

第 13 回地域公共交通会議（令和 6 年 10 月 30 日） 会議録

日 時	令和 6 年 10 月 30 日（水） 午後 2 時 00 分～午後 4 時 00 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 橋本委員 浜名委員 新屋敷委員 金田委員 平之内委員 木原委員 <u>小山委員</u> 西田委員 三古委員 新田氏(吉栖委員 代理) 守委員 片瀬委員 藤川委員 (欠席：谷口委員 船城委員 長島委員 須山委員) ※下線は新任委員
傍 聴 者	2 名
議 題	(1) 公共交通の現状と課題について ア 兵庫県交通政策課より【資料 1】 イ 神戸運輸管理部兵庫陸運部より【資料 2】 (2) 市内バス路線の上限運賃変更認可申請について ア 阪神バス株式会社より（尼崎市内線の協議案件）【資料 3】 (3) 市内バス路線の減便について ア 阪神バス株式会社より（尼崎市内線の協議案件）【資料 4】 イ 尼崎交通事業振興株式会社より（尼崎市内線の協議案件）【資料 5】 (4) その他

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 議題

(1) 公共交通の現状と課題について

○会長

まず、地域公共交通の現状と課題と、兵庫県下の公共交通の状況について、兵庫県交通政策課よりご報告をお願いいたします。

○委員代理

私の方からは公共交通の現状と課題の中で、昨今話題になっているバス運転士の現状と取り組みについて簡単に説明させていただきます。

<資料 1 について>

まず公共交通の現状について簡単に触れたいと思います。

日本の人口は 2010 年をピークに減少し続けておりますがこれに、加えて、高齢化が加速的に進んでいるという状況もありまして、このグラフは本県の高齢化率、65 歳以上の人口の割合の推移を掲載しております。

年々高齢化率が増加しておりまして、このまま推移しますと 2050 年には、65 歳以上の人口高齢化率が 40%を超えるということが予想されております。

県内の運転免許返納者数の推移では、令和 2 年以降はコロナ禍の影響により免許返納が遅れている状況にありますが、平成 22 年から令和元年までの十年間で免許返納の数は約 9 倍に増えているということで高齢者の免許非保有者が大幅に増加している状況にあります。

国の調査等におきましても高齢者を中心に、公共交通がなくなり生活できないのではないかとといった声が大きくなっているという報告も上がっております。

このような状況の中、公共交通の果たす役割がますます重要になっておりますが、最近では大阪の金剛自動車さんが2023年12月に全路線の運行を取り止めた報道も大きく出されました。全国的な運転士不足の影響により、バス路線を維持することが大変な状況になってきているという状況にあります。

次に県内の乗合バス事業の輸送実績の推移をご覧ください。

県内でも都市部、地方部を問わず、どの地域におきましても大半のバス事業者において、利用者の減少に加えて、運転士不足、配置をどうするかということを理由とした減便や休止が相次いでおります。

県内の乗合バス事業の輸送実績の推移を、線グラフにあらわしております。県でも、国の臨時交付金を活用した便数維持の支援といった取り組みを実施し、走行距離は維持もしくは増えている状況にありますが、輸送人員を見ると、コロナ禍の外出抑制やライフスタイルの変化で利用者が大幅に減少している状況にあり、20年間で約3割の輸送人員が減少しており、路線バス事業を取り巻く経営環境に非常に厳しい影響を及ぼしていると考えております。

次に運転士不足の深刻化ということで、国の統計データ等を記載しております。

利用者の減少や、燃料物価高騰の厳しい経営環境に加えて、運転士確保が各交通事業者にとって大きな課題になっております。ただコロナ禍の影響等によりまして、乗合バスの乗務員の推移は令和元年から3年の間で約9千人減少しております。

またバス・タクシー運転士の高齢化は、他の職種に比べてかなり進行しており、年齢構成別道路旅客運送業のグラフを見ると全体の6割以上が55歳以上になっているという状況があります。さらには右下の有効求人倍率も全職種平均の約二倍で、人材不足が深刻化し人材確保が厳しい状況となっております。

次に本県の大型2種免許の保有者数になります。

どんどん減っている状況がよくわかると思いますが、バス運転士は大型2種免許の取得が必要になり、他の職種に比べて採用時の高いハードルとなっております。近年、運転士の高齢化に加えて、免許保有者の総数が大幅に減少しており、15年で約3割減少している状況です。また総数は3万人を超えて多いように見えますが、実稼働数で見ると半数の1万5000人を切っているという状況になると聞いているところです。

こうした中、県内の各事業者様におかれましても、免許取得支援制度を設けることや、阪神バスさんも開催されているバス運転士の体験会、あるいは運賃改定による抜本的な処遇改善を行うといったことで運転士の維持確保にご尽力いただいておりますが、なかなか解決の道筋が立っていない状況と考えております。

次は日本バス協会が試算した、バス運転士の推移と今後の不足見込みになります。

2024年問題に対応する必要人員とありますが、路線を維持するために必要となるバス運転士が、今まで以上に必要になるということで、人手不足はより深刻な状況となっております。現状のまま何も手を打たなければ、2022年の輸送規模を維持した場合、2030年には運転士が約3割不足するといった試算も出ているところです。

資料にはございませんが、参考までに今年度県内のバス事業者様17社を対象にアンケートを実施し、回答のあった12社の状況を見てみますと、平成30年から令和2年までは、採用者数が採用予定者数を上回っていましたが、令和3年度以降は採用者数が、予定人数に達していないという状況にあります。

また、採用者数自体も、令和2年は令和元年に比べ約半数となり、令和3年が更に減少するといった状況でございます。令和3年度以降は増加に転じている一方で、退職者数がかかなり増えており、採用者数と退職者数の差を見ると、令和2年以降は採用者数を上回る退職が続いております。

また、このために限られた運転士で路線を維持する必要があると、収益性の高い貸切バス等に運転士を回すことができずに、結果として収益が悪化する悪循環に陥っているという声も多く聞いているところです。

こうした状況の中で、運転士確保に向けた県の取り組みについて、昨年度も簡単にご説明しましたが、1点目に地域公共交通事業者の人材確保支援ということで、公共交通ネットワークを維持するために、県内の路線バス・タクシー事業者様を対象に、第2種免許取得費用等を国と協調して支援する補助制度を今年度創設したところです。

ただ、この制度ですぐに運転士を確保できるような問題ではないので、長期的な支援をしていきたいと考えております。予算を7年間確保した上で、トータル約2億円の継続支援を考えております。

実績が分かるのは年明け以降になると思いますが、現時点におきましてもタクシー協会様からは、昨年度を上回る採用ができていると聞いておりますので、ぜひ事業者様につきましてはこういった制度も活用しながら、確保を何とか頑張りたいと考えております。

2点目はバス運転士の魅力発信ということで、運転士に対しての免許取得支援だけでなく、裾野拡大を図っていく必要があると考えています。①に昨年度もご紹介させていただいた県バス協会さんと共同で啓発ポスターを作成しました。バス運転士の魅力を発信するポスターとして、3月に配布して以降、バス車内でもポスターの掲示を見かけるようになっておりますので、バスに乗られた際はぜひ探していただけたらと思います。

②が10月26日の土曜日に開催しました、県バス協会さん主催のバスドライバー合同就職説明会です。今年度から新たに神戸市さんと、たつの市さんが移住相談ブースを設置し、数は多くありませんでしたが、数人の移住相談もあり、その地域のバス事業者様と連携して対応したところです。また、当日は51名の参加がございました。

体感ですが昨年度に比べて、働き盛りのミドルエイジ層が増えたと感じており、引き続き、支援していきたいと考えております。

③に兵庫五国の移住交流フェアを実施します。今年度初めて県で実施する取り組みで、東京と大阪で移住フェアを開催する中で、県内のバスドライバーの就職情報を発信するブースを、バス協会さんの協力も得ながら、出していくことを考えております。

②と③の取り組みは今年度新たに実施しますが、従来の広報等でバス運転士の就職情報を発信することに加えて、職だけでなく住まいとか暮らし等を含めて重層的な支援を行うことで、門戸を広げるということと、移住という今までにないチャンネルで発信することによって、今まで届いてないような層にも情報発信をしっかりと伝えるため、こういった取り組みで裾野拡大に向けて取り組みたいと考えております。

ちょっと簡単ではございますが、県としても昨年度に各事業者からアンケートでいただいた意見も踏まえての対応ということもありまして、引き続き各事業者様のご意見も踏まえながら、バス運転士の裾野拡大を図るとともに、就職を希望する方、免許取得を支援することによりまして、各事業者の取り組みの運転士確保を引き続きバックアップしていきたいと考えております。説明は以上でございます。

○会長

ありがとうございます。

それでは各委員からご質問やご意見がありましたら、お願いいたします。

○委員

8ページの資料で、兵庫五国の移住交流フェアとありますが、実際に移住となると住むところはどのようにするのかと思います。例えば尼崎市ですと市外の方でも市営住宅に入れるようにしたとか、あと若い子育て世帯に対しては県外からの移住者にお金を出すといった、各市町の移住優遇措置みたいな情報はあったのでしょうか。

○委員代理

基本的には移住政策の中心は各市町の取り組みになりますので、そういった地域の情報をまとめて提供することを行っております。例えば移住交流フェアでは各市町のブースも出しておりますし、出ていない市町につきましては全県で地域の支援制度とか住居の情報といったものをトータルで相談できるように用意しております。

ちなみに大阪が11月16日に開催予定でございますので、もし関心がございましたら、ぜひ訪問していただけたらと思います。

○会長

他はいかがでしょうか。

○委員

県内のバス運転士の給与水準はどういった額でしょうか。

○委員代理

ちょっと我々では把握できていないです。

○会長

資料5ページ目に年間所得の記載はありますが。

○委員

手元にデータはございませんが、最近確認した記憶では県内のバス事業者の年間所得が450万円前後というところでございます。

合わせてバス協会としてもご説明したいところとして、バス事業者は、賃金とか労働条件の改善それから運転士募集活動の強化、女性運転士の活用、さらに65歳以上の高齢運転士の活用に取り組んでおりますが、運転士不足を根本的に解決することができておりません。この問題を皆さんに知っていただいて、いろんな議論を進めていっていただきたい。

やはり一番のしわ寄せを受けるのが、運転免許を持たない市民の方が、病院に行きたい、買い物に行きたいといった日常生活ができなくなってしまう。運転士不足の問題を何とか皆さんのお知恵をお借りして解決していきたいと、各市町の方にもお願いして地域公共交通会議の場で説明させていただいております。

○委員

勉強不足だったら申し訳ございませんが、大型2種免許のハードルが高いということで、例えば大阪シティバスでは小型のバスが結構走っています。バス運転士になりたいけども、いきなり大きいバスは怖いという方に向けて、コミュニティバスのような小型のバスの免許は違うのでしょうか。

もう1点、スポット的に1日単位や1週間だけの勤務といった新しい働き方はバス業界でできるのでしょうか。保育園のバス送迎といった職もありますが、朝と夕以外では時間が空いているのではないかと思います。バスに乗れるけれども、フルタイムでなく1～2時間だけでも、もしくは運転士が休みを取りたいという時期だけでもスポット的に働いてもらう雇い方があれば給与面が上がらないにしても、雇用条件の改善ということでしっかり休みが確保できるということで、募集に繋がるのではないかと思います。以上2点です。

○会長

はい。ありがとうございます。

○事務局

コミュニティバスのような中型・小型の車両であれば免許の種類が変わっていきます。大型2種免許が一番取得費用がかかるものとなっています。

○会長

いずれにしても2種免許が、必要ということですね。

○委員

スポット的な働き方ということで、原理原則として単発で1日だけ働きたいというのは一応できないこととなっています。というのは、やっぱり道を知っていただかなくちゃいけない。あるいは指導教育として会社でしっかりと訓練を積んでいただくという性質があります。従って単発バイトみたいな格好というのは現在のところ想定をしていないのは確かです。

ただし、パートタイム的にお昼のコミバスのような運行専門でというようなシフトを組んでおられると、というようなことは会社の工夫次第で当然あり得ると思います。ただ、どうしても特に尼崎市は朝夕に運転士を集めたいので、シフトに工夫が要るかなというふうには思います。以上です。

○会長

はい。ありがとうございます。

○委員代理

参考で柔軟な働き方の事例として、県内バス事業者では、例えば朝や夕方だけバスに乗って、それ以外農業をするといった働き方の会社もございます。そういった柔軟な働き方ができることをPRしている会社も出てきております。実際そういった働き方を柔軟に相談ができるようなところは我々もしっかりと発信できるように準備したいと思います。

○会長

はい。ありがとうございます。他はいかがですか。

○委員

バスの事例同様に鉄道も運転士不足がどんどん広がってきております。処遇が上がらないと、集まらないというところと、特に最近の新入社員の方は、転職前提で入社されている方が多いと感じています。いかに会社に定着させるかという、賃金や労働条件の改善が必須と考えております。

特にバスは、週休二日で普通の日勤の職と処遇差が無ければ、朝早く夜遅くまで働いているより、日勤の職の方が良いという形で辞められる方も多い。不規則で、事故を起こしたらいけないというプレッシャーの中で働いておりますので、それに見合った賃金や処遇は必要かなと思っています。

そこはもうバスだけでなく鉄道も一緒に、大手の私鉄に人が集まっていない状況になります。そのあたりは企業努力だけでは難しいところもありますので、地域の公共交通は皆さんで守っていくということで、知恵を出し合っていく必要があると思っています。

○会長

はい、ありがとうございました。非常に重要な問題で関心も高いということで、議論もたくさんありますが、他の議題もございますので、進めてよろしいでしょうか。

それでは続きまして、令和6年3月29日付で「一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金の上限の認可に関する処理方針」の改正がありましたので、運賃制度や改正内容の概要について神戸運輸監理部よりご報告をいただきたいと思います。

○委員

<資料 2 について>

乗合バスの運賃制度ということで、本来は非常に分厚い資料がありますが、簡単にご説明したいと思います。まず乗合バスの運賃で実は私ども今までも 2 種類の単語を使い分けております。上限運賃と実施運賃という 2 つを扱っていたと思います。実際には 4 種類ありますが、尼崎市内では基本的にこの 2 種類となっています。

- ・ 上限運賃は、いわゆる認可という手続きにて、事業者さんが上限額まで目いっぱい運賃を設定していいよという意味合いの方です。
- ・ 実施運賃は、その上限運賃の幅の中でこの値段に設定します、ということを選択するというものであります。

事業者さんによっては上限運賃と実施運賃が一緒ということもありますし、逆に上限運賃まで余裕を持った状態で実施運賃を設定している会社もございます。

一般路線バスに適用される運賃制度として、上限運賃は適正な原価に、適正な利潤を加えたものを超えない。と記載しておりますが、実際には前に「能率的な経営のもとにおける」というセリフがついております。会社さんが原価に利益を加えたものをオーバーしない額が上限運賃となり、国土交通大臣や、事業規模によっては近畿運輸局長の認可という手順を踏みます。

実施運賃はこの認可を受けた上限運賃の 80% から 100% の範囲内で設定いただきます。

例えば上限運賃 100 円という事業者がありましたら、実施運賃は 80 円から 100 円の間のどこかが設定をされるという意味合いとなります。こちらは事前の届け出ということになっております。

ここの原価というのは何かといいますと、バス事業で一番大きな人件費、あるいは燃料費、修繕費、車両購入であるとか減価償却費、当然一般管理費等が入ってきます。これに適正な利潤を加えるということになります。

次のページに行きまして、3 月 29 日付でこの審査方法が見直されました。

細かい中身は難しいものになるんですが、重要なポイントは 1 番と 2 番ということになるかと思います。

1. 持続可能な経営を促すための措置とは、運賃改定は何でも認めるものではないのですが、その判断の考え方を変えたということです。これは後程ご説明いたします。
2. 適切な賃金水準確保、将来設備投資を促すための措置として、いろいろ審査内容はありますが、特に人件費について今までと少し考え方を変えるということを行います。
3. 政策的要請への対応を促すための措置は、一例として、キャッシュレス化であるとか、あるいは身体障害者割引であるとか、いろいろな割引を各バス会社様に設定いただいておりますが、こういった割引の原資を運賃に反映させるということでございます。

最後のページがポイントになります。運賃改定にあたり今までは、過去に赤字であることが前提条件でした。原価に利潤を加えて、100% を下回った営業収入に陥った時に、運賃改定を申請したら、認めていく方向で審査しましょうというのが今までの考え方です。

ただ今まで何とか頑張って黒字だったけれども、次から赤字となる時には運賃改定の申請ができないとなっております。

この考え方を改めまして、翌年度の適正利潤を含めた収支率が 100% 以下と推定されるという時で、運賃を上げないと収支の改善が見込めないという場合に、運賃改定を行うことができると判断を変えました。ですので、今まで黒字であったとしても将来赤字が見込まれるときは、運賃改定ができないとなっていたものを、将来赤字必至だということが明らかな場合には運賃改定の対応が可能になるということになります。

もう一つ、適切な運賃水準の確保というところでございます。先ほどから担い手確保ということで色々なお話が出ております。どうしても処遇を改善することは、お金がかかる話で

す。しかいバス事業において人件費は支出の半分強を占めており、人件費を改善することが経営に直結することになります。

計算方法について、今までは各会社さんの今までの給与水準と、都道府県の全産業平均額を比較します。各会社さんの方が低ければ、全産業水準との平均まで引き上げて査定するという措置をとりました。逆に全産業水準よりも良かった会社さんは、下げられてしまうことになっていました。こうなりますと、良い待遇を保障して人件費を払っていたのに、運賃でお客様から回収できない状況になっており、この考え方を改めるということになります。

見直し後は全産業水準を超えた場合も自社の実績値を採用することに、考え方を改めています。全産業平均は兵庫県内で年収 500 万を超えたかどうかと聞いておりますが、これを超えてしまっても自社待遇の分まで認めますよというふうに現在考え方を改めております。

これによって処遇改善に努めていただいて、優秀な担い手を確保いただきたいという思いが込められているというところでございます。私からの説明は以上でございます。

○会長

はい。ありがとうございます。それでは各委員からご質問やご意見がありましたら、挙手をお願いいたします。よろしいでしょうか。

(2)市内バス路線の上限運賃変更認可申請について

○会長

続きまして、市内バス路線の上限運賃変更認可申請に入ります。

協議事項を含んでいることから、まず事務局からどのような取り扱いであるかの報告をお願いします。

○事務局

本市では、市バスの移譲を行った際に阪神バス様と協定を取り交わしておりまして、それに基づき、市民・利用者への影響が考えられる変更等に際しては本市の地域公共交通会議の場において意見を頂戴することになっておりますことから、特に尼崎市内線については、この場において意見をお伺いしたいと考えているものでございます。今回の内容は、道路運送法に定める上限運賃の認可の変更に該当することから、近畿運輸局へ認可の申請をする必要があるとのことでした。

また、資料について、一点、委員の皆様へお願いがございまして。本日、配布しております資料については、企業情報も含め、今回の議題のためにご用意いただいたものになっておりますので、一部内容につきましては、この場限りとしていただきますよう、よろしくお願いいたします。今後、HP等で公開する資料についても、部分的に非開示とする予定でございまして。以上です。

○会長

はい。ありがとうございます。傍聴の方もこの場限りということで問題ないですか。

○事務局

傍聴の方もこの場限りとなります。

○会長

それでは阪神バス株式会社から説明をお願いいたします。

○委員

本日は、当社からの運賃改定と、ダイヤ変更について2点説明をさせていただきます。2点ともご利用の皆様へ、ご迷惑をおかけする内容となっており、大変申し訳ございません。しかしながら、2点とも地域公共交通を維持するために欠かせない取り組みと考えております。

<資料 3 について>

まず、上限運賃変更認可申請についてということで、2022 年 10 月の尼崎市地域公共交通会議の場で、ご審議いただきました通り、2023 年 9 月に上限運賃を 240 円に設定しております。実施運賃につきましては、2023 年 9 月に全線 230 円にしまして、2024 年 10 月に 240 円に改定したところでございます。しかしながら、昨今の燃料費や物価の高騰、コロナ禍における設備投資抑制による車両老朽化や、深刻な乗務員不足への対応に迫られておりまして、厳しい経営状況にございます。先ほど申し上げました通り、公共交通として安全で快適な輸送サービスを提供するために、運賃改定による経営改善が必須と考え、上限運賃変更を申請させていただきたいというものでございます。運賃の仕組みにつきましては、先ほどご説明がありましたので割愛させていただきます。

上限運賃申請の概要につきまして、全線 310 円で申請を考えております。なお、現行の上限運賃は 240 円でございます。続いて実施運賃につきましては、来年度に 250 円への運賃改定を予定しております。2026 年度以降につきましては、収支状況や物価等を総合的に勘案しながら検討していきたいと考えております。上限運賃変更認可申請の時期は今年の 12 月頃を予定しており、この認可を経まして、来年の夏から秋頃に実施運賃を 250 円にさせていただく予定です。

参考資料の 2 ページ目をご覧ください。こちらが尼崎市内線における営業利益率と、輸送人員となります。輸送人員に関しては 2023 年度から算出方法を変更しておりますので、主に営業利益率に関して説明させていただきます。下部コメント欄に記載がありますとおり、尼崎市交通局の路線移譲時は老朽車両が多く存在しておりました。車両更新を中心に多額の投資が必要となり、年々営業利益率が悪化している状況でございます。営業利益率は 2019 年に赤字に転落しまして、さらに 2020 年度から新型コロナウイルス感染症により更に悪化しているという状況であります。2021 年度以降は回復傾向となっておりますが、それも鈍化しており黒字には達していない状況でございます。2022 年度 2023 年度は、車両更新や費用支出を抑制したため営業利益は回復傾向にありますが、2024 年につきましては、車両更新を再開しております。その関係もありまして、回復の鈍化または悪化を想定している状況であります。

3 ページ目は、収支改善に向けた取り組みで、増収努力と、経費削減について記載しております。ここは、参考にご覧いただければと思います。

4 ページ目の、運転士の雇用状況・採用状況について説明させていただきます。

2009 年は 12 月に尼崎市交通局武庫営業所の管理の受委託を開始し、採用活動を積極的に行ったところ、順調に運転士を採用できた状況でございました。2015 年の 3 月には尼崎市交通局の移譲があり、2009 年の頃よりも厳しい状況となっておりますが、この頃はまだ運転士が集まる状況でございました。厳しい状況は 2017 年から始まっており、2017 年には運転士が大幅に減り、様々な施策を取り組みましたが、増加に転じることはありませんでした。2020 年度はコロナ禍となり、世間一般では採用市場が冷え込んでおりましたが、弊社では採用活動を継続していたため、一時的に当社の運転士も増えました。しかしながら、コロナの影響が長らく続き、採用活動を続けることもできなくなり、マイナスに転じてしまいました。採用活動を今現在再開しましたがプラスに転じることができないという状況でございます。今現在の人数は、10 月 1 日時点で 2015 年の交通局路線移譲前の人数とほぼ同数という大変厳しい状況となっております。そして 2024 年 4 月からは 2024 年度問題の影響を受け、さらに来年度に控えております、大阪関西万博では大阪メトロ中央線の輸送量が足りないことから、バス輸送に期待を寄せられていることになっております。その関係で在阪各社による採用状況がかなり激化していることもありまして、今現在かなり厳しい状況が続いている状況でございます。下の採用状況につきましては、先ほど申し上げた部分をより具体的に示しているところではありますが、この点については割愛させていただきますので、ご覧いただければと思います。かなりいろいろな策を取り組んでいるというものの増には転じていないという状況でございます。

続きまして5ページ目の設備投資になります。2016年度以降、尼崎市内線の車両更新を中心に車両投資を実施しております。2020年度から2022年度に関しましては、コロナ禍の収支悪化により、最小限の設備投資に抑制しておりました。2023年度には、コロナ禍前水準の投資を行いましたが、2024年度以降に関してはコロナ化で抑制した分も投資を行う必要がある状況でございます。更に脱炭素化の社会的要請によりまして、EVバスの増車も実施していく必要がありますので、それに伴うキュービクル等の設備投資も必要となっております。

具体的な費用がどう増えているかはお示しすることはできませんが、今回の運賃改定による、収入を原資として、処遇改善や滞っておった設備投資に回しまして、より安全な運行に努めさせていただきたいと考えております。以上となります。

○会長

はい、ありがとうございました。ただいま、本会对し阪神バス株式会社より、上限運賃変更認可申請について説明がありました。事務局から説明がありました通り、この部分については、意見をいただく場としたいと思います。各委員からご質問やご意見があれば、挙手をお願いいたします。

○委員

説明ありがとうございました。現在のバスの運行に関わる様々な問題は、これまでもお聞きしておりますし、燃料費の高騰や、人件費を上げていかないと運転士が確保できない。問題はその通りで、内容をある程度理解をした上で、運賃改定についても承認していく方向でないと、阪神バスさんも苦渋の選択の中で上げざるを得ないと、同様に地域公共交通会議としても苦渋の選択で理解せざるを得ないということだろうと思います。

ただ一方で、運賃240円が今回250円となるぐらいはですね、エネルギー価格その他様々な人件費アップの中で、利用者の方にご理解いただけたと思います。すぐに上限に達する事は無いと思いますが、仮に300円となると、今度は逆に利用控えが出てくる。おそらく地方のバス路線も同じ問題で、減便あるいは運賃を上げることにより利用が減って、さらに収支が悪化するという悪循環です、今のいろんな地方でバスの問題が出ているというのは皆様のご理解の通りだと思うのですが、これをどうやって止めるのか。ということと一緒に手を打っていかないと地交会議としても、このままの状態では300円を超える上限運賃へ上げていかざるを得ないということは答えにならない気がしています。

阪神バスさんの経営努力の中で改善は限界があると、この資料の中で理解をしているんですけども、これは尼崎市あるいはこの会議体としても、具体的な対策を何か考えて、もう少しこの運賃のアップを落としていく必要があると思います。例えば、大変質問しにくいことですが、仮に来年250円にしたとしても収支率の問題から比較的近い時期に値上げせざるを得ない。あるいは、収益性が比較的良い幹線の路線を残せたとしても、逆に取捨選択をして減便もしくは廃止をせざるを得ない路線については、ある程度内部で検討されているのでしょうか。何故かという、250円は多分ご理解いただけたと思いますが、次の段階で更に値上げとなった時に、収支の悪い路線の整理が議論に出てくると思います。そういった対策を、値上げせざるを得ない状況になる前に、具体的に何か方法がないか検討できればと思いました。

例えば、日本の場合は交通事業者さんの営業努力の中で、運賃を維持していますが、諸外国では公共料金ということで、公共側がかなり大きな補助を入れて、運賃の上限が上がらないようにしておられる国が多いです。ヨーロッパではほとんどそうなっています。各社の経営状況がそれに近い状況に至っておられる状況の中で、何か具体的な方策を今考えることはできないのかと、いうふうなことを少し提起させていただきたい。マスタープランは先般作って、具体的に進めようとなりましたが、それをもう少しブレイクダウンして、今のバスの運行の問題、収支の悪い路線がどこにあって、どういうふうに手を打っていくか、場合によ

ってはコミュニティバスに転換して運賃の上昇を抑えるとか、幾つかちょっと具体的な手を打たないと、時間的に間に合わないところに来るのではないかと、少しそういう気がしております。委員の皆様方のご意見もいただければと発言をさせていただきました。

○会長

ありがとうございます。

まず、大変聞きにくいことですが、その点についてお答えできるところ、できないところあるかと思いますが、よろしくお願いします。

○委員

ご意見ありがとうございます。阪神バスでは空港線とか高速線とか、いろんな事業を抱えております。これらは収益性からいうと、一人の運転士が稼ぐ収益は一般路線の倍程度あります。という中で、企業が儲かることだけを考えると、空港線や高速線に特化すべきですが、我々はそういったことはしません。地域の交通も大事だということを理解しておりますので、バランスを取ってやっていきたいと、もちろん考えております。

地域の交通も大事ということを大前提として、どの路線を減便とするかについて、一つの基準として私が持っているのは、直接損益で黒字か赤字かという点を見ております。まず直接損益とは、運転士の人件費、バスに係る減価償却費、燃料費や保険等、まさに運行するにあたって、かかる費用が直接費となります。その直接費が赤字ということは、間接費を加えると大幅な赤字となりますので、尼崎市内線で減便となった路線については、実はもう直接損益で赤字となっている路線を対象に、今までは減便をしておりました。ただ、尼崎市内以外の当社路線では、黒字であっても、減便をしている路線も出てきている状況でございます。だからといって、地域公共交通が不要というわけではなく大事にしていきたいと思っております。

運賃に関しては、私の主観もありますが、業界の中で一般路線バスだけ置いていかれていると思っております。というのも、貸切バスに関しては貸切運賃の制度ができ、去年にも、公示運賃が引き上がったところで、かなり収益性として高まっております。参考に算出してみましたが、例えば「我々の尼崎営業所から出庫して、市役所でお客様に乗っていただいて、神戸須磨シーワールドへ行き、5時間遊んで帰ってきた。」という貸し切りを行った場合の収益は約10万円になります。一般路線バスでは、1人の運転士が1日で稼げる金額は約5万円強となっており、かなり収益の差がございます。運輸局で制度を整えていただき、運賃改定しやすくなりましたが、例え310円にして逸走が無かったとしても、この水準には追いつかないという状況となっております。

今現在、この運転士不足で一般路線を抱えている事業者が最も困っている状況となっております。貸切事業者でしたら、先ほど申し上げた通り収益性が高まっていることに加え、運転士の数もそこまで多くない会社が多いです。一般路線の運行にあたっては、運転士の数が必要となっており、運転士の数が多ければ多いほど、辞めていく方も多くなっているということになります。一般路線を営んでいる会社は軒並み要員不足で苦しんでおり、もう世間から置いていかれているかなと思っております。

310円という金額は高い金額だと我々も認識しております。ただし、上限運賃として認可いただいても、一方で運賃を値上げすることによって、お客様が逸走してしまっていて、収益悪化するということもあり得ることですので、一気に310円という事は考えておりません。運賃改定をして、都度状況を確認した上で、次にどうするかを考えていきたいと思っております。

○委員

もう一度よろしいですか。考えておりますのは、もっと収益性を上げるようなことを、全体としてやっていかないと、この程度では維持が難しいと感じています。

実は 20 年ほど前に、兵庫県交通政策課の方と一緒に、県のバス事業がかなり苦しくなっていくと話をしました。その時期に大規模な交通改革されたのが、韓国のソウルです。それはイ・ミョンバクさんが市長の時に、ソウルのバス網をすべて変更されました。それまでバス運転士のなり手がなく、給料が安く、運行効率も悪いということがあり、一番の原因は交通渋滞でしたので、ちょっと日本と事情は異なりますが、路線を全部再編されました。収益性の上がる幹線を増便し、乗り換えできるように IC カードを使い、30 分以内の乗り換え費用を取らないことで、長大路線を短くすることで、路線の収益性を上げて、複数の会社で競合になっている路線については整理をされました。結果としては、バス会社を準公営にして非常に収益性が上がり、給料も上がりましたので、数年の間にバス運転士になりたいという人が増えました。

そういう改革されたところを見に行こうということで、兵庫県さんと一緒に見に行き、改革の内容を頭に入れながら作ったのが阪神間公共交通利用促進会議で、約 20 年の歴史があります。これは単に交通事業者さんに任せる部分だけでなく、もっと一緒に利用促進をするためのイベントなり施策を打っていかうということで、会議体ができました。バスの利用者さんは尼崎市内だけでなく、市域を跨いで利用されますから、バス利用促進のために、どこからどこにどういうバスが何本走っているかを見えるマップを作りました。また、駅からバスの乗り継ぎを良くするためのサービスとしてえきバスびじょんを尼崎駅前や、塚口にも今度設置します。また、この取り組みは国交省さんからも局長表彰をいただいたおられます。自治体側の投資と、交通事業者さんもマップを一部購入することで、前述の取り組みをしておりますが、このような取り組みをもっと増やしていけないと、公共交通がもたないという気がします。

現状のままのやり方では 300 円を超えても、また運賃を改定し続けないと運転士不足はそう簡単に解消しないと思います。例えば市長さんも入っていただき予算もつけなければ、公共交通利用促進を今までと同じ流れでやっても、そろそろ限界だというのは今日の資料で読み取れるのではないかと思います、僭越ですけれども発言をさせていただきました。

○会長

ありがとうございます。今回の運賃の改定だけでは解決できないのではないかとということで、運賃だけで回収するのかという、大元の考え方のところと関係すると思います。そうなりますと、1 社だけで解決できる問題でもないとなると思いますので、委員からありましたようにもっと大きな観点からの議論の問題提起といったことも必要になるのかなと思います。他にいかがでしょうか。

○委員

おっしゃる通り、これらの取り組みだけでは済まないと思っております。この会議でも何回か出てきた話ですが、尼崎ドライブスクールさんの送迎や、西宮回生病院さんの送迎も、我々が運行し企業さんからお金をいただいております。その代わり、元々西宮の路線は、廃止しても仕方ない収支の路線でしたが、お金をいただいたことで何とか路線を維持できています。そういうこともあり、我々だけでは生き残れない事も十分理解しておりますので、周りの企業の方々等も巻き込み、また市民の方からも、いろいろご意見をいただきたいと思います。それを集約した上でいろいろと施策を打っていきたいと思っておりますので、引き続き、ご協力をお願いします。

○事務局

市としても、上限運賃の数字を拝見しまして、大きな課題と認識しております。もちろん、利用者が減っていることが 1 番の課題と重々承知しておりまして、いかにバスを使っていただくかっていうのは、やはり市としても新しい取り組みをしなければ今までの取り組みだけでは、続いていけないと思っております。なおかつ今まで利用されていなかった方の掘り起こしや、もちろん運転士のなり手の掘り起こしも含めてバスに愛着を持っていただくこと

が大切と考えておりますので、市としても多岐にわたって実施していこうと思っており、今時点でお伝えできる内容はあまりございませんけども、色々と検討しております。

路線再編といった話も含め、今から時間をかけていかないと、すぐに答えは出ないと思います。課題を1つ1つ整理しながら、市民の皆様の生活の足としての公共交通を維持する方法を検討していこうと思っています。大きな話でございますので、今すぐにこうすればいいという答えを持ち合わせておりませんが、引き続きこういう場をお借りしながら、皆様のご意見をいただいて丁寧に進めていきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

○会長

他ございませんでしょうか。

○委員

値上げせざるを得ないという状況は十分理解しました。

利用者が減らないかつ、値上げをするという策が何かないかと思ったのですが、例えば、ファミレスでも夜間だけ値段が違うという事があります。バス料金であっても、例えば夜9時以降の値段が高くなる。といった案はいかがでしょうか。

○委員

はい。当社では、そういった深夜帯運賃制度は今までございませんが、在阪各社の中ではそういった取り組みをされている会社さんがありますので、その状況を勉強させていただきたいと思います。ご意見ありがとうございます。

○委員

ちなみに阪急バスは23時以降倍額にさせていただいております。

○委員

心配な点は、その時間帯のお客様が減ってしまったらどうしようかというのもあります。いろいろ勉強していきます。

○会長

他はいかがでしょうか。

○委員

阪神間は比較的自家用車利用が多く、道が渋滞する。尼崎を始め、東西軸は電車が3本あり便利ですが、南北軸が弱いのでバス利用を考えることとなると思いますが、どうしても渋滞することから、手っ取り早く車で行こうかとなることが多いと思います。そういった通勤時に、バスを利用してもらえようかという転換を図るようなこと、例えば川西ではバス専用や優先のレーン設け、渋滞の緩和をしています。これにより時間通りに駅まで行けるのであれば、今日はもう車をやめてバスに転換しようかという施策があると思います。こういった尼崎市の道路交通の規制等をあわせて実施することはどうでしょうか。

○会長

ありがとうございます。

○事務局

そういったことも勉強させていただきたいと思っております。一方で、やはり交通量が多いことと、最大2車線の路線が多いので1車線をバス優先としてしまうと、右折レーンが全て詰まってしまうということも、道路事情の部分で課題があるのかなと思います。それによ

って一般車両が全く動かないという可能性もあり、道路状況の確認をし、研究していきたいと考えております

○委員

南北はほとんど県道ですね。

○会長

ありがとうございます。

○委員

実は市営バス移譲時の議論の中でも、五合橋が一番集中する路線なので、全区間とは言わないがバス専用レーンを整備できないか、という話がありました。

もう一点検討をお伝えしたのは、民営化の一つの条件として、当初は市営バス路線を維持するという事が条件として入っていました。逆に、暫く時間が経った後にはバスの収益性の観点から、バス路線網そのものの再検討を一度された方がいいのではないかとお伝えしました。改めて、収益性と利用者にとって使いやすいバス路線への再編に一度舵を切られた方がいいと思います。初期の段階は、利用者の混乱を防ぐために現状の路線をできるだけ維持して下さいとありましたが、そのままでは今の収益性と利便性があまり高くない長大路線を残してしまうことになるので、早めにどこかの時点で市として判断されて、具体的な路線再編についても検討した方がいいのではないかと。

これら2点については、当時の会議で意見し、多くの委員の方からも「そうだよね」という意見がありました。少し昔の話ですが、そういうことがあったとお伝えをしておきます。

○会長

ありがとうございます。

これも非常に難しい問題ですけれども、運賃のことについて、今回はやむを得ないということで協議を調えたいと思いますけれども、今このままこの運賃改定を繰り返すことだけで解決する問題ではないのではないかの意見や、様々な考え方も出てきましたので、今後も検討していく必要があると思います。

○事務局

交通ネットワークのあり方の検討については当然尼崎市だけでできるものではないですし、バス事業者や市民の皆さまと、こういった会議を活用させていただきながら、検討していく必要があると思っています。

その中で委員がおっしゃっていた、抜本的な改革を進め収益のある路線に集約していく事になりますと、どうしてもその線から漏れ、バスが来なくなったエリアが市域内にできると思います。その部分の手当をどうするのか、誰がするのかといったこともあわせて検討していく必要があると思っています。現状の尼崎市内線の路線は、かなりカバー範囲が広い路線になっているが故に、市民の方もバスがあることが当たり前として評価いただいている部分もあるかなと思います。それをどう行動変容して頂けるかという部分について、併せて検討する中で、尼崎市としては前回の会議でもご説明させていただいた、AI オンデマンドバスといったエリアをカバーするような交通を1度検討できないかと考えております。引き続きよろしくお願いいたします。

○会長

運賃を値上げすることで、多少なりとも改善された事がわかると理解を得やすいと思います。また、運転士の処遇改善が進んだということが実際に報告されると、理解が得られるか

なと思います。個人的にはそういったことをまたご報告いただきたいと思っておりますので、ご検討いただければと思います。

○事務局

何点か確認させていただきたいと思います。

運賃の話でございますけども、値上げに伴って定期券や高齢者向けグランドパスの運賃はどのようなご予定でしょうか。

また、先ほど委員からもございましたけど値上げに伴って、乗継割引等が利用促進のための手法としてあると思いますが、そういった検討状況について教えていただければと思います。

○委員

定期券やグランドパスにつきましては、当社だけで決められる内容ではないので、影響範囲も考慮しながら、慎重に判断していきたいと思っておりますので、現時点では判断しておりません。

乗継割引といったものについて、当社の方でいろいろ進めているのが、スマホで買える1日乗車券です。元々は尼崎市内線だけで使える紙の1日乗車券でしたが、阪神バス全線で使えるデジタル乗車券を導入しておりますので、そういったものの拡充や、どのようにサービスを上げていくかということを、今検討しているところでございます。

具体的に言うと1日乗車券に店舗の割引やクーポンがつくといった形で商品力を高めていくことも一緒にやっていきたいと考えております。

○事務局

ありがとうございます。1日乗車券といった、利用者の利便性が高まることについては積極的な広報を協力していきますので、引き続き連携していきたいと思っております。

定期券は運賃と連動して改定されるかと思いますが、特にグランドパスについては高齢者支援の一環と認識しておりますので、値段を据え置きにするといったことをご検討いただきたいと思いますので、意見として伝えさせていただきます。

あともう一点、運転士不足の中で国の制度の見直しということで、運賃の上昇が賃金も原資とできるとなっております。運転士を集めることが困難とのことでしたが、2～3年で30円ほどの値上げをしており、それが実際に運転士の処遇に、どのぐらい反映されるかということをお教えいただきたいと思います。

○委員

今年の春闘では、これまでに無い賃上げをしている状況でございます。バス会社として思い切った引き上げ額ですが、まだ近隣のバスさんとは差がある状況となっております。まだまだ、処遇改善に取り組んでいく必要があると、課題認識を持っております。

○委員

尼崎市だと南北移動はバス、東西移動が鉄道はとなりますが、阪神バスのエリア限定の1日乗車券に加えて、市内の阪急阪神電鉄の駅の乗降が自由になると、非常に魅力的だと思います。エリア一括で乗り放題となれば、非常に商品力があるし、土日家族で利用するなど、利用の促進に繋がると思いました。

○委員

ご意見ありがとうございます。

○会長

ぜひ参考にしていただければと思います。他にご意見があれば、いかがでしょうか。
なければ、この協議は調ったという事にさせていただいてもよろしいでしょうか。

(3)市内バス路線の減便について

○会長

市内バス路線の減便についてです。こちらも尼崎市内線に関係することですので、本会議での協議事項となります。それでは阪神バス株式会社から説明をお願いします。

○委員

尼崎市内線におけるダイヤ改正について、初めに 2024 年の 6 月に本会でご報告させていただきました通り、運転士不足及び改善基準告示の対応により、尼崎市内の夜間帯の運休を実施しているという状況でございます。しかしながら、運転士不足は引き続き極めて厳しい状況にあるため、6 月の運休便の減便に加えまして、これから申し上げる路線につきましても、ダイヤを変更していきたいと考えております。

今回の対象路線につきましては、AD2 番、13 番、13-2 番、14 番、20 番、40 番、49 番、58 番となっております。路線ごとの概要を説明いたします。

AD2 番、13 番、13-2 番につきましては、阪急塚口と阪神尼崎を結び、AD2 番だけは尼崎ドライブスクールまで行く路線となっております。こちらの路線につきましては、一部運行時間を確保できなかった便がありましたので、定時性を高めるための改正を行っております。これらにつきまして運行本数の増減はありません。

14 番路線が、阪急塚口と、出屋敷を結んでいる路線となります。こちらは平日の朝ラッシュと夕ラッシュ時間帯を除き、1 時間 3 本から 1 時間 2 本に減便いたします。今も土日に関しては、1 時間 2 本の運行でございますので、土日と同じ運行間隔になるとご理解いただければと思います。土日でも一部ダイヤの調整を行っておりますが、こちらにつきましては、便数の変更はございません。下の減便数の欄を見ていただきたいのですが、14 番の平日に関しまして、塚口発でマイナス 8 便、出屋敷発でマイナス 7 便となっております。

20 番につきましては、猪名寺から園田を経由して東園田への路線となっております。こちらにつきましては平日と土休日の朝ラッシュ、夕ラッシュを除き、1 時間に 2 本から 1 時間に 1 本という形に減らさせていただきます。運行便数につきましては、下の表のとおり、猪名寺発がマイナス 10 便、東園田発もマイナス 10 便となっております。

40 番につきまして、宮ノ北団地と阪急武庫之荘を結んでいる路線となっておりますが、常松という途中からの枝番系統があり、そのうち 2 便につきまして減便したいと考えております。

枝番系統の便数としましては、9 便あるものを 7 便に変更することになります。

49 番につきましては一部のダイヤ調整となります。

58 番につきましては、阪急塚口と、JR 尼崎を結んでいる路線となっており、平日は運行本数半減しまして、土休日は全便減便という対応となります。

裏面に土休日の便も記載しておりますので、ご参照いただければと思います。
また、実施日につきましては、12 月 7 日を予定しております。以上でございます。

○会長

ありがとうございます。ただいま本会に対し、阪神バス株式会社より尼崎市内線の一部の便に対する減便について説明がありました。この部分については、意見をいただく場したいと思います。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

今回の減便で運転士何人分の負担軽減となるのかを教えてください。

○委員

減便により平日で1日3仕業減となりますので、4名程度の削減効果となります。

○会長

その他いかがでしょうか。

○事務局

6月の運休の際には、実際に現地で丁寧に周知をいただいたときいておりますが、利用者から問い合わせやご意見は無かったですでしょうか。

○委員

運転士への直接のご意見も恐らくはあるでしょうし、それが一部上がってきていない事もあるかもしれませんが、我々本社と営業所の方に来たご意見としては、片手で足りるぐらいのご意見で、ほとんどご意見はございませんでした。

○事務局

ありがとうございます。それは丁寧に周知いただいたから、問い合わせが少なかったのだと思いますので、今回も丁寧な周知をご協力いただけますよう、よろしくお願いいたします。

○委員

今回も、もちろんホームページとか停留所に掲示させていただきますが、それに加えて、どこまでやるかは今回も丁寧に進めたいと思っております。
ちなみに前回は、朝ラッシュ時間帯にお客様に直接チラシを配ることや、停留所にそのチラシを設置するといった取り組みを行っております。

○会長

市民委員の方はいかがでしょうか。

○委員

枝番のある阪急武庫之荘の路線について、こういった趣旨で枝番が設定されたのでしょうか。

○委員

もともと交通局時代から引き継いでいるダイヤではありますが、便の混雑緩和のために設定されたと思います。ただ実際に、ご乗車していただいている人数からいうと、極めて少ない人数となっておりますので今回これを減便したとしても大きな影響はないと考えております。

○会長

ありがとうございます。よろしいでしょうか。
これで4名ほど運転士不足が解消される見込みということですね。運転士不足が非常に深刻であるということで、特にご意見がなければ今回の減便についてはやむを得ないものとして、この協議が調ったとしたいと思います。いかがでしょうか。
はい。ありがとうございます。

続きまして尼崎交通事業振興株式会社から説明をお願いいたします。

○委員

弊社がどの路線を走っているのか、少しご説明させていただいてから、資料の説明をさせていただきます。弊社尼崎交通事業振興株式会社、略してATS といいます。もともと尼崎市交通局の第3セクターとして設立されまして、主に尼崎市交通局から路線の委託を受けて運行して参りました。ただ平成28年3月に尼崎交通局閉局以降は、移譲先である阪神バスさんから、路線を受託して運行している現状でございます。現在運行している路線は、阪神バスさんからの受託路線であり、先ほどもご説明いただいた20番路線や、21番等の園田地域を中心とした九つの路線を受託いたしまして、その他弊社の自主路線で、阪急園田から阪神尼崎の11系統及び、阪急塚口から県立病院の入口前を経由して、阪神尼崎に行くという13-2系統を運行しております。

今回、資料の議題に上がっております、減便の対象路線といたしましては、当社の自主路線の11系統となり、お配りした資料に書いております。それに基づき、ただいまからご説明させていただきたいと思っております。減便する目的といたしましては、勤務確保の効率が上がる効果を見込んでおります。その理由として、弊社の運転士不足の現状を1番に書いております。様々な取り組みをやっておりますが、必要な勤務数に対して、月末の在籍運転士の充足率が9月末で77.4%と、非常に厳しい状況にあります。不足する勤務を、超過勤務であったり、運行管理者によって辛うじて運行を確保している状況でございます。こうした状況に加えまして、ご存知の通り、令和6年4月に、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準においては、勤務と翌日の勤務の間に9時間の休息期間を確保しなければならないと、以前より1時間ほど延長されております。このため、退勤時間が遅い場合、翌日の早い勤務に勤務することができないため、日々の運行確保に支障が生じているというような状況です。こういう状況を少しでも改善する目的として、今回、利用者への影響が少ない最終ダイヤの減便に取り組もうと考えております。

次に、減便の対象となる路線ですが、表に記載しております22時45分の11B、阪神尼崎から塚口営業所行き及び22時36分の11C、阪急園田からJR尼崎行きの2便の減便を予定しております。これによって営業所への入庫時間というものが約20分繰り上がります。この路線は、もともと利便性の向上の一環として、平成28年3月20日に回送の営業化ということで増便したのになっております。この回送の営業化というのは、本来終点からお客様を乗せずに回送で営業所に戻ってきますが、お客様を乗せずに帰ってくるのであれば、お客様を乗せて帰ってこようという目的で、取り組んだ次第でございます。ただやっぱりお客様を乗せるのと乗せないのでは、所要時間とかがちょっと変わってきますので、そういったところがデメリットとしてはございます。また今回減便する乗降データを見ますと、令和6年の7月の1週間のデータとなりますが、平均すると11Bは9人、11Cは2人と、利用者が少ないから減便してもいいという理屈にはなりません、減便の影響は非常に少ないのかなと考えております。これによって少しでも勤務確保の効率を向上させまして、運転士不足の中でも運行をしっかりと守っていきたいという趣旨でございます。

なおダイヤ改正の実施日につきましては、阪神バスさんと同日の12月7日土曜日を考えておりますが、当該対象路線は平日ダイヤなので、実際の開始日としましては、12月9日月曜日からとなります。別紙には減便ダイヤの路線を詳しく記載しておりますので、また後程ご清覧していただけたらと思っております。説明につきましては以上となります。

○会長

ただいま本会に対し、尼崎交通事業振興株式会社より尼崎市内線の一部の便の減便について説明がありました。尼崎交通事業振興株式会社は尼崎市の出資企業として、尼崎市内線の一部を運行しており、当会議で意見をいただきたいと思います。

私から質問ですけれども、これは尼崎市の交通局から引き継いだ後に、増便したものが元に戻るという理解でよろしいですか。

○委員

ご認識の通りでございます、平成28年3月20日に増便して、それを元に戻すというような理解でございます。また、増便したものを全て戻すわけではなく、お示ししている2便だけを減便となります。この路線につきましては、4便ほど増便しておりまして、そのうち一部を今回減便するという内容になっております。

○会長

ということは引き継いだ時よりもサービスレベルは上がっている状態になっているということですね。他にいかがでしょうか。

○委員

充足率77.4%の状況ということですが、2便の減便で運転士不足にどの程度の効果があるのでしょうか。

○委員

この減便によりまして、直接的な効果っていうのは、残念ながらありません。単純に遅い時間の方を、早い時間のところに勤務をさせるということで、所要時間も全部で大体40分程度の便になりますので、この勤務数や、労働量というところについては大きな影響はございません。ただ、先ほど申しましたように運行の確保、超過勤務時間のできる限りの削減を行うために今回の取り組みをさせていただいているという内容になっております。

○委員

もう1点よろしいでしょうか。前回の地域公共交通会議では運転士が足りているというご発言があったと思いますが、どのように状況が変わったのでしょうか。

○委員

前回の地域公共交通会議の時点で3月1日の採用見込みの運転士も含めた充足率が92%ほどございました。ですので、さほどその時は運転士不足というものは、実感してなかったと考えております。

その後、採用した運転士が実車前に退職されたことや予定していなかった運転士が急に辞めた等の事情に加えて、先ほどご説明させていただいた改善基準の対応が重なってしまい、充足率が急激に低下して、今回の運転士不足というような状況に今なっているというところでございます。ですので、その時は足りているという実感がありましたが、今は非常に厳しい状況で、減便を考えさせていただいたという次第でございます。

○委員

補足ですが、先ほど我々の方で4名分程度の減便と申し上げましたが、うち20番がATSさん委託路線となりますので、当社の方で約3名、ATSさんの方で約1名減という考え方になります。

○会長

ありがとうございます。追加で質問等ございますか。
影響が少ないところで減便を検討されるということで特にご意見がないようでしたら、こちらはやむを得ないものとして、この協議が調ったということでよろしいですか。
はい、ありがとうございます。

(4)その他

○会長

それでは、最後にその他ということで、事務局から何かございますか。

○事務局

最後にその他としてご報告と確認したい内容がございます。

まずご報告として、先ほど話題にあがりました AI オンデマンド型交通の検討につきまして、前回会議の後に検討していくことをホームページで公表しました。その後複数の事業者様と、意見交換を進めている状況でございます。現在は来年度中に、国土交通省の補助金も活用しながら、実証運行ができるように庁内の予算協議等を行っております。また、今後連携する事業者を1社に決めていく必要があり、公募等の手続きを始めていこうと考えておりますので、引き続き進捗等があれば報告させていただきたいと思っております。

もう1点確認したいこととして、来年4月から大阪関西万博が開催され、シャトルバスの輸送の方も担うということで、その準備状況等もお伺いしたいと思います。

○会長

はい、ありがとうございます。

それでは、阪神バス株式会社から説明をお願いします。

○委員

万博の輸送に関して、手を挙げているものはいくつかあります。

まず桜島駅から万博会場までの輸送。これは複数社で運行する輸送となっております。次に JR 尼崎・阪神尼崎から、万博会場にいく路線。最後に伊丹・関西空港を結ぶ路線が、現時点で我々の手を挙げているところとなっております。

今回運転士がいらない中でどうするのかと思われると思いますが、博覧会協会さんからの協力もあり、地方のバス会社に声をかけて、万博期間中に運転士を出向していただくことを計画しております。そういった取り組みもありまして、地域交通に影響しない範囲で、万博の輸送をさせていただこうかと考えております。

○会長

はい。続きまして、阪急バス株式会社から説明をお願いします。

○委員

はい。阪急バスにつきましては、今阪神バスさんがおっしゃられていた桜島から会場への輸送の一部を担わせていただく予定でございます。以上です。

○会長

ありがとうございます。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。
よろしいでしょうか。

以上で本日の案件として予定している内容はすべて終了しました。
事務局から何かあればお願いします。

○事務局

委員の皆様、本日は、ご多忙のところ、ご参加いただきありがとうございます。
今後とも、本市の交通政策行政にご意見を賜りますようお願い申し上げます。
次回の開催につきましては、ご議論いただく案件がありましたら、ご連絡をさせていただきます。どうぞよろしくお願い申し上げます。以上でございます。

○会長

他にはございませんでしょうか。

非常に充実した議論ができたと思います。非常に大きな問題でもありますので、今回の内容で完結するものでもございませんので、引き続きよろしくお願いしたいと思います。これを

もちまして、「第１３回尼崎市地域公共交通会議」を閉会いたします。
ありがとうございました。

以 上