

第2回川越市市内循環バス検討委員会 会議要旨

1 開催日時 平成27年10月7日(水) 午前10時00分～12時00分

2 開催場所 川越市南公民館 講座室1号・2号

3 出席者

久保田尚委員長、鈴木良枝副委員長、関根一委員、吉田敏之委員、山口日出美委員、鈴木哲哉委員、原口一郎委員、大久保雄二委員、堀米康史委員、宮崎信二委員、秋山英夫委員、矢部竹雄委員、大岡敦委員、庭山芳樹委員、小谷野雅夫委員、高荷英利委員、熊本勝美委員、工藤憲一委員、渡辺義政委員（合計19名）

4 欠席者

原伸次委員（1名）

5 会議の公開・非公開 公開

6 傍聴人 4名

1 開会

2 あいさつ

本日は2回目の委員会ということで、前回指摘いただいた課題を整理し、議論をさらに深めていきたい。

3 議事

(1) 検討課題における目標の数値化について

資料1・2に沿って、事務局から説明が行われた。なお、質問や意見は以下のとおり。

（委員）

この検討委員会で路線案を作るということは、答申案のひとつということが良いのか。市は、補助金をいくらまで減額したいのか、収入をどれだけ増やしたいのか、経費をどれだけ削減したいのか、市の考えがあれば教えていただきたい。

（事務局）

答申は、路線案やその他の部分も入ってくるので、路線案だけでは無いとお考えいただきたい。市からの補助金をいくらまで減らしたいのか、また、収入や経費をどうしたいかについては、具体的な金額を決めていない状況である。

（議長）

指標の3つの柱は、並列で検討するのか、それともどれか1つが達成できれば良いという考えなのか。

(事務局)

3つとも並列で検討したいと考えているが、その点については委員会に諮って決めていきたいと考えている。資料が「〇〇%」となっているのは、今後議論を進めていく中で数値を決めていければと思っている。

(議長)

持続可能な交通として、この3つの指標が充分なのか議論をしていく必要がある。意見はいかがか。

(委員)

資料2の4ページにあるのだが、平成24年度と平成26年度を比較して運行収入が減っている原因を事務局はどのように考えているのか。

(事務局)

平成25年10月の見直しにより、19あった路線を13に減らした。路線の減少が収入の減少につながったと考えている。

(委員)

路線が減ったから、利用者数が減ったということはおかしくないか。また、誤解を招かないか。19路線の際にどれだけ経費が掛かっていたのか、だから26年度に改定してこうなっていると言わないと、数字が独り歩きしてしまう。

(議長)

資料2の4ページだけ見ると、収入を上げるため元に戻せという話に見えてしまう。そうではなく、不採算路線を廃止して、スリム化してこうなったとか、1路線あたりの収支の比較をしたりして、何か指標を設定しないと不採算路線をつくれば良いということにつながりかねない。

(事務局)

委員や議長の指摘どおり、1路線あたりや1便あたりといった、路線数が変わっても比較できるような数値を次回までに準備したいと思う。

(委員)

ちなみに、平成24年度の年間走行距離数を教えていただきたい。

(事務局)

大変申し訳無いが、本日は用意していない。

(委員)

利用者数については、前回の検討委員会の資料2にあるので、それを見れば良

いのではないか。

(事務局)

前回欠席した委員に資料は郵送していると思うが、1路線あたり、1便あたりに関する比較は、次回までに提示したいと思う。

(委員)

数字を出す際は、同じような数値でなければ比較できない。24年度の年間走行距離などが無いので、その点を踏まえて資料を作成願いたい。

(委員)

前回はシャトル見直しの委員をさせてもらった。前回は、利用者が少ない路線から廃止したのだが、病院に行くために利用したい2、3人の方が、自治会には是非シャトルバスを引いてもらいたいと要望した。しばらくは、学校行事等で利用するよう一生懸命呼びかけたが、そもそも児童が少なくなっており、利用者が減ってしまった。女性・主婦目線で見ると、2億円という赤字に大変驚いた。これは削減しなければならない、利用が少ないところから減らさなくてはいけないと思ったことを今思い出した。

(議長)

資料2の3ページの①～③の指標について、ほかにこのような指標があるのではないかなどの意見は無いか。あれば発言していただき、次回までに試算してこの指標を採用しようなどの判断ができる。いかがだろうか。個人的には、1便あたり、1路線あたりという指標が大事ではないかと考えている。皆さんの意見はどうだろうか。

(委員)

行政としては、金の問題は言いにくいかもしれないし、市民は反発するかもしれないが、補助金はいくらまで、というものを是非提示して欲しい。自分自身が、シャトルバスに関心が向いた理由は、高齢になったことや目や足腰が弱くなったからである。極端な話、近くにバスが来てくれて安全に運んでもらえるのであれば、100円ではなく300円払ってもいいという人はいると思う。経済的な指標では無く、物理的なものを提供し、それに見合う金額を負担する、そのような切り口が必要ではないかと考える。

(議長)

今の意見を集約すると、前者の意見は財政的な補助額を指標にしてしまって良いのではないかと意見だと思うが、これはひとつの意見として受け取っていただきたい。2点目の意見は、あるエリアの方々から料金は高くて良いから、川越シャトルの路線を設けて欲しいとの要望があれば、検討しても良いのではないかと

との意見だろうか。

(委員)

今までは、180 円だから乗るとい人がいたと思うが、これからは、200 円もしくは 300 円を支払ってでも、自宅のそばまで来てくれれば、バスにのりたいたい人が出てくると思う。タクシーより高いと乗らないと思うが。

(議長)

シャトルの検討委員会と並行して、川越市では交通戦略について議論しているところである。シャトル以外の交通手段として、タクシー券補助やデマンドバスなどがあり、今の話はそちらの交通戦略の方で総合的に議論を整理するのが良いかと思われる。

(事務局)

補助金の上限をいくらまで設定するかなどは、必要に応じて検討委員会で検討したいと考えている。先ほどのデマンド交通の話は、交通戦略の中で検討していく予定のため、その検討結果については、シャトルの委員会で改めて報告したい。

(委員)

運行経費の削減には、ルートの見直しも必要と考える。第1回の資料でデータをいただき、1日0.0人というバス停もあるため、その辺も含めて議論してはどうか。また、公募の際に提出した論文の中で詳しく記述しているので、参考に次回提示すれば、議論の参考になるのではないか。

(議長)

そのように対応してはいかがか。

(事務局)

了解した。一覧というような形でまとめさせていただき、名前を出さない形で、次回に出したいと思う。

(議長)

他市の事例では、運行経費全体に占める補助金の割合、裏返せば、全体に占める運賃収入の割合を路線ごとに出している自治体がある。次回、改めて事務局からご提案いただきたい。

(事務局)

そのような資料を準備し、次回提示したいと思う。この会議後に、これはというものがあれば、交通政策課に随時ご意見をお寄せいただきたい。

(2) 料金体系の見直しについて

資料3に沿って、事務局から説明が行われた。なお、質問や意見は以下のとおり。

(議長)

介助者の運賃を半額から無料にしてはどうかという提案だが、意見はどうか。

(委員)

異議無し。

(議長)

異議無しとの声が上がったが、よろしいか。

(委員)

介助者は、障害者が自分ひとりでは動けないので一緒に付き添いましょうとの意味合いである。したがって、障害者やそれに準ずる方の料金は半額にしましょう。また、一緒に付き添う介助者も半分にしましょう。要は、見掛け上2人で1セットである。したがって、介助者のみということは基本的には無い。金額は確かに低いですが、ここで急いで無料にする必要は無い。

(議長)

意見としては、料金は現状のままで良いということか。

(委員)

そうである。

(議長)

これについては、全体的に意見を集約する必要があるため、次回に議論したいと思う。他市の状況の説明が先程あったが、できれば資料を準備していただき、議論を深めてから結論を出したいと考える。次に、80歳以上の高齢者料金に関する意見は、どうだろうか。

(委員)

これから高齢者が増えてくることが見込まれる。70歳以上の料金を77歳（喜寿）に引き上げてはどうか。また、80歳以上の無料については、88歳（米寿）に引き上げて良いと思うがご検討いただきたい。

(議長)

日本の伝統に即した制度に改めるべきという意見である。

(事務局)

高齢者の特別乗車証については、福祉部門が対応している事項のため、それが可能かどうか確認する。

(委員)

さきほどの意見には賛成だが、年齢は法令的な面から、後期高齢者の区切りである 75 歳で区切った方が良いのではないか。それ以降、80 歳以上の区切りは設けず、75 歳以上は一律 100 円としたほうが、高齢者には分かりやすい。

(事務局)

繰り返しになってしまうが、福祉部門に確認し、次回提示したい。

(委員)

見直しの効果として便数を増やせるとの部分で、便数や路線数を増やせばバスが足りなくなるのではないか。バスを増やすならイニシャルコストがかかる。もし、台数を増やすのであれば、その分を考慮して計算しなければならない。

(事務局)

現在、13 系統の路線を 10 台のバスで運行している。1 台 1 系統ではなく、1 台のバスで何路線かをやりくりしているのが現状だ。新規路線となると、バスが増えることが考えられる。増台分も含めて、提示できればと考えている。

(議長)

いくつか貴重な意見をいただいたので、事務局にはこれらを考慮して検討をお願いしたい。

また、増収額・増収率の計算については、値上げしても利用者が減らない前提で算出している。これがどの程度もっともかどうかは、検証する必要があると考える。前回の料金の見直しの際に、高齢者の利用がどれだけ減ったのか、減らなかったのかに関する情報を参考程度でいただければと思う。

(事務局)

次回までに、前回の見直しで利用者がどのようになったか、資料を用意させていただく。

(委員)

今、70 歳以上の方はどのような料金を払っているのか。

(事務局)

特別乗車証を持っていれば、70 歳以上 80 歳未満の方で 100 円、80 歳以上の方は無料となっている。

(委員)

どこまで乗っても 100 円なのか。

(事務局)

そうである。ただし、特別乗車証を持っていないと通常料金となる。

(議長)

次回、そのような経緯とともにご提案いただきたい。

(3) 路線要望地区の現況調査について

資料 4 に沿って、事務局から説明が行われた。なお、質問や意見は以下のとおり。

(委員)

下広谷北地区の路線延伸要望があったとのことだが、この前、私も 10 系統に乗ってみた。なお、この 3 箇所の中では、運行距離 10 キロ・運行時間 30 分・道路幅員 6 メートルの基準を満たしている地区は、資料にあるとおり下広谷北地区だけかと思われる。

(議長)

事務局の提案によれば、下広谷北地区は可能ではないか。ただし、実証実験を行って確定してはどうか。次の笠幡台地区は見直しを行ったばかりで路線変更は困難。3 番目の南大塚 6 丁目は、川越シャトルではなく、何らかの交通手段を地域主体で考えていただくということであるが、この提案に対して意見はいかがか。

(委員)

もし、10 系統の路線変更があった場合は、料金を上げるべきではないか。運行距離や時間が延びるのだから、当然経費が上がる。

(議長)

今の話は、10 系統全体の料金が上がるという意味か。

(委員)

もし、10 系統を延伸するのであれば、そうである。

(議長)

今現在、10 系統を利用している方も値上げになるのか。

(委員)

そういうことになる。先ほども述べたが、今シャトルバスに頼っている方は、

経済的な援助では無く、物理的な援助を求めている。

(議長)

私が気になったことは、今現在 10 系統を利用している方にとっては、延伸はあまり関係無いと思うが、その方の料金も上げてしまうのかという点である。この点については、どのようにお考えか。

(委員)

長時間・長距離を乗っているのだから、当然である。

(議長)

その点については、いろいろ議論が分かれるところなので、ご検討いただくということをお願いしたい。

(委員)

先ほどから、公募委員ばかり発言している。専門であるバス事業者の方々にも意見を聞きたい。

(委員)

言わなければいけないタイミングで、発言をいただけると思う。今の意見もなるほどと思って聞いていたと思われる。

(委員)

シャトルの要望をするときに大勢で見えたという話だが、要望の際には大勢で来たが、実際にバスを使っているのは2、3人では意味が無い。その辺を確実に見極めることが大事である。川越シャトルを持続可能な交通にするためには、リピーターでは無いが、利用者を増やすことが一番の方策かと思う。

(議長)

貴重な意見である。

(事務局)

こちらとしては、そのような面が確かにあるので、実証実験として、期間を1年にするか半年にするか決めていないが、そのように期間を設けることで判断できればと考えている。

(議長)

だいたいこのような話は、自治会長が中心かと思う。

(事務局)

そうである。

(委員)

自治会長が要望に来るが、そのときだけということが本当に多い。

(事務局)

その辺りを十分に見極めさせていただきたい。

(議長)

それでは、この3箇所については、市の提案で基本的には異議が無いようである。次回、実証実験など具体的な話があるかと思うので、よろしくお願ひしたい。

(4) 川越シャトルOD調査結果について

資料に沿って、事務局から説明が行われた。なお、質問や意見は以下のとおり。

(議長)

ODというのは、どこから乗って、どこで降りるかで良いか。

(事務局)

そのとおりである。

(委員)

何の略なのか。

(議長)

OはOrigin、DはDestinationである。

(議長)

資料を見ると、線が駅方向に向かっている。すなわち、駅に向かっている人が多いことが、ここから分かる。今後の議論において貴重な資料となるため、是非活用していただきたい。他に質問はあるか。

(委員)

資料を見ると、「利用無し」との項目があるが、本当に利用していなかったのか。もし、バス停の利用が無ければ、今後の見直しで廃止して良いのではないか。

(事務局)

本当に利用が無かったバス停は、そのように表示している。1週間の調査期間のうち、乗車した方や降車した方が全くいなかったバス停について、×と表示し

ている。

(議長)

この資料を見ながら、今後の議論を進めていきたいと思う。

(5) その他

(委員)

目標設定については、主に収入増や経費減といった財政面に目標を置いていると思われる。どの自治体も財政が厳しいので、このような目標を立てるのは必要かと思うが、その目標に優劣を設けても良いのではないかと思う。コミュニティバスは、もともと儲けが出るところを走っているものではない。そろばん勘定だけを目標にしてしまうと、そちらに縛られてしまう。やはり、市民や利用者が利益を最大限享受できるのであれば、多少経費が掛かっても、収入が伸びなくても良いのではないかとの見方があるのではないかと思う。財政面も考慮しつつ、目標に優先順位を付けて検討しても良いのではないかと思う。

(議長)

大変貴重な意見である。この意見も参考にして、次回以降検討していただきたい。

(委員)

イーグルバスでは、ICカードの導入を検討しているのか。

(委員)

ICカードの導入を検討しているところであるが、導入に際しては、当社の経営基盤を揺るがすような莫大な費用が掛かってしまう。とは言っても、利用者からの要望が多いため、引き続き検討を行っているところであるが、現段階ではいつ導入できるかなど、具体的な回答はできない。

(委員)

20系統と24系統は、川越市駅の付近を運行している。現在、都市計画部の方で本川越駅西口の開設・駅前広場の整備を行っていると思うが、この2系統がここに乗り入れる予定があるかを確認したい。

(事務局)

現時点では無い。新河岸駅の駅前広場は、シャトルのバス停を設ける予定だが、本川越駅については、今後検討を詰めていく状態である。

(議長)

事務局から何かあるか。

(事務局)

次回の会議日程については、平成 28 年 1 月 28 日の午前を予定しているので、予定に入れていただきたい。場所については現在調整中であるため、追ってご案内したい。

4 閉会