

第2回 第3次府中市コミュニティバス検討協議会議事録

▽日 時 平成26年11月25日(火) 午後3時から5時

▽会 場 府中市役所 北庁舎3階 第6会議室

▽出席者 委 員 田崎委員、小宅委員、今野委員、武井委員、羽田委員、佐股委員、村松委員、石川委員、影山委員、脇坂委員、阿部委員、中村委員、柴崎委員、野田委員、河井委員(15名)

事務局 市川地域安全対策課長、山田地域安全対策課長補佐、尾崎地域安全対策課施設管理係長、藤川地域安全対策課施設管理係主任、山本地域安全対策課施設管理係事務職員(5名)

▽欠席者 委 員 関根委員(1名 ※小川氏代理出席)

▽傍聴者 0名

次第：

1 前回確認事項

2 議題

(1) 運賃の改定及びICカードの導入について

ア 路線バス料金とのかい離

イ 交通弱者への割引サービス

ウ スイカ・パスモ等ICカードの導入

(2) コミュニティバスの一般路線化について

【配布資料】

資料1 府中市の人口

資料2 平成25年度府中市コミュニティバス路線別収支

資料3 多摩26市のコミュニティバス運行状況

資料4 府中市内の大規模な道路変更予定箇所

資料5 事故・故障一覧

資料6 市民の声一覧

参考 市内バス路線図

(開会)

会長

皆さん、こんにちは。第2回府中市コミュニティバス検討協議会を開催いたします。本日はお忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。

まず、本日の委員の出欠状況と傍聴希望者について、事務局から報告をお願いします。

事務局

本日の出席状況でございますが、委員定数16人中15人の方がお集まりいただいております。このため、過半数を超えておりますので、本協議会は有効に成立することを報告いたします。

なお、関東運輸局東京運輸支局の関根委員の欠席に伴い、同じく関東運輸局東京運輸支局の小川様にお越しいただいております。

協議会の委員につきましては市長の依頼により選任されているため、委員が欠席する場合、その欠席者と同一の選出母体であっても、その方の代理出席は認められないこととなっております。

しかし、傍聴人として出席することや、他の委員の承諾を得たうえで、いわゆるオブザーバーとして出席することについては問題ないとされております。

また、傍聴につきましては、申請はございません。以上です。

会長

事務局から、小川さんの出席については委員の承諾が必要との説明がありましたが、承諾してよろしいでしょうか。

また、本日は、傍聴希望はいただいております。

(異議なしの声あり)

会長

本日の配布資料について、事務局から説明をお願いします。

(※事務局、資料確認)

会長

それではこれより、次第に従って進めていきたいと思えます。

次第1は、「前回の確認事項」でございます。事務局から説明をお願いします。

事務局

確認していただきたい事項が二点ございます。一点目は前回議事録の案、二点目は前回の会議の中でご指摘をいただきました一部資料の訂正でございます。

本日お配りいたしました議事録については、あらかじめ委員の皆さまに送付させていただいている議事録に一部赤い文字で修正をさせていただいております。

2か所ございまして、1つ目は1ページの真ん中より上にございます、前回欠席された関根委員と代理でお越しいただいた小川様の記載方法でございます。冒頭でご説明させていただいたとおり、委員と代理出席者については明確な立場の違いがあることから別に欠席者の欄を設け、記載いたしました。

2つ目は、14ページの下にございます、ラッピング広告に関する事務局の発言の訂正でございます。平成25年度の収支にはラッピング広告が数か月分含まれているとの主旨の発言をいたしました。サービス自体は平成25年12月より開始しておりますが、実際にお客様が付いたのは平成26年度からでございますので、収入としては含まれておりません。お詫びして訂正いたします。

なお、記載については、カッコ書きで、実際には含まれていないことを付け加えさせていただいております。

続きまして、資料の訂正でございます。お手元の資料「第1回協議会資料修正箇所」をご覧ください。前回ご指摘いただいた箇所について、赤色で訂正させていただきました。

まず、「2公共交通の概要(1)鉄道」の「イ駅からの所要標準時間」につきましても、府中駅から「八王子駅まで16分」と記載していた部分を、「京王八王子駅まで16分」に訂正させていただきました。また、その下の路線図については、八王子駅と京王八王子駅を区別するとともに、京王八王子駅手前の北野駅で路線が分かれることから二股に訂正させていただきました。

裏面に移りまして「(6)利用者数」でございますが、前回の会議で利用者数に運賃を掛けても収入にならないとのご指摘がありましたので、利用者数に注釈をつけまして未就学児など無料で乗車される方についても含めてカウントしていること、また、そのカウント方法については運転手が数取器によって計測していることを付け加えました。

以上でございますが、1回目の議事録と資料につきましては、皆さまにご確認いただいた後、情報公開室、中央図書館、ホームページにアップする形で公開いたしますので、宜しくお願いいたします。事務局からは以上です。

会長

それでは第1回目の議事録及び資料の修正についてご説明がありました。委員の皆さまから何かご発言はありますでしょうか。

(発言無し)

会長

それではこのまま公開となります。

続いて、議題1「(1)料金の改定及びICカードの導入について」に移ります。事務局から資料の説明をお願いします。

(※事務局、資料1～6について説明)

会長

ありがとうございました。

今日の論点に入る前に、少し確認をさせてください。多摩26市では、コミュニティバスの運賃改定をしているところがあるようで、シルバーパスに関する話もあるようですが、東京バス協会からシルバーパスの取扱について補足説明があればお願いしたいのですが。

委員

他の自治体も含め、シルバーパスに関するご要望はいただいているのですが、基本的に東京都のシルバーパス条例施行規則には、コミュニティバスについては適用除外とされておりますので、それを前提に

ご議論いただけるとありがたいと思っております。もともとシルバーパスの運賃保証については、路線バスを対象に行っているものなので、いわゆるコミュニティバスにつきましては自治体からの補助がある以上は、基本的には対象外と考えているところです。対象については、判断するのはあくまで東京都福祉保健局で行っておりますので、福祉保健局も同様の見解である旨、他自治体にも回答しております。

一方で、コミュニティバス自体はいわゆる交通空白地域を対象に地域の住民の方々の足として民営バス事業者の協力のもと成り立っているものでございますが、一部、一般路線バスと並行して運行しているところについては、シルバーパスを拡充することで、逆に路線バスのお客様が流動化してしまうというデメリットもございますので、制度自体は路線バスとコミュニティバスは切り離していただきたいのですが、運行計画を策定するには、切っても切れない部分もございますので、慎重に調査等を含めて議論していただければと思います。

会長

ありがとうございました。

この後もいろいろ出てくるかもしれませんので、先に整理だけさせていただきます。

続いて、運賃を変更した事例での実際の様子の変化という点で事務局から補足説明をお願いします。

事務局

直近では、今年6月に東村山市でシルバーパスを導入せずに、100円から180円への値上げを行っております。利用者数につきましては、最初の1か月で値上げ前に比べ、約25%の減となっている状況でございます。

仮に25%減として府中市の場合でシミュレーションしますと、現在の利用者約200万9千人が150万6千人程度になり、運行収入については、現状より約6700万円の増収が見込まれると試算しております。

会長

ICカードの導入についても補足説明をお願いしたいのですが、ど

のくらいの経費がかかるか、というところの説明をお願いします。

事務局

ICカード精算機の導入費につきましては、1台約50万円程度と見込んでおります。全20台に導入したとすると、全体で約1000万円程度となります。

会長

ありがとうございます。

さて、今の点も含め、基本的な情報を集めていただいたと理解しています。今日の進め方は、まずご自由にここまでの内容に関する質疑応答の時間をとりまして、それから具体的に、前回もいろいろ意見がありました。路線バス運賃とのかい離があるということについてももう少し意見交換したいということと、元々ちゅうバスが対象としている方々に対してどういうふうに考えればいいのかということ、それからICカードの導入については、前回ご指摘のとおり分けて考えたいと思います。このあたりのことについて、少しずつ議論をまとめていきたいと考えておりますが、この協議会はまだ何回かございますので、何としても今日ここまで結論を出さなくてはならないとすると辛くなってきますから、まずはどれくらいの幅で意見があるのか、ということを整理していきたいと思っております。

それでは、最初はフリーハンドに、ここまでの説明に対するご質問、ご発言、ご感想があればどなたからでもいただければと思います。

委員

外を歩いてみて、コミュニティバスに関することをいろいろな方に聞いてみました。すると、30分間隔というのは長すぎるという意見が多かったです。特にお年寄りには30分待つのは大変なので、せめて20分くらいにしてほしいという意見がありました。

また、白糸台で国道20号線からつながる広い道路ができました。その周辺はマンションも多いので、近くにバス停を設置してもらえると便利だとの声もありました。

会長

地元からのご意見を集めていただいたということですね。事務局からは何かありますか。

事務局

白糸台のバス停の設置につきましては、合理的な運行改善という観点から、論点として認識しております。

委員

前回の議論でも出ましたが、コミュニティバスの目的をどうするのか、という前提を押さえておく必要があると思います。便利さを追求すればそれなりに経費が掛かりますし、すべての要望に応えていくとどんどん路線が増えていくということにもなりかねません。当初、コミュニティバスが導入された目的は、交通不便地域の解消ということでした。例えば今お話のあったバス停増設の件に関しましては、私もそこが地元なのですが、その地区は比較的近くに京王線の駅があります。第一義的に考えなくてはならないのは、交通不便地域をどうやって解消するかということです。その人たちのアクセスを必ずしも府中駅でなく最寄駅に運ぶという観点にするのか、それともやはりすべて府中駅まで来るようにするのか、ということに関しても運行経費を考えた時に大きな違いが出てくることが考えられます。コミュニティバスを運行するに当たっては、どこを一番のポイントとするか、ということはこの協議会で最初に押さえておいた方がいいと思います。

会長

今お答えまですべて言っていたのですが、基本的には一番出だしのところは、既存のバス路線や鉄道路線へのアクセスが不便な場所に対して、どうやってサービスをするかということでした。実際に走り出すといろいろな要望が出てきたところですが、いろいろな声が出るたびにすべて実現していくという発想ではなく、全体としては、当初の目的が達成できているのかどうか、つまり、交通不便地域の方々に対してきちんとサービスができているのかどうか、もう一つは、難しい話なのですが、走れば走るほどお金がかかっていくわけで、どこまで行政の負担でやっていくべきなのか、という議論があります。今委

員からのお話にありましたが、その点については、今回の協議会のみなさんはご理解されているということでよろしいでしょうか。つまり、コミュニティバスは交通不便地域の解消、特に高齢の方、障害のある方の外出の促進というのが基本にあるということ、また、限られた財源の中で工夫しなければならないということ、つまり欲しいところにすべて走らせるということはできないということです。運行間隔やバス増設といった個別の論点はあるとして、基本の考え方として、スタートラインはそこにあったということは共有しておきたいのですが、よろしいでしょうか。

委員

近くに京王線の飛田給駅があるというお話がありましたが、そこから府中駅までは140円かかります。白糸台6丁目は、武蔵野台駅と飛田給駅のちょうど真ん中くらいで、飛田給駅の方が近いのです。ですから、みなさん飛田給駅から電車で府中駅に行っているそうです。せっかく広い道ができたので、そこにバス停ができればみんなが助かるということで申しあげました。

会長

様子は分かります。この会議では、その一つひとつをどうするか、ということではなく、もちろんそういう声がある、ということは把握するのですが、全体の方針としてやっていくべきところはどこか、ということになります。たとえば、今府中駅まで行くのに170円かかる人、200円かかる人、いろいろな方がいらっしやって、すべての方が100円で府中駅に行けるようにするというのがゴールではなかった、ということだと思います。ですから、ちゅうバスを利用できれば100円で行けていいということは理解できるのですが、それがコストを上げずにできるのなら話は別ですが、個別の話は議事録には残すのですが、確認としては、交通不便地域に対してどういうふうにサービスをするか、限られた財源の中でどう工夫をするか、ということが大枠であったというところをご確認いただければと思います。

事務局

元々のコミュニティバスの導入目的でございますが、事務局として

の認識とまとめとしましては、導入目的は3つございました。

まず、利用したくなるバスを導入することで公共交通機関の利便性を向上させていくということ、移動に制約をもっている方々の社会活動機会の増大に寄与していくということ、市中心部の買い物施設、公共施設へのアクセス性を高め、まちづくりに寄与すること、とした経緯がございました。さらに、基本方針としまして、当時の会議の中から、市内の交通不便地域を鉄道駅から1km圏外かつバス停から300m圏外の地区を交通不便地域としております。

また、先ほど委員からお話いただいた件ですが、費用を掛けずに利便性を上げていく部分の地域として認識しております。

委員

私は是政循環を利用するのですが、現在、スマートインターチェンジの工事を行っているため、一部区間で迂回をしまして、3～8分程度の遅れが生じています。先日利用した際に、運転士さんに遅れについて尋ねたところ、遅れるのが当然であるかのような態度を取られました。

また、普段から利用する人はそれが分かっているのですが、通常乗らない方は分からないこともあると思いますので、たとえばバス停に遅れが生じる旨の掲示をしてもらうなどの配慮があるといいと思います。

副会長

遅れの原因は渋滞ですか。

委員

遠回りしていることによると思います。

会長

この件について、京王バスからは何かありますか。

委員

まず、遅れて当たり前という態度をとったということがあれば、お詫びいたします。お客様をお待たせしているのです、まずお詫びがあっ

てしかるべきですので、指導を徹底してまいります。

遅れに関しては、恒常的に生じるようであれば、時刻表の見直しも検討しなくてはいけないと思います。

委員

短い期間なら、そこまでは不要かと思いますが、まだ続くようならちょっとした掲示でもあれば気分的にも違うと思いました。

会長

運転士さんへのご指導とともに、少し長い期間工事等で影響が出るようなら適宜ご対応いただくということですね。

委員

加えて、たとえばインターネット等を通じた運行情報の提供なども検討していきたいと思います。

委員

コミュニティバスに関しては、運賃は多少高くてもいいし、遠回りでもいいから、歩かないで目的地に着けるという形にするのがいいと思います。高齢化も進んでくる中、早く着くというよりは目的地まで連れて行ってもらえるということが重要だと考えます。金額的には、今より上げてタクシーと比べると安いというくらいで、路線を市内に網の目のように走らせるのがいいのではないのでしょうか。

会長

ご発言のポイントは、高齢化の流れも考えると、運賃は100円より高くても、近くにバス停があることが重要である、ということですね。

委員

高齢の方々に聞くと、シルバーパスを買ってもコミュニティバスには乗れないから買わないという方がたくさんいます。

また、住宅街の中まできめ細かくというのは大変だと思います。

会長

どこにウエイトを置くかという問題があり、またシルバーパスの話は分けて考える必要があります。一般の路線バスだとシルバーパスが使える一方で、コミュニティバスでは使えないという差があります。その切り分けというのは、補助金が入っているとかどうかということですよ。そこをうまく折り合えないか、ということも含めて、まず、運賃を含めたサービスのあり方やバランスをどう考えるかという観点のご意見として、委員のご発言は理解できますし、委員のご発言については、そもそも今シルバーパスが使えないという点と絡めて考えなくてはいけないということになります。

いろいろな点が出てきたと思います。

委員

導入から10年がたって評価するという時に、委員がおっしゃったとおり、元々の目標に戻って考えるというのは賛成です。高齢者を主として考えるのであれば、もっと具体化して考えていけると思います。全体的な目標に向かっていろいろと実施してみると、どんどん膨らんできてしまいます。それは、単に無理や無駄だけでなく、必要があって膨らむのだとは思いますが、ポイントを絞っていかないと、総花的でどっちつかずになってしまうと思います。たとえば高齢者なら、高齢者支援課の目標として、寝たきりを防ぐために外出を促進する施策等があるはずなので、予算を考える際にも、ここだけでなく横断的な考え方ができると思います。コミュニティバスの趣旨を考える時に、10年前の趣旨そのままとすることかどうかを考える必要があると思います。

会長

現在の市民の方々の様子やバスの使われ方の様子、ここでの議論も含めて照らし合わせた時に、当初の趣旨については先ほど確認できたのですが、委員のご発言のとおり、それに固執するのか、現在の状況を踏まえて考えていくのかという点があります。

また、市の福祉の予算が別にあります。福祉を目標として考えるならその予算とのセットということも考えられるという点も重要だと思います。

コミュニティバスの趣旨に関しても、10年前と状況が変わっていますし、当初議論した時には、市民の方からどれくらい使ってもらえるかを読み切れないうところがありました。実際には、府中市は想定を超えて使ってもらっていると思いますし、その分いろいろな要望も出てきていると思います。そのあたりも確認をしなければいけないということがご発言の趣旨と理解しています。

事務局

年間200万人以上の方にご利用いただくということは想定していなかったと認識しております。コミュニティバスの乗車人数がこのまま右肩上がりか、人数が増えることを喜ぶのか、路線バスの補完的な役割をもっているコミュニティバスとして、健康な方は少し歩いて路線バスに乗ってもらうのがいいのか、というところが非常に難しい段階に来ているものと認識しております。本市としましても、元々は親しみのあるバスを提供し、コミュニティバスを利用してもらうことが目的でしたが、10年の間に、路線バスとのバランスについても重要になってきていると認識しております。

会長

これから先のコミュニティバスが担うべきところがどこなのか、市がどういう理屈でどれだけの金額を負担するのかなど、その出所として交通政策もあれば福祉政策もあるし、教育政策がある場合もあります。議論を聞いていると、間違いなく高齢の方向けという視点はいまだにあると理解しています。

委員

今回の検討結果については、いつごろ導入されるのですか。

事務局

案件にもよりますが、運賃のことについては、早ければ平成28年度の中ごろくらいまでには実施したいと考えております。

会長

今年度議論して地域公共交通会議を経るとすると、平成28年4月

というのが目標と考えていいと思います。

委員

それであれば、資料4にある大規模な道路変更も考慮して議論すべきだと思います。

事務局

大規模な道路変更につきましては、交通動線が変わった時にコミュニティバスがどのようなあり方になるのか検討材料だと思います。ただし、原点である交通不便地域への影響はあまりないものと考えております。

副会長

新しい道路変更に関して、路線バスについては検討が始まっているのですか。

委員

資料にある道路では、現時点で具体的な話はないのですが、経路変更や新規路線といった検討は今後していきます。

会長

コミュニティバス自体については、道路変更による大きな影響はない、ただし、路線バスの動きが変わると交通不便地域の位置が変わりうるので、コミュニティバスの役割も動くということはあるということですね。

そうしましたら、本日今までの議論でコミュニティバスの目的、検討結果の実施目標時期、大規模な道路変更との関係が確認できましたが、本日特に議題として事務局からリクエストがあるのは、運賃の話です。まず運輸局に確認ですが、「運賃」と「料金」とは厳密には違うのですが、今回議論になるのは「運賃」ということでよろしいですか。

委員

運賃です。

会長

多摩26市のコミュニティバスの運行状況を見ると、運賃は多様になっています。また、東村山市では運賃の値上げを行ったとも聞いております。

まず、運賃、ICカード、割引制度という論点があります。たとえば、180円でシルバーパスが使えるという方向性もあれば、150円で市が年齢要件による割引制度を設けるという方向性もある。また一方で、健常者が100円で利用できることへの疑問が出てくるかもしれない。そうすると、そもそも運賃をいくらにするか、どのような割引制度を導入するのか、技術的な話としてICカードをどうするか、都のシルバーパスの考え方と整合性をとるにはどうしたらいいのかという点が絡み合っている問題です。

今回の議論を聞いていると、100円にはこだわらないという考え方もあれば、100円を維持する考え方もあれば、シルバーパス導入の可否に対する懸念もあれば、いろいろな意見があるようです。ここに関してもう少し議論を深めたいと思います。ちゅうバスの運賃に関して、ご発言があればお願いします。

委員

あくまで交通不便地域の解消ということが市の税金を投入する目的に合致していると思います。いわゆる交通弱者と呼ばれる人たちの足を確保するという意味で、ある程度低料金であることが望ましいと思います。ただし、必ずしも府中駅までアクセスする必要はないと思います。代替の交通手段があるところに関しては、それを利用し、その分の運賃を払えばいいと思います。そういうものに対しては、高齢者にはシルバーパスがあり、障がい者には障がい者割引があります。それらが及ばないところにコミュニティバスを走らせ、そこに税金を投入し、補填していくということに関しては、市民の理解を得られると思います。そうすると、利用者が多い南町・四谷循環や押立町・朝日町循環は、路線が非常に長いことにより採算が悪いのですが、最寄駅までのアクセスのみ保証するということなら、収益率も上がると思われるので、そこに絞れば、大幅な運賃の値上げをしなくても、採算ラインに乗せられる運行ができると思います。

会長

不便な地域で最寄駅までのアクセスを確保する部分では100円と
いうのを残すけれども、そうではないところでは100円にはこだわ
らないということですね。

委員

府中のまちを考えた時に、出かけるのはどうしても中心部になっ
てしまうと思います。ですから、運賃を値上げしても、遠回りして時間
がかかってもいいから、府中駅まで連れてきてほしいと思います。

また、路線バス網がさらに充実すれば交通不便地域が無くなるの
はと思います。

会長

今のご発言の趣旨は、コミュニティバスとその他の交通機関を乗り
継ぐのでなく、乗ったバスが府中駅まで来るのがいいという点と、路
線バスがもう少し多く走ると前提である交通不便地域が変わるのでな
いかということですね。

学者という立場からは面白い議論で、経路を細かく切ってコストを
分けるという考え方と、費用負担をしてでも乗換をなくすという考え
方もあります。

委員

年を重ねると、乗換に伴う移動等が大変になるので、とにかく終わ
りは府中駅であるという安心感が重要だと思います。

委員

武蔵野台駅から南に大きく回って府中駅へ行くバスがあります。間
違ってそれに乗ってしまって、時間がかかって大変だったという話を
聞きました。

副会長

東村山市で値上げがあったということですが、その理由としては、
路線バスの初乗りの運賃に合わせたというふうに聞いているのですが、
間違いありませんか。また、そのほかの市での値上げの事例では、理

由は同様なのでしょうか。

次に、高齢者の立場から申しあげると、出かける際の乗換は非常に嫌われます。例えば、電車を利用した方が金額も安く時間も短い場合であっても、バスがドア・ツー・ドアで利用できる場合にはそちらを利用します。それくらい高齢者は乗換を嫌っているというのは事実です。

事務局

近年の値上げの理由の大きな柱としましては、2つございます。1つ目は公平性、すなわち同じ移動手段なのに運賃が異なるのは公平性を欠くのではないか、という議論によるものです。府中市の事務事業点検においても、公平性に関するご指摘をいただいております。2つ目は収支の改善ということで、値上げによる税金投入の抑制を意図したものでございます。

会長

どうすれば公平、平等かは深く議論すると難しいのですが、単純に言えば、100円のバスと180円のバスが混在する状況をどう見るかということですね。また、コミュニティバスという仕組みを長続きさせていくのに、どれくらいの財源を投入できるのかということから考えて運賃をどれくらいに設定できるのかということを考えるのがこの議論の出発点だったことが確認できたと思います。

委員

値上げの理由として収支の改善を考えるのであれば、不採算部分の見直しということもできると思います。たとえば、現在30分間隔で運行していますが、乗車率の高いところと低いところがあります。そこを調整することにより、無駄を省けるのではないかと思います。

事務局

ご指摘のとおり、詳しく見ると時間帯により利用者数に差があります。またバス停によっても差があると思います。ただ、市としましては、どの区間で利用されたかという情報を把握しておりません。また、運行間隔を広げた場合でも、保有台数を減少できないという判断をし

ているため、現時点では対応できておりません。

会長

運賃値上げの話が採算の悪さから出てくるのであれば、ということでご発言いただきましたが、この問題はその点と、事務局からの説明のとおりに路線バスとの違いをどう説明するかという点の両面があります。

今の運行の仕方がいいのかどうかの確認は今後していかなければならない一方で、本数を減らしてうまくいった事例というのはあまり聞きません。また、利用者の少ない箇所があればそこだけ減らすということができない場合もあり、バス路線のどこに無駄があるかというのは難しい点です。ただし、時間帯、路線による差があるのは事実ですね。

今日の議論としては、今の視点も重要である一方で、路線バスが180円から始まるのに対し、コミュニティバスが100円である理屈をどうするのかという議論をしましょう。

委員

今日の資料だと、各市がどれくらい財源を負担しているのかが分からないのですが、運賃について考える時に、各市の負担というのは判断の基準になると思います。また、実際には利用者数がそれぞれ違うので、利用者当たりの負担額、人口当たりの負担額といった指数が出てくると、適正な税金の投入かの判断材料となると思います。

事務局

平成24年度の多摩23市の人口一人当たりの補助金額、バス1台当たりの補助金額を次回資料としてお出ししたいと思います。

会長

ご発言にあったのは、利用者一人当たりの補助金額、人口一人当たりの補助金額を分かる範囲で一覧で出していただいて、それを比較すれば、府中市の実態が目安としてわかるし、相対的な位置づけはあった方がいいと思いますので、資料としてお願いします。

委員

市の財政負担がどれ位かというお話ですが、単純に数字だけの比較をしていても決して結論が出る話ではないと思います。というのは財政力が各市で違いますし、例えば武蔵野、三鷹、府中市などは、財政力が強いものですから、一億円の負担ができる都市ですね。ところが、多摩奥地に行くとも一億円も負担できない市がたくさんあります。

しかし、どこでそのレベルを見るのかといったときに、不公平感を感じないところが市の行政サービスレベルの中でどこかを説明できれば、例えば200億円の負担だとしても市民が「うん」と言ってくればそれでいいわけです。ですから、一概に比較して、あそこの市では財政の何%出しているから、うちもここまではいいかといった考え方をすることは、決して正しいやり方ではないと思います。

それと市長の姿勢にもよります。「福祉にとにかく力をいれるのだ」という市長であれば、そこには重点的にお金が回りますから、そういう考えを加味しなければいけない。

ですからどこの視点でみていくのかを考えたときに、本来の目的が達成されているのか、いないのか、その中での不公平感がでてきているから運賃を考えるべきだ、あるいは、路線を考えるべきだ、という問題提起をしていって、そこを改善していく必要があるのではないかと思います。道路管理者というよりも同じ行政側の視点から見たときにそんな思いであります。

会長

そのとおりだと思っています。参考情報としてここまで出ていて、補助金に関する情報がないのはもったいないということです。出た数字で平均値がこうだからこれにしようとか、一番けちっているのはあそこだからあそこに合わせようとかそんな議論をするつもりはないですねよね。この市としてどれくらいの金額が出せるのか、あるいは出すべきなのか、出てきた不公平感をどのように是正するのかなどということですね。

ここまで、100円できたバスをやはり100円が基本だという方向のご発言が今日はあまりないのですが、なくていいのかという確認がひとつあります。大事な点がいくつかありまして、根本的なコストやサービスの見直しとかいろいろな発言もありましたけど、今日そ

ういったご発言がそれほど強くなかった気がするのですがどうでしょう。

委員

100円がいいかの判断がまだできません。というのは、収支から考えると、例えば広告料収入を上げるという方向性もあると思います。そのあたりの資料が足りないと思います。

会長

今は収支の議論をしているというよりは、不公平ということに関してどうかという議論です。収支について思うことは僕も多々あって、もっと工夫、努力をしていかないといけない。それは当然なのですが、収支で運賃を決めるという議論ではなく、他のバスが180円でちゅうバスは100円という意味のところですよ。

その点に関する発言としては、委員の発言の中にあつた、「本当に困っているところは100円で」という思想ですよ。委員のご発言は、その方向を立てたうえで、あるいはいくつかの考え方が出たうえで、本当に今の収支状況、運賃外収入のとり方、路線でいいのかという議論ですよ。

思想というのは、例えば武蔵野市はずっと100円でやりぬくと思うのです。そういう考えもあるし、基本の運賃は揃えておいて、乗ってほしい人には割引くといったことをやっている自治体もある。極端な例だと全部無料のところもあります。それは収支から計算しているのではなく、思想の話だと思います。それを最終的に決めるのは市役所だと思いますけど、ここでわれわれ、みんな集まっているのはここまでのコミュニティバスに関することを勉強したうえでどんな感触の意見がありうるのか、そこの議論だと思います。ご発言の冒頭にあつた、もし情報量が足りないということであれば、それは、リクエストして次回その話をまたやればいいし、パターンとしてそれほどバリエーションがないのなら、そこのところでまとめて資料を作っていくのも僕はいいと思っています。ただ、今日100円がいいというご意見、発言が少なかつたため、話を向けてみたところです。

委員

他市の事例を見て質問なのですが、利用者により異なる金額設定、例えば、八王子市で小人が半額であるとか未就学児は無料とかありますけど、年齢別で金額を分けるというのはシステム上、無理なのでしょうか。例えば、20歳までとか、40歳までとかいうように。

会長

50歳過ぎたら安くなるとか、より細かく分けるという感じですね。

委員

例えば、路線バスでは小人は50円、シルバーパスだと無料としてあるわけですから、設定ができないことはありません。

会長

今年度の議論では、そこはフリーハンドでいいと思います。ただし、なぜ50歳以上は割引なのかという理屈が必要ですね。その理屈の話は深く、たとえば、通学定期を割引く理屈というのは、文部科学省から補助金が入ってきているからではないのですよね。高齢者の割引というのはもう少し理屈はわかりやすいと思います。小人の金額をどうするのかは微妙ですね。まず、ここでは、割引というのをどう考えていくべきなのか、次に技術的にあるいは制度の中にどうもっていくのか、これをいっぺんに議論すると混乱しますから、まず、考え方、例えばこういう割引はどうでしょうかとか、理屈、論理があるのなら議事の中には入ってくるだろうと思います。

委員

交通弱者という方たちがいます。運転免許の有無、車所有の有無、高齢者等々あると思うのですが、そういった分けの視点からというような議論はありますか。

会長

あります。私たちは「移動困難者」という言い方をしますが、まず何をもって移動困難かという定義があるわけですよね。その方々

の外出を支援する理屈をどう考えるか、これにも色々あるわけですよ。例えば子育て中のお母さんたちといっても様々だし、70歳以上の方はみなさん交通弱者なのかといえば、そうではありません。それを判断するのに、みなさんが納得できるルールで整理するとすると、最終的には、今の制度と変わらないところに落ち着いてくる可能性は十分にある。ただ発想として移動に困難を伴う方々の支援をするのだから、その支援をこういう考え方をしようと議論を整理することは、意味があると思います。それを具体的に詰めていくと、今のシルバーパス・プラス・障害者割引にまとまっていく可能性は高い。

委員

交通弱者へのサービスについては、普通の路線バスより安いということ自体が割引サービスになっているのではないですか。

会長

コミュニティバスが180円よりも安いのは交通弱者向けのものであるからということですよ。そこで、さらに差をつけるか、基本の金額を普通のバスに合わせておいて必要な方だけ下げるとか、そういった議論ができるということですよ。

いくつか視点をいただきました。追加の資料の請求もございましたので、それを基にして、ここで今日決めることは当然できないし、まだ判断するには早いと思います。現行でいくゼロ案と、どういう人たちに割引くかという考え方が2～3とおありだと思います。事務局で、それぞれの課題も含めてまとめた表をつくりましょう。そうすると、次回も少しそこに絞って意見を伺えると思います。

委員のご発言をベースにするような案もあるし、委員の考えをベースになる案もあると思います。他のみなさんのおっしゃったことも入ってくると思いますが、そんなに多くのバリエーションはないだろうと思いますので、少し整理して表にすることを市役所の宿題としたいと思います。

議題では2でコミュニティバスの一般路線化と書いてありますが、事務局に確認しますが、これは運賃が同じになることを一般路線化という意味なのか、ちゅうバスを全部やめて一般路線化という意味なのか。

事務局

一般路線化のことについては、ちゅうバスという形式をやめて、路線バス形式でやる。ちゅうバスの路線から外すという意味です。

会長

コミュニティバスを全部やめてしまうということの話なのですね。やめてしまうということは、まず運賃は普通のバスと一緒にすることですね。路線に関しては事業者の路線だから本数の見直しにしても事業者が行うということになるのでしょうか。

事務局

コミュニティバスの一般路線化については、京王バスさんのご協力なしではできないと認識しています。今の最低限の路線を担保したうえで、若干の路線変更はあるにしても、運行本数等は全部、京王バスさんにお願するという感じです。

会長

そうすると6つの路線をまとめて渡すということでもないのでか。

事務局

全部ということではなくて、各路線をもう少し細かく見て、分けたときに、実際にそれが可能かどうかというところをご議論いただきたい。そうすると定期も使えますし、料金体系についても路線バスの対距離制となります。コミュニティバスが走っていたところを、路線バスが走るといようなイメージで、さらに全部の路線ではなく、その中で京王バスさんも採算性に問題がなく大丈夫だろうとご承諾いただけるようなところであれば一般路線化へということです。

会長

その場合、元々ちゅうバスが担っていた役割、市の政策の意味に関しては、路線バスがあるから不便地域はないのだという言い方をするのでか。

事務局

路線バスが走っていれば、そこは不便地域ではないという判断になります。

会長

口答でのご説明ではございましたが、聞きようによってはすごく大胆なおっしゃっているように聞こえます。

事務局

一般路線バス化については、もう少しイメージが分かるようにまとめた資料を用意させていただきます。

会長

そうですね。まず、不公平感の運賃の議論の続編として、路線バスと同じ運賃体系にするときのオプションとして、ちゅうバスという考え方をやめるという発想がまたあるということですね。それは具体的にどんなメリットがあるのか、どんな課題があるのか整理されていないと議論できないので、議題の2に関しては次回コミュニティバスの一般路線化の具体的なイメージ、これをやることの意義とかメリット、課題が分かる資料を作成いただくことでいいですか。みなさんに理解してもらうための資料が必要だと思うので、次回への延期を提案させてもらいました。ここで、今日、一般路線バス化に向けての議論をするのは無理だと思いますので、次回でいいと思います。

もう少しお時間あるのですが、次回に向けて運賃の基本的な考え方の議論、その先にある一般路線としてまとめてしまうかどうかの議論に向けての資料を作ってくださいという宿題を投げつつあります。

こういう視点からの資料が欲しいとか、もっとこういうことをしてくれないかというご意見があれば自由に発言を承りたいと思いますがいかかでしょうか。

委員

資料を当日、見せていただくのですけども、できれば、せめて1週間前くらいまでにいただいて、事前にちょっと目をとおしたほうが、みなさん頭を整理していろんな議論ができるのではないかと思います。

会長

僕も、それは言おうと思いました。

事務局

それでは、発送の手段はいろいろあると思いますが、基本的には、郵送で対応させていただきたいと思います。できる限り早めに作りたいたいと思いますので、よろしく願いいたします。

会長

土日挟んで、ちょっと前くらいですね、次回が仮に木曜日であればその前の週の金曜日くらいまでに届く方向で、ぜひ事前に届くようにしてください。

その他何かございますか。よろしいですか。

そうしますとおさらいですけど、元々この協議会を立ち上げるきっかけとなった市のほうでの事業の評価があり、その中で運賃の不公平感等々といわれているところから話が始まり、運賃の考え方に関して、前回、今回とご意見をお伺いしていると、いくつかパターンがありうるので、その具体的なものに関しては次回に比較できるような表を作っていたらうえで議論を続ける。

仮に全てのちゅうバスの運賃を一般路線のものと同じにしていくことであれば、全体を一般路線として段階的にちゅうバスを一般路線に移管していくという議論もありえて、そこに関してもこのままでは分かりにくいので、考え方、イメージ、具体的なメリット、課題等を出していく、資料も作っていただいて、それも次回議論するということですね。

それと、1のウのICカードの導入とあるのですが、これはこの話と連動するのですかね。どうでしょう。

事務局

ICカードにつきましては、最初の第1回でも、みなさんが言われるように別な話だと思うのですが、基本的に今の100円の状態であったとしても、武蔵野市の事例を出してICカードの導入もご意見をいただいておりますので、これは感覚的にみなさんに議論していただければよろしいことだと思います。

会長

もう少しだけ時間ありますのでやりましょうか。ICカードに関わ
るご発言というのがなかなか無いのですが、みなさん、どうでしょ
うか。

委員

ICカードに関しましては、導入するほうがよろしいかと思
います。今後は、運賃の割引サービス等の検討も出てくる可能性もあり
ますし、そういったことも含めて運賃を細かく設定することも可能にな
りますから、初期投資はかかりますけども、導入すべきと考えます。

会長

他の委員からのご発言はございますか。

委員

私は、事情があって武蔵野市のコミュニティバスを乗るのですが、
ICカードだととても楽です。これからは、本当にキャッシュレスだ
から必要だと思います。

会長

この件、きっと、そのくらいですよ。イギリスのあるところでは、
いろいろな割引のサービスがあるのですが、ICカードで実現でき
ているのですよ。例えば50歳以上の方にはみどりのカードというの
をあらかじめ配っておいて、最初から割引のシステムを入れておくわ
けですね。しかも、自動的に集計されて実際にどのくらいの金額が割
引になっているのか、それをどうやって補填すればいいのかきちんと
データが出てくるのですね。

横浜では、健康福祉局からバス会社へ渡す年間の金額を1日か数日
のアンケート調査で決めているのですが、1年間全部のデータはない
わけです。ある人はデータが少ないのではないかと、ある人はこの日
の調査はちょっと多いのではないかとかいうわけです。しかし、いつだ
れがどうやって使ったかということは、ICカードを導入していれば
オープンに分かるわけじゃないですか。その数字から年間どれくらい
の高齢の方が使われていて、どれくらい割引になっていて、どれくら

い足りなくなっているか分かるわけで、その金額を補助すればいいのですが、なかなか技術的にも課題が当時はあって横浜ではできないまま終わっています。

初めにお金はかかりますが、先々のことを考えたときにICカード化で困ることはあまりないので、特にご反対意見がなければ、積極的に導入していくということにしておきたいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、今日のところはICカード以外のところは、あまりすっきりまとまった感じがないかもしれませんが、いろんなご意見から整理していく方向にはなったと思います。

次回、委員からご発言のあったように、会議開催よりも事前に資料をお送りして、当日の説明は少しシンプルにして、ご意見をみなさんに伺うという形で続けられればと思います。

全体とおしてご発言は他にございますか。よろしいですか。それでは次第の3、その他ですね。事務局からお願いいたします。

事務局

次回、第3回目の検討協議会は来年1月15日（木）午前9時30分からこの第6会議室で開催いたします。前回と同様に本日の議事録（案）を開催通知に同封させていただきます。

また、資料につきましては事前にお送りさせていただきます。

会長

1月9日（金）くらいにはいただきたいので、がんばっていただいて、それまでには届くということで待ちましょう。それではここで終わりにしたいと思います。今日はどうもありがとうございました。