

別記様式（第3条関係）

会 議 録（1）

会議の名称	第7回桶川市地域公共交通会議
開催日時	平成30年3月28日（水） （開会）9時30分 ・（閉会）12時00分
開催場所	桶川市保健センター3階 講習室
主宰者の氏名	桶川市長 小 野 克 典
議長の氏名	桶川市副市長 松 本 幸 司
出席者氏名 （委員）	1号委員：松本幸司 2号委員：鈴木貴大、野口佳一 3号委員：佐藤学、高橋弘之 6号委員：新井隆喜、北村文子、梶山修、三澤みどり 8号委員：金子秀和 9号委員：岡村敏之、野崎高司、綿貫真一、曾田信行
欠席者氏名 （委員）	2号委員：長南克幸、田沼健一、山崎俊明 3号委員：熊谷恵一 4号委員：鶴岡洋 5号委員：藤田貢 6号委員：保坂輝雄、新井孝雄 7号委員：飯塚孝廣 9号委員：相沢興、畦地英樹
説明員氏名	ランドブレイン（株）太田真一
事務局職員 職名及び氏名	安心安全課：課長・折原和彦、主査・中野栄司、主事・虻川海 オブザーバー 高齢介護課：主任・柳川恵美
会 議 事 項	議 題
	○議決事項 【議案1】東循環、東西循環（外回り）のルート一部変更及びバス停（東22「坂田加納団地入口」）の移設について 【議案2】バス停名称の変更について
	○確認事項 （1）前回会議の会議録の確認 （2）前回会議の振り返り
	○協議事項 （1）市内循環バス見直しルート（案）について （2）市内循環バス見直し運賃（案）について
決定事項等	【議案1】東循環、東西循環（外回り）のルート一部変更及びバス停（東22「坂田加納団地入口」）の移設に関して、全員一致で議決 【議案2】バス停名称の変更に関して、全員一致で議決

配布資料

- 委員名簿・座席表
- 会議録（第6回地域公共交通会議）
- 【資料1-1】東循環、東西循環（外回り）のルート一部変更及びバス停（東22「坂田加納団地入口」）の移設について
- 【資料1-2】バス停名称の変更について
- 【資料2】前回会議の振り返り
- 【資料3】市内循環バス見直しルート（案）について
- 【資料4】市内循環バス運賃改正（案）について
- 【資料5】市内循環バス見直し検討スケジュール
- 【参考資料①】市内循環バス見直しルート（案）に関する資料
- 【参考資料②】公共交通利用圏域図
- 【参考資料③】市内循環バス運賃改正（案）に関する資料

会 議 録 (2)

議 事 の 経 過	
発 言 者	発 言 内 容
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・ 開会 ・ 会長あいさつ
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本日の会議は委員 25 名の内、14 名の出席。過半数の出席のため、要綱に基づき、会議は成立となる。
議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ 会議は原則公開となっているが、本日の会議で、非公開とする事項はあるか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・ なし
議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本日の会議はすべて公開とする。 ・ 本日の傍聴希望者はいるか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・ 傍聴希望者なし
議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本日の会議の会議録署名人は北村文子委員にお願いする。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・ 承諾
議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ 議題のうち、議決事項【議案 1】東循環、東西循環（外回り）のルート一部変更及びバス停（東 22「坂田加納団地入口」の移設について ・ 【議案 2】バス停名称の変更について
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・ 説明 ※【資料 1-1】、【資料 1-2】
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・ そんなに大きな変更はないので問題はないと思う。 ・ 今後、変更内容を地元で説明していく中で、何かしらの不都合が生じた場合、議案の変更というものは考えられるのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今回の議案については、既に区長に説明したうえで変更するものである。変更後、利用者等から改善意見が出た場合は、さらに変更しうる可能性はある。現在、ルート全体の見直しをしており、その一環で地域説明会を予定しているので、そのような意見があれば、ルート全体の見直しに対する意見としてお受けしたい。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・ 資料 1-2 の停留場名の変更の中で、仮設庁舎前というバス停名の期間が長かったことから、5 月に市役所が仮設庁舎から新庁舎に移転後、利用するバス停がわからなくなってしまう

	<p>う方がいるかもしれない。利用者の間違いを少なくするよう、ルート図等には、新しいバス停名の「日出谷保育所」には、括弧書きで「旧仮設庁舎前」、また、「市役所前」には、括弧書きで「新庁舎」と併記する等の対応をした方がいいのではないか。</p>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・いただいた提案については参考とさせていただきたい。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・仮設庁舎は取り壊してしまうため、分庁舎前と併記した方が良い。
議長	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停名の表記については利用者にわかりやすい方法を検討してもらいたい。
議長	<ul style="list-style-type: none"> ・べに花ふるさと館の駐車場が改修されるので、通常の場合は駐車場に入ってスムーズに出られると思うが、イベント等で駐車場の混雑が予想される場合等、バスがスムーズに利用できない時の対策は何か考えているか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・イベント等で駐車場が利用できなくなりそうな場合は、あらかじめ迂回ルートを設定するような形で委託事業者と調整し、対応することを考えている。その場合には、バス停位置も変更することから利用者が間違えないように十分に周知することとしたい。
議長	<ul style="list-style-type: none"> ・他にご意見がないようであれば、本議案について決を取りたい。議案1「東循環・東西循環（外回り）ルート一部変更について」に賛成の方は挙手をお願いしたい。 <p style="text-align: center;">～ 全員挙手 ～</p>
議長	<ul style="list-style-type: none"> ・議案1については本会議で全会一致により承認された。 ・次に議案2「バス停名の変更について」に賛成の方は挙手をお願いしたい。 <p style="text-align: center;">～ 全員挙手 ～</p>
議長	<ul style="list-style-type: none"> ・議案2についても本会議で全会一致により承認された。事務局には所定の変更手続きをお願いする。
議長	<ul style="list-style-type: none"> ・確認事項（1）会議録について
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・説明 ※会議録（第6回地域公共交通会議）

	～ 指摘等無し ～
議長	・ 確認事項（２）前回会議の振り返りについて
事務局	・ 説明 ※【資料２】前回会議の振り返り
	～ 指摘等無し ～
議長	・ 協議事項（１）見直しルート（案）について
事務局	・ 説明 ※【資料３】市内循環バス見直しルート(案)について 【参考資料①】市内循環バス見直しルート（案）に関する資料
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・ 二次元的な路線については、異論はない。 ・ 便数については、参考資料①に示すとおり、1日14時間の中で走ることが可能な便数を計算しているものと思う。しかし、バスが走る平均速度である旅行速度が、駅東側の内回りの路線は18.4km/hで計算されているところに疑義がある。一般的に車は40km/hで走れるので、なぜ18.4km/hしか出せないのかと思うだろうが、東側の内回りの路線は住宅街の中を走るため、18.4km/hでもかなり厳しい。旧中山道で少しでも渋滞すると、一気に遅れが生じてしまう。よって検証の余地がある。 ・ また、駅東側の外回りの路線は20.7km/hで計算されているが、これもギリギリの速さである。結構なスピードで運行しないと14便は確保できない。 ・ 次に、西側の北ルートは23.3km/h、南ルートは25km/hでそれぞれ計算されているが、結論から言うと、この平均速度で運行することは困難と考える。 ・ 頑張っても平均速度20km/hが精一杯ではないか。 ・ 仮に20km/hで計算すると、西側北ルートの基本路線の延長が17.8kmなので、運行時間が46分から54分に延びる。待機時間を25分とすると、1運行の所要時間が79分となり、運行本数8本のところを1本減らして7本にすることで、1日あたりの所要時間9.5時間が、9.2時間という資料と同じような感じになる。 ・ 西側北ルートの朝日経由日出谷戻りについては、路線延長10.2kmに対し、旅行速度20km/hで計算すると運行時間が32分から31分となる。待機時間を25分とすると、1運行の所要時間が57分から56分となり、運行本数は5本のままとなる。基本路線と朝日経由の路線を足すと運行本数の合計は12本となる。 ・ 西側南ルートは、旅行速度25km/hを20km/hで計算する

	<p>と、運行時間が 34 分から 43 分延びる。待機時間を 25 分とすると 1 運行の所要時間 59 分が 68 分となり、運行本数 13 本を 11 本にする必要がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・西側南ルート of 桶川西高校戻りの路線を旅行速度 20km/h で計算すると、運行時間が 20 分から 26 分に延び、待機時間を 25 分とすると 1 運行の所要時間が 46 分から 52 分となる。桶川西高校戻りの路線の運行本数を 2 本のままにして合算すると 1 日あたりの所要時間が 14.3 時間から 14.2 時間となる。よって、2 本減便せざるを得ないのではないか。 ・机上のデータについては参考として、地域説明会では、実現性のある数値を示して議論した方が良いのではないか。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・西側ルートの短縮する便を検討するとのことだったが、それは西高戻りの路線とも異なる更に別のものになるのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・短縮する便の検討とは西高戻りの路線のことである。西高戻りの路線については、桶川西高校入口のバス停のところから上尾道路に出たのち、最短で駅に戻るようなルートを考えている。 ・西高の生徒の利用が非常に多いということもあり、可能であれば、朝夕一便ずつ走らせることで、非常に使い勝手が良くなるのではないかと考えている。 ・朝の西口駅前広場の混雑緩和にもつながり、西高生徒の積み残しもなくなると考える。 ・また、西高戻りの路線については、高校は基本土日休みであるため、平日運行のみということも考えられる。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・現在、1 台の車で途中運転手を交換する形をとっているが、本日示された条件のダイヤだとバスを 2 台に増やさないと難しい状況になる可能性があるが、どのように考えているのか。 ・平日ダイヤと休日ダイヤで分けることはできないか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・便数はできるだけ多くしたいと考えているが、本日お示しした運行本数等はあくまで試算値であり、前提とした旅行速度 25km/h についても、現在のダイヤをもとに設定した数値である。 ・財政負担の観点から、1 路線 1 台のバスでのやりくりとしたい。概ね 7 時から 21 時という時間帯の中で調整して、適宜短縮するルートを組み入れていきたいということで考えた案である。便数、運行時間については事業者を交えて改めて調整し、無理のない範囲で地域には説明をしたいところではあるが、事務局としてはできるだけ桶川駅との速達性、利便性の向上を図るといったコンセプトに基づき、目標を高く設定

委員	<p>し、可能と思われる範囲で便数を多く設定していることから、この様な形になっている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 土日、平日でダイヤを変えることについて、事務局としては、十分に検討する余地があると考えている。地域に見直し案を説明する際に、地域の声も聞きながら、運行方法やルートについて、そういった声を反映させていきたい。 ・ 何度かバスの遅れ等の報告を聞いてはいるが、現状では多少余裕があるため、遅れても休憩時間等でカバーできるところはある。ただ、時折相当遅れてしまって利用者からお問い合わせを受ける場合がある。 ・ 目標を高くという事務局の説明であったが、遅れの対応として乗務員の休憩時間はどの様に考えているのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・ 休憩時間等については事業者の意見を聞きながら検討していきたい。 ・ ある程度の目標ということであっても、地域に具体的に説明をしてしまうと数字が残ってしまい、それが一人歩きしてしまうことも考えられる。地域の方には誤解を招かないような説明をしていきたい。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・ 基本ルートや本数を地域に説明する際に、高い目標の数字で説明して、実際には計画に無理があり、できませんでしたということでは通らない。少し余裕を持って、きちんと精査した内容で説明をしていただきたい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行本数を具体的に何便と説明すれば、それが脳裏に焼き付いてしまう場合がある。後々変な不満を持たれないような資料を作っていきたい。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本日出された意見は是非対応していただきたい。 ・ 若干サービスが減ると、大幅にサービスが減るとでは大きく違うので、上手に説明をお願いしたい。 ・ 全体で見ると、便数が増えるところ、減るところが出てくるとはいえ、車の回し方等を考えるとやむを得ない部分があると思う。例えば倉田地区の中で1週間の乗降者数が4人という結果があったが、想定される利用者の数を考慮して便数を設定しているというところは、きちんと説明をしなければならない。 ・ 乗降データは過去の会議の中で示されているので、他で利用が減っているところや人口が増えてきたため利用が増えているなど数字の根拠がでてくるような説明が資料としてある方が納得いただきやすいと思う。 ・ 利用の増減のバランスを見てみると、東側の市街地は利用が

議長	<p>多いため増便するという事は理解できるが、西側で黄路線の川田谷地区をあえて増やす理由の説明ができなければいけない。個人的には現状程度でも良いのではないかと思う。あえて増やすというのであれば、減らすところもあるので、明確な説明をしていただきたいと思う。</p> <ul style="list-style-type: none"> 川田谷地区の中には相互通行になり便数も非常に増えることになる区間もあるので、そういったところの説明もしっかりお願いしたい。 本日説明したルートの見直し案のイメージについて、異論が無いようであれば、この内容で地域に説明していく方向で進めていきたいが、この点に関しご意見等はあるか。
委員	<ul style="list-style-type: none"> 今後、住民の方に説明をする時に、現在のダイヤに比べて便数が減った場合、なぜ見直し前は相当便数運行していたのに、見直し後は、これだけしか運行しないのかと私が住民だったら思ってしまう。 15年前に現在のべにばなGOが運行を開始した。当時は、労務管理よりもサービス向上という風潮であった。当時に比べると現在、運輸業界の労務管理に関する行政指導は、マスコミ等報道にもあるよう、非常に厳格になってきている。 現在では、サービス向上のみを前面に進めるとなると厳しい行政指導を受けてしまう可能性がある。行政指導を受けると事業者は仕事ができなくなってしまう。それは、避けなければならない。 時刻表上は法律どおりの休憩が取れているが、渋滞が慢性化していて、実際は休憩が取れていないとなるとバス業界では処分対象になってしまう。そのような環境に変わってきており、それに合わせなくてはならない。 また、土日ダイヤを設定できないかと打診したのは、人手不足によるものである。バスだけでなく、タクシー業界も非常に人手不足が慢性化しており、この後の2020年から2025年にかけては猛烈にそれが進むと思われる。 今まで利便性を追求してきたものが、段々と我慢へと変わってくる。そうなってくると比較的仕事や通学、塾通いなどが少ない土日は、最終便を1便早めるということが考えられる。それにより1年間に必要な運転手の人数も変わってくる。 働き方改革というが、これは雇用する側も雇用される側も大きな問題である。雇用側からすると人数が今までの1.2倍必要になってくる。雇用される側からすると収入が2割くらい減ることが想定される。そうなると埼玉県の本数を2割くらい減らさないでサービスを維持することは難しいと考える。そういったことを十分に加味していただいて

委員	<p>地域説明会に臨んでいただければバス事業者としてありがたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスのダイヤの充実はいいことだと思うが、一方では法令を守らなければならないという現状についても説明会等で地域住民に納得をしていただき、再編の案をお示しいただければと思う。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・バス事業者が法令を守らなければならない立場だとの委員の意見は至極当然なことである。 ・労務単価も上がってきており、人手不足というのも時代の流れだと思う。よって、運行経費が今までの倍以上になりかねないことも考えられる。運賃を200円にしたとしても、どの程度の採算でやれるか事務局では検討しているのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの台数等は現状と同じ4台で運行をするということを前提としており、運行時間帯の中で運転手の労働時間が多少増えることは想定していた。 ・運行サービスを向上させるため、バスの台数を増やし運行経費が上がるケースを試算することは可能だが、それらの経費増については現在加味していない。 ・なお、参考資料のシミュレーションにもあるように、現状のままの運行経費ということではなく、概算ではあるが、年々上昇することは想定している。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・市民が求めているのは、循環バスの改善ではなく、産婦人科のある病院の設置である。バスにそこまでの経費をかけないでいただきたい。それが女性としての考えである。 ・現在の産婦人科の受診は、市外の大きな病院に行かなくてはならない。 ・循環バスも大事ではあるが、もっと根本のところから考えないと市の財政が破綻してしまう。 ・交通弱者にバスやタクシー等の公共交通を提供することは大事ではある。しかし、あまり無理をし過ぎると桶川市政の運営が困難となることも考えられる。もう少し時間をかけてもいいので、目標を高くすればいいというのではなく、実現できる範囲内での見直しをしていかななくてはならないのではないかと。
議長	<ul style="list-style-type: none"> ・事務局からの説明のとおり、今回の見直しで前提としているのは、バス4台体制で4ルートを運行するという事。 ・運行時間帯の中で、バスをフル稼働させる試算をすると運転手を現在より手厚くしないと対応できないということもご指摘のとおりかと考える。 ・地域に説明する際は、もう少し事業者と相談させてもらって

	<p>現実的な便数で説明する。あるいは実証運行の結果を見ながら便数の増減が想定されることも含めて、地域に誤解のないような説明が必要である。</p>
議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ ルート案と運賃案は、地域に説明する際に、不可分なので、運賃案に関する議論も行うこととしたい。 ・ 協議事項（2）運賃改正（案）について
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・ 説明 ※【資料4】市内循環バス運賃改正(案)について
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現在、バス事業を取り巻く環境は厳しいものがあり、特定の年齢層に対する運賃の無料化は反対である。特定の年齢層に対する運賃無料は公平性の観点から大変難しいものがあると考える。 ・ 路線バスでは、障害者やその介助者に対しては、現在、基本料金の半額の運賃をいただいている。市内循環バスは、これまでと同様に障害者無料とのことであるが、さらに特定の年齢層のみ無料化をするというのは出来ない情勢であるといっても過言ではない。 ・ その理由としては安全確保のために経費のコストアップを現在図っていることや、交通事業者はハード面とソフト面の設備投資を非常に厳しく求められている状況にあることなどが挙げられる。乗合バスも貸切バス並みに規制が厳しくなるという話もあり、今以上にコスト面等負担が厳しくなることが考えられる。二重、三重の税負担もバス事業者には求められている。 ・ デマンド交通等の新たな交通形態の出現が路線バス事業者をひっ迫しているのも事実である。当社のエリアでもデマンド交通が優先的に利用された結果、循環バスを辞めなくてはならなくなってしまった自治体もあり、現在の乗合バス事業の基盤を揺るがしかねない状況である。公共交通に対して利用者の求めるものがより厳しくなっていくことは避けられない。 ・ 安心で安全、確実な公共交通の維持確保だけでなく、ハード面やソフト面でも更なるサービスの向上にもつながるので、特定の年齢層からも今まで通り負担をいただくことを検討いただきたい。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現在の事業者が取り巻く現状が厳しいことは理解できる。ただ、市民の中には、年金が月4万円ほどしかなく、夫婦で暮らしているが、夫の年金記録がなかったことが解り、夫婦で介護保険等を支払って、月2万円で生活をしている人もいる。生活保護は家族に迷惑をかけるため、受給したくないとのことで、貯金を少しずつ取り崩して生活をしている。足も

<p>委員</p>	<p>不自由で、自転車で生活をされており、市役所に行くのも大変である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 状況的に非常に大変な思いをしている高齢者の方々もいるため、その様な方々を対象に、桶川市から何らかの助成をすることを考えてはどうか。 ・ 例えば、現在、障害者の政策で行っている福祉タクシーチケットの様なもので、年齢に制限を設けて、決められた枚数のタクシーチケットを配るという様なものや、高齢者が民間路線バスに乗った時には、市がいくらか還元するなどといったいろいろな方法があると思う。 ・ 市内でひっそりと置き去りにされている高齢者がおり、今まで100円で乗っていた人は乗らなくなると思う。 ・ 市としては、福祉政策として示していかないと、説明会で高齢者から「このままでは循環バスを利用できない。」と言われた時に、「現在考えています。」という程度の対応では、よくないと思う。 ・ 市は、運行にどれくらい予算をかけ、また、福祉事業としてどのくらいを想定しているのか、ある程度シミュレーションをして説明会に臨まなければならないと思う。 <p>委員</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ さきほど委員から、無料になることについて問題があるということであった。 ・ 割引を実施するか、しないかについては、いずれかの段階で是非、丁寧な議論をしていただきたい。見直しの中でメリットを受ける方はもちろん賛成ということになるので、どちらかというところ、メリットを受けることができない人や同じ高齢者でも割引制度を受けられない人、循環バスが走っていない地域の人、駅から歩いて500メートルの人たち等はどうなのかということも考慮し、割引がどのような形で実施されるかということ、メリットがない方たちにも納得がいただけるように丁寧に説明をしていただきたい。 ・ 高齢者の方は、割引をして欲しいとおっしゃるので、なかなか反対をしにくい部分もあり、政策的には行政や議会も割引することを選択しがちだが、メリットを受けない負担をする側の方は、市がどれくらい負担をしているのかをあまり知らなかったりする。 ・ どれぐらいの負担があるのかは明確にしていきたい。 ・ メリットを受ける人の賛成の意見とメリットを受けない人の反対の意見だけで決まりがちな部分がある。メリットを受けない人へは明快な情報が出されていない。いかに反対されないかという考えで政策を決めがちになっているので、そうではない形で丁寧な議論をしていただきたい。 ・ また、割引の目的として市の考え方はどのようなものか。高齢者の外出促進が目的であるのか。形を替えて所得補てんと
-----------	---

	<p>いう目的なのか。外出促進が目的であるのなら、費用と効果を検証できるか。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 例えば、特定の人が週に 3 回利用しており、それ以外の人には利用していないとする。延べでは利用はあるが、受益者が偏る。また、外出促進になって健康になるというデータはなくはないため、机上の計算にはなるが、これだけの割引に対し、医療費がこれだけ削減されるというメリットがあるという試算はデータがあれば可能なはずである。 • 高齢者の割引については、何となく「メリットがある」「敬老月間での実績があり、廃止はできない」となっている。データが無い中で、割引の議論となっているので、繰り返しになるが丁寧な議論をお願いしたい。
委員	<ul style="list-style-type: none"> • 割引制度以前に、まず基本料金について、100 円から 300 円の試算データがあり、その中で 200 円が一番収入率が良さそうなので 200 円として議論を重ねているのだと思う。 • 試算の前提としては、100 円だったものが 200 円になると利用率も 2 割減り、300 円では 5 割減ると仮定しているが、200 円と 300 円での利用の減少率を 2 パーセント動かすだけで試算結果が逆転してしまう。 • 5 割減は経験則であると思うが、埼玉県内では 300 円の前例がないため、未知の領域である。 • 割引制度はベースとなるものから、どれくらい割引くのかを考えるものだと思うので、まずはそのベースとして 200 円か 300 円かの議論をした方が良いのではないか。 • 未就学児は今も無料としているが、今の制度では保育士 1 人に対して園児 30 人で利用してきた場合、バスも満車になる上、30 人が無料になってしまうところが怖い。民間路線バスや J R などは未就学児 2 人まで無料という制限を設けている。 • もう少し県内におけるコミュニティバスの状況等も踏まえながら、事業の継続性を考えなくてはいけないと思う。
委員	<ul style="list-style-type: none"> • 割引については、県内の自治体では利用券を配っているケースがある。特定の年齢層に 100 円券を配るやり方であるため、本当に困っている人のみに限定して補助できる方式とも考えられる。 • 運賃の基本料金 200 円均一は非常にわかりやすいと思うが、一部自治体のコミバスでは、路線バスと同じような距離制の運賃体系を採用しているところもある。 • それらを踏まえながら持続可能なものを考えていく必要があると思う。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> • 第 1 回目の本会議から、市内循環バスの運賃は値上げする方

	<p>向の中で、県内の事例も見ながら、また、事業者から本来であれば、従量制といった話もあった中での、基本料金 200 円均一という考え方は、これまでの議論が煮詰まった結果と考えている。</p> <ul style="list-style-type: none"> 市としては今後迎える消費税増税、また、持続可能な運行サービスの提供を前提に考えた中で、300 円というのは事例がないため、路線バスとの均衡を図ることができ、わかりやすく、利用しやすい 200 円ということで、これまで議論させていただいた。 300 円にして 5 割も減らないかもしれないが、300 円の均一料金を導入している自治体が無いため検証することができない。事務局としては、均一料金 300 円は、あり得ない料金と考える。実際 300 円を導入しているところは従量制で運賃が上がって最終的に 300 円になるというものしかない。 300 円にした場合、4 割ぐらいの減少を想定することも考えたが、300 円では利用者は激減し、5 割ぐらい利用者減となることを想定する必要もあると考え試算条件とした。 この結果から、事務局としては 200 円という考え方をお示しして、これまで議論させていただいている。 そもそもの基本料金をいくらにするべきかという検証は、議論がスタートラインに戻ってしまうことになってしまうので、それについてはできれば避けたい。 市民の方たちにも、基本料金については、まず、200 円で提示させていただきたい。 市の補助の仕方については、高齢者福祉の観点からは、循環バスに限らず、民間路線バスに乗っても同様のサービスが受けられるようなものを計画できることが望ましいと思う。 現在、福祉の観点まで議論が至ってはいない状況であるが、今後検討が必要となる市の助成については担当主管課と協議をしながら委員の皆様にお示ししたいと考えている。
委員	<ul style="list-style-type: none"> 県内では 100 円という運賃体系が多い中で、300 円というのは無理があるので 200 円が妥当なところではないかと思う。
委員	<ul style="list-style-type: none"> 過去の会議録等を見返したところ 300 円や 100 円はあり得ないと改めて思った。 300 円に固執しているわけではない。 運賃については、利用者が安心安全に利用できるように、また、事業者にも無理が無く、過度な負担がかからないような料金設定をお願いしたい。 資料で示している利用人数の落ち込みをカバーし、また、その利用水準を維持していくために、市民への宣伝も含め事業者が努力をしていくというように考えを改めたい。

委員	<ul style="list-style-type: none"> ・バスに限らず、宅配業者でも安全面の確保の観点から値上げをしている。 ・安全な運行を確保するための担保として 200 円は妥当と思う。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・障害者の料金については、現状の民間路線バスの割引は概ね妥当という意見もあり、民間路線バス事業者と合わせるのが良いと思う。 ・しかし、今まで無料であったものからお金を取るという説明は難しいとも考える。 ・あえて、無料から半額にする必要はないかもしれないが、変えるのであれば、メリットを受ける人以外の意見も汲み取るような形で議論をしていただきたい。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・実際にバスで走ったうえで、実際にあったダイヤ等を入念に練ったうえで、住民説明会に臨んでもよいのではないかと思います。 ・運賃の 200 円については、一概に 200 円にするのではなく、回数券などの高頻度割引券のようなものの導入も検討されてもよいのではないかと。
議長	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃については事業者といろいろとすり合わせが必要かと思うが、地域説明会を実施する中で、資料 4 の基本料金 200 円への値上げや、これまで実施している障害者や未就学児の無料化措置は引き続きやっていくというような考え方も、ルートと抱き合わせで説明をすることは必要と考える。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・ルート、便数について、今後も十分に検討するという条件のもとで、賛成である。
議長	<ul style="list-style-type: none"> ・今回示した便数が、乗務員の体制、休憩時間の確保の面で現実的でない部分については、事業者とも相談をしつつ、地域説明会での数字の見せ方を考えていただきたい。
議長	<ul style="list-style-type: none"> ・その他について
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・説明※資料 5【市内循環バス見直し検討スケジュール】
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・現実的な便数を検討するための実車両を用いた試験走行はどのように考えているのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・基本的には今運行をいただいている事業者の協力が必要になるため、相談をさせていただきながら実施したいと思う。その際は、ご協力の程お願いしたい。

議長	<ul style="list-style-type: none">・ 質問が無いようなので閉会とする。・ 閉会
----	---

平成30年6月1日

会議録署名人：北村文子