

交通臨海部活性化特別委員会行政視察報告書

1 日程

平成 29 年 11 月 1 日（水）～ 2 日（木）

2 視察先及び視察項目

- (1) 神戸市 ①塩屋コミュニティバス「しおかぜ」について
②新たな公共交通システム（LRT・BRT）について
- (2) 広島市 「水の都ひろしま」づくりの推進について

3 視察委員

○ 委員長	塩野目 正 樹	自由民主党大田区民連合
○ 副委員長	大 竹 辰 治	日本共産党大田区議団
○ 委 員	松 原 秀 典	自由民主党大田区民連合
	鈴 木 隆 之	自由民主党大田区民連合
	玉 川 英 俊	大田区議会公明党
	末 安 広 明	大田区議会公明党
	金 子 悦 子	日本共産党大田区議団
	荻 野 稔	たちあがれ・維新・無印の会
	松 原 元	大田区議会民進党
	奈 須 利 江	フェアな民主主義
	北 澤 潤 子	大田・生活者ネットワーク

4 視察項目の概要・所感

【所感】は、項目ごとに各党派としての所感を記載

(1) 神戸市

◆視察項目

塩屋コミュニティバス「しおかぜ」について

【概要】

神戸市の垂水地区塩屋地域においては、道路幅員が狭く、バスが運行できない地域であることから、地域内をきめ細やかに運行する交通手段を確保するため、平成 26 年度から地域が主体となって勉強会を開催し、導入について検討してきた。

3 度の試験運行を経て、平成 29 年 4 月より、山陽タクシー株式会社が市内で初

めてタクシーを活用した定時定路線型の地域コミュニティ交通として、コミュニティバス「しおかぜ」の本格運行を開始した。

具体的な取り組み

《早期便の試験運行の実施》

「しおかぜ」のさらなる普及・利用促進・利便性の向上を目的に、平成 29 年 8 月から 9 月末までの約 2 か月間、従来の始発時間を 1 時間早めた早朝便の試験運行を開始した。

(神戸市 ホームページから引用)

【所感】

(自由民主党大田区民連合)

神戸市垂水地区塩屋地域は道路の幅員が狭く、通常のバス運行が困難なため、ワンボックスカー程度の大きさの車両を導入し運行している。合計 3 回の試験運行を実施したのち、本格導入へ至ったことは、地域のニーズはもとより、素早い行政判断であったと評価できるものである。

現在の利用状況に関しては、平日・土日共に乗車目標に届いていない現状であるが、利用促進の取り組みとして、近隣店舗とのコラボキャンペーンや、回数券の販売、経路検索サイトへの掲載、また、利用者 1 万人達成記念企画の実施など、具体的な策を講じている。そして、なにより特徴的であるのが、採算は事業者で



ある山陽タクシーにすべて任されており、自治体は補助をしていないというのが特徴であった。現在、本区においても、たまちゃんバスが 9 年目の試行運用中であるが、他の自治体の例も参考にしながら、今後の運用形態を検討していきたい。

<塩屋コミュニティバス「しおかぜ」>

(大田区議会公明党)

塩屋地域は、坂道も急で道幅が狭く、通常のバスが通れない。そこで導入されているコミュニティ交通は、6 名定員の一般車両である。最も興味を持った点は、地域・住民が主体となって検討がなされ、現在も住民が支えるとの意識が高い点である。地域コミュニティ交通導入を検討するための組織が立ち上げられ、そこに市から派遣されたコンサルタントが間に入り、合意形成を図っていく。選ばれた事業者と、3 回の実証実験（1 回あたり 2～3 か月と短い）を踏まえながら、

ルート等が検討され、最終的には事業者側が多少の課題がある事を承知した上で、本格運用に至っている。目標にはまだ達していないが、市からの補助はなされていない。地域・住民が主体となり、事業者も含めて、持続可能な仕組みを自らで作りに上げていく。地域で支える公共交通の在り方において、大変参考となる事例であり、特に合意形成に至るまでのプロセスについては学ぶべきものが多い視察であった。

(日本共産党大田区議団)

神戸市塩屋地域のコミュニティバスは、震災後の交通不便地域を解消するために、地域関係者を中心に、協議会が立ち上げられて、試験運行を経て、検証結果の後、本格運行を行っている。山陽タクシーが運営し、試験運行期間中の赤字を市が補填するやり方であり、市が間に入るとはいえ、公共交通機関と言えるのか少し疑問であるが、高齢化も踏まえて、交通不便地域を無くそうということは、やはり通行権が認識されてきたことの反映ではないかと思う。市民の受けとめ方や利用状況から、自分たちが乗ることによって支えられると感じているという感想が寄せられていた。

翻って、大田区の場合は、試行運転が9年目となっているたまちゃんバス以後、他の交通不便地域を解消するために、新たな協議会を立ち上げるなど、住民の方々に区として働きかけをすべきではないか。

(たちあがれ・維新・無印の会)

神戸市は3度の試行運行を経て、平成29年4月より山陽タクシー株式会社が市内で初めて定時定路線型の地域コミュニティ交通として、コミュニティバス「しおかぜ」の本格運行を開始した。

当初の検討組織の立ち上げ以降、行政の関わりをどんどん小さくしていく形でこのバスは運用されている。バスといっても運営主体がタクシー会社であるように乗車定員6名（試行運行時は4名）のタクシー型のバスである。

大型・中型バスが入っていけない山間部の地形にも対応した形であり、赤字負担も事業者。試行運行も第1回が3か月間、第2回が2か月間と短期間であり、時間と目標を決めて行われている。大田区のコミュニティバス「たまちゃんバス」は2009年から始まり、試行期間が8年を経過している。

今回の神戸市の実情を見ると、車両、コース、期間、費用などもっと柔軟に実験が出来るのではないかと、また、様々な形で区は実験を行うべきではないかとの考えに至った。

＜近隣店舗との連携＞

しおかぜに乗って買い物に行くとお得！

利用促進券



1枚につき100円
しおかぜ乗車料金が
割引になります

ゲットするには？



(塩屋コミュニティバスを走らせる会 「しおかぜ便りNo.17」から引用)

(大田区議会民進党)

本視察項目である塩屋コミュニティバス「しおかぜ」は、当区におけるたまちゃんバスと比較がなされるべき事業であると考えます。たまちゃんバスは大田区に存在する10か所の交通不便地域の一つを解消するために始められたコミュニティバスであるが、現在10年間の試行期間の9年目であり、いまだに事業の評価がなされていない。そのうえ、このたまちゃんバスの評価がなされるまで、他の9か所の交通不便地域への対処が進まないという状況にある。

一方で、塩屋コミュニティバス「しおかぜ」は、2～3か月の試行運行を3回行い、本格実施に至っており、1回目と2回目の試行運行時にもそれぞれ運行経路と運行形態の変更をおこなっている点、運営事業者たる山陽タクシーが採算のマイナス部分を自己負担している点などが注目に値する。たまちゃんバスの試行期間の長さは言うに及ばず、見習わなければならない点を多く感じた次第である。

(フェアな民主主義)

塩屋地域を対象としたのは、交通不便地域の中でも、地域にまちづくりに係る活動があり、合意形成をとることが可能であると市が判断したからである。高齢化に伴い、交通不便地域におけるコミュニティ交通に係る神戸市のスタンスは、組織作りや合意形成において、職員やコンサルタントを派遣し、ニーズなどのアンケート調査を行うなどの事前のサポートをしている。コミュニティバス導入後の採算性については、交通事業者と市民とで責任を持ってもらうのが基本である。塩屋地域のコミュニティバスでは、料金をバスの運賃210円とタクシー料金の間の価格である300円としている。利用促進のため、近隣店舗と連携し、買い物を

したら割引チケットを配布するなどしているが、これも費用は店舗が負担する。一方、市は、新たな交通システムであるLRT・BRTや連節バスを観光やにぎわいのために試行運行している。公共交通機関を持つ神戸市の取り組みは、公共交通にかかわる自治体の役割を考えさせられた。

(大田・生活者ネットワーク)

坂道が急だったり、道路が狭くてバスが通れないなど、交通不便地域の交通をどうするかは高齢化が進んだ今、大きな問題である。スピード感を持って取り組まなければならない。塩屋地域では、「塩屋コミュニティバスを走らせる会」、つまり地域が運行主体になって、タクシー車両を使ったコミュニティバスを走らせている。地域の助け合いということで、自治会、老人会などで、問題を共有し、検討会、勉強会を重ねてシステムを構築している。補助金は本格運用に至るまでの間だけで、本格運用後は自主採算制。試験運行を3回の期間に分けて行い、分析した結果に基づいて本格運用と、集中的に地域の交通課題への解決に向けて取り組んだことがわかる。一方大田区はたまちゃんバスの検証がいまだにできていない。従って、他の地域の交通課題も棚上げ状態なので、スピード感をもつ必要があると改めて思った。

◆視察項目

新たな公共交通システム（LRT・BRT）について

【概要】

神戸市では、平成25年9月に策定した「神戸市総合交通計画」の実現に向けて、既存の公共交通の活用に加え、新たな交通手段の導入などにより、公共交通ネットワークの利便性向上を図っていくため、近年注目されている次世代型路面電車を用いたLRTや、連節バスなどを用いたBRTの導入可能性について、民間事業者の運営ノウハウを活用した検討を進めている。

具体的な取り組み

《連節バス運行の社会実験の実施》

BRT導入の可能性や神戸空港へのアクセス性向上の検討の一環として、平成29年7月に連節バス運行の社会実験を実施した。神戸開港150年の事業である海フェスタ神戸をアピールするラッピングバスが運行した。

(神戸市 ホームページから引用)

【L R T】(次世代型路面電車システム)

低床式車両(L R V)の活用や、軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システム。近年、道路交通を補完し、人と環境にやさしい公共交通として再評価されている。

平成 18 年に富山市が日本初の本格的 L R T を導入している。



<富山市のL R T>

【B R T】(バス高速輸送システム)

連節バス、バス専用道、公共交通のための信号優先制御システム等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステム。地域の実態に応じ、連節バス等を中心とする交通体系を整備していくことにより、地域公共交通の利便性の向上、利用環境の改善を図ることを目的としている。

(国土交通省 ホームページから引用)

【所感】

(自由民主党大田区民連合)

神戸市では、「神戸市総合交通計画」の実現に向け、L R T や B R T などの新たな交通システムの導入検討を進めている。L R T に関しては富山市が先駆的に進め、実現しているが、構想段階での今後の計画策定に関しても重要な調査であると考えている。平成 26 年度に民間事業者からの事業計画のアイデアを募集し、平成 27 年には課題を整理、そして自動車交通への影響や道路空間の物理的課題などを調査し、平成 29 年には連節バス運行での社会実験を含め、実現可能性検討の精査に至っている。連節バスに関しては往路復路を「海フェスタルート」と「神戸空港ルート」とし、1回 100 円(小人 50 円)で運行されている。社会実験のアンケート調査においては、利用した理由の 1 位が「珍しいバスだから」が全体の 60% を占めており、その後は「海フェスタ会場へのアクセスのため」となっており、地域の利便性と観光の観点の両面においての利用者がいることが、今後の利用者増が見込める点であったと感じた。

(大田区議会公明党)

市長の公約にもあり、平成 26 年度から検討が始められ、平成 29 年度には、イベント時を活用して社会的実験までが行われている。現段階では、あくまで試験

的であり、まだ本格運用についての結論は出ていないとのこと。

バスや地下鉄等もある中で、新たにBRTやLRTを作るメリットは何か。現段階で導き出された総括は、シンボル性、回遊性の向上。ルートによっては一定数の需要は見込まれるとの事であった。神戸の街は、通勤や通学の需要と共に、観光需要の高さも特徴である。そして神戸という街の価値を高める上で、デザイン性とそのシンボル性は大変マッチしていると思われる。課題はあるものの、BRTやLRTについては、単なる輸送手段という観点だけで議論すべきではなく、その整備によってどの様な街を目指すのか、街の価値をどの様に高めていくのか、そういった街づくりの観点こそが、大変重要であることを感じた。



神戸市でのレクチャーの様子

(日本共産党大田区議団)

LRTやBRTはまだ構想段階のようで、イベントに合わせて運行されたという事である。大勢の人が集まる場所の交通対策は、大田区の場合はそれなりに進んで行くと思われるが、それにしても簡単にはいかないようである。生活に密着した交通権の確保という、民主主義の立場からの問題として解決すべきである。

(たちあがれ・維新・無印の会)

平成 25 年 9 月に神戸市が策定した「神戸市総合交通計画」の実現に向けて、LRTや連節バスBRTの導入可能性を探るため、運行の社会実験を平成 29 年 7 月にスタートした。神戸開港 150 年の事業である海フェスタ神戸をアピールするラッピングバスとして運行している。

主なルートは三宮から海フェスタに行くものと、神戸空港に行くものの二つに分かれている。結果を見ると 4 日間の実験で海フェスタルートは延べ 2,465 人、神戸空港ルートは 461 名となっており、こうした実験を行う事は市内の見えない交通需要を掘り起こす形にはなると思うが、一方で、社会実験とはいえ観光目的という理由で設置された連節バスが、前述するコミュニティバスより安価で市の補助も入っている事には疑問がある。

観光・経済活動の為の足を行政が整える事の否定はしないが、福祉バスとどう整合性を取るのかも課題ではないかと考える。

(大田区議会民進党)

神戸市では、「神戸市総合交通計画」により、既存の公共交通とは別の新たな公共交通システムの導入を検討しており、その代名詞たるLRTとBRTについての説明を受けた。本市では、本年7～8月に行われた神戸開港150周年記念「海フェスタ神戸」の開催時に連節バス(BRT)を実験的に運行し、様々な諸課題の確認をしており、その最たるものが渋滞により予定通りの運行が困難であった点であるとのことであった。ただ、このBRTに関しては、さきの「しおかぜ」とは異なり、新たな交通経路の策定よりも、そのバスの形状、話題性による、バスそのものの観光資源化から都市の魅力向上を図ることを目的としているようであった。大田区において、交通不便地域以外で公共交通システムの導入を行う必要性はあまり感じられず、その場合、サイズの大きな連節バスの導入も極めて地域が限定されると考えられるため、必要性は特段ないと考える次第である。

(フェアな民主主義)

神戸市では、既存の公共交通の活用に加えて新たな公共交通システムの導入などにより、公共交通ネットワークの充実・利便性向上を図っていくため、LRT・BRTの導入可能性の検討を進めている。平成26年に民間事業者から事業提案を募集。5社からの提案をもとに、平成27年には、専門家の意見を聞いて課題を整理するとともに、平成28年には、自動車交通への影響や道路空間の物理的課題などを検討してきた。これらの検討をより深度化させる目的で平成29年7月に連節バス運行の社会実験を行い、実現可能性検討を行っているところである。利用料金は100円と低く設定し、「海フェスタルート」と名付けた中心部と、「神戸空港ルート」の二つのルートで実験を行っている。にぎわいを目的としているが、一定数以上の定期的な需要が見込めるかどうか、徒歩で移動する人たちのバス利用への取り組みの可能性などの指標から、公共交通の市の明確な姿勢がみられた。

(大田・生活者ネットワーク)

LRT・BRTについては、軌道・専用レーンによる定時性、低床型で高齢者にも乗りやすい、まちの回遊性の向上、それ自体が観光資源となる、などの多くのメリットが上げられており、「まちの魅力向上」を主な目的にしている。神戸という風光明媚な観光地においては、回遊性があり、しかもゆったりとした車内の乗り物はふさわしいのかもしれない。大田区の場合であれば、定時性ということで蒲蒲線の代わりにJR蒲田と京急蒲田を軌道・専用レーンで結ぶ路面電車があってもよいのではないかと思われた。一方、急激な高齢化を迎えようとしている

中、高齢者が街に出ることを楽しめる工夫は必要だと思われる。高齢者に優しい工夫は、障がい者や子育て中の人にも同時に使いやすいものであろう。低床型は、これからの乗り物に必須アイテムかもしれない。よい勉強になった。

(2) 広島市

◆視察項目

「水の都ひろしま」づくりの推進について

【概要】

広島市は、①水辺等における都市の楽しみ方の創出、②都市観光の主要な舞台づくり、③「水の都ひろしま」にふさわしい個性と魅力ある風景づくりの3点を目的に、市民・企業・行政が一体となって、水辺の活用や活動を円滑かつ効果的に進めるためのネットワークづくりなどを行っている。

平成12年から市民ワークショップや市民フォーラムを実施しながら、平成15年1月に「水の都ひろしま」構想を策定。策定時に市民から寄せられたアイデアや市民団体等へのヒアリングをもとに、平成15年10月に「水の都ひろしま」推進計画を策定。推進計画は環境変化や事業の見直し等に伴い、現在までに3度改訂している。

具体的な取り組み

《水辺のオープンカフェの設置》

河川空間において従来規制されてきた民間による商業的な利活用を全国で初めて可能とし、水辺に新たな魅力を作り出すため、民間のノウハウや活力を導入した「水辺のオープンカフェ」を実施している。オープンカフェの設置・運営は公募で選定された民間事業者が行っている。

現在、京橋川に9店舗、元安川に1店舗の計10店舗が運営されている。(平成29年11月3日現在)

《水辺のコンサートの開催》



水辺のコンサート

原爆ドーム対岸の親水テラスにおいてコンサートを開催し、水辺の賑わいづくりをしている。ミュージシャンやパフォーマーを「水辺のアーティスト」と呼び、ホームページ等で参加者を随時募集している。

(広島市 ホームページから引用)

【所感】

(自由民主党大田区民連合)

広島市は水辺等における都市の楽しみ方の創出、都市観光の主要な舞台づくり、「水の都ひろしま」にふさわしい個性と魅力ある風景づくりの3点を軸として、水辺活用に関する施策を展開している。広島は元来豊かな水辺空間が多く点在するとともに、潮位の変化での景観の楽しみ方、また川沿いに接する建物と調和をさせた一体的なまちづくりなど、今後の可能性も非常に感じるまちである。今回は実際に京橋川オープンカフェの現地視察を行った。河川敷地占用許可準則の改正を行い、従来の占用施設にイベントの実施等が可能な場所や、飲食店や売店、またオープンカフェ等の施設を設け、市民の憩いの場を創出するとともに、新たな観光資源としての活用も大いに期待できるものである。本区もふるさとの浜辺公園や、京浜運河等の水辺空間が多く点在している。今後は災害時の緊急対応利用や、魅力的な水辺づくりの実現に向けて、積極的に取り組んでいきたい。

(大田区議会公明党)

広島市は山と海と6本の川から生まれた都市であり、水の都ひろしま構想を策定し、河岸緑地を活用した都市観光づくり、水辺の楽しみ方の創出、個性と魅力ある風景づくりに取り組んできた。河岸部整備は安全確保のため規制が厳しいが、規制緩和、特例措置、市民との協働により都市整備を推進し、水辺のオープンカフェ設置やイベント開催を行ってきた。

オープンカフェは事業者を公募し、推進協議会で選定され、店舗構造は安全面重視で鉄骨の平屋建。工事は全て出店者が負担し、電気や上下水道の引込や舗装は市で整備。土地の占用料は推進協議会を通じて県に出店者が納める形である。周辺清掃も出店者が行う。また、それとは別に事業協賛金を集め、全て地元に戻元する考えで、年間500万円ほど集まり、イベント開催やにぎわいづくりの費用に使われている。推進協議会と区民との協働で大田区の臨海部、水辺エリアでもこのようなにぎわい創出の可能性があると実感しました。

(日本共産党大田区議団)

広島市役所に行き、まず議会事務局の課長からの挨拶で、「核兵器禁止条約が国連で122か国の賛成で採択され、広島市議会でも一日も早く核兵器を禁止するため、国に対してリーダーシップをとるようという意見書を採択した」との話が最初にされ、さすが平和都市広島と感動しました。

「水の都ひろしま」づくりの推進の視察では、水辺のオープンカフェの設置について、市職員の説明の後、京橋川地域の現地を実際に見にいきました。平成 29 年 11 月に 1 か所増えて 9 か所になった各店舗を視察。事業者から集めた協賛金年間約 500 万円を使って、河川の整備やコンサートなど各種の水辺イベントを行う



広島市でのレクチャーの様子

事業費にしているとのことでした。

大田区内でも多摩川の河川敷は野球場やサッカー場などの活用が行われていますが、さらなる河川敷の利用方法が考えられることや、他に呑川、内川などの河川が海に面しており、舟運事業が始まりましたが、水辺の活用についてはまだまだ不十分と感じました。

(たちあがれ・維新・無印の会)

広島市では①水辺における都市の楽しみ方の創出、②都市観光の主要な舞台づくり、③水の都ひろしまにふさわしい個性と魅力ある風景づくりの 3 点を目的に市民・企業・行政が一体となって、水辺の活用や活動を円滑かつ効果的に進めるためのネットワークづくりを行っている。

具体的な取り組みとして視察したのは、特区制度を活用した「水辺のオープンカフェ」の設置である。従来規制されてきた河川空間における民間による商業的な利活用を全国で初めて実施し、地先利用型や独立店舗型のオープンカフェが川岸に並んでいる光景は人々の憩いの場として十分機能するだろうという魅力と可能性を感じた。この場所に来るまでのアクセスや周辺環境などを考えると、駅前の大規模商業施設のような賑わいを求めるものではなく、観光ついでに穴場のようなスポットや住民の憩いの場としての機能の方が大きいと思う。勿論、悪いわけではないがコンセプトを固めないで混乱を招くように感じた。

(大田区議会民進党)

ご縁があり、本年 2 度目の広島視察となった。今回は「水の都ひろしま」づくりの推進の視察を行った。広島市は 6 つの河川が市内を走っており、河川整備は事欠くことのできない土地柄である。特に先の大戦の教訓から、河川の両岸には植栽が整備されており、大田区の呑川、丸子川、多摩川とはまったく比較できないほど環境がよく感じられた。同市は、この恵まれた河川両岸の空間をオープンカフェの設置やコンサートなどの催し物に活用している。

「水の都ひろしま」構想ではその目的に、水辺などにおける都市の楽しみ方の創出、都市観光の主要な舞台づくり、個性と魅力ある風景づくりの3つを挙げている。逆に、(私が調布地区在住のためかもしれないが)大田区において東京湾との海岸線、各種河川との向き合い方とは全く合致しない感を強く感じた次第である。大田区においては一旦、都市観光という視点を取り除き、住民環境を整備するという視点から、徐々に向き合い始めるべきであるかと考える。



京橋川のオープンカフェ

(フェアな民主主義)

旧太田川の河口三角州に広がる広島市の立地を生かし、それまで、期間を限定し非営利で公園や公共施設、船着き場などに限り利用を許可していた河川敷地でカフェ利用を許している。利用は、河川敷地に接した民地の所有者に公園区域を使用させる方法と、公園区域内に、仮設でない工作物の建築を許す2つの方法がある。広島市は、河川敷地を緑豊かな憩いの場として整備しているため、雰囲気も良い。敷地の賃借には、地元が作る協議会を関与させ、河川使用料は出店者から協議会を通じて河川管理者に支払われ、協力金収入が協議会に入る。誰に貸すのか、いったん貸して利益が出た場合、既得権にならないか、協力金が協議会という任意団体に入るが、いくらが適正かなど、公平性や平等性などの整理が難しいと感じた。また、出店者は採算性の問題から資金力が大きく影響し、東京の資本も店舗経営しているという。公共財産の営利使用を誰に、なぜ許すのかの整理も必要と感じた。

(大田・生活者ネットワーク)

広島市は市街地に占める水面の面積が大きいこともあり、河川を活用しての街の賑わい創出の事業を展開している。視察をしたのは、河川に沿っておしゃれな店の並ぶ「独立店舗型オープンカフェ」と、ホテルなどの軒を伸ばした「地先利用型オープンカフェ」。「水の都ひろしま推進協議会」という官民協働の運営母体が出店者から得た事業協賛金を活用してコンサートやイルミネーションなど、川辺でのイベントを開催している。また水上タクシーも走らせている。水辺は市民の憩いの場であり、思いおもいの過ごし方ができる場であるべきではないかと考

えるが、商業的な賑わいが本当に市民の合意のもとにあるのか、疑問も抱いた。長い距離は見ることができなかったが、自然のままのところとバランスよく配置していくのだろうか。観光的な観点が、日常的な市民生活の観点を越えてしまわないようにしなければならないと感じる。