

議事録要旨

会議名	平成 28 年度 第 1 回 稲城市地域公共交通会議
開場日時	平成 28 年 5 月 19 日(木) 午前 10 時 00 分～午後 0 時 20 分
開場場所	稲城市地域振興プラザ 2 階 商工会会議室
出席者及び 欠席者	<p>(委員)</p> <p>鈴木文彦会長、川島幹雄副会長、岡村淳委員、田崎達久委員、永山輝彦委員、伴ノ内生香委員、藤原廣彦委員（代理渡辺文広氏）、進藤直人委員、田淵昌男委員、和田裕美委員、笹久保弘委員、北口隆一委員、藁粥忠委員、馬場栄次委員、川崎信一委員、小林富司夫委員、堀田耕一郎委員、亀山茂委員、今野浩児委員、後藤田英俊委員、尾崎行雄委員（代理藤澤大輔氏）、諏訪光利委員（代理後藤正光氏）、植木修委員、鈴木秀治委員、西山誠委員</p> <p>(事務局)</p> <p>都市建設部長 吉野、管理課長 中島、 管理課交通対策係長 宇田、管理課主事 高柳</p> <p>(欠席者)</p> <p>塩田宏奈委員</p> <p>傍聴者 2 名</p>
会議次第	<p>○部長挨拶</p> <p>○委員紹介</p> <p>○議 題</p> <p>1 i バスの早期改善に関する要望書について・・・・・・・・資料 2</p> <p>2 第Ⅱ期見直し路線案の検討について・・・・・・・・資料 3、資料 4</p> <p style="padding-left: 20px;">①これまでの経過について</p> <p style="padding-left: 20px;">②路線について</p> <p style="padding-left: 20px;">③運行台数について</p> <p>3 今後のスケジュールについて・・・・・・・・資料 5</p> <p>4 路線バス等の運行について（報告）</p> <p>5 ワゴン車等の運行について</p> <p>6 その他</p> <p style="padding-left: 40px;">次回の日程について</p>

1. 都市建設部長挨拶

吉野部長 本日は大変お忙しい中、平成28年度第1回 稲城市地域公共交通会議にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

日頃より稲城市の行政にご理解、ご協力を賜わり、感謝申し上げます。

本日の会議では、前回の稲城市地域公共交通会議で決定をいただきました第Ⅱ期見直し路線の5つの案につきまして、その後、各検討会で審議されてきた経過をご報告し、その案につきまして、バス公共交通の見直し方針、見直し条件に基づき、さらに絞り込みの検討を進めていただきたいと考えております。

後ほどご報告させていただきますが、本日の議題には、新たな路線バスの運行などについてのご報告もでございます。これも稲城市地域公共交通会議にご参加いただいている皆様のご尽力の賜物と考えております。誠にありがとうございます。

第Ⅱ期見直しに向けての検討が大詰めとなっており、皆様にはご負担をおかけしておりますが、事務局一同、精いっぱい努力し、見直しを進めてまいりますので、ご理解、ご協力のほど、よろしく願いいたします。

2. 委員紹介

笹久保委員、尾崎委員（代理藤澤氏）、諏訪委員（代理後藤氏）、
宇田係長（事務局）より挨拶

3. 議 題

会長 本日は大変お忙しい中、また暑い中お集まりいただきまして、ありがとうございます。

この会議では、iバスの第Ⅱ期見直しということで、前回7つの案が示され、会議の中で5つの案に絞った形となっておりました。その後、各検討会での議論を経て5つの案から、さらに3つの案に絞った形で提示されています。

いろいろご意見をいただいている中で、なるべく早く、利用しやすい形で、実現に向けて動いていく必要がございますので、本日、その方向性を3つの案の中から示していきたいと思っております。議論のほど、よろしく願いします。

(1) iバスの早期改善に関する要望書について

※資料2に基づき iバスの早期改善に関する要望書の提出について事務局より報告

会長 今のiバスの早期改善に関する要望書の提出について質問等はあるか。

委員 本日の会議にこの要望書を提出するのはどういう意図か。また、要望書の中に“昨年10月”とあるが、それについてはどうか。

事務局 このような要望をいただいているという、報告として提出させていただいている。

なお、路線見直しを実施したのは、平成26年の10月であり昨年ではないが、おそらく、署名を集められたのが平成27年中であり、市への提出が平成28年になったことからの相違ではないかと推測される。

委員 要望の1番の部分について、現在、見直し方針等として往復路線又は双方向に運行する循環路線ということで検討しているので、要望は満たしていると考えてよいのか。

事務局 要望いただいている事項は見直し方針・見直し条件の中に盛り込まれているので、今までの流れで見直しを検討していけば、要望に沿って見直しを進めることにもなると考えている。

会長 他にはよろしいか。

(意見無し)

会長 それでは、議題2『第Ⅱ期見直し路線案の検討について』①『これまでの経過について』、事務局より説明をお願いします。

(2)第Ⅱ期見直し路線案の検討について

①これまでの経過について

※資料3、資料4に基づき事務局より説明

会長 路線検討は次の議題とするが、まず、今説明があったこれまでの経過について、なにか質問等はあるか。

(意見無し)

会長 それでは、議題2『第Ⅱ期見直し路線案の検討について』②『路線について』に進めさせていただく。

②路線について

会長 今まで説明があったとおり、各検討会での議論を経て3つの修正案に集約されてきている。この3つの修正案のうち、赤・青で示されている左右の循環路線と、黄色で示されている平尾団地と南多摩駅を往復する路線はほとんど同じ形で示されている。したがって議論としては、残る地域への運行をどのようにしたらよいのかと、一部の詳細な経路をどうするかという点が中心になると思われる。

本日は、微修正すべき部分を残して、基本的な方向性を出せるところまでのご意見をいただきたい。

- 委員 路線バスの路線図を見ると、南多摩駅を經由して聖蹟桜ヶ丘駅へ1時間に1本以上路線バスが運行されているが、その路線バスにバス停を新設してもらえれば良いのではないか。事業者で検討できないものか。
敷地内に乗り入れるにはスポーツ広場へ続く門の付近の構造変更が必要であるが、川崎街道を運行している路線バス事業者がバス停を新設できればそこまでの必要が無くなるのでは。
- 会長 それでは、可能であれば南多摩スポーツ広場への運行は路線バスでカバーするということか。
- 委員 可能であれば。
- 委員 乗り換えが必要な利用が増えるのでは。
- 会長 乗り換えは必要になると思われる。事務局からコメントは無いか。
- 事務局 ご意見をいただき、路線バスによる運行についても、検討が必要であると改めて感じている。
- 会長 路線バスを利用する形がいいのか、iバスを延伸するのがよいのか、また改めて検討させていただきたい。
他に、3つの修正案を比較して意見は無いか。例えば、案①の修正案では車両台数が1台多い想定であるが、そのあたりはどうか。
- 委員 案⑦の修正案がシンプルで良いと思うが、案⑦の修正案には廃止バス停がある。台数も関係してくるが、使いづらいと言いつつも一定の利用者がいる中で、「見直しによってバス停が使えなくなった」ということができる限り無いようにしたい。
左右の循環路線、平尾団地から南多摩駅への往復路線により、必要なルートは確保されてきたと思うが、ただ、案⑦の修正案では廃止されるバス停を再度検討して進めれば、良い路線案ができると思う。
- 会長 他に。
- 事務局 今お話いただいた廃止バス停は、路線バスが運行している箇所や、見直しに必要な廃止ということでご理解いただいている。
なお、第I期見直し以前には無かったバス停でもある。
- 会長 路線案の中の青い丸のバス停は、平成26年10月の見直し以前には無かったもので、見直しによって新設されたということか。
- 事務局 その通りです。

委員 私もそういったことは了解しており、案①の修正案を採用すれば、当然同様の路線を運行するバス事業者との関係という問題も出てくる。

私はこの会議を、より有意義なものにし、見直し路線の決定にあたってどのような議論があったのかを全委員で共有し、後に出てくるであろう地域の方たちからの疑問に対して、しっかりと答えられるようにしていきたいと考えている。

会長 他に。

委員 北緑地公園は各案ともに廃止となっているが、なぜか。
利用者がいないから廃止ということなのか。

事務局 北緑地公園入口の運行にあたっては、第Ⅰ期見直しの際の警視庁協議の中で、片側の運行のみ許容された経緯がある。今回の見直しでは往復路線又は双方向に運行する循環路線を基本とすることが見直し条件となっているため、廃止として提案させていただいている。

会長 他に。

委員 案を見ると、どこからでもiバスで稲城市立病院に行けるようになっているが、例えば稲城駅から市立病院へは路線バスも多く運行しているので、路線バスも一緒に見ながら検討すれば、稲城駅から市立病院へのiバスの本数は減らせるのでは。

2点目に土日の運行について、土日は市立病院ではなくて南多摩スポーツ広場や北緑地公園へ運行するようなことはどうか。土日と平日とで異なるコースを運行するのは、やはり複雑ということになるのか。

事務局 事務局としては、土日や夜間の運行を工夫することも検討しているが、今回の見直しにあたりご意見をいただいていた中で、「行った経路で帰りたい」、「複雑でわかりにくい」、というご意見が多かったことから、土日で異なる運行とした場合に、高齢の方がわかりにくいと感じられるのではないかとという懸念がある

委員 もう1点、バスの購入について、どの案にしても1台又は2台バスを追加して残る地域への運行を検討する形となっているが、採算性や、市の補助金への影響はどうなるのか。

事務局 詳細は現在試算中であるが、バス1台の購入で、約2,000万円の購入費用が必要となる。また、人件費や管理費なども増になる。

車両の台数については、最低限必要な部分は用意する必要があると思うが、先ほどご意見があったような、土日や夜間の工夫については検討する必要があると考えている。

会長 台数については、増車に見合った分だけ利便性が高まるのかなどが判断基準になると思われる。現状として、3つの路線はある程度の合意を得られてきており、残る部分を1台で運行するのか、それとも2台できめ細かく運行するのかという議論になると思うのでそのあたりに絞って意見はないか。

委員 まず、2台増車して8台での運行は可能なのか、事務局の考えを確認したい。

事務局 市としては、地域公共交通会議の中で決めていただくべきと考えている。検討いただいているどの見直し路線案も、6台での運行は難しいことから、増車が必要と思われるが、これまでの検討会の中で、採算性や、市民感情を考慮すると、可能なのは1台の増車までなのではないかという意見があり、同様の見解である。

そういった中では案①の修正案は、1時間に1本程度の運行を目指すとかかなりの増車が必要となるため実現は難しいと感じている。

委員 台数を増やして経費も増える。そのような見直しであれば誰でもできる。この会議による見直しが市民から評価されるためには、8台にするのか、7台にするのか、何台での運行が良いのかのギリギリのところを見極めるために集まって議論していると考えている。

会長 ありがとうございます。

今のご意見のように、車両を増やせば経費を増やすことに直結してくるため、7台の案と8台の案があった場合には、8台の案の方に相当の優位性が無ければ納得できないのではないかとと思われる。

優劣付けがたい、または効果としてそこまで大きい効果を望めないのであれば、台数が課題となるため、少ない台数の案を選択する方が納得しやすい。そのあたりのご意見をいただきたい。

委員 例えば案⑦の修正案のBコースについても、1台運行想定のところを2台運行とすれば、1時間に1本程度となって利用しやすくなり、採算性が良くなるのではないか。

市民が利用しやすいものにすることで採算を上げるというふうに考えたほうが良いのではないか。

会長 今の意見に対して、事務局としてはどう考えているか。

事務局 事務局としては、2台の増車は少し多いと感じている。

案⑦の修正案のBコースは約70分で1周するダイヤを想定しており、約150分に1本運行するようなダイヤが想定される。当該路線は平尾やニュータウン地区に比べて利用者数が少ない地区を運行する路線であるが、市の要となる稲城長沼駅を運行する点と、運行本数が少なくても、現在のEコースのように利用者が多い路線もあるので今後検討課題となると考えている。

会長 1つの路線への車両投入台数については、最初は1台で運行開始し、利便性が高いため増車するという議論もできる。
他に。

委員 見直し路線案への意見については、運行開始してみないと出てこない部分もあると思うので、これから出てきたものについては次回見直しの課題とすればいいのではないか。

台数について、7台を前提とすればこの案⑦の修正案でよいと思うが、増車して8台運行とできるのであれば、長峰地区の工夫も検討したい。

検討会の中で、路線バスとの競合などの課題についても説明があったが、第Ⅰ期見直し以前より長峰地区から市役所への短時間で運行できる路線の要望があり、見直しに伴いその要望が再度出てくると思われるが、説明としては、7台での運行の中では、そのようになっているという説明をすることになると思われる。

会長 ありがとうございます。

事務局 見直し路線案の説明の補足で、まず、稲城第五中学校東のバス停を新設した経緯としては、コンパクトな路線を目指した第Ⅰ期見直しの中で、向陽台公園通りの運行を検討した際、路線バスとの棲み分けの観点から現在のルートを通ることになり、そこで向陽台三和付近に設置を検討したが、バス停の設置可能な場所が無く、苦肉の策で設けたものである。

次にBコースで長峰中央通りを経由して鶴川街道へ向かう経路については、当初Bコースは若葉台を経由する案があったが、コンパクトな路線となるようにこちらを運行することとなったものである。長峰中央通りや鶴川街道については路線バスと競合しており、台数を増やすことは難しいと考えている。

さらに、若葉台駅から南多摩駅に向かう路線バスを運行いただける予定となっており、iバスが運行増となる場合にはかなり調整が必要と考えている。

会長 今回の説明も踏まえて、他に意見は。

委員 まず、案①の修正案は現在の路線と変わりなく、わかりにくい印象。案②③の修正案の方がわかりやすく、本数も多くなるのではないか。

また、左右の循環路線や平尾団地からの往復路線が、若葉台駅から南多摩駅に運行しているが、路線バスによる新規運行を織り込み済みなのか。

事務局 若葉台駅から南多摩駅への路線バスの運行は、第Ⅰ期見直し後、路線バスとの棲み分けということで、強く要望をしてきた経緯がある。

案⑦の修正案は、当該区間の実質的な運行増になってはいないが、見直しに運行増となるようなことがあれば、せっかく運行された路線バスと競合し、撤退ということにも繋がりがかねないため、そこは懸念される部分である。

委員 当該路線バスは通勤時間帯だけの運行を予定しており、生活道路を運行するiバスとは一部経路も異なっている。競合しないようにダイヤを調整してうまく棲み分けつつ、iバスを含めて南多摩駅の利用者を増やしていけば、路線バスのメリットにもなり路線バスが増便していくのではないかと。

委員 検討会の中では、まず案②③の修正案はあまり支持されなかった。シンプルでわかりやすいが、緑色のコースが市役所へ運行していないことやオレンジ色の路線も短距離なのはいいが、利用されるのか不安があった。

案①の修正案については、1周85分程度の路線もあり、2台で運行となればかなりの台数が必要になるのではないかと懸念があった。

検討会での細かい報告が無いが、検討会の中では、案①の修正案か案⑦の修正案がよい、最終的には案⑦の修正案のBコースをどう修正していくかというところまで議論が進められてきた。

会長 事務局から補足はあるか。

事務局 自治会代表者検討会、市民代表者合同検討会の中では案⑦の修正案の評価が高かったが、最終的な見直し路線を決めていく中では、ここで改めてiバスの見直し方針・見直し条件に照らした確認も必要と考えている。

そうすると、案①の修正案は廃止バス停が無いことなどからも一定の評価をいただいているが、矢野口駅付近などの運行経路の複雑さや、路線バスとの競合が課題になるのではないかと考えている。

会長 案②③の修正案と案⑦の修正案の違いは、2つのルートを往復とするのか繋げて1本の路線にするのかの違いである。検討会には私も参加したが、今のご意見にあったように、運行時間もそこまで変わらないのであれば案⑦の修正案をベースに考えていくのが良いのではという流れにはなっている。

委員 2本の路線を繋げることで14分のダイヤ増となるが、それで、市役所まで1本で行きたいという要望を満たせるのであれば、その路線でも良いと思う。

会長 今までのご意見などをまとめて考えると、できるかぎり車両台数を少なく抑え、路線バスとの棲み分けや、シンプルな路線を目指すということなどを考えると、検討会などでの流れどおり、案⑦の修正案をベースに、特にBコースを修正を検討していくということが今後の方向性として良いように思われるが、それについてどうか。

委員 押立地区は、第I期見直しでiバスが運行されて良かったという意見があったが、帰ってくるのが大変だ、分かりにくいという意見などもあった。

案⑦の修正案は駅、市立病院、市役所を運行しており、よいのではと思う。

会長 他に。

委員 京王よみうりランド駅から小田急よみうりランド駅へは路線バスが運行しているため、京王よみうりランド駅から先の運行はしなくてもよいのではないか。

会長 これについて、丘の湯への運行について意見などはないか。

事務局 よみうりランド丘の湯への運行については、途中沿道の住民などから要望があったと認識しており、現段階では、廃止しないほうが良いと考えている。

会長 他に。特に事業者も概ね了解とのことだが、バス事業者から意見は無いか。

委員 市民の方が使いやすい路線ということが大前提であると思う。これまでの様々な検討会の中で、事業者側の意見も酌んでいただいております、社としても、この案でよいと考えているが、細部については今後も検討が必要と考えている。

会長 それでは、他に特に意見が無ければ案⑦の修正案をベースに、細部の検討すべき箇所は検討していくということでしょうか。

委員 第Ⅲ期見直しはいつ頃を想定しているのか。

事務局 将来的に、南山からよみうりランド丘の湯方面や、平尾から若葉台への都市計画道路の開通が予定されているので、路線バスの運行を視野に入れて見直しを検討する必要があると考えている。

委員 何年後か。

事務局 見直しをすれば色々のご意見をいただくことになるが、それを報告して見直すという流れで、今回の見直しも2年程度はかかっている。
定期的に見直す必要があると考えている。

委員 新しい路線を運行して苦情や問題点が出てくると思う。そこをしっかりと検討してほしい。

会長 今回は南多摩駅の広場の整備を目指して検討がスタートした経緯があるが、同様に地域の条件変化の時期を見ながら検討することになると思う。
それでは、特にご異論もなかったのもので、今後は案⑦の修正案をベースに修正や実際に運行するにあたって調整等が必要になるところを調整していくということによろしいか。

(全員賛成)

会長 それでは、そういうことで進めさせていただく。続いて③の運行台数に移らせていただく。

③運行台数について

会長 ③の運行台数についてということだが、⑦ベースということなのであれば、基本的には1台プラスということで今後の検討を進めるということになると思うが、他に意見などはあるか。

(意見無し)

会長 それでは、続いて議題3『今後のスケジュールについて』、事務局より説明をお願いします。

(3)今後のスケジュールについて

※資料5に基づき事務局より説明

会長 運行開始までの流れについてなにか質問等はあるか。

委員 路線バス路線とiバス路線全体を見渡すのは難しい。
そこで、要望として、乗降調査から得られた各駅バス停の利用状況や、路線バスの時刻データを路線案に載せて、素人が一見して利用状況など全体が見えるような図面に修正ができないか。

会長 今の意見のとおり、地図の中で一覧できるというのは非常に大切であり、路線バスの運行経路や便数、利用状況などをiバスの路線図に重ねていく工夫をしていただきたいということと、参考資料として1時間に1本以上運行しているバス路線を切り出すよりも、1時間に1本以上の路線は太くして、その他は細くして残すなどすると、各地域、区間にどれだけ輸送サービスが集中しているのかが一覧できるので、そのような見せ方の工夫をしてほしい。そういったご意見だと思う。

是非今後の資料の出し方の中で工夫をお願いしたい。

それでは、今後の流れについて他に意見はないか。

(意見無し)

会長 それでは、議題4『路線バス等の運行について』、事務局より説明をお願いします。

(4)路線バス等の運行について

※路線バス等の運行見込み等について事務局より報告

<報告内容>

1 路線バス路線の見直し状況について

(1) 若葉台駅から南多摩駅間の路線バスの運行予定

6月1日から運行予定（認可申請中） 平日5便

※小田急バス(株)と京王電鉄バスグループとの共同運行

(2) 既存路線バスの南多摩駅前広場への乗り入れについて（京王電鉄バスグループ）

①運行開始時期：平成28年4月18日から

②運行路線：3路線

・稲22系統、府61系統、調21系統

2 空港連絡バスの運行予定について

(1) 調布～成田空港線、稲城駅・若葉台駅延伸について

7月中旬から運行予定（認可申請中）

※東京空港交通(株)と京王電鉄バスグループとの共同運行

(2) 若葉台駅・稲城駅～羽田空港新設について

7月中旬から運行予定（認可申請中）

※東京空港交通(株)と京王電鉄バスグループとの共同運行

会長 路線バス等の運行の情報提供があったが、それについて質問等はあるか

(意見無し)

会長 これらの路線の運行開始後は各委員においてもPR等をお願いしたい。
それでは、議題5『ワゴン車等の運行について』、事務局より説明をお願いします。

(5)ワゴン車等の運行について

事務局 ワゴン車等の運行については第I期見直しの際に下平尾地区から要望があり、現地にバスを持ち込むなどして確認した際にも、道路幅員や視距の確保の課題などの課題があり、警視庁とからも、運行は困難と判断されている。
当時検討していた稲城市地域公共交通検討協議会の提言の中には、ワゴン車等の運行を検討していくという内容も含まれている。

今回の見直しの中では、まずiバス路線の方に重点を置いて進めていくとのご意見をいただいていたが、一定の方向性が見えてきたので、今後はワゴン車の検討を進めたい。

会長は様々な自治体で詳しいご経験をお持ちなので、ご指導いただきたい。

会長 1つだけ申し上げておくと、車を小さくしてきめ細かく入るということ自体は可能だが、費用対効果という面で見ると、非常に難しいものだというのを頭に入れておいて議論を進めていただきたい。

比較的近いところで小金井市の例をあげると、小金井市では、普通のコミ

ユニティバスが入れない地区で、ワゴン車で運行しているコミュニティバス路線が1路線あり、タクシー事業者が運行しているが、崖の上と下を結んでいて、しかも沿線に高齢者が非常に多いということから利用者は非常に多くほぼそのワゴン車が満杯になるような利用のされ方であると認識している。

ところが、小金井市のコミュニティバス全体の中で、採算性という面では一番悪い。それは、最大で1台に約15人しか乗られず、収入が限られていることから、乗り残しの問題が出るほど乗っていても、赤字額が大きいというような問題も出てくる。

こういった場合に、市民の税金を使ってごく小さな地域の赤字を全部抱えていくというようなスタンスで進めていくと、多くの地域のコンセンサスが得られないという問題が予想されるため、地域の方が主体的に関わって、どのように運営するのが一番いいのか、地域の方ご自身で運営するほどの姿勢で関わっていかなければ、実現は非常に難しいということを確認した上で、議論していただければありがたい。

今日の段階ではそれだけ申し上げて、今後、具体的な話が出てくれば、その地域の方も交えて話をさせていただきたい。

もし、今日の段階で何かご意見があればいただき、具体的には、また、今後の会議の中で進めさせていただきたいと思うが、ご意見等はあるか。

(意見なし)

会長 それでは、まずは情報提供ということで、今後の課題とさせていただく。最後に議題6『その他』ということで、今までの議題以外でご意見等はあるか。

委員 バス事業者の方にも以前現地確認していただいたが、新百合ヶ丘から上平尾区画整理への路線に乗り入れていただきたい。

次に、新百合ヶ丘駅への路線に新百合ヶ丘総合病院に乗り入れていただきたい。そうすれば、市立病院へ行く必要もなくなる。

最後に、ここもバス事業者の方と現地確認済みの箇所であるが、平尾団地押し返し場の降車場所は道路に直接降りる形になっていて段差が危険である。そういった安全面についても、今回の見直しの中で検討が必要と考えている。

以上3点の検討をお願いしたい。

会長 今のバス停の件で、事務局から進捗等あるか。

事務局 バス事業者の検討の中では、折り返し場内の改修は難しいのではないかと話があったが、ある程度路線案も決まってきたため、バス停などの現地確認に注力していくので、その中で検討させていただきたい。

会長 バス事業者からはいかがか。

委員 上平尾区画整理へ向かう路線の平尾団地乗り入れについては以前よりお話をいただいております、将来的な路線を考える中では今後検討していきたいと考えています。

総合病院への乗り入れについては、山の上の病院を往復するとかなり時間もかかり、運行体制維持のためには車両の増が必要となってしまうため、今後検討していき、またご回答したい。

折り返し場のところは傾斜地であることから対策が必要と認識しており、折り返し場手前の道路上で降車道路が設置できないか、話を進めている。条件が整えば実施できると考えています。

会長 利用しやすくなるように、今後調整して行ってほしい。

委員 本件は、バス事業者だけでなく、市管理課の関係や、警察からの許可などが必要になってくる。自治会として必要なものがあれば用意するので、前向きに検討していただきたい。

会長 他には。

(意見なし)

会長 それでは事務局より、次回会議の開催について。

事務局 次回は7月頃に開催させていただきたく、日程調整させていただく。また本日の会議結果は、案⑦の修正案をベースに微修正していくということで、広報いなぎ6月1日号にて報告させていただきたい。

会長 それでは、特にないようであれば、これをもって平成28年度第1回稲城市地域公共交通会議を閉会させていただく。

長時間、会議進行にご協力いただき、ありがとうございました。

以上