

令和7年度 第3回三田市地域公共交通活性化協議会  
委員からのご意見及び事務局回答について

No.	ご意見	事務局回答
1	p1 I「移動交通手段」→「移動手段」 p8 図で「移動交通手段」→「移動手段」	ご意見のとおり修正します。
2	p7 STEP1「移動交通」→「移動手段」（同じ意味なら用語を変えてはダメ）	ご意見のとおり修正します。
3	p2 下から6行目に追加。「必要があります。そのため、」→「 <u>必要があります。また、路線バスの減便・廃線問題なども今後発生することが考えられます。そのため…</u> 」	ご意見のとおり修正します。
4	p3 本文下から4行目修正→「あたっては、 <u>道路運送法…</u> 」→「あたっては、 <u>地域の状況や利用者の特性、移動需要等を踏まえ、道路交通法等の法制度や国の指針などに基づき、</u> 「運行形態」…」	ご意見のとおり修正します。
5	p4 上の図。縦軸「輸送の密」→「輸送の密度」	印刷上非表示によるものです ご意見のとおり、「輸送の密度」に表示します。
6	p5 図で、地域の役割に、「利用促進」は極めて重要だが、それが強調されていない。もっと前面に出すべきです。 p6 地元の周知と利用促進は切り離して、利用促進がとても重要であることを強調しましょう。	ご意見のとおり、利用促進は重要なことであり、周知と利用促進は分けてそれぞれ記載します。
7	p5 図で市と事業者の間の矢印に「運行委託等」が入り、地域と事業者には「運行委託等」は入らないのではないかと？	ご意見のとおり修正します。
8	p6を作成する際に参考にした資料を明記して下さい。	参考とした文献等を表記します。

No.	ご意見	事務局回答
9	p9 セダン車の特徴に費用大とあるが、その下の費用の図は小となっている。一人当たりの運送コストが大きくなるということの説明がないと意味がわからない。	表内セダン車の特徴の「費用大」は記載誤りです。 費用の大小は、マイクロバスになるほど大きく、セダン車になるほど小さくなる意味で表記しています。
10	p10 の上段のコメント。運行方式と経費の関係のコメントがあるが、待機時間など考慮すると、どの方式が経費がかからないのかどうかはわかりません。このコメントでは誤解を生みます。	「定時定路型の運行ルートの場合には、予約をしなくても利用することができます。迂回ルート型や区域運行型の運行ルートの場合には、事前に予約が必要となるが、移動ニーズに合わせた効率的な運行が可能となります。」とし、ここでは運行方式と経費の関係の表記まではしないようにします。
11	p12 運賃の種類に「会費でサブスク」があります。	また、多く利用する方にメリットのある運賃サービスとして、回数券や定期券等を検討すること、「 <u>月額定額運賃で乗車できるサブスクリプションの乗車券を検討することも可能です。</u> 」と追記します。
12	p13 表の目標（基準の目安）は極めて重要な数値ですが、これって協議会で了解を得たものでしたか？（記憶が曖昧で申し訳ございません）。もし協議会で了解されていないのであれば、「目安の例」などにした方が良いと思います。	協議会でご協議いただくための目標値（基準の目安）として、ここでは表記しています。
13	p13 表の説明が矛盾しています。「※ 運賃収入は、利用者からの運賃収入だけでなく、地域からの協賛金なども収入に含みます」と「利用者からの運賃と地域負担を差し引いた額が公費負担となります」。矛盾していませんか？	表の備考欄の表記はそのままとし、表の下、「運行経費については、 <u>運賃収入(利用者からの運賃と協賛金など地域負担)</u> を差し引いた額が公費負担となりますが、目標値・・・」に修正します。
14	p14 本文上から1行目「設定した2つの運行継続条件（目標値）」は、どこに明示されていますか？	ここではP13で前述した表内の指標「乗合率」「収支率」の2つの指標を、運行継続条件（目標値）と言い換えて記載しているものです。

No.	ご意見	事務局回答
15	<p>p11 運賃③部分について文言修正</p> <p>③路線バス・タクシーとの運賃の整合を図ります</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスよりも著しく低額な運賃設定は、路線バスの利用者を結果的に奪うことに繋がります、<u>路線バスのサービス低下を招くおそれがあるため、路線バスと同等か、それ以上に設定する必要があります。</u></li> <li>・路線バスへの乗り継ぎの場合は、運賃を割引するなど、乗り継ぎの抵抗を減らす等の工夫も考えられます。</li> <li>・また、国の指針により、<u>自家用有償旅客運送では実費の範囲内で運送の対価を設定することができますが、タクシー運賃の約8割を目安としています。これを上回る場合は、が上限とする等の定めもあるため、関係機関への確認等が必要です。</u></li> </ul>	<p>ご意見のとおり修正します。</p>
16	<p>p9 運行車両で定員目安がワゴン車10名、セダン車5名となっておりますが、1名ずつ減らしていただきたいです。</p>	<p>ワゴン車は車両サイズによって異なるので、定員数目安を6～9人、セダン車は定員数目安を4人に修正します。</p>
17	<p>p7 事前準備／調査について、マイカーを含む、全移動について、データー収集が望ましいと考えます。メディアの高齢者事故集中掲載で、免許返納プレッシャーが常態化しています。しかしながら、返納後の移動需要に適切に対応できるインフラ整備は、進んでいません。</p> <p>①今現在の移動需要の把握に加えて、数年後の移動需要を捉える必要があること。</p> <p>②地域内交通の担い手を、広く開拓すること。インフラ整備の観点です。</p> <p>加えて言うと、国や行政が、地域内交通整備に、積極的であるというアピールも欠かせません。地域住民全員を含めた関係各位が、正しく理解された上で、取り組まれることを</p>	<p>今後の高齢化の進行による免許返納後の移動需要を把握し、それに対応した適切な移動手段を確保することは重要なことと考えています。ご質問の自動車を含む交通手段のデータは、国が定期的に行うパーソントリップ調査(人の移動に着目した調査)における集計データから把握することが可能です。地域ごとの自動車分担率はこうしたデータから推測することができますが、今後、対象となる地域へのヒアリングやアンケート等により、免許返納後の移動需要についても調査を行うことを想定しています。</p> <p>免許返納するかを選択時に地域内交通が整えられているかどうか、免許返納の判断基準になり得ることから、乗合交通等交通イン</p>

	希望します。	<p>フラ整備とともに、地域内交通の担い手の開拓、育成もあわせて重要な視点と考えています。</p> <p>地域に必要な交通を検討していくにあたって、事前調査に加えて担い手に関してもPRに努めていきたいと考えます。</p>
No.	ご意見	事務局回答
18	<p>1. 地域内交通の課題：労働者減少と雇用改善</p> <p>地域内交通の導入を検討する上で、労働人口の減少に伴う運転手の確保は喫緊の課題です。単に人員を募集するだけでなく、働き手を増やし、定着させるための労働環境の改善が不可欠です。具体的には、以下の取り組みを提案します。</p> <p>・労働条件の改善： 柔軟な勤務体系(例:短時間勤務、隔日勤務)や、AIを活用した効率的な配車システムを導入することで、個人のライフスタイルに合わせた多様な働き方を可能にします。これにより、高齢者や女性、副業希望者など、幅広い人材の確保を目指します。</p> <p>・待遇の向上： 地域の交通を支える運転手の社会的価値を高めるため、賃金体系の見直しや資格取得支援、福利厚生充実を図ります。 地域内での人材育成:地域の公共交通を支える人材を地域内で育成するため、自治体や交通事業者と連携し、免許取得費用の一部助成や研修プログラムを提供します。 これらの施策を複合的に進めることで、安定的なサービス提供に必要な運転手を確保し、持続可能な地域内交通システムの構築を目指します。</p>	<p>既存の公共交通、特にバス路線の維持とそれを補完する地域内交通の導入において、運転手の確保は重要な課題であり、人材不足の解消にはご提案いただいたような交通事業における労働環境の改善や地域人材の育成といった取組が重要な要素です。</p> <p>安全で安定した公共交通サービスの提供と持続可能な地域内交通の構築をめざし、交通事業者における取組、自家用有償旅客運送等における地域の運転手の担い手確保の取組の参考にさせていただき、対応してまいりたいと考えます</p>

No.	ご意見	事務局回答
19	<p>2. 地域内交通の方向性と役割： 多機能化と連携強化</p> <p>地域内交通は、単に移動手段を提供するだけでなく、地域の様々なサービスと連携することで、より価値の高い役割を担うことができます。特に、塾、クラブ、幼稚園などの送迎サービスとの統合は、多くのメリットをもたらします。</p> <p>・交通網の効率化： それぞれの施設が個別に送迎バスを運行している場合、運行ルートや時間が重複し、非効率な運用になりがちです。地域内交通と統合することで、ルートを最適化し、車両や燃料費などのコスト削減を図ることができます。</p> <p>・保護者の負担軽減： 送り迎えの負担が軽減されることで、子育て世代の利便性が向上します。また、習い事を諦める要因の一つである送迎問題を解消し、子どもの活動機会を広げることにもつながります。</p> <p>・高齢者の移動支援： 学校や習い事の送迎がない時間帯に、高齢者の買い物や通院といった生活の足として活用することで、車両の稼働率を上げるとともに、地域全体の移動課題を解決します。</p> <p>これらの連携を円滑に進めるためには、各事業者と自治体が密に連携し、運行ルートや料金体系、予約システムなどを一体的に構築することが重要です。</p>	<p>ご意見いただいたとおり、地域内交通や地域の送迎サービスと連携し、その役割分担のもと、地域住民の日常の移動支援として付加的なサービスが可能な範囲において、送迎サービスを活用することは考えられます。</p> <p>学習塾や幼稚園などの送迎等については、民間事業者等が独自でされている場合が多いですが、市が運行するスクールバスの利活用の可能性と同様に、送迎以外の空き時間帯に有効活用できれば、保護者等の送迎の負担軽減と利便性の向上、高齢者の買い物や通院等の移動支援にも貢献すると考えられます。</p> <p>乗合交通などの地域内交通の効率的な運行と、送迎バス等にかかる付加的なサービスとが連携した複合的な運行形態の構築と、地域の輸送資源の組み合わせの可能性については、送迎サービスを実施する施設等のニーズや地域の移動ニーズをとともに探りながら、検討してまいりたいと考えます。</p>