

「第 27 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 6 年 1 月 15 日(月) 15:20～16:55

場 所：西宮市職員会館 3 階 大ホール

議 題：

1. 開会

2. 議事

議案第 1 号 令和 5 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 コミュニティ交通（名塩地区）の本格運行について

議案第 3 号 地域内フィーダー系統に係る地域公共交通計画の変更について

報告第 1 号 生瀬地区コミュニティ交通の運行実績について

報告第 2 号 コミュニティ交通（名塩地区）の協議運賃について

報告第 3 号 コミュニティ交通（甲陽園地区）の第 2 回試験運行について

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	
	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	課長 田中 祥敬
	岡 伸治	阪神バス株式会社 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	
	新屋敷 昭一	公益社団法人兵庫県バス協会 専務理事	欠席
	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	
	吉栖 雅人	兵庫県 土木部 交通政策課 課長	
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 令和5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5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) 御意見、御質問をいただければと思います。

(分科会長) 時点更新と、国道176号の開通に合わせた検討を開始するということですね。また、今後の課題として、特に土曜日の利用者の設定を追記されているという内容だと思います。

(分科会長) 議案第1号について、承認ということ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

・議案第2号 コミュニティ交通（名塩地区）の本格運行について

地域代表および事務局よりコミュニティ交通（名塩地区）の本格運行について説明。

（分科会長） 御意見、御質問をいただければと思います。

（分科会長） 赤字が出た場合の負担方法まで具体的に決めているという点で、この事業にかける覚悟や意気込みが分かり、素晴らしいことだと思います。自分達の地域の将来を考え、活動するということは非常に重要なことだと思います。

（分科会長） 議案第2号について、承認ということよろしいでしょうか。

（全委員） 異議なし。

（分科会長） 議案第2号は承認されました。

議題

・議案第3号 地域内フィーダー系統に係る地域公共交通計画の変更について

事務局より地域内フィーダー系統に係る地域公共交通計画の変更について説明。

(分科会長) 御意見、御質問をいただければと思います。

(委員) 名塩地域の試験運行において目標としている乗客数を達成できたとのことですが、この目標乗客数と達成状況について教えてください。

(事務局) 市の補助を含めて継続的に運行できる乗客数として1日60人を目標と設定しており、この60人を超えることができました。令和4年6月から8月まで実施した第1回試験運行では、1日63.2人でした。令和4年12月19日から令和5年5月31日まで実施した第2回試験運行では1日59.6人でした。その結果を踏まえて、運行計画を変えて、継続して延長の試験運行を9月29日まで延長し、延長分については1日74.3人でした。これらの試験運行を総合的に見て、本格運行に移行するという判断をしています。

(委員) 目標を1年目60人、2年目65人、3年目70人と増やしているが、収支がマイナスにならない60人でいいと思うのですが、考え方を教えてください。

(事務局) 補助については、運行経費から運賃収入を引いた赤字部分を補助金で補填する形となっています。60人は収支上の最低ラインであり、65人、70人と目標を上げているのは、今後利用促進活動等を行っていくことで、利用者数を増やすこと、また、採算ラインに対して余裕のある運行をするために、目標値を年々上げることとしています。

(委員) 利用者数が増えると運行収入も増えるので、その分、国や市の補助金は減るということですか。

(事務局) 補助金は定額ではなく、赤字の補填という形になるので、収入が増えれば赤字が減るので、その分補助金も減ります。

(委員) 協議会が財政基盤を持っているかということに関わると思うが、協議会が少しずつでもお金を貯めていく必要があると思います。目標乗車人数を達成して黒字になっても、その分補助金を減らすということで、運行を継続できるでしょうか。一方で、赤字になった場合は協議会が負担しなければならない。この点について考え方を伺いたい。

(事務局) 目標乗車人数を達成すれば黒字ということではなく、それでも赤字です。第2回試験運行で1日74.3人乗車の乗車でしたが、これでも収支率は50%程度の赤字です。この赤字分については、市が国の補助も得ながら支援するという形となります。

(委員) 試験運行で75人の実績があったのであれば、目標は75人でスタートしないといけな

いのではないですか。

(事務局) 75人は6月～9月の、季節のいい期間での試験運行です。年間を通して寒い時期になれば、お出かけの機会は減ります。年間を通して60人前後の利用者数になり、これで収支的にも市の補助基準を満たすことを確認できたため、本格運行に移行するという考えです。

(名塩地区代表) 補助金の残りについては、運賃収入で稼がないといけない。ところが、試験運行では収支率がギリギリでした。運行を継続していくためには、ギリギリのところでの運営ではいけないので、我々としても運賃収入を増やせるよう乗車人数を増やせるような活動をやっていききたいという思いも込めて、目標を設定しました。

(分科会長) 山田委員と菅野委員のおっしゃりたいことは、成功報酬的なものがあったとしてもいいのではないかということだと思います。

(副分科会長) 様々な考え方がありますが、基本的には欠損補助であり、決算時の赤字に対して補助するという考え方となります。成功報酬的なもの、努力してプラスになったお金をどうするかというのは、インセンティブとありますが、インセンティブを事業者と地域と行政で分けるという契約を結んでいる場合もあります。ただし、この場合は課税の対象となるので、組織的な話にもなります。また、欠損補助として何かあった時の対応を協議するという方法もあります。国内には様々な事例があるので、地域ごとに工夫して、その地域のものにしていけばよいと思います。

(分科会長) 議案第3号について、承認ということよろしいでしょうか。

(全委員) 異議なし。

(分科会長) 議案第3号は承認されました。

議題

・報告第1号 生瀬地区コミュニティ交通の運行実績について

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。

(分科会長) 7月14日に179人の過去最高を記録したということですが、積み残しなどは生じたのですか。

(事務局) 積み残しは無かったと思います。行きと帰りの両方でお客さんが乗り、効率よくバスが運行できており、この利用者数になったということだと思います。

(委員) 5年目から8年目にかけて、利用が増えてきているという状況で、利用者の属性、新たな利用者が増えているのか、これまで利用された方の利用回数が増えているのか等、傾向はつかんでいるのでしょうか。

(事務局) 詳細な属性については把握できていません。今後運行を継続するにあたっては、属性の把握は必要かと考えていますが、地域からは、新たにバスを利用された方もおられると聞いており、お出かけの機会が増えてきていることも考えられます。今後、新しい運行計画を策定する際には、利用属性も把握しながら進めていきたいと考えています。

(分科会長) 機会があれば報告してください。

(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 コミュニティ交通（名塩地区）の協議運賃について

事務局よりコミュニティ交通（名塩地区）の協議運賃について説明。

- (事務局) 道路運送法の改正が令和5年10月1日に施行され、一般乗合旅客自動車運送事業の協議運賃については、運賃協議会で協議を行うこととなりました。この協議を行う運賃協議会は、本日、都市交通会議の終了後に、関係者で集まって会議を開催する予定です。
- 運賃協議会で協議した運賃については、都市交通会議で報告することになっています。運賃協議会の結果、運賃に変更が生じた場合は、別途委員の皆様へ報告しますが、変更がない場合は本報告を持って報告済とさせていただきたいと考えています。

- (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。

議題

・報告第3号 コミュニティ交通（甲陽園地区）の第2回試験運行について

地域代表および事務局よりコミュニティ交通（甲陽園地区）の第2回試験運行について説明。

（副分科会長） 回数券の販売はどこでされますか。

（事務局） 車内販売となります。第1回試験運行で行いましたが、住民説明会での回数券の販売も考えています。試験運行が始まった後は、車内販売のみとなります。

（副分科会長） 甲陽園駅に行く人が大半とは思いますが、地域内の友達に会いに行くといった利用では1回300円は厳しいと思うので、定額を払えば乗り放題というサブスクも実験されたらどうでしょうか。

（事務局） 乗車定員が9名しかいないため、サブスクにして金額以上に乗っていただくと、利用者は増えてますが、都度支払いより収入は減り、積み残しが出る可能性もあります。アンケート等を踏まえて利便性を改善した内容で第2回試験運行を行い、利用状況を把握したいと考えています。サブスクは、次のステップとして検討する可能性はあると考えています。

（分科会長） もう一度試験運行をするのであれば、サブスクは実験した方がいいと思います。サブスクは固定の収入となることが大きく、乗り降りの時の手間が無くなるので、乗務員にも好評です。今治では、民間事業者が定額のデマンドタクシーを行っていますが、定額支払っても、定額分まで乗らない人が結構いて、サブスクの方がよいのではという意見も多い。また、事業者が高齢者向けのスマホの操作説明会を頻繁に行っている。公共交通は、乗るたびに運賃を支払ったという、心理的な負担がデメリットであり、サブスクではこれが低減されます。特に、ローカルな交通では検討する価値はあると思います。

（甲陽園地区代表） 地域のシニア会がいきいき体操を、公民館で行っており、この移動に使ってもらおうという話もしているので、サブスクにすればすごく喜んでもらえるかもしれません。地域は坂が多く、ちょっとした移動でも利用してもらいやすいので、サブスクの需要はあるかもしれません。参考にします。

（分科会長） 特にご意見等なければ、報告第3号につきましては、以上とさせていただきます。

以 上