

令和 3 年度 第 8 回 宝塚市地域公共交通協議会 議事要録

開 催 令和 4 年（2022 年）3 月 16 日火曜日 9 時 30 分～12 時 15 分
形 態 リモート会議
議 事 議案第 1 号（報告事項）売布循環線路線改編について
議案第 2 号（報告事項）西谷地域路線改編について
議案第 3 号（審議事項）宝塚市地域公共交通計画（素案）の策定について

出席委員 17 名（別紙参照）

■開会（会議の成立等）

- 委員 18 名の内 17 名の出席。協議会規約第 8 条に基づく過半数の出席要件を満たすため、会議成立。
- 会議については、公開とする。

■議事

議案第 1 号（報告事項）売布循環線路線改編について

資料：売布循環線の運行について

<議案説明>

事務局：売布きよしガ丘地区、泉ガ丘地区を運行している売布循環線は、宝塚市が運行依頼をしたことから、平成 14 年度より阪急バス株式会社による運行が開始し、地域の生活交通の確保維持を図っている路線である。しかし社会情勢の影響を受けて、地域の利用状況にあった見直しをせざるを得ない状況であり、売布循環線についても抜本的な見直しを行うこととなり、本年 4 月より路線改編を実施することとなった。

野津委員：きよしガ丘系統と泉ガ丘系統をそれぞれ別の運行経路として運行しているが、きよしガ丘から売布神社駅・きよしガ丘・泉ガ丘を通過してまた売布神社にいく経路に統一したいと考えている。

現在、きよしガ丘、泉ガ丘それぞれ 17～18 回の運行をしているが、見直し後は 18 回で乗車機会としては変わらない。さらにこの 18 回のうち、5 往復について、売布コミュニティプラザ・阪急中山観音駅・売布東の町を経て市立病院につなぐ、この両地域から病院へ乗り換えなしで乗車できる見直しを考えている。時刻表は案の段階であり、変更があるかもしれないが、現在はきよしガ丘系統、泉ガ丘系統を 40 分間隔で運行しているが、計画では 30～60 分に 1 回の運行としている。

現在日曜日はきよしガ丘 9 回、泉ガ丘 8 回の運行を行っているが、計画では 9 回の運行を考えている。今回の改正により土曜日を日曜日と同じ、9 回の運行としていくことを考えている。

この実施と合わせて、他の宝塚市内路線についても、例えば逆瀬川から市立病院、安倉から山本方面に向かっている便、逆瀬川から逆瀬台方面、山本から山手台方面、こちらについての計画変更も同時に実施したいと考えているのでよろしくお願いしたい。

議案第 2 号（報告事項）西谷地域路線改編について

資料：武田尾線の運行について

<議案説明>

事務局：本年 4 月 1 日より、宝塚市北部の西谷地域と猪名川町の日生中央駅を結ぶ路線の運行が開始する。西谷地域の唯一の交通結節点である武田尾駅はバリアフリー化されておらず、高齢者や障害者、ベビーカーを押す人にとって利用が困難な状況になっている。そこでバリアフリー化された日生中央駅に接

続することによって課題の解決や駅周辺の商業施設や医療施設の利用が可能になり、利用者も利便性の向上を図ることができることから実施することとなる。

野津委員：日生中央駅へのバスの運行ということで、経路は上佐曽利から西谷地区を南下して西谷夢プラザ等々の各停留所を停車して、切畑から新名神高速道路沿いの道路を通して猪名川町へ入る。猪名川町に入ってから、イオンモール猪名川の最寄り停留所であるパークタウン中央に停車させ、その後は終点の日生中央駅となり、猪名川町域内には他の路線の停留所はあるが、今回運行する路線は西谷地区から商業施設、駅をつなぐという観点でパークタウン中央と日生中央駅のみの停車と考えている。

運賃は西谷夢プラザから日生中央駅までは 650 円、パークタウン中央が 550 円ということで現在申請中である。

時刻表は、平日のみの運行となっている。西谷地区を 8 時台に出発して日生中央に向かう、夕方は日生中央を 16 時台に出発して西谷地区に帰るという一往復の設定である。その他の武田尾駅をつないでいる便については変更はない。

<質疑：議案第 2 号について>

喜多会長：猪名川町へ路線が伸びることになるが、猪名川町との協議はできているということでしょうか。

野津委員：3 月 14 日に猪名川町の地域公共交通会議があり、そこで本件について報告させて頂いている。

井上委員：この運行でのバスの種類、車両の仕様についてご説明頂きたい。

野津委員：現在使用している少し小ぶりのリフト付きバスを使用する予定である。

井上委員：バス停が、リフト付きバスのリフトが降りられる状態になっているか確認をお願いしたい。

阪急バス：承知した。

<質疑：議案第 1 号・第 2 号について>

田中豊委員：路線の改編やダイヤ改正、ルート改正について、審議されるのはこの協議会だけなのか、他にもあるのか。また、こういった改編やダイヤ改正等についての市民へのアプローチ、アナウンス、ヒアリング等の実施状況について教えて頂きたい。

野津委員：売布地域や西谷地域の路線ということで、この協議会でも議論の対象になっているため、十分ご相談させて頂き、本日ご報告させて頂いている。他の例えば逆瀬台や中山手台も同時に見直そうとしたが、こちらについては利用状況等をみながら計画を立て、周知については大抵 1 週間前に行うが、なるべく早い段階でお知らせしている。

田中豊委員：了解した。

議案第 1 号（報告事項）売布循環線路線改編について及び、議案第 2 号（報告事項）西谷地域路線改編について報告承った。

議案第 3 号（審議事項）宝塚市地域公共交通計画（素案）の策定について

資料 3：宝塚市地域公共交通計画（素案）

<議案説明>

事務局：（計画書（素案）の修正内容について説明）

喜多会長：5 章については、書面開催とした前回の協議会及び意見交換会での意見等をなるべく反映させて新たに構成している。

「4.5 活動機会の大きさに基づく公共交通の整備方針」では、地域分類の定義で、日常生活に必要な活動を「徒歩や公共交通で」行うとしていたが、パーソナルビークルのような新しい移動手段について、どこまでが公共交通なのかということがあるため、「徒歩または、安全かつ安価で容易に利用できる移動手段で」に変更している。パーソナルビークル等についても手段として考慮できるようにしたと

いう趣旨である。また、公共交通にはタクシーが入るのでタクシーを利用することも可能となるが、一定の距離がある移動であるとタクシーを日常的に利用することは難しい。そのため“安価で”ということを示している。この文言はSDGsの目標に書かれている文言でもある。これをきちっと踏まえた上で市民の皆さんが気軽に便利に安全に安心して利用できるような移動手段を、基本的にはご自身で確保して頂くのであるが、それができない人については公的にサポートするということを示している。

「施策 1-2 市北部における持続可能な移動手段の確保・維持」の評価指標として、「西谷地区の運転免許を持たない人ひとり当たりのバス利用回数」としているが、この計画では、必ずしもマイカーから公共交通に乗り換えてもらうということでは全くなく、基本は移動に困っている方に対して公的にサポートするという考え方である。そのため評価指標としては、利用者が何人かということではなく、移動に困っている人に対してなるべく高い割合で支援が行き届くようにしたいということから、より実態や目的に合うように高齢者あるいはそのなかで免許を持たない人がどの程度利用しているかということを経験にしている。

「施策 1-3 多様な移動手段の充実による活動機会の向上」の趣旨は、徒歩、公共交通以外でも移動手段としての可能性があるのではないかと。特に現在マイカーを利用されている方が、もう少し手軽に安全に利用できるものに段階的に乗り換えていくことが望ましいのではないかとということである。今のところはまだ乗換えの手段は必ずしも明確になっていないし、例えば電動キックボードについても基準ができたのが昨年度で、これからまだ見直しがされていく、あるいは地域限定免許のようないろいろな制度的、技術的变化も考えられる。そういうものについて具体的には書き込むまでは至らないが、そういう変化に即した形できちっと施策を打っていきけるようにということで、施策として示している。そのためやや包括的な書き方であるが、具体的に出てきたものを見ながら適切に導入していきたいということを謳っているとご理解頂きたい。

「施策 3-3-3 新技術を活用した活動機会の向上」では、趣旨としてはいろいろな新技術が開発あるいは実用化されるので、適宜アンテナを張っておいて、利用できるものは導入していくことを可能にするような計画書にしておきたいということである。

「6.2 行政支援のあり方」については、クロスセクター効果は現状の支援の妥当性を評価するもので、現状の行政支出が効率的であることから、今の支援が最善だということを確認する方法である。しかしながら将来的に現状よりもさらに効率的な方法が出てくる可能性があるため、そのときには現状にこだわらず、よりよい手段を導入していくためにきちんとした評価をおこなって妥当性を検討するということをここで謳っておこうとしている。

巻末資料には、前回の協議会で数多くご指摘を頂いた評価の仕方について、市民にもわかりやすく示すために、評価指標や目標設定の考え方を一覧で示している。

事務局：巻末資料には「活動機会指標の算出」についても示している。

喜多会長：今回の計画書では、宝塚市の上位計画の目標を達成するための公共交通の計画として、市民の活動機会を確保するということを理念として掲げ、それに基づいて現状分析を行い必要な水準に達していないところについては底上げをする。そのためにはどのような施策を打てばそれを達成できるかという考え方で計画を作っている。その基本となる活動機会の大きさという指標が、どういうものなのか、きちんと算定されているのかを確認して頂く必要がある。具体的な算出方法は巻末資料に示し、確認したい人は確認することができるようきちんと情報を盛り込んだ上で、どういった意味合いの指標なのか、それがきちんと算定されていることがわかる部分だけ本編に示したい。そういう趣旨で必要なのは具体的に確認して頂ける資料を巻末につけたいと考えている。

<質疑>

喜多会長：兵庫陸運 川又委員にお聞きしたいが、猪名川町行のバスについて「猪名川町行のバスについての示

し方については、運行実施後に変更します。」と付記しているが、この示し方で問題ないか。

川又委員：4月から運行されることであれば現状のところに示すことになるのかとも思うが、精査させて頂きたい。

喜多会長：川又委員と事務局ですり合わせし精査して、しかるべき場所に記載したい。

喜多会長：私の認識としては、新しい計画に向けて改善していく中で、この部分については喫緊の課題でもあったため、計画を前倒しして2022年4月から実現したというような認識でここに示している。それについても調整させて頂きたい。

川又委員：了解した。

坂本委員：「1.1 計画作成の目的」に、“通院や買い物など「移動を伴う市民に必要な活動」”とあるが、公共交通としては通勤、通学がかなり大きな割合を占めると思うので、“通勤、通学、通院や買い物”とした方がよいのではないか。

喜多会長：高校生以下は免許を持ってる人はいないので、通学は位置付けておく必要がある。通勤については、実態として公共交通を利用されていない方の多くは車を使っておられるので、それはこの計画のメインのターゲットからは外れる。車を使う人は車を使って頂いてよいと思うが、通勤のために公共交通を必要とされる方ももちろんいるので、文言として通勤も入れておきたい。

坂本委員：「マイカー」「車」「クルマ」「自動車」の言葉があるが、それぞれ意味があって使い分けられているのか、そうでなければマイカーに統一した方が理解がしやすいと感じた。

喜多会長：使い分ける必要がないところは統一した方がよいと思うので、精査して統一できるものについては統一し、統一できない部分については、なぜそういう言葉を使うのかが分かるように追記して、読みやすいものにしたいと思う。

坂本委員：よろしく願いたい。

井上委員：「1.2(5) 対象とする公共交通の考え方」で、“福祉分野と連携して検討し、分野横断的に市民の方ひとりひとりに最適な移動手段を考えることで、だれひとり取り残されないように、安全で快適な移動手段の確保ができるように検討します。”とあるが、福祉分野と連携して検討していくというのは今のスタートの状態であり、最後の“確保できるように検討します”は、“確保します”でよいのではないか。

喜多会長：おっしゃるとおりである。そのように修正する。

“福祉分野と連携して”は、“福祉分野等と連携して”に修正する。

井上委員：「事業 3-3-1 教育分野と連携した通学手段の確保」の事業内容に、県立養護学校、市立養護学校、児童発達支援センター等の障碍児に関わる部分が表現として何も出ていない。評価指標等についても示されていないが、入れるべきではないか。

事務局：乗合バスを利用することを想定して示しており、養護学校等では専用の送迎車をお持ちだということでも示していなかった。すべての人の移動を保障することからも記載するようにしたい。

井上委員：養護学校の生徒でも路線バスを利用して通学することはあり、記載する必要がある。

喜多会長：追記する。追記が適切かどうかは機会をみて確認させて頂きたい。

川又委員：「3.1(3) 路線バス等の概要」で「② 仁川循環線、売布循環線の概要」「③ ランランバスの概要」がピックアップされている。この路線については補助が入っているか挙げられているのかと思うが、それであれば西谷地区のバスについても示す必要があるのではないか。

事務局：この「② 仁川循環線、売布循環線の概要」「③ ランランバスの概要」については、「① 路線バス等の概要」を示しており、それぞれの位置付けに分けて、路線や利用状況について示している。「① 路線バス等の概要」に西谷地区のバスが含まれているので、わかりにくくなっているかと思う。今回のご指摘を受けて、わかりやすく整理したい。

「3.1(6)① 公共交通に対する支援」では、西谷地区、仁川・売布循環線のみを示しているがランラン

バスについても示すようにする。

川又委員：ランランバスには宝塚市は支援をしていないが、この支援額についての整合性はどうかと思う。示し方について検討頂けるといことなので、また見せて頂けたらと思う。

喜多会長：今の武田尾線、仁川売布循環線、ランランバスについて、それぞれどのような位置付けにして示していくかということも含めて整合の取れる示し方を工夫したいと思う。そういう観点で整理し直して計画書に反映したいと思う。

川又委員：了解した。

川又委員：「事業 1-1-2 積極的な市民活動への支援の仕組みづくり」の重点事業シートで、ランランバスの説明をされているが、ランランバスは現状で運行しており、実施時期の 2022 年度と 2023 年度が「関係機関協議」で点線になっているのはなぜか教えて頂きたい。

事務局：この事業は、地域や市民の方が積極的にバスを運行させていこうという取組について市が支援をしていく仕組みを作っていくという事業で、その例としてランランバスを挙げている。その仕組みづくりを検討するのが点線で示している 2 年間で、仕組みを作って 3 年目から支援ができるようにしようとしている。

喜多会長：今後に向けた新たな仕組みづくりということがわかる表記に改めたい。

川又委員：ランランバスが地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金を受けるための位置付けのための事業だと思っていた。この事業が新たな仕組みづくりの事業だということであれば、ランランバスを今後も国庫補助を受けて維持継続していくという位置づけは別のところに記載することになるのか。

喜多会長：計画の期間の中でどういう位置付けかを示す必要がある。

川又委員：国庫補助を入れてランランバスが維持されているという現状の必要性和、今後も国庫補助を使って運行していくということを実際の施策に示した方がよいと思う。

喜多会長：最初は立ち上げも難しいので、国庫補助を充当しながら、路線を育てていき、多くの人に利用して頂いて出来れば黒字化をめざすような形になるように市としてバックアップしたいと考えていたが、その文言が今の計画書素案の中にはきちっと盛り込まれていなくなってしまうので、それも含めて今後どういう位置づけで市民の移動を確保していくかという形の記述に充実していきたい。

川又委員：「事業 1-1-1 効率的で効果的な行政支援の継続」に、仁川・売布循環線が示されているが、この事業でランランバスも示してはどうか。

事務局：ランランバスの位置付けや国庫補助についての記載方法については、記載させて頂く場所も含めて今後、兵庫陸運局と相談し記載させて頂く。

川又委員：承知した。

坂本委員：「施策 3-2 環境分野との連携による公共交通の利便性向上」で、前回の協議会で、評価指標として CO2 削減量で評価してはどうかという提案をさせて頂いた。今回の資料では、「現状と課題」に“2030 年度の市域全体の温室効果ガスの排出量を 2013 年度と比較して 41%削減することを目標としている”と示されている。それならばやはり評価指標は、CO2 の削減割合のようなものにした方がわかりやすいのではないと思う。今の車両の更新時期に合わせて CO2 排出量の少ない車両の導入や、大型の車両を小型に変えるなど、事業者の選択肢が増えるかと思う。ここは議論をして頂きたい。

事務局：環境部局に CO2 削減量が指標になるか確認したところ、結果としては困難であるという回答であった。部門別に削減量は出ているが、運輸部門全体となっていて、そのうちの公共交通となるとほぼ軽微な割合にしかならないであろうということから、なかなか指標化するのは難しい。現況で総論としての削減目標を掲げた上で、公共交通計画のなかで具体策としてブレイクダウン出来たのはこのくらいであるという提案になる。

坂本委員：CO2 排出量の総量でみると難しいが、今運行されているバスやタクシー等の燃費から CO2 排出量は

算出することができる。下限平均燃費という考え方があり、例えば今の公共交通で使用している車両の CO2 排出量が 1 台当たり平均いくらを出し、10 年後に何%削減するという指標は出せると思う。ただ、今回示された資料では、前回になかった評価指標の設定理由に“環境にやさしいまちづくりをしていることの PR にもなる”と示されており、PR も兼ねているのであれば、EV バスの導入台数でもよいかと思う。

奥藤委員：「4.6 計画全体の数値目標」の目標 2 の指標の「北部の第 2 段階の地域、第 3 段階の地域の人口割合」の現状値が 69.8%で、「施策 1-2 市北部における持続可能な移動手段の確保・維持」の評価指標で@「西谷地区における第 2 段階の地域、第 3 段階の地域の人口割合」が 73.8%なのはなぜか。

事務局：どちらかが間違っている。同じ数字であるはずであるので確認して修正させて頂く。

奥藤委員：「施策 1-1 市南部における効果的・効率的な公共交通サービスの維持」の評価指標「現在行政支援をしているバス路線の沿線に居住する、運転免許を持たない人ひとり当たりのバス利用回数」で、北部の目標でも同様であるが、巻末資料では「人口減少があっても現状の利用者数を確保する」ということになっており、回数か人数かで齟齬が生じているのではないか。

喜多会長：施策 1-1 の評価指標でみると、「運転免許を持たない人ひとりあたり」としている。単位としては、回/人 年度だと思う。ここは評価指標の記述に沿って、ひとり当たりのバス利用回数にしたいと思う。人口減少があっても減少した分を他の人が補って全体の回数を維持するというのはおかしい話になるので、移動に困っている人について、同じ程度の移動手段はきちんと確保するという目標にしておきたいと思うがいかがか。

奥藤委員：考え方と数値の出し方に齟齬が無ければ構わないと思う。

喜多会長：今の資料では齟齬が大きくあるので、こう変えるということをお示ししたい。

奥藤委員：「施策 2-1 安心・快適に利用できる公共交通の実現」の評価指標「行政と事業者の連携によるドライバー確保の活動」の目標値が累計 10 回となっているが、計画期間 10 年間で年に 2 回だと累計 20 回になるのではないか。

事務局：年 2 回×計画期間に改めさせて頂く。

奥藤委員：「施策 3-3 他分野との連携による活動しやすい地域づくり」の評価指標「JR 武田尾駅の乗車人数」で巻末資料の目標値の考え方で、バリアフリー化の基準が 2,000 人と書かれているが、バリアフリー化の対象駅となるのは 3,000 人ではないのか。

事務局：現行は 3,000 人であるが、近々は 2,000 人になるだろうというのがみえている。今後 10 年間の目標値とすると 2,000 人でバリアフリー化の基準を満たすであろうという予測が出来る。これについての資料を追加するようにする。

奥藤委員：乗車人数 1,000 人と利用者数 2,000 人の関係は、巻末資料には「乗車人数×2 が利用者数」だという記載になっているが、これでよいのか。

事務局：この考え方でよいが、説明で補足するようにする。

奥藤委員：2,000 人、3,000 人は×2 での考え方でよいのか。バリアフリー化の数え方も同じで問題ないか。

事務局：問題ない。

喜多会長：ひとりの人が 2 回乗ると、2,000 人の単位は人・回になる。乗車人数は異なった人が利用するので 1,000 人である。そのあたりもわかりにくいので、整理して記載させて頂く。関連して、ひとり当たりのバス利用回数も回/人・年になるかと思う。

「施策 2-2 公共交通の利用意識の向上」の評価指標の「移動手段として公共交通を利用している人の割合」は、目標値として現状以上をめざすとしているが、今後、運転免許の保有率は確実に上がる。車を利用する人は利用して頂いて結構なので、公共交通の利用割合は減る可能性がある。ここについても見直したいと思う。利用割合を減らすなと思われるかもしれないが、基本としては移動に困って

いる人に公的な支援をするという考え方であり、必ずしも今の数値どおりではないと私自身は考えているのもう一度精査して見直したいと思う。

田中悦委員：「基本方針 1 事業 1-2-1 阪急バスの運行継続による公共交通サービスの維持」と連携して実施する事業として「事業 1-2-2 阪急バス武田尾線を補完する地域外への移動手段の確保」「事業 1-2-3 地区内の移動を支える持続可能な仕組みづくり」の概要が示されており、「西谷移送サービス」についても示されているが、日生中央にバスが運行することになれば、地元で自宅からバス停まで移送するサービスがあれば、バスの利用者が増えるのではないかと感じたが、そういったものは検討しているのか。

事務局：現在ボランティア輸送をして頂いている移動をバスなりに振り替えたときに、別の方を助けに行く方法を、地域の方と考えていきたいと思っている。具体的に近所のバス停までという手法になるかも含めて、地域の皆さんができる方法をいっしょに考えている。

田中悦委員：運行日時を比べると、既存の輸送とずれているので、その枠組みも含めて検討頂ければ利用者がおそらく増えると思う。

喜多会長：バス、タクシー、ボランティア輸送を有機的に連携させて、効果的に機能するようという内容をどこかに記載しておきたいと思う。そのことを記載することによって、今ご指摘頂いたようなことも反映できるのではないと思う

喜多会長：今後の流れについて補足説明させて頂く。本日頂いた意見について、さらに反映して計画書（素案）としてまとめたいと考えている。この計画書（素案）は、まず国に提出する必要がある。この計画は、国の補助を得て策定しているので、このようにきちんと策定したという報告を3月の期限内に行う必要がある。期限に間に合うように手直しし提出したいと考えているが、提出内容については、ご確認頂いてご意見を頂く時間がないため、提出期限に間に合うように修正内容については申し訳ないが会長と事務局に一任頂けると非常にありがたい。

また、これがメインだが、市民に対して報告し、市の今後の方針を説明し、理解して頂く必要がある。これについては年度が変わってパブリックコメントにかけることになる。パブリックコメントにかける計画書（素案）は、国に提出するものに加えてさらに見直しを行って、パブリックコメントの原案としたいと考えており、改めてご意見を頂く機会を作りたいと思っている。

<採決>

委員：異議なし

<結果>

国に提出する計画書（素案）については、会長と事務局に一任頂くということにさせて頂く。

以上

	氏 名	宝塚市地域公共交通協議会	宝塚市地域公共交通会議	所 属 組 織・役 職 等	出欠	協議会委員としての出席
1	喜多 秀行	委 員（第3号） （ 会 長 ）	委員（第2項第2号）	神戸大学名誉教授	出席	○
2	野津 俊明	委 員（第2号）	委員（第1項第2号）	阪急バス株式会社 自動車事業本部営業企画部部长	出席	○
3	岡 伸治	委 員（第2号）	委員（第1項第2号）	阪神バス株式会社 経営企画部部长	出席	○
4	生田 佳寛	オブザーバー	オブザーバー	神姫バス株式会社 三田営業所 副所長	欠席	×
5	足立 壽	委 員（第2号）	委員（第1項第2号）	阪急タクシー株式会社 取締役営業部長	代理出席 松井	○
6	水田 節男	委 員（第2号）	委員（第1項第2号）	公益社団法人兵庫県バス協会 専務理事	欠席	×
7	平尾 文一	委 員（第2号）	委員（第1項第2号）	一般社団法人兵庫県タクシー協会 副会長	代理出席 初島	○
8	平尾 亮	オブザーバー	委員（第1項第5号）	兵庫県交通運輸産業労働組合協議会 阪神地域協議会 宝塚ブロック議長	出席	○
9	田橋 一	委 員（第3号）	委員（第1項第4号）	神戸運輸監理部兵庫陸運部 首席運輸企画専門官	代理出席 川又	○
10	正置 好章	委 員（第3号）	委員（第2項第1号）	兵庫県宝塚警察署交通課長	代理出席 六車	○
11	雨宮 功	委 員（第2号）	委員（第2項第1号）	兵庫県宝塚土木事務所 所長	代理出席 藤田	○
12	築田 敏弘	委 員（第2号）	委員（第2項第1号）	宝塚市都市安全部 部長	出席	○
13	恒藤 博文	委 員（第1号）	委員（第1項第1号）	宝塚市 技監	出席	○
14	吉田 康彦	委 員（第3号）	委員（第2項第1号）	宝塚市企画経営部 部長	出席	○
15	上坂 和子	委 員（第3号）	オブザーバー		出席	○
16	田中 悦司	委 員（第3号）	オブザーバー		出席	○
17	井上 聖	委 員（第3号）	オブザーバー		出席	○
18	田中 豊	委 員（第3号）	オブザーバー		出席	○
19	坂本 敏	委 員（第3号）	オブザーバー		出席	○
20	下原 裕史	委 員（第2号）	委員（第1項第2号）	株式会社フクユ 営業部 部長	出席	○
21	奥藤 秀樹	オブザーバー	オブザーバー	兵庫県交通政策課 副課長兼地域交通班長	出席	○
人 数		委員18人 オブザーバー3人	委員14人 オブザーバー7人	出席委員合計		17名

	池澤 仲夫	事務局		宝塚市都市安全部建設室 室長	出席	○
	岸本 二三男	事務局		宝塚市道路政策課 課長	出席	○
	安井 悠喜	事務局		宝塚市道路政策課 係長	出席	○
	中川 朋美	事務局		宝塚市道路政策課 係員	出席	○
	西村 和記	業務委託会社		株式会社丸尾計画事務所	出席	○
	粉川 朋美	業務委託会社		株式会社丸尾計画事務所	出席	○