

## 第2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9月24日（月）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 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 調査役 中島 智彦  
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 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 交通企画課長 加納 陽之助  
みなと観光バス株式会社 代表取締役 松本 浩之

### □ 議事要旨：

#### (1) 総合交通計画に関わる基本的な考え方について

- ・高齢者の移動が議論の中心になりがちであるが、それ以外の人たちの移動の確保も重要である。
- ・交通の利便性を高めることでまちの魅力を高め、住みやすいまちにしていくということを、目的として明確に書いておけば良い。それが新たに人を呼び込むことに繋がるのではないかと。
- ・①誰もが移動しやすい交通環境の創出と②都市活動における交通インフラの維持・活用を、目標として並べて表現しているが、①は利用者の利便性の高まるという視点で、②はこれが達成されることで本来の目標が達成されるということかと思うので、並べて表現すると少し違和感がある。
- ・15年後のデータが示されていたが、さらに30年、50年後にまたかなり変化してくると思われる、そういったことも含めて考えていく必要がある。

#### (2) [都市計画マスタープランに定める都市構造について]

- ・都市計画マスタープランで位置付けている地域拠点、連携拠点について、拠点として本当に相応しい場所なのか、周辺人口や企業の立地状況なども見ながらチェックした方が良い。
- ・都市構造図に示される公共交通のネットワークや拠点の必要性についてチェックしておいた方が良い。
- ・都市計画マスタープランに示す公共交通ネットワークの必要性について、パーソントリップで実態を把握しながら考えれば、一定の裏づけや今後の展開も考えられるのではないかと。

### (3) 公共交通サービスのあり方について

- ・ 今後は、人口をできるだけ集中させ、公共交通の利便性を高めるところと、そうではなく自動車を中心に交通体系を維持するところを明らかにした上で、まちづくりに取り組むことが重要になると思う。公共交通のサービスの基準を地域によって決めて、そのことをメッセージとして打ち出していけばと思う。
- ・ 少子超高齢化がさらに進行し、公共交通事業は独立で運行するのは非常に難しくなると考えられ、運賃のあり方を考え直す必要もあると思うが、個々の事業者の料金というより、神戸市全体で料金体系がどうあるべきかという視点が必要だと思う。
- ・ 住吉台くるくるバスは敬老パスが適用されないが、地域の方々が納得して運賃を支払い運行が成り立っており、地域が自分たちに必要なものと思っているところが学ぶべき点かと思う。
- ・ パーソントリップ調査結果から、公共交通と自動車の交通手段分担率の割合が逆転する地域の人口密度が、50人/haとなっていたことが分かった。神戸市において人口密度50人/haで線を引くとどうなるのか、機会があれば示してほしい。
- ・ 例えば教育委員会の所管となるスクールバスを地域の移動手段として活用するなど、市の部局を越えた交通手段の活用方法を考えていく必要がある
- ・ 交通事業者として、利用者に納得してもらえる価値を提供していければ、継続性のある事業になると思う。
- ・ 鉄道は、少子高齢化、人口減少により、都市近郊路線でも平成37年まで運行を維持できないという状況になってきている。
- ・ コミュニティバスを積極的に取り入れていくというのであれば、成功事例についてもう少しデータの分析が必要だと思う。

### (4) モビリティ・マネジメントについて

- ・ モビリティ・マネジメントは、公共交通のサービスを高めていくこととセットで実施しなければ効果的ではない。また、広く情報提供するだけでなく、地域に入っていくことが重要であると思う。
- ・ モビリティ・マネジメントをコミュニケーション施策と位置付けているが、公共交通は乗らなければ無くなるといったシンプルな情報発信を、まずその中で行っていく必要があると思う。
- ・ 既成市街地においては自動車利用の抑制や駐車場のあり方も含めて、かしこいクルマの使い方について検討していく方が良い。
- ・ 公共交通で対応できない移動需要に対して、かしこいクルマの使い方をする工夫が必要となっているが、公共交通事業者と地域住民も含めて地域交通を検討して、何らかの工夫をしていくという取り組みが必要なのではないか。

### (5) 移動需要の創出について

- ・ 交通需要を発生させるようなことも考えていかないと、神戸のまちの魅力がだんだんと無くなることもあるかもしれないので、そのような取り組みの必要性を計画に記載する必要があると思う。

(6) 自転車について

- ・歩行者と自転車の接触などの危険性を無くすため、自転車は車道を走るというルール作りがされたが、自転車をしっかりと保護する対策を行っていかなければ、自動車との事故に繋がる可能性がある。
- ・駅前、ほとんどが放置自転車禁止区域となっているが、駐輪場が不足している。

以上