

議事録要旨

会議名	平成 28 年度 第 5 回 稲城市地域公共交通会議
開場日時	平成 28 年 12 月 19 日(月) 午前 10 時 00 分～正午
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、今野浩児委員、 岡村淳委員、田崎達久委員、露木輝久委員、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、小泉彩委員、北口隆一委員、 藁粥忠委員、後藤田英俊委員、馬場栄次委員、川崎信一委員、 牛尾陽一委員、堀田耕一郎委員、亀山茂委員、 尾崎行雄委員(代理藤澤大輔氏)、諏訪光利委員、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>田渕昌男委員、大槻まゆみ委員、笹久保弘委員</p>
会議次第	<p>○都市建設部長挨拶</p> <p>○議 題</p> <p>1 これまでの検討経過について・・・・・・・・・・資料 1</p> <p>2 路線名及びバス停名等について・・・・・・・・・・資料 2</p> <p style="padding-left: 20px;">①路線名・コース名・色</p> <p style="padding-left: 20px;">②バス停名</p> <p>3 ダイヤ及び運行時間帯について ・・・・・・・・資料 3-1、資料 3-2、資料 3-3</p> <p>4 ワゴン車等の運行について</p> <p style="padding-left: 20px;">①事例紹介</p> <p style="padding-left: 20px;">②今後の進め方について</p> <p>5 その他</p>

1. 都市建設部長挨拶

吉野部長 皆様、改めましておはようございます。都市建設部長の吉野でございます。

本日は、年末のお忙しい中、平成 28 年度第 5 回稲城市地域公共交通会議にご出席いただきまして、まことにありがとうございます。

日ごろより稲城市の行政にご理解、ご協力を賜りまして、感謝申し上げます。

バス公共交通の第Ⅱ期見直しに向けまして、前回のこの地域公共交通会議にて、i バス見直し路線が決定し、その後、市民代表者合同検討会やバス事業者検討会にて、路線名、バス停名、バスダイヤ案などを検討してまいりました。本日は、路線名、バス停名、ダイヤ案につきまして、検討結果がまとまりましたので、ご報告をさせていただき、これらの案につきまして、最終的なご議論をいただきたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いたします。

また、本日は、i バスに関する議題の終了後、ワゴン車等の運行につきまして、鈴木会長から、他自治体の事例のご紹介をいただけることとなっております。鈴木会長におかれましては、お忙しい中ご準備いただきまして、ありがとうございます。

最後に、第Ⅱ期見直しに向けまして、事務局一同、今後も精いっぱい努力をいたしまして、一日も早い運行を実現してまいりたいと考えておりますので、引き続きご理解、ご協力のほどをよろしくお願いたします。

簡単ではございますが、私からのご挨拶とさせていただきます。

2. 議 題

鈴木会長 改めまして皆様、おはようございます。大変、暮れも押し迫ってまいりまして、あと 2 週間を切っているような状況の中、お集まりいただきまして大変ありがとうございます。

本日は、i バスの見直しにつきまして、基本的なところの合意をいただき、実施に向けて準備をしていくというようなことになるかと思えます。活発なご意見をお出しいただき、いい方向に繋げていきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

それでは、ただいまより、平成 28 年度第 5 回稲城市地域公共交通会議を開催したいと思います。

お手元の次第に従いまして、議事の方を進めてまいります。本日、議事、その他を含めて 5 つ用意されております。

まず、議題の(1)「これまでの検討経過について」ということで、これについて事務局より説明をお願いします。

(1) これまでの検討経過について

※資料 1 に基づき前回会議後、路線名、バス停名及びダイヤ等の案が作成されるまでの検討経過などを事務局より報告。

会長 ただいまの事務局の議題（１）の説明について、ご意見等あるか。

（意見無し）

会長 それでは、議題（２）「路線名及びバス停名等について」、説明をお願いします。

（２）路線名及びバス停名等について

※資料２に基づき路線名・コース名・色及びバス停の名称についての検討会での最終案と主な意見などを事務局より報告

事務局 補足として、Dコース・Eコースについて、検討会では梨回り・ぶどう回りという最終案となっていたが、検討会後にご意見をいただき、本日の資料では梨方面・ぶどう方面を案とさせていただいている。梨ルート・ぶどうルートでもよいと考えている。

また、DコースとEコースを別の線で表示すると、別の経路を運行するような印象を受け、わかりにくくなるため、一本で表示している。

会長 路線名及びバス停名等について、ご意見をいただきたいがいかがか。

委員 11月16日と、12月7日の市民代表者合同検討会で議論して、最終案を決めたのに、直前に（仮称）丘の湯路線に関しては、梨方面・ぶどう方面、そしてDとEを統合するというところで、他の委員も驚いていると思う。2回の検討会で議論した名称が急にこのように変わるのには不思議であり、やってきたことが覆されたようで、委員の中には怒っている方もいらっしゃると思う。今日は最終になると思うので、しっかり議論し、納得して決めなければならない。

会長 他に。

事務局 この件についてはご議論をいただいた結果を事務局で修正という形になり、大変申しわけなく思っている。

しかしながら、決定後は長く使うものになるので、以前いただいた、Dコース、Eコースを分けずに1つとすべきというご意見や、色についても緑と紫とでは、紫はわかりにくいというご意見を振り返らせていただいた。

また、順路については、梨とぶどうを入れて、市民の方に周知をしていきたいというご意見を生かせる方法ということで検討し、回りという表現はせずに、方面という表現をさせていただいているが、ご意見いただいたようにルートという表現も含めて議論いただきたい。

会長 それではまず、（仮称）丘の湯路線の路線名称以外でご意見等はあるか

委員 南多摩・よみうりランド路線の弁天洞窟バス停について、最近弁天洞窟に入れなくなったがそのままよいのか。

事務局 検討会で議論いただいたところ、長年、弁天洞窟というバス停を使っていることもあり現段階では同一名称ということで整理させていただいている。

会長 他に。

(意見無し)

会長 特になければ、この(仮称)丘の湯路線の名称以外の部分については、本日提示されている案どおりでよろしいか。

(異議無し)

会長 それでは、(仮称)丘の湯路線の名称について、ご意見を伺いたい。

委員 検討会の中で方向性が決まっていたものを、突然会議前に案を変えることについてどうかと尋ねられても驚いて意見は出ないと思うし、やるのであれば、急遽集まって検討していただくなどのことでもよかった。

今日はもう決定しなければならないタイミングであり、決定事項になる。

あえて言えば、事務局がぶれてはいけない。信頼関係を築けず、会議や検討会の意義に疑問を感じることにつながる。

今日の会議で案が変わるのであれば、全委員が承知の上で変えることになり、異議はない。

会長 他に。

委員 一般の市民の方に見せる際に、路線名、コース名、さらにルートがあると分かりにくくなるのでは。コースは省略し、路線を使うことで統一してはどうか。

会長 他に。

委員 名称の整理について、考え方が統一されてない印象を受ける。はるひ野路線では起終点を名称としている一方で、南多摩・よみうりランド路線は起終点名称としながらも、梨方面・ぶどう方面という、観光資源PRの観点が入ってきている。コース名と路線名をあえて切り離す必要は無いが、はるひ野路線同様に同じルートを往路、復路という考え方で統一した方がよいのではと考えている。

会長 他に。

委員 もっと利用者に周知できるような、例えば丘の湯行きという形に、一本化した方がよいのではないか。

会長 資料3-1では、往路・復路という書き方をしているが、(仮称)丘の湯路線の運行形態は往復ではなく、形態としては循環系統である。両回りするが、やはり循環形態であるため、往路(何々方面)という言い方は、かえって混乱を招くと思う。

運行形態から考えると市内循環路線と形態は似てくるので、同じような整理の仕方をした方が結局はわかりやすく、Dコース、Eコースと分ける方が、多少、図面上煩雑になったとしても整理しやすいのではないかと感じている。

いずれにしても、往路、復路という言い方をしてしまうと、実態とも違い、混乱を招きそうだというのが、感想である。

委員 今回の会長のお話で、すごくわかりやすくなったと思う。循環というカテゴリーに入るのであれば、DとEとし、梨方面・ぶどう方面というのも、右に行こうが左に行こうが梨もぶどうも関係ないので、右回り、左回りがシンプルでよいのでは。

梨とぶどうという観光資源の名前が使いたいのであれば、バスに名前をつけるなどということもあるのではないかと思った。

会長 他に。

委員 一番気になっているのは、同じ色にしたときに、例えばよみうりランド駅や弁天洞窟など、同じバス停から異なる方面へバスが運行する場合、乗ったら逆方面に行ってしまったなどということがあるのでは。そこが気になる場所である。

会長 他に。

事務局 検討会の中で、DとEを分けた方がよいのではとご提案したが、Cコースと同じように考えたときに、Dコースに乗ってきて、Eコースで帰るというと、違う路線なのかなと勘違いされるのではという懸念もあり、時刻表やバス停での工夫により混乱を回避することを検討する前提で、さらに、シンプルでわかりやすいという考えもあり、Dコースで統一する案とさせていただいた。

また、1台で運行するため、運行中にマグネットの張りかえなどの手間も大きく、それによる間違えなども懸念されるという理由もある。

委員 梨回り・ぶどう回りという表現についてはどうか。循環はしていると感じるが。

バスが2台になった際はどう運行するのか。

事務局 今後1台増車する場合には、右回り・左回りになるのかと考えられる。梨園・ぶどう園が非常に多いところを運行することから、それを生かしてはどうかというご意見を尊重し、このようにしている。

市内循環路線についても同じ色で表現してよいのではないかというご意見があったが、わかりにくくなる、今まで親しんできた赤と青ということで、残す案となっているが、(仮称)丘の湯路線については、2台になったとしても、1つの路線ということになるのではないか。

委員 市民代表者検討会では、無理してでも梨やぶどうを入れるというより、愛称程度に考えていた。わかりにくくなるのでは本末転倒なのではないかと、今の段階では思うようになった。しかし、これまで話し合ってきたものであるため、変な決め方はしたくないと思う。

例えばぶどう方面・梨方面だと、初めて乗る人には行き先がわからないと思うので、しっかり意見をいただいて決めないといけないと思う。

会長 他に。

委員 会議で合意して決めた名称であれば、どのような名称でもよいが、路線名を市民は覚えてないと思う。その路線の運行経路などをどう説明するかという議論に行き着くのではないか。

会長 現状のところでは、回り方を判別するのが梨かぶどうしかない。利用する側からすると、梨とぶどうで判断しろと言われても、今ご意見のあったように梨はどっちを回るのかという話に行き着いてしまう。

コース名のこのA、B、C、Dというのは、これまでも使われてきており、これを生かすのであれば、むしろ判別はこのA、B、C、D、Eで可能な形の方が望ましいのでは。

あくまで愛称として梨・ぶどう、ということであれば理解できるが、梨かぶどうかで進行方面を判別する必要があるという問題が残ってしまうので、D、Eで判別をした方がわかりやすいのではないかという気がする。

事務局 D・Eとした場合は色も分けるということか。

会長 絶対ではないが、A・Bと整合ということを考えるのであれば色は別の方がよい気がする。

委員 梨とぶどうであれば、黄色と紫を使うのがよいのではないか。

委員 この路線は循環しているが往復路線であるという点で他のコースと異なり、わかりにくい。左回り、右回りという表現も市内循環路線と混同するため使えない。どう表現してもわかりにくいため、区別するためだけに、たまたま梨とぶどうを記号として使うのであると認識している。

いずれにしても、慣れないとわからない。今でも、乗車前に運転手に行き

先を確認する姿を見かける。

事務局で提案されたものに内容的に問題がなければそれでいいと思うが、最終判断はもう少し考えたいと思う。

委員 今のご意見では往復という話もあったが、会議委員は1台での折り返し運行だとわかっているから往復に見えているだけで、一般市民から見たら左回り・右回りと認識していると思う。

会長 恐らく市民や利用される方のイメージからすると、この運行形態はA・Bの市内循環路線が近いと思う。どう判別するかは慣れていただくことになるわけだが、どちらが慣れやすいかと言えば、やはりその市内循環路線のような作り方にしておいた方がよいのではないか。

事務局 仮に、例えばDコースのサブタイトルに梨コース、Eコースがぶどうコースという形で分けたときに、色としては緑一色にしておくべきか。

委員 右に回っていくときのバスの名前を梨にして、左に回るバスの名前をぶどうにして、何時間かおきに回っているという感覚で捉えればわかりやすいと思う。往復という言葉が混乱を招いていた部分はある。

会長 他に。

委員 梨やぶどうという言葉ではわかり辛いということもあれば、一方で、例えば渋谷区のコミュニティバスは春の小川ルートとか、丘を越えてルートという路線の名前がある。路線名自体は地名などから離れたものでも一般の人にとってわかりやすいのではないか。

ここで言うと、平尾・南多摩駅梨路線とか、南多摩駅・よみうりランドぶどう路線というように路線名の方に生かしたうえで、右回り・左回りというように使う。整理の仕方を変えてみてもいいのではないか。

私も市民の人に親しんでもらうのに、梨とぶどうは使うべきだと思う。それは今後路線の方に使ったらどうかということである。

委員 本当は緑一色でと思っていたが、他の色を使ってもいいのではと感じた。市民代表者合同検討会でも緑一色という意見だったので、あまりここはいじりたくなかったが、今のご意見ではオレンジなどを使ってもよいと思った。

会長 他に。

委員 1つ課題になるのは、Eコースを作り1台のバスで2つのコースを運行することとなると、マグネット等を交換する必要があり、運転手が大変になることだが、わかりやすくするために対応いただけるか。

会長 いずれにしても判別をさせるためには何らかの表示を変えるしかないが、

どうか。

委員 ヒューマンエラーの原因になる。トラブルの際にどのように対処するのか、事業者に加え市の方でも取り組んでいただけるのか。

会長 フロントガラス内側のところに補助表記をするなどはどうか。
例えば、外にマグネットを張りっ放しにして、フロントガラス内側で何か表示を反転するなどである。

委員 起終点であれば、それも容易ではある。

会長 結局、回り方が切り替わる南多摩駅で何らか作業は必要になると思う。

委員 作業を忘れた場合が問題である。

委員 利用しやすさと運転手のミスと同じ土俵に乗せるのはおかしいのでは。利用者優先で、何とか事業者で工夫すべきであり、責任を持ってもらいたい。

委員 車内放送なども、逆回りになるので切り替えが必要なのではないか。

委員 起終点で切り替わるように機械化されており、問題無い。

委員 すると、問題はそのバスの外部にあるマグネットの張替え作業のみということか。

委員 張り替えについても、責任を持って作業するが、遅延が発生している時などに忘れてしまうことも考えられるということである。

会長 現状で大きなアルファベットが張ってあり、利用者も慣れていると思うので、それは継続しながら、運転手の作業の手間も少なくなるような方法も考えていく必要はあると思う。

委員 お客様が間違えないようにするためにはどうしたらよいのか、周知の仕方に加え、運転手がどのような作業をすればよいのかを考えた方がよいのではないかと思う。

委員 バスの前面に電光表示されるコースは切り替え可能なのか。

事務局 切り替え可能である。

委員 それであれば、Dコース1本にして、右回り・左回りなどと表示を切り替えればよいのではないか。右回り・左回りの方が利用者も慣れていると思う。

事務局 第Ⅰ期見直しの前に右回り・左回だけの表記だったが、わかりにくいということから現在はアルファベットのコース名を入れており、利用者に伝えやすくなった。

右回り・左回りという表現については、市内循環路線の右回り・左回りと混同する懸念がある。

また、梨・ぶどうという名称については、当該路線が鉄道駅を5駅運行し、市役所や市立病院などにも行くことから、運行経路を表現しにくく、それであれば、梨・ぶどうというよくわからないものにした方が、調べて乗っていただけるのではというご意見もあり、このような案になってきている。

また、マグネットは「D・E」としたうえで、方向幕やフロントガラスの内側、または乗車口などのマグネットだけ切り替えるという方法も考えられる。

委員 ぶどう方面と梨方面で乗る場所が違うのか。

会長 一般の道路はよいが、駅などは1つのバス停を両方向のバスが使用する。

委員 そこが問題である。

会長 事務局の説明から、今までも右回り・左回りというよりマグネットをつけたことによって判別をしやすくしてきたということであり、D・Eと分けた方がわかりやすいと思う。

今までの皆さんからのご意見と、検討会の結果等を勘案すると、コースとしてはD・Eとした方がわかりやすく整理もしやすいということだと思うがどうか。

委員 そのとおりで良いと思う。もう1つ言わせていただくと、「方面」ではなく、回っているので「回り」だと思う。

会長 DとEに分ければ、例えばDの愛称がぶどうで、Eの愛称が梨として整理ができるのでは。

委員 問題は、それを運転手がどこでどう表示するかである。

会長 いかに手間を少なくし間違いの少ない方法とするか、議論する必要がある。いずれにしても、コース名としては、D・Eとした方が分かりやすくて良いと整理ができそうだが、これをこの場の皆さんのご意見と思ってよろしいか。

委員 よろしいのではないか。

会長 では、これについては、D・Eということで、コース名を分けるということで整理をさせていただく。

色については、私は市内循環路線との整合ということは申し上げたが、重大な問題ではないので、緑一色の方がわかりやすいということであれば、緑の中でのD・Eでも良いと思うがこの点はどうか。

事務局 緑一色が良いのでは。

なお、簡便的に車両のフロントガラスの内側でD・Eを分けるという方法について、そういった表示が認められないケースがあるので、注意が必要である。

会長 それでは、緑一色としてコース名を分けるということによろしいか。特に問題無いようであればそのようにし、梨・ぶどうは愛称としては使っていくということで整理をさせていただければと思うが、反対意見はあるか。

(意見無し)

会長 それでは合意内容に基づき、事務局は進めるように。

D・Eの切り替えなど、作業上のことについてはまた調整をさせていただきたい。そのほかのバス停の変更については、特に先ほども問題はないということであったため、この議題(2)の内容については、合意をいただいたということで進めさせていただきたい。

それでは、次に議題(3)ダイヤ及び運行時間帯について、事務局より説明をお願いします。

(3) ダイヤ及び運行時間帯について

※事務局より資料3-1、資料3-2、資料3-3に基づき説明。

・作成にあたり、大きく4点について考慮した。1つ目は稲城市立病院の診療受付開始時刻に合わせて運行すること、2つ目は覚えやすい時分であること、3つ目は路線バスや他のiバスの運行時刻と重ならないようにすること、4つ目は利用者の少ない平日の早朝・夜間及び土日の早朝・夜間の運行を見直したこと(ただし、南多摩駅から平尾団地までの経路は平日の便を確保している)

会長 このダイヤ案は市民代表者やバス事業者からの意見を踏まえ、実際運行する事業者との調整を経たものであり、技術的な問題は無いと思われる。

ご意見、ご質問がなければ、資料3-1のとおり合意をいただきたいが、ご異議ないか。

(異議無し)

会長 それでは、ダイヤ及び運行時間帯については資料3-1のとおりダイヤ(案)を決定させていただく。

(4) ワゴン車等の運行について

①事例紹介

会長

ワゴン車等の運行については、私から事例紹介をさせていただいた上で、事務局から説明いただきたい。

ワゴン車のような小さい車両を使った地域交通は、各地で取り組みが始まっているところである。当然、背景としては少子高齢化が進んでいる中で、従来の大型バスを使った交通手段ではカバーできないきめ細かな部分の輸送が必要であろうということで取り組みが始まるわけだが、この輸送力の小さいワゴン車等については、いろいろ課題もある。

まず、車が小さいので、きめ細かなルートをとることは可能なわけだが、当然運転手一人は必要なため、小型バスや中型バスなどとコストは大きく変わらない。そして、コストが変わらないのに輸送力が小さいことから、必然と採算は悪くなるため、その部分を誰が負担をするのかを考えておかないと膨大な財政負担になりかねず、そのためしっかりと議論をする必要がある。

一方、稲城市を含め、都市圏では小さな車での運行は乗り残しの危険性があり、かといって車両を追加すると、コストがさらに膨らんでしまう。

最近、全国的にデマンドという、予約制の小さな輸送形態があるが、実質安いタクシーのような形になってしまい、コストバランスが非常に悪いケースが多い。

これらの状況から、このような小さな乗り合い交通を成立させるためには、一般のコミュニティバスと同じように行政主導で行政が全て負担するようなスキームで導入しようとする、市民的に非常に不公平な形になりかねず、地域住民が主体的に関われる場合のみ導入していくという考え方でないと、ここで挙げたような問題が出てくるということになる。

小金井市ではC o C oバスミニという15人乗りのハイエースで、高低差がある地域を結ぶ形で運行している。人口密度が高く、高齢化が進んだ環境から、1日当たり約240人を輸送しているが、乗り残しがかなり出ており、「人による調整」がされている。

「人による調整」とは、例えば駅前でたくさん並んでいると、運転手を除き13人程度しか乗れないことがわかっているので、諦めて徒歩で帰る方がいる。また、乗車後満員になった際、バス停に利用者が並んでいるのを見かけて、目的地手前だが降りて席を譲るなど、人の気持ちの中で調整をして、何とかぎりぎりの輸送をしているような状況もある。

それだけ乗っているが、最大で13人程度なので運賃だけでは採算がとれない。小金井市のコミュニティバス全体の中でも、収支率が悪く赤字額が大きい。都市部の小規模交通の非常に大きな課題の例である。

小金井市のケースはC o C oバスというコミュニティバスの一環として完全に市主導でやっているが、今、地域の方たちが主体的に関わりながらつくり育てる生活交通の事例が増えつつある。その地域には、人材や活力があり、交通の大切さの意識や将来的な危機感も非常に強い。何らかのきっかけによって、地域の方たちが主体的に動いて、コミュニティ交通の実際の運営、運行に繋がっていったケースも少しずつ出ている。

小平市のコミュニティタクシーは、ワゴンタクシーを使ってルートなども全て地域の方たちが考え、決定し、進めている。9人乗りの乗り合いタクシーとしては全国的にもかなり高い乗車率を誇っており、多いルートは1日当たり90人程度利用している。

また、さいたま市でも、住民主導のコミュニティタクシーがあり、3周年を迎えた。この例では、タクシー業者や地域の事業者などがさまざまな協力をしてきている。

会津若松市の金川町・田園町というところでも、住民主導で独自のコミュニティバスの運行をしているが、そこでも当初行政主導で小型バスを試運行させたが利用者が少なく本格運行に至らなかった。利用率の高い、継続的に運行される路線をつくるためには地域が主体的に取り組んでいく必要があるということで地域の方が合意し、地域の中で運営組織をつくりバス事業者と意見交換をしながら企画をし、その頑張りに対して商業施設や医療施設などからも協力を得ながら、運行に結びつけていった。

現在も収支の半分ぐらいを市に補助してもらいながら運行を続けている。

当然、必要とする人はある程度限られており、特に高齢の女性の方が多いが、乗らない方もこのバスを将来残していくために応援をすることができる仕組みがある。それは、フリーで乗れる応援定期券を1カ月1,500円で発行しており、自分は特に必要ではないが、このバスを地域に残していくために応援をしたいという人が購入し、必要があれば定期券で利用するという応援方法である。こういった取り組みは地域でも報道され、知名度を上げることに繋がり、利用促進にも繋がっていく。

こういったコミュニティ交通のポイントは、行政主導ではなく住民自身がルートを決めたり、運行の仕方を決めたりしていくという、地域住民の本音のニーズを地域でしっかり議論をしているということである。

地域で議論をすることで、生活上必要で行くところと通っていればより便利という場所の違いがわかり、それをルートに反映すると良いルートとなる。

ただ、交通安全上バスの運行が認められない場合や、都市圏ではバス停の設置場所の調整に苦労するケースが多い。

また、運行形態についても、利便性を追求すれば切りがないため、地域でできることは何なのか、どこまでが必要なのか、最小限の資源で最大限の効果を出すにはどうしたらよいのかという点を地域で議論すると、バランスいい仕組みができる場合もある。

最近では試行運行の結果を見て本格運行するケースが多いため、試行運行時にいかに地域住民に周知し利用してもらおうかという取り組みがポイントになる。

本格運行後は利用することはもちろん、さらに知名度を上げていく、地域の話題にしていくことが必要であり、自由で積極的な取り組みを地域と市で探っていくことが必要になってくる。

兵庫県の西宮市でも地域主体の取り組みをしており、高齢化が進み移動に困る人が増えてくる中では将来に続けられることが非常に大切であり、地域の全員が当事者として一番適切な手段を議論して決めていくことで、長続きする良いものができている。

ただ、住民が勝手にしているわけではないので、運行する事業者や行政と緊密に議論をし、信頼関係をつくっていくということが重要である。

実際には、特に地方では協議会の委員が高齢化して後継ぎがないという場合やキーマンとなる人材に頼ってしまうという課題が出ているところもあるので、今後の取り組みの参考にさせていただきたい。

会長 以上、小規模な公共交通を地域ぐるみで実施するときにはどのようなことが行われていて、どのような考え方が必要かを紹介させていただいた。
それでは、②「今後の進め方について」、事務局から説明をお願いしたい。

②今後の進め方について

事務局 今後は他自治体の先進事例を研究し、市民代表者合同検討会の中で、どういった進め方や方法がいいのかをご議論いただきたい。

会長 それでは、事例紹介や今後の進め方についてご意見等はあるか。

委員 会津や小金井市の状況を聞くと、これから社会保障費が厳しくなっていく中で、ワゴン車等の事業化は難しいのではないかという感想である。

会長 確かに、事業として考えると非常に厳しいと言わざるを得ないと思う。

委員 今の事例紹介を聞き、このワゴン車等の運行に至るまでにはさまざまな問題があると感じている。利用者が集まらなければ実行は難しいと思うので、事務局や委員の皆さんと色々と検討する必要があると感じた。

会長 他に。

委員 料金的には通常のコミュニティバスとかなり差をつけているのか。

会長 さまざまであり、例えば小金井市ではC o C oバスという枠の中なので、100円の同一運賃である。独自に実施しているところの多くは、200円から500円以内の範囲で、コミュニティバスよりも若干高目に設定しているところが多いと思う。

他に。

委員 運行範囲はどの程度か。

会長 コミュニティバスよりも狭く、生活エリアの範囲であり、例えば小金井市では、1周30分程度で運行可能な、幾つかの住宅地をあわせた程度の範囲である。

それでは、今後この件については、地域での議題に乗せていただきつつ、どのような形であれば稲城市の中で可能なのかも探っていくために、お考え

をいただきたい。
全体を通して、他にご意見等あるか。

(意見無し)

事務局 今後特段問題が無ければ地域公共交通会議は今回が今年度最後とし、本
日ご議論いただいた結果をもとに、1月頃に運行事業者から認可変更の申請を
出していきたい。
市民代表者合同検討会については、バス停や車体表示などについてご議論
いただきたいと考えている。

会長 他に。

委員 ワゴン車等の運行について、今年度はどのように検討するのか。

事務局 ワゴン車等の運行については市民代表者合同検討会などにおいて今後も
ご議論いただきたいが、まずはiバスの新路線の運行に注力していきたい。

委員 ワゴンの件については第Ⅱ期見直しの中に含まれないという認識でよい
のか。

事務局 分けた形でさせていただきたいと考えている。

会長 他に。

(意見無し)

会長 その他、特にないようであれば、これをもって平成28年度第5回稲城市
地域公共交通会議を閉会させていただく。
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