

「第 24 回 西宮市都市交通会議 全体会議」会議録

日 時：令和 3 年 8 月 24 日(火) 14：00～15：30

場 所：西宮市役所本庁 8 階 813 会議室

議 題：

1. 開会

2. 議事

議案第 1 号 西宮市都市交通計画の素案について

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	政策局長 太田 聖子
議長	土井 勉	一般社団法人グローバル交流推進機構 理事長	
副議長	松村 暢彦	愛媛大学 社会共創学部 教授	
監事	柴原 祐子	公募委員	
監事	山名 孝志	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	松田 健輔	公募委員	
	久保田 泰正	西宮コミュニティ協会 副理事長	欠席
	義浦 慶子	有識者（コンサルタント）	
	秋山 秀則	西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部 企画課 課長	
	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	
	小原 和浩	阪神電気鉄道株式会社 都市交通事業本部 工務部 副部長	
	野津 俊明	阪急バス株式会社 自動車事業部 部長	
	岡 伸治	阪神バス株式会社 経営企画部 部長	
	松本 浩之	みなと観光バス株式会社 代表取締役	
	広森 正喜	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
	水田 節男	公益社団法人兵庫県バス協会 専務理事	欠席
	平尾 文一	一般社団法人兵庫県タクシー協会 副会長	初島 裕次郎
	西納 和宏	国土交通省 近畿地方整備局 兵庫国道事務所 計画課 課長	
	山口 一彦	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	
	尼子 剛志	西宮市 土木局 道路部 部長	道路建設課係長 河村 洋行
	酒井 基和	兵庫県西宮警察署 交通第一課 課長	
	松田 翔吾	兵庫県甲子園警察署 交通課 課長	
	田橋 一	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	企画専門官 川又 淑史
	片田 一真	国土交通省 近畿運輸局 交通政策部 交通企画課 課長	
	大塚 賢太	国土交通省 近畿地方整備局 建政部 都市整備課 課長	
鴨川 義宣	兵庫県 県土整備部 県土企画局 交通政策課 課長		
古川 雅一	兵庫県 県土整備部 土木局 道路街路課 街路担当参事		
上野 史雄	西宮市 政策局 都市計画部 部長		

議事内容

議題

・議案第1号 西宮市都市交通計画の素案について

事務局より西宮市都市交通計画の素案について説明。

(議長) 御意見、御質問ございましたら、御発言をいただきたいと思います。

(議長) コロナウイルスの話ですが、重点支援という内容が160ページに記載されています。支援の仕方はいろいろあり、助成金という方法もありますが、それ以外に、地域の方々に公共交通は地域に役立っているというような意義を認識・意識してもらうための施策を、市が進めていくようなことも必要だと思いました。

現状、公共交通事業者は大変な状況下に置かれているため、行政からの支援も大切ですが、市民の皆様は公共交通のことを意識してもらい、あるいは利用してもらうことがとても大事なので、その辺りを追記した方が良いと思います。

次に195ページの徒歩・自転車に関する安全教育と185ページのバスの乗り方教室に関連した内容ですが、高齢者が免許の返納を考えたときに、バスの乗り方が分からず、返納をためらうということもあるかと思しますので、大人のバスの乗り方教室という施策もいいのではないかと思います。以前、グラウンドゴルフの集りのときに、バス事業者にバスを出してもらい、そこで大人のバスの乗り方教室を実施したことがあります。そうすると、参加した方から、後日バスを利用してグループで買い物に行ったというお話を聞きました。バス事業者の協力も不可欠ですが、今後、男性の高齢者を含めた大人のバス乗り方教室を人が集まる機会に合わせて行う。こういった取組を追加出来ればいいのではないかと思います。

(事務局) 記載内容について検討いたします。

(議長) ほかに御意見、御質問はよろしいでしょうか。

(委員) 178ページのさくらやまなみバス事業についてです。西宮市北部にお住いの方々の移動手段は自動車はかなり多いというデータがありましたので、自動車の利用を減らし、さくらやまなみを利用すると温室効果ガスの減少につながり、環境にも良くなるということ、市民の方々に理解しやすい書き方があればいいかなと思いました。高齢者の交通費助成も今年度からバスだけの助成になり、私も普段はバスを利用することが少なかったのですが、バスを利用するきっかけになりましたので、なにかきっかけというものも大切かなと感じました。

(議長) ありがとうございます。毎年、データは更新されますが、国土交通省において、一人運ぶのにバスより自動車の方が約3倍CO₂を排出するというデータがあります。こういうことも市民の方々に知ってもらうことは大切かもしれません。貴重なご意見ありがとうございます。

ございました。

ほかに御意見、御質問よろしいでしょうか。

(委員) 188ページに記載の地域主体で地域の課題解決に向けた取組みを進める仕組みづくりということで、パンフレットを作成してこういう活動をされているということは、非常に重要かと思えます。作成されたコミュニティ交通の仕組みについて、なにか市民に啓発する活動を行っていたり、その活動をモニタリング指標に上げていく等の検討はされていますか。

(事務局) まず、モニタリング指標につきましては、209ページに、地域主体で地域の課題解決に向けた取組みを進める仕組みづくりということで、交通に関する協議会を設立した地域団体数についてモニタリングしていくという形で、設定しております。

次に、コミュニティ交通のパンフレットによる市民への啓発・アピールについてですが、186ページのコミュニティ交通の導入に関する記載のとおり、西宮市では公共交通不便地域というものを設定しており、さらその中で地形高低差の大きな地域、具体的に申しますと、名塩地域、山口地域、南部の苦楽園地域、甲陽園地域で、現在地域の方が中心となってコミュニティ交通導入に向けた取組みを進めております。その際に、このパンフレットも活用させていただきながら、地域の皆様にご理解していただいております。その際に、このパンフレットも活用させていただきながら、地域の皆様にご理解していただいております。その際に、このパンフレットも活用させていただきながら、地域の皆様にご理解していただいております。

(委員) ありがとうございます。ぜひとも進めていただきたいのと、ぐるっと生瀬が成功したのは、専門家が地域に入られて、具体的なアドバイスやスケジュールの管理をされたところの方が非常に大きかったと思えますので、地域交通を専門にされているような専門家の派遣をできるような制度等を設けていただくと、地域での導入が進んでいくと思えますので、そのあたりも進めていただければと思います。

(事務局) ご指摘いただきましたとおり、西宮市では交通専門家のアドバイザーの派遣制度を設けておりますので、そういったものを活用させていただきながら、先ほど申しました4地域に入っていただくような形で、取組を進めさせていただいております。

(議長) ありがとうございます。
ほかに御意見、御質問よろしいでしょうか。

(委員) 3点ほどあります。
1つ目は、今回の地域公共交通計画について、国土交通省からは輸送資源の総動員という言葉が強調されていますが、西宮市として、この計画にどのように反映されていますか。これまでは、公共交通のみを対象としていましたが、いろいろな輸送資源をどのようにまとめていくのか、ということまで求められていると思えますので、そのあたりどう考えられていますか。

次に、SDGsの考え方ということで、資料編に記載されていますが、西宮市の中でSDGsの位置づけはどのようにされていますか。SDGs都市を掲げているような自治体では、前提条件として記載されているところもあります。しかし、西宮市は参考資料のところに位置付けされており、大丈夫かと少し気になったところです。

最後に少し細かい話ですが、12ページの初めの趣旨の説明の下から8行目のところで、全国的に地域公共交通の維持は難しくなっているのも事実という理由づけの1つに、高齢者の運転免許の返納の増加を記載されていますが、免許返納の増加は、維持を難しくする理由の1つではなく、これによって公共交通の重要性が求められているということで、文脈が違うと思い、気になりました。

(事務局) 1点目の輸送資源の総動員は、国土交通省はおそらく全国的な視点で想定されており、例えば地方では、公共交通がそもそもないようなところが多いというところで、自家用有償運送のような話も含めて、ネットワークを組んで何とか交通手段に繋げないといけないという思いを持っていると思われま。西宮市の既存の公共交通は、幸いながら全国的には、相対的に充実したレベルにありますので、158ページに記載しておりますとおり、そういったものを確実に確保して今後も維持していこう、また、それに対する施策についても、今後、財政的、公的支援も含めて検討していく必要があるというような形で記載させていただいております。

(議長) 今のご説明に少しだけ追加させていただきますと、輸送資源の総動員というのはよく聞きますが、例えば、病院の送迎バスに、病院の利用者だけでなく、地域の人が乗って途中下車も可能という発想だと思います。逆の発想として送迎バスを路線バスでやっていくといったことも、あるのではないかと思います。阪神バスでは、尼崎市にあるドライブスクールの送迎バスを自社で請けられて利用者を増やし、自動車学校にとってはコスト削減、生徒にはバスの利用体験やフリーチケットの配布といった取り組みをされており、バスが実際モビリティ・マネジメントをできるというようなことがあります。輸送資源の総動員というのはやはり大事な話なので、これからも情報共有していきながら、西宮市版を考えていくことになるかと思います。

(事務局) SDGsの記載につきましては、庁内で作成されている他の計画等を参考に、現在この位置に作成させていただいておりますが、この位置で決定するかは、今後、庁内の政策推進の部署との調整によります。西宮市としてもSDGsは重要と捉えておりますので、書き位置で重要性が決まるというわけではないですが、前の方に来る可能性はございます。

趣旨の表現の仕方については、全体的な文言の確認を行い、必要に応じて修正させていただきたいと思っております。

(議長) ありがとうございます。

ほかに御意見、御質問よろしいでしょうか。

(委員) 181ページのところですが、自動運転・MaaS・新モビリティ等による利用環境の向上ということで新たに記載されています。先ほどの議論の中で、事業の継続性の問題、公共交通の不便な地域があるという問題、あるいは輸送資源の有効活用等、いろいろな課題がたくさんあるということを改めて理解させていただきました。自動車業界では、MaaSの動きで業界が大きく変わっていくと考えておられ、産業構造自体を変えるぐらいの勢いで動いています。さらに経済産業省や、国土交通省等も補助金を出しながら動いています。西宮市ぐらいの規模の都市でうまくいっているケースがどれくらいあるのかの情報は持ち合わせておりませんが、幾つかの課題解決のきっかけになる可能性はあると思っています。今回、先進的な取組みによる利用環境向上策について調査・研究を進めると記載していますが、具体的にどういったことを検討していますか。

(事務局) まだ正直、具体的なところというのはありませんが、西宮市自身が交通手段を持っておらず、民間事業者が中心になって公共交通網を担っていただいておりますので、第22回会議で阪急阪神ホールディングスからご報告いただいたMaaS実験のように、民間事業者が主導される取組みについて、市としても協力あるいは支援していきたいと考えております。

(議長) 今の説明に対して、事業者側として何か付け加えることがありましたら、お願いいたします。

(委員) 少し追加させていただきます。MaaSといっても、いろいろなタイプがありまして、その内の1つとして経路検索と決済手段とか、あるいはもっと広い商業利用とか、公共施設、民間施設との利便性を上げていこうといった発想などがあります。

交通というのは、単に西宮市で完結する交通だけでなく、大阪都市圏としても考えると広い範囲になりますので、今、大阪万博を目指して、関西一円でMaaSを導入して、万博へ来られる方に対して、どうやって案内するかを検討するような動きがあります。

20年、30年後になってきますと自動運転や新しいモビリティがどんどん出てくると思いますが、技術の発展に合わせてどうなっていくかは、現時点で、方向性を示すというのは難しいと思います。ここに書いていただいているとおり、調査・研究を進めながら、自治体としてどう関われるか、地域としてどう関われるかということの研究していくというスタンスでは、こういう方向で間違いないと思います。

(議長) ありがとうございます。ほかに付け加えることはありますか。

(委員) この計画ですが、現在のバス事業者の置かれている厳しい状況を御理解いただいて計画案を策定していただいたと感じております。特に直近の新型コロナウイルスの影響であるとか、運転手不足に対する施策について、また利用促進等々、明確に記載いただいております。それで加えて施策も実行していただいているということに感謝を申し上げたいと思います。

前段と別の質問になりますが、162ページ下5行、黄色いマーカー部分「減便や廃線などによりサービス水準を割り込む地域において、沿線地域の意向も勘案しながら、バス

事業者と協力してサービス改善を検討する。さらに市は、需要把握・運行可能性の検討を目的とした試験運行に対する補助制度の導入について検討する」とありますが、例えばですが、現在走っている路線で採算性が厳しくなり、西宮市が記載しているサービス水準を下回る計画を立てざるを得なくなったときに、既存路線を試験運行に位置付けるようなことも視野に入れて検討されているのでしょうか。

(事務局) 158ページの「将来的な公共交通網の考え方」の中段に「サービスレベルの設定」とあります。そこで将来都市像を実現するための取組方針という形で表を記載していますが、公共交通の幹線や支線、地域内線という形でレベル分けをして、おおむねどのぐらいのサービスレベルであれば、西宮市にとってふさわしいのかというところを記載させていただいております。これは実際、何かデータを分析してというよりも、現状どういった状態かを調べて、現状のサービスレベルを記載させていただいております。将来的にこういったサービスレベルを下回った場合、市としましては、交通事業者と共に補助も含めた検討を進めていくことを考えております。

(議長) ありがとうございます。今のところ補助制度を待ち合わせていないため、ふさわしいような補助制度を作り、皆様が使いやすいような仕組みを一緒に考えていくということかと思えます。

ほかに御意見、御質問よろしいですか。

(委員) 少し細かいですが今の162ページのところで、説明でもレベル維持に向けた様々な課題をいろいろな方と相談するということでしたが、サービス改善の検討というよりは、表現として、在り方みたいな部分を含めた検討という形にさせていただけたと、レベルの維持に限定せず、地域の方の意向を確認しつつ、交通手段を含めた、いろいろな可能性が検討できるのではと思いました。

もう一つは、別の観点で、表現は利用促進という形になると思いますが、1つの切り口として、鉄道だけではなくてバス会社もそうだと思いますが、ピーク輸送が非常に運営する上で苦勞する部分で、利用を分散していただくということも運営上非常に大きなものになっています。西宮市から通勤なり通学されている方が、ピーク時間帯以外で利用してもらうことを、我々交通事業者だけでなくいろいろな企業の方々と情報発信を行い、地域の方々と一緒に継続して取組みを行っていけると、公共交通の事業の継続性に資すると思います。そこまで細かく記載していただくことではないと思いますが、このような意味合いを含めて進めていけたらいいかと思い、少しご意見させていただきました。

(議長) ありがとうございます。いろいろな会議でそういう話ができるだけ出るように事業者からも提案していただくとともに、市はそのプラットフォームを作っていくということと、市民へのアピールを担うという役割分担になると思います。

それから、162ページの一番下から3行目の「サービスの改善」は、少し別の言葉がいいと思います。こういうときによく使われる言葉として、「サービスの持続可能」みたいな言葉がいいと思います。もしかしたら、ダウンサイジングしていくという話もあるか

もしもありませんので、そういう意味では鉄道、バス、タクシーの事業者の連携というのが、このサービスを維持していくために必要という意味もこの言葉に含まれてきます。

ほかに御意見、御質問よろしいでしょうか。

(委員) 目標のところについて、208ページに評価指標、209ページにモニタリング指標と記載いただいておりますが、この両者の関係をどういうふうにかえたらいいか、ということと、少し細かいですが、208ページに、さくらやまなみバスの公的資金投入額と、ぐるっと生瀬の利用者数を記載いただいておりますが、例えば、ぐるっと生瀬の公的資金投入額またはさくらやまなみバスの利用者数について、今回設定されていない理由があれば教えてくださいたいと思います。

(事務局) まず、評価指標とモニタリング指標の関係についてですが、評価指標は現況値に対しまして、それぞれ目標値まで設定し、設定した将来都市像の実現に向けて、どれくらい進捗中かということを経営する指標としまして、この5つを設定しております。それに対して、モニタリング指標は、重点施策の中で設定しているのですが、評価指標の進捗管理の際に、進捗を分析するための参考となる指標として考えております。

それと、さくらやまなみバス、ぐるっと生瀬の目標の設定ということですが、まずさくらやまなみバスは、クロスセクター効果の考え方から、約1億200万円以内の助成であれば、行政として一定の効果が出ているという判断ができる数字となっておりますので、この値を設定させていただいております。また、ぐるっと生瀬につきましては、運行協議会で持続可能な利用者数という目標値を設定しており、これを目標値としているのですが、理由としまして、助成額や収支率等をここで目標値にしてしまうと、先ほど議長及び副議長からもお話があったところですが、目標値のために便数を減らして収支改善につながるという、サービスレベルの悪化につながるような、見直しに向かうおそれがあるため、利用者数に着目した設定とさせていただきました。さくらやまなみバスは、クロスセクター効果の確認によって額を設定しているため、それぞれ別の考え方で設定したものです。

(委員) ありがとうございます。1点目については、モニタリング指標で現況値を記載いただいておりますが、何かしら目標値も設定されるのか、それとも現況値を下回ってなければよしとするのか、そのあたりも確認できればと思います。2点目については、それぞれの一番重要な数値を挙げていただいているということで理解いたしました。

(事務局) 今回、モニタリング指標には目標値は設定しておりません。あくまで目標として評価するのは、208ページで設定している評価指標であると考えております。モニタリング指標は、現況値を下回ったら駄目ということではありませんが、下回るようであれば施策についての見直しを検討するなど、評価指標と連動しながら運用していきたいと考えております。

(委員) 分かりました。モニタリング指標については重点施策の中から設定されているというこ

となのでこちらを参考にされて、最終的には評価指標の目標値を重視されるということで理解いたしました。

あと、関連して情報共有させていただければと思いますが、M a a Sの関係で、本日国土交通省で、M a a Sの補助事業の今年度分の採択結果が公表されておりました。近畿圏内では京都府与謝野町のWILLER様の取組が採択されています。スマートシティという枠組みの中で行っておりますので、そちらも参考にさせていただければありがたいなと思っております。

(議長) ありがとうございます。情報提供もありがとうございました。
ほかに御意見、御質問よろしいでしょうか。
他になければ、素案について、皆様からご承認いただいたということでよろしいでしょうか。

(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。