令和7年度第1回府中市地域公共交通協議会会議録

1 日時 令和7年7月7日(月)午前10時～午前11時15分

2 場所 府中駅北第二庁舎6階打ち合わせ室

3 出席者

委員 委員出席者18名、オブザーバー出席者1名、出席者計19名

区分	委員名	出席状況	
		出欠	方法
学識経験を有する者	もりもと あきのり 森本 章倫		
	おかむら としゆき 岡村 敏之		
公共交通事業を行う者又は公共交通関係団体の構成員	くらしな だいち 倉科 大地		
	にごりさわ まさし 濁澤 雅		
	いわさわ たかあき 岩澤 貴顕	×	代理オンライン 田中氏
	みうら ゆうすけ 三浦 裕介		
	みやした まこと 宮下 誠		
	いしい まさみ 石井 正己		
	ひらの けいいち 平野 景一		
関係行政機関の職員	こばやし さとる 小林 聡		オンライン
	なかやま としお 中山 俊夫		
	よしかわ まさたか 吉川 昌孝	×	
	すずき あきこ 鈴木 亜希子		オンライン
	なかはら つよし 中原 幹		
福祉関係団体の推薦する者	こまち しのが 小町 篠		
	おおた けいこ 太田 恵子		
	かわい あや 河井 文		
公募による市民	きたむら のぞみ 北村 のぞみ		
	はやしだ あゆみ 林田 あゆみ		
府中市の職員	やまだ ひでき 山田 英紀		
合計		18	

事務局 5名

轟都市整備部次長、三輪計画課交通企画担当主幹、
山下部計画課交通企画担当主査、蓑田計画課事務職員、荒井計画課事務職員

委託業者 3名

株式会社建設技術研究所

4 会議公開の有無

有

5 傍聴者

1名

6 議事次第

1 開会

2 議題

再編後のコミュニティバス「ちゅうバス」の運賃について（審議）

地域公共交通ネットワークの再編について（審議）

地域公共交通ネットワーク再編事業スケジュールについて（報告）

3 その他

4 閉会

7 会議内容

2議題 の「再編後のコミュニティバス「ちゅうバス」の運賃について（審議）」は、運賃の方針や今後の検討の進め方について質疑があり、運賃の最終決定は運賃協議会で行うことを確認したうえで、内容について了承された。

2議題 の「地域公共交通ネットワークの再編について（審議）」は、ワゴン路線運行計画（案）や収支予測について質疑があり、実証運行計画の詳細は引き続き検討することを確認したうえで、内容について了承された。

2議題 の「地域公共交通ネットワーク再編事業スケジュールについて（報告）」は、事務局より資料を説明し、内容について確認された。

3その他については、特になし。

8 会議録

事務局

計画課交通企画課担当主査の山下部でございます。定刻となりましたので事務局よりご案内いたします。開会に先立ちまして都市整備部次長の轟よりご挨拶を申し上げます。

事務局

委員の皆さま、こんにちは。本年4月より都市整備部次長に着任いたしました轟でございます。本日はお忙しい中、また非常に暑い中お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。本日の協議会では、再編後のちゅうバスの運賃や、ワゴン路線などについて委員の皆さまより貴重なご意見をいただければと考えておりま

す。どうぞよろしくお願いいたします。

事務局

事務局について人事異動により変更がありますので、新任の職員から自己紹介をさせていただきます。

(自己紹介)

事務局

それでは、本日の資料の確認をお願いいたします。

(資料確認)

○事務局

続きまして、人事異動により一部の委員に交代がありましたので、ご紹介させていただきます。新たに委員として、小田急バス株式会社の宮下様、国土交通省関東運輸局東京運輸支局の小林様、東京都都市整備局の吉川様、東京都建設局の鈴木様を委嘱させていただきました。また、府中市の山田都市整備部長を委員として任命しております。それでは新たに委員となられた方から自己紹介をお願いいたします。

(自己紹介)

事務局

本日は地域公共交通ネットワーク再編に係る委託事業者である株式会社建技術研究所のスタッフが本会議に同席しておりますのでご了承願います。また、議事録作成のため、本会議の録音や記録用の写真撮影をさせていただきますので合わせてご了承願います。以降の議事進行につきましては、会長の森本委員にお願いしたいと思いをします。

会長

令和7年度第1回府中市地域公共交通協議会を開会いたします。本日の委員の出席状況につきまして事務局から説明をお願いいたします。

事務局

吉川委員につきましては欠席とのご連絡をいただいております。岩澤委員につきましては欠席とのご連絡をいただいております。オブザーバーとして西武鉄道株式会社の田中様にオンラインでご出席いただいております。小林委員、鈴木委員につきましてはオンラインでご出席をいただいております。

定足数に達しておりますので、本日の会議は有効に成立しております。

会長

続きまして傍聴者について報告をお願いいたします。

事務局

6月15日広報で公表したところ、2名の傍聴希望がありましたのでご報告いたします。

会長

傍聴希望者がありましたので傍聴を許可してよろしいでしょうか。

(異議なし)

会長

傍聴者の入室までしばらくお待ちください。

(傍聴者入室)

希望者2名のうち来場者は1名

会長

それでは次第に従いまして議事を進めたいと思います。議題の再編後のコミュニティバス「ちゅうバス」の運賃について、事務局から説明をお願いいたします。

○事務局

(資料1に基づき説明)

会長

皆さまからご意見をお受けする前に、この議題に関して委員からご発言がありません。

委員

今説明がありましたことにつきまして、市としてご報告をさせていただきます。

再編後の補助金額の増加、路線バスの値上げ、運行経費の上昇見込み等を考えますと、再編後の運賃設定は、現在の100円から1.5倍程度の値上げを必要とし、協議会で合意をいただいていたと認識しております。そのような中、再編後の運行経費の60%を利用者の運賃で賄う案と、路線バスの運賃水準に準拠する案を提示しておりましたが、運賃の値上げに関しては、行動変容を踏まえ利用者の減少が想定されておりました。一方、コロナ禍で減少した利用者数が昨年度は過去最高を記録する状況であったことから、現行運賃で再編後の利用状況を確認したいとの意見が、内部でありました。

このことから、本市としましては、協議会での議論をしっかりと受け止めつつ、引き続きちゅうバスの運賃設定の考え方や運賃改定の検討を継続することとし、令和

8年4月の路線再編から一定期間は、現行運賃で利用者の動向を注視していくという結論に至りました。

現状の物価高、路線バスの運賃値上げ、補助金の増加等を資料でも確認をさせていただいておりますが、議論の結果今回の結論となりましたので、ご報告いたします。

会長

それでは今の発言も踏まえて、ご質問、ご意見をお聞きしたいと思います。

委員

参考資料2のアンケート実施結果について、13件の意見のうち、その他の意見4件の中でも、3件は値上げについてある程度妥当ではないか、必要ではないかという内容になっています。この点は考慮しているのでしょうか。

事務局

ご指摘のとおり、その他の意見のなかでも運賃について触れているものがあります。いただいたご意見を府中市としてどのように反映させるかということについては、現行運賃で先ず利用状況を確認していきたいという市の方針に加え、値上げの検討が引き続き必要であるという市民からのご意見も踏まえて、協議会で引き続きご議論いただきたいということを改めて市としてまとめたうえで、運行事業者様とも今後協議していきたいと考えています。

委員

収支率を60%とみているということですが、現行の収支率は48%程度です。例えば、運賃を1.5倍の150円にした場合、収支率はどの程度になると試算されるのか、60%まではいかないのか、伺います。

事務局

運賃を仮に150円にした場合の収支率の見込みについて、令和6年度第3回の協議会資料で示した数値でお答えいたします。150円にした場合、利用者数については、値上げによる逸走により年間約177万人となりますが、収支率は61.0%、補助額としては約1億5500万円まで収支が改善される見込みです。なお、100円を維持した場合につきましては、現在推計中ではありますが、バス路線とワゴン路線をあわせると、収支率60%を達成することは難しいと考えています。

会長

悩ましい数値ですが、利用者が増加の傾向にあるということで、しばらくは現状の運賃として、しかるべきタイミングで値上げを図るものと理解しました。

副会長

利用動向を注視していくという発言があり、それが運賃決定にあたって重要な要因になっていると理解しました。しかし、利用動向を把握することでどのような検討をしたいのか、また、どのような利用動向となることがちゅうバスとして望ましいと考えているのかによって、100円のままにするということの結論は大きく変わるのではないかと思います。例えば、一気に値上げずに、段階的に利用者の動向を見ていくのであればわかりやすいのですが、運賃を据え置いた上で利用動向を見ることで、どのような検証をしたいのかは、今の説明では分かりにくいと思いました。令和9年度以降、利用動向を踏まえて基本的な考え方を検討するといっても、どのような要因を考えて検討するのかということが分かりませんでした。利用動向の確認について、市としてはどのような点を重視しているのか伺います。

事務局

再編後の利用者数見込みは、再編計画検討時点では、令和5年度の年間利用者数の約204万人をベースに試算し、年間212万人と想定していました。これを令和6年度年間利用者数の約216万人をベースに試算すると、再編後の利用者数が年間約225万人と見込まれ、再編計画の目標値であるバス210万人、ワゴン15万人を達成できる可能性があります。単純計算としても、令和5年度が204万人、令和6年度が216万人と、12万人ほど利用者数が増えていますので、再編後推計値の212万人から12～13万人増加すると、再編後の利用者数の目標値を達成できることとなります。目標値を達成できるのであれば、運賃を100円に据え置いて状況を確認するべきではないかと考えたところです。

また、再編計画ではバス60%、ワゴン20%という収支率の目標値も設定しており、令和6年度の実績を踏まえた収入見込みを推計すると、バスが約59%、ワゴンが24%となり、合わせて60%は達成しませんが、それぞれの目標値に近い数値になっていくことが見込まれます。

以上を踏まえて、利用者数や収支率を運賃による逸走がない状態で検証することで、再編後の路線の利用者数の推計値や収支の見込みが正しかったのか否かが判断できると思っております。

副会長

今の説明は分かりますが、運賃を据え置くことでこれまで議論したことから一歩進めた検討ができるかということ、必ずしもそうではないと思います。基本的な考え方は、令和9年度以降に検討するというようになっており、あと1年間ぐらいは塩漬けにしておくとも読めます。令和8年度が終わった段階で運賃改定をするか否か判断できるように、その前から検討をしていくことが望ましいと思います。

会長

大変重要な点をご指摘いただいたと思います。年間目標の利用者数と収支率という2つの目標値をクリアするために、今回はしばらく運賃を据え置くということですが、今回の資料にはその説明が書かれていません。次の改定に向けた前向きなステップとして今回は運賃を維持するということを、市民にも理解していただけるよう、しっかりと説明していくべきだと思いました。

委員

事前に送付いただいた資料では、ちゅうバスの運賃については報告事項となっていました。今回の資料は審議事項となっています。これは運賃を審議することなのではないでしょうか。それとも運賃の審議ではなく、今後の流れや、来年度以降に運賃を決定する方針などの全体的な審議ということなのではないでしょうか。

事務局

今回は運賃自体を審議することではありません。運賃の方針について、これまでの経過をご説明しつつ、具体的な運賃については運賃協議会で検討、協議するという点について、審議をいただきたいと考えています。

委員

運賃そのものを協議することではないということを確認できましたので、問題ありません。

委員

運行事業者の立場から、今回運賃を据え置くことに関して一言申し上げたいと思います。今回据え置くことの意義に関しては、受け止めたいと思っておりますが、今後について言及しておきたいことがあります。

運行事業者としては、周辺で運行している路線バスの運賃と、少なくとも同等以上の運賃をコミュニティバスでも設定するべきだと考えています。このエリアの路線バスは、2023年9月16日に、消費税改定以降では久方ぶりの運賃改定をさせていただいており、今は初乗りが200円です。輸送コストが急激に上がっており、特に運転手の人件費の増加が大きく、運転手の取り合いにもなっています。当社でも運転手の処遇をここ2年ほどで10%程度上げています。その他にも軽油費、車両関係の経費、それら全てが上がっています。

このようなことから、今後も路線バスの運賃改定は避けられず、その中でコミュニティバスが100円となると、ますます価格差が広がっていく状況になります。コミュニティバスは市の補助金があるから、100円でもいいのではないかという意見もあるかもしれませんが、コミュニティバスというのは、元々路線バスでは収支が成り立たないところを小さい車両で走ることによって赤字になるから、その分を補助するというのが基本的な考えだと思いますので、100円を維持するための補助金というのはおかしいと思います。

たしかに安い方が外出促進等に繋がり、利用者は多くなるとは思いますが、路線バスとコミュニティバスの沿線地域で、サービス差が生まれるのはどうかと思えますし、それが市の交通政策として正しいことだとは思えません。そのような観点から、路線バスと近い、または経費が掛かっていることを踏まえて路線バス以上の運賃を求めていくことが、基本的な考えとしては正しいと思えますし、そのようなことも加味して運賃のあり方を検討いただきたいと思えます。

事務局

再編計画の目標値についても、運行経費が令和7年度予算額ベースで変わらない場合の収支率等となっており、今後さらに人件費等が上昇し運行経費が増加すれば、収支率の目標値達成は運賃収入でカバーしない限り不可能です。また、利用者数についても、定員の制約があるためいずれ利用者数の頭打ちが生じると考えられます。運行経費をカバーするためには、運賃改定の検討は必要だと認識していますので、引き続き協議させていただきたいと思います。

副会長

運賃については考え方の審議とのことでしたので、これに関して2点ほど伺います。

1つは、運賃を当面据え置くということは一定の考え方になると思いますが、例えば新規のワゴン路線として中河原駅から総合医療センターまでかなりの長い距離を運行する路線があり、数便ですが現状では路線バスも運行されています。また、ほかにも路線バスの代替として運行する路線がありますが、これらは新規路線ということになります。

運賃を据え置いて動向を見るという考え方を、これらの新規路線に対しても適用することは、やや無理があるとは思いますが。特にワゴン路線については、運賃と運行本数や所要時間との兼ね合いで、路線バスを乗り継ぐのと比較して使える路線かどうかを利用者が判断することになりますが、その検証ための実証運行だとすると、100円で中河原駅から総合医療センターまで何人の利用があったという実験結果を得たとしても、何が検証できるのか分かりません。大きな考え方として当面据え置きということはあるとしても、個々の路線全てについてすべて100円ということで本当にいいのか、問題提起しておきたいと思います。

2点目は手続き的なことですが、運賃協議は、路線、事業者、バス停などが決まった上で審議をするものと認識しています。他市の事例では、運行事業者が変わった場合や、少し路線が変わってバス停が新設された場合でさえ、運賃協議を行っています。運行内容が決まっていない段階での今回のアンケートが、意見聴取プロセスの一部として認められるのか確認しておきたいと思います。時間はまだありますので、もう1度アンケートを行うこともできると思いますが、確認させていただきたいと思います。

事務局

1点目の、すべての路線について運賃が100円でいいのかということについて、ワゴン路線のうち、よつや苑西循環については、既存のコミュニティバス路線の代替という形で同じ経路を運行しますので、運賃も同じ考え方で実施すべきということは、以前もご議論いただいたかと思います。一方で、武蔵台循環や新府中街道ルートについては、路線バスを代替する形で新規の路線として運行することになりますので、この2路線についても、運賃据え置きという考え方を適用できるのかというご指摘かと思います。

コミュニティバスは、路線バスが運行していない交通不便地域をカバーして市民の移動を確保するという考え方で運行しておりますので、今回は路線バスの廃止と

同時にコミュニティバスを運行することになるものの、他の路線と同じ考え方で運賃を設定するべきではないかと考えています。

また、100円の運賃設定で利用状況を見ることに意味があるのかについては、再編計画においても運賃設定を変更せずに利用者数を推計していますので、この点を含めて100円でどの程度利用されるのかを検証することは、必要ではないかと考えています。

委員

具体的に路線等が決まっていなくても、概ねどのような路線になるのか、範囲がある程度限定されているのであれば、運賃協議会あるいは意見聴取も有効と考えていますが、どこまでなら許容されるのかについては個別に判断する必要がありますので、今回の件については改めて確認させていただきます。

会長

確認ですが、運賃については市から協議会に付議され、協議会で運賃の方針について議論し、運賃自体は運賃協議会で議論する。その結果の運賃案を協議会で審議し、最終的に市の内部で決定をするという流れになるのでしょうか。

事務局

運賃決定のプロセスにつきましては、市としての方針を定め、これについて道路運送法に基づき市民意見を伺ったところです。この後は運行事業者と協議のうえ、最終的には運賃協議会で決定していただき、市の内部については報告となります。

会長

運賃協議会と地域公共交通協議会の立て付けの問題ですが、地域公共交通協議会から運賃協議会に運賃検討を依頼して、運賃協議会で運賃を決定し、その結果について地域公共交通協議会に報告するということになるのでしょうか。

事務局

そのような認識であります。なお、運賃協議会への付議については、地域公共交通協議会からの付議ではなく、運行事業者と市として運賃協議会に付議し決定いただいたうえで、決定した運賃を地域公共交通協議会に報告させていただくことになります。

会長

今後の運賃改定のこともありますので、地域公共交通協議会、運賃協議会、庁内会議の関係性、運賃決定までのスケジュールを整理していただきたいと思います。

委員

運賃を100円とすることについては、今回の地域公共交通協議会で最終決定となるのか、別に協議の時間が設けられることになるのでしょうか。

会長

事務局の説明では、最終的には運賃協議会で決定し、地域公共交通協議会及び市内部には報告となるようです。

事務局

後ほど資料3でスケジュールを説明させていただきますが、9月頃に運賃協議会を開催して運賃を決めて、同じ日に地域公共交通協議会も開催する予定でいますので、その場でご報告のうえ最終決定になると考えています。

委員

今日の審議で地域公共交通協議会として100円に決定するということではないということでしょうか。

事務局

ご認識のとおりです。このような方針で今後進めていくことについて、協議会としてご了承いただくということになります。

会長

金額ではなく、この進め方でよいかということについて、了承いただけますでしょうか。

(異議なし)

会長

次の議題2に移ります。地域公共交通ネットワークの再編について、こちらも審議事項です。事務局から説明をお願いします。

○事務局

(資料2に基づき説明)

会長

ご質問、ご意見がありましたらお願いします。

委員

郷土の森ルートについて、今までは総合体育館まで行くちゅうバスがなかったのでありがたいのですが、分倍河原駅から総合体育館行きの路線バスはなくなり、ちゅうバスが代替する形になるのでしょうか。

事務局

郷土の森ルートにつきましては、分倍河原駅または府中駅から運行している京王バス分52、府52の代替としてちゅうバスが運行することになりますので、郷土の森ルートの運行により当該路線バスは廃止となる予定です。

委員

補足ですが、あじさい祭りなどのイベント時はかなり混み合いますので、期間を限定した臨時便としては、路線バスも運行する予定であります。

委員

完全に廃止ではないということでしょうか。

委員

免許上の廃止ではありませんが、定時運行の路線としては運行しなくなります。

○委員

承知しました。

委員

ワゴン路線の収支率が非常に低い数字になっています。バスでは経費がかかるので、経費がかからないワゴンタイプにするという理解でしたが、バス路線よりも収支率が低い想定となっています。収支率は何%ぐらいまでを許容するか、多くの人に乘ってもらうちゅうバスを目指すのか、収支率をある程度確保しつつ市の財政を考えた上でちゅうバス路線を維持することを目指すのか、市内全域の交通体系を維持することを前提としてちゅうバスの在り方を考えるのか、その基準がよくわかりません。

事務局

資料2では、令和5年度の利用者数ベースで事業収支状況を試算しており、最も収支率が高いよつや苑西循環でも、ワゴン車両に変更したことによる逸走がない場合で収支率26.5%と試算されています。再編計画上の収支率20%の目標値は達成する見込みですが、かなり厳しい収支となります。

なお、ワゴン車両を導入する大きな要因としては、大型二種免許の必要なバス運転手の不足であり、バスの代替手段として普通運転免許で対応できるワゴン車両を検討してきました。ワゴンタイプに関しては収支率が低いということはある程度想定していましたが、収支率を何%まで許容すべきか、どのくらいの利用者であれば運行を継続していくのかということについては、実証運行で調査や評価を行い、運行の継続の可否を検討していきたいと考えています。その際には、協議会にも適宜ご報告し、ご意見を踏まえながら検討していく必要があると考えています。

また、どのような基準でコミュニティバスの在り方を検討していくのかについては、再編計画の中でもコミュニティバスの運行目的などを整理していますが、コミュニティバスを含む市内の地域公共交通ネットワークは、地域公共交通計画における基本的な方針を達成するように再編をしていくことを前提に、持続可能性や市民のニーズへの合致などを踏まえ、検討する必要があると考えています。

副会長

運行ダイヤについては、変更もあり得るという記述もありますが、かなり練られた結果だと思しますので、これをベースに検討していただければよいと思います。

この後、周知・広報を行い、令和8年度以降に実証運行開始とありますが、収支率はかなり厳しいということが想定されています。このまま実施すれば、うまくいきませんでしたので運行を辞めます、ということになる可能性を想定したうえで、実証運行をしているように見えてしまいます。感覚的には収支率20%はそれ程悪い数字ではなく、比較的現実性のある数字だと思っていますので、例えば20%にするためには、こういったことが必要ですということを地域の方々と課題共有をしていただき、うまくいかなかったので終わりということにならないようにしたうえで、本当にダメだったら辞めるという覚悟を持って実施していただきたいと思いません。例えば、武蔵台循環と新府中街道ルートは厳しい収支率なので、この2つを統合して維持することもあり得るということを、最初から地域に示していくことが大事だと思います。

もう1つは、どのぐらいの時間をかけて実証運行し、修正していくかということについて、私としては比較的短い期間で様々な変更をしていくということが重要ではないかと思えます。1年間運行し、その結果を見て次の1年で検討するというのでは遅いため、最初の半年程度運行し、次の半年で検討と手続きをして、1年後に別ダイヤで運行するぐらいのスピード感が必要と思っております。これについては引き続き検討いただきたいと思えます。

事務局

1点目の収支率も含め地域の方々に課題共有していくということにつきましては、今後予定しております地元説明会などで説明し、ご意見をいただければと思っております。

また、実証運行期間につきましても、今後実証運行計画の中で整理していきたいと考えております。

会長

全国的に、デマンド交通やコミュニティバスの収支率は、良くて20%から30%程度ですので、収支率20%は比較的適切な設定だと思います。一方で、都内でも公共交通不便地域では収支率が10%を切るような事例もありますので一概には言えませんが、目標を共有し、そこを目指していきながら、最終的には地域の足となるか、地域が満足しているか、あるいは障害を持った方々を含めた住民の目的に合っているかなど、総合的な判断をすることが必要だと思います。

他にご発言がなければ、留意事項を踏まえて了承としてよろしいでしょうか。

(異議なし)

会長

議題3に移ります。報告事項の地域公共交通ネットワーク再編事業のスケジュールについて、事務局から説明をお願いします。

(資料3に基づき説明)

会長
ご質問、ご意見はいかがでしょうか。

(発言なし)

会長
続いて、次第のその他ですが、事務局から何かございますか。

事務局
特にございません。

会長
運賃に関しては、市民からの意見も分かれているということもありますし、運賃の状態と現状が乖離しているということは事実ですので、バス事業者との調整を踏まえながら、しかるべきタイミングで運賃の改定に取りくむことになると思います。エビデンスに基づき、市民の方に説明できるように検討をお願いしたいと思います。

それでは、以上をもちまして本日の府中市地域公共交通協議会を閉会します。ご協力ありがとうございました。

以上