

令和5年度第5回三田市地域公共交通活性化協議会 議事録

【日 時】 令和6年3月25日（月）10:00～12:00

【場 所】 三田市役所本庁舎 302 会議室 B

【出席者】 委員：15名（3名欠席）

土井 勉、北川 博巳、西村 敦、苅谷 治彦、絆地 真晃、新屋敷 昭一、橋本 学、中西 克之、
雨森 尚子（代理森田様）、山添 元邦、金子 俊二、大村 和也、奥野 成雄、栗原 正憲、長谷川 泰三
オブザーバー：2名

竹内 宏（神姫バス株式会社バス事業部計画課地域公共交通担当課長）

宇高 昌利（一般社団法人兵庫県タクシー協会監事）

傍聴者：3名

事務局：6名

都市政策室参事兼交通まちづくり課長 高寺

交通まちづくり課：交通調整係長 福井、交通調整係 山内

交通企画係長 大脇、交通企画係 伊藤

（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) 三田市地域公共交通計画（案）に対する市民意見の募集結果と意見に対する考え方について
（三田市）

(2) 生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統確保維持計画）の変更について（三田市）

5 報告事項

(1) 藍地区（藍本）地域内交通試験運行結果について（三田市）

(2) 令和5年度グリーンスローモビリティ実証実験の結果について（三田市）

(3) 令和5年度自動運転バス実証調査事業の結果について（三田市）

(4) 兵庫県阪神北県民局地域躍動推進事業について（兵庫県阪神北県民局）

(5) 定期券WEB申し込みサービス「マイ・テイキ」の開始について（西日本旅客鉄道株式会社）

その他

1. ご意見等

2. 人事異動に伴う委員の変更について（三田市）

3. 次回の協議会について（三田市）

6 おわりに

1. はじめに

【会長】

おはようございます。本日は皆さんと会議室でお話をしたいと思っておりましたが、誠に勝手ながらオンラインで参加させていただくことになりました。ご容赦ください。それから、議事の円滑な進行にぜひともご協力賜ればありがたいと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

今回、三田市地域公共交通計画のパブリックコメントを経てまとめていくということになっていますが、「誰もが気軽に移動できるまちを目指して」というサブタイトルがついています。本当にこのタイトルは良いタイトルですし、こういうまちを三田市が目指し、実現していくためには、計画書をつくって完了ではなくて、より動きやすいまちを作っていくことが大事かと思えます。そうしたまちづくりを目指していくことで、この会議も1つの重要な役割を果たすということになりますので、この会議だけではなくて、引き続き地域公共交通に対する皆様方のご支援をいただければありがたいと思えます。

4. 協議事項

- (1) 三田市地域公共交通計画（案）に対する市民意見の募集結果と意見に対する考え方について（事務局説明）（詳細は協議資料参照）

【会長】

説明ありがとうございます。今の対応の内容につきまして皆様からご意見を頂戴したいと思います。お手数ですが、お名前をおっしゃってからご発言をお願いします。

【A 委員】

計画書（案）に対して、パブリックコメントではいろいろな意見が出てきました。その処置も今伺い、意見に対してこうするという事は分りました。しかし、これで終わってしまうとせっかくのご意見が、これからにつなげていけず眠ってしまうのではないかという危惧をもちます。これを機にもっと関係者が深く突っ込んで考えることにより、三田の交通をよりよくするアイデアが見つかるのではないかと感じます。

それで、どうすれば良いかですが、意見の中に、住民・事業者・行政の三者が集まってフォーラムをしようという提案があります。この提案は、そのままびったり答えになりそうな気がします。この機会に、できるだけ早くフォーラムを開催して頂いて、ご意見に対する市の回答とのギャップを埋めるような取り組みを是非ともしていただけないかと思えます。

計画書については、これをクリアしないと市民との合意形成はできていないと思うぐらいのつもりでやって欲しいです。

【会長】

ご発言ありがとうございます。フォーラムをやしましょう。こういう計画を作ることが目的ではないので、計画を作って実行していく、その結果良いまちができるというのが目的なわけですから、立派な冊子ができたというのはあくまでも通過のプロセスということです。いかに目的を実現していくために、この計画の内容といただいたご意見から、次の段階につなげていくかということでご提案

をいただいたと思います。

他に皆様からご意見、ご質問はございますでしょうか。

【B 委員】

3点あります。分科会にも参加させていただいたので、この計画が自分の子どもとは言いませんが、親戚の子ぐらい近いものです。改めて見ますと、この計画は作成のスタンスが現状からの改善になっています。もちろんそうでないと、いきなりは難しいです。ただ、表紙をめくると、SDGsに「誰一人として取り残さないために」と書いています。このスタンスで記載するともう少し違ったイメージになるのではないかと思います。これは5年後の計画ぐらいにはそれぐらいのスタンスで物を考えられるようになると非常に良いなという感じがしましたので、議事録として残していただくと良いのかなというのが1つです。

2つ目は、高齢者運賃助成制度です。利用率はずっと50%かそれを切るぐらいということです。原因は自分で運転する人が多いのだらうと思うのですが、私は交通権との絡みで外出を諦めている人が相当多いと理解しています。この計画に入れられないと思うのですが、交通というのは手段であり目的ではないので、手段がないから目的を諦めているという現状なわけです。それをどこかで議論しないといけないのではないかと。諦めないようにするためにはどうするかという議論がどこかで必要になるということを申し添えておく必要があると思っています。

3つ目は、少しは明るい三田が見えるような計画になっています。ただ、ドラスチックというか、すぐにバスがどんどん増えるということは現実あり得ない。でも、目に見えて気軽に移動できる手段が増えていかなないとなかなか出かけようと促すには難しいかなと。そこで1つ考えたのが、三田にはバス、タクシー、自家用車のほかに送迎車両がいっぱい走っています。企業や病院、施設、スポーツクラブ、学習塾、デイサービスがいっぱい走っています。その走っている送迎車を社会貢献活動の一環として、一般の高齢者や障害者も乗れるような形、すぐには法令関係があって難しいと思うのですが、予約制で乗せるような仕組みができると、うまくいけば目に見えてたくさんの送迎車を活用した移動が形になっていくのではないのでしょうか。予約制なので、当然予約は必要ですが、そうするとどこへ何の目的で行きたいかという話が予約センターに集まってきて、実際の三田の人のニーズが見えてくるような仕掛けになっていくというようなことを思いつきました。できるかできないかわかりませんが、一つチャレンジして、少しでも前向きにできると良いのかなということで述べさせていただきました。

【会長】

ご意見ありがとうございます。A委員、B委員からご意見をいただきました。まだ皆さんご意見があると思いますが、一旦ここで事務局からお二方の委員のご発言についてご回答、ご見解をいただければと思います。よろしくをお願いします。

【事務局】

それでは、一旦お二人からいただきましたご意見について、事務局としての見解をお答えさせていただきます。

まず、A委員や会長がおっしゃったとおりでございます。この計画は網形成計画の改定というもの

で、引き続き施策を継続していくためでもあるのですが、やはりこれだけの皆さんにお集まりをいただき、さまざまご意見をいただきまして、またパブリックコメントでも本当にたくさんのご意見をいただきました。まさにこの計画は改めてのキックオフと考えております。行政だけではなくて、交通事業者あるいは市民の皆さんが一堂に会して、一体この計画には何が書いてあるのかということをご理解いただき、さらには計画実現に向けてその一翼を担っていただく、そういったことを実現していくためにも、1つはフォーラムを開催して理解を深めていただく機運を醸成していくというのは本当にやらなければいけないと考えております。さまざま我々も企画を進めてまいりたいと思いますので、この点について、皆様のご理解、ご協力をお願いしたいと考えております。

また、B委員から1点目でもいただいたご意見はA委員おっしゃっていただいたことと似ているかなと思っています。5年間とは言いながら、5年間で現状をしっかりと認識をして改善を図りながら、その先の10年先、20年先の持続可能な未来、SDGsの視点を持って取り組みを進めていくべきものであると我々も認識をしております。

また2点目、高齢者運賃助成制度との関係、これはパブリックコメントでも少し触れられていたところですが、コロナ禍以前、利用率は50%で推移しており、ずっと実は右肩上がりに利用率が伸びていたものが、令和2年度、大きく下がりました。50%を割り切って、48、49%という推移です。徐々にこれは令和4年度、令和5年度にかけて回復しつつありますが、1つやはり車の分担率が非常に高いというのは、事実としてあると考えています。中には外出を諦めていらっしゃる方も恐らくいらっしゃると思っています。公共交通を使うおうかというきっかけになるようなソフト的な制度と、いわゆる手段そのもの、環境整備をしていくハード的な取り組みというのは両輪でなければならないと考えています。実は高齢者運賃助成、高齢者への支援のあり方を考える懇話会も令和5年度開催をしてきました。その中でも手段についてのご意見というのは数多く出させていただきました。交通計画の中でも高齢者の皆様が使いやすいようなソフト的な取り組みも進めていくということを施策に記載していますので、これはまさに両輪で進めていかなければならないという認識で考えているところでございます。

最後に、目に見えて手段が増えていくことが必要ということで、送迎車両の活用についてのご提案をいただきました。これは国も言われているような、いわゆる地域の輸送資源を総動員して地域課題を解決していかなければならないという視点の提案かと思います。地域内交通を各地域の特性に応じて皆様とともに考えていく中で、地域の企業様の空き車両が活用できないかなど、既に検討会の中でもご意見をお聞かせいただいています。そのあたりも新たな我々の取り組みとして、送迎車両が一体どれぐらいのストックがあるのか、その現状把握にも着手をしながら、地域でどういった活用ができるのか、どういった協力が企業側から得られるのか、あるいは法規制、法律と運用との関係性など勉強を進めてまいりたいと考えております。

【会長】

ご発言ありがとうございます。では、他に皆様の方からご意見、ご質問をいただければと思います。

【副会長】

私もほとんどコメントになってしまいます。私自身もいろいろなところで地域公共交通計画の作成のお手伝いをしていますが、実はここまで重厚なほど書いている計画はないんです。ですから、かな

りしっかりしたことを計画に書くとしっかりしたコメントが寄せられてきており、計画書にしっかりした内容を書く必要性がよくわかったので、やらなければいけないことがわかりました。

現時点で正直申し上げて多くの意見に対して丁寧に真摯にお答えいただいていますので、事務的なところを言いますと、さほど訂正事項はないと考えております。

ただし、後半の部分で、公共交通計画の中では書いていないが答えていただいていることはかなり課題だと思っています。その課題は我々も共有しなければいけませんし、できるだけ市民の皆様にも共有していただくということなので、フォーラムは私も賛成です。ですから、なるべく早い間にこの辺は企画を練っていただければと思います。

それから、公共交通全般については私も課題をすごく感じていて、例えば整えるところは結構書いていただいています。例えば、ネットワークを充実させるとか、仕組みを作りましょうとか、モビリティ・マネジメントを一緒にやりましょうとか、そういうところはすごくできているのですが、次のフェーズになるとやはり公共交通の活性化だと思います。使ってもらわないと、いくら整えても維持のしようがありません。維持をするためには活性化であろうというところを次の計画の中では多分一番目に書かないといけないものなのではないかと思っています。その辺はゆっくり議論していきましょう。

ただし、かなり変化が大きく起こると思います。1つは人口の変化。人口も数の変化だけではなくて、構成の変化が相当変わると思います。特に少子高齢化の問題、それに伴う地域の再編の問題が出てくると思うんです。特に三田ではあまり聞いていませんが、ほかの地域では学校を再編するので通学問題が生じている。それに対して運賃を助成している地域もありますから、そうすると一応バスの利用は増えるんです。ですから、どちらかというところとそういった社会情勢の変化等の様々なことに対して連動しながら考えていかないといけないと思います。特に政策、例えば観光の政策で頑張っていきましょうという場合、交通の政策も連動しなければいけないと思います。連動と簡単に言うけれどもなかなか難しく、その政策にこちら側からプッシュしていく話もあれば、観光の政策をこちらに引き入れる政策というものもあると思う。ですから、その辺の政策連動みたいな話が次に出てくると思うので、これは次の課題として認識していただき、進めていければ良いのではないかと思います。

最後に、ここのコメントの中で確認しておきたいことがあります。計画書の内容はすごく重厚なものがありますが、前半が長すぎるので概要版を作りますと書いている。そこで確認ですが、概要版はどの部分をエッセンスとして取り入れて書こうとしているのでしょうか。多分4月になると発行されると思うので、一応どうしているのかということの確認しておきたいと思います。

【会長】

ご意見ありがとうございました。ほかに皆様のほうからご意見、ご質問はございますでしょうか。

【C 委員】

取りまとめ作業とか丁寧な議論、本当にお疲れさまでした。社会福祉協議会が来ている意味というのは多分当事者の方の声とか地域活動の方の声の代弁というところが求められているのかなと思います。当事者の方の声というのはB委員が言っていたので、私からは社会福祉分野からというところで行くと、先ほど副会長も政策連動が大事だということをおっしゃられましたが、社会福祉分野と交通分野の共通点はわりとあるなと議論を重ねながら思いました。住民活動の方がサービスの中

に入っているところと人材不足が共通してあります。本当に介護現場もしんどいです。

先ほど概要版という話もあったのですが、地域活動の1つの選択肢として住民さんは地域公共交通の一環として頑張ってください。いろいろ試行錯誤しながら頑張られていますので、また概要版や、フォーラムのご案内をする際には、サポート体制を含めてしっかり伝えていただいたら心強く活動を続けていただけるのではないかと思います。また社会福祉分野としても、先ほど申し上げた共通点についていろいろ模索してやっているところもあるので、共有できるところもあると思います。

【会長】

ありがとうございます。ぜひ社会福祉分野の皆さんとも連携できたら良いと思います。ご意見ありがとうございます。引き続きよろしく願いいたします。

それでは、またお二方からコメントと申しますか、ご意見をいただきましたので、事務局からお二方のご意見に対しての見解についてご説明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】

ご意見ありがとうございました。今回パブリックコメントでいただいた意見については、課題が残っていることを認識した上で、来年度以降の計画の推進に生かせるように取り組んでまいります。

また、活性化が今後必要になるのではないかと申してお話をしました。本計画の中では、交通以外との連携というのを記載しており、観光分野、商業分野、農業分野と連携していくことを記載しております。現在実施していることは、神姫バス様において路線バスでの貨客混載を実施し、共創しております。交通分野だけではなくて、農業分野と連携していると思いますが、今後、交通分野以外との連携によって、活性化させることにも取り組んでいかなければならないと考えています。政策を連動しながら、交通分野に偏るだけではなく、多様な主体と今後も積極的に関わっていき、政策も連動していきたいと考えております。

概要版の内容について、パブリックコメントでの指摘のとおり、分析が100ページぐらいあり、最初はわかりにくいという話にもつながると考えています。計画の112ページのところから課題解決に向けた公共交通の方向性があり、課題に対して、目指すべき将来ネットワークを記載し、最終的な施策実施から、112ページ以降をメインで記載していく予定です。お伝えした箇所が恐らく今後計画を見ていただく中で重要にと考えておりますので、概要版をわかりやすく取りまとめることを想定しています。

社会福祉との連携について、社会福祉分野と同様、公共交通においても人材不足といったところは事業者様へのヒアリングにおいて明らかになったところで、今回の施策の1つとして公共交通の担い手不足に取り組むことを掲げています。こういったところもお互いに良い関係を作って施策に取り組んでいければと考えておりますので、今後とも連携のほどよろしく願いいたします。

【会長】

では、ほかにご意見、ご質問をいただけたらと思います。よろしいですか。

今回、計画の原案に基づいてパブリックコメントを実施していただきました。それに対して非常に丁寧なパブリックコメントをいただきました。それに対して三田市さんのお考えについてもご紹介いただきました。この計画についてのパブリックコメントについての内容についての協議と、計画その

もの内容についての確認について協議が調ったということにさせていただいてよろしいでしょうか。

(異議なし)

【会長】

この内容で計画の協議が調ったとしたいと思います。

今の話でコメントを少しさせていただけるとありがたいです。1つは、公共交通は非常に厳しい状況にあるのは皆さんよくご存じのことだと思います。自分たちだけでなかなか答えが見いだせないなか、例えば送迎バスが使えないかというお話がありましたが、送迎車両は多分いろいろな可能性があります。私がお手伝いしている地域でも、送迎バスの代わりに路線バスのルートを少し変えることによって路線バスの利用者も増えるし、送迎バスの費用を企業が持たなくても良いということで非常に良い関係ができています。あるいは、病院の場合、病院への送迎車の利用が非常に多いところでは、路線バスに転換してもらうことで路線バスの利用が増え、一方で、病院までの料金は病院が負担してもらうと、病院まで無料で利用できる。路線バスを使ってもそういうことができると、自動車からの転換を図ることができる。これで路線バスの利用が増えて、地域の人にとっては病院前の車の渋滞、混雑がなくなると、病院にとっても駐車場のスペースを減らせれば助かるということで、利用者にとっても誰かに送迎してもらわなくても自力で病院へ行けるということになり、いろいろなメリットができてくるということもあります。

ただ、こういうことはこの計画をより細かく具体化していくときに、どことどの関係についてはどうしたらいいですかということはこの計画をベースに考えていくということになると思いますので、そういった意味では今回の計画をより具体化していくときに皆さんと一緒に考えていく。あるいはいろいろな方々の力で助けていただくという関係がすごく大事になると思います。という意味では、この計画ができたことが終了ではなくて、ここから始まるということで、皆さん方のお力添えを引き続きお願いできたらありがたいと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

(2) 生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統確保維持計画）の変更について（事務局説明） （詳細は協議資料参照）

【会長】

ただいまご説明いただきました地域内フィーダー系統の計画の変更につきまして、ご意見、ご質問をいただければと思います。よろしく願いいたします。

確認ですが、今回2つの変更がありますよね。これはそれぞれフィーダー系統のフィーダー補助をそれぞれ申請する路線にしていきたいということですか。

【事務局】

そうです。こちらは要望等を受け、フィーダー計画の対象路線に変更するというので、その分の補助金も受ける形になっております。

【会長】

2人以上乗っていて、赤字が出た分についてはその半分を国のほうから補助が出るという計画にもなっているということですね。

【事務局】

そのとおりでございます。

【会長】

三田市だけではなくて、国からの支援もいただくために計画の変更をされるということです。これについて皆様の方からご意見、ご質問はいかがでしょうか。

特になければ、この内容で協議が調ったということにさせていただいてよろしいですか。

(異議なし)

【会長】

特に異論がないように思いますので、協議が調ったということにさせていただきたいと思います。引き続きこちらについてもよろしくお願いいたします。

では、次の議題に進めさせていただきます。

5. 報告事項

【会長】

5番の報告事項です。5つあります。まとめて全体をご報告いただいて、ご意見、ご質問を皆さんから最後にいただけたらと思いますので、ご説明をどうぞよろしくお願いいたします。

- (1) 藍地区（藍本）地域内交通試験運行結果について（事務局説明）（詳細は報告資料参照）
- (2) 令和5年度グリーンスローモビリティ実証実験の結果について（事務局説明）（詳細は報告資料参照）
- (3) 令和5年度自動運転バス実証調査事業の結果について（事務局説明）（詳細は報告資料参照）
- (4) 兵庫県阪神北県民局地域躍動推進事業について（兵庫県阪神北県民局説明）（詳細は報告資料参照）
- (5) 定期券WEB申し込みサービス「マイ・テイキ」の開始について（西日本旅客鉄道株式会社説明）（詳細は報告資料参照）

【会長】

ご説明ありがとうございます。

報告事項5つにつきましてご意見、ご質問をいただければと思います。

【B委員】

1つは、報告事項の1、2、3について、前回とか初回に報告があったときは気がつかなかったのですが、報告はあるのですが、どんな計画に基づいてやっているかということをお示しいただいていな

かったです。もちろん実証実験なのでどんどん変わっていくのですが、もともと何年で実施するのか、旅客はどのぐらいで、どのぐらいの運行なのかとの想定とか、毎年どのように実験内容を修正していくのかというのはあるのでしょうかけれども、それを拝見しないと質問できることが限られると思います。次回でもお示しいただければと思います。

それから、藍地区の路線バス廃止に伴う分ですが、ほかに路線バス廃止に伴って自家用有償旅客運送が始まったところはあるのですか。ここが初めてでしたかというのが2つ目。

3つ目は、グリスロの件ですが、前回は報告がありましたし、また実施するという事は存じ上げていました。私は介護タクシーを運営しているのですが、あるケアマネさんから、武庫が丘の人で、いつもはヘルパーさんに買い物に行ってもらっているが、たまには一緒にいきたいというリクエストがあります。私に声がかかったのですが、むこグルグルって知っていますかと伝えたら、無料で利用できて、それは良いなということで、多分使ってもらっているのではないかと思います。

何が言いたいかというと、ユーザーさんが直接というよりは、ケアマネさんとか地域包括支援センターとか、中間支援をしているところがグリスロ等のサービスを紹介するケースが結構多いです。ですから、今回されているかどうかわかりませんが、特にそちらの方面に同時にアナウンスされると、自治会とかまちづくり協議会に伝えるよりも多分効果があるのではと思うのでご紹介をさせていただきたいと思います。

あと、自動運転の件は、どちらかというと今のところ技術的な検証や安全面の検証が非常に重要度が高いのでしょうかけれども、本当はそれ以上のソフト面のほうが議論する余地があると思っていますので、今回は割愛しますが、また別の機会に議論をさせていただきたいと思っております。

【会長】

ありがとうございます。合計4つですね。ご質問、ご意見をいただきました。ほかに皆さんのほうからご質問、ご意見をいただきたいと思います。

【A 委員】

今の質問の中でプラスして教えてください。まずグリスロですが、これからの予定を教えてください。それと、日本交通さんとは競合の関係になっていますが、グリスロについて、どのように考えておられるのかということを取締り会社さんから教えてもらえますか。

加えて、自動運転についても今後の予定を教えてください。

【会長】

ありがとうございます。こちらにつきまして事務局、それからA委員のグリスロの話については日本交通さんのご発言をお願いします。

それでは、まず事務局からご説明をよろしくをお願いします。

【事務局】

B委員からございました全体のどこに位置づけているのかという全体のお話と自動運転のお話について回答します。

地域内交通の藍地区とグリーンスローモビリティ、自動運転バスがどういったところの計画に基づ

いてやっているかについて、今年度の協議していただきました交通計画においては、施策の1つとして今後の技術革新に対応した交通まちづくりの推進といったところがあります。その中で自動運転や小型モビリティといったグリーンスローモビリティなどの先進技術を踏まえて実施していく施策としており計画に位置づけています。また、藍地区においても地域内交通、小さな需要を支える支線、地域内の交通の再編として計画では位置づけています。

【会長】

今の回答は答えになっていないですね。地域公共交通計画の中のどこに位置づけられているかという話ではなくて、それぞれ藍地区の話は一体何を目的にして導入しているのか、グリスロは一体どういう目的なのか。例えば、利用者がいればOKなのかといった目的についてご質問があったと思うので、そちらを答えてもらった方が良いですね。

【事務局】

岩倉、グリーンスローモビリティ、自動運転、それぞれの実証実験をする目的もその背景も異なるわけですが、岩倉区に関しましては、路線バスが廃止されたことを契機にバスに代わる移動手段を導入していく必要があるということで、地域とともに検討を重ねてまいりました。

その中で、例えばどれだけ利用者があったら本格的に実走しようという具体的な数字をもって実証実験に臨んだというものではございませんでした。報告の中でもアンケートなどご紹介させていただいていますように、どれだけ外出頻度が増えたか。ゼロだったものが1増えたことで、人々の移動、日常生活にどのような影響があったのかといったことを踏まえて総合的に判断していこうということになっております。

また、こちらに関しては将来的にある程度数字的な目標、指標みたいなものを持って、それも踏まえた上で実証実験、あるいは本格的な実走への判断をしていく必要があるだろうということを私たちも課題として認識しております。次年度、皆様の知見をお借りしながらそのあたりのルールづくりもしてまいりたいと考えております。

もう1つ、グリーンスローモビリティに関しては、通常の車両とは異なる新たなモビリティの活用の可能性といったものを主眼に実証実験を行いました。こちらにも利用者がどれだけあったら実走という段階ではなく、それぞれの年度で検証する事項をあらかじめ設け、今年度はこれを検証していこう、課題はこれだから次年度はここを主眼に検証していこうというような形で実証を繰り返しているところです。

令和5年度の取り組みにつきましては、グリーンスローモビリティは、道路空間、あるいは自転車歩行者専用道の空間の中でどうすれば安全に走行ができるかといったようなところ、どちらかというインフラ環境について課題を抽出していくということを主眼に実証実験を行ってまいりました。

自動運転に関しては、ご認識のとおり、まだまだ技術的な検証が非常に性質として高いような段階になっております。こちらにも今回ご紹介させていただきましたとおり、自動運転の車両だけで自分のいる位置、どこを走行すれば良いかということ判断するには少し課題があるという認識のもと、インフラ連携、スマートポールや信号協調、あるいはターゲットラインペイントといったようなインフラ側から支援する技術を取り入れて、それがどう有効に働くのかといったようなことを主眼に検証を進めているというところです。

一旦はB委員の1点目のご質問についての回答とさせていただきます。引き続き残りの点について担当にバトンタッチをさせていただきます。

【事務局】

グリーンスローモビリティの今後の予定ですが、具体的な数字を持って実走というよりは、課題を設定して、それをクリアしていく、確認していくという作業をしていました。次年度については、これまで2回無償で運行していましたが、有償化し、利用者からお金をいただきながら運行していくということを考えています。

タクシーとの競合という話も、後ほど日本交通様からさせていただきますが、グリーンスローモビリティは自転車歩行者専用道の一部走行しておりますので、普段皆様が歩いている道を車両が通ります。

開放的なゆったりとした乗り物が活用できないかというところで、速達性はないのですが、日常の歩いている道を新しい乗り物が活用できないかというところがございますので、タクシー事業者様と競合はそこまでないと考えております。あとは日本交通様からご意見をいただければと思います。

【会長】

自動運転の方もA委員からあったと思いますがいかがでしょうか。

【事務局】

自動運転について今年度は、国の補助金を活用して実施しました。来年度についても国の補助金等を活用してできればと考えています。今年度実証した中で、まだ95%の自動運転走行率という話もありましたが、まだまだ実証を重ねていく必要があるかなと考えていますが、1つ目標としては、令和7年度までに自動運転レベル4を目指しています。

現在、三田市においてはレベル2で、運転手さんが何かあったときに手を取るといったところがレベル2になります。レベル4については運転手なしで、システムで動くというところになるのですが、そういったところを一部区間運行してできないかいうことで協議しています。

【事務局】

残り2点のご質問について、今回バス路線の廃止で自家用有償旅客運送としてスタートするというのは初めてのケースになるかというご質問があったかと思えます。これはご認識のとおり、実現すれば初めてのケースになります。

もう1つ、グリーンスローモビリティなどの移動サービスに関してはケアマネさんや地域包括センターからのアプローチ、アナウンスというのは非常に効果的というところでアドバイスをいただきました。グリーンスローモビリティの実証実験は協議会を作って、さまざまな立ち位置の皆様にご参画いただいております、社会福祉協議会さんにもご参画いただいております。次年度実証の実施に関するアナウンス、周知についても引き続きご協力いただければと思いますので、よろしく願いいたします。

【会長】

ありがとうございます。グリスロの件ですが、有料化という話が出ましたが、それについて日本交通さんもお考えがあるのかということについて、ご発言をよろしくお願いいたします。

【D 委員】

グリーンスローモビリティは定時定路線型で1日何便と決まっており、用途を見ていますと大半がお買い物とかのお客さんのようです。お急ぎでない方はこれをご利用いただいて、まっすぐ家に帰るといような方は私どもの方をご利用いただけたら良いと思いますので、すみ分けができています。

グリーンスローモビリティを導入いただいて、外出する頻度が増えれば、もっと活性化につながっていくと思います。

【会長】

ありがとうございます。有料化についてもタクシー事業者さんとの協議が調いそうだということですか。それで本当にいいですか。大丈夫ですか。

【D 委員】

はい。

【会長】

ご質問いただいた皆さん、今のご回答で大体良かったでしょうか。ほかにご意見、ご質問はありますでしょうか。

私も結構大事なところなのでいくつか気になるところがあります。例えばグリスロについてですが、いろいろやってきているので、もう少し突っ込んだ調査をやらないといけない時期になってきていると思います。例えば、何の目的で乗っていますかというのは、これは聞かれている通りなのでしょうけれども、仮に今回のグリスロがなくなったらどうするのかという話です。なくなった場合、外出が減るとい人がいたら確かにグリスロは効果があるのですが、それはあまり関係ないという話だったら、歩いていけるということ。仮にそういうことであれば果たしてグリスロはどういう役割を果たしているのかというのをもう1回考え直さなければいけません。これは有料化の話ともセットになると思うのですが、どれぐらい皆さんは使っておられるのかということと、これがどれぐらい自分の生活の役に立っているのか、そういうことを確認しないとイケない時期になってきたと思います。

それから、来年の課題、次年度以降の取り組みが挙がっていますが、利用者数の確保と採算性の確保というのはセットですね。採算性を取るつもりだったらグリスロはどれぐらいコストがかかっているのかということをはっきりしないとイケないです。それが資料にはあまり出ていないのです。例えば、1人100円の運賃で何人乗ったら採算性が確保できるのか。採算性が確保できないのだったらできないと言え、それはそれで構わないのですが、それを一体どう考えるのか。採算性の確保というのは収入と支出のバランスをとる必要があります。協賛金で確保するという話に読めるのですが、本当にこういう方向に向かっていくのかどうかもきちんと検証した方が良いと思います。

それから、先ほど日本交通さんはグリーンスローモビリティについて非常に好意的に言われましたが、有料化する場合、法的にいうと何にあたるのか。多分、自家用有償旅客運送という話にはなかなかいかないので、4条運行にするのか。あるいは誰かに委託するのか。そういうことも考えないとこの話はなかなか詰めることができないと思います。そこら辺まで含めての課題感をきちんと整理しておくことが大事だと思います。

それから、自動運転について非常に説明をたくさんしていただいて、これはなるほどそうかなと思うのですが、25 ページの図で、「自動運転バスに乗ったことがない人」はどう読むのでしょうか。今後も乗車しないという人が、数字も見えにくいのですが、バーの伸び方から見ると 10% 超えている人がいるがこれは何でなのか。こういうことをきちんと分析しないと駄目ですよ。

というようなことで、だいぶ自動運転バスを動かすことは習熟してきたと思うので、実走することに対するハードルをどこで超えていくかということを考えていかないと、何となくの課題感ということだけでは駄目だと思います。ここに書かれているのは何となくの課題感が多いので、そこをもう少しきちんと詰めて次年度の実験なり調査を進めていくということにしたら良いと思います。以上です。コメントなので、ご回答は要らないと思います。

報告事項は以上でよろしいですか。時間が 12 時を過ぎていますが、よろしいですか。

その他

1. ご意見等

【会長】

それでは、その他ということで、3 点議題が上がっています。全体を通してのご意見ということのようです。

皆さんからのご意見で、特に今日重要なお話は、三田市地域公共交通計画の案を取って実際の計画にしていくこと。課題もたくさんあるので、いろいろなコメントもいただいているので、それも含めて市民の方たちに知っていただくために、例えばシンポジウムとか、あるいはわかりやすい概要版を皆さんに提供するというようなことを取り組んでいきたいと思いますというのが非常に大きな話だと思います。ぜひそれを進めていただくということを事務局の皆さんにお願いしたいと思います。

ご意見がなければ以上とさせていただきます。よろしいでしょうか。

では、2 丁目、3 丁目、まとめて三田市さんからよろしく願います。

2. 人事異動に伴う委員の変更について

【事務局】

委員の任期は 2 年ということで、まだ 1 年目ということでまだ任期はあるのですが、企業様からご選出いただいている方で人事異動等がある可能性があると思います。4 月以降、調査させていただきますので、人事異動等で委員が変更になる方がいらっしゃいましたらご報告をいただきますようお願いいたします。

3. 次回の協議会について

【事務局】

次回の協議会の開催ですが、令和 6 年 5 月に開催したいと考えております。また日程等が確定しましたら案内をさせていただきます。

【会長】

全体を通して皆様からご意見がなければ、以上とさせていただきます。

年度末のお忙しいときにご参集まことにありがとうございます。三田市地域公共交通計画をこれ

からも、絵に描いたきれいな報告書ではなくて、みんなボロボロになるぐらい読んで中身をしっかり把握していただきながら、取り組みを進めていきたいと思いますので、これからも引き続きどうぞよろしくお願いたします。

以上