

## 第105回神戸市交通事業審議会

1 日時 2023年4月27日(木) 午後1時～午後3時

2 場所 神戸市役所1号館28階 第4委員会室

### 3 議事

(1) 開会

(2) 交通事業管理者あいさつ

(3) 議事

①交通局からの報告事項

2023年度神戸市交通局予算の概要

### 4 議事要旨

(1) 交通局からの報告事項

2023年度神戸市交通局予算の概要

□習田副局長

資料説明

— (質疑応答) —

【資料1】2023年度神戸市交通局予算の概要

### ○長沼委員

市バス運転手の95%に事故歴があるという記事について、いろいろ対策を取られるということだが、改めてその徹底、確認をしていただきたいということを強く要望したい。

また、直営営業所の数字が記載されていたが、委託営業所についてはどのように把握しているのか。

2点目に、地下鉄磁気定期券からIC定期券への移行を進めているとのことだが、JR西日本との定期券の一本化は難しいのか。ぜひ進めていただきたい。

3点目は、海岸線の中学生以下フリーパスが本格実施されるとのことだが、高速鉄道事業会計も損益が赤字になる中、中学生以下を無料にするのではなく、公共交通を守る、乗ることの大切さということを認識してもらう機会として正規運賃より安くてもお金を払ってもらうという発想に変えるべきではないか。交通局の経営、収支との兼ね合いからも本格実施について、もう少し考える必要があるのではないか。

4点目が、地下鉄利用者としての要望だが、たまたま乗った電車でダイヤ遅れがあり、その理由の説明が「多客のため遅れております」という説明であった。「多客」という言葉が一瞬分ならず、一般の方もきょとんとした顔をしておられた。「多客のため」という業界用語のような言葉で説明するのではなく、もう少し丁寧に、乗客に

対して分かりやすい説明を心がけていただきたい。

#### ○児玉副局長

直営業所の運転士の95%に事故歴があるというのは新聞報道のとおり。ご利用のお客様あるいは市民の皆様にご心配をおかけしていることを改めて深く心に刻んでしっかりと努めていきたい。

委託先営業所の運転士の事故歴について、明確な数字というのは持ち合わせていない。委託先営業所の運転士の人事については、基本的に委託先のそれぞれの会社にお任せをしている。一方で、起こった事故の評価については交通局のほうで直営、委託関係なく、毎月外部委員を加えた事故を評価する委員会で事故内容の分析あるいは評価を行っている。ここでは直営業所の運転士、委託営業所の運転士に関わらず、例えば重大な事故につながりかねない事故を起こした者はしっかりと指導を行っており、直営営業所はもちろん、委託先営業所においても厳しく求めている。場合によっては、委託先運転士であっても十分な指導、経過観察で効果が表れにくいことがあれば、人事異動も含め委託先をお願いしている。これからも市バス事故ゼロに向けた取組を不退転な決意で取り組んでいく。

#### ○習田副局長

JRとの連絡定期券について、JRと協議を進めているところだが、新型コロナの中で、各社経営が厳しいということで、具体化はできていない。今後、コロナ禍からの回復の中で、引き続き粘り強く協議を進め、実現に向けて取り組んでいきたい。

海岸線フリーパスについては、市の主要施策として実施しており、一般会計から大部分を補填してもらっており、交通局の収支としては、プラスに働いている。しかしながら、無料がいいのか、正規運賃より安くてもお金を払ってもらう方がいいのかという意見には議論があると考えており、どのように広報していくのか難しいところはあるが、貴重な意見として、しっかり受け止めさせていただきたい。

また、地下鉄のダイヤ遅れに関する乗客へのご説明については、しっかり受け止めて改善に努めていきたい。

#### ○長沼委員

海岸線フリーパスについて、公共交通を守るという思想や考え方を若いうちから持ってもらおうということは交通局全体にとってプラスになるのではないかという趣旨である。

#### ○習田副局長

公共交通は皆さんに使っていただくことによって守られ、維持できるというのはご指摘のとおり。当局でも交通局レポートを始め「知って、乗って、守ってください」という広報をしている。公共交通がどういうものか、どうやって維持できているのかというところをお伝えするのは難しいが、そういった観点を含めて今後もいろいろな啓発PRに努めていきたい。

## ○宮田委員

上屋つきのバス停について、設置することは賛成だが、新型車両が増え、乗降口の位置が違う車両も出てきたことから、上屋の形状により運転士の車両操作の負担になると聞いている。

また、地下鉄の段差解消工事が完了したとのことだが、まだ危険なところはたくさんある。再確認をお願いしたい。

## ○山原委員

現在、谷上駅では神戸電鉄と地下鉄北神急行の乗り換えにおいて、何本かを除き、ホームからコンコースを経由せず、到着ホームの向かい側の車両に乗り換えることができる。しかし、何本かはコンコースを経由しないと聞いているが、どれくらいあるのか。また、改善策はないのか。

次に、安全の礎について、忘れないということが大切だと思っている。このような施設をつくるとつくって満足してしまうところが出てくると感じている。今から入られる方々にもずっと周知をしていっていただきたいし、忘れないで語り継いでいただきたいと思う。

また、駅・トイレの特別清掃や改修について、これからパラリンピックや万博などを控え、多くの方が神戸に立ち寄ってもらえると思うが、そういった時に印象がとてよくなるので、今から取り組んでおられるのはとてもうれしいことだと思っている。

最後にオリジナルトミカや廃車車両の再利用グッズについて、前回、市バストミカを購入することができ、喜んだ話をさせていただいた。購入者も喜び、交通局にも収入があるというのは、とてもいい事だと思う。是非いろいろなところと協力しながら、素敵な交通ファンの人たちに喜ばれるようなグッズもつくっていただけたらと思っている。

## ○習田副局長

宮田委員からいただいた段差解消工事について、個別にチェックしているが、特にというところがあれば、この後ぜひお聞かせいただきたい。

また、山原委員からいただいた谷上駅の乗り換えについて、日中はダイヤ間隔が15分に1本ということで神戸電鉄とうまくすれ違いができるが、朝夕はダイヤ間隔が10分に1本よりさらに多いということで、車両のすれ違いの関係で違う方のホームにつけざるを得ない状況であり、一部乗り換えにコンコースを経由していただかないといけない状況である。ダイヤ調整ができればその方が望ましいと思うが、課題が大きいという状況である。できる限りストレスフリーな乗り換えというところは意識して取り組んでいきたい。

次に駅・トイレの清掃、改修について、少し出遅れたと思っている。洋式化は10年

ほど前に取り組んだが、ご利用者の声を踏まえ、和式を1つ残していた。今の時代では全て洋式、温水便座も標準だろうということで、少し遅れた取組かもしれないがしっかりやっていく。

トミカについては、喜んでいただき、交通局にとっても収益なるということで、引き続き制作事業者とも相談しながら、双方にメリットのある形で進めていきたい。

また、廃棄車両の再利用について、バス、地下鉄共にそういった事業者があることから、今後もしっかりと話を進めていきたい。

### ○児玉副局長

宮田委員からご指摘いただいたバス停の上屋について、上屋は設置をするバス停の条件や関係法令、基礎を埋め込むことから、地下埋設部の有無によって設置の仕方が異なる。ご指摘いただいた車両の乗降口とバス停下屋の位置が合っていないのではないかとのご意見について、特に古い上屋に関しては、乗降口が車両の一番前と一番後ろについていた時代のものが一部残っているところがあり、新たに設置するものについては、実際に運行を担当する営業所の担当者とも綿密に連絡を取り合い、ご指摘いただいたようなことなるべくないように、その上屋の機能を果たしていきたいと思っている。

### ○土井委員

1つ目に、新型コロナによる影響で利用者数や収入は減っている一方で、電力費やエネルギーコストは上昇しており、今後も大きく下がるということは考えにくい件について発言したい。

コロナによる減収に対しては、できるだけ利用促進に取り組むことで対応することになるが、動力費やエネルギーコストが上がっていることから運行コスト自体が上昇している。このまま放置すると、持続可能な公共交通サービスの提供が困難になることが想定できる。そこで公共交通のサービスを安定して提供し続けるためには、現在の料金体系でいいのかという議論になっていくことが想定される。これをどういう形で適切に費用負担していくのかということは今から研究していくことが大事だと思う。

今までのバスの料金制度には総括原価方式と協議運賃制度の2本だてになっている。協議運賃制度は、その地域で皆さんが合意した運賃をバスの料金として設定するものである。ただ、鉄道は総括原価方式というやり方でないと運賃の改定ができなかった。

しかしながら、地域公共交通活性化再生法の改正法が今年の秋に施行予定であり、これと連動して鉄道でも協議運賃制度が実現される予定になっている。総括原価方式を採用しなくても地域の中で適切な料金を定めることができることになる。そこで、地域の意見を神戸市が設置している地域公共交通会議、活性化再生法の法定協議会において協議運賃の話をしていくという場ができると思う。

市バスの資金不足比率が19.7%という状況にあることから、適切な料金の在り方はどういふものかということの研究していくことが必要だと思ふ。

公共交通を市民の皆さんと一緒に守っていくためには、どれくらいの価格設定が適切なのかを考えることが望ましい。また、仮に値上げをするにしても、一律な値上げではなく、通学定期は据え置くなど、利用者の人々の生活を支えることも同時に検討していくことが必要だと考えている。

また、可能ならこういった場で皆さんと一緒にどういふ形がいいのか、コロナによる減収からどう回復していくのかということも含め適切な運賃制度の在り方を検討するというところに前向きに取り組んでいってはどうかというのが一つ目の意見である。

2つ目は、運賃制度の在り方を検討するにあたり、市民の皆さんに公共交通の必要性や特に公営交通は仮に赤字路線でも市民の生活を守るため運営していることをしっかり理解いただくことが大事なので、そうした情報提供をもっと積極的にやりましようということだ。

最後に、「三宮・エリア110」について。普段はバスに乗らない人たちがバスに乗る体験をしてもらうということで、利用促進の取組として非常に大事だと考えている。交通局のヒット策だと思ふ。この制度は現在はICカードを持っている人だけが利用可能だが、沿線の店舗などとの連携を通じて、ICカードを持っていなくても、この地域への来訪者に一度乗ってみるなど、試し乗りができると、便利さを感じていただくことができ、バス利用に対する抵抗感も払拭され、バスのユーザーを増やすことにもなると思ふ。そういう仕組みを今回の成功体験をもとに広げていただければ非常にありがたいと思ふ。

#### ○奥谷委員

1つ目に、経営成績はコロナの影響や燃料費の高騰などで予想を大幅に下回っており、料金見直しの検討についての意見もあったが、一方でコスト削減においても、コロナ禍が一旦落ち着きつつある中で、現在のコスト負担の方法について、プロジェクトチームなどで真摯な検討が必要ではないかと感じた。

2つ目は、主要事業の説明の最初に5つの経営方針が示されており、安全のために、市民のためにとこの考え方は市民に伝えるべき重要なメッセージであると考えており、これらの柱をどのように伝えていくか。例えばポスターや従業員のネームバッチにつけるなど、アピールや工夫をしているのか。なければ検討の余地があるのかについて伺いたい。

3つ目は、交通局としてさまざまな取組を進めている中、神戸市として横連携し、より深めて事業を進めてはどうか。具体的には、23ページのバス停にベンチを設置するという提案について、以前神戸市の高等専門学校でクールベンチというものが産学連携で開発されたという事例があり、単にベンチを置くだけではなく、神戸市ならではの取組を取り入れてもいいと思ふ。これはベンチに関するお願いではなく、

交通局だけでなく神戸市の他部局、部門との連携を通じて、神戸市らしさをアピールすることもできるのではないかという趣旨。

### ○習田副局長

土井委員からのご意見について、コロナの感染症の位置づけが変わり、一定の回復が期待されているものの、世間一般でも完全に戻るのは難しいとされている。加えて燃料費の高騰も深刻な状況であり、電気代や人件費、物件費なども増加しているため、収入の減少だけでなく費用の増加も懸念されている。経営計画策定時の想定とは大きく状況が異なっており、非常に厳しい状況であると認識している。

運賃改定に関するご意見について、他の自治体や全国的にも運賃改定の動きがあることは認識しており、しっかりと情報収集を行なっている。市バスにおいては慎重な判断が必要であり、経営計画に定める経営改善策の実施とさらなる改善策の検討を行ってきたところであるが、収入の減少と費用の増加が想定以上の状況であり、さらに幅広い視点で考えていくことが必要ではないかと感じている。土井委員から以前にご意見いただいたように、多様な意見を取り入れて検討する機会についても検討していきたいと考えている。

2点目に、市民の理解を得るために対話を進めることが重要であり、市バスは赤字路線でも生活路線として維持する必要があるとご意見いただいた。市バスは赤字や黒字だけで判断することはできず、これまで情報提供や対話が不十分であったと認識している。対話の取組はまだ着手したレベルかもしれないが、交通局レポートや営業係数の貼付などの取組を進めている。また、市民からの路線の要望においては、2タッチデータを活用して、乗客がバスを利用し守ってもらえる仕組みを構築することが必要であると考えている。こういった考えに基づき、しっかりと取り組んでいきたい。

奥谷委員からいただいた、コスト削減やプロジェクトチームの設立について、この議論は経営計画策定の段階から行っており、さらに他の方法がないかを模索してきた。今年度もその議論をしており、本日改めてそのご提案いただいたことから、局内にプロジェクトチームを作り、どのような取り組みができるかについて議論したいと考えている。また、コスト削減に関しても、自分達だけで考えるのではなく、民間のアイデアも取り入れることにチャレンジしており、これまでの視点にとらわれず、様々な視点からコスト削減を検討したいと考えている。

経営方針に関して、安全のため、市民のためということをしつかりと伝える必要があるとのご意見について、より分かりやすく伝える必要があるということで、交通局レポートというものを3か月毎にプッシュ型で広報する取り組みを昨年度から始めた。さらにお客様や利用者、市民の意見の反応を見ながら工夫し、何ができるかを検討したい。

また、経営方針について知っていただく、触れていただくという点で、利用者アンケートを毎年行っており、数千人に回答していただいているが、そうした機会を活

用して感じていただく、知っていただくなど、様々な方法を検討したいと考えている。

さらに、組織内での取り組みについて、クールベンチを例に挙げて紹介いただいた。今回の整備では、市の施策として年間150基のベンチや年間5基の屋根付き待合所の設置を進めており、バスロータリーや駅周辺の美化にも関係部局と連携して力を入れている。交通局は神戸市の組織の一つとして、市全体の施策と連携して実施していきたいと考えている。

#### ○習田副局長

土井委員から、「三宮・エリア110」をヒット作とお褒めいただいた。我々の当初の意図としても、この地域が徒歩で楽しい街であることは変わらず、そこが神戸の魅力であるが、三宮エリア内にはバスという移動の選択肢もあるということをお示しし、その存在に気づいていただく一つのきっかけになればという思いであった。また、沿線の商業者との連携を通じて、バスの利用を広げる取り組みを行ってはどうかというご指摘についてもごもっともだと思う。実際に「三宮・エリア110」の施策が1年間続けられ、利用傾向も少しずつ把握されてきている。ご指摘いただいた部分も含めて、より多くの方々にご利用いただくことで、バスという公共交通が維持されていくということも併せてお伝えしていきたいと思う。

#### ○井料委員

運賃に関しては、需要管理と経営の維持の二つの機能のバランスを考える必要がある。市民のほうから見れば運賃の負担、公平性が非常に大事であるため、運賃のもつ機能と影響を踏まえて、個別の施策を整理する必要が出てくるのではないかと。

安全については、事故ゼロに近づけるための努力が必要であり、神戸市は安全管理に新しい技術を取り入れているとのことであるが、効果をフォローアップしたうえで、コストパフォーマンスの高い方法を継続的に実施することが大事だと思う。

効果を評価しながら進めることは安全対策に限らず、すべてに共通することである。先ほどの車椅子の段差の問題でも、まだ不備があるということは結局効果検証が不足していたということになるのではないかと。どんな政策であってもフィードバックまで意識すると良いのでは。

データに関して先ほど、「三宮・エリア110」の話あったが、データ公開するメリットを出していくことが今後重要だと思う。沿線価値の向上に向けてデータ公開を一つのきっかけにとらえることができるのではないかと。

#### ○寺田委員

資料中「指導内容の充実」という項目に、事故を未然に防止するためにデータを基に個人の特性に応じて指導を行うと書いてあるが、これは「安全・安心・信頼の確保」の項目にあたるのではないかと。そのうえで、運転士の特性に応じた指導を行うということかと思うが、事後の指導では遅く、リアルタイムで指導をしなければ

治らないのではないかと思う。ソフトウェアではなくヒューマンウェアのような視点の対策が必要ではないか。

女性運転士の採用が安定的な経営基盤にどのようにつながるのか疑問がある。あえて女性運転士と出すよりも、運転士の養成に力を入れているというふうに書くほうが良いのではないか。

快適で質の高いサービス提供として、インバウンドを見据えた乗客増対策とあるが、アウトバウンドも視野に入れたうえでサービス改善をすべきではないか。

#### ○習田副局長

井料委員からいただいた運賃に関するご意見について、運賃改定は慎重に考えるべきであり、交通局では具体的な議論は進んでいないものの、幅広い研究を行っている。今後ご意見を頂戴しながら考えていきたい。

車椅子の段差に関しては、投資の最大限の波及のためには効果検証が当然必要であると思っている。そこが不合理であったならば我々も非常に反省しなければならない。公共交通の運営者として我々の目線でもチェックを行い、利用者のご意見も大切な資源と考えて、効果を最大限に発揮していく必要があると考える。

データ利用について、民間と連携して沿線価値を高める、沿線価値が向上すると利用者に還元される、それがまちの活性化につながると、市としてのポテンシャルが上がる、いわゆる正のスパイラルだという趣旨だと思う。神戸市の一員としてそのような観点をしっかり持って取り組んでいきたい。

寺田委員からいただいた女性運転士の確保に関しては、今大型二種免許取得者が減少傾向にあるなかで、バス運転士の確保は非常に大きな課題となっており、今後これが大きな社会問題になっていくだろうと考え、女性の採用に幅を広げた。従来の採用形態だけにとどまらず、ポジティブアクションの考え方も含めた取り組みであり、そのような意味で運転士の確保が結果的に安定的な経営基盤の確立につながると考えている。

インバウンドについて、交通系ICカードを持たない外国人旅行者がクレジット決済を利用できればということで、インバウンドと言う表現になっている。当然アウトバウンドの需要が大きい可能性が高く、そのような観点でどのようなサービスが必要なのかということを考えていきたい。

#### ○児玉副局長

寺田委員よりいただいた市バスの安全に関するご意見について、現在、市バスの管理職がスマートフォンのアプリを使って、添乗調査を行い、その結果をアプリに記録する取り組みを行っている。個々の運転士の運転傾向を複数の人間の目で見ることによってデータとして積み上がっていく。ドラレコ等の機械や人間の目、内部、外部等、多角的にデータを積み上げる中で、各運転士に応じた効果的な指導をしていきたい。

また、事後ではなく事前に事故防止に取り組むべきという指摘についても、傾向分



析を行うことで運転士に気づきを与えることが、事故ゼロを目指す取り組みの第一歩だと考えているのでこれまで以上に積極的に取り組んでいきたい。

### ○三古委員

事故防止は運転士だけでできるものではなく、車内で危険な移動をしないなど乗客の意識も必要かと思われるが、そのような視点での事故対策について議論があれば教えていただきたい。

海岸線の無料化について、なかなか思い切ったことだと思うが、無料化の恩恵をうけにくい市内の他地域からの声があればおしえていただきたい。

### ○習田副局長

海岸線の無料化について他の地域からの声はあまり聞いていない。海岸線沿線に若年世代を呼び込んで交流、定住を狙い、市全体で神戸のまちの発展のために行っていることだが、ご意見があれば我々としても丁寧にお答えしていく必要があると考えている。

### ○児玉副局長

三古委員よりいただいた車内事故の防止について、車内事故の中でも運転手の力で必ず防止できるのは発進時である。バスが動き出すタイミングでアナウンスや車内ミラーでお客様の状況を確認するよう重点的に指導をしている。一方で走行中に移動されるお客様に対してどういう議論がなされているのかについては、ご指摘の通り非常に悩ましい部分である。バスが停止するまでそのままお待ちくださいというのは、車内放送、車内掲示で示しているところであるが、そういった啓発活動についてはしっかり進めていき、議論も深めていきたい。

### ○村野参与

板宿駅のリノベーションについて、市民投票によりC案に決定したと聞いているが、それについて改めて聞かせていただきたい。C案では、横風の強い雨の日、傘をしまって中に入ろうとすると、雨にさらされて濡れてしまう。雨対策を行うといったことを説明されたが、それが透明ビニールみたいなものを垂れ下げたり、窓ガラスを設置するといったものであれば、C案と全く別ものになってくる。そうすると投票した市民の方から想像していたのと違う、むしろ汚くなっていると思われる可能性もある。このことについてはどのように考えているのか。

また、地下鉄乗り入れ口について毎回市民募集をするのもいいかもしれないが、そうすると全て仕様がまちまちになっている。誰が見ても地下鉄入り口とわかりやすいように、統一性という観点も必要ではないかと思う。シンボルロードについても同じ高質化のものを並べていくという、景観に配慮するという視点でのまちづくりを考えていただいている。今後も含めてどのように考えているのかということをお聞かせ

いただきたい。併せて各案、若干のコストの違いがどのようになっているのかも聞かせていただきたい。

上屋の設置について、市長が駅を地域の顔だと明言しており、駅をきれいにしていくため各局挙げて美装に努めているところだが、上屋を交通局が整備していくとなると、今の交通局では体力がないため、整備が進まない。スピードが遅くなると、まちづくりの観点で後れをとってしまう。この点について、駅については責任を持って一般会計、都市局等がその駅のスペックとしてバス乗り場、タクシー乗り場といったものを、高質なもので整備をするなど、役割分担をはっきりする必要があるのではないかと考える。特に良好な景観が求められるシンボルロードについては一般会計から設置費用を出すと聞いているが、シンボルロードだけではなく、地域でも町をきれいにしようとする様々な努力をされている中で、屋根も無くさびたバス停が傾いて設置をされているようなものがあると景観を損なう。まちづくりの観点では交通局ではなくて、都市局等のまちづくりを所管する局で連携して整備をしていく必要があるのではないかと思うが、どのように考えているか。

#### ○池田参与

地下鉄西神線、北神線について、特にラッシュ時の新神戸駅止まりを谷上まで延伸できないかというのが、非常に強い声として今挙がってきており、経営にも影響するかと思うが、この新神戸駅止まりを谷上まで延伸させるということについて当局の検討状況を教えていただきたい。

#### ○習田副局長

村野参与よりいただいた板宿駅のリノベーションについて、基本的にデザインを残したまま最大限雨に配慮をするため、どんなことができるのかということをしっかり検討、議論をした上で、投票した市民の期待を裏切ることがないような形で進めていく必要があると考えている。また、各案のコストについて、基本的には差がつかないような形で設計しており、それほど大きなコスト差はない。統一のデザインが必要ではないかというご指摘については非常に理解できる。駅リノベーションについてはこれまでも各駅を特徴づけるということでこういった取組をさせていただいたが、今後バス停も含めて整備を進めていくことから、統一的な観点ということも含めてしっかり議論をしていきたい。

上屋の設置については、「リノベーション・神戸」という取組の中で、名谷駅、西神中央駅について、都市局を中心に議論を行い、一般会計から出資を受けることになった。垂水駅の議論もあるが、それ以外の駅についての議論はまだできていない。交通局だけでは進めにくいところがあるということは事実であり、交通局としては貴重なご意見を頂戴したと考えている。また、シンボルロード以外のバス停についても考えるべきであるというご意見について、かつて傾いたバス停が見られたということがあったが、全て改善されたと言い切れないところがある。交通局の立場として、そ

のような事が無いようにやっていくとしか、現時点では申し上げられないところだが、今後、まちづくりの観点で交通局としても注意をしていきたい。

池田委員よりいただいた北神線に関するご意見について、市営化により車内密度が以前より増しているという認識は持っているが、今回のダイヤ改正の議論の中でも、西神山手線の方が混雑度が高いということで、延伸というところまでの議論にはならなかった。ただ、コロナも5類になり平常化していくと利用者もさらに増え、北神線市営化の効果が出る可能性があると考えられるため、いただいた意見はしっかりと受け止めていきたい。

#### ○山本都市局長

村野参与からいただいた駅リノベーションに関するご意見について、現在、全市一丸となって拠点駅の高質化、バスロータリーや駅前ロータリー、バスの上屋について、全体利便性を高めるとともに美装化、高質化といったことに取り組んでいる。都市局も一緒になって、どういった形で実現できるのか、予算のことも含めてしっかり進めていきたい。

#### ○松本参与

地下鉄とバスの今後10年間の収支見通しをみると、乗車人員は低止まりだが、累積資金不足は増加している。解決策として、2タッチデータの活用による移動需要に応じたバス路線の検討とあり、路線の再編と書かれているが、再編で減便されると、市民にとっては不便になり、乗車人員がさらに減っていくという可能性もあると思う。路線を減らして人も減ると本末転倒かと思うが、2タッチデータの活用と今後の乗車人員それぞれをどのように考えているのか。

また、バス停の時刻表右上に営業係数が記載されているが、皆様に乗って守ってもらうという観点からこのように書かれているのであれば、もう少し分かりやすいようにしてはどうか。

#### ○高橋参与

ホームドア設置に伴うスロープとゴムの設置による段差、隙間縮小の点について、実際に導入された駅において、例えば車椅子の方から、車両の指定があった場合、どこそこの部分からどこそこの部分、女性がこちら、そうでない方がこちら、そういう指定というのが実際になくなっているのか。また、実際に事前に駅に連絡をして乗る必要がなくなっているのか、具体的な効果はどうか。

松本参与からご指摘のあった、乗って守ろうの分かりやすい指標を作るという点について、塩屋のコミュニティバスのように、実際にこの路線については平均どれぐらいの乗客があれば採算が取れるのかという数字が分かれば、乗客自身が今日は赤字の状態だなというのを、身近に感じられるような指標になるのではないかと思う。

#### ○習田副局長

松本参与からいただいた収支見直しに関するご意見について、2タッチデータを活用する中でできるだけバス路線を維持するためにも、できるだけ効率的に運行させていくという観点が必要だと思っている。そういったことからいわゆる増便、減便だけではなく、この路線をどのように変更していくのか、あるいは時間帯をどうしていくのか、しっかり工夫、検討しながら進めていかないといけないと考えている。

利用が少ないところは、一定考えなければいけないところも出てくるかもしれないが、現時点、具体的な計画があるわけではない。参与からご意見をいただいたということについて本日は持ち帰らせていただきたい。

営業係数がわかりにくいというご意見は昨年度からいただいている。ホームページなどの活用を始めているが、今後とも分かりやすく市民の方に伝えていくということについては非常に大事なことだという認識を持っているので、今後もしっかり検討していきたい。

公共交通は赤字だったらやめますというものではないことから、経営状況をどのようにお示しするのがいいかということ議論している。今後ともどういったお伝えの仕方ができるのかということについてしっかり考えていきたい。

#### ○繁田部長

ホーム柵について、現状未設置の駅が全線で3駅程あるため、乗降時に介助を希望される方については、車両を指定させていただき、乗降介助をしている。ただし、乗る駅も降りる駅も段差解消している場合、ほとんどの方が、介助なしに乗降されており、希望される場合は車両を指定して介助している。最終的には全線に設置が完了した段階でより自由に乗りいただく環境を整えていきたい。

#### ○門田参与

公共交通を守るという意識をバスや地下鉄を利用しない方にどう訴えていくかが非常に大事だと思う。お金を払うほうが守っていくという意識が出るのではないかとご意見もあったが、バスを利用しない人は、バスというのは走っているものだと思ってしまう。それぐらい便利になって、公営交通が当たり前のものだという感覚になっている。そういった人たちにもこのまま行くと料金の改訂もせざるを得なくなっていくという意識を持っていただくことが大事だと思うが、そのあたりどのように考えているか。

#### ○ながさわ参与

現在収支が厳しく、コストが非常に上がっているという話もある。最終的には運賃の値上げというような話にもなるのかもしれないが、市民の方に納得していただかないといけないと思う。納得いただくために、例えば他都市との比較や民間との比較など、検討等を示していただくことは今後やっていただけるのか。

#### ○習田副局長

門田参与よりご意見いただいたとおり、市民の方が交通局の経営状況にどこまでご理解いただけているのかといえば、なかなかご理解いただけていないのではないかと思います。今後、さらにどんなことができるのかというところについて重要なご指摘をいただいたと考えており、しっかり勉強していきたい。

ながさわ参与よりご意見いただいた、他都市や民間との比較について、各所全く同じ構造ではないが、審議会等で仮にご議論いただくというようなことがあれば当然そういった資料を作成する必要があるかと思うので、しっかりと取り組んでいきたい。

### ○宮田委員

三宮駅前のバス停が告知も無く、いつの間にかなくなってしまい、困っている。

また、車椅子ユーザーの方が二台一緒に乗ったとき、固定を拒否する方がいる。今までにも何度か車内事故の原因の一つに車椅子の転倒が挙げられている。営業所内で困ってるという話も聞いた。何か対策を立ててほしい。

### ○児玉副局長

7系統の三宮駅前の東行き停留所のことかと思うが、今年の4月1日から三宮再整備の関係でバス停としては廃止した。三宮交差点の手前の交通センタービルのすぐ近くに三宮町1丁目という停留所あり、現在そちらのご利用を案内している。交通センタービルの入り口からJR三ノ宮駅あるいは阪急三宮駅につながっているということで、こちらのご利用をお願いしている。お客様へのPRということで、7系統の三宮方向へ向かう停留所で停止、あるいは三宮駅前の停留所での掲示、7系統の車内での運転士のアナウンスによる案内を行っている。また、事前のお知らせとして3月末の平日の初発から、廃止したバス停、三宮駅前で降車するお客様に、チラシを手渡しし、ご案内を行った。ただ、周知が不十分とのご指摘かと思うので、広報は引き続きしっかり行っていきたい。

また、車椅子の方が市バスにご乗車いただく場合、安全運行のために、運転士の対応としてご本人にご説明のうえ了承を得て、車椅子を車両に固定するというを手順としている。ご指摘のとおりこれを拒否されるケースもある。車内事故の防止ということも非常に重要な観点であるので、引き続き車内のポスター、ステッカー、運転士のご案内だけではなく、個々に表示があるとおり、こういう形でご協力いただきたいということがお示しできるようなものを充実させていき、引き続き取組を進めたい。

### ○赤枝課長

欠席されている木原委員から、1、歴史的な物価高により世間では賃上げの流れがある中で職員の給与カット率拡大や時間外勤務削減などに取り組まれたことは非常に厳しい経営判断であったと感じている。2、ハラスメント等に関し相談窓口があるということだが、相談があったときに即座に対応できる体制を整えていただきたい。3、

女性運転士の採用は力を入れていただきたいとのご意見を頂戴している。

○習田副局長

1点目について、厳しい経営状況ということもあるが、時間外勤務については適正化が必要だということで、今年度適正化の取組を進めた。今後も市バス営業所の適正化という観点で時間外勤務についてはしっかり管理をしていく必要があると考えている。

2点目ハラスメントについて、今後こういったことがないように、仮に起こった場合、即座に対応できるように努めていきたい。

以上