

令和5年度第1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5月12日（金）14:00～16:10

【場 所】 三田市役所本庁舎3階302会議室A

【出席者】 委員：15名（3名欠席）

土井 勉、北川 博巳、谷舗 尚彦、木村 隆人、絆地 真晃、佐々井 孝一、水田 節男

中西 克之（代理：田中 康嗣）、山添 元邦、若宮 詩織、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

奈良山 雅一（兵庫県交通政策課）

宇高 昌利（一般社団法人兵庫県タクシー協会監事）

傍聴者：0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、梅村

【次 第】

- 1 はじめに
- 2 配布資料の確認
- 3 委嘱状交付・委員紹介
- 4 議事の進行（出席者委員数報告）
- 5 協議事項
 - (1) 会長、副会長、会計及び監査の選出について
 - (2) 自家用有償旅客運送の登録更新について（三田市）
 - (3) 令和5年度歳入歳出予算（案）について
- 6 報告事項
 - (1) 財務規定の策定について（三田市）
 - (2) 三田市地域公共交通計画の策定について（三田市）
 - (3) 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）
 - (4) 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について（三田市）
 - (5) 令和4年度自動運転実証調査事業（中型自動運転バス実証実験）の結果について（三田市）
 - (6) 藍地区岩倉区におけるコミュニティバス運行の実証実験について（三田市）
 - (7) 志手原地区地域内交通検討支援プログラムに関する協定の締結について（三田市）
 - (8) タクシー運賃の改定について（日本交通株式会社）
 - (9) その他 報告事項
 1. 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（三田市）

《6月書面決議》

7 おわりに

【会議の概要】

(事務局)

本日は、委員改選後初回となりますので、会長が選任されるまでの間、事務局にて議事を進行させていただきたいと思っております。ご異議ございませんでしょうか。

「異議なし」

本日の出席委員数は、委員総数 18 名中 15 名の出席となります。協議会設置要綱により会議の成立は、委員総数の 1/2 以上のため、本日の会議は成立していることを、報告いたします。

なお、本会につきましては本協議会設置要綱の規定に基づきまして、原則、公開となります。

本日は傍聴希望の方は不在であることをご報告いたします。

【協議事項】(詳細は別添協議資料参照)

(1) 会長、副会長、会計及び監査の選出について

(事務局)

会長及び副会長の選出方法につきましては、協議会設置要綱により、会長は「委員の互選によって定める」また、「副会長は、委員の中から会長が指名する」とあります。報告事項にもあるとおり要綱を改正し、会計及び監査を選任することになります。会計及び監査は会長が指名することとなっております。

会長につきましては事務局よりご提案させていただいてもよろしいでしょうか。

「異議なし」

(事務局)

今年度三田市地域公共交通計画の策定について協議をしていくことから、調整・助言役となる学識経験者から選出させていただきたいと考えております。会長はまちづくりや地域公共交通に精通し、昨年度までもご就任いただきました土井委員を提案いたします。よろしいでしょうか。

「異議なし」

(会長)

引き受けさせていただきます。

副会長はこれまで三田市の交通行政に深く関わってこられた北川委員、会計は事務局を所管している山添委員、監査は第三者からの視点から大村委員を選任したいと思いますがいかがでしょうか。

(副会長、山添委員、大村委員)

引き受けさせていただきます。

(会長就任挨拶)

本協議会の役割は「三田市の交通のあり方をみんなで考えて作っていく」ことにあります。交通を考えると車は便利ですが、人口のおよそ3割の人が車の免許を持たないなどの理由で「気軽に外出ができない」人であることから、移動手段として車だけに頼ることはできません。車の免許を持たない人やそもそも車を持たない人たちが自由に移動しやすい環境を整えるということは、その他の7割の人に対しても移動しやすい社会を構築することになります。地域公共交通には「幹」「枝」「葉」のそれぞれの役割があり、今年度策定する三田市地域公共交通計画に「幹」「枝」「葉」を適切に組み合わせながら、交通ネットワークを作ることが重要となります。そのようなことを議論する場として、本協議会があり、皆様から積極的なご参加及び議事の進行についてもご協力いただきたい思いますので、どうぞよろしくお願いたします。

(2) 自家用有償旅客運送の登録更新について (三田市)

(事務局)

運行範囲の拡大については区域拡大と有馬富士共生センターへの路線拡大という区域と路線の考え方が混在していること等について陸運部よりご指導いただいているところです。申請にあたり引き続き協議していくので、記載内容は事務局一任とさせていただきます。

(A 委員)

延べ利用者数の母数があれば他地区との比較ができるのではないのでしょうか。今後は移動目的を分析するなど、利用の実態がわかるようなデータの提供を検討してもらいたい。また、運行委託している地域団体の利用促進に対する取り組みを教えて欲しい。

(B 委員)

小野地区の運行拡大範囲 (小野小学校区) について教えてください。

(事務局)

利用促進に関しては地域イベントの度に地域から口コミ等によりご紹介いただいています。継続した取り組みとしては、瓦版として現状の取り組みやイベントなどを発信していただいていることを把握しています。

母数は P5 に「世帯数と人口」に記載しており、延べ利用者数に対して実利用者が少なく、ヘビーユーザーが利用している状況となっています。母数に対しての関係性がわかる資料作成や現状の把握について努めていきます。

小野地区の運行拡大範囲は P9 をご覧いただきたい。

(副会長)

1人当たりの費用が結構かかっているようです。これからの持続可能性を考えるのであれば「運行に係る経費を下げつつ実利用者数を増やす」という視点も必要と思われます。

(A 委員)

母数は高齢者などの区分けにより明示すると理解しやすい。

移動する権利として交通権という考え方があり、「当たり前のように外出できる」という認識を共有できれば、自家用有償旅客運送サービスの使い方や意識が変わり利用しやすくなると思います。(交通権が認識共有されていない現状では、「ニーズが少ない」のではなく、顕在化していない状態と捉えるべきであり) サービスを「当たり前」に利用できるということをアナウンスし続けることが重要と考えています。

(会長)

今回はコロナ禍の自粛期間を含めての特異なデータだという認識をしていただきたい。

1人当たりの費用が高いか安いかは人それぞれの感覚によるものであり、利用者の生の声を聞くことが重要になります。これまで移動できなかった人が移動できるようになれば、人生を変えることに繋がるので、地元から口コミなどの取り組みを継続するとともに生の声を聞いていただくようにしてもらおうと、委員の皆様にもよりわかりやすいものとなるのでよろしく願いいたします。

(C 委員)

小野地区では運行範囲拡大により有馬富士共生センターのイベントでの利用など、利用が集中することが考えられます。これまで5人乗りの乗用車2台で運用してきたが、このままの運用で大丈夫でしょうか。

(事務局)

予約制であるため需要の事前把握はできる運用となっています。必要であれば車両2台を稼働し、2往復するなどの対応が必要であることは地域と相談しているところです。

(A オブザーバー)

市役所から母子まで約15kmで運賃約6,000円となります。市内のタクシー業者への活用も検討いただければ、1人当たりの費用の低減にもつながるのではないのでしょうか。

(事務局)

1人当たりの費用は参考数値としてお示しました。直接的に数値を評価するのではなく、これらも把握しながら利用促進に取り組んでいくことについて、地域の皆様とも共有しなければならないという思いを持ってご提示させていただきました。コロナ禍でもどうしても移動しなければならない方が移動した結果今回の数値となった認識していますが、現在の1人当たりの費用が最終地点ではないため、今後は利用者を拡大することなどにより、1人当たりの費用の低減に努めてまいります。一方で、地域特性や利用者特性に応じてタクシーが有効という場合もあるので、複合的に判断しながら事業を進めていきたいと考えております。

(会長)

この内容で協議が調ったこととしてよろしいでしょうか。

「異議なし」

(3) 令和 5 年度歳入歳出予算（案）について

(会長)

この内容で協議が調ったこととしてよろしいでしょうか。

「異議なし」

【報告事項】（詳細は別添協議資料参照）

(1) 財務規定の策定について（三田市）

(2) 三田市地域公共交通計画の策定について（三田市）

(D 委員)

計画策定分科会の委員はどのような構成でしょうか。計画策定に向けて交通事業者との連携やデータ提供が必要であると考えます。それに加え交通事業者を繋ぐ役割も重要ですが、誰がそれらを担うのか教えていただきたい。

(事務局)

前回の計画策定の分科会は土井会長、神姫バスや神戸電鉄などの交通事業者、市民または利用者の代表として市民委員、市から道路管理者や事務局などが構成員になっていただきました。

交通計画の内容は協議会や分科会において委員の皆様にご議論いただくこととなります。交通事業者は委員として参加されているので、繋ぐというよりは皆様と一緒に三田市の将来の交通について考えさせてもらいたい。

(D 委員)

計画を策定するときは個人により様々な考え方があり、思いがぶつかることがあります。それを打開するためにはデータが必要となるため、交通事業者所有のデータを含めて提供いただき議論できるようにしてほしい。

(会長)

個々の事業者のデータも大事ですが、国土交通省のパーソントリップ調査の結果も近く公表される予定です。大きな傾向を掴むことにより議論が進みやすくなるので有効活用してもらいたい。

(A 委員)

計画策定業務の事業者選定にあたり実施されるプレゼンテーションを傍聴することは可能でしょうか。

(事務局)

プレゼンテーションは事前に定められた審査員でのみ実施するためご遠慮いただきたい。

(3) 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）

(A 委員)

地域と協議はしているのでしょうか。

(事務局)

三田市ではバス路線の運行にかかる欠損額の補填として、「市内における通学路線などの重要なバス路線」、「神戸市や三木市にわたる広域的な路線について沿線各市において重要であると合意したバス路線」、国の制度では「地域内フィーダー系統補助の制度に要件合致するバス路線」において支援を

しているものです。国、県、市の補助金等を活用してバス路線を維持できているところは現状議論の場はないですが、これらの支援制度があっても路線廃止を検討するという場合においては議論の場を設けているところです。

(A 委員)

地域も実情を知ることが重要だと思いますがいかがでしょうか。

(事務局)

前計画の三田市地域公共交通網形成計画策定の過程でバス路線維持に対する行政支援の投資額などの現状を共有し、計画においても地域公共交通の維持にどれぐらいの負担がかかっているのかを示しています。また三田市の広報誌においても大きな特集記事などでも厳しい状況を周知してきたところです。今回の三田市地域公共交通計画策定の機会を通じて、皆様と共に取り組んでいきたいと思えます。

(会長)

報告事項では地域内フィーダー系統補助路線について事業評価をしようとするものです。制度では1便あたり2人以上の乗客がないと補助対象外となり、補助対象外となれば現状より厳しい状況となることを見込まれます。バス路線の状況について利用者や沿線の人に知っていただくことも大事かと思うので、アピールして欲しい。

(A 委員)

住民の危機感、意識、行動についてもコミュニケーションがないと生まれてこないなので知ることは重要かと思えます。

地域と行政が協議し、役割分担することで、変えていけるものと考えています。

(4) 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について（三田市）

(会長)

調査結果として外出は27名増加したが、24名減少しています。減少した原因の確認を行い、要因によっては、医療費削減効果から外出機会が減少した方の運動量も差し引きしないといけません。

経費は年間 160 万円となっていますが、もう少し経費がかかるのではないのでしょうか。

(5) 令和 4 年度自動運転実証調査事業（中型自動運転バス実証実験）の結果について（三田市）

(D 委員)

実装に向けて頑張っていたきたい。

実証実験の開始を知ったのが間際であった。周知については地域も利用して欲しい。

(E 委員)

全国で実装している事例はあるのでしょうか。

(事務局)

三田市では中型バスの実装を目指していますが実装の事例はありません。車両サイズが小さいものであれば、茨城県境町や福井県永平寺町において実装レベルで地域内を運行しています。

(会長)

運行時間が平均 10 分遅れているため、技術検証において課題があると認識すべきです。10 分の遅れが通常だとすると、運行についての信頼性が低下するので、ダイヤ見直しなどが必要になります。

フラワータウングリーンスローモビリティ実証実験も同じですが、実証実験の結果にこそ大事な検討すべき課題があるので、しっかりと振り返り失敗した事項も含め検討していただきたい。

(6) 藍地区岩倉区におけるコミュニティバス運行の実証実験について（三田市）

(A オブザーバー)

タクシー会社を利用すれば安全の十分な確保に向けたお手伝いをすることができます。タクシーは運行だけではなく、安全確保も重要な使命であると認識しているので、今後、タクシーの利用も検討していただきたい。

(会長)

安全の確保も大事です。また冒頭で説明した地域公共交通においては「幹」「枝」「葉」の役割分担があり、このような仕組みを作ることにより外出機会が増えることが重要となります。行きはコミュニティバスに乗り、帰りはタクシーを利用するなど需要が拡大すれば、今の移動を支えるだけでなくより移動しやすい社会を作ることが目的となるので、そういう意味では各交通手段の出番があると思います。

(7) 志手原地区地域内交通検討支援プログラムに関する協定の締結について（三田市）

(8) タクシー運賃の改定について（日本交通株式会社）

(9) その他 報告事項

(D 委員)

今年度、本協議会では地域公共交通計画の策定以外にどのようなことを議論するのでしょうか。

(事務局)

三田市地域公共交通計画の策定が議論の主なテーマとなりますが、現状の交通施策についても必要に応じてご議論いただくことを想定しています。

(会長)

議事としては以上になります。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。

次回の開催につきましては、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）に関して6月頃書面での開催を予定しております。