

「第 26 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 5 年 6 月 7 日(水) 14:30～16:40

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 生瀬地区におけるコミュニティ交通に係る事業計画の変更及び地域内
フィーダー系統に係る地域公共交通計画について

報告第 1 号 コミュニティ交通（名塩地区他）の試験運行について

報告第 2 号 阪急バスの運賃改定に伴うさくらやまなみバスの運賃改定について

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	一般社団法人グローバル交流推進機構 理事長	
副分科会長	土井 勉	愛媛大学 社会共創学部 教授	
委員	菅野 直之	公募委員	
	山田 昭光	公募委員	欠席
	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（地域公共交通担当） 兼 新モビリティ推進部 部長	
	岡 伸治	阪神バス株式会社 経営企画部 部長	欠席
	松本 浩之	みなと観光バス株式会社 代表取締役	
	高橋 正哲	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	事務局長 橋本 俊夫
	水田 節男	公益社団法人兵庫県バス協会 専務理事	新屋敷 昭一
	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
	桑野 豊	国土交通省 近畿地方整備局 兵庫国道事務所 計画課 計画課長	
	福崎 誠	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	
	永井 貴裕	西宮市 土木局 道路部 部長	
	福岡 靖	兵庫県西宮警察署 交通第一課 交通第一課長	
	福永 公咲	兵庫県甲子園警察署 交通課 交通課長	
	中西 克之	国土交通省 神戸運輸監理部 総務企画部 企画調整官	首席運輸企画専門官 田中 康嗣
	吉栖 雅人	兵庫県 土木部 交通政策課 課長	主査 江本 賢治
鎌田 哲朗	兵庫県 阪神南県民センター 西宮土木事務所 企画調整担当 所長補佐		
山本 和男	西宮市 政策局 都市計画部 部長		

議事内容

議題

・議案第1号 生瀬地区におけるコミュニティ交通に係る事業計画の変更及び地域内 フィーダー系統に係る地域公共交通計画について

事務局より生瀬地区におけるコミュニティ交通に係る事業計画の変更及び地域内
フィーダー系統に係る地域公共交通計画について説明。

(分科会長) 御意見、御質問をいただければと思います。

(委員) コロナの影響で不要不急の外出を控えた結果、5年目、6年目は利用者が減りましたが、7年目、8年目と増えている要因を把握していますか。不要不急の外出を控えた人たちが、外出するようになったのか、「ぐるっと生瀬」があるから外出したという新しい利用者がいたのでしょうか。

(「ぐるっと生瀬」運行協議会事務局長)

学生や生瀬に戻ってきた若い人たちの通勤・通学での利用が増えています。運行協議会では、新しい客層を増やすための運行計画を研究していかなければと考えています。

(委員) 運行を遅い時間まで実施するのは、通勤・通学の人たちも利用できる運行計画を考えているということですね。

(委員) 確認ですが、土曜日の運行については3月まで実験し、3月の時点で収支率が下がっていても、4月から9月というものは引き続き運行されるということによかったのでしょうか。

(「ぐるっと生瀬」運行協議会事務局長)

土曜日の運行は1年間は実施します。3月までの収支率で判断し、継続しないことが決定しても9月までは運行します。危機感を持っていただけるよう、皆さんに収支率を周知しながら、利用促進を行っていくつもりです。

(分科会長) 議案第1号について、承認ということによろしいでしょうか。

(全委員) 異議なし。

(分科会長) 議案第1号は承認されました。

議題

・報告第1号 コミュニティ交通（名塩地区他）の試験運行について

事務局よりコミュニティ交通（名塩地区他）の試験運行について説明。

（分科会長） 御意見、御質問をいただければと思います。

（委員） 名塩地区のコミュニティバスについて。

1 点目は、今回の停留所を一部廃止し、速達性を上げることで便数を増やす場合、停留所を減らさないで欲しい等の意見があったと思いますが、どのように説明したのでしょうか。

もう1点は、このコミュニティ交通の役割の1つに、小学生の通学バスという役割もあると思いますが、実験が終わってから本格運行に近づけていくときに、通学バスとしての役割ができなくなると子供たちが困るかもしれませんが、こうした子供たちの扱いをどのようにされるのか教えていただけますか。

（名塩コミュニティバス準備委員会会長）

バス停の廃止につきましては、地域に1回目の試験運行、2回目の試験運行のデータを示し説明しました。バス停の近くにお住まいの方からは、バス停存続の要望がありました。しかし、収支率が非常に高く、余裕のある事業運行ができていれば、多少目をつぶってもいいと思いますが、利用者が少ないところで、住民の方1人2人の要望があったとしても我慢していただかないとしょうがないということで、データを示し説明しました。ただし、試験運行の延長の間にその地域の利用が増えたということで、その地域から新しいバス停の設置等の要望があれば、取り入れたいというような説明は地域説明においてさせていただきました。

小中学生の件ですが、現在3便運行しているうちの1便がほとんど利用されていないという実績が出ておりますので、地域のお子さんをお持ちのお母さん、お父さんにもヒアリングをさせていただき、2便にさせていただくという内容で今回改訂しました。今後、子供がだんだん少なくなりますが、Dルートという早朝便に神戸市が全額負担していただく定期券を発行してくださるような配慮をさせていただいておりますので、Dルートについては利用者が少なくても、定期券の収入が見込めますので、継続できると思っています。

（委員） 利用者が多かったら復活するというのは、とても大事なことだと思います。

（分科会長） Dルートの小学生は、帰りはCルートに乗って帰ってくるのでしょうか。

（名塩コミュニティバス準備委員会会長）

朝は早朝便を利用し、帰りはCルートの一便の便を利用していただいております。小学生は定期券を使用できます。

（委員） 苦楽園地区と山口地区のコミュニティバスについて。

1 点目は、このバスは、鉄道駅を目的地とする公共交通というよりは、地域の人たちが高低差を克服するための手近な公共交通やこの地域の中にある病院や買い物施設等への移動を支える公共交通として考えているのかを教えてくださいませんか。

もう1点は、運行の形態について、定時定路線の他にデマンドのような形態もありますが、運行の形態を決定するまでの議論の過程を教えてくださいませんか。

(苦楽園代表)

1 点目については、シニアの方の通院やお買い物の機会を自家用車を使わずに提供するためのものと考えています。苦楽園地区では、阪急バスとの乗り継ぎを中心に地域の方々と話し、お買い物、通院の利用もできたらいいなとなりました。

2 点目については、主にシニアの方の利用を想定しているため、シニアの方にとって一番覚えやすく使いやすい方法は何かを検討した結果、同じバス停に1時間に1本、毎時何分に来るというのが使いやすいのではないかと、運行計画を考えています。例えば20分なら毎時20分、23分なら毎時23分にバスが来るというものです。運行した結果に応じて柔軟に変化していきたいと考えています。

(山口地域コミュニティバス交通検討委員会会長)

1 点目については、アンケート調査の結果、地域内での通院やお買い物に利用したいという意見が多く、路線バスへの接続とあわせて通院やお買い物にも利用してもらうようなルート作成をしました。

また、岡場に対しましても、高齢者の方が通院目的で利用するという意見が多かったため、ルートを作成しています。

(山口地域コミュニティバス交通検討委員会顧問)

2 点目については、コミュニティ交通検討の最初の段階で、デマンド方式の話が出ましたが、まずはルートやバス停を決めて運行し、結果が悪ければやり方を変えるということになりました。

(委員)

もう1点質問ですが、地域の人のうち、どのくらいの人が乗ってくれそうという見込みはありますか。あそこの人が乗るらしいとかこの人はカバーしないといけない等は、実験前でもつかめると思うので、分かっていたら教えてくださいませんか。

(苦楽園代表)

把握していません。運行計画をつくるに当たり、利用者数に基づく収支計画の目標値を決め、試験運行後、どのような人が乗ってくれるかを把握しようと思っています。

利用者の中心となるのは、シニアの方を想定していますが、地域の中に小学校・中学校・高校があるため、ほかの方が利用するケースもあると思っています。

(山口地域コミュニティバス交通検討委員会会長)

名塩地区のコミュニティ交通の利用が1台当たり4名ということから、1日当たり50

名から60名くらいが利用者数の目標値になると思っています。

(委員) 試験運行前に利用者の想定があれば、車両のサイズを想定できると思いますが、今回は試験運行を通じて利用者を把握し、積み残しが出たときの対応等を検討しながら取り組まれるということだと思いますが、地域の人と一緒に試験運行を行い、できるだけ需要を掘り起こしていくようなアプローチを進めていただけたらと思います。

(苦楽園代表)

運賃についてですが、阪急バスの苦楽園バス停で乗り換えて芦屋方面、夙川方面に行ってもらおうという利用を中心に考えているため、苦楽園の地域内の運賃は100円で検討しています。阪急バスの運賃が220円ですので、合計320円で夙川駅あるいは芦屋方面に行ける計画を作成しています。苦楽園の地域外に行く場合は、運賃を300円とし、苦楽園の地域内でコミュニティ交通から阪急バスに乗り換えた運賃とほぼ同額の運賃にしようと考えています。ただ、コミュニティ交通は1時間に1本、阪急バスは20分に1本のため、利便性では阪急バスのほうが使いやすいというところで、コミュニティ交通をどのくらい使っていただけるかは、試験運行で把握したいと思います。

(委員) 「ぐるっと生瀬」の時刻表について質問があります。

時刻表に運行協議会と阪急タクシーの電話番号が書かれていますが、どちらへの問合せが多いですか。

(「ぐるっと生瀬」運行協議会事務局長)

遅延や運休に関する問合せは運行協議会の電話番号にかかるほうが多いと思います。

(委員) 利用したい人は時刻表を見られて、分からないときは問合せをしたくなると思いますので、問合せ先を書かれたほうが良いと思います。そのほうが安心感があると思いますので、御検討いただけたらと感じました。

もう1点、西宮市にコミュニティ交通が徐々に導入されていますが、行き詰ることがあると思います。このような会議で、協議会と地域の住民の方々でお話する機会も大切かもしれないですが、生瀬地区が先行地域として存在するため、コミュニティ交通の方々の間でも、何かコミュニケーションを取れるような機会があると良いと思いますので、西宮市でも対応をお願いします。

(分科会長) 地域の中でコミュニケーションを取られているような地域では、地域の方がこの人乗る、この人乗らないという様に需要を予測する方法もとることができます。そうではない都市部ですと資金を入れて交通量予測アンケートを取り交通需要予測をしています。両方に共通している点は、とにかく情報を出すことです。バス停に何時にバスが来るという情報を提供するの、重要だということを生瀬地区の取り組みから教えていただきました。苦楽園地区では、隣接している地域からも乗降客数を見込まれているということですので、その地域に対しても情報提供を行うことが、持続的な交通になると思います。

高齢者の方には、バスのダイヤに合わせて生活を組むことができる定時定路線の運行形態が好ましいと思います。苦楽園地区の場合は、目的地はクリアになっていると思いますので、定時定路線がいいと思います。ぜひ地域の中で、情報の周知に努めていただけると、次に進めるようになるのではないかと思います。

(委員) 甲陽園地区で実施しているコミュニティ交通に乗車した際に感じたことを参考までにお伝えします。

1 点目は、コミュニティ交通がふれあいの場所になっていると感じました。タクシー会社が運行しており、タクシーのドライバーが運転しています。サービス業のため、話が上手で、起終点での待ち時間に色々な話をしてくれます。地区外から来た人が、利用するにはどうしたらいいのか尋ねると、タクシー会社のドライバーが話していたのを見てそのように感じました。

次に運賃についてですが、下り坂であれば運賃の300円がもったいないと感じて歩く方がいたため、運賃の設定は難しいと感じました。

次には告知についてですが、いま試験運行をしているという情報が町の中に見られなかったです。駅の近くに市の広報掲示板のようなものがありますが、いつまで実施する試験運行なのかという情報が書いていなかったことにびっくりしました。

最後にバス停の表示について。法律にいろいろな規制があるのかもしれませんが、地区外から来た人は、バス停がどこにあるのか分からないと感じました。

(分科会長) 特にご意見等なければ、報告第1号につきましては、以上とさせていただきます。

議題

・報告第2号 阪急バスの運賃改定に伴うさくらやまなみバスの運賃改定について 事務局より阪急バスの運賃改定に伴うさくらやまなみバスの運賃改定について説明。

(分科会長) 御意見、御質問をいただければと思います。

(委員) 燃料費や人件費が上昇しているということで、運賃改定をされますが、収支改善はどの程度されるのでしょうか。

(委員) 2023年度平年度推計で、運賃改定後19億円の赤字が残るという申請になっています。運転手の処遇改善あるいは継続的な投資等は収入と経費を見ながら、取り組んでいかなければ仕方がないのかなというところ です。

(委員) さくらやまなみバスは、市の南北間の人たちの利用を促進し、特に通学の学生たちが移動しやすいようにするというのが、目的だったと思いますので、可能であれば、通学定期の料金の現行据え置きも検討事項に入れていただけたらと思います。利用者が増えれば値段を上げて得る収入をカバーできる可能性があります。

(委員) さくらやまなみバスは、阪急バスの運賃制度に基づいて運賃を設定させていただいているため、今回通学定期は割引率をそのまま据え置きますが、基準の運賃が上がりますので、通学定期も値上げをお願いしなければならないです。

ただ、1日乗車券、専用回数券、太閤の湯バス得チケットのようなさくらやまなみバス独自の乗車券制度については、西宮市と相談をさせていただきたいと思っております。

(委員) できるだけ安い運賃で運行してもらうようお願いしてきた結果、今まで無理し過ぎてしまい、ドライバー不足の原因にもなっていると思います。適切な運賃をこれから公共交通のほうも求め、利用者だけではなく社会的に支えるという仕組みを取るとことを考えていかなければならないです。

(分科会長) 特にご意見等なければ、報告第2号につきましては、以上とさせていただきます。

以 上