

第 17 回地域公共交通会議（令和 8 年 5 月 25 日） 会議録

日 時	令和 8 年 5 月 25 日（月） 午後 4 時 30 分～午後 5 時 30 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 浜名委員 谷口委員 渡邊委員 栗原委員 朝野委員 成田委員 石井委員 花岡委員 西田委員 三古委員 福永委員（代理小玉氏） 守委員 田中委員 武本委員 （欠席：新屋敷委員 平之内委員）
関係者	Community Mobility 株式会社 石川氏 菊池氏 小田原氏
傍聴者	2 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】

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。

○事務局

尼崎市市内における AI オンデマンド型交通実証運行について事務局から説明させていただきます。

まず、今年度から新たに就任されている委員様もいらっしゃることで、本市で昨年度から実施している AI オンデマンド型交通実証運行の概要について説明いたします。

AI オンデマンド型交通とは、デマンド型として予約があってから運行が決定するもので、本実証運行は普通自動車を使用した乗合運行を行っております。あらかじめ決められた仮想スポットで乗降可能となっており、タクシーとは違い相乗りが発生する可能性があります。バスとタクシーの中間といったイメージを持っていただければと思います。

さらにそこから、Community Mobility 株式会社のシステムを活用した、複数の乗客の予約を AI で最適化しルート案内するものとなっております。令和 7 年度は 11 月～12 月の 2 か月間において、実証運行を実施いたしました。

令和 7 年度の実証運行の実績についてご説明いたします。

運行期間については、11 月～12 月の 2 ヶ月間、毎日 9 時～17 時の時間帯で運行してまいりました。運行区域については、尼崎市北東部の既存公共交通の便数が比較的少ない園田エリアのうち、藻川以北・以東での実証を行いました。使用車両は 1 台、車種はアルファードを用いております。運賃については、既存のバス料金やタクシー料金との兼合いも考慮しつつ、大人一回 500 円とし、併せて阪神バスとの共通チケットの販売も行いました。

2 か月間の利用実績についてですが、予約して運行した利用件数については、計 93 件で、日平均では 1.7 件と非常に低い状況となっており、収入率はそれと連動する形で 1.70%と非常に低い結果となっております。一方、利用者満足度は 5 点満点中平均 4.4 点と高い結果となりました。

この実績より、令和 8 年度の実証運行に向けた改善点として、

- ・運行期間が短い、運行終了時間が早い
- ・運行エリアが狭い

- ・利用したい乗降ポイントが近くに無い
- ・料金が低い
- ・初回利用のハードルが高い

といった点が実証運行の結果から確認できました。

ここからは、先ほどの改善点を踏まえて、令和8年度の実証運行の変更内容について説明いたします。

まず、運行期間についてですが、令和7年度は2カ月間と短い期間での実証運行であったため、令和8年度は最大6か月間の実証を予定しております。次に、運行時間についてですが、令和7年度の実証運行後のアンケートにおいて、運行終了時間が早いことに関する意見が多かったことや、時間帯別の利用人数割合は、平日が10時、休日は10時・16時がピークであったことなどから、令和8年度は運行時間を10時～18時として実証運行を予定しております。運行区域については、令和7年度は藻川に挟まれた東側・北側エリアで設定しておりました。令和8年度は運行エリアの改善点や、田能エリアの方の最寄り駅とされているJR猪名寺駅へのアクセスのため、図の赤い線で囲まれた食満・猪名寺エリアを追加拡大して実証運行を予定しております。

乗降ポイントについては、令和7年度は図の青い丸点の場所で初年度のため過度な設置を避け、70箇所設定しておりました。令和8年度は、利用したい乗降ポイントが近くに無いといった意見から、令和7年度の黒点線エリアも含めて乗降ポイントを追加し、合計174箇所を設定し実証運行を予定しております。

利用料金についてですが、令和7年度において1回500円にて実証しており、料金値下げについての意見も多かったのですが、乗合バスやタクシーとの競争をさけるため、基本料金は変更なしでの実証を予定しております。その代替策として、サブスク対応について、令和7年度は通常料金のみでの運行であったものを、月額8,000円、家族割2,000円でのサブスク対応にて利用者増加の可能性を検討したいと考えております。

利用促進について、利用者の満足度は高かったものの、初回利用のハードルが高く、利用率が低迷しております。そこで令和8年度は、まず一度ご乗車いただくような施策として、運行期間の前半2か月間は、一人2回まで無料でご乗車いただけるような施策を展開し、リピート客を増やすよう検討しております。

協業化についてです。現在、コープこうべが実施している「買いもん行こカー」は、週に1回程度、各家の玄関先～最寄りのコープ店舗まで送迎する事業を行っておりますが、車両リースの負担増や、ドライバーの確保が困難であることから、コープ園田店では実施されていない状態です。そこで連携による協業化として、コープ園田店でAIオンデマンド型交通を利用した事業展開を実施予定です。これにより、コープ園田店での買い物客利用者の増客も兼ね合わせた地域の公共交通としての可能性を検証してまいります。

実証運行について、次の3つの視点で検証をしていくこととしております。

まず1つ目が、「①新たな移動手段」でございます。これは、まず本市の特性として自転車の交通量が他都市と比較しても高い水準にあります。そこで、AIオンデマンド型交通の可能性として、自転車を利用できないような交通弱者の新たな移動手段となり得るかの視点で検証を行います。

2つ目が、「②既存公共交通の補完」でございます。近年、運転士不足等によりバス路線の減便があるものの、本市のバス路線ネットワークは依然として高い水準を保っております。そのような中で、AIオンデマンド型交通が、既存の乗合バス等と競合せずに、補完する役割を担えるかの視点で検証を行います。

3つ目が、「③公共交通としての継続性」でございます。AIオンデマンド型交通が一時的なものにならず継続的に運行を続けられるのか、公費負担なく継続できるのかという視点、また、継続利用してもらうために利用者の満足度が高い状態を維持できるのかといった視点で検証を行います。

先ほどの3つの視点から、それぞれの評価指標・検証項目案について説明いたします。

まず、①新たな交通手段として、検証項目は利用者年齢層としております。評価項目は、自転車利用が難しいような高齢者・幼児連れの利用率としており、具体的には65歳以上の利用率、未就学児同乗率の実績値について、他都市の実績値を参考に、総合的に評価して検証していくこととしております。

次に、②既存公共交通の補完として、検証項目はバスとの競合及びタクシーとの競合としております。評価項目は、既存バス路線との重複率と、利用全体における相乗率を設定しており、他都市の実績値及び令和7年度の実績値を基に、それぞれ25%以下、15%以上を目標値の案として設定しております。

次に、③公共交通としての継続性として、検証項目は収支率、利用者の満足度としております。評価項目は、収入÷運行経費の収支率と、アンケートによる満足度調査を設定しており、収支率は実績値を路線バス事業との比較などを総合的に評価し、満足度については、5点満点中、平均4.0点として設定しております。その他のモニタリング項目として、今回期間限定で無料乗車を実施した後のリピート率や、他都市へのアクセス希望等についても需要調査を行いたいと考えております。これらの結果や実績報告については、年度末頃の地域公共交通会議にて報告させていただく予定です。

実証運行についてのスケジュール案でございます。実証運行については3年程度の実証を検討しており、令和7年度から9年度までのスケジュール案を想定しております。ただし、政策決定、議会審議その他の理由により変更となる可能性がございます。

最後に、参考資料として、令和8年度の乗降スポット案の位置図を添付しておりますのでご清覧ください。

以上で、資料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の説明を終了します。

○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。

○委員等

昨年の収支率の実績が2,763,200円となっておりますが、これは全事業費でしょうか。国の補助と市の補助の両方を含めた費用か。

○事務局

こちらは国の補助が入っていない額で、実際に運行事業者に運行いただいた委託料と、Community Mobility 株式会社への委託料の中から、経常的にかかるシステム維持費等を計上した額となります。

○委員等

この事業全体の事業費はいくらですか。

○事務局

令和7年度の実績では、事業費は約20,000,000円になっています。そこには、分析にかかる費用や販促の費用が入っています。

○委員等

今年度もほぼ同じ額ですか。

○事務局

今年度の予算に関しましては、約26,000,000円が総事業費になっております。

○委員等

20,000,000円のお金を投入して、運賃収入として得られた額は、47,000円であったという理解でよろしいですか。

○事務局

令和7年度の実証運行に関しては、分析費用や経常的にかかるものではない費用も含まれていますが、合計約20,000,000円かかり、収入が47,000円という結果になります。

○委員等

実績値を踏まえた目標値ということで、今年度の事業の目標を設定されるということと思いますが、これが一定の目標に達しなければ、場合によっては、来年度の事業を見送る可能性があるかと理解しています。教えていただきたいのは、実績値を踏まえた目標値が、実績値とだけ書かれており、これは昨年と同じ実績であればOKするというのでしょうか。一つは、65歳以上が5%と極めて低い数字。もう一つ、収支率が1.7%。実績値としてこれを満たせばOKにするのは、異常な目標設定に感じますが、この点はいかがでしょう。

○事務局

記載している実績値とは、令和7年度の実績値を目標値にしているわけではなく、数値として設定しにくい部分のため、実際に令和8年度に実証運行した結果を、年度末の地域公共交通会議で説明させていただき、その実績数字をもって委員の皆さんにもご判断いただきたいと考えています。

○委員等

了解しました。11ページの①新たな移動手段について、一定の交通弱者に対する利用が進展しなければ、この事業については評価しない。あるいは③公共交通としての継続性について、公費負担なくと記載しているが、継続して運用する費用に対して相応の収入がなければ、実証運行も3年目はしない。このような理解でよろしいでしょうか。同様の質問を初年度にも投げかけ、事業内容によっては無理やり3ヵ年やらないことを明言されたが、自己評価でどれぐらいの目標値であれば、さらに推進していくのかをお答えください。

○事務局

一つ目の利用者年齢層について、令和7年度はかなり低い結果であり、やはり自転車が強いので、その点で新たな移動手段としてなり得るかを考えています。

ただ、この目標値において、これ以上の場合続ける、以下の場合続けないということが設定しにくい部分のため、実績値を踏まえながら判断したいと思っています。

○委員等

承知しました。では、地公会議の中の判断に委ねていただいているということでもよろしいですね。

○事務局

令和8年度末の実績値を皆さんに公表したうえで、過年度からも申し上げているとおり、その数字によって令和9年度の実証運行の可否を検証したいと考えています。

○委員等

本事業については昨年度実施の時にも述べたように、オンデマンド型交通はその地域の住民は使えるが、来訪者は使いにくく、多くの方がGTFS-Googleの検索機能で、ルート検索して使う傾向が増えている中で、これらに上がりにくい。一般の定時定路線に対して、使うハードルが結構高い。特に予約が必要のため、高齢者の利用が伸びない。これはいろんな専門

家会議でも、指摘されている。このような根本的な問題については、改善が難しい中での今年度の取組になるが、ぜひ今のご発言に対して、次の地公会議で評価をさしていただければと思います。

○委員等

Community Mobility さんのアプリを使って利用するというのですが、これは尼崎市限定のアプリか、全国か。また、ダウンロード人数がわかるのかを教えてください。

○関係者 (Community Mobility 株式会社)

アプリそのものは全国で利用できることになっております。また、ダウンロード率、アプリのユーザー数はお伝えすることが可能です。

○委員等

今回、スポットが増え運行時間帯が1時間遅くなるということで、タクシーやバスとのミーティングポイントが増えるが、バス停からの距離をどれくらい離すのか。加えて、当然ながらバス会社さん、タクシー会社さんには、このように増やすことはご理解をしているということでもよろしいでしょうか。

○事務局

バス事業者とは、バス停 200m 圏内におけるスポット間での乗降件数を競合率として検証する形で説明し、ご理解いただいています。また、タクシー事業者とは、タクシー協会から紹介いただいた運行事業者を通じてタクシーとの競合においても、ご理解いただいていると認識しております。

○委員等

相乗り率を高めることについて、利用者は誰かと相乗りする可能性があることは、ご理解しているということでもよろしいですか。

○事務局

AI オンデマンド型交通のチラシ等でも、相乗りが発生することを記載しており、タクシーとは別のものであるという認識を持っていただくように、周知する予定でございます。

○委員等

今年度は乗降ポイントが一気に増えるが、この乗降ポイントはどのようにして決定しているのでしょうか。

○事務局

乗降ポイントは、基本的にその施設、例えばクリニックやスーパーなどの拠点を基本としています。あとは満遍なく、あまり空白が生まれない形で配置をしています。

○委員等

乗降ポイントについて、ポイントごとに交通の危険性も検討する必要があると思うが、これに関して警察への協議はあるのでしょうか。

○事務局

東警察署の管轄であり、事前に乗降ポイントを確認いただいています。ただ、現地に何も置くものではなく仮想の乗降スポットのため、一般のタクシーと変わらず、駐停車禁止の場所を避ける形で対応しています。

○委員等

9ページのコープこうべの買いもん行こカーとの協業について確認をさせていただきたい。この協業化について、これから検討していくというレベルなのかもう協業化する方向で、話ができているのか。また、方向性の話がついている場合、基本的に実証運行期間中は、買いもん行こカーは一旦中止して完全にCommunity Mobilityのサービスを使ってもらうようにするのか、買いもん行こカーと同時並行でサービス提供されるのかを教えていただければと思います。

○事務局

協業化については、コープこうべさんと現在調整をしているところで、詳細においては継続協議中ですが、協業化自体は調っている状態です。

また、買いもん行こカーについて、園田店では実施されておらず、今回のAI オンデマンド型交通で実証運行を実施し、どのような反響があるかを検証したいと考えています。

○委員等

わかりました。コープこうべ園田店では現在、そのサービスは実施していないが、このmobiで買いもん行こカーのような役割を担わせられるかを検討するという理解でよいでしょうか。

○事務局

その通りでございます。

○委員等

高齢者のハードルが高いという結果がありましたが、結局機械の操作が苦手といった理由からだと思います。その点についていかがでしょうか。

○事務局

令和7年度においてもスマホ予約が基本になりますが、利用できない方もいらっしゃいましたので、電話による予約等もできるように配慮しておりました。令和8年度も継続して実施する予定でございます。

○委員等

その電話予約以外に、昨年度サポートされた内容を教えてください。

○事務局

令和7年度は、地域のワークショップ等で使い方講座を開催し、実際に使い方を横で見させていただきながらサポートを実施しました。令和8年度は、60代・70代といった利用者年齢層も高めていきたいと考えていますので、継続して実施していく予定です。

○委員等

来訪者が少ないとの意見もありましたが、例えば市が主催する駅前でのイベントや魅力的な公園がないと園田地域以外からの来訪は難しいと思います。大庄地域からのような斜めの移動については買い物や魅力的なイベントがあっても行きにくいいため、AI オンデマンドでそのような地区以外からの乗客獲得まで考えていますでしょうか。

○事務局

園田エリアへの観光のために他都市から来訪することは、少ないと感じています。ただ、隣の豊中市と入り組んだ形状になっており、豊中市の利倉エリアの方は最寄り駅が園田駅のため、尼崎市への移動の需要があると理解しています。そのため、このような豊中市からの集客も兼ねて市境に3, 4点スポットを設置し、来年度は豊中市とも連携したいと考えているため調整しながら周知できればと思います。

○委員等

昨年度もこの地公会議に参加し、豊中市との協議の話がありましたが、実際話は進めているのでしょうか。

○事務局

豊中市とは令和7年度末ごろから協議を進めていますが、豊中市の方では独自の乗り合いタクシーを実施されていますので、それと我々のシステム共存がこういった形でできるかが今後の課題になっているところがございます。

○委員等

8ページの1人2回無料で乗車体験できる点で、こちらは当然ながら、事業者は損しない形で実施すると思いますが、そのお金は、予算から出るということでもいいのか。また、昨年のワークショップを数回実施したとのことですが、延べ何回実施し、延べ何人の方にお伝えしたのか、この2点教えてください。あと、今年度の目標等あればそれも教えてください。

○事務局

無料乗車体験の費用については、運行事業者として尼崎市を含むプラットフォームを立ち上げ、売上がそこに入るようにしております。そのため、無料分は原資からの支出ではなくその売り上げ自体が減るものとして考えております。また、ワークショップの昨年度実績ですが、全11回で141名の方にご参加いただいております。令和8年度は8月からの運行開始を予定しておりますので、7月頃から周知活動を進めていきたいと考えていますが、具体的な回数等は、決まってない状態でございます。

○委員等

12ページの昨年度の収支率1.7%について、2か月で47,000円とのことで2,763,200円を60日でカバーするとなると1日90人、8時間で90人、1時間あたり10人以上となり実現するのが困難な水準に思えます。今年度の収支率も、1.7%にはならずとも非常に低いパーセントになることも十分に考えられます。地域公共交通会議の委員には、このような場で直接説明する機会がありますが、一般の方にはその機会がありません。市民の方がこの数値をどのように受け止めるか気にしています。この点についてのアイデアはありますか。

○事務局

令和7年度の収支率1.7%はかなり低い結果であり、他都市の情報からも公費負担なくという点はかなり難しいと理解しています。理想的な視点で公費負担なくと記載していますが、実際どの程度の公費負担で実施できるかを含めて検証し、令和9年度の実証運行の実施も含めて、今回の実績値を見て判断していきたいと考えています。

○委員等

意外とオンデマンド型交通のようなタイプは、タクシーとの競合があまりない。アンケートでもあったように、500円が高いと言われている方は基本的にタクシーも乗っていないと判断でき、その点は心配ないと思っています。それよりも、将来の交通空白を生むという方が、懸念しているところで、成功するにこしたことはないため、最低限、将来の布石になってもらえればと考えています。

○会長

みなさまご意見ありがとうございました。それでは本件について、今回にて協議が整ったものとするにご異議はございませんでしょうか。

○委員等

異議なし。

○会長

ありがとうございます。それでは本件については、本会にて協議が整ったものとしします。今後、尼崎市におかれては引き続き取り組んで頂きますようお願いいたします。

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しました。事務局から何かあれば、お願いします。

○事務局

次回の開催につきましては、2月～3月頃を予定しております。追ってご連絡をさせていただきます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

○会長

これをもちまして第17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