

第4回コミュニティバス検討会議の発言内容

【ＩＣカードについて】

- 1 割引はシンプルにして、バス特は導入しなくてもよいのではないか。
- 2 コミュニティバスは交通不便地域の方が利用できるのが一番のメリットだと思うので、路線バスの運賃体系に近づけることは考慮しなくてよいのではないか。
- 3 回数券を導入するには印刷費等の経費がかかるため、回数券に変えてバス特を導入し、同じような割引を維持するという考え方はある。
- 4 多くの方はＩＣカードを持っていて、利用可能になれば使うと思われるから、利用促進のために割引をする必要はないのではないか。
- 5 バス特について議論するなら、割引分をだれが負担するのかを協議する必要がある。
- 6 路線バスにおいては、８割以上がＩＣカード利用者である。
- 7 回数券があつてバス特がないとなると、回数券の利用率はかなり高くなると思われる。
- 8 バス特導入のポイントは、もともと路線バスより低運賃に設定されているうえ、さらに割り引く必要があるかどうかという点である。
- 9 ＩＣカードは使いやすい人もいれば使いにくい人もいるため、特定して割り引く必要があるか疑問である。
- 10 値上げした場合に、抵抗感が生まれ利用者が減少することで減収となってしまうことが懸念されるため、需要喚起策が必要で、値上げとあわせて打ち出せば理解を得られやすい。
- 11 現金とＩＣカードで運賃を分ける議題に関しては、特段の発言がないので、基本運賃をいくらに設定する場合でも現金とＩＣカード運賃は同額とする。

【運賃改定案について】

- 1 値上げについて市民に説明する際の説明として、路線の変更や追加により市の負担が大きくなっていることを根拠に加えるべきである。
- 2 高齢者へ独自証明書を発行すると手間やコストがかかるデメリットがあるため、高齢者への割引をしないということもひとつの方法である。
- 3 高齢者への割引がないと、路線バスより負担が大きくなる場合があり、一部の自治体では、自治体の負担によりシルバーパスでの乗車を認めている事例がある。それであれば手間はそれほどかからない。
- 4 負担増になる人に対してうまく説明がつくのであれば、高齢者や障がい

者に関しては現状維持とすることに意味があると思う。

- 5 負担が増えるのは交通不便地域の人だが、バスが通っていること自体がメリットであることを踏まえれば理解を得られるのではないか。
- 6 利用できる交通機関の有無の差と比べれば、150円か180円かの違いは小さく、元の100円ということを気にしすぎる必要はないのではないか。
- 7 ちゅうバスの目的は交通不便地域の解消で、その中に高齢者も含まれるが、あまり高齢者について強調しすぎると高齢者ありきのバスとの誤解を生みかねないので、地域全体で見た方がいい。
- 8 高齢者が外出しようとしたときには、バスに頼る部分が大きいため、高齢者の外出支援のためのバスという側面も持っていると思う。
- 9 高齢者への支援としては通っていることが重要で、割引にこだわる必要はないと思う。
- 10 値上げの場合の基本運賃が150円か180円であれば、その差よりは必要なところにバスが走るということが重要である。
- 11 基本運賃と割引の組み合わせとしては、150円ならば割引は最小限にしていき、180円ならばできる限り路線バスに近づけていくということが考えられる。
- 12 180円とした場合には、運行間隔の短縮を検討してほしい。
- 13 障がい者への割引は、他の多くの交通機関で手帳を提示すると半額になるという仕組みが導入されているが、150円か180円に値上げした場合に半額にすると元々より安く乗れてしまうので、現状維持とするという理屈はある。
- 14 運賃設定を議論するには市としていくらまで補助金を出せるのかという点が重要となるため、その点を踏まえた事務局案を提示してほしい。