

令和３年度 第６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）２月２２日火曜日 １３時００分～１５時３０分
形 態 リモート会議
議 事 議案第１号（審議事項） 宝塚市地域公共交通計画(案)の策定について

出席委員 １４名（別紙参照）

■開会（会議の成立等）

- 委員 １８名のうち １４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。

■確認事項

- 前回協議会の議事要録（案）について、委員に確認した結果、議事要録として確定した。

■議事

議案第 １ 号（審議事項） 宝塚市地域公共交通計画(案)の策定について

資料 １ - １：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）の構成は、「１．計画作成の目的と枠組み」「２．地域の概況とまちづくりの方向性」「３．宝塚市の公共交通をとりまく現状と課題」「４．本計画がめざす公共交通の姿」「５．公共交通のめざす姿に向けた施策・事業」「６．計画の着実な推進に向けて」としている。

これまでの協議会でお示ししたものは、頂いたご意見を反映している。

「１．計画作成の目的と枠組み」では、この計画は何をするものなのかを計画の対象も含めて示している。

「２．地域の概況とまちづくりの方向性」では、宝塚市の概況と、宝塚市がどのようなまちづくりをめざしているのかが示された、本計画の上位計画・関連計画を示している。

「３．宝塚市の公共交通をとりまく現状と課題」では、公共交通サービスの現状や、アンケート調査結果等から把握した市民の動き、市民の移動しやすさを定量的に活動機会という指標で評価した結果を示し、これらを受けて、宝塚市の公共交通の課題を整理している。

「４．本計画がめざす公共交通の姿」では、上位計画から設定しためざすまちの姿の実現に向けた方向性から基本理念を設定し、３章で整理した公共交通の課題から基本方針を設定している。この基本方針を実現していくことで、本計画のめざす公共交通ネットワークが形成される。

また、ここで活動機会の大きさに基づき、移動が不便なところについては、どのような役割分担でどのような支援をしていくのかを示している。それを具体的に地域、手段に落として示したのが「５．公共交通のめざす姿に向けた施策・事業」になる。

「６．計画の着実な推進に向けて」では、どのような形で計画を進めていくかということを示している。

計画書案のとりまとめ方についてご審議頂きたい。

< 質疑 >

井上委員：「1.2(5) 対象とする公共交通の考え方」に“本計画では、基本的にひとりで移動できる方を念頭に置いており”とあるが、その文言では“自力で”というように聞こえてしまい、そこで切られたというイメージ

ジをもつ人がいるのではないか。“ひとりで”という言葉は違和感があり、不適切ではないかと思う。

“誰もが”という言葉に変えて頂けたらと思う。

喜多会長：例えば、駅員の介助があれば鉄道を利用出来る人も、“ひとりで”と考えている。そうではなく、例えば認知症でずっと付き添いが必要な方は“ひとりで”ではなく、公共交通だけでは対応が難しいと考えられる。まず、公共交通が主として担当出来るところを示した上で、福祉や教育、医療等の分野とすり合わせて、隙間があればそれはどの分野からアプローチすればうまくいくのかを検討していきたいという趣旨である。しかしながら、ご指摘のように、“基本的にひとりで”という示し方に、市民の方が切り捨てられるような印象を持たれるのであれば、それは本意ではないのでアドバイスを頂きながら、ご理解頂けるような形で整理していきたいと思う。

井上委員：分野での棲み分けについては、「1.2(5) 対象とする公共交通の考え方」の後半に示されているので理解出来るが、最初に「誰しものが移動できる権利を持っている」という大前提を示す必要がある。その後で、棲み分けについて示すべきである。弱い立場の人はあきらめてしまうところがあり、この記載については細心の注意が必要である。まず、誰でも移動出来るが、今は整備されていないのでここまでしか出来ないが、ここをどうしていくかを検討するという示し方がよいと思う。

喜多会長：おっしゃるとおりである。この計画は、市の計画のひとつとしての公共交通の計画であるので、まず市として市民に「誰でも移動出来るんですよ。安心してください。」ということを示した上で、具体的にどう進めていくかを示していきたい。

寺村委員：「4.4(1) 市全体がめざす公共交通ネットワーク」のネットワーク図に〔地域内移動〕〔地域内外移動〕という矢印が示されているが、これは新たに導入しようとする移動で、現時点で具体的に記載されるものではないのか。

事務局：西谷地区では既にボランティア輸送等で地域にご尽力頂いている。〔地域内移動〕〔地域内外移動〕は、新たに導入するものではなくこの既存のボランティア輸送等を含めて、今後、地域、事業者、行政が、福祉分野も含めて共に考え、活動機会を確保していこうということでこの〔地域内移動〕〔地域内外移動〕を示している。

川又委員：計画の目標として、「4.6 計画全体の数値目標」に〔目標１：南部に居住する人のうち「日常生活に必要な活動が、徒歩や公共交通でしやすい地域」に居住する人の割合〕と〔目標２：北部に居住する人のうち「日常生活に必要な活動が、徒歩または公共交通でできる」地域に居住する人の割合〕のふたつの目標が示されているが、この計画の目標はこの２つにされるのか。「地域公共交通活性化再生法等の一部を改正する法律」では、目標として、地域旅客運送サービスの利用者数、収支、地域旅客運送サービスの費用に対する国または地方公共団体の負担に関する金額、その他地方公共団体が必要となる事項について定量的な目標とすることが法定事項となっているため、目標はそれを踏まえてご検討頂きたい。

事務局：この計画全体の目標として２つの目標を挙げている。現在「５．公共交通のめざす姿に向けた施策・事業」の説明の追加作業を行っているところであるが、その施策ごとに評価指標、目標を設定して計画の評価をしていこうと考えている。

喜多会長：目標については、地域旅客運送サービスの利用者数や収支は、法定の記載事項であるため当然示したいと思う。まずは定量的な指標で政策レベルの評価をし、その政策を実現する上で事業継続性は避けて通れないので、その部分については利用者数や収支等を目標値として設定するという２段構えを取りたいと考えている。

川又委員：承知した。まだ「５．公共交通のめざす姿に向けた施策・事業」が示されておらず全体像が見えなかったため、目標値がこれだけかと心配になりご意見させて頂いた。

川又委員：「３．宝塚市の公共交通をとりまく現状と課題」でいろいろな統計データが整理されているが、最新年度が2019年度であったり、2020年度であったりばらばらである。例えば新型コロナウイルス感染症

拡大前と拡大後の旅客の推移を比較して見れないか。データを揃えることが出来ないのであればやむを得ないが、揃えられるものは揃えた方が分かりやすいのではないか。

事務局：統計データについては、最新の年度で統一したいところではあるが、項目によって公表される時期がずれており、最新年度が揃わないものもある。現在の整理は、全ての項目で最新のデータまでを整理しており、そのため項目によって最新年度がばらばらになっている。

喜多会長：データについては、この計画書を読んだ市民にも分かるように、「最新データを示すことを心掛けているが、入手不可能なもの等最新年度のものになっていないものもある」ということを、本文や脚注に示せば良いと思う。

田中豊委員：この計画は今後 10 年間の宝塚市の道路行政の基本になるものであり、今後毎年具体的な計画を立てて実行されていくものだと思う。先ほどの説明で現状解析も定量的にされていてよく分かるし、問題提起や整備方針、目標についても非常に良い評価解析だと思う。

活動機会指標という数値化された指標を基に目標値を設定されているのは、市民に対して非常にアピールするところがあると思う。ただ、このような数値目標をだれが最終的に評価するのか。前回の協議会で「総合連携計画」での事業のフォローアップについて示されており、行政自身で○△×で評価されていた。私自身が市民委員をさせて頂いて、行政、交通機関、市民が一体になるということが非常に欠けていると感じている。また、数値目標はどういったメンバーでどういう内容を評価して数値にするのか。これは非常に重要なことであり、お聞きしたい。

喜多会長：これはまさに本質を突いたご指摘である。これについてはまずは提供する側の、どこまで出来たのかという自己点検が必要である。次に実際にそれを利用する市民の、「そうはいつでもこうっていない」等の評価は当然あるだろう。そのため、自治体、市民、事業者それぞれの立場から全体が見えるような形できちんとした評価をすることは当然必要だろうと思う。その評価をするということをきちんと「6.2 P D C A サイクルによる評価と計画の改善方法」に示したいと思う。また、市の施策は市民がどう評価するかということがポイントになるので最終的にはそこに落とし込んで次につなげるような形で評価したいと考えている。

田中豊委員：計画を P D C A サイクルを回してレビューしていくのは当然のことで、理想である。「6.1 計画推進に向けた三者の連携と役割」の＜計画の実現に向けた三者の連携と役割＞に、市民、交通事業者、行政の三者が示されているが、これは非常に重要なことである。私が市民委員としてこの席で発言するのは非常に申し訳ないが、「6.2 P D C A サイクルによる評価と計画の改善方法」に、この協議会で評価すると書かれているが、私が市民委員になっても、私にどのような任務があるのかというサジェスションも研修もない。そのような状態で、市民からの意見をどうやって抽出するのか。市民の評価するところが協議会しかないのであれば、協議会の質を上げる等、いろいろな方法がある。来年度以降、実際に計画が実施されて、年度別の評価をするということだが、これでは非常に不十分であり、この計画だけではなく、他のことについても行政がもっと市民にアプローチして、市民もそれに応える、そういった大きなインパクトのある取組がないと、10 年経ったらまた今と同じになる。計画作成には非常に時間を費やし、立派な計画が出来たが、そういったことに陥る可能性があるので、やはり P D C A サイクルを回して評価するというのは非常に重要であるので、再検討頂きたい。

喜多会長：まずこの協議会で市民委員に最初にご活躍頂くところをお示し出来ていなかったことについてはお詫びする。

市民の意向をどのように我々が認知するかということは非常に大事なことだろうと思う。ひとつはこの計画を立てる前にアンケート調査を行ったが、それもひとつの方法である。もうひとつは、民生委員や、福祉、介護に実際に当たっておられる方々は、非常に現場に近いところにいらっしゃるの、その方々から把握している市民の意向をお聞かせ頂くといった、複数のルートで市民のご意向を把握していき

いている。それを具体的にどうするかということは、計画書の中に具体的に盛り込んでいきたいと思う。もちろん5年後にそのとおりに出来るかは定かではないが、考え方として市民の意向をなるべく広く把握して、それを基に協議会でご意見頂く、あるいは自治会等でもいろいろお伺いするような手段はあると思うので、把握の仕方をこの計画書の中にきちんと入れておきたい。

田中豊委員：了解した。

井上委員：今のお話しの中で障害関係であれば障害福祉計画でアンケートを取っている。宝塚市身体障害者（児）福祉団体連合会にご依頼頂ければ、私が会長をしているので、公にされている全ての団体からご意見を聞くことも出来る。ご要望頂ければそのように対処したいと思う。

喜多会長：お願いすることになるかと思うが、その節はよろしくお願いしたい。

坂本委員：「5.2 公共交通のめざす姿に向けた施策・事業」の[めざす姿にの実現に向けた事業]のところに示された事業は、今までの取り組みをただ進めるようなものに見えて、例えば新たな移動手段の導入検討は一切入っていないような気がするがいかか。

喜多会長：これについては、主に次の議案の「資料1-2 西谷地域公共交通整備方針（案）」の中でいろいろな検討をしていきたいと考えている。そのため、公共交通の維持確保は、もちろん南部でも新型コロナウイルス感染症の影響等で利用者が減少してご苦労されているところもあると思うので、その部分はきちんとやっていきたいと思うが、北部の西谷地区については、次の議案と関連するような地区内の交通等について、提案させて頂きたいと考えている。そこでご意見を頂ければと思う。

坂本委員：西谷地区については了解した。

但し南部においても今後10年の、特にIT化等を含めた世の中の動きを考えると、以前にも提案させて頂いたがデマンド型の乗合タクシー等の需要もかなり増えると思う。そのあたりも検討に入れて頂けたらと考えている。

喜多会長：「6.2 P D C Aサイクルによる評価と計画の改善方法」の＜P D C Aスケジュール＞の表で、5年目に見直すスケジュールになっているが、例えば技術開発の面でも変化が激しく、パンデミックのことで変化が激しい。またそれに関連して人の行動様式も変わりつつあるので、10年目での見通しはなかなか難しいところもある。そのため、この計画も10年分をまとめて策定し、前期、後期の二段構えでみると、後期に行く前に関連することについて、情報を集めるなり、検討を進めて、そこで5年後を見据えて反映するような考え方を取りたいと考えている。それには触れているつもりではいるが、これで行くという10年間の決め打ちを出すところまでいっていないので、その示し方については、案をお示しするときにご意見を頂ければと思っている。

資料1-2：西谷地域公共交通整備方針（案）

＜議案説明＞

事務局：これまで西谷地区について、まとまって議論する機会が持てなかった。資料は、西谷地区の現状把握、現状の評価、それに対して何が課題か、課題に対してどういう方向性があり得るのかということピックアップしてまとめたものである。

西谷地区には、「通勤時間帯のJR武田尾駅までの利用者への対応」「子どもたちのスクールバスが必要」「現況の阪急バスが運行している状態で30%の人が活動機会が第1段階の地域に居住」「バリアフリー化されていないJR武田尾駅を利用できない人がいる」の4つの課題があると考えている。それらの課題に対して、一般的に考えられる対策案と、西谷地域で考えられる対策案を検討した。西谷地域で考えられる対策案としては「阪急バス武田尾線の維持」「宝塚市外への阪急バスの運行」「タクシーの相乗りサービスの活用」「タクシー1台を地域で借り上げ」「現在の専用車によるボランティア輸送の交通空白地有償運送への登録」「専用車によるボランティア輸送の継続」「マイカーボランティアの仕組みづくり」

「地域の助け合い」が考えられる。これらについて想定される運行方法等と、導入時に解決する必要がある課題を示し、地域で検討頂く際の資料として整理した。

<質疑>

喜多会長：この資料は10年間で実現するプランを示しているものではない。これは市単独で出来るものではなく、西谷地区の住民の方々、移動される方、それを支援する方、事業者がどのような形で参画して頂けるか、あるいは先程ご質問頂いたように、色々な技術開発の結果を用いた方法も考えられる。それらについて示すことは出来るが、この協議会としてこれでいきたいと思いますというものではない。しかしながら、西谷地区の皆さんはこういう困っておられる方のサポートを積極的にやろうという気運を強くお持ちだと事務局から伺っているし、そういうやり取りも今まで重ねてきているので、まずは地域の皆さんとどんな可能性があるのか、このやり方であればこんないい点、こんな負担があるということをしきんと整理した上で話が始められるような体制を取ることになると思う。従ってこの計画案では、最初の数年間は対策案を検討し、絞り込んで熟度を上げていくようなプロセスを、ある意味ロードマップのようなものを書いて示すというのではないかと私個人は考えている。その中で有望な案を取りこぼすことがないように、皆さんのご意見も伺いながら、きちんと市がサポートした形で住民の方々、参画頂ける事業者の方と相談しながら進めていくという手立てを取りたいと思っている。

上坂委員：西谷地区について色々な案を示して頂いており、今、喜多会長がおっしゃったように今すぐこれだと実行できる案を決めることは出来ないが、今後こういうことを検討して、何年か後にはきちんと市として地域の方と一しょにいい形のものが出来たらと思う。この考え方は西谷地区だけではなく、南部の一応は公共交通の整っている地域についても、今までにも何度も申し上げたが、その公共交通を利用出来ない方がたくさんいらっしゃるって、その方の移動をどうするのかというときに、これから西谷地区で検討をしていく案だと示された考え方が、南部にも必要などころでは検討出来るのではないかと感じている。私自身は、高齢化して、動きづらい、動きにくい方が多い中山台に住んでおり、ボランティア輸送という形でそういう方のお世話をさせて頂いている。この西谷で示された案については、市全体、いろいろな地域でこれから必要などころでは検討して頂ける可能性が出てきたのかと思う。計画案の「1.2(5) 対象とする公共交通の考え方」で福祉分野とも検討しながら、だれひとり取り残されないように移動手段を考えていくという考え方であるということでも嬉しく思っている。

喜多会長：上坂委員がおっしゃったことは、まさにこの計画の精神そのものだろうと思う。10年位前に作成した「総合連携計画」では、まだそれほどきめ細かな計画を立てることが出来ずに、例えば、宝塚市の地区割毎に、距離や勾配を考えて地区全体としてどういう位置付けをするかという観点に立った計画を立てた。しかしながら非常に便利な地区にお住まいでも人によっては出かけにくい方がいるのは事実であり、出来ればそういった個別の方々にきちんと支援の手が伸ばせるような計画にしたいというのがこの計画の趣旨である。西谷地区の考え方を市全体に敷衍して、そこでいろいろご尽力頂いている方もいるし、尽力しきれないところについては市あるいは事業者が協働して何が出来るかを考えた上で、やはり誰一人として取り残さないというものを作っていきたいと思う。「1.1 計画作成の目的」のSDGsの話も踏まえた上位目標である活動機会の保障は、基本的には個人単位の考え方になるので、その部分とも関連づけて、今ご指摘のあったところは計画の中にきちんと盛り込んでおきたいと思う。

上坂委員：よろしく願いたい。

喜多会長：西谷地区では、通勤・通学で移動されている方がそれなりの数いらっしゃるの、フルデマンド輸送のような小型の車両の個別輸送では追いつかない。通勤・通学利用についてもきちんと活動機会を確保するためには、ある程度大型の車両で移動する必要があるということから大枠は決まってくるのではないのかというのが、計画を作っている立場の感想である。しかしながら、それだけでは取り残される方がかなりいらっしゃるの、その方々に対して路線バスに加えてどのようなサービスがいいのかというこ

とである。その後に地区内の移動について、例えばタクシー事業者の参画を得て、システムを組み立てていくのか、あるいはボランティア輸送的なものを軸に組み立てていくのか、私の個人的な考えでは、両方をうまく組み合わせると底上げが出来て良いのではないかと。気軽に外出できるようになると、出癖というのがついて、気軽に外出し、楽しく暮らすことが出来るようになってくるので、そういったポジティブなプロセスが出来ないか、そうなような仕組みを作っていきたい。そのことから交通事業者にご協力頂けるとありがたいと思う。協議会前に事業者にもお話を伺い、この計画書の考え方と、こういうサービスは最低限必要ではないかということをお示しし、それを効率的に提供して頂くにはどういったやり方があるか色々お考え頂いた。それを基に、もう少しふくらませてどういうことが出来るのかを示したのが今回の資料になる。IT技術を駆使したシステムを取り入れるといったところまでは今の段階では書き込めていないが、そういうものも含めて検討していくということを計画書の中に示したいと思う。

喜多会長：川又委員にお尋ねしたい。この計画書は検討した結果を示すだけでなく、今後こういうことを考えて実現していきたいというプロセスを示してもよいのではないかなと思うが、いかがか。

川又委員：宝塚市の計画であるので、市民がどう考えるかが必要であるが、この計画書は施策を示し、5年後、10年後に成果をPDCAサイクルで確認するということが、活性化再生法に示された内容だと思う。施策ではなく、プロセスのみが示されているだけでは、施策として出来たのか出来なかったのかははっきりしないのと思うが、絶対に間違いだとも言い切れないかなと思う。

喜多委員：プロセスだけというのは、例えば今後の特にIT関係の技術動向を見据えると、システムはこれから普及するとコスト的にも手が届くようになってくる、あるいはスマホでシステムを代替出来るようなものがどんどん出てきている。そういうものも踏まえて、例えばコストがこれくらいになれば、こういうものを導入してみる、そうでなければこういうやり方にするといった案を示した上で、それをどちらにするかは3年や5年、いろいろ調査した上で決めるというものである。その結果何が実現するかということはあらかじめ示しておく必要があると思うが、固定型の計画でなく段階整備的な考え方が出来ないかというのが質問の趣旨である。

例えば3年の計画であればなかなかそういう考え方は取れないが、それが5年10年の計画であればそういったフレキシブルな形も取れるので、そういう意味で長めの計画を作るのが良いかと思っていたが、状況に応じて最適なものを選んでこういう形にもっていくということをきちんと書けばよいかなと思う。

川又委員：原則5年で計画を立てて頂くというのがあるが、このシナリオであればAまたはBを選択するということを示しておき、2～3年後に検討するというものもあるように思う。しかしながら、あくまでも法令上のことでいうと5年を原則で計画を立てて頂きたいという立場であることはご理解頂きたい。

喜多会長：原則ということも含めて了解した。計画論でいうと、長期の計画を立てる方が全体の効率上がるが、見通しがはずれることも多く、そのリスクがどのくらいあるかということもあるので、少なくとも説明の出来る計画にしていきたいと思う。

井上委員：例えば福祉輸送のような、医療を必要としている人のドアツードアのサービスについてもここでは考えられているのか。現在、社会福祉協議会が実施しているボランティア輸送や福祉輸送、病院が実施している輸送など、地区にはいくつか資源があるのではないかなと思う。それがどこまでどう連携するのか、誰がするのか、民生委員のつなぐという大きな力があると思うので、民生委員や社会福祉協議会もこの計画にいっしょに入って検討して下さればというのが今の感想である。

岸本（事務局）：以前福祉輸送をされている方の話を聞かせて頂いた。障害者手帳をお持ちの方や介護認定を受けている方については対応して頂いているが、問題なのはそういった認定を受けられていない高齢の方は、現状ではボランティア輸送で運んで頂いている。それについては今後も継続して頂きたいと考えて

いる。地域全体の公共交通としては、路線バスが必要であることをまず確認させて頂き、その上で、西谷地区では絶対数は少なくなるが、路線バスを使いにくい方をどう輸送するかが課題である。例えばそれぞれの方がタクシーを利用すると高額な負担になってしまうが、この負担をどうやって減らしていくかということ等を、地域と一しよに考えていきたいと考えている。

喜多会長：ある程度のロードマップを作って、7年後か10年後かわからないが、きちんと実現するということがある程度担保できるような計画が立てられればということで今作業をしている。

今後の予定として、3月16日に次回の協議会を予定しているが、それが最終回となる。それまでにまとめた資料を委員にお送りして、基本は書面でご意見を頂くが、書面だけではなかなか議論が尽くせないところがあるので、可能であれば、正式な協議会ではないが、web会議で意見交換をするような場をご案内したいと考えている。改めて事務局から日程調整等をさせて頂きたい。そこで頂いたご意見を反映させていきたい。

<採決>

委 員：異議なし

<結果>

宝塚市地域公共交通計画(案)の策定について原案のとおり可決した。

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	欠席	×
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	欠席	×
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	欠席	×
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	代理出席 寺村	○
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		14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	○