

第 12 回地域公共交通会議（令和 6 年 6 月 28 日） 会議録

日 時	令和 6 年 6 月 28 日（金） 午前 10 時 00 分～午前 11 時 40 分
場 所	尼崎市役所 議会棟 3 階 西会議室
出席委員	岡委員 野津委員 <u>橋本(宏)委員</u> 松山氏(浜名委員代理) <u>谷口委員</u> 金田委員 平之内委員 <u>木原委員</u> 橋本(俊)委員 <u>須山委員</u> 西田委員 三古委員 新田氏(吉栖委員 代理) <u>守委員</u> 片瀬委員 <u>藤川委員</u> (欠席：新屋敷委員 船城委員 <u>長島委員</u>) ※ <u>下線</u> は新任委員
傍 聴 者	1 名
議 題	(1) 実施運賃改定について ア 阪神バス株式会社より【資料 1-1】 イ 阪急バス株式会社より【資料 1-2】 ウ 尼崎交通事業振興株式会社より (2) 運転士不足による対応について ア 阪神バス株式会社より（夜間時間帯の運休）【資料 2】 (3) AI オンデマンド型交通の検討について ア 事務局より【資料 3】 (4) 利用促進等に係る事業予定について ア 阪神バス株式会社より イ 阪急バス株式会社より ウ 尼崎交通事業振興株式会社より エ 伊丹市交通局より (5) その他 ア 尼崎市公共交通利用環境向上支援補助金について【資料 5】

1 開会

- 配布資料の確認
- 傍聴者の確認
- 出席委員の確認
- 委員自己紹介

2 報告案件

(1) 実施運賃改定について

○会長

本日の会議における案件は、次第に記載のとおりであります。それでは、案件に入ります。
実施運賃の改定について、バス事業者から本会に報告いただきます。
次第の順に阪神バスからお願いいたします。

○委員

<資料 1-1 について>

一般路線バスの運賃改定について説明させていただきます。

弊社では 2022 年 10 月に当会議でご協議いただきましたとおり、2023 年 9 月に上限運賃を 240 円に設定しております。その実施運賃について、激変緩和措置として全線 230 円の値上げに留めている現状でございます。しかしながら、昨今の燃料費の高騰や物価高の影響により極めて厳しい経営状況が続いており、更に運転士不足がますます深刻化していくことから、運転士の処遇改善が急務となっております。

今後、厳しい経営環境が継続すると思われる中、バスの利用促進や旅客サービス向上に係る諸施策の積極的な実施、経営合理化の継続実施に努めるとともに、運賃改定による収支改善をもって、公共交通機関としての責務を今後も果たしていきたいと考えております。

運賃改定の実施概要は資料のとおりで、普通運賃は尼崎市内を含む全線で 230 円から 240 円

への値上げを予定しております。甲南本通より西側の神戸特区については、神戸市交通局との同調運賃となり、210 円から 230 円となります。

そして回数旅客運賃につきましては今現在の hanica チャージのプレミア付与率 8%に変更はございません。

最後に、定期旅客運賃につきましては、赤字で記載の部分が変更内容となっております。これらの運賃改定の予定日としては今年の 10 月 1 日を予定しております。以上です。

○会長

本会に対し阪神バスより運賃改定に関する報告がありました。

本件は、一昨年度の認可申請前に協議された内容となり、昨年 7 月には激変緩和のため 230 円の実施運賃とすることも報告いただいております。厳しい経営状況の中、様々な経営努力をされた中での決断と聞いております。本会においても、それらを踏まえ、改定はやむを得ないという見解となりましたが、各委員からコメントや確認事項があれば、挙手願います。では、委員をお願いします。

○委員

資料の 4 行目に極めて厳しい経営状況が続いている。と記載がございますが、コロナ禍からの収支改善の状況はいかがでしょうか。

○委員

収支については、2020 年度と 2021 年度の 2 期連続で赤字を計上しましたが、2022 年度と 2023 年度は何とか黒字に転換しています。一方で、旅客数はコロナ前の 9 割程度までしか回復しておりません。また、コロナ禍により車両更新を控えている影響から、減価償却費が大きく減少しています。その結果、今後は車両更新に伴う投資が増えることが予想されます。

これらの投資を抑えることで何とか黒字にはなっていますが、経営環境は依然として厳しい状況が続いています。

○委員

引き続き運転士の処遇改善が急務とのことで、現状どのような取り組みをされているか、また今後の見通しはございますか。

○委員

処遇改善というところで、今年の 4 月に 1 人当たりの平均賃金を引き上げる改定を行っております。併せて初任給も引き上げる改定を行っております。

次に今年の 5 月 1 日に、定年の年齢を 60 歳から 65 歳に引上げ、高年齢層も継続的に働いてもらえる環境の整備をしております。

○委員

バスの利用促進や旅客サービス向上にかかる諸施策の積極的な実施、経営合理化の継続実施と記載がございますが、具体的にはどのような考えをお持ちでしょうか。

○委員

将来的に色々考えていることがあり、ご紹介することが難しいものもありますが、事例として 2021 年の 7 月には尼崎ドライブスクールと連携して教習所の送迎バスを路線バスに代替するという取り組みを行いました。

またデジタル 1 日乗車券というスマホ乗車券を、今年の 2 月に能登半島復興支援乗車券として販売して、全額の売上げを寄付しました。また、1 日乗車券があるということの周知を図りました。

○会長

ありがとうございます。他はいかがでしょうか。

○事務局

先程、旅客数がコロナ前の 9 割程度まで回復したとのことでしたが、今後さらなる回復は見込めるのでしょうか。また、回復の兆しや気配は見られるのでしょうか。

○委員

トレンドとしては、戻らないと思っております。これまで乗っていただいてなかった層を、利用促進の取り組みでいかに増やしていけるかという点がポイントだと考えています。

○事務局

前回地交会議にて、運賃改定後の逸走があまり見られないという途中経過の報告をいただきました。その後半年が経過しましたが、現在の逸走状況はいかがでしょう。

○委員

運賃改定前後の令和5年8月と9月を比較すると、変化はほとんど見られず、それ以降もお客様が目に見えて減っている状況は見られません。ただし、逸走と新型コロナウイルスからの旅客数の回復が同時に起こった可能性があり、その影響については正直なところ分析しきれない点となっております。ただ、現在の実状として、お客様は減っておりません。

○事務局

実際20円の運賃改定に経営改善効果があって、赤字から何とか黒字に転換できたと理解しております。しかし、今回更に10円を値上げする目的については、さらなる増収を目的とした運賃改定ではなく、これまで抑えていた車両の更新を目的としたものという認識でよろしいでしょうか。

○委員

はい。おっしゃるとおりです。

それに加えて、将来的な運転士不足という状況が改善する見込みがございませんので、処遇改善は継続していく必要があると考えております。それも踏まえて、お客様にご迷惑をおかけすることになります。公共交通を維持するために10円の値上げを実施させていただきたいと考えております。

○事務局

運賃改定の効果は、処遇改善の資金にすることや、車両や設備更新のための費用という考えでよろしいでしょうか。

○委員

はい。おっしゃるとおりでございます。

公共交通を維持するために必要なものとご理解いただければと思います。ご迷惑おかけします。

○会長

はい。それではご意見がなければ、次に阪急バス株式会社からお願いします。

なお、この後の尼崎交通事業振興を含む2件の報告については阪神バスの運賃改定に同調して行われるものとなります。

○委員

<資料1-2について>

尼崎市内にしましては、阪神バスと同調しており、運賃改定の内容につきましては、先ほど阪神バスからお知らせいただいたとおりでございます。

弊社独自の尼崎市域に関わる場所では、尼崎市域を出て行く路線、具体的には尼崎から川西へ行く路線については、初乗り運賃を現行の230円から240円へと上げさせていただく予定で、運賃に10円の値上げを行う形となります。

また、阪急園田から豊中市域に向かって行く路線では、現行の230円から250円へと20円の値上げをさせていただくことになっております。

阪神バスと同様に、昨年運賃改定の申請を行い、大阪と兵庫ともに初乗り220円から30円値上げという形でご認可をいただきました。しかし、緩和措置のため昨年は10円の値上げに留めました。今年については、兵庫では10円の値上げを、大阪では上限までの20円の値上げを予定しており、その結果大阪の運賃は250円となる予定です。

以上でございます。よろしくお願いいたします。

○会長

これにつきまして、各委員から、コメントや確認事項があれば、挙手をお願いします。

○事務局

ご説明ありがとうございます。

兵庫県の方は大阪府より10円安く抑えていただいているということで、資料2ページ目下線部に記載があります、来年度の上半期を目途に上限額の改定を予定しているというのは、兵庫県が含まれている認識でよろしいでしょうか。

○委員

おっしゃるとおりでございます。

今回、上限まで達していないのは兵庫県下の一部となります。対キロ区間制運賃という初乗り170円の区間については、上限いっぱいまで改定されます。一方で特殊区間制及び均一制のエリアは10円抑えておりますので、そこを上限額までの改定を予定しております。

○会長

はい、よろしければ、最後に尼崎交通事業振興株式会社から報告をお願いします。

○委員

弊社は先程会長からご説明いただいたとおり、阪神バスとの全路線での共同運行を行っており、利用者の利便性の観点から、運賃も同額にあわせております。

現時点では兵庫陸運部への届出は行っておりませんが7月中に届出を行い、阪神バスの資料に記載のとおり運賃を240円とする予定です。

また、定期券も阪神バスと同額に設定し、実施は10月1日を予定しております。

○会長

各委員からコメントや、確認事項等ありましたら、挙手をお願いいたします。

○事務局

届出のタイミングでプレスリリース等は予定されてますでしょうか。

市のホームページで周知させていただきたいため、ご連絡いただければと思います

○委員

リリースの際はご連絡させていただきますので、よろしくお願いします。

○会長

その他いかがでしょう。よろしいでしょうか。皆様意見交換、ありがとうございました。

続きまして、運転士不足による対応について、阪神バスから本会に「夜間時間帯の運休」について報告をお願いいたします。

(2) 運転士不足による対応について

○委員

<資料2について>

2024年2月にご報告させていただきましたとおり、運転士不足により一般路線バスの休止や減便を余儀なくされております。加えまして今年4月から、いわゆる2024年問題と言われている、改善基準告示の改正による運転士拘束時間の短縮等で、インターバルが拡大したことにより、想定以上に運転士の配置に支障が生じております。

こういった状況により、急な欠便が発生するリスクが非常に高くなっておりますので、前回の会議でご協議いただいたとおり、運休を実施させていただき、急な欠便によるお客様への多大なご迷惑をかけるリスクを軽減したいと考えております。

対象路線は12路線あり、

12番、13番、14番、15番、30番、40番、41番、43番、45番、46番、50番、58番でございます。

便数については、平日で40便、土休日で7便と考えております。

実施日は、明日6月29日のため、既に告知を始めております。以上でございます。

○会長

ただいま本会に対し阪神バスより運転士不足に起因する、夜間時間帯の運休について報告がありました。前回の第11回地域公共交通会議にて、様々な経営努力をした結果、朝ラッシュを除く全時間帯で計11路線60便程度の運休は、やむを得ないと協議された内容であります。

協議された内容より少ない便数の運休となりますが、各委員からコメントや確認事項があれば、挙手願います。

○委員

今回の運休により、運転士何人分の負担軽減になるのでしょうか。

また、前回協議した内容より運休の便数が減っていると思いますが、運転士の人数が改善されたということでしょうか。状況をお聞きしたいのですが。

○委員

まず、今回の運休により、削減される時間外の実働時間はおよそ20時間となっております。運転士の人数に換算すると3名分ぐらいでございます。

運転士の在籍人数は依然として厳しい状況が続いております。併せて、尼崎交通事業振興に委託をお願いしている路線もございますので、尼崎交通事業振興の運転士の状況にも左右されるという点も、ご理解いただきたいと思います。

○委員

運休を実施したことにより、急な欠便のリスクは無くなる理解でよろしいでしょうか。

○委員

現状の人員のままで推移しましたら、突発的なコロナのような感染症が発生して病欠者が増える等が無ければ、恐らく大丈夫という水準ではあります。

ただ先ほど申し上げましたとおり、当社だけでなく、一緒に担っていただいている尼崎交通事業振興も含めた全体の状況によるという点は先程述べたとおりです。

○事務局

前回、土業単位で60便の運休のご提案をいただいておりますが、今回は夜間便に固めて運休対応を行い、実際には3分の2程度の運休で抑えていただきました。この考え方の変更についての理由をお聞かせいただければと思います。

○委員

観点としましては、いかにお客様にご迷惑をおかけしない形で、この事業を運営していくかということになります。土業単位で運休することになりますと、お客様への影響がかなり大きいと我々も判断しました。一番影響が少ない形を考えると、夜の便を運休させていただくという判断となりました。

○事務局

運休の広報を丁寧にしていただいていると聞いておりますけども、実際の利用者のご反応はいかがでしょうか。

○委員

広聴メール等も含めて、ご意見の数としては、片手以下の件数ではあります。私自身も、運休のお知らせのチラシを配る活動を、朝ラッシュ時間帯に武庫之荘駅で実施しておりますが、そこでのご意見は、聞いておりません。印象からすると、仕方ないかなというお客様が多く、ある程度ご理解いただいていると感じております。

○会長

はい。ありがとうございました。他はいかがでしょう。

○委員

議論しております、運賃の改定については、円安でエネルギー価格が急騰していることや、運転士不足のために給与改定していく必要があることから、本当によくわかる部分です。

一方で、運転士不足の問題は全国的に根が深いと認識しています。これは先程の運賃改定以上に深刻な問題で、全国的に路線の廃止や減便が進行している背景にもなっています外国人

運転士の特定技能の追加といった様々な議論もなされていますが、現在の運転士も高齢化が進行しており、今後の退職が予想されます。60歳から65歳への定年延長は一定の効果があるとは思いますが、問題は若い世代が退職者数以上に運転士として補充されているかどうか、という点だと思います。

バス事業者としての現状と見通し、また何か対応策があるのかについて、お話を伺いたいと思います。例えば地方のバス路線では、車両への投資として運転支援装置を導入し、車両の小型化を進めて運転士の募集を行っている事例などがあります。各社が行っているこのような取り組みが有効と思われるものがあれば、是非ご意見をお聞かせください。

○委員

運転士を増やすのは難しく、大型2種免許の取得・保持者数も年々減少しておりまして、若い運転士を増やしていくのはかなり難しい状況ではあります。

改善策として現在検討しているのは、「分業」です。運転士は運転以外にも出庫前の点検などの業務を担当していますが、これを他のスタッフに任せることで、運転士はより長い時間運転に専念できるのではないかと考えています。

また、これまで働いていなかった人々に対して、何らかの手段で接触し、就職していただけないかという可能性も検討しています。この取り組みについても、行政との相談を行いながら進めていきたいと考えております。

○委員

何か解決策があればと模索しているものの、妙案は浮かんでいないところです。

運賃改定の際の一つに運転士の処遇改善が含まれていることは、弊社も同様でございます。春の賃上げと併せてボーナスも上げさせていただきましたが、ボーナスについてはコロナの影響で一時的にカットしていた支給月数を元に戻しただけです。コロナ前と比較して、今年の賃上げが大きな効果をもたらしていると言われると、まだそこまでの状況ではございません。今回の運賃改定による原資を含め、今後も賃上げが必要だと考えています。

採用活動においては、兵庫県や兵庫陸運部から多大なる協力を頂戴しています。特に西宮市では、ハローワークで阪神バスとの合同説明会を開催しました。この取り組みを大阪府で紹介した結果、大阪府下の一部の自治体でも同様の取り組みを進めることを検討しております。

また、弊社独自の取り組みとして、子どもたちがバスに親しみを持つことを目指した利用促進活動を行っています。具体的には、バスの歴史や仕事内容について解説した小学生向けの副教材を作成し、沿線小学校の授業で活用してもらうよう取り組んでいます。これにより、バスの利用促進と、将来的にバス業界に就職する意識の醸成を図りたいと考えています。今後も色々な工夫が必要であり、社内でも部署の垣根を超えてみんなでアイデアを出している段階です。

○委員

抜本的な改善策が無く、この運転士不足を受け入れた上で、今後の運行について考える必要があると考えています。ただ乗務員不足は、現実には目の前にある問題のため、採用情報の周知として、バスギアやドラナビ等で周知していましたが、今後は東京や関東地方の方にターゲットを絞って検討してもらうため、周知エリアを拡大することを検討しています。

また、ATSは尼崎市の出資団体であり、以前尼崎市交通局から市職員として移った方々もいらっしゃいます。そのような方々が市職員を定年退職後にATSに入社いただけるよう、様々な採用方法を検討しているところです。

また、子ども達への取り組みですが、阪急バスと同じ考えでバス車庫体験プログラムを実施しております。これは、未来の乗客となる子どもたちにバスの乗り方や、バス業界で働く人々のことを理解してもらうことを目的としています。バスの運転士になりたいと思う人を増やすために、バスに対する認知度や親近感を高めることを含め、長期的な視点での投資となりますが、乗務員不足の解消につなげたいと考えています。

○委員

我々もありとあらゆることを考えており、実現できなかったことも含めて紹介いたします。過去の事例として、採用試験を洲本と広島県の福山で実施しました。現地に採用広告を出し、現地の自動車教習所とタッグを組み2回ずつ採用試験を開催しましたが、応募がゼロの回もありました。

また、アイデア段階で実現に至らなかった案では、野球の独立リーグの選手に朝ラッシュ時間帯だけ阪神バスで勤務いただき、日中に野球選手の活動をしてもらうことを検討しましたが、時間が合わない等で実現には至りませんでした。

あと、最近流行っている退職代行サービスを自社でやったらどうかと考えました。サービスを利用される方は、退職するタイミングなので、接点を持てるのではないかと思いましたが、やはり適切じゃないという判断になり見送りました。

そこまで我々追い込まれており、ありとあらゆることをやって、何とか改善していきたい気持ちはあるのですが、中々成果としては出てきていないのが現状でございます。以上です。

○会長

この辺りはバスが多く、たくさん乗る機会があるので地方部に比べたらバス運転士に憧れる機会も多いと思いました。

○委員

三社とも様々な取り組みをありがとうございます。

バス業界だけでなく、タクシー、トラックなど自動車を運転する職業に関わる業界全体が、いわゆる「2024年問題」による影響を同時に受けています。運送業界全体で人材を求める競争が激化しているのが正直な印象で、自動車運転に興味を持つ人の総数を増やすことが必要だと感じています。2種免許取得費用の支援をする制度を実施していますが、それには普通免許を保有することが大前提となります。しかし近年、普通免許を持つ人々が減少しており、対策がなかなか見つからない状況です。

タクシー業界については、英語での二種免許の取得が可能になるという話を耳にしています。これにより、日本にルーツを持たない方でも業界に参入が可能になるという動きがあると聞いております。今後はそういった新たな人材の確保を考える時代になっていくと思っています。

○委員

警察の立場から申し上げますと、バスの運転士が足りないことは理解しており、人材を集めていく必要があると思うのですが、安全運転に関することでも大事にしていきたいと思っています。

実は私も大型一種の免許を持っており、バスを運転して全国あちこち行っておりました。バスは車両も大きく景色も違いますし、真四角なので取り回しがしやすく、運転が楽しいです。一方で、今の若い方は車に興味を持っている方が少なく、実は警察の交通課もなかなか人材の確保が厳しい状況になっております。

そういった状況から、車に興味がない方も集めていく必要があると思うのですが、車の怖さといった点を十分教えていただきたいと思っています。やはりバス等の大きな車で事故になってしまいますと、普通車と比べて大きな事故になり、ニュース等にも掲載され、会社のイメージダウンにも繋がってしまうかなと思います。多くの人を集める必要があるのは分かりますが、定期的な安全教育を大事にしていきたいと思っています。

○委員代理

兵庫県交通政策課です。人材の確保にご尽力いただき、ありがとうございます。今年度兵庫県では、国に協調して免許取得費用の支援制度を立ち上げました。

また、裾野の拡大を目的として、移住・定住と絡めた取り組みをバス協会と共に進めています。具体的には、10月にバス運転士の合同説明会を予定しており、市町と協力して移住相談ブースの設置を検討しています。また、移住相談の場で、住む場所だけでなく、仕事の情報

としてバス業界の情報を発信することも考えています。ちょうど阪神バスの好事例もお聞きしたので、色んなチャンネルを使って県の中だけでなく、遠方へのPRも検討していきたいです。

是非こういったアイデアベースでも、有効じゃないかということがあれば、情報提供いただきましたら前向きに検討させていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

○会長

次の議題に進みたいと思いますが、よろしいでしょうか。ご意見ありがとうございます。続きまして、AI オンデマンド型交通の検討について事務局から説明をお願いいたします。

(3) AI オンデマンド型交通の検討について

○事務局

<資料3について>

本市では昨年度末に策定いたしました、尼崎市総合交通計画に基づいた事業を進めていきたいと考えており、目標3「利便性が高い交通環境の構築」に向け持続可能な公共交通ネットワークを維持していく必要があると考えております。その施策の1つとして新たな交通サービスの検討を位置付けており、今後の検討の進め方について報告させていただきます。

尼崎市における、AI オンデマンド型交通の検討として、■検討の概要、■本市の基本情報については、記載のとおりです。

■本市の現状と課題について、鉄道及び路線バスにより市内のほぼ全域が公共交通ネットワークでカバーされている一方で、ご議論ありましたとおり運転士不足等により現状の路線や便数を維持することが、非常に困難な状態になっていると認識しています。

本市としては、引き続き路線バスの維持や利用環境の向上に向けて取り組んでいく一方で、バスの便数を増やすなどの抜本的なバスサービスの向上は課題が多く、交通資源を最大限活用する観点からも路線バスを補完するような新しい交通サービスの構築について検討していきたいと考えております。

■本市が考える解決の方向性としては、近年、新しい交通サービスとしてAI オンデマンド型交通の導入が進んでおります。AI オンデマンド型交通は、ワンボックスカーのような車両を用いて、乗り合いをしつつ、概ね希望時間に合わせて、希望する行き先へ移動ができるサービスとして、タクシーと路線バスの中間的性質をもった、交通機関と考えております。

従前コミュニティバスを運行していた地域であっても、AI オンデマンド型交通に転換がみられており、また、大阪市等の都市部では事業者が運行主体となって、実証運行をしているケースもございます。本市の一部市域では1時間2便程度の便数のバス停が多い地域もございます。全市的に高齢化が進展等により、公共交通の必要性はより高まるものと考えられる中、当該地域においても例外ではないと考えております。

本市の公共交通ネットワークを維持向上させるために、当該地域において路線バスを補完する形でAI オンデマンド型交通の実証実験を開始したいと考えております。

今後の進め方として、この検討の方針をホームページで公表し、事業者各社から随時提案いただくことを考えております。継続して協議を行いながら、実証実験の実施に向けて具体的に取り組んでいきたいと考えております。

○会長

ありがとうございます。ただいま事務局よりAI オンデマンド型交通の検討について説明いただきました。路線バスを補完する交通サービスの検討とのことですが、各委員からご質問やご意見があれば、挙手をお願いします。

○委員

阪神バスです、AI オンデマンドバスが阪神バスの運行路線と重複する箇所を運行する可能性があると考えられますが、阪神バスとの住み分けの考え方をお伺いしたいと思います。

多少なりとも、当社の経営に影響を与える可能性がありますので、どのようにお考えかお聞かせください。

○事務局

事務局でございます。本市として、私たちが目指す公共交通ネットワークの理想像は、持続可能なネットワークの維持を続けることです。

持続可能な公共交通を構築するためには、路線バスの性質として、まとまった一定の需要に対応して定時運行が行われる状態が理想的だと考えております。一方で、生活道路から地域の拠点である生涯学習プラザなどへの散発的な移動については、現在検討しているAI オンデマンド型交通が適していると考えています。それぞれの役割を明確にし、運賃や利便性については、バスとタクシーの中間程度に設定することを考えております。まとまった移動と細かな移動の間で、料金設定に差をつけ、効率的な運行が可能かどうかを調査するために、期間限定の実証運行による検証を進めていきたいと考えています。

○委員

趣旨は理解しますが、それにより収支が悪化して、当社が路線を撤退することが無いように進めていただければと思いますので、お願いします。

○事務局

制度設計の段階から、注意深く進めていきたいと考えております。もちろん、阪神バスとの協議も行いながら、方針を進めていく予定です。

○委員

名神第一交通です。当社では他の地区でもAI オンデマンドを運行しており、基本的にはバスと運行路線が重複せず、結節する形としています。空白地帯からバス停までを繋ぐ運行のみを行っており、適切な設計を行えば、バスとの競合は避けられると考えています。重要なのは空白地帯の設定方法であると思いますので、本格的な運行前に実証実験はしておくべきだと個人的には考えています。

○会長

業者からの提案を受け付けるというのは具体的に、いつぐらいから受け付けるか決まっているのでしょうか。

○事務局

この地域公共交通会議で報告させていただいて、その後に公表予定です。

○委員

本市の現状と課題として、1時間に2便程度の便数のバス停が多い地域が存在していることが記載されています。阪神バスとタクシー協会のご意見を踏まえて、既存の公共交通と調和しながら共に進めていくという方向性と、空白地域への導入という考え方との間に齟齬が生じるように感じますが、いかがでしょうか。

○事務局

本市の公共交通ネットワークの現状として、全く路線バスが走って無い交通空白地は、ほとんど存在しないと考えております。

一方で、市域図に示されているエリアは阪神バスに運行していただいておりますが、厳しい状況の路線も多く存在していると聞いております。そのため、いつまで路線バスとして維持していただけるのか、阪神バスとの協議を行いながら検討していく必要があると考えております。バス路線の維持が困難になったときにやむを得ず対応することのないように制度設計はしっかりと協議を行いながら進めていきたいと思っております。

また、どのような形が本市において最適かという点は研究を続ける必要があると考えています。バス停との接続も重要なポイントと捉えており、バスの利用者を増やすことも目的の一つと認識しています。空白地域や特定エリアに限定した上で、現在バスを利用されていない方々を、AI オンデマンド交通を使って目的地へと導くバス路線と接続することも、選択肢の一つと考えています。このように、利便性を確保するための可能な手法について、今後研究を進めていきたいと思っております。

○委員

阪急バスでございます。今回、市域が示されていますけども、地元から要望の声が上がっているのかでしょうか。また、事業者から地域の提案があったのでしょうか。

○事務局

現状、この地域に AI オンデマンド交通を導入して欲しいという具体的な要望は寄せられていません。しかし、路線バスに関するご意見や、コミュニティバスの運行を望むといった声はいただいております。また、地域については市が想定するエリアとして考えております。具体的な運行区域や方法などについては、事業者から提案いただき、検討を進めていきたいと考えております。

また、今回お示しする地域以外は路線バス網がございますので、路線バスの維持を中心に考えております。今後も住み分けは意識しながら考えていくものと思っております。

○会長

事業者の方がおっしゃるご心配としては、そのとおりに思います。事前に協議等はされるわけですね

○事務局

はい。事前の協議を予定しております。

○会長

分かりました。その際に、ご心配とか懸念事項といったものが無くなるかなと思います。

○事務局

今後も、AI オンデマンド交通の実証実験を進める中で、地域公共交通会議に状況を報告し、意見を頂戴しながら進めて参ります。勝手に進行するということがないよう、皆様のご意見を賜りながら進めたいと思っております。

○委員

具体的には、北東部と南西部の大まかなエリアが示されていますが、このような取り組みを始めると、「〇〇に行きたい」という意見が増える傾向があります。そのため、ルールについてはしっかりと議論していただくことをお願いします。また、AI オンデマンド交通によって、バスの乗客が減少し、タクシー同様の利便性で安い運賃で利用できる状況が生まれてしまうと、あまり意味がないと思います。そのため、しっかりとしたコンセプトの定義づけが必要だと考えております。

○会長

この程度にとどめたいと思います。みなさま、意見交換ありがとうございました。

それでは、各バス事業者より、今年度予定している、あるいは実施された利用促進等にかかる取り組みについて報告してもらいます。まずは阪神バスよりお願いします。

(4) 利用促進等に係る事業予定について

○委員

既に実施している内容について説明させていただきます。今後の取り組みについては様々な案を検討しておりますが、まだ公表できる段階には至っておりません。ご理解いただきますようお願い申し上げます。2021 年の 7 月に、アスモ株式会社（尼崎ドライブスクール）と、阪神バスが連携した施策でございます。アスモ株式会社が運営する自動車教習所の送迎バスを路線バスに代替するという取り組みを実施しており、5 月 23 日に近畿運輸局地域公共交通優良団体表彰をいただきました。

次に能登半島地震復興 1 日乗車券については、2 月 19 日から 3 月 31 日の間で発売いたしました。売上げの全額を寄付させていただいております。寄付金額としては 42 万 8700 円となっております。媒体としてはスマートフォンによる 1 日乗車券を使用し、実施前と比較すると、実施期間中の利用者数は 1.7 倍に増加しました。その後は若干の減少が見られましたが、それでも実施前と比べて利用者数は 1.5 倍に増えています。以上でございます。

○会長

続いて阪急バスよりお願いいたします。

○委員

いくつか利用促進の取り組みをしておりますが、今回はバス停フォトラリーを紹介させていただきます。3月にプレスリリースした資料ですが、バス停をスタンプの代わりに利用するスタンプラリーのような取り組みを行っております。

春休みからゴールデンウィークにかけて、hanica を利用してバスに乗り、指定されたバス停で写真を撮影して応募していただくという企画でした。詳細は資料のとおりで、期間中に指定されたバス停を巡り、巡った箇所に応じて抽選で賞品が当たるという内容となっております。利用促進を目指し、ゲーム性を取り入れることでバスを身近に感じていただくとともに、お得な乗車券を提供しています。

具体的には、「環境おでかけ割」という制度で、土日に通勤定期を利用する家族が同伴する場合、大人は100円、子どもは無料で乗車できます。また、高齢者向けの「グランドパス」や、通学定期においては乗り越し運賃を一律170円に設定するなどの取り組みを行っております。

対象となるバス停は、各市町で計50箇所を設定し、尼崎市市内では「阪神尼崎」と「つかしん前」の2つの停留所を設定しました。広報不足のため、応募は100件弱と少々寂しかったのですが、今夏には伊丹市交通局の取り組みと合わせて、当社独自の取り組みも検討していきたいと思います。以上です。

○会長

ありがとうございました。続きまして、尼崎交通事業振興株式会社よりお願いします。

○委員

取り組みとしましては、昨年度はバス運行20周年を記念し、ラッピングバスの運行を行いました。尼崎市シティプロモーションマスコットのあまっことのコラボレーションによる利用促進の取り組みとなっております。

次に、バス車庫体験プログラムの実施についてです。このプログラムでは、実際にバスに乗る体験や、車庫で行われている仕事を子どもたちに教えることで、バスに対する親近感を醸成しました。令和5年度には、尼崎市立の幼稚園9園から、約230名の子どもたちが参加してくれました。

次に、ホームページ上での取り組みとして「にじバスフォトコンテスト」を実施しました。このコンテストでは、当社のにじバスが写っている写真を募集しました。この取り組みは、全国的な認知度を高めるとともに、市域外の方々にも当社の存在を知っていただくことを目指しています。また、「交通安全川柳コンテスト」の開催として、安全につながる気持ちの表現が含まれている作品を募集いたしました。全国からの応募は617作品と、非常に盛況でございました。

次に、オリジナルチョロQの寄贈について報告いたします。ATSの車両に興味を持っていただく目的で、市立の小学校や児童ホームといった56箇所に、合計2,700個のチョロQを寄贈いたしました。

その他のイベントへの参加ということで、バスまつり、あまがさき市民まつり、ポートレース尼崎、バス大集合 in 名谷駅前広場などに参加することによって、バスの利用促進につなげていきたいと考えております。

最後に、令和6年度の取り組みについて説明いたします。先に述べたバス車庫体験プログラムや各種イベントへの参加に加え、新たな取り組みとして「園田カーニバル」への参加を計画しております。また、既存の「にじバスフォトコンテスト」や「交通安全川柳コンテスト」は継続して実施していきたいと考えております。

○会長

幼稚園の時に車庫に行ったというのは記憶に残ると思います。
楽しい記憶として残るといいのではないかなと思います。

では、最後に伊丹市交通局よりお願いします。

○委員代理

伊丹市内在住の小学生を対象に、夏休み期間中に1,000円で乗り放題のチケットを初めて販売いたします。市内を走るバスは、市営バス、阪急バス、及び阪神バスで、これら3社にご協力いただき、市内を自由にバスで移動できるチケットとなります。詳細は資料に記載しておりますが、市内の施設を巡りスタンプを集めていただくと、抽選でグッズをプレゼントする企画も考えております。今回初めてなので、どの程度の利用者が見込めるか未確定でございますが、実施期間後には報告させていただきたいと思っております。以上でございます。

○会長

夏休み中1,000円で乗れるということですね。
続いて、その他ですが事務局より補助制度拡充の説明をお願いします。

(5) その他

○事務局

<資料5について>

本市で、以前から実施しておりましたバス停等の利用環境向上支援の補助制度拡充につきまして、ご紹介させていただきます。

昨年度、交通計画の策定にあたり実施した、公共交通に関する市民アンケートによると、路線バスを待つバス停の環境に対する満足度が最も低い値となっております。

本市では、バス利用者の利用環境を向上させて、バスを利用しようという行動変容につなげていく必要があると考えており、今年度より、上屋やベンチの新設に対して、事業者への補助を開始しています。

具体的な補助金額は、上屋の設置は、補助率：1/2 上限130万円で、
ベンチの設置は、補助率：1/2 上限15万円でございます。

また、上屋の設置につきましては、現地調査とか設計費用も対象となっております。

制度を利用していただくことで、ニーズの高さを市内に伝えることができますので、利用に向けた積極的なご検討をよろしくお願いいたします。

詳しくは都市戦略推進担当までお問い合わせいただければと思います。

この制度の説明は以上となりますが、先ほど委員からありましたように、運転士確保の取り組みについては、我々も市町村が独自に行っている支援等の事例を研究していくことを検討しております。

先程の阪急バス副教材の取り組みについて、我々も何か支援できることがないかと思い、社会科の先生方が集まる研究会の場で、副教材についてのPRをさせていただきました。その結果1校ではございますが、申込みがあったと聞いております。

また、交通局のOB職員が退職後にATSでの勤務が可能となるよう、調整を進めております。その他にも、運転士の確保に向けた様々な取り組みが必要と考え、一緒にできることは積極的に実施するつもりでございます。

○会長

ありがとうございます。運転士確保の課題や支援について、事業者の委員の皆様から、先程もいくつか工夫されている点をおっしゃっていただきましたが、もし追加でございましたら、いかがでしょうか。

伊丹市様お願いします。

○委員代理

運転士不足について触れますと、これまでは経営の観点から非正規の乗務員を募集しておりました。しかしながら、現在の乗務員不足という状況を鑑み、運転士を確保するために正規職員の採用を検討し始めております。ただし、いかんせん我々バス事業者にできることは非常に限られており、様々な取り組みには一定の限界が存在します。

私どもからのお願いとして、黒字路線により赤字路線を補うという収益構造は、どのバス事業者も同様だと考えます。しかしこの構造は、新型コロナウイルスの影響以後、大きく崩れ

てしまい黒字路線が少なくなった結果、赤字路線を補うことが難しくなっていました。更に、乗務員の不足という問題も抱えており、単純に賃金を上げるだけでは解決できない状況にあります。

本市でも様々な協議を進めておりますが、公共交通をどのように支えていくかという大きな観点から考えると、まずは経営母体が安定しなければ採用も困難になります。そして、いくら良い条件を提示しようとしても、経営が不安定な状態ではなかなか前進することが難しくなります。バス事業者だけで解決できる問題ではないため、公共交通をどのように支えていくかという問題に対して、皆様の協力が不可欠であるという状況になっております。

○会長

はい、ありがとうございますタクシー協会は何かございますか。
よろしいですか。

○委員

もし、余力がございましたら、バスだけでなくタクシーに対する補助もご検討いただけますと幸いです。よろしくお願いいたします。

○会長

はい、ありがとうございます。
皆様のご意見ありがとうございます。全体を通して何かございますか。

○事務局

事務局でございます、貴重なご意見ありがとうございます。
市としてご意見を参考にしながら、具体的に取り組んでいけることがないか来年度向け、再来年度向けにも検討していきたいと考えております。
また、利用促進やモビリティマネジメントにつながる取り組みも随時連携して、取り組んで参りたいと考えておりますので、どうぞご協力の程よろしくお願いいたします。

○会長

ありがとうございました。
特に最初の運賃の問題等は、市民や利用者に直接関係すると思います。しかし、公共交通の維持のために必要なことだと思いますので、十分理解していただけるようになるのではないかと思います。
以上で本日の案件として予定していた内容は全て終了いたしました。

3 閉会

以 上