

## 第 1 回三木市地域公共交通検討協議会

日時：平成 29 年 7 月 27 日（木）

午前 10 時～正午

場所：三木市中央公民館 2 階

第 1・第 2 研修室

### 1 開会

（事務局）

それでは失礼をいたします。

皆様、改めましておはようございます。定刻となりましたので、ただいまから「第 1 回三木市地域公共交通検討協議会」を開会いたします。

委員の皆様におかれましては、本日は何かと御多用の中、本協議会に御参集を賜りまして、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長の〇〇と申します。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いたします。

今日は会場確保の関係上、席が非常にちょっと窮屈でございますが、なにとぞ本日は御容赦いただきたいと思っております。併せまして、本日の協議会につきましては遅くとも正午までには終わらせていただきたいと考えておりますので、委員の皆様におかれましては円滑な会議の進行に御協力を賜りますよう、併せてお願いいたします。

### 2 市長挨拶

（事務局）

それでは、本日は第 1 回目の協議会の開催ということもございます。初めに、仲田三木市長から委員の皆様におかれましては御挨拶を申し上げます。

（三木市長）

改めまして、皆さんおはようございます。今日は本当にお忙しい中、神戸大学の学長顧問であります〇〇先生をはじめ、各関係機関の皆様がた、本当に多くの皆様がた、御参加いただきましてありがとうございます。そして、各三木市内、各地域からの各地区の代表ということでお集まりいただいております。今日は公共交通という身近なこの検討協議会の第 1 回目でございます。それぞれの 10 地区、それぞれの地域事情もあろうかと思っておりますが、ぜひいろんなそれぞれの地域の御意見を出していただければ幸いに思うところでございます。

三木市としましては、平成25年8月に「第4次三木市公共交通計画」を策定し、その後、平成27年10月に見直しを行ったところであります。見直しの中でこれまでの路線バス、またコミュニティバス、また病院バス、この垣根をなくして路線の整備を行うとともに、バスICカード乗車券の利用で市内間移動のバス運賃を原則として一律200円とさせていただいたところであります。今日はその見直し後の状況についても報告をさせていただきたいと思っております。このたびの協議会では三木市、そして神戸市、そして小野市の神戸電鉄粟生線沿線3市が今年4月に策定をいたしました「神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画」との連携を図ることはもちろん、自宅や目的地周辺での乗り降りができるデマンド型交通の導入についても検討したいと考えております。委員の皆様がたにはいろんな意見をここで出していただいで、よりよい計画ができることを願ってやまないところであります。

私も先の選挙でやはり広域的公共交通の必要性というのを訴えてまいりました。交通、バスだけ、電車だけで考えるのではなく、バスと電車が共存をする。それと併せて、これからのまちづくりに合わせまして、例えば「モノ」を建てるなら駅前に建てる、そして駅まではバスが行くというような、そうしたまちづくりの観点からも公共交通網を考えていかなければならないと思っております。また、加えて申し上げますと、例えば神戸電鉄だけみましても、神戸電鉄側からみたら、例えば三木で客が減っても小野や加西で増えればよいというような視点もありますので、ぜひいろんなそれぞれの地域ではもちろん、併せて広域的な観点からもいろんな委員の皆様がたには御意見をいただければ幸いに思います。実り多い協議会になりますことを祈念しまして、ぜひよりよい計画ができますよう、大変皆様がたにはお世話になります。どうぞよろしくお願い申し上げます。どうぞ、これからよろしく願いたいいたします。

(事務局)

仲田市長、ありがとうございました。

### 3 委員紹介

(事務局)

それでは、以下の進行につきましては着座で進行させていただきたいと思っております。

次第に基づきまして進めてまいります。

次第の3番、委員紹介ということでございまして、お手元の資料めくっていただきまして、資料1と書いてあります委員名簿を御覧いただきたいと思っております。本日が第1回目の協議会ということでございますので、事務局のほうからお名前を読み上げさせていただきたいと思っております。ひと言御挨拶を頂戴できればというふうに思っております。

まず、国立大学法人神戸大学学長顧問の〇〇様でございます。

(〇〇委員)

〇〇です。よろしく願いいたします。

(事務局)

続きまして、三木地区の代表といたしまして、三木地区区長協議会副会長の〇〇様はまだちょっとお見えになっておられません。

続きまして、三木南地区の代表といたしまして、三木南地区区長協議会副会長、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。

(〇〇委員 代理 〇〇)

どうも失礼します。〇〇が来る予定でございましたんですけど、急な用事がございまして代理出席の〇〇でございます。がんばっていきますので、よろしく願いします。

(事務局)

続きまして、別所地区の代表といたしまして、別所地区区長協議会会長の〇〇様でございます。

(〇〇委員)

〇〇と申します。よろしく願いいたします。

(事務局)

続きまして、志染地区の代表といたしまして、らんらん倶楽部代表の〇〇様でございます。

(〇〇委員)

〇〇です。よろしく願いします。

(事務局)

続きまして、細川地区の代表といたしまして、細川地区区長協議会副会長の〇〇様でございます。

(〇〇委員)

〇〇です。よろしく願いします。

(事務局)

続きまして、口吉川地区の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。

(〇〇委員)

こんにちは。〇〇です。よろしく申し上げます。

(事務局)

続きまして、緑が丘地区の代表といたしまして、緑が丘地区区長協議会会長の〇〇様でございます。

(〇〇委員)

〇〇でございます。緑が丘、今、地方再生に一生懸命がんばっております。よろしくお願ひ申し上げます。

(事務局)

続きまして、自由が丘地区の代表といたしまして、自由が丘地区区長協議会会長の〇〇様でございます。

(〇〇委員)

〇〇でございます。よろしくお願ひいたします。

(事務局)

続きまして、青山地区の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。

(〇〇委員)

〇〇と申します。よろしくお願ひします。

(事務局)

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

(〇〇委員)

よろしくお願ひします。〇〇です。

(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におかれましては、あいにく御欠席でございます。本日は代理のかたの出席も難しいということでお聞きしております。

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。

(〇〇委員)

神姫バスの〇〇と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。

(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。  
(〇〇委員)

ゾーンバスの〇〇でございます。よろしくお願いいたします。

(事務局)

続きまして、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。

(〇〇委員)

いつも大変お世話になっております。タクシー協会の東播支部の責任者  
兼播州交通の〇〇と申します。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、吉川町商工会事務局長の〇〇様でございます。

(〇〇委員)

おはようございます。吉川町の商工会の事務局長を仰せつかっております  
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主席運輸企  
画専門官の〇〇様でございます。

(〇〇委員)

神戸運輸監理部兵庫陸運部の輸送担当をしております〇〇でございます。  
どうぞ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。

(〇〇委員)

交通課長の〇〇と申します。よろしくお願いいたします。

(事務局)

続きまして、兵庫県県土整備部県土企画局交通政策課副課長兼地域交通  
班長の〇〇様につきましては、本日御欠席でございます。

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企画調整御担  
当の〇〇様でございます。

(〇〇委員)

いつもお世話になってます。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、北播磨総合医療センター企業団参与の〇〇でございます。

(〇〇委員)

北播磨総合医療センター〇〇と申します。よろしく願いいたします。

(事務局)

続きまして、三木市まちづくり部道路河川課課長〇〇の代理出席といたしまして、同課特命課長の〇〇でございます。

(〇〇委員 代理 〇〇)

〇〇のほうが所用でちょっと欠席させていただいております。代理で出席させていただきます〇〇です。よろしく申し上げます。

(事務局)

最後に、三木市まちづくり部長の〇〇でございます。

(〇〇委員)

皆様おはようございます。いつもお世話になっております。まちづくり部長の〇〇でございます。本日はお忙しい中、御出席いただきましてどうもありがとうございます。ぜひとも実り多い議事のほう、お願いしたいと思っております。よろしく願いいたします。

(事務局)

委員の皆様、ありがとうございました。

ここでこの協議会につきまして、簡単ですけれども説明をさせていただきますと思います。

お手元資料の3というところ、当協議会の設置要綱というところを御覧いただきたいと思っております。

この要綱につきましては、現在、本市の公共交通網計画であります第4次計画を策定協議するための組織について規定をするため、平成23年の6月に制定をいたしましたものでございます。このたび、第5次計画の策定協議に当たりまして、この要綱をベースとしつつも内容について大きく2点見直しを行ったところでございます。

見直しの1つ目といたしましては、市内10地域の交通に関するそれぞれの現状や御意見をお伺いするために、従来の公募委員という形から、市内10地域の市民の代表10名のかたに増員をいたしております。

また、見直しの2点目といたしましては、市内全体の公共交通網の協議を行うという観点から、このたびからタクシー事業者、すなわち一般社団

法人兵庫県タクシー協会から推薦を受けたかたを委員として、新たに参画をお願いいたしたところでございます。

なお、本協議会につきましては、透明かつ公正な会議の運営を図ること、また、市政に対する市民の皆様の御理解を深めていただくことなどから公開といたしておりますので、御了承をお願いいたします。

以上、簡単ではございますが、委員の皆様の御紹介と併せまして、本協議会についての御説明といたします。

#### 4 会長及び副会長の選出

(事務局)

続きまして、次第の4番に入ります。

協議事項に入ります前に、本協議会の会長及び副会長を選出いたしたく存じます。本協議会設置要綱第5条第1項の規定には、協議会に会長及び副会長を置き、それぞれ委員の互選により定めるとございます。これにつきまして、どなたか御意見等ございませんでしょうか。

御意見等がございませんようですので、事務局のほうで御一任させていただくということよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

(事務局)

ありがとうございます。

それでは、事務局のほうで推薦をさせていただくということで、事務局案を発表させていただきたいと思っております。

事務局といたしましては、会長には国立大学法人神戸大学学長顧問の〇〇様、また、副会長には本市まちづくり部の〇〇部長をそれぞれ推薦いたしたく存じますが、いかがでございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

(事務局)

ありがとうございます。

異議なしとのお声を賜りましたので、本協議会の会長に〇〇様、副会長に〇〇部長をそれぞれ選出することといたします。会長、副会長におかれましては、誠に恐れ入りますが、それぞれ会長席、副会長席へ席の移動をお願いいたしたいと思っております。

(席の移動)

## 5 会長挨拶

(事務局)

ありがとうございました。

それでは、〇〇会長様からひと言御挨拶をお願いいたしたく存じます。

(〇〇会長)

皆さんおはようございます。凶らずも会長に推薦されました、神戸大学の〇〇でございます。皆さんと一緒に地域交通計画を議論していきたいと思っておりますので、どうかよろしくお願ひしたいと思ひます。

さきほど市長からもお話があったとおり、平成25年に三木市としては第4次計画を議論させていただき、それから5年を迎えようとしており、次の第5次というか、次の段階として導入しながら必要な修正を加えた計画の議論をさせていくのが本協議会の主なテーマかと思ひます。いずれにつきましても、交通がいうまでもなく衣食住に続いて大切な機能を持っているもので、「ヒト」の移動、「モノ」の移動なしでは我々生活できないわけですから、公共交通ということでも市として介入できるのは少ないといえども、今日皆さんと議論して、住んでおられる市民の皆様がたの生活を支え、また、活力を生み出す体系について議論が進めばいいかなと思ひております。

また、市長から広域的なところの視野も入れて議論してほしいというお話もありました。御案内のとおり粟生線全体としてその地域の公共交通網の議論も進み、計画も発表されておりますので、当然のことながらそれと連携しながら議論を進めていくことになるかと思ひます。今回は10地区の代表のかたに来ていただひております。さまざまな地区の中での移動、地区間での移動、さらに三木市を、地域を越えた移動、それぞれの需要でどなたも認知されておりますので、ぜひともいろいろな御意見を寄せていただければありがたいかなと思ひてます。今から説明して議論していきますので、どうかよろしくお願ひしたいと思ひます。

(事務局)

〇〇会長、ありがとうございました。

それでは、仲田市長につきましてもは公務のためここで退席をさせていただきます。

(三木市長)

では、どうぞよろしくお願ひします。

(市長退席)



## 6 協議事項

### (1) 新たな公共交通網計画（第5次三木市公共交通網計画）の策定について

（事務局）

続きまして、次第の6、協議事項に移りたく存じます。

本協議会設置要綱第6条第1項の規定に、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、以降の会議の進行につきましては〇〇会長にお願いしたく存じます。よろしくお願いいたします。

（〇〇会長）

では、議論に入っていきたいと思います。

さきほど言いましたとおり12時を目途ということですが、だらだらと会議をしても仕方ないので、活発な議論を進めながら有意義な会議にしていきたいと思いますので、その点は御協力のほどよろしくお願いしたいと思います。

それでは早速、協議事項に入っていきたいと思います。お手元に資料がどんとありますが、新たな公共交通網の策定ということで資料4の説明をお願いします。

（事務局）

そうしましたら事務局のほうから説明させていただきますが、私、交通政策課の〇〇と申します。どうぞ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。

それでは、資料4の新たな公共交通網計画（第5次三木市公共交通網計画）の策定について、御説明申し上げます。

まず、計画を策定する必要性としてこちら4点挙げております。こちらのほうは、これから計画を策定を進める必要がある、進めるその理由を4点こちらで挙げております。

1点目が、現計画の対象期間の満了としておりまして、現計画である「第4次三木市公共交通網計画」の対象期間が今年度末の平成29年度末をもって満了することから、平成30年度以降の公共交通網の構築について定める新たな計画の策定が必要となっております。

2点目として、「神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画」との整合を図ることとしております。こちらにつきましては、本年4月に本市三木市と神戸市、小野市の粟生線沿線市3市が本計画を策定いたしました。この計画の概要については、資料9の概要版のとおりとなっております。

ども、ここで少しこちら栗生線の形成計画の概要について触れさせていただきたいと思います。

(事務局)

皆さんこんにちは。三木市まちづくり交通政策課の〇〇でございます。鉄道のほうを担当しております、「神戸電鉄栗生線地域公共交通網形成計画（概要版）」のほうにつきまして、座って説明させていただきます。

それでは、お手元資料9、最後になるんですけれども、一番底の方に付いてるかと思うんですけれども、形成計画の概要版、もしくは全体版を御用意ください。説明につきましては、この概要版に沿って説明させていただきます。

まず、計画の目的なんですけれども、こちらにつきましては神戸電鉄栗生線沿線地域では、「神戸電鉄栗生線地域公共交通総合連携計画」を策定し、これまで行政、交通事業者、地域住民等の関係者に協力と連携におきまして総合的かつ一体的に事業を実施してきました。

更なる神戸電鉄栗生線の維持・活性化に向けまして、国の法律であります「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正に基づく、法に基づいた計画としまして、地域の基幹交通であります神戸電鉄栗生線を維持するとともに、神戸電鉄栗生線、路線バス、コミュニティバス等の地域の公共交通ネットワークを構築しまして、公共交通を中心としたまちづくりを推進するため、今回「神戸電鉄栗生線地域公共交通網形成計画」を策定いたしました。

計画の対象区域としましては、さきほどから出てますように神戸市、三木市及び小野市の栗生線沿線地域でございます。

3、計画対象期間としましては、本年度平成29年度からの5年間、平成33年度までとなっております。

4、地域の交通の課題の整理としまして、地域の現状を1つ、2つ、3つ、4つ、5つに分けてまして現状を挙げております。その課題としまして、1としまして、公共交通を中心としたまちづくりの推進。2、外出機会の創出。3、公共交通の分担率の向上。4、鉄道とバスの接続・適正な役割分担。5、神戸電鉄栗生線の維持を挙げております。

ページめくっていただきまして、2ページを御覧ください。

2ページには、5番目としまして、計画の目標・理念及び基本方針を掲げております。

基本的な考え方、3つほどございます。

目標・理念としまして、地域の公共交通を維持し、いつでも安心して快適に移動できる公共交通網を次世代に継承するという理念のもと基本方針を定めました。

基本方針の1つとしましては、鉄道を軸とした地域公共交通網の維持・形成を図ります。2つ目としまして、まちづくりと連携した地域公共交通網の形成を図ります。3としまして、地域公共交通の活性化及び利用促進を図ります。

2ページに真ん中から下のほうには、栗生線沿線地域が目指す将来の姿をイメージ図として示しております。

次に、3ページを御覧ください。

6として、主な事業、主な施策及び事業でございます。さきほどの基本方針、3つの基本方針をその中で事業として記しております。

基本方針1としましては4つほどございますが、鉄道を軸とした地域公共交通網の維持・形成の方針を定めております。

基本方針2に従う事業としましては、まちづくりと連携した地域公共交通網の形成に関しまして4つほど施策及び事業を示しております。

基本方針3につきましては、地域公共交通網の活性化及び利用促進としまして4つほど施策及び事業を示しております。

最後のページは、これは4ページのほうを御覧ください。

7としまして、数値目標を設定しております。さきほどの基本方針1につきましては2つ示しております。

1つ目としましては、新型車両への更新による安全で安定した輸送サービスの確保としまして、目標としまして新型車両を5編成整備するという目標を掲げております。

2、鉄道とアクセスバスの平均待ち時間でございます。基準値が10分に対しまして、目標待ち時間を8分に短縮するという目標を掲げております。

基本方針の2につきましての資料でございますが、こちらにつきましては沿線地域の従業人口を基準としまして4.8万人から目標5.0万人としております。

同じく2つ目、三木市、小野市の観光入込客数でございますが、こちら基準値733万人に対しまして、970万人を目標としております。

最後に、基本方針3の指標でございます。

1つ、2つございます。1つ目としまして、実利用者数及び沿線地域1

人当たりの年間鉄道利用回数を基準の842万人、45回から目標850万人、47回に設定しております。

2としまして、モビリティ・マネジメントの参加者数でございます。こちらにつきましては、193人と基準値が低かったんですけれども、目標としましては3,000人としております。

最後8番、推進体制と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には、行政、交通事業者、地域住民等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P D C Aサイクルに従いまして、事業が適切に実施されているかを検証しながら、事業の計画、検討、見直しを行いながら各事業を推進してまいります。

以上で簡単ですけれども、概要版の説明とさせていただきます。詳しい内容につきましては、全体版のほうはちょっと分厚くなってるんですけども、そちらに記させていただいておりますので、また御覧ください。

以上でございます。

（事務局）

それでは資料4のほうに戻りまして、計画の策定の必要性について続けて説明させていただきたいと思っております。

こちら（3）のほうは、現計画の策定後におけるさまざまな状況の変化となっております。こちら、平成25年8月に第4次の公共交通網の計画を策定しておりますが、その策定後にさまざまところで状況が変化しております。例としてこちらに5点挙げております。

まず、料金体系が変わっておりまして、市内間のバスの運賃がバスのI Cカード乗車券、ニコパカードを御利用することで原則として一律200円となる一律運賃制度を導入しております。

また、山陽自動車道、三木サービスエリア北側エリア開発…。

（事務局）

いえいえ、それはないでしょう。

（事務局）

すみません。申し訳ないです。間違えました。

複合リゾート施設「ネスタリゾート神戸」がオープンしたこと。新たな道路であります市道加佐草加野線、こちらの道路は三木の清掃センターのほうから小野の匠台に通じる道になるんですけれども、こちらの新たな道、

道路の整備、開通、また、デマンド型交通など超高齢社会に対応した新たな交通手段のニーズが高まっていること。最後に、本年3月に実施されました神戸電鉄のダイヤ改正で、西鈴蘭台から志染間の昼間の時間帯のダイヤが1時間当たり4便から2便になっておるんですけども、こういった減便がなされたことなど、このような状況の変化があることから、変化に合致した計画の策定が必要となっております。

次のページを御覧ください。

4点目といたしまして、神戸電鉄粟生線を含めた公共交通全体の見直しの必要性としております。平成27年10月に市内のバス交通の見直しを行っております。この見直しにつきましては、北播磨総合医療センターへの旧直通バスの途中乗降の自由化など、市内のバス交通に重点を置き、先行的に実施したもので、神戸電鉄粟生線を含めた公共交通全体の見直しには至っておりませんでした。粟生線におきましては、先に出てきましたとおり、本年3月に昼間時間帯の減便が行われたこともありまして、今後の見直しには減便後の粟生線の利用状況も勘案しながら粟生線との連携を中心とした公共交通全体の観点から行う必要がございます。これらのことから、新たな公共交通網計画の策定を進める必要があると考えております。

次に、計画策定に向けた方向性として3点挙げております。こちらのほうはこういった内容を主に検討していきたいという項目をこちらに挙げております。

まず1点目としまして、IC乗車券の利用によりまして、市内間移動のバスの運賃が200円となる一律運賃制を導入していることで、これにより利用実績のICデータが蓄積されております。このデータは運賃が200円以上となる区間に限られるんですけども、これらの利用実績とバス事業者が行われた乗降調査の結果などを活用、分析しまして、利用実績により即した運行形態への見直しを行いたいというふうに考えております。

2点目として、先の説明にもありましたとおり、神戸電鉄粟生線の形成計画が策定されております。これと整合を図るとともに、粟生線を地域交通の基幹軸として捉え、鉄道とバスとの乗り継ぎの利便性を高めるなど、鉄道とバスが連携する公共交通網の構築を目指したいと考えております。

3点目としまして、高齢化の進展に伴い、自宅や目的地周辺で乗り降りできるデマンド型の交通（予約型乗合バス・タクシー）のニーズが高まっていることから、新たな交通手段としてそ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を行ってまいりたいと考えております。

こちらの新たな計画の対象期間としましては、平成30年度から34年度までの5年間としておりまして、おおよそ10年後の本市の将来を見据えつつ、対象期間としては5年間として計画の策定を進めたいと考えております。

また、4のところですがけれども、計画の策定につきましては、本協議会において、そのための協議を進めていただきたいと思いますと思っております。

以上で、資料4の説明を終わります。

続いて資料5の、三木市の公共交通の現状についても説明させていただいてよろしいでしょうか。

すみません。少し長くなりますけれども、資料5の三木市の公共交通の現状について説明させていただきます。資料5を御覧ください。

こちらの資料では、現在の公共交通の運行状況などをまとめるとともに、平成27年10月のバスの交通の見直し後の状況についてもまとめております。基礎的な資料になりますので、今後の協議の場においても随時見返していただけたらと思っております。

まず、ページ開いていただきまして2ページのところですが、御覧ください。三木市における人の動きを示しております。まず市内の移動についてですが、こちらは平成23年に行った実態調査の結果になります。市内の移動につきましては、平日における市民の交通実態は約6割の方が市内移動で、特に高齢の方は約8割が市内の中で移動されております。その移動目的は、市内移動では買い物、通院が多く、市外への移動では通勤、通学が多くなっております。移動手段としましては、自動車が一番多くなっておりまして、公共交通の中では市内ではバス利用、市外へは神戸電鉄の利用が一番多くなってございました。

次3ページを御覧ください。こちらのほうでは、市外から市内への移動について書いております。こちらのほうは、平成22年の第5回近畿圏のパーソントリップ調査の結果でございます。市外から市内への移動としましては、神戸、小野方面からの移動が多くなっておりまして、20歳以上の約8割の方が自動車を利用されております。また、19歳以下のかたは小野方面からの移動は多くなっておりまして、半数以上が公共交通を利用されているという状況になっております。

次に、4ページを御覧ください。こちらは、粟生線沿線地域における人の動きを示しております。こちら、粟生線沿線地域というのは、市内10

地域の中で細川、口吉川、吉川の各地域を除いた地域の上を示してまずとおり、パーソントリップの調査の結果をこちらに示しております。目的別にしておりますが、まず通勤目的移動では左の図のとおり、通勤目的のトリップ数をこちら左の図が示してるんですけども、人口の増加に伴い平成2年から平成12年で増加してはりましたが、平成22年には減少しております。また、右の図がその分担率を示しているんですけども、自動車通勤の割合は平成12年、22年と7割程度ありますが横ばいの状況となっております。

次に、5ページを御覧ください。こちら通学目的移動を示しております。左の図のとおり、図が多目的のトリップ数、就学人口の減少により大きく減少してきております。また、右の分担率の青いところが鉄道の分担率になりますが、鉄道の利用の割合は減少しているという傾向が出ています。

次に、6ページを御覧ください。自由目的移動になります。こちら自由目的のトリップ数は、平成2年から12年で大きく増加しておりますが、平成12年から22年は少し減少しております。この平成2年から12年には大きく増加しているんですけども、内容をみるとほぼ全て自動車利用での増加ということになっております。

次に、1枚めくっていただきまして8ページを御覧ください。

こちら各地域の現状比較をしておりまして、縦の列に地域、横に各項目を挙げております。地域名は行政順ではなく市内地域を西から東の順に並び替えております。項目のほうは面積、人口、高齢化率、世帯数と鉄道、バスそれぞれ1日当たりの運行本数又は便数を示しております。この表の中で地域内での公共交通の利用者は高齢のかたや学生のかたが多くなりますが、高齢化率は昨年度末現在で市全体の平均で32.1%となっております。中でも緑が丘、細川、口吉川で高くなっております。

次に、9ページを御覧ください。鉄道、神戸電鉄粟生線の状況を示しております。こちら右のグラフで、粟生線の実利用者数、下の表に市内駅別乗降人員の推移を示しております。少子高齢化や団塊世代の退職により利用者数が伸び悩み、減少傾向が続いております。実利用者数は過去5年間で約60万人減少しておりますが、県及び沿線市による支援や活性化事業の取組効果もありまして減少傾向は鈍化しております。

次に、10ページを御覧ください。こちらのほうに平成27年10月の市内バス交通の見直しの主な内容を示しております。大きな見直しとしまして、2点挙げております。

まず1つ目が3つのバス、路線バス、コミュニティバスと病院へ行く北播磨総合医療センターへの直通バスの3つのバスの垣根をなくし、重複路線の整理統合としております。これら3つのバス全てを路線バスとして運行し、重複している路線を整理統合しました。北播磨総合医療センターへの直通バスを路線バスとしまして各バス停での自由な途中乗降を可能とし、買い物や通学などにも利用できるように見直しております。

2点目として、一律運賃制を導入したことを挙げております。こちらは、バスのICカード乗車券でありますニコパカードの利用により市内間移動のバス運賃を原則として一律200円とする一律運賃制を導入しております。こちら、正規運賃、距離制の運賃になりますが、その正規運賃と一律運賃との差額はバス運賃補助金として三木市がバス事業者に補填するという形を取っております。

次に、11ページを御覧ください。こちら、平成27年10月の市内バス交通の見直し以降のバスの利用状況を示しております。まずバスの利用者の状況ですが、バスの利用者数のトータルは見直し前後で年間約3千人程度増加しております。このうち、北播磨総合医療センターへの旧直通バスの途中乗降の自由化により、約1万人、乗客が、利用者数が増加しております。しかし、医療センターへの通院利用者数は減便などの影響によりまして約5千人減少しております。

次に、2の一律運賃制の導入によるバスの利用者数の増ですが、運賃補填の人数は見直し直後の半年間とその後の半年間を比べると、月当たり1,400人の増加となっております。バスICカード乗車券ニコパカードの普及や、高校生の通学利用の増加などが要因と考えております。中でも、三木吉川間などの遠距離地域間の利用の運賃補填の人数が全体の約4割を占めておりまして、多くの高校生のかたに使っていただいております。

次の12ページから31ページは各地域の現状を示しております。公共交通の現状や各地域からいただいております意見や要望などを書いておりますが、こちら時間の都合上、すみませんが割愛させていただきたいと思っております。後ほど御覧いただければと思います。

32ページの説明をさせていただきたいと思っております。32ページを御覧ください。こちらは、地域ふれあいバスの利用状況になります。三木市内では4地域、口吉川、別所、自由が丘、細川におきまして地域のボランティアの運転手の皆様に地域ふれあいバスを運行していただいております。



こちらのほうは地域住民の生活交通を確保し、公共交通の維持活性化を図るとともに、公民館を中心としたまちづくりに資するため、現在4地域において地域ふれあいバスを運行しております。利用者数は多くの地域で増加傾向にございまして、ボランティア運転手の高齢化や新たな運転手の確保が各地域で課題となっております。

次に、33ページを御覧ください。市内のタクシーの状況について示しております。市内を営業拠点とするタクシー事業者は3社ございます。タクシーが乗り入れている主な待機場所は、神戸電鉄駅前では緑が丘駅、志染駅、恵比須駅と三木駅の4駅となっております。その他の待機場所では各事業者の営業所、三木市役所、北播磨総合医療センター、三木鉄道記念公園などとなっております。輸送人数は下の表にもあるんですけども、過去5年間で約2万人の減少となっております。

次のページ34ページを御覧ください。こちら三木市の公共交通経費の推移を示しております。過去6年間と今年度の予算について、表とグラフで示しております。全体で見ますと、神戸電鉄に比べバスへの支援額が大きくなってはおりますが、これはバスが地域に最も身近な生活交通であり、市内10地域をくまなく運行していることによります。また、公共交通にかかる経費の総額は、旧直通バスへの支援を開始した平成26年度以降は増加傾向にありまして、現在、約5億円となっております。

以上で少し長くなりましたが、資料5の三木市の公共交通の現状についての説明とさせていただきます。

(〇〇会長)

どうもありがとうございました。

以上のような直近の情報を整理していただいて皆さんに情報提供したという形になっておるんですが、何か御質問とか気付いた点、また、こういうデータも集めたらいいんじゃないかという要望でも結構かと思えます。何かございましたら御自由にお問い合わせしたいと思います。いかがでしょうか。

(〇〇委員)

商工会議所から来ました〇〇でございます。

ちょっとまず基本的なところで1点お伺いしたんですけども、今回のこの協議会の期限、期間というか、期間は平成30年から5年間というふうになってます。それに対して粟生線の交通の形成計画のほうのこの実施が既に29年から始まることになってるんですね。この二つの関係っていうのをまずちょっとお伺いしたいんですけども。というのは、三木市がいろ

いろ考えてこれから1年間かけてやってまいります。ところが既にこっちのほうで書かれたことと違ったことが出てきたとしてももうこっちで走り始めてますなんて言われると、1年間何したのかなっていうことになりますので、ちょっとまずその関係をどう考えたらいいのかということで1点お伺いしたいと思います。よろしくお願いします。

(事務局)

失礼いたします。先に策定をしました網形成計画、粟生線沿線地域との整合性といったところの御質問でございます。こちらにつきましては、まず今の三木市独自の計画自体がまず平成29年度までまだ生きてるということもございます。そこから5年間の新たな計画づくりということになってくるんですけれども、この協議会で御議論いただきますのは三木市全体の交通網計画というところです。一方、粟生線の沿線地域の計画は1年先に先行しておりますけれども、いわゆる農村、郡部地域を除いた沿線地域の計画ということになりますから、そこについてはうちのほうの計画がちょっと後追いするような形になりますけれども、整合性はきっちりと図らせていただくつもりでおりますので、1年のずれはございますけれども、そこについては大きな支障にはならないのではないかと事務局では考えております。

(〇〇委員)

ありがとうございます。もう既に1年先行して始まっていることがあれば、随時それももう皆さん始まってますって言うふうに言っていただきたいと思います。そうでないと無駄な議論しても仕方ないと思いますので、一つよろしくお願いします。

(〇〇会長)

じゃ、その点はよろしくお願いします。

(〇〇委員)

ちょっとその点について。

平成27年のニコパカードの公共交通バス路線が整備されたんですけども、神鉄粟生線のこの計画に併せて、今の平成27年度から始まった公共交通も時間帯や路線網というのは大きく変わるようなことがあるんですか。それともほとんど変わらないと予測されてるんですか。

(事務局)

今後のこちらの計画においてという意味ですね。

(〇〇委員)

そうね。30年度からのね。

(事務局)

そうですね。ですので、こちらにつきましては説明でも申し上げましたけれども、とりわけ昼間の時間帯等におきましては栗生線の減便等の事象が新たに発生しております。ですので、栗生線全体の利用状況を見る必要がありますけれども、そこでの接続強化ですとか事業者間の中でまた協議等、市ももちろん入ってやらなければいけませんけれども、そういったところはしっかりとやっていく必要があるというふうに考えております。

(〇〇委員)

神戸電鉄の特に緑が丘、自由が丘、三木辺りの駅の利用しやすいように公共バスをつくっていくというのは非常にいいことだと思うんですけども、今がそうになっているのか、それとも大きく変えていかなきゃいけないのかというようなことをちょっと知りたかったんですけども、栗生線そのものが時間帯が広くなれば、これまたそれについていけば変更せざるを得ないと、随時そういうことをやっていけるのか、それともいけないのか、その辺ちょっと課題になると思うんですけどもね。

(事務局)

そうですね。おっしゃいますように、頻繁になかなかダイヤ改正というのは難しいとは思いますが、やはりまずは地域の基幹軸ということで栗生線をしっかりと位置付けております。ですので、例えばですけど、そこへのバスはアクセスの手段といったような役割もしっかりイメージさせていただいて、そのつどつどやはり軽微な改正になるかもしれませんが、それでもやっていく必要があるのではないかと思います。

(〇〇会長)

実は栗生線整備計画のほうで数値目標が出ておりますので、そちらの方向性という議論が進んでいって、おそらく付近の市民のかたがたにとってもそれは便利なことなので、ここで時間を延ばしますような議論はたぶん出ないと思うので、その方向性は出ると。実際にそれをどう動かすのかというのは各事業者さんも商売でやっておられますので、そんな簡単にお金のかかる話ですから動かさない。そうするとまずやるべきなのはその事業者さんと住民とあと行政が間を取り持って、話し合う場をつくるということが大切だと思うんです。そういった形の場をしっかりとつくる、今は別にそんな場もないわけですから、そういうところから入っていくので、そんな形があって、まずは最初の計画の内容になったと思います。で、実際

にダイヤ改正というのはそこまで細かい話をここへ書き込むことより計画を書くことによって、政策の方向性をこれでいきたいと思いますということを皆さんで議論したいなと思っている。

(〇〇委員)

はい、分かりました。

ちょっともう一つよろしいですかね。ニコパカードの利用で、公共バス、これ、1か月平均で約1,400人の増加というふうになっておりますけれども、各地区でこの利用者状況を調べられておりますか？

平均では上がっているかもしれませんが、それは病院利用が圧倒的に多くてですね、随分減っている地区もあるんだとか、そういうことが分かればいいんじゃないかなと思うんですけどね。

(〇〇会長)

分析はこれからであれば、これから。

(事務局)

そうですね、分析はちょっとこれからになるかもしれませんが、把握可能なベースで言いますと、各ルート、路線ごとではある程度その傾向は把握できると思いますが、なかなかその各地域、広域で走っている路線が多いですので、地域ごとまで落とし込みますと、ちょっとそこは難しいのではないかなというふうに思います。ルートごと、路線ごとであれば、また次回の協議会等でお出しすることも可能ではないかと思います。

(〇〇会長)

はい、分かりました。じゃあ、〇〇委員。

(〇〇委員)

緑が丘委員の〇〇でございます。総合的にしっかりまとめていただいている。今、〇〇会長が申し上げたように、例えば、私たち緑が丘地区、市長が最初におっしゃいました、それぞれの地域の特性をしっかりと見直していかなければいけないよというお話のとおりでございますね、例えば緑が丘地区、地方創生のおかげで昨年の秋口から目にみえて人口、空き家、空き地に家が建ち始めたんですね。で、実際に1つ具体例を言いますと、300人ほどの自治会のところにもう9軒建っている、子どもさんが15名で、そういう状況で、例えば認定こども園の園長、喜んでおられます。毎月のように3名入ってきた、4名入ってきたという状況がまず1つ。

そういった情勢の中で、高齢者率が40%ということなんですが、実はこの地域は大学、高校と全部ありまして、高校生が大変利用しておるん

ですね、緑が丘駅というのをね、粟生線。いつもですね、いっぱいな数が出入りしている、それから私も高齢者のつもりで乗っていますと、ただ子ども連れのかたはあまりいないようなんですね。ただ、バス自身は子どもさん連れは本当、ゼロに等しいぐらい、いわゆる高齢者のかたが主に利用しているという、大変便利だということですね、利用している現状でございます。それがまず1点。

それから、あと、ネスタリゾートさんの話がここに入っていますけれど、前からですね、グリーンピア三木時代からきちっとした、私たち40年代、50年代は若者が子どもさんを連れて向こうへ遊びに行く、したがってその高齢なかたがたもその便の流れに沿ってですね、お風呂場、今度はできたよ、こうだよと言ってですね、じゃあバスで行こうかと言ったら、もうバスの便がなくなってしまって、大変不便だと。それから、例えば、バスが1便あるんだけど、コースが全然、住宅の中を通らずに外回りで来るんだと。こういったところですね、これから神姫バスのかたがたと詰めてお話ししていきたいなと思っております。それと便を早く増やしていただくということ、これ、自由が丘も同じことをおっしゃると思うんですけど、自由が丘、それから緑が丘、青山地区というのはなるべくそういったかたがたがネスタへ向かって動いている、また伽耶院に向かって動いているというかたが多いですので、早くその便を改良していただいたら、会長、ありがとうという声もう聞こえてきそうな、一つよろしく願い申し上げます。

(〇〇委員)

すみません、自由が丘のことですけれども、自由が丘、駅前に行く道路が狭いということで大型バスは一切通りません。ということで三宮行きのバスもそうですよね。で、三宮からこちらへ帰ってくるのに、緑が丘は緑が丘駅を経由して、そこの最終の営業所まで行くバスはあります、それは30分に1本です。そして、青山行きがありますけれども、自由が丘の住民は西神に行く場合でもバスなり、またあるいは私でしたら駅は神鉄のほうが近いですからね、神鉄で緑が丘まで行きます。で、バスであったら市内で200円ですけれども、緑が丘の駅まで行かないと西神行きのバスはないんですね。ですから、何で自由が丘だけね、道路が狭いからといっても、こんだけ余分に、同じ住民でありながら払って西神なり行かなあかんのかなという声は出ております。それと、自由が丘の中でも特に本町1、2、3は水道もないときから人が住み始めていますし、業者さんが、いろ

んな業者さんが開発して、道路、ふれあいバスでも道が通れないというようなところが多いんです。1台止まっていたら通れないと。だから、地域的に同じ新興住宅地でも全く、青山、緑が丘と同列には並ばないんです。

ところが、そういう話になると、いつも道路が狭い、駅前に行けないと。だから、この地図を見ても、志染の駅に赤く同じようになっているから、同じように行けるかなと思いますけども、自由が丘の人は本当に苦情が多いです、私のほうにも。何でその辺までこうするんであればね、してくれないのかなと。同じ税金を払って、同じ住民で三木の。それだけやっぱり不便さを感じているのは事実なんです。

だから、この話になると、もう道路が狭いということでもいつも置いてきぼりというんですかね。で、こちらへ帰ってくるときでも結局、青山行きに乗ると神鉄に乗って自由が丘に帰ってくるか、駅前でバスがあれば乗って帰りますけれどもね。だから、そういう不便さを感じて、ますます公共的な乗り物が高齢になると乗れないんですよね、大変だから。だから、そういう部分ではささいなことかも知りませんが、それがこのバス路線、西神行きとか三宮行きが出てきてから、ずっと皆さん、くすぶり続けているんです。

私、この席に出させてもらいますけれども、最終的にはそういうことでもう仕方がないしか言えないんですよね、地元の人に。だから、そういう部分では地域に適したようなやり方もちょっと取り入れていただかないと、ますます便利が悪い地域になってしまうのではないかなと危惧しております。以上です。

(〇〇会長)

ありがとうございます。ほか何かございますでしょうか。たぶん、今日はたくさん資料がどっと出てきているので、またこの資料のところで一応各会の要望も上げさせていただいておりますから、その新しい動きまで全て網羅できていないところがありますので、むしろ次の会がありましたら、ぜひ事務局のほうに何か情報を、御要望でも結構ですので出していただければ、ありがたいかなと。今後の議論の材料になりますので、その点をよろしく願いしたいと思います。

さきほどの道幅の問題はですね、そう簡単にすぐ道を広げるわけにもいかないので、路上駐車の問題も含めて地域のかたと話して、ここはこのままでいいんだと、この場といっても細かな、各地域の話をし始めるとちょっと議論がまとまらないので、そういう話し合いをする場をどうつくるの

かという、市全体として方向性の政策議論のほうへちょっと持って行って、それで、そのもとでまた市が実際に地域に入っていくというようなシステムを取ることが大切かなと思います。

いろいろな市さんも同じような形でやっておられるので、市が入っていくときの基準みたいなのをやっぱり決めないといけないので、その基準をどうするのかというような議論をできるだけしていきたいなと思っていますので、その点もよろしくお願ひしたいと思います。

(〇〇委員)

そうですね、各地区の代表として来ていればね、いろいろローカルな話し合いはありますけどね、そこで出てくる苦情をしっかりと取り上げて。

(〇〇会長)

もちろんそれは理解しておりますので、だから言ってくださいと。

(〇〇委員)

それは理解してください。

(〇〇会長)

理解してお願いしておりますし、だから、この場では解決のしようもないので、だからその言っていた中からそれをどうこう、政策課題として引き出すとか、例えばディスカッションとか言っていたのはもう大歓迎です。その中で、この場でほかの地区のかたももっと落ちついて見たらあるという話がありますので、ぜひ。

(〇〇委員)

会長、すみません。会長がおっしゃられるとおりにいろいろございます。おっしゃるとおりなんですけど、せっかく神姫バスのかたがたもいらっしゃっているんで、こういった声を持ち帰っていただけると思うんですね。ですから、こうしている。だから、要は地域ごと、ただ、たまたま今、緑が丘、青山、自由が丘が発言しているんですけど、地域ごとの特性をしっかりと市のほうで握っていただいて、それに対する対策をね、具体的に、これ今、取り組める事項はこれが取り組めるなということをやっているほしいな、またやりましょうやということをお願いしているだけです。

(〇〇会長)

ありがとうございます。何か、意見ありますか。

(〇〇委員)

神姫バスの〇〇でございます。公共交通事業者といたしまして、これまでは地域に貢献というような形で、皆様、思われているかと思うんですよ。

ちょっといろいろ資料を作っている中で、貢献というだけでしたら、事業者としても潰れてしまうようになっておるんですね。近江商人の三方よしという考え方で、共存共栄というのが一番いいのかなと思います。我々、公共交通の事業者としては、地域課題とか社会課題を解決するために我々もサービスを何とか活用できないのかなということを日々考えておりました、人口減少であったりだとか、環境問題であったりだとか、地域の中心市街地の活性化だとか、そういったことについても何かサービスで解決できないものか考えております。

で、先般の3月中旬には道路交通法の改正で、認知症の気が出たときにはもう免許証を返納しなければならなくなったというところで、じゃあ、皆さんの移動はどうするのかということで、バスあるいはタクシーさん、あるいは鉄道のほうに乗っていただくように、我々もそのためにはいろいろ移動のための整備を整えてICカードの更に利用促進ということで平成28年、去年の4月には全国交通のICの共通化ということで、いわゆる東京のほうのSUICAも乗れるようになったんです。そういった形で我々もいろいろ努力しておりますので、ぜひともですね、三方よしというような形で要望はお聞きします、ただ要望合戦にならないように共存共栄で言っていただく形で、お互いよい関係でやっていければなというふうに思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

(〇〇委員)

いや、ディスカッションのね、できる場をこれから作っていただければね、ローカルな話もどんどんいたしますので、それで一つよろしく願いします。

(〇〇会長)

たぶん、そこは行司役がいると思うんで、ちょっとやってしまうと共存共栄の関係づくりということですね。

ほか、行政のかた、ちょっと。

(〇〇委員)

兵庫陸運部の〇〇でございます。神戸電鉄様の実利用者数であるとか、市内のタクシー事業者様の輸送人員とかをみていますとですね、相当右肩下がりできているというような状況があります。まずは人口がどうなっているのかですね、例えば、過去数年分ですね、この人口の推移とか資料があれば大変参考になるのかなというふうに思っています。

それと、このタクシーの状況をみていて、この輸送人員がどんどん減っ



てきているという部分を考えれば、あまりその、何というんですか、便利になってということも非常に大事な話なんですけれども、やはりこういった事業者のですね、存続ということもやっぱりちょっとは考えていかないと、ちょっとと言ったら怒られるんですけれども、考えていく必要があるのかなというふうに思います。ちょっと人口がどんな状況なのかといったあたりのですね、データとしていただけたらなというふうに思います。

(事務局)

失礼いたします。本来でしたら、人口の推移等のおっしゃいましたようなデータもお付けすべきところでした。今現在、三木市におきましては8万人を若干切っております、7万9,000人ということで推移しております。次回の協議会までにですね、そのあたりのいわゆる議論をしていただくための基礎データとなります資料につきましては、別途御送付等させていただきまして、ちょっと後からの付け足しになりますけれども資料提供させていただきたいと、こういうふうに思っております。よろしく願いいたします。

(〇〇会長)

そこはぜひお願いします。

(〇〇委員)

人口減少のね、全ての基本になると思うんですよ。先般のね、ごみ焼却炉の話にしても、人口減少をベースにやっていますよね。ですから、まちづくり部とかね、環境部とか一市役所の中で横断的に人口減少のコンセンサスをきちっと取って理解を一致した上でね、そういうデータを出していただきたいと思うんですけれども。そう今なっているのでしょうかということですね。それ、ちょっと話し合いを通してですね、どうも話を聞いているとそれぞれ認識が違うと。

(〇〇副会長)

すみません、〇〇です。人口につきましては、さきほど事務局のほうから言いましたようにですね、データで出させていただきます。で、地方創生、総合戦略の中で、将来人口というのも予想しております。そういったものも併せもって、皆さんに御提供させていただきたいと思っています。それによって新たな議論が発生してくるかなと考えますので、そのところはちょっと本日手元に持っていませんので、次回までには、事務局、したら、それを別便でちょっとお送りするようにお願いしておきます。

(事務局)

承知いたしました。

## 6 協議事項

### (2) 新たな公共交通網の計画策定に向けたアンケート調査の実施について

(〇〇会長)

それでは、議題がまだ残っておりますので、またこれについてはここに載せられていないとお気付きの点があれば別途言っていただくということで、次の議題に移ります。

そしたら、ちょっとアンケートを取ってですね、市民の皆様がたのいろいろな不安材料を知ろうというふうには考えているところで、資料6。

(事務局)

そうしましたら、協議事項の2の新たな公共交通網の計画策定に向けたアンケート調査の実施について、御説明させていただきます。今回の計画策定に向けましてアンケート調査のほうを実施したいと考えております。お手元の資料6、御覧ください。あと、資料6の下に付いております、先週ぐらいですかね、委員の皆様事前に送付させていただきました一枚ものの「三木市の公共交通について御意見をお聞かせください」という、一枚ものの紙と、(案)ですけれども、A3が折られていまして、11ページ、12ページにわたりますアンケート(案)ですね、こちらを御用意ください。

そうしましたら、新たな公共交通網の計画策定に向けたアンケート調査実施について、御説明させていただきます。本日、資料6のほうに沿って申し上げさせていただきます。

調査目的としましては、公共交通についての市民の意向を把握し、計画に反映することを目的といたしております。

調査項目につきましては、さきほど申し上げましたアンケート用紙(案)にございますとおり、問1から問6につきましては、一般的な項目を用意しております。続きまして、問7から問11につきましては、外出時のことについてお伺いさせていただいております。続きまして、問12からかけて問14-1ですけれども、こちらにつきましては、神戸電鉄粟生線を中心としました鉄道のことについて触れさせていただいております。また、この中ではさきほど、私、御説明させていただきました概要版のほうも一緒に同封させていただくこととなっております。続きまして、問1

5から問21ですけれども、こちらはバスの利用について設問に従うアンケートをしていただきます。特に、バスロケーションシステムというものも現在設置されておりますので、こちらについてのアンケートも加えております。続きまして、問22から問25-1です。こちらにつきましては、北播磨総合医療センター方面行きバスの利用についてのアンケートとなっております。続きまして、問26から問26-1です。こちらにつきましては、デマンド型交通についてのアンケートとなっております。デマンド型交通といいますのは、次の議題でも出てくるんですけれども、このアンケート用紙（案）の10ページの上段を御覧ください。デマンド型交通といいますのは、電話予約などによりまして利用者のニーズに応じて柔軟に運行するバスやタクシーのことをいっております。デマンド型交通の特徴としまして、メリットとしましては個々の、個人のニーズに応じ運行するため、自宅やその周辺、目的地等へ乗り入れができます。予約がない場合は、利用者がいない場合は運行しないため、無駄なコストを省くことができます。一方、デメリットとしましては、事前予約が必要ですので今に比べまして手間がかかります。また、相乗りすることもありますので、その相乗りする人と人の場合によりましては大きな迂回とかによりまして、所要時間が思ったよりかかる場合もございます。利用がない場合でも車両と運転手を確保する必要もありますので、運用費用が割高となる場合もございます。こういったのがデマンド型交通の特徴でございます。こういったことを問26、問26-1で記述しております。最後に公共交通にかかる費用経費につきまして、問27から問30のほうで示しております。

調査方法としましては、調査対象を三木市在住の15歳以上（平成29年4月1日時点）の市民としまして、対象者3千人を抽出させていただきます。

調査期間につきましては、予定としまして平成29年8月17日の発送を予定としておりまして、9月8日を締切とさせていただきます。

アンケートの調査依頼文につきましては、A4一枚ものの紙ですね、こちらですね、こちらがアンケート調査依頼の案になっております。

で、最後このアンケート調査票につきましては、11ページ、12ページほどございます、こちらの（案）の調査票になっております。以上でございます。

（〇〇会長）

そのような形でアンケートを配布して、市民の皆様がたのお考え、実際

にどんな手段、移動を使っておられるかという23年にも一度調査しておりますが、その内容になります。ともに、27年からバスに関して、接続のところに対応することを聞く内容、それから議会でも問題に出たデマンド交通の話、それから経費面の話などを伺おうということです。何か、ございましたら。

(〇〇委員)

9ページの間26ですが、デマンド交通についての質問なんですけれども、基本的にはデマンド交通といいますのは、バスというよりタクシー等でカバーできない地域に導入されるというふうな趣旨があると思いますので、ここはバス利用の少ない地域というふうに書かれずに、例えば公共交通空白地にといった文言に変えるだとかそういった配慮をしていただいたほうが、どこでも行けるのかなというふうな誤解を招きかねないと思いますので、修正していただいたほうがいいのかというふうに思います。

(〇〇会長)

よろしいでしょうか。おそらく妙な誤解を与える、どういうふうに考えてるっていうのがまた全然違うところに来そうな気がしますんで。

(事務局)

御指摘いただきましてありがとうございます。御指摘のように、最終は訂正をいたしたいと思っております。

(〇〇会長)

よろしい？

(〇〇委員)

はい。

(〇〇委員)

アンケート調査の、事前にいただいておったんですが、中身を見せていただいて、2点ほど聞いたかったんですが、1点はどのような方法で調査されるのかなということですが、今、15歳以上、3千人というふうにお聞きしたんですが、それは分かったんですが、3ページの鉄道の利用についてですが、これ、三木市全体の公共交通の計画の策定についての検討会と思うんですが、例えば、吉川のほうへ出たらもう三田に近いんで、神戸の三田線ですね、有馬線ですね、あちらの利用もされると思うんですが、そこら辺の考えはどうされるんですかね。

(事務局)

当然、おっしゃっていただきましたように、三木市民のかた全員を対象

としたアンケートでございます。例えば、この3ページの問12というところにつきましては、吉川地域にお住まいのかたのことも配慮いたしまして、8番、その他ということで最寄り駅ということで記入していただけますように、その欄は設けているところでございます。以上でございます。

(〇〇会長)

たぶん、そこに上がってくるんだと思います。

(〇〇委員)

栗生線って書かれているので、この書き方、栗生線のその他の路線の駅の意味になるのかなと。

(事務局)

タイトルのところですね。そしたら、こちらにつきましては、いただいた御意見も参考といたしまして、また検討させていただきたいと思っております。ありがとうございます。

(〇〇委員)

さきほどありました15歳以上3千人という部分なんですけども、そのアンケートで三木市の公共交通の将来を決めることが本当に正しいのかというのがちょっと疑問でございます。というのはですね、数じゃなくて、15歳以上というところで、一方その今日の資料を現状みますと、通勤目的の半分ぐらいの数が通学の目的であるということなんです。要するに今、皆さんも大体気付いてられると思いますけど、神戸電鉄に乗ってもほとんど学生さんなんです。それから、今度もう一つ多いのが、おそらくもう免許を持っておられないだろうなというようなかたがたですね。で、そういうかたがたの声を本来聞かないと、この有効な資料にならない可能性がある。逆に言うと、普段車に乗っているかたがただけの話を聞いて、この先の議論を進めていいのかということに関して、やや疑問がございます。もう少し、実際に使っているかたの意見を聞きたい。

それからあと、そういう観点でみますとですね、例えば3ページです。ね、問13があります。問13で、どれぐらいの頻度で利用しますかということで、5、6、ほとんど利用しない方。ごめんなさい、1から4のかたがたは次、13-1に行くわけなんですけども、次に聞いているのは駅までどうやって行きましたかだけで、何が不満ですかとか、何が問題ですかというようなところが全くないんですね。で、一方そのバスのほうは問21、6ページのほうでより利用しやすくするための施策を聞いているわけなんです。この辺のところは何かこう、公共交通で神鉄を利用している人に、

正に今している人がもっと使いやすくするための意見が吸い上げられていないような気がするんで、ちょっとここら辺のところ検討が必要かと思います。

(事務局)

まず第1点目の御意見ですね、調査対象者につきまして、こちらにつきましては当初、私どもも主な公共交通の利用者であります高齢者のみを対象としたほうがよいのではないかといったようなこともかなり議論させていただきました。しかしながら、やはりこの計画自体が三木市全体をカバーする計画ということもございます。ですので、実際、対象としましては、現在マイカー利用が主になっているかたもいらっしゃるでしょうし、あるいはマイカーを卒業して公共交通に移行される、そういったかたもいらっしゃるでしょうし、やはり幅広く市民のかたの御意向を把握するべきではないかということになりまして、主な15歳以上ということの中高生ぐらいの年齢層を対象にしたということもございます。

それからもう1点目、設問の設け方というんでしょうか、粟生線、現在の神鉄利用者が考える現状の問題点等を設問に設けてはどうかといった御意見だったと思います。バスのほうはそういった設問があるにもかかわらずというようなことだと御意見としては思います。こちらにつきましては、今日皆さんから御意見をいただける場でもございますので、できるだけ御意見を反映させていただいた上で改良を加えてまいりたいと思っております。

(〇〇会長)

電車のほうは公共交通、単独の判断で使っておられるのは高校生以上の方がメインだと思うのでちょうど対象に入っているということで、このアンケート票も一つの材料としてお話をしたいと思っておりますので、この場でいろいろな声を持ってきていただいて、当然、三木市以外の方も公共交通を利用する機会、そういうかたはちょっとアンケートのしようがないので、委員の皆様がたの情報を出していただく、で議論を進めていきたいと思うんですね。そのあたりもよろしくお願いしたいと思っております。

ほか、いかがでしょうか。

(〇〇委員)

兵庫陸運部です。問の6なんですけども、あなたは普段、自分で自動車を運転しますか。これは世帯によってくるんだと思うんですけども、その世帯主の人のかたが自分で運転するのか、自分で運転しないのかというこ

とを書いている。その1個前では、問5のところでは何台ありますかという話があるんですけども、この質問自体が何を聞こうとしているのか、もう一つよく分からないような気がするんですね。

それと、その3のところでは運転免許証を返納した、いくつのとき。これ、運転免許証の返納の話振るのであれば、返納する、例えば将来ですね、何歳ぐらいで返納しますかとかですね、そちらのほうがいいんじゃないかと。もう既に返納したということであれば、この2の自分で運転しないのところに該当するという話になるので。もし議長、ちょっとその辺が、1、2、3の質問の仕方が、何かばらばらだなというふうな印象があるんです。免許証返納の話をしたいのか、世帯主は普段運転するかしらないのか、するという話をしないのか、聞きたいのか、この問6の質問自体がうまく、ちょっと全然違和感があるような気がしています。

(〇〇会長)

データとしてどれだけの人が返納したかを取りたかったって、単純にそれだけではないかと思うんですが。

(〇〇委員)

警察で分かるんですか。将来的にとというのはいつで返納するかっていうのは。したではなくて、これからするつもりがあるのかどうか、そちらのほうが何か意味があるような気がします。

(事務局)

今いただきました、ちょっと御意見も踏まえまして、これから将来返納を考えておられるかどうかといったような内容の設問もちょっと取り入れていきたいと思っております。御意見いただきましてありがとうございます。

(〇〇委員)

さきほどの案のアンケートの対象の話に関わるんですが、このアンケートの配布方法をどうされるのかというのをちょっと考えられたほうがいいのかなというふうに思っております。というのは、地域を通じて配るとどうしても世帯主のかたの意見という形になるでしょうし、何らかの形で名簿から無作為に抽出してそのかたに伝えてくださいというのか、その辺のところをちょっと考えたほうがデータとしては無作為に抽出して、そのかたに回答というほうが有効なデータをいただけるのかなと思います。その辺は経費の問題とかいろいろあるかと思うので、その辺を検討されたほうがいいのかなというふうに感じました。

(事務局)

ありがとうございます。送付方法につきましては、無作為抽出の方法でその送られたかた本人が記載をいただくということでさせていただきたいと考えておりますが、今、案内文等を改めて見ましても、そのあたりがちょっと明確ではない部分もございますので、そのあたりはちょっとしっかりと記載をした上でやらせていただきたいと考えています。ありがとうございます。

(〇〇会長)

ほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。お盆明けから発送なんで、あまり時間的余裕はないんですけど、読みやすさ、見やすさの点で何かお気付きの点がありましたら、また事務局のほうへお知らせください。最終的にはこれページ割りの問題もあるようですので、皆様の御要望を対応されますと、全部の御要望を取り入れるのはちょっと難しいところがあるかもしれませんが、今日出していただいて、追加の項目、もっと工夫して入れるということで検討するというお話でしたので、その点で御了解賜れば幸いです。

## 6 協議事項

### (3) 「(仮称)三木市デマンド型交通検討部会」の設置について

(〇〇会長)

ではですね、次の議題へ移りたいと思います。協議事項の3ということで、「(仮称)三木市デマンド型交通検討部会」、その設置の目的について。事務局から、何か。

(事務局)

それでは、議題の3、「(仮称)三木市デマンド型交通検討部会」の設置について、御説明させていただきます。こちらにつきましては、資料7を御覧ください。

まず部会の設置の必要性でございます。市内の高齢化が進行する中、とりわけ公共交通の利便性が低い地域におきましては、個々の需要に応じ、自宅や目的地周辺での乗り降りができるデマンド型交通のニーズが高まってきております。このことから現在の公共交通の利用状況を踏まえ、本協議会の下部組織としまして、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部会を設置したいと考えております。



協議事項としましては、1つ目、必要と認められる地域におきまして、デマンド型交通の導入が最適であるかを検討すること、2つ目としまして、デマンド型交通の導入が最適であると認められる場合におきまして、その経路や便数等の運行形態の素案の策定に関することを協議事項としたいと考えております。

構成委員としましては、学識経験者、(2) デマンド型交通の検討に係る公共交通事業者、(3) 国土交通省、(4) 兵庫県、(5) 三木市と考えております。

4、公開・非公開などの別につきましては、部会につきましては非公開と考えております。

最後、規約でございますが、資料7の2ページ目から後が規約になっております。こちら、規約(案)でございますけれども、部会の規約をこのように考えております。この中、最後、委員としましては、さきほど申し上げましたが、国立大学法人〇〇学長顧問様、神戸電鉄〇〇部長様、神姫バス株式会社〇〇課長様、地域ゾーンバス株式会社〇〇代表取締役様、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、国土交通省兵庫陸運部の〇〇企画専門官様、兵庫県県土整備部県土企画局の〇〇副課長様、最後に、三木市まちづくり部長の〇〇を考えております。以上でございます。

(〇〇会長)

部会としてデマンド型交通検討部会を設けるということで、今、御紹介のあった構成員で、素案、またこの場で議論をしたいと思っております。何か、ございますでしょうか。

(〇〇委員)

兵庫陸運部です。デマンド型導入という部分になってくると地域公共交通会議が必ず必要になってございまして、その辺の地域公共交通会議との連携というのもしっかりと取っていただきたいというふうに思っております。

(事務局)

承知いたしました。ありがとうございます。

(〇〇委員)

協議事項でね、必要と認められる地域というのはどのような予測をされていますかね。例えば、非常に山間部の中心ですよというのか、あるいは都市部でもそういうことが可能であると。青山、緑が丘なんかは比較的、

その交通網なんかまだ山間部から比べると恵まれているというふうに言われていますけども、まちの端と端のあたりでは、こういったデマンド型のものがあつたら非常に便利がいい、必要であるという意見がもう既に出ていてですね。こういったことも十分考えて、非常に利用しやすい、便利なものを我々も想像していただいいのか、ちょっとその辺、どんなイメージなのかちょっとアウトラインだけでもお聞かせ願えればと思います。

(事務局)

はい、協議エリア、対象につきましては、主にですけれども、公共交通の空白地域ということがメインになってこようかとは思いますが、けれども、対象としましてはね、最初から絞るのではなくて市内全域をということで、我々、市議会等のほうでも答弁をしております。ですので、まずは導入の可能性等につきましてはね、全市域を対象に考えてまいりたいと思っております。ただ、しかしながら市街地等につきましては、路線バスとの競合とかそういった問題もやっぱり出てこようかと思っておりますので、そちらにつきましては慎重にしっかりと議論させていただきたいというふうに思っております。

(〇〇委員)

ぜひね、便利なものにしていきたいと思います。これ、デマンド型というの、これからね、非常に必要になってくると思っております。

(〇〇会長)

ありがとうございます。座長が質問するのもあれなんですけど、実際にこのダイヤと運行形態の議論すると、その地区の人と話し合わないのですね、全然前に行かないので、この素案というのはこの話し合いを始める前のたたき台というか、話し合いを始める地区を選ぶときの選定基準を決めるような、そんなイメージ？

(事務局)

そうですね、まずは選定基準も当然必要となつてまいるとは思いますし、その選定した地域も当然入ってきます。ですので、行く行くは5年間のスパンの中でいっぺんには難しいとは思いますが、その選定の基準、あるいは地域等を地域住民のかたと話し合いをさせていただいた上で決めさせていただきたいというふうに考えております。

(〇〇会長)

それだったら話し合いに入る前の諸整備を行うというのがこの素案のイメージということですね。

(事務局)

そうですね、やはり最終的には地域のかたとお話をしていかなあきませるので、その入る前の整理ということで考えております。

(〇〇委員)

基準の中にね、高齢化率なんか入っていますか。

(〇〇会長)

まだ決まっていない、これから決める段階。

(〇〇委員)

分かりました。ぜひそういうものも入れてほしいと思いますんで。

(〇〇会長)

いろんな基準が考えられますよね。予算がいくらでもあればどこでもできるんですが、なかなかそうはいかないので。やっぱり、どう優先順位を判断するかというのは難しい話になるので。

ほか、ございませんか。特にないようですので、これで部会の設置そのものはお認めいただけということで、今の御意見を参考にしながら、部会の運営をしていきたいと思っております。その結果も、この会議に当然報告させていただくことになるかと思っております。

## 6 協議事項

### (4) 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)

では、次の協議事項4です。今後のスケジュール。

(事務局)

最後の協議事項になります。4番の計画策定に向けた今後のスケジュールについて説明をさせていただきます。こちらにつきましては、A3横長、資料の8の表を御覧ください。

こちら区分としましては、この本協議会であります「三木市地域公共交通検討協議会」のスケジュール、2つ目にさきほども申し上げました「(仮称)三木市デマンド型交通検討部会」のスケジュール、最後にポツが3つございますが、広報、住民説明会の開催、地域公共交通会議の開催等のスケジュールを掲げております。

まず初めに、この協議会ですけど、三木市地域公共交通検討協議会につきましては、本日第1回目が行われております。第2回目としましては、さきほど申し上げましたアンケート調査の集計、分析を経まして、目途と

しましては10月下旬頃に第2回目の開催を予定しております。第3回目を12月上旬から中旬の予定、第4回目を来年の3月中旬の予定としております。あと5回目を来年度、平成30年度になりますけれども、6月中旬から下旬。最後に第6回目を平成30年度の、平成31年の2月の予定としております。

続きまして、さきほどのデマンド型交通の検討部会につきましては8月下旬頃に第1回目の開催を予定しております。これに先立ちまして、先進自治体の視察を行っておりますので、この視察報告等もこの検討部会につきましてはさせていただきたいと思っております。視察先につきましては、兵庫県丹波市、兵庫県たつの市、兵庫県宍粟市に行っております。また県外としましては、岡山県総社市のほうに行っております。第2回目としましては、部会第2回目は11月の中旬頃を予定しております。3回目は必要に応じ開催になりますが、予定としましては来年の3月頃としております。

最後に広報につきましては、広報（別冊）等におきまして、来年の4月、さらに来年の9月、10月頃に広報（特集）を予定しております。住民説明会の開催につきましては、計画案の策定ができた後ですね、来年の4月から6月頃にかけて約2か月を通じ、行いたいと思っております。地域公共交通会議につきましては、見直しの2か月前に会議を開催ということですので、10月の見直し、10月に計画期間の開始としまして、そこから遡ることになりますので6月末頃を予定としております。以上でございます。

（〇〇会長）

現時点で、このようなスケジュールで考えておるということですね。何かあと、もしございましたら。

ございませんでしょうか。では、用意していた議題はここままで、その他、何か。

（〇〇委員）

アンケート調査の委員からの意見というのはいつまでの期限で申し出させていただいたらよろしいでしょうか。

（事務局）

失礼いたします。そうしましたら、来週いっぱい程度。またじっくりと見ていただきまして、何かありましたら事務局のほうへ御連絡いただきたいと思っております。

それと、これ、ちょっと事務局からのお願いになるんですけども、こ

のアンケートにつきましては、今後の作業日程等もございます関係で、予定どおりの日時で進めたいと考えております。つきましては、いただきました内容をできるだけ反映する形をもちまして、あと事務局、そして〇〇会長のもとで御一任をちょっとさせていただきますと大変ありがたいというふうに考えておりますが、いかがでしょうか。

(〇〇会長)

よろしいでしょうか。できるだけ、ページ制約をみながらですね、皆さんからいただいた御意見を反映した形で作りたいと思いますので、ここでお認めいただければ来週いっぱいという話で、できるだけ早目に届けていただいたほうが反映しやすいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

ほか、よろしいですか。

(〇〇委員)

今日、今後のこの公共交通網ということに関しての定義を念のためにお伺ひしたいんですけども。バスと電車をどうするかという議論になっているんですけども、その大前提としてですね、こちらの栗生線区間の交通網形成のところを見ますとですね、まず出て行きやすさとか、そういうものを整備しましょうとか、あるいは駅前を美装化しようだとか、そういうことをしましょうというふうに書かれていて、それって何かなって考えると、結構な数字を占めている徒歩だとか自転車だとかそういうものの使いやすさの整備も含まれているのかなというふうに思うんですけども、この場っていうのは例えば歩きやすさとか自転車の走りやすさというのはちょっと置いておきましょうということでもいいんでしょうか。それとも、いや、それがやっぱり最終的につながるから、そこをやっていきましょうというふうに考えておられるのか、ちょっとその会長のお考えをお伺ひしたいと思ひます。

(〇〇会長)

三木市との関係上、それは入れないとまずいですよね。

(〇〇副会長)

御意見はいただいたらいいと思ひます。確かに駅広整備ができていない駅というのはですね、全ての駅に対する駅前整備というのができているわけではないということも事実です。幸い、今回ですね、市のほうも道路河川のほうも来ています、で、私も、例えばその道路整備等の所管をしておりますので、御意見をいただいてですね、例えば道路があつて駅に行きま

す、側溝があります。じゃあ、側溝にちょっと溝ぶたでもしたら歩きやすくなるのにねというようなことからですね、駅前周辺の改善ということについてはですね、取り組んでいきたいと思っていますので、どんどん御意見のほうはいただけたらいいと思います。

(〇〇委員)

ごめんなさい、ちょっとあまり個別の意見をいう場でないというのは会長の〇〇会長が言われていましたので、どちらかというところということも含めて公共交通とみなしてここで議論するのか、それともそれはやはりバス、電車を中心に議論するべきなのか、そこだと思っんです。今みたいな溝ぶたを付けたかというふうな話をここで議論しても仕方がないと思っすんで、ちょっと方向性を会長のほうでもう一度お願いします。

(〇〇会長)

まず公共交通の中に徒歩が入るかといったら定義上入らない。ただ、公共交通を便利にすることが三木市の市民の皆さんがた、昼間の市民のかたがたも含めて大切なことだろうということで計画をつくろうという話をしている、そのときにですね、公共交通というのはタクシーさんを除けば、バス停まで行かないと使えない手段ですから、そこへの行き方の話は全部範囲外ですというわけにはいかないです。

で、さきほどの道路の幅の話、道路をどうするんだと。道路の区画はどうとかの話、道を広げないとするとはですね、自家用車とバスとの流れをどういう形でお互い少しずつ遠慮してですね、市民の皆さんにいい体系にするにはどうしたらいいかという議論も対象になるという意味では、どんどん広がっていく話なんで、そこは行司役として、そこから先に行っちゃうと、何か道路計画の話になりますので、ちょっとこの話違いますよとは言っいますけど、まずはその公共交通に絡んで、公共交通という市民の皆さんの日常に絡んでですね、よくなる話とか、よくするためにはこういう議論が必要じゃないかということは全て言っただいて基本はいいかと思っいます。

なぜかというところ、粟生線沿線の公共交通網形成計画というところ、これ、公共交通のネットワークを考える計画という法律の名称なんですけど、これはもともとその前の連携計画もそうなんですけど、今まで問題があるとそれに対して計画を立てるという話になったので、地域全体を見渡さずに議論がつい起きがちだったので、もっと連携を考えて、ネットワークで考えってくださいというふうにしたわけで。そのときに徒歩を外していいとか、

自転車を外していいなんていう話はないんだけど、ただ計画の中心、焦点を公共交通において、道路のことまでは全ては書けないからという形で法律の体系ができていて、その法律自体がまちづくりとかですね、地域づくりの将来構想とセットでちゃんと考えるようにという通達も出ておりますので、ちょっとそういった形で。

で、市さんによってはですね、公共交通計画という名称だから、単に交通計画にしてしまっている市さんもあるし、総合交通計画を立てて、その背に交通計画という位置付けをされているところもある。で、これ、だんだん大きな話になっていくと都市計画とか総合計画とか、そういう名称というのは境目がないので、それを何ブロックかに分けるという話になる。それは各市の御判断、計画をなんぼ立てるかという話になるので、それで私が最初答えるより三木市の考えに振ったのはそういうことで各市さんの御判断になった。ただ、この場で議論するのはやっぱり、狭い意味で議論を閉じ込めるつもりでこのタイトルではないというふうに御理解いただければいいなと思います。

(〇〇委員)

はい、ありがとうございます。

(〇〇会長)

よろしいでしょうか。

(〇〇委員)

何度もすみません、アンケートについて、これはちょっと大事な気が付いたことがありましたので、ちょっと今から申し上げますが、問3と問8でございます。いわゆる出発地点と目的地なんですけど、まずあるいはタクシーもそうなんですけれども、ダイヤ分けするに当たりましては、例えば三木地域という出発地点はかなり広いエリアというふうに思っております。目的地についても神戸市となれば西神中央や、さきほど委員の自由が丘のかたからおっしゃっていただいたように西神中央であったり、あるいは三宮のほうかもしれませんし、淡河のほうかもしれませんし、少しエリアが広く、絞り切れていないような。せっかくアンケートを取ったのに、なかなかその先、我々の推測で、じゃあどういふ流れがあるのかなというふうに、その先が推測になってしまうので、せっかくアンケートを取るんでしたら例えば問3の部分でしたら、何丁目ぐらいまで。さきほど、自由が丘のかたで1から3丁目までが問題がありますというふうにおっしゃっていただいていたので、何丁目のかたでどういふ問題があるかという

ことを少し深掘りしたほうがよりよい結果が得られるのかなというふうに感じたのと、問8では、神戸市でしたら西神中央に行くわといたらたぶん11番に丸入れていると思うんです。事業者からすると、それは粟生線がんばらないといかんとかそういったことで、西神中央のほうの思いは全く受けとめることができないと思うので、出発地と目的地を少し詳しく引き出せるようなアンケートにさせていただいたほうがいいのかというふうに感じました。

(〇〇会長)

ありがとうございます。少し1行足すぐらいで何とかかなりそうで、神戸市は最低限2区分ですね、そしてもう少し何とか考えるようにさせていただきます。

## 7 その他

(〇〇会長)

よろしいでしょうか。その他というところで、何かございますか。

(事務局)

すみません、最後に4枚のチラシを入れております。「広報みき平成29年7月号」と書いたものから4枚です。こちらのほうは、鉄道とバスの利用促進に関わる取組について紹介させていただきたく、入れさせていただいております。1枚目が「広報みきの29年7月号」というもので、2枚目が「神戸電鉄運賃の全額を助成します」というもの、3枚目が「感謝祭2017」というカラー刷りのものと4枚目が上に「バス、いまどこ？もう来る！」という4枚になります。お手元でございますでしょうか。

まず1枚目の広報みきの分なんですけれども、こちら地域公共交通に関する出前講座の記事になっております。こちらのほうは神戸電鉄粟生線地域公共交通網の形成計画の内容を紹介する出前講座を開催しております。ぜひ、自治会などでちょっとこういうような話、来てやってみてというのがもしございましたら御連絡いただければ行かせていただきまして御説明させていただきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

次、2枚目の「神戸電鉄運賃全額を助成します」という分なんですけれども、こちらのほうは当初は学校の行事に限っておった制度なんですけれども、今は市内の自治会や子ども会、老人クラブ、女性団体などのかたで、神戸電鉄を使って遠足や社会見学、視察研修などの行事に神戸電鉄を使っていたいただいた場合にその運賃の全額を助成するという制度を設けておりま



す。こちら、事前に申請していただいて、全ての皆様が同一の行程で電車に乗っていただく必要があるんですけども、粟生線、神戸電鉄の運賃を助成するようにしておりますので、こちらもまた活用いただければと思います。

3枚目が「感謝祭2017」というものですが、こちらは神戸電鉄粟生線活性化協議会の利用促進の活動補助金を活用してこのイベントが三木市の食づくりの会の主催で行われます。粟生線に乗ってこの感謝祭、三木市役所前であるんですけども、来ていただくと特典が付くというイベントになっております。

次、4枚目、「バス、いまどこ？もう来る！」という分なんですけれども、こちら、アンケートの中でもありましたバスのロケーションシステムというものがあるんですけども、そのロケーションシステムというのは国や県と三木市を含む沿線市の補助金で整備しております、パソコンやスマートフォンからですね、例えば上の丸駅から吉川の渡瀬に行くのに、今この後、何時のバスがあるやろうということもすぐ即座にスマートフォンなどで調べられたり、またその待っているバスが時間どおりに来るのか、3分遅れに来るのかといった情報もこれを見ていただくと分かるような便利なシステムになっております。また、機会があれば使っていただければと思います。以上で終わります。

(〇〇会長)

ありがとうございます。以上、本日の議題は終わりました。時間をオーバーしてしまいましたが、これをもって終了とします。

(事務局)

〇〇会長に当たりましては、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から御挨拶を申し上げます。

(〇〇副会長)

本日は、委員の皆さんにおかれましては慎重な御審議、あるいは自治会の会長様がた等につきましてはですね、地域の問題を絡めて公共交通について御意見等いただきまして、それにつきましてはですね、いろいろしっかり持ち帰りまして議論をしたいと考えております。

それと本日ですね、デマンド交通の検討議会ということで部会のほうに御承認をいただいております。今後ですね、その部会の中で検討した内容につきましては、本協議会のところでしっかりと御紹介させていただくと

ということになるかと思えます。

本日は第1回目ということですので、説明が非常に多くてお疲れになったかと思いますが、次回からはですね、しっかりとした御意見をいただくような場にしていきたいと考えておりますので、今後ともよろしくお願ひしたいと思えます。

本日はどうもお忙しい中、どうもありがとうございました。今後ともよろしくお願ひいたします。

(事務局)

それでは、これを持ちまして「第1回三木市地域公共交通検討協議会」を閉会いたします。次回につきましては10月頃を予定いたしております。また引き続き、本協議会の運営にまた御協力をいただきますようお願ひいたします。

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えます。本日は、誠にありがとうございました。