

第 2 回三木市地域公共交通検討協議会

日時：平成 29 年 11 月 29 日（水）

午前 10 時～11 時 50 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、改めましておはようございます。定刻を若干早いですけれども、本日御出席予定の皆様全員そろわれておりますので、ただいまから第 2 回目となります「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、本日は何かと御多用の中、本会議に御出席を賜りまして、誠にありがとうございます。

私は、三木市まちづくり部交通政策課で課長をしております〇〇でございます。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。

さて、このたび事務局におきましては、前回「第 4 次計画」の取組施策等の検証を行いまして、本日の協議事項として挙げているところでございます。今後、新たな計画策定を本格的に進めていくに当たりまして、これらの効果、検証、施策の検証というものは欠かせないステップであるというふうに考えております。併せまして、本日は、先般実施をいたしましたアンケートの調査結果等につきましても御報告をいたします。本日も盛りだくさんの内容となっておりますが、よろしく御審議のほどお願いいたしたく考えております。

なお、本会議につきましては、時間の関係上、遅くとも正午までには終了いたしたいというふうに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、始めに資料の確認をさせていただきたいと思っております。以下、着座の上、失礼をいたします。

それでは、資料の確認をさせていただきます。

まず、一番表紙の次第というところ、それから右上に資料番号振っておりますけれども、資料 1 として、構成委員の名簿です。それから、資料 2 といたしまして、本協議会の配席図でございます。資料 3 といたしまして、前回検討協議会の議事録、冊子になっておりますけれども用意をしております。

ます。それから、資料の4といたしまして、第4次計画の検証について、本日の協議事項をお願いすることになりますけれども、その資料でございます。資料の5といたしまして、先般のアンケートの調査結果の概要版を付けております。続きまして、資料の5-1といたしまして、アンケートの調査結果の全体版を冊子として御用意いたしております。続きまして、資料の6といたしましては、公共交通に関する地域への聞き取り結果、こちらは中間報告になってございますけれども、中間報告の結果の資料でございます。それから、資料の7といたしまして、「デマンド型交通の検討状況について」というものです。それから、資料の7-1といたしましては、三木市デマンド型交通検討部会規約ということで付けさせていただいております。それから、資料の8といたしましては、「『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」という1枚もの、そして、資料の9といたしましては、計画策定に向けた今後のスケジュールということで用意しております。最後に、本協議会の補足資料といたしまして、三木市の人口及び高齢化率というペーパーを用意いたしております。それから、別冊という形で、栗生線とバスの乗継ガイドというものを用意いたしております。資料につきまして、過不足等はございませんでしょうか。

2 会長挨拶

(事務局)

それでは、次第に沿いまして進めてまいります。

まず、開会に当たりまして、本協議会の会長でございます〇〇会長からひと言御挨拶を賜りたく存じます。

(〇〇会長)

皆さん、おはようございます。お忙しい中、お集まりいただき本当にありがとうございます。

本日は議事次第にございますとおり、第4次、これまで行ってきた公共交通計画の点検を行ったことを議題にして、さきほど事務局からの御紹介があったとおり、次の第5次の計画に向けてですね、どういう要素が考えていかなきゃいけないことを議論する場っていうことになってます。こういった形で関係者の皆さんに集まって会議を設けること自体はですね、第4次の中にも入ってきておりましたので、それを受けての会議という側面もございますので、この先をもう一度行うということの予定にしております。

それでは、資料がたくさんありますので、早速議事に入っ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。

(事務局)

〇〇会長、ありがとうございました。

3 前回議事録及び人口関連資料の確認

(事務局)

それでは、次第の3に移りたく存じます。本協議会の設置要綱の規定によりまして、これ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たいと存じます。よろしくお願いいたします。

(〇〇会長)

それでは、まず、次第の3番に移りまして、議事録及び人口関連資料の確認にいきたいと思っております。お願いします。

(事務局)

皆さん、改めましておはようございます。交通政策課の〇〇と申します。私のほうから資料の説明を座ってさせていただきます。

お手元の資料の3を御覧ください。前回の議事録の確認をさせていただきます。こちら、資料の3のほうが前回の協議会の議事録になります。こちらのほうは、発言内容を全て書き出すという形でしておりまして、量が少し多くなっております。この会議では内容の確認までは時間の都合上、申し訳ありませんができませんので、個別に御確認をお願いできたらと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

続いて、人口関連資料の確認のほうをさせていただきます。資料の一番下に付けております、補足資料の「三木市の人口及び高齢化率について」、この資料をお願いいたします。こちらのほうは、前回の協議会におきまして、計画策定を進めるに当たって、基礎資料として人口の推移などのデータを提示しておく必要があるといった意見もいただいた側面もございまして、整理したものでございます。こちらのほうで、人口や高齢化の推移のほか、人口の自然増減や社会増減、また、年齢別の人口の移り変わりを整理しております。簡単に資料の説明をさせていただきます。

まず、1つ目の項目として、地域別の人口と高齢化率の推移を記しております。表1に地域別の人口の平成20年から平成29年までの人口の推移を示しておりまして、縦に地域が並んでおります。横に各年の人口を示しております。一番下の合計を見ていただくと、増減Cという列のところ

の合計がマイナス5, 279となっておるんですけども、全体で、この10年で、三木市の人口が約5, 300人減少したということになっております。また、その右の列は増減率になっておるんですけども、地域別に見ていきますと、志染、細川、口吉川や吉川地域での減少が大きくなっているという状況です。また、上から2つ目の地域の三木南地域がこの10年で増えているところなんですけれども、こちらにつきましては、さつき台団地への転入により平成24年頃まで増加傾向にありました。また、一番上の地区の三木地区では、平田や大村などの住宅地の開発によりまして平成27年以降で人口が増加傾向にございます。

次のページを御覧ください。

(2) としまして、地域別の高齢化率の推移でございます。市全体の高齢化率のほうは平成20年で23%、平成29年で32.1%となっております。この10年で9.1%上昇しております。とりわけ、この中で細川、緑が丘、自由が丘地域での上昇の幅が大きくなっております。

次のページをお願いいたします。

こちらから人口の自然増減と社会増減の推移を記しております。表3に三木市の出生数と死亡者数を平成2年から5年ごとに平成27年までの25年間記しております。この間で出生者数は総数というところを見ていただくと、徐々に減少している傾向にございます。一方で、死亡者数のところの同じく総数というところを見ていただきますと、徐々に増加傾向にございます。表の一番右の自然増減者数は、この出生者数から死亡者数を引いたものとなりますが、平成2年、平成7年ではそれぞれ71人、54人の増加であったものが、平成22年、平成27年ではそれぞれ276人、284人の減少ということになっておりまして、全体として自然減の状態にございます。

次に、4ページを御覧ください。

こちらは社会増減の推移ですが、表4に三木市の転入者数及び転出者数を記しております。表の一番右に社会増減者数として転入者数から転出者数を引いたものを記しております。これを見ますと、住宅地開発により昭和45年以降、転入超過でございましたが、平成8年頃から転出超過が続いております。

次に、5ページを御覧ください。

図の1に示しておりますのは、平成27年の転出入の差を示したものです。転出入するかたがどこから来て、どこへ行かれているかということ

矢印で記しています。こちらを見ますと、赤い矢印で示します転入では、小野市、加西市、淡路市からが多くなっておりまして、一方で、青の矢印で示します転出のほうは、県外が最も多くなっておりまして、ついで神戸市、明石市が多くなっておりまして、その下に表5として年齢階層別の転出超過数を記しております。これを見ますと、若年層である20歳から39歳の転出超過が大きくなっておりまして。

次のページを御覧ください。

ここまでが市の全体の動きでございまして、こちらから地域別の動きをみております。

こちら、6ページのほうは、地域別の各世代の人口の移り変わりを示しております。各世代の5年ごとの人口の移り変わりをグラフに示しておりますが、グラフの見方を御説明させていただきます。こちらグラフの横軸が平成19年当時の年齢になっておりまして、縦軸は人口を示しております。青い棒グラフは平成19年当時の人口を示しておりまして、例えば三木地域の一番左のほうでみますと、こちらが0歳から4歳の人口になります。次に、青の横の赤の棒グラフについては、その世代の5年後の人口を示しておりまして、平成24年当時の5歳から9歳の人口を示しております。その横の黄緑の棒グラフは平成29年の人口を示しており、同じくその世代の5年後である10歳から14歳の人口を示しておるといいうグラフになっています。ですので、青から赤に若干増加しているんですけども、増加しているときは、転入などによる増加があったというふうにみていただければと思います。こちらのほうのグラフを各地域で整理しております。各地域での説明は割愛させていただきますが、それぞれの地域を見ていただければと思います。

最後に、11ページのところに、まとめとして全体の傾向をまとめております。次のような傾向がございまして、多くの地域で10歳代後半から20歳代の世代で減少傾向にありまして、大学進学及び就職により転出していることが考えられます。また、三木、三木南、緑が丘及び青山地域におきましては、若年層の転出傾向はあるものの、住宅地の開発などによりまして、子育て世代の転入による世代間の循環がみられます。志染、細川、口吉川、吉川地域におきましては、若年層の転出が大きくなっておりまして、最後に、定住すると考えられる50歳代において、人口が、口吉川、青山地域などで人口が減少傾向にあるところもございまして、可能性として、子どもの進学や公共交通の利便性を求めた転出も考えられます。

このような地域それぞれの人口の移り変わりの特徴なども踏まえまして、今後、計画策定を進めてまいりたいと考えております。

以上で資料の説明を終わります。

(〇〇会長)

はい、そういうことです。議事録に関しましては、さきほどありましたように御確認いただいて、何かございましたら事務局のほうへ御連絡お願いいたします。人口のほうはですね、前回の議論に出て、少し人口のほうまで分析をさせていただいた結果であります。まだまだ、更に議論を進めることも必要になってくるわけですけれども、実際の結果をみながら、単に、例えば青山地区は50代の転出があるっていうのがそこに出てますけど、高齢化率のものではそんなに高くない青山地区だけ、そういうこととか傾向としてあるという、そんな形でのいろいろ興味深い事実がみえてきたっていうことになります。単に公共交通計画だけじゃなくて、市全体のいろんな議論にうまく生かすことができるんじゃないかなと考えているところではありますが、何か説明に質問とかございますでしょうか。

(〇〇委員)

人口統計のね、私は青山地区なんですけども、平成29年の0から4歳児が300人を超えてるという統計データなんですけども、28年の昨年未のね、社会福祉協議会の資料によると、確か190人ぐらいしかいないんですよ、0から4歳は。29年、この1年間で0から4歳児が300人を超えるというような人数になったということなのではないでしょうか。多少増えているのはちょっと情報はあるんですけども、ちょっとその辺と数字が少し矛盾するかなというふうに思ったんですけども。

(事務局)

すみません、お答えさせていただきます。ちょっとこのグラフは見にくいんですけども、今、見ていただいている青山地域の0歳から4歳のところなんですけども、そちら、平成19年当時で0歳から4歳が青い棒グラフで示したのになっております。こちらのほう、その世代が5年後、10年後どうなったかというのを示させていただいておまして、青い、今、おっしゃられました29年度の黄緑で見ますと、この平成19年度で0歳から4歳だった世代が、その10年後、10歳から14歳になった時に何人になったかというのをみておまして、この300人超えてる、この数字につきましては、平成29年における10歳から14歳の人口をみておまして、この10年間でこの世代で転入などがあって増えていると

いう…。

(〇〇委員)

今回はこの高いことを示してるということですか。

(事務局)

はい、そうなんです。なので、ちょっと今回このグラフには29年当時の0歳から4歳の人口が書けてないんですけれども。

(〇〇委員)

分かりました。要するに、0から4歳児のこの総数は平成29年までのものを示してるものではないということですね。

(事務局)

そうなんです。

(〇〇会長)

よろしいでしょうか。分析目的が、こうこう取って、どう変化してるのかっていうのをみたかったというところで、こういうグラフになったんです。

(〇〇委員)

はい、分かりました。

(〇〇会長)

いいですか。

それでは、3番については一応確認できたということで、今後の次第に入っていきたいと思います。

4 協議事項

「第4次三木市公共交通網計画」の検証について

(〇〇会長)

それでは、協議事項に移らせていただいて、冒頭の事務局からの説明にもありましたとおり、「第4次三木市公共交通網計画」の検証についてということで、またお願いいたします。

(事務局)

三木市まちづくり部交通政策課の〇〇でございます。いつもお世話になっております。座って説明させていただきます。

4の協議事項「第4次三木市公共交通網計画」の検証についてでございますが、こちらにつきましては、お手元の資料4のほうを活用させていただきます。資料4なんですけれども、A4のホチキス留め3ページにわた

る分と、A3横長の表になった分ですね、こちらも3ページにわたるものになってございまして、主に、このA3横長の表になったほうを中心に説明させていただきます。よろしいでしょうか。

まず、第4次計画の取組施策の評価一覧表ですけれども、こちらは、「第4次三木市公共交通網計画」の計画期間中に実施した取組施策ですね、こちらにつきまして、取組方針別に、各取組の効果、次期計画での継続性等を検証しました。

まず、表の見方なんですけれども、横にまず左から事業方針、取組、具体的な取組、実行主体、評価の内容、取組の効果（実績と評価）、最後に、継続性を記しております。継続性につきましては、今後も継続して実施する取組を「○」、時期は未定ですけれども実施を検討する取組を「□」、一部変更して継続実施する取組を「△」、今後は実施しない取組を「×」としてそれぞれ評価いたしました。ちょっと項目が多数にわたりますので、時間の関係上、主な点につきまして御説明させていただきたいと思っております。

まず、基本方針1の施策①ですけれども、こちらは、交通事業者、行政、市民の責任と役割の明確化を掲げております。

まず、アでございます。利便性が高く安定的なサービスの提供が具体的な取組としてあります。こちらにつきましては、北播磨総合医療センターの開設に伴いまして路線を新設しました。こちら、平成25年でございます。その後、旧直通バスですね、このバスの途中乗降の自由化を平成27年に図りました。したがいまして、公共交通の安定な提供を行っておりますので、継続性につきましては「○」としております。

続きまして、施策①のエを御覧ください。こちらにつきましては、交通事業者（鉄道、バス、タクシーなど）、行政、市民の協議の場となる「交通政策推進・連絡会議」の設置の検討でございます。こちらにつきましては、設置には至っておりませんが、市民の代表、交通事業者及び市等からなる「三木市地域公共交通会議」を継続して開催しております。また、「神戸電鉄栗生線活性化協議会」では平成28年度から新たにバス事業者や各市の商工会議所等が参画していただいております。これらの会議が情報共有や意見交換の場となっていることから、継続性としましては「△」として、一部変更して継続を実施するという継続性にしております。

続きまして、ケを御覧ください。交通事業者や行政が実施するニーズ調査などへの協力でございます。こちらにつきましては、主にアンケート等になるんですけれども、平成26年に三木市パーソントリップ調査、平成

29年には新たな公共交通網の計画策定に向けたアンケート調査等を行ってまいりました。こちらにつきましても、継続性は「○」としてまいります。

最後に、施策①のコです。こちらは、個人レベルでの低公害車の導入でございます。こちらにつきましても、市場のほうにもかなりの低公害車が出回っておりますので、これの実施には至っておりません。つきましては、継続性は「×」としてまいります。取組評価が可能な他の施策を検討してまいりたいと思っております。

続きまして、基本方針1の施策②でございます。こちらでは、交通事業者の経営改善と自助努力への支援でございます。

こちらにつきましても、まず、イでございます。利用者へのサービスの向上と利用促進。こちらにつきましても、バスロケーションシステムの導入等、「神姫バスナビ」の導入に向けた対応及び運用を図ってまいりました。こちらにつきましても、継続性は「○」として運用を継続してまいります。

次に、施策②のウでございます。利用しやすいダイヤの見直しの実施でございます。こちらにつきましても、路線バス、こちらは、三木鉄道の代替バスになりますJR加古川線、厄神駅へ向かうバスでございます。こちらの乗継時間を平成27年に短縮しております。こちらにも利用環境の向上に寄与しておりますので、継続性は「○」としてまいります。

続きまして、施策②のオでございます。乗車券制度の充実でございます。こちらは、バスICカード乗車券、いわゆる「ニコパカード」の利用による「一律運賃制」の導入を平成27年10月に導入しました。こちらにつきましても、分かりやすい料金体系となり利用促進に寄与しておりますので、制度として継続性を「○」としてまいります。

続きまして、施策②のクでございます。神戸電鉄栗生線支援に係る無利子貸付、並びに、ケでございますが、神戸電鉄への赤字補填（神戸電鉄栗生線資産負担軽減補助金の交付）でございます。このクとケにつきましても、兵庫県と神戸市、三木市、小野市、神戸電鉄株式会社様と、平成24年3月に神戸電鉄栗生線の運行支援、運行計画に向けた支援に関する基本協定を締結してまいりました。この基本協定に基づきまして、支援フレームを定めまして、栗生線の存続の取組を進めてまいりました。こちらの実績につきましても、表の中に書かせていただいております。こちらにつきましても、支援協定が平成28年度で終了しておりますので、この支援に係る無利子貸付及び赤字補填等は「×」としてまいります。ただし、市独自の支

援がございませう。市独自のほうの支援で継続してまいりますので、備考のほうに書かせていただいております。

続きまして、施策②のコとサでございませう。こちらにつきましては、バス事業者に対しまして、国、県等の補助金等の活用でございませう。こちらにつきましては、補助金の活用により路線を維持しておりますので、今後の継続性も「○」としております。

続きまして、施策②のシでございませう。こちらにつきましては、補助金交付の効果検証とバス路線の定期的な見直しの検討でございまして、こちらにつきましては、本協議会等などによりまして、今後も一部変更して継続実施等がありますので、継続性は「△」としております。

ページを1つめくっていただきまして、2ページを御覧ください。よろしいでしょうか。

基本方針1の施策③の異なる交通事業者間の連携強化でございませう。

こちらにつきましては、イを御覧ください。イでは、各バス停における系統図と総合時刻表の掲示を行っております。こちらにつきましては、三木市内の各バス停におきまして、系統図、路線図ですね、こちらの、今、○○が持っておりますけれども、こういったものをバス停に貼っております。こちらを実施してまいりました。ただし、継続性につきましては、各公民館への掲示などに活用方法の変更を検討したいと考えております。このため「△」としております。

続きまして、基本方針2の施策①でございませう。神戸電鉄栗生線の活性化・利用促進でございませう。

栗生線の活性化・利用促進策につきましては、多くの利用促進策をしておりますが、こちらでは、エをまず御覧ください。栗生線支援フレームに基づく支援でございませう。さきほど1ページの栗生線の支援のところでは申し上げました支援につきまます支援効果額を示しております。こちらにつきましても、平成28年度で終了となっておりますので、継続性は「×」としておりますが、車両の更新等によりまます鉄道安全輸送設備等整備に関する支援は現在も継続しておりますので、そちらを備考で書かせていただいております。

続きまして、施策①のカでございませう。活性化協議会、いわゆる神戸電鉄栗生線活性化協議会への支援でございませう。こちらにつきましては、年間約400万円程度の補助金にて支援をしております。こちらにつきましては、現在も支援してございまして、神戸電鉄の利用促進に寄与してございませう。

すので、継続性は「○」とさせていただきます。

続きまして、基本方針2の施策②利用しやすい環境の整備でございます。

こちらにつきましては、アを御覧ください。バス待機所やロータリーの設置でございます。まず、平成25年に自由が丘中公園におきましてバス待合施設及びバスロータリーを整備しました。また、平成25年には北播磨総合医療センターにおきまして、バス停を設置しました。こちらにつきましては、利用環境の向上に寄与しております。ただ、新たな候補地が定まった際に実施を決めるということで、継続性につきましては「□」としております。

次に、オを御覧ください。バス停留所や駅前市民トイレの整備でございます。こちらにつきましては、平成28年に志染駅前に市民トイレを整備しました。こちらにつきましても、利用の向上には寄与しております。こちらにも、新たな候補地が定まった際に実施を進めるということで、継続性につきましては「□」とさせていただきます。

最後に、3ページ目を御覧ください。

基本方針2の施策③でございます。まず、イとウでございます。コミュニティバスの更新時に低公害車への転換を促進。まず、ウの「バス事業者に対し、低公害車への転換を働きかけ」でございます。こちらにつきましては、平成27年によかたんバスの車両更新等ございまして、低公害車の転換が促進されております。こちらにつきましては、継続性は「△」とさせていただきます。

最後に、基本方針3でございます。基本方針3の施策①でございます。交通と福祉との協調・連携でございます。

こちらにつきましても、施策は多くしておりますけれども、まず、ウを御覧ください。デマンド型交通の導入に向けた検討でございます。こちらの検討につきましては、この協議会の下部組織でございます「三木市デマンド型交通検討部会」において検討を開始しております。検討を開始しておりますし、検討を進めておりますので、継続性は「○」としております。

続きまして、エでございます。「地域ふれあいバス」の未導入地区への導入の推進でございます。こちらにつきましては、利用者数は増加傾向にありますし、今後も継続してまいりますので、継続性は「○」とさせていただきます。

続きまして、基本方針3の施策②交通と「教育」との協調・連携でございます。こちらにつきましては、ウを御覧ください。高校生の通学路線バ

スの維持でございます。（三木営業所からみなぎ台・吉川庁舎線）となっております。こちらにつきましては、一律運賃制の導入等によりまして、利用状況が改善しておりますので、継続性は「○」とさせていただきます。

また、エを御覧ください。公共交通を利用した教育事業による利用促進でございます。こちらにつきましても、神鉄の利用促進に寄与しておりますので、継続性は「○」とさせていただきます。

続きまして、基本方針3の施策③交通と「観光」との協調・連携でございます。こちらにつきましては、イ、ウを御覧ください。主に観光イベント等との連携した情報提供や企画乗車券の発売でございます。三木市で行われております金物まつりの三木市補助路線の無料運行の実施や、神戸電鉄1 Dayパスの発売等によりまして、事業者と連携した取組や神鉄の利用促進に寄与しておりますので、合わせて継続性は「○」とさせていただきます。

最後に、基本方針3の施策④交通と「まちづくり」との協調・連携でございます。こちらにつきましては、アとイでございます。土地の規制緩和や駅前の活性化によりまして、駅前周辺地の活用に寄与しておりますので、継続性は「○」とさせていただきます。

また、ウを御覧ください。道路などの整備によりまして、バスの定時運行に寄与しておりますので、こちらも継続性は「○」とさせていただきます。

以上で説明を終わらせていただきます。

（〇〇会長）

以上が第4次の取組施策の評価の原案ということになります。御覧のとおり、第4次計画そのものは今年度いっぱいですので、現時点では、最終年度と捉える中間的な評価ではありますが、第5次の計画、本年度から来年度前半にかけて作ろうとしておりますのでですね、そのためには

P D C A回さないといけませんので、現状の取組についてですね、現時点での評価、今後の継続性について付けてみたというところであります。

「○」はともかくとして、「□」、「△」だけちょっとそういう意味でありますので、さきほど説明があったように、少しその点は御留意いただければいいかなというふうに思ってます。また、第5次の計画等にこのとおり組めば、そのまま横滑りするっていう意味で「○」が全部付いてるわけではなくてですね、それぞれ取組は続けるんだけど、第5次の計画として

こういった意見があるのかっていうのはこれからの議論になりますので、その点も御配慮いただければと思います。

以上につきまして、何かございましたら、御質問等、御協力をお願いします。

〇〇委員。

(〇〇委員)

1点だけ資料で補足をさせていただきたいんですけども、さきほど御説明のありました資料4の、その2の資料なんですけれども、基本方針の2のところ、神戸電鉄粟生線活性化利用促進策というところ説明があったので、エのところ、粟生線支援フレームに基づく支援というところで、支援効果額というものが記載されておるんですけども、こちらにつきましてはですね、国や県やほかの沿線市さん、これを含めた支援の効果がこれであって、三木市さんの支援だけでこの効果額が出てるわけじゃないということだけちょっと補足させていただきたいと思います。ちなみに、現在の支援の状況について御説明いただいておりますけれども、粟生線の維持に当たっては、やはり施設の更新をちゃんとやっていかないと、安全輸送保てないと。そういうところから、現在は支援フレームはなくなりましたけども、そういう施設更新のところ、国も含めて御支援いただいて、何とか維持ができてるという状況でありますので、その点だけ補足させていただきます。

(〇〇会長)

ありがとうございます。三者ということで、市、交通事業者、市民という分け方になってしまってるんですが、市が窓口で、県さんとか小野市さんとか入ってるケースもありますし、やっぱり国もちゃんと入ってて、それはちょっとたぶん市民の皆様には発表する時は、少し工夫しないと、国は何もしてないという勘違いされますが、そこはちょっと配慮があるかなと、今の〇〇委員の話聞いて思いましたので、また、そのあたりは事務局、調整をお願いします。

ほか、いかがでしょうか。各地区でいろいろな施策が少しずつ進んでるんですけども、それについて、各地区の皆さんがたから何かコメントとか、あれはよかったとか、あるいはもうひとつだったとか、もしございましたら、せっかくの機会ですので、お話をいただければいいかなと思うんですけど、いかがでしょうか。

(〇〇委員)

施策②のですね、交通事業者の経営改善と自助努力への支援の中にあります、利用者へのサービス向上利用・促進等でですね、現状について、現状の市バスや、それから循環バスですね、こういうものについての評価がちゃんなされているかということと、それから、利用者のサービス向上等についてですね、どれぐらいそのPRしてきたか、あるいは今後のですね、なかなか市バス等知らないかたも多いというようなどころもあるんですけども、そういうその末端までの、末端の利用のかたへの説明ですね、サービス、こういうこともちょっと評価していかなきゃいけないんじゃないかなと思うんですけど、その辺はこの中に入っていくのか、あるいは今後どうされるのか、ちょっとお聞きしたいと思うんですけども。

(〇〇会長)

重要な視点であると思いますが、事務局お願いします。

(事務局)

ありがとうございます。こちらのほうでは、利用者へのサービスの向上ということで、バスロケーションシステムの導入について書かせていただいているんですけども、このシステムについては広報など、チラシの活用を通じて周知・PRを図っているところでございます。また、運行ダイヤの改正があった際には、時刻表の全戸配布を自治会の皆様に協力いただきまして、させていただいているところでございますが、まだまだ必要な人にその情報が届いていないのではないかという意見もいただいているところでございまして、この協議会の中での施策検討の中でも、必要な人に情報が届くような企画を盛り込んでいきたいというふうに考えているところでございます。

(〇〇委員)

ありがとうございます。民間会社の場合ね、こういうものを作り上げたり、実施した後にはアフターサービスね、アフターサービスというのはコミュニケーションだと思うんですね。利用者とのコミュニケーション。それから、その後に品質保証ってやるんですけども、その品質保証というのは、利用者満足度、あるいはものづくりなら使ってみた満足度等を短い期間で図っていくというようなことをやって、それをフィードバックするというようなことは、当然これやるわけなんですけども、あんまりこれをきつくやると神戸製鋼みたいになってしまうんですけども、そうじゃなしに、やはり適度に早い段階でこういうことをやっていただいて、末端の利用者のね、状況をつかむというようなこともやっていただきたいし、今、公共交

通の出前講座等もありますが、なかなかこのどうですか、どうですかではね、受け入れてもらえないところもあると思いますので、この辺はちょっと積極的に展開していくような内容も必要じゃないかなと。要は公共バスでいいますと、空バスが多いと、「空気を運んでるぞ」というような指摘がありますので、私が言ってるのは青山、緑が丘地域なんですけども、本当に循環バスがね、あの地域の本当にいい財産、資産だと思うんですけども、知らない人が多いと。それで、誰も乗ってない、空バスが空気を運んでるぞ、というような内容もありますので、こんないいものをね、もっと使いやすくするためには本当どうしたらいいのかというような検討も必要でしょうし、この点については地域も協力しますので、こういったそのPR、サービス、これいいものは本当にうまく使っていただいて、利用率を上げていくということで。そういうふうな利用者の満足度とか、コミュニケーション、いうものをちょっとしっかり取っていけば、もうちょっと私たちが住んでるところの利用率が上がるんじゃないかなと思いますので、その辺をちょっと今後、検討していただけたらなというふうに思います。

以上です。

(〇〇会長)

ありがとうございます。非常に重要な論点を提示していただいたと思います。PDCA回すと、数字とかみえた施策でとりあえずちゃんとチェックするというのが大切なんですよ。それだけでは全部みえるわけではないところが論点になります。特に、乗客数は分かっても、乗らなかった人はなぜ乗らなかったのかというのは乗客数をみても分からないので、そういったところからですね、ぜひともそのあたりも含めて検討をお願いできればと。そして市が一生懸命広報しても、気がない人は聞いてくれないので、たぶん、口コミをどう使うんかということ、やっぱり地元のかたの御協力を得ながら、いいものをせっかく出してるのだから、その商品です、ちゃんと浸透する努力をすることが大切かと思います。

ほか、いかがでしょうか。どうぞ。

(〇〇委員)

失礼します。さきほどの説明で、この4次計画の取組施策というバス路線のほうを、取組うんぬんの内容なんですけど、バスロケーションシステム、これももうひとつ分からないところがあるんですけど、さきほど言われたように、今後このバスシステムと、今後予想される買い物難民、そういう目的が買い物に行くための足、その他診療所、病院等へのその経路が

それにつながっているかどうかというのね。住民の皆さんはそんなに時刻表のことはあんまり周知しても見られない。それより、経路がどこにつながっているのか分からない。それが結構あるんじゃないかと思うんですけど。この神鉄のこういう時刻表等もあるんですけど、こういう路線図を、市内全般的なものを一度作っていただくことが、それがどのバスがどう動いてどこまでつながってという、その周知が皆さんほしがっておられるんじゃないか。そういうふうなもので経費もかかるんですけど、無駄な情報提供ばかりで予算を使うより、きっちり家に1冊あれば、そこに表でも入れる状況になってくると思うんですけど。

これともう一つ、今後デマンド型交通導入に向けた取組が、三木市として、この取組をどこまで今後積極的に取り組んでいかれるのかということも、ひとつお知らせをお願いしたいんですけども。

(事務局)

ありがとうございます。バス路線が地域に走っていても、それを知らないっていう意見が多くあるということは地域のほうでもよく伺いしております。それにつきましては、地域ごとに、例えば特化した時刻表を、取り急ぎは作るなどして対応させていただきたいなと思っているところなんですけれども、さきほどおっしゃったように、市全体の路線をまとめたようなものも、今後作っていききたいというふうに検討しておるところでもございます。

あと、デマンド型交通につきましては、こちらの下部組織として部会も設置させていただいておりますが、今の公共交通、鉄道、バスとございますが、その中で役割分担を図りながら、どういった地域が一番適当という、デマンド型交通が一番活用できる地域なのかどうかなども含めまして、検討を進めていき、高齢者や皆さん、いろいろ困っておられるかたが安心して暮らせるような交通網をつくっていきたいと考えております。

(〇〇副会長)

ちょっと補足をさせていただきます。デマンド型交通につきましてはですね、実は部会のほうを設けてやっているといるところなんです。いろいろ研究しましたところ、他市の事例等も研究をしてる段階におきましてですね、実はいろいろな課題もあるというふうなところもございます。ですので、しっかりその部分についてはですね、議論を重ね、例えば三木市として、それが導入することに意義があるのかどうかも含めてしっかり検討していきたいと考えてます。ただ、導入についてはですね、できるだけ前向きに

考えたいと思っておりますので。ただ、もう一つ、例えばそのデマンド型の導入があった時に、じゃあ、既存の路線バスはどうするのかと、そういう議論も同時にやっていく必要がございますので、そこは慎重に、ただ、前向きにやっていきたいと考えております。

(〇〇会長)

策定5次の計画としては予算制約もある、優先順位をどう置くのかっていう議論をして、皆さんがたとやっていくことになると思うので、現時点ではいろんなメニューをいろいろ検討して、メリット、デメリットを挙げていくということが大切だろうということだと思っています。情報提供については、もう皆さんおっしゃってるとおりだと思うので、これも皆さんをみながらですけど、いろいろな手法の中で、より有効なものをもっと使っていきたいなと思っています。ということになるかと思えます。

あと、バスロケーションシステムというのは、バスが今どこにいるのかが分かるというシステムなんですけれども、運行管理表もバスがちゃんと動いてるか管理できるんですが、バスがどこを動いてるか分かれば、バスがあと何分ぐらいで来るかというのが分かるので、それが今はスマートフォンお持ちのかたはそれをネット上で見れるようなシステムがですね、いろいろ開発されてるので、それを普及させようとしてるところであるということになります。〇〇委員、こんな程度でいいでしょうか。

(〇〇委員)

はい、ありがとうございます。

(〇〇会長)

ほか、いかがでしょうか。

もし、何かお気づきの点がありましたらですね、本日、あとの報告事項がありますが、そのあとでも結構ですのでですね、また御意見を出していただければと思います。

そしたらですね、取組施策の評価についてはですね、現時点としてはこのような形でやって、5次の計画のために、こういうものをうまく活用していくということになるかと思えます。

5 報告事項

(1) 新たな公共交通網の計画策定に向けたアンケートの調査結果及び公共交通に関する地域への聞き取り結果について

ア 新たな公共交通網の計画策定に向けたアンケートの調査結果について

(〇〇会長)

では、協議事項はここまでとさせていただきます。報告事項のほうへ移らさせていただきます。報告事項についてはですね、まず、1つ目として、アンケート調査。それからですね、地域の皆さんに御協力いただいてですね、地域への聞き取り調査を行いました。結果となっておりますが、あとで出てきますけど、聞き取り調査についてはですね、まだ全地域回りきれれておりませんので、中間報告になりますが、以上、資料5及び資料6について事務局からお願いします。

(事務局)

それでは、資料5のほうでアンケート調査の結果について御説明させていただきます。お手元に資料5と資料5の1をお願いいたします。資料5のほうはアンケートの調査結果の概要版となっております。回答を抜粋したものでございます。資料5の1が全体版としておりまして、アンケート調査票と全ての設問に対する回答を記載しております。本日は、資料5の概要版のほうで説明させていただきます。

まず、項目の1つ目といたしまして、調査概要を示しております。調査の期間ですが、今年の8月17日から9月8日を締切として行っております。集計には9月22日到着分までを対象に入れております。調査の対象者は、平成29年4月1日時点で15歳以上の市民3千人を無作為に抽出しております。調査方法としては、上記の調査対象者に郵送でアンケート調査票を配布して、郵送で回収しております。配布・回収の状況ですが、回収数は1,371となっております。配布数3千人に対する回収率は45.7%となっております。

次に、項目の2としまして、回答者の属性を示しております。まず、性別についてですが、こちらの表は、上の段に回答者の性別ごとの割合、下の段に三木市全体での人口比率の割合を示しております。これを見ますと、回答者は人口比率に比べまして、女性の割合が若干大きくなっております。次に年齢についてですが、こちらは60歳以上の割合が回答者のほうで59%となっております。人口比率の44%に対して多くなっておりま

して、回答者のかたで、60歳以上のかたが多くなっております。次に居住地域別ですが、こちらのほうは10地域、各地域でほぼ人口比率に近い割合となっております。

次のページを御覧ください。こちらのほうから、アンケートの調査結果の概要を示しております。

まず、市内・市外の移動については、市内の移動は約6割になっておりまして、市外への移動は4割となっております。そのうちの半分は、市外への4割のうちの半分は神戸方面になっておりまして、22%のかたが神戸方面へ移動されています。そのほか、小野方面、三田方面に6%、加古川方面に2%のかたが移動されております。

次に、(2)に年齢別の目的地を記しております。赤の枠で示しておりますが、20歳代から50歳代は市外への移動が半数以上を占めておりまして、ピンク色で示します神戸方面への移動が多くなっております。また、10歳代及び60歳代以上は、青で示しております三木市内での移動が多くなっております。

3ページを御覧ください。

こちらは市内10地域それぞれでの移動の目的地を記したものです。多くの地域で三木市内の移動が多くなっておりますが、緑が丘、青山、吉川地域からは市外への移動が多くなっていきます。中でも、緑が丘、青山からは神戸方面、吉川からは三田方面への移動が多くなっております。

次に(4)に、この中の三木市内のみを取り出した、三木市内でどの地域に移動しているかというのをみたグラフになっております。こちら全体で見ますと、多くの地域でそれぞれの各地域内での移動が多くなっておるんですけども、特に、細川や口吉川地域では地域内での移動は少なく、三木地域への移動が多くなっております。

次のページを御覧ください。

(5)で年齢別の交通手段でございます。こちらのほうは、10歳代から20歳代は鉄道やバス、青とピンクで示しているものですが、鉄道やバスの公共交通の利用の割合が多くなっております。30歳代から70歳代で自動車の利用割合が多くなっております。また、バス利用に、ピンク色で示しますバス利用につきましては、10歳代から20歳代に加えまして、70歳代以上でその割合が1割以上と多くなっております。

(6)に神戸電鉄を利用する際に、不便に感じることや改善が必要と思うことを書いております。合計のところで見ますと、より利用しやすい駐

車料金というものが最も多くなっておりまして3割を占めており、中でも、細川、口吉川、吉川地域での割合が6割から約8割となっております。

次のページ、5ページを御覧ください。

(7)といたしまして、神戸電鉄粟生線を未来に残すための利用意向ということで、「神戸電鉄を未来に残すために1回でも多く利用しようと思いませんか」という問いだったんですけれども、その回答でございます。合計で見ますと、「1回でも多く利用しようと思う」と回答されたかたが約6割を占めておりまして、神戸電鉄粟生線沿線地域であります三木、三木南、緑が丘、自由が丘、青山地域において、この割合が高くなっております。

次に(8)としまして、次はバスに移りますが、「一律運賃制」開始後のバスの利用機会について聞いております。こちら年齢別のグラフになりますが、年齢別のバスの利用機会につきましては、バスの利用割合が多い10歳代及び70歳代以上で、約1割のかたが「増えた」といった回答をいただいております。

次のページ、6ページを御覧ください。

(9)としまして、「一律運賃制」の認知及び評価を示しております。年齢別の「一律運賃制」の認知度及び評価につきましては、バスの利用割合が多い10歳代及び60歳代以上で高くなっております。一方で、合計で見ますと、約4割のかたが「この『一律運賃制』の制度を知らなかった」と回答しておりまして、まだまだ周知・PRが必要と考えておるところでございます。

下の(10)のほうでは、バスをより利用しやすくするための施策を聞いております。こちらのほうは合計で見ますと、ピンク色で示しております「神戸電鉄とバスとの乗継ぎがしやすくなるよう、ダイヤ調整を行う」が37%と、約4割と最も多くなっておりまして、その他「市内の公共交通の時刻表を定期的に配布する」や、「バスの運行ダイヤや運行時間帯を見直す」が、それぞれ2割となっております。

次のページ、7ページを御覧ください。

こちらのほうで(11)としまして、クルマ移動制約者の外出頻度をみております。ここで、クルマ移動制約者という定義をしておりますのは、アンケートの間6の自動車所有について「4 所有していない」を選択されたかた、又は間7の自動車の運転について「2 自分で運転しない」、又は間8自動車の運転免許証の保有状況について「1 返納した」若しく

は「4 運転免許証を持っていない」と回答したかたをクルマ移動制約者として集計しております。このクルマ移動制約者のかたの外出頻度をみますと、それ以外のかたと比べて、「ほぼ毎日の割合」が減っておりまして、外出頻度が低くなっております。

下の(12)のほうでは、地域別のデマンド型交通の利用意向の設問でございます。合計で見ますと、こちらのほうは、「利用したい」が約2割となっておりまして、全地域であまり大きな差はないんですけれども、口吉川、吉川地域でその割合がやや多くなっております。

次のページ、8ページを御覧ください。

(13)といたしまして、年齢別のデマンド型交通の利用意向でございます。こちらは高齢となるにつれ、その利用意向が高くなっております。

最後に、(14)として公共交通を維持するための経費についての設問でございます。合計で見ますと、ピンク色で示します「なるべく維持すべきと考えるが、経費の節減に努めるべき」が最も多く、約6割を占めておりまして、「経費をかけてでも維持すべき」は約3割となっております。また、「利用者の少ない路線は早急に見直すべき」は約1割となっております。

(〇〇会長)

長くなったら質問がそれはするのが大変なので、とりあえずアンケートについてはですね、以上の形が概要版です。実際には別紙にありますとおり、いろいろな項目について聞いておりまして、この後、更に、計画策定についてはいろいろなクロス集計をやっていく作業を進めていってるところであります。例えば、バスを使う人と使わない人で施策、要望について違いがあるかとか、そんな形のクロスをやろうという話をしてるところであります。以上の説明について、何か御質問とか感想はございますでしょうか。

はい、どうぞ。

(〇〇委員)

すみません、三木市内の〇〇と申します。資料の5ページの神戸電鉄粟生線の利用なんですけれども、私、日頃からちょっと思ってるんですが、口吉川、吉川、このあたりが非常に神戸電鉄を利用するのが難しい状況だと、私はよう聞くんですが、それはなぜかという、梅田に通われるかたが多い。というのは、みなぎ台なんかは大阪、神戸方面から移住されたかたが多いと思うんですけれども、三田の駅に行くと、JRが梅田まで1時間

以内で十分行けるという感じでお聞きしています。それと、びっくりしたのは、篠山ですか、あのほうからJRは1本で梅田まで行ってしまうと、大阪まで。こういう便利さが非常に受けて、地域的には遠いのですが、時間的には早く、通勤には非常に便利がいいというようにお聞きしています。私、非常にびっくりしたんですけどね。それで、私、別にこれアイデアでも何でもありませんが、神戸電鉄さん、神姫バスさん自身に改善せえというのは非常に酷だと思うんですが、これが三木市ないし小野市、神戸市が合体しての、やっぱり運営方法を検討するのではないかと思うんですけども、私の案としては、全くなんですが、神戸電鉄が三宮まで30分ぐらいで行けたら、もっと利用客が増えるんじゃないかなと思うんですが、その点、全く意見は分かれると思うんですけども、またよろしくお願ひします。

以上です。

(〇〇会長)

すぐに30分では行けないと思うんですが、吉川は物理的にも三田のほうに近い家がたくさんあるので、少し偏った内容かもわかりませんが、口吉川になると少し事情が違ふようにも思うので、またそのあたりもですね、御意見として受け止めながら議論していきたいと思ひます。

ほか、いかがでしょう。

〇〇委員。

(〇〇委員)

このアンケートの結果ね、いつ頃反映されるのか。第5次なのか、例えばもう来年あたり、これをベースにできるものはやっていくというふうになるのか、ちょっとその辺はお聞かせください。

(事務局)

このアンケートによりまして、皆様の利用状況やその意向など分かりましたので、すぐできるものにつきましては、この第5次の計画開始の時に少しでも早い段階で始めていきたいと考えております。

(〇〇委員)

よろしくお願ひします。

(〇〇会長)

そのあたり、4次の計画書でも広報なんかは4次計画の中に入ってたわけですから、このあたりもしながら、また地域の皆さんの御意見も反映しながら動くということが大切になってくるんだろうと思ひます。

よろしいでしょうか。そしたら。

どうぞ。

(〇〇副会長)

一つだけちょっと教えていただきたいんですけど、7ページの11番、クルマ移動制約者の外出頻度、これ、その回答者数、あるいは回答者の中の率、そういったもの分かりますか。

(事務局)

全体でクルマ移動制約者としてカウントされている回答者は385でございます。全体でみますと約3割弱のかたがこの制約者となっております。

(〇〇副会長)

ありがとうございます。

(〇〇会長)

よろしいでしょうか。公共交通に頼らないといけない人たちが、もちろん年齢層とか有職者の比率とかもあるんですけども、でも、こうやって逆にまちに出てこないというのは、いろんな方面、国でも、国土交通省さんではなくて、厚生労働省さんとか、内閣府さんも問題定義としてるところで、実はあります。

5 報告事項

(1) 新たな公共交通網の計画策定に向けたアンケートの調査結果及び公共交通に関する地域への聞き取り結果について

イ 公共交通に関する地域への聞き取り結果（中間報告）について

(〇〇会長)

そしたら、後半のほうお願いします。

(事務局)

では、資料6のほうで、聞き取り結果のほうを御報告させていただきます。資料6をお手元をお願いいたします。

こちら、公共交通に関する地域への聞き取り結果の中間報告でございますが、まず、実施目的としましては、アンケート調査を補完し、各地域の現状を把握することを目的に、公共交通に関し地域住民から寄せられている意見、要望などの聞き取りを行っております。今回報告させていただいてる聞き取り結果について、実施期間は9月下旬から11月上旬に行ったものでございまして、聞き取りをさせていただいたかたは、本協議会の市民の代表の委員の皆様や区長協議会のかたがた、また、三木市老人クラブ

連合会の役員のかた、また、各種団体といたしまして、福祉有償運送を行っている三木市社会福祉協議会や志染地域において移送ボランティアをされている「らんらん倶楽部」のかたがたに、活動状況を把握させていただきたいということでお話をお伺いしております。また、今回の中では、まだ地域からの意見、要望を十分にこれから集めていきたいということで、まだ聞き取りを行えていない地域もございまして、引き続きそちらについては行っていきたいと思うんですけれども、今回については、4の実施結果のところで6地域の聞き取りの内容について記しております。

まず、三木南地域なんですけど、各地域で1つ、2つ抜粋して紹介させていただきます。三木南地域のほうでは、3つ目の項目の新たな地域交通手段の導入についてというところで、80歳を超えて運転する人もおられて、今後、自動車運転免許証の自主返納が考えられるので、デマンド型交通の導入を検討してほしい、また、地域ふれあいバスの導入についても制度について教えてほしいという御意見をいただいています。また、その下の乗継運賃につきましては、次のページに続いていきますけれども、バスを乗り継ぐと追加して運賃がかかるので、その追加運賃がかからなければより移動しやすいといった意見をいただいています。

次に、志染地域のほうでは、地域内のバス路線の認知についてですが、こちらのほうもバス路線が地域内にあっても、十分認知されていないというのがあるんですけれども、地域の路線図を改めてみると、その地域内の運行しているバスがよく分かるので、そういったものを地域の公民館に掲示して周知を図ってはどうかという意見をいただいております。

また、細川地域では、1つ目の地域の拠点整備につきまして、公民館前をミニバスターミナルとして整備して、地域の魅力を高めたいといった意見や、4つ目ですが、地域住民の利用促進活動について、路線バスや地域ふれあいバスを初めて利用するときのハードルが高いので、買い物に行けるバス等打ち出して、1日乗車体験会を開催してはどうか。一度乗車すればそのダイヤを覚えて今後も利用するようになるといった意見がございまして、こちらのほうは、地域のほうが主体となって、今、進められておまして、2月に4日間に分けて、地域の高齢者のかたに参加者を募って、実際の定時で動いている地域ふれあいバスと路線バスに乗って、三木のイオンに行って買い物して帰ってこようという体験会を開催する予定で、今、話が進んでいるところでございます。

緑が丘地域につきましては、2つ目のバス利用について、三宮線のバス

車内に時刻表が以前は設置されていて、今ないので、また設置していただきたいといった意見や、その次のページになりますが、ダイヤの改正後も改正したことを掲示していただきたいといった意見をいただいています。また、周知・PRについては、時刻表を見て「買い物に行ける」「観光地へ行ける」ことが分かるように、時刻表に写真を入れてはどうかなどの意見もいただいております。

青山地域につきましては、2つ目のバスルートについてというところですが、さきほども少しお話させていただきましたが、青山・緑が丘循環ルートについて具体的な経路地の提案をいただいております。高齢者が円滑に移動できる手段を確保してほしいという意見をいただいております。また、その下の鉄道とバスとの接続につきましては、青山5丁目から三宮へ行くバスができて便利になったけれども、帰りに三宮から恵比須駅に乗ることもあるので、緑が丘駅での青山方面へのバスの乗継ぎを改善してほしいといった意見がございました。

最後に、吉川地域でございますが、バスルートにつきまして、吉川地域から三木市街地のバス路線に市役所に行くルートがあるとよいのではないかといった意見や、よかたんバスのフリー乗降制度を広げていってはどうかといった意見をいただいております。

次に、各団体のかたへの活動状況ですけれども、三木市社会福祉協議会のほうでは、福祉有償運送を4団体で移送ボランティアのかたがたが行われております。利用者のかたはおおむね要介護度3以上で、自分で公共交通の利用が困難なかたを対象に病院などへの移動、輸送を行っておられまして、4団体でそれぞれの対象の地域がありまして、市の全域を対象になっております。

最後に、志染地域の「らんらん倶楽部」ですが、こちらの「らんらん倶楽部」は志染地域のまちづくり協議会の構成団体の一つでございます。三木市社会福祉協議会の地域活動車を活用されまして、月1回、公民館で行われます高齢者を対象に開催されているふれあいサロンというのがございますが、そのふれあいサロンがある際の移動、輸送のサービスを行っておられます。15名のボランティアの皆様で、月1、2回のペースで活動されております。

最後、5のその他のところに書いておりますが、さきほども申し上げたとおり、今後も公共交通に関する聞き取りは継続してまいりまして、これらを踏まえて計画の立案、取組施策に取り入れてまいりたいと考えており

ます。

以上です。

(〇〇会長)

ありがとうございました。さきほどもありましたとおり、まだ全地区回りきれれておりませんが、回った地区、並びに各団体さんからですね、いろいろな御意見いただいて、代表的なものを整理させていただけた。一部には、もう早速取組をやってみようということの動きもあるそうでございます。

何か御質問等ございますでしょうか。

(〇〇委員)

ちょっと、これ質問ではないんですけども、強い要望としまして、青山地域で出ています。神戸電鉄へのアクセス、これをしっかり改善してほしいと、特に緑が丘駅、志染駅、三木駅あたりのですね、徹底してこれを改善してほしいと。こうすることによってバスの利用率も上がるし、粟生線に乗るかたも増えてくるんじゃないかなということで、この辺の要望が非常に強いです。

それからもう一つ、さきほど言いましたような循環バスですね。この辺の生活道路を通るような方法を検討していただきたいと、より利便性が上がるということですね。神姫のゾーンバスさんとの兼ね合いもあると思うんですけども、この辺をしっかりと検討して、生活道路に入ってくれば乗るかたももちろん増えるであろうし、非常に便利になると。ちょっとわがままかもしれませんが、ちょっとこういう要望が強いですので、一つ検討していただきたいと思います。

以上です。

(〇〇会長)

ありがとうございます。

ほか、ございますか。いいでしょうか。

それでは、聞き取りについては引き続き行いますので、また、いろいろ全地域の皆さんがた御協力のほどよろしくお願ひしたいと思ひます。

以上で、審議事項の協議事項、報告事項、一応終わったんですが、何か全体通してございますでしょうか。

5 報告事項

(2) デマンド型交通の検討状況について

(〇〇会長)

すみません、2番が残ってました。

デマンド型交通の検討状況についてということで、報告事項、もう一つありました。申し訳ございません。資料7です。よろしく申し上げます。

(事務局)

それでは、資料7をお手元にお願いいたします。

こちらで、デマンド型交通の検討状況について報告させていただきます。デマンド型交通検討部会は1の部会の設置のところでございますが、現在の公共交通の利用状況を踏まえまして、「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設置をいたしました。2の部会の概要ですが、部会の位置付けにつきましては、本協議会の下部組織として設置しております。組織のメンバーは(2)の一覧に示すとおりでございます。第1回の部会におきまして、部会長に神戸大学の〇〇学長顧問になっていただいております。職務代理者のほうは、本市まちづくり部の〇〇部長となっております。

次のページを御覧ください。

本部会の協議内容は、資料7の1で規約も付けておるんですけども、その規約のとおり、2項目定めておりまして、アとしまして、必要と認められる地域において、デマンド型交通の導入が最適であるかを検討すること。イとしまして、デマンド型交通の導入が最適であると認められた場合において、その経路や便数などの運行形態の素案の策定に関することとしております。

次に、項目3、第1回部会の概要ですが、第1回部会は平成29年9月5日に三木市教育センターにおいて開催いたしました。内容につきましては、大きくアからウの3項目ございまして、1つ目としましては、「デマンド型交通の運行形態の分類及び特性について」ということで、デマンド型交通の運行形態について、運行方式や運行ダイヤ、発着地の自由度における分類や、路線定期型交通と比較した場合の特性を整理いたしております。

2点目としましては、デマンド型交通の導入先進地事例としまして、視察先としました丹波市、岡山県総社市、たつの市、宍粟市におけるデマンド型交通の導入の経緯や運行形態、運行にかかる経費などについて報告し

ております。

最後に、デマンド型交通の導入検討の方向性につきましては、次に掲げる方向性をベースに検討を進めることとしております。まず、1つ目が本市の公共交通網の現状課題を整理・把握し、新たな公共交通網を構築すること。2つ目として、デマンド型交通のメリット及びデメリットを十分に見定めた上で、デマンド型交通が現行の交通形態に比べ地域の移動需要特性に合致し、他の交通手段との役割分担の明確化により共存共栄が図られるなど、デマンド型交通の導入が適当と認められる場合には、その導入の検討を進めること。3点目として、デマンド型交通の導入の検討に当たりましては、導入費用と導入により得られる効果を比較考慮するなど、費用対効果の観点から整備するとともに、本市の財政負担にも十分配慮すること。以上のような方向性をベースに検討を進めたいと考えております。

次に、3ページを御覧ください。

最後に、今後の予定を示しております。12月に第2回の部会を開催いたしまして、アンケート調査結果に基づくデマンド型交通の利用意向を整理いたしまして、3月頃の第3回部会におきましては、デマンド型交通の導入の方針の策定をし、本協議会に諮ってまいりたいと考えております。

以上で資料7の説明を終わります。

(〇〇会長)

以上のような状況でございます。

何か御質問等ございますでしょうか。

(〇〇委員)

すみません。さきほどのこのデマンド型交通の検討状況、また、今後に向けての取組分かりましたので、それにしても、まだ実行までには結構年数もかかるんじゃないかと思えます。そこで、今、各地区のアンケート状況をこないして表に表示していただきました中で、今後のPR、公共交通機関を利用促進のためのPRをする上において、利用者ごとの1つのルートをそれぞれに表示していただければ、ちょっと分かりやすいかなと、今、思いよるんですけど。例えば、通学、高校生が多いですね、それと通勤、それは神戸電鉄、特に利用されるかた、また、買い物、それと病院利用者、例ではそうなんですけど、そういったルート、それぞれにルートをページ分けてですけど、そういうのを作られた、路線が入り組んだ、何本も通っているような路線はなかなか利用度が分かりにくいのもあるんですけど、そういった利用目的に合わせた周知の中に時刻表というものを入れられて、

各戸配布をできるくらいの予算を作っていたいただければ一番ありがたいかなと。とにかく、高齢のかたは時刻表見る人もなかなか探すのが大変、見るのが大変、そこらで、まず、電話をかけてすぐ教えてもらえるような公民館なり、そういうところに大きな電話番号を書いて、若いかたはスマホで時刻表は見れるんですから、そういうような活用しやすいPR等、導き方をしていただければ思うんです。よろしくお願いします。

(〇〇会長)

重要な視点ありがとうございます。事務局、何かあります。

(事務局)

ありがとうございます。利用の目的別で時刻表がより分かるようにしてほしいなどと、いろいろちょっとアイデアをいただいたと思いますので、このいただいたものをもちまして、ちょっと工夫をしてみたいと考えております。ありがとうございます。

(〇〇会長)

ほかはいかがでしょうか。

(〇〇委員)

ありがとうございます。さきほど青山地区の〇〇さんのほうから、我々緑が丘は共通の意向がたくさんありまして、たいがい出たんですが、なぜか皆さんから全く出ないのが、介護保険課のほうから高齢者向けのバスカードをいただいたのが、もう廃止になると、ちまたでは住民は大変話題になっておりましてね。ということは、活用法は、我々はバスで三宮まで出る、それから後、ポートアイランドに行くのもそのカードを使う、それから、大阪へ出るのにもカードを使う、帰りに地下鉄若しくは神戸電鉄を使う場合、その場合にもカードを使う、そういった面で非常に便利性があってですね、大変助かってたわけです。これが廃止になりますと、さきほども出てましたけど、高齢者はもういわゆるチケットを買うのに、もう文字が見えないですね。で、どうやって買うのか。それは同行した人に助けられながらチケットを買ってると、電鉄とかいろいろね。そういう面はですね、非常に今までカードを使っておりました。この廃止をですね、ぜひ検討してほしいなというのは、我々会長してますので、そういった要望がどんどん出てくるわけですね。特に、こちらは40%の高齢者もあります。そういうことで、今までのカードは非常に神戸電鉄さんと、それから阪神、阪急、それから地下鉄全てに連動してましたので、非常に助かっておりましたのでね、これをですね、ぜひ復活をされることはないのかなというこ

とで、今日はちょっとお願いに来ました。

あと、もう1点だけ、昨日、自動運転の勉強会、いろいろ検討会やりました。その中でもありましたのは、要は買い物やいろんなどころに行く便利性の一つ、バスの路線をですね、交通路線を別途ね、今までの中央道を走るんじゃないくて、検討していこうやというような話を昨日もさせていただいております。ぜひひとつ、また御協力のほどよろしくお願い申し上げます。

以上です。

(〇〇会長)

巷談こうだんの件はこの会議としても、みんなでまたよりいいものにしていくという話で、またよろしくお願ひしたいと思ひます。

で、何ともすぐ答えられないんですけど、これはたぶんね、部長でしょうかね。

(〇〇副会長)

たぶん、今、おっしゃってるのは、いわゆるスルッとKANSAI、すずらんカードのことですね。それについては、ちょっと私どもコメントできる立場ではない。というのは、その鉄道事業者さんのほうでですね、もう完全にICカードのほうに切り替える、いわゆる磁気式カードを廃止して、ICカードに切り替えるということで決められたことですので。まあ、ただ、今、おっしゃってたようなお声についてはですね、せんだってでも会議があった時に、私、それから健康福祉部長がおる場です、同じような御発言があったので認識はしております。で、神戸電鉄さんとね、今後ですね、バスのほうはですね、バス券そのままいきますんで、神戸電鉄さんのほうの利用券についてはですね、何かもう少しいいのがないかというところをですね、健康福祉部のほう、あるいは我々の中に入りまして、一度話がしたいと。ただ、すずらんカードの復活ということはちょっと難しいのではないのでしょうか。

〇〇委員、いかがですか。

(〇〇委員)

スルッとKANSAIのすずらんカードというのは、私どもが出しているカードですけれども、基本、スルッとKANSAIという協議会が鉄道事業者、バス事業者で作っております、これ、関西一円でやっておるんですけど、ここが出してるそういったカード規格にのっとって、当社ではすずらんカード、阪急であればラガールカードみたいな、そういうこと

で出してるものでして、そのスルッとKANSAI自身が発行をやめてしまうという機関決定をしましたので、これはもう覆らない話です。ただ、一方で、最近ICカードが普及してきましたし、最近スマホでそのまま電車乗れるようなシステムが、残念ながら当社はそこまで余裕がないので入ってませんけども、そういうことになってきますと、違った形でのやり方ってというのは検討していけるのかなとは思いますが、そこからは、まあ、三木市さんの中で考えられることかなとは思いますが、このすずらんカードについては復活はないということで御理解いただければと思います。

(〇〇会長)

ああいう磁気カードっていうんですけど、あれがなくなるのは世界的で、たぶん磁気カード自体、そのうち世の中から消えてしまうので、早晚もう日本全国から消えてしまうと。ICチップの入ったカード、あれの紙券も世界ではごく普通にあるんですが、やっぱり紙券ちょっと高いのでですね、そのあたりどうするのかっていう議論がたぶんこれから出てくるかっていうふうに思います。

よろしいでしょうか。

6 その他

(1) 「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

(2) 計画策定に向けた今後のスケジュールについて

(〇〇会長)

はい、それでは、本当に協議事項と報告事項が終わったわけですけど、何か全体通してございますでしょうか。

ないようでしたら、その他ということで2点ございますので、事務局お願いします。

(事務局)

それでは、その他事項、説明させていただきます。2つ続けて説明させていただきます。

まず、1つ目の「『第5次三木市公共交通網形成計画』の今後の位置付けについて」でございます。こちらにつきましては、資料8のほうを御用意ください。

こちらにつきましては、三木市におきまして、これまで策定してきてます公共交通網計画は、交通政策に関わる法律に規定されない任意の計画でございました。現在のところ、本協議会におきまして、策定協議を進めて

おります「第5次計画」についても、前回計画と同様の市の「任意計画」と位置付けております。しかしながら、下記に掲げる理由によりまして、今後の計画策定の進捗も見据えつつではございますが、「第5次計画」を、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（「法」という。）に基づく「三木市地域公共交通網形成計画」（法定計画）（以下「形成計画」）として策定することを検討したいと思っております。

従来の「任意計画」から「法定計画」への位置付けを検討する主な理由でございますが、4つほどございます。

1つ目に、「第5次計画」の策定に向けた方向性としましては、鉄道駅を拠点に鉄道とバスが連携する公共交通網の構築やデマンド型交通などの新たな公共交通の検討など、まちづくりとも連携した面的な公共交通網の再構築を掲げております。このことにつきましては、法律によりまして国が推進する形成計画策定の趣旨に合致してございます。

2つ目としまして、本協議会は、市民の代表をはじめまして、法に定めるメンバーが既に委員として参画してございます。これによりまして、形成計画策定のための協議会、いわゆる法定協議会としての要件を具備してございます。

3つ目としまして、形成計画の策定後、計画に定めた取組を推進していくに当たりまして、国庫補助制度の活用が可能となります。国の支援による市の財政負担の軽減にもつながってまいります。

最後、4つ目としましては、三木市は既に、今年4月に、神戸電鉄粟生線の沿線市であります神戸市及び小野市とともに「神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画」を策定しました。また、神戸市が今年度末に策定予定の「北神地域公共交通網再編実施計画」につきましましては、三木市をまたがる広域バス路線の一部再編が含まれております。このため、本市の今の「第5次計画」を形成計画と位置付けることによりまして、これらの広域計画との整合が図られるものと思っております。

以上で、資料8の説明を終わります。

続きまして、資料9でございます。

計画策定に向けた今後のスケジュールでございます。こちらは、A3横長で表になっておりますが、まず、一番上の区分の1つ目、三木市地域公共交通検討協議会でございます。本日が第2回目の協議会でございます。今後、来年の3月下旬頃に第3回目を開催を予定しております。こちらにつきましましては、計画素案の提案をしまして、計画素案の策定をしたいと思

います。続きまして、第4回目を平成30年4月下旬に開催を予定しております。こちらでは、計画案の提示をしまして、策定をしたいと思います。7月には第5回を開催しまして、計画の策定を実施したいと思います。最後、平成31年2月になるんですけれども、第6回目、計画取組後の状況の報告をしたいと思いますと考えております。

続きまして、区分の真ん中です。協議会の部会でございます三木市デマンド型交通検討部会でございます。さきほど説明もございましたが、平成29年、来月ですね、12月に第2回目を実施したいと思いますと考えております。続きまして、平成30年3月に第3回目を実施したいと考えております。

最後に、広報につきましては、平成30年の5月、平成30年の9月、10月を予定しております。また、住民説明会につきましては、平成30年の5月、6月を予定しております。また、地域公共交通会議におきましては、見直しの2か月前までに開催が定められてますので、平成30年の7月頃を予定しております。また、新たな交通網計画に基づく計画期間の開始につきましては、平成30年10月1日からの開始を予定しております。

以上でございます。

(〇〇会長)

一番下に書いてますが、聞き取りも引き続き行うということで、スケジュールでございます。その前の公共交通網計画、第5次を作ろうとしている議論をはじめとか、それを法定計画という位置付けに移行をすることを検討させてもらってるという御意向でした。

何かございますでしょうか。

陸運からあります？別に。

(〇〇委員 代理 〇〇)

兵庫陸運の輸送部門の〇〇と申します。本日は〇〇の代理で失礼させていただきます。補足というところではないんですけども、資料8の1の(3)部分の国の支援による市の財政負担軽減につながるというところとして、網形成計画を立ち上げていただいた中で、最初の説明にもありましたけれども、例えば、フィーダーの系統をやっていくという形になれば、国に国庫の補助として上限額も多少の上積みができるというところの部分で、市の財政負担の軽減につながるという各市の目安のかなと思います。これについては、毎年、補助要綱なんかは改正になりまして、来年度以降、どういう形の部分で上限額の改訂がなされるか分からないんですけども、

現状として、多少、網形成計画を策定していただいた上でフィーダー系統をやっていくという形になれば、私は十分しがいがあるかと思ってるところで、ナレーション補足という形でさせていただきます。

(〇〇会長)

また、その時はよろしくお願ひしたいと思ひます。

ほか、全体を通して何かござひますでしょうか。

よろしいですか。

7 閉会

(〇〇会長)

それでは、本日の議事はそこまでということで、事務局へ進行を戻したいと。よろしくお願ひします。

(事務局)

〇〇会長様におかれましては、議事進行、誠にありがとうございました。

それでは、協議会の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お願ひいたしたいと思ひます。

(〇〇副会長)

失礼いたします。本日は、交通協議会の中でこういった形でたくさんのかたにお集まりをいただきまして、活発な議論をしていただきましたことにつきましてですね、改めて感謝を申し上げたいと、こう思つてござひます。

本日につきましては、アンケート調査等の速報値ということで皆さんに発表をさせていただいております。これは我々がしっかりと受け止めるべき市民の声と考えておりますので、じっくりとその辺は分析及び解析をいたしまして、今後の交通網計画策定に役立てていきたいと思ひます。そういったことですね、次回につきましては、交通網計画の方針等についてですね、ある程度お示しができればと考えております。約2か月、あるいは3か月の間にですね、我々、もう少し分析を進め、あるいはいろんな地域の聞き取りをいたしまして、交通網計画の素案を策定したいと考えておりますので、次回につきましても、こういった形ですね、御出席を賜りますようお願いを申し上げまして、簡単でござひますが、私の御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)

それでは、これをもちまして「第2回三木市地域公共交通検討協議会」を閉会いたします。次回の開催につきましては、来年3月頃をまた予定いたしております。引き続き、本会議の運営につきましてよろしく願いいたします。

それでは、委員の皆様におかれましてはお気を付けてお帰りいただきたいと思っております。本日は、誠にありがとうございました。