

# 「第16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2年1月10日（金） 14：00～16：00

場 所：西宮市民会館 4階 中会議室 401

議 題：

1. 開会

2. 議事

報告第1号 生瀬地区コミュニティ交通の運行実績等について

議案第1号 令和元年度地域公共交通確保維持改善事業の自己評価について

議案第2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	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	
	水田 節男	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
	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	欠席
	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) 報告事項

#### ・報告第1号 生瀬地区コミュニティ交通の運行実績等について

事務局より生瀬地区コミュニティ交通の運行実績等について説明。

(分科会長) 4年目となり、一日当たりの平均輸送人員が100人を超えたことは非常に喜ばしいことだと思います。特に子供の利用が年間335人あり、割合が増えていますが、これは何か特別なことをされたのでしょうか。

(「ぐるっと生瀬」運行協議会)

夏季・冬季休業中に学校に出かけ、子供たちにも啓発してきたので、徐々に子供の利用が増えてきました。特に6便目を増便したことで、子供たちが習い事の行き帰りにぐるっと生瀬を利用することが各地域で増えてきているようですので、そのことが大人の割合に対して伸びてきている一つの理由として考えられます。

(委員) 利用者が非常に増えており、努力されてきた結果だと思います。4年目になり、ほぼ目標の110人になっていますが、この状況は今まで送迎してもらっていた人がぐるっと生瀬を利用するようになったり、新しく外出が増えて行きと帰り、又は行きだけでもぐるっと生瀬を利用される人が増えたりすることで、全体として外出が増えていたら、ぐるっと生瀬の役割はすごく大きいと思いますので、今後利用された方がどういう目的で、どのように増えたか、行きと帰りは違う手段を使っているのかなどを把握するとその役割が見えてくると思います。

(「ぐるっと生瀬」運行協議会)

試験運行中は坂道が困難だから上りだけを利用するという声が多かったですが、本格運行を開始して、時間がたつにつれて荷物を持っているので、往復で利用するという方が増えてきています。また、今まで利用しなかった若い方や子供の利用も増えているので、当初、私たちが考えていたようなお年寄りのためのバスではなく、地域の皆さんの生活が潤うような利用をしてもらっていると思います。

また、定員が13人であるため、積み残しという問題がありますが、急ぎでない場合は混んでいない時間帯のバスを使うなど、事前に行き帰りの時間帯のバスを調べておられる方もいて、計画的に外出するようになり、外出が楽しくなったし、お医者さんからも規則正しくなって非常に健康になったのではないかと褒めてもらったという声も聞きます。そういう利用の仕方がもっと広がっていったらいいなと思っています。

(委員) 時間帯によって、通勤、通学、通院や通塾など利用目的が違うと思います。6便目を増便されて効果が上がっていますが、今後の運行計画の見通しをお伺いしたいです。

(「ぐるっと生瀬」運行協議会)

以前から子供たちのスクールバスの要素をどう加味していくかは保留になっています。運行時間を延ばしてどれほどの利用があるかということを考えると、今の時間帯がベターな形ではないかと思っています。今後、国道 176 号の整備に合わせた大幅なルートや便数の見直しの際には、地域の高いニーズを運行計画にどう活かすかを検討していかなければいけないと思っています。

(分科会長)      それでは、報告事項はここまでとさせていただきます。

## (2) 協議事項

### ・議案第1号 令和元年度地域公共交通確保維持改善事業の自己評価について

事務局より令和元年度地域公共交通確保維持改善事業の自己評価について説明。

(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) 5ページ目に交通事故による車両の修繕と記載がありますが、事故の内容や保険の使用などを教えていただきたいです。

(事務局) 運行ルートに急な下り坂でカーブの場所があり、そこを曲がった際に対向車が迫ってきて、衝突しそうになったため、急ハンドルを切り、ガードレールと接触してしまいました。人的被害は発生せず、車両の修繕は50万円ほどかかりました。保険には加入しております。

(分科会長) 再発防止の観点で、運転士に注意喚起はされていますか。

(事務局) 運行事業者の阪急タクシーから事故発生後に、他の運転士にも周知を行い、再発防止に向けて教育していると聞いています。

(分科会長) 相手があることですが、教育等できることはやっただく必要があると思います。それも対応していただいているようで安心しました。

(委員) 4年間かなり努力されたと思います。「ぐるっと生瀬」が本当にコミュニティの中核になられているとあちこちでお聞きしているので、本当に素晴らしい活動をされていると思います。今後、この活動をどうしていくかという観点から、3年後の目標を一日当たり輸送人員130人と打ち出されていますが、130人いたら収支率が100%になるのか、それともそうではなく違う意味合いがあるのか教えてほしいです。

目標を年々上げていくことが、皆さんの負担になるのではないかと心配しています。もしそんなことはなく、挑戦目標だということであれば杞憂だと思いますが、これからの進め方と目標について、どのように考えておられるか教えてほしいです。

(「ぐるっと生瀬」運行協議会)

目標値は、1年目75人、2年目85人、3年目100人、100人乗れば自主運行できるという数字で設定しました。4年目以降は増便による運行経費等を考慮して、1年に10人ずつ上げていき、採算の目安や努力目標として130人を6年目の目標値に設定しました。目標を掲げることによって、私たちもモチベーションが上がりますし、地域の皆さんにも目標に向けて努力してもらいたいと思っています。

これからの目標は、一日当たりの輸送人員のほかにもあると思っています。事故があった際や運行ルートで工事がある場合などはルート等を変更しなければならないことがあります。地域主体で運行しているバスであるため、大きなクレームになっていかな

いのかと思っています。また、バスの乗車マナーについても運転士だけでなく私たちが啓発していく必要があると感じています。

地域自らが運営しているところを地域の皆さんにも認識をもってもらい、何か問題があったときには、お互いが啓蒙して解決していくなど、地域のバスの支え方みたいなものを広めていくのも今後の目標だと思っています。

(分科会長) 広報誌の「ぐるっと生瀬でGO」には、毎回乗車人数等が書かれており、協議会だけでなく、皆さんの目標になっているのかなと思いました。

生瀬地域の人口や転入・転出数を把握し、随時ほかの地域と比較をしてみると、バスが単に移動を支えているというだけではなくて、その地域自体を支えているというようなことも見えてくるといいなと思いつながり聞かせていただきました。

(委員) 生瀬地域の人口の変化に加え、年齢別の人口構成の変化も知りたいです。

(「ぐるっと生瀬」運行協議会)

生瀬地区は9つの自治会、その上の連絡協議会のほか、老人クラブ、環境衛生、防犯等の地域団体も非常に活発に活動しています。子育てがしやすいまちと高齢者にとっても住みやすいまちを目標としてまちづくりを進めているところです。人口については、高齢化が非常に進んでおり、空き家も増えておりますが、一方で若い人たちが建て替えの住宅に住まわれておりますので、今後大いに期待していきたいと考えています。

(分科会長) 人口がどのように変化しているかは行政で把握しておいてください。

(委員) 「ぐるっと生瀬」があるおかげで地域の結びつきが非常に強いことは、災害面から考えても魅力的だと思います。ぜひ皆さんのお力を広げて、他の地域にも波及するような活動を続けていただくことを願っております。

駅から帰る場合に積み残しがあった場合はタクシーなど他の交通手段があるかもしれませんが、駅に向かう場合はどういう対応されているのか気になりました。

(「ぐるっと生瀬」運行協議会)

増便は積み残し対策の一つでもあり、増便によって時間帯を変えてもらうことがあります。また、ある地域のある便だけが積み残しが多いことがあり、その場合は、その地域の掲示板や停留所、バス車内に「この時間帯は何日と何日、何日に積み残しが出ておりますので、出来れば別の便をご利用ください」と掲示しています。その他に会報等でお知らせしていますが、今のところ、これら以外の方法がありません。立ったまま乗れないか、つり革ができないか、あるいは車両をもう少し大型の車両で運行できないかということを阪急タクシーや国に働きかけていますが、今のところ啓発をするぐらいしかない状況です。

生瀬の地域力がほかと比べてあるかわかりませんが、「ぐるっと生瀬」の事業を通して周辺の地域で困っている人たちと連携して、いいところを学び合って、継続してやって

いけるよう努力させてもらっています。

(委員) 6便になったので目標が130人ということですが、その目標が達成できなくても、人々の生活を支えるバスがあることで安心して住む人が増えたなどの社会的な効果があれば、収支以外の判断する材料になると思います。そのため、高齢者だけではなくて、子供が増えたとか、利用目的が変わってきたというようなことがあると、「ぐるっと生瀬」には重要な役割があることを定量的に説明していけるとと思います。そういう意味では、政策が変わってきたように思います。今までは、自主運行できるように収支をバランス良くしようという目標で運行されてきましたが、そうではなく、地域社会を支えるための運行に変えていき、同時に収支を目指していくとなれば、地域内フィーダーの補助が議題に挙がっていますので、例えばこの協議会の中でも、収支だけで判断していく政策ではなく、変わってきていることを了解しておいた方がいいと思います。

(「ぐるっと生瀬」運行協議会)

昨年までの目標値100人は自主運行できることを目標に設定しましたが、増便後の目標値は収支率だけではなく、私たちの一つの目安として、また乗る人たちにも目安として共通の目標を持ちながらモチベーションを上げていくために設定しました。

バスの効果を客観的な資料で把握するため、生瀬地区の転入・転出者数や高齢者の運転免許証返納数などを模索しますが、バスの効果として把握できるまではたどり着けていません。また、バスによって便利になって皆さんの幸福感とか生きがいみたいなものは、イベントなどで交流する中で声を聞くことによって感じるしかないと思っています。

(事務局) 人口推移については、「ぐるっと生瀬」が運行を開始した平成27年9月末現在の生瀬地区全体の人口は8,775人、平成31年3月末現在の人口は8,632人と、残念ながらこの4年近くで人口は約140人減っている状況です。

(分科会長) 人口は減少していますが、他の地域と比較したり、生瀬地域において運行開始以前と比較して減少が抑制されているとか、行政側で整理してほしいです。高齢者の運転免許証返納のデータは行政と連携してそろえるようにしていただきたいと思いますし、会議資料の「具体的取組に対する評価」で、現在は収支率や認知率になっていますが、子供の割合が増加、もしくは人口流出の抑制を助けているというようなことが数字で書けるといいなと思います。地域の皆さんが自分のバスというふうにだんだん認知されてきたと思いますので、そういう評価指標を書きいただくと近畿運輸局に行ったときに他の地域の関連事業にも参考になると思います。いい取り組みを展開していくことが重要なので、そのあたりも踏まえてトップランナーの指命として記述にもぜひチャレンジしていただきたいです。議案第1号の令和元年度地域公共交通確保維持改善事業の自己評価については、承認するということがよろしいでしょうか。

(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 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。

(分科会長) この議案は、もう一度3月に協議いただき、何らかの結論を出すこととし、本日は協議の中で、様々な意見をいただければと思います。それでは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) 西宮市全体で10年間さくらやまなみバスを維持していこうと取り組んできて、特に山口地域の皆さんは南北間の輸送人員の増加のために努力してこられたということだと思います。10年前の乗車人員と比較して現在は倍ぐらいになり、収支比率は当初50%くらいで、昨年度は目標の70%近くになっていたと思います。今回こういう事態になり、収支率が50%に落ちるということで、その点だけから言えばこの10年間一生懸命地域全員で取り組んできたのにさらに財政支援しないとイケないのかと、余り詳しく聞かされない市民は受け取るのではないかと思います。

また、市民としては運賃値上げがなくても、財政支援は税金による支出であるため、財政支援があれば良いという受けとめ方もしたくないという気持ちです。

今回の発端は100%子会社であった阪急田園バスを吸収合併したことで、運転士の給料が上がることにに対する要望だと思いますが、吸収合併することで阪急バスにもメリットがあると思いますが、メリットは置いて、費用負担が増加するからこの分は利用者が負担してくれと言われても違和感があります。公共交通の役割を担っていただいていることを思えば、今までいろいろ経費節減等お力いただいたということではありますが、もう少し検討していただきたいというのが率直な印象です。

(委員) 今回お願いすることは弊社でも心苦しいと感じており、特に山口地域では利用促進に取り組み、収支率の改善へのステップを踏んできました。その熱い思いは利用促進協議会に私どもも参加させていただいて、肌をもって感じています。今回の事情は、慢性的な運転士不足の状況があり、阪急田園バスで運転士を採用して事業をまわしていくことが非常に困難になったため、阪急バスに合併してオール阪急バスで全事業を運営していこうという結論に至りました。将来の西宮市を含め、沿線のバス事業を今後も持続可能に円滑に運営していくためには、この施策を取らざるを得なかったということ、ご理解いただきたいと考えています。

(分科会長) 他市の協議会で阪急田園バスの運転士に話を聞き、今回の運転士不足が慢性的になってきた事情は本当に理解できますが、その一方で、先ほど指摘いただいたように住民の方々が一生懸命頑張ってきたところが人件費の増加で金銭上は帳消しのようにになってしまうという点をどのように説明するのか難しいと思います。人件費の増加について、コミュニティバスを運行管理している市町村は同じ境遇にあります。今回のクロスセクター分析で、さくらやまなみバスの社会的な価値を試算されたことは、非常に大きく、評価したいと思います。今回一つの目安として5,170万円のクロスセクター効果があると出されたことは、非常に新しく、今後の指標として出されたものと感じました。

西宮の北部と南部をいかにつないでオール西宮として機能させていくかというのが、さくらやまなみバスの追ってきた命題ですので、それに向かってきた事業だと思います。それが実を結び始めたところだということです。市の説明からすると減便や運行ルートの短縮、運賃改定などで利用者を減らすような施策は得策ではないのではないかとというのが今回の提案だったと思います。

(委員) 阪急バスとして他の路線で値上げされることはありますか。また、運転士不足で待遇改善をしないといけない場合に運行会社としては何か対策をとられていると思いますが、将来的にどう考えておられるのか教えてほしいです。

(委員) まず運賃については、京都地区の路線で昨年の5月に値上げしました。京都も同じような運賃制度で150円のところを170円に上げました。今後さらに人件費が上がっていくので、収支的に非常に厳しくなります。また少子高齢化が各地域で進んでおり、お客様全体の数も減ってきており、収入が減ってきているため、採算の取れない路線が結構数多くあります。赤字を削減していかなければいけないため、その地区の減便をして、経費を削減するという収支改善策をしていかなければいけません。さらに今後待遇改善によって増加した費用を賄うために加速をさせていただかないといけないと考えております。いろいろな収支改善策を行った上で、さらに必要となれば、最悪運賃値上げという策をお願いするということもありうると思っています。

(委員) 実際、減便や廃止がすごく行われています。今まではバス事業を企業が経営して成り立っていたということですが、社会的な環境がどんどん変わってくると収支がとれず、ビジネスとして成立しなくなってきました。そのため、いろいろなサポートの仕方を協議会の皆さんが集まって、知恵を絞って、議論して進めましょうという時代になってきたわけです。さくらやまなみバスはビジネスで成立が難しいためサポートをして運行してきました。今まで人件費が非常に安く抑えられてきたのが一因で、人件費をあげると補助を上げるかサービスを下げるかになります。多少運賃を上げてもなかなかカバーできない状況にあり、中途半端に動かすか、廃線するかということになります。仮に廃線した場合、例えば通院の送迎に対する補助など、行政の別分野でお金がかかるとするのなら、バスに対して補助した方が安くなるのではないかと試算し、財政支出が3,400万円プラスになりますが、それ以上に他の分野でサポートするより効果があるという結果が今回の定量的なデータになります。今回のこのデータに加えて、市として、さくらやまなみバスがなくなることによって、様々な行政分野に影響があることを調べていただくことで、市民が納得しきれない話に対して、もう少し答える材料が増えてくると思います。できる範囲でいいと思うので定性的な検討もされたいと思います。

(委員) さくらやまなみバスについては、事業者も地域の方も一生懸命切磋琢磨されていることを痛感しています。その一方で、どれだけの市民がこのことを知っているのだろうかという疑問を感じています。もっと市民に知ってもらいたいと思います。

先ほど様々な行政分野に影響があるので庁内で検討をとの話がありましたが、例えば

教育分野では、小学校で西宮について学びますが、南北地域を結ぶさくらやまなみバスがあるということまでは教わりません。北部は和紙が有名で、山間部だから斜めに上がるエレベーターがあることくらいで、もう少し深掘りした教育をしてもらいたいと思っています。「ぐるっと生瀬」の取組みなどや西宮市民の誇りになるようなものを庁内で共有し、もっと市民に広げてほしいと思います。

(分科会長) 市民にどう伝えるかは重要です。税金を使う話なので、行政サービス全てに言える話ですが、ぜひ特集を市報で読んでみたいと思います。

子供たちの教育も重要で、川西市は小学校3年4年で市のことを習いますが、私たちの川西市という教材で2ページもらって市内の公共交通のことについて学ぶ単元があります。教育関係とも連携できると子供たちの教育にとって絶対いいと思います。小学校6年生の公民の単元で公共についての項目があるので、一つの例として、バスは非常に扱いやすい題材ですので、そんなプログラムを是非作っていってもらえるように考えてもらいたいと思います。

次回が最後の説明になりますので、市で資料を用意いただき、審議したいと思います。