

第11回三木市地域公共交通検討協議会

日時：令和5年6月29日（木）
午前10時00分～午前11時45分
場所：三木市立市民活動センター 3階 大会議室

○事務局

それでは、定刻となりましたので、ただいまから第11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まして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。

どうぞよろしくお願いいたします。

なお、本日は、遅くとも正午には会議を終了いたしたいと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併せてお願いいたします。

それでは本日は、本年度最初の協議会でございますので、お手元の配布資料1の委員名簿の順に従いまして、委員の皆様をご紹介させていただきます。

<委員紹介省略>

○事務局

それでは、会議次第「令和5年度の会長、副会長及び監査委員の選任」に移ります。

本協議会設置要綱第5条第1項の規定によりまして、本協議会に会長、副会長及び監査委員を置くこととなっております。

また、同条第2項には、会長は委員の互選により定めることとし、副会長及び監査委員につきましては、会長が指名することとしております。

昨年度まで会長には、神戸大学名誉教授の●●様をお願いしておりましたが、今年度の会長への立候補等はいかがでしょうか。

無ければ事務局としましては、今年度も●●様をお願いしたいと考えておりますが、いかがでしょうか。

<異議なしの声あり>

○事務局

異議なしという言葉いただきましたので、会長には●●様をお願いすることといたします。

次に、副会長と監査委員の指名につきまして、●●会長からお願いいたします。

○●●会長

皆さんからお認めいただいたので、また新しい年度においても、会長・進行役として進めさせていただきます。

今、事務局の説明がありましたとおり、副会長と監査委員を私の方から指名することとなっています。

昨年度までは、副会長には●●都市整備部長に、監査委員については、●●道路河川課長にお願いしており、今年度も同様に、副会長には●●部長、監査委員には、●●課長にお願いしたいと思いますが、お認めいただけますでしょうか。

<承認の拍手あり>

○●●会長

よろしくお願ひしたいと思ひます。

○事務局

●●会長ありがとうございます。

それでは次第に従ひまして、●●会長から一言ごあいさつをお願いいたしたく存じます。

○●●会長

5月になってコロナも5類に移行しまして、少し患者数も増えているような話を知り合ひの医者からは聞いてはいますが、重症ということはないみたいですね。

だいぶ落ちついているよっていう話を聞いたところですよ。

実際、街中にも人がたくさん出てきているように見受けられますし、タクシーに乗った時に、大分お客さんが戻ってきたよっていうお話をされるので、明るい兆しが少し見えつつあるのかなと思ひています。

もちろん世界では、大変ことがあちこちで起きているので、あんまりのんびりした話ばかりできませんが、そういった情勢であります。

一方で、我々のタスクである地域公共交通の方は、なかなか厳しい状況が続いております。

コロナの影響でお客さんが減った中、なかなか戻ってこず、1割ほど減ったままの傾向となっております。

それと、公共交通がしつかりしてない地域においては、地域自体の元気がなくなるとい

うところがありますので、それを政策面でどういうふうに補っていくのか、真に我々の会議の議論に関わっているところで、本日も、どうぞ皆様の熱い議論を聞かせていただいて、新しい計画の策定に向かって進みたいと思います。

どうぞご協力のほどよろしく申し上げます。

○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。

ただいまから本日の議事に入りますが、ここからの進行につきましては、●●会長にお願いいたします。

●●会長、よろしくをお願いいたします。

○●●会長

本日は議事事項の2にある地域公共交通計画の案についての議論がメインではありますが、その前にまず、新年度初ということで、昨年度、令和4年度の事業報告と収支報告について、議事を進めたいと思います。

まず事務局から資料の説明をお願いします。

○事務局

失礼します。

交通政策課の●●と申します。

本日はどうぞよろしくをお願いいたします。

令和4年度の本協議会の事業報告及び収支報告につきましては、私の方からご説明させていただきます。

説明につきましては、着座の上、失礼いたします。

それでは、右肩資料1、記載の令和4年度三木市地域公共交通検討協議会事業報告書という、ホチキス留めの資料をご準備ください。

令和4年度につきましては、主に令和6年度からの新たな地域公共交通計画の策定に係る現状の調査分析を行いまして、問題、課題について、ご協議の方いただいております。

それでは、事業概要につきまして、簡単にご説明の方させていただきます。

事業概要の(1)調査分析業務についてでございます。

計画策定に係る地勢や人口推移などの基本事項や、現在の公共交通や他の移動手段の現状などにつきまして、調査と調査結果からの問題、課題の抽出を行っております。

調査分析に当たりましては、コンサルタント会社である株式会社GPMO様と403万7,000円の業務委託の方を行っております。

次に(2)といたしまして、市民の意識やニーズを調査するに当たりまして、15歳以上の市民3,500人を対象にアンケート調査の方を行っております。

結果としましては、1,725通、配布部数の49.3%の回答がありました。

今年度からの委員様につきましては、本日、自由記述を含めた結果をお渡しさせていただいております。

なお、自由記述につきましては、個人特定の恐れもあるため、取り扱いの注意をお願いいたします。

最後に(3)といたしまして、本協議会の開催状況についてでございます。

6月22日に計画策定の方を進めるということで、お認めの方いただきまして、10月4日、1月24日にアンケートに関する内容、そして3月31日に、1年間の調査分析の結果の方をご報告の方させていただきまして、いろいろご協議の方いただいたところでございます。

次に収支報告の方をさせていただきます。

1枚めくっていただきまして、収支報告書をご覧ください。

歳入の部になりますけれども、計画策定につきましては、国庫補助金としまして約92万円の補助を受けております。

なお、補助金は、事業終了後に振り込みがされることから、事業想定額として、市からの530万円の負担金を上限に実施した後、補助金と残額を市に返還をしております。

その返還金というものが、歳出の一番下、返還金約145万円になります。

その他の歳出項目の説明としまして、先ほどご説明いたしましたコンサルタントへの委託料が歳出項目「委託料」の約420万円に含まれております。

また、アンケート調査票の印刷等の委託につきましても、委託料の420万に含まれており、通信運搬費はアンケート調査の調査票の発送と返送費となっております。

駆け足ではございますが、事業報告及び収支報告については以上でございます。

監査報告につきましては、資料の次のページ、別紙1-2に基づきまして、令和4年度監査委員の●●委員様からお願いいたします。

○○○委員

失礼します。

令和4年度の本協議会の歳入歳出決算について、収支報告書及び関係書類等を照合した結果、いずれも適正に管理され、問題ないことを確認しましたので、ここに報告いたします。

○○○会長

●●委員ありがとうございました。

以上で、説明は終わりですね。

ということで、議事1の資料、昨年度の事業報告並びに会計監査を受けましたが、何かご質問、ご意見等はございますでしょうか。

特にございませんか。

それではこの内容でお認めいただけますでしょうか。

〈承認の拍手あり〉

○●●会長

ご意見もありませんでしたので、この報告の形で処理させていただきたいと思います。

それでは続きまして、議事事項2 三木市地域公共交通計画（案）の方針について、資料の説明をお願いしたいと思います。

よろしく申し上げます。

○事務局

失礼いたします。

引き続き、●●がご説明の方させていただきます。

それでは右肩資料2、三木市地域公共交通計画（案）というクリップ留めの資料の方をご準備ください。

これまでの協議会におきまして、公共交通やその他移動手段の現状の調査結果は、ご説明の方させていただいておりますので、割愛の方をさせていただきたく存じます。

そのため、説明につきましては、107ページの公共交通の問題からご説明の方させていただきます。

107ページの公共交通の問題について、ご説明の方させていただくところではございますが、時間の都合もございますので、一部省略をさせていただきながら、ご説明の方させていただきます。

本日ご協議いただいた後でも、もちろん構いませんので、その他のところご覧いただきまして、お気づきの点がございましたら、事務局の交通政策課までご連絡をお願いいたします。

それでは、説明の方に入らせていただきます。

前回の3月31日の会議におきまして、委員の皆様に対しまして、公共交通の問題を持続可能な公共交通網の形成と輸送サービスの提供環境の維持の、大きく二つに分けてご説明の方させていただきました。

その後、コンサルタントともさらに協議を行いまして、大きな方針等は変わっておりませんが、大きく三つに分けて再度整理の方を行っておりますので、ご説明をさせていただきます。

まず、全体的な公共交通網の形成に係る問題といたしまして、1-1、1-2に記載しております内容が、複数の公共交通サービスの重複による効率的な公共交通のネットワー

クとなっていないことについてでございます。

鉄道と路線バスの重複であったり、現在神姫バス様でいうと55系統、神姫ゾーンバス様で言いますと20系統が運行しております、バスとバスの重複等があることから、運行便数が極端に少ない系統もあるということでございます。

こちらの内容につきましても、これまでの調査内容のところに、記載の方させていただいております。

次に1-3といたしまして、高校生の移動手段についてございますが、現在、兵庫県の教育委員会におきまして、高校の再編が協議されており、ご存知のとおり、本市におきましても、三木東、三木北、吉川高校の統合や、三田への受験が可能となるなど、高校生の通学範囲や移動の流れが大きく変わることが予想されます。

そのため、公共交通として、こちらの方に対応を検討していく必要がございます。

また、1-5には、路線バスのICカード利用の分析から見えてきた、コロナ前とコロナ禍における移動の変化の対応を記載させていただいております。

簡単に申し上げますと、コロナ前とコロナ禍で申し上げますと、市内間移動の割合が変わっているといったところでございます。

ページをめくっていただきまして、②まちづくりと連携した地域公共交通網の問題点といたしまして、先ほどの問題点から、人や場所などを絞った分析や他分野との連携に係る問題を記載しております。

特に2-1に記載しております高齢者や障がい者の公共交通までのアクセス手段の確保につきましては、運転免許証の返納が進められる中で、介護認定等を受けられていないものの、杖や歩行補助車など、徒歩での移動に苦労されている方々の移動手段のあり方が問題になっていると感じております。

また、近年のトレンドといたしまして、2-4に、SDGsへの対応を記載させていただいております。

次に③といたしまして、地域公共交通サービスを提供し続ける上での問題点についてでございます。

近年は運転手不足など、大きな問題となっております、兵庫県下の交通事業者様におきましても、鉄道、そして道路旅客運送以外のトラックドライバー等も含めて、従業員そのものが減ってきている傾向がございます。

こういったことから、今後、公共交通網の整備に当たりまして、ニーズがあり、また、公共交通ネットワークの効率化が図られたとしても、運転手不足という問題が懸念されております。

駆け足でございますが、問題の説明につきましては以上でございます。

次のページにつきましては、これらの問題の解決に向けた目標・理念についてござい

ます。

各種問題がある中で、少子高齢化や物価高騰など、公共交通を取り巻く環境は依然厳しい状況が続くことが予想されております。

しかしながら、公共交通は重要な社会基盤であり、高齢化や運転免許証の返納者が増える中で、公共交通へのニーズが高まることから、これまで以上に維持存続に向けた取り組みが必要でございます。

維持存続に当たりましては、国におきまして、地域における輸送資源を総動員することで、持続可能な地域の旅客運送サービスの提供を確保すると定められているように、路線バスや鉄道のみならず、新たなモビリティサービスや病院や企業の送迎バスなどの公共交通以外の他の移動手段なども含め、様々な人に目を向けて、移動手段の確保という観点で、複数の移動サービスや事業者間の垣根を越えた連携など、各関係者全員で公共交通を支え合い、維持活性化に取り組む必要がございます。

こういった内容を踏まえまして、目標・理念といたしまして、網掛けしているところでございます。

みんなで支え合い、人と人、まちとまち、今から未来へとつなぐ豊かな公共交通の創造とさせていただきます。

関係者による支え合いや、公共交通の特性である人や地域間の移動手段であること、また、まちづくりなどの様々な人や分野との連携、そして将来への持続可能性などをキーワードにさせていただきます、この度の目標・理念のキャッチフレーズとさせていただきます。

次に基本方針について、ご説明をさせていただきます。

ページをめくりまして、111ページをご覧ください。

基本方針については、大きく三つに分けております。

方針をご説明させていただいた後、各種施策につきましても、ご説明をさせていただきます。

まず、①といたしまして、鉄道及び幹線バスによる安定した地域公共交通網の形成・維持ということで、全体的な公共交通網の形成に係るものです。

こちらでは、粟生線や三木市と市外を結ぶバス路線、また、鉄道駅から遠い吉川方面から三木市街を結ぶ路線バスなどを基幹交通と位置付けまして、広域的な公共交通ネットワークの維持、活性化を行うとともに、市内バス路線の再編による市内間移動の効率化を掲げた方針でございます。

次に、②といたしまして、まちづくりと連携した地域公共交通サービスの形成ということで、より細かな視点による公共交通サービスの形成や他分野との連携を記載したものです。

各地域内の移動手段や広域的な公共交通へのアクセス手段という点から、デマンド型交通などの移動手段の確保や福祉、観光などの健康、観光振興からの公共交通の活性化を記載したものでございます。

次に、③といたしまして、地域公共交通の活性化と利用促進ということで、モビリティマネジメントに関する事項でございます。

現在も行っておりますが、市民や企業の皆様などの公共交通利用への自発的な転換を促すための出前講座や、各種公共交通に関する情報発信、また、学校と連携いたしまして、これまでも行っております、バスの乗り方教室などを記載しております。

さらに、この度新たな内容としまして、将来的な公共交通分野で活躍する人材育成を促すための入口といたしまして、公共交通の仕事について学ぶ機会などを学校などで、検討をしていきたいと考えた基本方針となっております。

それでは方針に基づく施策について、ご説明をさせていただきます。

施策につきましては、112、113ページに一覧を載せさせていただいておりますが、説明につきましては114ページからのそれぞれの項目について、ご説明をさせていただきます。

まず、鉄道及び幹線バスによる安定した地域公共交通網の形成・維持という基本方針1になりますが、こちら施策1-1としましては、鉄道についてでございます。

取り組み内容の一つ目につきましては、現計画に引き続いての粟生線活性化協議会への参画、連携による各種利用促進策の実施を記載しております。

取り組み内容の下から二つ目、適正な運行形態や持続可能な運営形態の検討といたしまして、従前からのダイヤなどの見直しに加えまして、現在行っております志染駅三木駅間の増便運行や、粟生線の存続に係る運営や補助のあり方を検討する神戸電鉄粟生線存続検討会議への参画など、現計画から、より具体的な内容となっております。

次のページに移りまして、市内外、地域間を結ぶバス路線網の形成でございます。

取り組み内容1番目、広域バス路線に係る施策についてございまして、こちらの方で、高校再編等による通学区域の拡大などに対応できるよう、十分交通事業者と協議を行いまして、広域路線の維持、活性化に努めてまいります。

取り組み内容2番目につきましては、これまでも行ってまいりましたが、市内バス路線網の見直しについてでございます。

これまでの大きなものとしましては、減便集約というところになっておりましたが、これまでも、減便集約を行ってまいりまして、多くの路線でもう減便集約というものが非常に厳しい、もうできないものに近いと考えております。

そういったことから、今後は路線の再編などによる効率化を目指し、事業を検討していく必要があると考えておりまして、現計画からさらに一歩進んだ施策を検討する内容とな

っております。

その他、一番下の路線バスと特定の人を輸送する輸送モードとの連携の可能性の検討ということで、輸送資源の総動員ということがございましたが、他の輸送モードとの連携の可能性というものをこの度新たなものとしまして、検討していきたいと考えております。

次のページに移りまして、粟生線や広域バス路線の効果を高めるための交通結節点の環境整備を記載しております。

1番上の交通結節点の強化による利便性の向上といたしまして、現計画では三木駅の再生に合わせたロータリーの整備などを行いました。

三木駅につきましては、ひょうごユニバーサル施設としても認定を受けており、引き続き、誰もが快適に利用できる環境整備に努めてまいります。

その他、パークアンドライドや駐輪場の利用を推進いたしまして、公共交通の利用を促します。

次のページに移りまして、基本方針二つ目、まちづくりと連携した地域公共交通サービスの整備といたしまして、まず施策2-1地域の特性を考慮した各地域の移動手段の確保についてでございます。

1番上の地域内を運行するバス路線の維持検討というところが、青山や緑が丘など一定の区域を運行するバス路線のほか、丸の2番目になります、令和3年度から吉川地域で運行が始まったデマンド型交通などによる各地域の移動手段を確保、検討してまいります。

デマンド型交通につきましては、本協議会の部会といたしまして、デマンド型交通検討部会を設置しており、そちらの方でまず協議の方を進めてまいります。

今年度につきましても、すでに1回目の会議の方を開催しておりますので、後程ご報告をさせていただきます。

その他、まちづくりとの連携にも関わる内容ではございますが、青山7丁目団地の再耕やひょうご情報公園都市の次期工区の整備などに合わせまして、駅と住宅地や企業用地とのアクセス手段の確保による地域全体の移動手段の確保の検討としており、現計画から、より具体的な内容となっております。

次のページにつきましては、まちづくりとの協調・連携についてでございます。

こちらでは、先ほどご説明の方いたしました、ひょうご情報公園都市の次期工区の整備などとの連携や、計画的な道路整備といたしまして、自動車などの道路整備だけでなく、歩道や自転車道の整備による移動の快適性の向上を図り、公共交通の利用につなげてまいりたいと考えております。

次の119ページ及び120ページにつきましては、他分野との連携といたしまして、福祉、観光との連携を記載しております。

まず119ページ、福祉との協調・連携でございます。

福祉につきましては、現在も行ってありますが、外出促進による健康寿命の延伸に繋がるものとしたしまして、公共交通の乗車券の配布を行っており、引き続き行ってまいりたいと考えております。

また、本市のデマンド型交通につきましては、家から乗車が可能ということが一つ大きな特徴でございまして、バス停までの移動が困難な方など、そういった方々を助ける手段といたしまして福祉的な役割を持っていることから、引き続き、福祉部局とも連携し、デマンド型交通のあり方を含め、維持や拡大検討を行ってまいります。

次に、120ページの観光との協調・連携についてでございます。

観光につきましては、現計画に引き続き、観光地へのアクセスの充実や観光施設と連携した企画乗車券の発行などを挙げておりますが、このたび三木駅に観光協会が移転したこともあり、より公共交通を利用した観光客の増加を図ってまいりたいと考えております。

次のページに移りまして、基本方針3つ目の地域公共交通の活性化と利用促進でございます。

市民や企業、学校に対してのモビリティマネジメントについて、記載を3-1から3-3までさせていただいております。

121ページにつきましては、市民に対する出前講座などを、122ページ上側では、企業や団体、行政機関における、モビリティマネジメント等を記載しており、現計画に引き続き、公共交通の現状やバスの乗り方教室など、出前講座を実施するとともに、施策3-1の丸印3番目になります、公共交通の総合時刻表の発行などを行いまして、交通事業者と連携し、利用案内に努めてまいりたいと考えています。

最後に、122ページ下側の学校に対するモビリティマネジメントでございます。

現計画に引き続きまして、バスの乗り方教室などによる公共交通への親しみを持っていただくとともに、このたびの計画において、新たな問題とし記載いたしました運転手不足への対応といたしまして、公共交通の仕事について学ぶ機会の提供による、運転手を含めた将来的な公共交通分野で活躍する人材育成を促す施策を進めてまいりたいと考えております。

説明を飛ばさせていただきました施策もございしますが、以上が、この度掲げた施策でございます。

最後に、123ページにつきましては、この度掲げた問題と施策の関係性をまとめたものでございます。

例えば、問題の1-1、1-2の複数の公共交通サービスの重複につきましては、鉄道や路線バス網の効率化に加えまして、効果を高めるための交通結節点の整備。

また、マクロ・ミクロの視点による公共交通の役割分担ということで、こちら1-1、1-2、1-3、2-1、そして、環境整備含めまして、2-2に丸印の方を入れさせて

いただいております。

また、問題 2-1 の公共交通へのアクセス手段の確保につきましては、デマンド型交通の展開などが含まれる施策、2-1 や利用環境整備としまして、1-3 などに丸印を入れさせていただきます。

さらに、この度新たに盛り込んだ公共交通の仕事について学ぶ機会の提供などが含まれる施策 3-3 は、運転手不足などが挙げられる問題 3-1 と関係がございますので、丸印を入れさせていただきます。

駆け足ではございますが、方針及び施策に関する説明については以上でございます。

今後につきましては、配布資料 5 になりますが、計画策定のスケジュールを付けさせていただきます。

資料といたしましては、1 番最後になっております。

本日、方針・施策についてご協議いただきまして、次 8 月下旬頃に計画の評価指標等についてご説明をさせていただきます。10 月中旬から 11 月にかけて、住民説明会やパブリックコメントを実施したいと考えております。

また、計画案の冊子につきましては、本日お示しさせていただいたところまでで 123 ページまで上っております。

計画の概要版を作る方向で検討の方は行っておりますが、冊子の問題や方針施策までの調査部分の分量があまりにも多く、読んでいただく方にも負担になることが想定されることから、今後、問題や施策などに繋がるエッセンスを残し、その他の資料につきましては、資料編としまして巻末または別冊としてまとめようと考えております。

次の 8 月につきましては、できる限りこのまとめ直した形での配布の方させていただきます。

長くなりましたが、説明につきましては以上でございます。

ご協議の方、よろしくお願いいたします。

●●●会長

ありがとうございました。

前回、第 10 回の議事録は後ろについておりますが、またそれを後で見ただけであればと思いますが、その時に出た意見としまして、現状のページで言いますと、最初の 100 ページが現状の分析やアンケートの結果、それに基づいた問題あぶり出しというような議論させていただきました。

その議論を整理したところから、今日の議論ですので、その問題点の整理から説明をされたということで、その問題点の整理に基づいて、現行の計画との接続性も考えながら新しい計画としてどういう方向性をとっていくのかという、方針、旗印を掲げ、それに基づいて柱ごとの計画の方、重要なところに入ってくるのが今日あった整理っていうところ

になります。

これについてお気づきの点、ご質問、こういう視点が抜けてるんじゃないかとか、こういう点も何か言及した方がいいんじゃないかなどで結構ですので、ご発言願えればと思います。

いかがでしょうか。

○●●委員

長期的なビジョンありがとうございます。

一つ引っかかるのですが、114ページ鉄道を軸とした地域公共交通網の形成で神戸電鉄粟生線活性化協議会の記載がありますが、一時、神戸電鉄粟生線が廃止なるといった噂がありましたが、その後の形勢について、コメントいただければと思いますが、お願いします。

○●●会長

事務局から話せる範囲でお願いします。

○事務局

交通政策課長の●●です。

現在の活性化協議会につきましては、小野市さんが一時期離れられておりましたが、昨年度から復帰されまして、現在も参加をされております。

また、粟生線の現状とといいますのは、今のところ廃線とか、そういうところにはなっておりません。

引き続き、存続に向けた協議を進めているところですので、今すぐ廃線の方向に向かってとかいうところは現在のところありません。

○●●委員

ありがとうございます。

沿線各市が参画することに関しては、歓迎すべきことだと思いますけれども、粟生線の廃止というものが4、5年前にありまして、非常に住民運動も展開したんですけれども、その後の神戸電鉄さんの政策転換とか行政からのバックアップなどのバックボーンを教えてください。

○事務局

失礼します。交通政策課の●●です。

平成26年頃に神戸電鉄に関して粟生線活性化協議会でもいろいろな協議がありまして、例えば、県と沿線市が無利子貸付といったような大きな支援策をとっていた時期がございます。

そちらの方を踏まえて、神戸電鉄様の方の経営の支援をさせていただきまして、その後、今現時点としては、神戸電鉄様の方からそういった経営的な直接的な支援というようなお

話は今のところはございません。

加えて、神戸電鉄様の方でされる設備投資に対して、国県沿線市が協調して支援するなど、支援を引き続き実施しているところです。

そういうところで、神戸電鉄栗生線を維持存続していこうということで、関係者協調して支援し、運行していただいているということでございます。

コロナ禍でなかなか利用状況が厳しいということがありまして、県の方が事務局となつて、そういった栗生線への支援に関する協議というものを改めて再開しているところでございますが、現時点では、こういった支援をいつからしますというようなところではありません。

またそのあたりの協議がまとまりましたら、こういった協議会でご報告させていただくことになろうかというふうに考えております。

○●●委員

ありがとうございました。

○●●会長

決して楽観できる状況に変わったわけではないんですけど、関係者の皆さんの努力で議論が起こり始めたということで、その議論自体は、まだ続いていると承知しておりますけれども、今すぐ動かなければいけないという状況には幸いにもなっていないかと。

栗生線3市協調して、地域公共交通計画ができて、それをさらに進めている状況になっています。

ただ、新しい計画期間中に、次の姿をどうするのかという議論が、もう一段階上のところで、議論していただけるとありがたいと思います。

学識として、第三者の立場から言う者としては、そう感じているところであります。

そのあたり住民の方々との議論になっていくのかなと、また、そういう機会が起きるのではないかなと思っております。

○●●副会長

県の方が主体になっていただきまして、活性化協議会と別の会議におきまして、栗生線の存続・維持そのものについて、話は進めさせていただいているところです。

ただ、申しましたように、具体的内容が決まってくる時には、また報告させてもらえるかなと思っております。

よろしく願いいたします。

○●●会長

ほか、いかがでしょうか。

皆さんもお考えになっている間にいくつかコメントをしたいと思います。

一つ問題のところでは学校再編の話があつて、最後の折り込みのところでは学校再編は1-

2と2-1と2-2のところに絡んでいるって形なのですが、実際書き方が難しいけれども、文章の形ではその単語が消えてしまっているの、最初の問題点で上げた以上、どっかで少しだけ、どうやるか非常に難しいところはあるし、どう再編されるかまでちゃんと決まってないし、生徒さんがどう動かれるかもわからないので、書き方がなかなか難しいかと思いますが、何か触れておかないと、問題点として挙げているものの、抜けているような印象を与えるのは、よくないのかなというふうに感じました。

ほか、いかがでしょうか。

○●●委員

加東土木の●●です。

ちょっと意見にはなっていないかもしれないのですが、自分の話で申し訳ないですが、私実は大阪出身で、歩いて10分のところに地下鉄が走って、それが15分に1本来るようなところに住んでいまして、車に乗ろうと思ったこともない状況でした。

今、稲美町に住んでおりまして、バスが通っているんですけど、1時間に1回ぐらいしか来なくて、行きたい方向に行けないので乗ったことないんですけど、何が言いたいかと言いますと、アンケートを取られたと思うんですけど、15分に1本は、電車もバスも事業者の収支の関係から難しいこともあります、路線としてきめ細かくなっていればいいんですけど、デマンドだったら問題ないと思いますが、1時間に1本しか来ないとなると、結局利用しにくいとなるかと思しますので、どの程度の頻度で来るといった目標やこまではできるという話が見えると、計画としていいかなという気がいたしました。

○●●会長

ありがとうございます。

事務局、何かありますか。

○事務局

ありがとうございます。

今後、高校再編につきましては、どういった調査というものができるのか我々もまだわかっていないところがあるんですけども、中学生の志望校なんかの割り振りなんかも学校別で見られたらいいなとは思っているんですけど、そのあたり、市の教育委員会等と協力しながら、まずは、ニーズ調査、どういった学校への利用が多いのかをしっかりと調査の方を行っていきたいと思っております。

この度問題に、高校再編に対する対応といったところで書かせていただいておりますので、今後8月下旬にお示しさせていただきます評価指標につきましては、いわゆるこの高校再編に対応できたという評価ができるのかどうかをお示しする何かしら、できれば数字的な目標と実績値が出てきたらいいなとは思っているところではございます。

私が個人的に検討している段階ではございますが、まずはその高校へのアクセス手段が

あるのかどうかということがまず大前提の1点目かと。

その上で、ニーズに基づく運行便数の確保というものが目標であったり、実績として、上がってくる。

それがどこまで実際の目標値として設定できるのかというのが、この度の計画の中でお示しするという事は、まだ調査等ができてない中で難しいのかなとは思いますが、施策を実際に令和6年度から実施していくに当たりましては、またそういったところも検討させていただきたいと思っておりますので、その際にはこの協議会で、ご報告させていただきまして、ご協議の方いただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

○●●会長

計画文章の書き方なんですけど、計画文章を作っても、5年間、一字一句間違えずにやるっていうのは本当の計画ではなくて、状況の変化を見ながら、その新しい方向性に向かって修正していくっていうのが本来の計画であるし、そのためにこの会議っていうのは、計画ができた後も続いて行って、毎年評価していきますので、その時にうまく対応していくことができればいいし、やっぱりそういうことができるような計画の文章にしておくことが大切かなと思っております。

重要なお指摘ありがとうございました。

ほか、いかがでしょうか。

○●●委員

今回初めて参加させていただくので、ちょっとわかりにくいところがありまして、この中のデマンド型交通チョイソコみきというのと、別所地区のふれあいバスというのは、同じなのでしょうか。

○事務局

失礼します。

ふれあいバスとデマンド交通は、結論から言いますと別のものになります。

ふれあいバスは、今、別所を合わせて4地区で運行しておりますが、無償運行という形でさせていただいておりますし、決まった停留所を定時定路線で回られるっていうのがほとんどかなと思うんですけども、吉川地区のデマンド型については、1回あたり300円の料金がかかりますのと、完全予約制で、各自宅から各決まった停留所まで運ぶという形になりますので、ふれあいバスとデマンド交通というのは、別物だというふうに考えていただければと思います。

○●●委員

ありがとうございます。

そうしますと、私どもの現行のふれあいバスというのは、停留所をまわるもので、日によっては0人もありますし、定員をオーバーする場合があります。

オーバーした場合は、載せずに回っていかないといけないということで、一番最後の方で乗ってくる方はそのまま置かれて、置いてけぼりになるそうで、それでそのバスを運転されているかたは、皆さん下ろされて、その人のところ行くことは禁じられているんです。

なんなのかわかりませんが、同じルートしか回ってはいけません。

そういうイレギュラーな通路を走ってはいけないという決まりがあるみたいでして、本当にそういうものがあるのかどうかという、一つの問題もあると思いますけど。

それに助手席は空いていますけど、助手席には座ってはいけません。

いろんなくりがございまして、本当にそれがいいものかなと思いつつながら、運転していただいている方々と話し合いをしています。

そのところを柔軟にできないものかなと思いつつ、お尋ねしたいと思います。

○●●会長

基本的には、ふれあいバスもいわゆるコミュニティバスの定時定路線で動くバスという形で、そのルートで許可をいただいて走っている。

ふれあいバスは運転手さんが有償ボランティアという形になってますので、本来は営業でやるんだけど、それではなかなかペイしないということで、そういう形で特別な許可をいただいてやっている。

でも、やっぱり普通のバスの認可制度の中で、ただ今のような議論が出てきて、だんだんその辺りは弾力化ができるようになったので、地域でその辺りどう設計するのかっていう議論がまだあると思います。

ただ、地域にとってみれば、定時定路線で動いている方が、その地域に住んでいる人だけでなく、地域に訪問した人に対しても頼りになる交通手段で、それが見えなく、ないといった形になってしまうと、使える人と使えない人の落差できるので、どちらがいいのかって議論が、またそこでも出てくる。

そしたらどういう形の手段がいいのか。

この後の報告でも入ってきますけれども、いわゆるコミュニティバスみたいなもの、それからふれあいバス、それからデマンドバス、それ以外の福祉有償とかいろんな輸送手段がありますけど、それをうまく組み合わせながら地域の方々の多様なニーズ、その地域に住んでいる人だけじゃなくて、地域を訪問した人にとっても使える交通手段をどう準備するのかっていうのが重要な議論を行っていくことになるかと思っています。

これが海外いくと、例えば、ロンドンではタクシーは今認可取っているのは2万台で、ここ20年ぐらい変わってないんですけど、日本では法律上でできないんですけど、いわゆる相乗りで載せてもらうという、その登録している車がタクシーの3倍ぐらいあるという、そんな形に移行しちゃっているところもあります。

そこはそれで非常に普通の交通手段と変わらない人数をカバーしており、それはロンド

ン流のやり方で、三木は三木流のやり方を考えないといけない。

逆に、この会議で認められると、結構融通の利くようなシステムを入れることができる、そのためには地区ごとでまず話すことから始めて、その大枠を決めるのがこの計画なので、ちょっとその単語があちこち出てきているというイメージを持っていただければと思います。

ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。

地区の皆様方、何かお気づきの点はございますでしょうか。

○●●委員

ちょっと余談になりますが、テレビで流れるのは北条鉄道ばかりで、北条鉄道が取り上げられて、各駅の特色などをPRされるということで、北条鉄道と神鉄を比較するのは、規模が違うと思いますが、三木に住んでいまして、隣の加西市の北条鉄道っていうのはあれだけ取り上げられて、PRされているのは、非常に残念な気持ちになってしょうがないわけです。

神鉄さんは、神戸から小野まで広い沿線なので、なかなかそういう細かいことはできないかと思うんですけど、三木が中心となって、何か特色ある楽しい沿線だということができないものかなというふうなことをこの場で言うことじゃないと思うんですけども、そんなことを常々考えておりました。

○●●会長

ありがとうございます。

重要なご指摘かと思えます。

コロナ前はいろんなイベント列車を走らせて、車内でライブをやったりとか、先日は、自転車載せるようなイベントを行って、北条さんよりお客さんが多いので、そのお客さんとの兼ね合いでスペースを考えないですけど、いろんなアイデアはあり得るかと思えます。

○●●委員

神戸電鉄の●●でございます。

先ほどの取り組み方針にもございまして、先ほど●●会長からもあったんですけど、コロナ前っていうのは、今復活しつつありますけどハイキングをたくさんやったり、イベントやったりとさせていただいておりました。

そして、それはこちらにも記載ございましたけれども、神戸電鉄粟生線活性化協議会という取り組みの中で、沿線自治体の皆さんにいろいろご協力いただきながら、各種イベントを行っております。

コロナで、残念ながらちょっといろいろトーンダウンしてしまったんですけど、冒頭ごあいさつもございましたけれども、コロナも一応5類となりましたので、これから、また

昔、あるいは昔以上に、いろんな取り組みを復活してまいりたいと思います。

先日も、その粟生線活性化協議会の実務者の会議がございまして、こんなことやっ
ていこうというようなお話も出ております。

ここで今具体的にいつ何をっていうとこまでは、申し上げることはできないんですけれども、これから三木市だけっていうわけにはいかないと思うんですけど、沿線各地のイベントにご協力いただきながら、また沿線の活性化に努めてまいりたいと思います。

今後ともご利用のほどよろしく申し上げます。

○●●会長

ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。

大分な資料ですので、是非とも冒頭にご紹介もありましたけど、もう一度見られて、何かお気づきの点があれば、ぜひとも事務局の方にご連絡いただければ、ここはどういう議論だ、逆にこの議論、単語はないんだけど、どっかでカバーしているのかとといったそんな質問でも結構ですので、投げかけていただければと思います。

8月の会議で計画(案)という形で仕上げていくので、今日の施策方針を実際の計画(案)にして、それでさらにその目標数値を付けるっていう形になりますので、今日は皆さんからいただきました意見を踏まえながら、少し手を加える形で、何分1回1時間ちょっとの会議で、皆さんのお気づきの点を全て拾えていない可能性は十分にあることは、事務局も承知しておりますので、気が付いた点があれば、是非ともご連絡いただきたい。

すべての取り入れられるとは限らないですけど、できる限りの範囲で、そして、この時点では書けないけど、今後は実現していく候補として入れていきたいと思います。

その点のご協力をよろしく申し上げます。

それとともに、これも事務局から説明ありましたが、前100ページが現況の整理で、そこから始まる形で、本当はそこから始まるところが非常に大事ですので、そこはちゃんとはっきりした形で現況分析は後ろに回すなり、別冊にするなりそういう形で、いわゆる本編でも読める程度、たぶん50ページ程度を切らないと読めないんじゃないかと思っていますけれども、そういう計画にしていこうと考えております。

では、とりあえずこの議事は、お声が上がっておりませんので、ここまでにさせていただきます。

そしたら次の議事事項3、三木市デマンド型検討部会委員の変更についてよろしく申し上げます。

○事務局

失礼いたします。

交通政策課の●●といたします。

私の方から説明させていただきます。よろしく願いいたします。

では、着座の上、説明させていただきます。

三木市デマンド型交通検討部会の委員の変更についてということで、右肩資料3を使いましてご説明させていただきます。

三木市デマンド交通検討部会委員について、現行の国土交通省神戸運輸監理部総務企画部企画調整課の●●様より、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●●様に変更する申し出がございました。

従いまして、本協議会の委員以外が新たに委員の推薦を受けたことから、三木市地域公共交通検討協議会設置要綱第9条第2項に基づき、本協議会に諮るものでございます。

変更理由につきましては、デマンド型交通の導入や他地域への展開を協議する部会の性格上、タクシーやバスなどの許認可を管轄している兵庫陸運部輸送部門より実務的な意見を伺う必要があるため、今回の変更を行うものになります。

私からの説明は以上になります。

○●●会長

ということで、陸運部の中でシステムの変更があったため、総務部の企画調整官から輸送部門の首席運輸企画専門官に会議に出ていただくという形にさせていただきたいと思えます。

何かございますでしょうか。

お認めいただけますでしょうか。

〈異議等の声なし〉

○●●会長

ありがとうございます。

それではそういう形で、協議が調ったということで処理させていただきたいと思えます。

一応議事事項としてはここまでですけど、何かご意見等ございますでしょうか。

何か特にお声がかからないようですので、報告事項の方へ移っていきたいと思えます。

報告事項の1つ目です。

第7回三木市デマンド型交通検討部会の開催についてであり、資料の説明をお願いします。

○事務局

失礼いたします。

引き続き私の方からご説明させていただきます。

報告事項1、第7回三木市デマンド型交通検討部会の開催について報告させていただきます。

ます。

右肩資料4をもとにご説明をさせていただきます。

第7回三木市デマンド型交通検討部会を令和5年5月9日に開催し、現在吉川地区で運行中のデマンド型交通チョイソコみきの効果検証について行っております。

ここから内容についてご説明させていただきます。

内容につきましては、別紙4-1、4-2をもとにご説明させていただきます。

まず、効果検証に先立ちまして、吉川地域におけるデマンド型交通の運行概要について別紙4-1をもとにご説明させていただきます。

1つ目、チョイソコみきの概要についてご説明させていただきます。

チョイソコは2018年、トヨタグループである株式会社アイシンが創業し、令和3年7月時点ではありますが、全国50か所以上の自治体で導入されております。

チョイソコのデマンド型交通の特徴としましては、ご利用者の情報、規模、乗降希望時刻に応えながら、最適な運行ルートで送迎する事前予約制の乗合交通でございます。

あらかじめ会員登録をした後、事前に予約することで利用可能になります。

3つ目、これは三木市の場合であります、利用者の自宅から所定の乗降場所まで直接送迎が可能ということでございます。

2つ目、運行内容につきまして2ページをお願いいたします。

現在チョイソコみきの運行内容についてご説明させていただきます。

運行事業者につきましては、株式会社吉川交通様。

車両台数については、令和3年度当初は車両3台で運行しておりました。

ただ、令和4年度につきましては、車両2台の運行ということで変更しております。

利用条件といたしましては、会員登録を行った方ということになります。

ただ、吉川地域の住民の方や三木市民の住民の方に限らないという形で、例えば市外の方、吉川地域以外の地域の方、三木市民以外の方も登録していただくことは可能でございます。

運賃につきましては、乗車1回当たり1人当たりの運賃になりますが、大人、中学生以上が300円。

小学生以下、障がい者及び障がい者の介助者が150円。

未就学児は無料になります。ただし、保護者所同伴をお願いしております。

運行日につきましては、月曜日から金曜日、運行時間につきましては、8時台から16時台ということになっております。

当日の最終乗車は16時半までということにしております。

予約受付時間が9時から17時の間でありまして、1か月前から予約可能であります。

なお、平日であれば祝日も運行をしております。

ただ、土日及び年始1月1日から3日までの3日間は運休ということにしております。

予約につきましても8時台、9時台を利用される場合は、前日の17時まで予約していただく、10時台から16時台までは、ご利用される場合は当日の30分前までに予約していただくというルールがございます。

続きまして3ページをお願いいたします。

乗降場所につきましては、吉川町内のうち自宅または自宅付近から、公共施設、自治会公民館、学校、認定こども園など、令和5年4月時点ですが、全部で118か所準備させていただいております。

乗降ルールにつきましては、幹線路線バスの幹線エリア、バス停から概ね半径300メートル以内の内と外ということで、乗降できる場所に一部制限がございます。

これが下の表に載せさせていただいております、例えば乗車地がバス停から300メートル以内の場合、降車場所が幹線エリア外、300メートル以上離れてる場所でありますと移動することは可能です。

ただ、幹線エリア内から幹線エリア内、バスのバス停から300メートル以内の場所から300メートル以内の場所になりますと、移動できない場合がございます。

ただし、高齢者の方、障がい者の方などで、路線バスのバス停までの移動が困難な方、バス車両への乗降が困難な方については、幹線エリア内同士の移動が可能ということで、ルールを一部変更しております。

続きまして、3番、4ページになりますが、令和3年度の運行状況についてご説明させていただきます。

令和3年度末時点の会員登録者数が344名、年間利用者数が1,571名でございます。

令和3年度の取り組みといたしましては、会員登録の申し込みの簡素化でありましたり、予約受付時間を当初は1時間前までということではしておりますが、30分前までということで、短縮化をしております。

また、令和3年10月から令和4年1月につきましては、お試し乗車券という形で、会員登録した方に無料乗車券を1人当たり4枚交付するような施策を実施しております。

また、先ほどもご説明させていただきましたが、高齢者や障がい者などでバス停までの移動が困難な方、バス車両への乗降が困難な方については、幹線エリア内同士の移動を可能とするルールを一部緩和、令和3年12月から一部緩和しております。

続きまして、5ページの方をお願いいたします。

令和4年度の運行状況につきましてご説明をさせていただきます。

令和4年度末時点の会員登録者数が408名、対前年比でいきますと、64名が増えています。率にしますと18.6%増加しております。

年間利用者数につきましては、2,871名、前年比プラス1,300名、率にしますと、前年と比較すると182.7%利用が伸びております。

令和4年度の各種取り組みといたしましては、吉川地域に新しく開店しましたフレッシュバザール三木吉川店を令和4年11月から乗降場所に追加をしております。

また、令和4年11月の吉川町文化祭におけるブースの出店でありましたり、令和5年3月には山田錦祭りの開催に合わせた臨時運行を行っております。

以上が簡単であります。吉川地域のデマンド型交通の運行概要になります。

続きまして別紙4-2をお願いいたします。

ここから吉川地域におけるデマンド型交通の利用状況及び効果検証についてということでご説明をさせていただきます。

まず1ページの方をお願いいたします。

吉川地域の公共交通の人口カバー率という観点からみていきますと、デマンド型交通、下の図になりますが左がデマンド交通導入以前になります。

デマンド交通導入前はよかたんバスという形で、吉川町内の移動手段として地域に密着した運行を行ってございましたが、バス停から遠い集落もあり、公共交通の人口カバー率は73.6%でございました。

ただ、令和3年4月からのデマンド型交通の導入により、吉川地域全域を対象として、自宅からや自宅までの送迎が可能な区域運行を行うことで、公共交通の人口カバー率は100%ということになっております。

続きまして2ページの方をお願いいたします。

令和3年4月から令和5年3月までの会員登録者数及び利用者数の推移になります。

このグラフを見てみますと、会員登録者数及び利用者数はいずれも増加傾向でございます。

新型コロナウイルス感染症の影響を受けている一方で、お試し乗車券の交付など各種取り組みにより、利用機会の創出や利用の浸透・定着により、利用者数が全体的に右肩上がりということで伸びております。

続きまして3ページの方をお願いいたします。

ここからは、会員登録者数や実使用数、利用者数について、ご説明させていただいております。

下の表にも載せさせていただいておりますが、会員登録者数、例えば令和4年度408名ということで、実利用者数が408名のうち実利用者数が108名ということになりまして、会員登録者数の25%程度、概ね4人に1人が実利用者となっております。

なお、令和4年度の実利用者1人当たりの年間平均利用回数は26.6回ということで、令和3年度と比べまして、利用頻度が増加しております。

また、会員登録しているが実際に利用しない理由については、令和3年度の段階で一度アンケートを実施しましたが、その時は会員登録をしたが、今は車を運転できるため利用しないなどの回答がみられたほか、一度に世帯全員を会員登録できる方式としていることも影響しているというふうに考えられます。

続きまして4ページの方をお願いいたします。

こちらは性別の集計の方になっております。

下の円グラフが男女別での集計結果でございます。

こちらを見ていきますと、会員登録者数の性別の内訳で行きますと、男性が36.8%、女性が63.2%であります。

実利用者数の性別の内訳をみますと、男性が19.4%、女性が80.6%となっております。

男女の割合を比較しますと女性の割合が多いということが見えます。

また、利用者数の性別をみましても、男性が19.4%、女性が80.6%ということで、実利用者数と同じく、女性の方が多いということとなっております。

続いて5ページの方をお願いいたします。

こちらは年齢別ということで載せさせていただいておりますが、年齢層でいきますと80歳代が最も多く、次いで70歳代が次に多いということになっております。

実利用者数及び利用者数は、80歳代の利用の割合が多く、全体の50%以上を占めているというような状況でございます。

というところから、70歳代、80歳代の方の利用が中心であり、高齢者の利用が中心となっているというところでございます。

6ページの方をお願いいたします。

これはリピーターの集計ということで、3回以上利用していただいている方が全体の約83%ということで、一度利用して、またもう一度利用するという方が多いということで、リピーターとなる可能性が、これはあくまでも令和4年度の集計ですので、5年度に入りましても、改めてまた利用されるということでリピーターとなる可能性があるということは留意する必要がございます。

続きまして7ページをお願いいたします。

これが日別の利用者数の集計になりますが、直近では平均1日当たりの利用者数は約15人程度となっております。

また、比較的多い日といたしまして20人以上、利用していただけている日数も増えてきております。

最近では利用がない日というのは、ほとんど見られなくなってきてるかなというところがございます。

続きまして8ページをお願いいたします。

こちらは曜日別、時間帯別の利用者数の集計になっておりますが、下のグラフにも出ておりますが、水曜日から金曜日までの利用が比較的多く、また、午前中が全体の63%ということで、午前中の利用が午後に比べると多いということが見て取れます。

続きまして9ページをお願いします。

こちらは幹線エリア内、外の利用状況ですけれども、全体的に幹線エリア外の利用者数が増えておりますが、昨年12月の乗降ルールの見直しから、幹線エリア内からの利用の方も増えているというところでございます。

続きまして10ページになりますが、これがよかたんバスとの比較ということでございます。

よかたんバスの最後令和2年度の利用者数が3,305人でありまして、令和3年度につきましては、デマンド型交通導入初年度は1,571名ということで大きく減少しておりますが、令和4年は2,871名まで持ち直しております。

特に幹線エリア外の利用につきましては、概ね令和4年は概ね令和2年度と同水準まで持ち直してきているということが言えます。

また、エリア内の利用につきましては、令和4年度は、令和2年に比べると減少しておりますが、幹線エリア内の利用につきましては、令和3年度と比較する増加傾向でありまして、路線バスと役割分担を当然考える必要がございますので、よかたんバス利用者の一定数は路線バス等に利用が移っている可能性が考えられます。

続きまして、11ページをお願いいたします。

こちら、乗降場所別の集計でございます。

こちらの円グラフから読み取れることですが、買い物施設の割合が最も多く、次いで公共施設、バス停、病院福祉施設の順に割合が高くなっております。

続きまして12ページをお願いいたします。

こちらは具体的な乗降場所別の集計でございます。

全体でいきますと、吉川支所・健康福祉センターが最も多く、それ以外は山田錦の館であつたり、コンビニ、スーパーなど、買い物施設が上位に位置しております。

また、病院であつたり、福祉施設、バス停の乗降利用者数が大半を占めているというのも特徴でございます。

続きまして13ページになります。

こちらは乗合率ということで載せさせていただいておりますが、続きまして14ページの乗合率の計算方法ということで参考までに載せさせていただいております。

まず14ページから簡単に説明させていただきますが、乗合率の計算方法については②の方をもとに乗合率を算出しております。

また、これはあくまでもチョイソコみきのやり方ですので、他市と比較する場合は注意が必要でございます。

これをもとに、13ページに戻っていただきまして、乗合率の方を算出しております。

令和4年度の末につきましては、乗合率は1.08で100区間の運行対して108人が乗車しているということでございます。

平均すると12区間に1区間は乗り合いが発生してるところでございます。

続きまして15ページをお願いいたします。

こちら移動距離、移動時間、時間距離につきましの集計になりますが、下の円グラフから見て取れることですが、移動距離につきましては、3キロ未満の利用者が4割、3キロ以上の方が6割でございます。

また、時間にしますと5分から10分未満の利用者が最も多く、7割を占めております。

ほぼすべての利用が15分未満で移動できる範囲の移動ということです。

続きまして16ページをお願いいたします。

こちらはデマンド型交通の運行補助金ということで、市の方が現在、運行に関わる経費から運賃収入を差し引いた損失分をデマンド型交通運行補助金ということで、運行事業者に補助しております。

令和3年度は1,669万、令和4年度は1,491万でございます。

補助金額につきましては、左のグラフにもありますように、よかたんバスの令和2年度と比較して約28%の削減が図られております。

また、利用者1人当たりでの補助金額を計算していきますと、令和3年度につきましては、利用者数がまだまだ少ないということで、よかたんバス時代と比較して大幅に増加しておりますが、令和4年度につきましては、よかたんバスの最終年度であります令和2年度とほぼ同水準に持ち直しております。

ただ、デマンド型交通の利用者数は、令和5年度に入っても増加傾向でございまして、引き続き利用者1人当たりの補助金額のさらなる低減が期待できるというふうを考えております。

最後に17ページ、18ページになります。

こちらが吉川地域における効果検証の内容になっております。

まず、1つ目がデマンド型交通の主たるターゲットにつきましては、高齢者の通院、買い物利用が中心であるということが言えると考えております。

特に、自宅から目的地まで直接送迎できる利便性を有しているため、リピート率も高く、利用頻度も増加傾向であることから、日常生活に必要な移動手段として定着してきているのではないかとこのように言えるかと思っております。

2つ目のポイントといたしましては、市内間を運行する一部路線バスの利用実態に即し

た見直しの必要性というところで、利用者数が低下していたよかたんバスを休止し、デマンド型交通を導入したことにより、人口カバー率が100%になりました。

また、市の補助金額につきましては、よかたんバス運行時に比べて約28%の削減が図られております。

3つ目のポイントといたしましては、デマンド型交通の位置付けとして、既存のバスを補完又は代替して、主として高齢者等の移動ニーズに即した新たな交通手段ということが言えます。

デマンド型交通の導入により、吉川地域の公共交通の人口カバー率が100%になったほか、市の財政負担を抑えながら、自宅から目的地まで直接送迎できる利便性を発揮することで、高齢者を中心とした計画的、反復的な利用を呼び込み、公共施設、病院、買い物のみならず、路線バスへの乗継利用として、日常生活に必要な移動手段として定着してきております。

市の財政負担は減少しておりますが、利用者1人当たりの補助金額は5,193円であり、概ねよかたんバス運行時の水準に持ち直しているものの、依然として高額でございます。

参考として、市の路線バスの見直し基準は、1人当たり補助金額2,000円です。

従って、継続的な利用促進により、利用者数のより一層の増加を図るなど、運行のさらなる効率化に取り組む必要がございます。

また、委員様からのご意見といたしましては、利用者数が増加した場合、車両台数やコールセンターの人員が不足する恐れもあり、増台、増員すると、今度は市の財政負担が増えるため、需要と供給のバランスに注意が必要であります。

新たな地域に展開するときに、予約運行システムや運行事業者をどのように決定し構築していくのか、検討することが必要であるというご意見が上がっております。

最後に部会のまとめといたしましては、吉川地域におけるデマンド型交通の効果検証の結果、高齢者の移動手段確保や財政負担の軽減に関し、一定の効果が認められます。

また、他地域へ展開する場合は、各地域の実情を踏まえた上で慎重に議論を進める必要があるというふうに考えております。

今後のスケジュールといたしましては、7月中に改めてデマンド型交通検討部会を開催し、他地域への展開について協議をしていきたいというふうに考えております。

以上で、デマンド型交通検討部会の開催についてのご説明は以上であります。

○●●会長

ありがとうございました。

こういった議論を行ったという報告でございます。

報告事項であります。何かご質問等ございますでしょうか。

コロナの影響でちょっと分析が難しかったんですけども、何とかうまく滑り出しており、吉川交通さんのご尽力もあって地域に定着しつつあるということです。

特にございませんでしょうか。

そしたらこれは報告になりますので、部会の方はさらなる議論を、他地域に展開するのかどうかをまた議論を進めていきたいと思います。

また議論が進みましたら、このような形で報告したいと思います。

続きまして、報告事項2口吉川ふれあいバスの夕方便の新設についてお願いします。

○事務局

失礼いたします。

引き続き私の方からご説明させていただきます。

口吉川ふれあいバスの夕方便の新設についてということで、現在、口吉川地区で運行中のふれあいバスに夕方便を新設し、夕方以降の口吉川町公民館へのアクセスを確保していきます。

新設理由といたしましては、口吉川町公民館で夜に開催される子供食堂等の地域との繋がりを図る行事に移動手段がなく、参加を断念される方が一定数存在し、口吉川地区として移動手段を確保する必要性が生じたことが挙げられます。

改編日といたしましては、令和5年7月13日の木曜日です。

運行日につきましては毎週木曜、金曜日になります。

運行時間ましては午後4時半から午後8時で、最終乗車時刻は午後7時半ということで考えております。

運賃は無料でございます。

利用方法といたしましては、利用される3日前までに口吉川町公民館まで利用予約を行っていただく必要がございます。

運行ルートにつきましては現行どおりで、別紙5-1のとおりでございますが、今回、完全予約制ということを検討いたしまして、目的停留所に応じてショートカットを可とするということで考えております。

その他といたしましては、この夕方便につきましては、予約時のみの運行であるということと、各停留所と口吉川町公民館の運行ということで考えておりますので、停留所間の移動というのはできないようにということで考えております。

簡単ではございますが、説明は以上でございます。

○●●会長

ということで、こちらも報告事項ではありますが何かご質問ございますか。

珍しいパターンではありますが、予約で運転手さんが大変かと思いますが、動かすということで、地区のかたの御要望には対応できているのかなと思います。

よろしいでしょうか。

ありがとうございました。

本日、こちらの方で準備した議事事項、報告事項は以上ですけど、何か全体を通してご意見とか、せっかくの機会ですのでご自由に御発言いただければと思いますがいかがでしょうか。

ありがとうございました。

神姫バス様、告知とかございますでしょうか。

以前は運転手募集のお話をいただきましたがいかがでしょうか。

○●●委員

コロナが2類から5類になりまして、コロナ前の現状は85%まで利用状況が戻ってきているんですけど、依然、働き方が家でできるということから、定期券のお買い求めよりも1回ずつのご利用いただくような乗車券のご利用の方に転換していることをみますと、やはり移動の総量が減っているかなと感じております。

収入は現状減っているんですけど、我々、一方でコストも抑えてやっているということもあるんですが、やはりちょっと人件費等も抑えて、なかなか乗務員不足という状況には対応できておらず、これからは乗務員不足に対応するために、我々の人事部の方を含めて、採用を強化していくということがありまして、直近では、T i k T o kを活用して、動画で乗務員に出演いただいて、乗務員になったらこんないいことがあるよといったことを発信しており、あらゆる若い世代に対しても発信するような、そういう採用活動も行っております。

まだまだ乗務員不足の状況でありますので、神姫バス、神姫ゾーンバス、もちろんタクシー会社も乗務員不足かと思っておりますので、公共交通事業者を代表いたしまして乗務員になりたいという方がいらっしゃいましたら、お声がけいただければと思います。

○●●会長

ほか、よろしいでしょうか。

それでは進行を事務局へ戻したいと思えます。

○事務局

●●会長におかれましては、会議を進行くださりありがとうございました。

それでは閉会に当たりまして、本協議会の副会長である都市整備部長の●●から、委員の皆様にご挨拶を申し上げます。

○●●副会長

失礼します。

委員の皆様におかれましては、終始活発なご議論をいただきましてありがとうございました。

本日は、三木市地域公共交通計画の目標、基本方針及び施策についてご説明させていただきました。

現計画の進捗や成果、そして本日いただきましたご意見を踏まえまして、更なる推進を行う施策や新たな内容を含めた政策を実施し、地域の移動手段の確保に努めてまいりたいと思っております。

施策の実施につきましては、行政だけでなく、交通事業者様、また市民の皆様や企業の皆様の力も必要でございますので、ご協力を賜りますようよろしくお願い申し上げます。

なお、次回の本会議におきましては計画案の評価指標をお示ししまして、また引き続きご議論いただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

また、本日ご報告させていただきました、デマンド型交通検討部会において、吉川地域のデマンド型交通チョイスコみきについての、一定の効果は認められたものと考えております。

このことから、今後、他地域への導入の可能性について、地域の実情を踏まえ、また役割分担、また昨年度、市民アンケートを行わせていただきまして、公的負担については、できるだけこれまでより増やさない、ただし効率的な、また利便性の向上に努められたいというようなアンケート結果なども踏まえまして、今後、慎重に検討してまいりたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

また、吉川地域についても引き続き、利用促進に努めてまいりたいと思います。

また、いろんなご意見もあろうかと思いますが、こちらの方へお伝えいただければ、検討させていただきたいと考えております。

よろしくお願いいたします。

委員の皆様におかれまして、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ますようお願い申し上げまして、甚だ簡単ではございますが、閉会の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

ありがとうございました。

委員の皆様におかれましては、大変貴重なご意見を賜りまして、誠にありがとうございました。

それでは以上をもちまして、第11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。