

第10回三木市地域公共交通検討協議会

日時：令和5年3月31日（金）

午後2時00分～午後3時30分

場所：三木市立市民活動センター 3階 大会議室

○事務局

失礼いたします。

定刻となりましたので、ただいまから第10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、本日は年度末の何かとご多用の中、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。

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、ご了承くださいようお願い申し上げます。

なお、本日は遅くとも4時には会議を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ご協力を賜りますようお願いいたします。

それでは、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

皆さんこんにちは。

第10回の三木市地域公共交通検討協議会にご参加いただき、本当にありがとうございます。

信じられないですが、2か月前の第9回は大雪の日で、JRも山陽電鉄も止まってしまったんですけども、今日はそんな雰囲気ではないんですが、外の暖かさに負けないような熱い議論をしながら、計画の策定に向けて、活発な意見交換をしていきたいと思っております。

議事事項は次第に載っております2点ですので、ご理解いただければと思います。

それでは、座って進行させていただきます。

○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。

●●会長よろしくお願いいたします。

○●●会長

それでは、議事次第に沿って進行していきたいと思います。

議事事項3であります。

まず、1番目として、地域公共交通計画の策定に係る調査分析について、資料に基づいて説明を事務局からお願いします。

○事務局

失礼します。

交通政策課の●●と申します。

本日は、どうぞよろしくお願いいたします。

地域公共交通計画の策定に係る現在の調査分析状況につきまして、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、着座の上、行わせていただきます。

では、A4横長、右肩資料1記載の三木市地域公共交通計画策定に係る調査分析について、という資料をご準備ください。

表紙の方をめくっていただきまして、まず1ページ目、三木市地域公共交通計画の位置付けについてでございます。

本計画は、略称になりますが、一番右に記載しております地域公共交通活性化再生法に基づき策定されるもので、上位計画といたしまして、ひょうご公共交通10ヵ年計画、そして、三木市の総合計画がございます。

また、関連計画といたしまして、本市では、創生計画や都市計画マスタープランなどが挙げられます。

そして、それに加えて、粟生線沿線地域につきましては、三木市、神戸市、小野市と共同で昨年12月に策定いたしました神戸電鉄粟生線地域公共交通計画がございます。

これらの計画内容と連携を図りつつ、今回、計画を策定してまいります。

そして、次のページになります。

先ほど説明した計画の方針等をまとめたキーワードの方をまとめております。

大きな方針になるものといたしまして、一番上の関連施策との連携や、4番目の誰もが利用しやすい環境整備、下から4番目の公共交通利用の意識づけの推進、最後に下から2番目の関係者が一体で取り組む利用促進活動など、共通するキーワードがそれぞれございます。

ページをめくっていただきまして、ここから本市の基本情報を取りまとめておりますので、ご説明の方をいたします。

まず、人口推移についてでございます。

人口につきましては減少傾向にあり、このままであれば、令和27年度には、令和2年度と比べ64%まで減少し、4万8千人になると推測されております。

また、本市で、ここ5年間で最も人口減少割合が高い地域といたしましては、下の表の赤で囲っております志染地域及び吉川地域におきまして、11.7%の減少でございます。次いで、細川、口吉川地域と農村地域において減少割合が高くなっております。

次のページでは人口構成比についてでございます。

人口減少が進む中で、高齢者人口構成比としましては、令和2年度が約35%に對しまして、令和27年度につきましては約48%にまで達すると推測されております。

また、同じく下の表、本市における高齢化率につきましては、全体で35%であり、割合が最も高い地域といたしましては、細川地域におきまして、約45%となっております。

ページをめくっていただきまして、世帯構成についてでございます。

各地域において占める世帯構成の割合を比較した際、青山地域につきましては、核家族世帯の割合は高く、口吉川地域につきましては、3世代世帯の割合が高くなっております。

また、細川地域につきましては、65歳以上の高齢者のいる世帯の割合が高く、65歳以上の単身者の世帯で申し上げますと、別所地域の中で高くなっています。

次のページが、運転免許証の保有状況についてでございます。

ここ5年間の運転免許証保有者数につきましては減っており、現在3.9%減少をしておりますけれども、人口に対する免許保有率につきましては約96%と、横ばいの結果となっております。

ページの方めくっていただきまして、運転免許証の返納状況についてでございます。

表でまとめております数字につきましては、三木市民以外の方も含まれておりますが、三木警察署におきまして返納された方の人数の方を示しており、一定数三木警察署でも返納がございます。

また、前回の協議会のアンケート結果の再掲にはなりますが、右側の円グラフ、現在、運転免許証をお持ちでない方というものは、免許証を持ってない方、返納された方を含めまして約20%に上ります。

また、今後の返納年齢についてですか、これまで80歳まで返納された方が多かったのに対しまして、これからは80歳以上での返納を考えられている方が多く、返納年齢の高齢化が示唆されております。

次のページが通勤通学先についてでございます。

こちらの方、令和2年度の国勢調査及び前回協議会でご報告したアンケートとともに、三木市民の通勤通学先につきましては半数以上が、三木市内、次いで神戸、小野となっております。

また、左側の表右から2番目、市外からの流入というところで、市外から来られた方につきましても、神戸市が最も多く、次いで小野市ということで、粟生線が関係していると考えております。

ページをめくっていただきまして、通勤通学手段についてでございます。

こちらにおきましても、国勢調査及びアンケートとともに、自家用車で通勤されている方が約7割ないし7割以上という形になっております。

また、左下の表、国勢調査におきまして、市外への通勤通学手段としまして、自家用車が最も多くなっておりますが、次いで公共交通が多くなっている状況でございます。

ここまで三木市の現況の方を駆け足しでざっくりとご説明させていただきましたが、次のページからは、市内の公共交通についてご説明いたします。

10番、現在の三木市内の公共交通についてということで11ページになります。

こちらの方、市内を運行する公共交通を体系的にまとめております。

縦軸に利用者が特定または限定されるかどうか。

横軸に一度の輸送が大量か、個別かを示しております。

次のページから、これら公共交通の現状についてご説明の方いたします。

ページをめくっていただきまして、まず粟生線についてでございます。

現在、各区間の運行本数は、92本から116本運行しておりまして、平成31年1月時点と比べますと、減少の方をしております。

また、時間によっては、区間によって差ができておりまして、昼間時間体の12時台から17時台につきましては、押部谷-志染間が26本あるのに対しまして、三木-樫山間につきましては15本ということになっております。

次のページでは、市内各駅の推計実利用者数というところを示させていただいております。

全体的に減少傾向にあり、令和元年度から2年度にかけては、皆さんご承知のとおり、コロナの影響の方を大きく受けまして、各駅17%から30%減少するといった形になっております。

ページの方めくっていただきまして、各駅前の施設状況についてでございます。

利用者の多い緑が丘、志染、恵比須、三木駅につきましては、駅前広場やパークアンドライド駐車場、駐輪場、そしてトイレの方が概ね整備の方、整っておりまして、駐輪場に限って申し上げますと、すべての駅において整備がなされているという状況でございます。

また、バスの始発着となっております緑が丘、志染、恵比須駅につきましては、バス専用の乗り場も整備の方をされているという現状でございます。

次のページにつきましては、アンケートにおける鉄道の問題の方、一つ挙げさせていただきました。

現在の粟生線利用者の方が駅まで徒歩で向かわれているといった現状が見えておりまして、駅周辺のお住まいの方に利用が固まっているのではないかとということが考えられました。

また、右のグラフになります。神戸電鉄を利用しない理由といたしまして、自家用車の利用に次いで駅が遠いことに回答が集まっており、今後、新規利用者の獲得を考えますと、駅までの手段というものに一つヒントがあると考えております。

ページの方めくっていただきまして、路線バスの状況についてでございます。

上のグラフにつきましては、市内を運行するバス路線の利用者数になります。

この中には市外から市外といった乗降も含まれてはいますが、全体的に減少傾向にあり、5年前からは約35%の減少となっております。

下のグラフの方が、市内完結路線になります市単独補助路線バスに限って集計したものになっております。

同じく減少傾向ではありますが、令和2年度から3年度にかけては、横ばい、微増しておりまして、上側のグラフの動きとは少し違った動きをしているというところ見ております。

次のページでは、ICカードの分析を行ったものになります。

左下の表になります。

コロナ前の平成30年10月からの1年間につきまして、三木市内間の移動の件数が全体の約35%に対しまして、コロナ禍の令和3年10月からの1年間につきましては約40%であり、総移動件数が減っておりますが、三木市内間移動の割合が高くなったという状況でございます。

また、右側の表につきましては、各期間の上位40位までの移動区間を示したものでございます。

三木市内間移動のそれぞれ順位を合計したポイントが、右下のとおり298ポイントから239ポイントに減少しているというところで、三木市内間の移動が順位を上げているということが見て取れます。

その結果、やはり三木市内間移動の重要性というものは高まっているのではないかと考えております。

ページをめくっていただきまして、鉄道と同じくバスにおきましてアンケートからの問題を挙げさせていただいております。

バスへの不便不満につきましては、圧倒的に運行本数に対してでございます。

また、利用者の思う利用促進策といたしまして、行き先や運行ダイヤ、バスに関するマップなど、利用案内に集中しており、今後検討する必要があるかと考えております。

また、高齢化も伴ってか、上屋やベンチといった整備を望まれる意見も多くなりました。

ここまで鉄道とバスについてご説明の方をしましたが、次のページでは、この鉄道・バスに乗り継ぐためのパークアンドライド駐車場の整備状況についてご説明します。

神戸電鉄の駅前につきましては、三木市内合計71台の駐車が可能でありまして、粟生線用時には、割引制度のほうも実施いただいているところでございます。

また、バス利用者用の駐車場につきましては、行き先が異なるところがあるため、一概には言えませんが、合計99台駐車ができ、すべて無料の駐車場となっているところでございます。

続きまして、ページの方にめくっていただきまして、令和3年4月から吉川地域に導入いたしました、デマンド型交通「チョイソコみき」についてでございます。

1月21日時点の登録者数は399人であり、そのうち約27%の方が実際に利用したことがある方の割合となっております。

登録者のうち利用したことがある人の割合が高い年代におきましては、80代の41.1%が最も高く、次いで90代ということになっております。

右の円グラフにつきましては、運行開始から昨年9月末までの各利用者の利用回数についてございまして、約40%の方が「1回から4回」というところではございますが、中には100回以上もご利用いただいている方もいらっしゃいます。

次のページに移りまして、左のグラフになります。

こちらの方は運行開始から昨年9月末までの年代別の利用割合を示したものであり、70代から80代ですべての利用の80%を占めている状況でございました。

また、右側の表、利用の多い乗降場所について、乗降におけるルール適用外となります吉川健康福祉センターを含め、その周辺施設や渡瀬バス停、松本医院診療所など、様々な移動目的に対応できていると考えております。

ページの方めくっていただきまして、口吉川、別所、自由が丘、細川で運行しております地域ふれあいバスについてでございます。

利用者数につきましては、増加ないし横ばいで推移の方していたところですが、令和2年度からは、コロナの関係もあり運休等も行いましたので、利用者数が大きく減少しております。

また、右上の表は現在のスタッフの状況であります。実際の運転手の数につきましては、これよりも少ない人数となっております。今後の継続を考えますと運転手の確保、運転手の高齢化というところが課題となっております。

次のページに移りまして、介護保険課が行いますリフトつきタクシーの利用補助事業についてでございます。

総数が大きくはありませんので、グラフとしては上下しているところではありますが、登録者数におきましては大きな変化はないと考えております。

しかし、利用回数につきましては若干減少傾向にあるのかなというふうにも考えております。

ページのほうめくっていただきまして、社会福祉協議会とその関係団体が行っております福祉有償運送サービスについてでございます。

こちらの方につきましては、平成30年度に利用回数が大きく減少をしておりますが、令和3年度に至りましては、平成29年度は約97%まで回復の方いたしました。

利用登録者につきましては減少傾向にあるのかなというふうにも考えております。

次のページにつきましては、スクールバスについてでございます。

令和3年度時点で、5校でスクールバスを運行しておりまして、吉川小学校におきましては最大の6台で運行を行っております。

また、令和4年度からは、星陽中学校の三木中学校への統合もありまして、令和3年度まで示しておりますが、運行経費の方が大きく増加している現状でございます。

スクールバスに直接というわけではありませんが、最近のトレンドといたしまして、令和7年度には、三木東、三木北、吉川高校の再編の方も検討されており、加えて、三田の公立学校への受験も検討されているところから、今後高校生に対してましての、より広域的な通学手段の確保の必要性というものを考えていかないと、と思っております。

ここまで各公共交通サービスの現状についてご説明いたしました。ページをめくっていただきまして、今まで説明しましたサービスの維持に係る本市の負担状況についてお示ししております。

全体の負担額につきましては減少傾向にあります。

特にバス路線に対しましては、令和2年度まで、8割を超える負担でしたが、令和2年10月のバス路線の改正やスクールバスへの負担増というところもありまして、割合としましては、令和3年度で約7割まで減少したというところがございます。

次のページにつきましては、公共交通事業者様へのヒアリング調査の結果を一部示させていただきます。

まず、利用状況につきましては、どの事業者様からも、コロナによる大きな減少であったり、元に戻ることに少し厳しいと。

また、タクシー事業者様におきましては、夜の飲食がなくなったことやイベントの開催がなくなったことで、さらなる利用者数の減少があったというふうな理由の方もお聞きしております。

次に、環境についてでございますが、神戸電鉄様やバス事業者様におきましては、待合室の整備や上屋の整備など行っていきたいというところがございますが、コストの削減や投資余力の関係もございまして、現在行えていない又は少ない数しかできない現状でございます。

また、バス事業者様につきましては、バス車両の更新という点につきましても、厳しくなっている現状の方をお聞きしております。

最後に運転手につきましては、大型や二種免許が必要となりますバスやタクシー事業者様におきましては、処遇改善であったり、二種免許を取るための補助等も行っていただいているところですが、募集をかけてもなかなか集まらないといった現状、お聞きしております。

以上、公共交通の現状についてご説明の方しておりますが、ページをめくっていただきまして、これら公共交通の現状の満足度についてでございます。

こちらのほうもアンケート調査の再掲という形にはなっておりますが、まず、左の円グラフといたしまして満足よりも不満の方が高いと、いった現状でございます。

また、若い世代や学生、農村地域におきまして、不満の割合が高い傾向にあると考えております。

このような状況でございますが、次のページにつきましては、取り組みと現計画の目標値について、ご説明の方いたします。

ここまで行ってきた施策につきましては、別紙1-1の方にまとめておりますので、一部紹介をさせていただきます。

A3横長の右肩別紙1-1をご準備ください。

まず、栗生線の維持存続に関連する施策といたしまして、実際の取り組み内容の上から7番目になりますが、三木駅舎の再建及び駅前広場の整備やその一つ上になりますが、事業者様によります高校生への対応といたしまして、恵比須駅から渡瀬までのバス路線の新設、その他、そのページ一番下、志染-三木駅間の増便などを行っております。

次のページに移りまして、持続可能なバス路線網の形成についてというところでございます。

こちらの方につきましては、バス路線の見直しや吉川地域におけるデマンド型交通の導入などを挙げさせていただいております。

また、まちづくりとの連携といたしまして、駅周辺の定住促進の3番目に当たります、立地適正化計画の策定というところで、現在、都市政策課の方で進めておりまして、こちらにつきましては、公共交通計画とも大きく変わってくる計画となっております。

3ページ目の方に移りまして、こちらの方は、福祉、教育、観光との連携についてまとめたページになっております。

高齢者や障害者への助成券の交付や観光施設と一体となった企画乗車券の販売などを挙げさせていただいているほか、小学校等におけるバス乗り方教室などを挙げさせていただいております。

続きまして、4ページが一番下の方になります。

公共交通の時刻表を1冊にまとめました「総合時刻表～お出かけガイド～」の発行を書

かせていただいております。

その他、神姫バスナビの継続的な運用をいただいていたりとということも書かせていただいております。

こちらの方、他にも多くの施策の方ございますので、また見ていただけたらと思いますが、ご紹介につきましては時間の関係もございまして、こちらの方で終わらせていただきたいと思っております。

資料1の方に戻っていただければと思っております。

29ページの27、これまでに行ってきた施策の数値目標についてというところがございます。

表の方で現在の網形成計画の数値目標と現在の数値を併記されたものになりまして、数値目標の方を6つ打ち出しております。まず、利用者数に関してですが、先ほど申し上げましたとおり粟生線の利用者数につきましては、減少しているというところで、目標値には現在至っておりません。

次に、バスの1便当たりの利用者数についてですが、こちらはバス路線の見直しにおきまして便数の適正化等を図ってきたことで、利用者数の減少はあったものの、大きく減少するといった結果にはなりません。

次に、公共交通の利用意向についてでございますが、この度のアンケートの調査結果につきましては、41.6%というところで、平成29年度からは減少したということになっておりまして、こちらの方、やはりコロナにおける生活スタイルの変化なども一つ影響があると思っております。

市内観光施設の利用者数につきましてはコロナの影響もありまして、大きく減少しています。

パークアンドライド駐車場の利用台数につきましては、粟生線の利用者数の減少に伴いまして、こちらの方も減少したと考えております。

最後に、モビリティ・マネジメントの回数及び参加者数についてですが、5年間で45回、千人の参加を目指していたところがございますが、4年間で84回の1,300人を超える参加者数ということになりました。

こちらはバスの見直しやデマンド型交通の導入に当たりまして、地域の数以上の説明会の開催等を行ってきた結果もありまして、多くの方に興味・関心を持っていただけたというふうに考えております。

調査内容につきましては以上となりますが、最後のページ28になります。

これまでの調査からの問題・課題といたしまして、事務局で挙げさせていただいたものを紹介させていただきます。

大きく二つの内容に分かれると考えておりまして、一つが持続可能な公共交通網の整備

には、まだ至っていないというところがございます。

その課題といたしまして、利用者数の減少や高齢化、運転免許返納者への対応がまだまだ必要であること。

また、デマンド型交通の導入やスクールバスの運行など、モビリティサービスが増える中で、バスとバスやバスと鉄道、そしてバスとデマンドなど、様々なサービスの役割分担というところを整理しまして、共栄できる環境整備が必要かと思えます。

また、途中少しお話の方もいたしましたが、スクールバスの対応だけでなく、高校生の広域的な通学手段の確保が今後の課題となっております。

また、もう一つ大きな問題といたしまして、安全で安定した輸送サービスの提供環境の維持というところで、サービスの提供側の問題というところで一つ挙げさせていただきました。

こちらの方は、ヒアリングや以前からバス協会様からお話の方出ておりましたが、運転手の確保は厳しい現状、また、車両の維持更新というところの厳しいといった現状もございまして、持続可能な公共交通網の形成というところで解決策が見えても、提供できるマンパワーのところの問題が出てくる可能性なども含め、今後、解決策を考えていく必要があると考えております。

以上がこれまでの調査結果、そして問題・課題の検討状況ということになっております。

これらの内容は、別紙1の計画案に今後、記載の方考えていくわけですが、現在のものにつきましては編集中というところで、路線バスやタクシーなどの状況など、まだ記載できていないところもあり、ヒアリング調査結果やこれから検討いたします方針や施策といったところ、計画の方に掲載いたしまして、素案を作っていくという形になります。

また、本日は、委員の皆様におかれましては、今説明させていただいた内容や各地域や事業者様におけます困りごとなどご発言いただきまして、最終的な問題・課題の抽出とさせていただきますと考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○●●会長

ありがとうございます。

ということで、地域公共交通計画のバージョン2をプロットして議論をしているわけで、データ解析で現行の計画の目標がどのように推移しているかということに関して確認したところです。

それを資料にまとめたものが、今説明のあった資料1及び別紙1-1であります。

バックデータに関わる細かな話は別紙1-2に載せており、例えば、小学校、中学校がどう再編されたとか生徒数がどうなっているか、そういうデータもこちらには載っております。

別紙の1-2も確認しながら、参加委員の皆様にも三木の公共交通について、公共交通の

問題について、何かお考えがあればこの場でご発言をお願いします。

それに加えて、今の説明に関してやこういうふうに考えたらどうだっというご意見があれば、ご発言していただければと思いますが、いかがでしょうか。

皆さんが考えている間に、座長の方からいくつか感想を言いたいと思います。

人口推移とか高齢化の話について、事務局の方からこれまでのトレンドと人口の推定データでこうなるといった話で、その時に「このままであれば」と、注記を言いながら説明を受けましたけど、多分その辺り書き込んだ方がいいかなと。

これは、何の手も打たなければ、高齢化どんどん進むし、人口も減る。

逆に言うと、住みやすい三木にすることで、高齢化がどの地区も現状の細川地区より上に行くような形になるとか、人口がこんなに減るっていうふうにならない三木になるために、交通面からどうするのかということが計画のテーマになっているので、それが誤解をまねかないように、ちょっと気を付けた方がよいと思います。

書いてないと、そんなふうに思ってしまうかもれませんので。

もう一つ思ったのは、免許保有率が7割弱で、高止まりしているということで、人口比で15歳以下の人口が20%ちょっとなので、免許取れる年齢として3年足しても、15%にならないと思うので、やっぱり免許持っていない方っていうのは、一定数、15%程度いるということで、自家用車があればどこにでも行けるといような市民の方々ばかりではないということは、やっぱりよく考えながら議論しないといけないと、この数字を見ながら思ったところです。

あと、交通事業者さんの方から運転手不足という投げかけ方になっているので、このような表現になっていると思いますが、おそらく、運転手だけでなく整備士や計画担当者、その辺りも不足しているかと思うので、人材不足という評価の方がいいのかなと思ったりもしました。もちろん運転手が一番クローズアップされていますけれども、そこだけではないと、そういうふうに感じていますが、合っていますでしょうか。

○●●委員

神姫バス、神姫ゾーンバスとも、工員（整備士）も不足気味というふうに聞いております。

○●●会長

ありがとうございます。

それが以外にもしお気づきの点がありましたら、言っていただければと思いますがいかがでしょうか。

各地区からご出席いただいている皆さんから地区でどんなことが議論になっているとか、そのあたりについてお話をいただければありがたいと思いますがいかがでしょうか。

○●●委員

口吉川地区の●●です。

今年度でお願いをいたしておりましたふれあいバスの件です。

口吉川地区から細川地区のジャパンへの越境運行ができるようになりましたが、非常に実現までに時間がかかり過ぎまして、その当時は一番近いところにジャパンしかなかったのがジャパンに行きたいということでございましたが、近くフレッシュバザールにも行きたいということで、また要望を出して、それにまた5年、10年かかりますと、買い物したい人がいなくなるという状況でありまして、分析されるのはすごくいいことですが、分析の理由がわかって、これからの課題だけを書かれて、どんどん人口減っていくというのは、退廃的な気がいたします。

このため、早急にということではないですが、原因がわかっているのであれば、できる限りその時その時に合った対策を提案して、取り組んでいくことが大事だと思います。

特に高齢化がどんどん進んでいく地区、農村地帯におるものとしては、やはりこういう状況はよくわかっておりますが、その辺りはどのようにお考えいただいているのかというふうによく考えます。

○●●会長

何かございますでしょうか。

○事務局

三木市といたしましては、今、課題や問題点の抽出というところで、令和5年度から細かな施策、各地域の施策、こういったものをこの期間に行うといったところを検討し、作っていくところでございますので、その中身を見ていただきまして、またご意見の方いただけたらと思っておりますので、今いただきましたご意見につきまして、しっかりと受けとめさせていただき、施策の検討を行っていきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

○●●会長

ありがとうございます。

各地区の課題をすべていい方向で、即座に解決する予算があるわけではないんですけど、そこを三木市全体としてどういう水準で、各地区の施策に優先順位をつけるか、そのあたりに関わる議論も計画の中身として作る必要があると感じたところであります。

他、いかがでしょうか

○●●委員

緑が丘地区の●●と申します。

20ページ19番のデマンド交通の「チョイソコみき」について、スタートして1年以上経っているように思いますが、情報にあるのが、これを導入する前に約4割のかたが利用したいというふうな意思表示があったと思いますが、実際運用しますと27%というこ

とでギャップがあるように思いますが、その辺はどうでしょうか。

住民の方々の利用状況に応じて、現在のデマンド交通に対する要望とか、その辺はないでしょうか。

○事務局

当初、アンケートの方で、多くの方がこういうデマンド型交通が導入されたら乗りたいということでお申し出いただきまして、実際運行してみると、アンケートで皆さん言われたほどは乗っていないというふうにとらえることもできるのかなと。

その一つの要因として、回答いただいた方にいろいろ声聞いてみますと、まだ自分の車が乗れるから、会員登録はしたけど、いずれチョイソコみきに乗ることにはなるだろうけども、今はまだ乗っていないとか、そういった声があります。

実際に運行してみて、我々もその車両と一緒にお客様と乗らせていただいて、ご意見を聞いたり、そういうような活動もしていますが、基本的には、非常に運転手のサービスが手厚くて、親切で、それから買い物に行ってもバスだと、やはり買い物した方が自分で荷物を持ってバスに乗らないといけない。

ところが、デマンド型交通でしたら、運転手の方が重たい荷物もトランクに載せてもらえたりとか、そういうようなこともあったりして、非常に喜ばれているというような声をいただいています。

その中で、例えばですけれども、乗降場所のバス停からバス停までの移動について、基本的にはできませんと。

ただ、そういったお声をいただいて、例えば高齢者の方で、あるいは障害者の方で、バス停までの移動が困難な方については、デマンド型交通を乗降ルール無しで利用できますというような見直しを加えまして、利用者数が伸びているというような状況でございます。

運行当初は、幹線内外の要望が非常に多かったというように受けとめております。

○●●委員

ありがとうございます。

これはなぜかといいますと、やっぱり三木市内で新しい交通手段という格好で、吉川が試験的にやって、これの実績に応じて地域を拡大するという構想があるみたいですが、先ほど申し上げたような分析・解析を十分にやって、次の別の地域での活用になればと思ってお伺いしました。

ありがとうございます。

○●●会長

ありがとうございます。

非常に重要で的確なご指摘かと思えます。

ついでですけれども、この手の話題でよくあるのが、地域の人に存在がわかってもらえな

いとか、予約の仕方がわからないといったことで、当初なかなか定着しないということがあるんですけど、その点について、実際に運行されていて、そのあたりの課題はだいぶ解消されたというイメージでしょうか。

○●●委員

吉川交通です。

その予約の仕方について、よく使っておられる方は、はっきり言いますとお名前を申されないような、「わしや。迎えに来てくれ。」、そういうような形でされています。

声を聞いたらコールセンターの人の方で、お客さんの名前が出てくるぐらいで、こちらから「△△さんですね」というような確認を取ってやっております。

また、今年に入ってから利用の実績のない方から電話が入り、三木市の市役所の近くに行きたいと言われまして、これは制度上、吉川町内だけですということでお断りをしましたが、お客様から「チョイソコみきなのに、なぜ吉川町だけなんだ」と意見をいただいたということで、まだ制度が浸透しきれてないというところがあると思います。

また、一般のタクシーとチョイソコみきの区別がちょっとわかりづらいのか、お客さんができていないということで、吉川町内であればどこでも行けるのかといった電話はよくあり、お断りをする場合が多いです。

ですから、周知に係る説明会や制度をわかってもらえるような以前に作ったQ&Aを作ってチョイソコ通信みたいな形で出したりとかしても良いかと思います。

今でも会員登録があればそれを規約等と一緒に送ってはおりますが、もっとかみ砕いた、わかりやすい周知の仕方を考えております。

今年度出せたらいいなという話で、交通政策課の担当の方と話をさせていただいています。

やはり、タクシーとデマンド型交通の区別ということが一つの課題かと思います。

○●●会長

ここに限らず、なかなか相乗りにならないものですから、1人しか乗っていないケースも多いので、タクシーのように思われるかたも多いですが、あくまでバスの方の位置付けで動かしているはずなので、なかなか難しいかと思います。

役割分担しながらやっていかないとたないの、そこは上手にやっていく必要があると思います。

ありがとうございます。

○●●委員

最後の30ページの課題ですが、この中で運転手の不足、これはもう永遠の課題になってくる可能性があると思います。

デマンド型交通が走れば、乗りたいという希望者は、どの地区にもいるとは思いますが、

三木南地区について、10年以上前にもそういうことを呼びかけはしましたが応募者がなかったという経緯がありまして、要するに地域で運転手の確保が難しいから導入されなかったということを地域の方は知らないのではないかと思います。

やはり、運転手の確保が難しいから走っていないと、要するに運転される方に、ありがとう・ご苦労さんという、地域の方がそういう気持ちを持つように話題を持ち上げていく。そういう意味では、地域と市役所で定年になられて辞められた元気な方などに呼び掛けて、地域全体で運転手の確保ができれば高齢者のかたなどは助かるということで、押し付けではなく、支援的な話題になって、運転手に乗る方が感謝の気持ちを持つような雰囲気づくりというのも、一つしていただけると助かると思います。

○●●会長

ありがとうございました。

ふれあいバスについては、特にそうですね。

なかなか高齢化が進む中で、三木に限らずどこでも次の運転手をどう確保するかが課題となっています。

さらにプロフェッショナルな運転手の確保も非常に難しいという状況です。

どのような交通手段であっても共通した課題かと思います。

他、いかがでしょうか。

○●●委員

1点だけ質問させていただきますが、21ページの表の降車場所の一番下の方、市野瀬バス停留所について、渡瀬停留所は利用があると思っていましたが、市野瀬バス停留所で降りらえる方の目的ってというのは、おそらくバス路線に乗り換えて、三田方面に帰られる方かと思いますが、そういったことでよろしかったでしょうか。

○●●委員

吉川交通です。

この市野瀬バス停から三田に行かれるお客さんになります。

それで三田市民病院であるとか、三田駅に行かれると聞いております。

そして、帰りのときも市野瀬バス停に何時にバスがつくということで予約が入っております。

○●●委員

旧来から、こちらはよかたんバスが運行していましたが、当初から市野瀬バス停においてコミバスと路線バスを乗り継いで三田の方へ行かれる方がいらっしやいましたので、きちりその役割を今も担っているということで、改めて確認させていただきました。

それぞれが役割分担と連携できるような、こういう交通体系が望ましいと思いますので、是非ともこういう体系を続けていけたらと思います。

○●●会長

ありがとうございます。

対応するバス停の案内とか大変かと思いますがよろしくお願いします。

他、ございますでしょうか。

○●●委員

自由が丘地区の●●と申します。

地域ふれあいバスについてですが、NPOのメンバーにいろいろとやっていただいています。やはり運転手不足というのは指摘をされていて、私も自治会として何をやっているかということで、自由が丘地区というのは、毎月5、500部の地域紙を発行しています。そういうところに募集記事を載せたり、また、NPOのメンバーから原稿をいただいて、それを回覧させていただくなど、メンバーの増強に努めさせていただいていますが、思ったほどメンバーが集まってないということで、今もお話あったように、OBのちょっと元気な人が運転手になって、知り合いが多数ですけどそういう形になっています。

もう一つ、多分いろんな分析データがあるかと思いますが、例えば、三木市の地域福祉計画、私もその福祉のメンバーをたまたまやらせていただいたんですけど、やっぱり移動手段の確保というのはやはり大きな課題となっています。

そろそろどっかでどういう形があるべき姿なのかっていうのを考えて、10年前から同じような課題が上がっていると思うので、こういったことが解決されたということで、地域に示すことが出来て、何か着地ができればありがたいなというふうに考えます。

多分、課題形成や計画評価シートなどで同じような内容になっていると思いますが、それを一つ二つ実行していただくような、何かできればいいなという思いがございます。

○●●会長

大切なご指摘ありがとうございます。

5年後に変わるためにどう山を登るのかという、そういう形で1年ずつ、目先の課題に振り回されないようにということで、このデータ期間がコロナというので分析がなかなかこれは難しいですが、そこが元の状態に戻るといことはあり得ませんが、コロナから3年経って社会がどのような形で再出発をするのか、なかなか読めないのが計画が難しいのですが、これは逆にこんな三木市にしたいというところは、皆さんと議論して作っていきますので、そこから計画になるかなと思います。

○●●委員

21ページですけど、先ほど●●さんがおっしゃられましたが、フレッシュバザールが22ページの上から4行目ぐらいにあります。ここをちょっとつなげられたらいいのと思いますが、それが難しいのでしょうか。

すぐにでも出来たら地区のかたに喜んでもらえると思うのですが、いかがでしょうか。

口吉川ふれあいバスと連携していけないのでしょうか。

○●●委員

口吉川からは行けないのです。吉川からはいけますが。

○●●委員

それをどこかでつなぐことはできないのかなと思いました。

○●●委員

その越境について10年かかりましたので、しかも、行きたいとおっしゃられた方がたくさんおられた時の間に10年経ってしまいまして、ご希望の方がいらっしゃったときに実現できなくて、10年後にやっと実現できましたけれども、そしたらその乗れる方が少なくなってしまうと、そして利用実績がないというふうになるのですが、何でも分析と結果があって、実績が少ないからやめた方がいいというふうになってしまいますが、そこに至るまでに時間がかかりすぎ。

やっとジャパンの話をしましたら、口吉川の地域の方はもうフレッシュバザールの話をしたいと、今さらジャパン行ってどうするのか、そういうふうになってしまうので、この10年はものすごい長いのです。

○●●委員

何とかつなげないかなと素人考えではあるんですけど。

○●●委員

吉川町の●●です。

さきほどの件で、例えば別所町のまちづくり協議会の方が、地域住民の公共交通の利用に働きかけるためにマイお出かけ時刻表とかを作られています。

同じようにバスとデマンド型交通を繋ぐことについて、地域でも協力してやっていき、全体としてやっていけばよいのではないかと思いますし、今は吉川町ですが、それを吉川町外まで運行するよう働きかけを早くしてもらいたいというようなことを動いていただけたらと思います。

町外まで行きたいという意見は多いと思いますので、早く動いていただきたいと思いません。

○●●委員

乗り継ぎとかということであれば、今現状で、普通に行こうと思えば、口吉川の方にチョイソコみきの登録だけしていただいたら、吉川町の上松バス停まで来られるか、路線バスに乗って渡瀬バス停や上松バス停まで、そこまで来ていただいたら、デマンド交通でフレッシュバザールには行くことは可能かなと思われるんですけども。

○●●委員

上松は遠いと思います。

一番東の久次の方でも、上松まで歩かれる方はなかなかいないのではないのでしょうか。

○●●委員

直行ではなく、何か乗り継いでいただいて。

○●●委員

直行で行きたい。

例えば、デマンド型交通が口吉川まで広がったとして、乗りたいと思っても、いわゆる300メートルのエリア内外のくくりがございまして、吉川のかたからもご意見出ていましたとおり、みなぎ台のかたはバス停にルールを適用しますと誰も乗れないというお話をお聞きしましたが、口吉川もほぼ県道沿いでルールを適用しますと6割、7割の住民の方が乗れないので、デマンドをお願いしても意味がないなというふうなお話になっていたり、いろいろとくくりがございまして、300メートルのくくりもそうですし、越境するのにすごい時間がかかるので、また10年かかったら私もいないかもしれない。

すぐしてくれとは言わないですけども、よくお話をされて、早く何か進んでいかないと、またどなたか変わられて、また違う方が来られたりしますので、会長も変わられますので、全然進まずに一代、二代変わりますと、その話がなかったことになってしまいますので、なのでこれが10年かかったと思います。

300メートルがものすごい足かせになっているかなと思いますのと、口吉川町と吉川町、口がついているから町の方からしたら同じかなと思っていますけど、こういうのにすごい線があります。

ですから、小さな町で買い物施設がなくて、町民からしたら切実な問題であって、車に乗れる方はどんどんいけるんですけど、その95、96%のかたではなくて、3、4%の買い物ができない方を何とかしたいと思うのが、私がお願いしていることでありまして、実績としてたくさん乗るからいいのではなくて、少ない方が買い物に行きたいと、そうでなければ住めないの、そこを何とか知恵を絞って何とかしていただきたいというふうに、田舎の方では思っています。

○●●委員

口吉川町と吉川町が一緒になって考えていけたらいいと、私は地区が違いますがそう思いました。

○●●委員

自由が丘地区においても同じようなことを言う人がいますが、いろいろ教えていただきまして、実際に事業を運営されている会社の皆さんと、それから地域で、タダじゃなくてお金を払う、それからその法律の問題、そこをこの場かどうかわかりませんが、一步踏み出さなければ、多分今の問題は解決しないと、そういう部分をこの場で解決しようと思ったら、運送の問題、それから地域のいわゆる事業主、経営の皆さんの問題、それから、い

つまでもタダでという、そんな時代かどうか。

多分その部分が議論されなければ、10年か20年かわかりませندも、多分未来永劫答えはでてこないかなと思います。

だからどっかで、今後の委員会かどうかわかりませんけれども、方向性を出していく時期ではないかというふうに、個人的に思います。

○●●会長

法の話もありましたが、最終判断は市がされるのですが、この場はそういう議論する場という位置付けであります。

全員で議論するのか、部会を設けて地域ごとでやるのかというのは、それぞれの考えがあるわけですけど、その事業だけでやれるという時代ではなくなってる中で、いろんな交通手段があって、資料の中の福祉有償とかいろいろな移動の仕方があって、それを全部考えてどういうふうにするのか。そして、それをどのようにして共存して、地域も便利になって、事業者も頑張れる、そんないいことづくめは難しいですけども、それをどう活かして、みんなが納得していくのかっていうことを議論する場でありまして、最終的には、どうしても税金がある程度入らないといけないので、その判断は、その議論を聞いて議会が最終決定される場でありますけれども、そういう建付けになっているので、今日、いろいろなご意見、非常に大切なことを皆さんおっしゃってまして、非常にいいことだと思います。市の方にとっては、頭が痛いと思われると思いますが、それがお仕事というふうに位置づけとなっていますのでありがたいと思います。

なかなか、いろんな手段の共存は難しいですけど。

○●●委員

今、●●さんが言われたとおり、弱い人が置いて行かれないように。

セーフティ付きの軽自動車もあり、AIも進歩しており、将来的にはそういった車になるのしょうけど、70、80歳以上になったら、そういう自動ブレーキのついた車も活用して、弱い人を守るために、口吉川や吉川といった少子高齢化のところを県なり国の方に考えていただければと思います。

よろしく願いいたします。

○●●会長

他、いかがでしょう。

○●●委員

三木地区の●●です。

今、会長が言われた地域の人口推移のことについて、最終的には4万8千人と言われましたけど、このままであればこうなる感じで、三木市の施策で建物など、いろいろと施策を上手に計画されて、三木地区では古い家屋が増えておりますけど、他の都市をよく見学

され、どうやったら人口が増えていくか、それをまた考えていただいたら、交通機関もどんどん乗る人も増えてくると思うので、考えて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。

大切なご指摘かと思えます。

建付け的には、都市計画マスタープランや三木市の創生計画がメインになるかと思えますが、当然、交通はそれを支えるものなので、同じように考えていかないといけないというお話になるかと思えます。

ご指摘のあった空き家がどのような形で広がってるのかというの分析も、市ではされているかと思えますけど、その辺りも重要かと思えます。

また、沿線上の30歳以下の人口の張り付きがどうなってるかというふうなことも見ていく必要があるかと思えます。

○●●副会長

いろんな意見をいただきましてありがとうございました。

いろいろご意見お伺いしながら、スピード感のところが大変重要かと考えておりました。

今回、分析について説明させていただきましたけど、今後、この計画の策定に合わせて、現実的な検討もしていかないといけないところで、できるだけスピード感をもって、具体的な計画をどうしていくかというところの議論を深めていきたいと思っておりますので、また、ご協力のほどお願いしたいと思っております。よろしくお願ひいたします。

○●●会長

他、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

もし、何かお気づきの点がございましたら、ご質問やこんな分析をやってみたらというようなことでも結構ですので、ぜひ、事務局又は●●までご連絡いただければ、できるだけ対応したいと思いますので、ご協力のほどよろしくお願ひしたいと思います。

それでは次の議事へ移りたいと思えます。

2番、三木市デマンド型交通検討部会の開催についてということで、事務局からご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●●といたします。

私の方から議事事項2、三木市デマンド型交通検討部会の開催についてご説明させていただきます。

着座の上、説明させていただきます。

まず、お手元の資料2、別紙2-1のご用意をお願いいたします。

三木市デマンド型交通検討部会の開催についてということで、現在、吉川地域で運行しておりますデマンド型交通について、今後の他地域への展開を検討するために、三木市デマンド型交通検討部会を随時開催していきます。

なお、部会の位置付けにつきましては、本協議会の下部組織になります。

また、部会での協議内容については、適時、本協議会にご報告させていただく形になります。

なお、出席委員につきましては、前回吉川地域のデマンド型交通導入前に開催した団体と同様になります。

ただ、人事異動等で委員が変更になる場合は都度反映していきます。

また、別紙2-1の規約をつけておりますが、この中の第5条第8項にありますように、必要な場合は委員以外の方にも会議への出席を依頼するものとし、デマンド型交通の他地域への展開について、幅広く意見を伺いながら検討を進めていきたいと考えております。

私からの説明は以上になります。

○●●会長

デマンド型交通検討部会の開催ということで、メンバーは前回と一緒ではあるが、いろいろな情報を得るために、もともとの規定を活用しまして、元々のメンバー以外の方に入っていて、必要に応じて議論するというところでございます。

何か、こちらについて、ご意見、ご注文等ございますでしょうか。

○●●委員

先ほども出ましたが、デマンド型交通について吉川地域であります。正直、住んでいる人でもどこまで行けるのかということがちゃんと周知できていないので、検討部会もあります。今のデマンド型交通について、もう1回、しっかりとPRして欲しいということで、回覧ではなく、全戸配布をお願いしたいです。

また、今後他地域への導入が決まった時は、そこでPRをしっかりとって欲しいと思います。

○●●会長

検討部会のテーマというより、市の方の対応ということで、お願いします。

○事務局

先ほど、ご意見いただいておりますデマンド型交通のPR等につきましては、現在、公民館だより等で載せさせていただいておりますが、再度、ルール等の周知を進めていきたいと考えております。

ありがとうございます。

○●●会長

部会としても、それは強く市の担当にお願いさせていただいて、部会が直接やるという

位置付けではないと思いますが、当然今日の議論をここのメンバーは聞いておられるわけなので、その必要性は理解されているかと思います。

もう少し詳しく吉川交通さんや場合によっては市民委員さんなどに来ていただいて、状況を教えていただいて、どういうPRが大切なのか、次の地区や展開を考える上必要になるかと思うので、直接お聞きすることがあるかもしれません。

そこは、市において聞き取り等を行って、市が当たっていくということで大丈夫という話になるかもしれませんが、事務局と相談しながら進めていきたいと思います。

ということで、事務局よろしいでしょうか。

○事務局

大丈夫です。ありがとうございます。

○●●会長

他、いかがでしょうか。

この他地区へ導入するかどうかを含めて、吉川地区での先行事例を見ながら検討する部会を設けるということで、認めていただけたということでよろしいでしょうか。

<異議なし>

○●●会長

ありがとうございます。

それでは本件についてはこの限りにさせていただきたいと思います。

用意しておりました議題はここまでですが、全体を通じましてお気づきの点や御要望等ありましたら、せっかくの機会ですのでご発言いただければと思いますが、いかがでしょうか。

○●●委員

神姫バスの取り組みについて、ご紹介させていただきたいと思います。

先ほど三木市の公共交通についてお話させていただいたところですが、北播磨のエリアと言いますと、非常に自然が多くて、我々がその地域で何ができるかと考えていまして、最近、メディアでも取り上げていただいておりますが、バスに物を乗せて、いわゆる貨客混載で活性化しているということで、いろいろ行っている中で、明日4月1日から、三宮から吉川町公民館の方に行く路線バスがありまして、それでスポーツ自転車の混載事業を開始いたします。

始発の三宮発が朝の9時発のバスに、京阪神間のかたに自転車と一緒に乗っていただこうと考えています。

それから1時間程度ですけど、サイクリストにとって、なかなか六甲山を越えることが、特に初心者のかたにはしんどいようですが、そういった方にも、北播磨には、ちょうどよい起伏のある走りやすい道路があり、良い温泉もありますので、吉川の方まで来ていただ

いて、サイクルを楽しんでいただいて、お帰りは最終日の平日は16時40分の吉川町公民館発、土日祝日は15時発のバスに乗って、三宮の方に帰っていただくというようなことを考えております。

ただ、一般路線バスに乗せますので、一般のお客様への影響がどれぐらいあるのか調査しながら進めていきますので、スモールスタートから実施しようと思っております。

まずは、スポーツサイクル、折りたためない自転車を1台だけ、ただ、輪行バックということで、折りたためる自転車であれば、何台でも乗せることが出来ますので、そういったことで、最初はちょっと使いにくいところもありますが、もう早速SNS等でも知れ渡っているようで、自転車乗りのファンが既に予約されております。

そういった形で都会の方に三木、吉川の方まで遊びに来ていただいて、自然を満喫していただき、ここはいい街だということで広がっていけばという、そういった地域活性化の取り組みを行ってまいりますので、ご紹介させていただきました。

○●●会長

ウエスト神姫さんがやっているものを広げるといった感じですね。

○●●委員

そうです。

ウエスト神姫の方でも自転車の混載事業をやっていますし、地域によっては野菜を運んだり、郵便物を運んだり、特に三田の方では表彰を受けた事例としまして、地域のおじいちゃん、おばあちゃんが、これまで野菜を育て、町の方にトラックを運転して、そこで販売していたというところがありましたが、年老いていくと、町の方まで行く道路を運転するのが怖いと、農業をやめないといけない、そういった時に、近くの停留所までもっていけば、バスが運んでくれるということが広まりまして、それであれば、まだ農業を続けることが出来るということで、そういったことが地域のおじいちゃん、おばあちゃんの活力につながっています。

そういった好事例が三田の方でありますので、また、三木の方でもまちの活性化等で協力することがありましたら、考え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。

○●●会長

ありがとうございます。

他、よろしいですか。

活発なご意見、いろいろといただきましてありがとうございました。

公共交通会議としましては、非常に実りある会議であったと思います。

これをどう活かして次の計画していくのか、データ整理ができましたので、これを基に、冒頭にもありましたけれども、高齢化や人口推移などのトレンドをある程度覆せるいい町になるために、どういう計画を立てることが必要なのか、作っていく必要があります。

これから令和5年度に差しかかりますので、是非ともご意見等お気づきの点がありましたら、ご連絡いただければと思います。

また、何かこんなデータはないのかということもありましたら、ご連絡いただければと思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

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。

委員の皆様におかれましては、終始活発ご議論を賜りまして、誠にありがとうございました。感謝申し上げます。

本日は、三木市地域公共交通計画の策定にかかる、今年度の調査分析というところを説明させていただきました。

今、●●会長が言われましたとおり、いろいろなトレンドがあり、データに甘んじるのではなく、それをいかに改善していくか、少しでも食い止めていくかというところを今後検討していかなければならないと考えております。

これまでにおいても、公共交通の利用者数の減少が大きな問題となりまして、公共交通サービスの適正な運行内容への見直しを図ってきたところではございますが、近年においては、ご説明させていただきましたように、新型コロナウイルス感染症の影響が非常に大きく、さらなる利用者数の減少という現状がございます。

今後どのように戻っていくのかわかりませんが、サービス提供の維持ということが、非常に難しい問題になっているのではないかと考えております。

今後、計画策定において、本日ご指摘いただきましたスピード感を持ってということも肝に銘じまして、これらの問題、課題に対応できるよう、基本となる方針及び施策を検討して参りたいと考えております。

方針、施策の検討当たっては、本日ご承認いただきました部会を立ち上げまして、検討させていただくところではありますが、やはり公共交通については、役割分担というところも非常に重要な点だと思っております。

ですので、その役割分担も含めて、今後どのように進めていけばいいのか、デマンド型交通を広げていくといった時には、どういうふうな役割分担にあるのかということも、部会として検討を深めていきたいと考えておりますので、よろしくお願ひいたします。

部会の委員になっていただきます皆様につきましては、担当者の交代もあるかと存じま

すが、ご協力を賜りますようよろしく願いいたします。

また、本協議会の委員の皆さんにつきましても、今年度1年間、ご協力を賜りまして、誠にありがとうございました。

来年度以降、計画策定に加え、計画に位置付けた施策の推進、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、甚だ簡単ではございますが、私からの閉会の挨拶とさせていただきます。

本日はどうも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、長時間にわたりまして、また、大変貴重な御意見を賜りまして、誠にありがとうございました。

なお、本日をもって委員の皆様への2年間の委嘱期間が満了となります。大変ありがとうございました。

令和5年度からにつきましては、後日、各団体宛ての委員推薦のご依頼をさせていただきますので、何かとご多用とは存じますが、ご協力賜りますようお願いいたしたいと思っております。

それでは、以上をもちまして、第10回三木市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。