

第7回三木市地域公共交通検討協議会

日時：令和4年6月22日（水）

午前10時30分～正午

場所：三木市立教育センター 4階 大研修室

○事務局

定刻となりましたので、ただいまから第7回三木市地域公共交通検討協議会を開催いたします。

委員の皆様におかれましては、本日は何かとご多用の中、本会議にご出席を賜り、誠にありがとうございます。

私は、三木市都市整備部交通政策課課長の●●と申します。

事務局といたしまして、本日の司会を務めさせていただきます。

どうぞよろしく願いいたします。

さて、本日の会議の開催に当たりましては、新型コロナウイルス感染防止対策の徹底のため、会場内におきましても、室内管理を実施しておりますのでご了承くださいようお願い申し上げます。

なお、本日は遅くとも正午には会議を終了いたしたく考えておりますので、会議の円滑な進行にご協力を賜りますよう、あわせてお願いいたします。

それでは、着座のうえ進行いたします。

それでは開会にあたりまして、本協議会の会長であります、●●会長からごあいさつをお願いいたします。

○●●会長

皆さんおはようございます。

委員長であります●●です。

ご案内とおり、公共交通を取り巻く状況は、決して明るい兆しが出てきていないですが、ようやくコロナも少し落ち着いてきて、人の笑顔が見えるようになったので、これが電車やバス、タクシーといった公共交通機関においても、そういう笑顔が溢れるようになり、我々が生活しやすい、将来の明るい三木になればいいなと強く思います。

そのための計画の議論やいろいろな施策の検証を行うのが、この会議の場でありませう。

この後ご説明がありますが、法律の改正等もあり、関係の会議を整理することになりましたが、この会議の重要性は、さらに高まることとなります。

本日はお昼までということで、限られた時間ではありますが、活発な意見交換をさせていただきますだけだと思います。

どうぞよろしく願いします。

○事務局

●●会長ありがとうございました。

それでは次第に従いまして、会議を進めて参ります。

次第3の委員の紹介についてでございます。

本日が今年度の最初の会議ということでもありますので、出席委員の皆様をご紹介します。

配布資料1に記載された名簿順により、ご紹介いたします。

まず、本協議会の会長の神戸大学名誉教授の●●様でございます。

○●●会長

●●です。よろしくお願いいたします。

○事務局

続きまして、市民の代表といたしまして、三木南地区区長協議会事務局長の●●様でございます。

○●●委員

●●です。よろしくお願いいたします。

○事務局

続きまして、志染地区区長協議会会長の●●様でございます。

○●●委員

●●です。よろしくお願いいたします。

○事務局

続きまして、口吉川地区区長協議会会長の●●様でございます。

○●●委員

●●です。よろしくお願いいたします。

○事務局

続きまして、緑が丘地区区長協議会事務局長の●●様でございます。

○●●委員

●●です。よろしくお願いいたします。

○事務局

続きまして、自由が丘地区区長協議会会長の●●様でございます。

○●●委員

●●でございます。よろしくお願いいたします。

○事務局

続きまして、吉川地区区長協議会副会長の●●様でございます。

○●●委員

●●です。よろしくお願いいたします。

○事務局

続きまして、神戸電鉄株式会社鉄道事業本部運輸部部長の●●様でございます。

○●●委員

神戸電鉄の●●でございます。よろしくお願いいたします。

○事務局

続きまして、神姫バス株式会社バス事業部計画課地域公共交通担当課長の●●様でございます。

○●●委員

神姫バスの●●でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局

続きまして、神姫ゾーンバス株式会社代表取締役社長の●●様でございます。

○●●委員

神姫ゾーンバスの●●様でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局

続きまして、一般社団法人兵庫県タクシー協会東播支部理事の●●様でございます。

○●●委員

兵庫県タクシー協会東播支部、●●と申します。よろしくお願いいたします。

○事務局

続きまして、三木商工会議所常議員の●●様でございます。

○●●委員

よろしくお願いいたします。

○事務局

続きまして、吉川町商工会事務局長の●●様でございます。

○●●委員

●●です。よろしくお願いいたします。

○事務局

続きまして、国土交通省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の●●様の代理出席といたしまして、企画調整官の●●様でございます。

○●●委員代理

●●です。●●の前任になります。

本日ちょっと会議が重なっております、代理出席させていただきます。

よろしくお願いいたします。

○事務局

続きまして、兵庫県三木警察署交通課課長の●●様でございます。

○●●委員

●●です。よろしくお願いいたします。

○事務局

続きまして、兵庫県土木部交通政策課副課長兼地域交通班長の●●様の代理出席といたしまして、●●様でございます。

○●●委員代理

●●と申します。よろしくお願いいたします。

○事務局

続きまして、北播磨総合医療センター企業団参事の●●様でございます。

○●●委員

●●です。どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局

続きまして、三木市都市整備部道路河川課課長の●●でございます。

○●●委員

●●です。よろしくお願いいたします。

○事務局

最後に、本協議会副会長の三木市都市整備部部長の●●でございます。

○●●副会長

●●でございます。どうぞよろしく願いいたします。

○事務局

それでは、ただいまから本日の議事に入ります。

これからの進行につきましては、●●会長をお願いいたします。

●●会長よろしく願いいたします。

○●●会長

それでは早速、議事の方に入っていきます。

次第にありますとおり、まず1つ目、三木市地域公共交通検討協議会と三木市地域公共交通会議の統合についてです。

事務局から資料の説明をお願いします。

○事務局

交通政策課の●●と申します。本日はよろしく願いいたします。

ご説明につきましては、着座にて行わせていただきます。

本日、議事事項1の三木市地域公共交通検討協議会と三木市地域公共交通会議の統合と、議事事項2の三木市地域公共交通検討協議会の設置要綱の改正につきまして、関連する内容となっておりますので、まとめてご説明させていただきます。

まず、右肩資料1、三木市地域公共交通検討協議会と三木市地域公共交通会議の統合についての資料ご準備ください。

本市におきましては、交通に関する会議といたしまして、本協議会を含め、2つございます。

この2つは、設置根拠法令となる法律が異なっており、議事内容に違いがございます。

本協議会は、地域公共交通活性化及び再生に関する法律が設置根拠法令となっており、公共交通に係る計画の策定及び計画の推進が議事事項となっております。

もう一方、表の右側、三木市地域公共交通会議につきましては、道路運送法が設置根拠法令であり、バス路線の新設や休廃止、また、市運営有償運送の必要性を議事とするものとなっております。

この度は、この2つの会議体を1つに統合する案のご説明でございます。

統合理由についてです。

現在それぞれの法律を基に、それぞれの会議を設置しておりますが、令和3年度時点で市民委員様を含め17名の方に、両会議にご出席いただいている状況です。

参考としまして、別紙1-1をご覧ください。

左の方が本協議会、真ん中が三木市地域公共交通会議の委員様の所属等を示しており、一番右側が、委員様が同じかどうかを丸で記載しております。

今現在、令和3年度時点で17名の委員様が、両会議にご出席をいただいたところでございます。

このように、以前から交通会議でバス路線の協議を行った後、計画に基づきまして見直しを行った内容として、交通会議のおよそ1、2か月後に、同内容を本協議会で報告しており、17名の委員の皆様に対しましては、非常に非効率の会議となっていたと考えております。

また、本協議会の設置根拠法令であります、活性化及び再生に関する法律が改正されたことにより、各種国庫補助の対象事業者も、本協議会に切り替わったことから、今後、交通網の検討を行う本協議会において、道路運送法に基づくバス路線の新設や休廃止の承認といった事項につきましても、協議すべきと考えまして、この度、会議を一本化することをご提案させていただいたさせていただきます。

資料2 ページ目になりますが、既に三木市地域公共交通会議の委員様につきましては、令和4年3月にご説明させていただいております、ご承認もいただいておりますので、本日の会議でご承認をいただいた時点で、もう一方の三木市地域公共交通会議につきましては、閉会する運びとなっております。

こちらが資料1につきましてはのご説明になっております。

この統合案を含め資料2 としまして、本協議会の設置要綱の改正について、ご説明させていただきます。

右肩資料2 をご準備ください。

このたびの設置要綱の改正につきましては、先ほどご説明させていただきました、会議体の統合による要綱の整理に加えまして、活性化及び再生に関する法律の改正により、この後、ご説明させていただきます交通計画の策定事業の主体が、本協議会にあることや、バス路線の国庫補助の流れが、本協議会を通じた補助となることから、今まで必要がなかった会計が必要になりますので、要綱に会計や監査の規定を追加するものとなっております。

資料2、中段2番目に改正概要を6点挙げさせていただいておりますが、大きな改正内容についてご説明させていただきます。

別紙2-1 をご準備ください。こちら設置要綱の改正案となっております。

1 ページ目、第2条の所管事項につきましては、現行は3号、4号の計画の策定や計画の推進のみの記載でございましたが、この度の改正により、1号、2号といたしまして、バス路線の新設や休廃止といった道路運送法に基づく議事を追加しております。

次に、第3条の組織についてでございます。4ページの表をご覧ください。

先ほどの会議の統合により、本協議会に現在ご参加いただいております兵庫県バス協会、神姫バス労働組合及び北播磨県民局道路第二課の委員様を追加しております。

また、令和3年4月から吉川地域で運行を開始いたしましたデマンド型交通も、本市の重要な公共交通機関であることから、デマンド型交通の運行事業者を追加いたしまして、現在の運行事業者であります吉川交通様にも、本協議会にご参加いただきたいと考えております。

なお、吉川交通様に対しましては、事前にご説明をさせていただいております、ご理解ご了承をいただいております。

その他の内容としまして、ページが前後いたしますが、2ページをご覧ください。

これまでもコロナ禍等から書面協議を行ってきたところでございますが、今まで書面協議の規定がなかったので、第7条に書面協議の事項を追加しております。

また、監査や会計、本協議会の財務に関する事項など、それぞれ追加しております。

なお、監査委員様につきましては、会長が指名するものとさせていただきます。

以上が議事事項1、本協議会と三木市地域公共交通会議の統合、議事事項2、本協議会の設置法の改正についてのご説明になります。

○●●会長

関連する議題でしたので、1と2まとめて、事務局のほうから説明がありました。

冒頭ありましたとおり、法改正等のこともあり、2つの会議がそれぞれで開催されていましたが、一本にまとめるというのが一つ目の趣旨でございます。

理由については、説明のあったとおりでございます。

その方向性の前提で、どういう形の要綱にするかが、事項2で、説明を受けたところでもあります。

両方の法律に受けておりますので、それを反映するような形での修正が行われ、また、監査と会計に関する規定も設けるということです。

また、コロナ等の対応を考えた書面協議に関する修正もあわせての提案です。

以上についてご質問、ご意見をご自由にご発言いただければと思いますが、いかがでしょう。

○●●委員

どんどん合理化することは、とてもいいことですが、1点、なぜ会議を2つに分ける必要があったのか説明をお願いしますか。

おそらく法律が違うということだと思いますが、法律の改正という説明しかなかったもので、どこをどういうふうに改正されたからその2つが一緒になってもよいのか、その辺がわかると、私としてもどこに注目して、この方法が問題ないかどうか判断できません。

○事務局

もともと本協議会と、地域公共交通会議ということで、2つになっていた理由は、道路運送法に基づく会議が、昔からあるような内容となっております、本市におきましても、三木市地域公共交通検討協議会が、組織される前からあったものとなっております。

そのような状況下で、やはり地域公共交通の活性化を推進するにあたり、国の方で新たに活性化及び再生に関する法律が施行され、推進のほうがされてきたと認識しております。

その中で、計画の策定を行う事業主体といたしまして、三木市地域公共交通検討協議会が後に組織されたというふうに認識をしております。

一つにして問題がないのかといったような事項については、小野市やその他の地域におきましても、地域公共交通のことを計画から考えている検討協議会で、バス路線の見直しなど、計画に基づいて行われているバス路線の新設等の承認等を審議いただいております、一つになることにつきましては、他の事例等も含めまして問題ないというふうに認識をしております。

○●●委員

特に法律法令が改正されたからではなくて、他地域でもやっているのも本市においても統合するというのが、今回の趣旨ですか。

○●●会長

要綱改正案の新旧対照表をみていただきますと、道路運送法が昭和26年で、活性

化及び再生に関する法律が平成19年に成立しています。これだけ遅れているということですが。

もともとバス路線については、変更することについて地域で協議するということが、道路運送法に基づく会議でありました。

活性化及び再生に関する法は平成19年にできた法律で、これは地域公共交通全体の計画について協議するということが法律ができました。

それがその後、2回改正され、改正の度に公共交通計画を、地域の移動手段全体を考えた計画を策定するようになり、各地方公共団体は、その計画を作ることを、一番最近では努力義務化され、その地域内で国の補助を受けている路線も、計画に位置付けないといけないという形に移行されました。

そうすると、道路運送法に基づいて行っていた会議の内容が、全て計画に入ってくるという形になって、内容が重なるということになりました。

三木市は、参加委員がかなり重なっていたのでより二重感があったということ。

他の自治体の道路運送法に基づく会議は、もう少し市民委員が少ない形で、運営されているところが多いです。

しかしながら、他地域においても、結局2回同じ議論を聞く人が多く、どちらかにまとめた形で両方の役割を果たすべきだと言われてきました。

活性化及び再生に関する法律の3年前の2回目の改正の影響が大きいと思います。

○●●委員

了解いたしました。

3年前に改正されたときに、別に法律でこの2つを1つにすることは求められてないんですけども、統合してもよい、その時に反映されたということですね。

そして、その他の市町村で統合された例があり、委員の重なりが大きい三木市は、もっと早く統合してもよかったということが今に繋がった、このような理解でよろしいですか。

ということであれな、特に異論はございません。

○●●会長

その他ご意見がなければ、この方向性及びこの規定案を、お認めいただけますでしょうか。

〈異議なしの声〉

○●●会長

異議なしの声もあり、特に反対意見もございましたので、議事事項1の統合について、議事事項2の要綱案については、本会議で認めたものという形にさせていただきます。

国との関係で処理等があると思いますので、そのあたりは事務局にお任せします。

ここで、先ほどの規定の説明にもあったように、会計機能が強化されるとあって、監査委員を決めないというお話がございます。

委員長の指名という形で決めることになっていますので、事務局と相談させていただいて、三木市都市整備部の●●委員にお願いしたいと思いますがいかがでしょうか。

〈承認の拍手有り〉

○●●会長

それでは●●委員、よろしく申し上げます。

次の議事事項に行きたいと思えます。

現行計画のその次になります。6年度からの地域公共交通計画策定ということで、資料の説明をお願いします。

○事務局

右肩資料3をご準備ください。

令和6年度からの地域公共交通計画の策定についてでございますが、まず、今現在の三木市地域公共交通網形成計画につきまして、簡単にですが、ご説明のほうさせていただきます。

今現在の計画期間につきましては、平成31年4月から令和6年3月までの5年間になっております。

基本方針としまして3つ掲げており、鉄道と幹線バスを軸とする公共交通網の構築、まちづくりと連携した便利な公共交通網の構築、公共交通の活性化及び利用促進の三本柱となっております。

これらの方針に基づく目標といたしまして、公共交通の利用者数や利用意向の向上、公共交通に関する出前講座等の開催回数や参加者数などの数値を目標数値として掲げております。

現在、計画の策定から概ね3年が経ちましたが、これまでに行ってきた主な施策といたしましては、神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画と連携した鉄道への支援、平成30年に火災で焼失した三木駅及び駅前広場の再生及び整備、市内バス路線の見直し、令和3年4月に導入した吉川地域におけるデマンド型交通、その他、平成31年度から毎年作成をしております、三木市を運行している路線バスや鉄道等の公共交通の時刻表や案内等をまとめた公共交通総合時刻表の発行などが挙げられます。

このような施策を実施して参りましたが、令和6年度以降につきましても、引き続き、将来に持続可能な公共交通網の構築を図る指針をまとめるため、また、これまでに行ってきた、そしてこれから行う施策の効果検証を適切に行うため、計画が必要と考えております。

加えて、策定理由の3番目になります、本協議会の設置根拠法令の改正により、バス路線の国庫補助要件が、公共交通計画と連動したものに改正をされ、計画に地域間移動に対応した路線の必要性や法改正にあった数値目標等を定める必要が生じました。

以上のことから、令和6年度からの公共交通計画を策定するものでございます。

次に、計画策定に当たりまして、令和4年度及び5年度の2か年にかけて行う調査業務等をご説明させていただきます。2ページをご覧ください。

このたびの計画につきましては、令和6年度から令和10年度までの5年間の計画といたします。

策定に係る事業内容につきましては、(2)からになります。

まず、アといたしまして、計画の方針の検討に当たり、市や県、神戸電鉄粟生線活性化協議会等における、本市の公共交通に関わる上位また関連計画の整理を行います。

次に、イといたしまして、人口動態や土地の利用状況、交通網などの地域の現況を整理いたします。

こちらの中で、公共交通の空白地や不便地域なども調査していきたいと考えており

ます。

次に、ウといたしまして、市民に対するアンケート調査でございます。

本アンケート調査につきましては、市民の公共交通に係るニーズや問題意識等を調査するものであります。

現在、15歳以上対象に、3,500人を対象に調査行いたいと考えており、回収率を50%目指したいと思っております。

回収率の向上といたしまして、グーグルフォームや兵庫県の電子申請システムなど、Webでも回答できるように、回答方法を増やしていきたいと思っております。

次に、エといたしまして、公共交通の実態調査でございます。

こちらでは、ICカードデータを活用した利用状況の把握や交通事業者へのヒアリング、また、各地域の老人団体やまちづくり協議会に対し、アンケート調査や実際に会議に参加させていただき、聞き取り調査などを行いたいと思っております。

ICカードデータの分析につきましては、コロナ前の1年間とコロナ禍の1年間を設定し、コロナによってどのような利用状況の変化があったかなども、分析したいと考えております。

分析にあたりまして交通事業者、特にバス事業者の皆様につきましては、データのご提供等にご協力が必要となりますので、何卒よろしくお願いいたします。

これらの整理、調査分析等から現計画の評価を行います。

評価におきましては、行った施策や数値目標の達成度などの評価を行いまして、問題点や課題というものを抽出してまいります。

ここまでの内容が、コンサルタント事業者との契約を行いまして、令和4年度に実施する予定としております。

令和5年度につきましては、力からになります。実際に行う施策の検討、そして、3ページ目になります。計画の素案を作成いたします。

その後、10月、11月ごろに、住民説明会、パブリックコメントを実施いたしまして、令和6年3月に計画を策定いたしたく考えております。

これらの詳しいスケジュールにつきましては、別紙3-1につけております。

スケジュールにつきまして、簡単にご説明のほうさせていただきます。

7月上旬にコンサルタントとの契約を行いまして、計画の方針の検討から現計画の評価までを令和4年3月までに行い、施策の検討、計画素案の策定、住民説明会、パブリックコメントを令和5年度の11月ごろまでに行い、計画を3月に策定いたします。

策定にあたりまして、本協議会の開催を、令和4年度につきましては、8月、12月、3月ごろの、3回を考えており、状況のご報告等させていただきます。

5年度につきましても、5月、6月ごろに1回、8月に1回、そして最後策定にあたりまして、2月に1回の計3回を予定しておりますので、お忙しいところ申し訳ありませんが、よろしくお願いいたします。

右肩資料3の3ページに戻ってください。(4)の事業経費についてでございます。

計画策定に係る調査にかかる経費といたしまして、令和4年度の予算として、国庫補助金92万円を含めて、530万円といたします。

530万円につきましては、まず市の方から、一括で負担しまして、その後、計画

の補助金のご報告をさせていただいた後、残額や国庫補助金額につきまして、市に返還する流れになります。

(5)になりますが、業務上発生する業者選定につきましては、見積もり合わせによって行う予定でございます。

契約事務等細かなものが出てきますので、事務局に一任いただければと思っております。

なお、計画策定に係る調査分析に関しまして、コンサルタントの契約を行う予定をしておりますが、先ほどご説明いたしました令和4年度の事業内容をより細かく記載しました仕様書を別紙3-2につけております。

以上が、計画策定に係るご説明でございます。

○●●会長

法律が改正されましたが、現計画を途中で止めて、新しい計画をすぐ作らなければいけないわけではなく、それに接続する形でつくればよいという形になっております。

また、法律が改正されたことで、説明がありましたとおり、国庫補助要件に追加されております。

その対応も考えないといけないということになっております。

本日から令和5年度末までの約1年半で策定する計画について、実施する調査等の説明がありました。

これに関して何かご質問等あれば、ご自由によろしくお願いいたします。

○●●委員

令和6年度ということは、2年後から計画を作るのに、今年度のデータを使うということですね。

今年度の、例えば市民アンケートや今年の秋ぐらいの交通機関のデータを使って、令和6年以降の計画を立てるということになってはいますが、我々、民間企業が中長期の計画をたてようと思ったときに、今年度のデータは使えないという感覚がすごくあります。

コロナ影響をすごく受けており、この数字を基に、再来年からの5年間の計画立てたとしても、非常に精度が低いものになると思います。

我々が行うのであれば、せめて令和5年度前半ぐらいの数字であれば、まだ、まともな調査ができるかと思いますが、神姫バスさんと神戸電鉄さん、今現状足元どのような感じでしょうか。コロナ禍から回復してきているのでしょうか。

○●●委員

神姫バスです。

直近の状況では、85から90%、コロナ禍前からの状況でございます。

○●●委員

神戸電鉄の●●でございます。

弊社におきましても、本日具体的な数字を持ち合わせておりませんが、おおよそコロナ前と比べますと20%前後ぐらいの減というのが現状でございます。

○●●委員

この調査の秋ぐらいであればコロナの影響もない数字が取れそうでしょうか。

○●●委員

先行きは不透明であり、明言することは難しいです。

状況としては、ウェブ会議や在宅勤務が可能となりましたので、定期券のご利用が少し減りつつ、一方で1回利用や回数券的な利用の券種が若干増えています。

○●●委員

神姫バス様と同じく、この秋に、いわゆるアフターコロナに、戻るかどうかわからないですが、感覚的には秋だったら、戻り途中のような気はいたします。

いつになれば、アフターコロナと呼ばれる状況に戻るのかは正直わかりません。

今から1年後なのか、3年後なのか、半年後なのかもわからない状況でございますので、どのデータを使うかは、皆さんで議論かと思いますが、どこかで諦めるというのも一つの考え方とは思いますが。

○●●委員

お答えいただいたような状況だと思います。

加えて、アンケート調査のタイミングが、8月から10月になっておりますが、8月から10月に調査した場合、その前数ヶ月のことを思い出して回答すると思いますので、恐らく8月からの調査は、今現在の状態を回答されるのではないかと思います。

そういう意味で、このタイムスケジュールで、5年間の作っていいのか疑問に思っています。

○●●委員

私は、そうは思いません。

これはこれで今の状態として調査し、それ以外要因は標準偏差で考えればよいと思います。

バスや電車において、通院通学や買い物などの基礎活動は大きく変わらないと思います。

それ以外の観光や遊びは、今の時代の状況として考えればよいと思います。

基礎活動以外のプラス・マイナスは、標準偏差として考えればよいと思います。

○●●委員

公共交通の実態調査のタイミングは、まだよいかと思いますが、特にアンケートのタイミングについては、ずらせるものはずらしたほうがよいかと思います。

○事務局

まず、策定までの調査スケジュールにおいて、使用データは令和5年度のほうがよいのではないかとご質問についてですが、まず、この計画の素案を作成いたしまして、住民の皆様などにご説明をする期間等もしっかりと確保しなければならないと考えております。

また、コロナ禍が完全に戻りきるかがわからない世の中におきまして、若干にでも、今現在戻ってきている状況であり、今後、必ずしもコロナ前と同じ移動になるとは限らないということも考慮しなければならないと考えます。

このため、コロナ前後のデータ分析を行い、実際コロナ禍になり、生活スタイルが変わった中で、今後どのような公共交通網があり方として良いのか検討していきたいと思っております。

以上のことを踏まえ、特にICカードデータの分析につきましては、今年度までのデータになってしまいますが、スケジュールどおり行いたいと考えております。

アンケート調査につきましては、計画策定に差し当たって、まず、アンケート調査において、皆様のご意見やニーズを確認したという考えもございますが、スケジュールを変更することはできません。

アンケート調査としては1、2か月程度の期間を要する業務になりますので、その業務量等も含めまして、8月にアンケート内容と整理を行い、9月の1か月間ぐらいを調査期間とし、10月を分析期間と考えております。

その他の委員の皆様で、もう少しずらした方がいいというご意見がありましたら、よろしくお願いたします。

○●●委員

地域公共交通に関しましては、やはり利用している方々の意識調査のアンケートが重要な位置を占めると思います。

対象者は15歳以上を想定ということですが、各年代や地域など、特に、地域によっては、ある程度整備ができているところとそうでないところがあると思うので、無作為抽出するのではなく、この辺りも含め調査対象をしっかりと抽出していただきたいです。

加えて、公共交通の実態調査のICカードは電車だけですか。バスもICカードのデータは取れるのでしょうか。

○事務局

まず、アンケート調査の対象の抽出方法につきましては、年齢や地域に偏りがないように、調査の支援をいただくコンサルタント業者と考えていきたいと思っております。

この度、15歳以上という形で年齢決めている理由といたしましては、例えば高校生であれば通学で普段から利用いただいている方々であり、また、15歳から働かされているかたもいらっしゃると思いますので、いわゆる働き世代やそのほか実際に利用されている方々等を対象にするため15歳以上としております。

ICカードにつきましては、基本的には路線バスのICデータです。

しかしながら、神戸電鉄様におきましても、駅と駅との行き来等がわかると認識をしておりますので、そういったデータもご提供いただけるのであれば、活用させていただきたいと思っております。

○●●委員

目標回収率50%、これを目標にさせていただいて、それを下回ることはないようお願いいたします。

公共交通実態調査のニーズの調査にあたって、団体へのアンケートや聞き取り調査を行うとされていますが、具体的に教えてください。

○事務局

以前の計画策定の時にも、老人クラブやまちづくり協議会などにご説明やお話をお伺いする形での調査を行っており、今回につきましても、特にご高齢の方々につきましては公共交通が重要な移動手段と考えておりますので、そういった方々のニーズや利用方法、行きたいところなどを調査したいと思っております。

それがアンケート調査か実際の聞き取りになるかどうかは、今後検討いたしますが、調査については、実施させていただきたいと思っております。

○●●委員

アンケート調査は、お答えいただけるかたの意思を尊重しなければいけません、団体等への聞き取り調査によって、このアンケート調査そのものの実証性を確認していただきたいと思います。

○●●委員

基幹交通は神戸電鉄だと思いますが、神戸電鉄からバスを利用するときに、例えば高齢者であれば5分ぐらいかかることもあり、そのあたり考慮されたダイヤになっているかどうか確認いただきたい。

今でもできるとことだと思えますが、同時間に到着し、乗継先の公共交通が同時間出発することになっていきますと、30分以上、昼間であれば、1時間以上待たないといけない可能性があるかと思えます。

利便性の問題は公共交通の一番大きな要因だと思いますので、ぜひよろしく願いしたいなと思えます。

○●●委員

駅接続につきましては、ご高齢のかたも含めまして乗りやすいよう、数年前から見直しに取り組んでおりますので、よろしくお願ひします。

○事務局

駅の接続等につきましては、バス事業者様と協力しながら、接続の見直しを検討しておりますが、バス路線によっては、駅を1つだけではなくて、2つ3つ、経由することもございますので、どの駅に、どの路線に、どちら向きに接続するのがよいのか検討しておりますので、一部駅については、もしかしたら接続できていないと言われるようなところあるかもしれませんが、何卒ご理解のほどお願ひいたします。

○●●会長

そういったところが重要な点であるので、粟生線地域公共交通網形成計画では、3市の駅の接続が目標値に入っております。

令和6年度からの計画においては、粟生線の計画と連動するような、いわば重なる目標数値を記載することを皆さんと議論しながら考えていきたいと思えます。

アンケートの時期は、あんまり後ろにたおせないのは確かですが、実際は専門業者が決まってアンケートで何を聞くのか、アンケートの使い方によっては全く変わってしまいますが、ひとまずはこのままでよいと思っております。

いくつかコメントをいただきましたが、骨格を完全に変えることではなく、より良くするためにこういうことを考えたほうがよいのではないかと、また、コロナの影響について、ずっと考えないといけないことだと思えますが、どこまで考えるのかといったお話でした。

事務局において、住民への説明を丁寧にしたいたいということもあり、令和5年の前半には計画を固めたいということから考えられているため、スケジュールについては、仕方がない面もあると思えます。

○●●委員代理

路線バスへの国庫補助制度として補助金を出していますが、地域公共交通計画が連動することになりまして、それが先ほど説明があった令和2年の11月の法改正であり、計画策定の猶予期間が令和6年の9月30日までになっています。

地域公共交通計画を定めていただかないと補助対象外になってしまいますので、それまでに計画を定めていただかなければなりません、計画別紙として、毎年度、提出していただいて評価をする資料もございまして、それを事業者と国、自治体の皆さんと一緒に考えていくような立て付けにもなっております。

○●●委員

補助金は、3分の1ぐらい見ていただけるのでしょうか。

○●●委員代理

計画の策定事業は半分が補助限度ですが、三木市だけではなく、全国の自治体で、猶予期間に間に合わそうという動きがあり、全国で、同じタイミングで、地域公共交通計画を作成されていますので、その策定事業の補助に申し込まれている自治体も当然たくさんあり、国がもともと抑えている予算がどれだけかというともあるので、何ともいえないところがあります。

○●●委員

半分ぐらいですか。

○●●委員代理

そういうことにはなっていますが、どうしても全部が全部、半分出せるわけではなく、それぞれの自治体で必要な金額が異なりますので、正直なところちょっと補助率は下がる見通しです。

○●●委員

皆さんの地域はバスがありますが、志染は三木の一番端であり、県道のバスを使うのは、通学や買い物、お年寄りの病院であり、車がある人やバイクが乗れる人はほとんど使わない状況です。

なるようにしかならないと言ったら卑怯な言い方かもしれませんが、地域人口も60歳以上が50%以上を占めており、公共交通は難しい問題です。

○●●会長

調査についても、国が支援をするということであり、バス路線についても、これまでの支援は維持しようということになっており、その中で、バスだけではなく鉄道なども含めて、公共交通全体をしっかりと計画に位置付けないといけないという議論になっています。

しかしながら、国の予算がどれだけとれるのかという問題が、常に関わっているところがございます。

それを考慮しながら自治体においても、予算の配分を議論しなければならない時代になっているのかなと思います。

どこかの予算を削らないと、公共交通の予算が確保できないので、その配分をどうするのかということは、住民の方々と市で議論しなければならないと思います。

そういうこともあり、住民説明会の時間を確保したいという意向だと思います。

そのため、市民委員の皆様にも間に入っていただき、そのような場を作っていただいて、議論を積み重ねて、できるだけ住民の方々の納得する形で、新しい方向性に進めばいいなと思います。

私の立場からはお願いになりますが、そういう場でしっかり議論していくことが大切だと思っております。

議事3としては、この計画の概要で進めていただき、ただしコロナの影響と社会情勢の影響については、実際の業者が決まって専門家と意見交換しながら、また、協議会にもフィードバックしながら、可能な範囲で柔軟に対応していくということとし、認めたということによろしいでしょうか。

〈異議なしの声〉

○●●会長

業者との交渉は、よろしくお願ひしたいと思ひます。

次に報告事項、吉川地域におけるデマンド型交通についてよろしくお願ひします。

○事務局

交通政策課の●●と言ひます。ここからは、私からご報告させていただきます。着座のほうにて進行します。

吉川地域におけるデマンド型交通について、お手元に配布してあります資料4を使いましてご報告させていただきます。

まず1つ目、令和3年度の利用状況につきましてご報告させていただきます。

会員登録者数ですが、グラフを載せさせていただきます。

3月末時点の会員数は、344名であります。

当初4月は175名でしたので、ほぼ倍増しているという状況です。

吉川地域の人口の約5.09%の登録率となっております。

2つ目、月間利用者数ですが、令和3年4月から今年の3月までを集計しております。

当初76名でしたが、1月には、地域の祭り等があったことから214名のかたにご利用いただいております、1日当たり10.7人の利用となっております。

途中、緊急事態宣言の発令やまん延防止等重点措置の発令等もありましたが、全体としては増加傾向であります。

続きまして2ページの方をお願いいたします。

令和3年度の利用促進等の取り組みについてです。

この中で、2つ目の会員登録者の申し込み方法の拡充といたしまして、当初、窓口もしくは郵送での申込書の提出のみでありましたが、10月からは電話やファクスによる申し込みも可能に変更しております。

また、予約受け付けの締切時刻の短縮化ということで、当初は、乗車希望時刻の1時間前までの予約が必要ではありましたが、昨年の10月からは、乗車希望時刻の30分前と、ギリギリまで予約できるように変更しております。

また、デマンド型交通を知っていただくことも目標としてありますが、お試し乗車券の交付ということで、初回利用を促すために、10月から12月にかけて乗車1回が無料になる乗車券を会員1人当たり4枚交付しております。

交付枚数が1,320枚に対して、248使用していただいております。

また、乗降ルールの見直しも行いまして、バス停留所からおよそ300メートルの幹線エリア内の乗降場所間の移動はできないルールでありましたが、ご要望が多くあり、高齢者のかたや障害をお持ちのかたなど、バス停までの移動やバス車両への乗降が難しいかたについては、幹線エリア内の乗降場所間の移動ができるように、12月から乗降ルールの見直しを行っております。

続きまして、3ページをお願いします。

以上、3年度のこと踏まえまして令和4年度の運行については、令和3年度と同様に、道路運送法21条の規定に基づき、現状の運行内容での運行を継続しております。

しかしながら、当初、車両3台体制で運行しておりましたが、利用状況を考慮いたしまして、令和4年度につきましては、2台体制で運行しており、経費の削減を図っております。

細かい変更内容につきましては、本日配付しております配布資料4、三木市デマンド型交通チョイソコみきパンフレットを参照にさせていただきたいと思っております。

○●●会長

何か御質問はございますでしょうか。

○●●委員

市内で新しいデマンド型交通を吉川に導入いたしました。

導入に当たって事前にアンケート調査を行いました。

実際の登録者が5%というのは、アンケート調査とどのような乖離状況でしょうか。

併せまして、1日当たり10人の利用についても、アンケート調査との乖離状況について、ご説明をお願いします。

○事務局

交通政策課の●●です。お世話になっております。

アンケート調査は令和元年度に実施したもので、今手持ち資料がありませんが、もともとデマンド型交通を利用しますと言われるかたと利用するかもしれないと言われるかたが、概ね約4割いらっしゃったと認識しております。

それに対して、デマンド型交通の会員登録者数は、吉川町約7,000人に対しまして、約5%の登録率となっております。

全人口で見ますと約5%ということになりますが、例えば、利用が多い吉川町の80代の人口のうち、約2割超のかたがこのチョイソコに会員登録をされているという現状があります。

もともと利用するかもしれないというかたを含めると、4割は会員登録していないと、アンケート結果と違うのではないかと思われそうですが、そういった中でも、高齢者の約2割が、チョイソコをに会員登録をいただいている現状でございます。

○●●委員

月間の利用者数1日あたり10人についての御見解をお願いします。

○事務局

もともと運行を開始した当初は、1日当たりの平均で4人ということになりますので、全く利用のない日も多くありました。

その後、いろんな利用促進活動をしておりまして、現在は、毎日利用者があるような状況です。

平均すると1日10人になりますが、日を見ると、20人の日もありますし、15人の日もある。

その中で、たまたま利用の少ない3、4人の日もあるということで、平均すると約10人となっております。

足元のところで、例えば6月ですが、1日当たりの利用者数が11人と、平均です

のでじわじわとした伸び率になっていますが、少しずつ利用は増えていると分析をしております。

○●●委員

確かにアンケート調査と実態との乖離というのは否めないとは思いますが、今後、この登録を向上させるための方策についてお願いします。

○事務局

会員登録の増加ということで、デマンド型交通を1年間やっていますが、まだまだ馴染みのないかたもおられると思います。

まず第1に、当然去年度もしておりましたが、出前講座など実際に地域に入って、継続的にデマンド型交通のPRをしていくということが不可欠な要素かと思っております。

それから、広報にて知らせる。

広報だけではなく、例えば公民館では、毎月公民館だよりが全戸配布されています。

そういったところで、チョイソコみきのPRをするなど、地道な活動にはなりますが、引き続き継続していきたいと考えております。

○●●委員

皆さんの意識調査に基づいて、これは利用できるという格好でデマンド型導入したと思いますが、実際、そのように乖離があるというかたに関しては、多分PRはできていると思います。

なぜ利用しないのかという調査をやるお考えはお持ちじゃないでしょうか。

○事務局

実際には、会員登録いただいたかたにアンケート調査を実施しております。

その中で、会員登録はしたものの、まだ、車を自分で運転できるので、いつかは利用すると思うが、今は利用していないというようなかたが、多く見られました。

その辺りが、会員登録されたかたの本音の部分というふうに認識しております。

昨年度試し乗車券を交付しましたが、まだ車の運転できるかたでも、無料なので1回利用してみたいという周知をしました。

そういう意味では、利用が少しずつ伸びていますが、当初のアンケートどおりには至っていないと思います。

○●●会長

一度使ってみると、実は楽だったという口コミが広がり出すと、利用者が増える傾向があります。

コロナの影響は明らかにありますが、伸びているのは、まだ芽があると思えますし、まだ現在のレベルが低いんですが、何とかこの施策が吉川地区の移動手段として定着してくれるといいなと、前のバスよりこちらのほうがよかったっていうことになればいいなと思えます。

●●さん、何か話を聞かれていますか。

○●●委員

デマンド型交通チョイソコみきが始まり当初は、呼んでもその場所に絶対遅れて来ると、始まったすぐにちょっと不満が多く、皆さん利用に対し抵抗から始まっています。

そういう話が出て、市政懇談会でお伝えし、そこからPRして、やり直しました。
元のバスの利用者数が、700人以上であり、最終的にその水準まで確保するという話で進んではいますが、正直まだちょっと少ないと思います。

コロナ禍でもありますが、ちょっと少ないと思います。

最近であれば、遅れることはなくなったと聞いており、良い方向には進んでいるか
と思います。

しかしながら、幹線バスとの関係もあって難しいと思っています。

以前、話に上がったのは、実際幹線バスが減便されており、運行していない時間帯
も増えていますので、そういったところでもう少し力入れていただきたいです。

○●●会長

その他、何かございますでしょうか。

事務局が準備した議題及び報告は終わりましたが、何かこれを機会にありましたら、
ご意見をお願いします。

○●●委員代理

兵庫陸運部です。

新型コロナウイルス感染症対策に係る地方創生臨時交付金の活用による事業者支援
に関するご協力のお礼とお礼です。

ご承知のとおり交通事業者は、長期化しているコロナの感染の影響に加え、昨今の
原油価格の高騰の影響を受けて、依然として非常に厳しい経営の状況が続いていると
ころです。

交付金につきましては、令和3年12月20日に成立した令和3年度当初予算にお
いて、地方単独事業として、1.2兆円が計上されました。

この一部を令和4年度に繰り越すことができ、それを受けて、兵庫県さんにお
いて補助を考えていただいております。

その中身については、兵庫県さんから少しご説明していただきたいと思います。

このような厳しい状況が続いていますので、交通事業者に対して、自治体さんにもい
ろいろとご支援いただいているところですが、引き続き、交付金を活用したご支援を
お願いしたいということと、兵庫県さんに対するお礼であります。

○●●委員代理

兵庫県交通政策課です。

本県の6月補正において、コロナの臨時交付金を活用した公共交通への支援に係る
経費を予算措置しております。

内容としましては、コロナ禍においても、燃油価格の高騰においても、便数に配慮
して運行することに要する経費を対象としたものです。

また、原油価格の高騰の対策として、路線バスの車両1台当たり7,000円、鉄
道地域鉄道1両当たり2万4,000円、タクシー車両1台当たり4,000円の一
時支援金を予算措置しております。

7月上旬には、受け付けができるような形で今進めておりますので、補助要綱等が
固まりましたら、県ホームページや市町へ周知、また、タクシー協会がバス協会を通
じて周知させていただきたいと思います。

○●●会長

その他何かございますでしょうか。

●●委員、何かございますでしょうか。

●●委員、何か地区のお話でも何かございますでしょうか。

○●●委員

口吉川は非常に小さな町で、交通の便も不便に感じております。

町内には、公共交通とふれあいバスがございしますが、公共交通があることから、ふれあいバスが町外に出ることができないといこうことを、何回もこの何年も前から交渉させていただいてはいますが、許可が出ないと言われてきました。

口吉川は、地区内で買い物ができるお店がございませぬので、せめて細川町の近くのお店へ、ふれあいバスが行けないかと、いろいろ話をしていますけど、公共交通の許可が出ないと言われてはいます。

だからと言って、さらに遠いところへ、バスで絶対に行くことができないところに行っても良いかと聞くと、それはできないということで、過疎化の一番不便なところで生きている人たちにしてみたら、公共交通とは何だろうかと考えます。

このため、口吉川は車がないと生活ができないと思います。

運転が危なくても乗らざるを得ないという状況で暮らしています。

口吉川は、県道をバスが通っておりますが、1時間に1本以下と少なくなっており、バスを利用して買い物に行かされているかたがどれぐらいいるのか気になるところであり、このような状況であります。

県道沿いからも南北に離れば3キロ、4キロ離れたところにお住いのかたもおられますので、もし車が乗れなくなった時には、ふれあいバスのようなものでなければ、生活できないようになってしまうのではないかと思います。

一つ疑問に思ったのですが、デマンド型交通が吉川町で運行されていますが、今現在は、口吉川町は関係ないですね。

細川町も口吉川町も同じ農村地域で過疎化の町ですが、デマンド型交通は吉川町だけのものですので、口吉川町や細川町のかたはどのように思っているのか疑問に思いました。

口吉川町のかたも吉川にいきたいと思っているかたはいらっしゃるのではないかと思います。生活圏が三木なのか三田なのか、吉川町で済むのかわかりませんが、気になりました。

交通会議も何年か前から出席させていただいてはいますが、口吉川町に関係があまりないように感じており、話を聞かせていただくだけでおりました。

本当に不便なところの人達はどうしたらよいのだろうか、いつも考えています。

○●●会長

吉川も地区によって、生活圏が異なっており、口吉川に近いところもあれば、三田に近いところもあり、大沢が近いところもあります。

どこも似たような話はあるかと思いますが、一方で、市の財源は限られているので、その中で、できる限り市民のかた全体の利便性を上げるためにはどのようにすればよいかということを計画として作っていく、ということがこの会議でありますので、こんな状況であると伝えていただければありがたいと思います。

ただ、全部に対応する予算は絶対がないので、そこでどうしようという議論にもな

ることはご理解いただければありがたいです。

その他、よろしいでしょうか。

特にお声が上がらないので、会議として、●●が司会進行する分はここまでとさせていただきます。

事務局のほう、進行よろしくをお願いします。

○事務局

●●会長におかれましては、会議を進行くださり誠にありがとうございました。

それでは閉会にあたりまして、本協議会の副会長である三木市都市整備部長の●●から、委員の皆様にご挨拶申し上げます。

○●●副会長

委員の皆様におかれましては、活発なご意見いただきまして、誠にありがとうございました。

本日、地域公共交通計画の作成につきまして、議論させていただいたわけですが、いろんなご意見もいただきました。

もちろん、今お話に上がりましたデマンド型交通についても、次期計画の中で、どのような展開をしていくのかというところを、議論していくことになろうかと思っています。

吉川地域で始めたわけですが、今後どのように他地域に活用できるのかというところ、どういう形がベストなのかいうところも含まえまして、次期計画へどう反映していくのかというところを議論していきたいと考えております。よろしく願いいたします。

もちろん計画の策定に当たりまして、ウィズコロナ、アフターコロナということではありますが、市民の皆様や利用者の皆様に、ニーズやご意見等承りながら、次期計画に反映していきたいと考えております。

地域を代表して来ていただいております市民代表の皆様におきましては、地域住民の皆様の公共交通に対する問題意識や課題などについて、議論させていただきたいと思っておりますので、ご協力のほどよろしくお願いしたいと思います。

また、交通事業者の皆様におかれましては、公共交通事業の経営状況のヒアリング、各種データの提供をお願いしたいと考えております。どうぞよろしくお願いいたします。

地域公共交通は、今申しましたように、コロナウイルスの影響を大きく受けているというところは否めないところだと思います。

しかしながら、現在、高齢化が進み、高齢化に伴い運転免許証の返納もすすめられていることから、公共交通の利用者は増えてきているのではないかと、必要とされるかたは増えてきているのではないかと考えております。

市としましても、将来持続可能な公共交通網の構築に、全力で注力をして参りたいと思っております。

委員の皆様におかれましては、引き続き、本協議会の運営に格別のご理解とご協力を賜りたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

甚だ簡単ではございますが、閉会に当たってのご挨拶とさせていただきます。

本日は誠にありがとうございました。

○事務局

●●副会長、ありがとうございました。

委員の皆様におかれましては、長時間にわたり、また大変貴重なご意見を賜り、誠にありがとうございました。

以上をもちまして、第7回三木市地域公共交通検討協議会を閉会いたします。

本日はありがとうございました。