

第3回 三田市地域公共交通活性化協議会 議事録

【日時】令和3年8月6日（金）10:00～11:30

【場所】三田市役所本庁舎3階302会議室A

【出席者】委員：17名（3名欠席）

土井 勉、北川 博巳、谷舗 尚彦、田中 祥敬、下塚 浩二、阿部 保博、佐々井 孝一、
水田 節男、田橋 一、藤田 幸治、久高 輝之（代理：都市政策室長 小倉）、田原 幸司、
藤原 利夫、柳本 真希、宮本 英幸、中野 安裕、室山 圭子

オブザーバー：3名

奥藤 秀樹（兵庫県交通政策課副課長）

竹内 宏（神姫バス株式会社計画課地域公共交通担当課長）

宇高 昌利（一般社団法人兵庫県タクシー協会地域交通委員長）

傍聴者：2名

事務局：4名

交通まちづくり課長 高寺、交通まちづくり課係長 北村、交通まちづくり課主任 大脇、
交通まちづくり課 山内

【次第】

- 1 はじめに
- 2 配布資料の確認
- 3 新委員紹介
- 4 議事の進行（出席者委員数報告）
- 5 協議事項
 - (1) 小野地区における自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）について
 - (2) 貨客混載事業拡大に伴うフィーダー系統計画の変更について
- 6 報告事項
 - (1) 交通事業者による現状報告
 - (2) ウッディサンキューキャンペーン第二弾について（神姫バス）
 - (3) 「えきバスびじょん。（Web版）」の更新（三田駅の追加）について
（兵庫県宝塚土木事務所）
 - (4) 「高齢者運転免許自主返納サポート制度」について
「都市農村交流バス助成制度」について（兵庫県バス協会）
- 7 おわりに
三田市地域内フィーダー系統確保維持計画の軽微な変更について

【会議の概要】

1 はじめに

2 配布資料の確認（事前送付資料参照）

3 新委員紹介（別添委員名簿参照）

4 議事の進行（出席者委員数報告）

（会長挨拶）

コロナは公共交通全体に非常に大きな影響を与えています。各事業者、行政がサポートして、大きな声で話さない限りは基本的には安全な乗り物です。公共交通を利用いただいて、本来の日常生活を維持していただきたいと思います。

（会長）

本日の出席委員数について、事務局より報告願います。

（事務局）

本日の出席委員数は、委員総数 20 名に対し 17 名の出席となります。協議会設置要綱第 5 条第 3 項により会議の成立は、委員総数の 1/2 以上のため、本日の会議は成立していることを、報告いたします。

なお、本会につきましては本協議会設置要綱の規定に基づきまして、原則、公開となります。

本日の傍聴人は 2 名であることをご報告いたします。

5 協議事項

(1) 小野地区における自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）について

（詳細は別添協議資料 1 参照）

（会長）

ご意見ご質問ございましたら挙手をお願いします

（A委員）

ドライバーを交代しないといけない場合、スムーズに交代できるのでしょうか。

（事務局）

メインのドライバーはそれぞれの地区で決まっていますが、市から委託する際に交代の

運転手の準備をしていただくよう調整を行います。

(会長)

他にご意見ご質問ございませんでしょうか。

(B委員)

予約は電話だけなのでしょうか。

また、月から金までの運行なのですが、前々日までの予約ということで、月曜日の予約は土曜日に受けるのですか。

予約を受けるセンターはどのようになっているのでしょうか。

(事務局)

予約はそれぞれの地区で携帯電話を使用します。その電話に利用者からの予約が入ります。詳細は今後の調整となります。

(会長)

他にご意見ご質問ございませんでしょうか。

(C委員)

車両の点検はいつ行うのでしょうか。代わりの車はどうされるのでしょうか。

(事務局)

車両の点検は、運行前後の点検を行います。緊急を要する場合は、ドライバーの自家用車で運行することも考えていかなければなりません。この場合は有償とはなりませんが、今後調整します。

(会長)

車両は2台用意されるため。トラブルが発生した場合は、2台目を出すという対応が考えられるのではないのでしょうか。

(事務局)

空いていれば可能です。

(会長)

トラブルに応じた対応順を決めておいた方が良いでしょう。

他にご意見ご質問ございませんでしょうか。

(副会長)

介助者が一人付いている場合は、対象者と介助者 100 円ずつの計 200 円ということでもよろしいでしょうか。

車いす利用の方に対しては、どのようなご案内になるのでしょうか。

運行管理者はどこにいらっしゃるのでしょうか。

(事務局)

障害者等につきましては、資料 1-3 に記載の手帳をお持ちの方に加えて、介護人についてもすべて障害者等に含まれますので、それぞれ 100 円ずつの使用料金になります。

車いすについては、福祉車両ではございませんので、軽度で自立歩行可能だが車いすを利用しているという場合は、この車両をご利用いただいて、荷台に車いすを載せるという対応になると考えております。地域の担い手の皆様の対応になりますので、理解と協力を深めて参りたいと考えています。

運行管理者については、車両保管場所は小野、乙原の公民館を想定しております。両公民館の中心に位置するのが小野小学校で、地域団体の事務所が小学校の一角にあります。運行管理者については事務所にいることを想定していますが、地域の活動のことですので、毎日出向いてはいません。連絡網は、運行管理者の携帯番号を皆様に共有し、ドライバーあるいはコーディネーター、運行管理者の代理の方も含めて、トラブルの際には市に一報が入るような体制は設置しております。

(副会長)

災害等による運行可否の意思決定はどうするのでしょうか。

(事務局)

悪天候、警報が出ている際には、運行しないことが前提となっています。

(会長)

他にご意見ご質問ございませんでしょうか。

(Dオブザーバー)

バス路線への干渉はないという認識でよろしいですか。

(事務局)

目的地が最寄りのバス停、拠点としており、地区拠点はバス停の傍です。それぞれのバス停へ繋いでいくことが目的ですので、バス事業者への影響はないと認識しています。

(D オブザーバー)

北部エリアの方が例えば小野公会堂まで行くということは想定されていないということ
でよろしいでしょうか。

(事務局)

北部エリア(乙原地区)の方が一番南の小野地区のバス停まで送迎されるようなことは、
ございません。事業の趣旨が、ご自宅からのラストワンマイルの支援となります。

(D オブザーバー)

近隣の方にもご周知いただいて、バスと共存、補完いただけるような体制でやっていき
たいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

(会長)

ありがとうございます。むしろ、バスの利用者を増やすという方法ですね。
他にご意見ご質問ございませんでしょうか。

(E オブザーバー)

地区拠点の平均キロを基に運賃を計算したとあるのですが、それほどあるのだろうか
と疑問を感じました。

現在、運転者として登録されている方が平均 70 歳を超えられていると伺いました。この
事業が 3 年でやめるのであれば可能だと思いますが、今後継続性を求めるのであれば、70
歳のドライバーで可能なのか、問題点があると思います。

もう一点。運転される方々は、乗務の際に手当を貰われると聞いたのですが、事業として
やる以上、この運転手は労働者になると思います。運転手が対価を得て労働者として働くた
めには労基法も関係してくると思います。労基の関係はクリアしているのでしょうか。

(事務局)

こちらの活動については平成 28 年度からバス、三田市のタクシー協会、市、地域が協定
を結び、地域の交通課題を解決するというので、スタートしました。その後 2 年間の社会
実験を行いまして、その実績から移動距離を把握しております。

運転手の年齢について、市や地域も課題として認識しています。小野地区に関しては、若
い世代で構成される地域団体を巻き込んで、地域交通の活動を行っているという理解を深
めていただいて、担い手として参加いただけるような取り組みも行いたいと考えています。

手当についてです。自家用有償旅客運送は地域交通を地域の力を借りて担っていこうと
いう法のスキームが確立されているという理解をしています。今回、市からドライバーに対
して支払う手当につきましては、1 回あたり 500 円を想定しています。運行してもしなくて

も拘束されることから、運行しなくても 200 円が支払われるという枠組みにしております。運行しますとトータル 700 円が運転手の手元にわたるという取り組みとなっております。報酬を得て運行を担っていただく場合は、運転者が労働者として対価を得るといったような交通事業者と同じような考え方をすべきと考えておりますが、私どもの捉え方といたしましては、有償ボランティアとしてドライバーを担っていただくという考え方ですので、報酬ではなく、報償としてお支払いし、協力をいただくということを基に制度設計をして参りました。説明は以上です。

(会長)

ドライバーさんについては、どこも頭を抱える問題ですけれど、まず 19 名の方がご参加いただいているということは、地域で支えるという意識が非常に高いと思います。

この方々が 5 年経ったらどうなるのだろうということですが、今から先を考えないといけません、若い人たちをできるだけリクルートしていくということと、年齢差というよりは個人差が大きいので、大臣認定プログラム等を受けていただき、運転の安全性の確保をしていただくということで、しっかり運転される方を育てていく仕組みを作っていくことが大事だと思います。

他にご意見ご質問よろしいでしょうか。

こういう仕組みについては地域の皆様の力がなければ実現しないということと、関係するバスとタクシー事業者との実証実験でサポートいただいたということがこういう形に繋がっているということだと思います。

このような活動では、利用者数を見がちです。それも大事ですが、実際には、利用された方が利用する前に比べて外出が増えたか、送迎してもらわなくても外出できたかということが大事です。外出が増えることによってこの仕組みを使われる方が増えるわけですが、バスのユーザーも増える可能性があります。いろいろな人たちがいろいろな交通システムを使って外出されるということが、全体として非常にハッピーなことになりますから、そういうことも前段として押さえておくことをお願いしたいと思います。

他にご意見ご質問ございませんでしょうか。

(意見・質疑なし)

(会長)

この件については、協議が調いました。

(E オブザーバー)

高齢者から若い世代に今後のドライバーを展開していきたいという希望的観測のお話なのですが、今からやりたいだけで、一切やっておられないということなのか確認させていた

だいてもよろしいですか。

他地区であれば、ボランティア輸送につきまして、より若い世代へのアプローチをしているところが多いと思うのですが、今の段階で言うと危険ということしかないので、具体的にどういうところにどういう人からサポートしていただけるような予定であるのかをお伺いしたいです。

(会長)

事務局の方、予定はありますか。

(事務局)

小野地区に関しましては、地域団体が互いに密に連絡を取っておられる体制がとられており、活動することに対しても、情報交換をして課題についても共有していただいているところです。今回、初動のタイミングで入っていただくということは叶いませんでしたが、引き続き情報共有をしながら、できる範囲で巻き込んでいければと思っております。こちらについては、地域団体の皆様と一緒に進めて参りたいと考えております。

(会長)

再度この件について、協議が調ったことの確認を取らせていただいてもよろしいでしょうか。

(意見・質疑なし)

(会長)

それではこの件については、協議が調いました。

(2) 貨客混載事業拡大に伴うフィーダー系統計画の変更について

(詳細は別添協議資料2 参照)

(会長)

ご意見ご質問ございませんでしょうか。よろしいですか。

(意見・質疑なし)

(会長)

この件については、協議が調いました。

次に6 報告事項に移ります。

6 報告事項

(1) 交通事業者による現状報告

(F 委員)

大変厳しい状況が続いております。神姫バスグループでは 20 数億円の赤字です。今年度も厳しいスタートではありますが、昨年よりは人流も増えますので少しは回復かなと思っております。しかし、これからも非常に厳しい状態が続くと思われるので、経費削減に努めたい。

(G 委員)

2020 年度はコロナが発生する前の 2019 年度と比較しまして、路線バス事業では 23.2%、高速バス事業では 78.3%、特定バスで 40.6%、貸し切りバスでは 3.3%の落ち込みでした。バス事業でトータル 29.7%の収入が落ち込んだということです。

今年度に入りまして、4 月から 6 月におきましては、バス事業全体で 2019 年度と比較しまして、32.2%の収入が落ち込んでいるという状況です。

京阪神各エリアにおいて、年次計画の輸送力の見直しをしております。コロナ禍における対応としましては、1 回目の緊急事態宣言時には、平日、休日の間引き運転と深夜帯の運休を行いまして、一旦は通常ダイヤに戻しましたが、昨年の夏から再度、土休日の間引き運転を行いまして、ダイヤ変更を行っていないところでは現在も継続しております。

今後は、輸送力の見直しを始め、バス事業維持していくための策を行っていく必要があると考えています。公共交通を利用していただくための動機付けや、行動変容について、自治体をはじめ、皆様のお力添えをいただきたい。

(C 委員)

今までの三田における売り上げは、夜が中心でした。コロナ禍では酒類の提供の自粛ということで、夜間の利用者が激減し、当社でも朝の勤務を中心とする対応をするなど、2 年前とは大きく異なっています。営業については、2020 年 3 月よりマイナスが続いています。

乗務員も減少しています。コロナのワクチンについては 65 歳以上の乗務員については全員完了しています。他の地域では、公共交通の乗務員への優先的なワクチン接種が始まったようですが、三田市でも考えていただけるものと思っております。

(H 委員)

直近の鉄道収入に関しましては、7 月でコロナの影響を受ける前の 6 割程でした。収入の大きい山陽新幹線でも 4 割です。当社は新幹線で稼いだ分で様々なローカル線を維持している構造になっています。社員の社外への出向や、雇用調整助成金を活用しながら、一時帰休しながら対応しております。ワクチンについても職域接種を実施しています。

(I 委員)

2020 年度の旅客収入の結果は、19 年度に比べてマイナス 22.3%です。

定期外の方が大きく、30%程のマイナスです。定期が 15%程のマイナスです。定期外は、感染予防を意識した行動の変容やイベント等の減少による外出機会の減少、インバウンド利用者の消失があり、利用者が大きく下がりました。定期券では、通勤定期はテレワークや雇用状況の不安定さ、通学では大学専門学校でのオンライン授業の拡充の影響を受けています。

設備投資や修繕費用を削減し、各職場で運営体制を見直しによる人件費の削減を行いました。一部の役職では賃金カットも実施しています。国の雇用調整助成金特例の延長措置を受けるために、一時帰休を実施している他、新型コロナウイルスに配慮した実証運行として補助金をいただいています。

(会長)

大変厳しい状況で、バスや鉄道は固定費が非常に高いです。売り上げが下がると、一度に利益が減ってしまうので、経営を小さくし、路線の廃止等苦しい行動を取らざるを得ない。

市民としてできることは、まずは、お客様が乗らないと事業が成立しないということがありますので、いろいろな形で利用して頂けたらありがたいと思います。

(2) ウッディサンキューキャンペーン第二弾について (F 委員)

(詳細は別添報告資料参照)

(3) 「えきバスびじょん。(Web 版)」の更新 (三田駅の追加) について (J 委員)

(詳細は別添報告資料参照)

(4) 「高齢者運転免許自主返納サポート制度」「都市農村交流バス助成制度」について

(K 委員) (詳細は別添報告資料参照)

7 おわりに

(事務局)

首都圏はじめ、また大阪、兵庫においても感染拡大傾向にある。一日も早い感染収束に向け、マスクの着用、手洗い、3密回避など、基本となる感染症対策の徹底を心がけて参ります。