

明石市総合交通計画検討会（第2回）議事概要

- | | | |
|---|-----|--|
| 1 | 日時 | 令和4年6月28日（火） 10時00分～12時00分 |
| 2 | 会場 | 明石市役所本庁舎8階806AB会議室 |
| 3 | 出席者 | 委員：20名（欠席1名）
随行者：0名
傍聴者：4名
事務局：5名 |
| 4 | その他 | — |

協議事項等

1. 開会（10:00）

2. 事務局報告 …

協議事項に先立ち、事務局より本検討会の構成員の変更における紹介をおこなった。

《質疑・意見》

特になし。

3. 議事（協議事項）

【第1号】 第1回の検討会資料の修正について… 資料1

事務局より、第1回の明石市総合交通計画（以下「交通計画」という。）検討会資料の修正について説明をおこなった。

《質疑・意見》

特になし。

【第2号】 計画の基本理念と目標について … 資料2

事務局より、計画の基本理念と目標について説明をおこなった。

《質疑・意見》

・（委員）資料1の話に戻るが、P3（2）明石市の課題として「持続可能なコンパクトなまちづくり」の、人口密度の低下を抑制し、都市経営コストの効率化を図るとあるが抽象的な表現。国のコンパクトシティの概念でも都市の空洞化などが言われているが、人が減って、密度が減るなか、コンパクトなまちづくりと両立するのか。

⇒事務局）コンパクトなまちづくりだが、立地適正化計画との整合性をとることを念頭に記入している。立地適正化計画は、人口が減少すると当然密度が低下するので、現状と同じような行政サービスを続けていくと、無駄が多くなるため、居住する地域をコンパクトにすることで密度の低下を抑制し、都市経営の効率コストを図っていくことが目的である。

明石市は、現状で、駅を中心としたコンパクトなまちとなっており、密度が低い地域はないが、将来的には人口は減少するため、すぐにではないが人口密度が低くなる地域も出てくると考えられる。そのため、少しずつコンパクトなまちづくりに向け、都市計画マスタープラン・立地適正化計画とも整合性を取りながら進めていかなければならないと考えている。

・（委員）明石市の第6次長期総合計画では、人口30万人というのが目標値になっているが、結構な高いハードルだと感じている。長期総合計画の目指すまちづくりを進めるための

交通体系として全体的なバランスを取りながら計画を進めていくと思う。長期総合計画との関係で計画期間も10年となっているが、状況を見て年度途中であっても柔軟的に計画を変更するとされており、そのためには、計画の進行や実際の状況等についての管理体制をしっかりしていただきたい。

(会長) 他の計画と上手くリンクして計画を進めるのは重要である。P5の計画の目標案について、公共交通の利用客は90%以上を維持するとあるが、丘陵地区などもあるので、決して100%を目指すわけではない。2030年代では人口はそこまで減っていないが、そこから落ち始めてくるので、そこに向けて良いネットワークを構築するということを意識してやっていくことが大切だと思う。

(副会長) P5②公共交通の利用圏について、この面積で90%の利用圏の中でコントロールするというのは適当と思う。人口比率として明石市全体の90%が、この圏域に入っているのかもモニタリング資料として持っていた方が良いと思う。というのは、バス利用を促進していかうとすると、その圏域にいかに住んでもらうのが重要ではないかと思っている。それについては、住宅施策、子育て施策によって、この圏域に誘導していくことが必要になってくるのではないかと思う。そのあたりの連携を意識するという意味合いにおいても、この圏域内に現状値以上に住んでいただくようなことも考えていく必要があると考えられるのではないか。事例としては、公共交通の便利な所に移住すると、少し助成するなど色々な政策はご存知だと思うので、明石市の全体の政策の中で実施していきながら、公共交通利用促進にも資するような形でのモニタリングはしておいた方が良い。

⇒事務局) 公共交通利用圏の人口カバー率については、資料5のP3に掲載しており、面積では91.8%ですが、人口カバー率は95.7%となっております。

【第3号】交通ネットワークの考え方について…資料3

事務局より、明石市の交通ネットワークの考え方について説明をおこなった。

≪質疑・意見≫

(副会長) P9の広域のネットワークについて、東京や九州などの長距離移動を図に入れているのは良いと思う。また、四国についても入れてほしい。

⇒事務局) 四国は舞子から高速バスも走っており、ジェノバラインで淡路島を結んでおり、その先に四国があることから、広域的な部分で追記していきたい。前回の交通ネットワーク図は市内だけだったが、明石は各地域ときちんと繋がっていることを示すため、新しい交通ネットワーク図として広域的部分も追加した。

(委員) 中心核を基本に、南北の交通網は整理していると理解できた。東西方面、明石から西方面の国道2号は慢性的に渋滞している。これの解消法というのは、行政と交通業者、関係部署での協議はされるのか。

⇒事務局) 国道2号の渋滞は認識している。その影響もあり、路線バスも国道2号の渋滞の影響で遅れが発生している。その辺りを解消するために、明石市では山手環状線道路の事業を行っている。また、交通渋滞を解消させるため江井島松陰新田として、明石北高校辺りから、神戸市へ抜けていく道路事業を行っている。これは、ただ単に交通渋滞が無くなり、車が使いやすくなるだけでは無い。バスが遅れてばかりだと、それが嫌で車を利用する方が多

い。そのため、そういった道路事業をしながら、交通道路の状態を良くして、車だけではなく、公共交通も良くなるよう道路整備も進めているところである。この道路事業が完成すると、渋滞が緩和されていくのではないかと考えている。

(委員) 国道2号の慢性的な渋滞ということで、今の状況を報告させていただく。確かに、国道2号は渋滞している箇所が多数あり、拡幅工事を行ってきたが、住居等が連担しており拡幅できていない箇所もある。

現在、兵庫国道事務所では、神戸西バイパス道路を建設している。明石市内は石ヶ谷付近の一部を通過して第二神明道路と接続する計画であるが、これができれば、第二神明道路で渋滞している車の転換、場合によっては、国道2号で明石市を通過するだけの車が、空いている第二神明道路を利用したり等、結果的に市内の交通循環が良くなるかなと思っている。

また、P9の新しい交通ネットワークの考え方(広域)というところで、P2でせっかく公共交通と私的交通を分けて整理していただいているのだから、道路についても今の広域的なネットワークの状況を整理していただけると有難い。

⇒事務局) 今回は、公共交通をメインとした広域のネットワーク図となっている。ただ、交通と言うのは、公共交通だけではなくて、道路も連携して、交通は流れているものなので、少し工夫して表現できないかと検討することとする。

(委員) 先程の話にもあったように、高速道路が渋滞している。一方で播磨臨海道路や大久保地区でのスマートインターという話が出ている。その辺の状況はあまり分かっていないが、その辺のことも広域的な部分でいえば、記載してもいいのではないかと。

⇒事務局) 播磨臨海道路は、とてもインパクトのある計画だと思う。スマートインターについても、大久保でそういった構想があり、完成すればこの図も若干変わってくるのではないかと。播磨臨海道路は、現在都市計画決定に向けて手続きは進められているが、スマートインターについては、様々な課題があり、検討中というところ。冒頭にもあったように、総合交通計画は、今回定めると10年間、社会情勢がどうなろうとこのままだ、というわけではない。毎年、今の状況と言うのを踏まえながら、必要であれば、このネットワーク図も見直ししながら、柔軟に進めていこうと思っている。

【第4号】基本戦略・施策体系・主要プロジェクトについて… 資料4

事務局より、基本戦略・施策体系・主要プロジェクトについて説明をおこなった。

《質疑・意見》

(委員) P3のユニバーサルデザインの促進(施策方針④)ということで、実際の現地を見て、明石のユニバーサルなまちをつくろう、という施策が展開されている。JRの各駅のホームドアの設置をしているが、身近な歩道とか、交通には関係ないかもしれないが、歩道に自転車が通行し、歩行者も歩く中で起こる自転車と歩行者との交錯、明石では、広い道路だが、歩道がない道路や、自転車が走行し、歩行者が歩きづらい道路がたくさんある。最近、整備された歩道と一体となった道路で、主要幹線は東西だが、南北と交差するところは、歩道は一旦途切れる。その段差が、自転車に乗っていると、危ないと感じることもある。

我々の団体は、視覚障害の人もいる。点字ブロックの存在はとても大きく、あれがあれば安心して歩ける。今の道路を見れば、綺麗に点字ブロックが整備されている道路が多い。ユニバーサルデザインという大きなことも大事だが、点字ブロックの不備や日常的な安全確保と

いう点について、車椅子の方からよく聞く道路の段差の問題や、道路の幅員の問題もある。これらは細かいことだが、市内の整備の状況を見ながら、出来る範囲で整備してほしい。
⇒事務局) 前回でも委員からは、小さなことや気付いたことからやっていくのが大事と説明を受けた。自転車が人と接触し、危ないといった問題などは、よく聞く話だと認識している。では、自転車はどこを走れば良いのか。道路側を走るとそれはそれで危ない。非常に難しい問題である。車と人と自転車が共存できるようにしなければならない。P 8の主要プロジェクトの項目に「快適な道路ネットワークの構築」と記載している。これは車だけではなく、自転車とか、人の移動のイメージ。また、「交通安全対策の充実」ということで、ハードでできることも限界がある。自転車の乗り方マナー講習など、そういったことを複合的にやっていかないと、なかなかこの問題は解決しないと思っている。なので、先程の話のような状況を踏まえた上で、そういった項目を入れながら公共交通だけではなく、道路も重要だということでもまとめていきたいと思っている。

(会長) 総合交通計画において、ユニバーサルデザインはもちろん、道路も重要な要素である。これに限らず、施策方針や施策体系の項目をたてて、整理していくことで、逆に抜け落ちたりしないよう、注意する必要があるだろう。そのあたり、柔軟な発想が重要になってくるかもしれない。

・(委員) P 3の基本戦略で、明石市の課題でもあがっていた交通安全対策をどこに入れるか、迷われたのではないかと思う。結果的に「持続可能な社会に向けた安全安心で環境にやさしい取り組みの実施」にぶら下げるような形になっている。感覚的な話になるかもしれないが、ユニバーサルデザインの根底には安心安全があると思っており、交通安全というのは、「環境にやさしい取り組み」ではなくどちらかというところ、「誰もが“安全安心”で快適に移動できる交通環境づくり」になると思っている。今のカテゴリーに入れた理由を教えてください。

⇒事務局) P 5の施策方針に⑥交通安全・快適性向上を掲げ、その施策として、交通安全の推進、鉄道安全対策の推進、道路機能の強化としている。そのため課題の交通安全対策となると、「持続可能な社会の実現」に入るのかなと思っている。交通安全というテーマがこれからの社会でずっと続くと思っており、「持続可能な社会の実現」に入れている。実際、事業プログラムで施策を並べていくと、様々な施策が絡むので、1つにくくると難しくなる。少しニュアンスがおかしいものがあれば、今後検討し整理していきたい。

(委員) 「持続可能な社会に向けた」や「環境にやさしい取り組み」は、交通安全のイメージは沸きにくいと感じる。交通安全の施策は、ハード整備だけでなく交通安全教育、多岐にわたるので、現案の「持続可能な社会に向けた安全安心で環境にやさしい取り組みの実施」にするか、「誰もが“安全安心”で快適に移動できる交通環境づくり」とするのか、これからの議論も踏まえて検討していただければ。

(会長) 私は両方に入れても良いかなと思う。整理することが目的ではなく、整理してプロジェクトに落とし込み、方向性を決めようとしている。この方向性は非常に大切だと思っているので引き続き検討していきたい。

【第5号】コミュニティバスの展開方針について … 資料5

事務局より、明石市のコミュニティバスの展開方針について説明をおこなった。

《質疑・意見》

・(委員) コミュニティバスの問題について、結局、なぜコミュニティバスを運行するのかという、民間のバスがそのルートで収支がとれないからだと思う。その中で、現在、収入が約64百万円、経費が約3億15百万円。これは相当経費を圧縮してやっている。人件費や燃料費等については、共に下がりようはない状況だと思う。P12の改廃スキームについて、たこバスの約70%が見なし収支率の50%を上回っていない。そのため、運行補助はやむを得ない。そうでないと、地域の移動が確保できない。これは政策的な配慮の中で、動かすしかないものだと思う。そこで、どこまで見なし収支率の20%、50%で区切り、収支のバランス等、どこまで値上げを許容するか考えていく必要がある。赤字だからやめる、そういう判断は政策的にもどうなのか、しかし、一定の基準が無いと駄目、というジレンマの中で考えられていると思う。コミュニティバスの重要性というのは認識されている。それに代わる移動手段としてはタクシーじゃないかなと思う。しかしタクシーを使わないのは、お金との関係が原因している。

その中で、全体的な交通計画の中での、運行補助というのは、民間バス会社への優待制度としても補助している。コミュニティバスでは障害者は運賃無料、重度の障害者は付添い人まで無料。これは福祉施策との兼ね合いの中で、考えられており、単に交通だけで捉えると難しい。その中で、この政策は残そうとか、福祉政策との兼ね合いも踏まえながら、うまくやっていただきたいと思う。

(会長) 難しい問題だと思う。様々な条件付き(補助額に上限を設ける)という市町村もある。これは、ここで結論を出す必要は無い。今後も検討していただき、意見があれば、事務局までお願いしたい。

(副会長) P5の見なし収支率について、例えば、たこバスミニの20%を25%にするということも選択肢としてはあるのかなと思うが、そうすると、P12に記載してある西岡西ルートや松陰ルート、この辺りが赤の判定結果になる。なので、私の見方でいうと、この数値を変えるというのは、何かしらの理由が必要だなと思う。そうしたときに、何か明確な理由があるならば、それを変える根拠にはなるが、今回においては変える理由がなかなか無いな、という感じがする。たこバスについて、公共性ではクリアしているけれども、収支率でもっとパワーアップしたらどうか、という点についても、実際に徐々に収支率はアップしている状況を考えてみると、適切に運用されていると感じるのでこのままで良いんじゃないか、と思っている。

他の市町でいうと、コミュニティバスの運行を突然止める。もしくは、突然運賃を上げて、収支を改善するといった市町もある。利用率は下がり、公共性まで下がるといった政治的に翻弄されるような市町はあるが、そうではなく、客観的な数値に基づいて、住民とコミュニケーションを取りながら、改善しようとしているという点については、とても評価できると思う。そういうことでいうと、見なし収支率の数値はこのまま続けたら良いと思う。

(委員) 全体的に、苦しいルートは分かっていて良い。明石市は人口も増えており、好調だと思っている市民の方は多いと思うが、高齢化率も増えているので、その状況も発信していくべきである。それに基づいて、コンパクトシティを目指すというような方向性を広報していくべきだと思う。そこで、路線の付近に住んでいる方に将来的にはどうなっていくのかな、

とイメージを持っていただいて、なおかつ廃止した地域のフォローとして、コミュニティタクシー的なものを運行するのか、通常のタクシー代を補助するのか、難しい問題だと思う。

収支の部分では、市全体として財政的に余裕があり、このままで良いのであれば、続けていだろうし、市全体が苦しくなっているのであれば、値上げをしないといけないと思う。特に廃止する場合のフォローは重要だと思う。

(委員) P12の横軸(沿線人口の利用率)と縦軸(収支率)という点において、利用率が下がったら、収支率も下がると思っていたが、たこバスミニでは④の大久保南と⑧の金ヶ崎では、利用率が高いのに収支率が低い。または、利用率が低いのに収支率が高いといった理由が分かっているのであれば、利用率が低いところで改善すれば収支率があがるのかなと思っているが。

⇒事務局) 利用率と収支率の関係性だが、例えば、便数を増やせば、沿線人口の利用率は上がるが収支率は悪くなる。また、同じ利用者数でも、居住人口が少ない地域を運行するルートだと利用率は高くなる。

持続的に運行していくためには、収支が一番重要であり、二次指標として、沿線人口の利用率を採用した際に、目標の収支率の半分を下限率としている。これは、沿線人口の利用率が1%を超すために、運行便数を多くすることを防ぐために下限率を設定している。

(会長) 下限率が目標率の半分になっているが、もう少し早い段階で話し合いを始めるような基準・運用にした方がいいのではないかと思う。運賃についても、最近では、高齢者に対し、運賃を半額や通常通り徴収している自治体もある。そのようなこともご意見があれば、事務局まで入れていただきたい。

4. 閉会

以上