

府中市コミュニティバス検討会議 報告書

府中市コミュニティバス検討会議

平成31年3月

1 はじめに

府中市コミュニティバス「ちゅうバス」は、平成15年12月の運行開始より15年以上が経過し、現在、利用者数は年間200万人を超えるなど、市民の重要な移動手段として定着している。

しかしながら、ちゅうバス運行のために市が負担する補助金額は近年約1億円にのぼる。また、平成23年から平成25年まで行われた、限られた財源の有効活用を図るために市の事務事業について検証を行う事務事業点検においても、運賃見直しの必要性等様々な指摘を受けている。さらに、前回ちゅうバスに関する検討を行った「第2次府中市コミュニティバス検討協議会」の開催から3年程度が経過し、社会情勢も変化している。

このような背景から、平成26年10月に「第3次府中市コミュニティバス検討協議会」が発足され、平成27年7月からは、道路運送法に基づき、地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様等を協議する地域公共交通会議としての性格を持たせた「府中市コミュニティバス検討会議」への会議体の変更を経て、市長からの依頼事項を検討してきた。

この度、当該依頼事項について議論が深まり、会議において合意を得られたことから、本報告内容が適切な時期に、市政に反映されることにより、今後も、府中市コミュニティバス「ちゅうバス」が市民の皆様に積極的に利用され、本市の公共交通の活性化につながることを期待して、ここに報告するものである。

2 依頼事項

- (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 各依頼事項に対する合意内容

(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、ちゅうバスに導入する。

ア 議論の推移

別紙１のとおり

イ 合意内容

運賃設定等について次のとおり改正する。

	現行	合意内容
運賃	１００円	１５０円
割引制度		
回数券	２１枚つづり ２０００円	２１枚つづり ３０００円 (２０００円)
未就学児	無料	無料
高齢者 ７０歳以上	１００円	１００円
障がい者 各障害者手帳を お持ちの方	１００円	１００円
子ども 小学生	１００円	１００円
ＩＣカード	未導入	導入する

ウ 付帯意見

(ア) 高齢者割引を行う根拠について

基本的な運賃を150円に値上げする場合でも、金額としては低価格に留まる。また、高齢者と言っても、体力や運動能力等には個人差があり、ちゅうバスの運行目的のひとつである「交通弱者の外出支援」でいうところの「交通弱者」に70歳以上の全員が当てはまるわけではない。

そのうえで、70歳以上に対して割引を行うには、特段の理由が必要である。市は運賃改定をする場合、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、70歳以上と一般利用者に差をつけるための根拠を明確にするよう求める。

(イ) 高齢者割引の証明方法について

事務局提案の独自証明書提示による割引は、乗務員による確認等を要することから、運行に支障がでる可能性がある。また、証明書を市内の全対象者に送付する方法はコストもかかることから、高齢者割引の証明方法についてはよりよい方法を引き続き検討するよう求める。

(2) コミュニティバスの一般路線化について

コミュニティバスは、採算が見込めず路線バスが運行しない地域を運行しているが、一部コミュニティバス路線については採算が取れつつあることから、そのような路線については路線バスに移管し一般路線化することが可能ではないか。

ア 主な発言内容

一般路線化にはメリットとデメリットがあり、会議の中で共有することが重要である。

一般路線化には、民間移譲の程度によって複数の方法が考えられ、完全に民間に移譲する方法もあれば、他自治体の事例にあるように、試験運行等の準備段階は市が支援するけれども、運行開始後の経費は補助せず、地域の積極的な利用を促すことで利用料収入により運営していく方法もある。

地域の積極的な活動により運営していくとした場合に、中心となって活動する人は、ちゅうバスの運行目的である交通弱者とは異なる可能性が高いことを念頭に置かなければ、本来の目的からそれていく恐れがある。

完全な民間移譲の場合、移管を受けるには、経路や運賃等の設定を事業者の判断で行えることが前提条件となる。

ちゅうバスを一般路線化するのとは逆に、ちゅうバスと路線バスが重複して路線バスの採算が取れず維持が難しくなっている路線においては、路線バスをちゅうバスに取り入れることも検討し得るのではないか。

どのような形になるにせよ、ちゅうバスを一般路線化するという考え方はあり得る。また、反対に路線バスをちゅうバスにするなど、市のバス路線網の再編を検討する中で議論できる課題でもある。

イ 合意内容

ちゅうバスを一般路線化したり、路線バスをちゅうバス化したりするという考え方はあり得る。また、それらは市内の効率的なバス路線網の再編成という課題とともに議論しうるものである。

そのため、具体的に対象路線を挙げて検討を行うことについては、今後の検討課題とし、検討の際には今回の会議で出された意見に留意するものとする。

(3) 交通不便地域の解消などについて

府中市内に現存する交通不便地域の解消、既存路線バスの経路変更によりちゅうバスと重複した路線の解消、利便性の向上等の理由から、路線変更や停留所設置を検討する。

ア 検討案件

別紙 2 のとおり

イ 主な発言内容 最終案に関連するものを抜粋

(ア) 北山町循環

最後の交通不便地域の解消には大きな意義がある。

北山町周辺から府中駅へ向かう方にとっては、遠回りになって利便性が低下する。そのことで、全体として利用者が減少する可能性がある。交通不便地域の解消という意義と、利便性の低下とのバランスを考慮する必要がある。

交通不便地域の解消にはまずやってみるということになるかと思う。周辺には府中駅方向へ向かう路線バスも走っているので、そことの役割分担も含め、検証していく必要はある。

交通規制の解除に伴い、府中駅ロータリーへの進入経路を変更することで、運行の効率化と利便性向上が期待できる。

(イ) よつや苑西ルート

交通規制の解除に伴い、府中駅ロータリーへの進入経路を変更することで、運行の効率化と利便性向上が期待できる。

(ウ) 四谷六丁目ルート

都道 20 号での路線バスとの重複は解消された。

(エ) 是政循環

反対意見無し

(オ) 朝日町ルート

白糸台 6 丁目は鉄道の駅に出るのに歩く距離が長いことから、利便性が向上し利用されることが見込まれる。

府中駅発多磨駅行の経路についても、白糸台 6 丁目方面を経由することが可能であれば、さらなる利便性の向上が期待できる。

(カ) 停留所新設
(北山町循環、よつや苑西ルート、四谷六丁目ルート、朝日町ルート)
反対意見無し

ウ 合意内容

検討案件について、承認する。

(4) 簡易的、合理的な路線変更等の取扱いについて

簡易な路線変更や停留所設置等については、迅速な対応が求められる場合があることから、迅速に対応する方法を検討する。

ア 主な発言内容

市の判断により実施できる案件の条件として、「大幅に経費が増えない」とあるが、一方で案件例の課題には経費が増加する旨の記述がある。その判断基準が不明確である。

迅速に行いたい案件に対し、毎回会議の立ち上げから行うとすると非常に時間がかかり、数年後に実施するような形となることは避けるべきである。

運行時間や距離、必要経費の見通し等に基準を設け、基準内の案件については、会議を経ず市の裁量で行えることとする方法もある一方、反対に会議を常設し、軽微な案件もすべて諮って決めるという方法もある。

イ 合意内容

個別の事情が大きく異なる案件について、画一的に基準を定めることは困難であり、適切でないことから、今後は定期的に会議を開催し、軽微な事項も諮りつつ、迅速な対応に努めるものとする。