

令和8年度 第1回 宝塚市地域公共交通協議会 会議録

- | | | |
|---|------|--|
| 1 | 日 時 | 令和8年6月23日（火）14時00分～15時45分 |
| 2 | 場 所 | 宝塚市役所4階政策会議室 |
| 3 | 開催方法 | 対面 |
| 4 | 出席者 | 別紙参照 |
| 5 | 傍聴者 | 2人 |
| 6 | 議 事 | <p>議案第1号（報告事項） 協議会委員の退任及び就任について</p> <p>議案第2号（審議事項） 協議会の役員の選任について</p> <p>議案第3号（報告事項） 令和7年度協議会決算について</p> <p>議案第4号（審議事項） 令和8年度協議会予算について</p> <p>議案第5号（報告事項） 令和7年度月見山・長寿ガ丘系統、仁川・売布循環線の運行実績と見直しについて</p> <p>議案第6号（報告事項） 交通不便地域の再指定について</p> <p>議案第7号（審議事項） 令和9年度月見山・長寿ガ丘系統、仁川高丸系統、売布循環線フィーダー計画の認定申請について</p> <p>議案第8号（報告事項） 北部地域における移動手段導入のための試験運行について</p> <p>議案第9号（報告事項） 山本・安倉・売布地区における地域公共交通検証事業について</p> <p>議案第10号（報告事項） シェアサイクル事業について</p> <p>議案第11号（審議事項） 地域公共交通計画の実施状況、計画について</p> |

議事概要

1 開会

事務局：委員21名中、16名が出席しており、協議会規約第8条による過半数の出席があったため、本協議会は成立しています。また、本協議会は公開となり傍聴人が2人います。協議会規約第6条第6項の規定により、傍聴を許可します。

2 議事

議案第1号（報告事項）

協議会委員の退任及び就任について

事務局：（議案第1号の資料について説明）

質疑応答

なし

議案第2号（審議事項）

協議会の役員の選任について

事務局：（議案第2号の資料について説明）

質疑応答

事務局：異議等がなければ、本議案は承認ということによろしいでしょうか。

全委員：（異議なし）

< 採 決 > 承認

議案第3号（報告事項）

協議会決算について

事務局：（議案第3号の資料について説明）

質疑応答

なし

議案第4号（審議事項）

協議会予算について

事務局：（議案第4号の資料について説明）

質疑応答

会 長：異議等がなければ、本議案は承認ということによろしいでしょうか。

全委員：（異議なし）

< 採 決 > 承認

議案第5号（報告事項）

令和7年度月見山・長寿ガ丘系統、仁川・売布循環線の運行実績と見直しについて

事務局：（議案第5号の資料について説明）

質疑応答

なし

議案第6号（報告事項）

交通不便地域の再指定について

事務局：（議案第6号の資料について説明）

質疑応答

委員：議案第6号－P4の3. 指定を受けようとする交通不便地域の人口に高齢者率の記載はあるが、障害者率の記載がないのは何故ですか。

事務局：指定申請書の規定様式や記載例に特段の定めがなかったため、これまで記載をしていませんでした。

会長：記載する必要があると思います。今回は二回目の指定でしょうか。

事務局：仁川・売布地域は二回目の指定ですが、月見山・長寿ガ丘地域はそれより以前から指定されています。

議案第7号（審議事項）

令和9年度月見山・長寿ガ丘系統、仁川高丸系統、売布循環線フィーダー計画の認定申請について

事務局：（議案第7号の資料について説明）

質疑応答

委員：議案第7号－P16の（1）月見山・長寿ガ丘中の補助対象車両が、リフト付き車両でないのは何故ですか。

事務局：移動円滑化基準の適用除外により、当該車両を活用しています。

委員：ランランバス（月見山・長寿ガ丘系統）は、収支率と利用者数ともに、令和3年度の実績を上回っていますが、費用に係る国又は地方公共団体の支出額が増えた理由は、人件費や燃料費が増加しているからでしょうか。

委員：人件費や異常なまでの燃料費の高騰、メンテナンス費用で支出額が増えています。高低差のある地域では、車両のモーターがすぐに消耗してしまいます。上り坂では閉める時に大変負荷がかかるため、1年から1年半に一回、スライドモーターを交換しています。また、アドブルーの減りも異常に早くなります。

委員：運転者の募集にかかる費用は増えていますか。

委員：運転者が充足していることから、募集にかかる費用はほとんどかかっていません。

委員：ランランバス（月見山・長寿ガ丘系統）は従前の13人乗り（旅客定員）のバスでは積み残しが発生していたため、22人乗り（旅客定員）のバスを導入しましたが、バス停の多くが坂道の途中にあるため、現在はリフト付きなしの車両となっています。令和8年5月から日曜日・祝祭日の運行が休止になったことは地域にショックを与えました。毎年度、利用者が前年度に比べて500人程増えている一方で、昨今の物価高により、収支率が追い付かない状況です。日曜日・祝祭日の運行を再開してほしいという思いから、ランランバス通信では、月曜日から土曜日に頑張って乗りましようと呼びかけています。

委員：日曜日・祝祭日の運休は、どのように地域から合意を得たのでしょうか。

委員：報告という形でした。大丈夫だろうと思っていたら、ある日、突然、日曜日・祝祭日の運行が休止になるということを地域も目の当たりにしました。いつまでも地域にバスがあるという安心感を持ちたいため、地域としては、一人でも多く利用されるように活動してきました。日曜

日・祝祭日の運行を休止するのではなく、運賃を値上げしてほしいという思いでしたが、様々な考えがあり、休止となりました。

会 長：異議等がなければ、本議案は承認ということでよろしいでしょうか。

全委員：（異議なし）

< 採 決 > 承認

議案第 8 号（報告事項）

北部地域における移動手段導入のための試験運行について

事務局：（議案第 8 号の資料について説明）

質疑応答

委 員：路線バスがなくなることについて、大きな変革であると地域としては理解しています。バスに乗らないとなくなことは理解していますが、実際になくなることについてはショックを受けています。新たなシステムであるデマンド方式に期待していますが、子どもたちの移動手段の確保は絶対に必要です。朝の通学の時間帯は定時定路線で安心ですが、帰宅時の移動手段の確保については課題があると考えます。また、西谷小中学校では特認校制度を導入しているため、地域外から北部地域（西谷地域）へ通う子どもたちの移動手段の確保についても、対応いただければ嬉しいです。バスの運行時間が限られているため、通勤の移動手段の確保は、非常に難しいと思いますが、実態を見て対応いただくようお願いします。デマンドバスは初めてのため、北部地域（西谷地域）の住民は経験がありません。デマンドバスの利用がスムーズに出来るよう説明会を行っていただきたいです。利用効率を上げるためには、地域外からの観光客についても考えていく必要があります。最近、西谷の森公園への観光客で、1 グループ 20 人と大学生 6 人が同時にバスへ乗車したと聞いています。このような北部地域（西谷地域）への観光の移動手段の確保も利用者を増やすためには必要であると考えています。

事務局：通学の移動手段の確保について、教育委員会と連携し、学校や保護者側の意見を聞きながら検討しています。通勤の移動手段の確保についても、北部地域（西谷地域）内の施設に確認を行っています。運行時間帯について、まずは実証実験として、今回、報告した内容で進め、試験運行時に地域住民の利用が多いようであれば、本格運行に向けて協議していきたいと考えています。説明会について、地域住民に利用していただくためには丁寧に説明をしていく必要があると考えています。9 月頃からアプリの利用方法や電話予約を実際に体験いただくことを考えています。地域外の人の利用について、西谷の森公園やダリア園、牡丹園といった観光資源があるため、多くの人に来ていただくよう周知を行う必要があると考えています。各施設の発行物やホームページ等でも試験運行について、周知していただけるよう調整を行っていきます。広く利用していただくように市としても PR を進めていきたいと考えています。

委 員：おそらく通学の時間帯を意識して、朝は定時定路線にしていると思いますが、夕方の需要はあまりないという判断で夕方の時間帯はデマンド運行にするのでしょうか。また、支払い方法が

現金のみですが、昨今、電子マネーが一般的に使われているため、子どもたちのことを考えると、逆に電子マネーを利用できた方が利便性の向上に繋がるのではないのでしょうか。

事務局：下校時の対応については協議中ですが、基本的には地域にご理解いただいて、子どもたちが優先してデマンドの予約を取れるように調整中です。支払い方法について、試験運行中は現金のみの運用としますが、本格運行時に電子マネーを導入できるかについては、試験運行時の利用実績等を確認しながら検討します。

会 長：支払い方法について、QRコード等の決済端末であれば、安くなってきているため、そちらも検討してもらえればと思います。

委 員：北部地域（西谷地域）は人口が少なく、車社会が根強いいため、他の地域と同様の目標数値であれば、達成できないのではないかと心配しています。基準の考え方を教えてほしいです。

事務局：今回の試験運行を統括しているネットヨタ神戸株式会社は近隣市の三田市、猪名川町でチョイソコを実施しています。基準値については、チョイソコさんだやチョイソコいながわなどの他市の事例を参考に、今後の継続的な運行を見据えて検討しています。現実的な目線で地域にも働きかけができるような数値を設定する予定です。

会 長：今回、使用する車両の規模では難しいかもしれませんが、他の地域では貨客混載の事例もあります。

委 員：路線廃止後の代替策について、精力的に取り組んでいただきありがとうございます。当社による運行は残りわずかですが、安全運行に努めてまいります。

議案第9号（報告事項）

山本・安倉・売布地区における地域公共交通検証事業について

事務局：（議案第9号の資料について説明）

質疑応答

委 員：クロスセクター効果について、タクシー券配布の算出方法をお聞きしたいです。人工透析を受けている人は二日に一回、病院に行かないといけません。リフト付きのバスを利用できればいいですが、難しく、医療のための補助が一番ありがたいです。

会 長：仮想的に払うとしたらということで、払い方は考えていない試算になっています。

委 員：医療費の負担に困っている人や高齢化で移動に困っている人が増えているため、交通弱者にどう対応していくのかも課題ではないかと思います。

委 員：事業性の観点から本格運行は難しいとの検証結果がでました。一方で、市長が進める宝塚モデル（医療と福祉の連携）を考えたときに、課題である医療・福祉施設へのアクセスを行政として総合的に対応策を検討する中で、医療・福祉での利用割合が多かったという今回の実験データを活用してほしいと思います。

事務局：山本・安倉の実証実験については、需要に応じたバス路線の見直しが行われた地域ですが、赤字欠損や運行補助が発生することが前提で行いました。一方で、沿線人口1人当たり年間利用

回数が1.0回にも満たなかったことは非常に厳しい結果になってしまったと考えています。市立病院へのアクセスについては、引き続き、関係部局と連携して調査研究、検討を続けてまいります。

委員：山本地区実証実験の結果が振るわなかった理由は地域性もあると思います。基準値15.00回は、ランランバスや仁川・売布循環線といった需要のある地域で運行している路線をもとに算出された回数です。一方で、山本地区実証実験の沿線人口1人当たり年間利用回数0.24回という回数は、需要がないところで運行した結果の数値です。採算は合いませんでしたが、数の少ない地域の人をどのように救うのか考えていくためには、定時定路線では費用がかかるため、予約時のみ運行する乗合タクシーがいいのではないのでしょうか。ただし、乗合タクシーでも費用が高くなると思いますので、ダイヤ改正で2時間に1本に減便されたとはいえ、地区の路線バスを使う考え方に変わってもらうように、市民にも協力いただければいいと思います。また、山本地区実証実験の利用者1人当たり年間行政支出額が2,262円かかっているのに対して、基準値即ちタクシー料金が1,240円で済むという結果になっていますが、昨今、運転者不足でタクシーがすぐに捕まらないといった問題があります。特に、市立病院へ行かれる人は予約の取り合いになるため、単純にバスからタクシーに置き換えることは難しいです。また、この基準値には、迎車料金やタクシーを拘束するコストを含め、算出する必要があると思います。

会長：クロスセクター効果はバスを走らせるよりタクシー券を配った方が得というミスリーディングを生みがちです。費用をいくら節減できるかという観点では、このような試算も意味があるかもしれませんが、本来、公共交通が持っている役割とは合致しません。例えば、ランランバスなどでは、地域の活性化のためにバスを維持していますが、そのような効果が反映されない分析となります。社会的なインパクトがどれくらい出たのかというプラスの効果も入ってくれば意味があります。

委員：この検証結果で本格運行がされない代わりに、本人の家族などが医療や福祉の施設まで送迎することで、その家族の可処分時間が分断されることになります。例えば、本来、パートで働いていた時間などが圧縮されるということが起きます。可処分時間が分断されることによって、働く時間が削られ、まちの活性化にも繋がっていかないといった視点も入れる必要があると思います。

会長：今回の実証実験では利用者数が少なかった中、このような判断をせざるを得ませんが、それ以外の数値の扱いには気を付けてください。

議案第10号（報告事項）

シェアサイクル事業について

事務局：（議案第10号の資料について説明）

質疑応答

会 長：シェアサイクルの使われ方が公共交通とWin-Winの関係になることが理想的ですが、ともするとシェアサイクルが代替してしまうことが起こりがちです。データがあれば、シェアサイクルがどちら側なのかを判断できる仕組みもあるので、シェアサイクル事業を進めていく上で、参考にさせていただきたいです。

議案第11号（審議事項）

地域公共交通計画の実施状況、計画について

事務局：（議案第11号の資料について説明）

質疑応答

会 長：この評価は外部にも公表しますか。

事務局：事業評価を市のホームページで公表しています。

委 員：北部地域（西谷地域）で運転免許を返納した人の人数は公表していただけるのでしょうか。

委 員：宝塚警察署管内の数値は公表されていますが、住所ごとに免許返納者数を数値化していないため、地域ごとの数値は公表されていません。

会 長：異議等がなければ、本議案は承認ということよろしいでしょうか。

全委員：（異議なし）

< 採 決 > 承認

3 その他

事務局：本日、承認いただきました国への認定申請書等に関し、軽微な変更等が必要となった場合は事務局に一任いただきますようお願いします。

会 長：変更があった場合には、委員の皆さまにフィードバックをお願いします。

4 閉会

以上

令和8年度第1回 宝塚市地域公共交通協議会 出欠表

【敬称省略】

	協議会 委員/オブザーバー	氏 名	選出区分	所属組織・役職等	事前の出欠確認 (出席○、欠席×)	代理出席者	随行者
1	委 員	どい けんじ 土井 健司	学識経験者	大阪大学名誉教授	○		
2	委 員	のづ としあき 野津 俊明	公共交通事業者等	阪急バス株式会社 自動車事業本部営業企画部長	○		(係長) 小淵 一毅 (主任) 窪 俊輔
3	委 員	おか しんじ 岡 伸治	公共交通事業者等	阪神バス株式会社 経営企画部長	×		
4	委 員	はなだ たかあき 花田 崇昭	公共交通事業者等	阪急タクシー株式会社 営業部営業企画室長 兼 経営企画部経営企画室長	○		
5	委 員	しもはら ひろし 下原 裕史	公共交通事業者等	株式会社フクユ 運行統括部長	○		(課長)大隅 晃
6	委 員	あぜ こうじ 阿瀬 弘治	公共交通事業者等	阪急電鉄株式会社 沿線まちづくり推進部長	○		
7	委 員	きしもと よしゆき 岸本 佳之	公共交通事業者等	西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部・兵庫支社課長	○	(課長代理)井原 温子	(課員) 渡邊 芽郁
8	委 員	しんやしき しょういち 新屋敷 昭一	公共交通事業者等	公益社団法人兵庫県バス協会 専務理事	×		
9	委 員	まつした せいご 松下 誠吾	公共交通事業者等	一般社団法人兵庫県タクシー協会 理事	○		
10	委 員	ひらお りょう 平尾 亮	労働組合	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	×		
11	委 員	くわばら たけし 栗原 岳志	国	神戸運輸監理部兵庫陸運部輸送部門 首席運輸企画専門官	○	(運輸企画専門官) 竹原 弘二	
12	委 員	もりや けんた 守屋 健太	公安委員会	兵庫県宝塚警察署 交通課長	○		
13	委 員	しも だいすけ 志茂 大輔	道路管理者	兵庫県宝塚土木事務所 所長	○	(所長補佐)矢尾 哲雄	
14	委 員	えざき こうじ 江崎 康治	道路管理者	宝塚市 都市安全部長	○		
15	委 員	やまうち ゆき 山内 有紀	自治体	宝塚市 技監	○		
16	委 員	はだ まさき 羽田 正樹	自治体	宝塚市 企画経営部長	×		
17	委 員	うえさか かずこ 上坂 和子	市民		×		
18	委 員	いのうえ きよし 井上 聖	市民		○		
19	委 員	あおき はるみ 青木 晴美	市民		○		
20	委 員	ぬりや あきひこ 塗家 昭彦	市民		○		
21	委 員	やぎ かずのり 八木 和則	市民		○		
22	オブザーバー	こだま つぐと 小玉 嗣人	自治体	兵庫県 土木部交通政策課副課長兼地域交通班長	○		

協議会委員21名			
出席委員	16名	うち代理出席	3名
欠席委員	5名		

協議会オブザーバー1名			
出席オブザーバー	1名	うち代理出席	0名
欠席オブザーバー	0名		