

「第2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3月19日（水）13時30分～15時30分

場 所：西宮市職員会館 3階 大ホール

議 題：1. 開会

2. あいさつ

3. 委員及び事務局紹介

4. 議事

（1）総合交通戦略 基本計画（案）

5. 今後のスケジュール

6. その他

7. 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	大阪大学大学院 工学研究科 ビジネスエンジニアリング専攻 准教授	
	楠田 悦子	モビリティコンサルタント ジャーナリスト	
	永野 龍治	西宮市 土木局 道路部長	
	加納 陽之助	国土交通省 近畿運輸局 企画観光部 交通企画課長	欠席
	田中 克己	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 主査 松岡 秀弘
	服部 洋平	兵庫県 県土整備部 土木局 道路街路課 街路担当参事	欠席
	田中 修平	兵庫県 阪神南県民局 西宮土木事務所 企画調整担当主幹	
北田 正広	西宮市 都市局 都市計画部長		

議事内容

(分科会長) 西宮市都市交通会議の開催にあたり、社会の動きを少しだけお話ししたいと思います。二点あります。

一つ目は、交通政策基本法が去年 11 月に成立しました。これは、持続可能な交通政策をつくっていくためには、一つずつのモードを見るのではなく、交通全体を見るということです。基本法として、理念が書かれており、行政が交通について責任を持つということを明確にしました。

二つ目は、この基本法を受けて、コミュニティバスの補助などが行われていた地域公共交通活性化再生法が改正されました。2 月に閣議決定行われました。これには非常に重要な点が三つあります。一つ目は、持続可能な公共交通をつくるということです。二つ目は、これまでのように公共交通を事業者任せにするのではなく、地域公共交通を残す、地域公共交通についての足を守るということについて行政が責任を負うということです。今までは、地域公共交通に関する会議は市町村が中心になって行っていましたが、これからは県もその責任を負うということになりました。三つ目は、まちづくりとの連携が大事ということです。都市局の法律である都市再生特別措置法が同時に改正されました。ハード面の投資だけではなく、地域の人たちがよりよい生活をしてもらうために、どういう形がいいのかというソフト面が重要となります。ソフトというのは、ものをつくらなくてもできる話がたくさんあるので、そのようなものを含めたまちづくりがこれからは大事になりますので、このような視点も含めまして、新しい時代に対応した西宮市の都市交通戦略というものを皆さんと一緒に議論していきたいと思います。

(1) 総合交通戦略 基本計画 (案)

・事務局より総合交通戦略基本計画 (案) を説明。

(分科会長) 目標年次はいつか。

(事務局) 目標年次はおおむね 20 年後ぐらいを想定している。

(分科会長) 10 年後には何をするのか。

(事務局) 10 年以内にどういうものに着手していくべきかを、実施プログラムの中で選定していきたいと考えている。

(委員) 今の計画案でいうと、この 20 年間に固定できそうなハードな事業を並べて、それに合うように将来図をつくって方針をつくったという感じがする。本来であれば、これからの交通の話は役割分担が重要だという

話だったと思う。もっと踏み込んだようなことが、これからの公共交通を含む交通で重要だということを考えていくべきである。

(事務局) 今後、御指摘の内容を踏まえた上で修正していく。

(分科会長) 委員と議論したいことは一体何かということ、きちんと話をしてもらったほうがいい。例えば、駐車場の話や、歩行者と自転車の話などはここで議論するのか。

(事務局) 今回、都市構造の把握に時間がかかり、人や自転車のことについては、書いていない。そこは少しおいていただいて、施策体系に挙げている事項について、議論してもらいたい。

(委員) 12 ページに、鉄道との立体交差や、高規格道路の整備、新駅設置とあるが、5年でどこまでできて、10年でどこまでできてということが示されるべきであり、先ほど説明のあったおおむね 20 年後もこれが全部なのか。その整理が必要である。

(事務局) 連立などは時間がかかるので、20 年後に全てできているというのは確かに難しいと思う。ただ、この戦略に基づいて、10 年以内に着手できるものを選定していくための指針となればと考えている。

(分科会長) 道路の計画も大事だと思うが、ここでは、公共交通の計画をすべきで、これに集中した方がよい。

(委員) 高齢化社会になるとますます自転車とか徒歩が重要になってくる。もう少し移動という視点を重視すべきである。

(分科会長) 例えば、自転車のネットワークの整備や、拠点へ徒歩で移動しやすくするためには、自動車の流入規制などとセットで考えるべきだと思う。また、道路の断面構成を変えるとといった話も提案があってもよいのでは。

(事務局) 実際に交通の流れを見てみると、西宮市の場合、中心市街地に向かう人の流れが多いということもあり、道路整備のことにも触れざるを得なかった。山麓部や臨海部などは、鉄道の中心の線から少し離れており、バス等がないと来にくいという状況であるが、4 メーター前後のすれ違いが困難な道路をバスが走らざるを得ないような状況になっている。そういう状況もあって、バスだけの話では、バス路線の充実というのは現実には難しいと考えている。そうすると、やはり道路整備などとセット

で考えていかざるを得ない。また、自転車道についても、JR以南では自転車道が整備されており、道路幅員もあるが、JR以北になると自転車道どころか歩道すらないところが大半になってしまうという現実がある。そのようなことから、その空間の再配分だけでは、なかなか対応は難しい現状である。その関係で少し道路整備絡みの話が増えてしまった次第である。

(委員) 移動というものは何かということをしっかり西宮市で整理されたほうがいいと思う。それを考えていく上で、道路やバスや電車がどうあるべきなのかということが見えてくる。

(委員) これは行政が施策をしたいという計画になっているが、本来そうではないと思っている。私が都市計画マスタープランの委員として携わったときの話をすると、まさしくこのゾーンでの暮らしぶり、どんな暮らしが実現できるのが好ましいのかということ考えた。本来は、そのような暮らしが実現できるようにするために、交通面でどんなサポートができるのかということ説き起こしていく必要があると思うが、それをコンパクトシティの実現という言葉で全部まとめてしまっている。日用品の買い物がきっちりできるとか、通院ができるとか、デイリーライフ、ウィークリーもあれば、マンスリーもあると思うが、そういうことが実現できるのか。そのような目指すべき生活像が本来あるはずだと思う。暮らしを実現するためには、交通面でどんなことができるのか。駅周辺であれば、車の流入を抑制することによって、いろんな人が来やすい空間をつくっていくということもある。今は都市像からの移動という面を見ようとしているが、個人の暮らしというものがあるはずなので、そのような暮らしを実現するために必要な移動を支える交通というものがどうあるべきかという議論があった上で6章があるとよいと思う。当然南部でも、山麓部と平地部では違うと思うので、そこについていろいろ議論はできると思う。

(委員) 交通にどのように活かしていくのかということで、5つの項目としてアクセス性の向上とあるが、南部は公共交通が充実しているので、いかにそれを活用していくべきなのかというほうが大切なのではないかと。

(委員) 北部の塩瀬、山口、生瀬地域に住む者にとっては、東西の交通が非常にネックになっている。国道176号線とそれに付随する名塩道路はいつ完成するのか。バスを含めた道路渋滞が毎日続いている。北部の住民にとっては、大動脈である176号線と計画されている名塩道路が、3年後、5年後に一体どうなっているのか。交通の円滑化が一番の課題であるの

で、これについて議論してもらいたい。

(事務局) 北部地域は、塩瀬であれば宝塚方面に向かう移動が大半という状況である。この施策体系では、宝塚に向かう移動の円滑を図るために、176号線の整備が重要であるということを念頭に置いている。

(委員) JR西宮名塩から生瀬や宝塚方面に向かう区間だが、武庫川の大雨洪水等の増水時における国道176号線の通行止めや交通麻痺についてはどのように考えているのか。去年9月16日の台風大雨のときに、武庫川沿いの国道176号線が通行止めになった。ちょっとした大雨で通行止め、道路封鎖になってしまう。国道とも絡むことなので、難しいことであるとは思いますが、この辺の生活道路に対する市としての考え方の展望は何かあるのか。

(事務局) 交通戦略では、そこまで具体的なことは言及できないが、道路自体を災害に強い構造にしていくという事と災害時にこの路線がだめでも、この路線が代替として使えるという交互ネットワークをつくっていくことが大事だというふうに考えている。

(委員) 西宮市でもブランド形成や魅力あるまちづくりに努めていると思うが、そのときに掲げられる理念は何かと、いま一度考えたときに、ちょうどいいと思ったのが、コンパクトシティの実現ではなく、11ページの西宮市の将来都市像のところ、みんなが暮らしやすく、お出かけしたくなるまち、品格の高い「文教住宅都市」において、子育てしやすい、働きやすい、いつまでも住み続けたいような、暮らしやすいまち等々と書かれているが、そこに照らし合わせていろんなことを考えていったほうがすてきで、もっと住みたいと思われるようなまちになるのではないかと思った。

(事務局) 基本理念としては、この将来像で書かれているような内容のほうがふさわしいのではないかとこのように思っているので、改めたいと思う。

(委員) 12ページ目の施策体系で、具体例があれば教えてもらいたい。施策体系2のところ、都市拠点において都市機能の集積や充実を図るとあるが、これは何か具体的な取り組みを想定しているのか。それから、その下の交通結節機能やアクセス性の強化についても何か具体的なものがあるのか。あと施策体系3で、地域住民が主体となったコミュニティ交通の導入とあるが、それも何か具体的な例があるのか。施策体系4のところでも、アクセス性の向上とあるが、どんなことを想定しているの

か。あと施策体系で、交通ネットワークの形成に努めるとあるが、これについても何か具体的な取り組みがあれば教えてもらいたい。

(事務局)

まだ具体的なものを選定できていないわけではないが、施策体系2の交通機能の充実については、人の流れを見たときに、例えば、北部地域であれば、塩瀬地域は宝塚に、山口地域は岡場に移動するということで、他市の都市機能の充実を図ることは難しいと考えている。南部地域では阪神西宮、東側であれば北口への移動が多いという状況がある。それは通勤、通学時の鉄道の乗りかえで利用しているのかどうかかわからないが、都市機能の充実を図って、バス等々の乗り継ぎをよくすれば、行きたくなる場所になり、バス路線の利用客も増えるのではないかと考えている。

一方で、先ほど南部のバス路線は便利だという話があったが、南部地域の北東方面でほとんどバス路線がないエリアがある。そのエリアから北口に行きたいという声を聞くが、道路がないことと、鉄道で分断されていることによってバス路線が入れないというような状況である。そういうエリアのアクセス性を向上させることで、行きたいと思われている北口にバス路線等でアクセスできるようにすることも考えていく必要があるのではないかと考えている。バスの運行が困難な地域においてコミュニティ交通等を導入するという取り組みが生瀬地域で進められている。地域が主体となってコミュニティ交通の導入について検討しており、行政として、側面的に支援していくということが必要ではないかと考えている。また、徒歩・自転車・バス等による鉄道駅や文化教育施設へのアクセスについても、この8つのゾーンの中で格差がある。平坦なところでは自転車の利用は多いが、山麓部ではほとんど利用がないというような状況もあり、それぞれ地形によって使える交通手段は異なる。あと、緊急時の公共交通ネットワークについて、先ほど説明したように、緊急時において、ほかからアクセスできないような場所、アクセスできなくて困るというようなことが生じてくるケースがあったが、そういうことに対して柔軟に対応できるようなネットワークの形成が必要ではないかと、そういうようなイメージを持っている。

(委員)

基本計画というのはあれもこれも盛り込みたいということで、よく総花的になってしまいがちである。これは交通戦略の計画であるので、もうちょっとポイントがわかるようにしていったほうが良いと思った。

具体的に言うと、昨年度に「ひょうご公共交通10カ年計画」をつくったときに、これは県全体の計画だが、地域版のときに議論になっ

た点が3点ぐらいあったので、ちょっと紹介する。

阪神間、西宮市間でその計画をつくる時に議論になったことが、一つは公共交通、ここにも書いてあるが、バス路線、特に北部地域で公共のバスをどうやって維持していくかという議論があって、その取り組みが書かれている。

それから、二つ目は、いわゆる自転車対策について、どうしていくのか。阪神間、西宮市もそうだが、県下の中でも特に自転車の利用が多い。データを持っているわけではないが、西宮市もJRから南、阪急から南は、特に多いと思うので、その自転車対策をどうやっていくのか。さらに、通学路の交通安全についても必要であると。

それともう一つ、阪急の鉄道の新駅をどうしていくか。それが必要だということをもっとわかるように書き込んでもいいのではないかというふうに思う。これは、「ひょうご公共交通10ヵ年計画」の地域版で議論になった点であり、必ずしも西宮市の考えとイコールのものではないかもしれないが、そういうものをしっかり盛り込んだ上で、事業実施に当たってはこの交通戦略の基本計画に基づいてやっていると言えるように策定する、それぐらいの内容であっていいのではないかというふうに考えている。

(分科会長)

全体を通しての印象として、少し古いマスタープランのように感じる。要するに、いろいろなものを書き込んでいくと、書き落としがないようにしようというようになってしまう。西宮市では人口が増えているので財政的にもまだ余裕があるのかもしれないが、基本的には、あれもこれもではなく、あれかこれかを絞り込み、だめなものも明らかにしていく。だめなものであるというためには、基本理念や都市像が大事になってくる。これを目指すために、こっちを優先するとか、これはだめだというような記述がないと、つくったはいいいけれども、書棚に置いてあるということになりかねない。西宮市版コンパクトシティとは一体何のことなのかについて書いてはあるが、それがよく伝わってこない。コンパクトシティにはいろんなコンパクトシティがあるが、例えば一極集中を目指すとしたら、ほかのことには投資しない。それとも、西宮市版としては、どういう行政的な投資をしていくのかということがコンパクトシティだと。それを今までと同じようにしていたら、コンパクトシティでも何でもなくて、今までと同じまちをつくっているということになってしまう。

それと、目標年次を20年後においている割には、やっぱりぬるい。例えば、今は人口が増えているのでいいが、20年後には人口は減っている。人口が減るとどういうことが交通の中で起こるのか。渋滞はなくなり、それはよいことかもしれないが、渋滞がなくなると同時に鉄

道の利用者やバスの利用者も減少し、バスの経営はたちどころに厳しくなる。このことに対してどうするのかということが、20年後を考えたときのビジョンである。これに対して公共投資をしていくということを考えても、その時に財源があるのかどうか分からない。では、その財源はどうやって確保していくのかということで、コンパクトシティを実現していくことによって、例えば、固定資産税が少ないところではなく、集中投資をするところで固定資産税を確保して、それを財源としてバスのほうに使っていくというようなイメージがなければ、バス路線の充実に努めると書いてあっても、何かぬるいなというふうには思わざるを得ない。

それともう一つ、市民の話が全然出てこないが、市民に助けてもらわないと、これは実現できない。市民に対して、どういうメッセージを伝えていくのかということが余り見えないので、それに対して、意見が言いにくい。市の計画だけで全部実施できるわけではないので、住民の人たちがバスに乗るとか、歩行環境を整備しようとか、放置自転車をやめようとか、こういうふうには思ってもらわないといけませんが、こういうことに対するメッセージ性が非常に乏しい。それを入れないと、計画は成立しないと思う。市民の人たちにも汗をかいてもらうのにふさわしいような内容にしていくということが大事だというふうと思う。

(委員)

現在の都市計画マスタープランには空間整備計画なるものが盛り込まれておらず、どういう都市構造があるのかという現況が把握しにくかったのが、そこからスタートした。実は、総合計画にも都市構造図がなく、都市計画マスタープランにも書かれてないという状況からスタートして、この交通戦略で、改めて都市構造図を把握し直そうと。前回の10月に出した資料は非常に断片的で、セクショナリズムで、バスはバスのこと、鉄道は鉄道のことしか書いていなかった。西宮市の市域の中で都市構造の現況がどうなっているのかを交通の分野から一度分析してみようということで、今回このようなまとめ方となった。

もう一点いうと、市は必ずしもハード整備偏重で考えているつもりはない。資料の12ページの施策体系の下に、いわゆる実施計画をぶら下げていくことになるので、実際に何をやっていくのかということは、念頭においている。その中には、新駅の話や駅前広場の再整備など、ハード整備はもちろんあるが、それだけではなく、市民にも交通に参加をしてもらいたい、役割分担をしてもらいたいという認識は当然持っている。ただ、残念ながら、都市構造の分析がまだできてない。そして、その分析の中から各地域にどういう特性があるのかということ

ろまで、まだ議論できていない。本来であれば、この荒っぽい都市構造の分析の次に、地域分析みたいなものがあり、そこで各地域の特性に応じた暮らしぶりがあって、そこから交通でどういうことができるのかということを論じていけば、先ほど話しにあった交通マスタープランのいわゆる戦略づくりに役立つのではないかという感覚は持っている。

市の交通課題の中で、一番大きな問題というふうに認識しているのは、バス交通の問題である。放っておけば、公共交通の利用者は減っていくだろうということは自覚している。というのも平成 21 年度から市が主体となって、さくらやまなみバス事業という南部と北部を結ぶバス事業を始めている。これは、もともと鉄道交通がなかったところに、そういうバスの交通機関をもうけたということで、バス交通が大変な事業であるということを今まで交通局を持っていなかった西宮市が初めて自覚した。特にバス交通に対してはサポートしていく、市民にも乗ってもらう、そういう関係でないと交通が維持できないということは十分自覚している。今は、地域主体でコミュニティ交通を検討していくということしか書いていないが、地元の住民に何かしてもらうということ以前に、公共交通機関を使ってもらう。これは市民にお願いしたいことであり、役割の一つにもなっているのではないかと考えている。そういう意味から、バスの利便性向上とか、拠点へのアクセス性向上の中には、当然バスに乗りやすくする、利用しやすくするという方策を今後、具体策として書き込んでいかなければいけないというふうに思っている。

現時点ではまだ総花的な書きぶりにしかなっていないが、冒頭で言われたように事業期間の 20 年でこれが全部できるとは思っておらず、具体的実施計画になった段階では、全部できないなら、まず 5 年間でこれをしましょうよという議論を一緒にしたいと思っている。その中で優先順位として、バス交通の問題を取り上げて議論したいと思っている。西宮市では、鉄道も非常に発達しているが、それをサポートするバスにおいては道路の問題であったり、踏切で渋滞があったり、交差点の渋滞があったりして、いろんな問題がある。そういうことについて市民と一緒に共通認識に立って、利用しやすくするという方向で考えていきたいと思っている。もう一点つけ加えると、徒歩利用、自転車利用については、南部の市街地では、自転車道があったりして、比較的できるところがたくさんあるが、JR の以北になるとなかなか少ない。それが問題であるとしたら、何とかしていかなければならないという認識は持っている。

(委員)

都市再生特別措置法が改正されて、この 8 月に施行される。今まで

はコンパクトシティだったが、もうちょっと踏み込んだ形で、立地適正化計画というものをつくっていくということで、今、国として動いている。どういう中身かと言うと、今まではいたずらに市街地が拡散した関係で、やたらD I D地区が増えて、行政コストが増加した。それではもう国としても地方としてもパンクするというところで、コンパクトシティという概念が出てきた。それよりもうちょっと踏み込んで、今度は、都市機能誘導地域と居住誘導地域というのを都市計画で位置づけて、都市機能を誘導するところと、居住を誘導するところを決めて、都市計画に盛り込むというような動きが今出てきている。せっかく国がそういう施策をやろうとしているので、そういう観点も入れることができれば、本当に時代の先端をいくような戦略ができると思う。西宮市版コンパクトシティと言っても、どこに西宮市らしさがあるのかよく書けてないということもあるので、国の動きも見て、書き込めるところは書き込んでもらいたいというふうに思う。

(委員)

都市マスの話になるが、自分たちの部局で何ができるのかということについて思案してもらって、それを実施してもらうことが重要ではないかというような発想でつくったというふうに記憶している。そういう意味では、西宮市の職員力というのがあるからこそ、あのような形になった。従来の都市マスは、最後にこの地域はこうなるというふうなポンチ絵で終わるが、それをつくってない背景にはそのような理由がある。

(分科会長)

それでは、5番目の議題の今後のスケジュールについて事務局から説明してもらおう。

(事務局)

今後については事務局として整理を行ったうえで、分科会の開催についてお知らせしたいと考えている。

(分科会長)

以上で分科会を終了する。

以 上