

平成29年度第3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11月30日(木)14:00～15:55

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	(欠席)
	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	
	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	
	社団法人 兵庫県バス協会専務理事	中澤 秀明	(欠席)
	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	
	健康福祉課長	三木 雅人	
	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策定までの検討フロー
- ・資料 2 地域公共交通網形成計画の方向性（案）
- ・資料 3 地域公共交通にかかるクロスセクター効果について
- ・資料 4 路線バス・コミュニティバス路線の路線評価（前回協議会からの続き）
- ・資料 5 路線バスの利用促進活動についての報告（学校モビリティマネジメント活動）

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策定までの検討フローについて

会 長 説明事項（1）地域公共交通網形成計画策定までの検討フロー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策定までの検討フローについて説明させていただきます。

資料 1 は、基本的に前回 9 月に実施した第 2 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。本協議会の審議とともに、近畿運輸局様による地域連携サポートプランとの連携を行いながら計画策定を行います。前回までで公共交通をとりまく現状と課題抽出を行いました。本日の協議会では、各々の上位計画や関連計画との整合や役割分担を勘案した上で基本的な方針の検討を行い、基本方針・計画目標の検討や本町が目指すべき公共交通体系の検討へと進めたいと考えています。詳しい内容については、説明事項 2 の中で説明させていただきます。

併せて、具体的な施策及び事業についてもイメージ的なものを説明させていただきますが、こちらについては現時点での案となりますので、変更となる場合があることを申し添えさせていただきます。地域連携サポートプランとの連携に関しては、10月5日及び10月24日に近畿運輸局様に訪問いただき、10月24日には神戸大学の小池教授にも訪問いただき、現地視察を行っていただくとともに、後ほど近畿運輸局様から説明いただく、クロスセクター効果についても協議を行いました。今後の詳しい工程につきましては、後ほど説明させていただきます。

説明事項（1）地域公共交通網形成計画策定までの検討フローについて

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) 地域公共交通網形成計画の方向性(案)について

会 長 続いて、説明事項(2) 地域公共交通網形成計画の方向性(案)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) 地域公共交通網形成計画の方向性(案)について、資料2を基に説明させていただきます。

資料1 ページは地域公共交通網形成計画の方向性として、基本理念を示しています。地域公共交通網の方向性は、公共交通を取り巻く現状と課題を踏まえるとともに、上位計画や関連計画を受けて策定することとしています。基本理念(案)を「一人ひとりが活動しやすく住みよいまち・福崎」と掲げています。公共交通網を見直し、更なる利便性の向上を行うことで、町内はもちろん、町外まで移動がしやすくするとともに、町民と行政の参画と協働で進めるまちづくりとの連携を図り、特定の人だけではなく、町民が快適に利用し、多世代が交流を深めることができる活力あふれる地域公共交通網を構築することにより、「一人ひとりが活動しやすく住みよいまち・福崎」の実現を目指すとしています。この中で特に「町民」とは、平成25年7月に制定されました自治基本条例で「町内に住所を有する者、町内へ通勤又は通学する者及び町内で事業又は活動を行うもの」を定義するとされています。

次に国土交通省が示す公共交通網のイメージ図ですが、地域公共交通網形成計画の策定にあたっては、まちづくり関連の計画とセットで考えていくことが必要で、両計画の連携が大切であるということを示しています。基本理念の中では、第5次総合計画で示された「一人ひとりを大切にすること」を念頭に置き、「活力あふれる移動」ができる公共交通網の構築を目指すこととしています。

次にまちづくりに関連した上位計画については、第5次総合計画、都市計画マスタープランがあります。立地適正化計画、総合戦略、播磨連携中枢都市圏ビジョン等については、関連計画となっています。概要等は資料9 ページから18 ページに記載させていただいていますが、時間の都合上割愛させていただきます。

先ほど説明した基本理念の実現に向けて資料2 ページから3 ページにかけては5つの基本方針を設定し、計画を進めていくこととしています。基本方針1では、まちの玄関口の整備を掲げます。本町では平成26年度からJR福崎駅周辺整備事業を推進し、第1期工事の完成は来年度末を目標年次として順調に進んでいます。この事業については、総合計画や都市計画マスタープランの上位計画においても公共交通の利便性を推進する事業として位置付けられています。

また、公共交通網形成計画と車の両輪のような役割をなす立地適正化計画の中では、都市機能の集積を図る都市機能誘導区域の拠点として位置付けられています。第1期工事完成後も引き続き駅周辺整備事業を実施することは非常に重要であることから、今後もまちの玄関口の整備のために、町道福崎駅田原線の延伸をはじめ、JR福崎駅の簡易橋上化や駅西整備等を含めた整備を目指すこととします。

基本方針2としては、まちなかの回遊性の向上を目指します。福崎駅周辺には商業施設等の施設誘致による都市機能の充実を図るとともに駅へのアクセス性の向上がより重要になります。それとともに都市機能のもう一つの核である役場を中心とした田原地区への移動手段の確保や強化が必要です。これらの町内核を公共交通により接続を強化することでまちなかの回遊性の向上を図り、まちの賑わいの創出を目指します。

これは、主にサルビア号まちなか便の充実やレンタサイクル等の自転車を活用したまちづくり等をイメージしたものととなります。

基本方針3では、まちなかへのアクセス性の向上を掲げています。現状、まちなか以外の郊外部にはサルビア号により行き来できますが、隔日運行になっていることにより利用できない場合があります。また、バス停まで自転車やシニアカーなどで移動される方にとっては、付近に駐車・駐輪できるスペースがないため、バス利用を断念される可能性もあります。このことから、郊外便の運行日数の増加やデマンド運行の有効活用を行うことで、サービスレベルの向上を図るとともにどのような手段でもバスへ乗り継げるような環境整備を図ることで、まちなかへの円滑な移動ができる交通環境の整備を目指します。

基本方針4では、福崎町外との連携による交流人口の増加を掲げています。現状のバス交通は、姫路方面や加西方面へのバスルートは確保されていますが、それ以外の隣接市町までのルートはない、もしくは休止状態となっています。現在、市川町や旧夢前町からは、商業施設や医療施設が一定程度確保されている福崎町の市街地へ行きたいという要望があると聞いています。そこで、本町と市川町が連携してコミバスを運行することで、両町間の移動に関する需要、具体的には福崎町からは神崎総合病院への診療需要、市川町からは商業施設や個人診療所への移動需要に対応できるバス経路の検討を進めます。また、昨年度に社会実験を実施しましたが、福崎工業団地の従業員の一部の方には、電車・バス等の公共交通機関を利用した通勤を希望されている方もいらっしゃいます。そこで、JR福崎駅～福崎西部工業団地～溝口駅を接続することにより、通勤需要に対応するとともに、昼間は溝口から福崎町の市街地へ乗り入れするルートを検討することにより交流人口の増加を目指します。

基本方針5では、利用しやすく持続可能な公共交通づくりを掲げます。今までに説明させていただいた4つの基本方針を進めていくためには、行政だけでなく町民の皆様や事業者の協力が不可欠となります。それぞ

れの役割の中で参画と協働によるよりよい公共交通の構築を目指していく必要があります。このため、行政が主体となった分かりやすい公共交通情報の提供を行っていくとともに、町民の皆様が利用したいと思えるような取り組みを実施することで、活力ある公共交通体系の構築を目指します。

資料4ページは福崎町が将来的に目指す公共交通網をイメージを記載したものとなります。基幹的な鉄道軸に福崎駅を中心としてまちなか巡回交流軸をオレンジ色で示し、郊外連携交流軸を緑色、町外連携交流軸を水色で示しています。それぞれの核を副核として青丸で示し、それらの核へのつながりの重要性を示しています。また、高速バス軸については、灰色で示し、東西の工業団地については、工業ゾーンとして示しています。これらを総括し、将来的な公共交通網のイメージを表しています。資料5ページは、全体の施策体系を示したものとなります。左から基本理念、次に5つの基本方針、そしてそれを受けての各施策・事業の方向性、そして一番右側が具体の施策・事業となります。なお、施策・事業については現段階での案であり、今後変更・増減の可能性があり、「推進」と記載している箇所については、実施の方向で検討している項目、「検討」と記載している箇所については、今後研究等を行いながら検討していく方向とご理解いただきたいと思います。

まちの玄関口の整備についての施策等の方向性では、駅舎・駅周辺環境の改善が必要と考えています。その中で具体の事業等については、駅周辺整備の推進、駅のバリアフリー化やJR・路線バス・コミバス等の発車時間を表示するデジタルサイネージ等の整備検討、駅前広場でのイベントの開催や駅周辺への施設誘致を検討していきます。

まちなかの回遊性の向上についての施策等の方向性では、バスによる回遊性の向上や多手段連携による回遊性の向上が重要だと考えています。具体的な施策については、コミバスまちなか便の運行改善、大学バスとの連携によるまちなか交流軸の強化、バス待ち環境の改善、超小型モビリティ導入の検討、レンタサイクルをはじめとした自転車の活用、観光タクシーを含むタクシー事業者との連携等が有効な施策として挙げられるのではないかと思います。

まちなかへのバスサービスの向上についての施策等の方向性では、郊外便川西分の運行日増に伴うサービス強化、郊外便川東分のサービス強化、市川町連携コミバスとの棲み分けを含めた買い物バスの導入検討、バス停へのシニアカー等駐車場の整備検討、パーク＆ライド駐車場の整備等を検討します。

町外との連携による交流人口の増加についての施策等の方向性では、福崎駅～福崎工業団地経由溝口駅間のバス運行、市川町～甘地駅までの町内全域デマンド及び連携コミバス等を検討予定です。

利用しやすく持続可能な公共交通づくりに関しての施策等の方向性では、

分かりやすい公共交通情報の提供が必要と考えられます。具体的には、コミバスの動きをリアルタイムで把握できる簡易型バスロケーションシステムの導入や、乗り継ぎ等を考慮しやすい総合型時刻表の作成及び配布を検討したいと考えています。新たな公共交通利用者の創出のためには、町内全域を対象とした利用啓発活動（モビリティマネジメント活動）の実施、公共交通にかかる広報活動の充実、公共交通を利用したスタンプラリー等の実施検討を行い、新たな需要を開拓していきたいと考えています。また、地域住民・企業・沿線施設との協働に関しては、鉄道駅・バス停沿線施設での公共交通利用者優遇制度の導入を検討したり、コミバスの時刻表への企業広告の導入の検討やコミバスサポーター制度の導入を研究したいと考えています。最後に運賃体系について、現在は乗車1回100円、1ヶ月定期が400円、1年定期が4,000円という料金設定となっていますが、持続可能な料金体系の設定等を勘案すると、特に定期券については非常に安価となっています。一般利用者と福祉的な施策の棲み分けを含めた多様な料金体系の設定も必要ではないかとの指摘が近畿運輸局様からなされています。これは、提案書の中にも記載される予定となっています。施策にかかる説明は以上です。

次に別紙をご覧くださいと思います。これは、先ほど説明させていただいた各施策のうち、代表的なものを図に落としたものになります。あくまでも案の段階ですので、今後、関係機関との調整等が必要になることを申し添えます。

①は通勤利用への対応を目的とした、まちなか便のダイヤ変更、②は川西便を毎日運行にすることによるサービス強化、③は川東便のサービス強化です。③については、役場を経由せず、直接行けるバス停留所の数を増やすことに伴うサービス強化です。例えば、八千種地区から直接ライフ等にデマンドで行き、直接帰って来られるようにしたり、田原地区から福崎駅へ直接乗り入れを行うようにしたりといった利便性の向上等が考えられます。③'では高速バスの利用増進のため、高速バスのバス停留所に播但道から直接乗り入れができるようにしたいと思っています。④の大学バスの乗合事業化については、平成29年8月31日に制度変更された自家用有償旅客運送の取り扱い基準の一部変更を受け、まちなか便の運行終了後に、現在神戸医療福祉大学で運行されている福崎駅～ボンマルシェ前のバスの活用ができないか、大学と協議を行っているところです。このバスについては、夜の10時頃まで毎日運行しているため、夕方以降の駅と役場周辺の中心市街地の周遊と、先に①で説明したまちなか便のダイヤ変更とを組み合わせた通勤・通学への利用を目的とします。ただし、この乗合事業化については、あくまでも交通事業者様のご理解を得て交通空白時間を埋めるものであるため、祝日を除く月曜から土曜までの夕方から夜に限定した運行とする予定とします。⑤の福崎駅～工業団地経由溝口駅間のバス運行については、先ほど説明したと

おりで、経路の案を示したものとなります。⑥の市川町までの福崎町内全域のデマンド運行については、具体的には、福崎町民の神崎総合病院の受診需要に対応するために火曜日と木曜日の朝に福崎町内の全域に対し、希望者があった場合にデマンド運行で甘地駅までお送りし、現在市川町側で神崎総合病院まで運行されているコミバスに乗り換えていただきます。午前中に診察が終わり、12時頃に再度甘地駅までお迎えに行く計画で、市川町と協議を行ったところ、非常に前向きな回答を得ているところです。その副産として、朝8時頃に福崎町民を送った後、その車に市川町民を乗せて福崎まで来てもらい、昼前に神崎総合病院を迎えに行くデマンドバスで市川町に帰っていただく予定としています。⑦の観光タクシーの導入等は、公共交通を利用した来訪者の観光アクセス面での利便性の向上を目的としたいと考えています。⑧のデジタルサイネージの整備等については、先に説明したとおりとなります。なお、参考として現在姫路市さんが検討されている旧夢前町との連携デマンドについても記載させていただいています。現在、検討している主な事業の図示版の説明については以上となります。

引き続き、計画策定に向けてのまとめ方について例示を説明させていただきます。資料6ページは、実際の計画書の中でのまとめ方の例となります。現状と課題、目指す姿、施策・事業等、事業の内容、イメージ図等といった形で示しています。

次に参考として、現時点での基本方針に対するそれぞれの目標設定について説明させていただきます。これは平成30年から平成37年までの計画と考えておりまして、基本方針1ではJR福崎駅の乗降者数を3,800人/日为目标としています。仮で現在の福崎駅乗降客数の1割程度増としていますが、若干多めの設定のため、見直すかもしれません。

次に基本方針2ではサルビア号まちなか便の利用者数を仮で15,000人/年为目标としています。また、バス停の上屋整備については10バス停为目标としています。サルビア号まちなか便の利用者数は現行の利用状況の伸びと新たなニーズ開拓を鑑み、仮の目標値を現行利用者の約2割増の15,000人としました。バス停の上屋については、現行で福崎駅、福崎町役場、図書館、姫路北病院、近くに上屋があるということで文化センターの5箇所を設置済となっています。利用の多い箇所等を鑑みながら、8年間で5箇所程度増やせないかと考えています。設置には、費用もさることながら、設置できる箇所の確保も重要となります。

次に基本方針3では、サルビア号郊外便の利用者数について、現行より約3割増の7,000人を目標としています。また、買い物バスについては、実施日数等も含めて検討する必要があるため、今後、目標数値を設定したいと考えています。

次に基本方針4の路線バス以外の町外接続バス利用者についても、実施日数等も含めて検討する必要があるため、今後、目標数値を設定したい

と考えています。

最後に基本方針5のモビリティマネジメント参加延人数は、今回、地域公共交通の大幅な見直しを予定していることから、各自治会や出前講座を通じて町民の皆様への周知を図っていくことを念頭に設定します。総合型時刻表の配布については、路線バスやコミバスの時刻表を統合した形の時刻表の作成及び全戸配布を考えています。

以上が、現段階での目標値として掲げているものですが、今後、内部協議や近畿運輸局様からのご指導などを受けて、目標項目の変更や増減などの精査を行い、年度末の計画策定に繋げていきたいと考えています。最後に、今後のスケジュールを再度説明させていただきます。本日が第3回地域公共交通活性化協議会、平成30年2月15日にサポートプランで選ばれた近畿2府4県の市町を対象とした学習会が予定されています。それを受け、2月23日に地域連携サポートプランの提案書の交付式があります。その後、第4回地域公共交通活性化協議会を2月27日に予定しています。ここでは提案内容を反映した地域公共交通網形成計画（案）を皆様に提示させていただきます。その翌日の2月28日から3月14日まで、パブリックコメントを実施したいと考えています。そして、第5回地域公共交通活性化協議会を3月29日に予定しています。ここで地域公共交通網形成計画を策定したいと思います。

以上で（2）地域公共交通網形成計画の方向性（案）についての説明を終わります。

会 長 地域公共交通網形成計画の策定にあたって、基本方針の方向性の確認ということですが、ご質問等がありますか。

委 員 施策の中のパーク＆バスライド駐車・駐輪場の整備検討についてもう少し分かりやすく説明してほしいです。それと、モビリティマネジメントとはどういったものか教えてください。

事務局 JRに乘るためにパーク＆ライドとして駅前に駐車場を整備していますが、バスにも乗り継ぎができるような形として、パーク＆バスライドと表しています。

委託業者 モビリティマネジメントの用語説明をさせていただきます。これは皆様とのコミュニケーションを通じて一度、普段の移動の仕方を考えてみましょうという提案のことです。公共交通の利用促進だけではなく、車を使うことがベストなのかを考えてみたり、公共交通を一度使ってみたり、そういったことを考えていただこうとする活動をモビリティマネジメントと呼んでいます。計画書には用語説明をつけさせていただこうと思います。

それから、パーク＆バスライドですが、駅周辺の駐車場に車を停めて電車に乘ることをパーク＆ライドと呼んでいます。パーク＆バスライドはバス停の近くに駐車場があれば、そこに車を停めてバスに乗っていただけるということで、そういった駐車場や駐輪場を考えていくことを検

討していきます。

委員 バスは現金ではなく、ＩＣカードの利用が増えていますが、そういった整備は考えていますか。

事務局 ＩＣＯＣＡをつけることは無理ではないようですが、それなりにコストがかかるので話は進んでいません。

運送事業者 中国ハイウェイ線は先般よりＩＣＯＣＡが使えます。福崎発姫路行きの一般乗合バスについては全国共通のＩＣＯＣＡ、ＰｉＴａＰａ、Ｓｕｉｃａ、それから神姫バスのＮｉｃｏＰａカードが使えるようになっていますが、コミバスについては、現金あるいは定期券でのご利用となっています。小銭を持つ煩わしさを解消するものがＩＣカードということで、ワンコインで利用できるコミバスはなかなかＩＣ化が進んでいません。

会長 都会ではレンタサイクルもカードで支払う等が進んでいますが、カードにお金をチャージしなければいけないので、町内でどれだけチャージできる場所を置くのかということにもなりますね。また、お年寄りやカードを使うほうが難しいということもあります。外国からの観光客等が増えたら、スマホで支払うような仕組みも必要になるかもしれません。

委員 大学バスの乗合事業化について、まちなか便をカバーする形で自家用有償旅客運送をするということで、１７時からの運行について了解しましたが、これが飛躍して色々なことに手を広げられるなら、私どもの業務との棲み分けをきちんとしていただきたいと思います。

委員 基本方針３については、郊外の話も出ていますので「まちなかへのアクセス性の向上」ではなく、もう少し周辺部の公共交通をケアしていくということで表現を変えてもいいのかなと思います。それから、パーク＆バスライドの駐車場・駐輪場ですが、高速バス停であれば分かるのですが、福崎町において、郊外のバス停の駐車場というものはあまりありえないのではないかと思います。それと、デジタルサイネージ等の整備検討ですが、町内では限られた便数ですので、他市町でどれぐらいの便数があればこういった整備をしているものなのか伺えたらと思います。あと、コミバス自体への企業広告の掲示というものは可能なのでしょうか。

運送事業者 バスロケの設置基準は特に定めていませんが、姫路駅や明石駅等の大きな駅では鉄道との乗り継ぎをスムーズにするために案内板を設置しています。基本的には国や県、市町の補助をいただきながら、県下のご利用の多いバス停から設置している状況です。福崎駅については我々単独では設置するのが難しい利用状況かなと思います。まちづくりの一環として公的支援をいただけるならば、進められるのかなと思います。駅前以外では大学前や病院前等、ご利用の多いところから優先的に導入しています。

広告については、グループ会社の神姫クリエイトが管理しています。沿線の企業から協賛金をいただいてコミバスに広告を出し、コミバスの雑収入として計上することは可能です。神姫バスとして、コミバスの媒体

を使って広告をすることは行っておりませんので、町がクライアントを募って町で契約をする形になると思います。他にも停留所のネーミングライツというものもあります。例えばバス停名を「出屋敷〇〇前」と近隣の企業の名前を副名称で載せることができます。路線図にも企業名が載ります。ネーミングライツ料を副収入として上げることができます。

事務局 12月5日に副町長と町幹部による地域公共交通網形成計画等策定委員会の開催を予定していますので、そこで内容を議論していけたらと思います。高速バスについては、利用を伸ばすために駐車場や駐輪場の整備を考えています。

委託業者 基本方針3は郊外に関する施策・事業ですので、例えば「郊外におけるバス利便性の向上」といった名称に変えて整理していこうと考えています。それから、こちらで考えている簡易型バスロケーションシステムというものは、スマホ等で今バスがどこにいるのかを見るためのシステムを考えています。運行本数が少ないところでは、バスがもう行ってしまったのか、まだ来ていないのかが分かればより便利だということで施策に入れています。

事務局 現状では、福崎駅からバス停まで行かないとバスの発車時刻が分からないということが問題だと思いますので、デジタルサイネージで時刻を示すことができないかと考えています。

会長 細やかなサービスを様々に提供しながら、全体として福崎町における公共交通が町民や町を訪れる人に良いサービスを提供できる方策を探っていこうということだと思います。

委員 こういった計画ではカタカナ語が多く、次々と新しい言葉が出てくるのでよく分かりません。該当する日本語はないのでしょうか。特に交通弱者と言われる高齢者には分かりにくいと思いますので、誰でも分かるようにする必要があります。

それから、デマンドバスについて、私が八千種の方から聞く範囲では、使い勝手が悪いのでデマンドを元の定時定路線方式に戻してほしいという声が非常に多いです。本年度上半期の報告でも、川東便の利用者がぐんと減っていますので、そういう意味でもデマンドはなかなかそぐわないのではないかと思います。デマンドありきだという方向付けはいかがなものかと思っています。

それと、これらの新しい計画の実施はいつを予定しているのですか。

事務局 計画や議事録の分かりやすさについて、日本語での置き換えが可能なものについてはできるだけ検討させていただき、計画については、最後に注釈をつけて用語説明を分かりやすくしていきたいと考えています。

デマンドについてですが、バスを1台増やすには多額の費用がかかってまいりますので、財源のことも検討しながら、比較を十分に行った上で本当に必要であれば定時定路線を検討していくということで、この計画に盛り込んでいくように進めています。策定委員会の中でも十分に議論

した上で方向性を決めていきたいと思います。

新しい事業の実施時期についても計画書の中で目安を入れていくように考えています。

委 員 住民の声や気持ちがもっと反映するものにしてほしいです。これから免許証の返納者が増えていくでしょうから、行き来しやすい方策が必要だと思います。スマホの活用の話もありましたが、便利かもしれませんが高齢者の何%がスマホを上手に活用できるのかと考えると高齢者にも適した計画にしてほしいと思います。

事 務 局 デマンドの話がありましたが、近畿運輸局様にも数回来ていただいて川西、川東ともに現場もよく見ていただいています。利用ができる状態として運行するのに往復1時間に1本程度という目安があるようです。川東で運行しようとする平均2時間はかかります。それを考えると川東ではなかなか定時定路線にはなじみにくいのかなと思います。デマンドは確かに電話をかけなければならない煩わしさはありますが、電話だけで行きたいところへ連れて行ってもらえるということでもありますので、できるだけ町内を説明に回りたいと考えています。

委 員 そのあたりは住民の思いに合っていないと思うのです。効率性や利便性においてデマンドの良さは理解できます。しかし、利用者の中にはデマンドを良く使っているなと周囲に言われたくないという思いもあるようです。人の感情も考えていかないと高齢者に喜ばれるようなバスにはならないのではないかと考えています。福祉の観点が薄れているのではないかと思います。

事 務 局 そういった点も踏まえまして十分に議論をしたいと思います。

事 務 局 今ある状態を悪くするのではなく、良くする方向で考えさせていただくという意味で今回の提案しておりますので、ご理解いただきたいと思います。

委 員 資料1ページの「活力あふれる移動」とはどういう意味でしょうか。

事 務 局 総合計画の中で「活力にあふれ」という表現がありますので、それを公共交通と組み合わせたものです。元気にまちなかへ出歩いていただきたいという思いを表現しました。

委 員 総合計画で「活力にあふれ」というのは産業の面で用いていたと思います。元気で移動できるということであれば、他の言葉で置き換えてもいいのではないかと思います。

事 務 局 例えば、病院へ行くのにコミバスがなかったら福祉タクシーを呼んだり、家族に送迎してもらうことになるかと思いますが、コミバスがあれば、それを使って自分の力で病院へ行けるというのが「活力あふれる移動」になると思い、この表現でもいいのかなと思いました。少し検討してみます。

会 長 基本方針の5つの大枠についてはこういう方向でよろしいでしょうか。異論がなければこの方向で進め、中身についてはいただいたご意見を反

映させつつ、次のステップへ進めたらどうかと思います。
それでは次に進めます。

(3) 地域公共交通にかかるクロスセクター効果について

会 長 続いて、説明事項(3) 地域公共交通にかかるクロスセクター効果について近畿運輸局の若井係長より説明をお願いします。

若井係長 クロスセクター効果について説明いたします。地域公共交通の採算の現状は大変厳しいものです。多くの公共交通が行政からの補助で収支を何とか合わせて運行されている状況です。税金の投入となると住民の方からも厳しいチェックがありますし、適正な運用をしなければならないわけですが、公共交通によってもたらされる利益や便益は計りにくいところもあります。公共交通の効果は単純に人を運ぶという効果だけではなく、それによって人々の外出機会が増え、様々な活動ができることで、例えば健康の増進につながります。また、学校や病院、観光地へのアクセスが確保されていれば教育部門、医療部門、観光部門へも利益をもたらすこととなります。このように、ある部門で取られた行動が他の部門へ利益をもたらすことをクロスセクター効果と表現します。

国土交通省ではどれぐらいの利益が出ているのか検証を進めているところですが、今回、地域連携サポートプランで連携している福崎町さんにおいて、どういったクロスセクター効果があるのか、検証にご協力をいただいています。公共交通があることによってこれだけ色んな分野に効果があるとか、逆に公共交通がなくなったらこれだけ色んな費用が増えてしまうといったことを検証します。支出と収入の差を補填する補助金によって色んな分野へのクロスセクター効果が見込まれるということで、補助金より大きな利益がもたらされているかもしれないという試算をしているところです。クロスセクター効果の検証によって特定の分野に限らず、複数の分野に波及して利益をもたらす効果が期待されるので、庁舎内においても教育や福祉、観光等の部署の方々にもそういった認識を持っていただき、公共交通について一体となった取り組みを進めていただきたいと思います。

以上で、クロスセクター効果についての説明を終了します。

事 務 局 補足ですが、福崎町においてどのような検討項目があるのか、案を示させていただきます。医療分野では病院の送迎貸切バスの運行や医療費の増加、福祉分野ではタクシー券の配布、商業分野では移動販売実施の補助、教育分野では貸切スクールバスの運行、観光分野では観光地やイベント会場での貸切運行バスの運行、財政分野では交通圏外による土地の価値低下による税収減といったことについて庁舎内で影響等を検討しています。

以上です。

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) 路線バス・コミュニティバス路線の評価について

会 長 続いて、説明事項（４）路線バス・コミュニティバス路線の評価について、事務局から説明をお願いします。

事 務 局 説明事項（４）路線バス・コミュニティバス路線の評価について説明させていただきます。

こちらについては、前回の第２回地域公共交通網活性化協議会で説明させていただいた続きの項目となります。しかし、先ほど近畿運輸局の若井様より、クロスセクター効果にかかる説明がなされ、この評価項目についても大きく影響があるものになります。今回は参考程度に説明させていただき、次回協議会においてクロスセクター効果を反映したものの提示いたします。

資料１ページの考え方としては、表の右上になる方が事業効果性及び公共性の観点からより好ましい状態の路線ということになります。

次に基準値の考え方については、まず、事業効率性評価の基準値については利用者が約３０，０００人、補助総額が約２１，０００，０００円であることから、仮に７００円/人・回とします。次に公共性評価の基準値は、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/人と仮に設定します。資料２ページはこれを詳細に記載した表です。先ほども説明したように、クロスセクター効果を参考に基準値を変更しますので、第４回協議会で再度の説明となります。

資料３ページ及び４ページに各路線系統図をつけています。評価対象路線は、路線バス３路線、コミバス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５ページの表です。この中で概ねの路線については、今現在でも基準値に近い箇所に評価することができます。しかし、Ｃのデマンド運行を行っている川東郊外便については、１路線だけ特に抜本的な運行再編が必要な路線として数値が出ています。今回、特に川東便のサービス拡充に力を注ぐように変更をしようとしていますので、改善に努めていきたいと考えています。

資料６ページは算定に際しての考え方を示す参考資料です。前回と同様となりますので説明は割愛させていただきます。

これで、説明事項４路線バス・コミュニティバス路線の評価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、ご意見はありませんか。

委 員 今回の計画でサルビア号については、川東便の再編に重点を置いているということですのでよろしいでしょうか。

事 務 局 川東便のデマンドが使いにくいといったところが発端になりまして、どのようにしたら使っていただけるかという検討を重視しています。

- 委員長 バスもないようなところとなりますと、ますますさびれていく感じを強く持ちます。総合計画では、福崎町の全地域で現在の人口を維持しようということになっています。そういう観点からいくと、川東便の該当地域についてもそういう立場で考えてほしいと思います。先ほども言いましたが、そこに住んで利用する人の感情という面もよく考えてほしいです。
- 会長 そのためにも今までのような効率性だけでの評価では難しいので、クロスセクターの考え方を盛り込んだ評価が必要だろうと思います。その他、ご意見はございませんか。
- ないようですので次に進めます。

4 報告事項（進行：松本会長）

（１）路線バスの利用促進活動について（学校モビリティマネジメント活動）

会長 続いて、報告事項（１）路線バスの利用促進活動（学校モビリティマネジメント活動）について、事務局より説明をお願いします。

事務局 報告事項（１）路線バスの利用促進活動（学校モビリティマネジメント活動）について説明させていただきます。

こちらについては、神姫バス㈱様に多大なご協力をいただき、また、近畿運輸局様にもお越しいただきましたことをお礼申し上げます。

福崎町では、通院や買い物等の日常生活における移動を支える手段として、鉄道や路線バス、コミバス等の公共交通が重要な役割を担っています。しかしながら、人口減少や過度な車依存により、路線バス等の公共交通は利用者の減少傾向が続いています。一方で、学生や車を運転できなくなった高齢者にとって、公共交通は唯一の移動手段となるケースも多く、高齢化の進展に伴いその必要性は更に高まっています。交通事業者は、利用者が減り続けると収支が悪化するため、利用の少ない路線の減便や廃止を検討せざるを得ません。このような事態とならないように、町、交通事業者及び地域住民は互いに協力しながら公共交通の利用促進を行っていくことが大切です。このことから、本年度は八千種小学校で、路線バスの利用促進を目的とした交通安全教室（学校モビリティマネジメント活動）を開催しました。

実施日は平成２９年１１月１５日（水）の３～４時間目、実施場所は八千種小学校で、福崎町・神姫バス㈱・近畿運輸局の３者共催という形で実施させていただきました。対象は小学３年生２０名、小学４年生１６名の計３６名です。内容はバリアフリー教室、死角等に関する安全教室、ＪＲ福崎駅までの実車体験、ＪＲ福崎駅周辺整備事業の説明とさせていただきました。オリエンテーションでは校長先生と神姫バス㈱様から概略の説明をしていただき、近畿運輸局の消費者行政情報課からは、車いすを用いたバリアフリー教室をしていただきました。その後、神姫バス㈱様からバスの死角を学ぶ安全教室ということで、バスの運転席からの

見え方を体験していただき、福崎駅まで乗車体験を行いました。それから福崎駅周辺整備事業の説明をしました。最後には修了証書の授与を行い、充実した2時間となりました。

当日の様子は、翌日の読売新聞に掲載されました。また、児童からはお礼の手紙が届いています。この取り組みについては、12月の町広報でお知らせしたいと思います。今後も他の学校や高齢者の方向けのものも含めて実施していけたらと思っています。

以上で、報告事項(1)路線バスの利用促進活動(学校モビリティマネジメント活動)についての説明を終了します。

会 長 何かご意見等がありますか。
ないようなので事務局に進行をお返しします。

5 閉会

事務局 松本会長、ありがとうございました。

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3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—