

第4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7月24日(木) 14:00～15:30
- 2 場 所 赤穂市役所6階 大会議室
- 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 妻木 孝典 株式会社ウイング神姫
西川 英也 赤穂神姫タクシー株式会社
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】
田中 康嗣 国土交通省神戸運輸監理部兵庫陸運部【代理】
大久保 豪 兵庫県西播磨県民局光都土木事務所
宅美 智章 兵庫県赤穂警察署交通課
溝田 泰司 赤穂市自治会連合会
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
高見 博之 赤穂市教育次長(管理)
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 守岡 正彦 赤穂タクシー株式会社
伊藤 俊幸 株式会社ウイング神姫労働組合
新屋敷 昭一 公益社団法人兵庫県バス協会
- 5 会議の概要
- (1) 開 会

- (2) 会長あいさつ
- (3) 報告事項
 - ・令和4年度決算について
 - ・公共交通に対する各地区意見調査結果について
- (4) 協議事項
 - ・令和5年度予算(案)について
 - ・赤穂市地域公共交通計画の方向性(案)について
- (5) その他
- (6) 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4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、また暑い中、遠方からも会議にご出席いただきまして、誠に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。座らせていただきます。

 まず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がございませんので、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、溝田副市長からご挨拶を申し上げます。

会長 みなさん、こんにちは。本日は大変お忙しい中、第4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、各般に渡りご理解、ご協力を賜っておりますこと、この場をお借りいたしまして、厚くお礼申し上げます。

 さて、本日は次第にありますように報告事項として、令和4年度決算及び公共交通に対する各地区意見調査結果についてご報告させていただき、その後協議事項として、令和5年度予算(案)及び赤穂市地域公共交通計画の方向性(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申し上げます、簡単ではございますが、開会にあたりましてのごあいさつとさせていただきます。

どうぞよろしく願いいたします。

事務局

続きまして、委員の紹介に移らせていただきます。

今年度初めての会議であり、各団体初めてご参加いただく方もいらっしゃいますので、配布しております名簿の順にご紹介したいと思います。お名前をお呼びいたしますので、その場でご起立のうえ、一言自己紹介をお願いいたします。

まず、株式会社ウイング神姫より、妻木 孝典 様です。

次に、赤穂神姫タクシー株式会社より、西川 英也 様です。

次に、御崎タクシー株式会社より、佐用 大輔 様です。

次に、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、本日は所用のため、代理として、田中 京子 様にご出席をいただいております。

次に、国土交通省神戸運輸監理部兵庫陸運部より、中西 克之 様ですが、本日は所用のため、代理として、田中 康嗣 様にご出席をいただいております。

次に、兵庫県西播磨県民局光都土木事務所より、大久保 豪 様です。

次に、兵庫県赤穂警察署交通課より宅美 智章 様です。

次に、本協議会監査委員であります、赤穂市自治会連合会より島田 裕弘 様です。

同じく、赤穂市自治会連合会より溝田 泰司 様です。

次に、赤穂市女性団体懇話会より横山 直美 様です。

次に、赤穂市老人クラブ連合会より、福本 俊弘 様です。

同じく、赤穂市老人クラブ連合会より、室井 久夫 様です。

次に、副会長であります、関西福祉大学より小野間 正巳 様です。

改めまして、会長であります赤穂市の溝田副市長です。

次に、赤穂市から、岸本総務部長です。

同じく、高見教育次長です。

同じく、小川建設部長です。

次に、兵庫県土木部交通政策課より、新田 博史 様です。

なお、本日は、赤穂タクシー株式会社 守岡 正彦 様、

公益社団法人兵庫県バス協会 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

より所要のため「欠席する」旨、ご連絡を受けております。

続きまして、事務局職員を紹介いたします。

玉木企画政策課長です。

深澤企画係長です。

軀川主事です。

私は、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。

また、赤穂市地域公共交通計画策定業務の委託業者であります、丸尾計画事務所の担当者にも本日ご同席をいただいております。

以上で紹介を終わります。

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、赤穂市地域公共交通活性化協議会設置要綱第7条第2項の規定により成立しておりますことを、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致します。

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の報告事項に入ります。報告事項の(1)令和4年度決算について事務局より説明をお願いします。

事務局

それではまず、お手元にお配りしております資料の確認をさせていただきます。

まず、本日の次第、裏面に名簿を記載しております。次に配席図。次に、資料1とあります令和4年度赤穂市地域公共交通活性化協議会収支決算書、裏面が監査結果報告書となっております。次に資料2公共交通に対する各地区意見調査結果。次に資料3令和5年度赤穂市地域公共交通活性化協議会収支予算書(案)。次に資料4赤穂市地域公共交通計画の方向性(案)。そして最後に地域連携サポートプラン提案書をお配りしておりますので、ご確認ください。

それでは、資料1としております、令和4年度赤穂市地域公共交通活性化協議会の収支決算書をお手元をお願いいたします。

決算額を読み上げることで説明にかえさせていただきたいと思っております。

では、初めに歳入の部、1款1項1目、負担金205万937円。こちらは赤穂市からの負担金となっております。

次に2款1項1目、補助金204万4,675円。こちらは国、国土交通省からの補助金となっております。

3款1項1目、雑入8円。こちらは預金利息となっております。

以上、合計で409万5,620円となっております。

続きまして歳出の部です。

1款1項1目、会議費7万円。こちらは委員報償費となっております。

2項1目、事務費3万7,020円。こちらは事務消耗品、郵送料、振込手数料となっております。

2款1項1目、事業費398万8,600円。こちらは地域公共交通計画策定業務の

委託料となっております。

以上、合計で409万5,620円となっております。

なお、予算額を上回っての支出につきましては、各科目の執行残からそれぞれ流用させていただいたものでございます。決算につきましては以上です。

議長 続きまして、監査報告を島田監査委員からお願いいたします。

監査委員 監査委員の島田です。それでは監査報告をさせていただきます。

赤穂市地域公共交通活性化協議会財務規程第10条第2項の規定により監査した結果、次の通り報告いたします。

監査の日時は令和5年5月30日であります。

本協議会の会計に係る出納その他付属書類について監査した結果、諸帳簿等が適正かつ正確に処理されていることを認めます。

以上で監査報告を終わります。

議長 ありがとうございます。ただいまの説明に関しまして、ご意見、ご質問等はありませんか。

なければ、決算について承認することとしたいと思いますが、ご異議ございませんか。

委員 異議なし。

議長 ありがとうございます。それでは、決算について、承認することといたします。

次に、(2)公共交通に対する各地区意見調査結果について事務局より説明をお願いします。

事務局 それでは資料2としております、公共交通に対する各地区意見結果をお願いいたします。

1ページをご覧ください。この調査ですが、各地区で抱える公共交通に関する様々な課題や改善点などの現状を把握するために、各自治会長さんに調査票を配布し、各自治会で取りまとめていただいた意見を記入していただく方法で行いました。回収率は、1ページの表の右下にありますとおり、全体で57.3%となっております。

次に2ページをご覧ください。こちらは「公共交通（鉄道、バス、タクシー等）について、各地区で抱える課題や改善点についてお伺いします。下欄にご記入ください。」と意見を求める問いに対しまして、意見の種類別、意見の内容別に、その意見の数を表にしております。

簡単にご説明をいたしますが、初めに、表の一番下から3段目、意見があった自治会の総数とその割合をご覧ください。西部地区が60%、御崎地区が81.8%、一番右

の有年地区が85.7%と比較的高くなっておりまして、これらの地区が公共交通に対する意識が高いということが読み取れるかと思えます。

次に、表の上の段、公共交通の種類別の意見の数をご覧ください。一番上の行がバス等となっておりますが、こちらの意見の合計数が38件と最も多くなっておりまして、次にその下にあります鉄道に関する意見が24件と続いております。

続きまして下の段です。内容別の意見数についてですが、その他の意見を除きますと、上から3つ目、バス停の増設や運行エリアの拡大等に関する意見が20件と最も多く、次に、鉄道の便数の増加維持やダイヤ変更に関する意見が18件と続いております。

それでは3ページをお願いいたします。3ページ以降は種類別に主な意見を掲載しておりますので、その中からいくつか簡単に紹介をさせていただきます。

まず、1. 鉄道の便数の増加・維持やダイヤ変更に関する意見といたしまして、1つ目、JR赤穂線が減便されているため、小学生の下校に不便が出ている。次に、赤穂線の運行本数を減らさないで欲しい。次に、その下1-2. 運行時間帯の拡大要望やダイヤ変更提案の中の2つ目ですが、昼間のJR山陽本線について相生駅での乗り換えをなくし直通運転にして欲しい、といった意見がございました。

次に、2. バス等の便数の増加・維持やダイヤ変更に関する意見といたしまして、1つ目、バスの本数を増やして欲しいですとか、2-2の1つ目、「ゆらのすけ」をもう少し遅い時間帯にも運行して欲しいですとか、その次にあります、バスを通勤・通学時間帯の電車に合わせて運行して欲しいといった意見がございました。

次に、4ページをお願いします。3. バス停の増設や運行エリアの拡大等に関する意見といたしまして、1つ目、「ていじゅうろう」「ゆらのすけ」ともに、市民病院、赤穂市役所、赤穂中央病院にバス停を設置して欲しいですとか、「ゆらのすけ」の乗降を運行ルート内であれば自由にできるようにして欲しい。3-2の1つ目、「ゆらのすけ」を千鳥地区まで延長して欲しいといった意見がございました。

次に4. 新たな移動サービスの導入や運行方法の改善に関する意見といたしまして、1つ目、路線バスの代替手段として乗り合いタクシーを運行して欲しいといった意見がございました。

5ページをお願いします。5. 運賃割引等の料金施策に関する意見といたしまして、1つ目、路線バスと「ゆらのすけ」では料金差が大きいですとか、4つ目、運転免許証を返納した場合の優遇措置、減額措置を検討して欲しいといった意見がございました。

次に6. ルートや本数の厳選等によるコストカットに関する意見といたしまして、1つ目、路線バスの利用者が少ない時間帯は削減してはどうかといった意見がございました。

6ページは、7. その他の意見を掲載しております。こちらは後ほどご覧いただきたいと思いますが、掲記のとおり意見がございました。

説明は以上です。

議長

ありがとうございました。

ただいまの事務局の説明に関しまして、ご意見、ご質問等はございませんか。

委員

よろしいですか。いろいろ意見が出ていますが、比較的今まででも同じような意見が出てきていたような気がするのですが、いろんな意見が出ているにも関わらず、「ゆらのすけ」のバス停は少しずついろんな形で改善されていると思うのですが、もっと改善できるものがあるのではないかと思います。

例えば、2-2の運行時間帯の拡大要望です。バスを通勤・通学時間帯の電車に合わせて運行して欲しい。これは、電車をこの時間帯に合わせてもっと増やせというのは難しいと思うんですけども、これはバスで言ったらそんなに難しいこともないし、運行時間帯を拡大すると、もっとバスに乗る人も増えたりするのではないかと思います。こういったことを今までは考えてこなかったのかどうか、教えて欲しいのですが。

事務局

まず、通勤・通学に関しては、路線バスということで、ウイング神姫さんの方で基本的には運行いただいておりますので、ウイング神姫さんからご意見よろしいですか。

委員

ウイング神姫でございます。先ほどご意見いただきました、通勤・通学の電車の乗り継ぎですが、先ほどいただきましたご意見に関しましては、まさにその通りだなというところで、私どもの方でダイヤの調整ができてなかった、というところに尽きてしまうと思います。

現状、私どもが4月のタイミングでダイヤ改正をしているのですが、場合によっては、どうしてもJR様のダイヤ発表の時期と、うちの中の処理の関係で間に合わなくなってしまったり、発表を受けてダイヤを調整するということで、どうしても調整時間が足りないといったパターンもございますので、全てではないのですが、そういった事例も過去にございました。

ただ、いただきましたご意見は、まさにその通りだと思いますので、今後もダイヤの計画の者と調整をしまして、少しでも乗り継ぎがスムーズになるように努力いたします。

委員

ちょっと補足になるんですが、この路線バスに結構お金かかっているんですね。だから、当然ウイング神姫さんは、なくてはならない存在だと思うんですが、いろんな形の意見を聞きます。例えばデマンドタクシーも、ウイングさんが走っているからなかなか赤穂まで行けないとか、いろいろ意見を聞いたことがあるので、もうちょっとウイング神姫さんに頑張ってもらって、どこまでが無理なのか、どこまでできるのかをはっきりさせてほしい。今も話が出ましたように、JRの運行の時刻表が出てからになるからとか、そんなもの僕に言わせたら、全く論外だというふう思うんですね。

もっと本当に赤穂市のこの地域の公共交通を支えているのがウイング神姫さんだと考えて欲しいし、そういうような形のものでやって欲しいなと思うんです。以上です。

事務局 それらについてはウイング神姫さんと、またタクシー事業者さんもいらっしゃいますのでいろいろな調整をさせていただいて、進めていきたいと思っております。

議長 他にございませんか。

委員 JRさんをお願いしたいことなんですけど、最近JR神戸線等でよく見られますように、踏切やホームでの事故等ということで、遅延とか運行取りやめとかあるんですけど、私どもの大学の学生は、姫路の向こう、明石あたりから新快速を乗り継いで来ています。それで、JRがストップしてしまうと帰る手段がなくなってしまうので、せめて何か別の手段、例えば赤穂から臨時バスを出すとか、そのようなことっていうのは考えていらっしゃるかどうか、その辺をお尋ねしたいんです。かねがねずっと思っていたことなんですけど、いかがでしょう。よろしくをお願いします。

委員 JR西日本でございます。朝の時間帯等、お客様のご利用が多い時間帯に、お客様と電車が接触するなど、長時間電車が止まるような時には、並行している鉄道会社様にご協力をいただきまして振替輸送などをさせていただいております。こちらは鉄道会社様のご協力によって成り立っているものというところがございます。

また並行している鉄道会社がない場面では、引き続きお客様にご迷惑をおかけする場面がありますけれども、バス会社様にご協力を得ることが、時間を要するという点でなかなか難しいというところがあるかと思えます。

そういった点では、電車が止まっている時間、どれぐらい止まるのかというところが大きな課題になろうかと思えますけれども、できる限り電車が止まっている時間を短くできるように努めていきたいと思っております。以上です。

委員 すみません、昨年にご説明があったのかもしれないですけれども、今年からですので質問させていただきたいと思えます。

このアンケートの意見の取り方なんですけれども、どういった形で取られてるのかを教えていただければと思えます。

といいますのは、7番のところに道路整備の要望というのがありまして、高取峠の早期のトンネル化っていうところにつきましては、土木事務所としても認識をさせていただいているんですけれども、これと公共交通とどう絡んでくるのかなというところがありますので、教えていただければと思えます。

事務局 各自治会長様には、この2ページの一番上にあります枠の中です、ね、「公共交通（鉄道、バス、タクシー等について）、各地区で抱える課題や改善点についてお伺いします。」という問いだけでありました。それに対して自由意見ということだったんですけれども、中には地区の事情といいますか、要望がありましたので、その他の意見として掲載させていただいてるという状況であります。

委員 分かりました。ありがとうございました。

議長 他にございませんでしょうか。

委員 調査結果2ページ目のところで、公共交通の種類別というところで、タクシーには合計14件の意見があがっていると書いてあるんですけども、4ページ目を見ますと、乗り合いタクシーのことは書いてあるんですけど、通常のタクシー事業のことについて何か意見があったかどうかをお聞かせいただけたらと思います。

事務局 特段、一般乗用タクシーのことについてはご意見はなかったんですけども、以前からご意見としてあがっている、有年地区以外のところでもデマンドタクシーを運行できないかといったご意見はございました。

ありがとうございます。

委員

他にございませんでしょうか。

議長

それでは次第4の協議事項に入らせていただきます。(1)令和5年度予算(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、資料3としております、令和5年度赤穂市地域公共交通活性化協議会収支予算書(案)をお願いいたします。

予算額の読み上げをもちまして説明に代えさせていただきます。

初めに歳入の部です。

1款1項1目、負担金240万8,500円。こちらは赤穂市からの負担金となっております。

2款1項1目、補助金240万8,500円。こちらは国、国土交通省からの補助金となっております。

以上、481万7,000円を予定するものでございます。

続きまして歳出の部、1款1項1目、会議費24万円。こちらは委員報償費となっております。

2項1目、事務費34万2,000円。こちらは消耗品費、印刷製本費、通信運搬費を計上しております。

続きまして2款1項1目、事業費423万5,000円。こちらは地域公共交通計画策定業務の委託料を予定しております。

以上、合計481万7,000円を予定するものでございます。以上です。

議長 ただ今の説明に関して、ご意見、ご質問等はございませんか。

委員 よろしいですか。この業務委託ですね、私、今年初めてなもので分からないのですが、これはあと何年、この業務委託は続くものなのですか。

事務局 こちらは今年度いっぱいのご予定でございます。

委員 よく分からないのですが、両方で800万ほどかかっているわけですよ。人件費一人分ぐらいがかかっているということになると思うんですけども。それが高いか安いかは分からないですが、こんなものかなと言ってみたらそうだし、中身を見てみると、つぎはぎというか、せっかく自治会長から意見が出ているのを、もう少しそれに即したものが出来たかなと思ったら、意外と昨今、日本全国で言われている公共交通の問題点を羅列しているように見えるんですけども。一部赤穂市に特化したものも書いてあると思うんですけども、どうもそれについては、400万かかっているなあというものが出てきてないのですが、計画された中で、特にこの辺を入念にしたものとかありますでしょうか。

事務局 これからその中身について、この地域公共交通活性化協議会で協議していく内容となっておりますので、計画の案については、その都度この会議の中で資料として出させていただきます。当然、詳しい施策の内容、事業の内容を、これからこの地域公共交通活性化協議会で詰めさせていただきますので、そのようなご認識をお願いいたします。

委員 それでしたら、この資料を今初めて見させていただいたのですが、もう少し早めに資料をいただいた方がいいですね。住んでる人間として、使ってる人間からしたら、今出てきてこれから考えるというのは、当然、意見は日頃から考えてることだと思うんですけども、もうちょっと資料を早くいただきたい。

事務局 それは、おっしゃる通りだと思いますので、今回資料がぎりぎりになったんですけども、事前に配布できるようでしたらそのようにさせていただきます。

議長 他にございませんか。

 ないようですので、予算について承認することとしたいと思いますが、ご異議ございませんか。

委員 異議なし。

議長 それでは予算について承認することといたします。

 次に、(2)赤穂市地域公共交通計画の方向性(案)について事務局より説明をお願いします。

それでは私の方から、赤穂市地域公共交通計画の方向性（案）につきまして、ご説明申し上げます。

資料4をお願いいたします。こちらの案につきましては、前回3月23日に開催されました、地域公共交通活性化協議会でお示しさせていただきましたけれども、4つありました基本方針を3つに整理するなど、少し内容を整理、変更させていただきましたので、よろしくをお願いいたします。

それでは1ページをお願いいたします。1の基本理念についてであります。

本市の地域公共交通計画の方向性は、昨年行いましたアンケート結果や近畿運輸局からの地域連携サポートプラン提案書、また、各地区自治会からのご意見などをもとに、本市の公共交通を取り巻く現状と課題を踏まえ、また上位計画である、「2030赤穂市総合計画」や、「赤穂市都市計画マスタープラン」等の各種関連計画との整合を図りながら、本市が目指す公共交通のあり方を基本理念といたします。

その基本理念として、2030赤穂市総合計画に掲げるまちの将来像「自然と歴史に育まれ 笑顔と希望あふれる 活力のあるまち」から一部引用しまして「みんなで支える 笑顔と希望あふれる公共交通」として掲げ、まちづくりと連携しながら、鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシー、一般乗用タクシーなど、地域の実情に応じた移動サービスを提供することにより、誰もが利用しやすく、利便性・機能性の高い持続可能な公共交通体系の構築を目指します。

また様々な人・地域が交流する活力とにぎわいのあるまちの実現のため、市民・交通事業者・行政が協働して、公共交通を支える取り組みを推進し、「みんなで支える 笑顔と希望あふれる公共交通」を目指してまいります。

続きまして2ページをお願いいたします。2の基本方針についてであります。

基本理念であります「みんなで支える 笑顔と希望あふれる公共交通」の実現に向けて、本計画を推進するにあたって、3つの基本方針を設定いたします。

まず基本方針1として、利便性・機能性の高い公共交通体系の構築であります。

人口減少や少子高齢化社会が進行する中、地域の特性に応じた移動サービスを提供することで、日常生活に必要な移動手段を維持改善するとともに、各種移動サービスの適切な棲み分けを行うことで効率的・網羅的な公共交通ネットワークを構築いたします。

また、公共交通の利用方法の改善や、運行ダイヤの調整等による利便性の向上を図ることで、利便性・機能性の高い公共交通利用環境の構築を目指します。

次に、基本方針2として、多分野連携によるサービス向上であります。

観光、教育、福祉などの他分野と公共交通が連携することにより、移動サービスの確保・充実・利便性の向上を図り、必要な方に必要な移動サービスを提供するとともに、今まで公共交通を利用していなかった方にも利用してもらうことで、新たな移動需要を創出します。また、近年の情報技術をはじめ、進展している技術を活用し、さらなる公共交通サービスの向上を図ります。

次に、基本方針3として、みんなで支えあう持続可能な公共交通の実現であります。

公共交通に対する関心を高めていただけるよう、利用者や市民の方の目線に立った公共交通ネットワークの一元的な情報提供や、脱炭素社会の実現に向けた公共交通の利用

を促進することにより、将来にわたり公共交通を安定的に維持できる体制づくりを目指します。

また、公共交通に対する多様な行政支援や、市民・地元企業など、様々な主体との「共創」により、公共交通をまち全体で支える仕組みづくりを進めてまいります。

続きまして3ページをお願いいたします。3の公共交通網の整備方針についてであります。施設立地状況などの「まち」の現状や、上位計画・関連計画で示されたまちづくりの将来像、市民の方の現在の移動事情を踏まえ、赤穂市が目指す公共交通体系を次のように設定します。

本市が目指す公共交通体系は、「赤穂市都市計画マスタープラン」で位置付けられている『都市機能拠点』や『生活機能拠点』を、市内各地域の公共交通で結ぶとともに、これら各拠点や各地域と市外を公共交通で結ぶことにより、赤穂市民の方の市内外への移動需要や、赤穂市外の方が来訪する移動需要に対応するように設定いたします。

これら移動需要に対応するためには、公共交通ネットワークの役割分担が必要であることから、『市外連携軸』『市内連携軸』『地域内交通』の3つの階層を設定いたします。

まず、市外連携軸は、市内の都市機能拠点や生活機能拠点と市外を結ぶ役割を担います。また、市内連携軸は、市内各地域や生活機能拠点と都市機能拠点を結ぶ役割を担います。地域内交通は、市外連携軸・市内連携軸では網羅できない地域の移動需要に対応して、最寄りの生活機能拠点や都市機能拠点までを結ぶ役割を担います。なお、都市機能拠点内においては、周遊需要が多いため、市外連携軸、市内連携軸は、都市機能拠点内を循環するルートを基本といたします。

このような考え方のもと、赤穂市が目指す公共交通体系を図で表したのが、次の4ページになります。こちらは、また後ほどご覧いただければと思います。

続きまして、次のページ、A3横の表をお願いいたします。こちらは公共交通の現状と、昨年度、近畿運輸局様からご提案いただきました、地域連携サポートプラン提案書をふまえ、この計画の目的である、持続可能な公共交通体系の構築に向け、施策体系を次のとおり設定いたします。

まず表の左から基本理念、基本方針、施策、事業の順で表記をしております。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を実現するための施策として、1-1 需要に対応した公共交通ネットワークの維持・改善です。その横の事業としては①市外連携軸の維持・改善です。具体的には、東備西播定住自立圏域JR利用促進協議会の取り組みでありますとか、圏域バス「ていじゅうろう」のルート変更などを検討しております。

次に②市内連携軸の維持・改善です。これについては、路線バス、「ゆらのすけ」、「ていじゅうろう」の重複ルートの見直しや、ルート変更などを検討しております。

次に③地域内交通の維持・改善です。これはデマンドタクシーの維持・改善で、予約時間の短縮でありますとか、乗降場所の追加などを検討しております。

次に、施策1-2 利用しやすいバス料金体系の構築です。これは近畿運輸局様からの地域連携サポートプラン提案書にもありました路線バスとコミュニティバスの運賃を均一にすることを考えております。事業といたしましては、④コミュニティバスと路線

バスの運賃の統一化です。

現在、距離制運賃の路線バスと運賃が100円の「ゆらのすけ」、運賃が100円及び200円の「ていじゅうろう」の運賃を均一にし、どのバスも定額運賃にしたいと考えております。

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。これは、「ゆらのすけ」、「ていじゅうろう」の回数券導入や、路線バスも含めたバス全体の乗り放題サービスの導入などを考えております。

次に施策1-3公共交通同士の連携による乗り継ぎ利便性の向上です。事業としては、⑥運行ダイヤの調整です。これは鉄道とバス、またバス同士の乗り換え待ち時間の短縮などについて検討しております。

次に⑦情報連携による遅延への対応です。これは鉄道からバスへの運行情報の連携による遅延時の対応などについて考えております。こちら基本方針1のうち、特に①市外連携軸の維持・改善、②市内連携軸の維持・改善、④コミュニティバスと路線バスの運賃の統一化につきましては、重点事業として取り組んでまいりたいと考えております。

次に、基本方針2、他分野連携によるサービス向上を実現するための施策として、2-1観光分野と連携したサービス向上です。事業といたしましては、⑧レンタサイクルを活用した市内周遊の強化です。これは、鉄道、バス、レンタサイクル事業の連携による市内周遊の促進を考えております。

次に⑨公共交通を活用した観光周遊促進です。こちらは、交通事業者と連携したフリー乗車券の活用や、観光事業者と連携した観光周遊促進などについて考えております。

次に、施策2-2教育分野と連携したサービス向上です。事業としては、⑩公共交通を活用した通学手段の確保です。これは通学時間に可能な限り配慮した路線バスやコミュニティバスのダイヤ変更について考えているところであります。

次に施策2-3福祉分野と連携したサービス向上です。事業としては⑪障害者手帳保有者の外出促進です。具体的には、現在すでに福祉施策として実施されております、福祉タクシー券の交付や、障害者手帳保有者等に対して、新たにコミュニティバスの割引制度を導入できないかなどについて検討しております。

次に⑫高齢者運転免許自主返納の促進です。これは現在実施している高齢者運転免許証自主返納支援事業及び運転経歴証明書の特典に加えて、新たにコミュニティバスの割引制度を導入できないかなど、運転免許自主返納の促進について検討をしております。この⑫高齢者運転免許自主返納の促進については、重点事業として取り組んでまいりたいと考えております。

次に、施策2-4その他分野と連携したサービス向上です。事業といたしましては⑬商業施設と連携した割引制度の導入です。これは公共交通利用者への割引制度を導入できないかなど、検討してまいりたいと考えております。

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。こちらは沿線施設の駐車場や駐輪場を活用して、パーク&ライドやサイクル&ライドができればというふうに考えております。

次に⑮低公害車・ノンステップバスの導入推進であります。これは次回、バス等の更

新時に、EV等の低公害車への転換推進などについて考えております。

次に⑯先進技術を活用したサービス向上です。これはMa a S等の先進技術の活用や、ICカードなどとの連携によるサービスの向上について検討しております。

次に基本方針3 みんなで支え合う持続可能な公共交通を実現するための施策として、施策3-1 公共交通情報の多様な発信による利用促進です。事業といたしましては、⑰バス総合時刻表・公共交通マップの作成です。具体的には、現在、バスの種類別に作成されている時刻表を一つにまとめた総合時刻表の作成や、乗降場所や運行経路、また主要施設等を地図上に示した公共交通マップの作成などについて検討しております。

次に⑱モビリティ・マネジメント等の実施です。これは住民や新たに転入してきた方を対象にして、積極的に公共交通を利用していただくような取り組みや、保育所や幼稚園また小学校などで、バスの乗り方教室などを実施していきたいというふうに考えております。このモビリティ・マネジメント等の実施につきましても、重点事業として取り組んでまいりたいというふうに考えております。

次に施策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であります。事業としましては、⑲福祉ネットワーク事業等との連携です。これは現在、社会福祉協議会が実施しております福祉ネットワーク事業や、ボランティア協会が行っております買い物支援サービスとの連携による地域内交通の拡充などについて検討しております。

次に⑳バス車内・車体広告による収益の確保です。これは路線バスやコミュニティバスの車内や車体広告による収益の確保について考えております。

最後に㉑交通事業者・行政の連携による運転手の確保であります。現在、全国的にバスやタクシーの運転手が減少し、不足しております。ウイング神姫さんの方でも、新型コロナウイルス感染症が発生して以降、かなりの運転手さんが退職されたというふうに聞いております。また、バス運転者の労働時間等の改善を図るため、バス運転者の労働時間等の改善のための基準が改正され、2024年4月からバス運転者は、休息时间、勤務間インターバルを、現行の8時間から9時間確保することが求められており、いわゆる2024年問題と呼ばれております。このような状況の中、地域公共交通計画を策定するに当たりまして、今後、コミュニティバスなどのルートやダイヤを大きく変更することを検討しておりますが、このことにつきましては、バスの運転手を確保することが大前提となっております。そのため、この㉑交通事業者・行政の連携による運転手の確保につきましては、重点事業として取り組んでいきたいと考えております。

赤穂市地域公共交通計画の方向性（案）につきましては以上でございます。

議長

ただいまの事務局の説明に関しましてご質問等を受けたいと思いますが、まずは、ウイング神姫さんに路線バスを担っていただいておりますが、今のバス事業の現状について、先ほども説明の方でありました2024年問題などを含め、また今ご説明しました計画の方向性について、ウイング神姫さんの考え方をお伺いしたいと思います。

委員

まず、私どもバス事業者の現状をご報告させていただきます。

バス事業を取り巻く現状でございますが、コロナウイルスが5月に第5類感染症に指

定が変更されたことを受けまして、人々の移動機会が増えたということで、移動人口が回復基調にあるものと認識しております。当然、私どもバス事業者も人の移動に基づくサービスでございますので、収益も今後戻ってくださるとうところが今の見込みでございます。

しかしながら、私どもバス事業者というものが、構造といたしまして、例えば高速バスとか貸切バス事業で黒字を稼いで、その分を不採算路線の内部補填であったり、車両を更新したり、また乗務員のボーナスとして還元していったりするというのが構造的なものなのですが、やはり現状乗務員がいないとうところが非常に課題で、高速バスや貸切バスを稼働できないとうところが現状でございます。率直に言いますと、目の前に稼げるものがあるのに手を出せないとうところが今のバス事業者の状況でございます。

またその人手不足が、実際どういったものなのかとうところでございますが、運行を担う営業所の声といたしまして、今、乗務員がいませんが、バスの本数はそこまで大きく変えることができないので、人がいないのに仕事量が変わっていないとうところが現状でございます。

そういった状況の中で、乗務員の声といたしまして、やはり連続出勤ですね、もちろん法律を守った前提なんですけど、休日に出勤したりとか、そういったことがございます。やはり乗務員も家族がございまして、例えば急な休日出勤で家族との時間が取れなくなってしまっているとか、また、そもそも休日出勤、連続出勤で負担が大きいとうところで、そういった乗務員からの不満で、退職が続いているとう状況でございます。

また、そういった状況の中で、運行を管理する者も、日々バスを回すため、乗務員を確保しないといけないとうことがございまして、例えば休日出勤をお願いする側の方も、乗務員から嫌がられるとうか、やはり反発がありますが、そういったのを何とか押さえ込みながらその日運転ができる人を確保するとうことをしているんですが、やはりそれも限界がございまして、運行管理者の疲弊も大変大きい状況となっております。

会社といたしましては、今のこの会社の人々の状況ですね、労働環境は非常に重大な問題であり、経営リスクとして認識しておりまして、やはりこれを変えないと、今のバスの運行すべてが駄目になってしまうとう認識でございますので、この状況の改善は急務であると認識しております。

そういった人がいないとう状況でのバスの持続性に関してなんですが、まず乗務員が確保できるかとうことに関しては、今後も大きく状況が変わることは見込めないと考えております。それは高齢化であったり、バスの乗務員が長時間労働、時間の割には給料が安いとうところが世間的にもございまして、なかなか募集しても人が来ないとう状況を考えますと、今後も状況の抜本的な改善は見込めないだろうとうのが現状でございます。

ただ一方で、先ほど赤穂市様のご説明がございましたが、休息时间、法改正に伴う勤務間インターバルでございますが、現状8時間空けていたのを9時間にしましょうとい

うのが2024年の法改正の趣旨でございまして、例えば10時に勤務が終わったら7時までは出勤できないということなんですけど、実はバスというのは朝早くて、また夜遅いバスとかもございまして、現状のダイヤでいくと人繰りができなくなってしまうというところが、その2024年の法改正に向けた課題だと思っております。

そもそも現状8時間を空けているという、例えば家から仕事場まで1時間と考えると、8時間中の通勤で2時間使っていたら6時間しか入れないという状況もそもそも駄目だろうと。やはり現状公共交通もそういった乗務員の犠牲の上に成り立っているという状況でございまして、ここはもう抜本的に直していかないといけない、そこは会社として認識しております。

また悪い材料ばかり出てしまうんですけど、今まで例えば乗務員さんが朝6時に出勤して20時まで14時間働いてるというところです。そもそも、そういった勤務でございまして、乗務員も平均が57、58歳ぐらいまで上がっておりまして、やはりそれぐらいの年代の方でそれだけの労働時間は非常に負担が大きく、我々は安全運行が第一でございまして、勤務負担を考えると、1人でまわしているのを2人に分割しないといけないというふうに考えております。ただ、今まで1人でまわっていたのが2人になりますので、単純に考えると人件費が倍になるというのがございまして。

また、今、燃料費の高騰であったり、我々バス事業者はコロナで収入がなくなってしまいましたので、車両を更新できていないという状況、コロナ前で廃車基準に相当するようなものですが、何とかそれを修理して、だましまし使ってるという状況でございまして。ただ、それだけ車両が古くなると修繕費も多くかかってきますので、そういった状況で人件費と燃料費と修繕費、諸々の費用が今後も上昇基調にあるというふうに考えております。

そういったところを考えますと、今のダイヤの形は、持続性というものから見ると非常に厳しいなというところが率直な意見でございまして。

例えば、この赤穂市様のアンケートの中でもございましたが、コミュニティバスと路線バス、路線がかぶってる、同じ時間に同じような方向行ってる、そういったものは路線を合理化していって少しでも運行本数を減らしていく。また、現状利用が少ない便ですが、先ほど乗り継ぎがうまくいっていないというご意見をいただいておりますが、それを踏まえた上でも、現状例えば1人しか乗っていない路線とか、そういったところの路線の見直しは今後避けて通れないものだと思っております。端的に言いますと、今後路線の休止であったり減便は絶対避けて通れないものというのが、バス事業者としての認識でございまして。

そういった状況を踏まえまして、やはり路線網の再編は今後しないといけないというのがバス事業者としての主張といいますか要望ということになりますので、委員の皆様は、バスが無くなったら困るというご意見もごもっともではございますが、供給する方も、今もう出来ない状況としてございまして、ご認識の上でご意見等をちょうだいできればというところでございまして。以上です。

議長 バス事業者さんからのご説明をいただきました。
他にご意見等ございますでしょうか。

委員 私は高雄地区の連合自治会長ということで今回来させてもらっているんですが、有年地区はデマンドタクシーということで、すでに運営されているという話は聞いてます。高雄地区も、一部の人からデマンドタクシーをお願いしたいという声が上がっております。そこで、デマンドタクシーとは何ぞやということを見たりするんですけども、あくまでこれは地域に限定をされているということらしいという認識はしてるんですが、高雄地区でいくと、例えば通常は病院とか駅とかがあるんですが、高雄地区にはJRの駅はありませんし、要は使えるところが公民館と診療所、その2ヶ所ぐらいしかないんですよ。それに生活に関する、例えば買い物とかについては、どこも使えるような場所がないんですよ。そういうふうなことをデマンドタクシーで何とかしてほしいという声は聞くんですが、これはあくまで地域に限定するという事になってるんですかね。

事務局 そもそもですが、有年地区にデマンドタクシーを導入させていただいたのは、これまでは有年地区に中村タクシーさんというタクシー事業者さんが駅前に常駐されていたんですけども、撤退されたということで、基本的には有年地区がタクシー空白地域ということで、デマンドタクシーを導入したという経緯がございます。

基本的には一般乗用タクシーが、そのためにいらっしゃいますので、ぜひそういう移動の際には、一般乗用タクシーをご利用いただけたらと思います。

委員 その人が言うには、例えば木津の千種ハイランド、上がったたり下がったりする丘陵地みたいなところに住宅地があるんですが、そこから例えばイオンや市民病院に行くと、片道5千円ほどかかるらしいです。私はタクシーに乗ったことがないですから、あまりその値段のことははっきりわからないんですが、その人達はそういう金額を言うわけですよ。要は、年金生活をしていて、交通機関だけで1万円払わないとだめとかね、そういう声がやっぱりこう上がってくるんですよ。デマンドタクシーでも実際、例えば私は坂越駅をめったに使わないんですが、タクシーも駅前には今ほとんど常駐されていないですよ。ですから利用客が少ないということで、そうなると思うんですが、ただやはりもう少し考えていただきたい。特にそういうデマンドタクシーとかは、私自身はそんなに気にならないです。車の運転も今やってますしね。ですけども、これから数年して免許返納とかになると、やはり高雄地区全体が高齢化、赤穂市でも3番目という地域の中でね、これからもそういうことを考えたらいいのかなと思っているんですけどね。ですから、デマンドタクシーとかをもう少し緩和出来ないのかなと考えたんですけどね。その辺を考えていただけたらと。

事務局 ご意見、ありがとうございます。ただ、今、例えば有年の方が市民病院に行くにあたって、デマンドタクシーが市民病院には行けないんです。ですからデマンドタクシーで、

宮前停留所まで行っていただいて、宮前停留所から、例えば「ていじゅうろう」なり「ゆらのすけ」に乗って行っていただくような状況です。なので、タクシーは市民病院まで行ったら5千円はかかるかもしれませんが、例えば最寄りの停留所までタクシーに乗っていただいて、そこから先は「ゆらのすけ」で行っていただくというような選択になってくるかと思います。

委員　でもやっぱり坂越地区、高雄地区は本当に買い物すらできないんですよ。だからね、例えば交通機関で駄目だったら、以前坂越の駅前で、トライアルさんが来るという話があって、実際は今イオンの前に来てますけど、高雄、坂越地区がものすごく残念がってるんですよ。あそこにスーパーが来てくれたらものすごく近くになって便利がいいとかね。自転車でも行けるようになるというふうなことがあるんですが、有年も少ないかもしれませんが、高雄はほとんどないですよ。だから交通だけじゃなくて、そういう方向からも問題を検討していただいたらと考えているんですけど、よろしく願います。

事務局　ご意見として承ります。

議長　他にございませんか。

委員　ウイング神姫さんの現状というのはよく分かりました。行政の支援だけでは、なかなか人の手配とか難しいというのはよく分かりました。地域公共交通活性化協議会でこれから計画を作るにあたって、先ほどあったA3の施策の体系の中で、いろいろ事業として今から考えていく中で維持改善という計画を立てていこうとしていますので、なるべくその計画との乖離がないように、どうやったらいいという案もないんで申し訳ないですけど、要望として、なるべくそういう計画との乖離が少ないように、行政と一緒に考えていただければなと思います。以上です。

議長　他にございませんか。

委員　2点お伺いします。

先ほど、コミュニティバスと路線バスの運賃の統一化、これは重点事業になるということでしたが、これをどちらに合わせていくのが1点。

それと、高齢者運転免許自主返納の促進ということだったんですけども、今年赤穂市は65歳以上の高齢者に、要介護、要支援の方に聞いていますが、外出する際の移動手段について、自動車を自分で運転するのは60%、人に乗せていってもらおうというのは23%。これは複数回答になっていますが、やはり今のところ、地区それぞれあるかと思うんですけど、例えば今も出ますように、坂越、高雄、有年、尾崎、御崎では、他の圏域に比べて交通手段がない。今の自治会長からの話に出ていましたが、要は交通手段がないんですよね。今は自分で運転していて出かけていってますが、これは当然、高

齢化するとなかなかできないし、ましてや、先にこの高齢者運転免許自主返納の促進をあげるのではなくて、これは最後についてくるもんじゃないかと思うんです。先にこのコミュニティバスとか、いろんなものをもっともっと出していただいて、これだったら安心して街や病院に行けるなどというのがあってこそ、自主返納を促進できると思うんですよね。これは全く逆なんじゃないかなと。これを重点にするならばもっともっと他にやることはいっぱいある中で、これを考えてもらえばいいんですけどね。当然高齢者は事故が多いし、警察の方もずっと言われてますが、実際困ってる方がいらっしゃるということなんで、それもよく考えていただきたいなと思います。

事務局

1点目のコミュニティバスと路線バスの運賃の統一化で、どちらの運賃に合わせるのかということなんですけども、現在バス事業者さんと調整しておりますので、今、どちらに合わせるかということは、現在まだ検討中でございます。

それから、次の高齢者運転免許自主返納の促進ですけれども、そちらについてはコミュニティバスや路線バス、今後いろいろルートの変更なりで考えさせていただきます。

それとは別に、今現在こちらで書いておりますのは、路線バスであれば、例えば運転経歴証明書を提示するとバスの運賃が半額になったり、タクシーの運賃が10%引きになったりという施策があるんですけれども、そういった施策をコミュニティバスと路線バスの運賃を統一化することによって、今路線バスで使われている施策をコミュニティバスでも導入できないか、そのことによって、高齢者の運転免許の自主返納が促進されないかという意味で掲載しているものでございます。

委員

これ自分で運転するっていうのは、自宅から目的の場所に行くということですね。「ていじゅうろう」とか「ゆらのすけ」とかデマンドがあるんですけど、デマンドは駅までしか行きませんが、乗り換えないといけない、時間待ちをしないといけない、電話で予約しないといけない。大分少しずつ改善されてきてますけどね。本当のデマンドというのは、本当の目的地まで行かないといけないと思うんですよね。そういうのが本当のデマンドタクシーで、私はいい加減なデマンドだと思っていますが。

あと1点。有年はデマンドタクシーがあるんですけども、実際のところ利用者が少ないですね。なぜかという、いちいち電話で目的地を言わなければならない。例えば宮前に行くまでかなりの手間がかかって行く。それから乗り換えていく。有年からはタクシーで5千円かかるから誰も多分ほとんど行かない。福祉タクシーというのがあって、介護認定されてる方については、当然それも使われてると思うんですけど。やっぱりその辺のところをどうにかしていかないといけない。例えば地区ごとに循環するものを作ってもら。そしたら、いつの時間でもそこへ行ける。今の「ゆらのすけ」は、曜日は限定されてるし、まずはバス停に行かなければならない。バス停は曜日でも時間帯も少ない。それだったら、例えば宮前は、「ていじゅうろう」や「ゆらのすけ」、路線バスも走ってるので、そこまで行くまでの何か循環的なものを考えてもらったら、少しは便利になるのではないかな。今のままでいくと、いろんな調整を行うとか言っていますが、私は実際デマンドに乗る人に聞いていますが、なかなか大変で、やっぱり時間が変わり

ますからね。例えば、公民館に高齢者大学に来られてる方もいらっしゃいます。デマンドに乗ってこられますが、時間がずれてしまうとまたそこから時間を潰さなくてはならない。今の状態では、やっぱりデマンドは使いにくい。それと、路線バスとかいろんなものにお金を振り分けてるものがあつたら、できたらこっちにも循環的なものを考えていただいたらありがたいなと思う。

事務局

ありがとうございます。

平成28年7月にデマンドタクシーを導入した際には、最初、自宅から宮前停留所までの往復ということで、おっしゃられるようにそれをご利用される人数が少なかったので、それ以降乗降場所を新たに増やして、現在では8ヶ所で乗降できるように改善しております。利用者を増やすために、今後もいろいろ、先ほど委員がおっしゃられたことが全部できるかどうかというのはあるんですけども、できるだけご利用される方が使いやすいような状況に改善をしたいと思っております。

委員

ちょこちょこ改善していても、抜本的には全くならないのではないかと思います。せっかくあそこにデマンドタクシーの待合場所を作っていたけど、誰1人利用していない。あの中に待っている人を一度も見たことがありません。昔はあつたかもしれませんが、今はもうここ何年かほとんどない。

だからそれを見ただけで、むしろこれがほんまに有効な移動手段なのか。こればかり言うとおかしいんですけども、赤穂市全体のことですからもう一度言うておきますけど、僕は高齢者の運転免許自主返納というのは、これだけまだ自分で運転して移動している人が多いにも関わらず、この人達ももう10年もしたら行けなくなる。そしたら年寄りばかりで町中溢れてるけど、どこへも行けない。極端な話ですが、これからまさに今もウイング神姫さんがおっしゃいましたが、昼間のいい時間帯はバスは運行しますが、朝早いとか夜遅いとかこれはもう無理ですよというふうには僕は聞こえてならないです。厚かましい聞こえ方かもしれませんが、やっぱりいいとこだけ運行しないとバスの運行はもうできないよと言われるんやったら、我々はもっと自分らで考えていかないといけないのではないかと。もっともっとボランティア使ったりしてやっていかないと。それで、路線バスは仕事の人や学校にとか、そういう人に特化していただいて、その辺は便利なようにしていただいて、我々の日常については、もっと我々が考えていかないとだめなのではないかと、自分自身もそうしていかないとだめなのではないかという気がしてなりません。

議長

他にございませんか。

委員

神姫タクシーです。よろしく願いいたします。タクシー屋を代表いたしまして、今の現状を、とりあえずは説明させていただこうと思っております。

先ほどウイング神姫さんの方から説明がありましたように、多分バスだけでなく、JRさんですとか、そういった特殊な免許が必要な交通機関っていうものに関しては、

赤穂だけじゃなくて全国的に人員不足が発生してるのは現実です。もうこれは揺るがないです。これから先もそういったものが続いていくだろうと思っています。

それからコロナになってから人の動きが少なくなったっていう話ですけども、実はもうその前から多少は始まっています。コロナになってから確実に人が動かなくなって、その後遺症っていうのは、はっきり言ってまだ残っています。昼だけじゃなくて、特に夜なんかは、飲食店関係ですね、そういったところを中心に人の動きっていうものはありません。

それから、悪循環になってきてるのかもしれないですが、やっぱりタクシーが少ないっていうのもあって、家庭の方がお迎えに来られるっていうこともあったりします。ですから、タクシーをご利用になられる方自体も少なくはなっているのが現実です。ですから、バスさん、JRさんだけでなくタクシーもそうなんですけども、経営的には非常に難しい状態が続いてるっていうのが現実だと思います。それは、さっき言ったみたいに全国的な問題だと思っています。

それから、先ほど説明いただいたように、アンケートとっていただいて、方向性を出していただいているんですけども、アンケートの結果を見ますと、これ先ほど福本さんも言われたみたいに、昔からそう変わりません。多分要望されてるようなことは変わっていないと思います。理想と現実っていいですか、実際に皆さんできないとわかっている、こうしてくれって言われるんですよ。ですから、それとできることのマッチングをしていくしかないとは思います。ただその中で、今、実際にはすごく無駄なものもあります。

それからもう一つあるのは、ここで言っているのかわからないですけども、役所がゆえに縦割り行政、これ実は何度も言っているんですけども、縦割り行政がゆえの、それは国もそうなんですけども、縦割り行政がゆえの、例えば補助金ですとか、そういったものが出たり出なかったりっていうことで、運行できるものでしたり、できないものだったりっていうものが実際にはあります。ですから、こっちでは空いてるのにこっちでは忙しいっていう需要があったり供給があったりっていうものも実際にはあります。

現実からいうと、例えばこういう公共交通機関、公共の交通と言うのと、それから福祉というものは全く別のものです。ですから、本当言えば、その縦割り行政をこの際、ガッツと揺らして融合していただければ、無駄なものもなくなってくるんじゃないかなっていうのが、ずっと私が言っていることです。

もし、この赤穂市から発信できれば、何かできれば、理想的なものがまたでき上がってくるんじゃないかと思ったり、先ほどの夢物語のような理想と現実が少しでも近づいていくんじゃないかなとは思っています。

ここにも書いてありますが、大動脈で言うと、赤穂まで人を連れてきていただけるJRさん。それから、私よく例えるんですけども、大動脈、そして動脈、わたしら毛細血管みたいなもんです。うまくバランスが取れないと、人の体と一緒に、うまくいきません。ですから、うまく血液が循環できるようなシステムを、私は馬鹿ですのでよくわからないですけど、賢い方に今回お金を出していますので、そういった方に知恵を貸していただいて、血液が循環できるようなシステムを作っていただければなと思っています。

す。以上です。

議長 タクシー業者の代表ということで、お伺いしました。御崎タクシーさん、何かありましたら。

委員 先ほど神姫タクシーさんがおっしゃっていただいたように、省けるところはおそらくたくさんあると思います。その省いたところで、私たちができること、バスさんのお手伝いをできるところは協力してやっていけるっていうのは幾つかあると思います。ただ、ずっと今日お話にあるように人が足りない。2024年問題、本当に募集をしても人は来ませんし、休憩時間を1時間延ばすことによって、その1時間に人がいないっていう状況が現実なんですね。いて欲しいときに人を配置できないっていうのが、僕らもかなり心苦しいところで、でもお上には逆らえないし、それを守っていかなければならない。それは従業員の健康を守っていかないといけないところなので、皆様にもご理解いただいて、やはり難しいところは難しいって私らも言わせていただきますし、ただできるところで、細かいサービス、行政の方とも相談しながら、もうやめるものはやめようよ、できるものはもっと工夫してやっていこうよっていう話ができれば、皆さんの要望を叶えられることができるんじゃないかなと私自身も思ってますので、またそういう会議がありましたら、ちょっといろいろ突っ込んでみようかなと思っております。今後ともよろしくお願ひします。

議長 ありがとうございます。他にご意見等ございませんでしょうか。

ないようですので、赤穂市地域公共交通計画の方向性の案について、今後、令和5年度中に会議を重ねていく中で、いろいろご意見が出てくるとは思いますが、現時点でのこの計画の方向性案として、ご了承いただくということで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。異議なしということで、方向性の案については原案の通りで進めていきたいと思ひます。

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、次第5のその他ですが、事務局から何かございますか。

事務局 それでは次回の会議ですけれども、先ほどご承認をいただきました計画の方向性(案)の、施策体系に基づいて、具体的な事業の内容等について、少しお示しさせていただきたいと思ひますので、またその際は、ご協議をお願いいたします。

また、次回の会議の日程につきましては文書等にてご案内をさせていただきます。以

上でございます。

議長

それでは本日は大変お忙しい中、ご出席をいただきましてありがとうございました。
計画の策定に向けて、皆様には、それぞれの分野、今後ともご指導、ご協力を賜りますようお願いを申し上げます、これをもちまして本日の会議は終了させていただきます。

大変ご苦労さまでした。