

第2回 稲城市地域公共交通検討協議会議事録要旨

日時：平成24年11月29日(木)

午後3時00分～

場所：稲城市消防署講堂

1. 開会

2. 会長挨拶

3. 議 題

(1) 第1回検討協議会における課題報告

※資料1に基づき

1. iバスの定義を明確にする
2. 交通空白地域、交通不便地域の定義を明確にする(資料1-5)
3. 路線ごとの合計人数を図面に表示(資料1-6)
4. 利用されていない区間を図面に表示(資料1-7)
5. 公共施設の位置を図面に表示
6. バス停の改善について
について説明。

委員 ガードレールを撤去して、安全面で問題はないか。

事務局 撤去したものにはガードレールと横断抑止柵とあるが、横断抑止柵を一部撤去させていただいている。これは一区画全てを撤去するわけではなく、乗降に支障のある部分だけを撤去している。撤去したあと特に危険な箇所にはポストコーンを設置している。

委員 ルート別の車内人数図等を見ると、通勤通学等でiバスが利用されているということがよく分かる。iバスの定義としては、交通弱者が利用できるように路線バスの補完を行うという役割は納得できたが、この資料を元にコミュニティバスの循環路線のルートの見直しを進めていくということによろしいか。

事務局 循環路線は90分という長いルートである。便数等を増やしていくということを考えれば、ある程度短くしていくということを考えていかざるを得ないのではないかと思われる。今後検討していきたい。

会長 示された資料は1日のみの乗降調査なので、季節的に変動等あるかもしれない。ここで、あるルートの乗客がないから廃止してよい、と直接的な検討には使えないが、おおまかな状況はよく分かると思われる。

委員 10月20日は調査日は平日か。通勤通学の利用率に、曜日は関係してくるのかという疑問がある。

事務局 平日の木曜日である。

会長 iバスの利用率に関しては、恐らく曜日も関係してくると思われるが、それはもう少し方向性が決まってからの話だろう。具体的に検討の方向性が決まってから、曜日も分かるような資料があればよい。

委員 通勤通学が多いと、市立病院に行きたい高齢者が乗れないこともある。乗ることが出来たとしても座れないということになってしまう。

事務局 今後解消できるような方向性を探っていくための資料である。

会長 用語の不統一について指摘する。資料1-2の定義で「交通不便地域」と書かれているが、資料1-5の図では「交通空白地域」と呼称されており、名称が異なるので統一したほうが良い。

また、「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」は国土交通省の資料だと思われるが、出典を明らかにしたほうが良い。

事務局 今後は出典を明らかにする。

委員 この検討協議会は、バスルートのあり方の検討を主として開かれているものだと認識しているが、iバスの定義までも変えていく必要があるのか、という疑問がある。資料1-2で提示された定義によると、路線バスの補完がメインの定義となっているが、そうすると、まず路線バスのルートが決まらなければ、iバスの路線の検討までいかないのではないかと考えるが。

委員 もっと路線バスを利用する方法を取っていただければ、iバスの乗降客数の多い部分が解消できるのではないかと。

事務局 第一回でもご説明させていただいたが、iバスについては路線バスの補完という面がある。路線バスが充実し、iバスの運行路線を走行するようになれば、その分iバスが違うルートを運行する、ということが検討できるようになる。バス事業者等については、区画整理等により新しい道路が出来るので、新たな需要が見込まれる路線バスのルートなどを、iバスの現状を勘案

した上で、充実を図っていただきたいと考えている。そういう面も踏まえて検討協議会で議論していただければ、という目的で今回資料1-2の定義を紹介している。

会長 i バスの定義としては、路線バスの補完、路線バスで利用者の需要に応えきれないところということが一つと、交通弱者で交通の便のない人に一つ、と言う点について考えなければならない。

委員 i バスの利用者として考えられるのが、朝と夕方の通勤通学としての需要と、昼間に市内を移動する人の需要と、二つ考えられると思われる。そのため、交通ネットワークの作り方としては、朝と夜の通勤通学者用のネットワークと、昼間に市内を移動する人のネットワークと、二つに分けて議論すればいいのではないかと思う。i バスは時間帯に関わらずルートが一定であるが、時間帯の需要の変動に応じて弾力的にルートを変更するという対応ができるのかどうか。

会長 新たな路線を運行するのではなく、時間帯別のルートということも、考えられるだろう。

委員 ルートの弾力性、限られた資源をどのように配分するか、という議論ができるのではないか。

委員 ルートを弾力的に変えていくことに関して、たとえば一例をあげれば、長峰地区について言えば、左回り路線で稲城中央公園バス停の次は、総合体育館バス停に一度寄ってから杜の一番街バス停へ行くルートだが、総合体育館バス停に寄らずに、尾根幹線を直進して杜の一番街へ向えば、時間を節約することが出来る。一例としてそうしたルートがあるのではないかと考えられる。時間帯別のルートに関しては実現は難しいと思うが、考え方として賛成する。

会長 具体的なルートの検討には何回目の協議会で行う予定か。

事務局 具体的なルートの検討については、第4回の協議会で検討していく予定である。第1回、第2回については、現在のバスの状況等の現状認識をしていたかどうかということで構成しているところである。今後の見直しについては第3回以降で議論をお願いしたいと思う。

(2) 路線バス会社へのヒアリングについて

※資料2（稲城市開発動向図）に基づき、各バス事業者に、南多摩駅、稲城長沼駅周辺、南山、上平尾、小田良地区への乗り入れについてヒアリングした内容を報告。

会長 今の事務局からの報告について、各バス会社が出席されているので、補足説明等があればいただきたい。

小田急バス 南武線の稲城長沼駅、南多摩駅はロータリーが出来れば小田急バスとしても乗り入れる予定である。稲城長沼駅については、将来的には稲城駅から稲城長沼駅を結ぶ道路が出来れば、駅間をバスでつなぎたいと考えている。南多摩駅については、駅前ロータリーができれば乗り入れる予定である。

京王バス バス路線の新規運行については、需要があれば検討していきたい。ただ、震災以降自転車通勤等が多くなってきており、バスの運営そのものは厳しい状況である。

神奈中バス 神奈中バスとして稲城市内を通る路線としては、鶴川駅へ行く路線がメインとなるため、そうなると、若葉台駅を拠点として運行しているバスをどう活用するかということになる。今後上平尾や小田良の開発を見ながら検討していきたい。

会長 そのほかに委員の皆様からご意見ご質問があれば。

委員 今の説明だと、i バスでの需要が多い南多摩から長峰地区について、路線バスがiバスを補完する、という提案の解消は難しそうだが。

会長 この場で結論を出すのは難しいだろう。市民からはそうした要望が強いということで、バス会社各社には持ち帰っていただきたい。

(3) i バスに関するアンケート調査（案）について

※資料3（iバスに関するアンケート調査のお願い）に基づきアンケートの内容（案）について説明

委員 難しいアンケートになっており、読み込まないと書けないのではないかとと思われる。東京都でもこうしたアンケートは実施するが、一般的には、謝礼を出さないと回答率は低いと認識している。

また、アンケートがどういう主旨なのかが見えづらい。利便性の向上といった視点ではなく、全体的なこと、一般的なことを聞こうとしている。たとえば利用されている方が、もう少しこうであれば便利であるとか、今使われている方がどのバス停から利用されているのかという分析であるとか、そうした主旨ではないので、そうした、利便性の向上、といった点も含めたほうがよいのではないか。また無作為でアンケートを実施するということになると、本文が長いように思われる。

事務局 アンケートについては、iバスに関する前提条件を説明し、その上で回答をお願いする形になっている。本文の長さは修正していく。

また、謝礼については、昨年度、稲城市都市建設部において住宅マスタープランのアンケートを実施した。無作為に 2,000 名を抽出し、報酬等はないアンケートであったが、回収率は 4 割強であった。

i バスについても、市民の関心の高さから考えれば、回答をいただけるのではないかと考えているため、謝礼についての予算取りは考えていない。また、アンケートの主旨について、利便性の向上を主眼においたアンケート調査をしたほうがよい、という意見については、持ち帰って検討する。

会長 全体的に市側の立場の強いアンケートになっているように感じられるので、検討をお願いしたい。

委員 現在の i バス運賃 170 円というのは値下げした運賃だったかと思うが、運行当初から 170 円か。

事務局 平成 23 年 3 月に値下げを実施している。

会長 市民から無作為抽出ということだが、何人を予定しているのか。

事務局 住宅マスタープランのアンケートでは 2,000 人のため、同様の 2,000 人を考えている。

会長 2,000 人で、郵送配布による実施であると、大学の研究者が調査のためにアンケートを実施すると、回収率はおおむね 2～3 割程度である。今の事務局の話による、回収率 4 割というのはかなりよい数字であると思われる。2,000 人にアンケートを実施して 4 割返ってくるとすると、回答数は 800 となり、それなりに分析に耐えられる数になると思われる。

また、多摩市でも同様のバスアンケート調査をしている。市民全体へのアンケートと、バスを利用されている方への利用者アンケートを取っているが、稲城市ではそういう予定はあるか。

委員 多摩市のアンケートは簡単なものである。お金の話にしても、高い安い程度しか聞いていない。前提条件を読んだ上で回答をとという話だったが、回答者がきちんと読むかどうかは疑問である。回答者が前提条件を理解しないで書いてしまうかもしれない。

事務局 多摩市を参考に情報収集をしていく。

委員 アンケート調査は個人をベースにしているようだが、個人単位で実施するか世帯単位で実施するかという考えもあると思う。このアンケートを見ると個人単位で実施するように見受けられるが、世帯単位で実施すると、たとえ

ば通勤されている方と通勤されていない方と、色々属性があると思うが、アンケートの目的が違ってくると考えられる。あえて個人単位で実施する理由は。

事務局 アンケートについては個人単位を予定している。世帯単位にすると、世帯で通勤通学される方がメインに書くのではないか。当アンケートはiバスを乗らない方、利用されない方にもiバスに対する意見を聞きたいと考えているので、個人単位で実施する予定である。

会長 個人単位で無作為抽出して郵送するとなると、本人が回答することを徹底しないと、別の家族の方が書いてしまうかもしれない。そうすると回答者が偏ってしまう危険があるので、実施については工夫する必要がある。

委員 iバスは時間がかかりすぎる。私の住んでいる坂浜の人にiバスについての話を聞くと、目的地までの所要時間がかかる、だからiバスは利用しない、という意見である。

坂浜の家は一軒につき自家用車が1台か2台はあるため、iバスではなく自家用車で移動してしまう。iバスは利用したことがないという方が圧倒的に多い。iバスについては、もう少し時間をかけないで移動できる方法を考えてもらいたい。アンケートを見るとお金に関する項目が多いが、時間を短縮して欲しい、ということがみなさんの圧倒的な意見である。

会長 バスに対する利便性にも二種類あって、バスが来る頻度に対する利便性と目的地への到達所要時間との利便性とがある、全部を合わせて所要時間として、どういう答えが返って来るか。

委員 運行補助金の項目でいくらという数字を出してしまうと、一般の方から考えれば高く感じると思われる。総経費の何割ぐらいを運行補助金として使っているのか、そうした目安を出さないと、一割負担しているのか二割負担しているのかで感じ方として違って来る。市政の歳出の何割かの目安が必要だろう。

会長 バスの運行経費に対する補助金額、それと、市の歳出全体から見たときの補助金額の、二つが必要なのではないかとと思われる。

会長 このアンケートはiバスを知っていることが前提となった質問内容になっているので、市でiバスというコミュニティバスを実施しており、既にこれだけのサービスを提供しているという周知を兼ねて、iバスの路線図と時刻表を同封したほうがよいのではないか。

委員 説明については、「バスの運行が始まって10年が経過して、利用者も多い。議会ではいつも本数の増便について質問されている、さらに利便性を向上させるために、検討協議会という会議が始まった」、という説明をしなければならないだろう。

そうした簡単な説明が無ければ、回答する人は当然増便をという話になる。稲城市としても、出せる金額は限られており、また、稲城市民全員が乗っているわけではないため、簡単に増便をすることはできない。利用しない方から見れば、このアンケートは本意で無く、願望が主となった答えが多くなるだろう。また、利用する人間から見ればもっと増便して欲しいという回答が予想されることから、十分な説明をした上で回答を求めなければ、アンケートの集計が大変なことになるだろう。

事務局 今のご意見を踏まえて、もう一度アンケート構成を再度検討する

会長 利用している人が答えているのか、利用していない人が答えているのか、分かるような状態にさせていただきたい。そうでなければ満遍なく配布しても、自分の利害に関係する人だけ、利用する人だけが回答することになり、「iバスは増便を求める」、というアンケート結果になるだろう。

会長 アンケートを郵送配布する前に委員の皆さんに確認が必要か。実施する前に確認したいという声があれば、メールや郵送等で確認させていただくが、いかがか。

会長に一任の声あり

事務局 会長と調整の上、アンケート案の修正を終えた後、発送する。

(4)その他

事務局 次回の検討協議会の予定だが、アンケート調査を集計・整理したうえで、バス・タクシー事業者などへの意向確認などを行い、路線バスとiバスの住み分けをイメージできる資料の作成、また、検討協議会後のiバスの運行路線・運行本数のイメージについて案を示してまいりたいと考えているので、各事業者にご協力をお願いしたい。

会長 そのほかに委員の皆様からご意見ご質問があれば。

委員 市会議員の広報がよくポストに投函されているが、その中にはiバスの増便を求めるという書き方が多い。しかしながら、単純に増便するというだけではなく、市民にも色々な考えの方がいるので、利用者としては増便などの希望があるが、一方、iバスの運営状況はどうなのか、ということや、増便

するのにも、どのように乗務員を増やしていくのかということも考えなくてはならないだろう。行政の予算もあり、許認可事務も発生してくると考えられる。バス停を一メートル動かすことでさえも大変ということは一般の人は知らないだろう。

一つ気になるのが、単純な増便であれば陸運局の許可はすぐに降りるといふ議員の報告があるが、これは本当か。

委員

運行計画自体は届出をしていただければ問題ない。運行回数等の関係もあるが、利用者には周知を行った上で事前に届出をしていただきたい。

路線バス会社が新規路線等で届け出をする際には、バス会社が長い間に積み重ねたデータをもとに届出をされる。また、開発等で新しい道路等が出来た場合は、調査をした上で届出をされる。新規路線を新たに運行する際の認可といった場合は、路線に対しての安全面や、道路構造上運行が問題ないか、という裏を取らなければ認可ができないので、そのために申請期間として三ヶ月はいただいている。

増便などの、運行回数だけを変更する場合は最低でも七日、普通は一ヶ月前には届出をいただいている。コミュニティバスだと予算の関係等色々制約が出るため、コミュニティバス検討会などで充分議論しないと話が進まないことから、時間的にかかるということになる。

以上