

「第5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8月17日(月) 13:58～15:51

場 所：西宮市民会館 中会議室 502

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	欠席
	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

(1) 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（案）を説明。

(分科会長) 立地適正化計画や地域公共交通網形成計画などの関連計画との位置づけについてどのように考えているのか。

(事務局) 総合交通戦略はあくまでも移動面からの計画となっており、土地利用に関する視点が入っていない。また、立地適正化計画は、今年度から策定に向けた検討に入るため総合交通戦略のほうが先に策定されることになる。

立地適正化計画は総合交通戦略に土地利用の話を加味した内容になると考えている。地域公共交通網形成計画は立地適正化計画が策定された後に検討する予定である。

(分科会長) 立地適正化計画は各都市でコンパクトシティを目指すために拠点を定めることになる。一方で、地域公共交通網形成計画はそれぞれの拠点を公共交通も含めた交通ネットワークで結ぶというような内容になる。総合交通戦略で出てくる拠点や交通軸は、これらの関連計画に引き継がれるのか。

(委員) 立地適正化計画では、居住密度も踏まえながら拠点を決めていくことになるが、総合交通戦略で定められた拠点は、そのたたき台になると考えている。

(委員) 「都市構造図」を見ると、国道176号線は都市交通軸と生活交通軸が平行しているが、これにはどういう意図があるのか。

(事務局) 北部には主要な道路が国道176号線しかないため、この道路が都市交通軸と生活交通軸の2つの役割を兼ねる形になっている。

(委員) 山口～夙川間の道路が途中で都市交通軸から生活交通軸に変わっている。これは南部地域では主に生活交通軸として利用されているということでのいいのか。

(事務局) 南北間の移動は都市交通軸になるが、南部地域の市街地に入ると、生活交通軸の役割が大きくなるため生活交通軸としている。

(委員) 総合交通戦略で出てくる生活拠点についてどのように定義しているのか。

(委員) 基本的には中学校区程度の範囲で、徒歩中心で移動できる範囲を日常生活圏として設定しているが、住居専用系の用途地域が広がる地域では日常生活圏内に生活拠点となるような施設が少なく、それぞれの日常生活圏で拠点を設けることが難しい。そこ

で、日常生活圏の範囲を広げて自転車やバスなどを利用すれば移動可能な基本生活圏を設定し、その圏域内の拠点を中心拠点としている。日常生活圏内で生活拠点が無いような地域では基本生活圏の中心拠点で対応するというふうに2段階に分けて考えている。

(委員) 「地域特性に応じた交通手段の確保」の中で地域住民が主体となって事業を実施するとあるが、具体的にどのような事業を想定しているのか。

また、役割分担の方針を具体化するための仕組みづくりの中で、施策の検討段階から住民のニーズを汲み取るための方策を実施するとあるが、具体的にどのようなことを想定しているのか。

(事務局) 地域住民が主体になった事業とは、具体的にはコミュニティ交通のことである。現在、生瀬地域では地域住民が主体となってコミュニティ交通の導入に向けて取り組んでおられ、市は助成金の交付や専門家の派遣などの支援を行っている。市としては持続可能なコミュニティ交通を目指すためには地域住民が主体になって取り組む必要があると考えている。

住民のニーズを汲み取るための方策については現在その仕組みを検討している段階であり、「実施する」という表現は「仕組みを構築する」に修正する。

(委員) 生瀬地域はマイバス意識が高く、地域住民が主体となってコミュニティ交通に取り組んでいるが、地域によってマイバス意識にバラつきがある。これから市の支援制度の内容を固めていくということだが、地域住民にマイバス意識を持ってもらうような指標を盛り込んだほうがよい。

(分科会長) コミュニティ交通について、「導入を検討する」というふうには書いているが、あくまでも地域住民が主体ということであるならば、「導入を検討する」と「導入を支援する」のどちらがより正確な表現になるのか考えてもらいたい。

また、評価指標はPDCAサイクルを回し事業改善を行うために作るものであるため、評価をするための継続的な実施組織についても記述してもらいたい。

(委員) これまで調査してきた各地域の暮らしぶりやお出かけに関する情報がどのようにして基本目標や実施施策に結びついたのか、もっと見える形に変えたほうが今後の都市計画を考える上でも有益なものになると思う。そうすることで評価指標も暮らしぶりやお出かけぶりの向上を図るようなものになると思うので、検討してもらいたい。

(委員) 阪急神戸線の連続立体交差化について事業主体に県が入っているが、県の事業計画にはなく、また予定もないため、一度整理してもらいたい。

(委員) バスネットワークを改善するためには阪急神戸線の連続立体交差化が必要になると

いう思いから実施施策の中に入れさせてもらった。ただ、現時点では予備調査を検討している段階であり、県と具体的に調整しているわけではないため、事業主体をはじめ書き方については修正する。

(分科会長) 検討することは必要だと思うので、事業そのものの記載は残すべきである。

(委員) 基本目標と実施施策はどのような関係になっているのか。

(事務局) 基本目標を達成するための施策として5つの柱を設定し、施策の柱ごとに考えられる施策を網羅的に示している。その中から6、7ページで示している考え方で実施施策を抽出している。評価指標は基本目標を達成するための成果指標として設定している。

(分科会長) 例えば、考えられる施策の整理で書いている「バスの走行性の向上」と、実施施策で書いている「バスネットワークの強化」は繋がりのあるものなのか、それとも単に同じことを2回書いているだけなのか。

(事務局) 基本目標を達成するために掲げた施策の柱について該当する施策を網羅的に例示している。ただ、今後10年間の実施プログラムで全て実施することは難しいため、その中でも今後重点的に取り組むべきだと考えているものを実施施策の抽出で示している。
基本目標と実施施策の抽出の関係を表す内容があれば、分かりやすくなると思うので、今後整理したいと考えている。

(分科会長) 網羅的な施策のうち西宮市にとって優先順位が高いものをまとめたものが実施施策の抽出であるという構造が見えるように、1枚の図にまとめてもらえれば分かりやすくなると思う。

(委員) 施策の柱の中には既存の取組みも含まれていると思う。既存の取組みと今後充実させるべき取組みが分かるようにまとめたほうが整理しやすいのではないかと考えている。

また、役割分担の中で関係機関と相互に連携するとあるが、これが単に絵に描いた餅で終わるのではなく、きちんと機能するように努めてもらいたい。

(事務局) 実施施策を検討するに当たっては庁内会議を開催し、他部局からの意見も反映するよう努めているところである。また、全庁的な取組みとして、他部局の事業であっても庁内会議等の場を通じて意見交換する機会があり、交通を所管する部局として必要なことは伝えている。

(分科会長) 役割分担を制度として担保するためにもきちんと総合交通戦略の中で位置づけてお

くべきである。また、庁内会議等で何をするのかについても記述しておいたほうがよい。情報共有を図ることができれば、実施施策が他部局の事業にもたらす波及効果、クロスセクターベネフィットも明らかになってくる。

実施施策の中で既存事業に該当するものが生瀬地区で取り組んでいるコミュニティ交通しかないというのも面白みに欠けるため、他にもいくつか記載すべきである。

(委員) 考えられる施策の整理の中の福祉交通にある「市町村」は「西宮市」と記載したほうがよい。

また、実施施策がバス交通に偏っているような印象を受ける。阪神南地域においては、自転車交通の重要性も高いため、実施プログラムの中で多少は触れておいたほうがよいのではないかと。

(事務局) 網羅的な施策の中では自転車交通についても触れているが、総合交通戦略においては主にバス交通について取り扱いたいという考えからあえて実施施策の中に入れていない。

(分科会長) この計画の中では地域公共交通、特にバス交通を中心に取扱うということを明記しておく必要があると思う。ただ、自転車交通であっても自転車シェアリングなどの公共交通に近い役割があるものについては残しておいたほうがよい。

(委員) 実施施策の中でも括弧書きで歩道や自転車道について書かれている。

(分科会長) バスネットワークを強化するために、都市計画道路を整備することが記載されている。バスネットワークの強化に歩きやすい歩道や使いやすい自転車道についても施策として入れたほうがよい。

(委員) 実施施策の中にICカードの相互利用とあるが、市内でまだ相互利用が出来ていないところはあるのか。

(事務局) 全国の公共交通機関で相互利用が可能なICOCAやPiTaPa等は導入済みであり、それに加え、阪急バスと阪神バスで相互利用が可能な共通ハウスICカードとしてhanicaを導入している。実施施策における乗継割引、ICカードの相互利用等とは、ハウスICカードhanicaを活用した独自サービスとしての乗継割引や、ICカード定期券の相互利用の導入による利用者利便性の向上策について、導入を検討していくという趣旨である。検討していく内容と記載内容に乖離があるため、表現を修正する。

(委員) 評価指標について評価する項目は書かれているが、具体的な数値目標が書かれていない。

- (委員) 数値目標がなければ評価できない。
- (委員) 最終的には数値目標を明記する予定である。数値目標はできるだけ入手しやすく、5年に一度くらいは更新できるものになりたいと考えている。また、アンケート等が必要な項目については、市民意識調査等の定期的実施しているものを活用するようにし、できるだけ情報収集に手間がかからないようにしたいと考えている。
- (分科会長) 例えば福祉部局が持っている介護認定のデータから高齢者の外出状況を推測することもできる。評価指標を設定するに当たっては、どういうデータが相応しいのか庁内会議等の場において他部局に投げかけてみるとよいと思う。
- (委員) 公共交通機関のバリアフリー化を進めるに当たっては、駅舎やバス車両等だけでなく、駅やバス停留所から目的地となる公共施設や医療・福祉施設等までの経路についても含めてバリアフリー化が図られるよう関係部局との連携に努めてもらいたい。
- (委員) 今回パーソントリップ調査等を活用して設定した日常生活圏等の情報は、福祉部局においても活用できるものだと思う。庁内会議等を通じて各部署が持っているデータを共有することで、PDCAサイクルがより機能するようになるのではないかな。
- (委員) 庁内会議を開催し、他部局との連携や役割分担を図っていくならば、なおさら各地域での暮らしぶりやお出かけの状況を整理しておくべきである。そうすることで交通部局が担うべき役割がより明確になると思う。
また、国土交通省が出している「健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン」では高齢者の外出を促すための施策が紹介されているので参考にしてもらいたい。
- (委員) 基本目標から施策の柱、施策の整理、施策の抽出などに枝分かれしている構成が対外的に見て分かりにくくなっている要因だと感じている。基本目標をベースに施策をぶら下げたほうが分かりやすいのではないかな。
- (委員) 基本目標については上位計画や本計画の基本理念や将来都市像を意識して設定しており、それと並行して課題整理を行うことにより「暮らし」や「お出かけ」という独自の視点からの課題抽出ができた。次に、施策を網羅的かつ体系的に拾い出すために、アウトプットの視点からの「基本目標」からインプットの視点からの「施策の柱」に切り口を変えて、施策を抽出した。さらに、重点的に取り組むべき施策を抽出するために、施策抽出の考え方を整理して重点施策を抽出した。しかし、繋がりがうまく整理できておらず解説も不十分で課題抽出が重点施策の抽出にどう反映されているかも分かりにくいので、全体の組立については整理し直す。

- (委員) 実施プログラムにおいて各施策の事業主体が書かれているが、事業主体が市であっても市民からの目線は必要になるので、市民の当事者意識を醸成するためにもきちんと市民の役割を記載すべきである。
- また、役割分担の中心が交通計画担当部局となっているが、この体系だと交通計画担当部局の負担が重過ぎるように感じる。各部局が責任を持ってそれぞれの施策に取り組むためにも環状的な繋がりにしたほうが無理なく継続できるのではないかと思う。
- (分科会長) 今後は市民自らが主体となった事業を市が支援するという仕組みが重要になる。ただ、検討中の実施プログラムの中に事業主体を入れる必要はないように思う。
- (委員) 現在の形で事業主体を明記することにあまり意味は感じていない。市民目線の考え方も重要だと思っているので、事業主体については必要かどうかも含めて再度検討する。

以 上