

令和３年度 第１回 茅ヶ崎市地域公共交通会議 会議録

議題	<協議事項> コミュニティバスの持続可能な運行改善について
日時	令和３年１２月２２日（水）
場所	茅ヶ崎市役所本庁舎５階F会議室
出席者名	会 長：岡村 敏之 委 員：前田 積、長崎 栄一、小堤 健司、橋山 英人、三橋 裕、 八島 敏夫、坂口 勝利、榊原 敦、最上 祐紀、後藤 祐史 （欠席委員） 委 員：矢野 福德、大澤 武廣、奥山 重則 （事務局） 都市部都市政策課
会議資料	・茅ヶ崎市地域公共交通会議規則 ・茅ヶ崎市地域公共交通会議委員名簿 ・資料－１ コミュニティバスの持続可能な運行に向けた改善について ・資料－２ コミュニティバスの持続可能な運行回線について意見聴取の結果
会議の公開・非公開	公開
非公開の理由	
傍聴者数	なし

(会議の概要)

1. 開会

○深瀬課長： これより令和3年度第1回地域公共交通会議を開催いたします。本日は、現在、委員14名のうち11名にご出席いただいております。よって会議開催に必要な過半数の定数を満たすため、会議を開催いたします。

本会は原則として公開となっておりますが、本日は傍聴の申出がございませんので、このまま会議を進めます。

まず初めに、4月1日から人事異動に伴う委員の交代がございましたので、お名前をご紹介いたしたいと思います。

国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局の小泉委員に替わり三橋委員に、また、神奈川県県土整備局藤沢土木事務所道路維持課、向原委員に替わり坂口委員に、最後に、神奈川県県土整備局都市部交通企画課、山際委員に替わり最上委員に新たに就任いただくことになりました。どうぞよろしくお願いいたします。

また、都市部長が榊原委員から後藤委員に替わりましたので、副会長は後藤委員が務めます。榊原委員は建設部長となりましたので引き続き委員を務めます。よろしくお願いいたします。

それでは、ここから会長に進行をお願いしたいと思います。会長、よろしくお願いいたします。

○会 長： よろしくお願ひいたします。事務局からは、久しぶりですので簡単な自己紹介をとシナリオに書いていますので、皆様、こちらから順に一言ずつ自己紹介をお願いできますでしょうか。矢野委員はまだご到着でないので、前田委員からお願いします。

○前田委員： 皆さん、おはようございます。私は、松浪地区まちぢから協議会の会長を務めています前田と申します。

私は松浪コミセンの館長も務めておりまして、それから地域の自治会も自治会長を10年以上やっております、現在は松浪コミセンとまちぢからで今いろいろ行事に参加させてもらっています。これからもひとつよろしくお願いいたします。

○長崎委員： おはようございます。市民公募委員の長崎と申します。

私も横浜市の交通局におきまして、バスの自動車部長を5年勤めておりまして、若干ではございますけれども、バス事業における経験がございましたので、市民公募もあったということで応募させていただきました。茅ヶ崎市民になってもう約40年以上経過しておりますので、こういった経験が少しでも公共交通事業のお役に立てればと思ひまして応募いたしてございます。どうぞよろしくお願いいたします。

- 小堤委員： 平素よりお世話になっております。神奈川県バス協会、小堤と申します。どうぞよろしくお願いいたします。
- 橋山委員： 皆様おはようございます。いつも弊社神奈川中央交通バスをご利用いただきまして誠にありがとうございます。私、神奈川中央交通運輸計画部の生活交通担当の橋山でございます。よろしくお願いいたします。
- 三橋委員： 国土交通省神奈川運輸局の三橋と申します。4月から替わりましたので、よろしくお願いいたします。
- 八島委員： おはようございます。神奈川交通運輸産業労働組合協議会で幹事を仰せつかっております八島敏夫と申します。
出身は江ノ島電鉄労働組合で、現状もそちらのほうの書記長を仰せつかっておるところでございます。神奈川運輸交通産業というところは交通労働者の集まりで、海から鉄道もバスもタクシーもみんなが集まっている労働者の集まりの労働組合でございます。いろんな立場の部分からお話をさせていただきたいと思っておりますので、これからもよろしくお願いいたします。
- 坂口委員： 神奈川県藤沢土木事務所道路維持課長の坂口と申します。この4月から課長を務めております。どうぞよろしくお願いいたします。
- 榊原委員： 皆さん、こんにちは。私は茅ヶ崎市で建設部長をしております榊原と申します。先ほどご紹介いただきましたように、この前2年ほど都市部のほうで部長をさせていただきました。
茅ヶ崎の地域交通におきまして、議題で出ていますコミュニティバスが非常に重要なものだと思います。いかに質を落とさないでサービスを続け、持続可能なものとしていくかというのは大変重要なことですので、ぜひよりよいお知恵をお借りできればと思っております。今後ともよろしくお願いいたします。
- 最上委員： 神奈川県の交通企画課副課長をやっております最上と申します。私も4月の人事異動で参りました。
交通企画課というのは、県庁内で交通政策全般を担当している部署になっておりまして、何かしら茅ヶ崎市さんのお役に立てればと思っておりますので、よろしくお願いいたします。
- 後藤委員： 4月の人事異動で都市部長を拝命いたしました後藤でございます。よろしくお願いいたします。

茅ヶ崎は、人口はまだ微増が続いておりますが、高齢化率は年々高くなっており、高齢化が進んでいることから、公共交通についても課題が様々ございますので、皆様方から様々なご意見をいただければ幸いですので、今後ともどうかよろしくお願いいたします。

○会 長 : 会長を仰せつかっております東洋大学の岡村でございます。よろしくお願いいたします。

本会議は久しぶりの対面ということでございますが、今日の議題はコミュニティバスのみということになっておりますけれども、オンデマンド交通もありますし、それから何より路線バスもございます。それから、メンバーには入ってはいませんが、当然ながら鉄道も非常に重要というところで、全体の公共交通の体系の観点から個々のいろいろな議論をしていただくというのがこの会ですので、皆様よろしくお願いいたします。では、事務局のご紹介をお願いします。

○深瀬課長 : おはようございます。都市政策課長の深瀬と申します。よろしくお願いいたします。

○守瀬 : おはようございます。都市政策課の守瀬と申します。この課では4年目になります。よろしくお願いいたします。

○奥野 : おはようございます。本年の4月からこちらの課に配属になりまして、交通計画担当を務めております奥野と申します。よろしくお願いいたします。

○石射 : 同じく交通計画担当の石射と申します。よろしくお願いいたします。

○会 長 : よろしくお願いいたします。

2. 協議事項

コミュニティバスの持続可能な運行改善について

○会 長 : それでは、早速議事に入ってまいります。2、協議事項、コミュニティバスの持続可能な運行改善につきまして、まずはご説明をお願いいたします。

○事務局 : それでは、ご説明をいたします。まず、お手元の資料の資料－1をお開きいただければと思います。協議事項について改めてご説明をさせていただきます。

まず、ＩＣカード決済端末の導入についてですが、「今後のコロナウイルスの感染者数の動きについては先行きが不透明であり、外出に対する不安は依然として払拭されるに至っていません。このような状況でもコミュニティバ

スを日常の足として必要としているご利用者の方々には安心してご利用いただける環境の整備が必要です。この課題に対応するため、本市では今年度中にコミュニティバスにＩＣカード決済端末（交通系10カード対応）を導入し、利便性の向上と感染リスクの低減を図る計画です。」。

このことについていただきましたご意見を説明させていただきます。資料が前後しますが、資料－２をお開きください。

ＩＣカード決済端末導入について長崎委員からご意見をいただきましたのでご説明いたします。

「既に補正予算に1,200万円計上され、議会の議決もなされており、導入は既成の事実と推測します。意見聴取の結果、導入を再検討できるのでしょうか。ＩＣカード導入による、利用者のメリットは、乗車時に小銭を用意しなくて良いこと、及び月に1,000円以上利用すれば乗車料金が割引されるなどと理解しています。しかしながら、割引制度は近い時期に廃止されるとの報道がされておりメリットの恩恵はほとんど受けられないと思います。一方、デメリットとしては、ＩＣカード購入時に500円のデポジット金がかかりカード返却時まで、この500円は返却されません。高齢者の利用が多い路線で、新たにＩＣカード導入によるＩＣカードへの転換や新規利用者の増加をどのように推計したのでしょうか。また、ＩＣカードの導入により、乗降時にそれぞれ読み取り機にタッチすることによるデータでＯＤ調査結果が得られますが、均一料金制度を採用しているコミュニティバスでは、乗車時のデータのみでＯＤ調査結果が得られません。現在の料金機においても路線別、時間別、停留所別の乗車人数の把握は可能であり、ＩＣカード導入によりデータ収集のメリットはないものと理解しています。バス事業者にとってＩＣカード利用者が増加することにより、つり銭資金の準備・補充が軽減され、硬貨による乗車料収入が減少することにより、検銭業務及び金融機関への硬貨預金手数料の軽減がはかれ、また、前払いチャージ金額の運用益も期待できます。以上の事から、茅ヶ崎市役所及び市民にとって、コミュニティバスへのＩＣカード決済導入は投資額に見合った効果が期待できるのか再度検討されたいと思います。最終的に、ＩＣカード導入が決定した際には、地域住民や利用者への十分な広報を行い投資額が無駄にならない様お願いします。」

ここで事務局の考えをご説明させていただきます。資料－２の２ページ目、裏面をお開きください。

コミュニティバスへのＩＣカード決済の導入につきましては、全額国の新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を活用しまして、利便性の向上だけでなく、コロナ渦においてもお客様に安心してコミュニティバスをご利用いただける環境づくりの一環として、運賃を非接触で精算できるようにすることで感染防止対策を図ることも目的としています。割引制度につきましては、路線バスにおいては既に廃止されていますが、割引がない場合にお

いてもＩＣカード決済による利便性向上の利益は十分あるものと考えております。デポジットに負担を感じる方や、ふだんよりＩＣカードをご利用にならないお客様にとっては、ＩＣカード決済の導入は大きなメリットにならないかもしれませんが、従前よりＩＣカード決済導入を求めるお客様の声は多く、支払いの選択肢が増えることによりコミュニティバスをご利用いただく間口は広がると考えております。

また、ＩＣカードでは両替の必要がないことから、一定数のお客さまがＩＣカードでの支払いを選択することで乗車にかかる時間も短縮することが期待できます。このことによって、運行の定時性確保にも寄与できるものと考えております。

ＯＤデータの収集等、ＩＣカード決済導入によって達成できないこともありますが、お客様の利便性向上、感染症対策及び運行の定時性確保など得られる利点が多いことから、今回ＩＣカード決済の導入を進めていきたいと考えております。

事務局からは以上です。

○会 長：今日の議事については、事前に内容をご説明していただいて、意見聴取もしてということですので、通常だと会議で２回、最初にお話をしてご意見をいただいて、その次に議決ですけれども、今回は若干その手順を省略しつつもきちんと２段階を踏むということで、意見聴取をしてということでございます。その上でということで、今日の話ということになりますけれども、まず、ご意見をいただきましてどうもありがとうございました。それから、回答もいただきました。これに関連してまた引き続きご意見等をいただければと思いますが、いかがでしょうか。いただいたご意見、それから回答は事実に基づいてそのとおりということではあるかと思しますので、判断ということかと思えます。いかがでしょうか。

ちなみに、ご回答になかったということで、せっかくですので事務局にお聞きしますけれども、確認すると、年間の利用者がざっくり５０万人ぐらいでしたっけ。要は１，２００万円で、機械は実質償却するのは何年ぐらいですか、５年ということはないですね、１０年くらい。

○橋山委員：もともと経理上だと５年です。

○会 長：でも実際にはもう少し長く使う。実質１０年くらい使うとすると、年間５０万円ぐらいですか。

○事務局：令和元年の数字でいいますと４５万７，０００人です。令和２年に関してはコロナの関係で３０万５，０００人まで減っていると。

○会 長 : ざっくり四、五十万人ということで、10年で500万人弱、400万人ぐらい使われるということで、1,200万円ですから、1乗車当たり3円くらい。それをお客様への利便性向上等、お客様が増えるかどうかという議論は、これはなかなか難しいところではあるんですけども、それくらいの投資であるというようにところという解釈でしょうかね。いかかでしょうか。お願いします。

○八島委員 : 基本的に進める状況を含めた中での回答もよく分かるんですけども、基本的に路線バスももうＩＣカードのプラスアルファというものは一切なく、利便性に関しても、非接触という部分では、現金からＩＣになったから乗るかというところでもない部分で、結局、これというものの1,200万円投入されているという部分に関して、金庫というものに関してはずっと使えるわけではないですね。新しい金庫が出たり、新しいお札が出てきたり、それだけでも対応するお金がそこにプラスアルファされてくるという部分で、ではこの1,200万というのはどこまでの価値を見た中での1,200万円の計上で、どこまでの部分での使い方をするとかという部分でははっきりはしない時点では、ただのサービスにしかすぎないのではないかと私はちょっと感じる部分があります。

ただ、全体的な路線バスという観点から見たときに、コミュニティだけがよければとか、市が走らせているからとか、なかなか、ＩＣカードを入れたからといって何を求めているのかなというのが僕には分からない。ただお客様に対しての利便性というか、ああ、使えるようになったんで終わってしまうような感じに感じます。

○事務局 : ご意見ありがとうございます。八島委員がおっしゃるように、確かに一般のご利用者から見れば、ああ、使えるようになったというだけで、そういう印象をお持ちの方もいらっしゃるかと事務局としても考えております。ただ一方で、従前来、路線バスのほうでＩＣカードが使えて、コミュニティバスで使えていないといった状況に関しては、なかなか現金を持ち歩くというような状況でもなくなってきたということもありまして、ＩＣカード導入を求める声が従前からありまして、このコロナ禍によってなおそういったところから、導入をしたほうがコミュニティバスのサービスが上がるのかなといったところでの導入のご審議をいただけるというふうに考えております。

○長崎委員 : 長々と意見を申し上げて申し訳ございませんが、ＩＣカード導入については、やはりそれなりの一定のメリットがあると思っておりましてけれども、この1,200万円が果たしてこの時期にこれだけの出資をかける必要があるかということでご意見を申し上げたところでですけども、事務局のほうから、今回、全額国の交付金で賄われるということでしたので、確かに皆さんがおっしゃるように、ＩＣカードを導入したからといって果たしてどれだけの利

用数が増えるかというのも難しい問題だと思っておりますけれども、この1,200万円がこうした状況で投入されて、ＩＣカード機器が市費の負担なく導入できるのであれば、次の更新時期までにこのＩＣカードの利用状況を把握していただいて、次の更新時に継続するなり、あるいはＩＣカードの導入をやめるかということの判断の材料としていけばよろしいのではないかと考えていますので、意見を申し上げましたけれども、事務局のほうから市費の投入がないということが前提にあれば、私どもも、ＩＣカードを導入してそれなりの検証をしていければというふうに思っております。

○最上委員： 私も今のご意見と非常に近いんですけれども、国のほうで今やられている新型コロナウイルス感染症対策地方創生臨時交付金は県も活用しているんですけれども、100%完全に国庫で、市費は一切お金を出す必要がないということで、国のほうでも感染症対策を進めていくということで、かなりそこに対して予算を出していただいているというところもございますので、私も、せっかくの機会で、そもそも出していただいたお金をバスでなくてほかに使えばいいではないかみたいな議論があるのかもしれないんですけれども、せっかくいただいているお金の中で市民の皆さんが要望されているＩＣカードというものが導入できるのであれば、これに乗っからない手はないのかなという形で考えているというところで意見を述べさせていただきます。

○八島委員： これは一度入れるともう止まらないんですよ。結局、予算予算予算と必ず諮るものなので、その辺は、例えば結果が出なかったというのは、こうなってきたときに、では一度入れました、投資しますよ。何々が変更になったとあって、うちの会社でという言い方は変ですけども、七、八年使って、代替でという、常にもう。それで、何台のバスに関してというのもあるでしょうけれども、一度始まったら止まらないということだけは理解してやっていただかないと、後でやめてしまえばいいやということに関しては最初の趣旨と変わってくるし、お客様サービスなのか、お客さんを増やすためなのか、感染症といっても、神奈中さんのバスを見てもそうですけれども、窓が開いていて、みんながぎゅうぎゅうに乗っても換気がなされているから、もうその状態でコロナ対策にはなっているんですね。鉄道もそうですけれども。貸切りバスもそうですけれども、意外にバスはそういうのができているんですね。ＩＣカードにするからコロナ対策にはなっているとかそういうことではないです。そこの事業者がそういうためのものを、バス協からも特にそういうことに関しては発信されているはずですよ。

では、元に戻したときに、このＩＣカードをやると決めたのだったら、とことんやり続けるということに対して、できるのかということだけ私は心配です。後でできませんでした、やっぱりやめましょうとかではなくて、コロナも一切もＩＣカードは正直言えば関係ないものですものね。その事業者が

既に行っていることであって、ＩＣカードを入れたからコロナ対策になっているかという、またちょっと別なのかな。ただ、始まったら止まらないということだけは、今回はこの予算でいけるけれども、次の予算はどこから引っ張ってくるのかとかそういう話になってしまうと、市民のためとも言っておきながら、では、説明がつかなくなるのも大変なのかと思いますので、その辺だけしっかりやっていただければと思います。

○事務局：ありがとうございます。事務局の考えをご説明いたします。八島委員がおっしゃるように、導入をしてしまえば、やっぱりＩＣカードをやめますというのは現実的でないということは承知しております。10年来の皆様からのご要望でしたＩＣカードに関しては、イニシャルコストが高過ぎてなかなか導入に至れなかったといったこともありますので、おっしゃるように、機械の耐用年数が今後どうなっていくかは分からないところはございますけれども、一度導入した以上は、やはりそこは続けていくということが基本線になっていくと思いますし、よほどのことがない限りはＩＣカードを続けていくと。ご心配いただいているように、そのときにどのように説明をしていくのかという課題は残りますけれども、路線バスに乗るためのハードルを1つ下げるといったものを提案し、この導入は現状のバスのサービスとしてはある意味標準的なものなのかと考えておりますので、現時点では何があっても継続していく方向になるかと思っております。

一方で、長崎委員がおっしゃったように、データを取りながらといったことも当然ありますので、ＩＣカードを導入したことによるデータを引き続き神奈中さんにご協力いただきながら取って行って、皆様にご報告したいと考えております。

○会 長：ありがとうございます。これはいろいろ言い出すとあって、まず、この市内の路線バスでのＩＣカード利用率は恐らく8割前後ぐらいですか、7割ぐらいですか。

○橋山委員：現金とＩＣと比べたら90%以上、全体的にも80%ぐらいになっております。

○会 長：現金との対比でいったらそうなので、新たにＩＣカードを買わなければいけないから困りますというような方がたくさん出るかということ、恐らくそれはあまり問題はなかろうということで、恐らくお金の問題ということですね。一方で、次の議事で運賃改定というのがありますけれども、基本的には均一ですので、距離対別運賃でない状況の中でということになると、お客さんとしては、物すごく違うかということそうでもないというのは現実としてはあるわけですね。

一方で、いろんなところで、ＩＣカードの入っている均一なコミュニティバ

スで、ではＩＣカードが少ないかというところ、導入されているところの利用率は結構高いというか、同じエリアの路線バスと同等程度にはどうも使われている。使われていないところは回数券が併存しているとか、いろんな事情でＩＣが少ないというところはあるんですけども、そういうことがないとなると、多分使っていただけるかどうかに関してはほぼ心配はないというところは多分皆様おおむね合意はされるのではないかなという感じはいたしております。

ですので、基本的にはちゃんと続けてくださいよというところで、一方で、事業者レベルでＩＣをやめましたというところはあるんですかね。事業者が替わってＩＣ非対応の会社の車両になりましたというのは当然あって、ワゴン車タイプになってタクシー会社に変わりましたのでなくなりましたというのはあるんですけども、事業者でやめてしまったというのはあまりないんですかね。ご存じですか。

○八島委員： 元からつけられないという事業者もあるんですよね、私鉄の中でも。結局、そういうところはどうしても現金とか、独自の回数券、切符になってしまうというのがある中で、ただ、ＩＣカードをバス単体にももちろんつけることはあるんですけども、結局それがお金がかかるものなので、どうしても控えたいところは控えたい。本当だったらつけたくないんだけど、周りがどうしてもつけているからつけなければいけなくなってしまったという事業者さんもあったりとか、私たちのグループの中でもそのようないろんな話も出てきている中でありますけれども。

○会 長： なので、例えば、別の貸切りの業者さんにコミュニティバスを委託するようなところで入れましょうといったら、機械の値段では済まない。多分１桁違うお金がかかってくるので、それはやめましょうということに恐らくなりますけれども、率直に申し上げると、そういう形で別の会社に委託をするようなことをあまり想定しないということであれば、それではしょうがないですけども、現状の委託業者さんはもう使っている会社ですので、純粋に機器の話という線で多分いいんでしょうかね。

○八島委員： バスだから話ができていてだけで、これがコミュニティのワゴン車だったら、こんなことの話ができないんです。

○橋山委員： 機械をまた別なものを用意をするとかというのであればできますし、あとはやはりＩＣの加盟事業者というところになってきてはしまいますが。ただ、今回は機器的なものはご用意ができるということで、すぐ対応できるというところではございます。

○長崎委員： I Cカードですと、神奈中さん以外の他の事業者さんでチャージした金額をコミュニティバスに利用すると、当然精算が出てくるわけですね。その後、精算にかかる手数料みたいなものが変われば、現金で今まで200円、150円で払っていた部分が、I Cカードによって180円領収しても、それは精算段階で目減りすることになるんですけれども、そういうところについては、乗車収入が今まで現金でやっていたものがI Cカードに転換されたことによって減収となると。そういったことについては、事業者さんのほうとどういった関係で補填といいますか、役割分担や。

ここにも書いたように、やっぱりI Cカード導入により事業者さんにとってもメリットがありますので、ではその減収分といいますか、手数料分をどう配分するかみたいなことも十分協議していただいて、あまり大きな減収にならないような対策を取っていただきたいと思うんですね。

また、こちらでいいますと、バス事業者にとって、カード導入によって現金が少なくなるということは大変大きなメリットなんですね。検銭業務のために釣銭を毎回毎回出庫前に補充していくとか、釣銭資金を準備するというのはかなり大変な業務ですから、そういった業務が軽減されることによってI Cカードの機器導入のメリットもありますので、その辺のことも勘案して、なるべく大きな減収にならないように十分協議していただきたいと思っています。

○橋山委員： 今の関係で補足になります。収入に関しては、もうバス特もございませんし、基本的に収入は100%になってきます。手数料に関しては、ワンタッチの微妙な数字でございますので、これに関して大きな減収というものは出るものではございません。なので、これに伴って少しでもお客様が増えれば当然それは増収になってくるというイメージで、I Cに関してはそれで大丈夫だと思います。

○会 長： それとまた、二次元バーコード決済とかいろいろやっているようなところもあったわけですが、そんな話になるとなかなか大変だと思いますが、技術的には全く問題がなく、減収についても、ある程度あるけれども、それは十分吸収できるというか、織り込み済みであるということ、それから、ちょうど国からの助成金、補助金というタイミングがあって、なかなかこれを逃すと多分やる機会はないし、1,200万円独自でということになると、多分このレベルの議論ではない議論をきちっとしなければいけないということと言うと、なかなかこれを逃す手はないということと言えますと、全体で言いますとこれは了解いただいて、ただ、個々にいただいた意見についてはきちんと記しておいて、効果の把握という言い方がいいかどうかは分かりませんが、利用状況ですとか、今後ずっと使っていくとか、そういうところはきちんと続けていただきたいとかというところを附帯をつけて今日の

審議とさせていただければと思いますが、いかがでしょうか。

基本的には、原案は了承しますが、個々のご意見についてはずっと対応していくというか、附帯していくということで今日の審議にしたいと思いますが、ほかにご意見はございますか。

そうしますと、審議というか、これはいろいろご意見も出たので、決ということをちゃんと数も数えてと思います。

それでは改めまして、この提案内容につきまして賛成の方は挙手をお願いしますのでしょうか。

〔賛成者挙手〕

- 会 長 : ありがとうございます。出席委員全員からご了承いただきました。
ということで、全体として承認されたということになります。どうもありがとうございます。
そうしますと、今度は資料－２に関連するものになりますかね。

- 事務局 : それでは、２つ目の協議事項についてご説明をさせていただきます。まず資料－１からご覧いただけたらと思います。
資料－１の２番、中海岸南湖循環市立病院線の運賃改定についてということでご説明いたします。

「コミュニティバスの収支改善を図るため、運賃の値上げの改定を計画しています。現在のコミュニティバスの収入の状況を鑑みると、全路線一律で値上げをし、収支改善を図りたいところですが、本年２月のダイヤ改正においては、中海岸南湖循環市立病院線以外の路線では減便のダイヤ改正を行っており、利便性の低下に加えて運賃を値上げすることは難しいと考えております。このことから、今回の運賃改定では中海岸南湖循環市立病院線及び東部循環市立病院線松が丘コースの一部区間（中海岸南湖循環市立病院線と重複する区間）を５０円値上げすることを計画しております。この値上げを実施した場合、運賃は１５０円から２００円となり３３％の増加となります。値上げの影響による利用者の減少につきましては、他の自治体の事例を収集した結果、３０～５０円値上げで１０％減、８０～１００円値上げで２０％減であったことから、今回のケースでは１０％減少すると想定しました。以上のことから増減の結果、来年度ベースで約６００万円の収入の増加を見込んでおります。」。

このことについて長崎委員より次のとおりご意見をいただいております。資料－２をご覧ください。

資料－２の２番のところ。「料金改定は適切であると思います。利用状況、採算状況（市負担額の現状）等路線維持の為やむを得ない状況にあることを十分周知してください。」。

事務局からですが、事務局としましては、料金改定について当会議で協議が調った後、事前周知を行ってまいりたいと考えております。

事務局からは以上です。

○会 長 : こちらも通常は、運賃値上げというのは1回の会議でやるものではなく、少なくとも2回以上会議を開いて議論をしていくということになっております。今回については事前に意見聴取という形でお示しをいただいて、事務局としては今回で決を採りたいということでございます。

この審議の段取りも含めて何かご意見があればいただければと思いますが、いかがでしょうか。

○八島委員 : 運賃値上げの件に関しては、コミュニティバスというところからではなくて、まず一般路線の全国の私鉄、JRも含めた中で、もうかなりの年数、20年以上運賃値上げをされていないという部分があるというのがまず1つあります。そこにはやはり設備投資も含めた、人件費も含めた、人件費が費用とは言わないですけども、昔は1,500万で買えたバスが今は2,500万とか、条例に従ってノンステップバスを入れなさいとかいろんなことがあって、かなりの費用負担がその事業者にかかっていますよという部分があります。

うちの組織している部分でも、企業側からも含めた、労働者側からも含めて運賃値上げというのは、国交省も含めた中に議員もいる中でも、再三にわたりそのようなお話をさせていただいている中では、やはり赤字、コロナは関係ないと、赤字を何年か連続取らないと運賃値上げをさせられないと。これは20年間以上行っている部分で、では今この部分で見たときに、採算が合わないから50円値上げするんだという部分に関してはいかなるものかというものの、ちょっと私はお話が全然違うのかなという部分で、もう少し大きく見たときに、コミュニティバスという路線を守るのではなくて、今日お集まりの皆さんというのは、結局公共交通の人が移動する権利というのに対しての集まりだという部分に関して、そういう事業者、事業者ごとに今まで行ってこれなかったものを、茅ヶ崎市さんのお力を借りて、例えば茅ヶ崎市からの発信でもいいんですけども、一般路線バスの運賃値上げができるようになったりとか、それに伴うなぜ上げなければいけないかという部分に関してもお話は出るんでしょうけれども、そういう問題を全体で抱えているという部分がある中で収支を上げて、50円上げると10%かかって600万の収入が増加しますというのはちょっと簡単過ぎるお話ではないかなと。

ここまでにするという部分ではなくて、一般企業であればダイヤを削減します。どこの地域もそうですけれども、神奈川県内かなりの削減ダイヤにしています。その分、今、人が足りないというところで、それでも大変な思いをして走っているというのが現状です。深夜バスも、もう需要がないからどんどんどんどん切っていくたりしている部分で、それでも何とか一事業者は一生懸命採算を取るために日夜バスも鉄道も動かしている状況で、コミュニティバスが値段で600万円もうかってしまうという簡単な考え方というのは私

は好きではないかなというのが。

もう少し見るところを広く広く見ていただかないと、これは茅ヶ崎市でこんなことを勝手に、中にいる人たちに50円の値上げが決まってしまった。外に一般路線、横を走っている一般路線のやつは上がってもないのに、お客さんも乗ってないのに、今東京に向かう人が少なくて、バスも乗ってくれない、電車も乗ってくれないという事業者さんがかなりいる中で、私はこの改定の提案に対しては反対を申し上げたいかなと考えております。

○長崎委員： 委員になって2期目なんですけれども、いろんな資料をいただいていると、相当の市費が投入されておりまして、茅ヶ崎市にとっても、コロナの影響等によって税収が相当厳しいものになっていると思うんですね。そんな中で果たしてコミュニティバスを今後もずっと存続できるかと考えたときには、今おっしゃられたように減便ですとかそういった経営改善が必要であると思っております。

そんな中においても、まだまだ1便当たりの乗車人員が5人未満という、本当にこれはバスとして必要なのかというような利用実態もある中において、本来ならば、市費負担にする合計が5割以上の場合、資料を見ますと、令和2年度で65%が市費負担となっております。そしてそれも8,800万円という多大な資金が投入されておりますので、そういった意味では、本当にコミュニティバスの存続というのが危ぶまれている中において、市のほうでも、事業者さんと一緒になってかなり効率的なダイヤ改正とか減便をされたというふうに理解しております。

そんな中で、どういう理由か分かりませんが、中海岸線は利用人員が多いということもあって減便が難しかったところなんです。しかしながら、そういったことで、減便された地域の利用者の方との均衡を図るためには、この50円はどうかは別にして、これは多分収支計算の下において負担率というか、値上げ率を決めたと思いますので、ほかの地域の減便と見合いでいけば料金改定はやむを得ないかなと。

そしてまた、今後の対策としまして、運賃改定によって市費が軽減され、そして利用者の減がどの程度にとどまるかということをしつかり検証いただいて、将来的には今後も市のほうからこれだけの資金が投入されるのかというのが非常に不安です。そういった中においてはさらなる減便なり、あるいは料金改定が必要になってくると思いますので、これも1つの実証実験という形でやっていただいて、結果を踏まえて、もしある程度、これは困難だと思っておりますけれども、増収が多くなれば、そういったことで増便も含めて還元できるようなことがあれば検討していただくためにも私はやむを得ないものと理解しております。

○坂口委員： 私は賛成でございまして、もっと言えば、全路線一律で値上げしてもいいの

ではないかと思っているくらいです。といいますのが、現在運賃は150円ということで、これは再三議論が尽くされた上で150円になっているだろうなとは思いますが、茅ヶ崎市域で運行されているバス事業者さんの初乗りとっていいのでしょうか、一番安い運賃が180円ではないかなと思っていて、このコミュニティバスを運行させる目的が、経済的に困窮されている方への支援ということであれば150円でいいのでしょうかけれども、公共交通が空白地域の方々の足を提供するということであれば、バス事業者さんと同レベルの運賃でしかるべきではないかと思っております。

しかも、バス事業者さんは初乗りというか、一番安い運賃が180円で、それから距離に応じて運賃が値上がっていくということを考えると、今、コミュニティバスを利用されている方々が平均どれぐらいの距離を乗られるかわかりませんが、神奈中さんの運賃体系に照らして、一律にするなら平均で幾らかというのを出せば、当然200円以上の金額になるのではないかと思います。それは十分説明すれば市民の方々には受け入れられるのではないかと思います。これは私の個人的な意見ですが、収支を改善するのであれば、まずは運行本数のレベルを減らすのではなくて、どちらかというと運賃体系を実際茅ヶ崎市域で走っているバス事業者さん、公共交通は空白地域でない方々は皆さん神奈中バスを使っているわけですから、神奈中バスが使えない方々にコミュニティバスを提供している。当然運賃は同じでも全く問題はないと思っています。その辺は十分理解が得られると思うので、まずは運行本数を減らすという選択肢ではなくて、バス運賃を上げた上で運行サービスはできるだけ維持していったほうが市民は喜ぶのではないかと思います。

○会 長： もう少しいろいろ御意見を伺いたいと思います。

○最上委員： すみません、私は運賃の値上げ自体には決して反対ではなくて、いいと思うんですけども、これは市が政策としてやっているものであって、それには当然そこにお金をかけていくには説明責任が発生するのだろうなと思っています。そう考えたときに、今回いきなり50円値上げしますとかいうのではなくて、例えば市としてコミバスの事業の市の負担率を何%に抑えたいからこれだけ上げるんだとか、さっき坂口さんが言ったとおり、少なくとも神奈中バスが市内で走っているのと同レベルにすべきだということで上げるのか、50円を上げます、100円を上げますでもいいんですけども、目的があって、それに応じた金額というのが出てくるのかなと思っていて、今この資料だけを見ると、ほかの路線は減便をしているので、取りあえずこの路線を50円上げますとなっているのですけれども、そこに説明責任みたいな、市として例えば地域公共交通計画みたいなものがある、そこにコミバスの収支率を何%にするのだという目的があって、その目的に照らし合わす

とこの路線を50円上げるのだみたいなのがないと、話がどこを目指しているのかが分からない。

例えば、運行収入で100%運営を目指すのだと、そんなことはきっとないのだと思うので、その辺をきちんと1回整理をした中で、外に出していくときはこういうことを目指すのでこの路線の運賃を上げるのだみたいな説明をされていったほうが理解はされやすいのかなと。決して値上げに反対するということではないのですけれども、市の政策として値上げをするのであれば、それにはきっと目標なるものがあって、それに基づいてこのようにするのであるというのが必要なのではないかと思います。

○榊原委員： 事務局のほうにお願いをしたいのですけれども、今ご意見をいただいた部分も、いろいろなことも考えていたと思うんですね。これからこういった会議の中で、計画の中にマネジメントの要素をしっかりと取り入れて持続可能なものにしていくと。冒頭私が申し上げたとおり、できる限り質を落とさないで持続可能なものにしていく。

そういった中で、現在市の施策として見たときに、全体のたしか50%を超えるぐらいの負担ですが、例えば補助金として捉えた場合、3分の1程度が妥当ではないとか、逆に受益者負担としての官民分けでどのくらい負担していただくのがいいのか、そういったようなこともこれまでに若干議論していたと思うのですけれども、そのあたり、必要があればこの場でも補足説明していただければと思うのですけれども、よろしくお願いします。

○事務局： ありがとうございます。今、榊原委員からご意見をいただきましたとおり、市としましては、そもそもの話で申し上げますと、今コミュニティバスを走らせていた計画に関しては、運行の見直しの基準ですとか、廃止の基準といったものを設定しないまま運行してきたといったような現状がございます。最上委員がおっしゃるように、市としてどうしたらいいのかといったところに関して言いますと、市民の側から見ると、運行した後に市から後で基準を設定するみたいな形になってしまいまして、俗に言う後出しじゃんけんのような状況に見えてしまうといったところで、我々としても50円とか100円とかという金額のものにどうしてもなってしまうというところがございます。将来的な話で申し上げますと、地域公共交通計画といったものを策定する中で、市の負担の間がどのぐらいまで許容するのかといったものを決めてから、また改めて仕切り直してコミュニティバス等々を走らせていくというような計画は予定しておりますけれども、現時点においては、率直に申し上げるとその基準はないと。

市としては、財政健全化ですとか、補助金の関係とかもろもろの関係で少しずつ市の負担額を減らさなければならないといったような大きな目標というものがございますので、その一端と言ってしまうと雑過ぎるのかもしれない

いですが、市の負担を将来的にちょっと減らしていかなければならないといったところから今回のご提案に至っております。

○八島委員： 先ほどからのお話なんですけれども、50円上げると10%減りますよという部分があって、これで裕福な方もいらっしやったり、そうでない方もいらっしやる中でも払うお金が一緒で、移動する権利は権利として守られている部分があるのかかわらず、コミュニティバスというのは、市がその人たちのためにというのもあるんでしょうけれども、地域の人たちが乗るという前提で乗っていただかないと、この路線は潰れますよと。

あなた方の地域の路線バスなのだから、自分たちでその路線を守らないといけませんよということを茅ヶ崎市が発しているのか。お金を上げれば何とかなるだろうとか、茅ヶ崎市の神奈中さんと同じ運賃にしておけば理解を得られるだろうとかそういうことではなくて、基本的にコミュニティバスがお金を上げて保つても、乗ってくれないわけですから一般路線と事業者が潰れてしまうのですよ。それを小さいバンで、コミュニティの回っている地域の方々は、あなた方のためにバスを走らせているという基本的な考え方をシェアしないと潰れてしまいますよと、減便させていただきますよという形で動くのが僕は当然であって、それに関して、今度は乗らなくなったからお金を取る、お金を取ったら600万円黒字になるから、これは維持できるのだと。コミュニティバスで経営しているのではないですよ。あくまでも市民サービスですよ。その目線があるのだったら、市民サービスの一環で茅ヶ崎市のほうに何かを使ってそこにバスを入れていることができるようなことをしているのだから、実際そういうことをやるというのが市のやり方であって、運賃値上げをするというのはまだ。

そこに税金がかかるのは当たり前ですよ。その地域の方は乗らないんです。では必要ないですよという話を自治会のほうにされているのか、地区の方にされているのかという話は、私は公共事業者の中での労働者の一人なので、その辺は私は違うと思います。例えば横浜市内を走っているいろんな方が乗ってきてというのとはまた違って、本当にある地域限定に走らせているバスですから、その方々が乗らないというのだから削るしかないではないですか、やめるしかないですよ。だって乗らないのですもの。必要ないという判断があるわけであって、だったら、先ほどから言っている一般の事業者の路線バスにそれだけのお金を費やしてあげれば、もっともっと小さいバスがそういうところに入って行って同じようにやってもらったほうが、私は茅ヶ崎市民のためになると思います。

なので、運賃値上げというところに関しては、人が減るのも当たり前で、上げることが賛成という意味ではよく分からないというか、値段を上げるというのは市民サービスにつながらないと思います。なので、またその地区のほうも含めた中で考えていただいたほうが、上げる上げないという議論という

のは、私は今日ではないのかなと感じているところでございます。

○長崎委員： 自己紹介で申し上げました、私は市営バスに携わっておりましたので、やはり路線の設定だとか、あるいは路線再編だとか減便とかというので、かなり地域に回ることが多うございました。市営バスですので、地域の方、住民からしますと、要するに公共事業だという見方が多く、本当に路線のないところからの要望というのも多々ございました。そんな中でも一定の需要推計をしながら路線を設定するかしないかということは、地元の皆さんと非常に協議してまいりました。

今、八島委員がおっしゃるように、これを見ると、本当に1便当たり5人以下という路線がかなり多くあります。本当に5人以下のバス路線は普通はあり得ないんですね。そんなところはタクシーなり、ほかの代替交通も十分活用できますから。しかしながら、今、コミュニティバス事業を市として地域公共交通機関の主体としてやっておられますから、そういった意味で、こういった現状を十分住民の方々と議論していただいて、これだけ減便してもなおかつ維持が困難になっている状況ですよということで、やはり需要喚起をしていかなければ予測できないと思うんですね。

何とか1便当たりまでとは言わないけれども、平均して5人以上乗られるようなバスとしての機能が果たせるような取組になるように、利用者の方、地域の方々ともっともっと協議していかないと、本当に減便する、値上げをする、さらに利用者が減る、そして路線の維持が困難になっていくという悪循環に陥ってしまいます。

今回、コロナもあって、どうしてもやむを得ない減便措置を取られたと思うんですけども、そういった状況も踏まえて、八島委員がおっしゃるように、地域の方は本当にこの路線を守っていくのだと、持続していくのだということをやっぱりご理解していただいて利用していただけるような取組を取っていただく。そのためにも、私は、値上げは当然地域住民の方にご説明に上がらると思うんですね。そういった中での意見も踏まえて、それをほかの地域へも波及していただいて、ぜひ需要喚起なり、維持のために。

そんな中でも、そういったことを努力してもなおかつ利用人員が少ないということは路線が必要ないということになると思うので、そういった路線廃止をするための説明資料ともなりますので、大変でしょうけれども、ぜひ地域の方々に十分ご説明していただきたいと思っております。

○橋山委員： 今のお話の中で、資料が、これを見て私もお指摘しなかったのですけれども、要は今までの流れとかが何も書いていなかったのと、あと金額が、今差があるとかというのも、そこら辺の説明も多分足りてなかったんですけれども、もともとこのコミュニティバスは平成14年から始まっていまして、最初は100円から始まっています。それが今の値上げの話をしている南湖ルートと

いうところが100円が最初のスタートでございました。

途中から路線を増やして、そこはもう今200円で、残り3路線は200円で運行しております。この南湖のところだけは平成19年に150円に上げています。平成19年から今の今まで150円のまま動いております。ほかの3系統に関しては200円でずっと動いているという状況でございます。

まず茅ヶ崎市さんと私どものほうで、先ほども元来収支改善という目的の中で、やはりご利用が少ない南湖ではないほかの3路線に関して、今年の2月にバス3台分を減車する大きなダイヤ改正をさせていただきました。その中で、やはりこのコロナ禍も含めた中で収支がそれでも厳しいという、茅ヶ崎市さんの財政も踏まえた中で、ここで150円というところをほかの路線と合わせて200円にして、金額的にも均衡にしていこうというところで、公平性を保つというところも踏まえて200円にしたいというところが茅ヶ崎市さんの趣旨でございますので、そこをご理解いただきたいと思います。すみません、それを冒頭にお話しすればよかったんですけども、その形でございます。

○会 長： ほかはいかがでしょうか。

あまり会長がいろいろ言わないほうがいいとは思いつつ、コミュニティバスの値上げを実質2回で審議するというのは普通なかなかないです。できる場合でも、例えば利用1台当たりの乗車率ですとかいろんな基準があって、それが満たせなくなった場合には、例えば減便であったり、値上げだったりとか、あと高齢者割引をやめるとかというようなことを個々にやっていくというので、データをかなり見ながら設定をしていくというのがこの地域公共交通会議の趣旨なのではないかと、全員合意だったらそれはいきますというお話は。

とすると、結論として1路線だけ150円ですし、ほかの路線との兼ね合いで低いというところは客観的には事実ではありますが、そうであった現状に対してこれまでいろいろ課題があったとか、そういう整理がなされていて、コロナ以前からの課題も解決するという方向性の中でこれが出てきますというのだと、比較的今まで議論してきたことの積み上げの中で出てきましたということになるんですが、なかなかそういう話がない中で、これは見ようによっては、上げやすいところを上げたとか、逆にお客さんがあまり値上げしても減りそうにないところをやったとか、もっと言うと、この路線が一番収支はいいんですよ。

もしコロナ前の収支だけで見ると、これは値上げしたら市負担額が限りなく低く、ゼロに近いくらいにまでもしかしたらなるかもしれない。多分平成29年度ぐらいだったら、当時だと1人当たり経費だと多分200円ぐらいでしょうね。なので、ここはもう収支均衡に近い状態になりますが、一方は収支率が20%ですと。それがもともと地区特性から見て、それはもう織り込み済み

だったら、はい、いいですになるんですけども、率直に言うと、実はそういうところの整理をあまりしてこなかったのですね。多分北部循環市立病院線は、これは市街化調整区域であって、それ以外の地域とはそもそも違うという観点から、ある程度のお客さんが少ないということはもちろん織り込み済みでやってきたけれども、それは織り込み済みですよと何となくの共通認識はあったけれども、きちんと明文化してこうですとなかなか言ってこなかったのも事実ですので、これまでの積み上げを基にこうですという説明は率直になかなかしにくい。

ただ、落としどころプラス短期的な措置としてできることはこれなので認めてくださいという形にしかなかなか説明もしにくいというのが率直に言うて苦しいところなのかなという感じがしています。ですので、なかなか難しいですけども、事務局、どうしますということなんですけれども。というのは、多分これは地域公共交通計画のようなもので、路線の考え方とか路線バスとの役割分担の考え方が整理されると、この地域水準というのはどうか、乗車率はどうかという議論ができて、そうすると運賃負担の水準が適正なのかどうかという議論もおのずとできてきて、そうすると非常にやりやすいんですけども、この時点だと、もうお金がないから助けてくださいという感じにしかなかなかないところなんですけれども、事務局、どうでしょうか。

○事務局：　そもそもコミュニティバス、茅ヶ崎市の公共交通、皆様の移動をどのようにしていくのかといった議論に関しては、実は来年度から地域公共交通計画というものを策定したいと考えております。今は道路運送法施行規則に基づく会議としてこちらを位置づけておりますけれども、来年度は、俗に言う活性化再生法に基づいた機能をこの会議に付加する形で、皆様、プラスアルファになるかもしれませんが、ぜひ議論していきたいと考えております。

そういった中で、もともとコミュニティバスを走らせていた計画に関しては、今はコミュニティバスを走らせることだけを考えたような計画になっていたのは事実でございまして、ただ、今まで走らせてきた中で、長崎委員が先ほどおっしゃったように、5人以下のバス路線はそもそも要るのかといったところもございまして、あとはそれぞれのコミュニティにおける我が路線みたいな意識の部分に関しても、ある部分はあるんですけども、若干希薄な部分もあるといったところで、そもそも今後の皆様、茅ヶ崎市民、来街者を含めた皆様の移動をどうしていくかといったところを議論していくというものを来年度からやりたいと考えております。

今の予定では2か年かけて議論していくのが必要なかと考えておりますが、岡村会長がおっしゃるように、それがあって出てくるものというものは当然筋としては正しいのだと考えておりますが、ただ、大変恐縮ながら、市の財政状況等を見ますと、なかなかここでこ入れをしないわけにはいかな

いというのは率直な台所事情としてございまして、なので今回皆様にご審議いただいているといったような状況がございます。

○長崎委員： 通常ですと、私ども横浜市の場合なども、昔は料金改定する場合には市議会の承認を得ないと料金改定ができない、今は上限運賃を決めておけばその範囲内でできるんですけれども、いずれにしても議会の関与が必要になってくるんですけれども、この値上げに関しては、この会議で決めて、それがそのまま改定できるという状況にあるのか、あるいは市議会なり、議会の委員会なりに報告事項になるのか、その辺を教えていただければと思うんですけれども。

○事務局： 横浜市営バスとは少し体系が違っておりまして、運賃の決定に関しては、こちらの協議が調った後に国交省に届出を出すという形を取っております。議会の関与に関して言いますと、条例議案等ではなくて、予算決算のところで関与していただくというような仕組みになっております。

○会 長： では、続いて事務局からご説明があればお願いします。

○事務局： 補足説明をさせていただければと思います。
実は、このコロナ禍というのもあるんですけれども、今、市のほうで財政健全化という形で、負担金を約3割に抑えるという方針が出ております。先ほど榊原委員からお話があったのですが、約5割ほどの負担となっていて、今これを継続していくのが結構大変な状況になっているので、今回、実際これを50円値上げをしたところで、財政健全化という今の市の方針には寄りつくことはできないんですが、それに関しては、今後、地域公共交通計画を策定していく中で、様々な交通モードを考えながら作成してやっていきたいと考えております。

○会 長： あともう一つは、令和2年度はこういう数値は出ているんですけれども、ほかの話ばかりして恐縮ですけれども、ほかだと大体、もう12月になりますけれども、10月くらいまでのコミュニティバスのデータが出てきて、回復状況はこうで、そうすると、コロナ前の9割近くまではいけそうなのか、いや、これは8割、もうなかなか戻りそうにないとか、ある程度そういう見込みがあつてということだと思うんですけれども、あまりそういう数字がなくて600万円と言われると、これまたえっという感じも率直にするんですけれども、戻り状況はどうなのですか。そうしないと、収支予測も試算もなかなかしにくいところなのなんですけれども。なので、路線によって結構違うと思うのです。かなりまだらになっているような日常がありまして。

○事務局： 正確なデータが今手元になくて恐縮なのですが、今議論していただいている中海岸南湖循環に関しましては、コロナ前の基準で、路線バスと同じように2割から3割減といったところが傾向として続いております。今年度の上半期に関しまして、そういった数字を出しているというような状況でございます。

○会長： 上半期とその後でまた結構違っているところがあって、8月でも比較的戻っていたところもあれば、8月にぐっと落ちていた路線とか、その後の戻りがいい路線と戻りが悪い路線とかいろいろあって、多分その辺も見ているのが本来だと思うのです。そうしないと、戻りが7割5分なのか9割なのかで、要はバスとしての在り方の議論だったらあまりその辺の収支よりもそもそもというところで議論すればいいのですけれども、市として今お金がどうこうということだと、今までのお客さんの数がどうで、これでという話がないと、そのロジックだときついのですね。来年度どうなのだというところができないので、そうするとどうしましょうねということで、やはりここは部長が答えなければいけないと思うのですけれども。

○後藤委員： 取っかかりの話として、コミバス事業を存続させたいというところが根底にございました。それで、本年2月に、これはほかの路線については減便したのですけれども、これもかなりの率を下げたという事実がございます。路線によっては3割、4割という本数を減らしてきたというところがございます。全体でコミバス事業を進めていくためには、そういった路線、あとは中海岸南湖についても何らかの手を打って、平均的に皆さんが応分の負担をしていく中で少しダウンサイジングをしていかないとコミバス事業が成り立っていかないという趣旨の中で2月には減便したのですけれども、それに代わる中海岸南湖につきましては、乗車率もそこそこについていると、それから、ちゃんと30分間隔での発着が唯一確保されている路線ということで、利便性を考えたときには、それを少しでも崩してしまうと利便性が著しく欠如してしまうということもありましたので、ここについては本数を減らす前に金額を少し上げるということで対処をしたいという結論になったところでです。

ただ、減便をするのと50円上げるというところのバランスが本当にいいのかどうかという検証は、事務局のほうでもなかなか出し切れていないところはあるのですけれども、根底にあるのは、応分の負担をしていく中で何とかコミバス事業を進めていきたいというところでやっているところでございます。

○八島委員： 先ほどの事務局からのお話なのですが、料金改定が例えばここで決定をされたら国土交通省にというお話がありました、認可というか。今、民間

企業はできないのに、そんな簡単に通して、もう通ってしまうものなのか。

○橋山委員： 国の定めで、先ほども申したように鉄道、バスはさんざんお願いをしているが上げてくれないのですけれども、コミュニティバスに関しては、地域協議会、公共交通会議で認められれば認めてくれるのです。逆に言うと、ない自治体で値上げとなると、それは認めない。どちらかという、地域公共交通会議を開いて皆さんの議論がなされて地域のバスで上げるとなると、国は認めてくれます。

○八島委員： それを大きくしたのが、地域ではない一般路線会議の中での会議も行われていて、それをもろろん上げようとしているのですね。それが通らなくてこういうものが通るとというのが私にはよく分からない展開なのですから。今、市も困っていると言っていましたよね。私鉄も含めた中で、横浜市営さんだけではなくてみんな困っているのです。コロナがあったからというよりは、もう高齢化社会と少子化も含めた中で、なかなかそのように乗っていただけないということがある中で、そのこの区別というか、理由は分かるのですけれども、なぜそれが通らないで、それだけが通ってしまうのか。乗るのは一緒ですよ。人が移動する。誰が乗っても同じだと思うのです。これが理屈にそぐわないというか。茅ヶ崎市が経営しているバス会社というのだったらまだいいのですけれども、その辺がどうなのか。

○会 長： もともとの制度の建付けだと言ってしまえばそれまでではあるということなのですね。そもそもコロナ禍で国交省が認めないということ自体が異常事態で、それこそ狂乱物価とかと言われた四、五十年前の再来みたいな、率直に言うとそんな感じになっていて、この外の話になってしまうところではありますが、それとは別に地域のことは地域で決めるという考え方そのものはもう脈々とずっと根底にあった中で、そのこと自体は私はいいのだけれども、多分八島委員の趣旨も踏まえつつ、何となく私の考えも言う、地域で決められるのだから、どたばたでどどつと決めてしまえみたいなことがなされるのは、それは本来の趣旨ではないはず。きちんと議論をしたものが正々堂々と出て行って、それがきちんと認められるのであれば、それはきちんと認められるべきだ。ここできちんと議論をした上で、必要となればそれは正々堂々として説明をして値上げをするべきですけれども、その手前のところがきちんとされていますかというのが多分今日の論点かなとは私は思っています。さて、そうすると、なかなかこれは、原案ではいつからということですか。

○事務局： 原案では、来年度、4月1日からやりたいとは考えておりました。

○会 長： もしそれだとぎりぎりのタイミングですね。

○事務局： はい。

○会 長： とすると、どうしましょう。決を採って、規約では過半数委員が賛成をすればオーケーですということにはなるのですが、なかなか、これからの説明となったときに資料が整っていない感じが率直にするはするのですね。そもそも最も収支がいいところを上げているとか、それも距離が短いところなのですね、平均乗車距離が。ほかはかなり平均乗車距離が長いところで200円というところがありというところで、いろいろ見ていけば見ていくほど上げられるところは上げているということにどうしてもなってしまうのですね。どうしましょうか。

○長崎委員： 会長がおっしゃるように確かに収支率はいいのですが、これを見ると、市費負担額、令和2年度でいくと実際に300万投入されておりまして、一番多いところが2,600万円ですか。こういった多いところ、ほかの市費負担率は、運行ダイヤの見直しで当然市費負担率は多分軽減されてきていると思うのです。相当の額が軽減されていて、多分2,000万程度まで落とし込んでいると思っているのです。全体で3台減便したということは、9人から10人ぐらいは乗務員が減っていると思いますので。そうすると、市費負担率の率ではなくて額から見ると、推測ですが、もしかすると中海岸線が一番負担額が大きくなっていく可能性もあると思うのです。そうした場合には、そういった意味での均衡から見ていくと、やはり市費負担額、額のほうを軽減するためには料金改定やむなしというふうな結論も出るのではないかと考えているのです。確かにほかが80%だ、70%だという市費負担率が入っていますが、それに対して2年度を見ると47.6%の市費負担率なのですから、額はそれなりの額が投入されていくということを踏まえていくと、財政健全化が求められている中であっては、一定の負担額を負担していただくということは私はやむを得ないものと思っていますので、これを今後、ほかの路線への実証実験とするためにも必要なものだと思っています。

○八島委員： 中海岸は基本的に路線が走ってないですね。奥まで来ないですね。

○橋山委員： 要は外側は路線が走っていて、中が。

○八島委員： 中が全然ないんですね。そこに小さいバスが来ていて、片道すごい短い

距離で走っているというだけの部分で、本当においしいところに入ってきたなというところの住まれている方のやはり乗られる率というのはすごい見えるんですよ。私も茅ヶ崎市民なんですけれども、北部とかほかを見ると、やっぱり路線に沿ってきている部分があるというのは、それはどう見ても神奈中さんのバスに普通に乗って、そっちのバスは乗らないとかそういうふうになってしまう。でもここだけを見ると、どうしてもバスが来てくれて本当にありがたいみたいな感じの路線だという部分はあって、では短い距離で200円取っていいのみたいなものもあるんですよ。普通に初乗りで180円取るのもそうなのですから、そういうところも踏まえた中で。

○会 長 : 多分、今日の事務局の説明プラスアルファでも、多分180円でなくてなぜ200円なのかの説明というのは、市の財政が厳しいという、上から何か目標を目指すためにというところ以上には多分説明できないんですよ。

○八島委員 : 客が減りますよと言っている、600万円の利益が出ますよと、何をお話したいのかよく分からないと。

○会 長 : あまり会長が言っただけだと思いつつ、あまりほかの市の話をしてもないので、コロナになって大幅減便したコミュニティバスは実はそんなには減っていないんですよ。お客さんは大分、8割ぐらいまで戻ってきた中で、路線によっては4割減少している。だから、お客さんの減少率以上に便を減らしたというのは、それ以前からいろいろ課題があって、既定路線となったところは別として、直接的なきっかけでここまで減らしたところはないし、お客さんが戻ってきたら、ではダイヤを戻すのという話は今日は当然ないし、多分事務局でもあまり想定はしていない。なので、全体の計画の中でいろんなものが出てこずに、実はこの前の減便も決まっていると私は思っています。全部書面でやりましたけれども。

今日はやむを得ないということですし、それ以外なかなか選択肢がないということで、これはやむを得ないとは私は思っていますけれども、ということで、なかなかこの決め方、地域公共交通会議の趣旨としての決め方としてはかなりイレギュラーな形で本市はやっていると。その上で必要なら認めるし、もう少し時間をかけるのだったらかけるし、駄目なら駄目ということかとは思っています。部長、原案を採決しますかということですから。

○後藤委員 : 採決はしていただきたいところではあるのですが、例えば1つの案ですが、必要に応じて追加の資料を出すという前提で何らかの意思決定をしていただけないかということは可能でしょうか。

○会 長 : 180円でなくて何で200円なのという説明は、されたら、これは答えなければ

いけないし、多分自分が市民だったらすると思うのですよ。そうしたときに、財政状況がと言ったときに、では何でほかはやらないのですかというところがあると、今は耐えられないと思うのです。幾ら市議会で、これは予算の中で隠れたような形ですっというってしまうかもしれないけれども、やむを得ませんということで。多分ほかにもっと大きな話があるので。

なので、会長としては、公共交通会議の趣旨としては、率直に言うと、このまま決に持っていくのは率直にあまりやりたくないところなのですよね。市の委員の方も議決の中に入っている中でなので、過半数だと多分通る可能性は高いのですけれども、もう1回開けますか。

○事務局：もう1回開くことはもちろんできます。届出の関係、4月1日にこだわるということであればそこら辺の制約がありますが、実際の手続をお願いしている官庁さんとも相談の上でなのでのですけれども、開催することは可能です。

○会長：なので、4月はちょっと厳しいかもしれないけれども、やはり直近のデータも踏まえて、コロナからの戻りぐあいもある程度、年内ぐらい、12月まではもう出ると思うので、それを踏まえてやはり200円ですと、180円ではありません、また、この路線だけです。それから、ほかは、コロナ以降の減少分以上の減便もしていますが、それはそのままにしますというところのご説明をデータを含めてしていただき、なかなか沿線の方に事前にお伺いまではちょっとできないかもしれませんが、そこを整備していただき、さらに、地域公共交通計画を立てるということが出ていますので、そこで重要な論点として事務局で考えていることはこうですと、この先こんなことを検討しますと。その方向性に合った形での値上げですという説明をしていただく。それで再度ご提案をいただくと。次回もできれば対面にしたいと、これだけの議論が出ますので。そういう整理で皆様いかがでしょうか。

もう次回は、最後は決を採らざるを得ないとなったら、規約どおりに決を採るということでさせていただければと思います。

今の整理でよろしいですか。何か追加で加えておくことが、附帯があればと思いますが。

○小堤委員：バス協会です。運賃改定に合わせて、サービス改善であるとか新たな需要喚起、例えば運転免許を返納した方、希望する方にはこういう特典がありますよだとか、それから、サービス改善ですと、ちょうどＩＣカードを導入しますからといったサービス改善をしますよといったような2点について受けていただければと思います。

○会長：では、それも併せて出していただければと思います。

○坂口委員： 当初は全路線全て150円なのだろうなと思いつつ話をさせていただいたのですが、どうもほかの路線は200円、ここだけ150円ということで、すみません、皆さんが承知している知識と私と随分乖離しているようで、そもそもこれだけの資料でそこまで読み取れないので、次回決を採るということであれば、もう少し資料を充実させてほしいなということと、あと、できることならば、各路線の平均乗車距離数と、それぞれの路線で統一料金でいくのであれば、神奈中さんの運賃体系に照らして幾らになるのだということまで示していただけるとありがたいと思います。

○長崎委員： 平均乗車距離は取れるのですか。

○事務局： 全データではないですけども、我々が乗り込んでOD調査というものをしておりますので、そのデータがあります。それをデータとしてお示しすることはできます。

○会 長： ざっくりのところは分かるということですね。乗り込み調査を基にした、コロナ前でですけども。

○八島委員： 失礼ですけども、土日は乗られていますか。

○事務局： 土日乗っています。

○八島委員： 今、土日は下がりますよね。このコロナ禍で。

○事務局： そうですね。

○八島委員： お客さんが乗らなくなりましたよね。その辺が土日でも平日も見たい。

○事務局： はい。

○会 長： 非公開としていただいてもいいので、結構細かい乗車データなどは出していただいてということだと思います。

そうしますと、これについては継続審議とさせていただければと思います。ありがとうございました。

3. その他

○会 長： 3番目、その他はいかがでしょうか。

○事務局：ありがとうございます。その他といたしまして、先ほど議案の中でも少し振れましたけれども、来年度から、まだ予算の要求中ではございますが、地域公共交通計画の策定に入りたいと考えております。コミュニティバスというモードを今まで維持してまいりましたけれども、皆様の移動の実態に合わせた形での公共交通をどのようにしていくかといったものを皆さんで議論していきたいと考えております。

先ほど岡村会長からもあったとおり、コミュニティバスのそもそも在り方というものも当然論点の一つとなってくると思いますので、そのあたりを皆様に客観的なデータを示しつつ議論をさせていただければと考えております。

○会長：そうしますと、一通り議事は終了しましたが、皆さん、事務局への宿題とかはほかはございますか。よろしいですか。

そうしたら、あと事務局で進行していただくのかな。

4. 閉会

○事務局：たくさんの議論をありがとうございました。

本日の議事は以上となります。議事録ができ次第、内容確認の依頼をさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

次回の会議は、今お話もあったように、次年度の計画策定の詳細についてもご案内できたらと考えております。年明け、また別途開催通知を送らせていただきますので、本日はお集まりいただきどうもありがとうございました。