

「第6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28年1月6日(水) 13:30～15:30

場 所：西宮市職員会館 1階 大会議室

議 題：

1. 開会

2. 議事

議案第1号 西宮市総合交通戦略について

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
分科会長	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	
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 交通政策部 交通企画課長	交通企画課 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	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	道路街路課 街路班主幹 山内 有紀
	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)	
清水 裕文	西宮市 都市局 都市計画部長		

議事内容

議案第1号 西宮市総合交通戦略について

- ・事務局より西宮市総合交通戦略（素案）を説明。

- (委員) この計画においてバスが主な対象交通になるということを序章の中で記載しておくべきである。
- 西宮市は自転車ネットワーク計画を策定済みだと聞いているが、具体的な整備計画を持っていないのか。
- 全体的に出典や年次が書かれていないデータが見受けられるので、きちんと記載しておくべきである。また、パーソントリップ調査のような専門用語については、誰が見ても分かりやすいように注釈を付けるべきである。
- (委員) 自転車ネットワーク計画については、現在国の考え方が自転車は車両であり、原則として車道を通行するべきであるという方向にシフトしてきているので、現在策定が進められている国のガイドラインの内容を見極めた上で当計画を策定していきたいと考えている。
- 西宮市では国道2号線や臨港線を中心に既に自転車ネットワークが完成しており、大々的な新規整備は考えていない。既存のネットワークを十分に活用する施策を中心に計画策定を検討しており、生活道路へ至る部分などにおいてルールづくりを行い、対応したいと考えている。
- (分科会長) 現在検討中の自転車ネットワーク計画の内容についてもどこかで触れておくべきである。
- (委員) 総合交通戦略の前半部分では、各地域での暮らしぶりやお出かけぶりなどについて多様な面から分析しているにも関わらず、実施施策がバスに偏りすぎている。バスを中心にしたいという思いは理解できるが、暮らしの満足度を向上させるためには、徒歩や自転車などの他の移動手段に関する施策についてもバランスよく実施していくべきである。
- (委員) 実施施策の中で挙げている通院・買い物バスの助成とは具体的にどのようなものなのか。
- (事務局) 通院・買い物バスの助成については、考えられる施策の整理として挙げており、今後検討していく予定としている。
- (委員) 例えば、通院・買い物バスに対して市が助成すると有償運送という扱いになるため、注意が必要である。また、無料送迎バスを運行することで競合する路線バス利用客を

奪うことにもつながる可能性もあるため、慎重に検討するべきである。

(委員) 考えられる施策のうち 25 個の施策が実施施策から落ちている。施策抽出の考えを読んでも、なぜ落ちたのか理由が分かりにくいので、表現を工夫したほうがいいのではないか。

また、総合交通戦略の目標年次は平成 47 年度までの 20 年間の計画だが、概要版の資料を見ると後半の 10 年間は次期戦略と書いてあり、計画の期間が分かりにくいのでもう少し書き方を工夫したほうがいい。

(事務局) 目標年次は 20 年後の平成 47 年度だが、人口や年齢構成、社会経済情勢の変化等を踏まえると、10 年後に総合交通戦略の内容を見直す必要があると考えている。

(分科会長) 10 年単位の区切りを第 1 期、第 2 期に分け、さらにその期間内の 5 年を前期、後期と分けたほうが分かりやすくなる。

考えられる施策を網羅的に挙げているが、どのような意図があるのか。

(事務局) 今回実施施策から外れた施策でも、人口や年齢構成、社会情勢の変化等により 10 年後の見直しの際には取り入れる可能性があるため、考えられる施策として網羅的に整理している。

(委員) 日常生活圏ごとに各地域の暮らしぶりについて分析し、そこから見えきた課題への対策として網羅的に施策を挙げ、そのうち今後 10 年間に取り組むものが実施施策であるというふうに整理すれば分かりやすくなると思う。

(分科会長) 現在実施中の施策に加え、この計画を通じて取り組むことになった新規の施策がどれなのか分かりやすく記載するべきである。

また、どのような考えに基づき施策に優先順位をつけたのか、実施施策を選んだのかについてパブリックコメントでも議論できるように、きちんと記載しておくことが重要である。

(委員) 網羅的に挙げている施策は参考資料として別に記載し、根拠や実現性のある施策を本編で記載したほうが伝わりやすくなる。

実施プログラムの中で「継続性等に関する判断を行う」とあるが、継続性だと不適切なものをやめるというイメージを持つってしまうので、施策の改善といった表現にし、PDCA サイクルにより施策を評価することで、より効果的なものにするというふうに前向きな表現にするべきだと思う。

評価指標の現況値と目標値が同じになっている項目があり、一目見ただけでは違和感を与えてしまうのではないか。今後の人口減少、高齢化社会を踏まえると、何も手を付けないと悪化していくばかりなので何とか食い止めたいたいという思いは想像できる

が、どこかに評価指標を設定した背景や考え方を記載したほうが分かりやすくなると思う。

(委員) 10年後に見直すということであれば、目標年次である20年後の目標だけでなく、10年後の目標もあったほうが達成状況を把握しやすくなると思う。

(事務局) 経年変化を把握できるようにするために、評価指標はできるだけ毎年確認できるものを選んでいく。目標値については、見直しの際に達成状況を踏まえて改めて検討する。

(委員) 実施施策においてタクシーに関する記載が抜けているので、触れておくべきである。総合交通戦略の目玉となる施策は、幹線的なバス路線の強化・再編ということに尽きると思うが、それを議論するためには各地域がどんなサービスを必要としているのか、どこに必要とされている機能を持たせるのかを現場レベルで判断し考えていく必要がある。実施施策にも位置づけられている行政とバス事業者が連携する場において、この施策を再度チェックしながら議論してもらいたいと思う。

(事務局) タクシーに関する施策を市として検討したことがほとんどなく、知識も不足しているため、どんな施策が必要なのか判断できかねるというのが正直なところだ。既存の駅前広場は、路線バスの乗入が飽和状態で、新たな路線を受け入れるスペースがないところが多い。路線再編の際には駅前広場のターミナル機能を強化する必要があり、バス事業者と共に検討していく予定である。

(委員) 新たな施策を考えるというわけではなく、現状で公共交通としてタクシーが果たしている役割について触れておくべきであるという趣旨である。

(委員) 例えば生瀬地区で運行されているコミュニティ交通もタクシーを活用した公共交通であり、その他にもタクシーと連携した施策についても記載できると思う。

(分科会長) 福祉タクシーチケットの配布が実施施策として挙げられている。

(委員) 評価指標について都市計画道路の整備と整備率のように実施施策と評価指標が直接結びつくものもあれば、交通結節機能の強化とバス乗客数のように実施施策の効果として直接結びつかないものも見受けられ、関係性にバラつきがあるように感じている。

(事務局) 実施施策の効果を確認するために、毎年入手できる定量的なデータを評価指標として選んでいる。

(委員) 例えば交通結節機能の強化であれば、何箇所改良できたかというふうに直接的な指

標にしてもいいのではないかと思う。

(分科会長) 事業が進み整備率が上がったとしても、必ずしも将来都市像実現への効果を表すとは限らない。一方で、整備率を確認することも重要なので、整備率と効果を分りやすく整理するべきである。

将来都市像を実現するために分野横断的な施策展開を図るとあるが、具体的にどのように連携を図るのか。

(事務局) 総合交通戦略の実施施策を考える際に、福祉部局等の関係課に集ってもらい協議する機会があった。これまで所管を超えた分野横断的な視点から意見交換する機会はあまりなかったので、今回交通という視点で協議を行ったことをきっかけに、今後さらに分野横断的な協議を発展させていきたいと考えている。

(分科会長) 例えば福祉部局で福祉タクシーチケットの配布を実施しているが、その利用者を病院や福祉施設の送迎バスに転換してもらい、それを日常生活圏での移動手段として位置づければ、行政サービスの質を落とさずにコストを下げるような展開も考えられる。評価指標や目標値に他部局の指標を取り入れることで、分野横断的な連携も図りやすくなると思う。

(委員) 15ゾーンに分けたエリアごとの課題と実施施策の関連性を説明したほうが分かりやすくなる。また、実施施策のスケジュールについて、今後10年間の予定を前期、後期に分けて記載しているが、すぐに着手できるものや着手までに数年後かかるものなど、もう少し細分化して記載したほうが良いと思う。

自転車の整備について、車道と分離させるだけなのか、あるいは車道、歩道と自転車道の3つを分離させることまで考えているのかなど、整備方針をもっと詰めるべきである。

国道176号線の整備事業について、実施スケジュールを見ても詳細が把握できない。北部地域の住民にとっては生活道路の安全確保や渋滞の解消を図る上で非常に有効な事業であるため、目標年度を明確にして事業を実施してもらいたい。

(事務局) 実施施策は、最終年度である平成47年度に目標を達成するために、今後10年間、あるいは5年間で実施すべき施策を挙げている。用地交渉などが必要な施策においてはどうしてもスケジュールが読めない部分も出てくるため、詳細まで記載できないことについてはご理解いただきたい。

移動の状況や地形等から日常生活圏として15ゾーンを設定し、各ゾーンが抱える課題から施策検討の方向性を定め、実施施策を決めているため、全体を通して見ないと関係性が把握しづらくなっている。

(委員) 実施中の施策と新規の施策を分けて記載したほうが分かりやすくなるのではないか。

(事務局) パブリックコメントでは、実施中の施策と新規施策が区別しやすくなるように記載する。

(分科会長) 総合交通戦略は、交通至便だと思われていた南部地域においても幹線バスが整備されていない地域があることを明らかにしている点が要となる部分である。限られた資源や財源をより有効に活用するためにはどうすればいいのかを考えるのが再編になるが、どうしても再編によって有利になる人と不利になる人が出てきてしまう。西宮市の将来都市像を考えたときに、どういった施策が必要で優先的に取り組むべきものは何かということがもっと明確に説明されていると、総合交通戦略の内容も伝わりやすくなると思う。

(委員) ICT化が進み、様々なデータを容易に収集、編集できるようになっている。例えば、鉄道との連絡を考慮した時刻表や、買い物の時間帯に特化した時刻表など、目的に応じた時刻表を作成している事例もある。財政状況が厳しくなる中、ハード事業を積極的に進めていくことは難しくなるため、こうしたソフト施策について検討してもらいたい。

以 上