

## 令和4年度第3回三田市地域公共交通活性化協議会 議事録

【日時】令和5年1月31日（木）14:30～17:00

【場所】三田市役所本庁舎3階302会議室A

【出席者】委員：19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  
橋本 学、田中 康嗣、雨森 尚子、久高 輝之、若宮 詩織、金子 俊二、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 協議事項
  - (1) 藍小学校線路線撤退について（神姫バス株式会社・三田市）
  - (2) 三田市地域公共交通活性化協議会設置要綱 要綱改正について（三田市）
  - (3) 三田市地域公共交通網形成計画中間評価について（三田市）
  - (4) 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価について（三田市）
- 6 報告事項
  - (1) 深夜の電話対応について（日本交通株式会社）
  - (2) ダイヤ改正について（西日本旅客鉄道株式会社）
  - (3) 広野地区における地域内交通実証実験（年末年始）について（三田市）
  - (4) 新モビリティ乗車体験報告について（三田市）
  - (5) フラワータウングリーンスローモビリティ実証実験報告（中間報告）について（三田市）
  - (6) 自動運転実証調査事業（中型自動運転バス実証実験）について（三田市）
  - (7) 令和5年度作成予定三田市公共交通計画について（三田市）
  - (8) その他 報告事項
    1. 三田線の廃止について（阪急バス株式会社）
    2. 次回の協議会について（三田市）

- ① 自家用有償旅客運送更新申請について
- ② 令和6年度 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）について
- ③ 三田市公共交通計画作成の進行状況について
- ④ 三田市地域公共交通活性化協議会設置要綱 要綱改正について

## 7 おわりに

### 【会議の概要】

#### （事務局）

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）

本日はお集まりいただきありがとうございます。

公共交通は悪天候時に車で移動するより良いと思います。ただ、鉄道はポイントが凍ってしまうと、復旧までに時間がかかるということも分かりました。ただ、すべての移動を車で解決できるわけではないので、社会の移動を変える仕組みをつくり上げていくために市も努力されていることと思います。この会議に出席されております皆さまが公共交通を支える重要な役割を担っておられます。積極にご発言いただきまして、これからの地域公共交通のあり方を決めていきたいと思っておりますので、よろしくをお願いいたします。

それでは、出席委員の報告からお願いします。

#### （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。

### 【協議事項】（詳細は別添協議資料参照）

- (1) 藍小学校線路線撤退について（神姫バス株式会社・三田市）
- (2) 三田市地域公共交通活性化協議会設置要綱 要綱改正について（三田市）
- (3) 三田市地域公共交通網形成計画中間評価について（三田市）
- (4) 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価について（三田市）

#### （副会長）

藍小学校の路線撤退について、これからの三田のまちの実態を見ていくと、少子高齢化に伴って、小学校の統廃合が進んでいくと思います。その際に、スクールバスに移行していくというアプローチもあると思いますが、路線バスを大事にするという考え方もあると思います。例えば、通学の代金を補助するなどのアプローチもあると思います。

今回検討されているスクールバスは、行きと帰りのみを往復する通学のみ交通手段なのか、それとも学校行事にも使用できる形式のスクールバスなのでしょうか。今後の使い方についても確認させてください。

要綱改正についてですが、関係性について整理させてください。令和5年度に地域公共交通計画を

策定し、令和6年度から計画が発動することになります。一方、現在の網形成計画は、令和6年度までの計画になっております。地域公共交通計画のスケジュールについては、策定後のスケジュールという認識で良いでしょうか。また、要綱上はお金の流れについての記載が必要になると思いますので、会計担当を決めないといけないのが大きなところになると思います。結構な額について会計しないとけないので、事務局の方で担っていただければと思います。また、会長に決裁を取る規定を作らないといけないという事務作業があるので、その点について再度ご説明願います。

#### (事務局)

まず、藍小学校線路線撤退に関しての質問についてですが、地域との合意が調っているということ、現状の利用実態から、今回はスクールバスといった形で措置する方針を立てましたが、今後様々なケースが出てくることが想定されます。その際に、代替手段はスクールバス一択ではないというのが交通まちづくり課としての考えです。学校再編となれば、多方向を束ねて輸送していくという動きが出てきますので、束ねる際には公共交通を主軸に路線バスの活用を考えていくのが大前提であると認識しております。関係者の皆様とケースに応じて、あらゆる選択肢を想定しながら議論を進めたいと考えております。

今回のスクールバスの運用について、現在想定しているのは、朝夕の通学を路線バスに代わって輸送するという運用になっており、教育委員会の判断にはなりますが、現在のところは行事等で利用するというのは想定していないと聞いております。

三田市地域公共交通活性化協議会設置要綱の改正について、経過措置として認められているのが、令和6年度事業までの間に限り、従前の例によることができるとされています。そもそも地域公共交通との連動化をするよう定められた補助事業が、本市においてはフィーダー系統の補助になります。フィーダー系統の補助はバス事業年度であり、今年度と言っている期間は、昨年10月1日から今年の9月30日までが一事業期間となります。来年度、フィーダー系統補助を受けるための計画の承認をいただくのは、前年度承認をいただくという動きをしていかないといけないわけです。従いまして、令和6年度事業までに限りとされていますが、令和6年度末を指しているのではなく、令和6年6月にはフィーダー系統の申請を行いますので、その時には既に地域公共交通計画が策定されている状況になければなりません。従って、1年かけて地域公共交通計画を策定し、令和6年度事業に備えるというスケジュールになります。新たに会計事務や会長への承認行為等、様々な事務が発生してきますが、扱う金額も非常に大きくなりますので、これまで通り活性化協議会の事務局については、本市交通政部局である交通まちづくり課が担っていくということを想定しております。要綱改正に主なって、財務規程の制定等についてもルールの整理をしながら実施します。

#### (会長)

法定協議会の監査をする人が必要になってきますので、こちらについてもよろしく願います。

#### (A 委員)

地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について、国土交通省資料の目標を達成したか否かだけに着目するのではなく、現在の経過に至る経緯を明らかにすることにより、今後改善すべき具体的な評価を行うことが重要となっているので、今後かなり評価のところをきちんと書かないと、国土交通

省の評価として期待値より低くなると思います。評価をどのようにするかということをおあらかじめ決め、情報を集めて、納得がいく説明にしないといけないと思いますが、事務局はどのように考えますか。

(事務局)

ご指摘のとおり、新しく策定を求められております地域公共交通計画では、定める指標についても、定量的な数値を示していくことが求められています。評価を実施しやすい目標を設定していく必要があります。評価方法についても、策定時に定めておくという議論を進めます。

(会長)

資料4について、フィーダー補助を受けている以上は、路線別に出さないといけないと記載がありますが、コピペになっています。貨客混載等様々な事業をされているので、その点は記載していた方が良いと思います。達成状況についても、すべてCとなっていますが、謙虚すぎる気がします。コロナの影響があったので、機械的にCと記載されているのだと思いますが、フィーダー補助だと1便当たり2人以上乗っていることが採択基準ですので、そこをクリアしていればAでも良いと思います。もう少し丁寧な見方をした方が良いと思います。たくさん書かなくても良いと思いますので、少なくとも路線で努力をしていることは記載した方が良いと思います。

本日の追加資料で、ネットワーク図が記載されている資料ですが、乗り換え一回で主要な施設まで行くことができるということで良い図だと思います。ただ、14ページにモビリティマネジメントのところで、公共交通利用に対する意識が変化した人の人数と書いてありますが、記載の数値は参加した人の人数ですね。参加した人全員の意識が変わるはずがないです。意識が変化した人をどのように把握するかというのは簡単ではなさそうですが、参加した人の人数を記載するのは良くないと思いますので、書き方を変えましょう。

(副会長)

評価指標について、現状維持との記載があり、便数が減っていますが現状維持で良いのでしょうか。

また、バリアフリーの箇所では、乗り換えの案内サインが重要だと思います。ノンステップバスの導入についても今後どうなっていくのか教えてください。

三田市地域内交通検討支援プログラムの成果については、記載されていますが、少しあっさりしている印象があります。もう少し記載を充実させても良いのではないかと思います。

(事務局)

評価指標について、便数は減少しているが現状維持となっているというご指摘について、現状維持と記載しているのが、網形成計画を策定した当時、現状値と目標値を定めており、目標値を現状維持という記載をしておりました。2019年と2021年の値について、現状維持としているわけではありません。

フィーダー系統につきまして、本市の独自施策である検討支援プログラムは、アピールをしたいと思います。

(B 委員)

正確な数値は今分かりませんが、全体で120台ほどのバスが三田営業所にあります。うち50台ほどが高速車両、70台ほどが路線バスであり、路線バスのうち4割弱がノンステップバスであり、残りはワンステップバスとなります。

(会長)

資料4ページについて、数値は下がっているにもかかわらず、現状維持との記載があることについて、テクノパーク線については下がっておりません。ここだけ増えているのですが、この理由について評価するというのが大事です。工業団地に通勤する人が増えたもしくは車で通勤する人が減ったのかということの評価することで、テクノパークと一緒に何かを実施する良いきっかけづくりになると思います。

(C オブザーバー)

中間評価の資料14ページについて、バス停を地元と一緒に管理している取り組みの説明ですが、詳細を参考までに教えていただきたいです。

自己評価の関係で、人数が達成していないからC評価というのではなく、人数は下回ったけれど、他の取り組みで頑張ったからA評価としている例もたくさんあります。

(事務局)

現時点では、1自治会3バス停で活用されております。具体的な取り組みですが、ウディタウン地区において実施されており、開発当時、木を使用した建屋があり、一部風除けがあるバス停留所があります。自治会の皆様が壁面を使用して、地域の掲示板としてお知らせを掲示するなど活用したいということで、神姫バス様とご相談されてゆりのき台自治会の広報掲示板として活用されております。

(会長)

いくつかご質問いただいた件につきましては、私と事務局で調整させていただいて、最終版を完成させたいと思います。

このことを前提としたうえで、協議が調った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)

協議事項4点について、協議が調ったこととさせていただきます。

【報告事項】(詳細は別添報告資料参照)

- (1) 深夜の電話対応について(日本交通株式会社)
- (2) ダイヤ改正について(西日本旅客鉄道株式会社)
- (3) 広野地区における地域内交通実証実験(年末年始)について(三田市)

- (4) 新モビリティ乗車体験報告について（三田市）
- (5) フラワータウングリーンスローモビリティ実証実験報告（中間報告）について（三田市）
- (6) 自動運転実証調査事業（中型自動運転バス実証実験）について（三田市）

（副会長）

深夜の電話対応につきまして、これまでどのように対応をされていたのでしょうか。

タクシーは深夜にモビリティを確保するための重要な手段と言われ、セーフティーネットだと思います。

（D 委員）

利用される方は、電話で予約いただき、三田駅周辺の飲食店へお迎えに伺うということが多かったのですが、段々と難しくなってきたという状態です。

広野地区の実証実験について、今後は実証実験から本格運行といった流れになるのだと思いますが、実証実験を実施されている時間帯ですと、新三田駅からタクシーがあると思います。自家用有償旅客運送でなくても、タクシー利用の補助をいただくということも検討していただきたいです。

（事務局）

広野地区の実証実験につきまして、時間が決まっておりますので、その間に帰らないといけない方については、その空白の時間を埋めるような形でタクシーがあるという案内も必要だと思います。行きは自家用有償旅客運送で帰りはタクシーというような企画を考えるなどしていきたいと考えております。目的は外出機会の創出ということになりますので、その点等を踏まえたくらうえで、今後についてご相談させていただきたいと思います。

（会長）

半分答えて半分は答えていないと思います。タクシーを利用しての相乗りもできるのではないかとということだと思います。

（事務局）

目的は広野地区の方の外出機会の創出、外出支援ということになります。車両を利用して、土曜日の利用ニーズがあるということは把握できましたので、これにどのように応えていくかという手段の検討につきましては、自家用有償ありきということではなく、タクシーの活用も含めて、ご相談ご協議させていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

（会長）

事業者の皆様とコミュニケーションをとっていただけたらと思います。

広野地区は、土曜日は路線バスが走っていない曜日ですが、この利用人数ですと、定時定路線が良いかどうかはもう少し考えた方が良くと思います。

(C オブザーバー)

広野地区の実証実験につきまして、利用者の方は基本的には往復利用されているのでしょうか。前回のデマンドの時も今回の定時定路線の時もおおよそ40名が利用されているという感じですが、実際に利用されている実利用者数は何名ほどでしょうか。

(事務局)

利用につきましては、基本的には往復で利用されております。実利用者数については把握できておりませんので、今後把握していきたいと思っております。

(会長)

日報かドライバー報告を通して調べておいた方が良いでしょう。

(E 委員)

労働時間改善基準告示改正についての説明（詳細は別添報告資料参照）

貸切バスにおける新型コロナウイルス対応ガイドラインの改訂について（詳細は別添報告資料参照）

(F オブザーバー)

広野地区における実証実験について、本来ですとバス路線がない時は、タクシーが補完するということになると思いますが、無料で運行されるとなるとタクシーの存在すら危ぶまれ、乗務員が確保できなくなります。現行のシステムを壊してまでするということはやめていただきたい。

(会長)

タクシーを壊すことが目的ではないということは、ご理解いただきたいと思っております。外出機会を増やすということが目的ですので、目的に向かって様々な事業者さんと手を組んでいくということが大事だと思います。

グリーンスローモビリティについて、この結果で実装していきたいとのことでしたが、どこからこの発想が出てくるのでしょうか。実験を重ねないとできないのではないのでしょうか。いつから実装するという予定はありますか。

(事務局)

中間報告と記載させていただいている通り、どれくらいの利用があったかということをお知らせさせていただきました。現在、地区の全世帯に対してアンケート調査をしております。アンケート調査の中で、社会受容性や運行する際の費用感を含めた目的などをお聞きしております。また、商業施設を含めて、関わっていただいた事業者様へのヒアリング調査も実施しております。これらの情報を取りまとめて、実装に向けた今後の課題や求められていることをまとめたうえで、繰り返し実証実験をさせていただき、改善しながら進めて参ります。次回の協議会で実装に向けたモデル提案や協議をさせていただくというロードマップを想定しているものではありません。

成果とりまとめができましたら、報告事項として、全世帯調査の結果も含めて皆様へ共有させていただきます。

(7) 令和5年度作成予定三田市公共交通計画について（三田市）

(8) その他 報告事項

1. 三田線の廃止について（阪急バス株式会社）

2. 次回の協議会について（三田市）

①自家用有償旅客運送更新申請について

②令和6年度 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）について

③三田市公共交通計画作成の進行状況について

④三田市地域公共交通活性化協議会設置要綱 要綱改正について