

第 4 回三木市地域公共交通検討協議会議事録

日時：平成 30 年 12 月 3 日（月）

午後 3 時～午後 4 時 40 分

場所：三木市中央公民館 4 階 大ホール

○事務局

それでは失礼いたします。

定刻となりましたので、ただいまから第 4 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、雨が上がったとはいえ、足元の悪い中、本日は何かと御多用の中、本協議会に御参集を賜りまして、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の〇〇でございます。事務局といたしまして、本日の司会を務めます。どうぞよろしくお願いをいたします。

今年の 6 月 4 日に開催いたしました前回、第 3 回の協議会から、早いものでちょうど半年が経過をいたしました。本日につきましては、前回協議会でいただきました委員の皆様からの御意見や、その後事務局のほうで加えました内容などを反映し、計画の素案から計画案といたしまして、段階を一つ上げた形で委員の皆様にご提示をいたします。加えまして、本日は三木市デマンド型交通検討部会での協議内容の御報告のほか、「三木市バス交通の見直し方針」（案）など、今後の市民生活にも直結する内容につきましても、御協議をいただく予定としております。本日も盛りだくさんの内容となっておりますが、どうかよろしくをお願いいたします。

なお、本日は、時間の関係上、遅くとも午後 4 時 30 分には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つきましても御協力を賜りますよう、併せて、よろしくをお願いいたします。

はじめに、本日の御出席者のうち自由が丘地区、〇〇委員の代理出席といたしまして、本日は〇〇様のほうに御出席をいただいておりますので、御報告をさせていただきます。

それでは、まずはじめに資料の確認から入らせていただきます。以下、着座の上、失礼をいたします。

それでは、お手元の資料のほうです。まず、会議の次第です。その次、資料 1 といたしまして委員名簿、それから資料 2 といたしまして協議会の配席図、資料 3 といたしまして前回協議会の議事録、資料 4 といたしましてデマンド型交通の導入検討地域の選定（案）、そして資料 4-1 といたしまして、選定における参考資料、そして資料 5 といたしまして計画（案）の全体版、100 ページを超える大部のものとなっておりますが、全体版、それから資料 6 といたしまして計画（案）の概要版、A3 の両面です。それから資料の 7 といたしまして前回の計画素案からの主な変更箇所一覧、そして、資料の 8 といたしまして「三木市バス交通の見直し方針」（案）とそれに続く評価結果などの表が載っている分です。そして資料 9 といたしまして見直し方針（案）の実施スケジュールの案、それから資料としては最後になりますが、資料の 10 といたしまして、計画策定に向けた今後のスケジュールについて、そして、資料ではないんですけれども、委員の皆様のお手元に電車とバスの時刻表「粟生線&バス乗継ガイド」ということで、今般、神戸電鉄粟生線活性化協議会のほうで予算を置いて作成した乗継ガイドを、本日は御用意しておりますので、また、御活用いただきますようお願いいたします。

それでは前段が長くなりましたが、協議会の開会に当たりまして、〇〇会長から御挨拶をお願いいたします。

○会長

皆さん、こんにちは。会長を拝命しております〇〇です。少し1時間半と時間設定が短いので言うことはありませんが、6か月間、前回の議論から空いてしまいました。その間、修正をするとともにですね、三木市さんのほうとですね、いわゆる旧コミュニティバスの見直しをいろいろと議論をされていたので、それも併せて本日の会議で議論していただくこととなりますので、どうかよろしくお願ひしたいと思ひます。

○事務局

〇〇会長、ありがとうございました。

続きまして、次第の3のほうに移ってまいります。本協議会の設置要綱の規定によりまして、「協議会は会長が招集し、その議長となる」とありますことから、これ以降の会議の進行につきましては、〇〇会長にお願いをいたします。

○会長

それではですね、早速次第を進めていきたいと思ひます。2まで終わりましたので、まず、前回議事録の確認からお願いいたします。

○事務局

失礼します。三木市都市整備部交通政策課の〇〇と申します。よろしくお願ひいたします。座って説明させていただきます。

まず、お手元の右肩に資料3と書きました第3回三木市地域公共交通検討協議会の会議録を御用意ください。こちらにつきましては、前回6月4日に三木市役所におきまして第3回の協議会を開催しております。その会議録を付けさせていただきます。

主な内容としましては、報告事項といたしまして、三木市地域公共交通網形成計画の策定スケジュールの見直しについて、もう一つ、デマンド型交通の導入検討の進捗状況について、また、協議事項としまして、三木市地域公共交通網形成計画の素案につきまして、こちらの協議いただきました内容につきまして、記載させていただきます。

以上です。

○会長

このような形で例によって丁寧な議事録になっておりますが、なかなか今お気付きの点を聞くのも失礼な気もしますので、もし何かお気付きの点、ニュアンスが違うというようなことがございましたら、事務局のほうへお知らせ願ひます。座長責任で必要に応じた修正をさせていただきますので、そのような取扱いということをお願ひいただければと思ひます。よろしくお願ひしたいと思ひます。

その議事録の中で出ていたんですが、計画に関するところはできるだけ反映したことになるんですが、その点まだまだニュアンスが違うということがあれば、計画の修正の説明のところでもまた御議論願ひればいかと思ひますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

それでは、時間の関係もございまして、4番の報告事項のほうへいきたいと思ひます。「デマンド型交通の導入検討地域の選定（案）について」ということです。また、事務局からお願いいたします。

○事務局

三木市都市整備部交通政策課の〇〇でございます。本日はありがとうございます。では以下、座って説明をさせていただきます。

そういたしますと、お手元に御準備いただく資料ですけれども、資料4、それから資料4-1をお手元に御準備いただくようお願ひいたします。

それでは、「デマンド型交通の導入検討地域の選定（案）について」ということで、ひとまず資料4を確認をさせていただきます。

1番「デマンド型交通の導入検討地域の選定に当たっての検討項目及びその考

方」ということで、本市におけるデマンド型交通の導入検討地域の選定に当たりましては、三木市デマンド型交通検討部会において承認されました下表に示す4つの着眼点を基に、市内10地域を対象といたしまして、5つの評価項目により評価を行ったというところです。表1に具体的な項目を記載しております。着眼点が1番左側に縦に並んでおりまして、まず1番「地域の移動需要特性」、こちらについては右側に具体的な評価項目としまして、①「市民の移動ニーズ」としてしております。評価の考え方についてなんですけれども、アンケート調査の地域別のデマンド型交通に対する利用意向が高い地域を、導入に適した地域とするという考え方でございます。

着眼点2番「地域構造」につきまして、こちらにつきましては、評価項目を②「人口及び居住地の分布状況」とさせていただいております。評価の考え方としましては、人口密度が低く、人口の分布が比較的分散している地域を、導入に適した地域とするとしております。

着眼点3番「財政的制約」につきましてですけれども、③「財政負担軽減の可能性」を評価項目としてしております。具体的な評価の考え方ですけれども、利用者数1人当たりの補助金額が大きい路線バスをデマンド型交通に代替することによりまして、財政負担の軽減につながる可能性がある地域を、導入に適した地域とするというところです。

着眼点4番「既存の公共交通に与える影響及び運送事業の持続可能性」ということで、こちらの評価項目については2段階とさせていただいております。1つ目は、④「既存の路線バスとの関係性」ということで、公共交通の人口カバー率が低く、既存の路線バスとの関係性が低い地域を導入に適した地域とするという考え方です。それから、⑤「地域ふれあいバスの運行の有無」ということで、地域ふれあいバスが運行していない地域を、導入に適した地域とするという考え方です。

ここまで確認をさせていただきまして、それぞれの着眼点と評価項目に沿った具体的な評価の結果を資料4-1で少し確認していきたいと思っております。資料4-1を御覧いただけますでしょうか。

資料4-1にさきほど確認させていただきました評価項目に沿ってデータ等を並べまして、評価の結果を記載しております。

まず1番「市民の移動ニーズ」ということでですけれども、こちらにつきましては、平成29年の8月から9月に実施しました新たな公共交通網の計画策定に向けたアンケートを用いまして評価をしております。1ページ下のほうに表1とありますけれども、こちらはアンケート回答者全体の利用意向をまとめたものです。この表1においては、各地域のばらつきというのはそんなにないんですけれども、デマンド型交通の主な利用者を高齢者と考えた場合に、60歳以上でアンケート結果を集計しますと、地域差が出てまいります。そちらについては1ページめくっていただいて、表2となっております。

表2を見ますと、こちらは60歳以上のデマンド型交通の利用意向なんですけれども、地域ごとに少しばらつきが出てまいりまして、こちらのほうの表に基づきまして、「利用したい」の意向の割合が比較的高い30%以上につきましては、「より適している」というふうに考えまして、「◎」とさせていただいております。25%を「△」、「やや適している」という形で評価しまして、その間の26から29%については「○」、「適している」という形で評価をしております。

2ページの下の方に評価結果ということでもとめたものがございまして、◎については別所、口吉川、吉川。「○」につきましては、三木南、志染、自由が丘。「△」につきましては、三木、緑が丘という結果となったというところです。ひとまず、次のページに進んでいただきまして、説明を続けさせていただきたいと思っております。

2番目「人口及び居住地の分布状況」ということでですけれども、こちらにつきましては

では、人口及び人口密度の分布状況を基に評価をしております。こちらは、表3ですけれども、地域別に人口密度を記載しているというところです。この表に基づきまして、人口密度が比較的低い200人未満のところを「◎」としまして、200人以上500人未満を「○」、500人以上2,000人未満を「△」という形で評価をしております。

それによりまして、「◎」の地域は志染、細川、口吉川、吉川。「○」が別所、「△」が三木、三木南ということになったという結果でございます。

続く4ページを御覧いただけますでしょうか。

3番目「財政負担軽減の可能性」という項目です。こちらについては、デマンド型交通を路線バスの代替手段として導入する場合、市内各地域の施設や、交通拠点への移動を担っている旧コミュニティバスがその対象と考えられます。このため、同バスの利用状況を基に財政負担軽減の可能性を検討していくというところです。

表4が具体的な旧コミュニティバスの利用状況、平成29年度実績をまとめたものになっております。このうち、表の右側、利用者数1人当たり補助金額のところに注目をしまして、評価をしたというところです。利用者数1人当たり補助金額4,000円以上を「◎」、2,000円以上4,000円未満を「○」といたしまして、1,000円以上2,000円未満を「△」として評価しました。

評価の表のところに四角く囲って「○」、「△」と記載しているとおおり、評価の結果なんですけれども、「◎」の4,000円以上のところが吉川、「○」となったところが別所、三木、三木南、緑が丘、青山、吉川。吉川については再掲ということですので。「△」につきましては別所、三木、吉川。いずれも再掲ですけれども、結果としてはこういう形になったというところです。

1ページめくっていただきまして、4番「既存の路線バスとの関係性」という項目です。こちらにつきましては、既存の公共交通との役割分担や共存共栄の観点から、公共交通の人口カバー率が低い地域をデマンド型交通の導入に適した地域と考えております。デマンド型交通の導入検討におきましては、地域ふれあいバスの運行地域についてもデマンド型交通の導入検討対象に含めることとしておりましたので、公共交通の人口カバー率は地域ふれあいバスを含めない圏域のものを用いております。その結果が表5という形になるんですけれども、公共交通の人口カバー率、補足ですけれども、公共交通の人口カバー率といいますのが、鉄道駅の徒歩圏域、こちらを800メートルと設定させていただいております。路線バスは300メートルとさせていただいております。それぞれの圏域の中に住んでおられる人口を集計します。その次に、その地域の全体を人口で割り算をするということで、公共交通の徒歩圏内にどれぐらいのかたが住んでいらっしゃるかということを示した数値になっております。

表5なんですけれども、評価項目、鉄道駅プラス路線バスの圏域の縦の列、こちらに赤い四角の枠で囲って示しておりますけれども、「◎」の60%未満となったところが口吉川、「○」で60%以上70%未満となったところが志染と細川、「△」で70%以上80%未満となったところが別所と吉川であったというところです。

評価の結果は以上なんですけれども、1枚めくっていただきまして、A3横長の資料を付けております。こちらがさきほど人口カバー率で御説明したものを簡単に地図で図示したものになっております。地図の中にコンパスで、円で丸を書いたようにいくつもの丸が折り重なっておりますけれども、この丸の中に住んでいらっしゃるかたが公共交通の人口カバー圏内に、徒歩圏内にお住まいのかたであると。それを分子に持ってまいりまして、分母のほうがその地域の人口ということになっております。こちらのほうで算出したというところで簡単に説明とさせていただきます。

1ページめくっていただきまして7ページ目、こちらのほうを御覧いただけますでしょうか。こちらが評価項目、最後の項目ですけれども、5番「地域ふれあいバスの運行の有無」というところです。こちらにつきましては、地域ふれあいバスが運行し

ていない地域をデマンド型交通の導入に適した地域と考えまして、デマンド型交通は需要量が比較的小さく、交通空白地が点在している地域などにおける移動を担うことから、需要量が比較的小さい人口密度500人未満を「○」としまして、需要量が比較的大きい人口密度500人以上を「△」として評価しております。

その結果としまして、下のほうの表ですけれども、「○」につきましては志染、吉川、それから「△」につきましては三木、三木南、緑が丘、青山となったというところでございます。

ここで一旦、資料4のほうに戻っていただきまして、今まで資料4—1で「◎」、「○」、「△」という形で評価をさせていただいたというお話をさせていただいたんですけれども、その表をまとめたものが資料4の2ページ目となっております。

2ページ目の上からまいりますと、2「デマンド型交通の導入検討地域の選定結果」というところです。評価結果は下表のとおりとなりまして、三木市デマンド型交通検討部会で協議した結果、デマンド型交通の導入検討地域としましては、評価スコアの高い吉川地域が選定されることとなったというところです。加えて、吉川地域は地域内完結の形態による「よかたんバス」を従来から運行してきた経緯もありまして、他地域に比べて、独立してデマンド型交通を導入しやすい環境にあると考えられます。以上のことから、まずは吉川地域全域において、デマンド型交通の導入を検討することとしたいというところです。

表2のほうに、さきほど説明した「◎」、「○」、「△」をまとめているんですけれども、「◎」については3点という形で、「○」は2点、「△」は1点という形で評価スコアをまとめております。これによりまして、吉川地域は最も評価スコアの高い12点ということになっておりまして、次いで志染、口吉川の9点、別所の8点という形に、結果的にはなっているというところです。それをもちまして、まずは吉川地域で検討を進めていきたいというふうな結果に至ったというところです。

ひととおりの資料の説明をさせていただいたという形ですけれども、まずもって、このたび4つの着眼点と5つの評価項目に基づいて、選定の結果としては吉川地域を選定したという形にはなるんですけれども、まずは、これはデマンド型交通の導入を進めていこうという中で、ではどの地域から進めていくのかということを経験する状況の中で、現状得られるデータに基づいて選定したという結果でございます。その他の地域は全く検討しないとか、そういうことではありませんので、まずはどこから進めていこうかということを経験した場合に、まずは吉川地域から検討を進めていこうというふうな考えに至ったというところがございますので、その辺りは御理解いただきたいというふうに思っております。

長くなりましたが、駆け足ですが、説明は以上とさせていただきます。

○会長

以上であります。最後に事務局からの御説明があったところなんですけれども、デマンド型交通そのものがですね、三木市の公共交通再編の中、どういったスタイルで位置付けるか、そこも曖昧な形でいきなり市全体で検討するのもなかなかたいへんだということで、エリアをまずは決定して、議論しようかという話から入ってきたところがございます。今、部会のほうの議論でも、地域によってサンプル数が少ないとか、その辺りをどう考えるとか、地域ふれあいバスをどういう位置付けでこのデマンドが入ったときに考えるのかとか、点数化の仕方についてもいろいろ議論はあったわけですが、今申し上げたような趣旨に沿って、まずは吉川をモデル地区にして検討し、その中でデマンド交通ってどういうものかということが皆さんに理解が進む中で、ほかの地区でもそういうのだったら向いてるんじゃないかという議論ができるようになるかなとそんな意図で選定したというところがございます。というところなんです、何か御質問等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

最後にキャッチメントエリア図があって、ふれあいバスが青で、コミバスが黄色

になってるんで、ちょっと見にくいかも分かりませんが、ふれあいバスのほうの青はちょっと考えずに議論をしたというところになります。

よろしいでしょうか。また、議論する中で、本協議会でいろいろと御報告させていただきますし、当然形成計画の中でこういった新しいタイプの公共交通を位置付ける、検討するという、どういう形でやるべきなのかという議論になっていくと思います。その過程で、また御質問いただければと思いますが、次に進ませていただいて結構でしょうか。

ありがとうございます。これは報告事項ということで前に進ませていただきます。これから本格的に、協議事項2点ございますが、入っていきたいと思います。

協議事項の1点がずっと議論してまいりました地域公共交通網形成計画であります。夏前に御議論いただき、それに沿いながら検討して、入れるものは入れるという形で作られたものが手元のものでございます。では、事務局から、大部なので手際よくお願いします。

○事務局

それでは失礼いたします。都市整備部交通政策課、〇〇と申します。それでは着座にて失礼をいたします。

まず、お手元の資料で資料の5と6と7、それぞれ三木市地域公共交通網形成計画に関する3つの書類を用いて説明をさせていただきます。主に資料7を御覧いただきながら、具体的な変更点についてだけ簡単に説明をさせて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。

それでは、資料5「三木市地域公共交通網形成計画」（案）を開いていただきながら、資料7と照らしていただきながら進めていきます。

まず、変更箇所のページ2のところから、1-3「計画対象期間」というところで、こちらが変更前、変更後ということで、以下記しております。北神地域公共交通網再編実施計画について以前は策定中ということで、この1-3の図1-2に当たる部分に記載をしておりました。こちらが神戸市において平成30年度の計画申請が見送られたと報告がありましたので、この表からは削除をしております。それに伴って、3ページ以降、1-4「関連計画の整理」というところで項目を1つ設けておりましたが、そちらも丸々削除をしております。

少しページが飛んでしましますが、20ページから22ページのほうに移りたいと思います。こちらは路線バスのことについて触れております。3-1(3)「路線バス」ということで、こちらからページ20、21、22、23と各表が続いておるんですけれども、こちらは表の対象期間のほうを直近のデータに変更しております。以前までが平成27年10月から平成28年9月までであったところを、今回、平成28年10月から平成29年9月までのデータに変更しております。また、その数値の変更に伴って20ページに記しております文書のほうの書きぶりを一部変更しております。

それでは続いて、その続きになります24ページ、3-1(5)「タクシー」の項目を開いていただけますでしょうか。こちらのほう、委員のかたから御指摘を受けまして、項目を大幅に追加しております。詳細を記載した上で、具体的な変更点としましては、まず、小野タクシー株式会社の説明をこの中に記載をしております。三木駅に現在待機を主にされているということで、実際、三木市の中で活動されている事業者様を3つ、三協交通様とファイブスタータクシー様、吉川交通様、3つ記載をしておったんですけれども、三木市内で待機、活動をされている事業者ということで小野タクシーを説明文に記載しております。

また、その下の図のほう、図の3-4を追加いたしまして、「市内タクシー事業者の運行地域図及び所在地」をそれぞれ記載をしております。若干アバウトな図のようにもなっておりますけれども、具体的な活動範囲等、タクシー協会様のほうから情報

を提供いただいた上で、事業所のほう、位置などを記載しております。

それでは続きまして、67ページ、またページが飛んでしまいましたが、開いていただけますでしょうか。

第6ということで「本計画の目標及び基本方針」、6-1「目標及び基本方針」のところで、以下に記しております。この(1)「目標」の部分の一部修正しております。御指摘を受けましたのは、内容が以前は「住み続けたくなるまちづくりを目指し、次世代につなぐ新たな公共交通網をつくります」ということで記載をしておりましたが、観光客のほか、三木市に移住をして来られたかたにとっても住みやすいまちづくりをということで、中心辺りに記載をしておりますが、「また、観光客など地域に不慣れな来訪者にとっても分かりやすいまちとするためには」という文言を追加した上で、下の目標の部分も「住み続け、訪れたくなるまちづくりを目指し」といった書きぶりに変更しております。

そのまま右のページを御覧いただきまして、三木市が目指す新たな公共交通網のイメージということで、図を1ページにわたって記載をしております。この中で、青色の矢印が図の中にあると思うんですけども、こちらのほうを追加いたしまして、バス等の公共交通、徒歩、自転車でのアクセスということで、住宅地でありますとか、観光地へのアクセス、それを神戸電鉄沿線、鉄道沿線等につないでいくと、路線バス等につないでいくということで、青い矢印を記載しております。

それでは、また続いて69ページのほう、69ページの下のほうになります。6-2「具体的施策(アクションプラン)」ということで、詳細は70ページ以降、右のページからなるんですけども、以前、この会議で報告いたしました内容から、具体的な取組について詳細を記載しております。簡単ではありますが、こちらの各施策について触れさせていただきます。

まず、70ページの基本方針1「鉄道及び幹線バスを軸とする公共交通網の形成」ということで、具体的な取組施策1-①「粟生線の維持・存続に向けた活性化及び利用促進」の項目で、具体的なところでいいますと、交通結節点の強化による利便性の向上、こちらについては、駅及びバス停の設備、それから交通結節点の機能強化ということで、利用されるかたの快適性、利便性向上を図ることを目的としています。また、三木駅の再生ということで、平成30年3月の火災で焼失しました三木駅の復旧、それから駅周辺のにぎわいづくりを目指すとともに、それによる公共交通の環境の構築を図るということで記載をしております。

それでは次のページ、71ページのほうに移らせていただきます。

施策1-②「持続可能なバス路線網の形成」ということで、具体的な取組といたしまして、「幹線バスを基軸とした将来にわたり持続可能なバス路線網の形成」の詳細を記載しております。「三木市バス交通の見直し方針」を定め、幹線バスを基軸として、市内路線バスの適正な運行形態に関する検討及び見直し等を実施、また、利用者ニーズや運転者不足の状況にも十分に留意した上で、将来にわたり持続可能なバス路線網の形成を図るということで一言を追加しております。

また、それと関連しまして、一番下ですね、「自動運転システム導入可能性の検討」ということで、自動車の運転支援技術開発が急速に進展している昨今の中で、将来における移動手段の確保に向けて、安全確保を前提に自動運転システムの導入可能性を検討しております。

それでは続いて72ページ、こちらから基本方針の2に変わります。「まちづくりと連携した便利な公共交通網の形成」、施策2-①「交通と『まちづくり』との協調・連携」になります。

具体的な取組といたしまして4番目ですね、「住宅や企業立地を支える公共交通網の充実」、企業用地ですとか、住宅地とのアクセスバスの導入可能性を検討して、その間のアクセスを増加させたりであるとか、導入を図ることによって、利便性の向上

又は利用の促進を図っていききたいということで記載をしております。

その次、「交通結節点の強化や駅前の活性化」ということで、こちら施策1-①と関連して、結節点等の強化、こちらについては駅、停留所及び駅周辺機能を充実した上で、活性化を図っていききたいということで記載しております。

続いてページ73、施策2-②「交通と『福祉』との協調・連携」、こちらについては、「『地域ふれあいバス』の運行継続及びに未導入地域への導入検討」ということで記載をしております。地域との協働によるふれあいバスの運行継続、それから未導入地域への導入の検討によって、市民のかたに最も身近な移動手段ということで確保を図っていききたいというところです。

続いて74ページ、施策2-③「交通と『教育』との協調・連携」の部分で、具体的な取組といたしましては「高校生の通学利用の多い路線バスの確保・維持」、こちらは学生が利用している路線についてはなるべく維持又は確保をしていききたいということで記載をしております。

また、「園児、小中学生に対するモビリティ・マネジメントの推進」ということで、乳幼児学級ですとか、またこの後も出てきますけれども、老若男女を問わず幅広い層へのモビリティ・マネジメントを推進していききたいと思っております。

続いて75ページ、施策2-④に移りまして、「交通と『観光』の協調・連携」ということで、詳細を記載しております。

2番目の「観光施設や観光イベントと連携した企画乗車券等の発行」というところで、こちら企画乗車券等の発行でありますとか、また、そのほか、スタンプラリーなど下記に記載をしておりますが、さまざまなイベント等を企画し、また、利用促進が図られるイベントなどを開催しておりますので、それらについて、引き続き、取り組んでいくということで記載をしております。

また、一番下にあります「観光ガイドの作成」、こちらについて一部の委員のかたからの御指摘がありまして、観光地域向けの位置情報と併せ、徒歩や自転車、レンタサイクル等でアクセスできる多様なルートマップを掲載した観光ガイド、こちらを作成することにより公共交通を利用した観光客数の増加を図るということで記載しております。

では、続いて76ページ、基本方針3に移りまして「公共交通の活性化及び利用促進」、施策3-①が「市民に対するモビリティ・マネジメントの実施」になります。さきほどの教育のところでも一部関連もありますが、「市民に対する公共交通利用への協力要請」ということで、モビリティ・マネジメントを継続的に実施し、また、その利用促進を働きかけていききたいと思っております。

一番下のところ、「公共交通時刻表の作成による公共交通の利用啓発」というところで、こちら鉄道やバスとの連携を図った上で広域時刻表を作成し、また、それを紙媒体のほかインターネット等で御覧いただけるようにして、利用者の乗継利便性の向上を図っていききたいということで記載をしております。

続いて77ページ、施策3-②「企業等に対するモビリティ・マネジメントの実施」、主に企業に対して書いております取組について、「企業、事業所等に対する公共交通利用への協力要請」、また、2つ目の項目で「出張時等におけるパーク&ライド駐車場の活用に向けた普及啓発」ということで記載をしております。それぞれ、企業等対し利用の促進、また、利用の喚起を行っていくということで、こちらのほうに掲げております。

続いて78ページ、施策3-③「市民等、交通事業者、行政の協働による公共交通の利用促進」、こちらは市民と交通事業者、行政がそれぞれ役割分担してですね、協働で公共交通の利用を促進ということで、詳細を記載しております。この中ですと、「関係者間の連携強化」というところで、下から2つ目に当たります、行政においては、市民等、交通事業者との連携を強化し、公共交通に関する情報交換や意見交換を

積極的に行うとともに、公共交通の利用実態や課題の把握に努めると書かれております。こちらは事業者等と積極的に連携をしていくということで、改めて記載しておりますのでございます。

今78ページまで説明は終わりましたので、1枚めくっていただきまして79ページ、矢印が入っているところなんですけれども、さきほどざっくりとですが説明いたしました施策のスケジュールにつきまして、各計画期間を設定しております。設定しておるものの計画期間全てにわたってそれぞれ続けてきたいと思っておりますので、矢印は全て平成31年から35年いっぱいまでとなっております。

それでは右のページ、80ページからですね、「本計画に基づく地域別の具体的取組」というところで、また、こちら各10地域について各取組の計画期間、また、各地域の公共交通網図などを挿入した上で説明資料としております。簡単にですが、こちらにも触れていきたいと思っておりますので、御覧いただけますでしょうか。

まず81ページ、袖開きをしていただきまして、三木地域から進めていきたいと思っております。主に下記の図を御覧いただきまして、公共交通網が今どのようなになっているのかというのを把握していただいた上で、簡単に説明させていただきます。

まず、「本計画の基本方針」の「鉄道及び幹線バスを軸とする公共交通網の形成」、こちらの項目でいいますと、「幹線バスを基軸とした、将来にわたり持続可能なバス路線網の形成」ということで、これは当然5年間、計画期間満了までにわたって進めていきます。

また、「旧コミュニティバスの整理統合」というところで、三木循環ルート、別所第1・第2ルート、三木別所観光ルート、朝日ヶ丘ルート、こちらにつきましては、利用の実態と照らし合わせながら見直し、それからその中間評価を行った上で、改めて再見直しを平成34年、35年辺りを目途に実施したいと考えております。

また、「北播磨総合医療センター方面行きバス（市単独補助路線バス）の全線廃止を含めた見直し」ということで、こちらのほうも効果検証期間を定めておまして、これが平成31年から32年の頃まで、また、その廃止を含めた再見直し及び中間評価ということで33年度いっぱいまでをみております。そして、それらを踏まえた上で、再見直しを平成34年の頭から進めていきたいと考えております。こちらを導入するに当たっては、代替の移動手段の確保の検討ということで、以降も北播磨総合医療センター方面行きバスについては、全線廃止を含めた見直しを行う箇所がいくつかございます。これらについては、代替の移動手段の確保の検討が付きまとうというところで、改めて記載をしております。

また、三木地域に関しては「三木駅の再生」ということで、駅舎の復旧及び駅前広場の整備ということで、急務ではありますが、平成32年度いっぱいまでを目標にみております。

それでは三木地域は一旦これで、次、三木南地域のほうへ進めさせていただきます。

こちらも同様に、さきほど説明いたしました北播磨総合医療センター方面行きバス、また、その旧コミュニティバスの整理統合という点で、別所第2ルート、三木別所観光ルート、こちらの点なんかを見直し及び効果検証を進めていった上で、平成34年から再見直しを実施していく方向で予定をしております。

また、三木南地域ですと、「交通結節点の強化や駅前の活性化」ということで、本計画の基本方針では2に当たります、まちづくりの項目の2つ目、志染駅南西側エリアの再開発の検討ということで、兼ねてから検討されていることについても記載をしております。

また、「『地域ふれあいバス』の導入検討」や「観光地を経由するバスルートの検討」について三木別所観光ルート、こちらのほうの見直しなども上記のコミュニティバスの整備統合等に伴って、引き続き、進めていく予定でございます。

では、続いて83ページ、別所地域のほうに移りたいと思っております。

こちらについては、さきほどから説明しておりますコミュニティバス等についても、別所第1・第2ルート、三木別所観光ルート、また、北播磨総合医療センター方面行きバスについては同様となっております。本計画の基本方針2に当たります、2の項目の1つ目「企業立地を支える公共交通網の充実」ということで、「駅から三木工場公園までのアクセスバスの充実」ということで記載をしております。こちらは工業団地が別所地域にあることから、上記の見直し等を含めて、改めて導入の可能性を検討していくということで、記載をしております。

また、別所地域については、地域ふれあいバスが運行していることから、活動を現在も続けておりますが、引き続き、計画期間いっぱいまで予定をしております。しかしながら、今後、地域の高齢化などによりボランティア運転者の確保が困難となる可能性がございます。また、地域ふれあいバスの運行継続そのものが困難になることも想定されますので、デマンド型交通についても、こちらでも導入の検討対象としていきます。地域ふれあいバスを導入している地域、市内に4地域ございますが、それぞれについてこのような書きぶりをしております。

続いて84ページ、志染地域のほうに移らせていただきます。

こちらのほうは、さきほど説明いたしました路線バス等の見直し、三木三田線の確保維持、こちらのほうなど含めて効果検証期間、廃止を含めた見直し、中間評価、再見直し等のスケジュールを記載しております。

また、「まちづくりと連携した便利な公共交通網の形成」というところで、項目1の「計画的な道路整備（志染バイパス2期工事の整備促進）」というところで、こちら計画期間5か年になりますが、掲載をしております。

また、「公共交通の活性化及び利用促進」ということで、少しこちらの志染地域ですと神戸電鉄等からは離れてしまうんですけども、公共交通利用への協力要請でありますとか、モビリティ・マネジメントなどを、引き続き、行ってください。

続いて85ページ、細川地域のほうへ移ります。

幹線バスを基軸としたということで詳細を記載しておりますが、また、こちらは「三木吉川線の確保維持」、「路線バスの適正な運行形態の検討」ということで、実際バスの利用がある地域については据え置きになる可能性もございますが、利用が実態にそぐわない、あまり利用客がないような地域については見直しの可能性があるといった書きぶりがございます。また、北播磨総合医療センター方面行きバスについても同様です。

項目2のまちづくりの部分につきましては、「『地域ふれあいバス』の運行継続」、細川地域についても運行しておりますので、こちらについても、引き続き、5か年を予定しております。

また、「小中学校の統廃合の動向を見定める中で、スクールバスの路線バス化の検討」ということで、こちらは学生利用等が一定数あることから検討していく必要があるということで書かれております。

それから、地域住民のかたの御意見等もありまして、「観光地を経由するバスルートの検討（駅からネスタリゾート神戸までのアクセスバスの充実）等」ということで掲げております。こちら、変わらずの5か年の中で検討していくということで記載をしております。

続いて86ページ、口吉川地域になります。

こちらは地域の中には、下記を御覧いただいたら分かると思いますが、路線バス、地域ふれあいバスですね、この2つしか通っていないというふうな形です。そういった状況の中で、引き続き、「鉄道及び幹線バスを軸とする公共交通網の形成」の部分で「三木吉川線の確保維持」、こちらについては引き続きというところで、北播磨総合医療センター方面行きバスですと、全線廃止を含めた見直しを行っていくと、こちらについては代替移動手段、吉川地域から病院のほうまでとなりますと、負担が

大きい部分もございますので、そういった部分を含めた見直しを行っていく予定にしております。

それから、口吉川地域に関しましては、基本方針2の項目1の部分で「計画的な道路整備（神戸加東線（桃坂バイパス）の整備促進）」ということで記載をしております。工事の計画のほうを記載をしております。

また、地域ふれあいバスのほうについても、口吉川地域の運行をしておりますので、引き続いて、記載をしております。

続いて87ページ、緑が丘地域のほうへ移りたいと思います。

緑が丘地域につきましては、神戸電鉄が通っていることから、また、バスの幹線、路線バスがいくつかあることから「交通結節点の強化による利便性の向上」ということで掲げております。

また、「将来にわたり持続可能なバス路線網の形成」ということで、実際の運行形態を見直しするところも含めまして、適正に、今後も無理のない運行を続けていけるようにと、こちらのほうに記載をしております。

ほかの地域と同様に「旧コミュニティバスの整理統合」ということで、緑が丘地域は青山・緑が丘循環ルート、こちらのほうを掲げております。時期としましては、以前と同様、平成31年の中頃から平成33年の中頃まで見直し、また、中間評価を行った上で、平成34年頃から再見直しを行っていくというふうな予定にしております。

また、北播磨総合医療センター方面行きバスについても、ほかの地域と同様となっております。

それから、まちづくりと連携したという部分で、項目2の「交通結節点の強化や駅前の活性化」、神戸電鉄等からバスへの交通結節点の強化、それから、駅前の活性化ということで、緑が丘駅周辺の未利用地がいくつかあるというふうなことから、その活用ということで、計画期間を5年間として掲げております。

続いて88ページ、自由が丘地域のほうに移ります。

こちらでも緑が丘地域と同様、「交通結節点の強化による利便性の向上」を5年間通して図っていきたいと思います。また、北播磨総合医療センター方面行きバス等については、こちらでも同様に効果検証期間を経た上で、再見直し行っていく予定としております。

また、2番につきましても、緑が丘と同様、交通結節点の強化、それから自由が丘については、地域ふれあいバスが2ルート運行しておることからも、再度活動を続けていくと、5か年にわたって活動を続けていくということで、こちらのほうに掲げております。

続いて89ページ、9番、青山地域に移ります。

こちら、1番の「鉄道及び幹線バスを軸とする公共交通網の形成」というところで、「旧コミュニティバスの整理統合」を掲げております。青山・緑が丘循環ルートということで、見直しの期間については、ほかの地域と同様となっております。北播磨総合医療センター方面行きバスについても同様です。

また、交通結節点の強化というところで、直接駅までつながっておるわけではないんですけども、バス等を利用して緑が丘駅まで出られるという可能性も非常に高いことから、地域拠点を經由するバスルートの検討ということで、青山・緑が丘循環ルートの改編等ということで掲げております。計画期間については、上記と同様とさせていただきます。

続いて最後90ページ、吉川地域につきましては下記の図を御覧いただけたら、路線バス、旧コミュニティバスの路線図等が御覧いただけると思います。おおむねまんべんなく走っておるところではあるんですけども、さきほどデマンドのほうで説明がございましたとおり、いくつか空白地でありますとか、人がなかなか乗合いのような形にならなかつたりだとかいう課題もございますので、こちらのほうではデマンドの

導入検討ということで、本計画の基本方針1のところの項目ですと3つ目、「吉川地域全域におけるデマンド型交通の導入検討」を掲げております。こちらが平成31年から導入準備ということで、実証運行を33年から34年、また、本格的な運行を35年以降ということで、こちらスケジュールを記載しております。

ほかの地域と同様、旧コミュニティバスの見直し、それから北播磨総合医療センター方面行きバスについても見直しを行っていくということで、下記に記している図から、また、大きな変更がある可能性もございます。

2番のまちづくりの部分におきましても、「住宅を支える公共交通網の充実」というところで、吉川（みなぎ台）・三宮線の増便検討、また、「計画的な道路整備」の部分で、吉川支所周辺における生活環境の確保維持、また、改善などを図っていくというところでございます。

それから、地域イベントなどが開催されていることから、「季節や地域らしさを感じられる交流イベントの開催（山田錦まつりと連携したイベントの開催）等」が挙げられます。

各地域について、取り急ぎ簡単ですが説明をさせていただきました。それでは、すみません、長くなっておりますが、最後91ページの数値目標の部分だけ説明させていただきたいと思っております。

以前から数値目標を、枠だけは設けておったんですが、項目の詳細を記載しておりませんでしたので、こちら一つずつ簡単にですが、説明をさせていただきます。

まず、計画の基本方針1、2、3と記載しておりまして、さきほどから申しております1から順番に説明をいたします。

「鉄道及び幹線バスを軸とする公共交通網の形成」、こちらの目標項目の1つ目、「市内粟生線各駅の実利用者数」、こちらですね、神戸電鉄株式会社様から提供いただいた資料及び国勢調査等のデータを用いまして、基準値のほうを設定しております。こちらが280万人、平成29年度のデータですと「約」になるんですけれども、280万人となっております。そして、目標値のほうは平成35年時点で、273万人と数値としては減少しておるんですけれども、実際1人当たりの公共交通の利用回数を増加させるという見込みのもと、それと人口の減少率等を鑑みた上で計算いたしますと、どうしても右肩下がり、人口の減少が止まらないというところがありますので、右肩下がりにはなるんですけれども、利用回数自体は上げていくというところで273万人、この辺りを落とし所として記載をしております。

続いて、「市補助路線バスの1便当たり利用者数」、こちらについて、平成29年度の実績から4.08人と書いております。こちらは目標のほうでは4.45人ということで掲げておりますが、詳細としましては、現在、平成29年度時点で1便当たり利用者数が1.0人以下の箇所について、一旦は廃止をするというふうな方向で再計算いたしますと、4.45人という数字になります。それが、1.10がなぜかというところにつきましては、実際乗合いを目的としているバスの運行でありますから、1.0となってしまいますと、それは通常のタクシーとなんら変わらないというところで、あくまでも複数人以上が、1.1人ですとたまに2人乗る場合があるということになりますので、そういったところの兼合いも含めまして、1.0人以下を。

○事務局

スピードアップしようか、説明を。スピードアップしようか。

○事務局

はい。1.0人以下を切るというところで進めております。

2番の「まちづくりと連携した便利な公共交通網の形成」、こちらについては「公共交通の利用意向の向上」、平成29年度に実施しました新たな公共交通網の計画策定に向けたアンケート調査結果から基準値を設定しております。公共交通をこれまでより1回でも多く利用するという意見が、平成29年のアンケートで47%ありまし

たので、これを基準値から増加を図るところで、平成35年に定めております。中間のアンケート等を実施することになるかと思えます。

続いて、「市内観光施設利用者数」、こちらが57.8万人ということで、平成28年度のデータ、三木市創生計画KPI実績値から設定をしております。そちらを参考にいたしまして、人口の増加率等を鑑みまして82万人をこちらに掲げております。

3番、「公共交通の活性化及び利用促進」の部分で、「パーク・アンド・ライドによる鉄道利用台数」、こちらが1万2,030台となっておるのが平成29年度の実績になりますが、これらの伸び率等を計画完了期間まで掛けていきますと、1万2,800台ということになりますので、三木駅、恵比須駅及び広野ゴルフ場前駅周辺のパーク&ライドの台数を定めております。

続いて、モビリティ・マネジメントの回数及び参加者数ということで、平成29年度は9回330人となっておりますけれども、大幅に増加というところで5年間の人数を延べ人数ということで記載をしておりますが、45回と1,000人ということで定めています。

それでは、資料7のほうで、最後資料編ということで付けてはおるんですけれども、こちらについては、さきほど簡単に説明いたしました数値目標の算定根拠を記載しております。また、文中に出てきます用語解説等のほか、各協議会、部会の設置要綱などを掲載しておりますので、また、御確認をいただければと思います。

長くなりましたが、以上となります。

○会長

ありがとうございました。

といった形で、全体を見て少し時間を取ってしまいました。御質問、御意見等おっしゃっていただければと思います。

○○○委員

北播磨総合医療センターの○○と申します。よろしく申し上げます。

7の本計画に基づく地域別の具体的取組というところで、10地区それぞれにおきまして、北播磨総合医療センター方面行きバスにつきまして、全線廃止を含めた見直しをというふうな計画ということですが、日頃、この北播磨総合医療センター方面行きバスにつきましては、たいへん市民の患者様、あるいは御家族のかたの、交通弱者のかたの足の確保ということで、たいへんお世話になりありがとうございます。ただ、具体的にこういった形で計画に出てきますと、実際にこの31から35年の間の見直し、あるいは再見直しの中で、どこまでのことが具体的に考えられるのかなというようなことを少し御説明いただきたいのと、その際にはデータの的にも利用頻度がそれほど大きくないというのは分かるんですけれども、路線によってはそれなりに利用されている路線と、かなり少ない路線と色分けがあると思うんですけれども、その辺のことが見直しの際にどういうふうに配慮をされるのかということ、それと廃止ということをあまり考えたくありませんけれども、そういったことになったときに、ここにもありますように代替移動手段の確保の検討ということもございますけれども、そういったときに、例えば、それはこの案の中に、今回は吉川地域のほうでデマンド型交通みたいなそういった計画があるように、そういったデマンド型交通とか、ある程度具体的な代替手段がもし想定されるのであれば、その辺も含めて少し御説明いただけたらと思います。

○会長

事務局、どうぞ。

○事務局

ちょっと説明の順序が後先になってしまってちょっとまずかったなというふうに反省しております。協議事項の(2)の中で「三木市バス交通の見直し方針」(案)、

その実施スケジュールということを添付させていただいておりました、先にこちらほうを説明してからのほうがよかったなというふうに反省をしておりますが、御回答になる部分も含まれると思いますので、先にこの方針（案）、それから実施スケジュール（案）を説明をさせていただきたいと思うんですけれども、会長よろしいでしょうか。

○会長

はい、どうぞ。

○事務局

そうしたら恐れ入ります、後先、説明が前後して申し訳ございませんが、資料の8、それから9の辺りにつきまして、先に御説明をさせていただきます。

○事務局

失礼します。そうしましたら、資料番号8と右に書かれましたA3横長の資料と、続きまして資料9と書かれましたA3横長の実施スケジュール（案）につきまして、御説明させていただきます。

まず、資料8ですけれども、こちら「三木市バス交通の見直し方針」（案）となっております。さきほど申し上げました形成計画（案）の策定に併せまして、利用実態に即しましたバスの運行形態を検討しまして、効果的かつ効率的な移動手段を確保するとともに、将来にわたる市の財政負担の適正化を図るため、今回、「三木市バス交通の見直し方針」（案）を策定するものでございます。

対象としましては、重点的な見直しバス路線としまして、旧コミュニティバスと北播磨総合医療センター方面行きバスが掲げられております。

見直しの方法としましては、上記のバス路線の見直しに当たりまして、評価指標を設定いたしまして、見直し対象となるバス路線を抽出いたします。

なお、見直しといいましても、路線の統合であるとか、廃止であるとか、減便であるとか、また、経路変更であるとか、見直しの結果存続であるとか、また、運行サービス形態の変更など、あらゆる方法をいうものとさせていただいております。

また、見直しに当たりましては、昨今の運転者不足の状況にも十分に留意しながら、見直し対象外のバス路線でありましても、見直し対象となるバス路線の影響を受けまして、これらの路線との統廃合をはじめまして、減便、経路変更などを行うこともございます。

続きまして、3つ目にその評価指標の設定でございます。次のとおり評価指標を2つ設定いたしまして、平成28年度及び平成29年度におけます利用者数及び市の補助金額の実績について、客観的な評価を行っております。

まず1つ目に、利用者ニーズに関する評価指標でございます。こちらにつきましては、1日当たりのバス利用者数が10人以下、これはバスでなくともワンボックスカーで対応可能な水準。また、1便当たりバス利用者数が1人以下、さきほど申し上げましたが、タクシーで対応可能な水準のいずれかに該当する場合、見直し対象とします。

2つ目に、市の財政負担に関する評価指標でございます。こちらにつきましては、バス利用者数1人当たり市補助金額が2,000円以上、こちらは三木市と県内で同じような類似団体、同じような規模の団体、例えば豊岡市とか、高砂市とか、丹波市、たつの市などなんですけれども、こちらのバスにかかる人口1人当たりコストの平均値が約2,000円となっておりますので、これに該当する場合は見直し対象といたします。

その結果が4つ目の評価結果となっておりますけれども、一つめくっていただきまして、A4横長のカラフルな表、こちらが評価結果となっております。一番上の水色のところが評価対象になっておまして、さきほど申し上げました1日当たりの利用者数であるとか、1便当たりの利用者数であるとか、1人当たりの補助金額であると

か、こちらで見直しの対象となるものにつきましては、肌色といいますかね、オレンジ色の薄い色ですけれども、こちらで塗らせていただいております。この総合評価としまして、一番右に塗らせていただいておりますけれども、黄色が「重点見直し対象路線」としまして、「要見直し」のポイントが2つ以上該当、水色が「見直し対象路線」としまして、「要見直し」のポイントが1つのみ該当としております。こちらにつきまして、見直しの対象路線とさせていただきます。

続きまして右側、資料1枚目に戻りまして、右側の5「見直し方針」（案）でございます。こちら5つほど挙げております。

1つ目が、「幹線バス等の確保維持」でございます。市単独補助路線バス、いわゆる旧のコミュニティバス又は北播磨総合医療センター方面行きバス以外に、事業者が運行する幹線バス及び独自路線バス、これを「幹線バス等」と言っております。こちらは主に市域、三木市外をまたがる広域的な移動手段の役割や、鉄道駅と住宅団地等の市街地を結ぶ基幹的な役割を担っておりますことから、引き続き、利用の向上につながる見直しを実施しまして、路線の確保維持を図るものでございます。

2つ目に、「旧コミュニティバスの整理統合」です。「ア」としまして、三木循環ルート、別所第1ルート、別所第2ルート及び三木別所観光ルートは、これらの一体的な見直しの中で整理統合を行ってまいります。「イ」としまして、青山・緑が丘循環ルートにつきましては、こちらは平成27年10月の新設から間もないこともございまして、停留所の増設や地域拠点経由などの経路変更等によりまして、利用を促進してまいりたいと考えております。ただし、いずれの場合でも、本計画期間内に中間評価等を行い、利用状況になお改善がみられない場合は、路線の廃止も検討してまいります。

3つ目に、さきほどデマンドのことを申し上げましたが、「吉川地域全域におけるデマンド型交通の導入検討」でございます。三木市デマンド型交通検討部会におきまして、デマンド型交通の導入検討地域の選定評価に基づきまして、吉川地域においてデマンド型交通の導入を検討するものでございます。なお、導入の検討から開始までの間は、よかたんバスの利用実態に即した見直しも実施するものでございます。

4つ目に、こちらはさきほども出ましたけれども、「北播磨総合医療センター方面行きバス（市単独補助路線バス）の全線廃止を含めた見直し」でございます。将来的な全線廃止も見据えた上で、バス利用の効果検証期間、利用促進であるとか、広報周知期間を設けまして、利用状況になお改善がみられない路線について、廃止を含めた見直しを実施するものでございます。

なお、路線が廃止となった場合における代替策としましては、鉄道駅及びバスターミナル、例えば三木営業所等からの乗継ぎによる医療センターへの移動手段の確保も検討してまいりたいと考えております。

最後に、タクシー運賃助成等の拡充でございます。こちらは北播磨総合医療センター方面行きバスの全線廃止を含めた見直しにより削減した経費の一部を活用し、福祉施策としてタクシー運賃助成等を拡充を図っていくものでございます。

以上が、見直し方針（案）でございます。

最後に、別になりますけれども、資料9の実施スケジュール（案）を御説明させていただきます。

さきほど申し上げました見直し方針（案）、5つの案ですね、こちらをスケジュールに落とし込んでおります。一番上から、「幹線バス等の確保維持」でございます。こちらはダイヤ改正が毎年4月にございます。加えまして、旧コミバスであるとか、医療センター方面行きバス等の見直しがございますので、平成31年度の10月、平成32年度の10月等にダイヤ改正を落とし込んでおります。

「旧コミュニティバスの整理統合」につきましては、三木循環ルート、別所第1、第2ルート、青山・緑が丘循環ルート等につきまして、さきほど申し上げましたが、

平成31年の10月を見直し実施とさせていただきます、中ほど、平成33年度に中間評価を行い、その評価によりましては再見直しを実施するものでございます。

朝日ヶ丘ルートにつきましては、三木工場公園への延伸を検討した場合に実施するものでございまして、こちらは来年1月から入居企業に対する利用意向調査を行ってまいります。この調査結果を踏まえまして、見直し検討を実施するものでございます。延伸する場合、平成32年4月に見直しの実施を考えております。こちらにつきましても、その後中間評価を行い、再見直しを実施するものでございます。

吉川第1から第4ルートにつきましては、事業評価を行った後、利用実態に即した見直しを実施し、新たな運行サービス形態への移行を検討してまいります。

続きまして、「吉川地域全域におけるデマンド型交通の導入検討」でございます。こちらはデマンド部会からも報告がありましたとおり、吉川地域におけるデマンド型交通の運行サービス内容の検討をいたしまして、周知・PR期間を経まして実証運行、その後、分析・検証等を行い、本格運行のスケジュールを組んでおります。

北播磨総合医療センター方面行きバスのいわゆる市単独補助路線バスになりますけれども、こちらの全線廃止を含めた見直しにつきましては、今後、事業評価、今、事業評価を行っておりますが、今後、効果検証期間を経まして、廃止を含め存廃を判断しまして、平成32年の9月末に廃止を含めた再見直しを実施するものでございます。

また、代替手段の確保につきましても、この平成32年の10月1日に運行開始を検討してまいります。また、北播磨総合医療センター方面行きバスの見直しについては、一部前倒して実施されることもございます。

また、タクシー運賃助成等の拡充につきましては、制度の導入検討準備を進めまして、平成32年の10月頃の制度実施を検討してまいります。

最後に、形成計画ですけれども、こちらは来年の2月頃から3月頃にかけて、パブリックコメント、市民意見公募を経まして、計画の策定、計画の実施に取り組んでまいりたいと考えております。

以上、ちょっと走りましてけれども、以上でございます。

○事務局

すみません。そうしたら今の説明を踏まえて、さきほどの〇〇委員のほうからいただいております回答という形になるんですけれども、今ちょっと急いで説明をさせていただきますましたが、医療センター方面行きバス、スケジュールにつきましては、御覧いただいたとおり、31年度、じっくりとですね、利用促進、あるいは広報周知ということで、効果検証期間を設けたいというふうに考えております。市としましても、利用促進をこの期間、十分に呼び掛けをさせていただきますまして、それでもなお、やはり利用が伸びないという路線については、廃止を含めた再見直しを検討するというところでございます。それと乗継ぎによる移動手段の確保ということでございますけれども、これにつきましては、事業者さんとの今後の協力というものが当然必要となつてまいります。具体的な案というものはこれからになるんですけれども、例えば粟生線の沿線地域でありましたならば、粟生線に乗っていただいて、榎山で医療センターのほうのシャトルバスを出しておられますので、鉄道からシャトルバスの乗継利用といったようなところ、あるいは、三木営業所から病院までのピストン便の運行などといったことが考えられるのではないかと、現段階では考えております。

○会長

いかがでしょうか。これから検討していく、医療センターさんだけじゃなくて、市民のかたとも議論していくお話だということ、ただ、やっぱりちょっと方針の1のように可能なバス路線網の形成という、この中で、予算の制約もあるのではというお話だと思います。

〇〇〇委員

はい、ありがとうございます。今、御説明いただきましたとおり、効果検証を慎

重に行っていただきまして、もともとこの北播磨方面行きのバスにつきましては、費用対効果という面では大きな課題にはなっておったのかなという、そういう理解はあるんですけども、北播磨総合医療センターは御存じのとおり、三木、小野の両市民病院という性格もございますので、その患者様あるいは御家族のかたの足の確保という点では十分御配慮いただけたらと思いますので、よろしく願いいたします。

○会長

ありがとうございます。その点もよろしく願いします。

ほかにいかがでしょうか。いきなり細かい案まで、事前に説明会も行われた、この間、各地域の皆さん、一応お話は少しは伺っていたんではないかというふうには思いますけれども、はい、じゃあ、○○委員。

○○○委員

神戸電鉄でございます。

数値目標のところは、「市内粟生線各駅の実利用者数」を平成35年に273万人ということで、減少をこの程度に抑えるという目標を掲げていただいているんですけども、この目標からすると、現在、別の「神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画」に掲げている目標を下方修正した形になっておりますけれども、これはそちらのほうの目標も変えるおつもりなんですか。ちょっと辛いなと思っていただいです。

○会長

いかがですか。

○事務局

そうしたら続けて失礼します。

こちらにつきましては、考え方のベースといたしましては、粟生線の網形成計画の流れに従っております。ただ、28年度、粟生線のほう、作業しました段階から、最新の数字のほうが取れた箇所があるということで、できるだけ最新の数字を基に置き替えたということで、私どもとしましては、市の計画はこちらで行かさせていただく、ただ、粟生線のほうにつきましては、策定した流れもございますので、そちらのほうをあえて修正するということは現段階では考えていないところです。

○○○委員

微妙ですけど、そういうお考えだということで受け止めておきます。

○会長

神戸市さん、小野市さんにはちゃんと説明してくだらないとよくないと思うので、そこはよろしく願いしたいと思います。最低限ですからね、突破する分には全然問題ないのであれなんですけど。

ほかにいかがでしょう。

施策のスケジュール全部、確かにこの方針単位で書いたら全部やるからこうなるんだけど、これだったら書く必要もないし、書くんだったらその方針の下に書いてる柱ごと、まずはこの5つあるうちのこの3つに重点を置きますとか、何かそういう書き方の工夫があったほうがいいように思うんですけども。

○事務局

79ページのスケジュールのところだと思いますけれども、実は、本委員のかたからも同様の御指摘をいただいているところでございますので、ここの計画期間の表わし方につきましては、これでいいのかどうか、ちょっとここは再考させていただきたいというふうに思います。

○会長

○○委員。

○○○委員

すみません。少し関連してなんですけれども、網形成計画の重要な役割というのは、

皆さんで目標像を共有するというのと、それに向けて具体的にいつ、誰が、何をやるかということを確認することだと思っています。その意味で、具体的な取組の中で最後のところだけ、各事業者であったり、行政であったり、住民のかたというような事業主体が出てくるんですけども、それ以外のところで記載がないので、ぜひそこは記載をされたほうがいいのではないかなと思います。

それから、スケジュールに関しましても、さきほどの施策のスケジュールだと全部になってしまうということなんですけれども、同じく、後ろのほうで地域別のスケジュールに出てこないような各具体的な取組については、どこにもスケジュールが出てこないという形になりますので、そうしますと今後の効果検証であったり、事業の進捗を計ることができなくなっていくしますので、ぜひその辺りも検討いただきたいなと思います。

○事務局

ありがとうございます。

さきほど言われました実施主体というんですかね、実行主体というんですかね、そういうものにつきましては、70ページから始まります基本方針の詳細を書かせていただいておりますけれども、この一番下の欄等に実行主体でありますとか、実施主体ですね、そういった文言で入れさせていただきたいなと思っております。

スケジュールにつきましては、さきほど〇〇のほうから申し上げましたが、もうちょっと精査した上で書かせていただきたいなと思っております。

○会長

計画なので、PDCAを回せるようにしないと計画にならないので、その辺りよろしくお願いしたいと思います。

ほかにいかがでしょうか。

なかなか、三木市の中で我々の市民生活を支える交通網、その中で公共交通を支えるという形のところを明確にするようにと御指示をいただいている、なかなか図示では書けてないところはあるんですけども、文章的には、その趣旨に沿った形になったかと思います。

ほかにございますでしょうか。

さきほどのバスの見直し方針についても、こういった形で2つのタイプの指標、補助額とか乗ってるお客さんの量、これをベースにして、まずは問題の大きいところを中心に一部やって、なんとか維持する方向で皆さんとお話する、その中でどうやったらいいのかを議論するということもあります、そういう形でやるというお話ですが、その辺りも何か特にございませんでしょうか。

特によろしいですか。

もともと1時間半と言われてたので、時間は確かにちょうどいい感じにはなっているんですが。

それでは、とりあえず方向性について大きな議論はなかったんですが、計画という名前に合わせる形で、これに基づいて進捗管理ができるような形で、書き足したり、整理する事項があるという御指摘をいただいておりますので、そこは必ず修正するというのを皆様にお約束しますということで、座長の責任としてもチェックするようにさせていただきたいと思います。

いくつか御意見をいただいておりますのは、適宜、取り込まさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いしたいと思っております。

それでは、特にお声が掛からないので、その他のスケジュールについて説明していただきたいと思っております。

○事務局

失礼します。

その他事項としまして、計画策定に向けた今後のスケジュールとしまして、最後に

資料10を御覧ください。

こちらにつきまして、形成計画の策定に向けましたスケジュールを記載しております。本日、12月3日、第4回の協議会を開催しております。

18日には、市議会常任委員会での報告をいたします。こちらにつきましての内容は、住民説明会の開催日等の報告でございます。

年変わりまして、1月、こちら広報みき1月号により、住民説明会、形成計画(案)等の周知をいたしてまいります。

1月中旬から2月の中旬にかけて、住民説明会を開催いたします。市内10地域におきまして計画(案)であるとか、バスの見直し方針(案)であるとかを説明いたします。

2月上旬から3月上旬にかけて、約1か月に及びますけれども、こちら市民意見公募といたしまして、パブリックコメントの実施をいたします。

また、同時並行になります。2月下旬頃、市議会常任委員会での報告としまして、住民説明会での意見等及び計画(案)への反映状況の報告をいたします。

3月には、中旬に市議会常任委員会での報告を行います。こちらパブリックコメントでの意見等及び計画(案)への反映状況の報告を行います。

3月中旬には、この協議会の第5回の協議会の開催をさせていただき、計画(案)の御承認をいただいたのち、計画策定へ持ってまいりたいと考えております。

3月下旬には、計画を策定しまして、形成計画を国へ提出したいと考えております。以上です。

○会長

はい、そのような形です。このような形ですので、さきほどあった書き込むべき事項について、委員の皆様ともうちょっと会議を開いて議論することもなかなかできないので、このあたりについては、座長が責任者になるわけですが、いろいろ経験されている兵庫県さんや陸運さんなどにいろいろアドバイスをいただくことになると思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

それとともに、皆様方には、こういう形で書き入れましたという情報提供は必ずやるようにさせていただきますので、その点はそういう形で御了解をいただければと思ひます。住民のかたがたにはその後説明会が実際にありますので、その場でより詳しい議論ができるようになるのでないかというふうに思ひます。

○○○委員

すみません。1点、今気が付きましたので、91ページなんですけれども、数値目標の中の「市内観光施設利用者数」のところなんですけれども、82万人という目標値が設定されておりますけれども、その市内観光施設の「※1」の注釈文の中で、三木ホースランドパークと道の駅みきと記載してあるところなんですけれども、こちらのほうに向かっているバスがですね、A3横の評価指標の旧みつきいバスの上から7番目の三木別所観光ルートがそちらのほうを経由していくルートなんですけれども、年間2,500人の利用者がバスを利用されているんですけれども、こちらをいくら利用促進したところで、なかなか母数が82万人のところの中で数パーセントにしかならないのかなと思ひますので、その観光施設の利用者数として、この三木ホースランドパークと道の駅みきがそのバスの利用促進とうまく因果関係が繋がって、資料としてそれは成立するのかなというの少し疑問に思ひましたので、発言させていただきました。

○会長

いかがですか。

○事務局

御意見ありがとうございます。

現段階におきましては、数値目標ということで、ある程度達成可能な数値を把握で

きる指標を用いなければならないという考えのもと、こちらの市内観光施設につきましては、創生計画の実績値というもので年度で把握ができるということで、現在上げておいたわけでありましたが、今の〇〇委員の御指摘もごもっともな点もあると考えますので、内容につきましては、改めてちょっと精査をさせていただきたいとこのように思います。

○会長

はい、達成できるものを上げるというのはなんか変なんですけど、測れるものを上げないといけないのは確かですし、とはいえ三木市さんがほかで上げているものと全然違うものも上げにくいでしょうから、ちょっとそのあたり、上手にバランスをとっていただければなというふうに思います。

公共交通が便利になったことと、因果関係がそれなりにあればいいんですけども、全然違うよねって言われると、ちょっと辛いことは辛いので、そこは少し再検討させていただきたいと思います。

ほか、よろしいでしょうか。

その他として当方で用意しているものはないんですが、よろしいでしょうか。

いくつか注文が出ましたが、その辺りは処理させていただきたいと思います。

それでは、事務局へ進行を戻します。

○事務局

〇〇会長におかれましては、議事進行をいただきまして、ありがとうございます。それでは閉会に当たりまして、当協議会の副会長であります三木市都市整備部長の〇〇から委員の皆様へ御挨拶を申し上げます。

○副会長

それでは失礼いたします。

都市整備部の〇〇と申します。本日、委員の皆様におかれましては、公私御多用の中、こうやってお越しをいただきまして、どうもありがとうございます。

さきほどは3点ほど大きく御意見のほうをいただいております。

1点目は北播磨総合医療センター方面行きバスについてでございます。これにつきましては、いわゆる命を守るという意味で、十分に皆さんの御意見を聞きながら、一応（案）としてはこういう形でお示しさせていただいてはおります。ただ、我々としてもなんらかの代替手段、あるいは地域の病院でその辺は実施していただく、そういうことも含めまして、いろいろと検討していくべき内容ではないかと考えております。

もう1点、数値目標、神戸電鉄さんのほうから、273万人ということで減少しているというようなことでございます。御指摘はごもっともだと思います。これにつきましては、活性化協議会の数値目標というのもございますので、その辺との整合を図りつつ、さきほど会長のほうからの御指摘もございました神戸市さん、小野市さん、それから当然神戸電鉄さんも協議会の委員さんでございますので、その辺も含めまして、数値目標についてはもう一度考え直したいと思います。それと、観光入込客数につきましても、もう少し検討を加えるということでございます。

あと、スケジュールということで、会長のほうから御指摘をいただいております。それにつきましては、もう少し分かりやすくやっていきたいと考えております。

こういったことを変更する場合は、会長のほうと十分に御相談をさせていただきながら、変更をさせていただきたいと考えております。最終案につきましては、パブリックコメントを掛ける段階におきまして、最終案としたいと思っておりますので、今日はあくまでも案ということで、御承知置きをいただければと考えております。

この後、本日も10地域の代表のかたに来ていただいておりますが、各地域に入らせていただきまして、いわゆる見直しの方向性と計画について御説明をさせていただき、意見交換会をさせていただこうと考えておりますので、その節には忌憚のない御

意見をよろしくお願ひしたいと思ひます。

それでは、これをもちまして終わるわけでございますけれども、今後ともよりよい公共交通網の構築に向けまして、市としても全力で取り組んで行くつもりでございます。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御理解と御協力を賜りますようお願いいたします。

本日はどうもありがとうございます。

○事務局

ありがとうございました。それではこれをもちまして、第4回三木市地域公共交通検討協議会を閉会いたします。委員の皆様におかれましては、どうかお気を付けてお帰りください。本日は誠にありがとうございました。