（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