

■第 17 回神戸市地域公共交通活性化協議会 議事録

【開催日時】令和 8 年 6 月 25 日（木）14:00～16:00

【開催場所】スペースアルファ三宮 特大会議室

【出席者】委員 29 名（欠席 8 名）

【議事（主な意見交換の内容）】

議事（１）地域公共交通確保維持改善事業に係る計画について

＜事務局より、資料 3 について説明＞

○神戸大学 小谷委員

- ・地域間幹線系統、地域内フィーダー系統について、昨年度と同様に申請案を出していた
だいている。関係する事業者の皆さまには、沿線の人口減少やドライバー不足など、大
変厳しい状況にあることは十分認識しているが、これらの系統は地域の方々の生活に
とって大変貴重な移動手段であるため、可能な限り運行の継続に努めていただくよう
お願いしたい。
- ・他に意見がないため、協議会として異論なしということで承認する。

議事（２）神戸市地域公共交通活性化 WG の活動報告

＜神姫バス佐藤氏より、資料 4 について説明＞

○神戸大学 正司委員

- ・発足のときから WG に関わっている。バス事業者が中心となっているが、鉄道事業者も
メンバーで、活発な議論を続けている。最初は毎月やっていた程だが、現在は隔月開催。
このペースでこれまでよく続いていると思う。他のエリアからなぜできているのか、続
いているのかと不思議がられるし、羨ましがられる。
- ・三宮の長距離バスや路線バスのバス停はあちこちにあり、非常に分かりにくい状態にな
っている。バス停をいきなり移動させることは難しいが、せめて案内だけでも分かりや
すく、が近年の議論の中心テーマとなってきた。今までのそれぞれのシステムややり方
を変えて、複数の事業者で統一的なルールを作りあげ、それを基に実際に改善を続け
ている点がすばらしい。また今年 5 月のふれあい中央カーニバルでもブースを出して、市
民の方からどの程度浸透しているかを伺える機会があり、これも貴重な機会だったと
思う。
- ・三宮は今後大きく変わっていくため、まずは、鉄道事業者、バス事業者、バスターミナ
ルの事業者などが協力して、公共交通の使いやすい三宮にしていく。その工夫・努力を
活かして、さらに神戸市全域としての公共交通の使いやすさ向上につなげていければ
よいと思っている。

○神戸大学 小谷委員

- ・大変熱心に活動されており、サービスの底上げに大きく貢献しているのではないかと。
- ・新たなバスターミナル「バスタ神戸三宮」が完成するのはいつ頃か。

○神戸市都市局都心再整備本部 鈴木委員

- ・バスターミナルも入っている雲井通5丁目の再開発事業について、再開発ビルの完成予定は2027年12月となっている。バスターミナル自体の開業がいつになるかは、現時点で正式には決まっていない。これから民間事業者とも調整しながら具体的に決めていくが、民間事業者の公募時点では2028年度の運営権の設定を想定していたため、およそその頃の開業になるものと考えている。

議事（3）地域公共交通計画の改定について

＜事務局より、資料5について説明＞

○神戸大学 織田澤委員

- ・前回の協議会で、まちづくりとの連携や、福祉や教育分野等との連携といった議論のポイントがあった。計画そのものの話ではないが、部局を超えてどのようなコミュニケーションが取られているか、どのようなコミュニケーションを取ってこのようなプランになっているかをお伺いしたい。

○事務局

- ・例えば、山の街地区では、地域住民の病院の足として地域開放型送迎バスがあり、こうした取組みとあわせて、地域の方に協力いただく仕組みを作りたい。他にも、部局連携でいえば、サイクル&バスライドとして、バス停に近くに駐輪場を設けてバスの利用促進を建設局と図っており、そういった形で考えていきたい。

○神戸大学 織田澤委員

- ・個別の形になっているものもちろんだが、全体的にどんな困りごとがあるか、ニーズと支援のマッチングが重要だと思う。そういったことの共有、連携ができると、実のある取組みの書き込みができると思う。参加している各部局の委員の皆さまに、ぜひお願いしたい。

○事務局

- ・14ページの「地域コミュニティ交通の導入」では、不便地に地域コミュニティ交通を入れる。空き家や空き地が増加する中でスポンジ化対策を進めていくにあたり、いろいろな施策を複合的にやっていくメニューの1つとして公共交通がある。そういった中で、部局間での連携をしていきたい。また、12ページの「駅の再整備や駅施設の充実」

では、リノベーション・神戸を推進するが、単に駅だけを再整備するのではなく、駅周辺の設備や施設も複合的に整備し、地域の方と一緒に賑わいづくりも進めていく。そういったところでも連携していきたい。

○神戸大学 織田澤委員

- ・非常に望ましい取り組みだと思う。前回の意見の中でもあったように、そういった議論の中で、それぞれの専門・担当の立場から 10 年後、20 年後がどのように見えているかをすり合わせながら、総力戦で、セクショナリズムを超えて、課題を共有する。実現するかは分からないが、イノベティブなアイデアが出てくるような連携を期待したい。ぜひ、お互いに踏み込んだ姿勢で取り組んでいただきたい。

○神戸大学 小谷委員

- ・どう具体化していくかという中で連携の議論を始めていただきたい。

○近畿大学 毛海委員

- ・基本的には問題なく、きちんとでき上がっていると思う。ただ、大きな目標に対しての具体的なイメージが掴みにくい。例えば、14 ページの「地域の輸送資源の活用・共創の取り組み」について、どういったところで共創を求めているかが、もう少し分かったとよい。「地域コミュニティ交通の導入」のところで「地域・運行事業者・行政の適正な役割分担」と書いてあるように、地域・運行事業者・行政にはどういった役割が必要か、求められているかも踏まえて記載すると、分かりやすくなるのではないかな。
- ・こういった地域公共交通計画では、どこの計画にも持続可能と書いてあるが、どういった意味での持続可能かがぼやけていると感じている。例えば、住み続けられるといった意味での持続可能ということだと思うが、交通と環境の関係もあるので、環境の部分が弱いと思う。住み続けたいと感じたとき、長期ビジョンで考えたときに、その部分のメッセージ性が弱いのではないかな。
- ・観光地について、回遊性の確保はとても大切だと思っている。旅行者は神戸市のことをよく分かっていない状態で来ており、実際に来て、良いまちだ、このまちに住みたい、大学でこのまちに来たいと思わせることも大切ではないかな。地域住民と旅行者を一緒にする必要はないが、観光に特化して考えなくても、地域住民であっても旅行者であっても、誰もが利用しやすければ、旅行者も利用しやすいと思う。また、18 ページの「観光地の交通環境の整備・回遊性の向上」について、回遊性はどのようなところで確保できるか、具体性がもう少しあると良いと思う。ダイヤの連携やロープウェーの導入と書いてあるが、神戸市内にはいろいろな資源、行ってほしいところがたくさんある。その中で回遊性が具体的に書いてあればよいのではないかな。

○事務局

- ・14 ページの「地域の輸送資源の活用・共創の取組み」について、どのようなところでそういったことができるかは、我々も悩んでいる。共創となると、地域の方の協力が必要になってくるので、どこでもできるわけではない。施設のバスであっても、協力は必要になる。どういったところで共創の取組みが成立するかが、これからの課題になる。今、山の街地区では、病院の協力で一般客が混乗する取り組みを進めているが、神戸市として横展開をどうしていくかも考えていきたい。
- ・持続可能について、市民が住み続けたい、市外の人が行ってみたいという2つの観点にしているが、使いやすいものにすれば誰もが使いやすくなる。要素として2つに分けて書いているが、意味合いとしては全てを対象にすると考えている。
- ・回遊性について、書ききれていない部分がある。ダイヤ連携やアクセスのしやすさ、チケット発行など。20 ページに「MaaS」という表現もしている。素案でももう少し詳しく書けるようにしたい。

○神戸大学 小谷委員

- ・持続可能は非常に便利な言葉だが、曖昧さが残る。もう少し突っ込んで説明していただく必要があるかもしれない。

○神戸大学 正司委員

- ・私も持続可能という言葉は引っかかっている。多くの箇所に持続可能と書いてあるが、意味をよく考えずに使用されているように感じる。流行り言葉だからとして使っているのではないか。それぞれの持続可能について説明できるのかと気になっている。
- ・20 ページに「環境への配慮」とあるが、20 年前と同じようなことを書いてはいけない。環境をめぐる事態はさらに悪化しているので、脱炭素への本気の取組み、取り組んでいることをはっきり示す項目が1つくらいはあってしかるべきではないか。
- ・神戸空港の国際化に関連して、神戸空港から三宮、関西を中心とした国土軸へのつながりとして、ストレスなく、気軽に、道路渋滞に巻き込まれず、混雑もなく移動できる環境を早く整備していただきたい。
- ・自動運転やAI などの新技術の活用の可能性や課題について、私は自動運転の短期的な実用化には懐疑的である。可能性があるとするれば、まずは線路上を走るケースではないか。将来のことを考えて実験を行っていくということ自体に反対しているわけではないが、もっと急いで対応すべきことが多くあるのではないか。今投入しているリソースがもったいないと感じる。AI も同様で、アイデア出しをはじめいろいろ使えると思うが、ブラックボックスで責任を取るわけではないといった部分もあり、期待だけが大きくなっているようで心配している。一方で、公共交通の価値をみんなに分かっていただくとき、公共交通がどれだけの貢献をしているか、実際にどれだけの人を運び、どれだ

け役立っているかといったデータを整理して市民の方に見せる必要があり、その際には、AI や DX といった新技術は役に立つのではないか。そういう意味では、公共交通の存在価値を示すようなデータ活用をもっと真剣に考えてみてはどうか。

- ・他事業者・他分野との共創について、交通事業者間の共創はこれまででもされている。それをさらに進めていき、本当の意味での MaaS を実現していくことを議論すべきだと思う。そのためには、共通運賃の議論を避けることはできず、最低限でも、乗継割引をすべきではないか。

○神戸市婦人団体協議会 小野委員代理

- ・運転手不足などいろいろな問題があるのは分かるが、神戸市は坂が多い中で、バスがどんどん減っている状況である。婦人会の会員は高齢な方が多くなっており、バス停まで行くことやバスを乗り継ぐことが大変だとよく聞く。若い世代には何ともないことが非常に困りごとになっており、そういったことも踏まえて計画を作っていただきたい。

○神戸電鉄 宮井委員

- ・神戸空港の国際化について、大変多くの外国人が来られるということで、鉄道事業者では二次元コードの乗車券といった取組みが進んでいる。弊社ではまだ整っていないが、そういった環境整備が整っていけば、鉄道中心に移動いただくことで、渋滞はそれほど感じられないと思う。そういった商品づくりも進めていけば、よりお客様、海外の方にお越しいただけるまちになるのではないか。海外の方も国内の方も神戸に来ると思うので、新神戸も含めて国内の到着地として選んでいただけるように進めていければよいと思う。
- ・西北神関連について、弊社がそのエリアに入っている。鉄道、バス、タクシーなど各輸送手段における自動運転の可能性や課題というところで、神戸市には神戸複合産業団地があるが、そこが埋まってきており、西神戸ゴルフ場跡地を新たな工業団地にしているという動きがあると思う。そうなると、周辺の道路の渋滞の問題も出てくる。そういった工業団地であれば、団地内は通行も限られているし、走行するところも限定されていると思うので、そういったところで自動運転を導入したり、新たな工業団地と既存の工業団地を結んだりといったことに取り組めば、全国的にもかなり先進的な取組みになるのではないか。三宮のまちなかで自動運転をいきなり導入することは難しいと思うので、郊外から取り組んでいけば進めやすいのではないか。
- ・運転手不足などに対する各事業者の対応について、バス業界では、結構前から運転手不足が言われており、合同就職説明会をされている。大型二種免許を持っていたら違う会社でも即戦力としてやっていけることから、まとめて取り組みやすいと思う。一方で、鉄道業界においては、弊社は運転手不足が現に出ており、行政や地域の方とともに、そ

ういった可能性を探っていければよいと思っている。皆さまとご一緒させていただければありがたい。

○西日本旅客鉄道 石澤委員

- ・神戸市と手を取って三宮の駅ビル開発を順次進めている。目標1に掲げられている「まちづくりと一体となった公共交通ネットワーク・交通結節点の強化」について、三宮は、阪神電鉄、阪急電鉄、神戸市営地下鉄、神戸新交通といったいろいろな交通結節の要である。三宮の駅ビルの中でも、公共空間ということで、そこはしっかりと改善できればよいと思っている。
- ・12 ページの「駅の再整備や駅施設の充実」について、バリアフリー料金制度でお客様に負担いただきながら、バリアフリーの整備を順次進めており、三ノ宮駅も移動式ホーム柵を整備することができた。元町駅も東口のバリアフリー整備を進めており、順次、ホーム柵も整備を進めている。
- ・目標3の「都心・観光地の回遊性・利便性の高い交通環境の形成」について、我々の広域での高速移動手段である山陽新幹線の新神戸駅があり、神戸空港もある。その距離感が近くなるように、回遊性をどう確保するかが重要になっていると思う。人口減少で、鉄道の定期利用者が今後減り続けることはどうしても歯止めが利かない。その中で、定期外利用者、つまり旅行者として、今後は神戸空港も国際化されるのでインバウンドの方が神戸市にも来ると思っている。関西圏では大阪南地区（ミナミ）、京都は人気が高く、インバウンドがたくさん来ているが、今後、神戸市にも来るのではないかな。バスターミナルの整備もあり、三宮の駅開発など神戸市の玄関口の整備を進めながら、公共交通についてもしっかりと考えていきたい。

○阪急電鉄 阿瀬委員

- ・持続可能な公共交通は非常に難しいと思っている。人口減少や担い手不足といった制約・制限の中で、交通事業者が収支を維持していくことができかねるということになる。その結果、持続可能な公共交通が成立しない。20～30 年前では旅客も増えており、労働力も一定確保できていたので、二次交通も含めて持続できていたが、どんどん時代が変わっている。例えば、地域コミュニティ交通という形が出てきて、自治体あるいは地域の協議会が責任を持って、運営は交通事業者をお願いし、お願いされた交通事業者は収支の責任を負わないといった形でやっている。そういった形はあっても、自治体が地域の中であるいは庁内の中で決裁を取って、自治体が責任を取って交通事業者に行方を委託するといった形には簡単にはならないと思う。交通セクターだけで考えるのではなく、いろいろなセクター（クロスセクター）で考えて頂く形をお願いしたい。例えば、交通基金、交通税、宿泊税、観光税など、収支を確保していく仕組みについても理解していただきたい。

- ・交通事業者としても、担い手の供給制約もあるが、何とか確保して持続可能な公共交通という形を実現できればよいと思っている。担い手不足には、効率化も必要になってくる。いろいろな見方があり、技術的なことや、AI の課題といったことは議論しにくいですが、効率化のために自動運転をできるだけ使っていく、あるいはデマンド交通でも AI オンデマンドを使っていくことが必要ではないか。特に過疎地や中山間地では、効率化して地域の足を維持していくことが必要になってくる。人口が減少して、例えば病院や学校、いろいろなクラブ活動を含めて統廃合していくことの社会的受容性は高まってきたと思う。高齢の方や若い方の移動を、何とか効率化することで維持することができればよい。
- ・国からも支援していただいているが、弊社でもモビリティデータを使っていこうということで、今は無料の BI ツールでもなかなか優れたものがあるので、まずは交通データを可視化する。可視化してから分析していくということが大切ではないか。
- ・そういう取組みもしていこうとしているが、まずは安全安心な公共交通サービスが重要である。インバウンドも増え、安全の関心が非常に高まってきている中で、当社でもホームの安全確保や踏切の安全だったり、自然災害への対応にも資金を投資して、お客様の安全・安心を確保しようと検討している。

○事務局

- ・神戸市特有の坂の多さについて、地域の方から、バス停まで遠い、坂道が厳しいといった話があるときには、地域コミュニティ交通の支援制度の内容を説明している。地域の方に諮ったうえで、地域の足を守っていくために交通事業者に協力していただきながら、地域コミュニティ交通を運行していくという流れである。一方で、人口も利用者も減っており、また、事業者の運転手も不足しているという状況があり、地域コミュニティ交通を維持していくことも難しいところがある。その中で、地域の方の声を何とか解決していくために、いろいろと考えている。既存の交通手段として乗用タクシーや施設のバスの活用のほか、いろいろな新しい技術での乗り物などをうまく活用できないかと考えている。収支の話もある中で、どこもかしこもそういうものを入れていくかどうかは考えていかなければならないと思っている。
- ・自動運転について、昨年度から灘五郷エリアで実証実験をしている。今年度も引き続きやっていくが、やはり難しいということは聞いている。ただ、国でも自動運転を普及させていこうと取り組んでおり、国の補助金を活用して今年度も実証実験を実施していくことにしている。国では来年度中にレベル 4 の実現を目指すということで、神戸市としてもレベル 4 の実現を目指している。今年度は、駅から乗降をデマンド運行で実証実験を行う。昨年度、実証実験を実施する際に、乗降いただく方を募集したところ、応募多数となり、関心を持っている市民の方が非常に多いことがわかった。アンケート調査では自動運転は将来的に必要なという声や、通院や送迎、高齢化対策として必要ではな

いかという声もあった。まずは灘五郷エリアを成功させて、それから郊外にも展開していくことを考えていきたい。

○阪神電気鉄道 梶谷委員

- ・資料に書かれていることはおっしゃる通りだと思うが、何点か感じたことを申し上げたい。19 ページの「人材確保に向けた支援」について、説明会の開催や二種免許の取得支援、働きやすい環境整備といったことが書かれているが、バス業界においては、これは最低ラインのベースである。二種免許の取得支援は当たり前になっている。また、住宅など他分野と連携した施策として、阪神電気鉄道の子会社である阪神バスでは、尼崎市の市営住宅をバス運転手の採用時に借りて、バス運転手に社宅として住んでいただくという取組みをしており、非常に安価な金額で借りることができる。その取組みを意識して書かれていると思うが、実は、尼崎市に多くの自治体の方がヒアリングに来ているとお聞きしたことがあるので、検討するというよりも、どんどんやっていただければ、バス会社としてもありがたいと思う。また、加えて、全国的にバス事業者の中では、特定技能制度を活用した外国人の活用が多くなっていると思う。バスの運転手や修繕に関わる整備士など、そういった制度を利用しているところもあるので、神戸市としても特定技能への支援を考えていただければ、1つの手になるのではないかな。
- ・自動運転の実用化は非常に難しいと実感している。阪神電気鉄道としても、昨年、甲子園周辺で自動運転の実証実験を実施したが、非常に難しい。センサーやブレーキなどいろいろな問題をどう克服していくか、毎年少しずつ改良を重ねている。すぐには導入できないと思うが、運転手が減っていくことは分かっているので、それを補う手段としてやっていかなければならないと事業者としては思っている。人口が少ない場所も必要だが、まずは二点間輸送として、間に乗り降りするところがなく、乗るところと降りるところの二点間だけで輸送する、そういったところなら割と早く導入できるのではないかな。

○神戸市交通局 児玉委員

- ・基本方針として「誰もが安心して利用できる持続可能な公共交通の確立」と書かれている。地下鉄や市バスの経営は、持続可能ではないと率直に思っている。担い手がいないこともあるし、市バス事業については、阪神淡路大震災前から現在を比べると乗客数が半分以上になっている。6 ページに書かれている「鉄道網が基幹、バス路線が補完する役割分担を基本とする」ということは大いに共感する。私どもはバス路線を持っているが、遠くの拠点まで片道 30 分かけて運行するか、最寄りまで片道 10 分で運行するかといったときに、前者はバスが 1 回転するのに 60 分かかり、後者は 20 分で済む。つまり、1 台の車両と 1 人の運転士で前者は 1 時間に 1 本しか出せないが、後者は 1 時間に 3 本出すことができる。一方で、地下鉄の乗客も残念ながら減少傾向である。人の移動

はA地点からB地点への針のようなものと捉えている。その針を重ねることで束にする、束にすることでその束を持って経済性をうまく適用して鉄道で輸送するバス事業にしていく。つまり、束が細くなると、バスどころか鉄道も維持できなくなってくると思っている。運転手不足や持続可能といったキーワードの中で、示していただいた「鉄道網が基幹、バス路線が補完する役割分担を基本とする」という基本的な考え方は、今回の計画でぜひしっかりと考えていただければありがたい。

- ・AI といえば、オンデマンド交通や自動運転を思い浮かべると思うが、私どもも AI の活用にはチャレンジしており、実際のバスのニーズを測るということをやっていききたい。乗車いただいた人の 2 タッチデータをもって需要を把握し、その需要に見合う供給になっているか、運行計画をどう組み立てていくか。こういうことは単独のバス会社の能力では限界があるが、乗客数が最大になるパターン、あるいは最小車両数で運行するパターン、あるいは運転手の勤務時間が最小になるパターンといったことを、パラメータを変えながら再計算することは AI が得意とする分野である。こういった効率的な運行に資する AI 活用もあると思う。単にオンデマンド交通に留まらず、AI の使い方を計画分野に広げていくという議論になればよいと思う。そういうチャレンジを我々もしていきたい。

○神戸新交通 長井委員

- ・神戸空港の国際化について、私どもはポートライナーを運行しており、国内線・国際線で初めて神戸市を訪れる方に対して、分かりやすい案内標示、案内サイン、案内放送などの充実重点的に取り組んでいる。一方で、三宮から神戸空港へのポートライナーは大変混雑している。コロナ禍前から、神戸市や神姫バスの協力をいただきながら、バスにもシフトして神戸空港に行っていただくという施策も行っている。できる策は神戸市としっかりと連携を図りながら、空港の値打ちを損なうことがないように、また、空港をより利用しやすくなるように取り組みたい。

○神戸高速鉄道 八畠委員

- ・議論が非常に多岐にわたるので、イメージしにくい。文章だけでなく、例えば、国内外の先進事例を紹介していただけるとイメージが深まるのではないかな。
- ・時間軸が曖昧になっているのではないかな。5 年先のこと、10 年先のことが一緒に議論されているので、よく分からないところがある。長期間で考えるものと 5 年でやるものを一緒に議論するのは難しいのではないかな。

○山陽バス 北岡委員

- ・私どもの事業の特性として、神戸市垂水区の住宅地でバスを運行している。市民が安心して暮らし続けられるよう実施されている取組みだと思うが、2024 年 9 月から、神戸

市に住んでいる高校生の通学定期券が無償化され、バス事業者にとって収入の下支えになっており、非常にありがたい。一方で、これまで徒歩や自転車で通っていた方がバスに乗るようになり、南側は JR の垂水駅、舞子駅、朝霧駅、北側は神戸市営地下鉄の名谷駅、学園都市駅の間にたくさんの高校があり、そこに通学するお客様が乗っている。ありがたいことだが、通勤のお客様と一緒にになってしまい、場所によっては積み残しが発生している。ところが、運転手不足でバスを増やすことができないため、溢れるところがあっても、バスを投入する余力がないという現実がある。そういった中で、乗務員不足解消のために大阪や名古屋からも人を採ろうとはしているが、定着するのは地元の人間だけである。遠いところから来る人はなかなか難しく、地元で家から近いから選んだという人が多く、神戸市や明石市から人を採るしかないという根本的な問題がある。こうなると、運転手不足に対する事業者の対応として、乗務員の待遇を向上させるしかない。他所の会社と同じレベルまで給料を上げるしかない。休日数などの労働条件を少しずつ改善して、他所の会社とほぼ同じ水準に上がってきている。そうなると、収支を圧迫するので、運賃を上げようという話になる。現在、認可申請中だが、10 月から運賃を上げようと考えている。我々は1日 1800～2000 本のバスを走らせているが、そのうち、神戸市交通局の共同運行として共通乗車券になっている運行があり、それが10 月から二重運賃になる。神戸市バスと、山陽バスで運賃差が生じることになる。共通運賃、分かりやすい体系運賃という話もあったが、やむを得ない対応である。そういった意味では利便性を損なうことにもなるが、こうしないと運転手不足が解決できないという問題があることを共有したい。

- ・私は昨年度までタクシー部門に所属しており、その中で、塩屋地区の地域コミュニティ交通「しおかぜ」を対応していた。住民の熱意も高く、現在も月に 100 人程度は利用者があると思う。その中で、神戸市の理想としては、地域のみんなで支えて走らせ、事業者としては運行だけするということだと思うが、運行に関わっている地域の方の世代が入れ替わらず、私たちはこれをいつまでやらなければならないのか、神戸市が肩代わりをしてくれないかといった話を聞く。地域コミュニティ交通は、立ち上げ当初は意欲的に取り組まれるが、長期間持続させることは極めて難しいと、実感している。解決策を持っているわけではないが、そういう問題を見てきた身としては、なかなか難しいと思っている。

○神姫バス 生田委員

- ・持続可能な交通の維持について、バス業界に限らず、人手が不足している中で、非常に難しい課題だと認識している。その中で、様々なモードや手段を組み合わせながら、地域属性に応じた移動手段を考えていくことは、非常に共感する。当社も運転士不足の中で採用活動を進めており、その中で、18 歳を採用して1年後に特例教習を受けて運転士としてステップアップしたり、外国人の採用も進めている。そういった多様な人材が

勤務する中で、運転の乗務や日々の運行において、運転業務に加え、接客や機器操作など、便利になる一方でマルチタスクの業務になっていると感じている。自動運転や AI といった新しい技術を活用する面においては、複雑なマルチタスクを少しでも減らすような新技術の活用が、多様な人材が働きやすい環境づくりや、人材確保の裾野拡大につながるのではないかと。

- ・神戸空港の国際化について、当社は、新神戸駅から三宮を経由して神戸空港までを結ぶマリンエアシャトルやポートループ、シティループを運行している。昨年 1 年間で、訪日外国人が非常に増えたと感じる。また、アリーナについては、一見利用客も増えたと感じており、当社も取り組んでいかなければならないと着目している。
- ・周辺の交通結節点となる駅や空港の事業者の皆さまとの案内の連続性・統一は、Web も含めて力を入れていく必要があると考えている。特に、神戸空港に到着された海外のお客様は、乗車券や日本円を持っていない利用者が多く、乗車方法やチケットの支払い方法など、案内や事前の情報発信を充実することで、利用も増えるのではないかと。ポートループの協議会でも報告があったと思うが、公共交通で回遊できるようになると、訪問先も 1 ～ 2 ヶ所から 3 ヶ所以上に増え、まちの回遊性・活性化につながると考えている。当社としてもこうした取組みに注力したい。

○阪急バス 上畑委員代理

- ・運転手の確保の観点について、合同就職説明会を開催していただき、当社も参加している。採用は徐々に増えているが、依然として不足している。昨年度から高卒の採用を開始し、1 年間は事務職で働き、大型免許を取得するという取組みを進めている。今年も高校を訪問し、バス運転手という選択肢を紹介している。住宅の提供は、自治体にぜひやっていただきたい。その他に、交通従事者への支援として、当社の沿線である京都府長岡京市や大阪府豊能町では、運転士へ支援金を支給するといったことを実施されており、金沢市でも始められるというニュースになっていた。こうした支援制度も検討していただきたい。
- ・20 ページの「環境への配慮」にあるモビリティマネジメントの取組みについて、札幌市では、小学校の社会の授業の中で公共交通について学ぶ取組みが行われている。沿線で乗り方教室の要望をいただくが、運転手不足により、マンパワーが足りないのが、学校の授業に取り入れていただければ大変ありがたい。また、環境の配慮からモビリティマネジメントを推進すると書いてあるが、バスや電車は、高齢者や子ども、体の不自由な方といった交通弱者にとって公共交通サービスは欠かせないものであり、公共交通を利用してサービスを維持すること自体がバリアフリーや持続可能なまちづくりに貢献するという観点からも、モビリティマネジメントを推進していただきたい。

○国土交通省近畿地方整備局 小澤委員

- ・まちづくりと一体となった公共交通と記載されていることは非常にありがたいが、具体的にどうするかが難しい。人がどこに住んでいるかは公共交通ネットワークに直結する。今困っているという話に対して中長期的なスパンの議論になるが、人がどこに住み、どこに行くかは公共交通の使い方や利用に直結するので、そういった点で何ができるか一緒に検討していきたい。また、三宮以外の地域も含めて、運行費用は出せなくても、施設整備で協力できる部分はあると思う。引き続き相談させていただきたい。

○国土交通省近畿運輸局 大塚委員

- ・共創の可能性について、国としても「輸送資源のフル活用」を進めており、国会で関連する法改正が行われ、先日、公布された。具体的な内容は、福祉施設や商業施設の送迎バスを自治体が斡旋する形で地域交通に携わっていただく新たな事業であり、具体的な制度設計は、遅くとも今年12月中旬までには中身が詰まっていくと思うので、改めて案内したい。こうした事業も活用していただきたい。
- ・新技術の活用の可能性について、各地で自動運転の取り組みが進められているが、灘五郷での自動運転は全国的にも先進的な取組みと理解している。多くは定時定路線であるが、灘五郷での自動運転は、去年は定路線で実施されていたが、今年～来年には区域運行する形を目指していると認識している。全国的にも先進的な事例なので、そこで得られた知見をフィードバックしていただきたい。
- ・セクショナリズムについて、国としても、まちづくりとの連携が十分でなかったという反省がある。神戸市としてまちづくりと連携する中で、何か課題が出てきたら、国としても組織は別だが連携できる部分を模索中なので、こういうハードルがあるといったことを教えていただければ、整備局とも連携して考えていきたい。

○国土交通省神戸運輸管理部 木原委員

- ・計画案そのものの方向性は共感するところである。三宮再整備という輝かしい未来はイメージしやすい一方で、神戸市は非常に広く、バスの減便・撤退といった課題が目の前に来ている地域もあり、そうした地域の取組みはイメージしにくい方がいるのではないかな。手をこまねいていると、現在は問題のない地域も同じ道を進みかねないという視点を入れていただければよいと思う。

○兵庫県土木部交通政策課 小玉委員代理

- ・共創について、兵庫県でも、部局・分野を横断してどのような取組みができるか庁内で意見交換しており、地域の輸送資源のフル活用について庁内でも議論している。アイデアとして出ているのは、通所系の介護施設の輸送車両について、複数事業者による送迎を集約する、輸送の共同化である。神戸市では既に行っており、川西市でも複数の福祉系の事業者が送迎業務の共同化に着手している。これらの取組みは、現時点では地域住

民の輸送を担うところまではつながっていないが、送迎車両の共同化を進めていくことで、その一歩先に、空き時間を有効活用できる余地が生じ、そこで初めて地域住民の輸送を担う新たな展開につながる可能性がある」と議論している。神戸市北区の病院送迎の一般混乗の取組みもあるが、こうした取組みを戦略的に横展開するには、まずは共同化を進めることも重要ではないか。

- ・運転士不足について、兵庫県でも二種免許の取得支援をしているが、実際の運転手を増やす取組みになり得ているかには疑問もある。バス業界への参入の心理的なハードルを下げる効果や、事業者の経費を負担する効果はあると思うが、裾野を広げる効果を發揮しているか、別のアプローチが必要ではないか県でも議論している。例えば、県が毎年主催している移住・定住フェアの際に、県バス協会と一緒に就職相談のブースを設置し、移住相談と就職相談をセットで実施しており、こうした部局横断の取組みが今後重要になると考えている。いろいろな意見が出ており、県にとっての課題と認識しており、我々としても検討していきたい。

○兵庫県神戸県民センター神戸土木事務所 鴨川委員

- ・神戸県民センターが実施している区ごとの自治会、婦人会、老人クラブ等が参加する意見交換会で、免許返納に伴い地域公共交通を心配する意見があった。今回、新しく公共交通計画を策定するので、市民の皆さまに安心して暮らせる、日常生活を支える公共交通の取組みを伝えることが必要だと思う。例えば、市民の方とつながりが大きい区役所の地域協働課の職員にこの計画の内容や今後の取組みを把握してもらい、その職員は市民の方に市の公共交通施策について説明できるような取組みが有効ではないか。

○兵庫県警察本部交通部 谷口委員代理

- ・安全・安心を優先する立場から抑制的なことを申し上げがちだが、自動運転などの新技術に対して、消極的な立場ではないことをご理解いただきたい。自動運転を新たな場所で実施する際は、早めに相談いただきたい。

○近畿大学 毛海委員

- ・持続可能について、皆さまの捉え方がそれぞれ異なるのではないかと、特に経済効率性が強調されていると感じる。それは、資源が非常に少なくなり、人口減少の中で何とか維持していくことがスタートになっているためだと思う。皆さまの見ているところがそれぞれ違っても、同じようなビジョン、方向性でやっていくために、基本方針があると思う。それが今日議論されていた共創につながるのではないかと。
- ・住民や生活者、利用者目線がきちんと検討されているかが重要だと思っている。不便になるのではないかとといった様々な不安を住民は抱えているが、利用・移動していただければ始まらないのではないかと。資源が限られていても、その部分を大事にしないと

悪循環に陥っていくと思うので、その点を大切にしながら議論を進められればよいと思う。

○神戸大学 織田澤委員

- ・事業者の皆さまのご意見は大変参考になった。計画論の観点から申し上げますと、私も時間軸は非常に重要な観点だと思っている。長期的な問題については挑戦的に取り組みを進め、当面の課題は着実に解決していくというメリハリが重要ではないか。

○神戸大学 正司委員

- ・住民、市民の方の目線を入れることはもちろん重要だが、市民といったときに地域の企業も忘れずに含めて考えていただきたい。商売をしている人もたくさんいる。市民は住民だけと捉えているようにも読めるので、その点配慮していただきたい。
- ・神戸市では、9割以上の市民が少なくとも1日60往復くらいの鉄道やバスの近くに住んでいると思う。何割という数字を把握していないかもしれないが、次期計画の目標数値として設定していただきたい。最低でも市街地だったら80-100往復くらいを目指すべきではないか。神戸市内は依然として便利なおところがあちこちにあると思うが、それでも以前のように安心していつでも乗れるという感じでなくなってきているのではない。そういう危惧を持つ市民の皆さんが増えはじめているのではないかと心配している。

○神戸大学 小谷委員

- ・本日は多くのご意見をいただいた。特に事業者の皆さまからは、差し迫った状況が伝わるご発言をいただいたと思う。今日の議論で、人材確保をどうするかというところで、住宅の支援、外国人労働者の登用なども含めて、様々な解決策の可能性についてアイデアをご提案いただいた。いずれにせよ、具体的に踏み込んだ対策を求めるご意見が多かったのではないか。
- ・事業者間の連携はもとより、他分野、福祉、医療、教育、観光など、あらゆる分野との連携を取りながら進めていただきたい。例えば、教育現場との連携では、出張授業もやっていただき、公共交通への理解促進につなげては、という意見もあった。交通の分野だけでも、今までいろいろやってきていただいているが、他分野との連携を取るべきだというご指摘を承った。
- ・自動運転について、当面は課題が多いと思うが、将来的には技術も進んでいくだろう。全く関与しないのではなく、ぜひ前向きに取り組んでいただきたい。一方で、自動運転だけで全ての課題が解決するという甘い期待を持つ状況ではないので、期待と現実の双方を見極めて、DXの活用についても取り組んでいくことが大事ではないか。

- ・神戸空港の国際化は公共交通にとっても大きなイベントになると思う。これをうまく活用できるような公共交通のあり方を考えていただきたい。
- ・持続可能性という言葉の概念は分かりにくいところがあるので、もう一度よく見直していただき、読み手がイメージしやすい表現とする工夫が必要ではないか。
- ・今回、あまり出て来なかったが、市民・企業、行政、事業者の三者のそれぞれ果たすべき役割と相互の連携が大切である。市民も単にお客様としてではなく、積極的に公共交通を利用していくという意識が求められる。それぞれの立場で汗をかいて支えていかなければならない厳しい状況に公共交通が置かれているという危機感を共有することが重要ではないか。

○事務局

- ・いただいたご意見を整理して、次回の協議会でご提示したい。今回、我々から特に議論いただきたい内容を提示したが、運転手不足については、住居との連携、その他事例の紹介をしていただいた。AIについては、AI オンデマンド交通以外の活用として、計画立案・運用の側面も教えていただいた。素案を固めていくにあたり、時間軸を整理する、分かりやすいイメージを作る、住民・企業等との連携を入れるといった様々なご意見をいただいたので、検討していきたい。

以上