

## 令和5年度 第109回神戸市交通事業審議会

1 日時 2024年3月27日（水曜） 15:00～16:45

2 場所 神戸市役所1号館26階 第1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

・令和6年度神戸市交通局予算の概要について

・その他

### 4 出席者（五十音順、「※」はオンライン出席者）

<委員> 井料委員、大塚委員、小河委員、奥谷委員、小野委員、木村委員、  
三古委員、土井委員※、長沼委員、水谷会長、宮田委員、山原委員、  
和田委員

<参与> かじ参与、外海参与、松本参与、宮田参与、山下参与

### 5 議事要旨

#### - 令和6年度神戸市交通局予算の概要 -

#### ○小野委員

乗継割引の適用条件を見直すという点について、現状の適用条件と見直し後の適用条件についてご説明いただきたい。

また、エコファミリー制度の通年化について、家族でないといけないのか、祖父や祖母が同伴して乗車しても適用されるのか。

#### ○宮田委員

路線再編について、例えば4系統では、これまで1時間に6本運行していたが、1時間に2本しか運行しなくなったり、大学病院に行く路線も無くなっている。

このままだと、逆にお客様が乗らない状況になり、なぜ必要な路線を無くすのか。

また、従来から松原管内は車椅子利用の方が多く、乗車予定のバスに既に車椅子が2台乗車していた場合、次の便まで30分待たなければいけない。こういったことを検討した上で、再編したのか伺いたい。

#### ○習田副局長

乗継割引の適用条件について、従来の非効率な長大路線を効率的な路線に見直す際に、長い距離をご利用いただいているお客様向けに、乗り継いでいただくことを目的に導入した制度であり、買い物などの往復利用に対する割引を目的にしたものではない。しかしながら、ICカード利用において、往復利用を適用除外にすることが技術的に難しいという課題がある。

これまでは降車時にICカードをタッチいただいていたが、乗車時・降車時にどちらもICカードをタッチいただくことにより、1乗車目の降車時から2乗車目の乗車時の間を30分で乗り継いでいただく形に変更させていただく。

また、意図せず往復割引が適用されてしまっているケースもあり、往復利用を排除することは課題も多いと考えているが、今後の研究課題にさせていただくとともに、本来のあるべき姿で運用をさせていただきたいと考えている。

エコファミリー制度については、祖父や祖母と孫が乗車しても制度の対象になるが、新たに神戸市内で子どもを持った方に周知ができていないという面もあり、この度の制度拡充にあたり、分かりやすい広報に努めてまいりたい。

#### ○児玉副局長

この度の兵庫・長田エリアの路線再編では、ご指摘のあった4系統については、地域のご要望を踏まえ、一部の便を新長田駅まで振るといった取り組みを行ったことで、神戸駅から丸山地区手前までの運行については、一部が新長田駅に向かう形となり、便数が減ってしまっている。

また、ご指摘の兵庫南部から大学病院を經由して神戸駅へ向かう9系統について、この度の再編では、山麓部はバスがメインの交通手段になっている一方、浜手では東西の鉄道網が充実していることからご利用者が少ないという状況になっており、実際のご利用状況に合わせて、需要の多いところは拡充しつつ、需要の少ないところは若干の調整をさせていただいた次第である。

2タッチデータによる実際のご利用状況の確認や、運転士への聞き取りにより、どのようなお客様が利用されているのか、加えて日々頂戴するご意見を踏まえ、必要なところは見直しを行っていききたい。

また、車いす利用について、バス1台につき、車いす2台まで搭載が可能となっているが、既に車椅子2台がご乗車の場合は、安全にご乗車いただく設備がないということで、次の便をご案内するケースもある。これについては、実態をしっかりと踏まえ、必要な対応を行ってまいりたい。

#### ○小野委員

エコファミリー制度について、利用時に「エコファミリー」と言わないといけないのか。家族でなくとも、近所のおじいさん等が子どもを連れて乗車しても適用されるのか。また、敬老の場合、半額料金になるが、それでも制度は適用されるのか。

乗継割引も含め、誰でも分かるような広報や正しい乗り方の説明をいただきたい。1ヵ月に1回、婦人会の会長会を開催しているので、そういったタイミングで説明に来ていただければ正しい利用につながると思う。

#### ○山原委員

定期券発売所の営業時間を縮小するという事だが、定期券を買いに行く方が多い時間帯があると思うため、その時間に合わせた営業時間（朝は〇時～〇時、夕方は〇時～〇時）に短縮するといった方法もあるのではないか。

○習田副局長

エコファミリー制度の利用方法について、市バスでは、無言でご利用されると、小学生なのか、中学生なのかという問題もあるため、利用時には「エコファミリーで」という事を申し出ていただきたい。

また、大人1名につき、子ども2名が利用できるという制度であり、そういった事もわかりやすく広報してまいりたい。

加えて、乗継割引の正しい利用方法や広報の仕方についても、制度の趣旨も含めて、正しい乗り方という観点から広報につなげていきたいと考えている。

次に、定期券発売所の営業時間について、窓口でないと販売できないものもあり、完全に廃止という訳にはいかない。民間では今後かなり統廃合が進められていく方向となっているが、公営交通としては最低限、必要なものは維持しないとできないと考えている。ご指摘いただいたように、購入者が多い時間帯は開けておくということで、仕事や学校帰りに購入される方が多いことから、終了時間は19時を維持していくが、名谷駅と西神中央駅については、平日は営業開始を12時に見直しを行う予定としている。

○長沼委員

運賃改定による値上げの中、市バスポイントサービスの割引率が引き下げとなっており、サービスダウンになっている。その理由を伺いたい。

次に、バスサイネージの整備について、以前、名谷駅にあった駅バスビジョンは現在なく、スマホの駅バスビジョンを日常的に使用しているが、令和6年3月末でサービス終了と広報されている。このバスサイネージができるまでの間、どのようにお考えか。

また、情報発信の取り組みは非常にいい試みだと思うが、運賃改定に対する市民の理解や共有を呼び掛ける広報もしっかりやっていただきたい。運賃改定に対して抵抗感を持っている方もいくつか聞いており、情報発信の取り組みだけを見ると、いい内容だが、交通局が置かれている厳しい状況はしっかり広報し、共有いただきたい。

○木村委員

バス停付近に路上駐車や迷惑駐車が多々あるが、免許更新時にバスの役割や大切さを深く知っていただくようなことはできないか。また、バス停の路面に色を塗ったりして広報できないか。

○習田副局長

市バスポイントサービスの割引率について、国内の公営企業、近隣民間企業と比較し、市バスポイントサービスの割引率が高かったことを背景に、審議会で割引制度見直しに関する問題提起をいただいた事も一つの契機であるが、通勤定期の割引率を5%引き下げたことを契機に、当該ポイントサービスも5%の見直しを行ったところである。見直し後においても、近隣民間企業、あるいは他の公営交通と比較しても上位の制度となっており、ご理解を賜りたい。

続いて、バスサイネージの件について、WEB版の駅バスビジョンのサービス終了から1年後の設置となるが、その間については他の媒体やホームページ等の情報でご対応・ご理解をいただきたいと考えている。

また、広報について、運賃改定を市民にどうご理解をいただくかという点は非常に重要だと思っている。まずは広報KOBE 5月号に折り込みを予定しており、単に運賃改定の実施に関する広報だけではなく、こういった背景があるのか、記事を見てどういった事を考えていただきたいか、そういった事も含めて、できるだけ分かりやすい形の広報を意識して作成している。

また、運賃改定の広報だけでなく、バス車内等でもこれまでになかった考え方で、市民や利用者の方々にご利用いただき、ご理解いただける、考えていただけるような広報を試行錯誤しながら取り組んでいきたいと思っている。

また、バスの大切さやバス停の工夫について、市民や利用者にも公共交通の役割がご理解いただけるよう広報PRを考えていきたいと思っている。バス停については、老朽化も進んでおり、しっかり掲示ができていないといったバス停が散見される。ここがバス停だという事が分かるようにしっかり取り組んでまいりたい。

#### ○小河委員

データに基づく市バス路線の再編や増減便という記載があるが、ただ漠然とデータを見て、利用者が少ないから減便するという形ではなく、市内のサービスのシームレス化など民間事業者と協力して進めていただきたい。単に需要が少ないから路線が無くなりましたではなく、積極的な路線や経路案内をしっかりと進めるなど、考えた形で路線再編などに取り組んでいただいた方が良いと思う。

また、北神線をよく利用するが、駅が明るくなった印象や、広報にも力を入れているという印象があり、市内イベント、スポーツ観戦といったところも、他の公共交通機関と連携し、様々な形で発信していただきたい。

#### ○習田副局長

市バス路線のダイヤについて、今回減便したところでは、1時間あたりや1便あたりの利用者数をしっかり把握し、極端に不便にならないような形で考えてきた。一方で、地域で要望のあった場合に、試験運行という形で新たに路線を引く、運行ルートを変えるといったことも実施しており、需要があれば維持していくと

いう事を市民や利用者と共有しながら今後のバス路線を考えていくことは重要だと考えている。ご指摘の観点をしっかりと踏まえ、いかに乗っていただけるかという観点が重要だと認識している。

また、サービスのシームレス化について、どのバスに乗っても同じサービスが受けられると公共交通全体が便利になり、中長期的に公共交通が維持できる方向に向かっていけばと考えており、当然民間事業者の経営判断もあるが、「神戸のバス」という形が実現できるように努力してまいりたい。

また、広報についてもできるだけ前向きな形でやっていきたいと考えており、他の機関との連携についても当然だが、ご指摘の趣旨を踏まえ、考えていきたい。

#### ○井料委員

自動車事業会計の予算について、運賃改定や路線再編など、利用者減少に繋がる要素があることから、今後の乗客の動向について注視いただきたい。

インバウンドを見据えたキャッシュレス決済について、外国人の決済手段として非常に有効になると思う。特に英語の案内は国内どこも不足している傾向があるため、しっかり案内していただきたい。また、バスではコストがかかるので難しいとは思いますが、市としてしっかり対応していただきたい。

データを活用した試験運行について、データを使って需要の少ない部分を減らし続けるとシュリンクしてしまうが、以前から申し上げているように、減らすという事は代替をきちんと出していくという事が非常に大事。需要が少ないからやめるのではなく、どういったプランの中で整理していくのかということを計画的に行う必要がある。その長期的な計画の材料としてデータがあるという事を常に意識していただきたい。

水素バスについて、電気バスは海外でもかなり普及している国はあるが、どういった背景で水素バスの運行を行っているのか。また電気バスについてどのように考えているか伺いたい。

運営体制の見直しについて、コスト削減の観点で重要。サービス低下をできるだけ防ぐことが大事だが、積極的に検討する必要がある。特に今後、運転士に限らず、長期的な労働人口の減少という部分は出てくるため、適正な人員配置という観点をその場その場で考えていくことは重要。

情報発信の強化について、最近ではどの交通事業者もマーケティングは重視しており、典型的なのは地方の第三セクターが旅行者や鉄道を趣味にしている方に積極的なマーケティングをしている。公営交通や公共交通として市民にしっかりとインタラクションしているという意味でのマーケティングの一つの挑戦になるのではないかと思い、あえて触れさせていただいた。積極的な試みとして評価したい。

最後に、エコファミリーについて、制度開始時に切符や紙ではなく、口頭で「エコファミリー」と伝えることに政策的な意図や意義を持たせたと記憶している。通年化するという事で、政策の意図について一度初心にかえっていただくと先程ご質問にあったようなケースにもクリアな回答ができるのではないかと思います。

#### ○習田副局長

乗客数の動向については、運賃改定やバス路線の見直し、神戸市全体の政策変更、人口動態と非常に多様で、また、これまで右肩上がり、横ばいの社会から今後はトータル人口だけでなく、地域性も大きく変わっていくことから、どのように分析していくのか、非常に大きな課題だと思っているが、しっかりやっていきたいと考えている。

次に、キャッシュレス決済について、日本では、様々なサービスが多様化し、交通については交通系ICカードが普及したが、諸外国に比べ、日本は全く進んでいないというところである。こういった広報をやっていくのかという点で、バスでは使えないという事をどう説明していくのか試行錯誤が必要だが、神戸空港の国際化という事も踏まえ、交通局だけでなく全体で今後検討を進めていきたいと考えている。

次に、データを活用した試験運行について、便毎の利用者数をしっかり見て、許容いただけるのではないかとという範囲でしっかりと議論し、判断しており、単純に減らすという判断は行っていない。この点はしっかりと説明していく必要があると考えている。また、仮に廃止するという場合には、以前から議論されているが、中長期的には小規模な移動手段への移行という事も考えていかないといけないと思っている。この点は代替交通ということで、都市局ともしっかり協議を行っており、単に需要が少ないからやめるという観点ではなく、考えていきたい。

次に、水素バスについて、「水素スマートシティ神戸構想」において、水素に力を入れていること、全国的にも補助制度創設や導入が進んでいることも踏まえ、高コストであることや水素ステーションの問題もあるが、まず1両導入したところである。神戸市全体の施策の中で考えることではあるが、可能であれば増車していきたいと考えている。また、電気バスについては、現時点で海外メーカーのものが多いため、部品調達や故障時の対応等々の課題もあり、万博関係や国産化の動きもあるが、それ以外の都市では様子見の状況にある。今後、状況に応じて機敏に対応できるように、電気バスの導入についても決して否定することなく、検討を進めている状況である。

次に、運営体制の見直しについて、今後人材確保ができない時代になっていくため、可能な限り省力化に取り組んでいくというのは当然のことだと思っている。代替手段を確保しながら、許容いただける範囲で進めていく必要があると考えて

いる。

次に、情報発信の強化について、市民との相互対話ができるような攻めの広報を行っていきたいと考えており、チャレンジングに試行錯誤し、ご批判いただくこともあるかもしれないが、前向きに取り組んでいきたいと考えている。

最後に、エコファミリーについて、経緯について存じ上げない部分もあるが、改めて通年化ということで、大きく踏み出すことから、よりご利用いただける、環境負荷を減らす、公共交通に乗っていただく、神戸が子育てに優しいまちであるということに対して、交通局としてどのように取り組んでいくのかという考え方を整理し、しっかり広報していきたいと考えている。

#### ○井料委員

運転士に言葉で「エコファミリー」と伝える事に、何か思いが込められていたと聞いた記憶がある。最近で言うところのモビリティマネジメント的な意味があったと思う。その部分の趣旨を市民にご理解いただくという意味で大事だと思う。

#### ○習田副局長

資料を確認するとともに、当時の職員からヒアリングするなど、再度確認し、今後の広報も含めて、ご指摘の趣旨を踏まえて整理したい。

#### ○三古委員

まず一つ目に、乗継割引の趣旨が利用者に伝わっているのか確認したい。長大路線の短距離路線での置き換えが効率的な運行につながることで、そして長大路線の短距離路線での置き換え＋乗継割引で、これまでの長大路線利用者に追加の金銭負担なくこれまでと同程度の頻度のサービス提供が可能ということが伝わると、乗り継ぎの負担に対する受容度も高くなるのではないかとまた、30分間のインターバルの設定だが、長大路線を廃止し、短い路線にした際、30分で乗り継げるという確認ができているのか。

二つ目に、市バス運賃改定について、近畿運輸局へ認可申請予定と記載されているが、こういった条件が揃えば認可申請ができて、いつ頃認可が下りる見込みで、市民にはいつ頃アナウンスできる見込みか。

三つ目に、通学定期運賃は据置という事だが、改定後の普通運賃を基準にすると割引率の拡大となる。値上げの話が多いが、通学定期の割引率拡大はアピールできる点だと思う。据置と割引率の拡大では受け手の印象も違うことから、PRの際に検討してみてもどうか。

#### ○習田副局長

乗継割引について、どの程度伝わっているのかという点は、把握できていないところもある。往復利用という事を意図的にされている方も実際にいることは認識しているが、意図せず適用されてしまっている方もいると考えている。

交通局としては、より市バスに乗っていただくという観点で広報すべきだと考えており、民間バスへの適用を拡大していきたいと思っており、市バスが非常に便利だという趣旨で広報してまいりたい。また、今回の路線見直しにおいても、基本的に降車乗車を30分で乗り継げるという事を前提に検討させていただいている。

次に、認可申請については、当然ながら市議会の議決が必要であり、昨日運賃条例の議決をいただいたことから、近日中に認可申請を行う。また、認可いただく立場の為、いつ頃とは申し上げられないが、通常、数か月で認可いただけるものと考えており、認可申請を行った後、広報KOBE 5月号やバス車内でも市民に対してしっかり広報していきたいと考えている。

最後に、通学定期の据置について、割引率の拡大というポジティブな言い方もあるのご指摘に関して、使い分けることもあるかもしれないが、ご指摘の趣旨を重々踏まえながら、今後対応してまいりたい。

#### ○奥谷委員

一つ目は女性運転士の採用に関する事について、多様性ということで女性枠を設けて女性運転士を採用したり、専用スペースを設けたりといった対応をされているが、採用された後に辞められないような工夫が重要だと考えている。出産育児の両立を応援するような記載もあるが、具体的にどのように進められるのかももう少し詳しく教えていただきたい。

二つ目は財政に関して、今後運賃改定や企業努力を進め、経営改善に取り組んでいくとのことだが、なお累積資金不足が発生する状況。経営改善の一つとして、西神車庫用地の売却や須磨営業所跡地の活用といった使用していない土地を売却・活用することで収益確保に努めるとのことだが、いろいろな事業のやり方が変わってきている中で、このような不動産の利活用に向けた見直しは全社的にどのように進められているのか伺いたい。

#### ○和田委員

一つ目は先程から議論されている乗継割引について、他地域で乗継割引が利用できる場所は少なく、そういった意味でプラスの広報や説明をする余地があるのではないか。

二つ目は須磨営業所の跡地活用や伊川谷用地の利活用、西神車庫用地の利活用と記載されているが、前の方では西神車庫売却とある。利活用というのは、売却するのか、保有したまま利活用を図るのか伺いたい。

#### ○習田副局長

女性運転士の採用後の対応について、既に3名の女性が現場で運転士として活躍しており、もう1名採用が決まっている。市バス営業所にはこれまで女性運転



士がいなかったことから、今後は、出産育児等の応援制度のほか、こういった課題があるのか等、女性運転士にしっかりと聞き取りを行い、把握することが一義的に重要だと思っている。また、職員の健康管理についても今後さらに重視していきたいと考えており、専門職員を交通局内に確保し、その知見も活用しながら進めてまいりたい。

また、不要となった不動産の活用をどのように進めていくかという点について、売却処分して収益を得る、貸付によって収益を得るといった2パターンが考えられるが、交通局が保有する用地において、大きな用地や活用できる建物はそれほど保有していない。一方で、活用の余地については、様々なプロジェクトチームを設けており、その中で資産活用についても一つ一つ検討を行っていききたいと考えている。

次に、乗継割引に関してプラスの広報を行う余地があるのではないかという点について、乗継割引だけでなく、交通局が行っている様々なサービスも含めて、より乗っていただけるような広報が大事だと考えており、プラスの広報という観点でしっかり意識して取り組んでまいりたい。

また、用地の売却なのか保有したまま活用なのかという点について、両方の選択肢があると考えている。須磨営業所跡地については、従来から貸付を行っており、隣接する市有地の次期活用予定がないことから、一体的に活用することで、さらに収益を上げることができるだろうと考えている。その上で住宅となると賃貸は難しい部分があるが、商業機能であれば、賃貸を望まれる部分があるため、民間事業者へのサウンディング調査により、どちらがより収益を確保できるのかという点で、検討を進めている。

また西神車庫用地については、リノベーション神戸の中で神戸市域に魅力的な住宅を供給し、住んでいただきたい、ひいては乗客の確保につながるということで、住宅については基本的に売却を考えている。場合によっては商業機能については、賃貸という事も有り得るが、サウンディング調査でどちらがより魅力的な事業者に進出いただくことができ、交通局の収入確保につながるのかという観点で検討を進めていきたいと考えている。

#### ○土井委員

運賃改定の実施にあたり、乗客の逸走が気になる。運賃改定による路線毎の乗客減少をデータで把握することで、次の経営戦略を立てる上で重要なデータになる。この機会に運賃の弾力性の点も含めて確認をお願いしたい。

次に、収支について、88億円の企業努力に取り組むとされている。一般的にバス会社の企業努力はこれまでいろいろなところで取り組まれているが、基本的には人件費の削減になる。その結果として、ドライバー不足や整備士の不足といっ

た非常に大きな問題を抱え、路線を廃止するという道に繋がってきていると思う。安定的な経営をしていくために、収入も大事だが、人材も非常に大事なものであるため、人件費はしっかり維持し、雇用を確保していくという事をお願いしたい。女性ドライバーを増やしていくこともその一環だと思うが、今後も継続し、雇用を守るという事をしっかり考えていただきたい。

次に、ベンチの整備について、維持管理は誰が行うのかということやベンチができたからバスに乗るというきっかけづくりを行っていくためには、ある日突然ベンチができていたというより、地域の方とコミュニケーションを取りながら地域の方にベンチの維持管理を行っていただく、あるいは自分たちがベンチを維持管理していくから交通局にベンチを設置してもらおうという形で進めた方が、同じベンチができるにしても随分違うと思う。

地域が一緒になって維持管理いただけるところから、順番にベンチや上屋設置に取り組まれた方が、交通局と地域のコミュニケーションが深まる機会になると思うため、そういった機会を逸さないように取り組まれてはどうか。

最後に、「KOBE KAWARU ACTION」について、広報の仕方を変えることや運賃改定について説明していくことも大事である。加えて、運賃改定は収入が足りない分を受益者に負担を求めるということであり、バスや地下鉄が運行することで地域にもメリットがあることから、インフラとして公共交通を市民全体で支えることで、市民全体にメリットがあるという事を知っていただくような広報の仕方も織り込んでいただけるとありがたいと考えている。

#### ○習田副局長

運賃改定による逸走について、当然留意してデータを見ていかなければならないと思っている。ただ、地域性によって乗客数の減少率が大きい路線、小さい路線、横ばいの路線があり、一定であれば分析しやすいが、明確に運賃改定によってこれだけ逸走したということは分かりにくいと思っている。しかしながら、通常とは違ったデータの動きがあれば、きっちり見ていく必要があると考えている。

次に、人件費の削減について、経営計画2025に掲げる給与カットの実施であり、令和5年度当初には計画に基づき給与カットの拡大を実施したが、これにより、政令市平均並みの給与となる見込みとなっている。今後見込んでいる企業努力による改善では、これ以上の人件費削減を盛り込んでいる訳ではない。車両や職員の稼働率を高めることにより、効率的な経営に向けて努力を行っていく必要があると考えている。

次に、ベンチの維持管理について、非常に大事な視点だという事は認識しているが、市の政策の中で年間150基のベンチを設置していくということで、スピードが求められる。その中で、市民とコミュニケーションを取っていくというのは難しい課題だと思っており、今後の検討課題とさせていただきたい。

最後に、広報について、広報K0BE5月号では、ご指摘の趣旨をダイレクトに反映するものではないが、そういった趣旨も織り込んだものとして考えていきたいと思っている。また来年度の新たな取り組みとして、例えばバス路線をどうしていくのか、どうあるべきかといった市民との双方向のコミュニケーションにも挑戦したいと思っており、そういった取り組みの中で、公共交通を市民全体が支えるという議論になっていけばと考えている。

#### ○山下参与

乗ってもらう努力をしないといけない。お願いしたいのは運転士の資質向上、駅員のホスピタリティについて、神戸市の職員として気持ちのいい接客をしてほしい。とあるバス会社では、行先案内を全て自動音声にしたが、例えばバスが遅れても謝罪もない。そういったことは積もり積もっていくことから大事なポイントであり、また乗りたいと思う、気持ちのいい接客をしてもらいたい。

次に、西神車庫用地の活用について、地域とのバランスも考えていただきたい。ニュータウンでは高齢化も進んでおり、これ以上戸数を増やすことは、空き家を増やすリスクでしかない。ある程度仕方ないという事は承知した上で、ニュータウンの団地の方にもきちんと還元していただきたいという思いがある。例えばビジネスホテルといった神戸市の西部地区にない機能に着目する事も大事じゃないかと思っている。

いずれにしても、しっかりと経営を立て直し、もっとクリエイティブな話ができるようになってほしいと願っている。

#### ○松本参与

公営交通の維持についての議論の中で、人口減少が続く中、独立採算性は今後限界があるのではないかと、自治体が責任を持つ欧米諸国のような公共サービスという考え方、税金を主に公共交通に使っていくという考え方もあるのではないかと、という発言をしてきた。会長から交通事業審議会ですういった議論をしてもいいのではないかとおっしゃった事を記憶している。

全国的な問題になっていることから、来年度はぜひこういった観点で学習会や学識経験者からご意見を聞かせていただく場を設けていただきたい。

#### ○水谷会長

交通局に質問して何か回答を求めるのではなく、公共交通を良くするために、フリーな立場でそれぞれが考える機会を設けてはどうかと思う。

#### ○外海参与

非常に厳しい経営状況の中、やれることはやるという交通局の意気込みや思いは伝わっているので、今後1人でも多くの方に乗っていただけるよう、新生交通局として努力していただきたい。

○宮田参与

エコファミリーや乗継割引の分かりやすさや広報の仕方というのは実感しており、知らない方も多い。そういう意味で市民に分かりやすい言葉や広報の仕方は非常に大事だと思っている。

また、乗継割引は令和6年度に神姫バスにも適用、段階的に周辺バス事業者にも拡大を目指すとなっているが、西区はほとんど神姫バスが運行しており、実現していただきたいと思っている。

○かじ参与

井料委員から質問のあったエコファミリーを口頭で伝えるという事について、何か証明書発行や手続きをするとコストや手間が発生するので、鉄道は改札機を通す切符を渡すが、バスについては口頭で伝えてもらうという事になったと記憶している。

以上