

第6回 稲城市地域公共交通協議会 要旨

日時：平成25年9月17日（火）

午後2時～

場所：稲城消防署 3階講堂

1. 開会

2. 会長挨拶

3. 議題

(1) i バス路線見直しに伴う意見調査について（報告）

（資料1に基づき、バス路線見直しに伴う意見調査の報告について説明。問1に関しては「利用している」と答えた方が90%。問2の住所に関しては、様々な地区から満遍なく回答を頂いた。問3に関しては、通院、その他、買物、通勤通学の順で回答があった。問4、路線案に対する意見としては、第四案に賛成する意見が多数あった。問4と問5を合わせた自由意見については、バスの増便希望、バスの路線要望などがあった。）

会長 これについて何かご意見はありますか。

委員 「利用目的」の中に「その他」というのが25%あるが、具体的に分かるのであれば教えてもらいたい。

事務局 よみうりランド丘の湯に行きたいという意見や、公共施設に行きたいという意見があった。

委員 分かりました。

会長 ホームページからのご意見が34件あったということだが、もし把握していれば、その他の投函場所の中で、どこが特に多かったという傾向があったかを教えてもらいたい。

事務局 投函場所ごとの具体的な数字は算出していないが、回収をした時の印象では、稲城市立病院からの回収数が圧倒的に多かった。

会長 昨年度、i バスに関するアンケート調査を実施しているが、今回の意見調査に関しては、もう一度利用者の意見を聴いて参考にしようということで実施している。皆様のご指摘の通り、利用者からの意見がほとんどであるということで、現行に近い第4案に意見が集まったのではないかと思われる。その他にはよろしいですか。

会長 それでは議題2に進みます。

(2) 提言書(案)について

(資料2にもとづき提言書(案)について説明)

会長 では、提言書についてご意見・ご質問はございますか。

委員 23 頁の第 I 期③番の『実施段階』について、今回の話が進んできた中で、平成 26 年度当初に運行開始ということになっているが、この時期について遅らせたり、もう少し時期をずらしたりということは可能ですか。

事務局 現段階においては 26 年度当初を目指して調整したいと考えており、いずれにしてもこのバス路線が確定していないので、今後の運行ルートについてバス事業者様や交通管理者様と協議し、26 年度当初を目指したい。

会長 検討資料に掲載されることで、縛りがかかってしまうのではということだと思うが、これは努力目標ということでよいのですか。

事務局 そうです。別の考え方からいうと、26 年度当初にできるかたちでの見直しをすることもあるので、できるだけ理想のかたちでの運行を協議させて頂きたいと考えている。

会長 他にご意見はございませんか。

委員 22 頁の 4 つの案にある「経済性」についてだが、例えば④については既存の循環型路線の充実型ということで、台数も増えているので経済性も「△」

になっている。①案についてもコンパクトな循環部分が増えたので、例えば矢野口や平尾など、どこからでも病院に行けたのが、循環になったことでどこかで乗り換えをしなくてはいけなくなった。それにより、今まで170円で行った人は、利用料金が2倍になってしまう。その増加分を事業主体である稲城市が補助をしてくれたら市民の負担にはならないが、そういうところも経済性に含まれているのか。それが含まれているのであれば、逆に④案は浮いてきて、①案はもっと低くなるはずである。

例えば今まで170円で乗っていた方が、平尾の方から丘の湯に行くのに、乗り換えるたびに170円を払うとなると、路線は充実したとしても2倍のお金を払うことになる。循環分の乗り換え地点について乗り継ぎの料金を事業主体である市が負担するのであれば、逆に運行主体が運行費を負担しなければならなくなるので、経済性が低くなるのではないかと。

「経済性」の考え方が分からない。

事務局 経済性については、バスの運行に対する補助事業費の考え方であり、利用者の料金については現段階では現行のままと考えている。乗り換えの費用負担についても、まだそのシステムや方法がうまく出来ないため、利用者負担してもらったことになるが、例えば①案は乗り換えなしで主要な施設に行けるという案にしている。

その他については意見調査でもあったように乗り換えが必要となる場合もあるということで、そこについてはデメリットという部分でもあり、その辺りがまた判断基準になると考えている。

委員 最終的には市民と事業主体の意見を聴いて見直しをするということになると、今まで170円を払ってきた方が、倍の料金を払うような事態となるので、それは十分に話し合ってもらわないと市民の方に理解して頂けないし、そこが一番議論になるであろう。今まで90分かかったところが30分で行けるのは良いが、2倍の料金を払うのはかなり負担になるので、そこは市の方で最終調整をしたときに、うまく市民の方に説明をして頂きたい。

会長 ありがとうございます。まず一つは、「経済性」というと、あまりにも雑駁としているので、「運行基本費用の経済性」であるとか、そういった言葉の方がよいのではないかとということであるが、いかがでしょうか。

事務局 経済性については、無制限に市が負担できるわけではないという観点での経済性ということで考えて頂きたい。

- 会長 利用者がどのくらいで、どれくらい利潤があつてということではなく、当初のバスを増やすとか、そういったところという意味ですね。それが分かるように少し言葉を加えたほうがよいかもしれない。市民にとっての経済性と、市当局にとっての経済性は異なる。「運行当初の基本費用の経済性」というようなことか。
- あともう一つは、運賃をどうするかという点はきちんと検討していかなければならない点なので、1日券の導入などもふくめて今後の検討課題となるだろう。
- 他にはありますか。
- 委員 提言書の3頁の3（1）に「iバスの利用者が多い区間については、路線バスの運行を要請していく」とあるが、具体的にどういうエリアについて要請しているのか。
- 事務局 例えば資料の9頁を見て頂きたいが、「運行経路・区間別乗車人数」の赤線が太くなっているところは利用者が非常に多い。実際、この若葉台から JR南武線の南多摩駅の区間については、雨や雪の日にはバスに乗りきれないほど利用者が非常に多いのだが、現在も路線バスの大型バスが駅に入れない状況なので、今後、駅前広場の整備が完了した段階でまた協議をしたいと考えている。
- 委員 具体的に言うと、南多摩駅の駅前が現在は広場というより袋小路のようになっているが、その都市計画が進むというように考えているのか。
- 事務局 今年の12月に南武線の高架化が終わると聞いている。その周辺の整備とともに、駅前広場の整備が終わった段階で路線バスの運行を要請したいと考えている。現段階では北側に駅前広場ができる予定である。
- 委員 もう一つ、それに関連するが、南武線の稲城長沼駅の乗降客数と京王線の稲城駅の乗降客数というのはかなり開きがあるのか。
- 事務局 今、手元にそこまでの資料が無い。
- 委員 バスと電車の乗降客がある程度平行だろうと思われるが、その関係が分かればiバス路線の決定の参考にもなるのでは。

委員 1万7千くらいの数字だと思う。今は京王線の方が少し多いのではないかな。

委員 市内に駅はいくつあるのか。

委員 京王線、南武線それぞれ三つある。

委員 それからもう一つ、線路の高架化によって、ダイヤがかなり変わるのか、またiバスのダイヤにも変化があるのかを知りたい。

事務局 いろいろご意見はあるとは思いますが、本来iバスというのは交通弱者の方に重きを置いており、通勤・通学についてはまた趣旨がずれるかと思う。ただ、できる限り皆様に利用して頂きたいと思うところではあるが、現段階では今の利用状況を保ちつつ改善したいと考えている。

委員 iバスの利用が交通弱者ということに限定すればそうかもしれないが、モータリゼーションだとか、もう少し広い意味での交通需要に対して、iバスがネットワークの一環としてその役割を果たしていくという観点があってもいいのではないかなと思う。単に交通弱者の救済というだけではない話だと思われるが。

事務局 先に、各駅の利用者数についての資料があったのでお伝えしたい。平成24年度の1日の平均利用者数は、南武線の矢野口駅は18,854人、稲城長沼駅は13,304人、南多摩駅は13,132人、京王線の若葉台駅は23,402人、稲城駅は19,758人、よみうりランド駅は11,486人となっている。

委員 ありがとうございます。

事務局 先ほどのご意見は環境という面についてだと思われるが、環境面における直接的な対策というのは講じていないが、iバスも含めて市内の公共交通が充実してくると、利用者も増え、自家用車の利用が減ることでCO₂の削減にもつながってくると考えている。

委員 高架については、南武線が高架になると、稲城長沼駅では2つのホームで4つの車線となる。以前と同じようにどちらも電車が折返しで入ってきて川崎に行くことになるので、そこが拠点的な駅になる。そのことから、駅

前広場が整備されれば路線バスが充実すると考えられ、iバスがまたそれを補完するというので、そう意味では公共交通の体系が少し変わってくるだろうと考えている。

会長 交通弱者への対応だけでなく、公共交通サービスの中での補完の役割もあるということですね。利用者の状況が、高架化であったり、駅前広場が出来たりして変わってきたら、その都度こまめに見直しをしていくということですね。
他にはございませんか。

委員 東京の都電が昔に東京市電と呼ばれていた頃は、乗り継ぎの時は乗換券というのを発行していた。しかしそれは車掌が乗務して配布していたからであって、乗換券というのは確かに便利だが、技術的に少し難しい面があるだろう。現時点ではiバスには助成金というような選択肢もあるのかもしれないが、将来は景気の関係でどうなるかは分からない。
以前は200円だったものを170円にして、それがいよいよ苦しくなってきたら、また200円に上げなければいけないという事態にならないとも限らない。
また、これは調査したわけではないので確実とは言えないが、昼間は圧倒的にシルバーパスの利用が多い。シルバーパスだと乗継でも何回乗っても関係ない。
また、今はどうしてもバスがダイヤ通りに動けず、だんだん遅延になっている。例えば何時何分頃にはこの停留所でどんな人が乗るのか、体の不自由な方がどのくらいいるかというようなことを、各停留所で細かい調査ができれば、微調整でかなり解消されるのではないかと思われる。
それからもう一点、このバスが開通した時は、電話で運行状況を分かるようになっていたが、このシステムは経済的な理由などで無くなってしまったのか。

委員 昔、電話でのサービスがあったかは分からないが、今はパソコンや携帯電話で遅延の状況が分かるシステムがある。

委員 確かに電話のサービスもあった。稲城の場合はデマンドで、武蔵野市が実施していたように『途中で待っているのだからこちらに周ってください』という予約と、位置情報の両方をやっていた。

- 委員 今どきは固定電話は使わないのかもしれないが、お年寄りには携帯電話を持っていない人も多いので考慮してもらいたい。
- 会長 ありがとうございます。運行状況が分かるような仕組みも考えていく必要があるということですね。携帯電話で調べるシステムや、バス停に出るタイプもあり、お金さえかければ方法はある。
- 委員 もう一点、小田急さんに伺いたいのだが、今 i バスに採用されている車両はバリアフリーになっているせいか、運転席が高くなっている。それによって、運転手の方が例えばシルバーパスを確かめる場合には、首を 90 度曲げなければならない。また、運転席のスペースもとても狭くなっている。そういったことは営業所で問題になっていないのか。
- 委員 以前は日野のリエッセという車両で、一段床が高くなっているタイプで、前輪が前の方にあつたので、定期券などが見えやすかったが、今回の車両はホイールベースが長くなっているため、扉が前輪の後ろ側になってしまった。しかし今はこのタイプの車両しかないため、その辺りは我慢をしてもらっている。
- 委員 そういった犠牲がある上で、乳母車や体の不自由な方はそれだけ優遇されているのだということに一般市民の方に気づいて頂きたい。停留所のたびにそういった状況になる。
- 会長 確かにそうですね。ありがとうございます。
- 委員 安全運転の観点から意見を申し上げますと、走行環境にもよりますが、コミュニティバスはゆっくりと走行した方が、特に高齢のお客様の負担も軽くなり、またお客様からの苦情等も無くなるのではないかと思います。先ほどの 22 頁で見ると、時速 16 km 程度の速度で計画を立てているようだが、16 km という、一生懸命、時間に追われるような走り方をしないとその時間で走ることが難しいと思われる。これは今後の課題とは思いますが、より安心して乗って頂くには、もう少し平均速度をゆるやかに設定した方が安全ではないかと思う。
- 事務局 それについては具体的な路線設定の中で協議したいと考えている。

会長 安全性や、遅延の問題も含めて考えていく必要があるということですね。他はよろしいですか？

前回、貴重なご意見をたくさん頂き、構成を分かりやすくすることや、「交通弱者」というような文言を分かりやすくすること、また主などころでは、案が6つあっても分からないので、特徴的な4つの案に絞ることになった。この4つのうちのどれか一つにするということではなく、これらの範囲の中から市の状況に合わせて実施していくこととなります。これで、頂いた意見はほぼ盛り込めたかなと思われる。

もし他にご意見が無いようならば、22 頁の表の中の『経済性』という文言の修正を加えた上で、「稲城市の公共交通のあり方に関する提言書」をこれで決めさせて頂きたい。もちろん、後日よくお読みになった際に、もし『ここは』というようなミスがあればぜひ伝えて頂きたい。これで承認ということによろしいですか。

(異議なし)

会長 それではこれを提言書とその資料とさせて頂きます。もう一点、25 頁の名簿に訂正はありませんか。

委員 前任者の方のお名前は載せないのですか。

会長 私にも、参加された方は載せて頂きたいという気持ちがある。他の提言書を参考に考慮して頂ければと思う。

(3) その他

事務局 今後のスケジュールですが、本日の協議会の内容を踏まえて提言書を市長に提出します。委員の皆様におかれましては大変ご多忙かと思っておりますので、恐縮ではございますが、提言書の提出は会長より市長に直接お渡し頂くかたちにしたいと思っております。時期については 9 月の下旬頃を予定していますが、会長および市長のスケジュールを調整したうえで決定します。

また、翌月の 10 月頃には市で見直し案を決定し、12 月頃には運輸局にその見直し路線の申請をして、平成 26 年度当初より、一部見直し案の実施を予定しておりますが、見直し路線の申請に関しましては、路線の警察協議、正式な運行経路、車両台数、運転手の人員等が決まった段階での申請をいたします。

また、今回をもって稲城市地域公共交通検討協議会は最後となりますので、今回の要旨案については後日皆様に郵送させて頂き、間違いや修正等をご確認して頂いたのちに、ホームページに掲載致します。皆様には、貴重なご意見を頂きまして、本当にありがとうございました。

会長 何か最後にご意見はございますか。

委員 見直し案が決定したら、委員の皆さんにもお知らせ願いたい。

事務局 そのように致します。

会長 提言書の提出も、議事録案とともにもし決まったらお知らせ願います。

拙い会長職ではありましたが、皆様のおかげで何とかまとめることができました。ありがとうございます。

これで最後の稲城市地域公共交通検討協議会を終わらせて頂きます。

(一同拍手)

以 上