

## 第3回コミュニティバス検討会議の発言内容

### 【運賃設定について】

- 1 運賃設定には正解があるわけではなく、いかに市民が納得できるか、という点が重要となる。
- 2 運賃改定の目的が収支改善と路線バスとの不公平感の解消であるところ、不公平感解消の観点からは180円とするのが説明しやすく、収支の見込みも150円と180円で大差ないことから、180円の方がいいのではないか。
- 3 バスを運転する立場からは、路線バスとちゅうバスで運賃設定や割引方法が異なったり、対象者の区分や住所により割引率を変えたりすると混乱する恐れがあり、運行に影響を及ぼしかねないので、路線バスと同じ運賃設定にしてほしい。
- 4 利用者の立場からは、経路が遠回りであるなど利便性に差があることもあり、明らかに安いと認識できる150円の方がいい。
- 5 高齢者にとっては長い距離を歩くのは大変で、歩く距離が短いなら多少の負担増は構わないという方が多い。
- 6 ちゅうバスは同じ車両が複数の路線で運行するので、路線ごとに異なる運賃設定とすると運行側・利用者側双方にとって混乱を招く恐れがある。
- 7 ちゅうバスは循環型の路線で、目的地まで効率的に運行するわけではないので、対距離制（乗車区間に応じて運賃が増額される方式）はそもそもなじまない。

### 【割引対象者について】

- 1 今までの議論で「交通弱者」と呼んできた中には、高齢者だけでなく障がい者も含まれていると考えているので、割引対象とするべきである。
- 2 今後増加していく見込みである高齢者を割引対象とすると運賃改定の効果が薄れる恐れがあり、利用できること自体が支援であることから、高齢者への割引は導入しないほうが良いのではないか。
- 3 市内外で区分をするには、乗車のつど確認する、または市内在住者のみ取得可能な証明書の発行を要することを考慮すると現実的に難しいのではないか。

### 【割引対象者の証明方法について】

- 1 証明書発行に掛かるコストは金額には換算しづらいが、例えばシルバーパスは最低でも1000円かかるので、それを充てているのだろうが、ち

ゆうバスの場合の対象者も自己負担を残す方向でいくとすると、証明書取得に費用がかかるのでは割引の意味が無くなりかねない。

- 2 保険証等で年齢を確認するのは実質的に不可能と思われ、精算時の実際の作業負担も考慮しなければならない。
- 3 ICカードにあらかじめ割引も含めた情報が書き込まれていて、そのカードを使用すると自動的に対象別の運賃が引き落とされるようにできれば運転士としては理想的である。
- 4 専用のICカードとなると、利用者に複数持ってもらうのは大変なので、やはり持っているカードで処理できるやり方が実現性はある。

#### 【ICカードについて】

- 1 ICカード割引を導入すれば、値上げした場合にも理解を得られやすいのではないか。
- 2 ICカードについては、バス共通ICカード協会が事務局になっていて、京王バスはもともとICカードを導入しているので、ちゅうバスにICカードを導入すること自体の手続きは難しくない。
- 3 ICカードを導入している場合でも、割引をしている例としていない例があり、ちゅうバスの場合どうするかは議論の必要があるが、割引分は事業者の負担となることに留意しなければならない。
- 4 ICカードの割引は「バ斯特」というものであり、利用金額に応じた割引チケットがICカードに付与される仕組みとなっているため、運賃体系が大きく異なる路線を組み込むのは難しい協議となる。

#### 【路線変更案について】

- 1 朝日町ルート路線変更では、今回の府中駅方向のみの案で実施すると、所要時間は5分程度伸びると思われる。