

第4回神戸市地域公共交通会議会議録

平成30年12月11日

第4回 神戸市地域公共交通会議

1 日時 平成30年12月11日（火）10時00分～11時30分

2 場所 神戸市役所2号館5階501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

（3）交通事業者

伊 東 正 博

長谷川 真 一

山 本 圭 一

（4）各種団体

中 澤 秀 明

奥 篤

宮 地 英 樹

（5）関係行政機関

岩 野 住 之

寺 谷 毅

俵 原 眞 二（欠席） 代理：藤縄 祐康

小 谷 安 彦

浜 村 吉 昭

4 議事

(1) 委員紹介

(2) 会議規則

(3) 協議事項

垂水区塩屋コミュニティバス「しおかぜ」運行計画の変更について

5 議事の内容 別紙のとおり

1. 開 会

●畑田担当課長

それでは、時間になりましたので、始めさせていただきますと思います。

本日は、お忙しい中、ご参集いただきまして、まことにありがとうございます。

私、事務局をしております、神戸市住宅都市局計画部公共交通課 交通支援担当課長の畑田と申します。よろしくお願いいたします。

それでは、開会にあたりまして、当会議会長、大阪大学の土井教授、続きまして、神戸市住宅都市局 交通担当部長の浜村のほうからごあいさつをさせていただきます。

それでは、土井会長、よろしくお願いいたします。

●土井会長

失礼します。土井でございます。

皆さん、おはようございます。年末の大変お忙しいときにご参集くださいまして、ありがとうございます。

一言あいさつということですので、きのうも同じ話を違うところでさせていただいたんですけども、地域公共交通ですね、今日、「しおかぜ」の取り組みについて、皆さんと意見交換させていただくわけですけども、何でこういう地域公共交通を私たちは大事にしなければいけないのかという、その「何で」をちゃんと考えましょうと。

1つは、当然、利用されている方が増えていただくのは、これは大変ありがたいことです。でも、そのもうちょっと奥に何かあるはずなんだと。もう少し利用の話だけではなくて、地域の人たちがもっと幸せになるように考えないといけない。

よく言われるのに、何で地域公共交通あるのかって、3つのK。1つは、高齢者の方、1つは、高校生の方、それから、観光が大事だとよく言われるんですけども、それにもう一つTを加える、T、これは全部日本語なんですね、「楽しい」。やっぱり出かけていくことが楽しいということを支えるっていうのも、地域公共交通の役割で非常に大きいわけですね。ややもすると、高齢者の生活に必要な例えば通院とか買い物に偏りがちなんですけども、それももちろん大事ですけども、それだけではなくて、人々の生活ですね、これから特に若い人たち、免許を持たない人たちも増えて、なぜか免許を取れないという状況の人たちが増えたりしてるわけですから、そういう人たちにも自分で自由に動けるということを支えるっていうのがこの地域公共交通の役割だと思いますし、そういうことを地域の

皆さんと一緒に盛り上げていくっていうのが大変大事だと考えてます。それが結果的には定住を促して、活力のある地域をつくり出す重要なツールになるというふうに考えております。

したがって、きょう、皆さんと積極的に意見交換できればと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

●畑田担当課長

土井会長、ありがとうございました。

それでは、浜村部長。

●浜村担当部長

皆さん、どうも、おはようございます。住宅都市局の浜村と申します。

本日は、お忙しい中、会議に出席いただきまして、ありがとうございます。お礼を申し上げます。

この会議、地域公共交通会議ですけれども、その位置づけ等につきましては、後ほど事務局のほうから詳しく説明させていただきますので、私のほうからは省略させていただきますけれども、神戸市におきましては、平成19年の9月に設置しまして、今回で4回目の開催ということになります。本日、先ほど会長先生からお話しいただきましたけれども、垂水区の塩屋地域におけるコミュニティ交通の取り組みにつきまして、ご議論いただきたいというふうに思っております。

この塩屋地区の「しおかぜ」につきましては、平成29年4月から本格運行を開始しております。かれこれ1年半ほど経過しておりますけれども、地域の生活の足として定着してきております。ただ、利用者につきましては、目標とするラインにあと一歩というところまで来ておりますので、今後の利用促進に向けて、また運行計画の変更等、今日は提案させていただきますと思っております。

また、皆様の活発なご議論をいただきますよう、よろしくお願いいたします。

どうぞよろしくお願いいたします。

●畑田担当課長

ありがとうございました。

本会議におけるカメラ、ビデオ等による撮影はここまで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、配付しておりますお手元の資料の確認をさせていただきます。

議事次第に続きまして、

資料 1、神戸市地域公共交通会議 委員名簿

資料 2、神戸市地域公共交通会議について

資料 3、会議の会則

資料 4 としまして、【協議事項】垂水区塩屋コミュニティバスにかかる運行計画の変更について、A 3 の資料になります。

そのほか、しおかぜのルートマップ、時刻表を参考につけさせていただいております。

お手元の資料、過不足ございませんでしょうか。よろしいですか。

2. 議 事

(1) 委員紹介

●畑田担当課長

それでは、本日まで出席いただいております委員のご紹介させていただきたいところなのですが、資料 1 の名簿のとおり、非常にたくさんの方にご出席いただいておりますので、この名簿をもって代えさせていただきたいと思います。

では、以降、会長である、大阪大学、土井教授に議事進行をお願いしたいと思います。

土井会長、よろしく願いいたします。

●土井会長

では、皆さんのお手元にあります、その次第に従いまして議事の進行をさせていただきたいと思います。

(2) 会議規則

●土井会長

委員の紹介につきましては、先ほどお話しがあったとおりということですので、2 つ目の議事であります、会議規則ですね、これについて、事務局のほうからご説明をよろしく願いいたします。

●畑田担当課長

それでは、「資料 2：神戸市地域公共交通会議について」、説明をさせていただきたいと思います。

お手元資料 2 をご覧ください。

地域公共交通会議は、平成18年10月の道路運送法の改正において、地域の実情に応じた乗合旅客運送に基づく運行形態や運賃、そういうものを、右の図にありますような、地域の方の関係者による合意形成を図る場ということで位置づけられております。この会議で協議が調いますと、路線の新設、停留所の設置、運賃設定等にかかる手続きを簡素化、簡略化、弾力化することができるというものになっております。

神戸市におきましても、平成19年9月19日に第1回の会議を開催するというので設置をさせていただきまして、今日、この開催で4回目の開催ということになります。

3ページのほうは、この会議の構成員とその役割をまとめさせていただいております。本日、こういう趣旨に基づきまして、皆様にご出席いただいておりますところ。

4枚目には、これまでの開催実績になります。これまでは北区淡河町で2回、垂水区塩屋地域で、今日をもちまして2回目という形になっております。

最後に、地域公共交通会議の協議事項ということで、最初に説明させていただいたような手続きの簡略化、弾力化という趣旨がございますので、こういった内容につきまして、この会議の場で議論させていただくということになっております。

地域公共交通会議についての説明は以上です。

●土井会長

ご説明、ありがとうございました。

この件につきまして、ご意見、ご質問ございますでしょうか。

よろしいですか。

●畑田担当課長

すみません、ちょっとだけ補足で、申しわけございません。

続きまして、資料3のほうで、会則の説明をさせていただきたいと思っております。

資料3をご覧ください。

本日、委員及び臨時委員16名の方のうち、15名の方に出席いただいております。あわせて、資料1の委員名簿も見てくださいながらご確認いただければと思います。定足数は過半数ということになってございますので、会則第5条第2項に基づき、本日の会議は有効に成立しております。

本日の会議における発言は、事務局のほうで議事録を作成しまして、後日、神戸市のホームページに掲載させていただきますので、よろしくお願いいたします。

どうも失礼いたしました。よろしくお願いいたします。

●土井会長

ご出席何人でしたか。委員何人中何人ご出席ということですか。

●畑田担当課長

本日16名の方のうち15名についてご出席いただいております。

●土井会長

圧倒的過半数ということですね。ありがとうございます。

●畑田担当課長

はい。よろしく願いいたします。

●土井会長

そしたら、会議規則、それから出席状況、それから議事録の件につきましてご説明いただきましたけども、ご質問等ございますでしょうか。よろしいですか。

●寺谷委員

一つ、資料3の訂正をお願いしたいんですが、3の(3)の兵庫県の職員でございますけど、正しくは、「兵庫県 神戸県民センター 神戸土木事務所の職員」としていただきたいと思います。ちょっと古い組織の名称が残っているようでございますので、訂正お願いいたします。

●土井会長

県土整備部を消して。

●寺谷委員

はい、「県民局」の「局県土整備部」を消していただいて、「県民センター 神戸土木事務所の職員」としていただければ正しいかと思います。

●土井会長

ありがとうございます。

●畑田担当課長

それでは、事務局のほうで修正をさせていただきます。

●土井会長

はい、修正、よろしく願いします。

●畑田担当課長

はい。

●土井会長

ほかに、ご意見ございませんでしょうか。

よろしいですか。

では、会議規則などにつきましては、以上とさせていただきますと思います。

(3) 協議事項

垂水区塩屋コミュニティバス「しおかぜ」運行計画の変更について

●土井会長

それでは、今日の一番重要な議題でございます。協議事項ということで、「垂水区塩屋コミュニティバス「しおかぜ」運行計画の変更」につきまして、事務局のほうからご説明、よろしく願いいたします。

●乃口係長

それでは、垂水区塩屋地区のコミュニティバス「しおかぜ」の運行計画の変更内容について、ご説明させていただきます。

私、住宅都市局の公共交通課でバス支援担当をしております乃口と申します。どうぞよろしく願いいたします。

皆様のお手元に、資料4として「垂水区塩屋コミュニティバスにかかる運行計画の変更」、こちらにまとめておりますけれども、本日、これまでの取り組み経緯や、利用状況を踏まえた変更内容の考え方というところを含めて、ご説明させていただきたいと思っておりますので、前面スクリーンのほうでご説明させていただきます。

では、まず、この塩屋地区の概要をご説明いたします。

塩屋地区は、垂水区の南東部に位置しておりまして、南北を流れる塩屋谷川を挟んで、東西の急峻な斜面地に住宅地が立ち並んでいる地形になります。この急峻な地形の中で住宅地として開発されたエリアですので、やはり道路幅員が狭く急な坂道が多いというような、道路条件が厳しい中で住宅地が立ち並んでいるエリアになっております。ただ、一部この北側のエリアでは、第二神明道路ですとか、旧神明と呼ばれるような神戸明石線という幹線道路で他地域と連絡しておりますので、この沿線には比較的新しい開発団地が整備されている地域になっております。

続きまして、この地区の人口の状況です。

この地域内には、8,200世帯、人口にして約1万8,200の方がお住まいでして、高齢化率27.9%、75歳以上の後期高齢者の割合でいきますと13.5%となっております、現在の

神戸市の全市平均が、それぞれ高齢化率27.7%、後期高齢者の割合が13.9%ということで、全市の平均とほぼ同程度の高齢化率の状況ということになっております。

地域内には、大手スーパーであるコープミニや、マックスバリュ、イオンというような商業施設が立地しておりますので、地域の方の日常生活のお買い物というのは、一旦地域の中で充足をしているという状況になります。

続きまして、こちらが、塩屋地区の公共交通、今回議論いただきます「しおかぜ」以外の公共交通のネットワークの状況になっております。

まず、鉄道ですけれども、地域の南側の臨海部を東西に貫くような形でJRと山陽電車が運行しております、地域内にはそれぞれ塩屋駅が立地しております。それから、路線バスですけれども、塩屋駅周辺にはバスは走っておりません、北側の幹線道路沿いに市バスと山陽バスがそれぞれ路線バスを運行しております、各路線で地下鉄の妙法寺駅ですとか名谷駅、そして、JR、山陽の垂水駅に連絡する路線を有しております。

それでは、この塩屋地区のこれまでの「取り組みの経緯」について、ご説明させていただきます。

神戸市における地域コミュニティ交通の取り組みについては、地域の住民の皆さんが主体的に取り組むということと、あと本格運行後も継続的に利用促進の活動をしていただくという方針をとっております。神戸市については、そういった地域の活動を支援するというので、コミュニティ交通の取り組みを進めていくというような進め方をしております。

この塩屋地区についても、平成24年の7月に、塩屋まちづくり推進会、塩屋地区のまちづくり活動を行っていた地域の中で、交通課題の検討が始まっております。

こういった地域のまちづくり推進会の中で独自のアンケート調査等を行いまして、平成27年の2月に、「塩屋コミュニティバスを走らせる会」、コミュニティバスのことを専門に検討する会議が立ち上がっております。

この「走らせる会」の中で、27年の4月から5月には、全戸配布のアンケート調査を実施して地域の需要を把握するという活動をしております。地域の需要把握を踏まえ、事業者を公募いたしまして、地域内をタクシー事業として営業していた山陽タクシーが運行事業者として決定しております。

その後、試験運行を、28年の2月から4月、同じく28年の9月から10月の2回実施いたしまして、全戸配布のアンケートですとか利用者に対するアンケートを実施して、利用需要の確認を行っております。

こういった取り組みの中で、運行計画の中身を一部見直して、今回の本格運行という判断を行っております。

28年の12月には、この地域公共交通会議、前回の会議を開催いたしまして、地域の皆さんで合意いただいたうえで、平成29年の4月から本格運行を開始しております。

その地域の活動を行ってきました、「塩屋コミュニティバスを走らせる会」の概要をご説明いたします。

先ほどの経緯の中でもご説明いたしましたが、設立は27年の2月。

そして、活動区域ですけれども、塩屋小学校区と塩屋北小学校区、こちらの2つの校区において、地域住民が共同で利用できるコミュニティバスの運行を、行政、交通事業者と連携して実施するということを目的にしております。

構成団体、こちらの2つの校区の中の塩屋まちづくり推進会和塩屋地区の連絡協議会、そして塩屋婦人会、塩屋ふれあいのまちづくり協議会、塩屋北ふれあいのまちづくり協議会、こういった団体を構成団体として、各団体の代表者がこの会に集まってきて議論していただくという場になっております。

具体的に行っている内容は、コミュニティバスの実証実験ですとか、地域住民との連絡調整、運行計画にかかわるような地域内でのルールづくり、そして本格運行開始以降は、利用促進活動を継続して行っております。本格運行開始以降も、月1回の頻度で現在も会議を開催しております、その場では山陽タクシーから利用状況の報告があり、それに基づいて具体的にどういった利用促進策がとれるのか、そして今回のような運行計画の見直しといったところを議論していただいております。

こういった活動を経て、平成29年4月から本格運行を開始しております。前回の会議で合意いただいた運行計画の内容なんですけれども、簡単に概要をご説明させていただきます。

しおかげについては、こちらのミニバン車両を使ったコミュニティバスというところで、「塩屋コミュニティバスを走らせる会」の依頼のもとで、山陽タクシーが運行しております。

こちらの車両、乗客定員6名。

運行系統については、塩屋駅を起終点に地域の中を循環する路線、時計回りと反時計回りの2系統を有しております。

平日・土曜で18便、日曜・祝日で9便、運行しております。

運賃については、大人300円、小学生200円、そして未就学児が無料となっております。

このしおかぜですけれども、本格運行開始以降、地域、事業者、行政が連携しながら利用促進の取り組みを行っておりますので、その内容をご説明させていただきます。

まず、地域の商業施設とのコラボキャンペーンを実施しております。これは、地域内の主要な商業施設である、イオン、マックスバリュ、コープにご協力いただきまして、しおかぜを使ってこれらの店舗に来店された方が、決められた日に一定金額以上お買い物いただいた場合に、しおかぜの利用促進券をお配りしております。この利用促進券、額面100円と書いておりますけれども、この100円はしおかぜの乗車運賃の割引券としてご利用いただけます。1枚使っていただくと300円の乗車運賃が200円、3枚集めて使っていただきますと無料で乗車できるというようなシステムになっております。

あわせて、商店街で使えるポイントシールの配布というところで、駅前の商店街ではポイントシール制度を設けておりまして、回数券でしおかぜに乗車された方が乗務員さんに申し出ていただきますと、ポイントシールを配布しております。こちらのシールを10枚集めていただきますと、塩屋商店街で100円の割引券として利用可能になっております。

これら乗車割引も商店街の割引も、どれも割引分についてはそれぞれの商業施設側で負担していただいている取り組みでして、より便利にお安くしおかぜを使っていただくための制度となっております。こちら、もう1年以上続けておりますので、地域の中で浸透している割引制度になっております。

あと、事業者側の協力としては、回数券の販売というところで、11枚綴りのものを10枚分の料金という割引制度を設けておりまして、こちらは継続的にしおかぜを利用いただくための固定客の獲得につなげております。

あわせて、行政機関の協力としても、Yahoo!や駅すばあとといったような経路検索サイトへ運行情報を提供しておりまして、こういったところでしおかぜの運行内容を検索できるようにしております。より多くの方にしおかぜを使っていただくための情報提供の環境を整えております。

こういった取り組みにより、本格運行4月に開始して5か月で利用者の延べ人数が1万人を達成しております。これを受けて、10月に1万人達成キャンペーンということで記念式典を実施したり、先ほどの利用促進券を拡大配布するというような取り組みを行っておりまして、こういったイベントをもって地域の中により一層しおかぜを浸透させたり、利

用していただくためのキャンペーンなども実施しております。

それ以降も、交通事業者である山陽タクシーのほうから取り組みを提案いただいております。山陽電車グループの企画乗車券、「垂水・舞子1 dayチケット」という既存のものに、しおかぜの乗車券を2枚つけて「塩屋・三宮おでかけきっぷ」という企画券の販売を開始しております。昨年11月から開始しております。これまで塩屋の中でしおかぜを利用していただくというところをPRしておったんですけれども、それだけでなく、三宮におでかけというような塩屋地域外におでかけするときも、しおかぜを便利に使っていただくための取り組みをしております。

今後の新たな利用促進活動の一つとして、しおかぜのファンクラブ制度の実施を予定しております。

これは、しおかぜを応援していただける方を、個人、法人問わず募集して、会費を集めさせていただくというところで、個人会員は1口1,000円、法人会員は1口1万円を予定しております。この会費については、しおかぜの利用促進活動の活動経費や、あるいは運行経費の一部に充足するということで、これまでしおかぜについては、地域の方に乘って支えていただくという取り組みを行っていったんですけれども、やはり地域の中には、しおかぜは必要ないけれども、今後ずっと残していきたいと思ってる方もいますので、そういった方が、乗らずにも、しおかぜを支えていただくという取り組みの一つになればと考えております。こちらの制度、今回の運行計画の見直しの広報とあわせて、周知・募集活動をしていく予定にしております。

こういった地域の中の利用促進活動を踏まえて、利用状況の報告をさせていただきます。

運行事業者である山陽タクシーから、平日・土曜で100人、日曜・祝日で50人という乗車目標をご提示いただいております。これに対して、本格運行から今年の10月までの累積の乗車人数の平均値なんですけれども、平日・土曜で72.5人、日曜・祝日で29.8人。これを踏まえた目標達成率は、平均で71.1%となっております。目標の100人、50人に対して、まだ3割ほど届いていない状況ということになっております。

一方で、下で示しておりますのが、月ごとの乗車人数の目標達成率の推移でございます。本格運行を開始したのが平成29年の4月からですけれども、試験運行2回目開始以降、本格運行と同じ形態で継続して試験運行を実施しまして、本格運行に至る手続きの間、地域の移動の手段がなくならないような取り組みをしておりますので、その試験運行の期間も含めて利用状況の推移を示しております。

年間の変動でいきますと、塩屋は坂道の多い地形ですので、やはり夏の暑い時期にしおかぜの乗車率がかなり高くなるという傾向がありまして、一方で、冬場の寒い時期になりますと、恐らく外出を控えられることが多くなるのか、利用が落ちるとい傾向が見られております。一方、この経年の変動を見ますと、やはり毎年、前年比を超えるような利用状況、各月推移しておりますので、現在、約2年ほど運行しておりますけれども、継続して運行することによって、地域の中で利用が浸透して日常生活の移動手段として組み込んでこられてきている成果かと考えております。

続きまして、停留所別の利用状況をお示ししております。

各停留所の乗車、降車それぞれ1人とカウントし、どれだけの方が1日平均で利用いただいているか、昨年の8月から今年の9月までの利用状況で集計しております。

まず、一番多い停留所、やはり駅との接続になる塩屋駅、こちらで1日平均、乗降合わせて51名の方が利用いただいております。次に多いのが、地域の中で主要な商業施設になっておるイオンジェームス山店、こちらが1日平均で17名の方がご利用いただいております。続きまして、塩屋台3丁目、アリビオ塩屋、中野センター前、神戸信用金庫前、そして塩屋北町といった乗られる方が住んでいる住宅地側で多い停留所というのが出てきております。

一方で、この赤で示しているところ、こちらは1日の利用人数が2人以下のものです。乗降でカウントしていますので、2人以下ということは往復で1名の方がその停留所を使われていないということなんですけれども、朝谷町のエリアですとか、塩屋北町のエリアの中の一部の停留所、そして大谷のエリアは、現在、しおかぜの利用が伸び悩んでいる停留所となっております。

一番最初にお示しさせていただきました、公共交通のネットワークを思い出していただきたいんですけれども、こういったエリアは、既存の路線バス、山陽バス、市バスが運行しているエリアと一部重複するエリアになっておりまして、既存の路線バスの中で、例えば、垂水駅ですとか、それ以外の地下鉄の駅に接続できているということから、そちらのほうに利用が流れていて、しおかぜの利用者増加にはつながっていないのかなというような結果になっております。

こちらは平日・土曜の運行状況なんですけれども、日曜・祝日も母数は少ないんですけれども、ほぼ同じような傾向で利用の状況が見られます。

一方、平日・土曜、日曜・祝日の差としては、目標達成率の推移の差に、若干、開き

が出てきている状況になっております。日曜・祝日は、先ほどの最初の運行計画の概要でご説明させていただいたとおり、平日のダイヤが半分になっております。ですので、やはりちょっと利便性が劣るといえるところはあるのですが、本格運行開始直後はほぼ同程度の目標達成率で推移をしていたんですけれども、9月以降の利用状況がちょっと落ち込んできたときに、利用状況の落ち込みが平日・土曜に比べて日曜・祝日のほうが大きくなるというような傾向が出ております。特に今年の夏、猛暑で利用が一番伸びた時期なんですけれども、平日・土曜だけでは9割ぐらい目標達成率を到達しているんですけれども、日曜・祝日だけで見ると、7割程度にとどまってしまうというところで、約2割ほどの開きが出てきております。

累計の平均目標達成率で比較しましても、平日・土曜のみの平均目標達成率は72.5%、それを日曜・祝日だけで抜き出すと59.7%、1割強の開きが出てきているという状況になっております。

これは、しおかぜの利用目的で多い買い物、通院といったところが、やはり買い物であれば日曜日は車に移行してしまうという傾向が出るというところと、あと通院は、日曜・祝日がほぼ見込まれないというところから、日曜・祝日の利用が若干落ちてしまうと推測しております。

続きまして、本格運行以降の利用状況を把握するために、今年の1月から2月にかけてOD調査を実施しております。

利用が多い区間を矢印で示しております、赤の矢印が塩屋駅を起点に移動している移動手段になります。最も多いのが駅から塩屋台のエリアにアクセスする経路です。続きまして、塩屋台の北側のエリアと塩屋北町のエリア、こういったところに向かわれる方が多いという傾向にあります。

こういったそれぞれの団地は、そこから駅に行く方というのも多いんですけれども、やはり地形上、塩屋駅が一番低くて、北に上がるほど地形が上がっていくという傾向から、やはり坂道の上り坂のほうで多く使われるという傾向が出ております。

次に多いのがイオンジェームス山店停留所の利用が多かったんですけども、やはりこちらにも、駅からイオンですとか、大谷のエリアからイオンといったような使われ方というのが多く出ております。

駅エリアを起終点とするような移動が全体で8割、そして、こちらのイオンを起終点とするような移動が全体の2割、あわせて駅とイオンに関連するような移動が全体の9割と

いうところでも、移動の大半が駅もしくはイオンに向かう、もしくはそれから帰るという移動手段になっております。一方、住宅地から住宅地といった東西の移動で使われる方というのが全体の5%ほどとなっております。しおかぜについては、地域の中を循環するようにループの形をとっておるんですけれども、横に移動はあまりなくて、縦の南北方向の移動がほとんどというような傾向が出ております。

続きまして、先ほどの利用状況、OD調査で、今度は時間帯別に分類したものがこちらのグラフになります。

まず、先ほどの買い物に使われているイオンについての利用状況を見ますと、イオンで降車する方、これからイオンで買い物をされるという方の利用が多いのが朝の9時台から12時ぐらいまでに集中しております。また、イオンで買い物が終わって、イオンから乗られる方というのは12時台から15時台に集中するというところで、イオンのお買い物利用客が9時から15時の間に集中するというような傾向が見られます。

一方で、駅エリアに着目しますと、駅で降車する方、これから電車に乗られるという方がやはり朝の9時台が一番多くて、徐々に減って行って、夕方の19時台についてはほぼいっしょらないという傾向です。逆に駅から乗られる方、鉄道に乗ってきて自宅に帰られるという方は、当然、朝はほとんどいっしょらなくて、どんどん夕方になるにつれてそれが増えてきまして、19時台というのはほぼ駅から乗られる方になります。18時台もあわせると、8割以上が駅からの利用というような傾向になります。

あわせて、利用状況だけでなく、今後新たな需要を切り開いていくということも含めて全戸配布のアンケートを行いまして、しおかぜに対してどういう改善点が求められるのか、これからしおかぜを新たに使っていただく方はどういう希望があるのかというのを調査しております。

アンケート実施は、今年の1月末に実施しておりまして、全8,000世帯に配布しております。回収数856票ということで、回収率1割ほどとなっております。

しおかぜに望む改善点をお伺いしますと、やはり適当な時間帯の便がないというところが一番多く寄せられた意見となっております。

その中で、具体的にどういったご意見があったのかということを見ていきますと、まず、運行間隔です。便数が少ないと、30分間隔で便が欲しいという方や、1時間に2本ぐらいあれば、もし乗り過ぎしても30分ぐらいなら待てるというようなご意見が見られました。

また、運行時間については、平日の夕方5時から6時台にもっと本数を欲しいですとか、19時台が満員になりやすいということで、先ほど利用状況を時間別に見ていただいたんですけども、この18時～19時台については駅からの利用に集中しますので、そこで満員になりやすいというような状況が見られます。そういった方は乗れないかと思って、次回からの利用を遠慮してしまうというような危惧も想定されます。

そのほか、駅への移動というのが大多数を占めておりますので、電車との乗り継ぎ、連動するようになってほしいですとか、できるだけ塩屋駅に早く行けるようになってほしいといった、速達性を上げてほしいというようなご意見が出ております。

あわせて、新しく停留所を設けるならどこがいいかということもお伺いしております、マックスバリュですとか、ケーズデンキ/コーナン/TUTAYAというような商業施設、そしてコスモスというような、現在、運行エリアに隣接するような商業地域についても行けるようになってほしいというご意見が出されております。

こういった内容を、利用状況や利用意向を調査しまして、今後、地域の方に、より一層、しおかぜを使っていただくために、運行計画の見直しというのを「走らせる会」の中で検討していくということになりました。

一方で、抜本的な運行計画の見直しを行うとともに、早々に対応できるものについては早く対応しようという議論になり、まずは地域公共交通会議に諮らなくてもよい軽微な変更で対応できる範囲の変更をするというところで、今年の3月に一部ダイヤ改正を実施しております。

その概要ですが、これまで本格運行開始直後は、1周50分で循環していたというところが、停留所の時間調整を多くとっておりまして、かなり余裕をもったダイヤだったんですけども、これを安全運行に支障のない範囲で短縮するというところで、1周45分に適正化しております。

あわせて、夜間に一部区間運行を取り入れるというところで、これまで平日・土曜18便で運行していたものが平日・土曜22便、日曜・祝日9便だったものが10便に一部増便しております。

それでは、これらの利用状況を踏まえて、「運行計画・事業計画の変更内容について」、ご説明させていただきます。

まず、変更理由ですけれども、今回の運行計画の見直しの前提として、利用者は着実に増加していて、地域の生活を支える日常生活の足として定着しつつはあるけれども、まだ

採算ラインの目標には達していないという課題がございます。

これを踏まえて、本格運行後の利用状況やアンケート調査・OD調査を元に、ルート・ダイヤ・停留所など、運行計画・事業計画の見直しを実施したいと考えております。

この運行計画の見直しでは、地域の方により利用していただくために、利便性を向上させると共に、利用者を増やして事業としての採算性を向上させます。そして、最終的には地域の暮らしを支える公共交通として安定的・継続的な運行というのを目指していくというところを目的にしております。

では、運行計画の具体的な変更内容について、ご説明いたします。

現行、定時定路線型の時計回り・反時計回りの計2系統を運行しておりますけれども、今回の変更で、定時定路線型というところは変えずに、これを日中と夜間ということで、時間帯で運行経路を変更し、夜便は東ルート・西ルートの2ルートを設けまして、合計3系統の運行形態に変更いたします。

まず、日中便の運行経路ですけれども、9時台から16時台に、これまで塩屋駅を起終点で運行していたものを、新しい停留所であるケーズデンキの駐車場を起終点に運行することになります。こちらを起終点に、敷地内の通路を通過してイオンを経由し、塩屋中学校南に行きます。こちらから、一旦、アリビオ塩屋のほうに上がりまして、方向転換したうえで、中野センター前、塩屋さくら苑前、そして塩屋駅に行きます。塩屋駅から、今度は東側のルートに移りまして、神戸信用金庫前、塩屋住宅前、獅掛、塩屋台1丁目から、塩屋台3丁目に入って、ここでもさらに方向転換をして、塩屋台2丁目、塩屋台公園と行きます。今度、塩屋台1丁目上に上がりまして、シャンティ前、そして、塩屋北町の中はループという形で簡素化しまして、塩屋北町3丁目、塩屋北町、塩屋北小学校、そして、新しい停留所としてコスモスとマックスバリュの敷地の中を通行して、その後、塩屋北町のほうに戻り、まつぎクリニック前、塩屋北福祉センター、青畑公園、柏台西公園、そして、先ほどのルートに戻ってきて、同じルートを帰るという形で、シャンティ前、塩屋台1丁目上、そして、塩屋台3丁目を回って、塩屋台2丁目、塩屋台公園、塩屋台1丁目、獅掛、塩屋住宅前、神戸信用金庫前、塩屋駅、ここからさらに先ほどのルートを今度は西側を帰っていく形で、塩屋さくら苑前、中野センター前、アリビオ塩屋を経由しまして、塩屋中学校南、そして、イオンに入った後に、ケーズデンキに帰ってくるというルートになっております。これまでのループの形から地域内を大きくV字で往復するような運行形態になっております。

なお、コスモス、マックスバリュの新しい停留所なんですけれども、朝の9時台の便の時間は、コスモスがまだ開店しておりませんので、始発の1便のみ、こちらの点線のルートを通って、コスモス、マックスバリュは経由せずに塩屋北町の中をループで回るというような運行形態になっております。

一方、夕方5時以降については、夜便という形で、東ルート、西ルートの2系統を設けております。

まず、緑の線で示しております、東ルートですけれども、こちらは塩屋駅、こちらを起点に、神戸信用金庫前、塩屋住宅前、獅掛、塩屋台1丁目、塩屋台3丁目を回って、塩屋台2丁目、塩屋台公園、北側の塩屋台1丁目上、シャンティ前、そして、塩屋北町3丁目、塩屋北町、そして、塩屋北小学校止めという運行形態になります。

同じく、西ルートについても、塩屋駅を起点に、塩屋さくら苑前、中野センター前、アリオ塩屋と行って、日中便と違ってこのまま北に上がって、下代公園、青畑公園、そして、塩屋北町2丁目、そして、柏台北公園の後、塩屋北小学校止めという運行になります。

夜便については、東ルート、西ルート、それぞれ塩屋北小学校止めで片道運行になりまして、塩屋北小学校に着きましたら回送で、駅まで直行で下りていき、次の便が塩屋駅から出発するというような運行形態になります。

次に、運行変更後のダイヤです。皆様のお手元にA3の横長でお配りしているものになります。

先ほどの赤のルートで示しておりました日中便ですけれども、朝の9時台から夕方16時台まで運行しております。始発のケーズデンキを出発して、再度、地域内をV字で往復してケーズデンキに帰ってくるまでに68分の運行時間をかけております。1便回った後に、乗務員の休憩10分ほど設けますので、1つの車で80分の運行間隔をもっております。これを2台で運行しますので、交互に発車するということで、40分ごとに1本という運行間隔になります。

夜便については、東ルートで1往復14分、西ルートで11分かけて塩屋駅からそれぞれ塩屋北小学校まで移動する回送の時間も含めて、それぞれ30分に1本というような運行間隔になっております。さらに、夜便については、電車の乗り継ぎというご意見もありましたので、電車の乗り継ぎを重視しております。例えばJRの上り方面、三宮行が17時20分に到着、山陽については17時28分に到着したものが、移動時間も含めて塩屋駅の停留所に行ったら、17時33分発の夜便に乗車が可能というような形になっております。それ

ぞれ、この緑が書いておるものが夜便の東ルート、青で数字を書いておるものが夜便の西ルートに接続できるような時刻表になっております。

運行計画の変更により、これまで平日・土曜22便運行していたものが変更後のダイヤでは日中便11便、夜便がそれぞれ東ルート4便、西ルート3便の合計18便運行することになります。あわせて、日曜・祝日これまで10便運行していたものが、利用が現状伸び悩んでいるというところもありまして、一旦、今回の運行計画の変更で、日曜・祝日は運休というところで、今後、平日・土曜の利用状況を見ながら、日曜・祝日については検討していくというような体制をとらせていただく事を考えております。

また、今回、平日・土曜について、22便が18便ということで、便数だけを見ると、運行ルートが長くなったために、見かけ上、減便したように見えるんですけども、区間ごとに見ると利便性のほうは確保しておりまして、こちらが各停留所間の所要時間と本数を比較した一覧になります。例えば一番利用の多い塩屋駅から塩屋台3丁目、この区間を取り出してみますと、現在、塩屋台3丁目から塩屋駅に向かうものが、ループの短いほうを使って13分かかるものが8本運行しております。これを今回の運行計画の変更では9分に短縮して、それが10本に増便するという結果になっております。逆に、塩屋駅から塩屋台3丁目に帰る帰宅のほうですけども、現在はループの短いほうを使って10分かかるものが11本ありましたが、今回の運行計画の変更で、日中便、夜便合わせて8分の乗車時間になり、さらに本数も14本と多くなっております。今回新しく停留所で加わりましたマックスバリュについては、塩屋北町3丁目からこれまでアクセスできなかったものが、往路で6分が9本、そして復路は2分かかるものが9本ということで新しくできております。特に塩屋北町3丁目は、試験運行と本格運行を開始当初は、地域の中にトーホーストアというスーパーがございましたけれども、昨年、残念ながら閉店してしまいまして、塩屋北町の中にはスーパーがない状態であったというところから、マックスバリュについては、本格運行開始直後から利用促進券のご協力を前向きに検討いただいて、現在、多く対応いただいております。しおかせとともに使っていただくことで、アクセスとお買い物が可能になるというような利便性を確保できるというところになっております。

続きまして、事業計画の変更内容をご説明させていただきます。

こちら、停留所の廃止箇所と路線の廃止、そして新設箇所というところを説明しております。

まず、これまでしおかせの利用が少なかった、朝谷町エリア、そして塩屋北町のエリア、

そして大谷のエリア、この3つのエリアの中で停留所の廃止と路線の廃止をしております。

まず朝谷町のエリアですけれども、利用が伸び悩んでいることと、既存の路線バスの中で垂水駅へのアクセス、もしくは商業施設へのアクセスが確保できているというところから、今回、路線を全部廃止、そして停留所もそれに伴い廃止というところで、朝谷西、朝谷東、下畑県住前、その3つの停留所が廃止となります。

続きまして、塩屋北町のエリアですけれども、日中便をループの形で簡素化するというところで運行時間を短くしております。あわせて、コスモス、マックスバリュといった近隣にある商業施設までアクセスできるように、路線の新設というのを設けております。一方で、中にあった停留所については夜便のみ残すという形で、帰宅される方は家の近くまで行っていただけます。これと並行して、循環の中も山陽バスの停留所と共用させていただくというところで、柏台西公園、塩屋北町、そして塩屋北福祉センターをそれぞれ山陽バスのバス停に移設いたしまして、地域の中の停留所が減らないような形で利便性を確保しております。

あわせて、この大谷のエリアですけれども、こちら利用は少ないんですけれども、駅からイオンへのアクセス、この経路を絶対通らなければいけない区間ですので、経路を西に動かしております。西に動かすことによって、西側にも住宅地が張りついておりますので、より新しい方が使っていただけるかなというところで、停留所を新しく塩屋中学校南というところで設けております。路線を動かしたことに伴って、大谷公園と塩屋大谷、こちらの2つの停留所が廃止となっております。

さらに、今回、新しく新規の停留所を追加というところで、イオンからさらに奥にあるケーズデンキ/コーナン/TUTAYAといった商業施設が集積しているエリアがございますので、そちらの中にアクセスできるように、ケーズデンキの駐車場に停留所を設けて、それまでの経路を新設区間としております。

これに伴って、現状、停留所27か所あるものが、変更案では、新規の停留所7か所、廃止の停留所6か所、合計して28か所に変更になります。路線については、延伸・延長が3.2km、廃止区間が1.9kmという状況です。

また、計画変更による効果を簡単にご説明させていただきます。

まず、1点目、循環型のルートを見直して、乗降区間が多い塩屋駅から住宅地間、こちらを短時間で結ぶルートに変更するというところで、現行の運行計画に比べて、各住宅地から駅へ短時間で移動が可能、速達性が向上すると。あわせて、今回、2台で日中便は

同じルートを通りますので、これまで1便出た後に次の便が来るのが55分かかっておったものが40分ごとの運行ということで、アンケートの「30分ごと」というようなご意見には届かないんですけども、かなり短縮できた結果になっております。

そして、2点目、時間ごとの利用目的に合わせて9時から16時台、こちらについては住宅地と複数の商業施設、駅をつなぐような便、そして5時以降については、駅から住宅地を一方、帰宅のために特化した便、こういった形で設定しております。これにより、それぞれの利用目的、時間によって利便性・速達性が向上できるということになっております。

あわせて、全体の事業収支の中では、利用の少ない日曜・祝日を一旦運休して、利用の多い平日・土曜のみの運行と変更することで、現在まだ目標に達成していないところの事業収支を改善するという見込んでおります。

全体の事業計画の中では、利用の少ない停留所を廃止して、路線延伸により利用希望が多かった停留所を新設し、運行の効率化を図りまして、さらに新規停留所を設置するところで、アクセスできる施設が増えますので、地域の方の利便性を向上するという取り組みをしております。今回、運行計画の変更で、こういった内容を踏まえて検討しております。

運行計画の変更概要については、説明は以上になります。

●土井会長

ご説明、ありがとうございました。

ただいまのご説明内容につきまして、ご意見、皆様からいただきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

ちょっと要望なんですけど、できたら、こういう資料も配っていただくと確認しながら聞くことができるので、次回から、よろしくお願いいたします。

●乃口係長

次回から、はい。失礼いたしました。

●土井会長

地域のほうから何かありましたら。

●安藤委員

塩屋地区、縦に長い地域ですので、運行がとても不便なところなので、すごく、特に塩屋台3丁目のあたりの方が喜んでられる声はよくお聞きいたします。こうしたほうがい

いんじゃないかなと思ったりもしますが、実際それができるかどうか、いろんな制約もあるので難しいと思うんですけども、運行が、ずっと続いていていただきたいというのが希望です。

●土井会長

地域で月に1回、意見交換会をやられているということで、実績も見ながら、利用されているところとされてないところ、ルート、ダイヤもこういうふうに変更したらと話し合っていて地域の方はもう大体こういう方針でいこうということでしょうか。

●原田委員

そうですね。先ほどのOD調査とアンケート調査によりまして、買い物をしやすいところの停留所を設けてほしいというような意見もありました。ですから、今回の提案でかなり乗っていただける方を多く見込めるのではないかなと思うんです。現在、今年の夏、今年の夏、上がってますね、乗車人数。それで今年の秋のほうはだんだん落ちてきたんです。今年もある程度落ちてますけども、昨年よりは多く乗っているということは、やっぱりある程度定着しているんじゃないかなと。

ただ、今回またダイヤを変えることによって、今まで「あっ、これに乗ろう」というのを決めてたものが、また一からになってしまいますので、それに慣れるまでにまた時間がかかるのではないかなと思うんです。ですから、その辺を早く皆さんに周知徹底、来年2月4日からの変更開始なんですけど、1月中ごろまでには全戸配布にて新たなダイヤ、ルートを皆さんにお示しをして、早くなれていただきたいなど。当初落ちますけど、V字回復で何とかちょっと乗客アップできればいいかなというふうには思っております。

●土井会長

ありがとうございました。

地域の方からの続けていくための改善、変更であるということでお話いただきました。ほかに、ご意見、ご質問ございますでしょうか。

●山口委員

地域からも一つなんですけども、私は、塩屋北町、この辺の老人クラブを代表して来させてもらっております。

今回のルート等の変更で、前より、随分、実質的によくなっているんじゃないかという感じはしています。それで、買い物に行きやすくなったというのがやっぱり大きいんじゃないかなと思います。

あとは、塩屋北町地区からいきますと、イオンとかケーズデンキへの東西ルートがあればもっといいんですけども。ここへ行くには、実は、今、山陽バスですか、この塩屋北地区から垂水駅までの直行便を、本数少ないですけどつくってもらっているんで、どちらかというと、それを利用してイオンへ、あるいは垂水へ出るっていうような形をやってますから、それとあわせて考えるということになれば、今のでもいいのかもしれないなという気がしてます。しかも、そのほうが安いというふうに喜ばれてます。高齢者は100円ほどですね。

●土井会長

なかなか料金は難しいところですね。

●山口委員

そうです。やっぱり高齢者、大体、普通のバスで110円ですかね、今。あれは喜ばれます。

●土井会長

自分たちで運行するためには、安いほうがいいけども、どの辺を料金の設定にするかというのも大変重要な話ですけども、今のところ300円ということをお願いしたいという。

●山口委員

そうですね、やっぱり維持していくためには仕方がないことなのかもしれませんが。

●土井会長

今回、あまり利用が少なくて山陽バスとか市バスと競合しているのも、運賃差も、結構、関係しているような気もするんですけどね。ですから、きちんともう役割分担を決めましょうというのが今回のご提案ということになると思います。

ほかに、ご意見、ご質問ございますでしょうか。

では、ちょっとよろしいですか、先ほどのスライド見ながら、私もちょっと幾つか気になってたところあるんですけども。

基本的に目標を100人と、1日100人ということですけども、それは今回でいうと、山陽タクシーのかかる費用ですね、費用と運賃収入の関係から大体100人ぐらい必要だよってということかと思うんですけども、ハードルを下げる方法として、できるだけたくさん乗ってもらいましょうということと、もう一つは、コストが下がると収支の上限が下がっていく可能性がありますね。今回こう変更することによって、そのあたりはどうなんですか。かかる費用ですね、それがちょっとでも下がってたら、ちょっとでもこう、100人が90人

になるとかですね、なると、大分「よし、やろう」という気力がまたさらに湧いてくるといふような感じするんですけども。

●乃口係長

今のところ、今回、運行経費をほぼ変えない形で変更を想定しまして、今2台で運転手さん1日2人配置して運行をしていただいているところを、運行時間、時間帯をほぼ変えなくて、2台体制も変えない状態で、日曜・祝日だけは運休するんですけども、その体制は変えておりませんので、やはり運行経費の枠は、大枠は変わらない状態の中で、目標100人というところをまずは目指していくのかなと考えています。

●土井会長

ありがとうございます。

大体、今、7割ぐらいですか。

●乃口係長

そうですね。

●土井会長

ですから、ちょっと頑張っていきましょうということですけども。

あと、先ほど説明のあったファンクラブ制、その会費が、もしかしたら、乗る、乗らないにかかわらず、収支のバランスをとっていく方法になるのかもしれませんが。これもできるだけ入っていただけたら。

●原田委員

そうですね。

●土井会長

地域のインフラというふうに考えていただいて、将来乗る可能性のある人は今から保険をかけとくというようなことですかね。

●乃口係長

ファンクラブ制度は、運行計画の見直しとあわせて周知を予定しておりまして、運行計画を変更しますよというお知らせのチラシを全戸配布するんですけども、それにこのファンクラブ制度のお知らせも掲載させていただいています。

●土井会長

あなたが支えるとか、もうちょっとこう……。

●乃口係長

そうですね、あなたが支える「しおかぜ」。

●土井会長

そうそう、人ごとではなくて、自分のことやって思ってもらえるようなことを強調したほうがよさそうな気がしますね。

●乃田係長

そうですね。

●土井会長

もう1点だけ気になったんですけど、前の時刻表がこれですね。これと、先ほどパワーポイントで見せてもらったのは、JRと山陽電の電車の時刻表がセットになってたと思うんですけども、塩屋駅へ行く人の利用が多いということは、駅に行くんじゃなくて、駅から電車に乗る人が多いと思うので、どの時間にしおかぜに乗ったら三宮に行きやすいかと、逆にこの電車に乗って帰ってきたら、それほど待たなくて、しおかぜに乗れるよとかいうことで、あそこを書いてあるように電車の時刻表も一緒にセットで出すと、使う人は自分のダイヤをつくりやすくなる。欲しいときにダイヤがないということじゃなくて、この時間に行ったらうまいこといくよっていう事を知っていただくと、随分使いやすくなるかもしれない。

●伊東委員

今回、夜の便はもう完全に電車に合わせてやっているんですけど、日中はJRも山陽電車も15分間隔なんです。一方、しおかぜは40分間隔なんで、どうしてもちょっとずれが出てきますので、少し間隔があいたり、もう出た後とか、あるいは、ぴったりというのがちょっとばらばらなんです。ちょっとそれだけ補足させていただきました。

●土井会長

でも、お昼間もあまりにも外れるよりは、この時間帯ならいいよねっていうのが、皆さん、理解いただけると、ダイヤに合わせて行動していただく可能性があると思いますので、できるだけそういう情報を提供していったほうが使いやすくなるなど。

●乃口係長

ダイヤ全体を合わせることはちょっと難しいんですけども、例えば電車に乗られる方はこの便がお勧めですよというような周知の仕方で、なるべく合うものを使っていただくというような誘導の仕方ができるといいかなと思います。

●土井会長

特に帰りですね。

●乃口係長

そうですね。やっぱりこれから寒くなるので、駅前で待たれるのが厳しい気候になるので。

●土井会長

ありがとうございます。

ほかに、ご意見、ご質問ございましたら。

●宮地委員

先ほど、乗れないかもしれないので乗るのをためらっているという方がいらっしゃる聞いたんですけども、この夕方以降の便、ルート改正をしたおかげで、塩屋台に行く便というのは30分おきに7本で、逆に下代公園のほうを經由して塩屋北町に行くほうがこれも30分おきに3本で、なおかつその塩屋台3丁目に行く方のほうが利用者が多いということになると、当然、乗れない方が出てくるんじゃないかと。その場合、どうされるのかっていうのをちょっと確認しときたいんですけども。

●乃口係長

今の運用では、塩屋駅で積み残し、乗れない方が3人以上出たときに、山陽タクシーのほうから、続行便という形で追加便を出していただくという対応をしております。今回やはり利用が駅からの移動と夕方からの移動というところで、結構、集中している停留所が出てきてしまうところ、何か積み残し対策は今後考えていく必要があるのかなというふうには考えております。

それで、今回、運行計画の変更の中で、頻度を一定上げるように変更しておりますので、その中で冬にかけて利用がどうなるかというところも踏まえながら、継続的に積み残しの対応については、検討していきたいなというふうに考えております。

●宮地委員

ということは、これまでどおり、3人以上の方が取り残された場合はタクシー車両を使うということで、よろしいんですか。

●乃口係長

はい。

●宮地委員

わかりました。

●土井会長

6人はいつも乗りにくいと思うんだけど、ちゃんと6人乗ってくれているんですね。

●乃田係長

そうですね。満車のときは6人乗っていただいています。

●宮地委員

積み残しに係る続行便については、利用されてる方に周知はされてるんですか。

●伊東委員

その増便が来るよってということですか。

●宮地委員

はい。

●伊東委員

基本的には以前からあったんですけど、今は明文化されてないんですかね。

●乃口係長

ダイヤ変更する前のルートマップには書いておったんですけど、今回ちょっと消えてしまっているので、新しいルートマップに書いて、周知するようにいたします。

●宮地委員

そのほうがよろしいかと思います。

●乃口係長

そうですね。言われているとおり、お一人待つただけで、ちょっともう乗れないって思って諦められる方もきっといらっしゃると思うので、周知するようにさせていただきます。

●宮地委員

正直、この1年ほどで、そのタクシー車両を使った増便という形ですね、それほど出てないと思うんです。

●伊東委員

2回ほどですね、この1年ほどで。

●宮地委員

そうなんですよ、実際その程度なんです。ただ、今回このコースが変わることによって、ちょっとそれは変わってくるのかなという気がしますので、その辺はきちっと押えておるほうがよろしいかと。

●乃口係長

わかりました。ありがとうございます。

●土井会長

諦めないでっていうふうに。

●宮地委員

それと、あと、我々タクシーの乗務員としても、この辺知っておかないと、非常にちょっと困った対応になってしまいますので、そこだけちょっと押えときたいなど。

●乃口係長

わかりました。

●宮地委員

よろしくお願いします。

●乃口係長

ご意見、ありがとうございます。

●土井会長

ありがとうございます。

●猪井委員

これは運輸局さんにお伺いしたほうがいいんですけども、その増便の案件は、こういう全戸配布のチラシだけに必要なのか、標柱等の、要は地域内の方の利用を考えて標柱とかにも必要なんでしょうか。

●岩野委員

手続き的には、私ども事前に届出をいただくっていうだけなので、周知方法については事業者さんにお任せします。

●猪井委員

なるほど。ということは、標柱には書かなくてもいいと。

●岩野委員

書かなくてもいいですけど、普通は書くでしょうね、やっぱり。

●猪井委員

ということですか。

●乃口係長

では、増行便に対応できる停留所が塩屋駅の停留所だけですので、そちらの現地で何か

周知できる方法というのを対応させていただきます。

●土井会長

ありがとうございます。

ほかに、ご意見、ご質問ございますでしょうか。

●猪井委員

公共交通会議の合意事項ではないんですけども、目標達成率が7割で、あと休日では5割程度になっており、その運行の欠損を山陽タクシーがずっと受け続けるというのは、それはちょっと持続可能な状況ではないんじゃないかなと思ってます。当然、税を投入するっていうこと自体は、要議論とは思いますが、地域の方が必要と思われて、自分たちの労力を払われてでもやるような非常に精査されたものだと思いますので、そういう意味では、地域として維持するっていうのでは、税の投入ということも、本来、少し議論をしなければいけないところかなと思います。これは地交会案件ではございませんけども、維持っていうことを考えますと、山陽タクシーがずっと欠損を受け続けて、いつかを目指して平衡化するだろうと、変更し続けるっていうのだけでは、少し厳しいんじゃないかなというのは少し意見として思っていますので、少しそのあたりは議論をいただければと思います。これは市内部の議論かと思いますが。

●土井会長

ご意見、ありがとうございます。

今の範囲で答えられることがあればお願いできますか。

●畑田担当課長

そうですね、地域コミュニティ交通について、全市的に今いろいろ課題として上がってきているというのは事実です。地域で乗って支えていただくというのを基本にしつつ、行政として何ができるのかというのは、引き続き考えていきたいと思い、まさに内部でも議論をしているところではあるので、またご意見いただければと思いますので、よろしくお願い致します。

●土井会長

ほかに、ご意見、ご質問ございますでしょうか。

よろしいですか。

それでは、この塩屋コミュニティバス「しおかぜ」の運行計画の変更に関して、幾つかの提案がございましたけども、この内容について、皆さんからのご同意いただければあり

がたいと思いますが、いかがでしょうか。

(「異議なし」の声)

●土井会長

ありがとうございます。

協議が調ったものというふうを考えさせてもらいたいと思いますので、よろしく願いいたします。

3. その他

●土井会長

議事につきましては以上ですけれども、今、猪井先生からも話ありましたけれども、しおかぜの利用促進、あるいはその財政的なあり方とか、こういう点につきましても、ここからはもうフランクにとということもありますけれども、ご意見いただければと思います。いかななものでありましょう。

●原田委員

ありがとうございました。

確かにこれまでやってこれたのは、行政の応援と、あとは山陽タクシーの企業努力、それと地域団体の皆さんのおかげで、これまでやってこれました。ただ、本当に会としても財源が全くございません。しおかぜ便りに広告を載せていただくとか、あとは地域の方々の団体に協賛金という形でお願いするとかいう形はとっておりますけれども、なかなかそれだけでは厳しいものがございますので、先生におっしゃっていただいたように、税金ということもあるんでしょうけれども、とりあえずは何とか地域で頑張って、乗車人数の面でいくように見直しながら取り組んで、頑張ってまいりたいと思いますので、また今後ともよろしく願いいたします。

●土井会長

ありがとうございます。

ほかに、ご意見、ご質問お願いします。

●中澤委員

バス協会でございます。

今日、お話し聞いてまして感服しました。それで実際、運行されてるのは山陽タクシー、それで親会社に山陽バス、一部ラップしているところもあるというような、条件的には非

常に恵まれているのかなど。だから、山陽バスの理解があり、山陽タクシーの理解があり、ましてや地元の方がこれだけ意欲を持ってやっておられるという理解もある。これだけのものが固まりとなっていけば、この運賃の設定の仕方につきましても何か一工夫できそうな感じがするなど。それぞれもともとの運賃があるんですけども、また行政と相談なさって、何かもう少し単価を抑えられるのであれば、そういう方法もありなのかなという感じがしました。

●土井会長

また、いい工夫とか、いい情報がありましたら、ぜひお伝えいただければと思います。ありがとうございます。

ほかに、ご意見ございますでしょうか。

先ほどお話が出た公共交通についての財源といいますか、補助をどうするかという話は非常に重要な話で、法律制度はよくできているんですね。地域公共交通活性化再生法とか、交通政策基本法って法はできていて、物事の建前はよくできているんですけども、2つ足りないものがあって、1つは財源、もう1つがそれを担う人材です。ドライバー不足もありますし、実際に政策をつくる人たちもまだ十分でない。

財源については、交通税っていうみんなで支える仕組みとして導入しますよっていうことで当選されてる知事もいらっしゃるんです。ただ、それ、どうやって課税していくかとかいう方法については、まだまだよくわからない。国土交通省の中でも財源問題というのはすごく重要な問題で、地域公共交通に関する一般会計に対する割合っていうのが大体0.5%ぐらいです。なかなか1%を超えるところはありません。これを0.1%、もうちょっとだけでも変えると、随分、中身が変わってくる。そのあたりどういうふうにしていったらいいのかっていうのは、本当に積極的に議論しないとなかなか答えが出てこないの、ぜひ本当にこの「しおかぜ」ってすごくいい事例だと思うので、それを支えるためにどうしたらいいのかっていうことを議論して、国も含めて応援してもらうような仕組みを考えていかないといけないのかな。それは、例えば具体的にはバスの車両の購入とかね、そういうものでもいいと思うんです。いろんな形のサポートの仕方があると思いますので、ぜひそういうことを一緒に、皆さん、知恵を出し合い、それから方向性を見いだしていけたらいいと思いますので、これからもよろしく願いいたします。

ほかに、ご意見、ご質問ございますでしょうか。

では、特になければ、以上ということで、閉会ということでよろしいですか。

では、事務局のほうから何かありましたら、よろしく願いいたします。

●畑田担当課長

土井会長、どうもありがとうございました。

それでは、きょう、これをもちまして議論を終わりたいと思います。ご議論いただきまして、どうもありがとうございました。

協議結果を踏まえまして、運行事業者である山陽タクシー株式会社に対しまして、「神戸市地域公共交通会議において協議が調ったということを証する書類」を、後日、交付させていただきたいと思います。

今後、必要な書類を添えて山陽タクシーが兵庫陸運に申請をされるということになります。

申請の受理後、審査が行われてから許可が下りるということで、2月上旬をめどにこの内容で運行を開始していきたいと考えております。

4. 閉 会

●畑田担当課長

では、最後に、土井会長と住宅都市局 交通担当部長の浜村より、一言ずつごあいさつをよろしく願いします。

よろしいですか。

●土井会長

もう私のほうは。皆さん、お疲れ様でした。引き続き、よろしく願いします。

●浜村担当部長

貴重な意見をたくさんちょうだいしました。どうもありがとうございました。

この塩屋地区のコミュニティバスですね、「しおかぜ」につきましては、先ほどもお話しありましたけど、神戸市の一応リーディングケースということで、ぜひ将来的にも継続していきたいというふうに思っております。そのためには、まずは地域の皆様で守っていただくということ、それと、あと事業者である山陽タクシーさんにも今後も末永くご協力をお願いしたいと、我々神戸市としましても、まずは側面的な支援を継続していきたいと思っておりますけれども、お話にありました財源の面につきましても、いろいろと、今後、検討課題として検討していきたいと思っております。

また、こういった取り組み、神戸市のほかの地域でも進んできております。今後ますます

すこのような会議の頻度が増えてくると思いますので、委員の皆様方、また今後ともよろしくご協力いただきますようお願いしまして、閉会のあいさつとさせていただきます。

本日、どうもありがとうございました。

●畑田担当課長

本日は、これをもちまして閉会いたします。

お忙しい中、ご出席いただき、またご意見いただきまして、ありがとうございました。