

「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）」

市民意見に対する本市の考え方

○募集期間：令和3年12月22日（水）～令和4年2月9日（水）

○ご意見数：13件（7通）

※ ご意見は、趣旨を損なわない程度に要約していますので、ご了承ください。

	意見の概要	本市の考え方
「基本的な考え方」の総論について		
1	データを活用したバス路線の見直しによってより利用実態にあったバス路線網になると感じられた。この考え方には賛成する。	客観的なデータから利用状況を把握するとともに、市民・利用者の声や地域の実情も踏まえながら、持続可能な市バス路線を目指します。
2	現在得られるデータは「路線ありき」で、潜在的ニーズを完全には反映していないと考える。 例) 灘区五毛通の居住者が通勤で阪神電車を利用したい場合の市バス経路が無い	潜在的ニーズについては、従前のおり地域の声を聞くことに加え、携帯電話の位置情報など様々なデータも活用しながら研究していきます。
3	バス利用者の心理を考えてほしい。 例1) 出来るだけ短時間で目的地に到着したい（住宅地内の巡回を最小限に止める） 例2) 渋滞の多い交差点を避けた運行経路 例3) 坂の上下を中心にした経路	交通局には「目的地には短時間でいきたい」、「坂を上る路線がほしい」という利用者の声も寄せられており、また「お客様の声はがき」やメールなどのご意見・ご要望も踏まえながら、よりニーズにあった路線設定を目指します。
4	素案の背景にある「公共交通の・・・発展を支えていく必要があります」の立場を守ってほしい。ただ運転士不足は待遇が悪いからで待遇改善で解消できる問題と考える。市民の足としての役割を果たすためには、市の一般財源からの投入実現を真剣に働きかける交通局になってください。	バス運転士不足の問題は、若年層の運転免許取得者の減少など多くの要因があり、公営バス事業者、民間バス事業者を問わず、全国のバス事業者が直面している問題です。 本市においても、運転士不足対策として、採用要件の緩和や短時間勤務職員の活用などに取り組んでいます。

		<p>また、交通局は地方公営企業として、民間事業と同様、基本的に利用者からの料金収入で運営していますが、代替交通がない路線などに対しては市から一般財源を繰り入れています。</p>
<p>「基本的な考え方」におけるルート・便数について</p>		
5	<p>市バスは公共交通なので鉄道と一体で考えてほしい。 市バスは南北の直線的経路をメインにするべき。 案1) 登山観光客に人気の摩耶ケーブルと王子公園駅・JR 灘駅を直線的に運行する 案2) 鶴甲団地と阪神電車を繋ぐのであれば、阪急六甲駅・JR 六甲道駅・阪神新在家駅を直線的に運行する</p>	<p>市バスと鉄道との接続はルートとダイヤの両面を考慮する必要があると考えています。 また、本市の場合、高低差のある南北をつなぐ経路は重要であると考えており、「基本的な考え方」の「ルート設定のポイント」においても、「坂など高低差のある地域を適切に結ぶルートにする」こととしています。 今後、いただいたご意見も参考としながら路線を検討していきます。</p>
6	<p>全路線を現存の大型バスにすると、運転士不足や乗客の少ない地域では採算が取れないため、主要駅から遠いが利用者が少ない地域は、普通免許でも運転出来る大きさの車両にしてはどうか。それなら、運転士も増やせるのではないかと考える。 利用者の少ない地域を少し広い範囲で走らせ、利用したい人はバス停以外でもタクシーの様に手を上げたら乗れるようなバスが理想です。</p>	<p>「基本的な考え方」では、「運行を通して車内の人数が10人を下回るなど、大型バスの車両でなくても運ぶことのできる利用状況の場合は、地域の実情に応じた規模の交通手段による代替を検討」することとしています。 地域の実情に応じた規模の交通手段は、例えば、タクシー車両を活用した地域コミュニティ交通の導入などが考えられ、この場合、ご提案のとおり普通二種免許で運転でき、近年問題が深刻化しつつあるバス運転士不足の課題解決につながると考えられます。 このような地域の実情に応じた規模の交通手段による代替も検討しながら、バス路線網の持続可能性を高めていきます。</p>
<p>個別のバス路線について</p>		
7	<p>ルートについて、私たちの地域から甲南医療センターに通院する際、鴨子ヶ原から甲南医療センターへ直接行けるバスは8時台だけで、他の時間帯はまず阪急御影まで乗り、そこで逆に鴨子ヶ原方面行きのバスを待ち乗り換えて引き返さねばならないため、39系統を8時台のように、</p>	<p>個別の路線については、「基本的な考え方」に加え、実情を踏まえ、今後適切に検討を進めていきます。 現状、39系統については、深田池以北は坂道でカーブが連続する狭隘な道路事情であり、特に甲南医療センター前～鴨子ヶ原2～蓬莱山荘の間お</p>

	阪急御影から神大附属校経由鴨子ヶ原行きに変更していただきたい。	よび神大附属前～甲南医療センター下は、バスとバスが対向するとすれ違うことができない箇所が多いため、利用の多い甲南医療センター前を先行する一方向での運行としています。 通学時間帯に運行している学校先行まわり（反時計まわり）は、神大附属中等教育学校の通学利用者が多数乗車したまま甲南医療センター前を先行すると、通勤利用者の時間帯とも重なり十分乗車できないため、朝の50分間程は学校先行の運行としています。
8	データにあらわれない地域の実情を充分汲み取ってほしい。私たちの地域は、鉄道のない、急な坂の地域、道路は急カーブ急坂が続いており、高齢者の多い地域です。市バス38・19・39系統が大幅に減らされて不便を強いられている地域です。データ数では利用数が少なく出ていても利用ニーズは高いです。減便・不便・不利用の悪循環があります。特に39系統の増便（復便）は切実です。	「基本的な考え方」ではICカード2タッチ化により得られる乗降データなど客観的なデータをルートや便数の設定に活かすための基本的なポイントを記載していますが、データだけではなく、地域の実情も考慮して路線を検討していきます。
9	時間帯ごとの車内状況の目安のBはありがたい。A・Cについては31・38・19・39系統のルートはつり革に掴まることで安全とはいえず、全員着席とポール掴みで乗れる人数を目安にしないと危ない。	「時間帯ごとの車内状況の目安」については、利用者の年齢層や乗車目的などの利用状況に加え車内の混雑状況も勘案することとし、例えばBの区分では「高齢者・通院利用者に配慮し、全員が着席できる」ことを「車内状況の目指す方向」としています。 路線や時間帯によって利用状況は様々であるため、A、B、Cのどの区分を適用するかは、今後、交通局で検討していきます。
10	西鈴蘭台駅前から北五葉方面のバスを、せめて30分に一本は運行してほしい。	「基本的な考え方」における「路線（ルート・便数）の考え方」は、市バス路線を対象にしています。 ご要望の路線は市バス路線ではないため、当該路線の運行事業者に対して、ご要望の内容をお伝えしました。
その他神戸市バス（交通局）について		
11	神戸市交通局の市バスのドライバーの意識改革する事が優先事項でありデータを活用したバス路線を導入したところで市バスによる交通事故	市バスでは、平成31年4月に発生させた重大事故を受け、全運転士に対し、基本動作の徹底、運輸の安全の向上について、外部より講師を招

	<p>は全く減らないと考える。</p>	<p>き緊急教育研修を実施するとともに、改めて接遇マナー等についても徹底しているほか、添乗調査の強化や個別指導を交えながら、安全性・サービスの向上に取り組んでいます。</p> <p>総事故件数、有責事故件数とも減少傾向であり、引き続き事故ゼロを目指して安全性向上への取り組みを徹底していきます。</p>
12	<p>神戸市は市バスの利用者を減らす制度改悪をやめ、利用者を増やすために、母子家庭、低所得者への無料パスを復活すべき。</p> <p>北区、西区など遠距離に負担が増大する「半額負担」廃止し、従前の定額制を復活すべき。</p>	<p>「基本的な考え方」はきめ細かで持続可能な交通環境の形成に向け、データを有効活用し、利用状況に応じた適切なバス路線（ルート・便数）の検討を行うために策定しようとするものです。</p> <p>策定後は、市民の声や地域の特性・実情を踏まえつつ、様々なデータからも移動ニーズを的確に捉え、より利便性が高く、将来にわたって持続可能なバス路線網の構築を目指すことにより、公営交通としての役割を果たしていきます。</p> <p>なお、敬老優待乗車制度・福祉乗車制度については長期にわたって制度を維持していくため、令和2年10月に制度変更を行ったところです。</p>
13	<p>市バス路線の民間委託、縮小・廃止をやめ、営利優先でなく、地方自治法にもとづき、市民の足・公共交通に責任を持つべき。</p>	<p>市バス事業は、人口減少・超高齢化の進展や新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う行動変化などにより利用者が減少しており、今後も一層厳しくなることが予想されます。</p> <p>民間委託は、市バスが「市民の足」としての役割を継続的に果たしていくため、経営の健全化に資する手法として実施するものです。民間委託を行っても、路線の経営責任は交通局にあり、公営交通として責任をもって運営していきます。</p>