

## 第3回 稲城市地域公共交通検討協議会議事録要旨

日時：平成25年2月14日(木)

午後3時30分～

場所：稲城市役所 議会会議室

### 1. 開会

### 2. 会長挨拶

### 3. 議 題

#### (1) iバスに関するアンケート調査結果について

※資料1に基づき、アンケート集計結果について説明。

会長            今回の調査ではほぼ四割に近い37%という回答率だったが、本調査については、一回送っただけでこれだけの回答が来たのか。催促の手紙などは送ったのか。

事務局        アンケートについては郵送でお送りし返送いただいたものを集計している。ホームページ等を用いた追加のお願いはしていない。

会長            回答数からはかなり市民の関心が高いことが伺えるだろう。

会長            クロス集計についてお伺いしたい。問3-4について、「補助金は現状のまま」と回答された方のうち、「iバスの増便」と回答された方の割合は出しているだろうか。

事務局        そちらに関しては出していない。

会長            資料1-5が重要な資料だと思われる。この資料を見れば、どの地域からどれだけの路線の要望があったのかということがわかる。

                  こちらの資料を見ると、ほとんどの地域で回答者数の倍以上の方が新規路線を要望しているが、この回答数は、1人の回答者が複数の路線を選択され、別の回答者は少ししか選択しなかったのか、あるいは回答者が平均的に二箇所三箇所と多めに選択されているのか。

事務局 人によって異なってくる。選択肢にある全ての路線を要望している方もいれば、全く路線を要望していない方もいる。しかし、集計をした印象としては、二箇所三箇所を選択されている方が多かった。

会長 その中で市立病院が非常に多いということは、要望をされている方はおおむね市立病院を要望されているということだろう。

委員 問3-①をみると、運行路線数を増やして欲しい、という回答が最も多く、次に現状のままという回答が30%ほどだが、現状のままと回答された方が、市立病院へ行きたいのかどうか分かるような資料があればよいが。

会長 クロス集計が回答者の住所に対する各設問という形での集計であるため、問3-①と問3-③に関するクロス集計も調べてみたい。

会長 事務局にお願いしたいクロス集計がある。路線を増やして欲しいと要望されている方が、本当に必要があって要望されているのかどうかを知る一つの指標になるクロス集計をおこなっていただきたい。例えば回答者のお住まいの住所から、問3-③で希望されている路線に対し、既に他の交通手段が運行している場合もある。またiバスが既に運行している路線かもしれない。そうした他の交通手段が全く無い場合には、交通手段は無いので、iバスがその目的地に行きたい、ということになるし、iバスが既に運行されているにも関わらず路線を希望されているという場合は、iバスの本数を増やして欲しい、という要望が込められているのではないかと想定できる。資料1-5については、回答者の住所と希望路線の目的地の間を結ぶ、他の交通手段が存在するのかが分かる資料があればいい。

もう一つはそれに関連することだが、問2-②で利用頻度を尋ねているが、利用頻度に対して利用目的とクロス集計を行うと、利用者がiバスを、「何のために」「どの程度」使っているかというのが見えてくるだろう。ここがわかると、どの時間帯に増便すればよいのか、ということを考える際に、こういう目的の人が多いため、これくらいの時間帯に増便すればよいだろう、というのが分ってくるだろう。

また、アンケート結果を地図上に表せるとよいのではないか。

事務局 できるだけ図面に表示できるよう努力してみる。

会長 アンケートについて、細部までまとまった段階でなくても構わないが、こうした調査のルールとして、単純集計、簡単な結果などを広報等に載せ、還元したほうがよいのではないか。

事務局 市のホームページ等活用し、アンケート結果について公表していく。

会長 問4の自由回答欄に、iバスの路線がわからない、いつ走っているかわからない、時刻表がわからないという回答があるが、市でゴミ捨てに関するパンフレット等を毎年広報と一緒に配布しているかと思うが、それと一緒に運行コースと時刻表を挟み込む、というのも一案ではないか。走っていない地域にも配られるとよいのではないかと考えられる。

事務局 現在、26年の春に向けて、iバス路線を見直していこうということで計画している。この協議会でご検討いただいた結果を、その際にPRし、実際に利用出来る時刻表、見やすい地図などを作成してまいりたい。

会長 アンケートの傾向としては、iバスが走っているのに利用されていない地区や、市立病院の利用希望が7、8割あるといった結果が得られたので、アンケートを実施した意味はあったのではないかとと思われる。

委員 現在のiバス路線図を見ていると、iバスは全ての路線で市立病院を通っているにも関わらず、アンケートで大勢の方が市立病院を希望している。また、iバスを利用していない理由を見ると「遠回りになる」「時間が掛かる」といった意見が見られるが、具体的にこういう道路を通って欲しい、ここがないからiバスを利用できないのだ、という回答はアンケートにはなかったか。

事務局 自由記入欄には具体的な道路の記載があったが、設問としてどの道路を通って欲しい、というような設問は設けていない。

委員 iバスを利用しない理由が具体的だったので、こういうところを通っていないのかという話があるのかと思った。

事務局 交通空白地域という概念で考えれば、iバスが通っていたとしても、バス停の300メートル以遠の方から、病院に行きたいというご意見があるのではないかと考えられる。

会長 問1-④で、自宅付近のバス停の有無を聞いているため、今のご指摘にある程度答えられると思われる。バス停の有無に対してどのような答えが地区ごとに出ているかを集計すれば多少は分るのではないか

委員 資料1-5の希望新規路線の回答で、市立病院・南多摩駅の希望が多い。この二つは地域的にはほぼ近いため、一つとして考えてよいのではないか。現在の路線でもほぼ同じように走っている。

また、問1-5の回答で稲城市立病院が圧倒的に多い。アンケート回答者

の年齢を調べてみると60代・70代が非常に多い。これに50代を加えると51%となり、ある程度高齢の方が市立病院を利用するというのがこのアンケートからはっきり分かる。今後は、それに対する対応を検討していけばよいのではないかと思う。

もう一点、資料1-2、9ページの、その他希望路線の自由回答欄で「永山駅」という回答が2件ある。永山駅についてなぜ取り上げたかと言うと、この春、京王相模原線が特急を増設したため、稲城地区に都心から通勤している方が特急を利用して通勤できると考えられるからである。というのも、調布駅から稲城方面へ向かうと、稲城駅若葉台駅を通過して永山駅まで行っても、鈍行で調布から来るより早いためである。永山から稲城に帰る逆走のコースとして、尾根幹線を通して新しい路線を稲城に向けて作ると、通勤する方が若葉台や稲城で降りる方が永山まで乗っていき、バスで帰ると言うことが考えられるかと思われる。

最後に、バスの遅延ということについて述べさせてもらうが、iバスの遅延はやむを得ないところがあると思う。iバスの利用者は病院に行かれる方が多いため、健常者の方と比べれば乗り降りに時間がかかるのは仕方がない。コミュニティバスの宿命だと思う。それに対する対策を何か考えていきたい。

会長 市立病院へ行く高齢者については、第2回でiバスの意義は何かということ協議したこともあるので、考えなくてはいけないだろう。永山への運行については検討という形になるだろう。

遅延の問題で、利用者の乗降時間については、ある程度は特性が分つてくれば、時刻表についてあらかじめ考えることは出来るのではないかと思われる。

委員 遅延に関して申し上げる。循環路線は距離の長い路線である。ご利用される方の高齢化も進んでおり、お客様の利用も増大傾向にある。以前に一度ダイヤ改正を行い所要時間を増やしたが、それでも現状で遅れが出ている。途中の駅等である程度所要時間に余裕を持たせているが、それでも追いつかないことがある。

運転手には事故を起こさないように、お客様の車内の転倒事故などがないように安全運転で、という指導をしているが、駅等に行かれる方にはやはり遅延を気にされる方も居る。所要時間等そのあたりは早めに考えていきたい。

会長 現在の遅延に関しては、走行中の渋滞等の遅延ではなく、乗り降りの際の遅延ということ。また、一番良くないのは、それを走行中に取り戻そうとするということなので、気をつけていきたい。

委員 iバス利用の有無に対する設問と年齢の設問とのクロス集計が意味を持つと思う。それは是非やっていただきたい。

それからアンケートの設問について、車を所有しているかしていないか、あるいはドライビングライセンスを持っているかいないか、という設問があ

ればよかったのではないかと思われる。と言うのも、車を持っている方はどうしても自分の車を利用する率が高くなる。高齢者でライセンスを持っている・持っていない、家族単位でドライブができる・できない等、そのあたりの分析ができれば基礎資料として役立ったのではないか。

もう一つは希望路線の中に新百合ヶ丘を希望された方が多いが、新百合ヶ丘へ向かう道路は非常に混雑をするため、恐らく通勤時間帯は相当な時間が掛かるとと思われる。そこへ仮にiバスが入ってくるとなると益々その可能性が強くなる。渋滞と利用率との関係ということ調べてみるのもよいのではないかと思う。

稲城市内では三沢川周辺はあまり渋滞が起こっていないように思うが、平尾から新百合ヶ丘へ出るネットワークは道路が一本しかなく、そこに車が集中する。しかも途中から川崎市内に入るため、渋滞の解消を図るための道路整備ということになると、都と神奈川県との調整となるため難しい。

要望を見る限り、百村等の方も新百合ヶ丘に出たいという希望が多い。これは単に新百合ヶ丘を交通手段だけでなく、商業・業務地域としてみているからではないか。今現在、栗平駅へiバスが運行しているが、栗平駅よりは新百合ヶ丘駅のほうに要望が偏っているということは、単に交通ネットワークに接続する目的でiバスに乗るのではなく、商業エリアとして、日常の買い物としての目的で、iバス利用を考えているのだと推測できると思う。

会長

一つ目の個人属性に関する設問については、当初は色々盛り込んでいたがかなり削った経緯がある。

運転の有無については、問2-⑤、利用しない理由で、iバス以外の交通手段を利用する、ということであればその下段に記入していただき、自家用車をご利用される方は、ここへ記入されるものと考える。

新百合ヶ丘については渋滞の問題もあり、もう一つは単に市民の方の要望に答えるのがiバスなのか、という問題もある。iバスの意義に照らし、どういうところに走らせるべきなのか、ということを含めて検討する必要があるだろう。

事務局

新百合ヶ丘に希望が多いというのは、一つには稲城市内に商業圏がさほどなく、周辺市の商業圏に稲城市民が行っているという面がある。府中であれば南武線で行けるが、新百合ヶ丘は遠回りをしていかないといけないので、iバスで一本で新百合ヶ丘へいきたいという希望があるのかと思われる。

平尾中央通りの渋滞の発生は稲城市としても認識している。昔から地形的に道路が一本しかなく、また並行して走る道路の整備も難しい。そのため、川崎市とは年に一回の情報交換会にて、逐次道路の整備状況などについて情報交換をしている。また、稲城市内では上平尾土地区画整理事業を実施しており、周辺の道路ネットワークの整備によって、局所的な交通集中による道路渋滞が解消されていこうと考えている。

新百合ヶ丘の渋滞の原因の一つに、新百合ヶ丘駅前の商業施設に入る車が、交通の流れを阻害している、ケースも考えられるため、そういう面のお願いを今までも川崎市に対してしている。

## (2) 地域公共交通の見直し方針案について

※資料2に基づき、見直し方針案について説明。

会長           こちらは叩き台ということで、本協議会でご意見を頂いて、これからもう少し練っていくということによろしいか。

事務局       その様をお願いしたい。

委員           資料2の「循環路線の見直し」について、バス停の間隔として300メートルとあるが、昨今、当社のバス停の間隔は、基本200メートルとしている。作れるところは作ろうということで、なるべく距離を縮め、停留所を増やしたいと考えている。やはり停留所に距離があるとバス自体利用しづらい。せっかく路線が走っているのに、停留所が少ないと利用者が少ないということになる。稲城市の考えなので強要するわけではないが、一つの日安として申し上げた。

次に質問であるが、大型車両の導入について、循環路線に対して大型車を導入するというような表記があるが、こちらについてどのように考えているのか伺いたい。

最後に長峰地区から南多摩駅間のバス路線の就航、ということで表記されている。意見が多かったのは分かるが、この地区のみ限定してクローズアップすることについて、何か考えがあるのか。

事務局       一点目については、i バス車内の混雑の緩和ということで記載した。例えば長峰から南多摩駅間など、大勢のお客様にご利用いただいている区間ではお年寄り等が座れなくなってしまう状況があるため、その解決案のひとつとして記載した。具体的に大型バスを導入していくという考えが念頭にあるわけではない。

京王バスでは府中市の「ちゅうバス」を運行しているが、乗客が多い地域では路線バスと同サイズの「ちゅうバス」を走らせていることを伺ったため、その観点を盛り込んだものである。

同様に長峰から南多摩駅への運行の希望については、i バスについて運行している箇所が路線バスと重なっている箇所が多く、そのため、乗車人数の多い区間を路線バスが走っていただければ、i バスは別の路線にシフトすることができる、という観点を記載している。

資料2についてはあくまでもたたき台ということで、事務局側が市民の方からいただいた要望等で現在把握していることを表記したものである。今後、この協議会で、皆さんに検討していただいた上で修正していく。

委員           確かに「ちゅうバス」のほか、多摩市では大型バスを運行している。他の自治体でも乗客が乗り切れないということがあるため、大型バスの導入を、という考えは理解できる。

南多摩の件は駅前広場を整備し、それに伴って路線の開設を検討するという、という程度の書き方をしてくれたほうが良い。長峰から南多摩駅間と限定されてしまうと、当社と小田急バスに運行して欲しいということになってしまい、要望があるのは理解できるが、表記されてしまうとプレッシャーになるので、表記については検討して欲しい、に変更していただきたい。

循環路線のように長い路線をどう走らせるかということについては、市内を一本で走らせるのは理想であるが、膨大なコストがかかり、定時性が取れないなどの問題があり、上手く再編成しなければ、現状の問題を繰り返すことになるだろう。うまい乗り継ぎなどの方法を考える必要がある。実際にそのような形で再編成をした他市の事例もある。再編成に際しては賛否両論あるが、駅に便数が増えてよくなったという意見も多数頂いている。

事務局

一つのバスで市内の全ての箇所に行けるのはコスト面で無理だと考えている。可能であるならば乗り継ぎをする際に、iバスから路線バスへの乗り継ぎがスムーズにできるような設定ができればと考えている。その際、乗り継ぎ料金をどうするのかという問題もあるので、多角的に検討していきたい。

委員

資料2において、黒菱形のところというのはiバス、白菱形が路線バスという形で分けをしていると思われるが、今後路線バスが担うべきところと、コミュニティバスが担うべきところを明確にしていければと考えている。

iバスの希望路線で新百合ヶ丘という案も出たが、先ほどお話しがあったように、新百合ヶ丘駅前には渋滞がかなり発生している。ここへ更にiバスを運行するとなると、既存の路線バスが新百合ヶ丘ー平尾間を7～8分間隔で走っているが、収支面でも路線バスに影響が出るだろう。路線バスとiバスの住み分けを明確にして、同じ路線を走っているところからは離して、短い周回、短い区間でさらに効率のいい輸送を行っていただければ、コストの面でもよくなっていくかと思われる。

委員

補助金についての設問があったが、福祉的な補助金について、市がいくらまで出せるのか、ということを決めないと、現行の路線を全て見直しということになってしまい、莫大な額になる。コミュニティバスなので、事業採算性とまでは言わないが、今2,000万という補助金で運行しており、最大限でも、例えば5,000万円まで補助金が出せるという目安がなければならぬと思われる。資料2の見直し方針案についても、色々な路線の案があるが、実際に運行する事によって採算が取れればよいが、現実的にはなかなか難しい。全てを実施することは補助金的にも難しいため、今回の見直しは抜本的に見直しするのか、現状の路線の見直しだけになるのか、ということを決めていかなければならないだろう。

また、この案について、どの区間で人が乗っているのかという第2回協議会の資料や、地域ごとの希望路線のアンケート結果などを図面に示して、その図面を見ながら協議したほうが良い案が出ると思われる。この資料2だけ

を見て何か案をとと言われてもなかなか出てこない。

事務局

26年春に南武線の高架があり、稲城長沼・南多摩駅前へのバス乗り入れに合わせて路線を見直しをしていくという観点があったため、その部分だけは表記させていただいている。

また第一回の検討協議会でも説明したとおり、南多摩、稲城長沼、南山東部、上平尾、小田良と、市内でまちづくりが進んでいる。まちづくりに合わせた公共交通の観点で稲城市のバスのあり方を考えていかねばならない。

このように今後のiバスの見直しについては二つの観点がある。26年春の高架化を主なターゲットにしつつ、以後も時間経過に伴って理想的な形で見直しすべきとは考えている。

会長

論点も色々有るが、まずはiバスの意義として、交通弱者対応と福祉対応ということ、それから、せっかくアンケートを実施したので、その中で市民の需要がどういう地域にあるのか、また市民の需要の中でも交通空白地域に対応する需要はどの地域なのかということをはっきりさせるのも一つだと思う。

需要はあるけれども交通空白地域ではない地域、もしくは既に沢山乗車されている地域は採算が取れることから、分担を路線バス事業者とコミュニティバスでどう考えるかを整理する、ということをおこなわなければならない。

もう一つは先ほどご意見いただいたように、iバスの運行については、予算があってその中で実施していくものであるという発想はアンケートでは出てこない。そうすると補助金に対する問3-④の意見として「現状のままがよい」という回答が一番多かったということは、本協議会ではそれを堅持する立場で行くのか、あるいはアンケートはアンケートとして別に考えるのか。堅持した上で増便するなら減便する必要がある、もしくは運賃を上げる、という方針を定めなくてはならない。

もう一つ、見直し方針案を見ると、時期的に大きく三段階に分けることができると思う。一つは開発に伴っての見直し。南山開発の整備進捗による丘の湯路線の見直しや、開発に伴う新規路線の検討、また、合わせて路線バス事業者への就航の要請・検討という形のもの。

二つ目にコミュニティバスとしてどうするか。アンケートによる要望や需要分析からみて、近々に検討したいものが、路線バス事業者とどのように分担して増便するか・減便するかということは、もう少し精査をして検討しないと思う。

三つ目に、個別の短期的な対応、たとえばバス停の改善や、分りやすい運行情報を提供していく、などということは今述べた二つとは別立てで出来ると思われるので、早めにやっていくべきだろう。

時間的に三つの流れを考えつつ、大きな方針を決め、そこに従ってこの路線はどうするか、あの路線はどうするか、ということを協議していくべきではないか。



委員

交通弱者の救済という目的で当初 i バスは運行されたと思うが、長年運行しているうちに、当初のコミュニティ輸送・路線バスの補完という意味での運行から外れてきているように思われる。

他のコミュニティバスなどを運行している自治体では、コミュニティバスの運行開始に際して、事前にある程度の収支率を決めておき、目標に達しなければ運行回数の見直しを図る、という形で運行している自治体が多くなってきている。本当に乗客が少ないということであれば、乗合タクシーや、バスの車体を小さくすることも考えなければならない。

これらを踏まえて地域公共交通全体の見直しをおこなうのであれば、長いスパンでの議論が必要であるだろう。短いスパンでの議論ならば、例えば南武線の高架事業によって駅前広場が整備されて来て、路線バスが乗り入れられるとなれば、路線バス会社にも乗り入れを検討していただけるなどが考えられる。

i バスを運行開始した当初の意義から発展してきており、駅へ乗り入れたいという希望も出てきている。あくまで希望の調査なので、こうした意見を色々踏まえて、今後の稲城市のバスのあり方などを検討することが望まれるだろう。

会長

これからの協議会で、まず良い方針を決め、その中で具体的なものに入っていくということになるだろう。

### (3)その他

会長

事務局より何か報告案件があればお願いします。

事務局

第4回協議会の開催日程につきましては、5月中旬頃までに開催したいと考えている。詳しい日程につきましては、早めに調整をさせて頂く。

内容については、いただいたご意見を反映した見直し方針を策定する。また、クロス集計等の分析、具体的な見直し検討等を検討したい。

以上