

「第1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26年1月21日（火）14時00分～16時00分

場 所：西宮商工会館 別館3階 中会議室

議 題：1. 開会

2. 分科会長 あいさつ

3. 委員及び事務局紹介

4. 議事

(1) コミュニティ交通検討に係る市の基本的な考え方
(西宮市都市計画課)

(2) 生瀬公共交通について
(「ぐるっと生瀬」運行協議会(準備会)、阪急タクシー株式会社)

5. その他

6. 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	大阪大学大学院 工学研究科 准教授	
委員	酒井 慶子	公募委員	欠席
	立山 弘和	公募委員	
	中村 和夫	西宮コミュニティ協会 副理事長	
	土井 勉	京都大学大学院 工学研究科 特定教授	
	楠田 悦子	モビリティコンサルタント ジャーナリスト	
	河崎 浩一	阪急バス株式会社 取締役自動車事業部長	
	野口 一行	阪神バス株式会社 業務部長	
	松本 浩之	みなと観光バス株式会社 代表取締役	
	白井 康民	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	兵庫県バス協会 専務理事	
	鈴木 康弘	兵庫県タクシー協会 (推薦委員：阪神タクシー株式会社 取締役営業本部長)	
	橋本 亮	国土交通省 近畿地方整備局 兵庫国道事務所 調査課長	
	高瀬 徹	兵庫県 阪神南県民局 西宮土木事務所 道路第2課長	
	永野 龍治	西宮市 土木局 道路部長	
	矢野 厚生	兵庫県西宮警察署 交通第1課長	
	上畑 光生	国土交通省 神戸運輸監理部 兵庫陸運部 主席運輸企画専門官(輸送)	運輸企画専門官 金澤 重之
松本 元生	兵庫県 県土整備部 県土企画局 交通政策課長	交通政策課 職員 塩見 康一	
田中 修平	兵庫県 阪神南県民局 西宮土木事務所 企画調整担当主幹		
北田 正広	西宮市 都市局 都市計画部長		

○事務局

- ・西宮市 都市局 都市計画部 都市計画課
(清水 裕文課長、秋田 修治係長、村岡 宙技師、椿 健太郎主事、
坂上 英龍係長、山本 幹雄副主査、角野 達郎技師)
- ・「ぐるっと生瀬」運行協議会(準備会)
(石原 隆典、阪上 一男、猪井 博登、山室 良徳)
- ・阪急タクシー株式会社
(足立 壽、花田 崇昭)

○傍聴者

1名

第1回 西宮市都市交通会議 地域公共交通分科会

日時：平成26年1月21日（火）

場所：西宮商工会館 別館3階 中会議室

時間：14:00～16:08

○事務局 それでは定刻前ですが、皆様おそろいになりましたので開会をさせていただきます。本日はお忙しいところ、お集まりいただきましてありがとうございました。ただいまより、第1回西宮市都市交通会議地域公共交通分科会を開会いたします。

それでは、会議の開催に当たりまして本分科会の分科会長より御挨拶のほど、よろしく願いいたします。

○分科会長 本日は地域公共交通分科会ということで、西宮市のコミュニティ交通の考え方を示すということと同時に先進的な事例を紹介して、それを広げていきたいというような、非常にリマーカーブルな、西宮市にとって非常に重要な会議の第一歩じゃないかなと思っておりますので、ぜひ忌憚ない御意見を頂戴しましてよりよい制度につくり上げていきたいというふうに思います。

本日は、よろしく申し上げます。

○事務局 ありがとうございました。それではまず資料の確認から始めさせていただきます。お手元にまず第一に会議の次第がございます。その後に出席者名簿がございます、あと座席表がございます。その後に今回の会議の資料でありますパワーポイントの資料、市の分です。コミュニティ交通を検討する市の考え方ということで、今回、「ぐるっと生瀬」運行協会（準備会）のほうで作成されました「生瀬公共交通について」という資料がございます。この分につきましては、本日新しく差し替え分を御用意させていただきました。若干、前回資料をお送りしてから手直しをされまして、申しわけないですけど差し替えをさせていただいております。あと、阪急タクシーさんのほうの乗合コミュニティタクシー運行の御提案というパワーポイント資料がございます。

以上でございます。足らず等がございましたらお申し出ください。ございませんでしたら次に進めさせていただきます。

次に本分科会の委員の皆様の御紹介をさせていただきます。

(委員紹介)

○事務局　　そうしましたら、本日は、事前に送付資料でも御案内しておりますとおり、西宮地区の生瀬地区の住民の皆様が主体となって取り組んでおられますコミュニティ交通の検討を議題としております。そこで生瀬地区の「ぐるっと生瀬」運行協議会準備会の代表並びにアドバイザーの皆様、今回運行を担っていただきます阪急タクシーの担当者の方、本会議の事務局担当者を御紹介させていただきますと思います。

(事務局紹介)

○事務局　　それではここからの議事進行は会長にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

○分科会長　　それではまず会議の成立について確認させていただきます。

本日の会議でございますけども、委員総数20名のうち過半数の19名の方に御出席いただいておりますので、分科会規程第5条第2項により会議が成立しておりますことを確認させていただきます。

なお、本日の協議につきましては非公開に該当する議題がないと判断されますので会議規約第9条第4項により会議は公開とさせていただきます。また、当協議会の会議録とその資料につきましても公式ホームページ等を通じまして公開することとします。御異議はございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○分科会長　　それでは、公開というふうにさせていただきますと思います。

会議運営規程第7条により傍聴可能ですけども、本日は■■■■市の■■■■様1名の傍聴希望者がおられますので入室していただきます。では、どうぞ。

(傍聴者、入室)

○分科会長　　続いて、会議録の署名についてですが会議運営規程第5条第2項により議長及び議長が指名した委員1名が署名することとされております。署名委員は持ち回りとさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

それでは議事次第に従いまして、議案の審議に入りたいと思います。

まず最初に、コミュニティ交通検討に係る市の基本的な考え方ということで事務局のほうから説明よろしくお願いいたします。

○事務局　それでは、市からコミュニティ交通検討に係る市の基本的な考えと題しまして説明させていただきます。説明時間は15分程度で考えておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

そうしましたら、表紙をめくっていただき、2ページ目を御覧ください。まず、本日会議を開きました目的です。資料の中ほどにもミッションという形で書かせてもらっておりますが、本日来ていただいております「ぐるっと生瀬」運行協議会（準備会）のメンバーの方が西宮の生瀬地域で地域住民主体でコミュニティ交通の運行を企画されています。そして、その運行計画について協議を行ってもらい関係者の了承を得ることが本日の目的となります。具体的な運行計画の説明につきましては、市の説明の後に、協議会の皆様から説明をしていただく予定となっております。しかしながら、先に概略を少し御説明させていただきますと、西宮の北部にあります生瀬地域におきまして住民主体でコミュニティ交通を走らせようと計画されております。そしてこの3月に1カ月間の有料の社会実験を予定されております。目的としましては、今後本格的にコミュニティ交通を走らせたとして利用者がどの程度確保できるのか、また収支状況はどの程度になるのかなどを確認していただき、継続的に運行できるのか否かを見極めるために実験をされるということです。

では、なぜ今回このような会議を開かせてもらったのかといいますと、2ページ下段にもありますように、まず西宮市において地域住民が主体となったコミュニティ交通の運営は初の試みでありますので、関係者の間で情報共有が必要と判断したためでございます。また、3月の社会実験で運行欠損金が生じた場合、市は補助金を出す予定にしておりますので市民の方や関係者の合意が必要であると考えております。さらに、今後将来的に本格運行へ移行する場合には法令上、関係者協議が必要になります。また市の支援制度も検討する必要がございますので、今回会議を開かせていただきました。以上が本日会議を開きました目的になります。

次に、3ページを御覧ください。こちらの図は西宮市における公共交通の利便性の状況を表しております。見方としましては、バス圏域としまして、片道1日15本以上の運行があるバス停から半径300メートルの円を描きます。また、鉄道圏域としまして、鉄道駅から半径500メートルの円を描きます。そして、その円の外側を公共交通の利便性が低いと判断しまして、緑色で着色しております箇所がそうなります。また、図の中に凡例を設けておりますが、緑色が濃くなるほど最寄りの鉄道駅やバス停からの高低差が大きい地域となります。したがって、濃い緑色の箇所ほど公共交通の

利便性が低く、高低差が大きいため移動が困難であると判断できます。

そして、このような状況の中、市の事業としてコミュニティ交通の検討ということですが、4ページを御覧ください。事業の背景としまして、まず、①ですが、西宮市でも高齢化に対応する必要が出てきておりまして、交通に関しましては、コミュニティ交通に対する住民の方からの要望が増えております。そのような状況の中、市の地域公共交通総合連携計画では、②になりますが、既存のバス路線による対応が困難な場合には地域に応じた交通手段を検討するとしており、本事業はその趣旨に沿ったものであると考えております。

次に、③の事業の進め方です。コミュニティ交通の導入は一地域において限定的に運行するものでございます。ですので、市の全体の公平性やバランスを鑑みる必要がございます。したがって、コミュニティ交通導入に当たりましては、地域が主体の取り組みが先ずあって、それに対して、行政が支援するという体制をとっています。また、地域主体の取り組みは西宮ではほとんど事例がございませんので、支援条件として、まず既存バス路線による交通利便性の改善が難しいと考えられる地域で、65歳以上の人口の割合や直近の鉄道駅、バス停からの高低差の大きさ、先ほどの3ページの図でございます。そして、それに加えて、地域での具体的な取り組み状況などを総合的に判断いたします。その結果、生瀬地域を重点検討地区として選定を行って、いわゆるパイロット事業として進めていくことにしました。

そして、その事業内容です。④になります。市からの支援としましては、そこに書いておりますとおり、活動に対する助言や関係機関との連絡調整、また学識経験者の方を地域に派遣したり、その費用の負担をいたします。そして、社会実験における運行経費の欠損額に対する助成等が挙げられます。

次に、住民主体での有料社会実験についてでございます。まず、運行計画の策定と運行事業者の選定があります。運行事業者につきましては、阪急タクシー様に決定しております。生瀬の協議会の方が3つのタクシー事業者様から提案を受けて、それを元に検討を行いました結果、選ばれました。その次ですが、本日委員の皆様にご出席いただいておりますが、本会議で関係者協議がありまして、その後、近畿運輸局へ運行の許認可の申請を行った上で社会実験、という流れになっております。社会実験は数回行う予定にしておりますが、その実験の結果を踏まえまして、市として本格運行に対する支援をするか否か、また、する場合の支援制度の検討を考えていく予定になっております。

以上が西宮市におけるコミュニティ交通検討事業の概略になります。

次に、5ページを御覧ください。5ページから9ページまでが生瀬地域の現状の説明となります。このあたりの説明につきましては、市の説明の後に、生瀬の協議会の方から詳しく説明があると思いますので、少し簡単にはなりますが、説明をさせていただきます。

まず生瀬地域ですが、写真の赤丸の箇所、西宮市の北部に位置しており、9つの自治会から構成されております。また、図では等高線を着色しておりますが、緑色、黄色、赤色という順に標高が高くなっております。ここで、少しプロジェクターを使って説明させていただきます。例えば、JR生瀬駅が写真の中央にあります。JR生瀬駅が標高65.4メートルとなっております。それに対して、その南手にある生瀬高台自治会があります。こちらの自治会の高いところで、標高約150メートルになっています。また、その東隣の宝生ヶ丘自治会ですが、例えば、通常このあたりから上がっていくこととなりますが、この入り口のあたりが標高50メートルとなっております。そして、ここをぐぐっと上がっていきまして、このあたりは123メートル、さらに登っていきまして、このあたりが153メートルとなっております。一方、こちらに武庫川が流れていますが、この川を渡りまして北側の地域を御覧ください。例えば、青葉台自治会があります。こちらの自治会、まず橋を渡りますが、こちらで標高56メートルです。さらに100メートルほど北に上がっていただきますと、こちらで既に標高が64メートルと、100メートル歩く間に10メートルほど登っているというような状況となっております。さらに上がりまして、このあたりの標高が100メートル、さらにこのあたりで120メートルというふうとなっております。また、東隣にあります自治会が花の峯自治会になりますが、こちらと同様の地形となっております。いずれにしても、生瀬地域は急勾配の斜面地に沿った形で住宅地が形成されていることがお分かりになるかと思えます。

次に6ページを御覧ください。こちらの生瀬地域の傾斜の状況を表とグラフで表しております。参考までにつけておりますが、注目していただきたいのが道路勾配です。表で言いますと、各表一番右端にあります、こちらの数字になります。この道路勾配ですが、10%を超える箇所が多く見受けられます。つまり100メートル進む間に10メートルの高さを登っているということになります。例えば青葉台自治会、こちらの緑色で示されている地域になりますが、例えば点3と4、先ほども説明いたしましたが、こちらの道路勾配が13%となっております。また、点4と点5の間につきまし

では11.2%の道路勾配になっております。また東隣にあります花の峯自治会、こちら紫色で着色されている地域です。こちら点11と点12の間では10.9%の道路勾配になります。点12と点13、こちらの間で10.1%。また川を挟みまして南側の自治会、例えば生瀬高台自治会、こちら点1と点2の間では12.6%の道路勾配があります。さらに点4と点5では10.3%の道路勾配になっております。そのほかにも道路勾配が10%を超える箇所やそれに近い個所も多くございますので、非常に傾斜のきつい地域となっていることがおわかりになるかと思えます。

続きまして、7ページを開いていただいでよろしいでしょうか。こちらは生瀬地域の高齢化の状況を表にあらわしております。9つの自治会ごとに世帯数、人口別に分け、さらに、人口を3区分しまして、年少人口、生産年齢人口、老年人口というように表記しております。高齢化率ですが、平成25年9月末現在、生瀬地域全体では約26%と4人に1人が65歳以上ということになります。なお西宮市全体の高齢化率は約21%ですので、生瀬地域は5%も高い状況となっております。

続きまして、8ページを御覧ください。生瀬地域の鉄道とバスの運行状況を表しております。まずバスですが、阪急バスが176号線を走っております。そして、生瀬バス停がこちらにございまして、西方面が1日64便出ております。また、反対の東行きが1日65便出ております。平均しまして、1時間に3本強は出ていることになります。次に鉄道です。JR生瀬駅ですが、こちら三田方面が1日77本出ております。また宝塚方面、こちらが1日78本出ており、1時間当たり平均しまして4本は出ていることになります。比較的便利ではなかろうかと思えますが、先ほど傾斜状況をあらわした表にもありますとおり、ここに出るまでが一苦労といった状況でございます。

続きまして、9ページ御覧ください。先ほど、ご説明いたしましたJR生瀬駅ですが、今回の社会実験で起終点となるところでございます。こちらの駅はバリアフリー化される予定になっておりまして、エレベーターが設置される予定でございます。事業期間は昨年10月から平成27年3月までの間で、写真のような整備イメージとなっております。現状では改札の反対側のホームへ行こうとする場合は地下道を通る必要があり、エスカレーターやエレベーターのない状況でございます。これが予定ではこ線橋を両ホーム間にかけて、またホームの両側にエレベーターを設置する予定となっております。

それでは10ページを御覧ください。コミュニティ交通の導入に向けた基本的な流れの説明させて

いただきます。まず資料にもありますとおり、地域住民の発意がありまして、地域の現状やコミュニティ交通に関する勉強会などを行ってもらい理解を深めていただきます。その後、協議会を立ち上げていただき地域にふさわしい交通は何かを検討していただくことになります。そしていよいよ有料の社会実験です。この3月に第1回目の社会実験をされる予定ですが、実験後検証していただき、その検証を踏まえまして2回目、3回目と実験をしていただくことになります。その結果、採算が合わずに継続して運行することが難しいと判断された場合は、残念ながら運行は中止となります。一方で実験の結果、良好と認められましたら、本格運行へ移行してもらおうことになります。本格運行時におきましても、赤字欠損額が生じた場合には補助額の上限などを設定した上で市が補助金を出すことになるだろうと考えられますが、このあたりの基準につきましては今後検討していく必要があります。

11ページでございます。有料社会実験の事業イメージを簡単に絵にしたものでございます。まず、真ん中上段に地域がありますが、運営を行っていただきます。例えば運行計画を立てたり、広報活動など利用促進活動や協賛金を集めたりと活動していただきます。次に右端にあります運行事業者ですが、地域と運行契約を締結した上で運行していただくことになります。また、近畿運輸局に対しまして運行の許認可申請をしていただきます。そして左端の市でございます。運行の結果、万が一欠損が生じた場合、地域に対しまして補助金を出す予定になっております。その方法ですが、地域、運行事業者、市の三者で運行協定を締結する予定となっております。

それでは12ページを御覧ください。有料社会実験の目的です。そこに書いてありますとおり、まず利用状況の把握です。そしてそれに基づいた運行計画や収支計画の検証があり、また本格運行に移行する場合の事業継続性の検討をいたします。そして本格運行に移行した場合における市の運行支援制度や財政支援基準の検討を行うなどが主な実験の目的となります。次に実験にかかる運行経費の負担ですが、表のとおりになっております。繰り返しになりますが、運行経費につきましては基本的には運賃収入、それと地元で協賛金を集めていただき収支を確認していただきます。そして欠損分につきましては、市が補助金を出すという形で支援させていただく予定となっております。

以上が3月に行われます有料社会実験に対する市の基本的な考え、また支援策になります。

そして13ページ、14ページにつきましては、本格運行の際の事業イメージと市の支援について現段階での想定、考えられるイメージを参考資料としてつけさせていただいております。ですので、

あくまで案でございます。一応内容につきまして説明させていただきますと、基本的には有料の社会実験とほぼ同じになります。異なる点はといいますと、13ページにつきましては、市から地域に補助金を出すに際しては支援要項を固めた上で支援していくということでございます。また国や県からも補助金をもらう予定であります。しかし、このあたりにつきましては今後精査する必要があると考えております。

次に14ページです。こちらもおくまで想定になりますが、本格運行の際には初期費用につきましては、全額補助をする必要があるのかなと思っております。例えば車両の購入やバス停標識の購入などが挙げられます。また運行欠損金が生じた場合には市は上限を設けた上で補助金を拠出することになるのかなと想定しております。いずれにしましても、このあたりの基準につきましては今後精査し、検討していく予定でございます。

以上が市のコミュニティ交通検討に係る基本的な考え方でございます。これで市からの説明は終わらせていただきます。御清聴ありがとうございました。

○分科会長 はい、ありがとうございました。慎重な物言いが多かったですけども、質疑を受けたいと思いたいがいかがでしょうか。

はい、どうぞ。

○委員 先ほど御説明あったんですけども、この協賛金等というのはどういうものを想定されているのでしょうか。どこか企業からの援助とか、そういうものでしょうか。それとも一般家庭から入会金的なそういうものを取られるのか、そういうところがわかりませんので教えてください。

○分科会長 はい、じゃあ事務局。

○事務局 協賛金につきましては、生瀬地域におきましては企業さん等が十分にいらっしゃるような状況でございません。ですので、住民さんの中でこの事業に理解して協力していただけるような方が、任意の形で支援していただくことはできないかというようなことを現在検討されている状況でございます。今後、具体化していくという段階でございます。

○委員 はい、ありがとうございます。

○分科会長 ほか、いかがでしょうか。

○委員 ただいま御説明いただきました内容についてです。まず生瀬地域の皆さんがコミュニテ

イバスを動かそうということについて意欲的に取り組まれているということですので、これはなかなかすばらしいことやなというふうに思います。本当にすばらしい取り組みをされているなあということとを前提に、ちょっと御説明がやや曖昧な感じがしたので、きちんと確認しといたほうがいい点が幾つかあるように思います。それがまず3ページの公共交通利便性の状況のところには書かれている資料ですが、西宮市地域公共交通連携計画というのと、その次の4ページにはコミュニティ交通検討事業というのがありますし、それからこの会議が西宮市都市交通会議ですし、こういうものの関係がちょっとよくわからないと、どれがきちんと決まっているもので、これは決まっているけれどもまだ具体的なものはそれはまた別に決めるんだというようなことがよくわからないので、ちょっとどういう構造になっているのかというのを細かくは要りませんのでわかりやすく説明していただけたらありがたいと思います。それから、もう1つは、6ページで御説明いただいて、ちょっとびっくりしたんですけども非常に道路勾配が厳しいと、しかも道路構造令では最大の道路勾配が9%というふうに記憶しているんですけども、間違いだったらまた教えていただきたいのですが、13%とかびっくりするような勾配で、それを道路として認めてきたこと自身がどこの道路か道路管理者がよくわからないんですけども、道路管理者の問題があるのではないかなというふうに思います。ですから、こういうことをコミュニティバスで地域の人が負担するというのは、ちょっと何かいいのかなという気がするので、それをコミュニティバスでやるということで、それをやられるということで支援をするということならそれはそれでわからなくてもないかなという感じがしますけれども、ちょっとそのなぜこんなことが、要するに13%の勾配を、あるいは道路を許してきたのかというのがちょっと不思議でならないので、その点についても少しコメントいただければありがたい。

それから10ページと11ページ、それから最後のページもそうなんですけど、このスキームの件なんですけども、やっぱり気になるのは実験されるということは非常にすごい取り組みだと思うんですが、実験をどう評価をするかという評価の指標が、後ほどまた御説明の中であるのかもしれませんが、それが見えないと実験やらはってこういう結果やったねという、それに対して例えば経費損がこれぐらい出るから、補助しましょうという話になるのか、あるいはこういう目標に向かってやったけれども、それについてはまだ及ばないところがあるけれども、こうしたらうまくいくよというような、要するに目標に対する実験のあり方ですね。実験というのは何かを検証するために取り組むわけです

から検証するものがなければ、なかなか実験としても評価がしにくいというふうに思いますので、そういう実験を検証する仮説みたいなものがある程度見えないとなかなか議論もしにくかろうなというふうに思います。ということがあります。

それから最後の14ページ、本格運行に対する市の支援についてイメージと書かれていますが、この支援をまとめて議論する場というのがどこかで用意されているのかということについても、御紹介いただければありがたいと思います。ちょっといろいろ言いましたけれども、できるだけ手短にお答えいただければありがたいです。よろしくお願いいたします。

○事務局　　まず、3ページの図面の中で上げられている連携計画とコミュニティ交通検討事業と本分科会の関係なんですけれども、連携計画は、平成20年に策定しており、さくらやまなみバス事業を開始する前段に総合事業の適用を目指して策定しております。さくらやまなみバス事業についての総合事業が21年度から23年度で、完了しておりますので、今後の公共交通を含めた交通マスタープラン的なものは、もう一方の分科会で検討しております総合交通戦略の中で定めていくほうが望ましいのではないかと考えております。コミュニティ交通検討事業というのは、予算の作成の段階で、予算事業名として、コミュニティ交通検討事業という名称が使われております。公的な名称ではございません。

コミュニティ交通につきましては、総合交通戦略が作成されるまでは、連携計画における位置づけを尊重しながら、コミュニティ交通の枠組みを当分科会で検討していき、総合交通戦略との整合も図っていけたらと考えているところです。

道路勾配につきましては、道路構造法の最大勾配は原則9%以下ということなんです、この辺りの住宅地は大体昭和30年から40年代に民間で開発されており、その道路を市が引き取ったような状況なんですけれども、30年代から40年代ですから、今の都市計画法が制定される前の基準で開発されたものもございます。都市計画道路等を整備していく場合は道路構造令に適合させるべきですが、民間開発でつくられた道路を市のほうが引き継いでいる関係で、このような急勾配の道路が多くなっている状況です。コミュニティ交通だけで対応すべき課題なのかということの課題はあるかと思いますが、コミュニティ交通等の導入により、交通手段を確保するような手だてを考えていけたらと考えているところです。

10ページ、11ページ等のフレームについて、どう評価、検証していくのかということで、基準等を持ち合わせているのかということなんですけども、現在のところそういう基準は持ち合わせておりません。他市、他地域のコミュニティ交通事業の収支状況等を見て、大体これぐらいの収支かなという見通しみたいなものは内部的には持っているんですけども、実際には地域によって違いますので、有料の社会実験の結果を踏まえて、収支の見通しであるとか、どういった基準で支援していくのかを検討していきたいと考えております。社会実験としては、これが第1回ですので、この第1回で、ある程度の目安を決めて、第2回以降の社会実験の結果も見ながら基準づくりを本格運行までにやっていきたいと思っております。それにつきましては、当分科会の中で、議論させていただきたいと考えているところでございます。

○委員　　そういうことを踏まえてこの分科会で全部やっていくということですか。

○事務局　　そうですね。コミュニティ交通の導入、特に地域が主体となった取り組みというのは、本市では初めての事例となります。今後、生瀬地域をモデルとして、コミュニティ交通の導入について、ほかの地域で御要望があった場合、市としてどういう基準で、どういう要件を満たせば支援していくのかという枠組みを整理していく必要性があり、そのためには関係者に集まっていただいております当分科会で議論していただき、枠組みを固めた上で、生瀬地域以外にも対応していくのが望ましいのではないかと考えております。

○委員　　はい、わかりました。

○分科会長　　はい、非常に重要な御指摘だったと思います。個人的な意見を言わせていただくと連携計画をないがしろにしたらあかんと思うんですね。と言うのは、事業のために連携計画をつくったというようなものがあつたのかもしれませんが。そういうよさがもしかしたらあつたのかもしれませんが、それはやっぱり本末転倒であつて、西宮の公共交通のあり方というのを規定するという意味で連携計画というのは非常に重要な話ですので、それをもう一度見直すというのが、多分今回の総合交通戦略だろうと思いますから、ぜひ大切にしてほしいなというようなものが1つですね。

それともう1つ、社会実験の評価ですよね。それはやはり非常に重要な話で実質的にはお金というのも重要な話ですけども、それ以上に公共交通、コミュニティ交通ですね、この場合で言うと、そのコミュニティ交通のどういうふうな目的を持って、どういうふうな移動であつたり、どういうふう

うなコミュニティを目差して実験されているのかというのは少し考えていかないと、それをクリアするものに対して補助金を出すということはよくわかるんですけども、全然効果のないものに対して、余り欠損金の額が目標よりも少なかったらオーケーですというのも、それはまた変な話ですから、そういう意味ではやはりこの後御説明いただけると思うんですけど、生瀬でどういうふうな考え方でどういうふうなことをしようとされているのかということの吸い上げた上で、一番最後の14ページのところの、今のところ補助金のスキームしか入っていませんけども、お金の話はもちろん大切ですけども、それ以外のところの本来行政が支援すべき目的も出しておくというのも、この分科会で必要な題材なんじゃないかなと思います。コメントです。

○委員 ちょっと1点だけ、補足で説明させていただいていいですか。

先ほど非常に道路勾配がきつい地域に対する市の認識について御質問があったということで、その点について少し補足させていただきますと、かなり古い時代の開発が、実はここだけではなくて西宮市域では南部の市街地にも結構ございます。その地域につきましては、新しい都市計画法の開発基準がない時代につくられたものについては残念ながら基準に沿った勾配が守られていないものがたくさんございまして、これは生瀬地域に限らず非常に各所で問題になっております。今回、生瀬地域をいわゆる重点検討地区ということで捉えましたのは、必ずしも勾配がきついからということではなくて、やはり高齢化が進んでいるとかいうことも加味しながら、なおかつやはり市のほうが一番重視しましたのは、先ほどの目的のところも少し関連するんですけども、まさに地域の方が主体でやっておられると、本当にみずからの組織をつくられて地域が本当に活性化も含めて、みずから地域のことを考えながらやっておられるというところに市としても非常に応援すべきところがあるのではないかとということで、これを重点地区として上げさせていただいて、市も支援していこうというふうに捉えているところでございます。したがって、先ほどのお話によりますと、当然議論の行き着く先についてはスキームの話になるわけですけど、目標としては必ずしも定量的な目標ももちろん大事なんですけども、やっぱりそれと合わせて地域の方が何を目標にされているか。今回、私ども単に交通を支援するというだけでなく、地域の活性化にもこういうコミュニティ交通を生かしていこうという取り組みをされているということに非常に大きな意義を感じておりまして、そういう意味も込めて市としては支援をさせていただきたいというふうに考えているところでございます。以上

でございます。

○分科会長 ありがとうございます。ほかは、いかがでしょうか。

○委員 失礼いたします。おおむね8年にわたって、力を入れてこの生瀬地域の活性化を頑張られてきたということを資料等で拝見させていただいたんですけれども、大変な御苦労だと思うのですが、どういったまちにしていきたいのかというところが私資料等でなかなか把握できなかったのですが、どういったまちにしていきたい、どういった活性化をしていきたいかというところというのを伺いたいと思います。そういった思いがあるからこそ、恐らく生瀬駅のところにバスを中心に走らせることになって、恐らく生活圏、生活文化においては宝塚のほうに行かれている方も多いかと思うんですけれども、どうして生瀬という駅を中心にされたかというところをしっかりと伺いたいと思うんですけれどもいかがでしょうか。

○事務局 この点につきましては、「ぐるっと生瀬」運行協議会の準備会からの説明の中で出てくると思うんですが、生瀬駅を拠点とするのか、宝塚駅を拠点とするのかについては、地域でいろいろ議論されております。次の話の中に出てくると思いますけれども、無料の社会実験を、平成24年の秋ごろされておまして、そのときは宝塚駅で社会実験をされています。今の準備会の前の諮問会議で答申を出された中で、コミュニティ交通をまちづくりの一環として捉えて、住民主体でやっているという基本スローガンが掲げられ、まちづくりと一体というときには、もしかしたら生瀬駅周辺のまちづくりと合わせて考えてもいいんじゃないかという意見もありまして、今回の社会実験は生瀬駅を拠点にされる形となっています。詳しいお話については次の「ぐるっと生瀬」運行協議会準備会の方から説明を聞いていただければと思います。

○委員 ありがとうございます。その御説明の際に、足の確保ということと合わせて、例えばスーパーをつくるであったりとか、代替案なども考えられるかと思うんですけど、そういった建物であったり、住宅を、都市計画を考えていくとかという、そういった住宅都市計画も合わせたお話が伺えたらなと思っていますので、よろしくをお願いします。

○分科会長 はい。では、そろそろ具体的な事例のお話も出てまいりましたので、次の議事のほうに移りたいと思います。

コミュニティ交通、社会実験に係る運行計画案ということで、「ぐるっと生瀬」の運行協議会の準

備会から御説明をお願いしたいと思います。

○「ぐるっと生瀬」運行協議会（準備会） 本日はこういう機会を設けていただき、本当にありがとうございます。先ほど市のほうからもあったんですけど、準備が非常に悪くて事前にお配りしました資料とは異なる順番とか内容も含めて新たに、今日、配らせてもらっておりますので、新たな資料に基づいて説明をさせていただきます。さらには資料にないものもあつたりしますので、御了承いただきたいと思います。

いろいろ先ほども市のほうの御質問、御意見もございましたけれども非常に事業というものは難しいものと感じております。8年前に産声を上げて、私がこの事業にかかわりましたのは2年前からなんですけれども、2年目の私が担当していること自体も厳しいものを感じられると思います。それから準備会がまだ取れてないということもありまして、8年前から3つの組織の中で運営してきているということがございますので、十分に説明し切るかわかりませんが一通り説明した後にまたいろんな御意見、御指摘をいただきまして、また私たちが参考にさせていただければと思っております。よろしくお願いたします。

今画面に映っております、これが私たちが夢を乗せている阪急タクシーのジャンボタクシーでございます。そのものが走ります。ここからスタートしていきたいと思います。では、めくってください。

大まかには、状況につきましては市のほうから説明していただきましたので省略させていただきますが、2番目の人口としましては、8つのまち、9つの自治会がございます。3,700世帯弱、9,000人が暮らしております。市内でも自治会の組織率というのも今はだんだん少なくなってきておりますが、七十数%を誇っております、意識的には非常に高い地域じゃないかと思っております。幾つかの地域を見てもみますと、例えば投票率、それから市が行うアンケート調査の回収率、そういうものは上位を占めておりますし、そういう意味では市政に関する意識の高さというものも感じられますし、割合閑静な落ちついたまちだというふうに思っております。ただ高齢化が進み、子供が独立したら施設によぎなくされていくということで空き家が増えて、だんだんまちが死んだ状態になっていくということも、これは当地区に限らず全国的な例でありますけど、非常にこれが顕著になっているのではないかなと思っております。

なぜ私たちがこの問題を計画してるかということは、先ほどの市の資料に戻って説明させていただきます

きたいと思いますので、画面に出してもらえますか。

これが先ほど非常に勾配がきつい、あるいは高低差が大きいという説明をいただきましたが、これが生瀬で武庫川が分断しておりますけど、青葉台、ここが高低差が100ほどですね。ここは花の峯、ここが宝生ヶ丘、この4つの地域、4自治会が主にこの事業に非常に熱い関心を持っているところがあります。ほかに9自治会あって、こちらのほうに集合住宅、マンションがあります。こちらのほうに2,000世帯が住むマンションがございます。あと、こちらのほうに、宝塚寄りですけども惣川東の自治会があって4自治会があります。先ほど言いました4自治会と生瀬ですけど、ここに5自治会があって、この5自治会が中心になって今これを進めておりますが、ここに先ほどもあったようにJRの福知山線、それから176号を通る阪急バス、それから中国道がここに通ってますけど、15分置きぐらいに走ってますから交通事情としてはさほど不便はありません。しかし、先ほどの高低差の関係からいえば、ここに2丁目、山手のほうですが、これから言えば大体2,000人ぐらいが対象になってきます。2,000人といいますと、その中の約二十数%、30%、六百四、五十人が交通不便を感じている、そういう人口ではないかなというふうに思っております。あとここはほとんど交通の便がいいですし、ここもいいですし、そういう面からいえば9自治会の中の4自治会、しかも4自治会の中の山側のほうが非常に交通不便を感じているという状況ですから、なかなか地域一体となった取り組みにはなっていないという状況の中でこれが進んできていると御理解をいただきたいと思っております。

それでは、経緯について説明させていただきます。8年間の中で先ほど3つの組織で動いてきたと言いましたが、平成18年に青葉台の自治会でこういう問題、指摘があって市のほうに要望しながら老人会を通して、何とか自分たちで走らせようというのがその自治会の試みでした。とりあえず有志で走らせてみようということで、マイカーを持ち寄って、1月から4月までの71日間を、平日のみですけど走らせました。青葉台の住宅街とJR生瀬駅を往復する、それが1日3便の運行でありましたが、71日間で590人の利用者があったと。かなりの登録もあったわけですけど、約3分の1ぐらいがこの試みに賛同して参加しているはずなんですけど、これは全くボランティアと言いますか、71日間続けて総括をするという段階になって、運転手のほうが自己負担が大きい、責任の問題、有事の場合の補償、それから自己負担、そういう問題に限界があってこの問題が続かなくなった。その

ことで単独で自治会で進めるわけにはいかないのです、他の自治会にも同じ状況があるのだったら、そちらのほうと一緒にこの問題を進めていこうかということで、1自治会の事業はここで終了しました。次お願いします。

1自治会から今度は9つの自治会の連絡協のほうに、これは生瀬連絡協議会、連協といいますが、連協のほうに助け船を求めて連協のほうが市のほうと交渉をしながら一応調査費をとって、連協がこの問題に取り組むことになったと、「生瀬住民のお出かけの足を考える会」というのを連協の下部組織において、そこに諮問をしました。その諮問は生瀬にふさわしい公共交通のあり方ということ投げかけたわけですが、それが調査をして立ち上がったのが23年12月であります。それから以下諮問会議といいますが、諮問会議が先進地域の視察をし、それから無料実験を行い、そして最後に答申をまとめていくということになるわけですが、その18カ月、18回、こういう会をもちます。その中で特に次のページにあります無料の社会実験について、御説明申し上げます。

これは5日間、秋に行ったんですけど、運行業者神戸エムケイを使って、この場合はJR宝塚駅を起点として花の峯・青葉台、先ほど説明しましたが、武庫川の北のほうを1コース、そして南のほうを宝生ヶ丘・生瀬高台・生瀬を含んで2コースを回るということで、それぞれを交互に午前中に2往復、午後に2往復ということで4便走らせました。これは無料実験でしたので、非常に希望者が多くて合計5日間で720人が利用しました。特に南のほうの宝生ヶ丘・生瀬高台のほうは二十数人が同じ時間帯に停留所におるという状況でしたので、このタクシーは9人乗りですから、積み残しの問題が起きるということで2台目も手配して、さらには市のマイカーも利用して何とかやりくりをしながら実験を行ったということでございます。そういう利用者を含めて720人ですので、ジャンボタクシー9人乗りが1台で720人を走らせたというわけではございません。ですから非常に利用者が多くて、この実験が成功したということを経験していくには非常に問題が大きいなということがありますが、それほど期待が大きかったということが言えますので、そういう総括をしたところであります。ただこの総括で、赤い文字で書いてありますが、これが残念ながら9自治会でなくて5自治会で始めたこと。それから先ほども繰り返しましたが、期待が大き過ぎて各停留所に乗り切れないほどの利用者が並んだこと、そしてそれを例えば1台でするときに消化できるかという、そういう問題が出てきてまして住民には期待の大きい実験であったわけですが、こういう総括するときには次の運行につなげ

るためには非常に難しい問題を含むなというような実験だったんじゃないかと思っております。次、お願いします。

ただ、こういう実験をしたおかげで、それこそ6年ぶりに夢がかないましたので、非常に希望を膨らませた方、それから下のほうに書いておりますが、ある自治会の方のやりとりなんですけど、100メートルほど離れた御近所に住んでおられて、ちょうどこのバスに乗り合わせることができたということで、「いや、久しぶりですね。何年ぶりやろ」という、やりとりをされたみたいです。同じ地域にある、しかも100メートル前後の近所におられながらなかなかで会う機会がない、そういう住民の現状をこのバスが見事にその問題を浮き彫りにしたということで、非常に委員を感動させた現象があったわけです。いろんな意味ではこのバスが、単なる皆さんの生活の足ということで、役立ったわけではなくて地域の中にきずなが生まれた。あるいは、新たな外出しようという、そういう希望も生み出してくれたということでは副産物も大きかったんじゃないだろうかなというふうに思っております。次、お願いします。

これは皆さんの資料にはないんですけど、実験が終わって皆さんがどういう感想を持たれたかということで、アンケート調査を行いました。このアンケートの特徴的なところは、各世帯ではなくて一世帯でも、例えば5人住んでおられたら高校生以上は全部対象とするということで、世帯数の配布ではなくて高校生以上の住民の声を聞きたいということで実施したアンケートでございます。ですから、若者の声も聞きたい。同じ御家族の中でも夫婦でも違うんじゃないかということもあって、これをするということについても議論があったんですけど、とにかく各世帯で高校生以上の住民に対してアンケートをとろうかということでやりましたので、有効回答数が1,900ぐらい出てますけど、これはそういう世帯数じゃなくて人数だということで御理解いただきたいと思います。述べ720名の中で1番利用が大きいところは、前の1日4便というのはここにありますが、これが青葉台と花の峯、こっちのほうが高台と室生ヶ丘の便なんですけど、やっぱり南のほうが高くなりますが、南のほうが非常に利用者が高いということがここで出てきます。このコースから言えば、こちらのコースのほうが非常に乗車率が高いということです。それからアンケートの回答数はここで言いましたように10代、20代もかなりあったと、ここで200何人が回答してくれてますが、こういう数字が出てます。次、お願いします。

それから利用した人たちが13.4%あったと、これが250人ぐらいだったんですけど、全体的に750人の中で250人が繰り返し3回ぐらい乗ったということになりますけど、一応実数は二百五、六十人が利用したみたいです。それからここに出ている結果は、もし有料になったとしても利用はしますよというのが93%もあるということでございます。それから満足度も非常に高いですし、これは何かといいますと満足度の中でも運行本数と時間帯に若干の検討の余地があるのかなという御意見じゃないかと思っています。次、お願いします。

ここは非常にありがたいことかなと思うんですけど、このバスはどういう効果があるかというところでは、ここに住みよさが向上するというのが81%も上がっています。これは複数回答ですからですけど、コミュニケーションが増える、あるいは住民の触れ合いがふえるということもありますし、生活の質というところが便利というところがあつたらもう少し変わるかもしれませんが33%というところで、非常に生活が便利になるということではなくて住みやすさとか、住みやすさというのは便利と同義語になるかもしれませんが、コミュニケーションが高まるし、触れ合いがふえるという、そういう新たなコミュニケーションづくり、生きがいくくりにもつながるような回答が寄せられてるのが特徴じゃないかと思います。ここに出ているのが、よく話題になるわけですけど、行き先は宝塚まで行ってもらいたいというのが70%もある。これはちょっと問題があるんですけど、宝塚まで行けば非常に時間がかかるし、希望が多いから積み残しがふえるということも含めてですけど便数をふやしたりということも含めて生瀬を起点としたらどうかというのが30%ほどだということですけど、ここが一番委員の皆さんが生瀬にするべきだという声が高いんですけど、本当にこれが住民の声なのかというところはまだわからないところだから、これも今後の検証に当たるといところで今考えております。

これは、実験を行う前の後援会、実験を行った後の交通座談会なんですけど、多いところと少ないところがありますけど、割合参加者が多かった、あるいは期待の声が大きい、熱い気持ちがあるという割には、こういう座談会への参加は、少ないのではないのかなと、企画をした者の考えとしては、少し物足りなさを感じたというところでもあります。

いよいよこれが組織なんですけど、諮問会議が連協のほうに答申をいたしました。その答申は生瀬にふさわしい公共交通のあり方ということの中では、生瀬にやっぱり公共交通が必要だということ、

それからやっぱりこれは住民の手でやっていこうかと、住民でやっていくには9自治体の協力が無いといけないんじゃないかと、9自治体がやるには9自治会を周回しなければならないんじゃないだろうか、そういうことがあって9自治会を周回するには行先は遠方ではなくて、中心にあるJR生瀬駅を基軸とすることが必要じゃないかと、そういうことになって答申はやっぱり行く行くは住民の声も聞きながら、いろんな方向を考えながら当面は生瀬駅を基点として進めていこうかということが望ましいというような答申を連協のほうに提出しました。そのことを踏まえて、新たにこの「ぐるっと生瀬」運行協議会（準備会）がスタートしたわけですけど、今度これは何かといいますと諮問会議と違うのは、諮問会議は連絡協議会の下部組織でありましたけど、今度のこれはいわゆる独立として準備会という形で進めました。これ準備会というのもまだ括弧が取れてませんですけど、いわゆる理事会と協議会、決定機関の2つの組織の中でいずれつくらなきゃならないけども、とりあえずスタートしましょうかという形で準備会が始まったんですけど、その準備会も一つ問題なのは、ここに諮問会議から数人、それから連絡協議会の中から数人、社会福祉協議会から、それから老人会からということでも4つの組織から代表を募ったんですけど、ここでも残念ながら9自治会から集めておりません。これも大体5自治会ぐらいでおさまっています。なぜ9自治会でまとまらないかということがあるんですけど、これは生瀬には非常に難しい問題があり、自治会組織は1年任期あるいは2年任期で役が交代するという難しさがあって、結局会を担っていく委員というのは役員に限られてしまう。その役員が運営していけば1年ないし2年で交代します。そしたら継続的に非常に問題があるということで、やっぱり組織を2本立て、3本立てにしようと、とりあえずこれは執行機関としていろんな協議をしていく、その上にもう一つの組織として自治会長を含めた層をいうのをつくって、その上に協議会というのをつくろうかということで、2本立て、3本立ての組織の中でスタートしたんですが、なかなかこれが第1回目から辞退者が出たり、それから進むうちに11月になってまた辞退者が出たりとして、なかなかうまく運営できなくて、いまだに格好がつかないし、いまだに人数がふえないしというところで準備会が進んでいる状況であります。ただ、それにしてもこの流れをとめてはいけないということで、やっぱり最初の11人で答申を踏まえた住民主体の運営をやっていこうと、新たなコミュニティづくりをしていこうと、さらには生瀬のまちをどう変えようかと、どういう活性化をしようかというこのコンセプトでJR生瀬駅を中心にして9自治会を周回するという計画の中でまず有料の

運行を始めてみようかということでスタートしました。以下、そこに書いてありますが9月には徳島のほうに応神バスの視察に行きましたし、11月には運行業者を、無料のときには個別の対応でしたが、今度3月に行う有料実験のときには業者を公募して、プレゼンテーションをやってもらって決めていきました。この2つの視察と公募のプレゼンテーションが私たちの組織を強くしたのではないかと思います。徳島の女性のリーダーでしたけど、最後は一人でやっていますということで孤軍奮闘の様子を後で写真見ていただきますが、当初はやっていくけど軌道に乗り出したらみんなの熱意が下がってくる、あるいはいろんなやり方があるからやっぱり躊躇してしまうということで結局はリーダーが一人で何でもやってしまわなきゃならないという、そういう一つの悲哀を言っておられました。でもその方がずっとやっているからこの応神バスというのはまだ存続しているという状況がありました。確かに今軌道に乗りかけていますけど、組織の運営というのは難しいものだなというのを感じました。皆さんもそれは感じてもらったり、あるいは公の場にみんなが出て、今までいろんな意見がある中で自分が業者を意思決定していく機関にかかわってもらった。その過程にかかわれたということでやっぱり意識が高まったということもあって、この2つのプロセスは非常に会の結束を高めたとか、みんなの心の意識を強めたということがあったのではないかと思います。

11月に1つ書いてありますが、これもこのままではいけないと、やっぱり全ての自治会が入って、自治会長が入らないとそれぞれの地域の中の啓発は図れないし、あるいは先ほど疑問がありましたけど協賛金とか、そういうものも広がらないということもあって、拡大の自治会ということで自治会長も含めたもっと組織の大きいものを作って今に至っています。

これが「ぐるっと生瀬」のメンバーですけど、これも脱退したり入ったり、脱退したり入ったりして最終的におさまっているメンバーでございます。

「ぐるっと生瀬」をどのようにやっていくかということでは、もうこれもずっと言ってもらっていますので簡単に言いますが、200円の乗車料金をいただいて、それが3歳から12歳、小学校6年生までは100円という料金設定をしました。それから利用者数で1便に大体4人乗ってもらうことを目標としようかなと、これで今回の有料実験の運営の経費は賄えるわけですけど、これが通常になると約5割ぐらいになってくるんじゃないかなというところ。先ほどあったどれが目安のかなということから言えば、やはり利用者と、それに賛同するサポーターの協賛金、そういうもの

で賄えればいいんですけど、それが少なくとも5割なり7割なりを自主運営できるような目標設定をせなあかんのかなというところは今議論しているところであります。

これが運行のコースです。そして、これがダイヤですね。パターンダイヤを組もうとしましたが、なかなか時間的な窮屈さがあって、一応それぞれの時間表に従った運行になっております。

これが今度みんなに配るチラシのモデルです。

そして、今後の課題ですけど、組織が弱いということで組織をしっかりとしなければならない。いろんな意味で自治会を頼りにしているだけに、自治会からいろんな人材を発掘して組織をより強固なものに拡大しなければならないということと、それから支援者をもっと増やそうということですね。利用者も拡大してこう、この利用者というのは交通不便者だけでなく、もっと若い人たち、子供、そういうものも含めてみんなのバス、地域のバスということにしていかなければならないという、そういうことですし、これがまた逆に言えば地域を回るから生活の足と言うよりも触れ合いに行く、交流しに行くという、そういう目的を持つような、そういう利用者も拡大していこうかというのがあります。それから住民のニーズも把握しなければならないとありますけど、先ほどから出てます行き先の問題ですが、宝塚にするかJR生瀬にするかという問題は非常に大きな問題でありますけど、私たちとしては委員が決めるというよりもやっぱり住民が一番望むところに落ちつけていきたいと、ただやっぱりそれは住民のものとするからには一部の地域だけではなくて、全部のまちが潤うようなまちにするために、そういう行き先を考えていけたらということでもっともっと住民のニーズを掘り起こさないかんということにしています。

それから目的の明確化ということになっていますが、自治会間のいろんな温度差をできるだけ縮小して、そしてこの地域交通が生活の足と言うよりもこれでまちをつくっていかなければならない。先ほどどんなまちをつくるのかというのがありましたけど、まちというのは施設をつくるとか、いろんな行事を起こすとかいうことも大事なことだと思いますけど、確かに今各自治会から盆踊りが消えたり、あるいは自治会が消えたり、伝統的なものが消えて非常に寂しい思いをしている子供たちや地域の方がおられます。そういう意味では行事をふやすことは大事なことです。私たちが今考えているのは、毎月毎月映画会を開いたり、子供向けのプラモデルをつくったり、英語教室を開いたりとか、そういう講座ものを集会所単位で開いていってみんなが自分の家から出る、そういう地域活動をしよう

と、それから今地域だけじゃなくて、よその地域に出かけていこうという地域間の交流を広げていこうと、そして自分たちのまちはやがては子育てが便利だし、一人になっても住めるような、そういうみんなの意識が地域に起こったり、地域に愛着を感じたり、やっぱりここに住んでよかったというような、まちというのは物でも高まったり行事でも高まりますけど、やっぱり意識がつながっていく、意識が高まることのほうがまちというのは活性化していくのじゃないだろうか。私は自治会をもっともっと活発なものにしたい、地域にもっと広がるような、そういうもので目的を単なる生活のバスではなくて、触れ合う、地域がもつとうるおう、そういう目的にしなければならないだろうということは今共通理解しているところです。ですから、自治会間の連携が深まるということ、それから高齢者の新たな生きがいを探していくこと、若い世代の手段を必要としている人はもちろん、今は必要としないけれどもやっぱり地域のために頑張ろうという、そういう人たちの支援をする、あるいは家族の子育てと老後が安心なまちにすると、そういうことを一つの基本理念としてこのバスを考えなければならないだろうというふうに思っています。

これは第三弾のビラなんですけど、やっぱりみんながこの問題にかかわりましょうと、必要な問題だけじゃなくて全体が、みんなが運転手ですよ。みんなの行動力、みんなの地域を愛する心、そういうものを原動力としてこういうバスを走らせなければならないという、そういうのを私たちはもう一度委員と地域のみんなに働きかけていかなければならないというふうに思っています。なかなか厳しい問題ではあるんですけど、でも私が考えるこの問題というのはやっぱり地域の課題を解く一つの鍵にもなっていると思います。いろんな高齢化の問題について、どうしたらいいのかということにつきましては、この問題を取っかかりに進めていけば自然にこれから私たちが迎える高齢化社会、あるいは地域の過疎化の問題は考えることができるんじゃないかと、そんなふうに私は考えております。夢みたいな話ですけど、夢は願わなければかなわないということがありますので、そういうことを信じながら私たちは頑張っていきたいと思っています。

長くなりましたけど、またいろいろ御指摘、御意見をいただきまして、きょうは勉強させていただきます。どうも、ありがとうございました。

○分科会長 はい、ありがとうございました。本当に奮闘努力されていることに敬意を表したいと思います。

それでは、ただいまの件につきまして何か御質問や御意見等ございましたら、頂戴したいと思いますが、いかがでしょうか。

○委員 よろしいですか。

○分科会長 はい、どうぞ。

○委員 具体的なこと、運営に関してかかわってくるんですけど2点確認等、質問なんですけど、1点は見たところいろいろ分析されて生瀬地域の現状、人口、高齢化状況等で高齢化がかなり進んでいるということで、今回の社会実験を含めたコミュニティバスの運行に際しての、いわゆる乗客の対象者ですね。これはもう明らかに御高齢の方、あるいは交通弱者という方々を対象にした実験、これからの運行というふうに考えてよろしいでしょうかということですね。このコミュニティバスの運行のダイヤ、時刻表設定を見ても明らかにこれは通勤の足ではないですし、あるいは高校生以上の通学の足でもない時間帯の設定ですので、そういった特定の方々のいわゆる生活のための一条であるためのバス運行であるという捉え方をされているのでしょうかということが1点ですね、恐らくそうだろうと思うんですけど。

それともう1点はバスのルートですけど、6ルート、いろいろ調べてみましたけれども、例えば花の峯ルートというのは人口で言うと485名で、一番少ない居住人口ですね。ところが一番多いのは生瀬・セルヴィオ・宝生ヶ丘ルート、それから重なりますけど生瀬東町・セルヴィオ・生瀬ルート、これは重なりますけど全部合わせると5,900から6,000人近くの人口がおられると、青葉台は1,000ちょっと、サーパス・青葉台ルートも1,400ちょっと、生瀬高台ルートも1,000人台ということだからかなりばらつきがあるんですけども、これだけのばらつきがあるにもかかわらず、ルート各便が4便ずつという均等な割り振りをしたという経緯、恐らく自治会間のバランスをとってのことだと思うんですけども、社会実験する前からこんなことを言うのは、ちょっとどうかと思うんですが、明らかにルート設定とばらつきという、いわゆる多い少ないということに関して今の段階でどういうふうに捉えておられるかということですね。

それと例えば生瀬東町・セルヴィオ・生瀬ルートとあともう1つの生瀬・セルヴィオ・宝生ヶ丘ルートですね、ここで重なる場所はセルヴィオだと思うんですけど。ここは私も北部地域に住んでますからちよくちよく176号線生瀬経由で宝塚に結構行き来するんですけど、大規模なマンション群、

数百世帯のマンション、この方々を含めた捉え方をされているのかもしれませんが先ほども言われて
ましたけど、セルヴィオに住まれている方は生瀬に行くよりも宝塚に出られる方のほうが距離的にも
徒歩圏内でありまして、多いと思うんですね。ですからそういうことも考えてバスの便をこの今言っ
た2つのルートに合わせて8便になりますけども、8便まで設定する必要があるのかどうかと、もち
ろん人口的な比率で言うと先ほどのサーパス・青葉台とか、生瀬高台との比率で言うと8便あっても
いいんですけども、この辺のルート設定と便ですね。宝塚に出る目的の方が多いということでは
恐らくセルヴィオを起点として生瀬よりも宝塚に出られることのほうが多いんじゃないかというこ
との確認目的があつての実験なのかということ等々その辺をどういうお考えでおられるのかお聞き
したいと思います。

○「ぐるっと生瀬」運行協議会（準備会） では、3点だったと思いますが、1点は多少は確か
に時間設定から言えば通勤、あるいは子供たちの利用できる時間帯にはなっておりません。ただ、こ
れが可能であればもっと早い時間帯からしかも遅い時間帯までやろうかということと言えるんです
けど、バス運転手の労働時間との兼ね合いで、8時間以内、7時間半ぐらいの中でおさめていく必要
があります。また、車両は、運転手を含めて10人乗りで9人しか乗れない。これを、通勤時間帯の
サラリーマンや学生さんに乗っていただく形にしたら間違いなく積み残しがあるんですね。ですから
本当は先ほども言いましたように、若い人も子供もみんな乗れる、そういうものにしたいということ
で紹介をしましたが、今回、実験をしようとするのは子供たちや全部出払った後の買い物なり、病院
なり、そういうものへ動ける時間帯ということで設定しましたので、ただ昼の時間帯、あるいは子供
たちが帰ってくる時間帯はそこに料金設定していますが、子供は3歳から小学生を100円としてお
りますので、できるだけ子供たちにも利用してもらいたいという希望を持っております。時間設定は
そうになっておりませんが、対象は何も高齢者などの交通弱者だけではなくて、地域の皆さんを対象に
しているというのはあります。なかなか時間的にはそうになっているわけではありませんが、実験の中
でそれは考えていきたいと思えます。

それから6つのコースが住民の世帯数と整合してないんじゃないかということがありますが、お
っしゃったセルヴィオというところは2,000幾らありますが、目の前に公共の交通機関のバス
停があります。それから惣川はほとんどバスの路線内にあつて、しかも、そこまで徒歩で行けるとこ

ろにあります。これは何かといいますと、2番目のところで言いましたように諮問会議のときに5自治会でスタートしたというのは、連協がヒアリングしたときに「私たちはこのバスは必要ありません」と言われた自治会なんですね。ですから惣川は惣川東、あるいはセルヴィオとかというのは今の自治会長さんたちは違いますけど、前々回のときにはやっぱりこれはまだ私たちが取り組む問題ではありませんということで、自治会としても割合この問題については消極的だったというところがあって、このバスの必要性がまだ感じておられないところがありました。でもこのバスは私が言いますように宝塚が最終目的地ではなく、隣のまちに行く、例えば小学校、あるいは市庁、あるいは神社、あるいは隣の自治会、そういうものを想定したバスですよということで、第1番目のビラには書いているんですけど、ぐるっと生瀬を周回するバスですよということで案内しています。従いまして、委員がおっしゃっていただきましたように本当は世帯数等を考えながら、それがうまく行きだせばもっと多いところと少ないところの便数の関係を整理しながらやっていかなければならないと思うんですけど、私は恐らくこの便はほとんどゼロじゃないかなというのを予想しながら今組んでいるところがあります。それは初めて走る、9自治会を回るという一つの試みであることで、実験の結果、自治会のニーズがどれほどかということを実験しようということが一つのもくろみですので、今おっしゃっていただいているのは次の段階の実験で、検討していかなければならないというふうに思っております。

それとセルヴィオが先ほど言いましたように、このバスが宝塚行きじゃなくて周回バスだということから言いますと、セルヴィオの方は宝塚に行くときには公共交通機関のバスを使っただくんですけど、このバスを利用するときには隣の自治会に行ったり、そのようなことをするために使っただくということの理解で進めているところであります。

○委員 はい、わかりました。

○分科会長 ほかは、いかがでしょうか。

○委員 こういう地域が主体となってコミュニティバスを運行するということは都市部における交通空白地域の解消のために有効な手段の一つというふうに考えております。特に地域が主体となってつくり、育て、守るというコミュニティバスの運行は県内においては多少の生育的な取り組みとなるものであって、近隣市なんかでも西宮の取り組みについては注目されているということをお聞かしておるところです。特に地域の取り組みによって自立可能なコミュニティバスとなって生瀬モデル、西

宮モデルとなるように最初会長のお話にもありましたように西宮にとってだけではなくて、県内にとっても非常にリマーカブルな取り組みになると思いますので、持続可能なコミュニティバスとなるようによろしくをお願いします。

○分科会長 エールということでもいいですか。

○委員 そうです。

○分科会長 ほか、いかがでしょうか。

○委員 質問が3点ほどあるんですけども、1つは実験の費用というのは皆さんが出されるということになるんでしょうか。それからもう1つは、これはもう当たり前のことになるんですけどバスに乗る人というのは、どういう人が乗るのかというのが、これは公共交通の計画づくりのときにいつも考えるんですけど、2つあって1つは今まで例えば車で通っていたとか、自転車に乗っていた人がちょっとしんどくなり、あるいはこちらのほうが時間が短いからというので自動車からバスに転換されるというのがありますね。もう1つは新たな転換ですね。新しく需要を創造する、多分今おっしゃっていると地域の中で新しい人たちがコミュニティ活動をされてバスをお使いになられるというのがそういう点に当たるのかもしれませんが、もしかしたらバスでなくても本来はそういう人たちは何らかの形で、例えば車を使って地域の自治会活動をされてたのかもしれませんが、そういう人たちが転換、新しく創造する人がどれぐらいいるかということで利用者が決まってくるということで、人口が何万人もいたら、どれぐらいの数がいてはるかというのはわかりにくいんですけども、1万人以下の地域ですから大体このバスで先ほどおっしゃったような目的にどういう人たちに乗ってもらいたいかということで自治体ごとに顔を見ると、多分この人は乗ってくればって、この人は乗ってくればらへんやろというのが、地図の上に丸をつけていくぐらいのことが、もしかしたら十分可能で、それが利用者の目的になって採算性から何人やというふうにするのも1つのやり方ですけども、大体これくらい乗るやろうというのをベースに実験の、実際にどれくらい乗ってもらったかということを確認するのがいいやり方かもしれませんね、というのを思いました。

それから、もう1つは実験で何を検証するかというのがよくわからないので、例えばせっかく実験をやるんですから、いろんなことを聞かれると思うんですが、いろんな調査をやられたらいいと思うんですが、例えば乗られた方にはこれまで行っていた行き先とこれに乗ることによって新しく行き先

が変わったとか、使う手段が変わったとか、そういう変化はどういうものがあったかというようなことも検証していくということがいいのかなというふうに思います。とはいえ人間というのはなかなか難しいものがありまして、自分にとって便利なものを選んでしまうので、今おっしゃっていた趣旨に合わせて、例えば買い物に行くのに宝塚に行くほうがええから生瀬まで行かへんよという人がたくさんいてはったら、なかなか乗ってくださらないような気がするので、そのあたりは今回こういう検証されて趣旨はよくわかるので、次の実験にどうつなげていくのかということですね。ここで息切れしないように次の実験につなげていく、あるいは地域活動で次にどういうふうにつなげていくのかというふうにしておかないと乗ってくださるところもあるかもしれませんが、結構乗ってくれないところもありそうな気がするので、それに対して心のトレーニングもしておく、それに対してプランをきちんと考えてるということがいいような気がしたと、いうふうに思います。質問と言うより、だんだん意見みたいになってきました。

○「ぐるっと生瀬」運行協議会（準備会） はい、ありがとうございます。運行経費は私が目標としているのはやっぱり利用者と地域がそれに賛同する人をふやしていかないかん。それからもちろん地元にあるようないろんな企業とかその他に広告も含めて、募って協賛金でやっていきたい。もちろんそれで賄いたいんですけど、補えないものについてはまた新たなものを考えないといけません、主には利用者と地域で負担するというのが原則であります。それから利用者というのは、やっぱり今まで車があった人が乗らなくなったから乗るとか、あるいはおっしゃっていただいたように、新たな利用者、実際に車はあるけど、乗らなくてもいいけど乗ろうかというような、そういう人たちもふやしていかなくてはならないと、先ほど申しましたように子供たちも一緒に乗せて、お母さんたちが地域のバスだということを子供たちに教えていただきたい。お金を出し、実際に乗ることで何か広がっていくような、そういう一つの輪みたいなのをつくっていく、そのきっかけにしたい。このように、利用者をふやしていきたいと思っています。

それから実験につきましては、やらなくてはいけないことが2つあるんですけど、やっぱり地域によったらJRを使うところ、地域によったらJRを使わないでバスで宝塚のほうに行くところという2つに分かれております。ですから、その2つのところは行き先を宝塚にしてもらいたい、ほかのところも宝塚にしてもらいたいというのは1回でいけば200円で済むところが、JRを経由したら4

00円かかる。しかも乗継をしないといけないというところがありますから、やっぱり宝塚ということと言われるわけですが、それはほんの少数と言いますか、生活の足として考えたらそういう理屈になってきますけど、これは生活の足だけじゃなくて地域をつくるという、あるいは周回するという私たちが一つの付加価値を持たせているから、そこに重点を置きながら啓発をしていかなあかん。ということで、この両面のことを踏まえたような実験という、1つはJR生瀬駅を基点として、ピストンではなくて自治会をつなぐやり方。もう1つは宝塚駅、社会実験の無料実験でやったような宝塚駅を起点としたコースをするという、この2つが今考えられる実験の方法であります。

○分科会長 はい、ありがとうございました。ほか、いかがでしょうか。

○委員 実際に実験する上で利用状況の把握ということですが、阪急タクシーさんのほうは利用状況の把握ということでは金額や利用人員ということを各地の利用実績、利用状況を報告書にまとめてやるということなんですけども、協議会のほうではこの期間の間にどういう方が年齢層、性別、あるいは対象となる高齢者であるとか、中高年であるとか、利用状況の把握というのはどういう形で調べられるというお考えなんです。各便にそういう調査員が乗り合わせるのか、あるいは各主な停留所でそういう調査員を配置するのか等も含めて、この期間中に全部やるのか、あるいは特定の日を対象としてやるのか、この辺のところの計画というのはございますか。

○「ぐるっと生瀬」運行協議会（準備会） 一昨年前に行いました無料実験のときには同じような形で1名は学生さんにやっていただいて乗客の年齢層とか、そういういろんなトラブルについて対応するようにしてもらったからそれが把握できるんですけど、今回はできるだけ住民にたくさん乗っていただくということで、そういう方は置かないように一応決めております。ただ、考えておりますのは1つのバス停にたくさんあって積み残したときに、運転手さんが困ってはいけないから1週間は、しかもラッシュの時間帯につきましては、自治会単位でそこに貼りついて、何人積み残しがあつた、その方にどういう説明をしたかということでトラブルも含めて対応できるような人員を1週間はやらないかなと思っています。その次に年齢層とか、そういうような問題等については把握できるんじゃないかと思っていますけど、それがずっと21日間あるかと言えば、なかなかこれも難しいところですが、本当を言えば今おっしゃっていただいたように地域の人たちのニーズもわかるし、それから生の声を聞くためにはやっぱりいろんな時間帯に各自治会が責任を持って立ち番ができれば

いいんですけど、そこまで丁寧にできるかというのはわかりません。ただ、1週間はこれだけ積み残しがありましたからということで各停留所に、前の日の人数は張るようにしていかなあかんということには思っていますし、アンケートも1週間単位で集計したものを出そうと思っはいますけど、それをつぶさに把握できるかというのはちょっとそこまでは労力的に、あるいは人的にできるかどうかというのは検討の余地があるというところでございます。

○分科会長 はい、ほかはどうでしょう。

○委員 今回のアンケートの項目はどういった項目なのか、もう決めてらっしゃいましたら教えていただけませんか。

○「ぐるっと生瀬」運行協議会（準備会） 本当は提案しなければならないんですけど、アンケートは、実施後に時間をおいてやるやり方と、乗っていただいた方にその場で答えていただくやり方など、いろんな方法があると思うんですけど、今回のアンケートでやろうと思っているのは、単なる記述式じゃなくて、もっとこちらの意図がわかるような選択式のアンケートをいろんな思いの中でのいろんな意味に解釈できるものじゃなくて、なぜこのバスに乗ったかという、例えばそれも選択でいく、あるいはどうして宝塚に行っているか、これも選択でいくというようなアンケートにして、しかも早急に各自治会で集計しようと思っはいますので、そんな形でとろうというだけで、まだ項目的には内容は考えておりませんけど。

○委員 先ほど、1回目の無料実験の際のアンケートは、少しわかりにくかったりとか、もう少し聞けばよしいんじゃないかなという点があったので、ぜひアンケートの項目もしっかりと御検討された上で出されたほうが、今後に変役立つと思っはいます。

○「ぐるっと生瀬」運行協議会（準備会） 集計がしやすく、こちらの意図と回答者の意図がしっかりわかるような、そんなアンケートにできたらなと思っはいます。

○委員 そうですね。前回のアンケートでは、先ほど御紹介いただいた中だけではないものもたくさんとられてたかと思うんですけど、生瀬か宝塚かという目的の駅までは書かれてたかと思うんですけど、どうしてお出かけになられたかということであったりとか、もう少し詳細をお伺いされたりとかということもされたりなさらなと思っはいますので、ぜひ専門家の方とかに御助言をいただきながらされたいかがでしようか。

○「ぐるっと生瀬」運行協議会（準備会） はい、ありがとうございました。

○分科会長 ほかはどうでしょう。日本で有数のアドバイザーがついておられますので何の心配もしてないですけど、そのあたり具体的なアドバイスなんかもあるんじゃないかなというふうに思います。

青いことを申し上げますと、人間の幸せというのは経済的なお金と健康と、それともう1つは触れ合いと言うか人のきずなやと思うんですね。そういうふうなことから考えたら、コミュニティバスというのはおっしゃっていただいたように、そのコミュニティのきずなを取り戻すための一つのきっかけとしたいというようなお話だったんじゃないかなと思うんですね。そういうふうなところをぜひとっていただきたいなど、自治会にとっては西宮であったり日本というのはどうでもよくて自分たちのまちがよくなればいい話なんですよ。それが具体的に自分たちのまちがよくなった、いろんな人と話ができるようになったであったりとか、そういうふうな指標ってやはり重要なんじゃないかなと思いますので、そういうふうなことも定量的な形でとってあげると波及力は非常に高まるんじゃないかなと、ああいうふうな見せていただいた写真も必要なんですけれども、そういうのと同時にこのデータというのも実験後にぜひこの分科会なんかでも御報告いただけると今後のコミュニティ交通のあり方の一つの目安になるのではないかというふうに期待しますので、ぜひよろしくをお願いします。

はい、では以上で「ぐるっと生瀬」の運行協議会準備会からの説明というのは終了させてもらいたいと思います。

○「ぐるっと生瀬」運行協議会（準備会） ありがとうございました。

○分科会長 どうも、ありがとうございました。

それでは運行計画案については了承し、近畿運輸局へ道路運送法に基づく許認可の手続を進めていただくということよろしいでしょうか。

（「異議なし」）

○分科会長 はい、異議はないようですので進めていただきますようお願いします。

それでは本日の議事は以上で終わりですけど、せっかくの機会ですので特にそのほかの御意見等がございますでしょうか。

○委員 先ほどから北部地域、特に道路網を含めて道路の弱いところということは私ども西宮市

の道路管理者として十分認識しておるところでございます。そういったこともございまして、先ほどの熱い思いというものもお聞かせいただきまして、私ども道路管理者といたしましてもこの6ルート、早急に皆さんの社会実験がスムーズに円滑に進められるよう十分ルートの踏査をいたしまして、またバス停などの安全施設につきましても道路管理者として万全の態勢で支援させていただきたい、このように思っていますのでよろしくお願いいたします。

○分科会長　　すみません、うっかりしていました。阪急タクシーさんの資料、これは御説明いただいたほうがよろしいですね。せっかくなつくっていただいたのに、申しわけありません。

○阪急タクシー株式会社　　先ほど、経緯・背景、運行内容につきましても協議会様のほうから詳細な御説明がありましたので、阪急タクシーといたしましては本当に駆け足になりますけど、お時間の都合もございまして、当社の運行事業者の紹介とかいつまんで運行計画につきましても、簡単に紹介をさせていただきたいと思います。

改めまして、このたび運行受託業務の機会を賜りましたことを深くお礼申し上げます。

阪急タクシー株式会社の紹介を少しだけさせていただきたいと思っております。阪急タクシーは1951年、戦後の昭和26年に誕生いたしました。大阪の池田市に車両19両、乗務員19名、事務員3名の小さな世帯でスタートしたタクシー会社でございまして、3年前に創立60周年を迎えております。今は私鉄系の最大手のタクシー会社といたしまして長年培った伝統と信頼に裏打ちされたような安全と誠実な輸送サービスを提供しております。私どもの特徴といたしまして、阪急タクシーは阪急電鉄さんの駅前の乗り場を使用させていただいて、専用乗り場を軸に鉄道の端末輸送、バス、タクシーとともに公共性の高いタクシー会社として運行いたしている中で行っております。近年ではスルツとkansaさんのPITAPA決済を大手タクシー会社として初めて導入するなど、新しい無線システムを導入いたしまして、単に駅の乗り場からの輸送だけではなくて面的に無線の配車についても対応して行って、広い阪急エリアにおいて営業をサポートできるようにしているところがございます。

そういった阪急タクシーでございますけれども、今回お声をかけていただきました乗合輸送についての道路運送法で言うところの第4条許可であったり、第21条許可といったものについても私ども保有しておりませんので、近畿運輸局様のほうにこれから申請して行って準備を整えていきたいと思

っております。そういった意味で乗合輸送に対しては十分な実績を持ち合わせておりません。ですので、今回私どもの社会実験に参加する意味というのは、今後、本格的な運行を検討にするに当たって、当社としても検証期間を設けて勉強させていただくという絶好の機会という位置づけのもとに地域の皆様との信頼関係を高めるために一緒にコミュニティ交通をつくっていきたいという思いで手を挙げさせていただいたという経緯でございます。

乗合というのは初めてであるのですが、参考までに全くの素人というわけではありませんが、過去に乗合輸送に近い意味では、タクシーの現行の免許を持ちながら相乗りのタクシーを何件かやっておりますので御紹介をさせていただきます。

現在もやっておりますところと言いますと、宝塚の甲子園大学様、学生さんであったり、先生の定期通学輸送、通勤輸送を行っております。朝8時からお昼12時30分まで、私どもがっておりますジャンボタクシー3台を使いまして宝塚駅と宝塚南口駅からそれぞれ甲子園大学様に対してピストン輸送をさせていただいております。

これは、彩都「低炭素タウン」推進プロジェクトという社会実験が行われたときの会員制の乗合自動車の運行ということでございまして、大阪の茨木市と箕面市にまたがりますニュータウンであります彩都というところでマイカーでの移動をやめてジャンボタクシーに乗って会員制の乗合タクシーを提案させていただいたのですが、これはダイヤと路線と停留所を設けまして、30分ピッチで運行いたしました。これもタクシーの免許ということで推進母体となります低炭素タウン推進財団のほうからタクシー時間の借り上げ契約という形で1時間当たり6,000円の借り上げ契約をいただいて運行したという形ですので、乗り合うとは違う意味合いで紹介させていただきます。次、お願いします。

もう1点ですけど、これは今回の生瀬の事例と少し似ているかもしれませんが、逆瀬川の相乗りタクシーということでして、宝塚市の逆瀬川の千種地区というところで高齢者の方が大変多いところでありまして、この方々が逆瀬川駅に移動される円滑な移動手段の提供ということで乗合方式の貸し切り契約によるタクシーの運行をさせていただきました。

以上のような実績はあったんですけど、第21条の許可によるような、このような地域の皆さんの足となるようなコミュニティ交通は今回が初めてでございますので、私どもとしましてもこれを機会

にしっかり勉強していきながら、地域の皆様と一緒に運行していきたいと思ひます。ちなみにルートのほうは先ほども御説明ありましたので割愛させていただきたいと思ひんですけど、1番の生瀬高台ルートをはじめ、この6ルートを1回転しますと走行距離が大体22キロになります。これを4回転するというふうなルートになっております。

ダイヤにつきましても住民の皆さんが非常に考えられて、よくできたダイヤだなとタクシー事業者の私としてもすごく思うところなんですけど、ミニマム1台で朝の8時半から16時半まで一番お安い費用で効率よく、くまなく走れるという意味においては非常に考えられて決められたダイヤだというふうに私は考えております。朝の8時半、1便から16時25分の第4便までの間で阪急タクシーとしましては午前1便、2便の4時間を運行したところで乗務員が一度交代しまして、昼3便、4便では新しい乗務員にスイッチするというような運行形態を考えております。次、お願いします。

使用する車両なんですけど、トヨタのハイエースの写真が載っておりますけれども、実際には日産のキャラバンという同じタイプのジャンボタクシーを活用いたします。乗降のステップがついておりますので、乗りおりも非常に優しいというふうになっております。

運賃はお一人様200円で、小学校6年生から3歳までのお子様が100円ということになっておりまして、今回は社会実験ということもありまして回数券等も考えなければならないところかも知れませんが、できるだけシンプルにしたいということもありまして現金での収受ということだけにさせていただいております。現金収受の管理方法なんですけども、乗務中、今回は1カ月の限定実験ということもありますので、バスのような運賃箱を設けるのではなく昔の電車の車掌さんが腰からぶら下げるようなつり銭袋みたいなものを用意いたしましてつり銭袋によって収受したいと思います。ただし、お客様から200円をいただいた際に必ず御乗車証明書、領収書のようなもの、これを必ず手渡しすることによって、その乗車証明書の残数と頂戴した金額を照合し、現金をきちんと管理したいと思っております。また、乗務員記録であったり、こういった統計というものは必ず開示をしていきますので、それによって不正の抑止効果を持たせたいというふうに思っております。

次に、今回運行する体制でございますけれども、基本的に御覧のとおりとなっております。実際に営業所として担当いたしますのは、阪急タクシー株式会社の宝塚営業所が運行いたします。宝塚営業所の専任のジャンボタクシーの乗務員がございまして、この乗務員はもちろん運行、安全運転の技量

であったり、接遇であったり乗務キャリアの長い乗務員を起用いたしておりますので、一定の水準を満たした乗務員できちんと協力をさせていただきたいというふうに思います。

安全対策に関しては、安全教育に関しては阪急タクシーとしては定評があるところではあるんですけど、当然のことながら道路交通法であったり、運輸規則といったものの法令等を遵守いたしまして、運行管理に努めていきたいと思っております。内部監査であったり、事故防止推進管理であったり、そういった取り組みももちろんすることなく行ってまいりますし、ドライブレコーダーであったり、スタッドレスタイヤであったり、車内防犯カメラのようなハード機器についても整備をして準備していきたいというふうに思っております。

緊急時の対応についてなんですけど、万一事故であったり、車両の故障であったり、乗務員が急病になってしまった。こういった場合につきましては、速やかに代車を手配して運行の継続をしたいと思っております。阪急タクシーの宝塚の営業所が生瀬の現場から距離にして5キロほどしか離れていませんので、万が一車両故障があった場合でも代車の手配であったり、それも無線を活用して一般の黒塗りの中型タクシー、こういったものも生瀬近辺、国道を走っていますのでそういったところから中型のタクシーを使って応援して代車を手配するといったことも迅速に対応できるのが私どもの強みかなというふうに思っております。それからこの3月ですけども、やはり凍結であったり積雪、豪雪といったものも考えられます。こういったときには大変申しわけないですけど、安全を最優先にしたいということもありますので、運休をする場合もあります。そういったときにつきましては阪急タクシーのホームページであったり、営業所の電話で運行状況についてはお知らせいたしますし、協議会様のほうの連絡網を使いまして周知できるように努力していきたいというふうに考えております。

当社におきましてもPRのほうを強化して行って協議会様の支援をしていきたいというふうに思っています。例えばですけど、ジャンボタクシーのマグネットステッカーを目立つようなものをつけたりつけていくということは当たり前のことなんですけれども、折り込みチラシとか時刻表につきましても配布していきたいというふうに思っていますし、阪急グループ全体、ホールディングスのホームページ等にも働きかけてそういった媒体を使って広く告知できればいいなと思っております。また、当社独自で発行している社内広報誌もございますので、こういったところにも案内していきますし、

J R生瀬駅にもポスターを掲出してきたいと、その他の紙媒体でもお知らせしていきたいというふう
に思っています。このあたりにつきましては、来る1月29日に協議会様と会議がございますので、
内容については詰めていきたいというふうに思っています。

最後ですけど、目標利用者数ですね。目標利用者数と言うよりも、欠損補填をせずに運送収入のみ
で今回の運行経費をペイするに当たりましてはこれだけの人数、一便あたりルートで5人。サーパス
ルートと生瀬東ルートについては一便4人乗っていただくことによって、欠損補填なく運賃収入だけ
で経営できるといったところでこの数字を書かせていただいていますので、参考として御理解いただ
けたらというふうに思っております。

経営理念といたしまして、阪急タクシーといたしましては「最高レベルの安全・安心・快適をお届け
することで、お客様の喜びを実現し、魅力ある街づくりに貢献します」という経営理念を2年前に
制定いたしました。生瀬につきましても、地域の皆様に喜んでいただけるような運送サービスを提供
していきたいと思っております。個人的にこの取り組みに参加しまして、個人的に肌で感じて感心し
ているところは、やはり住民の皆様が行政であったり、自治体、事業者に対して任せるのではなく主
体的にどんどん取り組みをして進めていかれて、それがまとまってお話し合いをして進められてい
るといった姿に対して非常に感銘を覚えておりまして、熱い思いをすごく感じるところでございま
す。そういったところでございますので、乗合の経験というのはまだ少ないタクシーでございませ
けれども、勉強して行ってぜひ成功に導く一条になりたいと思っておりますので、どうぞよろしく
お願い申し上げます。以上でございます。

○分科会長 はい、ありがとうございました。もし特に何かあれば、よろしいですか。しっかり
されたところに運行していただけるというふうなことだと思います。

それでは、もう一度だけ聞いておきます。運行計画案について了承し、近畿運輸局へ道路運送法に
基づく許認可の手続を進めていただくというふうなことにしたいということでよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

○分科会長 ありがとうございます。

それでは、事務局のほうにお返ししたいと思います。

○事務局 ありがとうございます。事務局のほうから1点御報告がございます。以前、協議し

ようにいたしておりました、さくらやまなみバス事業の運行見直し基準の件でございます。昨年、一旦書面協議をしようとしておったんですが、当分科会の協議をはじめとして、利用者、事業者、行政による協議が整っていないと判断いたしましたので、再度協議をさせていただきたいということで昨年10月をお願いしていた件でございます。現在、山口地域は山口地域の自治会、地関係者、阪急バス、阪急田園バス、そして西宮市の都市計画部からなる、さくらやまなみバス利用促進協議会という組織がございます。そちらのほうで改めて事業目標を共有させていただいて、運行見直し基準を設定していくとともにそれぞれの立場でどのような利用促進の取り組みを行っていけるかということで現在協議させていただいております。その協議のほうはまた整いましたら、当分科会のほうに御報告させていただく予定としておりますので、その際はよろしくお願いたします。以上です。

○事務局　それでは、本日は長時間にわたりまして、御審議いただきましてありがとうございました。次回は、改めて御連絡させていただきますが、3月中旬に都市交通会議の全体会議を予定しております。これにつきましては改めて御通知をさせていただきたいと思っております。

それでは、本日は誠にありがとうございました。

(終　了)