

## 「第 15 回 西宮市都市交通会議 地域公共交通分科会」会議録

日 時：令和元年 11 月 28 日(木) 14：30～15：45

場 所：西宮商工会館 別館 2 階 大会議室

議 題：

1. 開会
2. 議事

議案第 1 号 さくらやまなみバス事業における課題と今後の対応について

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	柴原 祐子	公募委員	
	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	
	土井 勉	一般社団法人グローバル交流推進機構 理事長	
	義浦 慶子	有識者（コンサルタント）	
	野津 俊明	阪急バス株式会社 自動車事業本部 営業企画部 部長	
	野口 一行	阪神バス株式会社 取締役 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	
	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
	水田 節男	公益社団法人兵庫県バス協会 専務理事	欠席
	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
	藤井 久暢	国土交通省 近畿地方整備局 兵庫国道事務所 計画課 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 課長	
	向井 宣彦	西宮市 土木局 道路部 部長	
	松尾 栄助	兵庫県西宮警察署 交通第一課 課長	欠席
	中川 清澄	兵庫県甲子園警察署 交通課 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	企画調整官 喜多 信夫
	藤原 信一	兵庫県 県土整備部 県土企画局 交通政策課 課長	
芦田 涉	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 部長		

## 議事内容

### (1) 協議事項

#### ・議案第1号 さくらやまなみバス事業における課題と今後の対応について

事務局よりさくらやまなみバス事業における課題と今後の対応について説明。

その後、運行事業者である阪急バス株式会社の野津委員より補足説明。

(分科会長) 質問等をいただければと思いますが、いかがでしょうか。

(委員) 年間輸送人員の推移がグラフ化され、全体、南北間、南部地域内及び北部地域内という分け方で集計をされていますが、時間帯で統計は取られていますでしょうか。

(事務局) 年間輸送人員の時間帯での検証は行っておりません。年1回のOD調査においては、時間帯についても把握しております。

(委員) 今回、系統の見直しなどが検討事項に挙がっていますので、見直しをするときには、例えば、通勤・通学時間帯は学生やサラリーマンが多く、南北間の利用が多い。また、昼の時間帯は高齢者が多く、南部地域内や北部地域内の移動が多いというような統計が、必要ではないかと考えております。

(事務局) 今回の会議におきまして、運行計画の見直しについて説明したいと思っています。その際には、OD調査の結果も提示させていただき、市として運行計画を見直した方が良いか検証した結果を説明したいと考えております。

(分科会長) 次回、説明していただきます。先程、野津委員からITにかかる費用が非常に高いという話がありましたが、貴重なデータだけが大量にあるにもかかわらず、置いておくと全く意味がないので、それをいかに使っていくかが一番大きな課題だと思います。  
他に質問等はいかがでしょうか。

(委員) 現在の見通しでは、市の助成金として7,000万円強が必要になると試算されていますが、助成金の限度は定められていますか。また、限度額を上回る場合はどのような手続をしなければならないか教えていただきたい。

もう一つ、検討のきっかけは阪急バスの経費増額によるものですが、阪急バスとして、どのような前提で、どのような施策を考えたかを提示していただきたい。また、複数の方策を挙げ、方策によって経費がどの程度になるかを検討しておくべきだと思います。さらに、阪急バスから市へ利用者にとって良いことや財政面から負担軽減になることを提案していただければ、ありがたいと思います。

(事務局) 1点目の市から阪急バスへの助成金の上限額については、現在、上限額は定めておりません。次回以降の会議で、上限額を設けるかについても、市として検討した結果を提

示したいと考えております。

(委員) 2点目については、市と相談させていただきたいと思います。

(委員) 北部地域の住民の約何%がさくらやまなみバスを利用し、今後の見通しはどうか。阪神バスでは運転免許証を返納すると運賃割引が受けられるようなので、阪急バスでも高齢者の外出の機会を増やすという意味で、積極的に進めていけないかなと思います。

また、私は減便することで負のスパイラルに陥ると思います。減便によりバスに乗ることをやめる方や、自分で運転して出かけられる方が増えるおそれがあります。クロスセクター効果として、健康増進や人的交流など様々なプラス面が公共交通にあると思いますので、検討させていただきたいと思います。

(事務局) 山口地域の住民のうち何%がさくらやまなみバスを利用されているかというデータは、持っておりません。減便によって負のスパイラルに陥るのではないかという指摘については、私どもも同じ考えです。次回の会議では、それを踏まえた上で、市として減便した方がいいかを検討した結果を提示したいと思っております。

(分科会長) クロスセクターの話題が出ましたので、土井委員にクロスセクターの専門家として、説明していただきたいと思います。

(委員) 段々とバス事業がビジネスとしては難しくなり、行政の支援をもって運行するところも増えています。それはビジネスというよりも、インフラとしてバスを運行しているということです。納税者の中にはバスに乗っておられる方とそうでない方がいらっしゃいますが、バスは使う人だけのものではありません。例えば、高校生を持つ親は、バスがなければ送迎しなければなりません。つまり、バスを使わない市民にとっても、バスがあることによってメリットがあるということです。それを感覚的なものではなく、きちんと金額で算出することがクロスセクター効果の基本的な考え方です。今回、計算することで、現在の助成金に3,400万円を上乗せした額よりも効果があるかを確認することは、このような助成をしていいかを判断するための一つの定量的な情報になると思います。

(分科会長) 他に質問等はいかがでしょうか。

(委員) 住民と交えて、さくらやまなみバス利用促進協議会を開催し、利用者の声を聴くことは非常に大切だと思います。利用促進協議会で目標値や見直しの基準値を決定されたということですが、ダイヤや運行間隔などの見直しについては、利用者の希望も踏まえて議論されているのでしょうか。

(事務局) これまでに約10年間で計3回のダイヤ改正を行っており、ダイヤ改正の際には利用

促進協議会で協議してきたという経過がございます。今回、運行計画を見直すことがございましたら、利用促進協議会でも協議していきたいと考えております。

(委員) さくらやまなみバスの運行は一つの事業ですが、他の事業との連携を強化していくべきだと思います。例えば、山口地域でのイベント開催チラシにおいて南部からの行き方の情報提供が手薄になっていることがあるので、小さなことから少しずつ強化していくべきだと思います。個人的にモビリティマネジメントを行っていますが、他の部局から事業について疑問を持たれることがあり、市の部局間で連携がとれていないと感じています。このため、部局間での連携を強化して、さくらやまなみバス事業について他部局も関心を持って取り組み、次世代の利用者等を増やしていくことが必要だと思います。

また、交通事業者、住民及び市が取り組むだけでなく、企業から支援を受けるような新たな取り組みも必要だと思います。

最後に、バス運転手の労働環境や待遇の面で応募者が少ないと聞かことがあります。以前、バス会社を訪問した際に、子持ちの女性の場合、9時から17時までしか働けないというお話をすると、会社からは採用できないとのお答えでした。採用するに当たっての労働条件を柔軟に対応していただければ、西宮市内の運行であれば、女性でもバス運転手になろうとされる方がいると思います。

(分科会長) 阪急バスはいかがでしょう。

(委員) 阪急バスに女性ドライバーは何人かいますが、人数が少ないので、女性に来ていただくためには柔軟な勤務を作成していく必要があると考えて、検討を始めたところです。

(分科会長) 柔軟な勤務として、宇和島自動車は宇和島市内限定ということをされています。

庁内連携については、クロスセクター効果を出すときに連携されると思いますので、そこから色々とコミュニケーションをとって、是非連携していただきたいと思います。

(委員) 資料にコミュニティ交通の検討状況を踏まえたさくらやまなみバス事業の事業内容の精査と書かれていますが、次回、具体的に内容を教えていただけないでしょうか。

(事務局) 資料に記載のコミュニティ交通の検討状況を踏まえたさくらやまなみバス事業の事業内容の精査については、中長期的な取り組みになると考えています。現在、山口地域の方々に構成される委員会でコミュニティ交通の導入の検討を進めていますが、生瀬地域のコミュニティバスの運行までに、5年間かけて検討を進めたという経緯があり、山口地域についても同等の期間を要すると思っていますので、次回の会議で報告することは難しいです。

(委員) わかりました。

(分科会長) 通常、A市のように上限1,500万と決めて、それを超えないようにする場合やB

市、C市のように言われるままに増額する場合がありますが、公共交通であるバスを社会基盤として見直し、それによって社会的な便益が上がっているか、上がっていないかを数量的に出して、バスをやめるか、別の方策で補填するか考えていくことは必要だと思います。今回、市がクロスセクター効果を試算し、この助成に対する一定のアカウンタビリティを担保するために数値を出すことは非常に意義深いと思います。

これまでの公共交通に対する補助の考え方から一步踏み出し、上限額を決めるわけでもなく、かといって制限を全く設けないわけでもなく、バス事業が市内の地域のためになることが一番の目的ですので、次回もバスの運営について議論できるよう準備をしていただきたいと思います。

それでは、次回以降も継続して協議いただきたいと思います。