

第4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2月18日(木) 午前9時30分から11時30分

▽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

▽傍聴者 1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

(2) コミュニティバスの一般路線化について

(3) 交通不便地域の解消などについて

(4) 簡易的、合理的な路線変更等の取扱いについて

3 その他

【配布資料】

資料1 第3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整理

資料3 府中市コミュニティバス路線変更の候補地

資料4 簡易的、合理的な路線変更等とは

参 考 横浜市地域交通サポート事業(概要版)

参 考 横浜市地域交通サポート事業～取り組みを進めるにあたって～

参 考 みんなで育てるコミュニティバス(相模原市)

(開会)

会長

皆さん、おはようございます。第4回府中市コミュニティバス検討協議会を開会します。雨の中お集まりいただき、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よりご欠席のご連絡を、また代理としてご出席いただいております小川様も本日はご欠席されるのご連絡をいただいております。

また、傍聴につきましては、1名の申請をいただいております。以上でございます。

会長

本日は傍聴希望の方が1名いらっしゃるということですが、傍聴を許可してよろしいでしょうか。

(異議なしの声あり)

会長

それでは傍聴を許可します。

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っております。

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

願います。

事務局

本日お配りいたしました議事録（案）でございますが、あらかじめ皆さまに送付させていただきました議事録を一部訂正させていただいております。

ご審議のほど、よろしく願いいたします。

会長

他に修正が必要な点、議事録に関するご意見、ご発言はございますでしょうか。

特に無いようですので、これで確定します。

それでは議題に入ります。議題のひとつ目の運賃の改定及びＩＣカードの導入について事務局からご説明をお願いします。

（※事務局、資料１、２について説明）

会長

資料の１に前回の協議会でのこの議題に関する発言の要旨抜粋ということで、シルバーパスの話、１５０円、１８０円、交通弱者の方々へのサービスの考え方、ＩＣカードの導入といろいろなご意見がありました。それらを整理していただいたのが資料の２になりますので、それを基にもう少し意見交換したいと思います。

運賃の話とＩＣカードの話については状況がある程度整理できてきました。その運賃の設定の根拠をどうするのかということと、高齢者への支援、障がい者への支援、子どもの運賃をどう考えるかというところでいくつか視点があるところです。

資料の１、２について、ご発言はいかがでしょうか。

委員

１５０円と１８０円の案が出ているということで、近所の方と話をしていたところ、このご時世だから上がるのは理解できて１８０円くらいが妥当だけれども、その場合、最終バスが８時半くらいになるといいという話をされていました。そうすれば、たとえば府中駅周辺で

夕食をとったとしてもゆっくりできるとのことでした。資料の150円の根拠として早朝・深夜がないことが挙げられているように、180円にする場合には、終バス時刻の延長を検討するのがいいと思います。

会長

路線バスの初乗り運賃に合わせるとなると、サービスの中身、特に時間帯等の見直しについて希望が出てくるということですね。

委員

私は150円か180円ならば150円がいいと思います。なぜなら、一般の路線バスよりサービスが低いので運賃も少し安いというイメージがあることと支払がしやすいこと、加えて収支がほとんど変わらないのであれば、150円の方が利用しやすいと思うからです。

会長

収支が変わらないというのは、ある前提で予測計算をした場合に、ということであって、必ず変わらないことを保証するものではないのですよね。

事務局

おっしゃるとおりです。前回の資料で示したように、各運賃設定にした場合の逸走率を線形補間によって予測し計算したところ、収支に大きな差はないとの結果が出ているところです。

会長

加えて言うと、高齢者、障がい者あるいは子どもに対してどのような割引をするかによって利用者数も変わるし、収入も変わります。ただ、市民の方の感覚としては、収支がそれほど変わらないという見込みなら150円の方がいいというご意見ですね。

今日別に多数決をとるわけではないのですが、この記載の読み方を確認していくことは大切だと思います。特に、高齢者のところはいかがですか。「無料にした場合は財政負担が大きいため、100円（現行維持）又は半額が適当ではないか。」とあるのですが、この点に関

してご発言はありませんでしょうか。

副会長

「無料にした場合」とはそもそもどういうことだったでしょうか。

事務局

「無料にした場合」とは、ということですが、第1回目でシルバーパスの取扱について東京バス協会からご説明いただきましたが、シルバーパスを提示した方を無料にした場合には、割引分の全額を市が負担することになります。路線バスの場合には、シルバーパスで無料で乗車した場合でも、東京都の補助金が配分されることである程度補填されますが、コミュニティバスの場合は、シルバーパスの提示で無料としたとしてもそれがすべて市の財政負担となり、今まで100円を取っていたところが取れなくなることになりますので、財政負担が増えるということになります。

副会長

要するにシルバーパスは使えないということですよ。

事務局

そうです。

委員

シルバーパスの概念をコミュニティバスに取り入れようとするとう適用どうこうという話になってしまうのですが、前提としてコミュニティバスはシルバーパスの事業対象外ということですので、シルバーパスは外してコミュニティバスの運賃をどうするか、その中で交通弱者である高齢者、障がい者、小人についてどういう値段設定をするか、というふうに考えた方が整理しやすいと思います。

会長

おそらく事務局はそのつもりなのですよ。

事務局

委員におっしゃっていただいたところは重要なポイントだと考えております。

他市で同様の議論がなされる中で、運賃だけ上げて高齢者や交通弱者に対して配慮しないケースがございました。そのような事例では、新聞の記事によると、相当厳しい議論が続いているとのこと。本市といたしましては、そういうところが本市のオリジナリティを出せるところであるし、皆さまのお話の中で仕組みを作っていくことが可能だと考えておりますので、どういうふうにするのがいいのかということをご議論いただければと思います。

会長

資料2の3(1)アからエのところは、高齢者に対してどういう支援をするかということが論点です。委員におっしゃっていただいて整理できたのですが、東京都にはシルバーパス制度があるけれども、コミュニティバスが市の補助で動いている限りその制度は使えない。それではどういう割引制度があるかということで、仮に70歳以上を全員無料としてみようと乗れば乗るほど市の財政を圧迫してしまう。かといって何も割引しないとすると、他市の事例であるようにそれはそれで問題となる。そうすると、70歳以上の方は100円あるいは半額ということにして、一定の額を自己負担してもらって差額は市が負担するというのが現実的ではないだろうかということですよ。おそらくその説明に関してはどなたもそれほど異存はないですよ。

副会長

ないです。

会長

それが100円なのか半額なのかはまた細かいことですが、100円の場合は70歳以上の方は今後も同じ運賃で乗っていただけるということになりますね。ただし証明が要ります。それに用いるのが身分証明書なのか、シルバーパスなのか、いずれにしても何か見せると100円で乗れるというのはどうでしょうかという提案ですよ。

高齢の方にちょっと手間がかかりますよね。そこはまだ私にもイメ

ージが見つからないのですが、この提案は、例えば70歳以上の方は証明書を見せてもらえれば100円のまま乗ることができるということと、通常の運賃を150円あるいは180円にするということをセットで考えるということですね。

委員

高齢者にはこのような配慮をするというのは、これからのコミュニティバスの前提条件のひとつなのですか。

事務局

平成13年の導入調査検討協議会での重要な考え方として、交通弱者の外出を促進するということがございました。コミュニティバスの本来のあり方というのは、まずは交通弱者の外出促進に寄与していくということと、路線バス、鉄道駅へのアクセスが悪い地域を交通不便地域として、そういう地域にお住まいの方には公共交通機関を公平に使えるようにしようということで今まで来ております。今後もコミュニティバスの本市の考え方につきましては、府中市は交通機関については比較的便利な地域だと思えますが、それでも交通不便地域があるという中で12年間運行してきましたし、今後さらに高齢化も進むことでもありますので、そういったところをターゲットに運行されるべきではないかと考えております。

会長

最初からそういう話でしたね。

委員

ということは、安くするということが前提なのではなく、走らせること自体が弱者を救うということになるのですね。

会長

そうです。ただし、路線バスでも高齢の方に対して割引いているときに、コミュニティバスには無いとなるとそこで逆転現象が起きてしまいます。つまり路線バスではシルバーパスを使えば無料で乗れるのに、コミュニティバスでは割引きすらないということですね。

元々このバスというのは、交通不便地域の解消といわゆる交通弱者の方々の移動の支援が目的なので、まずは走ること自体が重要です。一番初めに有名になった武蔵野市のムーバスが100円で始めたところから、90年代終わりくらいはコミュニティバスのことを100円バスと書く先生がいらっしやっただくらい100円の例が多かったのですが、その100円の根拠というのは案外に無かったのです。今回の会議でもこの1、2回なかなかはっきりとは決まらないのですが、運賃に関する考え方は多様だというのが実態です。

今回の提案は、普通の運賃と特に政策的に重視している高齢の方、障がいのある方とで別の考え方を入れられないかということですね。ただし、必ずそうしなければいけないということではありません。

委員

今後も含め、徐々に運賃を上げなければならないとなったときに、常時100円であるということは、今まで100円だったのでそれを上げないということにすれば納得がいくのではないかと思います。現行よりさらに安くしなくても、通常の運賃を150円なり180円にすることで、対象の方については100円を維持するというところで理解が得られるのではないかと思います。

事務局

そのような考え方は理解を得られやすいもののひとつと考えております。今回事務局の方で重要な要素のひとつとして意識したのが、路線バスとコミュニティバスとのバランス、公共交通機関を使う場合のバランスに配慮していくことですので、委員のご発言はその点で重要だと考えております。

会長

同感です。理解を得ていくうえで、全体としては運賃を上げてやっていきますが、対象の方は今までと同じですというやり方は分かりやすいし、理にかなっていると思います。

150円か180円かというのはいくつか意見がありますが、高齢者、障がい者の方に関してはこれまでどおりの100円で継続していくということを組み合わせることでご理解はより得られるというよう

な整理でよろしいでしょうか。

それでは I C カードの話なのですが、事実確認としては、自治体の補助が入っている路線では I C カード割引・バス特は使えないという整理でよろしかったでしょうか。

委員

一般の路線バスと違う運賃体系の路線では適用しないということになっております。（※第 4 回会議終了後、東京バス協会より、市とバス事業者との協議により I C カード割引が導入可能であることを確認した。なお、割引分は事業者負担となる。）

会長

日本語を正確に書かないといけないのですが、一般の運賃体系と異なるバス路線では I C カードに係る割引サービスが使えないということですね。それは東京バス協会がそう決めているのですか。

委員

東京バス協会ではなく、バス共通 I C カード協会というところがありまして、いわゆるバス特に関する運賃機の設定や各社との取り決めについては、その協会内の協議会での承認が得られないと運用が難しい、その根拠としては、委員からお話があったとおり異なる運賃体系のところでは一般的には認められていないというところで、その点は前回委員からもお話があったと思います。

会長

そのように理解しているのですが、その文章がどこに書かれているかということがないと怖いです。

委員

それは私から協会に確認してみます。

会長

どこに根拠となる記述があるかを資料に必ず入れてください。バス特の割引が使えないとしても、少なくとも I C カードでの支払いと柔

軟な運賃設定が可能というだけでも意義がありますし、バスの適用にこだわるかどうかは別として、今回の議論では事実関係をきちんと書く必要があると思いますので、そこは修正してください。

委員

高齢者、障がい者についての認識は今のまとめでよろしいと思うのですが、子どもの運賃はどうでしょうか。今までちゅうバスは大人と子どもは同額でやってこられたと思うのですが、今回はまだこの点の整理がされていないと思います。

会長

事務局としての原案はありますか。

事務局

この協議会において整理していただきたいと思います。

会長

選択肢としては、今までどおり子どもも同額にするか、100円あるいは半額とするかですが、分かりやすさからすると100円ですかね。ただし、路線バスには土日祝日及び長期休暇期間の「ちびっこ50円」がありますので、路線バスは50円でコミュニティバスは100円ということになると、分かりにくく双方が混乱しそうな気がします。

「ちびっこ50円」の利用者は多いのですか。

委員

利用者は増えます。ただし、収入が減る分との兼ね合いで事業として成り立っているかということ、最近の状況は検証できていないのですが、厳しいところです。

会長

そうですね。単純に半額にしたとすると、倍の人数が乗らないと採算が合わないはずですが、そこまで乗っているようには見えませんから。

委員

基本的にこの割引は採算度外視で事業者が泣いているサービスとご理解いただきたいと思います。将来のバス利用促進のために子どもに積極的に乗ってもらおうという目的で展開しています。

会長

分かりました。様子を見ていると、普段は100円にしておいて、キャンペーン期間中には合わせて50円にするというのが一番分かりやすいかと思います。特に子どもに関してこだわりのあるご発言はなさそうなのですが、いかがでしょうか。

実際には、ちゅうバスは子どもの利用は多いのですか。

事務局

子どもの利用者数につきましては把握しきれていないところがございしますが、割合としては路線バスとあまり変わらないものと思われま

会長

すると政策的に子どものことを考えて何か特殊なことをしなければいけないということではないということですね。

横浜の北部のあたりでは、私立中学校指向が強くて、結果的に塾の利用が多いのです。そして夜の10時ごろになると迎えの車で駅前が渋滞するということが起きています。9時から9時半くらいに子どもたちがバスや地下鉄に乗っているのを普通に見かけます。そもそもその状態がいいかどうかということは別にして、そういうニーズがあるとすれば、何ができるかを考える必要がありますが、府中市の場合はそうではないので、他事例を参考にしていこうというくらいかと思いま

資料の1、2は他によろしいでしょうか。それでは先に行きます。コミュニティバスの一般路線化について、事務局からお願いします。

(※事務局、資料3、参考資料について説明)

会長

府中市内のコミュニティバスの中のどれをやるのかということもありますが、一般路線に移していくという考え方はあり得る議論でございます。

せっかく資料を用意していただいたので少しだけご説明します。

横浜市と相模原市の事例はいずれも私が関わったのですが、横浜市は人口が370万人で市内に18の区があり、東京の区と違って、それぞれの区は市役所の下に位置づけられます。そのうち西区というところでコミュニティバスを始めたところ、利用者数はあったものの年間1億円弱くらいのお金がかかりました。すると残りの17区すべてが欲しいと手を挙げてしまい、すべてやるだけの財政負担はできないので、振り出しに戻してコミュニティバス運行の補助は行わないことにしました。そこで最終的に、実験的運行やアンケート、市民集会といった準備までは応援するけれども、運行開始後は必要な人数が乗れば補助金はいらぬはずなので、人数が乗る限りは続くけれども乗らなくなったらやめるということにしたのがやり方のひとつです。もうひとつが、コミュニティバスという言葉は使っていないのですが、バス路線をバス事業者に新しく作ってもらう場合と既存の路線の中身を見直してもらう場合に同様に実験運行はお金を出すけれども本格運行は出さないというものです。このような方法で資料にあるように実際に多くの事例が運行されていますが、すべて運賃収入で運行しており、運行費の補助はひとつもしていません。

相模原市は、条件としてまず地域が言い出さなければやらないということにしています。それから既存路線バスとの重複は避けるというのが2つ目です。3つ目がポイントで、運賃は普通のバスと同じつまり路線バスとしてやるということです。だから相模原市のコミュニティバスはバス特が使えます。また、運行継続条件があり、乗車人数と収支についての要件をクリアしていれば翌年も継続し、できなければ廃止となります。乗車人数がぎりぎりである場合には、地域や個人で利用を促し基準を超えるようにするなど、盛り上がりを見せているようです。そういった形で地域の方がバスについて考え、想定を超えて盛り上がっているというところは、すごくプラスの効果だと思います。

どちらの例も地域の方に意識してもらい、通常の路線バスと異なる制度を作ると分かりにくくなるのであくまで路線バスの制度で

やるという方法をとっています。

完全な民間移譲ができるのならそれでもいいのですが、これらの例を参考に、形としては路線バスの制度だが、市が地域に入ってサポートするという方法もないわけではないというご紹介でした。

委員

実験運行と実際の運行との違いについてなのですが、企業的には当たり前のことで、例えば新しい店舗をつくる場合には採算に乗るまではプロジェクトチームで経費として考えますが、採算に乗ったらその店舗の経常利益になってきます。まさしくそのことをやっているということで、企業としては当たり前のことに思います。

もうひとつが、地域で支援するという点について、例えば府中市も含め、大型店舗の進出等を背景に各商店街は縮小傾向にあります。つまり地域の方々が使わないと無くなってしまうわけですね。そういったことを考えると、みんなでちゅうバスに乗ろうという活動をしないと、要望だけを言ってもなかなか難しいと感じました。

会長

ひとつめに関しては、バス会社にも様々な実験運行をできるほどの財力的な余裕がないというところもあり、実験の部分は行政でお手伝いするという仕掛けにしています。もし財力に余裕があるのなら、いろいろな企業が新規の事業開拓をするときと同じ発想というのはあり得るはずなのですが、バスは鉄道と異なり実験運行と見直しを行う柔軟性はあるものの、財力の保証がない中では難しいのも実情です。実は川崎を含めた政令市3市ともそのような形にしています。

今後府中市で地域公共交通に関する会議体が進んでいく中では、長期的にみるとこのような形での一般路線化というのは悪くない選択肢だと個人的に思います。

事務局

このような事例をご紹介いただき、勉強させていただきました。現状の行政のあり方としてはこのような形が望ましいと考えております。

今回の協議会は12年前の話し合いの最終形の協議になればというのが事務局の考えであります。それを踏襲し運行する中で、今後この

ような事例を参考にしてコミュニティバスのあり方を再考するという時期が来ると考えます。今回はそこまでの時間的余裕がありませんので運賃等に特化してご議論いただきますけれども、今後についてはこのような方向性も議論されるものと考えております。

委員

会長や事務局のおっしゃることは大変よくわかります。地域で盛り上げてコミュニティを形成していくということは重要だと思いますが、地域でいろいろなものを立ち上げて事業化していくという時に、中心となって動くのはおそらく元気な方々ですよね。一方でコミュニティバスの対象者は高齢者や障がい者といった方々で、地域の中で中心となって動ける方々とイコールではないということを了解したうえで活動をしていかないと、本当に必要な人のためのコミュニティバスになっていかない恐れがあるということを頭に置いておく必要があると思います。

会長

横浜の例は本当にそうで、動く方はお元気な方で、その方々が自分たちの何年か後も含めて議論をはじめていっている例がほとんどです。

ちなみに横浜市には交通のことを話題にしているNPOが200以上あって、非常に意識が高い人たちが多く、府中もみなさんすごく意識が高いのですが、横浜もそういう方々が多くいろいろな勉強をやって、僕はこのサポート事業がうまくいくつもりでいるのですけれども、もっと補助を出せという意見も当然出て来るように、いろいろな意見があります。

ただ、地域のまちづくりをやっていく中で、交通の話も出てきて、そこに参加するというやり方もあるわけで、コミュニティバスのためだけの組織を新たにゼロから作りあげるというよりは、地域のいろいろな活動をする方々がひとつ看板を増やしてやっている例もあります。

そもそも、府中の中のいろいろな地域で自分たちのまちをどうしていくかという活動があるとすれば、それを土台にして、その中に、バスのことも考えてもらうように市役所が仕掛けていくということもできると思います。ただおっしゃることは本当にそうです。政策的に主たる対象とする方々と地域を一生懸命動かそうとしている方々が同一

人物ではないことが多々あるということですね。

委員

一般路線化のところで、完全な民間委譲という方式の記載があるので、完全に民間委譲したときに、どういうことが起こるかというところは想像しておかないといけないと思うのですけれども、移管を受ける事業者の立場から言わせていただくと、民間でやる場合、事業者の方で自由に経路あるいは運賃の設定といったことをできるということが、基本的には前提条件になろうかと思えます。例えば運賃に関していうと、民間に委譲すると、一般の路線バスに合わせて必ず値上がりするというわけではなく、経営的な判断で、運賃を安くしておいた方がより多くのお客様に乗っていただいて収入も結果的に上がるという判断ができれば、逆にコミュニティバスよりも安い運賃を設定することもあり得るわけです。そういった上げる場合も下げる場合も含めて自由に設定ができるということがひとつポイントになってくると思っております。

それから、民間の方に委譲するという話がある一方で、例えばコミュニティバスと重複して走っている路線バスは運賃の安いコミュニティバスの方にお客様が流れていて、採算的になかなか維持することが難しくなっている路線があります。逆にそういったバスはコミュニティ的な要素が強くなっているのです、コミュニティバスの中に取り入れていただくとういことも逆のパターンとして考えうるのかなと思えます。そういったことも先ほど事務局の方からありました市内全域の交通網みたいなところの検討の中に含めて協議もさせていただければなと考えているところでございます。

会長

ふたつ、大事な点ですね。ひとつは民間に委譲するすなわち運賃それから路線の経由地、あるいは時刻表も含めて、その決定が事業者の手に委ねられるということです。

後者は、今後見直していくときに、コミュニティバスと路線バスとの重複部分をどうするかという中で、コミュニティバスベースのある路線は、コミュニティバスベースにしていくという形での調整も今後の課題にはなってくるということです。その点は議論としては書いて

ないところですが、事務局どうでしょう。

事務局

委員のご意見は、第3次コミュニティバス協議会の非常に重要なご発言だと思っております。今までの第1次、第2次まで京王バス中央さんも、バス協会さんもいらっしゃらなかったところで、今回、改めて事業者側のご意見も聞きたいということでもありますので、今のご発言は、今後効率的なバス交通網を再構築していくうえで重要だと認識しております。先ほど申しあげたとおり、今回はこのまま進めますけれども、ご指摘のところは議論のひとつになるものと認識しております。

会長

今のご発言の点は、すごく大事なところですから、議事録だけでなく資料の中にきちんと書き留めておくようにお願いします。

他にはよろしいでしょうか。それでは次に議題の3の交通不便地域の解消についてお願いします。

(※事務局、資料3について説明)

会長

これに関しては今日どこまで議論すればよいですか。

事務局

ある程度了承をとっていただきたいところです。

会長

了解しました。

それでは資料3の3つの場所に関して、対応策まで書いてありますが、この対応策に関してある程度合意が得られればというのが目標でございます。

それではひとつずついきましょうか。まず北山町循環ですけれども、対応策として、東に延びるのですね。この案についてご質問、ご意見いかがでしょうか。

事務局

補足がございます。こちらにつきましては、2年前に陳情・要望で議会の方に提出されている地域でございます。最後の交通不便地域として、議題に挙がっております。資料の地図より東側につきましては、昨年、京王バス中央さんにご尽力いただきまして、路線バスを引いていただいている経緯もございます。ですから、ここを走れば全ての交通不便地域が解消されるというところを踏まえていただければと思います。

会長

市としては、是非やりたいということですね。

委員

府中街道の路線バスのバス停はどのあたりにありますか。

事務局

こちらには載っていないため詳しくは申しあげられないのですが、この周辺にバス停がございます。委員のご発言はここまで東に延ばす必要があるのかということかと思えます。Uターンする地点は交通不便地域ではございませんが、道路の形状上、Uターンし易くするためにここまで延ばしています。

会長

本当はここまで東までこなくてもいいけれども、ここでしかUターンできないのですね。

事務局

案としては、図の左向きの矢印のところで右折し、東芝の北側でつきあたり、横街道を西に向かって走ることは可能です。ただし、この経路の場合、東芝の敷地に面した側道になっているためバス停は設置できません。

会長

そのことも踏まえて今の絵の方がいいのではないかとということです

ね。

事務局

ただし、これについては運行時間が長くなる等、京王バス中央さんにはいろいろアドバイスいただいているところなのですが、第1案としては、交通不便地域については、この水色の線の上部の中央あたりが交通不便地域となっておりますので、この辺のところにバスを通せば交通不便地域が解消できるものと認識していただければと思います。

会長

委員の質問に関しては、府中街道沿いにはバス停はいくつかあり、ここまで府中街道に寄る必要はないけれども、第1案としてはこの形となっているということですね。

委員

事務局の返答どおりです。つまり、ここまで延ばす必要はないけれどもUターンをする場所がないのであろうかと推測しておりました。というのも、私は西原町に住んでおりますので、この辺が交通不便地域だということは認識しております。

委員

最後の交通不便地域ということで、ここを解消するということは非常に意義のあることだと認識しております。

一方で、バスの利用面から言うと、北山町循環で一番ご利用があるのは、第七小学校ですとか、北山町四丁目だとか、そういった地域の方たちです。その方たちは大体、府中駅まで出るというパターンで、かなり遠回りの感覚が出るというところがございますので、ひよっとすると、路線全体の利用者数としては、お客様は逃げる部分があって、もちろん新しい経路を通ることで増える部分もありますけれども、全体的にお客様が減少するという可能性はあります。その一方で、交通不便地域を解消するという本来の目的というのは、大事なことだと思いますので、そことのバランスを考えないといけないと思っております。

委員

まさしく委員がおっしゃるとおりで、今でもかなり時間がかかっているのですね。なおかつ、これだけ遠回りをすることになると、現状乗っている方たちの不満が出るということはあると思いますが、やはりこの地域の方たちの利便性はアップするのではないかと思います。

会長

バスの話はそのあたりのバランスなのですよね。あっちこっち回れば回るほど遅くなっていきますから。

委員

さらにいえば、ちょっと早く駅に出たいという方には、南側に路線バスがあるので、そちらの方に乗っていただくという代替手段はあることはあります。

会長

そうすると、交通不便地域解消のためにはこの案になるのだろうけれど、これによってどう変わっていくかを見る必要があります。幸いにも一般路線バスが周辺にいくつかありますので、そこと役割分担がどうなっていくのかということを見ながらやっていき、最終的に全体をいずれ見直すときには、一般の路線もどう見直すかということもセットになってきますから、そのデータをうまく照合しながら、次に繋げていくということで、まずはこれでやってみるという話なのではないかと思います。本当におっしゃったことがどう起きるかは、見てみないとわかりませんが、時間帯にもよって、急がなくてもいいという人と、5分でも余計にかかったら嫌だという方もいらっしゃるので、時間帯によっても状況が変わるかもしれません。

それでは、2つ目の四谷です。対応案につきましては、ア、イに書いてあるとおりでございますが、いかがでしょうか。

事務局

これにもひとつ補足がございます。この箇所については、もともと路線バスが走っていたところ、ルート変更をしてコミュニティバスの路線に乗ってきた形となります。10数年の中で、このようなパター

ンは初めて起こったと認識しております。もともと四谷通りを路線バスが通っていたところ、現在コミュニティバスが走っている都道20号線にルート変更をしたために、従前の路線バスルート周辺の交通網がなくなってしまったという経緯でございます。

そのところを路線バスがカバーしたのであれば、路線バスが通っていたルートをそのままコミュニティバス路線にしたらどうかという案もあったのですが、この路線バスは国立の方まで行ってUターンしてきていたため四谷通りに入れたのですが、コミュニティバスルートを活かす場合、形状的に日新通りから直接四谷通りにUターンできないという事情があって、三屋通り交差点で左折し、四谷通りへ右折するというこの水色のラインで運行する形になっています。委員から補足があればご説明していただければ幸いです。

委員

今言っていたとおりで。普段、コミュニティバスが路線バスに被って走ってしまったりなどという話をしているところ、今回の話は逆になっていまして、四谷通りをずっと北西まで延ばして走っていたのですけれども、やはりコミュニティバスに挟まれて走っているので、お客様がかなり減少してしまいました。そのままだと路線を維持するのが難しいので、一本南側の都道20号線には、最近マンションや商業施設等が建って、新規の需要というのが見込まれるところに経路を振り替えさせていただいたということでございます。それにあって既存のちゅうバスが走っていましたので、そちらの停留所も使えるところは使わせていただき、結果路線バスの方は増収になっていまして、現在のところ経路変更はプラスに働いているという結果になっております。

会長

増えたお客様というは、どこからきたのでしょうか。

委員

都道20号線沿いのマンションの方がやはり多いですね。

会長

例えば今までは車や自転車を使っていた方がバスを使うようになったのか、あるいは今までコミュニティバスに乗っていた方が路線バスに流れてしまったのでしょうか。

委員

新築のマンションに新しく入居された方が大きな要因です。

会長

新しく来た方なのですね。

その結果として、コミュニティバスの路線の経由地を少し変更することと、停留所をずらすというご提案ですね。

事務局

ここは京王バス中央の委員と調整しなければいけないことと思いますが、基本的には、既存のバス停を活用させていただく、もしくは、京王バス中央さんにご協力いただきながら新規に作成するということになります。少なくとも、三屋通り交差点から四谷通りで右折する間にはバス停がなかったものですから、これにつきましては新規が発生するという認識をしています。

会長

これについてはいかがでしょうか。議論をしようにも、どうしようもない感じもします。

では次の是政にいきます。補足があればお願いします。

事務局

今回は要望だけではなく、都道府中街道の道路の改修工事が終わりました。道路が整備されたことによって、このルートが可能になった経緯がございます。この工事が完了後は、交通不便地域を解消するにはこの回りの方が効率性があり、また、さえきができまして、さえきの店側にもバス停が設置できると、効率も上がってくるというのがこの水色の案です。

会長

現地の様子をよく理解できていないのかもしれないのですが、課題のイに書いてあるように道路の逆側にバス停を置くわけですから、一部の方々にとっては、アクセスが悪くなるわけですが、横断歩道等はちゃんとあるのですか。是政駅の近くの住民にとっても、アクセスが悪くなってくることにはなりますが。

委員

お聞きしたいのですが、私は是政循環を使っているのですが、さえきの周辺というのはどのあたりにバス停を設置する予定ですか。実はさえきは土日等に特売をすることがあるのですが、特売日にはすごく駐車場が混むので、さえきの目の前に信号があるのですけれども、誘導する方もすごく四苦八苦しています。信号があってないような感じで、どんどん入ってきます。隣に大きなマンションもありますし、さえきの歩道に停留所というのは、どのあたりにつくるのか大体のところをお聞きしたいと思います。

事務局

まずさえきのところにつきましては、今の情報を私も把握しきれていなかったことがございます。交通整理の問題ですので、警視庁とも話さないといけない部分も出てくるのかと思います。基本的には、さえきのお店のできるだけ直近と考えています。ただし、交差点や信号からどれだけ離れているのかというのが条件になってくるとと思いますので、その中で利用者が利用し易いようなところにバス停を設置したいと考えておりますが、具体的な場所は未定です。

会長

道路管理者、あるいは警察とのご協議をされていないということですね。

事務局

はい。

会長

これからですね。今、交通状況のご発言もございましたので、土日になると急にダイヤどおりにバスが来なくなると困るわけで、場所を考えていただけることと思います。

他にご意見はございますか。

委員

これは、時間的にどのくらい変わりますか。

事務局

逆周りにした場合には、バス停留所の数にもよるのですが、仮に同じ停留所の数であれば3～5分位は余分にかかるのかなと思っております。

委員

運行本数は一緒ですか。

事務局

はい。

会長

他にはよろしいでしょうか。

それでは資料3で提案されている路線変更に関しては、この会としては、いくつかご議論はありましたが、方向性としては、一応、承認されたということにします。

それでは資料4の簡易的、合理的な路線変更等の取扱いについてお願いいたします。

(※事務局、資料4について説明)

会長

この点について、ご意見、ご質問をどうぞ。

委員

この案を紹介すると、6丁目の人たちはすごく喜んでいました。金額が上がってもいいということです。電車を使うには歩く距離が長いのですが、旧甲州街道に出るのは、新しい道路を通っていくとすぐなのです。榊原記念病院の裏側に大きな20階建てのマンションができたのですけれども、そこの方も利用するのではないかと思います。

会長

これは提案で、まだ決まっていますよね。

事務局

この件で一番重要なところは、バス停がなかった区間を路線変更することでバス停を設置することです。今までどこにも止まらずに甲州街道をそのまま走っていた地域を路線変更することによって、委員がおっしゃったような市民ニーズもありますけれども、あくまでも交通不便地域が変わらずに路線変更ができるということがポイントとなっております。

会長

案件例1と2に関する承認もここで必要ですか。

事務局

はい。

会長

朝日町ルートに関して、他にはよろしいでしょうか。

委員

わたしも良いと思うのですが、関連して、武蔵野台駅を經由してきますよね。それを外すことは多分できないと思うのですけれども、いかがでしょうか。ルート全体が長くなるということが問題点として挙がっていますし、武蔵野台駅に行くルート上も停留所はなく、駅に行くために迂回しているという状況があるので、今度の新たなルートになると、同じ京王線に繋げるのでしたら飛田給駅の方が近いし、武蔵

野台駅まで繋げなくてもいいのかなと思うのですが、利用している方からはどうなのでしょう。

委員

飛田給駅は遠いのですよ。

委員

この案のルートの場合でもですか。

委員

はい。

会長

先々、だんだんルートが長くなってきたら、京王線あるいは西武多摩川線のどこの駅とどう繋いでいくのかということを見直さなければいけないかもしれませんね。

委員

地元なので補足させていただきます。この迂回するルートに近い西武線の多磨駅から飛田給の駅に関しては、もう少し東に路線バスが走っていますので、この路線を飛田給駅に繋げる必要はないかと思いません。

それと質問なのですが、簡易的、合理的な路線変更ということは、協議会にかけるのではなく、市役所サイドの判断でこういうことができるのではないかと、というご提案も中にはあるのかなと思います。この前提の課題の中で、迂回ルートが約650メートル延びるので、人件費及び燃料費等が増加するという記述があるのですね。それに対して、「簡易的、合理的な路線変更等とは」の囲みの中に、大幅に運行経費が増えないということが書いてあります。その大幅に運行経費が増えないという判断基準はどこなのでしょう。

会長

この囲みの中は問題点が沢山ありますから、その点は後ほどやろうと思います。

まず白糸台の件ですが、よろしいでしょうか。

委員

今回、榊原記念病院の水色ルート回るというのは、これはこれで、非常にいいと思うのですが、もうひとつ、武蔵野台駅に入るときに踏切を渡っているわけですが、白糸台三丁目からそのまま南下をしていくと、踏切を渡らずにガードをくぐれて、かつバス停を飛ばさない経路で運行ができますので、できればそれも合わせて実施をできればといったところでございます。

事務局

非常に重要なお意見で、事業者側の提案として、この案を検討するにあたっては合わせて考えていきたいと思えます。

会長

これはバス停の位置とか変わるわけではないから、住民の方たちからすると利便性が悪くなることはないですよ。

それでは資料4の書いてある朝日町ルートに関しては、この迂回の方向で行くことにします。

次ですが、これはバス停の増設ですね。これに関してはいかがでしょうか。どうしてもバス停を置きたくないというご意見はないだろうとは思いますが。

事務局

乗っていただいた方々は非常に不自然なバスの運行ということに気がつくと思うのですが、東府中駅から八幡町東まで850メートル何もなくバスが走っています。もともとの導入調査検討会議で、基本的に150メートル位をひとつの目安としてバス停を設置していくということで、そういった方たちのことも配慮すると、ひとつ位のバス停はこの間に必要ではないかということで提案させていただきました。

会長

確認ですが、この旧甲州街道は通常の路線バスはないのでしょうか。

事務局

ございません。

会長

なぜ今までここにバス停を作れなかったかのでしょうか。

事務局

もともと市外円部から市中心部に、交通不便地域から運ぶという流れの中でコミュニティバスを運行してきた経緯があると認識しております。特にこの地域につきましては、京王線と平行して走っていることや運行時間等を総合的に勘案したときに、この形になったと考えております。これにつきましては、委員に補足いただければと思います。

委員

私はこれを導入したときに担当していたのでよくわかっているのですが、実際に置こうとしたところ、1回は置けるという話にもなったのですが、その後地権者の方から反対があり、交渉したのですが結局置けなかったということです。

その後、近隣のところも探したのですが、その当時は、地先の方のご了解が得られなかったということです。

会長

今回は可能なのですか。

事務局

はい。

会長

分かりました。

特にご議論なければ、このふたつは承認として次に行きます。

先ほど大事なことをおっしゃっていただきましたが、下の枠の中に關してです。市役所の提案は、利便性が向上し、不利益を受ける人がおらず、住民の理解が得られ、他のバス路線と重複せず大幅な運行経

費が増えないような案件に関しては、今後は市の方で協議会を開かずに対応していきたいとのご提案ですね。これに対して委員から、「大幅に運行経費が増えないとはどういうことなのですか」というご質問が来たということです。事務局、教えてください。

事務局

大幅に運行経費が増えないといのは、正直に申しまして、現状では基準がございません。なかなか難しいご議論になるかと思うのですが、大幅というのは、事務局としてもどのように捉えていいのかわからないので、敢えて記入させていただいたのが現状です。事務局としては、資料4のようなケースについてもご議論いただくということになる場合は報告のような形でできればと考えております。ただし、あくまでこれは提案ですので、やはり運行経費がかかったり、税金が投入されたりということで、協議会を立ち上げるべきだということであれば、十分配慮していきたいと思っております。

会長

ご意見いかがでしょうか。どこかで線引きをすることが仮にできれば、例えば延長500メートル以内だったらとか、運行時間が5分以内の増加とか、みなさんで決めておくという方法はあるかもしれません。

事務局

そういうことであれば、たたき台を作る必要があると思います。そのたたき台を作ったうえでご議論いただいて、もしくは、やはりみなさんで議論するというのであれば、それはそれでひとつの結論と考えたいと思います。あまりにも漠然としているというところも確かにありますので、今、会長がおっしゃっていただいたひとつの基準を作らせていただいて、次回議論していただければと思います。

会長

もうひとつ考え方があって、おそらく市の意向と逆になるのですが、先ほどの横浜にしても相模原にしてもそうなのですが、地域公共交通

会議があるのですよ。それは定期的にずっとやる会議で、そこで必ず確認するので、年に数回必ずチャンスがあります。委員が任期で交代したとしても、市のバスを考える会議が常設されているのです。それには細かいことでも一応かけるようにしています。運輸局としては、地域公共交通会議を経たものに関しては、手続きを若干シンプルにさせていただけるということもあり、どこも積極的にやってらっしゃるので、いずれ府中でも立ちあげることになるのだらうと思います。そうしたらそこでやるということにして、基準を設けずに全部そこで議論するという手もあります。

事務局

そのところにつきましても、今ふたつの案として捉えまして、地域公共交通会議という国土交通省からのそういった考え方が示されていますので、ここも十分考える中で、次の会議でその方向性を市の案として出していきたいと思っております。

会長

その中で、これも決められればいいですね。今日、500メートルだとか600メートルだとか、1,000万円か5,000万円か決めてもしょうがないですから。

ただ手続きをすごく急ぐものに関しては、今のやり方で協議会を作るということを市の中で提案して、メンバーを選んで、座長の先生にお願いしてやっていくとなると、何年かに1回しかできないのですね。それは避けたいと思います。ですから常設の会議が設置できるのなら、そこを活用するし、バス停ひとつ位であれば、書類審査で足りるとか、ルールをそこで決めていくという手もあるかもしれません。

府中市というのは発展が続く都市であろうとは認識していますが、この頃どここのまちでも急に何かが変わることがあります。それに合わせてバスの路線を替えなければというときに、2年も3年も遅れてしまうと不都合ですので、いずれにしても、状況の変化には迅速に対応できる仕掛けが必要になってくると思います。

では、この件は、会議体制のあり方も含めて継続的に審議をするけれども、その意図として、必要な変更が迅速に行えるということを考慮しておくという整理でよろしいでしょうか。

それでは資料の議論が全体的にできましたけれども、どこか議論し残したこと、あるいはご発言されたいことはございませんでしょうか。

それではですね、議事はひととおり終わりました。特に最初の資料1、2のところである程度、筋が出てきたということは、大きな成果だと思っています。それから具体的な課題に関しても資料をつくっていただいたおかげでできたし、その前に横浜と相模原のことをご紹介させていただいて、市民と事業者と行政の関係の作り方は、少しいくつかメニューがありえますので、府中のよさを活かしながらそれを仕上げていただければと思います。

では、最後に次第の3でございます。その他について事務局からお願いいたします。

事務局

報告事項が3つございます。1つは、今まで当市のコミュニティバス導入当初から多大なるご尽力をいただきました会長が、本日をもってご勇退されます。後ほどご挨拶をいただきたいと存じますが、次回以降は、代替りの先生をお招きすることとなりますのでご承知おきくださいますようお願いいたします。

2つ目は、次回以降、本検討協議会を道路運送法に定める地域公共交通会議に移行させ、名称を「府中市コミュニティバス検討会議」に変更いたします。1回目の会議で皆様にご説明した際は、最終の6回目地域公共交通会議を開催する予定でございましたが、次回5回目からの変更になります。委員の皆さまには大きな影響はないものと考えておりますが、あらかじめご連絡いたします。

最後に、次回第5回目の日程ですが、期間が少し開きまして5月中旬を予定しております。詳細は追って皆様にお知らせしたいと考えておりますが、次回の会議まで期間が3か月程度ございまして、次回の会議で本日の会議録の調整を行いますと、会議録の公開が大分先になってしまいます。このため、本日の議事録の案を2週間を目処に皆様に送付させていただきます。その後1、2週間程度の間、変更又は訂正箇所等がある場合には、事務局まで電話等でご連絡いただき、最終決定としたいと考えております。お手数をお掛けいたしますがよろしくようお願いいたします。

また、開催日の1週間前を目処に次回の資料を送付させていただきます

ますので、よろしくお願いたします。

(※会長、ご挨拶)

会長

それでは全て終わりましたので、これで閉会とさせていただきます。
本日はどうもお疲れ様でした。ありがとうございました。