

「第 15 回 西宮市都市交通会議」会議録

日 時：平成 31 年 3 月 12 日(火) 10：00～12：00

場 所：西宮市役所本庁舎 8 階 813 会議室

議 題：

1. 開会

2. 議事

議案第 1 号 平成 31 年度西宮市都市交通会議の事業計画及び当初予算について

報告第 1 号 西宮市総合交通戦略の進捗について

報告第 2 号 平成 30 年度さくらやまなみバス事業について

報告第 3 号 シェアサイクル利用動向調査について

3. 閉会

○委員名簿

| 役職名 | 氏名 | 所属名 | 代理出席者 |
|-------|-------------------------------|---|-------------------|
| 会長 | 石井 登志郎 | 西宮市長 | 都市局長 青山 弘 |
| 議長 | 土井 勉 | 大阪大学 CO デザインセンター 特任教授 一般社団法人地域社会ネットワーク研究協会 理事長 | |
| 副議長 | 松村 暢彦 | 愛媛大学大学院 理工学研究科 生産環境工学専攻 教授 | |
| 監事 | 柴原 祐子 | 公募委員 | |
| 監事 | 永井 正志 | 兵庫県 阪神南県民センター 西宮土木事務所 所長補佐（企画調整担当） | |
| 委員 | 中尾 繁子 | 公募委員 | |
| | 久保田 泰正 | 西宮コミュニティ協会 副理事長 | |
| | 義浦 慶子 | 有識者（コンサルタント） | |
| | 早川 泰正 | 西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部 企画課 担当課長 | 課長代理 尾崎 大史 |
| | 奥野 雅弘 | 阪急電鉄株式会社 都市交通事業本部 交通プロジェクト推進部 部長 | |
| | 原田 大 | 阪神電気鉄道株式会社 都市交通事業本部 工務部 部長 | 施設課長 山本 健彦 |
| | 野津 俊明 | 阪急バス株式会社 自動車事業部 部長 | 営業計画課長 田中 祥敬 |
| | 野口 一行 | 阪神バス株式会社 取締役 業務部 部長 | |
| | 松本 浩之 | みなと観光バス株式会社 代表取締役 | 欠席 |
| | 高野 重則 | 兵庫県交通運輸産業労働組合協議会 阪神地域協議会 議長 | 欠席 |
| | 中澤 秀明 | 公益社団法人兵庫県バス協会 専務理事 | |
| | 五十嵐 一俊 | 一般社団法人兵庫県タクシー協会 副会長 | 欠席 |
| | 森田 啓司 | 国土交通省 近畿地方整備局 兵庫国道事務所 計画課 課長 | 欠席 |
| | 北条 達也 | 兵庫県 阪神南県民センター 西宮土木事務所 道路第2課 課長 | |
| | 向井 宣彦 | 西宮市 土木局 道路部 部長 | |
| | 細川 徹 | 兵庫県西宮警察署 交通第一課 課長 | |
| | 和泉 幸男 | 兵庫県甲子園警察署 交通課 課長 | 欠席 |
| | 岩野 住之 | 国土交通省 神戸運輸監理部 兵庫陸運部 輸送部門 首席運輸企画専門官 | 運輸企画専門官 大谷 健太郎 |
| | 原 辰幸 | 国土交通省 近畿運輸局 交通政策部 交通企画課 課長 | 課長補佐 金澤 重之 |
| | 横山 大輔 | 国土交通省 近畿地方整備局 建政部 都市整備課 課長 | 課長補佐 菅沼 幸江 |
| 藤原 信一 | 兵庫県 県土整備部 県土企画局 交通政策課 課長 | 副課長 野崎 敏 | |
| 荒谷 一平 | 兵庫県 県土整備部 土木局 道路街路課 街路担当参事 | 主査 都田 通子 | |
| 豆成 一郎 | 西宮市 都市局 都市計画部 部長 | | |

議事内容

(1) 協議事項

・議案第1号 平成31年度西宮市都市交通会議の事業計画及び当初予算について

事務局より平成31年度西宮市都市交通会議の事業計画及び当初予算について説明。

(議長) 簡単に説明すると、事業計画の④番目は地域公共交通活性化再生法に基づく公共交通網形成計画の中で西宮市全体の公共交通ネットワークのあり方をどうしたら良いのかを決めていこうということです。それを、西宮市総合交通戦略をベースにつくりましょうという話です。

一方で、地域公共交通確保維持計画というのは、国の補助制度に基づいて国からお金をもらうためにつくる必要があります。

地域公共交通網形成計画と地域公共交通確保維持計画は、法的にばらばらで、どうつなげていくのかというのは、わかりにくいこともあって、国レベルでも議論になっています。少しわかりにくいかも知れませんが追加で説明をさせていただきました。

スケジュールを立てて会議を6回開催するために必要な経費を中心に予算を組まれたということだと思います。

この事業計画に基づき作成された当初予算の計画に異議はありませんでしょうか。

(全委員) 異議なし。

(議長) 議案第1号は原案のとおり承認されました。

(2) 報告事項

・報告第1号 西宮市総合交通戦略の進捗について

事務局より西宮市総合交通戦略の進捗について説明。

(議長) 非常にたくさんの活動をされているということです。ご意見やご質問以外にも、関係されている方で、追加および補足説明がございましたら、お願いします。

(委員) 新たなバス路線について今月23日から新路線として運行させていただきます。

こちらの路線は、かねてから西宮市と路線の開設について調整しており、阪神電車が高架化されたことを契機に本格的に計画を進めていきました。実施に当たりまして、そもそもJR甲子園口の駅前のキャパシティがすごく小さいことがあり、実施にかなり躊躇する状況でしたが、縦に2台停められるようにバス停を改良していただき、オペレーション上も可能になり、今回計画に至った次第です。

特に小曾根線と書いてあるエリアの方は徒歩や自転車などバス以外の交通手段でJR甲子園口に行かれていたということなので、その方々がバスに転換していただけたら我々にとっても良いですし、皆様にも貢献できるのかなと思っております。運行開始時点では、それほど本数を多く走らせることはできないですが、ゆくゆくは非常にいい路線にしていきたいなと思っております。

安全運行に努めてまいりますので、よろしく願いいたします。

(議長) 事業者と西宮市とがうまく連携されて状況を改善されたということです。

(副議長) 転入者へのモビリティ・マネジメントをされているということは、素晴らしいことだと思います。そのウエルカムブックはどれくらいの分量でしょうか。

(事務局) 転入者には西宮市民べんり帳という冊子と防災関係資料や保健所からの各種案内など、10種類ぐらいのものを1つの封筒に入れ配布されており、公共交通情報チラシはそこに同封して配布しています。

(副議長) 西宮は素晴らしいまちだということで全国から転入されていると思いますので、もう少しウエルカムブックの充実を図ったほうがいいのではないかと思います。今の話をお伺いすると、ばらばらに入っているようなので、それぞれの資料をどういうときにどれを見るのかわかるような使い方のシートは作成したほうがいいかと思います。それはあくまでもセカンドベストであって、ファーストベストは一冊を充実させて、西宮の名所などを紹介し、西宮のまちのすばらしさをわかってもらいながら公共交通の情報も入っているといいなと思います。

また、ナビタイムなどの検索サイトはバス停や駅などの名称がわからなくても行きたいところを入力すると公共交通での行き方がわかる優れた機能だと思いますので、そういうことの紹介があってもいいかなと思いました。

(事務局) 構成の仕方についてはすぐに対応できるものではないと思いますが、所管している市民局に提案したいと思います。また、ナビタイムなどの検索サイトは、次回更新する際には検討したいと思います。

(議長) 市への来訪者、特に観光やインバウンドの人はほとんどグーグルマップでルート検索をすると思います。多言語で表現できていますし、行きたいところもわかります。
今、検索してみましたが、さくらやまなみバスが出てこないです。色々な取組みをされているので、グーグルマップに掲載されるよう標準的なバス情報フォーマットを取り入れるなどの試みも是非やっていただくとありがたいなと思います。

(委員) 西宮北口は塾がたくさんあり、多くの小学生が通塾をされています。通塾にバスを使っている小学生が多いです。行きはバスで行くのですが、帰りは車で迎えに行かれています方が多いです。学校に通う場合は、通学証明書をもらって定期が購入できますが、公立学校の小学生が塾に通う場合は、通学証明書がなくて、乗車ごとに運賃を払っています。バス事業者によっては、年齢確認ができれば、通学証明書がなくても小学生料金の定期券を購入できるところがあるので、バス事業者の社内で検討いただけたら、帰りもバスを利用する小学生が増えるように感じます。

(委員) 都市交通の問題を考える場合に、事業者、あるいは県や国などの関係機関の意見は十分聞かれていると思います。ただ、我々のような一般人、利用者の都市交通に対する受けとめ方はいろいろあると思います。本当に住民が感じている問題を吸い上げていただく場がこの場ではなくて、もっと違う場があってもいいのではないかという気がします。
まちづくりの中の1つとして交通のあり方について、地域住民の皆さんといろいろ話し合う機会をつくられたらいいのではないかと思います。

(委員) 奈良県から引っ越してきて3年目になります。引っ越す前はどこでも車に乗って行っていたので、公共交通機関の利便性について考えもしませんでした。免許を返納して引っ越してきたので、たちまちどこにも行けないということで関心を持ちました。
お話を聞いたら、いろんなことをしていただいているのに、広報はどうなっているのかなと思いました。いろいろ広報しておられるとのことですが、もう少し個々に通じるような広報があったらいいのではないかと思います。

(委員) 私が一番身近に感じている問題は、私は万葉苑筋を歩いて通ることが多いのですが、バスがすれ違うときの危険性が一向に解消されないことです。JRのガード下ということもあり、歩行者も自転車の方もバス停で待たれる方も危険な状況です。バスの運転手さんはすごく気を遣って運転してくださっているのはとてもよくわかりますが、日常的に続いていることが、なぜ解消されないのか疑問に思っています。
もう1つは、息子が県立甲山高校に通っていたときに、通学のバスで積み残しが発生し、次の便まで1時間あるから、友達がうちの家で待とうということになっていたようです。学校との連携を密にいただき、みんなが便利に安心して使える交通機関であってほし

いなと思っています。

(議長) ありがとうございます。この件について、答えられる範囲でも結構ですので、西宮市さん、それから交通事業者の皆さんからご意見いただければと思います。

(事務局) 大変貴重なご意見をありがとうございます。おっしゃっていただいたとおりだと思います。市民の皆さんのお声は、市民の声でいただくことはできますが、これは個人の声しか拾えません。市長が地域へ出向いて市政懇談という形でお話をお聞きすることもあります。そんなに頻繁にしているわけでもないですし、これも個人的なお話に集中することが多いです。確かに日ごろお困りの方、皆さんのお声は至るところにあると思いますが、これを個人の声じゃなくて、みんなの声にさせていただく過程がすごく大事だと思っています。

 交通に限らずさまざまな暮らしの中での問題をその地域の声にさせていただくための取り組みを市民局も含めてどう調整していくかということが我々の課題として認識しております。

(副議長) 市役所で都市計画マスタープランや福祉の計画などの行政計画を作るときに市民参加で作られていると思います。市民の個々の意見が行政計画に反映されるだけでなく、公共交通に関する意見は交通計画課へ、公共交通の中でも福祉に関するような意見は福祉部局へなど市役所の中で共有していくことが必要ではないかと思います。市民参加で計画を作られた場合には、そこまでフォローアップされたほうがいいと思います。

(議長) 塾の帰りはバスに乗らないというのは、帰りの時間帯にバスの便数が減るからかもしれません。そうすると、定期券を購入できるようにするだけでなく、バスのサービスをかなり上げないといけないことになると思います。

 送迎の問題が気になっていて、34歳から44歳の女性で塾などへ送迎している人が近畿全体で4万人ぐらいいます。1回の送迎に18分ぐらいかかっているので、年間の時間費用でかけ算すると、近畿だけで1,300億円ぐらいの金額になります。要するに、送迎だけに使われていた時間を有効に使ったら1,300億円分になるということです。

 人口減少社会に対してできるだけいろいろな方たちの働く機会を増やすためには、送迎を減らすことが必要で、公共交通の役割が非常に大きいと思います。これは交通事業者だけではなく、社会全体でそれを支えていく仕組みをつくらないといけません。女性が活躍できる社会をつくろうと市と交通事業者が協力し、市が財源を支えれば、増便や定期券の割引も現実化するかもしれません。

(委員) 塾の帰りの時間帯の便数は、バス事業者単独ではなかなか増便が難しいと思っています。地域全体の活動を盛り上げる中では、便数を拡充させることは当然ですが、バス事業者の現状として、西宮市は人口が増えているので、一定ご利用いただいています。全体を見るとお客様が減ってきています。加えて、運転手の要員確保に苦慮していますので、どうしても今の需要に合う便数を考える見方しかできず、新しいお客様の創出には億劫になっているところがあります。

 このような状況なので、通塾に対する割引制度は収入を踏まえてシビアな判断をしてい

くことになると思いますが、今後の通塾のあり方については改めて考えていきたいと思
います。

(事務局) さきほどありました通学の件ですが、現在、県立西宮甲山高校と県立西宮北高校、阪急
バス、阪神バス、市の交通計画課と教育委員会の6者で定期的に合同連絡会を開催してい
ます。甲山高校も北高校もバスでないと通学できないということがあり、積み残しなどの
課題がたくさんあります。会議で情報を共有し課題解決に向けて、今回増便や運行ルート
の改良をしていただきました。学校への輸送力をかなり強化していただいたので、引き続
き生徒数に見合った輸送に関して協議を進めたいと思っております。

(議長) 今の6者協議の中に利用者が入るともう少し生の声が聞けるかもしれませんね。

(委員) 甲山高校の件は関係者で定期的に会議を開催しており、学校から年度によって開設する
クラス数の見込みを事前に共有していただいております。従前と違って少し難しくなっ
ているのは、通学エリアが全県1区になったので、年度によって積み残しが発生してしま
う路線が読めないところがあります。阪神西宮、JR西宮、阪急夙川、JRさくら夙川の辺
りからバスは出ていますが、今年は阪神西宮からのルートが多かったのに、次の年はJR
西宮が多かったなど変わっていき、少し不便をかけています。どこになっても耐えられる
ような便数を運行できれば一番良いのですが、可能な範囲の中で、最適化するように意見
交換しながら努めていきたいと思っております。

また、万葉苑筋のルートは確かに非常に狭隘区間で、バスが通るにはかなり狭い道路で
すが、昔からあるルートで、逆に言うとバスがあるがゆえに地域に根付いていて、ご利用
の方はそこを中心に行動されている事実があります。建石筋などへルートを変更させられ
れば道路的にはいいですが、既存のお客様への影響があるので、今のところは通行の方に
恐怖感を与えてしまう部分はあろうかと思いますが、極力安全運行に努めて、不便をかけ
ないように努力して参ります。

(議長) 他にご意見やご質問がなければ、議事を進めたいと思ます。

・報告第2号 平成30年度さくらやまなみバス事業について

事務局より平成30年度さくらやまなみバス事業について説明。

(議長) ただいまの説明につきまして、ご意見、ご質問ございましたら、どうぞよろしくお願ひいたします。

停車するバス停が増えた効果はありましたか。

(事務局) 昨年の4月からバス停が3カ所増えております。ただ、平日と土曜日の北行き最終便2便のみ停車しており、3停留所で1日6名程度ご利用いただいていると聞いております。

(委員) 今度西宮コミュニティ協会の40周年行事として、今まで西宮山口だけで行われていた西宮山口アルキナーレをコミュニティ協会と一体となった行事にしようとしています。その中で、バスの増便はしていただけるのかという話があります。阪急バスで増便を対応していただけるのでしょうか。

(事務局) 毎年11月に船坂マルシェと山口アルキナーレが開催されており、この2つのイベントは、地域の活性化につながる事、やまなみバスの利用促進につながる事から、基本的に増便を対応するよう、市と阪急バス、イベントの主催者の三者で調整して臨時便を出しております。

昨年の11月の船坂マルシェの際には、行き1便、帰り1便の計2便、臨時便を出しております。

(委員) ありがとうございます。今年度も対応を検討していただけるということですね。

(事務局) 運転手の確保などがあるので、事前に調整させていただき、できれば臨時便を出させていただきますと考えております。

・報告第3号 シェアサイクル利用動向調査について

事務局よりシェアサイクル利用動向調査について説明。

(議長) これにつきまして、ご意見、ご質問をいただければと思います。

(委員) 今、尼崎市でもシェアサイクルの実証実験を実施していると思うのですが、これとの相互乗り入れみたいなイメージはあるのでしょうか。

(事務局) 尼崎市も昨年の12月からこのHELLOCYCLINGで実証実験をされております。西宮市でも同じHELLOCYCLINGなので、尼崎市の自転車やサイクルポートを利用できます。また、大阪市では民間が主体でシェアサイクルをされていますが、同じようにHELLOCYCLINGなので、西宮市で借りた自転車を大阪市まで乗ることも可能なシステムになっております。

(議長) 調査は西宮市だけですか。

(事務局) 全ての自転車にGPSが付いているので、西宮市で借りた自転車がどこに行くのか、また西宮市に来た自転車はどこから来たのかもわかるようになります。他市からの移動も確認は行いたいと思います。

(委員) 暮らしやすいまちづくりは総合交通戦略にもあり、このサイクル事業に対する調査事業を一定理解するものの、どうしてもその先にバスや鉄道から転換される可能性が考えられるので、交通行動の変化に関するアンケートについては、その辺りも十分調べていただきたいです。

(事務局) アンケートでは公共交通機関から自転車の転換も踏まえて、どういう移動の手段として利用したのか確認したいと思っております。

(議長) シェアサイクルの導入はバスからの転換ではなく、人々の外出が増えることを想定されていると思うので、どれくらい利用が増えたかを確認しないと目的は達成できないですね。今までここ行くのにどんな手段を使っていたか、あるいはこれを使うことによって新しい行き先が見つかりましたか、そういうことを是非聞きましょう。

(事務局) まずは、このシステムの使い勝手がいいのかを確認したいと思います。今回はあくまでHELLOCYCLINGで調査を行います。必ずHELLOCYCLINGでするかを決めているわけではありません。今回の結果をもって事業を実施するかどうか、その後は事業手法や事業者の選定も含めて検討したいと思っております。まずは、シェアサイクルの使い勝手の良さなどを確認したいと思います。

(議長) 多分、シェアサイクルの実証実験をやることに意味があると思います。満足度は聞いて

も比較できないデータになるので、設問数が限られているとするなら、注意されたほうがいいかなと思います。結果を楽しみにしています。

(委員) 今回のOpenStreet社以外の事業者もシェアサイクルをされていると思いますが、その動向がわかれば教えていただきたいです。

(事務局) まずは阪神間でシェアサイクルを行っている事業者がほとんどなく、特に西宮市内ではOpenStreetのHELLOCYCLINGしかありません。なおかつ、既に平成29年12月からサービスを開始されており、サイクルポートが7カ所あるので、効果的かつ短時間で精度の高いデータを得たいと思い、今回OpenStreetのHELLOCYCLINGを採用しました。大阪市ではドコモが行っているほか、神戸市では神戸市がドコモのシステムを使って行っていると聞いておりますが、阪神間ではシェアサイクルはまだ広がっていないと思っています。

(議長) 群雄割拠ですから、いいシステムを決めましょうということですね。

(委員) 自動車の免許を返納して、阪神バスは110円で乗っているのですが、阪急バスは割引がないので、今後免許返納者への優遇みたいなものがあるのか知りたいです。

(委員) 今の質問に関しましても、先ほどの塾の割引と似たようなところで、割引施策という色合いが強いところになってきます。京阪神を広く運行しているので、割引をすることで全体的な収入を慎重に見ざるを得ないため、今のところ予定は特段ございません。

(議長) もし可能性があるとするならローカルルールを作るということですね。例えば、西宮市が交通安全の必要性を強く感じ、免許返納を促進するために何らかの経済的なメリットを導入するような政策があれば、バス事業者単独の判断ではなくなります。予算が潤沢にあるわけではないと思いますので、全体の支出のバランスも考えて、検討の1つとして入れていただき、できることを探していくことになるかと思います。

(委員) バス業界だけではないですが乗務員不足が非常に深刻な問題となっております。利用者の要望に応えるに際しても、乗務員の段取りがうまくつかないもので、できないこともあります。西宮市のように都心部であればまだいいのですが、地方部ではさらに深刻な状況となっております。広報媒体を通じて固有名詞での乗務員募集は難しいことはわかっていますが、乗務員が不足しておりますので、もしバスに乗りましょうというようなPRなどを市でしていただける場合があれば、この業界の状況も少し入れていただきたいと思います。

(議長) 兵庫県のあるところでは、バス会社が乗務員募集の広告をしても全然反応がありませんでしたが、コミバスは勤務する場所と時間が極めて限定されることで乗務員募集をする。また、その市の地域公共交通会議でコミバスの運行が決まりましたというアピールすると結構反応があったというようなこともあります。先ほどのいろいろなチラシなどに乗務員

募集というのはなかなか難しいかもしれませんが、何かの機会に乗務員の募集をするというのが1つと、西宮市の媒体を通じてやれる、あるいはこの会議の報告という形でやっていくというのも1つあります。今からでもできるバスの乗務員の確保の拡大というのは、多分バスに乗って降りるときにありがとうございましたと一言言うだけでも大分違うというふうに思います。バスの運転はストレスが多い仕事だと思います。それに対して利用者からの感謝などの言葉はやりがいを生み出し、ひいては労働力の定着につながるということになると思います。

以 上