

令和 5 年度

第 2 回 太子町地域公共交通会議 会議録

令和 5 年 12 月 15 日

太子町地域公共交通会議

会議概要

1	開催日時	令和5年12月15日(金)10時00分から11時20分
2	開催場所	太子町役場行政棟3階 ホール
3	出席者名	地域公共交通会議委員(敬称略) 会 長 榮藤 雅雄 副 会 長 松谷 真利 監 事 多田 義信 監 事 細川 雅弘 委 員 花畑 猛 秋元 勇人 竹内 宏 福本 良一 則政 琢麻 河合 利宜 濱田 崇広 田中 康嗣(代理出席) 新田 博史 徳久 三郎(代理出席) 橋本 富二男 首藤 佳隆 事務局(総務部企画政策課) 事務局長 森田 好紀 事務局員 熊谷 恵之 佐々木 悟 平田 一馬 事 業 者 丸尾計画事務所株式会社(※計画策定業務委託事業者)
4	欠席者名	地域公共交通会議委員(敬称略) 委 員 田尻 尚登
5	傍聴者	なし
6	会議録	別添のとおり

会 議 録

1 開 会

【森田事務局長】

委員の皆様には、お忙しい中、太子町地域公共交通会議にご出席を賜り、ありがとうございます。

ただいまから、令和5年度第2回太子町地域公共交通会議を開催いたします。

2 会長あいさつ

【榮藤会長】

本日は、何かと忙しい中お集まりいただきまして誠にありがとうございます。

第1回の会議はこの夏7月に開催させていただきましたが、本日第2回会議におきましては、地域公共交通計画の素案が出来上がったということで開催させていただきます。事務局から内容について説明させていただきますので、委員の皆様には審議へのご協力をお願いいたします。内容が多岐に渡っており、非常にボリュームのある議題ではございますが、どうぞよろしく願いいたします。簡単ですが、ご挨拶とさせていただきます。

【熊谷事務局員】

規約第5条1項に基づきまして、榮藤会長が会議の議長を務めさせていただくということになっておりますので、議事の進行につきましては会長からよろしく願いいたします。

【榮藤会長】

本日の議長を務めさせていただきます榮藤でございます。

ただ今ご出席の委員は12名ですので、会議が成立することを報告します。

それでは、議案第1号「地域公共交通計画（素案）について」、事務局から説明をお願いいたします。

3 議 事

議案第1号 地域公共交通計画（素案）について

【平田事務局員】

それでは地域公共交通計画の素案につきまして、事務局より説明いたします。

まず資料の確認ですが、事前に配付させていただきました「地域公共交通計画（素案）」一部、机上に本日配布させていただいております「次第」と合わせて、差し替え資料を一部つけさせていただきます。

こちらは資料1の20ページ及び21ページの差し替え資料となりますので、差し替えをお願いいたします。

それでは本計画について説明いたします。第1章につきましては、『計画に係る基本事項』、第2章につきましては、『地域の現況』、第3章につきましては、『交通の現況と課題』、第

会 議 録

4章につきましては、『上位・関連計画』、第5章につきましては、『めざす将来の公共交通』、第6章につきましては、『計画の実現に向けて』の全6章立ての計画となっております。

まず1ページをご覧ください。第1章につきましては、本計画の策定趣旨や計画の概要などを記載しております。本計画の期間につきましては、2ページに記載させていただいておりますように、来年度の令和6年度から令和15年度までの10ヶ年計画としております。10ヶ年計画としておりますが、社会的なニーズの変化に応じて計画の見直しを行うこととしております。また、本計画に係るアンケート調査につきましては、今後も5年ごとに実施する予定としております。

第2章につきましては、太子町の現況を記載しております。こちらにつきましては計画に記載のとおりですので、この場での説明は割愛させていただきます。

それでは次に10ページをご覧ください。第3章につきましては、交通の現況について記載しております。前回の第1回太子町地域公共交通会議でも説明させていただきましたが、町域を横断する神姫バス路線、縦断するウイング神姫路線が運行しており、タクシー事業者につきましては、富士交通様と太子タクシー様の2社が運行しております。また、姫路市域ではございますが、始発電車があり利便性が高く利用者の多いJR網干駅がございます。

したがって、本町の公共交通につきましては、人口規模や面積などを鑑みると比較的充足していると考えられます。それらを交通網図として示したものを11ページに記載させていただいております。

12ページ以降につきましては、鉄道やバス、タクシーなどのそれぞれの公共交通機関の現況について記載しています。利用者推移につきましては、いずれも共通して新型コロナウイルス感染症の影響で一旦減少傾向にあったものが、令和4年度より回復傾向にあることが確認できます。

次に18ページをご覧ください。鉄道及びバス勢圏域を示しております。本町の市街化区域のほぼ全域、また、人口の約7割を鉄道及びバス勢圏がカバーしていることとなります。鉄道・バス空白地につきましては、主に太子町北部の龍田地域、町西部及び南西部の石海地域となっております。

龍田地域におきましては、国道2号太子龍野バイパスが、石海地域におきましてはたつの市門前からアクセス可能な揖保線が現在整備されております。揖保線については今後姫路市網干区の宮田線が開通して、網干区和久と接続する見込みとなっております。

したがって、鉄道・バス空白地においても自動車アクセスの利便性は、一定程度確保されておりますが、自動車の運転ができない方が増える中でいかに移動手段を確保するのかという点が今後のポイントになるかと考えております。

次に20ページをご覧ください。タクシーの利用状況について図示しております。鉄道・バス空白地である龍田地域においては、主にJR網干駅への移動が多く、次いで太田地域への移動が多くなっています。太田地域への移動については、主にスーパーなどの日常的な買い物での利用によるものと考えられます。

会 議 録

また、石海地域においては JR 網干駅への移動が多く、次いでツカザキ病院への移動が多くなっています。

次に 33 ページをご覧ください。こちらも第 1 回会議で説明させていただきましたが、バス利用者アンケート調査及び住民アンケート調査の結果について報告いたします。

バス利用者アンケート調査につきましては、全 109 名の回答がございました。バス利用者の傾向としまして、「自宅や目的地からバス停が近い」といった利用理由が高い割合を占めております。したがって、バス利用者を増やすためにはバス停までのアクセス、いわゆるラストワンマイル交通が重要であると考えております。

また、住民アンケート調査につきましては、全 1,068 件の回答がございました。公共交通に求めるものとして、「運行本数・便数」、「運行ルート・運行区域」、「料金・運賃」が上位 3 位を占めております。

各地域別に落とし込んだ集計結果は、39 ページに記載させていただいております。いずれの地域についても先の上位 3 項目が高い結果となっております。

次に 41 ページをご覧ください。第 3 章の取りまとめとして、本町における交通の課題を整理しております。

高齢化の進行による「将来的なクルマ移動制約者の増加」、ドライバー不足による「公共交通サービス水準の低下」、マイカー中心社会に伴う「公共交通需要の低下」、町外への移動需要に対応した「町内外を円滑に接続する地域間交通の維持・確保」、また、「鉄道・バス空白地における移動手手段の制約」、待合環境の整備不足による「バス・タクシー利用者の利便性・快適性の低下」、公共交通に対する低い満足度による「公共交通に対する愛着・利用意識の希薄化」の以上 7 項目を本町の課題として挙げさせていただいております。

次に 42 ページをご覧ください。第 4 章につきましては、上位関連計画について記載しております。本町の「第 6 次太子町総合計画」、「太子町都市計画マスタープラン」、「太子町立地適正化計画」におきましても交通に係る方針を謳っております。

また、地域公共交通を広域的に捉えて考えていく必要がございますので、隣接する姫路市やたつの市の交通計画を関連計画としております。

それらの計画を踏まえ、本計画の基本理念を「人とまちの“わ”を繋ぐ公共交通」と設定いたしました。

次に 52 ページをご覧ください。計画目標につきましては、「まちを繋ぐネットワークをつくる」、「人のにぎわいあふれる交通拠点をつくる」、「持続可能な公共交通をみんなでつくる」の 3 つの目標を設定しております。1 つ目の目標は公共交通の基盤整備、2 つ目の目標は公共交通環境の整備、3 つ目の目標は公共交通に対する意識醸成として大きく 3 つに分類しております。

本計画の数値目標につきましては 53 ページより記載させていただいております。数値目標 1 つ目が「公共交通の利用者数」、2 つ目が「公共交通の収支差」、3 つ目が「住民 1 人当たりの公的資金投入額」と 3 つの数値目標を設定させていただいております。

会 議 録

「公共交通の利用者数」は、本町の人口が現在減少傾向であることも踏まえて設定しております。人口減少に伴う利用者数の減少見込みを、棒グラフの青色部分で示しております。棒グラフのオレンジ色部分は、目標値の増加分でございます。令和 10 年度で 9,700 人/年、令和 15 年度で 51,700 人/年を加味し、令和 10 年度には 493,000 人/年、令和 15 年度には 524,000 人/年をそれぞれの目標年次の目標値として表示させていただいております。

「公共交通の収支差」は、燃料費の高騰などによる経費の増加、また、人口減少に伴う利用者数減少により運賃収入の低下が見られるため、近年においても収支差の拡大がみられます。このため、効率的な運行による収支差の拡大抑制を図るものとして目標を設定しております。

グラフについては、棒グラフの破線部分が抑制額を示しており、目標額については令和 10 年度には約 57,000 千円/年、令和 15 年度には約 58,000 千円/年としております。

「住民 1 人当たりの公的資金投入額」についても、抑制に向けた指標としております。

令和 15 年度には住民 1 人当たりの公的資金投入額が約 100 円/人増加する見込みとなっております。これらを令和 10 年度に 8 円/人、令和 15 年度に 19 円/人の抑制に取り組むことで、令和 10 年度には 239 円/人、令和 15 年度には 304 円/人の数値設定をしております。

次に 56 ページをご覧ください。本町がめざす公共交通ネットワークにつきましては、上位計画で謳っております斑鳩地域の都市拠点、JR 網干駅周辺の広域交流拠点を本計画の「交通拠点」として位置づけます。また、遠方との広域的な移動を担う「広域交通」、姫路市やたつの市などの近隣市町への移動を担う「地域間交通」、町内の移動を担う「地域内交通」の 3 つを位置づけ、それらをまとめた表を 57 ページに記載しております。また、各公共交通機関をそれぞれの位置づけに割り振ったものが 58 ページに示す表となっております。

これらを整理した上で、次に本計画の施策体系、個別の事業について説明いたします。

60 ページをご覧ください。計画目標 1 「まちを繋ぐネットワークをつくる」の実現に向け、「広域交通・地域間交通網の確保・維持」、「地域内交通の拡充」の 2 つの施策を掲げております。まず施策 1 の「広域交通・地域間交通網の確保・維持」では、「JR 網干駅バス停のバス利用者数」と「町内バス停のバス利用者数」を評価指標として設定しております。

目標の達成に向けましては 61 ページの「鉄道を活かしたまちづくりの推進」と 62 ページの「バス交通の持続的な確保」の 2 点に取り組む方針としております。

「鉄道を活かしたまちづくりの推進」は、利便性の高い JR 網干駅の更なる利用促進を図るために、駅までのアクセス手段の確保に取り組むものです。現在姫路市では網干駅北側の区画整理事業が進められており、駅の北側にも駅前ロータリーが整備される予定となっております。この区画整理事業を一つの契機として、利便性向上に取り組みたいと考えております。

「バス交通の持続的な確保」は、住民のニーズを踏まえ、必要とされている交通サービス

会 議 録

を持続可能なものとするために、行政が補助を行っていくものです。先ほどの数値目標の説明の際に申し上げたように、物価上昇による運行コストの増加、また、2024年問題とも言われる運転手・乗務員の不足による担い手の確保が困難になっており、バス路線の維持はかなり厳しいものになっているかと思っております。全ての公共交通に通じて言えることですが、公共交通は利用しないと存続できないものと考えておりますので、適切な行政補助を行いながら、バス事業者様と連携して地域の公共交通網の維持に取り組んでいきたいと考えております。

次に63ページをご覧ください。施策2の「地域内交通の拡充」では「タクシーの利用者数」と「地域内交通の新規導入件数」を評価指標として設定しております。事業としては、64ページの「タクシー事業の連携強化」と65ページの「地域内交通の取組検討」を進めていきます。

「タクシー事業の連携強化」は、ドアツードアの移動が可能であるタクシーの特性を活かして利用促進を図るもので、サブスクリプション運賃制度や回数券などの実証実験を通して需要の見極めを行うとともに、本町で実施している「やすらぎタクシー券助成制度」についても、支援を必要とされている方にサービスが提供できるよう見直しを進めるものでございます。

具体的な「やすらぎタクシー券助成制度」の見直しとして、23ページに「やすらぎタクシー運賃助成事業」の高齢者対象と障害者対象の各事業概要を記載しております。

本町の現状として、この高齢者対象の事業については、70歳以上の高齢者世帯で自家用車を保有していない世帯を対象にタクシー券15,000円分の支援を行っております。一方で、本人が70歳以上で運転免許を返納している場合でも、例えばご家族と自宅で同居されている場合は本事業の対象から外れることになってしまいます。同居しているご家族も日中はお勤めされているケースが多くありますので、昼間に独居になっている状態、いわゆる昼間独居の方が実態として多くいらっしゃるものと認識しております。

高齢者に対する福祉施策として、また、公共交通施策として財政面等を考慮しながら、本事業の対象者の見直しを行いたいと考えております。

「地域内交通の取組検討」は、町内の新たなモビリティサービスを検討するものでございます。本町の規模や実態に沿った持続可能な交通について、先進自治体等も調査しながら検討していきたいと考えております。代表的なものとして65ページ及び66ページにそれぞれ交通手段、交通モードについて記載しております。

次に67ページをご覧ください。計画目標2「人のにぎわいあふれる交通拠点をつくる」につきましても、「公共交通環境の整備」、「情報発信やITを活かした公共交通拠点整備」の2つの施策を掲げております。施策1「公共交通環境の整備」では、「交通拠点の整備箇所数」、「待合環境の整備箇所数」を評価指標として設定しております。

事業につきましても68ページの「交通拠点の待合・乗り継ぎ環境の整備」と69ページの「既存施設と連携した待合環境の整備」の2点を事業として掲げております。

会 議 録

「交通拠点の待合・乗り継ぎ環境の整備」は、交通結節点となる鶺鴒バス停・JR 網干駅を中心とした交通拠点について、利便性に資する環境の整備に取り組むものでございます。

鶺鴒バス停は、バス路線及びタクシー事業者の事務所が比較的集約されている場所となっていますので、乗り換えの利便性の向上なども視野に入れた拠点整備を進めたいと考えております。現在、都市計画道路龍野線の整備事業も兵庫県で進められておりますので、新道との兼ね合いも視野に入れることができると考えております。

また、JR 網干駅については、姫路市との連携も必要となりますが、駅北側のロータリーを活用した利便性の向上に資するターミナルの整備などが進められればと考えております。

「既存施設と連携した待合環境の整備」は、令和 4 年度から本町施設である「丸尾建築あすかホール」を活用し、新たにバス停やデジタルサイネージも整備させていただいたほか、民間事業者ではマルナカ太子店で路線バス利用者の方に対する駐輪場の利用についてもご快諾いただいております。また、兵庫スバル自動車太子店においても、路線バスの待合目的で腰掛を設置していただいております。バス路線沿道の民間事業者様のご協力も得ながら、より良い待合環境整備を進めていきたいと考えています。

次に施策 2「情報発信や IT を活かした公共交通拠点整備」につきましては、「公共交通に関する情報媒体数」と「MaaS や新型モビリティの実証実験実施件数」を評価指標として設定させていただいております。

事業としましては 71 ページの「公共交通に関する情報の周知・発信」と 72 ページの「DX・MaaS 等の導入に向けた検討」に取り組めます。

「公共交通に関する情報の周知・発信」は、先ほど説明しましたあすかホール前バス停のデジタルサイネージや神姫バス様の「神姫バス Navi」、また、本町で発行しホームページで公開しております「太子町公共交通ガイドブック」などがございまして、利便性の向上に向けてさらに情報発信手段の充実化を図っていくものでございます。

「DX・MaaS 等の導入に向けた検討」は、代表的なものとして自動運転などが挙げられますが、国や県、周辺自治体の動向を見ながら、本町の規模に合った施策を検討するものです。

次に 73 ページをご覧ください。計画目標 3「持続可能な公共交通をみんなでつくる」につきまして、「ニーズや実情に応じた移動支援の充実」と「公共交通に対する意識・認識の醸成」の 2 つの施策を掲げております。

施策 1「ニーズや実情に応じた移動支援の充実」につきましては、「公共交通の利便性に対する満足度」を評価指標として設定しております。こちらは 5 年ごとに実施しております「太子町総合計画」のアンケート調査の項目であり、その結果を目標とするものになります。そのため、前期及び後期目標値は、「第 6 次太子町総合計画」に掲げる目標数値に準じて目標設定を行うものとさせていただいております。

個別の事業としましては、74 ページの「データ活用による利用促進策の検討」に取り組めます。この事業は、交通 IC データ等の分析を行い、客観的な根拠を用いることで、住民

会 議 録

ニーズへの対応や利便性の向上に寄与するための効率的な地域公共交通サービスの提供を図るものです。

次に施策2「公共交通に対する意識・認識の醸成」につきましては、「モビリティマネジメントの実施件数」を評価指標としております。事業につきましては、76ページの「モビリティマネジメントの取組」を進めてまいります。この事業につきましては、公共交通の必要性や重要性の周知を行うことにより利用促進に向けた公共交通に対する意識醸成や意識改革を図るものでございます。

次に78ページをご覧ください。第6章につきまして、計画の実現に向けて住民、行政、交通事業者による3者の連携や他分野との連携、PDCAサイクルについて記載しております。

冒頭でもご説明させていただいたように、5年ごとに実施予定の公共交通アンケート調査で現状の把握を行います。また、必要に応じてアンケート調査結果や社会情勢の変化等に対応できるよう計画の見直しを行う運用を予定しております。

「太子町地域公共交通計画（素案）について」の説明は以上となります。

今後のスケジュールについて、本日の会議でいただいた皆様のご意見等を計画に反映させていただき、2023年12月25日（月）から2024年1月23日（火）までの期間で本計画を公表し、パブリックコメントを実施いたします。

2023年2月に開催予定の第3回太子町地域公共交通会議で、計画最終案について審議を行い、計画策定を行うという段取りで考えております。

事務局からの説明は以上です。

【榮藤会長】

ありがとうございました。事務局から資料1「太子町地域公共交通計画（素案）」について説明いただきました。章ごとに区切って、委員の皆様のご意見をお聞きしたいと思います。

まず第1章「計画に係る基本事項」及び第2章「地域の現況」について、ご意見、質問等ありましたらお願いします。

【首藤委員】

1ページ「1.計画策定の趣旨」について、今回の地域公共交通計画に対する大きな目標施策であると認識しております。一方で、12行目の「ITS」という表現について、第1章の1ページに謳っておりますが、その後は26ページ「10.新たなモビリティサービス」の「官民ITS構想・ロードマップ2020」という図表の1ヶ所で触れているだけとなっております。

計画の中では他にITやICTといった表現はいくつか見られますが、それらとこのITSという概念は全く別物であると思います。言葉の意味としては、「高度道路交通システム（Intelligent Transport Systems）」の略ですが、その説明についても計画に記載がありません。

会 議 録

そのような表現だけがあって計画に全く関係してこない概念を計画の冒頭に持ってくるという点が腑に落ちないものがありますので、ご説明願えますか。

【平田事務局員】

ご指摘いただいた 1 ページの記載につきましては、あくまで社会情勢の変化について触れた表現ですので、太子町に限らず全国的な変化についての記載となっております。

26 ページまで関連する記載がないという点についても、太子町の現況においては、まず JR 網干駅の利用者数やバスの利用者数、タクシーの利用者数という点を課題として挙げるべきではないかと考えておりますので、計画の構成上第 3 章の後半に記載させていただいております。

計画の方向性を示す上で、社会の情勢変化は触れる必要があると考えておりますので、ITS についても記載させていただいているものでございます。

【首藤委員】

経緯についてはごもっともかと思いますが、ITS という表現に対してどこにも説明がないのはいかがなものかと思えます。一般的には IT や ICT という表現について定着しつつありますが、ITS については一般的な認知度も低いものかと思われます。それを計画冒頭で記載して説明もないという点は考慮していただければと思います。

【平田事務局員】

ご意見いただいた ITS の表現につきましては、表現に関する説明書き等を追記させていただきたいと思えます。

【榮藤会長】

ありがとうございます。他に、ご意見ご質問等ございますか。

3 ページ「1.位置・地勢」の人口と、4 ページ「(1) 人口・世帯数の推移」の人口が異なるようですが、出典が異なるという認識でよろしいでしょうか。

【平田事務局員】

3 ページ「1.位置・地勢」の人口は、「太子町住民基本台帳」より令和 5 年 4 月 1 日時点の人口を記載しております。

4 ページ「(1) 人口・世帯数の推移」では、「太子町人口ビジョン（人口目標）」に示されている実人口、推計人口より記載しております。

【榮藤会長】

その他、記載や内容についてご意見ご質問ございますか。

会 議 録

【委員】

意見・質問なし

【榮藤会長】

それでは続いて第3章「交通の現状と課題」について、ご意見ご質問等ありましたらお願いいたします。

【竹内委員】

10ページ「1.市内の公共交通」の9行目で山崎～ダイセル線について記載している部分で、一部修正をお願いします。資料では「山崎高校や鶯バス停、ツカザキ病院等の主要施設との結節により～」とありますが、来月の1月4日に、ツカザキ病院を経由する路線を休止する予定としております。休止の理由としましては、ツカザキ病院前バス停を利用される方が少ないこと、JR網干駅からツカザキ病院行の無料シャトルバスが運行されていること、乗務員の不足といったところです。

ただ一方で、JR網干駅から無料シャトルバス及びJR姫路駅行のバスが運行しており、JR網干駅を乗り継ぎ拠点として利用いただけますので、計画書の記載につきましては、例えば「病院等の主要施設」といった表現に修正いただければと思います。

併せて14ページ「(1)路線バスの概要」で、山崎～ダイセル線の運行回数を記載しておりますが、1月4日のダイヤ改正により運行回数の変更があれば、後日事務局にご連絡させていただきますので、その際は修正をお願いいたします。

18ページ「4.鉄道・バス勢圏及び鉄道・バス空白地の状況」で、図中にツカザキ病院に迂回する路線を青色の線で記載いただいております。注釈では、「公共交通網は、2023年（令和5年）4月現在」となっておりますが、もし直近の日付に改める際には、ツカザキ病院を経由している部分の修正をお願いします。同様に、74ページ「データ活用による利用促進策の検討」の図中でもツカザキ病院を経由する路線の記載がございますので、必要に応じて修正をお願いします。

15ページ「(3)バス停留所整備状況」の中出屋敷バス停（上り）の上屋について、注釈で「上屋は破損している」と記載しておりますが、先般解消いたしましたので、この注釈部分については削除いただければと思っております。

【平田事務局員】

ご意見のとおり修正させていただきます。

【榮藤会長】

その他ご意見、ご質問等ございましたらお願いします。

会 議 録

【委員】

意見・質問なし

【榮藤会長】

それでは続いて第4章「上位・関連計画」について、ご意見ご質問等ありましたらお願いいたします。

【委員】

意見・質問なし

【榮藤会長】

それでは続いて第5章「めざす将来の公共交通」について、計画の中でも重要な部分になるかと思えます。この部分について、ご意見ご質問等ありましたらお願いいたします。

【竹内委員】

53ページ「(2) 計画の数値目標」について、町民の方が見られたときに、60ページ「広域交通・地域間交通網の確保・維持」の施策の評価指標の数値と混同して、誤認識されないように追記していただきたいと思えます。

まず53ページでは、年間利用者数524,000人/年という目標になっておりますが、60ページでは町内バス停バス利用者数が59,600人/年ということになっておりますので、一見間違えているように思われます。そこで53ページの注釈に追記して、路線バスについては姫路駅～龍野線、山崎～ダイセル線全体の利用者数が含まれているという補足が必要ではないかと思いました。

【平田事務局員】

こちらについてもご意見のとおり注釈を追記させていただきます。

【竹内委員】

もう1点、62ページ「バス交通の持続的な確保」について、「バス利用者の利便性確保と、バス事業者の負担軽減を見据えた行政補助の実施をめざします」と記載されておりますが、なぜ持続的な支援が必要なのかという行政補助の透明性を考えた場合、その必要性を記載した方がいいと思えますので、例えば「バス事業者独自では維持できないため、適切な行政補助の実施をめざします」というような形に変えていただいた方がいいのではないかと思います。あたかも黒字の路線であったとしても、負担軽減のために行政補助を受けていると誤解される懸念がありますので、「バス事業者が独自で路線維持できないために補助が必要

会 議 録

である」という部分を伝えていただくように修正いただければと思います。

【平田事務局員】

こちらについてもご意見のとおり修正させていただきます。

【榮藤会長】

その他、ご意見ご質問ございますか。

【秋元委員】

53 ページ「(2) 計画の数値目標」について、公共交通の利用者数の目標設定の考え方は、吹き出しで「人口減少等により減少見込みとなる」とあるように、今後減少が見込まれるので施策によって増やしていくというものかと思います。

その一方で41 ページ「13.公共交通を取り巻く現状と課題」では、「将来的なクルマ移動制約者の増加」のように、自家用車を利用できない人が増えるということで、公共交通利用者も増加するような要素についても課題認識として記載されております。

このように、目標値の算出方法については、一方で人口が減るから利用者が減少するというだけではなく、高齢化が進むことによって公共交通のニーズが高まるような要因もあるかと思いますが、その点についてどのように目標値を設定されているのでしょうか。

【平田事務局員】

公共交通利用者数の目標値算出については、沿線市町である太子町、姫路市及びたつの市の沿線市町人口がバス利用者数と同様に増減する傾向にあるため、将来人口推計を整理して沿線市町推計人口を算出し、バス利用者アンケート調査結果から、年代別のバス利用者数見込みを算出した上で、沿線市町の推計人口減少率に基づいてバス利用者数見込みを推計しております。また、バス停別乗降者数から太子町住民のバス利用者数見込みと減少量見込みを算出しております。それらを基に施策の取組による増加見込みを推計するものとしております。

【秋元委員】

数値目標について根拠を持って設定いただいているということであれば結構です。

【首藤委員】

公共交通に関する取組については、議会でもここ数年で複数の議員の方からいろんなご提案、ご意見等が出ております。その中で64 ページの「タクシー事業の連携強化」の中の「やすらぎタクシー券助成制度」の見直し検討、また、65 ページ、66 ページの「地域内交通の取組検討」、72 ページの「DX・MaaSの導入に向けた検討」ということが計画の中に

会 議 録

記載されたという点に関しては、地域交通に対して、大変前向きな計画としていただいているという点で評価できるものと思います。

ただ、この3点に共通して、協議・検討にこれから取り組み、実際に実施していくのはまだ7、8年先の話となっております。できるだけ事業が動き始めたということがはっきりわかるように、小規模な社会実験でも結構ですので、目に見えることをやっていただきたいと思っております。

【平田事務局員】

事業の実施時期の早期実現について、新しい事業を開始するにあたり、まずこの太子町地域公共交通会議で諮らせていただき、料金設定を要する場合はこの場で協議する必要があると思います。

例えば、新しい事業の運賃が極端に安く、既存の交通事業者様の経営を圧迫するような金額設定は避けなければならないなど、各交通事業者様を含む委員の皆様の意見をいただきながらよりよい形を検討するものとなりますので、協議・検討には長い時間を要するかと思います。十分な検討、検証を行った上で、進めていくのがよいのではないかと考えております。

【熊谷事務局員】

先ほどご意見いただいた事業3点の件について、実施時期というのは10年の計画期間を前期と後期に分け、さらにその中で取組のタイミングを示したものでございます。例えば、64ページの「タクシー事業の連携強化」であれば、協議・検討は前期の約半分、最長で2年半程度協議させていただきたいと考えております。

「やすらぎタクシー券助成制度」につきましても、既に検討を進めておりますので、2年半という期間はあくまで最長の目安としてご理解いただければと思います。

65ページの「地域内交通の取組検討」につきましては、タクシー事業者様との営業範囲の兼ね合いもあり、特に慎重に進めるべき内容でもございますので、前期5年間をかけて協議・検討させていただく必要があると考えており、「タクシー事業の連携強化」よりも少し長い期間をとらせていただいております。

そして最後の72ページの「DX・MaaSの導入に向けた検討」につきましては、現在全国的に自動運転をはじめとしたDXの分野での実証実験が先進的に進められているというような状況でございますので、本計画においては計画期間内で調査・検討を進めるということとしております。スパンの長い計画であり、極力早急に進めたいという思いはありますが、各種調整の必要がございますので考慮いただければと思います。

【榮藤会長】

その他、ご意見ご質問ございますか。

会 議 録

今まで、公共交通への助成、特にバス路線の維持に対する助成にあたり、地域公共交通計画を策定しないと国庫補助等が受けられないという説明をされてきたと思いますが、具体的に計画の中のどの部分が該当するのでしょうか。

この計画の中に盛り込まれているこの記載部分が国庫補助要件に該当するということなのか、それともこの地域公共交通計画を策定したという事実が必要なのでしょうか。

【平田事務局員】

国庫補助との関係につきましては、地域公共交通計画と連動化した記載を要するものとなっております。

まず、11ページの「1.町内の公共交通」で、国庫補助対象となる山崎～ダイセル線と姫路駅～龍野線を色分けして示しております。

次いで、58ページの「3.交通機関の役割」で、「町内を運行する公共交通事業と実施主体・行政補助事業の活用状況」として系統名や起終点、事業許可区分等について記載しております。こちらの記載等が国庫補助連動化に必要な記載となっております。

【榮藤会長】

国庫補助連動化にあたり、地域公共交通計画に記載する必要があるポイントは押さえているという理解でよろしいですね。

その他ご意見、ご質問等ございましたらお願いします。

【委員】

意見・質問なし

【榮藤会長】

それでは続いて第6章「計画の実現に向けて」について、ご意見ご質問等ありましたらお願いいたします。

【秋元委員】

80ページの「3.計画達成状況の評価及び計画の見直し」について、PDCAサイクルの活用について記載いただいております。一方で、ご説明の中では5年ごとにアンケート調査をされると伺いました。

例えば53ページ「(2)計画の数値目標」に示す公共交通の利用者数であれば、おそらく年度単位で評価されるものかと思います。進捗の状況が、目標に向かって順調に進んでいるのか、施策をもう少し追加する必要があるのかという検証をすることで、5年というのはPDCAサイクルのスパンとして長すぎるのではないかと思います。

我々民間企業では年度単位でPDCAサイクルを回すのが一般的で、太子町地域公共交通会議も恐らく毎年開催されますので、年度ごとの進捗状況を会議の中で確認をするなどの

会 議 録

対応ができるかと思えます。PDCA サイクルの回し方について今後どのようにお考えになっているのか、もう少し具体的にお伺いしたいと思います。

【平田事務局員】

説明について伝わりづらい部分があったかと思えますので補足させていただきます。

施策ごとに設けている評価指標について、「公共交通に対する満足度」以外は、毎年度評価させていただく予定としております。

計画そのものの見直しについては、5年ごとのアンケート調査で交通状況のニーズ把握を行い、その結果に応じて、計画を見直す必要があれば見直しを行うというような運用を考えております。

そのため、PDCA サイクルは1年ごとのサイクルで回し、計画の見直しについては、アンケートに合わせて5年ごとに見直しを検討する運用で考えております。

【秋元委員】

承知しました。ありがとうございます。

【榮藤会長】

その他ご意見、ご質問等ございましたらお願いします。

【委員】

意見・質問なし

【榮藤会長】

計画全体を通して、何か皆さんからご質問ご意見等ありましたらお願いいたします。

【濱田委員】

先ほど事務局からもご案内がありましたが、弊社の「神姫バス Navi」について、本日お集まりの方でご存じの方はどのぐらいいらっしゃるでしょうか。自治会の方をはじめとして、まだご存じでない方もいらっしゃるかと思えますので、町民全体に浸透するようになる必要があると思えます。

「神姫バス Navi」についても、よりリアルタイムで反映できるように改善を順次図っておりますので、ぜひ町民の方々に周知徹底していただきたいと思えます。スマホで扱いにくい側面もあるかと思えますが、どこにバスがいるのかわかるようになっているという点については、各自治会を通して、改めて周知していただければ幸いです。このような取組は誰の利益になるのかといえは町民、利用者の利益になるものですので、町として粘り強く周知をお願いしたいと思います。

会 議 録

また、私どもは実際ハンドルを握っている立場ですが、乗務員不足となっており、路線維持も厳しい状態となっております。今後我々としてはこの地域公共交通会議を通じて、利用者の利便性向上のために様々な取組を検討いただければと思います。

それにより、ドライバーの労働条件についても、改善されていくものかと思います。2024年以降、勤務時間の制限により長く働けなくなれば、路線が維持できなくなるといった厳しい状況になってきます。

例えば、バスの運転手募集についても町と一緒に取り組みたいと思いますので、今後検討いただければ非常にありがたいと思います。

【平田事務局員】

ご意見ありがとうございます。ご指摘の点については、目標3「持続可能な公共交通をみんなで作る」の施策2「モビリティマネジメントの取組」に近いものかと思います。町でも交通に関する出前講座メニューを設けさせていただいておりますので、こちらからの働きかけも含めて、周知徹底していきたいと思っております。

また、「太子町公共交通ガイドブック」を毎年ホームページに公開しております。そちらにはタクシー事業者様の連絡先やバスダイヤ、鉄道のダイヤといった情報を掲載させていただいております。その中でコラムとして、「神姫バス Navi」や交通系 IC のお得な購入方法などについても記載しておりますが、さらに周知徹底できるよう考えていきたいと思っております。

併せて、ホームページや SNS でも、公共交通の現状も含めて周知することが重要ではないかと考えていますので、そちらについても進めさせていただきたいと思っております。

【竹内委員】

77 ページの公共交通利用者数について、単位が誤っておりますので修正いただければと思います。いずれにしても相当高い利用者数の目標値となっておりますので、姫路方面に向かわれる際は時々でも路線バスをご利用いただければと思います。

【平田事務局員】

ご指摘の点について、修正させていただきます。

【濱田委員】

公共交通利用者数の増加による影響として、脱炭素や GX といった環境面での考え方は入れなくてもよいのでしょうか。

また、太子町では主要幹線で渋滞が頻発しておりますので、渋滞による社会的損失の抑制なども入れ込んでいいのではないかと思います。いかがでしょうか。

会 議 録

【平田事務局員】

ご指摘いただいた脱炭素・GX等の環境面や渋滞緩和等について、地域公共交通計画に必ず明記しないとイケないものではないという認識でおります。一方で、脱炭素等に関しては、公共交通のメリットとしてよく挙げられるものかと思っておりますので、公共交通を利用するメリットのように記載できるようであれば記載させていただきたいと思っておりますが、計画の主旨から外れる懸念がありますので、記載については事務局で検討させていただきたいと思っております。

【榮藤会長】

その他ご意見、ご質問等ございましたらお願いします。

【委員】

意見・質問なし

【榮藤会長】

事務局から今後のスケジュールの説明がありましたとおり、2023年12月25日から、パブリックコメントを実施するということですので、今後資料を見る中で、追加のご意見等がありましたら、事務局に連絡していただきたいと思っております。

ここまで計画の内容について皆様からご意見をお伺いしました。私の議事進行はここで終了し、事務局にお返しします。

【熊谷事務局員】

会長ありがとうございました。委員の皆様にも活発にご協議いただきまして、修正が必要な箇所についても精査できたかと思っております。ありがとうございました。

4 その他

【熊谷事務局員】

この機会に、地域公共交通計画に直接的に関係ない部分についても、会議の進め方等、ご要望等ご意見がございましたらご意見を頂戴できたらと思っておりますがいかがでしょうか。この会議でお伝えしたい事項等がありましたら報告をお願いします。

【橋本委員】

都市計画道路龍野線に関係することですが、現在たつの市におきまして、大規模店舗の出店計画が検討されております。

既にご承知のことかと思っておりますが、山陽バイパス龍野ICから南側において、県道の東西両方で大規模小売店を誘致される計画が進んでおります。現在兵庫県警としても公安委員

会 議 録

会協議事項として協議しておりますが、特に福田ランプ付近の渋滞が非常に激しくなるだろうという予測もされております。

公共交通の観点では、渋滞による運行計画の変更もあるかと思しますので、十分に情報収集をしていただいて、運行計画や便数についても調整していただければ幸いです。

今のところ駐車場や付近道路の計画等の素案をいただいておりますが、かなりの渋滞が発生する見込みとなっております。

ご存知のとおりたつの市の花火大会では、いくら事前に案内をしても自動車が福田ランプ周辺に集中して、なかなか渋滞が解消されない実態があります。どちらが来店されるかは正式に決定していないと聞いておりますが、あの付近では車で来られる方が非常に多いのではないかと思います。たつの市の隣接自治体である太子町についても影響があると思われれますので、参考にいただければと思います。

【熊谷事務局員】

他に何か共有事項はございますか。

【委員】

意見・質問なし

【熊谷事務局員】

それでは以上をもちまして、本日の会議を終了いたします。閉会にあたりまして、事務局長より、お礼の挨拶を申し上げます。

5 閉 会

【森田事務局長】

委員の皆様におかれましては、本日は慎重なご審議をいただきまして誠にありがとうございました。

今後も会議運営にご協力いただきますようよろしくお願いいたします。

以上をもちまして、令和5年度第2回太子町地域公共交通会議を閉会とさせていただきます。ありがとうございました。