

## 「第4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27年1月6日(火) 10:00～12:04

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について
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 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 教授	欠席
	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
	丸岡 五郎	西宮市 土木局 道路部長	
	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	
	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	欠席
	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について

- ・事務局より総合交通戦略基本計画（案）を説明。

(事務局) 本日欠席の委員からのご意見を紹介する。

(松村委員の意見)

「施策検討の方針」について、高齢者になってもこれまで生活してきた場所で同じような生活サービスを享受できることが望ましい。そのためには、中長期的な対応の中に都市機能の集積の話を入れるべきである。どの年代の方も同じ拠点に向かって移動し、ライフステージが変化してもシームレスに対応できる都市機能が集約された都市構造としていくことがベストである。

「施策具体化の視点」について、路線バスの再編とあわせて利用促進を中心とした話をしてほしい。基本生活圏レベルでも日常生活圏レベルでも今ある路線バスを使うことが望ましい。バス路線の再編は時間を要し、また、再編を進めても乗ってもらえるかは分からない。地域が路線バスを支える取組みが大切であり、山口地域で取り組まれている路線バスへの取組み事例が参考となる。また、公共交通は利用者だけのニーズに応えようとする、小規模な交通に細分化され、都市全体の公共交通として維持していくことが困難となる。このようなことから、路線バスを使うことを第1番目におくべきである。検討順位は、まず路線バス、次に行政の支援によってある程度の収支率が見込まれるコミュニティバスやSTS<sup>※1</sup>の順である。

「拠点の強化」について、整備にあたっては、分かりやすいバス路線再編と乗継・乗場案内などを組み合わせていくべきである。

※1) STS「スペシャル・トランスポート・サービス」とは、乗合バスやタクシー等の従来の公共交通機関を利用できない移動制約者に個別的な輸送を提供する交通サービスのこと。

(楠田委員の意見)

「基本目標」について、暮らしがさらに心豊かになるように誰もがお出かけしやすい環境づくりに努め、そのための移動と交通の利便性の確保に努めること。公共交通機関の充実や道路網の整備など交通を便利・快適にすることを目的とするのではなく、幸せ実感のある心豊かな暮らしを実現することを目的とした基本目標にしてほしい。外出に不自由さや引け目を感じるような人が安心して外出でき、暮らせるようなソフト面の施策にも力を入れてほしい。

特に北部地域では、人口減少などの影響により既存の交通網を維持することが難しくなると予想される。このため、中長期的には、都市・基本生活圏レベルの将来都市構造に合わせた抜本的な対策を講じる必要がある。基本生活圏レベルで解決できるようにすることで、南北問題の解消に繋がる。

自動車交通を中心としたライフスタイルが主流となり、歩くことを面倒だと思ふ人

が多い。快適に移動できることが豊かさだと考える思想が強いためと思われる。学校教育のプログラムに組み入れるなどし、それを少しずつ転換し、新しい豊かさの共有を進めることが必要である。

(委員) 中心拠点へのアクセスを中心に考えられているようなイメージがある。松村委員の意見にもあるが、高齢者になってもこれまで生活してきた場所で同じような生活サービスを楽しむことが望ましく、生活拠点へのアクセスが重要である。

(事務局) 生活拠点となる中心拠点も含め、生活拠点への移動を少し加味した形に改める。

(委員) 施策体系検討の考え方では日常生活圏での自転車は、徒歩やバスでの移動を「補完」する交通手段として位置付けられているが、西宮市では徒歩、バス、自転車の役割は「並列」ではないのか。

推進体制の考え方としてPDCAサイクルについて、計画の実行性を担保することで基本計画に記載していることは評価できる。一方、記載位置が基本計画に書かれており、実施計画には適用されないように読めるので、記載位置を含め適用範囲を明確にする必要がある。

(事務局) 日常生活圏レベルでの移動は徒歩が中心であり、基本生活圏レベルでの移動はバスが中心であるが、自転車は生活圏によっては主要な交通手段であるため、書き方を改める。

PDCAサイクルについては評価指標と合わせて考えていくことになるが、この戦略全体の評価指標にするのか、個別の施策の評価指標にするのか、あるいは両方とするのかこれから整理していきたい。

(分科会長) PDCAサイクルは、役割分担と関係している。基本計画では西宮市都市交通会議の役割も含め、役割分担が書かれている。基本計画では役割分担とその仕組みを、実施計画では評価体制とその仕組みを説明するなど、場合によっては2回出てきても良い。

西宮市都市交通会議がPDCAサイクルを回していくための主体となっており、実施方法については検討が必要であるが、行政だけで評価するのではなく、市民や交通事業者にも評価をしてもらい、市民にとって一番いいものをフィードバックしていくような仕組みになると良い。

行政は計画を立案するだけでなく、立案した計画を説明し、共感を得よう努めることも重要である。PDCAサイクルを議論する「場」や企業・住民・交通事業者に集まってもらい意見交換する「場」を作ることや、人材育成する仕組みを考えることも行政の役割である。

(委員) 地方創生でも、高齢化と人口減少を問題視している。高齢化が進む地区と進まない地区など地域性があり、西宮市など都市部では人口減少よりも高齢化が進む傾向にあ

る。将来の高齢化にどのように対応していくのか、行政コストや財政収入を踏まえながら、まちづくりを集約し、交通サービスをどのように提供していくかが重要である。

施策を展開する上で、弱みに対して全て対応するというより強みも踏まえ選択と集中の観点でバランスよく考えることも必要である。ハード整備と路線バスに偏っている感があるので、地域に合った交通についてマルチモーダル的な視点で考えていいのではないか。

(分科会長)

中長期的な対応として、都市計画道路や拠点の整備が挙げられ、選択と集中の観点から、事業の優先順位をつけることになる。これに対し、様々なレベルで議論してもらい計画を策定していくために、基本的な考え方を伝える必要がある。

施策展開について、市全体の幹線的な交通網の考え方があり、それについて合意形成を図った上で、個別の考え方を示した方が分かりやすく説得力も増す。

バスを含めた乗合交通を今回の計画の中で優先的に考えることは良いが、今後、計画についてPDCAサイクルを回していく中で、都市構造の変化が見られた場合、自転車や歩行者を優先的に考える方向にシフトしても良い。

(委員)

鉄道とバスを連携させるという記述が弱いように感じるので、それについてきちんと記載することで公共交通は利用しやすいものだと感じてもらえると思う。

北口北東地域は西宮北口駅へのアクセスが不便な地域であると示されているが、実際は甲東園駅や門戸厄神駅があり、本当に新たなバスネットワークを必要としている地域なのかどうか個人的には分からない。

前回の意見が反映されて、「市民等」から「市民・企業」に記載を変更してもらっているが、「市民・企業」という言葉には、従業地としての企業だけでなく、市民がお出かけする目的地となる商業地や公共施設などについても含まれており、そういった施設がバスの時刻表を掲示するなどの利用促進を行うことも役割として挙げられる。

(事務局)

鉄道が幹線でバスが支線という役割を担い、その連携を図ることが明確になるよう改める。

北口北東地域の中津浜線より東側の瓦木エリアは、鉄道駅までのバス交通等を充実させていく必要があると考えている。

商業施設などの目的地としての企業の役割について十分考慮の上、改める。

(委員)

先日掲載があった某新聞の社説でも、地域の公共交通再生、活性化に関する取組みで各地域の事例が挙げられ、自治体主導の下、地域の特性や実情に応じて進めていくことが取り上げられていた。ただ、いずれもハード面での施策が中心であり、まさに西宮市が本会議で議論していることにも繋がることではある。だが、ハード面だけでなく、ソフト面での取組みが不足していることは見逃せない。

「バス路線再編や道路空間再編等のソフト施策を同時に展開」と書かれているが、バス路線再編はハード事業なのか、ソフト施策なのか、曖昧である。

この計画では、お出かけしやすいまちを目指しており、それには楠田委員の意見にもあったようにソフト施策の充実が重要になると考えているが、今回の資料の中には理念的なものも含めて具体的なソフト施策についてほとんど書かれていない。

現在、生瀬では地域住民がコミュニティバス実現のために様々な利用促進に取り組まれている。また、さくらやまなみバスについても、ガイドマップやグッズによる広報やアルキナーレなどのイベントも実施しておられ、このようなソフト施策も視野に入れた展開を考えてはどうか。

(事務局) ソフト施策とハード事業は、物理的な工事を伴うかどうかで区分している。  
心のバリアフリーという観点からそれぞれがお互いの立場を理解するために、子供の頃から教えていくことが重要だというご指摘については、市民の意識醸成を図る施策の中で反映できないか検討する。

(分科会長) 北口北東地域の住民が西宮北口駅へのアクセスを必要としているかどうかについては、地域住民に聞いてみないと分からない。  
住民主体のまちづくりがソフト施策を生み出す原動力になる。地域住民が参加してモビリティ・マネジメント等に取り組むための場を整備することや活動を続けるための枠組みづくりをソフト施策の目玉の一つにしてはどうか。

(委員) バス停にベンチを設けることや公衆トイレの適正配置などが書かれているが、高齢者が休憩する施設として道路管理者がベンチを設置することもあるので、実施計画の中に入れてもらいたい。  
公衆トイレの適正配置については、実施計画に位置付ける予定なのか。

(事務局) 前回の分科会を受けて、庁内関係部局と意見交換の場を持った。そこで福祉部局から高齢者がお出かけする際に困ることの一つとしてトイレ問題があるという意見があった。管理の問題もあるが、今後検討していきたい。

(委員) 施策抽出にあたって「強み」と「弱み」という整理をしているが、SWOT分析<sup>※2</sup>の考え方に基づいて、高齢化問題や人口減少などの「脅威」という視点も加えてみてはどうか。将来的には都市部の幹線交通である鉄道であっても、支線が廃線になる恐れもある。

阪急神戸本線の連続立体交差化に関する記載は、事業担当部局と調整すること。  
※2) SWOT分析とは、「強み(Strength)」「弱み(Weakness)」「機会(Opportunity)」「脅威(Threat)」の4つの軸から評価する手法のこと。

(事務局) 了解。阪急神戸本線を交差する中津浜線では慢性的に渋滞が発生しており、バスが走れない状況になっている。市民の移動の利便性に直結している箇所なので、長期的な課題として考えていきたい。

(委員) SWOT分析の観点から考えると、高齢化問題や人口減少というリスク（脅威）だけでなく、例えば外国人観光客が増えて活性化するという将来に向けた機会もチャンスとして位置付けてはどうか。

(分科会長) 松村委員から利用促進を中心とした話をしてほしいという意見があったが、これはとても重要である。楠田委員の意見にもあった学校教育や市民の場づくりを行い、地域住民と話し合う中で本当に必要なバス路線を決め、その路線を残すために地域住民が主体的な利用促進を行ってもらえるような仕組みづくりが必要である。また、バス路線網の大規模な再編にはバス事業者の協力が不可欠であり、地域住民とバス事業者が意見交換できる場をつくっていくことも重要である。

そのような場づくりを行うためには、最初は市がサポートすることが必要だが、徐々に地域住民に任せていくことが望ましい。そのためには、まず、地域住民の主体的な取組みを啓発していくことのできる行政職員を育てる必要がある。

以 上