

交通局質問 2011年予特委～

交通局のH23年度予算では、市バスにおいて、1日あたり2263人の乗客数増を見込んでいますが、一般会計補助金の3.1億円の減など、結果的に4億円の収入減となりました。人件費1.4億円の削減や経費約0.94億円の削減など、経営努力により、なんとか1200万円の黒字予算を組むことができています。

地下鉄事業では、西神山手線の1日あたり2700人の乗客減に伴う収入の減少や、県からの2.3億円の補助金の廃止など、収入は4.9億円の大幅な減少となっております。そうした中、地下鉄海岸線は、ここ数年、微増ではありますが、乗客は増加の傾向にあります。減価償却費を除くランニング収支では、10年目を超え、保守費用が2億円となるなど、依然6億円の赤字となっておりますが、現在、案として出されている経営計画2015でも、海岸線ランニング収支の均衡が目標とされており、引き続き目指してもらいたいと思います。

これまで、レボリューション2004、ステップアッププランと経営努力を続けてこられました。今一度、市民の足を守る公共交通の使命を再認識される一方で、交通事業者として、乗客のニーズを事業に活かし、経営に結び付ける視点を持って、今年度取り組んでいただきたいと思います。

そういう視点を持って、質問したいと思います。

1. 地下鉄の駅構内及び車内での快適性について

・地下鉄ホーム

地下鉄利用者の方から、毎年夏に、暑さがなんとかならないか、と苦情が寄せられます。特に、地下鉄海岸線新長田駅のホームは、暑いと言われています。一度、問い合わせたことがありますが、あまりに急激な温度変化とならないように、外気温度とホームとの温度差を5℃とすると伺いました。すなわち、昨年のような猛暑の夏の日には、外気温度が35℃の場合、設定自体が30℃となっており、実際の温度はさらに高い可能性もあるかと思います。外気温度との差を小さくする配慮は、体の弱い方やご高齢の方、妊婦さんなどを想定してのことと思いますが、かえって、31.2℃の中、長い時間、列車を待つのも大変ではないかと思います。検討していくべきだと思いますがいかがでしょうか。

・車内の温度

同様に、地下鉄車両の中についても、やはり暑いと言われます。これについては、乗務員が、弱冷の26℃から、強冷の23.4℃に、状況を見て切り替えているということですが、実際の車両の中では、そんな温度に感じられないようです。一度、車両内での計測を行ってみるべきではと思います。

・車内の湿度

そういう質問を、昨年夏の終わりごろ、要望していたので、とりあえず測定しますということで秋に計測してもらえました。秋では意味がないと思っていましたが、ずっと以前、平成17年度に一度計測している温度結果も出てきました。これをみると、確かに温度は設定の範囲に入っていますが、湿度が高いところでは80~90%となっており、明らかに不快指数が高く、快適の範囲を超えています。温度設定ばかりでなく、湿度にも着目した上で、快適範囲に入るような対策が必要と思いますが、ご見解をお伺いします。

2. JR 和田岬線の廃線検討と地下鉄海岸線について

・海岸線の輸送の実現性

昨年、11月に地元団体より神戸市に対し、さらに今年2月初め、JR西日本に対して、兵庫運河を活かしたまちづくりに向け、和田岬線の廃線も視野に入れた検討を行ってほしい、とする要望が提出され、これを受けた神戸市からも、JRに対して要望を行っています。

「JR和田岬線の廃止検討」という新聞見出しを見て、和田岬線を利用している5000人の利用者、周辺地域の皆さんは、本当に驚きました。「廃線の検討」ということでしたが、先日の本会議答弁では、廃止後の海岸線乗客増の収入見込みまで踏み込まれており、かつての利用者のひとりとしてさらに驚いています。

そこで、まず、1日5000人、しかも朝夕に偏った現在の和田岬線の輸送乗客を、4両編成の海岸線で運ぶのは、現状、可能なのかどうかお伺いします。

3. 敬老優待乗車証・鉄道 IC カードの活用について

・敬老パスでの買い物

・ICカードの共通化

敬老優待乗車証、敬老パスは、一部有料化されてから、2年間の軽減期間を経て、昨年秋から市バス100円、地下鉄半額の料金で運用されています。

敬老パスは、観点を変えてみると、バスや地下鉄に乗るためのパスというだけでなく、70歳以上の神戸市在住の市民であることの証明書でもあります。たとえば、あるお店で販売促進のため、ポイントカードを発行しようとする、お客さん、ポイントカードを作られてはいかがですか？と確認し、住所名前などを書いてもらうわけですが、敬老パスはその必要なく、70歳以上のほぼ誰もが所持してもらっています。しかも、乗車のためにキャッシュがあらかじめチャージされています。この点を利用した買い物やサービスを考えていけば、敬老パスを持っていることで何か特になること、商店街などでは、販売促進の仕掛けにつながる、交通事業者は乗車機会が増えること、すべてがプラスになるような仕組みを考えて提言していい

かがでしょうか。

また、現在は、「PiTaPa」や「ICOCA」などの西日本の鉄道ICカードは、「Suica」や「PASMO」の東日本のカードと相互利用ができない状況ですが、2013年に全国のICカードで相互利用できるようになるということも聞きました。市営地下鉄でもこのカードに対応できるようになるのでしょうか？さらには、敬老パスはいかがでしょうか、お伺いします。

4. 高速通院バスの運行について

・地下鉄沿線とJR沿線の接続

現在、市営地下鉄とJR線は、連結点である新長田を離れ、西に行くと、距離が離れ、間を結ぶ路線バスでは、非常に時間がかかっています。たとえば、垂水から学園都市に行くには、停留所が18か所もあり、夕方などは50分くらいかかります。

特に、病気が難しくなってくると、たとえば西神戸医療センターでないと治療できなかつたりする場合があります、通院するだけで体力を消耗します。

そこで、こんなバスを提案します。

～バスの説明～

例えば、垂水地域から学園都市までバスで200円、学園都市から西神中央駅まで地下鉄で230円と合計430円かかる。高速通院バスを430プラス α の料金で運行すれば、利用者がいるのではないかと思う。また、垂水地域だけでなく、舞子や須磨からも利用者はあるのではないか。

さらに、西神戸医療センターへ向かうだけでなく、ポートアイランドII期エリアへもバスを出せばニーズがあるのではないかと思うが、見解を伺いたい。

5. 駅ホームでの点字ブロックのJIS化と交通バリアフリー基本計画について

・点字ブロックのJIS化

・交通バリアフリー基本計画

2004年、今から7年前に交通局に質問を行い、地下鉄の点字ブロックがJIS規格でないため、全国から来られる視覚障害者の皆さんが判断を誤るから、早期に交換してほしいと要望しました。今、再確認すると、21駅の整備が完了し、H28年度までに残り5駅で完了ということでした。H28年度は、私が要望してからでも12年です。最近、視覚障害者の方の鉄道事故の報道もあり、すぐにでも取り組むべきではないですか？

また、最近、まとめられました、交通バリアフリー基本計画の調査結果によると、市営地下鉄は、券売機について、「点字シールがはがれそう」「タッチパネルは視覚障がい者には使いにくい」「ボタンの位置が高い」という課題が上がっていますが、

交通局からの回答が、「たとえば車いす用の蹴り込みを深くするのは建築工事を伴うため難しい」など不十分に感じます。前向きに検討できないですか？

6. 「光の都」神戸 ロープウェイをつなぐ交通アクセスについて

・ロープウェイの乗り場をつなぐバス

摩耶ビューラインは、廃止の危機にありましたが、矢田市長のご英断により、存続の方向で今後の運営を検討する予算がついています。

摩耶ビューラインについては、これまで、アクセスの悪さがたびたび指摘されてきました。市として存続を決断された以上、交通局も前向きに検討いただきたいと思います。まずは、リニューアルされる神戸布引ロープウェイとともに、専用のシャトルバスを走らせてはと思いますが、ご見解をお伺いします。また、新しくJRに(仮称)摩耶駅が誕生します。摩耶駅から北に向けてのバス路線を設け、摩耶ロープウェイ駅も通るようにしてはどうでしょうか。

7. 「清盛1日きっぷ」の販売について

・山陽電車、地下鉄の1日きっぷ発売について

来年度、NHKの大河ドラマは「平清盛」です。海岸線沿線は、清盛が大改修を行った大輪田の泊の地でもあり、周囲に多数のゆかりの史跡等が存在します。

来年のドラマのシナリオはともかく、これらの史跡には、それぞれ物語が隠れています。史跡そのものは、小さい石塔であっても、物語を知ると訪れたいものも多いのではないかと思います。

そこで、須磨浦公園までの山陽電車と地下鉄が1日乗り放題の「清盛」1日きっぷを提案します。

～一部紹介～

実際に、地下鉄を使って史跡を周遊できるか試してみたが、有名な須磨浦公園の敦盛塚、須磨寺には青葉殿、また腕塚、胴塚がある。また、新長田には三国志ガーデンも新しくでき、ハーバーランドには「平清盛ドラマ館」もできる。須磨浦公園までの山陽電車と地下鉄が一日乗り放題乗車券を、清盛ゆかりの史跡見どころマップ付きで発売してはどうか。

8. バスロケーションシステムについて

・GPSを搭載すると簡単に居場所がわかるシステムが増えています。路線バスでも、観光地京都では、ポケロケという名称で、バスの現在位置をパソコンや携帯端末に表示するシステムが導入されています。

バスにGPSを搭載することは、利用者に対してのサービスに限らず、様々な利用にもつながるのではないかと思います。ご見解をお伺いします。

9. 電気バスの導入検討について

•同じく京都市では、市バスに電気バスを導入する試験事業が実施されています。電気自動車は、今後の低炭素社会に向けてますます普及が見込まれ、路線バスで実験が行われれば、更に普及を加速するものと思います。京都での試験の状況と、神戸市バスでの検討についてのご見解をお伺いします。