

令和7年度第1回三田市地域公共交通活性化協議会 議事録

【日時】令和7年5月21日（木）14:00～16:00

【場所】三田市役所南分館 601 会議室

【出席者】委員：16名（3名欠席）

土井 勉、西村 敦（代理：宮本）、荻谷 治彦、宮井 勇人（代理：井關）、
新屋敷 昭一（代理：吉本）、木原 健太、高田 隆史、高寺 千寿子、若林 秀樹、
町田 寿彦、大村 和也（代理：曾谷）、奥野 成雄、岡田 忠

オブザーバー：2名

小玉 嗣人（兵庫県土木部交通政策課、代理：奈良山）、
前田 啓介（神姫バス株式会社、代理：竹内）

傍聴者：2名

事務局：5名

都市整備部次長 木戸、交通政策課長 田中、交通調整係長 入江、
交通企画係長 伊藤、交通企画係 吉田、交通調整係 山内、交通調整係 池本

【次第】

- 1 はじめに
- 2 配布資料の確認
- 3 委嘱状交付・委員紹介
- 4 議事の進行（出席者委員数報告）
- 5 協議事項
 - (1) 会長、副会長、会計及び監査の選出について
 - (2) 令和6年度決算、令和7年度予算（案）について
- 6 報告事項
 - (1) 路線バス休止の申し出について
 - (2) 本庄地区及び広野地区北部における乗合タクシー実証実験について
 - (3) 令和6年度フラワータウングリーンスローモビリティ実証実験結果について
 - (4) 令和6年度自動運転バス実証実験結果について
 - (5) 令和6年度志手原地区におけるタクシーを用いた地域内交通実証実験結果について
 - (6) 生活交通確保維持改善計画（地域内幹線系統及びフィーダー系統確保維持計画）の軽微な変更について
 - (7) 藍地区自家用有償旅客運送停車位置の変更について
 - (8) その他
生活交通確保維持改善計画（地域内幹線系統及びフィーダー系統確保維持計画）の策定について《6月書面決議案内》
- 7 おわりに

【会議の概要】

3 委嘱状交付・委員紹介

(事務局)

委員につきましては、昨年度末に満了を迎え、今年度より2年任期で新たな委員体制となっています。委員就任をご快諾いただきありがとうございます。本日付けで委嘱させていただきます。

<委員自己紹介>

本日は、委員改選後初回ですので、会長が選任されるまでの間、事務局にて議事を進行させていただきます。異議はありませんでしょうか。

<異議なし>

4 議事の進行（出席者委員数報告）

本日の出席委員数は、委員総数16名中13名の出席となります。協議会設置要綱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、報告します。

なお、本会について、本協議会設置要綱の規定に基づき、原則、公開となります。

本日は傍聴希望の方は3名であることを報告します。

5 協議事項（詳細は別添協議資料参照）

(1) 会長、副会長、会計及び監査の選出について

(事務局)

会長及びに副会長の選出方法については、協議会設置要綱第4条により、会長は「委員の互選によって定める」また、「副会長、会計監査は、委員の中から会長が指名する」となっています。

会長につきましては事務局よりご提案してもよいでしょうか。

<異議なし>

(事務局)

会長はまちづくりや地域公共交通に精通し、昨年度までも就任いただいた土井委員を提案します。よろしいでしょうか。

<異議なし>

(会長)

お引き受けします。

副会長はこれまで三田市の交通行政に深く関わってこられた北川委員を選任したいと思います。今回、欠席です。事務局から回答を確認されていますか。

(事務局)

指名があった場合、お引受けしますとの回答をいただいています。

(会長)

それでは、副会長は北川委員にお願いします。

会計は事務局を所管している高寺委員を選任したいと思います。

監査は前回から引き続き、三田市社会福祉協議会の大村委員を選任したいと思います。本日は欠席です。事務局いかがでしょうか。

(高寺委員)

会計についてお引き受けします。

(事務局)

監査は、大村委員より、指名があった場合お引受けしますとの回答をいただいています。

(会長)

それでは、会計と監査を提案のとおりお願いします。

本日より、三田市地域公共交通活性化協議会を皆さんと一緒に進めていきたいと思っています。

地域公共交通は、ご承知のように電車やバスやタクシーが主ですが、それ以外にも、地域の人たちの自主的な取り組みとして様々なコミュニティ交通が挙げられます。そういった交通も含め、人々を自家用車以外の方法で移動を支えるということがこの協議会のテーマとなります。

この会議にて、地域にふさわしい交通をどんな形で実現したらよいのか、皆さんと一緒に協議し、実現するお手伝いをしていく、あるいは一部予算的なものも一緒に考えていくことがミッションです。

皆さんと一緒に、三田市の公共交通だけではなく、三田市のまちの魅力を高めていきたいと思っています。人々は、移動なしで生活することできません。移動しやすいまち、魅力のあるまちにしていきたいために、まちを支える交通をこの会議のテーマとしていきたいと思っています。

ぜひ積極的にご議論、ご参加いただきたいと思っています。どうぞよろしく願いいたします。

(事務局)

ありがとうございます。これからの議事進行は、会長にお願いします。

5 協議事項（詳細は別添協議資料参照）

(2) 令和6年度決算、令和7年度予算（案）について（事務局説明）

（会長）

説明ありがとうございました。皆様の方からご意見、ご質問をお願いします。

<意見なし>

それでは、令和6年度の決算、令和7年度の予算について、協議が調ったとしてよろしいでしょうか。

<意義なし>

協議が調ったとします。

6 報告事項（詳細は別添報告資料参照）

(1) 路線バス休止の申し出について（事務局説明）

（会長）

非常に大事な報告です。説明の内容に、ご意見ご質問をお願いします。

（A 委員）

1 つ目は、今回の休止申し入れはいつされたものか。昨年の議論により、常々、行政と事業者で状況共有し合うこととされた。今回まで期間があまりないが、昨年決めた運用がなされているのか確認したい。

2 つ目は、幡尻線以外の2つは代替となる別系統があるということであるが、その別系統の状況について知りたい。該当の系統全体の乗車密度は示されているが、例えば千刈キャンプから成谷口までの部分については不明。また影響の程度は、地域の方に検討してもらうしかない。ただ、千刈キャンプから成谷口以外の区間は別系統があるとのことだが、その情報を加えてほしい。

3 点目は、昨年度と同様に小学生の利用状況と、利用があった場合の代替はスクールバスになると思うが、資料に記載がないので教えてほしい。

（B 委員）

幡尻線は、昨年度からある程度議論が進んでいると感じているが、他の2系統については本日初めて話があった。馬渡線は三田市内で完結しないので、三木市とも連携が必要と感じる。

1日1往復であるが、対応策を考えなくてはならない。三木市との連携をお願いしたい。

（事務局）

1 点目の廃止の申し出の時期は、今年の4月に入り正式に申し出をいただいた。情報としては、もう少し前に一報があったという状況。

2 点目の別の系統に関しては、成谷口から三田駅北口まで区間がある。図面を見て頂きたい。別系統として小柿、乙原または波豆川から三田駅への便があり、いずれも成谷口を経由する。成谷口から三田駅北口まで区間については、時間帯によるが1時間に2便から3便、朝方多い時には4,5便、夕方、夜には1便ある。千刈キャンプから三田駅までの区間を休止するが、成谷口から三田駅北口までは別系統があるので、結果として、成谷口から千刈キャンプまでの区間が休止になる。

3 つ目の小学校への通学については、教育委員会から、カルチャータウンの学園小学校に向けて、バスで小学生が通学していると聞いている。定期利用ではなく、利用は毎日ではないが、行きと帰りの便の利用があるとのことであり、対応が必要かも含め、今後調整をしていきたい。

その他、三木市との連携に関しては、三木市からも休止の申し出がされたと聞いており、今後の対応等も情報共有や調整を図っていく。

(会長)

今回は、休止の申し出があり、協議はこれから進めるという内容と思います。

(事務局)

補足でもう 1 点説明する。今回報告した幡尻線の代替については、教育委員会の方で今年度スクールバス導入に向けて進めている。

現時点では、年度が始まったばかりで、バスの購入はこれからであるが、今年度中に購入して手当てをしていく予定。

(会長)

休止予定日が 4 月 1 日なので、それに間に合わせるということだと思います。委員から質問あったとおり、小学生の通学は気になります。スクールバスを入れることで、児童は救われると思うのですが、どのように手当てをすべきか検討していただきたい。小学生と言っても、1 年生から 6 年生まで、授業時間が異なり、年齢とともに体力の幅がありますので、学年によって利用が異なるかと思います。行きと帰りが多いのか、帰りだけが多いのか、集落からどのように動いているのか確認し、子供たちの通学を漏れなく確保してほしいと思います。教育委員会も含めて、慎重に、きっちりと代替案を検討いただければありがたいと思います。

それでは、今回の説明の趣旨を持ってこの路線バスの休止の申し出について対応していくということで、協議会の場でも議論を皆さんと進めたいと思います。

6 報告事項（詳細は別添報告資料参照）

(2) 本庄地区及び広野地区北部における乗合タクシー実証実験について（事務局説明）

(A 委員)

運賃について、障害者の場合は付き添いの方と合わせて大人 1 人になる考え方の運賃設定がよく見られる。あるいは障害者 1 人に対して付き添い 2 人まで無料の場合もある。障害者はどのような考え方で運賃を考えるのか。

(C 委員)

運行の時間はどれぐらいを想定しているのか。片道で 1 時間以上かかるのであれば現実的ではないと思う。その日の予約状況に対し、どのような運用をするのか、A I が路線を選定するのか、興味があり聞きたい。

(事務局)

障害者の付き添いの方については、現時点では設定は考えが及んでいない。今の段階では500円という運賃を考えていたが、実際にどのような利用が適切か想定して、対応も考えたい。

もう1つの運行の時間については、別紙の地図で運行地域の北の端から南の端まで運行すると、およそ30分弱の時間がかかる。単純にそれを往復した運送では便数が限られることになるが、その間で予約に応じて乗り合って頂く。あるいは、端からではなくもっと短い距離を運行する場合もあるので、短時間の運行もある。

今回、この予約システムの運用としてはルートを固定しないので、実際にどれだけの便数が運用可能かという点も検証の1つとなる。

(会長)

目的地が1つであれば、色々な人が乗り合わせて途中で乗っていくので、それほど時間はかからないと思いますが、目的地が分散すると、回り道をしてストレスがかかる人たちが出ることも考えられます。そのような場合にどうするかということも実験の中で確認すべき課題になると思います。

(事務局)

広い範囲を縫っての運行は時間がかかり、結果として他の予約を受けられないことにもなる。そういった場合があれば、対策を考えたい。

(会長)

その場合、2台必要かもしれない。資料を見ると、目的地はあまりバラバラにならない気がします。統一されればよいけれども、それぞれの目的地が離れてしまうと大変時間のかかる運行になります。

色々な方が使えるのが楽しみでありますけれども、難しいところもあるということですね。

(事務局)

予約の全てに応えられない可能性があることも踏まえた交通とすることも考える。2台目を用意すると、やはり経費の懸念があるので、効率性も検証事項と考えている。

(会長)

できるだけ同じ時間に利用して頂ければよいが、いつもそのようにはならないですね。利用される方も学ぶことで、効率的に使いやすいものにできていくとも思います。実験を通じて、使い方についても互いに学び合う形で取り組んでいければと思います。

(B委員)

7月からの実施であれば、実質あと1ヶ月とちょっとという状況。申請あれば窓口として手続きを頑張って進める。

一方、地元の盛り上げについても並行してお願いしたい。地元の人利用がなければ、もったいない取り組みになってしまう。バスがなくなるという前提の上で実験をやるので、このような交通に慣れていただく貴重な機会であり、たくさん利用いただきたいと思う。地元の自治会への働きかけも大事かと

思うので、そういった取り組みをお願いします。

(会長)

地元では、3月末で1路線が廃止の状態です。地元の方たちが廃止で困っているという話が広がるかどうかですね。もう1つ別の路線は次の3月末の廃止になりますので、同様の話題になります。

(事務局)

幡尻線はまだ運行しているが、広野線の方は休止している。広野線は現在、自家用有償旅客運送による代替手段を用意している。運行を沿線地域の方に担っていただく形で代替手段としており、目的地として新三田駅やイオンなどとして、自家用車で運行する形態を4月から開始している。以前も自家用有償旅客運送は行っていたが目的地が別であった。この4月から目的地を現在の形に変更して代替手段としている状況。

(会長)

結構使われていますか。

(事務局)

4月で100人超の利用があり、これまでよりもかなり増えている状況。今回の乗合タクシーでもそれだけの人数を運送することが必要という点は、実験に向けての事前情報と理解している。

(会長)

検証項目について、1番目から6番目までである中で、経費についてはタクシーへの委託と、アプリのシステム費用の2つになると思いますが、トータルでどれぐらいのコストがかかるのか検証が必要。

地域に対しては、運賃がどれぐらいになるか、また、お金かかっているのだから使わないともったいないという説明をされると思います。

経費に対し、市の予算と運賃収入の2つで賄うしか今のところはないと思います。

1人あたりの輸送コストも含め、継続していくために必要なお金をどうするか確認するために、検証項目に入れていただければと思います。

では次に進めていきたいと思います。

6 報告事項（詳細は別添報告資料参照）

(3) 令和6年度フラワータウングリーンスローモビリティ実証実験結果について（事務局説明）

(A 委員)

実証実験の結果を聞いて、8丁目は坂があるから利用するのかな、2丁目など駅に遠い人が使うのかなと、資料を見て利用する理由を考えてみている。ただ、現在、イオンの改築で周辺の人是非常に生活が不便になったなどと仰っている。タイミング的にかどうか分からないが、利用数が増えているとの実感に繋がらない。

利用の目的について、フラワータウン駅や買い物に出かけることを想定していたと思うが、利用数を

増やすための更なるアイデアが必要と思っている。

例えば、このエリアで毎日 10 数名の方が集まるミニデイサービスのサロンをされており、その送迎を私が担当している。近くから歩いてくる人と、狭間が丘やウッディタウンから来る人もいる。雨の日は車に乗せてもらい、晴れた日は歩いて帰るといった方もいる。施設は開始と終了の時間が決まっているので、時間に合わせた運行はしやすいと思う。

この話の通りに導入してほしいという話ではないが、対象の幅を広げて利用者数を増やすための検討も必要と感じた。

(D 委員)

3 課題及び次年度の取組みの資料に課題精査という説明があるが、先ほども意見があった、雨の日と晴の日での使用頻度や、季節によって寒い時期の利用はちょっと少なくなるかと、また、あまり暑い時も利用が少なくなるかと思う。そのような天気や季節についての精査も必要ではないか。

(会長)

最初に利用促進の話がありました。続いて、実験の時の気象状況の影響の把握が必要との話ありました。

(事務局)

まず、利用促進のご意見については、お話のとおり、商業施設が閉店となり、しばらく店に向かう需要は見られないと思う。ただ、駅ビルのクリニックや他のスーパー等もあるので、利用数を増やすべく、そういった商業施設等と共創できればと考えている。

また、利用幅については、運行する便の時間帯についても検討している。ただ、時間を増やすほど安全面のリスクも伴う。今の時刻表では、9 時から 14 時まで 1 時間毎に出発し、14 時半に運行終了としている。その後には走行すると、例えば自転車で通う学生の数が多くなり、衝突事故の危険性も上がる。他の通行や安全面についても協議を進めているところ。

それから、気象状況に関しては、車両の特性上、雨がかかりやすいという面、また雷に弱い乗り物であるので、気象状況等について精査が必要と認識している。運行判断についての基準を設けるべきと考え、現在協議を進めている。

(会長)

例えば雷で運行中止となった場合、どのように告知するのですか。

(事務局)

現在想定しているものとして、前日の天気予報を見て、その時点でメールなど何かしらの伝達手段を使って運休の判断を地域に伝え、ドライバーの方にも伝達する方法を考えている。

また、実証実験中はホームページの方でも案内を掲載していたので、引き続き市としても一緒に通知等をしていければと思っている。

(会長)

今回、運賃の有償化を行い、乗車券の販売に応援券も合わせて 76 件ありましたが、当初の販売件数に

目標はありましたか。目標に対して、乗車券の販売件数はどうでしたか。

(事務局)

令和6年度の実証実験については、目標は設定していなかった。理由としては、令和5年度まで無償としていたので、販売の予測がつかなかった点がある。

(会長)

それでは、販売数は、皆さんに受け入れられているとの評価なのか、もうちょっと頑張った方がよかったという評価なのか、どちらの評価なのでしょう。

(事務局)

報告資料の円グラフに掲載しているが、17.9パーセントが初めて利用、その他は2回以上利用された結果となっており、受け入れられていると一定評価できると考えている。

また、サブスクという形で販売しているので、利用者は2回以上の利用は必須と考えられるので、運用方法と合致しているという評価をしている。

(会長)

販売件数が76件という数字はそこそこいい感じという評価と考えているということですね。1回だけの乗車運賃はいくらでしょうか。

(事務局)

1回の利用券は、今回販売していなかった。代わりに無料乗車券というものを配布していたが、その人数は資料に記載をしていない。

(会長)

有料で実際乗った人は76件ということですね。

有料で乗ったユニークユーザーとしては、76人。その人たちが2回乗ったり、1回で終了するなど、いろんな方がいるということですね。

(事務局)

その通り。

(会長)

実証実験していく時には、どの程度ユニークユーザーを確保するかという点は重要なことだと思います。そのような人たちを確保するために何をするのかという点も検討課題であり、評価指標に入れた方がよいと思います。

(C委員)

私は富士が丘に住んでおり、広報誌は毎月見ているが、この取り組みは知らなかった。情報共有の方法を考えていただければと思った。ただ、この事業はすごくよいと思う。今後も導入に向けて進め、地

域の方が利用することになればよいと思った。

ただ、採算性がどうなのか気になる。今後の10年でどれだけの方が利用するのか。高齢化社会なので、70代の方が何人いる、80代の方が何人いる中で、時代により変化する人数と、実際に利用する乗客はどのような方なのか、採算性が合うのか確認してから進めた方がよいと思う。

実際に利用され良かったと感じた人が、5年後に使えなくなったとなるのは残念なので、しっかり考えていただければと思う。今時点ではそういった資料は多分ないと思うので今後検討してほしい。先ほど会長からあった意見にも関連して、資料があった方がよいと思う。

(会長)

採算性の話はすごく大事です。費用がかかるものであり、黒字になることはおそらく無理と考えた方がよいと思うのですが、それに対し市がどこまで予算を確保するのか。このような実験を通じて、市民にも不平等感なく、サポートをしないと人々が自由にでかけることが難しいというデータを集めていくことも検討頂ければと思います。

それでは、次の議題へ進めていきます。

6 報告事項（詳細は別添報告資料参照）

(4) 令和6年度自動運転バス実証実験結果について（事務局説明）

(A 委員)

この自動運転走行は、100%自動化が達成しないと認可が下りないのか、100%でなくともよいのか。いつまでも実験を続けるのではなく、早く実装してほしい。技術的課題がクリアされたのであれば、あとは事故等が起きた際に人がいないことを心配する人は乗らないし、気にしない人は乗る。私は乗りたいと思っているので、早く実装してほしい。

ただ、自動運転バスの走行特性についての説明があった。乗ってみたところ、中型のバスで運行ソフトの精度が悪い。停止位置の前で一旦止まり、ゆっくり発進して停止位置でまた止まる。人の運転手では絶対行わない動作をしているが、ソフトウェアの問題なので解消できるはず。ソフト側の考えがわからないが、課題として伝えたい。

また、エンジンによるのかわからないが、振動が高速バスよりも大きいと感じる。個人的には電気バスがよいと思っており、静かに動いて止まるバスの自動運転に乗りたい。

課題も話したが、質問の趣旨は実装のレベルについて聞きたいというもの。

(C 委員)

乗る側の観点ではなく、車を運転する側として、今後、自動運転についてどのように社会と向き合っていく考えなのか知りたい。運転する側として、想定される運行時の危険性、また実際に運行した結果どんな危険があったのか、指標の設定や調査はされたのか。

(事務局)

最初の質問について、自動運転レベル4は、これを満たせば運転手なしで走行してよいという走行環境条件が設定されるものであるため、100%の自動化は絶対条件ではない。ただ、できる限り100%自動

化を目指している。技術的な面での課題は路上駐車回避があり、解消への道筋は見えているが、次回以降も検証に時間が必要と考えている。

停止等の制御については、通常の路線バスと同じにすることは難しいと考えている。今後は、制御しやすい電気バスの導入も含めて、検討していきたい。

次の質問について、今回の実証実験ではレベル2として、運転手が乗車し何かあればすぐハンドルを持てる状態を確保している。法的にも4条運行として、通常の路線バスと同じ運行としており、運行側で安全性を確保しており、運転する側の危険性はなかったと認識している。ただし、実装に向けては自動運転バスの走行特性を知って頂くなど、交通参加者にとってより良い走行環境となるように考えていきたい。

その他、沿道の住民アンケートでは、円滑な挙動を取ることができないため危険や不安を感じるなどの意見もあった。先ほど指摘があった走行特性として「ゆっくりバス停に停車する」など、通常の路線バスとは異なる挙動があるため、今年度以降の実証実験では、利用者が不安等を感じる場所を詳細に把握する一方で、自動運転バスの特性であると利用者にも受容頂く取り組みも考えたい。

(会長)

2つ目の質問で、運転する側から見て問題点を把握しているのかという意見は大事な視点だと思います。

(B 委員)

今年度も自動運転についての国の実証実験事業にご応募されたと聞いている。

自動運転が話題となり始めてから10年弱が経っている。確実に技術は上がっているが、やればやるほど課題が出てくるのも事実。走行だけであれば自動運転が可能であるが、周辺の環境との協調については課題があると認識されていると思う。

例えば、バスの前に急に車が割り込むという状況がある。県内でもそれにより車内で転倒事故となったことがあったが、そういったことが生じないようにシステム制御を行う。そのため、動きがぎこちない、遅い、なぜ発進しないのかとを感じる状況が起こる。

これは利用者側もバスが危ないと判断している状況であると認識しなくてはならない。逆に他の一般のドライバーもバスの走行を妨げてはいけないという大原則の上で運転する意識が共有できないといけない。全て自動運転バスに課題解決を求めると、ハードルが高くなっていくと思う。

私は自動運転自体の担当ではないが、このように課題がやればやるほど見えてくるという話を伺っている。

全国を見渡せば、レベル4としてほぼ機械の判断で動かしている事例は出てきている。万博会場に向かう道路も、レベル4となる機械任せで運転している区間はある。あるいは、福井でも実証実験を行っている。これは、他の交通がなく走行しやすい状況にあるから実現している。閉鎖環境と言われるが、他の交通がなく、自らの車だけの判断で走ることができるため、急ブレーキを踏むこともなく、自律的に動かしやすい。三田市で行っている実験は非常に意欲的であり、他の交通がある中でレベル4を目指す取り組みをされている。先ほどの事例と比べるとハードルは間違いに高いと思う。

神姫バスからも、三田市で5年くらい自動運転の実証事業をされ、年を経るごとにレベルが着実に上がっているとの実感を聞いているが、完全に手放しで運行できる段階ではないのかと感じている。

あくまで補足であり、制御について解決すべきという意見ではないが、そのような課題がまだ残っていると考えていただきたい。

(会長)

非常にわかりやすい説明でした。

気になる場所として、三田市の自動運転は何を目指しているのでしょうか。ドライバー不足なので、ドライバーなしで運行できるバスを作り上げることが目標なのか。あるいは、大型2種免許を持ってなくても、スタッフとして運転のサポートができる人が乗り込むことで自動運転を継続することができるという目標なのか。目標設定次第で目指すゴールが違うと思います。

自動運転100%でドライバー0%を実現しようと思うとなかなか難しいと思います。誰かスタッフが乗って、ほとんどは自動運転で行けるというのが目標であれば、現在の取組の延長上にあると思います。

多くの方は、ドライバーなしで運行できるからよいと考えています。それは理想なのですが、そこまでたどり着くのになかなか時間がかかるので、いつまでも自動運転ができていないと思われま。目標の設定を検討いただければと思います。よろしくお願いたします。それでは次の報告をよろしくお願いたします。

6 報告事項（詳細は別添報告資料参照）

(5) 令和6年度志手原地区におけるタクシーを用いた地域内交通実証実験結果について（事務局説明）

(会長)

実験の期間が短かったので、どこまで検証ができていますか気になります。自家用有償旅客運送輸送を乗合タクシーに乗り換えて利用を拡大しようという実験でしょうか。他にもご意見、ご質問いただければと思います。

(E 委員)

報告資料に利用者アンケートがあるが、居住地の一部で香下が9人と利用者の偏りがある。ここは今回、先ほど報告があった路線バスが廃止されるエリアでもある。利用に関する分析、傾向を把握されていれば教えてほしい。

(事務局)

まず、経緯について、地域団体の「すけっと志手原」という団体がボランティアで移送サービスを行っており、担い手不足でボランティア輸送が継続できないという背景がある。現在、地域の登録者が20名程度で、そのうち実際の利用者は10名程度と聞いている。

ボランティア輸送は、ドアツードアで実施しているが、今回の実証実験は、家からスーパーまでの利用を想定して実施した。

アンケートの結果から、すけっと志手原の利用者で、実証実験を利用された方は0名であった。利用しなかった理由は、希望する目的地に行けないということであった。

最初の質問のとおり、当初、すけっと志手原の利用者がこの実証実験を積極的に利用され、更にこのすけっと志手原を利用していない方に拡大することで、利用者の母数が増える想定をしていた。

しかし、すけっと志手原の利用者は、完全なドアツードアを希望されている。このため、すけっと志手原の活動規模を縮小しながら、この実証実験の方法に移行していただき、持続可能な交通にしていく方針を考えている。

もう1点の香下の方の利用が多いという結果については、同じ方がリピーターとして利用された。

(会長)

実証実験の資料では、全13人の利用者のうち9人が香下の方になっています。今回の報告結果は延べ利用人数なので、例えば3人が3回利用をして9人になっているということですね。

(E委員)

この実証実験を検討されたリーダーの方、地元から呼びかけが行われたのか。地域の理解が十分にあったのか懸念する。

(事務局)

今回の実証実験では、全13人のうち10人がユニークユーザーであり、複数回利用された方は3名いた。地元の課題を知る方が積極的に利用されていた状況であった。

令和6年度の実証実験では、周知期間を十分に設けることができず、2週間程しか準備できなかったことが反省点と考えている。このため、令和7年度の実証実験については、少なくとも1ヶ月程度の周知期間を設けて、地域の方に広く伝えていただく。

また、実証実験を知らない方は、通常のタクシーの実費がかかるとのイメージを持っていると伺ったので、費用についても地域の皆さんで支えていくという意識啓発も含め、実験の内容についても十分に周知していきたい。

(会長)

この実験では、予約はタクシー会社に連絡するのでしょうか。

(事務局)

予約は、利用者が地域づくり協議会に電話をし、地域づくり協議会がとりまとめてタクシー会社に連絡する形をとっている。

また、運賃は500円としているが、実費としては更に経費がかかっているもので、差額の負担については今回、トヨタモビリティ基金を活用した。令和7年度の実証実験は、その差額について補助がないので、誰が負担していくのか、地域と話していきたい。

(会長)

実装の可能性はあるけれども、地域が負担可能なところまでが限界ということでしょうか。

(事務局)

その通り。

(会長)

その点については、十分に地域の人と話をしておかないと、地域で自分がお金を出すことに理解できないといった話になりかねないと思います。

周知期間の間に仕組みについてしっかり伝えることで、地域の人たちが意識を持って参加していける

のではと思います。

(B 委員)

今回の実験の経緯を聞くと、公共交通での外出が難しい方が対象になっている。その方に対し、タクシーが送迎するという形。実際には単純にタクシーが来て、運転手がドアを開けるまでしか行わない。この方々が、介助等がないと車に乗れないという方であれば、実験でも工夫が必要かもしれない。

すけっと志手原の取組が、家まで迎えにあがって、車に乗る手伝いもしているのであれば、実験においても対象者への手伝いを考える必要があるのではないかと検討頂きたい。

一方で、先ほど休止の申し出があった沿線地域と実験の対象エリアが被っている。この実験を踏まえて、令和8年度に代替手段として実装を考えているのか。休止の申し出の路線については、今後、分科会で議論をするが、今の時点で代替手段を見据えて実験を行うのか、確認したい。

(事務局)

対象者について、これまで地域とは、介護タクシーは必要ではないがバス停に行くことが厳しい方を主なターゲットにしていく方針で進めてきた。

今後、地域に対し、路線休止の情報を伝えていく。地域としても、地域内の住民の移送サービスについて課題を持っている中で、更にバスの休止が加わり、問題が現実味を帯びる状況になってくる。そのため、今回の実証実験を踏まえて実装を目指すことが地域の考えになるのではと考えている。

逆に、この地域で実証実験の取り組みをしているから路線バスを休止するという趣旨ではないというのは神姫バスから聞いている。

(会長)

路線バスの利用者はすけっと志手原の利用者ではないということですね。

介護タクシーの対象ではないがバスを使うことが難しい方を、今まですけっと志手原の方はサポートされてきたということですか。

(事務局)

そのとおり。また、出かける機会が減ってきていることを、地域の課題意識として持たれていたのも、高齢の方でもどなたでも社会に出ていける状況を作りたいと考えている。

(会長)

すけっと志手原では対応が難しくなってきた理由がわかってきました。対象者を広げ活動の枠を広げることは、路線バスの休止問題に関連するところがあります。地域が主体的に動いているということなので、地域と助け合って、対象者を固定せず広く考えていくことがこれから必要だと思います。

(事務局)

地域の方と話す中で、当初バスが利用できない方を対象に考えていたが、いろいろな方が外出できる機会を作っていくことが大事と思っている。一方、公共交通を守るという意味でも、公共交通を利用できる方はそれを促して、利用が難しい方には移動ができる方法を探していこうと話が続いている。

(会長)

休止路線への対応も地域と互いにサポートする形がとればよいと思いますが、いかがでしょうか。

(事務局)

すけっと志手原自身の運営も厳しいとの話があるので、休止への対応を担うことは難しい。

(会長)

この仕組みであれば、市のサポートが暗黙の認識となっている印象がしますので、対応について検討してほしいです。

(事務局)

地域交通の1つの形に作り上げたいと考えており、市の支援をしていく考え。

(会長)

今回の報告ではボランティア輸送の限界が見えてきたように感じます。ボランティアの活動も踏まえた制度というのもあるかもしれません。非常に重要な報告事項と思います。

それでは、事務局から次の報告をお願いします。

6 報告事項（詳細は別添報告資料参照）

(6) 生活交通確保維持改善計画（地域内幹線系統及びフィーダー系統確保維持計画）の軽微な変更について（事務局説明）

(会長)

路線バスへの補助の内容になります。これまで、路線の休止など、いろんな説明がありましたが、補助について書類に置き換えるとこのような資料になります。

ご意見ご質問あればお願いします。

<意見なし>

具体的な内容としては、次の6月の書面開催とされており、そこで新たな申請を見ていただきたいと思います。

それでは、次の議題に行きたいと思います。

6 報告事項（詳細は別添報告資料参照）

(7) 藍地区自家用有償旅客運送停車位置の変更について（事務局説明）

(会長)

駐車場の変更ということですね。皆様の方からご意見、ご質問をお願いします。

<意見なし>

それでは、最後の報告事項について、事務局からの説明をお願いします。

6 報告事項（詳細は別添報告資料参照）

(8) その他（事務局説明）

生活交通確保維持改善計画（地域内幹線系統及びフィーダー系統確保維持計画）の策定について
《6月書面決議案内》

（会長）

予算の申請をするにあたって、6月に協議をしたいという説明です。書面協議ということなので、しっかり資料を確認いただいて、ご意見をよろしくお願いします。

計画の対象期間が10月1日から次の年の9月30日までとなっています。補助の期間は、普通4月1日から3月の末日までというのが多いですが、国土交通省のルールに従い、その申請として6月頃に協議を行うこととなります。

この補助については、評価を2月あたりに行う年間のスケジュールになっています。その点についてもご協力いただければと思います。

（B委員）

補助の制度については、説明いただいた通り。7年度が始まったばかりの時期に、もう8年度の話をするのかと思われるが、そういったルールになっているものと思っしてほしい。

今の時点で書面開催のお知らせがあったので、運行は今年と変わりはないと考えてよいか確認したい。便数の増減で、当然補助額に影響するが、本日報告された時点から特に変更がない前提で協議されると考えてよいか。

（事務局）

現時点では次の申請の見通しについては情報を持っていない。バス事業者に確認が必要。

（B委員）

書面開催の資料には、可能であればどこが変わったのか示して頂ければ、委員の確認が進みやすい。

（事務局）

承知した。可能な限りになるが、変更点がわかるようにしたい。

（会長）

その他、全体を通してご意見ご質問があればお願いします。

（F委員）

安全面について話したい。自動運転バスとグリーンスローモビリティ実証実験の話があった。どちらも通常の車両の運行とは異なるので、やはり事前説明や周知徹底や非常に大切と思う。

この2件については、警察に協議されており、意見も述べている。自動運転バスについては社会的な関心も大きいですが、グリーンスローモビリティについては、運行範囲もあまり広くなく、認知が進んでない印象。今回、運行地域に住んでいる委員がこの事業を知らなかったという話もあった。

このグリーンスローモビリティは、遊歩道を0.6キロほど走行するという箇所がある。歩行者もいる中で運行する特殊なところもあるので、利用促進を兼ねながら地元の方に広報をお願いしたい。実施内容を知ることが事故防止にも繋がると思う。

(会長)

グリーンスローモビリティは、20キロ未満で走行するという話でした。その点も周知されるとよいと思います。

それでは、報告事項は以上です。進行を事務局にお返しします。

(事務局)

会長はじめ委員の皆様、長時間にわたり熱心かつ活発なご理解いただき、ありがとうございました。

これを持ちまして第1回三田市地域公共交通活性化協議会を終了いたします。

本日は、ありがとうございました。