

## 地域公共交通に関する住民説明会 地域公共交通計画に関する意見・質問

| 地区 | 意見・質問   | 回答等   |
|----|---|---|
| 別所 | <p>公共交通の問題は、公共施設の統廃合等とも関係していると考えており、施設を1か所に集める必要があると考える。</p> <p>こうした施設や地域を結ぶ公共交通として、しっかりと都市計画の部門と連携する必要がある。</p> | <p>公共交通は、移動目的があるから利用いただけるものであり、目的地となる施設がある地域同士を結び、また、目的地となる施設がある地域に人を集めることが役割であるため、しっかりと都市政策課と連携を図っていきます。</p> |
|    | <p>路線バスの効率化に当たっては、循環型の路線も必要ではないか。</p>   | <p>そういった見直しも含め、路線の見直しを検討していく。</p>   |
|    | <p>バス路線が多く、時刻表を確認するのも大変だと思うが、どうにかならないか。</p>   | <p>今後、路線の集約やデマンド型交通への転換を含め、わかりやすい公共交通網の構築に努めてまいります。</p>   |

地域公共交通に関する住民説明会 地域公共交通計画に関する意見・質問

| 地区 | 意見・質問  | 回答等   |
|----|--|---|
| 志染 | <p>北播磨総合医療センターまで運行している緑色の車両のバスは何バスというのか。</p> | <p>みっきいバスと書かれた車両で運行していたコミュニティバスと緑色の車両で運行していた北播磨総合医療センター行きバスについては、平成27年10月に一般路線バス化を行い、全てバス事業者が運行する路線という位置付けに変わっています。</p> <p>当時は車両の色で運行方面等を分けていたものの、車両の更新や効率的なバス車両の運用を図るため、現在は、車両の色で運行方面等は分かれていません。</p>                                   |
|    | <p>スクールバスを有効利用し、地域住民の移動手段を確保できないか。</p>       | <p>スクールバスの活用については、学校における活用状況や法的な整理、バスやデマンド型交通との役割分担を検討する必要があります。</p> <p>なお、企業の送迎バスや病院の送迎バス等、一定まとまった移動があるところもあり、そういった移動需要・サービスとの連携は検討する必要があると考えます。</p>   |
|    | <p>ライドシェア等の新たなモビリティサービスの導入の検討はどうか。</p>       | <p>ライドシェアについては、まだ法整備も整っておらず、日本では確立していないサービスであります。</p> <p>しかしながら、社会情勢等も考慮しながらライドシェア等も含め自動運転やグリーンスローモビリティ等の新たなモビリティサービスの導入について、勉強を重ね、地域に馴染む移動手段の検討は続けてまいります。</p> <p>なお、それぞれの移動サービスにおける推奨される運行面積等から、三木市において対応できるものがデマンド型交通であると考えております。</p> |
|    | <p>緑が丘で行った自動運転はどうなっているのか。</p>                | <p>大和ハウス工業とコンサルタント会社が平成30年の2月頃に、1週間ほどモニターを募り、自動運転の実証実験を行ったところであるが、現在は、特にそういった話はありません。</p>   |

地域公共交通に関する住民説明会 地域公共交通計画に関する意見・質問

| 地区 | 意見・質問   | 回答等  |
|----|---|--|
| 青山 | <p>子どもや親子連れが路線バスに乗っているのを見たことがない中で、そういった方々にも使っていただけるように考える必要がある。</p>                           | <p>新たな利用者の確保は重要と考えます。<br/>そのいった観点からも施策を検討してまいります。</p>  |
|    | <p>現在、三木北高校の統廃合によりバスの利用者数が大きく減少する恐れがある。<br/>今後、バスだけでなくデマンド型交通やふれあいバスについても検討が必要になるのではないかと。</p> | <p>現在、緑が丘や青山地区は住宅地という特性から多くのかたに路線バスをご利用いただいています。<br/>しかしながら、デマンド型交通などの他のモビリティサービスの導入による路線バスとの競合により、互いに赤字となり、維持存続が難しい可能性があります。<br/>このため、住宅地という特性を活かしたバス路線網の充実化を図っていきたいと考えます。<br/>なお、現在においても、バス停までの移動が困難という話もあることから、市街地も含め移動手段のあり方を検討していく必要があるのかもしれない。</p> |
|    | <p>政策の立案から市民への周知までギャップがある中で、具体的に、かつ、かみ砕いた情報提供が必要と考える。</p>                                     | <p>公共交通に関する出前講座やバス乗り方教室なども、新型コロナウイルスを機に依頼が無くなってしまった中で、今後は、市が公民館等で開催し、市民の皆様に来ていただける、知っていただける機会を作っていく必要もあると考えます。</p>   |
|    | <p>現在、住民は公共交通の利便性だけを見ており、公共交通の現状の理解に乏しく、支え合いといった考え方がないと思われる。</p>                              | <p>これまで、住民説明会等のタイミングでしか、公共交通の現状を伝えることができていませんので、今後は、自ら公共交通の現状（利用者数等）を知ることができる環境づくりは検討していきたいと考えます。</p>  |
|    | <p>利用者や区長が世代交代しており、公共交通への関心や利用が変化してきていると感じる。</p>  | <p>—</p>   |

地域公共交通に関する住民説明会 地域公共交通計画に関する意見・質問

| 地区   | 意見・質問  | 回答等   |
|------|--|---|
| 自由が丘 | アンケートにおける公共交通の不満について、こういった内容が多かったのか。                                 | 質問の仕方としては、満足か不満かを聞いた設問であり、内容についてお聞きしたものではありませんでした。<br>しかしながら、他の設問において、バスや鉄道においては、利用者が望まれることや利用しない理由を聞いており、「運行本数が少ない」や「バス停や駅までが遠い」といった意見が多かったです。   |
|      | 志染駅において、バスと鉄道の乗継時間が合っていない。   | 路線バスが複数の駅を運行している中で、あるひとつの駅において乗継時間を合わせると、他の駅では合わなくなるのが必然であります。<br>どの駅にどのように接続させるか、引き続き、バス事業者と検討してまいります。   |
|      | 市内駅利用者数について、志染駅が一番多い中で、利用者数が多い駅や利便性の高い駅などで優劣をつけてバスの乗継を検討するものとするがどうか。 | 志染駅の利用者数が一番多く、次いで緑が丘駅が多い中で、利便性を考慮し両駅を運行する路線が多い状況であり、両駅での接続は困難であります。<br>複数の駅を運行することで、このような課題があるため、神戸電鉄を軸とし、一つの駅を基点に地区内を循環する路線バスが理想的と考えられるが、地域によっては、狭い道も多く、路線バスでは対応できない状況です。<br>引き続き、利便性や道路状況等を考慮しながら、路線網のあり方や乗継について、検討してまいります。 |
|      | ICカードのデータ分析で、それぞれの路線において、駅利用が多いのかどうか分かるかと思っておりますので、引き続き分析をお願いしたいと思う。 | -   |
|      | アンケートを回答された年代はどうか。   | 15歳以上を対象にアンケートを実施しており、一番が多いのが70歳代で3割、次いで60歳代が約2割、次いで80歳代という結果になった。<br>人口構成同様、高齢者のかたの回答が多くなったが、アンケートの回収率については、これまでに市が行ってきた公共交通関係のアンケートと同程度の回収率となった。  |

地域公共交通に関する住民説明会 地域公共交通計画に関する意見・質問

| 地区   | 意見・質問  | 回答等  |
|------|--|--|
| 自由が丘 | <p>何か目的があって移動されると思うので、例えば、通勤であれば三宮などがそういったマーケットになっており、三木においても、そういった都市政策的な、まちづくりに関する取組が必要と考える。</p>  | <p>公共交通は、移動目的があるから利用いただけるものであり、目的地となる施設がある地域同士を結び、また、目的地となる施設がある地域に人を集めることが役割であるため、しっかりと都市政策課と連携を図っていきます。</p>  |
|      | <p>まちづくりの際には、どのような業種を集めるのかといった政策的制限を検討する必要があると考える。</p>   | <p>—</p>   |
|      | <p>自分の地区において、移動されるのバスを利用しているといった声を聞いたことがない。<br/>その理由として、乗り方やバス停の位置やダイヤなどの利用方法が分からないといったことが理由かと思うため、高齢者が分かりやすいダイヤやルート図を永久保存版で各戸配布をお願いしたい。</p>                 | <p>令和元年度については、公共交通時刻表を1冊にまとめた総合時刻表を全戸配布させていただいていただきました。<br/>その後も、毎年、公共交通総合時刻表を発行し、公民館等で配布行ってきました。<br/>今後、路線の集約やデマンド型交通への転換を含め、わかりやすい公共交通網の構築に努めるとともに、バス乗り方教室などを地域で開催しながら、利用方法などの周知をする必要があると考えます。<br/>なお、バス路線については、道路状況も考慮しながら、若干の時分調整等を4月や10月に行うこともあるため、永久保存版というのは難しいと考える。</p> |
|      | <p>バス路線図等を配るのではなく、目的に応じて、例えば、自由が丘のある地域からは、このバスがありますといった行き先やバス路線の整理をしたものを配布するのがよいと考える。<br/>その上で、個人それぞれが自分の家に近いバス停やよく使う時間を記入するような自分だけの時刻表が作れるものがあればよいと考える。</p> | <p>他の地区では、自分たちでマイ時刻表という、自分で作る時刻表を配布している地区もあります。<br/>そういったものを参考にしながら、時刻表等の周知方法は検討していきたいと考えます。</p>   |

地域公共交通に関する住民説明会 地域公共交通計画に関する意見・質問

| 地区   | 意見・質問   | 回答等   |
|------|---|---|
| 自由が丘 | <p>時刻表のアプリをを作ってはどうか。<br/>現在の位置情報と連携し、目的地だけを設定すれば、時刻等が出るものが良いと考える。<br/>また、高齢者がスマートフォンを活用し、自ら検索するといった行為は、認知症予防にもつながると考える。</p>   | <p>現在も神姫バスNAVIというアプリがあり、乗車バス停と降車バス停を入力いただくと、時刻の検索ができるようになっています。<br/>また、グーグルマップでもルートや時刻の連携がされています。<br/>時刻表のデジタル化も図っていきたいと考えますので、引き続き、バス会社と連携し、インターネットを活用した時刻表の検索等について周知を図っていきます。</p> |
|      | <p>北播磨総合医療センターまで運行しているバス路線は途中乗降ができるのか。<br/>できるのであれば、料金はいくらか。</p>  | <p>ハイエース車両で運行してる102系統「自由が丘本町・別所ルート」を除いて、途中乗降は可能です。<br/>ニコパカードをご利用いただければ、上限が200円となります。</p>   |
|      | <p>様々な地域から北播磨総合医療センターへバスが運行しており、運転手も車両も多く必要であり、効率が悪いと考える。<br/>神戸電鉄を活かし、恵比須駅等を起点にシャトルバスの運行がよいのではないか。<br/>高齢者からすると近くまで来てくれるのが良いかもしれないが、運転手が減ってるなどの将来のことを考えると、現在の状態は長続きしないように思う。</p> | <p>いろいろな地域から直接北播磨総合医療センターまで運行するのではなく、交通結節点に人を集め、そこから乗り継いで一つの路線バス等で運行し、乗車密度等を向上させる方法もあり、これまでも検討してきたところでもあります。<br/>検討に当たっては、通院目的に対する乗継利用のハードルや通院以外の目的における効率性を含め検討する必要があると考えます。</p>    |

地域公共交通に関する住民説明会 地域公共交通計画に関する意見・質問

| 地区 | 意見・質問   | 回答等  |
|----|---|--|
| 三木 | <p>北播磨総合医療センターから帰る手段として、乗合タクシーはどうか。<br/>バス停から自宅までの移動がしんどく、バス利用者が減っていると考えるので、バスの維持を諦め、タクシーを活用してはどうか。</p> | <p>夕方に北播磨総合医療センターから帰る手段として、バスが非効率になっている中で、タクシー補助事業や乗合タクシー事業も一つの代替案と考える。<br/>しかしながら、タクシー運転手の不足も大きな問題となっている中で、業務時間の都合、午前中の需要が多いため、夕方は少ない人数で運行していると聞いている。<br/>このため、夕方に北播磨総合医療センターから帰る人のために、タクシー車両を1台確保してしまうことの是非は検討する必要があります。</p>   |
|    | <p>神戸電鉄とバス路線の連携・役割分担についてどう考えているか。</p>   | <p>理想としては、神戸電鉄を軸とし、各駅から枝葉となる地域を循環する路線バスを運行するものと考えているが、三木市においては施設の立地状況において、家から駅までバスを利用し、鉄道を利用した後、目的地までバスを利用する必要があるなどから、利便性を考慮し、乗継なしに目的地に行くことができるようにこれまで整備してきた。<br/>しかしながら、神戸電鉄はまちの活性化や経済効果等も含め、残さなくてはならないものと考えますので、駅から近い地域は理想の形を参考に路線網を検討するとともに、駅から遠い地域については、バスを使って地域間を移動できるような路線網を目指していきたいと考えます。</p> |
|    | <p>市の公共交通への補助は、年間いくらくらいか。</p>   | <p>バス路線への赤字補助額が約2億5千万円、一律運賃制に係る補助を合わせると約3億円になります。<br/>また、鉄道に対しては、安全な鉄道設備の維持や昼間時間帯の三木駅までの増便に係る経費として、3千万円から4千万円。<br/>吉川地域で運行しているデマンド型交通に対して、令和4年度実績で約1千5百万円弱が公共交通に直接かかっている経費であります。<br/>その他、神戸電鉄福祉パスのように市民のかたに対して乗車券等の補助も行っています。</p>  |
|    | <p>以前、神戸電鉄に多額の補助を行っていたと思うが、今はやっていないのか。</p>  | <p>以前に、無利子貸し付けとして兵庫県、神戸市、小野市及び三木市が神戸電鉄に対し数十億円を貸し付ける事業を行っていました。<br/>今はやっていません。</p>  |

地域公共交通に関する住民説明会 地域公共交通計画に関する意見・質問

| 地区 | 意見・質問  | 回答等   |
|----|--|---|
| 三木 | <p>高齢者クラブの行事等へ参加するための移動手段がないなどの相談を受ける。</p> <p>以前は、社会福祉協議会において、そういった時の送迎をボランティアがあったが、現在は事故の問題や運転手の高齢化が課題となり、今はいい返事がもらえなかった。</p> <p>ついては、三木地区においても、吉川地区のデマンド型交通「チョイソコみき」のような会員を送迎するサービスを考えられないかお願いしたい。</p> <p>市内を移動されるのに困っておられる高齢者がたくさんいる中で、もっとそういった人たちの移動手段の確保に力を入れていただきたい。</p> | <p>今後の高齢者の移動手段の確保は大事になってくると考える。</p> <p>しかしながら、個々の移動に対しては、皆様が自由に移動できる公共交通機関は難しいと考えるが、今後、ライドシェアといった新しい交通施策を取り入れながら、高齢者の移動手段の確保を検討していきたいと考えます。</p>   |
|    | <p>実際に北播磨総合医療センターまでバスを利用しているが、いつも自分一人しか乗っていない。</p> <p>それを踏まえると、無駄になっているところはあると考えるので、運転手の観点だけでなく、市全体としてバス交通網のを考え直す必要があると考える。</p>  | <p>少ない利用者数であるということは認識しているが、少ないからと路線を廃止すると、移動手段がなく困られるかたもいらっしゃいますので、路線の廃止や他路線と統合も含め、路線の維持のあり方は検討していきたいと考えます。</p> <p>また、公共交通の使い方が分からないといった話も聞いておりますので、バスの案内や使い方の周知に努め、新規利用者を発掘し、利用者数の増加にも努めたいと考えます。</p> |





地域公共交通に関する住民説明会 地域公共交通計画に関する意見・質問

| 地区 | 意見・質問  | 回答等  |
|----|--|--|
| 吉川 | <p>高校の校区が変更となることから、吉川から三田方面や三木東高校等への、公共交通をつかった通学手段をまとめたものを提示いただけるとありがたい。</p>   | <p>三田方面への通学手段の確保については、ルート変更等を検討しながら、三田西陵高校や有馬高校等への移動手段の確保を図りたいと考える。<br/>                     その上で、中学生に対して、各高校への公共交通手段を取りまとめたものを、お示しできるよう目指していきます。<br/>                     なお、三木東高校については、今現在も吉川から直接運行していない中で、市としては、粟生線の利用も確保していかなければならないと考えますので、一部乗継利用も含め検討させていただきたいと思います。</p> |
|    | <p>部活動等を行うとバスで帰れないといった話もあるので、ダイヤ改正の際には、学校の状況も考慮していただきたい。</p>   | <p>—</p>   |
|    | <p>ライドシェア等の話題が出てきているが、チョイソコよりも経費等が安くなった場合どうするのか。</p>   | <p>ライドシェアについては、まだ法整備も整っておらず、安全面に関わる運行管理も確立していないと考えます。<br/>                     しかしながら、ライドシェアが、現在のデマンド型交通よりも地域に馴染み、移動手段として確保できる可能性もあるため、必要に応じて検討します。</p>  |
|    | <p>三田市等で自動運転の実証実験が行われているが、そういったとこと情報共有や検討は行われているのか。</p>  | <p>三田市の自動運転については、交通政策課も試乗に参加するなどしています。<br/>                     また、三木市においても緑が丘で平成30年度に実証実験を行ったところであります。<br/>                     しかしながら、運用や生産性がまだ確立できていない印象であることや初期投資が大きいことなどを含め、三木市とのしての有用性を見定めながら検討していきます。</p>   |
|    | <p>ライドシェアが実用化されたとき、路線バスやデマンド型交通と三つ巴になって、路線バスやデマンド型交通の利用率が下がることも考えられる。<br/>                     そういったことも含め検討が必要かと考える。</p> | <p>—</p>   |

地域公共交通に関する住民説明会 地域公共交通計画に関する意見・質問

| 地区  | 意見・質問   | 回答等   |
|-----|---|---|
| 緑が丘 | <p>吉川地区のデマンド型交通の導入について、よかたんバス運行時からの公費負担はどうなったか。</p>                   | <p>令和2年度のよかたんバスへの補助金額が2,000万円を超えていた状況であるが、令和4年度のデマンド型交通への補助金額が1,500万円であったため、補助金額の削減に効果はあったと考えます。</p> <p>また、現在においても利用者数は増加傾向にあり令和4年度は約2,800人でありましたが、まだ乗合の余裕は十分にあるため、さらなる利用促進を行い経費削減を図りたいと考えます。</p>   |
|     | <p>デマンド型交通を別所や細川地区等で拡大を検討しているが、地域ふれあいバスでは、運転手の高齢化等もあり継続が困難ということか。</p> | <p>運転手の高齢化や新しい運転手の確保が課題となっており、辞められるかたの数に対して、新しいスタッフの数が少ない状況です。</p>  |
|     | <p>人件費を上げることで、ふれあいバスの継続はできないのか。</p>                                   | <p>そういった意見はあるものの、実費弁償が安いから続けない、参加しないといった話より、人の命を預かる業務であることの責任の重さから、運転手のなり手がいないと考えています。</p> <p>それを踏まえると、実費弁償を上げたとしても、必ずしも運転手不足が解消されるものではないと考えます。</p>   |
|     | <p>路線バスの利用者数の減少に伴って、緑が丘や青山といった市街地においても、ふれあいバス等への転換の検討が必要になるのではいか。</p> | <p>利用者数が減り、路線バスでは対応ができなくなった場合には、駅を拠点とし、そこまでの移動手段の確保するために、検討が必要になることも考えられる。</p> <p>しかしながら、デマンド型交通などの他のモビリティサービスの導入による路線バスとの競合により、互いに赤字となり、維持存続が難しい可能性があります。</p> <p>このため、住宅地という特性を活かしたバス路線網の充実化を図っていきたいと考えます。</p> <p>なお、現在においても、バス停までの移動が困難という話もあることから、市街地も含め移動手段のあり方を検討していく必要があるのかもしれない。</p> |

地域公共交通に関する住民説明会 地域公共交通計画に関する意見・質問

| 地区  | 意見・質問  | 回答等   |
|-----|--|---|
| 緑が丘 | ライドシェア等の新たなモビリティサービスの導入の検討はどうか。                          | <p>ライドシェアについては、まだ法整備も整っておらず、日本では確立していないサービスであります。</p> <p>しかしながら、社会情勢等も考慮しながらライドシェア等も含め自動運転やグリーンスローモビリティ等の新たなモビリティサービスの導入について、勉強を重ね、地域に馴染む移動手段の検討は続けてまいります。</p> <p>なお、それぞれの移動サービスにおける推奨される運行面積等から、三木市において対応できるものがデマンド型交通であると考えております。</p>           |
|     | 丹後町でライドシェア事業が行われているが、他の移動手段がないため、仕方なくといった話なのか。           | <p>一定バスもない、タクシーも来ないといった状況がある中で、移動手段の確保のために、地域住民が共助で行っていると考えます。</p> <p>しかしながら、昼間の移動をライドシェアで担うに当たっては、自営業等のかたで、比較的昼間時間帯に動きやすいかたがたくさんいれば良いが、そのでなければ、高齢者が高齢者の移動を担うといった状況になると考えられます。</p> <p>そういったことを考慮すると、ライドシェアが持続可能なサービスかどうかはしっかりと見極める必要があると考えます。</p> |
|     | ふれあいバスの運転手は公募しているのか。                                     | <p>地域で行われています。</p> <p>しかしながら、新しいスタッフのかたは、おおむね今のスタッフの声掛けによりご協力いただくかたがほとんどと聞いています。</p>  |
|     | 神戸電鉄の利用者数がコロナ前までの水準にまで戻らないという見解はなぜなのか。                   | <p>何かしらの分析結果に基づいて考えられているわけではないが、リモートワークなどの定着から、1週間のうち1, 2日だけの出社などの生活様式の変化により、通勤の必要性が減少したため、以前の数の通勤客にはならないのではないかと考えられています。</p> <p>その中で、新しい顧客の確保が課題となっています。</p>   |
|     | 緑が丘駅の利用の回復が悪いように感じるが、緑が丘住民は鉄道以外の公共交通を利用されているかたが多いということか。 | <p>可能性として、考えられます。</p> <p>緑が丘から三宮に行く当たっては、神鉄だけでなく、路線バスもあるため、そちらの利用もあると考えます。</p>  |

地域公共交通に関する住民説明会 地域公共交通計画に関する意見・質問

| 地区  | 意見・質問   | 回答等   |
|-----|---|---|
| 緑が丘 | <p>昔、鉄道を普段使わない学生が、駅で乗車券の購入方法等が分からず戸惑っていたことがあった。</p> <p>今後の検討に当たって、少しでも電車を使っていただくことができるように、特に口吉川、細川地区の駅への利便性を高めることで、神戸電鉄の利用者も少しは増えるのではないかと考える。</p> | -   |
|     | <p>学校との連携に係る施策の中に、学校行事等で神戸電鉄を利用された際の運賃助成が記載されているが、どれほどの補助か。</p>   | <p>学校や地域団体等が神戸電鉄を団体利用した際の運賃の全額を支援するものです。</p>  |
|     | <p>実績はどれほどか。</p>  | <p>コロナ前で年間30件ほどあったが、コロナ禍なり、令和4年度は10件ほどだった。</p>  |
|     | <p>神戸電鉄の団体助成利用について、最低人数等の設定はされているのか。</p>  | <p>人数制限は設けていません。<br/>補助対象となる団体であれば、支援を行います。</p>   |
|     | <p>公共交通総合時刻表について、もう少し分かりやすいものにならないか。</p>  | <p>これまでもバス停留所のマップや路線の運行地域の色付けなども行いながら、わかりやすさを向上させてきたところであります。<br/>わかりやすさについては、引き続き検討してまいります。</p>  |
|     | <p>学校再編等もある中で、公共交通網の構築に子供の意見が反映されているか気になる。</p> <p>地域によっては、通学手段の都合、高校に進学と同時に、市外へ引っ越すといった話も聞く。</p> <p>今後の施策の検討に当たっては、子供が意見できる体制等の構築をお願いします。</p>     | <p>高校生までは自分で自動車等を運転することができず、公共交通が重要な移動手段となります。</p> <p>しかしながら、人口の少ない子供のためだけに路線を維持するとなった場合、路線に対して補助を行ったとしても非常に厳しいものがあります。</p> <p>このため、市としては、子供も含めたあらゆる世代が少しでも使いやすい時間設定等を目指していきたいと考えます。</p> <p>また、子供の意見を受ける体制についても引き続き検討していきたいと考えます。</p> |