

平成27年度第1回 福崎町地域公共交通会議会議録

1. 日時 平成27年12月10日(木)14:00~15:20

2. 場所 福崎町保健センター 2階 健康教育室

3. 委員の出欠

	所属・役職等	氏名	備考
会長	兵庫県立大学名誉教授	松本 滋	
委員	福崎町区長会副会長	中塚 幹男	
	福崎町老人クラブ連合会長	藤岡 修	
	福崎町商工会長	谷口 守男	井上事務局長
	J R 西日本福崎駅 副駅長	植村 貢	
	神姫バス株式会社 姫路営業所長	魚谷 観	清水副所長
	社団法人 兵庫県バス協会専務理事	中澤 秀明	
	社団法人 兵庫県タクシー協会 西播支部副支部長 (神崎交通株式会社)	依藤 義光	
	神姫バス労働組合 書記長	細見 浩司	(欠席)
	国土交通省神戸運輸監理部兵庫陸運部首席運輸企画専門官	清水 俊博	
	中播磨県民センター姫路土木事務所 企画調整所長補佐	作田 良文	
	福崎警察署 交通課長	法正 泰政	(欠席)
	福崎町議会議員 (民生まちづくり常任委員会)	小林 博	
	福崎町議会議員 (総務文教常任委員会)	富田 昭市	
	まちづくり課長	豊國 明仁	
オブザーバー	近畿地方整備局姫路河川国道事務所 道路管理第二課長	片山 則哲	
	兵庫県県土整備部県土企画局 交通政策課 副課長	岩原 直子	

敬称略

事務局	福崎町健康福祉課課長	三木 雅人	
	同 まちづくり課副課長	山下 勝功	
	同 健康福祉課課長補佐	石川 博憲	

4. 配布資料

1. 次第
2. 座席表及び名簿
3. 社会実験バス運行、サルビア号利用状況等についての資料
4. 福崎町地域公共交通会議設置要綱

5. 傍聴の可否等

1. 傍聴を可としました。
2. 傍聴人は2名でした。

6. 会議録

(司会 事務局)

1 開会、委嘱書交付、委員紹介 (事務局)

2 あいさつ (会長)

3 報告事項 (進行:会長)

(1) 社会実験バス運行について

事務局 進行は要綱第6条の規定により松本会長にお願いしたいと思えます。

会 長 報告事項2つとその他とになっています。社会実験バス運行についてまず報告をお願いします。

事務局 社会実験バス運行について報告します。まず社会実験バス運行を役場が計画するに至った経緯を説明します。福崎町では平成26～30年度までの5か年計画で福崎駅周辺の整備事業を行っております。この事業についてはモータリゼーションの発達等により福崎駅周辺の賑わいがなく、活性化が求められています。その一環で町において各種団体のみなさまのご協力を得ながら事業化をし、歩道を伴った道路整備し、正面に広場を設けます。みなさんに集まっていただき賑わいを取り戻せるよう、あわせて整備することにより路線バス・タクシーとJRを結ぶ交通システムの強化をめざしています。そして事業のなかで社会実験を2件することとしています。①パーク&ライドの駐車場の利用補助と②社会実験のバス運行です。①は駅を利用される方が福崎駅にいられた際の駐車場の補助を行うもの、②は工業団地に勤めている方約4,000人にJRを利用してもらうことにより福崎駅の乗降者の増、駅周辺の活性化につながるものです。(資料の5ページ)福崎町が実施した社会実験バス運行のアンケート調査結果を抜粋です。工業団地、企業団地に勤めている方及び所属の企業を対象に、内容はお住まいの場所・通勤手段・通勤時間・駅周辺に求める施設及び整備事業に期待すること、求めること等、アンケートを実施しました。企業35社依頼し29社から、一方お勤めの方は4,000人のうち2,413名から回答をいただきました。29社回答のうち12社からおおかたの賛同を得ています。どちらともいえないという企業は12社で、バス運行の実態や、制度がよく分からないといった理由で解答されました。反対は5社。JR沿線に住んでいるといった対象者がいないというのが3社。運行経費の負担を求められた場合に困難であるというのが1社。3交代等就業時間が不規則なため利用者が少ないのではないかと、社員の合意が困難であるといったことが理由です。従業員2,413名のうち約15.4%の371名からこのようなバスが運行したら利用したいと回答を得ています。その下には利用したいと回答した方の居住地を示しています。利用しないと答えた方は、車のほうが便利である、自宅から駅・バス停までが遠いといった理由があげられています。これら

の結果から社会実験のシャトルバスの運行は十分な効果があると長では考え、このたび計画・報告をさせていただきます。(3ページ) 素案として社会実験バス運行計画のルート表及びバス停を記載しています。福崎駅から出て、県道を通り、企業団地・福崎工業団地のそれぞれのバス停に停まり、また福崎駅に戻るといったルートです。こちらの表は、福崎駅の時刻、工業団地では真ん中あたりであるトッパン様の前のバス停の時刻、戻ってきた福崎駅の到着時刻を書いています。このバス停の選定にあたっては先ほどのアンケートにおいて社会実験に賛同いただいた 12 社の企業になるべく近い場所を選定してバス停とさせていただきます。①JR とバスの連絡時間はおおむね 6 分以上、②朝 6 便、昼 6 便、夕方 9 便、③平成 28 年 4 月 1 日から平成 29 年 3 月 31 日までの 1 年間、④月曜から金曜の平日、⑤車種は大型の乗り合いバス 2 台、⑥運賃は 160 円～180 円を予定しております。現在路線バスが走っている福崎駅～高橋(国道 312 号線上)と同程度の運賃の予定です。今後につきましては、本日ご報告させていただきました後、各企業・団体と協議をすすめ、来年度 2 月には第 2 回目の会議にご説明し、ご承認いただきたいとこのように考えています。4 ページは時刻表の案でさらに調整を図ってまいります。説明は以上です。

会
委
員

長
員

ありがとうございます。この件についてご質問等ありませんか。
嘆願書を提出します。『シャトルバス運行社会実験の実施に関する嘆願書』
福崎町地域公共交通会議委員会 委員長松本滋様 神崎交通株式会社取締役依藤義光 シャトルバス運行社会実験の実施を考え直していただきたく
ここにお願ひ申し上げます。【嘆願書の趣旨】弊社神崎交通は地域とともに
歩み 60 年。他の町でタクシー衰退のすすんでいる中地域の皆さまにお役に
立つてるよう頑張っまいました。また地元の方の雇用にも努めてまい
りました。現在、工業団地に向かわれるお客様にタクシーのご利用をいた
だいておりますが、この計画を実施・定着してしまいますと料金の安いシ
ャトルバスがご利用されることとなり、弊社の存続も危ぶまれ、ひいては
地域の皆様の交通手段の確保、雇用の確保も難しくなると危惧されま
す。前年度タクシー売上高 8,560 万、経過実施後売上高 20% 約 1,730
万円の売り上げがダウンする予想。また、一般乗用旅客自動車運送事業等
を行っている弊社でも十分対応できる計画内容にもかかわらず、お声がか
からなかったこと大変に残念に思っております。計画がすすんでいる中大
変申しにくいことですが、今一度この現状をご理解いただき、計画の見直
しをお願いしたいと思います。(以上書面を朗読。) 書いてある文書のほかに、
他の旅客自動車運送事業との間に不当競争をひきおこす恐れがないこと、
特定の旅客に差別的な取り扱いがなされないこと等に留意しつつ十分
協議した上で適切な内容を判断することが地域公共交通会議では必要とな
っております。12 月 4 日にはじめて社会実験の話をお聞きしました。福崎
駅で一番影響がある私どもの会社に何の説明もありませんでした。大阪の
陸運局のカナザワさんに相談しましたところ、私どものジャンボタクシー

やバスの貸切を利用することも十分可能だということでした。従業員に記事を見せましたら、皆危ぶみ、雇用体制もきびしくなります。まして、毎回電車の到着する時間に接続し、料金が安く 160～180 円に対し、タクシー料金は 1,440 円と、この違いはどうしてもカバーしきれません。私は経営者として絶大な反対します。共存できる方法をなぜ考えてくれなかったのか。私どもの事業努力が足りなかったかもしれませんが、町の方の配慮があってもいいのではないかとそう思いまして嘆願書を委員会にださせてもらって、町長にも、議会事務局にもアピールしていきたいと思っております。

会 長 嘆願書については真摯に受け止めたいと思います。この中で売上高のダウンの見込みというのは駅と工業団地を結ぶ輸送が 2 割程度あるということなんでしょうか。

委 員 日に約 20 本あり、溝口でも営業をしているので、バス運賃が 180 円ということだと、タクシー代は福崎～工業団地、溝口～工業団地でも 1440 円なので双方に影響がでるようになる。その中で私たちにとって工業団地は唯一（のタクシー業者）だからありがたいと思っている。福祉大学は自家用車をうごかしているのになぜ工業団地だけなのか。私どももできることなのになぜ声がかからないのか。アンフェアじゃないか。町長さんは地産地消をうたい文句にあげているのに、なぜこのようなことになるのか。会社（神崎交通）をやめる人がでてきたらどうするのか。そういう問題です。

会 長 はい、わかりました。

事務局 失礼します。私ども福崎駅周辺整備をする中で、どうしたら乗降客を増やせるかと手立てを考えてまいりました。夢前方面や加西方面から福崎駅に来ていただいて乗っていただけないか。といろいろ考えたのですが、どれも路線バスとして維持できないという方向性でございます。370 人の利用予定で路線バスとしては補助金がない限りやっていけないという金額です。社会実験をし、利用者を伸ばしてなんとか路線バスとして維持する、ひいては福崎駅前の活性化に結びつけないかという方向性で進めております。

会 長 はい、他にありませんか。

委 員 議会代表小林です。福崎町では最近、「福崎町商工業振興基本条例」をつくりました。この条例はすべての行政の基本に据え、町民も業界も全部この条例を基本に据えてやってほしいという内容になっておるものです。路線バスの資格も持っているし、たくさんのバスも持っている。そういう点ではもっと神崎交通と神姫バスの組み合わせとか具体的な検討が必要だったのではないかと思います。したがって、なんらかの保障で解決ではなく、根本的にもう一度神崎交通さんを組み込んだかたちでの検討を求めたいと思います

会 長 そのほかにありませんか。

委 員 富田と申します。今、小林委員のほうからお話しがありましたように 11 月 24 日にこの説明があったのですが、その時には本日の説明よりもいわゆ

る具体的なお話があったように思うんです。神姫バスさんの継続運行、金額、人数と詳しく書いてありましたが今日の資料をみるとそのようなことは何も書いていない。やはりこの会においては内容をしっかり付けて、皆さん方に考えていただき議論するのが本意ではないかなという感じがする。片道の金額が160円で計算してみますと、年間で約1,436万円、多く見積もると1,800万円になる。もうすこし議論を重ねて、その上で資料をだすべきだったんじゃないかというかんじがいたします。もっともっと掘り下げて議論していきながらしっかりと取り組みをしていかなければ、大変なことになります。地域が元気になるように、その中で雇用を確保していきながら、そしてしっかりとした方向性をもっていかなければいけないということがさかんにいわれているわけです。もう一步踏み込んでまた考え直す必要があるのではないかと思ひまして発言をさせていただきました。以上です。

会長 他にございますか。

委員 福崎駅が完成するのは30年ときいているのですが、28～29年ということは、まだ駅も完成していない状態で一年間運行を予定するということか。なぜ1,2年前倒しになるのか。私どもは工事しているから狭い中やっているのに。初めての実験で大型バスでカラの車を動かすのはなぜか。まだ利用者が少ないうちはジャンボタクシーからはじめて育てていく方法もあるのではないのか。まだ整備されていない2年前からの運行はなぜなのか？その辺のご説明をお願いします。

委員 駅前周辺整備につきましては26年度から30年3月の完成の5か年計画で現在すすめております。駅前周辺整備のなかで商業施設だとか、喫茶店、レストランこういった商店が全然ないので、商業施設の誘致ということも議会や町民さんのほうからきいております。企業さん等にもあたっているが、進出をするというようなよい答えをいただいているのが現状です。これにつきましてはコンビニ、カフェ、大手であるがスターバックスといったところにも声をかけている。サンケといったスーパーにも声をかけているが、駅前の人数、乗降客が少ないというところと、通過交通が少ないというところがある。誘致するためにも少しでも早く駅前に人を集める方策をたてないといけないのではないかとということで、担当課としては社会実験を一年でも早くやっていきたいということでございます。社会実験して、利用者が少なければ来年にも本格運行断念という方向にももっていかなければいけないということを考えております。

会長 私の方から質問なんですけれども、社会実験は一年の期間ですけれども、その後の実施に結び付けるのは間をおかず、できることならそのまま本格運行つづけていきたいというお考えなんですか。

委員 それはどうしてもバスの利用者（数）で判断せざるを得ないとおもっております。

会長 もし十分な利用が見込めると、社会実験としては成功だということであれ

ば、間をおかずそのまま、…若干の改善等を加えた上で間をおかず、実施につなげるか。

委員 できればそのまま本格運行に結び付けたい。そのなかで改善すべきは改善していきたい。

委員 工業団地の会長さんに要望されたのかと尋ねたところ、それは全くの白紙で、このたびは町の方から話をいただいたということだった。既存業者でしているものを社会実験とか振り回されたら大変です。また、あつたりなくなったりでは乗った人も大変です。(電車やバスから)降りて買い物してっていても(乗り継ぎが)3分か4分でしょ?何が買えるのか?結局工業団地の通勤の足だけのために私たちはこんな思いをする。これは工業団地から駅のただの乗り降りの足という解釈。4分で何が買えるのか。電車に乗る人が他でどうするのか。30分待つ人がたまにあっても、私らは目的はJRだとおもう。JRさんがいろいろしたらまた違う計画になってくるかもというのは十分かるのですが。それはいったい何なのか。私たちの補助金つかって税金使って。私らはタクシーに補助金も何ももらっていないし、説明に来られた時も、タクシーも180円にしてちょうだいよと同じ土俵にしてちょうだいよと聞くと、それはできない。どうなのか?陸運局の方もいるが、ジャンボタクシーでも補助金の対象になりますよね。

委員 フィーダーということですか。フィーダーということであれば第4条であれば可能性はありますよね。

委員 とりあえず第4条を持ってるんでジャンボタクシーは補助金対象になるんです。

委員 そうですね。幹線が生きているかぎりにはフィーダーとしての補助対象になります。

委員 そこのところも考えて何でなのか。私たちにしたらできる部分があっても土俵にあげてもらえない。地域交通って一体何なのか、という感じです。

委員 この件に関しまして、私たちもこうしますと即答できない部分もございませう。役場内で協議いたしまして対応策といいますか支援策を検討いたしましてまたご報告させていただきます。神崎交通さんとの協議等させていただきたいと思っておりますので、今日のところはバスの社会実験をやりたいということをお願いしたいと思っております。協議はしたいと思っております。これがダメなら2月に最終の了承といいますか審査を仰ぐというところをお願いしたいと考えております。

会長 2月の公共交通会議に再度調整の上、提案いただけるということですね。公共交通会議は認可をだすとか決定するとかの権限のある委員会ではないのですが、そうしていただければと思っております。

委員 今回の課長さんの答弁は神崎交通さんと話はさせていただくけれども、神姫バスで社会実験をするということについては変えない、支援策は検討する、話し合いはする、そういうことですね。一番最初に言いましたように今私が一番気になるのは最近福崎町で制定された「福崎町商工業振興基本条例」

で町民も企業も行政もこの精神を大切にすべての物事を進めようという決定をしたわけです。ですから、もう一度原点に戻って、社会実験のバスをやるなら神崎交通さんも含めてできるのか、の検討が必要と思います。

委員長 それも含めまして再度協議させていただきます。
バスもタクシーも公共交通の重要な柱ですので片方が立ったために片方がなくなるといふのでは町民の足は守れませんので、よくよく考えて皆さんが納得できるようなかたちで再度ご提案をいただければと思います。

委員 もう一点だけよろしいか。バス協会の中澤です。神姫バスさんしかり神崎交通さんしかり、当協会会員さんでございましてなかなか両方というのは難しいんですけれども、それぞれ神崎交通さんからも何回もお話しがありました。本日この場では社会実験バス運行来年度から一年間やることのOKをとるといふので、運行自体はどちらになるのかは調整うんぬんというお話もございましたのでそのようにされればよろしいんじゃないかなと思います。

委員長 ありがとうございます。

委員 本会の予定におきましては11月27日に工業団地の協議会に説明に行くという計画をされていたわけなんです、その模様、状況を報告してもらえませんか。

委員 27日の協議会につきましては私どものほうから報告させていただきます。まずこのアンケート結果の報告をさせていただいたのと、それに先立ちまして11月12日には理事会の方でも同じような説明をさせていただいております。27日には協議会にはいられています各企業さんの代表の方に企業会館にお集まりいただきまして本日のようなご説明をさせていただいております。業者さんのなかには具体的なご意見等はございませんでしたが、聞き取りをさせていただいた中では賛同をいただいた業者さんもいますし、さきほど説明にもありましたように態度を決めかねている業者さんもございました。神崎交通の社長が言われましたように来年度以降についてはこれからまた協議会を含めて決めていこうということで会議は終わっております。以上です。

委員長 ではこの嘆願書を受けまして、この社会実験についてはその計画案の内容及びそれを誰が実施主体となるのかということについて再度検討を加えたいので新しい案を町のほうで用意していただいて、関係者の同意も得て提案をしていただくということでもよろしいでしょうか。アンケート調査の371人を固定した数字としてとられないで、現在のところそういうニーズは予測される、ぐらいのところやっていっていただければと思います。新しい案を再度調整の上提案をさせていただきます。それでは2番目のサルビア号の利用等の状況について説明をおねがいします。

(2) サルビア号の利用状況等について

(事務局から資料6ページから14ページの説明)

- 会長 説明を受けてご質問はありませんか。
- 委員 前年度より、乗客数が増えている要因はありますか。
- 事務局 利用が定着したことさらに、(遅い時間帯の)通勤に利用されている等の理由で増加しているものと推測しています。
- 委員 通勤時間に合わせたダイヤにすべきではないか。
- 事務局 貴重なご意見をありがとうございます。十分検討し今後に活かしてまいります。
- 委員 平成25年度の数値をお持ちですか。川西地区が平成26年度から比較すると、定時定路線にすることによってH25が1,525人、H26が3,316人と倍増している。川東便も定時定路線に戻してほしいという要望があるかどうか。
- 事務局 ご指摘の件については、すでに検討に入っております。デマンド型の川東便のみ利用者の伸び悩みがあります。利用者増をめざし検討します。
- 会長 デマンドが受け入れられていない。7ページに乗り継ぎの数値があるが、年間を通して85人ということで、乗り継ぎ利用が極めて少ない状態です。まちなか便、郊外便を相互に乗り継ぐことを想定したシステムであったが、個別の利用は想定外である。毎年システムが変わるのはいけませんが、利用の状態を見ながら対応することが必要ではないか。
- 委員 川西便については、役場、吉田東とまちなか便のコースへ相互乗り入れをしたことによって効果があったように思われる。川東便についてもそういった効果を見込んで検討すべきである。

(3) その他

健康福祉課長 次回は2月の上旬を予定している。

(協議いただき平成28年2月8日(月)14時からに決定しました)

5 閉 会 (会長)