

## 第3回コミュニティバス検討協議会の各委員発言内容

### 【シルバーパス】

- 1 シルバーパスについては、東京都から補助を受けたうえで導入している自治体と、市の負担のもと導入している自治体があるが、現在の東京都保健局の判断では、シルバーパス条例施行規則に基づき補助の適用はできない。

### 【運賃改定】

- 1 今回の協議会では、補助金を効率的に考えるという前提条件は必要なく、適正な運賃とはどうなのかという視点で考えてほしい。  
また、市としては具体的に補助金がいくらまでならいいという数字は想定していない。
- 2 消費増税という観点からも、値段を上げることに理解が得られると思う。

### 【運賃150円】

- 1 地域のミニバスのため、路線バスより少し安い150円の方が精神的に乗りやすい。
- 2 150円運賃にする一般的な解釈としては、路線バスと異なり早朝・深夜路線がないこと、バス利用特典サービス（バ斯特）などのICカード割引が使えないこと、交通不便地域を回りながら非効率に運行していることなどがあげられる。

### 【運賃180円】

- 1 不公平感を払拭するため、路線バスの初乗り運賃に合わせて180円均一とし、交通弱者に対しては税金を投入して100円を維持するとした方が理解を得られやすい。
- 2 2つの不平等感がある。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、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ことである。  
不公平感は150円より180円の方が是正される。路線バスとの兼ね合いも視点に入れてほしい。

### 【交通弱者サービス】

- 1 交通弱者に対するサービスやその対象者の範囲に関しては、今後決定する必要がある。
- 2 外出することに抵抗を感じる方々が、値上げしたことで外出を控えてしまうということが起きないようにサービスを考える必要がある。

### 【ＩＣカード】

- 1 現状では、自治体から補助金が出ているコミュニティバスについては、ＩＣカードの装置を付けてもＩＣカード割引は使えない。（※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ＩＣ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。）
- 2 ＩＣカード導入経費は、ソフトウェアの書き換えを含め車両２０台で１０００万円程度であり、１０年減価償却で計算した場合は、年間１００万円程度の経費が掛かるが、支払の煩わしさが軽減されるとともに運賃の設定も柔軟になる。

### 【一般路線化】

- 1 コミュニティバスの今後のあり方については、現在のコミュニティバスの枠組みを維持する方法のほか、完全な民間移譲や、横浜市の地域交通サポート事業のような中間くらいの移譲などパターンがいくつかある。

### 【その他】

- 1 ちゅうバスの保有台数が多いのは、路線バスが少ないということではなく、３０分間隔運行など利便性を確保するためであるが、路線１本当たりの利用者は多く、市民からの評価は高いと考えられる。