

「第12回 西宮市都市交通会議 地域公共交通分科会」会議録

日 時：平成30年6月1日(金) 14:00～15:30

場 所：西宮市民会館 4階 中会議室401

議 題：

1. 開会

2. 議事

議案第1号 生瀬地区コミュニティ交通に係る事業計画の変更について

議案第2号 生瀬地区における地域内フィーダー系統確保維持計画について

3. 閉会

○委員出席者

役職名	氏 名	所 属 名	代理出席者
分科会長	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	
委員	森下 真	公募委員	
	中本 青子	公募委員	
	久保田 泰正	西宮コミュニティ協会 副理事長	
	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	
	楠田 悦子	モビリティコンサルタント ジャーナリスト	
	野津 俊明	阪急バス株式会社 自動車事業部長	
	野口 一行	阪神バス株式会社 取締役業務部長	
	松本 浩之	みなと観光バス株式会社 代表取締役	運行管理部長 上仲 智広
	原田 寛治	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	
	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	
	森田 啓司	国土交通省 近畿地方整備局 兵庫国道事務所 計画課長	
	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課長	
	植松 浩嗣	西宮市 土木局 道路部長	
	細川 徹	兵庫県西宮警察署 交通第一課長	
	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
	藤原 信一	兵庫県 県土整備部 県土企画局 交通政策課長	副課長 正垣 あおい
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）		
豆成 一郎	西宮市 都市局 都市計画部長		

議事内容

(1) 協議事項

・議案第1号 生瀬地区コミュニティ交通に係る事業計画の変更について

事務局より生瀬地区コミュニティ交通に係る事業計画の変更について説明。

(委員) 停留所位置の変更について、確かに写真を見たらカーブ部分であり危ないので、変更後の位置の方が安全でいいと思いました。他の停留所位置については、青葉台ルート of C11 や生瀬高台ルート of A7 もカーブ部分に見えますが、危険ではないのでしょうか。

(事務局) まず、C9 につきましては、青葉台のメイン通りで、北側エリアからの車がたくさん通行する場所になっていると思いますので、交通量も勘案して移設を考えています。

なお、C11 につきましては、この辺りから発生する交通量は非常に少ないと認識しており、特段危険が伴うということはないと考えています。生瀬地域の方に「ぐるっと生瀬」というコミュニティバスをかなり認知してもらっているのので、安全面にもご協力いただいていると思います。

また、A7 につきましては、道路幅員とは別のところに待ち合いができるスペースもありますので、それほど危険が伴うことはないと理解しています。

(委員) 運賃について、大人300円、小人200円、小学生未満は無料と書いてありますが、すなわち小学生は200円という理解でいいのでしょうか。

(事務局) その通りです。

(委員) 利用者が増えているという点で素晴らしいと感じました。西宝橋の工事について、青葉台ルートには影響を与えないのでしょうか。

(事務局) 西宝橋は、国道176号の拡幅工事に伴い架け替えを行います。工事により、仮橋が現在より武庫川上流側に架設されると聞いています。実際の工事の進捗に応じて、適宜運行経路の変更に対応したいと思っておりますが、今回の運行計画の変更には現在のところ特に支障はありません。

(委員) 私が名塩道路の工事の計画を担当しています。西宝橋の架け替えは、橋梁を張り出して2車線から4車線に拡幅する工事と併せてやることになっています。

仮橋は、大多田橋交差点からちょうど対岸に向けて架設し、そして川に沿って、現在の西宝橋を渡ったところに向けて接続させる形を計画しています。

この仮橋は今年の11月以降に着工し、来年の5月までに完成させます。ただし、今の西宝橋が使えなくなるのは来年の11月頃からになると現在予定しております。

(委員) 6便目を増便するにあたり、乗務員を増員するのですか。

(「ぐるっと生瀬」運行協議会)

乗務員は1名追加しようと思っています。現在は、午前・午後とも1名の乗務員が運行を担当していますが、これを途中で1回交代させる形を考えています。

(委員)

コストが上がっても増便して、地域の皆さんの期待に応えたいということだと思うのですが、この増便で喜ぶのは主にどういう層の人なのでしょうか。

(「ぐるっと生瀬」運行協議会)

地域の皆さんに対して昨年アンケートを行っています。その中で、増便に関して、今乗っている便を6便にシフトしたいという意見や、現在と違う目的で利用したいという意見などがありましたが、その目的・地域・年齢層などの属性に応じた集計はまだ行えていません。しかし、おそらく高齢者は早い時間帯の便を利用されるので学生や会社帰りの人達が利用されるだろうと思っています。ただ、高齢の方も、外出する喜びが増えたアンケートに書かれていますので、多少帰りが遅くなるかもしれませんが、6便目を使ってほしいと思います。

また、コストに関して、現在運行に関する経費だけであれば100%に近い収支率、その他の経費を含めると90%前後になるとなるのですが、増便することによって、それが70%前後に落ちる見込みですので、私たちはもっと利用促進活動をしていかなければなりません。半年ぐらい様子を見て、もし利用者数が伸びなかったら、様々な方法を考えないといけないと思っています。

(分科会長)

最終便の時刻が遅くなることで、需要が変わる可能性があることは十分納得できます。

(委員)

子どものいる主婦としての希望ですが、きっと宝塚駅方面まで塾に行っている子どもが多いと思います。増便によって、駅まで送り迎えしていた母親が「ぐるっと生瀬」に乗せたいと思い始め、今回の増便が成功すれば、中学生はもう少し遅い時間に帰ってくるので、もっと遅い便を増やしてもらえると母親は助かると思います。

(委員)

年々利用者が増えているという点について、経験上、こういう点に気をつけたり、このような取り組みをしたりすると利用者が増えたというような、気づいた点があれば、教えてください。

(「ぐるっと生瀬」運行協議会)

「ぐるっと生瀬」が成功している一番の理由は、利用促進活動よりも、地理的・立地的な部分ではないかと思っています。各地域からバス1本で15～20分で宝塚駅まで行け、片道300円、往復600円で利用でき、最近マイカーだと駐車場を探したり事故があったりするので、近距離はタクシーやマイカーよりもこのバスのほうが手軽で経済的であるという声を聞いています。そういうことからいえば、宝塚駅に近く、生瀬地域の地理的な条件が、利用者数を高めることになっているのではないかと思います。

もう一つが、今まで乗らなかったり、片道だけ乗ったりしていた人達が、皆さんの口コミによって、新しく乗り始めたり、往復乗ったりしている点です。私達は、いわゆる隠れたニーズとよく呼んでいます、今までバスを知らなかった人たちが、実際に利用してみることで生活が便利になり、地域が豊かになっていくことが分かってきたということが2つ目になるかと思えます。

また、利用促進活動として、学校関係やいろんな行事に足を運んで、「ぐるっと生瀬」の乗り方を教えたり、会報を書いたり、あるいはゆるキャラや歌を作ったりといったことに総力を挙げてやってきました。そういう活動も若干は功を奏していると思いますが、やはり、地理的な部分と「ぐるっと生瀬」があることによってニーズが広がっていくということが重なって、このような結果になっているのではないかと考えています。

(分科会長) 後継者の育成といったことについてはどう考えていますか。

(「ぐるっと生瀬」運行協議会)

私達の組織の規約では、自治会代表が理事になるということになっています。自治会代表も2年程度で交代するのですが、その人達が1年間通して組織に参加していくうちに仕事を覚えて、ボランティアの何たるかを知り、常任理事としてそのまま加わる人もいます。その人がどんどん後を引き継いでいくというようになればいいのですが、まだ自治会の役員は、私達の同年代の高齢者が多いです。40代や50代の人でも少しずつ入ってきているので、そういう人達にこの仕事の面白さなどを知ってもらいたいです。

また、この「ぐるっと生瀬」の社会的なニーズが非常に高まっており、運行協議会も各自治会や老人会や社協など、色々な関係機関が入り、ある意味お互いの連携が難しくなるほど大きな組織になっている部分があります。そこで、皆さんが組織に参加する中で、「ぐるっと生瀬」の意義を感じてみんなで支えていこう、「ぐるっと生瀬」だけではなく、生瀬地域の問題に「ぐるっと生瀬」を通して関わっていこうということを考えています。ある意味ではそこで徐々に理解者を広げていることになっているのではないかと考えています。まだ、具体的な話をする段階ではありませんが、人数的には増えているという状況であります。

(分科会長) 確かに、最近の自治会の取り組みも、見える化が必要だという話がありますが、「ぐるっと生瀬」の取り組みは非常に分かりやすいし、地域の人々にとっても自分たちの暮らしがよくなるのが実感できる。そういう意味では、自治会の活動もだんだん有用となっていくような、Win-Winの関係になっていくと良いと思います。

では、事務局より説明のあった「議案第1号 生瀬地区コミュニティ交通に係る事業計画の変更について」を承認するという事によろしいですか。

(全委員) 異議なし。

(分科会長) 議案第1号は原案のとおり承認されました。

・議案第2号 生瀬地区における地域内フィーダー系統確保維持計画について

事務局より生瀬地区における地域内フィーダー系統確保維持計画について説明。

- (委員) 説明方法について、読み上げと説明は違うので、分けて話をする方がいいと思います。
- 『「2.」の目標を達成するために行う事業及びその実施主体』の中に、『免許返納を促すことで、バスの利用促進を図り、また、地域内の事故や路上駐車、渋滞を減少させる』と書いてあります。誰がやるのか明確に記述し、きちんと効果を計っていないかといけませんので、記載理由とどのように取り組むかを説明してください。
- (事務局) ご指摘のように、書き方があまり良くないと思います。「ぐるっと生瀬」に乗ってもらった結果、こういう形になるということであればいいかと思いますが、免許の返納や、事故防止対策は、本来、行政あるいは公安委員会や警察が行っていくべきものであるかと思しますので、表現としては違うかもしれません。申し訳ありません。
- (委員) ただ、免許返納という取り組みは大事なことで、他にも様々なやり方があると思います。生瀬のことは、全て地域の皆さんにお願いしようということではなく、行政施策と組み合わせることで、非常にインパクトが出てくると思いますので、書き方を検討してもらえたら、政策も含めて検討してもらえるとありがたいです。
- (「ぐるっと生瀬」運行協議会)
- 免許返納者数について、警察に問い合わせましたが、地域別は教えられないとのことでした。免許返納に関しては、会報や地域説明会で、免許を返納して「ぐるっと生瀬」に乗りませんかと呼びかけるような取り組みを行っていきます。これについては、市や色々なところと連携をしながら進めていきたいので、数字的な根拠の提供などをお願いしたいと思います。
- (事務局) 「ぐるっと生瀬」に高齢者が乗り、その結果として、免許の返納や事故の減少につながるというのが、「ぐるっと生瀬」の事業だと思います。ここに書いてある『促すことで』というのは、やはり行政側の施策になり、この計画書の中に書くのはそぐわないと思いますので、この文につきましては削除という形で対応させてもらいたいと思います。
- (委員) 削除しなくても、書き方を変えたらいいと思います。事故とか路上駐車については、エビデンスを得るのは難しいと思いますので、免許返納をやりたい人に対して、代替手段としてバスがあるということを提示してモーダルシフトを図りますといった内容を書けばよいのではないのでしょうか。アンケート調査をしているとのことなので、例えば「ぐるっと生瀬」を使うことによって免許返納しましたか、とか、あるいは現在の免許の有無と、これから免許を使い続けるのか、それとも返納するのかという項目があれば、この内容がカバーできると思いますので、次のアンケートの機会にでもやってもらいたいと思います。よって、削除まではしなくてもいいと思います。

(事務局) 表記の仕方を見直す形で対応したいと思います。

(分科会長) その方向で修正をお願いします。

(委員) 石井市長も、公共交通について関心があると言っているようですけれども、もしそうであれば、行政の立場から考えてコミュニティ交通とは何なのかということを改めてしっかり議論しておいてもらいたいという気がします。

なぜかという、地域の皆さんが非常にいい活動や努力をして、この「ぐるっと生瀬」がコミュニティ交通の一つのモデルケースになっていますが、努力されている分、それだけしんどさがつきまとうということであり、自分達の地域ではここまでの熱意がないな、ということになってしまう可能性もあるわけです。そういう中で、市でコミュニティ交通がなぜ必要なのかということをごひ掘り下げてほしいと思います。

また、一つ気になるのが、採算ラインを130人としているのですが、それまで生瀬の人達は必死に頑張らないといけないということでしょうか。取り組み方が逆転しているのではないかと思います。地域の人が自然と、こういう交通手段があったらいいなと感じ、極端な言い方ですが、生瀬の人がこれ以上何もしなくても、自然と利用者が増えていくのが、本来あるべき姿ではないかと思います。生瀬の取り組みを市が他地域に活かしてほしいと思います。

高齢化社会、児童の安全問題など、色々な観点から交通の問題を取り上げて然るべきではないかと思いましたが、市としてそういう視点を失わないように、新市長と議論を十分にしてもらいたいと思います。

(事務局) その通りだと思います。新市長とはまだ具体的な議論をできておりませんが、ご指摘のことも踏まえて庁内で議論しながら進めていこうと思います。

(委員) コミュニティ交通を使って自分で買い物に行ったり通院したりする人がいる一方、ずっと外出できずにひきこもる人がいる場合、そこに行政コストをかけて、医師やヘルパーを派遣する可能性も出てくると思います。これから医療や介護の人材も減り、荷物の宅配についても限界がある中で、自分の足で通院や買い物に行くなど、元気であるということはすごく大事になってきています。できるだけ自分で動いてもらえる手段を確保するというのは、行政の全体的なコストを抑える中核にもなっていくと思います。都市の経営戦略の中でも、交通を地域の課題としてどう位置づけるかを見ていくと、もう少し全体性のある話になってくると思います。

(委員) 採算性という点ですが、利用者数を基準とするのは一つの評価の仕方だと思いますが、もう一つは、生瀬地域の人にとって必要なインフラかどうかという基準とすると、例えば今まで外出したいけどできていない人が、「ぐるっと生瀬」を運行させることで外出することができたという人がたくさんいるということで、地域の人達にとって必要なインフラとしての役割を果たしていると評価できます。そうであれば、それを徹底するのがコミュニティ交通としては大事なことです。採算が合うということも大事ですが、これ

だけではないと思います。

もし生活手段としての「ぐるっと生瀬」がなかったら、代わりの手段を準備しないといけなくなり、それを行政がサポートするとしたら、行政コストが上がります。そのコストを別途集計する方法もあると思うので、それと「ぐるっと生瀬」のコストを比較して、「ぐるっと生瀬」の採算が合わなくても、地域に対してこれだけの効果があるということを示す方法があります。これをクロスセクター効果といいます。一度機会があれば計算してみて、もし収支のバランスがうまくとれなかった場合は補助をするけど、その補助は行政コストを下げるために意味があるという表現の仕方もあると思います。今のところは評価指標として利用者数がありますが、コミュニティ交通を支えるという意味では、もう一つ別の評価指標を準備していく必要があるのかもしれない。

(分科会長) 地域の人達のモチベーションを下げない仕組みを作らないといけないと思います。クロスセクターで見たとき、地域にとって移動というのがどんな意味を持っているのかということ、これからの交通に対して行政的な補助をしていくことの意味を今のうちに押さえておくといいと思います。

(事務局) 先ほどの計画書の表現につきましては、ご指摘のとおり表現を見直す形で対応したいと思います。その際、分科会長と土井委員に見てもらい、書面会議ではなく分科会長と土井委員に一任という形としたいのですが。

(分科会長) そのような条件つきで、文言については少し修正することとします。事務局より説明のあった「議案第2号 生瀬地区における地域内フィーダー系統確保維持計画について」を承認するという事によろしいでしょうか。

(全委員) 異議なし。

(分科会長) 議案第2号は、一部修正を含めて承認されました。今後手続については、当会議で先ほど承認した内容に沿う形で作業を進め、事務局と運行事業者で関係書類等を作成するという事、事務局に一任するという事によろしいでしょうか。

(全委員) 異議なし。

(分科会長) 今後の手続は事務局でお願いします。