

第5回 三木市バス交通活性化協議会議事録（抜粋）
（平成27年2月27日（金））

（協議会の開催について）

オブザーバー

今回の活性化協議会、要綱に基づくと招集権限者は会長となっているが、そのあたりはどう考えるのか。

事務局

前回正・副会長が辞任されるという事態になり、委員の皆様には大変御迷惑をおかけした。会長が御退任される前に「事務局の方に後はお任せします」というふうに言われた。要綱16条で「定めのないものは協議会に諮って決める」となっているので、事務局の方で進めさせていただきたい。前回、特に異論等なかったもので、このたびについては事務局の方で招集し、次期会長選任までは事務局で進めさせていただきたいと考えている。

オブザーバー

16条には「この要綱に定めるもののほか、必要な事項は、会長が協議会に諮って定める」となっており、事務局とは書いていない。

事務局

会長が退任される際に「後は事務局にお任せします」ということを言われて終わっているのです、そのように考えている。

オブザーバー

それは会長が不在でも、それは効力としてあるのか。

事務局

会長が辞められる際に言われたので、効力はあると考えている。

副市長

会長が前回「事務局の方に任す」ということで、後は私の方で進行させていただくことで全員に同意いただいたので、16条にならって、今回招集する者が誰もいないという状況で、進

めるまでの間は事務局の方に一任ということで会議の中で御了承いただいたと考えているので、要綱上問題ないという解釈で、皆さん進めさせてもらってもよろしいか。そういうことで御理解、共通認識をさせていただきたいと思っている。よろしくをお願いしたい。

(会長・副会長の選任)

委員 事務局一任で結構かと思う。

(異議なし)

事務局 それでは事務局として案を申し上げる。事務局としては、(公社)兵庫県バス協会の〇〇専務理事を会長に推薦させていただきたく思う。皆様いかがでしょうか。

(異議なし)

(続いて会長指名で副会長に〇〇まちづくり部長、監査委員に国土交通省神戸運輸管理部神戸陸運部 〇〇首席運輸企画専門官を選任、委員了承)

事務局 それではここで会長から一言お願いしたい。

会長 兵庫県バス協会の〇〇と申します。どうぞよろしくお願い申し上げます。非常に大役で緊張しているところだが、三木市の公共交通の充実、また活性化のために皆様方の御意見を賜りながら進めてまいりますので、前会長同様、御支援いただきますようお願い申し上げます。

(路線ごとの利用実績について)

オブザーバー

乗客数の定義を教えてください。全路線を乗られた平均人員なのか、それとも例えば1つの区域、バス停の間だけ乗

られた場合でも1人とカウントされているのか。

事務局 各区間に乗った人も1人とカウントしている。

(バス交通にかかる経費について)

副会長 国・県補助路線の1人当たりの補助金額を算出しているが、国・県であれば他市の補助金等も入っていると思うが、それを合計した金額となっているのか。あるいは年間利用者数についてはどういう形、例えば三木市内限定なのか全体路線での人数となっているのか。

事務局 補助金額についても利用者についても、三木市分の数字だけとなっているため、補助金額は三木市負担の補助金額、利用者数は三木市の利用者数という計算で算出している。

オブザーバー

三木市内から北播磨総合医療センターに行くのに、例えば市役所から行くのにタクシーを使った場合はいくらくらいか。

副会長 医療センター行きのバスを計画する段階で試算をしている。市内は広いため平均的に計算すると、正確な数字は覚えていないが、約4,500円程度と試算されたと思う。

(三木市バス交通見直し計画(素案)に係る質疑応答)

委員 まず第1点、「具体的な見直し策(案)」の(5)について「バス交通にかかる市の財政負担は増やさないことを原則とします」という書き方をしているが、非常に違和感のある書き方。(1)から(4)まではある程度「見直しを行います」という言い方をし、その下に具体的なことを書いているが、(5)は「原則とします」と結論を既に書いているという捉え方をされるのではないか。

次に、市内一律150円の関係で、基本的にニコパカードを使用した方のみと言う話。乗車時に取る整理券があれば多分乗

った場所が分かるので、三木市内で整理券を取って三木市内で降りれば、市内乗車ということが分かるのではという質問が市民から出ないのか。

3点目、「財政に与える影響」の中で、スクールバスについては、見直し後はゼロにしている。増減の理由は「スクールバスの混乗化」ということで、現予算の4百万円が0になるということであれば、具体的な見直し策(案)の最初の「3つのバスの垣根をなくします」のところにスクールバスを足さないと、全部を示したような形にはならないのではないか。

事務局

まず1点目については、(1)～(4)と具体的な案を示している中で、これら全体を統括して、やはり交通は重要だがお金をかけ過ぎるわけにもいかないの、原則として5番目に財政負担を掲載している。具体的な見直し策を進める上で重要なことなので、あえて5点目に掲載している。

2点目については、路線バスは1台の車両で同じ路線をずっと走っているわけではない。整理券で乗ったバス停は分かるかもしれないが、例えば「整理券番号5番」がどの路線の5番から乗ったものか分からない。料金箱と一緒にしてしまうので、関係機関、事業者とも協議したが、やはり整理券では正確な乗降の記録は分からないので、このたびの見直しについてはICカードを利用した場合のみ適用としている。

3点目、私の説明なり資料の書き方がまずくて申し訳ない。現在、スクールバスが大二谷の所を走っているが、路線バスで兼用してもら。要するに、他の小学校では路線バスで通っている児童もいるので、それと同じような形態を取らせていただきたい。それによってスクールバスを削減していくというか、スクールバスの経費を抑えていくと。今は別途スクールバスの経費がかかっているが、見直し後については路線バスと同じ経費の中で通学用のバスとして利用していただくということ。

委員

分かりました。ありがとうございます。

委員

福祉課が発行している福祉乗車券については、正規の運賃をいただいても良いのか。それとも現金と同じ扱いになるのか。

副会長 あくまで回数券は現金と同じ取扱いをする。乗る時に空のニコパカードをお持ちいただくことが、あくまで150円で乗っていただくことの原則となっているので、お持ちでない方は正規運賃を払っていただくという形になる。

委員 ニコパカードがあれば、150円を回数券で払っても良いということか。

副会長 それはオーケー。

委員 カードがなければ正規運賃ということか。

副会長 そうです。

委員 ここでは三木市のバスのことばかり書かれてあるが、三木、自由が丘、青山、緑が丘でバスを運行しているが、ほとんどみつきいバスと直通バスが当社の路線と重複運行している。このたび乗降自由ということになれば影響も大。この路線が黒字だったら良いが、数千万円の赤字が出ているのが現実。それを神戸市の路線の黒字から補填している。

 当社としては、午前8時から午後4時の時間帯について路線の見直しを含むダイヤの見直しをさせていただきたい。それについては、また三木市さんの方には提示させていただく。

事務局 確かに重複している。時間帯によっては必要以上に多くなる可能性があるので、そのあたりは調整させていただきたい。

委員 「資料2　バス利用者一人当たりの補助金の状況」について、地域ふれあいバスの一人当たり補助金額が560円と入っているが、この根拠は何か。

事務局 運行経費として、市から運行している4地区に補助金的なものを出している。それらを年間の利用者数で割った金額となっている。

委員 補助金はどれくらいか。どういう名目で出ているのか。

副会長 これは補助金と書いているが、委託金に訂正願いたい。
市が事業として行っており、地域ふれあいバスを運行していただいている4地区に対し、委託という形で支払っている金額がこの数字。それを利用者で割った数字が1人当たり560円。なので、地域によってはこの数字が前後する場合もある。

委員 地区別の委託金を教えてほしい。

事務局 後ほど御説明させていただく。

オブザーバー

「2 バス交通における現状と課題」について。

1点は「バス利用者の減少」のところ。「コミュニティバスについては、その利用目的が日常生活に密着」「路線バスについては、その利用目的が通勤・通学や主な」となっているが、通勤・通学や買い物も日常生活なので、書きぶりを分けた方が良いのではないか。

次に、「効率的な路線への再編」というのは最初の重複運行のところから分かるが、「再編において積極的にバスを利用しやすい運賃体系を築いていく必要があります」というのは、何をもちってそう書かれるのか、データとして何があるからこういう課題があるのかという点。

次に「課題」の中でモビリティマネジメントについて触れられているが、それについて後ろの見直し策等に何も出てこない。そのあたりはどうお考えか。

事務局 まず1点目、分析の表現については検討させていただく。確かに御指摘のように日常生活というのは通勤、通学と同じものかと思う。

2点目については現状のバス利用者が減少しているというところと、見直しに係る方向性としてバス交通を将来にわたって守り抜く、それらを受けて利用していただくことが重要になってくるので、その一環として利用しやすい運賃体系を築いていくことを計画している。

モビリティマネジメントについては特に具体的な案・策とし

ては示していないが、このたびの見直しについては意見交換会を開催するが、この見直しがスタートしてからも、住民との意見交換会や地域との話し合いを進めていきたいと考えている。

オブザーバー

課題として書かれたのであれば、その対応策は書いていないと答えになっていない気がするので、検討いただきたい。

次に、具体的な見直し策。「3つのバスの垣根をなくして対距離運賃を導入される」という説明があった。そこからいきなり運賃体系が均一運賃になっているということが分からない。3種類のバスの写真があるが、「次の3種類」と言うのは下の路線バス、みっきいバス、直通バスということなのか。

車両はどうされるのか。今3種類車両があるが、統合した後そのまま走らせられるのかを教えていただきたい。

続けて、運賃市内一律150円という話で、これは路線バスの初乗り運賃が150円または160円なので、それ以上にするとおかしいということ、150円とする理由としては分かるが、均一運賃を導入するという説明はない。なぜ均一運賃を導入するのかという説明は、きっちり書かないとおかしい。

通常であれば均一運賃、定額制にすると利用者がこれくらい増えるとかそういうデータをもって、だから定額制にするんだという話になるが、そこが書いてない。

例えば、負担を強いるという部分で150円の均一という部分を上限200円にすれば、初乗り運賃は150円、200円以上の運賃については上限200円。県内他市で実施されている事例で言うと、初乗りは150円、160円の運賃はいただく。200円を超えるところについては200円ですという案もある。そういった意味から150円というのが何故かと。均一運賃を導入する理由をもっとしっかり書かないといけないと思っている。

あと、ニコパカードを利用すれば150円という話だが、市民以外が三木市内でニコパカードを使った場合の運賃はどうなるのか。

次に「(参考) バス交通不便地対策について」について、デマンド交通による新たな移動システムの導入を検討しますと書いている一方、デマンド交通の導入は見送りますとある。「今

回はデマンド交通の導入は見送りますが、将来的には検討します」というふうな書きぶりの方が良いのではないかと。

次に予算額の話で、上限で現行の予算額4億円と17ページの予算額4億32百万円が同程度かどうかという議論はそれぞれの主観があろうかと思うが、上限に達した場合にどういったことをしていくのかということを考えておかないと。

また、結局利用者が減れば当然負担も増えてくるはず。そういった時に、予算に限度があるのであれば「どういった条件になるところから見直していく」等の対応案の基準を今の段階で決めておかないと利用されないのではないかと。

(中断)

オブザーバー

今お答えいただかなくても結構なので、意見として、意見表明させていただいたという形で結構。

会長

次回お答えさせていただくということで、よろしく願います。

委員

まず1点目。この素案について、市民の方々からすれば150円になってありがたいと感じられると思うが、一旦150にしてしまうと、大きく市の交通政策に関する方針が変わった場合にこれを元に戻すとなると、市内のバス路線はその反動によって利用者が非常に減ってしまうと思う。大きく方針が変わった場合の対策というのをどのようにお考えになっているのか。

2点目、例えば福有橋から明石駅までニコパカードで通して利用した場合、150円均一の恩恵を受けることができるのか。

3点目、市内の路線でも高額な運賃体系の路線があるので、例えば吉川方面から三木まで来ると600円を超える運賃になっている。そういった中で、600円を超える利用者の方が150円で利用できるとなれば非常にありがたいが、市の負担額は400円を超える。一方、160円の距離しか乗らない人からすれば負担額は10円で済む。そういった中で、150円の均一運賃というものに対して市民の中から不公平があるというような声が出てくるのではないかと。

もう1点、これだけ大きなダイヤ改正になりますと、事業者のダイヤ改正に関わる費用、人件費等々が非常に多く発生しているので、その部分を事業者が負担しているということを皆様に周知いただきたい。

事務局

1点目、150円を仮に従前の制度に戻すとなると、非常に大きな影響があるかと思うが、市内のバス交通の活性化により市民生活を守っていくという大きな方針を持っているので、今現在のところは150円均一を継続していきたいと考えている。大きく方針が変わった場合というのは今現在想定していないが、できる限りこの制度を継続していきたいと考えている。

2点目の市外を越えたケースでの適用だが、あくまでも市内間での移動なので、例えば三木市内で乗って明石へ行った場合については通常運賃となるようなシステムを考えている。

市内でも高額の間があるということで、それに対する市の運賃補填については不公平感があるのではということだが、市が補填する額については差ができるが、市内一律150円でどこでも行けるということになるので、誰でも同じサービスを受けられるという考えでいる。

ダイヤ改正費用については、事業者等と調整していきたいと考えている。

オブザーバー

2点目の質問で、市外でも直通で乗った場合は恩恵を被れないということだが、そうすると市のギリギリの境目までニコパカードで行き、そこから同じバスに乗り換える。一旦降りてまたそこから乗って市外に行く方が安く行けるのであれば、そういった利用者が出てくることも想定されるので、その点も考えたい。

事務局

そのような問題も認識はしているが、一旦降りて再度乗車するということは制限できないと思っている。また、制限する手法もないと考えている。

委員

さきほど〇〇オブザーバーから10ページ以降について何かあるというお言葉があったので、伺ってもよいか。

オブザーバー

運賃150円となった時に、神戸電鉄粟生線の初乗り運賃は170円です。そうした時に、市内の粟生線の利用が減るのではないかということが一番危惧している。10ページ以降の資料において、緑が丘については神鉄の乗継ぎを便利にするという記載があるが、他の地域についてそういう記載はない。このまま市民に出すと「緑が丘で乗り継げばいいんだ」ということになってしまう。

実際にそういうつもりなのか、他の駅でもきちんと乗継ぎを確保されるということであれば、きちんとそれぞれの駅で乗継ぎができるということを書いてもらわないと、このまま出すと、神戸電鉄を利用される方は三木市にいなくなる、ということ危惧しているので、そこについては再考をお願いしたい。

事務局

今現在、路線バスが神鉄の駅と接続している。例えば上の丸だと、路線バスとして利用できる便がプラス4便となっているので、そういった関係では神鉄との接続強化につながるものと考えている。表記していないということだったので、できる限り分かりやすく表記させていただきたい。

会長

緑が丘と上の丸以外にもあるのか。あるのであれば全て書いていただきたい。

副市長

今、〇〇委員がおっしゃったように、神鉄の乗継ぎ、特に緑が丘以外、自由が丘、志染、恵比須、上の丸、三木駅等もあるので、これは貴重な御意見として、記載を検討させていただきたい。

また、モビリティマネジメントの具体策、運賃の理由と大変貴重な御意見をいただいているので、記載については検討させていただきたい。ありがとうございます。

オブザーバー

よろしく申し上げます。

委員

直通バスの改正点の中で、7便、8便の利用者が非常に少ないのでこれを改正という案になっているが、現行は8便、改正

案は6便までで1時間早くなるということだった。改正案②なら最終便が2時間早くなるということで、お客さんが来ていないのでやむを得ないということにはなるが、やはり検査の状況によって長引く場合もあるので、2時間早めるというのは。

せっかく行っているいろいろ難しい検査をして、帰る時にバスがないということもあるので、これについては改正案①とか、そういうところにしたらどうかと思うので、御検討いただきたい。

事務局

減便後の運行間隔についてはこの協議会の方で、事務局としては決めていただければいいと考えているので、他に御意見があればこの機会におっしゃっていただきたい。

今の7便目であればだいたい4時から5時くらいに病院発となっているが、どうしても遅くなってしまった場合、三木の方であれば病院から檜山駅まで病院のシャトルバスが、今だと夕方7時40分まで出ているので、遅くなってバスがない場合は無料のシャトルバスで檜山まで行き、そこから三木市内へ戻るという方法も取っていただくようになるかと思う。

運行間隔については、60分及び90分のどちらがいいのか、こちらとしても決めかねているところがある。

委員

シャトルバスも出ているが、その場合は神鉄に乗って志染からまた家を向いて変えると。直通バスなら割合ルートも身近なので帰りやすい。2時間短縮するということはちょっとと思うので、できれば1時間くらいの短縮でもらったら良いと思う。

会長

(事務局に対し) 本日の協議事項については、いろいろ皆様から御意見をいただいた。そこを事務局で整理し、修正していただく。後でスケジュールを言っていただくが、次回も継続するという事によろしいか。

事務局

それで結構です。今日御意見をいただいた分を、今予定している3月に資料へ反映し、もう一度同じような議論をしていただく。本日の資料をもう一度じっくり見ていただき、次回の協議会までに事務局へ言っていただく、または次回の協議会で御発言いただくという形をお願いしたい。

(スケジュール)

委員 このスケジュールでは10月実施はできない。というのは、申請が2か月前になるため、活性化協議会の決定等は7月初めくらいに決めていただかないと、申請に関係してくるので、そこから変更等ができない。6月の終わりか、いくら遅くても7月の初めまでにしていただきたい。検討だけお願いしたい。

 もう1点、これは要望だが、デマンドバスについては路線バスを補完するなど、導入に当たっては路線バスとの整合性が図られるよう、十分留意していくことをお願いしたい。

事務局 ありがとうございます。