

# 第2回住民意見交換会

～芦屋市乗合タクシーの運行概要（案）について～

令和6年10月

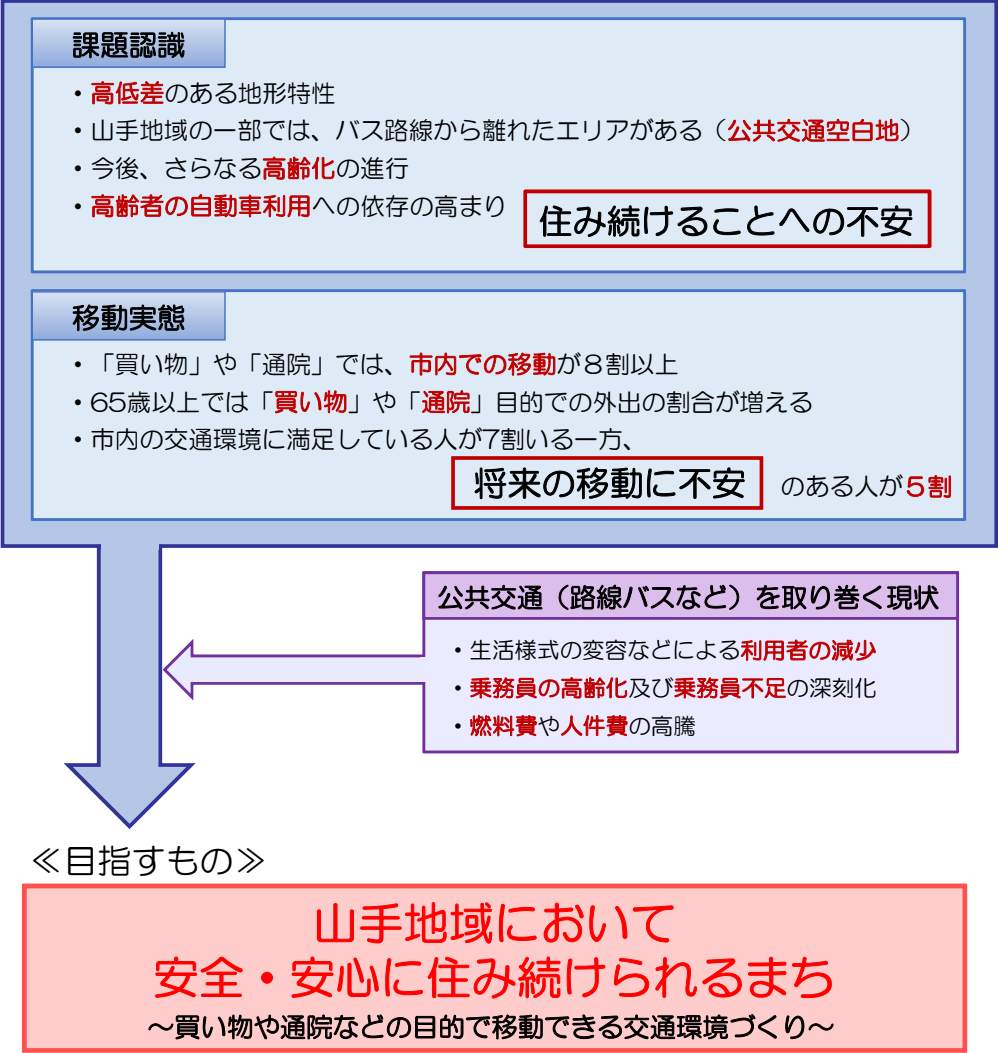
## 次 第

- 1 開 会
- 2 出席者の紹介
- 3 芦屋市乗合タクシーについて
  - ・運行概要（案）について
- 4 意見交換
- 5 閉 会

MEMO

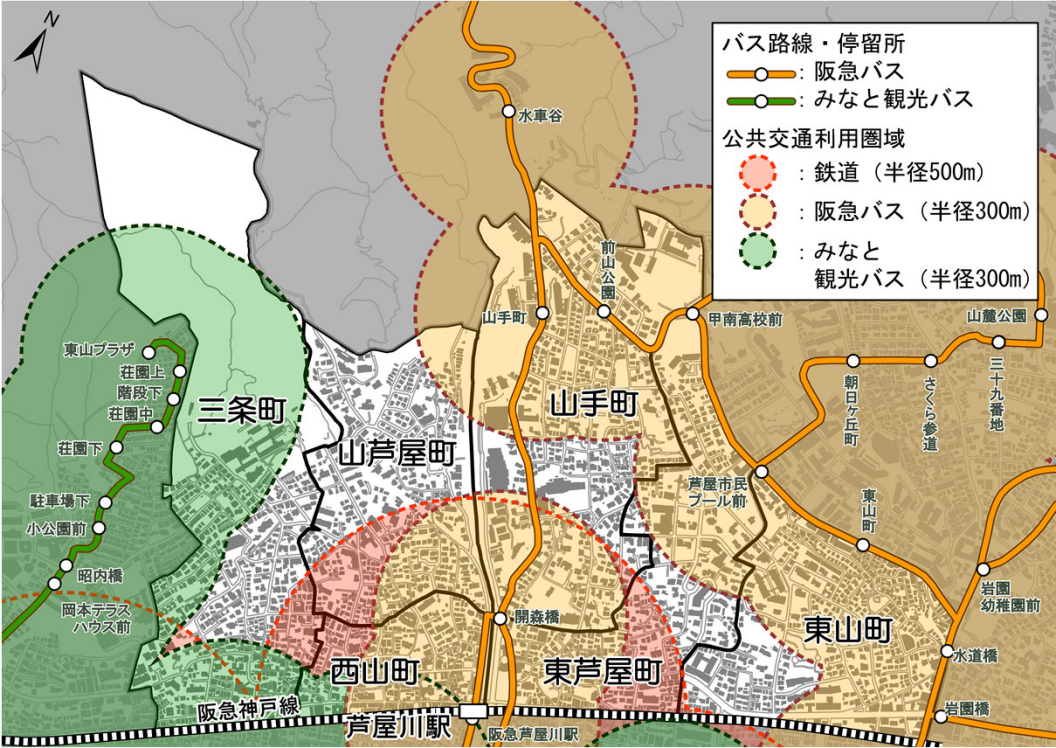


# 1. 導入の背景



## 山手地域の状況

山手地域は、阪急神戸線以北の山の手にあり、六甲山系の山裾に良好な住宅地が形成されており、一部地域では鉄道駅や停留所から離れた交通空白地が存在します。



## 2. 第1回住民意見交換会開催概要

### ■ 開催概要・参加者数

- 山手地域の方々へおこなったアンケート調査（令和6年（2024年）6月～7月実施）や、バス・タクシー事業者との協議などを踏まえ作成した芦屋市乗合タクシーの運行概要案を説明し、意見交換を実施しました。

- 【開催日時】
- 令和6年8月2日（金）午後7時～
  - 令和6年8月3日（土）午前10時～（※内容は両日とも同じ）
- 【会場】
- 芦屋市民センター（市民会館）301室（※オンライン（zoom）による同時開催）
- 【対象者】
- 山手町、山芦屋町、東山町、東芦屋町、西山町、三条町に在住の方
- 【参加者数】

開催日	会場での参加	オンライン参加
令和6年8月2日（金）	11名	4名
令和6年8月3日（土）	18名	3名



### ■ 主な意見（当日及び事後アンケートによるご意見）（1/2）

意見・質問	市の考え
導入に至った歴史について	
市が公共交通に新たに費用負担をして事業を実施する必要性について。	従来から山手の路線バスから離れた地域では近隣市にあるようなコミュニティバスの要望があり、市も地域で導入する動きがあれば支援すると考えてきましたが、高齢化も進む中、地元の機運に任せるのではなく市が主体となって公共交通網を補完する施策に取り組むに至り、今回のデマンド型交通の実証運行を検討することとなりました。試験的に運行をおこない、必要性や有効性、市として本格運行すべきかを検証することとしています。
このようなシステムがないよりはましなので、意見をまとめて工夫をして進めてほしい。	
高齢者が自分のことを極力自分でできる環境を作ってほしい。	
時間はかかったものの、ここまで進めてきたのはすごいことだ。	
阪急バスは50年以上使っていないので、この事業を前に進めてほしい。	
一日も早く実現してほしい。楽しみにしている。	
鉄道を利用している小中高生が、親の送迎なしに移動できるとよい。	
交通空白地の考え方について	
バス停から300メートル円の中は公共交通利用圏域内といっても坂道もあり実態は違う。この図では誤解が生じるのではないか。	バス停から300メートルの円を描いているが、実際は地形地物により各地の状況は異なり、おしなべて見るための図です。円の内外にあることだけで何かを判断するものではありません。
運行事業者について	
タクシーは捕まらない。タクシーの乗務員不足で、これは実現するのか。	タクシー事業者にとっても、乗り合うことで今のタクシー需要に応じきれいない状況の一助にもなると考えます。
運賃や収支について	
この運賃で黒字になるのか。市の補てんはあるのか。それによる増税はあるのか。	このような事業は全国的に見ても黒字になる事業ではありません。公共交通網を補うために公費でおこなうもので、これによる増税はありません。試験的運行により、本施策が有効か、他の施策が効率的かなどを検証します。高齢者施策ではなく、公共交通施策であることから実証運行段階での高齢者の運賃助成は行わない予定です。
市はどの経費を使うのか。	
自家用車を活用するなど、住民の協力や知恵を取り入れながら、なるべく公費を抑える努力をしてほしい。	
デマンド型交通と高齢者に限定したタクシー補助などの費用負担を比較するべき。	
バスが利用できない地域なので高齢者バス運賃助成を活用できない不公平感がある。高齢者の運賃助成はあるのか。	



2. 第1回住民意見交換会開催概要

■主な意見（当日及び事後アンケートによるご意見）（2/2）

意見・質問	市の考え
運行区域について	
東芦屋町在住で参加したが、ルートが描かれていなくてがっかりした。空白地を平等に扱ってほしい。坂がきつく、高齢化も進み、空き家が増えている。	バス路線から離れ、坂が多く移動が困難との声があったエリアでアンケートをおこない、運行区域を検討しましたが、バス事業者が競合の心配がなく理解しやすい区域からスタートをしたいと考え今回の案になっています。試験運行をおこなうなかでエリアの拡大の可能性を検討したいと考えています。運行区域外の方にも今から一緒にこの先どうできるのかを考えていただきたいと思い、本日の意見交換会のご案内をしています。
東山在住だが、阪急バスの入れない狭い道など、地域住民の中に入ってくるような交通システムを考えてほしい。	
山手町に在住だが、アンケートに回答したのに、山手町は走らない。あらかじめ「三条町・山芦屋町で実施予定」など書いてほしかった。	
今回、運行するエリア外にもアンケートや説明会を実施したのはなぜか。他エリアへの展開がゆっくりだと、生きているうちに乗れない。	
運行経路・乗降場所について	
この坂道では買い物の荷物を持って帰られない。もっとくまなく走らせるべき。	案では、公共施設や住宅の出入口付近にあたらないよう乗降場所を設けています。公共交通サービス水準の公平性などからあまり狭い間隔で設定することはできませんが、地域の合意があればいくつか設けることはできます。乗降をしない主要駅までの区間は広幅員の道路を経路としていますが、今後、協議等により具体的に定めます。
30～40分かけて一周するのは、時間がかかりすぎる。駅へ短いルートで走ってほしい。主要駅からエリア内へのルートが遠回りだ。	
三条町の住民からすると、長年の悲願ではあるが、荷物があるときなど、乗降場所までが遠く使いにくい。自宅の直近の場所（ルート上で一時停止）で止まってほしい。	
乗降場所については、住民の声によって決めていくとよい。提案したい。	
運行時間について	
対話集会で市長が「とにかく乗ってください」と言っていたが、9～16時では乗れない、せめて～20時にし、通勤、仕事終わりに使える時間まで運行してほしい。	まずは生活に必要な買い物や通院を諦めてしまうような交通弱者が移動できるためのものとして買い物、通院の時間帯にしています。またタクシーの繁忙時間帯を避けることでタクシー事業者が請け負っていただけることを考えています。運行をする中で可能であれば時間や曜日の拡大を検討します。
山手中学の保護者や、体調の悪い児童なども利用できればよい。	

意見・質問	市の考え
予約方法について	
インターネット環境から予約ができたり、AIを活用した運行スケジュール管理ができるようなシステムを導入してはどうか。	案においては、システム導入をするほどの需要や運行ダイヤ、乗降場所数を見込んでおりませんが、実証運行により、必要に応じてシステム導入による有効性を検証します。
自動運転や他の交通モードについて	
乗務員不足の懸念から、自動運転を検討すべきでは。その検討はしているのか。	この区域の道路環境で今、実装できる自動運転レベルではないと思いますが、ドローンも含め技術の向上に伴う実用化が進む状況を注視していきます。
人を乗せるドローンの活用、タイにあるような小型の三輪車の活用を検討してほしい。	
アンケートや住民意向について	
アンケートの意図が、抽象的でよくわからなかった。	今後も意見交換会などおこない、意見を聞いていきます。
アンケートは、全体把握のため浅く聞いているが、高齢者や小さなお子さんのいる方など交通弱者の方からより詳しく意見を聞いてほしい。	
その他の施策について	
山手における道路整備事情がよくない。	住みやすい、住み続けられるまちであるための移動環境の向上には、交通システムの整備だけではなく道路整備など様々な施策をおこなう必要があると考えています。
買い物や通院のためであるなら、買い物は宅配、介護が必要な方であれば介護サービスなど、市全体として取り組む必要があるのではないか。	

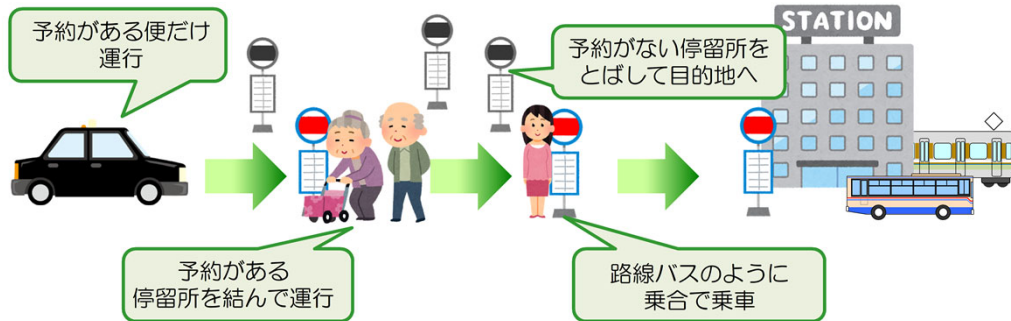
### 3. 運行概要（案）について

#### ■導入する新たな交通システム（案）

- 本市におけるこれまでの検討を踏まえ、導入する新たな交通システムを以下の通りとします。

- 交通モード：**乗合タクシー（セダン型タクシー車両）**
- 運行形態：**デマンド型交通**
- 運行方式：**定路線型（固定ダイヤ型）**

- あらかじめ、路線バスのようにルートと停留所を定め、予約がある運行便でかつ予約された方が利用する停留所間のみを運行します。
- 予約された方が、路線バスのように乗合で車両に乗っていただき、目的地まで皆さんをお運びします。
- 予約がない停留所は、とばして近道することがあります。



#### 【デマンド型交通とは】

デマンド型交通は、DRT(Demand Responsive Transport:需要応答型交通システム)と呼ばれ、「デマンド」とは要望のことで、乗客から事前に連絡（予約）を受けて運行したり、基本となる路線以外の停留所に立ち寄るなど、乗客の要望を運行に反映できる運行形態をいう。運行方式や運行ダイヤ、さらには発着地(OD)の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態が存在する。平成18年（2006年）の道路運送法の改正により、デマンド型交通も道路運送法に基づく乗合事業に位置づけられ、一般的には地域公共交通会議で協議が調うことが運行許可の条件となっている。近年は、乗客から事前に連絡（予約）を受けて、AI（人工知能）を活用し、効率的な乗り合わせと走行ルート进行判断して運行するAIデマンド交通を導入しているケースもある。

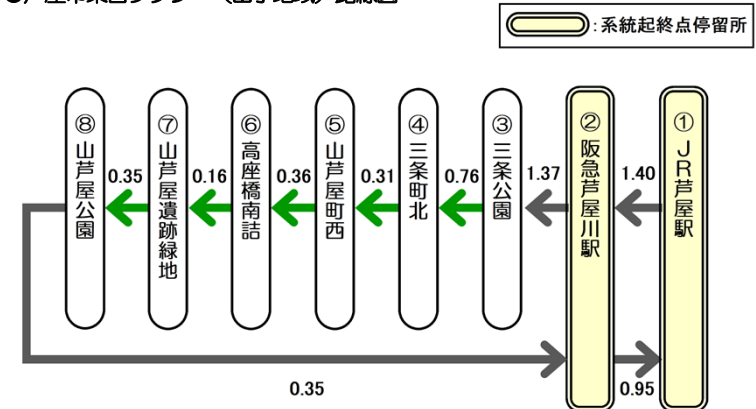
出典：デマンド型交通の手引き（国土交通省 中部運輸局 平成25年（2013年）3月）、  
なるほど！！公共交通の動とこ平成27年度版（国土交通省 九州運輸局 令和4年（2022年）3月）

#### ■運行ルート（案）

- 運行ルートは、山手地域の交通空白地の解消を図ることを目的として以下のルートを設定します。

- ルートは、山手地域（三条町、山芦屋町）の交通空白地と阪急芦屋川駅やJR芦屋駅を結ぶルートを想定します。
- 既存の公共交通（路線バス）と並行する区間は、競合することなく、持続可能な公共交通の実現を考慮し、乗合タクシーでの利用はできないものとします。
- 停留所は、既存のタクシーとの役割分担を踏まえ、上記場所及び山手地域における交通空白地内の住宅地に設置します。

#### ●芦屋市乗合タクシー（山手地域）路線図



JR芦屋駅から三条町・山芦屋町を経てJR芦屋駅まで約6.0km

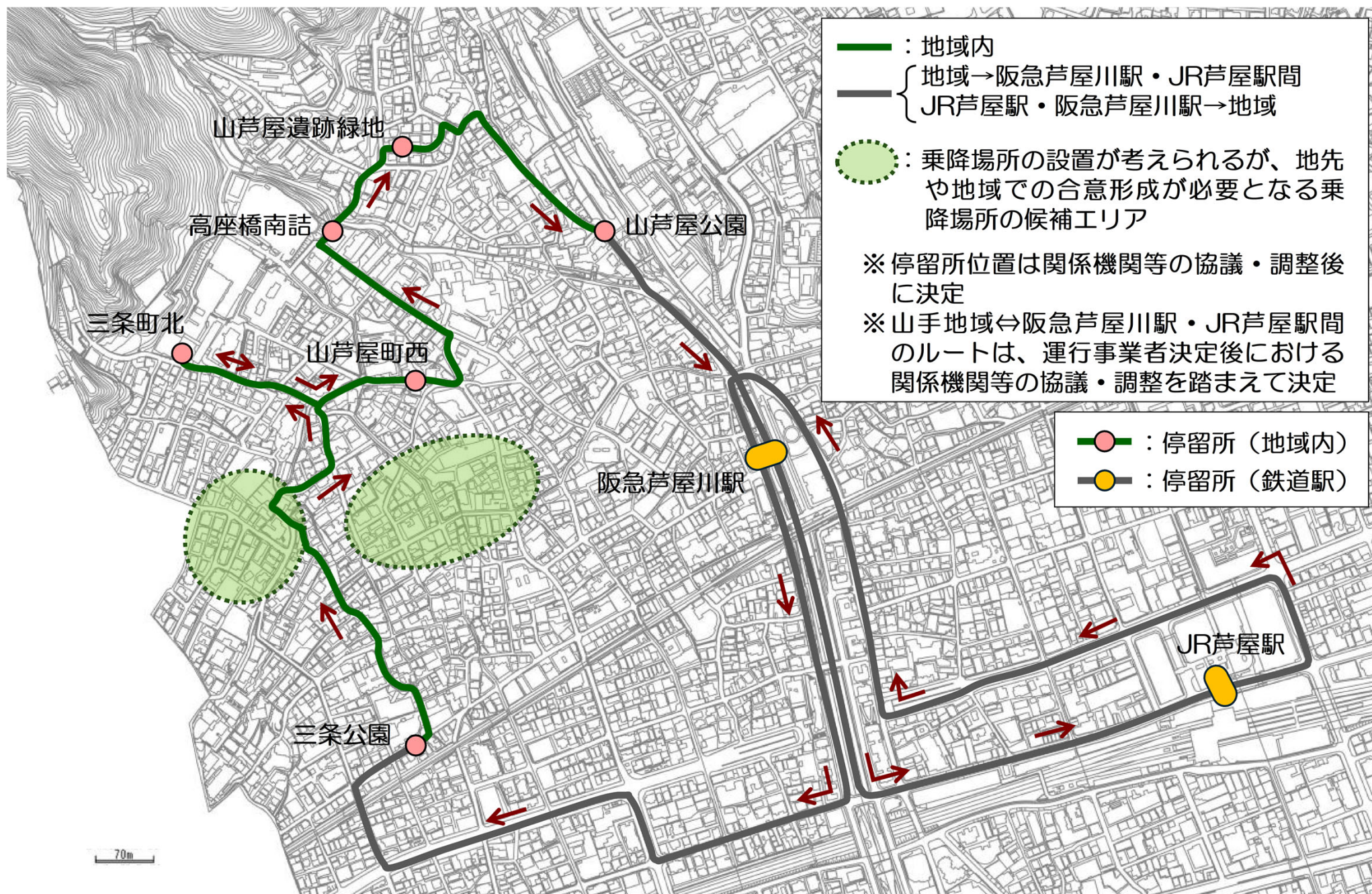
※停留所間の数値は距離を示す。(単位:km)  
※停留所間の距離は、地図上の計測による。

※ 路線図は現時点のものであり、関係機関等との協議・調整により変更することがあります。

※運行ルート案は、次ページ参照



### 3. 運行概要（案）について



※ルート及び停留所は現時点のものであり、関係機関等との協議・調整により変更することがあります。



### 3. 運行概要（案）について

#### ■運行日（案）

- 運行日は、運行開始時には平日のみとし、需要状況を踏まえて、運行日の拡大を図るものとします。

運行日は、『平日』とする  
⇒ 需要状況を踏まえて、運行日の拡大も視野に入れる

#### ■運行時間帯及び運行本数（案）

- 運行時間帯の設定は、買い物や通院等の自由目的による移動を考慮し、平日の概ね9時台から16時台とします。
- また、運行間隔は、概ね1便/時とし、ダイヤ案を以下に示します。

運行時間帯は、『平日の9時台から16時台』とする  
運行間隔は、『概ね1便/時』とする

#### ●運行距離・所要時間・ダイヤ案

	停留所間 距離 (m)	停留所間 所要時間 (分)	平日							
			第1便	第2便	第3便	第4便	第5便	第6便	第7便	第8便
① JR芦屋駅	-	-	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00
② 阪急芦屋川駅	1,400	7	9:07	10:07	11:07	12:07	13:07	14:07	15:07	16:07
③ 三条公園	1,370	6	9:13	10:13	11:13	12:13	13:13	14:13	15:13	16:13
④ 三条町北	760	5	9:18	10:18	11:18	12:18	13:18	14:18	15:18	16:18
⑤ 山芦屋町西	310	2	9:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20
⑥ 高座橋南詰	360	3	9:23	10:23	11:23	12:23	13:23	14:23	15:23	16:23
⑦ 山芦屋遺跡緑地	160	1	9:24	10:24	11:24	12:24	13:24	14:24	15:24	16:24
⑧ 山芦屋公園	350	3	9:27	10:27	11:27	12:27	13:27	14:27	15:27	16:27
② 阪急芦屋川駅	350	3	9:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30
① JR芦屋駅	950	6	9:36	10:36	11:36	12:36	13:36	14:36	15:36	16:36
合計	6,010	36	-							

※ 運行距離・所要時間・ダイヤ案は現時点のものであり、関係機関等との協議・調整により変更することがあります。

所要時間について  
※ JR芦屋駅⇄阪急芦屋川駅間は阪急バスの所要時間（ダイヤ）を参考に設定  
※ 阪急芦屋川駅⇄三条公園及び山芦屋公園⇄阪急芦屋川駅は300m/minと想定するとともに信号による停車を考慮して設定  
※ 地域内は10km/h（≒167m/min）と想定

#### ■運賃（案）

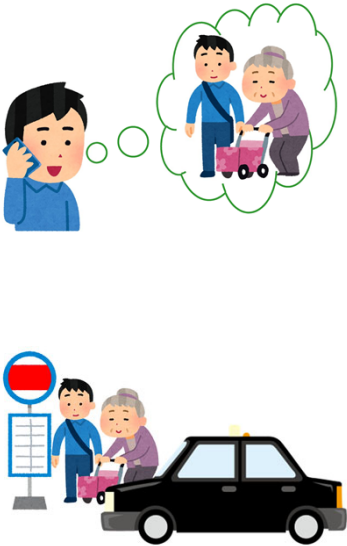
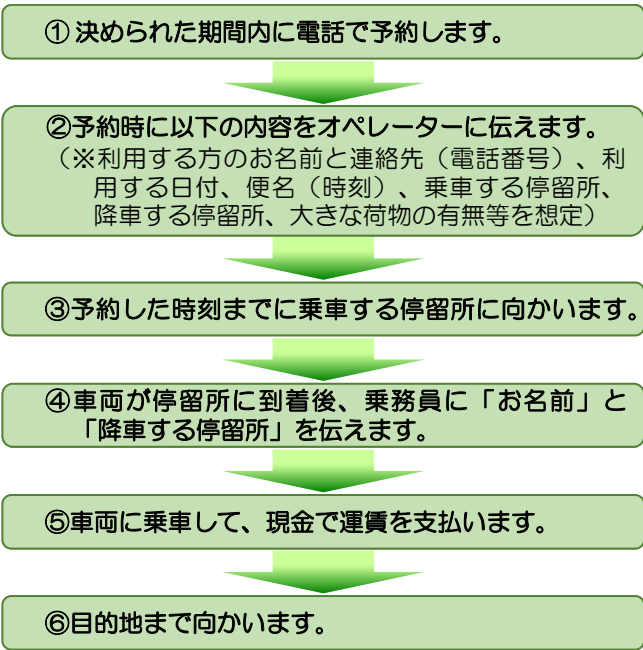
- 運賃は、山手地域を運行している既存バス路線の運賃を考慮し、均一料金による料金体系とし、路線バスの芦屋市内均一区間の運賃と同程度とします。

- 運賃は、「均一料金制」を基本とし、路線バス（阪急バス・阪神バス・みなと観光バス）の芦屋市内均一区間の運賃と同程度とする。
- 小児（小学生以上中学生未満）は半額とする。
- 幼児（1歳以上小学生未満）は半額とするが、小児・大人一人につき二人まで無料とする。
- 乳児（1歳未満）は無料とする。
- 障がい者等に対する割引についても、半額とする。

※ 阪急バス・阪神バス・みなと観光バスでは、令和6年（2024年）10月1日より運賃改定を実施しており、芦屋市内均一区間の運賃は240円に改定されています。

#### ■利用方法（案）

##### ●芦屋市乗合タクシーの利用方法（案）



※ 利用方法は現時点での想定であり、運行事業者決定後に詳細をお知らせします。

### 3. 運行概要（案）について

#### ■運営方法（案）

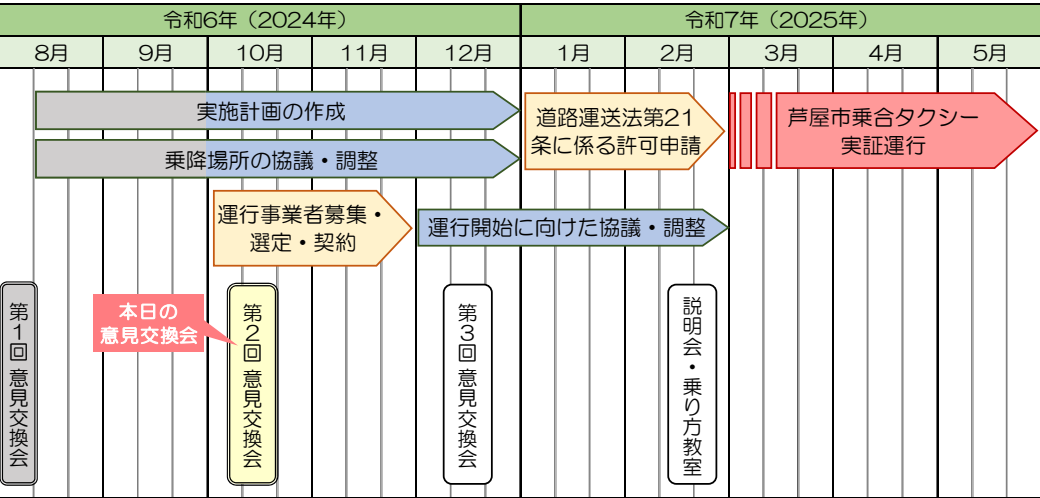
##### ○運営主体

- 運営主体は、交通空白地の改善に主体的に取り組む、事業の収益性に左右されることなく継続的に行う必要があることから、芦屋市とします。

##### ○運行主体

- 安全性確保等の観点から、道路運送法第4条で規定される一般旅客自動車運送事業者（タクシー事業者等）による運行を想定します。

#### ■運行開始までのスケジュール（案）



- 実証運行として令和7年（2025年）3月から運行する予定です。
- 実証運行開始後、定期的に意見交換会及び運行内容の見直しを実施していくものとします。

- 第3回意見交換会の開催時期は、**12月中旬を予定**しています。
- 開催日時及び会場の案内は、市広報掲示板やホームページ等でお知らせいたします。

芦屋市ホームページ  
新たな交通システム導入に係る実証運行

➤

