

第1回神戸市地域公共交通活性化協議会会議録

平成28年6月3日

第1回 神戸市地域公共交通活性化協議会

1 日時 平成28年6月3日（金） 午前10時～12時

2 場所 神戸市役所1号館12階1121会議室

3 委員（出席者35人、欠席者2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

（3）交通事業者

松 本 修 治

渡 邊 圭 史

早 川 泰 正

奥 野 雅 弘

楠 葉 誠 司

辰 馬 秀 彦

三 尾 浩 之（代理：小西）

長 井 透

八 畠 敦

土 田 時 寛（代理：南）

前 田 啓 介

野 澤 俊 博（欠席）

成 川 邦 彦

松 本 弘 治

平 尾 文 一

（4）各種団体

中 澤 秀 明

清 水 信 生

渡 辺 伸

前 野 博 司

（5）関係行政機関

松 村 知 樹（代理：松下）

北 川 健 司（代理：稲留）

若 林 隆 司

登 日 幸 治

山 内 良 太

橋 本 康 （代理：藤原）

工 藤 健 一（代理：服部）

星 島 淳 一（代理：益谷）

津 島 秀 郎（代理：矢持）

山 本 雄 司（代理：白波瀬）

新 見 達 彦

若 林 宏 幸 (代理：杉本)

4 議事

- (1) 前回の議事
- (2) 神戸市地域公共交通網形成計画について
- (3) 意見交換

5 議事の内容 別紙のとおり

1. 開会

○小島公共交通課長

皆様、おはようございます。

定刻となりましたので、ただいまから第1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、大変お忙しい中、本当にありがとうございます。厚く御礼を申し上げます。

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。事務局として、本日は進行を務めさせていただきます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

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を申し上げます。よろしくお願いいたします。

○鈴木交通政策部長

神戸市住宅都市局交通政策部長、鈴木でございます。

開会に先立ちまして、一言ご挨拶申し上げます。

この協議会、本年3月1日に準備会を開催させていただきまして、本日が第1回目ということとなります。

神戸市におきましては、三宮を中心としました都心と、それから既成市街地、それからニュータウン、また田園地域と、さまざまな顔を持ち合わせております。そのような中で、地域ごとに公共交通に関する課題も非常に多岐にわたっておるところでございます。

それから、公共交通に関する施策を進めるに当たりましては、一つは、都市の魅力・活力をさらに向上させるような取り組み、それからもう一つは、人口減少でありますとか、高齢化の進行などを踏まえまして、都市の基盤となる公共交通をいかに維持・充実させていくかというふうな、二つの視点が重要と考えてございます。

当協議会での意見交換を通じまして、関係者の皆様と公共交通の課題を共有するとともに、今後の公共交通施策を進めていくための道筋を、この場を通して整理できたらなというところで考えてございます。

それから、最後に、ちょっと余談でございますけれども、我々、ちょっと交通政策部ということで、この4月に、もともと住宅都市局の計画部の中におったんですけれども、独立する形で発足いたしまして、まだ2カ月ということございまして、交通政策ということで非常に重い看板を背負っておるわけでございますけれども、一方、特に強い調整権限とございますか、持っておるわけではございません。このような中で、ここで議論をいかに

現実のものにしていくかということにつきまして、正直申し上げまして、そのプロセス、どうするかということにつきまして、非常に戸惑っておるところでございますが、今回、このような場を含めた、関係者の方々と率直に意見交換させていただくことで、信頼関係の構築につなげまして、あり姿というものにちょっとでも近づけていけたらなということと考えてございます。

本日は、忌憚のない意見を賜ればと考えております。どうぞよろしくお願いいたします。

2. 委員の紹介

○小島公共交通課長

それでは、まずお手元の資料の確認をさせていただきます。

表紙に次第をつけさせていただいております。資料1、委員名簿。資料2は前回準備会の議事要旨。資料3が今回の形成計画の策定に向けてという資料。資料4が参考資料です。参考資料1としまして本日の座席表。それから、参考資料2がこの協議会の設置規則。資料3が協議会財務規程。資料4、最後になりますが協議会庶務規程でございます。

過不足ございませんでしょうか。

そうしましたら、次第に従いまして進行させていただきます。

本日出席をいただいております委員の皆様のご紹介につきましては、お手元の資料1の委員名簿並びに参考資料1の座席表をもってかえさせていただきたいと思っております。

本日は、学識経験者の委員の方3名、市民代表の委員の方2名、交通事業者の委員の方15名、各種団体の委員の方4名、それから行政機関の委員12名の合計36名のご出席をいただいております。

なお、学識経験者の水野委員がご欠席でございます。

なお、多数の皆様にご参加をいただいておりますので、今回新たに委員の就任をお願いいたしました方だけご紹介させていただきたいと思っております。

交通事業者様の委員といたしまして、扇タクシー株式会社の成川様。

○成川委員

扇タクシーの成川でございます。よろしくお願いいたします。

○小島公共交通課長

神戸タクシー株式会社、松本様。

○松本委員

神戸タクシーの松本です。どうぞよろしく申し上げます。

○小島公共交通課長

神戸相互タクシー株式会社、平尾様。

○平尾委員

神戸相互タクシー、平尾でございます。どうぞよろしく申し上げます。

○小島公共交通課長

各種団体の委員といたしまして、兵庫県個人タクシー協会の前野様。

○前野委員

個人タクシーの前野です。

○小島公共交通課長

それから、関係行政機関といたしまして、神戸市住宅都市局都心三宮再整備課の若林課長を新しくメンバーとして、今日は代理で、係長の杉本が参加しております。

○若林委員（代理：杉本）

杉本です。どうぞよろしく申し上げます。

○小島公共交通課長

どうぞよろしく申し上げます。

それでは、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ひいたします。

3. 議事

(1) 前回の議事

○会長

皆さん、どうもおはようございます。

本日、第1回の協議会、皆様方から忌憚のないご意見をお伺いしたいと思いますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは、お手元の次第に従いまして、議事を進行させていただきます。

では、まず議題1、前回の議事について、事務局からお願ひいたします。

○小島公共交通課長

それでは、お手元の資料2、神戸市地域公共交通活性化協議会（準備会）の議事要旨をご覧ください。

4ページにわたっておりますので、アンダーラインを引いております主な部分だけご紹介させていただきたいと思います。

総合交通計画での交通の将来像の議論から、網形成計画の具体的な施策に話が飛び過ぎているのではないかと。

それから、鉄道がふえて、路線バス・タクシーが減っており、人の居住自体が鉄道駅に集中し、鉄道から離れたところは魅力がなくなっている。選択肢として、鉄道駅に集中させるという考え方と、既存の山麓部の住宅地も維持させるという考え方に分かれる。上位の意思決定をはっきりしておかないと、対策が決めづらい。

次に、今後、各地域から公共交通の充実についての要望がふえる。支援プロセスとして、支援方法や居住者との連携、事業者とのマッチングなどをきめ細やかに考えていく必要がある。

各区ともに高齢化が進む中で、南北は坂道が多く、移動が大変である。

バス路線の状況がわかる地図をつくるなど、市民の利用の促進に向けて、市民への広報を充実するべき。

地域で利用に向けて協力していかないと、コミュニティバスは成り立っていかない。

2ページでございます。

一番重要になるのは鉄道とバスの連携である。

その下の、このような協議会をすると、事業者と行政が中心となり、供給者サイドの議論になる。計画はつくったが、利用促進になると行き詰まることがある。例えば、ゾーン料金の話もあったが、利用者の視点で考えると、鉄道等の乗り継ぎによる運賃負担の増加は重要な課題になる。

その下ですが、コンパクトシティとの関係をもう少し盛り込んだほうがいいのか。

居住を促進するために便利にする地域と、ある程度仕方がないところを分けて考えていく時代に入っており、網形成計画でも、その点を踏まえて考えたほうがいい。

市民の方がみずから参加し、公共交通を守り育てていくという意識が重要であるという考え方を網形成計画に位置づけることができればいい。

その下ですが、鉄道は市境で切れるものではなく、ネットワークという観点で見ると、

市を越えて鉄道が走り、路線がつながっているという視点で見ていく必要がある。

3 ページでございます。

バスと鉄道のすみ分けは事業者間では難しいので、自治体を中心になって、バス・鉄道会社の明確な役割分担と存続の方針を示していただきたい。

観光都市としてこれから発展していくために、外から来る人への交通網、交通案内という観点がもう少しあってもいいのではないかと。

鉄道事業は、一定の利用がないと維持していくことができないので、地域のまちづくり、ベースの需要をどのように維持していくかが地域の足を支える上で大事だという意見です。

計画の目標年次の位置づけ、理屈立ての整理が必要ではないかと。

それから、バス事業者の課題として、公共交通を担う人材の確保が難しいと認識している。

利用者に公共交通を利用していただく意識づくりも施策として考えていく必要がある。

タクシーはドア・ツー・ドアの乗り物であり、どこにでも行くことが可能である。特に、地域コミュニティ交通支援では、タクシーが貢献できる部分が大きいと。

それから、インバウンドにとってわかりやすい公共交通の利用環境の整備が必要である。

現状の公共交通サービスのレベルの共有が必要である。ダイヤが適切か。バス停の環境が整っているのか。利用者への情報提供の発信状況などの観点が非常に重要。

課題ごとの時間軸を意識したスケジューリングがあればよい。

こういったご意見をいただきました。なお、大変恐縮ではございますが、事前に委員の皆さんに確認をしていただいておりますので、もしこの資料の中で、ご発言の趣旨に誤りがあれば、ご指摘、ご意見をいただければというふうに思っております。

以上でございます。

○会長

ありがとうございます。

ただいまの説明に対しまして、何か、ご意見、ご質問ございますでしょうか。どうでしょう。

○委員

2 ページの中ほどに、協議会をすると、事業者と行政中心になり、供給者サイドの議論になると。ゾーン料金云々かんぬんと書いていますけれども、これ、そこに対して、事務局の整理として、栗生線活性化協議会で議論された結果を尊重してと書いてあるんですけ

れども、ここについては、私、栗生線の話として言ったのではなくて、当社線で見ても、例えば、谷上で市営地下鉄、北神急行さん、あるいは新開地で神戸高速線ということで、阪急、阪神、山陽さん、ここの乗り継ぎの問題として提起しておりますので、ちょっと栗生線の話とは切り離していただければと。そちらのほうで協議された結果があるならば、それを反映してということであればいいと思いますので、ちょっと趣旨が異なっていますので、よろしくをお願いします。

○小島公共交通課長

はい、わかりました。訂正させていただきます。

○会長

それでは訂正、よろしく願いいたします。

準備会ですが、大変貴重なご意見を多く賜っております。

ほかに、特にご意見ございませんでしょうか。

(2) 神戸市地域公共交通網形成計画について

○会長

それでは、引き続きまして、議題の2、神戸市地域公共交通網形成計画につきまして、ご説明をお願いいたします。

○小島公共交通課長

そうしましたら、資料3の神戸市地域公共交通網形成計画の策定に向けてという資料をご覧ください。

表紙をめくっていただいて、2ページ目でございます。

この計画の概要をまとめております。前回の繰り返しになりますがご説明いたします。

目標年次ですけれども2025年、区域は神戸市全域、対象は市内の公共交通、鉄道、バス、タクシー、構成は6点あげておりまして、(1)計画の目的と関連計画との連携、(2)公共交通の現状・課題、(3)公共交通の基本方針及び計画の目標、(4)公共交通ネットワークの将来像、(5)公共交通施策の主な取り組み方針、(6)取り組み方針の推進、このうち、アンダーライン、赤文字でお示ししているのが今回の議題とさせていただきたいと思っております。

めくっていただきまして、3ページでございます。

計画の目的と関連計画との連携についてご説明をいたします。

4 ページをお開きください。

目的でございますが、4 点上のほうにあげておりました、市内の公共交通ネットワークの将来像の提示、公共交通の課題ごとの取り組み方針の提示、交通事業者、市民・企業、行政の担うべき役割の明確化、取り組み方針の着実な実施、この4 点をあげております。

その下の関連計画との連携でございますが、神戸市のマスタープランであります神戸市総合基本計画、並びに横のほうに書いております神戸市都市計画マスタープランと連携をしまして、2013年に策定をいたしました神戸市総合交通計画、これを踏まえまして、このうちの公共交通の維持・充実ということを目的としまして、今回、一番下にあります神戸市地域公共交通網形成計画を策定しまして、これからの公共交通に関する取り組みの方針をお示ししたいと考えてございます。

次の5 ページをご覧ください。

関連する計画としまして、都市計画マスタープランにおきますまちづくりの考え方を示しております。

大きく3点、空間づくりの考え方とめざす都市空間と都市構造の考え方を示しております、特に一番上に書いています、現在の都市構造を活かしながら、きめ細やかに「都市空間」の質を高め、マネジメントしていくことで、都市空間を再編するということ、それから、下の都市構造の部分にアンダーラインを引いていますが、都市機能がコンパクトにまとまった都市構造、こういったことを特に念頭に置いて、今回の計画を策定していきたいと考えてございます。

次、6 ページをご覧ください。

これは、神戸市総合交通計画で示しております、めざす交通体系の資料です。

方針を3点お示ししております、中ほどに書いております方針1、公共交通中心の交通ネットワークの維持・充実、左上に書いております方針2、地域のくらしを支える交通環境の形成、右下に書いております方針3、都心・観光地における魅力的な交通環境の形成と、こういった大きな三つの方針をもとに、このイメージ図にありますような施策を展開していきたいということをお示ししております。

次、7 ページの公共交通の基本方針及び計画の目標について、ご説明をいたします。

8 ページをご覧ください。

まず、公共交通の基本方針ということで、豊かな市民生活に資する利便性の高い公共交

通の実現。内容につきましては、まちづくりや観光施策と連携し、公共交通で快適に移動できる交通環境を整備するとともに、将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークを構築し、地域の魅力・活力を維持向上させる。また、今後の人口減少社会において公共交通を維持するために、交通事業者、市民、企業、行政が相互に協力し、地域が一体となって公共交通ネットワークを支えるという方針をお示ししております。

次、目標を3点示しております。①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。②利便性が高く魅力的な公共交通網の実現。③誰もが公共交通を利用できる環境の実現としております。

次に、9ページをご覧ください。

公共交通ネットワークの将来像案をご説明いたします。

10ページをご覧ください。

一番下の鉄道を中心とします基幹公共交通ネットワーク、その上のこれを補完します幹線公共交通ネットワーク、それから一番上の地域の生活を支える地域コミュニティ交通ネットワーク、これらを組み合わせまして、効率的なネットワークを形成していきたいと考えております。

次、11ページをご覧ください。

各公共交通ネットワークの取り組み方針及び役割分担を示しております。

基幹公共交通ネットワークにつきましては、取り組み方針、都市の骨格となる公共交通ネットワークとして維持・充実を図ってまいります。対象は鉄道としております。役割分担としましては、鉄道事業者さんが交通事業者間の協力・連携、運行の見直しや運行サービスの向上などの取り組み。行政は、交通事業者間の調整及び利便性向上、またネットワークの維持・充実や路線存続のための必要な支援としております。市民・企業の皆さんは、積極的な公共交通の利用としております。

次の幹線公共交通ネットワークでございます。

取り組み方針につきましては、基幹公共交通ネットワークを補完するネットワークとして維持・充実を図ってまいります。対象は路線バス等ということで、運行頻度の高い路線バス、また主要交通結節点間または主要交通結節点と他都市を連絡するようなバス路線を考えております。役割分担としては、交通事業者さんは上と同じでございます、行政のほうが、交通事業者間の調整及び利便性向上、ネットワークの維持・充実のための必要な支援。市民・企業につきましては上と同じでございます。

次、12ページをご覧ください。

地域コミュニティ交通ネットワークについてでございます。

取り組み方針は、日常生活を支えるきめ細かなネットワークとして地域に応じた公共交通の維持・導入を図ってまいります。対象につきましては、路線バスとコミュニティバス、タクシーとしております。役割分担につきましては、地域のニーズに応じたきめ細やかな運行サービスの提供、交通事業者間の連携による効率的な運行、行政と連携し、地域の取り組みへの協力。行政につきましては、交通事業者間の調整及び利便性向上等の必要な支援、地域の取り組みへの支援・協力。市民・企業につきましては、地域での課題の共有、公共交通の維持・導入に向けた主体的な取り組みとしております。

13ページをご覧ください。

ここは交通結節点について説明をしております。

取り組み方針につきましては、公共交通ネットワークの円滑な乗り継ぎや拠点機能、ターミナル機能の充実を図ります。対象駅は、主要交通結節点としまして、新神戸駅、神戸空港など20カ所の駅をあげております。その他交通結節点としましては、主要交通結節点に次ぐ鉄道駅として、乗客数が2万人、1日2万人以上の駅を位置づけたいと考えております。役割分担としましては、交通事業者の皆さんは、利便性向上・利用促進に向けた取り組み。行政は、交通事業者間の調整、交通事業者の取り組みへの支援、また民間事業者による交通結節機能向上の取り組み支援としております。市民・企業につきましては、現状に対する改善点についての意見・提案としております。

14ページをご覧ください。

以上を、現在の公共交通ネットワークをもとに分類をした図面をお示ししております。

左上、凡例をつけておりますが、基幹公共交通ネットワークとしては青色の鉄道をお示ししております。幹線公共交通ネットワークは緑の路線バスということで、ざっとおおむね1日1万人程度利用される、または1日200便以上の便数を運行しているとか、他都市等を結んでいるような、そういう路線を選定しております。それ以外は赤の路線バスということにしております。

左下のほうに凡例をつけておりますが、交通結節点としましては、茶色の主要交通結節点を20カ所、その他の交通結節点、オレンジ色で15カ所を選定しております。

15ページをご覧ください。

次に、公共交通施策の主な取り組み方針の案ということで、これは主な課題ごとの公共

交通施策について、方針をお伝えしております。

16ページをご覧ください。

位置図でございます。5点ほどテーマをあげておりまして、右下の(1)都心での「人と公共交通中心の賑わいのあるまちづくり」の推進、右上の(2)西北神地域での基幹公共交通の維持、(3)地域コミュニティ交通の支援、(4)広域拠点を結ぶ公共交通の充実、(5)観光地での公共交通の利用促進と、この5点をあげております。

17ページをご覧ください。

一つ目の都心での「人と公共交通中心の賑わいのあるまちづくり」の推進でございます。

都心におきましては、昨年9月に、神戸の都心の未来の姿・将来ビジョンと三宮周辺地区の再整備基本構想を策定しまして、これらをもとに、段階的な再整備を行うというふうにしております。

18ページをご覧ください。

都心の将来像ですけれども、三宮駅周辺をお示ししておりますが、赤い文字で書いております人と公共交通優先の空間といたしまして、三宮クロススクエアを整備していく。また、三宮、六つの駅がございますが、これを神戸の象徴となる新しい駅前空間として、えき～まち空間を整備していくと、こういった内容などを位置づけてございます。

19ページをご覧ください。

都心における現状の課題を8項目お示ししております。

通過交通、うろつき交通がある、②路上駐車の問題、③散在した駐車場、④歩行者の回遊の分断、⑤三宮駅付近では、駅や路線バス停が散在しており、乗り換え動線が複雑、⑥バス運行の要望や新たな需要への対応、⑦中長距離バス乗降場の散在、⑧事業者毎の料金体系と、こういった課題があろうかと思っております。

20ページをご覧ください。

取り組み方針でございますが、都心での「人と公共交通中心の賑わいのあるまちづくり」の推進に向けまして、まちづくり施策と連携した交通施策を実施していきたいと考えております。自動車交通のマネジメント、また歩行環境の向上を進めまして、公共交通など多様な交通手段の確保を図ってまいりたいと考えております。

方針を3点示しておりまして、方針1が交通手段の充実、方針2が交通環境の整備、方針3が利用しやすいシステムとしております。

21ページをご覧ください。

方針1について、内容を記載しております。

①は循環バス等の導入、②は右のほうに写真も添付しておりますが、コミュニティサイクル・コベリン、あるいは昨年度実証実験を行いましたワンウェイカーシェアリング・sea:moの拡充、③がLRT・BRTの導入可能性の検討と、こういったことを進めていきたいと考えております。

22ページをご覧ください。

方針2でございます。

①が駐車場との連携でございます。②がバスターミナル整備の検討、③がタクシーベいの在り方の検討、こういったことを今後検討していきたいと考えております。

次の23ページをご覧ください。

方針3でございます。

①の案内サインの充実、②ゾーン内均一料金制度等の料金施策の検討、③モビリティ・マネジメントの実施、④の路線バスの三宮バス停等の集約化の検討、こういったことを検討していきたいと考えております。

次、24ページをご覧ください。

二つ目のテーマ、西北神地域での基幹公共交通の維持でございます。

現状・課題ですけれども、利用者の減少や資産保有コストの負担により収支が悪化しており、鉄道路線の維持が困難。また、鉄道路線に並行し、都心部へ直通する路線バスが運行されているという課題があろうかと思えます。

グラフでは、粟生線と有馬線の過去の利用状況の推移をお示ししておりますが、何れの路線もピーク時の約半数の利用まで減少しているというのが現状かと思えます。

25ページをお開きください。

取り組み方針でございます。

二つあげておまして、方針1、鉄道とバスの効果的な役割分担の下、自動車から公共交通への利用転換を進め、鉄道を基幹とした公共交通ネットワークを維持します。方針2、安全で安定した鉄道輸送サービスを確保します。

方針1につきましては、①利用促進策の実施としまして、公共交通優先利用行動の喚起ということで、モビリティ・マネジメント等を実施していきたいということ。それから、神戸市神鉄シニア利用促進策として、神鉄シーパスワンの継続実施ということで、昨年度の利用促進効果の検討も踏まえまして、今後、効果的な施策として本格実施を目指してい

きたいと考えております。それから、沿線地域における観光資源の活用としまして、右側にあるような案内サインの多言語化等を図ってまいりたいと考えております。

26ページをご覧ください。

引き続きまして、②駅へのアクセス改善ということで、駅アクセスバスとのダイヤ調整等による乗り継ぎの円滑化、パーク&ライド、キス&ライドの整備・活用。③駅周辺のまちづくりといたしまして、現在、右側にイメージパースがございますが、鈴蘭台駅前の再開発、また西区におきます神戸テクノ・ロジスティックパークの企業誘致、それから北区の市営桜の宮住宅の建て替え事業等を現在進めてございます。④が鉄道と平行するバス路線との調整ということで、路線の新設・変更やダイヤの変更について、この協議会等の場を活用しまして、情報の共有を図り、鉄道とバス路線とが競合することなく、お互いに補完し合えるような、そういった効率的な運行を目指していきたいと考えています。

次、27ページをご覧ください。

方針2でございます。①施設の更新・改良によります安全性の向上・耐震化の推進を進めてまいります。②輸送サービスの改善・効率化を図ってまいります。

その他に書いておりますけれども、神戸電鉄粟生線地域については、神戸市とともに、三木市、小野市、兵庫県さんが参画をされております粟生線活性化協議会におきまして、沿線3市が粟生線地域公共交通網形成計画を策定し、粟生線地域での取り組みを整理するとしておりますので、この計画とも整合を図っていきたいと考えております。

28ページをご覧ください。

次の三つ目のテーマでございます。地域コミュニティ交通の支援でございます。

現状・課題ですが、基幹となる公共交通で需要をカバーできない地域においては、多様な交通手段の活用などによりまして、鉄道駅や生活利便施設などへの移動手段を確保していくため、地域のコミュニティ交通への取り組みを支援する必要があると考えております。

今後の地域コミュニティ交通支援の対象地区でございますが、市街地と田園地域、特徴が違いますので、それぞれに分けて支援対象地域を検討していきたいと考えております。

次、29ページをご覧ください。

3-1が市街地の地域コミュニティ交通支援でございます。

現状・課題が、道路が狭いとか、坂がきついといったことで、地形上の課題から路線バスの運行が難しい地域がございます。また、高齢化の進展によりまして、駅や生活利便施設への移動がしづらいと感じる人がふえております。

そういうことを踏まえまして、公共交通の課題地域のイメージとしまして、垂水区の塩屋地域をあげております。一番下がＪＲ、山陽電鉄の塩屋駅、その北側に広がる、両側が高くなっており、川沿いの谷筋になっているそういう地域でございますが、ここにつきましては、鉄道駅、あるいは上のほうにありますバス停から離れている地域がございまして、また高低差もありまして、鉄道駅、塩屋駅、または周辺の商業施設までのアクセスが不便という状況でございまして、現地も狭隘道路が多いと、こういう地域でございまして、塩屋につきましては、今年の２月から４月にかけて、タクシーを活用しましたコミュニティバスしおかぜという実証実験を地域の方と一緒に取り組んでいるところでございます。

次、３０ページをご覧ください。

課題地域のイメージ、もう一例挙げております。これは須磨区の潮見台地区でございまして、下のＪＲ、山陽電鉄須磨駅から北のエリアでございます。平面的には、駅からの距離も近い地域でございますけれども、資料にありますように、大変高低差、勾配がきつい、１０％なり２０％の大変坂道の町でございますので、高低差がありまして、鉄道駅や商業施設へのアクセスが不便、狭隘道路が多いと、こういう課題地域がございます。

３１ページをご覧ください。

取り組み方針でございまして、こういった市街地におきまして、生活を支える公共交通が十分でない地域の地域コミュニティ交通の導入を支援してまいります。

その下ですけれども、課題地域の抽出につきましては、公共交通の現在の整備状況すとか、地形の条件を考慮し、さらに優先度を検討する際には、地域の人口動態、地域の方の熱意、あるいは公共交通導入の可能性も考慮しまして、支援対象地域を選定していきたいと考えております。

３２ページをご覧ください。

次は、３－２田園地域の地域コミュニティ交通の支援及びバス路線の再編でございます。

現状・課題は、人口が少なく、集落が点在しているため、採算性が見込みにくく、路線バスの維持が困難。また、生活利便施設へアクセスしにくい公共交通環境により、自動車への依存が高いという課題がございます。

このグラフは、北区、西区の調整区域の人口と高齢化の推移を示してございまして、人口は若干減っておりますが、高齢化につきましては、北区、西区とも、この１５年間で９％以上増加をしている状況でございます。

33 ページをご覧ください。

取り組み方針でございます。方針を二つあげてございます。方針1はバス路線再編による利便性の高い公共交通ネットワークを形成してまいります。方針2、地域の実情に応じた、持続可能な交通ネットワークを整備してまいります。

方針1につきましては、バス路線の再編ということで、横にイメージ図を記載しておりますが、現状のバス路線について、右側に示していますように、青と緑と赤、基幹公共交通、幹線公共交通、地域コミュニティ交通に再編いたしまして、将来は広域のネットワーク、さらに広域のネットワークを形成していきたいというふうに考えております。あわせて、②のバス利用環境の向上ということで、乗り継ぎ拠点の待合空間の整備なども進めていきたいと考えております。

34 ページをご覧ください。

方針1ですけれども、引き続きまして、③効率的な乗り継ぎ施策の導入ということで、乗り継ぎ時の料金割引の導入等を検討していきたいということです。④が地域コミュニティ交通との連携でございます。

次の方針2につきましては、①地域コミュニティ交通の導入支援ということで、これは行政のほうで、移動ニーズ把握のためのアンケート調査及び専門家の派遣などについて支援をさせていただきたいと考えております。②の地域コミュニティ交通への支援ということにつきましては、コミュニティバスとか乗り合いタクシーなどの小型車両を用いた運行を支援しまして、生活利便施設等へのアクセス向上を促進していきたいと考えております。

次に、35 ページをご覧ください。

公共交通導入の流れを示しております。

上のほうから、まず課題のある地域の中から、優先度も踏まえまして、対象地域を決定していきまして、検討組織の立ち上げ、事例紹介をし、アンケート調査、専門家派遣を行って、目的の明確化をまずしたいと考えております。その上で、周辺の路線バス事業者、タクシー事業者の皆様方による実現可能性の検討を経まして、地域、事業者、行政で協議の上、運行計画を策定し、関係機関と調整、または地域の皆さんにも利用促進策を検討いただいて、試験運行を実施し、可能であれば本格運行につなげていく。継続困難、あるいは利用率の低下ということになれば、運行手法や計画の見直しをまたフィードバックをしてやっていくという流れでおります。

バス、タクシーでも難しいということであれば、これは、例えば、ボランティア輸送等、

違う移動手段というのにも検討していきたいと考えております。

次、36ページをお開きください。

四つ目のテーマで、広域拠点を結ぶ公共交通の充実でございます。

現状・課題につきまして、新神戸、三宮、神戸空港を一本でつなぐ公共交通がないという状況でございます。特に、凶面のほうで、新神戸駅の改札から市営地下鉄の地下3階の改札に至る状況、あるいは都心から神戸空港の鉄道網の状況をお示ししております。

37ページをご覧ください。

次の課題としまして、三宮、神戸空港間のポートライナーの混雑率が高いという課題がございます。現在のポートライナーの混雑状況でございますが、右下のグラフ、青の折れ線グラフでお示ししていますように、混雑率、朝ピーク時1時間というのが、平成25年の139%をピークに、現在、平成28年は121%まで低下しております。これは、混雑緩和対策といたしまして、車両の2編成増備による朝ラッシュ時の増便ですとか、ポートアイランドII期の一部大学の始業時刻の変更ということが影響しているかと考えております。また、今後、ポートアイランドII期、医療産業都市への企業立地が進むと思われるので、さらに利用者が増加するというふうに思っております。

38ページをご覧ください。

そういった流れで、取り組み方針といたしましては、需要の変化に対応した交通手段を検討していきたいと考えております。

一つ目が、基幹公共交通であるポートライナーの混雑緩和、輸送力増強策の検討でございます。三宮、空港間の移動につきましては、ポートライナーを基幹といたしますが、ラッシュ時は、一定のバスへの誘導を図ってまいりたいと、また沿線企業への時差出勤等の働きかけも行っていきたいと考えております。今後、企業誘致の状況ですとか、ラッシュ時の混雑状況を踏まえまして、抜本的な輸送力増強策の検討も行っていきたいと考えております。

②が広域拠点を結ぶ交通手段の導入検討でございます。神戸空港の機能強化を図るという観点から、今後の空港の利用状況などを踏まえまして、新神戸駅と神戸空港駅を結ぶ必要な交通手段の導入検討も行っていきたいと考えております。

39ページをご覧ください。

最後の5点目の観光地での公共交通の利用促進でございます。

現状・課題ですけれども、公共交通によるアクセスや回遊が車と比べて不便な状況であ

る。増加する外国人観光客への対応が必要である。

下の地図は、六甲山、摩耶山に至る公共交通の状況をお示ししております。

40ページをご覧ください。

交通手段別の利用者数といたしまして、平成26年度の観光動向調査を見ますと、六甲、摩耶、有馬につきましては、車・バイクでの利用が多いという結果でございます。また、右のほうですが、六甲山上の外国人観光客数の推移ですけれども、2008年の1万2,000人に比べまして、2015年は12万9,000人と、10倍にふえていると、こういう現状がございます。

この観光地につきまして、今日は具体的な内容はまだできておりませんで、次回お示しをさせていただきたいと考えております。

最後に、今後の予定を添付しております。42ページをご覧ください。

このスケジュール表ですけれども、今回、この協議会、第1回目を開催させていただいております。今年度、4回ほど開催をさせていただきまして、今年度末には策定をし、国土交通大臣へ送付ということで決定をしていきたいと考えているところでございます。

以上でございますが、あと、資料4といたしまして、この資料3の補足資料をまとめていますので、またご覧いただければと思います。

以上でございます。

○会長

どうもありがとうございました。

(3) 意見交換

○会長

ただいまご説明いただきました内容についてのご意見、ご質問も含めまして、次の議題の意見交換に進んでまいりたいと思っております。

その意見交換に移ります前に、少し事務局から補足の説明をまずしていただけますか。

○小島公共交通課長

今、説明をさせていただきましたけれども、今回は、事務局のほうのたたき台ですので、なかなか行政のほうだけでは抜け落ちている視点もあろうかと思っております。皆様方の視点で、現在、公共交通の課題と感じていらっしゃることですとか、また具体的な取り組みの内容、

こういったことをするべきだといったご意見をいただければ、それをもとに今後議論を深めていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○会長

ありがとうございます。

ご説明に対するご質問、ご意見も含めまして、皆さん、それぞれのお立場で感じておられます公共交通の課題、また取り組みの方向性、アイデア等につきましてご発言いただければと思っております。幸い、時間が十分ございますので、じっくり議論をさせていただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

いかがでしょう。まず、どなたからでも結構ですので、ご発言いただければと、どうでしょう。

○委員

総論みたいになってしまっただけなんですけれど、恐らく、これ、案に含まれていることだと思うんですけど、公共交通の網整備のときには、どうしてもどういうふうに役割分担がという議論が出ると思うんですけど、やはり最終的には、公共交通を使ってもらうという。逆に言いかえると、その対立する機関、交通機関、いわゆる自家用車ですが、いろいろな計画を立てて、最終的に自家用車以外の公共交通がどういうふうに増えるかという視点が合ったほうがいい。もうちょっと言い直すと、例えば、こういうこと、役割分担をこうして、こうしたときに、その結果が役割分担、思ったとおりになるかということじゃなくて、自家用車に一層依存してしまうという可能性は常に留意しておいたほうがいいかなと。

○会長

ありがとうございます。

○委員

まず、準備会のときに指摘させていただいたことにはかなり対応していただいた結果、柱の立て方がすっきりしたと思います。おかげで頭の中が整理できていいなと思いました。

例えば、8ページ、大きな方向性を立てられて、目標を立てられるという流れはいいんですけど、ここに一つ重要な視点が抜けているのではないのでしょうか。公共交通網の robustness とよく言うんですけども、災害も含めて、しっかり支えるという側面が表には出てきていないように思います。他の重要なキーワード sustainable、available、affordable、integrate はちゃんと出ているので、これも足していただいたほうがいいか

なというふうに感じます。

それから、2点目として、各公共交通ネットワークの取り組み方針のところ、基幹公共交通から幹線、地域と、3層構造で整理されている。これも以前に比べてわかりやすくなったと思うのですが、地域コミュニティのところには、市民、地域での課題共有というふうになっていて、ほかのネットワークにはこの表現が書かれていないんですよね。このままだと、基幹レベルや幹線レベルでは行政と事業者任せきりというようにみえてしまい、このままでは以前からよく言われる問題が表に出てくるのではないかと思うんです。少し書き方の工夫の余地があるのかなというふうに思います。

まず、その2点、指摘させていただきます。

○会長

せっかくですので、事務局のほうから、まず車との分担関係をどう捉まえているかという点、次に安全、安心を公共交通ネットワーク網でどう確保するかという問題と、さらに市民の皆さんのかかわり方という点につきまして、ご発言をお願いします。

○小島公共交通課長

自動車交通から公共交通への転換ということにつきましては、何より、まず公共交通が利用しやすい環境づくりということで、乗り継ぎも含めましたハード面、それから、それと合わせましたソフト面での利用環境の整備という意味では、案内サインですとか、バスマップですとか、そういったソフト的なことも取り組んでいきたいと思っております。また、市民の皆様に対する意識啓発という意味では、モビリティ・マネジメントといったことも、いろんな形で今後検討していきたいと考えております。

それから、災害を含めてという分につきましては、ちょっと抜け落ちておりましたので、そこは追加をしていきたいと思っております。国のほうで書かれております交通政策の基本というのにもそういった記載がありますので、そういったことも参考にし、また昨年つくった都心のビジョンの中にも、災害の項目もありますので、各方面のそういった災害に関する取り組みも踏まえて、公共交通についても、災害に対する役割をきっちり果たしていきたいということも記載していきたいと思っております。

○会長

あと、もう一点。各階層における交通ネットワークへの市民のかかわり方についてお願いします。

○小島公共交通課長

これも、市民の皆様の意識、課題の共有というところが、地域コミュニティ交通ネットワークしかありませんので、ほかの、特に幹線公共交通ネットワーク、路線バスなんかについてもいろいろご要望があったりしますので、ご指摘のとおり、いろんな場で、地域の方の課題を拾っていききたいというふうに思っております。

○会長

よろしく願いいたします。

いかがでしょう、ご発言ございますでしょうか。

どうぞ。

○委員

前回の準備会から、さらに少し内容が盛り込まれた計画案となり、理解が進んだのですが、少し大きい視点と、我々の西北神地域の問題ということで、2点お伺いしたいと思います。

1点目に、大きい視点では、この交通網形成計画については、4ページのスライドにありますように、基本的には、すでに上位計画として総合交通計画があって、それをブレイクダウンしていくことが趣旨かと思えます。つまり、今回の計画は、実際にPDCAをどう回していくのか、現実には政策がどう動いていくのかということへのつながりになるものであり、そういう意味では、網形成計画に示されるそれぞれの内容が、実際の実施計画につながっていくことを目指すものだと思います。これから内容的にはいろいろ詰まってくるのでしょうけれど、今の時点では、全体の中で、地域コミュニティ交通の支援という項目は非常に具体的になっていますが、その他の項目とは、少し温度差、深度差があるように思います。計画案の各項目について、そういったところをどのように狙っていくのか、基本的な方向としてどう考えているかということをお伺いしたいと思います。

特に、これからの議論としては、私ども鉄道事業の関係で言うと、西北神地域では神鉄と北神急行が基幹交通になろうかと思えますが、形成計画を実施計画につなげていくという意味では、例えば、形成計画の中に具体的な事業として鉄道事業再構築事業などの可能性も含めて考えていくとか、つまり、形成計画をつくって終わりではなく、さらに次の深度化や具体的な展開を進めていくことを目指したものであるのか、また、形成計画の目標年次が2025年とされていますが、そのようなスケジュール感での実行見通しがあるものなのかどうかということが1点目です。

あと、2点目は、計画案の11ページのスライドにありますように、基幹公共交通ネッ

トワークとして鉄道が対象とされ、行政の役割として路線維持のための必要な支援を示していただいております。準備会の際にも、西北神地域の基幹公共交通として、神鉄と北神急行を位置づけていただき、非常にありがたいということを申し上げたところです。ただ、最終的には今後計画内容もさらに詰まっていくと思うんですが、今回の資料の24ページ以降の部分を見ると、神鉄の話は出ていますが、北神急行についてはほとんど触れておらず、北区22万人の足を維持する公共交通機関としての役割を担っている北進急行についても、できる限り盛り込んでいただけたらということが、もう1点です。

○会長

ありがとうございます。

事務局からお願いいたします。

○小島公共交通課長

1点目の今後の事業展開ということかと思いますが、確かに、ご指摘のとおり、今回、たたき台ですので、内容によっては突っ込んだ内容もございますし、内容によってはまだ十分議論ができていない、温度差があらうかと思っております。この計画をもとに、可能なものは再編実施計画につなげていきたいと思っております。例えば、田園地域の路線再編なんかは、具体的に再編実施計画につなげていきまして、より効率的なネットワークにつなげていきたいと思っております。

ただ、今後の事業化といえますか、具体的な検討につきましては、中身をよく交通事業者の方と検討しないといけないと思っておりますので、こういう協議会の場合だけではなくて、また個別に協議させていただきまして、具体的に詰めさせていただきたいと思っております。

基本的には、2025年という計画でこの資料はまとめるんですけども、またそれ以降の課題も、長期的な課題もあらうかと思っておりますので、それはちょっとこの計画には書き切れないかもしれませんが、課題を共有して、それも個別に具体的な取り組みについては検討させていただきたいというふうに考えてございます。

2点目の西北神での基幹公共交通の維持ということで、確かに神鉄中心というご指摘かと思いますが、例えば、北神急行につきましても、27ページにありますような施設の更新・改良、こういったことにつきましては引き続きご支援をさせていただきたいと思っておりますし、今後、中身を詰めていく中で、ご指摘の北神急行の今後につきましても議論させていただいて、内容をふくらませていきたいというふうに考えておりますので、よろ

しくお願いいたします。

○会長

よろしゅうございますか。

課題の整理ですね。地域によって精粗があるように思いますので、ある程度共通のレベルで課題をきちんと整理していただいたほうがいいのかもしれない。その点、よろしくご配慮をお願いします。

いかがでしょう。

どうぞ。

○委員

資料27ページのところで、安全で安定した鉄道輸送サービスを確保しますの②のところに、輸送サービスの改善・効率化というところがございまして、実施主体、交通事業者ということになっておりますけれども、サービスの向上にあっては、当然、事業者がやっていかなあかんとところは非常に多々あると思っておりますが、一方で、例えば、速達性の向上等にしますと、ハード整備であるとか、そういったものに多額の負担が出てまいります。それにつきましては、例えば、神戸電鉄であれば、今、安全というか、路線を維持することに精いっぱい、例えば、そういうサービスの投資をしていくというような事業環境にはございませんので、どうしても国の補助制度、そういったものを活用しないとできないというところがございます。そういったところからしますと、ここは実施主体、交通事業者だけじゃなく、行政も入ってくるのかなというふうに思っております。

また、ちょっと今の観点で、具体的に申し上げますと、24ページに、神戸電鉄の非常に厳しい状況が利用者数の推移ということで出てはいるんですけども、一方で、有馬口から三田まで、三田線、こちらについては、この10年で90万人ほど利用者がふえているという状況もございます。同じ事業者の路線の中でも状況が違いまして、そちらについては、大阪へ通勤する方であったり、ニュータウンの開発の時期が遅かったとか、いろいろな原因がございすけれども、やはりそういう地域もございます。

そういった中で、全線非常に苦しい状況でございすので、サービスの改善がそういうような地域でも行き届かないという現状がございすので、そういったことについては事業者だけじゃなくって、行政様と、そういった補助制度の活用も視野に入れながらご協議させていただければなと思っております。

以上です。

○会長

事務局から、何かコメントございますか。

○小島公共交通課長

ご意見ありがとうございます。

ご指摘のとおりかと思えます。国の補助制度を活用してということで、兵庫県とも協議をしながら、可能な制度については活用していきたいというふうに思っておりますので、今後また個別にご意見をお聞きしたいというふうに思っております。

ありがとうございます。

○会長

よろしゅうございますか。

そうですね、この課題の整理のところでは、地域ごとにみるといったきめ細かさが必要かもしれません。総数だけじゃなしに。今後考えていく上で参考となります。ありがとうございます。

いかがでしょ。

お二方から手が上がりましたので、ちょっとお待ちいただけますか。

まず、すみません、よろしく願います。

○委員

今回の公共交通の活性化ということなんですけれども、その前提条件の整理というか、それがもうちょっと必要なのかなと思っていまして、と言いますのも、神戸市全体の都市構造をこの10年間どう考えていくかということで、特に、住宅地である北神地域、西神はどちらかという住宅以外もあるかと思えますけれども、それを今オールドニュータウンと言われている中で、それを市全体の中でどうしていくかという、そういう前提がない中で、交通だけというところではないのかなというのが1点と。

もう一点は、都心の話、ちょっと違う話ですけれども、都心、三宮の話が出ていますけれども、ここを人と公共交通優先の空間と、三宮クロススクエアでやっていくという、理念は非常にすばらしくて、ぜひともこういったことは必要だと思うんですが、ここまでの行く過程が、やっぱりハードルが高いことがいろいろあるかと思えますけれども、どういったことを、課題をクリアしていかないかんかというようなことも具体的に述べられていると、非常にわかりやすいのかなと思えますので、その2点ほど、ちょっと。

○会長

いかがでしょ。オールドニュータウン、土地利用、まちづくりの観点です。これをどう考えていくかということと、都心の実現方法、そのあたりについてお願いします。

○小島公共交通課長

これもご指摘のとおりで、国のほうの制度でいいますと、地域公共交通網形成計画と立地適正化計画、これセットだということですので、そうあるべきなんだろうと思いますが、なかなか今、神戸市のほうですぐにこの形成計画のスケジュール感で立地適正化を決めるという状況ではないので、既存のマスタープランをどう反映するか。また、神戸市では現在オールドニュータウンのまちづくりのあり方も検討しておりますし、大きなテーマとしては、今後、本当に人口が減少していく中で、今の市街地の規模をどうしていくのかといったことも議論しておりますので、そういったことはうちに限らず、また内部で、まちづくりの部局とも連携しながら、議論を深めていきたいと考えております。

都心につきましても、今回の資料では、こんなことをしていきますということを網羅的に書いておまして、それに至る道筋とといいますか、課題がどういう課題で、短期的にこうやる、中長期的にはこうだというふうな整理ができていけませんので、そこら辺は、都心、あるいは都心に限らず、次回はもうちょっとそこら辺のスケジュール感もわかるような形で、資料を提示させていただきたいというふうに考えております。

以上です。

○会長

都心の件に関して、どなたか補足して頂けることはありますか。

この形成計画の問題と、都心の再整備構想は別だと思うのですが。もし何かありましたら。

○委員

都心の構想という形で、昨年9月にお示しさせていただいたんですけども、あくまでも構想で、具体的にまだどうやって進めていくかというのは決まっていないんですけども、ただ、人と公共交通中心の空間というのをつくってこうということで、回遊性を高めるために、歩行者ネットワークというのを充実させないといけないと。建設局がやっている道路の幅員構成について、歩道を広げるとかして、歩きやすくすると。ただ、そうしたことをすると、自家用車が入ってこられなくなるので、自家用車をどういう形で排除するかというようなところを、交通管理者、警察の方とも一緒になって、いつの時期にどれぐらいの排除をしていくのか、それによって、できるところから、段階的な整備みたいな

ものを考えていかないといけないと思っています。また、車で来る方が、周辺の駐車場とか、フリー駐車場とかにとめていただいて、回遊を高めるために、バスとか、タクシーとか、それ以外の新たな移動手段、レンタサイクリングとか、そんなものを使って、いろいろなところに行っていただきたい。

現状とやっていきたいなというところがあるんですけども、その過程については、今まだ決まっているところがございますので、段階的にやっていきたいというところで、これからスケジュール感、そんなところを皆様と一緒に協議しながら、お示ししていきたいなと思っております。

以上でございます。

○会長

ありがとうございます。

○委員

27ページの④番のことで、少し、ちょっとお願いといいますか、意見がございまして、鉄道と平行するバス路線との調整ということで、西北神地域に、私どものバス路線も確かに三田駅、三田市、または三木市からこの都心を結ぶバス路線を運行しておりまして、神戸市内の一部を通過しているという路線がございます。そういった路線につきましては、市民の皆様が価値が高いということでご利用いただいているというところがございますけれども、この④番の趣旨でいきますと、そういった調整を、そういった路線を鉄道駅に無理やりつないだりとか、そういうふうなことをちょっと書いておられるのかなと思うんですけども。やはり、地域の方が便利で価値が高いと感じて利用されている路線につきましては、やはり市民の目線で調整していただきたいというふうに考えております。それがなければ、やはり地域の衰退がどんどん進んでいくのかなというふうに感じておりまして、やはり交通事業者としても、市民の皆様にも便利なサービスを提供していくという共通の理念はあると思いますので、そういったお互いが切磋琢磨できる環境を、行政の方にはいろいろ知恵をいただいたり、ご支援をいただいたり、そういうふうな役割をしていただきたいというふうに感じております。

やはり、私ども、そういった地域においても一般路線バスは、マイカーの利用で、非常にお客様が減少しているという状況もございますので、まずはマイカーから公共交通へ転換をしていくというふうな理念のもとで、行政のアシストをお願いしたいと。

○会長

ありがとうございます。

事務局のほうで回答、何かありますか。

○小島公共交通課長

ご意見ありがとうございます。

ここに記載しております問題意識といいますのは、あまり鉄道とバスの競合が進み過ぎると、共倒れをしてしまうのではないかという問題意識で、現状を改めるという問題ではなくて、今後、やはり、バス、鉄道、両方とも大事な公共交通機関ですので、両者が協調、補完し合えて、なおかつ一定の市民の皆さんの利便も確保すると、そういったところを、行政のほうも入りまして、こういった協議会の場、なかなか全体の場では難しいかと思えますけれども、そういう方向で議論を深めて、鉄道、バスが共存し、なおかつ住民の皆様方の利便も損なわないというふうなところを模索していきたいということで、今後、議論を深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。

大変難しい問題です。参考資料にもいろいろ課題としては整理していただいています。今後、この協議会でも議論していかないといけない大きなテーマになると思います。

ほかにいかがでしょう。

どうぞ。

○委員

公共交通ネットワークということで、三つのネットワークがあるというのは非常にわかりやすいなというふうに思ったんですが、それぞれのネットワークの取り組み方針に書かれるところになりますと、それぞれのネットワークごとに記載されている状況であり、人の移動を考えますと、一つのネットワークで移動が完結するというようなものではないと思われますので、各ネットワークの間のつなぎをどうするかというのをもう少し議論いただければありがたいなというふうに思います。それから、その中で重要になるのが、多分、交通結節点だということになると思われますので、この交通結節点のあり方とかにつきましても、議論が深まればいいなというふうに思いました。

○会長

ありがとうございます。

○小島公共交通課長

ご意見、ありがとうございます。

ご指摘のとおりかと思えます。利用者の目線で見ると、この3層の交通をどう活用するのか。今回、まだ議論が深まっていませんけれども、こういう階層別とか、交通手段別の整理だけではなくて、やっぱりエリアごとに、このエリアでは各交通手段をどう組み合わせ、人の移動を支援していくのかと、そういったことも今後検討していきたいと思えますので、また幅広い視点でご意見いただきながら、議論を深めていきたいと思っております。

ありがとうございます。

○会長

いかがでしょう。どうぞ。

○委員

今の話とも関連するんですけども、阪神電車は基本的に東西交通を担っている幹線鉄道みたいな役割で、これ以上はなかなか大きな改良というか、整備というのは難しいかなと思うんですけど、今回の資料を拝見していると、こういった幹線を軸にして、南北に面的にどうやって広げていくのかなという議論かなと思ひまして、それを担うのがこの幹線交通ネットワークなり、地域コミュニティネットワークで、このあたりはもう路線バスですとか、コミュニティバスとか、タクシーとか、割と自動車交通に依存するところが大きくて、そういった自動車交通がどうやって魅力高くするかといいますか、定時性なり、速達性なり、その辺を高くしていくかというのが大事なのかなと思ひました。

そういった中で、例えば、もっと交通渋滞していれば、道路整備のあたりからも何か改善できることがないのかなというふうなあたりとか、前回資料で、バス、タクシーの人員がずっと減っていますよというふうなデータもあったかと思うんですけども、もっともっと定時性、速達性、利便性あたりを高めていけば、まだまだ便利になっていくんじゃないかなということを少し感じました。

あと、観光客です。インバウンド、これだけ増えていますので、神戸市内も、もっともっと観光地はすごく魅力的なところはたくさんあるかと思ひますので、観光で来た人をどうやって便利にその観光地に誘導していくかというあたり、もっと具体的に何かアイデアがあればいいんじゃないかなというふうに思っております。

以上です。

○会長

ありがとうございます。

何か、コメントありますか。

今おっしゃっていただいたタクシーの件について、今回からご出席いただいていますタクシー事業者の皆さんで、ご発言をお願いいたします。

○委員

先ほど、ちょっと話をお聞きしてしまして、三宮の中心部、去年、確かメディアに公開されていまして。それを見たときに、本当にタクシーをどこに置くんやと。駅からおりてこられた方、それから鉄道で来られた方、バスで来られた方、それはいろんなお客さんがおられると思うんですけども、今、三宮地区にはあちこちにタクシー・・・があるわけです。それが、この中心部はもう車をできるだけ入らんようにしようと、このクロススクエアと言うんですか、この部分はできるだけ交通量を減らそうというような考え方だと思うんですけども、やっぱり健常者の方だけじゃないと思うんです。足の悪い方、お年寄り、いろんな方で、どうしてもタクシーを利用しなあかん。鉄道からおりてきて、それからバスでおりて、すぐにタクシーに乗りたい。そういったアクセスができるような形というのを、やっぱり立体的に考えていただきたい。平面的なことだけで考えてしまいますと、どうしても無理があるのかなと、そんなふうに思います。

それから、先日も新聞で出ていましたけれども、先ほどおっしゃられていました御幸通から八幡通ですか、南行きの一方通行、これを1車線に規制するというので、今、工事になっていると思うんです。歩行者を優先するよというような形で考えられていると思うんですけども、今現在あの道路といいますのが、三宮駅から港のほう、またポートアイランド、それから空港、そういった方面へタクシーでいく場合には、あのルートが一番通っているんです。結構、交通量の多い道なんです。確かに、違法駐車車が結構とまっています。ですけれども、あそこを1車線にすることによって、やっぱり交通の流れというのは非常に悪くなるのかなと。それも真っすぐの道路ではなく、蛇行することによって、スピードを出せなくするような形で考えられていると思うんですけども、我々タクシー業者にそういう相談というのは一切なかったんです。協会のほうも恐らく聞いていないと思うんですけども、そういうのをやっぱり聞いていただいて、そういう施策の検討に入れていただきたいと思います。

それから、もう一つ、塩屋地区で先ほどもありました、しおかぜタクシーですか、2か月間検証されています。山陽タクシーが運行されているんですけども、聞いていますと、非常に採算的には悪い。今現在は実証実験の助成ということで何とか成り立っているけれ

ども、これがなくなると非常に厳しいということも聞いています。こういったところで、これからもやっぱりいろんな乗り合い関係をやっつけていかないかんとは思いますが、実際にどのぐらいの利用があって、どのような形の採算になっているのか、その辺をやっぱりオープンにさせていただいて、これからの検討課題にさせていただけるのかなというふうに思います。

○会長

ありがとうございます。

3点ほどご質問をいただきました。よろしくをお願いします。

○小島公共交通課長

まず1点目の三宮のクロススクエアの関係ですが、これはまさにこれから検討を進めていくということで、公共交通中心ということで、当然、タクシーのご利用も考えて検討していかないといけないと思います。やはり、おっしゃるとおり、ユニバーサルデザインの観点等から、タクシーのドア・ツー・ドアの利点を生かして、どうしても駅を降りて、すぐ乗らないといけないという事情もあろうかと思しますので、今後の検討の中で、ご意見をお聞きしながら進めていきたいというふうに考えております。

それから、言われていました南行き一方通行、葺合54号線かとは思いますが、この整備にあたって、事前にタクシー協会のほうに協議がなかったというお話については、経過を存じていないんですけれども、そういったご意見につきましては、今回この事業を計画・実施します建設局のほうにもお伝えをしておきたいと思っております。

塩屋地区につきましては、この2月から4月まで実証実験をいたしまして、地域の方は大変喜んでいただいております、ぜひとも今後とも本格運行に向けて取り組みを進めていきたいというふうに、大変強い希望をもちたいと思っております。また詳細は、結果につきましてはタクシーの皆さんとの検討会でご説明申し上げたいと思っておりますが、ちょっと残念ながら、利用状況がもうひとつということで、当初考えておりましたのが、タクシーでするので、お客さん4人乗れます。4人乗れるということで、1回当たり3人乗っていただければ採算がとれるんじゃないかというふうに聞いておりましたが、結果的には乗り合い運行した部分につきましては1.0切るぐらいと、そういう状況ですので、大変採算は厳しいというふうに聞いていますので、今後、運行計画等は、運行の方法を地域も含めて再検討し、もう一回ほど実証実験をして、何とか本格運行につなげていきたいと思っておりますのでございます。

○久保交通支援担当課長

塩屋の補足ですけれども、今回の実験は、地域の皆さんの需要を見たいというのが主な趣旨なので、8系統の運行をさせてもらって、できるだけ多くの人に利用してもらえりょうな趣旨でやっていますので、採算性を度外視といいますか、できるだけ需要を見るという趣旨なんです。

次の実験に関しましては、事業性も考慮して、できるだけ利用の多かったところとか、そういったところを中心に実験をやっていって、本格実施につなげたいと考えています。

また、収支の情報につきましては、まだ山陽タクシーのほうから上がってきておりません。まず、地域のほうにそのあたりの説明をさせてもらって、きっちり結果が固まってから、また公表可能な形でご説明を差し上げたいと思っています。

以上です。

○委員

ありがとうございます。

その中で、助成金という問題が出てくると思うんです。先ほども、鉄道関係の方から、その助成金があってどうこうという、路線バスでもやっぱり過疎地の運行にはその助成金が出たりする。ただ、タクシーで、なかなかそういう助成というのがないというのは前から聞いていまして、やっぱりその辺を検討していただかないと、我々事業者も、大きな企業でやっているわけでも何でもありません。本当に零細企業でやっていますから、その辺で、やっぱり採算の合わないことはできないということに最終的になってしまいますので、その辺もやっぱり考えていただきたいと思います。

○会長

ありがとうございます。

ほかに何かございませんでしょうか。

○委員

鉄道事業者で一番大事なのは何かということを考えてみますと、日々安全で安定した輸送を提供するというのが一番大事なのかなということをございまして、よく遅れるというイメージが定着しておりますので、ここをまずは改善していって、ご利用者の皆様に信頼を得ていただきまして、公共交通、鉄道をご利用いただけるというようなことにつなげていくのが、まずは日々の営みとして大事だなと思ったということをござい申し上げた上で、今日のお話でございすけれども、いろんなフェーズでいろんなところの課題をきれいに

まとめていただきまして、本当にすばらしいなということで聞いておった次第なんですけれども、やはりどうしても供給者サイドでまとめてしまっているというのが実情かなというふうに残念ながら思ってしまうまして、一番大事なのはご利用者の方がこういったことをすれば本当に公共交通に乗りたいと、それで移動したいと思えるかどうかだと本当に思いますので、逆の目、逆から光を当てていただいて、ご利用者が、この施策をぜひともやってほしいというふうなところで、光を当てて、その中で事業者がどこまで汗がかけるのかと、営利事業でございましてので限界があろうかと思えますけれども、どこまで汗がかけるのか、汗がかけないところはどこまで公として負担してでもやるべきなのかということと、本当にご利用者の皆様が、これでじゃあ乗ろうと、動こうと欲していただけなのかというような目線で、逆から光を当てて、これをブラッシュアップしたら、何かすばらしいものになるなと感じた次第です。ちょっと総花的なお話でまことに申しわけございませんが、よろしくお願ひしたいと思ひます。

○会長

ありがとうございます。貴重なコメントをいただきまして。

今、利用者の視点をもっと組み入れるべきというご指摘でございましたが、ご意見をお伺いできればと、よろしくお願ひいたします。

○委員

前回の準備会のときにも申し上げたんですが、高齢化が急速に進んでいるという中で、また神戸の特性としての南北の坂道が多いということで、この南北の交通が実は非常に神戸は十分ではないということも申し上げました。このことが、塩屋の件では載っているんですが、そのほかの件でも、やはりこれはぜひどこかに書いていただいて、そういう方針で臨むんだということを示していただけたらいいんじゃないかなというふうに思っております。

○会長

ありがとうございます。

よろしくお願ひします。

○委員

利用する立場から言いますと、いろんな交通手段を使って回遊できるっておっしゃるんですけど、ややこしいというところもあります。だから、しっかりと表示というか、情報をしっかりとわかるようにしていただきたいということと。

今、観光地のことで、六甲、摩耶山、有馬というのが例で出ておりますけれど、それと、ウオーターフロントの海側とのつながりとか、そういうものも考えていただくといいかなと思うことと、新神戸の新幹線と神戸空港を、つながっているんですけど、本当に理想を言えば、ポートライナーがそこまで延伸すると理想かなと思います。

以上です。

○会長

事務局のほうで何かコメントはございますか。

○小島公共交通課長

利用者目線での検討ということにつきましては、まだ不十分かと思っておりますので、今年度、例えば、ネットモニターのアンケートなんかも予定しておりますので、その中で利用者の声を起用したいと思っておりますし、また毎年行っております自治会さん、婦人会さんとの懇談会などでも、交通の意見たくさんいただいておりますので、そういった意見も参考にしながら、できるだけ利用者目線でのことも書き込んでいきたいと思っております。

それから、委員ご指摘の塩屋以外のということですが、今後、きょうお示しをしたような課題地域の事例をもとに、もっとほかにも同様な地域がございますので、こういう視点で、全市的に課題地域を抽出し、これに対してどう公共交通を導入し、地域での移動環境を向上させるかということが大きなテーマですので、今後検討を深めていきたいと考えております。

それから、委員ご指摘の観光地、六甲、有馬、摩耶とウオーターフロントのつながりとか、新幹線と空港のつながり、南北の移動は本当に大変な問題ですので、ご意見も踏まえまして、検討を深めていきたいと思っております。

○会長

ありがとうございます。

なかなか使いにくい面はあると思っております。バスの路線図とか、ダイヤとか、情報の提供の問題というのは非常に大事だと思います。何か、別途検討されていますでしょうか。

○小島公共交通課長

神戸市でいいますと、市バスが昨年度実証実験をされておりますけれど、バスロケーションシステムというのを全市的に展開していきたいというふうな動きもございます。市バスのバスロケーションシステム、また、民間のバス事業者の皆さんも、これまで、神姫バス、阪急バスなどについては助成もさせていただきながら、バスロケを順次整備されておしま

すので、そういったことをPRしながら、利用環境の向上についても支援を押し上げていきたいというふうに考えております。

○会長

バス事業者の皆さんで、そのあたりで何か、情報提供か、ご提案はございますでしょうか。

○委員

情報提供につきましては、今、皆さんおっしゃったこと、また局内に帰って、今後また検討させていただきたいと存じてございます。

それと、2点ほど、ご質問とご意見・・・。

○会長

どうぞ。

○委員

1点目のご質問でございますけれども、資料の14ページのところに、公共交通ネットワーク・交通結節点の分類図というのがございまして、この中の枠の左上のほうに、ネットワークについて、三つのカテゴリーに分類されていらっしゃるかと思います。この中の地域コミュニティ交通ネットワークということで、路線バスとございますけれども、この中には、市営バスの路線のほうも含まれておるのでしょうか。ご質問なんです。

あと、もう一点目、これはご要望ということでございますが、23ページのほうに、④番といたしまして、路線バスの三宮バス停等の集約化の検討というふうにございます。三宮周辺では、約2,000台のバスが発着しておる状況でございますので、施策を検討される際には、十分協議はさせていただきたいというふうに存じております。2点でございます。

○会長

それでは、よろしく。

○小島公共交通課長

14ページの地域コミュニティ交通ネットワークは、市バスだけでなく、民間のバス事業者さんも対象に、この赤い線をお示ししておりますので、こういった路線につきましては、今後、よりきめ細かい地域の生活を支える公共交通にしていきたいというのと、やはり地域の皆さんも乗って支えていただきたいということで記載をさせていただいております。

それから、三宮のバス停の集約ですけれども、ご指摘のとおり、多数乗り入れています

ので、十分協議をしながら計画をしていきたいと思います。

○委員

路線バスの三宮バス停の集約化の検討ということで、三宮クロススクエアというのができましたら、人と公共交通優先の空間ということで、人がそこでにぎわい、たわむれるためには、ばんばんバスを通すというわけにはなかなかいきませんので、できる限り、バスとかっていうのは減らしたいというところがあるんですけども、ただ、需要とか、それから転回とかいうことを考えると、そういったところでどっかスペースみたいなのも考えていかないといけないというところもありますので、その辺については、現状の需要とか、どういうふうにバスが転回して折り返しているとか、そういったところについては三宮を発着、または横断、縦断しているバス事業者に、現況の動きをよくお聞きした上で調整したいと思いますので、またバスの情報とか、ODとかございましたら、いただけると検討しやすいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

以上です。

○会長

ありがとうございます。

公共交通網の整備と観光の振興という点で、何かございますか。

○委員

前回もちょっとお伝えさせていただいたんですけど、やっぱりインバウンドで、個人で動かれる方が非常に増えているという中で、我々、観光案内所とかも運営をさせていただいているんですけども、バスの乗り場がわからないとか、電車の乗り継ぎ、複雑に入り込んでいるので行き方がわからないとか、そういったご質問が非常に多い。今回、都心の「人と公共交通中心の賑わいあるまちづくり」の推進という中で、やはり外国人旅行者目線でのそういった利用しやすい環境づくりみたいなことも一つ課題として入れていただけたらなということと、多言語での表記でありますとか、先ほどもちょっとありましたけれども、観光地までの行き方だとか、主立ったところでいいと思うんですけども、観光地までのアクセスなんかが、例えば、何かすぐぱっと検索ができるような形で情報提供みたいなことができたらいいなと思っていて、外国人観光客目線に立ったバスのわかりやすい表記であるとか、わかりやすいその検索の仕方だとか、そういったことが提供できたら、より使いやすいなと思いますし、そういった観点でも、議論を深めていただくというのもありなのかなというふうに思っているところでございます。

○会長

ありがとうございます。

鉄道、バス、タクシーの事業者さんの皆さんで、特に、インバウンド対策といいますか、観光対策で、何かアイデア等ございますでしょうか。

どうぞ。

○委員

アイデアではないんですけども、今、話がずっと出ていますが、ほとんどバスの場合、路線バスの話ばかりなんです。私どもの事業者も、ちょっと貸し切りバスもやっているんですけども、貸し切りバスの駐車場というのが、この三宮の中心ではないんです。今現在、フラワーロード、これを簡易的かどうかわからないんですけども、貸し切りバスの発着場に使っていると。そのほかの場所でしたら、北野工房とか、それからハーバーランドとか、そういったところにはバスはとめられるんですけども、本当に中心部、こういったところにお客さんが来られる場合、また、団体客が三宮を中心に発着する場所というのがここに限られてしまう。逆に、それじゃあ遠いから、今言っているクロススクエアの少し東あたりですか、あれは銀行があるところなんですけれども、その前あたりで短い時間で発着をしているというのが現状だと思うんです。ですから、その辺も、やっぱり交通渋滞なんかの問題もありますし、観光都市神戸ということで、やっぱり売り込んでいくわけですから、こういった観光バスのこともやっぱり重点的に考えていただきたいし、この三宮地区だけではなくて、南京町なんかでも、やっぱり乗降のお客さんというのは非常に多いですから、その辺も検討していただけたらありがたいと思います。

○会長

ほかに、何か観光のことでご発言ございますか。

どうぞ。

○委員

観光のお話ということで、海外から来られる方ということになりますと、やはり関空から、もしくは新神戸からのアクセスということになってくると思いますので、そのあたりを視点に取り入れてはどうかと思います。さらに次回ではもっといろいろな資料が出てくるのかもしれないですけども、神戸市内の観光地ということで、今、六甲、摩耶山、有馬という形で資料に出ているのですけれども、ほかにも神戸市内の観光地がある中で、神戸港からのアクセスというのも考えないといけないと思われ、そういったことを視点にち

よっとまとめていっていただいたらいいのかなと思います。余りにも拡散し過ぎて、作業がちょっと大変になるのかもしれないですけども、そういったことも必要かなと思います。

ちょっと気になったのが、ロープウェイ、ケーブルカーという話がここに出てきている中で、当社も須磨地区で、須磨浦ロープウェイを細々とやっておりますので、実際、交通ネットワークという部分では、全然意味をなさないのかもしれないのですが、そういった神戸市の観光全般について資料のなかで触れていただくと非常にありがたいなという思いがありまして、ちょっと発言させていただきました。

○会長

それでは、事務局のほうで、いかがでしょう。観光、バス対策、この計画の中でどう扱うかという問題もあると思うんですけども。

○小島公共交通課長

観光バスの問題は以前からありまして、市役所の前ですとか、三宮駅周辺とか、点在しておりますので、今すぐ答えがあるわけではありませんけれども、今回、三宮の再整備構想をつくりまして、バスターミナルをつくって、そこには中長距離バスということで、ちょっと観光バスはこれからの課題かと思っておりますけれども、やっぱり駅前、駅周辺のバスをどうするかという検討の中の一つとして、今後の課題ということで検討していきたいと思っております。

○会長

あと、もう一点、関空とか、そういうところと神戸市内を公共交通でつなぐ、あるいは連携させるといいますか、そういった点についてご指摘があったと思います。そういう視点も書き込んではいかがでしょう。

○小島公共交通課長

そうですね。ちょっと具体的な案を持っておりませんが、そういう線も検討したいと思っております。

あと、内部的に今検討していますのは、外国人の方が使いやすいような、街角乗車券みたいな、そういったこともソフト面で十分対応できていない部分もあるかと思っておりますので、そういったソフト面の対応というのでも検討していきたいと思っております。

○会長

ありがとうございます。

○委員

デジタルの世界でどんどん便利になってきているのはよいことなのですが、まだまだアナログな情報提供も重要だと思います。今ちょうど神戸市が音頭をとられて、神戸市交通局だけでなく、各バス事業者の路線も併せて載せたマップをつくる作業を進めているところと聞いていますが、これなんかいい話だと思います。

駅等にも、最近、たしか学園都市のようにデジタルサイネージでいろいろ駅から出るバス路線を案内しているシステムがあって、阪神間、明石市なんかの各駅にそういうのが導入され、発車時刻もわかって便利になっています。ぜひ神戸も駅等を主に整備して、交通事業者とご相談しながらになるでしょうが、そういった情報提供が進めばいいかなというふうに思っています。

○会長

せっかくの公共交通が、使い方がわからないために使われないというケースもあるように聞いておりますので、情報の提供は大事な視点かなと思います。

大分時間が迫ってまいりましたが、行政の皆さん方で、いかがですか。何か、ご感想等ございますか。

○委員

まちづくりと交通網計画ということで、立地適正化計画と網計画というところの議論を、生活者の目線で交通の維持ということとあわせて、拠点はどういう形でつなげるかというところを議論していただければと思います。

○会長

この公共交通網の形成計画は、適正化計画とペアになるもので、その視点は、まちづくりとの連携ということで、拠点の形成などで十分考慮して頂きたいと思います。

○委員

今ずっと議論を聞かせていただきまして、我々が本当に目的としている、まちづくりとの連携であったりだとか、観光施策との連携といったところに、まさしくそういったところのご意見をたくさんいただいております、今後の議論が楽しみだなというふうにお考えしております。

ちょっと今聞いて感じたのが、まず1点目が、いろいろ地域ごとに少しレベル感が違うんじゃないかといったような話であったりだとか、あと、利用者目線といったところ、いろいろご意見いただきましたけれども、この辺の声をどういうふうに細かく取り込んでい

くかというのがまず一つ大きなところかなというふうに思っております。なかなか行政のほうも少ない人間で一生懸命やっていますんで、なかなかこれ以上会議体をふやすとかいうことも現実的ではないかもしれませんが、こういう大きな協議会だと、なかなか踏み込んだ意見というのは出にくいと思いますので、どういった形で声を拾っていくかというのを少し検討されたほうがいいのかというふうに思いました。

もう一つが、今後1年で計画をつくって行って、それで、計画期間をおおむね5年になるのか、その前後になると思うんですけれども、なかなかこういった短い期間で解決できる問題ってそんなに多くはないのかなというふうに正直思っております。なので、恐らく長期にわたって検討してくというような話にもなってくると思うんですけれども、検討するというだけではなかなか進まないの、どういうふうに検討していくかといったところも踏み込んで、今後、議論していただけたらというふうに思っております。

以上でございます。

○会長

ありがとうございます。

○委員

今回お示しいただいた形成計画案について、骨格と捉えておるところですが、非常に体系的にまとめられているのかなと思います。

先ほどからもお話が出ていますように、従前であれば、生活交通、要するに住民の足を確保するというところに、重きを置いておったという点があるのが、昨今、インバウンドが2,000万人を超えて、また今後も増えてくると。まちの活性化を図って、まちをにぎやかにしていくということについて考えると、人口が増えないということを前提とするならば、外国人客をいかに誘致していくか、誘客していくかというような話になろうかと思えます。そこで、現状の住民の足と上手いことリンケージをとった中で、今後、具体的な施策をつくっていただけたらありがたいなと思っております。

例えば、既存のバス路線なり、鉄道路線なり、またタクシーも含めて、外国人向けに観光のモデルルートみたいなものがあるといい。1回目、2回目の日本の訪問については、多分、ゴールデンルートを訪ねられる方が多いでしょうけれど、個人で町をピンポイントに訪れるという外国人客が昨今増えておりますので、彼ら外国人の男女、特に女性目線も大事かなと思っております。そのようなことも含めて、生活交通路線の維持という観点から何かルートづくりができればいいのかなと。ちょっと意見みたいな形で申し上げます。

以上でございます。

○会長

一つ、何かアイデアをいただいたような気がします。ありがとうございます。

○委員

議論を伺ってまして、2点ほど。1点目は、これ、37年を目標にされた計画だということなんですけれども、その課題整理、先ほど阪急さんからもありましたけれども、課題というのは理想と現実のギャップなわけですし、そのときに、37年の理想にされているのが何なのかというのがもう一つよくわからへんかなという感じがしました。ですので、議論を伺っていると、10年先の話の議論もあれば、明日の話もある。この10年間で何をするのか、将来を見据えて、この10年間で何をするのか、それを明確にするためには、37年の理想の姿と現実の分析みたいなものが要るのではないかなというふうに思いました。

あと、2点目は、これも議論になっていたんですけれども、例えば、福祉交通との守備範囲をどこに置くのか。重なる部分があるのはいいんですけれども、間が抜け落ちちゃうと問題があるので、そういったことであるとか、あるいは先ほどから出ている観光とのすみ分けをどうするのか。そういう意味で言うと、その役割分担の中に、公共交通分野としての役割と福祉としての役割、観光としての役割、学校教育の話もあるかもしれませんが、そういったところとの役割分担を明確にしているほうが議論としては熟していくとか、そういう感じになるんじゃないかなというふうに思います。

以上です。

○会長

ありがとうございます。

○委員

冒頭に、安全、安心をどのように確保するかというご指摘が学識の方からあったんですけれども、例えば、14ページの路線網図を見ると、特に、北区、西区のあたりでは、単一の路線でネットワークがつながっておるところがありますので、例えば、大規模な災害時、路線が途絶したときに、どうやって代替性を確保するのかといった、そういった危機管理の観点での備えみたいなことも、少し触れておいて方がいいと思いました。

それと、観光の話が先ほどから出ていましたが、私、個人的な旅行で、5月の中ごろに金沢へ観光旅行をしてきたんですけれども、あそこは市街地の観光は大体バスとタクシーが

移動のメインで、非常にわかりやすいコンパクトなパンフレットがありました。東山の茶屋街から兼六園、そして香林坊へと、右回り、左回りなど、いろんなルート設定があり、料金体系もゾーン内の200円均一とか、500円1日乗り放題とか、いろんな料金体系もあり、そういった他の事例も紹介していただけるとわかりやすいと思います。金沢と神戸は地形的に全然違いますので、金沢のやり方がいいとは限りませんが、そういった部分も紹介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。

○委員

まだ将来構想ということで話があったんですけども、三宮のクロススクエアの関係で、やはり大きい道路を通行止めにするということで、今ある交通量をどっかに迂回させなアカンということになりますので、周辺の道路の整備とか、迂回路を確保するのが大事だとは思いますが、それはここで議論するような話じゃないと思うんですけども、迂回させるのにあわせて、やっぱり交通総量を少なくしていかないかかなと思ひまして、そうならば、やはりマイカーに取ってかわる公共交通、少なくともマイカー利用率の高いような西区とか、北区とか、そこから三宮に来るにはマイカーじゃなくて、公共交通のほうがいいなという計画も盛り込んでもらったら、最終的な三宮の構想をそこにもつなげていけるかなということを感じました。そんなところでございます。

○会長

ありがとうございます。

1つずつお答えいただく時間がないので、皆さんからいただきました非常に貴重なご意見は、事務局のほうで整理をしていただきたいと思います。

折角ですので、最後、先生方、ご感想等お願いします。

○委員

いろいろな立場からのご意見がありましたが、やはりどのように協調していくかというところが特に重要なところでありまして、これも本当に繰り返しになりますけれど、やっぱり最終的な目標は公共交通を維持して市民のためになる。自家用車を抑制して、公共交通にシフトしていただくというところの目的について共有したい。今後、いろんな課題も出てくると思いますけれど、その目標がはっきりしていれば何とか解決できるんじゃないかというのが全体の感想として思いました。全体の計画としてはクリアにまとめられて

いるようですので、いろいろ課題が出てきたと思いますけれど、ここからまた整理を進めていただけるんじゃないかなと思います。

○会長

ありがとうございます。

○委員

皆さんご指摘されている話と重なるような指摘になりますが、資料に固有の場所、地域が出てきているんですけど、多くの場合それは例示に過ぎないはずなのですが、それが例示じゃないように見え、そこだけですかっという議論にとられてしまうというのは、事務局としては本意ではないと思うので、少しそのあたり気をつけたほうがいいのではないのでしょうか。いろんな資料、グラフ、図示も全部、何か例示のはずが、そこだけピンポイントでターゲットにするようになっているのが少しもったいないかなというふうに思っています。

それと、これも何人かの方がおっしゃっていましたが、一般的な計画だと、この計画の数値目標はこんなもんですとかっというのがでてくるところです。数値目標を明示することのメリット・デメリットはあるわけですが。このあたりは、これからの議論だと思うんですけど、私は、別に数字目標ばかりである必要性はないと思っています。先ほど市民目線の話が出ていましたが、数値目標が実現できたら、市民にとってどんなに便利な交通体系になっているのかっというのが、市民の方が普通の文章を見てわかるように検討していくことが大切かなと思っています。

そしてそのときに、公共交通だけではなくて、自家用車の話もあるし、自転車、歩行者の話も入ってくる。そのあたり、交通全体としてという話を忘れないようにということが非常に重要だと考えます。

○会長

ありがとうございます。

今日の議論全体を通じまして、特に事務局から何かコメントはございますか。

○小島公共交通課長

本当に、今日のご意見ありがとうございました。

やはり計画をわかりやすく具体的に示していきたいと考えていますので、今日は本当に大人数の会議でしたので、皆さん、言い切れていない意見もあろうかと思っておりますので、今後、個別に事業者さんにご意見をお聞きする、また特定の課題でお集まりいただくという

機会を設けたいと思いますので、今後ともよろしくお願ひしたいと思ひます。

○会長

ありがとうございます。

先ほど、ご指摘がありました、やはり市民の皆さん、利用者の皆さんにとって、実際に便利になったことが実感できるような交通網計画をつくっていくことが重要です。今後は、PDCAサイクルも回していただくということですので、進捗管理をしながら、末永く、皆さんとこの計画を育んでいきたいと思っておりますので、引き続きよろしくお願ひいたします。

それでは、終了の時間になりましたので、議事の進行を事務局のほうにお返しいたします。

本当に、本日は熱心にご議論いただきましてありがとうございます。

○小島公共交通課長

本当に、本日は長時間、会議に出席いただきまして、大変貴重なご意見もいただきまして、まことにありがとうございます。

いただいたご意見につきまして、可能な限り、次回に反映させていただいて、整理して、またお示しをしたいと考えております。

第2回目の協議会につきましては、9月ごろを予定しておりますので、また日時、場所につきましては、決定次第お知らせをさせていただきたいと思ひます。

最後に、交通施策部、鈴木部長より、一言ご挨拶させていただきます。

○鈴木交通政策部長

大変活発なご意見ありがとうございました。また、たくさん宿題もいただいてしまったりして。

全て言い尽せませんが、鉄道とバスとの関係の問題でありますとか、それからマイカーからの転換の問題でありますとか、それから、もう一つ大きなのは都市構造の問題、それから、もう一つ、一番大事なのが利用者目線で、わかりやすい、実感できるというふうな切り口、それから女性の目線。特に、三宮の交通問題については、実現までのプロセスをどうしてくのか、それから、ここでの議論についても、そのプロセスをどうしていくのかという、非常に難しく、重要な問題をいろいろご指摘いただいております。特に、この場は公共交通を考える場でございますので、難しい問題ではございますけれども、都市構造のあり方でありまして、やっぱり鉄道とかバスの関係についても、何らかの形

で触れざるを得んのかなと思っております。

今日は、本当に長時間、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いたします。

どうもありがとうございました。