

### 第3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27年1月15日(木) 午前9時30分から11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、  
中村委員、柴崎委員、野田委員、河井委員(14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(※小川氏代理出席)、阿部委員(2名)
- ▽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
  - (2) コミュニティバスの一般路線化について
    - ア 路線を移管する場合の条件など
- 3 その他

#### 【配布資料】

- 資料1 第2回コミュニティバス検討協議会の各委員発言内容
- 資料2 運賃改定に係る議論の前提条件
- 資料3 平成24年度多摩26市のコミュニティバスの収支等状況
- 資料4 平成25年度ベースにおける運賃改定シミュレーション
- 資料5 コミュニティバスの一般路線化イメージ
- 参考 線形補間による逸走率の求め方

(開会)

会長

皆さま、おはようございます。よろしくお願ひいたします。第3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

それでは、本日の出席状況でございます。少し遅れてしまうとのご連絡をいただいている方もいらっしゃいますが、現時点で委員定数16人中12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。

また、傍聴につきましては、申請はいただいております。本日の会議は1時間半ほど程度を予定しております。

会長

はい、ありがとうございました。代理出席の件ですけれども、前回もそうですし、今回もぜひ、代理で出席していただきたいと思いますがよろしいでしょうか。

(異議なしの声あり)

会長

傍聴の方はいらっしゃらないということなので、さっそく議題に入ります。配布資料について事務局から説明してください。

(※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

本日お配りいたしました議事録（案）につきましては、あらかじめ委員の皆さまに送付いたしました議事録と同様のものとなっております。各委員のご発言については正確に再現するよう努めておりますが、録音状況によっては若干加工して表現しているところもございます。ご確認をよろしくお願いいたします。

会長

はい、ありがとうございました。

議事録について、修正点、ご意見ございますか。

それでは、特に議事録に関してのご意見がないということであれば、これで正式な議事録として確定します。

それでは、さっそくですが、議題の一つ目からいきます。一つ目の議題は運賃の改定とICカードの導入ということでございまして、少し難しい話ではありますが、ご説明いただきたいと思えます。

（※事務局、資料1～4について説明）

会長

ありがとうございました。ご説明いただきましたように、今日、運賃に関する考え方を集中的に考えるということで、前回の議論した内容が資料1にありましたが、今日の議論の仕方としては、コミュニティバスの路線を維持するうえで、どのような運賃にするかというところで意見交換をしたいというのが事務局の提案でございます。そのうえで資料2に書きましてような前提条件、あるいは資料3にある近隣市の状況を基に、線形補間を用いていくつかの運賃設定のパターンで予測をしているのが資料4でございます。線形補間については、専門的にはいいかどうかの議論もあるのですが、代わりにいい方法もないので、この業界で用いられる方法の一つとなっております。まず今の説

明あるいは資料に関するご質問を少し受け付けて、それから特に資料4に関する意見交換をしたいと思います。それでは、ここまでの説明に対する、ご質問、ご発言をお願いしたいと思います。どなたからでも結構です。いかがでしょうか。

委員

最後に説明された参考の逸走率の書類は先日送付されていないのですか。

事務局

本日の追加資料になります。

会長

それではこれは今日理解しなくてはいけないのですね。

委員

今日、はじめて見たものですから。それだけです。

副会長

資料3なのですが、この中で、シルバーパスを各市で使用できるかできないかがあるのですが、この前の打合せでは、コミュニティバスに対しては、シルバーパスが使えないという発言があったように記憶しているのですが、これを見ますと、使っているところもあるし、使っていないところもある。これはどういうことなのですかね。

会長

これは、事務局からでよろしいでしょうか。

事務局

資料3にありますシルバーパスを使えるというところですが、実はコミュニティバスを運行している各市町村で、いろいろと連携をとっているところがございます、前にもバス協会からのご発言にあったとおり、事務局側の知るところですと、シルバーパスを適用しているけれども、実際は市がその分を負担しているというパターン

があるということです。中には、コミュニティバスであっても、シルバーパスの都の補助が適用されているという路線があるというように認識しております。今回の会を開くにあたって、いろいろと調査させていただいたところで、このシルバーパスというのは高齢者の大切なサービスの一つとして認識しておりましたので、直近では東村山市が100円から180円に値上げをしておりますが、ここでは、シルバーパスの適用はなかったということで悩ましいところなのですが、このシルバーパスの適用には、東京都の路線バスと同じようなシルバーパスの適用をするコミュニティバスが何市もあり、それ以外の市は、使えるけれども市が負担しているケースがあるという状況であります。これ以上の情報が掴めないところがございますのでご容赦いただきたいと思います。

会長

今の説明で、使用できるとあっても差額分を市で負担しているところもある、というお話だったのですが、それがどこかはわかりますか。

事務局

日野市は確実に東京都の補助金で運行しているものと認識しております。あとは多摩市がそうではないかと認識しております。

会長

この件、バス協会さん、いかがでしょうか。

委員

正直なところ、自治体が負担しているかどうかまでは、協会としても把握はしていません。前回もご説明したとおり、確かにシルバーパスが適用されている自治体とそうでない自治体があるのは確かなのですが、この適用は東京都の福祉保険局がご判断するような形になっていきますけれども、様々な事情があって、こういったばらつきがあるというふう聞いておりました、細かい経緯までは、正直、把握していません。ただ、現在の福祉保険局の判断ですと、やはり適用はできない。東京都シルバーパス条例施行規則に基づいて、基本的には適用除外という見解を伺っております。ですから、あくまで東京都からの

補助金を使っているか使っていないかについては、基本的には各自治体のご判断だというふうに考えています。

財政事情まで聞いても、開示していただけるかどうか微妙なところがありますけれども、我々が聞くよりは、逆に他の団体、府中市などからご確認いただいたほうが、新たな情報が得られることはあるかもしれません。我々の協会としてもやったことがないので、はっきりとは申しあげられません。

会長

バス協会の範囲ではないとはいえ、市民の税金、あるいは都民の税金をどう使っているかってことですから、クリアにしなければいけない話だと思いますね。その東京都の方の条例に基づいた見解というのは文書であるのですか。

委員

条例施行規則で、そもそもそういう規定でうたわれています。

会長

そうすると、このあとで事実確認しなければならないけど、そう定まっているにもかかわらず、補助が出ているものもあるという可能性があるということですね。

委員

それは、様々な経緯があって、こういったばらつきがあるということは、私どもとしても聞いておりますが、細かい中身までは把握しておりません。

会長

それは事務局から東京都の方へは聞けるのですか。

事務局

東京都の方へ確認をしたのと、東村山市の議会の議事録等を確認したところ、東京都の見解では、シルバーパスの適用条例を創設してから今まで変えたことがないという見解をいただいております。

会長

その条例ができたのと、それぞれのバスが運賃を決めたのにタイムラグはあるのですか。

事務局

シルバーパス条例は、平成12年3月31日です。

会長

日野市は、平成4年だと思えますから、条例の前から運賃が決まっていたものがあるということでしょう。

委員

たぶん一般の委員のみなさんには、非常にわからない話になってきてしまっていると思うので、簡単にいうと、シルバーパスをちゅうバスで使うようにすることはできます。ただ、使えるようにはできませんが、東京都からの補助金をちゅうバスとして貰うことはできないということです。他の自治体で、シルバーパスを使っているコミュニティバスというのはありますが、語弊はありますがあえて簡単にいうと、最近始めた新しいところというのは、シルバーパスを使えるようにしても、やっぱり補助金は割り振られない。昔からやっているところは、補助金がもらえている。それはなぜかという、平成12年か13年の時に、条例で東京都がコミュニティバスには補助金を割り振らない、シルバーパスの対象としないと決めたので、それ以前から走っていたものには割り振られるけれども、それ以降、始まったものに関しては割り振られない。ただ、使えるようにはできるということです。

会長

その場合は市が負担しなければならないということですね。

副会長

我々は、市税も都税も払っているわけですね。市で負担するということは、我々の市税でやるわけですね。都税も我々は払っているわけですね。その都税の補助が、この市は補助します、ここはしませんというのは、ちょっとおかしいですね。

## 委員

その議論はあると思いますが、これに関しては、我々のところでは、いかんともしがたい議論となってきます。

## 会長

事実がよくわかりましたし、すごくクリアに説明していただきました。普通に都民の立場から考えれば非常に不公平だと言わざるをえないですね。副会長のご質問に対しては、資料のマルの意味は、シルバーパスというものが使えるという意味で、その割引分の補助に関しては、条例以前の事例に関しては、都からお金が出ているものがあって、条例施行以降のものに関しては、都は負担していないという現状を考えると、ご説明にあったように、ちゅうバスでシルバーパスを導入することはできるが、条例に基づく見解でいくと、その差額分に都のお金が入るということとはできないと考えられるということですね。

## 委員

あえて、簡単にいうと、そういうことになります。

## 会長

はい、わかりました。ありがとうございました。この件、ご質問とかご意見はございますか。この件も含めてですが、運賃に関して、他にご質問はございますか。

## 委員

先ほどの説明で、資料3で、一人当たりの補助金が少ないのは、何市か挙げられて、概ね最寄り駅へのアクセスで効率的な運行をされているところが、一人当たりの補助金が少なくなっているというご説明でした。それに対して、資料2の検討の前提条件として、路線については現行維持で、府中駅までのアクセスを保證することを今回は考えるという話なので、その前提条件を飲むのであれば、一人当たりの補助金を効率的に考えるという前提自体がいらないというか、そこは無視していいというふうに考えてよろしいのですね、という確認です。



会長

はい、事務局、どうですか。

事務局

委員のおっしゃったとおりの部分もございます。委員がおっしゃたように、前回の会議でも話し合いをしてご意見をいただいたことを記憶しております。最寄り駅への路線の再編というのは非常に重要な課題だと認識しています。ただ、今回この会議を開催する大きな要因として、事務事業点検というのをバックボーンに開催させていただいて、適正な運賃はどうか、この議論を中心にやっていきたいということでした。ただし、委員がおっしゃったように、今回の会議で、次の会議につなげる議題としては、十分に議論する必要があるものと認識しています。ただ、時間の関係で、効率的な部分でなくても今の路線を維持しながら、改めて運賃を見直していただくということに関しては、全く異論ございませんので、そこのところはミスマッチを起こしておりますけれども、考えていただかなくても結構です。

会長

いろいろな条件のパターンがあると話が混乱するので、今の府中駅アクセスという形の路線に対して、もともと依頼されている話では、より効率的にするために、運賃を見直すとはどういうことが起きるのかというのは今日勉強するのですが、例えばですが、どうしようもないとなったときには、路線はどうすればよいのかということへ行くのだらうと思うのですが、今日のところの議論の設定としては、委員のおっしゃったとおりのところでございます。

ということで、資料3は参考情報のうえで、特に資料4でございますけれども、今のまま100円でいくのに対して、路線バスの初乗りに合わせて180円にするのか、あるいはその間ということで150円にするのか、路線バスと全く同じ運賃の制度にするという、4つのパターンがあります。

おさらいをしますけれども、100円というのは今までと同じで、シルバーパスを入れないということでそのままいくわけです。

一番下まで飛びますが、路線バスと同じ運賃制度とすると、先ほどの説明のように、シルバーパス条例に基づく補助がないとすれば、逆

に収入は減っていき、一人当りの補助金額は増えていってしまう。

その間にあるのですが、路線バスの初乗りの運賃でやるというふうになると、長距離を乗る人は得をするのですが、短い距離であればそれほど得はしないということになります。この場合にはシルバーパスを入れる場合と入れない場合で計算すると、シルバーパス該当の方は100円になるので、その分、補助金は若干増えて、一人当たりでは44円と書いてありますが、今の100円でやっているよりは、補助金額は節約できる。シルバーパスがない場合はもう少し節約できる。

間の150円というのは、180円に比べて安いように見えるけれど、一人当たりまで戻すと、そんなに差がないということですね。

このような数字が出ています。今日は、この中で多数決を採ってこれにするということではないのですが、こういうメリット、デメリットの整理の中でご質問、あるいはご意見をもう少しいただければと思います。

#### 委員

均一制と対キロ制だけが挙がっているのですが、前回、委員がご提案いただいたと思うのですが、一律である必要はないのではないかと。そもそもの目的から考えた場合に、交通不便地域だとか交通弱者の方に関しては、例えば100円の現行でいって、それ以外の方に関しては、例えば180円に上げる。会長のお話の中で、ICカードでそれが可能だというお話まであったので、可能性としてはそれが一番自分の思いとつながるという思いで伺っているのですが、その点、いかがでしょうか。

#### 事務局

委員におっしゃっていただいたように、事務局といたしましても、高齢者、交通弱者についての配慮というのは、非常に重要な部分というふうに考えています。

#### 会長

この表でいくと、180円、150円というところの、シルバー等割引のところから2段に分かれていて、例えば180円では、左から見ていくとシルバーパス等割引が有と無で分かれていて、有のところ

で、今回の計算では、今のシルバーパス保持者、子ども、あるいは障害のある方々ということで計算していますが、どなたを100円にするかという設定は、前回のお話にもありましたけれども、決めればいいわけです。その決めた対象の数によってこの計算は変わってくるわけですが、前回、確かにICカードで、できるということでしたけれど、現在のちゅうバスは、ICカードの装置はついてないですよ。

事務局

ないです。

会長

ないのですね。そうだとすると、できるのですが、その場合はICカードに関する機器の導入とソフトウェアの変更というのが、今後必要になるということは事実です。

委員

それは、制約条件として、入れないとして考えていくのか、そこも加味して考えていくのかはどうするのでしょうか。

会長

今日の議論では、まずは、あり方としていうのであれば、入れなくていいと思います。ただ、それを実際に採用したときはどれくらいの費用が一時的にかかるのか、という計算は今度しないといけない。ただ、発想としては、技術的にどうするかは次としても、対象とする方々は100円にするというメニューはありうるし、ここにはその考え方はあると理解してください。

委員

資料3を見ると、大体100円と100円以上が半々ぐらいだと思うのです。そして、便利にすることから見たら、やはり値上がりをする方向にいつていると思います。わたくし自身としたら、150円で割安感を待たせて、やはり地域のミニバスですから、路線バスと同じじゃなくて、150円で走るようになると、精神的に乗りやすいので

はないかと思います。普通のバスよりはちょっと安い150円くらいにして、基点が府中駅か東府中駅とかでもいいですし、最寄り駅まできちっと来るようになっていると、使いやすいし、それほど赤字が出なくなるのではないかと思います。

#### 会長

今のご意見の大事なことは、普通のバスとは差別化して、ちょっと安くするほうが精神的にいいのではないか、100円よりは150円にして、その分、補助金の節約にはなるのではないか、というご意見ですね。

#### 委員

お年寄り、わたしを含めてですけど、何十円というのがすごく負担になるという頭があると聞いています。私たちのところは、すぐ電車に乗れるのです。シルバーパスを使わなくても、パスを使うと120円かからないで府中まで来られます。だから、そういうふうになると電車を多く利用して、バスは全然利用しなくなるのではないかと思います。そのあたりは割とシビアです。いろいろお話を聞きますと、150円と180円、あそこまで180円なのによって、こういう言葉がすぐ返ってくるのです。だから、あまりバスに乗らなくなってしまうのではないかと思います。

#### 会長

なるほど、今の話はおもしろいですね。どう考えるかですけど、電車に乗れる人は電車に乗っていただければいいという考え方もあります。ただバスがないと出歩くのが億劫になってしまうという方々が、例えば150円になったら、もう出かけるのをやめようということになってしまうのがすごく不安なのです。電車に乗れる方は是非乗っていただければいいのかなと、私は思います。ただ、そういう金額のことにはすごく敏感というお話ですよ。それぞれの案で、高齢の方には100円という設定はできると思うので、例えば70歳に満たない方は、150円、180円払っていただくけれども、70歳になった方は、証明の書類があれば100円というメニューはできて、それでも、今日の計算でいくと、補助金は節約できるのではないかという案

ですね。70歳を超えていられれば、電車よりは安くいけるということだと思います。他にご意見いかがでしょうか。

#### 副会長

今日、この資料3を出してもらって、いろいろ見てみますと、バスの運行台数が府中はすごく多いですね。それが府中の負担になっているのは間違いないと思います。他の市と比べ、府中市には交通不便地域が多いかという点、私自身はそうは考えていません。むしろ府中市の方が便利なのではないかと思います。それにも関わらず、府中市のバスがこんなに多いということは、路線バスが他の市より少ないのかなど、そのような感じがしているのですが、そのあたりのことを教えてほしいです。

もう一つは、今100円で走っているわけですが、路線バスは消費税8%になったときに上がっていますよね。コミュニティバスは上げていないですね。だから、そのあたりで市の負担が多くなっているのも事実ではないかなど、そういうふうに思います。そういう面からいって、100円でやればいいのですが、値段を上げるということには、理解をいただけるのではないかと思うのですが、いかがでしょうか。

#### 会長

前半の話は、今日の議論の前提としてはこの路線を維持するということですが、これと比べると府中市はバスの保有台数が一番多い。このことをどう解釈すればいいか、ご説明があった方がいいかもしれません。事務局どうぞ。

#### 事務局

府中市の場合は、今副会長からご意見としていただきましたが、他市の運行状況と比較しても、30分に1本という運行間隔、各カバーするエリアについては、他市よりは間違いなく手厚くなっているのは、事実だと思います。

#### 会長

これだけの表だと見にくいのですが、路線数（本）というのが左か

ら3列目にあつて、これでいくと、府中市よりも武蔵野市とか日野市の方が多いですね。それぞれの路線がどれくらいの距離を走っているのかというデータは、この資料にはないのですよね。あとは本数がないから、例えば、路線数が少なくても、1日に何本も出すためには台数は増えてくるわけで、京王バスが少ないというわけではなく、ただ30分間隔にするために必要なところにかかなりの台数を入れているのですよね。

これはいろいろな見方があつてすごく勉強になるのですが、例えば運行台数1台当たり何人乗っているとか、路線1本当たり何人乗っているかという計算をすると、武蔵野市は置いておくとして、府中市は圧倒的に優等生ですよね。それは、それだけ市民の方々から評価していただいていることだとは思いますが。ただこういう表にすると、その読み方に関しては補足説明があるかもしれませんね。

あとは消費税をどう解釈したらよいでしょう。

#### 事務局

消費税につきましては、実際の影響額といたしましては、このまま100円で継続した場合に、1千万円程度市の持ち出しが多くなると試算しておりました。ただ、今回ICカードの機器も導入されていないということと、やはりその部分を転嫁した場合に、100円という部分が守れなくなってしまい、今までも導入調査検討協議会で3年間ご議論いただいて、100円というワンコインという制度を継続してきたものですから、今回の消費税増税に対しては反応できなかったのが事実でございます。

#### 会長

わかりました。ありがとうございました。この件、他にご発言ございますか。もう少しいろいろなご意見があつていいかなと思つていますが、今のところ、若干値上げしてもいいという雰囲気のところのご意見が何人かの方からありました。それから、高齢者と交通弱者等の割引くべき人たちに、割引くという施策を平行してやるのがいいのではないかというご意見もございました。

その他にいかがでしょうか。

## 委員

結論が収束していきそうな様子ですが、そもそも府中市としては補助金額をいくらにまで抑えることを想定しているのでしょうか。払う側からすると、限りなく100円に近いほうがいいわけで、負担感のことを考えると150円がいいのかなど。表で見るとシルバーパス適用の可否に関わらず、補助金額が150円と180円でそこまで差がないことを考えると、であれば安いほうがいいという議論になってしまうので、府中市としてはいくらを想定しているのかを聞きたいと思います。

## 事務局

難しいご質問ですが、市の事業を精査する中で、同じような公共交通機関を利用するのに100円の地域があるということに対して「不公平感」という表現が出てくるのと同時に、他市においても同様の議論がなされている現状がありました。そういった現状を踏まえ、今回資料でシミュレーションした料金設定は、補助金額がいくらになればいいか、という点から計算したものではなく、仮に他市で採用している料金設定を府中市で設定した場合の収支等の見通しを示したものです。市としましては、具体的に補助金額がいくらまでならいいか、という数字は想定しておりません。

## 会長

市民からしてみれば、議論するまでもなく安いに越したことはない一方で、長続きさせるためには市の負担額を抑えたいということもあり、どのあたりまでなら許容できるのかをそれぞれの方の感覚の中で議論ができればというところです。

今日議論を収束させなければいけないと考えているわけではないのですが、コミュニティバスは100円で始めたのだから100円でという考え方があってもいいと思うし、同じバスなのだから180円でという考え方があっていいのですが、今のところいただいているご意見が割と収束に近いという状況です。

他にご意見はいかがでしょうか。

委員

資料4の支出の内容はなんですか。

事務局

運行経費です。人件費、燃料費等運行に係る経費が含まれます。

会長

資料の数字は25年度の実績ですよ。補助金は実績を基に支払っているのですか。

事務局

はい。

会長

ということは、例えばガソリン代が上がったりすると若干の上下があるということですね。

事務局

その通りです。燃料費は特に影響が大きいところですが、決算時点では予算と異なります。予算額が上限であるため、場合によっては満額支払えず、その分は京王バスさんにご負担いただくこともございます。

委員

では、支出は京王バスさんがお支払している総額ととらえればよろしいのですね。

京王バスさんを指名されている理由はなんですか。

事務局

京王バス中央株式会社を指名した理由につきましては、平成13年にコミュニティバス導入検討協議会が発足しておりますが、この時に当時7社のバス会社に企画書を提出し、積算を依頼したところ、3社から回答をいただきました。その中で精査したところ、具体的に車両6台を用意し、現実的な回答をいただいたのが当時の京王電鉄バス株



式会社であったという経緯でございます。

会長

委員のご関心は、入札であれば各事業者でコストも違うし、コスト以外のところでの総合評価で業者選定することもありうるのではないかとこのところですよ。

委員

はい。

契約は単年度ですか。

事務局

単年度の毎年更新です。

委員

金額交渉は行われているのでしょうか。

委員

いいえ。税金が投入されるわけですので、支出の内容については、毎年度府中市に詳しい内容を見てもらい、承認いただいております。

会長

今日の議論は今までの運行を維持するのでコストはそれほど変わらないという前提があるので、資料4では25年度実績で比較をしてみたということです。運賃の設定によってコストが変わるわけではないので、比較自体はこれでいいのかなと思います。

今までの議論では、なんとなく150円が出てきたのと、前半の方で出た技術的なこととか、都か市かという点はあるにしても高齢の方や不便な地域の方等、対象とする方々への割引を含めて考えるということになっているのですが、事務局としてはいかがですか。

事務局

ある程度の方向性が見えたというふうに感じているところがございます。資料4の中の路線バスと同様の対キロ制を設定した場合には、

かなり高額となるところも出てきて、今の路線の運行形態ですと現実的ではないという感覚を受けました。

#### 委員

不公平感をどうやって説明するのかという話がありましたが、コミュニティバスの導入目的である高齢者や交通弱者の方への支援や、交通不便地域の解消のために税金を投入して走らせているということから、そういう人たちに対してはシルバーパス等の割引を適用して100円で運行するという場合に、それ以外の人たちの運賃をどうするかという話になってきます。そうした時に、補助金額が変わらないのであれば150円の方がいいという話もあるのですが、その場合に150円と路線バスの初乗り180円との差をどう説明するのかという点がこの協議会でもまだコンセンサスを得ていないところだと思います。不公平感を払しょくするためには、路線バスの初乗り運賃に合わせて180円均一として、交通弱者等の方に対しては税金を投入して100円を維持しますとすると議論は整理されると思いますが、いかがでしょうか。

#### 会長

ここが一番の分かれ目で、コミュニティバスは普通のバスと違うから、という視点もある一方で、同じバスなのだから、という視点もある。そこはまだ合意が取れていないところです。両方あると思うので順番に行くと、コミュニティバスは普通のバスと違うということに関して市はどのように説明するのですか。150円だとすればなぜ30円安いのかということに対する合理的な説明ですよ。行政としてはどのような説明があるのででしょうか。

#### 事務局

150円という例は、多摩地域で設定している自治体があるという事実に基づいて提示しているものです。現在、近隣市で値上げを検討する場合、ほとんどは路線バスの初乗り料金に合わせている現状がございまして、150円の合理的な説明という部分では事務局としても苦慮しているところです。

ただし、コミュニティバスは路線バスと異なりそもそも非効率に交

通不便地域をまわりながら運行している点で特異な部分があると考えております。

会長

解釈としては、路線バスと異なり早朝・深夜はない。ＩＣカードが使えないからバス特の制度も使えない。今お話あったように、まっすぐ行かずにぐるぐるまわっている。そういう部分で考えると普通のバスとは位置づけが違うから、少し安くてもいいだろうという言い方は一般的によくされます。

ここが一番大切なところなのですが、他にご発言はありませんか。

委員

先ほど発言した時には１８０円というイメージでおりました。その場合、私は利用しなくなると思います。今はコミュニティバスの方が安く近いので利用しているのですが、電車を利用することもできますのでそちらを利用すると思うのです。そのように本当に必要な人が乗るとなった時に、その人は１００円で乗れるということにしておけば、他の人の料金はほかの公共交通と合わせておいた方が理解を得やすいのではないかと思います。

会長

ＩＣカードを使っている人というのは１４～５％割引になります。バスに乗るときには１８０円払っているつもりでも、実質は１５０円しか払っていないわけですね。今の段階でコミュニティバスではＩＣカードが使えないとすると、おそらくそこに不満を言う人たちが出てきます。一方でバスではあるのだから１８０円でいいのではないかという意見もあり、その整理がまだできていないのですが、今のご意見は割引対象以外の人には１８０円でいいのではないかということですね。

委員

ＩＣカードが使えないとおっしゃいましたが、前回の議論でＩＣカードは導入するということになっていたかと思います。ＩＣカードを導入するかしないかによって、割引の議論は変わってくると思うので

すが。

会長

ICカードが使えるという前提とすると、180円という案が強くなって来るし、割引に関しても細かく設定できる。そこが影響するのではないかというのはその通りだと思います。ですから先々ICカードを導入するのであれば、そのような考え方になるのではないかとこのコメントは大事だと理解しますが、導入の費用が相当にかかるので、なかなか言いづらいところもあります。

委員

そのイメージがあまりついていないのですが、初期費用はかなりかかるのですか。

委員

機器自体は、1台数十万円というところです。

先ほどの議論に関して、ICカードが使えるようにした場合、ICカードでの支払いは可能になりますが、いわゆるバス特という一般路線と同じような割引は適用されません。

会長

それはどうしてですか。

委員

一方で自治体からの補助金をいただいているので、その路線への適用は難しいということになります。

会長

たとえば少し奥の方の地域で、別な形の補助が出ている路線はあるのではないですか。その路線でICカードは使えますよね。

委員

使えます。

会長

であればコミュニティバスだけ補助金が入っているから適用にならないという理屈は変だと思います。現在そうなっているということについてどうこう言うつもりはないのですが、客観的にすべてデータを開示するとバランス感がないという理解でよろしいですか。

委員

一概にいうのは難しいですが、ＩＣカードの協議会で取決めがありました。

会長

パスモの中のバスのＩＣカードの協議会のことですね。

委員

そうです。そこで自治体が主として運行しているコミュニティバスに対して適用させるのかどうかの議論があります。

会長

そこで適用させていないということですよ。

委員

そうです。

委員

ですのでそれは事業者サイドで決めている話ではなくなってきます。

会長

分かりました。

そうすると、コミュニティバスにＩＣカードの装置をつけてもＩＣカード割引は使えないということですね。

たとえば府中市が独自に割引制度を設けるとすると、ソフトウェアの書き換えをするのですよね。

委員

します。

会長

そのコストはかかるのですか。

委員

コストはかかりますが、そこまで高額ではありません。

会長

ということは初期費用としてかかるのは、機器が1台数十万とする  
と18台で1000万円くらい、それにソフトウェアの書き換え費用  
が多少ということですね。

機器は10年くらい持ちますよね。

委員

かなり持ちます。

会長

すると減価償却で計算すれば、年間100万くらいの費用がかかる  
ということですね。

委員

ICカードを導入することによって、デメリットであるワンコイン  
でないため支払が面倒というところは払しょくされるであろうという  
ことですよね。

会長

加えて設定によってある対象の人の運賃を100円とすることもで  
きます。

委員

つまり機械投資は必要であるけれども、それ以上に利用率ダウンを  
防げる可能性があるということですね。

会長

そういう表現、整理でいいと思います。

委員

他市の事例として、東村山市の運賃改定の際には、ワンコインでなくなることによる逸走を防ぐために値上げとあわせてＩＣカードの導入を行いました。

会長

ＩＣカードを導入することで１８０円にすることを魅力は増えうるということですね。

委員

公平性の確保という点について、事業者の視点からお話ししますと、今は２つの不平等感があると思っています。

１つは、コミュニティバスが走っていない地域には税金を投入されておらず、コミュニティバスが走っている地域には税金が投入されているうえに自分たちより安い運賃で乗れるということです。

もう１つは、コミュニティバスと路線バスが重複して走っているところでは、コミュニティバスの方が運賃は安いので競争すると安い運賃には勝てないという条件面での不公平感があると思います。

そういったことを含めて言うと１５０円より１８０円の方が不公平感では是正されるということになります。運賃のみで不公平感が解消されるわけではなく経路の問題等もありますが、路線バスとの兼ね合いというところも視点に入れていただければと思います。

会長

論点ははっきりしていると思います。均一で既存の路線バスと合わせるという考え方が１つと、運行の仕方が違うというところから差別化するという考え方、どちらのご意見もあると思います。それぞれ理屈はある程度立ってきたところです。ＩＣカードを使えるようにして１８０円というのは東村山市もそうしていますが、１８０円にする場合の方法としてあると。このあたりですかね。ただし、資料の線形補間による計算はあくまで予測ですから、この数字があまり独り歩きし

てはいけないのですが。違いは見えてきたと思います。

本日はそのような整理でよろしいですか。

それでは事務局から資料5の説明をしてもらいましょう。

(※事務局、資料5を説明)

会長

ありがとうございます。

資料にあるとおり、ランニングコストで採算が取れつつある路線があるとする、条件を満たす路線に関しては、移譲の交渉ができるのではないかということで、その場合の条件と、利用者、市、事業者にとってのメリットとデメリットが整理されています。

この資料に関してご発言はございますか。

たとえば利用者の視点から良い点として、長期的・安定的に現状のサービスを利用できる、とありますが、このように協議会を開催しているとおり、必ずしも長期的かどうかは分からないかと思うのですが、これは市の政策として見直しをするのか、事業者の判断で変わるのか、ということですよ。コミュニティバスだと絶対に長期的・安定的とするのは書き過ぎのような感じがします。ただ市として見張っているから、ある日急になくなるなどということはない。路線バスだと、極論でいうと申請から半年でなくすことができるが、コミュニティバスだとそう簡単にはいかないということですよ。

委員

利用者の良い点として、土地価格が上がる可能性があるというのは記載する必要があるのか疑問に思います。また、事業者の良い点として積極的なコマーシャルができるというのは、車内広告のことなのか事業者自体をコマーシャルできるということなののでしょうか。

事務局

土地価格につきましては、コミュニティバスを運行するにあたり様々な方からご意見をいただきまして、その中でコミュニティバスが走っている地域はもともと交通不便地域で、そこに住む人はそれを承知で住んでいるのでそこへ市が過剰なサービスはできないのではない



ですか、との質問を受けたことがありました。そこで実際に土地の評価額を調べると、路線バスが通った場合には固定資産税の土地の評価額が上がる可能性が出てくるということがありましたので書かせていただきました。

コマーシャルについては、例えば家の前をバスが通っている場合に、コミュニティバスが通っているよりも京王バスが通っているという方が京王バスとしての認知度が上がるということで書かせていただきました。

会長

いろいろな人たちにとって良い点、悪い点があるということをとにかく書き込んで、議論することが大事だと思います。路線バスにすれば良いことばかりということではなければ、悪いことばかりということでもないということを経験することが重要です。

委員

コミュニティバスを導入した時のことを考えると、一般のバス会社では採算が取れないような場所だからコミュニティバスを導入したと思うのです。だからもし採算が取れるのであれば民間に移譲して行って、残った余裕があったらもっと網の目のように不便なところに行くように回してもらおう方がよりいいような気がします。

会長

ただ民間に移管すると収益分はそちらに入ってしまうので、余裕が出て別な財布になってしまうのですよね。

委員

でも現行のままにしたとすれば補助金は減るということになりますよね。それが積み重なって行って余りが出るならば、そうしてもらえるように検討してほしいと思います。

会長

わかりました。

これは今日結論を出すということではなく、こういう議論をしなけ

ればならないという頭出しですよ。資料の2の要件についても実際にはもっと具体的に議論を深める必要があると思うのですが、今日の時点ではこういうご提案とのことです。

他にご発言ございますか。

#### 委員

質問ですが、移譲する前の利便性を維持するという部分の内容なのですが、運行時間や停留所の間隔も維持するということを意味しているのでしょうか。

#### 事務局

基本的には協議となるところですが、5年間についてはできれば維持していただきたいという提案をしていく考えでございます。しかしながら、移譲するとなると当然市民説明会等を実施しながらということになると思いますが、始発終発時間の拡充で朝夕のラッシュ時にも運行されうるので、トータル的に見てご理解いただけるところに着地させるよう協議をしていくと考えております。

#### 会長

すると地域によっては停留所がなくなるということにもなりますよね。各路線に対して地域を交えて決めていって、決めたものは5年間維持してもらうというイメージですね。

個人的にはパターンがいくつかあると思っていて、完全な民間移譲と中間くらいの移譲と現在のコミュニティバスのスキームでいくのとあって、補助金の出し方は変えるけれども、市民の求めるある部分のサービスは維持するという形とか、議論していくといくつかあると思います。ここで皆さんには一般路線化するというイメージをつかんでいただきたいことと、要件で挙げられた「路線バスと同等にする」、「利便性を維持し」という表現をどう読むか、あるいは市民とバス事業者との間で協議を続けてほしいという言い方にするとか、何通りかパターンがあると思います。

横浜市には、コミュニティバスというのはありません。横浜市はとても大きな市で、一部の地域で実施したところ、残りのすべての地区が欲しいと言い出してしまい、すべてでやると補助金額が莫大になっ

てしまうため、やめました。それでどうしたかという、事前の調査や試験運行には補助金を出すけれども、運行開始後のランニングコストは補助しないという統一ルールにしました。ただし、地域公共交通会議を開催し、地域交通サポート事業というのをづくり、すべて市の職員が入って、運行事業者と、市民だけの協議会との間のやり取りをずっとやり続けるのです。地域公共交通会議で一年おきに見直しをしています。だからずっと市の監視下にあります。つまり市は補助金を出さないけれどもあの手この手のサポートをするわけです。極端な事例ではそういう形もあります。

他にも相模原市ではある人数を下回ったら廃止するという条件付でやっています。他の自治体では欲しいけど乗らないというところが結構あって、それはまずいと。欲しいのなら乗ってください、乗らないのなら、なくていいでしょうということですね。

このように、不便なところではあるので、今までのコミュニティバスというスキームからは卒業するけれども市が見守るというレベルと、完全に路線バスだから民間ベースでというレベルはちょっと違うと思います。そうするとこの表の間ぐらいにもう一項目あるのかもしれない。ここはまだまだそれぞれ勉強していただいて、議論していくことだと思います。ただ、今の府中市のコミュニティバスのやり方でずっととどめておかなくても済む路線があるのかもしれない。その時には条件を設定して違いをよく勉強して、メニューをつくる必要があるのだと思います。

他にはございますか。

それではこの件はまた次回続けさせてください。

最後にその他ですけれども事務局お願いします。

## 事務局

次回第4回の検討協議会につきましては、2月18日水曜日午前9時30分から、会場はこの第6会議室で開催します。また2週間を目途に開催通知を送付いたしますが、それにあわせて本日の議事録の案を、開催日の1週間前を目途に次回の資料を送付させていただきますので、よろしくお願いたします。

会長

それでは前半の運賃のところでは論点がかかり出たということで、何度も言いますが集約したわけではございませんけれども、考え方に関しては見えてきたと思います。これを基に事務局の方でもまとめていっていただけたと思います。

それでは本日の会議をお開きにしたいと思います。ありがとうございました。

一同

ありがとうございました。