

第1回 三田市地域公共交通活性化協議会 議事録

【日 時】令和2年7月29日（水）15:30～17:00

【場 所】三田市役所2号庁舎2201会議室

【出席者】委員：18名（2名欠席）

土井 勉、日下 直哉、田中 祥敬、下塚 浩二、阿部 保博、佐々井 孝一、水田 節男、橋本 学、田橋 一（代理出席：川又）、藤田 幸治、久高 輝之、田原 幸司、大熊 浩志、柳本 真希、島田 寛也（代理出席：麻野）、小畑 正則、中野 安裕、室山 圭子

オブザーバー：2名

三宅 豊文（兵庫県交通政策課）、竹内 宏（代理出席：小薮）

ゲスト：1名

吉田 孝（広野まちづくり協議会「元気な広野をつくる会」）

随行者：3名

事務局：2名

交通まちづくり課副課長 高寺、交通まちづくり課係長 北村

【次 第】

1. はじめに
2. 委員交替による新任委員の紹介
3. 協議事項
生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統確保維持計画を含む）【案】について
4. 報告事項
 - (1) 新型コロナウイルス感染症拡大による公共交通機関への影響
 - (2) テクノパークにおける幹線交通の導入について（経過報告）
 - (3) 中型自動運転バス実証実験の実況報告
 - (4) 広野地区における地域内交通の検討状況について
 - (5) 今後の施策について
5. おわりに

【会議の概要】

（会長挨拶）

三田市の地域公共交通活性化協議会にお集まりいただきお礼申し上げます。

神姫バスと三田市にサポートいただき、自動運転バスを体験し、技術の進歩はすごいと思った。自動運転が、今後すぐに社会のために実用化されるかという点とまだちょっと距離があ

るといふことも感じることもできた。ご尽力いただきました神姫バスの皆様、三田市の皆様には厚くお礼申し上げたいと思う。

コロナで実際に会える機会も減り、オンラインで活動をしたり、会議も書面で終わりということが増えた。どうしてもしなければならぬものとそうでないものの識別がされてきたように思う。やらなくていいものに私たちは力を注ぎすぎていたのかということもある反面、もう一歩引いて考えると、どうしてもやらなければならぬ、人と会わないといけぬ場合もたくさんあるということにも気付かされたと思う。

外出をするというのは、単に用事を済ますだけでなく、買い物や食事をする事でオンラインにはない充実感を味わうことができる。オンラインも非常に役に立つものということを実感したが、実際人と会うということの大切さを皆さんも体験されたと思う。

実際出会うということは、移動すること。交通と密接に関係があるということになる。今日も、皆様の日々の活動に密接に関係のある交通をどう風を支えていくのかということについてご議論いただきたい。交通事業者は今回のコロナで随分大きなダメージを受けている。そういうことについても、意見を頂けたらありがたいと思う。認識を深めていただけたらと思うので、本日もどうぞよろしくお願いいたします。積極的な意見交換にご協力お願い致します。

(事務局)

生活交通確保維持改善計画地域内フィーダー系統(確保維持計画を含む)の資料を用いて説明する。

今回の議題となる生活交通確保維持改善計画地域内フィーダー系統(確保維持計画を含む)であるが、国では生活を支える地域公共交通の確保維持のため様々な支援が行われている。その一つとして地域公共交通確保維持事業というのがあり、その中でもフィーダー系統補助というのがある。鉄道や幹線バスなどの広域をつなぐ地域間交通ネットワークとつながるバス路線、これをフィーダー系統と呼ぶ。

三田市では、JRや神戸電鉄などの広域幹線につながるバス路線。例えば三田駅から市内に延びるバス路線がフィーダー系統となる。

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持することを目的に、フィーダー系統の維持について、国が設けている支援策を、今回、活用していくために、確保維持改善計画というものを策定することとなった。

対象となる路線は、三田駅北口から高平地区と小野地区を縦に走る路線となる。

三田市地域公共交通網形成計画にもあるように、市では持続可能な交通ネットワークの構築のため、「広域交流を支えるネットワーク形成」と「日常の暮らしに寄り添うネットワーク形成」、この二本柱を掲げている。神戸電鉄・JRそして地域をまたぐバスなどの幹線交通の確保維持、これと併せて接続する市内バス路線である支線交通の確保維持を基本として施策を進めている。

今回、兵庫県の地域協議会において、神戸駅南口と三田駅を結ぶ路線バスが地域間幹線系統に位置づけられる見込みとなった。これに伴い、国の支援制度を活用する条件が整ってきた。

今回対象としている2つの乙原バレイ線と小柿線という路線は三田の北部エリアを走行する路線の中でも、通勤通学利用が多い。鉄道への接続や学校生活に合わせた路線運行が重視される中においても、公共交通を取り巻く環境が非常に厳しくなっている。人口減少や自家用車利用に起因するバス利用者の減少や、運転手不足などにより、十分なサービスレベルを維持した運行継続というのが今後ますます厳しくなる状況である。住民生活に不可欠な今回路線を網形成計画に掲げる支線交通として維持し、持続可能な公共交通ネットワークを確立・維持するために国によるこの事業を活用していくこととしている。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標と効果については、対象となる路線7系統の輸送人員を維持していくことを当初の事業目標としていきたい。

事業効果、過去の事業効果であるが、小野高平地区を縦断する乙原バレイ線及び小柿線を維持することにより、通勤通学や高齢者等の日常生活に必要な手段が確保されるとともに、周辺市町とネットワークする幹線支線が連携することで、効率的な体系を維持し、ヒトとモノがつながる好循環によりまちの持続的な賑わい創出につながるとしている。これは網形成計画の基本理念に掲げているものである。

3. この目標を達成するために行う事業及び実施主体については、高齢者運賃助成事業を掲げている。70歳以上を対象とした割引制度であるが、これを継続すること、そして地域住民との勉強会等による公共交通等の利用促進、また沿道等の学校等へもモビリティマネジメント、これも利用促進の一環である。そして最後にバスを補完する地域内交通の導入による、支線交通の確保維持を掲げている。

つぎに4. 支援対象となる系統については、いずれも三田駅北口から乙原バレイあるいは小柿までの系統中には市民病院や福祉センターを経由する系統が含まれている。

計画の内容に戻るが、5. 地域公共交通確保維持事業の費用に関する負担者については、三田市から運行事業者に対して、運行収入と国庫補助金を運行経費から引いた差額分を三田市が負担することとする。

6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称は神姫バス株式会社になる。

(7-16については省略)

17. 協議会の開催条項と主な議論ということで、網形成計画についての承認印そして本日、地域内フィーダー系統確保維持計画案を協議いただいたうえで、見込みとして承認日と書かせていただいている。

18. 利用者等の意見の反映状況については、網形成計画の策定過程において、地域の皆様をはじめ、市内の皆様にもいろいろとご意見をいただいたこと、地域公共交通活性化協議会委員として、ご参画をいただき、ご意見をいただくことを明記させていただいている。計画の内容は以上である。本日、本計画を承認いただきたく、協議に移るものである。以上。

(会長)

国からの補助を得られる路線として要件が整ったので、一度チャレンジしてみようという事です。この内容が良いのかどうか決めていこうということである。

フィーダーというのは幹線に対して、毛細血管みたいな役割を果たしていることをいう。それをうまく機能させようということで、今回の補助を申請するということになる。この件について、ご意見ご質問なんでも結構ですので、いただければありがたい。

ご意見いただくときは、挙手し、名前をお願いする。

(会長)

実際の補助がどれくらいになるのか。

(事務局)

実際この7系統を運行するのに必要な経常費用だけでいくと、1億2,000万円ほどかかると想定されている。それに対して収益を差し引いたものに対し、国からのフィーダー補助の上限が1/2で、残りの1/2について自治体が費用負担していくことを想定している。金額にして約2,000万円程度の費用負担を想定している。

(会長)

金額としてはすごく大きな金額だが、動かす費用が1億2,000万円ほどかかっている。それを運賃収入だけで賄ってもプラスにならないので、その差額の分について、国と市でお互い半分ずつ出し合いましょうということで、補助金を申請するということになるが、相対的な評価のうえ、限られた枠の中で決まるということで、申請通りに国の補助があるかというのは不明。ここで皆さんに承認されれば、2,000万円程度の補助がされるということになる。

この件について、ご意見ご質問いただけたらと思います。直接関係がある神姫バスさんいかがですか。

(神姫バス)

今後も努力していきたいと思う。

(会長)

他にご意見ご質問。

(A 委員)

今回フィーダーの申請ということだが、なぜそれ以前に申請されなかったのか。

(会長)

非常に良い質問だと思う。まず事務局から願います。

(事務局)

まず、フィーダー系統補助を採択される要件として、あらかじめ定められたルールが二つある。一つは補助対象地域間幹線系統と呼ばれる広域をまたぐ路線に接続をしている枝葉の路線である。もう一つは交通不便地域で、補助対象地域間幹線系統の有無に関わらず、地域間ネットワーク、黒字路線・鉄軌道、こういった広域幹線と、過疎地域とあるいは交通不便地域として、地方運輸局長が指定する地域をつなぐ枝葉の路線であるということが示されている。

今回、神戸駅南口から三田駅に走っている路線が新たに補助対象地域間幹線バスと認められる見込みが発生したことに伴い、これに接続する枝葉の路線がフィーダー系統の補助対象になる見込みが出てきたということであり、今回申請に至ったものである。

(会長)

はい。よろしいですか。

(A 委員)

三田から神戸駅南口に行くのは最初位置づけがなかったのか。

(会長)

位置づけはなかった。それが今回、幹線とフィーダーというのが明確になったということである。ありがとうございます。

他にご意見ご質問よろしいか。他にご意見ないようならば、協議事項なので協議を整った確認をさせていただけたらと思うが、異論ないか。

(異論なし)

この内容で協議が整ったということにさせていただく。

次の議題は、報告事項である。報告事項の一つ目が、新型コロナウイルスの関係である。

これについて、事務局の方から願いたい。

(事務局)

1. 新型コロナウイルス感染拡大による公共交通機関の影響について、各事業者より報告をいただく。まず初めに神姫バス株式会社様お願いいたします。

(神姫バス株式会社)

新型コロナウイルスの影響については、3月に入ってから、徐々に実感することになった。利用人員においては、学校関係の休校や通勤客の減少、また4月7日には緊急事態宣言発令といったところから顕著に右肩下がりとなっている。特に4月7日以降については、利用者が加速的に減少していった。

推移としては、一番底の部分になるのは、5月の第1週。いわゆるゴールデンウィーク。ゴールデンウィークの後、一番底辺になり、そこを境に緩やかな回復基調。5月21日には緊急事態宣言の解除、6月の末で60%ほどの回復。バスの空間や三密を避けるといったところからも敬遠されるのかと思う。

また、日ごろの利用者様においては、やはりこの間はマイカー通勤でということも聞いている。今現在、これからも非常に先行きが不透明である。

学校関係では、三田営業所のエリアにおいては、関西学院大学があるが、前期についてはオンライン授業ということで、通学はしていない。そういったところから、利用者は顕著に激減している。

5月の第一週を境に緩やかにV字回復といった傾向にあるが、6月末時点で、高速バスを中心に中心になるが、一部は運休をしている状況。完全に復活しているわけではない。

車内・お客様への感染予防そういったところについては、乗務員は、手洗いうがい、消毒、出勤時には運行管理者による体温のチェックや健康状態の確認している。マスクの着用、また、車両では、車内消毒の励行や若干の窓の開放。感染予防対策ということで、しっかりと取り組んでいる。また利用者への協力のお願いということで、ステッカーを掲示している。

運転士による感染予防対策のアナウンス、マスクの着用も呼びかけている。

皆様と共に事業者としても感染予防対策に取り組んでいる。

(事務局)

ありがとうございました。続きまして阪急バス株式会社様お願いいたします。

(阪急バス株式会社)

大まかな内容としては、今神姫バスさんからあった通り。お客様の落ち込みというのは、コロナウイルスが感染するにつれ、だんだん落ちてきた。

弊社としてはゴールデンウィーク前の落ち込みが一番大きかった。平日では6割強、休日ダイヤでは7割強のお客様が減ってしまっているという状況。ゴールデンウィークから段階的に戻り、6月から高校生の授業が段階的に再開されたことにより、収入が増えてきた。

直近では、平日は8割から9割の間で戻り、休日ダイヤについては7割から8割の間で戻ってきている。ただこの戻りが一定に留まっている。8割から9割、9割を超えてというのがなかなか見込めていない状況。これは新しい生活様式という中で、皆さんの生活パター

ンが変わってきており、従来の 100%に戻っていく可能性というのは、極めて低いのではないかと感じている。

そういった中で私どもとして、地域の足を極力守っていかないといけないというところはあるが、感染対策等、お客様の戻りを見極めながら、努めていきたいと思う。

感染防止対策については、神姫バス様が発表されたような同じような内容で、お客様の感染防止対策として、消毒や窓の開放、換気を行っている。

運転士が感染しては運行できないので、運転士の感染対策として、マスクの着用、運転席周りの防護シートを設置し、対策に努めている。

(事務局)

ありがとうございました。次に日本交通株式会社様よろしくお願いします。

(日本交通株式会社)

タクシーにおけるコロナウイルス対策として、事務所の入口に消毒液を置いている。最初は消毒液を買うのは非常に困難だった。いろいろな会社に消毒液を分けてもらい、今は落ち着いてきた。

マスクは本社から支給され、それを乗務員に毎日渡すということをしている。マスクもこのままではすぐなくなるのではないかとということで、当初は毎日渡していたものを、二日に一回にしたり、自分の使用するマスクがある方はなるべく受け取らないようにして、何とかしのいでいる。

保護シートを付け、乗務員との接触を防ぐ。また、乗務員の体温測定も行っており、接触しないような、非接触型の体温計を入れ、これで体温を測っている。全員の体温を測っているが、37度を超える人は今まで出ていない。

つぎに車内のアルコール消毒。それとオゾン除菌消臭による車内除菌消臭も行っている。オゾンが漂って感染しにくい状況をつくる。当社は10年以上前から使っている。朝も夜も毎日のようにやっている。スイッチを入れるだけでできるようになっている。お客様との接触を避けるために、ドライバーと乗客とにビニールシートで囲って、一週間くらいで全車取り付ける予定。

ただ、これを取り付けると夏場熱いということで、運転手が持ち上げたりしているので、もしお客様で乗られる場合で気になったら言ってほしい。絶対に下ろすように言っている。乗務員には圧迫感があるようだ。このような対策をして、うつらない・うつさないを徹底している。

コロナウイルスで多大な影響を受けた。3月初めの小中学校の休校をきっかけに3月2日から8日の一週間で約40%落ち込んだ。緊急事態宣言のあとは無茶苦茶な状態が続き、最高80%マイナスまで行った。ゴールデンウィークは売り上げも数千円、三田の駅前には人が一人もいない。電車からもお客さん降りてこない状況であった。

ゴールデンウィークが明けてからは、徐々に回復。6月になり、緊急事態宣言明けてからは回復して、25%マイナスくらいまで戻ってきた。乗務員も20%ほど休ませている。7月の中頃から徐々にお客さんが減っている気がする。テクノパーク方面は全くないような状況。

(事務局)

ありがとうございました。西日本旅客鉄道株式会社様よろしくお願いします。

(西日本旅客鉄道株式会社)

新型コロナウイルス感染症への取り組みということで、説明させていただく。先ほどバス業界・タクシー業界も新型コロナウイルスの影響は大きく、経営にも影響していると説明いただいた。弊社もネガティブな話になってしまうがご容赦いただきたい。

弊社では社長から四つの基本方針を出させていただいた。具体的にお客様への安全安心の取り組みとしては、大きく2つ。1つ目は分散乗車の取り組み、混雑状況の提供。2つ目の車内の取り組みは、特急車両(サンダーバード・はるか・こうのとり等)の空気清浄機搭載等。効果としては脱臭・除菌。9月以降順次搭載していく。少しでもお客様がご乗車されたとき、安心してご利用いただけるように取り組んでまいりたいと思っている。

車内の換気ということで、常に車内は換気ができる状態にしているが、改めてそういったことの周知や、除菌を積極的にやりつつ、世の中に示し、お客様に安心していただこうと思っている。

一方社員の面ということにおいて、事務方に対しては一時帰休の実施や、在宅勤務や分散勤務ということで、出社人数を半分程度に抑えた。具体的には、在宅勤務で使用できるパソコンを配備したり、個人所有のパソコン・スマートフォンでも社内メールが利用できたり。三密にならないような取り組みやリモートの活用を実施している。

4月の収入は23%、6月でも53%、直近の7月1日から19日も48%ですから5割程度。定期に関しましても、6月はちょっと戻ってきて117%。通勤が9割くらい、通学で6割程度。7月の新幹線の状態が、37%程度。数千億のマイナス収入。厳しい状況が続いているが、公共交通としての役割を担っていく。

(事務局)

ありがとうございました。次に神戸電鉄株式会社様お願いします。

(神戸電鉄)

全線の利用者数については、4月から6月はマイナス44.6%であった。

線区で大きな差異はなく、全線同じように減少しており非常に厳しい状況。月別で見ると、4月に緊急事態宣言が出されたが、この月がほぼ半減。行動の自粛が一番意識された5月はさらに酷く、60%近い落ち込み。兵庫県の休業要請が解除された6月には回復はしたが、約

25%の減少。定期・定期外で言うと、どちらかといえば定期の回復度合いはましだったが、定期外が回復してこないという状況であった。

イベントについては、2月末以降に予定したものすべて中止となった。企画乗車券についても、発売していたものについては、発売を中止。発売予定だったものについても発売をやめた。ちなみに7月だが、利用者数は定期・定期外合わせて、15%を超えるマイナスで推移している。当社は年間の減少率が毎年1%~2%程度で推移しており、今回はそれとは比にならない減少であり、これまで以上に様々な対策が必要になってくると思うので、知恵を出すことは勿論、様々な支援もお願いしながらこの難局に立ち向かいたい。

新型コロナウイルスにおける対策については、鉄道事業者のガイドラインに基づいて、行なっており、ホームページにも掲載している。例えば係員のマスク着用や、列車の車窓の開放、つり革などの消毒である。従業員に対する感染予防ということで、検温での体調管理や宿泊については、従前は同じ部屋に複数名で利用していたものを、今は会議室等を活用して、一人で寝るような形にしている。大きな体制で業務を行っているわけではないので、社内で感染者が出ると、事業継続にも影響が出る可能性があることから、社内から感染者を出さないということに、努めている。

(事務局)

ありがとうございました。最後になりますが、本日兵庫県バス協会様より事前に資料をいただいている。兵庫県バス協会様ご紹介をお願いしてもよろしいか。

(兵庫県バス協会)

路線バスについては、バス事業者様より報告がありましたので省かせていただきます。高速バスについては通常ダイヤにぼちぼちと戻ってきているが、利用者が増えているわけではない。高速バスについても、リモートが普及し、前年通りの利用客が戻ってくるか不明。貸し切りバスについては、緊急事態宣言後ほとんど動いていない。Go To キャンペーンについても、個人での移動が多く、ツアーや団体などは難しいのかなと思う。協会としては、バスは安全ですよ、安全に利用してくださいということをPRしてバスの利用に努力。また、コロナ対策は事業者だけではなかなか難しいので、利用者様にも協力いただきたい。

(事務局)

皆様ありがとうございました。報告事項「(1) 新型コロナウイルス感染症拡大による公共交通機関への影響」については以上でございます。次に「(2) テクノパークにおける幹線交通の導入(経過報告)」から「(5)今後の施策」までを事務局よりご報告いたします。

(事務局)

続いて、(2) テクノパークについては、テクノパーク企業アンケートというのを企業協議

会の皆様にご協力いただき、昨年度実施をさせていただきました。昨年9月10月にかけて、テクノパーク企業46社を対象に実施し、始業時間、終業時間、通勤手段、送迎バスの状況やマイカー通勤や公共交通利用などの意識調査を行った。昨年度の第2回の資料として、アンケート報告させていただいているので、また改めて皆様ご確認をいただければと思う。同時に、昨年11月にはテクノパーク周辺の4つの交差点の交通量の調査をし、現状を把握してきた。

昨年度交通ネットワーク分科会で協議いただいた内容である。企業の始業時間が集中する8時30分から9時15分。これに注目したところ、通勤者の合計は約4,200人ということだった。このうちマイカー利用が7割ほど、約3,000人がマイカーで通勤されていたという状況。さらに居住地別に見ると、その約3割が、神戸電鉄沿線、つまりは神戸市北区、フラワータウン・ウッディタウンにお住い。こちらからの通勤であったということ。3,000人の3割ということなので、900人。つまり、車にすると900台は、既存の公共交通である神戸電鉄と鉄道最終駅であるウッディタウン中央駅からテクノパークまでの新たな交通を確保することで、公共交通にシフトする可能性があるということがわかった。

最も混雑していた交差点の混雑度が、1.3倍ということが把握できたので、単純に考えると、現状より3割程度車が削減できれば、混雑が解消されるのではないかということが、数字からわかってきた。まずは新しい交通手段の確保により、削減できる可能性のある施策を検討していくこととしている。

また、車から公共交通へのシフトだけでなく、兵庫県様・三田市の道路管理者による道路規制、右折レーンの延伸や一旦停止の切り替えといった、道路規制の改善も昨年度実施された。本日の経過報告として、4つの交差点で、実際右折レーンの延伸や、混雑のボトルネックとなっていた一旦停止、これを変えたことでどうなったかということを確認した。結果的には右折レーンの延伸と一旦停止の振替により、交通の流れについては、改善されていることが確認できたが、依然として、上内神の交差点からウッディタウン方面への混雑というのは、昨年11月に調査をしたときの、最大1.2kmの状況が今回も同様に見られた。

交通ネットワーク分科会を中心として、混雑解決に向け、今年度も検討を進めていきたいと思っている。引き続きご協力をお願いしたい。

続いて(3)中型自動運転バス実証実験ということで、経済産業省と国土交通省が産業技術総合研究所に委託をし、協力事業者を募集した際に、神姫バスが交通政策の課題解決ということで、エントリーをして採択されたという経過である。自動運転そのものは課題が多いが、運転者不足の解消や、持続可能な地域内交通の一助となることを期待している。

(4)広野地区における地域内交通の検討状況について、昨年度の書面報告の中で、少し広野の地域で議論が始まっているということを伝えさせていただいたものである。

地域の中では交通課題に対する意識は従来から非常に高く、地域の中でワークショップを繰り返しやってこられた経緯がある。

市では平成30年6月に三田市が地域外出支援活動組織づくり補助金を設置し、翌年31年

4月には、みんなで育てる地域内交通検討新プログラムを創設。こちらのプログラムを活用し、広野地区では地域交通整備準備委員会というのを新しく設置。地域外出支援の活動組織づくり補助金を活用しながら、地域の中の交通課題について、解決策を検討していこうという、具体的な取り組みを始められた。

検討事項については、昨年8月から第一回検討が始まり、おおむね月に一回検討会を繰り返し、地区ヒアリングや神姫バスとの勉強会も織り込みながら、来月には第9回を迎える予定。

現時点で想定している地域内交通の運行ルート選定の方針としては、大きく二点、既存の路線バスを最大限に活用していくことと、小野方面への横交通を確保することを柱に据えられ検討を進めている。

簡単に経過と現状の流れについて、ご説明をさせていただいたが、本日はゲストとして、広野地区交通整備準備委員会を設置された、まちづくり協議会の元気な広野をつくる会会長にお越しをいただいているので、少しご紹介をいただければと思う。よろしく願いいたします。

(元気な広野をつくる会会長)

広野地区は高齢化が進んでいる。一部では40%を超えている。交通事故や高齢者を取り巻く環境というのが厳しくなっている。そうしたら移動手段の確保が近々の課題であり、皆で話し合ってきた。最終的には三田市と一緒に考えていこうということになった。

まず今交通がどのようになっているのか、バス便はどのようになっているのかを知るため、この前実際にバスに乗った。3便ほどあるが、学校用が1便、一番奥の上青野からの便が1便、もう1つはおそらく買い物用。上青野からニュータウンの商業施設に入って三田駅に3便だけで、行きは良いが帰りが無い。

上青野地域、下青野地域の住民の方々と話をしたところ、一つのヒントが出てきた。縦軸にこだわる必要はない。小野から乙原バレイの路線を横につないだらどうか。そうすれば、朝は三田へ向かうバスは2便しかなかったが、一気に5便になる。帰りの便も小野から接続すれば5便になる。移動時間は変わらず選択肢が増える。バスも利用していただけるということで、この案を中心に準備委員会の中で練ってきている。

詳細は今から地域に入って、ゆっくりと固めていくという形になる。

今やらなければならないことは、バス停をどのようにするかということ。ゴミステーションは生活に密着した、地区の中で細かく設置されている。そのゴミステーションをバス停代わりに使って、住民の方々を乗せて、小野バス停までという案で検討を進めている。

(事務局)

ありがとうございました。それでは最後になります。

今後の施策について、本日はご紹介だけということになるが、三田市では高齢者交通行動意識調査として、65歳以上のご高齢者の方を対象に、アンケート調査をさせていただくこ

とを予定している。

現在、市では様々な交通政策を行っているが、今後の調査により把握した内容を反映させ、検討を進めていくこととしている。調査・取りまとめについては、協議会を通じてご報告させていただきたいと思っている。

報告事項・説明は以上である。

(会長)

報告事項のご説明をしていただいた。これについて、意見いただければと思う。

いくつか気になる点があるが、一つは元気な広野をつくる会会長にお話しいただいた、広野地区では、これから地域主体型で移動手段を確保するという取り組みをしていきたいと言っているが、地域の皆さんで話をまとめることは、簡単なことではないとは思っている。実際そういう活動をされているということは、敬意を表したいと思う。できるだけ形になるよう取り組みを進めていただきたいと思います。その点皆さん何かありますか。

もう一つ非常に気になるのは、コロナの関係で各事業者さんが対策は一生懸命されているとのことだが、利用者が戻っても8割くらいあるいは9割くらい。完全には戻っていないというご説明をいただいた。また7月以降どうなるかわからないが、長期戦で1割も2割も減った状態が続いていくというのは、固定費が大きな割合を占めているバス事業や鉄道事業では、売り上げが上がったので、仕入れを減らすというのはできず、どうしても赤字が増えていくという事業構造になっている。

今日の議題であったフィーダー補助で補助をしていくという話があるが、本体の路線が非常に経営が厳しくなってしまうと、補助する対象の路線がなくなってしまうという想像したくないような厳しい状況になることも無きにしも非ずで、全国的にも減便や路線廃止というのが起こりつつある。

これに対し、この協議会として、できるだけ公共交通が崩壊しないように、公共交通の崩壊をできるだけ皆さん止めましょうという活動をしていってはどうかと考える。公共交通の崩壊を防ぐためには、協議会だけではなく、国、県、三田市、市民の皆さんにもぜひこういう状況を知ってもらおうということで、発信していってはどうかと思う。

この話を聞きながら、思った次第であるので、文案を事務局と相談しながらまとめさせていただく。それは誰に出すとかいうことではないが、少なくとも何かできることをやっておかないといけない。協議会としてやりたいと思うので、特に異論なければ進めていきたい。ありがとうございます。

他にご質問ありますか。

(B 委員)

小野・高平・広野地区と話があったが、三輪地区のバスの路線のない山田や桑原には高齢者の方がたくさんおり、移動する・何するにも困るということがある。志手原とか波豆川の方は、不便なところも多く、そちらの方も何かご検討いただけたら。多分何回か議論あった

と思うが、よろしく願いいたします。

(会長)

それに関して事務局なにか。

(事務局)

ありがとうございます。各地区に三田市の地域担当課長が配置されており、状況については地域担当課長を通じて、情報を共有させていただいている。先ほどおっしゃられた三輪北部・三輪南部も、広野の地域の皆様が取り組んでおられるのと同様に、市も一緒に何かを考えましょと広く投げかけをさせていただいている。そちらについてもまたご意見を伺いに参りたいと思っている。

(会長)

是非よろしく願いします。

進めていただければと思う。ほかにご意見ご質問いただければ。

(C 委員)

報告事項でも交通事業者から色々と感染対策をしていただいている状況をきいた。

国も補正予算などで色々と支援をさせていただいて、臨時交付金というのも政府も行っておりますので、地方公共団体様も支援をしていただきたい。確かにコロナは怖いと思うんですけども、交通事業者も努力していただいているので利用していただければと思う。ありがとうございます。

(会長)

国の方も制度を作られている。うまく使って、市内 Go To を楽しみましょ。

他にご意見ご質問ありますか。この機会ですし。よろしいですか。

そしたらないようでしたら、以上ということにさせていただく。できるだけ公共交通を使うようにしてください。本当に苦しい状況ですが、皆さんの方も苦しい状況だと思いますけども、お互い力を合わせて、明るくて楽しくて移動のしやすい社会を実現するために、皆様のご協力を引き続きお願いいたします。どうぞよろしく願いいたします。

(事務局)

皆様本日はお忙しい中、また、中型自動運転バスの試乗からの長時間に亘りありがとうございます。ございました。

協議事項についてもありがとうございました。今後国に申請を行っていく際に、若干文言修正等が発生することがございますが、一任いただきますようお願いいたします。本日配布

いたしました資料はすべて公開ということで、市のHPに公開します。

なお、本日、車でお越しの方はお帰りの際に、本庁舎1階の総合案内まで駐車券をお持ちいただき処理お願いいたします。

お手元、お荷物お忘れ物のないようご確認のうえ、気をつけてお帰りください。

ありがとうございました。