

## 令和5年度第4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1月22日（月）10:00

【場 所】総合福祉保健センター 講座室

【出席者】委員：15名（2名代理）

土井 勉、西村 敦（代理 宮本）、絆地 真晃（代理 菖池）、宮井 勇人、刈谷 治彦、橋本 学、雨森 尚子、中西 克之、山添 元邦、若宮 詩織、横内 誠、大村 和也、奥野 成雄、栗原 正憲  
長谷川 泰三

オブザーバー：3名

奈良山 雅一（兵庫県交通政策課）

竹内 宏（神姫バス株式会社）

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 伊藤、梅村

（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) 公共交通計画の策定について（三田市）
  - (2) 自家用有償旅客運送の登録更新について（三田市）
- 5 報告事項
  - (1) その他
    1. 次回協議会について
- 6 おわりに

【会長】

皆さん、おはようございます。大変お忙しい中、ご参集くださりましてまことにありがとうございます。今日の協議事項1つ目の公共交通計画の策定について分科会を設置させていただきまして、市民の皆さん、交通事業者の皆さんとお集まりいただき意見交換した結果を皆さんにご披露するということとなります。

それから、皆さんもよくご承知のことですが、地域公共交通の現状は極めて厳しい状況であり、地域の人々の移動手段を守る、あるいはドライバーさんをいかに確保するか、こういった待ったなしの状況にあると思います。待ったなしの状況に対し、短期的なものと、少し長いスパンで何をしていっ

たらしいのかということが今日の協議事項の1番目の交通計画になりますので、ぜひ皆様からも積極的に議事にご参加いただきましてご意見を賜ればと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

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18名中15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0名。

#### 4. 協議事項

##### (1) 公共交通計画の策定について（事務局説明）（詳細は別添協議資料参照）

#### 【会長】

ただいまご説明いただきました部分について、皆さんからご質問をいただきたいと思います。

#### 【A 委員】

市民委員のAです。よろしくお願いいたします。私は市民委員として分科会に参加して公共交通移動に関わる諸解析や分析過程について知る機会を頂きました。疑問点は都度申し上げてきました。

ここでは、成果物である計画書として見たところ、「基本方針と目標」の節に関して気になるところがありますので、2点意見として申し上げます。

1つ目は、用語の定義と文章構成に関することです。まず、乗り換え目標に関する定義です。主要な施設や乗り換え拠点まで移動するのに乗り換え1回か2回と乗り換え拠点まで1回か2回の2つの定義が混在しています。そもそも主要な施設まで1回か2回とするのが適当な定義のようにも思います。本件については明確に整理していただく必要があります。この他、文章構成に関して、「基本方針と目標」の節に、「現在の公共交通ネットワーク」図が挿入されていることです。同図は、「公共交通の現状と課題」の前章該当節の結論です。既に記載済みのものを、なぜ、ここにもう一度記載するのか違和感があります。地域分類が1人歩きする危惧を覚えます。

もう1つは、「公共交通ネットワークの将来像」の描き方です。その中でも導入検討すべき地域内交通について地域を2つに分けて地域別に限定されているところが特に気になります。南部は公共交通が整備されているからラストワンマイルだけ、北部は行きたいところまで遠いので、ラストワンマイルとフィーダーの導入を検討するとされています。そもそも、フィーダーと支線の役割が曖昧でよくわかりません。また、南部をラストワンマイルだけにしていることもわかりません。南部で試験運行中のグリーンスローモビリティはフィーダー機能も持っているのではないのでしょうか。いずれにしても、導入検討すべき地域内交通について地域を2つに分けて地域別に限定された形での将来像の描き方は違和感があります。前回（H31.3）作成された地域公共交通網形成計画において示された将来像は、みんなで三田の公共交通ネットワークを作り上げようという思いが伝わってくるものでした。見直しが必要と考えます。如何でしょうか。

## 【会長】

ありがとうございます。今2つのお話をいただきましたが、事務局から今のご意見に対してご説明いただければと思います。

## 【事務局】

表現に関してはこちらの方で参考にさせていただける部分は参考にさせていただきまして、表現自体は検討させていただきたいと思います。

113 ページの公共交通ネットワークの将来像のイメージの地域内交通のお話かと思います。北部のここだけを対策するというのではなく、全般的に考える必要がある地域と考えています。三田市でおこなっている地域内交通はおでかけサポートやグリーンスローモビリティ等、様々な種類を導入しているところがございます。地域内交通は特にこの地域で実施するといったものではなく、三田市全体的に考えていく必要があります。

ただ、北部と南部で分けていますが、南部では地域内交通を検討しませんという話ではなくて、全般的に必要なに応じて検討していく必要があるという前提の上で、どのような考え方をしていくのかといったところを2種類も分けて示しています。

南部に関しては、基本的には公共交通が充実しておりますので、ラストワンマイルを進めていく。これは長谷川委員からありましたグリーンスローモビリティに限らずといったお話で、ラストワンマイルをするに当たっていろいろな手法があるかと思いますが、何を考えるかといったときにラストワンマイルを検討する地域といったところを下のところに記載しております。

北部に関しては地域に応じたラストワンマイルだけを考えればいいという地区もあるでしょうし、またフィーダーも考えなければいけないといった地域もございます。こちらのフィーダーに関してはバス停間と書かせていただいているのですが、今後動向によってはバス路線の短縮等の再編も想定されるため、そういった際にも地域内公共交通の導入も含めて柔軟に地域内の交通全般として対応していく。北部と南部では公共交通の水準が違いますので、地域内交通を検討するにあたってまずはどういったものを検討していけば良いのか、そういった概念を指し示すために地域を2つに分けさせていただいた状況でございます。

お話の途中でウッドタウンはグリーンスローモビリティを導入しないのかというお話があったと思うのですが、当初お話しさせていただいたように、地域内交通の導入に向けて検討するにあたっては、グリーンスローモビリティがいいという話になればもちろんウッドタウンで導入していくということもあると思います。

## 【A 委員】

南部のニュータウンでは、商業施設は発達していて病院もそれなりにあります。そして、ゆしみ箇所についても、市内の市民センターやコミュニティセンターの他、市外の遠くないところに神戸北や三宮、それに大阪や篠山があります。自動車が使えると何ら不便を感じることはない立地です。しかし、自動車がないと、ワンマイル以内はもちろんのことワンマイルを越えるところへ行くのに極めて不便というのも事実です。商業施設・病院・ゆしみ箇所について近くにあっても遠いところがあります。地域公共交通の主力であるバス路線がそれなりに整備されていても乗り継ぎしないと行きたいところへ行けないという実態があるためです。即ち、南部においても、ラストワンマイルに限定される

ことなく、ワンマイルを越えるところへ行くに当たっても然るべき対策が必要であることを意味しています。南部と北部を区分する理由は見当たりません。

南部においても、地域内交通におけるフィーダーの導入を検討すべきところがあります。ニュータウン近隣では、中央の商業施設行き、近隣の病院行きなどです。新市民病院行きも対象です。いずれにしても、南部も北部もどちらも同じ考え方に基づく地域内交通の整備を考えるべきであり、南北で分けるのは如何なものかと考えます。これらの整備は行政負担を伴うので市全体の視点で取り組むべきものであり、地域間の偏りがあるてはならないのではないのでしょうか。

#### 【会長】

ご説明ありがとうございました。ラストワンマイルとフィーダーの言葉を使い分けているのはすごく難しいですね。なぜ分けたかという趣旨も説明いただくようお願いします。

#### 【事務局】

分けた目的としては、地域内交通を考えるときに、需要の大きさも違うと想定されるため分けているところがございます。バス路線の短縮の検討が必要になった地域等、地域に応じてバス停からバス停間までの間を新たな地域内交通で担っていくことがフィーダーの意味です。

またラストワンマイルといったところ地域は、基本的には公共交通がしっかりとある。ただ、そこからご自宅までが遠いといったところであるので、それを支えるという意味です。

最初に地域内交通を導入しようといったときに、どういった地域からまずは検討していくかを整理しておいたほうが良いという趣旨で2つに分類させていただいたところがございます。

#### 【A 委員】

私が居住している地域で地域内交通として自家用有償旅客運送を導入しようとしたのですが、バスと競合する可能性があり交通空白地ではないから法律的に導入ができないという話でした。ですが、グリーンスローモビリティは競合が発生するのに走っています。

地域内交通が必要なのに公共交通空白地という概念で、導入できないということが本当に良いのか疑問です。バス事業者やタクシー事業者が公共交通空白地外で対応していただけないのであれば、地域内交通を活用してみんなで頑張り、対応していく余地は残していただきたい。

#### 【事務局】

ありがとうございます。将来交通ネットワークのラストワンマイルやフィーダーについて議論になっているのですが、まずは分けた理由について、繰り返しになりますがもう一度ご説明させていただきます。

比較的南部、黄色の縦線の部分については公共交通が充実したエリアになっています。まずはここをしっかりと確保・維持していきましょう、サービスを充実させていきましょうというのが前提にあります。しかしながら、高齢化の進展に伴い、バス停まで行くのが非常に困難である、あるいは徒歩や自転車で行けていたエリアなのに、行けなくなってしまうところが、特にニュータウンに関しては非常に多く発生している状況であるという認識を持っています。

従いまして、このエリアについては公共交通がしっかりとあるから何もしなくてもいいという認識

ではなく、公共交通のサービスを充実、確保・維持しながらも、さらにこれを補完することを目的とした交通をラストワンマイルと呼んでいるのですが、そういった手当がしっかり各地域の各特性に応じて必要になってくるだろうというところでの分類になります。

「地域の特性に応じて」とよく使っているのですが、これは今現在それがフラワータウンのエリアではグリーンスローモビリティが適切ではないか、マッチするのではないかということで実証実験をやっているのですが、これは必ずしもグリーンスローモビリティを本格導入するかどうかというのは地区の課題やエリアの広さ、また行きたい目的地によっては必ずしもグリーンスローモビリティが適切かどうか、有効であるかどうかわかりません。そこで、地域の特性に応じて皆さんと一緒にそれぞれ考えていきましょうということです。これは後半の施策で示させていただいています。

一方、緑の横線の北部のほうは、もちろんニュータウンで抱えているのと同じように、そもそもバス停まで行けない方もいます。バスは幹線まで出れば比較的運行しているが、そこまでがなかなか行けないのでおでかけそのものを諦めてしまうという状況の地域や、そもそもバスがない、もしくはこれはいつまでバス路線の運行が続くかわからないというような地域も混在している状況にあります。それが北部に関してはバスの便が非常に少ない、あっても使えないというエリアの割合が多くなっています。そういう地域に関してはバス停までの補完という目的だけでなく、向こう5年間で必要になってくるであろう、バスやタクシーが担ってきた公共交通そのものを担う新しい地域内交通をイメージしています。南部で想定していた公共交通を補完する性質のもの、ある目的に対してアクセスをするという性質のものと、公共交通そのものを担っていかなければいけないという性質のものがあって規模感が異なってくると思っています。そのため、こういった色分けで、前提としては全体で公共交通にアクセスをする、あるいは移動しやすいネットワークを作っていくが、その役割や目的というのは南部と北部では意味合いが違うだろうと思いをこのように分類させていただいています。

ウッディタウンに関してグリーンスローモビリティの導入や、あるいは商業施設を中心としたいいわゆるラストワンマイルまたはフィーダーというご意見をいただきましたが、公共交通空白地ではないからできないということではなく、これはおっしゃったように、本当にいろいろな主体、地域だけでやるのか、あるいは交通事業者も含めてやっていくのか、その採算性はどうか、そういったことを含めて、交通事業者さんといろいろと問題を洗い出しながら解決していく必要があるのではないかと。その1つの手法としてグリーンスローモビリティは大いに活用できるのではないかとはいえますが、フラワータウンでそもそも有効なのか、車体に対してもやはりいろいろ問題も出てきていますので、そのあたり採算性がどうか、ビジネスモデルとして成り立つのか、そういったことを検証しながらある程度一定の解が出れば、同じような性質を持つ地域に横展開もしていきたいと考えています。現時点ではグリーンスローモビリティだけが正解ではないという認識で我々も実証実験を繰り返しているところですので、その点に関してはグリーンスローモビリティという手段ありきで議論しているものではないということをご理解いただければと思います。

## 【会長】

今のお話は確かによくわかるのですが、自家用有償旅客運送を北部で実施されていますよね。それはラストワンマイルかフィーダーなのか不明ですが、ウッディタウンで導入したいといったときにできるのかどうかを教えてください。

**【事務局】**

自家用有償旅客運送は、ラストワンマイルの移動手段を確保するための手段の1つだと思っています。ですので、これは国からさまざまな指針が示されたところがございますが、その指針に合致し、なおかつ活性化協議会等で皆様の合意が得られる内容であれば、私は南部地域でも自家用有償旅客運送というのも導入手段の1つであると考えています。

**【会長】**

今の話は空白地の定義をどうするかは相談しながらということによろしいでしょうか。

**【事務局】**

はい、時間的な空白といったことも認められるような流れになっていると認識していますので、個々の案件に関して1つずつ議論していく内容になってくるのではないかと考えています。

**【A 委員】**

南部についての地域内交通をどうするかという方向性のないのが一番の気になるところです。三田市内全体の地域内交通の在り方について、バランスよい方向性を提示して頂くことを希望します。困っているのは南部の人も同じです。三田市全体のことを考えて方向性を示して頂きたい。

**【会長】**

多分趣旨が伝わっていないところがあって、書き方の問題がよくわかっていないのですが、緑の北部のところについては確かに非常に大きな問題を抱えておられる地域が多いので、まずはここに力を入れましょうという地域です。南部については、公共交通が充実しているけれども、個別に大変なところがある。そのためグリーンスローモビリティを実験まずは1回やってみるという段階です。事務局が言ったとおり、グリーンスローモビリティが正解かどうかはよくわからない。私から考えるとグリーンスローモビリティは無理ではないかという感じがするのですが、何らかの移動手段が欲しいという人たちがたくさんいらっしゃいます。グリーンスローモビリティに決め打ちする必要は全くなく、地域にふさわしいものをどういうふうに入れていったらいいかということこれから検討される。その検討を一緒にやりましょうということがこの中ではなかなか見えないので、そういうことをわかるように記載してほしいということだと思います。

**【A 委員】**

グリーンスローモビリティに関して、既存の公共交通ネットワークと共存できるのか関心があります。実証試験の結果に期待します。

**【会長】**

ここで本格的に入れるかどうかも含めての実験ですので、社会実験の結果については皆さんと共有できたらいいと思います。

もう1つおっしゃっていた話の1つに、109ページの図で、地域特性に応じた交通サービスの提供で、主要な施設や乗り換え拠点という話がありました。乗り換え拠点は通過点だから書かなくて

もいいのではないかというお話がありました。

#### 【A 委員】

主要な施設に乗り換え拠点は含まれているのでしょうか。

#### 【会長】

乗り換え拠点は含まれていません。主要な目的、例えば病院に行くのに乗り換え拠点は2つぐらい通っても良い。できるだけ乗り換えなしで行くほうがいいけれども、それはなかなか難しい場合は1回か2回乗り換え拠点まではきちんと確保できるようにしましょうということで、特に施設と言えば施設なのですが、交通施設として特に取り上げて強調したということですね。よろしいでしょうか。

他の皆さんからもご意見があればお願いします。

#### 【B 委員】

社会福祉協議会のBと申します。

私からの意見としては、今後この計画を住民の方に説明される中で、三田の公共交通に関する概要とか上位計画の関係というのはたくさん触れられているかと思うのですが、地域住民や市民の方が公共交通協議会に寄せる期待みたいなのを、既存の調査が既にあるかと思しますので、それを引用されて、こういうところにも期待があるんだということがちょっとでも記載できたらいいかなと思いました。

高齢者向けの分野別計画を策定する際の調査で、介護予防・日常生活圏域ニーズ調査というのがあって、2500人ぐらいの母数を取っている調査なのですが、その中で令和2年の調査では、外出を控えている方が6割ぐらいいらっしゃって、控えている理由は、病気など様々ある中で「交通手段がない」と答えられている方がいらっしゃいます。クロス集計すると、普段の移動手段のメインが徒歩の方の場合、交通手段がないという理由で外出を控えている方が4割強いました。また、人に乗せてもらっているという方が6割強いて、公共交通というものへの期待がたくさんあるかと思うので、そういう面の調査結果を市民の声としてこの計画や、概要版に記載があれば、住民の方に一緒にお願いしますと言うときにもプラスになると思うので、期間が短い中で申し訳ないですが、記載をお願いできないでしょうか。

#### 【事務局】

109ページに車を気軽に利用できない人の増加ということで、65歳以上の免許返納者の増加や若い世代がということを書かせていただいているのですが、その内容については49ページに運転免許保有者数の推移や65歳以上高齢者の運転免許返納数を数字として記載させていただいています。このあたりから、免許返納に関しては一旦2020年で数字は落ち着いているのですが、それでも増加傾向にあり、また下の表、免許保有者についても、巷で言われているように65歳未満の運転免許保有者数が減少傾向にあるということがわかっています。

加えて、53ページを見ていただくと、市が補助しているバス路線に乗り込み調査をいたしましてご利用の方々にアンケート調査をさせていただきました。その中でも送迎していただける方の有無、

このバス路線がなくなったらどうなるか、送迎してもらうとか、徒歩で行くとか、行くことをやめるとか、そういった動向も少し調査をさせていただいたところです。このあたりと既存の計画の前段の調査概要なども含めまして、こういった形で反映させていただくか今お答えすることはできませんが、もう少し具体的な数字をもって、例えば「はじめに」のところに書かせていただくとか、そのあたりも整理をさせていただいて、福祉施策ともしっかり連携させていただくということが伝わるような内容にしていきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

#### 【会長】

今のことに関連してよろしいですか。44 ページ、46 ページにパーソントリップ調査の集計結果が出ているのですが、これはあまり意味がない集計結果と感じています。なぜかという、大村委員がおっしゃったように、自動車で送迎してもらっている人のデータが全然出てこないからです。ひとまとめに外出するときの交通手段としては、鉄道、バス、自動車、原付き、自転車、徒歩ということになっていますが、自動車は自分で運転して外出するのと、乗せてもらうものの2種類があります。乗せてもらう人が多いというのが外出を控える背景にあると思うのですが、そういう人たちをどれだけ減らすかというのは交通計画の重要な目的です。高齢者の方々のことは分析されているのですが、その前に送迎してもらっている人がどれぐらいいるかを把握することが、公共交通の分担率を上げるために必要なことになりますから、そのあたりもしっかりと分析をお願いします。他に皆様からご意見をいただければと思います。

#### 【C 委員】

市民委員のCです。分科会にも参加させていただいて、計画を策定するというかことが、本当に大変だというのがよくわかりました。

タイトルが公共交通計画と書いてありますが、公共交通は電車やバスというイメージをしていますが、中身は移動に関するあらゆる計画ですので、それがわかるように、少し身近なもの、より理解しやすいものと感じられるようなタイトルを入れられないでしょうか。

#### 【会長】

ありがとうございます。事務局からコメントをいただきたいと思います。

#### 【事務局】

ありがとうございます。移動対象としては、鉄道やバスだけでなく、地域のコミュニティも含めていますというところで計画書自体には書かせていただいています。おっしゃられた意見のとおり、移動に関することについてとっつきやすくなるという話だと思いますので、モビリティ・マネジメントを実施するという施策もございますので、いただいた意見も参考にしながら施策を推進していきたいと思っています。

#### 【会長】

ありがとうございます。表紙が「三田市地域公共交通計画」、これは国の法律が地域公共交通活性化再生法という法律に基づいてこういう計画を作りましようとなっています。一方、サブタイト



ルをつけることについては法律では何も制限がありませんので、例えば「三田市の人の移動を支えるために」等の副題をつけると、公共交通はバスと鉄道とタクシーの計画で自分はあまり関係ないという人がもうちょっと手に取って見てもらえる可能性があるという話ですね。このことについて検討いただけますでしょうか。

#### 【事務局】

ありがとうございます。基本方針にもご指摘いただきまして、持続可能な公共交通で終わるのではなくて、公共交通に直接今は関わりない車を運転される方にも関心を持ってもらえるように、目指すべきまちのビジョンを追記したほうがよいのではないかというご意見をいただきました。

方向性としては同じような意味合いになってくるのかなと思っていますので、「三田市地域公共交通計画」のサブタイトルとして、例えば基本方針に書かせていただいています「誰もが気軽に移動できるまちを目指して」とか、そういった副題をつけるだけでも少しとつきやすく、関心を持って見ていただけるようになるのかなと思いますので、副題を追記するという事で整理させていただきたいと思います。

#### 【会長】

ありがとうございます。ほかに皆さんの方からご意見、ご質問はございますでしょうか。

よければ、次の説明をいただいて、また前の方も含めてご意見、質問をいただくということにさせていただきますと思います。

#### 【事務局】 説明

#### 【会長】

ご説明ありがとうございます。後半につきまして、皆様からご意見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。

#### 【C 委員】

施策について4点お伝えしたいと思います。

1-2-2のテクノパークの渋滞の問題は、市の対策で少しぐらいバスに乗ってもらっても絶対に解消しないということは素人の私でもわかるぐらいです。ですので、道を増やすとか、トンネルを作るとか、究極はモノレールを作って大幅に改善しないといけないという問題ですから、今すぐできるかどうかというのはわかりませんが、ここは書き方をもう少し県も含めて見直してはいかがでしょうか。

2-3-2、ノンステップバスについて利用者の声としては、必ずノンステップバスが来るのであればバスに乗るのですが、そうでない可能性があるというか、決まっていないので乗れない・乗らないという人がいます。全体のノンステップバス率を上げることも必要ですが、この路線は絶対にノンステップバスが来るといったアピールも利用促進として有効なのではと思います。

3つ目ですが、サブタイトルに移動の話を入れてもらったほうが良いのでは言いましたが、自分の移動をどうするかという考えが湧く人が出てくるのではないかと。例えば外出の手段を多様化する

ということで、1つはデイサービスに行った帰りに銀行に寄って帰りたい。その場合はデイサービスの車は利用せずタクシーや介護タクシーといった移動の手段を選びながら外出できれば、外出はもっと身近になるのではないかと思います。目標の3番目にそのようなことを記載してもらいたいと思います。

最後に、例えば市長に身近な外出ができるまち宣言をしてもらって、講演会やパネルディスカッションをやって大いに盛り上げていきたいということを勝手に想定していますので、もし良ければそんなこともご検討いただければと思います。

**【会長】**

多様なご意見をありがとうございます。基本的にはご意見ということなので、気になることがありましたら事務局の方でお答えいただければと思います。

**【事務局】**

先ほどいただいたご意見は参考にさせていただいて、事業推進に当たってはそういった点を含め進めさせていただきたいと思います。

聞き取れなかったのですが、目標3にこういうニュアンスを入れてほしいというのはどういうお話でしたでしょうか。

**【C 委員】**

デイサービスの車を利用した外出をされるという話は初めてですけれども、外出の手段をいろいろ考えられる施策があった方が良いのではと申し上げました。

**【事務局】**

ありがとうございます。そのご意見については、地域コミュニティ交通のことだと思いますが、いただいたご意見を参考に今後事業の推進は福祉施策等の事業課とも連携しながら進めていきたいと思っています。ありがとうございます。

**【会長】**

ありがとうございます。他に皆様からご意見は。

**【D 委員】**

発言の機会をありがとうございます。2-3-2についてですが、低床バスでバス停との高低差が少ないノンステップの導入を促進と書かれていますが、三田市においてノンステップバスを正着して車いすの方を安全に乗り込ませられる箇所は結構あるはあるのですが、危ないところもあります。それとともに、今後の話ですが、導入に当たっては停留所の位置なり、車いすの方を安全に乗れるようにするためには現場で働いている者、バスの運転手を一緒に立ち会いさせていただきたいというところはあります。

私はバスの運転手をやっていたのですが、三田市の駅のロータリーと新三田のロータリーに関してはバックで着けないと正着できないという特性がございまして、バスの特性上、オーバーハンド

ルで、ハンドルを切ることによって自家用車よりも左側に 70cm 以上出てしまい、防護柵があるとそこに当たってしまいます。事故が起こってしまうということ自体は、三田市の立てた柵にも傷がつくし、バスにも傷がついてしまうということになります。今後行政が作る場合には運転手と会社が立ち会ってやっていただきたいというところがあります。

もう 1 つ質問があるのですが、3-2-2 の交通事業者の担い手の確保、「目指すべき公共交通ネットワークを維持・確保するためにも担い手の確保が必要です」とあります。この内容に関して、計画の評価指標が 128 ページに示されている「公共交通の 1 日あたり利用者数」の現状値は 2022 年 4 万 3500 人、2028 年 4 万 3500 人とありますが、会社自体が存続できなくなるので、バス路線を撤退することも考えられます。神姫バス自体の人員の確保、採用自体は増えてきているのは事実ですが、北神地区や三田地区の採用自体はそこまで進んでいないのが現状です。というのは、我々バス運転手において、休みも多いわけでもなく、ほかの産業に比べて 2 割安い賃金、そして 2 割長い拘束時間というところが非常に大きな問題となっています。三田の運転手においても 20 歳代は 10 人いない状況です。バス路線を維持・発展を目指すために、支線のバス運転手の確保は今後絶対に必要になるのは間違いないと思います。その中で、三田市としての支援自体がちょっと薄い感じに感じ取れました。

始発便の運行時間は 5 時前半台に運行開始され、バス運転手は早い時間で 4 時 50 分頃までに出社が必要となる。通勤を考えると近いところに住みたいが、三田市は家賃が高く、ほかの地域に行った方が安く住めるし交通の便もいいという考えのものもあります。

今後、運転手の取り合いが起こると想定される中、行政としては空家があるならば、そこを活用できれば、バス運転手の確保、バス路線の維持ができるのではないかと思いますので、そちらの方も検討していただきたいと思います。

#### 【会長】

ありがとうございます。何点か話がありましたが、事務局からご意見をいただければと思います。

#### 【事務局】

ご意見ありがとうございます。いただきました意見につきましては参考にさせていただきますして事業の推進を進めたいと思っております。

特に交通事業者の担い手確保のところに関しましては、バス事業者だけでなく、タクシー事業者、鉄道事業者におかれましても同様に担い手不足といったところをお伺いしているところがございます。そちらについては、イメージ図で示していますが、まちづくりと連携した施策等、様々な方法があるかと思っておりますので、そういったものを含めて実効性を持たせるような形で皆様と二人三脚になりながら事業に取り組んで参りたいと考えております。今後ともよろしくお願いたします。

#### 【会長】

ありがとうございます。今の話でわからないところがあります。

128 ページの目標の一覧ですが、進捗管理指標で担い手確保の取り組みが現状 0 で、2028 年の目標は 3 と書いてありますが、5 年間の間に 3 つの取り組みをするということでしょうか。

**【事務局】**

今想定しておりますのは125ページのところでイメージとしては書かせていただいています、定年後の消防士とのマッチング機会の創出、高校生向けPRといったところを3つ今のところ想定していますが、これから事業者様とも連携をしながら具体的にどういった内容をしていくのかといったところの協議を詰めていきたいと思っております。

**【会長】**

取組を増やすよりは、担い手を確保するほうが重要です。その辺がこれでは全然見えないので、今の段階では仕方がないのかもしれないですが、5年間で3つの取組は少なすぎるのでは、毎年実施したら良いのではないですか。

**【事務局】**

担い手確保に向けた取り組み数につきましては、サインの見直し箇所数も同じような形になるのですが、最低限3カ所、担い手確保ですと3つ以上したいといったところで、今回計画につきましては実効性があるものを目標値にしたいというところなので、現実に想定できるところを3つイメージしながら指標にして、もっと施策を実施していくのか、今ある3つを深度化していくのか、そういったところは今後事業の進捗に応じて実施していきたいと思っております。

**【会長】**

目標なので状況によって変わりますが、こういう目標を持って担い手を増やしますという目標値をもうちょっと頑張ってお考えましょうということをお願いしたいと思います。

**【B委員】**

125ページの交通事業者の担い手に関しては、これを介護という名前に変えると介護も同じような現状があって、今やっている取組もいろいろ、1法人だけでは無理ということで、連携して行政と一緒に介護の方をやっているところもあるので、事務局に情報提供させていただくようにしますので、それも取り組みになるかなと思います。

もう1つ、117ページの施策2-2のわかりやすい公共交通情報の発信のところで、「高齢者・障害者や外国人もわかりやすいユニバーサルデザイン化」と書いていただいています。ここについては今からだと思うのですが、高齢者の方や障害者の方に実際声を聞くとか、そういうのもプロセスとしては入れていただきたいというのがあります。また、実施主体のところは△でもいいので市民を入れていただいた上でこの取組を進めるという方が、受け手側の方からしたら聞いてくれていると思ってもらえると思うので、その辺のやり方も社会福祉協議会としても関われる部分があるかと思っておりますので、またお声がけいただけたらと思います。

**【会長】**

ありがとうございます。ぜひ社会福祉協議会さんもこういう計画についての意見交換をしていただけるとありがたいと思います。

#### 【E 委員（代理）】

JR 西日本の E と申します。118 ページ、2-3-1、鉄道駅のバリアフリー化の促進のところ、表現をご相談させていただきたいと思うのが、「スロープやエレベーターの導入等」というハード面に関わるようなバリアフリー化は計画に書いていただいたとしても一斉にどの駅もということが難しいので、現状はご利用の多い駅から順にさせていただいておりますので、こういった記載が良いのか考えさせていただきたいと思っているのが 1 点です。

それから、ソフト面のところに書いていただいている「職員による接遇方法の更なる改善」というところが具体的にどういうことをご希望されているのか聞いてみたいと思います。

#### 【事務局】

記載の方法については協議させていただければと思っているところでございます。「職員の接遇方法の更なる改善を図るとともに」といった記載も含めて協議させていただければと思っているのですが、基本的には駅利用者同士でも声掛け等によって助け合う、そういった環境づくりが必要になるのかなといったところを認識しているところでございます。そういった面も含めて、オペレーション、接遇といったところを改善できないか、そういったところで想定しているところでございます。

#### 【会長】

個別に苦情が来ているとか、そういうことはないのですか。

#### 【事務局】

個別に苦情というよりは、むしろ感謝のお言葉というのは、過去ですが、私どものほうに届いております。E 委員（代理）がおっしゃるように、ハード面で解消できないところというのは多々ございます。ただ、そこを駅員の皆様がサポートしてくださることでクリアできたというお声も私どものほうにこれまで届けていただいたところもございますので、引き続き、ハード面でどうしても解消できないバリアに関しては駅利用時に少しサポート、オペレーションいただくことで解消できることもあるということで、これは継続的に事業者の皆様には取組を推進していただきたいという思いを込めて記載をさせていただいております。

#### 【会長】

記載の方法をもう少し詰めてもらった方がよからうと思います。よろしくお願いします。

#### 【F 委員（代理）】

神姫バスの F です。先ほど C 委員からノンステップバスをもっとわかりやすくしてほしいというご意見を伺いましたが、当社は例えば病院に入る路線などを中心にノンステップバスを運用しています。ノンステップバスとワンステップバス 2 つあるのですが、どちらもバリアフリー対応になっているのですが、車内の位置が大変しんどいとか、そういったご意見は当然ございますので、もしそういった市民の方のご意見がございましたら、バス停にこの時間はノンステップバスが走りますとか、そういった表記は可能ですので、ご意見がございましたらおっしゃっていただければ対応さ

せていただきたいと思います。

次に、116 ページの 1-2-2 のテクノパークの路線で、ウッディタウン中央駅からテクノパーク行きの路線を検討しますとありますが、実は 1 個手前の南ウッディタウン駅からはテクノパーク行きのバス路線が現状運行しています。こちらは、基本的にはウッディタウンに住まわれている方がテクノパークに向かうことを想定したバス路線です。

1 つ懸念が、先ほど渋滞のお話が出ておりましたが、幹線からテクノパークへ向かうところの渋滞が懸念されるところでございますので、やはりそれは継続して解決していければと思っております。現状は新三田駅から溝口を通過して路線を運行しているという状況になっております。

続きまして、120 ページの 3-3-1 のモビリティ・マネジメントの推進のところですが、これは大変ありがたい事業かなと思っております。特に小学生、幼稚園の子たちを中心にやっていければと思っております。小さいときにバスを使うという意識づけをしますと、大人になってもバスを利用するところが根づいてきます。それだけではなくて、将来バスの運転手になってみたいとか、そういった取り組みにもつながりますので、ぜひこのあたりは一緒にやっていきたいと考えております。

#### 【会長】

ご意見ありがとうございます。小学生とか小さい子どもにバスの乗り方教室というのはすごく意味があると思います。

#### 【F 委員（代理）】

そのように考えています。

#### 【会長】

そういう検証をやっていた方が良いと思います。子どものときにバスの乗り方教室を受けた人が何人いますかというのを調べるのは難しいかもしれませんが、それがどういう影響を及ぼしたのかという追跡調査ができればありがたいと思うので、1 つの校区を対象にそういうことをやっていくというのでも良いのではと思いました。

#### 【G 委員】

128 ページの指標のところですが、成果指標が最終的な目標値としたときに、この成果指標を達成するために進捗管理していく指標が水色、こんなイメージだと思うのですが、例えば成果指標の公共交通の利用者数 4 万 3500 人、これを達成するための進捗管理指標として水色の 3 つで 4 万 3500 人というのは具体的にイメージがつかないところがあります。どうやったら公共交通にマイカーから移ってもらえるのかというところを考えたときに、一番上に地域の特性に応じた地域内交通の導入箇所数と書いてあるのですが、導入だけではなく、現状のネットワークとカルートの改善、再編、そういったものも目標値の現状から上げていくといったことを加えるとか、この 4 万 3500 人をどのように持っていくのかというところの視点を少し加えたほうがわかりやすいと思います。

【会長】

ありがとうございました。それは多くの方が思われていることかもしれません。簡単に事務局からお答えいただけますか。

【事務局】

ありがとうございました。進捗管理の指標のところは代表的なところを書かせていただきまして、最終的に実際に PDCA を回すときにはこの指標とともに、そのほかでも事業に取り組んでいるところ、地域公共交通活性化協議会等で報告しながら事業と一緒に管理していきます。前回の反省点になりますが、指標を増やしすぎるとわかりにくくなるため、目標に対しそれぞれ1つ指標を選んだところがございます。

これらに関しては、すべてをすることによって最終的には公共交通の1日当たりの利用者数に反映されていくものであると認識しております。

先ほどおっしゃった地域特性に応じた地域内交通の導入箇所数については、確かに変更したところも入れても良いかと思うのですが、随時地域内交通の運用についてご相談させていただいており、変更となるとどこまでが変更なのかといったところも難しいと感じておりまして、その点からここに関しては導入箇所数として考えているところがございます。

【会長】

ありがとうございます。サインの見直し箇所数も5年間で2カ所というのは、少ないという気がしますので、もう一度確認していただいたらありがたいです。

地域公共交通計画については、スケジュール的にも今日皆さんの協議が調ったとさせていただいて、今日出てきた修正点については事務局と私の方で確認させていただいて皆さんにお知らせするという進め方にならざるを得ないと思うのですが、それでよろしいでしょうか。いくつか指摘いただいた点についてはもう一度修正なり、あるいはわかりやすく書き換えるということ、内容を変更して地域公共交通計画ということでもとめるということをご承認いただきたいと思っております。よろしいでしょうか。

【一同】

了承。

【会長】

ありがとうございます。では、ご承認いただいたということで、協議が調ったということにさせていただきます。

(2) 自家用有償旅客運送の登録変更について（事務局説明）（詳細は別添協議資料参照）

【会長】

この内容につきまして、皆様からご意見、ご質問をお願いできればと思います。よろしいですか。私から質問ですが、交通事業者との連携の欄に、タクシーを利用した場合運賃の一部を市が負担

するということですが、具体的にはこれはどういうことでしょうか。行きは300円の運賃で、復路をタクシーで利用するということを何かの形で証明して、その一部を負担する、そういうことでしょうか。

**【事務局】**

こちらは自家用有償旅客運送で往路復路とも時間を決めて予定しておるのですが、往路につきましては時間がわかっているので予約しやすいのですが、復路については帰る時間が決まっていないときには自家用有償旅客運送をご利用されない方がいらっしゃると思います。そういう方に対し帰りにタクシーを利用されるときに、運賃の補助、負担を検討しております。

これについては、1回のご利用当たり500円の負担を今検討しておるところであります。

**【会長】**

帰りにタクシーを利用したというのはどうやって確認するのでしょうか。

**【事務局】**

往路に自家用有償旅客運送を利用された方に何らかのチケットをお渡しするというのを考えております。そのチケットは当日有効限りですが、復路にタクシーを利用される方がそのチケットを見せると運賃の割引ができるようにということで考えております。また細かい話につきましてはタクシー事業者さんともよく協議させていただいて進めていきたいと考えております。

**【会長】**

タクシー事業者さんとの連携は取れている。神姫バスさんはこういう内容については了解でよろしいですか。

**【F 委員（代理）】**

運行することは伺っておりました。

**【会長】**

タクシー事業者さんもこの内容でよろしいですね。本来だったら往路も復路もタクシーを利用するのが、復路だけになってしまう、そんなことはないのですか。

**【H 委員】**

特に問題ありません。

**【会長】**

異議がなければこれで。ありがとうございます。

広野地区の自家用有償の登録変更、要するに土曜日のみ路線を延長するというについて説明いただきました。この内容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。



【一同】

了承。

【会長】

ありがとうございました。それでは、協議事項は以上でございます。

## 5. 報告事項

【兵庫県】

兵庫県交通政策課の I です。先ほどの議論の中で D 委員からも運転手不足のことについて現状の話がありましたが、兵庫県といたしましても交通事業者の運転手不足は課題だと考えておりまして、いくつか取り組みをしておりますので、この場を借りてご紹介させていただきたいと思っております。

1 点目ですが、この手のニュースがテレビに出ますとネガティブなニュースになるのですが、バス協会さんと協力いたしましてポスターを作成しております。印刷して、行政機関と事業者中心に 3000 枚程度配布する予定です。

2 点目です。サンテレビのほうで 2 月 4 日の 8 時半から、神姫バスさんの運転体験会の取材をいただいております。現役の運転手さんとか、運転手体験会を通して魅力発信をさせていただければと思って取り組んでおりますので、ごらんいただければと思います。

来年の事業になりますが、運転士の免許取得支援を検討しております。こちらもあり次第、業者さんや自治体のほうにご説明させていただきます。

【会長】

ご協力ありがとうございました。ほかに報告事項はございますか。

【C 委員】

今回、分科会の委員もさせていただいて、ものすごく大変な計画で、時間も相当必要だったと思いますし、我々の議論もまだまだ足りないところがあったかなと思うのですが、市民委員のこの 3 人はたまたまですが、同じ地域に居住しています。ですので、他の地区の経験値をお話しすることができないので、市民委員でなくても、自治会の代表でもご興味ある方に入っていたほうがより内容的に充実するのではないかと思いますので、一言つけ加えさせていただきます。以上です。

【会長】

ありがとうございました。分科会は皆さん非常に積極的にご発言をいただきました。ありがとうございました。

他に皆さんのほうで報告事項、共有することはありますか。

では、以上で本日の第 4 回三田市地域公共交通活性化協議会を終了させていただきたいと思っております。

以上