

令和３年度 第４回 宝塚市地域公共交通協議会 議事要録

開催 令和３年（２０２１年）１２月２７日月曜日 １０時００分～１２時００分
形態 リモート会議
議事 議案第１号（報告事項） 宝塚市地域公共交通協議会規約の変更について
議案第２号（審議事項） 委員の任期の延伸について
議案第３号（審議事項） 宝塚市地域公共交通計画(案)の策定について

出席委員 １５名（以下敬称略）

（会長） 学識経験者 喜多秀行 （神戸大学名誉教授）
交通事業者 野津俊明 （阪急バス株式会社 自動車事業本部営業企画部部長） 代理 田中
交通事業者 岡伸治 （阪神バス株式会社 経営企画部部長）
交通事業者 足立壽 （阪急タクシー株式会社 取締役営業部長） 代理 松井
交通事業者 水田節男 （公益社団法人兵庫県バス協会 専務理事）
交通事業者 平尾文一 （一般社団法人兵庫県タクシー協会 副会長） 代理 初島
国土交通省 田橋一 （神戸運輸監理部兵庫陸運部 首席運輸企画専門官） 代理 川又
公安委員会 正置好章 （兵庫県宝塚警察署交通課長） 代理 六車
道路管理者 雨宮功 （兵庫県宝塚土木事務所所長） 代理 藤田
道路管理者 築田敏弘 （宝塚市都市安全部部長）
自治体 恒藤博文 （宝塚市技監）
自治体 吉田康彦 （宝塚市企画経営部部長）
市民 上坂和子
市民 田中悦司
市民 田中豊
市民 坂本敏
交通事業者 下原裕史 （株式会社フクユ 営業部部長）

欠席委員 １名

市民 井上聖

オブザーバー ２名

運転手団体 平尾亮 （兵庫県交通運輸産業労働組合協議会阪神地域協議会宝塚ブロック議長）
自治体 奥藤秀樹 （兵庫県交通政策課副課長兼地域交通班長）

欠席オブザーバー １名

交通事業者 生田佳寛 （神姫バス株式会社 三田営業所副所長）

事務局 ４名

池澤伸夫 （宝塚市都市安全部建設室室長）
岸本二三男（宝塚市道路政策課課長）
安井悠喜 （宝塚市道路政策課係長）
中川朋美 （宝塚市道路政策課係員）

計画策定業務受託会社 ２名

西村和記 （株式会社丸尾計画事務所）
粉川朋美 （株式会社丸尾計画事務所）

■開会（会議の成立等）

○委員 18 名の内 17 名の出席。協議会規約第 8 条に基づく過半数の出席要件を満たすため、会議成立。

○会議については、公開とする。

○前回協議会から今回協議会開催までにいただいたご意見は現在集計中であり、次回以降提示予定。

■議事

議案第 1 号（報告事項） 宝塚市地域公共交通協議会規約の変更について

議案第 2 号（審議事項） 委員の任期の延伸について

<議事説明>

事務局：地域公共交通計画が令和 4 年度に策定予定であることから、今年度に任期を終えてしまう 4 名の委員について来年度まで任期を延伸したいと考えている。協議会資料議案第 1 号のとおり、「協議会の承認により委員の任期を延伸することができる」と第 6 条第 4 項として追加し、変更したい。

併せて、議案第 2 号、4 名の委員の任期を令和 4 年度末まで延伸することについてご承認頂きたい。

<採決>

委 員：異議なし

<結果>

議案第 1 号宝塚市地域公共交通協議会規約の変更について、議案第 2 号委員の任期の延伸について、原案のとおり可決した。

議案第 3 号（審議事項） 宝塚市地域公共交通計画(案)の策定について

<議事説明>

事務局：「宝塚市地域公共交通計画」は、「第 6 次宝塚市総合計画」におけるめざすまちの姿の実現に、公共交通の面から取り組む計画である。策定に向けた方針は、「宝塚市地域公共交通総合連携計画」の基本方針を踏襲し、“日常生活の活動の実現度を「活動機会」の大きさという観点から定量的に評価する”、“公共交通分野だけでなく他分野と連携し、地域の輸送資源を最大限に活用する”ことを新たに追加した。市全体を活動機会の大きさに評価した結果と、主に 8 月に実施した「交通実態に関する市民アンケート調査結果」から把握した市民の活動実態から、3つの計画の方向性を示し、それを踏まえて計画の基本方針を、「公共交通による日常生活に必要な活動機会の確保」「市民・事業者・行政の適切な役割分担による移動手段の確保」「利用者である市民・事業者・行政の三者の連携による公共交通の利用環境の向上を周知」とした。

<質疑>

喜多会長：この計画は、市民或いは交通事業者と宝塚市が連携して、市民生活に必要な交通を確保するという「地域公共交通総合連携計画」の基本理念を踏襲している。「総合連携計画」では、駅からの距離や勾配等の条件の組合せだけで地区を分類し、計画を進めるという考え方であったが、細かいところまで対応できないことから、今回の計画では、公共交通によって支えられる市民生活の充足度を定量的に示すことによって把握し、十分でないところについては施策を講じていこうとしている。

その活動機会が十分大きくない地域或いは市民に対して、どのような手立てをどういう方向から講じていくかということが計画の基本方針になる。

今回の計画では、市民全員を対象として活動機会の大きさを確保することは言うまでもないが、特に高齢者等の交通弱者の方々が買い物や通院等の基本的な生活に必要な活動ができる活動機会の大きさを確保できるということで進めていく。

田中豊委員：「総合連携計画」を 10 年前に計画し、その計画について、現在までどのように遂行したのか。出来

なかったところ、出来たところを明確にしなければ、現状について言えないのではないか。

岸本（事務局）：「総合連携計画」の結果は、本計画の中でもフォローアップが必要であると考えている。実際に施策として展開しているものも出来ていないものもある。内容をまとめたものを作成し、ご報告したい。

田中豊委員：今回、活動のしやすさについて定量的な解析をしているが、過去にもそのような定量的な解析をしたことはあるのか。そうであれば、どのような内容が変化しているのか。それは市民生活を把握する上で非常に重要なファクターではないかと思う。

岸本（事務局）：「総合連携計画」の中でも一定の定量解析は行っているが、今回の計画はさらにそれを推し進めたものであり、「総合連携計画」の結果と比較できるものとはなっていない。

田中豊委員：計画書案に高齢者という言葉は出てきているが、障害者はこの計画ではどのような位置付けなのか。

岸本（事務局）：この計画では、基本的には1人で公共交通を利用できる方を対象と考えており、障害者等の移動については、福祉分野の施策で対応されと考えている。

田中豊委員：公共交通を1人で利用できることが前提だとすると、障害者に介助者がついてバス等に乗る場合はどう考えればよいのか。

岸本（事務局）：どうしてもバスや鉄道が利用できない障害者の移動は、障害福祉の施策が対応する。障害福祉の施策については、今回の計画では深く言及はしないが、障害者であっても公共交通を1人で利用できる人についてはこの計画の内容にももちろん加味していくものだと考えている。

田中豊委員：この計画が10年後に本当に実現できるのかという大きな問題が根底にある。

10年間の長期展望に立った計画であるならば、もっと発展的な内容や、前回の計画で出来なかったことをもっとやっていかなければならない。

西谷地域と同じような地域や、市民と行政と事業者が納得した上で計画を進めているところは既にある。短期間で計画を策定するには、そういった他県他市で実施されている新しい情報と取組を多岐にわたって提案して頂き、比較しながら、より効率的に計画を作っていかなければならない。

喜多会長：田中豊委員が仰ったことは非常に重要である。まずやるべきは「総合連携計画」のフォローアップで、それは既に始めている。何が出来なかったのか、なぜ出来なかったのかをきちんとまとめて、最終的に成案を得たいと考えている。

これまで打ち出した方針や施策について見直し、改めるべきところは改め、続けるところは続けるようにしたい。理由或いは根拠と共に示すのは、事実に基づいた政策推進という意味では非常に重要だと考えている。そういう意味で、過去の見直しは避けては通れない。出来なかったところについては、この協議会の枠の中だけで改善出来る点もあるだろうと思う。或いは市全体の予算の立て方等で、何を重要視するのかということもあると思う。フォローアップをきちんとして、出来なかったところは出来ない理由を明らかにし、市民に示すことは必須だと思っている。

定量解析については、こういう手立てを講じると、こう変わるということを視覚的に示し、市民にご理解或いは合意を頂きたいと考えている。

障害者の移動については、多くの自治体では、福祉輸送については社会福祉協議会、或いは市役所内部で協議会を別途設けて検討しており、宝塚市にもあるが、その辺の情報共有が十分でないので、きちんと情報共有を行い、隙間ができないような形で進めていきたい。

田中豊委員：了解した。

坂本委員：10 年先を見越した計画であれば、MaaS や、タクシーのエリア定額乗り放題の移動サービス等の取り組みが既に始まっているところもあり、今回の資料の内容では少し足りないのではないかと。

通勤通学のような決まった時間の利用者が多い移動については、現状のバスや電車でニーズは満たされていると思うが、今後高齢化が進んで、買い物や通院のために車に乗らざるを得ない人の為に、IT を使ったオンデマンド型のサービスは非常に重要な要素になると思っている。このような取り組みについても 10 年先の検討ということであれば是非加えて頂きたい。

岸本（事務局）：自動運転等に代表される次世代未来型の公共交通は、この 10 年で大きく進歩するところがあれば現状とあまり変わらないところもあると考えている。本日お示しした方針は、行政としての関与のレベルであり、利用者として便利で快適で使いやすいというところよりは、1 つ手前の内容のイメージである。

喜多会長：本日お示しした基本方針 1 は、活動機会の大きさをなるべく大きくするということである。南部の地域で、地域全体としては悪くないが、一部にまだ不十分なところがある。そういったところの方に手立てを講じていく。

公共交通の捉え方は人によって違う。既存の技術に加えて、新しい技術がどんどん出てきているので、運行形態や技術、事業者が提供するのか自治体が事業者と提携してやるのか、というような選択肢がある。誰がどのような移動サービスを必要としていて、そこに今足りないものは何なのか、何が原因で出来ないのかということ为解决する手段として、どの技術が有効であるかといった、目的論的な考え方を取りたいと考えている。

現状のシステムからスムーズに自動運転やシェアリング、MaaS 等も含めて移行できるかという考え方のもとで現状の仕組みを少し変えていくことも考えている。具体的には、まだ固まっていないが、阪急バス・阪急タクシーと、現在の定時定路線型のバスサービスを何らかの形で将来に繋げられるような仕組みに広げられないかという検討をしている。

坂本委員：市民の移動するエリアは、数キロ圏内の買い物や通院等に限定されていると思う。ローカルなエリアの中で、バス停まで歩くのではなく、自宅から目的地へ行ける乗合タクシーの様な公共交通が今後出来れば非常に助かる。検討を是非ともお願いしたい。

田中阪急バス委員：“市民生活に必要な活動機会の大きさ”として、“高齢者の「買い物」「通院」目的で確保”とあるが、今の社会情勢を見ると、共働きの家庭も多く、子供の塾の送迎や学生に対する移動手段の確保というのも必要であると思う。そのような要素を今後検討する項目として頂けたらと思う。

岸本（事務局）：ご指摘のとおり高齢者だけではなく、運転免許を持ってない人の移動でいうと、学生を含む一般的な 18 歳未満の移動手段が考えられると思う。

田中阪急バス委員：“公共交通サービス状況”として、鉄道・バス路線網図が示されているが、タクシーについても公共交通サービスを提供していることから、記載してはどうか。

喜多会長：タクシーは、定時定路線型のサービスとは少し違う考え方をした方がよいと思う。しかし定時定路線型のサービス或いはそれを補完する意味でタクシーというのは非常に重要な公共交通サービスである。タクシー事業はこれからかなり形態や担当するサービスの領域が変わってくところもある。これについては今後意見交換をしたいと思っているが、タクシー交通の重要性は今後も変わらない。タクシー事業者にどこまでやって頂けるかということも含めて、色々仕組みを作っていきたいと考えている。鉄道バス路線網図については、タクシーも明記したい。

田中阪急バス委員：活動機会指標の大きさのメッシュ図の描き方について、ご説明いただきたい。また、今後 10

年先の計画ということで、人口増減があって、人口密度が薄くなっていく地区が出てくると思うが、そこに対して横並びのサービスにするのではなく、地区によって変えていかなければいけないのではないか。

喜多会長：今後、人口の増減はあると思うが、活動機会の大きさは、それぞれの住民個人の持っている活動機会の大きさを示すもので、個人レベルの移動の利便性の評価であり、人口規模の要素は今のところ入っていない。これを基に今後どういった手立てを講じていくのか、どの程度のサービスを確保すれば良いのかを検討する際には、人口は大きな要素になってくると思う。しかし、人口が少ないから放っておいて良いという考え方はこの計画では取らずに、人口が少ない地域でも必要な活動機会が確保できるような人口規模に応じたサービスの提供の仕方を考えていきたい。今後の施策を考える上では将来の人口推移は、当然無視できないので、それについては考慮していくべきだろうと思うが、これについては事務局だけでなく庁内調整が必要だろうと思う。そこをどのように入れ込んでいくのかは一緒に検討させて頂きたい。

田中阪急バス委員：活動機会指標は立地適正化計画との関係性も確認しておく必要があるのではないか。

岸本（事務局）：立地適正化計画との関係性についても確認を行うようにする。

喜多会長：鉄道バスの利用状況の推移では、2019 年度までは輸送人員は横ばいや増加を続けているが、特にコロナ禍もあり、ここ1～2年の乗車人数は大きく変わっているか。コロナ後どうなるかについても予測し、そういったものも含めた適切な計画にしていきたいと考えている。

田中阪急バス委員：コロナ禍においては、お客様ベースでみると7割位となっている。その状況が継続しており、大きく好転の状況が見えないというところで、今の実態を知って頂き、今後の方策についてはご議論させて頂きたいと思う。

喜多会長：もし今の状況が今後も続けば、それに対して提供すべき交通サービスも変わってくるだろう。そういった問題意識等も含めた現状の整理をしておきたいので、情報提供頂ければと思う。

川又委員：宝塚市の現状の課題が、この資料のどこに示されているのかわからない。それ以外にも、活性化再生法の5条に示された記載載きたい項目がたくさんある。方針を定められているが、方針を定める際の課題等については、今後検討されるということか。

喜多会長：宝塚市は、基本的には公共交通について非常に恵まれた自治体であると認識している。他の多くの自治体は課題山積である。宝塚市に課題がないとは言わないが、南部の市街地では自治体として確保すべき最低限の交通サービスはかなり充実しているのではないかという認識を持っている。もちろんその中でも、一部の居住地では非常に苦勞しているということも、地域の助け合い輸送で一部改善しているということも伺っている。活動機会の大きさで見ている内容は、その方々の置かれている状況を明らかにして、それに対してどのような手立てを講じることができるのかをあぶりだす一つのプロセスであるのご理解頂ければと思う。それとは別に個別に市民の方々からの要望は市役所に届いているので、それと突き合わせて、どこがまず改善すべき市民なのかということを検討したい。

一方で北部の西谷地域ではそういう状況にはまだほど遠いという認識である。今申し上げたのが課題の基本認識である。その中で西谷地域についても現在の様々な課題をどのように解決していくのか、市民・事業者と方法を考えながら、計画に盛り込んでいきたいと考えている。課題という形で明確には書いていないが、そういう基本認識を持った上で現在作業を進めている。国に提出する計画については要件を満たすような書き方をしたいと思っている。

公共交通の果たす役割は何かということについては、市民の活動機会の大きさをきちんと保障することが公共交通の果たす役割だと考えている。それが読む方に伝わる形で計画を書いていきたい。

川又委員：法定計画を受け付ける上で、抜けているところがあるために法定計画にならないことがないように、是非良い計画になればと思っている。

田中悦委員：市内の現状はある程度把握されているように思うが、南部の公共交通事業が安定しているのであれば、それを北部に適用できないか。北部地域は全体的にリソース不足で手段が無いという状況なため、南部地域とは違う手法が求められると思う。他の自治体からの手法が参考になりそうである。

喜多会長：南部のような定時定路線型の公共交通サービスを西谷地域に張り巡らすのは適切ではないと思う。現在の定時定路線型のバスと、例えば乗合タクシー化したタクシーで検討できないか。或いは、宝塚市がタクシー1台か2台とサブスクリプション契約を結び、地域の輸送を検討して頂くことができないか。或いはその一部を定時定路線型で運行して頂く等、いろいろ運行の仕方があると思うが、そういったことも視野に入れている。西谷地域はボランティア意識が非常に高い方々がおられる地域なので、現在のボランティア輸送を拡大することも考えられるが、担い手の問題があって、なかなか難しい。地元の住民にも無理が無く、事業者としてもうまみがあり、宝塚市としても最低限の活動機会が確保できる手立てをいろいろ工夫していく必要がある。そういう意味では南部の施策とは全く異なってくると思う。これは地元の方々、事業者の方々の協力があって初めて実現するものであるので、どこまで出来るのかは個別に相談させて頂き検討を進めていく。協議会の皆さんからご意見を頂ければと思う。

田中悦委員：地元の人には利便性が高く、事業者は介入するうまみが少なからずある、ということか。

喜多会長：それについては持っていき方によるという回答しかない。広く言えば困っている方がいるというのはビジネスチャンスがあるということであるが、事業者だけでは乗り越えられないハードルがたくさんあるため現状で直ちに実現出来るわけではない。誰がどのように連携すれば出来るようになるのかを検討しながら進めていかなければならない。まだ模索中ではあるが、地元の方々や事業者の方々に色々と相談させて頂いているので、それを加速して進めていきたいと思っている。

松井委員：阪急タクシーのデマンドタクシーやコミュニティバス等の他市での取り組みは、行政・地域・事業者の3者がお互いWin-Winになるような形で実施している。当然交通事業者は、民間企業であるので、事業として成り立つのであれば、協議をして協力出来たらと思っている。当社としてはまず、行政・地域と協議し、前向きな検討をさせて頂きたい。タクシー事業者は乗務員不足もあり、将来的には前途多難なところもあるとは考えているが、極力協力はしたいと思っている。

下原委員：タクシー業界では、この2年ほどでかなりIT化が進んだ。現在はアプリが必要であるが、タクシーの乗合が認められた。全国的にみても色々な形態のタクシー利用のあり方がある。大阪でも大阪メトロがオンデマンドバスを利用して、地下鉄の駅から自宅までの送迎交通を実施している。大阪ではこれに対してタクシー業界は非常に反発しているが、全てにおいて反対するのではなく何とかお互いが歩み寄っていける、お互いにメリットが出るような観点から考えたいと思っている。いろいろな新しいやり方に反対だということではなく、世の中の流れに合わせていかなければならないと考えている。しかしすべてに我々が乗っかっていけるのか、どの部分が協力できるのかというのは行政・市民の方とひざを突き合わせて新しい形態を築いていけるよう最大限の協力はさせて頂こうと思っている。

喜多会長：以前は、住民のボランティア輸送との棲み分けについてもタクシー協会としてはまかりならぬというお達しがあったという話を聞いていたが、それも最近変わってきているという話も聞く。これから

はタクシー事業者との連携なしで西谷地域のようなところでは公共交通サービスを確保していくのは難しいと思っているが、この辺りの展望はどうか。

初島委員：この1～2年で、時代の流れもあり乗合関係の認可もおきるようになった。デマンドタクシーも伸びて、コミュニティバスも進んでいっている。今後はやはり違う形の交通網が出来てくると思う。

喜多会長：これからはかなりフレキシブルに対応していかれようとしているという理解で良いか。

初島委員：先程もあったように、やはりうまみのない仕事であることは確かである。実際は各事業者の判断になってくると思う。一事業者としてコミュニティバスの計画を立てて運行しているが、タクシー会社ごく一部地域だけを営業エリアにしているので、それ以外の所に手を伸ばしていくとなればやはり人材不足の問題の方が重要になってくる。

喜多会長：法制度的な制約もちろんあるが、ドライバー不足や地域の高齢化が進んでいくところもあるので、現状で関係者一社だけが新しいことを出来る状況では全くない。そこを何とか突破するのがこの協議会の役割かと思っている。陸運局にお尋ねするが、そのぞれの主体がWin-Winになる、それを担保するための様々な法規制があるが、ボランティア輸送とタクシー事業が協働するようなことは想定されているのか。例えば、タクシー事業者とボランティア輸送の方々が歩調を合わせて調整しながら運行する、或いは一つの自治体のようなものを作ってそれを運営していくということは出来るのか。

川又委員：ボランティア輸送はあくまで対価を貰わない輸送である。一方で事業者となると何らかの対価が無ければ当然動けない。ボランティア輸送では安全に関しては相互の分かりあいだけでやっているのに対して、事業体であると輸送の安全は必ず求められ、対価も当然必要になってくる。ボランティア輸送と事業者が一緒にというのは今の段階では想像できない。

喜多会長：今念頭に置いているのは、タクシーが出払っているときはタクシー会社の方からボランティア輸送の方に輸送をお願いするという形で、それをシステムティックにできるような方法はあるのかと考えている。それについては、追って相談させて頂ければと思う。

田中阪急バス委員：地域の足の確保という観点では、制度面やシステムを駆使して事業者も手立てをしていくが、市民に乗って頂くという観点を持って頂きたいと思う。バスの乗車人数について、1970年代がピークでそこから人口も増え、営業キロも増やしているがお客様が減っている現状である。自動車の保有台数の増加などの大きな理由もあるが、やはり用意したものに対してはみんなに乗って支えるという観点は持って頂きたい。これは行動変容という話なのでなかなか簡単にはいかないことだと思うが、こういった要素も強く打ち出して欲しいと思っている。

喜多会長：バスを利用したいがバス停までなかなか行けないという人が多いこともまた事実である。そうするとバス停まで楽に行ける仕組みとうまく合わせることもバスの利用者を増やすためには有効な手立てかと思う。そのあたりもまた共同歩調をとって検討させて頂ければと思う。

上坂委員：1km歩くなるとんでもない、バス停まで歩いて行って15分バスに乗ることも出来ないような、活動機会の対象となっていない高齢の方や障害をお持ちの方については、福祉分野の計画になるということだが、やはり公共交通としてそのような大変な方も含めて、いろいろな方法を考えながら活動機会が増えていく方法をとって頂きたいと思う。

喜多会長：ここでは活動機会の大きさの確保と言っているが、必ずしも公共交通だけで実現できるものではないので、そこは市の様々な部局の方が力を合わせて、隙間ができないように対応していきたいと考えている。その中で公共交通として運行した方が一番うまくいくものは何か、それを公共交通計画の

中に含めるというスタンスであるので、必ずしも公共交通だけで支援が出来るとは考えていない。
何でもこれで解決だという計画ではなく、それぞれの出来る範囲を明確に示し、お互い連携した上で
隙間の出来ない計画を作りたいと考えているので、またお気づきの点があればお教え頂きたい。

喜多会長：今回の議案第3号について、ご承認頂けるかを採決したい。

<採決>

異議なし。

<結果>

宝塚市地域公共交通計画(案)の策定の方向性について原案のとおり可決した。

以上