

議事録要旨

会議名	平成 27 年度 第 2 回 稲城市地域公共交通会議
開場日時	平成 27 年 11 月 11 日(水) 午後 3 時 00 分～午後 5 時 20 分
開場場所	市役所 庁舎 4 階 議会会議室
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（代理北島泰男氏）、田崎達久委員、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、田渕昌男委員、和田裕美委員、城所清美委員、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、石川雄司委員（代理小川良樹氏）、矢野修次委員（代理福島豊氏）、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、 管理課課長補佐 吉屋、管理課主事 高柳</p> <p>(欠席者)</p> <p>今野浩児委員、永山輝彦委員、塩田宏奈委員、後藤田英俊委員</p>
会議次第	<p>○都市建設部長挨拶</p> <p>○議 題</p> <p>1 各検討会の開催状況について・・・資料 1－1～資料 1－4</p> <p>2 バス公共交通の見直し方針・見直し条件の決定について・資料 2</p> <p>3 i バスの稲城市立病院の診療受付開始時間に合わせたダイヤ改正について・・・・・・・・・・・・・・・・・・資料 3</p> <p>4 今後の進め方について・・・・・・・・・・資料 4－1～資料 4－3</p> <p>5 その他</p> <p style="padding-left: 2em;">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 27 年度第 2 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。

会議では現在、バス公共交通の第Ⅱ期見直しに向けた検討をお願いしているところでございます。

前回会議を開催いたしました 7 月 7 日以降、自治会代表者検討会、市民代表者合同検討会、バス事業者検討会といった各検討会を開催させていただき、また、その開催にあたりまして、検討会委員の皆様におかれましては、お忙しい中、意見集約などにご尽力いただきまして、誠にありがとうございました。

おかげさまで、配布いたしました資料2にございます、バス公共交通の見直し方針（案）・見直し条件（案）をお示しすることができました。事務局を代表して感謝申し上げます。

今後につきましても、会議での検討や乗降調査・アンケート調査の結果に基づき素案を作成し、それに対する意見集約などにおいて、特に各自治会・市民団体の代表委員の皆様にはご尽力いただくことになるかと存じますが、事務局一同、委員の皆様と一緒に汗をかき、見直しを進めてまいりたいと考えておりますので、ご理解、ご協力をお願いいたします。

なお、本日は、第Ⅱ期見直しまでの期間におきましても、利便性向上のために可能な対応を図っていくということで、iバスの定義にもあります、稲城市立病院を利用される方の利便性向上のため、診療受付開始時間に合わせたダイヤ改正を、議題3にあげさせていただいております。何卒ご承認賜わりますようよろしくお願い申し上げます。

今後とも活発な議論をお願いするとともに、市民の公共交通の充実に向けて、ご協力をお願いいたします。

2. 議 題

会長 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。前回の第1回の会議以降、各検討にあたってご協いただいたことを大変感謝しております。

本日は5つの議題があり、議題1の前回会議があった7月から今までの状況の報告を受けて、議題2として『バス公共交通の見直し方針・見直し条件の決定について』、議題3として、第Ⅱ期見直し前における利便性向上ということで、『iバス稲城市立病院の診療受付開始時間に合わせたダイヤ改正について』を議論していただきます。その後、議題4の『今後の進め方』ということで、今後の大まかな流れや、運行経費の関係、9月下旬から実施した乗降調査・アンケート調査の速報をさせていただきます。議題2と議題3については、議論いただいた後に議決総括させていただきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

(1)各検討会の開催状況について

※資料1-1～資料1-4に基づき、事務局より説明。

自治会代表者検討会、市民代表者合同検討会、バス事業者検討会の開催状況について報告。iバスに関する主な意見としては、行き帰りとも同じコースを利用したい、見直し前の路線に戻して欲しい、増便して欲しい、という要望や、経費に関する意見などがあった。

また、路線バスに関する主な意見としては、路線バスの充実や、運行計画に関する情報提供の要望があった。

会長 説明又は資料について意見等はあるか。

委員 議題2で議論する見直し条件につながるが、自治会代表者検討会、市民代

表者合同検討会の両方に出席したが、その中での発言についてこの場で補足させていただく。

各自治会内の意見集約では、「以前よりルートがわかりにくい」という意見が多かった。以前は必ず往復又は双方向で運行していたが、現在の循環路線は全て一方向に運行しており、行きと帰りで利用すべき路線が異なることから、わかりにくいという意見につながってきているようだ。

このことから、運行路線はできるだけシンプルにすべきであると考えられる。往復路線・双方向路線を軸に、路線のわかりやすさを念頭に進めていきたい。

会長 事務局より何かあるか。

事務局 今後の見直しの中では、わかりやすさという観点でも検討していただきたい。今の案に追加するということでよろしいか。

委員 あえて付け加える必要性はないかもしれない。往復路線・双方向路線を基本として追求していけば、わかりやすくなると考えられる。

事務局 承知しました。次の議題につながるので、後ほど議論をお願いします。

会長 他に。

委員 資料 1-1 にて、新百合ヶ丘駅から上平尾土地区画整理の路線を平尾団地に乗り入れて欲しいという要望を出した。運行時間が延び、上平尾と土地区画整理区域からの利用者にとってロスになるということだが、もう少し調査・検討いただけないか。例えば、新百合ヶ丘駅へ向かうバスは乗り入れず、新百合ヶ丘駅からだけ平尾団地に入るなど。

また、都市計画道路が開通すれば若葉台駅に向かう路線となり、その際は乗り入れるようだが、まだ先の話であり待てないという声がある。

もう一度検討して都市計画道路が整備される前に、是非実現してほしい。

会長 この点について事務局、バス事業者から補足はあるか。

事務局 事務局からはバス事業者に継続的に依頼しているところである。

委員 強い要望とは理解しているが、かなりの経費増になる。また、平尾団地バス停はかなりの本数の路線バスが運行しており、現在の需要には応えられているのではないかという認識もあるため、あくまで今の時点で乗り入れることは考えていない。

ただ、今後絶対に乗り入れないというのではなく、若葉台駅まで開通した時点では平尾団地を経由するのが自然であると考えており、本日の意見についても社に持ち帰りたい。

委員 承知した。バス事業者の状況も理解できる。私は地域の代表として自治会員の意見を預かって要望しているので、このように実現できない理由や将来的なことなどを明確に回答いただければ自治会員に報告できる。

会長 他に。

委員 路線の検討を進めていく中で、路線バスの運行状況が重要だが、現状を前提にするということによいか。

また、先ほどの『わかりやすく』という意見に同感である。現行路線はわかりにくく、循環が大きすぎると感じる。他の自治体でコミュニティバスに乗ることがあったが、ムーバスなどは約 30 分に 1 本となっている。また、別の機会にきよバスの利用を検討した際には、待ち時間が 1 時間以上で歩いたほうが早いということがあり、運行間隔の短縮も必要と感じた。

会長 他に。

委員 第 1 回バス事業者検討会の中で、若葉台駅から南多摩駅の路線について、「路線バスが運行する場合、i バス運行本数を減便等していく方針とのことから、協議していく。」とあるが、それぞれお互いの判断を待っている状況に見える。

平成 29 年 4 月に向けて、来年早々に素案を決定しなければならないと考えると、ベースとなる路線バスの運行は早く決定しなければならないのではないか。もろもろの許認可や、市民の意見聴取の時間も必要で、残された時間は決して長くはない。

バス事業者の方も新規路線には i バス同様の行政等の許認可関係があるだろうと察する。

各検討会における事務局からの報告では、バス事業者との協議を進めており、若葉台駅から南多摩駅への路線の開設と、市立病院の利用時間にダイヤを合わせていくということについて、実現のためにはどうしたらいいかと一歩踏み込んだ話をしているとのことであった。

若葉台と南多摩駅間の路線ができれば、通勤・通学客の大半はそれを利用するだろう。そうなれば、i バスの具体的な検討が可能になると楽しみにしていたが、前提となる路線バスの運行がわからなければ進まない。

利用客の多いところは i バスの車両では乗りきれないという状況を聞いている。府中市や多摩市では、コミュニティバスの路線の一部に大型バスを導入している。そこで代案として、路線バスが運行するまで暫定的に、利用客の多いところは大型車両で運行することも検討すべきか。

先日、大型車両のイニシャルコストとミニバスのそれとは実はあまり変わらないと聞いた。

会長 路線バスとの関係は、今後の i バス路線を考えるにあたってセットになる。ご意見のように、路線バスが今後どうなるか明言されていない状態なので、現状ベースの話にならざるを得ない部分がある。

状況が逐次変わっていく中で、路線バスの変化や方向性を合わせながら検討していくが、そのタイミングは明言できない。また、現状のiバスの輸送量も、今現在調査分析をしている。

今の段階では、比較的中途半端の状態のなかで議論せざるを得ない部分があるが、いずれ路線バスとiバスの役割分担や、どう組み合わせてネットワークしていくのか、両輪で話をしていくということは間違いのないことである。

委員 検討協議会で作られた提言書や議事録を確認したが、既にかなり深い議論がなされている。状況は変化しているが、基本的なことはほとんど変わっていないのではないか。例えば、第2回の稲城市地域公共交通検討協議会の中では、南武線のロータリーができれば、路線バスを運行する予定だと記載されている。議論が後退しているように感じる。

平成29年4月の路線見直しは本当に間に合うのか。来年2月・3月頃、第一四半期には素案を作成しなければならない。

事務局 事務局としては、平成26年10月の改正以降、不便になった・元に戻してほしいというご意見もいただいているが、便利になった部分もあるので、これまで以上に便利になるように、皆様のご意見をいただいて次の第Ⅱ期を進めていきたい。路線バス事業者と協議しながら、iバスの路線について議論していきたい。

先ほどの大型バスを購入して運行するという件については、以前より見直し方針の中で、通勤通学客が多い箇所では路線バスの運行を要請していくこととし、前回の見直しについても、路線バスとの棲み分けを意識して実施した。まずは路線バスの運行を継続して要請していきたい。現段階ではiバスで大型バスを運行することは考えていない。

委員 ということはiバスの見直し路線を検討するにあたっては、路線バスは走らないという前提で検討すべきなのか。

事務局 路線バス事業者へは引き続き依頼し、その進捗や具体的な内容が明らかになれば報告させていただく。

委員 「1年半後まで待てない、前の方がよかった、今すぐにでも戻してくれ」という意見が出ている。

第Ⅰ期見直しにより平尾地区の便が悪くなっている。以前は、平尾地区から若葉台駅を経由して市立病院方面へ運行する路線が3つあったが、今は実質Dコース1つしかない。

協議会から出された案の第4案の中で、平尾市立病院路線とはるひ野路線を合体した路線があった。平尾→若葉台→はるひ野駅まで行き、それから病院に行くルートとなっていた。しかし結局これらの案は採用されず、平尾から市立病院への往復路線は完全に無くなり、はるひ野から病院への往復路線はCコースで残った。つまり、平尾→長峰→市立病院のルートが完全に絶たれたということではないか。

市立病院は全市民にとって非常に重要になっているからこそ、各路線で經由することになっていると思うが、平尾はそれが1つだけになった。これも以前より不便であると聞いている。

各地域を見ると平尾地区が見直し後に一番不便になっている。それをいつまで我慢してほしいとするにしても、住民に説明するには、代表者として、ある程度の話をして聞いておかないとできないと思う。「言っておいた」だけでは突き上げが来る。こういうことは平尾以外の地域にもたくさんあると思う。

この後、方針・条件の議決をし、それに基づいて見直し路線案の具体的な話に入っていくと思うが、具体的なディスカッション用の案を作成するのは事務局だと思うが、そのディスカッションを次の交通会議でやるのであれば2月になってしまう。

事務局 過去の経緯は小林委員にお話しいただいたとおりである。具体的な案の検討をお願いしていくなかで、色々な地域からご意見を頂くが、この先ぶれないように、どのような方針や条件でいくのかをこれまでの検討会等でお話しいただいている。今日はまず、その再確認という意味がある。

次に移る段階で今のお話について、具体的にご意見をいただきたいと考えている。

会長 さきほどのような具体的な話は色々あると思うが、それについては、この間の検討会の中でも、方針を決めていくにあたって出ていると思うので、それを反映した形の方針案になっていると思う。

さらに具体的な話については、その方針に基づいて次の段階でしていくことになる。

委員 それはいつ頃になるのか

会長 おそらく年度内になると思う。

事務局 次の展開、順番があって本日の次第を作成しており、最後のところでご説明する予定だったが、今日、方針条件が決まった後に、個々の検討をお願いしたい。

運行経路の検討にあたり色々のご意見があると思うが、それをまとめていく中で、今日決めていただく方針・条件に照らし合わせて確認をする。また、乗降調査・アンケート調査の意見についても、確認しながら路線を選定していきたいと考えている。

その資料の作成については事務局でさせていただく。客観的に皆様のご意見を頂いた中で路線を決めていただければと考えているので、ご理解いただきたい。

委員 議題1の各検討会の開催状況の説明において、今後、路線バスがどうなるかで、iバスの路線全体が変わってくる。

そこで事業者の方向性について意見を聞きたい。私は長峰なので、若葉台～南多摩の路線に関心があり、ある程度、前向きだとは受け取っている。事業者の立場としてある1社の方針では決められないことが、なかなか決定しない理由かと思うが、早く進めないと、iバス全体の検討が進まないのでは、是非進めてほしい。

これは地域住民とともに歩むバス事業者として、前々から期待しており、前向きに検討するという事だったので、早く運行するという事を決めてほしい。

また、iバス利用者の7時台の南多摩駅降車数の推移資料をほしいということだが、今7時台のバスがほとんどない状況である。以前、運行本数が確保されていた頃の利用状況を見ながら検討してほしい。

この路線は通勤通学だけでなく、市立病院・健康プラザ・中央図書館・温泉等需要が高い。

会長

ありがとうございました。今の段階で明確な答えを言えるものではないと思うが、事務局の方で早期に情報交換をしながら、なるべく早く方向性を示してほしい。

小田急バスからコメントはあるか。

委員

南多摩駅前広場が来年4月頃に完成するのに伴って、iバスバス停を移転させるという話はある。若葉台から南多摩への直通路線を南多摩駅へ乗り入れる協議はしている。ただ、便数やコースの具体的な案まではできていないが、路線バスも乗り入れていくという計画で協議中である。

委員

現在、小田急バスと一緒にやるということで検討を開始している。

会長

確実にこうだということはまだ少し先の話になると思う。

iバスの路線を検討していく上で、路線バスがどうなるかが非常に重要なことなので、事務局は路線バス事業者と情報交換を密にするとともに、動きがあれば、皆さんにお知らせするなどの対応を取ってほしい。

委員

南多摩駅降車数の推移資料が欲しいという意見については、現在の客数ではなく、以前本数がある程度あったときの客数を伺い、南多摩駅への需要のポテンシャルを調べている。

まず路線バスがあり、iバスが補完するというのが基本だと思う。しかしiバスの運行開始時に、路線バスに被せるような経路になっている部分があった。

若葉台～南多摩の区間でいえば、iバスが先に運行しており、路線バスを被せることについては、本来路線バスが優先ということになっているとはいっても、慎重にならなければならないという思いが、事業者としてはあった。

しかし前回の再編でiバスが減ったという現状があるので、路線バスの出番が出てきた部分もあるのではないかという趣旨である。バス事業者検討会の議事録で伝わりにくい部分もあるがご理解いただきたい。

会長 それでは、議題 1 での意見はそのまま議題 2 に直結するので、議題 2 に移らせていただく。

 事務局より、説明をお願いします。

(2) バス公共交通見直し方針・見直し条件の決定について

※資料 2 に基づき、事務局より説明。

見直しにあたり柱となる考え方が見直し方針になる。そして実際に見直し路線概要の作成にあたり実施すべき事項が見直し条件になる。昨年 10 月の第 I 期路線見直しの際にも、稲城市地域公共交通検討協議会においても見直し方針・見直し条件を掲げている。今日は、第 II 期路線見直しに向けた方針・条件を決定いただきたく案を用意した。資料の案については、これまでの検討会で協議された結果である。

会長 説明にあったように、前回の提言から大幅に変わるわけではなく、むしろ基本的な考え方などは過去の提言を踏襲している。ただ、第 I 期見直し後に出てきた意見について、これまでの検討会でご意見をいただきながら、第 II 期見直しでは、どこに重点をおくべきかを整理して付け加えたものになっている。i バスや路線バスの考え方を大きく全面的に転換するというものではないと理解いただきたい。

 むしろ、現状第 I 期の見直し以降、明確になってきた課題を是正しながら、i バスを本来の考えに近づけて行きたいというような意味合いと考えていただければいいのではないかと思う。そのような観点からご意見をいただきたい。

委員 今日のメインは、この資料 2 の検討だと思う。

 見直し方針・条件は重要で、特に市域のどの地区からでも市立病院へ乗り換えなしで行けるルートを確保するというのは、市民の要望があったのかと思うが、無理があるのではないかと思う。なぜなら、稲城市の公共施設の配置や、都市計画マスタープランによると、市立病院・市役所と稲城駅・稲城長沼駅の間が中心区域になっている。その間のペアリーロード横の都市計画道路はできていないので、事実上は南多摩と稲城市役所の間にかなり重要な施設がある。温泉は民間だが、図書館や体育館、南多摩スポーツセンター、福祉センター、保健センターがある。

 例えば、平尾から市立病院に行くのに 1 本で行ければ便利だと思うが、言行の E コースは矢野口経由になって、とても時間がかかるということである。

 稲城市は南武線と京王線の 2 本の主要な鉄道がある。南多摩駅と稲城駅に行けば、あまり時刻表を見なくても市立病院や図書館などに行けるようにするというのはどうか。例えば 2 台くらい投入して、ショートレンジの i バスの往復線でもわずかな循環ルートでできないか。

 東京のインフラの構造自体が、どこに住んでいても電車に乗れば山手線につながり、そこからどこでも行けるといえる。そのスモール版を 6 台のうち 2 台くらい投入してショートレンジにするとよいのでは。

前回の資料を見ると、南多摩から栗平に向かう路線は利用者があまりいないと思う。例えば平尾・坂浜エリアで循環すれば、その地区から栗平へ行くのに1時間も待たずとも20分くらいのコースになりすごく便利になる。

前回の資料において、川崎市であるはるひ野駅はほとんど乗っている人がいない。例えば若葉台からはるひ野へ行くには、京王線に乗って永山駅から戻ってくればよいので、今は欲張っているコンセプトである。それを前提にすると、次の見直しもロングレンジの無理した路線になるのではと思った。

委員

会長から冒頭にあった、今回の見直し方針と見直し条件は今までのものを大幅に変えるのではなく、踏襲するということであるが、踏襲するどころか、ほとんど一緒であり方針は全く一緒である。①から⑦まであるiバス見直し条件は④から⑦は同じで、①②③が変わっただけである。

また、検討協議会で短距離路線、乗継路線についても議論されており、それらの可能性も検討すべきというものである。

ただ、その中の問題点として、乗り継ぎしても同じ料金で行けるという点と、屋根付きの乗り継ぎ待機場所設置という点がある。

短距離路線について、今回見直し条件(2)③として、「ダイヤに正確でコストも抑えられる短距離路線の検討すること」とある。これは、アンケートの要望として入れることになったが、短距離路線については乗り継ぎをしないと最終的にたどり着けない場合もある。それに備えて先ほどの料金と施設の課題が生じてくるので、これに対応する必要がある。

事務局

前回の検討協議会でも検討されており、事務局も短距離路線を考えてきた。

ただ、見直しにより不便になったという意見を整理していくと、今まで右回り・左回りで、稲城市内を10年以上運行してきた中で、バスにあった生活になってきた面もある。例えば、平尾から第四文化センターへ焼き物をしに行ったり、他の地域からひらお苑にボランティアで行く人がいたり、色々なコミュニティーもできてきたと思う。

また、今の循環路線は長くはなっているが、市役所も市立病院もそれぞれ循環するようになっているので、市域のどこからも、公共施設に行けるというメリットはある。

そういったことから、見直し条件に『第I期見直し以前の経路を参考に検討すること』というものがある。

効率を考えると、先ほどご意見のあった短い路線で乗り継ぎという手もある。しかし、料金や屋根付き待機場所の問題がでてくる。時間についても、路線バスのような頻繁ではない。1時間に1本の路線がうまく乗継ができるというのは、ダイヤの組み方も非常に難しいと聞いている。

高齢者には特に、一度乗ったバスで色々なところに行けるというのは非常に良かったと事務局の中では感じているので、このようにさせていただいた。

会長

他に

委員

iバスの運行間隔で乗継は無理なのでは。路線バスとiバスを組み合わせ

るというのを考えなくてはならないのではないかと思います。路線バスはあちこち停まれない、道路の問題もある。

iバスのCコースは大型バスが通れない箇所を運行しており、当然、路線バスはその代わりにはなれない。iバスで補完し路線バスに乗り継ぐということは可能ではないかと考える。その場合に、乗り継ぎ券の発行や、専用のカードを使用して、無料又は割引するなどの方法があるのでは。

路線バスも組み合わせれば、乗り継ぎはある程度可能ではないかと考える。そうすれば、棲み分けを進め、iバスを他にまわすということができるので路線バスを早期に運行してほしい。

会長 他に。

委員 若葉台の循環バスと南多摩駅を統合できないなら、そこに乗り継ぎが含まれば、若葉台地区の利便性も向上するのではないか。

委員 この見直し方針と条件に賛成である。条件①②③においては、③は課題があるが、①、②の方向性で具体的に深めていくのが現実的ではないかと考えている。なぜなら、色々な地区団体で考え方・利用方法はバラバラであり、意見を全て実現できない。

限られた予算と車両の中で、複数の重要なテーマを担っていくには限界があり、今まで実績のある路線を評価すべきである。

というのは、見直し前の路線は古いものは10年以上の実績があり、それまでどの程度の利用客があるかというデータもある。iバスの運行補助金の推移においては、平成14年度から見ると、増車していく中で、利用者も増加し、コストに対して運賃収入も増加し、平成22年度には収入が上回って補助金がゼロというところまで来た。これは、この路線が市民から一定の理解が得られてきたことであり、十分に評価すべきである。また、運行当初に色々検討した結果の路線であることを考えると、見直しにあたっては十分に参考にすべきである。

また、往復路線、又は双方向の循環路線については、見直し以前は全てそうであったということ、及び自治会でのアンケート結果を見ても、市民多数の賛同を得られると考えられるので、見直し条件案①②の方法で検討していくことに賛成である。

会長 ありがとうございます。1つだけ気にしているのは、先ほどの意見などを今後検討に入れる場合に、「方針として既にこのように明記されている」ということで意見が排除される恐れがある点である。

つまり、新たな意見が出たときに対応しやすいような文言にしておくべきという気もするし、「これは前提条件とするのだから、これでいくのだ」という考えもある。皆さんはどうか。

委員 他の方の意見もあるが、もう一言。

今年度 9,000 万円程度の予算となっている。

これから社会保障が必要な社会になってくるので、コスト縮減は大事なことである。乗り換えしないで市立病院に行ければ一番よいが、コスト縮減のために、市立病院に行くためにかなり遠いルートしかできないとならないような検討も必要と考える。乗り換えてもいいのではないか。

また、条件③のコスト縮減とあるなかで、資料 4-2 で収入の話があったが、運行外収入、例えばラッピングバスや中吊り広告など工夫できないのか。

9,000 万円の公的補助が安いのか高いのか分からない。行政は住民の意見を聞くのは重要だが、安易に進めて財政をかなり圧迫してしまうことが危惧される。

委員 迂回してでも市立病院へ運行するルートは重要だと考える。市立病院に行くのは半日を覚悟しているのだから、多少遠回りでも時間をかけても、乗り換えなしで行けることが一番だと思う。

市立病院を盛りたてていかないと、市立病院の経営も心配される。(通院が不便だと) 立川方面の病院へ行く市民もでてくるかもしれない。色々な市の施設利用促進にも良いわけで、市立病院等を重視するという事は大事だと思う。

時間がかかる点については、路線バスが運行できない地域を運行するので仕方ないと思う。

会長 他に

委員 私もその意見に賛成である。こういう文言を残しておかないと、方針になりから検討の余地は無い等、逆に排除されてしまう。この際、見直しはもっとシンプルでよいと思う。

平尾地区を考慮いただくのはありがたい。全ての便が市立病院に行かなくても、1日に3本か4本が乗り換えなしで行けるような見直しでもいいのではないか。

また、交通不便地域の解消と高齢者等の交通弱者の救済を方針の中にしっかりと入れて考えていくことが必要だと思う。

会長 ありがとうございます。

今とても大切なご意見をいただいた。やはり、シンプルでわかりやすいということは非常に大切なことであると思う。私は、この方針のどこかに、シンプルでわかりやすい体系にしていくということを入れておいたほうがいいのではないかと思うが、どうか。

わざわざ項目を作るというよりは、見直し方針③の「適正な公共交通ネットワークを構築する」の前に、「シンプルでわかりやすい」という文言を付け加えておくのはどうか。見直し後の意見にも、今の状況はわかりにくいというものが多数あるので、加えてはどうかと思う。

委員 加えた方がよいのではないか。

会長 基本的にはその文言を付け加えた形で、私が先ほど気にしていると申し上げた「乗り換えなしで行けるルートを確保する」という方針はこれで残していく。今まで出てきた意見と含めて考えると、この方針案の中で、「シンプルでわかりやすい」を付け加えることで整理できるが、他に何か文言や方針そのものについて意見はあるか。

委員 会長の意見に賛成だが、あえて申し上げると、見直し条件⑦で「経済的に効率のよい運行を提供することにより、運行経費と運行収入の適性なバランスを保つこと。」とあるが、見直し方針では、そういう文言が見当たらないので、利便性の向上・交通不便地域の解消とともに、公共のサービスの一定の経済性も考慮しながら進める必要があるのではないか。ある程度利用者の増加とともに運賃収入も増加すれば、補填もこのように膨れ上がらない。バランスの取れた収支で推移し、継続していくよう目指すことを考えるべきなのでは。

突然、見直し条件で「効率や経済的」という文言が入るよりは、見直し方針の中に含めた方がよいのではないか。

アンケート結果によると、見直し以前の方がよかったということではないかと思われる。確かに、見直し以前は利用者も増えており収入も増えていたが、今回、見直し後にかなり減少している。

これについて、市民に対してきちんと説明が出来ないといけなし、我々の目指すべき次の新しい見直しにあたっては、それに対する回答が必要になる。

会長 これも大切なことである。今ある文章に入れ込むことが難しいと感じたが、例えば、見直し条件⑤として、効率的ということはより持続性が高まるということになるので、効率的で、持続できるという文言もよいのでは。

委員 見直し条件④を、例えば「わかりやすく利用しやすいバス」などにして、その中身がこの運行間隔の平準化や、シンプルな路線の経路などの先ほどの内容をまとめたものにする。そしてもう 1 つ、(⑤として) 収支的な項目を追加するという形がわかりやすいのではないか。

会長 つまり先ほどの文章の中に入れるのではなく、見直し方針④に「わかりやすく利用しやすい」という文言を入れ、シンプルなことと、経路についても分かりやすくすると文章で説明する。そして⑤として、効率性、持続性という内容を記載するという意見かと思う。

細かい言葉は検討するとして、今の意見を踏まえて、そのような流れでいかがか。見直し条件①②③については原案のまま、そして④でわかりやすく利用しやすいバスにしていくということをタイトルで表す。そしてその中身として、運行間隔の平準化やルートの分かりやすさやシンプルなルートということにする。

そして⑤として、効率的な運行をすることによって持続性を高める。とい

うような文言を入れていく。そのような形でどうか。

委員 見直し方針②の交通不便地域の解消は、行政が計画するバスでは重要な課題である。例えばバス停からの距離がどの程度だと交通不便地域になるのか。今回、iバスがいちよう並木通りから土手のほうを通過して、押立地区の方は便利になったということだが、よく考えると、いちよう並木通りと離れていても、押立郵便局と島守神社前とは600メートルくらいであり、その先は川である。どの程度が歩いて交通不便地域でないエリアなのか分からなかったが、先ほどのシンプル化のなかで、ある程度見切りをつけなければならないのではと少し思ったが、方針というよりも、この考え方については、どうかと思った。

会長 交通不便地域は過去の協議会の中でも基準を設けている。

事務局 稲城市はバス停から半径300メートルが基準となっている。その中で、押立地域が不便地域であったが今回解消された。

会長 基準は設けて検討してきているので、当面は従っていくべきと考える。
先ほど申し上げたiバスの見直し方針④⑤を変更することを改めて案とした上で、他に意見がなければ皆様にお諮りしたいと思う。

委員 利用者を増やせば経済的ということになる。経済的に削ることを考えるよりも利用者を増やすことを目的にすべきである。

その意味では見直し方針③で、「高齢者等交通弱者の外出機会を増やし、社会参加を促進する役割を担う交通手段として」利用者を増やすような公共交通ネットワークを構築するというプラス思考で行かないと、経済的に削減すればよいということではないと思う。利用者を増やして赤字を解消しようという姿勢にならないと意味がないと思う。

ターゲットを増やすためにどう努力するかということが必要である。

会長 そのとおりである。ただ、効率的というのは減らすということだけではない。亀山委員のように、利用者を増やすということは一番大切なことで、「適正な公共交通ネットワークを構築する」の前に、「利用促進が図れるような」という文言を加えるというのはどうか。

委員 そうすれば⑤は不要になるのか。

会長 効率的という文言は必要だと思う。

効率的というのは減らすことだけではなく、トータルで適正な経済性を見ながら運営していくという意味合いである。

委員 今の利用増の件については、見直し方針④を「わかりやすく、利用しやすいバス」とできるのであれば、利用しやすいバスとすることで利用増を図る

ということを兼ねられる。

会長 利用促進を図るということをごちらに入れるのか。

委員 交通弱者等の社会参加という趣旨は別であってもいいと思う。利用促進に関しては、分かりやすいとか、利用しやすいというところに盛り込んで、そのことによって利用増を諮るという意味合いにすれば、整理が出来るのではと思う。

会長 それでは見直し方針④として、わかりやすく利用しやすい運行とするために、運行間隔の平準化等の文言を入れ、路線のシンプル化などを行うことによって、利用促進が図れる路線とするということではどうか。

委員 賛成です。

委員 見直し条件の⑥に「車両を効率的に運用すること」とあるが、弾力的にといい文言を入れられるか。これから乗降調査の結果が出てくればわかと思うが、乗降客が非常に少ない所や交通不便地域は利用者が少ない状況であるが、運行する路線は全便そこを回っている。

技術的な問題もあるが、1つの案として、電車の快速や各停のように、通勤通学利用の時間帯はそこは経由しないとか、2本に1本の運用というようなことで全体的に効率化が図れるのであれば、路線をそのままにするかは別として、弾力的に運行することもよいのではないか。

会長 具体的なことは今後検討していく中で、どう判断していくかということになるが、見直し方針・見直し条件としては、車両を効率的に運行することや、③や方針のニーズに応じてといったところを積み上げていくと、そのような考え方は出せると思う。

委員 そういうことも含めて、この方針・条件の中で検討できるのであればこの内容で賛成です。

会長 この方針・条件の中で、そのような見方はできると思う。

ここで、議題2の見直し方針・見直し条件について、資料2④⑤を先ほどの形に変更するというので、方針・条件として決定してもよろしいという方は挙手をお願いいたします。

(挙手全員)

会長 ありがとうございました。

それでは、挙手全員により、見直し方針・見直し条件については、(案)を取り、今後この方針で進めていく。

事務局　　また改めて皆様にご説明するというので、文言については、事務局の方で会長と詰めさせていただきたい。

会長　　私と事務局の方で、文言だけ整理させていただく。

(意見無し)

会長　　それでは、次に議題3、「iバスの稲城市立病院の診療時間に合わせたダイヤ改正について」、事務局より説明をお願いします。

(3) iバスの稲城市立病院の診療受付開始時間に合わせたダイヤ改正について

※資料3に基づき、事務局より説明。

市民からの要望に基づいたダイヤ改正であり、市立病院利用者や南多摩駅利用者の利便性向上が図られるなどのメリットがあるが、始発利用者への影響などのデメリットがある。実施時期は年内を目指したい。

会長　　iバスの素案を考えていく間に、できることはやっていきたいということで、前回大筋で了承いただいた内容であり、具体案として出てきているが、これについて意見等はあるか。

委員　　おおよその時間ということだと思うが、市立病院が8時診療受付開始でiバスが8時到着という点について、もう少し到着が早いほうが利用者にとってメリットになるのではないか。

事務局　　実際に市立病院の待合は7時30分に開けているということで、到着時間が早ければ早い予約番号が取れると思うが、事務局で検討し、今のところ診療受付開始の8時に合わせるということにした。

ちなみに、見直し前のはるひ野路線は、はるひ野駅7時40分発、市立病院8時15分着であり、それよりは少し早くなっている。

また、Eコースについては、見直し前の左回りと同じ7時59分に市立病院に到着する。ルート変更により、以前の平尾団地7時19分発が、少し早い7時10分になったが、到着時間同じということで、事務局としてはこの案を提案している。

委員　　市立病院の診察終了後、以前は10時53分発となっていたのが、今度は12時というのはどうなのか

委員　　市立病院であれば2時間ぐらいはかかるのではないか。

委員　　それであればよいと思うが、いずれにしても、通勤利用者が南多摩駅入口で降車するためにも少し早くするのはどうか。

事務局　　市立病院とは直接関係無いが、確かに、見直し以前は若葉台を7時台に4

便運行していたが、今は0便となっている。そこで、今回1便ではあるが7時30分前後に運行することで、本来通勤通学向けではないが、そのような利用者には便利になったというところはある。

委員 大勢に影響なくできるのであれば、病院利用者へのマイナスもないのでよいと思った。

会長 どうしても不具合ということがあれば、再度検討することはできる。

事務局 このダイヤ改正については、他の路線も南多摩駅から長峰方面等へ運行しているので、路線重複の回避についても検討した中でこのようになっている。

委員 ダイヤをずらしただけで、所要時間に変わりはないのか。

事務局 所要時間は変わらないが、他のバスとの調整を考慮し、起終点での調整時間は以前より長くなっているところもある。

委員 ダイヤ改正によって他の利用者が不便になったということがないように、実施にあたっては広報等により、なぜ改正するのかということをお他の利用者にわかるようにすべきである。

このようにして変更すると、何で変えたのかという意見が多いと思うので市立病院以外のバス停を利用している方たちにも分かりやすいように、「市立病院の受付開始時間がこうなので、これに合わせてダイヤ改正しました」というような広報がなされるとよい。

会長 理由は明らかな改正なので、そういった広報をきちんとしていただきたいと思う。

それでは、この件について、委員の皆さまご承認をいただきたいと思うが、このような形でダイヤ改正を行うということによりよろしいという方は挙手をお願いします。

(挙手全員)

会長 ありがとうございます。

挙手全員によりご承認いただきました。

ご意見もありましたので、ダイヤ改正後のフォローアップはしていただいて、利用する側での不都合があれば、検討の机上に載せるということで事務局では考えてください。

それでは、次に今後の進め方について、説明をお願いします。

(4)今後の進め方について

※資料4-1～資料4-3に基づき、事務局より説明。

運行収入は運賃と広告収入であり、運行経費は陣経費、燃料代、減価償却費などである。運行補助金は運行経費から運行収入を差し引いたものである。

乗降調査等の結果については、今回は中間報告である。次回の地域公共交通会議で詳細を報告させていただく。

会長 資料について質問等はあるか。

委員 資料4-2について、乗降者数6%減に対して運行収入が36%下がっている。原因として、コースの見直しで通勤通学客の利用するコースがなくなっ
てしまったことと、シルバーパスの利用者が無料ということ。

個人的には行政なので、他の自治体と同じような公平性のもと、高齢の方からも料金をいただいてよいと思うが、そのあたりどうか。

事務局 シルバーパスを利用可能なバスについては、どこも無料になっているが、ワンコインで利用可能なバスなどでは、有料のものが多くと認識している。

会長 東京のコミュニティバス全体から見ると、シルバーパスを使えるところの方が少ない。

東京のコミュニティバスがたくさん運行を始めた頃と違い、現在は、コミュニティバスを新たに運行する場合には、東京都でシルバーパス補助金の対象としていない。

実は、東京都からシルバーパス補助金対象とされていないが、市が独自で使えるようにしているケースがある。

委員 料金を払っている人が減って無料の人が増えていった場合、赤字補填が減らないのではないか。他の自治体もまちまちなようなので、検討の余地があるのではないか。

委員 資料4-2で、平成24年から27年の間でどうして運行経費が上がっているのか教えてほしい。

事務局 平成23年から24年は、主には減価償却費が300万円から700万円に増となった部分である。25年から26年は、路線を変えたということで、便数を確保するために早朝から深夜まで、この見直しは約1.3倍になっており、人件費がかかっている。

委員 減価償却の方法と年数を教えてほしい。

事務局 減価償却については、5年の定額償却である。

会長 他に

(意見無し)

会長 今後の進め方については、その都度皆さんに意見を伺うこともあるのでご協力いただきたい。

また、資料4-2 運行補助金等の推移については、今後の参考にしていただきたい。

また、前回承認いただいた乗降調査・アンケート調査の具体的な結果については次回提示し、それを見ながらまた検討していく。

委員 路線決定までのおおよそのスケジュールを聞きたい。見直し路線の決定についてはいつ頃を目途とされているか。

事務局 第1回に示したとおり、最終的な決定については来年9月を目途としている。それから、警視庁との協議・認可申請などを経て、29年4月の開始を目指している。

まず、次回2月の公共交通会議で素案を決定したいと考えている。

委員 今の新たな運行開始までの流れで、地域公共交通会議の最終的な合意を得られてから警視庁の実査をされるのか。

事務局 合意を得られる前の段階を予定している。

会長 それではそのように進めていくということによろしいか。

(意見なし)

(5)その他

会長 それでは最後に次回の日程について事務局から。

事務局 次回は2月の上旬頃に予定させていただきたい。また、別途自治会代表者・市民団体代表者の皆さんと個々の路線について、検討させていただきたい。

会長 それでは、本日の案件は全て終了しました。これをもちまして、平成27年度第2回稲城市地域公共交通会議を閉会させていただきます。本日はお忙しい中、大変ありがとうございました。