

第5回 赤穂市地域公共交通活性化協議会 会議録

- 1 日 時 令和5年9月26日(火) 14:00～
- 2 場 所 赤穂市民会館 1階 第4会議室
- 3 出席者
- (1) 会長 溝田 康人 赤穂市副市長
副会長 小野間 正巳 関西福祉大学
監査委員 島田 裕弘 赤穂市自治会連合会
委員 福本 良一 株式会社ウイング神姫
守岡 正彦 赤穂タクシー株式会社
佐用 大輔 御崎タクシー株式会社
田中 京子 西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部兵庫支社【代理】
中西 克之 国土交通省神戸運輸監理部兵庫陸運部
宅美 智章 兵庫県赤穂警察署交通課
横山 直美 赤穂市女性団体懇話会
福本 俊弘 赤穂市老人クラブ連合会
室井 久夫 赤穂市老人クラブ連合会
岸本 慎一 赤穂市総務部長
近藤 雅之 赤穂市教育次長(管理)【代理】
小川 尚生 赤穂市建設部長
新田 博史 兵庫県土木部交通政策課
- (2) 事務局 西村 和記 株式会社丸尾計画事務所
杉田 宇惇 株式会社丸尾計画事務所
- 山内市長公室長
玉木企画政策課長
深澤企画係長
軀川企画政策課主事
- 4 欠席者 西川 英也 赤穂神姫タクシー株式会社
新屋敷 昭一 公益社団法人兵庫県バス協会
伊藤 俊幸 株式会社ウイング神姫労働組合
大久保 豪 兵庫県西播磨県民局光都土木事務所
溝田 泰司 赤穂市自治会連合会
- 5 会議の概要
(1) 開 会

- (2) 会長あいさつ
- (3) 協議事項
 - ・赤穂市地域公共交通計画の施策（案）について
- (4) その他
- (5) 閉会

6 議事の概要

事務局 それでは定刻になりましたので、ただ今から、第5回赤穂市地域公共交通活性化協議会を開催いたします。

 本日はお忙しいところ、また遠方からも会議にご出席いただきまして、ありがとうございます。

 私は本日の進行をさせていただきます、赤穂市市長公室長の山内でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

 議事に入ります前に、本日の会議に傍聴の申し出がございます。

 会議の傍聴につきましては、赤穂市地域公共交通活性化協議会設置要綱第8条の規定に基づき、原則公開となっております。本日の会議は特に非公開に該当する案件ではございませんので、傍聴を認めることにしたいと思いますが、ご異議ございませんでしょうか。

委員 (異議なし)

事務局 それでは傍聴の方にお入りいただきますのでしばらくお待ちください。

 (傍聴入室)

事務局 それでは開会にあたりまして、赤穂市地域公共交通活性化協議会の会長であります溝田副市長からごあいさつを申し上げます。

会長 本日は大変お忙しい中、第5回赤穂市地域公共交通活性化協議会にご出席を賜り、誠にありがとうございます。

 平素より、本市行政の円滑な推進につきまして、各般にわたりご理解ご協力を賜っておりますこと、この場をお借りしまして厚く御礼を申し上げます。

 さて、本日の次第にありますように、協議事項として、赤穂市地域公共交通計画の施策（案）についてご協議をいただくこととしております。

 委員の皆様には、忌憚のないご意見をいただきますとともに、今後ともお力添えを賜りますようお願いを申し上げます、簡単ではございますが、開会の挨拶とさせていただきます。

 どうぞよろしくお願いいたします。

事務局 協議事項に入ります前に、委員の代理出席及び欠席のご連絡をいただいておりますのでご報告いたします。

西日本旅客鉄道株式会社近畿統括本部兵庫支社より、秋元 勇人 様ですが所用のため代理として田中 京子 様に、高見教育次長が所用のため代理として教育委員会近藤 総務課長に出席をいただいております。

また本日は、赤穂神姫タクシー 西川 英也 様、兵庫県バス協会 新屋敷 昭一 様、株式会社ウイング神姫労働組合 伊藤 俊幸 様、兵庫県西播磨県民局光都土木事務所 大久保 豪 様、赤穂市自治会連合会 溝田 泰司 様から、それぞれ所用のため欠席するとの連絡を受けております。

なお本日は赤穂市地域公共交通計画策定業務の受託業者であります、丸尾計画事務所より、西村氏と杉田氏にもご同席をいただいております。

本日の会議は委員の過半数の出席をいただいておりますので、設置要綱第7条第2項の規定により成立いたしますことをご報告いたします。

この後の進行につきましては、会長の溝田副市長にお願いいたします。

議長 それでは、これより議長を務めさせていただきます。

次第3の協議事項に入ります。

協議事項の(1)赤穂市地域公共交通計画の施策(案)についてですが、3つの基本方針ごとに施策(案)について説明をいただき、それぞれに対するご意見やご質問を伺っていききたいと思います。それでは、基本方針1の施策(案)について事務局より説明をお願いします。

事務局 説明に入る前に、資料の確認をさせていただきます。

まず次第、席次表のほかに、お配りしております資料1、A3の1枚ものですが、こちらは前回7月24日の第4回協議会でご承認をいただきました、赤穂市地域公共交通計画の方向性の施策体系であります。

本日は、資料1の基本方針に沿って展開する施策事業について、資料2をもとに順番にご説明をさせていただきますので、よろしくご願ひいたします。

なお、説明は基本方針1、基本方針2、基本方針3の順にそれぞれ区切ってご説明をさせていただきます。

それでは1ページをお願いいたします。

初めに、基本方針1 利便性・機能性の高い公共交通利用環境の構築の施策1-1 需要に対応した公共交通ネットワークの維持・改善についてであります。

まず、赤穂市の現状・課題であります。

赤穂市の公共交通は2023年(令和5年)時点で、JR、路線バス、コミュニティバス「ゆらのすけ」「ていじゅうろう」、デマンドタクシー「うね・のり愛号」、一般乗用タクシーが運行しており、これらは市内のほぼすべての地域をカバーしております。

また、2021年（令和3年）10月以降に実施されたJRの昼間時間帯の減便により、市民の移動に不便が生じており、市民から運行本数の改善を望む意見が出ております。

路線バス、「ゆらのすけ」、「ていじゅうろう」の役割分担が必ずしも明確になっておらず、これらの運行経路が重複する区間があります。

また「うね・のり愛号」は、乗降場所や予約受付時間が限られていることもあり、利用者数が少なくなっております。

バス等の公共交通は運賃収入だけでは、運行経費を賄えないため、行政が運行経費を補助していますが、その補助額は年々増加傾向にあります。

次に、めざす姿として、市内の公共交通需要に対応した公共交通ネットワークを構築し、また行政の補助によりこれを持続可能なものとする中で、市民の移動手段を確保し、移動しやすく住みやすいまちをめざします。

次に2ページをお願いいたします。

そのめざす姿の実現に向けた事業として、①市外連携軸の維持・改善です。

事業概要といたしましては、市外連携軸として、JR及びバスの運行の維持・改善をめざします。

次にJRについては、運行本数の維持や増便に向けて、利用促進活動や交通事業者への要望活動を実施してまいります。

次にバスについては、市外連携軸に加えて市内連携軸の機能を併せ持つように路線再編を行うとともに、需要に応じたダイヤ変更・ルート再編により、利便性向上を図ります。

また実施時期ですが、JRの維持・増便要望については、現在もしておりますが継続して実施します。「ていじゅうろう」の再編につきましては、2024年度（令和6年度）以降随時実施いたします。

なお、実施主体は掲記のとおりでございます。

こちらは重点事業となっております、3ページに具体的な内容を記載しております。

3ページをお願いいたします。

先ほどの説明と重複しますが、事業としましては市外連携事業の維持・改善です。

実施主体は掲記のとおりで、事業内容といたしましては、市外連携軸として、JR及び「ていじゅうろう」の運行の維持・改善をめざします。

またJRについては、運行本数の維持や増便に向けて、利用促進活動やJR西日本への要望活動を引き続き実施してまいります。

次に「ていじゅうろう」については、2024年（令和6年）4月から需要に応じたダイヤ変更・ルート再編・停留所の追加を行うとともに、市外連携軸に加えて、市内連携軸の機能を併せ持つように路線再編を行うことで、利便性向上を図ります。また再編後も維持・改善を進めます。

また路線バスについては、運転手不足の問題や運転手の改善基準告示を受けて、今後も持続可能な運営を図るため、2024年（令和6年）4月からルート再編等を行います。

す。

以下、JRの維持・改善に向けた取組みの例ですが、赤穂市、上郡町、備前市などにより設立した東備西播定住自立圏域JR利用促進協議会として、運行本数の維持や増便に向けて、利用促進活動やJR西日本への要望活動を実施してまいります。

続きまして4ページには、「ていじゅうろう」の再編案を記載しております。

こちらは次回、具体的な内容についてご説明をさせていただきます。

次に2ページに戻っていただきまして、②市内連携の維持・改善です。

こちら事業概要といたしましては、市内連携軸として、路線バス、「ゆらのすけ」、「ていじゅうろう」の運行の維持・改善をめざします。

また、需要に応じた路線バス、「ゆらのすけ」、「ていじゅうろう」のルートや本数等の再編を行うことで、効率的・網羅的な公共交通網を形成します。

これらが持続可能な公共交通となるために、地域公共交通確保維持事業などの行政からの支援を受けながら、利用しやすい公共交通サービスを確保・維持し続けます。

実施時期は2024年度（令和6年度）以降随時実施し、実施主体は掲記のとおりであります。

こちら重点事業となっております、5ページをお願いいたします。

②市内連携軸の維持・改善です。

実施主体は掲記のとおりで、事業内容は、市内連携軸として、路線バス、「ゆらのすけ」、「ていじゅうろう」の運行の維持・改善をめざします。

路線バスについては、運転手不足の問題や運転手の改善基準告示を受けて、今後も持続可能な運営を図るため、2024年（令和6年）4月からルート再編等を行います。これにあわせて、「ゆらのすけ」や「ていじゅうろう」のルートや本数等の再編を実施し、効率的・網羅的な公共交通網を形成します。また、再編後も、これらバスの維持・改善を進めます。

自動車交通量が少ない区間においては、積極的に「ゆらのすけ」のフリー降車区間設定を検討し、利便性の向上を図ります。

これらが持続可能な公共交通となるために、地域公共交通確保維持事業などの行政からの支援を活用しながら、利用しやすい公共交通サービスを確保維持します。

以下は、路線バス、コミュニティバス等の確保・維持に向けた国の支援制度で、こちらはまた今後、市の方で近畿運輸局様と協議してまいります。

また6ページは、路線バス、「ゆらのすけ」、「ていじゅうろう」の再編（案）となっております。

こちらまた次回、具体的な再編案をお示しさせていただきます。

2ページに戻っていただきたいと思います。

③地域内交通の維持・改善です。

「うね・のり愛号」について、予約受け付け時間の緩和や、乗降場所の追加などのサービス改善を行い、利便性の向上を図ることで、より日常的に利用しやすい移動手段をめざします。また、再編後も維持・改善を進めます。

実施時期は2024年度（令和6年度）以降随時実施するものとして、実施主体は掲

記のとおりでございます。

続きまして、7ページをお願いいたします。

施策1-2 利用しやすいバス料金体系の構築についてであります。

まず、現状と課題であります。

市内を運行するバスの料金体系は2023年（令和5年）時点で、路線バスでは対距離料金制、「ゆらのすけ」では均一料金制、「ていじゅうろう」では区間料金制が採用されており、バスの種類によって異なっております。これらバスの料金体系の違いによって、利用者の視点では料金がわかりにくくなっており、また利用する地域によって料金に差が生まれています。

また、コミュニティバスには回数券や定期券などの仕組みがなく、頻繁に利用する方が利用しづらい状況となっております。

次にめざす姿として、複数運行しているバスの料金の統一や、高頻度利用者への料金サービスの導入などにより、バスを利用しやすい環境を構築することで、活発な交流が生まれる賑わいのあるまちをめざします。

めざす姿の実現に向けた事業として、④コミュニティバスと路線バスの運賃の統一化です。

事業概要といたしましては、路線バス、「ゆらのすけ」、「ていじゅうろう」の料金体系を200円に統一し、これらバスの垣根をなくすことにより、これらバスの一体的かつ効率的なルート再編を可能にするとともに、どの地区からもバスを利用しやすい環境を構築します。

実施時期は2024年度（令和6年度）以降随時実施することとし、実施主体は掲記のとおりでございます。

次に⑤コミュニティバス回数券及びバス乗り放題券の導入です。

「ゆらのすけ」「ていじゅうろう」共通で利用可能な紙による回数券を導入し、高頻度利用者の料金負担の軽減を図ります。

また路線バスの市内利用を含め、すべてのバスが一定期間乗り放題となる定期券（サブスクリプションサービス）を導入し、よりバスを利用しやすい環境を構築します。

実施時期は2024年度（令和6年度）以降随時実施するものとし、実施主体は掲記のとおりでございます。

なお、この定額制の料金については、今後、上郡町や備前市、またウイング神姫さんと具体的な金額について調整させていただきます。

こちらも重点事業となっておりますので、8ページをお願いいたします。

④コミュニティバスと路線バスの運賃の統一化です。

実施主体は掲記のとおりで、事業内容といたしましては、先ほど申し上げましたけれども、市内を運行する路線バス、「ゆらのすけ」、「ていじゅうろう」の料金体系が個別で設定されており複雑であるため、料金体系を200円均一といたします。

これらバスの垣根をなくすことにより、路線バス、「ゆらのすけ」、「ていじゅうろう」の一体的かつ効率的なルート再編を可能にするとともに、どの地区からもバスを利用しやすい環境を構築します。

以下、コミュニティバスと路線バスの運賃の統一化ですが、先ほどの200円均一に加えまして、路線バスで受けられる運賃割引（小児運賃、障がい者割引、運転免許自主返納割引）に加えて、精神障がい者保健福祉手帳所持者とその介助者も路線バス、「ゆらのすけ」、「ていじゅうろう」で運賃割引が受けられるようになります。

運賃の変更内容といたしましてはその下に書いておりますとおり、それぞれ料金が違うものを200円均一の料金制にしたいものでございます。

9ページをお願いいたします。

続きまして、施策1－3公共交通同士の連携による乗り継ぎ利便性の向上についてであります。

まず現状と課題であります。赤穂市の公共交通は市外に行く場合、主にバスからJRに乗り継いでいく体系になっています。また、市内についても、JR播州赤穂駅以東と以西の間の移動はバス同士を乗り継いでいく交通体系となっています。

次に、JRやバスの遅延が定期的発生する中で、2021年（令和3年）10月以降のJRの減便の影響から、遅延により乗り継ぎができなかった場合、時間帯によっては、待ち時間が1時間以上と長くなる場合や、利用できるバスがなくなる場合がございます。

次にめざす姿として、JRやバス等の公共交通が連携して、公共交通同士が乗り継ぎしやすい環境を構築することで、市内だけでなく市外へ外出しやすいまちをめざします。

このめざす姿の実現に向けた事業として、⑥運行ダイヤの調整です。

JR駅を発着する路線バスにおいては、公共交通機関相互の乗り継ぎが円滑にできるように、引き続き運行ダイヤの調整を行います。

継続または新規運行する便については、ダイヤ調整を行い、乗り継ぎ利便性を最大限確保するように努めます。

次にJRのダイヤが変更された際は、対応する路線バスのダイヤも必要に応じて変更し、乗り継ぎ利便性を維持します。

実施時期は、現在も実施しており継続実施とし、実施主体は掲記のとおりでございます。

次に⑦情報連携による遅延への対応です。

JRやバスの遅延等の運行情報を確認し、乗り継ぎ先のバスの駅前バス停発車時刻を数分遅らせる等の臨機応変な運行を引き続き行い、乗り継ぎ利便性の向上をめざします。

実施時期は現在も実施しており継続実施とし、実施主体は掲記のとおりでございます。

基本方針1の利便性・機能性の高い公共交通利用環境の構築につきましては、以上でございます。

議長

ただいまの基本方針1の施策案の説明について、ご意見ご質問等ございませんか。

委員

8ページの④コミュニティバスと路線バスの運賃統一化について、料金については後日、実施主体で協議するということが200円ということは決まってないということを確認しておきたいと思います。

ここに書いてある運賃の変更内容ですね、路線バスは170円～660円、これが200円に安くなりますよね。「ゆらのすけ」は今100円、これが200円に上がる。「ていじゅうろう」も、市内だけで乗っている場合は100円から200円となりますね。

有年地区の一部は来年の4月からバスがなくなるんですね。そうすると、有年地区のことだけかもしれませんが、路線バスがなくなって、しかも「ゆらのすけ」や「ていじゅうろう」の料金が倍になるということなんですね。

路線バスは尾崎・御崎の方をどんどん走っていくということで、向こうの方は便利になるのかもわかりませんが、西部地区とか有年地区になると、実質値上げになってしまって、ますます公共交通に頼らなくなるんじゃないかなと懸念しています。その点についてはどうでしょう。

事務局

まず料金均一制の200円についてですけれども、現在上郡町さんのコミュニティバスは一律200円、備前市さんのコミュニティバスは200円で運行しております。

ただ言われておりますように「ていじゅうろう」については、備前市内は200円ですが、赤穂市内、上郡町内は100円、市町域を越えると200円となります。この「ていじゅうろう」は圏域バスですので、赤穂市の地域公共交通活性化協議会のほかに、備前市や上郡町でも同じような協議会に諮って承認を得る必要がありますので、そのことについては協議していくということでございます。また、路線バスの上郡有年線が廃止となる件ですが、今各地区回っておるんですけれども、有年地区だけのことでなくて、またウイング神姫さんの方からも説明していただいたらと思いますけれども、他の地区についても、運転手の問題でありますとか、運輸業の2024年問題の影響もありますので、他の地区についても、それぞれ路線バスの再編はウイング神姫さんの方で考えられている内容でございます。

委員

ということは、料金は赤穂市が安いから他市と一緒にしようということですね。だから利用者に対して、どんどん路線バスが減っていくということに関して、それに対応する利便性というのか、なくなる地区について何かプラスになるようなことがあればいいんですけど。それはまた後日いろいろ説明していただくと思うんですけど。運賃についてはそういうことですね。

収益向上と出てくるんですけれども、「ゆらのすけ」、「ていじゅうろう」の運賃を上げて倍にしたところで、そんなに大きな収益改善にはならないのではないかなと思うんです。それについてはまた後でお話聞けたらと思います。料金は他市町と比較しても、サービス内容は別として200円というのはあたり前ということですね。今まで赤穂市は100円で安かったから、200円に合わしましょうということで理解していいでしょうか。

事務局 後からも説明しますが、赤穂市が「ゆらのすけ」を100円で運行した場合、現在、収支率が8.5%となっております。兵庫県下の令和3年度の収支率が25%となっておりますので、単純に100円が200円に上がったとすれば、8.5%が17%になることとなります。

さらに、こういったサブスクリプションでありますとか、料金が200円になったことで利用者はさらに増えるものとして、収支率の目標としては25%ぐらいにしたいと考えております。

議長 他にご質問等ございませんか。

委員 5ページの市内連携軸の維持・改善の事業内容に書かれている4点の3番目、「自動車交通量が少ない区間においては、積極的に「ゆらのすけ」のフリー降車区間設定を検討し、利便性の向上を図ります。」とありますが、これについて詳しく教えてください。

事務局 停留所まで行くのがなかなか難しいというご意見がある中で、乗る時は停留所まで来ていただかないといけません、降りる時はボタンを押したら降りられるように、それは警察さんとの協議になろうかと思っておりますけれども、まずは交通量が少ないところで、利便性の向上に向けたフリー降車について検討していきたいと考えております。

委員 これは決められた路線上のどこかで降りるという意味ですか。それともタクシーのように家の前まで行ってあげるということですか。

事務局 考えておりますのは決められた路線上で降りられるということを想定しております。

委員 では道から外れた奥まった家の方にはあまり関係ないというか、自分の家に入りやすい道まで乗って、そこで降りられるということですか。

事務局 あくまで今通ってるルート上ということになります。

議長 ほかにございませんか。

ないようですので次に、基本方針2の施策（案）について事務局より説明をお願いします。

事務局 それでは基本方針2他分野連携によるサービス向上の施策2-1観光分野と連携したサービス向上についてであります。

まず現状と課題であります。

10ページになります。

赤穂市には様々な観光資源があり、コロナ禍以前には年間約150万人の観光客が訪

れていました。

主要な観光地の中には、J Rの駅から1キロ以上離れており、徒歩では訪れにくい場所があります。

J R播州赤穂駅、J R坂越駅、J R有年駅前には、観光周遊を目的としたレンタサイクルの貸出を行っており、市内にはサイクリングの周遊モデルルートも設定されています。

また観光客の約8割は、自家用車を利用して来訪しております。このため、一部の観光駐車場は頻繁に満車になっており、その際は少し離れた駐車場から徒歩で移動する必要が生じ、また駐車場の空きを待つ車が周辺道路状況に悪影響を与えています。

次にめざす姿として、観光分野と公共交通が連携して、市内外の方が多様な移動手段を利用して観光しやすい環境を構築し、活発な交流が生まれるまちをめざします。

そのめざす姿の実現に向けた事業として、⑧レンタサイクルを活用した市内周遊の強化です。

J R播州赤穂駅、J R坂越駅、J R有年駅前にて貸出を行っているレンタサイクルについて、各駅からのサイクリング周遊モデルルートを周知することで、レンタサイクルを活用した市内周遊を促進します。

実施時期は現在も実施しており継続実施とし、実施主体は掲記のとおりでございます。

次に⑨公共交通を活用した観光周遊促進です。

公共交通を活用した観光周遊を促進するため、交通事業者と連携したフリー乗車券（海街・赤穂フリー乗車券、バス旅ひょうご「西播磨バス乗り放題きっぷ」）の発行を継続して実施します。

こちらも実施時期は、現在も実施しておりますので継続実施で、実施主体は掲記のとおりでございます。

次に11ページをお願いいたします。

施策2-2教育分野と連携したサービス向上についてであります。

まず現状と課題ですが、家から学校までが遠い小学校の児童の中には、通学にJ Rやバスを利用している方がいます。

2021年（令和3年）10月以降は、J Rの昼間の時間帯が減便されており、これ以上減便が進むと、児童の通学に支障をきたすことが懸念されます。

また通学にJ Rやバスを利用している児童には、赤穂市教育委員会より通学費に対して補助金を交付しております。

次にめざす姿として、赤穂市教育委員会との連携により、公共交通で通学しやすい環境を構築することで、市内のどこからでも安心して通学できるまちを今後も維持します。

このめざす姿の実現に向けた事業として、⑩公共交通を活用した通学手段の確保です。

市内の小学校にJ R・バスを利用して通学する児童のため、赤穂市教育委員会との連携により、J R・バスの通学定期乗車券の料金補助を継続して実施します。

またバスを利用して通学する児童の利便性向上のため、登下校の時間帯に可能な限り配慮した路線バス、コミュニティバスのダイヤ変更を実施します。実施時期は現在も実施しておりますので継続実施とし、実施主体は掲記のとおりでございます。

次に12ページをお願いいたします。

施策2-3福祉分野と連携したサービス向上についてであります。

まず、現状と課題ですが、赤穂市は高齢化が進行しており、2030年（令和12年）には高齢化率が37.5%となることが予想されております。

75歳以上の自動車運転免許所持者数が年々増加していることもあり、75歳以上の方が加害者となる人身事故件数は増加傾向となっております。

赤穂市では、高齢者が運転免許証を自主的に返納しやすくなるよう、高齢者運転免許証自主返納支援事業を実施しております。また障がい者手帳所持者の外出を促進する取り組みとして、福祉タクシー利用券の配布を実施しております。

次にめざす姿として、福祉分野と連携し、自動車以外でも外出できるよう、公共交通サービスを向上させることで、障がい者手帳所持者や高齢者を含む誰もが安心して気軽に外出できるまちをめざします。

そのめざす姿の実現に向けた事業として、⑪障がい者手帳所持者の外出促進です。

障がい者手帳所持者の外出を促進するため、福祉タクシー利用券の配布を継続して実施します。

また、障がい者手帳所持者の路線バス、「ゆらのすけ」、「ていじゅうろう」の料金を半額とすることで、外出促進及び公共交通の利用促進を図ります。

実施時期は、障がい者手帳所持者については現在も実施しておりますので継続実施ですけれども、2段目の「ゆらのすけ」、「ていじゅうろう」の料金を半額にするについては、2024年度（令和6年度）以降随時実施ということで書き加えていただきたいと思っております。

実施主体は掲記のとおりでございます。

次に、⑫高齢者運転免許自主返納の促進です。

高齢者運転免許証自主返納支援事業を継続して実施してまいります。

また、運転経歴証明書所持者の路線バス、「ゆらのすけ」、「ていじゅうろう」の料金を半額、タクシー乗車運賃を1割引とすることで、免許返納者の移動を支援します。

さらに、高齢者運転免許証自主返納支援事業の支援内容や、運転経歴証明書の特典の情報を周知することで、運転免許証が自主返納されやすい環境づくりを促進します。

こちらにつきましても、高齢者運転免許証自主返納支援事業については継続して実施しますけれども、「ゆらのすけ」、「ていじゅうろう」の運賃半額につきましては2024年度（令和6年度）以降随時実施ということで、追記をお願いいたします。

また、こちらは重点事業でありますので13ページをお願いいたします。

⑫高齢者運転免許自主返納の促進です。

実施主体は掲記のとおりで、事業内容は、高齢者運転免許証自主返納支援事業を継続して実施します。

運転経歴証明書所持者の路線バス、「ゆらのすけ」、「ていじゅうろう」の料金を半額、

タクシー乗車運賃を1割引とすることで、免許返納者の移動を支援します。

路線バスとタクシー乗車運賃については、現在も行っておりますけれども、それに加えて「ゆらのすけ」、「ていじゅうろう」を半額にしたいということでございます。

さらに高齢者運転免許証自主返納支援事業の支援内容や、運転経歴証明書の提示により受けられる特典の情報を周知することで、運転免許証が自主返納されやすい環境づくりを促進します。

以下、高齢者運転免許証自主返納支援事業の内容ですが、一番下の欄の枠内、赤字部分が2024年度以降、運賃の統一化に合わせて、運賃経歴証明書を提示いただいた場合に半額となるもので、※印のところですが、2024年（令和6年）4月からと書いておりますけれども、10月から予定しておりますので、10月に訂正をお願いいたします。

続きまして14ページをお願いいたします。

施策2-4その他分野と連携したサービス向上についてであります。

まず現状と課題であります。

公共交通利用者アンケート結果より、バス等は買い物や通院・お見舞い・趣味・娯楽を目的として多く利用されております。

一方で、市民アンケート結果より、買い物に車を利用している方は約7割を占めており、バス等を利用している方は1割未満と少なくなっております。

駅までの移動手段としては、自転車約4割、自動車約2割を占めております。

2021年度（令和3年度）における日本のCO₂排出量のうち、運輸部門からの排出量は約2割を占めており、運輸部門におけるCO₂排出量削減に向けた施策が推進されております。赤穂市環境基本計画では、こちらについては現在パブリックコメントを実施しておりますが、運輸部門において2030年度（令和12年度）にCO₂排出量48%削減をめざしております。

近年は情報技術が急速に発展しており、また複数の移動手段を一括して提供するサービスであるMaaS等の新たな技術も進展しております。

次にめざす姿として、公共交通が関係する様々な分野との連携や先進技術の活用により、利便性の高い持続可能な公共交通体系を構築することで、誰もが公共交通を利用して外出しやすいまちをめざします。

そのめざす姿の実現に向けた事業として、⑬商業施設と連携した割引制度の導入です。

市内の商業施設と連携した、公共交通利用者に対する商品割引サービスや、施設利用者に対する公共交通利用割引を検討し、公共交通の利用促進を図るだけでなく、地域活性化をめざします。

実施時期は2024年度（令和6年度）以降随時実施で、実施主体は掲記のとおりでございます。

次に⑭沿線施設と連携したパーク&ライドやサイクル&ライドの促進です。

JR沿線の駐車場や駐輪場と連携し、JR定期券利用者に対する駐車料金の割引制度を導入することで、自家用車や自転車を駐車場・駐輪場に停めてJRに乗り継ぐパーク

&ライドやサイクル&ライドを促進します。

また、バス沿線施設と連携し、沿線の駐車場や駐輪場をバス利用者が利用できるようにすることで、自家用車や自転車を駐車場・駐輪場に停めてバスに乗り継ぐパーク&バスライドやサイクル&バスライドを促進します。

実施時期は2024年度（令和6年度）以降随時実施で、実施主体は掲記のとおりでございます。

続きまして15ページをお願いいたします。

⑮低公害車ノンステップバスの導入推進です。

CO₂排出量の削減に向けて、車両を入れ替えるタイミングを活用し、運行するバス等の低公害車への転換を推進します。

また交通弱者を含むすべての人がより利用しやすくなるよう、ノンステップバスの導入を引き続き推進してまいります。

実施時期は2024年度以降随時実施で、実施主体は掲記のとおりでございます。

最後⑯先進技術を活用したサービス向上です。

これまで実施しているバスロケーションシステムによるバス運行状況のリアルタイムの情報提供を引き続き実施してまいります。

またマイナンバーカードと交通系ICカードの連携による料金割引サービスの導入等を検討し、サービス向上を図ります。

その他、公共交通のサービス向上に向けたMa a S等の先進技術の活用を検討します。

実施時期は2024年度（令和6年度）以降随時実施で、実施主体は掲記のとおりでございます。

基本方針2他分野連携によるサービス向上については以上でございます。

議長 ただいまの基本方針2の施策（案）の説明についてご意見ご質問等ございませんか。

委員 まず10ページの観光分野と連携したサービス向上について、以前周遊バス陣太くん号というのがあって、今はなくなってしまったんですね。それに変わるものかどうかわかりませんが、このバス旅ひょうごフリー乗車券というのは、料金はどれぐらいなんですか。

事務局 まず海街・赤穂フリー乗車券ですけれども、1Dayが大人500円、小人250円、2Dayが大人700円、小人350円で、神姫バスグループで発売しております。
次に西播磨バス乗り放題きっぷは大人1日乗り放題1,600円、小人は800円、こちらも神姫バスグループで発売しております。

委員 1か月あたりどのぐらい発行されてるかわかりますでしょうか。

委員 ウイング神姫赤穂営業所でバス旅ひょうごフリー乗車券の販売は、月に1、2枚ある

かないかぐらいだと思います。

委員 ということは「発行を継続して実施します」と書いてあるんですけども、周遊バスの陣太くん号もなかなか難しいということで休止ということですけども、現実問題はなかなか難しいということですね。

委員 陣太くん号に関しましては、赤穂DMOの観光促進の協議会で弊社として提案をしているんですけども、まだ実現には至っておりません。

 バス旅ひょうごフリー乗車券に関しましては、市内ではほとんど利用者がいないんですが、海街・赤穂フリー乗車券の1 Day乗車券と2 Day乗車券は多く利用されています。

委員 どのくらい出ているんですか。

委員 観光協会でも販売していただいておりますので、そちらの方でも案内があるみたいで、交流人口としてカウントされる市外からのお客様は、かなり多く利用されてるようです。

委員 バス旅ひょうごについては今一つということですね。

委員 そうですね。PRが足りてないと思います。

委員 もう1点、高齢者運転免許自主返納についてですが、半額になりますと言いますが、100円が200円になってそれから半額になるのか、それとも100円のまま半額になるのか、どちらですか。

事務局 料金の統一化後となりますので、200円から100円になるということです。

委員 赤字で立派に書いてあるなどと思って聞いておりましたけど、実のところ現在と一緒にということですね。

事務局 今100円である方が、100円になるということで言えば一緒です。

委員 せっかく赤字で書いてもらっているのに、実のところは受ける方としては一緒ですよということですね。

 それとあともう1点、タクシー料金の1割引ってあるんですけども、例えば1,000円区間でも1割の100円引で、5,000円区間でも1割の500円引きで、遠いところに乗っていくとするならば、やっぱり1割ではなかなか乗ろうかなとは思わないのではないかと思うんですよね。だから、利用金額によってもうちょっと差をつけてい

ただくようなことができないのかなと思うんですが。タクシー会社にすれば補助金が出ているので一緒かなと思いますし。

委員 1割引はタクシー会社持ちで、自腹を切っております。補助金は出ておりません。

委員 そうですか。今も継続されているんですけど、免許の自主返納が少ないのでどうなんでしょう、利用者は多いですか。

委員 利用される方は時々いらっしゃいます。
それと、つけ足しで言わせていただきたいのですが、障がい者手帳をお持ちの方も1割引させていただいております。資料にはバス事業者しか書いていませんが、タクシー事業も1割引きをしておりますので、どうぞご利用ください。

委員 僕としてはもうちょっと頑張ってもらえるとありがたいと思うんですけどね。
少しの割引で近くをたくさん走るか、遠方をたくさん割引して走るのか、ガソリンは今高くなっているけど、ガソリン代だけの問題とするならば、もうちょっと頑張ってもらって下げてもらってもいいのかなと思ったんですが、わかりました。市の補助があるのかなと思っていたので。ありがとうございます。

議長 他にございませんか。

委員 運転手の方が少なくなっていますよね。2種免許がなかったらできないということで、私が会社に行っている頃はタクシーはいつでもいましたが、最近は駅前でもタクシーが少ないですよね。全然ない時もあります。これは運転手が少なくなった影響ですか。

委員 そうです。ずっと募集をかけっぱなしですけど1人も来ないのが現状です。運転手養成の話もあるんですけどね。

昔ハローワークで2種免許を取らせてくれるような制度もあったんですけど、今はないんですよ。本当に2種免許のハードルが高いので、もしそれをもうちょっと補助が出ればということで協会の方と話をさせていただいて、いくらか助成金があるような話もあるので、それを拡大させてもらったら運転手の底上げになってくるかというところですね。

実際問題、先立って都会の方で運転手不足が叫ばれていますが、田舎はもう10年も20年も前からじりじりと減ってきているのが現状です。ましてや高齢化も同じく進んでいまして、うちの会社でも年齢が80歳近くになってきていて、70歳前後の運転手が大半で、次々高齢を理由に辞めていって、そのまま補充がきかないのが現状です。

議長 他にございませんか。

委員 ウイング神姫さんなのか市役所さんなのか分かりませんが、「ゆらのすけ」、「ていじゅうろう」が半額という話がありました。さきほど赤穂タクシーさんが言われましたように、タクシーは1割を会社が自腹を切って負担しておるんですが、この「ゆらのすけ」、「ていじゅうろう」の半額というのは、ウイング神姫さんが自腹を切っているんですか。それとも市役所がいくらか補助しているんですか。

事務局 収入が減るということです。

委員 ただ単に収入が減るということですか。

事務局 はい。

委員 もう1点、いろんなことが話に出ていますが、タクシーはあんまり関係なく、バスばかりの話だと思って聞いておりますが、これらの施策を行なってどれだけ利用者が増える見込みで、どれだけ利益が上がる見込みなのか教えてください。

事務局 利用者がいくら伸びるかといった積算はありませんけれども、収支率としては25%を目標としております。

ただ、費用の方も運転手さんの関係でありますとか、ルートを変更する関係で増えると思えますけれども、正確な数字については持っておりません。

議長 他にございませんか。

ないようですので、次に基本方針3の施策（案）の説明をお願いします。

事務局 それでは16ページをお願いいたします。

基本方針3 みんなで支え合う持続可能な公共交通の実現、施策3-1 公共交通情報の多様な発信による利用促進についてであります。

まず、現状と課題ですが、赤穂市では外出時の約7割が自動車を利用しており、自動車中心の交通体系となっております。

市内では路線バス、「ゆらのすけ」、「ていじゅうろう」の3種類のバスが運行していますが、これらの時刻表は個別に作成されています。

市民アンケートでは、「バス停や運行ルートがわかりにくい」というご意見や、「もっとバスに乗ってもらえるようにPRすべき」というご意見も出ております。

次にめざす姿として、わかりやすい公共交通情報の多様な発信により認知度を向上させるとともに、公共交通に接する機会を増やし公共交通に対する関心を高めることにより利用促進を行い、利用者を増やすことで、みんなで支え合う持続可能な公共交通をめざします。

そのめざす姿の実現に向けた事業として、⑩バス総合時刻表・公共交通マップの作成

です。

2023年（令和5年）9月現在において、公共交通手段別に作成されている時刻表を、ひとつにまとめた分かりやすいバス総合時刻表を作成・全戸配布し、公共交通利用の促進を図ります。

またバス停や乗降場所、運行経路等を主要施設とともに地図上に示した公共交通マップを作成することにより、バス停の位置や運行経路をわかりやすくすることで、公共交通の利用促進を図ります。

実施時期は2024年度（令和6年度）以降随時実施し、実施主体は掲記のとおりでございます。

次に、⑩モビリティ・マネジメント等の実施です。

公共交通の利用促進を図るとともに、公共交通を地域で守り育てる意識を醸成するため、モビリティ・マネジメントや、バスの乗り方教室を実施します。

実施時期は2024年度（令和6年度）以降随時実施で、実施主体は掲記のとおりでございます。

こちら重点事業となっておりますので、17ページをお願いいたします。

モビリティ・マネジメント等の実施です。

実施主体は掲記のとおりで、事業内容といたしましては、公共交通の利用促進を図るとともに、公共交通を地域で守り育てる意識を醸成するため、モビリティ・マネジメントやバスの乗り方教室を実施します。

児童とその家族を対象にしたJRやバスの乗り方教室を実施し、JRやバスの乗り方や公共交通の重要性等に関する周知を行います。

また広報誌等において、公共交通の取り組みや現状を発信することで、公共交通を地域で守り育てる意識の醸成を図ります。

以下、モビリティ・マネジメントやJR・バスの乗り方教室の実施の例でございます。

続きまして18ページをお願いいたします。

施策3-2住民等との「共創」による公共交通を支える仕組みづくりについてであります。

まず、現状と課題ですが、交通業界では、他産業に比べて労働時間が長く、また高齢化が進んでいる傾向にあるため、運転手が全国的に不足しており、赤穂市も同様の状態にあります。

交通事業者が最低限の人員で便数や運行台数を維持している中で、2024年問題として、2024年4月から長時間労働問題の是正に向けて運転手の時間外労働時間に上限規制が適用されることにより、運転手不足問題がさらに深刻化することが懸念されております。

バス等の公共交通は、運賃収入だけでは運行経費を賄えないため、年間約5,700万円の行政補助を行っていますが、この補助額は燃料価格の高騰等を受けて年々増加傾向にあります。

またJRやバス等の公共交通だけでは対応できない市民の細かな移動需要に対応する取り組みとして、赤穂市社会福祉協議会や地域住民が主体となり福祉ネットワーク事

業や買物支援サービスを実施しております。

次にめざす姿として、行政と交通事業者の連携だけでなく、地域住民や地域企業との連携により、公共交通をみんなで支える環境を構築し、持続可能な公共交通をめざします。

そのめざす姿の実現に向けた事業として、⑱福祉ネットワーク事業等との連携です。

福祉ネットワーク事業や買物支援サービス等との連携により、地域住民が主体となって運行する交通の導入をサポートする環境を整備し、地域の実情に応じた地域内交通の拡充を推進します。

実施時期は現在も実施しており継続実施で、実施主体は掲記のとおりでございます。

次に⑳バス車内・車体広告による収益の確保です。

バス車内・車体広告の掲示により、運行収入以外の収益を確保し、採算性を向上させます。

実施時期は、こちらも現在も実施しておりますが継続実施で、実施主体は掲記のとおりです。

次に、㉑交通事業者・行政の連携による運転手の確保です。

求人広告企業と連携した運転手の募集を実施します。

また広報誌等で運転手の魅力の紹介を行い、運転手の確保をめざします。

実施時期は2024年度（令和6年度）以降随時実施で、実施主体は赤穂市、バス事業者、タクシー事業者となっております。こちらは重点事業となっておりますので19ページをお願いいたします。

㉒交通事業者・行政の連携による運転手の確保です。

事業内容は、求人広告企業と連携した運転手の募集を実施します。

また、市広報誌等で運転手の魅力の紹介を行い、運転手の確保をめざします。

以下、求人広告企業と連携した運転手の募集の例として、令和5年4月27日に赤穂市と包括連携協定を結びました株式会社リクルートの採用ツールを活用して、交通事業者の運転手募集を支援することで、運転手の確保をめざします。

またその下、市広報誌に運転手へのインタビュー記事等を掲載することで、運転手の仕事内容や魅力を発信し、運転手の確保をめざします。

基本方針3 みんなで支え合う持続可能な公共交通の実現については以上でございますが、続きまして20ページをお願いいたします。

2 評価指標の設定についてであります。

基本理念の実現に向け、計画の達成状況を評価するため、基本方針ごとに目標を設定し、今後はこれらの目標の達成に向けて事業を推進してまいります。

なお、目標値の設定方法は、本日の資料にはつけておりませんが、次回の資料でつけさせていただくこととし、本日は目標とその考え方についてご説明をさせていただきます。

まず基本方針1 利便性・機能性の高い公共交通体系の構築でございます。

指標といたしましては、行政補助額1万円当たりバス等利用者数です。

現状値は1万円当たり25人で、目標値も人口減少する中においても現状を維持する

ことを目標として、1万円当たり25人以上でございます。

次に「ゆらのすけ」の収支率ですけれども、現状値は8.5%ですが、兵庫県の2020年度の現状値が25%ですので、こちらに合わせさせていただきます。

次にJRの輸送密度ですけれども、JR播州赤穂駅からJR相生駅までが2021年度の輸送密度が7,517人で、目標値については、こちら現状値を維持することを目標としております。

次に、JR播州赤穂駅から西側、JR長船駅までですが、2021年度の現状値が1,634人ですけれども、こちらはJRが少なくとも輸送密度が2,000人を下回ると鉄道事業者の経営努力のみにより利便性、持続可能性の高い鉄道サービスを行っていくことが困難であるということですので、1日2,000人以上を目標としております。

次に基本方針2多分野連携によるサービス向上についての指標値であります。

こちらは運転免許自主返納者数(65歳以上)ですけれども、令和3年度は220人ですが、「ゆらのすけ」の目標値の率に合わせて298人ということで設定をしております。

最後、基本方針3みんなで支え合う持続可能な公共交通の実現の指標ですけれども、モビリティ・マネジメントの参加人数とし、現在は実施しておりませんので、今後実施することとし、目標値は年間延べ200人以上としたいと思っております。

説明については以上でございます。

議長 　　ただいま基本方針3施策(案)と2評価指標の設定についてまでを説明していただきました。

これに対するご意見ご質問等ございませんか。

委員 　　16ページのバス総合時刻表・公共交通マップの作成について、最近はやりのアプリ等を開発して携帯で見られるような形になるのか、それとも時刻表を作成して全戸配布するんですか。であれば、時刻表が変わればまた作り直すお金がかかる気がするんですけどね。

事務局 　　お金はかかるんですけど、市民の方にわかりやすく周知するためには、今まで「ゆらのすけ」と「ていじゅうろう」でそれぞれに時刻表を作成していたものを、一括の時刻表を作成した方が、市民の方にはわかりやすく伝わるのではないかなというふうに思い、総合時刻表の作成について計画してるところです。

委員 　　時代に合っていないような気もするんですよ。今のことから、高齢者の方でも携帯電話を持たれていますし、アプリ的なものを開発すれば、一回作ったら後もずっと使えるし。今の時代にアナログ的なものにお金をかけるというのはどうかと思いますが、それでやるということですね。

事務局 　　アプリのことで言いますと、兵庫県のMaaS推進協議会が取りまとめていただい

おりまして、グーグルマップで検索をいただいたら経路検索で出てくるようにしております。例えば、ここから赤穂市民病院に行きたい場合に「ゆらのすけ」を使いたいという時に、停留所とか時間とかが出てくるようになっております。

委員 そういったことをもっと周知徹底した方が喜ばれるのではないかと思います。家に時刻表を置いて出かけてしまったら、時刻表を見るができないと思うんですよね。だから、そういう便利なツールをつくってもらった方がいいかなと思うんですけどね。

 あともう1点、18ページに、運行経費が賄えないため、年間約5,700万円の行政補助を行っていますとありますが、赤穂市ではこれ幾らなんですか。これ全部ではないですよね。これは国の補助とかが入っているんですよね。

事務局 いえ、これは赤穂市が出している「ゆらのすけ」、「うね・のり愛号」、路線バスと、東備西播定住自立圏形成推進協議会が出している「ていじゅうろう」、これらをすべて足し上げた金額が約5,700万円です。

委員 令和3年の「ゆらのすけ」の資料をみたら、赤穂市は市の補助金を1,700万使ってるけれども、国からの特別交付税が1,400万、県の交付金が133万、市の一般財源からは220万しか使っていないと書いてあるんですね。それがいつのまにか市が5,700万になったんですか。市の補助金という形で5,700万とありますが、実は市の財源としてはそんなに使っていないんじゃないですか。

事務局 市の財源としては先ほどおっしゃられたように、「ゆらのすけ」については特別交付税が8割、県からいただく分として市町振興支援交付金というのがありますが、一般財源として出した金額の総額がこのようになっております。

委員 だけど実際は国や県から補助金をもらっていて、市が出しているのはわずかですよね。税金からしたら一緒かもしれませんが、赤穂市が5,700万円出して大変やなって思ってしまったって、バス事業者やタクシー事業者も頑張っているのにと思ったんですけど、実際のところ赤穂市としては、国からの補助金も同じ税金だとは思いますが、この数字だけ見たら、いかにも大きな補助金が必要だから我々も協力しないとイケないな、100円が200円になるんだったらしかたないなというふうに思ってしまうと思うんです。

 この辺のところは、実はこうですよという方が良くないかなと思うんです。僕はだまされているような気がするんです。僕だけかもしれませんがね。先ほども言いましたように、他が200円だからうちも200円にしましょうという、それはそれでいいんですけども、他がもっと便利なものをいっぱい出してるじゃないですか。

 後で出てくるんですけど、例えば備前市の伊里地区はデマンドタクシーでどこでもいけるんですね。

 ところが赤穂市の有年はたった何ヶ所しか行けないんですよね。どこからどこへでも

行けるデマンドで、しかも備前市はマイナンバーカードを持ってたら無料なんですよ
ね。

同じように電話を掛けないといけないけど、差がありすぎる気がするんです。それで
料金体系だけ一緒にしましょうっていうのは、もっと他にいろんなことやって、その中
でこれが出てきたのならいいんですけどね。

バスも有年だけではなくて他も廃止しようとして、確かに神姫さん大変でしょう。
有年だけではないですよと言われても、有年の人間にとっては有年がなくなるのは大変
なことですからね。だから先ほども言ったように、タクシーにも補助金出してあげたら
いいんじゃないですか。デマンドだけでできないのであれば、もっと乗ってもらったら
いいんじゃないですか。

神姫バスさんが走っている限りデマンドタクシーは有年から外へ出られないという
のを聞いたことあるんですよ。これはどこでもそうなんでしょう。

でもその代わりに、タクシー事業者にどんどん補助金出してもらって、乗ってもら
うようにしたらいいんじゃないですか。そうすれば、タクシーさんも1割引きではなくて
2割引きにするかもしれない。

みんながある程度喜んでくれるような形にしないと。

バスにお金出して重荷になっているんなら別だけど、あちこちから補助金をもらって
きて、赤穂市は最終的にいくら出しているんですか。この5, 700万円のうち、赤穂
市の財源はいくらですか。一旦5, 700万払うけど補助金が入るでしょ。

事務局 特別交付税なので、バス事業にいくら払ったという正確な数字は出ないです。

委員 だけどこれに8割と書いてありますよね。

事務局 これまで、公共交通会議の資料として、参考として8割ということで載せていたもの
だと思います。

委員 8割は合っているんですよ。今も変わらないんですよ。

事務局 8割というのは変わらないんですけども、実際にバス事業のために入った額は正確
にはわかりません。

委員 8割から2割や1割になることはないですよ。普通に考えたら8割前後でしょ。と
いうことは5, 700万の2割の1, 000万ほど出しているということですよ。赤
穂市は公共交通にもう少しお金出していると思ってました。備前市だったら1億近く出
しているんじゃないですか。

事務局 それはその地域の事情があると思います。

委員 当然ね、赤穂市は赤穂市の事情があるでしょう。向こうの方が高いから、こちらも合わせないといけないという話が出たから、それぞれいろんな地域の事情があるんじゃないかなと思ったんです。

事務局 今回は200円ということなんですけれども、それはあくまで現在の収支率が8.5%で県下でも低い方ですので、収支率を上げさせていただこうということで200円にしたということです。

委員 無理やり上げなくてもいいんじゃないですか。

事務局 国の方から、地域連携サポートプラン提案書ということで料金統一化についてもご提案をいただいておりますので、実施したいと考えております。

委員 では、来年の4月からは200円になるということですね。

事務局 4月ではなく10月から実施したいということで、この場でご提案をさせていただいております。

委員 だけど今の感じではやらないといけない感じですね。せめて2年ほど後にするとか、高齢者は従来の100円の半額の50円にするとかできればいいんですけど。

事務局 上がるものばかりではなく、路線バスについては逆に運賃が下がることもありますので、そこをご配慮いただければと思います。

委員 ですが、儲からない路線は廃止するんでしょ。上郡から有年に来るバスはやめましょうってことでしょ。儲からないから。住民も上郡から赤穂駅まで行くバスはなくなるけど、それは我慢しましょうということでしょ。

委員 この度、有年と上郡の神姫バスの路線は休止路線とする計画をしておるんですが、儲かる儲からない以前の問題があります。

今、各自治会長会に説明に回っておるんですが、その中で説明している内容をお伝えしたいと思います。

この度、有年上郡線を休止する一番の大きな要因といたしまして、バスの乗務員不足があるんです。

金剛バスの路線バス事業廃止というニュースをお聞きになられましたでしょうか。

ご存知ない方がおられるかもしれませんので、インターネットの記事を読ませてください。

大阪府南東部にある富田林市、太子町、河南町、千早赤阪村、現在14路線を走らせている金剛バス。1日平均2,600人の地域住民が通勤通学などで利用しています。

しかし9月8日、金剛バスを運営する金剛自動車は、今年12月20日でバスの運行を終了することを発表したのです。

代表取締役社長の話として、「ぎりぎりの中続けてきたというのがありまして、乗務員にもかなり無理をさせて運行してきました。本当に申し訳ないと思っています。このままの状態が続けば大きな事故にもなりかねない状況で、バスがなくなることを決めるのはすごく辛いことではあったんですが、もう限界です。自治体から補助金を出すので運行を続けて欲しいという話もありましたが、それで運転手が集まるかといえばそうではありません。」

弊社も全く対岸の火事の話ではなく、先日の神戸新聞に、神姫バスの求人という新聞記事が出ていたのはご存知でしょうか。

神姫バスグループのバス事業全体、タクシー会社もそうですし、トラック業界もそんなんですけども、乗務員不足で今非常に苦労しております。

弊社もですね、コロナ禍以前は旧ウエストエリアの相生営業所、山崎営業所、赤穂営業所で乗務員が約175名いたのが、現在は約150名で25名ほど減っております。

かといって路線数が減ったかといえば減っていない状況で、その25名減った分の補いをどうしているかと言いますと、公休日出勤、休日出勤で賄っている状況となっております。そのような状況の中、乗務員の方も疲弊しておりまして、退職者も後を絶たない状況で、もう事業縮小というんですか、現状の路線や便数を維持することはできず、先ほど申しました路線の休止は非常にやむを得ない状況であります。

儲からないからやめるではなくて、もう運行できない状況、事業廃止になってしまうかもしれない状況というところがありまして、今回の再編となってることを理解していただきたいと思います。

委員 そしたらこの最後の18ページの㊸交通事業者・行政の連携による運転手の確保というふうに挙げられておりますが、御社としてはどう思っているのでしょうか。

委員 これは非常にありがたいです。バスの乗務員、トラックの乗務員、タクシーの乗務員は、きつい、しんどい、儲からない、そういう悪いイメージがついておりまして、募集しても、乗務員が集まらない状況となっております。

そんな中、赤穂市広報等に乗務員募集という案内が入れば非常に心強いです。また広報に載るぐらいであれば行ってみようと思ってくれる人がいるかもしれません。これは非常にありがたいというか、頭の下がる思いでいっぱいです。

委員 そんなに御社が全体になって頑張っておられるのに、赤穂市が求人広告出ただけで意味あるのかなと思います。確かに、社会的に認められるから応募しようかという人がいらっしゃるかもしれませんが、給与体系とか長時間労働とかの方が、現場の運転手からすると大事ではないかと思いますがね。

それからすると、運転手に魅力があるからやりましょうという人はそんなに多くない気がしますけど。わかりました。

委員 今の流れでお話させていただきますと、交通事業者と行政の連携による運転手の募集を実施しようという話について、バス事業者さんはされるみたいなんですが、19ページの「笑顔を運ぶバス運転者の活躍」のパンフレットがあるみたいですけど、是非ともタクシー運転手もパンフレットみたいなものを考えていただければと思います。

事務局 タクシー業者さんとも連携させていただけたらと思います。

議長 他にございませんか。

ないようですので、赤穂市の地域公共交通計画の施策案について、これまで説明を受けたものについて、現時点での計画の施策案として了承してよろしいでしょうか。

委員 (異議なし)

議長 ありがとうございます。

それでは異議なしとことですので、施策案について、原案のとおり進めていきたいと思えます。

以上で本日予定しておりました協議事項は終わりました。

次に4その他ですが、事務局から何かございますか。

事務局 次回の会議では、これまでご協議いただきました内容を反映させた地域公共交通計画の素案についてご協議いただきたいと思えます。

またそれに伴うバス路線の再編についてもご協議いただきたいと思えます。

地域公共交通計画につきましてはその後、パブリックコメントの手続きに進みたいと思えます。

次回の開催は11月下旬を予定しておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

議長 皆様の方から何かこの際ございますか。

ないようですので、本日は大変お忙しい中、ご出席をいただきありがとうございました。計画策定に向けて、皆様にはそれぞれの分野で、今後ともご指導ご協力のほどよろしくお願いいたします。

これもちまして本日の会議を終了させていただきます。

ありがとうございました。