

平成29年度4回福崎町地域公共交通活性化協議会会議録

1. 日時 平成30年2月27日(火)14:00~15:20

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	
	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	(欠席)
	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	(欠席)
	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	
	健康福祉課課長補佐	大畑 由起	
	まちづくり課係長	藤田 裕文	
	まちづくり課主査	佐野 允保	
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について
- ・資料2 近畿運輸局による地域連携サポートプラン提案書（写し）
- ・資料3 福崎町地域公共交通網形成計画（素案） 平成30年2月19日時点
- ・資料4 地域公共交通活性化協議会委員の皆様からのご意見及び回答
- ・資料5 福崎町におけるクロスセクター効果
- 用語集 福崎町地域公共交通もう形成計画（素案）分

5. 傍聴の可否

傍聴可、傍聴人1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。

ご覧いただいております資料は、基本的に前回9月及び11月に実施した活性化協議会で説明させていただいたものと同様でございます。前回までで公共交通をとりまく現状と課題抽出及び基本的な方針の検討を行いました。その後、役場庁内で策定委員会を立ち上げ、平成29年12月5日及び平成30年1月24日に2回策定委員会を開催し、本日も説明する素案の骨子を作成しました。また、議会への説明については、2月21日に開催された民生まちづくり常任委員会の中で報告させていただきました。

2月23日には本日追加資料でお渡しさせていただきました、地域連携サポートプランの提案書を交付いただきました。

説明事項2のなかで、近畿運輸局の若井様より提案内容のご説明をいただきます。

本町としてはこの提案内容も参考としながら素案をとりまとめております。詳しい内容については、後ほど説明事項3の中で説明させていただきます。

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) 近畿運輸局による地域連携サポートプランにかかる提案について

会 長 続いて、説明事項(2)近畿運輸局による地域連携サポートプランにかかる提案について、近畿運輸局若井係長より説明をお願いします。

近畿運輸 説明事項(2)近畿運輸局による地域連携サポートプランにかかる提案について、資料2を基に説明させていただきます。

近畿運輸局では、近畿2府4県でそれぞれ1つの市町村と地域連携サポートプランという協定を結び、現地調査や話し合いを行い、各地域の課題を抽出し、それに対してどういった解決策があるのか、提案できるかというところで、取り組みをやっています。2月23日に、福崎町の橋本町長にもご出席いただき提案書を福崎町に交付させていただきましたので、その内容について説明させていただきます。

スライド5をお開きください。福崎町とのやり取りの中で、課題としてあがってきたもの4つについて、それぞれ左側に課題を、右側に提案内容をという形で記載しています。

課題①は、住民ニーズにきめ細かく対応した公共交通ネットワークの構築による地域社会の活力の維持・向上です。

これに対する提案ですが、サルビア号の運行形態の改善による利便性の向上ということです。サルビア号(郊外便)について、日常生活のリズムにあわせた利用がしやすいように、運行曜日を固定したり、運行日を拡大するなどの見直しをすることが考えられるということです。現行では奇数日・偶数日という運行がされており、どちらが運行しているのかわからなくなるような運行形態になっていますので、例えば運行曜日を固定したりすることが、より多く利用していただくことにつながるのではないかと提議しています。

2つ目として、利用者数が伸び悩んでいる「サルビア号(川東便)」について、町の主要施設が集積する市街地へのアクセス改善や、路線バス停留所から離れた地域の高齢者等の移動環境の改善を目的に、乗降可能箇所を拡大して利便性を向上させることが考えられます。駅から少し遠いところでも利用者がいらっしゃるということで、既存のバス事業者とも調整しながら、乗降可能場所の拡大をしていくということを提案しています。

3つ目として、広域移動の利便性を確保するため、高速バス停留所(福崎IC)へサルビア号を乗り入れることが考えられます。高速バス停留所も公共交通の移動手段として選択肢の中に入れていただきたいので、提案させていただきました。

次に、既存の交通手段の活用による移動手段の確保ということです。JR福崎駅・福崎町役場周辺などの市街地において生活サービスやコミュニティを持続的に確保するため、「サルビア号:まちなか便」の運行に加えて、大学所有のスクールバスを住民輸送に活用することにより、通勤・通学時間帯の移動手段を確保することが考えられます。なお、検討にあたっては、それぞれの交通機関が果たすべき役割を明確にして、相互の連携補完を図ることが重要であるということです。前回の協議会でも申し上げましたが、昨年8月に自家用有償運送制度が改正され、これまで

は市町村がバス運行をする場合は市町村所有のバスでなければできませんでしたが、大学所有のスクールバス等でも活用できることになりました。こういった制度改正と、調整の結果神戸医療福祉大学からも了解が得られましたので、こういった提案をさせていただきました。

次、課題②として設定しているのは、隣接する市町の分担・連携による都市機能確保に資する広域ネットワークの形成です。

これに対する提案は、西部工業団地周辺のアクセス確保ということです。町外からの通勤者等の交通アクセスを確保するため、「溝口駅（姫路市）～西部工業団地～福崎駅」のバス交通を整備し、自家用車から公共交通への利用転換を促進することにより、交通渋滞や駐車場不足などの課題の解決に繋げることが考えられます。なお、路線等を検討するにあたっては、既存の路線バスとの役割分担に留意し、整合性を図ることが重要であるということです。工業団地の需要を鑑みて、福崎駅だけでなく溝口駅とも接続することによって、より多くの方に利用していただき、交通渋滞の緩和にもなるのではないかとということで、このような提案をさせていただきました。なお、福崎駅から神姫バスが路線バスを走らせていますので、そこの役割分担に留意していただくということで資料に付け加えて記載しています。

次に、市川町と連携した神崎総合病院へのアクセス確保等です。市川町との間に共同でコミュニティバスを運行することにより、福崎町から市川町経由での神崎総合病院へのアクセスと、市川町から福崎町への買い物等アクセスを同時に提供することが考えられるということです。これは福崎町民が神崎総合病院へ行くという需要があることと、市川町民が買い物施設がある福崎町へ行くという需要があるということをお聞きしましたので、こういった交通アクセスの改善を図ることができるのではないかとということで、提案しています。

また、播磨圏域の中心都市「姫路」へのアクセス確保があります。姫路市等への主要な交通手段であるJR播但線の維持・活性化のため、福崎駅の周辺整備事業を実施するにあたっては、高齢者に優しい待合いスペースの整備に加えて、鉄道とバスのダイヤを調整するなど、ハード・ソフトの両面から具体的方策を検討することが効果的であるということです。ちょうど駅前整備事業をされており、それに合わせてこういったことをやっていただきたいということで、提案しています。鉄道と並んでJR姫路駅等への重要なアクセス手段である路線バスについても、沿線市町と共同で生産性向上のための取組を進めるなど、維持・活性化を図ることが重要です。どうしても協議会ではコミュニティバスの活性化等の話になってしまいますが、路線バスも同じく大事だということで、資料に記載しています。

次、課題③は、観光旅客等の移動の利便性向上です。

これに対する提案は、タクシーを活用した様々な移動ニーズへの対応です。観光旅客等の多様なニーズに、きめ細かく柔軟に対応するために、少人数の機動的な輸送に優れたタクシーを活用することが有効です。具体的には、関係者が一体となって、観光ルートを選定したり、買物割引

特典を付与したりするなど、付加価値の高い魅力的な観光タクシーを導入することなどが考えられるということです。観光タクシーをご存知の方も多いかと思います。いくらか料金を払って、例えば姫路であれば姫路城とその周辺のおいしい店を巡って、場合によっては運転手がガイドをしてくれるというような、そういったプランが各地にあります。福崎町も辻川界限等の人気の観光スポットがありますが、バスで行きにくかったりしますので、こういったニーズも多いのかなということで提案しています。

また、福崎駅再整備にあわせたデジタルサイネージ等の導入があります。観光資源を活用した需要創出のためには、訪日外国人旅行者を含む来訪者にとっても分かりやすいように情報提供が行われることが重要です。福崎駅の再整備に合わせてデジタルサイネージを設置するなど、公共交通の情報をきめ細かく伝えることは利便性向上に極めて有効であるということです。福崎駅を降りたときに、公共交通でどうやって観光地を目指すのかというのは、なかなか現状では難しいと思います。デジタルサイネージ等を充実させることによって、もう少し公共交通で観光地へ行くという需要を掘り起こせるのではないかとということで、提案しています。

最後の課題④は、住民を含む地域の関係者の参画による公共交通の維持・活性化です。

これに対する提案は、サービス水準に応じた適切な利用者負担です。コミュニティバスの運賃の設定にあたっては、利用者による応分の負担のあり方について、地域公共交通活性化協議会で十分に協議した上で、必要に応じて見直しを図ることも必要です。コミュニティバスの運賃は、安ければいいという結論に陥りがちですが、きちんと周りの事業者の運賃体系を見て、コミュニティバスだけではなく、路線バスの運行にも配慮した形で運賃設定を協議していただきたいということでここに記載しています。

次に、わかりやすい公共交通情報の提供です。鉄道・バス・タクシーなど、あらゆる交通モードを網羅した交通案内をホームページ等で発信することによって、ルート・ダイヤ・利用の仕方などを分かりやすく情報提供することが考えられます。これは主に福崎町に実施していただきたいところですが、このような様々な交通網が一度に分かるような情報提供の仕方を考えていただきたいというところです。

最後に、新たな需要創出に向けた取組です。地域公共交通について、住民が自ら主体的に考えて、行動するきっかけとするために、「交通安全教室」「バスの乗り方教室」などの住民参加型イベントを開催するなど、公共交通を身近なものとして意識してもらう取組を継続することが重要です。コミュニティバスや路線バスは、最終的には住民の主体的な参画が不可欠になってきます。そういった機運を盛り上げるためにも、既に福崎町では実施していただいています。バリアフリー教室やバスの乗り方教室を、今後も積極的に取り組んでいただきたいということでこのような提案をしています。

以上で（２）近畿運輸局による地域連携サポートプランにかかる提案についての説明を終わります。

- 会 長 説明が終わりましたが、ご質問はありますか。
ないようですので、続いてユニバーサルデザインタクシーの導入について、神崎交通・依藤委員より説明をお願いします。
- 委 員 神崎交通から国交省に UD（ユニバーサルデザイン）タクシー補助金の応募をしたところ、２月２２日に補助金の決定がありました。今年の９月までに導入する予定ですので、皆さんにご報告させていただきます。
- 会 長 とりあえず１台ということですか。
- 委 員 はい、１台です。

（３）福崎町地域公共交通網形成計画（素案）について

- 会 長 続いて、説明事項（３）福崎町地域公共交通網形成計画（素案）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（３）福崎町地域公共交通網形成計画（素案）について、資料３～５を用いて説明いたします。
- 第４章までは前回までの活性化協議会の説明内容と被ることと、全体として量が多いため一部割愛しながら説明させていただきます。
- やや時間がかかりますがご了承いただきたいと思います。
- 最初のページは本計画の目次となります。
- 第１章が計画の概要、
第２章は現状と課題
第３章は上位計画及び関連計画等の概要
第４章は計画の方向性
第５章は施策・事業及び数値目標
第６章は計画の実現に向けての取り組み
という６章だてとなっています。
- 第１章は本計画の概要を示しております。お手元の資料では１ページから３ページとなります。
- 計画の位置付けは、ご覧いただいている総合計画や都市計画マスタープランといった上位計画に即し、立地適正化計画、自治基本条例やひょうご交通１０ヶ年計画などの関連計画等と整合をはかりつつ、先日提案をうけたサポートプランの提案書の内容を参考にしながら策定することとしています。
- 計画の区域については、福崎町内全域です。計画の期間については、都市計画マスタープランの計画最終年度とあわせる形で、２０１８年度（平成３０年度）～２０２５年度までとします。
- 計画の構成については、交通部局だけでなく、福祉部局などその他の部局との連携をはかりながら推進する６章編成の計画となります。
- 第２章 福崎町の交通をとりまく現状と課題については、４ページから４０ページとなります。この項目については、第２回活性化協議会で説明を実施しました。ご覧いただいているのは、４ページでは本町の概要、５ページは人口推計となります。将来人口推計は国立社会保障人口問題

研究所の推計数値を記載しています。

6ページから7ページにかけては地域別人口と高齢化率を示しております。8ページから9ページにかけては観光の状況を示しております。観光客数が、かなり右肩上がりになってきているのが分かります。

10ページは公共交通網の概要となります。JR、路線バス3系統、コミバス及びタクシーの状況を記載しています。

11ページから15ページは鉄道の概要となります。

左側が現在の鉄道の状況及びJR播但線の歴史等、右側には福崎駅及び溝口駅の乗降者推移及び駅の整備状況を示しています。

16ページから20ページは路線バス、高速バスの現状を示しています。ご覧いただいている左側が路線バス・高速バスの現在の状況及び歴史等右側の上の図は路線バス3系統の全体乗降者の推移、下側は本町での乗降者の推移及び本年実施したカウント調査の実績を示しています。

21ページから27ページはコミバスの現状を示しています。

ご覧いただいているのは、コミバスの概況を示した表と平成28年度で利用者が多かった20のバス停です。

今ご覧いただいているのが、利用者数の推移となります。平成24年12月にコミバスに再編した後、全体として乗車数は順調に増加していますが、川東のデマンド便については利用が伸び悩んでいます。

こちらが、1日あたりの乗降者を示した図となります。駅前と役場前が特に多い状況が確認できます。デマンド区域は線で囲っている範囲での計上となります。

ご覧いただいているのが、昨年6月に実施したアンケート調査の結果、コミバス利用時の問題点として利用者の方々が回答された内容となります。バスの便数が少ないことや乗り継ぎが不便といった項目が挙げられています。

こちらで記載されているのが、コミバスの運行経費となります。運行経費については、全事業費から運賃収入を除いた残りの経費となります。傾向をみると、乗車数は順調に推移していますが、運賃収入は伸び悩んでいます。定期利用による同一の方の利用が多い状況が確認できます。

30ページは本町に2社あるタクシーの現状を示したものとなります。ご覧いただいている資料は、本日訂正させていただいた資料となります。上部がタクシーの概要、下部が運賃収入額の推移となります。厳しい状況であることが確認できます。

平成22年に実施した町民アンケートとPT調査の結果を33ページから36ページでまとめています。

移動の目的については通勤・通学・買い物が多くを占め、利用交通手段は車が7割以上を占めています。外出率の比較では、車を気軽に利用できない人の外出率が65歳以上で大きな差となっています。

37ページから39ページでは昨年7月から8月にかけて実施した高齢者の移動に関するアンケートを取りまとめています。

約1000名のアンケートの結果、約19%の方が外出を控えておりそのうちの約26%が交通手段がないためと回答されています。全体とし

ては5%程度となります。

ここでご覧いただいているのは、アンケート回答者がよく行かれる病院と日常生活の移動にかかるバスの問題点を回答されたものです。町内では城谷医院や吉田クリニック、ミナミ整形外科をよく利用されています。町外ではマリア病院や加西病院・神崎病院がよく行く病院としてあげられています。バスの問題点としては、行きたい時間にバスがない、便数が少ない、乗り継ぎが不便といった項目が多くあげられています。

今までの現状を踏まえ課題を整理したのが40ページとなります。前の画面は小さいので、お手元のA3の資料をご覧ください。現状を左に、それに紐つく形で右側に今後の課題を記載しています。これらの課題を受け、次の施策に繋げていきたいと考えております。

第3章では、41ページから48ページで上位計画及び関連計画の概要を示しています。

最初にあげているのが第5次総合計画です。

平成26年度～平成35年度までとなっており、来年度が中間見直しの年度となります。

こちらは都市計画マスタープランの概要です。目標年次は平成28年度～平成37年度となっております。コミバスの再編や姫路市との連携など、公共交通施策に関する記載もいくつかあります。

本計画と車の両輪のような計画となるのが、立地適正化計画です。昨年3月末に公表し、運用を開始しています。

都市計画マスタープランと同じように公共交通に関する記述、都市機能誘導区域や居住誘導区域に関する記述がされています。

福崎町自治基本条例は平成25年に制定された条例で、本町の自治の基本を示すものとなります。後ほど出てくる「町民」の定義については、この自治基本条例をもとにしています。

地域連携サポートプランによる提案については先ほど詳しくご説明いただいたために省略させていただきます。

第4章では地域公共交通網形成計画の方向性を記載しています。49ページから54ページです。基本理念として「一人ひとりが活動しやすく住みよいまち・福崎」となっており、これは前回と同じになります。現在ある公共交通網を見直し、利便性をさらに向上させることで、町内はもちろん、町外まで移動がしやすくなるとともに、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ます。また、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。これが計画の概念的なものになります。

下の図は国土交通省も推奨しているまちづくりのイメージ図となります。次のページをお開きください。

先ほど説明した基本理念の実現に向けて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。基本的には前回説明時と同様の趣旨となりますので変更箇所の説明といたします。

基本方針の1は、「まちの玄関口の整備」を掲げています。項目は前回協議会と同様です。

基本方針の2番目としては、「まちなかの回遊性向上」を目指します。こちらも項目は前回と同様です。

基本方針の3番目としては、「郊外におけるバス利便性の向上」を掲げています。こちらはご指摘があり、変更しています。

郊外は川西便は現在の定時定路線をベースに、川東は少数の需要が面的にひろがっているためにデマンド運行をベースとして検討することを追記しています。

基本方針の4番目としては、「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。項目は前回と同じです。

基本方針の5としては、「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共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。

また、高齢化社会の中で運転免許自主返納の推進を図るとともに公共交通網の充実を図ることで高齢者が暮らしやすい環境を整え持続可能な公共交通づくりを目指します。

52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として記載したものととなります。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として示しております。なお、前回からは施策に対応して甘地駅や市川町役場、神崎総合病院を追記しました。

53ページは主要施策となります。それぞれに基本方針に連動した形で記載しています。内容は、前回と同様です。

54ページをお開きください。前のスクリーンはやや細かいのでお手元のA3資料をご覧くださいと思います。

ご覧いただいているのは、全体の施策体系を示したものととなります。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。

前回からの追加箇所のみ説明します。

①「まちの玄関口整備」については、駅周辺のパーク&ライド、パーク&レール駐車場の確保及び周知を追加しました。

②「まちなかの回遊性向上」については前回と同じです。

③「郊外におけるバス利便性の向上」については川西便の積み残し対策のための車両変更を追記しました。

④「町外との連携による交流人口の増加」については前回と同じです。

⑤「利用しやすく持続可能な公共交通づくり」に関しては、システム会社との連携やI C O C A導入検討、運転免許自主返納などを追記しました。施策にかかる説明は以上です。

次に第5章 目標達成に向けた施策・事業及び数値目標について順に説明します。主なものを説明し、他は省略させていただきます。

ご覧の施策・事業の展開を目指します。★印の付いているものは後で説明させていただきます。

56ページはJR福崎駅周辺整備のイメージです。若干繰り越しまして、2019（平成31）年度に完了します。2020（平成32）年度までにバリアフリーをしたいと考えています。

57ページはバリアフリー化のイメージです。エレベータの設置やスロープの設置等を考えています。そしてデジタルサイネージの整備検討ということですが、ここで資料4をご覧ください。地域公共交通活性化協議会委員様からご意見の中でもあるように、なかなか福崎駅くらいの規模では贅沢な感じもしますが、近畿運輸局のご提案の中でも提案していただいておりますので、町の予算規模で実現可能なことを検討しながら考えていきたいと思っております。

58ページのまちなかの回遊性向上については、バス待ち合い環境の改善ですとか、まちなか便の運行改善ですとか、レンタサイクルの導入ですとか、超小型モビリティの導入検討などが考えられます。

59ページ、社会の変化に応じたまちなか便の運行改善です。こちらはご提案いただいたものを参考として、まちなか便の運行時間を1時間繰り上げ、その代わりに大学バスの活用を考えていきたいというものです。これで通勤対策もできるのかなと思っております。現在、神戸医療福祉大学と、10月1日からの運行に向けての協議を行っています。

60ページ、タクシーとの連携によるまちなかの活性化です。福崎駅と辻川界限だけではなく、町内を巡回したり、隣接市町との間のルートを考えたり、買い物タクシー的なことも他のところで実施されているところもあるようですので、こういうものも検討していけたらと思っております。

61ページ、郊外におけるバス利便性の向上ということで、現在は奇数日運行となっておりますが、川西については10月から車両1台を増やして毎日運行という形で考えていきたいと思っております。川東地区のサービス強化ということですが、現在の偶数日運行を10月から月水金土の運行に変えたいと思っております。そして、今までは役場にいったん来て、そこから目的地に行く形でしたが、それをできるだけ直接行って、直接帰れる形にしたいと考えています。火曜日と木曜日については、後ほど説明させていただく、市川町との連携コミバスと買い物バスへの転用ということで考えています。また、福崎インターチェンジのバス停がありますが、ここを川東便限定ですが、直接乗り入れが可能となるようなバス

停の設置を考えています。これに連動して、高速バスのパーク&バスライド駐車・駐輪場の整備（確保）ができないかと考えています。

66ページ、町外との連携による交流人口の増加です。こちらは先ほど説明したような市川町との連携コミバスの運行です。まず前日までに予約を受け、朝にデマンドで市川町役場までお運びします。これが午前8時5分に着きますので、そこから神崎総合病院へ行っていただきます。カラで帰ってきても仕方がありませんので、そこに市川町の方に活用していただくというものです。市川町役場から福崎町役場やラ・ムーへ行っていただきます。ここに着くのが午前8時半ごろです。そこから3時間ほど時間がありますので、東部地区の買い物バスとして、火曜日は午前が川東C地区を対象として実施します。午前11時半からはまた市川町から乗ってきていただいた方を積んで、市川町役場まで帰っていただきます。ここに着くのが正午くらいです。そうすると神崎総合病院からバスが概ね正午過ぎに帰ってきますので、神崎総合病院から帰ってこられた方を、再びデマンドで自宅近くのバス停まで送り届けるという形で考えています。そしてこれが終わるのが午後1時半ごろを予定しており、1時間の休憩をはさんで、再度買い物バスということで火曜日は川東D地区で実施します。木曜日は午前が川東D、午後が川東Cとなります。デマンド便の有効活用ということで、考えています。

68ページ、姫路市との連携コミュニティバスの運行です。ご提案にありましたように、JR福崎駅とJR溝口駅をつなぐ計画です。実際の利用は朝夕に偏ることになると思いますので、昼間は一方通行の、福崎町市街地を循環する形で考えたいと思っています。こちらは姫路市とも協議しているところです。

69ページ、利用しやすく持続可能な公共交通づくりです。簡易型バスロケーションシステムの導入や広報・HPの周知ということですが、委員の方から、高齢者にも分かりやすい形にしなければならないというご意見をいただいています。来年度にかけて自治会を回り、新しくなる制度の周知をしていきたいと考えています。ICOCA等のICカード導入についても、また検討できたらと思っています。マイバス意識の醸成ということで、バス車両等を活用したこともできないかと思っています。高齢者・障がい者への外出支援の推進についても、考えていこうと思っています。

71ページ、総合的な公共交通情報の充実です。現在の偶数日、奇数日運行という形では、運行検索システムが対応できません。毎日や曜日指定の運行となることで、システム会社に情報を提供すれば携帯電話やパソコンから時刻表の検索ができるようになります。非常に利便性が上がると考えています。

72ページ、モビリティ・マネジメント活動の推進です。先ほども申しあげましたが、なかなか一朝一夕ではいきませんので、粘り強く自治会へ、利用者の方へのモビリティ・マネジメント活動を進めていきたいと考えています。

73ページ、公共交通利用促進チラシの作成です。来年度作成させてい

ただき、全戸配布したいと考えています。

74ページ、地元企業の参画推進です。サポーター制度や、時刻表への企業広告ということです。時刻表の外枠に企業の参画ができないかと考えています。

75ページ、エコ通勤、ノーマイカーデー等の推進です。兵庫県では特定の日を実施されていますので、福崎町でも考えて、エコ通勤優良事業所認定制度や、マイバス・マイ電車の日とともに実施できないかと考えています。

76ページ、自動車運転免許の自主返納の推進です。サルビア号の無料乗車券の期間を、本年度より1年から3年に拡大しています。また、運転経歴証明書の提示で受けられる特典も、路線バス料金が半額に、タクシー乗車運賃が1割引（神崎交通）になるなどがあります。今後は、これらに加えて、町内施設やせせらぎの湯（市川町）の利用料金の割引ができないかと考えています。

77ページ、適切な料金制度の導入です。一番言いにくいところですが、もともと福祉バスとして始まった制度ですが、この度かなりサービスを向上させるということで、定期券の1ヶ月400円、1年4000円というのが、他の市町と比べて格安となっているようです。福祉的なところは据え置いていいかとは思いますが、通勤・通学の利用者については料金についても今後考えていきたいと思えます。3月に町内部で検討委員会を開催させていただき、次回、3月の協議会で方向性などを報告させていただきたいと考えています。

78ページ、数値目標です。JR福崎駅乗降者数を、現在約3,500人/日ですが、2025年度で3,600人/日としています。

サルビア号まちなか便利用者数を、現在の43人/日から48人/日に増やしたいと思っています。

大学バスの利用者数は、現在はありますが、2025年度では1,500人/日を目標としています。

バス停の上屋等整備箇所については、現在の5箇所を倍の10箇所にしたいと考えています。

サルビア号郊外便（川西地区）については、現状の約150日を295日換算させた4,133人/年を、6,000人/年にする目標設定としています。

サルビア号郊外便（川東地区）については、これも同じく換算した1,118人/年を、2,500人/年にする目標設定としています。

買物バス利用者数は、現在ありませんが、2025年に1,200人/年にする目標設定です。

78ページ、町外連携バス利用者数（市川町）は、現在ありませんが、2025年に1,000人/年を目標としています。

町外連携バス利用者数（姫路市）は、現在ありませんが、2025年に14,000人/年の目標設定です。

コミュニティバスの利用満足度として、現状は不明なのですが、目標年次ではまたこの計画を見直す必要が出てくると思えますので、総合計画

のアンケートなども活用して満足度をはかるような調査を実施し、50%程度の満足度が得られるようにしたいと思います。

公共交通利用が増加した人の割合についても、同じようなアンケートの中で調査する考えです。

公共交通サポート者数は、現在ありませんが、これを通算50者にする目標です。個人でも結構ですし、法人でも構いません。50者程度いらっしやればありがたいということです。

高齢者の外出率は、国のパーソントリップ調査の中で62.3%という数字が出ていますので、これを3%程度上げるということで65%を目標としています。

80ページ、計画の実現に向けてです。町民と行政に加え交通事業者が参画と協働し、みんなで協力していくという図です。

81ページ、持続可能な公共交通確保のための他分野との連携です。こちらは資料5と同じで、クロスセクター効果を説明しています。これが本町で試算したクロスセクター効果です。財政の支出は約1,690万円/年ですが、追加的代替費用を試算すると約2,530万円かかることになり、クロスセクター効果が約840万円/年あるということです。この考え方については国土交通省で検証されていますが、実際に計画書の中でこのような形で記載しようとしているのは、おそらく本町が初めてであると思っています。

82ページ、PDCAサイクルによる施策・事業の改善です。平成30年度から実施し、最終の2025年度に計画の評価・見直しを行います。

83ページ、バス事業の路線評価です。これは前回からかなり考え方を変わっています。前は一人700円としていましたが、クロスセクター的なことも勘案するとまちなか便はタクシーで個人で行かれるよりは安くならないといけないという考え方を基に、おおむね2キロ程度、1,000円くらいと考えています。郊外便についてはもう少し不便なところがありますので、遠いところの分を勘案した方がいいのかなということで、5キロ程度、2,000円としています。これも最終的には検証の中で出てくる数字であると考えています。

84ページ、社会情勢の変化に対応した計画の見直しです。立地適正化計画を策定していますので、そういった役割を勘案しながら、必要に応じて定期的に見直していくという必要があると考えています。

最後に、今後の予定です。第4回の活性化協議会を本日実施させていただいています。町広報及びホームページへの掲載は平成30年3月1日からとしています。パブリックコメントの期間は3月1日から3月15日としており、それを受けて3月29日に第5回の活性化協議会を開催し、地域公共交通網形成計画の策定を考えています。

以上で、説明事項(3)福崎町地域公共交通網形成計画(素案)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・質問等がございますか。
委 員 資料5でクロスセクター効果の記載がありますが、その算出のマニュアルはあるのですか。また、ここに記載のある項目の算出方法、ピックアップ

委託業者

ップした理由は。また、医療費の増加約30万円/年という考え方について、土地の価値低下等による税収減少約240万円/年について、あとはタクシー券配布（通院・買物・観光以外の自由目的での利用）とありますが、具体的にどういう想定をされているのか説明してください。

現在、クロスセクター効果の算出マニュアルはありません。ただし、国土交通省でマニュアル策定に向けた検討がされています。その中で、算出方法を検討されており、その事例で福崎町の算出させていただきました。

算出方法ですが、クロスセクター効果の概念から改めて説明します。クロスセクター効果を日本語に直すと、地域公共交通が有する多面的な効果という意味になります。具体的に言えば、公共交通がなくなってしまうらという仮定に立ち、それぞれの行政分野で対応が必要となる追加的費用を算出し、現在の公共交通に対する支援に価値があるということと考えていこうというものです。例えば医療分野で言いますと、公共交通がなくなると、病院側でバスを用意したり、タクシーで行った分のタクシー代を補助するといったような追加的費用が掛かるでしょうということです。商業であれば買い物バスの運行が必要になるといったように、それぞれの分野で追加的にかかってくるであろう費用を検証しているという形です。

資料5右側の表をご覧ください。医療分野であれば、公共交通がなくなれば病院側で送迎のための貸切バスを運行することになるかもしれません。また、タクシーの場合もあるかもしれません。また、医師がご自宅に訪問することでも対応できます。このように3つの対応を示した上で、費用の最も安いものを「追加的にかかる費用」としています。ここでは通院のためのタクシー券配布が最も安くなっていますので、560万円を計上しています。このように、商業・観光・福祉・財政分野でも計上しています。教育分野でスクールバスの記載があるところもありますが、福崎町ではその必要がなさそうでしたので、あえて記載しておりません。医療費の増加をどのように算出しているかというご質問がありました。これは「たくさん歩けば医療費が削減できる」という研究があるのですが、1歩ごとに0.061円医療費が削減できるというものです。公共交通を使うということは自宅から公共交通までの間を歩くということになりますので、その分を公共交通利用者に掛け、医療費額削減として計算させていただいています。

財政分野の土地の地価低下等による税収減少についてです。こちらも他の研究ですが、全国の公共交通がなくなってしまうところの地価について調査したものがあります。公共交通がなくなると土地の価値が約1%下がるという研究データが出ています。福崎町で仮に公共交通がなくなった場合、1%程度土地の価格が下がり、固定資産税がそれだけ減少するというような考え方で計算しています。

福祉分野のタクシー券配布について、(通院・買物・観光以外の自由目的の利用)は具体的にはどういう場合を想定しているかというご質問です。これは通院・買物・観光についても他分野でタクシー券配布を計上して

いますので、それを除かないといけない、二重計上にならないように計算しています。具体的には図書館へ行くとか、遊びに行くとか、催し物に行くとか、そういった自由目的での使用を想定して、算出していただいています。

会 長 クロスセクター効果というのは万全なプログラムができているということではなく、公共交通のコストを下げるとそれだけコストが下がったという話ではなく、その代わりに別のところでコストが発生することがあるということです。そのバランスをどう考えるかという一つの目安というものかと思えます。ある意味、ひとつの考え方という感じがします。もうすぐパブリックコメントにかけますが、全町民に対してどのような方法で行うのですか。

事務局 パブリックコメントですので、この資料を用いて体裁を整え、図書館と文化センターと役場の3箇所に資料を置き、意見を募集することになります。またホームページにも掲載いたします。町広報ではパブリックコメントの実施のお知らせだけになります。

会 長 多くはこれまで議論してきた内容ですので、この内容でパブリックコメントを行い、来月の協議会で町民の意見を踏まえて計画を策定するという考え方でよろしいでしょうか。

委 員 パブリックコメントは否定しませんが、もっと広く町民の声を聞くという方法はありませんか。計画の内容を分かりやすく、町内全世帯に配布して意見を求めるということはできないでしょうか。これで本当に町民の皆さんの意見を聞いたことになるのかというように思います。あと、料金関係について参考にされた資料はありませんか。

会 長 サルビア号の定期料金ということでしょうか。

委 員 1回の利用料金。

事務局 1年という限られた時間の計画策定ですが、アンケート調査の中では利用者を中心に、ミニデイの会場にも出向き、利用していただけるような年齢層の方にいろいろな意見をお聞きしたものを積み上げた計画となっています。計画の料金は、県内では1回200円や300円のところもありますが、100円程度のところが圧倒的に多いです。そういった資料も参考にさせていただきました。

委 員 パブリックコメントを実施するにあたり、町内3箇所という説明がありました。文化センター・図書館・役場ということですが、八千種地域は・・・

事務局 失礼しました。八千種研修センターにも資料を置きます。

委 員 分かりました。八千種地域に設置場所がないのかと思いましたので、確認のため質問しました。各地域に設置していただきたいと思えます。

会 長 それでは、この素案でパブリックコメントを行い、ご意見をうかがうということで進めたいと思えます。

事務局に司会をお返しします。

事務局 修正ページの説明をさせていただきます。

(修正ページ説明)

パブリックコメントについてですが、募集期間を2週間とらせていただきました。今日の説明を聞いていただき、もしご意見ございましたら、

お寄せいただければと思います。

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4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—