

令和4年度 第2回 三田市地域公共交通活性化協議会 議事録

【日時】令和4年10月27日（木）10:00～12:00

【場所】三田市総合福祉保健センター2階講座室

【出席者】委員：18名（1名欠席）

土井 勉、北川 博巳、谷舗 尚彦、田中 祥敬、木村 隆人、絆地 真晃、佐々井 孝一、水田 節男
田中 康嗣（代理：田橋）、雨森 尚子、久高 輝之、若宮 詩織（代理：末澤）、金子 俊二、谷口 浩士、
大村 和也、小畑 正則、中野 安裕、室山 圭子

オブザーバー：2名

奥藤 秀樹（兵庫県交通政策課副課長）

宇高 昌利（一般社団法人兵庫県タクシー協会監事）

傍聴者：1名

事務局：5名

都市政策室長 作倉

交通まちづくり課：課長 高寺、交通調整係長 北村、交通企画係長 大脇

交通調整係 山内

【次第】

- 1 はじめに
- 2 配布資料の確認
- 3 委員紹介
- 4 議事の進行（出席者委員数報告）
- 5 報告事項
 - (1) 路線廃止について（阪急バス株式会社）
 - (2) 組織改正について（西日本旅客鉄道株式会社）
 - (3) フラワータウン40周年記念イベントについて（三田市）
 - (4) フラワータウン地域モビリティ実証実験について（三田市）
 - (5) 中型自動運転バス実証実験について（三田市）
 - (6) 三田市自家用有償旅客運送 広野地区実証実験について（三田市）
 - (7) 三田市地域公共交通網形成計画の中間評価について（三田市）
 - (8) その他 報告事項
 - ・ 藍小学校線路線撤退の代替手段等進捗状況（三田市）
- 6 おわりに

【会議の概要】

(事務局)

地域公共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について、国より承認されたことを報告。

西日本旅客鉄道株式会社の組織改正に伴い、10月1日より委員変更。

本日は、委員19名中1名欠席、オブザーバー2名、事務局5名出席。

(会長挨拶)

コロナによる人の動きが変わってきました。人々の動きが増えてきているということは、非常に喜ばしいことです。

(事務局)

本日は、委員19名中18名参加しております。委員1/2以上の参加であり、本協議会設置要綱に基づき協議会は成立。原則公開協議。なお、本日傍聴者1名。

【報告事項】(詳細は別添報告資料参照)

(1) 路線廃止について(阪急バス株式会社)

三田市から西宮市を結ぶエリアの利用が6割弱、西宮市のエリア内移動が4割強。

券種別利用者構成は、現金2割、交通系ICカード4割、hanicaが3割、通勤定期券が1%、通学定期券が6%、高齢者向けパスが3%。

通学定期券の利用について、毎日通われている傾向はなく、時折定期券を利用されているようです。

(2) 組織改正について(西日本旅客鉄道株式会社)

組織改正により宝塚線については兵庫支社の管轄となった。

各支社の役割は、地域共生に特化。地域共生は、地域の公共交通に関して、自治体や地元企業とともに駅を中心とした賑わい創出などを行う。

(A オブザーバー)

阪急バスの路線廃止の件で確認。

1便当たりの利用者は多くはないが、平日はコロナ前の2018年度、2019年度を上回るくらいになってきていると思いました。地元との調整も済んでいるとのことでしたが、今年度から平日のみの運行にしたことで1便当たりの利用者について、2人を超えているため、県単補助の要件に該当する程度になったと思いますが、補助金を活用して残すといった話は関係市の方からなかったのでしょうか。

また、三田市内については、神姫バスと重複しているため廃止の影響は少ないと思うが、神姫バスで路線廃止の議論があれば教えていただきたいです。

(B 委員)

関係自治体から補助金を活用して維持するというお話はありませんでした。

一方で神戸市では地域コミュニティ交通の導入も検討されているということでした。三田市でも自家用有償旅客運送や地域コミュニティ交通の検討などを実施されておりますが、三田市においては、神姫バスが運行されているということですので、具体的なお話には至っていないと思います。

コロナ前と比べて補助金要件を満たす傾向があるのではないかという点について、元々コロナが流行したことが理由で路線廃止に至ったというわけではなく、コロナ前から厳しい状況でした。路線廃止は、いずれ実施しなければならない路線であると認識しておりました。

(C委員)

三田駅から神戸市の日下部まで阪急バスと重複しており、神姫バスは神戸駅まで一日三往復しております。利用も少ないということはありますが、現在のところでは運休や廃止は考えておりません。

- (3) フラワータウン 40 周年記念イベントについて (三田市) (詳細は別添報告資料参照)
- (4) フラワータウン地域モビリティ実証実験について (三田市) (詳細は別添報告資料参照)
- (5) 中型自動運転バス実証実験について (三田市) (詳細は別添報告資料参照)

(D委員)

高齢者の相談窓口を担っている関係で意見させていただきます。高齢者や障害者にとっても移動手段は不可欠のことですので、フラワータウンの取り組みをしっかりと検証いただいて、全市的に広げる意義があるのかということを考えていただきたいと思います。高齢者を訪問したときに、買い物や通院時の移動に困っているという方は、実際は 1 割 5 分くらいですが、地域別にみると、フラワータウンの方はあまり困っておられないというデータがあります。実証実験はしやすい場所だとは思いますが、困っている度合いで行くと、農村地区の方が移動手段への不安を多く抱えているという声もありますので、市内の状況も踏まえた対応をお願いします。

(E委員)

グリスロの件については、市より早い段階で当社に説明がありました。新しい取り組みを実施されることは良いことだと思います。

今回のルートを見たら、結構複雑なルートを走られると思いました。ドライバーはトレーニングをされている方でしょうか。一般道を走るようなので、事故が起きた際の対応として、民間の保険に入られているのでしょうか。また、軽車両に当たるのでしょうか。

(事務局)

それぞれの地域特性に応じた移動手段というのがあると思います。今回のグリスロにつきましては、概ね 3 キロ～5 キロの近距離移動に適したモビリティであると認識しております。

一方で農村地域につきましては、どうしても移動距離が長くなってしまいます。そこで、かねてより進めております、乗用車を活用した自家用有償旅客運送を基本とした地域内交通の導入拡大に向けて、地域の方と対話をしながら進めております。

フラワータウンの実証実験は、フラワータウンだけではなく、車両を変えれば農村地域でも運用することができる仕組みとして検証していきたいと思っております。

ドライバーにつきましては、地域ドライバーのご協力で今回は実証して参ります。武庫が丘地区は現時点で地域の方々14名、狭間が丘地区は現時点で7名の方が手を挙げてくださっております。加えて、一部市職員でドライバーの確保を行っております。ドライバーの皆さまへの操作説明会を実施し、保安員も同乗しながら、車両に慣れていただく期間を1週間程度設けます。

事故時につきましては、自賠責保険及び任意保険に加入済みであり、対応して参ります。また、緊急連絡体制につきましても、整備いたしまして、車両に掲載しております。

最後に、車両区分につきまして、両地区の車両ともに軽自動車の扱いとなっております。

(F委員)

グリスロについてお伺いします。マイカーから地域公共交通への転換と普段利用されない方の利用を創出していくということで、非常に良い取り組みだと思います。今回、このような社会実験をされる中で、どのような広報活動をされたのでしょうか。また、効果検証していくと思いますが、どのような効果検証をされるのでしょうか。

今後の展開について、今回は無料で実施されるとのことですが、今後は有料にされるのでしょうか。今後、具体的にどのような展開をされるのでしょうか。また、今回のグリスロはどこから借りられているのでしょうか。

(事務局)

広報について、今回取り組みを進めるにあたり、武庫が丘、狭間が丘ともに、地域のまちづくり協議会とともにルートや乗り場、運行形態について検討を進めて参りました。チラシにつきましても、予告版として9月頃に地域の中で回覧していただきました。開始前には地域団体を通じて、地区内の全戸配布をしていただきました。市の広報誌、市ホームページを使用しての周知、地域の集う場へのチラシ配布を通しての利用者への案内によりご協力を求めています。

利用者の見込みですが、グリスロが皆様に受け入れてもらえるかというそのものについても検証したいと考えております。利用促進策といたしまして、フラワータウンの商業施設にご協力いただき、アプリのダウンロードをしていただければ、施設からのお得な情報や施設に行けばクーポンの発行、ポイントを集めることによるプレゼントでの還元等を同時に行うことで、利用喚起を考えております。ターゲットが高齢者ということで、アプリ利用のハードルが高くなりますが、実施前や実施中に地域包括支援センターの方々のご協力もいただきながら、スマートフォン教室を実施し、デジタルデバイドの問題の解決に向けて取り組みを進めて参ります。

今後につきまして、移動の仕組みを継続していくためには、有料を想定した取り組みを検討していかないと無理だと考えております。その中で、こういった形で料金を収受していくのかということ、地域の皆さまに調査をいたしまして、調整して参ります。

グリスロ実証実験終了後の調査として、全戸配布でアンケート調査を実施することを予定しております。

今後の展開先につきましては、グリスロが適する地域特性を備えたエリアがあると思います。グリスロを活用しての展開は、ある程度コンパクトに街が集約されているニュータウン、特に高齢者の移動問題を抱えているオールドニュータウンでの活用が有効であることを想定した実証実験です。

最後に、グリスロのリースにつきまして、今回の事業は共創モデル実証事業ということで、様々な

企業の皆さまに共創パートナーとして関わっていただいております。その中で、グリスロの手配につきましては、関西電力に協力いただきまして、期間中リースという形で確保しております。

(G委員)

本日お配りしましたフラワータウン 40 周年記念イベントのチラシ内に、「三田市はフラワータウンの再生に取り組んでいます」と記載しております。フラワータウンはまちびらき 40 周年を迎えました。30 年を超えるとオールドニュータウンと呼ばれ、地域の活力の低下や高齢化の進行、インフラの老朽化等、様々な課題が出てきております。では、どのように再生するのかと申しますと、まったく新しいまちを作り直すということではなく、今ある施設等をリニューアルしながら魅力を高めるという再生です。三田市のオールドニュータウンに対する課題を抱えているということをご理解いただければと思います。

(H委員)

中型自動運転バス実証実験について、前回報告のスマートポール実験を、思っていたよりも早くここで再実験していただけるということで、非常に嬉しく思います。

今回のルートを見ますと、資料の青色で描かれている線が追加されている箇所だと思います。今回自動運転とともにスマートポールがどのように機能するのかを楽しみにしております。また、実際に乗ってみたいと思っております。

今回の自動運転で気になっている点は、今回追加になったルートが商業施設の出入口に重なるところがあるので、そのような箇所で自動運転がどの程度うまくいくのかということで、興味を持っております。

(I委員)

グリスロについて、ゴルフカートだと思いますが、遊歩道を通る際の速度制限 6 キロというのは速度を制限できるのでしょうか。それともアクセルワークなのでしょうか。

グリスロの走行は、路面に白線を引くなどの表示や標識を立てられるのでしょうか。

(事務局)

制限速度 6 キロにつきましては、グリスロそのものは時速 20 キロ未満までしか速度を出すことができない乗り物になります。車両区間については、20 キロ未満であれば走行することが可能です。遊歩道に入りますと 6 キロまで速度を落として、それ以上は出さないようにルール作りをしております。車両にリミッターが付いているなどはなく、アクセルワークを行います。

路面標示につきましては、特にございません。遊歩道走行区間には、グリスロ実証実験中の看板を要所に設置いたします。走行を想定している遊歩道は、かなり広幅員の遊歩道で、ほとんどが自転車走行エリアと、歩行者通行エリアが植栽帯で分離されているような場所です。一部そうではない区間も含まれますが、基本的には区分されているエリアにつきましては、自転車が走行するエリアを走ります。そうではない区間につきましては、左側を走行します。

(副会長)

新しいモビリティが実証から本格的になったとき、どの組織で協議をしながら推進してゆくことになるのでしょうか。活性化協議会でしょうか。

現在は実証実験で、無償で実施されていますが、2年後、3年後に本格運行を検討していく場合、例えばパーソナルモビリティを走らせる場合、公共交通として考えるのでしょうか。また、サブスクリプションを考えていくのでしょうか。新しい実験や新しいモビリティを協議会としてどのように考えていくのかということも必要だと思います。

(事務局)

活性化協議会で、どこまでを協議事項でなければならないという明確な区分はないと認識しております。ただ、私たちが取り組んでいる内容はいずれも地域の移動問題を解消するためのことであり、既存の公共交通との連携や新たな公共交通となり得るものについての取り組みでありますので、一旦は報告事項という形で情報を共有していきたいと考えております。一方で、具体的な取り組みを実施する際には、法定協議会である活性化協議会とは別の新モビリティ協議会を設けるという仕組み作りが国の方でもなされてきているところがございますので、案件によって合致するものが出てきましたら、然るべき会を設定して、協議事項として検討、協議いただくという認識です。

(会長)

三田市地域公共交通計画が三田市にとってはベースになるので、計画に挙げられているものについては、基本的には協議会に諮り、また、道路運送法や活性化再生法の法的な位置付けを明確にしていけないといけない協議事項になります。その他、重要だと思う事項については、協議事項か報告事項についての分かれ目という判断基準になると思います。

(Aオブザーバー)

資料内にL4との記載がありますが、レベル4という理解でよろしいでしょうか。

(事務局)

L4はレベル4を意図したものですが、今回の実証実験はL4で実施するというものではございません。あくまでも、L4による自動運転化を目指すというところのスタート地点であり、今回は運転手が乗り、いつでも手動介入できるレベル2で運行する形です。

(会長)

グリスロについて、ドライバーは大臣認定講習を受けるのでしょうか。実施していないと危ないような気がします。自家用有償なら実施しないといけませんが、今回のようなボランティア輸送についても、実施した方が良いと思います。ただ、お金がかかるので、その費用をだれが負担するのかということも決めておいた方が良いでしょう。

また、アンケートを実施するとのことですが、グリスロは新しい乗り物で、アトラクションのようなイメージがありますので、バイアスがかかって良い評価になりがちです。最後の方になると冷静な評価が得られることが想定されます。そのため、一回だけではなく、複数日の調査を行い、バイアス

がかかっているデータは特異として外し、冷静なデータを取るようにしないと、ミスリードする可能性がありますので、その点気を付けて下さい。

今回のグリスロや自動運転の実証実験で、実際に導入するとしたら A～Z までのパターンを実施して、そのお金に対して誰が費用負担するのかということを考えなければ、実際広げていく時に、誰にどの程度の費用負担を求めてよいのかわからなくなります。つい、走らせることが目的になりがちですが、費用要件について整理をする必要があります。自動運転バスについては非常に大きな費用がかかっていると思いますが、費用がかかっているということの把握も含めて実証実験ですので、忘れないようにしてください。期間が延びると、全体としてイニシャルコストが下がっていくと思いますので、イニシャルコストとランニングコストを分けて、カウントしましょう。それで初めて実証実験の意味が出てくると思います。

また、フラワータウン 40 周年記念イベントについて、バス乗り方教室は神姫バスにご協力いただいていた実施ですが、高齢者バスの乗り方教室についても、バスに乗ったことがない方や昔は乗ったことあるけれど、今は乗り方が分からない方もいらっしゃると思いますので、実施していただければありがたいです。

(事務局)

アンケートや実証実験で把握すべき費用要件等につきましては、検証事項として実施いたします。また、ドライバーに対する大臣認定講習について、実施を想定しているものではございませんが、大臣認定講習に見合うドライバー講習は実施して参りますので、ご理解のほどよろしく願いいたします。

バスの乗り方教室につきまして、どうしてもイベントというところから、今回は親子でということで神姫バスにご協力いただく形ですが、高齢者のバスの乗り方教室につきまして、神姫バスとご相談させていただきながら、展開していければと考えておりますので、今後ともご協力のほどよろしく願いいたします。

(6) 三田市自家用有償旅客運送 広野地区実証実験について (三田市) (詳細は別添資料参照)

(7) 三田市地域公共交通網形成計画の中間評価について (三田市) (詳細は別添資料参照)

(8) その他 報告事項

・ 藍小学校線路線撤退の代替手段等進捗状況 (三田市) (詳細は別添資料参照)

(会長)

藍小学校線路線撤退の資料ですが、ICカード以外の実績はありますか。

(神姫バス計画課 J 様)

今年 6 月 6 日月曜日から 6 月 10 日金曜日までの乗降調査ですが、乗務員が手でカウントしたもので、相野駅から藍小学校は 10 名乗車が 4 日、11 名乗車が 1 日の概ね 10 名から 11 名のご乗車となっております。同期間の日出坂北から藍小学校について、月火は 14 名乗車、水木金は 13 名ご乗車いただいております。およそ 13 名から 14 名のご利用です。

(会長)

では、資料の数字は何でしょうか。

(事務局)

申し出いただいた当時の数値になります。2020年10月5日から9日までの数値になります。

(会長)

この資料の意図が分かりません。

(事務局)

補足説明させていただきます。本件につきましては、過去神姫バスから申し出いただいて以降、このような案件があるということを、皆さまに協議会を通じて繰り返しご報告をさせていただいております。今見ていただいております資料は、最初にご報告させていただいた時に使用しました資料を再度繰り返しとなりますが、皆様に思い出していただくために使用させていただきました。先ほど神姫バスからご紹介いただきましたのは、直近の乗降調査による利用状況となります。

資料からもお読み取りいただけますとおり、利用のほとんどが通学定期ということになっております。この通学定期は、別途、三田市教育委員会が藍小学校に通う児童に対して補助をしております。必ずバスを使って通学する児童には、通学定期補助を行う取り組みを実施しております。都度、協議会開催時には進捗状況をご報告させていただいております。今回は、現時点での最新状況を伝えさせていただきますと、スクールバスでの代替手段を確保しております。直近の目途を申し上げますと、今年度中には車両を確保できる目途が立ったということで、切り替えの時期は新年度から路線バスは休止となり、スクールバスに移行して行く予定であるということを現時点で報告させていただきます。

次回の協議会では、協議事項として、本路線の休止についてご協議願います。

(会長)

神姫バスと話をして、最新のデータを追加された方が良かったと思います。

(Kオブザーバー)

聞き逃しかもしれませんが、広野地区と小野地区の実績につきまして、何月から何月までの数値でしょうか。

(事務局)

期間についてですが、広野地区につきまして、運行開始日の令和3年7月29日から令和4年3月31日までです。小野地区につきまして、運行開始日の令和3年11月29日から令和4年3月31日までです。令和4年度につきましては、両地区とも令和4年4月1日から8月末です。

(Kオブザーバー)

期間の記載はありますが、シーズンはまったく異なるということですね。

(副会長)

イメージでは、1週間で1日運行しているということでしょうか。人数は、1回運行した際には、2、3人は乗られているということでしょうか。稼働率はどのように計算されたのでしょうか。

(事務局)

稼働率は、日の稼働率としまして、運行期間中に対して実際何日運行したかという割合になっております。

(副会長)

ということは、週に1回くらいは稼働しているということによろしいでしょうか。

また、追加資料につきまして、目的が買い物とJRとバスの接続が多く、これが特徴だと思います。広野地区ということから、JRへの乗り継ぎが多いと思いますが、もし神姫バスとの接続をされているという方がいましたら、乗り継ぎの良い構図だと思います。

(事務局)

アンケート時点で、新三田駅へ行くということを想定しておりましたので、お答えになる方も、新三田駅で乗り継ぐということになります。

(副会長)

ということは、JRに乗り継ぐ方が多いということでしょう。今後、実態がいくつか分かってくると思います。

JRにお伺いしますが、料金体系も近畿統括本部が守備範囲となるのでしょうか。ここ最近、バリアフリー料金の導入というロジックが出てきましたが、三田駅や新三田駅の鉄道駅についての今後について教えていただけますでしょうか。

(F委員)

料金制度の設定については、近畿統括本部が本社組織を担い、施策を考えていきます。バリアフリーにつきましては、現時点で申し上げることは難しい状況です。来年度のダイヤ改正の時期から、バリアフリーの制度を使い、料金に加算することで、ホーム柵の設置を実施しますが、場所につきましては、様々な状況等を踏まえまして、検討して参ります。

(副会長)

三田の駅ではバスの乗り継ぎを強化していかないといけないと思いますので、よろしく申し上げます。

藍小学校線について、ほとんどが通学利用であり、大人は1人との記載があります。神姫バスにお尋ねしますが、通学以外の利用というのは何人くらいいるのでしょうか。

(神姫バス計画課 J 様)

今年のICカード実績として、6月の1週間につきまして、ご利用は小学生のみと認識しております

す。ICカード実績を取ってきて小児の方ではないということで判別します。詳しく抽出したわけではなく、肌感覚にはなりますが、一般の利用はほぼないと聞いております。

(L委員)

今回の報告事項ではありませんが、私は現在まちづくり協議会の事務局を担っております。今年度は、事業をいろいろ実施しており、その中で、野外活動センターに行く事業がありました。野外活動センターに行く際、コロナ対策ということもあり、自家用車で現地集合、現地解散という募集をしました。参加者の中には、小学生の方で、子どもたちだけで参加したいという人がおり、バスを利用しようと思って、バスの時刻表を調べたところ、午前中の運行がなかったため、子どもたちだけでは行くことができないということが判明しました。結局、親御さんが送る形でその時は解決したのですが、野外活動センターを利用される方は、大人はバーベキューなどお酒を飲むときもあります。車でいくと、飲むことができない人も出てくることになりますので、色々な観点からバスの運行をせめて午前中1便、帰りの1便という形で運行していただけるとありがたいです。

(会長)

今まで、そのような視点で考えたことがないので、貴重なご意見ありがとうございました。

(E委員)

前回報告させていただいていた件で、タクシーの認可運賃、いわゆる値上げが行われる予定になっております。まだ保留にはなっておりますが、東京ではタクシーの料金が上がるということで大きく出ておりますが、三田エリアにつきましても、料金改定を考えております。

また、燃料費につきましても、国からLPガス車への補助を頂いておりますが、当社のタクシーは44台中27台がガソリン車でございまして、市内の他社もガソリン車を導入しております。ガソリン車に対しての補助は今のところありませんので、県の方からはありますが、市の方でもお考えいただきますようお願いいたします。

(C委員)

資料7の進捗状況のところ、新しく新三田駅東ロータリーができて、本年4月より3路線乗り入れを開始しております。運行本数は少ないですが、国道を運行していた路線が乗り入れしている状況です。

また、幹線交通の再編というところで、新大阪線開設を令和2年10月から伊丹空港経由を開設しております。現状、午前は三田発伊丹空港経由大阪行き、午後は大阪発伊丹空港経由三田行きとなっております。大変ご利用が多く、これから伸びていくと思っております。

(会長)

資料7の中間評価につきまして、評価がまったくありません。中間評価につきましては、新規事項として意見交換ができればと思います。

自家用有償旅客運送につきまして、人数が少ないという見方もできますが、本当に必要な方に届い

ていれば良いのではないかと思います。量だけが問題ではないということも含めて、数字を出していくということをされると良いと思います。

議事としては以上になります。積極的な発言ありがとうございました。

(事務局)

土井会長をはじめ、委員の皆さま、活発なご議論をいただきありがとうございました。

資料につきましては、見直しを進めて参ります。

次回の開催につきましては、年明け1月下旬を予定しております。