

## 第2回神戸市地域公共交通活性化協議会会議録

平成28年10月18日

## 第2回 神戸市地域公共交通活性化協議会

1 日時 平成28年10月18日（火） 15時～17時

2 場所 三宮研修センター 5階505会議室

3 委員（出席者36人、欠席者1人）

### （1）学識経験者

小谷通泰

井料隆雅

正司健一

水野優子

### （2）市民代表

岩佐光一朗

玉田はる代（欠席）

### （3）交通事業者

松本修治

渡邊圭史

早川泰正（代理：尾崎）

奥野雅弘

楠葉誠司（代理：坪内）

辰馬秀彦

野々下恵介

長井透

八島敦

土田時寛

前田啓介

野澤俊博

成川邦彦

松本弘治

平尾文一

### （4）各種団体

中澤秀明（代理：水田）

奥篤

渡辺伸

前野博司（代理：滝本）

### （5）関係行政機関

松村知樹（代理：高田）

安江亮（代理：稲留）

若林隆司

登日幸治

山内良太

小出一真（代理：藤原）

工藤健一

星島淳一

津島秀郎（代理：畑中）

山本雄司（代理：白波瀬）

新 見 達 彦

若 林 宏 幸

4 議事

(1) 前回の議事

(2) 神戸市地域公共交通網形成計画（たたき案）について

(3) 意見交換

(4) その他

5 議事の内容 別紙のとおり

## 1. 開会

○小島公共交通課長

皆さん、こんにちは。定刻となりましたので、ただいまから第2回神戸市地域公共交通活性化協議会を開催させていただきます。

本日は大変お忙しい中ご参集いただきましてありがとうございます。まずもって厚く御礼を申し上げます。

私、神戸市住宅都市局交通政策部公共交通課の課長の小島でございます。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

開会に当たりまして、本来交通政策部長の鈴木よりご挨拶を申し上げるところでございますけれども、本日所用により遅れて参りますので、後ほどご挨拶を申し上げたいと思います。

早速、協議会のほうを進行させていただきたいと思ひます。座って失礼します。

まずお手元の資料の確認でございます。表紙に式次第をつけてございます。次に、資料1としまして委員名簿を添付しております。次に、資料2としまして、前回、第1回の協議会の議事要旨をつけております。資料3としまして、神戸市地域公共交通網形成計画（たたき案）を添付しております。資料4としまして、神戸市ネットモニターアンケート調査結果の抜粋を添付しております。資料5としましてA4横の今後の予定をお配りしております。参考資料として本日の座席表と、最後に今回のたたき案に関する提案・意見の依頼文をつけてございます。過不足ございませんでしょうか。

そうしましたら、お手元の次第に従いまして進行させていただきます。

## 2. 出席者紹介

○小島公共交通課長

それでは、本日もご出席をいただいております委員の皆様のご紹介でございます。お手元の資料1の委員名簿をご覧ください。本日合計36名の委員の方にご出席をいただいております。大変多くの委員の方にご出席をいただいておりますので、ご紹介につきましては前回6月3日の第1回の協議会から変更のございました委員の方のみご紹介させていただきます。

交通事業者の委員といたしまして、神戸市交通局次長の野々下委員でございます。

各種団体の委員といたしまして、一般社団法人兵庫県タクシー協会の専務理事、奥委員でございます。

関係行政機関の委員といたしまして、国土交通省近畿運輸局交通政策部交通企画課長、安江委員、本日は代理で稲留専門官がご出席でございます。

それから、兵庫県警察本部の交通部交通規制課、小出委員に変更になっておりまして、本日は代理で藤原調査官がご出席いただいております。

以上でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

それではここからの進行は小谷会長にお願いしたいと思ひます。よろしくお願ひいたします。

### 3. 議事

#### (1) 前回の議事

##### ○会長

皆さん、どうもこんにちは。神戸大学の小谷でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

本日、事務局より計画案をご提示いただいております。皆様方から忌憚のないご意見をお伺いしたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは、お手元の次第に従ひまして議事を進行させていただきます。

ではまず前回の議事につきまして事務局から説明をお願ひいたします。

##### ○小島公共交通課長

それではお手元の資料2をご覧ください。第1回協議会の議事要旨をご覧ください。前回は6月3日に開催しております。委員35名の方にご出席を賜っております。

議事につきましては、全てではございませんが、主な意見を紹介させていただきます。アンダーラインの部分を中心にご紹介させていただきます。

「最終的に自家用車以外の公共交通がどういうふうになるかという視点があつたほうがいいのではないか。」

それから、「災害も含めてしっかり支えるという側面が出てきていないように思う。」

それから、「都心三宮の話が出ておりますが、どういった課題をクリアしていかないといけないかということも具体的に述べられると非常にわかりやすい。」

それから、「地域の方が便利で価値が高いと感じて利用されている路線につきましては、やはり市民の目線で調整をしていただきたい。」

2 ページ目をご覧ください。

公共交通ネットワークの取り組み方針について、「1つのネットワークで移動が完結するというものではないと思われしますので、各ネットワークの間のつなぎをどうするのかも少し議論をするべき」という意見です。

それから、「東西方向を担っている幹線鉄道を軸にして、南北に面的にどうやって広げていくのか」という議論について、「路線バスですとかコミュニティバスとかタクシーとかそういった自動車交通をどうやって魅力を高くしていくのか、これが大事である」という意見でございます。

3 ページをご覧ください。

「一番大事なのは、ご利用者の方がこういったことをすれば本当に公共交通に乗りたいと、そしてそれで移動したいと思えるかどうか」ということを意見いただいております。

次に、「高齢化が急速に進んでいるという中で、また神戸の特性として南北の坂道が多いということで、南北の交通が実は非常に神戸は十分ではない」という意見です。

次に、「利用する立場からいいますと、いろんな交通手段を使って回遊できるとおっしゃるんですが、ややこしいということもありますので、情報をしっかりとわかるようにしていただきたい」という意見です。

次に、「都心での『人と公共交通中心の賑わいあるまちづくり』の推進という中で、やはり外国人旅行客目線での利用しやすい環境づくりを1つの課題として入れていただきたい」という意見です。

4 ページ目をご覧ください。

「こういう大きな協議会だとなかなか踏み込んだ意見というのは出にくいので、こういった形で声を拾っていくのかというのを少し検討されたほうがいいのではないか。」

次に、「平成37年を目標にされた計画となっておりますけれども、平成37年の理想にされているのは何なのかということがもうひとつよくわからない」という意見でございます。

5 ページをご覧ください。

「最終的な目標は公共交通を維持して市民のためになる、自家用車を抑制して公共交通にシフトしていただくというところの目的について共有したい。」

最後になりますが、「数値目標が実現できたら、市民にとってどんなに便利な交通体系になっているのかというのが市民から見てわかるように検討していくことが大切」という意見です。

全てではございませんけれども、以上のようなご意見をいただいたところでございます。以上です。

○会長

ありがとうございました。

ここまでのところで何かご意見、ご質問はございますでしょうか。

## (2) 神戸市地域公共交通網形成計画について

特にございませんので、それでは引き続きまして事務局より本日の主題であります神戸市地域公共交通網形成計画（たたき案）についてご説明をお願いいたします。

○小島公共交通課長

資料3の神戸市地域公共交通網形成計画（たたき案）をご覧ください。全部で54ページとなって大分ボリュームもありますので、かいつまんでご説明させていただきます。

表紙をめくっていただきまして裏側に目次をつけてございます。第1章 計画の目的と関連計画との連携、第2章 地域および公共交通の現状・課題、第3章 公共交通ネットワークの将来像、第4章 公共交通施策の取り組み方針、第5章 計画の推進、こういう構成でございます。

1ページをご覧ください。

計画策定の目的でございます。中ほどにございますけれども、神戸市におきましては、平成25年9月に神戸市総合交通計画を策定しまして、公共交通を中心に歩行者、自転車、自動車などがバランスよく組み合わされた安全で快適な交通環境の形成を目指すといったことを示した交通施策の基本的な方針を定めてございます。この神戸市総合交通計画のうち公共交通に関する基本方針や取り組みの方向性を踏まえまして、現在の公共交通の抱える課題を明らかにするとともに、公共交通を中心としたコンパクトなまちづくりの積極的な推進と、公共交通の維持・充実を目的としてこのたび神戸市地域公共交通網形成計画を策定するものでございます。

2ページをご覧ください。

1-2としまして計画の位置づけを示しております。市のマスタープランであります神戸市総合基本計画、また左側の神戸市都市計画マスタープラン、それから先ほどの神戸市総合交通計画と今回の公共交通網形成計画の関係を示したものでございます。

1-3計画の区域につきましては神戸市全域でございます。

1-4対象につきましては神戸市内の鉄道、バス、タクシーとしております。

計画の期間でございますが、2025年、平成37年を目標年次としております。なお、施策の実施状況、目標値の達成状況を検証・評価を行いまして、必要に応じて計画の見直しを行っていきたいと考えております。

3ページをご覧ください。

1-6上位計画、関連するまちづくりの方針としまして、(1)神戸づくりの指針、(2)は今年3月に策定しました神戸2020ビジョン、4ページを見ていただきまして2011年3月に策定しました神戸市都市計画マスタープランの概要をお示ししております。

5ページの図1-2がこの神戸市都市計画マスタープランに提示されております都市構造図を添付いたしております。

6ページをご覧ください。

(4)神戸市総合交通計画でございます。これにつきましては四角囲みの部分でございますが、交通施策の基本方針としまして、方針1、公共交通中心の交通ネットワークの維持・充実、以下3点の方針を示してございます。取り組みにおける視点としましては、視点1の既存ストックの有効活用、以下5つの視点を示してございます。

その下に、めざす交通体系といたしまして、こういったイメージ図を添付させていただいております。

7ページをご覧ください。

7ページ以降は第2章としまして地域および公共交通の現状・課題をお示ししてございます。これにつきましては前回の協議会資料のご説明と重複いたしますので、詳しい説明は省略させていただきます。7ページは都市の概況としまして図2-1で神戸の地形、その下に人口集中地区の変遷ということで、鉄道沿線に市街地が形成されているという状況を示しております。

8ページをご覧ください。

このページは人口の推移といたしまして、図2-3が神戸市全体の人口の推移、それからその下が人口の将来展望、これは昨年10月に策定しました神戸創生戦略の中の人口の

将来展望でございます。一番下に町丁字ごとの高齢化率の状況をお示ししております。高齢化、また人口減少が進んでいくという状況を示しております。

9 ページをご覧ください。

2 - 3 交通の現状としまして人の移動につきまして、上のほうは近畿圏の交通手段別の利用割合の比較ということで、神戸市は近畿管内では鉄道、バスの利用、または徒歩の割合が多くなっているという現状でございます。その下、総トリップ数の経年変化、今後減少が見込まれております。交通手段利用割合の経年変化につきましては、若干鉄道、バスがふえて、徒歩の割合が減っているという状況でございます。

10 ページをご覧ください。

これは上のほうが神戸市域内における人の動き、下が神戸市域と周辺都市間の人の動きをお示ししております。いずれも東西方向の動線が太いという特徴がございます。

11 ページをご覧ください。

公共交通の状況といたしまして、神戸市の公共交通網の現状の図面をお示ししております。

12 ページをご覧ください。

このページは鉄道の現状・課題をお示ししております。上のほうが神戸市の鉄道網図を一日当たりの利用人数ごとに色分けをして表示しております。下のほうは各鉄道の乗車人員の推移を平成17年からの変化をお示ししてございます。

13 ページはバスの現状・課題をお示ししております。上のほうは神戸市のバス路線網図ということで、一日当たりのバスの便数ごとに色分けをしてお示しをしております。下のほうは神戸市バスの乗車人員数の推移と、市バス路線における路線別の収支状況をお示ししております。

14 ページをご覧ください。

最後にタクシーの現状・課題ということで、神戸市内のタクシーの乗車人員と登録台数の推移をお示ししております。

以上が現状と課題の章でございます。

15 ページをご覧ください。

ここからが第3章、公共交通ネットワークの将来像でございます。基本方針といたしまして、豊かな市民生活に資する利便性の高い公共交通の実現ということをお示ししております。内容ですが、「まちづくりや観光施策と連携し、公共交通で快適に移動できる交通

環境を整備するとともに、将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークを構築し、地域の魅力・活力を維持向上させる。また、今後の人口減少社会において公共交通を維持するために、交通事業者、市民、企業、行政が相互に協力し、地域が一体となって公共交通ネットワークを支える。」という方針を挙げてございます。

目標を3点挙げております。目標1、まちづくりの方針を踏まえた公共交通ネットワークの維持・充実、目標2、利便性が高く魅力的な公共交通ネットワークの形成、目標3、誰もが安全・安心に利用できる公共交通ネットワークの形成、以上3つの目標を挙げてございます。

16ページをお開きください。

3-2としまして公共交通ネットワークの将来像です。鉄道駅を中心としまして神戸の市街地は既に都市機能がコンパクトにまとまった都市構造がおおむね形成されており、これを生かしまして鉄道が幹線、路線バスがフィーダーの役割を担うことを基本とし、より効率的、効果的な公共交通ネットワークの形成を図ってまいります。さらに、地域に密着した公共交通として、バスやタクシーを活用した地域コミュニティ交通の充実を図ります。また、都心や観光地においては多様な移動手段の活用により回遊性の向上を図ります。

図3-1に公共交通ネットワークの将来像のイメージをお示ししております。

17ページをご覧ください。

図3-2としまして公共交通ネットワークの体系図を模式的にあらわしてございます。

18ページをご覧ください。

将来像の実現に向けた基本的な考え方として、階層別の公共交通ネットワークを示しております。まず、基幹公共交通ネットワークですが、役割としましては、都市の骨格となる公共交通ネットワークとして、都市内拠点及び他都市を広域に結びます。対象は鉄道でございます。幹線公共交通ネットワークですが、役割は基幹公共交通ネットワークを補完する公共交通ネットワークとして都市内の拠点及び他都市を結ぶものでございます。対象は路線バスとロープウェー、ケーブルとしております。次に、地域コミュニティ交通ネットワークですが、役割は市民の日常生活を支えるきめ細かな公共交通ネットワークとして、地域内の拠点や基幹公共交通ネットワーク及び幹線公共交通ネットワークと地域を結びますというふうにしております。対象は路線バスとタクシー、コミュニティバスとしております。次に、交通結節点としましては、役割は円滑な乗り継ぎや拠点機能、ターミナル機能を備え、公共交通ネットワークを結節いたします。対象は鉄道駅とバスの乗り継ぎ拠点

としております。

19ページをご覧ください。

各ネットワークの階層別のイメージ図をあらわしてございます。

次、20ページにつきましてはネットワークの階層別に示した現況図ということで、基幹公共交通ネットワークを青、幹線公共交通ネットワークを緑、地域コミュニティ交通ネットワークを赤でお示しし、主要交通結節点を茶色で20カ所、その他交通結節点をオレンジ色で15カ所設定してございます。

21ページをご覧ください。

公共交通ネットワークの取り組み方針と関係者の役割分担をお示ししております。まず全体の取り組み方針といたしまして、自動車から公共交通への利用転換を進め、公共交通ネットワークの維持・充実を図ります。各公共交通ネットワークに求められる役割に応じた機能的な公共交通ネットワークを形成してまいります。利用者目線に立ち、わかりやすく利用しやすい公共交通ネットワークを形成してまいります。

次に、市民・企業、交通事業者、行政の役割分担でございますが、交通事業者、安全・正確な運行と事業の効率性、収益性の向上に努めます。交通事業者間で協力・連携し、公共交通ネットワークの機能向上を進めてまいります。行政についてですが、鉄道が基幹、バスがフィーダーという役割分担のもと、持続可能な公共交通ネットワークの形成を推進いたします。交通事業者間の調整や交通事業者の実施する取り組みへの必要な支援を行います。利用者のニーズ把握を行い、交通事業者へ情報提供等を行ってまいります。市民・企業ですが、地域の公共交通の現状や課題を共有し、改善点について意見・提案するとともに積極的に公共交通を利用します。

その下に基幹公共交通ネットワークについて同じく取り組み方針と役割分担をお示ししてございます。

次、22ページでございます。

幹線公共交通ネットワークの取り組み方針と役割分担をお示ししております。

その下に地域コミュニティ交通ネットワークの取り組み方針とそれぞれの役割分担を同様にお示ししております。

23ページにつきましては交通結節点ということで、この分野に関します取り組み方針と役割分担について同様にまとめてございます。

これに基づきまして、24ページに第4章としまして公共交通施策の取り組み方針をお

示しております。

公共交通施策の考え方といたしまして、この公共交通の基本方針及び目標を踏まえまして6つの施策を設定しております。図4-1にはエリアごとに施策をお示ししております。25ページをご覧くださいと、先ほど説明申し上げました公共交通の基本方針に対しまして、公共交通施策の取り組み方針を、施策1の都心での「人と公共交通中心の賑わいあるまちづくり」から、一番下の施策6、公共交通の利便性向上・利用促進、6つの施策を挙げてございます。以下、26ページ以降にそれぞれの施策ごとの取り組みの方針を示しております。

26ページをご覧ください。

施策1としまして、都心での「人と公共交通中心の賑わいあるまちづくり」の推進でございます。中ほどですけれども、昨年9月に策定いたしました神戸の都心の未来の姿（将来ビジョン）及び三宮周辺地区の再整備基本構想をもとに、今後、都心地域における将来の交通体系を策定していきます。視点としましては、自動車交通のマネジメント、歩行環境の向上、公共交通など多様な交通手段の確保、この3つの視点から、歩く人が中心のまちの実現に向けた交通体系の見直しを行ってまいります。下のほうに今申し上げました3つの視点に従いました都心での交通体系のイメージ図をお示しております。

次、27ページをご覧ください。

図4-3に三宮クロススクエアのイメージ図ということで、これは図面上オレンジで示しております範囲につきまして、この範囲を三宮クロススクエアとして人と公共交通優先の空間としていく構想でございます。図4-4にクロススクエアのイメージのパスをお示しております。

28ページをご覧ください。

都心におけます現状と課題を5点ほど挙げております。1点目が路上駐車の問題、2点目が三宮駅付近で駅やバス乗降場が散在し乗りかえ動線が複雑、それからバス運行の要望や新たな需要への対応、4番目が事業者ごとの料金体系、5番目が広域拠点間の公共交通の充実と。5つの現状・課題を挙げてございます。

29ページをご覧ください。

取り組み方針1としまして、わかりやすく利用しやすい交通環境の整備を行います。

(1) 交通環境の整備として、①交通結節点の強化を挙げております。これは、周辺の開発に合わせましてボイドといいますわかりやすい縦動線プラス滞留空間を民地内に整備

することで、駅周辺の3層ネットワークを強化するものでございます。下にイメージ図を示しております。

30ページをご覧ください。

②駐車場との連携、③バス乗降場の集約化ということで、図のほうで主に路線バスのバス乗降場の集約化のイメージ、上のパースでは中長距離バスのバスターミナルのイメージパースを添付しております。④としましてタクシーベイのあり方も検討を進めていきたいと考えております。

(2)のわかりやすく使いやすい料金体系としまして、⑤ゾーン内均一料金制度の料金施策の検討を進めてまいります。下の図では一定ゾーンでの上限運賃制のイメージをお示ししております。

31ページをご覧ください。

(3)の公共交通に関連する情報案内の充実といたしまして、インフォメーションセンターや案内サインシステム等の整備を行ってまいります。

取り組み方針2としましては、多様な交通需要に対応したさまざまな交通手段を確保することで、都心内の回遊性の向上を図ってまいります。⑥循環バス等の導入や、⑦LRT・BRTの導入可能性の検討を進めるものでございます。参考としてコベリンの拡充につきまして記載してございます。

32ページをご覧ください。

取り組み方針3といたしまして、神戸の玄関口となる広域交通拠点としまして、三宮駅、新神戸駅の交通結節機能を高めるとともに、都心の再整備やポートアイランドでの医療産業都市の進展を踏まえた新神戸駅、三宮、ポートアイランド及び神戸空港間の南北交通について、既存の公共交通を活用しつつ、快適かつ効率的な公共交通を整備いたします。

取り組み内容としましては、(5)基幹公共交通であるポートライナーの混雑緩和や輸送力の増強策の検討を進めるものでございます。。

33ページをご覧ください。

(6)広域拠点間の交通ネットワークのあり方の検討も進めてまいります。3番にそれぞれの項目の取り組みのスケジュールをお示ししております。

34ページをご覧ください。

施策2、西北神地域での基幹公共交通の維持でございます。現状と課題の例としまして、神戸電鉄さんの利用者数が減少しているという動向をお示しさせていただいております。

35 ページに取り組み方針1 としまして、自動車から公共交通への利用転換を進め、鉄道とバスの効果的な役割分担のもと、基幹公共交通である鉄道を中心とした公共交通ネットワークを維持してまいりたいと考えております。

取り組み内容ですが、(1) 鉄道とバスの効果的な役割分担といたしまして、①鉄道とバス路線との連携ということで、路線の新設・変更、あるいはダイヤ変更につきまして、必要に応じて関係者による協議の場を設けるとともに、協議会等の場を活用しまして各公共交通事業者、行政等で情報の共有を図りまして、利用者の利便性を考慮した上で、鉄道とバス路線とがお互いに補完し合えるような効率的な運行を目指していきたいと考えております。

(2) が駅へのアクセス改善でございます。②の駅にアクセスする路線バスとダイヤ調整等による乗り継ぎの円滑化、③パーク&ライド、キス&ライドの整備を進めてまいります。

(3) まちづくりとの連携ということにつきましては、駅周辺のまちづくりを進めてまいります。具体的な取り組みとしましては、現在行っております鈴蘭台駅の駅前再開発、また市営桜の宮住宅の建て替え事業を例として挙げさせていただいております。

36 ページをご覧ください。

(4) の利用促進・利便性向上施策の実施でございます。企画乗車券等による利用促進といたしまして、昨年度から行っております神鉄シーパスワンの事例を紹介させていただいております。⑥公共交通優先利用行動の喚起ということでモビリティ・マネジメントを実施してまいります。⑦沿線地域における観光資源の活用ということで、市バス111系統で今行われております重要文化財めぐりをお示ししております。

(5) で基幹公共交通の維持・充実策についての検討を進めてまいります。

37 ページをご覧ください。

取り組み方針の2 としまして、基幹公共交通の安全で安定した輸送を確保するとともに、輸送サービスの向上を図ってまいります。

取り組み内容としまして(6) の施設の更新・改良による安全性の向上・耐震化の推進、(7) 輸送サービスの改善・効率化の検討を進めてまいります。各項目の取り組みスケジュールを以下に示してございます。

38 ページをご覧ください。

施策3 の地域コミュニティ交通の維持・充実でございます。鉄道駅や生活利便施設など

への移動手段を確保していくために多様な地域コミュニティ交通の導入や維持・充実に向けた取り組みを進めてまいります。下の図面では地域ごとにコミュニティ交通導入のイメージをお示ししております。

39ページをご覧ください。

現状と課題について、交通の課題の例として、我々が地域に説明に行った際に地域の方からよくいただく意見をお示ししております。「高齢化に伴い免許返納者がふえてきている」。また、「近隣の商店等が閉店したため離れたスーパーに買い物に行かなければならない」と、このような意見をよく伺っております。その下には最近の地域交通に関する地域団体からの要望の件数をお示ししております。

40ページをご覧ください。

取り組み方針1としまして、高齢者などの生活の足を確保するため、コミュニティバスや乗り合いタクシーなど地域の実情に応じたさまざまな交通手段の導入や維持・充実に目指してまいります。

取り組み内容としまして、(1)新たな地域コミュニティ交通の導入の検討ということで、①地域の優先度による計画的な支援を展開してまいりたいと思っております。地域住民のまとまりや主体性などとともに、鉄道駅やバス停留所からの距離、現地の地形条件、道路の整備状況、高齢化の状況などの客観的なデータ分析を行いまして、地域の優先度を総合的に判断して、計画的に支援を進めてまいります。②地域主体による地域コミュニティ交通の導入について、その実現に向けた取り組みを進めてまいります。

下の図4-13で地域の状況の整理とその解決策の例をお示ししております。一番下に地域コミュニティ交通ネットワークの交通手段の範囲を赤の破線でお示ししております。

41ページをご覧ください。

こういった活動の取り組みのフロー図をお示ししております。一番上でございますが、地域からの要望や地域の客観的な状況を踏まえまして、地域コミュニティ交通導入検討地域をまずは決定いたします。次に検討組織の立ち上げをいただきまして、アンケート調査等を行い、目的の明確化をしていただきます。その上で、地域、事業者、行政で協議の上、運行計画を策定し、試験運行を行い、それから本格運行、運行継続につなげていきたいと思っております。必要に応じて運行手法や計画の見直しを行い、場合によっては他の運送形態というのでも検討していきたいと考えております。

42ページをご覧ください。

上のほうに塩屋地域での取り組み、下のほうに北区の八多町での地域コミュニティ交通導入の取り組みをお示ししております。

4 3 ページをご覧ください。

地域コミュニティ交通の維持といたしまして、継続的に乗って支える意識を醸成するために、交通事業者の方からは乗降者数等の情報提供、行政からの側面的な支援のもと、住民主体で利用促進に関する取り組みを進めていただきたいと考えております。下にスケジュールをお示ししております。

4 4 ページをご覧ください。

施策4、北神地域のバス路線の再編でございます。北神地域については、この形成計画策定後に、（仮）としておりますが北神地域公共交通再編実施計画を策定し、広域路線バスの分割や新たな移動手段をフィーダー路線として整備することで公共交通ネットワークを効率的、効果的なネットワークに再編したいと考えています。

中ほどの図面に、現在北神地域を運行するバス路線図、下のほうに北神地域を運行するこれらバス路線の輸送人数と運行本数ということで、輸送人数が若干減っているという状況をお示ししております。

4 5 ページでございます。

取り組み方針1ということで、バス路線再編による利便性の高い公共交通ネットワークを形成いたします。この図4-18のイメージでありますように、左側の現在における既存路線バスを右側にありますように緑でお示ししておりますように分割して、それを補完する形として赤でお示ししております地域コミュニティ交通を導入しようとするものでございます。あわせて、（2）バスの接続拠点の整備、（3）わかりやすいダイヤ設定の検討、（4）公共交通利用の意識啓発もあわせて進めてまいりたいと考えております。

4 6 ページにこの取り組みのスケジュールをお示ししております。

次に、4 7 ページの施策5、観光地での公共交通の利用促進でございます。現状と課題ですが、下の左側の棒グラフにありますように、六甲・摩耶、有馬においては青く示しております車、バイクの利用が多くなってございます。一方、右側の折れ線グラフのように六甲山上における外国人旅行客数は年々増加しているという状況でございます。

4 6 ページをご覧ください。

取り組み方針1としまして、観光地までアクセスしやすく、観光地内を回遊しやすい公共交通ネットワークを形成いたします。内容につきましては（1）ロープウェー・ケーブル

ルの運行サービスの向上、（２）鉄道駅とロープウェー・ケーブル駅を結ぶ公共交通の充実、（３）観光地内を回遊する公共交通の充実を挙げてございます。

４９ページをご覧ください。

取り組み内容としまして（４）公共交通に関連する情報案内の充実や、（５）わかりやすく使いやすい料金体系を検討してまいります。

５０ページをご覧ください。

施策６、公共交通の利便性向上及び利用促進でございます。取り組み方針１、誰もが利用しやすい環境の整備を進めるとともに、安全で安定した運行を確保しますということで、取り組み内容ですが、（１）乗り継ぎ環境の整備、（２）待ち合い環境の整備、（３）ユニバーサルデザインの推進を行ってまいります。

５１ページをご覧ください。

引き続きまして（４）施設の更新・改良による安全性の向上・耐震化の推進、（５）鉄道と連携したバス運行ダイヤの設定、（６）わかりやすく使いやすい料金体系の検討を掲げてございます。

５２ページをご覧ください。

取り組み方針の２、ＩＣＴを積極的に活用するなどの情報提供の充実を推進いたします。（７）デジタルサイネージの整備、（８）ＩＣＴの活用による情報提供、（９）バスロケーションシステムの整備、（１０）公共交通マップ等の作成・配布を行ってまいります。

取り組み方針３につきましては、公共交通を優先的に利用するための意識啓発を推進してまいります。これはモビリティ・マネジメントを推進してまいります。下にスケジュールをお示ししております。

最後のページでございます。第５章計画の推進ということです。５－１で数値目標の設定をしております。これにつきましてははまだ十分に我々としても議論できておりませんので、この資料では指標の例をお示しするにとどまっております。例えば公共交通の分担率、あるいはその下の地域コミュニティ交通導入の支援地区数等を例示として挙げてございますが、今後皆さんのご意見を伺って、施策ごとに１つあるいは目標ごとに１つの数値目標を設定していきたいと考えてございます。

最後に進行管理及び推進体制でございますが、中ほどにありますようにこの協議会におきまして施策に係る取り組み状況、実施効果などを関係者と共有させていただきまして、ＰＤＣＡサイクルの進行管理に基づきまして施策の実施状況や目標値の達成状況を目標年

次の中間年に検証・評価して、社会情勢の変化などを踏まえて必要に応じて見直しを行ってまいりたいと考えてございます。

以上が資料3の説明でございまして、引き続きましてA4横の今後の予定と書いております資料5をご覧ください。

今後のスケジュールでございまして、この横の表を見ていただきますと、この地域公共交通網形成計画、1月から2月にかけてパブコメを実施しまして、3月に計画策定、国土交通大臣等へ送付したいと考えてございます。先ほどの北神地域での再編実施計画などにつきましてはこの計画策定後に検討を進めていきたいと思っております。

この協議会につきましては、今回10月、第2回目を開催いたしておまして、第3回目を12月、第4回目を3月あたりにまた改めて開催させていただきたいと考えております。

それと、資料4ということで、ネットモニターアンケートの調査結果抜粋を示しておりますが、大分時間もたちましたので、このネットモニターアンケートの結果につきましてはまた後ほどご覧いただければ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した。

### (3) 意見交換

○会長

只今、たたき案につきましてご説明をいただいたわけでございます。なるべく多くの皆様方からご意見をお伺いしたいと思っております。今から約1時間ばかりでございますので、よろしく願いいたします。

まず、内容につきまして、どなたからでも結構ですので、ご発言いただけましたらよろしく願いいたします。いかがでしょう。

○委員

失礼いたします。少しささいなことになるのですが、今回具体の施策をいろいろとご説明いただいたのですが、気になりますのが取り組みスケジュールというのが施策ごとにあるかと思うのですが、ここに掲げられている施策が一体いつぐらいから進んでいつ

ぐらいに終わっていくのだらうというところに皆さんは結構関心が高いのかなというふうに思うのですけれども、ちょっとお聞きしたいのが矢印です。それぞれについて前期、中期、後期、中・長期ということで矢印が書かれてあるのですが、例えば33ページで矢印が途中で途切れているものが幾つか、このページだけこういうのがあるということで、一体この途切れているところというのは何らかの成果があらわれるというような途切れなのか、あるいはそういったことではないのかということをお聞きしたいのと、あとやはり具体的に書くのは非常に難しいとは思いますが、できる限り、べたっと矢印があるよりは、精査できるところは精査していただいています、さらにできるところは精査していただいて、ちょっとそのあたりのタイムスケジュール感がもう少し出ればいいかなというふうに思いました。

以上でございます。

○会長

取り組みスケジュールにつきましてご意見いただきましたが、これに関して何か、せっかくですのでご意見をお持ちの方はございますか。いかがですか。特にないですか。

それでは、事務局のほうでこの取り組みスケジュールにつきましてご回答をお願いします。

○小島公共交通課長

ご意見どうもありがとうございます。ご指摘のとおりこのスケジュールにつきましては十分に精査ができていないと思っております。33ページの例でご説明を申し上げますと、例えば①の交通結節点の強化。これはずっとやっていかないといけないことだと思いますので矢印を引いて書いておりますけれども、ちょっと今後よく検討しまして、そうはいうものの、一旦、前期なのか中期なのか後期なのか、どの時点までにどの程度のものを仕上げていくのかということも見える形にしていけないのかなというふうに思っております。そういった意味で、例えば③のバス乗降場の集約化ということについては、矢印が途中で切れておりますけれども、中期の32、33年あたりで一定の成果を出したい。そこで一定の成果を出したいんですが、これでおしまいではなくてこういった問題は引き続き検討していきたいということでこういう表記にさせていただきます。例えば⑦のLRT・BRTの現在導入の可能性を検討しておりますが、これも10年も20年も検討するわけにはいきませんので、これを目安として中期ぐらいには検討も終わって、それ以降はそのときの状況に応じてまた次のステップに移行できないかというふうな思いを持って

書いてございます。ご指摘のとおりちょっとまだよくわかりにくいということがありますので、これはちょっと次回までに改めて皆様のご意見もお聞きしながら修正をしていきたいというふうに考えております。

○委員

ということは矢印が途切れているところにはやはり何らかの意図があるということでしょうか。よろしいですね。

○小島公共交通課長

はい。

○委員

わかりました。

○会長

ありがとうございます。確かにこの矢印にはいろいろなパターンがありますが、事務局の思いがまだちょっと読みとりにくいかなど、私もそういうふうに感じました。ありがとうございます。

他の方はいかがでしょう。お願いいたします。

○委員

スケジュールと事業について、恐らくまだ精査できていないと思うのですが、結構たくさん事業があるなという印象がでございます。来年4月の計画策定後に、最初に何から手をつけるのかがわかりにくいので、優先順位を少し考えながら策定いただけたらと思います。たくさん事業を一度にやる必要はないと思います。

以上です。

○会長

ありがとうございます。ご意見として承りたいと思います。

他の方はいかがでしょう。せっかくですのでスケジュールに関して。特によろしいですか。

優先順位に関して何か事務局からコメントはございますか。今後検討していただくということによろしいですか。

○小島公共交通課長

この中でも1つうたっています北神地域のバス路線の再編というのはスケジュール表にもこの中では一番短い矢印で成果を出したいと思っておりますので、まずはそういうところ

ろはやっていきたいと思ひますし、そのほかにも利用促進なんかはそんなにハード整備も必要ありませんので、そういったところなんかは比較的取り組みやすく、また既に実施しているものもありますので、そういったものは引き続きやっていきたいと思ひます。いずれにしてもメリハリがわかる形で最終的には整理をしていきたいというふうを考えております。

○会長

ありがとうございます。

いかがでしょう。ご意見ございますでしょうか。せっかくですので、それでは、まことに恐縮でございますが、まず市民団体の皆様方から、利用者の立場からぜひともご意見をまずお伺いしたいと思ひます。

○委員

市民の立場ということで申し上げますと、私も新開地から三宮まで地下鉄あるいは神戸高速をよく乗るのですが、場内放送が非常に聞こえにくいときがあるんですね。電車の騒音に紛れてといいますか。それをもう少し市民に対するサービスという意味でも、特に私は女性の声は聞きやすいのですが、男性の太い声で放送されるのは聞きにくい。これは私が高齢であるということもあると思うのですが、これからやはり高齢化率が高くなるということも含めて、やはりそれちょっと考えていただけたらありがたいなというふうに思っております。

○会長

駅の中のアナウンスということでしょうか。

○委員

走行中のアナウンスのことです。

○会長

走行中のアナウンス、車内のアナウンスについて、鉄道事業者の皆様方で何かその辺今まで利用者の皆様からご指摘あって改善したと事例をお持ちの方ございませんか。また後であれば触れていただければと思ひます。どうもありがとうございます。

それでは、引き続きまして鉄道事業者の皆様方からご意見をお伺いしたいと思ひます。

○委員

ちょっと細かいところで申し上げたいのですがけれども、西北神地域での基幹交通の維持というところで施策の2ですけれども、その中で（5）、（7）あたりに書かれている

ことですけれども、例えば基幹公共交通の維持・充実というところと、(7)の輸送サービスの改善・効率化、並列して書かれていますが、取りようによると相反する概念が一緒に書かれているというふうなところもありまして、例えば輸送サービスの改善といいますと前向きな感じがするのですけれども、効率化といいますと、例えば減便であったりそういった施策で効率的な経営をしていきたいと思います、そういう目指すべき方向が違うものが一緒に書いてあるような感じがしますので、何かいわゆる維持とか効率化とか、どちらかと言うと後ろ向きなものについては一まとめにして、一方で前に向けて充実させていくんだとか改善するんだというものについては分けて書いていただいたほうが市民の方からわかりよいのかなと、そういう感じがしました。

それと、もっと細くなっちゃいますけれども、輸送サービスの改善・効率化のところ速達性向上策について検討しますと、ここだけすごく具体的に書いてあるのですけれども、ここも余り選択肢を狭めず書いておいたほうがいいのかと思います。当社にとっては三田線の複線化が途中で頓挫していますので、検討していることには変わらないのですけれども、なかなか現時点でできるような状況もないので、ここも選択肢を狭めず広く書いといたほうがいいのかと、そう思いました。ちょっと感想めいたことで申しわけございませんが、以上です。

○会長

何社かの事業者の皆様方からお伺いした後、まとめて事務局のほうからお答えいただきたいと思います。

○委員

特にございませぬ。

○委員

先ほどの車内アナウンスのことについて少しお話しさせてもらってよろしいですか。

車内アナウンスですけど、なかなか対策というとソフト的なはっきりしゃべるとかそういったところのマニュアル、教育になると思います。一方で駅構内でのアナウンスというのは、一昨年だったと思うのですが音量は変えずに周波数みたいなところをちょっとさわって聞きやすいように努めてまいりました。お気づきの方もいらっしゃるかと思います。聞きやすくなったという声と、付近の住民の方からうるさいぞという声と両方いただいているような状況でございます。なかなかちょっと車内のほうはソフト的な対策を実施しているような状況です。

○委員

今回たたき案をいただきまして、非常に詳細に書いていただいて非常にわかりやすいかなと思っています。どういったことを目指したいのかというのがわかってきたような気がします。その中で、ちょっと細かい話ですけど、一番最後のところで気になったところでモビリティ・マネジメント実施数の目標値が年2カ所と書いていますけれども、モビリティ・マネジメント、そんなに難しいものではないと思いますし、例えば各小学校にするだけで何十カ所というふうなことができるということですので、もうちょっと意欲的なものもあってもいいのかなというふうに思っています。

以上です。

○委員

弊社も特にございません。

○委員

先ほどもご意見ありましたように、具体的な施策という意味ではこれだけ多岐にわたっていることから、まずこの形成計画をつくってP D C Aを回しながら、個別にいろいろな課題をフォローアップしていくということも書いていただいています。恐らくはこの1年で基本となる形成計画をつくり、それを基に個別課題毎にまた関係者がそれぞれグルーピングされて、さらに検討を深めていくことになるのだと思いますので、先ほどもありましたように、「取り組みスケジュール」に示されている矢印がより具体化していく方向で次のステップに向けた運営がなされることを希望いたします。

以上でございます。

○委員

交通局はバス、地下鉄あるわけですが、地下鉄ということでのご質問だと思います。

地下鉄、市街地部と西北神のニュータウンを結ぶものと、市街地の臨海部を結ぶ海岸線と2つの鉄道でございます。エリアとして落とし込んだ記述というのは特にございませんけれども、事業者としての役割の位置づけのあたりで方向性を記述していただいておりますので、私どもとしては特に必要がないものと考えてございます。

以上です。

○委員

こちらの公共交通網形成計画たたき案となっておりますが、非常に内容のほうは整理されてきているのかなというふうに感じてございます。多岐にわたる内容ですけれども、し

っかりと網羅しておられるということで、先ほどから委員の皆さんおっしゃってるようにこれをこれからどう整理していくのが重要なのかなと。それと、この先市民の皆様がこういった資料を目にしたときに、我々としてはごく普通に使ってる用語でも市民の皆さんにとって少しわかりにくいような用語が中にあるとするなら少しフォローが要るのかなと。普通に例えば国庫補助、あるいはキス&ライドとかモビリティ・マネジメント、我々交通事業者では普段普通に聞くような用語ですけれども、市民の皆様がお聞きになったときにしっかりと理解していただけるような何かフォローが要るのかなというふうに感じました。

#### ○委員

弊社の場合、市街地しか走っておりませんので、ちょっとその観点から。まず施策の中にも特に市街地というものが含まれていなくて、その市街地にお住まいの方たくさんいらっしゃるんじゃないかなと思うんですけど、その方のニーズがどういうふうになって、それからそれに対してどういうことをしていく必要があるのかなのかというところをもう少し、施策の中の円の中に入りませんので、何かコメントいただけるとうれしいなというふうに感じております。

#### ○会長

ありがとうございます。

鉄道事業者の皆様方から幾つかご質問いただいておりますので、事務局のほうでよろしいですか。

#### ○小島公共交通課長

私のほうでまとめてお答えをさせていただきます。

まず、ページで申し上げますと36ページ、37ページでございます。ご指摘のとおりかと思っておりますので、内容を、改善して利用サービスの向上につながるようなものと、一方でやはり鉄道を維持していくために効率化をしていかないといけない、両面があると思っておりますので、そこら辺は整理をしてまとめ直したいと思っております。また、速達性の向上等に限らず幅広く検討できるように表現を配慮したいというふうに考えてございます。今後詳細に意見交換させていただきたいというふうに思います。

それから、54ページのモビリティ・マネジメントの件でございますが、2カ所となっておりますが、いろいろ検討して前向きに進めていきたいと思っております。他都市の事例なんかも参考にしながら幅広い形でやっていきたいと思っております。例えば区役所の窓口で新しく神戸に住まわれる方に公共交通のマップを渡してアンケートを渡すとか、あるいは

どこかの駐車場を対象にしまして、その駐車場利用者に対して、実は公共交通でも来られますよというふうなPRをして公共交通の利用への行動の転換を促していくとか、そこら辺は我々もしっかり勉強しているいろんな方法でMMの活動についても取り組んでいきたいと考えております。

それから、この形成計画で方針を示して具体的には個別の関係者と詳細な話を進めていきまして、スケジュールについても具体的に今後表示をしていくと。まさにそのとおりというふうに思っております、これまでこういった各交通事業者の皆様、行政機関がまとまって1つの会議を形成することができませんでしたので、こういった場を大事にしまして、ここで全体の方針を決めて、あと個別については各関係者で議論をし、前向きに進めると。その結果につきましてもこの協議会の場にフィードバックをして、市民の方が利用しやすい公共交通にしていきたいというふうに考えてございます。

用語の整理につきましては、これはもう本当におっしゃるとおりで、最終的にパブコメ案にまとめるときには用語の解説をつけるとか、本文の表現自体を改めるとか工夫をしてわかりやすい内容にしていきたいと思っておりますし、最終的には概要版という形でもう少しボリュームを絞って市民の皆さん向けにわかりやすい成果にしていきたいと考えてございます。

最後に、市街地の施策がないということで、確かに各施策のことを記載しております24ページの市街地のところに丸が入ってないというところなんですけれども、地域の生活を支える交通という意味では地域コミュニティ交通の維持・充実ということで広く今の路線バスの維持・充実と、あと本当にバスが走っていない地域におきましても地域主体で、行政と地域と、また事業者の皆さんと一体となって市街地においても不便な地域については新しい地域コミュニティ交通を導入していきたいということは市街地でも行っていきますし、また市街地におきましても当然駅につきましても交通結節機能も拡充していく、使いやすい駅にしていく、また利用しやすいような仕組みも考えていきたいと思っておりますので、そういった意味では市街地のほうも含まれていると思っておりますけれども、まだまだ足りない分がございましたら具体的にご意見いただきまして内容を深めていきたいと考えてございます。ありがとうございます。

○会長

ありがとうございます。

それでは、引き続きましてバス事業者の皆様方、それからバス協会さんからご意見をお

伺いたいと思います。

#### ○委員

こちらの公共交通の計画にBRTという項目がございまして、こちらのほうの計画も順次進んでいくところかと思えます。BRTの主眼という形では定時性の確保というのが1つ大きなテーマになっているかと思えます。今弊社、神戸市垂水区を中心に路線バスを運行させていただいていますが、やはり既存のバス路線の中でも定時性の確保が難しいところが何か所か実際にございます。ですので、こちらの計画の中でBRTに加えましてやはり既存の道路における渋滞の混雑の緩和といったところを通してバス輸送の質という確保のところも議論の1つとか施策の1つに加えていただければなというふうに考えております。

#### ○委員

何点かございまして、まずちょっと全体的な部分でいきますと、取り組みについては非常に盛りだくさんありますので、これからいろいろ詰めていかないといけないところもあると思うんですけど、どれぐらいの予算規模といいますか施策に対する補助金等、例えばバスのベンチ、上屋、こういったものの整備についてもどれぐらいの予算をつけていかれるのかというのをまた教えていただければ協力できる部分も出てくるのではないかというふうに考えております。

それと、32ページのところで新神戸とポートアイランド、それから神戸空港を結ぶ公共交通の整備というところでございますけれども、具体的にはバス路線で整備されるのか、またそういった鉄道での整備をなされるのかとかいうのを、またちょっと神戸市さんのお考えもお聞かせいただけたらと思っております。

それから、35ページになりますけれども、鉄道とバス路線との連携というところで西北神地域、また私ども三木市、三田市から三宮を結ぶ路線バスもございますけれども、この路線につきましても私ども都市間バスというふうな位置づけで考えておりますので、もちろん鉄道とのフィーダーという部分については協力させていただくところもあると思うんですけど、他都市を結ぶ路線についてはなかなか路線の変更というふうなことは非常に難しいというふうに考えております。

あともう一つなんですけれども、45ページのバス路線の再編、北神地域の結節点というところでの話なんですけれども、結節点整備は非常に望ましいところだと思っております。ただ、先ほどの話もありましたように三木市とか他都市から例えば三田市に行かれ

る学生さんとか結構いらっしゃるところもありますので、それぞれの市のご意見等も聞いていただければ結構かと思っておりますので、よろしく願いいたします。

○委員

当社から特にございません。

○委員

市バスの位置づけなんですけど、この計画上でいいますと大きく基幹公共交通ネットワークが鉄道、そのほか幹線公共交通ネットワークで地域コミュニティ交通ネットワークと。市バスも82路線ございますけれども、2系統のように、鉄道を補完する形で東西を結ぶような路線もあるわけですが、そういった太いものはカテゴリーでいうと幹線公共交通ネットワークに当たる。ただ、大半の市バス路線はこのくくりでいうと地域コミュニティ交通ネットワークに当たると、こういう整理になるというふうに受けとめております。そういうふうにして見てまいりますと、市バスの行く末というか、計画の中でどう記述されているかということでございますと、今の地域コミュニティ交通ネットワークの記述が大半の市バスの行く末に対する記述ということになるんだと思うんですが、それでいいますとちょっと、事前の意見等でも申し上げた点もあるんですけれども、本当のコミュニティというか公共交通困難地とか道路が狭隘みたいなどのイメージがやや色濃いところがありまして、市バス事業の82路線のうちの大半の部分でも、これまででも例えば長大な路線を短絡化するとか、鉄道のほうでつけるような見直しを行うとか、重複路線の統廃合をするとか、そういった経営を成り立てつつ地域のニーズに応えるような見直しをずっと重ねておりますけれども、そういった取り組みは不断の取り組みとして続けていかなきゃならないという思いでおります。そういうことがもう少し浮かぶような記述がもしできるのであれば、そういうことが望ましいのかなというふうに感じています。

以上です。

○委員

特に意見というのはないんですけれども、特に地域コミュニティ交通の維持・充実というところで、これだけじゃないんですけれども、事業を進める上において市民の皆様のご意見を十分聞いていただくと。しかし、事業者さんとしてもやっぱりできないこともありますので、その辺のコミュニケーション、行政と事業者、それから市民の方々のコミュニケーションを十分とりながら、理解しながら進めていただければなと思っております。

以上です。

○会長

多くの意見をいただきました。事務局のほうでご回答をお願いできますでしょうか。

○小島公共交通課長

ご意見どうもありがとうございます。順番にお答えを申し上げます。

多分垂水管内の道路事情が悪いということで、渋滞箇所もございましてなかなかバスの定時運行ができないということかと思えます。神戸市内全体で見ますと大分渋滞箇所、渋滞ポイントは解消してきてございますが、垂水管内ではやはり何カ所か目立った渋滞箇所もございまして、それは建設局の道路部隊のほうで問題認識、課題認識を持っておりまして、なかなかすぐに道路を広げるとかそういう改善はできない部分はありますけれども、そういったことも含めて渋滞箇所の解消については引き続き検討していくことになるというふうに考えております。

バスのベンチの上屋につきましては、ちょっと今のところ神戸市の予算としてベンチの上屋までは予算を確保できていないということで、まずはバス停のベンチのほうにつきまして今年度新しく民間のバス事業者の皆さんに対する補助制度も設けましたので、まずは民間のバス事業者の皆様におかれましてはできるだけ補助制度を活用して頂きたいと思えます。3分の2の補助を用意しておりますので、その制度を活用していただきまして、まずはベンチのほうの設置をご協力いただけないかなというふうに考えております。今のところ上屋についてはすぐに予算化という状況にはありません。個別にご相談させていただきたいというふうに思います。

それから、新神戸、三宮、ポートアイランド、空港間の交通ということですが、やはり三宮からポートアイランド、空港につきましては鉄軌道の新交通、ポートライナーを基幹といたしまして、それを補完するのがバスというふうに考えております。なかなか三宮からポートライナーを新神戸に延伸ということも現実的ではありませんので、まず前提は三宮－空港間につきましてはポートライナーが基幹と。それを補完するバスということで役割分担をするべきだというふうに考えております。

それから、新神戸からポートアイランドなり空港に直通で行けるバスがないというふうなこともよく意見としては聞いてございまして、新神戸から空港につきましては基本的には需要に応じて、必要に応じてバスで補完をするのかなというふうに考えてございます。また個別にそういったお話については相談させていただきたいというふうに考えてございます。

それから、バスにつきまして都市間のバスですね、本文中でも鉄道との競合というふう

な、補完というふうなことで考えておりますが、当然利用される方の利便という問題がございます。一定の需要があるということで都市間バスの必要性というのは認識をしているところでございますけれども、やはり今すぐバスを減便とかそういうことはないと思うんですけれども、今後ともバスと鉄道が補完できるような関係であり続けるということを考えて、お互いに情報交換をし、お互い補完し合えるようなバスと鉄道のネットワークを形成するために協議の場を持たせていただければということで今回こういうふうな提案をさせていただいております。

それから、北神地域のバス路線再編につきまして、ご指摘のとおり長大路線につきましては隣接する三田市さん、三木市さんとの関係がございます。先日も三田市さんのほうにはお伺いをして話をしてきたところでございますので、今後この計画の具体化に当たりましては神姫バスさんだけではなくて関係する隣接市町さんともお話をしながら具体的に話を前に進めていきたいというふうに考えてございます。

それから、市バスの位置づけでございますが、ご指摘のとおりどちらかという今交通が不便な地域に新しくバスなりタクシーを使ったコミュニティ交通を導入していこうということに重きを置いたような表現になっておりますので、ちょっと今後表現整えさせていただきます。市バス路線の再編と、長大路線の短絡化ですとか重複路線の統廃合等課題があると思いますので、そこら辺は情報交換しながら将来の目標に向かって進んでいけるような表現に検討していきたいというふうに考えてございます。

それから、最後の地域コミュニティ交通の関係ですけれども、本当にさまざまな要望を我々いただいております。市内で営業していただいております12社局のバス事業者様とは別途協議会も形成しておりますので、そういった場も活用しながら地域の声をその場でも議論しながら、できる限り地域の声を聞いて地域にふさわしい公共交通の導入につきましてまた意見交換をさせていただきたいというふうに考えてございます。

以上でございます。

○会長

ありがとうございます。

それでは次にタクシー事業者の皆様方、タクシー協会さんからお意見をお伺いしたいと思います。

○委員

前回の会議のときに三宮のタクシー乗り場のことでお話をしたんですけれども、そうい

ったタクシーベイのことに對して検討していただけるということで本当にありがとうございます。ただ、三宮だけではなくて、今は東灘のほうで阪神電鉄さんが高架工事を行われていると思いますが、その関係で青木駅、深江駅の2カ所において、タクシーは今までは路上に駐車をしてお客さんをお待ちしているという状況なんですけれども、こういった機会に都市計画の中でタクシーベイエリアを検討していただける項目を盛り込んでいただけたらありがたいと思います。

それから、そのほか前回の資料でもそうだったんですけれども、タクシーというのはなかなか公共交通機関として認知されていない。公共交通機関とは言われるんですけれどもなかなか認知されてなくて、他の資料の中ではなかなかタクシーという文字が出てこなかったんですけれども、今回見せていただいた資料ではタクシーという文字が少し入ってきましたので、この辺も感謝を申し上げます。

以上です。

#### ○委員

今、お話が出たんですけれども、ここの33ページでタクシーベイのあり方の検討というのを提案していただいております。さらに日ごろは我々タクシーが路上駐車をしまして非常に見苦しい点をお目にかけているというところも事実でございます。そこで、我々タクシーは地域コミュニティ交通ネットワークの分類に入らせていただいているのですが、もし路線バスさんとの協調ができるのであれば、これは今後の課題として、路線バスが終了になった後のバス停をできれば有効活用させていただければ、お客様もそれが定着すれば、このバス停に行けばタクシーがいるんだなというふうな認識をしていただければある程度のサービス強化につながるのではないかと考えておりますので、もし今後それも検討の1つに入れていただければ我々タクシー業界にとっても非常にありがたいこととありますし、またそれについては乗務員教育というものも徹底することができると思いますので、その辺のこともひとつよろしく願いいたしたいと思っております。

#### ○委員

まずは先ほどタクシー事業者からもお話がありましたように公共交通事業を営んでるタクシーとして、今回こういう資料の中にタクシーという名前を入れていただきまして本当にありがとうございます。この地域コミュニティ交通ネットワーク構想をお考えの中で、やはりタクシーは細やかな毛細血管のような役割を担っておりますので、地域ごとに住民の方々のご要望が、いろいろあると思うんですけれども、そういったご要望に応じた対応

をこれからも最重要として我々タクシー事業者は考えてまいりたいと思いますし、神戸市の基本方針に沿った対策を今まで以上にタクシーとともに検討を重ねてまいって、よりよい地域交通ネットワークを構築してまいりたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

#### ○委員

先ほどからもお話があったようにやはり神戸市の特徴としまして、事務局のほうからお話があったように坂の多い、ましてや狭いところ、こういったところが多いと。そういう神戸市の中でもちょっと郊外のところに行くとお年寄りの方、それから障害者の方が買い物に行くにしても病院に行くにしても非常に困っているという方がいらっしゃると思うんです。そういう意味では神戸市のこの基本計画を進めていくについて、そういうお年寄りの方の人口分布とかそういったこともこの計画の中に踏まえて交通網計画というのは進めるべきではないかというふうに思っています。

それと、先ほどもちょっとお話がありましたようにタクシーはやはり鉄道、バスの基幹に比べてドア・ツー・ドアということで、本当にきめの細かい輸送を行うにはやはりタクシーしかないと思っております。そういう意味では、バスの運行、コミュニティバスにしても市から補助を使ってそういう計画を進められるというのがあると思いますけれども、ぜひタクシーにも補助というのを使っていただいて、やはり市民のためになる交通計画、こういったものをご検討いただきたいというふうに思います。

以上でございます。

#### ○委員

この計画のたたき案をずっと見させていただきました。私は今日初めての出席なので申しわけないのですが、計画の中でタクシーは公共交通機関なのかそうでないのかちょっとよくわからないような取り扱いになっているのではないかと感じております。タクシーはご存じのようにすき間産業であると私は思っています。といいますのは鉄道駅あるいはバス停から、鉄道やバスで行けないところへお客様をお送りするような細やかなサービスを行っています。先ほど言われたドア・ツー・ドアですね。どうもこの計画ではタクシーの立ち位置がもうひとつ明確でないのではないかなと感じております。私ども近畿管内で過疎地対策を今協議してやっているところで、そういうことができましたら利用していただけるのかなと思っております。ちょっとタクシーの立ち位置が明確ではないのかなと思っているのが、今日出席した感じでございます。

以上でございます。

○会長

それでは事務局のほうからご回答お願いできますでしょうか。

○小島公共交通課長

ご意見どうもありがとうございます。

そしたらまとめましてタクシーベいの検討でございますけれども、これは我々も課題ということに認識しております。ただ、我々だけでは当然解決できませんので、これからタクシー事業者の皆さんのご意見もお聞きしながら検討を深めていきたいと思っておりますので、これはこれからの検討になりますので、今後ともどうぞよろしくお願いいたします。

それから、阪神の連続立体交差事業に関連する青木駅、深江駅の問題ですが、これはもう現在事業に入っておりますので、もし本当に今直近の問題として具体的なお意見、ご要望があればまた私のほうにお伝えしていただければ事業担当のほうにお伝えしますので、ちょっとこれは個別にお話をお聞かせいただければというふうに思います。

それから、バス停の活用ですが、終バスが終わった後のバス停の活用はちょっとなかなかこの場ではお答えをしにくいんですけれども、これもご要望としてお聞きをしておくということで、今日は市交さんもいらっしゃいますけれども、今日のところはご要望としてお聞きをさせていただきます。

それから、タクシーは毛細血管といいますか本当にきめ細かい運行が可能ですので、日々現場で営業されていらっしゃいます事業者さんといまして、地域の声も聞かれている部分もあるかと思っております。そういった声に対しまして、やはりご専門のタクシーのお立場でそういったご要望に対してどう対応できるんだということもお聞かせいただきながら、タクシーの検討会も別途ありますので、そういったところで議論をしながら市域の方に喜んでいただけるような公共交通としてのタクシーが導入できるように我々も尽力したいというふうに考えてございます。

それから、高齢者の方の買い物なり通院の問題がございまして、高齢者の人口分布ということで我々も内部では地域ごとに高齢者の分布というのは把握してございますが、今日は全市的に町ごと、字ごとのデータしかお示しできておりません。今後また具体的なお要望、今も聞いておりますけれども、そういった要望、地域の現状を把握する際には高齢化の分布を当然把握し、また基盤整備の状況ですとか、例えば利便施設、病院の立地状況、いろんな情報を把握して、その地域にふさわしい交通を導入していきたいというふうに考

えております。

補助金のお話も以前からいただいておりますが、なかなか現段階では難しいと思っております。要望としてお聞かせいただくというところに今日のところはさせていただきたいというふうに思います。

それから最後にタクシーの立ち位置が明確でないということですが、これはご承知のとおり数年前の国のほうの交通施策基本法の中でも、法律でもタクシーは公共交通という位置づけで明確にされてございますし、今回も計画案のたたき案の冒頭にもございますし、対象はタクシーということで、公共交通ということで今回この議論に参加していただいているということがございます。ただちょっと我々もタクシーをどう活用するかということについて知識が十分でない部分があると思いますので、それは今後ご意見をいただいて、こういったことも書けることはどんどんご意見をいただいて取り入れていきたいと思っておりますので、今後ともご意見をいただきたい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。

それでは、お願いいたします。

○委員

この計画自体はこれまでの議論を踏まえて反映していただいているのかなと思っておりますので、特にコメントはございません。特にやっぱりこの中にも上がっていますが今外国人観光客なんか、やっぱり旅行形態が団体のほうから個人で回られる方が急速に増加しているということの中で、特に公共交通機関を含めて多言語化でありますとかわかりやすい情報案内というのは喫緊の課題じゃないのかなと思っております。我々としても努力をしていかないといけないと思っておりますし、また特に駅とか施設を含めて多言語に対応できるようなスタッフの配置とかそういう能力を養っていく必要があるのかなというふうに思っております。

あと、特にそうした中で企画乗車券だとか料金体系のわかりやすさというのが大きな課題だなと思っているんですけども、特にやっぱり今鉄道会社の皆様方とか沿線の観光施設の皆様方と連携をしながら、1つはやっぱり経済消費というかお金を落としていく仕組みだとか、滞在時間をふやしていくような仕組みというのを一緒に考えるような企画乗車券だとか、PRの仕方とか、そういうことによって公共交通機関の利用促進にもつながり

ますし、外国人の利便性の向上というものにつながりますし、ひいては、この目的なのかはわかりませんが、にぎやかな公共交通空間を形成していくという理念にも合うのかなと思っていますので、そうしたことを我々も含めてまた努力をしていきたいなというふうに思いました。

以上でございます。

○会長

ありがとうございます。

それでは引き続きまして関係行政機関の皆様方からご意見をお伺いしたいと思います。

○委員

特に意見というわけではないんですけども、公共交通の利用の観点から、公共交通の整備後も長期にわたり有効に皆さんに利用してもらうために、例えば利用者に対して習慣として公共交通機関を使っただけなどの利用者の意識づくりとといいますか、そういったものの取り組みを継続的に実施することはとても重要なのかなということ考えております。

○委員

タクシー事業者さん初め公共交通事業者さんの話をしっかり聞いていただき、非常に感謝しております。ありがとうございます。

少し視点変えて、計画の構成について少し気になったところございますので、コメントさせていただきたいと思います。

15ページに基本方針や計画の目標が掲げられていますが、おそらく14ページまでの上位計画や地域の現状を踏まえて設定されていると思われるので、もう少し第1章、第2章の現状、上位計画からこの基本方針、目標に至る流れをわかりやすく整理したら読みやすくなると思います。

関連して、15ページの3つの目標と54ページの数値目標は対応させたほうが見やすいですし、目指すべき方向というのがわかりやすくなると思います。

あと、目標を達成するために各事業をしていくこととなりますが、来年度に実施が決まっている事業については丁寧に書いていただけたらと思います。特にベンチの話などは、ぜひ計画に記載いただきPRしていただけたらと思います。

そのほか、具体的に書けない事業は多いと思いますが、書けるところはできる限り書いていただくことにより、スケジュールなども自然と見えてくると思いますので、もう少し

精査をお願いいたします。

それから、再編実施計画を来年度以降検討していくとのことですが、再編実施計画というのは運賃や資金計画などの具体的な事業計画を記載いただくこととなります。再編後の路線など、今後の方向性は形成計画自体に実は書き込んでおく必要がありますので、それを踏まえてスケジュールを考えていただきたいと思います。我々もできる限りのサポートをしていきますので、よろしくをお願いいたします。

以上です。

#### ○委員

今、近畿運輸局さんのほうからおおむねの流れを申し上げたというところで、我々も同じ考え方でございます。それと、細かい点ですけれども、先ほどもどの施策から優先的にやるのかというお話が出ておりますが、具体的に何をやる、施策のスケジュール感の話もありますが、意外とこの見せ方は総花的に見えちゃうという形があります。なので、おそらくどの業界もそうですけれども、人手不足、少子高齢化という中で、少ない人的リソース、またお金等々の物的リソースをかけて各々の具体的な取り組みをこの形成計画のもとにやっていって、この中にもうたわれているように再編実施計画ということを見せて計画になると思いますので、どれをどの程度までやったらいいのかという、全体的がくつとした目標というものについて、公共交通の負担率が何%というのは最終的な判断で結構かと思うんですが、せっきくの貴重なお金とか人をかけて取り組むわけですから、各々の取り組みにもやはり一定程度のコストパフォーマンスに見合ったような効果が出ているのかということはいかに今後示していくか、協議会を含めてまた事務局さんの中で、この取り組みは、やった割には意外と期待するほどの効果が少ないよねということは優先的にやめていく、勇気を持ってやめていくということも必要かなということもございますので、そのあたりの評価指標をしっかりとつくっていくということが、書き方はちょっと難しい点はあるかと思いますが、そのあたりまた一度ご検討いただければと思います。

#### ○委員

いろんな角度から課題整理されていまして、そういう意味では非常によくまとまってわかりやすいなというふうに思います。ただ1点だけ言いますと、時間軸みたいなものを意識したときに、施策区分がこの形でいいのかなというのは若干ちょっと違和感を持っています。それはどういう意味かと言いますと、例えば予防保全的な観点から考えたときの課題掘り起こしみたいなものがあった方がいいんじゃないかなというふうに思っています。具

体に申し上げますと、例えば新長田なんかに県民局の移転であるとか、あるいは市役所機能の移転といったものが計画されていますが、そういう意味でいいますと施策の力の入れどころのところにそういったものがないということが1つと、もう一つは現状の把握の中で、例えば西部地域であるとか北部地域の鉄道が非常にしんどいということが分かっている中で、今後確実に地下鉄の沿線も同じような状況になるというのが見えています、この施策の中にはそこが力の入れどころとして入っていないというようなものがあるので、今の問題点を克服するということもちろん大事だし、優先順位としては多分一番でしょうけれども、必ずやってくるというのが見えているところについても、こういう手当をしていくというものがあっていいのではないかなという気がしました。

それともう1点、恐らくこれの施策の構成は、施策の1、2、4、5というところが極めて明確に課題が見えているところで、それ以外のところを3と6でカバーしているという形だと思うのですが、それでいうと、施策の3というのは非常に大きなエリア、施策の1、2とかそういったものを含めたエリアのものになると思うのですが、その対応策というのが非常に薄い感じがするので、そういうところはもう少し厚みがあった方がいいのではないかなという気がしました。

#### ○委員

47ページの施策5の六甲山、摩耶山の観光地での利用促進についてですが、六甲山の魅力発信や利用促進は県にとりましても神戸市さんにとっても1つの大切なテーマになっており、公共交通の果たす役割といいますか期待するところもあるんですが、やはり地形的にかなり制約がありますので、公共交通でできることにもやはり限界があるのかなというふうに思っております。そういう目を見たときに、この現状と課題の中で、例えば半数程度が車、バイクで来られています、それを公共交通に転換するにしてもおそらく限界があると思いますので、車、バイクで山頂に来られた方のさらに利用促進を図るために、例えば駐車場になるような拠点を整備して、あとは周遊のバスを使って回遊するといったようなこともあるのかなと思いました。

それと外国人観光客が急増していると書かれているんですが、この急増した外国人がどういった交通手段を使って六甲山、摩耶山に来られているのか、そういったデータもあればあわせてお示しいただけると取り組み方針につながっていくのかなと思います。ですから現状・課題と取り組み方針のつながりの部分をもう少し丁寧に書いていただければわかりやすいのかなというふうに思いました。

## ○委員

39ページの中で地域コミュニティ交通の維持・充実の交通の課題の例で1つ、高齢化に伴う免許返納者がふえているというふうに1つ課題が入るとるんですけども、おそらくここは実際に免許返納する方は高齢者でふえとるんですけども、返納する方というのはもう既に代替の交通手段があるとか、車は絶対乗らないということでペーパードライバーの人とか、そういった人が返納しとるのがふえてきとるように思うんです。実際うちの施策としては、ここでの趣旨とは違うんですけど高齢者の交通事故防止を推進するためにこういった免許返納制度を進めとるんですけども、本当に返してほしい人というのは毎日車に乗っているような方で、ただ、返納してしまったら車が乗れなくて直ちに生活が困ってしまうような方ですね。そういった人は恐らく返納してないので、地域コミュニティ交通が充実したところに住んでいる方が返納して、だからここで返納してるということは、この課題の問題とはちょっと違うんじゃないかなというふうに感じております。逆に本会の趣旨とは違うのかもしれないですけども、地域コミュニティ交通、そういった車がないと絶対生活できないようなところに地域コミュニティ交通を充実してもらえたら、採算とか需要とかそういった問題あるかもしれないですけども、ありがたいなというふうに感じております。

以上でございます。

## ○会長

ありがとうございました。

皆様方からこの計画案の構成にかかわる内容等を含めて様々なご意見をいただいております。時間の関係で全部にお答えしていただくことはできないかもしれませんが、要点をかいつまんで今のところで何かご回答いただけたところあればよろしく願いいたします。

## ○小島公共交通課長

ご意見ありがとうございます。回答といいますか、これから具体化をするに当たりまして、1つは再編実施計画、これは全国的にあまり決めた事例もございませんし、関西でも余り例がないというふうに聞いていますので、今後ともご指導いただきながらプランを具体化していきたいというふうに考えていますので、よろしく願いします。

事前手当的なことということで、新長田の問題、また地下鉄の沿線の問題等、確かにちょっと漏れている視点がありますので、書き込めるところまでそういったことも踏まえまして検討を進めていきたいというふうに考えております。

以上でございます。

#### ○会長

報告書のまとめ方で非常に示唆に富んだご指摘いただいておりますので、ぜひ整理をして反映をしていただきたいと思います。今すぐこういうふうにはなかなかお答えににくいと思いますが、2章から3章への展開の仕方、掲げた目標と数値目標との対応、全体として少し総花的な印象もあるのできちんとそれぞれの施策の効果を把握できるような指標を設定すべきである。また課題と取り組みとの対応をきちんと整理することなど、様々な点について指摘していただいておりますので、今後取りまとめに当たって十分考慮していただきたいと思います。

当初は随分時間があると思っていたのですが、かなり時間が迫ってまいりました。神戸市の関係の委員の皆様方はまた内部で十分ご議論いただくということで、最後に先生方から全体の議論を通じてご感想、ご意見を賜りたいと思います。

#### ○委員

計画は全体的にまとまってきているということで、コメントさせていただくのは最後のページの第5章のところですが、数値目標は例ということなんですけど、数値にある程度根拠があってもいいのかなと思わなくもないというのが1つと、それからモニタリングという言葉が出ておりますが、昨今ビッグデータということもよく出ていますけど、大卒のモニタリングに限らず、その裏にある実際どう人が動いているかということ、特に神戸市さんにおいては市全体で複数の交通事業者にわたって使う市民の動きというのをぜひ捉えていただきたいと思いますというのがあります。個別の事業者の方は個別に営業の関連でやられていると思いますが、全体として捉えられるのはやっぱり神戸市さんだけだと思いますので、そこはいろいろ技術も出てきたこともありますし、積極的にやって、それを事業者の方々と共有いただくということはぜひお願いしたいというところです。

関連して、今日は説明がありませんでしたけど、例えばこういうアンケートの調査結果もありまして、いわゆるハイテクに限らずこういう伝統的な調査というのも非常に重要ですので、引き続き、特にこれは神戸市の方が一番重要な役割を担うところだと思いますので、実施の際、適切に実施できるか、あるいは先ほどありましたけど場合によってはこの計画は見直さなきゃいけないということもあると思いますので、そういうPDCAの基本となる資料をぜひ細かく集めて、それを整理していただくことは特にお願いしたいことだと思います。

以上です。

#### ○委員

何点かコメントというか感想めいたコメントで恐縮ですが、用語のお話が出ていたけど、例えば交通環境とか乗り継ぎ環境というのも多分一般の人にはわからない言葉なのでお考えいただければと思います。

皆さんのお話を伺いながら24ページと25ページを見ているんですが、まず25ページの目標の上2つが施策の1から5で、下2つが施策の6という矢印になっているんですけど、これはほんまかいなとまず思うので、少しお考えいただければと思います。

それと、24ページが1から5だけ載って、6は1から5全てに関係する施策6という形になっているんですけど、おそらく施策6は全市で取り組む施策というイメージだと思うんですね。その施策6がこの神戸市のマップ上でどう表現できるのかを少しお考えいただければ、幾つか出てきた議論は誤解を招かないような形になるのかなというふうに思いました。そのときにひょっとしたら施策1のタイトルを変えないかんことになるのかなというふうにもちょっと思ったんですけど、代案をさっきからずっと考えていたけど全然出てこないの諦めます。施策6がもしそういう位置づけになると、これ50ページ、51ページのあたりですが、2つ重要なやつが抜けていて、1つがサービス改善という言葉が全然ないんです。それはないでしょうということですね。特に目標で公共交通機関分担率を上げる以上は、今公共交通機関をたくさん使っているところを便利にしないと上がりっこないので、そこの話が当然出てくるので、目標を考えたときには当然要るかなと。あともう一つ抜けているのがまちづくりとの連携というか、それこそ施策1のタイトルの話が施策6のところにならなくて、そのあたりはあったほうがいいんじゃないですかというふうに思います。

あと目標については、例えば1つ挙げればバス路線の再編路線数は目標ですか。これを目標にしたら手段と目的の倒置が起きるだけではないかという気がするので、お気をつけていただければ。

#### ○会長

ありがとうございます。何か事務局コメントございますか。

#### ○小島公共交通課長

本当にごもつともなご指摘でございますので、いただいた意見を参考にしまして最後のパブコメ案につなげていきたいと思っております。どうもありがとうございます。

○会長

ありがとうございます。

今日はほぼ形成計画のたたき案ということで事務局より提案していただいたわけですが、おおむね皆さんから書くべき内容は網羅されているのではないかという評価をいただいていると思います。もちろん今日ご覧になりまして抜けている点がございましたらどんどんお出しただいたなら結構かと思います。報告書の構成のところ等、今日いろいろいただきましたご意見取りまとめまして、より内容をブラッシュアップしていただきたいと思います。

限られた時間でございますが、大変熱心にご議論いただきましてありがとうございます。たたき案の内容の意見交換につきましてはここで閉じさせていただきたいと思います。

#### (4) その他

○会長

次第に従いまして、最後、その他、よろしくお願ひいたします。

○小島公共交通課長

本日は貴重なご意見ありがとうございます。2点ほど申し上げたいと思います。

1点目ですけれども、このたたき案の施策4で北神地域のバス路線再編ということをご提案申し上げておりますが、この関連で今後再編実施計画をつくってまいりたいと思っておりますが、関係する事業者の方、また行政関係者の方々、さらに学識経験者の先生にもご参画をいただきまして別途部会を立ち上げたいというふうに考えてございます。またメンバー等はこれから調整をさせていただきたいと思っておりますので、次回の協議会で報告をさせていただきたいと思っております。

2点目ですけれども、今日資料を最後にお配りしてございますが、今日のご提示申し上げました計画たたき案への提案・意見をいただく様式をお配りしております。今日資料を配ったところでございますので、十分に意見を伝えられていないということもあると思いますので、できましたらこの様式にご意見を記載いただきまして、事務局に提出いただきたいと思います。またこれに基づきまして個別に議論をしていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

○会長

ありがとうございます。ただいま事務局よりご説明ございましたように施策4、北神地域のバス路線再編に向かって計画づくりを部会のほうで進めたいということで、部会の設置の申し出がございました。メンバーの人選などは今後調整をよろしくお願ひしたいと思ひます。

これで議事の全てが終わりましたので、事務局に進行をお返しいたします。どうも皆さんありがとうございます。

○小島公共交通課長

ご議論どうもありがとうございました。次回、第3回の協議会につきましては12月を予定しております。日時、場所についてはまた別途決定次第お知らせさせていただきます。

では最後に住宅都市局交通政策部部長の鈴木より一言ご挨拶を申し上げます。

○鈴木交通政策部長

住宅都市局の鈴木でございます。遅れて参りまして大変失礼いたしました。

今日が第2回目、準備会を含めると第3回目ということになりまして、計画のたたき案ということでご提案させていただきましたが、非常に粗削りな状況でございまして、今日もたくさんのご意見をいただきましたので、特に報告書のまとめ方なども含めまして、それと今日は意見書を紙ベースでもいただきたいということで、本来ならば一つ一つ事前に丁寧に説明をして意見交換をしてという流れで進めるべきですけれども、こういう形でご意見をいただければと思ひます。いただいた意見につきましては、また個別に意見交換みたいな形で掘り下げさせていただき、それを反映する形で次回の協議会に臨ませていただきたいということで、今日もちろん山場だったんですけれども、もう一つ山場がございしますので、よろしくお願ひしたいなと思っております。

本日はどうもありがとうございました。

○小島公共交通課長

それでは、本日はこれをもちまして閉会といたします。お忙しいところご出席どうもありがとうございます。