

## 会 議 録

□全部記録 ■要点記録

<b>1 会議名</b>	第20回 姫路市地域公共交通会議
<b>2 開催日時</b>	令和3年 2月10日（水曜日） 10時00分～12時00分
<b>3 開催場所</b>	姫路市総合福祉会館5階 第1講義室
<b>4 出席者名</b>	出席者 委員 浅田敦之、石鍋一文、岩田稔恵、大野幸一、片田一真、河合利宣、川又淑史、小谷和弘、崎谷唯比古、作田良文、正司健一、竹内宏、土谷穰、常盤真功、中川吉郎、中谷隆友己、難波功、眞野栄治、三輪徹、若松哲郎 以上20名（50音順 敬称略） 事務局（交通計画室） 植田室長、池内主幹、松本課長補佐、市村係長、苅山係長、谷口主任、辻技術主任、大西技術主任
<b>5 傍聴の可否及び傍聴人数</b>	傍聴可、傍聴人3名
<b>6 議題</b>	「姫路市総合交通計画の策定について」 【報告事項】 ・陸運分科会報告（令和2年10月19日開催、令和3年1月21日開催） ・離島航路分科会報告（令和2年12月1日開催、令和3年2月4日開催）
<b>7 会議の全部内容又は進行記録</b>	詳細については別紙参照

事務局	<p>ご案内の時刻が参りましたので、只今より「第20回姫路市地域公共交通会議」を開催いたします。本会議の開催にあたっては「姫路市地域公共交通会議規則」第6条第2項の規定により、過半数以上の出席が必要とされております。</p> <p>本日は委員22名中、半数以上の20名の出席をいただいておりますので、会議が成立していることをご報告させていただきます。</p> <p>また、本会議は「姫路市附属機関等の会議の公開に関する指針」により、公開することとなっておりますので、ご了承いただきますようお願いいたします。</p> <p><b>【新任委員紹介】</b></p> <p><b>【配布資料確認】</b></p> <p><b>【都市局長挨拶】</b></p>
事務局	<p>それでは、地域公共交通会議規則第6条の規定により、会議の進行につきまして、会長よろしく願いいたします。</p>
会長	<p>前回の議論や新しい法律に基づいた通達等を受けて原案を作成しています。本日の議論を受けて原案を確定させ、パブリックコメントを実施したいと考えております。</p> <p>それでは、本日の審議事項の「姫路市総合交通計画の策定について」事務局より説明をお願いします。</p>
事務局	<p><b>【事務局説明】</b></p> <p>「姫路市総合交通計画の策定について」</p>
会長	<p>只今の説明に対して、ご意見・ご質問はありませんか。</p>
委員	<p>1点目は資料79ページの将来の骨格公共交通ネットワーク図についてです。このネットワーク図では、余部駅に余部駅以北のバス等を集約する計画にな</p>

っています。

現状、余部駅周辺を通過して姫路駅へ向かうバスは、山崎から林田経由の姫路駅行きが通っていますが、余部駅より北側エリアのお客様が降車されているのは、余部駅前の停留所が全体の2%、中心市街地である大手前通り停留所と姫路駅が75%、残りの23%が青山北～白鷺橋の間となっています。そのため、余部駅でお客様を降ろしてしまうと多くの方が不便になることから、マイカーに移行し交通渋滞に拍車がかかると思います。

また、姫路駅～林田～山崎線は大型バスも運行していますが、余部駅前のロータリーは大型バスでの乗り入れが困難であり、ロータリーの整備も十分ではないと考えています。

2点目は資料91ページのバス路線の再編検討についてです。

ここでは、姫路駅の北側市街地に利便増進事業を活用して路線を再編するエリアが描かれています。

来年の4月以降に、京口駅、東姫路駅、姫路駅の間地点に県立はりま姫路総合医療センターが開院する予定となっております。そのため、定期的な計画見直しの際に、移動需要があるのであれば、医療センター付近を運行する路線を病院経由にすべきか検討いただければと思います。

さらに、神姫バスが運行するエリアの中で非常に採算性が厳しいエリアが播但線の香呂駅周辺で、播但線と並行して福崎町へ向かうバスは1日に2往復半しか走っていません。この地域の方が困っていると感じていますが、なかなか事業者としては対策ができずにいます。これも、定期的に行われる計画の見直しの際に、継続事業を活用して路線を再編するエリアとすべきかどうかを検討いただきたいと思います。

また、市内南西部のはりま勝原駅周辺エリアについて、90ページに鉄道と並行しているバス路線を再編する例として、バスを鉄道駅へ結ぶというイメージが描かれています。姫路駅へバスが乗り入れないのであれば、大きなバスで走る必要性が非常に少なくなります。そのため、バスを小型化し、狭い道路でも走れる地域にとってのコミュニティバスのような運行でもよいのではないかと思います。

次に、資料94ページです。

95ページも同じですが、先程申し上げた余部駅周辺へ集約する図となってい

事務局

ます。バスで余部駅へ接続し、余部駅から姫路駅までは鉄道で移動するという  
ことかもしれませんが、今のバス利用者の状況を見ますと、逆にマイカーへシ  
フトしてしまう心配がありますので、再考する必要があると思います。特に、  
朝夕のピーク時間帯の道路混雑を解消する目的もあると思いますので、よく考  
えたほうが良いと思います。

次に資料 97 ページです。

97 ページは外環状道路でのバス運行を検討するということですが、例えば、  
鉄道でも行ける野里駅～御着駅間の移動に、果たしてバスが必要なのでしょう  
か。先程、バスから鉄道へのシフトという話もあり、鉄道で十分賄えるのでは  
ないかと思います。もし、駅間の沿線に人口が一定あり、その需要のために走  
らせるのであれば構わないと思いますが、そうでないのであれば、導入につい  
ては慎重に検討していただきたいと思います。

最後に資料 105 ページです。

3 段落目の「他都市では、地域公共交通が、運行ルートや料金の面で既存バ  
ス路線と競合する事例も見られます」という文章は、この計画では特に表記す  
る必要がないので削除したほうが良いと思います。

79 ページの骨格公共交通ネットワークで、今回、余部駅を新たに安富や夢前  
からの結節として骨格に位置づけた件ですが、本来、バスで鉄道駅にアクセス  
し鉄道に乗り換え、中心市街地や他都市に出ていくという考え方が理想である  
と思います。バスを余部駅に直接乗り入れようとすると、先程ご指摘いただい  
たインフラ整備等も必要となりますが、この骨格は、駅への乗り入れといった  
ストレートな意味合いだけではなく、例えば、幹線道路等が整備されていれば、  
比較的広い歩道等もありますので、そういった場所に、乗り継ぎの停留所等を  
設置して乗り継ぎし、安富や夢前等の長距離路線について効率化できないか  
というものです。

具体的な話をしますと、92 ページの上段に姫路市北部市街地エリアの再編方  
針を示しております。こちらについては、中心市街地に入るほど、郊外部から  
運行してきたバスが集約されるため、中心市街地ではかなり高いサービス水準  
となっております。それが中心市街地の渋滞の一因ともなっているため、余部  
駅に限ったことではありませんが、例えば、現行ルートから少し外れた幹線道

路の歩道部分に乗換拠点等を設けることで、長距離路線を効率化できないかと検討しております。この骨格については、余部駅周辺に乗り継ぎ拠点を整備することで、長距離路線の効率化を図りながら基幹の骨格のネットワークを維持していきたいと考えております。

次に 91 ページの姫路市北部市街地エリアについてですが、イベントゾーンの中で、はりま姫路総合医療センターや文化コンベンションセンターのオープンが、来年・再来年に控えています。それに伴い、当然、既存バスのダイヤや運行ルートの変更が必要であると考えております。後ほど地域公共交通会議陸運分科会の報告もありますが、今回イベントゾーンへの移動利便性が向上するように、一部バスダイヤの改正を交通事業者に行っていただき、陸運分科会に諮ったところですが、このような見直しは、当然効率化を進める上で必要と考えており、具体的な案については、交通事業者と相談しながら計画を策定し、本計画にも位置付けていきたいと考えております。

香呂駅周辺については、ご指摘のとおり播但線とバス路線が並行していますが、このエリアについては、コミュニティバス等の地域公共交通を優先して導入すべきエリアの一つとして、地域の皆様と一緒に計画作成を進めながら、各地区から鉄道駅への交通を優先的に進める地域としています。その中で、既存の路線バスについてもあり方を考える必要がありますが、まずは基幹の交通というのを維持していきたいと考えており、それに合わせて、足りない部分をコミュニティバス等で補完していきたいと考えております。

はりま勝原駅周辺につきましては、92 ページの下段に方針を示しておりますが、これまでも何度か交通事業者とこのエリアの再編について協議してまいりましたが最終的に結論に至っておらず、現状は図面に示しているバス停・バス路線で、サービス水準は非常に低い状況になっております。なおかつ、このエリアについては鉄道路線が近接しているということもあり、路線バスの利用はある程度偏ってくると思います。通勤・通学では、自転車や徒歩で駅へアクセスする方も多く、このエリアについては、特に移動手段がない高齢者の方を主な対象として、鉄道駅や病院、商業施設へアクセスするような循環線等を再編の方針として掲げさせていただきました。

また、このエリアについては、図面の左端に赤い矢印で示しておりますが、JR 網干駅と山陽電鉄網干駅間は骨格ネットワークとして今後も維持・拡充

	<p>し、その他の路線についてはニーズに合わせて循環線等の再編していただきたいと考えております。</p> <p>続いて、97 ページの外環状の話ですが、こちらについては、お配りしている差し替え資料の 97 ページに変更させていただこうと思っております。</p> <p>現在、こちらの外環状については、ご承知のとおり、道路が整備されておられません。そのため、本計画で位置づけるのはいかなものかという意見を多数いただいております。その上で、今回、外環状バスというよりは、各地域交流拠点を結ぶ、拠点間のアクセス強化を図るという意味合いで記載させていただいております。なお、先程お話がありました野里から御着までの移動需要についてですが、この間は自動車による移動が中心となっており、環状線を運行する路線バスを導入するというのではなく、例えば野里の行政関係の施設と御着駅など需要を見極めながら、ニーズに応じた拠点へのアクセスという考え方に变更させていただきました。</p> <p>最後に 105 ページですが、「他都市では、地域公共交通が、運行ルートや料金の面で既存バス路線と競合する事例も見られます」という文章は、ご指摘の通り本計画で記載する必要性が乏しいため削除させていただきます。</p>
会長	<p>地域間移動の幹線バスについては、現実の移動を見ると、少し慎重に扱わざるを得ないことを理解した上での計画となります。ネットワーク軸の線が具体に入りすぎているため誤解を招く点は、言葉で補う等していただいたほうがよいと思います。乗り換え抵抗等により、利用者の利便性が低下する可能性がある事業は慎重に検討すべきだと思います。また、渋滞解消は目指すべきものですが、自家用車の利便性を上げることにもなります。</p>
委員	<p>バスは、神姫バスに非常に頑張ってくださいしていますが、私は住民代表として、住民目線から発言をさせていただきます。</p> <p>色々補助金が出ているようですが、長年、バス停の環境改善がほとんど進んでおりません。高齢化が進む中、真夏の炎天下や真冬に風の吹く中でバスを待つような状況がずっと続いています。</p> <p>せめて補助金の一部で、利用者の多いところなど優先順位をつけて、バス停の雨風対策を行っていただきたいと思います。もう一つは、高齢になると 5 分、</p>

<p>会長</p>	<p>10分のバスを待つのも大変なので、出来ればベンチを置くスペースのある停留所を確保してほしいことを要望いたします。</p> <p>上屋やベンチ等の待合空間整備については122ページで記載しておりますが、少し分かりにくいいためこのようなご指摘があるのだと思います。市民の方々がユニバーサルデザインの話も含めた「待合環境の改善」であることがわかるような資料を作っていただければと思います。</p>
<p>事務局</p>	<p>バスは高齢者の利用が多く、現計画においても、乗合施設の拡充を計画施策に上げておりましたが、事業者の財政事情などもあり、なかなか進んできませんでした。また、行政がバス停を設置するという施策も取れなかったことも事実でございます。</p> <p>今回、122ページにバス停の整備を掲げておりますが、今後の行政の関わり方として、バス事業者を支援するのではなく、あくまでバス利用者の利便性を図るという意味で、バス停については一定の基準の上で、公共が整備をしていく必要があると強く感じております。具体的には予算も関係してきますが、今後10年の計画では、例えば、「利用者数」や「病院に隣接している」など一定の基準を設けて、整備を進めていくべきだと考えており、具体的な方策については改めて検討を進めていきたいと思っております。</p>
<p>委員</p>	<p>駅まではバスに乗り、電車に乗り換えて移動するというのは良い話だと思いますが、ターゲットを通勤者に限定しているのかなと思いました。私も、電車に乗ろうと思えば、バスで仁豊野駅へ行き、鉄道に乗り換えてこの会議に来ることもできますが、駅までのバス運賃とJRの運賃を合算すると、家の最寄りのバス停から姫路駅までバスで行く運賃とほぼ変わりません。そういった場合は、やはりバスにそのまま乗って姫路駅まで行きます。雨が降っていると、私さえバスと電車の乗り換えが億劫になるのに、高齢の方に対してそういった乗り換えをお願いするのはいかななものかと思いました。</p> <p>それともう一つ、神姫バスに質問したいのですが、今は緊急事態宣言発令中で、20時になるとコンビニを除く全ての店が閉店します。そうすると、通勤で阪神間から帰ってきて、1時間に1本しかないバスを寒い中でずっと待たなけ</p>

事務局	<p>ればならないのが現実です。資料 122 ページの姫路駅北口ターミナルはとともよく見えますが、ここは真夏に立っていたらとても暑く、雨が降ったら濡れてしまいます。そういったこともあって、例えば囲い込みのような、風雨をしのげる待合室のような配慮がされているのか教えてください。</p> <p>まず、鉄道駅とバスの乗り継ぎ、駅へのアクセスが大変というご意見ですが、こちらについては、目指すべき目標として資料 90 ページの下に図を記載しております。今回の数値目標でも収支率を挙げていますが経営のことを考えますと、例えば鉄道とバスが並行しているところは、路線バスを持続させていくために、一定の効率化が必要であると考えております。その中で、バスと鉄道の役割を考えて、バスは自宅付近から駅までのアクセス手段として、駅からは電車で目的地まで移動していただくことを考えております。</p> <p>鉄道と並行していても直接姫路駅までバスで行けたほうが便利だというのは十分認識をしており、乗り継ぎや待合環境といった環境整備も必要であると思っております。</p> <p>さらには、先程料金の話がありましたが、現在は一定の条件でバスの乗り継ぎを行った際に、乗り継ぎ割引を導入しております。乗り継ぎに当たっては料金抵抗が非常に大きいと思われるため、今後は、現在全国各地で社会実験されている、バスやタクシーや鉄道といった様々な交通手段をまとめて予約・決済できるといった、M a a S が可能かどうか検討します。</p> <p>料金施策というのは慎重に進める必要があるため、ここで結論は申し上げられませんが、起点と終点が同じであれば料金も一緒というのが理想的だと思います。そういった施策も、全国的にM a a S として進められておりますので、全国事例や国の動向も注視しながら考えていきたいと思っております。</p> <p>あくまでも鉄道駅にバスを乗り入れるという考え方は理想であり、それを実現するためには施設整備や料金抵抗等クリアすべき問題があることは十分認識しております。</p>
委員	<p>姫路駅北交通広場については、平成 27 年以前は神姫バスが屋内待合施設を設けておりましたが、北駅前広場の再開発により公共ターミナルとなったことから、今、各乗り場に設置されている風よけは、姫路市で設置していただいた</p>



委員	<p>経緯がございます。神姫バスとしては、そこに専用の休憩施設を設けるということは現在考えておりません。そのため、例えば、姫路駅のコンコースにバスの発車予定時刻の表示器を置いておりますので、そういった雨風の当たらないところでお待ちいただき、バスの発車時刻に合わせて乗り場に来ていただけたらありがたいと思います。</p> <p>バスの再編方法についてですが、資料 89～90 ページに渡って、事業の進め方やバス路線再編の記載がございます。特に 90 ページには、バス路線の再編として「今後の事業継続が困難と見込まれる路線においては、協議会において事業の継続、困難性や必要性を明確化し、関係者間で共有し共通認識できるように努めます」と記載されていますが、この協議会はどのような条件で設置されるのでしょうか。再編の場合でも協議会が設置されるのでしょうか。</p> <p>また、本日の会議の後にはパブリックコメントを実施し、その後に次回の会議が開催されるということですが、協議会を設置するという点について、どのような考え方になるのかお聞かせいただきたいと思います。合わせて、今回は再編を中心としたような話がありましたが、今後は路線の廃止も連動しているかと思えます。そうした路線全体を廃止するというようなことは今のところはないと受け止めてよろしいのでしょうか。</p>
事務局	<p>資料 90 ページの協議会については、本地域公共交通会議がその役割を担うこととなります。国の法改正により、赤字補助路線等についても、これまではバス事業者に対して国が補助していましたが、今後は行政が申請を行い、協議会を通して補助を交付するという形式に変更されますので、審議母体としてはこの地域公共交通会議でご審議いただくのが適切であると考えております。</p> <p>また、路線の再編の際には、今回の計画のようなパブリックコメントとは異なり、市の担当者が地域に入って案を作り、その案を本会議に諮り、会議で修正があれば再度地域に入ってというやり取りになると考えていただければと思います。計画を進行するのは本会議ですので、そういった大きな案件が出た場合は会議の回数が増えていくことになります。</p>
委員	<p>鉄道の話もありましたが、資料 147 ページに鉄道駅事業スケジュールが記載</p>

事務局	<p>されています。その中で、JRや山陽電鉄で、構内のバリアフリー化やロータリーの設置等を2025年までに着手をするところ、あるいは2026年以降に事業着手をするところが記載されています。点線の部分は、2025年までに事業着手出来ない場合は2026年以降に着手するという認識だと思っております。</p> <p>そうすると、2026年以降に着手をするところが相当数ありますが、この計画からすると、2026年以降の事業着手予定のところは、2030年までに事業着手をするというように受け止めてよろしいでしょうか。</p> <p>資料147ページの鉄道駅事業スケジュールについては、現総合交通計画を受けて個別に作成した鉄道駅整備プログラムの内容を記載しております。</p> <p>目標は計画期間の前期と後期にわけておまして、前期より後期のほうが実線が多いというご指摘でしたが、この計画期間の2030年度までにすべての場所が着手できるかということは、現在のところ明確にお答えすることが困難でございます。</p> <p>しかしながら、今年度バリアフリー法等が改正され、利用者が2,000人～3,000人未満の各駅についても、令和7年まで移動の円滑化を図るという基本方針が決まっておりますので、構内バリアフリー化等については一定の進捗が図られると考えております。</p>
委員	<p>基本方針や基本理念等、是非ともその方向に沿って実施をしていただきたいと要望をさせていただきます。</p> <p>また、この計画に山陽電鉄飾磨駅を中心とする連続立体交差事業の記載がありませんが、今後、事業に取り組んでいかれるのかどうかお聞きしたいと思います。</p>
事務局	<p>先程の資料147ページの中段に、山陽電鉄本線飾磨駅での事業を2つ記載しております。1つ目が北改札口の設置、2つ目が飾磨駅周辺のまちづくりです。</p> <p>現在、北改札口の設置については山陽電車とともに検討計画を進めているところでございます。連続立体交差事業については、多額の財源も必要な計画であり、連続立体交差の必要性の検討も含めて、飾磨駅周辺のまちづくりに包括しております。</p>

委員	<p>連続立体交差事業は非常に大規模であり、色々な基準を超えていかなければならないというのも十分承知をしておりますが、地域住民としては、飾磨駅の連続立体交差事業によって、周辺の踏切が改良され渋滞が緩和されると長年に渡って期待しておりますので、長期間になるかもしれませんが、是非こうした計画の中でも、入れていただけたらと思います。</p> <p>駅構内のバリアフリー化やロータリーの整備を着実に進めていただいていることについては評価させていただき、今後も引き続き積極的に推進していただければと重ねて要望させていただきます。</p>
会長	<p>最後の点のご意見として承っておきたいと思います。連続立体交差事業には踏切事故の減少という効果もありますが、一方で鉄道利用者は駅が遠くなるという問題もありますので、その辺りは慎重な議論が必要かと思います。</p>
委員	<p>事業スケジュールに記載している事業を全て独立して事業を進めても、基本理念を達成できないのではないかと思います。</p> <p>例えばバス路線の再編ですが、主たる鉄道駅まではバスを利用して、駅間は鉄道を使うことについて、先程、交通事業者からもあったように、バスの小型化を進めることによって届かないところにまで足を運ぶことができるのか、M a a Sの活用というところや、2,000人以上の鉄道駅のバリアフリー化の推進など、それぞれが連携することにより、より加速して公共交通の活性化を進めることができるのではないかと思います。</p> <p>146 ページの事業スケジュールについて、お互いに独立した線を書いておられますが、最終的には各事業が連携して事業を進めていくようお願いいたします。</p> <p>また 150 ページについて、評価及び計画の見直しを進めていただく中で、先程この会議が審議する場になるという話がありました。これから5年先に見直しを行い、10年先に大きく改訂すると思いますが、5年スパンではなく、評価をする内容につきまして、達成度の評価や改善点の抽出・見直しの検討を細分化して、こうした場で報告できるような取り組みをお願いしたいと思います。</p>

委員	<p>この計画は前回同様「都市・地域総合交通戦略」と「地域公共交通計画」を兼ねていると思いますが、それはどこに書かれているのでしょうか。現計画では表紙に書かれているので、今回も同じように表紙に書かれるのか、あるいは「はじめに」か「計画の位置づけ」に書かれるのでしょうか。</p> <p>また、今は新型コロナウイルス感染症もありまして、交通行動がみなさん変化しているということ、また、自転車利用の増加や、ウォークブルの話も書いていただいていたのですが、そういった人と人がディスタンスを取りながら暮らせるようなオープンスペースの需要が高まっていることもあり、色々な方からご指摘がありました。交通行動を見ながら見直しをしていくというのが重要になってくるのかなと思いました。</p>
事務局	<p>本計画についても国土交通省の「都市・地域総合交通戦略」と「地域公共交通計画」の双方に位置付ける予定です。これまでも国土交通省から指導をいただいております。それぞれの計画の要件を満たすような内容としたうえで、今回も表紙等に明記するよう修正して参りたいと思います。</p>
会長	<p>本日欠席の委員から意見をいただいているという話を伺っていますので、ご紹介いただけますでしょうか。</p>
事務局	<p>本日欠席の委員より事前にご意見をいただいております。</p> <p>今回は審議に関係するところについて、2箇所ご紹介させていただきます。</p> <p>まず1点目が、計画全体の数値目標についてです。そのうちの公共交通利用者数について、「今後の社会環境を踏まえると、公共交通の利用者増加という数値のみを追い求めるより、公共交通分担率の向上を目標にしたほうが的確かと存じます」という意見をいただいております。ご指摘は非常に的を射たものと考えますが、事務局としては、毎年度のフォローアップや、市民の皆様にもわかりやすい目標という意味からも、現在ご提案させていただいている公共交通の利用者数を全体の目標とさせていただきたいと考えております。</p> <p>続きまして資料84ページでございます。</p> <p>84ページに「JR播但線」や「JR姫新線」の記載がありますが、「JR播但線、JR姫新線双方とも文末の「求めます」という記載に違和感があります。</p>

<p>会長</p>	<p>計画全体の目標の記載との整合性を考えますと、各路線の方向性は『今後とも利用ニーズに合わせた適切なサービス提供を行ってまいります』が妥当な記載かと思えます」というご指摘をいただいております。こちらについてはご指摘の通り修正をさせていただきたいと考えております。</p> <p>この計画そのものの主体は、法の趣旨に則って「姫路市」ですので、主語のない文章の語尾はもう一度精査し、特に現状事業者が自主的に取り組まれているものについて書いているところは、表現によく注意しなければいけないと思います。そこは再度見直す必要があると思います。</p>
<p>委員</p>	<p>1点目は、資料96ページの家島と姫路駅のネットワークについてです。</p> <p>姫路市の政策課題として家島の交流人口拡大といった記載がありますが、乗り継ぎ抵抗を考えると、将来のネットワーク図にあるように飾磨駅で乗り継いでしまうと、ますます利用者が減少するのではないかという懸念があります。また、現況のネットワークは時間がかかると書いてありますが、これはバスルートが姫路駅北駅前広場から北に回り姫路港へ向かうルートとなっているので、その分時間がかかっているのではないかと思います。例えば、南駅前広場から発着するとかなり利便性が上がるのではないかと思います。姫路港の活性化に向けて姫路港のリニューアルが進んでおりますので、再度検討いただいたほうが良いと思いました。</p> <p>それともう一つは計画全体についてですが、この計画は一般の方の目にも触れる計画になると思います。解説がある箇所もありますが、非常に分かりにくい言葉がたくさん出てきますので、もう少し用語の解説とか加えられたら一般の方にも分かりやすくなると思いました。</p>
<p>事務局</p>	<p>現計画でも巻末に用語集をつけておりましたので、本計画も製本時には同様に用語集を加えたいと思います。</p>
<p>事務局</p>	<p>資料96ページの家島－姫路駅のネットワークについて、現状では飾磨駅からのアクセスが十分ではない面があり、骨格としては姫路港から飾磨駅までをアクセスとして十分機能できるような再編をしていきたいと考えております。</p>

	<p>また、姫路港からJR姫路駅までは、骨格としては電車の赤い線を入れております。これについてはその間のニーズ等も考えて、姫路港からJR姫路駅までのバスをすぐに廃止するという意味合いではございません。ニーズがある限りは、現状の緑のバス路線を当然残しておきたいと考えております。ポイントとしては、山陽電車の飾磨駅へのアクセス強化です。</p> <p>それとバスが姫路駅北駅前広場にアクセスするという点ですが、これについては神姫バスと以前から検討をしている内容であり、発着を南駅前広場にするることによる効率化について何度も議論してきました。しかし、主な利用者である家島・坊勢の各自治会からは、姫路駅だけではなく姫路駅から姫路城までの間の商業施設にアクセスしたいという強い要望があり、現状非効率に見えますが、利用者のニーズや利便性を考え、北駅前広場へのアクセスとさせていただいております。</p>
委員	<p>資料 80 ページの数値目標ですが、公的資金が投入されている公共交通の収支率が現況 88%で、2030 年度の目標も 88%となっております。</p> <p>これについては、数値的に維持・向上を示すことが難しければ、「88%以上」などという表記にしても良いと思いました。</p>
事務局	<p>こちらの数値目標については、この 10 年の計画の前半と後半で策定思想が大きく異なっております。</p> <p>まず、計画の上半期 2025 年までについては、コロナ禍による需要の消失を 5 年間でコロナ前に戻すことが目標でございます。後半については、それを維持・あるいは少しでも拡充していくことを目標としています。</p> <p>収支率を 2019 年の現況よりも増やしていきたいと、私どもも交通事業者も考えておりますが、各事業者から参考資料としていただいた直近 10 年間の収入と必要経費によると 2030 年度の 88%という数値もかなり厳しい数値であります。コロナ禍の需要消失がどのくらい戻ってくるのか不明瞭な中、生活様式等が変わり、元の利用者数には戻らないのではないかというご意見も各交通事業者からいただいております。</p> <p>現計画の 12 年間では、年間約 1%程度利用者が増えており、最終的に 2019 年度段階で収支率 88%にとどまっております。コロナの影響で大きく利用者が</p>

委員	<p>減少しており、それをいかに戻していくかという中で、公的支援あるいは各事業者の効率化を行っていきたいと考えております。この 88% という数値目標は、できれば上げていきたいのですが、この数値目標はかなり頑張っで設定した数値と事務局では認識しております。</p> <p>既存の交通事業者が担われている路線での乗り継ぎの実現は、事業者の意見や住民の利便性や需要を踏まえて検討いただくのがよいのではないのでしょうか。一方で、市の予算にも限りがありますので、そういったものとしっかりすり合わせて検討いただくというのがよいと思います。</p> <p>また、外環状バスの話がありましたが、無理に走らせてしまって交通事業者が撤退してしまったということになれば、最終的には市の負担が増えてしまうということもありますので、しっかりと需要予測を行ってやっていただくのがいいのではないかと考えております。</p> <p>最後に、他の委員からもありましたが、資料 105 ページの記載を削除することについては、文言を削除いただけるということですが、我々としても、こういう競合する事例というのはあまりよしとしておらず、極力競合しないようにということで、コミュニティ交通は既存の鉄道や路線バスを補完するような役割と位置付けております。今後、なるべく既存の公共交通と競合しないように調整していただいて、導入していただくというのがよいと考えております。</p> <p>収支率の設定をいただいておりますが、法律上は収支額でも構いませんので、どちらかで設定いただければと思います。</p>
会長	<p>乗り継ぎに関しては、飛行機や宅急便などのハブアンドスポークと同じ話ですので、本数が増える、もしくは正確性が大幅に上がるなど何かメリットがないとやる必要がないので、そこは当然の前提だと思います。</p> <p>効率化ばかり見えてしまわないように気を付けたいと思います。</p>
会長	<p>多数の意見をいただきありがとうございました。一部表現の修正や削除する箇所がありました。一番ご意見のあった乗り継ぎに関しては、ご意見に従って、誤解をされないように少し表現を直していきたいと思います。</p> <p>ただ、時間的制約がございますので、本日各委員からいただいた意見等を踏</p>

委員一同	<p>まえて、今後の修正作業を、事務局と会長の責任で行っていきたいと思っています。その形でパブリックコメントにかけていきたいと思っておりますがご了承くださいいただけますでしょうか。</p> <p><b>【異議なし】</b></p>
会長	<p>貴重な意見を色々ありがとうございました。</p> <p>あまり時間の猶予を差し上げられないのが恐縮なのですが、もし気になることがありましたら事務局へ連絡いただければ、計画の修正作業に反映できるかと思っておりますので、よろしく願いいたします。</p> <p>この会議では、引き続き本計画の進捗を管理していきますので、皆様のご協力をお願いいたします。</p> <p>それでは、この審議事項は終わりたいと思いますがよろしいでしょうか。</p>
委員一同	<p><b>【意見なし】</b></p>
会長	<p>本計画原案については、本会議でご審議いただき先程申し上げた条件付きではありますが、ご承認いただけたと思います。ありがとうございました。</p> <p>それでは、報告事項に移りたいと思います。事務局より説明をお願いします。</p>
事務局	<p><b>【事務局説明】</b></p> <p>(報告1)「陸運分科会報告」</p> <p>(報告2)「離島航路分科会報告」</p>
会長	<p>報告事項2点は以上となります。両分科会のご報告について何かご質問はございませんか。</p>
委員一同	<p><b>【意見なし】</b></p>
会長	<p>こちらについても、もし資料をご覧いただき何かございましたら、事務局へ</p>



会長	<p>ご質問いただければと思いますので、よろしくお願いいたします。</p> <p>会議次第では地域公共交通会議規則の一部改正ということがございます。事務局から報告をお願いいたします。</p>
事務局	<p><b>【事務局説明】</b></p> <p>「地域公共交通会議規則の一部改正について」</p>
会長	<p>以上で報告事項を終わらせていただきます。</p> <p>会議事項ではその他となっておりますが、何か委員の方々に報告事項はございますか。</p>
委員	<p><b>【委員説明】</b></p>
会長	<p>本日議論すべきことは以上となります。</p> <p>それでは事務局に進行をお返しします。</p>
事務局	<p>委員の皆様におかれましては、熱心にご審議くださり誠にありがとうございました。</p> <p>本日の審議の結果に基づきまして、必要な作業等進めて参りたいと存じます。</p> <p>それでは、以上をもちまして第20回姫路市地域公共交通会議を終了させていただきます。</p> <p>本日は、誠にありがとうございました。</p>