

# 「第 28 回 西宮市都市交通会議 全体会議」会議録

日 時：令和 5 年 3 月 27 日(月) 14:00～15:50

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 西宮市都市交通計画の評価及び進捗について

議案第 2 号 令和 5 年度西宮市都市交通会議の事業計画及び当初予算について

報告第 1 号 令和 4 年度さくらやまなみバス事業について

報告第 2 号 コミュニティ交通（名塩地区、甲陽園地区）の試験運行について

3. 閉会

○委員出席者

役職名	氏 名	所 属 名	代理出席者
会長	石井 登志郎	西宮市長	政策局長 清水 裕文
議長	土井 勉	一般社団法人グローバル交流推進機構 理事長	
副議長	松村 暢彦	愛媛大学 社会共創学部 教授	
監事	菅野 直之	公募委員	
監事	山名 孝志	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	欠席
委員	山田 昭光	公募委員	
	義浦 慶子	有識者（コンサルタント）	
	田淵 弘樹	西日本旅客鉄道株式会社 兵庫支社 部長	主査 絆地 真晃
	中村 規彦	阪急電鉄株式会社 都市交通事業本部 都市交通計画部 部長	課長 飯田 陽一
	小原 和浩	阪神電気鉄道株式会社 都市交通事業本部 工務部 工務部長	施設課長 大西 祥久
	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	
	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	
	水田 節男	公益社団法人兵庫県バス協会 専務理事	
	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
	西納 和宏	国土交通省 近畿地方整備局 兵庫国道事務所 計画課 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	
	大川 正輝	西宮市 土木局 道路部 部長	担当課長 仲谷 秀一
	福岡 靖	兵庫県西宮警察署 交通第一課 課長	
	福永 公咲	兵庫県甲子園警察署 交通課 課長	
	田中 康嗣	国土交通省 神戸運輸監理部 兵庫陸運部 首席運輸企画専門官	
	酒井 大斗	国土交通省 近畿運輸局 交通政策部 交通企画課 課長	専門官 原田 誠
	大塚 賢太	国土交通省 近畿地方整備局 建政部 都市整備課 課長	欠席
	鴨川 義宣	兵庫県 土木部 交通政策課 課長	主査 江本 賢治
田中 秀典	兵庫県 土木部 道路街路課 課長		
上野 史雄	西宮市 政策局 都市計画部 部長		

## 議事内容

### 議題

#### ・議案第1号 西宮市都市交通計画の評価及び進捗について

事務局より西宮市都市交通計画の評価及び進捗について説明。

(議長) 御意見、御質問をいただければと思います。

(委員) 資料1の目標③ぐるっと生瀬の利用者数100人/日以上というのは、収支率100%に近い高い目標設定だと認識しています。達成状況の86人/日を見ると、目標を達成していない、あんまりよくない事例というふうを感じる人がいると思われま。そうではないというような、事務局からの主張はありますか。

(事務局) 令和3年度の達成状況86人/日ですが、収支率は74.8%となっており、コミュニティバスとしては非常に高い収支率を確保しています。利用者数100人/日以上という目標は、地域の方が可能であれば市からの補助なしに運行したいという思いで非常に高い目標を設定しています。令和4年度は利用者数の回復が見られ、85.8%の収支率と向上しています。また、令和5年度は事業年度の途中ですが、平均利用者数が100人を超えており、目標を達成しているという状況です。

(委員) 達成状況・分析の欄に収支率何%等を記載し、よい事例だと主張するほうがいいと思います。

(委員) JR西日本が令和5年1月から2月まで実験的に実施した、西宮市内に位置するJR神戸線の3駅を発着する鉄道の利用と対象店舗での買い物等でポイントが付与されるという『途中駅立ち寄りでちょっとお買いものキャンペーン』について、もし実施状況が分かれば教えていただきたいです。

(委員) 電車を途中下車し、芦屋駅などでお買物後に電車に乗るという使い方をしてもらおうと便利だろうということで、実証実験を実施しました。キャンペーン内容が複雑で、条件を満たす方が少なく、想定よりもポイントバックを受けられた方が少ない結果となりました。興味をお持ちいただき、登録数は一定あったが、低調な結果だったため、条件を検討する必要があります。

(委員) 今後見直しの予定はありますか。

(委員) 現時点では予定は無いが、引き続き利用促進につながる取組みを検討する。また、今までJRの中でもICOCAポイントやJ-WESTカードのポイント等が分かれていたが、WESPOというポイントにより統一された。ポイントバックの新たな活用も考えられます。

(議長) 議案第1号について、原案のとおり承認ということよろしいでしょうか。

(全委員) 異議なし。

(議長) 議案第1号は承認されました。

## 議題

### ・議案第2号 令和5年度西宮市都市交通会議の事業計画及び当初予算について

事務局より令和5年度西宮市都市交通会議の事業計画及び当初予算について説明。

(議長) 市内にコミュニティバスの試験運行中の名塩地区や試験運行に向けて検討中の地域があり、コミュニティバスの試験運行の評価後、本格運行に移行する際に、道路運送法21条運行を4条運行にする等の協議を当会議で行うと思われませんが、資料1の事業計画(案)のどの時期での協議を想定されていますか。

(事務局) 現在、名塩地区のコミュニティバスは、第2回目の試験運行を実施中です。早期の本格運行を目指し、令和5年10月から本格運行を実施したいと考えていましたが、運行計画等の見直しにより第2回目の試験運行を延長する、もしくは第3回目の試験運行の実施の検討が必要と地域と共有しています。6月に開催予定の当会議では、本格運行実施の見込みについてのご報告を考えています。

資料1に記載の苦楽園の試験運行は、8月末まで実施予定の甲陽園の試験運行が終わった後の実施を予定しています。甲陽園の第2回目の試験運行を行う場合は、苦楽園の試験運行が終わった後の令和5年度の冬頃から約半年実施すると思いますので、甲陽園の本格運行への移行に関する当会議での協議は、令和6年度の実施を考えています。

(議長) 苦楽園は甲陽園とは別に取組を進めるということですが、苦楽園の試験運行について当会議で6月に協議をして、試験運行を開始するのはいつ頃ですか。

(事務局) 甲陽園の試験運行の後になるため、9月頃から試験運行を開始できればと考えています。

(議長) 地元の盛り上がり等もコミュニティ交通の実施に大きく影響する要素だと思いますので、スケジュールに変更があれば、教えていただくとありがたいです。

名塩とか甲陽園も国の補助金の交付を考えているのであれば、会計年度が10月から始まり、9月までには国の補助金の申請をする必要があること等を考慮したスケジュールを地域の人たちにも理解していただけて進めることが大事だと思います。

(議長) 議案第2号について、原案のとおり承認ということではよろしいでしょうか。

(全委員) 異議なし。

(議長) 議案第2号は承認されました。

## 議題

### ・報告第1号 令和4年度さくらやまなみバス事業について

事務局より令和4年度さくらやまなみバス事業について説明。

(議長) 御意見、御質問をいただければと思います。

(委員) バスの利用を促進するような取組を小学校で展開されたというのはすばらしいと思います。

何故小学校でバスの授業をする必要があるのかということですが、今は小学校4年生で防災を通じて公共を学ぶことが流行りで、小学校6年生では、社会の仕組み、公共のこと、公民の分野として地方自治を学んでいます。

新聞記事に『赤字運行さくらやまなみバス』と書かれているのを見たら、何で赤字のバスの利用促進をするために小学生に授業をしているのかと思う人がいると思います。公共交通は赤字かどうかで運行維持の良し悪しを判断してはいけないものだと私は大学で教えています。赤字だから公共交通をなくしてしまえということになると、市場に全部依存するようになります。小学校の社会科授業でそんなことをしては駄目だということを教えています。公共を学ぶための身近なものとして、公共交通は極めて優良な教材であると考え、公共のことを学ぶ社会科のプログラムに捉われず、取り組まれたことが重要と考えています。

この社会をよくしたいと考えるような子供たちがどんどん減っていく中で、自分さえよければいいという若者が今増えているので、それを少しでもよりよくしていくような取組が、西宮でも始まったというように捉えると、私は極めて重要な出発点だったと思いますので、ぜひこのような取組を広めていただければと思います。

新聞記事でさくらやまなみバスが赤字運行であるとか既得権益であるとか、そんな話になってしまうことは非常に残念であるため、市役所がさくらやまなみバスの運営をしていることの意義を伝えるためにも、こういうことを通じてぜひ広報していただきたいと思います。

(委員) 今回の取組にあたり、バス事業に関する説明やダイヤの決め方等について、どうすれば小学生に分かってもらえるかをよく考え、小学生が取組やすいような資料を作成したことは、当社社員のスキルアップという面でもありがたい取組だったと考えています。

資料1に記載の収支状況が改善した主な要因に交通事業者の人件費抑制、賞与削減とありますが、一時的なものをご理解いただきたいです。

(議長) 事業者のご協力があったからこそ実現できた取組であり、現物を子供たちが見るということはすごくインパクトがあると思いますので、事業者の皆さんには引き続きご協力いただきますようお願いします。

さくらやまなみバスNEWSに子供たちの質問がたくさん記載されています。どれもいい質問で、こういう質問に対して丁寧に回答をすることが大事だと思います。例えば、『よいところがたくさんあるのになぜ赤字なのか』という質問に対して、赤字というのは何が

影響しているのか、赤字でもなぜ動かしているのかといったようなことをきちんと理解してもらい、答えを聞いた人が赤字でも支えることが、自分たちの生活にも関係するというふうに思ってもらえるといいですね。みんなが車を過剰に乗ることだけをしていると、結局、狭い道にも車が溢れ、交通事故も増加し、住みにくいまちになるため、多少の不便を分かち合うことも大事だということを子供たちが感じてくれたらありがたいなと思います。この子供たちの質問に、きちんと答えを作り学校の先生にも答えてもらえるようにすることが大事なことだと思います。

公共交通の収支状況については、今まであまりコストが変わらずに、利用者が増えていくことで改善されているという傾向にありましたが、燃料費がこれだけ上がると、利用者が増えても、収支が改善されないことが考えられるので、燃料費の上昇分をどう吸収していくか等補助制度の見直しを考えておいたほうが良いと思いました。

(議長) 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、甲陽園地区）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、甲陽園地区）の試験運行について説明。

（議長） 名塩地区は、車両1台で試験運行し、目標の人数に近づいてきたということで、大変努力されていることは分かりました。ただ、朝など特定の時間に利用者が集中すると、利用者の積み残しが懸念されますが、大丈夫でしょうか。

（事務局） 名塩地区では、一度だけ積み残しが発生したと地域から聞いています。

（議長） 積み残しは、利用者にとって大変残念なことなので、カバーをする方法を考えたほうが良いと思います。方法としては、増便してもらうということもありますが、増加する費用をどう負担するかをうまく整理し、この試験運行中に色々と試行錯誤し、できるだけ積み残しがないようにサポートいただけたらありがたいと思います。

（事務局） 御意見について、準備委員会と共有し、引き続き検討します。

（議長） 甲陽園地区は、試験運行がこれからということですので、どんな方を利用者として想定しているのかということと、利用者数の目標値があれば、教えていただけますか。

（甲陽地域コミュニティバス導入協議会）

2019年度に実施したアンケートにおいて、免許返納された方及び高齢者の方々から動くための足が欲しいという声が多かったため、先ずはご自分で運転されない高齢者の方々を利用者として想定しています。

利用者数の目標値は、1日当たり56人です。1日19便計画しているので、1便当たり3名の利用を想定しています。

（議長） どういう目的で利用しているか、あるいはこの手段がなくなったら、別にどういう方法で外出するか、あるいはもう外出は諦めるか等を把握することが、試験運行の役割として大事なものになると思います。

（委員） 名塩地区の試験運行についてですが、利用者数をより伸ばそうとすると、様々な情報を集めていくことが必要かなと思います。生瀬地区では、地区の協議会の方が乗車し、利用者に話を聞いたり、目安箱みたいなものを車の中に設置したりと状況を改善する試みをしていましたが、名塩ではそのようなことは検討されていますか。

（事務局） 名塩地区では、第1回の試験運行を昨年6月から8月末まで実施し、その際に利用者と全世帯に対してアンケートを配布し、その意見を取りまとめました。

ただ、第2回の試験運行までにその意見を全ては反映し切れていないため、今回の第2回の試験運行での意見と併せて、本格運行の検討をしていきたいと地域から伺っています。

(委員) アンケートは重要だと思うが、乗らない人が意見を書いてくるといふことが多いです。実際に乗っている方々の利便性の改善を真っ先にやらなければ、乗ってもらえなくなる可能性がありますので、実際乗車して意見を聞くことが私は重要だと思います。

高知の事例では、月に1回、町役場の担当者がコミュニティバスに乗車し、利用者に意見を聞くことで、ロコミにより利用者数が増えていくということもありました。

生瀬があれだけ成功しているのは、運行協議会の皆さん、交通事業者の方々及び市役所の方々の熱意によるものと思います。熱量がどれだけ地域に伝わるかによって利用者数は変わるといふので、熱量を伝える方法を作らなければコミュニティ交通を運行することは難しいと思います。

甲陽園地区についても、これから試験運行を行うにあたり広報活動をされていると思います。具体的にどのようなことをされているのかお伺いしたいと思います。

(甲陽地域コミュニティバス導入協議会)

住民説明会を3月下旬から4月上旬に9回行う予定です。

その際にアンケートを配布し、質問、要望等を提出していただく予定です。

また、4つの各自治会の回覧板や掲示板でルート図や時刻表を配布し、試験運行の実施の広報活動をしています。

甲陽園駅前商店会の方々にもルート図や時刻表を配布し広報活動しております。

(委員) 利用者には、駅前の施設を利用する方が多いと思いますので、利用が想定されるスーパー等にもルート図等を貼り出していただくような働きかけも重要だと思います。

20年前ですが、箕面のコミュニティバスの利用促進では、コミュニティバスの運行前に住民のところへ行き、ワークショップをやりました。このバスが走ったときにどのように利用するかを自分でシミュレーションしてもらおうというもので、例えば、9時に病院に行っている住民がいたら、9時に病院に行こうとしたときに、何時のバスに乗ったらいいいのか、帰りにスーパーで買い物をして帰るならこの便に乗ろうというのをシミュレーションするものです。

そのようなワークショップを行った場合と、単に住民説明会のみを行った場合で比較すると5割ほど利用者数が変わっていました。住民説明会をされるときに一度そういうこともトライされてはどうかと思います。

もし、私の予定が空いているようなら、呼んでいただければと思います。

試験運行が始まるまでのこの一月間、二月間というのが極めて重要な期間だと思いますので、ぜひ広報活動に励んでいただければと思います。

(委員) 甲陽園地区の運行時刻表では、異なるバス停で同じ時刻を記載していますが、運行の定時制の確保はどのように考えていますか。

また、利用者が来るかもしれないからバス停で待つのか、それとも人がいなくなったら待たずに行くのでしょうか。

最後に、本格運行の際には、屋根付きのバス停等を整備して利用者が待つ乗れるよう

な環境を考えているのか、もしくはそのような協議をされているのでしょうか。

(事務局) まず、定時制については、バスですので早発しないように運行します。

この地域は、斜面が多く、道も狭いので、例えば、バスが停留所に待機していると、一般の車の通行の邪魔になったり、擦れ違いが難しかったりするような道路状況ですので、基本的にはノンストップで各停留所を回るようなダイヤで時刻表を作っています。

もし、停留所で乗客の乗り降りがありますと、その乗客の乗り降りに応じた分、その後の停留所への到着時刻が遅れていくというような形にはなりますが、道路状況を踏まえて遅れることを前提とした時刻表となっています。

1便平均で3～5名の利用を想定しており、1～3分程の遅れの範囲で運行し、駅にて設けている調整時間10分で遅れを調整し、次の便の運行をするという想定でダイヤを作っています。

ですので、異なるバス停留所でも停留所間の距離が近い場合は、同じ時刻にしています。もし、乗客がいれば少しずつ遅れるようになります。

次に、停留所は、住宅地ですので、家の壁やフェンス等にA4ぐらいのサイズの時刻表を貼付けたり、くくりつけるような屋根のない簡易の停留所になります。将来的にも屋根を設けるのは難しいと思いますので、簡易な停留所になると思います。

(委員) 甲陽園地区の運行ルートは、ルートが部分的に重複しているところがあり、そこに設置されている停留所においては、止まるルートと止まらないルートがあることが複雑だと感じました。例えば、停留所B2はCのルート上にありますがCのバスは通過してしまうことや、Aのルートは停留所A10以降同じルートを通るものの停留所を通過する等が挙げられます。車両がどのルートを走っているのか分かる目印のようなものをつける予定はありますか。

(事務局) 駅に戻る時間を短くしようと1周30分以内で回れるようにルート毎にエリアを分けてルートを考えた結果、重複が発生しています。

住民の方には、時刻表をお配りしますが、走っているバスが何色の便なのか分かりやすくした方がよいという御指摘については、何か方法がないのか検討します。

(委員) 1周のルートに要する時間の関係上やむを得ないということですが、目の前をバスが走っているのに通過することがあることを住民の方に事前に周知する等を行い、より多くの方が利用したいと思うような交通にしてほしいと思います。

(委員) コミュニティバスの運賃について、名塩地区はCルート1周に約45分を見込んでいるのに対して甲陽園地区はCルート1周に18分を見込んでおり、距離が異なると思われるが、運賃が同額ということについて、改良する等の議論はありましたか。

(事務局) 当市では、上限600万円ですが、運行経費の6割を補助する制度があります。そのため、地域の負担額を0にするためには4割の収支率を確保する必要があります。

必要となる運行経費と想定の日々の利用者数から4割の収支率を確保するために必要な運賃を算出した結果、300円としています。

ですので、運賃は、距離に応じて算出する考え方ではありません。

(甲陽地域コミュニティバス導入協議会)

甲陽園地区は、駅と居住地に高低差があり、私は片道を徒歩ではなくタクシーに乗ることにしています。甲陽園駅から目神山地区までタクシーを利用すると約800円かかります。2人での利用を想定した場合にバス利用の値段がタクシーよりも高くなると、なかなか利用していただけないと思います。ですので、2人でバスを利用してもタクシーに乗るより便利で安いものにするのと先ほどの収支率の考え方を踏まえて、運賃は300円としています。

(議長)

運賃を設定する際に、距離のほうに目が行きがちですが、バスの運行経費で割合が大きいのはドライバーの人件費です。人件費は拘束時間が長いほど費用がかかります。名塩地区も甲陽園地区もドライバーは1日拘束されているので同じような経費となります。

地域の人に集まってもらいコミュニティバスについて考えるというのはとても大事で、『一度みんなで乗ってみましょう』という会話ができると、地域の雰囲気も変わっていきます。アンケートもいいかもしれませんが、対面で会話をするようなことも試験運行の中で取り組んでいただければありがたいです。

(議長)

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