

第 14 回地域公共交通会議（令和 7 年 8 月 8 日） 会議録

日 時	令和 7 年 8 月 8 日（金） 午後 2 時 00 分～午後 3 時 15 分
場 所	尼崎市役所 中館 8 階 8-2 会議室
出席委員	岡委員 野津委員 橋本委員 浜名委員 谷口委員 <u>渡邊委員</u> 木原委員 小山委員（代理朝野様） <u>石井委員</u> 須山委員 西田委員 三古委員 守委員 片瀬委員 <u>立石委員</u> （欠席：新屋敷委員 平之内委員 船城委員 小崎委員） ※下線は新任委員
関係者	Community Mobility 株式会社 菊池取締役
傍 聴 者	5 名
議 題	(1) 尼崎市内における AI オンデマンド型交通実証運行について ア 尼崎市より【資料 1】 (2) その他 ア 阪神バス株式会社より【資料 2】 イ 阪急バス株式会社より【資料 3】 ウ 尼崎交通事業振興株式会社より【資料 4】

1 開会

- 配布資料の確認
- 傍聴者の確認
- 出席委員の確認
- 委員自己紹介
- 関係者の確認

2 議題

(1) 尼崎市内における AI オンデマンド型交通実証運行について

○会長

それでは、尼崎市より説明をお願いいたします。

○委員

尼崎市内における AI オンデマンド型交通の実証運行について、ご説明いたします。

<資料 1 について>

この AI オンデマンド型交通に関しましては、尼崎市総合交通計画に位置付けられておりまして、総合交通計画からご説明させていただきます。

尼崎市総合交通計画でございますけれども、交通分野のマスタープランといたしまして、令和 6 年度に策定いたしました。計画期間は令和 6 年度から令和 15 年の 10 年間となっております。会議体といたしましては尼崎市都市計画審議会の交通政策分科会の中で議論していただいたものでございます。構成員は学識経験者、公共交通事業者、経済団体、市民、警察、国、県、市となっております、本日ご出席の中にも、ご存知の方たくさんおられるかと思っておりますけれども、初めての方もおりますので改めてということでご紹介申し上げます。

まず、尼崎市の公共交通ネットワークでございます。尼崎市の現状でございますけれども、北から阪急電鉄、JR 西日本、阪神電車が東西方向に運行しておりまして、非常に強い公共交通軸が形成されています。南北方向を中心に全域を路線バスが運行しています。市内の多くの人口は鉄道駅 800 メートル圏域、バス停 300 メートル圏域に含まれており、非常に交通利便性が高いといえるかと考えております。

市内市外間の移動に関しましては、鉄道駅が市内に 13 駅ございまして、大阪市や神戸市、西宮市といった阪神間の東西方向での人の移動が上位となっております。

市内移動の特徴では、平たんで山がないということ、コンパクトな地域に都市が集中していることから、市内を自転車や徒歩で移動する方が非常に多くなっております。公共交通に対する市民の満足度についても、ほとんどの項目で満足、やや満足が過半数となっております。

次に、公共交通を取り巻く現状と課題ですが、やはりコロナ禍で落ち込んだ乗客数が、鉄道、バスともに以前の水準まで戻ってないのが課題です。また、担い手である運転士の状況でございますけども、尼崎市内の有効求人倍率は、全職業の平均値の2倍ほどで推移しており、就業者の確保が困難な状況にあります。また、兵庫県下の大型2種免許の取得保有者数は50代以上の方に偏っていることが分かります。こうしたことから担い手の不足状況の方も今後見込まれるだろうと考えております。

そういった現状と課題を踏まえまして、尼崎市総合交通計画の中で目指す姿を「暮らしやすさと働きやすさが調和し、人が集うまち」とさせていただきます。

目標につきましては、三つの目標を掲げています。

一つ目は交通と連携した魅力を伸ばすまちづくりの推進です。阪神尼崎駅では駅前の中央公園のリノベーションを実施しました。また、武庫川の阪急新駅では、新駅の設置とそれを起点としたまちづくりをこれから展開していこうとしています。

二つ目は誰もが安全安心快適に移動できる環境の創出です。路線バスの利用環境向上のために上屋やベンチの設置に係る補助制度を開始しており、市役所に新たに設置したタッチパネル式の店内案内には市役所のバス乗り場を掲載することで情報発信の強化をしています。

三つ目は利便性が高い交通環境の構築です。実績としては、バスの運転士に市営住宅の空き家を提供する取組を開始しました。また市北部の新たな東西幹線となる、県道園田西武庫線御園工区の整備が進められており、JR 福知山線のアンダーパス部が昨年度の3月末に完成しました。

目標3 利便性が高い交通の環境の構築は、快適な暮らしや活発な経済活動を支えるために、持続可能かつ利便性の高い交通ネットワーク及び交通基盤の構築を目指しており、その中の一つに新たな交通サービスの検討が挙げられています。路線バスのダイヤ便数の少ない地域を中心にオンデマンド型交通の導入の検討や、市内企業が実施する各種送迎との連携の検討など、既存の公共交通に留まらない交通ネットワークの構築に取り組みますという位置付けがあり、今回、AI オンデマンド型バスの実証運行に取り組みます。

AI オンデマンド型交通は、バスとタクシーとの中間のイメージとなっており、普通自動車を使用した乗り合い運行で、乗客は、スマートフォンや電話から予約し、あらかじめ決められた仮想スポットで乗り降りが可能となります。複数の乗客の予約はAI で最適化したルート案内するものです。

今年度の実証運行の実施体制は、国の共創モデル実証運行事業というものを活用して実施いたします。実施主体は、尼崎市 AI オンデマンド共創プラットフォームで、構成員は市、市の社会福祉協議会園田支部、尼崎信用金庫、名神第一交通です。支援として、Community Mobility 株式会社に入らせていただいております。

運行範囲は、地図にあるとおり、尼崎北部の園田地区のうち、猪名川と藻川に囲まれた地区と戸ノ内地区を今回実証運行させていただきたいと考えています。区域が離れた赤い丸が2つあるが、そこは市の生涯学習プラザであり、そこも結ぶということにしております。

運行期間は11月から12月の2か月間を予定しております。

運行態様は一般乗用旅客自動車運送事業（乗合）となります。

運行日・時間につきましては毎日、時間帯は9時から17時を考えております。

乗車定員は5人以下としていますが、車両によっては増える可能性があります。

運行区域は先ほど申し上げた区域です。

運行形態は営業区域内をリアルタイムオンデマンド運行で実施します。

運行経路は予約に基づきシステムが自動生成したAI オンデマンド型交通となります。

使用車両はミニバンを想定しており、今回は1台で運行いたします。

運行に関する運賃と料金の設定は、普通運賃として、片道大人 500 円、小人は半額をいただきます。

また、阪神バス様とも今回連携して、共通乗車券を販売しようと予定しております。共通の 1 日乗車券という形になりまして、大人が 1200 円、子供が 600 円でバスと AI オンデマンド交通が 1 日乗り放題となるデジタル乗車券となります。バスと AI オンデマンド交通の乗換利用が促進できればと考えていますので、周知を図って参りたいと考えております。

今回の AI オンデマンド型交通の実証に係るモニタリング項目の評価項目といたしましては、以下の項目を考えております。利用回数（どの程度利用されたか）、相乗り率（効率的な輸送になっているか）、乗車待ち時間（予約に応じた配車ができているか）、利用者層（幅広い年齢層に利用されているか）、利用者の評価、路線バスの乗客の変化、事業収支。実証運行は 3 か年での取組を予定してるので、各項目のベースラインを把握することを主眼に置きたいと考えております。

次年度以降の予定は、今年度は下半期 2 ヶ月間の実証運行を行い、効果検証した上で、令和 8 年度、令和 9 年度は最低でも半年以上の実証運行をしたいと考えています。この実証期間のうちに本格運行するのかどうかの可否を判断していきたいと考えています。

以上でございます。

続いて、Community Mobility 株式会社より補足頂きます。

○関係者

尼崎市におけるオンデマンド交通のシステムの部分に関して支援しています。当社の会社概要の方を説明します。私ども Community Mobility 株式会社は、高速バスや鉄道事業を運行している WILLER グループと通信事業 au のサービスを展開している KDDI の合併で、2022 年の 4 月から事業をスタートしております。

私どもが提供しているサービスは大きく 3 つございます。

まず 1 点目が、尼崎市においても支援させていただく、AI オンデマンド交通に必要なシステムプラットフォームの提供が 1 点目でございます。2 点目で、その他の地域で昨年からスタートしています、いわゆるドライバー不足の対応ということで、ドライバーの募集から育成などという公共ライドシェアの事業の方のご支援をさせていただいております。最後に 3 点目に、今回の新たな移動サービスを地域に導入していくにあたっての、地域のプロモーション販売促進活動などをさせていただいております。

その中で、今回ご紹介させていただくのが、1 点目のオンデマンドシステムで、マッチング予約の管理、AI を活用したルーティング、各種統計データを確認できるようなシステムになっています。また、やはり高齢者の方についてはアプリの利用が難しく、コールセンターでのサポートも実施いただいております。あとはドライバーさんのご支援ということで、運行時間中に関しては直接ドライバーさんもしくは運行管理者の方が問合せできるサポートセンターの方も運営をしており、ドライバーさんも 1 人のお客様だと思っております。そのような形で今整体的にご支援をさせていただいております。

公共ライドシェアの事業に関しましても昨年からご支援をさせていただいております。自治体から業務を受託するという形で、公共ライドシェアの運営事業をしています。具体的には、いわゆる一種免許の地域住民の方に対してですね、ドライバーを様々な媒体で募集をして、面談し講習で教育して、公共ライドシェアのドライバーさんになっていただくところを一通りでご支援させていただいております。

システム以外の提供で私どもが活動している利用促進活動の様子を一連記載させていただいております。地元の自治会に対する住民説明会であったり、特に高齢者の方を中心としたスマホ教室であったりを実施しています。また地域のイベントと連携したイベントブースというものも、一緒にさせていただきます。

あとはガイドブックの制作ということで、今回、ウェブ上で難しいサービスのところをしっかりと紙でも製作して配布するところをさせていただいております。

以上、当社の紹介とさせていただきます。

○会長

ありがとうございます。

それでは各委員からご質問やご意見がありましたら、お願いいたします。

○委員

AI オンデマンドバスは各地で運行してるが、尼崎市として、どういう都市を参考にされて、どういう形をモデルケースとして、進めていきたいか教えていただけるでしょうか。

○事務局

本市としては主に大阪市の事例を参考にしています。大阪市の取組だと、既存のバスやタクシーといった公共交通もありながら、それを補う形で AI オンデマンド型交通の導入が進められています。本市においても、路線バスの運行がある園田地域において、それを補うような形で、この AI オンデマンド型交通が運行していくことが、今後の公共交通ネットワークを考えていく際に有効性が高いのではないかとという仮説を持って取り組んでいこうと考えています。

○委員

AI オンデマンドバスを運行されると必ずバスの利用者への影響もあると考えているが、AI オンデマンドバスとバスとの住み分けはどういうふうに考えているのか。

○事務局

AI オンデマンドバスと路線バスの住み分けについて、大きな考え方を申し上げます。路線バスは定時定路線で大人数を運べる容量の大きさが強みになると考えています。その強みを活かすためには、いわゆる幹線である大きな需要と需要のあるスポットというものを効率的に運行するような交通を担って頂く方が適していると考えています。一方で需要が少ない地区や点在してるような地区は路線バスで運行することが非効率となり、事業収支が合わないことが想定され、こういった地区については AI オンデマンドバスの方が適しているのではないかと考えています。

現状はこの仮説を元に取り組もうとしており、AI オンデマンド交通のその有効性についてもこの実証運行で確認していきたいと思っています。

○委員

十分にバス会社の方の経営にも配慮した形で進めていただきたいと思います。質問としては、今回の運行時間帯が 9 時以降になっていますが、実際のバス運転士が足りていない時間帯は 7 時台や 8 時台というラッシュ時間になります。AI オンデマンドバスがその時間帯を運行する検討はされていたのか。

○事務局

今回の実証運行の規模は小さく車両も 1 台しかない中で、朝のラッシュの時間帯をカバーするのは難しいと考えており、今年度の実証ではこの朝時間帯を外した時間単位での計画となっています。ラッシュ時間帯の運行については、今後の検討課題と受けとめており、また、ラッシュ時間帯の移動量をオンデマンドでさばき切れるのかどうかも検討していかないといけないと思っています。

○委員

後の議題でも出てきますが今回この 9 月から運賃改定を実施させていただくように、バス事業は厳しい事業環境です。そのため、今回運賃を改定し、それを原資に運転士の処遇改善を進めていこうとしていますので、例えば今回のような実証運行を行う事業費があるのであれば、バス事業者に対する補助についても検討いただけたらありがたいと意見します。

○事務局

ご意見として承ります。

○委員

今回のAI オンデマンドバスは、相乗りタクシーに類似するサービスだと思います。こういうサービスは住民の方は比較的使う可能性が高いが、外部からの来街者は正直使いづらいサービスだと思う。そういう意味では、阪神バスさんから質問があった通り、既存のバス路線については、何としても死守していくという考え方がないと、お互いにサポートして運用していくことができないと考えます。

バス会社さんの方も、運転士確保の問題であるとか、収支率の低い路線の見直しはどうしてもしていかないといけない状況になっていると思いますが、基本的には路線バスは死守するという中でどう考えていくかだと思います。

もう一つは、3か年にわたる事業計画を示しているが、今年度一定の問題点があれば来年再来年はやらないということではよろしいですね。何が何でも3か年でやるということではないですね、この点だけ確認をいたします。

○事務局

今年度の実証の中で、来年再来年度に継続することが明らかに難しいような課題が出てきた場合には、それでもなおやるという考えはありません。

○委員

今回園田地区で、実証運行を始めようとした理由と、本当に便利に利用される方にとっては便利になる交通手段だと思いますが、他の地域がうちの地域にも入れてくださいというお話があった場合の考えがあれば教えてください。

○事務局

今回園田地区を選定した経緯は、総合交通計画の中でも既存の路線バスなど公共交通の利便性が低い地域で新たな交通サービスを検討していくとしていました。総合交通計画を策定していく中の分析でも園田地区は、尼崎市内の他の地区に比べると、路線や便数が少ないという課題があり、今回取組を進めるということにしました。

二つ目のご質問の他の地区でも導入の声が上がった場合の考え方については、委員が発言されたように路線バスを残していくところは、市としても同じ思いです。その中で、園田地区と比較して、路線バスの維持が難しいような地域というのがもし出てきたら、その地区については、何らか路線バスを補完するサービスというのを検討する必要性が生じてくると思っており、今回のAI オンデマンドバスも選択肢の中には入ってくると考えています。

○委員

先ほど園田地域を選定した理由の説明がありましたが、高齢化がとても他の地域に対して進行していて、路線バスの停留所まで行く人たちが難しい層が多いとか、そういったデータが重ね合わせてあって、そういう人たちにとってこのAI オンデマンド交通が外出しやすさにつながるということも考えられる。そういう意味では、福祉の観点っていうのがあったのではないかなと思うがどうでしょうか。

○事務局

委員ご指摘の点ですが、今回運行する地区の人口構成年齢構成につきましては、本市全体の平均と比べて特別高齢者人口の割合が高いということではなく、平均的な地区です。ただ、実際にその地域にお住まいの方のご意見としては、路線バスが運行している田能通りなどの道路まで出ていくのがしんどいんだというご意見は頂戴しているところです。

○委員

先ほど、バスとの住み分けというところでお話があった。今回ご提案いただいている乗降地とバス停留所の配置図を見ると、バス停の付近に乗降地もあるのが見受けられるが、考え方を教えていただきたい。

○事務局

乗降地の中でバス停留所と比較的近い場所もあります。理由としてはこの地区の道路条件の中で狭い道が多いということもあり、乗降地を設定できるところが限られてくる中で幹線の方にも設定せざるを得ない事情で置いているものです。

例えば駅からバス停留所近くのスロットまでという移動が多く発生するかは、今回の実証の中では検証する要素として考えないといけないと思ってしまして、そのような移動が比較的多いになってしまうようであれば、バスとの競合となってしまいます。そのような場合は、その2地点間で予約はできないようにするというシステムの方で制御が可能となっていますので、次年度以降調整するといった対策を考えていきたいと思っています。

○委員

私は園田に親戚がいる関係で園田に何回か足を運んでいるのですが、大きい道路があってもバスが通っていないとか、結構不便に感じるところが多いなと以前から感じているので、これだけ乗降地があるというのは効果があると思います。ドアツードアじゃないですけど、何かそういうサービスかと思っていた。この乗降地は福祉施設があるとかそういう住宅が多いとかそういうような感じで選ばれてるんでしょうか。

○事務局

乗降地の設定についてですが、先ほど委員からドアツードアっていうようなお言葉もあったんですけども、今回のオンデマンド型交通はドアツードアではないサービスとなっております。というのも、実際そのドアツードア的なサービスとなるとそれはタクシーが公共交通として担っていただいている交通になりまして、今回1回500円という運賃ですと、そこはタクシーともどう住み分けていくかみたいなという課題もまた出てきます。ある程度乗降地で乗り合わせていただく、他の利用者の乗客の方とも相乗りしていただく部分で、効率的な交通にならないかという実験になりますのでその点をご理解いただきたいです。

2点目の質問で、どのように乗降地を設定したかは、例えば住宅団地があれば団地の皆さんが集まりやすい場所を設定したり、一本奥の道路まで来てもらえると嬉しいというご意見に沿って設定したりして調整をしています。地域の方が集まりやすいとか、待ち時間を過ごしやすい場所として、公園の方がいいんじゃないかというご意見をいただいて、公園付近にしましょうとか、スーパーマーケットや病院といった目的地となる場所についても決めているというところです。

○委員

もう一つ気になったのが、AI オンデマンド型交通が自転車の代わりになるのかどうかはどう考えているか。

○事務局

自転車交通との考え方ですが、先ほど総合交通計画の説明の時にも自転車交通が非常に多いということで、尼崎市の交通は自転車の分担率がかなり高いんですけども、今回のオンデマンド交通の1回500円ということで運賃も設定している中、自転車の方が乗り換えるというのは雨とかではない限り難しいと思っております。一方、自転車というもご高齢になり乗れなくなってしまう方ですとか、妊娠されて乗れなくなってしまうという方とか、そのライフステージやケガ病気で乗れなくなるということもある中で、その際は公共交通の役割が

大きくなると考えています。そのような細かい移動をカバーするという視点でオンデマンド交通の意味というのにも出てくるのではないかと考えています。

○委員

全国でこういう事業に協力している。利用を増やしていきたいと思うと、乗降地をたくさん作るのが重要ではなく、利便性がいい結束点のようなものがないと難しい。それがバス停であったりとか商店街であったりとか、統計取っていくとそういうところで降りの方がすごく多くなるだろうと思っていて、そこが既存のバス路線とかとうまくマッチングすると、すごくスムーズにいくのではないかと思います。

あと、随時オンデマンドは結構難しくて、どれぐらいの間隔で予約を取るか決まってると思うが、1人乗りとなるケースが多いのではないかと。定時運行にするとマッチング率は上がる。そうした課題は出てくると思います。

よくタクシーと競合するのではないと言われるが、基本的にバスを利用されてる方はよっぽどでないとタクシーに乗り替えることはないのも、利便性一番でやってもらっているのではないかと私も考えています。

○会長

私からも気付いたことがあって、市の豊中市境界付近に乗降地がある。豊中市の方が利用することについてどう考えているのか。

○事務局

実際豊中市にお住まいの方が利用されるということ可能性としてはあると考えています。今回実証運行していく中で、持続可能性とか事業収支の部分もKPIになると思っていました。この部分が少しでもプラスに働くようであれば、ご利用頂いても構わないと考えております。豊中市とも意見交換させていただくこともあるんですけども、利倉地域の方の生活圏は園田であるというようなお声もあるとのことで、副次的な効果として、そういった効果があると考えています。

○会長

実証運行のモニタリング項目のうち重複するバス路線への影響があるが、委員の皆様からこうしたことを調査した方が良いなどリクエストがあればと思うがどうか。

○事務局

事務局の考えとしては、阪神バスさんにご協力を頂き、前年同期の乗客数を調査して、その数字がこの運行期間中にどうなるのかをモニタリングできればいいのではないかと考えています。加えて、連携する共通乗車券についても、どのように伸びていくか合わせて見ていきたいと思っています。

○委員

今までの間にお話が出ていますが、私どもとしてはバスと共倒れになってしまうと全く意味がないという意見です。ですので、どこからかバス路線ではないところからバス路線の近くまで出てきていただいて乗り継いでいただくような利用方法をぜひPRをお願いしたいと思います。あとは、細かい確認ですが、今回の予約方法はスマートフォンだけでしょうか。

○事務局

予約の方法につきましては、スマートフォンのアプリケーション、又は携帯電話にてパンフレット記載の電話番号まで電話で予約が可能です。

○委員

リアルタイムでデマンドを行うので、おそらく予期しないタイミングで次々の予約が運転士の画面に出ると思いますが、そうするとポイントで待っている方に遅れることを通知する機能があると思いますのでご案内をぜひお願いをしたいと思います。

○関係者

アプリケーションの方で到着の確認ができます。かつお客様に当初お伝えした時刻よりもずれる場合に関してはその時刻が通知されていくというシステムになっています。あわせて、今どこに車両がいるのかのロケーションがアプリケーションの方から見れますので、確認できていると思います。

○委員

それから、ここにいろいろな地図上での乗降地が表示されますけれど、具体的に何かバス停のようなものは立たないで、スマートフォンの画面上で地図に何番って出てくるという理解でいいでしょうか。

○事務局

はい。

○委員

運賃について、500 円という金額ですが、アンケート等で調査した時に必ず「安くしてほしい」という意見が出てくるだろうと思うと、その考え方をしっかりと市としてどう考えるのか真摯に対応して頂きたい。バスの方から見ると高いがタクシーから見たら安い。委員からするとタクシーの利用者様からも転換しないんじゃないかという考えをおっしゃっていたが、1人で買い物にずっと行けたという経験を皆さんがすると安いタクシーという認識を持たれてしまうので、決してそういう乗り物ではない、他の人が乗ってて当たり前という乗り物だということをしっかりと念押しをして、ご検討いただきたいと思います。

○委員

せっかく今日、Community Mobility さんがいらっしゃっているので質問したいです。こういったサービスを公共交通サービスとして導入していくということは、利用者がサービスに慣れて使っていくと、そうは簡単に収支が悪いからやめるとか、そういうことができないと思っている。御社の事業方針として、非常に大きな組織、或いは公共交通をご理解いただいている親会社で作られていることは理解してますが、事業を継続していくとき、或いは事業を諦めるときの方針っていうのはどう考えてますでしょうか。今回の実証事業の収益性等を見ながら判断をされるということだと思うが、その辺りの基本的な経営の方針について、少しご意見をお聞かせいただけないかなと思っています。

○関係者

まず前提として、今回のオンデマンド交通の実証事業及び私どもが約 30 エリアほど展開させていただいてる地域におきましては、まずは自治体様からの基本的な受託事業という形でさせていただいております。

その中において、私どももご提供する範囲としては会社紹介でもご紹介させていただきましたシステムのご提供やコールセンターであるとか、あとは周知活動等のご支援をまずさせていただいております。

その上で、自治体様も交通会議のメンバーの皆様において、今の既存の公共交通及び今回のオンデマンド交通のサービスっていうものが、この地域にとっては必要なのか、今の既存の地域共存共栄連携ができるものなのかというところを、例えばデータであったりとか、ご利用者様の声であったりとか、例えばその他の地域で展開している実績の数値をいかに共

有することによって、できる限りの多くの判断できる素材というものをご用意させていただいて、最終的には市を中心とした皆様で作り上げていくところをご提案、ご支援させていただいています。

それが基本的な方針でございまして、最終的に本格実施をしている地域もございまして、実証期間をもって終了している地域もあるというところが実態です。

なのでご回答としましては、判断というところは、あくまでもこの会議体の皆様のご判断でそれに対する必要なものを最大限にご提供するご支援するというのが私どもの役割と考えております。

○委員

わかりました。

基本的には、御社は受託事業ということでないと継続しない、こういうふうに理解してよろしいですか。

○関係者

その事業のフェーズの位置付けによると思いますが、オファーをいただいているいわゆる受託費の範囲の中で、ご支援するというところでご認識いただければと思っております。

○委員

それから全国でこういう事業を展開されていくということですが、基本的には公共サービスとして提供する限り、一定の当初の契約が変わらない範囲においては、長期間においてサービスを継続するというのが会社の意向ということで理解してよろしいですか。

○関係者

その認識でございます。

○会長

様々な意見が出まして、意見交換を行いました。AI オンデマンド型交通の実証を進めていくということで、本会としては協議が整ったことといたします。

今回出ました様々な意見を踏まえて、着実に実証実験、検証分析を実施できるように進めていただきたいと思いますし、今回出ましたご懸念についても配慮いただければと思います。今回、AI オンデマンド型交通について、様々な意見交換をしましたが、今後の公共交通ネットワークをどう構築していくかということも含めて、大変重要なことですので、引き続き議論できればと思います。

本件については以上といたします。

(2) その他

○会長

次の議題がその他です。事務局から何かありますか。

○事務局

事務局からはですね以前協議が行われました、来月9月1日から実施される運賃改定について本会にご報告をいただきたいと思いますと考えております。

よろしくお願いいたします。

○会長

ありがとうございます。それで阪神バス株式会社から説明をお願いいたします。

○委員

前回の会議において、上限運賃の変更認可申請をする際に趣旨等は説明しておりますので割愛させていただきます。

改定日としましては、9月1日、運賃を240円の区間で250円とします。

また神戸特区という230円の区間があるんですけども、それもすべて250円としまして、阪神バスの一般の路線がすべて250円となります。よろしくお願いいたします。

○会長

ありがとうございます。次に阪急バス株式会社から説明をお願いいたします。

○委員

尼崎市内においては阪神バスさんと同額の250円となります。

その他私どもの方で変更点としては、定期券の取扱いが変わります。これまで250円定期の方が290円の区間に乗られた時は、初乗り運賃をいただくということで、290円の運賃を改めていただくという制度だったのですが、この9月1日からは、新たな乗り越した運賃の差額、先ほどの例ですと40円だけを頂戴するお客様有利な制度に変更します。よろしくお願いいたします。

○会長

ありがとうございます。次に尼崎交通事業振興株式会社から説明をお願いいたします。

○委員

我々が運行している路線は、尼崎市内のみで、先ほどの阪神バスの路線と共同運行を行っております。従いまして、今回の運賃改定につきましても、共通の改定をしていくということで、改定内容については割愛させていただきます。

○会長

ありがとうございます。

尼崎市内線に係る運賃改定については前回の地域公共交通会議で協議済みの内容となっています。それでは各委員からご質問やご意見があれば、挙手をお願いいたします。

来月からで、もう1ヶ月を切っているので、十分に周知をしていただければと思います。

以上で本日の案件として予定している内容はすべて終了いたしました。事務局から何かあればお願いいたします。

○事務局

本日はご多忙のところご参加いただきありがとうございました。今年度実証運行に取り組みますが、いただいたご指摘の部分もその検証をしっかりとしながら、進めていければというふうに考えております。どうぞよろしくお願いいたします。

次回開催につきましては、現状、秋ごろ11月ごろを予定としていますが、追ってご連絡いたしますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○会長

他に全体を通してございますでしょうか。ないようですので、これをもちまして第14回尼崎市地域公共交通会議を閉会いたします。本日はどうもありがとうございました。

以 上