

第3回 三木市バス交通活性化協議会議事録（抜粋）
（平成26年12月22日（月））

（バス交通の見直しにかかる理念について）

会長 「まちづくりの基本理念」と「バス交通の見直しに係る理念」はどんな関係になっているのか。まちづくりの基本理念を実現するためにバスはどうあるべきか、というつながりになっていないように思うが。

事務局 「バス交通の見直しに係る理念」が具体的になってしまっているが、バス交通の見直しそのものが目的ではなく、手段であると考えている。

会長 結論のようにみえるが、そうではないのか。

事務局 この項目に沿った形で見直しを行っていきたいという考えでお示ししている。

会長 理念を持ち出した根拠、こういう理念のもとでするのが良いんだという説明をいただきたい。

事務局 バス交通はまちづくりを進めていく手段だが、当然まちづくりには介護、医療、安全、教育、福祉と全てのものが絡んでくる。交通だけに予算をかけるわけにはいかないため、限られた予算の中で効率的な運行をしていくという考え方をベースに持っている。そのことから、3種類のバスを一体的に捉え、混在する状況を解消しながら整理統合をしていきたいと考えている。

会長 路線バス、コミュニティバス、直通バス、それぞれ役割・機能が違うからこういうことになっていると思うので、それぞれの役割・機能が十全に発揮できるように全体を整理統合するというのなら分かるが、「区分をなくし」というのはこの3種類を全部路線バス、あるいはコミュニティバスにしようという意

味か。

あるいは、この中にふれあいバスは入っていないが、それは一体的には見ないのか。

事務局 地域ふれあいバスについては、この3種類を補完する形で地域が主導になって運行していただいている。

会長 補完しているというのなら、それは一体的に考えているということでは。

事務局 そういう意味ではそうなる。
区分をなくすということについては、均一運賃の導入を考えた際の現金やニコパカードという問題を踏まえ、コミュニティバスについても距離に応じた運賃を導入するのが一番かと考えている。

会長 共通運賃体系にするという意味であれば、区分は残るということではどうか。路線バスは今までどおり事業者が運行し、コミュニティバスは委託のままだが、運賃体系はできれば共通化すると。

事務局 はい。

会長 次に、「財政負担を増やさず」というのは、減らすということも入っているのか、それとも維持するということか。

事務局 上限を設定したいと考えている。サービスを維持しながら財政負担を減らすという案と、経費を維持しながらサービスを向上させるという案と、2つあると思う。サービスを維持できるのであればという条件が付くが、減らすということも入っている。

会長 であれば、資料10ページの「予算額約4億円程度」と一致しないのでは。

事務局 4億円は上限と捉えていただきたい。

会長 3 ページに「自動車に依存するという市民の意識を変えていけない限り、バス交通を残していくことはできません」と書いてある。

市民は便利な方を使っていると思う。とすると、市民に不便を強いてでもバス交通を残すという意味になるのではないか。

事務局 不便を強いるつもりは毛頭ない。高齢化が進む中で、自分で車を運転できず交通手段がなくなって、さてバスに乗ろうかとなった時にないという状況では困るので、ある程度は仕方ないと思うが、少しでも車依存の姿勢を改めていただき、バスを使っていたきたいと考えている。

会長 ここは車が便利に使える地域。その良さをなるべく残していてもいいのでは。

車を便利に使いながらバス交通も残せるような、あるいはバスに限らず車以外による移動が可能になるような方策を考えていく手立てもあるのではないか。

なぜバス交通だけなのか。「バス交通活性化協議会」だからかもしれないが。必要な時に公共交通を使えるようにしておくことが目的のように聞こえるが、それは必ずしもバス交通とは限らない。大半はバス交通になるかもしれないが。そういった手立てを考える、という理解でよいか。

事務局 はい。

(直通バスにおける見直しの概要と検証結果について)

会長 直通バスの利用者数について、「当初計画の約70%」と書いてあるが、これはどのように評価しているのか。ややネガティブな印象で書いてあるが、通常新しい路線をつくった場合、それに応じて生活パターンが同時に変わるわけではなく、それぞれの生活パターンは維持したまま、便利なものは徐々に使っていくって、今度はそれが前提になって生活パターンも変わっていく。S字カーブを描いて徐々に変わっていくものであり、半

年で計画の7割まで行けばいいのではと思うが。

計画の値はどのように出したのか、あるいは当初想定していたうち、どのような人が乗っていないのかにもよると思うが。

事務局 直通バスを運行する際に、年次ごとに利用者の予測を立てた。その26年度の値が170名だったが、資料にあるように70%にしか達していない。

利用率をみると、三木市民の外来患者のうち3人に1人が直通バスを利用して通院している状況は定着しているため、直通バスの利便性を高めるとともに、外来患者数を増やしていくような方策も必要と考えている。

会長 当初計画に問題があるかもしれない。
途中乗降ができないことは考慮されていたのか。

事務局 そもそもそういう条件でスタートしているので、運行形態は当初どおりである。

オブザーバー 4～8月と9～11月で比べているが、4月の利用が少ない。
6～8月と9～11月で見れば、増えているとはいえないのではないか。

事務局 4月が少ないのは、消費増税の影響と分析している。
直近で比べると確かにさほど増減がないが、実際にバス停が増えた所の利用をみるとかなり増えている。その点について、利便性が向上し利用者が増えたと考えている。

オブザーバー その言い方がいい。グラフの数字をもって利用者が増えたと言われると、どうかなという気がする。

会長 それ以外の影響はないだろうか。計画を立てた時の想定条件と実際とが変わることはよくある。例えば景気が悪くなったから外へ出なくなったとなれば、計画を立てる側にすれば何の落ち度もない。そういった影響も考えた上で、何が違っているの

かという話になる。

(地域ふれあいバスについて)

委員 地域ふれあいバスの拡充について、「現在運行している4地域の連携を図り、協力し合って対応」とあるが、具体的にどういう考え方なのか。

事務局 現在、別所、細川、口吉川、自由が丘の4地区がそれぞれ拠点を持ってその地区内を運行しているが、各地区がドライバーの不足や高齢化の問題を抱えている。

あくまで案だが、地域を越えた拠点を一つつくり、原則は地域の方がその地域の運転をするが、足りない地域については他の地域の方が運転するといった連携を考えている。地域を越えて行き交うのではなく、ドライバーの確保について地域連携を進めていってはどうかと考えている。

委員 別所で今一番困っているのは、バスの協議の役員が育たないこと。事故の心配等で、若い方が集まらない。どこもそうだと思う。拠点を一体化しても、ドライバーが集まるのか疑問。日当も出ない中で地域間もということになれば、ますます集まりにくいのではないか。

事務局 地域によって人口の多少も違うため、人材については広い範囲で集め、ドライバーとして活躍していただくことが一つの解決策となるのではないか。現実にどれだけ集まっていたりかということや運転中の事故への対応など、課題はあると思うが、一つの案としてお示しした。

委員 職業的とはいかないまでも、勤める代わりに何か。

事務局 1日勤務する程度の金額はお支払いできないが、有償ボランティア的な。

委員 ふれあいバスは私どもまちづくり部の所管だが、道路運送法

の適用外で行っているため、業務としてお支払いすることは難しい。地域の方々に集まっていただいて会合の場を持つという横のつながりは、すでに始まっている。今の枠の中で、それぞれの助け合いができればいいなと市が考えているということで御理解いただきたい。

委員

地域ふれあいバスが地域から出られないのは仕方ないが、他に方法はないものか。口吉川はお店等が少ない。バスが運行されても通過になってしまっている。住民が吉川のかたんと細川の農協支店へ、目的に沿った移動ができればいいと思っている。

直通バスが自由に乗降できるようになる案はありがたいが、直通バスは桃坂から北播磨の方へ向かってしまうので、路線バスとの関係もあると思うが、何らかの形でみっきいバスやよかたんバスで細川や吉川へ動けるように考えてほしい。

委員

「第4次公共交通網計画」には直通バスは入れていないが、同じ路線を走っていて、片方は乗降できない、片方は乗降できるが料金が高いという状況を何とか解消できないかという意見が出ており、今回の見直しがスタートした。

地域ふれあいバスについては、地域の方々に頑張ってやっていただいている部分なので、それは地域でできる限りやっていただきたい。また、地域の方が地域の方を乗せる共助により、地域内のコミュニケーションも醸成されていく。この部分については、今回のバス交通の中ではうたうが、あくまで別の部分としてやっていただきたいと思っている。

委員

ふれあいバスについては前から承知しているが、路線バスが渡瀬やみなぎ台で止まってしまうので、よかたんから細川までの運行経路について連携をお願いしたい。

会長

行きたい場所や実際に動いている場所とバスの路線やダイヤがうまく一致していないのだと思う。

委員

高齢になると、「乗継ぎなしに」ということを希望されている。

委員 今回、事務局の方で説明したようにバスの垣根をなくして、今ある口吉川から三木地区方面、口吉川から吉川方面の路線を活かしつつ、もう少し整理統合する。

また、金額は決まっていないが料金は市内均一という形で、できるだけ市民の皆様にとって平等に自己負担という手段を取っていくことは事務局で考えてもらっている。

(運賃均一化について)

会長 これについては、資料6「協議会への御意見・御提言」の中に「三木市の財源にも、少しでもプラスになるのであれば、利用者は200円でも負担にならないとの意見が多いです」という意見もある。あるいは前回の検討の中で、違う距離を同じ運賃で行くのは平等なのかという議論もあった。そのあたりはまた整理する必要がある。

委員 市から相談を受ける中でいただいているプランについて紹介したい。

150円均一とした時、運賃表が三木市内全て150円というわけにはいかないので、三木市民が三木市限定のニコパカードを利用すれば、例えば表示が300円の区間でも150円で済む。その差額は市が負担するという事で、路線バスのキロ制運賃に変更はない。このシステムであれば、現行の運賃制度を変更することなく均一運賃で利用いただける。ただし、三木市限定のカードを購入した三木市民のみの適用が前提となる。

例として多可町、これも神姫バスだが、100円均一で実施している。神戸市や姫路市も、同じようにカードで敬老優待制度を行っている。

現金で利用したいという市民もたくさんいると思うが、そこをどうするかが一番大きな課題。

事務局 三木市民限定のニコパカードではなく、一般的なニコパカードで行い、市外の方も市内移動でバスを利用すれば均一運

賃を適用できるようにと思っている。

委員 この運賃体系になると、通学定期よりもニコパカードの方が割安になってくるため皆そちらに移行すると思うが、利用者が増えて市の補填も増えていった場合、予算額の上限に収まるのか。

事務局 定期券の金額設定については、現在事業者と調整中。
運賃補填することによって、仮に利用客が2倍、3倍になった場合、市の補填額が大きくなるが、例えばコミュニティバスの補助金を考えると、赤字の補填を補助金で投入するのか、運賃補填として投入するのかという違いである。

国・県補助路線でその考えが通じない部分や、市が補助していない路線は市が全て補填することになるが、バスの利用が促進されるという意味で、市としては本来歓迎すべきことだと考えている。

委員 既存の路線バスは欠損補助だが、運賃補助も視野に入れるということに理解した。

会長 どちらが市民にとって望ましいのかという判断になると思う。

委員 緑が丘、青山地域では、非常にバスの便が良く、いろいろなバスに乗ることができる。直通バスが途中乗降できるようになるのはありがたいが、路線バスとの競合がある。緑が丘のことを考えれば、路線バスと直通バスとは青山5丁目ぐらまでしか競合していない。

みっきいバスは青山5丁目から森林公園、三木営業所まで運行しているが、乗継券は利用されているのか。乗り継ぐ人から50円くらい取れば、券を利用されるのではないか。

緑が丘には、社会福祉協議会が車いす利用者を輸送している「ハートケア」があるが、ふれあいバスと同じく運転手の確保が難しい。今現在13人で緑が丘区内だけで運行しているが、次々と辞める人がおり、運転手の確保には苦慮している。

委員 乗継ぎについては、元々三木営業所に行っていたものがなくなったことに住民の方の苦情があった経緯がある。当初は120名～105名くらい乗継ぎの利用があり、一部の便が三木営業所に行くようになった後は減ったものの、月80名ほどが利用されている。

我々は今回の見直しの中で、全便が三木営業所に行くよう提案している。事業者としては、安全運転が乗務員の仕事であるため、乗継券のような手間はなくしてもらいたいのが本音。

委員 確かに運転手さんは困っておられる。

会長 さきほどの話に戻るが、市の負担についてきちんと予測をしていただいて、どういう制度、仕組みにすると市の負担、つまり市民の負担がどれくらいになるのかということに対し、負担する側、納税者がどう考えるのかで決まってくる。市民がどう考えるのかということなしに、市が負担するから安心してくださいという話ではない。そういう議論が抜けているのではないか。

市がいくら負担することが妥当なのかは、どれくらいのサービスを市民に提供しているのかということによって違ってくる。安かろう悪かろうという選択もあると思うし、良いものを高い負担でということもある。それをどこにするかというのがこれからの話になる。そういう意味で、きちんと予測をして、案をいくつか示して、直接聞かなくても市民の方が納得してくれるだろうという案を、ここで皆で市民の代表として選ぶことになると思うが、なぜ最初から150円なのか。

それから、運賃補填をすると、市の負担だけではなく事業者の収益も増える。つまり、運賃補助をすると利用が増える。利用が増えると、固定費用はあまり変わらないが収入が増え、そのうち一定比率が事業者に入ってくる。そうなると、市が事業者に補助をしているという形になるのではないか。これは市民からはかなり批判される可能性がある。きちんと説明すれば良いが。

一つの方法は、運賃補填をして、そのままだと事業所の収益は増えるけれども、それは市が負担することによって起こって

いることなので、それによる事業者の増収分は市にキャッシュバックするという。さきほど御説明いただいた単なる運賃負担だけであれば、市の負担と事業者の収益がいずれも伸びることになると思う。

委員 神姫ゾーンバスは、三木市内はほとんどの路線が150円。路線的に150円を超えるのはグリーンピア線と防災公園線だけであるが、ほとんど乗っていないため、収入的にはそんなに増えない。逆に直通バスが途中乗車することによって、路線が重複しているため、神姫ゾーンバスの収入が減る。だから、前の会議で再編するという話をさせていただいた。

会長 では、さきほどの言い方を修正する。収益の増加、減少のバランスをきちんと考えた上で、しかるべき再編案をつくることになる。

委員 運賃体系について、現金での利用は難しいということで調整中だが、ニコパカードと現金の割合は50%となっている。
ニコパカードの利用者のみとする場合は、ニコパカードを持っていただくために、早めに普及活動をしていかなければならないのではないか。

委員 私は三田で神姫バスを利用しているが、8割、9割はニコパカードを利用されている。日頃利用されている方はニコパカードが便利だと思う。

(バス交通不便地への対応について)

会長 さきほど、ふれあいバスのところでドライバーの確保が難しいという話があったが、ふれあいバスは定時定路線で運行しているのか。

委員 定時定路線で運行している地域、曜日や午後だけはデマンド型など、地域によって特色を出して、利用者の希望に合わせた運行をされている。

会長 そうであれば、10ページにある「デマンド交通を導入しない」という話ではなく、既に一部そうになっているということではないのか。

事務局 そういう意味では、現在の地域ふれあいバスでデマンド式のものを一部導入されている地区はある。

会長 ドライバーの確保で苦勞している地域が、定時ではなく一部デマンドにするとかなり緩和できるのではないかとということで、一体的に考えてはどうか。必ずしも定時にこだわることはないのではないのか。

事務局 10ページの「デマンド交通の導入」は、あくまでも市が実施主体となるもの。

会長 デマンドというのは乗りたい時に運行するもの。それはこの資料からは読み取れない。

 今の形態で定時路線をデマンド化しても、地域ふれあいバスのインセンティブ等には全く影響しないのではないのか。

副会長 ここで言っているのは、地域ふれあいバスを運行しているエリアは、市から新たにデマンド型が想定される新たなシステムの導入による競合は避けるという意味。もちろん地元が望んで地域ふれあいバスをデマンドにさせていただくのは全く問題ない。

会長 10ページで「利用の少ない時間帯やルートについては、廃止・縮小します。」とあるが、廃止された場合、利用していた方々への手立てはどのように考えているのか。切り捨てになるのか。

事務局 補完的な公共交通として地域ふれあいバスを考えているが、全てがそれでカバーできるものではないと思っている。

会長 隙間の方々は我慢してくれということか。

事務局　　今までの直通バスのルートについても、利用実態を見ながらルートの変更や一部廃止などを行っている。経費面でいくらでもバス交通に投入できるわけではないので、廃止する中で補完的な形態は難しいと考えている。

会長　　バスの運賃補助はあってもタクシーの運賃補助はないのか。それも補完の一つの方法であると思うが。

バスを利用できる人はバスを使い、バスでは非効率なところはタクシー補助に変えさせてくださいという話もあって良いのではないか。今の話であれば、バスでするのか、何もしないのかの二者択一であるように聞こえる。もっと他のいろいろな方法があって、それを考えるとバスはここでは効率的でないとなるのではないか。

そこが住民に対する市の基本的な姿勢だと思う。採算に合わないから我慢してくださいと言うのと、フルのサービスはできないけれども半分、3分の1でも支援する、そのためにいろいろな手段を考えるというのが住民向きの市役所だと思うが。

事務局　　タクシー助成についても、月何回と回数限定をする等の仕組みも検討する必要があると思う。

会長　　仮に現在のサービスを維持するとすれば、その中でより効率的な方法を考える。それによって市の財政負担も減らす。しかしサービスは下げない。ということになるが、そういう知恵を出し合うのがこの協議会であって、採算に合うから続ける、合わないから止めるというのであれば、採算の数字だけで決めれば良いのではないかと思うがどうか。ここも書き足りないのではないか。

委員　　10ページの「特に吉川地域では、生活圈となっている三田方面への移動手段を維持・拡充します」について、吉川ではいろいろなバスを出していただいているが、みなぎ台では三田線の便数が減っているし、上吉川地域もほとんどバスが走っていない。どのようにしてもらえるのか聞きたい。

事務局 具体的には決まっていないが、アンケート調査の結果から、吉川地域の6割以上の方が生活圏として市外、おそらく三田方面に買い物に行かれているという実態を踏まえ、そういった所の移動手段の維持は最低限しながら、充実も考えていきたいと思っている。

便数が減りつつあるという指摘について、みなぎ台も高齢化が進みつつあると思うが、将来的にも安心して生活できるような方策を考えていきたい。

委員 期待している。北播磨医療センターの直通バスの利用も徐々に増えて行くと思うので、よろしく願いしたい。

(バス交通以外の施策について)

委員 北播磨総合医療センターの経営に関することだが、神戸等の病院と比べると、駐車場が非常に大きく料金も無料である。有料化するなど何か手を打つことはできないのか。

委員 駐車場が有料になれば、バスにも乗ってもらえる。

副市長 小野市と一緒に病院をつくっているのですが、三木市だけで判断できない。

それから、小野市民病院も三木市民病院も駐車料金は取っていなかった。市外に病院を移転し不便をかけている中で、まだ駐車料金をも取るという選択は、市としてはできなかった。

また、今でも駐車場はいっぱい、自家用車で通院している方からは「バスの部分まで駐車場を増設してくれ」という意見まで出ている。

会長 三木市だけでは何ともできないということだが、小野市でも同じ議論が出ているかもしれない。こういうことはぜひ連携していただきたい。

副市長 一度小野市と連携をさせていただく。

会長

案外、スツと話が進むかもしれない。

公共交通あるいはバスというのは一手段なので、それだけで全てが良くなるわけではない。今の話であれば、駐車場補助がいいのか、経営改善補助がいいのか、運賃補助がいいのかは、市としても総合行政となるだろう。

また、口吉川にはコンビニが1件だけという話も出ていた。街中に出ていくことは、気分も変わるし健康上も非常にいいが、いざという時という話であれば、例えばコンビニで扱っていないような物を扱うお店を補助して出す方が、市民のためには良いかもしれない。このあたりもぜひ御検討いただきたい。

副市長

おっしゃるとおり、まちづくりというのは全体の話、交通はあくまで一手段であって、あくまでも市民の皆さんのというのが目的。

前に移動販売車の募集を行った。それも一つの良いツールだと思うので、検討していく。

会長

ここは、名称は「バス交通活性化協議会」だが、バスでできることだけを検討するのではなく、バスでできないことは、できないのでやりやすい所にきちんとやっていただく提言をすることもこの協議会の機能だと思う。

ですから、どうせこれはできないだろう、というのではなく、個人ではなく協議会として発言すれば、副市長はじめ、皆その実現に手を貸してくれることと思う。

副市長

それでこそ理事任せではなく私がいる意味があるので、会長が言った観点で議論していただければ。

委員

バスの検討をしてもらえるのはありがたいが、気がかりなこととして、80歳を超えると、細川からバスに乗って買い物に行きたいと思っても、家族の支えがないと三木方面へ行けないという方が多い。

市民病院についても、検査や定期健診に自分で行ける人はいいが、お腹が痛い、息苦しくなったという時は、救急車を呼ぶまではいかずとも、一人でバスに乗っては行けない方も多い。

高齢社会において、バスを利用できない方も増えてくると思う。車いすの載る福祉バスを利用して病院に行きたい人もいる。そういうところも考慮していただきたい。

会長 今回は提出できなかったが、そこは生活実態調査の結果に色濃く出てくるはず。公共交通を利用するのは、ある程度健康で、家族が乗せて行ってくれない一人暮らしの方。そういうものも含めて、どういう人にどういうサービスを提供するのか。バスを利用できない人はバスに代わる交通手段、あるいは交通手段に代わる何かのサービスもあるかもしれない。そういうことを総合的にやっていくことによって、市の財政が少しでも改善するのではないかと思う。直通バスだけでなく、往診を充実させるとか。都内では今、往診専門の医者も増えている。

副市長 三木市内は少ない状況。往診してくれる先生もいるが、地域が集中している。今、地域でどのようにケアしていくのかが大きな課題となっている。特に、〇〇さんのいる細川地域は唯一の無医地区でもある。

会長 今後の計画を立てる上で、どれくらいの人困るのか。高齢者、高齢者で外に出られる人、車を使える人。免許の保有率はこれからどんどん変わる。今55歳以下の人の保有率は非常に高いが、65歳以上の特に女性となると低い。ということは、10年経つとがらっと変わってしまう。

 これは警察署でデータを持っていると思うので、個人情報除いた形で現在の年齢別・地区別の保有率は御提供いただきたい。後は返納の状況等。今後計画を立てる上での一つの基礎資料として使っていただきたいと思うので、御協力いただければ。