

第16回地域公共交通会議（令和8年3月10日） 会議録

日時	令和8年3月10日（火） 午後2時00分～午後3時00分
場所	尼崎市役所 北館4階 4-1会議室
出席委員	岡委員 野津委員 橋本委員 谷口委員（代理山川氏） 渡邊委員 木原委員 朝野委員 船城委員 石井委員 須山委員 西田委員 三古委員 小崎委員（代理河南氏） 守委員 片瀬委員 立石委員 （欠席：浜名委員 新屋敷委員 平之内委員）
関係者	Community Mobility 株式会社 石川
傍聴者	0名
議題	(1) 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

1 開会

- 配布資料の確認
- 傍聴者の確認
- 出席委員の確認

2 議題

(1) 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。

○提案者

今年度行いましたAI オンデマンド型交通実証運行の結果について報告させていただきます。

令和7年度の運行概要としては、運行期間は11月から12月まで毎日9時から17時の運行、運行区域は阪急園田駅の周辺、使用した車両はミニバン1台で乗車定員5名、運賃は大人500円、子ども250円、阪神バスと共通の一日乗車券が大人1,200円、子ども600円でした。

実証運行の結果としては、1日当たりの平均件数は1.7件でした。時間帯別では平日休日ともに10時台がピークとなっております。相乗り件数については、全体を通して予約件数が低調でしたので発生数は4件のみでした。待ち時間は平均10分程度でした。利用者の年代については一番多かったのは50代、次いで40代、60代でした。予約方法の割合では約8割がアプリからの予約でした。乗車場所は住宅地付近のポイントが最も多く、コープ園田など買い物帰りの利用も伺えます。降車場所では阪急園田駅が多くなっております。mobiの乗車体験評価は21人中20の方が満点の評価を得ていました。サービスを続けて欲しいという声も頂いており全体的には良好だったと考えています。

続きまして、mobiをご利用頂けていない方も多数おりましたので、市民全体を対象としたアンケート調査の実施結果についてご説明します。全体では1,256名の回答があり、運行区域の近隣にお住まいの164名を尼崎市北東エリアとして集計しました。その164名のうち利用されたのは5.5%、知っていたけど利用しなかった方が37.8%、知らなかった方は56.7%いらっしゃいました。尼崎市北東エリアの特徴として自転車の利用頻度は市全体と同程度である一方、自家用車の利用が少なく、家族の送迎が多いという結果でした。また、mobiを必要と感じる割合が74.2%で、自家用車の代替交通手段に予約型デマンド交通を挙げる割合が高いという特徴がありました。実際に利用した方の意見や利用しなかった方の意見で改善の声とし

ては運行時間帯の拡大やエリアの拡大を挙げる声が多い結果となりました。まとめとしては、北東エリアについてデマンド交通に一定の受容性がありつつ、エリアや時間帯等の拡充などや運行の周知、一度乗車してもらうことを重視した施策について引き続き取り組んでいきたいと考えています。

次の資料は今年度取り組んできた施策をまとめておりますのでご確認ください。

最後に、令和8年度の交通政策予算についてご説明します。大きく3点ありまして、1つ目が前回の地公会議で協議しました園田西武庫線を通る路線の新設に係る運行支援のための予算、2つ目が尼崎市内線の乗降データを取得するためのシステム導入に係る予算、3つ目がAIオンデマンド型交通実証運行の拡充の予算を編成し議会に諮っているものです。先ほどの報告にありました認知不足、エリア、時間等の課題について令和8年度に引き続き検証していくことを考えています。報告は以上です。

○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。

○委員等

AIオンデマンド交通が事業として成立するためには大体何人ぐらい乗客がいれば成り立つものなのでしょうか。来年度も600万円計上されていますが例えば半年程度運行していくぐらい経費が発生してそれに対して収入がいくらぐらいあるものなのか。

○提案者

今は国からの補助金を頂いておりまして、その分もあるので市からの支出が200万円、来年度では600万円の予算となっています。今年度では国からの補助金約1,000万円を加味して運行経費を賄った状況でございます。運賃を500円に設定しているが、それで切れ目なく乗り続けて頂いてやっと賄うことができる規模感であると認識しています。

○委員等

ということは、事業的に成立しない場合は、実証運行の段階で見切りをつけて整理する意向なのでしょうか。

○提案者

市としましては、阪神バスに対しても路線維持にかかる補助金を支出しています。厳しい財政状況のなか、限られた予算でどう公共交通を残していくのが望ましいか、既存の公共交通に限らず幅を広げる可能性について検証している段階です。AIオンデマンド型の運行が余りにも厳しいということであれば断念せざるを得ない結果もあると思っています。

○委員等

全国でデマンド型のサービスは展開されている。正直なところ事業として成り立っているのは10%あればいいほうだと言われている。その多くの事例では途中で諦めて中止されているのが多いです。

先ほどAIオンデマンド型交通と路線バスの両方の検証をしているというお話でしたが、利用者側からすると住民の方は使えるが地域への来訪者の方はグーグルマップを代表とする検索アプリで移動されるため使いにくい。そのため定時定路線の路線バスがやはり公共交通として基本だと思います。これをきちんと維持していけば、たしかに1時間に1本まで減ると不便だというのはわかりますが、定時定路線に合わせて生活パターンが生まれてバスに乗って頂いて収益性を上げていくことができます。

全国でデマンド型のサービスをされているところでも、路線バス幹線に対するアクセス確保の目的で導入されている。西鉄の例ではデマンド型単体としては収支が伴わないけれども

幹線の路線バスの収益性の向上にもなるし、もっとはっきり言うと収益性の非常に悪い路線を整理するためにこういうものを入れるということでトータルとして回っているところはある。

今回も基本は路線バスの維持、ただどうしても市の境界であるとか、市が補助しても維持が難しいところも出てくると思いますので、そういったところを阪神バスと協議頂いて、互いにプラスになるということであればいいと思いますが、逆に路線バスの競合になるような形だと路線バスの維持に支障があるので、そうならない形での実証運行をぜひお願いしたいです。

○提案者

その点については阪神バスともお話をさせて頂いて、実証運行の中でどのような形が望ましいのか一緒に方向性を定めていきたいと考えています。

○委員等

区域拡大とあるが具体的に決まっていますか。

○提案者

今回の実証運行で最も地域ニーズの高かった田能地区では JR 猪名寺方面が生活圏でそちらに拡大して欲しいという声が多くありました。先ほど委員のご意見にもありましたようにその地区を通る 20 番系統の路線バスが 1 時間に 1 本であり、不便を感じられています。来年度は 20 番系統を補完するイメージで猪名寺駅まで含めていきたいということと、同じく新幹線沿いの食満地区も路線バスの運行がないため含めていきたいと考えています。

○委員等

具体的な乗降場所は決まっておられるか。

○提案者

具体的には 4 月以降に調整させて頂く。

○委員等

アプリの利用者について年齢別の割合はどの程度か。

○提案者

スライド 7 に円グラフで記載しています。50 代、40 代、60 代が多い結果となりました。

○委員等

ご高齢の方はやはり電話で予約しやすいということになるでしょうか。

○提案者

立ち会ってアプリを入れて頂いたりもしましたが、アプリを入れても電話されたケースもあり、体感では高齢の方は電話の方が使いやすいと感じました。

○委員等

この実証運行を始める前に路線バスとも共存を図っていくということをおっしゃっておられたと思いますが、今回の実証運行で共存というのをどのような観点で分析されているかということと、来年度の予算で園田西武庫線を通る路線バスを新設することと AI オンデマンド交通の区域を広げていくこともエリアが重なるがどのような配慮をしながら進めていこうとされていますか。

○提案者

まず1つ目の質問として、路線バスの20番系統が1時間1本になった路線があったということで、バスの無い時間帯にどのような移動があるか、特に来年度は猪名寺駅まで含むことでその移動があるかを確認していきたいと考えています。

2つ目では、新しい園田西武庫線よりも北側はバスが通っていない地域になりますので重なりは少ないと考えています。

○委員等

相乗りが4件という事ですが、家族や友人と乗り合わせた予約は相乗りとカウントされていますか。

○提案者

その場合は相乗りとはなりません。全く別の人の予約が重なった場合のみを相乗りとカウントします。

○委員等

ワークショップを実施され12名の参加者がおられたとあります。アンケートに出ないような生の声が出ていたと思うのでそこもお知らせいただければ嬉しいです。

○提案者

老若男女の方に集まって頂きまして、お年寄りの方につきましては、mobiは一朝一夕に使えるものではないが、無いと困るシステムだということや、若い方につきましては手軽に乗れるけども、自分たちの住んでいる場所が運行区域に入っていないというご意見を頂きました。

○事務局

補足としては、交通についての広い課題として市内の南北移動の課題で、園田地域から阪神尼崎やJR尼崎に移動したい時に足がないというようなお声もありました。

○委員等

今回の告知や販促イベントについてなんですけども、報告書に挙がっているもの以外に実施したものなどはありますか。

○提案者

実証運行をしながら急遽実施したもので、コープこうべ園田店の2階にある「みなくるそのだ」というコミュニティスペースで月に1回定期的に地域で活動されている団体が集まる場があり、その会に参加してご説明させて頂きました。

また、実証運行後ではありますが、利用の多かった田能地区で地域の会合に出席し、結果報告や追加のアンケート調査の依頼などをさせて頂きました。

○委員等

運賃で経費を賄おうとすると相当稼働しなければならず、それは物理的には難しいのではないかと感じていますがいかがでしょうか。

○提案者

委員からも先程ご指摘頂きましたが、AIオンデマンド単体で採算を取っていくというのは非常に難しいということは今年度の実証運行の結果分かってきたことでもあります。そのなかで市の負担をありながら実証運行すべきものなのかどうかを考えなければいけないなかで、その判断材料となる実証運行を続けていきたいと考えています。

○委員等

残念ながらあまり利用されていなかったように見受けられます。mobi を利用された方は今まで自転車であるとか徒歩で移動されていた方が移ってきたのか、あるいはそうではないのか確認してもよろしいでしょうか。

○提案者

阪神バスに乗客数をお聞きしたところ、減少していなかったということでしたので、おそらく自家用車なり自転車に乗られていた方にご利用頂いたと考えています。

○会長

みなさまありがとうございました。あまりご利用が多くは無かったとのことですが、継続されるということで引き続きよろしくお願ひしたいと思います。

最後にその他です。何かありますでしょうか。

○委員等

2月9日の積雪の日に阪急バスの56系統が運休となりバスに乗れませんでした。雪で運休ということを知ったのが直前で、目的地までの移動をどうするか非常に困ってしまいました。当日の様子を見ていたら運休しているのにバスを待たれている高齢者の方もおり、周知方法についてどう対応されているのか教えて頂きたいです。

○委員等

尼崎線は伊丹営業所が運行していますが、伊丹営業所が積雪で止まるというのは本当にまれな事態でした。運休の情報につきましてはホームページのトップに表示するようにしてまして、バス停のQRコードを読み込んだら直接見れるようになっています。川西や宝塚などは数年に1回は積雪での運休があり、前日から大雪が予想されていれば前日の晩のうちにバス停に張り紙をさせて頂くこともございますが、今回の事例ではおそらく当日の朝に運休を決定し、バス停での対応ができなかったのではないかと思います。ご迷惑をお掛けしました。

○会長

他にはいかがでしょうか。

○事務局

事務局より事務連絡です。次回開催は4月以降となるため改めてご連絡させていただきます。人事異動等により委員の変更がある場合には事務局までご連絡ください。

○会長

これをもちまして第16回尼崎市地域公共交通会議を閉会します。ありがとうございました。

以 上