

議事録

会議名	令和 8 年度第 1 回 稲城市地域公共交通会議
開場日時	令和 8 年 6 月 29 日(月) 14 時 30 分から 16 時 05 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、高野隆市委員、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、 富樫秀樹委員、宮下誠委員、星谷卓二委員、河原大道委員、 永吉申二委員、山下邦洋委員、工藤絵里子委員、柴田光洋委員 (代理出席) 藤原廣彦委員 代理 鎌田氏、三浦裕介委員 代理 山田氏、 川村英輝委員 代理 戸澤氏 (事務局) 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 田中 (欠席者) 風間智委員、大澤学委員、横田聡委員
会議次第	1 開 会 2 都市建設部長挨拶 3 議 題 (1) i バス A コース路線の運賃協議会について (2) 令和 7 年度 i バス乗車人員実績について (3) 令和 7 年度オンデマンド交通実証実験の実績について (4) i バス第Ⅲ期見直し路線の利用状況等について【4 月に行った乗降調査の実績報告等】 (5) その他 稲城市地域公共交通会議設置要綱の改正について 4 その他 (1) 稲城市立病院無料送迎ワゴン車について (2) 小田急バス株式会社及び京王バス株式会社への要望について (3) i バス第Ⅲ期見直し路線の運行開始後における市民要望や市議会一般質問等のご意見について (4) 東京都シルバーパスの IC 化について 5 閉 会

1. 開会

2. 都市建設部長挨拶

部 長：皆さん、改めまして、都市建設部長の小澤と申します。よろしくお願いします。本日はお忙しい中、令和8年度第1回稲城市地域公共交通会議にご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。また、日頃から稲城市の行政運営に多大なるご理解、ご協力を賜りまして、感謝申し上げます。ありがとうございます。さて、iバス第Ⅲ期見直しにつきましては、令和6年度から7年度の2年間にわたり、深刻なバス運転手不足や改善基準告示の改正等への対応等、様々な課題等がございましたが、委員の皆様方のご理解、ご協力のもと、この稲城市地域公共交通会議等においてご協議をいただき、4月1日から無事に運行を開始することができました。また、新たなバス事業者として、小田急バス株式会社の他に、南観光交通株式会社にiバスの運行を担っていただくことになりました。改めて、本日お集まりの皆様方のご協力にこの場を借りて御礼申し上げます。本日は、iバスの前年度の乗車人員実績や、令和7年度に実施しました稲城市オンデマンド交通実証実験の実績、今回見直したiバス第Ⅲ期見直し路線の利用状況等について、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考えております。第Ⅲ期見直し路線の運行開始後につきましても、課題等がございますので、本日お集まりの委員の皆様方におかれましては、引き続きご理解、ご協力を賜りますようよろしくお願い申し上げます。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。本日はよろしくお願いいたします。

3. 議題

(1) iバスAコース路線の運賃協議会について

＜事務局より資料4に沿って説明＞

説明概要：今回、工事に伴う仮設道路の使用ということで、Aコースの「南山」バス停から「稲城・府中メモリアルパーク」バス停間の運行について、点線で記載している仮設道路を使用するにあたり、運賃協議会案件になるため、運賃協議会にて協議を行わせていただいた。iバスについては均一運賃で運賃徴収を行っており、この仮設道路の使用に伴う運賃改定等は特にないので、これまでと変わらない金額で運賃協議会を開催させていただき、資料4に基づく形でご承認いただいたので、よろしくお願いいたします。

会 長：ご意見、ご質問等があればお願いしたいと思うが、いかがか。

委 員：なし。

会 長：それでは運賃協議会での協議結果のとおり進めさせていただくことにしたいと思うが、ご異議はないか。

委 員：異議なし。

会 長：それではご異議なしと認めまして、そのように進めさせていただく。これに関連して、この後の議事進行について事務局から申し出があるので、事務局から説明をお願いします。

事務局：議題の(5)その他として、稲城市地域公共交通会議設置要綱の改正についてとなっているが、運賃協議会の開催事項に関して要綱を改正させていただいており、今回の運賃協議会に関連する議題になるので、それを先にご議論、ご報告させていただきたいがよろしいか。

委 員：異議なし。

(5)その他 稲城市地域公共交通会議設置要綱の改正について

＜事務局より資料5に沿って説明＞

説明概要：運賃協議会部分の第2条について、赤字で記載している部分が改正したものになる。今回でいうと、(2)の「ア」になるが、均一運賃を適用する路線（系統）において、系統変更を伴う停

留所の新設や変更、路線の付け替えや一部延伸があった場合でも、運賃額に変更がない場合は運賃協議会の開催自体を省略することができるということになったものである（今回は路線の付け替えに当たる）。それ以外に「イ」「ウ」「エ」の案件があるが、こういった形で会議の省略が可能になったので、今後この報告をもって次回以降同様の案件があった場合は運賃協議会の開催はなしという形をとっていきたいと思うので、そのご案内、ご報告になる。

委員：異議なし。

(2)令和7年度 i バス乗車人員実績について

＜事務局より資料1に沿って説明＞

説明概要：i バスの乗車人員については、新型コロナウイルス感染症が令和5年5月8日に2類感染症から5類感染症に緩和されて以降、ウィズコロナの生活様式等が定着し、表のグラフにあるとおり、回復という形になっている。令和7年度については、乗車人員全体で、548,146人となり、前年度に比べて、21,924人、率にして4.0%の増加となった。コース別でいうと、Aコースは2.8%、Bコースは5.3%、Cコースは2.3%、Dコースは7.1%、Eコースは11.9%の増加という形になっている。コロナ禍前の平成31年度がこれまでの最多の乗車人員だったが、令和7年度はそれを上回った。Dコース・Eコースの増加率が大きくなっているが、令和6年度に「よみうりランド丘の湯（令和7年3月より、よみうりランド天安にバス停名称を変更）」のバス停が、その施設工事等で使えなかった時期があり、令和7年度は通常とおり使えるようになっての1年間ということが伸びている要因になる。また、Dコース・Eコースそれぞれの3月の乗車人員は、前年度比でDコースは627人、Eコースは312人減っているが、これは令和8年4月から新たな見直しコースの運行を開始するにあたり、車両の各種手続きや機器の移行作業等が必要で、その日数の確保のために3月15日でそれぞれ運行を終了しているためである。これらについては、市民代表者合同検討会、バス事業者検討会でも同じ説明をさせていただいている。バス事業者検討会では、路線バスについてのコロナ禍後の水準はどうなっているかということを確認させていただいたが、路線バスの方はまだ100%は戻っていないというお話があった。それについては路線バスの減便もあるので、それに伴う影響もあるとのことだった。i バスについては、コロナ禍以降も便数に変わりはないので、その分戻りの方も多くなって、平成31年度よりは多くなったという形になっている。

○質疑応答なし。

(2)令和7年度オンデマンド交通実証実験の実績について

＜事務局より資料2を抜粋して読み上げる＞

事務局：ここまで、オンデマンド交通の概要から周知活動、そして実績やアンケートの結果のご説明をさせていただいた。ご説明のとおり、実績としては乗り合いもほとんど発生せず、利用者もかなり少なく、需要が乏しいという状況であった。有料利用者は1日あたり約1.06人で、ほぼ1日1人程度の利用、乗り合いとなった実績も2件ということで、ほとんどの方が1人で利用されているような状況だった。利用されている方についても、満遍なく色々な方々というわけでもなく、特定の方がリピートして利用されていることが多かった。また本事業は、令和6年3月に路線バスが大きく減便された向陽台・長峰地区を中心としたエリア運行だったが、エリア内を移動するというよりは、そこから特定ポイントである稲城駅、南多摩駅、市立病院、市役所への利用が大半で、結果的には少し安いタクシーのような移動手段になってしまったのではないかと考えている。アプリの登録者数は、それなりに上昇はしていたわけであるが、利用者については、ほとんど伸びがなかった。以上が、今回の結果について事務局として分析したところである。これを踏まえて、今後の本格運行の是非について、ご協議いただければと考えている。

委員：確認だが、4ヶ月間やって、収入はわずか5万円弱だったということか。

事務局：報告書に書いてあるとおり、4ヶ月の合計で、47,800 円である。

委 員：人件費も含めて、大変な赤字だったということか。

事務局：今回のこの実証実験に要した費用は、約 1700 万円かかっているのです、相当な赤字である。

委 員：単純な質問で、感覚論で誠に申し訳ございません。ただこれでは事業としてやっていけないですね。

事務局：かなり厳しいものではないかと考えている。

委 員：路線が変わるのかどうかということかなと思うが、これだけ見ると非常に厳しかったということですね。

事務局：そのとおりである。

委 員：はい、ありがとうございました。

会 長：他にいかがか。今のご質問に関するご回答等も含めて考えてみても、非常に厳しい結果を出したということになるわけである。事務局はこういうふうにしたという結論は、言わなかったけれども、では今後どうするかという話の中で、この実績で、少なくともこれと同じものを、本格運行ということはないだろうというふうに、おそらく常識的に考えて皆さんそうお考えだと思うが、いかがか。この実証実験の総括、そして今後どうするかについては、最終的にはこの地域公共交通会議で決定をしなくてはならない。実績の内容からすると、少なくともこの形での本格運行への移行は難しいと判断せざるを得ないと思うが、皆さんいかがか。皆さんの表情を見ると、同じように考えていただいたのかなと思うが、これで交通手段について一切の議論はもう今後はないということではない。少なくとも、今回実証実験を行ったオンデマンド交通については、この形での継続はしないと、実証実験で終了するという形で進めてよろしいか。

委 員：異議なし。

会 長：はい、ありがとうございました。それでは、そのように結論づけさせていただきたいと思う。

事務局：そのように進めさせていただく。

(2) i バス第Ⅲ期見直し路線の利用状況等について【4月に行った乗降調査の実績報告等】

＜事務局より資料3・参考資料（資料3）に沿って説明＞

説明概要：i バス第Ⅲ期見直し路線の運行開始後に、職員で各コースの乗降調査を実施した。Aコースの調査は、運行開始初日の4月1日（水）から4月5日（日）までの連続した5日間、平日3日、土日2日間に、時刻表を利用者の皆様にもお渡しし、i バス見直し路線の変更状況、あるいはAコースについては、交通系 IC による決済ができなくなったため、そのご案内を含めて実施した。Aコースは、運行事業者が小田急バス株式会社から南観光交通株式会社に変更になっており、先の説明のとおり、運賃の支払い方法は、Suica、PASMO 等の交通系 IC が使えず現金のみの支払いになり、東京都シルバーパスを所持している方はパスを見せての乗車という形になっている。調査期間中の平均乗車人員は、平日は 286 人、土日は 164 人で、券種別内訳として、現金は 37%、シルバーパスは 61%の利用率となった（4月1日は利用者への対応が多々生じたことで、券種別内訳のデータが正確に取れていないため、計上せず）。交通系 IC が使えないということで、当初はもしかしたら乗車に時間がかかる、両替の対応で時間がかかる等の懸念があったが、運賃が 200 円で硬貨が 100 円玉 2 枚で済み、あるいはシルバーパスを見せての乗車ということで、影響は特に無く、本日まで利用者から、交通系 IC が使えなくなったことで運行時間の遅れが発生しているという苦情はいただいていないところである。

Bコースの調査は、4月16日（木）から4月19日（日）までの、平日2日間、土日2日間の連続した4日間で実施した。平均乗車人員は、平日は 418 人、土日は 355 人で、券種別内訳として、現金は 4%、IC は 37%、シルバーパスは 57%の利用率となった。各便平均乗車人員について、復路の最終便が 29.5 人ということで、最終便まで利用者が多い状況となっており、i バスの最終便後もバスに乗車したい人がまだいる可能性があるということが推測される。見直し方針の方針 7

に「既存路線バスの延伸、増便の要望」を定め、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、または増便をお願いしており、南多摩駅 19 時 57 分発若葉台駅行きがあるが、i バスの最終便との運行間隔が空いているということもあるので、方針 7 に基づいて、改めてその実施は運行事業者には求めているところである。この件に関しては、次第の 4. その他の(2)「小田急バス株式会社及び京王バス株式会社への要望について」のところで改めてご説明させていただく。

C コースの調査は、4 月 23 日（木）から 4 月 26 日（日）までの平日 2 日間、土日 2 日間の連続した 4 日間で実施した。C コースは、これまでと同じく小田急バス株式会社の運行になる。平均乗車人員は、平日は 134 人、土日は 101 人で、券種別内訳として、現金は 3 %、IC は 28 %、シルバーパスは 67 %の利用率となった。各便平均乗車人員について、第 6 便、第 7 便がそれぞれ 16.8 人、14.5 人となっており、運行時間的にはこの時間の利用者数が一番多くなっている。

調査期間中の実走 1 kmあたりの平均乗車人員と年間実走行kmをかけて令和 8 年度の年間乗車人員を予想したところ、A コースは 86,058 人、B コースは 142,993 人、C コースは 43,238 人、合計で 272,289 人となり、令和 7 年度の実績と比較すると大体半分ぐらいの乗車人員になると推計している。

市民代表者合同検討会でも同様に説明させていただき、主に下記のとおり質問があった。

Q 1. 路線バスとの乗り継ぎ地点において、路線バスが行ってしまった後に i バスが遅れて着くということはないのか。

A 1. これまでの循環コースの 1 周 2 時間と比べて、距離が短くなったことも影響していると思うが、調査の中では、各バス停での遅れ時間はこれまでより改善されており、i バスが遅れて路線バスに乘れないということはない。

Q 2. 令和 7 年度の運行補助金の状況はどうだったのか。

A 2. 令和 7 年度の決算はこれから迎えるところだが、現在の決定前の数値としては 104,479,921 円の補助金交付を予定している。

Q 3. これまでと比較して、シルバーパスの割合が多くなっている。10 月からシルバーパスの交通系 IC カード化が予定されているが、市で進めている現在の状況を教えてほしい。

⇒現在の状況については、この後の 4. その他の(4)「東京都シルバーパスの IC 化について」のタイミングで改めて説明させていただく予定なので、その質問があったということで、この中では説明させていただく。

委 員：令和 8 年度の乗車人員の予想として、3 つのコースを合計すると、約 27 万人とのことで、令和 7 年度の利用実績の 54 万人から約半分になってしまうのかなという予想ですね。残りの 27 万人の方は、他の交通機関等を利用しなければならない状況になってしまうのかなというところで、既存の路線バスについて、まだ調査されていないと思うので感覚でいいが、今年度の 4 月以降、乗客が増えたということはあるのか。

小田急バス（以下、小田急）：細かいデータは拾えていないが、会社全体では現金・IC カードのお客様は減少している。ただ逆に定期券利用者がその分増えており、総じてほぼ横ばいという傾向にある。稲城市における利用実態は、まだ詳細な分析ができていないので、何とも言えないが、全体的な輸送人員はそれほど変わっていないという印象を受けている。

京王電鉄バス（以下、京王）：京王でも似たような同じ事業をしているので、似たような数値になるのではないかと。ちょっと今現在で分析していないので、やはり同じく細かいところは申し上げられないが、肌感覚は同じような感覚で推移している。

委 員：あまり変わらないということで、では後はどうされたのかな。皆さん一生懸命歩いているのかなという感想しかない。ちょっと先走ってしまって申し訳ないけれど、小田急のバス路線関係の表をいただいております、やはり既存のバス路線もこの 4 月 1 日から少しだけ減っているようなイメージがあるが。

小田急：小田急線の南側をかなり減便している。一方でよみうりランドにポケパークができ、新百合ヶ丘駅からバスを出してほしいという依頼を受け、運行本数を増やした。営業所全体ではあまり減便していない。

委員：承知した。

会長：令和8年度の乗車人員の予想はあくまで仮の数字なので、最終的に令和8年度がどうなるかわからないが、令和7年度との違いの辺りのところ、ではその人がどうなったのかというのは、これからやはり分析をしていかなければならない部分だろうとは思っているので、事務局もその辺は頭に入れつつ、今後の調査分析に繋げていただければと思う。

4. その他

(1)稲城市立病院無料送迎ワゴン車について

事務局：稲城市立病院において行う、市立病院無料送迎ワゴン車についてのご報告となる。本事業は、道路運送法上の許可を要しない診療サービスに付随する送迎の枠組みにおいて、市立病院を利用される患者及び付き添い者等の通院利便性の向上、並びに市役所での関連手続きを行う市民の来庁環境の整備を図るために、病院利用者への付随的サービスとして実施するものということで伺っている。名称は、「i シャトル（アイシャトル）」で、7月7日（火）から運行を開始する。稲城駅・稲城市役所・市立病院の3箇所を往復する運行ルートとなっている。乗降場所については、資料にも記載されているとおりで、稲城駅は北口のロータリーのところ。市役所は、鶴川街道の中央文化センターの搬入口のそばのあたり。市立病院は、正面玄関の横となっている。ダイヤに基づいて運行するので、予約等は不要。運行便数については、1日あたり8便。ダイヤは資料のとおり、7時25分稲城駅発から始まって、最後が13時52分市立病院発という形になっている。車両については、イメージ図にも書いてあるとおり、10人乗りのワゴン車だが、乗車できる人数は8人までとなっている。

(2)小田急バス株式会社及び京王バス株式会社への要望について

事務局：小田急バス株式会社及び京王バス株式会社に対して、稲城市コミュニティバス第Ⅲ期見直しにおける見直し方針や、多くの市民要望等に基づき、令和8年1月に要望書を提出した。バス事業者を取り巻く深刻なバス運転手不足や、改善基準告示の改正等への対応から、その要望への対応は困難な状況である旨の回答をいただいたところである。現状では非常に困難であるとのことだが、市としては、今後についても要望等に基づいて、バス事業者との協議を継続し、適切な対応に努めてまいりたいと考えている。

(3) i バス第Ⅲ期見直し路線の運行開始後における市民要望や市議会一般質問等のご意見について

事務局：4月の運行開始以降、市に寄せられたご意見やご要望としては、市民の皆様等からは、主には路線の変更に伴う目的地へのルートの確認や、乗り継ぎに関すること等についてのお問い合わせだったが、平尾地区から市立病院等の公共施設等へiバスで直接移動ができるように、変更前の路線に戻してほしい等についてのご要望も数件あった。また、市議会においても、6月議会にて循環路線を復活させてほしい等の声が上がっていることや、Cコースの若葉台駅への延伸、Cコースの運行方向を右回りだけでなく、左回りを組み合わせること等についてのご質問があった。なお、参考資料として、小田急バス新百合ヶ丘営業所における令和8年4月1日のダイヤ改正状況について、稲城市の方で調べた資料をお配りしているので、何かあれば市にお問い合わせいただければと思う。

(4)東京都シルバーパスの IC 化について

事務局：これまでもお知らせしてきたが、今年度 10 月から東京都シルバーパスが、現在の磁気カードから交通系 IC カードになる。南観光交通株式会社が運行している A コースについては、現在交通系 IC カードの利用ができない状況だが、南観光交通株式会社や、関係する事業者等と導入に向けて現在協議を進めているところである。

会 長：ただいまの 4 件の報告について、何かご質問、ご意見があればお願いします。

委 員：市立病院無料送迎ワゴン車というのを新たに開始されるということだけれども、稲城市として予算をどれぐらい計上されているのか。先ほどオンデマンド交通の実証実験に約 1700 万円もお使いになったということで、約 1700 万も使って、たった 5 万何某しか入ってきていないという感じで、市民に対してこれをやったらいいのだろうということを出していただいたのはいいが、またいろいろとコマーシャルも入れていただいたのもいいのだけれど、なかなかそれが活用されていなかったということは事実ですよね。だから、やはり市としてやっていただけるのはありがたいのだが、例えばそれがどういう結果で、今後こういうことはやらない等、ちょっとその辺が聞きたかった。もう一つ、今回の市立病院無料送迎ワゴン車で停車するのが、稲城駅と市役所と病院だけということだが、若葉台、長峰、向陽台は i バスがあるからいいかということなのか。先ほどから見ている、その 3 地区からの乗車人員は結構多いと思う。だから、そういうことも含めて教えていただきたい。

事務局：まず病院の無料送迎ワゴン車の予算については、車両代を除いて 1400 万円ほどと市立病院から伺っている。また、稲城市のオンデマンド交通は、先ほど説明して、今回できなくなるという形になったが、今後そのあたりのものをどう考えていくかというのは、i バスの見直し路線が運行を開始した中で、i バスの利用状況等これから実績も積み上がってきたところを踏まえて、地域公共交通会議の中で、皆様方といろいろと協議はしていきたいと思っているところである。

委 員：市の方としてもご確認していただきたいのは、若葉台地区というのは、京王線の若葉台駅があり、それから向陽台地区も、南多摩駅や稲城駅が近いといえれば近い。正直言って長峰地区は陸の孤島と言われている。要するにどこに行くのも結構遠い。しかも、団地がいっぱいあるから、もちろん戸建もあるが、私も稲城に 40 代で移ってきて、もう後期高齢者になっている。だから、結局車をやめて、歩きあるいはバスで行く人が最近多い。私の友人やご近所の方、連合会の人たちもそういう人たちが多くなっている。だから、もうちょっとその辺り、自分の地区だけエゴを言って申し訳ないのだが、一応代表で来ているので、長峰地区をもう少し考えていただけないか。

事務局：長峰地区の交通が他の地区に比べて厳しい状況にあるということは、我々の方としてもよく承知はしているところなので、今後いろいろなことも踏まえて、地域公共交通会議の中でも協議をして、適切な公共交通を確保できるように考えていきたいと思っているところである。

委 員：考えるだけではなく、実施してください。

事務局：そこはまたこれから協議の中で考えていきたい。

委 員：正直言って、長峰地区に本来できるべきスーパーとかそういうものは全くない。あるのはコンビニ 1 軒だけ。だからみんな若葉台か向陽台に行く。動かないと買い物もできない。何もないわけ。それを放置していいとは、市長もおっしゃらないとは思うのですけどね。本来公共施設ができるべきところが、企業に売ってしまった。

事務局：おっしゃるとおり、長峰の今お話があった商業施設に代わるものというところで、今いろいろ市としても、別案で商業施設ではないが、コミュニティセンターみたいなものをいろいろお話しさせてもらいながらやらせていただいたり、なるべく市民の皆様に、少しでもそういった利用ができるように取り組んでいるつもりではある。また先ほど最初に話に出たオンデマンド交通も、確かに高いお金になってしまったけれども、そういったことも含めて、長峰や向陽台の方々に使ってもらえたらどうだろうということで、実験をやらせていただいた。今回の市立病院のワゴン車につ

いて、基本的には稲城駅から市立病院にというところで、市立病院の利用もだいぶ減ってきているという側面もある。高齢の方は駅から市役所に行くのもしんどいというご意見もあり、稲城駅から市立病院に直接というものよりも市役所を通してということで、地域公共交通会議のご要望等もあったので、それも含めて、今回これをやってみようという形になった。今回はこの形でやらせていただいて、またいろいろこの会議も含めて皆様方のご意見を聞きながら、適切な対応に努めたいと思っているので、よろしく願いたい。

委 員：京王バスに以前もお話ししていたが、南多摩駅行きが朝2便あるのに対し、帰りが1便しかない。それをもう少しなんとかしてもらえたらありがたいなというふうに、住民の方はおっしゃっているが、これも検討材料として入れていただいているのか。

事務局：先ほどの資料の説明の中でも若干触れさせていただいたが、新しいBコースが最終便までも利用状況が落ちない形で推移していて、今回の見直し方針の方針7でも南多摩駅と若葉台駅を結ぶ路線バスについては、増便の要望を含めている。そこはこれまでと同様に、実現に向けての要望は続けていくという形で考えているので、よろしくお願いします。

委 員：はい、ありがとうございます。

委 員：市立病院無料送迎ワゴン車について、初めて見させていただいたが、これは稲城駅から市役所に寄って、それから市立病院に行くという流れで、14分かかるとのことですよね。稲城駅から市役所の便がなく、非常に皆さん困っているのが実際。病院に行かない場合でも、例えば、稲城駅まではそれぞれのバスで来て、この市立病院無料送迎ワゴン車に乗って、市役所で降りるというのはあるのか。目的は違うのだが。

事務局：基本的にはこのワゴン車というのは、病院に行く人向けなのだが、様々な事情で途中で下車する方もいらっしゃると思うので、そこは特に問わないと伺っております。

委 員：そうですね。基本的に、稲城駅から市役所まで乗れるのであれば、はっきり言えばそれが嬉しいのだけれど、逆に言ってしまうと、稲城駅から市役所に行きたいという人が8人だったら（稲城駅から病院まで行きたい人が）乗れないという危機もありますよね。

事務局：乗車人数はどうしても、車1台分なので8名しか乗れないのだが、いろいろな事情があると思うので、稲城駅から乗った方が市役所で降りてしまってもそれは構わないとのこと。

委 員：優先という考え方はあるのか。

事務局：優先とかは特にない。並んだ順番で乗っていただく。

委 員：そうですね。もう乗れなかったら次の便を待つという形ですね。承知した。

会 長：1つ確認なのだが、この送迎バスというのは、市立病院の施策なのか。それとも独立して市の方で、市が直でやるものなのか。

事務局：市立病院の方で運行する。

会 長：市立病院の施策ということですね。先ほどご質問のあった予算は、市立病院の予算の中で行われていると考えていいのか。

事務局：市立病院の予算と市の一般会計の部分も入っている形になる。基本は市立病院なのだが、そうになっている。

会 長：市の直の予算が入っていると判断が微妙だが、やはり市立病院のアクセスのためのというのが本来の目的。だからその辺やはりそういうアナウンスはきちんとしておくべきだろうと思う。ちょっとそこを確認したかったのだ。

委 員：稲城市立病院から稲城駅に向かう場合、最終便が13時52分となっている。例えば、病院に行っている診察してこの時間に終わればいいが、午後の診察だとか時間がかかるという方もいらっしゃる。そうすると、13時52分の最終の便に乗れないような気がする。反対に、朝の早い時間というのは、病院から稲城駅に向かうような人は、ちょっといないのかなというふうに思うが、時間を少し後ろの方にずらすような考えはないのか。

事務局：このダイヤについては市立病院の方で、利用者の状況を鑑みて、設定しているものである。

今そういうご意見があったということは市立病院にお伝えするが、今後どうなるかというのは病院の判断になるかと思う。

委 員：承知した。とりあえず、利用者としては13時52分が最終だと困るような方もいらっしゃるかなというふうには考える。検討できるのであれば、検討していただければと思う。よろしくお願いします。

以上