

平成23年度 第4回 福崎町地域公共交通会議 議事録

1. 日 時 平成24年3月22日(木) 14:00~15:15

2. 場 所 福崎町サルビア会館 2階 講義室

3. 出席者

	所 属 団 体	役 職 名	氏 名	代理等
会 長	兵庫県立大学環境人間学部	教 授	松本 滋	
委 員	福崎町区長会	会 長	中田 光夫	
	福崎町老人クラブ連合会	会 長	庄 幹正	
	福崎町商工会	会 長	後藤 雅一	
	J R西日本福崎駅	副 駅 長	武知 芳直	欠席
	神姫バス株式会社姫路営業所	所 長	月野木 謙一	
	社団法人兵庫県バス協会	専務理事	中澤 秀明	小西 一夫
	社団法人兵庫県タクシー協会西播地区(神崎交通有限会社)	副 会 長	依藤 義光	
	神姫バス労働組合	書 記 長	中川 貴水	
	神戸運輸監理部兵庫陸運部	首席運輸企画 専 門 官	木村 淳三	欠席
	中播磨県民局姫路土木事務所	企画調整担当 主 幹	大山 和弘	欠席
	福崎警察署交通課	課 長	宮辻 義信	欠席
	福崎町議会(民生常任委員会)	委 員	高井 國年	
	福崎町議会(産業建設常任委員会)	委 員	吉識 定和	
	福崎町	副 町 長	橋本 省三	
福崎町まちづくり課	課 長	志水 利雄		
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	高村 裕一	欠席
	兵庫県県土整備部県土企画局交通政策課	副 課 長	竹林 誠	荻 裕之 (主任)

(順不同 敬称略)

	所 属 団 体	氏 名
事務局	福崎町健康福祉課	高松 伸一
		谷岡 周和
		村上 祥教
	(株)丸尾計画事務所	西村 和記
		小林 巧

4. 配布資料

- 次第
- 座席表及び名簿
- 資料1 サルビア号再編計画（案）意見募集結果
- 資料2 市街地部のバス停及び運行ルート案
- 資料3 サルビア号の運賃、バス車両

5. 傍聴の可否

傍聴可、傍聴人3名。

6. 開 会

（事務局）

ただ今から第4回福崎町地域公共交通会議を開催いたします。

本会議は設置要綱に則りまして公開とさせていただきます。司会進行をさせていただきます、事務局健康福祉課の高松です。よろしくお願いいたします。

それでは開会にあたりまして、松本会長よりご挨拶をいただきます。

7. あいさつ

（会 長）

本日は今年度最後の地域公共交通会議となっております。皆様の有益なご意見をいただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

8. 報告事項

(1)サルビア号再編計画（案）意見募集結果について（資料1）

事務局より、サルビア号再編計画（案）意見募集結果について（資料1）を説明。

（会 長）

提出された意見についての回答は、これで良いと思いますが、この意見の一番のポイントは、電話を掛けるのに気が引けるということです。バスを利用するのに電話を掛けるのが面倒であるという意見ではなく、自分のためにバスを呼ぶことに対して気が引けるという意見であるため、福崎町の広報などでご遠慮なく利用していただくことを告知する必要があると思います。

9. 協議事項

(1)市街地部のバス停及び運行ルート案について（資料2）

事務局より、市街地部のバス停及び運行ルート案について（資料2）を説明。

（会 長）

市街地部の運行ルートで福崎町役場から南へ吉田地区を経由するループ状のルートは、所要時間は何分程度掛かりますか。

（事務局）

福崎町役場から南へ吉田地区を経由するループ状のルートは、5分程度の所要時間となつ

ております。

(会 長)

市街地部の運行ルートが変わったことによって、運行上に支障は出ないですか。

(事務局)

現行の市街地部における運行ルート案の所要時間は 45 分程度であり、特に運行に支障は出ないと思います。

(会 長)

福崎町役場から南へ吉田地区を経由するループ状のルートに変更することで、役場の周辺を何度か通る運行になりますが、役場の周辺を通る度に、役場でバスが停車する運行にするのでしょうか。

(事務局)

福崎町役場のバス停は役場の北のバス停のみに設定する予定であるため、役場の周辺を通る度に役場でバスが停車する運行ではないです。

(委 員)

やむを得ないとは思いますが、市街地部における左回りの運行の場合は、吉田東バス停から福崎町役場バス停へ移動する際に役場の南を通るが、バス停がないので停車できないため、一度文珠荘を経由して役場へ行くことになり、非常に遠回りになります。

(会 長)

左回りの場合は吉田東バス停から福崎町役場バス停へ移動する場合に、その様な問題が発生するので、役場の南にもバス停を設置してほしいという要望が住民の方から出るかもしれないですね。

(2)サルビア号の運賃、バス車両について (資料3)

①サルビア号の運賃について

事務局より、サルビア号の運賃について (資料3) を説明。

(会 長)

無料乗車券対象者の 75 歳以上の免許自主返納者は、免許を返納した年の一年間限定でバスの運賃が無料になるという理解で良いでしょうか。

(事務局)

はい、その通りです。

(委 員)

警察が実施している免許自主返納制度では、65 歳以上で免許を返納した方が運転経歴証明書を提示すると、バスの運賃や温泉施設等の利用料金の割引などさまざまなサービスを受けることができるようになっています。サルビア号の無料乗車券対象者も、警察が実施している免許自主返納制度と条件を合わせた方が良いと思います。

(会 長)

サルビア号の無料乗車券対象者を 75 歳以上の免許自主返納制者という制限にすると 75 歳まで免許を返納しなくなることも想定されるため、免許の返納が遅れ逆効果になると考えられます。

(事務局)

サルビア号の無料乗車券は、65 歳以上の免許返納者に対象を拡大することを検討します。

定期券が年間4,000円と安く設定していますので、自動車運転免許を返納した年の一年間のみ無料ということで考えています。

(会 長)

警察で免許を自主返納した人に交付する運転経歴証明書には、免許を自主返納した時期は記載されているのでしょうか。

(委 員)

免許返納者に発行される運転経歴証明書は、返納した時期も記載されています。

(委 員)

サルビア号の無料乗車券は、対象者全員に配布するのでしょうか、それとも、運転経歴証明書を見せると無料になるという形式にするのでしょうか。

(事務局)

基本的に免許自主返納者が窓口で運転経歴証明書を提示して申請すると、無料乗車券が発行される形式にしようと考えています。

(委 員)

免許自主返納者に発行される無料乗車券は、福崎町民のみが受ける事ができるサービスですか。

(事務局)

はい、その様に考えています。ただし、町外の人もサルビア号を1回100円で利用できますし、定期券も年間4,000円で購入できる様にします。

(会 長)

免許自主返納者には無料乗車券を発行するという形式より、年間定期券を無料で発行されるという方が利用者にとっては、お得感があるように感じると考えられます。

(事務局)

免許自主返納者には、年間定期券を無料で発行するという形式に変更します。

(会 長)

年間定期券の利用期間が各年の1月から12月の間となっていますが、再編後のサルビア号の運行開始時期が10月以降となっており、運行開始に年間定期券を購入しても数ヶ月分しか利用できないので、年間定期券を購入する時期が微妙になってくると考えられます。

(事務局)

年間定期券の利用期間の区切りは再編後のサルビア号の運行開始時期によって、年単位(1月～12月)にするか、年度単位(4月～3月)にするか検討しようと考えております。

(会 長)

例えば、5月に年間定期券を購入すれば5月から4月までの間の一年間を年間定期券の利用期間にするのは難しいですか。

(事務局)

基本的には、年単位(1月～12月)か、年度単位(4月～3月)で年間定期券の利用期間を決め、年によって年間定期券を色分けしたいと考えております。

(会 長)

年間定期券の利用期間を決めると、スタート月から1、2ヶ月経過すると購入意欲が沸かなくなると思います。

(委員)

年間定期券は、運賃収入の年度別計算や年度別年間定期券の色による管理などの事務的な問題があるとは思いますが、年間定期券の利用期間の区切りは年単位や年度単位にこだわる必要はないと思います。

(会長)

できるだけ年間定期券のお得感を出すべきであると思います。

(事務局)

いつの月に購入しても、年間定期券が一年間使用できるようにしたいと思います。

(委員)

サルビア号の利用料金についての考え方を2点教えていただきたいです。なぜ運賃を有料にするのかと年間定期券を4,000円に設定した考え方を教えてください。

(事務局)

無料から有料にすることについては、再編にあたって受益者負担という考え方で有料にしたいと考えています。年間定期券の料金4,000円については、1週間1往復でバスを利用すると年間9,600円の利用料金になり、できるだけ安く利用していただきたいと思い、9,600円の半額よりも少し安い4,000円にしました。

(委員)

県として有料化については賛成です。しかし、利用者に受益者負担を求めるからには、町として運行に対する収支率の目標値があり、その目標値をどの程度に設定するかを検討しておく必要があると思います。

利用者数の目標値は現在の2倍と設定されていますが、利用者が増えない場合は、運賃を値上げして200円にするのか、または、運行経費を削るのか、赤字額が増えても何も対応しないのか、町としての考え方を教えてください。

(事務局)

収支率の目標から運賃を検討することについては、収支率を全く考慮していないことはありませんが、町民アンケート結果などから運賃を一回100円、年間定期を4,000円と設定しました。その料金体系であると年間の収入が100万円程度の金額になると想定しています。赤字額が増えた場合は、基本的に利用者が少なければ利用者を増やすことを考えますが、運賃の値上げなどは行わない予定です。

(委員)

他市町でコミバスの定期券などを格安で発行している地域はあるのでしょうか。

(委員)

県内でも他市町でコミバスの年間パスという形で年間5,000円程度の格安で提供している地域はあります。

(事務局)

朝来市でも同様の格安定期券のサービスを実施しており、それを参考にサルビア号の定期券の金額を設定させていただきました。小野市では65歳以上の高齢者と障がい者は運賃が無料となっておりますが、福崎町では免許自主返納者の一年間以外は有料にする予定です。

また、サルビア号の通常運賃の設定は、路線バスの運賃が福崎駅から高橋までが約2.7kmで160円、福崎駅から上中島までが約4.7kmで200円となっております、路線バスの運賃も参考

にして、さらにアンケート結果からも町民は100円程度までなら有料でもサルビア号を利用するという回答結果から、1回100円に設定しました。

(委員)

利用料金や定期券を安く設定されておりますが、定期券を安くして利用を増やす考えよりも、利便性が高いため、利用が増える様な運行方法を考えるべきではないでしょうか。また、地域の事業者も共存共栄していくことができる運行方法を考えていただきたいです。

(会長)

郊外部から市街地部へ乗り継いで移動しても、運賃が100円になるシステムはどの様にするのですか。

(事務局)

郊外部から市街地部へ乗り継いで移動する場合は、乗り継ぎ券などを発行しようと思っております。

②サルビア号の車両について

事務局より、サルビア号の車両について(資料3)を説明。

(事務局)

町としては、郊外部はワゴン車で考えており、市街地部においても12人乗りのワゴン車にしたいと考えております。

(会長)

郊外部は現行でも利用者数は少なく増便も行うので、ワゴン車で対応できると考えられますが、市街地部は平成22年度の乗車人数の実績で1,436便の内、5便は13人以上の乗車人員になっており、ワゴン車では対応できません。そのことについて何かご意見ございますか。

(委員)

金額面からみて車両価格が小型バスとワゴン車で大きく違うため、ワゴン車にしたいという考えは分かりますが、今回のサルビア号再編に至る経緯は、町民にとってより使いやすいバスにして利用者を増やす考えで再編を検討していることから、ワゴン車よりも小型バスの方が良いと思います。また、現実的に一度ワゴン車で運行を始めると、PRなど利用促進を行って利用者が増加した場合に、小型バスに変更するのは難しいです。

(会長)

積み残しが発生した場合には、どの様に対応しようと考えていますか。

(事務局)

ワゴン車と小型バスを比較すると、小型バスは座席数が少なく立ち席が多くなるので高齢者にとっては危険であると考えられます。しかし、ワゴン車であると全て座席になっていきますので、その様な心配はないです。現在のサルビア号の利用者は通常の日であると一便当たり2~3人の利用者であり、倍の利用者になったとしても5~6人程度であるため、充分ワゴン車で対応できると思います。

積み残しの対応については、団体での利用があると利用者が多くなり積み残しが発生すると考えられるため、市街地部においても5人以上の団体で乗車する場合、事前に前日までに連絡いただくことでワゴン車でも対応できると思います。また、定員オーバーになってしまった場合は、次の便でお願いしたいと考えています。

(委員)

公共交通は不特定多数の方に公平に利用していただくものであり、原則的に乗車拒否はできません。市街地部の路線では、ワゴン車では積み残しが発生すると考えられ公共交通として問題があると思います。予算がないというのであれば仕方がないですが、できるだけ努力して大型のバス車両にさせていただきたいと思います。大型のバス車両であるとさまざまな活用例があり、小野市では、コミバスの運休日はそのバス車両を使って地域内をフルデマンドで運行する形態にしており、災害時などでも緊急でバスを運行することができるため、できるだけ大型のバス車両が良いと思います。

また、市街地部では乗降が多いので、ワゴン車ではなく乗降しやすい車両の方が良いと思います。小型バスのポンチョよりもむしろさらに大きい車両にしても良いと思います。

(会長)

ワゴン車と小型バスとでは、車両の耐久年数の違いはありますか。

(委員)

基本的にワゴン車と小型バスの車両償却期間は5年です。福崎町は対象地域ではありませんが、ノックスピーエム法により兵庫県の瀬戸内臨海部などの都市部では、バス車両を12年以上使用することが禁止されています。法律で12年と設定されていることから、バス車両をきちんと整備していれば、10年は十分に運行することができます。

(会長)

今回の会議で車両を小型バスかワゴン車に決定するのでしょうか。

(事務局)

今回の会議で車両を決定するのではなく、意見をお伺いしたいと思っています。

現行のサルビア号は大型車両で数人しか乗車してなくて空車が目立っているため、町民アンケートや町民からの意見などでは、小型の車両の方が良いという意見が多く出ています。このようなことから、町民の意見を考慮すると市街地部でもワゴン車が良いのではないかと考えています。

(会長)

車イス対応などの車両にすれば座席数はさらに減るのでしょうか。

(事務局)

ワゴン車の車両の仕様について車イス対応までは考えておりません。ただし、手摺とステップを付けた改造にする予定です。

(委員)

車両について様々な考え方があると思いますが、実際の利用者の利用しやすさを考慮するとワゴン車でも良いと思います。

(委員)

私もワゴン車でも良いと思います。

(委員)

便数も少なく乗車できない人がいると困るが、大きな車両でほとんど利用者がいないというのも問題であるため、資料中に掲載している小型バスとワゴン車の中間位の大きさで、価格も1,000～1,200万円程度の車両があればそれが良いと思います。

(事務局)

一般的に乗合バス車両で一番小さい車両が資料に示している日野ポンチョとなっています。

(委員)

ワゴン車の方が価格面でも安く小回りがきくため良いと思いますが、住民の方に多く乗っていただく考えであればワゴン車では厳しいです。小型バスでも、ポンチョ以外に座席数や車両価格が違うタイプで、送迎バスなどで使用されているローザという車両もありますので、一度、別の車両も含めて検討していただけたらいかがでしょうか。

(会長)

二者択一ではなく、より積み残しの危険が少なく、将来の利用者増へ対応可能な車両を使用して欲しいということですね。

(事務局)

車両については非常に難しい問題であり、さまざまな意見を受けて充分検討し、最終的には町で決定しなければいけないと思っています。

10. その他

(事務局)

本会議の委員の任期は、2年間となっており、平成24年3月31日で任期が満了となります。2年間福崎町の地域公共交通についてご協力いただき厚くお礼を申し上げます。今後、本会議は継続して開催します。4月以降に改めて各関係機関の委員の方に選任をお願いすることになりますので、今後ともよろしく願いいたします。

11. 閉会

(会長)

2年間地域公共交通会議にご協力いただき、誠にありがとうございました。

(事務局)

今回の開催は6月の予定となっており、運行事業者の決定に伴い詳細なルートなども協議していただくことを予定しておりますので、よろしく願いいたします。本日は、お忙しい中お集まりいただきありがとうございました。

これをもちまして、第4回福崎町地域公共交通会議を閉会させていただきます。

以上