

令和3年度 第2回 茅ヶ崎市地域公共交通会議 会議録

議題	<p><協議事項> コミュニティバス（中海岸南湖循環市立病院線）の運賃改定について</p>
日時	令和4年3月31日（木）
場所	ネスパ茅ヶ崎3階市民ギャラリー会議室A・B
出席者名	<p>会 長：岡村 敏之 委 員：長崎 栄一、小堤 健司、橋山 英人、大澤 武廣、八島 敏夫、 坂口 勝利、最上 祐紀、後藤 祐史 （欠席委員） 委 員：矢野 福德、前田 積、三橋 裕、榊原 敦、奥山 重則 （事務局） 都市部都市政策課</p>
会議資料	<ul style="list-style-type: none"> ・資料 コミュニティバス（中海岸南湖循環市立病院線）の運賃改定について ・別紙1 利用者・収支等の推移 ・別紙2 中海岸南湖循環市立病院線の利用状況（平日・土日の比較） ・別紙3 長期財政の見通し
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： それではこれより令和3年度第2回地域公共交通会議を開催いたします。年度末のお忙しいなか、お集まりいただきありがとうございます。

本日は委員14名のうち9名にご出席いただいています。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。

本会議は、原則として公開となっておりますが、本日は傍聴の申し出がございませんので、このまま会議を進めさせていただきたいと思っております。

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。よろしく申し上げます。

2. 協議事項

コミュニティバス（中海岸南湖循環市立病院線）の運賃改定について

○会 長： では皆様、年度末のお忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。本日の協議事項は前回の継続で、運賃改定でございます。前回、事務局の案のうち、現状整理がやや足りない、それから運賃改定の理屈の説明がなかなか通らないんじゃないかというような話も出ましたので、改めて本日審議ということになっています。それから、ICカードの決済については導入ということで、これは前回決まっているということでございます。それについては改めていろいろご説明をいただくことになるかと思っております。

それでは、一連のご説明をよろしく申し上げます。

○事務局： それでは、ご説明をさせていただきます。まず、こちらの資料をご覧ください。

まず、コミュニティバス導入の経緯について、運賃の変遷と併せてご説明いたします。項番1をご覧ください。

コミュニティバスは、幹線である路線バスではカバーし切れない地区や需要に対応することで交通空白地区の解消と市立病院等の重要施設や交通拠点への連絡強化を目的として、平成14年に中海岸・南湖ルート of 運行を運賃100円で開始しました。その後、平成18年に北部循環市立病院線を運賃200円で運行開始しました。平成19年には中海岸・南湖ルートを現在と同じルートである市立病院まで延伸し、中海岸南湖循環市立病院線に名称を改めています。このとき、運賃を100円から150円に改定しております。平成19年には鶴嶺循環市立病院線と東部循環市立病院線を運賃200円で運行開始し、その後、運行改善を重ねながら現在に至っています。

次に、利用者数、収支の状況についてご説明します。資料の項番2と別紙1を併せてご覧ください。

中海岸南湖循環市立病院線は、運行開始以降、少しずつ運賃収入が増加してきたものの、コロナ禍直前の3年間ほどは伸び悩みが見られました。また、

車両の耐用年数はおおむね10年のところ、運行開始から約20年が経過し、間もなく2巡目の買換えの時期が到来します。10年の償却期間で支払うため、1台の買換え費用が1年に集中することはありませんが、買換え台数が多いため順次償却費が増加し、中海岸南湖循環市立病院線だけで令和10年度には年間600万円程度かかる見込みとなっております。コロナの終息時期、それ以降の需要回復の度合いについても依然として不透明な状況です。

なお、平日と土日の利用者数については別紙2をご参照ください。

令和2年度のコロナウイルス発生初期はばらつきが見られたんですが、休日の利用者数は大体平日の7割程度で推移しております。他の路線ではおおむね5割以下ですので、中海岸南湖循環市立病院線では、比較的平日と休日の利用者数の差が小さいと言えます。

次に、本市の財政状況についてご説明します。項番3と別紙3を併せてご覧ください。

本市では、令和2年3月に茅ヶ崎市財政健全化緊急対策を策定し、自治体運営を将来にわたり持続可能なものとするとともに、新たな行政需要に的確に対応することのできる体制を整えるための基本方針を示しました。別紙3をご覧ください。歳入につきましては今後大きな伸びが期待できない一方、歳出については少子高齢化の進展により扶助費が年間4億円程度増加していく見通しです。コミュニティバス運行事業におきましては、引き続き受益者負担の原則にのっとり、できるだけ早く運賃改定を行い、適正な運賃設定とサービス水準の均衡を保つ必要があります。令和4年度から2か年で地域公共交通計画を策定し、令和6年度以降は同計画に基づき、より効率的、効果的な運営に努めていきたいと考えております。

続きまして、中海岸南湖循環市立病院線の運行改善案についてご説明します。項番4をご覧ください。

コミュニティバスの効率的な運行改善の一環として、中海岸南湖循環市立病院線以外の3路線では、運行改善案について当会議に諮りまして、令和3年2月に乗車状況に見合った減便のダイヤ改正を実施し、運行経費の圧縮に努めてまいりました。このとき、中海岸南湖循環市立病院線につきましては、減便によって車内が混雑するおそれがあり、コロナ禍においても安心してご利用いただくために減便は行いませんでした。このたび改めて運行改善を実施するに当たり、ダイヤ減便と運賃値上げの2つの方法について検討を行いました。

まず、ダイヤ減便についてですが、中海岸南湖循環市立病院線では30分に1本の分かりやすいパターンダイヤで運行しており、減便によりダイヤの分かりやすさが損なわれると減便数以上に利用者離れが生じる可能性があることから、収支改善策としては望ましくないと考えております。

続いて、運賃値上げの検討についてです。運賃改定につきましては、今後策定する地域公共交通計画の検討プロセスの中で議論すべき内容ではありま

すが、計画策定までに2年の期間を要し、市の財政状況の観点から早急の収支改善が必要なことから、今回は運賃を改定することとしたいと考えております。運賃値上げに際しまして、路線バスと同程度のサービスと仮定し、路線バスの運賃を比較の対象としております。路線バスの初乗り運賃は180円、運賃表を基に事務局で調べましたところ、路線により差異はあるんですが、運行距離約3.8キロ以上で200円となっております。よって路線バスの運賃を目安にしますと、180円から200円が妥当な金額と考えております。

前回会議では200円に改定することで協議し、値上げ額の根拠等について説明が不足していたことから、今回会議で改めて資料を整えてご説明する予定でした。これに併行して、地元自治会等に運賃改定の説明を行いましたところ、路線延長の比較的短い当該路線においては、運賃を上げるとしても路線バスの初乗り運賃相当が妥当ではないかとの意見が寄せられました。これを受けまして、平均乗車距離を基にした運賃の妥当性と値上げ額を変えた場合の収支への影響について改めて検証を行いました。令和3年9月16日に実施しましたOD調査の結果に基づく各路線の平均乗車距離、全乗車人員の乗車距離の和、全て足したものを全乗車人員数で割ったものですが、これは表のとおりとなっております。中海岸南湖循環市立病院線の平均乗車距離は、他路線と比較すると短くなっていることが分かります。

コミュニティバスでは一律料金制を採用しておりますので、一律200円とすると中海岸南湖循環市立病院線の平均乗車距離を考慮しますと、通勤、通学等で日常にご利用いただく方は負担感が大きくなる可能性があります。また、これまでの運賃体系では中海岸南湖循環市立病院線とそれ以外の路線で異なる運賃設定で運行してきた経緯があります。今回の運賃改定で200円としました場合、本来の運賃改定の目的を超えて、全路線運賃共通化という意味合いが付加されかねないことを懸念しております。地域公共交通計画の策定におきましては、運賃体系を含めゼロベースで公共交通を再構築していく必要があると考えておりまして、今回は中海岸南湖循環市立病院線の運賃を150円から180円に改定するにとどめるべきと判断しました。

運賃を180円とした場合の収支シミュレーションとしましては、200円の場合と同様、値上げによって1割の乗客減少があったとしても約240万円の増収となりまして、一定の収支改善効果が見込まれます。これらのことから、今回の運賃改定では200円とはせず180円とすることを提案いたします。

運賃改定時期につきましては、6月から7月頃を目標に実施する予定です。日にちが決まりましたら別途ご報告をさせていただきたいと思っております。コミュニティバス運行事業に係る行政と利用者の負担の在り方や中海岸南湖循環市立病院線以外の路線の大幅な見直しにつきましては、来年度からの地域公共交通計画を策定する中で検討いたします。

続きまして、前回会議での各委員の皆様からのいただいたご意見と主な対応については、資料の項番5の表のとおりです。

また、運賃改定後の運賃表につきましては、資料の項番6の表のとおりとなっております。このたびICカード決済の導入を同時に行いまして、現金での支払いとICでの支払いは基本的に同じとなりますが、中海岸南湖循環市立病院線の運賃を180円とすると、障がい者の小児運賃は現金が50円、ICが45円で差が出るような形となります。これは、ICがシステム上、元の運賃の2分の1、もしくは4分の1の値しか設定できないためとなっております。回数券制度につきましては、引き続き現在の40円券、50円券の11枚つづりのものを継続して運用する予定です。180円の運賃では40円券と50円券の併用が必要になるため、90円券等の新しい券種につきましては今後利用者の反応を見て検討していきたいと考えております。

説明は以上でございます。

○会長： 以上が説明及び新たな提案ということになります。率直に皆様からご意見やご質問を伺いたいと思います。よろしく願いいたします。

○坂口委員： 今回の運賃改定には賛成なんですけれども、今のご説明をお聞きすると、茅ヶ崎市の財政状況が非常に厳しいので、コミュニティバスの赤字を圧縮して財政に負担をかけないようにしていきたいみたいなお話だったと思うんですが、この別紙1の資料を見させていただきますと、今回、改定をご提案していただいている中海岸南湖循環市立病院線が一番収支状況がよくて、他の路線のほうが非常に赤字額が多いんですけれども、市の財政を圧迫させないようにというのであれば、他の路線のほうを改善すべきじゃないかと思うんですけれども、どうして今回、中海岸南湖循環市立病院線の料金を改定しようと思ったんでしょうかというのをお聞かせいただければ。受益者負担が原則だとおっしゃるのであれば、ターゲットはこの路線じゃないんじゃないかなと思うんですけれども。

○事務局： 先ほどご説明の中で少し触れましたけれども、令和3年2月に中海岸南湖循環市立病院線以外の3路線に関しましては大幅な減便を行っております。他の3路線に関しましては、もともと運賃200円としていましたところを減便した上で、さらに運賃を値上げという形になりますと、ご利用になっている方にさらにご負担をお掛けしてしまうといった懸念から、今回は1年前に他の3路線に関しては減便をしておりますので、同時に運賃を上げるというのは少し難しいのかなといったところで、来年度以降策定します地域公共交通計画の中で、改めてその運賃の在り方も含めてやっていくべきなのかなというふうに考えた内容でございます。

○坂口委員： 多少運賃を上げたからといって利用しない人というのは、そもそも公共交通が不便だと思っていないんじゃないかなと思うんです。公共交通空白地区で

交通が不便で困っている人というのは、どのように把握されているんですか。必ずしも公共交通空白地区だから公共交通がなくて困っているとは限らないと思うんですけれども。

○事務局 : それはおっしゃるとおりだと思っています。いわゆる既存の公共交通のバス停ですとか駅とか、そこからの距離が離れている方を公共交通空白地区というふうに計画上、位置づけていて、そこをどのようにバスを通していくかといったものが今までコミュニティバスの発想でやってきた内容であります。おっしゃるとおり、イコール交通に困っている人という図式ではないというのは、こちらでも把握しております。そのあたりも含めて、今のコミュニティバスをベースとしています計画においては、そのような発想が特にありませんでした。この次の計画の中で、併せて、そういった地図上の話だけではなくて、実際に困っている方をどうやって探っていくかということも含めて検討していくのかというふうに考えております。

○坂口委員 : そうですね。ただ単にコミュニティバスを走らせることが目的ではないと思われまますので、どういう方がどういうふうに困っているのかというのを十分調査した上で次回ご検討いただければと思いますので、よろしく願いいたします。

○会 長 : 他はいかがでしょうか。

○長崎委員 : まず伺いたいのは、(2)の運賃値上げの検討の次のページの上のほうに「これまでの運賃体系では中海岸南湖循環市立病院線とそれ以外の路線で異なる運賃設定で運行してきた経緯があります。今回の運賃改定で200円とした場合、本来の運賃改定の目的を超えて、全路線運賃共通化という意味が付加されかねません。」とあるんですが、そもそもコミュニティバスは、茅ヶ崎市としては個別路線に対する収支を勘案して路線設定をしていっているのか、あるいは、本来コミュニティバスというのは交通空白地区の交通弱者に対して、市が交通サービスとして、市民サービスとして一定の市負担を前提とした上での措置ですよね。これはコミュニティバスを導入した最初から、路線別に運賃体系がまとまるということが前提だったのでしょうか。

○事務局 : もともとコミュニティバスを運行したときは100円で始めたというところがありまして、それは他の事例に倣った形で、コミュニティバスは100円であるみたいな前提に基づいて運行を開始したと。ただ、それではどうしても収支が合わないものですから、その次に運行開始した路線に関しては200円にしたといったところもありまして、もともとの計画の中で、そもそも今、長崎委員がおっしゃるように、市の負担の在り方ですとか運賃の在り方ですと

か、そういったものを検討した上で実行していくというのが本来の筋だというふうにこちらも考えておりますけれども、その経緯がなくて、計画の中でもそういったものがなかったものですから、五月雨式と言いますか、ばらばらな運賃体系でやってきてしまったといったのが事実となっております。なので、次の計画においては、そもそも市がどの程度負担すべきかということも含めて、併せて公共交通の運賃体系はどういうふうにあるべきかということも検討していく必要があるかと考えておりますけれども、今のコミュニティバスに関しましては、路線ごとに、言ってみればばらばらに運賃を設定してきてしまったといったところが事実としてございます。

○長崎委員： それともう1点、最初は200円で提案されてきたんですね。その際には、他の路線との運賃共通化という形で理解したんですね。他の路線は減便をして、収支改善を図った。当該路線は減便せずサービスをそのまま提供するので、公的なサービスを提供するので、確かに150円から200円という格差は大きいですが、その中には、ここで言っている全線運賃共通化という意味合いも含んでいたんじゃないかと理解しているんです。だからこそ、200円にしてきたと思うんです。

それともう1つ、今回、平均乗車距離を基にした運賃設定ということはかなり大きくウエイトを示していますけれども、本当にコミュニティバスというのは、一般路線バスとはまるきり性質が異なるものですから、平均乗車距離によって運賃を設定するというのは、あまり適切じゃないと思うんです。例えば、今日、私も鶴嶺循環市立病院線に乗ってきたんですけど、私の家から一番最寄りの神奈中さんのバス停まで約100メートル、それで駅まで250円、コミュニティバスは一番最寄りの萩園橋からほぼ停留所間は同じなんです。それで200円。そして、収支から見れば、鶴嶺循環市立病院線というのは収支が悪いんですね。そうすると、平均乗車距離なり、そういうことを一般路線バスをベースとして考えていくと、200円じゃ足りないわけですよ。そういうことも含めて、もう少しコミュニティバスそのものの基本に立ち返って、運賃体系だとか運行形態、そういったものを次の計画の中で十分議論してほしいと思うんです。

このページの後段で「コミュニティバス運行事業に係る行政と利用者の負担のあり方や、中海岸南湖循環市立病院線以外の路線の大幅な見直し」、「以外の」と書いてあります。ということは、今後も、例えば別紙1で見ると、かなり多額な市負担率が中海岸南湖循環市立病院線にも投入されていますよね。この料金を2年後に改定というのは、なかなか難しいと思うんです。そんな中で減便もせず、料金改定もせず、毎年2,000万円ぐらいの市費を導入していったら、これが正しいのかなという懸念がありますので、この後段の「中海岸南湖循環市立病院線以外の路線」の「以外」を取っていただきたいんです。これを含めて検討すべき事項だと思うんです。確かに30%で分か

りやすいかもしれないけれども、そこに、令和3年度決算は出ていないですけれども、2,200万円を超える市費が投入されているわけです。他の路線は減便によって、かなり経費が変動されているものです。多分、これ以上の減便は無理ですから、そうすると、運賃改定だったり、あるいは廃止なども含めて改定していったら、コミュニティバスの事業そのものを抜本的に見直す必要があるんじゃないかと思っているんです。

それから、もう1点、運賃値上げの検討の最初のほうの中で、地元自治会等に運賃改定の説明を行ったとありますよね。今回の運賃改定は、この会議で200円にするのか、幾らにするのかと決めて、それから説明するというのが筋じゃないかと思うんです。そうじゃないと、これもこの会議では、地元の了解を得てしまっているから、180円で決まりというふうに捉えかねないと思うんです。本来、そういった公共料金なり、使用料なりは市が決めて、それから地元を下ろしていく、あるいは利用者に説明してというのが普通だと思うんですけれども、先にこれをやられてしまうと、この会議は何なのというふうに思うんですけれども、それはいかがでしょうか。

- 事務局 : 幾つかご質問いただきましたので、簡単なほうからご説明いたします。
- 一番最後にお話しいただいた地元への説明とこちらの会議の関係に関しましては、地元の自治会に対しても交通会議で内容を決めるものですということとはちゃんとお話をしております。過去に100円から150円に値上げした際に、そのときは交通会議自体がなかったんですけれども、そのときも地元の方々とか柔軟な段階で話をしながら決めてきたといった経緯がございまして、我々としては、200円をいきなり地元決めましたからという形でご説明をしに行くということ自体が結構なハレーションを生んでしまうのではないかといたるところもございまして、少し柔軟な段階で、もちろん決定権限はこちらのほうにございましてけれどもという保留をつけた上でご説明をしてまいりました。もちろん地元の方々が180円がいいからというふうに言ったからといって、イコール、こちらでそのようにしてくださいというふうに言う権限はないとは思っておりますけれども、実際にご利用になる方々の意見を無視するわけにはいかないといった事情がございまして、そのような経緯をたどってきたというようなことがまず1点ございます。
- 次の来年度から策定する予定の地域公共交通計画において見直しをということでお話しいただきましたけれども、この資料には確かに中海岸南湖循環市立病院線以外と書いてありますけれども、もちろん中海岸南湖循環市立病院線に関しても大幅な見直し、そもそもコミュニティバスの在り方自体を見直しする必要があるだろうと考えています。コミュニティバス自体を通すことが目的ではございませんので、いかに最少の経費でなるべく多くの方を移動させられるかといったところが公共交通の肝だというふうにご覧いただけますので、資料におきましては、ここは意味合いを分かりやすくするために

「以外」という表現を取っておりますけれども、そもそもコミュニティバス自体が交通モードとして本当に適切かどうかといったところも検討していく必要があると思っておりますし、特に中海岸南湖循環市立病院線以外の3路線に関しましては、収支の状況を見ても、他の交通モード等も含めて検討するのが当然といえば当然だと考えておりますので、大幅な見直しというのはそういった意味も含めて書いております。

一番最初にお話しいただきました平均乗車距離から出しているというところに関しましては、おっしゃるとおりで、我々もそもそもコミュニティバスの運賃の決め方自体が何もない中でやってきておりまして、前回の会議の中で平均乗車距離をみたいなところを委員からいただいて調べる中で、このような数字を出したという経緯がございます。実際のところは、現実的な相場感みたいなものも当然ありますので、このぐらいの距離であれば、均一運賃といいながらも、このぐらいじゃないとみたいなの、そういった相場感みたいなのを加味しまして、地元の反応も見た中で180円とするのも今回はいいのではないかといたるところでご提案をしている次第でございます。

○長崎委員： 了解しました。それでは、意見を言っていていいですか。当初は200円と提案があって、財政状況とか収支状況を見ていったときには200円が適切と思ったんです。市のコミュニティバスというものは、本来は均一料金でやってみて、その中で、その路線図を見て、できるだけ市負担率を軽減していくということが前提だと思っていました。ところが、1人当たり運行経費、令和元年、2年は200円を超えていますけれども、その前は180円、160円ぐらいを推移しているんです。やはりいきなり50円上げるというのは利用者にとっては抵抗感が大きいと思うので、今回は180円という形でいって構わないと思います。ただし、これはこのままずっと路線の見直しはしません、次回以降も値上げしませんというのではなくて、先ほど申し上げましたように、全体的な次の交通政策の中でも、それは令和3年度以降の決算を見て、どうあるべきかというのにも抜本的な検討をするべきだと思っております。

○会 長： どうもありがとうございました。他の委員の方はいかがでしょうか。

○最上委員： 神奈川県の上です。
前回の資料から大幅にブラッシュアップをいただきまして、ありがとうございます。非常に分かりやすい内容になったかなと思っております。
その中で、私は1つだけお伺いしたいのが、前回の議論をしたときに、お釣りが結構大変なんだみたいな議論が結構出ていたかと思うんですけれども、今まで何と言っても100円とか50円区域だかというところもあって、今回10円単位にするということに関して、先ほどのICを導入するということがあるの

で、だから、そういう形が可能になったということなのか。180円にしても、今まで現金しか使えなかったのも、しばらくは現金の人も結構いられると思いますけれども、そこに関してもめどがついているのかとか、橋山さんに聞くような話になるのかもしれないんですけども、その辺を教えていただければと思います。

○橋山委員： 本当は分かりやすいというところは、当然、市側の考え方で、100円、200円というのは、半分の考え方も、200円だったら100円でいいよねというのがあるところではあるんですけども、ただ、今回は150円の動きも、結局は議論になったときにも、50円玉だったら1枚でいいよねとかあったんですけども、今回180円になったとしても、今、基本的に運賃箱に入れていただいて、お釣りも出るという形でございますし、この間の議論にもありましたけれども、ICが進んでくれば、どの金額でもできるよねというところもあるので、そこに関しては、乗務員が手でお釣りを渡すという状況じゃないというところはありますので、そこまで大きくにはならないかなと考えてございます。

○最上委員： 分かりました。ありがとうございます。
資料を見ていた中で、180円は特にお釣りの問題ないということで、地元にも柔らかい段階で落としていただいた中での決定ということなので、私も180円で問題ないかと思っております。ただ、1つ気になるのは、受益者負担の原則にのっとりという言葉が私は気になっていて、そこをあまり押ししてしまうと、受益者負担でできるのであれば、きっと神奈中さんがそこに路線を通されているんだろうなと思っていて、そもそもコミュニティバスの在り方というのを考えたときに、当然、受益者負担がゼロではないんでしょうけれども、受益者負担だけで賄うものでもないのかなというふうに思います。そのいい言葉が何かというのはよく分からないですけども、あまりそこを言うてしまうと、コミバスの在り方みたいな形になってしまうので、その辺は説明の中では注意が必要かなというふうに思いました。

○会 長： ありがとうございます。他はいかがでしょうか。

○八島委員： 今、お話を聞いていて、まず、200円が180円という金額のところに関しては妥当と考えるというところではあります。先ほどからの運賃値上げをしなければいけない理由という部分では、市の財政に対してなのか、お客様が乗らない地域に、わざわざそういう空白地帯に車の乗り入れをするということに関しては経費がかかるわけであって、公共交通のコミュニティという部分では、先ほども言いましたけれども、路線バスが入れるところは路線バスがもちろん入るんでしょうけれども、その片腕というわけじゃないですけど

も、空白地帯にバスが入って、なるべく空白地帯をつくらないで、移動をする権利と言われる、全ての方々がそういうものに乗って目的地に行くという部分がありますけれども、実際にコミュニティというのは地域で育てるものであって、地域の方が乗らないよという部分があるのであれば、値段が上がるのはしょうがないのかなというふうに考えております。ただ、これが逆転で、お客さんが乗るということは、黒字で走れるのだったら10円下げてもいいんじゃないかという考え方もまた別に出てくると思います。ルールにのっとって走っているという部分もあるんでしょうけれども、どこのところもそうですけれども、市の財政、走らせて1人頭幾らという部分で費用がかかるといったときに、その費用分を市が全面的に見ていくのか、赤字の半分で見ているのかというのは市のほうに聞いてみたいなのもありますし、逆にもし事業者さん側がそれを受けてやっていて、赤字のところを受けてまでやらないよというところも、もしかしてあるかもしれないし、ただ、最終的には地域の方が乗らないと、そのものというのは役割を果たさないということがまず一つなんじゃないのかなとは思っています。

今、バスだったらいいんですけれども、この間、藤沢市のほうでそういう会議があったときに、予約型タクシーで、呼ばないから車が来ないので、経費がかからないんですよ。呼ばれるから行くから経費がかかるけれども、お金を払ってくれるからとんとんになる。呼ばなければ、呼ばないんだからお客さんも乗らないし、タクシーは儲かるんだから、経費はかからない。そういう中で、路線バスとかコミュニティバスもそうなんですけれども、どんなときも走らなければいけないわけです。何人いるか、いないか分からない。予約型、デマンドバスではないわけで、行かなければいけないという前提の中では、やはり私が考える中では、今回の運賃値上げの金額に対しては妥当性があるというのはすごく認識していますけれども、基本的に地域が自分たちでそのバスを守って、足りないところを少し市のほうにお願いをするなりして、最終的には市の力も借りなくて、その自治会が自分たちで回せるようにやっていくというのがコミュニティの在り方ではないのかなというふうには思っています。

ただ、これだけの広い地域の中で路線バスが走るということは、それは移動する権利の中で、交通事業者さんがそこに路線を引いて、そこから目的地まで届けるというのがあって、それはもちろん一般的な部分だと思うんですけれども、地域で育てるというところをもう一度考えていただいて、あと町内会のほうに行かれるのでも、それをまず原点としてお話ししていただかないと、知っているけれども乗らないとか、乗らなければ、結局、運賃が上がったり、減便するのは当然なんです。やっぱりお金がかかるわけであって、その辺だけ住民の方にも少し理解をしていただいて、みんなであうまく回していければいいのかなというふうに思っているところでございます。

○会 長 : ありがとうございます。事務局から何かこれに関してご発言はありますか。

○事務局 : 八島委員からのお話で、もともと茅ヶ崎市におきましては、コミュニティバスのどこまでを行政が負担するのかといったルールの設定がございません。廃止とか見直しの基準もない中で、取りあえずという言い方は怒られますけれども、交通空白地区をなくすために通してみたけれども、やはり乗らない部分が出てきて、そのときに、財政的な観点から少しだけメスを入れるというものが生じたところです。それは、そもそも在り方としてよくないと考えております。

コミュニティの在り方に関しましては、今回の話もそうですけれども、一部、運賃の改定ですとかルートの改正を行うときに、地元の自治会等々に説明をした中でお話を伺って、それで皆さんの路線だよという認識を持ってもらうような取組はしておりますけれども、我々がお話をする方々と利用者がイコールというわけではありませんし、そのあたりは少し見直しをすることがあるんだろうと考えております。そういった中で、また次の計画の話になってしまいますけれども、コミュニティバスを導入する際には、見直しですとか廃止の基準等々も含めて、こういった基準で通しますというようなものを議論すべきなのかなというふうに考えておまして、そこを下回ってしまうことがあるようであれば、そこは見直し、または廃止という形で、そういったことで、今、八島委員がおっしゃったようなご自身で守っていただくような意識を個人も持っていただければありがたいなというふうに考えております。

○会 長 : ありがとうございます。他の委員の方はいかがでしょうか。では、私も少し意見を申し上げます。

本日意見をいただいた中では、まず、本会議の在り方、そもそもの決定のプロセスとしてどうあるべきかということが共有されているかどうかということが該当する。それから、現状のコミュニティバスのそもそもの意義、それからネットワーク、コストそのものの状況、それから利用者とその負担の関係、それから利用者だけではなくて地域とその路線との関わり、非常に大きな話が出てきて、当然、これらがある程度整理されない限り、本来、運賃改定の議論というのはなかなかできないものだというので、最初にご説明いただいたとおりで、私の考えでは、本来こういうものが議論されていく中で運賃というものがおのずと決まってくるというものなので、なかなか2回の会議で、それも地域公共交通計画策定前に運賃改定をするというのは、本来なかなか難しいということになります。としますと、今回、もし市が運賃改定をしたいということであれば、今後の地域公共交通計画を縛るような、または先走ってしまうような決定は恐らくできないのだろうと。

一方で、今後つくる地域公共交通計画も、皆様おっしゃっていただいたとお

りで、当然、課題は何となく共有されているので、解決すべき課題を阻害するような方向に決定してもいけない。なので、先走ってはいけないけれども、先を見据えた決定をしなければいけない。その間を取ったらどうなるかというと、恐らく今までとは枠組みは変わらない中で、計画は縛らずとも、今後の計画のベースともなり得る、予断はいけませんけれども、先走らないし、邪魔もしない、そういうことにすると、恐らくこの提案以外にはあり得ない。この提案か、何もしない。とにかく2年間、検討する中で、それ以後、研究する以外ないのかなというふうに思っておりますので、そういう意味では、提案としては地域公共交通会議の趣旨に合った提案ですので、あとは、この後、決を採らせていただきますけれども、皆様の決をもって決定するということしかないのかなというふうに思っています。

その上で、委員の皆様からあったとおりで、非常に課題が多いということで、これは地域公共交通計画の中でかなり突っ込んだ議論をしなければいけない。もっというと地域公共交通計画なので、当然ながら、路線バスや鉄道を含めたものであって、コミュニティバスであったら、利用者数の割合でいったら、ほんの少しなわけで、地域公共交通計画はコミュニティバス計画ではないんです。なのですけれども、解かなければいけない問題としてはコミュニティバス及び予約型乗合バスということになりますので、2年間の中でどうやって議事を設定して、どういう事務的決定をしていくか、議論をしていただくか、誰に入っていただくか、または柔軟い形でどうやって情報を出していくかというのは非常に事務局の手腕が問われるということですので、そこはぜひとも心して取り組んでいただきたいということになります。

ということで、私は意見を申し上げさせていただきましたので、私としては、前は率直に筋が悪いと思いましたが、議案としては筋が悪いものではないので決を採ればいかなと思っておりますし、一委員としては賛成をしてもいいかなと思っております。

そろそろ決を採らせていただければと思いますけれども、それより前に何かご意見などをいただければと思いますが、ございますか。よろしいですか。そうしますと、決ですけれども、定足数には達しているんですけども、出席者数の過半数ということになっております。それでは、決を採ってよろしいでしょうか。

議事としては、本当は協議が調った証明書という案があって、それごとにイエスカノーかということだと思っておりますけれども、それがありませんけれども、基本的には運賃改定であって、最初の資料の最後のところで、項番6、改定後の運賃表についてご審議をいただきたいと思っております。これは結果的にIC運賃についても、45円ということについては審議ということになります。そうしますと、項番6の改定後の運賃表についてご審議いただくということですが、まず確認事項等ございますか。よろしいですか。

では、項番6についての決を採らせていただきます。それでは、項番6、改定後の運賃表のご提案につきまして、原案どおり承認される方は挙手、手を挙げていただければと思います。

〔賛成者挙手〕

○会 長 : どうもありがとうございます。全員賛成ということになりました。以上により、項番6、改定後の運賃表は全会一致で承認されました。皆様どうもありがとうございました。そうしますと、その上で、先ほどいろいろご意見をいただいたところですが、改めて皆様からご意見とか注文、確認がございましたらお願いします。

○長崎委員 : 最後の別紙3で、令和3年以降10年間の市の財政見通しがあるんですけども、これは10年間で460億円ぐらいの欠損になっているんです。これはどうやって埋め合わせるか分からないんですけども、これまでの決算書なんかを見てみると、繰越金というのはかなり固定財源になっていたと思うんですけども、こういう状況だと、繰越金も底をついて、財政調整基金もほぼない状況になると思うんですけども、茅ヶ崎市としては、この補填をどう考えているんですか。この辺は、財政再建団体に陥ってしまうのか、それとも、これらについて税収を物すごく頑張るのか、あるいは歳出のほうも大幅に圧縮していくのか。そういった財政対策については、基本的にどのような対策なの。予算編成方針を読んでも、長期的なものが全然分からないんです。

○事務局 : 財政ではないのという言い訳はついてしまうんですけども、市の基本的な方針としましては、経費を削減し歳入を増やす、入りを増やして出を減らすみたいな形でどの部局も動いております。コミュニティバスに限らず、経費をなるべく圧縮してというふうにとどの部局も動いておりますし、あと、ご存じかもしれませんが、4月1日からごみの有料化が始まりますので、そういった形で少しでも歳入を受けた中でやっていくというのが基本路線となっております。ご覧になっている表に関しましては、そういう取組を反映していない表になっておりますので、それによって、当然、財政再建団体になるつもりはありませんので、少し工夫をしながら、持続可能な行政運営をしていくというのが基本スタンスという形になっております。

○長崎委員 : ちょっとこと関係ないんですけども、予算書、決算書を見ても、コミュニティバス事業費というのは出てこないんです。市民に公開している予算説明書なんかを見ても、コミュニティバス事業とか地域交通事業みたいのが項立てがないんです。総務費の中に含まれちゃってて。

○事務局 : 恐らく出ていると思います。土木費の交通政策推進事業費の中にコミュニティバスの経費が載っていますので、その経費として載っているかと思いま

す。

- 長崎委員：それが令和4年度になると、例えば総額の市の負担額は出ているんですね。
- 事務局：そうです。コミュニティバスにかかった経費全てが合計額で出ているという形になっています。
- 長崎委員：その中で、そのうちの決算額が幾らというのも分かるような形になっているんですか。
- 事務局：そうです。基本的には分かる形になっています。ざっくりとしたものしか出ておりませんので、もしそれ以上のということであれば、担当課のほうでご説明するようにという形になります。
- 長崎委員：今後も、会長さんも今言われたように、交通計画を策定していく中で幅広い意見が必要となってくるんです。そういった中では、当然、議会だとか、それからいろいろな各部局の関連もあると思うんですけども、なかなかコミュニティバス事業に対する、あるいは地域公共交通計画に対する情報があまりにも少な過ぎるような気がしてしょうがないんです。本当にコミュニティバスを茅ヶ崎市としてどう取り組んでいくかというのは、この交通会議だけではなくて、もっと議員も含めた議論が必要だと思うんです。財政的に見て、毎年1億円弱ぐらいの金が市費から出ていっているんですね。8,000万円ぐらい。そういったことがもうちょっと幅広い意見交換をして、市として、地域交通対策として、どの程度の額だったらこの事業に投入できるのかという財政状況も踏まえて、限度額みたいなものもある程度、次の計画の中では示していかないと、こういった議論が、値上げがいいのか、減便がいいのか、そういったことにも大きく影響してくると思うんです。その辺のところをひとつお願いしたいんです。
- もう一つは、勝手な意見ですけども、私もそろそろ免許の返納のことを検討しなければならない時期になっているんです。いろんな市の資料なんかを見ていると、免許返納者に対していろいろな形で市のサービスが提供されていますよね。その中の一つとして、コミュニティバスは、そういった免許返納者については無料で乗車していただくということもいいと思うんです。要するに費用負担がなくなるわけですから。どっちみち、空気を運んでいるんだから、そこに1人、2人乗ったとしても、費用増にはならないんです。そういった形でやっていって、本当の意味での交通弱者対策という面も含めていくと、ゼロがいいのか、半額がいいのか分かりませんが、そういったことも今後の検討課題として検討していただきたいと思うんです。当然、コミュニティバスの走っていない他の地域の返納者との差が出るじゃない

かといったことで、他の地域の人に100円なり無料にすると、市費持ち出しになりますよね。神奈中さんに、その分、補填しなければならないわけですから。このコミュニティバス事業は茅ヶ崎市がやっているから、それを幾らに設定しようと、持ち出し額はないんです。返納して、今、私は神奈中バスの路線バスに乗っていますけれども、今度はこれが無料なり100円になれば、コミュニティバスに転嫁することもあるわけです。せつかく走らせるんだったら、1人でも多くの利用者を増やしていく、それが財政とはまた別の市としての地域交通政策の、ここだと思うんですよ。高齢者に対するサービス提供というのは。そういったことも次回の中で検討課題として確認いただければうれしいなと思います。

○会 長 : ありがとうございます。いろいろ検討課題はありますし、高齢者があつたら子連れはとか、いろんなことが出てくるということですので、当然、福祉的な視点で負担がどうあるべきかという中で、今の答えは恐らく出てくるであらうと思いますので、ぜひそういう形でかなり広く、いろんな地域で地域公共交通計画をつくっていますけれども、多分、本市はかなり大枠から議論をしないと本番までたどり着けない、まだ外堀がどうしようか、砦も攻められないみたいなどころがあると思いますので、繰り返しになって恐縮ですが、心してということかと思えますし、委員の皆様にもいろいろお知恵をいただくということになろうと思えます。他の皆様はいかがですか。

○後藤委員 : 先ほど財政のお話が出されましたけれども、今後も財政の見通しという中で若干補足をさせていただきますと、今現在、茅ヶ崎では財政健全化対策というものをつくっております、市民の安全・安心に関わる事業は残すけれども、それ以外の不要不急な事業はそぎ落としていこうという意識の中で改革を進めている状況でございます。来年度におきましては、新しい総合計画の実施計画の策定という時期になりますので、具体的な施策の中でもどの程度、そぎ落とした事業が今後3年間、もしくは数年間のうちに計画されるのかというところの議論が出てくるというふうに意識しているところでございます。

それで、地域公共交通計画は来年度、再来年度の2か年で策定していく、その中で抜本的な議論を様々お願いさせていただきますけれども、来年度、再来年度につきましては、通常よりも数多く会議を開催しまして、分かりやすい資料を事務局のほうで用意いたしますので、そちらのほうで議論いただければと思っております。恐らく次の会議の中で、全体のスケジュール的なところは事務局のほうから出てくるかと思えますので、その中で順次様々ご意見をいただきながら進めていければよろしいかなと思っておりますので、ご協力のほうをよろしくお願いいたします。

○八島委員： 全然話が変わってしまうんですけども、今、福祉のお話が出まして、昔に比べてかなり電車もバスも、もちろんコミュニティバスもそうなんですけれども、福祉の方々に優しいバスに変わってきて、車椅子が乗ったり、足の不自由な方も車が下がったり、乗せられるという部分で、かなりそれに対してバス会社も含めた1台に対しての費用が物すごくかさんできているというのが今の現状なんですけれども、逆に私はひとつ思ったのが、福祉というのは全然問題はないんですが、障がい者の方とかにご利用いただくために、そこまで設備を整えて、1台のバスをつくり上げて、電車もそうなんですけれども、なぜ福祉の人だけ運賃が半額になるのか。普通の方々は乗って、普通に払って、そのために場所も提供して、ちゃんとつくって、乗せて、目的地まで運転手さんが降ろして運んでいるのに運賃が半額という部分がこれからどういうふうにとのこと。あと市によっても全く違って、さっき長崎さんがお話ししていた部分も、横浜市とか東京になると、市のほうからバスが出るんです。そうすると、免許を返納してもバス1枚、一番安くて1,500円ぐらいですかね。無料の方もいらっしゃるんですけども、それを買って、1年中、365日、深夜のときは、またプラスで買わなきゃいけないんですけども、そういうふうな財政というか、市がもって、議会を通っているんでしょうけれども、横浜市は物すごい数で、年がら年中、皆さん、こうやってバスを見せられてお乗りになるので、金庫の中とか政策に入っていないんですよ。どこで計算しているか分からないんですけども、後で事業者さんにお金が入ってくる。現場にいますと、横浜市はこの数は結構ありまして、敬老福祉パスというんですけども、そういうのも発行されていたりとかもあります。なので、茅ヶ崎市の部分でも、全体では設備投資はしたんですけども、なぜ福祉の方を半額にしなければいけないのかという考えと、もし免許返納とか他のことの部分でバスを使ってくれるというのであれば、物すごく事業者さんのところにも費用というか、ある意味全員乗れちゃうとか、もちろんバスも空席になりませんので、結構乗られると思うので、そういうことも必要になってくるのかなというふうに思っているところです。あと、ちょっと不思議に思ったのが、福祉の方もそうですけれども、何で割引しなければいけないのかという疑問があります。

○長崎委員： 先ほどの横浜市の場合なんですけれども、料金機のところにボタンがあるんですね。それで敬老パスになると、そのボタンを押すと。それによって、料金機のデータのところに、どのくらいの数の敬老パスの利用があったかというのが出てくるんですよ。

○八島委員： 違います。タッチして、運転手が押さないと記録にならないんです。運転手が触らなかつたら何人乗ったか分からないんです。ただタッチをしてくださいという名目だけなんです。何人乗ったかというのは運転手が必ず押してい

るんです。

○長崎委員： 実際問題としては、かなり繰入金、一般会計から我々の交通事業会計、バス事業会計、それから民間さんの9社にそれぞれ利用状況に応じて負担金が出るんですね。それが各社とも実態とかけ離れている。繰入額が少ないんですよ。ところが、市は財政が非常に厳しくなっていますから、それについても、毎年、予算編成のときに分捕りといいますか、市と財政当局とが、交通局がやるんですけれども、それがすごく大変な作業になっているんです。向こうは下げたい、廃止したい、あるいは料金を100円なり半額にしたいという形で、繰出金、市の財政状況を踏まえていくと、敬老乗車証に関わる費用を圧縮したいというのが、それは私が現役の頃からずっとありました。それと同じように、この茅ヶ崎においても、福祉に対するものとか、あるいは交通事業に対するものとして、圧縮の圧力というか、それは相当厳しいものがあると思うんです。そういったことも含めて、早目に幅広い議論で限度額みたいなものをある程度しっかり押さえてもらったほうが、この事業を継続していくためにもいいんじゃないかと思うんです。だから、先ほど言った中では、その分、福祉のほうから福祉関係の予算をこっち側に振り替えるみたいなこともあり得ると思うんです。そういうことも含めて市全体の議論に広げていかないと、毎年財政が厳しくなれば、8,000万円のやつが5,000万円にしろ、3,000万円にしろという形で切り下げられていって、最終的にはこの事業が消滅していってしまうんじゃないかという懸念がありますので、その辺は次期計画の策定の一番大きな課題といいますか、大枠だと思っていますので、よろしくお願いいたします。

○会 長： 課題は尽きないということで、障がい者運賃というのは難しい。去年、付添いの方がいるというのがもともとのものでしたけれども、付添いがなくて、皆様乗れるようにしていくということになったときに、レストランとかバリアフリーとか、いろいろそういうふうになってきて、だけれども、ラーメン半額とかはないので。というところは、すごく大きな話なんです。そもそも何で小学生以下が半額なのかというところとか、小学生未満は何でただなのかという部分にもなってきますよね。なかなか大変な話ですが、場合によっては、個々には踏み込むところがあるかもしれません。そういう話もぜひ来年度できたらと思います。

そうしたら、事務局で進行をお願いいたします。

3. 閉会

○深瀬課長： 皆さまどうもありがとうございました。今回協議事項につきましては協議が調いましたので神奈川中央交通様と協力しながら順次進めてまいります。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。

いただきますのでよろしくお願いいたします。次回会議からは地域公共交通計画の策定について議論を進めていく予定です。次年度第1回目は5月ごろの開催を予定しておりますのでよろしくお願いいたします。
本日はお集まりいただきありがとうございました。