

第5回 稲城市地域公共交通検討協議会 要旨

日時：平成25年7月18日
午前9時30分～
場所：稲城市役所 4階議会会議室

1. 開会

2. 会長挨拶

3. 議題

(1) iバスの定義について

(資料1に基づき、iバスの定義について説明)

会長 これについて何か質問はありますか。

委員 基本的な質問だが、iバスのiとは何を意味しているのか。

事務局 平成14年のiバスの運行当初に市民から愛称を募集し、稲城の頭文字のi、愛着を持って利用されるよう期待を込めた「愛」、循環バスで巡り逢うという「逢」から、市民が親しみを持てる愛称としてiバスが採用され、それ以来使用されている。

委員 ありがとうございました。

会長 他にはございますか。

(特に無し)

会長 それでは、iバスの定義を交通空白地域の路線のないところに限るのではなく、路線はあるけれども1時間に1本未満のところを含む不便地域を定義に入れるという話に決定する。

(2) 第4回検討協議会への意見まとめについて

(資料2に基づき説明)

会長 前回の協議会についてのご意見を頂いたことに感謝いたします。これについて意見や質問はありますか。

(特に無し)

会長 関連のないことですが、これも資料として後々まで残るならば、誤字が多いので修正して頂きたい。
他はよろしいでしょうか。

(特に無し)

会長 それでは提言書案について移りたいと思う。

(3) 提案書案について[前半]

(資料3に基づき前半部分の説明)

委員長 ここまでについてご意見はありますか。

委員 提言書に遡って恐縮だが、交通不便地域の中に『交通弱者』と書いてある。そもそもこのiバスを始めるときに、高齢者のためということで福祉局からお金をもらっている事業のはずである。資料には高齢者の分布図が載っているが、提言書の中に高齢者という言葉が無いので、提言書の中にも高齢者というような言葉を入れるべきではないかというのが一点目。
二点目は、交通弱者とは誰をさすのかということである。

事務局 高齢者に関しては、提言書にもそういった表現を付け加えていきたい。また、交通弱者とは、高齢者の方や車いすに乗られている方など体の不自由な方が該当する。

委員 それならば案としてだが、交通空白地域や交通不便地域を対象にしたのだとすれば、お年寄りから体の不自由な方まで様々な方が社会参加をするというように具体的に記載すればよいのではないか。交通不便地域があって交通弱者があるというのはよく分からない。要するに、通常の路線バスの輸送と違い、コミュニティバスなので、高齢者の方や地域の方々などより多くの方が利用でき、社会参加できるというような表現の方が分かりやすいのではないか。

事務局 分かりやすい表現に変更する。

委員 もう一点、押立地域だけが交通不便地域と載っているが、仮に言うと、押立地域はこれを見ると公共の駅から500m以内にある場所である。今は、健康のために300mまでは歩きましょうと言っている時代であり、500mというのはそれほどの距離ではない。

坂浜については何も利便性が無いという話が前回に出たが、(2頁の)④については始めから車が通れる道路形態が無いので(検討しなくても)よいのだという話になると、稲城市の長期の計画には公共交通を充実させると書いてあるのにそのままよいのかという話になる。現状の中で道路に乗降ができるような滞留場所を作るべきなのか、部分的な改良で済むのかという検証か何かをどこかに入れたほうが良いのではないか。

事務局 その件については後ほどご説明しようと思っていたが、資料の26頁にあるように、この検討協議会が最後となるのではない。この第Ⅰ期見直しというのが、今回こうして皆様に集まって議論して頂いている部分であり、これからさらに第Ⅱ期の見直しとして、第Ⅰ期で実施した運行路線については検証を行い、計画を立ててさらに充実させ実施するという段階を踏んでいく。そして第Ⅲ期として、まちづくり等の進捗と併せて、同じように第Ⅱ期で見直した路線について検証を行い、計画を立てて実施に移していくということになる。そのような段階を踏んでいく中で④の坂浜地区の交通不便地域を解消していきたいと考えている。

委員 よく分かったが、これを提言書として市長に提出するのならば、市長の立場上、押立地域だけを解消するという話ではなくて、交通不便地域については長期的な見直しを入れるなどして、先にできるところからやるような提言にしないと市長がかわいそうである。

事務局 (了承)

会長 交通不便地域のうちの一カ所をやりますということではなく、iバスの定義に従って不便地域を解消する、そのために、ひとまず着手できるところから着手していくというような趣旨ということか。

委員 その通りである。優先順位をつけてというように。

会長 私から、あまり本質的なことではないが、資料の中ではiバスの定義がきちんと文章になっているのに対し、提言書の中では3つの箇条書きになっているのにやはり違和感がある。提言書の方も資料のように文章で表現した方がよいのではないか。そしてその下に、だから何をしていかなければならないのかというところ、例えば高齢者や交通弱者の社会参加を促進する等を注意書きで入れるというような形ではどうか。

事務局 提言書の方もそのような形に修正する。

委員 2ページの図面に交通不便地域が①～⑤までである。①や④は当然バス

が走っていないので空白地域であるというのは分かるが、③は確かに1時間に1本以下であるがiバスが走っているのに不便地域に該当してしまうのか。また⑤の平尾地区も、バス停から300m圏内に入っているのではないのかなど。なぜ③や⑤が交通不便地域に入るのか教えて頂きたい。

事務局 これは前回に示した交通空白地域とは異なり、交通不便地域を示している。確かに③の地区にはバス停は存在するが、1時間に1本以上は運行していないということで交通不便地域として示している。⑤も同様であるが、こちらには1時間に1本以上の運行しているバス停があるので、解消ができると考えている。今回の見直しについてこれから説明させていただくが、見直し路線の案についても、基本的には1時間に1本以上の運行を目指していこうとしているので、こちらのバス停でそれに対応できれば解消できると考えている。

会長 他にはございませんか。

委員 多摩ニュータウンに隣接している地域は、基盤が出来てきているというのがあるかもしれないが、③や⑤は基盤が既にできていて、路線バスも相当走っている地域である。駅から何mというのはあるかもしれないが、そういう地区も交通不便地域に入れてよいのか。バス停がどうというよりも、市内の誰もが分かっていることだが、本当の交通不便地域というのは、はっきり言って坂浜地区である。

事務局 定義としては、昨年度の当初では交通空白地域と交通不便地域という二つを定めていた。しかし、仰るように③や⑤というのはバス停が既にあるが、利用者や利便性を考えた上で本当に1時間に1本以上走らせなければならないのかというご意見も理解できる。ただ、1時間に1本未満という不便地域についてもできれば解消したいということで資料1をご提案させて頂いた。

委員 一番の問題は、④だけが一番の空白地域であり、そういうところについては道路実態に問題があり、できないのだということを言っておかないと、市長がそこだけをやらないように見えてしまうということだ。

事務局 この図では①～⑤が同じ条件であるように見えてしまっているので、そこはそれぞれ事情が違うということを明確に示したような資料に修正する。

委員 了解した。

会長 図面上で交通不便地域と交通空白地域の表示を分けるということか。

事務局 そのように修正する。併せて不便地域の解消という表現にする。

会長 i バスは空白地域の解消を優先し、不便地域の解消も目指すということではないか。

事務局 そうです。

会長 おそらく、1 時間に 1 本は走らせるということにつなげたいというところであろう。

事務局 資料 1 ページ下段の『解決すべき課題』の真ん中にある、『サービス水準（運転本数）の確保とストックの活用』の下にも、地域特性、利用者ニーズを捉えた効率的な路線、運転計画をしていくと載せてあるので、利用実態を把握したうえで変更も必要だろうとは考えている。

会長 訂正箇所ですが、2 ページの図の下の括弧書き内の『運行区間を除く』は『運行区間を含む』の誤りである。

他にはございますか。

委員 もう実質的な質問に入っているのか。

会長 前半部分については実質的な質問に入っている。

委員 現在、ベビーブーマー世代が定年退職期を迎えている。稲城市の場合、交通需要において通勤需要が高かったわけであるが、そういった人たちが、今後は稲城市内での行政サービスの需要者として大量に登場してくる。その段階でかなり i バスの需要も増えるだろうと予想できる。そういった、人口構造の変動に対応したネットワークの在り方についての考えが含まれるとよいのではないか。

そうすると、頂いた資料にある、人口や高齢者の分布もあと 5 年もすれば大きく変わってくるはずであり、赤い部分が相当増えてくると思われる。特に旧市街地では高齢者の割合が高くなると考えられる。そういった、世代構造の変化に対応したネットワークの在り方を考慮する必要があるのではないか。

もう一点、i バスに限った話ではないかもしれないが、モータリゼーションによって交通弱者が増えるからという考え方だけではなくて、エコシステムやエコライフということを考えてとコミュニティ交通手段を拡充していくべきであるというような基本方針があるのかという点が、もう少し明確になればよいと思う。

事務局 まずは人口分布の変化に応じて i バス路線を見直すべきではないかという話については、事務局としてもぜひそのように見直していくべきだと考

えている。大変恐縮だが、先ほどの説明と重なるが、資料の26頁にあるように、今回の検討が最終ではなく、稲城市はまだまだ街が変化していくので、まちづくりによる変化とは別に、基本的には概ね5年程度を目安に、iバスの見直しを行っていきたいと考えている。その都度、現行路線の検証をし、計画を立てたうえで実施をしていきたいと考えているので、路線を確定するのではなく、人口の分布によっても変化させていきたいと思う。また、環境に配慮したという表現については、確かに提言書にも資料編にも出てこないもので、そういったエコに関する表現を加える。

会長 他にはございますでしょうか。

(特に無し)

会長 それでは後半の説明を事務局にお願いする。

(3) 提案書案について[後半]

(資料3に基づき後半部分の説明)

事務局 補足になるが、今は見直し案を6案提示しているが、8月の中旬からiバスについての意見をiバスの利用者から聴取する予定があるので、各案の特徴を利用者様に分かりやすく説明できるような形で、できれば3案程度に絞りたいと考えている。そのことも踏まえて意見を頂けたらと思っている。

事務局 委員の方々には事前に目を通していただくよう今回の資料を配布させて頂いたが、それに関して中山委員からご意見を頂いていたので、ここでご紹介させて頂く。
『もし可能であれば、市民の利用を促進する観点から、公共施設、特にスポーツ施設、中央公園、文化施設などにアクセスする観点が必要かもしれません。また、民間バス路線が無い既成市街地におけるiバスの重要性は他のエリアに比べて大きいので、このエリアにおけるiバスのネットワークの必要性の記載があるとよいと思います』とのこと。

会長 それではせっかくであるので、中山委員のご意見に対して市からの説明をお願いします。

事務局 今回見直し案として6案を示させて頂いているが、基本的には公共施設を経由、または目的地とする路線を検討させて頂いている。既成市街地に関しても、今までは90分に1本という運転間隔で運行していたところも、基本的には60分に1本の運行を目指した案となってい

るので、その辺りに関しても、みなさんのご意見を頂きながら6案の中から3案に絞りたいと考えている。

会長 それでは他にご意見等ございますか。

委員 運行側の意見として小田急バスから述べさせていただく。今回の案が郵送されてきたのが16日であり、我々も上層部と相談する暇がなかった。できればもう少し早く受け取りたかった。

その短い時間の中で検討したことではあるが、先ほど事務局からも稲城市立病院に路線バスを引いた方がいいのではないかという話があった。今回いろいろと案がある中で、案①②⑥というのは全てのバスが稲城市立病院に行くようになっているが、コミュニティバスと路線バスの棲み分けという点で、コミュニティバスの方を充実させると、我々路線バスの事業者としてはコストが無駄になる部分が出てくる。そうすると運行に二の足を踏んでしまったり、あるいは減便したりという手段を取らざるを得ないということを視野に入れて頂きたい。コミュニティバスの本数が増えて路線バスに影響を与えるような形になってしまうと、結局本末転倒になってしまうという気がする。その辺りは十分に注意して頂きたい。

また、現在iバスは運行している5台と予備1台の計6台となっているが、この中で案①②というのは、今回の1時間に1本程度の割合で運行したいという目標においては、70分や80分というかなりハードルの高い路線が散見されており、そのためにはさらに何台かの車両を購入しないといけないということで、非常に車両台数が多くなってしまい、コストの面でかなり高くなってしまっているのではないかと。また、そうすると行政様側の補助金が非常に高くなってしまって、住民様の負担も大きくなってしまっているのではないかと懸念される。

会長 ありがとうございます。2点ございましたが、いかがでしょうか。

事務局 以前から路線バスとの棲み分けということに関していろいろなご意見を頂いてきた。iバスの路線について充実していかなければならないという中で、iバスも走れる路線が限られてくるので、そうしたところで路線が重複してきたということがある。そうした中で、立ち寄るバス停を制限したり、何か工夫をしていきたいと考えているが、その辺りも改めてバス事業者さんと調整をしていけたらと考えているので、その点に関してご意見がいただければと考えている。

会長 今のが2点目に対するお答えですね。1点目に関してはどうですか。1時間に1本となると、現状の5台プラス1台では厳しい状況になるというご意見である。

事務局 その点も併せて、先ほども交通空白地域と不便地域に関するお話があ

りましたが、その地域についても全て1時間に1本程度の運行を目指すことになる、バスの台数の制限ですとか補助金の問題も出てくるので、目指すということで予算等も考慮して最終的には決定をしたいと考えており、それに向けて調整をしたいと思います。

会長 今のところに関連してだが、24頁の比較のところ『望ましい運行台数』が記載されているが、これはどのように決定しているのか。

事務局 これは単純に60分を超えている路線に対しては運行台数を2台にするという計算で出しており、場所によっては台数を考慮してやらざるをえないと考えている。アンケートでも、補助金は無制限ではないので、できれば現状の中でやっていくというご意見も頂いているので、配慮していきたいと考えている。

会長 まだ理解しきれていないのだが、この標準運転間隔というのを見て、例えば案①ですと5路線あって、1時間を超えているのが3路線あるが、単純に8台ではなく、何かやり繰りがしてあるのか。

事務局 (運転間隔ではなく) 所要時間の方で計算しており、それで見ると1時間を超えているのが2本なので、5台プラス2台で7台という計算になっている。

会長 分かりました。
これはざっくり出しているもので、1~2台の上下する可能性はあるのか？

事務局 現状では案なので、運行費用や運行路線について実際に確認をした中で変わっていくと思われる。

委員 確認の意味で同じ質問になるが、所要時間が60分以上のところには2台を投入するという考えでよいのか。

事務局 そうである。

委員 では、現状は5路線だけれども、実質的には7台で、プラス予備の8台ということになる。

事務局 このままでは分かりにくいので、どこに何台かということが分かるように修正したいと思う。

会長 ただ、これはとてもざっくり出している数字なので、どこに何台ということあまり具体的に述べられても分かりにくいと思うので、この運行台数の設定方法というのをどこかに書いていただければ十分だと

思う。

委員 もう一点よろしいですか。

会長 はい。

委員 これは稲城のiバスといいながら、運行事業主体は路線バスの事業者
ですので、あくまでもバス事業者さんの方に新規的な形での運行許可
ということになると思われる。

委員 かなり新規のところを通す区間が多いので、新規路線という形で申請
することになるであろう。

委員 10年前に稲城市で計画立案させてもらって、いろいろなバス事業者
さんを検討して小田急バスさんが（運行担当事業者として）通ったと
いう経過があるのだが、新たに新規路線扱いになると、バス事業者さん
に事前説明をしておかないといけない。ここでの案でどうのこうの
という話ではないという気がする。いきなり26年度運行という話にな
ってくると、運行するためには市民の皆様のご理解も頂かなければ
ならないし、新規路線となれば、事業参入したいというバス事業者さん
もあるだろう。そういうところを事前にやっておかないといけない
と思うのだが、どうですか。

事務局 それについては配慮が足りず申し訳ありませんでした。バス事業者と
は本日のご指摘を踏まえて、再度あらためて協議をしたいと考えてい
る。

委員 なぜそういう質問をしたかという、これらを3案ほどに絞った時に、
あくまでもバス事業者が事業認可を受けることなので、バス事業者の
了承なしに勝手に3案に絞ることはできない。

委員 それについては私から説明させて頂きたいと思う。事務局の立場では
ないが、今、井上委員が仰られたように、この検討協議会ではできれ
ば3案ほどに絞っていただきたいと考えている。それが現実的に理想的
なところだろうと考えている。その方向性が出てきたところで実際
に事務局とバス事業者さんが協議し、市の運営的なところもあるので、
内部でも検討して決定していくことになる。
この協議会の中ですべてを決定して頂きたいということではないが、
まずはどれが理想的な案なのかということを考えて頂きたい。今回の
提案の中でも、①案は5路線全てが循環路線で市域を網羅しており、
②案は往復路線であり、③案は路線バスと棲み分けをして、路線バス
が走るところは走らないということが大きなポイントである。また平
尾地区は地形上分離されている地区なので、地域と一体化するために

は平尾から市民病院や市役所の方につなげたいというのがあり、路線バスが走っているところでもあえて重複して走っていかなければならないというところがある。これだけ全ての案を提示していくというようには考えていない。

委員 もう一点だけ良いですか。前回の意見まとめの際に、9月に運行するという事になった時には、運行台数と運行補助金の限度額を定めるべきだという話になっていた。台数が7台、8台となってもそれでいいのかという議論がある。また、先ほどの中山委員さんではないが、本来ならば例えば市民体育館のような施設などにも立ち寄れたらいいというのがあるが、台数を増やせば可能なことは可能なはずである。さっきの一番初めの提言書に運行台数と補助金の限度額を定めるべきだというところをある程度事務局が持ってないと、台数が増えてくるといろいろと変わってきてしまうのではないか。

委員 市長の考えではここで協議して頂いて、必要であればバスの台数を増やしてもよいという意向なので、ただ、それをどこまで増やすかというのはバランスがあり、その根拠も必要である。もうひとつ言えば、南武線が高架に切り替わると踏切が全て無くなり、その後、稲城長沼や南多摩は、2～3年はかかるであろうが駅前広場が整備される予定である。そうするとバス運行の拠点も変わり、それに合わせて路線バスの運行パターンやiバスの運行も変わるであろうし、いろいろな変化があるだろう。そういった意味でも段階的な見直しが必要となってくると思う。

会長 そうすると、台数は補助金の限度額によって決まってくると思うが、その部分を先に決めるのではないということか。それでは、今回の案が現状をいかに改善するかというところで、最小限でありかつこれ以上は無いだろうという、市立病院への往復や、路線バスとの棲み分けなどということだけを考えていても、台数はこれだけに膨らんでしまう。もしも資金が用意できて車両台数を7台に増やせた場合には、これらに加えてもう少し路線の検討も可能になるということか。

委員 そうなるだろう。①案で7台というのが最大ではあると思うが、台数が増やせないとなると昼間の本数を減らしたりということもあると思う。優先順位もあるので、とにかくやっておかなければならないことと、後に回してもよいことがある。

委員 実施段階が平成25年4月からということで、26頁にも記載されているが、今の流れで行くと補助金の額がどのくらいになるのかとか、車輛の台数がどのくらいになるのかということが9月くらいに決定したとしても、車輛を購入するとなれば、車輛メーカーへの仕様の発注や打合せということで、最低でも半年くらいはかかると思われる。ま

た、もちろん新規の路線となると警察との協議も必要であるし、新たなバス停の設置が必要となるので、設置する際には当然、地先の方々との調整も必要となる。そこには植栽の調整等もあるので、平成26年4月というのはかなりタイトなのではないかと思われる。その辺りのタイムスケジュールをもう少し延ばすことは可能なのかということも訊きたい。

事務局 基本的には4月1日に運行が開始できるような形で検討を進めていきたいという回答しかできない。いつまで伸ばせるのかという問いには、4月1日を目指したいとしか答えられない。

委員 我々運行側の方も車輛は欲しいのだが、補助金の額の上限が先に決まってしまうと、それを超える部分で我々の負担になるのではないかと懸念され、見切り発車的に進むのは非常に不安がある。今回こういった案が出てきたので、我々も一度ダイヤを組んでみないと分からない部分がある。また、運行にあたっては要員の確保が必要となってくるが、現在は嘱託ダイヤという形で、定年を迎えられたバスの運転手の方や、昔バスを運転していた方を募集して要員を確保している状況である。もしバスを3台運行すると6人くらいの要員を募集しなければならないが、最近は募集してもなかなか集まらない状況にあるので、そういう意味でも4月1日というのは現実的には非常に厳しいと思われる。

また、ダイヤを作ってみないと当然わからないことではあるが、現在のこのエリアは町田営業所というところで運行をしているが、町田営業所を朝に出た車両は最終まで帰ってこないダイヤになっている。その間には途中で休憩する場所が必要があり、勤務時間も決まっているので、そこまで軽自動車を運転して、例えば平尾団地や稲城の駅まで行っている。そういった部分は実質的には我々の持ち出しでその軽自動車を購入して行っており、そういうことが（バス車輛を増やすと）非常に増えてしまい、隠れた我々の負担というものが非常に増えてしまうという可能性もある。お金の話をこの場でするのも気が引けるが、我々事業者としてはその部分も考えていかななくてはいけないので、そうなるやはり4月スタートというのは我々としては非常に厳しいということをご理解いただきたい。

事務局 もしこの案の中でどれが現実的なものであるというようなご意見があればそれも参考にしたいと考えている。

委員 6案を何とかというのはなかなか厳しいが、要は利用者の利便性が不利益にならないようにしなければならないというのが大原則である。確かにダイヤが変わってしまうとお年寄りの利用者の方々がとても分かりづらくなってしまいうのはあるが、8月に利用者の意見を聴くとなった時に、意見の内容によってはこの案を戻すことはあるのか。

意見聴取の内容は発表されるのか。

- 事務局 それはもちろん皆様にも報告させて頂き、もし重大な内容であればその場で変更しなければならないであろうし、また次回の検討の中で反映できるものであれば、意見として受け取り、次の段階にということになる。
- 委員 これは難しい話だとは思いますが、通勤通学で使われている方が今のダイヤに利便性があると考えておられるならば、ダイヤを改正せずこのままにしてほしいという意見が出てきてしまうであろう。しかし、あまりそういう意見を強調してしまうと、せつかくの10年が経過しての見直しが出来なくなってしまうので、その辺りを事務局もうまくやっていないといけない。先ほどの意見ではないが、お年寄りに買い物難民が増えてきているが、循環バスに乗ってスーパーで買い物ができるとか、いろんなことを想定してやっていくので、あまり現行の意見聴取が多くなってしまうと見直しが難しくなるので、うまいやり方をしなければならない。
- 事務局 今、通勤通学というお話があったが、できればiバスはそういったところからは手を引かせてもらって、バス会社さんでの調整が図れるような形が整えば、市の方もありがたいというように思っているので、先ほどの路線バスとの棲み分けというところでご意見を頂けたらと考えている。
- 委員 iバスは170円で委託しているのに、通勤などの大型輸送能力が必要な路線バスでは200円となっている。その差額についても議論が必要となるではないか。
- 事務局 バス事業者さんもいらっしゃいますが、市民の方々もいらっしゃいますので、この案についてご意見をうかがえたらと思っている。
- 会長 ご意見を頂くことはとても大事なことだが、頂いてばかりでは絶対に4月の運行は不可能である。協議会という立場と、市として実際にiバスを運行していくという立場があるので、非常に辛いところはあると思うが、市の立場としてはやはり4月の運行開始というのが最重要の課題なのだと思うのですが。
これまでかなりご意見を頂きましたが、4月に実態が無くてはならないとなると、ほとんど選択肢はないのではないかと。現行のまま、プラス少し何かするけれどもちょっと時間はかかるというくらいしかないのでは。それでよいのか、それともやっぱりこういった考え方があるよというように提言書の資料でパターンを示したうえで、もう少し検討して、4月よりも多少ずれ込んでもいいという形にするのか。その前提が無いとここでは決められないと思われる。

- 事務局 先ほど部長の方からもあったが、ここでこう決めたから4月からそのように変更していくのであれば、その方がありがたい。最悪でも4月にできる形での改善は必要だと考えている。確実に4月1日始めるということではなくて、4月にできることをまずして、その後、この協議会で検討して頂いたことを踏まえて改善していくということも考慮して頂き、今後の理想というように考えて頂けたらと思う。
- 委員 小田急さんの代弁をするが、ここは協議会ということだが、実務的な話になってきている。事業認可主体はバス事業者なので、こういうものについて新規路線等バスの運行方法が変わりますなどというのを何カ月も前からいろいろなところに予告しなければならない。小田急さんが4月には絶対無理ですねと言っているということは、先に事業者さんと話し合いをしなければならないのではないのか。たとえば案①の5路線については全部に新規の認可が必要になるとか、運行方法もルートも変わるとなると、いろいろなことに影響が出てくる。先ほどのお話にもあったように、通勤通学ルートを大型輸送能力のある路線バスにすると、金額に違いが出るというのも問題があるし、そういうことをきちんと事前にバス会社さんと詰める必要がある。この協議会で初めて聞くような話があるのではバス事業者さんがかわいそうだ。
- 会長 事前の説明には行っているのか。
- 事務局 事務局の方では①案でできればいきたいと示してはいるが、まだ具体的な話についてはしていないので、もちろんこれから詰める必要がある。4月1日というのを先に延ばすという話にはできないが、もちろんバス事業者さんに説明をして、話し合いをさせて頂きたいと考えている。
- 会長 事前説明をしたのは、6案あるうちの一部の案を説明したということか。
- 事務局 そうです。あとは前回の協議会の中ではある程度示しており、もちろん皆さんにもお配りしてはいるが、その辺りの細かい話をしていかなければならないという認識を今日ここで持った。
- 会長 ではひとまず提言書自体をまとめたが、提言書自体については今日のご意見等を反映させていくような形で、ほぼこれで固まったということではどうか。路線の話は一切入っていないので。先ほどの部分を修正したものを、次の協議会より前に、できるだけ早めに頂けたらと思う。
資料については、最終的に市に戻す際に付けるものなので、こうだから案を絞っていくというような、そこまでの変更のための十分な情報

がこちらには無いのではないか。これはこんな案ですというのを現状の分析等も付けて頂いて、こういったものも考えられるという案の例示というような形で載せるならば載せて頂く。ただ、現状の分析は必要となるので、これは必ず付けて頂きたい。あとは9月までの間にどれだけバス事業者さんに説明して頂くかということがあるが、進めることは可能か。

事務局 案については、市民の方にはそれぞれがどこが違うのかということとは分かりにくいと思うので、あくまでも参考資料としてはあるが、事務局としては可能なら、例えば②と④はどちらも市立病院を起点としているのでひとつの案にまとめるとか、③と⑤の案は路線バスとの棲み分けをしている案になるので、これをまとめた形で、全部で4案にするとか、あるいは⑥案は現状とは台数の違いだけなので、案としては載せずに3案に絞るなど。

会長 ①②④案だけ載せて、⑥案は載せないという方向ですね。

事務局 ②と④はどちらも市立病院を起点としており、ほとんどが共通しているので④を無しにしてもらうとか、③と⑤も若干の違いはあるが、コンセプトとしては路線バスが走っているところは運行しないという点で共通しているので、例えば⑤案を消すなどという方向で。

会長 まとめると、載せるのは①②③案ということですね。⑥案も現況とは異なるが。

事務局 はるひ野路線等、既存路線とは若干異なりますが、⑥案については現状の循環バスは今までどおりです。

会長 今の説明であると、市民への説明と市長への提言というのが混ざってしまっている気がするが、市民への説明というのは、利用者への意見聴取をする際に示す案の数と、提言書に載っている案の数とは必ずしも一致する必要はないと思うがいかがか。

事務局 混乱するので、できれば一緒にしたいとは思っている。提言書もいずれは市民に公表していかなければならないものなので、二種類あると後で混乱してしまうというのがある。可能ならばこの協議会の資料もできれば同じような形にしたいとは考えている。

会長 それでは9月に市にお戻りする最終的な検討資料の中でも案を3つほどに絞りたいということですね。ですが、後から事業者さんが検討をする時にどちらの方がやりやすいかなど。

委員 今この会議の場で6案あって、ここから絞っていくというのは、我々

が考える上での前提条件がはっきりしていないと困るので、この場で3つに絞るとするのは難しいと思う。しかしこの会議の場では出てきたものが非常に分かりにくいというがあるので、改めて事務局の方にもう少し案を絞ってもらうようお願いしたい。

会長 そうすると、いくつか検討をして絞っていくという形で、今のご説明で間違いが無ければ3案ないし4案、それぞれ少し極端なパターンで、必ずしもそれになるとは限らないが、その中で動けるということですね。

委員 今話を聞いたときに、バス事業者さんは帰ってきちんと検討しないとなかなか絞ることは難しい。あとは8月に意見聴取をする時に、何案も出すと市民が分からなくなってしまうので、1案でやるしかないと思う。また、市長に提出する際に修正をした提言書だけを出すのは構わないが、この①か②か③か分からないけれども提言書に入れ、この中でやるとなった時に、当然この検討協議会には小田急さんも神奈中さんも京王さんも入っているので、それをご理解の上で提言書ができているんですねと市長は思われるだろう。そこだけはバス事業者さんに持ち帰って調整してもらって合わせてもらわないとかわいそうではないか。

事務局 意見聴取は意見聴取でさせて頂くが、提言書の提出までにはバス事業者さんとの調整をさせて頂きたいと思しますのでよろしくお願い致します。

会長 関連する事業者の方々との調整を次回の協議会までに進めて頂くことでお願いします。

事務局 その上で第6回の協議会を開催させていただければと思う。

委員 8月に利用者の意見を伺う際に、運賃条件は変えないと明記するのか。6つの案があり、運行台数に5～7台という幅があるが、それによって人件費やバスの減価償却だとか、コストが変わってくると思う。それによって現在の170円という運賃を変更しないと明記しないでアンケートを取るわけにはいかないのではないか。

事務局 コストに関わる運賃の値上げは現在のところ考えてはいないが、いろんなバス事業者さんとの関係であるとか、消費税といった話もあるので、別途また検討をしていく必要は出てくると思うが、今回については、利用者に不便になってしまうとか、もっと良くしてほしい等の意見に留めさせていただくつもりである。

会長 利用者アンケートなので、乗るときにもらって降りるときに渡すとい

う形なのか、そのイメージがまだよく分からない。

事務局 その点についても事業者さんとまだきちんと話をしていない状況があるのですが、バスの中で書いて提出するというのは困難だとお聞きしているのですが、できればこんなアンケートをしていますというのはiバスの車内で知らせて頂いて、意見の聴取については市立病院ですとか市役所等で回収ができるような形にしたいとは考えている。

会長 その結果についてはおそらく9月に出るとのことですね。どういった調査をかけるかということは、この協議会の皆様はおそらく事前に知りたいであろう。

事務局 内容と方法については事前にお知らせする。

会長 他にはございますでしょうか。

(特になし)

会長 それでは第3の議題を終わりにする。

(4) その他

会長 その他には何かございますか。

(なし)

会長 それでは第5回の検討協議会を終了とさせていただきます。