

## 第3回三木市地域公共交通検討協議会

日時：平成30年6月4日（月）

午後3時～午後4時30分

場所：三木市役所 5階 大会議室

### 1 開会

#### ○事務局

それでは失礼いたします。

皆様、改めましてこんにちは。定刻となりましたので、ただいまから第3回三木市地域公共交通検討協議会を開催いたします。

私は、三木市都市整備部交通政策課で課長をしております〇〇と申します。どうぞよろしくお願いをいたします。

昨年の11月末ですけれども、前回第2回の協議会を開催いたしましてから、約半年が経過いたしております。本日につきましては、計画の目標、あるいは基本方針といった計画の柱の部分につきまして、計画の素案、いわゆるたたき台ですけれども、御提示をいたしたいと考えております。一部におきましては、まだ不完全な部分もあるわけがございますけれども、現段階におけます成果ということで、本日、素案を御提示することといたしました。今後は皆様からの御意見等を踏まえまして、更によりよい形に仕上げたいと考えております。

本日は、主に計画素案につきましての御協議をお願いするわけがございますけれども、計画策定スケジュールの見直しのほか、デマンド型交通の導入検討に向けた協議を行うため、本協議会の下部組織といたしまして、三木市デマンド型交通検討部会を立ち上げておりますけれども、そこにおきましても一定の協議の進捗がございますので、現段階における協議の進捗状況につきましても、併せて御報告いたします。本日も盛りだくさんの内容となっておりますが、よろしく御協議のほどお願いいたします。

なお、本日は遅くとも午後5時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御協力を賜りますよう、併せてお願いをいたします。

それでは、初めに資料の確認をいたします。以下、着座の上、失礼をいたします。

それでは、まず、会議の次第でございます。それに続きまして、資料1、右肩に資料番号を書いておりますけれども、資料1として委員名簿。それから資料2といたしまして、本日の配席図。それから資料3といたしまして、前回協議会の議事録でございます。それから資料4といたしまして、交通網計画の策定スケジュールの見直しについてということで、資料4。そして、資料4-2でございます。それから資料5といたしまして、デマンド型交通の導入検討の進捗状況について。それから資料6になりますけれども、計画の素案、全体版の冊子でございます。最後に、資料7といたしまして、計画素案の概要版、A3の両面になっておりますけれども、そちらが資料の一式でございます。お手元資料につきましては、過不足等はございませんでしょうか。

それでは、以降、会議次第に沿って進めてまいります。

まず初めに、本協議会の開会に当たりまして、協議会会長の〇〇様から御挨拶をお願いいたします。

## 2 会長挨拶

○会長

皆さん、こんにちは。すっかり夏になってきたような感じですがけれども、お忙しい中、お集まりいただきありがとうございます。

本日、さきほどありましたとおり、昨年11月に第2回を行って、少し時間が経ちましたが、第3回三木市地域公共交通検討協議会を開催したいと思います。

本日の議題は、お手元にあるとおりなんですけど、さきほど事務局のほうからも御説明がありましたけど、新たな三木市の体制を整える中で、公共交通の全体を議論して、この会議で計画を作ろうとしているわけなんですけど、三木市全体の計画の進捗、更に公共交通の議論をもう少しじっくりやっていく必要があるという点と、更に御案内のとおり、粟生線の三木駅が類焼という形になったわけですが、その結果として、新たな形を作っていけるという、そういうきっかけにもなるわけです。そのあたりの議論を踏まえながら、この会議の計画を立てていく必要がありますので、それも含めて少しスケジュールを変えていくという形で、この後、御報告をさせていただきます。

そういう意味では、本日、当初はもうちょっと形成計画の固い案が出てくるというお話を昨年はしていたかと思うんですけど、そういった経緯もありますので、本日はこの時点での案ということで、皆様がたから忌憚のない御意見をいただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いしたいと思います。

○事務局

会長、ありがとうございました。

## 3 委員紹介

○事務局

それでは、次第の3、委員紹介に移ります。本年度初めての協議会ということもございますし、人事異動等によりまして、今回の協議会から新たに参画をいただいております委員のかたもおられますことから、この際、改めて委員の皆様を御紹介いたします。

お手元、資料1を御用意いただきたいと思います。こちらを順番に御紹介させていただきます。

さきほど会長御挨拶をいただきました国立大学法人神戸大学、学長顧問の〇〇様でございます。

○会長

どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局

三木地区の市民の代表といたしまして、前三木地区長協議会副会長の〇〇様でございます。

〇〇〇委員

はい、〇〇です。よろしく申し上げます。

○事務局

続きまして、三木南地区の市民の代表といたしまして、三木南地区区長協議会会長の〇〇様の今日は代理出席といたしまして、〇〇様でございます。

〇〇〇委員代理

〇〇です。どうぞよろしく申し上げます。

○事務局

続きまして、志染地区の市民の代表といたしまして、志染地区区長協議会御推薦、らんらん倶楽部代表の〇〇様でございます。

〇〇〇委員

〇〇です。

○事務局

続きまして、細川地区の市民代表といたしまして、細川地区区長協議会会長、〇〇様の今日は代理出席の〇〇様でございます。

〇〇〇委員代理

〇〇です。よろしく申し上げます。

○事務局

続きまして、口吉川地区の市民代表といたしまして、口吉川地区区長協議会会長の〇〇様でございます。

〇〇〇委員

よろしく申し上げます。

○事務局

続きまして、青山地区の市民代表といたしまして、青山地区区長協議会会長の〇〇様でございます。

〇〇〇委員

〇〇です。どうぞよろしく申し上げます。

○事務局

続きまして、神戸電鉄株式会社、経営企画部長兼鉄道事業本部長付部長の〇〇様でございます。

〇〇〇委員

〇〇です。よろしく申し上げます。

○事務局

続きまして、神姫バス株式会社、バス事業部計画課地域公共交通担当課長の〇〇様でございます。

〇〇〇委員

〇〇でございます。どうぞよろしく申し上げます。

○事務局

続きまして、神姫ゾーンバス株式会社、代表取締役の〇〇様でございます。

〇〇〇委員

〇〇でございます。よろしく申し上げます。

○事務局

続きまして、一般社団法人兵庫県タクシー協会、東播支部支部長の〇〇様でございます。

〇〇〇委員

〇〇です。よろしくお願いいたします。

○事務局

続きまして、三木商工会議所、副会頭の〇〇様でございます。

〇〇〇委員

よろしくお願いいたします。

○事務局

続きまして、吉川町商工会、事務局長の〇〇様でございます。

〇〇〇委員

〇〇です。どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局

続きまして、国土交通省神戸運輸監理部兵庫陸運部輸送部門、首席運輸企画専門官の〇〇様の今日は代理出席といたしまして、同運輸企画専門官の〇〇様でございます。

〇〇〇委員代理

〇〇です。よろしくお願いいたします。

○事務局

続きまして、兵庫県三木警察署、交通課長の〇〇様でございます。

〇〇〇委員

〇〇です。よろしくお願いいたします。

○事務局

続きまして、兵庫県北播磨県民局加東土木事務所、所長補佐の〇〇様でございます。

〇〇〇委員

〇〇です。どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局

続きまして、北播磨総合医療センター企業団、参事の〇〇でございます。

〇〇〇委員

〇〇でございます。よろしくお願いいたします。

○事務局

続きまして、三木市都市整備部道路河川課、課長の〇〇でございます。

〇〇〇委員

〇〇です。どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局

最後に、三木市都市整備部長の〇〇でございます。

〇〇〇副会長

いつもお世話になっております。〇〇です。この4月から市の一部組織改編がございまして、前回はまちづくり部長としてこの会に出席をしておりましたが、このたび都市整備部長として出席ということで、よろしくお願いいたします。

○事務局

委員の皆様、ありがとうございました。

#### 4 前回議事録の確認

○事務局

それでは次第の4、前回の議事録の確認に移ってまいります。本協議会設置要綱第6条第1項の規定に、本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、ここからの会議の進行につきましては、〇〇会長にお願いいたします。よろしくお願いいたします。

○会長

はい、そういうことですので、ここからやっていきたいと思います。

3番まで終わりましたので、4番、前回議事録の確認ということで、ずいぶん厚い議事録かと思いますが、事務局からお願いします。

○事務局

失礼します。こんにちは。三木市交通政策課の〇〇と申します。よろしくお願いいたします。座って説明させていただきます。

前回議事録の確認ということで、右肩に資料3と書いてあります、ホッチキス止め35ページに及んでおります資料でございます。こちらにつきましては、昨年11月29日、三木市役所におきまして、第2回三木市地域公共交通検討協議会の議事録となっております。

内容としましては、人口関連資料の確認。また、協議事項としまして第4次三木市公共交通網計画の検証について。報告事項としまして、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及び公共交通に関する地域の聞き取り結果について。また、デマンド型交通の検討状況について。最後に、その他としまして第5次三木市公共交通網計画の今後の位置付けについて。また、今後のスケジュールについてを議論として挙げております。

以上でございます。

○会長

皆さんの御発言をできるだけ拾うような形で作っておりますが、もし何かお気づきの点がありましたら、また事務局のほうに御連絡いただければと思います。

時間の関係でここではあまり時間を取れませんので、その点もお含み置きいただければと思っております。

#### 5 報告事項

##### (1) 「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

○会長

それでは早速ですが、まずは報告事項へ移りたいと思います。1番として、スケジュールの見直しとありますが、事務局からお願いします。

○事務局

失礼します。報告事項の1、三木市地域公共交通網形成計画の策定スケジュールの

見直しについて説明させていただきます。お手元の右肩資料の4を御覧ください。

今回の三木市地域公共交通網形成計画の策定に当たりましては、次のとおり計画スケジュールを見直しまして、今後の計画策定を進めていきたいと考えております。

見直しの内容につきましては、当初予定しておりました平成30年7月から平成31年3月に変更したいと考えております。

見直しの理由としましては、一つ目に公共交通に関する現状把握及び分析を踏まえた計画立案のほか、本市の特性や人口、財政規模に見合う公共交通に係る適正な財政負担の検討などに日数を要し、当初のスケジュールでは本市にとって真に必要な中長期的な計画策定ができないこと。

また二つ目としましては、本年3月の火災により焼失しました神戸電鉄粟生線三木駅の整備の方向性につきまして、交通結節点の強化を図る観点から、本計画に含めるとともに、整合を図る必要がありますことから、当初の7月から31年3月に変更を挙げております。

見直し後のスケジュールにつきましては、3のところでございますが、見直し前は平成30年、今年3月に計画素案の策定を予定しておりましたが、素案策定は6月となっております。住民説明会は5月から予定しておりましたけれども、住民説明会につきましては12月からを予定しております。

また今後、計画素案策定の後、具体的な計画内容についての計画案の検討を9月、計画案の策定を11月、計画策定を来年3月、計画開始を4月と考えております。

一つページをめくっていただきまして、資料4-2のほうにA3横長で大きく書かせていただいております。この本協議会につきましては、昨年度7月27日と11月29日に1回目、2回目を開催し、本日が3回目となっております。今後は、9月頃に4回目、11月頃に5回目を、最後3月頃に6回目を開催させていただき、計画の策定をしていきたいと思っております。

また、下部組織のスケジュールにつきましても書いております。平成29年度には3回開催しておりました。今年度の予定としましては、8月頃に第4回目を開催したいと思っております。デマンド型交通の検討状況につきましては、この後、また報告事項2として報告させていただきます。

以上でございます。

○会長

さきほどありましたように、2点理由がありまして、少し計画の策定スケジュールを遅らせるということになりました。関連計画と言うか、上位計画と言ったほうがいいと思いますが、三木市の将来のまちづくりの計画も並行して今年度議論が進んでおりますので、その議論成果を取り入れる関係もありまして、整合性を取るということでの判断でございました。

何か報告事項ですけど御質問はございますでしょうか。よろしいでしょうか。これは、こういう形で進めさせていただくということでございます。

## (2) デマンド型交通の導入検討の進捗状況について

○会長

続きまして、報告事項2番ということで、本協議会の部会でありますデマンド型交通の導入検討に関わる検討の状況でございます。これも事務局からお願いします。

#### ○事務局

三木市都市整備部交通政策課の〇〇と申します。私のほうから、資料5につきまして御報告させていただきたいと思っております。以下、座って説明させていただきます。

そういたしますと、デマンド型交通の導入検討の進捗状況についてということで、御報告させていただきます。

まず1番、部会の設置につきまして、現在の公共交通の利用状況を踏まえ、デマンド型交通の導入の可能性や導入する場合における運行形態などについて検討するため、三木市地域公共交通検討協議会、こちらの下部組織としまして三木市デマンド型交通検討部会を設置しております。委員の皆様につきましては、2の部会の組織の表に記載しておるとおりでございます。

部会の開催状況につきましては、平成29年9月5日から平成30年3月30日にかけて全3回、今のところ開催しております。この3回の協議の内容につきまして、4、部会における協議内容のところでまとめておりますので、こちらを御説明させていただきます。

まず1番、デマンド型交通の導入検討方針の策定ということですが、デマンド型交通の導入検討に当たっては、鉄道や路線バス、タクシーなどの他の公共交通手段と合わせた地域公共交通網を構築する必要があることを踏まえまして、導入検討方針を次のとおり定めております。

まず方針1ですけれども、市内の各公共交通が果たす役割を整理した上で、デマンド型交通の位置付けを明確にするということですが、方針2と3では、デマンド型交通の導入検討に当たっては、「4つの着眼点」を基に行うということですが、方針1と方針2につきまして、以下の表を付けておりますので、こちらで御説明させていただきたいと思っております。

まず図1ですけれども、各公共交通の機能・役割分担について整理した表でございます。既存の公共交通、いろいろとあるわけなんですけれども、その中でデマンド型交通についてはどういった機能・役割分担をしていくかということで記載しております。

デマンド型交通につきましては、定時定路線の運行ほど需要は見込めず、また交通空白地などの地域を対象に、ニーズに応じた運行を担うということで整理しております。

その下の図2ですけれども、図2の下の方ですけれども、デマンド型交通の位置付けとしまして、既存の路線バスを補完または代替し、主として高齢者等の移動ニーズに即した新たな交通手段であるという形で位置付けを行っております。

1ページめくっていただけますでしょうか。こちらはさきほどの方針2の具体的な説明の資料となっております。図3で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え方ということで、さきほど「4つの着眼点」とお伝えしたのが、この表の左側、縦の列ですけれども、「1 地域の移動需要特性」、「2 地域構造」、「3 財政的制約」、「4 既存の公共交通に与える影響及び交通事業の持続可能性」という「4つの着眼点」に注目しているというところでございます。

具体的な内容としましては、「① 市民の移動ニーズ」ということで、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考えるというような考え方。

②におきましては「人口及び居住地の分布状況」ということで、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いうところでございます。

「③ 財政負担軽減の可能性」ということで、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、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ございます。

「④ 既存の路線バスとの関係性」につきましては、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考えるというところでございます。

最後に、「⑤ 地域ふれあいバスの運行の有無」というところで、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ところで、「4つの着眼点」を整理したというところでございます。

その下の「(2) デマンド型交通の導入検討における留意点」ということで、3点挙げております。

1番目が、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ということです。

2番目に、デマンド型交通の導入に当たりましては、地域主導の下で、市及び交通事業を行う者と協働して取り組むというところでございます。

最後に3番、デマンド型交通の導入に当たっては、一定の期間を定め事前に試験運行しまして、運行方法を検証するというところでございます。

以上の点につきましては、過去3回の部会で協議した内容のまとめとなっておりますので、御確認いただけたらと思います。

こちらにつきましては、以上です。

○会長

下部部会のほう、こちらのほうも座長は私が引き受けておりますけれども、昨年度行った議論でございます。昨年度ですので、神姫ゾーンバスの委員が〇〇委員ということになっているのは御承知置きいただきたいと思っております。

ここに載っているような形で、デマンド型交通の位置付けということで、地域ふれあいバスと機能・役割的には似通ったところですから、これを場合によっては使えるかも分からないということで、今後全体の中で議論していくということになっていくかなというふうに思っているところでございます。

何か御質問ございませんでしょうか。

〇〇〇委員

青山地区の〇〇と申します。デマンド型交通の捉え方、イメージがどういうものかというのが、もう一回ちょっと説明もraitたいんですけどね。いわゆる京丹後市がやっている形なのか、どういうものなのかをちょっと御説明願いたいと思っております。

私が、例えば地域に戻って住民の皆さんに説明するとした場合、三木市のデマンド



型交通を繰り返し言ったとしても、何も分からないというふうに思うんですけどね。その辺、ちょっと御説明をお願いします。

○事務局

御質問ありがとうございます。まず、デマンド型交通、御存じのところもあろうかと思えますけれども、電話予約等によって利用されるかたのニーズに応じて、柔軟に運行する形態の交通手段ということです。

具体的なところは、運行形態ですね、どういうふうにしていくのかというところにつきましても、まだ現段階ではっきりと決まったことはないです。ただ、一般的にデマンド型交通と言われた場合に、一つはバス停をきちんと定めて、そういうルートに沿って、定時定路線型と言われるものなんですけれども、決まった時間に決まったバス停を経由すると。それは、電話によって使いたいと言われるかたがいらっしゃった場合に、運行がスタートするという場合のものもありますし、ドアトゥードアで呼び掛けがあったところに車両が来て、行きたいところに行けるというような形態のものもあります。タクシー事業等々との区別をする目的で、御自宅まではちょっとお邪魔できない。ただ、最寄りの施設であったり、商店であったり、そういうところを目的地にする、あるいはお迎えする場所にするということが可能であるというふうにするデマンド交通もあります。いろんな形態がありますので、現時点ではこういうデマンド交通っていうことは、この場ではちょっとまだお伝えできないんですけども、ひとまずこれから検討をするという段階でございます。

○○○委員

分かりました。

○会長

よろしいでしょうか。定時定路線のバスが走るほどの需要はないけれども、何か地域に足を入れるということで、この手法も使えることがあるという、その段階で、どういう形で使うのかは今後の議論ですし、それで費用もどういう形で賄うのかという議論が当然あるわけなんで、それは正にこの形成計画全体が半年延びるという中で議論に入っていきますけど、その辺のところの議論も詰めてからじゃないと、ここから先は具体の話には入っていないのでというところがあるかと思えます。

○○○委員

分かりました。

たぶん住民はデマンド型っていうと、すごい期待感があると思うんですよ。電話一本でね。だから、そういうのをいきなりそういうものに期待されると困るので、その辺をしっかりと、我々も帰って説明する場合に明確にしておきたいなというふうに思いました。

○会長

ありがとうございます。それ以外はございませんでしょうか。よろしいでしょうか。それでは報告事項2はここまでということで、2点終わらせていただきます。

6 協議事項 「三木市地域公共交通網形成計画」の素案について

7 その他

## ○会長

では、本日のメインになります協議事項であります「三木市地域公共交通網形成計画」の素案についての議論に入っていきたいと思えます。

まずは、素案について事務局から御説明願いたいと思えます。よろしくお願いたします。

## ○事務局

はい、失礼します。資料のほうはお手元の資料6、三木市地域公共交通網形成計画の素案（全体版）というクリップ止めした分厚い資料でございます。こちらと、もう一つ、資料7でございます。同じく形成計画素案の概要版、A3の裏表のもの、この二つを使っていきたくと思えますが、時間の都合上、全体版を全て御説明させていただくのは、時間が限られておりますので、計画の構成等を全体版を使って説明させていただき、概要版で素案の説明に入らせていただきたくと思えます。

そうしましたら、まず全体版のほう、分厚いほう、こちらをお開きください。こちらのクリップを外していただきましたら、一番表が表紙と、裏に目次がございます。目次に従いまして、1章、2章、3章、4章、5章、6章、7章、8章と準備しております。この8章は、各章ごとにクリップで止めておりますので、一番冒頭の1とか2とか書いてありますので、それが第1章、第2章ということになります。

そうしましたら、まず第1章ですけれども、こちらは「はじめに」ということで、本計画策定の目的であるとか、計画対象期間であるとか、計画対象区域及び関連計画の整理等、基本的な事項を記載させていただいております。最後に、さきほどお話のありました6ページになるんですけれども、計画の構成を書かせていただいております。

二つ目に、地域の現状等でございます。こちらにつきましては、第2章でございます。本市の概況であるとか、人口等に関する現状を書いております。人口につきましては、人口の推移、将来の予測図、地域別人口、また高齢化率等を書かせていただいております。

続きまして、第3章でございます。第3章は16ページから、ちょっと多いですけど50ページまでございます。公共交通の現状等についてでございます。公共交通の現状、概況ということで、現在の三木市の公共交通網図を付けさせていただきます。鉄道、いわゆる神戸電鉄粟生線、こちらの概況であるとか、バスにつきましては路線バス、旧のコミュニティバス、北播磨総合医療センター方面行きバス、また地域ふれあいバス、タクシー等を書かせていただいております。

また、公共交通カバー率ということで、公共交通カバー率というのは、市外及び各地域の全人口に対する鉄道の駅や、バス停からの徒歩圏内の人口の割合を示すものがございますけれども、こちらのカバー率のほうを書かせていただいております。

徒歩圏というのは、鉄道駅とバス停とで違っております。鉄道駅が800メートル圏内、バス停が300メートル圏内となっております。こちらの資料も載せさせていただきます。

また、駅周辺の状況、パーク&ライド等とありますとか、駅周辺の状況等も載せさせていただきます。

更に、住民ニーズ等ということで整理させていただいております。昨年度実施いたしました三木市公共交通に関するアンケート調査の調査結果であるとか、地域からのヒアリング結果ということで数団体からヒアリングをさせていただいておりますので、この結果等も載せさせていただいております。

また最後に、公共交通に関する市の経費ということで、財政負担、市の負担経費の推移等を載せさせていただいております。ちょっとボリュームが多いんですけども、これが第3章ということで、公共交通の現状等になります。

続きまして、第4章です。第4章につきましては、平成29年度で終わりましたが、第4次交通網計画における取組効果の検証を記載させていただいております。第4次の三つの基本方針に従いましてやってきました事業の取組効果につきまして書いております。実施状況や効果を検証しまして、各施策、事業の今後の対応、継続、見直し等について評価を書かせていただいております。

続きまして、第5章です。第5章は61ページからですが、この本計画に向けた課題の整理をさせていただいております。本計画の策定に当たりましては、この本協議会であるとか、さきほど申し上げましたデマンド型交通検討部会の開催状況を書かせていただき、また本市の計画の策定の背景であるとか、本市の現状であるとか、第4次計画の検証であるとか、また協議会デマンド部会におけるデマンド型交通の位置付け等を書かせていただきまして、課題に結び付けさせていただいております。

第6章につきましては、65ページからになります。こちらが本計画の目標及び基本方針になっております。本計画の目標、基本方針を提示させていただき、施策、事業につきましても提示させていただいております。

第7章につきましては、本計画に基づく地域別の具体的取組でございますけれども、こちらにつきましては、今後策定予定ということで、計画を作っていくかと思っております。

最後に、第8章が数値目標及び推進体制になりますが、こちらにつきましても、数値目標を今後基本方針に基づきまして、指標等を設定させていただきたいと考えております。また最後に、推進に対する役割分担ということで、PDCAサイクルの構築等を書いております。

続きまして、概要版のほう、資料7のほうに移りたいと思います。よろしいでしょうか。A3表裏の両面のものになりますけれども、こちら三木市地域公共交通網形成計画素案の概要版になります。

一つ目に、計画策定の目的を書かせていただいております。地域の基幹交通の維持と公共交通ネットワークの構築により、公共交通を中心としたまちづくりを推進するために本計画を策定いたします。

二つ目に、計画対象区域としましては三木市全域でございます。

三つ目に、計画対象期間としましては平成31年度から平成35年度までの5年間となっております。

四つ目に、三木市の公共交通の課題としまして、本計画の策定に当たりまして、人口及び高齢化の推移並びに公共交通の利用実態の把握であるとか、市などが策定して

おりますまちづくり等の関連計画の調査、また、昨年度終わりました第4次三木市公共交通網計画における取組効果の検証等を実施しました。更に、公共交通の新たな選択肢としまして、デマンド型交通の導入検討に向けた協議も実施しました。その結果を踏まえまして、公共交通を取り巻く課題を次のとおり整理しております。

現状等の整理としましては、ポツが並んでおりますけれども、上から順番ですが、粟生線及び幹線バス、いわゆる広域、市外に及びます広域バスの維持・存続、また公共交通とまちづくりとの連携、人口減少、超高齢社会の到来、地域拠点のにぎわいづくり、ポツの四つ目、公共交通にかかる多額の財政負担、利用実態により即した運行形態への見直し、駅へのアクセス性の向上、そして三木駅の再生、また利用しやすい交通環境の仕組みづくり、最後に、公共交通の利用啓発といったところを現状等の整理として挙げさせていただいております。

これらを踏まえまして、本計画の策定に向けた課題としまして、五つほど挙げております。

課題の一つ目が、鉄道及び幹線バスを軸とした将来の都市像を念頭に置きました交通網の構築でございます。

課題の二つ目としましては、人口が減少する中、地域特性に応じた交通網の構築でございます。

課題の三つ目としましては、効率的、また、効果的な交通網の構築となります。

課題の四つ目としましては、鉄道駅等の交通結節点の設備環境改善による利用の促進を挙げております。

最後に課題の五つ目としまして、住民との協働による公共交通の認知と利用促進を挙げております。

ページを一つめくっていただけますでしょうか。2ページを御覧ください。

2ページでは5としまして、計画の目標及び基本方針を書かせていただいております。4で整理した課題のほかに、市等の関連計画の理念・方針を踏まえまして、本計画における目標及び基本方針を次のとおり策定したいと考えております。

基本的な考え方としましては、一つ目に高齢化の進行、人口減少及び財政的制約などの厳しい環境が今後も続く中で、公共交通の維持・活性化にはこれまでにない新たな取組が必要であると考えております。

二つ目に、将来にわたりまして、あらゆる世代が住み続けたいくなるまちとするためには、誰もが気軽に移動できる環境づくりが必要であると考えております。

最後、三つ目に、公共交通の維持・活性化には、市民など交通事業者及び行政の協働による取組が不可欠であると考えております。

目標としましては、「住み続けたい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」としております。

基本方針としましては、三つございます。

方針の1としまして、鉄道及び幹線バスを軸とする公共交通網の形成でございます。

方針の2としまして、まちづくりと連携した便利な公共交通網の形成でございます。

方針の3としまして、公共交通の活性化及び利用促進でございます。

三木市が目指す新たな公共交通網のイメージとしまして、下にイメージ図を挙げております。イメージ図の下のほう、赤いところに黒い線が走っておりますけれども、こちらが主軸となる神戸電鉄粟生線でございます。その周りに赤く塗っておるところが、主にバス等でのアクセスを促進する地域としております。

緑の線でございますけれども、こちらがさきほどから出てきております幹線バス、いわゆる広域、市外に延びるバスになっております。

また、紫は高速道路を走っております高速バスとなっております。

黄色いゾーンでございますけれども、こちらは地域に密着した公共交通、地域ふれあいバスであるとか、デマンド型交通等によるネットワークを形成する地域とさせていただきます。

水色の丸につきましては、地域拠点、公民館、主要なバス停等になっております。

こちらをイメージ図として挙げさせていただきます。

ページ一つ移りまして、3ページを御覧ください。

6としまして、主な施策及び事業を挙げております。こちらの詳細につきましては、今後検討予定でございますが、基本方針等を挙げております。本計画の目標及び基本方針を達成するために、次の事業を実施したいと考えております。また、基本方針に基づきまして、市内10地域においても具体的な取組を展開したいと考えております。

基本方針の1としましては、鉄道及び幹線バスを軸とする公共交通網の形成でございます。一つ目としまして、粟生線の維持・存続に向けた活性化及び利用促進でございます。二つ目としまして、持続可能なバス路線網の形成でございます。

基本方針の2としまして、まちづくりと連携した便利な公共交通網の形成でございます。こちらは、交通と「まちづくり」との協調・連携、交通と「福祉」との協調・連携、交通と「教育」との協調・連携、交通と「観光」との協調・連携でございます。

基本方針3としまして、公共交通の活性化及び利用促進を挙げております。市民に対するモビリティ・マネジメント、また企業等に対するモビリティ・マネジメントの実施でございます。モビリティ・マネジメントといいますのは、一人一人の移動が社会的にも個人的にも望ましい方向に、自発的に変化することを促すものでありまして、アンケート等の、意見交換会等のコミュニケーションツールを用いまして、意識啓発を行う取組などをいいます。こちらをモビリティ・マネジメントといいます。

三つ目に、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を挙げております。

七つ目に、数値目標としまして、こちらは今後策定予定になりますけれども、基本方針1に対する数値、指標等が二つ、方針2に対する指標等が二つ、方針3に対する指標等が二つ、合わせて六つの数値目標を設定しております。

最後に、4ページを御覧ください。8番、推進体制及び役割分担でございます。本計画を確実に推進していくため、市民等、交通事業者及び行政がそれぞれの役割を分担しながら、その役割を果たしていくことが重要であると考えております。

また、P l a n（計画）、D o（実施）、C h e c k（検証・評価）、A c t i o n（改善）のいわゆるP D C Aサイクルに基づきまして、事業が適切に実施されているかを検証し、事業の計画、検討、見直しを行いながら、各事業を推進し

ていきたいと考えております。

以上でございます。

○会長

このような形で公共交通網形成計画素案を作っていたところでございます。いろいろな論点があったかと思いますが、御質問ないしは、このような論点をどこかに載せたほうがいいのか、そういう点でもけっこうでございますけれども、何か御質問、御意見あれば、御自由に言っていただければと思います。

○○委員。

○○○委員

それでは早速、基本方針2のところ、まちづくりと連携したというようなところが挙がっています。私とか○○さんとか、特に観光との協調・連携にみたいなところに対して、意見を述べさせていただくのが役割なのかなというふうに考えておまして、その観点から概略版の2ページの左下、公共交通網のイメージ、この絵がありますね。これについてちょっと意見を述べさせていただきたいと思います。

観光という観点からいきますと、これでちょっと何か足りないと思われるのが、やはり駅から歩いて観光できるというような発想が、もうちょっと持っていただいたほうがいいのではないかなと。というのも、皆さんからすると、駅、そしてバスっていうのは当たり前かもしれませんが、遠いところから観光に来られたかたが、例えば恵比須駅で降りる。更に、そこからバスに乗ってというと、その段階でおそらく観光を諦めると思うんですね。従いまして、ちょっと吉川のほうはそれがなくて申し訳ないんですけども、少なくとも駅から歩いてアクセスできるっていうことに関しては、観光に関しては非常に大切だろうなというふうに考えます。

ところが、翻って、駅の周辺がどれだけ歩いて周遊できるかっていうと、完全に自動車社会になってしまって、駅周辺でも歩くのはあまりにも危険で、これはちょっと観光には向いていないなというところが多数ございます。

したがって、もし観光という視点で目を付けるのであれば、公共交通網のイメージの中に、やはり徒歩、それから駅からの徒歩圏の周遊できるようなところ、そして駅徒歩圏内の観光施設との連結、それから特にバスでしかアクセスできないところがあったとしても、最寄りのバス停から観光施設までの徒歩のアクセス、とにかく歩いてのことももう少し考えていただきたいなというふうに思います。

以上でございます。

○会長

ありがとうございます。返事するのはなかなか難しいかも分かりません。何か言うことがありますでしょうか。

おそらく論点というのは、非常に重要な話で、話を広げると、この絵でいくと、家から行く三木市の幹線としての鉄道があって、いわゆる幹線的なイメージで緑のある程度いわゆる足の長いバス路線があって、それをサポートするような交通が要りますが、そこまでのヒエラルキーはいいんですけど、実際には多くの方は徒歩とか、更には自転車もあると思うんですが、そこら辺に対する絵がこの絵には出てこない。絵には出てこなくても、中に出てくれば、まだいいんだと思いますけど、この辺の徒歩環境

とか、歩行者、自転車、そのあたりについての配慮、もう少しあったほうがいいだろうという御意見に広がってくると思います。ちょっとそのあたりが検討課題かなというふうに感じました。

それとおそらくもう一つお話があったのが、これも家から出るという矢印ばかりになっているので、三木市内の目的地がまるでないような形になってしまっているんですね。これも一緒に描くと非常にややこしい絵になっていくので、絵にするのは難しいんですけど、三木市内の観光だけじゃなくて、生活拠点的な目的もあれば、オフィスの目的地もあるので、そちらのほうをどう表現するかということで、絵に描かなくても文章にどう入れるのかっていうのを考える必要があるかなと思います。

一方で、事務局がちょっとかわいそうというか、さきほど言った三木市の総合計画という、まちづくり全体をどうするっていう議論が今ちょうど進んでいるところですので、その議論を受けてこの絵をちょっと、目的地あたりに関しては修正するっていう話になっていくのかなと思いますので、そことの整合性が要るのかなと思います。

〇〇さん、何か。

〇副会長

総合計画については、まさに今年度から作成を始めたところです。具体的な計画で先行しているのが、都市計画マスタープランっていう都市計画部門での計画が先行しております。その中にも何点か公共交通をうたっている部分がありますので、それには整合をさせていくと。

それと、さきほど〇〇さんがおっしゃったように、なかなか絵にしていくのはちょっと難しいかなと。駅から徒歩圏内の観光地というか、要するに名所旧跡というのはもう既にあるもので、それをどうやって表現していくのか、〇〇会長が言われたように、自転車を駅にレンタサイクルを置きましょうよとか、まちづくりの中でそういう表現をしていくことでカバーできるのかなと思いますので、ちょっとそこは事務局で持ち帰らせていただいて検討したいなと思います。ありがとうございます。

〇会長

いずれにせよ、数値目標をどうするのかですけど、たぶん公共交通絡みの利用のあたりが入ってくるということは、自動車に頼り過ぎないようなまちの交通にしようという話になっていくので、そうするとそのときにまちづくりと公共交通網と徒歩、非常にセットのものと考えていかないといけないので、非常に大切な御指摘ですので、そのあたりうまく生かしていただければと思います。

〇〇〇委員

今おっしゃっていただいたとおりでございまして、とにかくややもするとこの委員構成も含めて、今ここに住んでいる人がいかに便利になるようにするかということが、ややこの協議会は多いと思うんですけども、三木市はディスティネーション、目的地になっていると。例えば、市役所が一つ目的地ですよとか、他にもいろいろジャスコにしる、商店街にしる、そういったところが実は目的地なんですよと。その目的地にどういうふうに入っていくかというふうなことを考えると、発想が少し変わってくると思いますので、ぜひよろしくお願いします。

〇会長

重要な話、ありがとうございます。他はいかがでしょうか。

〇〇委員。

〇〇〇委員

1 ページ目の本計画の策定に向けた課題の中で、課題5のところに住民との協働による公共交通の認知ということなんですけども、現在も公共交通、三木市のほうでかなりの検討をされているんですが、その中身を住民の多くは知りません。いろんなプランを3年前にニコパカード導入以来、そのプランを公民館等、全戸配布も最初しましたきりですよ。公民館等にはそれらの案内があるわけなんですけども、その後のフォローがないですね。住民には最初に全戸配布しても、そのときは見てもすぐに忘れてしまう。それで知らないということを一方向的に言っているのが現状でして、もうちょっとやはり半年ないし1年単位でフォローを掛けると。現在、公共交通の出前講座をされてますけれども、なかなか積極的ではないと思います。

したがって、もうちょっとこのあたりを非常にしっかりした策定ができたにも関わらず、利用率が低いのは、住民の皆さんが知らないためなのか、本当に利便性が悪いのか分からないわけですよ。この辺をしっかりとフォローを掛けると。

前にもちょっと言ったんですがね、民間企業はよくこういう商品満足度というのを調査するんだと。これが品質の勝負なんだというようなことを言ったことがあると思うんですが、こういうことをしっかりやっていって、今あるものでいいものがあるんだけど、皆が知らないというものがけっこうあると思うんですよ。ですから、こういう公共交通の認知と利用促進ということに限っては、本当に利便性が悪いのか、認知がされていないためにそうなのかというのがはっきり分からないわけです。そういうところがありますんで、ここの認知という点について、もうちょっと課題として本当に具体的に取組んで、今後策定したら5年間ですよ、5年間ほったらかしじゃなしに、1年単位でしっかりとフォローを掛けて、国交省の認可を取らなきゃいけないことになった場合には、大変な作業だと思うんですけども、変更した後に早いうちにフォローを掛けて、住民への要望に対応していく。あるいは、認知を十分に図っていくというようなことをやっていただきたいと思います。

以上です。

〇会長

ありがとうございます。事務局、何かありましたら。

〇事務局

ありがとうございます。計画につきましては、モビリティ・マネジメントの推進を掲げさせていただいておりますので、住民への意見交換であるとか、広報の啓発であるとか、あらゆる手段がありますので、媒体等を通じまして積極的に推進していきたいと思います。ありがとうございます。

〇会長

ありがとうございます。これも重要な指摘で、広報資料を作ることが目的になってしまったりとか、バスを走らせることが目的になってしまっているという、そういうそごの問題になりますので、このあたりをフォローしていかないと、特に効率化を図らないといけないと言っているだけに、うまく住民と向き合ってやっていく必要があ



と思うので、そこは事務局が発言をベースにしながら、ぜひやっていただきたいと思います。

他はいかがでしょうか。〇〇委員。

〇〇〇委員

概要版のほうの2ページに目標を掲げていらっしゃって、「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します」と。今、〇〇委員のほうからもありましたように、住んでいらっしゃるかたの視点から言うと、住み続けたくなるまちづくりということなんでしょうけれども、鉄道の維持・存続からと言いますと、外から来ていただくという観光の観点は本当に重要でございまして、さきほどの意見と同じではございますが、そういったあまり限定しないような感じにさせていただいたらということと、後、違和感を感じたんですが、「新たな公共交通網をつくりまします」と書いてあるんですけども、新たな公共交通網をつくるのかなというように、今あるものを使い勝手が悪いんだったら使い勝手のいいように変えていくっていうことでしょうかし、やはり御意見がありましたように認知がされてないようでしたら認知をさせていくと。そういうことだと思うので、ちょっと何か目標がこれでいいのかなという感じがします。

それと、これは図にすると難しいのかなと思うんですけども、ちょっと理解の確認をさせていただきたいんですが、2ページの下に図が描いてあって、地域ごとに考える交通網のあり方が違いますよと、いわゆる農村部と市中とは違うんだという意味でこういう図だと思うんですけども、最終版においては、地区ごとにこういう考え方ですみたい整理をされるのか、その辺の確認をさせていただいたらなと思います。

以上です。

〇会長

事務局、何かありますか。

〇事務局

まず、最後の地区別の計画の件ですけれども、こちらは第7章を作らせていただきまして、こちらで地域別の具体的な取組等を今後入れさせていただきたいと思っております。

また、市内在住のかただけじゃなしに、市外からお越しのかた等もおられますので、ちょっとこの言い回し等につきましては、また今後の計画案の際にはちょっと考えさせていただきたいと思います。

〇副会長

失礼します。「新たな」というようなところの御指摘を実は今いただいております、ここの部分については、要するに効率化の問題、財政的な制約の問題と、いろいろな問題が公共交通について出ております。ですので、いわゆるゼロベースに立って、真っ白とは言いませんが、ゼロベースに立ってもう一度市内の公共交通、鉄道は別としまして、特にバス交通についてはそういう視点を持って見直そうという意味で「新たな」ということなので、当然委員が指摘されたようにあるものは残し、別のものについてはある程度変えていく、あるいは全くそれをなくしてしまう、いろんな手法があると思うので、いわゆる改編という意味では改編なんですけど、あえてこういう言葉

遣いをさせていただいておりますということで、そこはちょっと御理解いただけたらなと思います。

〇〇〇委員

私自身は説明を聞けば理解するんですけど、言葉だけでいくと誤解も生じるのかなと思っただけです。

〇副会長

ありがとうございます。もうちょっと易しい言葉があれば事務局のほうで検討してみます。

〇会長

表現は御検討ください。見せ方というか、概要版の作り方でも、目標を基本方針1、2、3とぼんぼんぼんと書かずに、もうちょっと説明をそれぞれ付けることでも中身が変わるし、誤解を招かなくていいかと思っておりますので、それも御配慮いただければと思います。

実は、「住み続けたくなる」というのは、今の都市マスの将来像が「誇りを持って暮らせる三木」ということで、同じような、ちょっと違うような、ここら辺の整合性を市の中ではちゃんと作っていただいて、魅力ある三木市にしていこうという話だと思いますので、そのあたりは分かるような形にさせていただけたらなと思っております。皆さんの思いもそこにあるだろうなと思っております。

他にいかがでしょうか。

〇〇委員。

〇〇〇委員

資料4の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、新しいスケジュールは出ているんですけども、今、区長協議会では三木市の行政のほうから、市政懇談会の要請が出ております。だいたい11月30日までにということになっておりますが、おそらく各地区ともに10月、11月に集中するのではないかと。まだ日程ははっきりしておりませんが、予定としては8、9、10、11のうちどこかで、10地区の市政懇談会を随時入れていくということになっておりますけども、この中にこういった公共交通に関する内容が地域の提言として挙がってくるんじゃないかと思うんですけども、これ11月に計画を策定されて、12月から住民説明会ではちょっと日程が整合しないなというふうに思うんですけども、この辺はどうなのでしょうね。

〇副会長

今伺っている住民懇談会の日程、10地域、出揃っているようです。今日いただいたところで、スタートが9月20日、最終が11月27日とおおむね2か月ということで、実はですね、私どももこれに合わせて、いわゆる意見交換会、公共交通網計画の意見交換会というところを考えているんです。ただ、市政懇談会の場合はもともと、例えば地域のかたからこういうお困りの事情があるので「これはどうなんや」、「こういう案件はどうなのでしょう」という意見をいただく。それに対して市のほうが答えていくという場ですので、今のところは一緒にやるのか、または別の場を設けさせていただいてやるのか、最終的に決まっています。たぶん市政懇談会の中で大きな案件がぼんと出てくれば、我々の公共交通網計画の意見交換会はひょっ

としてはじき出されてしまう可能性もありますので、できるだけこの日に合わせるように、所管の市民協働課にお願いしているところです。

〇〇〇委員

できれば合わせたほうが、我々住民のほうからしても、整合が図られていくなというふうになるし、今のままじゃ整合しないんじゃないのと、せっかく提案やなんやしたのに、これじゃ入らないんじゃないのというような日程があるんで、ちょっとそういうちぐはぐにならないほうがいいなという、ちょっと私の提案ですけどね。

〇事務局

できるだけ案のほうについては早く仕上げて、我々としても何度も住民のかたに集まっていたくのは申し訳ないので、できるだけこれに合わせ込んでいくというふうに作業を進めるつもりです。

ただ、1回目はもう9月20日ということで、おおむね3か月先ですか、その間になんとか固まればというところで作業をやっていくつもりです。

〇〇〇委員

分かりました。

〇会長

他にいかがですか。

〇〇〇委員

さきほど〇〇さんのほうからもありましたデマンド交通の件なんですけれども、さきほど事務局のほうからの回答の中で、タクシーとの住み分けが必要なので自宅の前までは行けないというようなお話があったと思います。それで、ちょっとそのところに非常に違和感を感じたんですけれども、どうなんでしょう、デマンド交通っていうのは字面だけ見たら、それこそ家まで来てくれそうなやつなんですよね。また、それだけのことでなければ、自宅の辺まで来てくれなかったら、デマンド交通ってなかなかニーズがないんじゃないかなとも思うんです。

一方、タクシーのほうに負担を掛けると困りますよってことなんですけれども、私どもの会社のほうで実施した事例を一つ紹介させていただきたいんですけども、私どもの会社でもかつてバスを1台取って、社員の送迎をずっとやっていたんです。それがどんだんだんだんだんバスで通勤する人間が減って、そしてあるときふと思いついて、全部タクシーによる送迎に切り替えたんです。そしたらコストが半分以下やったんです。要は、たいしてニーズがないのに大きなバスを走らせているということが、非常に実は無駄なことだったと。社員も数人まで減ってしまっていたんで、その社員はタクシー通勤をしているんですけども、一見すごい生活に見えるんですけども、コストは半分以下、3分の1か4分の1ぐらいやったんです。というようなことから考えたら、デマンド交通の一番の、やりやすいデマンド交通っていうか、究極のデマンド交通はタクシーだったり、あるいはその先にあるウーバーみたいな、そのものが究極のデマンド交通じゃないかなというふうに思います。ですから今後検討するときには、ぜひ例えば行政とタクシーとのタイアップですとか、あるいは行政がそういうサービスを行うのに、ウーバー的なああいうものが使えないかですとか、そういうものも勘案していただければ、おそらく三木市は「すばらしい住みよいまちや。しかも行

政コストは低いぞ。」みたいなことができるんじゃないかなと。これは可能性ですけども、ぜひそういう可能性を、検討のときに、そういうものはなからタクシーに影響を及ぼすからとりあえず止めておいて、自宅から離れたところのどこかまで行くだけのことを考えようなんていうことではなくて、もっと先進的なことをがんがんやっていたらというふうに思います。

以上です。

〇〇〇委員

みんな期待していますよね。デマンド交通といたらウーバーじゃないですけども、そういうふうにイメージしてしまっていますからね。そういうことを期待しているということですね。

〇会長

事務局、どうぞ。

〇事務局

事務局からちょっと説明をさせていただきます。さきほど事務局のほうから説明した内容につきましては、運行形態そのものをこれから検討していくという段階でございまして、今日御提示させていただいたのは、デマンドに向けて導入検討方針であるとか大きなところでございます。それで、今年度は具体的に導入を入れていく地域を決めていきますし、その地域にふさわしい運行形態をこれから決めていくということでございます。その中におきましては、部会においてタクシー事業者さんも委員として入っていただいておりますので、利害等を調整しながら、よりより形で三木市にふさわしい運行形態を取り入れていきたいということで、ちょっと補足させていただきたいと思います。

〇会長

利害の調整というのは表現が生々し過ぎて、法律的にちょっと問題があるんですけど、そうではなくて、ある意味究極のデマンド交通としてタクシーがあるんですけど、タクシーでは需要を賄っていないというのは、住民のかたから何かおっしゃっているんで何か入れないといけないですけど、住民のかたからすれば、たぶんタクシーより安く乗りたいっていう、でもタクシーでなんとか採算が取れるように安くしたら、採算を取るのがどんどん難しくなっていくんですけど、それをどう工夫していくのかという議論になっていくんだらう。そこで税金を入れてくださいって言われたら、もう一つあれなのかも分からないけど、そうするとなんでそこに入れなあかんのっていう議論もさばかないといけないですよ。それはまた別の話になるので、すると今のタクシーと違った形でウーバーの話もされていますし、他に乗合タクシーとかいろんなアイデアがありますので、そのあたりをうまく議論していこうというのは意識しておりますので、結論的には便利になることを考えましょうよと。ただ、ウーバーに対しては〇〇さんが答えていただいたほうが良いと思いますけど、日本の場合には制度的な制約があるんで、使える範囲をちょっと考えなくてはいけないのかなと思います。

〇〇〇委員代理

兵庫陸運部の輸送部門の〇〇です。〇〇先生に御紹介いただいたような法体系の部分で言うと、私どもが所管している運送事業をやっているような道路運送

法という法律の中で、バスとかタクシーのほう動いていただいているんですけども、やはり安全・安心というところで、よくラストワンマイルというところでどこもお悩みなんですけれども、それをどういうふうに確保していくかっていうところで、やはりウーバーとかライドシェアという話、いろいろなところで話は出てきていますけれども、やはりそれを運送事業から取って代わるといふ形になれば、まず第1の目標として、お客さんをとにかく安全に運ぶというところの部分の担保というところは、どうしても運送事業と比べると担保されていないところの部分で、ボランティア移送なんかの話もあるんですけども、現状、運送法の話としてウーバーとかっていうのは日本の国内ではまだ認められていないという現状で、いろいろ検討もなされてるところですけれども、そういう話でして、こういうところの部分については、お客様を安全・安心で運ぶというところの部分を第一に考えるべき必要だろうかと思いますので、その観点を大事にさせていただきながら、考えていただけたらと思っています。

以上です。

○会長

とはいえ、そんなことばかり言っている時代ではたぶんないので、検討をいろいろやっていただいて議論をしていく工夫は他にもあるかと思っています。

あまり法律と正面からけんかして工夫するのは、特区か何かを先に取っていただいてからでないといけないので、ちょっとこの会議で議論はできないかなと。

他はいかがでしょうか。

○○○委員代理

続きまして恐縮です。3番の公共交通の現状等の24ページのところでタクシーの話が出ましたので、24ページの(5)のタクシーのところなんですけれども、御説明をしていただいているところで、駅とか、各事業者の営業所とか、三木市役所等々に待機しているというところを書いていただいているんですけど、どこの地域でどこら辺までカバーしているみたいな話っていうのは、かえって難しいような話になるでしょうか、この部分を網形成計画に入れるというような話。協会さんの御意向なんかも確認していただきながら、もしそういうのも踏み込めるのであれば、そういう記載というのも方法なのかなと思うんですけども、いかがでしょうか。

○会長

○○さん、何かありますか。

○○○委員

タクシー協会の○○です。そうですね。私ももうちょっと詳しく書いたほうがいいのかなというのが思った部分なので、ちょっとどこまで情報を出せるか確認して、また早目に御連絡したいなど。エリアでは3社でまたがっているんで、どう表現するかっていうのも、ちょっとこちらで考えたいと思っています。

以上です。

○会長

そのあたりは工夫をしていただきたいと思います。それを言い出すと、神戸交通圏からのタクシーがたくさん入ってきているので、そのあたりも含めてどうするのかという話があると思いますので、それも含めて考えたいと思います。

数値目標なんかは、何か議論が始まっているんでしょうか。

○事務局

計画に入れる数値目標については、正直これからの策定ということになってまいりますけれども、昨年度、先行して作っております粟生線の網形成計画でありますとか、やはり指標化することができる、年度において数値目標を比較することができる指標が大事であろうと思いますので、そのあたりの計画も参考にしながら、今後、早急に固めていきたいと考えております。

○会長

ほか、いかがでしょうか。市民代表に出てきていただいておりますが、何かございませんでしょうか。

○○○委員

また何回も言いますけども、今から5年後までの計画、国交省のかたもおられるんですけれども、自動運転というのは、公共交通に何か検討の値打ちがあるのかなのか、ちょっと突拍子もない話かもしれませんが、どうなんでしょうね。

○○○委員代理

自動運転というのは、さっきの話の続きもあるかもしれないですけど、バス停から家までちょっと坂があったりとかってところの部分で、お年寄りのかたをどこまで運ぶとかいうニーズのところの手段の一つとして、今いろんなところで実証実験等がなされてる段階で、ステップが1から4ぐらいまであって、4が最高基準であるっていう形なんですけど、2から3のレベルでの検討段階、いろんな地域が検討されていると。東京オリンピックが2020年にありますんで、そのあたりでそういうのも確保の一つの材料として、それぞれの地域のところで検討がなされているというようなお話ぐらいでしかないんですけど、よろしいでしょうか。

○会長

たぶん5年ではちょっと難しいと思うんですけど、バス会社さんも意見をされていますし、鉄道会社さんはもうやっているというべきなのか、そんな議論があって、普通の乗用車の議論は新聞によく出ているようにありますし、更に物流業界のほうでも議論が進んでいる。法体系がどう追いつくか。それが進めば早い段階で入ってくるかと思えます。完全な手放しの無人にはならないので、そうするとコストが掛かるって、例えば人件費が下がるかも分かりませんがゼロにはならないので、5年間経ったらその段階だと思えます。ということは、やっぱり10年は掛かるので。ということはですね、10年先の話は5年の更に5年先ですから、意識はしていないといけないと思えますね。そういう段階かなというふうには思えます。

○○○委員

はい、分かりました。

○会長

○○さん。

○○○委員

神姫バスの○○です。自動運転につきましては、いずれ導入等を考える時期が来るかもしれないので、弊社としては今は実験等には積極的に取り組んでおります。

ただ、導入については慎重に考える必要があると思います。五つほど申し上げます。

まず、安全技術ですね。これは非常に大事なところで、アメリカではウーバーが死亡事故を起こしている、そういったところがありますので、まずは安全技術。

それから二つ目が、法に基づいて法令遵守していく。今は日本ではなかなか交通は2020年に向けて整備をされていくという段階で、今の時点では乗合いでうまくできるのかどうかというのは今は未知数のところで、きっちりと法に基づいてやっていくということ。

それから三つ目は、関係者の協力が非常に重要ですね。事業者単独ではできない。あるいは、自治体単独ではできない。そういった関係で、自動運転車ってなかなか技術が結集したものですので、個々が単独では何もできませんので、関係者の協力が必要ですね。

それから四つ目としては、受容性というところで、地域のかたの受け入れ態勢ですかね。あるいは、道路環境、インフラが持ちこたえられることができるのか。あるいは、地域のかたが自動運転に関する知識を知っていただくということ。自動運転車というのは、今の段階では横断歩道では人が止まっていたとしても、自動運転車はそれをものがあるなっていくことだけ認識しますけれども、道路交通では止まらないといけないんですけど、通り過ぎてしまった、そういった特徴があります。そういったところは改善していく必要があるかもしれないですけども、自動運転車っていう特徴を地域のかたにも知っていただく、そういったところが必要です。

そして五つ目としては、やはりコストが非常に高いと思いますので、ビジネス化できるかというところ、そういったところをクリアにしていく必要がありますので、我々としては実験を通して可能性を探る段階でございます。

○会長

今、〇〇さんのお話で、全然違う話を思い出したんですが、形成計画にストレートに入っているケースは少ないですけど、実はドライバー不足っていう問題が、バス、タクシー等に鮮明に出ておまして、もう少し人口の少ないエリアでいくと、ドライバーがそろわないので路線はカットという話が出始めています。形成計画の議論する時に扱わざるを得ないという問題、そのあたりについてここで制約条件としては、少しどこかで書いておく必要があると思いますし、また、そのあたりのこともちょっとデータのほうを見ながら、必要に応じてやるのか、そういった議論もちょっと含めてさせていただきたいと思っています。けっこうこの先シビアな話が起きますかね。いかがですか。

〇〇〇委員

ドライバー不足につきましては、バス業界では特に大きな課題となっております。ですので、それに対応するために、我々としましては対応策ということで、まず女性乗務員を確保できるように営業所の施設を女性専用休憩所だとかトイレ施設、そういったところの整備から手掛けていくというところで、男性社会の事業だけじゃなく、女性でも働きやすいような環境整備をするというところで、女性の運転手の対策を進めていく。

それから二つ目は、大型免許といいますと3年経たないと大型を取れませんので、その時点で他の他社さんの、異業種のほうに就職されるかたがいらっしゃるということで、昨年から高校生、卒業生をステップアップドライバーという肩書で採用しまして、大型免許が取れるまでは整備の技術を磨いたりだとか、そういったことで早目に採用するような活動。

そして最後に、会社として専用の採用できる部署を設けまして、この9月から取り組んでいくところで、例えばこの近辺でいいますと、山陽道の三木のパーキングエリアの食事するところのテーブルを見ていただいたら分かると思うんですけど、神姫バスの採用のシールが張ってあるだとか、あらゆる手段を取りながら採用しているという状況で、それほど厳しいような状況でありますので、もし御近所に運転手になりたいというかたがいらっしゃいましたら、御紹介いただけるようでしたら飛んでいきますので、よろしくお願ひしたいと思います。そういった状況です。

○会長

せっかくだからいいますと、市も財政が苦しくなって効率化って話になっていきますけど、バスのコストを考えて、公共交通のコストがこれ以上効率化が難しいという、そういうことで、でも、魅力ある三木のためにしっかりと次の世代のためのコスト削減で残さないといけない。そういう議論していかないといけないというところにきているのかなと。そのあたりのことが厳しい状況になっているところがあるかと思っています。

他はいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

まだ素案の段階ですので、ただ方向性を今日の議論から180度変えると、何のために議論をしているか分からないので、この素案に本日いただいた御意見、特にまちづくりと公共交通とか、住み続けたくなるまちづくりになるために次世代につなぐ公共交通網をつくる、公共交通網をしっかりとつくるんだけど、当然それは徒歩環境も含めた、自転車環境も含めた、まちづくりとセットになって交通を考えていきましょうと。交通の全体を考える中で、公共交通網をしっかりと位置付けましょうというところがしっかりと分かるようにしてほしいという御要望がありました。そこが一番大きな今に対する追加の話としてあるかなと思います。それ以外にも、図の示し方とか、説明の仕方という議論があったかと思いますが、そのあたりをちょっとフォローしていただく。そういうところを踏まえながらも、この素案の方向性で検討を進めていくということで、御了解いただけますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○会長

ありがとうございます。それではちょっと何点か宿題は残していますが、それは方向性を強化するものだというふうに思っておりますので、その方向性で議論を進めていきます。

それでは、素案のほうは基本的に骨格としては承認されたという形にさせていただきますと思います。ただ、いくつかコメントを出した点もありますが、そのあたりは今後うまく生かしていきたいと思っておりますので、次の検討会で生かしていないなというところがあったら突っ込んでいただければいいと思っておりますので、そのときはよろしく



お願いしたいと思います。

こちらのほうで準備した議題はここまでなんですが、何かございますでしょうか。よろしいですか。そしたら今日の私の仕事はここまでなので、事務局へお返しします。

## 8 閉会

### ○事務局

〇〇会長におかれましては、司会進行をいただきましてありがとうございました。

それでは、閉会に当たりまして、本協議会の副会長であります〇〇部長のほうから御挨拶を申し上げます。

### ○副会長

それでは本日、委員の皆様におかれましては、三木市地域公共交通網形成計画（素案）について、慎重に御協議いただきましてありがとうございます。

特に、外からの来訪者についてももう少し配慮すべき、あるいは住民への周知・PR、また例えば市の上位計画との整合性、またデマンド交通についてももう少ししっかりとというようなこと。あるいは、タクシーの運行エリアのもう少ししっかりと書いてください、それからいわゆる公共交通を運行していただいている運転手さんの後継者不足、そういったところも計画の中に入れてはどうかということをお聞きしております。非常に貴重な御意見をいただいておりますので、今後事務局のほうでしっかり議論いたしまして、計画に反映させていけたらと考えております。

本日は長時間にわたりまして、どうもありがとうございました。今後ともこの会議につきましては継続をいたします。最終的に今年度、平成30年度末には計画をしっかりと形で作っていきたいと思いますので、皆様におかれましては、御協力と御理解をよろしくお願いしたいと思います。

本日はどうもありがとうございました。

### ○事務局

それでは、これもちまして第3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、今後とも三木市の公共交通に関する取組につきまして御協力を賜りますよう、よろしくお願いたします。本日は誠にありがとうございました。