

第4回神戸市地域公共交通活性化協議会会議録

平成29年3月10日

第4回 神戸市地域公共交通活性化協議会

1 日時 平成29年3月10日（金） 午後2時～4時

2 場所 三宮研修センター6階605会議室

3 委員（出席者30人、欠席者7人）

（1）学識経験者

小谷通泰

井料隆雅

正司健一（欠席）

水野優子（欠席）

（2）市民代表

岩佐光一朗

玉田はる代（代理：高尾）

（3）交通事業者

松本修治（代理：佐々井）

渡邊圭史

早川泰正

奥野雅弘（欠席）

楠葉誠司（代理：増味）

辰馬秀彦（代理：抱江）

野々下恵介

長井透

八島敦

土田時寛（欠席）

前田啓介

野澤俊博

成川邦彦

松本弘治

平尾文一

（4）各種団体

中澤秀明

奥篤

渡辺伸（欠席）

前野博司

（5）関係行政機関

松村知樹（欠席）

安江亮（代理：稲留）

若林隆司（代理：吉本）

登日幸治（欠席）

山内良太

小出一真（代理：大内）

工藤健一（代理：服部）

星島淳一（代理：益谷）

津島秀郎

山本雄司（代理：白波瀬）

新見達彦

若林宏幸

4 議事

(1) 前回の議事

(2) 市民意見募集結果及び神戸市地域公共交通網形成計画（案）

(3) 神戸市地域公共交通網形成計画の策定・推進について

(4) 平成 29 年度実施予定事業

5 議事の内容 別紙のとおり

1. 開会

○小島公共交通課長

皆さん、こんにちは。時間が参りましたので、只今から第4回神戸市地域公共交通活性化協議会を開催させていただきます。

本日は大変お忙しい中ご参集いただきまして、誠にありがとうございます。厚く御礼を申し上げます。

私は、神戸市住宅都市局公共交通課の課長の小島でございます。どうぞよろしく願いをいたします。

まず、開会に当たりまして、交通政策部部長の鈴木よりご挨拶申し上げます。

○鈴木交通政策部長

失礼いたします。神戸市住宅都市局の鈴木でございます。いつもお世話になっております。

本日はお忙しい中ご出席を賜りまして、ありがとうございます。

今回は第4回目ということでございますが、本日につきましては、前回、皆様方のご意見をいただきまして取りまとめましたパブリックコメントの案につきまして、この1月17日から2月15日までの30日間、市民の方々のご意見を募集いたしました。その意見の報告と、それに関する神戸市の考え方、それから地域公共交通網形成計画の最終の案について、皆様方にご確認をお願いしたいと考えてございます。市民意見につきましては、後ほどご説明がございますけれども、15通49件ということで、比較的多くのご意見を賜ってございます。改めて、公共交通に対する市民の方々のご関心の高さというものが認識されました。

また、議事にも書いてございますけれども、今回は形成計画の中でも、交通事業者を初めとする各関係者が情報を共有し、連携することによって公共交通の維持・充実を図っていくということがございますので、平成29年度に各交通事業者がお考えの事業予定などにつきましても情報交換をいただきまして、今後の色々な計画に役立てていきたいと考えてございますので、そちらのほうもよろしく願いいたします。

以上、簡単ではございますけれども、冒頭のご挨拶とさせていただきます。

○小島公共交通課長

それでは、まずお手元の資料の確認をさせていただきます。

クリップを外していただいて、表紙が今回の次第でございます。めくっていただいて、

資料1が本日の委員名簿でございます。資料2が前回、第3回の協議会の議事要旨でございます。資料3がパブコメ案の意見と市の考え方という資料でございます。それから、資料4が神戸市地域公共交通網形成計画（案）でございます。それから、資料5が地域公共交通網形成計画の策定・推進の資料、資料6が29年度当初予算（案）における主要施策抜粋という資料でございます。資料7が平成29年度実施予定事業ということで、各事業者の事業を取りまとめさせていただいております。次に、参考資料ということで、本日の座席表、最後に、うちの都心三宮再整備課のほうが事務所を移転するというので、下記のとおり、移転後の住所に引っ越しをいたしまして、3月21日から業務を開始する予定ですので、参考までに資料を配付させていただいております。

以上が今日の資料ですけれども、過不足はございませんでしょうか。

2. 出席者紹介

○小島公共交通課長

それでは、まず本日もご出席をいただいております委員の皆様方ですけれども、資料1でご確認をいただきたいと思っております。変更がございまして、市民団体の玉田会長の代理で高尾様にご出席されております。よろしく申し上げます。それから、山陽バスの土田課長がご欠席ということで、今日は合計30名の方にご出席いただいております。どうもありがとうございます。

それでは、ここからは小谷会長に進行をお願いしたいと思います。

3. 議事

(1) 前回の議事

○会長

皆さん、こんにちは。

早速ですが、お手元の議事次第に従いまして、議事を進行させていただきます。本日もどうか忌憚のないご意見をお伺いしたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

では、まずお手元の議事次第(1)前回の議事につきまして、事務局からご説明をお願い

いたします。

○小島公共交通課長

お手元の資料2の第3回協議会の議事要旨をご覧ください。

開催日が昨年12月13日でございます。出席者、委員様は29名にご出席をいただいております。

主な意見ということで、アンダーラインの部分につきましてご説明させていただきます。高齢者の移動手段の確保も論点に入れていただきたい。

それから、施策2、西北神地域の基幹公共交通の維持のまちづくりとの連携について、計画の期間は前半で終わるものではないので、実施期間を延ばすべきである。

また、バス路線のわかりやすい路線図が必要である。

下にいきまして、これからの子育て世代が車を持たなくても生活できるようにしていく必要がある。

それから、目標3の数値目標、地域コミュニティ交通導入の支援地区数が28地区となっているが、支援する地域が決まっているように見えると。

裏の2ページをご覧くださいまして、施策4、北神地域の再編実施計画について、バス路線の再編がメインになるが、バス路線だけでなく、再編実施計画は鉄道なども含めた公共交通ネットワーク全体であることがわかるように記載すべきである。

それから、ウォーターフロントについても、施策1、都心での人と公共交通中心のにぎわいあるまちづくりの推進と広域結節機能の向上に記載していただきたい。

それから、提案されている交通手段が都心内を回遊するためか、それとも外から都心に人を運ぶことで、都心に来た人が歩きやすくなることを想定しているのか、整理が必要であると。

それから、用語解説について、「企画乗車券」と「LRT」の内容を再考したほうがいい。

第3章、公共交通ネットワークの将来像の目標や将来像の文章が結論だけになっている。効率的・効果的な公共交通ネットワークだけでなく、「使いやすい」や「選択可能性」などを記載し、公共交通網だけでなく、まちが便利になっていくというような表現にしたほうがいい。また、震災やレジリエンスの言葉も入れることを検討してはどうかと。

最後に、市民の関心が高い健康について、計画では触れられていない。

こういったご意見をいただいております。

以上でございます。

○会長

ありがとうございます。

ただいまのご説明に対しまして、何かご意見、ご質問はございますでしょうか。

特にございませんか。

(2) 市民意見募集結果及び神戸市地域公共交通網形成計画（案）

○会長

それでは、引き続きまして事務局より、(2)市民意見募集結果及び神戸市地域公共交通網形成計画（案）について、ご説明をお願いいたします。

○小島公共交通課長

資料3をご覧ください。形成計画（パブコメ案）に対する意見の概要及び意見に対する市の考え方（案）でございます。

意見募集期間につきましては、1月17日から2月15日の30日間行いまして、提出をいただいた意見書の数ですが、15通49件の意見をいただいております。

以下、表の中のアンダーラインの部分を中心にご説明させていただきます。

計画全般につきましてでございますが、全ての市民に移動する権利（交通権）があると認め、交通基本条例を制定し、交通政策の基本とすることと。

これに対しましては、本市では本計画を公共交通政策の基本とし、市民、企業、交通事業者、行政の連携により、公共交通ネットワークの維持・充実に向けた取り組みを進めたいと考えております。

2番、「交通まちづくり」の考えを取り入れて、歩いて楽しいまちをつくることを基本にしていきたいと。

これに対しましては、神戸市総合交通計画では、公共交通を中心に歩行者、自転車、自動車などがバランスよく組み合わせられた、安全で快適な交通環境を形成することとしております。また、本計画でもリーディングエリアである都心では、歩く人が中心のまちの実現に向けて交通体系の見直しを行ってまいります。

第2章です。地域及び公共交通の現状・課題についてでございますが、3番、本計画の8ページ、「人口の推移」に地域ごとの人口の推移も取り上げていただきたいと。

これに対しましては、本計画の人口の推移に地域ごとの人口増減の状況を追記します。詳細は、また後ほどご説明させていただきます。

2 ページをご覧ください。

第3章、公共交通ネットワークの将来像の部分でございます。

4 番、高速神戸駅や新開地駅に乗り換え拠点が分散していると。三宮駅を拠点とした交通網を構築することが必要という意見でございます。

これに対しましては、本計画の28ページに記載をしておりますが、三宮を広域交通拠点到位置づけてございます。

具体的には、「えき＝まち空間」としまして、三宮の6つの駅を大きな一つの駅と捉え、わかりやすく、使いやすい駅としていくことや、駅での乗り換えを含め、まちとの行き来もしやすくしてまいります。こういった取り組みによりまして、三宮の集客力、拠点性を高めてまいります。

5 番、新長田駅への快速停車実現を計画に盛り込むべきというご意見でございます。

これに対しては、JR西日本様からは、現在の運行ダイヤの維持、速達性の確保が最重要事項であり、またホーム構造上の課題もありますので、現状では快速を停車させることは難しいとのお考えを聞いておりまして、協議は非常に厳しい状況となっております。

6 番目、鉄道の定義について、鉄道に「ポートライナー・六甲ライナー」が含まれている。輸送量の違いを明確化するべきという意見です。

これに対しまして、都市の骨格となる公共交通ネットワークを基幹公共交通ネットワークとしており、鉄道と新交通システムを対象としていることから、本計画に該当部分に「新交通システム」を追記をいたします。

7 番目、三宮一極集中でなく、9区バランスのとれたまちづくりとし、その間を公共交通でつなぐ計画にするべきという意見です。

これに対しまして、28ページになりますが、「公共交通ネットワークの将来像」に記載のとおり、基幹公共交通ネットワーク及び幹線公共交通ネットワークの充実によりまして、これら拠点間の連携強化を進めてまいります。また、具体的には43ページに記載していますが、施策2の西北神地域での基幹公共交通の維持や、47ページの施策3、地域コミュニティ交通の維持・充実、また52ページの施策4、北神地域のバス路線再編など位置づけてございまして、全市的にこのような公共交通施策を展開し、バランスのとれたまちづくりを推進してまいります。

第4章が公共交通施策の取り組み方針（全般）に関することでございます。

8番、9番、10番につきましては、阪急と市営地下鉄西神・山手線の相互乗り入れについての意見、また9番の下にありますように、神戸高速鉄道の地下部分は神戸電鉄を通し、三宮までの延伸を検討していただきたいと。これをまとめまして、相互直通運転に関しましては、鉄道ネットワークのあり方、神戸のまちづくりや旅客動向への影響等、さまざまな観点から検討する必要があると考えてございます。現在は実現の可否を含めて検討している段階でございます、現時点では本計画には記載をしております。また、神戸電鉄の神戸高速線乗り入れについては、それぞれの路線の幅が異なるといった技術的な課題もありますので、慎重に検討すべき問題であると認識をしております。

3ページをご覧ください。

第4章の施策1、都心での「人と公共交通中心の賑わいあるまちづくり」の推進と広域結節機能の向上でございます。

11番、三宮の駅名を統一していただきたいにつきましては、三宮周辺地区の再整備に合わせて、各鉄道事業者の方と検討をしていきたいと考えています。

12番から14番でございますが、三宮のバスターミナルについてでございます、12番につきましては、西日本最大を目指して具体的な計画策定を急ぐべき、一方で14番のように、極めて大きな規模の事業費の計画になっていると。しっかりと市民の意見も聞いて、再検討するべきと、こういう意見でございます。

これに対しまして、三宮駅周辺に分散している中・長距離バス乗降場を集約し、わかりやすく、待ち合いなどの必要機能を備えた新バスターミナルを段階的に整備いたします。具体的な整備計画の策定に当たりましては、地元権利者やバス事業者の皆様との協議を重ねつつ、実現に向けてスピード感を持って進めてまいりたいと考えております。

次、15番でございます。LRT・BRTは議論をオープンにして進めるべき。本計画の40ページに記載のとおり、現在、LRT・BRTの導入可能性の検討を進めてございます。検討の結果、導入の可能性があると判断できれば、その段階で市民、事業者など、皆様のご意見をお聞きをしながら、基本的な考え方を整理をしていきたいと考えています。

それから、16番、17番につきましては、ポータルライナーの8両編成化、また17番は混雑の緩和、バス輸送とのすみ分け、こういった意見をいただいております。

これに対しては、ポータルアイランドについては、ポータルライナーを基幹に路線バスで補完するような公共交通ネットワークを構築をしております。混雑緩和に向けましては、

バスへの誘導を進めるとともに、今後の需要動向を分析をしまして、必要な輸送力増強策を検討していきたいと考えています。

次に18番、19番、20番ですけれども、これはポータルライナーの新神戸への延伸、そういう意見でございます。

これにつきましては、今後の神戸空港の利用状況やポートアイランドへの企業進出等の状況を踏まえまして、新神戸駅、三宮、ポートアイランド、神戸空港の望ましい公共交通ネットワークのあり方を検討していきたいと考えています。

それから、21番、22番ですけれども、これはポータルライナーの速達化に関することでございます。

これにつきましては、ポータルライナーでは待避線は設けていないと。これは三宮駅から神戸空港駅まで約18分で到達をすること、また快速列車等を運行した場合、途中駅からのお客様がご乗車できなくなり、利便性が低下することを避けるためでございます。また、直線区間が少ないということで、安全性を考慮すると、今よりもスピードを上げることは難しいと考えております。

4 ページをご覧ください。

第4章、施策2、西北神地域での基幹公共交通の維持でございます。

23、24番になりますが、これは神戸電鉄を公共交通の基幹に位置づけていただきたいと。また、24番の下にありますように、市営地下鉄西神・山手線の神戸電鉄押部谷駅または志染駅への延伸を強く要望すると。

これに対しましては、本計画の43ページに記載のとおり、基幹公共交通である粟生線を含めた神戸電鉄や北神急行、市営地下鉄西神・山手線を維持する施策を明確に示しております。なお、市営地下鉄西神・山手線の新たな延伸についての計画はございません。

25番です。鈴蘭台駅前再開発が進んでいますが、駐車場の数が少ない。パークアンドライドを導入し、公共交通への利用転換をしやすいと。

これに対しまして、この事業の際、駅前広場にバス停留所、またタクシー、一般車両の乗降場等を整備し、鈴蘭台駅へのアクセスを改善をしております。パークアンドライドにつきましては、駐車場用地の確保等、課題はございますけれども、今後、周辺のまちづくりとあわせて検討していきたいと考えています。

26番です。これも鈴蘭台駅周辺ですが、高校や区役所跡地に区民が集まれる公共の施設をつくり、にぎわいのあるまちづくりを進めてほしいということでございます。

これに対しまして、本計画の44ページに記載のとおり、駅を中心としたまちづくりを進めるという方向を打ち出しております。また、北区の玄関口である鈴蘭台周辺のまちづくりは重要であると考えておりますので、今後、まちづくりを進めるに当たっては、住民の皆様のご意見を伺いながら検討していきたいと考えております。

それから、27番、28番ですけれども、神戸電鉄のシーパスワンについて、40日の利用制限を大幅にふやす、また低料金化、年齢の引き下げ。28番ですけれども、本格実施をしてほしい、敬老パスの提示で購入できるようにしてほしいと、こういうふうなシーパスワンに関するご要望でございます。

これに対しまして、本計画の45ページに示しておりますが、企画乗車券等による利用促進を進めてまいります。神鉄シーパスワンにつきましては、神戸電鉄の利用促進策として実施をしているものでございまして、限られた財源の中で利用促進効果の高い施策として実施をするため、利用日数を40日に限定しているほか、対象者を70歳以上の方に限定しております。下の部分ですが、引き続き社会実験を継続をしまして、ご利用の状況や利用者の声を聞きながら、利用促進につながるものにしていきたいと考えてございます。

29番でございますけれども、神鉄沿線に観光資源があっても、電車から接続できる足がないというふうなご意見です。

これに対しまして、本計画の45ページに記載のとおり、沿線地域における観光資源の活用は重要であると考えております。例えば、現在、北区山田町重要文化財めぐりとして、市バス111系統を利用し、重要文化財をめぐっていただくコースをPRする、こういった取り組みも進めてございます。

30番です。市営地下鉄西神・山手線の快速運転について計画に盛り込むべきということでございます。この市営地下鉄の快速運転につきましては、退避駅の建設に多額の費用と時間を要するというので、実現は難しいと考えております。

5ページをご覧ください。

31番、32番でございます。これは神戸電鉄の3月下旬からの昼間の減便についてのご意見でございます。減便しないように要請してほしいということでございます。

これにつきましては、本計画の46ページに記載のとおり、利用実態・ニーズに即し、必要に応じて輸送の効率化を図ることで、安全で安定した運行を確保・維持してまいります。今回のダイヤ改正につきましては、神戸電鉄の輸送需要と輸送サービスの対応という観点から実施されるものであり、路線を維持していくためにやむを得ないものであるというふ

うに聞いてございます。

次に、第4章の施策3、地域コミュニティ交通の維持・充実でございます。

33番です。本計画の49ページ、図4-15に当たりますが、地域コミュニティ交通導入の取り組みフローについて、周辺のバス事業者、タクシー事業者等によるコミュニティバス・乗合タクシー等の実現可能性の検討が困難となった場合に、他の運送形態の検討となるように、当初は実線の矢印で示しておりましたが、タクシー事業者等と十分な検討がなされるべきという意見。また、他の運送形態の検討ということですが、最終的な検討協議を行った後の判断となるようにしていただきたいと。

これにつきましては、本市では市域の広い範囲にわたって、バス・タクシーが運行されております。まずはこれらの既存の交通事業者の皆さんによる地域コミュニティ交通導入の実現可能性をしっかりと検討する必要があると考えておりますので、いただいた意見の趣旨を踏まえて、この図4-15を修正をさせていただきます。

34番、公共交通の「空白地」「不便地」「これに準ずる地域」などをしっかりと定義し、声になっていないところもしっかりと掌握するべきと、こういう意見です。

これに対しまして、道路勾配などの現地の地形状況、道路の整備状況、高齢化の状況等、地域ごとに状況が異なるということですので、一律に鉄道駅やバス停留所からの距離で交通空白地を定めるのではなくて、こうした客観的なデータ分析も踏まえて地域の優先度を総合的に判断し、計画的に支援を進めていきたいと考えてございます。

35番です。岩岡町の地域住民は市営地下鉄の延伸を最も期待をしている。これが実現不可能ならば、それにかわる交通改善策として、コミュニティバスを運行してほしいという意見です。

これにつきましては、本計画の48ページに記載のとおり、コミュニティバスの運行については、地域の皆様の主体的な取り組みがあってこそ実現をするものだ。ということ。ということで新たに取り組みを開始したい地域については、婦人会・自治会様など皆様がお集まりの場で先進事例の取り組みの紹介などをさせていただいてございます。また、市営地下鉄西神・山手線の新たな延伸についての計画はございません。

6ページでございます。

第4章、施策4、北神地域のバス路線再編でございます。

36番、大沢町では岡場駅付近の済生会兵庫県病院の利用者が多いなどといったことから、神姫バスの13系統を堅持していただきたい。また、コミュニティバスが大沢町だけでなく、

三田駅、イオンモール神戸北などを自由に走れるように、神姫バス関係機関と協議をすることということでございます。

これは本計画の52ページの施策4のところに、バス路線再編のイメージについてお示しをしておりますが、こういったものをもとに、今後、交通事業者及び隣接地など、関係機関と具体的な協議を行うとともに、地域の主体的な取り組みのもと、新たな地域コミュニティ交通の導入やバス路線再編による、将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークの形成を進めていきたいと考えてございます。

37番でございます。神姫バス69系統を三木市吉川町のよかたん温泉まで延伸し、イオンモール神戸北、フルーツフラワーパーク等を結ぶ路線となるように検討すべきという意見です。

これに対しまして、今後、北神地域のバス路線再編を検討する際の参考とさせていただきたいと思っております。

38番です。北神地域には山陽自動車道や中国縦貫道、六甲北有料道路があり、高速道路ネットワークの利便性が高い地域でございます。将来的にはバスの接続拠点での高速バスとの連携を検討してほしいということで、これにつきましては、本計画の53ページの北神地域のバス路線再編の取り組み内容に、中・長距離バスとの連携を追記をいたします。

7ページをご覧ください。

第4章の施策5、観光地での公共交通の利用促進です。

39番、これは六甲山・摩耶山上の関係のご意見ですが、山上のバスについて、バス停以外でも乗り降り可能にするべき。バス車両について、例えば統一したカラーリングやサインを持たせるべきと。また、観光客向けに新神戸・三宮からケーブル駅へのバスの直行便を走らせるべきなどといったさまざまなご意見をいただいております。

これに対しまして、いただいたご意見を参考にしながら、交通事業者と連携し、山上事業者、関係団体の皆様とのご協力のもと、観光地の公共交通ネットワークの形成を進めていきたいと考えております。

40番、摩耶ケーブル駅の市バスと坂バスの時刻表・案内が別々、こういった案内サインの設置や仕様できるICカードを統一するべきだと。また、ファミリー層が使いやすい企画乗車券を望むという意見でございます。

これにつきましても、いただいた意見を参考にしながら、関係者と検討をしていきたいと考えてございます。

なお、ことし8月の平日の5日間、まやビューラインと六甲有馬ロープウェーで主にファミリー層をターゲットにいたしまして、料金割引、具体的には大人500円で乗り放題、子供無料といった社会実験を行う予定にしております。

次に第4章、施策6、公共交通の利便性向上及び利用促進です。

41番、公共交通の低料金化が求められていると。市民の声を聞いて、料金のあり方を改革することということでございます。

これに対して、本計画の59ページに記載のとおり、乗り継ぎ割引や企画乗車券、都心のゾーン内均一料金制度等、交通事業者様と連携し、わかりやすく、使いやすい料金体系の検討を進めてまいります。

42番、公共交通の施策を進める上で、徹底的な市民参加を追求していただきたい。

これに対しまして、本計画の60ページに記載のとおり、市民、企業、交通事業者、行政が連携をしまして、自動車から公共交通への利用転換を進めていきたいと考えております。

最後に8ページでございます。これはその他ということでまとめてございます。

43番です。粟生線活性化協議会について、兵庫県がもっと主導性を発揮し、支援をさらに強めることということでございます。また、同協議会の住民代表をふやすことといった意見です。

これに対しまして、現行の支援は終了する方向で、鉄道事業者を含めた関係者と調整を行っていますが、利用促進活動や設備工事に対する補助については、粟生線の維持・存続や安全性の確保のため、今後も継続する必要があると考えております。いただいた意見については、今後の協議会運営の参考とさせていただきます。

44番が、JR塩屋駅南の国道に架かる歩道橋と駅舎通路を接続させて、自由通路化してほしいという要望です。

これにつきましては、国交省様、JR西日本様にお伝えをいたします。

45、46番につきましては、敬老パスを鉄道へも適用させるべきだということでございます。

これに対しましては、敬老パス制度は日常生活における移動支援という観点から、近距離輸送の手段であるバスを基本とした制度でありますので、鉄道への拡大については慎重に検討すべきと考えてございます。

47番が個別の路線の要望でございますが、市バスの81系統が新長田駅までに短縮をされた、もとへ戻していただきたいということでございます。

これに対しましては、旧81系統の復活は困難ですが、引き続き乗り継ぎ、利便性の向上や効率的かつ高齢者に優しいバス路線の実現に向けて検討していきたいと考えてございます。

48番につきましては、神戸の公営交通について、民間委託推進はやめて、公営交通が役割を発揮するように改めていただきたいということで、これに対しまして、神戸市営交通は1日約50万人の輸送を担う重要な都市基盤でございます。安全で信頼されるサービスを提供し、市民の足として役割を果たしていきたいと考えてございます。

最後、49番です。地下鉄民営化は行わないこと。引き続き、公営交通として市民の足を確保していきたいと考えてございます。

以上が資料3の説明でございます。

引き続き資料4をご説明させていただきます。

神戸市公共交通網形成計画（案）をご覧ください。

右上のほうに赤い文字でお示しをしておりますけれども、前回の第3回協議会からの変更箇所を赤文字で本文中に記載をしております。それで、一重線のアンダーラインを引いているところが前回の協議会の意見等を踏まえた変更箇所、二重線を引いているところが、今、ご説明申し上げました市民意見を踏まえた変更箇所でございます。変更箇所について、ご説明させていただきます。

まず、9ページをご覧ください。

9ページは第2章、地域および公共交通の現状・課題の部分でございます。

この下の部分になりますけれども、市民意見を踏まえまして、地域ごとの人口増減の状況を追加をしております。図2-6が町もしくは字ごとの人口増減の状況を示しております。ちょっと小さくて恐縮でございますが、凡例にお示しをしておりますように、ヘクター当たりの人口につきまして、平成23年と平成28年の比較をしております。その5年間で10人以上人口密度が減少したところにつきましては青、ほぼ横ばいといったところは黄色、10人以上増加をしたところが赤と、こういうふうな表示をしております。これを見ますと、最近5年間では東灘区、灘区、中央区の3区では人口が増加しておりますが、一方で郊外部では人口が増加している地域は限られているという現状が読み取れるかと思えます。

13ページをご覧ください。

ここは公共交通の状況というところで、図2-14に公共交通網図をお示ししてございま

す。これは市民意見を踏まえまして、凡例のところにお示しをしていますが、新交通システムの位置づけを明確にするために、凡例に追加をさせていただきます。

次に25ページをご覧ください。

2.8.の課題のまとめのところでございます。前回の協議会の意見を踏まえまして、高齢者、若者の意見、あるいは健康という視点を踏まえて追加をさせていただきます。

公共交通を取り巻く課題の部分ですけれども、下3行ですが、「高齢化の進行に伴い自動車の運転が困難となる高齢者の増加など、地域の移動手段の確保が求められています。また、若者の自動車離れ、まちの賑わいづくりや健康増進など、公共交通に対する社会的要請が増大しています」と追加をしております。

それから(2)のところでは、「自動車の運転が困難となる高齢者の増加など」ということを追記をさせていただいております。

次に28ページをご覧ください。

28ページ、第3章の3.2.公共交通ネットワークの将来像の部分でございます。

下3行の部分になりますが、バス・タクシー等、「これらの公共交通ネットワークにより、安全・安心で誰もが利用しやすく快適な交通環境を実現します」。一番下ですが、また、「まちの賑わいづくりを推進します」ということで、これらはネットワーク形成の目的を改めて追加をさせていただいております。

その右の29ページでございますが、3.3.1の階層別の公共交通ネットワークの基幹公共交通ネットワークの対象のところに、先ほどの市民意見を踏まえまして、「新交通システム」というのを追加をさせていただきます。

それから、36ページをご覧ください。

施策1の都心のところでございます。3カ所ほど追加をさせていただきます。1つ目が「『港都 神戸』グランドデザイン」の追加、それからその下の「回遊性の向上を図る」といったところ、最後に「北野エリアや元町エリア、ウォーターフロントなどの都市内での回遊性の向上を図ります」と、以上3点を前回の協議会での意見を踏まえて追加をさせていただいております。

それから、40ページをご覧ください。

都心についての取り組み方針2の部分でございます。この四角囲いの部分ですけれども、現在行っております「都心の交通体系の見直し」ということを追加をさせていただきます。

次に、44ページをご覧ください。

これは施策2の西北神地域での基幹公共交通の維持の部分でございまして、(2)の②の部分ですが、「鉄道と連動したバス運行ダイヤの設定」ということで、以前に比べて平易な文章に見直してございます。

③ですけれども、キスアンドライドといういわゆる専門用語をやめまして、赤線の部分ですが、「駅前広場の整備などにより停車スペースを設けることで、最寄り駅等への自家用車による送迎」という表現に改めております。

45ページの⑥の部分でございます。

ここはモビリティ・マネジメントについて表現を改めてございまして、「公共交通への利用転換の意識啓発等」と、こういう表現に改めてございます。

それから、次の46ページをご覧ください。

下の取り組みスケジュールの中の取り組み方針1、(3)まちづくりとの連携の④駅周辺のまちづくりということですが、前回、意見をいただきまして、まちづくりは継続して行われるということで、この表の後半及び中・長期を含めて破線から実線に変更をしております。

47ページをご覧ください。

施策3の地域コミュニティ交通の維持・充実のところでは、

取り組み方針1に、四角の部分ですが、若干変更をしております。「バス路線の再編や地域の生活の足を確保するためのコミュニティ交通や乗合タクシーなど」ということで表現を改めてございまして、趣旨はこのコミュニティ交通導入でございまして、必ずしもバス路線再編を伴うものではないというふうに考えておりますので、それぞれを切り分けて表現をし直してございます。

それから、48ページをご覧ください。

(2)の①の部分でございまして。これは「計画的」という言葉と意味が重複をいたしますので、「優先度による」と、この部分を削除したいと考えております。

それから、49ページでございまして。

これは先ほどの市民意見を踏まえまして、この地域コミュニティ交通につきましては、まずこのフローの中ほどにありますけれども、バス・タクシー事業者さん、また地域・行政の間で十分検討した後に、この左側の他の運送形態の検討に移行するという方針を考えてございまして、修正のところでは、矢印をもとの実践から破線に、また表現も「困難」としてございましたけれども、「他の運送形態の検討」というふう

に表現を変更しております。

また、もう一つの部分ですけれども、このフローの下のほうにいただいて、試験運行の実施後に運行手法や計画の見直しをして、フィードバックをして、他の運送形態の検討に移行するというとも考えられますので、下の破線矢印を追加をしているというところでございます。

続きまして、52ページをご覧ください。

施策4の北神地域のバス路線再編でございます。この1行目ですけれども、「鉄道と連携し、バス路線の再編による将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークを形成します」ということで、鉄道との連携も加えております。

それから、53ページでございます。

(2)のところで、バスの接続拠点の整備というところに、これも市民意見を踏まえまして、「また、将来的には中・長距離バスとの連携も検討します」という表現を追加をしてございます。

それから、次に58ページをご覧ください。

施策6の公共交通の利便性向上および利用促進の部分でございます。(2)のユニバーサルデザインの推進の部分に、写真のホームドア(六甲道駅)ですけれども、「昇降式ホーム柵」という個別の名称を追加をしてございます。

それから、次、60ページをご覧ください。

これは先ほどのモビリティ・マネジメント関係の平易な文章に改めたもので、同じような変更をしてございます。

それから、61ページですけれども、数値目標の中の目標3ですが、地域コミュニティ交通導入の支援地区数を前回は28地区とお示しをしておりましたが、協議会での意見を踏まえまして、30地区に改めております。

最後に62ページですけれども、参考資料としまして、本協議会の(1)開催経緯と、(2)委員名簿を追加しております。

63ページはLRT、企画乗車券の用語解説を修正をしまして、「キスアンドライド」、この部分を削除してございます。

以上の修正を行いまして、最終案として取りまとめてございます。

以上でございます。

○会長

ありがとうございます。

ただいま、事務局よりご説明がありました市民意見募集結果の内容、及びそれらを反映させた神戸市地域公共交通網形成計画（案）につきまして、委員の皆様方からご意見、ご感想をお伺いしたいと思っております。この計画（案）もいよいよ最終案となりますので、ご確認のほどよろしくお願いいたします。

いかがでしょう。どなたからでも結構です。

○委員

49ページで変更していただいておりますが、もともとの考え方としましては、タクシーを使ってできる限りやってみたい。でも、どうしてもできないときには他の輸送形態の検討をということになっていましたので、上の他の輸送形態の検討の破線は消していただくようになっていたと思うんですけれども。

○小島公共交通課長

これは今、説明でも申し上げましたけれども、やはりこの破線に至る前もしっかり書いているつもりではおりますけれども、周辺のバス事業者・タクシー事業者等による実現可能性の検討と、ここを十分にやっていくということで、場合によっては採算面等を考えると、このエリアではちょっと試験運行さえも難しいという可能性がないとも限らないので、そこは実線ではなくて破線として改めまして記載しています。こういうルートもあるかと思えます。基本的には、できるだけそっちに行かないように、せめてこの下にありますような試験運行をやってからの検討というふうに持っていきたいと思っておりますけれども、全てが試験運行に至るのかと言われますと、そうじゃないこともあるのではないかということも考えまして、こんな表現でどうかという提案をさせていただいております。いずれにしても、しっかりとまずは既存のバス・タクシー事業者の方と話し合いをするという姿勢ははっきり申し上げたいと思っております。

○会長

いかがでしょう。

○委員

タクシー協会との検討会の中で出た話ですけれども、パブリックコメントに載せてほしいということで協会から出していると思うんですが、とりあえず検討をずっとしていこうと、どういう状態であろうと。場合によっては試験運行もしたらいいやろうということは言っていて、それでもどうしても採算的にも何も合わないよというような場合には検討を

する。こちらの左側の自家用有償運送であるとか、ボランティア輸送に検討をするということになると思うんですね。それがそういうところを飛ばして、他の運送形態の検討に入ることは自身は、それはやめてよという話で、これは消していただきたいという意味合いでパブリックコメントにも書いてあると思うんですけども。

○小島公共交通課長

もう一度はつきり申し上げますけれども、この上の破線があるからといって、その横にあります事業者の方との話し合いをおろそかにしませんので、ここでしっかりとまずは既存事業者の皆さんによる試験運行並びに本格運行に向けての実現可能性を検討してまいりますので、そこはしっかりとお約束をさせていただきます。繰り返しますが、そういう検討をした上で、試験運行も難しいところもあるかもしれませんので、そういう可能性として破線に改めまして、左のほうの自家用有償運送等に行く可能性も残っているというふうにご理解いただければと思います。

○会長

いかがでしょう。当初は実線の矢印でしたが、それを破線に直していただいております。そういう意図を込めて修正していただいたのですが。

○委員

当初は実線の上の部分だけだったんです。それで協会の会員の中から意見として、それはちょっとおかしいのと違うと。検討もしないで困難という結論を導き出したら、すぐに自家用有償運送になるのかというようなクレームがきましたので、こういうパブリックコメントになったと思うんです。

○小島公共交通課長

ご意見は我々としては十分理解しているつもりでおりますので、これまでどおり、検討会でしっかりと議論をして、十分な話し合いのもとで、この地域コミュニティ交通導入に向けてやっていきますので、その点、ぜひともご理解いただいて、ご協力を賜りたいと思います。よろしく申し上げます。

○会長

いかがでしょう。ほかに何かご意見はございますか。

どうぞ。

○委員

38ページの三宮のクロススクエアの立体的な図ですが、最初にタクシー乗り場も考えて

いただきたいということは言ったんですけれども、その後に修正が入っていないときに、また私が言うべきでしたが、ちょっと抜けていたので、バスへの乗り換えという文言はあるんですけれども、バス・タクシーへの乗り換えではないかなと思うんですけれども。

○会長

これはいかがでしょう。図4-6の図中ですね。

○小島公共交通課長

この38ページの地上レベルの部分のバスへの乗り換えと、この部分ですね。

○委員

すみません、地上レベルかどうかというのは、私もそのときには立体的に考えていただきたいということで、たしか1回目か2回目のときをお願いをしたと思います。

○小島公共交通課長

わかりました。今後、三宮の交通結節機能を検討するときに、バスもタクシーも公共交通機関ですので、あわせて検討をやっていくという姿勢でございますので、ここにつきましてはタクシーも入れるということで訂正させていただきたいと思います。

○会長

よろしゅうございますか。この図の中に入れていただくということで。

いかがでしょう。

○委員

今日初めて参加させていただいて、いろいろ意見が出ておりますので、ちょっと頭の中が整理できていませんけれども、私は婦人会の代表として、いつも公共交通についていろいろ要望をさせていただいております。その中でも、私は北区から来ておりますので、やっぱり北区のことが気になって、北区は神戸電鉄が基幹電鉄ですが、そこにつなげるためのバスが欲しい。それで八多町とか大沢町とか淡河町なんかは、自分のところでコミュニティバスを一生懸命努力されているんですね。それに対して神戸市の方もいろんな援助をされていると思います。それと新たに、例えば北五葉なんかでも高齢化になって、今度はタクシー化のようなことをしたいというふうな意見も出ていますんですけれども、そういう努力について地域の者がだんだん高齢化するなかで、いつまで努力を続けられないいけないのか。公共交通という観点から考えると、どんなものかなと思うんですね。神戸電鉄に接続しているところは余りそんな意見は出ていないんですけれども。あと、お買い物バスとか、それなりにいろいろ出ているんですけれども、やっぱり足がないとどこにも行けない

し、地域の人は本当に一生懸命努力されているんです。その辺のところをやっぱり認めていただいて、交通にうまくつなげていただくように、私は一市民としてちょっと意見を言わせていただきます。よろしく願いいたします。

○会長

ありがとうございます。どうですか。

○小島公共交通課長

ご意見、ありがとうございます。

北区におきましても、今、お話のありました八多町におきましては、本当に地域の方が頑張ってくださいまして、これまで3回にわたる試験運行を行っていただき、地域の皆様にも利用促進の取り組みをしていただきまして、いよいよ29年度からは本格運行に向けまして、段取りが整ってございます。この本文中にも何か所か記載しておりますけれども、我々も地域の皆様が公共交通を導入しようという意識が高い地域、また、自ら頑張っていると思われている地域につきましては、積極的に支援をしていきたいと思っております。

いずれにしましても、公共交通導入をした後もやっぱり乗っていただかないと、どうしても事業者が撤退ということもございますので、やはり高齢化というお話もございましたけれども、我々も努力をしますので、ぜひ市と地域の皆様と交通事業者が一緒になって、公共交通の導入・維持に向けて頑張っていきたいと思っておりますので、ご協力をよろしく願いしたいと思えます。

○会長

具体的に再編計画を準備されているということですね。

○小島公共交通課長

はい。特に北神地域につきましては、神姫バスさんが運行されており、地域のほうでもコミュニティバスの取り組みがなされておりますので、こういった状況を踏まえまして、北神地域におきましては特にバス路線を再編しまして、使いやすいネットワークにしていきたいという議論もしてまいりますので、こういったことも地域の方のご意見もお伺いしながらやっていきたいと思っておりますので、ご協力をお願いしたいと思えます。

○会長

ありがとうございます。

○委員

もう一つ、よろしいでしょうか。

○会長

どうぞ。

○委員

ここにシーパスワンのことが出ております。私たちは長年、神戸電鉄をほかと同じようにしていただくように一生懸命要望していきまして、久元市長がシーパスワンを取り入れてくださったんです。これはあくまでも神戸電鉄だけのことで、湊川までです。やっぱり北区の人も、皆、三宮とかへ出て行きますので、湊川からが不便で、先日も神戸電鉄との懇談会があって要望したんですけれども、機械の導入が全然違うので、それは無理ですと。私も無理は言えません。神戸電鉄はすごく赤字が続いていると聞いていますので。でも、やっぱりもう少し使い勝手のいいようなシーパスワンにさせていただきたいなど。お年寄りが出るときに、改札に来て、うろうろするようなことが最近は多いんです。もうちょっと何とかならないかなということをお願いしたいと思います。勝手なことを言って、ごめんなさい。北区ばかりすみません。

○会長

ご回答をお願いします。

○小島公共交通課長

シーパスワンですけれども、昨年度から発行しておりまして、一部、湊川から三宮に向かっての使い勝手がいいものにしてほしいというご要望もありましたので、今年度は「シーパスワンplus」ということで、三宮までも行ける、そういった乗車券を1種類増やしまして、販売をさせていただいてございます。

ちなみに、大変購入いただいております、12月末までですけれども、2万8,000枚近く購入をしていただいております。また来年も社会実験として発行していきますけれども、可能な限りご意見を取り入れて、改善すべきは改善しますけれども、なかなか財源等の問題もありまして、満足のいく対応はできないかもしれませんけれども、引き続きご意見をお聞きしまして、よりよいものにしていきたいと考えてございます。よろしくお願ひします。

○委員

ありがとうございます。

○会長

いかがでしょう。

○委員

53ページのところにあります取り組み内容（2）のパブリックコメントを踏まえての追記の部分で、少しイメージの確認というのか、どういった趣旨なのかということをお教えいただきたいんですが、「また、将来的には中・長距離バスとの連携も検討します」ということを加えておられますが、連携というのは一体どのようなイメージなのかということと、基本的にこちらのいわゆる公共交通という意味で考えますと、長距離の都市間高速バスというのは、あくまでも都市間の移動でございますので、余り地域の公共交通という観点とはそぐわないのかなとは思いますが、どういったイメージでこういう追記をされているのかという点をお教えてください。

○会長

はい。

○小島公共交通課長

まだ、ちょっと具体的にどこどこをつなぐバス路線とか、そんなことは一切ないんですけども、将来的な検討といたしまして、高速道路の発達したエリアであり、現在ですと、淡河や八多の方から伊丹空港の方に高速バスが運行したりしていますので、そういった高速道路のバスのネットワークと北区の市街地なり田園地域を走るバスを、このバスの接続拠点というところをつなぎ合わせて、利便性が高いような公共交通ネットワークというのも将来的な課題としては検討をしていきたいということで記載をさせていただいております。

○委員

書いておられる生活交通の再編とは随分趣旨が違うようには思うんですが、それでもこの中に必要でしょうか。

○小島公共交通課長

生活交通といいますか、バスのネットワークという観点からこういうふうな発想というのも将来的な検討の課題としては記載してもいいのではないかとということでございます。ネットワークとして考えていきたいということでございます。

○会長

これは中・長距離バスから都市内の交通手段の乗り換えをしやすくするという、そういうイメージもあるのかなという気がしたのですが、いかがですか。鉄道駅で降りたお客さ

んが都市内の交通に乗り換えるのと同じように。

○委員

おっしゃられる趣旨は重々よくわかります。

○会長

言葉足らずですか。

○委員

そうですね。ちょっとイメージがざっくりし過ぎて、非常にわかりにくいのかなという
のは。

○会長

今の趣旨であれば、ご理解いただけますか。

○委員

非常に地域を限定したところで、こういったご意見というのは余りそぐわないのかなと
いうところです。

○会長

どうですか、事務局。

○小島公共交通課長

地域の限定といたしますか、これは例えの話ですけれども、バス路線を再編して、地域コ
ミュニティ交通なんかを導入する場合に、その地域コミュニティ交通と基幹のバスの接
続拠点ができるとしたら、そこに中・長距離バスというのも接続するバスの交通手段の一
つとして加えて検討するというのも、今後、課題として考えていけないかなということ
追加しております。まだ具体的な路線のイメージもないので、どうしてもこんな表現にな
ってしまいますけれども、路線の再編に従いましてバスの接続拠点を新しく設けるとした
ら、こういう中・長距離バス、高速道路を通るようなバスの連携というのも考えていつ
はどうかと考えているところでございます。

○委員

バスの接続拠点という言葉が割と曖昧な使われ方をされているような気がして、ここ
での意図は、恐らく大分前に戻りますけれども、30ページに交通結節点という定義がされて
いますけれども、特にバスですので、より上位ということになると思いますけれども、幹
線とか基幹の交通ネットワークと接続する交通結節点の整備というふうに捉えるのであれ
ば、多分整合性はとれるのだろうと。あくまでも中・長距離というのは、当然、都市間の

交通ということで、それが都市内の交通を担うわけはもちろんありませんので、そこがはっきりしていればいいのかなという印象があります。

ただ、逆に52ページあたりの図を見ると、この接続拠点というものが地域内だけでの接続をしているという意味もあって、要するに2つの意味があって、そこが少し曖昧なのではないかなと思います。阪急バスのおっしゃるとおり、中・長距離バスというのは、個別のバスの運営会社の経営判断がもちろんあるはずですので、そこを何か入れられてしまうという意見も確かにあると思いますので、そこでちゃんと需要がお互いに拾えるというのなら、もちろん検討すべき課題として出ることもあると、多分そういう意見だと思いますので、そこがはっきりしていればよろしいかと思います。

○会長

ありがとうございます、貴重なご意見を。

確かに、この北神地域のバス路線の再編というくくりの中でこういう議論をすると、確かに中・長距離バスがこの域内の交通網を分担するのかなという誤解を生じる可能性がありますね。

○小島公共交通課長

交通結節点とも絡めて、もう少し表現を工夫させていただきます。

○会長

この表現につきましては、少し検討させていただきますか。

ありがとうございます。どなたにもわかりやすい形で表現できるようにお願いします。

ほかにいかがでしょう。

非常に多くの市民意見もいただいております。この計画（案）については4回にわたって、皆さんから大変活発なご意見をいただいておりますが、おおむね皆さんのご意見が反映できたのではないかなと思っておりますが、いかがでしょう。

特にご意見はございませんか。

先ほどいただきましたご指摘につきましては、事務局と表現を詰めさせていただきたいと思いますが、いかがでしょう。特にご質問、ご意見がございませんようでしたら、只今、事務局よりご提案いただきましたこの計画（案）の内容につきまして、協議会として異論なしということにさせていただいてよろしいでしょうか。

ありがとうございます。そのように取り計らせていただきます。本当に熱心にご議論いただきまして、ありがとうございました。

(3) 神戸市地域公共交通網形成計画の策定・推進について

○会長

それでは、引き続きまして議事(3)、神戸市地域公共交通網形成計画の策定・推進につきまして、ご説明をお願いいたします。

○小島公共交通課長

資料5をご覧ください。

A4横長の資料でまとめてございます。神戸市地域公共交通網形成計画の策定・推進ということでございます。

スケジュール表でございますが、一番上の地域公共交通活性化協議会、当協議会ですが、本日3月10日、第4回目の開催でございまして、来年度は1回、もしくは2回開催をしたいと考えてございます。

この協議会でございますが、この計画にも記載しておりますように、施策の実施状況ですとか、数値目標の達成状況等を検証するために、来年度以降も定期的に開催をしたいと思いますので、委員の皆様には引き続きご支援、ご協力のほどよろしくをお願いをしたいと思います。

それから2列目ですけれども、この形成計画の手續としましては、3月下旬に先ほどの意見について若干の修正を加えまして、市として計画を決定いたしまして、国土交通省を初め関係部署に送付をさせていただきます。そういうことで、この一連の手續が完了するというところでございます。

それから、その下2つですけれども、来年度以降は北神地域の再編実施計画検討部会を立ち上げまして、今年度末から来年度にかけて4回程度開催をしまして、一番下にありますように、29年度末には仮称であります。北神地域公共交通再編実施計画を策定しまして、30年度には国のほうの認定もいただきたいと思いますと考えているところでございます。

それから、下のほうに今後のこの協議会の主な協議事項ということで書かせていただいております。繰り返しになりますが、この進捗状況の確認のほか、来年度は北神地域の公共交通再編実施計画の検討状況の確認ということで、この進捗状況、検討状況によりまして、上の表の10月の開催というのも検討していきたいと思っております。

そういったことのみならず、幅広い報告、情報交換等をお願いしたいと考えております。

ので、今後ともどうぞよろしく願いをいたします。

○会長

ありがとうございました。

ただいまご説明がございました地域公共交通網形成計画の策定・推進ということにつきまして、ご意見、ご質問をよろしく願いいたします。

○委員

少し簡単なコメントを2点ほどさせていただきたいと思います。

これまで非常に熱心にご議論いただいて、大変いい計画になったなと感じているところでございますが、計画は策定してからが本番というふう感じております。来年度も、進捗状況や取組の整理などしっかり取り組んでいただく予定になっておりますけれども、この計画は平成37年までの10年間ということで、結構長い期間になっております。最初の思いを継続するのはすごく難しいことなので、着実に毎年実施状況、進捗状況を確認いただきたいと考えています。

もう一点が、北神地域の再編実施についてですけれども、これから事業者や地域の方々といろいろな調整をしながら進めていきますが、苦勞して路線を再編しても、「本当に変わった」「便利になった」というのが住民に伝わらないと、なかなか利用につながらないと考えております。再編を検討する際には、あわせて「どのように住民にアピールをしていくのか」も一緒になって検討していただければ、より効果が高くなるのではないかと考えております。

以上です。

○会長

ありがとうございます、大変貴重なコメントをいただきました。計画をつくって、これからの正念場ということですね。進捗状況を確認しながら、随時変更も生じてくるかと思っておりますので、引き続き関係者の皆様方のご協力をお願いしたいと思います。

さて、いかがでしょう。

よろしいでしょうか。

(4) 平成29年度実施予定事業

○会長

それでは、引き続きまして議題の(4)、平成29年度実施予定事業につきましてご説明をお願いいたします。

○小島公共交通課長

議事の(4)になりますけれども、今回から新たな試みといたしまして、我々の思いといたしましては、当協議会を活用させていただきまして、各交通事業者様、また行政機関の関係者によります協力、あるいは連携を強化するために、平成29年度に神戸市内で実施を予定されております事業について、情報の共有を図らせていただきまして、より効果的に事業を進めるために、今回、このような議題を設定させていただきました。将来的には、当協議会を通じまして、路線の新設ですとか変更、またダイヤの変更等についても事前に情報共有等を図ればというふうに考えております。

それでは、まず私のほうから資料6をご覧くださいまして、29年度神戸市の当初予算(案)における主要施策につきましてご説明を申し上げます。

これは現在、議会で審議をされております予算(案)の抜粋でございます。緑の色を使っています、公共交通網の充実ということで、事業イメージのほうをご覧くださいまして、事業の紹介をさせていただきたいと思っております。

1つ目が、公共交通中心の交通ネットワークの維持・充実ということで、今回、策定手続をしております神戸市地域公共交通網形成計画の推進ということで、この計画に基づきまして各地域でネットワークの形成を推進していくと。今、お話のありました北神地域における再編実施計画等を策定していきます。

次に、新たな公共交通システムの導入可能性の検討ということで、引き続きLRT・BRTの導入可能性の検討を深めていきたいと思っておりますし、29年度はこの写真にありますような、連節バス運行の社会実験を予定してございます。目標としましては、7月に予定をしております、経路は2つ、三宮からウォーターフロントエリア、主に神戸開港150周年記念事業「海フェスタ」というイベントの会場でありますメリケンパーク周辺と三宮をつなぐ便と、三宮と空港を結ぶ便と2系統を設けまして、社会実験ができるように今、検討をしているところでございます。

次に、郊外の基幹交通ネットワークの利用促進ということで、今、お話のありました神鉄シーパスワンを継続して発行をしていくということ。それから神鉄粟生線の利用促進への支援も引き続き行ってまいります。また、北神急行の運賃水準を維持するための設備更新費への補助、これも行ってまいります。

それから、写真にもありますけれども、まやビューラインと六甲有馬ロープウェーにおきまして、8月に料金割引の社会実験を実施いたします。

次に、地域のくらしを支える交通環境の形成ということで、地域コミュニティ交通支援事業ということで、具体的には八多町コミュニティバス、塩屋コミュニティバス「しおかぜ」につきましては、来年度から本格運行に移行しますので、その支援をさせていただきます。

また、新しくコミュニティバスを導入するエリアでの試験運行など、地域の皆様の主体的な取り組みを支援するというので、29年度は田園地域といたしましては、北区の八多町、大沢町、淡河町、また市街地では垂水区塩屋町、中央区東部地域について予定をしております。こういった地域で勉強会への専門家派遣ですとか、アンケート調査、試験運行の補助を行いたいと考えてございます。

めくっていただきまして、次が都心・三宮の再整備、ウォータフロント地区の魅力向上ということでございます。

公共交通に関連する部分だけご紹介を申し上げますと、事業イメージで三宮周辺のバスターミナル整備エリアでございます。

1つ目が、「えき＝まち空間」の実現に向けた検討ということで、これは三宮交差点周辺のエリアでございますけれども、この基本計画の策定ですとか、景観デザインコードの検討ということでございます。

それから2つ下、新たなバスターミナル整備に向けた調査・検討を行ってまいります。

ウォータフロントエリアにおきましては、波止場町1番地におきましては回遊性向上に向けて歩行者回遊拠点づくりに向けた検討を行ってまいります。

それから、各エリアのにぎわい創出と回遊性の向上につきましては、都心における「人」中心の総合的な交通体系の構築を行ってまいります。

また、具体的なエリアとしまして、北野における回遊性向上につきましても検討を進めてまいります。

全体的には、3ページにありますような施策を都心におきまして展開をしていくというふうなことを考えてございます。

以上でございます。

それから、資料7でございますけれども、A3で折り込んでございますけれども、これにつきましては、本協議会に先立ちまして、事務局のほうから各交通事業者の皆様、また

各種団体の委員の皆様にご協力いただきまして、来年度の事業予定を取りまとめたものでございます。

以上でございます。

○会長

ありがとうございます。

それでは、ただ、今、事務局からご説明がありました神戸市の平成29年度の予定施策につきまして、何かご意見、ご質問はございますか。資料7に関しましては、各関係者の皆様方からご紹介いただきますので、まず資料6に関していかがでしょう。

ご質問はございますでしょうか。

それでは、せっかくの機会ですので、交通事業者、各種団体の委員の皆様方から、資料7に記載いただきました実施予定事業につきまして、誠に恐縮でございますが、時間の関係がございますので、お一方、1、2分程度で主要な施策についてご説明いただけますでしょうか。

資料7をご覧いただきたいと思います。神戸市の施策も含めて、皆様方の取り組みを横断的に見ていただくことによって、ひょっとするとこの場で連携できるような施策が生まれてくるかもしれません。そういう期待も持ちまして、ご紹介をしていただきたいと思えます。

○委員

平成29年度、当社の実施予定事業の中から、1、2分ということですので、1つ目ですけれども、取り組み方針1の中で、鈴蘭台駅の新駅舎の建設工事を平成29年度に行うということで、北区の玄関口であります鈴蘭台駅前地区の再開発工事、これを神戸市さんのほうで実施されておりますけれども、これに伴いまして、鈴蘭台駅の駅舎の建設工事を行うというものでございます。供用の開始は平成30年になるんですけれども、既存のホームの上に、駅ビルと3階部分で接続するというような橋上駅舎を新設いたします。

また、これまで鈴蘭台駅は大変ご不便をおかけしていましたが、バリアフリー化ということで、コンコースと各ホーム間にエレベーターとエスカレーターの 신설や多機能トイレを新設してまいります。

あと、バリアフリー化については、ほかにもその下に有馬温泉駅の工事ということで、沿線で一番の観光地であります有馬温泉、こちらのほうでスロープをご利用いただきやすく改良いたしまして、またあわせて多目的トイレを整備するというようなことで、ご利用

のお客様の利便性のほうを図ってまいりたいというふうに考えております。

あと、お客様のご案内関係で車内放送、こちらのほうを平成29年度中に2カ国語、英語を含めて2カ国語による自動案内放送に全て切りかえるということも行ってまいります。

簡単ですけれども、以上でございます。

○会長

ありがとうございます。

○委員

まず、取り組み方針1というところで、新型車両6000系の導入についてですが、今年度より新型車両6000系を導入しており、今後、順次増備してまいります。車内にはLCD車内案内表示装置等も装備していますので、インバウンド対応も含め皆様のご利用が便利になるかと思われま。

それから、ちょっと1点修正ですが、内方線付き点状ブロックの整備という項目において、「神戸市内は昨年度完了」と書いてありますが、「今年度完了」の誤記でして、「今年度」に修正をお願いいたします。

取り組み方針3のところですが、1番目の各種企画乗車券の発売ということで、各社さんとも取り組まれているとは思いますが、特に3つ目の商業施設とのタイアップ企画券について、神戸電鉄さんの企画になります太閤の湯の企画券のほか、マリンピア神戸、それから須磨浦ロープウェー、離宮公園などとのタイアップ企画券について記載しています。これらは今現在は発売していないのですが、今年度実績があり、来年度も発売を予定しています。

取り組み方針4のところですが、季節イベントで、桜イベントの「敦盛桜」と記載しておりますが、2012年から取り組んでいる事業です。須磨離宮公園、須磨寺、須磨浦公園等の須磨周辺の桜を須磨浦の海に若くしてはかなく散った「平敦盛」にちなんで「敦盛桜」と名付けご案内しています。須磨浦公園内でのライトアップも行っており、一味違った桜の趣を楽しんでいただいています。

その下の神戸開港150年記念事業は、他社さんも共通だと思いますが、弊社ではヘッドマーク、ドア横ステッカー、駅張りポスター等の掲出を行っています。

それから、110周年記念事業と最後に書いています。これは弊社ことし、創立110周年記念となることにちなんでいます。記念イベントをいろいろ考えていますが、まだプレス前

のため、内容については今ここでご披露できないのですが、またおいおい発表いたしますので、よろしくお願いいたします。

以上でございます。

○会長

ありがとうございます。

○委員

私のほうからも簡単に何点か。内容につきましては、記載のとおりでございますので、補足だけさせていただきます。安全といいますか、交通環境の整備ということで、安全性の向上ということで何点かやろうかなと思って記載しております。

ホーム柵の整備、これは喫緊、一番社会問題となっております、課題かなと思っております。まずは国の指針に基づきまして、10万人以上の乗降がある駅から整備していこうということで計画を立ててございます。15駅ほどございます。神戸市内の駅につきましては、まずは三ノ宮、その次に神戸という順番かなということで計画しているところでございます。

遠隔セキュリティカメラということで記載させていただいております。これは下に少し補足しておりますけれども、ありていに言いますと、今、カメラのAIの技術が非常に進歩しておりますまして、長時間ベンチに座っている人がいた場合とか、ホームでふらふらしている人がいた場合とか、自動的にアラートが出るような仕組みになっておりますまして、ふらふらしているお客様、何分かふらふらしていますと、プーと鳴るわけですね。それを駅の事務所にいて、気づいたら、駅員さんが声をかけに行くということで取り組んでおるところでございます。現在、三ノ宮駅についてございます。順次、ほかの駅にもということでございますけれども、これはお金がかかるものですので、お金とも相談しながらということでございます。

そのほか、2つ目、情報案内。外国人が非常にふえてございます。我が社におきましてもおくればせながら、来年度に駅ナンバーというのを導入しようということで、ナンバリングで駅を間違わないというふうにさせていただきたいなと思ってございます。来年度末ごろになるかなと思っておりますけれども、近畿エリアの主要路線にということで、駅ナンバーを導入予定でございます。

そのほか、書いてございませんけれども、イベント関係、神戸市域だけではないんです

けれども、2点ほど。

1点は、JR西日本の一番の来年度のトピックスでございます「TWILIGHT EXPRESS 瑞風」という寝台列車が来年度の6月17日に運行開始ということで、非常に社会的関心が高く、ご好評をいただいておりますので、頑張っって導入していきたいなということで、全社を挙げて、さらには沿線の方々も含めて盛り上げていきたいなと考えておりますところでございます。

もう一点、神戸市さんのほうに関係することでございますけれども、つい先日、プレス発表させていただきましたが、三宮ターミナルビル、あれは昭和56年開業ということで、35年以上たったわけですが、このたび、ちょっと耐震性が不足ということで、なかなか耐震補強もいたしかねるということで、閉館ということを決断させていただいております。来年度末、30年度末にて閉館ということでございます。現在のところ、閉館までは決定いたしておりますが、その後どうするのかというのは、現在、社内で検討中でございます。関係課長の皆様ともいろんな協議をさせていただいておりますところでございます。具体的な計画が固まり次第、改めて公表ということになりますけれども、神戸のまちにふさわしいような、新たな計画を立てていきたいなと考えておるところでございます。

以上でございます。

○会長

ありがとうございます。

○委員

神戸市内におきまして従前から進めております連続立体交差工事ですが、下り線（神戸方面行き）は平成27年12月に切り替え済みでございます。残りの上り線（大阪方面行き）でございますが、平成31年度の切り替えを目指しております。

それから、記載のとおり各種企画乗車券の発売を今後も継続いたします。

また、沿線でのウォーキングイベントということで、神戸市内においては年に四、五回の開催を予定しております。

以上です。

○会長

ありがとうございます。

○委員

弊社は開業後、約30年が経過しておりまして、施設の老朽化等が進んでおります。このため、先ほど神戸市さんのコメントにもございましたが、国様を初め、県様、市様の補助をいただきながら、取り組み方針1に記載のとおり、例えばレール交換や、変電所受電設備の更新などを行うことで安全・安定な輸送に努めておるところでございます。

取り組み方針2ですけれども、これも補助などをいただきながら今年度実施したことで、ホームの行き先案内表示装置を多言語化し、これと同時に車内放送も多言語化させていただきました。ホームの案内装置につきましては、つい先日、稼働を始めたところで、良いものができたと思っておりますので、また機会があれば、ご覧いただければ幸いです。来年度は、引き続き車両外側の行き先表示の多言語化などの改良工事を計画しているところでございます。

また、取り組み方針3のに関しましては、各企画乗車券等々の発売につきまして、来年度も増収努力ということで実施してまいりたいということでございます。

次に、取り組み方針4でございますが、私ども北神急行は谷上駅のみですので、沿線といいましても、神戸電鉄様の沿線もしやになります。そのあたりの地域の方々と連携したイベントもしっかりやっていきたいということ、また、沿線のハイキングなどを通して、地域のいいところをご紹介していきたいといったところ、加えて沿線情報誌等がありますので、様々なところに置かせていただいたり、配布したりしながら様々な広報活動にも努めてまいりたいと思っております。

最後に、表の右下に北神地域交通問題検討会の開催と書かせていただいておりますが、この検討会では、国、県、市や、関係社局の方々と私どもとの間で、当社沿線の活性化や、利用促進等をご議論いただいているものでございます。先ほども申し上げましたが、私どもは谷上駅しかございませんで、本日の、公共交通網形成計画の中でも謳われていますような、谷上駅が交通機能の結節点として強化されたり、あるいは駅前の活性化がなされていくことが非常に望ましいと思っておりますが、鉄道側だけではできないことも多くありますので、鉄道とまちづくりの連携とよく言えますけれども、行政様のまちづくりと連携し、神戸市を初め行政の方にも様々ご指導もいただきながら、沿線の活性化、利用促進に今後とも努めてまいりたいと思っております。

以上でございます。

○会長

ありがとうございます。

○委員

まず、方針1のところでございますけれども、西神・山手線でホームドアをようやく設置いたします。地下鉄の駅では第1号となりますけれども、可動式ホーム柵を来年度中に設置・稼働してまいります。

その下、西神・山手線、これも40年にわたるわけでありまして、今、28編成、全車両のリプレースを建造中でありまして、29年度に1車両目の車両が建造される予定となっております。

それから、取り組み方針2でございますけれども、市バスのバスロケーションシステム、少しこれも導入が遅れてはいたしましたが、今、1系統のみで実験運用してございましたけれども、この3月末より全車両・全系統においてバスロケーションシステムを稼働・提供いたします。

それから、取り組み方針3でございます。

1つ目、「U-15（アンダー・ジュウゴ）定期券」の発行でございます。これは中学生以下の地下鉄通学定期券の通学要件を撤廃いたしまして、学習塾や習い事等にも使用できる「U-15定期券」というのを29年4月1日より発売いたします。

それから、2つ目、地下鉄海岸線の中学生以下無料化の社会実験を実施いたします。この地域はインナー地域ということで、全市的に若者世代、子育て世代の交流・流入を目指す、こういった課題となっておりまして、これに連携いたしまして、海岸線につきまして、中学生以下に対しまして事前に交付の手続きをしていただきまして、磁気券を交付、これを用いまして、無料でご乗車いただける無料化の社会実験を実施いたします。来年7月1日から年度末までを期間として、第1弾の社会実験を実施いたしまして、結果を見て、検討するという流れでございます。

一番下のところは、スルッとKANSAI各社局との合同でございますけれども、ICOCA定期券の発売を行います。また市バスで現在は利用できませんけれども、全国の交通系ICカードの利用ができるようにシステムを拡充してまいります。

それから、最後、取り組み方針4でございます。市営交通、市電の運行から数えまして100周年に当たる年ということございまして、まず皮切りに、これは実用でありますけれども、そのなつかしい市電のカラーデザインをしました車両の運行というのを運行開始をいたしまして、このイベントを皮切りに、そこがございますように、市バスのラッピングバスの運行でありますとか、ボンネットバスの市内観光運行の企画でありますとか、各月

がわりでイベント事業を展開して、盛り上げを図ってまいりたいというふうに考えてございます。

以上です。

○会長

ありがとうございます。

○委員

まず、方針1の交通環境の整備でございますが、ポートライナーの貿易センター駅のエレベーターの整備につきまして、国土交通省様のご協力をいただきながら、平成29年度より着工する予定でございます。この整備が完了いたしましたら、ポートライナーの全12駅、六甲ライナーの全6駅のエレベーター整備が完了するというものでございます。

また、六甲ライナーの新型車両の更新でございますが、平成2年の開業から27年が経過してございまして、全車両の更新を行うというものでございます。

方針2の情報案内の充実でございますが、現在、三宮駅の券売機近くに設置しております沿線施設の案内板でございますけれども、これをデジタルサイネージに更新いたしまして、お客様案内の充実に加え、市政情報の発信等についても検討していくというものでございます。

続きまして、方針3、料金体系、企画乗車券等でございますが、来月1日以降に発売いたします通学定期の運賃につきまして、現在の運賃から約2割の値下げを行ってまいります。これによりまして、子育て世代への支援というものも図ってまいりたいというふうに考えてございます。

最後にイベントにつきましては、鉄道の日イベント、あるいはウォーキングのイベントといったところにも取り組んでまいりたいというふうに思っております。

あと、記載はございませんが、パブリックコメントにもございましたが、私ども、ポートライナーの混雑緩和につきましては、昨年3月にダイヤ改正をいたしまして、数値的には一定の改善を見てございますけれども、今後も引き続きハード、ソフトの両面でどういったことができるのかということは、会社としても引き続き検討してまいりたいというふうに考えてございます。

以上でございます。

○会長

ありがとうございます。

○委員

神姫バスからは1点。神戸市内の定期観光バス、スカイバス神戸の導入ということで、神戸市内の定期観光バスにつきましては従来も運行しておりますが、これをリニューアルいたしまして、オープントップバスを導入するということになっております。オープントップバスといいますのは、いわゆるバスの天井がない状態のバスでして、非常に高い位置からいろんな景色が見られるというところで、今、東京、京都、それから福岡等でも運行しており、神戸では初めて運行するというものでございます。こちらのルートにつきましては、神姫バスの三宮バスターミナルから、一旦ウォーターフロントエリアのほうを南下しまして、ポートアイランドの港島トンネル、それから神戸大橋等を通りまして、北野から三宮に帰ってくるという1周70分のコースを予定しております。途中の乗降はできないんですけれども、1日5便、5循環運行しまして、大人が1,800円での乗車ということで、新たな観光客の需要を見込むとともに、神戸市民の方も新たな目線でまた我がまちを見ていただければというふうに考えております。

以上です。

○会長

ありがとうございます。

○委員

私どもの事業計画ですけれども、まず後ほどタクシー協会のほうから総括したご報告があると思いますけれども、まずUDタクシー、次世代タクシーの導入検討ということで、現在使っているタクシー車両はトヨタのコンフォートという車ですけれども、これが生産をやめるということで、東京のほうもオリンピックを見据えて、このUDタクシーの導入を図っていくということですが、どなたでも利用できる、車椅子でもご乗車できるUDタクシー。今現在、LPガスでタクシーは走っているんですけれども、そのLPガスのハイブリッドというようなことを一番の眼目に上げて販売されていると思います。ただ、価格が問題で、今の営業車のクラウン、コンフォートと比べまして、100万強高いです。国からの補助が大体60万円ぐらい出るということなので、東京であるとか、あちらの方でしたら、各地方からも40万ほどの補助が出て、計100万ほど出るんですけれども、それでも、なおかつかなり高額であると。もう一つ悲しいことに、兵庫県、神戸市は今のところは補助が出ませんよと、くぎを刺されていますので、一層導入が困難でも、やはり図らなければならないということで計画に入れております。

あとは、ドライブレコーダー。これは定期的にドライブレコーダーをチェックして、乗務員のチャート紙とか、ああいうのを考えながら乗務員の安全運転を励行させるということ。それから、あってはならないことなんですけれども、有責自己、無責事故、あるいは自損事故等があった場合は、これを防ぐにはどうしたら防げたかというようなことを映像を見ながら乗務員の教育をしていくということ。

さらに、タクシー利用者のニーズの把握ですけれども、いろんなお客さんからの要望があるんですけれども、おもしろいことが一つ。お彼岸が迫っているんですけれども、お墓参りに行きたいんですと。ただ、お墓の掃除ができないんですと。それを手伝っていただけますかと。墓参り代行というのはあるんですけれども、これは原則タクシーではお客様を乗せないで、タクシーだけで行ってということはできないので、お客様が乗られて、お墓のお掃除のお手伝い。それから、行くときにお花を買ってくださいとか、お供え物を買ってくださいとか、いろんなそういうようなことが最近はやっと出てきましたので、これは一つのおもしろいニーズかなと思っております。

それから、外国人の利用増に向けた教育の実施ですけれども、これは当社の乗務員で2、3名、英語と中国語がしゃべれる運転手がございますので、簡単な車内での会話ができるようにというふうに考えております。

あとは過労防止。これはもうスピード違反、これはもう絶対法定速度を遵守しないさいということで、今、内輪話をしますと、県警から非常に注意を受けております。それから、バス関係なんかでも、過労での事故が起こっていますので、そういったようなところの管理をきっちりして、事故防止につなげていきたいというふうに考えております。

以上でございます。

○会長

ありがとうございます。

○委員

神戸市の地域公共交通網形成計画、この事業概要の中にあります超高齢社会の進展、人口減少、こういった中の社会的な要請を踏まえた安全で快適な公共交通環境を構築するという意味で、他の事業者さん、電鉄、バスさんの補完する事業としまして、我々はいろいろやっておるわけなんですけれども、その中で本日、ここに記載させてもらっておりますのは、交通弱者支援事業の実施。これはもう10年以上継続しておるわけなんですけれども、交通弱者に対して支援を行って、地域公共交通機関の維持・充実にに向けた取り組みを今後も続けて

いきたいと思っております。

その中で我々が行っておるのは、高齢者の支援割引サービス、それから乳幼児の支援割引サービスをこれからも続けて、充実を図って、皆さんに住みやすいまちづくりを提供していきたいと思っております。

以上です。

○会長

ありがとうございます。

○委員

取り組み4につきましてご説明させていただきます。

私ども、毎年9月20日がバスの日ということで、県下の主要各駅で、各会員さんの皆様方が主要各駅に出て行きまして、バス利用者や通行人に対しましてグッズ等を配布しまして、バスに乗ってくださいねということでの利用促進を図っております。

それと、9月中旬から下旬にかけて「スルッとKANSAIバスまつり」に参画しまして、来られた方、来訪者に対しまして、バスの日と同様、グッズとかそういうものを配布しまして、バス利用促進に努めておるところでございます。

それと、昨年「バス旅ひょうご」ということで、9月から11月末までの間にモデルルートをつくりまして、「バス旅ひょうご」というキャンペーンを張りました。今、その集計をしているところですが、集計を分析して、29年度も何とかこれを継続していきたいなと思っております。具体的にきっちり決まりましたら、また皆様方、ぜひご利用いただければと思っております。

以上でございます。

○会長

ありがとうございます。

○委員

今、兵庫県タクシー協会としまして、先ほども事業者の方からお話がありましたけれども、個々の取り組みはいろいろさまざまな取り組みをされておりますけれども、協会として継続的に取り組んでいる事案、それから29年度に取り組む事案をご紹介したいと思います。

まず、3番目の料金体系のところでございますけれども、今、タクシーの運賃料金が全国的に短距離、近距離、東京でも2キロのところを1.0キロで410円にするとか、そういっ

た距離短の動きが全国的に広まっておりまして、私ども兵庫県といたしましても、特に神戸・阪神間地域は、今は1.8キロで680円、これが中型で初乗りですけれども、やはりお客様のニーズ、声が、もう少し乗りやすくしてほしいとか、もう少し初乗りを安くしてほしいと、そういったような声がたくさん上がってきておりますので、その辺でやはり利用者ニーズに合った運賃体系とすべきではないかということで、今、経営委員会を中心に検討しているところでございます。距離短縮を含む運賃改定、これを29年度は目指していこうということになっております。

それから、右の方針4のところでございます。いろいろ書かせていただいておりますけれども、要するにお客様のニーズ、これは先ほどもありましたように、お客様のニーズはタクシーに乗ること以外の病院の順番取りとか、あるいは花見の場所取りとか、それから雨のときに自転車で行って、帰りは自転車に乗って帰れないので、それをタクシーにつけて、後ろに載せて、それで帰るとか、いろんなニーズがありますので、そういったやはりタクシーでお客様を運ぶだけではなくに、やっぱり附随したニーズを取り入れて、乗りやすいタクシーとしたいというふうなことを考えております。

それから、タクシー事業の適正化・活性化ですけれども、今、神戸・阪神間地域ではタクシー特別措置法の特定地域となされておりまして、供給過剰ぎみであるということで、車両を削減していくと、こういう努力もしていかなければならないということで、取り組んでいるところでございます。

それから、当然、タクシーについては需要が減っておりまして、運送収入も右肩下がりということになっておりまして、その辺でやはり活性化を目指して、タクシーに何ができるかといったところを問いかけて、もう少しお客様が乗りやすい、そして便利な乗り物にしていく必要がありますので、その辺についての取り組みも進めていくということでございます。

それから、地球温暖化の対策でございます。先ほどもお話が出ましたUD車両、それからハイブリッド自動車とか、先進安全自動車であるASV車、それから電気自動車とか、こういった地球に優しい車、これをどんどん導入するという、そういう促進策を練っていくということにしております。

それから、サービスの向上につきましては、これは先ほども神戸タクシーのほうでありましたニーズに対する取り組み、いろいろなニーズに向けた取り組みを強めていくということでございます。

それから、ユニバーサルドライバーの養成ですね。これは高齢者や障害をお持ちの方とか、いろいろなニーズ、これに対応した形のドライバーを育てていく必要があるということで、当然、コミュニケーションが中心になってきますので、マナー向上に合わせてユニバーサルドライバーの増加を目的とした研修、講習なんかを強めていくということでございます。

それから、最後になりましたけれども、地域住民の生活交通支援対策ということ掲げておりますけれども、これは県下各交通協議会、地域の皆さんに集まっていた生活交通支援、こういったものの会議が各地域でありますので、これにも積極的に参加をして、住民の皆様のニーズの声をいろいろ聞いて、その支援策、タクシーとして何ができるかといったところを検討してまいるといってございます。

特に、神戸市内のタクシーのあり方につきましては、現在、タクシーを活用した神戸地域問題検討会、これを積極的に神戸市さんの協力を得ながら開催を重ねて、地域の皆様の声をまとめていただいて、私どもタクシーとして何ができるかと。例えば乗合タクシーで交通空白地域の足を守っていくとか、そういったような取り組みを続けていきたいというふうに思っております。

私のほうは以上でございます。

○会長

ありがとうございます。

○委員

私どもの取り組みは、法人さんと大体一緒ですけれども、絶えず法人さんのほうから連絡があって、指導とか指示で同様のことをしておりますけれども、個人タクシーとして特別に今現在やっておりますのは、語学研修会を28年度に2回実施して、29年度も継続してやる予定であります。

それと、外国語通訳サポートというのを今検討中で、ビーボーン、その導入を検討中ということでもあります。

それから、3つ目のUD研修、ユニバーサルドライバーの研修であります。これは大阪のほうに行って研修しているんですけれども、ちょっと距離的に遠いので、兵庫県個人タクシー協会として、呼んでできるかどうかはただいま検討中であります。

それから、街頭指導もタクシー協会と協力しながら、随時やっております。

それから、最後になりますけれども、個人タクシーだけで言いますと、新人研修会を年

3度、事業者の研修会を年2度開催しております。

以上であります。

○会長

ありがとうございます。

関係者の皆さん、非常に多様な施策を準備していただいておりますが、いかがでしょうか、何かご質問、ご意見、ご感想等はございますか。

4. 閉会

○会長

時間が迫ってまいりまして、誠に申しわけありませんが、余り議論をする時間が残されておられません。最後に、形成計画の最終案の検討結果、および只今ご紹介していただきましたいろいろな施策も含めまして、全体として、何かご感想がありましたら、先生、よろしく願います。

○委員

手短に、あと、全体ということで3点ほど。

今から10年ということで実施していくときに、特にモニタリングと申しますか、実態がどうなっているかということの把握について、常にしっかりやっていただきたい。特に神戸市にはお願いしたいところです。また、データ等について、事業者の方と連携をとっていただくということも必要だと思いますので、実際に現状がどうなっていて、計画どおりなのか、あるいはどこかずれているのか、問題があるかということのモニタリングはぜひしっかりやっていただければと思います。関連はしますけれども、上位の都市計画全体との整合性ということも含めて、常にチェックしていただくことが必要になるかと思えます。

最後に、これも何度も言っていることだと思いますけれども、神戸市ぐらいの規模ですと、やはり公共交通というのは全体で盛り上げていくものであると。複数のモードを連携して乗り換えて行きながら使う利用者の方も多いわけですから、全体が連携してつくることによって、神戸市民の方についても、あるいは市全体についても、あるいは事業者の方々についてもwin-winの関係になるはずだと信じておりますので、ぜひそのようなところで、このような計画をハブにして、連携をいただければと思います。

以上です。

○会長

ありがとうございました。

1年間かけて、皆さんとこの交通網形成計画をつくってまいったわけですが、こうして関係者の皆様方に一堂に会していただきまして、議論をできたということは、非常によかったのではないかなと思います。これからは皆様方との間で情報を共有しながら、市民の皆さんにとって利用しやすい、安全なネットワークづくりを進めていきたいと思えます。

特に、先ほどご指摘がございましたように、計画はつくって終わりではなく、これからの進捗管理が極めて重要です。井料先生からもご指摘いただきましたように、その進捗管理をなるべく科学的に、適切に行えるように、必要なデータを収集・分析しながら、よりよいネットワークの構成に向けて、皆さんとご一緒に取り組んでいきたいと思えますので、今後とも引き続きご協力のほどよろしくお願いいたします。

本日は大変長時間にわたりご議論いただきまして、ありがとうございます。

本日予定しておりました議事は全て終わりましたので、事務局にマイクをお返しいたします。

○小島公共交通課長

小谷会長、委員の皆様、本当に長時間にわたりご議論いただきまして、誠にありがとうございました。

次回の協議会につきましては、来年度、また日時、場所が決まりましたら、別途お知らせさせていただきます。

では、最後に交通施策部部長の鈴木より一言、ご挨拶を申し上げます。

○鈴木交通政策部長

皆さん、ありがとうございました。

約1年間にわたりまして、活発にご議論いただきまして、この案を最後までまとめることができました。ありがとうございます。特に先ほど先生方、それから近畿運輸局からもございましたけれども、この計画をどう生かしていくのかというのが一番大事だというご指摘をいただいております。それから、やっぱり交通というのは地域との対話といいますか、地域の皆様方の意見をいかに吸い上げて、それから地域の皆様方に主体的に乗っていただく、そういうことで充実を図っていくというのが非常に大事なかなと、今までの意見で痛感しております。

それから、あと、今日の本題ではないのですが、29年度の各事業者の取り組みをいろいろご説明いただきました。非常に創意工夫に富んだ前向きな取り組みを、皆さんなされておられるということを改めて痛感してございます。せっかくこういう一堂に会する場ができておりますので、タクシー、バス、鉄道、時には競合関係というのものもあるかと思えますけれども、こういう場をパートナーシップの構築の場ということで位置づけていただきまして、公共交通のパイがどんどん大きくなるような方向の取り組みを進めていけたらなと思ってございます。

今後、計画のローリング等をやっていくということで、改めて皆様方のご支援、ご協力をいただく形になると思えますけれども、よろしく願いいたします。

以上をもちまして、最後の挨拶とさせていただきます。

ありがとうございました。

○小島公共交通課長

それでは、本日はこれもちまして閉会といたします。

今日はお忙しい中ご出席をいただきまして、本当にありがとうございました。