長

1点目のほうは、ご指摘のとおりでございます。北神地域のバス路線を見ますと、他都市を結んでいるような長大路線がございまして、年々、乗客も減少傾向にあります。最近落ちついておりますが、全体的には減少傾向にあるというところで、何とかこれを使いやすいバスネットワークに再編したいということで、長大のバス路線を短絡化しまして、あわせて、その短絡化した部分にはバスの接続拠点を設けて、乗り換えもしやすい工夫もしていきたい、全体的に今後とも維持できるバス路線に対応していきたいということで今回上げてございまして、今後、具体的に検討していきたいと思っております。

もう一つのご質問の基幹公共交通ネットワークのバス路線と地域コミュニティ交通ネットワークのバス路線という区別ですけども、30ページにありますように、緑と赤の違いというふうになりますが、1日100本という便数だけではなくて、やはり着色していますような主要交通結節点を結ぶとか、神戸市内の主要交通結節点と他都市の拠点を結ぶようなものにつきましては、便数は少なくても、路線の性格からしますと、幹線公共交通じゃないかということで分類をしております。特に運行体制ですね。どこが運行しているとか、

そういったことはあまり考慮に入れておらずに、記載のとおりではありますけれども、本数と、それだけではなくて、どこどこを結ぶかといった路線の性格で、幹線公共交通ネットワークか、地域コミュニティかというふうな分類をさせていただいております。

○委員

それは、今後、幹線と地域で市として要は重要度が違うというぐらいの認識になるんですかね。法改正で、行政が中心になって公共交通を維持していくという中、やっぱりちょっと重みづけが違ってくるということですか。ただ路線が長いか短いかだけということですか。

○小島公共交通課長

この辺はバス事業者の方と議論しながらと思っておりますが、基本的には緑で塗っております基幹公共交通ネットワークというのは維持していくべき路線じゃないかということで位置づけをさせていただいております。具体的にどこかということはまだ一切検討は深まっておりませんが、こういう赤の破線の部分につきましては、文章中にも書いていますように、幹線とフィーダーに再編をし直す、そういった路線の効率化というのでも検討していかないといけないというふうな問題意識を持っております。

○委員

わかりました。ありがとうございました。

○会長

どうぞ。

○委員

今の議論に少しかかわるかと思しますので、確認させていただきたいと思うんですが、私ども以外でも他の基幹のバス事業者さんも同様だと思いますけれども、計画の記述の中でも再編とか、あるいは、ここで触れているダイヤの見直しとか、サービス内容の見直しをご利用状況や地域の状況に応じた形で必要に応じて地域の利用者とコミュニケーションをとりながら変更していく。路線再編という大きなものの中に入ってくるんだと思いますけれども、そういう努力を常に続けております。

今回、法改正を踏まえて、こういう協議会ができ、方向性についてみんなが意思を合わすようなこういう土壌ができたところですが、各社においてそういうサービス内容を見直したり、変更したりするときに、今回、北神での少し大きな取り組みについて計画の中に直接位置づけて、協議会の規定に沿った形で検討の準備のプロセスが含まれていきますけ

れども、そこまで大きくなくても、定義からすれば、そういう再編とか、それから走行の場所が変わったりするようなケースについて、すべからず計画にのっとって、こういうプロセスの中でやっていくのか、そういう事業者としてのこれまでの取り組みとこういう計画ができた後のプロセス、それが変わっていくのかどうかという、そのことについて少し確認させていただけたらありがたいと思います。

○会長

お願いします。

○小島公共交通課長

今後の課題かと思いますが、また次回改めてまとめたいと思いますが、今考えていますのは、やはりこういう協議会もできましたので、個別のバス事業者の皆様がダイヤを改正したり、運行ルートを見直したりするといったことにつきましては、情報はこの協議会の場でも共有をさせていただいて円滑なネットワークを形成していきたいというのが一般論でございます、路線を再編する場合に全て再編実施計画を決めるのかどうかというのはまず個別にご相談したいと思っております。

法的に再編実施計画を決めまして、路線の再編を担保するという仕組みが新しくできましたので、大変有効な手段であるかと思っておりますけれども、一方では、これを決めると、最低5年間はその計画に従った運行という一定の制限がかかりますので、本当にそこまでののかどうかというのは個別にまたご相談させていただきたいということで考えておりますので、必ずしも全てがどうかというのは、そうではなくて、個別に判断するのかなというふうに思っております。

また、この制度を使って計画をつくりますと、国交省でもバスの運行に対する補助金ですとか、バスの車両購入に対するご支援もいただけますので、そういった活用の見込みも踏まえながら再編実施計画の決定の是非については議論していただきたいというふうに思います。

○鈴木交通政策部長

ちょっと補足させていただきますと、生活密着型の路線を新たに導入する場合のフローが48ページに書いてあるんですけれども、その中でやっぱり既存のバス路線との関係が出てくる場合には、中ほど、路線バスのルートの見直しとか、こういうプロセスが一定入ってくるので、この流れに乗せたり、最終的に路線の見直し等、別途、調整の場として地域公共交通会議でありますとか、そういう場もございますので、それぞれの再編の目的、北

神の場合は、最終的には路線を見直しして国の補助金等を活用していくという流れになっているので、再編実施計画に乗せていく。その必要がなければ、今ある既存のルールでやったり、今回お示ししているようなコミュニティ構想の流れに乗せていったりするという事で、状況に応じてというのがお答えになるのではないかなと思います。

○会長

ありがとうございます。

それでは、バス事業者の皆様方、何かご意見、コメントございますか。いかがでしょう。

お願いいたします。

○委員

先ほど地域の再編の話が出まして、恐らくバス事業者になりますと、私どものエリアが対象になるのかなと思ひまして、先般申し上げましたように、やはり他市へ結ぶ路線もありますので、生活密着型の路線もございますし、やはり神戸市さんが言われている利便性の高い形での再編というのはもちろんいいことだと思うんですけども、今使っておられる方が乗り継ぎで行ける、便利になったとか、それによって利用者が減ってしまったということにならないように、また他市の方ともよく議論をされて進めていっていただければと思っております。

こちらについても、ちょっと質問なんですけれども、具体的にはどれぐらいのスケジュール感で進めていければなというふうにお考えなのか、お聞かせいただければなというふうに考えているわけでございます。

○会長

お願いします。

○小島公共交通課長

再編実施計画でございますが、今ご指摘のとおり、北神地域を対象としておりますけれども、他都市の方の移動実態というのも十分踏まえた上で再編の検討をしていきたいと思っております。

スケジュールですけれども、今日最後にご説明をしようと思っておりますが、北神地域で路線の再編を検討する部会を立ち上げまして、今年度、1回ほどは準備会ということで開催をしたいと思っております、来年度から本格的に検討を進めていきたいと思っております。今後は近畿運輸局さんとの協議もございますけれども、できましたら、来年度、平成29年度に案を作成しまして、平成30年度に大臣認定まで行けるようにスケジュールを

組んで検討をしていきたいというふうに考えているところです。

○会長

ありがとうございます。

特にその他、ご意見ございませんか。はい。

それでは、続きましてタクシー事業者の皆様方からご意見をお伺いしたいと思います。
いかがでしょう。どなたかお願いします。

○委員

ちょっと細かいことなんですけれども、60ページ、計画の推進というところ、数値目標の設定です。その中で、地域コミュニティ交通導入の支援地区数ということで、現在が4地区である、これが延べ28地区ということになっているんですけれども、変に勘ぐるんじゃないんですが、28という数字は何か、普通は丸めて30とかにするのが普通だと思うんですけれども、28という数字が出てしまいますと、もう28は決まっているのかな、もう地域が決まっていて、こういうところで全部やっていくよということでもうなっているのかなという、そういう何か疑いの目で見てしまうんですけれども、そういうところです。

○会長

いかがでしょう。

○小島公共交通課長

そうですね。確におっしゃるとおり、28、決まっているのかというふうに見えてしまうんですが、要望に熟度がありますので、この28が全てなるかどうか、また今後も要望は増えると思いますので、今後の要望の状況も見ながらというふうになりますので、28のまままでいくか、30のほうがいいのか、ちょっと再検討させていただきます。

○会長

では、検討をお願いします。

いかがでしょう。ほかに何かご意見ございませんか。

○委員

先ほど高齢者の免許返納というお話が出ていたんですけれども、神戸市では例えば身障者割引券というようなものを発行されていると思うんですけれども、先日、ニュースで聞きましたら、どこか、地方の自治体だと思うんですけれども、地方の自治体がタクシーの利用券を年間決まった額を配布しているというような話をちょっと聞きかじったんですが、神戸市さんではそういうようなお考え、もちろんタクシーのほうも幾ばくかのことは覚悟

しなければならないとは思いますが、そういうふうな高齢者の免許返納者に対するチケットを渡してタクシーを利用していただくというふうなお考えは今のところございませんでしょうか。

○会長

どうぞ。

○小島公共交通課長

現在のところ、仕組みとしまして福祉の関係でタクシーについての補助というのも一定あると思いますが、具体的に昨今話題になっているような免許返納者に対する支援というのは、今現在我々は議論していませんし、ほかの部局でも議論しているというのは聞いておりませんが、今後の検討課題ではないかと思います。ただ、財源の問題があるので、いろいろ課題はあると思いますけれども、今後の課題かなというふうに思います。

○委員

そういうふうなことをしていただくことによって、ここにあります公共輸送先の道路空間の活用であるとか、あるいは、自家用車が減ってきますと、神戸三宮地区の周辺街も恐らく自家用車が大幅減ってくると思いますので、そういったような計画にも一つはかかわってくるのではないかと思いますので、もしよければ、今後ご検討いただきたいなというふうに思っております。

○会長

では、ご意見として承りたいと思います。ありがとうございます。

ほかにはいかがでしょう。特にございませんか。

○委員

今のタクシーのコメントについて、こちらの計画案の中にも地域の実情に応じてバスであったり乗合タクシーであったりというような文言があったかと思いますが、乗合タクシーが適しているか、タクシーチケットを配布したほうがいいのかは、住民や地域の状況によって変わってくると思いますので、ぜひ細やかに検討いただけたらと思います。

あと、51ページの北神地域のバス路線の再編という記載について、バス路線の再編がメインになると思いますが、再編実施計画は鉄道なども含めた全体的な中身となりますので、そのような記載をいただけたらと思いました。

○会長

事務局には、そういうご配慮をお願いします。

○委員

公共交通ネットワークの維持、拡充ということで、まちづくりの中でも、27ページの将来像も恐らく各拠点というところがまちで、それを広域的なネットワークを維持、拡充していくということの計画だと多分思うので、その辺も書かれていると思うんですけども、行政としてしっかり、先ほどもありましたけれども、やっぱり重みをもって重点な路線、その辺を進めていくということがより明確になればというふうに思います。

○会長

ありがとうございます。

続きまして、いかがでしょうか。何かご感想ございませんか。

ちょっとお伺いしたいのですが、神戸市内にはバス優先信号とか、そういう導入事例はございますか。

○委員

ないですね。

○会長

そうですか。

一通りご意見をお伺いしたんですが、今日はまだ少し時間がありますので、市の方々、関係者の皆さんで、もしご意見がございましたら、お聞かせ願います。

○委員

ちょっと私どものチェックミスなのかもしれません。見落としていまして、ページ18、下のところで「三宮周辺では来街者は駅を中心とした狭い範囲のみ回遊」、これはこれでそのとおりだと思うんですが、都心・三宮将来ビジョンとか三宮再整備基本構想をやっている中では、都心・三宮周辺には北野エリアや元町エリアなどという言い方をしていまして、「三宮周辺には」ということではないので、ちょっとここが、私がチェックして言うべきでした。ここに「都心」を少しつけなくてはいけないなということで、同様に言いますと、課題のところの24ページの(5)、こちらについても都心・三宮周辺での来街者の回遊性向上という課題があるんだという形になりますので、ここも「三宮周辺には」となっています。これを「都心・三宮周辺には」という修正とさせていただきたい。

あわせて、当然それを反映した上で、施策が35ページからになっておりまして、施策の1のところにごっと文章があるんですけども、施策の1としては、1段落目の最後のところ、今後、都心における将来の交通体系を策定していきます、今、再構築を考えていて、

いろいろほか、今、北神でもあるような再編という形になると思います。そういった意味では、この文章の中に実は先ほどの課題に対して「回遊性の向上」という言葉が、この中、今の1段落目、2段落目、3段落目の中にも入ってきておりませんので、ちょっとそれを加えたいと思っております。

取り組み方針1が37ページ、これは公共交通の場としての改善のさまを上げているのかなということで、取り組み方針2、39ページのところですけれども、ここが都心内ということなので、ここは都心内の、言ったら、交通体系の再編を行うとともに、多様な移動需要に対応した交通手段を確保するというので、あくまでもここは都心内、今、場の環境が少し変わります、都心の中で言ったら、三宮クロススクエアだとか、もしくは道路のリデザインという環境を変えていっていますので、そういった意味で言いますと、それに応じた都心の交通体系そのものに少し改善を図るとともに、新たな多様な移動需要に対応した交通手段を入れていくということも考えますということなので、こういうことになるのかな。取り組み3は域外からの部分というような視点からということで、ここは特に変更はないと思います。こういったところが少し、すみません、私のチェックで入れておくべきでしたが、そういうように思います。

それと、あと自戒の念を込めて申し上げますと、先ほど来、パブリックコメントをするので、今回、例えば、先ほど小谷先生もおっしゃっていましたが、パブリックコメントをするという意味では、これを見られる市民の方にとって何が公共交通網形成計画でよくなるのか。つまり、高齢者にとって何がよくなるのかだとか、例えば先ほど、インバウンドが増えているので、観光とか外国人に向けて何がよくなるんだという視点として、これが変わると。計画を変えるんじゃなくて、見るところを、こういうところを特に見ていただいたらいいんじゃないかというところを何か工夫しておけば、よりいいのではないかというように感じました。これも、私も同じように行政をやっておりますので、自戒の念を込めまして発言いたしました。

○会長

それでは、その辺、修正方よろしく願いいたします。

いかがでしょう。

○委員

ちょっと1点確認ですけれども、27ページの公共交通ネットワークの将来像の中で、「都心・ウォーターフロント」と書いているエリアがございますね。実際、35ページにいきま

すと、都心のことだけしか触れられていないこともありまして、一応、都心に近いウォーターフロントエリアも今後再開発、今日は将来構想もございますし、先ほどお話がありました回遊性の向上という点でございますと、新たな公共交通網をここにつくるということもこの中に盛り込みたいなと思いますので、その辺がこの都心の中で読めるのかどうかで変わってくると思うんですけれども、もしウォーターフロントの部分が抜けているのであれば、この辺に、よろしければ、入れていただければというふうに思います。

○会長

ウォーターフロントの部分まで含まれるような都心の部分をお願いします。

では、先生方、今までの議論等を踏まえまして何か、ご意見を伺いたいですが、いかがでしょう。

○委員

都心の回遊性に関する話で少しコメントいただいたので、前々から回遊性について少し気になる点がありまして、ここで書いてある結節機能の向上というのは、都心に公共交通機関で来る人を増やすというコンセプトがあって、そうすると、来街者が増えるということとは当然、回遊性の向上というわけじゃありませんけれども、回遊する人そのものが来やすくなるという意味ではメリットあると思うんです。もう一つは、回遊性の向上って、当然ながら、中で回遊しやすくなるというのがあります。

後者のほうについては、実は、公共交通機関がやることというのは、ある意味、限られております。それはもちろん回遊性があるということの意味してはいますが、この中で見ていると、39ページのように、交通手段の充実というのはあることはあるのですが、都心のサイズがどのくらいをイメージしているかによるんですけれども、特に現状から広げるといふのなら話は別だと思ってしまうんですけれども、現状のサイズだと、多分、バスで動くほどのサイズがそもそもないということもあるということで、導入するということを前提にするのであれば、どのぐらいの範囲が回遊する領域として想定されているか、やっぱりちょっと知りたい。

もう一つ、LRT・BRTはもともとそれなりに輸送力を想定しているので、きめ細かな回遊に向いているのかどうかという、そもそもそういう議論もあると思って、私のイメージとしては、どちらかというと、周辺部から都心に直接、都心の商店の前のような非常に便利なところに直接乗客を運んでくるという、つまり、中ではなくて、外から中につながるというイメージがあると思いますので、交通手段の特性というのは当然、工学的な特性

もありますので、そこがあまりに認識が甘いと、つくっても、お金が合わないということも出てくるかと思えますので、ちょっと注意していただくところで、都心内の回遊というのはどのぐらいのサイズを考えて、どのぐらいの需要を考えて、結論としてどういうふうな交通手段を都心内を回るために決めるのか。あるいは、ここに提案されているような交通手段は都心内を回遊するためなのか、それとも外から中に人を直接運んで、その人たちが、その後、歩きやすくなるということを想定しているのかがクリアなほうがいいかなと思いました。

あと、バスでの回遊については、確か観光客向きに既にあったと思いますので、例えばそういうもののイメージからどういうふうに新しいものを入れていくのかということがあると、実際あるものからの比較であると、市民の皆さんは見て、わかりやすいんじゃないかなと思います。

○会長

今の点、いかがですか。今後、具体的な都心の交通体系というのは考えていかれるとは思いますが、今の段階では多様な交通手段を充実するということであります。何かコメントはございますか。

○小島公共交通課長

ご指摘の点を踏まえて、検討を深めていきたいと思っております。

都心の交通体系につきましては、都心というのは三宮周辺だけではなくて、ハーバーランド、三宮、新神戸駅あたりまで含む広い範囲で都心というふうに設定をしまして、昨年9月に都心のビジョンというのを策定しておりますので、ここでは三宮周辺だけではなくて、新神戸、三宮、それから神戸駅を含む広い範囲の都心を前提に回遊性を高めていきたいと考えております。公共交通だけではなくて、そのほかの公共交通も含めて、歩行者も含めて、都心の回遊性を高める取り組みについては検討を深めていきたいと思っております。

それから、LRT・BRTにつきましても、需要の問題がありますので、なかなか都心だけではというお話もございますので、都心の回遊性を高めるためにLRT・BRT、また昼等の交通事情と絡めながら、できるだけ都心の中にとどまって滞在していただけるような移動環境をつくってきたいというふうに思っております。そうしたことに今から議論を深めていきたいというふうに思っております。

○会長

よろしいですか。

○委員

ありがとうございました。

繰り返しですけれども、都心内を回るための交通手段、都心の外から中に来てもらうための交通手段、あるいは両方を同時に果たすものもあるかもしれませんが、役割というものを明確にしながら計画推進をしていただければと思います。

○会長

ありがとうございます。大変貴重なコメントをいただきました。ありがとうございます。

○委員

まず、先ほど目標数値の話が出ていたんですけれども、目標4のユニバーサルデザインの推進が市内で完結する路線の多言語化車両、35から70という形になっている点ですが、特定の事業者さんだけの話になるように思えますので、指標がこれでいいのかという点が少し気になります。もうちょっとほかにいいのがあればというふうに思いました。

それと、これは確認ですが、その上の支援地区数、現行4と出ているのは、これは多分、神戸市さんがかなり積極的にかかわっている地区の数を書かれているんだと思うんですが、現在、神戸市さんが全然かかわっていないんですけれども、動いている地域、やっている地区も結構あるのではないのでしょうか。そういう意味では、それ以外にも増えるから、少なくともかかわるのはこれだけという意味での指標というふうに理解すればいいんですよというのが確認です。

あと、これは今後のお願いですけれども、先ほど基幹公共交通と地域コミュニティ交通ネットワークの違いに関して整備局さんからもご質問があったところですが、資料では、一応、90本とか100本を目安でやっておられるようです。しかし、この数値自体が神戸市における交通政策体系を考える際の基準として適切かは要検討です。と申しますのも、これは往復なので、15時間で割ると、1時間3本、都会のバスとしては、1時間3本って、ちっとも多くない、むしろ少ないぐらいなので、もう少しそのあたりのことも踏まえながら、水準設定ならびにこれに連動した政策体系の議論を今後やっていかなければならないというふうに思います。

それで、冒頭コメントをした、こんなによくなりますよという話をではどう書いたらいいのかと思って、27ページや26ページを見ていたんですけれども、「効率的、効果的な公共交通ネットワーク」というフレーズだけになっているのが、ポイントかもしれません。

この2語だけでは、本当に便利になるというイメージを逆に持たせないおそれがあるというふうに私自身は感じるわけです。よく言われるように、経済とか社会とか環境、トリプルボトムラインとかとよく言われますけれども、そういった面でしっかり開発した公共交通網をつくるという話が必要ではないでしょうか。さらに、欧米だったら、アフォードブルという言葉が加えて入るんです、なかなか料金水準にからむことは書けないかもしれませんが、使いやすい公共交通網に持っていくとか入れるべきではないでしょうか。さらによく言われるのが、選択可能性ですね。いずれにしても、そういった交通政策の目標と一般に言われている話を加え、効率的、効果的などところにしっかりと足していくことが大切ではないですか。このことで、より神戸の公共交通網、さらには交通網、さらには、まちが便利になるというふうな表現を続けて入れられたらいかがかなというふうに思いました。さらにそのあたりに、前回も言っていた震災ないしはレジリエンスのどちらの用語でもいいのですが、そのあたりの言葉も少し入れることもあわせて検討いただければありがたいというふうに思いました。

○会長

いかがですか。

○小島公共交通課長

おっしゃるとおりで。

○会長

ありがとうございます。

特に皆さんからご意見がなければ、会議を閉めさせていただきます。

パブリックコメントに付すということですが、この際には、やっぱり利用者といいますか、市民の皆さんにとって一体どう便利になるかというメッセージが伝わるように配慮していただきたい。先ほどもご指摘いただきましたけれども、いろいろなセグメントの利用者の方々の目線に立って、いかに便利になるのかということをお伝えられるようにパブリックコメントを進めていただきたいと思います。時間のある限り、そういった観点からもう一度、計画を見直していただく、チェックしていただければと思います。

それから、もう一点ですが、今回、健康のことがあまり出てこなかった。今ごろになって恐縮ですが、最近、公共交通が便利になって外出機会が増える、車を使わなくなるとか、そういうことが我々の健康にとって非常にプラスになるということがいろいろな分野で確かめられつつあります。健康というのは、我々にとっては非常に関心の高いこと

なので、もし触れられれば、少し触れていただければと思います。

3回にわたりまして、準備会も含めて4回、大変熱心にご議論いただきまして、何とかパブコメ案まで、事務局のご尽力によりまして、まとめ上げることができました。改めて委員の皆様方に厚く感謝をいたします。

それでは、事務局に議事進行をお返ししたいと思います。どうもありがとうございました。

○小島公共交通課長

ありがとうございました。

本日は大変貴重な意見どうもありがとうございました。いただいたご意見を踏まえまして、事務局で内容を修正しまして、来年1月から2月にかけてパブリックコメントを実施したいと思います。

最終のパブリックコメントの案につきましては、再度、会長に確認していただいた上で決定をしたいと思っておりますが、よろしいでしょうか。はい。

では、そういうことで、最終、また会長に確認していただきたいというふうに思います。

(4) その他

○会長

議事が途中でした。すみません、失礼しました。もう一つ議事がございました。最後、その他に移りたいと思います。

それでは、よろしく願いいたします。

○小島公共交通課長

最後、お手元の資料5をご覧ください。

北神地域公共交通再編実施計画検討部会の規約でございます。

前回、若干お話を申し上げましたけれども、この計画策定後に北神地域の再編計画を決定していきたいと考えておりまして、今後、この規約に基づきまして検討部会を立ち上げまして、関係する交通事業者様、行政と先生方によりまして部会として立ち上げまして検討を進めていきたいと考えてございます。

この部会につきましては、第1条にありますように、設置につきまして、神戸市地域公共交通活性化協議会、この協議会の設置規則第5条の規定に基づきまして、北神地域公共

交通再編実施計画検討部会を設置するという事で、皆様方協議会のご了解をいただきたいというふうに考えてございます。

中身ですけれども、目的が第2条にございまして、部会は、北神地域公共交通再編実施計画の素案の検討を行うため、次の各号に掲げる事項を扱うということで、(1)から(3)、3点挙げてございます。

組織としまして、第3条、部会の委員は、次に掲げる者とするということで、(1)から(4)に挙げてございます。こういった方々に委員をお願いいたしまして、2項目ですが、部会に属すべき委員は、神戸市地域公共交通活性化協議会の会長が指名するという事で、また指名をお願いしたいと思っております。以下、3から5につきましては、部会長に関する規定を挙げてございます。

任期は第4条で、平成30年3月31日まで。

議事につきましては、第5条、部会は、部会長が招集し、部会長が議長となるということで、2から5につきましても議事に関する規定を挙げてございます。

庶務につきましては、第6条、部会の庶務は、住宅都市局で処理をさせていただきます。

第7条につきましては、この規約に定めのない事項につきましては、部会で協議の上、定めるというふうにしてございます。

裏面ですけれども、附則としまして、この規約は、平成28年12月、本日了解いただければ、今日付、13日をもって施行というふうにさせていただきたいというふうに考えてございます。

参考に、別表第1として、委員の方々、合計9名の委員の方につきましては、後日、会長からご指名をいただきたいと考えてございます。それから、オブザーバーとして3名、事務局は我々公共交通課で行いたいと考えてございます。

この部会につきましては、今年度末に準備会を開催しまして、来年度から本格的に検討を進めていきたいと考えております。

なお、部会での検討内容につきましては、この協議会につきましてもご説明をし、内容を協議したいというふうに考えてございます。

○会長

ありがとうございます。

施策4、北神地域のバス路線再編の進め方につきまして、ご意見、ご質問ございましたら、よろしく願いいたします。

○委員

検討の進め方について、コメントさせていただきます。再編実施計画については具体的な運賃・料金・路線や運行系統を記載することとなりますが、複数の事業者が集まって運賃や運行系統などを協議するのは独占禁止法に抵触する可能性がございますので、基本的には、地方自治体が各事業者と個別に調整をしていくこととなります。そういった趣旨で検討部会の目的のところも「素案の検討」となっておりますけれども、全て細かいところをこの検討部会でやるという形はとれず、個別に自治体が交通事業者さんと調整をいただいて、大まかな方向性や最終的に決まったものについて意見を伺うといった形でこの部会は進んでいくことになると思いますので、少し補足させていただきます。

○会長

ありがとうございます。ほかに何かございますか。

特にございませんようですので、今ご説明いただきました規約に関しまして、ここで皆様方のご了承を得たいと思いますが、いかがでしょうか。ご了承いただけますでしょうか。

特に異議がございませんので、ご了承いただいたものとさせていただきます。

事務局に進行をお返しいたします。どうもありがとうございました。

○小島公共交通課長

ありがとうございました。

本日は本当に長時間にわたりましてご議論いただきまして、誠にありがとうございます。

次回、第4回の協議会につきましては、3月に予定をしております。日にち、場所については、決定次第、また改めてお知らせさせていただきます。

では、最後に交通政策部部长、鈴木より挨拶させていただきます。

○鈴木交通政策部部长

本日も熱心にご議論いただきまして、本当にありがとうございます。

今日いただきました意見の反映につきましては、会長と相談して決めさせていただきたいと思います。パブリックコメントの案としてまとめたいと考えてございます。特に、最後、先生方からおまとめいただきましたけれども、この計画で市民の方々がどういうふうに利便性が上がるのか実感できるような書き方をやっていくべきではないか、それから公共交通を一回り大きく捉えて、暮らしにどう役立てていくのか、そういうふうなまとめ方をしてはどうかというまとめをいただきました。その辺を特にわかりやすい形で表現できたらなと思っております。引き続きご支援、ご協力の程よろしく願いいたします。

最後の挨拶とさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。

○小島公共交通課長

それでは、本日はこれもちまして閉会といたします。本当にどうも今日はありがとうございました。