

議論の推移

依頼事項(1)「運賃の改定及びＩＣカードの導入について」

ちゅうバスの運賃収入から運行経費の差額は、府中市が補助金で補填しており、その金額は近年では約 1 億円にのぼる。適正な受益者負担の観点から、事務事業点検においても運賃見直しの必要性が指摘されている。

また、ＩＣカードについては、利便性向上につながることから、ちゅうバスへの導入を検討する。

1 前提条件の共有

コミュニティバスは、交通不便地域の解消と、移動に制約を持っている、いわゆる交通弱者の外出支援が当初の目的としてある。

限られた財源の中で、どこまで行政が負担するべきかを考慮する必要がある、要望のあるすべてのところに走らせることを目的としているわけではない。

2 運賃改定を検討する理由

運賃改定の問題提起をする理由として、次の 2 点から検討した。

(1) 市の財政的負担の軽減（以下、「負担軽減」）

年間約 1 億円にのぼる補助金による市の財政的負担を軽減するため、利用者の自己負担増を求める。

(2) 路線バスとの不公平感の解消（以下、「不公平感解消」）

ちゅうバスは 100 円均一制なのに対し、市内の路線バスが初乗り 180 円の対距離制であり、大きな差があることに起因する不公平感を解消する。

3 基本運賃の改定

基本運賃の設定は、100円均一制（現行どおり）、150円均一制（路線バス初乗りと現行の中間程度）、180円均一制（路線バス初乗りと同一）、乗車区間に応じて増額する対距離制（路線バスと同一）のパターンが考えられる。

負担軽減及び不公平感解消を実現するためには、基本運賃を上げる必要があり、交通不便地域をまわるため、対距離制はなじまない面がある。

(1) 負担軽減からのアプローチ

ア 運賃改定以外の方法はないか

交通弱者への支援という目的に照らして、低運賃であることが望ましい。運賃収入の増加によるのではなく、運賃外収入（広告料等）の増や、路線再編による経費削減により負担軽減を図る方法もあるのではないか。

府中駅集中の現行路線は長期的には見直しの余地があると考えられるが、一方で、この会議内で、高齢者は乗換を敬遠する傾向があるとの意見や、府中駅までつながる安心感を重視する意見が出されるなど、現時点では大幅な路線変更の検討は時期尚早である。

今回は、基本的に現行路線を維持することを前提に検討する。

イ 収支改善効果

収支シミュレーションによると、180円均一とした方が150円均一とする場合より収支改善効果は高いものの、市の許容範囲を超えるほど大きな差はないことから、利用者にとっては150円とするほうが良い。

(2) 不公平感解消からのアプローチ

ア 不公平感とはなにか

不公平感には、2種類ある。一つは、ちゅうバスが運行していない地域には市の補助がないのに対し、ちゅうバスが運行している地域ではそれ自体で市の補助があるにもかかわらず自己負担も路線バスより安いという利用者側から見た不公平感である。もう一つは、路線バスとちゅうバス路線が重複している区間では、

どうしても安い運賃には競争で勝てないという事業者側から見た不公平感である。

イ 不公平感を解消するのに適正な運賃とは

対距離制が現実的でないことを踏まえると、路線バスの初乗り運賃に合わせて180円均一とした方が不公平感は解消される。

(3) 2つのアプローチから導かれる論点

収支が変わらないなら安い150円が良いという見方がある一方で、不公平感解消には180円が良いという見方がある。また、ちゅうバスと路線バスの役割が異なれば、差があっても問題ないという考え方もあり得る。ちゅうバスと路線バスで運賃の差をつけることに合理的な説明がつくか否かという点がポイントとなる。

(4) 運賃に差をつける根拠

ア 運行面の違い

ちゅうバスは路線バスと比較し、朝夕の運行時間帯が異なる、交通不便地域をまわるため目的地までの所要時間が長い、30分に1本と運行本数が少ない、各種サービス（ICカード割引等）が受けられない等、利便性が低い面が多い。

イ アンケート結果の検討

アンケート結果では、ちゅうバスを利用しない人の中でも、運賃を現状維持とするべきとの意見が多かったり、利用者の自己負担を増やすべきとの意見が多くなかったりしている。このことから、ちゅうバスを利用しない人を含めた市民の間では、市が財政的負担をしてちゅうバスを運行することに一定の理解を得られており、ちゅうバスは路線バスとは異なる市の施策であることが浸透していると考えられるのではないかと。

ウ 感覚的な側面

地域のバスということで、路線バスとは差別化して割安感を出した運賃設定とした方が精神的に利用しやすいのではないかと。

(5) 判断のポイント

ちゅうバスと路線バスで運賃に差をつけることにある程度説明をつけることはできる。最終的な判断の基準としては、ちゅうバスと路線バスの役割分担を今後も含めどう整理するかという点である。

ちゅうバスは路線バスの補完的な役割を果たすものであり、路線バスが採算上運行しない交通不便地域を主たる地域と考え、全体の一定度を占めているのであればちゅうバスと路線バスは異なる役割を果たしているといえる。

また、今後中期的に路線を再編していく場合には、ちゅうバスを一般路線化することや路線バスをちゅうバスにすることを含め、競合する区間をより少なくする方向で運営していくことを共有したうえで、基本運賃は150円ということで合意する。

4 割引制度の検討

(1) 割引制度の必要性

運賃は全利用者が一律である必要はない。

ちゅうバスの導入目的の一つに交通弱者の支援がある。今までは100円で利用できたので外出していたが、値上げしたことで外出を控えるようになる事態は避けるべきである。そのためには、政策的に重視する対象者への割引制度の導入を検討する必要がある。

ちゅうバスは基本的に路線バスより低運賃の設定になっているが、路線バスに割引制度がありちゅうバスにないと、ちゅうバスの方が自己負担が大きくなる恐れがある。

一方で、ちゅうバスは路線があること自体が支援になっているため、運賃を割引すること自体は必ずしも前提ではない。

割引を行うことに合理的な説明がつくかどうかポイントとなる。

(2) 高齢者割引の検討

高齢者は一般に交通弱者と位置付けられることに加え、路線バスでは東京都シルバーパス制度があり、パス所有者は無料で利用できる。これらのことから、高齢者への割引制度について検討する。

ア 東京都シルバーパスの適用の可否

東京都シルバーパスについては、「東京都シルバーパス条例施行規則」の規定により、地方自治体の委託を受けて運行する系統は適用除外とされているため、ちゅうバスで東京都シルバーパスによる東京都からの運賃補償を受けることはできない。

現状、他市のコミュニティバスでシルバーパスにより乗車可能な事例は複数あるが、割引分の財源に関して、次の二つの類型に分類される。

割引分を東京都からの運賃補償で補填を受けている事例

シルバーパスはあくまで割引対象者の証明書として用い、割引分はそのまま運賃収入の減少としている事例

このように取扱いに差がある理由としては、上述の「東京都シルバーパス条例施行規則」の施行年月日との前後関係等の事情による。

イ 割引を行う根拠

高齢者割引に関しては、導入に関して積極的意見と消極的意見の双方がある。

交通弱者への支援というちゅうバスの当初の導入目的を重視し、高齢者への割引を行うべきだとする見解。

すべての高齢者が交通弱者というわけではなく、150円均一は値上げするとしても低運賃ではある。また、東京都の場合はシルバーパスがあるものの、そうした制度のない地域ではバスの高齢者割引は当然に行われているものではない。これらのことから、ちゅうバスに高齢者割引は不要だとする見解。

双方の見解を踏まえ、政策的に高齢者に割引を行う場合には、ちゅうバスの当初の導入目的に加え特段の理由が必要となる。

実施する場合、市は市民に対し一定の理解を得られる説明を行う必要があることから、継続的に検討し、しかるべき根拠づけを行うことを付帯意見としたうえで高齢者に対して割引を行うものとする。

ウ 割引制度の運用方法

(ア) 金額

割引後の運賃については、100円の現状維持とする方法、路線バス等を参考に半額する方法等いくつか考えられる。

ちゅうバスの場合、全利用者100円均一が現状であることから、基本運賃の値上げを行う場合でも対象者については自己負担を現状維持とする整理が合理的で、理解を得られやすいと思われることから、100円とする。

(イ) 要件

東京都シルバーパスの制度を参考に、70歳以上とするのが分かりやすい。一方で、割引分は市の収入の減となることから、今後の高齢化の傾向を踏まえ、過度な負担となる場合には75歳以上にすることも検討するべきである。

人口推計を踏まえたシミュレーションでは70歳以上とする場合と75歳以上とする場合とで大きな差はなく、いずれも市が負担しうる範囲内であることから、70歳以上とする。

(ウ) 証明方法

割引対象者の証明方法は、年齢確認ができる本人確認書類、シルバーパス等既存証明書、独自証明書等が考えられる。

年齢確認のできる書類は、乗車のつど年齢計算が必要となり運行への影響が大きすぎるため現実的でない。また、シルバーパスを利用する方法は、そもそもちゅうバス利用者がシルバーパスを所有しているかが疑問であり、路線バスと異なり無料とまらない点で混乱が生じる恐れがある。

このことから、独自証明書又は他の既存証明書が考えられるが、独自証明書運用に関する事務局案にも課題は残ることから、よりよい方法を継続して検討してほしい。(付帯意見)

(3) 障がい者割引の検討

障がい者は一般に交通弱者と位置付けられることに加え、他の公共交通機関でも一般的に割引が行われている。これらのことから、障がい者への割引制度について検討する。

ア 割引を行う根拠

障がい者に関しては、割引導入に関して消極的意見はない。

ちゅうバスの当初の導入目的や他事例で一般的に障がい者割引が行われている現状を踏まえ、割引を行うものとする。

イ 割引制度の運用方法

(ア) 金額

高齢者割引と同様の整理により、100円とする。

(イ) 要件

障がいの種類、等級等により区別すべき合理的な根拠はない。

(ウ) 証明方法

障害者手帳の提示による証明が一般的で、他の方法をとる必要性は乏しいことから、手帳の提示による。

(4) 子どもへの割引の検討

子供に対しては他の公共交通機関でも一般的に割引が行われている。このことから、子どもへの割引制度について検討する。

ア 割引を行う根拠

子どもに関しては、割引導入に関して消極的意見はない。

多摩地域の基本運賃が100円以外のコミュニティバスは、すべて子どもへの割引があることから、ちゅうバスでも割引を行うものとする。

イ 割引制度の運用方法

(ア) 金額

高齢者割引と同様の整理により、100円とする。

(イ) 要件

他事例を参考に小学生とする。

(ウ) 証明方法

自己申告による証明が一般的で、他の方法をとる必要性は乏しいことから、自己申告による。

(5) その他の割引制度

ア 回数券に関する検討

回数券運用には、印刷費等コストがかかるデメリットがある反面、ICカード割引がない(後述)ことを踏まえると、要件無く利用できる割引制度がなくなってしまう。

現状でも回数券は運用していることから、現行制度をそのまま残すものとする。

イ 未就学児に関する検討

現行では無料としており、変更すべき根拠はない。

現行制度をそのまま残すものとする。

5 ICカード導入の検討

利便性向上のため、ICカードを導入することを検討する。

(1) 導入の是非について

メリットとしては、支払の利便性が向上する。特に、値上げをする場合、ワンコインでの支払いができなくなるため、両替、釣り銭等の取扱いを減らすことで、運行への影響も抑え得ることや、利用者数の集計等で詳細なデータ把握でき得ることが挙げられる。

デメリットとして、導入に費用が掛かる。ちゅうバス全20台に導入すると、約1千万円程度を要することが見込まれる。

導入費用は掛かるものの、機器は相当期間使用できるため、単年にならして考えるとそこまで高額ではなく、比較するとメリットの方が大きいことから、導入するものとする。

(2) ICカード割引について

ICカードを導入した場合、他の交通機関と共通で利用時に自動的にポイントが付与、使用されることによる割引制度（通称「バス特」）がある。

独立した制度でなく、既存の割引制度に組み込む形となるため、ちゅうバス分の割引額を算出できないことから、運賃設定が大きく異なる路線に導入することは難しい。

さらに、基本運賃が150円である程度低価格であるため、一般利用者にまで過度なサービスを行う必要性は乏しい。

これらのことから、ICカード割引は導入しないものとする。