

「第3回 西宮市都市交通会議 総合交通戦略策定分科会」会議録

日 時：平成26年10月3日(金) 14:00～15:37

場 所：西宮市職員会館 1階 大会議室

議 題：1. 開会

2. 委員及び事務局紹介

3. 議事

(1) 西宮市総合交通戦略 基本計画素案

4. その他

5. 閉会

○委員出席者

役職名	氏 名	所 属 名	代理出席者
分科会長	土井 勉	京都大学大学院 工学研究科 安寧の都市ユニット 特定教授	
委員	酒井 慶子	公募委員	
	立山 弘和	公募委員	
	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	
	楠田 悦子	モビリティコンサルタント ジャーナリスト	
	丸岡 五郎	西宮市 土木局 道路公園部長	
	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	交通企画課 課長補佐 清良井 利之
	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	都市整備課 街路係長 橋本 清秀
	松本 元生	兵庫県 県土整備部 県土企画局 交通政策課長	交通政策課 副課長兼計画班長 田中 修平
	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	
	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）	
青山 弘	西宮市 都市局 都市計画部長		

議事内容

(1) 西宮市総合交通戦略 基本計画素案

(事務局)

前回会議での意見から、以下の2点について再整理している。

- 1 基本理念を交通でどのように実現していくかを整理していくために、そのための都市構造を設定した。
- 2 都市構造は、暮らしの視点から移動を整理しており、徒歩等にて移動する日常生活圏の特性を考慮した分析を行い、その上でバス等にて移動する基本生活圏を設定した。
今回は、基本理念、将来都市像、総合戦略の基本目標の設定、基本目標を実現するための施策の柱について協議したい。

(分科会長)

本計画のポイントは何か。

(事務局)

暮らしの視点から移動を分析し、生活圏を解明しようとした。その結果、次の3点が重要だと考えている。

- 1 基本生活圏では、移動のニーズが高いところで自転車や自動車を使用されているため、まずバスで行きたい場所へ行けるようにすること。
- 2 日常生活圏では、できるだけ身近な範囲の行動として、徒歩移動を主体とすること。
- 3 1, 2を補完する移動手段を自転車移動とすること。

(分科会長)

西宮市としては、バスを中心とした生活圏の交通を考えていくということだが、自動車と混在していることからバスの運行速度が遅くなっている。この対策として、限られた道路空間や交通空間をシェアしていく等の戦略になると思うが、どの様に考えているか。

(事務局)

ご意見のとおり自動車との共存により、バスは速達性に影響を受けているが、市としては、バス利用を向上させる手段を持ち合わせていない。

今ある道路空間の中では、PTPSのようにバスの走行を円滑にするために、一般車両の通行を制限する等の対策が考えられる。

バス路線の充実を考える上で、既存路線だけでは対応できない様な所では、バスを通す上で有効な道路整備に取り組む等の対策が考えられる。

駅前バスが無理に転回している、駅前にバスが入りたくても入れない状況がある。そのため駅前や駅周辺の道路沿いの空間確保等の対策が考えられる。

(分科会長)

バス専用レーン確保等を、今のシナリオの中に組み込むとリアリティが増してくると思う。

- (委員) バス・自動車・自転車・徒歩等の交通手段にどんな特性があり、買物や通院等どういった生活に必要となってくるのかという視点もあった方が良いでしょう。
- (委員) 総合交通戦略の基本計画としての3章4章は、集約型都市構造を考える上で役に立つデータであるため、ぜひ立地適正化計画の策定を検討してほしい。
生活圏の分析から新しい施策を提案できると良いが、なかなか難しいため、既存の施策を洗い出す作業をする方が良いでしょう。
既存の施策であってもこのゾーンのどんな人たちにどういう便益があるのか、どこのゾーンのどんな暮らしが良くなるのかというところまで配慮している点で意味のある基本計画である。
- (委員) 15ゾーン分析の印象としては、北部は公共のバスを使わざるを得ない。南部は徒歩、自転車の利用が多い。これらより北部はバスの利便性向上や道路整備、南部は歩道や自転車道整備に施策を絞った方が良いでしょう。
歩道については、バリアフリーの観点から段差を解消する、安全確保のために段差を確保する等の検討が必要ではないか。
自転車道については、専用レーンを整備する、自転車・歩行者道の拡幅等も必要ではないか。
- (委員) 行政・交通事業者・市民等の連携について、市民等とは企業や学校も含まれているため、市民と企業・学校は分けて考えた方が良いでしょう。
市民は移動するときの交通手段をどのように選択していくべきか考える立場にあり、目的地となる学校や企業は公共交通を利用してアクセスしてほしい旨をPRし、公共交通の利用を促進するという立場にあると思う。
- (委員) バリアフリーについて、施設等の整備だけでなく心のバリアフリーについても着目してはどうか。公共交通を使用するときのベビーカーやシニアカーに対する理解の浸透を進めるため、学校教育・広報等を活用すると良いのではないかと。
- (委員) 公共交通とまちづくりの連携が大事である。例えば瓦木辺りのまちづくりの課題に対して、公共交通との関係を明確にした方が良いでしょう。
- (委員) 7章以降では、西宮市としてどんな施策をやっていききたいのか描いて具体化していく方が良いでしょう。
- (委員) 補助金を獲得するための計画ではなく、20年後に地域の暮らしが良くなる計画としたかった。
7章で施策の検討を進める中で、そのバックボーンとして地域の暮らし、将来都市像、都市構造の考え方があり、施策の選択も含め議論できれば良いと思う。

(委員) 行政、市民、事業者が将来都市像など同じ方向性を共有し、それぞれの役割を担い暮らしがより良くなるように戦略を作成している。また文教住宅都市宣言から51年が経過し、都市として財産が積み上がっているため、その財産を活用していくようにバス、自転車、徒歩で移動しやすい環境をつくりたいと考えている。今後具体的な施策展開については、委員の皆様からご意見を伺いたいと考えている。

(委員) 西宮市は南部地域においても甲東、苦楽園のような丘陵地と甲子園のような平地では交通手段が違うと思う。地形を考慮した視点も大切であると思う。

(委員) 高低差のある場所に住むことについて、ライフステージの変化や身体機能の低下によって、後々生活が難しくなることを市民に考えてもらう機会をつくる等も考えられる。

(分科会長) 今後施策を展開し、実現していくために以下の2点について検討するとより良い計画となる。

1 交通まちづくり的思想

地域の人に各ゾーンの特徴を理解いただいた上で、各ゾーンにおいてどんな施策が必要であるか意見を出してもらい、施策の優先順位を決めていく等、地域の主体性も高める参画の仕組みを考える。

2 交通まちづくりの担い手の育成

生瀬地域のコミュニティ交通事業では、地域の中で交通まちづくりを担う主だった人材が育ってきており、施策の実現性が高まっている。このように参画を通じて交通に理解を示してくれる人たちを育てていく仕組みを考える。

(委員) 次回会議において、前回の議事録及び委員からの意見に対する西宮市の対応を整理したものを用意していただければ、より議論が深まると思う。

(分科会長) 事務局に負担のない範囲で検討を願う。

以 上