

# 令和7年度第6回三田市地域公共交通活性化協議会 議事録

【日時】令和8年2月10日（火）14:00～16:00

【場所】三田市役所2号庁舎2301会議室

【出席者】委員：12名（4名欠席）

土井 勉、西村 敦（代理：宮本）、荻谷 治彦（代理：桂）、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、町田 寿彦、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）、  
前田 啓介（神姫バス株式会社）

傍聴者：2名

事務局：6名

交通政策課長 田中、交通調整係長 入江、交通調整係 山内、交通調整係 池本  
交通企画係長 伊藤、交通企画係 吉田

## 【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 報告事項及び協議事項
  - (1) 【報告事項1】交通ネットワーク分科会の報告について
  - (2) 【協議事項1】路線バスの休止について
  - (3) 【協議事項2】本庄地区及び広野地区北部における乗合交通の本格運行について
  - (4) 【協議事項3】広野地区自家用有償旅客運送の廃止について
  - (5) 【報告事項2】令和7年度志手原校区地域内交通実証実験について
  - (6) 【報告事項3】藍地区自家用有償旅客運送運行見直しについて
  - (7) 【報告事項4】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本格運行開始について
  - (8) その他
- 5 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）

それでは、本日の議事を進めさせていただきます。  
本日は議題が多いですが、皆様ご協力をお願いします。

(事務局)

本日の出席委員数は、委員総数 16 名に対し 12 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. 報告事項及び協議事項**

##### **(1) 【報告事項 1】 交通ネットワーク分科会の報告について**

<事務局資料説明>

(会長)

特に今年度から初めて出席された方には、「乗合タクシー」と「相乗りタクシー」の違いがわからないと思います。この違いについて説明をお願いします。

(事務局)

広野地区北部と本庄地区における「乗合タクシー」については、特に広野地区北部においては自家用有償旅客運送を行っていますが、それに代わる交通手段として、地域とともに検討し、一般乗合旅客運送として運行しようとするものです。

それに対して、志手原校区における「相乗りタクシー」については、既存のタクシーを利用した一般乗用旅客運送として、一つの契約で地域が一定の時間で通常のタクシー車両を借り上げて相乗りで利用する事業となります。

複数の利用者が一緒に乗り合うという点は同じですが、形態が異なるものとなります。

(会長)

説明ありがとうございました。2つの地域ではタクシーを利用した代替交通、1つの地域については今後の検討を進める、最後の1つの地域については、隣接市での利用があるので、協力していくということでした。

ご質問なければ次に進めたいと思います。以降は、3つの協議事項となります。

どうぞよろしく願いいたします。

##### **(2) 【協議事項 1】 路線バスの休止について**

<事務局資料説明>

(会長)

ありがとうございます。先ほどの報告事項に続くものとして説明いただきました。

ご意見ご質問をいただければと思います。どうぞよろしく願いいたします。

(A委員)

資料に「退出（路線休止）」と記載がありますが、「退出」という言葉はバス事業者の視点のもので、この場での資料としては使わない方がよいのではないかと思います。「休止」でよいのではないのでしょうか。

(会長)

ありがとうございます。ご指摘のとおり「休止」と統一すべきと思います。タイトルもその記載がされています。修正しましょう。

(事務局)

承知しました。

(会長)

重要なことは、利用者の低迷だけではなく、ドライバー不足が深刻であることです。需要の少ない路線から重要な路線にドライバーを充てざるを得ない。その影響を小さくするため、今回の路線の休止となりました。ドライバーの待遇をあげて人材を確保し運転士不足をカバーしていくことが必要と思います。

これは三田市だけではなく、国をあげて取り組まないといけない状況にあると感じています。三田市では頑張っただけで耐えるということですが、原因を取り除くことが重要と考えます。

それでは、本件についてはこの内容で了承されたものといたします。

次の協議事項に進めたいと思います。

### (3) 【協議事項 2】 本庄地区及び広野地区北部における乗合交通の本格運行について

<事務局資料説明>

(会長)

この地域の住民数のうち、高齢者（定義が必要）がどの程度いるのか、どのくらいの頻度で利用するのかという点、さらに学生なども含めたターゲットについて、対象をもう少し整理した方がよいと思います。

例えば、対象人数のうち、何%程度の利用を想定しているのかを明確にすることで、今後の利用促進策を検討する際の資料になると思います。また、世帯構成別、例えば家族と同居している方は利用が少なく、1人暮らしや2人世帯の方は利用が多いといった傾向も見えてくると思います。利用者数を増やしていく上での一つの目安にもなりますし、事業を継続するための判断材料にもなると思います。そうした数値を整理し、地域にも示した方がよいと思います。

もう一点は、バス利用との比較です。バス停の乗降ポイントとは異なることも影響し、これまでのバスと比べて利用がどう変わったのかという視点も、一つのポイントになるのではと思います。

(事務局)

地域の人口や高齢者の割合については、集計可能です。それに加えて、世帯構成別の利用状況、例えば家族の世帯か、単身の世帯かといった点は調査が必要ですが、今後さらに分析を進め、利用傾向

をより深く把握していきたいと思います。

また、バス利用との比較については、乗降ポイントという視点も含め、バス休止後の代替手段として運行を続ける中で、確認したいと思います。利用が多いポイントや、逆に自宅からまだ距離があり利用しづらい地点などを確認して、改めて整理し、検討を進めていきたいと思います。

(会長)

現時点では全体の整理としてはこれでよいと思いますが、今後、本格運行に移行していく中で、どの程度の潜在的な需要があるのかを確認していくためにも、人口構成、特に高齢者に対して、どの程度の利用が見込まれるのかを把握することは重要です。

そのため、今後の調査項目として、そうした視点で継続的に確認していくという整理を進めていただきたいと思います。

(B委員)

協議 2-7 ページについて、運行時間が 7 時から 16 時までとなっておりますが、これは 1 台で運行されるということでしょうか。休憩は考慮されているのか気になりました。

また、協議 2-8 ページに乗合率 1.6 という数値が示されていますが、稼働率のような指標、例えば 7 時から 16 時までの間に空車がどの程度あったのかといった点も、一つの指標になるのではないかと思います。

さらに、利用率 10%の根拠として、何を基準に設定されているのかについても、教えていただければと思います。

収支試算の中で、年間 1,700 万円の事業費が示されていますが、これまで本庄地区・広野地区で運行していたバスへの補助金と比較すると、コスト面は今回の交通の方がよいのではないかと思います。その点の考えについても、ご説明いただければと思います。

また、タクシー関連費用として 900 万円、予約システムやコールセンターの費用として 800 万円が計上されていますが、この 800 万円という金額はやや高いという印象を受けます。年間で見れば、1 人分の人件費に相当する金額でもありますので、今後の課題として、費用の見直しや、別の手法の活用も検討される方がよいかと思います。

(会長)

追加で質問します。協議 2-8 ページの事業費に関連して、1 人当たりの利用者に対する行政負担額という視点があります。

これは三田市だけではなく、広くさまざまな地域で同様の数値が算出されています。自分たちが現在取り組んでいるこの仕組みが、全体としてどの程度の水準にあるのかを把握することができると思います。こちらを示すことを検討いただければと思います。

(事務局)

まず、最初のご質問についてお答えします。実証運行時は 1 台ですが、運行がない場合を休憩として見込んでいます。なお、本格運行においては、まだ調整中で確定していませんが、午前・午後で交代する形の運行を想定しています。それにより休憩時間を確保し運行することを考えています。

また、稼働率についても、できるだけ空車が発生しないように、また複数で利用いただけるように

乗合率と合わせて確認しながら評価検証を行っていきたいと考えています。

続いて、収支率 10%の根拠についてですが、明確な根拠はありません。ただし、並行して作成している指針に合わせて、まずは 10%という数値を一つの目安として設定を考えています。

また、今回の乗合交通はバスへの補助額よりも抑えた額と理解いただければと思います。加えて、予約システムの費用約 800 万円という金額が大きい点については、事務局側も課題と認識していません。実証運行では、このシステムが必要かどうかという点も含めて検証を行っていましたが、結果としては、システムがあった方が乗合での利用がしやすく、広いエリアをカバーできる効果があると評価しています。そのため、現時点ではこの予約システムを活用したいと考えています。

引き続き、費用面につきましては、検証しながら進めていきたいと思います。

続いて、会長からご指摘いただいた 1 人当たりの行政負担額は、わかりやすい指標であると認識しております。今回は具体的にいくらという金額を示すことはできませんが、数千円程度の規模であることは認識しています。その視点も持ちながら、より効果的・効率的な運行となるよう検証を進めていきたいと思います。

(会長)

それでは、他にご意見があればお願いします。

(C 委員)

市民の立場として、現在取り組まれている内容が広報誌に掲載されており、分かりやすく整理された資料が公開されていきました。情報発信を丁寧に行っていると思いました。今後も、一般の方にどのような取組をしているのか伝わるような情報発信を続けていただければと思います。

次に、今回の本格運行の実施に至った経緯として、特にバス運転士の確保が難しい状況もある中で、継続性が課題であったと思います。そこで、タクシーも同様の課題がないのか、この交通の今後の見通しを教えてください。事業費をかけた結果、同じように継続が難しいということになると不安になります。

もう一つは、調査内容についてです。参考になるのではないかと考えた点として、今回の 28 日間の実証期間の中で、今回、タクシーを普段利用されている方が、料金が安いという理由でこちらを利用されたケースもあると思います。

その点を整理することで、タクシーより使いやすかったから利用したのか、バスがなくなったために利用したのか、といった利用理由が見えてくるのではないかと思います。実際、今回の実証では利用者が多かったということですが、これまで外出が難しかった方が、より移動しやすくなったという結果にもつながっている可能性があると考えています。その点も分析・整理していただければと思います。

(会長)

事務局およびタクシー事業者から回答をいただければと思います。よろしく願いいたします。

(事務局)

まず、広報誌を見ていただいて、ありがとうございます。引き続き、さまざまな形での情報発信についても検討したいと思います。

続いて、本事業の経緯として、バスの休止に対する代替手段として導入した交通について、再度休止

としないことは重要だと考えています。

市としては、今後、指標や目標を定めて取り組み、開始後もただ見守るだけの形ではなく、市と地域が一体となって、地域に合った利用のあり方を検証し、継続できる仕組みにすることを考えています。

次に、元々タクシーを利用されていたかどうかという点については、現時点では数値を明確に把握できていないのが実情です。ただ、実証運行中にタクシー事業者から伺う中で、元々タクシーを利用されていた方が一部いたことも事実で、料金が安くなったとのお話もあったようです。ただ、多くの利用者は元々のタクシー利用者ではなかったという認識です。

また、通常のタクシーとの大きな違いとしては、停留所に行く点があります。緊急時など、予約している余裕がない場合には、別の交通として通常のタクシーを利用していただく形になります。

そのため、両者を併用しながら地域の移動手段を確保していく、という考え方については、タクシー事業者とも共有しているところです。今後は、利用者の動向についても状況を見ていきたいと思えます。

#### (D委員)

タクシー事業者からの視点としては、タクシーを利用されるお客様は、ある程度固定されている状況にあります。通常のタクシーを利用されている方も実証運行の利用されていました。

ただし、事業者の立場としては、各市内の利用地域、特に本庄地区や広野地区で通常のタクシーの利用回数が減少したという認識は持っていません。

次に、タクシー事業が今後も継続できるのかという点については、コロナ以前と比較すると、乗務員の数は減少しており、利用も減少している状況です。現時点では、時間帯によってはタクシーが不足する場合がありますが、概ね皆様のご要望にはお応えできている状況にあると認識しています。三田市においては、タクシーも引き続き皆様にご利用いただければと思っています。

#### (会長)

それでは、他にご意見のある方はいらっしゃいますでしょうか。

#### (E委員)

本格運行にあたって、予約システムの事業者が変更になる可能性があるということですが、これは公募等による契約事業者の変更を想定されているのでしょうか。

もし予約システムの事業者が変更するとすると、予約方法、例えば電話番号の変更や、利用者の再登録が必要になるのかなど、運用面での変更が生じるのかについてお伺いしたいです。

運行開始まであまり時間がない中で、変更がある場合には、利用者の方にきちんと周知していただくことが非常に重要だと思います。

#### (事務局)

予約システムの事業者については、現在、実証運行時の事業者も含めた形で募集・検討を行っている段階であり、契約までには至っておりません。そのため、この場で確定した内容を説明できない段階です。その点につきましてはご理解いただければと思います。

ご指摘のとおり、事業者が変更となった場合は、電話番号が変わります。また、停留所についても、こちらで設定するものですが、運用が変更となる可能性があります。

変更がある場合には、できるだけ早く周知・ご案内を行う必要があると考えています。どのような場

合にあっても、利用される方がスムーズに利用できることを最優先に対応していきたいと考えています。現時点では、具体的に何がどのように変わるかという点について、明確にお示しすることは難しい状況ですが、利用者に混乱が生じないよう、最も配慮して進めてまいります。

また、ご指摘の年末年始の運行についても整理し、申請を行うように調整します。

(会長)

他に質問はよろしいでしょうか。

特にないようでしたら、本件についてはその内容で了承されたものとさせていただきます。

続きまして、協議事項3について説明をお願いいたします。

#### (4)【協議事項3】広野地区自家用有償旅客運送の廃止について

<事務局資料説明>

(会長)

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。

(A委員)

利用状況を見ると、令和7年度は目的地が新三田駅に変わり、利用者が倍増しています。これは大きなポイントであると思います。

運行時間は7時10分から17時55分までとされており、広い時間をカバーされています。先ほどの協議資料2に戻りますが、1回目は17時台の利用が3人あります。一方で、2回目はこの時間に運行されていませんでした。本格運行については16時までの運行を想定されていると思いますが、この1回目の3人の内訳については把握されているのでしょうか。

(事務局)

まず、新三田駅への接続へのニーズがあるという点は、自家用有償旅客運送の利用結果からも明らかになっていると考えています。乗合交通の実証運行においても、新三田駅の利用は多く、その点は非常に重要であると認識しています。

次に、運行時間についてですが、実証運行では、17時台まで運行し、3人の利用がありました。その詳細情報をこの場ではもっていませんが、利便性と事業継続性のバランスを見て、本格運行にあたっては16時までとさせていただきたいと考えています。

自家用有償旅客運送でも17時55分までの利用は一定程度ありましたが、特に多いという状況ではなく、実態としては日中、明るい時間帯での利用が中心であると認識しています。

以上の利用状況を踏まえ、乗合交通の運行時間については、16時までとしたいと考えています。

(A委員)

乗合交通に移行する中で、利用対象を広げていく一方で、見直しによって狭めてしまう部分が出てくると思います。実証運行の1回目で利用がなかったということから、不要とされた判断もあるかと思いますが、例えばお子さんや学生の利用などを考えると、全く必要ないとは言い切れないのではないかと

も感じました。まずは広く可能性を見ていくという考え方もあるのではないかと思います。

(会長)

実態として誰を運ぶのか、どのような利用をこの仕組みでカバーできているのかという点を、もう少し整理していく必要があるというご指摘だと思います。先ほどの議論で一段落していますので、今後は実際の利用状況をしっかり捉え、どの層の利用をうまくカバーできているのかを確認し検証していくことが重要だと思います。そのような検証は非常に重要だと思いますので、心がけていただきたいと思います。

感想になりますが、地域の方々が主体となって運行を行うというのは、大変なご苦労があると思います。ドライバーの確保や大臣認定講習を含めた研修、何より事故が発生した場合の対応など、日々さまざまな対応が求められる中での運営は、非常に負担が大きいものだと感じております。

ただ、担い手不足とのことで、無理をして地域活動を継続しても、必ずしも良い結果につながるとは限らないという面もあると思います。その中で、今回のご決断は非常に意義のあるものだと感じておりますし、関係者の皆様、担当の皆様には、本当にご尽力いただいていると感じております。この場をお借りして感謝を申し上げます。

それでは、この内容につきましては残念ですが、異議なしということで進めさせていただきたいと思います。

それでは、次の報告事項に移ります。説明をお願いします。

## (5) 【報告事項 2】 令和7年度志手原校区地域内交通実証実験について

<事務局資料説明>

(会長)

ありがとうございます。ご意見ご質問をいただければと思います。どうぞよろしく申し上げます。

(A委員)

今回の実証実験の主な目的地として、スーパーマルハチが設定されています。屋上に駐車場があり停めやすいという点は理解するのですが、他にもスーパーはある中で、なぜこのスーパーが主な目的地として選ばれたのでしょうか。

(事務局)

今回の実証実験につきましては、地域での協議会設立時において、住民アンケートを実施しています。その結果、目的地として多く挙げられたのが、マックスバリューとスーパーマルハチでした。その中で、マックスバリューは路線バスの沿線上にあるとの関係から、スーパーマルハチを目的地として設定したところです。

(A委員)

スーパーには、それぞれ好みも分かれるところだと思います。異論があるということではないですが、今後検討の余地があるのではないかと思います。

(会長)

実証実験については、今後も検討会を開催されると思いますので、その際に、どの場所がより適切かという点について、地域の方と改めて相談いただければと思います。

それでは、地域の皆様にも一緒にご協力いただきながら実証実験を進めていくということですので、より良い形で実験を進めていただきたいと思います。

どうぞよろしくお願いいたします。次の報告事項に進みます。

#### (6) 【報告事項 3】 藍地区自家用有償旅客運送運行見直しについて

<事務局資料説明>

(会長)

ドライバー数が8名とのことですが、新たに加わった方はいらっしゃるのでしょうか。それとも、当初から同じ方が継続して従事されているのでしょうか。

(事務局)

現時点では、当初から地域の団体の方々にもご協力いただき、大臣認定講習等も受講していただいております。現在のところ、この8名で十分に運行が可能であると、地域団体からも伺っています。

(会長)

担い手を広げて運行を継続していくために、できるだけ多くの方に関わっていただけるよう、将来的な担い手確保についても検討していただければと思います。

(事務局)

今後の課題として、検討していきます。

(会長)

それでは、次に進めさせていただきます。

本日の議題の最後について報告事項に進みます。説明をお願いします。

#### (7) 【報告事項 4】 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本格運行開始について

<事務局資料説明>

(会長)

それでは、ご意見ご質問をよろしくお願いいたします。

(A委員)

実施体制は、「三田市モビリティサービス推進協議会」という形でさまざまな団体が参加されています。この協議会の参加者それぞれに役割分担はあるのでしょうか。また、協議会を設置して運営している意義について、改めてご説明いただければと思います。

(事務局)

協議会は令和4年度に設立された任意の協議会になります。

構成員と役割については、まず、事務局が全体の調整および運行管理を担っています。

武庫小校区まちづくり連絡協議会が、主に日常の運行管理を担当しています。

神姫バスは、運行企画に関する支援として、車両のメンテナンス、大臣認定講習の実施、運行訓練や安全管理など、安全運転に関する支援を担当しています。

神戸電鉄は、企画面での連携などを行っており、現在は主に乗車券の販売に関わっています。

北摂コミュニティ開発センターは、各施設の連携や車両基地の提供といった役割を担っています。

三田市社会福祉協議会は、運行ルートの検討や地域福祉の視点からの助言などをいただく形で役割を担っています。

以上が、現在の協議会の構成と役割分担になります。

(C委員)

フラワータウンに住んでいますが、この運行が始まった頃に目にする機会がありました。資料のとおり、説明も丁寧にされており、地域の方々と協力しながら進められている事業ではないかと思えます。

今後、1年間を通して運行する中で、どのような方が利用されているのか、時間帯ごとにどの程度の利用があるのかといった点について知りたいので、今後の報告で示していただければと思います。

また、子どもが利用する場合の安全面についてもお聞きしたいです。車両は写真よりも左右がカバーされるようで安全そうに見えますが、保護者の立場からすると、やはり多少の不安を感じます。もし子どもの利用も想定されているのであれば、体験会など、利用促進につながるイベントのような企画を検討してみてはどうかと思いました。お考えを聞かせてください。

(事務局)

まず、安全性についてご説明いたします。現在、冬の対応として車両の両側にエンクロージャーシートを設置していますが、春以降は資料に掲載している転落防止のためのベルトを装備し、運行前にはドライバーが必ず点検することをマニュアルに定めています。

これまでの実証運行期間中、夏休み期間を含めて運行してきましたが、子どもの利用に関して事故等は発生しておらず、一定の安全性は確認できていると考えています。

本事業は高齢者を主な対象とは考えておらず、さまざまな世代の方にご利用いただきたいと考えています。現時点では、特定の世代向けの利用促進策は定まってないですが、今後、幅広い世代に利用していただけるよう努めていきたいと考えています。

(会長)

子どもの料金はどうなっていますか。

(事務局)

子ども料金の設定は設けていませんが、乗車券1枚につき、中学生以下の方はお一人まで同乗できるものとしています。

(B委員)

ボランティアドライバーの方は、どのような方が参加されているのでしょうか。地域の方が中心なのか、それとも地域外から参加されている方もいるのか、教えてください。

(事務局)

現在、ボランティアドライバーは15名いますが、全員が、武庫が丘および運行エリア内にお住まいの地域の方々です。地域の取組として、大臣認定講習の受講なども含めてご協力いただいています。

(会長)

車両の走行について、最高速度が20km未満とのことですが、もっと速く走ってほしいという要望や実際の交通の流れの中で後続車の妨げになっていないか、何か課題は出ていないでしょうか。

(事務局)

現時点では、そうした点について特段の問題や指摘は出ていません。安全面も含め、支障なく運行できていると認識しています。

(会長)

それでは、他に皆様からご意見はよろしいでしょうか。

特になければ、本件については、以上とさせていただきます。

## (8)その他

(会長)

現在、地域の交通として自家用有償旅客運送含めて、さまざまな小さな交通施策が進められていると思いますが、それぞれが個別に議論されている状況だと感じています。

それぞれの取組についての内容や、どの程度の利用があるのか、また運行継続の指標とどのように関係しているのかといった点を、横並びで確認できる資料があった方がよいのではないかと思います。

市全体としてどのような状況にあるのかが分かりにくいので、毎回整理する必要はないとしても、年に一回は地域の交通を一覧として資料を整理いただくと、現状把握や今後の変更点についても考えることができるのではないかと思います。全体に対する感想です。

他に委員からご意見などありますか。

(A委員)

これまでの議論では、バスの話やそれに対する代替の取組の話が中心になっていたと思います。

赤字路線がどの程度あるのか、今後どうしていくのかという点を全体的に考える必要があると感じています。これまで私は何とかバスを残したいという立場で発言してきましたが、現実的には運転手不足などの問題もあり、バスだけで全てを解決するのは難しい状況だと思います。

そうであれば、バスに固執するのではなく、別の交通手段への転換も含めて、もう少し前向きに、例えば5年後、10年後を見据えた公共交通のあり方を考えていく必要があるのではないのでしょうか。そうした視点で議論を進めていくことが、今後の施策にもつながるのではないかと、感じています。

(会長)

基本的には「地域公共交通計画」があり、その目指すべき方向性として、計画に近づけていくことが本来の姿だと思います。ただ現在は、個別の話を行ってきている印象です。

そのため、一度立ち返って、計画の内容を皆さんで共有するような時間を、どこかで設けていただければありがたいと思います。

(A委員)

新しい道路が整備され、国道へのアクセスも改善されてきています。私自身、周辺を通ることがあるので、国道が混んできたなど、流れが変わってきたと感じています。テクノパークの渋滞が解消されたのか等、状況を共有していただけるとありがたいです。

さらに、交通施策については、車だけでなく、他の交通を導入しないと人材不足が解消しないのではないかと考えています。道路を整備した兵庫県の方も委員におられるので、今後検討していただければと思います。

(事務局)

ご指摘のとおり、新しい道路完成し、渋滞解消につながっている部分もあります。今後も交差点改良や道路拡幅などがこれからも進むと考えられます。

その中で、交通ネットワーク全体として、各交通事業者と連携しながら路線の再編なども検討していきたいと考えております。例えば、テクノパーク方面の通勤需要に対応する形で、バス路線の再編や鉄道との接続改善といった取組も、小さいことから進めたいと考えています。

交通の形態を大きく変えることは容易ではありませんが、計画に基づき、今の交通事業者とできることから着実に取り組んでいきたいと考えています。計画に示している「誰もが気軽に移動できる交通」を目指し、引き続き皆様と協議しながら進めていきたいと思っています。

(F委員)

三田西インターチェンジと国道 176 号線のバイパスが開通したことにより、これまで生活道路を通過せざるを得なかった交通が整理され、安全性は一定程度向上したと思っています。ただし、新たなバイパス整備により、別の箇所での交通集中が起こる可能性もあります。

昨年 12 月 13 日の開通以降、交通量調査を実施し、今後も継続的に状況を確認しながら、必要に応じて対策を検討していく考えですので、ご理解いただければと思います。

(G委員)

私はテクノパークに勤務していますが、市街地からテクノパーク方面へのアクセスが非常に便利になったと感じています。皆様のご努力に対して、周囲からも感謝の声を聞いています。本当にありがとうございます。

一方で、運転手不足によりバス路線の維持が難しいという話もありますが、最近では自動運転技術の報道も多く見られます。将来的に、こうした技術が運転手不足の解消につながる可能性はあるのでしょうか。現在、どの程度まで研究や実証が進んでいるのか、教えていただければと思います。

(会長)

自動運転にはレベルがあり、限定された空間での運行から、完全自動運転まで段階があります。段階に合わせて、技術面だけでなく、理解される社会的受容性や事故時の法的な責任の所在など、さまざまな課題について検討しています。

技術的には、高速道路など条件が限定された環境では自動運転はかなり進んでいますが、一般道路では歩行者や自転車など多様な要素があり、自動運転の難易度が高いのが現状です。その点について、いろいろな検証をしている段階で、完全な自動運転の実現にはまだ時間がかかるという状況です。

また、人から完全な自動運転に移る過程をどうするかという課題もあります。

一方で、運転支援技術としてサポート面が着実に進歩しており、将来的には、専門的な技術を持つ運転手でなくても運行できる環境を整えることが重要だと考えています。まずは、運転を支援する技術の高度化を進めていくことが現実的な方向性です。

(H委員)

自動運転については、様々な地域で検証されているところですが、令和2年度からバス事業者と連携し、移動サービスとしての自動運転バスの実現可能性について実証実験を重ねてきました。今年度は5回目の実証となり、大型EVバスを用いて、現在、実証運行を実施している段階です。

現在は、運転手が同乗し、必要な場合のみ介入するレベル2の段階で検証を行っていますが、今後は一定条件下での自動運転が可能となるレベル4の実現を目指し、国の認証取得も視野に入れて取り組んでいます。

目の前の運転手不足という課題への対応に加えて、将来を見据えた取組も並行して進めている状況です。

(B委員)

先ほど三田市からも説明があった点の補足です。10月より、新三田駅を起点としてテクノパーク方面へ延伸した新たなシステムの運行実績について、簡単にご紹介します。

朝の便については3便の運行となっており、1便当たりおおむね5人以上、合計で約16人にご利用いただいています。帰りの便についても1便当たり4人程度の利用があり、全体では1日当たり18～19人程度の利用実績となっています。新たな停留所の利用としては、非常に大きな成果が出ていると認識しています。

また、定期券利用者については、把握している範囲で3名おられ、鉄道から乗り継ぎを含めた公共交通への転換が一定程度進んでいると想定しています。

(会長)

それでは、他に皆様からご意見・ご質問はよろしいでしょうか。

特にないようでしたら、本日はさまざまなテーマについて活発な意見交換を行っていただき、誠にありがとうございました。

本日の協議事項・報告事項は以上とさせていただきます。

(事務局)

本日はお忙しい中、ご出席いただき誠にありがとうございました。

本年度は書面開催を含め、全6回の協議会を開催することができました。委員の皆様には、貴重なご意見・ご提言を賜り、心より御礼申し上げます。

なお、令和8年度に向けて委員の交代等が生じる場合には、4月以降、改めて事務局よりご連絡させていただきますので、よろしく願いいたします。

以上をもちまして、閉会いたします。本日は誠にありがとうございました。