

■第8回神戸市地域公共交通活性化協議会 主な意見

【開催日時】令和3年3月26日（金）10:00～12:00

【開催場所】三宮研修センター 5階 505会議室

【出席者】委員32名（欠席4名）

【議事（主な意見交換の内容）】

議事（1）神戸市地域公共交通網形成計画の進捗について

（意見なし）

議事（2）神戸市地域公共交通網形成計画の中間見直し案について

○神戸大学 正司委員

- ・既存のバス路線の需要が減ってくる中、地域コミュニティ交通で想定されているようなレベルまで需要が落ちることもありえると思う。それにより地域の公共交通の維持に向けて、地域に入っていくというケースもあるかと思うが、目標としている導入支援地区数とは新規の地区のみをカウントするのか、それともこのような既存バス路線が入っていた地域に導入していくような場合も含むのか。
- ・新バスターミナルのⅠ期がようやく動き始めた。Ⅱ期はまだ都市計画決定されていない状態であるが、既存の計画にとらわれすぎることなく、今後よりよいものになるように取り組んでいただきたい。
- ・粟生線については、粟生線活性化協議会において議論されると思うが、神戸市としても重要な路線であるので、より便利で、地域の基幹になるような位置づけとなるよう、市の計画においても、維持という観点で単に乗客数の増加を目指すものだけと取られないよう工夫したほうがよいと思う。

○事務局

- ・地域コミュニティ交通の導入支援について、まず目標設定については、以前より自治会や婦人会よりいただいた要望数に基づき30地区という目標値を策定当初に設定している。実際に地域コミュニティ交通の導入を進めていくためには、地域の方に乗っていただくという活動をはじめ、ルート決定など、地域と一緒に考えさせてもらっている。導入を希望する地域があれば、まずは区役所を通じて要望してほしいとお伝えしているところではあるが、ご要望と地域の動きに差があるというのが現状である。
- ・正司委員より質問のあった既存のバス路線については、活性化再生法の改正の中で、ダウンサイジングという考え方が加えられている。新規の地区のみをカウントしているのかということであるが、現在支援に入っている11地区の中でも、バス路線の見直しも含め、既存のバス路線の利用者が減っていく中で、どのように地域コミュニティ交通を導入していくのかということを検討している地域もあり、必ずしも交通空白地のみをカウントしているわけではない。法改正の考え方も、市として取り入れながら、既存のバス路線では維持しきれない地域の交通を、ダウンサイジングしながら、地域コミュニティ交通の可能性についてもあわせて考えていきたい。
- ・粟生線については、計画にも記載している「リノベーション・神戸」として、駅に関する取り組み

を掲げている。ハード面を一気に整備するというのはすぐには難しいが、駅に来てもらう・使ってもらうなど、ソフト面の取り組みを進めていきたい。

○都心三宮再整備課 本田委員

- ・雲井通5丁目の再開発事業については、新型コロナウイルス感染症の影響による進捗状況の遅れが心配されていると思うが、現在順調に予定通り進めている。バスの再編や集約のあり方については、バスのあり方検討会で検討を進めていきたい。

○武庫川女子大学 水野委員

- ・地域コミュニティ交通について、当初目標値を30地区と設定しているところ、地域によって温度差があるということだったが、地域によっては取り組みが難しい様々な要因がある中、市としてどのような支援をしていこうと考えているのか。

○事務局

- ・地域の交通をどう考えていったらいいのか、わかりにくいところもあると思うが、まずは区役所を通じてご相談をいただいている。区役所には制度の説明を行い、交通問題があるような地域があれば積極的に教えてほしいと伝えている。今年度も数地区、地域より要望があり、出前トークとしてまずは地域コミュニティ交通の制度説明を行っている。すでにそれを受けて実際に動こうとしている地域もあり、少しずつではあるがこういった取り組みを進めていきたい。

○武庫川女子大学 水野委員

- ・今後も要望は増えていくと考えられるので、これからも丁寧に対応して行ってほしい。

○神戸大学 織田澤委員

- ・地域コミュニティ交通の導入の支援地区数は、計画案（資料5-2）のP54図4-14「地域コミュニティ交通導入の取り組みフロー図」でいうとどこの段階でカウントしているのか。

○事務局

- ・この図の中では、先ほど説明した出前トークは、「事例紹介、制度説明」という取り組みとなる。そのあと地域で交通課題に取り組みたいということであれば組織を立ち上げていただき、「専門家派遣」として課題の集約やアンケートを実施するコンサルタントを派遣する。ここからが支援ということで、支援地区数として計上している。

○神戸大学 織田澤委員

- ・この部分の目標の設定が、何を指しているのかわかりづらい。現在の支援地区数11件のうち、試験運行や本格運行まで進んでいる地域がどのくらいあるのかが重要で、実現に向けては地域の要望と熱意によるところがあるとは思いますが、熱意のある地域は市としてしっかりサポートしているということがわかれば、成果として評価できるのではと思う。目標値30地区に対して11地区という、数だけを目安にすると過小評価となりうるのではないかと思う。
- ・満足度の指標を今回から追加するというので、現状が57%で、「やや不満」「不満」の回答者の約半数が「満足」「やや満足」に転換するのを目標にするというのは目標設定としてはわかりやすいと思う。この値は、他都市と比べてどうなのか。また、アンケートの「やや不満」「不満」の理由はどこにあるのかということ把握できる設問をつけていくことは考えているのか。

○事務局

- ・地域コミュニティ交通については、委員ご指摘の内容をふまえ、実績としての表現を考えていきたい。

- ・満足度の設定にあたり、他都市の網形成計画で設定されている満足度の数値目標を調査した。例えば、政令市である広島市や福岡市も満足度を設定している。神戸市は5段階評価で質問しており、他都市は4段階（「どちらでもない」の選択肢がない）で質問しているところもあり、満足度の数値を一概に比較することはできないというのが前提となるが、5段階評価の広島市では6割前後の数値を基準として、プラス5～10%の数値を目標値として設定している。目標値にはまだ到達していないが、ゆるやかに上昇傾向にあるという状況である。
- ・「やや不満」「不満」の原因や、どういう取り組みをすれば満足へ転換していくのかということについては、WEB アンケートにおいて施策の評価の質問を設けている。今回はバスマップや北神市営化について質問しているが、毎年度内容を変えて施策評価の質問をし、結果を見ていきたいと考えている。また、区別や年齢別でも分析を行っており、その結果の傾向も踏まえながら、今後取り組みを進めて「やや不満」「不満」の方の満足度への転換を図っていきたい。

○神戸大学 織田澤委員

- ・交通サービスといっても、様々な側面があり、例えば「駅前の施設は利用しやすいか」など、カテゴリーごとに経年的に質問していくというのもよいのではないかと思います。

○神戸市自治会連絡協議会 岩佐委員

- ・私は兵庫区に住んでおり、交通の便の非常にいいところに住んでいるため、WEB アンケートでいうところの「満足」と答えるような地域で幸せなことだと思っている。満足度の出し方として、どの地域でどのくらいの人に聞いているのかということも合わせて出さないと、住む地域や住んでいる人の割合を考慮して満足度を出さないと意味がないと思う。こういったことも今後の統計の取り方に反映していかなければならないのではないかと思います。
- ・どの区もそうかもしれないが、東西については交通の便がよいが、南北の交通は十分ではないところが多いと思う。ただ市民としては、自分が利用する際に便利なようになってほしいと考える。兵庫区でいうと、山側の地区から海側の地区へ移動するには、一本のバスで行くことができない。以前よりこの移動については市などにも要望していたが、実際に走らせてもペイできるほどの利用者がいないかもしれないということもあり、難しい部分も多いと感じている。

○事務局

- ・満足度の調査では、WEB アンケートをする際に、神戸市の区別・年齢別の人口構成を考慮して回収サンプル数を調整している。
- ・交通事業者としては、事業採算性を考慮しなければならない。ただ、市民満足とのバランスを取りながら、どういったことができるのかということについて、行政と交通事業者と地域の3者で連携しながら考えていきたいと思う。

○タクシー協会 奥委員

- ・市民の満足度について、資料3では「鉄道・バス・タクシー」とひとくくりに調査をしているが、計画案のP24の図2-31「鉄道・バス・タクシーの利用についての満足度」では、聞き方が統一されていない。鉄道・バス・タクシーそれぞれで満足度を出したほうがよいのでは。ひとつにまとめて出すというのは無理があるのではと思う。

○事務局

- ・P24のグラフについては、鉄道・バスは平成27年のネットモニターアンケートをもとに作成しており、おそらく質問数の制約等によりタクシーの設問を入れ込むことができなかったのか、タクシー

については協議会資料を使用させていただいているところである。P24 に掲載するにあたり、同じ質問内容を掲載できなかったのは、反省すべきところであると思っている。今回の WEB アンケートの際にひとくりに質問しているというご指摘については、設問数の制約などによりやむをえずひとくりに質問をしている部分もあるが、来年度以降の調査に際しては、予算との兼ね合いもあるが交通機関ごとに質問を行うということも検討していきたい。

○近畿運輸局 片田委員

- ・今回計画の見直しとして、新しい計画を策定するのではなく従前のものを引き継ぐということであるが、活性化再生法の法改正に伴い、地域公共交通計画には目標が法定記載事項となっており、その指標として地域旅客運送サービスの利用者数、収支、国または地方公共団体の支出額といった定量的な目標を設定することが努力義務とされている。この指標を計画に盛り込んでいただくとより法改正後の内容と整合性が取れるので、検討を進めていただければと思う。

○事務局

- ・中間見直しということで、今回みなし規定により計画名称を合わせて変更しているというところであるが、法改正の趣旨と照らして、十分網羅できていない内容もあると認識している。今回の見直しまたは今後になるかもしれないが、法改正の趣旨をふまえ、検討していきたい。

○扇タクシー 成川委員

- ・P19 について、「1 / 6 %」となっている。また、準特定地域に指定とあるが、以前は特定地域に指定されていたものを、減車に取り組んだ結果により状況がよくなったため準特定地域に指定されたということであるので、記載の仕方を考えたほうがよいと思う。

○事務局

- ・「1 / 6 %」は「1 / 6」の誤植であるので、修正させていただく。準特定地域に指定という部分については、ご指摘のとおり平成 29 年の計画策定時には特定地域となっていたものであるが、ご指摘の内容をふまえて記載の内容を修正させていただく。

○阪急電鉄 奥野委員

- ・北神急行の市営化に伴い、今回新たに組み込んでいくという施策を盛り込むということについてはどう考えているか。

○事務局

- ・北神急行の市営化により、様々な取り組みや検討を進めているところではあるが、今回の計画でいうと P49 の「駅周辺のまちづくり」として、まちづくりと一体となって交通施策を活性化させていくとしている。その中で、駅周辺のリノベーションとして、谷上駅に関しても駅前の魅力向上を図っていくということを考えていく。

○小谷会長

- ・北神市営化を軸とした施策が見えにくくなっている部分もあるかもしれない。

○阪急電鉄 奥野委員

- ・谷上駅に特化しているように見えるが、北神地域全体ではどうなのか。

○事務局

- ・計画内で記載している、駅へのアクセス改善やまちづくりの連携、企画乗車券の取り組みといった内容は、北神地域全般で取り組んでいく事柄であるので、具体例をもう少し書き込めるか検討したい。

○近畿地方整備局 崎谷委員

- ・P6 において立地適正化計画について記載があり、「コンパクト・プラス・ネットワーク」ということで都市行政と運輸行政は非常に密接な関係にあり、コンパクトシティと地域公共交通、双方の計画が相互に関係するようになっており、記載いただきよかったと思う。昨年、都市再生特別措置法の改正があり、2つの柱、ひとつは「防災とコンパクトシティ」、もうひとつは「居心地がよく歩きたくなるまちづくり」ということで、ウォークアブル、すなわち歩行空間の充実というところに焦点を当てて法改正がなされている。例えばP40から「えき～まち空間」や三宮クロススクエアの記載があるが、こういったところに回遊性の向上や歩行空間の記載もあるので、記載内容としてよいと思う。今年の2月12日に「歩行者利便増進道路」に三宮中央通りが指定されたので、トピックとして入れ込み、歩行者空間の充実にさらに取り組んでいくということで書き込んでもいいかと思う。
- ・P31に『『ニュー・ノーマル』に対応したまちづくりの方向性』とあり、国でも新型コロナウイルス感染症の影響をふまえ、今後の都市政策がどのように変わっていくのかというところを分析・検討中であるが、今年の8月末に国土交通省の都市局において「新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性」というものを発表している。これは、様々な有識者の方に、新型コロナの影響を受けて今後の都市政策はどのような変化が起こるのかを聞き取った結果をとりまとめたものである。簡単に説明すると、都市は人・物・金が集まってビジネスが生まれたり、価値が生まれている場所であり、都市の重要性自体は変わらないものの、建物の「三密」については、それとは別に考えて解消していかなければならない、ゆとりある空間を作っていかなければならない。また、リモートワークなどの環境がより進んでいくと、職住近接といった現象があるのではないかといった意見が出ている。この論点整理を受けて、今後の取り組みに向けて国土交通省で検討しており、「デジタル化の急速な進展やニューノーマルに対応した都市政策のあり方検討会」を現在第6回まで行っているところである。こういった国の都市政策の取り組みも参考にいただければと思う。
- ・P69の市民満足度について設定したのはいいことだと思う。新型コロナの影響によりリモートワークなどが進んでいくと、そもそも公共交通を使う人の行動が変化してゆき、これまでのように公共交通を使う人がどれくらいいるのかということで、公共交通分担率をこれまでのように上げていくような評価が難しくなってくる。そのような中では、こういった満足度というのが重要な指標となると思っている。

議事（3）市民WEBアンケート結果の報告

○神戸大学 織田澤委員

- ・P15について、「満足」「やや満足」の数値を見ると、40代で下がってきて、以降は上がってきているが、これは一般的な傾向なのか。どのように解釈しているのか。

○事務局

- ・この結果の原因については、正直わからない部分も多い。年齢とともに満足度が下がるという想定をしていたが、結果、V字型となり、居住地別等いろいろな観点で調べたものの、傾向が見えたわけではなかった。

○神戸大学 織田澤委員

- ・普段こういった交通機関を使っているのかという影響もあるかと思う。おもしろいデータなので、いろいろと深掘してみるといいと思う。

○武庫川女子大学 水野委員

- ・P15 について、「60 代以降」とひとくくりにされているが、60 代以降も、年齢によって行動が変容してくると思う。もう少し細分化して分析できないかと思うがどうか。

○事務局

- ・ご指摘のとおり、「60 代以降」のサンプル数が 467 と多いということで、5 歳刻みで算出してみたものの、年齢と満足度で相関にあるということもなく、意外と年齢と満足度でリンクしていないというのがひとつの答えということなのかと考えている。

議事（4）その他報告事項

<近畿運輸局片田委員より、資料 7 について説明>

<各交通事業者より、参考資料 1・2 について説明>