

# 第6回 座間市コミュニティバス等交通体系のあり方検討会 議事録

## 日時

平成 28 年 1 月 28 日（木） 午後 2 時～午後 3 時 45 分

## 場所

市役所 5 階 5 - 1 会議室

## 出席者

波形会長

佐々木委員、谷口委員、三浦委員、土橋委員、渡邊委員、鈴木委員、丸山委員、  
阿多委員、前田委員、赤津委員、新井委員、大塚委員

（欠席）高橋副会長、増山委員、後藤委員、清原委員、曾根委員

## 事務局

浅黄参事兼都市計画課長、中里技幹兼都市計画係長、小山副技幹、宮川主事、  
IDEC 日向野、IDEC 関

## 公開可否

■公開 □一部公開 □非公開

## 議題

- 1) 「座間市地域公共交通会議」の内容報告
- 2) 現在の進捗状況
- 3) 今後のスケジュール

## 資料

- 1 次第
- 2 座間市地域公共交通会議委員名簿
- 3 議題 1 地域公共交通会議の報告
- 4 バス運賃についての考え方

資料 1 計画案 5 コース

資料 2 平成 26・27 年度座間市コミュニティバス等交通体系のあり方検討会これまでの経過

資料 3 第 5 回検討会（平成 27 年 10 月 16 日）における主な意見及びワークショップ形式による班別意見交換・発表

資料 4 地域公共交通会議とは

資料 5 今後のスケジュール

## 検討会概要

### 質疑・意見交換

## 1) 「座間市地域公共交通会議」の内容報告

【事務局】「議題1 地域公共交通会議の報告」資料を基に説明

【L委員】さがみ野駅にも乗り継ぐ事を検討したと思いますが、こちらにさがみ野駅という事が書いてありませんが如何でしょうか。

【事務局：課長】後ほどルートの方でも説明しますが、さがみ野駅については相鉄さんと非常に良い感触の協議をさせて頂いております。ただ、協議は最終的に固まっておられないので、さがみ野のルートについては今のところ変更無しでこれまで通りのルートで協議して頂きますが、可能性としては「相鉄と合意が出ればそこはさがみ野駅に入り込んで行きたい」という含みを持ちながら、粛々と進めたいと考えております。多少時間は掛かりますが相武台前駅・座間駅ほどスペースの問題はないでしょう。後はコストの問題でしょう。打診したところ、それほどのコストではなく、飲み込めると思っています。ただ、相鉄さんの最終的な回答は頂いておりませんので、そこは様子を見つつというところです。

【C委員】神奈川中央交通の意見の中で「運賃が200円であれば競合の問題を解消すると考える」とありますが、この200円というのは今100円から200円になり、神奈川中央交通バスが最低でも190円という意味合いでしょうか。詳しい説明をお願い致します。

【事務局：課長】路線バス運賃は神奈川中央交通が管理しておりますので、170円～200円十円になっており、平均して200円というかたちでしょう。従って「バス運賃並み」という意味で200円という言葉を使用していると判断しています。また、恐らく、現状のコミュニティバス運賃がワンコインですし、両替えの問題もありバスの様に160円、170円というのは中々難しいですから、ワンコインのベースで行きますと100、150、200という論理の中で200という言葉を使用しています。バス運賃並みだと考えて頂ければと思います。

【B委員】現在、燃料費が下り傾向です。これに見合った運賃の計画をして頂く方法はございませんか。燃料費が下がっている事により、利益を得ている企業などが多いですから、今後、運賃の見直しを検討して頂きたいです。

【事務局：課長】運行経費は、今年は仮に6,800万で、一番掛かるのは55～60%人件費です。燃料費構成率は8%前後とそれほど高くはないですが、2年前に燃料が高騰したときはやはり同じ4月1日で契約していますから、その時はその時で「営業努力で」という話がありました。今回この下り傾向が続きましたら、全体の運営委託費に関しては考慮されて多少下がるでしょう。運営委託費の中のガソリン代がそれほど高くはないですから、運賃には大きな影響は出ないのではないかと考えています。

## 2) 現在の進捗状況

【事務局】説明させて頂きます。机の前に大判の路線図が置いてありますので、ご利用ください。まず一番始めに、この案に関しまして市の叩き台、および皆様からワークショップで頂いたご意見を基に市の方で細部調整したものを案としてお出ししております。庁内委員会においても承認頂いております。関係機関との協議ですが、前回の検討会議以降神

奈川中央交通、相鉄バス、座間警察署と協議を行っており、さらに座間総合病院とはシャトルバスの関係で現在協議中です。それを念頭に置いて計画案についてご説明致します。まず一枚目はさがみ野コースですが、基本的には現行コースと同じです。今後の課題としてはさがみ野駅乗り入れというかたちで相鉄バスと交渉を行っていきます。2月末迄には相鉄バスから回答をもらえることになっておりますので、その結果如何で微調整があると思いますが、基本的には現行通りです。お手元の資料の4枚目になります。基本的に計画案は赤い点線で通してあります。

続きまして小松原・相模が丘循環コースと小田急相模原方面循環コースについてこの2コースはこれまでの小松原・相模が丘循環コースをベースに同じ路線を走ります。違う点は小田急相模原方面循環コースには小型バスのポンチョを導入する予定になっているため、内幅的に広い道路を通る必要があります。栗原の小池坂を通り、市役所に戻るかたちです。北向庚申堂の方を走るかたちです。一方小松原・相模が丘循環コースにつきましては、バスの大きさは今まで通り10人乗りです。これまで通り小さいバスを使用するので緑ヶ丘の住宅街を通るようなかたちで運行を計画しております。これまでのルートを踏襲しておりますが、ご意見を基に、利用の状況等を鑑みカーサ相模台へ回るルート箇所を廃止し、小田急相模原方面循環コースに合わせ行幸道路（県道）を回るルートを案とさせていただきます。また、小松原相模が丘コースについては、時計回りを基本としております。相模が丘の2コースは全5コースの中でも、利用の高いコースです。さらに中型バスを導入し利便性を向上するよう考慮しております。ご理解の程よろしく申し上げます。

【事務局：課長】基本は小松原と小田急相模原方面を一体化したというのがベースです。ただ、完全に同一ルートとはせず、経過措置として緑ヶ丘の箇所を残し、将来的更にポンチョを導入する際は一本化を目指すこととし、一挙に一本化は難しいため微調整させて頂きました。

【L委員】市役所でイベントが催されたとき、たくさんのお客様にご利用して頂ける反面、混雑するため一般のお客様がご利用できなくなる場合があると伺いました。従って、小型バスのポンチョを導入する事でこの問題が解消されるのではないかという考えでしょうか。

【事務局：B】基本的にはその通りです。

【事務局：課長】ほぼ25人から30人、乗車頂けます。

【事務局：B】海老名市で走っているようなバスをイメージして頂ければと思います。

【事務局：A】普通の路線バスより少し小型のバージョンです。

【事務局：B】心配なくご利用して頂けると思います。その方向で結論づけて頂きたいです。

【J委員】確認ですが、先ほど時計回りという話をしましたが、時計回り・反時計回りの両方という事でしょうか。

【事務局】小松原・相模が丘循環コースは時計回りです。半時計回りは小田急相模原方面循環コースです。

【J委員】小松原は通らないのでしょうか。

【事務局：B】通ります。

【事務局：A】要するに、2つのコースの違いは市役所と相武台前の間を緑ヶ丘の住宅街を通るか栗原の小池坂の大通りを通るかということです。

【J委員】従ってルートは同じで、時計回りと半時計回りがあるという事ですね。

【事務局：B】その通りです。分かりづらい説明で申し訳ございません。

【J委員】確かにそこはとても重要だと思います。

【事務局】続きまして東原・ひばりが丘南コースです。市役所から東原、コストコの辺りまでは現行のルートと同じです。平成29年の4月に新たに芹沢公園が開園するため、芹沢公園のロータリーを経由して既存のコースを通り、要望がありましたひばりが丘コミュニティセンターに向かうかたちになります。次に南林間へ向かう大きな通りに出て、昔ツタヤがあったところで、現在はセブンイレブンになっている南林間入口交差点を右折し一ツ目の道路を左折しひばりが丘コミュニティセンターに入っていく経路です。ひばりが丘地域は基本的に道路が狭く折り返すところがないため、こちらは一方通行の道を北上して、再び南林間へ向かう大きな通りに出てくるりと回るような、左上に大きく描いてあるこのようなコースになります。

【C委員】そこにひばりが丘コミュニティセンターがあるという事ですね。ひばりが丘コミュニティセンターがあるため、どうしても回ってくる必要があるということですね。

【事務局】その通りです。そしてまた同じ南林間入口交差点に向かいそこを左折し南下して、既存のひばりが丘南児童館の方に向かって行くコースです。ご要望がありました相模向陽館高校には、高校の外周道路を行くような循環コースを描いております。先ほども申し上げましたように、ひばりが丘地域は道路幅員が狭く、苦肉の策で検討した案です。

【K委員】今はひばりが丘南児童館から出発しています。今回も同じ出発点ですか。折り返しでしょうか。

【事務局：C】いいえ、現状今はピストン運行ですが、今お示めししている変更案では循環コースにしておりますので市役所を出発点として、ひばりが丘方面を回り市役所へ戻って来ます。

【事務局】1月6日に行った座間警察署とのでは、ひばりが丘コミュニティセンターに入る道路について左折インは良いという事です。加えてコミュニティセンター前の「バス停の位置を考えては」という指摘を受けています。神奈川中央交通の返答もありますので今後煮詰めていくかたちです。そしてひばりが丘南児童館方面の帰りは、同じルートを北上しますが、ひばりが丘コミュニティセンターに入る道路についてはその先が大きな南林間線入口交差点のため、渋滞を招かぬよう「右折インはダメだ」と既に警察の方からNGが出ております。そのため我々が試行錯誤してバス停の位置を考慮していく必要があります。

【会長】要するに右に回ってひばりが丘コミュニティセンターの方には行けないという事でしょう。居酒屋が歯医者になった道は狭く、あの道は向こうからの左折は出来てもこちらからの右折は出来ないという事です。

【K委員】結局、南林間入口交差点まで行かなければなりません。

【会長】しかし交差点まで行き、南林間線から入ろうとするとひばりが丘コミュニティセンターの方から一方通行となっており、進入する事は出来ません。従って市役所から来たときはコミュニティセンターの方へ入っていけますが、帰るときはひばりが丘コミュニティセンターには寄れません。その辺りのバス停をどこに作るかという課題があります。

【事務局：課長】この案ではひばりが丘コミュニティセンターには出来る限り近づこうという意思を表明して頂きたいです。そして今後それを基に、やはり許認可を座間警察署とバス事業者から「やはりここは曲がれない」という意見があります。その際にもう一度「考え方は何か」というところに戻って頂き、そこに近いかたちに調整させて頂く方向になると思います。

【会長】加えて、この前のワークショップのときに鈴木さんから「一周しなくてもあそこで半周して住宅街に入ってひばりが丘南児童館の方に行ったらいい」という意見がありましたが、あの住宅街の道は車が一台しか通れないため、行き違いがなければコミュニティバスは通れないという事です。要するに「道が5.5m以上なければダメ」という事です。やはりひばりが丘地域は狭いため、車が行き違うときはどちらかが待っていなければならぬようです。そのような道ではコミュニティバスは通れないという事です。

【K委員】道路条件が違うという事です。

【事務局】先ほどおっしゃって頂きましたが、相模向陽館高校に入るときも大型規制がされており、警察署にお伺いしたとき一番に言われました。広く見えるところも交通渋滞があると中々難しいという事です。

【会長】この検討会は端から端まで行くようなかたちで設定しましたが、最終的には今まで通りにひばりが丘南児童館から出発するというかたちになりかねないという事でしょう。

【事務局：課長】そのような場合もあるという含みで議論をするという事です。

【K委員】その前に入谷コースの座間駅前の入る・入らないといったロータリーの話もありました。出来るだけ駅に近いところで妥協して考慮していかなければならないと思います。

【E委員】相模向陽館高校の外周を回るというのは高校との打ち合わせも必要でしょうか。時間にもよりますが、生徒さんが部活で外周を走ったりしています。高校からクレームが来るといふ事はないのでしょうか。

【事務局】警察協議もそうですが、まずは警察署でNGかどうかを確認する事です。もし許可が出た場合は生徒さんの部活の事も配慮してきちんと話を通していかなければならないところです。

【E委員】ここは非常に難しいという事でしょうか。

【I委員】この検討議会としては「このような原案を出しますよ」という事です。

【事務局：課長】そうです。「出来るだけ住宅地の中に入りたい」という意思是表明しておきたいです。

【I委員】各機関が入り「あれは道路が狭い」といった問題が起きてきます。ただ、「市民の希望としてはこのような案で希望している」という事ですから、後は調整していく必要があります。

【事務局：課長】一番の問題は「便数が少ない」という事だと思います。これはこの場で議論することではないですが、基本的には便数は増やします。そして以前議論したように、大体1時間に1本というかたちでセットしなければ、皆様が馴染んで乗車してくれないのではないかと思います。というところで、この変更は「住宅地にちょっと入る」という話と「便数をこの路線で増やしていく」というところで、出来るだけさがみ野コースのように徐々に馴染んで「けっこう乗って頂いているな」というコースにして行きたいという考え方でまとめております。

【会長】今は一日4便ですが、8便ぐらいにするという事でしょうか。

【事務局：課長】そのような方向で考えています。十分に対応できない分は便数でカバーしたいという事です。

【事務局】一応、どの関係機関も市民の皆様ときちんと行っている事はお伝えしています。後は我々が頑張るのみですから、そこをご理解頂ければと思います。最後は、入谷循環コースについてです。ここは市役所からほぼ既存のコースを通っていきます。ワークショップでもご意見頂きましたが、新たに新田宿四ツ谷方面及び座間1丁目へと延伸しております。新田宿四ツ谷は神奈川中央交通のバスロータリーのあるところまで目指していき、県道を右折し、新田宿四ツ谷の一番大きな通り（バス通り）を西中に向かって北上します。西中の横を通り座架依橋の大きな通りを越えまして、中河原交差点を右折し相模線の踏切りを渡り、鳩川児童館前を通り県道を横断し座間公園の下の清水鉄工所さんを左折し、県道交差点右折し、県道座間キャンプ前を通過し座間総合病院を經由しまして、この市役所の前の通りを通行いたします。小田急線の踏切りがあり、県道交差点は少々渋滞しているところですが、そこで市役所に向かうようなかたちのコースを描いています。ここは2台運行で右回りと左回りです。ただ、バスの大きさは今のコミュニティバスの大きさですから10人しか乗れません。

【I委員】今までほとんど乗車がなかったところです。

【事務局】座間総合病院と打ち合わせをしている中で病院のロータリーまで乗り入れる事はOKが出ております。ただ、他の患者さんや車の乗り入れがありますから、そこでの待ち合わせは出来ません。出来たとしても5分ぐらいで、バスが着いたら降りて、すぐ乗って行くようなかたちです。

【事務局：課長】少なくともゆっくりと乗り降りは出来るという事です。

【事務局】そのような状況です。ここのメインはやはり座間の西部地域を回って座間総合病院に寄るようなかたちです。そして右・左回りの運行をします。

【C委員】時間が合えば病院で降りて、診察してもらい、帰りは逆の方向に乗って行けるという事でしょうか。

【事務局】はい。やはり市役所を起点にしておりますので、相模が丘やひばりが丘といった市の東部からお越しになった方も乗り継ぎという事で考えているかたちです。所要時間は40分ぐらいです。

【事務局：課長】意外と早いです。ひばりが丘のほうが長いです。

【K委員】距離が全然違います。

【事務局：課長】ここの問題は事業者検討で言いますと、バス路線と相当重なっております。神奈川中央交通の意見というのは「重なっている」という事です。今までは全部NOでしたが病院との話で「かなり良い」という事と、「今後バス料金をどうしていくのか、将来像を見せてくれ」という中で、「協議の余地はある」というレベルまでやっております。これも今までは5便だったところを内回り外回りの12便で回します。

【I委員】入谷の旧ルートですと人が乗らないです。1人乗っているか乗っていないかで、場合によっては誰も乗っていないのに運行しているときがあります。

【事務局：課長】やはり2時間に1本ですとそのような状況になってしまいます。

【E委員】歩いた方が早いという事になってしまいます。

【事務局】先ほど事務局から座間総合病院のシャトルバスの話がありましたが、地域交通会議後の12月17日の情報でした。今現在ですが、小田急線の座間駅や相武台前駅などは使用料が高く混雑具合などでスペースがない。病院側とも交渉しましたが、中々シャトルバスが乗り入れる事が出来ないという事です。今現在、この駅の近くの民間の月極めの駐車場と交渉しているようですが、やはり地主さんがいらっしゃいますし、使用料の関係もあります。病院-相武台前-市役所を三角で結ぶ計画も上手くいけばありますし、それが無理でも市役所の方からシャトルバスは出すと聞いております。今は開院に向けての準備等で多忙なため「3月頃にならないと分からない」という話を1月中旬に聞いております。是非とも病院の方にはシャトルバスの運行実現について頑張ってもらいたいと思います。

【L委員】しかし座間総合病院は4月には始まります。

【I委員】座間総合病院の性格は緊急対応病院だと伺っていましたが、一般病院と一緒になるのでしょうか。

【K委員】総合病院ではないという話が前に出ていましたが、総合もやります。

【I委員】いいえ、一般の緊急対応の患者しか受け付けないと伺っております。

【K委員】リハビリは通常のかたちでやると聞いています。

【事務局】海老名総合病院をイメージして頂ければと思います。

【I委員】これによりシャトルバスの乗り方が違ってくるかと思います。

【K委員】ただ、市の方から直接シャトルバスが出ると影響もあるでしょう。

【M委員】シャトルバスの件で、駅ロータリーに入れないという問題ですが、本厚木駅の場合は道路に停留所を設けております。従って座間駅も道路に停留所を設ける事によってシャトルバスの可能性はあると思います。しかし病院側との関係もありますので、ご参考までにして頂ければと思います。

【事務局：課長】本厚木駅の場合は、停車場のようなかたちで集まってきます。その道路は割と広く、停車帯もあります。しかし座間駅では難しいです。地域ごとの状況も考慮しつつ、病院側にも「このような議論があった」という事をお伝えしましょう。

【K委員】利用者の事を考えて検討していけたら良いです。

【事務局：課長】すぐには見直しを開始出来ませんし、「病院スタートとコミュニティバスが連携してないではないか」という話もあり、シャトルバスで座間総合病院と市役所を何とか繋ぎたいという気持ちはお伝えしてあります。「乗ろうが乗るまいが病院シャトルバスは見せてほしい」という気持ちを訴えております。しかし現在、開業の準備等で病院側も大変な状況ですからその辺りも踏まえて、新たなコミュニティバスがどう連携し、どのようなプラスアルファが生まれるかということまでもっていきたいと思います。

【I委員】各コースとも市役所を中心とした単独運行ですから、結局は乗り継ぎをするのと一緒だと思います。従ってシャトルバスも市から出て病院に行くことが出来れば、コミュニティバスの運賃が高くても利用者が大幅に増えるのではないかと思います。

【事務局】近々、神奈川中央交通の検討結果が出てくると思います。結果との整合性を合わせ、微調整をする箇所があるようでしたら事務局で致します。変更路線が出てきた場合は、市が管理しているとはいえ、やはりバス停を置く場所の前にお住いの住民の方の事も考慮しつつ神奈川中央交通と警察署と調整していくかたちになると思います。

【K委員】一点だけお願いします。一般道路の県道・市道を含めた道路を走るバスという事ですが、運輸局との関係というのはあるのでしょうか。単に神奈川中央交通や運行者だけでなく、道路関係者というかたちで制約のようなものがありましたらお伺いしたいです。

【事務局：課長】許認可権は当然あります。冒頭にご説明しました地域公共交通会議の中に国土交通省も入っております。要するに市の意見・市民の意見をそのまま許認可を出すのではなく、地域公共交通会議の場で様々な関係機関とバス事業者、タクシー事業者も含めて「その中で話し合っって合意形成を図りなさい。そこで了承を得たものについては国の方の許認可手続きは緩和しましょう」という枠組です。分かりにくいかと思いますが、ここで決めた事が全てスムーズに通れば良いのですが、それぞれに事業者がいらっしゃいます。単独で行った場合、市と事業者だけの話になってしまいます。そのために地域公共交通会議を設置して、皆様の平場の中でどのような協議をしたかという話をお伝えし、地域



公共交通として市民が求めるもの、事業者も「このぐらいでなければやっていけない」という話を合意形成を整えて許認可申請に持ってくるというのが今のシステムです。

【K委員】こちらの会議で話を通すと、神奈川中央交通の力押しがあっても通る可能性はあるという事でしょうか。

【事務局：課長】そうです。しかしそれが力押しなのか、「やはり交通事業者としてこの問題は解決しなくてはならない」というニュアンスなのかを地域公共交通会議の中で模索していくという事です。我々もこの案がどうなのかというのを正式にある程度見せているため、その中の意見というのは相当大きいでしょう。地域公共交通会議にはこの会議の会長と副会長も入っておりますので、市民検討会議でどのような議論をなされたのかというのも踏まえて、それを修正していく場合はそれ相応の合理的な意見をおっしゃって頂かないと応じる事は出来ないというかたちになると思います。

【会長】皆様の進捗状況を合わせるかたちでご説明頂きましたが、他にもご意見ご質問等ございますか。

【I委員】コースはこれで良いと思います。芹沢公園が入りました。そして谷戸山公園。先日の自治会で、谷戸山公園にはとても良い設備があるのに今まで知らなかったという方が特に転入者には多いという事でした。環境の講演会の際にアンケートを取ったところ「こんなに良い設備の公園がある事を知りませんでした」という意見を多く頂きました。その辺りも踏まえ、先ほどの病院と同じようにルート of 接続について考慮すべきだと思います。さらに、足を痛めている方などは相模が丘から芹沢公園まで行く場合、直接行く事は難しいでしょう。先ほどの入谷の問題も含めてですが、例えば二度運賃を払っても市役所から継続して行けるようにするなど、そのような事も運行の際には考慮していかなければならないと思います。

【L委員】公園の近くを通るときは近いところにそれぞれバス停を置くという事でしょうか。

【I委員】座間市には谷戸山公園のようにとっても良いところがあるのですから、利用者にも宣伝しつつ、ルートも考慮していく事によって乗車率も良くなるのではないかと思います。

【K委員】バス運賃の話がまだ出ておりません。

【事務局：課長】これからご説明します。

【事務局】他にコースについてはどうでしょうか。

【I委員】先日の検討でも話し合った部分ですが、相模が丘コースの中で老人憩いの家のところを通る必要は本当にあるのでしょうか。

【事務局：課長】緑ヶ丘あたりの住宅街ですね。

【I委員】このコースは私もよく利用しますが、資料では「買い物をして降りる人がいる」と書いてあっても実際はほとんど降りる人はいません。老人憩いの家に乗る人も降り

る人もたまにしかいません。それならば、ここには止まらず外回りにして、「老人の家入り口」というような停留所を設ければ良いのではないのでしょうか。老人憩いの家がコースに入っているため、今まで小型バスでなくてはならなかったわけですし、その辺りを考慮した方が良いと思います。

【事務局：課長】 ご意見としてこれも入れさせていただきます。しかし緑ヶ丘の方がダイレクトになくするのは困るという事です。もう一つは将来、小型バスが円滑に動いてきますと「やはり小型バスで内回り・外回り揃えたい」という話を段階的に計画していきたいです。見直しが「新田宿四ツ谷・座間だけか」という話になってしまいますし、「緑ヶ丘はそもそも駅にも市役所にも近いではないか」という意見もありますが単純に全部を切るわけにはいきません。ご意見としてはしっかり取り入れて、将来を見極めるというかたちになると思います。

【事務局】 よろしいでしょうか。意見を統合して微調整出来るところでは行って参ります。計画素案についての説明を終わらせて頂きます。

【K委員】 運賃の考え方についてですが、今回の見直しではルートも変更になり、運行時間の変更や、ミニバスを導入したときは当然経費関係に関わってきます。ミニバスは相模が丘のみでしょうか。台数は2台往復ですか。

【事務局：課長】 1台用意して、バックアップが1台というかたちになっています。

【K委員】 そうなりますと経費は増加しますね。経費を換算した上で150円という事ですね。150円は基本的に良いと思いますが、150円に上げた根拠は何でしょうか。「新しく利便性を追求するためにルートを見直した上でこれだけ経費が掛かりますよ。バスも変わりますよ」というかたちで、そのあたりの試算は出来ているのかという事と、次はもう1回、2回上げるというシミュレーションを行ったものがありますか。如何でしょうか。

【事務局：課長】 基本的には1ページ目の一番下です。運行経費はこの見直しでコミュニティバス6,600万から9,500万への増加を想定しております。今回の運行ルートで小型バスのポンチョを1台入れて便数も想定しますと大体9,500万です。これはまだバス事業者からの見積もりではありませんが、今までの経験から概算して9,500万掛かり、約3,000万は経費が上がる予測です。さらに近隣市の収支率の最低ラインが20%です。従って収支は出来るだけ20%に近づきたいという当面の目標として150円が出てきました。今のバス運賃の入れ方からしますとあまり半端な数字には出来ません。将来的な事はまだシミュレーションしておりません。これは20%で満足する話ではなく、これで利用率が相当上がるならば、それはそれで良いという事で料金はそれ程上げる必要はないでしょう。過度に利便性を上げてバスと競合した場合どのようにしていくかについては更なる議論をする必要があります。ただ、将来的には路線バスと補完しながら行っていきますから「利用者としては同じ移動だから同じ料金体系の方が良いのでは」という事を申しております。

【K委員】 新しい路線に変更し市役所で乗り継ぎ出来るように利便性の向上を促進させるという前提で、例えば、市役所に来て次のバスに乗り継ぎするとまた150円払わなければならないため合計で300円掛かります。同じ総合病院に行くのにひばりが丘から300円掛

かってしまうのは如何なものかという事で、乗り継ぎ時の割引や、継続して乗っている方についても考慮が必要だと思います。

【事務局：課長】市民検討会のご意見として、必要性があると思います。総まとめのご意見として運行ルートはこのようなかたちで、バス運賃については基本的な考えはある程度理解が出来るという事で、さらに利便性を増すためにはこのような考え方も運用的には必要があるというかたちでまとめて頂ければと思います。

【I委員】意見として、私が以前より考えていた事ですが、運賃が100円ではやはり路線バスと競合しますし、150円の50円が実は大変で、難しいため、200円で如何でしょうか。その代わり回数券を発行し6枚で1,000円にします。そうしますと1回167円です。極端ではありますが路線バスに乗るよりも1回3円安くなるという事です。今でも回数券を利用されている方は増加しております。市民の事を考えて「回数券を購入すれば路線バスよりも安くなる」というかたちで、200円が妥当だと思います。年に約2～3回のペースで乗る方は現金で200円お支払頂き、比較的よく利用される市民は回数券を使用して頂くという事です。民間業者と交渉する際に「1区間170円を200円でやります。ただし回数券を使いますからそこは見てください」というようなやり方が交渉し易いと思います。1区間170円が次は200いくらに上がるわけですから、最初から200円を出してみても如何かだと思います。

【事務局：課長】検討会全体の意見でそこまで行ければ良いのですが、これは非常に貴重な意見であり、その方向性もありという事でこの議事録に残し、多様な検討が必要だと思います。例えば「200円ならば乗り継ぎなんて無料で良いのではないか」という事です。乗り継ぎの方の率は大幅に減るため、「200円なら乗り継ぎが無料になるよ」というアイデアは如何でしょうか。確かに回数券利用率は非常に高く、回数券を大いに考慮するという話が出るのであればとても面白い案です。

【O委員】これは乗車率が上がるでしょう。

【I委員】200円ですが回数券は6枚という事で、お得感が出ます。

【事務局：課長】まだ検討時間はありますから、少なくともある程度の利便性の話と、ある程度の運賃改定はする必要があると思います。ダイレクトに150円にすると乗り継ぎで300円になってしまう問題ですとか。まだ見直しの運行までに時間があります。今回、最終的には150円にして、次はそのアイデアをすぐ使えるようなかたちでよく意見をまとめおきたいと思います。ありがとうございます。

【I委員】一度考えて頂きたいのですが、八の字運行にすれば良いのではという事です。そうする事で運賃問題も乗り換えで2回払わなくて良いですし利便性もあるかと思えます。運転手は何時間単位で何分の休憩をしなければならないという事があります。その際に本当に八の字運転が可能かどうか分かりませんが、それがもし可能なら、例えば中型バスからマイクロでないと厳しいところは別として、同じであれば八の字で動く事によって上手くいくでしょう。利用率が高いところではそのような運行の仕方もあるのではないのでしょうか。

【事務局：課長】今回、現実的に見直さなくてはならないのは限定されますが、「様々な将来的な話も議論している」というところを今のご意見も含めて考慮していければと思います。

【E委員】出来るだけ採算が取れるように乗車率を上げていくという中で、新しい車体も導入する予定ですが、手っ取り早く認知率を上げるために出来るだけ派手に、存在感があるデザインにして頂くような手段はありますでしょうか。例えば、「ざまりん」が大きく描かれているなど、「ああ、あれはコミュニティバスが走っているな」と、すぐ分かるように。ルート以外の話ですが、そのような事も行っていきたいと思います。

【事務局：課長】1回目か2回目のときに「知らない人が多いよ」と言われたのは結構ショックでした。それも含めて今の提案というのはとても大事だと思います。特に中型バスを導入する段というのは一つのチャンスで、コミュニティバスの認知度を上げるという話は重要だと思います。それも含めて様々なかたちで意見の取りまとめをしたいと思います。

【K委員】先ほどコースのところの言い忘れですが、停留所のポイントの関係です。例えば当然、路線バス関係はその特定のところでバス停を作っているわけではなく人数が多いところで作っていると思いますが、我々のコミュニティバスはある程度重点的にポイントポイントで停留所を作っているはずで、市民の関係で重要なところにそのような意味で丸い点があり、それぞれのしるしが付いていますが、これがイコール停留所の参考になるという解釈でよろしいでしょうか。停留所に関してはまた改めてやるという考え方ででしょうか。

【事務局：課長】丸い点は主要な公共施設を示しています。

【K委員】それに合わせるのかということなんです。

【事務局：浅黄】停留所については既存のものが殆どですが、この場では予定をしております。何故かと申しますと今回は大筋をまとめて頂き、あともう1回しかありません。もう1回はもう少し関係機関で、庁内は事前に突き詰めて行ったため、よくまとめて頂いたという話も含め「この案でもう1回検討会に出せ」という事で今日の意見で大体まとまりました。それをもう1回踏まえて、2年間のお約束もありますから3月中頃にこれで許認可手続きを進めていくという案です。そしてランダムに、最終的には変更点の一部の報告と、今の多様な意見をどうまとめていくかという事です。その際にバス停の考え方とは個々にやるのではなく「このような考え方でバス停を設定していこうよ」という話を最後にしたいと思っております。

【会長】他にご意見ございませんようですので、最後の議題です。今後のスケジュールについて事務局から説明をお願い致します。

### 3) 今後のスケジュール

【会長】今後のスケジュールについて何かご意見ご質問ございますか。

【I委員】平成 29 年 4 月に本格的に実施するという中で、小型バスが場合によっては平成 29 年の確定申告のときに試験運行を行う事は出来ないでしょうか。それを予算計上の関係で、例えば 2 月 2 日から。

【事務局：課長】説明会は 2 月で、正式には 15 日頃からです。

【I委員】そのときに、平成 29 年 2 月に小型バスの試験運行を予算的に計上出来ないかと。そしてどれくらい乗るかを一度検討してみてはどうかと思いました。

【K委員】これはスケジュールに関係ありませんが、実際に運行を実施するにあたっての窓口は都市計画課でしょうか。それとも新しいセクションを設けて、あるいは仮のものを作り運行を実質的に把握したり、将来の事を考えたりと。せっかくこれだけじっくりと検討し、また新しいかたちで利便性を追求する事になりましたから、PRのために特定の部門を作れとは言いませんが、それくらいの力を入れて市民にPRしていかなければならないと思います。如何でしょうか。

【事務局：課長】実務的な運行は都市計画課が継続的に行います。おっしゃる通りPRの話は重要で、今議案で、市政戦略課というのが新しく出ています。そこはシティセールスの関係です。後は防災や重要事項、市長が新しく総合病院の見直しの中で出していった案を戦略的に行っていく課という事です。その辺りの話との連携は必要だと思います。やはりコミュニティバスは認知度があまりなく、これだけの運行費を掛けるため、単に足として機能していれば良いという話ではないと思います。その連携の話を最終回の第7回では「そのような事も必要である」という話を検討委員会に出すという事です。それも含めて市長にご報告したいと思います。

【会長】他にはございませんか。これで今日の議題が終了致しました。事務局にお返し致します。

【事務局】ありがとうございました。お疲れ様です。本日の内容についてもホームページに掲載させていただきます。よろしく申し上げます。次回、第7回の検討会の日程ですが、先ほどお話をさせて頂きました関係機関との最終詰めもあるため、おおむね3月下旬頃を予定しております。そこで「あり方検討会」としての許認可に向けた最終案を提示して、許認可に向けて進めていきたいと思っております。日程等、今後の詳細については事務局より追って通知させていただきます。これをもって第6回市民在り方検討会を終了させていただきます。ありがとうございました。

以上