

会 議 録

□全部記録 ■要点記録

1 会議名	第19回 姫路市地域公共交通会議
2 開催日時	令和2年 8月11日（火曜日） 14時00分～15時50分
3 開催場所	姫路市役所 北別館3階 講義室
4 出席者名	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、 崎谷唯比古、正司健一、竹内宏、土谷穰、常盤真功、中川吉郎、中谷隆友己、 早川泰正、三輪徹、山口正樹、若松哲郎 以上17名（50音順 敬称略） 事務局（交通計画室） 植田室長、松本課長補佐、荻山係長、市村係長、谷口主任、大西技術主任、 川上主事補
5 傍聴の可否及び傍聴人数	傍聴可、傍聴人2名
6 議題	「姫路市総合交通計画の改訂について」（資料1） 【報告事項】 ・陸運分科会報告（令和2年6月24日開催） ・離島航路分科会報告（令和2年7月28日開催）
7 会議の全部内容又は進行記録	
事務局	ただ今より「第19回姫路市地域公共交通会議」を開催致します。 本会議の開催には「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、半数以上の出席が必要とされております。 本日は委員22名中、半数以上の17名の出席を頂いておりますので、本会議が成立していることをご報告させていただきます。 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、ご了承頂きますようお願いいたします。 次に、新たに委員11名の方に就任して頂いておりますので、ご紹介させていただきます。

事務局	<p>【新任委員紹介】</p> <p>【委嘱状交付】</p> <p>それでは、会議の進行につきまして、会長、よろしくお願い致します。</p>
会長	<p>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>【事務局説明】（議題1）「姫路市総合交通計画の策定について」</p>
会長	<p>事務局の説明でもあったように、本日はとくに基本理念・基本方針について議論をお願いしたい。現行計画書の37頁に計画の方向性を示しており、現行計画では「姫路都心の交通環境の改善」、「地域と姫路都心との連携強化」の2つの方向性から、39頁の基本理念「魅力と賑わいある都心と多核連携型都市構造の形成に向けた交通体系の構築」、基本方針を「都心・中心市街地」、「市街地」、「郊外部」のエリア別で設定している。</p> <p>今回の方向性は、前回の計画を受けた内容に+αしており、前回の内容は方向性の1番に示されている。2番目として、持続可能な社会づくりに資する交通環境の構築という面も加えて、先進技術や次世代モビリティの話も将来の視点から検討している。3番目は地域主体の発想に基づいた柔軟な交通施策という、例えば姫路市島しょ部で運行しているコミュニティバスに見られるような、地域が主体となって動かしていく公共交通のような取組み、これも方向性に取り込んでいる。これらの方向性から、基本理念「にぎわいあふれる都心と魅力ある地域の交流連携を支える交通体系の構築」を設定している。基本理念そのものは前回の基本理念と大きく変わっていないと思っている。これに基づく基本方針は「地域ニーズに対応した安心・快適に移動できる公共交通の整備」、「多様な交通を選択でき、人とまちをつなぐ交通環境の充実」、「持続可能な公共交通を地域や多分野で支える仕組みの形成」の3つの柱を考えている提案となっている。</p> <p>前回計画の振り返りも含め、何か質問などありましたらお願いいたします。</p>

<p>委 員</p>	<p>全体的な計画を伺って、総論としては正解だと思うが、各論部分で、例えば夢前町、香寺町、安富町の高齢者が切り捨てられないか、特に、田舎の地域は交通の便が非常に悪く、バス停まで行くが出来ないという声をよく聞く。その中で、今後どういった方向で総論をまとめていくのか、例えば、若者を中心に交通施策を進めるのか、それとも生活弱者も含め、総合的に助け合いの精神をもとに、きめ細かい地域密着の交通施策を進めていくのか、ある程度方向性が定まったほうが議論しやすいと思う。家島や坊勢は、地域コミュニティがしっかりしているのでバスの利用が多いと聞いているが、夢前や安富に行くと、移動に困られている高齢者がいる。そういった方々を救う施策が打てるかどうか、一考して頂きたい。</p> <p>もう一つは、高齢化が進む中で交通体系の弾力的な運用をしていく必要があると思っている。田舎の県道や市道に大きなバスを走らせるような無駄なことはやめて、家島や坊勢で運行しているマイクロバスやワゴン車など小型バスを、どんどん取り入れていき、きめ細かい路線設定を検討していただきたい。</p>
<p>事 務 局</p>	<p>交通弱者も含めたきめ細かい計画が必要ではないかという指摘があった。現在の総合交通計画に12年間携わり、地域ごとに公共交通サービス水準や住民の人口密度等、大きな格差があることは把握している。</p> <p>今回、基本方針の中で「地域ニーズに対応した、安心・快適に移動できる公共交通の整備」というのを柱として掲げさせて頂いた。</p> <p>広く地域ごとにどのような課題があるか、行きたい場所、もしくは行けない場所があるが、こういうものがあれば行けるかもしれないといった、地域毎に課題があるため、昨年度、地域に応じて部数を配布し、市民アンケートを実施した。その中で、地域ごとに大きな格差が垣間見える。特に郊外部では、大きな買物は姫路市中心部へ行くが、日常の買物は隣接市町へ行くといった、交通の形態や人の動きが見えた。今回、地域に対応した、姫路の中心市街地への移動はもちろん、郊外部においてはそれぞれの生活に応じた交通、現在公共交通がないところやサービス水準が低いところが多々あるが、そういった場所に光を当てて、今回計画策定を進めていきたい。</p> <p>また、高齢化が進む中での弾力的な運用をしていく中で、様々な資源を潤沢に投入することや能力も持ち合わせていない。例えば、地域を走る福祉系車両</p>

<p>委 員</p>	<p>やスクールバス等、今地域にある資源を総動員して、郊外部においても持続性のある足の確保を目指したいと考えている。それらを盛り込みながら、今回、新しい計画策定を進めていきたい。</p> <p>基本方針の「多様な交通を選択でき、人とまちをつなぐ交通環境の充実」の説明文の「新しい生活様式」について、もう少し詳しく教えて頂きたい。</p>
<p>事 務 局</p>	<p>コロナの感染拡大の影響で、公共交通の利用者数が激減している。感染が拡大している中でも、感染防止策を講じながら移動手段を確保するという生活に変化している中で、行政、交通事業者、住民と協力し合いながら、新しい生活様式に配慮するスタイルを確立するという事で、この言葉を使用している。</p>
<p>委 員</p>	<p>コロナに関する現状から、将来的にもコロナの影響を加味した計画とするということで認識した。今、交通事業者は、コロナの影響で相当収支が厳しくなり、公共交通を維持・運営すること自体が非常に困難となりつつある。事業者単独ではやっていけない状況が見えているので、大きなバスではなく小さな車両で輸送ができるという、きめ細かい交通にシフトしていくといった視点が盛り込まれているところは結構かと思う。一方で、バスという大きな公共交通を使って輸送するという事は、事業者としては、現行計画では「運営で工夫する」ことが責務だが、今回のコロナ禍は事業者では太刀打ち出来ない状況である。その観点からも、基本方針の「持続可能な公共交通を地域や多分野で支える仕組みの形成」と記載されているように、公共交通を支援するという内容まで計画の中に入れていただくことは出来ないか。</p>
<p>事 務 局</p>	<p>新しい生活様式について補足すると、今回のコロナ禍で、人々の生活様式が大きく変わってきた。働き方についてもウェブや在宅勤務といった動きもある。そういった新しい生活様式に対応した交通ネットワークやサービス水準について議論していただく、あるいは施策や具体的なプログラムの策定をしていく必要があると思っている。</p> <p>持続性の高い公共交通機関を維持していくことを目指しており、支援を含めた公共交通を維持していくための方策を、事業者あるいは利用者を含めて議論</p>

委員	<p>していく必要がある。それに加えて、例えばコストを大きく落とせるような自動運転などの新技術についても、議論を深め、導入できるよう 10 年間の計画に位置付けていきたい。</p> <p>新しい公共交通ネットワークについて、例えば安富から太市駅にバス軸が引かれており、こういった公共交通が望ましいと案で示されているが、現状では太市駅にはロータリーがなく、大型バスの乗り入れは不可能だと考えられる。余部駅についても同様で、そのような地域では大きなバスではなく、小さな地域のコミュニティ交通を採用するのが無難かと思う。11 月の計画原案の検討までに、全体のコスト抑制の観点からも、部分的な議論までしっかりと行うため、事務局は何度か各事業者と議論の機会を設けてほしい。</p>
事務局	<p>骨格の公共交通ネットワークは、案として示している。ご指摘のとおり、太市駅や余部駅といった、十分にロータリーがなく路線バスが入って来られない場所も確かに存在するが、本市として多核連携、あるいはアンケート調査によって様々な潜在需要も把握しており、郊外部から駅等の拠点にアクセスをして、都心・中心市街地や京阪神方面へ行きたいというニーズも確認している。姫路市で検討している道の駅についても新たな拠点の整備として議論されているところである。そういったことから、都心・中心市街地や各駅といった多核連携を実現するため計画策定を進めるべきと考えている。現在、姫路市の各部局にヒアリングを実施しており、今後 10 年間で具体的なものから抽象的なものまで様々な施策の把握に努めている。そこで得た情報も共有させて頂きながら、新しい骨格の公共交通ネットワークについて議論いただきたい。</p>
委員	<p>コロナ禍は現下の課題で、今までの公共交通の常識を完全に覆してしまうほどの大きなインパクトがあるような社会環境の変化と思っている。これを、きちんと計画に取り入れないと、計画自体が無になってしまうので、コロナの影響を踏まえて考えるべきところを 2 点ほど申し上げたい。</p> <p>まず 1 点目、基本方針「地域ニーズに対応した、安心・快適に移動できる公共交通の整備」であるが、この「安心」とは、今までは『事故なく安全に』という意味合いで、「快適」は『予定通り、遅延なく』ということだったと思う。</p>

	<p>ここに「安心」に『衛生』の意味合いが入ってきたと思う。混雑を忌避することがいつまで続くかはわからないが、定着することも考えた上で、これから色々と公共交通を考えていかなければならない。事業者としても、お客様の安心・衛生が一番重要ということで、消毒や換気、防菌、混雑時間の開示等、様々な取り組みを行い、安心して乗車いただくことを考えている。どこまでこの計画に入れるかは別として、その辺りも視野に入れて公共交通を描いていかないと、マイカーから公共交通への移動の理念も覆されかねない。</p> <p>もう1点は、一番重要で、「持続可能な公共交通を地域や多分野で支える仕組みの形成」について、今までと同じ需要が戻ることはありえないかもしれないということを前提として、公共交通の将来の計画を立てなければならない。移動に関する基本的な考え方が大きく変わってしまっている。今までは常識的に移動しなければならなかったニーズがなくなる可能性も考えられる。</p> <p>鉄道事業者自体が、テレワークで入社している社員が50%になった。また、社内の会議は基本ウェブである。これからは移動しなくても出来る仕事が増えるため、今後、移動ニーズがどうなるか考えていかなければならない。</p> <p>従って計画自体も、持続的な公共交通とは何なのかを考えていく必要がある。それを真剣に考えないと、公共交通の危機だと思っている。計画の数字自体も、今の道なりに数字を拾っても意味がないので、その辺りも考えていけたらと思っているので、ご協力と支援をお願いしたい。</p>
会 長	<p>将来の社会の姿を完全に予測することは出来ないが、良い交通環境・交通サービスを作っていく中で基本理念を実現するためにどうすればいいのかを計画途中で位置付けていく必要がある。その際、目的と手段が逆転しないよう、気を付けていかないといけない。</p>
委 員	<p>コロナ禍の状況がありつつも、この計画の議論は昨年からは始まっており、基本理念や基本方針を確認させて頂きたい。高齢化が進んでいる場所で公共交通の必要性があるのも事実だと思うが、計画の方向性を見たときに、「都心」と「郊外・市内外」という括りだが、基本的に都心とのアクセスを優先した計画の方向性があるのではないか。多核連携型都市という、色々な拠点が連携しながらまちづくりをしていく、コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりと、</p>

	<p>それぞれの拠点のまちづくりを小さくしながら、ネットワークで結んでいくときに、本来は、姫路駅周辺を中心としただけでなく、拠点間を連携できる交通網が必要ではないか。基本方針「多様な交通を選択でき、人とまちをつなぐ交通環境の充実」はその趣旨に従っていると思うが、説明文に「本市の核としての都心・中心市街地は、都心部でのにぎわい創出とともに」とある。この文言が、どうしても姫路駅周辺ありきの説明になっているように感じる。多様な交通を選択でき、人とまちをつなぐことを進めるのであれば、姫路駅周辺ありきではなく、その説明文を削除してもいいのではないか。それにより、自動運転やこれから計画される MaaS や交通結節点整備に繋がっていくと感じたので、この基本方針の考えるシナリオが、姫路駅ありきなのか。そういった捉え方をしていないのであれば、少し文言的に問題があるため修正すべきではないか。</p>
事務局	<p>市民アンケート集計結果や他のパーソントリップ等の調査を見ても、姫路の都心部というのは、行き先としては最大のニーズがある場所であり、他都市からの観光客が多く訪れることから計画上也最も重要な核ではある。「都心部」というところで、誤解を招く表現になっているのかもしれないが、事務局の意図としては、最大の拠点としては都心・中心市街地、それに加えて多核連携型都市として、アンケート調査結果から出てきたニーズを拾っていくような骨格を作っていくべきではないかということである。</p>
委員	<p>9 頁の図の地域区分の市街地を見ると、だいたい姫路駅から 30 分圏域が多いが、交通ネットワークが姫路駅に向かっているから全てが姫路駅周辺に向かうのであって、そうすると、やはり郊外の人までが中心部に寄っていくことを促進してしまう恐れがあるのではないか。あくまでも計画なので、郊外は郊外としての生活を維持するためにはどうしていくかを考えたときに、郊外間、また郊外と市外という連携も計画上盛り込んでいかなければ、中心部に人が集まっていくような計画、姫路市全域を見たときの計画になっていくと、これから先人の移動も大きくなっていくのではないかなという懸念があると思う。</p>
会長	<p>都心だけというつもりは全くないと思うが、ご指摘を受け表現は少し気を付けなければいけないのかもしれない。一方で、都心が重要なエリアであること</p>

委員	<p>は間違いなく、総合計画の方で姫路市全体と都心部と、さらに姫路市の市域外との関係が描かれていくことになると思うので、それに合わせながら交通の方でも考えていくのが大切かなと思うし、議論いただければと思う。</p> <p>今後 10 年間の交通体系の計画だが、先を見据えた交通体系を考えていくときに、50 年後にこの交通体系があるのか。現行計画書の 37 頁に出てくるコンパクトシティも見据えながら、公共交通のあり方を見直していかなければならない。また、基本理念とか基本方針については概ねこのとおりだと思うが、言葉の裏に公共交通のあり方が隠れていることを考えていく必要があると思う。</p>
会長	<p>関連計画として、立地適正化計画の内容を資料の 15 頁に入れている。当然、まちをしっかりとするために交通を考えなければならない、それは市域だけにとどまらず、市域以外のみなさんとも考えていく必要があるかもしれない。</p>
委員	<p>姫路市でもデマンド型の交通を運行していると思うが、たつの市や宍粟市では、かなり実績を積んでいるように思う。各集落を巡回するデマンド型交通の問題点と成果について姫路市は把握しているのか。</p> <p>また、香寺と夢前で実施しているデマンド型交通の問題点と成果を把握しているか。それを参考にして、将来の望ましい体系が見えてくるのではないか。</p>
事務局	<p>現在、姫路市内では、デマンド型乗合タクシーの運行をしているのは 2 地域で、夢前町前之庄地区と花田町高木地区である。これらは、去年の社会実験を経て、今年の 3 月から本格運行に移行している。社会実験時には、かなり多くの利用があった。これは、地元と何度も議論をしながら運行計画を作成したことや地元の協力が大きかったことが要因である。令和 2 年 3 月に本格運行に移行し、これから地元の方にも大きく PR して、生活交通、買物や通院の足としてドア to ドアの乗合タクシーとして使っていただくことを期待していたが、コロナ禍の影響もあり、3 月以降の利用は非常に低調となっている。非常事態宣言が解除された際に、地元へ再度チラシ等の配布を予定していたが、再度のコロナ拡大のため控えているが、しっかりとデマンド交通の分析を進めていきたい。</p>

	<p>もう一点、デマンド交通ではないが、現在、福崎町と姫路市をつなぐコミュニティバスの社会実験を、福崎町は福崎工業団地の方の足の確保という目的を持ち、姫路市は、溝口のニュータウンの公共交通空白地の解消を狙って共働で導入し、福崎町が運行している。福崎町の買物施設へも毎日運行しており、この4～5月は、少し利用が減少したが、6月に入ってから、買物や通勤等の利用で回復してきており、来年度の本格運行に向けて、福崎町と協議を進めているところである。</p> <p>最後に、たつの市のデマンド交通について、たつの市では一部、路線バス・コミュニティバスを残して、市内全域でデマンド交通の運行をされている。本市においても、網干方面への乗り入れの打診があった。その時は、既存の事業者との関係もあり、実現には至らなかった。</p> <p>たつの市では、毎年度、利用者数が増加していることや課題についても伺っている。今後10年の計画については、あるものは全て使っていくといった方針のもと周辺市町と、広域移動の足の確保について議論していきたい。</p>
委員	<p>たつの市では、タクシー会社5社、バス会社1社の6社で市内全域のデマンド交通を担っている。その中で、想定していたよりもタクシー利用者がデマンド交通に転換してしまい、すでに数社が困窮する事態となっている。原因としては、交通空白地域のみをカバーすればよかったところ、市街地も含めた市域全域で運行したことが考えられる。そういったことも踏まえ、姫路市でどういった形で導入していくか、また、デマンド交通は、タクシーと非常に類似性があるので、共存を図っていくための検討が必要ではないか。</p>
委員	<p>本日議題に上がっている基本理念・基本方針については、非常に様々な面から考えられているものだと思うし、特に修正等ない。</p> <p>特に、「持続可能な公共交通を地域や多分野で支える仕組みの形成」は、公共交通の持続可能という中には、経営上持続可能にしていくといった面も非常に強く含まれていると思うので、これは今後の公共交通の状況を考えると、非常に困難な道のりになると思うが、いかに成り立たせていくかを今後議論していく必要があると思っている。次回以降、数値目標や事業内容について議論されるが、それに向けて、いくつかコメントさせていただければと思っている。</p>

一つは、資料 3 頁の現行計画の 12 年間の数値目標である。この 12 年間で目標に迫る勢いで、公共交通の利用回数や CO₂ の排出削減量を順調に積み上げ、目標に向けて順調に伸びているところをみると、姫路市や関係者の方が一生懸命取り組まれていた成果が現れているのではないかと。

現行計画書の 23 頁には昔からのトレンドが書かれていて、バスや鉄道の利用者が減少してきていたのが、持ち直してきているし、バスの経常収支の推移からも、経営状況を何とか改善しようと取り組まれた成果によって改善出来ているというのも見てとれる。このあたりの努力に対して非常に素晴らしい成果をあげられたのではないかと。

今後、コロナの影響をどのように加味していくかが大きなチャレンジになると思う。目標をどのように設定するかというのが、これから議論されると思うが、今回のコロナの件を踏まえると、例えば在宅勤務などが増えていく等、移動しないという人が今後増えていく可能性のある中で、数値目標を一人当たりの公共交通の利用回数としてしまうのは、目標としては合わないのではないかと。大きな流れとして、自動車を使っていた人たちが公共交通を使うという目標があるのは間違いないと思う。結果を見ると、少なくとも 12 年間やってきた結果達成された面もあるのかなと思う。若者が自動車に乗らなくなってきたという影響を加味したときに、一人当たりの公共交通利用回数という目標がいいのかどうか、あるいは公共交通が不便な地域では移動に困っている方に対するサービスの提供をしなければならないなど、全体的に網羅できるような目標を考えなければならないと思う。それは、アンケート調査で把握する満足度のような目標を立てるのかもしれないと聞いていた。

次に資料 4 頁の事業一覧で、ほとんどの事業を実施されていて感心したが、この目標を達成するための事業の中で、一番効果のあった事業を、次回以降の会議で情報提供していただけると、さらにここから先の 10 年で行っていく事業が分かるのではないかと。評価を改めて教えていただきたい。

最後に、目標である持続可能な公共交通のためには、コンパクトシティの取組も必要だと思う。コンパクトシティというと、駅周りに住民を誘導し、地域の人口密度を維持していくようなイメージを持っている。人口密度を維持できれば公共交通サービスを成り立たせることができると思う。そのため、人口密度をある程度意識しながら公共交通サービスを考えていかなければならない、

事務局	<p>そういった意味ではコンパクトシティと公共交通は切り離せないので、計画に書き込まれていることが望ましい。</p> <p>資料3頁で示している現行計画の目標は、単純に公共交通の利用者数、市民一人がひと月に一回以上公共交通の利用を追加していただくといったキャッチフレーズのもと、120回という数値目標を作り、それに合わせた施策、事業展開を行った。今回の計画では単純に公共交通の利用者数の数値目標は一つの指標にはなるかもしれないが、そうするべきではないと事務局で議論をしている。数値指標については、複数案事務局でも検討しており、改めて会議の中で審議いただくことを考えている。</p> <p>また、事業で何が一番効果があったかというご指摘については、インパクトが大きいのは都心部、姫路駅周辺整備だと思う。それ以外では、鉄道の姫新線沿線での取組で、利用改善としてのハード整備を行い、住民を巻き込んだ社会実験の取組等ソフト・ハード双方をJR、沿線住民、市町が一緒になって進め、実際に利用者数がV字回復できており、成功した部類に入っている。改めて次回の会議でご報告させていただきたい。</p>
委員	<p>目標については、計画の説明を頂く際にPDCAや目標の評価をお願いすることになるので、指標をしっかりと検討していただきたい。</p> <p>コンパクトシティの話が出たが、地域公共交通活性化再生法の改正とともに都市再生特別措置法も改正され、ウォーカブルなまちづくり、歩いて楽しいまちづくりというのが都市再生特別措置法で示されているので、姫路市で何か考えているものがあれば、この計画に盛り込んでいただきたい。</p>
委員	<p>ウォーカブルなまちづくりは、全国で新しい取り組みとして様々な地域が取り組んでいるところで、姫路市も検討している。資料20頁の計画の中の、主要な事業案で「フレイル予防のための歩行空間の創出」という、ウォーカブルを意識したまちづくりに関連した施策を、総合交通計画の中に盛り込んでいきたい。資料21頁のスケジュールについて、コロナの影響で公共交通の在り方が問われている状態であるので、10月時点で次期計画原案の策定というのが難しい状況である。また、バリアフリー法の目標についても、利用者数3,000人/日以</p>

<p>会 長</p>	<p>上から 2,000 人/日以上施設を対象とするように改訂されようとしており、今後、鉄道事業者と協議しながら、本計画に盛り込まないと、せっかく策定した事業が有効にならないのではないかと。また、総合計画の改訂の議論に時間を要しており、総合交通計画にも遅れが生じる可能性があり、皆様に協力を頂かなければならない場合があることをご了解頂きたい。基本的には、皆様に意見頂いた内容を加味しながら、計画策定を進めたい。</p> <p>上位計画との連動も考えなければいけない状況や、それ以外に国の動きもある中、今日議論した基本理念や基本方針の文言は、本日いただいたご意見を踏まえて一部に修正が必要である。</p> <p>会長責任のもと事務局で修正し、改訂の原案の作成を行っていくことでよろしいか。</p> <p>【異議なし】</p>
<p>会 長</p>	<p>本日の資料をもとに、今後の作業を進めさせていただきます。</p> <p>何か他に気になることがございましたら、事務局へ連絡いただければ、検討させていただきますので、ご協力よろしく願いいたします。</p>
<p>会 長</p>	<p>それでは、報告事項に移りたいと思います。</p> <p>事務局より説明をお願いします。</p>
<p>事 務 局</p>	<p>【事務局説明】</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>
<p>会 長</p>	<p>報告事項2点は以上となります。何かご意見・ご質問はございませんか。</p> <p>【意見なし】</p> <p>その他で何かございますでしょうか。</p>

<p>委 員 会 長</p>	<p>【委員より説明】「地域公共交通活性化再生法の改正について」</p> <p>全体を通してご意見・ご質問はございませんか。</p> <p>本日は、活発な議論を頂きありがとうございました。新しい計画の基本理念・基本方針をベースとし、また方向性が定まりましたが、本日話があったように、スケジュールは少し伸びるかと思います。スケジュールが明確になりましたら、改めてご連絡させていただきます。</p> <p>新しい生活様式という議論が出ましたが、指針を見ていると、ソーシャルディスタンス、日本ではマスクをした上で2 m人の間隔をあけることを推奨しているようで、それ自体リスク軽減でいいですが公共交通にとっては色々ところどころです。</p> <p>また、新しい生活様式ですが、家に閉じこもって心を病んでは意味がないという議論も出始めています。夢のある新しい生活様式を目指す、皆が家で我慢する生活様式は楽しくないし、混雑度 200%の通勤電車は、やはり嫌ですので、楽しい社会、気軽に楽にあちこち移動できる社会、安心できる社会になっていけばと思いました。ヨーロッパ等はその方向に向かっており、環境の改善と両立させる政策構築の議論が行われています。空気中に排出される汚染物質の減少で手に入れることができたきれいな空気は残しながら、新しい生活様式が実現できればと強く思っています。</p> <p>コロナの中お集まりいただきありがとうございました。</p> <p>本日議論すべきことは以上となります。</p>
<p>事 務 局</p>	<p>会長ありがとうございました。</p> <p>本日の審議結果に基づきまして、姫路市総合交通計画の改訂に向けた作業を進めてまいります。以上をもちまして第19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>