

第9回三木市地域公共交通検討協議会

日時：令和5年1月24日（火）

午前10時30分～正午

場所：三木市立教育センター 4階 大研修室

○事務局

それでは、定刻となりましたので、ただいまから第9回三木市地域公共交通検討協議会を開催いたします。

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

私は三木市都市整備部交通政策課長の●●と申します。

事務局といたしまして本日の司会を務めさせていただきます。

どうぞよろしく願います。

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

なお、本日は遅くとも正午には会議を終了いたした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、併せて願います。

それでは、以下着座の上、進行いたします。

それでは、開会にあたりまして、本協議会の会長であります、●●会長からご挨拶をお願いいたします。

○●●会長

どうも皆さん、こんにちは。

本年初めての、1月も下旬ですが、本年もどうぞよろしく願います。

今夜からとんでもない寒波がやられてくるという大変な中、また、お忙しい中ですね、三木市地域公共交通検討協議会第9回に、皆さんお集まりいただき本当にありがとうございます。

この後報告もありますが、粟生線沿線の地域公共交通計画が、先般まとまりまして、それも参考にしながら、三木市全体の交通の計画を議論していくのが、この会議のタスクとなっております。

本日は、その重要なインプットになります、市民アンケートの結果について報告する。

それで議論するというのが一番大きなテーマとなっております。

限られた時間ですけど、皆様方の活発な意見交換をできるだけリードしていきたいので、本日もどうぞよろしく願います。

○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、本日の議事に入りますが、これ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

それでは、会議を進行させていただきたいと思います。

ご紹介がありました事前配布資料から、一件抜けておりますが、事務局から説明がありましたので、ぜひこの会のメンバーの皆さんに見ていただきたいと思って送付しておりますが、取扱注意で、その点ご配慮いただければと思います。

今日の公開の場では、自由意見等を集約し、それをまとめた内容は報告事項に出てきますけれども、その扱いになっていることをお知りおきいただければと思います。

では議事事項1、地域公共交通計画策定に係る市民アンケート調査の結果について、事務局から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。

本日はよろしくをお願いいたします。

アンケート調査結果につきまして、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、着座にて行わせていただきます。

本日のアンケート調査結果につきまして、本来でありましたら、集計結果を一つずつ見てい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、事務局において、回答に特徴があったと考えるところについて、説明をさせていただき、それ以外につきましては、別紙1-1をつけておりますので、またご覧いただけたらと思っております。

それでは、A4横向きで右肩資料1と記載しております、三木市における地域公共交通に関するアンケート調査の分析という、ホチキス止めの資料をご準備ください。

1枚めくっていただきまして、まず、アンケートの回収状況についてでございます。

アンケートの方、3,500通送付いたしまして、1,723通回収をできました。

結果、回収率といたしましては、49.2%となりまして、目標としておりました回収率50%を概ね達成したと考えております。

表の左側になりますが、地域別の回収状況につきまして、送付時に人口比に合わせまして、抽出の方、行わさせていただいておりますので、大きなかたよりはでてはないかなというふうに思っております。

ただ、人口割合を見たときにですね、三木南地域と志染地域の割合が逆転しているとい

うことにつきましては、例えば、三木南地域に含まれます、志染町広野の方が、三木南ではなく、志染町ということで、志染地域を回答されたことなどが推測されております。

右側の表、年齢区分における回収状況につきまして、今回年齢につきましては、数等を決めずは無作為で行わせていただきましたので、送付時に少し高齢者の方に偏りがあリまして、回収におきましても、49歳以下の割合が少なく、特に70歳代の回答数、割合というものが非常に多くなりました。

このことから今回のアンケートにつきましては、高齢者の意見に若干偏りがあるということだけ、ご注意くださいと思います。

それでは、1枚めくっていただきまして、交通弱者についてでございます。

この場における交通弱者といたしましては、自動車等の運転ができない方ということで定義の方させていただきます。

まず、円グラフ左側になります。

車やバイク等の運転ができるかどうかという設問でございます。

23.4%の方が運転できないと回答しておりまして、4人に1人が交通弱者と言えます。

円グラフ右側になります。

運転免許証の保有状況からは、持っていない方と返納された方を合わせますと、約2割の方が運転免許を保有しておらず、返納を検討されている方を含めると、近い将来、半数近い方が運転免許を保有していないということが想定をされると思っております。

また、左下の棒グラフになりますが、運転免許の返納時期についてございまして、上側、既に返納された方につきましては、赤色の線で引いておりますが、80歳になるまでに、7割の方が返納しているという状況でございましたが、検討中の方につきましては、80歳までの返納の方が半数以下で検討されているということで、運転免許の返納年齢の高齢化が示唆されているかと思っております。

その要因といたしまして、自由記述の方を読んで言いますと、返納後の移動手段にやはり不安があると、いうことを書かれてる方が多くいたように感じております。

続きまして、右側のグラフになりますが、返納後の移動手段について。

バスを含む移動を回答された方というのが55.5%といらっしゃいますので、今後のバス需要が上がる可能性が示唆されていると考えております。

続きまして、移動手段の確保状況についてでございます。

車等を運転されている方も多くいらっしゃることから、円グラフの方ですが、確保できていると回答された方が9割になりました。

しかしながら、右側の棒グラフになりますが、年齢等で確保状況を確認いたしますと、黄色と緑色が確保できていないと回答された方であり、15歳から19歳及び80歳以上の方、また職業で見ますと、回答数が少ないので、一概には言えませんが、高校生などの学生、

また、一番下ですね、車等の運転ができるかどうかというところで、やはり運転ができない方におきまして、確保できていないと回答した方の割合が高くなっているということがわかります。

そのため、公共交通を必要とされているであろう交通弱者におきまして、交通手段の確保ができていないというところの状況が推測されております。

左下の棒グラフになりますが、確保できていない理由といたしましては、移動手段がないことというよりかは、公共交通は移動するのに時間がかかるといった時間的制約に回答が集まっております。

1枚めくっていただきまして、ここからは移動目的に応じた設問となっております。

まず、通勤・通学を目的に移動されているもので、通勤・通学先の半数以上が三木市内になっておりまして、次いで2割が神戸市となっております。

これは令和2年に行われた国勢調査とも同様の結果となっております。

次、右側の通勤・通学の手段についてでございます。

複数該当であるため、一概には言えませんが、神戸電鉄の利用者が1割、路線バスの利用者が1割いることから、公共交通を利用して、通勤・通学されている方は、1割から2割程度いると推測をしております。

7ページ下側の円グラフになります。

こちらの方、通勤・通学の出発時間、帰宅時間になっておりまして、左側にある出発時間につきましては、6時台から8時台が7割を占めました。

そして右側、帰宅時間につきましては、17時台から19時台で5割以上が回答をいたしましたが、出発時間より分散傾向にあるということが見て取れるかと思えます。

今後の朝夕の公共交通のダイヤ編成においては、こういったところに注意の方が必要と考えております。

1枚めくっていただきまして、買い物目的での外出についてでございます。

まず、買い物について回答された方が74%と、7.5割いまして、右上の棒グラフになりますが、詳細な目的地をお聞きする設問で、3つの施設を回答することができる質問になりますが、買い物の施設の回答が118%、回答者1人に対して一つ以上の施設を回答されたということがわかっておりまして、買い物というものは、やはり移動目的の重要なものであるということがわかります。

移動先につきましては、市内のイオンやコープ、スーパーマーケットなどがある地域に偏りがありまして、また、次いで三田市が多くなっております。

三田市の回答につきましては、吉川地域の方の移動が大きいと推測の方しております。

下側、円グラフになります。

買い物の出発・帰宅時間についてでございます。

出発時間につきましては、午前中の8時台から12時台に若干偏りが見られるかと思いますが、出発・帰宅ともに、分散傾向にあるかなというふうに考えております。

1枚めくっていただきまして、続きまして目的の最後になります。

通院の目的での外出についてでございます。

主な通院先について、市内の回答が半数以上となりまして、北播磨総合医療センターが含まれる小野市よりも多くなりました。

しかしながら、詳細な目的地、先ほどと同じように3つまで回答できる質問になりますが、そちらの方で、名前はわかりませんが、病院と回答された方が101人いるのに対して、北播磨総合医療センターと明確に施設名を挙げられた方が82人いるため、決して北播磨総合医療センターを無視できないものとなっているかなと思っております。

右側棒グラフになります。

通院の手段について、路線バスの方が12%いらっしゃいますので、公共交通利用されている方が1.5割ほどいるかなというふうに推測の方をしております。

続きまして、円グラフ左上になります、通院頻度についてでございます。

今回、週1回以上回答された方が約4割いまして、私の個人的な感覚にはなりますが、多いように感じております。

下側の通院の曜日についてでございますが、日曜日を除き、月曜日から土曜日までが、似たような割合になりまして、現在、北播磨総合医療センターの方へ行く路線バスだけを見れば、運行が平日のみとなっておりますので、今後の通院需要に対応する路線を考える際には、土曜日にも注意が必要と考えております。

右側の円グラフになります。

通院の出発時間、帰宅時間につきましては、出発時間の方が午前中の8時から12時までに6割以上の方が回答されており、帰宅時間につきましては、10時から12時までが5割以上の回答となりました。

続きまして、1枚めくっていただきまして、神戸電鉄に関する設問についてでございます。

神戸電鉄を少しでも利用すると回答された方の割合が、円グラフを赤で囲っておりますところ、全体の3.5割となり、緑色の点線で囲んでおります、週1回以上の利用になりますと、6.6%と、1割に満たない割合となっております。

同ページ右側の棒グラフ、駅までの移動手段についてでございます。

この度、徒歩を含む移動を回答された方が7割を超えておりまして、路線バスを回答された14.7%、こちらの方が皆さん、複数回答において、路線バスと徒歩を回答されたと仮定した際に、少なくとも56.9%の人が、バスを使わずに、駅まで移動をしているということが推測されまして、神戸電鉄の利用は、駅の徒歩圏内の方の利用に固まっているのでは

ないかということが推測されます。

続きまして、13 ページになります。

神戸電鉄の利用者の思う不便・不満に感じることにについてでございます。

左側、不便・不満に感じることにつきましては、運行本数が少ないこと、そして、料金が低いことということに回答が集まりました。

それに対応する形ということで、利用者の思う利用促進策というところでは、料金の引き下げになる料金の優遇制度と申しますか、乗り継ぎ割引や、免許返納者への料金施策。

また、運行本数の少なさを補うものなのかなと考えておりますが、バスから鉄道、鉄道から鉄道への乗り継ぎ改善といったところに、回答が集まったように思います。

また、乗り継ぎ拠点の整備についても意見が集まっておりまして、自由記述においても、各駅への駐車場の整備や料金の引き下げなどの意見が目立ったように感じております。

1枚めくっていただきまして、神戸電鉄を利用されていない方の利用しない理由についてでございます。

自家用車の運転を除きまして、駅までが遠いことが最も回答が集まり、次いで料金や本数など、運行内容に関するものに、回答が集まりました。

続きまして、15 ページになります。

鉄道とバスの乗り継ぎ時間についてでございます。

10 分以内と回答された方が 5 割を超えておりまして、乗り継ぎ時間を 10 分以内にするのができましたら、約 8 割の方、10 分以内、15 分以内、その他等を含めまして、約 8 割の方が乗り継ぎ時分について適当、または待つことができるということが推測されます。

後程ご報告の方いたしますが、12 月に策定されました神戸電鉄粟生線地域公共交通計画におきましても、乗り継ぎ時分の改善を数値目標としておりまして、この度の結果は、神戸電鉄粟生線活性化協議会の方に共有させていただきます。

続いて神戸電鉄活性化協議会の施策に関係はしますが、待合環境の整備について、どちらの方を待合環境を整備すべきかという問に対しまして、トイレやベンチの改修、待合室の整備に回答が集まっておりまして、待合環境が良くなれば乗り継ぎ時分、このたび 10 分と回答された方が 5 割となりましたが、乗り継ぎ時間につきまして、許容いただける時間も変わってくるのではないかと考えております。

ここまでが神戸電鉄粟生線のことになりまして、続きまして、1枚めくっていただきまして、路線バスについてでございます。

路線バスを少しでも利用すると回答された方、円グラフ、赤で囲んでおりますが、全体の約 4 割でありまして、同じく週 1 回以上になりますと、緑色の点線で囲っております 8.6%という結果で、1 割に満たない割合と、こちらの方もなっております。

路線バスの利用者の思う不便・不満に感じることに、右上の棒グラフになります。

こちらの方が、運行本数が少ないことに、回答が集中の方しております。

今後のバス路線につきましては、運行本数が少ないと感じるところを改善することが必要不可欠かなというところで、バス路線の再編や他の交通サービスへの転換等検討しまして、直接便数を多くする、または必要な時間帯に便があるなど、少ないと感じさせない工夫が必要かなと考えております。

同じページ右側下、利用者の思う利用促進策についてでございます。

この度、回答が集まりましたのが、バス車両やバス停における案内、また、運行マップや運賃表などの利用案内に関する回答が多く集まりました。

市におきましては、ニコパカードの使用による市内移動上限 200 円となる制度を行うことで、料金のわかりやすさや、市内の公共交通の時刻表を 1 冊にまとめた総合時刻表等の発行も行い、利用案内を行っておりますが、引き続き、利用案内というところについて検討する必要があると感じております。

同じく利用者の利用促進策としまして、高齢者の利用も多いことから、ベンチなどの待合環境の整備に回答が集まったと考えております。

続きまして 17 ページ、バスからバスへの乗り継ぎについてでございます。

この度、バスを少しでも利用すると回答された方、4 割の方が回答しておりまして、そのうち 7 割の方が乗り継ぎがあっても利用したいと回答をいただいております。

また、乗り継ぎ時分につきましても、バスから鉄道への乗り継ぎ同様、10 分以内が 5 割以上占めまして、10 分以内になりましたら、10 分以内、15 分以内にその他含めまして、7.5 割の方が適当、または待つことができると、回答したことになります。

先ほどバスの本数に不便・不満を感じている方が多くいたという状況ですが、今後は、バス路線の整備を行い、乗り継ぎを含め、それぞれの地域において路線を確保していくことも検討すべきと事務局の方では考えております。

1 枚めくっていただきまして、18 ページ、路線バスを利用しない理由についてでございます。

利用しない理由につきましては、自家用車の運転を除きまして、運行本数や時間などの運行内容、また、家からバス停、バス停から目的地までの距離に関する回答が集まっております。

続きまして、19 ページ、交通系 IC カードについてでございます。

神姫バス様が発行しておりますニコパカードの保有者の方が約 4 割になっておりまして、現在、市の方でも把握できている割合とも概ね合うような結果となりました。

ニコパカード以外のカードにつきましては、ICOCA が 4 割集まりまして、2 つの設問からニコパ以外のカードをお持ちでない方というのが 1 割程度いると推測の方をしております。

続きまして下側、時刻表の検索方法についてでございます。

インターネットで検索されている方が5割以上となりましたが、紙の時刻表を使われる方も4割いらっしゃることから、時刻表アプリ等の普及はあるものの、紙時刻表の廃止というものは、いまだ慎重に検討する必要があるのかなと考えております。

続きまして、1枚めくっていただきまして、公共交通への公的負担に対する意見についてでございます。

円グラフBとCの方が、現状の公的負担においてサービスの向上、または維持すべきと回答されたものであり、約4.5割の方がそのように回答をいただきました。

また、目的別の移動に係る移動手段と合わせて集計の方いたしますと、若干ではあります。自家用車等を利用されている方より公共交通を利用されているの方が、現状の公的負担における、サービスの向上・維持と回答された方の割合が大きくなっているのではないかなと考えております。

例えば、通勤・通学手段で見ますと、上三つが自家用車の運転や送迎、バイクの運転などで平均46.2%に対しまして、神戸電鉄粟生線の利用、それ以外の鉄道の利用、路線バスの利用者でいいますと、平均が50.9%というふうに、その他同様に、若干ではあります。鉄道、バス等使われているの方が割合が多くなっているというところがございます。

この度、こういった結果とはなりましたが、もちろん公共交通、税金で賄われている部分がございますので、我々の方でも補助金額の削減は、目指していくところではあります。公共交通のサービスの水準に係る補助金につきまして、一つ参考とさせていただけたらと思っております。

1枚めくっていただきまして、最後のページになります。

公共交通の満足度についてでございます。

このたびのアンケートでは、満足と回答された方が19%に対しまして、不満と回答された方が31.2%と、不満の方が多くなるという結果となりました。

また、右側、年齢等におきましては、若いの方が不満を感じている割合が高くなる傾向にあると。

また、地域別に見ますと、口吉川、細川、吉川地域において、不満の割合が高くなっておりまして、農村地域において不満が高くなる傾向にあるのかなというふうに考えております。

こちらの結果につきましては、事務局、市としまして、真摯に受けとめさせていただきます。

以上が事務局でまとめました調査結果の概要でございます。

アンケートの分析を、今回の報告で終わるわけではなく、引き続き、複数の設問における回答の傾向を分析するとともに、実際の施策の検討におきましても、アンケート結果、

活用したいと考えております。

事務局からは以上です。

○●●会長

ありがとうございました。

最後にありました通りですね、一次報告的な形ではありますが、アンケートそのものは、別紙の1-1の最初のところにですね、どういうアンケートだったのか、というのが載っていますので、アンケート票も見ただけであればいいかと思いますが、ただいまの事務局からの説明についてですね、ご意見、ご質問等があれば、ご自由にご発言いただければと思います。

また、こんな分析もしてみたらというアイデアがあれば、述べていただければありがたいかなと思うんですが、いかがでしょう。

○●●委員

アンケートの精度ですが、本当に50%近い回収ということで、素晴らしいことだと思います。

特に全体的な数字を見る場合に、各地区によって大きな差、実は私、自由が丘に住んでいるもんなんですけど、自由が丘っていうのは市の中でも、いわゆる交通の多様な手段を持っているところの部分についての、この数字の出し方そのものが、三木市全体の部分と、また自由が丘地区のサンプル、そういうものがあれば、もう少し、地区の精度がわかってくるんじゃないかと。

多分、データ的にはお持ちだと思うんですけども、できたら自由が丘地区の内容をやっていたら、多分、この割合ですね、何%、何%っていうの全然地区によって違ってきて、三木市全体がこういうことかもわかりませんが、もう少し、地域の細かな分析をやっていた方が、よりあれができるんじゃないかなと思います。

それともう一つ、この交通の部分と、ちょっと私自身の過去の経験則から、もし私が群馬のどっか出張に行った場合に、やはり同じような現象で、時間待ちの時間がものすごいあるんですね。

その時に何がその周辺に、自分たちが逃げられる場所、ただそれが商業施設かどうかわかりませんが、そういうあれがあれば、時間的なもの、ものすごく解決される。

そういう場所じゃなくて、ただ単にバスステーションだけであった場合に、その時間というのは、本当に無限にやっぱり長く感じる。

そういうふうなことで、この交通という部分と、やっぱり市の町のあり方っていうのも一緒に考えられたら、また違ったアンケートの結果になるんじゃないかなというふうに思いますけれども、

そういうふうに思います。

もし自由が丘地区のそういうデータが、もし開示できるようであれば、多分また違った答えが出てくるんじゃないかなと思いますのでよろしくお願いします。

以上です。

○事務局

ありがとうございます。

地域別の分析につきましては、今後も、例えば神戸電鉄の利用が、地域別が変わってくるかと思います。

特に、自由が丘であったり緑が丘の方につきましては、やはり神戸電鉄の利用、割合的には多くなるかと思いますので、そういったところも含めまして、引き続き分析の方進めて参ります。

また、待ち時間のところですね。

商業施設等の周遊できる場所といいますか、そういったところ、まちづくりの部門とも連携の方いたしまして、アンケート結果の方ももちろん共有の方いたしまして、行ってきたいと思っております。

ただ、我々、交通部門として直接できるというところになると、駅での待合環境の整備とかになってくるのかなというふうには考えております。

以上でございます。

○●●会長

よろしいでしょうか。

非常に貴重なご意見ありがとうございます。

計画は、地域全体としての計画にはなるんですけど、具体策の議論のところ、当然今おっしゃられたような自由が丘だけじゃなくて、各地区のニーズを見ながらですね、市のことを考えていかないといけないんで、そのあたりを分析しますし、その分析にあたってですね、特に今回のメンバーで各地区のことをよくご存知の方、こんなふうに見えるのかどうかって意見交換させていただきたいと思いますので、その時はご協力よろしくお願いします。

他、いかがでしょう。

○●●委員

私は、志染地区に住んでいるのですが、一番最後の 22 ページ見てるんですけども、志染地区の不満、市街化調整区域が多いんですけどね、細川地区、口吉川地区、吉川地域とおんなじぐらいになるのかなと思ってたら、何でか志染地区は市街化区域とそんなに変わらないと思って何ででしょう。

その辺はちょっと、自由が丘地域とか緑が丘地域と志染地区、ちょっと志染地区は不満とかやや不満というのは多いですけど、私達の地域も、御坂から三田方面、それと御坂か

ら神戸方面、神鉄よりもバスのほうが多いですけど、なんでかなと思ひまして疑問に思つたところです。

その辺は調べられたらいいんじゃないかなと思ひます。

○事務局

ありがとうございます。

志染地域の回答についてなんですけども、ちょっと詳しく説明させていただきたいなと思つておひまして、別紙1-1の13ページの方をご覧いただけたらと思ひます。

別紙1-1、13ページの上側の表になります。

この度、志染地域に配布した枚数というものが118枚ございました。

その中で、ちょっと飛んでしまうんですが、15ページになります。

志染地域の回答数が122となりまして、配布数よりも多い回答があつたというふうな形にこのたびなつております。

というものが、ちょっと先ほど最初の方にも説明させていただいたんですけども、志染町の青山や志染町広野のとか、いうところの方々つていうのが、その志染町を志染地域として回答されたのかなというふうにおひまして、ちょっとそこまで詳しくわかるかどうかわかんないんですけども、またアンケートの分析の方を見ながら、本当の我々の思つている志染地域の方がどう考えていらっしゃるのか、ていうところをわかれば分析の方進めたいと思つております。

以上でございます。

○●●会長

今の点はそういうことで。

可能な範囲でやっていきたいと思ひます。

○●●委員

失礼します。

青山地区の●●といひます。

4ページのですね、運転免許証の返納の移動手段という、大きな課題がデータとして出てるんですけども、その他の3.5%のその他内訳みたいなものが、わかつたら教えていただきたいなつて。

なぜかといひますと、青山地区の市政懇談会の会なんかでも、最近地域でシニアカーを乗られる方が減つてきたかなというのと、シニアカーつて歩行者扱いなので、歩道を大体時速6キロぐらいで走れるんですけども、そういった方々の事故であつたりとか、そんなことも含めてですね、少しその他の内訳を教えてください。

○事務局

ありがとうございます。

パーセンテージはちょっとわからないんですけども、その他として回答があった例といったしまして、介護支援サービスの活用、病院の送迎バス、その他、移動手段よりかは宅配サービスを利用しますといった回答があったというふうにまとめられております。

また、その他何かありましたら、ご報告できる機会ありましたら、させていただきたいと思っております。

○●●会長

他いかがでしょうか。

○●●委員

兵庫県交通政策課の●●です。

アンケートのほう、しっかりたくさん報告、まとめられていて、資料の多さにびっくりしました。

いただいた資料をざっと見させていただいて、今後の計画づくりにあたって、ちょっと参考になるかなあとと思われるようなところ、何点かお伝えしたいと思っております。

まず、説明いただいた資料1の4ページですかね。

交通弱者の状況について書かれている横長の資料の中で、右下に書かれている免許返納後の移動手段のところですね。

一つ目の項目に家族とか知人に送迎を頼むという答えられる方が3割近くおられるっていうところ、私としては気になったというか、誰かに頼らないと利用できないという人が3割ぐらい出てくるんだというところになるので、こういったところをできれば公共交通に転換できればいいのかなと、いうところを見させていただいたところですね。

あと、説明の中でも通院の割合が週1以上の方が4割近くいたというそれに対して、実際に公共交通、神戸電鉄さんや路線バスさんを使われている人、週1以上使われている人っていうのが割的には1割にも満たないという状況になっているところなので、そのギャップを何とか埋めれないのかなあと、そういったところをまた検討いただければ、今後の参考になるかなと思っておりました。

あと、細かい調査報告書の中でも、気になることがありまして、先ほどの資料1-1の48ページ、設問の26で、公共交通、今後こういったものをこれまでよりも1回でも多く利用する意向はありますかという設問をしていただいて、それに対してあると答えていただいた方が4割もいるというところには、やっぱりこういうアンケートとか、市民の周知啓発することで、利用をしようという機運醸成に繋がるんだなあとというところで、そういった取り組みもやっぱり大事かなというところで思ったんですけども、このあると答えられた方、実際に今、神戸電鉄とか路線バスとかを使われてないというふうに答えられた方の中で、こういうふうに使ってみようというふうに意識が変わられた方がどれぐらいあるのかというところをまた集計いただいたら、参考になるのかなというふうに思っています。

あと、最後にすいません、もう一つ、自由意見のところたくさん出てきている、500件ほど自由意見出てきていて、なかなかこういうアンケートで自由意見、こんなにしっかり書いていただいているっていう例、私もあんまり見てないんで、すごい意識が高いのかなと、やっぱ交通に対しての意識っていうのは、皆さんすごい関心が高いのかなというふうに思ったところなんですけども、せっかくこういった自由意見もたくさんあったので、その中で少しだけ、これも気になったところを紹介させていただきますと、神戸電鉄とかバスをなくさないで欲しいとかは、たくさん出てきている、そういったことは事業者の方もしっかりこの自由意見でいただきたいなと思うんですけども。

具体的なもので言いますと、5ページ、資料1-2の5ページですね。

これの二つ目の四角がね、バスがどれぐらい遅れているのか不明で不便を感じるという意見が、資料5ページの上の方に書かれています。

これに対して、18ページ。

18ページの真ん中より少し下のところですね。

電車についてバスについてっていう括弧で書かれてる意見のところのバスについての2つ目のところに、到着を知らせる液晶表示版があったら、既に通過してしまったのか、これから来るのかわかって助かりますと、というような意見が書かれています。

私もこういう市町の会議によく出て、バスとか使うこともあるんですけども、まず、大体基本的には時刻表どおりに動いてないっていうのが、私も認識はしているんですけども、それがやっぱりもう過ぎてしまったのか、待っていいのか、もしくはバス停違えているんじゃないかとかっていう不安にやっぱりどうしてもなってしまうので、何かこういうバスの運行状況が液晶表示版っていうと、なかなか整備は難しいかもしれないけども、例えばスマホで見るとか、確かいくつかバス事業者さんの方でも取り組まれているところはあると思うんで、そういったことをどんどん進めていただくことをそうすれば、やっぱり安心してバスが使える環境になるのかなというふうに感じました。

あと、それともう一つですね、ごめんなさい。

ちょっとページが分からなくなっちゃったんですけど、自由意見書かれています中で、バスと鉄道の連携みたいな、そういったことを書かれていますところがありました。

時間がちょうどかぶってるのをどうにかして欲しいという意見があった一方で、乗り継ぎみたいな形で、神鉄の定期でバスも乗れるようにして欲しいみたいな。

そういった意見が確かでしたかなと思います。

やっぱり便数っていうのがなかなか増やすのは難しいというところがあると思いますので、それについて、バスと鉄道がうまく補完し合う。その便数の少ないところについて、時間がかぶるのではなくて、ないところをちょうどお互いカバーしあうみたいな、そういったことができれば、より便利になるのかなと。

そんなことを目指せばいいかなと思いますので、お知らせさせていただきます。

○●●会長

ありがとうございます。

事務局から何かございますか。

○事務局

いただいたご意見参考になるところでございますし、私もバスの運行状況につきましては、神姫バスのほうで「神姫バス NAVI」というもので、実際に時刻表だけではなくて、今どのバス停を通過したのかみたいなところであったり、わかるようになっています。

そういったところの周知PRであったりということも進めながら、いただいたご意見を参考にしながら、今後の計画に載せる施策というところで活かしていきたいと考えております。

ありがとうございました。

○●●会長

バスの場合は、時刻表どおり動いていないわけではないんですけども、信号に1回引っかかると2分ぐらいずれるんで、5分単位ぐらいでちょっと見ないと、信号が多い道路なんかを走っているバスはそうなるので、これがどうしても来ないっていう感覚なるので、確かに、今どこを走っているという情報があるとありがたいとおっしゃられたとおりにかなと思います。

あとその送迎の話はですね、いろいろなところで最近議論になっていまして、頼むのも気を使うし、頼まれた方も時間ロスになりますので、送迎があるから大丈夫っていうわけには本当はいかないので、地域で考えていけないって話になると、重要なご指摘ではあったと思います。

これから計画を策定する中で参考にしていきたいと思いますので、どうぞよろしく願いしたいと。

他、いかがでしょう。

○●●委員

ちょっと大体今まで意見出ましたので、私も同じような意見だったので、ちょっとお願いの方ありまして、北播磨の方に行くバスのことですが、値段ですよ。

ちょっとコースが違ったら値段が違うということがありまして、ちょっと統一して欲しいです。

うちの近くで結構乗る場所あるんですけど、三木地区とかは。

遠くから来られる人は、北播磨までいくらかちょっとわからないんですけど、場所によっても値段が違う。

その辺を1回乗ったら200円とかという形で、市の方で補助を出すかたちなどでやっ

て欲しいんです。

それがお願いで、どこから乗っても同じ金額にしてほしいです。

それと、北播磨のバスなんですけど、これ普通の他の、どこの地区で降りてもいいんですよ。

ちょっと北播磨行きのバス言うと北播磨でしか下りれないと思うんですけど、途中下車のそれがちょっとよくわからない。

みなさんそれで乗っていらっしゃらない方もいらっしゃると思うので、よろしくお願ひします。

○事務局

ありがとうございます。

まず、北播磨総合医療センターまで料金につきましてですけども、我々ニコパカードをご利用いただきましたら市内、どこで乗り降りしていただいても、200 円となる、上限が200 円となる制度を行っております、北播磨総合医療センターにつきましても、三木市内の病院に位置付けの方をしております、例えば吉川から乗っても、志染の戸田の方から乗っても、ニコパカードをご利用いただけたら、200 円で行けるようになっておりますので、またそのニコパカード利用による料金制度のところ、周知PR、またやっていきたいと思っております。

○●●委員

現金で払っても 200 円でやってほしいです。

そんなん知らない人も多いんで、結構、それで払ってる。

それで、途中で降りたりする人もおるから、すべて 200 円で、金額をそんなん変えないでやってほしい。

すべてのかたに統一されてたらいいで、高齢者のかたはそんなん知らないんで、よろしくお願ひします。

○事務局

わかりました。

ちょっとその辺りも、いろいろ検討させていただきます。

○●●会長

よろしいですか。

○●●委員

三木南ですけど、今ニコパカードとかいろいろと金額が出ていますけども、学校とか通勤なんかは定義というのがあるんですよ。

ですから、高齢者でも元気な人は元気。弱っている人は週に何回も医者に行くという二極化になっていると思うんですが、そういう人のためにも 1 か月くらいという、定期券と

いう制度があってもええんかなと思うんですけども、どうなのでしょうね。

○事務局

そうですね。

区間運賃での定期等の設定。

世界的に言いますと、もう1か月の料金を支払ったら、もう公共交通を利用しほうだいたいみたいな施策といますか、というのも出ておりますので、そういったところにつきましては、計画の方でも位置付けさせていただいて、制度等の検討の方進めていきたいと思っております。

○●●委員

ありがとうございました。

高齢者、小銭出したりおつりもらったりが邪魔くさくなることがあって、そういう時に1か月定期みたいなものがあると助かると思いますのでよろしくお願いします。

○●●会長

神戸電鉄さんのシーパスワンは、そういう発想で、バス会社さんであれば、阪急バスさんが高齢者の方用の定期券、そんなのを出したりしています。

いろんなことを工夫されている感じなので、そういった意見、神姫バスさんも神戸電鉄さんも御意見聞かれていますので、いろいろ検討いただければいいかなと思います。

また、市としてもそういったものを活用して、元気な三木市になる施策の位置付けがつけばいいかと思います。

他、いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

いろいろご意見いただきありがとうございました。

さらに分析を進めることにヒントをたくさんいただいたところですけど、この分析が間違っているだろうという議論にはならなかったのも、ちょっとほっとして、また資料1-1、1-2は、まだすべてに目をおせてないかと思いますが、感想レベルでも結構ですので、なにかお気づきの点があればですね、事務局の方にお知らせ願えればと思います。

でもあんまり遅くなるといけないので、2月上旬ぐらいまでにですよね、お知らせ願えれば、今後計画を立てるときの参考とか、クロス集計のやり方を参考にしますので、ご協力のほど、どうぞよろしくお願いしますと思います。

それでは議事事項としてはこれはここまでという形で、次の議題に移りたいと思います。

次は報告事項なんですが、まず三木市地域公共交通計画の策定スケジュールについて事務局からお願いします。

○事務局

失礼いたします。

地域公共交通計画策定のスケジュールといたしまして、A4横向きで1枚、右肩資料2と記載しております資料のご準備をお願いいたします。

本日1月24日のところ、本協議会の開催というところでアンケートの集計結果の方、ご報告の方させていただいております。

今年度につきましては、3月末ごろにもう1回検討協議会の開催の方させていただければというふうに予定の方をしておりまして、そこではアンケート結果を含めまして、その他の分析のご報告、また、そこからの現計画の評価並びに問題・課題についてご説明をさせていただくという予定をしております。

そして、委員様変わられるところもあるかと思いますが、令和5年度の4月からにつきましては、実際の施策の検討の方行いまして、8月に計画の素案を作成。

10月ごろから、住民説明会やパブリックコメントの方実施いたしまして、その結果、計画の修正等も検討し、令和6年2月に本協議会でご報告の方させていただきまして、計画案を策定すると。

そこで承認の方されましたら、3月に手続きを行いまして、計画の方策定、令和6年4月から施行ということになります。

スケジュールについては以上でございます。

○●●会長

このような形での進行を考えています。

何かご質問等ございますでしょうか。

よろしいですかね。

こういう形で進めていきます。

重ねてのお願いになりますが、こんな形で次を3月の下旬にできれば行いたいと思っています。

計画の評価とか検討がこういう形で始まりますので、逆に言えば、先ほどのアンケート、お気づきの点がありましたら、それまでにお知らせいただけますと、非常にありがたいので、ご協力のほどよろしくお願いしたいと思います。

続きまして、報告事項の2つ目に移りたいと思います。

自家用無償運送、地域ふれあいバスの一部変更について、事務局からお願いします。

○事務局

失礼いたします。

地域ふれあいバスの一部変更というところで、このたび口吉川ふれあいバスにおきまして変更がございますので、ご報告の方させていただきます。

ホッチキス止め右肩資料3と記載の資料のご準備をお願いいたします。

このたびの口吉川ふれあいバスの細川地域への越境運行につきましては、口吉川地域か

らのご要望の方、長くいただいております、このたび実現したものとなっております。

地域ふれあいバスにつきましては、原則、地域外への運行ができないものとなっておりますが、資料の2、越境運行の目的というところに記載しておりますが、口吉川地域の買物施設の立地状況等を鑑みまして、買い物支援として、細川地域のジャパン三木店まで口吉川ふれあいバスが運行するものでございます。

3番の越境運行の理由についてでございますが、以前までは口吉川地域に商店やコンビニ等がありましたが、現在はなくなっております。

地域を運行する路線バスにおきましても、ジャパン三木店やイオン三木店に行くことが可能ではございますが、ふれあいバスの利用者に多い高齢者におきましては、歩道のないバス停での待合に関しては、安全面に懸念があるかなというふうと考えており、また、路線バスのバス停までが遠かったり、そこまで歩くことが難しいと言われる方もいらっしゃいまして、路線バスに代わる買い物手段の確保が必要ということでございました。

地域で行ったアンケートにおきましても、家族等に買い物を手伝っていただいている方など、高齢者の半数以上に上りまして、買い物に苦慮されているという状況でございます。

そうした中で、コープこうべの「買い物ん行こカー」や移動販売などの導入が行われておりますが、利用条件があることや、品物数、種類に課題が残っているというところで、このたび日用品等も買うことができるジャパン三木店への運行となりました。

それでは実際の運行内容について、ご説明の方させていただきます。

資料1枚めくっていただきまして、右肩別紙3-1と記載しております。

口吉川ふれあいバスの時刻表の方をご覧ください。

時刻表の下の方になります。

ジャパン三木店への運行というところでございますが、この度ジャパン三木店への運行につきましては、毎週水曜日を予定しておりまして、祝祭日につきましては運休となります。

運行ダイヤにつきましては、上部記載の定時便を運行した後、公民館からジャパン三木店にそのまま運行するというものです。

このため、ジャパン三木店の利用者につきましても、まず定時便にご乗車をいただく形になります。

ジャパン三木店に到着後、買い物時間を30分と想定いたしまして、10時にジャパン三木店から出発し、利用のあった停留所にジャパンから近い西側の方から、順に送り届けていくという運行となっております。

参考といたしまして1枚めくっていただきまして、別紙3-2参考というところで、現在の口吉川ふれあいバスの定時便の運行ルートをつけさせていただきます。

真ん中あたり、1番口吉川町公民館の方ございまして、こちらの方から東側を1回、そ

して西側を1回ぐるっと回り、口吉川町公民館に戻ってきた後、ジャパン三木店へ運行するといった流れになっております。

時刻表に戻っていただきまして、このあたり、路線バスが運行するところふれあいバスが運行することから、路線バスとの競合やそれぞれの役割分担を整理するため、利用できる方にルールを設けさせていただいております。

時刻表一番下に記載しておりますが、まず、ジャパン三木店への利用者につきましては、定時便で網掛けをされた、路線バスのバス停からおおむね300メートル以上離れたふれあいバスのバス停からの利用者、または路線バスのバス停までの移動が困難な方、足を怪我されている方や杖をついていてそこまで歩くのが困難な方等々、また、同じく路線バスの車両への乗降が困難な方、この3つの条件、いずれかに該当する方が利用できるという形になっております。

このたび、利用者にルールを設けていることから、利用にあたっては、登録制とさせていただきます。初回利用時には、氏名、住所、連絡先等、ご登録いただきまして、適宜追加変更を行い、管理をするということです。

最後に、この度の運行につきましては、2月1日水曜日からの運行を予定しております。

この度の利用者の制限、ルールにつきましては、現在吉川地域の方で運行しております、チョイソコみきの要件緩和と同様の内容となっております。

説明につきましては以上でございます。

○●●会長

ということで、ちなみに配布資料4で「買いもん行こカー」のチラシがついております。参考としていただきますよう、お願いします。

報告事項ですが、何か御質問等ございますでしょうか。

○●●委員

すいません。

口吉川の●●でございます。

この度のジャパン行けるようになりまして、本当に実現したことをうれしく思っております。

私、区長12年やらせていただいておりますが、確か区長3年目ぐらいのころに、ジャパン行けたらいいなというお話がありまして、苦節10年ぐらいかかりまして、ここに辿り着いたところでございます。

ジャパン三木店へ行きたいなと思っておられた方がもうふれあいバスに乗れなくなっているような方もおられるかもしれませんが、また皆さんのお声を聞いて、しっかりと運行していきたいと思っております。

私も11月に講習を受けまして、ふれあいバスに乗らせていただいております。

実際に乗った方の意見や思いとかいろいろなものをお聞きしまして、また買い物難民の多い口吉川で、やはりふるさとですので、そこでやはり暮らしていけるようにサポートさせていただきたいというふうに考えております。

この度実現しましたこと、交通政策課はじめまして、皆様のご理解いただきまして実現しましたこと本当に感謝いたしております。

ありがとうございます。

○●●会長

ご丁寧にありがとうございました。

ふれあいバスのドライバーを探すのも大変な地域も多いので、ご協力のほうありがとうございます。

他、いかがでしょうか。

よろしいですかね。

こういう形で、口吉川ふれあいバスが細川地域に運行することとなりました。

続きまして、報告事項の3番目ということで、神戸電鉄粟生線地域公共交通計画についてでございます。

事務局お願いします。

○事務局

三木市役所交通政策課の●●と申します。

そういたしますと、資料4をお手元にご準備いただきたいと思います。

こちら、神戸電鉄粟生線地域公共交通計画の概要版という資料でございます。

今この会議です、協議させていただいてますのは、三木市の方の交通の計画ということなんですけれども、今お手元の資料4、こちらにつきましては、神戸電鉄粟生線の地域公共交通計画ということで、三木市だけではなくて、神戸と小野と連携した計画と、こういう位置付けになっております。

こちら、去年の12月末にですね、協議会のほう開催して、計画策定という運びになりましたので、このたびの会議です、ご報告させていただくということになります。

お手元の資料4の1ページ目表表紙になりますけれども、2の計画対象区域、こちら、神戸、三木、小野の粟生線沿線地域、3計画対象期間ということでございますが、計画を策定しました去年の12月から令和9年度までということで、概ね5年間の計画ということにしております。

計画策定までにですね、この1年間協議を続けまして、地域の交通の課題を整理いたしました。

1ページめくっていただきまして、2ページ目をご覧くださいと思います。

計画の目標、理念及び基本方針ということで、こちらの中段に目標、理念ということが

あります。

住む人、訪れる人が快適に利用でき、まちづくりとともに発展する持続可能な公共交通の創造ということで、副題といたしまして、みんなで考え、明日へつなぐ未来へのチャレンジということで、目標理念を打ち出しております。

その右側3ページ目ご覧いただきたいと思います。

6の主な施策及び事業ということでございます。

この計画基本方針を大きく3つの柱として出しております。

基本方針の1が鉄道を軸とした地域公共交通サービスの安定的な維持確保ということで、鉄道施設の更新改良などの事業を盛り込んでおります。

基本方針2青色の部分ですけれども、こちらがまちづくりと連携した地域公共交通サービスの構築ということでございます。

まちづくりの推進、それから観光との連携、バス・タクシーその他地域交通のアクセス交通の確保充実ということを盛り込んでいます。

基本方針3緑色の部分ですけれども、市民、行政、事業者等の連携による地域公共交通の活性化ということで、自発的な公共交通への利用転換や粟生線に親しみ、愛着を抱く取り組みを推進ということを進めていくというふうにしております。

数値目標打ち出しておりますして、4ページ目一番裏面になりますけれども、基本方針、大きな3つの柱がございまして、それぞれに目標を出しております。

基本方針1としましては、例えば新型車両の導入編成数でありますとか、車両や鉄道施設等の更新改良に対する支援。

それから、時間貸しパークアンドライド駐車場の年間利用者数ということです。

それから青色の部分ですけれども、基本方針の2につきましては、①の1, 2, 3としまして、住宅地、企業用地、観光地、それぞれを結ぶアクセスバスと鉄道の待ち時間。

それから、神戸、三木、小野の工業団地の従業者数や観光入り込み客数というものを目標に入れております。

基本方針の3緑色の部分につきましては、こちら粟生線の鉄道実利用者数ということで、それぞれ全体の合計の利用者数、定期の利用者数、定期外の利用者数ということで、目標値を定めております。

こちら計画の概要、ざっと駆け足でありますけれども、こういった広域的な計画と、今回協議している三木市の計画と、それぞれ連携や整合性を図りながら、協議を進めていきたいと思っておりますので、どうかよろしく願いいたします。

ひとまずこちらからは以上です。

○●●会長

ということで、パブリックコメントもかけておりましたので、ご存知の方ばかりかと思

いますが、栗生線の地域公共交通計画が策定されたということで、ご紹介させていただきました。

何かご質問等ございますでしょうか。

○●●委員

今、数値をいろいろだされているんですけど、数字を出されているということは、裏付けの数字を令和4年度から令和9年度の5年間で、例えば、令和5年度、令和6年度、令和7年度こういう施策を行って数字を作っていくという、何かそういう裏付けの資料お持ちでしょうか。

例えば企業団地の部分で、大半が多分これ、木津駅の神戸市の産業団地が中心だと思いますね。

あそこはよく駅で就労されている方いらっしゃるんですけども、緑が丘駅や小野であれば市場とかああいうところで、それだけの方が、小野の産業団地、三木の産業団地ですね。

ていうのはあまり聞かないんですけど、何かそういう施策をお持ちでこの数値っていうのは作っておられますか。

それちょっと聞きたいです。

○事務局

御質問ありがとうございます。

こちらそうですね、数値目標の方をはっておりますのが、目標値たてるに当たりまして、いろいろと計算、要は算出根拠というものを持って計算しております。

特に今話にあがりました、従業者数でありましたら、こちら三木市、神戸、三木、小野それぞれ創生計画とかですね、総合戦略という、またさらに大きな市の計画がありまして、そちらの方との目標の整合性を図っております。

こちらの方の公共交通計画というのを立ち上げるわけなんですけども、効果検証というものを、毎年度行うようにしてしまして、まずはこの数値目標を目指して進めていくわけなんですけども、その数字がよければですね、数字が良い場合、それから数字がなかなか達成していない場合、なぜ達成していないのかっていうことを効果検証しながら、事業を見直していくというようなところに、どちらかという主眼を置いて、進めて推進していくというふうに考えております。

それから、鉄道の利用者数というところの指もを入れておりますけども、こちらはですね、人口減少率もありますし、それから今コロナ禍でですね、なかなか鉄道の利用者数、コロナ前に戻っていないというような現状も踏まえて数字を算出しております。

そういった形で、こちらの方、数値目標をはっているというところ。

○●●会長

ご意見ありがとうございます。

概要版にはそこまでついてはいませんが、実はその計画を作るワーキングの座長やっています、まさに今おっしゃられたようなことを議論しながらで作ったところですが、計画は今我々が三木もそうですが、計画ができておしまいではなく、これからがスタートですので、実際動き出して、どのように数字が出てくるか見ながらですね、見直すっていうのは言うまでもないということも、併せてお伝えさせていただきたいと思います。

他、いかがでしょう。

○●●委員

4番、4ページ一番下のこの数のトータルとして、これは330万足す370万で700万人が沿線の目標値として考えておられるんですよね。

だからこれ、700万から627万引いたら、それだけ増えることになっているんですよね。

○●●会長

増やしたいと。

○●●委員

増やしたいと、そういうふうを考えていたらいいんですね。

わかりました。

○●●会長

現況、実際ちょっとコロナの影響を受けてることもあるんで、目標値、レベルを維持するという目標じゃ、ある意味情けないというか、三木だけでなく沿線での活動があり、公共交通をうまくみんな使って行って、より促進しようと、そういうイメージでいただければと思います。

他、ございますでしょうか。

よろしいですか。

どうもありがとうございました。

準備した報告事項はここまでなんですが、全体を通じまして、なんかご意見とかご質問あれば、ぜひ、言っていただきたいと思います、いかがでしょうか。

○●●委員

兵庫県バス協会の●●と申します。

この協議会と通じまして、利用しやすい公共交通を計画いただきまして、ありがとうございます。

ただ以前から申し上げているとおり、乗務員不足というものがバス事業者ありまして、さらに2024年に労働時間の改善がありまして、労働時間が短くなると。

運転者不足の上に、さらに労働時間が短くなるということで、今後、乗務員の配置等苦

労するところかと思えます。

できましたら、市の方で、乗務員不足なんかを広報でPRしていただければなと思っております。

今後なかなか乗務員の関係で、増便とかダイヤの改正とかがうまくいかないという恐れがでてきます。

ぜひとも乗務員の不足、なかなかバスの乗務員は大型2種免許と言って、ちょっとハードルが高いんですけど、バスに興味のある方が乗務員になっていただいて、町の活性化ということで、やっていただければと思っております。

それとですね、我々協会は貸切バスもございまして、人流抑制ということで、コロナでなかなか貸切バスのご利用がなかったんですけど、年末に国が外出の規制を取り除きましたので、貸切バスもこれまでは、飲酒とか飲食とかはダメということで禁止されていたんですけども、去年の12月の頭にガイドラインを設けまして、一応その飲酒も食事もできるようになりました。

ただ、ご利用の際は飲酒や食事、それ以外の場合には、マスクをしていただく。

もともとバスの方はですね、換気がいいので、バスでクラスターになったというのはいったことがないんですけど。

貸切は、バスの中でわいわいしゃべって飲食ができるというのが、貸切バスの特徴かと思えますので、是非ともご利用していただきたいのと、今、国の方で旅行支援がございませぬ。

これも団体用の旅行支援もございませぬので、そういったものを利用していただいて、貸切バスのご利用もよろしくお願ひしたいと思ひます。

ありがとうございました。

○●●会長

ありがとうございました。

それでは、●●さんお願ひします。

○●●委員

すいません。

吉川交通の●●でございませぬ。

チョイソコみきの運行をさしていただいておひまして、本年度ですね、利用者数も順調に利用していただいておひます。

利用者がちょっと増えたこともあるんですけども、会員さんの要望がございまして、散髪屋さんとかパーマ屋さんにもやはり行かれへんのかと、いうのが結構ありましたんで、そういうのもちょっと一つ、現場の声としまして、今日は報告させていただきます。

よろしくお願ひします。

○●●会長

ありがとうございます。

また、事務局の方で検討していただければと思いますのでよろしくお願いします。

他、いかがでしょうか。

○●●委員

兵庫県交通政策課の●●です。

コロナ禍ですとか燃油高騰の中、交通事業者の方、皆さんなかなか苦しい中、運行継続いただいている状況になっていまして、県としても補正予算案の方で、支援金ですとか、鉄道の関係でしたら、減便せずに運行することに対する支援みたいな、そういったことを取り組まさせていただきます。

中でも9月補正、10月から始めまして省エネタイヤの補助の関係で、バス、タクシーの関係になりますけれども、今回初めてそういったことを取り組まさせていただきます、もうそろそろ申請の期限近づいてきてるところがあるので、事業者の方、もしまだ申請されていないところで、申請しようかなという分ありましたら、早めに対応いただければと思いますので、よろしくお願いします。

○●●会長

情報提供ありがとうございます。

他、いかがでしょう。

よろしいでしょうか。

それでは、会議としましては、ここまでにさせていただきたいと思います。

議事事項では、いろいろ貴重なご意見いただきありがとうございました。

それらを活かしながら、計画策定のプロセスを進めていきたいと。

お話したように、資料でもし後で何かお気づきの点があれば、ご連絡いただければと思っております。

それでは進行を事務局にお返しします。

○事務局

●●会長におかれましては、会議をご進行くださり誠にありがとうございました。

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

○●●副会長

失礼します。

委員の皆さんにおかれましては、終始活発なご意見をいただきまして、誠にありがとうございます。

心から感謝申し上げます。

本日は、三木市地域公共交通計画策定に係る市民アンケートにつきましてご説明させていただきました。

非常に多くのご意見、ご提言をいただきまして、今後の参考にさせていただきたいと思っております。

この市民アンケート、また、今日いただいたご意見等につきましては、この度の計画策定、或いは今後の施策の検討にあたって、活かし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。

また、このアンケートで、今日いただきました御意見を検討しまして、三木市における公共交通の問題点、課題点などを洗い出しまして、3月に再度、この会を持ちたいと考えております。

年度末非常にお忙しいところとは思いますが、またご協力のほどよろしくお願いしたいと思います。

また、本日、口吉川地域からの要望に伴いまして、近隣地区の店舗への運行というところご説明させていただきました。

地域ふれあいバス、またチョイソコみき、デマンド型交通につきましても、福祉的な役割など、重要な役割を担っていると思っておりますので、今後、地域交通の確保、また利便性の向上を図るということで努めて参りたいと思っております。

委員の皆様におかれましては引き続き、本協議会の運営に格別のご理解とご協力を賜りますようお願いいたしまして、はなは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

●●副会長ありがとうございました。

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

それでは以上まして、第9回三木市地域公共交通検討協議会を閉会いたします。

本日は誠にありがとうございました。