

第14回三木市地域公共交通検討協議会

日時：令和6年6月18日（火）

午前10時30分～午前11時50分

場所：三木市立市民活動センター 3階 大研修室

○事務局

本日JR、神戸電鉄にもダイヤの遅れが生じており、お見えになられていない委員様もおられますが、進行に入らせていただきたいと思います。

それでは定刻となりましたので、ただいまから第14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、また天候に恵まれない中、本会議にご出席をいただきまして、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。どうぞよろしくお願いいたします。

本日の司会を務めさせていただきます。

なお、本日は開始が遅れておりますが、遅くとも正午には、会議を終了したいと考えております。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、ここからは着座にて、進めさせていただきます。

本日は、本年度最初の協議会でございます。お手元の配布資料の委員名簿の順に従いまして、委員の皆様をこちらのほうで読み上げてご紹介させていただきます。

〈委員紹介省略〉

○事務局

それでは続きまして、次第の3番目です。令和6年度の会長、副会長及び監査委員の選任に移らせていただきます。

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。同条第2項規定により、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なっております。昨年度まで会長につきましては、まだお見えになっておりませんが、神戸大学名誉教授の●●委員をお願いしておりましたが、今年度につきまして、まずは会長への立候補等ございましたら承りたいと思います。

事務局としましては、今年度につきましても●●委員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〉

まだお見えになられてはおりませんが、会長には●●様に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、●●会長にお願いをしたいと考えておりますが、到着されてから進めたいと思います。

〈会長到着〉

会長到着されましたので、いらっしゃらない間で恐縮ですけれども、会長に就任いただくことを決定しております。

まずは会長のご挨拶を頂戴したいと思います。

○●●会長

到着遅れましてすいません。

会長を仰せつかっております神戸大学の●●でございます。

三木市の公共交通の情勢は、全然明るい兆しがなく悲しいところがありますが、市民の方からいろいろな期待は寄せられているところですが、市もいろいろな施策をお金の許す範囲にはなりますが、皆様からもいろいろな御意見をいただければありが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。

○事務局

引き続き、会長が副会長及び監査委員を指名するとなっておりますので、会長よろしくお願いいたします。

●●会長

副会長と監査委員の指名ということですが、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ました。今年度も引き続きお二人にお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。ご異議ございませんか。

〈異議なしの声あり〉

それでは●●部長、●●課長のお二人にお願いしたいと思います。

○事務局

到着早々進行とご挨拶ありがとうございました。それではさっそくではございますが、次第に従いまして、確認事項につきまして、●●会長に進行をお願いしたいと思いますので、よろしくお願いします。

○●●会長

それでは議事に入ります。

まず、確認事項がございますので、(1) 三木市地域公共交通検討協議会について (2) 三木市地域公共交通計画の策定について 二つまとめて事務局から説明をお願いします。

○事務局

三木市役所交通政策課の●●と申します。

資料1、資料2につきまして、ご説明させていただきます。以下着座にて失礼いたします。

お手元に資料1 三木市地域公共交通検討協議会について、資料2 三木市地域公共交通計画の策定について、それから配布資料に計画の概要版、本編つけておりますので、適宜参照いただけたらと思っています。

まず資料1についてですが、この協議会につきまして設置要綱に基づいて簡単ではありますが、会議の目的等についてご説明いたします。

目的・意義ということで、一つが道路運送法に定める事項、もう一つは地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に定める協議を行う法定協議会という位置付けとなります。

①の道路運送法に定める内容として、地域の実情に応じた適切な乗合運送の態様及び運賃、市運営有償輸送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項などについて協議するとあります。

議事事項が会議で承認されますとルートの新設・変更や運賃設定などの国への各種手続が簡略化される等のメリットがあります。

本日の議事事項で言いますと、三木市には地域ふれあいバスがあります。地域ふれあいバスは市運営有償輸送に基づいて手続をしております、本日の議事事項でいうとふれあいバスの内容が該当する位置付けになっております。また、②とあります活性化再生法に関する事項ということで、公共交通計画の策定変更に関する事項等協議するということがあります。

会議で合意がされますと、国から補助等の支援を受けることができるなどのメリットがございます。

本日の議事事項で言いますと、地域公共交通確保維持事業の内容というところが議事事

項になってきますので、後ほどご審議のほどよろしく願いいたします。

続きまして資料2でございます。三木市地域公共交通計画の策定についてということでございます。実は当協議会は前回2月末に開催させていただきまして、そちらでこの計画が承認いただいたということでございます。

計画承認後初めての協議会になりますので、おさらいの意味も含めて簡単ですが策定について御報告させていただきます。

計画の策定日公表日については、前回協議会承認後必要な手続きを経ましてそれぞれ策定公表しております。

計画期間については、令和6年度から令和10年度の5年間ということでございまして、今年度まさに計画初年度にあたるということでございます。

ここで配布資料の交通計画概要版をお付けしておりますので、そちらを御覧いただけたらと思います。

概要版1ページめくっていただきまして、なかほどをご覧いただけたらと思いますけれども⑤とありまして、計画の目標・理念及び基本方針とあります。

目標理念につきましては、「皆で支え合い、人と人、まちとまち、今から未来へとつなぐ豊かな地域公共交通の創造」ということでございまして、基本方針は、①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・維持をはじめとして、全部で3つになります。

この3つの基本方針をさらに細かく分けておりまして、右側ページの⑥主な施策・事業でございます。

①鉄道を軸とした地域公共交通網の形成でありますとか、市内外地域間を結ぶバス路線網の形成といった形で、それぞれの柱に3つから4つの施策を載せているというものでございます。

一番最後のページになりますけれども、⑦数値目標とありまして、基本方針ごとにそれぞれ目標数値を立てております。

例えば基本方針1でありましたら、市内粟生線各駅利用者数でありますとか、こういった目標を立てているということでございます。

本年度は計画の初年度ということでございますが、⑧の推進体制と役割分担というところにもありますとおり、行政、交通事業者、市民、企業、学校等各関係者が主体となってこの計画の取組をしていくということでございます。

また、施策の実施にあたりましては、この協議会でいわゆるPDCA、計画、実施、検証・評価、改善を図っていき計画を磨き上げていく取組を推進していきたいということでございます。

この協議会にはこういった役割もございますので、今回はじめ引き続き皆さまに御議論、ご協議いただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

○●●会長

この協議会の位置づけというものがどういうものなのかということと、昨年度策定いたしました市の地域公共交通計画の概要について報告を受けました。

何か御質問等ございますでしょうか。

〈質問なし〉

今後地域の公共交通についてどうしていくのかというもので立てた計画について、どのように進行しているかというものをチェックするとともに、公共交通の現状について、いろいろな意見について議論することがこの会議の役割となります。

また、先ほどでございましたけど、国などからの補助制度を受けている路線については、この会議でその路線について検討するというのも位置付けられていますので、実際このあと議事にありますけどもその内容についても議論をさせていただくことになりますので、よろしくお願いします。

質問等もございませんので、確認事項についてはここまでにさせていただきます。ありがとうございました。

それでは続きまして、議事事項に移りたいと思います。まず議事事項の(1) 地域公共交通確保維持事業の内容及び三木市地域公共交通計画の変更についてです。その中でまずは地域間幹線系統確保維持事業の内容について事務局より説明をお願いします。

○事務局

失礼いたします。 交通政策課の●●と申します。

よろしくお願いいたします。

ご説明につきましては、着座にておこなわせていただきます。

資料3を用いまして、地域公共交通確保維持事業の内容及び三木市地域公共交通計画の変更についてといった資料の中で地域公共交通確保維持事業の概要につきまして、本市が令和7年度に活用を予定している補助内容に少し触れながらご説明いたします。

資料の1段落目の文章になりますが、地域公共交通確保維持事業は、地域公共交通の維持に懸念がある地域や路線において、地域の特性や実情に最適な移動手段が確保維持されることへの支援を目的とした国の事業です。

バス路線については、複数市町にまたがる広域バス路線であることなど補助要件を満たしたバス路線への支援制度になります。

この制度を活用しまして、令和7年度、ここでは令和6年10月～令和7年9月末まで1年次と考えている年度にあたりますが、その令和7年度においても本市における広域バス路線の維持を図ろうとするところです。

令和7年度は、二つの事業の活用を予定しておりまして、資料の中で1と2と記載しておりますところにあたりますが、1 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金、こちらは複数市町にまたがる広域バス路線向けの補助となっております。もう一つは、2にあります地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金、こちらは先ほどの地域間幹線系統に接続するような支線と言われるようなものにあたりますが、この2種類の補助の活用を予定しております。

なお、地域間幹線系統で補助を予定している路線につきましては、1の表にございますが、社～三木営業所～明石駅前に走っておりますバス路線をはじめといたしまして5路線ございます。

地域内フィーダー系統におきましては、2の表に掲げております三木営業所～三木高校口～みなぎ台に向かって走っておりますバス路線をはじめとして2路線について考えております。

路線網については、資料の裏面にカラー刷りでご用意しておりますが、こちらについては路線を示したものとなっておりますので、後ほどご確認いただければと思っております。以上が概要でございます。

資料3の最後3のところでございます。3 地域公共交通確保維持事業と地域公共交通計画の関係性といったところのご説明でございますが、先ほどの確保維持事業において補助する系統については、地域公共交通計画に位置付けることや、位置付けていても、活用する事業に応じた変更を行う必要がございます。

市の地域公共交通計画においては、さきほどの2にありましたフィーダー系統の2路線について内容を変更するところがございますが、詳細につきましては資料5で後ほどご説明を進めたいと考えております。

資料3の内容につきましては以上でございます。

つづきまして資料4 地域間幹線系統確保維持事業の内容についてご説明を進めたいと思っておりますので、お手元ご用意いただけますでしょうか。

ここからは地域間幹線系統確保維持事業の申請に当たりまして、その計画内容について主に重要な部分のみ資料に沿いながら読み上げる形でご説明を進めたいと考えておりますのでよろしくお願いいたします。

まず計画の1 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性のところを読みあげさせていただきます。

本市においては、市内と、神戸・大阪方面等の市外を結ぶ基幹交通である『市域をまたがり運行する広域的な路線バス』や『神戸電鉄粟生線』をはじめとして『市内を循環する路線バス』や『北播磨総合医療センター方面行き路線バス』のほか、一部地域においては路線バスを補完する移動手段として『デマンド型交通（チョイソコみき）』及び『地域ふれあいバス』が運行されている。

特に、「市域をまたがり運行する広域的な路線バス」については、本市と神戸市・明石市・三田市・加東市・小野市を結び、兵庫県内及び阪神地域の広域的なネットワークとしての役割を有し、通勤、通学、通院、買い物等で利用されるなど、広く沿線地域住民の日常生活や経済活動を支える必要不可欠な路線となっている。最近はこの路線については、少子高齢化といった時世の流れですとか、最近あった新型コロナウイルスによって生活スタイルの変化などによりまして、環境が厳しくなっているという状況でございます。

ただ、その中でも先ほど申し上げたとおり必要不可欠な路線と言っておりますので、国の地域公共交通確保維持事業の活用によって、こうした厳しい状況かにおいても、この路線バスの確保維持を図れるよう取り組もうとしているといったところを目的・必要性として記載をしているところです。

補助を予定しておるところ5路線、下の表に記載しておりますが、社～三木営業所～明石駅前をはじめとして5路線になっております。

事業を活用するときの目標数値でございますが、2に記載しております。

目標数値といたしましては、令和5年度実績並みの輸送人員である877千人以上と記載しております。

効果といたしましては、下に記載しておりますが、これにより通勤・通学・買い物などの日常生活、経済活動における移動手段の確保を図るといったところを効果としてあげております。

資料裏面に参ります。3で877千人以上の目標を達成するために行う事業及び実施主体』といったところでございますが、まず市の取組と事業者側の取組とこの二つに分けております。

市の取組としては、点4つほどありますが、市内上限運賃制度や乗継割引の維持や制度周知による利用促進、乗継割引に対する補助制度の維持や制度の周知による利用促進、市公共交通総合時刻表（通称おでかけガイド）の継続的な作成及び配布、市内を運行する路線バスに対する運行補助により、バス交通のネットワークを確保していく取組を行いますというように記載しております。

事業者様側の取組としては、通勤通学利用などの移動需要等に即したダイヤ設定の見直しを随時行っていただくといったところと、二つ目として乗継割引の継続といったところを目標達成のためにとる事業として位置付けさせていただいております。

その下の4のところでは、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者と記載しておりますが、運送予定者名は神姫バス㈱様、運行系統名は先ほど申し上げております5系統をそれぞれ記載しております、一番右側に国庫補助予定額として記載しております。

補助額につきましては、詳しくはご説明いたしません、路線ごとの経常収益から経常費用を引いた損失額について、補助割合に応じた補助額を算出してこちらに記載をしておるといったところでございます。

『5. ～10.』までは記載のとおりですので、お読みとりいただければと思っております。

続きまして、11に参りたいと思います。この地域間幹線系統の補助の中でこの運行系統を走行している車両で老朽化に伴いまして、利用者の安全確保等のため、運送事業者におきまして令和5年度に2台新規導入し、更新されているところがございますので、令和7年度におきましても、この車両減価償却費等国庫補助金を活用するといったところで、こちらにこの記載をさせていただいております。

この国庫補助金を活用した目標、効果のところは12にございまして、本市の運賃施策例えば上限運賃制度などによる利用促進等の取組と併せて、新たな車両の取得によった燃費性能の向上により、収支改善率1%以上の改善を目標とするといったものを定量的な目標として掲げさせていただいております。

効果といたしましては、安全で快適な運行の実現と、だれもが利用しやすいバスの利用環境の整備が図られるといったところを事業の効果として記載をさせていただいております。

その下『13.』以降については、記載のとおりとなりますので、説明は割愛させていただきます。

また、国への申請するときに添付いたします資料も、資料4とはまた別で表1といったような表も同時に申請をするのですが、これにつきましては先ほどご説明しました本文にまとめておりますので、この場での詳しい説明は割愛させていただきます。

資料3、4につきましてはの事務局からの説明は以上になります。

○●●会長

バス路線に対して県市が単独で独自の施策でやっている補助もありますが、国が行っている補助というのは、この協議会自体の位置づけが地域公共交通活性化再生法の中にあるので、ちゃんと位置づけて、そこの議論を経て支持をするようにという形になっておりますので、その議論をしたということになっており、先ほどご説明もあつた通りでございます。

今まではこの幹線という補助は、兵庫県の方においてまとめて議論する形で書類を使ったんですがそれも基礎自治体で議論するというなっただけです。

幹線の補助なんか初めて見たっていう方、前から参加の方でもおられるかも知れませんが、ちょっとそういう変更があったために議論してもらおうということでございます。

以上ですけれども、この内容等についてご質問とかご意見ございますでしょうか？

○●●委員

国土交通省の兵庫陸運部●●でございます。非常に難しい文章をずらずらと並べると思いますが。●●会長が先ほどおっしゃっていただいた通り、今までこのお金はずっとついてました。

ずっとついてたんですけれども、兵庫県庁の方の協議会で一括して議論を進められていましたけれども、今回から地域公共交通会議で皆さんちゃんとこの系統を維持するんだと意思表示を示してください。その覚悟を持って国に申請してくださいというそういう趣旨で制度が変わっています。

非常に難しいことをここにも書いてあるんですけれども、厳しい状況は変わりませんよということを主に書いてあるわけですが、少なくともここに記載している5系統は地域として絶対支えるんだっていう意思表示をもって国に出してくださいねっていう、この後ろに出てくるフィーダー補助というのも同様の措置ですけれども、ちゃんと市公共交通機関を支えますと書いてありますので、今年もうち頑張りますっていうことで国に出してくださいということです。

先ほどありましたけど1%の収支改善という非常に厳しい目標が出てます。収支改善とは何か言ったら赤字を減らすっていうことなので皆さんに乗っていただかないと赤字が減らないので、1回でもいいですからぜひバスに乗ってあげてくださいというお願いでございます。地域間幹線系統についてはそういう格好で今までやったのが、ここの自治体もしておりますけど、同様に明石ですとか、神戸とか加西とかそういうところも同じ議論が行われているというものになりますのでよろしく願いいたします。

○●●会長

計画にあったとおり、三木市内をあんまりたくさん走ってない系統もあるんですけど、やっぱり市街等への移動ということもそうですし、明石のほうも含め、県内で他市の方へ出るのは当然道を通ってる路線ですからそういう路線をですね、やっぱり三木市の判断としてもこの路線は必要だろうということでこういう形で議論に位置づけられる。

必要があるし位置付けること正しいなと思って、今般の改定提案をさせていただいております。よろしいでしょうか？特にご意見ございませんでしょうか？

〈質問なし〉

はい、ありがとうございました。

はい全体の内容および幹線系統については認めていただけたものだと思います。

続いて、後半の部分、少しこの前作った公共交通計画の修正が必要な個所が出てきておりましたので、その修正の話と、もう一つの補助であるフィーダー系統の補助の文書、書類の検討をさせていただきたいと思います。

よろしくお願いします。

○事務局

それでは引き続きまして●●の方からご説明を進めたいと思います。

まず資料5番の三木市地域公共交通計画の変更についてご説明させていただきます。

先ほどの資料3の中で少しふれましたが、地域公共交通確保維持事業と地域公共交通計画の連動化の観点から、三木市地域公共交通計画の変更が必要なところが出てきております。

まず地域公共交通計画の変更が必要になるのは、先ほどフィーダー系統の補助を活用する2路線「三木営業所～三木高校口～みなぎ台」、「北播磨総合医療センター～三木高校口～みなぎ台」の2路線にかかる内容の変更でございます。

今回変更になった経緯といたしましては、この2路線につきましては前年度までは地域間幹線系統確保維持国庫補助金の支援を受けながら路線を維持してきており、計画においてもこの補助金地域間幹線系統の補助金の対象バス路線として記載をしておりました。

しかし、情勢の変化などから利用者数の減少によりまして、これを対象基準を下回り地域間幹線系統確保維持補助金が活用できないという形になってきました。

ただですね、この路線につきましては沿線の地域住民の方の生活等には必要不可欠な路線であることには変わりはなく、また神姫バスの三木営業所ですとか、神鉄の最寄り駅ですとかそういった地域幹線を経由するようなフィーダー系統としての機能を有しているというところも踏まえまして令和7年度からは地域間幹線系統ではなく地域内フィーダー系統確保維持補助金を活用しながら、引き続き路線の確保維持を図ろうというところでございます。

それに合わせまして計画の方も活用する補助の変更に合わせて内容に計画を変更するといったところでございます。

続きまして計画変更の内容につきましては資料次のページをご覧くださいませでしょうか。次のページ以降に新旧対照表がございますので、そちらをご覧くださいませでしょうか。

か。

見方といたしましては左側が現行の計画の記載内容、右側が変更計画後の内容になっております。

変更箇所は大きく4点ございます。

まず1点目は(1)概要といったところの記載ぶりを若干文言の変更を行っております。

2点目はですね表の中の変更でございます。

表3-3と次のページにあります表の3-4といったところに表がありますがこちらはですね現行の表でいきますと事業概要で幹線を選択、幹線のところに丸が入っているような形かなと思いますが補助金欄のところに変更後はフィーダーという項目を追加いたしまして、そのフィーダーを選択する、丸をつけるといったような変更でございます。

3点目は、表のすぐ下のところに米印が二つほどあると思いますが、米印二つ目のところで、表の中にフィーダーという項目を追加いたしましたので、それに合わせてフィーダーという言葉が表す内容が、フィーダー系統確保維持事業ということを示すような記載を追記した変更でございます。

4点目につきましては、最後のページの一番下のところになりますが、国庫補助対象路線バス網図のタイトルのところに、地域内フィーダー系統というものを文言として追加したといった、これが大きく4点変更した箇所でございます。

最後に、ご参考までにはなりますが、先ほど計画変更した内容につきましては、別途お配りしております三木市地域公共交通計画の中では、本編の方の19ページから23ページに当たる部分の変更となっておりますので、本編につきましては、お時間ある時にご覧いただければというふうに思っております。

変更の内容につきましては以上でございます。

最後に資料6のフィーダー系統確保維持事業の内容について簡単にご説明を進めたいと思っておりますので資料6をご用意いただけますでしょうか？

フィーダー系統確保維持事業の内容についてご説明を進めたいと思います。

資料4で地域間幹線系統の記載と共通する部分につきましては重複いたしますので割愛させていただきますが、内容の読み上げでは大きい1、2、4のところについてのみ読み上げさせていただこうと考えております。

まず1のところのフィーダー系統確保事業に係る目的、必要性といったところでございます。

読み上げさせていただきます。運行系統は三木営業所を拠点とし、市の北東に位置する吉川地区の住宅地みなぎ台を終点とした路線バスとして、平成17年4月1日から神姫バス株式会社も運行しております。また平成27年10月から当該路線バスの一部の部分を北播

磨総合医療センターまで延伸し、北播磨総合医療センターを拠点とし、みなぎ台を終点とした運行系統「北播磨医療センター～みなぎ台」として同じく神姫バス株式会社が運行しております。

この二つの運行系統は、地域間幹線系統の補助対象系統であります「社～明石駅」を結ぶ路線の主要拠点であります三木営業所を経由しておりますことから、地域間幹線系統の主要フィーダー系統としての機能を有しており、さらにバス停留所神鉄三木駅、上の丸は、それぞれ神戸電鉄粟生線の三木駅、三木上の丸駅の各駅前に設置されていることから、

鉄道の駅にも接続しているようなそういったフィーダー系統となっているところでございます。

この運行系統につきましては、沿線地域の県立高等学校三木高校ですとか吉川高校がございましてその生徒による通学利用を始めとして広く沿線地域住民の方の通勤ですとか通院、買い物の手段として利用されております。

特に通院につきましては旧市立病院であります北播磨総合医療センターへの通院手段としての役割を担っております。

ただ、こちらも少子高齢化ですとかそういった社会の情勢の変化ですとか新型コロナウイルスによる生活スタイルの変化によって、こちらの便も厳しさを増しておるといったところでございます。

そのような状況下でも、やはり地域の方の移動手段を確保するために必要不可欠な路線であることには変わりありませんので、今回はこのフィーダー系統を使いながらその確保維持を図っていこうというところで、目的必要性として記載をしておるところでございます。

このフィーダー系統確保維持の活用による２目標効果でございます。

事業の目標数値といたしましては、同じ路線の令和５年度並みの実績並みの輸送人員であります１万７０００人以上を目標としておりまして、効果といたしましては次のページに参りますが、記載の通りの移動手段の確保といったところを効果として挙げさせていただいております。

最後４のところでございますが、この確保維持事業によって運行を確保維持する系統の概要および運送予定者でございますが、運送予定者には神姫バス株式会社様を予定しておりまして、運行系統名は「三木営業所～みなぎ台」、「北播磨総合医療センター～三木高校口～みなぎ台」向かう２路線を対象としております。

フィーダー系統の内容についてのご説明は以上となりますが、後ろに国への申請のときに添付する資料を参考としてつけておりますが、この路線の距離等を記載したような参考資料となっておりますので、この場での説明は割愛をさせていただこうと思います。

事務局からの説明は以上でございます。なお、この国への申請までの間に協議の趣旨に

支障をきたさないような軽微な変更ですとか修正が生じた場合は、事務局の方で対応させていただきたく考えておりますのでよろしくお願い申し上げます。

○●●会長

市内の二つの路線において、国の制度であるフィーダー系統確保維持事業に載せて維持して、何とか運行を実施したいという計画およびそのために申請する書類についての説明でございました。

こんな路線は要らないという人はいないと思いますが、北播磨医療センターへの路線とか三木市内を結んでいるわけですけど、地域の方が通院でつかっているバスかと思いますが、何かご意見とかございますでしょうか？ご質問でも結構です。

大丈夫ですか。国に出すのはフォーマットが決まっている中で、何かいろんなところで同じような文章がたくさん出てきますけどこのフォーマットで出すという形になる。

それに合わせて、使わせていただいております後ろの表にも数字がたくさんあってみにくいかもわかりませんが、これもフォーマットが決まってるところでブロック単価等についてのご説明はしておりませんが、ちょっとフォーマット上ですねどう作成するのかというのもやり方が決まっていますので、それに基づいて書くというものをつくらせていただいた。

まだ詳細に少し修正が入る可能性がありますので、最後に説明があった通りですね。

協議いただけるようでしたら、最後に申請段階で指示を受けて体裁を整えたり、少し触ったりってところはですね、事務局におまかせいただくほうがありがたいので、その点も併せて協議していただければと思います。

よろしいでしょうか？

〈質問なし〉

はい。特にお声が上がらないので、この計画を変更して、具体的には先ほど聞きました本編 21 ページ、22 ページの表が実際差し替えになるわけですが、それを変更するとともに、フィーダー申請手続きを始めるということで承認いただけたということにさせていただきたいと思います。

ありがとうございました。

(1) の議事事項はこれで一応終わったので、次は (2) 口吉川ふれあいバスの運行内容変更についてお願いします。

○事務局

失礼いたします交通政策課の●●といたします

ここからは私の方から説明させていただきます。

説明の方は着座にてさせていただきます。失礼いたします。

お手元資料7をお願いいたします。

口吉川ふれあいバス運行内容の変更についてということでご説明をさせていただきます。

口吉川ふれあいバスにつきましては令和5年2月より買い物施設の運行を開始しておりました。ただこの度、地域住民の移動ニーズをはじめといたしまして、令和4年4月の路線バスのダイヤ改正後における路線バスと口吉川ふれあいバスとの接続状況を考慮いたしまして、現行の毎週水曜日に運行しておりましたジャパン三木店への運行ですね、今後は毎週月曜日のフレッシュバザール三木吉川店への運行に変更するものでございます。

変更日といたしましては令和6年7月1日月曜日からになります。変更内容といたしましては停留所がジャパン三木店からフレッシュバザール三木吉川店への変更、運行曜日につきましても毎週水曜日運行していたのが毎週月曜日の運行に変更というところでございます。なお、祝祭日および年末年始の場合は運休ということにさせていただきます。

運行ダイヤおよび運行計画等につきましては、この資料の後ろに時刻表と運行ルートの方をつけさせていただいております。こちらでもまたご確認の方をお願いいたします。

なお、この利用方法につきましては、このジャパン三木店に移動するという当時から、事前登録制であったり乗降ルールを設けておりますので、これにつきましては従前と同様ということで変更なしということにさせていただきたいと考えております。

簡単ではございますが私からの説明は以上となります。

○●●会長

口吉川地域ふれあいバスの運行内容の変更を行いたいことのご提案でございます。

いかがでしょうか？

●●委員は何か、曜日も変わりますが大丈夫でしょうか？

○●●委員

おかげさまでフレッシュバザールやっただいております。

いろいろご無理を申しております口吉川でございますが、ジャパンに行けるようになったときに、フレッシュバザールが開店しまして、その時点でなぜフレッシュバザールに行けないのかというご意見をいただいておりますので、まだ比較的早くに対応していただいて、しかもふれあいバスが更新させていただいて14年乗りました車から新しいセレナに変わりました。非常に乗っていただくには良い車でフレッシュバザールに行きましよう

いうアピールができますのでよりいろんな方をご理解いただきましてご議論いただきましてフレッシュバザールに行けることになりましたので、本当に口吉川町も喜んでおるところです。ありがとうございます。

○●●会長

ありがとうございます。

ぜひともたくさん乗っていただきたいなと思います。定員が決まっている車であるなどもございますけども、せっかくですからたくさん乗っていただきたいと思います。

これについて、ご質問とか、ご意見ございますか。

○●●委員

参考としまして、時刻表を記載していただいています。これは北播磨総合医療センター行きのバスの時刻表だけが表示されていますが、間に三木営業所停めのバスもございまして、旧中吉川小、今は鍛冶屋東という名前になっているんですけど、そこを10:28分に三木の営業所の方に向かって行くバスがございます。

そのバスは、殿畑公民館のあたり10時39分に通っていきますので、口吉川ふれあいバスがフレッシュバザール三木吉川店10時、それから近隣の鍛冶屋東の路線バスが10:28分とございますので、ルール上ふれあいバスについては、ちょうど中間あたりに路線バスのバス停まで移動が困難な方や路線バスのバス車両の乗降が困難な方が対象としていますよという記載してあるんですけども、ふれあいバスが、走る時刻までにお買い物が終わらないとかにつきましては、路線バスがきっちり後で補完するような形で出してございしますので、路線バスに乗っていただける日は路線バスを積極的にご利用いただきますようお願いいたします。

○●●会長

ありがとうございます。どちらも大切なので、バスは使っていただいて、いちいち送迎を頼まなくてもいいように、なくても移動できるようにということは、ぜひ地域の皆さんとか、皆さんがいろいろ理解していただけるとこの会議としては非常にありがたいと思いますし、やっぱり各案この地区に限らずいろんな地区でサービスがありますので、その中で、知らずにという人も、意外といらっしゃいますので、ぜひともですね、口コミが一番パワーになると思いますので、皆さんもですね、いろいろお知らせいただければありがたいなと思います。

また事業者の皆さんも、もうこれまでも一生懸命されているとは思いますが、サービス内容についての告知とかですね、使いやすさの向上、よろしくお願ひしたいと思っています。

議事に戻りまして、今のところやってはいけないというお話ではなかったと思います。
それ以外に何かご意見ご質問ございますでしょうか。

それでは運行内容の変更についてもお認めいただけますでしょうか？

〈意義なし〉

ありがとうございます。

この内容についても今回で、協議が調ったということでさせていただきます。

どうもありがとうございました。

会議次第的に沿うならばその他に移ります。こちらの方で用意している議題や話題は特
にないですけど、せっかくですので、参加の皆様方から何かこういうことをして欲しいと
思ったこと、特に各地区で、こんな議論があるとかこんな話はどうなっているのかという
話がもしございましたらお気軽にご発言いただければと思います。

いかがでしょうか？

〈発言等なし〉

前回の会議で少し出ていたデマンドの話は、まだ会議で皆さんに議論できるような資料
が出せる段階にはなっておらず、ほったらかしにしているわけじゃなくて、事務局のほう
で、いろいろ研究したり、それから各地区でお話し合いをしているところだと聞いて
います。うんと言っておられますね。

担当の職員の方はわかっておられますので、少し情報提供だけさせていただきます。

ほかいかがでしょうか。

神戸電鉄さんや神姫バスさん、何か宣伝とかございますか。

○●●委員

経営状況については、昨年5月に新型コロナウイルス感染症が5類感染症に移行してか
ら、お客様のご利用はコロナ前の水準に比べて約9割まで回復していますが、残り1割の
お客様は戻らず、それを前提に事業に取り組んでいます。メディアでは、全国的に路線
の休廃止の話題が取り上げられていますが、当社では国県市町からのご支援を頂きながら、
運転士の採用活動に注力し、徐々に採用数を増やしています。その結果、大きな路線の休
廃止を避けながら路線維持に努めている状況です。今後も引き続き、運転士の採用に力を

入れています。もし周りに関心を持っていただける方がいらっしゃいましたら、当社ホームページには業務内容を掲載していますので、ぜひご覧いただければと思います。

○●●委員

神戸電鉄の●●でございます。

本日は会議の方遅刻いたしまして申し訳ございませんでした。

先ほど神姫バスさんも、おっしゃられましたように鉄道業界におきましても、やはり人員不足、要員不足、従業員の不足というのは出ておりまして、運転手のみならず技術系の係員でありますとか、そういったメンバーの欠員の人員不足っていうのは非常に大きく響いておる状況でございます。

我々も、いろんな形で採用の形を広げてですね、採用いたしておりますので、またご興味ある方いらっしゃいましたら、またホームページを覗いていただければと思います。

あとですね昨今弊社は先月末から今月にかけて、そして今朝もあつたんですけれども、沿線各所でですね、倒木によりまして、ちょっと運行を休止する時間帯ができるということが最近頻発いたしておりまして、大変ご迷惑をおかけいたしております。

この三木市内の駅間というわけではないんですけれども、今日で申しますと粟生線ですね、木幡駅と栄駅の間何日か前には、藍那駅から木津駅の間、こういったところで倒木があつたり、あるいは木の枝がたれ下がってきて、雨とか風ですねそれまでしっかり立っていたものが雨風で倒れてきて、それが架線に引っかかるといったようなことがありまして休止運休の時間帯ができています。これからですね梅雨入る、また台風シーズンを迎えるということでちょっとそういったことも今後ないようにできるだけ沿線のチェックをしてカットしてということを現在もやっておるんですけれども、いかんせん自然が相手のものですから次から次へと生えてくるといったようなところもございますので、そういったご迷惑を今後もおかけするかもしれませんけれども、よろしくお願いいたします。

○●●会長

人手不足はタクシー業界も同じような形ではないかと思います。

特にこれについてはよろしいですか。

<意見等なし>

少し私の話、獣害、獣が線路に入るとか、道路上に出てきたりとか、倒木や竹もですね、いろいろ、全国各地で里山を手入れする人が減ってきた影響もあつて、かなり交通障害が増えている。困っておられるんじゃないかと思いますが、対策を議論するまでいってな

いですから、人の土地に入って勝手に樹を切るっていう作業をするとすれば難しい話があるという話を聞いたことがあります。

他よろしいでしょうか？

〈発言等なし〉

はい本日は新年度初回から遅刻して申し訳ありませんでした。頼りない司会でしたけれども、議事は滞りなく終了しましたので、進行を事務局に戻させていただきます。

○事務局

失礼いたします

●●会長におかれましては、会議の進行に加え適宜ご助言などをいただきまして誠にありがとうございました。

先ほど会長がおっしゃられたことを思い出しまして、ちょっと補足させて追加で発言させていただきます。デマンド型交通につきましては会長おっしゃられました通り、現在様々な調整などを行っておるところでございます。

また次回以降の協議会におきまして資料が整えば、その際に議題として扱わせていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

それでは閉会にあたりまして本協議会の副会長でございます三木市都市整備部長の●●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、本日慎重な議論を賜りまして全ての議事において承認いただきました。

誠にありがとうございました。本日は地域公共交通確保維持事業の内容、三木市地域公共交通計画の変更、口吉川ふれあいバスの運行内容の変更を中心にご審議いただきました。

本日ご審議いただきました内容を踏まえまして、補助金申請の手続きを進めていくとともに公共交通の利用促進に努めてまいりたいと考えております。

会議の冒頭でご説明させていただいております、この協議会は道路運送法に基づく事項について協議するとともに、三木市地域公共交通計画に基づく事業の推進について協議する会議体であります。

引き続き計画に基づく事業を着実に推進するとともに、皆様からいただいたご意見を踏まえ、計画する実りのある計画に磨きあげてい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。

委員の皆さんにおかれましては、引き続き本協議会の取り組みの当局に対しまして、格別のご理解とご協力を賜りますよう、よろしくお願いいたします。

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。

本日は大変足元の悪い中、ご参加いただきまして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。

それでは以上をもちまして第 14 回三木市地域公共交通検討協議会を閉会いたします。

なお、次回の協議会につきましては、8 月の開催を予定しております。何かとご多用のところ恐縮でございますが、その際にはお集まりいただきますようお願い申し上げます。

本日は雨の中、また鉄道ダイヤの遅れなどございました中、ご出席いただきまして誠にありがとうございました。

以上で閉会させていただきます。