令和８年度第１回宍粟市運賃協議分科会　次第

日時　令和８年 10 月６日(火)　午後１時 30 分～
場所　宍粟市役所本庁舎　３階庁議室

１　開　　会

２　あいさつ

３　議　　事
（１）市内路線バス乗継制度の廃止について……5

４　そ の 他

５　閉　　会

宍粟市運賃協議分科会規約

（設置）

第１条　道路運送法（昭和26年法律第183号。）第９条第４項に規定される運賃等（以下「協議運賃」という。）について協議するため、宍粟市地域公共交通会議規約第９条の規定に基づき、宍粟市運賃協議分科会（以下「分科会」という。）を設置する。

（所掌事務）

第２条　分科会は、次に掲げる事項について協議を行う。

（１）地域における需要に応じ、当該地域の住民の生活のための旅客の運送に係る運賃等に関する事項

（２）その他分科会の目的を達成するために必要な事項

（組織）

第３条　分科会は、次に掲げる委員をもって組織する。

（１）宍粟市長又はその指名する者

（２）協議運賃を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者

（３）神戸運輸監理部長又はその指名する職員

（４）住民の代表者

２　委員の任期は、次に掲げる期間とする。ただし、補欠の委員の任期については、前任者の残任期間とする。

（１）前項第１号及び第３号に掲げる者にあっては、その職務に就いている期間。

（２）前項第２号に掲げる者にあっては、当該協議運賃に係る協議が終了するまでの期間。

（３）前項第４号に掲げる者にあっては、宍粟市地域公共交通会議委員の任期と同様の期間。

３　委員は、再任されることができる。

（会長）

第４条　分科会に会長を置き、前条第１項第１号の者を充てる。

２　会長は、分科会を代表し、会務を総理する。

（会議）

第５条　分科会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

２　会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。

３　委員は、やむを得ない理由により会議に出席できないときは、その委員の代わりの者を出席させることができる。この場合において、代わりに出席した者は、委員とみなす。

４　会議の議決の方法は、原則として全会一致とするが、成立しない場合においては多数決とする。

５　会長は、会議の運営上必要があると認めるときは、会議に委員以外の者の出席を求め、説明又は意見を聴くことができる。

６　会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

７　前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（協議結果の尊重義務）

第６条　会議において協議が調った事項については、委員及び関係者は、その結果を尊重しなければならない。

（事務局）

第７条　分科会の庶務は、宍粟市地域公共交通会議事務局において処理する。

（その他）

第８条　この規約に定めるもののほか、分科会の運営に必要な事項は、別に定める。

附　則

この規約は、令和７年６月25日から施行する。

宍粟市運賃協議分科会委員名簿（第1回）

	区分	所属	氏名	出欠	備考
1	宍粟市長又はその指名する者	宍粟市　まちづくり部長	山本　信介	○	会長
2	運送事業者	㈱ウイング神姫業務部長	日下部　達也	○	第1部のみ
3	運送事業者	篠陽タクシー㈲　代表取締役	出雲　聖子 代理：出雲　聖士	○	第2部のみ
4	神戸運輸監理部長又はその指名する職員	兵庫陸運部輸送部門　首席運輸企画専門官	桒原　岳志	○	
5	住民代表	山崎町連合自治会　代表	久保　和則	○	
6	住民代表	一宮町連合自治会　代表	小林　浩	○	
7	住民代表	公募委員	井口　正也	○	
8	住民代表	公募委員	中林　久美子	○	
9	住民代表	宍粟市老人クラブ連合会長	鎌田　惠司	○	

事務局名簿

所属	役職	氏名	備考
まちづくり部	次長	菅野　達哉	
まちづくり部　まちづくり推進課	課長	石垣　統久	
まちづくり部　まちづくり推進課	係長	徳久阪　朗	
まちづくり部　まちづくり推進課	主査	藤多　祐太朗	
健康福祉部　障がい福祉課	副課長兼係長	清水　美志	
一宮市民局　まちづくり推進課	主事	溝口　ゆか	
波賀市民局　まちづくり推進課	主事	小國　駿平	
千種市民局　まちづくり推進課	主査	山田　築	

議事（１）　市内路線バス乗継制度の廃止について

１．経緯

令和７年 10 月 30 日に開催した令和７年度第２回宍粟市地域公共交通会議において、乗継制度の廃止について提案があった。その後、宍粟市政策会議において、市として乗継制度を廃止する方針が出されたため、この廃止について協議するもの。

２．乗継制度の現状と課題

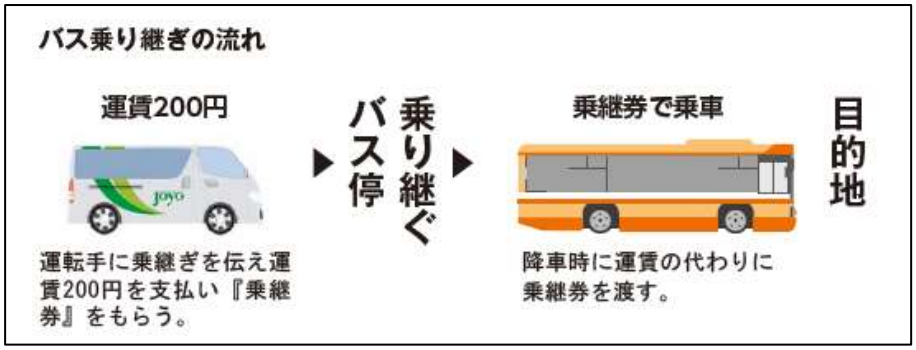
近年、小型バス路線の利用者が低迷する中で、一宮北部や千種地区で路線の見直しを行い、デマンド方式による公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）が導入されたことにより、市内一律 200 円運賃の維持ができず、公平性を欠いた状態となっている。また、乗継券の種類が路線によって複数あることや、すべての乗継ぎ可能なバス停を把握することが困難であること等、乗継制度が複雑な仕組みであることから、バスの乗務員にとって負担になっている。

参考：乗継券利用状況（過去５年間）

	乗継券枚数	バス利用者数
令和３年度	4,860 枚	225,865 人
令和４年度	5,471 枚	226,031 人
令和５年度	6,578 枚	230,916 人
令和６年度	5,515 枚	230,249 人
令和７年度	5,466 枚	226,915 人

※乗継制度について

市内路線バスにおいて、複数のバスを乗り継いだ場合でも片道 200 円で利用できる制度。乗継制度を利用するには、最初に乗車したバスで運賃を支払い、乗継券を発行してもらうことで、乗り継いだバスは追加運賃なしで乗車することができる。



３．乗継制度廃止の目的

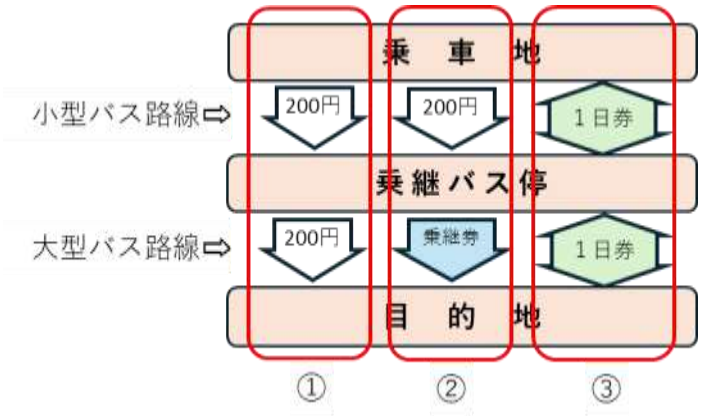
市内路線バスの公平性の確保と、路線を維持するため、一定の収入確保に取り組む。また、バスの乗務員不足が大きな課題となる中で、安全性・定時性を確保するため、乗務員の負担軽減を図る。

４．制度廃止に伴う課題と利用者への配慮

現在は乗り継いでも片道 200 円の運賃であるが、制度廃止に伴い、最初に乗車するバスと次に乗り継いだバスの両方で運賃の支払いが必要となることから、片道の運賃が少なくとも２倍の 400 円となり、実質的に値上げとなる。

バス利用者の主な利用形態は、自宅から目的地までの往復利用であると考えられ、乗継券を利用することで現行往復 400 円の負担のところ、乗継制度廃止後は、往復 800 円の負担となることから、代替として１日フリー乗車券（500 円）の利用を促進していくこととする。

１日フリー乗車券 大人：500 円 小人・障がい者：250 円



①乗継券なしの場合：400 円×2　往復 800 円

②乗継券利用の場合：200 円×2　往復 400 円

③一日券利用の場合：500 円

※乗降回数制限無し

５．対象路線

市内バス路線（市外連絡路線４路線、市内完結路線 14 路線）

６．乗継制度廃止の予定日

令和９年４月１日から

７．意見募集の実施について

（１）実施方法

市広報紙及び宍粟市公式サイトの掲載並びに市内各施設の窓口における募集

（２）実施期間

令和８年８月 12 日（水）から令和８年９月 11 日（金）まで

（３）実施結果

提出意見：５件（資料８～10 ページのとおり）

（様式第２号）

パブリックコメント実施結果

件　名　　**市内路線バス乗継制度の廃止（案）に関するパブリックコメント**

担当課　　**まちづくり推進部まちづくり推進課**

意見の募集期間　　令和８年８月 12 日から令和８年９月 11 日まで

意見提出者数　　１人（持参０人、郵送０人、ＦＡＸ０人、電子メール０人、応募フォーム１人）

意見提出件数　　５件

意見の概要と市の考え方

反映区分

Ａ：計画等に反映させるもの	件
Ｂ：計画等に反映済みのもの	件
Ｃ：今後の参考とするもの	４件
Ｄ：計画等に反映できないもの	１件
Ｅ：その他の感想や質問など	件

番号	意見の概要	意見に対する市の考え方	反映区分
1	乗継制度を廃止すれば、乗継ぎが必要な市民が実質的に負担増となる。乗継制度は単なる割引制度ではなく、平成 27 年度に導入した市内一律 200 円という均一運賃政策を市内全域で機能させるための重要な仕組みであると考える。そのため、乗継制度の廃止について、平成 27 年度の公共交通政策との整合性について説明を求める。	乗継制度が平成 27 年度の公共交通再編において、市内一律運賃制度とあわせて導入され、市内どこでも片道 200 円という施策の実現に重要な役割を果たしてきたものと認識しています。 一方、運転士不足が深刻化し、減便や路線の見直しが生じるなど、制度導入時から公共交通を取り巻く環境は変化しており、乗継券の発行や複雑な制度の説明等は限られた乗務員体制のもとで運行業務の負担となっているため、制度の廃止が必要だと判断しました。 そのため、制度の廃止は、平成 27 年度の政策をそのまま維持するものではなく、乗継ぎを含めて片道 200 円という運賃政策を現在の運行環境に応じて見直すものです。 制度廃止により、乗継ぎが必要な利用者には実質的な負担増が生じるため、路線・ダイヤの見直しにおいて乗継利	C

		用者の移動実態に配慮するとともに、必要に応じて負担軽減策を検討してまいります。	
2	令和８年度第１回地域公共交通会議において、乗継券の利用に対して、年間約 110 万円を市が負担していると説明されている。年間約 110 万円という支出削減額だけを理由として乗継制度を廃止するのではなく、廃止による利用者負担増・利用者減少・運賃収入の変化・路線維持への影響を含めた総合的な費用対効果を示すべきである。	年間約 110 万円という数字は、廃止の理由として提示したものではなく、運賃収入の増加見込みを問われた際に制度の規模感を示す参考情報として説明したものです。 廃止による利用者の負担額としては、乗継券の代わりに１日乗車券を利用することにより、100 円の負担増となります。運賃収入については、乗継券利用者全員が追加運賃を支払って乗車する場合には最大で約 110 万円の増収となりますが、１日乗車券への移行や利用の減少が想定され、全額が増収となるものではありません。 また、制度廃止後、追加運賃を支払う場合や１日乗車券へ移行する場合で利用の継続があることも考慮しつつ、乗継券利用者数の３割の方が完全に利用をやめると仮定した場合には、乗継前と乗継後の利用をそれぞれカウントし、年間延べ利用者数が約 3,300 人減少することが見込まれます。この数字は、令和７年度利用者数の約 1.4%にあたります。 ご指摘のとおり、廃止の影響については多角的な視点から検討することが必要と認識しているところですが、意見１での説明のとおり、公共交通を取り巻く環境が変化してきた中で、市民の移動手段を持続可能な形で確保するという目的を重視し、現行の運賃制度を見直すものです。 また、今後のダイヤ・路線の見直しに対応する中で、利用者への影響も含めた総合的な評価を行ってまいります。	C

3	事業者側の事務負担軽減と市民の運賃負担増を比較するため、運転士の精算事務の削減時間・事業者の事務費削減額・利用者の負担増額を具体的な数値で示すべきである。	事業者の事務負担に係る具体的な削減効果については、地域公共交通会議等の場において、可能な範囲で情報を整理・提示するよう努めてまいります。	C
4	事務負担の軽減を目的とするのであれば、制度を廃止するのではなく、乗継券の発行・精算方法を簡素化する代替案についても検討すべきである。	乗継券の発行・精算方法の簡素化については、IC カードや電子的な処理方法の活用も含め、事業者と協議を行いました。しかしながら、本市の路線バスの運行規模や事業者の設備・体制等を踏まえると、現時点では簡素化による制度維持は困難であると判断しました。	D
5	路線バス・コミュニティ交通・デマンド型交通等を含む宍粟市全域の公共交通体系の見直しを先に行い、その上で乗継制度の必要性を改めて判断すべきである。	市では宍粟市地域公共交通計画に定める路線バスの見直し基準を一つの目安として路線の見直しを行ってきており、一宮町三方地区・繁盛地区における「三方繁盛つれてってカー」や千種地域における「ちくさええとこバス」は、路線バスに代わる移動手段として運行を開始してきており、地域の実情に応じた交通手段の確保に取り組んでいるところです。 いただいたご意見は重要な視点として受け止めていますが、乗継券の発行に係る乗務員の負担は現在も継続して発生しており、判断の先送りは好ましくない状況です。乗継制度については廃止する方針とし、今後のダイヤ改正・路線の見直しの中で移動手段の確保に引き続き取り組んでまいります。	C