

令和5年度三田市高校生議会 質 問 書

【質 問 者】 10番 三田西陵高校 2年 古瀬 伊吹（こせ いぶき）

【担 当 課】 まちの再生部 都市政策室 交通まちづくり課

【答弁予定者】 市長

【質 問 事 項】 三田市における医療を必要としている交通弱者向け交通システムについて

【質 問 内 容】

10番 高校生議員の三田西陵高校2年の古瀬 伊吹です。

私からは、「三田市における医療を必要としている交通弱者向け交通システムについて」お伺いします。

私は、看護師である母より、こどもや、妊婦さん、小さな子供を連れた女性、障害のある人、お年寄りなど弱い立場の人びとに寄り添えるやさしい人になるよう、小さいころから教えられて来ました。

なので、当初、この高校生議会では、こうした弱い立場にあるすべて人びとが、高い質の医療、十分な量の医療を受けられる体制の整備について、三田市の考え方をお聞きしたいと考えていました。

しかし、更に考えてみれば、病院に辿り着かないことには、現実問題として医療を受けられない、議論のスタート地点にも立てないことに気づきました。そこで今回、三田市における医療を必要としている交通弱者向け交通システムというテーマを選びました。

さて、警察庁及び兵庫県の統計から、兵庫県における運転免許の取得率は、63.86%、自動車保有率は61.27%であることが分かります。逆に言うと、三田市では人口の36.14%、約39,000人の人は免許を持っておらず、38.73%、約42,000人は自動車を保有していないことになり、約40,000人前後と、かなり多くの方が自由な移動に制限があることが想定されます。

次に今回の本論である交通弱者といわれる方々です。まず、交通弱者として思い浮かぶのはお年寄りの方々です。三田市の全人口107,494人に対し、65歳以上の高齢者は30,730人であり、高齢化率は28.6%です。『三田市人口ビジョン』での高齢化率は、2年後の令和7年時点で29.0%と推計されていた

ので、三田市における高齢化の進展は予想を上回る速さで進んでいるようです。

そして少し古いですが、内閣府によると、高齢者の受療率は入院で2.84%、外来で10.64%となっており、これを三田市に当てはめると、入院で約870人、外来で約3,270人、合計で約4,140人が医療を必要としていることになります。

この方々のうち、先の免許保有率で見れば約1,500人、自動車保有率で見れば約1,600人と、おおよそ三田市では、約1,500人前後が、高齢者のうち「医療を必要とする交通弱者」と見込まれます。

今回の論点である「医療を必要としている交通弱者」は、これに自由な移動が難しい、こどもや、妊婦さん、小さな子供を連れた女性、障害のある人が加わるため、この約1,500名が「医療を必要としている交通弱者」、支援対象者数の最低ラインと言えると思います。

さて、三田市では『三田市地域交通網形成計画』を策定し、様々な新しいチャレンジに取り組まれています。

ですが、グリーンスローモビリティや自動運転バスは、運転士不足対策の有力な候補ですがまだ実験段階であり、コミュニティバスの運行も、バスのカバーするエリアが限定的で、実施主体を担う各地域の負担も大きく、運行数も多くありません。『高齢者運賃助成事業』もありますが金額の制限も大きく、全体として交通弱者の方々への支援という意味では物足りなさを感じてしまいます。

そこで他府県、市町村の取り組みを調べていると、AIを活用したオンデマンド交通システム（ここではAIオンデマンドバス）が様々な自治体で導入されていることを知りました。国が進めるMaaS、デジタル・AI技術を活用してマイカー以外の移動を継ぎ目なく繋ぐ公共交通サービス体系の一つであり、全国的に導入が進んでいるようです。近隣では大阪府が導入済みであり、大阪府の豊能町が阪急バス等と連携して有償実証運航を今年8月から進められています。

これは、運行経路（路線）・乗降地点（停留所）・運行時刻（時刻表）が定められている一般的な路線バスと異なり、デジタル・AI技術を活用して経路・

乗降地点・時刻に柔軟性を持たせることで、利用者の要求に応じて運行する乗合型の公共交通サービスであり、使用する車両はワゴン車であることが多いそうです。

このAI オンデマンドバスであれば、ルート（路線）を固定せず市内全域をカバーすることも可能であり、時刻表もなく、アプリや電話で予約、バス停もバーチャルで設置すればよく、使用する車両もワゴン車でOK、と導入にかかる経費は低く済むと見込まれます。

そして、サービス提供対象を更に「医療を必要としている交通弱者」に限定することで、提供するサービス量は抑えられ、サービス提供に必要な運転手の数も抑えられます。加えて既存のバス事業者等との競合も抑えられるので、導入がよりスムーズになると考えています。

また市医師会と連携し、いくつかの病院・診療所をバーチャルの乗降地点に設定できれば、「医療を必要としている交通弱者」にメリットがあるだけでなく、通院バス等を設置せずとも患者が自らやって来て、誰がいつどこに来るかも分かり、病院・診療所にとってもメリットがあると思います。

こうしたAI オンデマンドバスを三田市にも導入できれば、三田市の「医療を必要としている交通弱者」への大きな移動支援となり、すべての人が等しく医療サービスを受けるための移動の不自由さのより一層の低減につながるのではと考えました。

以上のことにつきまして、市の考えをお聞かせください。

【答 弁 内 容】

「三田市における医療を必要としている交通弱者向け交通システム」について回答いたします。

今後、本市が直面する人口減少や高齢化の急速な進展といった人口構造の大きな変化に対して、誰もが自由で安全に移動ができる持続可能なまちの実現には、公共交通が果たす役割はこれまで以上に重要なものとなってまいります。中でもご提案の通院を目的とした高齢者の移動については早期に取り組むべき課題であると認識しています。

市では農村地域をはじめ、公共交通が利用しづらい交通不便地において、公

公共交通を下支えする持続可能な新しい移動手段の導入について、地域の皆様と一緒に取組を進めているところでございます。

これまで広野地区および小野地区では、地域内の移動について地域や交通事業者と共に検討を重ね、市が運行主体となって、地域住民のおでかけをサポートする取り組みを行っています。これは地域の方が運転を担い、最寄りのバス停まで送迎するとともに、路線バスの利用を促し、路線維持を下支えする取り組みでもあります。

また、公民連携による今までにないモデルも模索しながら考えていきたいと思っています。

古瀬議員ご提案の目的を医療に限定したA I オンデマンドバスにつきましては、A I の活用により、移動サービスの効率化が実現でき、それに伴う移動に係る経費の軽減が図れるなどの強みがあり、これからの新たな移動手段としては有効な手段の一つであると考えております。

一方で、高齢者の皆様にとっては、アプリの操作に不慣れである等、デジタルデバイドの問題やシステム導入に多額の費用を要するなどの弱みもあり、既存交通事業者との棲み分け等、課題解決のための工夫も必要となってまいります。

市では引き続き、誰もが自由で安全に移動ができる持続可能なまちの実現に向け、地域の特性に応じそれぞれの移動の仕組みの強みが有効に生かせるよう、ご提案のA I オンデマンドバスを含め、新しい移動システムについても幅広くとらえながら、医療を必要とする高齢者の移動に関する課題等の解決に向け、医療関係者や交通事業者など様々な民間事業者と連携しながら進めてまいりたいと考えておりますので、議員のご理解を賜りますようよろしくお願いいたします。

【高校生議会説明資料】

三田市における医療を必要としている 交通弱者向け交通システムについて

兵庫県立三田西陵高等学校
2年 古瀬 伊吹

- | | | |
|-------------------|---|-----|
| 1. 質問理由 | … | P.1 |
| 2. 基礎的情報・データ | … | P.2 |
| 3. 基礎的情報・データ2 | … | P.3 |
| 4. 提案（AIオンデマンドバス） | … | P.4 |

1. 質問理由

母の教え

看護師である母より、女性や子ども、障害のある人、お年寄りなど弱い立場の人びとに寄り添えるやさしい人になるよう、小さいころから教えられて来た。

初めに考えた質問

当初、こうした弱い立場にあるすべて人びとが、高い質の医療、十分な量の医療を受けられる体制の整備についての質問を考える。

質問内容の変更

・当初の医療の質・量を議論するのは大切だが、そもそも、その新たな病院に辿り着かないことには、現実問題として医療を受けられないため、当初に考えた質問は、今しなければならぬ質問と思えなくなる。

新しい質問

そこで弱い立場にあるすべての人が負担なく、又は、より少ない負担で医療機関にたどり着くことができるよう『三田市における医療を必要としている交通弱者向け交通システムについて』を質問することに。



2. 基礎的情報・データ

交通権

- 平成25年11月、国は交通政策に関する基本理念やその実現に向けた施策、国や自治体等の果たすべき役割などを定めた基本法である「交通基本法」を制定し、『交通権』を規定する。
- 『交通権』とは、国民の移動する権利であり、日本国憲法の第22条（居住・移転および職業選択の自由）、第25条（生存権）、第13条（幸福追求権）など関連する人権を集合した人権と定義される。憲法上保障された基本的権利を実質的に保障するものとして、国および自治体は国民・住民の交通権を保障する義務を負う。

国・地方自治体は、市民の『安全で質の高い医療を受ける権利』だけでなく、そこへのアクセスも含む『交通権』も保障する必要がある。

- ⇒ (8月LRT開業 板木県宇都宮市長) 「公共交通は福祉の時代に入っている。自分の力で移動できる環境を提供するのが行政の役割だ」
- ⇒ (関西大学経済学部 宇都宮教授) 「公共交通を通して人と人がつながり～医療費や介護費の節約につながる可能性も高い」

基礎データ 1

【兵庫県】運転免許保有者数・保有率

男性	女性	合計	兵庫県人口	免許保有率	免許不有率
1,844,052	1,586,539	3,430,591	5,372,420	63.86%	36.14%

※運転免許保有者数：警察庁「令和4年版運転免許統計」より
 ※兵庫県人口：「兵庫県推計人口(令和5年9月1日現在)」より

・運転免許の取得率は、兵庫県で63.86%、自動車の保有率は、三田市で61.27%

【三田市】自動車保有台数・保有率

保有自動車数	三田市人口	自動車保有率	自動車不有率
65,857	107,494	61.27%	38.73%

※保有自動車数：兵庫県「令和5年版市区町別主要統計指標」より
 ※三田市人口：「三田市推計人口(令和5年8月31日現在)」より

・逆に言うと、三田市では人口の36.14%、約39,000人の人は免許を持っておらず、38.73%、約42,000人は自動車を保有していない

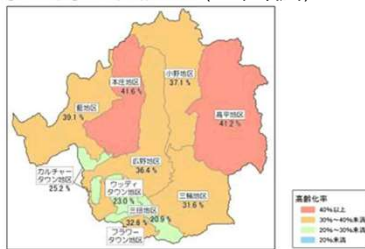
・約40,000人前後と、かなり多くの人が自由な移動に制限があることが想定される

2

3. 基礎的情報・データ 2

基礎データ 2

【2025年】: 三田市全体 29.0% (2025年=令和7年)



【三田市】医療を必要とする高齢者数(65歳以上、10万人あたり受療率)

受療率		医療を必要とする高齢者数(推計)				
入院	外来	入院	外来	合計	うち免許不有者	うち自動車不有者
2,840	10,637	873	3,269	4,141	1,497	1,604

※受療率：内閣府「平成28年版高齢社会白書」より

※三田市人口：「三田市推計人口(令和5年8月31日現在)」より

- ・上記表より、「医療を必要とする高齢者」のうち交通弱者といわれる方は、三田市では約1,500人前後と見込まれる。
- ・今回の議題である「医療を必要としている交通弱者」は、この数に、移動に不自由のある女性や子ども、障害のある人が加わるため、この約1,500名は最低限度の数字と見込まれる。

【三田市】高齢者数・高齢化率(65歳以上人口)

地区(10)	三田	三輪	広野	小野	高平	藍	本庄	フラワー	ウッディ	カルチャー	合計(全体)	
高齢者数	令和5年8月末現在 2,780	4,689	1,927	774	1,184	3,582	865	6,732	7,522	675	30,730	
高齢化率	令和5年8月末現在① 19.7%	31.9%	33.6%	40.7%	42.0%	40.8%	41.6%	33.8%	21.9%	21.2%	28.6%	
	三田市人口ビジョン ②(令和7年度)	20.9%	31.6%	36.4%	37.1%	41.2%	39.1%	41.6%	32.6%	23.0%	25.2%	29.0%
	①-②	-1.2%	0.3%	-2.8%	3.6%	0.8%	1.7%	0.0%	1.2%	-1.1%	-4.0%	-0.4%

※高齢者数・高齢化率：「三田市推計人口(令和5年8月31日現在)」、「平成28年3月三田市人口ビジョン」、「平成31年3月三田市地域交通網形成計画」より

- ・「三田市人口ビジョン(パターン2)」が令和7年度に見込む高齢化率を2年前倒してほぼ達成しており、高齢化の進展は予想を超えて早い。
- ・10地区中6地区が、令和7年度に見込む水準を超えており、特に「小野」地区、「藍」地区、「フラワータウン」地区の高齢化が予想を大きく超えて進んでいる。
- ・推計で用いられる「パターン2」は合計特殊出生率が今後上昇すると楽観的見込みであり、比較的最低い「パターン3」でも出生率を2.14と見込む。しかし、令和元年度の三田市の合計特殊出生率は1.16であり、今後も大幅な人口減と高齢化の進展が見込まれる。

3

4. 提案 (AIオンデマンドバス)

AIオンデマンドバスとは

○一般的な路線バスで一定に定められている

- ・ 運行経路 (路線)
- ・ 乗降地点 (停留所)
- ・ 運行時刻 (時刻表)

に柔軟性を持たせ、利用者の要求に応じて運行する乗合型の公共交通サービスのこと。

○路線バスの性質

- ・ 「複数の利用者が乗り合って利用する」

タクシーの性質

- ・ 「予約に応じて利用者の希望する地点間を運行する」

この両性質を併せ持ち、複数の利用者を一度に運ぶことで運行費用を抑えつつ、それぞれの利用者の異なる移動ニーズに応えようとするサービス。主にワゴン車で運行。



提案

○AIオンデマンドバス導入の強み

- ・ ルート (路線) を固定せず市内全域をカバーすることが可能
- ・ 時刻表は不要、アプリや電話で予約して利用
- ・ バス停はバーチャルで設置、使用する車両もワゴン車、と導入にかかる経費は低い

○運転手不足対策も

- ・ サービス提供対象を「医療を必要としている交通弱者」に限定することで、サービス量を抑え、必要な運転手の数も抑制。

○市医師会との連携でよりよく

- ・ いくつかの病院・診療所をバーチャルの乗降地点に設定することで、利用者の利便性向上を図るだけでなく、病院・診療所にとって通院バス等の設置負担を抑え、誰がいつどこに来るかも分かる。