

## 「第7回 西宮市都市交通会議」会議録

日 時：平成28年2月1日(月) 10:00～12:01

場 所：西宮市民会館 3階 中301会議室

議 題：

1. 開会

2. 議事

(1) 報告事項

報告第1号 さくらやまなみバス事業について

報告第2号 生瀬地区コミュニティ交通について

(2) 協議事項

議案第1号 西宮市総合交通戦略の素案について

3. その他

4. 閉会

○委員出席者

役職名	氏 名	所 属 名	代理出席者
会長	今村 岳司	西宮市長	都市局長 青山 弘
議長	土井 勉	大阪大学コミュニケーションデザインセンター特任教授 一般社団法人システム科学研究所上級研究員	
副議長	松村 暢彦	愛媛大学大学院 理工学研究科 生産環境工学専攻 教授	欠席
監事	酒井 慶子	公募委員	
監事	野崎 敏	兵庫県 阪神南県民センター 西宮土木事務所 所長補佐（企画調整担当）	
委員	立山 弘和	公募委員	
	久保田 泰正	西宮コミュニティ協会 副理事長	
	楠田 悦子	モビリティコンサルタント ジャーナリスト	欠席
	平野 剛	西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部 企画課（経営戦略）担当課長	
	奥野 雅弘	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	
	村田 豊喜	阪神電気鉄道株式会社 都市交通事業本部 工務部長	
	河崎 浩一	阪急バス株式会社 取締役自動車事業部長	
	野口 一行	阪神バス株式会社 業務部長	欠席
	松本 浩之	みなと観光バス株式会社 代表取締役	小平 達也
	白井 康民	兵庫県交通運輸産業労働組合協議会 阪神地域協議会議長	
	中澤 秀明	公益社団法人兵庫県バス協会 専務理事	
	鈴木 康弘	一般社団法人兵庫県タクシー協会 （推薦委員：阪神タクシー株式会社 取締役営業本部長）	
	堀内 智司	国土交通省 近畿地方整備局 兵庫国道事務所 計画課長	欠席
	高瀬 徹	兵庫県 阪神南県民センター 西宮土木事務所 道路第2課長	
	丸岡 五郎	西宮市 土木局 道路公園部長	
	塩見 竜一	兵庫県西宮警察署 交通第1課長	
	清水 俊博	国土交通省 神戸運輸監理部 兵庫陸運部 輸送部門 首席運輸企画専門官	運輸企画専門官 和田 治
	北川 健司	国土交通省 近畿運輸局 企画観光部 交通企画課長	課長補佐 後藤 孝行
	辻脇 崇	国土交通省 近畿地方整備局 建政部 都市整備課 課長補佐	
	登日 幸治	兵庫県 県土整備部 県土企画局 交通政策課長	
小谷 和弘	兵庫県 県土整備部 土木局 道路街路課 街路担当参事	街路班主幹 山内 有紀	
清水 裕文	西宮市 都市局 都市計画部長		

## 議事内容

### (1) 報告事項

#### ・報告第1号 さくらやまなみバス事業について

事務局より平成27年度のさくらやまなみバス事業について説明。

(委員) 平成27年4月1日のダイヤ改正によってどのような効果があったのか。

(事務局) 阪急バスの芦屋有馬線が一時運休していたことで、さくらやまなみバスの有馬温泉来訪目的の利用客が増えていると説明したが、その影響を除いても南北間輸送人員が増加している。また、通勤定期券の所有者数も増加している。

(議長) 収支率が7割を超え、通勤・通学利用者が増加しているという状況は、地域の生活に根差した交通になっているからこそだと思う。今後も地域とともにダイヤ改正の検討や利用促進に取り組んでもらいたい。

(委員) 阪急夙川から獅子ヶ口までの間に停留所を増やしてほしいという要望を聞いているので、一度検討してもらいたい。

#### ・報告第2号 生瀬地区コミュニティ交通について

事務局より平成27年度の生瀬コミュニティ交通の取組みについて説明。

(委員) 醍醐コミュニティバスの視察ではどのような点が参考になったのか。

(事務局) 運行協議会の元々のメンバーに各校区から2名を追加し、新たなメンバーを加えて地域が一体となった取組みを進めていること、会議では積極的な意見交換を促すために後向きな発言が禁止されていること、地元企業から支援を受けるための支援者募集活動を積極的に行っていることなどが参考になったと聞いている。

(委員) コミュニティ交通の運行経路が既存の路線バスと一部重複しているが、地域公共交通分科会で意見は出なかったのか。

(事務局) 路線バスの運行経路と極力重複しないようにするほか、運賃を路線バスよりも高い300円に設定するなど、路線バスの営業に極力悪影響を及ぼさないよう配慮していることもあり、バス事業者から特に意見は出なかった。

また、生瀬コミュニティ交通は地域特性を考えるとタクシーと競合する部分が多いが、事前に協議した上で地域公共交通分科会において審議してもらっている。

(委員) 機関紙に係る経費はどのように工面しているのか。

(事務局) 地元企業からの広告費などが充てられており、市の助成金は入っていない。

## (2) 協議事項

### ・議案第1号 西宮市総合交通戦略の素案について

事務局より西宮市総合交通戦略の素案について説明。

(委員) 交通結節機能の強化について実施中の施策として記載しているが、現在進行中の事業という意味なのか。

(事務局) 記載している中では阪神甲子園駅と阪神鳴尾駅において事業が進められていることから実施中と記載している。

(議長) 実施中の駅と未実施の駅が並列で記載されているので、違いが分るように区別して記載すべきである。

(委員) アンケートを実施するなどして市民の意見を取り入れるような措置は実施したのか。生活サービス施設が少ない日常生活圏においては、公共交通を充実させるだけでなく、足りない施設を整備するという考え方もあるのではないか。

(事務局) 総合交通戦略で活用しているデータの中には、他部局で実施している市民満足度調査等のアンケート調査も含まれている。

福祉部局と協議した結果、高齢者の健康増進のためにできる限り自力で移動してもらうことを重視することになり、高齢者がお出かけしやすくなるような施策を交通という切り口で抽出している。

(委員) 観光に関する施策も追加するべきではないか。

(事務局) バス路線の再編を通じて、複数の観光資源を拠点と結ぶことで観光施策にも生かすことができる可能性はあるが、現時点では固まった内容がないため記載していない。

(議長) さくらやまなみバスには観光施策という側面もあるため、考え方によっては記載できるのではないか。

(委員) 総合交通戦略で記載されている課題は地域が抱える交通課題を全て網羅できているわけではない。住民の意見を汲み取るために、パブリックコメントを実施するだけでなく、さらに別の方法がないかもっと検討してもらいたい。例えば市から問題提起をすることで、住民側でも気づかなかった課題を抽出できる場合もある。

- (委員) タクシーチケットの配布を例に取ってみても、単純に一定年齢以上の住民を対象にするのではなく、障害の程度や公共交通の利便性によって対象者を限定している自治体もある。施策の検討に当たっては、交通施策として担うべき内容と福祉施策として担うべき内容について、役割分担を意識して取り組むべきである。
- (委員) 実施施策として挙げられている乗換利便性の向上とは、具体的にどのような内容なのか。  
モビリティ・マネジメントのように効果が見えにくい施策についてはどのように評価してくのか。  
現時点でアサヒビール西宮工場の跡地について、どのような計画を持っているのか。また、跡地を交通結節点として活用する考えはないのか。
- (事務局) バスは鉄道駅に向かうための利用が多いため、まずはバス事業者間で乗換割引を導入し、最終的にはバスと鉄道間の乗換割引まで広げていきたいと考えている。  
モビリティ・マネジメントについては、さくらやまなみバスや生瀬コミュニティ交通において地域主体で取り組まれているイベントなどが参考になると考えている。他にも、事業者と協働で作成したバスマップを転入者に配布することなどを検討している。
- (委員) アサヒビール西宮工場の跡地については、現在県立病院と市立病院を統合した病院の候補地の一つとして検討が進められている。実現に至れば、医療という生活サービス機能と交通結節機能を併せ持つ拠点として検討することは重要であると考えている。
- (委員) 概要版に阪神西宮駅周辺は目的地としての魅力が低いという記載があるが、別の表現にするべきではないか。
- (委員) 平日は交通の利便性が高いエリアに人が集まり、休日は目的地としての魅力が高い地域に人が集まる傾向にある。阪神西宮駅周辺は、平日の来訪者数に比べて休日の来訪者数が少ないことから魅力が低いと記載している。表現については修正する。
- (議長) 実施施策として挙げている生活サービス機能の充実、交通施策と具体的にどう関係するのか。
- (委員) 駅の交通結節機能を高めるためには基盤整備を行う必要がある。その際には生活サービス機能を充実させるために、駅周辺の低利用地を有効活用することについて併せて検討していくという趣旨である。
- (委員) 概要版の基本目標と実施施策の説明について、基本目標③の説明が実施施策の説明

と内容が重複しているので、基本目標のほうの説明を見直したほうがいいのではないか。また、基本目標④では「地域の魅力」という言葉が何度も出てくるため、ある程度割愛したほうが読みやすくなると思う。

(議長)

実施施策として挙げている通過交通の抑制については、通過交通が抑制され、交通負荷が下がった生活道路においてどのような施策をしたいのかについても記載しておくべきである。

評価指標として挙げている CO<sub>2</sub> の排出量については、計画期間中に国の基準が変わる可能性があるため、目標値が変更されることがある旨を記載しておくべきである。

以 上