

第3回神戸市地域公共交通会議会議録

平成28年12月21日

第3回 神戸市地域公共交通会議

1 日時 平成28年12月21日（水） 午後3時～4時

2 場所 三宮研修センター6階605会議室

3 委員（出席者15名、欠席者1名）

（1）学識経験者

土井 勉

猪井 博 登

（2）市民代表

原 田 幸 男

山 口 高 正

安 藤 弘 子（欠席）

（3）交通事業者

滝 本 剛

伊 東 正 博

三 尾 浩 之

（4）各種団体

中 澤 秀 明

奥 篤 （代理：吉川 紀興）

太 田 旬 一

（5）関係行政機関

吉 本 道 明

山 内 良 太（代理：山口 一哉）

山 田 訓 弘（代理：六車 康博）

丸 岡 稔 和

鈴 木 勝 士

4 議事

(1) 委員紹介

(2) 会議規則

(3) 会長の選出

(4) 会長の職務代理者の指名について

(5) 協議事項

①垂水区塩屋地域における地域コミュニティ交通の導入について

5 議事の内容 別紙のとおり

1. 開会

○久保課長

主宰者の神戸市交通政策部長の鈴木がまだ参っておりませんが、定刻になり次第議事を始めたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

皆さん、今日は、師走の大変お忙しい中お集まりいただきましてありがとうございます。

ただいまより、第3回の神戸市地域公共交通会議を開催させていただきます。私は神戸市の公共交通課で交通政策の担当課長をしております久保と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

本来、まず開会に当たりまして、交通政策部長の鈴木から挨拶をさせていただくところですが、また後ほど到着しますので、改めてご挨拶させていただきます。よろしくお願いいたします。

早速議事に入っていきたいと思います。

まず、お手元の資料の確認をさせていただきます。

議事次第がありまして、資料1、2、3、4と参考資料がお手元にありますでしょうか。ないようでしたら、事務局のほうまでお申しつけください。

2. 議事

(1) 出席者紹介

○久保課長

では、本日ご出席の委員の皆様方をご紹介させていただきたいと思います。先日、この交通会議の準備会をいたしまして、その際出席された委員の方は、時間の関係でご紹介を省かせていただきますけれども、本日、初めてご出席いただいております委員の方をご紹介させていただきます。

まず、市民の団体の委員としまして、塩屋柏台パーククラブ会長の山口様です。

○山口氏

山口です。よろしくお願いいたします。

○久保課長

山陽バス株式会社専務取締役企画部長の伊東様です。

○伊東氏

伊東でございます。よろしくお願いいたします。

○久保課長

兵庫県タクシー協会専務理事の奥様の代理で兵庫県タクシー協会会長の吉川様でございます。

○吉川氏

吉川でございます。よろしくどうぞ。

○久保課長

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の吉本様です。

○吉本氏

吉本でございます。よろしくお願ひします。

○久保課長

神戸市建設局垂水建設事務所、副所長の丸岡様です。

○丸岡氏

丸岡です。よろしくお願ひします。

○久保課長

以上、今回新しくご出席いただいております委員のご紹介でした。

本日、委員全16名のうち市民団体の安藤様は、ご都合でご欠席となっております。それでは、前後しますけれども、交通政策部長の鈴木が参りましたので、ご挨拶させていただきたいと思ひます。よろしくお願ひします。

○鈴木部長

神戸市住宅都市局の鈴木でございます。よろしくお願ひします。

本日は、お忙しい中ご出席賜りましてありがとうございます。この会議は平成18年の10月に道路運送法の改正がございまして、地域の実情に応じたバスなどの乗合旅客運送の態様、運賃などにつきまして、地域の関係者によって合意形成を図る場として設けられたものでございます。

本市におきましては、平成19年9月に初回がございまして、今回で3回目という形になります。神戸市におきましては、都心、それから、既成市街地、ニュータウン、田園地域とさまざまな特性を合わせもっておりますけれども、総じて坂が多いという地形的な特徴がございまして。

昨今、高齢化でありますとか、いろんな社会情勢の変化に伴いまして公共交通の役割がますます高まっており、それから、地域の皆様方におきましてコミュニティ交通の導入

を求める声が高まっておるといことでございます。本日の委員の皆様方にご審議いただきます神戸市垂水区の塩屋地域も独特な地形、坂が多い、道が狭いといった独特な地形がございまして、事業者の山陽タクシーさんの協力のもと、地域住民の方々が主体となってコミュニティ交通の導入に向けて検討を重ねられまして、今日に至っておるといところでございます。

今後、ますますこのような地域住民主体の取り組みが進んでいくと思われることから、この会議も数が増えていくものといことと考えております。ご協力をよろしくお願いたします。

最後になりますけれども、本日はご活発なご審議のほうをよろしくお願したいと思ます。

以上でございます。

(2) 会議規則

○久保課長

お手元の資料1をご覧くださいませでしょうか。

本日の委員の名簿をお配りしておりまして、本日は、学識経験者2名、市民団体3名、公共交通事業者3名、各種団体3名、関係行政機関5名の計16名。市民団体の安藤様が欠席で15名の出席をいただいております。

続きまして、資料2をご覧くださいませでしょうか。

神戸市地域公共交通会議を説明した資料でございまして、この会議の目的なんですけれども、地域のニーズに応じた多様な形態の運送サービスの普及を促進し、旅客の利便性を向上させるため、地域の実情に応じたバスなどの乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等について、地域の関係者による合意形成を図る場となつてございます。

この会議で皆様の合意形成が図られますと、乗合運送の経路の設定、路線の新設・変更や停留所の設置、運賃設定の手續が簡略、弾力化されるということになってまいります。

資料の3ページには、本日ご出席の皆様の構成と主な役割を掲載してございます。その下の表には、これまでの神戸市の交通会議の経緯を示してございまして、平成19年に第1回、これは北区の淡河町というところで自家用有償のバスを運行するための交通会議が開かれてございます。第2回も平成20年に同じく淡河町の過疎地有償運送の事業について開催されてございまして、今回、塩屋は第3回目の開催となつてございます。

次のページはこの会議における主な協議事項を示してございます。

続きまして、お手元の資料3をご覧ください。神戸市地域公共交通会議の規則でございます。裏面の第5条2項でございますけれども、会議の定足数について、交通会議は委員及び議事に関係のある臨時委員の過半数が出席しなければ会議を開き、議決することができないとございます。本日16名の委員のうち、15名の出席をいただいております、本会議は有効に成立してございます。

また、本日の会議における発言に関しましては、神戸市の事務局が議事録を作成して、後日、神戸市ホームページに掲載させていただきます。

(3) 会長の選出

○久保課長

次に、規則の4条をご覧ください。交通会議に会長をおき、委員のうちから市長が指名するとしてございまして、事務局として公共交通を中心としたまちづくりに非常に深い造詣をお持ちの大阪大学の土井教授にお願いしたいと考えてございます。

皆さん、ご異議ございますでしょうか。

(「異議なし」の声)

○久保課長

ありがとうございます。

では、土井先生、よろしく願いいたします。一言ご挨拶をお願いします。

○土井会長

失礼します。土井でございます。ただいま大任を引き受けさせていただくことになりましたので、これからどうぞよろしくお願いいたします。

この会議の趣旨は、ただいま事務局のほうからもご紹介いただきましたけれども、地域の公共交通をこれからうまく現場にあったように改善していく。それから、いろいろな取り組みを進めていくということについて、地域の皆さん、交通事業者の皆さん、警察の皆さん、行政の皆さん、交通事業者の労働組合の方も入っていただいて、言うなれば、役者がそろった状態で、ここで議論をするということでもって、これからの活動についての方角づけをすること。それによって法的な手続についてもここで決められたことが非常に意味があるという位置づけになるというふうに思います。

したがいまして、ぜひ、皆様のほうからも活発なご意見をいただきまして、よりよい形

にまとめさせていただければありがたいかなというふうに思いますので、ご協力を何とぞよろしくお願いいたします。

それでは、挨拶は以上ということにさせていただきたいと思います。

○久保課長

ありがとうございます。では、これから先の議事は土井会長に進行をお願いいたしたいと思いますので、どうぞよろしくお願い致します。

(4) 会長の職務代理者の指名について

○土井会長

では、以降の議事の進行は座らせていただきまして進めさせていただきたいと思います。よろしくお願い致します。

まず、先ほどご紹介がありましたこの設置の規則、神戸市地域公共交通会議の規則の第4条第3項に、会長に事故があるときには、あらかじめその指名する委員が職務代理をするということがございます。会長代理に私同様、大阪大学でこうした公共交通についてご研究されておられる猪井先生を指名させていただきたいと思います。どうぞよろしくお願い致します。

お引き受けいただくということでありありがとうございます。

皆さんもよろしいでしょうか。

(「はい」という声あり)

○土井会長

ありがとうございます。

(5) 協議事項

①垂水区塩屋地域における地域コミュニティ交通の導入について

○土井会長

それでは、以降は議事次第にしたがいまして議事を進めさせていただきたいと思います。

まず、本日の協議事項でございます、「垂水区塩屋地域における地域コミュニティ交通の導入について」ということにつきまして、事務局のほうからご説明よろしくお願い致します。

○久保課長

それでは、前面のスクリーンでお手元の資料4に記載している内容のご説明を進めてまいりますので、スクリーンをご覧くださいながら説明をお聞きください。

(塩屋地域の現状と課題)

まず、塩屋地域の現状と課題ですが、塩屋地域はJRの塩屋駅、山陽の塩屋駅の北側にある地域でございます。塩屋谷川が南北に流れておりまして、それを挟んで東西に急峻な斜面地が形成され、この斜面地に多くの住宅が立ち並んでいる状況です。道路の道幅も非常に狭く急な坂道が多いということで、交通機関がなかなか利用しにくい環境にあります。

この地域の北側には、昭和30年代後半から開発団地が造成され、塩屋北町と塩屋台といった開発団地が形成されています。こちらの図は地域の施設の配置等を示しておりますが、まず、地域内の人口は1万8,400人。平成28年現在で8,200世帯の方がお住まいです。高齢化率は26.8%、このうち後期高齢者の皆さんの割合は12.2%となっております。地区内の主な施設、買い物施設としましては、駅のすぐ北側にコープがございまして、開発団地の塩屋北町の中にトーホーストアがございまして、あと、地区の西側にイオン、大型買い物施設がございまして、その他、幹線道路の神戸明石線沿いには業務スーパー、ドラッグストア等々、沿道サービス施設が立地している状況です。

こちらの図は、地区にある公共交通の図面を示しております。JRと山陽の鉄道と路線バスがありますが、路線バスに関しては、塩屋駅までの路線はございません。現在、市バスが3系統ございまして、72系統というのは、多井畑のほうから須磨駅のほうへ連絡するバス。それ以外に柏台という地域内の場所から市営地下鉄の妙法寺、名谷駅を連絡する88系統、74系統というバスがございまして、

山陽バスに関しましても地区内を走っておりまして、地域を循環するバス系統として30系統、塩屋北町から松風台を連絡しております。

また、24系統も地域を循環するバスですけれども、松風台から東垂水地区を連絡しております。それ以外のバス系統は鉄道駅とフィーダーするバス系統になっておりまして、15系統は名谷駅、22系統、23系統、57系統はJRの垂水駅とフィーダーするような系統になっております。

(取り組みの経緯)

次に、しおかぜに関するこれまでの取り組みをご紹介します。

まず、平成24年7月ごろから塩屋のまちづくり推進会の定例勉強会で、コミュニティ

バスの運行について検討が開始されました。平成27年からは塩屋コミュニティバスを走らせる会が地域の協議会等で構成され発足しました。地域の取り組みとしまして、平成27年4月にはアンケート調査、また、9月にはプレゼンテーションを行いまして、塩屋コミュニティバスを走らせる会がこの地域のコミバスの運行事業者として、山陽タクシーを選定しました。12月には山陽タクシーが運輸局のほうに事業申請を提出して、平成28年2月から3カ月間、最初の試験運行が実施されました。こちらの写真は開通前のイベントをイオンで実施した時の写真です。

次に、第1回目の試験運行の概要ですが、期間は2月1日から4月30日までの3カ月、塩屋の地域内を6系統のバス、このようなタクシー車両を使ったコミュニティバスを運行しました。一日86便で、地域内に30カ所のバス停を設けました。

また、この定時定路線型の運行以外に青線で示されている区域で、予約型の運行も実施しました。区域は概ね塩屋と塩屋北小学校区内ですが、一部下畑地域も入っています。

使用車両は申しあげましたように、タクシー車両で4名の定員です。運賃はこの6系統の路線型が一人300円、小学生は200円、未就学児童は無料。予約型については、一人500円で実施しました。運行事業者は山陽タクシー、実施主体は塩屋コミュニティバスを走らせる会です。

この1回目の実験の結果は、路線型につきましては、約6,000人強の利用者、一便当たり0.91人、予約型に関しましては586人で、一便当たり1.1人という結果になりました。

この試験運行期間中の人の流れにつきましては、通勤時間帯、朝の7時、8時に関しましては、朝谷町と塩屋北町、塩屋台といった開発団地から駅に向かう通勤利用が中心でした。昼間時間帯に関しましては、開発団地の塩屋台から買い物利用でイオンに動く交通が中心でした。

運行期間中に実施したアンケート調査の結果について、利用の目的を見てもみますと、通勤13%、買い物44%、通院19%ということで、自由目的の買い物、通院というのが過半を占めているという状況でした。利用満足度に関しましては、満足とやや満足をあわせて9割弱というふうな状況になってございます。

また、個別の意見を見てもみますと、便数や時間帯、ルートに対する要望として、「昼間のダイヤが少ない」、また、「朝、夕だけでなく、昼間の時間帯に2本運行してほしい」、「塩屋駅で乗り継ぎをせず、直接イオンまで行くようなサービスをしてほしい」というよ

うな意見がございました。こういった意見、また利用者の動向を踏まえまして、事業採算性も踏まえて継続的な運行を実施するために運行計画の見直しを実施しました。

まず路線型に関しまして、ルートは6系統ありましたが、これを廃止し、利用実績を見て利用の多かったバス停を結ぶ循環型の路線に変更しています。これにより、使用車両が減って効率的な運行が可能になり、また、乗り継ぎをせずに目的地に行くことが可能になります。

ダイヤに関しましては、一日を通して満遍なくバスが運行するダイヤに変更しました。これによりまして、自由トリップの利便性向上、高齢者の外出機会が増えるというような効果が見込まれると考えられます。

予約型の運行に関しましては、なかなか乗合が進まないという課題がございましたので、予約時間を1時間当たり3回に限定することによって、乗合率の向上を図ることといたしました。また、利用実績をふまえて運行時間帯を短縮し、9時から17時に見直しております。

こういった内容でもって見極め運行、本格運行に移行できるかどうかを確認するための試験運行を実施しました。

運行形態は前回と同じく、路線型と予約型の2種類。路線型に関しましては、定時定路線型で4系統、一日55便、バス停は28カ所。朝の時間帯は急行便として、住宅団地と駅を結ぶようなピストンの運行系統を2系統、昼間の時間帯は2系統のバスを地区内で循環する時計回りと反時計回りの2系統を用意しました。

期間としましては、見極めということで9月から10月の2カ月。車両・運賃・運行事業者・運行主体は前回と同様で、利用者数に関しましては、路線型は5,995人。期間は前回の3カ月から2カ月に短縮していますが、前回の実験とほぼ同等の利用者がいたということで、1便当たりの利用者も増えて利用が進んでいると考えられます。

ただ、予約型に関しましては34人と非常に少ないんですけども、実は、循環型の運行を当初一周30分でダイヤを組んでいたところ、交通事情によって遅延が発生するケースがあったので、その遅延対応としてこの予約型のバスでお客さんを運んだということもあり、また、路線型の積み残し対応ということもあり、実質的にはデマンド交通というような機能ではなかったという実験結果になっています。

見極め運行の人の動きですけれども、午前中に関しましては、前回同様、開発団地から駅に向かう移動。特に塩屋北町、塩屋台の利用が多くありました。午後に関しましては、

南側、駅から住宅団地に戻る利用が、塩屋北町、塩屋台を中心としてございます。

見極め運行2カ月の結果のアンケートですけれども、既にこのしおかせが生活になくはならないとおっしゃる方が21%、家族または知人が利用されているのが10%、長期的、継続的に運行されるならば利用したい方が25%、現在、利用していないが、いずれ必要になるとおっしゃった方が36%ということです。

この25%の部分と36%の部分、こういった方々が日常的に利用するということが、このしおかせにとって非常に大事なことだというふうに認識しております。

あと、個別の意見としましては、「土曜日も平日なみの便数を運行してほしい」との意見があり、意外と土曜日も利用が多かったということが実績から確認できています。

また、「今の4名乗りのタクシー車両では狭いので、せめてワンボックスにしてほしい」というようなご意見も賜っております。

こういった意見、利用実態を踏まえまして、一部の系統、便数を見直して11月以降も試験運行を継続しながら本格運行に向けた調整を進めております。主な変更点ですけれども、路線型に関しましては、朝の便はご説明のとおり一定の需要がありましたけれども、採算面で継続が難しいと判断して休止いたします。ただ、利用者が一定増加すれば、復活も検討するということです。

循環便につきましては、前回同様に2系統を9時から19時に運行します。ただ、一周当たりの運行ダイヤ30分を50分に見直すということで結果的に1時間当たり2便から1便に減便される形になっております。車両は各系統1台で、新しく中型車、定員6名の車両を2台導入しています。ルートの見直しで利用が少なかった南谷公園、地区東側のところですが、停留所と南谷公園を結ぶ区間は休止しています。

これにより、利用車両減による経費の節減やダイヤ見直しによる定時性確保、また運行の効率が図れると考えております。予約型運行につきましては、いろいろ工夫はしましたけれども、乗合利用が進まず、ほぼひとり利用ということで、また利用も限定的だったということなので、採算面で継続が難しいため廃止にさせていただきます。

以上が本格実施までの試験運行の概要を説明しました。ここから、本日の協議事項であります、4条申請予定の運行計画について説明させていただきます。

(4条申請予定の運行計画)

まず、こちらが運行系統のルート図になっておりまして、見極め運行で昼間に走っていた循環便を残すような形になっています。1系統は反時計回り、2系統は時計回りで、1

系統は塩屋駅から、塩屋台、朝谷町、イオンへ、また循環して戻ってくる。2系統はその逆回りという系統です。

運行の理由については、おさらいになりますけれども、当地域は道路幅員が非常に狭くて、特に塩屋谷川の東側については路線バスの運行が困難です。最寄りの鉄道駅の塩屋駅、また周辺の利便施設への交通手段として、新たにこのコミュニティバスの導入が必要だというふうに考えています。

運行計画につきましては、こちらに時刻表がございます。利用の多い平日と土曜日は同じダイヤにしておりまして、1系統は塩屋駅を毎時30分に発車して1時間に1本、2系統につきましては、10時から毎時0分に発車して19時までということで、平日、土曜日は合計18便運行しています。日曜日、祝日に関しましては、利用実績を踏まえて便数を減らしておりまして、9便運行しております。これら2つの系統はいずれも一周50分のダイヤを組んでいます。

次に、事業計画ですけれども、1系統、2系統とも運行キロは約11キロとなっております。停留所は27カ所。先ほどの見極め運行から南谷公園というバス停を除外しております。

使用車両につきましては、トヨタのアイシスというミニバン車両で、乗客定員6名となっております。車幅1.7メートル、車長4.6メートル、総重量1.8トン。車両数は常用車両で2台、予備車両として2台。この予備車に関しましては、セダン型車両を乗用事業と併用する形で準備しております。また、利用者にわかりやすいように車体前面及び側面にマグネットを添付することとしております。

車種の選定理由ですけれども、特に塩屋谷川東側で道路幅員が狭く、4メートルを切るような幅員のところもあるため、セダン型やミニバン型の車両でなければ運行が困難です。当初、セダン型のタクシー車両で試験運行を行いました。利用の多い時間帯には積み残しも発生しておりましたので、輸送力増強のため乗客定員を従来の4名から2名増となるミニバン車両を導入するものです。

また、法律で定められております移動円滑化基準の適用に関してですが、法律では、乗合事業で使用する車両は乗降口の幅や床面の高さ、車椅子のスペースの確保等に適合する必要があるとなっておりますが、車両の総重量が5トン以下で乗客定員が23名以下の車両については、この基準の適用除外の認定を申請することができます。

このたび、しおかぜはミニバン型の車両で運行する予定ですので、上記の条件に該当す

るということで、国から適用除外の認定を受けた上でこの車両で運行することについて合意を求めるものでございます。

なお、この5トン以下、23名以下の車両で運行する理由を再度申し上げますと、塩屋地域は道路幅員が狭く、小型バスでも運行が困難な箇所が多いため、ミニバン型の車両を運行するものです。

続きまして、運賃につきましては、周辺バス事業者の運賃、例えば神戸市バスや山陽バスは大人210円、山陽バスの30系統(塩屋北町線)では100円というような状況や、タクシーの初乗り運賃、アンケート調査で運賃が300円であれば地域の7割の方が妥当である、許容することができるという回答だったこと、また、事業者の収支採算性も踏まえまして、大人1回当たり300円、子供は200円、未就学児童は無料ということになってございます。

ただし、神戸市の敬老パス、福祉パス、ICカードは利用できません。事業者の取り組みで11枚当たり3,000円の回数券を発行しており、1回分お得な割引をしています。

以上、4条の許可申請にかかる協議事項の説明を終わります。

○土井会長

ご説明ありがとうございました。

それでは、ただいま説明いただいた、垂水区塩屋地域における地域コミュニティ交通の導入につきまして、皆様からご質問、あるいはご意見をいただければありがたいと思います。ご発言をどうぞよろしくお願いいたします。

では、ちょっと私のほうから。最初に誰かが質問しないとしゃべりにくいということもあると思いますので。1回目の実験のときには通勤利用が大体13%でお買い物は44%利用、通院が19%ぐらいというご報告をいただいたと思うんですが、2回目の見極め運行では、そういう利用目的についてお調べいただいたのかどうかということについて、データがあれば教えていただけたらと思います。それが運行形態に反映してくるというふうに思いますので、ご紹介をお願いできればと思います。よろしくお願いいたします。

○青木係長

私、公共交通課バス支援担当係長をしております青木と申します。よろしくお願いいたします。

今、土井先生からいただきましたご質問につきまして、1回目のアンケート結果はスライドでお示しさせていただいたとおりですが、実は2回目に関しましても、アンケートを

集計作業中でありまして、配付時期が遅れた関係で、まだ完全には整っていないという状況でございます。ただし、利用目的として自由目的のご利用は多かったというふうに伺ってございますので、おおむね傾向としては同じであろうと考えてございます。

以上です。

○土井会長

ありがとうございます。

運行の時間帯に通勤に対応しようと思うと、朝早めとか、夕方遅めというのにも必要になってくると思いますけれども、今回はそこまでは対象としなくてもよかろうというご判断をされたということですね。ありがとうございます。

他にご意見、ご質問をいただければと思いますが、いかがでしょうか。

○猪井氏

料金についてお伺いします。他の地域でやっておりますも、利用者の方から障害者割引はどうするんだという声が出てきます。多分、今の申請ではしないということで、それはそれで結構なんですけれども、そういう声が出てくる可能性があります。これは料金の案件ですので、もし入れられる場合はこの会議で了解をとり、運輸局に上げていくような料金の変更申請になりますので、そういうのがあり得ますよという意見なんですけれども、どうされますか。検討して修正されるか。この時点で入れないということであれば、それで結構なんですけれども。

○久保課長 現時点では、高齢者のための割引という料金体系については入れないというふうに考えております。今後、利用が進んだ段階でそういうサービスを改めて検討していくことで考えております。

○猪井氏 高齢者の方ではなくて、障害者手帳を持っておられたら鉄道等が割引になると思います。あれのもともとの趣旨は、それぞれの鉄道会社やバス会社がそれぞれの配慮で介助の人の分を割引くという趣旨で割引になっているのですけれども、それを見られて他の地域でこのバスは障害者割引はないんですかという聞かれ方をされますので。なされないということで、今後の検討ということで意味は了解しました。敬老パスのお話ではなくてというところの確認です。

○土井会長 ありがとうございます。他にご意見、ご質問をいただけたらと思います。

地元の方から何かご意見、あるいは、ご感想を含めて語りたいということがあればお願いしたいと思います。

○山口氏

そうですね。地元の意見がアンケートでも出ていたと思うんですけども、とにかくあれば便利で利用したいというのは、ほぼ一致した考え方になっていると思います。

ただ、その割には、現在は利用者数が目標に届いていない。私たちは老人クラブですから、本来一番利用させてもらうグループになるかと思っています。いろいろ話を聞いておきますと、利用の仕方も二つありまして、塩屋駅まで出て、例えばJRなりに乗るというのと、地域の中の短区間で乗るという二つが考えられまして、後者については、100円バス（山陽バス30系統）等を利用して、坂を上るのをバスに助けてもらうような形になっているようです。そういうところを考えると、現在の100円バスだと乗りやすいみたいです。300円となるとみんな年金生活者ですので、高齢者グループにとっては、やはり少し抵抗があるというような感じがいたします。だけど、とにかくせつかくやり出したのだからやってほしいという強い希望はみんな持っています。ただ、ちょっと値段の点はひっかかるような感じです。それでは成り立たないと言われたら仕方がないのかもしれませんが、これも。

現在、運行されているループ型は、どちらかという塩屋駅へつなぐという意識が割と強いような感じがいたします。私たちの実感から言いますと、老人クラブは非常に活発に活動しておりまして、いろんな形で毎日のように塩屋北の自治会館や塩屋北福祉センターといった場所を使っております。その場所が大体高度からいうと地域で一番高いところがありまして、今までいろんな活動に参加をしていた人がだんだん来なくなるということがあります。そこで誘うと、ちょっと坂を上るのがしんどくなったという声が聞かれます。やっぱりそういう意味では、最初から一遍にというのは難しいでしょうけれども、短い区間を安い料金で利用できるというような形もできていったらというぜいたくなことも考えております。今ちょっと急で思いつくのはそんなところですけども。

○土井会長

すみません。急にふりまして申しわけありません。

基本的には、このしおかぜについては地域が支えていかれるということがベースになっておられると思いますから、利用者の方々が乗りやすい形を実現していただいて、バス事業をうまく回していけるような運行の仕方ができれば一番いいのかなというふうに思いますので、今回はそれについての第一歩というようなことになっていくかと思っています。

他にご意見、ご質問をいただければと思いますが、いかがですか。概ねこういう方向で

進めさせていただいてもよろしいということでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○土井会長　よろしいですか。ただいま事務局のほうからご提案いただいた内容で協議が調ったという形で、この場でまとめさせていただきたいと思います。皆さんそれでよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○土井会長　ありがとうございます。

では、以上の提案につきましては、協議が調ったということで認識させていただきたいと思います。ありがとうございます。

そうしましたら、せっかくこういう場がありますので、正式な協議ということだけではなくて、事業者の方、あるいは地元の方含めまして、このしおかぜの利用のあり方について忌憚のないご意見を頂戴できたらなというふうに思います。

まずは、現在の利用状況について事務局からご紹介いただいた後に、また皆様からご意見をいただければと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○青木係長

皆様方に別紙でお配りさせていただいたこちらのニュースレターは、しおかぜ便りというものなんですけれども、塩屋コミュニティバスを走らせる会が、地域の住民の方々にしおかぜの取り組みに関する今の状況を発信するために、独自に作成されている資料です。

ちなみにこちらの資料は神戸市のホームページでも公開させていただいておりますので、今回お配りしているのはナンバー12ですけれども、それ以前のバックナンバーは神戸市のホームページでご確認をお願いいたします。

現在の利用状況ですけれども、本日、皆様方にご審議いただきました運行計画等々の内容で継続的に今後もしおかぜを運行していくためには、運行実施主体であります山陽タクシーさんのほうから一日当たり、100人程度のご乗車をお願いされているところでございます。

先ほどの説明の中にございましたとおり、今年の11月以降も山陽タクシー様にご協力いただきまして、地域にこのしおかぜを定着化させるために、引き続き試験運行をさせていただいております。

しかしながら、一日100人という目標に対して、11月1カ月間の利用状況の平均がその半分の50人程度にとどまっている状況になっております。12月に入ってからもう

二、三週がたってございますけれども、少しだけ利用が伸びてきているとはお伺いしておりますけれども、やはりまだ目標には全然達していないという状況です。今、走らせる会のメンバーの方には、引き続きこのしおかぜの利用促進の取り組みをご検討いただいているところではありますけれども、委員の皆様から他の地域での取り組み事例も含め、利用促進のお知恵をいただければ大変助かるなど考えております。よろしく願いいたします。

○土井会長

ご説明ありがとうございます。

この目標100人をなんとか頑張って達成したいということが、皆さん、地元の方も含めて目標になっているということでございます。こうした利用促進につきまして経験のある皆様も多いかと思っておりますので、アドバイス、あるいはご参考になるようなお話をいただければと思います。どうぞよろしく願いいたします。

○猪井氏

まず1点、質問というか。アンケートのほうに乗り継ぎが悪いというご意見が出ておりましたので、多分JRとの乗り継ぎだと思って時間を調べると、大体14～15分や29～30分というタイミングで着く電車が多いので、ダイヤの分かりやすさでしおかぜの発着を0分、30分にしているのはよく分かるんですけども、5分か10分遅らせてあげれば乗れるという意味で書いてあるんだろうなと思いながら、そういう趣旨で少しダイヤを眺めていました。山陽電車も調べると18分、33分、48分（西行き）か13分、28分、43分、58分（東行き）かなので、山陽側はまあまあ乗りかえられるかなという感じはしているんですけども、JR側が不便だというご意見かなと思います。

あと、突拍子もないことを申し上げて許されるのであれば、現在のダイヤが少し夜側に長めというのが今の運行の特徴だと思います。ということは、通常とらえにくい帰りの利用を拾えるということで、ここの地形が坂だということを考えると、行きは自転車で下りて、帰りだけ乗るという可能性もあります。実は、他の地域で見えても、高校生も坂道がしんどいということで、案外こうしたのに乗ってくる場合があります。今の車両では難しいかもしれませんが、車両の上に自転車を置くとか、自転車が収容できたら、行きは自転車で帰りだけ乗ってくるという可能性はあるよなど。ちょっと無責任に実現性も考えずお話をさせていただいているので後半は妄言ですけども、前半は電車との乗り継ぎを取られるか、分かりやすさを取られるかという中で、今は分かりやすさを取られているということですよね。要は、なんとなく0分、30分にしているのであればもう少し、5分ほど

ずらせばJR側に乗れるんじゃないかなと期待しながら見てました。

以上です。

○滝本氏

運行事業者の山陽タクシーの滝本です。

今、先ほど先生がおっしゃられた乗り継ぎの件は、実は当初、第1回目の試験運行では塩屋駅を中心に6つの系統をスター型に路線を組んだわけです。そうすると、1系統の路線から例えば2系統に乗り継ぎをしたい場合、300円と300円で600円かかってしまうということで、乗り継ぎが不便というご意見でございました。

見極め運行では、その6系統を廃止して、環状型でループ型にしまして、乗り継ぎなしで一周でも300円、短距離であっても300円、1回300円という形でさせていただきました。

以上でございます。

○土井会長

ダイヤというより、むしろ料金がかかるのがちょっと困るという話ですね。これはそもそも運賃を下げるしかないという話になってくるので。

○滝本氏

今回はぐらりと回れますので、300円でそのまま乗り継ぎなしで行くことができます。

○土井会長

バス間の乗り継ぎがなくなるので、そういう意味ではお得感はあるということですね。ありがとうございました。他にご意見、ご質問はございますか。

では、ちょっと私も利用促進とか、いかに地域で支えるかというのを体験的にもやっておりまして、基本的に、このバスを動かして地域の人に乘ってもらうというのは大きな目的ではあるんですけども、きっとそれ以上に大きな目的は、その結果、地域の人たちがここで住んでよかったなというのを皆さんが実感してもらうというのが、まず大事だなというふうに思います。そういうことがあって初めていろんな人たちがバスのほうに目を向けてくれる。おれたちの町のバスなんだ。おれたちのものだよということですね。他人ごとから自分たちのことに、というふうにお考えいただけるような。このしおかげ便りなんかも、そういうことでいうと、すごくいいものをお作りになられているなと思います。

そうしたことを前提に、例えば、100人の目標を達成するのか、100人でなくても例えば、しおかげ便りの後ろに広告欄というふうにありますけれども、バスはあったらい

いけど当面は乗らない、という方については、あってもいい分については何らかのご負担をいただく。こういう広告であったり、それから、実際に運行するということについてはお金がかかるわけですから、そういうことについて地域で支えるということですね。ご乗車される方もそうでない方も、自分たちで支えることをご理解いただくようなアプローチをすると、目標が100人以下になる可能性があります。

それから、100人に近づける一番いい方法は何かなと思うと、現在、ちょうど50人乗っておられますよね。その乗っている人が、周りには同じような状況にある人たちがいる可能性が非常に高いですから、一緒に乗ろうよということで、ご自身でもう一人ずつを誘っていただくと100人になると。現在、乗っておられる方が実際にどういうことで乗っておられるのか。あるいは、その乗っている人たちがどういうふうに声をかけるか、みたいなことが一番手っ取り早いのかなというふうに思います。

それから、山口さんからお話があった、短い区間だけれども、例えば100円で坂の上りは乗れたらいいなという話ですけれども、100円にするためには、現在の300円の運賃を考えると3倍の人が乗ってくれば100円が300円という値打ちになりますよね。ということは、短い区間をたくさん乗っていただくことがうまくできるなら、その300円の運賃を下げる可能性が、その地域の中のお話でできる可能性があるということです。

そういったことの工夫をしていきながら、どんどん状況に合わせて見直していったらいいと思うんですけれども、できるだけ長く運行を続けていくために多くの人たちに体験してもらい、多くの人に利用してもらおうという輪を広げていくということを試みていくといいのではないかなというのを感じます。

実際そういうことを結構やっておられるところもありますので、ぜひ、そういう取り組みをまた、何でしたら一緒に考えていってもいいのかなと思います。

他にご意見、ご質問がございましたらどうぞ。

○猪井氏

既に協議が調った段階で非常に申しわけないんですけれども、資料4の左下の系統図を拝見していて、ジェームス山店のバス停と大谷公園北の関係なんですけれども、ここはジェームス山店で折り返す区間のはずなんですけれども、例えば、1系統でいうと塩屋大谷を通過して次の大谷公園北は通らないんですね。つまり、大谷公園北、ここで人を拾うということをする、この運行外で拾うということになりますけど、その場合の通過の扱いと

というのはどうされるのですか。要は、利用者がバス停で待っていて、止まらず行ってしまって、後でまた別のルート車が来るといのは、これは大丈夫ですか。停まるのであれば、停まるで図面を修正されておいたほうがいいと思うんですけども。

○青木係長

現地の状況、航空写真等を持って来ていないのであれなんですけれども、実はこの2つの停留所は下りだけの停留所になります。というのは、下り側にしか歩道がなく反対側は自然法（のり）になっておりますので、降りられないところになります。

○猪井氏

わかりました。もし乗られるのであれば通過すると混乱しますが、もともと上りがないんであれば結構です。

○青木係長

乗られる方は少し南側にございます塩屋大谷でご乗車いただくということを考えています。

○猪井氏

失礼しました。もし乗られるなら、図を修正して入れたらどうですかと言おうとしただけです。すみません。

○青木係長

ありがとうございます。

○土井会長

よろしいですか。他にご意見、ご質問ございませんか。事業者、あるいは地元の方、何かありましたらお願いします。

○原田氏

現在、4月の本格運行実現に向けて試験運行を行っているわけですが、まだ目標に全然達していないという現状です。個人的に思いますのは、2月から4月の試験運行、9月から10月の見極め運行で、その都度その都度ルートとダイヤが変わってきました。また、この11月からも縮小とか、時間変更がありましたので、その辺、地元の住民がついていけないという面も考えております。

このしおかせ便りもその都度出しておるわけですが、塩屋の北の部分の北小学校区では、4、5自治会ぐらいがきっちり配付から何から全てされるのですが、下の塩屋小学校区につきましては、約30近い自治会がございまして、この回覧とか掲示とかをお願いするわ

けですが、機能していない自治会もあり、全ての住民の方にこれがその都度すぐ行き渡っているかという、なかなか難しいのではないかというのが、私ども地元のちょっと悩んでいるところで、いろんな工夫をしながらやっておるところです。

それと、現在までは行政の支援、また山陽タクシーさんの企業努力で運行していただいておりますが、やはり我々も何とかしないといけないということで、婦人会や自治会、ふれあいのまちづくり協議会といった各団体の方に、協賛金をお願いしてまいりました。現在までに13団体にご協力をいただき、33万円ほど集まっております。塩屋というのは先ほども言われておりますように道が狭くて、公共交通の恩恵を受けていない地域でありまた敬老パスも使えないという地域でありますので、地元の方からいただいたお金を、例えば、運賃のうち100円の補填を地元で行い、利用者の方には200円で乗っていただくということも、これからやっといこうかなというふうには思っております。

一度乗ったらまた乗りたくなかった、という利用者の声も聞きますし、一度試しに乗ってもらえれば利用していただけるのではないかと思いますので、利用促進に関しては、各自治会や各種団体の方にご説明をしながら、そういう乗りやすくなるような利用促進を地元でも考えていかないといけない、ということで今進めている状況でございます。

なんとか100人になるまでいろんなことを検討しながらこれからもやってまいりたいと思いますので、また、いろいろなお知恵がありましたら、よろしく願いいたします。

○土井会長

ありがとうございました。

ぜひ頑張ってくださいということと、そういう地元の方や事業者の方をサポートするというのがこの会議のもう一つの役割ですから、ぜひ、ご専門の方がたくさんいらっしゃいますので、それぞれ個々にでもご相談、あるいは、アドバイスをいただければありがたいと思います。どうぞよろしく願いいたします。

他にご意見、ご質問等はございますでしょうか。

○中澤氏

バス協会の中澤です。今いろいろお話がございまして、回数券などもつくられてご努力されているということですが、この回数券は相当発行されているのでしょうか。

それともう一点、乗車される方はやはり高齢の方が多いのか、交通弱者という高齢の方、また学生さんとか、そういう方などの乗車状況なども、もしわかるのであれば教えていただきたいなと思います。

○久保課長

11月に平日の3日間、実際に乗車して利用状況を確認した結果なんですけれども、支払方法に関しましては、現金で利用される方が7割、回数券の方が3割という状況で、もっと回数券を買ってもらいたいなという状況です。

また、利用者の年齢層に関しましては、60代の方が26.9%、70代の方が22.3%、80代の方が10.9%ということで、半分以上が60歳以上の方の利用です。

○土井会長

大体想定している利用者の方が乗っておられるということだと思います。想定している人以外に幅を広げるのか。あるいは、想定している方々がまだまだたくさんいらっしゃるの、そういう人たちに乗っていただくのか。両方の攻め方といいますか、アプローチがあると思うのですけれども、まずは多いところをたくさん乗っていただけるような仕組みを考えようということを進めておられるということだと思います。

他にご意見、ご質問、あるいは、アドバイスをいただければと思います。いかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、またいろんな機会にサポート、あるいは、アドバイスをいただければありがたいというふうに思いますので、今後ともどうぞよろしくお願いいたします。

次第に基づく協議事項については以上ということにさせていただきたいと思います。その他の案件で事務局のほうからご紹介等ありましたらよろしくお願いいたします。

○久保課長

皆さん、長時間にわたりましてご議論いただきましてありがとうございます。本日予定しておりました議事は以上でございます。

本日の協議の結果を踏まえまして、運行事業者である山陽タクシーさんに対して、神戸市公共交通会議において協議が調ったことを証する書類を交付させていただきます。この書類を添えて今後、山陽タクシーさんが兵庫陸運部に運行の申請をされ、手続きが進んでいくという流れになります。申請が受理されて所定の審査を兵庫陸運部のほうで行って、許可がおりることになります。

○吉本氏

兵庫陸運部でございます。最後の最後で申しわけございません。

今、久保課長からお話ございましたように、今後、山陽タクシーさんのほうから我々兵庫陸運部のほうに申請が出てまいります。これまでの実験とは違いまして、やはり本格

運行ともなりますとそれなりの基準というのをクリアしていかなければならないということにもなりますので、関係各位のご協力をよろしく申し上げます。それと同時に事務局側のご努力を期待するところでございます。

以上でございます。

○久保課長

ありがとうございました。

最後になりますけれども、交通政策部長の鈴木より一言ご挨拶をさせていただきたいと思えます。

○鈴木部長

主宰者が冒頭から遅れてまいりまして大変失礼いたしました。大変活発なご議論ありがとうございました。このしおかぜの取り組みは、運行計画の立案、それから見直し、全て地元の方々が手づくりで進められた内容です。運行事業者であります山陽タクシーさんも聞けるものは全て聞かれたのではないかなと思うぐらい、地元と運行事業者の二人三脚がすばらしく整って、やっそこまできたのではないかなと思ってございます。

まず、道路事情を考えまして、タクシーを活用するという発想から、まさにすばらしい取り組みであったかと思っております。それから、先ほど山口会長、原田会長からもいろいろお話がありました。原田会長は特に、運賃だけではなくて地域の協賛金でありますとか、それから、しおかぜ便り自体も行き届いてないところがあるということで、非常に問題意識も高く持っておられます。

この取り組みをぜひ粘り強く継続していただき、目標の100人を達成していただいて、本格運行につなげていただいて、ますます利用拡大をしていただけたらなと思っております。

本日はどうもありがとうございました。

○久保課長

それではこれをもちまして閉会といたします。皆様お忙しい中、ご出席いただきまして、本当にありがとうございました。