

議事録

会議名	令和 7 年度第 1 回 稲城市地域公共交通会議
開場日時	令和 7 年 5 月 23 日(金) 14 時 00 から 16 時 30 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、榎本勝美委員、 宮向康世委員、島崎守康委員、小南實委員、大野俊治委員、 池野谷琢磨委員、三浦裕介委員、小林聡委員、 工藤絵里子委員、関口美鈴委員 (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 桑野 (欠席者) 富樫秀樹委員、河原大道委員、山下邦洋委員、永吉申二委員 (代理出席) 藤原廣彦委員 代理 渡辺氏
会議次第	1 開 会 2 都市建設部長挨拶 3 議 題 (1) 精神障がい者割引の適用拡大について（報告） (2) 令和 6 年度 i バス乗車人員実績について（報告） (3) 令和 6 年度 i バス乗降調査（OD 調査方式）結果について（報告） (4) i バス第Ⅲ期見直し方針に基づく路線図（たたき台）について（協議） (5) その他 4 閉 会

1. 開会

2. 都市建設部長挨拶

部 長：皆様、改めましてこんにちは。都市建設部長の小澤と申します。よろしくお願いいたします。本日はお忙しい中、令和 7 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、日頃から稲城市政に多大なるご理解、ご協力を賜りまして感謝申し上げます。まず今回より新たに委員になられた方におかれましては、お忙しい中恐縮ではございますが、今後ともよろしくお願い申し上げます。

さて、前回の会議では、「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」について、皆様方とご協議をさせていただき、ご承認をいただきました。本日は、市民代表者合同検討会、バス事業者検討会において事前にご報告させていただいておりますが、ご承認をいただきました見直し方針に沿った路線図案、たたき台を事務局において作成いたしましたので、少しお時間をいただいております。また、その他にも令和6年度iバス乗降調査結果等、3件のご報告をさせていただきます。

それでは皆様、本日もよろしくお願い申し上げます。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。よろしくお願い申し上げます。

3. 議題

会 長：今日は少し過ごしやすくなったかなと思いますが、昨日あたりまでかなり暑い日が続いておりました。これからまた暑くあまり思わしくない気候の 때가、続くかと思っておりますけれども、ぜひ皆さん体調崩さないようにお気をつけてお過ごしください。

前回のこの会議で見直し方針をご承認いただきました。これに基づいて、限られた資源をいかに有効活用しながら、市民の移動手段を確保していくという観点を持ちながら、iバスの路線見直しをしていきます。やはりある程度のスピード感を持ってやらなければいけない部分もありますので、基本的には本日の議論により、なるべくこの方向でいけるような形で進めたいなというふうには思っております。そういう意味でぜひ忌憚のないご意見をいただきながら進めさせていただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

(1) 「精神障がい者割引」の適用拡大について（報告）

＜事務局より資料4に沿って説明＞

説明概要：小田急バスより、「精神障がい者割引」の適用拡大を6月1日より行いたいとの申し出が3月31日にあった。適用拡大をするまでには1ヶ月ほど時間がかかるとのことで、4月30日の市民代表者合同検討会を公聴会の場合として、翌日5月1日に運賃協議会を書面開催という形で行い、承認をいただいたため、その報告となる。また市民代表者合同検討会の中でご質問があり一点保留になっていた件について、身体障害者手帳や療育手帳も、東京都だけではなく、全国自治体発行の手帳でも割引適用されることを確認した旨を報告する。

委 員：今回小田急バスが割引の適用拡大をさせるということだが、将来的にiバスの運行事業者が変更・追加されるようなことが発生した場合、結局これが使えるか使えないかということはその事業者がこのシステムに乗っかっているかどうかによって依存すると、そういうふうに理解してよろしいか。

事務局：もし事業者が変わった場合はその確認は必要と考えている。

委 員：路線によって使える路線と使えない路線が発生する可能性もあると。

事務局：そういう形になる可能性はあると思うが、同じ内容で適用する進め方でいかなければいけないとは考えている。

会 長：それでは議題(1)は一応報告事項なのではございますけれども、議題(1)の精神障害者割引の適用拡大について運賃協議会の協議結果の通りで進めさせていただくことにしたいと思うが、よろしいか。

委 員：異議なし。

(2) 令和6年度iバス乗車人員実績について（報告）

＜事務局より資料1に沿って説明＞

説明概要：新型コロナウイルス感染症が、感染症法の位置づけを令和5年5月8日からそれまでの

「2類感染症」から「5類感染症」に緩和されて以降、うがい・手洗い・マスクの着用といった感染防止対策を行いウイズコロナの生活様式により外出する方が増え、令和6年度のiバス乗車人員実績については、令和3年度以降引き続き回復傾向となった。乗車人員は全体で52万6千222人と、前年度と比べて+3万2千628人、率にして6.6%の増加となった。コース別増減率はAコースが9.3%増、Bコースが7.9%増、Cコースが11.8%増、Dコースが26.2%減、Eコースが24.7%減となっている。コロナ禍前の平成31年度実績と比較すると、各月概ね9割強程度の実績であり、コロナの影響を完全には払拭しきれていない現状となっている。

また、D・Eコースの減は、よみうりランドの丘の湯の閉園に伴う施設工事により、11月まで「よみうりランド丘の湯」バス停が使用できなかったことや、令和6年3月のダイヤ改正で最終便の第4便をそれぞれなくして一日3便になった影響があると考えられる。「よみうりランド丘の湯」バス停の再開や（現在は「よみうりランド天安」にバス停名を変更）、令和7年3月の「東京ジャイアンツタウン」バス停の新設等により、減少率は改善してきている。

今後も適切なコロナ対策を講じながら安全安心な運行に努め、乗車人員の実績計上に向け運行事業者と連携していく。

委員：（質疑・意見なし）

（3）令和6年度iバス乗降調査（OD調査方式）結果について（報告）

＜事務局より資料2（iバス乗降調査等委託 報告書）に沿って説明＞

説明概要：調査日時は令和6年9月28日（土）～10月4日（金）の連続7日間、実施方法は、OD調査方式（利用者一人ひとりの乗車バス停と降車バス停を調べる方式）として実施した。調査期間の天気は、木曜日・金曜日が雨で、それ以外の日は曇り、あるいは曇りのち晴れだった。

A～Eコースの1週間の乗車数の合計は「10,442人」で、平日の5日間における1日の乗車人数の平均は「1,624.2人」、土日2日間における1日の乗車人数の平均は「1,160.5人」となった。土日の乗車数は、平日の乗車数と比較し7割程度の乗車数となっている（通勤通学利用者の減が主なものと推測）。

Aコースの平日の平均乗車人数（1便あたり）は「44.9人」、土日は「33.7人」で、平日の12便（運行時間18：30～20：30）は大きく乗車人数が減っている。平日は栗平駅、矢野口駅、稲城駅、若葉台駅、稲城市立病院、南多摩駅、稲城市役所を起終点とする流動が多くなっており、土日と同様の傾向が見られる（稲城市立病院の乗降者数は顕著に減少）。

Bコースの平日の平均乗車人数（1便あたり）は「51.3人」、土日は「37.6人」で、平日の12便（運行時間17：45～19：40）は大きく乗車人数が減っている。稲城駅、矢野口駅、南多摩駅、若葉台駅、栗平駅や、駅以外の稲城市立病院、城山公園南、平尾住宅21号棟前を起終点とする流動が多くなっており、土日と同様の傾向が見られる（稲城市立病院の乗降者数は顕著に減少）。

Cコース往路の平日の平均乗車人数（1便あたり）は「17.7人」、土日は「18.8人」で、平日の9便（運行時間18：50～20：04）、と10便（運行時間19：50～21：04）は大きく乗車人数が減っており、土日の7便（運行時間15：40～16：54）は平日の乗車人数より多くなっている。また、平日、土日ともに「平尾団地～はるひ野駅～若葉台駅」の乗車人数と比較し、「若葉台駅～南多摩駅」間の乗車人数が多くなっている。

Cコース復路の平日の平均乗車人数（1便あたり）は「21.0人」、土日は「19.8人」で、平日の9便（運行時間20：15～21：31）、と10便（運行時間21：15～21：52）は大きく乗車人数が減っており、土日の3便（運行時間11：15～12：31）は平日の乗車人数より多くなっている。また、Cコース往路と同様に平日、土日ともに「平尾団地～はるひ野駅～若葉台駅」の乗車人数と比較し、「若葉台駅～南多摩駅」間の乗車人数が多くなっている。

Dコースの平日の平均乗車人数（1便あたり）は「14.8人」、土日は「12.2人」となっている。南多摩駅から稲城駅間では大丸都営団地付近の川崎街道にあるバス停から乗車し、稲城市役所や

稲城駅で降車する利用者が多く、また京王よみうりランド駅から都道読売ランド線にあるバス停から乗車し矢野口駅で降車する利用者が多い状況。平日土日を問わず全てのバス停で1日合計の平均利用人数が「5.0人」以下になっている。

Eコースの平日の平均乗車人数（1便あたり）は「12.6人」、土日は「10.2人」となっている。矢野口駅から都道読売ランド通りを通り、よみうりランドV通りにあるバス停や稲城駅や稲城市役所から乗車し、稲城長沼駅、稲城市立病院で降車する利用者が多い状況。Dコースと同様に、平日土日を問わずほとんどのバス停で1日合計の平均利用人数が「5.0人」以下になっている。

委 員：今回の調査日時は9月28日から10月4日という1週間が選択されているが、この1週間を選択した特別な理由というのがあるのか。あるいは、イベントとか特に何もなくて平均的なものが取れるというような選択なのか。日時の選択理由をご教示いただけたらと思う。

事務局：今回、次の議題で議論します見直しの関係もあり、令和6年度についてはOD調査方式の連続した1週間での調査とさせていただいているところである。令和5年度以前については、1日だけが職員で調査していた。職員対応の調査はOD調査まではできないが、バス停ごとの乗降者数を調べる調査を毎年実施していて、今回の調査時期も同様な時期で選定している。また、先ほどiバス乗車人員実績報告のところで説明した資料1があるが、9月から10月を見ていただくと、iバスの利用が一番多い月となっているので、それも含めて調査期間を選定した次第である。

会 長：資料の中にバス停間利用人数の地図があるが、この地図が割とそれぞれの路線の乗降客の特性をよく表していると思う。どこのバス停の乗降者が多いか少ないかは、それぞれの地図を見ていただくと、かなりはっきりわかってくるというようなところかなと思う。私もiバスのほとんどの路線に何回か乗っているが、私の感覚だと、この色分けで赤よりも多いところ（1日合計の平均車内人数が81人以上）になると立っている人がいるかなと思っている。どういう混雑の仕方かはそこまではちょっとなかなか個別の人数や何かを取ってみないとわからないところはあり、本当に私の感覚的な話だが、立っている人がちょっといるぐらいなのが赤色で表示されている区間あたりかなというふうな感じがする。

委 員：バス停の利用者人数について、D・Eコースの「南多摩スポーツ広場」バス停が0人になっている。季節的に9月末から10月初めということで、野球少年たちが使っているようなシーズンだと思うが、そういう層には使われていないと。あるいはあの辺に南多摩水再生センターもあるが、その従業員が使うこともない。そういう感じなのか。

事務局：この「南多摩スポーツ広場」については、他にも市立病院の方の駐車場に車を置いていく方もおり、別の行き方で行かれる方もいるというところもあると思うため、調査期間についてはこのような状況になっていると考えている。

会 長：皆さんもかなりの方は資料2について1回は説明を受けていると聞いているので、これは今後の議論の際も頭の中に入れておいていただいて、次の議題に移らせていただきたいと思います。

(4) iバス第Ⅲ期見直し方針に基づく路線図（たたき台）について

<事務局より資料3に沿って説明>

説明概要：前回、3月に開催した稲城市地域公共交通会議において、iバス第Ⅲ期見直し方針を決定したところである。この方針にもとづき市で作成した路線図案のたたき台について、市民代表者合同検討会とバス事業者検討会で出た質疑応答を交えながら、説明させていただく。

方針1 長大な路線の見直し
 ・iバスの120分の循環コースの見直し

今回の路線見直しにおいて、小田急バス（株）からiバスの運行台数を現行の7台運行から3台運行にしたいとの申し出があり、長大な路線の見直しが必要となることから、次の3コースを設定している。

..... 南多摩駅～稲城府中メモリアルパーク（往復）

..... はるひ野駅～南多摩駅（往復）

..... 平尾循環（平尾団地～平尾団地）

- ・南多摩駅～稲城府中メモリアルパーク（往復）は片道約50分のバス2台運行。
- ・はるひ野駅～南多摩駅（往復）は片道約55分のバス2台運行。
- ・平尾循環（平尾団地～平尾団地）は約30分のバス1台運行。

コース全体で5台運行となっているが、このうち3台を小田急バス、残り2台を方針9に基づき新たな乗り合いバス事業者での運行を考えている。また、この運行時間を元に平日の時刻表案を資料3－2、資料3－3、資料3－4で作成している。

方針2 重複区間の解消
 ・路線バスとの重複区間、iバスの重複区間の解消

現行コースA・Bコースの平尾団地から天神通り、都道鶴川街道を通り稲城駅までの区間、現行コースCコースの平尾中央通り上平尾バス停から天神通り坂浜交差点で都道鶴川街道を通る区間、D・Eコースの都道読売ランド線矢野口駅までの区間を解消区間の案としている。

iバスの重複区間の解消としては、若葉台駅から南多摩駅間のA・B・C路線の重複区間を解消する案としている。

方針3 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することで遠方へいくことができる路線の検討

・方針1「長大な路線の見直し」や方針2で路線バスとの重複区間解消に伴う乗り継ぎ場所として、「平尾循環」コースでは平尾団地まで来ること、路線バスの稲城駅行き、稲城市立病院行き、若葉台駅行きに乗り継ぐことを想定している。

・稲城駅を乗り継ぎ場所として、「南多摩駅～稲城府中メモリアルパーク」コースで稲城市役所、矢野口駅方面への乗り継ぎを想定している。

・若葉台駅を乗り継ぎ場所として、「はるひ野駅～南多摩駅」コースで南多摩駅方面への乗り継ぎを想定している。

今回の路線見直しにおいて、小田急バスの3台運行の申し出があることから、平尾団地で路線バスへの乗り継ぎや若葉台駅からの路線バスからの乗り継ぎの利便性を考えると「平尾循環」1台運行と「はるひ野駅～南多摩駅（往復）」2台運行を小田急バスとしたいと考えている。

方針4 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

iバスの運行開始時間、運行終了時間の検討については、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や・改善基準告示への対応として朝7時台から18時台までの約11時間の運行時間を想定している。

方針5	新たな移動手段の検討 ・オンデマンド交通の本格導入に向けた実証実験の実施
令和6年4月の改正施行された改善基準告示に伴い令和6年3月に実施された路線バスのダイヤ改正に伴い、稲城市内では特に長峰地区・向陽台地区の路線バスが廃止された系統や減便が多くあった。この長峰地区・向陽台地区をオンデマンド交通実証実験の実験エリアとして考えている。	
方針9	その他の代替案の検討
方針3の説明で「はるひ野駅～南多摩駅（往復）」のバス2台運行、「平尾循環（平尾団地～平尾団地）」のバス1台運行は、小田急バス（株）を想定していることから、「南多摩駅～稲城府中メモリアルパーク（往復）」のバス2台運行は、新たな乗り合いバス事業者を想定している。	
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
現在の5コースのうち、収支率が一番いいところで60%、悪いところで10%台となっている。今回変更見直しに当たっては今後その収支率についても目標率を設定していきたいと考えている。オンデマンド交通の収支率についても、本格運行に行くためにも検討事項として必要ではないかということで、今後この会議の中でお示しできればと考えている。	
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
今回の見直しは市内路線バスの維持を図るためiバスを見直すものであり、方針2の「路線バスとの重複区間」の解消部分や「令和6年度の乗降調査」の状況も含め、この見直しにより不足すると思われる路線バスの運行について、今後も記載の路線について充実を求める。	
方針8	路線バスと競合しない運賃設定の検討
現在、iバスは路線バスより40円安い金額で運行しており、路線バスとの重複区間でのiバスの利用は運行する路線バス事業者としては減収となっていた。方針2より路線バスとiバスの重複区間については、現行コースの主に鶴川街道や天神通りや坂浜・平尾線については解消する案となっている。今後、方針6の目標収支率も含めて、地域公共交通会議で検討していきたいと考えている。	

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。

〈iバスの見直しについて〉

委員：「東京ジャイアンツタウン」への路線は想定されていないのか。

事務局：都道読売ランド線を運行する路線バスと重複路線となるためたたき台には設定していない。

委員：坂浜地区は、今回の案で路線バスとの重複解消を目的にiバスとしての路線の設定がなくなるということで、稲城駅以降稲城市役所や矢野口駅あるいは稲城長沼駅に行ける路線バスについての見直し方針7への対応を求める。

委員：今までiバスで押立から坂浜あるいは平尾に1本で行けていた。この案で行くと押立から行くと稲城駅で降りて、そこから路線バスを使って平尾あるいは新百合ヶ丘駅や若葉台駅に行くということだが、iバスの終バス後にも路線バスがあるように調整をお願いしたい。

委員：現A・Bコースが消費生活センター→いなぎ苑前→総合グラウンド前と同じ方向だけの経路しかない。相互方向の運行をしてほしいという地域の意見があるので検討いただきたい。

事務局：新しいバス停を作るとなると自治会の協力が必要。反対側の車道にバス停を置けるのか確認しなければならず、候補地があったとしても自分の家の前にバス停は設置しないしてほしいという方もいる可能性があるので、自治会と連携して進めていければと考えている。

〈A I オンデマンド交通の実証実験について〉

委員：いい取り組みだと思う。将来に向けて仕組みができるように方向性としてはいいと思う。ただオンデマンド交通をやったとしても、運転手不足の根本的な解決にはならない。ライドシェア方式等をその他の代替案として頭に入れておいていただきたい。他の自治体で実証実験が始まっているため、様子を見ながら使えそうであれば使っていくといいと思うので、その辺もよろしくをお願いしたい。

委員：2km四方のエリア、予約方法、支払い方法についてと、シルバーパスの適用がされるのかについて教えていただきたい。

事務局：オンデマンドはエリア運行なので、向陽台・長峰地区を想定している。予約はスマホアプリと、アプリを使えない方もいると思うので、電話予約も考えている。支払い方法は、バスと同じように車内で支払うことを考えている。シルバーパスの適用は考えていない。

バス事業者検討会での主なご意見・ご質問は、下記のとおりであった。

〈iバスの見直しについて〉

委 員：路線バスの乗り継ぎはどのようなスキームは想定しているか。

事務局：それぞれ乗り換え時に支払う方法。見直し路線についても、シルバーパスを適用することを考えている。シルバーパスの所持者については、無料で乗車できる。

委 員：運賃は路線見直しのタイミングで変更するのか。

事務局：令和8年度の4月にまず新路線の運行を考えている。それ以降に運行経費の状況等も変わるの、その状況を見て今後検討していきたい

委 員：（「南多摩駅～稲城府中メモリアルパーク（往復）」のバス2台運行は、新たな乗り合いバス事業者を想定するコースについて）車両タイプは今のままポンチョか。

事務局：現状iバスは予備車を含め8台あるが、このうち5台については稲城市所有のものになっているので、その中から新たな事業者に貸与することを考えている。

〈A I オンデマンド交通の実証実験について〉

委 員：実施時期はいつか。

事務局：令和7年度に「交通空白」という国交省からの調査等もあり、その中で路線バスの減便に伴う交通空白エリアとして手上げをしているエリア（向陽台・長峰地区）である。国の補助金も活用することになり、令和7年度後半になると思うが、まず道路運送法第21条の実証を考えている。

委 員：運賃設定はどのような想定か。

事務局：運行事業者間のお客さんの取り合いは避けたいので、料金的には路線バスより高く、タクシーの初乗りよりは低くするなど想定している。オンデマンドはエリア運行なので、向陽台・長峰地区だけだと需要以外に2kmを出た、例えば南多摩駅や市役所にエリア外としてポイントを置いた場合は高い金額にする等、そういった形での料金設定を考えられればと思っている。

委 員：運行時間帯の想定は。

事務局：運行事業者と詳細を詰めていないが、予算上は9時～18時。タクシーを借り上げる時間を決めるのに設定しているだけで、確定はしていない。

委 員：オンデマンド交通はバス事業者としてかなり反対のスタンスが強い。もし本格運行となる場合については調整が必要な部分になる。

事務局：市としては地域公共交通に出せる予算額という枠があるので、実証運行を行ってみてそことの兼ね合いだと思う。その予算枠を超えてまで本格運行に行けるかという話はこの地域公共交通会議での議論になる。

委 員：定額乗り放題の設定はするのか。

事務局：詳細についてはこれから決めていくところ。乗り放題をやったとしても収入に対する運行経費は赤字を想定している。先程お話したとおり、市としては地域公共に出せる予算額という枠があるので、そことの兼ね合いだと思う。その予算枠を超えてまで本格運行に行けるかという話はあると思う。見直し方針6の収支率の設定はオンデマンド交通も含めて設定したい。

委 員：「南多摩駅～稲城・府中メモリアルパーク」路線のたたき台全体については、私はこの方向性でいいのかなとは思っている。個別のところでは検討をしていただきたい内容が一点。今の案だといちよう並木通りを通っている。稲城長沼駅はこの通りの近くの駅なので入っていただきたい。駅

に入ってまた出ていただくということでもいいし、ルートを若干変えても構わないが、一度稲城長沼駅に立ち寄るということでご検討いただきたい。

事務局：現在稲城長沼駅の周辺が区画整理事業で整備が途中の段階になっていて、駅の南側のところに暫定で駅前広場が出来ている状況。現状川崎街道の中央分離帯がまだ残っているので、暫定の駅前広場に入るには、左折で入って左折で出るという同一方向のみとなる。往復コースにすることを考えている関係で、稲城長沼駅の方に入っていくのが、左折はできるが右折ができないとなると、現状はちょっと難しいのかなと考えているところ。

委 員：今の話だとやり方はいくらでもあって、第四文化センターの方から入ってきて、駅に寄っていただいて、また第四文化センターの通りで出て行くか、それともちょっと他の道がありますからそちらを迂回して出て行けば全然問題ないと思う。川崎街道を使わなくてもいいのではないかな。

事務局：iバスが通れる道幅の規定があり、第四文化センター通りだとその規定を満たさないと考えられる。今回見直し方針7で示しているが、先ほど話した中央分離帯がなくなれば、路線バスで稲城駅から稲城市役所を通り、矢野口駅なり稲城長沼駅まで行ける路線ができる可能性もある。今年度すぐにできないものではあるが、その部分も含めて検討していきたいと市としては考えている。

委 員：工夫できないか。検討もできないということか。区画整理が整わなかったらやらないと。

事務局：やはり現状においては、車の通行できるところが限られている関係で、ちょっと難しいと思っている。ただし、区画整理事業の進捗なども含めて、将来的には稲城長沼駅を通過する路線というの、検討の対象になってくると考えている。

委 員：今回の計画に載せることはできないということか。いくら考えても案が出ないということか。

事務局：現状においては、ちょっと難しい。

会 長：通行できる道路があるかないかというのはやはり一つのポイントになる。実際にこれは調査をされているということか。今言われた第四文化センターのところから稲城長沼駅方面のところの道路というのは、今の車両が入るのはいわゆる車両制限令などで難しいということとはわかっていうことでよろしいか。

事務局：はい。

会 長：だとするとすぐにはやはりちょっと厳しいということになる。

委 員：そうしたらルートを変えないか。ルートを変えるような検討をしよう。例えば、ちょっと遠回りになるが、稲城大橋の交差点、あるいはいちょう並木通りの交差点から入ってくるようなルートはどうか。それかもっと手前で曲がって川崎街道に出してしまう。いずれにしても、確かにデータから言うと、4・5人しか乗っていない。いちょう並木通りだってそういう意味では、二、三人しか乗っていない。データからいくと、確かに重要度と言っては変だが、それはそう言われてしまうとちょっと弱いのだが、でもいずれにしても、重要な駅っていうのは非常にわかりやすく、ポイントになるここを外すっていうのはちょっとどうか。後で禍根を残さないかなという気がする。もしどうしても今回載らないのであれば、載らないことをちゃんと一筆書いてもらって、更にいつまでにやるかも一筆書いて残しておいてください。皆さんは2・3年経つとまた変わってしまうから、次の人にきちんと回していくようにしていただきたい。

事務局：今回の見直しの中では難しいかもしれないが、こういったご意見というのはしっかりと残して、今後の見直しの中でしっかりと継続して協議ができるような形で考えていきたいと思うので、よろしく願いしたいと思う。

委 員：今回のたたき台の中に、長峰も向陽台もいれていただいてよかったと思う。ただこの「はるひ野駅」というのが、今まで全く出たことがなかったわけではないが、どちらかというと栗平駅の方が利用者が多かったのに「はるひ野駅」が出たのは、「はるひ野駅」まで繋いだ方がよりいいかなということなのか。若葉台駅から、長峰・向陽台を通って南多摩駅というのでもいいのかなと

いうふうに思うのだが、いかがか。

事務局：「はるひ野駅」は現在Cコースで通過しているが、利用者が一定程度おり、駅と駅を繋ぐところでも重要性はあると事務局として考えている。ここをなくしてしまうと、今後やはり必要というようなご意見があった時、それを復活させるのは非常に難しい部分があるのかなということで、今回はここを残すような形でルートを検討したところである。

委員：駄目だと言っているのではなく、いわば川崎市であり、県が違うのを、稲城市が行っても問題ないのか。今までも行っていたからいいということなのか。

事務局：それは問題ない。

委員：承知した。それともう1点、見直し方針7のところ。今ご提案いただいた案とはかけ離れるかもわからないが、方針7の一番下「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」ということで、前にも会議の席上で、今の路線バス運行の京王バスと小田急バスにはお願いして、またしつこく言って申し訳ないのだが、若葉台駅から、今普通の路線バスが稲城駅に行っている。これは京王から京王に行っている。これを南多摩駅に、せめて半分ぐらい変えてほしい。先ほど説明があったが、iバスの利用者の非常に太いラインは、若葉台駅から、南多摩駅、あるいは稲城市立病院に多い。今、若葉台駅から稲城駅に行く方って本当にそんなに昔ほど多いのか。これはむしろ、小田急バス・京王バスにお聞きしたいがどうなのか。お調べいただいたか。

小田急バス：社内に持ち帰らせていただいている。若葉台駅から稲城駅に乗り通す方はほぼいない。電車を使う。やはりどこが分岐点かと言うと、向陽台か総合体育館あたりになる。半分というのは大げさにおっしゃったと思うが、半分付け替えてしまった場合だと、やはり稲城駅ユーザーで、南多摩駅でいいよという方もいると思うが、困ってしまう方も多分いらっしゃるかなと思う。この路線は若葉台駅と稲城駅を繋ぐ必要性と言うか、向陽台・長峰地区から若葉台駅に向かいたい方、また、稲城駅に向かいたい方、それぞれの二つの目的を満たす路線なので、通しという想定はあまりしていない。そういう認識でいる。

京王バス：前回の会議では当社は一考の余地があるという話をさせていただいたかと思う。ただ今の利用実態としては小田急バスがおっしゃった通りで、通し利用は弊社も同様にほとんどいらっしゃらない。基本的には総合体育館あたりを分水嶺として、両方に需要が綺麗にわかれている。それがたまたまそのあたりで結ばれている路線というふうに捉えることができている。これを仮に若葉台駅と南多摩駅で半分ぐらいを振り替えた時にどういう変化が起きるかというのは、やはりちょっと慎重に相当検討しなければ、我々も踏み切れない内容になる。そういった思い切ったことをやる時は、ある程度確証を得てからでないといけないと思っているので、そこはすみませんが、お時間をいただければと思っているところ。検討はしていく。

委員：はい。今も京王バスは一部南多摩駅に走らせていますよね。その辺の状況とかそういったものがまた参考になるのかなと思う。どうしても長峰としては、南多摩駅、要するに市立病院の方に繋がりたい。もちろん若葉台の方もそうだろうと思うし、向陽台の方もあの坂道はちょっと大変。一つご検討してください。よろしくお願いします。

京王バス：かしこまりました。

委員：見直し方針2「重複区間の解消」ということで、まず坂浜地域から運行がなくなる。これについても、私としてはしょうがないかなという感じは持っている。方針7「既存路線バスの延伸、増便の要望」について事務局と小田急バスの方で、もう少し協議していただきたいというのが一点。内容的には、今「新百合ヶ丘駅～稲城駅」までのものと、「駒沢学園～稲城駅」、また「駒沢学園～新百合ヶ丘駅」に出ている路線があるが、例えばこのうちの「駒沢学園～稲城駅」の1便でも市立病院の方に行く増便の検討はできないかというのがある。坂浜地域は人口的にも少ないので、先ほどの説明にもあったが、iバス利用者はそんなに多くはない。ただし市立病院や市役所の方に利用されている人がいる。これがなくなるということになると大変。やはりコミュニティバスなので、

本来はそういうところに回していただくのが一番だと思うが、こういうご時世いろいろご説明を聞いていて、バス事業者の運転者不足等いろいろあり、今のご時世の中でしょうがないと思う。ただまず一点、増便についての検討を事務局と事業者の方で、もう少し検討していただきたいというのがある。それと方針9「その他の代替案の検討」ということで、「南多摩駅～稲城・府中メモリアルパーク」については、代替事業者を検討しているという説明だったが、今現在ある程度この代替事業者は決まっているのか。その2点をお願いしたい。

事務局：最初の質問の方針7「既存路線バスの延伸、増便の要望」についてだが、iバスもここで少し縮減してしまったり路線バスもなくなっていっており、市民の皆様方の利便性が低下している部分もあると思うが、iバスがここでまたなくなる部分を、何とか既存の路線バスで補っていただくということで、事務局としても深刻な問題と捉えて、バス事業者とこれからもしっかりと協議していきたいと思っている。ここに出ている3点以外にも、これからいろいろ運用していけば、こういうところが足りないというところが見えてくることもあると思う。そういうところは適宜協議をしていきたいと思っている。それともう一つの方針9「その他の代替案の検討」ということで、小田急バス以外の乗合バス事業者の協議について、確定はしているわけではないのだが、もちろん全く何もないというわけではなくて、現在のところ、南観光交通さんとお話をさせていただいている状況である。こちらの方もまたご説明できる段階になってくればしっかりと説明はしていきたいと思っているため、よろしくをお願いしたい。

委 員：小田急バスも今の見解で結構なので、聞かせてください。

小田急バス：当社で新百合ヶ丘駅から坂浜地区を運行させていただいていて、非常に昨今のこういった状況をご理解いただいているところで申し訳ないのだが、運転手不足ということで、これまで路線バスの減便、もしくは京王バスと減便だけじゃなく路線の再編といったことをさせていただいた中で、とうとうコミュニティバスの方も今までのボリュームを運行できないということになってしまっている。今回私達の考えを稲城市様とかなりすり合わせて路線図案を作っていただいた。こちらの案で実施させていただくと、やはり運転手の数を路線バスに回すことができるということもあるので、まずこのルートでダイヤ改正した後で、すぐにはというところは約束できないが、可能性としてあるのは、朝とか通勤時間帯はもう非常に難しいため、日中の時間帯であれば多少そういう、今駒沢学園止まりのバスを稲城駅なり市立病院なりに延伸するということところは、1本とかはそういった可能性は出てくるかなとは思っている。日中の時間帯を中心にそういったところを今後増やせないかは検討してまいりたいと思っている。

委 員：ありがとうございます。ぜひいろいろな面で検討していただければと思うので、どうぞよろしくをお願いしたい。

委 員：このたたき台はオンデマンド交通事業案として2km×2kmの赤線が引いてあるが、どちらかというところこういうものを使ってどこに行きたいかという、例えば市役所や駅、市立病院等そういう公共施設だと思う。そうするとなんとなく2kmだとちょっと外れている。2.5kmだと大体ほぼ区間に入るので、この辺はそういったことを考えていただいた方がいいのかなと思う。あとこういったものを運行するにあたって、先ほど道路運送法の21条ということでお聞きしているが、これについては国交大臣の許可が必要なのですね。これは市が申請するのか。それとも事業所が申請するのか。

事務局：まず一つ目の質問だが、資料3-1の図面の2km四方は概ね目安で入れているところである。今言ったような市役所や市立病院等特定の施設については、そのエリア外の部分になるかもしれないが、そういうものも含めて仮想バス停という形でポイントを決めていく。そういう主要な施設、重要な施設として、位置づけていかなければいけないものもあると思うので、そういうところは協議していきたいと思っている。もう一つの質問として、21条の申請については、運行事業者の方から申請をしていただくような形で実証実験を行う。

委員：承知した。あともう一点、先ほどの説明の中で、これはちょっと言っているのか悪いのか、もし本格運行に入った時に、バス事業者はあまりいい顔しないみたいなことを言われていた。確か他の自治体でも、実証実験が終わった後に、そのような話も出ていたようだが、バス事業者として特に何か感想はあるか。

京王バス：先ほどバス事業者はシンプルに反対しているという話が出てきたので、ざわつかせてしまっているかと思い、私からもお話ししようと思っていたところです。まずは、先般の「稲城駅～若葉台駅」線の大幅な減便について、改めて住民の皆様にはご不便をかけてしまい申し訳ございません。こちらは直接的な要因は運転手不足いうところに端を発するものではあるが、やはり多摩ニュータウンエリアの特性として、どうしても入居開始からしばらく経つと、ご利用のお客様の数が減少してきて、結果的にこの路線についても近年では収支が取れなくなっている。当然ながら黒字が多ければ我々も頑張って維持していくことができるが、根本的な問題としては赤字が続いていて、乗務員も足りない中では、減便せざるを得なかったという流れがベースにある。ただそういった中でも、やはり地域の幹線としてのバス路線としての認識は、私どもも小田急バスも多分に認識していて、ご不便おかけしてしまうが、例えばその乗りこぼし、積み残し、そういったことが発生しない需要を見極めた中での限界をさせていただいたのが今の状態ということになっている。そういったある意味、我々も努力してギリギリ維持させていただいている状況の中で、輸送のエリアがかぶるこのデマンド輸送っていうものが入ってくることに対しては、やはりどうしても慎重な見方をせざるを得ないということが正直なところである。今回の輸送の内容は9時～18時の日中帯に限るところで、あとは運賃の設定についても、バス運賃よりは高くしていただくということで、ご配慮はいただいているなというふうには感じるが、やはり本来分でいうと輸送のエリアを分けるといったご配慮をしていただけると、より我々が今頑張って維持している路線も今後に残していきやすい。要は住み分けが成り立つというところで効果的な輸送体系が合わせて維持できていくと思うので、今回実証運行というところではあるが、本格運行の時にはそういった要素も加味した中で、輸送内容を決定していただきたいという趣旨での反対というところの意見だった。

小田急バス：少なからず路線バスのお客様、iバスのお客様が移られるっていうところ、新規での事業というところもあるのかなと思うが、大きな影響があるのかというところはおそらくないのかと思う。ただもし大きな影響があつて路線バスに乗ってくれないという引き金になってしまう恐れが、新たな交通の走り方によってはあるということは、共有いただければと思う。

委員：先ほど別の委員がおっしゃっていた要望についてだが、押立の皆さんは非常にバスを使っている。稲城長沼駅というのは本当に良い駅で、始発もあるし快速も止まる。そういった駅に、iバスが通っていない。他の駅はみんな通っている。一番北側の方に、区画整理事業で、稲城長沼駅からいちよう並木通りに向けて道路ができる予定である。その道が開通すればそこからバスが行ったり来たりで入れると思う。川崎街道は無理にしても、いちよう並木通りまでの区画整理事業を早く進めていただいて、セットでそこにバスを通すということを優先的にやっていただくと非常にありがたいというふう思う。この道路がいつできるのだという地元の期待がもう10年以上あるのだが、どうしてもその道は狭いものなので、そこをちょっと広くしていただくことによって、稲城長沼駅そのものが、地域の魅力となる。そうするとやはり、南多摩駅に行ったり矢野口駅に行ったりする人はいなくて、稲城長沼駅を利用する人が多い。我々もあと何年かすれば、そのバスにお世話になる可能性がある。そういった意味でも、ぜひ開通と同時に、iバスの路線の確保もお願いしたい。

事務局：今のお話の通り、稲城長沼の区画整理事業の中では、川崎街道からいちよう並木通りに向かって都市計画道路を整備する予定がある。今現在稲城長沼駅の少し北のところで、止まっているような状況。区画整備事業はやはり建物とかを移転しながら、皆様方の土地を作っていくっていうも

ので、皆様方の地権者の方々の協力を得て、合意を得て進めていくものである。確かにちょっとお時間がかかっているところで恐縮だが、粛々と進めていけるように区画整理課の方にもiバスの現状なども情報共有を図って、できるだけ早めにそういうものは改善を図れるようにしていきたいと思っている。

委 員：以前から意見を出している「消費生活センター→いなぎ苑前→総合グラウンド前」のルート
の逆方向の走行について、このたたき台の図案の中にそのような表現をしていただくと助かる。この
たたき台だと、これまでと同様の片道ルートということになってしまうので、逆方向も入れてい
ただきたい。バス停の出入りが出来るか出来ないかがちょっとわからないという事務局の話だっ
た。実際にそれはいろいろな話を進めてできなかったという話ならわかるが、やる前から多分でき
ないだろうというそういう感じではなくて、地域の方の利便性を考えると、やはり逆方向のコース
をお願いしたい。

事務局：事務局の先程の説明が悪かったようですので、もう一度ご説明します。今回の見直しにあた
って、今の循環になってしまっているところの相互方向の運行について、バス停が設置できるので
あれば自治会様と協力して実現可能性があるような形があれば、それで進めていきたいというお
話です。その際には自治会様にもご協力いただいて、場所の確認などを一緒にやっていきたいとい
うお話で先ほど説明したものです。

委 員：バス停を作るにあたり、今までも自治会や地域の方の協力を得てやったという流れがあるの
か。それとも今回だけ特別に自治会や地域の方の協力を得なきゃならないというお話になるのか。

事務局：現行コースについても、新規で路線案を作って新たなバス停を作るときは、そういった流れ
でやらせていただいているので、今回お願いしている内容についてもそれと同じやり方でやりたい
と考えている。

会 長：特にバス停を設置する場合は、そのバス停の目の前あるいは周辺の方の同意を得ないとでき
ない。そういう意味も含めて、地域の方のご協力いただきながら、進めたいということになるので、
よろしくをお願いしたいと思う。

委 員：今回のコースというよりは小田急バスに伺いたい。矢野口の方でよみうりランドの遊園地から
京王よみうりランド駅までのコースは、路線バスと重複区間ということで、iバスは外れると先日
も伺っている。この路線バス、結構よみうりランドも流行っており、かなりお客さんが多いと。
それとその区間の間の道、例えばよみうりランド坂下等、南山の区画整理などに伴い、マンション
や住宅も結構あり、歩くのもちょっと大変なところなので、やはりバスを活用している。高齢者も
増えている。今後小田急バスなどでバス減便になるとか、そういったことはないのかを確認したい。

小田急バス：この2020年頃から小田急読売ランド前駅と、京王よみうりランド駅を結ぶ「読01系」と
いう系統になるが、こちらの路線は何度か減便をさせていただいた。また、今回一部の便を南山地
区にこの2月に開通した道路を使い、1日3便、3往復ほど、行き先を京王よみうりランド駅から
稲城駅に変更する改正もさせていただいた。今後はどうかと言うところだと、かなり減った状況な
ので、これをさらに減らすというのは今時点では考えていないが、お約束はできない。それはこの
エリアに限らない。運転手を頑張って採用している。昔は免許を持っていない人は採用しないとい
う感じであったが、今は免許を持っていない人も採用して、当社で免許取得費用を持ち、運転手と
して育てている状況。運転手の採用については、このような厳しい状況で頑張っているが、運転手
数によっては減便しないというお約束できないというところをご理解いただきたい。

委 員：運転手不足についてはよくわかっているのですが、了解した。よみうりランドのお客さん用に、
よみうりランド側がシャトルバスを出しているが、あそこは坂なのでちょっとそこで路線バスが
減便になってしまうと住民の方々が心配である。減便というのは市内全体的にで、運転手不足とい
うことで了解したが、なるべく頑張りたいということをお願いしたい。

会 長：よろしければ、これはちょっと協議事項ですので、この第Ⅲ期見直し方針に基づくこのたたき台について、事務局から提出された案のように進めさせていただいてよろしいかどうかの伺いをしたいと思う。このたたき台をベースとして今後具体的な協議あるいは意見交換をしていくということで皆さんよろしいか。

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、このようにこのたたき台をベースに今後の作業を進めていきたいというふうに思う。ありがとうございます。

5. その他

特になし

以上