

平成29年度第2回 福崎町地域公共交通活性化協議会会議録

1. 日時 平成29年9月14日(木)14:00~15:45

2. 場所 福崎町役場庁舎 2階 大会議室

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	黒田 義孝	
	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	(欠席)
	JR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	
	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 執行委員	濱田 崇広	
	国土交通省神戸運輸監理部兵庫陸運部輸送部門首席運輸企画専門官	吉本 道明	(代理 林 成好 企画調整官)
	中播磨県民センター姫路土木事務所 企画調整担当所長補佐	古川 仁	
	福崎警察署 交通課長	横田 成生	
	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)	三輪 一朝	
	副町長	尾崎 吉晴	
技監	村上 修		
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	中山 実	
	兵庫県県土整備部県土企画局 交通政策課 副課長	正垣 あおい	
	近畿運輸局交通政策部交通企画課 係長	若井 公行	

事務局	まちづくり課長	福永 聡	
	まちづくり課係長	藤田 裕文	
	まちづくり課主査	久野 美紀	
株式会社丸尾計画事務所	チーフプランナー	西村 和記	
	システムアナリスト	香山 雅紀	
		小林 早希	

4. 配布資料

- ・次 第
- ・座席表及び名簿
- ・資料 1 地域公共交通網形成計画及び地域連携サポートプラン進捗状況について
- ・資料 2 福崎町の交通をとりまく現状について
- ・資料 3 サルビア号利用者アンケート結果について
- ・資料 4 移動に関するアンケート調査（ミニデイ参加者）結果について
- ・資料 5 福崎駅利用者アンケート調査結果について
- ・資料 6 高速バス利用者アンケート調査結果について
- ・資料 7 地域公共交通活性化協議会委員の皆様からのご意見について
- ・資料 8 バス路線の路線評価について

5. 傍聴の可否

傍聴可、傍聴人 2 名。

6. 会議録（司会 まちづくり課長）

1 開会

2 あいさつ（松本会長）

3 説明事項（進行：松本会長）

(1) 地域公共交通網形成計画及び地域連携サポートプラン進捗状況について

会 長 説明事項（1）地域公共交通網形成計画及び地域連携サポートプラン進捗状況について事務局に説明をお願いします。

事 務 局 説明事項（1）地域公共交通網形成計画及び地域連携サポートプラン進捗状況について説明させていただきます。

資料 1 は、基本的には前回 6 月 16 日に実施した第 1 回活性化協議会で説明させていただいたものと同様です。本日の協議会では、現状等の説明や報告がメインとなります。これらを受けて課題抽出、方策の検討、施策等の検討へと進めたいと考えています。現在までに取り組んだ主な項目についてもう少し詳しく説明させていただきます。

まず、福崎町地域公共交通網形成計画について、現在までに取り組んだ主な項目は、1. 資料 2 で説明させていただく現状把握資料の作成、2. 資料 3～6 で説明させていただく各アンケート調査の実施、3. 資料 7 で説明させていただく活性化協議会各委員様からのご提案の整理、4. 各バス路線の路線評価となります。これら为本日の活性化協議会で説明させていただいた後、課題等をもとに各施策や公共交通網計画を検討します。

次に、地域連携サポートプランについては、平成 29 年 7 月 10 日に福崎町と近畿運輸局とで協定締結を行いました。この内容は翌日の神戸新聞及び読売新聞にも掲載されました。内容については、お手元に配布させていただいた資料のとおりです。また、平成 29 年 9 月 1 日には町内

全域の視察及び今後の協議を実施しました。本日の資料と同様に現状報告等を行い、併せて近畿運輸局から平成29年8月31日に一部改正された市町村有償運送の登録に関する処理方針等の改正についての資料提供がなされました。背景及び概要につきましては、資料1のとおりです。ここで、近畿運輸局の若井係長より補足説明をお願いします。

若井係長 自家用有償旅客運送について少し補足説明をさせていただきます。自家用有償旅客運送の概要については、資料1に記載されていますが、通常、他人の需要に応じ有償で自動車を使用して旅客を運送する場合は、輸送の安全や旅客の利便を確保する観点から、旅客自動車運送事業の許可が必要です。しかし、バスやタクシー事業によっては十分な輸送サービスが提供されず、地域の交通や移動制約者の輸送が確保されていない場合があります。このような場合は、市町村バスやNPO法人等による自家用自動車を用いた有償運送を認める「自家用有償旅客運送の登録制度」が活用できるよう、平成18年に法律上明確に位置づけられています。自家用有償旅客運送と通常の免許を持ったバス・タクシー事業の違いですが、緑ナンバーの許可を取って行われているものは、通常の路線バスやタクシー、地方自治体が事業者へ運行を委託しているコミュニティバス、移動制約者向けにリフトやスロープがついた福祉タクシーがあります。

一方、自家用有償旅客運送は自家用車で行いますので白ナンバーになります。市町村が行うものと、NPO法人等が行う自家用有償旅客運送がありますが、それぞれの目的は、過疎地において住民等を移動する輸送と身体障害者等のために運行する福祉的なものがありまして、市町村が行う過疎地運送、福祉輸送、NPO法人等が行う過疎地運送、福祉輸送といった形で大まかに4種類に分けて定められています。NPO法人等が行う輸送に関しては、運営協議会において合意を諮った上で運行することになります。運営協議会は地域公共交通会議とはまた別の協議体になりまして、身体の不自由な方に対してどのような輸送が必要になるのか、事業者はこのNPO法人で問題ないのか等を審議していただく協議会です。一方、市町村運営有償運送に関しては、地域公共交通会議で諮っていただきます。市町村の車両でどれくらい運行が必要なのかを諮った上で実際に運行する流れになります。交通空白地で運行を行う場合は、既存の緑ナンバーの事業者との競合がないようにする必要があります。重なるルートで自家用有償旅客運送を行った結果、事業者が撤退した場合、余計に交通空白地が広がるという事態が起こるためです。こういった点に気をつけて協議を行っていただくことになります。

最後に、今回の一部改正の解釈のポイントを一点、ピックアップしますと、市町村運営有償運送については、今まで市町村が保有する車両で運行することが原則として定められていましたが、ボランティアや個人、企業等からの持込み自動車を活用することができるように変更になりま

した。こういった制度もあるということを入れていただいて、福崎町の公共交通をより良いものにするために活用できないかという視点も持っていただければと思っています。こちらからは以上です。

事務局 ありがとうございます。現在の町の状況や、これらの改正点などを活用できないかを、町と事業者の方々に協議を実施したいと考えています。その際には近畿運輸局からも同行いただき、制度説明なども行っていただける予定となっています。なお、協議の時期については、9月末～10月上旬を予定しております。

説明事項（1）地域公共交通網形成計画及び地域連携サポートプラン進捗状況については以上です。

会長 説明が終わりましたが、何かご意見、ご質問はありますか。ないようですので、次に進めます。

（2）福崎町の交通をとりまく現状について

会長 続いて、説明事項（2）福崎町の交通をとりまく現状について事務局より説明をお願いします。

事務局 説明事項（2）福崎町の交通をとりまく現状について、資料2を元に説明させていただきます。

資料1 ページは本町の概況として、位置・地勢及び人口等を示しております。面積は45.79 km²、人口については、直近の平成29年8月で19,625人となっています。資料2 ページの人口については、平成17年をピークに減少傾向となります。平成27年の人口は19,738人でうち、65歳以上の高齢者が約27%と高齢化の進展が見られます。国立社会保障・人口問題研究所によると、約20年後の2040年には16,680人と約3,000人減少し、高齢化率は約33%に上昇する推計となっています。資料3 ページ及び4 ページでは、平成27年国勢調査における可住地面積と高齢化率を示しています。可住地面積は約21 km²で、総面積の約46%となっています。人口密度は駅前や、役場から県道三木穴栗線周辺などが高くなっており、市街化調整区域は低密度な区域となっています。高齢化率は福崎駅周辺や田原周辺では比較的low、その他の地区は30%以上と高くなっています。資料5 ページには、本町の経済状況を商業販売額と工場出荷額で示しております。特に製造品出荷額は1人当たり約1,000万円近くに達し、県下でも第2位の実績となっています。資料6 ページは観光指標を示しています。本町では古くから柳田國男生家や大庄屋三木家住宅などを中心とした辻川界限や七種山等の観光資源を有してきましたが、平成25年に設置された河童像やもち麦の健康効果も相まって、観光客の入込数は約25万人から約42万人ということで、約17万人増、率にして1.7倍となっています。来訪者を増やすことでまちの活力が増すため、公共交通施策を考える際にも、そのような視点も重視したいと考えています。

次に福崎町における交通の現状について説明させていただきます。資料7ページから9ページは鉄道の状況を示しています。資料7ページは播但線の系統を示しています。姫路方面への上り線は、概ね午前5時から午前0時まで運行しています。運行本数は昼間で1～2本/時、ピーク時には4本/時で運行しています。姫路駅までの所要時間は約30分で、運賃は320円となっています。寺前・和田山方面は概ね午前6時前から午前1時前まで運行しており、本数はピーク時で3本/時と姫路～福崎間との差があります。所要時間は1時間～1時間半と寺前での乗り継ぎの関係でかなり差があります。運賃は970円となっています。次に福崎駅と姫路市内の溝口駅の乗車人員の比較をさせていただきます。福崎駅は現在の神戸医療福祉大学の前身の近畿医療福祉大学が平成12年に開学してから、平成18年には2,383名、乗降にすると4,766名と5,000名に近い数字となっていました。その後は、徐々に減り始め、平成26年には乗車が1,691人と1,700人を割り込みました。その後ここ2年間は1,700人を超え、直近では1,733人とほぼ横ばいとなっています。うち、定期券での乗車が約75%程度となっています。溝口駅は、概ね1,500人から1,600人程度の乗車人数で推移してきましたが、平成25年に1,700人を超え、平成28年は1,742人とわずかではありますが、福崎駅の乗車数を上回りました。溝口駅整備の影響も考えられると思います。現在本町が再重点課題としている福崎駅周辺整備により、いかに乗降人数を増やす施策を行うかが重要になります。資料10ページから14ページは路線バスの状況を示しています。資料10ページは路線バスの概要となります。現在、福崎駅前から2系統、加西～大貫経由姫路駅行きが1系統の3系統の路線があります。平成20年には福崎～瀬加間が、平成22年には福崎～粟賀間が休止となっています。また昨年度社会実験を行った工業団地バスも現在休止となっています。運賃は、福崎駅～姫路駅までが560円、大貫～姫路駅が700円となり、鉄道よりも高い状況です。また、運行時間は福崎駅～溝口経由姫路行きは午前9時半から午後5時過ぎまで7便、西田原経由は午前6時から午後8時過ぎまで8便が運行しています。大貫経由は町内では午前7時過ぎから午後9時半まで16便が運行しています。資料の図で示しているのは、主な停車バス停です。

次に路線バスの乗車人員の推移と町内の乗降者の推移について説明させていただきます。資料で路線別の乗車人員の推移を示しています。姫路～北条間はここ数年減少幅が大きく、逆に福崎駅～姫路駅についてはどちらの路線についても近年利用者が全体としては増加傾向にあります。しかし町内の乗降状況に目を向けると、大貫経由分と田原経由分はやや減少傾向が見られ、国道312号を通る溝口経緯分は横ばいの傾向が確認できます。資料の図は、平成28年度の1日あたりの路線バス乗降者数を示したものです。駅前と福崎新町、庄稻荷口が比較的多いという結

果になっています。

次にコミュニティバスの現状について説明させていただきます。資料15ページから21ページとなります。平成11年4月に当初、福祉バスとしてスタートしたサルビア号は、平成24年12月に再編され有料化となりました。その後、平成26年4月には川西地区がデマンド方式から定時定路線方式に切り替わりました。神姫バスに運行いただいているまちなか便については、基本的に日曜日を除く毎日、午前8時45分～午後5時30分頃まで、12人乗りワゴン車で運行していただいています。郊外便は神崎交通に運行していただいております、月曜日から土曜日のうち奇数日を川西地区の定時定路線方式で午前8時頃～午後5時過ぎ、偶数日は川東をデマンド方式で午前8時30分過ぎ～午後5時過ぎまで、いずれも8人乗りワゴンで運行していただいています。この8月から65歳以上の運転免許自主返納者に対して、無料乗車券を1年から3年に延長するサービスを開始しました。資料16ページは、コミュニティバス乗車人数の推移となります。再編後、全体としては概ね順調に増加傾向が見られます。特にまちなか便に関しては、平成28年で12,623人と対前年比+1,159人、率にして約1.1倍になっています。川西についても、デマンド導入当初は1,525人だったのが、定時定路線にした結果、3,316人と倍以上になり、平成28年度には4,133人と、2年で約800人程度増えています。まちなか便に比べ、運行日数が約半分、また人口も少ないことを鑑みると、生活の足として定着しつつある状況が確認できます。しかし、川東のデマンドについては、平成26年度で1,179名だったのが、平成27年度には1,148名、平成28年度には1,118名と2年連続で減少しています。このような状況からも何らかの対策が必要であることが考えられます。資料17ページは平成26年度～28年度までの月別平均と平成28年度の曜日別平均となります。月別平均は、夏から秋にかけては利用者が比較的安定していますが、1～2月の冬期は利用者が減少している傾向が確認できます。曜日別平均で見ると、火曜日や金曜日の利用が多くなっています。土曜日は利用がやや少ないことが確認できます。資料18ページは、バス停の乗降者数の上位20箇所及びその他の主なバス停留所の実績を一覧にした表になります。上位19位までにコミュニティバスの結節点がすべて入っています。駅前、役場、文珠荘、文化センター、吉田東の上位5箇所までの利用者の実績が1,000名を超えています。中でも、福崎駅と役場の2箇所が突出しており、主要箇所であることが分かります。逆に、辻川界限南やデイサービスセンターの利用についてはそれほど伸びていません。資料19ページは、1日当たりのバス停別乗車人数です。福崎駅、役場が非常に多く、まちなか便のバス停留所は相対的に利用が多く、川西便についても比較的安定した利用状況が見てとれます。川東のデマンドについては、姫路北病院への利用が目立つく

らいで、それ以外の箇所はほとんどがバス停グループで1人未満となっています。川東については範囲が広く、巡回した場合は非常に時間もかかるということから、川西地区と同じような考え方は難しいのではないかと傾向が確認できます。資料22ページは、路線バス及びコミュニティバスに対する支援状況を示したグラフとなります。路線バスは増加傾向、コミュニティバスは若干の減少傾向が確認できます。路線バスの利用促進を行うことが必要であることが確認できます。資料23ページは鉄道から半径1km、バス停から半径500mの間での人口カバー率を示しています。約96%をカバーし、きめ細やかなバス停配置となっていることが確認できます。タクシーの現状については、資料24ページから28ページに記載させていただいています。運賃収入額は減少傾向が確認できます。利用時期については、12月や3月、8月の利用が多くなっています。現在、増加してきている来訪者の利用等を促進し、運賃収入額を確保していくといった施策の検討が必要であると思われます。資料の図は、平成28年9月の1週間のデータを集計した、利用地区間の流動を示したものとなります。駅前から西治地区、南田原地区、西田原地区への利用が多いことが確認できます。資料28ページは、地区別利用状況及び人口当たりの利用量を示した図となります。地区別利用状況については、福田地区及び西治、西田原、南田原地区の利用が多く、田口、東田原、大貫、八千種地区の利用が少ない状況が確認できます。人口別に見ると、福田、西治、高橋地区が多く、八千種地区の利用が非常に少ないのが確認できます。

次に本町における高齢者等の移動に対する福祉施策の状況について説明させていただきます。移動に関しての福祉施策は、外出支援サービスを展開しています。事業の概要は、資料29ページに記載しています。ここ2年間は認定者数の減に伴い、減少傾向が確認できます。

次に道路交通の現状を説明させていただきます。資料30ページの表は福崎警察署管内の自動車普通免許保有者及び保有自動車の推移を示した表となります。運転免許保有者数は徐々に減少傾向が見られますが、保有台数は徐々に増加傾向が確認できます。次に自動車交通量の推移については、保有自動車量の増加や物流などの通過交通の増加に伴い、増加傾向が顕著となっています。資料32ページの福崎警察署管内の自動車交通事故の状況としては、平成13年をピークに全体の件数としては減少傾向が確認されます。しかし、高齢者が第一当事者となる件数は徐々に増加傾向が見られます。資料33ページは本町の自転車交通事故の状況を示しています。件数の推移については、上下しておりますが、全般的に人口別では、県下平均を大きく上回る状況となっています。資料34ページは運転免許自主返納者の推移となります。今後ますますの増加が予想され、本町においても、8月よりコミュニティバスの無料期間を1年から3年に延伸しました。資料35ページから37ページでは福崎

町における移動状況ということで、パーソントリップ調査を利用した外出率を算出しています。前回の協議会のおさらいとなるのですが、パーソントリップ調査については、説明にもありますが、京阪神地区の人の動きを10年ごとに調査しているものとなります。最新のものは、平成22年10月～11月にかけて実施され、本町では約1,100人程度のサンプルが取られたようです。平成22年の国調人口は19,830人ですので、そのうちの約5.5%程度ということで、平均よりも多いサンプル数で調査が実施されました。資料36ページは、平成18年の播磨都市圏パーソントリップ調査と平成22年の近畿圏パーソントリップ調査の比較となります。全体の外出率はほとんど横ばいですが、65歳以上の高齢者の外出率は、54%から62%へ上昇しています。本町が昨年度公表した立地適正化計画の中でも、高齢者の外出率の向上を目標として掲げています。資料38ページは、本町では平成22年度に町民の詳細な人の動きを把握するために、町民アンケートを実施したものです。町民アンケートについては、福崎町内の動態調査を行うためにアンケートを全戸配布し、約70%にあたる10,610人、1世帯あたり約2.5人から回答を得ました。町内の移動状況を見ると、田原及び福田、工業団地を含む西治等の動態が多い状況となっていました。資料40ページの町外の流動としては、姫路市や加西市などが多くなっており、神戸市へのトリップも多くなっています。資料43ページは町民の利用交通手段を示した表です。平成22年当時は鉄道、バス、サルビア号といった公共交通機関を利用しての利用交通は約8%でした。資料44ページは町民の駅利用動向となります。南田原地区や八千種地区については、溝口駅の利用が多い状況を確認することができます。資料45ページの図は、鉄道を利用する目的を記載しています。どちらの駅についても、通勤・通学で80%以上を占めています。鉄道までの主な移動手段を福崎駅と溝口駅で比較すると、溝口駅ではバイク、自転車の利用が多いという特徴が確認できます。

以上で、(2)福崎町の交通をとりまく現状についての説明を終了します。

会 長 説明が終わりましたが、ご質問等がありますか。
ないようですので次に進めます。

(3) 各種アンケートの報告について (4種類)

会 長 続いて、説明事項(3)各種アンケートの報告(4種類)について事務局より説明をお願いします。

事務局 説明事項(3)各種アンケートの報告について説明いたします。今回は4種類のアンケートを実施していますが、一括して説明をさせていただきます。最初に、資料3：サルビア号利用者アンケート結果について説明をさせていただきます。調査の概要については、サルビア号の利用者に対し、出発地や目的地等の移動状況や、サルビア号を利用する理由、

サルビア号利用時の問題点等をヒアリングすることで、地域公共交通網形成計画策定の基礎データとすることを目的としています。まちなか便及び川東郊外便については6月22日に、川西郊外便については6月27日に実施しました。調査方法は、調査員が車両に乗り込み、利用者に対してヒアリングを実施する形式で行いました。調査時間は始発～終発までの概ね午前8時～午後5時半までです。回収枚数は、まちなか便が25枚、川西郊外便が20枚、川東郊外便が5枚の合計50枚でした。サルビア号の概要については、資料のとおりです。

次に調査結果について説明します。利用年齢及び運転免許の有無については資料のとおり、まちなか便、郊外便ともに65歳以上の高齢者の利用が多くなっており、合計で見ると全体の約7割を占めています。10～29歳も約4%の利用が確認できます。また、運転免許の有無については、合計で見ると運転免許を返納された方が約5割、運転免許を持っていない方が約4割と多くなっており、運転免許を持っている方は少なくなっています。なお今回の調査では、川西郊外便の利用者は全員の方が現在、免許を保有されていませんでした。

次に利用目的については、全体としては買い物や通院が多くなっていますが、まちなか便については12%の方が通勤目的、20%の方が娯楽に利用されています。郊外便については川西郊外便で15%、川東郊外便で40%の方が訪問のために利用されている状況が確認できます。バス停間での移動状況については、駅前から福崎町役場のバス停間、及び駅前から吉田東のバス停間での移動が多くなっています。主な目的施設では、福崎町役場や文珠荘、ミナミ整形外科・内科が多くなっています。バス停までの主な移動手段については、駅前のバス停では、徒歩が約6割を占めているとともに、鉄道での移動も約3割と多くなっています。駅前のバス停以外のバス停については、バス停までの主な移動手段は、徒歩での移動が約9割を占めています。サルビア号を利用する理由としては、まちなか便の回答者は、サルビア号が便利という理由で利用しているとともに、料金が安いという理由での回答も多くなっています。郊外便の回答者は、サルビア号が便利という理由で利用しているとともに、自動車が運転できないという回答も多くなっています。また、川東郊外便では、バス停が近いとの回答が8割と多くなっています。なお、川東郊外便のすべての回答者が、デマンド型の運行形態について、そのままが良いと回答しています。サルビア号の利用にあたる問題点については、まちなか便の回答者は、早朝や夜など、行きたい時間にバスがないという項目の他に、その他の回答が多くなっており、その他の内容が多かったのが、日曜・祝日にバスを運行してほしいとの回答でした。郊外便の回答者は、便数が少ないこと、乗継が不便であるとの回答が多くなっています。

引き続き、資料4：移動に関するアンケート調査（ミニデイ参加者）結

果について説明させていただきます。

まず調査の概要については、公共交通の主な利用者である高齢者に対して、外出状況やよく行く病院等、日常利用の状況に加え、バスの利用状況やバスを利用しない方にはその理由をヒアリングすることで、地域公共交通網形成計画策定の基礎データとすることを目的として実施しました。調査日及び対象方法は、7月から8月にかけて、町内33自治会で実施されるミニデイ参加者に対して実施し、各区長、民生委員の協力のもとその場で回答をいただきました。回収枚数は、配布数1,650枚に対し、合計1,037枚を回収しました。回収割合は、65歳以上の人口5,360人に対して1,037枚の回収となり、およそ2割の方に回答いただいたこととなります。各地区の回収割合の詳細については、資料のとおりとなります。

調査結果について説明させていただきます。まず、回答者の年齢及び運転免許の有無については、年齢は各年代均等に回答いただいております。運転免許の有無については、約7割の方が運転免許を持っていると回答しており、運転免許を持っていないと回答している方も約2割ありました。外出状況については、普段外出を控えているかどうかについて、約8割の方が自由に外出していると回答していますが、残りの2割の方は外出を控えているとの回答となっています。また、外出を控えている理由としては、身体的な問題との回答が多くなっているとともに、外出したくても交通手段がないと回答している方が26%ありますので、この課題を解決する必要があると思われれます。普段外出する際の主な移動手段については、合計で見ると自動車を自分で運転して外出しているとの回答が多くなっていますが、山崎地区や福田地区では、鉄道を利用して外出しているとの回答も多くなっています。次に回答者がよく行く病院及び主な移動手段について、よく行く病院としては、姫路市の姫路聖マリア病院が最も多くなっており、次いで城谷医院、吉田クリニックが多くなっています。また病院へ行くまでに利用する移動手段としては、自分で自動車を運転して行くという回答が全体の約6割を占めており、送迎による移動も約2割と比較的多くなっています。

次に過去1年間のバス利用頻度について説明させていただきます。全体で見ると、過去1年間バスを利用したことがない方が75%、あまり利用していない方が20%であり、計95%がほとんど利用していないと回答されており、利用されている方は5%となっています。西田原地区や馬田地区などでは、定期的にバスを利用している方が比較的多くなっています。バスを利用しない理由、バス利用にあたる問題点については、行きたい時間にバスがない、バス停が遠い、便数が少ない、他の交通手段の方が便利という回答が多くなっています。

引き続き、資料5：福崎駅利用者アンケート調査結果について説明させていただきます。調査の概要については、福崎駅利用者に対し、出発地

や目的地等の移動状況や駅前広場整備、駅アクセス道路の整備等、福崎駅周辺整備事業への意向をヒアリングすることで、地域公共交通網形成計画策定の基礎データとすることを目的として実施しました。調査日は6月27日、調査時間は午前6時～午後8時までの駅利用の多い時間帯にヒアリング方式で実施しました。その結果、福崎町内の方から80枚、福崎町外の方から70枚、その他居住地不明の方から21枚の合計171枚を回収することができました。播但線の概要については、資料のとおりです。

次に調査結果を説明させていただきます。年齢については、合計で見ると10～19歳までの比較的若い方の利用が多くなっています。運転免許の有無については、合計で見ると運転免許を持っている方と持っていない方が概ね半数ずつとなっています。移動目的については、福崎町内の方は通勤、福崎町外の方は通学での利用が多くなっており、合計で見ると通勤、通学は全体の約7割を占めています。福崎駅の利用者数増加の方策としては、回答者全体の意見として、コンビニや飲食店、商業施設の誘致を行うことで利用者数が増加するという回答が多くなっているとともに、JR播但線の増便、福崎駅やその周辺のバリアフリー化を行うことで利用者数が増加するという回答も多くなっています。資料の表は町内利用者と町外利用者を分けて集計したものとなります。コンビニはどちらもトップとなっていますが、町外の方は、飲食店の増加を希望されている方が多い傾向が確認できます。

引き続き、資料6：高速バス利用者アンケート調査結果について説明させていただきます。この調査の概要としては、高速バスの福崎インターバス停の利用者に対し、出発地や目的地等の移動状況や高速バスの利用理由、高速バス利用時の問題点等をヒアリングすることで、地域公共交通網形成計画策定の基礎データとすることを目的として実施しました。6月27日の始発便から最終便まで、調査員がヒアリング方式で実施しました。回収枚数は、福崎町内の方が1枚、福崎町外の方が15枚、その他居住地不明の方が1枚で、合計17枚です。福崎インターバス停の乗降者数は、乗車が17人、降車が19人でした。回収枚数と乗降者数を比較すると、乗降者のほぼ全てが回答していることとなり、そのほとんどが福崎町外に居住している方となっています。調査結果としては、利用者の半数以上の方が10歳代となっています。運転免許の有無については、運転免許を持っていない方が約6割と多くなっています。高速バス利用時の移動目的としては、通学が約5割と多くなっているとともに、通勤も約3割と多くなっています。

次に、高速バス利用時の出発地・目的地としては、宍粟市から市川高校への移動、姫路市から市川高校への移動が多くなっており、移動目的で回答の多かった通学が市川高校の学生であるということが分かります。バス停までの移動手段としては、学生が多いこと等から自転車や自動車

での送迎が多くなっています。高速バスを利用する理由としては、それ以外での移動手段がないために利用している方が多く、高速バスが便利であることや料金が安いという理由での回答も多くなっています。利用にあたっての問題点は、便数が少ないことや行きたい時間に高速バスが来ないことについての回答が多くなっています。

以上で、4種類のアンケート結果についての説明を終了します。

会 長 説明が終わりましたが、ご質問等はございますか。

ご質問等がないようですので次に進めます。

(4) 地域公共交通活性化協議会委員の皆様からのご意見について

会 長 続いて、説明事項(4)地域公共交通活性化協議会委員の皆様からのご意見について、事務局から説明をお願いします。

事務局 説明事項(4)地域公共交通活性化協議会委員の皆様からのご意見について報告させていただきます。資料7をご覧ください。これは、6月の協議会の中で皆様にご依頼させていただいたアンケート調査の依頼文書です。6月末を期日として意見募集をさせていただきました。その結果、様々なご意見、ご要望をいただいています。

公共交通の課題やご意見、ご要望については、「交通流の変化について」ということで、神河町にスキー場がオープンし、道の駅もできることから、福崎町の国道312号、県道三木宍粟線等の交通量が増えることが予想され、町内の交通に影響が出ると思慮されるので、公共交通の路線や運行時間の見直しが必要だろうというご意見が寄せられています。また、「運行便数や路線網を増加・拡大させられないか」ということで、一部の病院や自動車教習所、塾でそれぞれ送迎バスが運行されているが、それぞれニーズが異なるため運行時間帯や路線も異なる。このような他事業者のバスを部分的にでも本町の公共交通の一部に組み込めないか。また、それぞれの事業者間で相互利用を可とすることで路線網も拡大するメリットがあるというご意見をいただいています。それから、人口減少社会において、地域の活力を維持するためには公共交通の機能維持が不可欠であり、公共交通利用者の確保が課題であるといったご意見や、現在利用されている方、またこれから利用される方の声を拾い上げることがますます大事になってくる、現在、公共交通の担い手が不足しているといったご意見をいただいています。

また、考えられる施策等、ご意見等については、「各町及びJR等との連携強化」ということで、スキー場のオープンに伴い、土日等に慢性的な渋滞が発生するならば、各町、JR、播但連絡道路等と連携して解消策を講じることになるだろうといったご意見をいただいています。また、「利便性を高めることができないか」ということで、他事業者のバス停留所と神姫バスの停留所を交通結節点とすれば、利便性は拡大するのではないか。そのためには、神姫バスの運行ダイヤとサルビア号等の運行

ダイヤとの乗り継ぎ待ち時間を長時間化させない運行ダイヤの組み替えが必要ではないかといったご意見や、より細やかなデータを得るためのアンケート調査を実施する、バス降車場所を自由化するといったご意見もいただいています。さらに、公共交通利用者の確保には、住民ニーズに合った公共交通体系を構築し、公共交通の利便性の向上、利用促進を図るとともに住民の移動手段の転換を促進するといったことや、姫路駅前発南大貫経由北条営業所行き系統のバスの福崎町区間でアンケート調査を実施してはどうか、夢前方面から福崎駅までのコミュニティバスを延伸するといったご意見をいただきました。

お寄せいただいたご意見も参考にしながら、計画策定や施策の展開を行いたいと考えています。以上で説明を終わります。

会長 説明が終わりましたので、ご質問、ご意見等をお願いします。
委員 駅や商業施設で一番多く走っているのが大学の学生送迎用のバスです。駅から大学、そして夕方から夜間については商業施設まで寮生のためのバスを運行されています。このバスが町内では一番、便数としては多いのではないかと思います。今日のご説明で自家用有償旅客運送というお話がある中で、この辺りも活用できないかという意見も出ております。この点について、出席されております運送業者様からご意見をいただければと思います。

会長 どの運送業者もドライバーの確保に苦労されている状況があると思いますが、ご意見等いかがでしょうか。

委員 私どもの事業は午前6時半から午前1時前まで仕事をしていますが、正直、夜間の仕事がほとんどありません。電車から降りて来られる方の送迎が大半ですが、夜間は拘束が長いが仕事は薄いため、最賃を割るような運収しかないのが現実です。正直、夜間の仕事が減ればこちらは歩合給ですので給料になりません。都会は夜間の需要がありますが、田舎の方は夜間はほとんど需要がなく、マイカーの普及で駅前に送迎車が多くやって来ます。タクシーよりも家族の送迎車に乗られる方が多いので、拘束時間が長い割に売り上げがほとんどない状況です。

委員 自家用有償旅客運送ということですが、路線バスの立場から言いますと、現在、路線バスは姫路方面を中心に動いておりまして、ご利用のお客様も福崎方面からマリア病院や姫路方面へ行かれる方が中心です。運行ダイヤは、福崎駅や北条を午前中に出発し、午後は姫路方面からお帰りのお客様を運ぶダイヤになっています。こういった形で有償運送を利用されるかということになると思いますが、今の運行ダイヤでは、福崎町内から福崎駅といった利用はできない設定です。ですので、そこを補完する意味や、交通空白地での移動のための有償運送の導入ということであれば、路線バスに影響しない形で調整させていただくことは可能だと思っています。

会長 塾や自動車学校のバスとの共同運行の可能性はあるのでしょうか。

- 委員 共同運行は運賃が違いますので難しいと思います。路線バスは対キロ制で運賃を設定しておりますので、利用を鑑みるとどういった運賃形態にするのかといったことになるとと思います。また、私どもは利用促進策としまして、バスロケーションシステムでバスの遅延状況をスマートフォンで確認できるようにしたり、全国のICカードの利用を可能にするなど、ハード面で利用促進を図っています。共同運行となりますと、そういったことでも多額の費用がかかってきます。それらを考えると無理だと判断せざるを得ないと思います。
- 委員 自動車学校の利用が春と夏に集中するので、その間、送迎バスに乗れない方にはチケットを発行して私どもが代わりに迎えに行ったりしています。役場前の塾や福伸電機(株)さんもバスを動かしていますし、神戸医療福祉大学のバスは一番頻繁に動いていますね。
- 会長 福崎町の交通の将来を考えたときに、今まではほとんどをマイカーが支えてきたのが大きいですが、これからはそこに頼りきることができない状況になった場合、現在ある交通手段の支援をもう少し融通をきかせて有効活用していくことが必要になるのかなと思います。国交省の有償運送制度は今までならあり得ない話だったと思いますが、融通をきかせていけない状況になっていると思いますので、今後、そういったことも考えなくてはいけないと思います。塾や企業の方等も困っておられることがあるかと思いますが、今後、検討する価値はあると思います。
- 委員 高速バスは大阪方面、津山方面ともに運行本数は少ないのですが、福崎インターの停留所が目立ちにくいということがありますし、自転車でのご利用が多いと思いますが、まとまった駐輪場も現在ありません。宍粟市ではバス停への結節点として、パークアンドライドという形で駐車場を確保していただいています。要望になります。利用促進にあたってこのようなパークアンドライドを検討していただけたらと思います。
- 事務局 確かに、福崎インターの高速バス停は使いにくいという声を聞いています。例えば、加西市の北条では民間の方が庭や空地进行して駐車場にして利用してもらおうというシステムを使っておられますので、そういったことも含めて検討したいと思います。
- 会長 こういうことは事業者側では検討したりしないのですか。
- 委員 やはりそこは行政が主導で、三木市では行政が吉川や久留美のバス停に駐車場を整備していただいています。
- 委員 先日の台風で、播但線が午後から運休となり、福崎から帰宅する方法を考えたとき、姫路から来るバスは夜遅くまで運行していましたが、姫路行きの路線バスは午後5時過ぎに最終が出てしまった状況でした。そうした中で高速バスを思いつき、初めて乗りました。播但線が止まった場合に多軸的な交通機関があれば大変利用しやすいと体験上、思いました。高速バスの利用者はかなり限られており、その内の大半が高校生という

ことで、これは意外に感じましたが、今後も運行を続けていただきたいと思いをします。

委員 高速バスを降りたらどこへ渡ればいいのか、誘導がないので降り口が分からないといったことをお客様からよく言われます。タクシーでお客様を待っていてもなかなか出会えなかったということもありました。分かりやすいように降り口への誘導看板等をつくっていただきたいと思いをします。

会長 高速バスがあまり知られていないということがあると思いをします。色々工夫すると決定打にはならなくても少しずつ改善できるように考えられると思いをします。

事務局 まだ、調整ができていない案件ではありませんが、一部の方からバスで神崎総合病院へ行ってほしいという希望がありまして、福崎から直接バスを出すというのは非常に難しいところがあるのですが、例えば市川町が週2回、コミュニティバスを神崎総合病院へ乗り入れされています。そこへバスを接続させることができないか、市川町とも協議ができればと考えています。

会長 他に意見はありませんか。
ないようですので次に進めます。

(5) バス路線の路線評価について

会長 続いて、説明事項(5) バス路線の路線評価について、事務局より説明をお願いします。

事務局 説明事項(5) バス路線の路線評価について説明させていただきます。資料8をご覧ください。評価について大まかな考え方を説明させていただきます。

既存バス路線の路線評価の考え方はまず、現在のコミュニティバス等の地域公共交通事業には、公共性の観点から、行政の補助として公費が投入されていますが、今後も地域公共交通事業を持続していくためには、際限なく公費を投入することはできず、一定の事業効率性も必要であるため、地域公共交通事業を事業効率性と公共性の2つの視点から評価することが必要となります。この中で事業効率性評価は「乗客1人当たり行政補助額」と、公共性評価は「沿線人口1人当たり年間乗車回数」と設定し、資料2ページの図で示すように2軸で評価します。事業効率性評価と公共性評価それぞれに基準値を設定し、2軸とも評価が高い右上の領域をめざすことを理想とします。

次に基準値の考え方について説明します。事業効率性評価及び公共性評価の基準値は、現状よりも悪化しないことを最低条件として設定します。事業効率性評価の「利用者1人当たり行政補助額」の基準値は、サルビア号及び路線バスの福崎町内における全バス停の年間総利用者数が約30,000人で福崎町内におけるサルビア号及び路線バスの年間行政補

助総額が約21,000,000円であることから、「700円/人」と設定します。次に公共性評価の「沿線人口1人当たり年間利用回数」の基準値は、サルビア号及び路線バスの福崎町内における全バス停の年間総利用者数が約30,000人、福崎町の人口が約20,000人であることから、「1.5回/人」と設定します。これを詳細に記載した表が資料3ページの表となります。こちらは、平成24年のサルビア号の再編に向けて平成22年に計算したときと計算の仕方は同じもので、それを平成28年度に移行したものになります。評価対象路線は、路線バス3路線、コミュニティバス3路線となります。先ほどの基準により算定した位置関係が資料4ページの表となります。

評価結果は資料のとおりです。サルビア号のまちなか便、路線バスの姫路駅前発西光寺経由福崎駅前行き、路線バスの姫路駅前発溝口経由福崎駅前行きは、利用者増を図る再編が必要、サルビア号の川西郊外便、川東郊外便については抜本的な見直しが必要、路線バスの姫路駅前発北条営業所行きは運行継続という結果が出ております。

評価の算出方法についてですが、沿線人口の算出方法は、平成27年の国勢調査地域メッシュデータ（500mメッシュ）のメッシュ人口を、各メッシュにおける福崎町域の面積割合で按分し、さらに各系統のバス停から半径500m以内に入るメッシュの面積割合で按分した人口を、沿線人口として算出しました。年間利用者数は平成28年度のデータを用いています。うち、サルビア号の年間利用者数は、平成28年4月～平成29年3月の実績を用いました。なお、路線バスの利用は、福崎町内外での利用が多いことから、「乗降者数」を利用者として用いています。路線バスの年間利用者数は、神姫バスより提供いただいた平成28年6月6日（月）～12日（日）の系統別バス停別乗降者数を福崎町内利用のみで抽出し、日平均乗降者数とした上で、運行日数（365日）を乗じて算出しました。

行政補助額の算出方法について、サルビア号は県・町の補助額を合算した額としました。なお、郊外便は川西と川東の合計金額となっていることから、運行経費（行政補助額＋運賃収入）を算出した上で、運行日数で按分した金額から、各系統の運賃収入をそれぞれ除した額としています。路線バスは国・県・町の補助額を合算した額としました。系統別の評価データを示した表は資料5ページに示すとおりであり、沿線人口1人当たり年間乗車回数（公共性評価）は年間利用者数から沿線人口を除いて算出し、乗客1人当たり行政補助額（事業効率性評価）は行政補助額から年間利用者数を除いて算出しました。

最後に路線評価に際しての考察について説明します。当該評価方法は、平成22年の評価方法を引き継ぎ、同一の評価方法を用いて行っています。その結果、コミュニティバスの両郊外便について、今回の路線評価方法では抜本的な見直しが必要な路線として認定されました。しかし、

そもそも郊外便については母数となる人口も少なく、また高齢者の生活を支えるという観点から、すべて同一の基準で検討するのではなく、もう少し緩和した基準で考えることや、コミュニティバスの評価に路線バスを加えた評価指標の検討等も行う必要があるのではないかと考えています。次回、活性化協議会の中で再度路線評価を実施したいと考えています。

以上で説明を終了します。

会 長 厳しい結果が出ていますが、何かご質問、ご意見等がありますか。
サルビア号は運行システム上、まちなか便と郊外便に分けているわけですので、人口が多くて需要が多いところと人口が減って需要が少ないところとを分けるとこういう結果が出るわけですから、サルビア号全体としての評価を考えるという視点も含めて考えていただければと思います。

委 員 資料5 ページの各系統別評価データの沿線人口について、路線バスの各路線の沿線人口が少なく、サルビア号の各路線の沿線人口が多くなっているのは、サルビア号のバス停が多いためかと思うのですが、こういったことから沿線人口1人当たりの年間利用者数については、サルビア号の利用者数が低く、路線バスの利用者数が高くなっていると思います。沿線人口の捉え方がこういう方法で良いのかという気がしますが、いかがでしょうか。

事務局 評価方法は平成22年の評価方法をそのまま引き継いで使用しています。路線評価の指標を私たちがお手伝いさせていただいている市町については事業効率性評価、公共性評価はこの考え方で評価させていただいてまして、公共性評価の指標でよく使っていますのが、沿線人口1人当たりの年間利用者数ということで、同じように算出させていただいています。沿線人口についても他市町でも同様に、バス停から半径何m以内にお住まいの方という形で評価させていただいています。バス停から半径何m以内にお住まいの方はバスを使っただけの環境にあるだろうという考え方で設定しています。バス停から半径何m以内にお住まいの方には、バスに乗るチャンスがある中で、その人口のうち年間どれくらい利用させていただいているのかといった考え方で公共性評価の指標を設定しています。この考え方が良いのか悪いのかということは、この場で議論いただいて、公共性評価の続きをさせていただければと思っていますので、よろしくお願いします。

委 員 そもそもサルビア号がスタートしたのは、一人暮らしの高齢者の方から足の確保という声等があり、それがよく反映されています。町の中心部には店舗、医療機関、行政機関等があり、ある意味徒歩でも行ける範囲にありますが、調整区域等、山間地の離れた地域ほどバスの必要性があるわけです。その効率性だけを計算して持ち出されると、バスがスタートした当時の意味がなくなってしまいます。このようにして捉えることは、交通の問題だけではなく、教育等も含め、すべてをこのような採算

制で考えれば地方の切り捨てです。なぜ、このような評価の仕方をするのかと思います。この評価は何の目的で実施し、どのように使っていくのでしょうか。

事務局 この評価は切り捨てをするためではなく、むしろサービスを充実させていくためにどうしていくかを考えるためにつくったものです。切り捨てとは逆の方向のためにつくったものです。今がこういう状態なので、どうすればもう少し利用を増やすことができるかを考えるための基礎資料であると考えていただければと思います。

委員 私たちは特に郊外便の地域の方から、二日に一回ではなく毎日でも走らせてほしいという声をよく聞きます。それを費用の問題もあるということで辛抱しているわけですから、このような採算性の評価をされるのはどうかというふうに思います。

会長 こういう手法だけで考えるのは問題が多いと思いますし、そもそもまちなか便の利用者の中には、郊外地域に住んでおられる方が乗り降りするケースも含まれているわけですから、そういったことも考慮するとまちなか便の評価が今より悪くなることも考えられるわけです。ただし、行政から公費を出すときに、それが実際に町民生活へのサービス向上にどの程度、役立っているのかという観点も必要ですので、生活の向上もしくは生活の最低限のところを守っていくということを効率よく考えるための一つのデータになります。少なくともこれだけをもって、抜本的な見直しを行って改善の見込みがなければ切るという扱いをしてはいけなと考えていきたいと思います。

会長 他に意見はありませんか。
ないようなので事務局に進行をお返しします。

4 閉会

事務局 松本会長、ありがとうございました。次回の協議会は平成29年11月頃を予定しています。内容につきましては、基本的な方針の検討ということで、基本方針、計画目標をご検討いただくこと、もう一点は、目指すべき公共交通体系の検討を考えています。

本日はお忙しい中、貴重なご意見をいただきましてありがとうございました。以上をもちまして、平成29年度第2回福崎町地域公共交通活性化協議会を終了させていただきます。誠にありがとうございました。

—以上—