

### 第4回コミュニティバス検討協議会の各委員発言内容

#### 【運賃150円】

- 1 一般バスよりサービスが低いため、運賃も少し安いというイメージがある。支払いがしやすいし、収支がそれほど変わらない見込みであるなら、運賃150円が良い。

#### 【運賃180円】

- 1 運賃180円にする場合には、最終のバス時刻の延長を検討するべきである。

#### 【交通弱者等サービス】

- 1 コミュニティバスは運行すること自体が交通弱者への支援となるため、運賃を安くすることは前提ではない。
- 2 路線バスでは高齢者、障がい者、子どもに対する割引制度があるのに、コミュニティバスにないと逆転現象が起きてしまう。
- 3 一般の運賃を値上げする場合にも、割引の対象者は100円のまま維持することにすれば理解を得られやすいのではないか。
- 4 子どもについては、府中市の場合、特に政策的に特殊な対応は要しないと思われ、他事例を参考に検討していけばよい。

#### 【シルバーパス】

- 1 コミュニティバスのシルバーパス適用については、東京都からの補助対象外になるため、シルバーパスの概念は外して、コミュニティバスの運賃をどうするか、その中で交通弱者の値段設定をどうするかを考えた方が整理しやすい。

#### 【一般路線化】

- 1 コミュニティバスの一部を一般路線に移すという考え方はあり得る。
- 2 他自治体の事例として、実験運行等の準備段階までしか補助しない形態や、運行継続条件を設定し地域の積極的な利用を促す形態があり、完全な民間移譲ではなく市がサポートしていく方法もある。
- 3 地域が主体となって事業を進めていく場合、地域の中心となって活動できる人とコミュニティバスの主たる対象者が一致しないことがあることを認識しておく必要がある。

- 4 完全な民間移譲をする場合、経路や運賃設定も運行事業者が自由に設定できることが前提となる。
- 5 民間移譲と反対に、コミュニティバスと路線バスが重複しており路線バスの採算が悪い路線に関しては、コミュニティバスの中に組み込むことを検討してほしい。

#### 【路線変更・武蔵台】

- 1 延伸により市内最後の交通不便地域を解消することは意義がある。
- 2 遠回り感が出てしまうことによる利用者減少の恐れがあるが、交通不便地域の解消という本来の目的とのバランスを考える必要がある。

#### 【路線変更・四谷】

- 1 路線バスの路線変更に端を発するが、変更後、路線バスは増収になっており、現在のところ路線バスにとってはプラスに働いている。

#### 【路線変更・是政】

- 1 一部の人には停留所へのアクセスが悪くなるが、横断歩道等はあるのか。
- 2 スーパーのさえき周辺道路は特売日などには非常に混雑するが、停留所はどのあたりに設置予定なのか。

#### 【簡易的、合理的な路線変更の取扱】

- 1 将来的に、ルートが長くなった場合、経由する駅についても見直す必要が出てくるかもしれない。
- 2 簡易的、合理的な路線変更については、大幅に運行経費が増えないこと等を条件に、市の判断で実施可能とできないかとの提案だが、「大幅に」という判断基準は何なのかが不明確である。
- 3 簡易的、合理的な路線変更と取り扱う基準を決めておく方法もあれば、地域公共交通会議を定期的を開催し、軽微な案件もすべてそこで話し合うという方法もある。

#### 【簡易的、合理的な路線変更の取扱（白糸台）】

- 1 路線変更の案について白糸台6丁目の方に紹介したところ、大変喜んでいた。
- 2 武蔵野台駅に入るルートを、踏切を通らずにガードをくぐるルートへの変更をあわせて実施してもらいたい。

**【簡易的、合理的な路線変更の取扱（八幡町）】**

- 1 八幡町のバス停増設については、導入当初に設置しようとしたところ、地先の了解が得られず設置できなかった経緯がある。