

令和7年度第4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11月7日（金）13:00～15:00

【場所】三田市役所本庁舎 302B 会議室

【出席者】委員：11名（5名欠席）

土井 勉、西村 敦（代理：宮本）、荻谷 治彦、岸本 佳之、宮井 勇人、
橋本 学、木原 健太（代理：竹原）、高田 隆史、高寺 千寿子、若林 秀樹、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）

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 議事の進行（出席者委員数報告）
- 4 協議事項
 - (1) （仮称）三田市地域内交通導入 検討 指針（案）について
 - (2) 令和7年度武庫が丘地域（グリーンスローモビリティ）自家用有償旅客運送の実施について
- 5 報告事項
 - (1) テクノパークへのアクセス機能強化について
 - (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（2回目）について
 - (3) フラワータウンフェスタへの出展について
- 6 おわりに

【会議の概要】

3 議事の進行（出席者委員数報告）

（会長）

前回の第3回協議会は書面での協議となりました。その際、地域内交通導入検討の指針という重要な議題がありましたが、対面での議論ができませんでした。書面協議でも意見をいただきましたが、本来は対面でしっかり議論したかったので、今回再度協議事項に入れていただきました。協議事項と報告事項、合わせて5点ございます。ぜひ皆様からご意見をいただき、内容を固めていきたいと思っておりますので、ご協力をよろしくお願いいたします。

それでは、本日の議事を進めさせていただきます。

(事務局)

本日の出席委員数は、委員総数 16 名に対し 11 名の出席です。協議会設置要綱により、委員総数の 1/2 以上で会議は成立しますので、本日の会議は成立しています。また、本協議会は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が 2 名であることを報告します。

(会長)

ありがとうございます。本日の会議が成立したことを承知しました。
それでは議事を進めます。

4. 協議事項

(1) (仮称) 三田市地域内交通導入 検討 指針 (案) について

(事務局資料説明)

(会長)

説明ありがとうございました。膨大な内容ですが、非常に大事なことですので、ぜひ皆様からご意見、ご質問をいただければと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

まず私から質問です。別紙の第 3 回協議会の結果資料で、委員からのご意見および事務局回答がまとめられています。特に No. 19 について、他の送迎サービスとの統合にメリットがあるのご意見がありました。それに対し、地域内交通との統合・連携を進めるにあたってニーズの把握が必要との回答がありましたが、今回の指針についての資料にその記載はありますか。

(事務局)

ご指摘の箇所については、事前準備調査の 11～12 ページ、地域の移動ニーズの把握の最後の部分に記載しています。地域の交通を知るという項目の中で、11 ページにて、鉄道やバスなどの公共交通だけでなく、企業や学習塾の送迎サービスなども地域内の輸送資源として考えられることを記載しています。12 ページでは、施設の送迎サービス等の地域輸送資源についても、車両の空き時間や利用者の送迎が行われない時間での有効活用の可能性について記載しています。

(会長)

別紙の No. 19 の質問は、移動手段についての内容だと思います。11 ページ、12 ページは移動手段ではなく事前調査、移動ニーズの把握ですので、質問への回答としては整合が取れていないのではないのでしょうか。例えば、病院の送迎が難しい場合や、学校のスクールバスが使えるかどうかは、移動ニーズの把握とは別の話ではないのでしょうか。

(事務局)

5 ページの交通手法と運行形態の概念図で、地域内交通の範囲を示しています。コミュニティバスや自家用有償旅客運送は地域内交通の範囲であり、公共交通とともに、ボランティア運送やスクールバス等は範囲外ですが、その連携についての質問と理解しています。

送迎サービスの有効活用など連携ができれば、交通網としての効率化や保護者等の負担軽減、高齢者の移動支援などの可能性があることを記載しています。

直接的に地域内交通の手段として検討するとは書けませんが、地域によっては幼稚園などの送迎サービスもありますので、輸送資源として活用できる可能性があると考えています。

そういった視点を持ちながら、地域の移動ニーズ把握を行うという趣旨で記載しています。

(会長)

ありがとうございます。今の話で理解できました。それでは、No. 19 の事務局の回答を 5 ページの図の下に書き込んでおいた方が良いのではないのでしょうか。

(事務局)

修正したいと思います。

(会長)

先ほどの 5 ページの概念図は、横軸で利用者の「不特定」と「特定」がありますが、「不特定」は「自由度が低い」、「特定」は「自由度が高い」という記載があります。タクシーは利用者を特定しませんが、自由度が高いと思います。

利用者が不特定だと自由度が低いというのはどういう意味でしょうか。

(事務局)

自由度が高い・低いという表現は、例えばタクシーや自家用有償旅客運送は特定した利用者をドアツードアでその希望に応じて時間や場所を決めることができるため自由度が高いもの、一方、バスやコミュニティバスは路線や時刻が決まっているため自由度が低い、という意図で使っています。

(会長)

どこでも行けるという意味が自由度ということですか。ただ、不特定の方がどこへでも行けるのがタクシーだと思います。大事な図なので、特定と自由度の関係について説明を追加いただくことが必要だと思います。例えば、特定・不特定が X 軸、輸送の密度が Y 軸として見たときに、自由度は Z 軸として別の軸になるのではないのでしょうか。表現したいことに合わせて図を変えていく方がよいと思います。

(事務局)

移動の自由度について説明が分かりにくい点は、説明を改めていきたいと思っています。

(A 委員)

5 ページの図に関連して、コミュニティバスは三田市内にまだありませんが、今後運行する可能性があるということでしょうか。また、25 ページの事業採算性の基準値を 1 乗車 1.5 人、収支率 10% とされていますが、全ての運行形態に適用されるのでしょうか。

(事務局)

コミュニティバスについては、現時点で市では運行していませんが、地域の需要に応じて、輸送力の多い小型バスや更に大きなバスなど、ニーズによって運行形態の 1 つとして検討していくことがあ

ると考えています。

事業採算性の基準値については、乗合率は1つの目安として項目に挙げています。備考欄に記載しているとおり、運行形態に応じて異なる指標を設ける必要があると思います。コミュニティバスの場合は別の指標を設定することを考えたいと思います。収支率の方が重要となるかもしれません。

(A委員)

ありがとうございます。1.5人や10%が独り歩きしないようにすることが必要だと思います。コミュニティバスで収支率10%となると、非常に大きな公費が投入されることになると思います。

もう一つの指標として、地域の満足度といったものも検討されればよいのかと思いました。地域の皆さんが満足して使っていることがわかれば、評価としてもっとよいものになると感じました。

(事務局)

地域の満足度も、継続して運行する上での判断材料になると思いますので、今後の評価指標として検討したいと思います。

利用者の方にはアンケート調査などを行いますので、その中で把握できるのではと思います。

(会長)

先ほどの基準値は、見直しの基準であることが最初の説明にはなく、読み進めることでわかる形になっています。地域の皆さんにとっては、この基準に向けて移動手段として支援をしていくこととなりますので、基準値の説明の近くに趣旨を記載した方がよいと思います。

資料の最後に見直しや次のステップの判断の図が示されており、最長3年頑張れば本格運行に移行するとの口頭での説明にありましたが、資料にはそのような説明がありません。資料が口頭の説明がなくともわかることが大事だと思いますので説明の記載をお願いします。

基準値の決め方についても資料に明記してほしいです。その決め方も明確にしておかないと、地域で甘い基準値を決定してしまっても、後で市が見直しやダウンサイジングするとなると地域が困ることになります。目指す数字を共有するためにも、基準値の決め方を明確にすることが大事だと思います。

兵庫県では、行政負担額を測るために利用者1人あたりの輸送コストを試算されていました。コミュニティバスが500円程度で、デマンド型が1500円程度であったと思います。需要が少ない地域で、デマンドの方が効率的との説明をされていますが、かなりの行政負担があるということを記載した方がよいと思います。

(事務局)

ご指摘ありがとうございます。基準値の決め方や行政負担額についても、分かりやすく資料に記載するようにします。

(会長)

別紙のNo.18について、市として対応していく考えを回答として記載されていますが、本日の指針案のどこに反映されているのでしょうか。

(事務局)

No. 18にてご意見いただいた運転手の確保や待遇改善、人材育成などの課題に対し、どのように検討するかについては、この指針案には直接の記載はありません。

しかし、自家用有償旅客運送においても地域の運転手確保の取り組みは現在も行っており、賃金などの待遇面や人材育成については、国認定の講習会なども実施しています。そうした事例も参考にしながら、対応を進めているところです。今回の指針案には直接明記できる箇所がありませんでしたので、別紙での対応としています。

(会長)

指針案に記載した方がよいと思います。12ページの移動ニーズの把握について、運転手の視点でも把握を行うという記載となればよいのではないのでしょうか。

(事務局)

そのように考えたいと思います。

(会長)

運転手の確保は非常に重要な話です。自家用有償旅客運送を行うとしても、運転手が自然に集まることはありません。運転手になってくれる方を見つけて、さらに世代交代ができるようにしていく必要があります。5年経っても同じ人が運転手を続けているような状況だと、結局持続できなくなってしまう恐れがあります。今回提案もしていただいているので、指針にも記載を、ぜひお願いできればと思います。

タクシー事業者にも関係がある点かと思います。何かご意見があればお願いします。

(B委員)

タクシー事業者としても、運転手不足にはかなり危機感を持っています。

他の市では、2種免許の取得について補助されている事例があります。そういった制度があればありがたいと思います。また、タクシーの価格改定の動きもありますので、その点も考慮いただければと思います。

(会長)

価格改定については、タクシーの借り上げの単価が変わってくることになります。ありがとうございます。例えば、タクシー借り上げ費用の例が示されれば、値頃感が分かると思います。1日借り上げることをしないと運転手の確保ができない場合、単価が変わると金額への影響も大きくなります。

例えば、タクシー借り上げ費用や、デマンドバスの1人あたりの行政補助コストがどれくらいかなど、兵庫県で公開されていたと思います。兵庫県の許可は必要でしょうか。

(Cオブザーバー)

公表している資料、数字がありますので、三田市への提供は可能です。

(会長)

それでは、よろしく申し上げます。

私もたくさん質問しましたが、この指針案については多くの修正点があると思います。今回で協議が整ったということではなく、私も一緒に内容を確認させていただき策定を進めるということで、一旦、協議の途上ということでご理解いただければと思います。

修正して皆さんにお届けした際に、協議が整ったということにさせていただきたいと思います。

もし、それまでにご意見があれば、事務局までお伝えいただければありがたいです。どうぞよろしくお願いたします。

それでは、協議事項の1つ目は以上とさせていただきます。

(2) 令和7年度武庫が丘地域（グリーンスローモビリティ）自家用有償旅客運送の実施について (事務局資料説明)

(会長)

ありがとうございました。ご説明に対して、ご意見、ご質問いただければと思います。

(D委員)

応援券の販売方法について、3月定期券がフラワータウン駅の自動販売機で販売されるという話でしたが、この自動販売機では、1000円の回数券は販売できないのでしょうか。

(事務局)

ご指摘の通り、3月定期券を販売している場所では、5回分の回数券を購入できません。理由としては、フラワータウン駅の自動販売機で販売可能な枠が限られているため、このような販売方法を取らせていただいています。

(D委員)

分かりました。もう一点質問です。5回分の回数券は実証実験の際にも同様の仕組みだったと思いますが、1回だけの利用券について、アンケート調査などで要望はなかったのでしょうか。

(事務局)

アンケート調査結果については、すぐに詳細をお答えできませんが、1回券については、実証実験中、チラシと一緒に無料お試し券として配布しており、1回だけ利用された方もいました。

利用券を1枚ずつ販売することも検討しましたが、特に運用開始直後は車内販売時の釣り銭管理などが煩雑になると考え、まずは1000円単位のシンプルな形でスタートしたいと考えています。

今後、ご要望等に応じて、運用も検討していきたいと思います。

(会長)

ありがとうございます。グリーンスローモビリティを導入する目的が観光なのか、今回のように住民や高齢者の移動支援なのかによっても違うと思います。高齢者の方が納得されているのであれば、

1 回券はなしでも良いのかなと思いますが、今後、ご意見を反映して運用の変更もしていただければと思います。ありがとうございます。

先ほどの料金について、子ども料金は無いのでしょうか？

(事務局)

子ども料金は設定していません。利用券は協賛目的で購入いただく応援券として、事前購入の仕組みとしています。利用券は家族などで共有できるものであり、通常の運行チケットとは異なる考え方から、子ども料金の券は設けていません。

(会長)

リクエストもないのでしょうか。

(事務局)

実証実験中は、中学生以下は無料で同乗できる形式を設定していましたので、リクエストはありません。実装後も同様に中学生以下は無料で同乗可とする予定です。その記載が漏れていたもので、地域の方にも周知できるようにしていきます。

(会長)

分かりました。忘れずに書いて、地域の方にも伝えた方が良さそうですね。
他にご意見、ご質問あればお願いします。

(E委員)

拠点になっているエキマエアキチについては、去年の10月ごろにできて、1年半くらいで閉鎖されるという話を聞きました。その後の運用は大丈夫なのでしょうか。

(事務局)

エキマエアキチは、社会実験として運営しています。今後の方向性はまだ決まっていません。

ただ、グリーンスローモビリティは地域再生に寄与するものと考えており、エキマエアキチも同様の目的のもので、同様に継続できればできると考えています。仮になくなった場合でも、見直して運行は継続できるようにしたいと考えています。

(E委員)

分かりました。

(会長)

他にご意見、ご質問がなければ、グリーンスローモビリティの自家用有償旅客運送の実施について協議が整った、ということでよろしいでしょうか。

(異議なし)

はい、ありがとうございます。異議なしということで整ったとさせていただきます。

5 報告事項

(1) テクノパークへのアクセス機能強化について

(事務局資料説明)

(会長)

ご説明ありがとうございます。ご意見やご質問をいただければと思います。
どうぞよろしくお願いいたします。

(A委員)

路線バスは、10月からこの路線を運行しております。朝は8人、夜は10人程が新設したバス停を利用されています。すぐに結果が出て、一定の人数にご利用いただいているのは、大変喜ばしいことです。今後は、どういった方が利用されているのか、一時的な利用なのか、それとも定期的な利用なのか、もう少し深掘りしていきたいと思っています。

引き続き、テクノパークの路線の活性化を考えていきますが、利用者をもっと増やしていくこと、そして公共交通をより便利にしていくことが重要です。当然、バス事業者としても今後力を入れていきたいと思っていますので、三田市含め、皆さんからの更なるご支援をいただければと考えています。バス路線以外にも、乗車券関係の施策やテクノパークへのPRなど、引き続きご協力をお願いしたいところです。

(会長)

これは非常に大事な話です。産業や公共交通を支えるという視点で、朝8人の新しく利用された方が、これまでどういう手段で通勤されていたのか非常に気になります。

また、新規に何人か乗っていることは、産業政策や雇用確保にも寄与することを意味しています。どこかの段階でぜひ利用の内訳を確認していただきたいです。

もしかしたら外国の方などで、働きに来ての方が自動車運転免許を持っていないのでバスを利用している、あるいは自転車からバスに転換された方がいるとすれば、それはとても良いことだと思います。また、最近はやい方で自動車運転免許を持たない人も増えているようなので、そういう方々の雇用にも関わっているのであれば、産業政策としても価値があると思います。

今回新しくチャレンジされたこと、しかも産業政策と連携しているので、ぜひその効果を把握して、社会的にも意味があるということを伝えていただきたいです。調査には手間やお金がかかるとは思いますが、どこかで頑張ってやっていただけたらと思います。どうもありがとうございます。

他にご意見がなければ、議題を進めていきたいと思っています。

(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（2回目）について

(事務局資料説明)

(会長)

報告ありがとうございます。続きまして、皆様からご意見、ご質問があればお願いします。

(F 委員)

交通空白の解消ということで、これまで自家用車を利用されていた方が免許返納する場合、送迎してくれる方がいなくなった場合に、これを利用して駅まで来て、そこから公共交通を利用することになれば、市や鉄道にとっても非常に良い話になると思います。

鉄道の視点としても、フィーダーやラストワンマイルの課題がありますので、こうした形で取り組んでいただけるのは非常にありがたいです。引き続き一緒に進めていけたらと思います。

(会長)

ありがとうございます。応援のコメントもありがとうございます。他にご意見等があればお願いします。

(A 委員)

1 回目の実験の時の結果が分かればありがたいのですが、電話とアプリの予約の割合はどれくらいでしょうか。

(事務局)

1 回目の電話とアプリでの予約については、電話とネットを合計して1 か月で 143 名ありました。その内、121 名がコールセンターで予約されており、電話での予約が多い状況です。高齢の方の利用が多く、アプリの操作にハードルがあるという声を聞いており、それが結果にも表れていると考えています。

(会長)

電話を受け付けるコールセンターとネットアプリ予約にかかる費用はいかがでしょうか。

(事務局)

予約については、既存のシステム「チョイソコ」を使っており、その使用料が発生します。そこから、コールセンターは今回2 人で対応していただいております、その人件費が発生します。ネット予約では通信料が経費となります。具体的な額については、手元に詳細の資料がなく、申し訳ないのですが、今回お答えできません。

(会長)

この点は重要で、全体の収支に大きく影響する可能性があります。特にAI を使った予約システムは楽に利用できる一方で、コストが大きくかかる場合もあり、やめてしまう地域もあります。

将来の展望を考えると、ネット予約が広がる可能性もあるので、実証実験中にしっかり確認しておくことが大事です。コールセンターのオペレーター2 人の人件費がどれだけか、アプリの契約内容も把握しておくべきです。しっかりとした検証をお願いします。結果を楽しみにしています。

それでは、最後の報告事項について、ご報告をお願いします。

(3) フラワータウンフェスタへの出展について

(事務局資料説明)

(会長)

ご報告ありがとうございます。出展にご協力いただいた関係者の皆さん、ありがとうございました。この件について追加説明やご意見、ご質問があればお願いします。(意見なし)
イベントは参加者みんながよかったと言えるのが一番だと思います。
アンケートの回答者数が少ないのは寂しいですが、たくさんの方が来られたのですか。

(事務局)

数字を精確にお示しできませんが、かなりの人数が来られていました。

(会長)

小学生ぐらいの子供を連れた家族も来られていると思います。そのような方々にも答えていただけるような、配布の方法やデザインなど今後も工夫していただければよいと思います。引き続きよろしくお願いします。
それでは、議題は以上としたいと思います。

(事務局)

本日ご協議いただいた地域交通導入検討指針の修正案については、会長と調整し、修正後に委員の皆様へ送付します。次回の開催は来年1月あるいは2月を予定していますので、追ってご案内します。これもちまして終了いたします。本日はありがとうございました。