

明石市総合交通計画検討会（第1回）議事概要

- | | | |
|---|-----|---|
| 1 | 日時 | 令和4年4月7日(木) 10時00分～12時00分 |
| 2 | 会場 | 明石市役所議会棟2F大会議室 |
| 3 | 出席者 | 委員：19名（欠席1名／代理出席3名／オンライン出席1名） 随行者：1名 傍聴者：0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 … 資料1・資料2

協議事項に先立ち、事務局より明石市総合交通計画検討会設置要綱の説明および本検討会の構成員の紹介をおこなった。

《質疑・意見》

特になし。

3. 会長挨拶

会長より開会の挨拶。

4. 議事（協議事項）

【第1号】策定目的とスケジュールについて … 資料3

事務局より、明石市総合交通計画（以下「交通計画」という。）の策定目的とスケジュールについて説明をおこなった。

《質疑・意見》

・（委員）資料P.6に記載の図では、中間年次の5年後に見直しするようにも見て取れるが、文章は「10年」となっている。誤記ではないか。

⇒（事務局）改定は10年後を目途におこなう予定である。（会長）表記の仕方についてはもう少し明確になるよう事務局にて修正することとする。

・（委員）資料P.3の（2）②交通ネットワークの考え方の再検討について、「社会情勢にあわせて」と記載があるが、これはコロナ禍や人口減少等を想定したものという認識でよいか。

⇒（事務局）そのとおりである。また、現行の交通計画策定から約10年が経過する中で多様化している交通に対するニーズも踏まえながら、ネットワークの考え方を再検討、再整理したいと考えている。（会長）どの程度の年数でコロナ禍以前の状態に戻るのかも議論になるところであるが、その時に人口構成が大きく変わっていることは明らかであるため、その影響をどう考えるかということも議論しなければならない。また、明石市だけが独立富国ではないので、周辺地域の状況も含め議論の対象になるだろうと考えている。

【第2号】明石市の現状と課題について … 資料4

【第3号】基本理念と目標について … 資料5

事務局より、明石市の現状と課題について説明をおこなった。また、続けて、次期交通計画の基本理念の考え方と目標案について説明をおこなった。

《質疑・意見》

・（委員）委員としての発言というよりも、事務局サイドからのお願いというような内容になるが、委員の皆様方にご意見いただきたい事として大きく3点ある。まず1点目、今後の目標や施策を考えていくうえで必要となるであろうデータとして事務局より資料のとおり提示しているが、「もっとこういったデータがあれば分かりやすい」「このデータをもう少し掘り下げてほしい」等あればご指摘いただきたい。2点目、資料4の中で明石市における課題を8つ挙げているが、どうしても利用者目線での課題が多くなっている。については、事業者サイド、また行政サイドからの視点での課題もご意見いただきたい。最後に3点目、資料5で次期交通計画の数値目標と基本理念について案として提示しているが、例えば数値目標については、事務局からも説明があったとおり、「こういうことをやった＝アウトプット」よりも「やったことによりこういう成果が出た＝アウトカム」の目標を掲げたいという考えがあるものの、データを収集する困難さなどがある。については、交通計画の進捗を測るうえでより適当な指標があればぜひご意見いただきたい。また、基本理念について、明石市は現在「SDGs」をまちづくりの中心に据えているため、交通分野についても持続可能でやさしい交通体系をみんなで守っていくという考え方を前提にしているが、「もっとこうした部分にも力を入れた方がよいのでは」といったご意見があればお願いしたい。以上、3つの例を挙げたが、それ以外でも、普段公共交通を利用する中で、または交通機関を運営する中で感じておられること等あれば、この機会にご意見いただきたい。

・（委員）「地域公共交通計画」において原則設定することが望ましい数値目標として、国が定める標準的な指標がある。1つ目が公共交通の利用者数、2つ目が公共交通の収支率、そして3つ目が公共交通への公的資金投入額である。それらについて、どのように考えているか。

⇒（事務局）今回の交通計画改定にあたり、法定計画である「地域公共交通計画」に位置付けることも重要な目的のひとつであるため、それら指標も盛り込むことも検討していく。（会長）収支率を達成することが果たして良いことなのかどうかという見方もできる。よって、まずは収支率目標をどういう意味合いで取り扱うかという点から議論しなければならないと考える。

・（委員）障害者の中には身体と精神、知的があり、それぞれのニーズは千差万別。加えて、高齢化が日々進んでおり、移動の自由が制限されるケースが多くなっていく中、交通の役割は非常に重要になっている。多様なニーズすべてにこたえることは難しく、例えばJR西明石駅や明石駅で整備されているホーム柵もすべての駅に完備されることは難しい。また、目が見えない人は耳で聞きたいし、耳が聞こえない人は目で見たいというように相反する要望もある。それらニーズに対し、鉄道やバス、その他交通機関で一体的に対応する手法をこれから考えていくことも必要ではないか。高齢者や障害者が複数の交通手段の組み合わせの中で移動できることが望ましい。そして、当事者らの声を聞かないと気がつかないニーズがあるということ。先日も、頸椎損傷の方が路線バスを利用しようとした際、電動車いすと身体を合わせると総重量200kg程度になるため、当事者もバスの運転手も乗降に苦慮したという事案があった。この場合、例えば、バスの時刻表にノンステップバスで運行するダイヤの目印をつけ、利用者側もそれに合わせてバスを利用するなど、少しの配慮で改善されることも多

くあると思う。大きな問題の中に隠れた小さなニーズもくみ上げながら、計画を策定してほしい。

⇒（事務局）資料4の P.68 に記載している課題（4）のとおり、多様な移動ニーズへの対応は事務局としても非常に重要であると考えている。市としてたこバスを運行する中で、外に出る、外出することが幸福度につながっているというご意見も多く頂いている。委員から発言があった車いすの件のように難しい課題もあるが、試行錯誤しながら、また車両や車いすの技術の進歩なども踏まえながら、よりよい交通体系、交通計画になるよう検討していきたい。

・（委員）先ほど話が出た収支率について、鉄道はなんとなくイメージできる一方で、路線バスは収支がとれているのか分かりづらい印象があるので、また聞かせていただきたい。また、移動の自由は非常に重要であるものの、それに対し行政としてどの程度支出していくべきか、そのバランスが難しいところ。あとは、資料4の P.41 で橋梁の老朽化について説明があったが、こうしたインフラの改修は一日でできるものではないので、きちんと計画に盛り込む必要があると感じる。

・（委員）地域全体を5つの地域（明石東部・西明石・大久保・魚住・二見）に分けて考えるとの説明だが、これは地域ごとの特性を活かしたような交通政策を考えているという事か。それとも地域で順番をつけて着手しようということなのか。

⇒（事務局）個別の事業で評価するのではなく、各事業が有機的に連動して、地域全体として交通のサービス水準があがっているかという視点で進捗管理や評価をしたいという思いがあり、地域ごとにパッケージ化している。加えて、委員の発言のとおり、地域ごとの特性を見ながらそれぞれの施策を進めていくことも目標のひとつである。

・（委員）コロナ禍により2割程度の収入減があった。そのような中でも事業は継続していかなければならないし、バリアフリー化事業についてもなんとか進めていきたいと考えている。先ほど事務局からも紹介があったが、3月17日から中八木駅で上下別改札が実現したように、階段を使わず利用できる環境づくりに努めている。今後も順次進めていきたいので、施策の整合性なども本検討会の場で議論していただきたい。

⇒（会長）会社全体の採算は出せても、明石市分だけ、さらには路線ごとというように区切って採算を出すことは難しいと思う。しかし、どれだけ厳しいのかという情報交換をしないと政策も打てないので、そうした指標も必要になってくる。特にバスやタクシーに関しては今後そういう議論が出てくると思われる。

・（委員）資料4の P.60 に事故件数等のデータがある。私の認識では、全国的にも兵庫県のにも年々減少傾向にあると思っていたが、平成27年度に増加している要因は何か。また、平成30年度に減少率が高い要因は何か。

⇒（委員）いずれも明確な要因は分かりかねるが、近年、全国的に減少してきてはいる。

・（委員）資料4の P.37 で自動車交通量の変化の要因が明記されているのと同じように、推測でもいいので分かる範囲で追加してもらえると今後の参考になる。

・（委員）資料4の P.68 の課題（4）多様な移動ニーズへの対応の記載では、「ユニバーサルデザイン」に特化している印象がある。先ほどの事故件数のデータに関連して、事故は一定減少しているため、課題としては認識されていないという理解でよいか。「安全・安心」のうちの「安全」の部分である。

⇒（事務局）この項目では、例えば、障害者のニーズがそれぞれ異なる場合でもみんなが安

全安心に動ける環境を、という意味で「ユニバーサルデザイン」と記載している。もちろん「安全」の視点も入れながら考えていきたい。

・（委員）1つ紹介であるが、道路事業の効果を測定する際に使用する指標として「ETC2.0」というデータがある。例えば速度で言うと、本来40km/hで走行できる道路を20km/hでしか走行できていないとなった場合、渋滞による損失時間としてマクロ的に分析することも可能である。道路整備事業や公共交通の利用促進により渋滞損失がどのように変化したかの分析などに間接的に活用することもできるかと思うので、そういったことも含めて検討していただければ。

・（委員）人、自転車、自動車が道路を移動する。最近ようやく厳しく規制されているが、横断歩道に人がいても自動車はあまり止まらない。自転車が歩道を走っていることも多く、人と自転車の事故も多発している。そのほか、バスが停留所に留まる際、バスと縁石との隙間が目の不自由な人にとってネックになるというような問題もある。交通計画と道路の整備計画は一体的に考えなければならない。

⇒（会長）当然そのあたりも考えていくことになると思う。縁石との間隔の問題はヨーロッパで取組み事例があるし、国内でも実験事例がある。また、道路を整備するとその分だけ自動車の量が増えるという因果関係があるので、限られた都市空間でそれが望ましいのかという議論もある。そのあたりのバランスを考えなければならない。

・（会長）県の計画もあると思うが、その中での明石市の位置づけなど、何かコメントはあるか。

⇒（委員）県内の他市町の交通計画の中で、明石市の課題に対し有効なデータや指標等があれば、また事務局に提案させてもらう。

・（副会長）明石市のたこバス事業は、全国に向けて誇るべき事例。そのたこバスが、コロナ禍で人の移動をどのように支えてきたかの効果をまとめておいた方がよいと考える。危機的状況の時にどれだけ支えてきたかという成果は、公共交通への公的補助のバランスを考えると判断材料のひとつにもなり得る。近年ではMaaSや自動運転などテクノロジーで問題を解決する事例もあるが、継続性などの面からうまくいっていない事例も多くみられる。そうした中、明石市ではオールドファッションともいえるコミュニティバスで真摯に移動を支え続けていること、コミュニティバスの有用性などについてはきちんと内外に発信すべきであると感じる。ついては、アンケート調査等を実施してはどうか。

⇒（事務局）公的資金の投入のバランスについては、先ほど他の委員からもご意見があったとおり難しい問題。潤沢に資金を投入できればよいがそうもいかない。地域の生活の足として本当に有効な施策となっているかの評価について、コロナ禍でも利用者が大きく落ち込まなかったという「数」の実績だけでは測れない部分があるので、副会長から提案があったアンケート等のやり方も含め事務局で検討してみる。（会長）アンケート調査の話が出たが、仮に実施するとなった際にはぜひ副会長にも協力をお願いします。

・（副会長）目標設定に関して、まず「公共交通利用圏」については、カバーしている人口など「空間的」な話をイメージしているのだと思うが、例えば、都心部までの所要時間で考える「30分都市圏の人口」なども検討してみてはどうか。特に、明石市では立地適正化計画の策定も進めているとのこと。目的地の適切な配置と公共交通は不可分である。続いて歩行者の目標指標について、説明にもあったが「外出割合」は継続的なデータ取得が難しい。そこで、中心市街地活性化計画でもおそらく継続的に測定されているであろう「歩行者通行量」

等のデータも活用してみてもどうか。別の計画だから別、ではなく、中心市街地活性化計画の目標と交通計画の目標を一部共有化するようなことも重要。同様に、福祉系の計画等も参照しながら交通計画の追加目標を検討するのもよいと思う。

⇒（会長）できるだけその方向で議論していきたい。

・（委員）委員として出席するにあたり、身の回りの関係者から事前に受けたコメントとして2つ。ひとつは、JRも山陽電鉄もここ数年トイレが比較的きれいになり嬉しいという事。もうひとつが、明石市は南北を移動する鉄道がないので、たこバスが便利であるという事。ただし、たこバスに乗ったことがない人も相当数おられるようなので、市でどんどんPRして、その利便性を体感してもらうことが大事であると思う。

・（会長）細かなデータの追加やお気づきの点などは除き、本日の議論を踏まえ次回の検討会までに再検討する内容として大きく2点かと思う。1点目は、資料4のP.68の課題「(4)多様なニーズへの対応」について、現在、ユニバーサルデザインを軸にした記載であるが、安全の視点や移動制約者の捉え方を再考しながら整理し直すこと。2点目が、公的資金投入のバランスの議論を含め、多部局とも調整しながらの議論について意見が出たのでその点の検討を進めること。そして、それらの過程で、基本理念の文言についても必要に応じて見直すこととする。

5. 閉会

以上