

議事録

会議名	令和7年度第2回 稲城市地域公共交通会議															
開場日時	令和7年7月30日(水) 10時00から11時40分まで															
出席者及び 欠席者	(委員) 鈴木文彦会長、二見信義副会長、 進藤直人委員、伊藤淳委員、風間智委員、増田幸雄委員、 山口真理委員、松浦昇委員、田中雄二委員、島崎守康委員、 小南實委員、大野俊治委員、富樫秀樹委員、池野谷琢磨委員、 河原大道委員、小林聡委員、永吉申二委員、工藤絵里子委員、 関口美鈴委員 (代理出席) 藤原廣彦委員 代理 渡辺氏、三浦裕介委員 代理 小出氏 (オブザーバー) 多摩中央警察署 水上氏 (事務局) <table><tr><td>都市建設部長</td><td>小澤</td><td>管理課長</td><td>城所</td></tr><tr><td>管理課交通対策係長</td><td>西山</td><td>管理課交通安全担当係長</td><td>吉川</td></tr><tr><td>管理課交通対策係</td><td>長谷川</td><td>管理課交通対策係</td><td>桑野</td></tr></table> (欠席者) 榎本勝美委員、山下邦洋委員				都市建設部長	小澤	管理課長	城所	管理課交通対策係長	西山	管理課交通安全担当係長	吉川	管理課交通対策係	長谷川	管理課交通対策係	桑野
都市建設部長	小澤	管理課長	城所													
管理課交通対策係長	西山	管理課交通安全担当係長	吉川													
管理課交通対策係	長谷川	管理課交通対策係	桑野													
会議次第	1 開 会 2 都市建設部長挨拶 3 議 題 (1) i バス第Ⅲ期見直し新路線のダイヤについて (2) オンデマンド交通の乗降ポイント等について 4 その他 5 閉 会															

1. 開会

2. 都市建設部長挨拶

部 長: 皆様、改めましておはようございます。都市建設部長の小澤と申します。本日はお忙しい中、またお暑い中、令和7年度第2回稲城市地域公共交通会議にご出席いただきまして、ありがとうございます。会議室の関係で、このような狭い部屋で大変申し訳ございません。よろしく願いいたします。前回の会議では、見直し方針に沿ったiバス第Ⅲ期見直し新路線等について、皆様方とご協議をさせていただきました。今回の会議では、次第にございますように、ご承認いただきましたiバス第Ⅲ期見直し新路線のダイヤや、実証実験を行う予定としております、オンデマンド交通の

乗降ポイント等について、事務局よりご説明をさせていただき、皆様方とご協議をさせていただきたいと思います。それでは皆様本日はよろしく願いいたします。簡単ではありますが、冒頭のご挨拶とさせていただきます。よろしく願いいたします。

3. 議題

(1) i バス第Ⅲ期見直し新路線のダイヤについて

<事務局より資料1-1～3、資料2-1～8資料に沿って説明>

説明概要：見直し方針3で「コミュニティバスと路線バスの乗り継ぎ（路線バスへ乗り継ぎをすることで遠方へ行くことができる路線の検討）」と定めていたが、その乗り継ぎをするバス停としては、平尾団地、稲城駅、若葉台駅、南多摩駅の4つを考えている。資料1-1から資料1-3の各時刻表では、そのバス停名と停車時間を黒い枠で囲っている。

見直し方針4で、「iバスの運行開始時間、運行終了時間の検討（コロナ禍後（アフターコロナ）の新しい生活様式に応じた対応、改善基準告示への対応）」と定めていたが、運行開始時間については、朝は6時45分から、運行終了時間は18時前後としている。

現行路線と同様に午前6時台に運行を開始する第1便は、土・日・休日ダイヤでは運休ダイヤとしている。各コースの一日の便数は下記のとおり。

- ・「南多摩駅～稲城・府中メモリアルパークコース」：平日 9便、土・日・休日 8便（資料1-1）
- ・「はるひ野駅～南多摩駅コース」：平日 10便、土・日・休日 9便（資料1-2）
- ・「平尾循環コース」：平日 16便、土・日・休日 15便（資料1-3）

※「南多摩駅～稲城・府中メモリアルパークコース」について、市民代表者合同検討会では平日が10便、土・日・休日は9便と説明したが、このコースを運行する南観光交通とその会議後に調整をした結果、お昼の時間1時間は休憩時間を取る必要があるということで、それぞれ1便ずつ減った便数となっている。

この3コースの各バス停の停車時刻については、現行路線の停車時刻に近い時間となるように設定した。その上で、資料1-1「南多摩駅～稲城・府中メモリアルパークコース」と資料1-2「はるひ野駅～南多摩駅コース」は南多摩駅での接続となり、この接続を出来るだけスムーズに出来るように運行時間を設定している。1時間に1本のルート同士の接続で乗り継ぐ場合、約30分程度の待ち時間を想定している。

資料2は平尾団地、稲城駅、南多摩駅、若葉台駅について、iバスの見直し運行コースと路線バスの乗り継ぎ、南多摩駅でのiバス同士の乗り継ぎがわかるように取りまとめたものである（以後、表の見方や乗り継ぎの具体例を説明）。

市民代表者合同検討会での主なご意見・ご質問は、下記のとおりであった。

委 員：乗り継ぎの待ち時間としては30分程度を想定しているというお話があったところで、バスを待っている方に対してベンチなどの整備をお願いしたい。

事務局：ご意見として承る。

委 員：資料2は路線バスの現状のダイヤを反映させているが、今後路線バスがダイヤ改正した場合については、うまく乗り継ぎできていたダイヤでも、うまく乗り継ぎができなくなるということも出てくるのですね。

事務局：それは考えられる。乗れなくなるバスもあるかもしれないが、逆に乗れるようになるバスが発生する可能性もある。

今回の i バス見直しは市内路線バスの維持を図るためのものであるため、バス事業者検討会では、現在路線バスで不足している部分を補えるよう、改めて見直し方針 7 について要望した。

方針 7	既存路線バスの延伸、増便の要望 ・ 稲城駅終点となっている路線バス系統の稲城市役所への延伸 ・ 新百合ヶ丘駅から稲城市立病院の路線増便または稲城駅止まり系統の延伸 ・ 若葉台駅から南多摩駅の路線バスの運行終了時間の延長または増便
------	---

○質疑応答

委 員：「南多摩駅～稲城・府中メモリアルパークコース」について、前回の市民代表者合同検討会でご提示いただいていたものより 1 便減るということだが、4 便と 5 便の間が 2 時間 10 分ほど空いている。これについてはあくまでも乗務員の関係、昼休み等の必要性ということで考えていいか。

事務局：運行をお願いしようとしている南観光交通の方からそういう形で現状の運転手数によってのご依頼で承っておりますので、そのご理解で合っている。

委 員：一度会議を欠席したことがあったので、その時に話が出たのかもわからないが、乗り換えをした時は、その都度料金が発生して、今まで 200 円で済んでいたのが、400 円になるとかそういうことか。ちょっと確認で教えていただきたい。

事務局：運賃の支払い方法については、今ご質問があったとおりで、コースが変わる度にその都度その料金をお支払いいただく形で考えている。

委 員：台数が減ってある程度致し方ないこともわからないけれども、不便になってお金がいっぱい取られると、住民にとって、使用者にとって、何かちょっと不合理な感じがするのだが、そういうことに対する懸念というのは、全然考えられなかったのか。

事務局：これについては、路線の変更の説明、路線図についての方針等の説明の中でも、あらかじめこういった形での乗り継ぎになるという説明と併せて、運賃についてはその都度お支払いになるという説明もさせていただいていたところなので、そこについては委員の皆様にご説明してきているということで事務局としては認識しているところである。

委 員：事務局に対して言っている訳ではない。実は長峰連合会の 7 月の会合で話をした時に、料金設定はどうなっているのだというのがやはり住民代表の方の話で出てきた。私も先ほども申したように、ちょっと一度会議を欠席したので、その時に出了のかな、その後 1 回も出ませんよね、この話。だからこういう料金のことというのはより丁寧に、皆さんに連絡しないと。住民の人は不便になる、仕方ないだろうと。だけでも、料金も上がる。それはどうなのだろうねというのがやはり皆さん非常に懸念されていることである。だからバス会社の方がどれだけ検討できるかわからないけれども、IC カードで乗る場合は必ず乗り継ぎというのは分かる訳だから、そういう時は半額にするとか、何かそういうニュアンス的なものが必要。要は、お金。不便になっても、お金が上がるというのはこれが一番不合理じゃないかなと。特に地域代表の方々がどう考えているのか、納得されているのかどうかかわからないが、どうなのでしょうね。

事務局：やはり今回の見直しのまず出発点というのが、運転手の不足や改善基準告示対応などの関係で、どうしても路線バスを守るためにも、今まで 7 台で運行していた循環できる路線を減らさないと立ち行かなくなるというところにある。その中で限られた資源で路線を考えていくと、どうしてもやはり循環路線というのは非常に難しい。また、見直し方針の中にも長大路線は見直していくということがあったので、どうしてもその部分が今までのとおりに進めていくというのは非常に難しい状況になっている。その中で今回小田急バスだけではなく、南観光交通にも入っていただき、2 社でやっていくということもあるので、料金の関係というのを、どうしても乗り継ぎをしなくては遠方には行けないのだが、毎回毎回 1 路線ごとの料金という形で考えざるを得ないと事務局は考えている。

委員：直接 i バスとは関係ないところだが、70 歳以上の高齢者の方に東京都のシルバーパスという制度がある。今までは低所得者や非課税世帯の方は 1,000 円で、課税世帯の方は 20,510 円が年間であっていたが、今年の 10 月からは 20,510 円が、12,000 円と 4 割ほど安く入手できるようになる。70 歳以上の方についてはシルバーパスをご利用いただければ、乗り継ぎしても料金はこれまでよりも使いやすくなる。福祉政策としてそのようなものがあるので、70 歳以上の方はご利用いただければと思う。情報提供の一つということで、お伝えした。

委員：バスを利用している方が 70 歳以上ばかりかどうかはわからない。私は 70 歳以上だけれども、今までシルバーパスを入手したことがない。だからといって言うわけではないが、元々今回のこの i バスの見直しをやろうといった原点は、深刻な乗り合いバス事業者の運転手不足というのが一番大きかった。それが根本でやってみて、普通の路線バスは今まで一時間に 3 本走っていたものを 2 本に減らすとか、これは仕方ないかなという部分は我慢できるが、料金に関しては、もう一度バス会社も考えていただかないと。全部何でもかんでも利用者に押し付ける。しかも 70 歳未満の方が多く使っていると思う。福祉かどうか知らないけれども、やはりそういうことが一番市民との代表と話し合う大きな問題ではないか。お金が倍になって不便になって、これでみんな住民は納得できますかと私は思うのだが、いかがでしょうか。バス会社の方々・関係者の方々も、ご自分の立場になって考えてみてください。会社を運営していくことももちろん大事でしょうけど、我々乗っている人間のことを考えていただけたらありがたいというふうに思う。いかがでしょうか。

事務局：事務局としての答えは先ほど申し上げたとおり、どうしても循環路線が維持できない部分があるので、1 回ずつの料金となる。その部分が例えば割引とかそういうような話になってしまうと、重複路線を大分解消はしているが、路線バスも走っている関係もあり、路線バスと i バスの料金も現状少し違うけれども、そういうものの格差というか民業を圧迫するような面もあるので、事務局としては、料金については 1 回 200 円という形で考えている。

会長：これまでの i バスの利用状況を見ながら、要は一番利用されている区間を、コンパクトにしていくような形で再編になっているという事実はある。だからトータルからすると、おそらく今利用されている多くの方の区間が一つの路線でカバーされているような作りにはなっているはず。もちろん乗り継ぎせざるを得ないケースが出てくるとは思う。ただおそらく比率としては、過去の利用状況から言うと、この一つの路線の中で収まるケースがかなり多くなってきているであろうことは想像ができる。それから今全国でも例えば路線バスからコミュニティバスに乗り継いだ時に、乗り継ぎ先の路線の方で何らかの割引なりをするというような手法を取っているところもある。今後実際にどのくらいの方が乗り継いでいるのかを見ながら、そういうことが可能なかどうかというような議論をすることはあり得ると思う。だから現時点では新しい事業者が入る等状況がかなり大きく変わることになるので、ここのところは事務局案で 1 回 1 回の運賃支払いということでスタートさせていただいて、状況を見ながら、もしやはりその乗り継ぎについての配慮が必要だということであれば、手法を検討するということもあるかなというふうには思っているが、いかがでしょうか。

委員：会長がまさにおっしゃったように、乗り継ぎする人数が少ないように見込まれる訳であれば、逆にやりやすいのではないかな。例えばそれが全部が全部乗り継ぎすることになればバス会社もなかなかうんとは言いにくいかなも分からない。例えば 100 人のうち 10 人ぐらいがそういう 1 割程度とか 2 割程度かわからないけれども、そういうことであれば、逆に考えやすいのではないかなと思う。後で後でって、今まさに会長はこの場を収めようと思ってお話しされたので、私はこれを掘り起こすつもりはないけれども、正直言ってこういうのは後でやろうとしてもできない。だからやる前に、やはりもっと住民の方が言わないといけない。ただでさえバス会社は住民が言っても動いてくれないのに、何も言わなかったら、全く動かないと私は思う。私はもう今の会長の話で結構だが、他の人の意見も聞いてみてください。

会 長：後から具体的にこういう課題が出た、何か方法はないかというようなことを議論する場はここにあるので、そういったやり方をさせていただけるとありがたいなと思う。他はいかがでしょうか。

委 員：特になし。

会 長：これまでに、私は出席できなかったが市民代表者合同検討会等でもご説明があり、バス事業者検討会の方でも、ご説明があつてご意見をいただいたということである。それに基づいての今回の案件なので、よろしければ、もし先ほどご意見があつたように、課題が出てくる、あるいはこういうことをやはり考えていくべきではないかみたいな話が出てきたら、またこの場を使ってその可能性等について、議論をしていただくというようなことで、i バス第Ⅲ期見直し路線のダイヤについて、事務局から提出案のように進めてさせていただくということでよろしいか。

委 員：異議なし。

会 長：はい。ありがとうございます。それではそのような形で進めさせていただきたいと思う。

委 員：会長がおっしゃったように進めていいのか。運賃については納得できていないところがある訳だから、継続審議という形にされてはどうか。

会 長：つまりこの形でスタートをし、運賃の件については継続して、この会議で議論していくと。

委 員：この会議でも市民代表者合同検討会でもいいが、いくつかの場がある訳だから、今ここで皆さんが代表者や事業者も含めて、OKしましたみたいなそういう雰囲気で議事録に書かれると大変困る。だからそこのところをはっきりさせてほしい。

会 長：一応事務局の方と調整をさせていただくが、今ご意見いただいたように、運賃のあり方、当面このスタートの時点では、様々な状況を考えて、事務局案の1回1回支払う形での運賃の仕組みで続けざるを得ないところがあると思うけれども、今後運賃のあり方について、特に乗り継ぎの場合の運賃のあり方について、継続審議をしたいということのまとめ方でも事務局としてはよろしいか。

事務局：新しい路線で運行した時にどうなるのかというような実績も踏まえて、今回の料金の関係というのは継続して審議をしていきたいと思っているが、今回の見直しについては、1回ずつの料金という形で、まずは進めさせていただきたいと思っている。

委 員：今回の見直しとはどういうことか。

事務局：前にも少しお話ししたと思うが、今回の見直しで全てが終わってしまうというわけではなく、今後都市基盤整備の進捗、社会情勢によっては、再度 i バスを見直ししていくことになると思う。以前委員から稲城長沼駅へのルートを何とかコースに入れられないかという話もあったと思うが、都市基盤整備が進んでくれば、そういうような見直しなども今後検討していくことになるので、今回で終わりではなく、継続審議という形で、この先も料金の関係というのは注視して進めていきたいと思っているところである。

委 員：そういう長いスパンの話ではなくて、今回の計画の中で結論出さないといけないのではないかな。皆さん納得していないと思う。

委 員：今までも資料で具体的に料金の話は出ていない。こうしますという路線とダイヤの案は出ているが、料金がいくらということについてはそれこそ i バス新路線についても明確に言及されていない。そこのところは料金プランとしての案を提示する必要がある。乗り継ぎは割引なしでもいいが、そういうアナウンスは明確に出てないというのが、振り返るとそういう話があつたのかなということになってしまうので、明確にしないといけない。

事務局：路線の見直しを行うにあたって定めた見直し方針…

委 員：(事務局が話している途中に) 見直し方針としては出ている。だから今回の案として例えば、ダイヤは何時何分どこからというのが出ているが、新路線のこの路線はいくら、距離制であればここからここはいくらだとか、そういうプランというのは具体的に出ていない。

事務局：細かくそういう具体的なところは出ていないが、見直し方針の8において、路線バスと競合

しない…

委 員：（事務局が話している途中に）他のところは停留所がどこかが具体的に出ているのに、料金だけがあやふやなまま。要するに現状こういうふうを考えているとか、それくらいの提示があってもいいのではないか。そうでないとまた後からギリギリになって言われると反対は強くなると思う。

事務局：いろいろご意見をいただいているところだが、我々としても今回は今お話しした見直し方針 8 の中でも、路線バスと競合しない運賃設定の検討という部分もあることから、今の料金でスタートしようと考えている。先ほど会長からもお話があったとおり、その後新ルートになった段階で、乗降調査等をさせていただいて、それらを踏まえて、またこの地域公共交通会議等で路線バスの金額等も含めて i バスの金額をどのようにしていくのかという部分を進めていきたい。今予定している 4 月からの運行は、現在の金額でスタートさせていただいて、そういった調査検証をして、その数字を見た中で、変更等必要があればやっていくというふうを考えており、さらに本日、新たなお話をいただいたので、その部分も含めて、そういう調査をもとに進めていきたいので、現時点ではそのようにさせていただきたいと考えている。

委 員：皆さんの認識を合わせるために、その点きちんと文章化していただくことが重要だったと思う。

委 員：私は別に市からお金を出してほしいとかそういうことを言っている訳ではない。やはり利用者も我慢すべきところは我慢しなければいけないし、それと今回こういうふうにして話が進んで i バスを大分減らしたということで、小田急バスもその点については、 $+\alpha$ になるのではないか。だからお互いに業者と我々住民とがフィフティフィフティ、しかもまして、さっき会長がおっしゃったように、そういう利用者は、多少もっと減るのではないかと少ないのではないかとということもあるから、やはり持ち帰ってもらってどういうふうにするか考えていただきたい。例えば 200 円のところを 100 円にするとか。お互いが傷を負うと言ったらおかしいが妥協しないとダメだと思う。特にお金が絡むものは。だからといって国に出してほしい、市に出してほしいとは思っていない。これは受益者が負担しないといけないし、それを運行することによって責任を持っている業者が半分持つというくらいのことで今後考えていったらどうかなと思う。これは一つの意見として検討材料として考えて行っていただきたい。ただ、やはりこのままずっとなし崩し的にいかれる可能性もなきにしもあらずなので、会長の方でこの会議の最後にこれは早急にやることなのだから、そういうふうな会長の意見があったらありがたいと思う。よろしくお願いします。

委 員：私は平尾の代表で来ているが、今回の見直しの一歩の懸念が平尾地区は乗り継ぎで負担が増えることである。普段平尾内の 4 つの自治会で協議しているが、自治会代表会議で当初案を持ってご説明した時に、減便してしまうことについては、運転手がいなくて納得いただいた。長大路線の見直しについては、運転手の勤務の状況で休憩時間等が取りにくくなるということから、こちらも私は自信がなかったが納得いただいた。料金のところは、すごく不便になってそれで倍かかってしまうのか、まさに踏んだり蹴ったりなのではないかというご意見もあった。使用実績から見ると、平尾あたりをぐるぐる回っている方が多くて、行っても若葉台駅（今回の見直しでは若葉台駅まで行くには倍料金がかかってしまうが）。そこが非常に少なかったため、全体の内容の中ではこれはしょうがないのではないかとということで、何とか渋々納得いただいた。そんな状況だった。そういうことを踏まえて、逆に利用者の多いところで乗り継ぎ割引をやってしまうと、バス会社の料金を食わないような設定という前提があった中で、バス会社の経営上の問題になってしまう。利用者が少ないのであれば何かのインセンティブを付けてやることを検討していただければ。やるとなるとシステム的に煩雑ですぐにはできないのではないかとと思う。今すぐやれと言っても難しいと思うが、そこは大きな課題であって、かつ経営に対する負担も少なくなさそうなので、この点はとりあえずこれでスタートするにしても、検討課題として検討していくということを明記して進めていただくのはどうかと思って聞いていた。私の意見としてはそんなところ。ぜひそ

れを念頭に置いていただけるとありがたい。

小田急バス：バス事業者からの運賃についての意見ということで、一つ申し上げさせていただくと、当社は現在、稲城地区だと距離制運賃のところが多いが、小田急バスが運営するエリアはほとんどが東京都、同じ北西部では狛江市・三鷹市・調布市・武蔵野市、あとは横浜市・川崎市の一部になるが、ほとんどの運賃が今 240 円一律という形で運行させていただいている。平尾地区なんかはそうだが、市内でも違いがあり、平尾地区だと新百合ヶ丘駅に行っても、稲城駅に行っても 240 円だが、長峰地区だと距離によって、180～270 円くらいかかってしまう。本音を言うと、i バスについても、これまで路線バスと競合しているエリアもあり、路線バスと同じ運賃にさせていただきたいというところがある。ただ、これまで小田急バスは長年 i バスをともに運行させていただいた中で、今回路線が短縮されることによって乗り継ぎが必要になってしまい、市民の負担が増えてしまうというところで、稲城市の方からはっきりといくらというところまではまだ提示はないとは思いますが、小田急バスとしては乗り継ぎ割引ができない代わりに、仮に路線バスより安い現行の 200 円のままでも受託させていただくことが市に対する協力なのかなと思っているところがある。本音としては、今お話ししたようなところがあり、路線バスと同じくらいの運賃にさせていただきたいが、できることとしてはそのようなところなのかなというところで、今後委託と受託の関係なのでどうなるかというのはいろいろ協議は続くし、新たに南観光交通にも入っていただいたり、また近隣の京王バスや神奈川中央交通のご理解なんかが必要になってくる部分もあるので、そういったところで事業者として、一意見だがお話させていただいた。

会 長：仮に乗り継ぎ割引をするにしろ、そういった仕組みを変更しようとするとならに時間がかかるのも事実。だからそういうことも鑑みつつ、今回南観光交通が入る全く新しい仕組みになることであったり、路線も大きく変更が余儀なくされたということもあるので、事務局との折衷的な言い方にはなるが、今回のこの路線は事務局提案の形のそれぞれの運賃ということでスタートさせていただいて、先ほどご意見があったように継続審議として運賃のあり方について、引き続きより適切な運賃のあり方はどういうものなのかという議論をさせていただく、というようなことで進めてさせていただき、そのことをご意見があったように議事録としてきちんと残しておきたいと思うが、そんなところでいかがでしょうか。

委 員：はい、それでいいと思う。ただもう一つ、あまりご意見出されない京王バス、京王バスと京王電鉄で違うかもわからないが、私が今住んでいる長峰、それから若葉台・向陽台のニュータウンは、元々京王が作ったと言ったらおかしいが、UR が作ったのだが、京王電鉄が走ることによってより便利になって作られたところである。そこに京王が何の責任も持たないで、小田急バスばかりを責めるのも何なので、京王がどう考えているのか聞きたい。

京王バス：京王バスとしても、小田急バスと同様ではあるけれども、やはり乗務員がかなり不足しているというところで、弊社としてもかなり路線を絞っていると言うか、採算の良くない路線を削らざるを得ない状況である。これは一般のお客様には大変ご不便をかけているところではあるが、弊社の他の自治体のコミュニティバス等の運行に関しても、再編や撤退といった話を進めさせていただいている。もちろんバス事業の運営自体は、今かなり厳しい状況だが、稲城市ともこれからも協議等を進め、協力できることは協力していきたいと考えているので、よろしく願いたい。

委 員：一般的な話が聞きたくて話を振ったわけではない。今日は代理で来られていて致し方ないと思うが、あなたのところの親会社が長峰を始め、UR の町を作ってきた。やはりそこは最後まで住民に責任を持ってください。親会社にきちんと伝えてください。電車だけ走らせて自分のところが儲かったらもう終わりだと言って、どんなものが住んでいたって知らないというのは卑怯。今日あなたは代理で来られたからもうこれ以上言わないが、もっと京王は頑張ってもらいたい、小田急は一生懸命やってくれているのは私も分かっている。

会 長：他いかがでしょう。よろしければ先ほど私が申し上げたような形で議事録にきちんと残しながら、当面の路線変更時点での動きと、それからその後、実際の利用を見ながらということも当然

入ってくると思うが、その中で乗り継ぎの運賃のあり方についてどうしていくかは継続的に協議をしていくということで、議事録にはきちんと残させていただきたいと思う。そういう形で進めさせていただくということでよろしいでしょうか。

委員：異議なし。

(2) オンデマンド交通の乗降ポイント等について

＜事務局より資料3に沿って説明＞

説明概要（資料に記載の部分は一部省略）：本実験は、深刻なバス運転手不足や改善基準告示への対応から路線バスが減便され、今後iバスにおいても、路線バスを維持するために縮減の方向で見直しを行うことに伴い、少しでも減便の影響が少なくなるように、iバスの見直しにおいて定めた、第Ⅲ期見直し方針の方針5の「新たな移動手段の検討」として、オンデマンド交通の導入に向けた実証実験の実施に基づいて行うものである。

バスのように決められた区間を決められた時間で運行するものと、タクシーのように任意の場所で乗降できるものの中間的なものとして、タクシー車両を用いて利用者の予約に応じて、指定された時間に、区域内などに設定されている乗降場所間のみの運行をするオンデマンドによる乗合型の交通サービスとなる。

運行区域としては、深刻なバス運転手不足や改善基準告示の関係から、路線バスが大きく減便された向陽台・長峰地区を中心に行う。区域内で乗降できる場所を指定ポイントとして、その他に区域内の移動の傾向を把握することと、利便性の向上を図るために関係者と協議を行って、区域以外にも、4ヶ所の乗降場所を増やしている。区域外の乗降場所としては、稲城市役所および稲城市立病院を特定ポイントA（区域内からと区域内への両方向の移動が可能）、稲城駅と南多摩駅を特定ポイントB（区域内からの一方向の移動のみ可能）と設定している（特定ポイント間の移動は不可）。向陽台・長峰地区内の指定ポイントについては、同地区の人流データをもとに、概ね250m圏内に1ヶ所以上を目安とするように、また安全な乗降ができる中央図書館や総合体育館などの公共施設や駐車場の商業施設などに設定をしている。市民代表者合同検討会以降、多摩中央警察署や、商業施設の方との協議などにおいて、また市民代表者合同検討会でのご意見なども踏まえて、向陽台の丘の上通りのポイントの追加や堅台こぶし通りや上谷戸大橋通りなどにおいて、乗降に支障があつて変更となった部分がある。

本実証実験については、本日の会議で協議が整った場合、10月1日からの実証実験開始に向けて、道路運送法第21条による実証実験の許可申請を行ってまいりたいと考えている。

○質疑応答

委員：今後実証実験中であっても、地区の要望等で乗降ポイントを増やしたりするような予定はあるか。

事務局：当面はこの乗降ポイントでいきたいと思っているが、利用状況等を踏まえて検討していくことは考えている。

委員：そういったことも柔軟に考えていただけるのですね。今日の予習で調べたのだが、日野市が「のるーと」というオンデマンド交通を導入していて、今年の1月から実証実験を始められているようで、これが結構参考になると思う。今実証実験を開始して半分ぐらい経ったところだが、こういった公共交通会議の時に出了ることとして、やはり利用者は高齢者の方が多いよう。それから予約の仕方も、電話予約が2/3で、スマートフォンで予約したのが1/3ぐらいだという議事録があつた。高齢者が多く、2/3が電話予約ということで、乗降ポイント等を周知する方法として、向陽台・長峰地区にパンフレット等を作って配布される予定はあるか。日野市では、地図が載ったパンフレットを作って運用しているよう。

事務局：今回オンデマンド交通の実証実験ということで、稲城市では初めてで、市民の皆様に馴染み

のないサービスなので、市の広報や市ウェブサイト、また説明会等そういうものも対応して、皆様方がご利用できるような形で周知を図っていきたいと考えている。

委 員：日野市は何かA3 くらいの紙をパウチして、ここが乗降ポイントですよみたいなものを掲げているようだが、乗降ポイントについてそういったものを表示される予定はあるか。

事務局：やはり現地にも目印がないと、皆様方はどこで待てばいいのかがわからないと思うので、何らかの形でここが乗降ポイントだと分かるような表示をしていきたいと考えている。

委 員：車椅子対応はされるか。

事務局：今回については、ジャパントクシーということで、ご遠慮願いたいというふうに考えている。

委 員：今説明のあったジャパントクシーは、一応少し背の高いタイプの車両なので、セダンよりはご高齢の方でも少しは乗りやすいのかなとは思う。車椅子対応できないのは残念だなというふうに感じた。使用車両が1台ということになっているが、これは特定車両をこのサービスのために専用で割り当てる運用形態というふうに考えればよろしいか。

事務局：そのとおりである。

委 員：向陽台か長峰地区に何か配車ベースみたいなものを設けるのか。その場合、利用者を届け終わったらまたベースに戻るというような運行形態が基本で、連続して予約が入れば続けてそちらに回るというような形になるのか。

事務局：予約までの空き時間については、乗降場所の中で、多少長い時間止められる中央図書館等そういうところを待機場所に設定して、他の交通に迷惑がかからないような形で考えている。

委 員：この運行形態だと、予約が例えば10時半に入ったとすると、運行のことを考えて次の予約を入れる時間の制限というのが生じるのではないかと思うが、そこを例えば30分とか1時間は次の予約は入れられないとか、そういうことになるのか。

事務局：システムの方でAIがいろんな予約を分析して最適ルートを設定していくが、その中でどうしても他の予約と重なったりすると、受けられないというようなことも場合によってはある。

委 員：専用車両になってしまうということだが、例えば稲城市立病院まで行ったとする。そこで届け終わったら基本的に戻るが、タクシー待ちのお客さんが並んでいたとしても、そのお客さんは乗せずに戻っていくということになるわけか。

事務局：タクシーとは違うサービスになるので、タクシー待ちの方は乗せられない。

委 員：必要であれば八幸自動車に電話すると。

事務局：オンデマンド交通を利用する場合は、電話またはアプリで予約をしていただくという形になる。

委 員：それは今回実証実験だからそうなのだが、本格運行となってもそういう形態になるのか。

事務局：基本的には事前予約という形になるので、電話かアプリでの予約となる。

委 員：また今後訂正されるのかもわからないが、乗降ポイントの表示されている番号が、例えば24番は長峰杜の三番街2号棟と書いてあるが、これはとても2号棟前ではない。また、その前に長峰2丁目団地1号棟とあるが、2丁目団地には1号棟という号棟はない。表示を作られた方が、あまり認識なしでやられているのかなと思うので、その辺の表示の変更はあるのですよね。

事務局：大変申し訳ございません。表示が少し現地と間違っているところがあるということで。

委 員：いいえ、写真と表示が違うということ。

事務局：その辺をしっかりと間違えのないように訂正させていただく。

委 員：はい。そこだけ訂正してください。

事務局：すみません。ありがとうございます。(※会議終了後に、訂正を行った。添付資料は訂正後のものである)

委 員：実証期間は来年の1月30日までということだが、実証の結果というか、どういう実績になったらどうするか等は決まっているか。そういう実証な訳だから、その後につながるためにはこの結果がどうだったらやる、あるいは全く理由がなければ辞めてしまう等、その判断をする時期があ

と思う。その基準や時期が今の時点で決まっていればご教授いただきたい。

事務局：i バスの方の見直し方針の中に、方針6「再編後のコミュニティバス路線について収支率の設定による路線見直しを検討」というのを定めているが、オンデマンド交通についても、そのような収支率の設定等によって進めていくのかどうするのかというような判断基準みたいなものを作って、判断していきたいと考えている。現時点でどういう形でやるかやらないか、そういう判断というのは具体的なものはまだない。

会 長：検証して評価をしないと実証実験というのは意味がないので、そこはやり方含めきちんと今後示していけるようにしていただければと思う。オンデマンド交通の乗降ポイント等について、事務局から提示された案のように進めさせていただき、またご意見があったように実際と違っているところの修正等をして、進めさせていただくということでご異議ございませんでしょうか。

委 員：異議なし。

4. その他

(1) i バス第Ⅲ期見直しの「市民意見聴取会」について

説明概要

実 施 方 法：市域全体を対象とした、オープンハウス形式

+ α 個別要望がある自治会についても、オープンハウス形式で実施（形式は各自治会単位での要望にも対応可）

日 時：市域全体 9月12日（金）15～20時

9月13日（土）10～15時

9月17日（水）15～20時

個別要望 各自治会平日に1日ずつ 15～20時

開 催 場 所：市域全体 地域振興プラザ

個別対応 各地区の自治会館やコミュニティーセンター等

周 知：市域全体の市民意見聴取会については、9/1号の市広報等にて周知を図っていく予定

○質疑応答

委 員：先ほど話題になったが、料金についても現状の市の考えを皆さんに説明していただくと、一方、バス事業者から先ほどの声みtainな話も出ているというような説明もしていただけるのか。

事務局：そのように考えている。

委 員：各自治会でもオープンハウス形式の説明会をやっていただけるということだが、それはこちらから要望を出すということなのか、それともお声がけしていただけるのか。

事務局：出来れば市域全体会の3日間の付近で、重ならないところをこちらにご要望いただいて、そこで開催させていただければと思う。

委 員：こちらから日程の要望を出すのですね。日曜日も可能か。

事務局：可能である。

(2) 路線バスのお盆ダイヤについて

小田急バス・京王バス：8月12（火）～8月16日（土） 土曜ダイヤで運行

以上