令和６年度第１回三田市地域公共交通活性化協議会 議事録

【日 時】令和６年５月 17 日（金）10:00～12:00
【場 所】三田市役所２号庁舎 2301 会議室
【出席者】委員：14 名（4 名欠席）
土井 勉(ｵﾝﾗｲﾝ)、北川 博巳、西村 敦(代理:宮本)、苅谷 治彦、森口 洋平(代理:絆地)、木原 健太、高田 隆史、山添 元邦、若林 秀樹、金子 俊二、大村 和也、奥野 成雄、栗原 正憲、長谷川　泰三
オブザーバー：1 名　竹内 宏（神姫バス株式会社）
傍聴者：2 名
事務局：6 名
都市整備部次長 髙寺、交通政策課長 田中、交通調整係長 福井、交通企画係長 大脇、交通企画係 伊藤、交通調整係 池本

【次 第】
１　はじめに
２　配布資料の確認
３　議事の進行（出席者委員数報告）
４　協議事項
（1）令和５年度決算報告について
（2）令和６年度予算（案）について
（3）バス路線の減便・廃止等、個別地域の課題が発生する場合の関係者が協議する場について
（4）地域内交通導入の指針について
５　報告事項
（1）バス路線退出意向について
（2）地域公共交通計画と国補助事業（地域公共交通確保維持改善事業）の連動化について
（3）その他　次回の協議会について
６　おわりに

【会議の概要】
（事務局）
今年度第１回目につき、各委員・オブザーバーの紹介（詳細は別添委員名簿参照）
本日の出席委員数は、委員総数 18 名中 14 名の出席。会議成立。

【協議事項】（詳細は別添協議資料参照）
(1) 令和５年度決算報告について
（A 委員）
令和７年から補助金は協議会へ入るという理解で良いのか。
歳出として 918 万使ったとのことだが内容がわからない。これをもう少し中身をかみ砕いて教えて

もらいたい。

(事務局)

歳出の内容については、補助事業での補助金や運営費など様々なことを協議会で執行している。

昨年度の 11 月以降に協議会で口座を開設し、財務規定を作り、活性化協議会で国の補助を受けることを想定し、補助金が入った時には執行できるように対応している。

歳入・歳出については、事業を発展的に実施していく予算を置き執行できるよう、今後を見据え予算報告を行うこととしている。この歳入・歳出の監査では監査委員に全ての項目、件数を確認してもらう。今後は運営費において振込手数料等について分かるよう明示していきたい。

(A 委員)

活性化協議会の運営には様々な経費が必要となる。例えば、報償費はどのように処理をされているのか。

執行した事業について費用に見合った内容となっているのか疑問。手数料などの項目を聞いているのではなく、事業内容がどうであったか、又、その投資効果がどうだったかを聞いている。

(事務局)

令和 5 年度歳出については、委託経費として約 900 万円かかっており、業務内容の一つであるクロスセクターでいくらの費用を要したのかなどの積算内訳ではなく、会議の出席等の計画策定するにかかるコンサルタント業務であり、項目毎に歳出の内訳が分かれているものではない。

また、会議に出席時の運営費、報償費等については、市予算で執行。活性化協議会の予算には表れていない。

(A 委員)

運営は市でするのか。なぜ協議会の予算に入れないのか。人件費等の運営費について内訳を説明する必要があるのではないか。

(会長)

報償費について、市で執行されていることと協議会で執行するお金とどの様な分け方になっているのかが分からないということです。

(事務局)

市と活性化協議会の予算分けは、昨年度から実施した。基本的には国の計画に関するものとバス事業などの国補助について、活性化協議会の予算を通して実施していく仕組み。また、市から依頼し活性化協議会委員として就任いただいた経費は、市の予算で執行するよう切り分けている。

(会長)

簡単に言うと、協議会では国補助を受ける財布にし、国の背景や予算に合わせた仕組みの対応を作っていることだと思います。

（会長）
協議事項1について協議が調ったか確認をさせていただきますが、異論はないですか。

（一同）
了承。

（会長）
ありがとうございます。次に、協議事項2について事務局から説明をお願いします。

(2) 令和6年度予算（案）について
（副会長）
予算書を見て違和感がある。歳入額がないのは何もしないように見えてしまう。地域公共交通計画では「これから事業が進んでいく」状況にあり、市の予算の中で実施し、協議会では何もしないようにも見える。協議会の関わりがわかる文言を入れてはどうか。

（事務局）
計画の推進については市の予算の範囲内で実施することを想定。歳入額が無いことで何もしないように見えるかもしれないが、協議会では事業の進捗確認をしながら計画を進めるため、予算案は無いように見えるがご理解いただきたい。

（副会長）
協議会として、今年度はどういう事業をするのか示されないと納得されにくいと思う。監査も行っているので、お金だけでなく事業監査からも今後進めていく検討をお願いしたい。

（A委員）
副会長のご意見は納得できる。
ところで、前年度の930万円は国補助とどう関係しているのか。国から予算が出ているのか、それとも国の事業として市から予算が出されているのか。
それともう一つ、計画の推進に当って、解析がもっと必要だと思っている。それには費用がもっと必要になる。継続して解析することはバス路線の減便等についても、思い付きではなく根拠づけをして答えを出さなければならないと思う。市の予算でやると言われていたが、要求すれば市から出されるのか。新病院についても他部署である病院推進で予算を確保し進められ、活性化協議会と関係なく進んでいくのか。

（会長）
副会長とA委員のご意見について事務局から回答いただきたいと思います。

（事務局）
前年度決算でも報告した公共交通計画策定費となる9,185,330円について、計画策定に要する経費

を補助する国事業の活用を想定していた。今回の計画に係る経費の補助を国に要求したが、結果的に査定が 0 という結果であったため、100%市の一般財源となった。国からいくらかの補助金が頂けることになっていれば、決算報告でも内訳を示すことができたが、結果的には 100%三田市からの負担金で協議会が計画策定を実施したことになる。

予算について、予算額 0 のため活動してないように見えてしまうというところは、事業計画についても議論いただくよう資料を用意すべきであった。次回は示したい。決算時に報告したとおり、皆様が会議に出席いただいた際に発生する報償費ついては、昨年度同様市で予算の手当てをしている。これも一つの活動経費となる。

また次年度以降、協議する様々な案件について議論いただくことが主な活動となるが、その際にデータによる分析、解析の必要性、またそれに対して経費が発生した場合はどうなるのかという質問について、我々でできる解析あるいは事業者から提供されるデータをもとに皆様と分析したいと考えている。より専門的な知見あるいは技術が必要になり費用が必要となる案件が出た時には、協議しながら次年度に向け予算を手当てしていく等、引き続き皆様と検討したい。今年度は、費用が発生するような高度な解析やコンサルタント業務は予算として手当てしていない。

病院についても、これから重要な案件として出てくるのではないかということ。こちらについては、病院で移動手段についての様々な検討を含め調査分析する業務を進めており、その内容については皆様と共に共有させていただき計画推進にも反映していきたい。

（会長）

予算の話と事業計画はセットなので、予算と事業計画であるとか協議会の開催予定など、協議会ではどの様なことを考えていくのかがあれば分かりやすかったと思いますので、事業計画を皆様と共有してください。

では、協議事項 2 について協議が調ったか確認をさせていただきますが、異論はないでしょうか。

（一同）

了承。

（会長）

次に、協議事項 3 について事務局から説明をお願いします。

(3) バス路線の減便・廃止等、個別地域の課題が発生する場合の関係者が協議する場について

（B 委員）

協議資料 5 ページにバス路線存続可否の検討とあるが、この可否という言葉に違和感がある。申し出があって断ることは多分難しいと思う。形式上そうなるかもしれないが、実際拒否はできないと思う。時間、時期をいつにするかというところまでだと思う。手続きのフローとしては間違いないだろうが、実質の内容を考えると、例えば 1 年後に廃止したいとなっても、地域住民と色々検討するとなると 3 年ぐらいかかると思う。そうなると、事業者はそれほど待てないという話になるので、フローも工夫が必要だと思う。例えば、路線の収支や毎年の利用状況や様子もあらかじめ分かる話。分科会は形だけで、実際機能していない内容になるのではないか。

（事務局）

バス路線存続可否の検討と記載しているが、各路線の状況によるが、例えばその廃止を申し入れられたバス路線の旅客が少ないという状況の場合、目標を設定して、乗車人数が増えれば存続ができることが考えられる路線であれば、地域と協力してバスに乗っていただくことをして、バス路線が存続できるというシナリオができたら良いと思っている。

スケジュールについて、1 年後は難しく、3 年ぐらいかかるのではないかということだが、表には廃止時期を設定しているが、地域の思いやバス事業者の廃止に向けたスケジュールがあると思うので、お互い歩み寄ってスケジュール設定できたらと考えている。

流れについて、まず分科会を立ち上げて、その中で一度議論をして、協議会の方で進め方について諮っていただきたい。図については、あくまでイメージ図であり 1 つの例。具体的な内容や改善した方が良い内容について、分科会を立ち上げた後、まず今後の進め方を一度議論させていただきたい。

（会長）

どうしても存続したいということが分科会で議論した結果出てきた場合、先ほどのお金の話になりますが、当然予算措置が必要になります。存続のために補助金を出すということです。そうしたことが、全然見えてこないです。

それから補助金を出すとなると、補助金申請までに時間を間に合わさないと、結局だめだったということにもなりかねないので、このスケジュール感が大事だと思います。イメージの中で、関わりのある予算の体系はどのような考え方になっているのでしょうか。

（事務局）

この可否の中に補助金の検討も含まれることになると、予算等の時期的な問題も考えないといけない。補助金の確保等についてはまだ検討してなかった部分であるため、補助金の確保等も含めて考えたい。

（会長）

市がサポートする選択肢も残しておかないと、利用者が少ないから地域も皆さん頑張ろうということも大事なことですが、市として必要なものがあるとしたら、きちんとその時に入れておかないといけないと思いました。

（事務局）

バス路線存続の可否について、否の場合や可とするための要件は様々あると思う。補助金という形、運行主体になるという選択肢など様々な手法が考えられる。スケジュール感含めて、フローが皆様と共有できるよう、今後議論を進めたい。

1 年 2 年先の話ではなく、3 年から 5 年という少し中期的なスパンで考えていくべきではないかという意見もあったため、短期的なスケジュールあるいは中長期的なスケジュールの両面から、分科会では議論やフローの仕組み作り進めていきたい。

（A 委員）

減便、廃止ということだが、再編はこの中に入っているのか。

又、申し入れがあれば実施となっているが、お金の関係があり、全部補助をするわけいかない。三田市として、補助などがいる場合に、申し出があってからではなく、それなりの機関、組織で検討して、ここは減便、廃止、再編する必要性があるということを解析・分析し、三田市全体の方向性を明確にした上で、申し入れがあるものについて優先順位を踏まえて補助などを行なっていくべきと思う。

例えば、ウッディタウンのバス路線の再編に関すること。非常に便利だから発生しないだろうと皆さんお考えだと思うが、近くに住んでみると、昼間、空で走っているバスの多いことに気が付く。本件に関しては、路線として維持しているから、見直す気はないとの説明を受けた。しかし、もっと解析・分析を進めれば、また違うところが見えてくることがあると思う。こういったところも、検討対象として見直しの必要性を見極め、市全体として総合的な優先度を決めて実施に移していくようにするべきだと思う。

（事務局）

再編の場合について、減便、廃止等で地域の課題が発生する場合であるため、再編でその特定の地域に何か課題が発生するという時も、この場の対象になると考えている。

三田市全体で解析をすべきという意見について、三田市地域公共交通計画の中で分析した。三田市全体の方向性ということで、計画の中で提示している。計画 116 ページでは、目指すべき公共交通ネットワークということで、現在解析した結果、三田市の公共交通ネットワークとして、ラストワンマイルを検討する地域と、地域の需要に応じてラストワンマイルとフィーダーをそれぞれ検討する地域ということで計画に位置づけている。全体の解析とした結果は記載の通り。この計画に基づいて事業を進めることを考えているので、ご理解いただきたい。

（A 委員）

全体の解析は 116 ページで出来ているということだが、アクセシビリティを個別にチェックしたところ、意外な結果が出た。広野方面はアクセシビリティが悪いとの解析結果になっているが、上青野から三田駅までの平均移動速度指標は、9km/h くらいになる。著しく悪い訳ではない。車で行くルートも含めて全部公共交通で行くとして算出しているため悪くなっているように思える。一方、あかしあ台から新三田駅までの平均移動速度を求めると 15km/h くらいでアクセシビリティが極めて良い。便数が多いからと思われる。しかし、平島病院方面行きだと 6km/h くらいになる。 ゆりのき台のコヤマまでだと更に悪く 4.2km/h ぐらいになる。単に地域をひとまとめにして、この地域はなんとなくバスが多く走っているから良くて、こちらの地域はバスが少ないから悪いと決めつけるのはどうかと思う。どこへ行くのにどれだけ困っているかというアクセシビリティを正しく把握する必要がある。

この他、極めて近くなのに、バスを使うと実に不便というところのあることも分かった。例えば、ウッディタウンの 1 地区であるあかしあ台からセンチュリープラザに行く場合、平均移動速度は 2.6～3.0km/h ぐらいになる。理由は 2ｋｍぐらいの距離なのに乗り継ぎしないといけないから。これらを踏まえて地域内交通について考えないと、みんなが納得できる答えを導けないのではないか。もっと時間かけて整理していく必要がある。

（会長）
現在の三田市の公共交通のサービスレベルを再確認しようという話だと思います。
廃止、減便、再編の申し出があった時に、市としてどう対応するかという話ですので、今回の協議事項と少し違うと思います。

（A 委員）
申し出のあったところだけを議論すると歪みが出てしまうのではないか、不公平になるのではないかと思われる。一律に全体解析して、利用者がどこに行くのにどれだけ困っているかということを明確にした上で、地域という概念でまとめて処理するのではなく、人の移動に着目し、対策項目の優先順位を踏まえて対応していくべきではないか。

（会長）
趣旨は理解しました。それは減便廃止の申し出の話ではなくて、減便廃止になる前にきちんと地域の実情を認識しておこうということではないでしょうか。バス事業者が、減便廃線の申し出をされた時に議論するという話ですけど、このスタートが気になるところがあります。申し出された時はもう事業者は心を決めておられるので、先ほど少し申し上げましたが、存続してくださいという話は、本当はこういう話の前段で決まっているというのがよくある話です。

（A 委員）
減便廃止に絡んで気にしているのは、市内のバスが空で走っているところがある。空になってるところは時間帯によると思うが、廃止すべきかルートを変えるべきではないか。その点はここの議論と同列ではないか。

（会長）
分科会でやるということは、協議会全体でやるという話のご提案だと思いますので、この点については事務局で三田市の方で考えをまとめていただくしかない。

（事務局）
A 委員の趣旨について理解した。
申し出があってからスタートではなく、まず市内全域の各路線の性質を整理し、事業者とともにバスの全体最適化を見据え、輸送量や地域の実情を理解した上で、まず先行的に再編を図っていくべきではないか。その上で、申し出があったところについては最優先するといったスキームにするべきではないかというお話だったと思う。
会長からも意見あった通り、今回の提案は、再編等の申し出があった場合は、喫緊の課題として分科会という場で議論したい。それとは別に計画策定業務の中で、クロスセクター効果での路線評価やアクセシビリティについては様々な材料が揃ったので、深掘りして今度は個々の路線にスポットを当てて評価していくという作業を継続していくべきではないかという意見と理解している。
パブリックコメントでも回答したように、引き続き協議会の皆様と一緒に市内全域の再編をどう進めていくべきなのかという点は議論したい。こちらについては、改めて協議会で別途議題として協議

を継続させていただくような場を設けたい。
　現時点で解析に要する予算を確保できるのか、いつからどういう協議をするのかということについてはこの場でお答えすることができないが、しっかり準備をした上で、また改めてテーブルに載せさせていただきたい。

(C オブザーバー)
　乗務員の採用活動については、三田市の協力を得ながら頑張っているところであります。
　一方で、メディアでも報じられているように、乗務員不足により路線維持が厳しく、減便せざるを得ない所が発生する可能性があります。補助金を頂いたとしても、利用が少ない便については、どうしても減便せざるを得ないこともあります。
　バス事業者として、運行回数を変更するなどの方法で効率化を図りますが、その事業運営方法が硬直化しないように配慮してほしいと考えています。明らかに利用が少なく影響のない便の減便もありますので、その内容により、分科会で協議する路線と協議しない路線について、今後別の場で詳細を共有し協議したく、我々の意見を述べました。

(会長)
　ドライバー不足については、三田市や兵庫県含めて努力をされています。
　路線の問題については、路線維持ができているバス会社もそれなりにあります。それも含めてこの分科会をしましょうということですね。
　地域の人たちが主体的に動いてくるという話も含めて、誰が運行するのかということも課題なるおと思います。。

(副会長)
　交通ネットワーク分科会で場を作ることについては、全く反対するものじゃないと思うので、ぜひ設置をお願いする。
　ただフローにはないが、存続可否の検討はしてほしい。代替交通案ありきの話でどうも流れるように見える。そうではなくて、色々な策があるだろういうことも分科会で議論はしていただきたい。例えば通学需要の高いところだったらどうか。できることを挙げたうえで、代替交通を検討しないといけない。ネットワーク分科会で議論して終わるのか、また違う分科会があるのか。
　全体の中でどのように最適するかという話も踏まえた上で、検討してていただきたい。分科会はこれから発足すると思うので、まず第 1 回ではそういうところをしっかり確認しながら検討を進めて欲しい。

(D 委員)
　バス路線休止については、手続き上、協議会の決をとるというのが条件になる。分科会で結論が出されると、これを協議会本体で協議しないということが想定される。
　分科会でどこまで議論するのかという点はあるが、最終の結論を出すのは協議会本体だと考えている。
　もう 1 つ、仮に代替交通を設定することは、バスだと車が大きくコストがかかるとなると、乗合タ

クシーのような手法というのも当然考えられるが、これも協議会での協議を踏まえた上で可能になってくるため、分科会で決定したから協議終了とならないようにお願いしたい。そこに至る具体的な検討は非常に良いことだと思うが、最終結論まで分科会が全部行うということだけはないようにお願いする。

（事務局）
分科会で最終結論ではなく、分科会で決定した事項を本協議会で最終決定するという流れで考えていく。

（会長）
今の答えだと、協議事項4ページに協議会と分科会の関係が示されていますが、これだけだとちょっと弱い。6ページに協議会と分科会の関係が記載されているので、今のご意見を踏まえると、最終結論だけではなくて、バス路線存続検討の結果や代替交通導入の話というような節目節目には都度協議会に諮るべき内容になってくることになりそうですが、その認識でよろしいですか。

（事務局）
節目のところで、分科会で決定した事項について本協議会で報告をしたい。

（会長）
代替交通の設定については協議事項ではないですか。報告で良いですか。

（事務局）
申し出については報告事項、存続の可否や代替交通は協議事項と考えているので、本協議会で協議事項として進めていきたい。

（会長）
私からもう1つ、2つお願いしたいです。
減便廃止の申し出については、市は待ってるだけになります。タイミングもあると思いまが、例えば事業者と、年に2回ぐらいは公式でなくとも、現状を確認するようなことをした方が良いと思います。この路線は厳しいというような話をお互いに意見交換しておくことは、申し出よりも前にしておいた方が良いのかなと思います。予算にも関わってくると思います。
それから、分科会から本協議会での廃止、再編決定にかかる議論について、まずどれくらいの時間を要するのかということは、バス事業者にとっては非常に重要な話だと思いますが、どうも時期があまり見えないので、どれぐらいの時間を要するのかというのは予定しておいた方が良いと思います。
もう1つ重要なこととして、分科会を公開するのかどうかです。かなり生の数字を出していて、開催してるとこがありますが、その場合は非公開として、内容については協議会で公開するという方法もありますが、三田市の場合はどうしますか。

（事務局）
　分科会の公開、非公開について、協議する内容によっては非公開すべきものもあると思う。協議する前に、公開、非公開については会議ごとに確認をしていきたい。

（会長）
　どこかにその旨書いておかないといけないです。

（事務局）
　具体的なことを考える際には入れ込むようにする。

（会長）
　皆様の方からのご意見、ご質問はよろしいですか。
　大きな方向はこの内容でご確認をいただいてるとは思うのですが、修正するところがたくさんあるので、これで協議が調ったと結構言いにくい内容だと思います。分科会設置については良いということだと思うのですが、この分科会でどういうスケジュールで何の話をするのかということに、結構ご意見いただきました。廃止だけではなく、減便や再編について、もしかしたら廃止しなくても大丈夫というのもあるかもしれません。
　三田市民の皆さんがご承知いただくということになると、まだ内容が不足しているので、協議の内容については、後日皆さんに書面で見ていただくという形でいかがでしょうか。
　この内容で良ければ、手を挙げていただきます。事務局の方でも精査いただいて、書面協議になるかもしれませんが、皆様に見ていただくという進め方をしたいと思いますが、この内容の進め方について、皆さんの方で良ければ、お手上げてください。

（一同）
　挙手

（会長）
　今申し上げたような進め方をしていきたい。 分科会設置については、協議が調ったということにさせていただきたいと思います。

(4) 地域内交通導入の指針について
（副会長）
　私が携わったのでポイントだけ申し上げておく。現状と内容がかなり変わってきたので、それに合わせたものにするということと、8 ページ目以降の、「新たな市民生活交通のバリエーション」も変わってきたので、現行に一致したものとして改訂をお願いしたい。
　指針の 16 ページについて、収支率の議論はずっとあり、この時は評価指標として 40 パーセントとしたが、三田市でも 3 つの地域で地域内交通を実施している中で、これが大変。理由は、ガソリン代の高騰や自動車の費用もかかる点。今後どうするのかというところは今後ポイントになってくると思うので、よく考えてやっていただければありがたい。

(A 委員)

これはコミュニティバスの導入を想定して策定されたということだが、どういう理解をしたら良いか。この指針を踏まえて作られるのか。ちょっとわからなかった。

(事務局)

収支率等について、既に実施をしている地域内交通があるため、現状も踏まえて設計を進めていきたい。

当時はコミュニティバスを想定して策定しているが、今回の改訂は、基本的に実際に三田市で実施している自家用有償旅客運送等を想定して指針を改訂していきたいと考えている。

(A 委員)

先ほど、収支率の評価指標は 40%と説明があったが、個別に 40%と定めても、その数が増えたら予算は増えていく。そういう考え方で良いのか。財源をどうするかということを決めておかないといけない。資金がないと新交通等の導入ができない。だから、その原資をどこから出すかということを明確にした上で作業を進めて頂く必要がある。

又、収支率の評価指標に関して、現状の実績で設定するという考え方で良いのか。現状の地域内交通は、交通空白地の解消を目的とする自家用有償旅客運送の導入のみ。このような考え方では、限定された評価指標と受け取れる。ニュータウンほかも含めて設定しようとすると、ニュータウンへの導入が検討されているグリスロや交通利便性の向上が期待できるライドシェアなどの新交通システムの導入などをも視野に入れて、収支率を設定する必要があるのではないか。

いずれにしても、地域内交通導入の指針の策定に当たっては、農山間地の交通空白地の解消に限定することなく、ニュータウンほかを含めて地域内交通が不便なところの解消を目的とし、不便さを定量化するとともに、グリスロやライドシェアなどの新交通の導入をも視野に入れた指針にして頂ければと思うが如何か。

(事務局)

三田市地域公共交通計画では、地域内交通の導入について市内全域にハッチがかかっているネットワーク図を皆様と共有させていただいた。

ただ一方で、地域によって求められる地域内交通の形や役割は異なるだろうということで、ハッチについても少し分類した。

この新たな市民生活交通導入検討指針が策定された平成 23 年以降、交通の状態や地域内交通について様々な手段が提案され、実現して、様々な事例が出てきた。法律についても規制等緩和され、運用等も変わってきた。今回の作業は、この平成 23 年策定された生活市民生活交通導入検討指針を踏襲すべきところは踏襲しつつ、コミュニティバスを彷彿とさせるような指針ではなく、より多様な地域の実情に応じた地域内交通が幅広く検討できるよう、道標になるようなものに改訂していきたいという思いで作業をする。コミバスを除くことやグリスロは入っていないというような、何かを排除することや自家用有償旅客運送のことだけ書く等、そういったことではないとご理解をいただきたい。あくまでも多様な手段があることを前提に、地域の中でどのように検討を進めていくべきなのか、目指すべき収支率はどういったところなのか、また優先的に導入する地域というのはどういった特性を

持った地域なのか、その辺りをあらかじめ共有するためのものとして改訂をしていきたいという風に考えている。

(E 委員)

スケジュールについて、パブリックコメントの実施回答の後、11 月に改定指針開始となっているが、今の議論を踏まえても、内容については多岐にわたっており、なおかつ地域の実情も様々という中で、この 6、8 月の協議会 1 回で運用開始とはならないだろうと思う。この協議会でもパブリックコメントの内容を踏まえて議論を重ねて進めていくという風に考えたいので、議論をもう少し深める場面が必要だと思う。11 月運用開始前にもう一度協議会で協議して、最終盤を決定して進めていく進め方でいかがか。

(事務局)

このパブリックコメントの回答案について、この協議会で諮った上で回答したいと考えている。その上で、最終的な利用開始としたい。

(A 委員)

どうしても気になるのが、公共交通に対する公的補助の在り方。収支率 40%というだけでは不充分。市が補助する原資をどうするのかということと、いくらにするのかというところをまずしっかりやってほしい。理由は、交通空白地が少ないニュータウンは人数が多いにも拘らず公助を得られにくい状況になっていること。路線バスが多く走っているところで交通空白地とされているところにも、公共交通による移動の不便なところが存在する。先日、高齢者の女性の話を聞いた。ニュータウンと山間地が分断されつつあるようだ。ニュータウンでは公的補助がほとんどないが、不便なところは公的補助が多く不公平と感じるとのことだった。分断を生み兼ねない政策になっていないか検証が必要と思われる。

(会長)

改訂にかかる予算については市の方で確保されるということですか。

(事務局)

指針の作成、改訂作業については、コンサルタントへの委託等は考えていない。職員で改訂作業を実施する。

(会長)

現行の導入指針は、実際運用する時に、運用して改善することについての書き込みが少なかったように思います。先ほど言われたような、例えば収支率についても改善していく、あるいは運行して、改善した方が良いという点が出てきます。そういう点については検討指針ではなくて運用指針についても入れていくことが次は必要だと思います。名称は「地域内交通等導入指針」ですが、既に三田市はされてるところもありますから、 それより良いものにしていくためにどうしたら良いかということを指針の中に入れておくことが多分期待されると思いますので、ご検討よろしくお願いしたいと思

います。

（事務局）
運営についての指針を入れるべきという意見について、どうしたら良いか、どう改善した方が良いかというのも含めて考えて指針に入れていきたい。

（会長）
この点についても協議が調ったとさせていただきたいと思います。

【報告事項】（詳細は別添協議資料参照）
(1) バス路線退出意向について
（副会長）
今回は報告事項で意向ということなので、まだ申し出でではないと思いながら聞いた。このような事態は、日本各地で起こっている。そのために、今回策定された地域交通計画との連動をどう考えるかということをコメントする。
地域公共交通計画の 66 ページに書かれているクロスセクター効果の連動を見ると、今回の路線は対象になっている。効果の悪いところであって利用促進、効率化による改善、バス以外の手段の検討をみんなで考えないといけない。
それから、交通計画の 91 ページにあるアクセシビリティ指標は結構やっぱりよく出ていて、低いところから今後検討が必要な路線は増えてくると思う。そのためにそれぞれの事業があるという意識の下でやらないと、いつも報告してわかりました、対策しますという話もあるが、施策と事業を交通計画の中に打ち立ててる以上は、退出意向となると事業が発動されるのか、どこの実施があるのかということを考えていく必要がある。
そこで事務局へ質問だが、今回、目標それから事業の計画を立ててきたが、今回この話になってくると、ここの事業の中でどういうものが該当するのか、それから何を考えていかなきゃいけないのかを同じように考えできればと思うが教えていただけるか。

（事務局）
今回のような退出意向があった時に、計画のどういう事業に沿って進んでいくのかということについて、計画の 122 ページをご覧いただきたい。
施策 3 の「地域住民、交通事業者、行政の連携強化」で、先ほど協議事項の 3 でも話した、地域住民や交通事業者様と関係者が集まって協議をする場を設けることを共有したが、この事業に該当する。この事業に基づいて、こういう路線退出の意向を伺った際には、地域の住民、また交通事業者と検討したい。

（副会長）
多分これだけではないので、事業計画をしっかり立てる必要がある。

(会長)
　これをどう受け止めるかということが非常に重要な話であり、分科会の最初の仕組みです。

(B 委員)
　今回のこの報告はバス事業者がした。事務局から報告という形を取られなかった。その違いは何か。本来はどうすべきか。

(事務局)
　内容について、確かに三田市も神姫バスから退出の意向を伺っており、事務局から報告するという方法もあったと思うが、今回の神姫バスが報告したのは、退出の内容、載せる内容についてよくご存知であることから、神姫バスから報告することで、両者協議のもと決定した。

(B 委員)
　ここに書かれている資料だけではなくて、色々書いていただかないと分からない。分科会での話かもしれないが、突っ込んで聞くことになる。それがこの場で良いのか、あらかじめ事務局から聞いていただく方が良いのか。

(A 委員)
　クロスセクターの資料の中で、香下線は退出の対象ではないのか。何か理由があるか。

(F 代理)
　今回、この線の退出意向を示した理由だが、地域が非常に固まってるため、代替交通の話とかもまとめてこの地区で色々協議ができるのではないかと考えた。香下線も確かに非常に数字は悪い。今後そのような話もしていかないといけないが、今回の広野線、幡尻線、藍本線については、バスダイヤを少し組み合わせると、バスの運用が重なると思う。そこに香下線も含めるとなると難しく、地域もかなり広くなる。こういった理由から退出意向を示した。

(会長)
　小学生の利用者は広野線では 23 人、本庄小では 12 人ですね。来年度は何人が卒業して、何人入学するのかっていうのは、これと検討はつくと思うが、来年度の利用者は分かりますか。

(事務局)
　教育委員会から入学予定の人数は確認しているが、その中で何人がバス通学されるかという内訳までは今は把握をしていない。実際にバス通学されるかどうかは実際入学されてみないと分からないが、各小学校入学者数、全体の在学者数というのは年々減っていくという情報はある。

(F 代理)
　神姫バスとして毎年の入学者数は一応教育委員会を通じて確認している。毎年定期券を発券しているため、そこで各学年何人いるのかを把握している。そのため、6 年生が何人であるからこれだけ人

数が減るということは把握している。こちらでわからないのは、新入生何人入ってくるかということ。教育委員会に確認は取るが、蓋を開けてみないと何人というのは分からない。転出や転入で本当に入学する方の情報は、直後でないと分からないところが課題。

（会長）

来年の４月に休止した時に、今通っておられる小学生に加えて、新しく入学する方もいると思いますが、４月１日までに小学生の足をどう確保するかという話は、本当は４月１日よりもっと早いうちに、安心して通学できるというメッセージを出さないといけないと思います。例えば、タクシーチケットを配布するという方法もあるのかもしれませんが、安心して子供さんが継続して通学できるように手配していくというのは重要なことだと考えております。

（事務局）

今回の退出意向を受けて、教育委員会とも情報共有し、どのような方法が良いかを検討する。こちらとしても、通学については途切れたらダメと考えている。

市として、神姫バスの退出時期の意向は４月１日からとなっているが、代替案も検討しながら今後の調整をお願いしている状況。

（会長）

お願いだけではなくて、具体的に、補助金を出すとかそういうことも含めて取組まないといけないです。

（会長）

「路線休止」について説明をお願いします。

（F 代理）

路線休止というのは、一旦休止をするということで、今後再開するということも考えられる。なので、路線免許は維持するがバスは走っていないという状況。廃止はもう完全に撤退しますという違いがある。廃止してしまうと、一から免許を取らないといけない。今回は休止というところで進めたい。

(2) 地域公共交通計画と国補助事業（地域公共交通確保維持改善事業）の連動化について

（事務局）

フィーダー系統については、国の補助が２分の１、その残った２分の１は市補助。

（会長）

そうすると、この市の補助分は協議会のお金ではなくて、市の方ということで良いか。

（事務局）

国の補助は協議会に入り、市の補助は三田市から神姫バスに入るという流れ。

（事務局）

会長はじめ議員の皆様、活発なご議論いただきありがとうございました。

次回は 6 月で書面開催。

以上