

## 第102回神戸市交通事業審議会議事要旨

1. 日時 令和3年11月12日（金）午後3時～5時
2. 場所 神戸市役所1号館27階 第2委員会室
3. 議事
  - (1) 開会
  - (2) 委員・参与・幹事紹介
  - (3) 交通事業管理者あいさつ
  - (4) 会長選出・会長あいさつ
  - (5) 議事
    - ①「データを活用したバス路線のあり方に関する基本的な考え方（素案）」について
    - ②交通局からの報告事項  
令和2年度神戸市交通局決算の概要
    - ③その他
4. 議事要旨
  - (1)「データを活用したバス路線のあり方に関する基本的な考え方（素案）」について

### 口児玉副局長

資料説明

—（質疑応答）—

### ○山原委員

10人を下回るバス路線においては大型バス車両でなくても対応できるとあったが、小型バス等での運行について、どのような事例があり、どのような車両で運行しているのか。

少人数の利用しかない場合、民間事業者であれば運行しないが、公営交通が運行すると本当にありがたい。市民の足の確保の観点で、路線の維持は大切と考えている。

## ○児玉副局長

市バスでは、大型バス、中型バス、小型バス、といった車両を使用しており、例えば、道路が狭いところやお客様が少ないところでは小型バスを用いてバス路線を維持しようとする取り組みを現在行っている。

また、交通局とは別の担当になるが、現状、いわゆるコミュニティバスやデマンドバスのようなものも、神戸市内では運行があり、これらは地域の皆様と議論し、相談しながら進めていると聞いている。

## ○高尾委員

神戸市婦人団体協議会では、地域の方の様々な意見をよく聞いている。北区では市バスが少なく、他の事業者が多いが、北区のなかでも北の方は本当にバスの便が少なく、また、バスの利用も少なくなっている。

皆さん、バスや公共交通を利用したいが、便数等が少ないため、車を利用している。先ほどコミュニティバスの話があったが、北区でも地域の皆さんはかなり話し合い、様々な場所での取り組みを進めている。しかし、コミュニティバスを利用するために車を利用しなければならない地域があるのが実情。

人口減少や運転士不足といった厳しい状況は理解しているが、部活動をしている高校生からは、「あと30分や1時間遅い便があるとバスに乗ることができるのに」という要望もある。地域の方が公共交通を利用する観点では、もう少しきめ細やかなダイヤ設定であればよいと考えている。

## ○水谷会長

きめ細やかなダイヤ設定という要望についてはその通りであると考えている。

## ○長沼委員

2タッチデータを活用していくためにはIC化率を向上する必要があると考える

が、どのようにＩＣ化率を向上していくのか。

#### ○習田副局長

ＩＣ化率は、昨年度は５８％だが、今年度の９月時点では６７％であり、向上している状況にある。２タッチ化により、どのバス停からどのバス停にご乗車いただいているかを把握し、今後のバス路線のあり方を考えていきたい。

このたび市バス専用カードを廃止したが、その代替としてＩＣカードのポイントサービスを導入し、同等の還元をできるようにしている。このような取り組みによって、ＩＣ化率を高めてデータを活用していけるよう、市民やお客様にポイントサービスのＰＲをしてまいりたい。

#### ○井料委員

まず、データを用いた将来的な方向性の検討は非常に良いことであり、ぜひ進めていただきたい。ただし、市民には、例えば「営業係数が高い路線を廃止する」といったように、一方的に捉えられないようにすることが非常に大切である。現在・将来の人々の行動推移や、交通局の上位の意思決定と連携した長期的な視点を提示していくと、市民の理解が深まるのではないかと考えている。

交通局は神戸市全域の公共交通の一部を担っている。一方、交通局は神戸市の組織でもあることから、神戸市の都市政策のもとでの代替交通手段との連携を非常にスムーズにすることができるというメリットがあり、そのような体制であることを、市民に広報していくことが重要であると考えている。

最後に、既にホームページで掲載している営業係数をバス停にも掲示していくということだが、皆さんに見てもらえるように、どのような発信をしていくか工夫することが重要である。

#### ○習田副局長

営業係数は、以前からホームページで公表しているが、分かりづらいところもあるため改善していきたい。

有識者会議でも市民に理解いただいた上で、進めていくということをご提言いただいていると認識している。井料委員ご指摘の通り、「赤字だから市バスを減便することが目的」ということではなく、まずは、市バスの各路線の現状を知っていただき、共有させていただくことが目的であり、試行錯誤しながら進めていきたい。

その方法としては、井料委員にご紹介いただいた営業係数をバス停で掲示する他、ホームページの公表方法の改善や、QRコードでご利用情報をお知らせするなど、営業係数以外の情報も市民の皆様公表していくことを考えている。

また、神戸市全体での取り組みについてはご指摘の通りであると考えており、常日頃から関係部局とは連絡を取り合っているが、これまで以上に情報共有し、取り組んでいきたい。

## ○土井委員

私は「データに基づく持続可能な路線バス網の構築に向けた有識者会議」に所属していた。当初は、「路線廃止や減便のためにデータ収集し、それにお墨付きを与えることができるように検討しているのではないか」と感じる方もいたかもしれないが、実際は、本日報告いただいたように、これまで暗黙知であった目指すべき路線像をデータで可視化し、適切なルート設定をすることで路線維持ができる可能性があることや、増減便の目安となる最大車内人数について答申した。「基本的な考え方」はそうした報告書の答申を受け止めたものとなっており、積極的に進めてほしいと考えている。

営業係数については、他都市でもバス停に貼られているが、あまり意味が分かってもらえていないと感じる。市民に知ってもらうためには、例えば、バスの乗り方教室を開催することや、区役所や市民団体のイベントとセットで発信するなど、バス停やホームページに加え、少しずつ直接的な周知方法を拡大していけばいいのではない

か。

### ○児玉副局長

営業係数などを公表する目的は、まさに市民やお客様に理解を深めていただくことであり、バス停に掲示することは、バスに乗らない方にも見ていただけることがメリットであると考えている。頂戴した様々なご示唆を含め、どのようなことができるか、具体的に検討してまいりたい。

### ○寺田委員

ルート設定のポイントの中で、「主に循環路線で見られるような」という記述があり、そのような路線の中には、改善が必要な路線もあると理解したが、バスの回転場が取れないから仕方なく循環路線となっているケースがあるのではないか。また、どのように改善できるのか。さらには改善にかなり時間がかかるのか。

### ○土井委員

やむをえず循環路線になっていることもある。新長田駅の駅前整備に併せた改善が予定されていると思うが、そのような、機会に併せて改善することが期待される。

### ○寺田委員

先ほど、高尾委員から、もう1便バスを追加で運行するというご発言があったが、もう1便追加したときに利用者を見込むことができる場合であれば、費用との見合いで検討の余地はあるのではないか。また、学生支援という観点からも社会的に意味のある取り組みになると思う。

さらに、地域の方々と議論しながらデマンドバスやコミュニティバスを導入することは大事であるが、その際には、利用状況の周知だけではなく、地域の皆さんが日々バスを利用するという「裏書」が必要である。

## ○和田委員

まず、数値で単純にはかれるものではないことに留意する必要があると思うが、利用者の数値目標を設定することは可能かどうかお伺いしたい。

次に、数値目標はどの程度の頻度で公表していくことを考えているかお伺いしたい。例えば、コミュニティバスの試験運行などにおいて、利用人数の目標設定がなされている場合に、期間の後半か試験運行終了後でなければ、利用状況が把握できないことがある。利用状況を毎日公表することは難しくとも、月ごとに公表することで、行動変容の変化を促す効果が期待できるのではないか。

## ○児玉副局長

数値目標については、もうあと何人ご利用いただきたいという視点は非常に重要と考えているが、現時点では、ある程度快適・安全にご利用いただけることを目指し、一つの目安としたいと考えている。そのような意味では、収支の観点から、もうあと何人ご利用いただきたいとお示しすることは、現在は考えていない。快適・安全にご利用いただく目安をどのように発信するかについて、ご指摘の通り、共感いただくという意味では非常に重要であると考えている。

公開の頻度については、路線バスのご利用状況が1年を通じて一定であることはなく、路線ごとに特性がある。したがって、比較のご利用状況が安定している時期を捉えて情報提供していきたい。3月からICカード2タッチ化を開始しているため、データを蓄積し、毎年、同じようなスケールでお示しすることを考えている。ただ、経年変化については、先ほどのご指摘を踏まえてイメージしていきたい。

## ○三古委員

市民や利用者にもどのように伝えていくかは非常に大事であるが、難しい。最近、一部の市バス車両には、車内に天気予報等が流れているディスプレイがついているものがあり、そういうところにも発信すれば、より広く伝えられるのではないか。

また、市民や利用者が感じていることが事業者や交通局に伝わっていないと感じることがあるため、利用者も事業者に伝えていくことが重要であると考えている。

## ○西口委員

バス路線の今後のあり方について、データの収集・分析をし、データに基づいた方向性を示していることは非常に説得力があり、情報発信するうえで市民にとって分かりやすいものになると考えている。

素案の全体的なトーンは「持続可能」がキーワードになっているが、それ以外にも「快適性」「ストレスフリー」などを目指すということ、まちの再整備による変化を見据えていくこと、などの表現も入れてはどうか。

また、2タッチデータはご利用者のデータは蓄積されるが、利用していない方々の情報の活用もあわせて検討していくべきではないか。

## ○あわはら参与

神戸市でも科学的データに基づきバス路線の再編や増減便を行うことについては評価したい。

意見として、市民に利用状況を示す際にも「減便・廃止対象なのではないか」と受け取られないような取り組みが重要である。特に、バス路線ごとの収支状況や利用状況を発信する際には、目的が何かを分かりやすく説明する必要がある。また、委員のご発言であったように、区役所や市民団体のイベントで、交通局の取り組みを発信することは良いことだと考えている。さらに、減便せざるを得ない場合には、総合交通体系で支えるという説明だけでなく、具体的に代替交通手段や、住民の意見を踏まえながら取り組むという説明が必要ではないかと考えている。

質問として、1点目は、路線の考え方において1路線当たりの運行時間は45分以内を目安にしているが45分に何か根拠はあるのか。2点目は、委員からの意見にもあった、「ダイヤ間隔の短縮や終バスの延長がされれば乗る」といったような潜在

需要はデータでは把握しにくいいため、具体的に住民の声を集めることが必要ではないか。潜在需要をどのように把握していくことを検討しているのか。

### ○児玉副局長

1点目について、有識者会議で市バス路線に関する様々なデータを組み合わせて主成分分析という方法で分析をした結果、路線の起点から終点までの運行時間が45分を超えるものについては、様々な指標において標準的なラインを下回ったことが分かった。その結果、1路線当たりの運行で45分を超えるものは走り方を含めて見直してはどうかとのご指摘があった。

2点目について、取得している2タッチデータは、まさに現在ご利用いただいているお客様のデータであり、現在ご利用いただいているお客様のご利用状況の変化には、注視していきたいと考えている。しかしながら、現在ご利用いただいていない方になぜ乗っていただけていないのか、ニーズがあるところに運行できていないのではないか、ということに関しては、交通局だけで考えていくことが難しく、人の移動に関するような規模の大きいデータを取り扱うことになるため、他局とも連携して議論を深めていきたい。

### ○味口参与

市民が交通局に市バスのダイヤ改正の要望を行った際に、交通局は営業係数や運転士の配置の観点によって増便が困難であると返答していたが、このような内容で市民からの要望を裁断することはいかがなものか。

また、考え方の背景として、全国的な大型二種免許保有者の減少を挙げているが、運転士不足については、交通局としても何らかの対策を検討するべきではないか。

### ○児玉副局長

1点目については、「データを活用したバス路線のあり方」に取り組む中では、



営業係数だけで判断することはないように取り組んでいく。

2点目については、交通局も一事業者として取り組んでおり、例えば、バス運転手の採用にあたり、従来は大型二種免許取得者に限っていたが、現在は大型二種免許の取得見込みのある方についても採用するように取り組んでいる。今後、具体的にどのような効果を発揮しているかを見定めながら取り組みを進めてまいりたい。

### ○高瀬参与

代替の交通手段の検討について、コミュニティバスやタクシーなど、公的部門以外が担う交通手段の導入には相当な時間を要すると考えているが、おおよその営業係数等で交通手段の代替の検討が必要な対象路線は推測されているのではないかと。また、どのようなアプローチで交通手段の代替の検討を行っていくのか。

### ○児玉副局長

ご指摘いただいた交通手段の代替に関して記載しているが、終日の運行を通してのお客様が10人を下回るのであれば、小型の車両で運行できるのではないかと考えている。営業係数だけで検討対象を推測できるのではないかとのご指摘については、まずはデータを蓄積して分析していきたいと考えている。

### ○水谷会長

本日欠席の委員方よりご意見を頂戴していればご紹介いただきたい。

### ○梅永経営企画課長

奥谷委員からは、利用状況の発信について、バス車内では、手持ち無沙汰ということもあり、掲出物を見る機会が多いのではないかと、車内での発信、情報提供も考えてはいかがかと、というご意見を頂戴した。

木原委員からは、運転士不足という状況を気にされてのご発言と思われるが、他

の交通機関でも女性運転士を目にすることもあり、交通局でも市バスの女性運転士を増やすように取り組んではいかがか、というご意見を頂戴した。

## (2) 交通局からの報告事項

### 令和2年度神戸市交通局決算の概要

#### □ 習田副局長

##### 資料説明

#### — (質疑応答) —

#### ○ 山原委員

地下鉄海岸線20周年記念の赤ちゃん手形アートの製作は、開業時のものと見比べることもでき、良い取り組みであったと考えている。

こども家庭センター・こべっこランドが地下鉄和田岬駅付近に移転するにあたり、アクセス方法を調べると思うが、「ためまっぷ」というサイトがあり、区によっては子育て情報を掲載している。「ためまっぷ」で、こども家庭センター・こべっこランドへのアクセスについて、地下鉄海岸線の和田岬駅を紹介するだけでなく、市バス路線が近いことや、市バスは混雑していないためベビーカーでも乗りやすい、といった案内も協力して掲載してはいかがか。

#### ○ 水谷会長

他部局と協力しながら取り組むことについてのご提案だと思う。お願いしたい。

#### ○ 高尾委員

北神急行が市営化され、料金が半額となり、北区の利用者が増えていると思う。ただ、高齢者を対象としたシーパスワンというカードを使用していると、神戸電鉄から谷上駅で地下鉄に乗り換える際に、一旦改札外に出る必要がある。改札を出ずに、乗り換え処理をできるようにすると便利であると考えているが、いかがか。

### ○都市局白井交通担当部長

シーパスワンは、神戸電鉄の利用促進を目的として、70歳以上の高齢者の方が利用できる企画乗車券である。谷上駅で神戸電鉄と地下鉄を乗り換える際には、シーパスワンは磁気カード、敬老パスはICカードであり、社局をまたぐ精算の関係で、それぞれ入退場を記録する必要がある、ご不便をお掛けしていることは承知している。

ご指摘のように、北神急行の市営化後、谷上経由で三宮にお越しいただくお客様が増えていることから、神戸電鉄から三宮までを通して乗車いただける新たなシーパスワンの導入を交通局や神戸電鉄と調整しているところである。

### ○水谷会長

引き続き検討をお願いしたい。

### ○長沼委員

日々利用している一利用者として、お願いしたいことがある。地下鉄とJRのIC定期券を2枚所持する必要がある、不便である。JRとの協議が必要であることは承知しているが、IC定期券を1枚に共通化することはできないのか。

さらに、市バスと地下鉄の乗り継ぎを改善していただきたい。万人にとって良いダイヤが難しいことは承知しているが、市バス・地下鉄の利用を促進する上でも、定期的にどのような状況にあるかは、交通局内で確認いただきたい。

### ○水谷会長

先程と同じく、乗客の利便性を考えて引き続き検討するようお願いしたい。乗り継ぎの利便性も考え、定期の件もお願いしたい。

### ○井料委員

乗り継ぎに関連して、現在、ＩＣカードの２タッチ化により、電車を降りてからバスに乗る際の両方のデータを取得することができ、乗り継ぎに必要な時間をクリアに把握することができるようになっている。ぜひ分析いただいて、市バスのダイヤをどのように調整すべきかを検討いただきたい。

質問として、新型コロナウイルスの影響に関するグラフに、１０月の仮の乗車人員が示されている。１０月に入り緊急事態宣言は解除されているが、まだ乗車人員が戻っていない。今後、どのように乗車人員が戻るのか非常に気がかりであるが、実感としてはいかがか。

#### ○習田副局長

１０月は、１割程度お客様のご利用が戻っていると感じている。１０月の上旬と下旬を比較すると、下旬の方が多くのお客様にご利用いただいていることもあり、１１月についても、回復傾向が続いていると感じるが、どこまで回復していくかは注意深く観察していく。

#### ○土井委員

先程から、潜在的な利用者を把握できていないというご発言がある。公共交通の潜在需要として、一つは坂道、一つは送迎、一つは天気が悪い時、と言われている。送迎については、高尾委員が指摘したような、バスの便がないことによって親が送迎している事例をバスの乗車に繋げることで都市全体の社会的費用を削減できる可能性がある。今年度実施されているパーソントリップ調査のデータから、送迎のうちバスで代替できる利用者数を分析すると、必要なバス路線を把握できるのではないかと考えている。また、送迎を減らすことで発生する追加的な社会的費用は、交通局だけで考えるのではなく、市全体の都市経営として、教育環境の改善や人口定着の促進といった点について、交通局のバスが役割を果たしているというストーリーを描くことができると、潜在需要の掘り起こしや市の行政に果たしているという認識に繋がると考

えている。

コロナ禍での取組として、阪神間のバス会社は、自動車学校の送迎バスの代わりに路線バスを使ってもらうように活動をしている。自動車学校は送迎バスを運行する必要がなく、バス会社は利用者が増加し、生徒も実は乗り放題のチケットが渡されているという、皆にとって良い仕組みであり、非常に高く評価されている。「攻めの経営」を実践し、新型コロナウイルスから立ち直るためには、こうした他社の取り組み等を参考にする必要もあると考えている。

### ○三古委員

もう一便遅い便のバスを出した際の利用について、潜在需要のある人が新たに利用を開始する場合もあるが、バスがないために早く帰宅していた利用者が、遅い便を利用するだけという場合もあるため、丁寧に分析する必要がある。

### (3) その他

#### ○土井委員

本日の資料データからも、新型コロナウイルスによって大変影響を受けていることはよく分かる。基本的な対応策として、コスト削減に動かざるを得ないと思うが、コストを下げると安全面につながる維持管理や、利用者への高いサービス提供が難しくなる可能性があり、コストを削減しても一見変わらないように見えるが、数年経過するとボディーブローのように大きく影響を受ける可能性がある。したがって、目に見えにくい維持管理や、輸送を支える縁の下の力持ちの部分でのコスト削減は、最小限の範囲で取り組んでいただきたい。