

1. 地下鉄の駅構内および車内での快適性について

•地下鉄ホーム

地下鉄ホームでは、室内外の温度差が5℃となるよう外気温度に連動し、プラットホーム設定温度が上下する「外気温度差制御」を、省エネルギー設備として導入している。

昨夏のような猛暑においては、例えば8月19日の海岸線のデータによると、10駅平均外気温度が35.6℃に対し、ホームの温度設定値が30.6℃であったので、西神・山手線の一部の駅および海岸線において外気温度差5℃の設定を6℃または7℃に変更した。

今後も、弾力的な運用をよりきめ細かく行っていきたい。

•車両

平成18年度に全車の空調制御方式について、マイコン制御方式に変更を完了し、より細かい温度管理や、湿度に応じて目標温度を上下する制御が可能となった。また冷房装置の操作については、乗務員が外気温および乗客の混雑状況を見ながら、スイッチを切り替えて快適な車内空間の実現に努めている。

しかし、梅雨から夏場にかけては、温度が下がっているにもかかわらず湿度が高く快適感が損なわれている場合もある。

特に、昨年秋、海岸線において車内温湿度の実態調査を行ったところ、ご指摘のとおり温度は24度まで下がっているにもかかわらず湿度が80%以上あり、不快感があったものと思われる。

マイコン制御による温度の制御だけで湿度を下げるには限度があるため、乗務員がきめ細かい冷房操作を行い、少しでも快適にご乗車いただけるようにしていきたい。

再質問一→湿度調整が難しければ、送風だけでもできないですか？

ご指摘の駅換気については、冷房シーズン前後のことだと思うが、省エネの精神を守りながら、きめ細かく換気を行うよう、気をつけたい。

2. JR和田岬線の活用と地下鉄海岸線の影響について

JR和田岬線の利用客は、約40%が明石以西、約50%が朝霧から須磨、10%が神戸以东の方であり、明石以西の方は快速又は新快速を利用される方が利便性が高いため、神戸駅で乗換えられると想定でき、半分のお客様がハーバーランド経由で、残りの半分のお客様が新長田経由で海岸線に乗車されると想定される。

JR和田岬線のお客様は、通勤客がほとんどで、朝は7時 30 分から8時 30 分の1時間に集中しており、これは海岸線のピークとも重なる。

現在の海岸線のピーク時混雑率は、最も高い 15 分間をとると 100%程度であるが、仮に、全ての方が海岸線を利用された場合でも、この混雑率が 150%から160%程度の水準となるのではないかと考えられる。

一方で、海岸線は車両が小さく、お客様の利用動向については、実際にどうなるかは不確定な要素もあり、安全にご利用いただくために対応を十分検討する必要がある。

なかでも輸送力の強化は必要と考えており、特に朝ラッシュ時は現在6分間隔で運行しているものを、5分間隔で運行するなど輸送力増強を図る必要がある。このため、車両1編成を購入する必要があると考えており、債務負担行為として、予算を確保している。

海岸線の和田岬駅は、最も乗降客の多い駅であり、ホーム面積が狭く朝夕ラッシュ時は現在でも混雑する時があるので、列車停止位置を変更する必要がある、それにより、プラットホームの混雑緩和を図ることを考えている。

また、改札部でのお客様のスムーズな流れを確保するため、さらに改札機を1台増設することも考えている。

仮にJR和田岬線が廃止になった場合には、交通局として安全運行に万全を期していくことは当然であるので、着実に対応できる体制を整えておきたい。

再質問一→車両の購入ということで、すごい勢いで話が進んでいるなあと驚きました。今でも夏場は車内が暑くて耐えられないのに、JR和田岬線を利用している5,000人が、西からと東からと分かれるとしても、海岸線へ移行した場合に、現在の6分間隔から5分間隔に変更するだけで対応できるのでしょうか。

ホーム滞留時間やラッシュ時間、特に朝7時から8時のうちでもラッシュピーク時の対応が必要だと思いますが。

車両を買うほど具体的な話になっているようなので、6分間隔から5分間隔へ運行を増やすことだけで対応できるのか、もう一度伺いたい。

廃線が現実となった場合に、すぐに対応できるように、債務負担行為として予算を確保して、準備をしているだけである。

シミュレーションについては、乗り継ぎの考え方など、妥当性はあると考えている。それによると混雑率は 150%から 160%となり、現在の西神・山手線の混雑率と同程度である。ただし、海岸線は車両が小さいこともあり、あくまで想定である。

5,000 人の乗客増に対応する輸送力強化は必要であり、6分間隔から5分間隔で運行することで、安全にお客様を運べると考えている。

要望→海岸線は、今でさえ混雑しており、さらに利用者が5,000人増える。6分から5分に運行間隔を変えることだけで対応できるのか不安である。実際の利用者数が5,000人以上ならどうするのか。今後の動向を見極めて、特にピーク時をどう見込むかについては、慎重に調査・検討してほしい。

3. 敬老優待乗車証の活用と鉄道ICカードの相互利用について

平成15年10月から平成17年9月まで国土交通省の補助制度を活用した「交通・環境モニター実証実験」の中で**エコファミリー、エコショッピング**を実施した。その後、平成17年10月より本格実施し、現在は、南京町商店街や湊川商店街など様々な商店街・商業施設と連携して実施してきている。

エコショッピング開始当初は、エコスタンプを押印したチラシを提示するというアナログな方法で行っていたが、最近では、ICカードの利用者も対象としてエコショッピングを実施した。この取り組みでは、限定的に**西神南駅周辺の2店舗と提携し、2ヶ月で250人ほどのご利用**があった。

それと合わせ、KOBECARD協議会でも、**敬老パス、KOBEPiTaPa**を利用した**エコショッピング**を、**さんちか、イケア**などでも使えるようにし、また、**市営地下鉄・市バス**だけでなく、**北神急行、山陽、神鉄**や**新交通**の利用者の方も対象となるよう拡大して実施している。

この他、**阪急グループ**でも、**4月から神鉄食彩館岡場店**において、買物の際に神戸市バス定期券、敬老パスを提示することによる**エコショッピング**を実施すると聞いている。

今後は、ご指摘のとおり、市内商店街との連携を図っていくことが重要であると考えており、エコショッピング拡充に向けて取り組んでまいりたい。また、商業者側にもよりメリットを感じていただけるような内容を念頭に置きながら、平成23年度の大きな課題として取り組んでいきたい。

鉄道ICカードの相互利用について、交通局では、平成18年10月に地下鉄にICカードシステムの導入を行い、平成20年9月には、市バス全線にICカードシステムを導入している。また、平成20年10月からは、利用者負担を導入した敬老ICカードの利用が開始されている。

全国10種類ある1枚のICカードによる、事業者間での相互乗り継ぎが可能になれば、ご指摘のとおり利便性が高まることから、スルッとKANSAI協議会、JR東日本などのJR各社、パスモ協議会、東海、九州地方の各社局が発行するICカード乗車券について平成25年春の相互利用開始に向けた検討が開始されたところである。

交通局も加盟しているスルッとKANSAI協議会の加盟各社でも、事業者ごとに検

討が進められている。

ただし、平成 23 年度までの5か年の更新計画により、駅務機器等のIC対応機器への更新を完了するところである。全国の事業者との相互利用を実施するためには、改札機等の駅務機器の更なる改修が必要となり、全国相互利用を実施した場合の費用対効果や他の事業者の動向なども見極めながら、平成 25 年春に向けて、検討しているところである。

敬老ICカードについても、PiTaPaと同様に全国の交通事業者において利用できることが可能であると考えており、敬老ICカードが全国相互利用可能となるよう、スルッとKANSAI協議会を通じて全国の事業者に働きかけていきたい。

再質問→敬老ICの活用については、持っているだけで買い物につながるようなことが考えられないですか。

例えばローソンパスなどは、ポイントを少し出すだけで個人情報を集め、マーケティングを行っています。敬老パスで直接、商店街などで買い物ができるように工夫をすれば、自然と市バス・地下鉄の利用も増えるのではないですか。

西神南の2店舗で実施したエコショッピングは、乗車履歴を基にポイントを付与し、還元される景品は店舗側が提供している。

スルッとKANSAIの利用についても、乗車履歴の確認が必要であり、どちらも、店舗と利用体制を整えることが必要になる。

神鉄食彩館岡場店では、掲示するだけでエコショッピングが利用できる。

今後、利用方法については、スルッとKANSAI協議会と協議して、検討していきたい。

再質問(要望)→ポイントだけでなく、チャージした敬老ICカードそのもので買い物ができるように、また買い物をすると得に感じるような方法を考えてもらいたい。産業振興局と協力して検討してもらいたい。

4. 高速通院バスについて

市バスについては、鉄道駅との役割分担があり、バスは鉄道駅へ結ぶ役割を担っていると考えており、最近では、通勤、通学だけではなく、通院のためにバスを利用されるお客様も増えている。

新たに病院ができた時などは、市バスの新路線を設置するなども行ってきたところであり、ご提案の高速通院バスについては、よい考えではあるが、課題もある。

OD調査では通院目的の利用者も多く、高速通院バスを運行するとなると、既存の市バス利用者が困ってしまうことも考えられる。また、既存のバス路線や、地下鉄やJRなど鉄道と重複すること、もし仮に高速通院バスを運行するとなると既存のバス路線の乗客が減少することになり既存のバス路線の減便にもつながりかねないこと、さらに、高速道路を走行する場合には、シートベルトおよびABSを完備した新たな車両が必要なことなど多くの課題がある。これらの点から、高速通院バスの運行は難しいと考えているが、新たな需要を開拓していく必要性は認識しており、既存の概念にとらわれない新たな路線の可能性についても調査・研究してまいりたい。

再質問→地下鉄などとの競合というが、山陽バスは垂水から三宮までの高速バスを運行しており、便利になりました。

病院を始終発駅にする必要はないと思いますが、ニーズはあると思うので、一度マーケティング調査だけでもやってみてはいかがでしょうか。

バス路線を検討する際には、国勢調査やOD調査を基にしている。新規開拓のためには、利用者がどこに行きたいのかというニーズを探ることが必要となる。病院の利用者については、どこから来院しているのか、また見舞い客についても、どこから来ているのかといったデータがもらえれば、バスをどこに走らせればよいかわかってくる。ニーズをつかむために、従来とは異なる新たな視点での情報収集方法も行っていきたい。

5. 駅施設における点字ブロックのJIS規格化と交通バリアフリー基本構想について

神戸市では、全国に先駆けて、市独自で策定した神戸市型のブロックを設置してきた。平成 13 年9月に点字ブロックがJIS規格化され、平成 14 年に策定された神戸市交通バリアフリー基本構想に従って、神戸市型からJIS規格への張替えを進めている。

また、縁端警告内方表示ブロックは平成 16 年度から整備を進め、平成 21 年度には前倒しで完了している。

地下鉄における点字ブロックの張替え工事は、お客様に影響のない深夜に実施しており、地下鉄の終電から始発までの時間が短くなるとともに、実質、工事できる時間が制約されているため、工事期間が長くなっている。

また、点字ブロック工事だけではなく、駅舎等の施設は、開業後 33 年を経過して老朽化も進んでおり、お客様や列車の運行に影響が無い夜間でしか行えない工事が錯綜していることから、改修工事については、計画的に実施していく必要があ

る。

点字誘導ブロックのJIS化は、当初の整備計画では、平成 28 年度完成の予定としているが、安全面での点字ブロックの重要性が高まりつつあることに鑑み、年間1駅の整備と考えていたところを、年間2駅整備することで、平成 26 年度完成を目標に、計画を前倒しして進めていきたい。

神戸市交通バリアフリー基本構想の調査結果への対応について、交通局では、神戸市交通バリアフリー基本構想の理念に基づき、ひとにやさしい地下鉄を目指して、高齢者や障がい者の方をはじめ、すべての人が気軽に安心して利用できるよう、全ての駅の窓口に駅員を配置し、お客様の様々な問い合わせに対応している。そのため、自動改札機以外に案内カウンターを設置したり、ソフト面では聴覚障がい者のためのコミュニケーションボードや筆談具の設置など、駅窓口のバリアフリー化の取り組みを積極的に進めているところである。

地下鉄では、神戸市高速鉄道乗車料条例施行規程第9条第2項に基づき、身体障害者手帳や療育手帳等をお持ちの方に、特別割引乗車券を有人窓口で発売している。

したがって、券売機では発売していないので、新型券売機のテンキーのアスタリスクを押すことにより、有人窓口で購入手続きをしていただくよう、「特別割引乗車券は、窓口でお買い求め下さい」という音声案内をしている。また、券売機横に設置している切符の買い方を案内する掲示板にも、有人窓口への案内を記載している。

券売機の利用円滑化については、平成 18 年から音声案内のできる新型券売機の更新を始め、現在7割以上の進捗であるが、残りについても計画的に更新していきたいと考えている。

点字シールについても、ご指摘のとおり剥がれやすいところもあるので、この機会に一斉チェックを行いたい。

また、券売機下の蹴りこみを深くすることについては、将来の駅舎の改修を行う場合に対応できるか、検討していきたい。

要望一→神戸市交通バリアフリー基本構想検証等実施報告書での答え方が事務的に感じる。前向きな検討をお願いしたい。

神戸型点字ブロックの設置を全国に先駆けて行ったことが、今、障害になっているが、平成26年度までに整備を前倒しすることであり、点字ブロックのJIS規格化については、進めてもらいたい。また、提言に対しても同じように前向きに実施してもらうことを要望する。

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

まやビューラインについては、平成 23 年度予算において存続を前提とした検討を関係部局と連携し行うこととしており、交通局もアクセスの改善の観点から、加わることになっている。

この検討の中で出される方針や具体的な活性策の内容を踏まえ、まやビューラインのアクセス改善に積極的に取り組んでまいりたい。

まやビューラインと神戸布引ロープウェイを結ぶ専用シャトルバスについては、少し問題なのは、神戸布引ロープウェイの乗り場付近にバス停やバス車両の駐機・回転スペースを確保できるかどうかということである。確保できないとなると、新神戸駅の下にある、18 系統の乗り場と同じ場所になり、18 系統との役割分担や、また、両施設の利用者増につながる乗客需要が見込めるか、などの課題がある。

まや駅とのアクセスについては、周辺の住宅地と駅との接続などの利便性を検討する必要があり、そこでご指摘のルートを考えることになるのだが、新駅からまっすぐ北へ向かうと、阪急電鉄を横切ることになるため、迂回ルートを検討する必要がある。その場合、山手幹線や山麓線などの周辺道路には既に多くのバス路線が運行しており、路線が重複することになる、などの問題がある。

新駅が設置されるにあたっては、バスのルート検討が必要になる。まや駅前整備の計画内容も確認しながら、その中で、まやビューラインへのアクセスについても検討してまいりたい。

再質問一→ 回転スペースを確保する必要があるとはどういうことでしょうか。新神戸駅からまやビューラインへつながればいいのですが。回転できないからでは理由にならないのではないですか？

ロープウェイの乗り場の側まで行く必要があるかと思い、回転地の確保が必要で実現は難しいと考えた。

しかし、南の道に下りてくると、既存の 18 系統の駅と同じ乗り場になる。逆に、18 系統の利用をうまくアピールしていくことができればと思う。

再質問(要望)一→

路線バスが既にあるからという理由では話が進まないんです。まやビューラインへのアクセスは以前から悪いと言われていました。もっと前向きにアクセスの向上を検討してほしい。

また、産業振興局にスポンサーになってもらい、経費を半分ずつ負担して一定期間運行、周知も図ることなども検討してもらいたい。

7. 清盛ゆかりの史跡見どころマップ付一日乗り放題乗車券の発売について

平成24年のNHK大河ドラマが「平清盛」に決定したことを期に、地下鉄沿線にも、平清盛ゆかりの史跡が数多く点在していることから、交通局としても、観光客を誘致し、市バスや地下鉄の利用者増につながるような、ガイドやマップを作成したいと考えている。

交通局においても、関係鉄道社局と共同で企画するハイキングなどで清盛ゆかりの史跡をめぐるコースを設定したい。

ご提案の企画乗車券は、「海岸線“乗っ得”1dayパス」や「神戸観光1dayクーポン」など現在販売している各種企画券の価格やエリアの関係があるが、**いずれにしても、企画乗車券の発売を検討して、増収につなげたい。山陽電鉄など関係社局とも協議しながら、魅力的な企画乗車券が発行できるよう工夫していきたい。**

再質問(要望) ->

「清盛」1日きっぷについて前向きに検討してもらえるとのことだが、腕塚などは、昭和30年代か40年代に作られたような看板があるだけで、中に入っても、腕塚がどこにあるのか分からない。こうした整備は交通局ではないだろうが、マップガイドを作成するなら、産業振興局や教育委員会に早く働きかけて、整備してもらいたい。

8. GPS端末を利用した携帯端末によるバス運行状況案内について

バスロケーションシステムとは、無線通信やGPSなどを利用してバスの位置情報を収集することにより、利用者向けサービスとしてバスの接近や到着予測時刻情報を、バス停留所や携帯電話、インターネットにおいて情報提供するシステムである。

交通局では昭和58年5月より、当時の急行1系統および91・92系統の3路線でNTTの有線回線を利用する方式により導入を開始した。**震災の影響で施設が損壊したため無線方式による復旧を行い、現在は、90系統、92系統および100系統の一部において、21箇所の停留所でバス接近表示案内を行っている。**

このシステムは、神戸市交通局本庁に設置する基地局、バスに搭載する移動局、バス停に設置する固定局で構成され、**相互の無線通信によるバス接近情報を音声及びLED表示により乗客への案内を行うとともに、本庁および石屋川営業所のモニター画面上でのバス運行状況等の把握**をすることが可能である。

GPSを利用したバス運行状況案内については、位置情報を把握するための車載機や得られた情報を処理し携帯端末に情報提供する後方システムなどのハードおよびソフトの整備にかかる初期投資や、ランニングコストが必要となるが、よいシス

テムだと思うので、費用および効果の面で十分な検証をしていきたい。

9. 電気バスの導入検討について

京都市交通局での試験事業は、平成23年2月10日から16日まで一週間の期間、公募モニターに既存のバス停で乗降いただくなど、営業運転に近い条件で実証実験を行ったもので、京都市役所を起終点とする約5.5kmと7kmの循環路線を運行した。

内容としては道路の混雑状況等による走行可能時間、急速充電設備による充電の必要間隔、乗客の乗心地等、電動バスの走行性能や機能性の調査をした。調査結果についてはまだ出ていないので、わかれば教えてもらう。

この試験運行の前に、私も試乗させてもらったが、乗り心地はよく、音もしない。運転士によると、ディーゼル車と、停止・発進する際の感覚が異なるが、ほとんど操作性に問題はないということだった。

神戸市バスへの導入については、1回1時間の充電で、航続距離が30kmなどという課題もある。神戸の地形にあった登坂路線走行の実用性と価格面の問題も含め、今後商品化の動向を注視して、検討したい。