

議事録

会議名	令和 7 年度第 4 回 稲城市地域公共交通会議
開場日時	令和 7 年 12 月 22 日(月) 10 時 00 分から 11 時 50 分まで
出席者及び 欠席者	<p>(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、榎本勝美委員、富樫秀樹委員、 池野谷琢磨委員、三浦裕介委員、河原大道委員、小林聡委員、 永吉申二委員、山下邦洋委員、工藤絵里子委員</p> <p>(代理出席) 藤原廣彦委員 代理 渡辺氏</p> <p>(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 管理課交通対策係 長谷川 管理課交通対策係 桑野</p> <p>(欠席者) 関口美鈴委員</p>
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期見直し路線の運行計画について (2)i バス第Ⅲ期見直し路線の運賃協議会について (3)その他 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、令和 7 年度第 4 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ご理解ご協力を賜りまして、改めて感謝申し上げます。さて、前回の会議では、令和 7 年 9 月に 6 回開催し、延べ 107 名の市民の方にご来場いただきました市民意見聴取会等の結果や、新 C コースのソコラ若葉台付近の運行ルートの変更等について、皆様とご協議をさせていただきました。本日は次第や資料に基づきまして、i バス第Ⅲ期見直し路線の運行計画等について、見直し路線 B コースの百村堅台のコース変更について、見直し路線の今後の運賃検討について及び見直しに伴う現行の D・E コースの運休について等、事務局よりご説明をさせていただきます、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。お集まりの委員の皆様におか

れましては、本日も多くの議題で大変恐縮でございますけども、令和8年4月からのiバス第Ⅲ期見直しに向け、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、冒頭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 バス第Ⅲ期見直し路線の運行計画について

会 長：お手元の次第に沿いまして、初めに3の議題の(1) i バス第Ⅲ期見直し路線の運行計画についてになります。この議題につきましては、11月20日に開催した市民代表者合同検討会、11月25日に開催したバス事業者検討会において、それぞれ市民代表者委員あるいはバス事業者委員の方には、事前の説明と協議を行っている。またその他の委員の皆様にも、市民代表者合同検討会での議事録と併せて本日の資料を事前に送付し、ご確認をいただく形にさせていただいている。お送りした資料にも記載したとおり、資料1及び資料2については、資料3以降の協議時間を確保するため、事務局からの説明を省略してご意見ご質問を受ける形にしたいと思うがいかがでしょうか。

委 員：異議なし。

会 長：ありがとうございます。それではそのようにさせていただき、ご意見ご質問等がございましたらお願いしたいと思う。

小田急バス労働組合（以下、小田急組合）：発車の時間等もある程度決まってきたが、実際に運行していく中で、やはり時間通りの運行というのは一番目指すところ。各バス停の時間はある程度現行のものをそのまま落とし込んだような形にはなっているが、やはり途中で渋滞等があると、どうしても遅れてしまう。そのため少し時間を変えられないかなというのと、あと一番は、新しくやる平尾循環のところのバス停で平尾（北側）、平尾（南側）というところがあるが、そこがどうしても土曜日に渋滞がひどいので、何とかしなければ時間通りに運行できないと思っている。そこで提案というか、運行する側からの目線でのお願いだが、現状で新百合ヶ丘駅に向かっている方の平尾（北側）のバス停というのが、要は大型の（路線）バスとiバスで使っている場所が同じだが、バスベイも広く取ってあるので、可能であれば、大型とiバスのバス停を分けていただけると、バスを運行する側からも、iバスに乗るお客様がいらっしゃらないなというので通過できる。現状だとお客様がいればとりあえず止まるが、やはり大型を待っているお客様が多く、iバスにはほぼ乗らない。渋滞していると、道に合流するのにも時間がかかり、より遅れてしまうことになるので、そこを何とかご検討いただけないかなというところである。

事務局：こちらの運行時刻は、iバスを使って実際に試走して確認はさせていただいているので、お申し出事項については今後このダイヤで実際に運行してみて、そういったバスのバス停部分について分けたり等、必要な事項がやはり必要だということになった段階で改めて検討させていただく形でご協議いただきたいかなと思うが、いかがか。

小田急組合：実際に運行してみて、その後問題があったら改善していくというのはもちろんいいけども、現状で混んでいるというのもあるので、できればいいものを皆さんで集まって作りたいと思っており、実際に運用してからというのも分かるが、現段階でも既にちょっと問題はあるのかなと感じている。

事務局：令和8年4月から新路線で運行するために今運行計画を作っており、運輸局の申請も迫っているので、お示ししたダイヤでまずは進めさせていただく。先程申し上げたとおり、実際に運転手さんからの懸念事項ということではあるので、引き続きそこは確認させていただくという形で進めたいと思うので、よろしくお願いしたい。

小田急組合：はい、ありがとうございます。

会 長：それでは今日の段階でそういうご意見をいただいているということを経理の方でも把握した上で進めていただければというふうに思う。

小田急バス（以下、小田急）：先程同じく小田急の河原委員から所要時間の発言がありまして、運転手の立場からというところと、私の方からは計画上の担当者ということで、ちょっと意見を言わせていただく。今回の見直しはルートが変わるということもあり、ルートを検討する中で、BコースもCコースもより安全に便利にということで、当初の計画からCコースでいえばソコラ若葉台の回り方が変わったり、Bコースでいえば堅神社のところに新規バス停としてルート変更をさせていただいたが、そんな中で河原委員も一緒に所要時間の調査を稲城市も含めてやった。渋滞していない時は、調査のとおり走れるのだろうなというところが調査もして感じている。ただ、河原委員がおっしゃったとおり、土曜日の平尾付近の渋滞というのは皆さんご存知の方もいるかなと思うがなかなかもので、新百合ヶ丘に行くのに1時間近くかかってしまうということもある。そのため、今回新たなルートを走らせていただくというところで、皆様にいろいろお力添えいただいて、こういった形までたどり着けたけれども、今後とも同じ課題として、特に土曜日は道路が混み合うというところは、私も現場管理している頃から認識しているので、ちょっとまず走ってみてというところがあるけども、引き続き土曜日がより良いダイヤになるように、皆様にはすみませんが、また来年以降も継続的に一緒に前向きに考えていただけたらと思うので、意見というよりお願いという形ですが、よろしくお願いいたします。

事務局：先程の繰り返しになってしまうが、その辺は今後ともバス停の件についても、運行時間についても注視していき、必要が生じた場合はこちらの地域公共交通会議で議論していきたいと思っているので、皆様よろしくお願いいたします。

委 員：新百合ヶ丘にたまに行く時に、確かに今おっしゃった土曜日・日曜日は非常に混むということとはわかる。ただ、何て言うのか、バス停の数を増やすことはないのだろうと思うが、（バスベイが）長くあるから前の方を普通のバスで、後ろをiバスとかそんな形で考えたらいいのでしょうか。もう一つアイデアとして、素人のアイデアなので大したアイデアではないが、例えばiバスに乗る人は、ボタンがあってボタンを押しておけば、iバスは止まると。そうでない人は普通のバスに乗るとか。新百合ヶ丘方面に走るドライバーとしては、バスが止まる場所を増やして欲しくないため、そういったところを少しアイデアを出し合ってやられたら、今のままでもっと改善するのではないかなというふうに思う。意見としてこうしてくれということではない。

会 長：ありがとうございます。参考意見としてということでよろしいか。

委 員：はい。

会 長：よろしければ、資料1・資料2にあるiバス見直しのルート・ダイヤにつきましては、基本この形で今後の準備を進めさせていただくという形にさせていただければと思う。

委 員：異議なし。

会 長：それでは、iバス第Ⅲ期見直し路線の運行計画についてのうち、資料3及び資料3の追加資料の説明を事務局からお願いいたします。

事務局：ここからは資料が内容的にもボリューム的にも多く、時間にも限りがあるので、要点を絞った上で説明をしていくとともに、途中途中で一区切りを入れて、皆様方のご意見をこまめにお聞きしながら進めていきたいと思うので、よろしくお願いいたします。

<資料3を読み上げる>（市民代表者合同検討会・バス事業者検討会でも同じ内容を説明済み）

委 員：資料3の1ページ、令和7年度第2回の地域公共交通会議の運賃についての小田急の説明で、路線バスと競合しているエリアもあり云々のところで、市に協力する形で200円のままでというお話があったが、これだけ聞くと非常に美談に聞こえるけども、私個人としては本当にいいのかなという気持ちを抱いている。というのはやはりずっと200円でやってらっしゃるということで、競合する路線というお話があったが、実際に見るとこの200円という運賃に引っ張られて、実は武相

運賃ということで、その他の路線の料金も 200 円に据え置きされているのではないかという印象を受ける。例えば私は若葉台地区だが、路線バスの若葉台循環とかも 200 円のままだ。そうするとこの 200 円に合わせてずっと市に協力するということで、それを続けて値上げを控えられるというか、そういうことがないのかちょっと心配になる。住民としては安いのは非常にウェルカムだが、やはり若葉台地区も減便があったりだとか、そういうことがあるので、できるだけ現在の便数をキープした形で、長く現在のサービスを継続していただきたいという思いがあり、ぶっちゃけて言うと別に稲城市に気兼ねしないで必要な値上げはやってほしいというのが個人的な意見である。

事務局：今のご意見としては、路線バスとの運賃差が 50 円出ている中で、i バスの運賃を上げた方が、路線バス等を維持していくための必要な措置なのではないかということだと思うが、我々としても 200 円のままだという形になると、差が出てしまっている部分もあるが、今回の見直しでは、7 台で運行していたものが 5 台に減ってしまうということを踏まえて、料金的なものについては据え置きという考えで進めていきたいと思っている。今後については、また路線バス事業者とも協議しながら、運賃については地域公共交通会議の中で必要に応じて図っていききたいと思うので、よろしく願いたい。

委員：i バスの運賃は据え置きでいいが、他の路線バスの必要な値上げはやってほしいという意味である。

委員：現行の i バスでシルバーパスの方からお金が出ているのか。

事務局：すみません。これから追加資料の方でもちょっとご説明しようと思っているところだが、先ほど説明した資料でいうと、資料 3 の各コースの収支率のところを見ていただきたい。新規コースにした場合に、運賃補償の交付がなくなるという形になっているが、今回 i バスは、第Ⅲ期の見直しをやっていて、それ以前にも 2 回見直しをしている。最初は全てのコースで交付を受けられていたが、新規コース扱いになった部分があり、それが今でいう A・C・D・E コース。現行の B コースだけ 61%と収支率がいいのは、ここは以前からコースが変わっておらず同じ路線免許でやっており、ここだけは継続して交付を受けているためである。

委員：先に進んでしまって申し訳ないが、資料 3 の追加資料（東京都シルバーパス条例施行規則）の中で、コミュニティバスをシルバーパス適用に含めないとする根拠として、地方公共団体、民間その他の団体の委託を受けて乗合旅客を運送する運行系統と記載されているが、これだとなくなもらえないような感じなのだけれども、小田急の運行ということで、今シルバーパスの方はいただいているという考え方でいいのか。

事務局：このシルバーパスの適用は厳格になっているというか、この条項を含めて今他の市町村でも以前より変更のないコースは、交付を受けている。この新規コースになった段階で改めてこの条項を照らし合わせて適用を図っているというのが説明になると思う。

委員：新規コースという考え方がちょっとよくわからない。これは多分東京バス協会がそういった分配をやられていると思うけれども、なぜ新規路線というのは運賃補償が交付されないのか。

東京バス協会：東京バス協会は東京都福祉局から指定団体としてシルバーパス事業をやっている。そもそもシルバーパス制度はコミュニティバスができる以前からあり、その後にコミュニティバスができた。コミュニティバスは基本的にはシルバーパスの対象ではないとなっている。ただし、周囲のバス路線と同等の運賃を収受していて、かつ自治体と事業者の協議が調えば使用することができ、運賃補償と使用可否は別の話になっている。ただそれ以前にシルバーパスを使えた路線というのは、そのまま使用も補償も対象となっており、実際そのようなコミバス路線も一部ある。今後元々使えた路線はそのまま補償の対象となるが、それが例えば路線の廃止や大きな改変を含めて路線の形が変わってしまったりすると、「新規路線」となってしまう補償の対象外になってしまう。

事務局：現状運賃補償がもらえていない B コース以外のコースは、小田急との協議の上、シルバー

パスの適用はしている。運賃補償はもらえないため、その部分は市が持ち出しをして運行経費の中で支払っている形になっている。そういった中で複数の問題が特に絡み合っている南観光の運行予定コースの運賃については、100 円にするという提案を市民代表者合同検討会でさせていただいたが、そのロジックが分かりづらいとのお話があったため、今回追加資料を用意した。

＜資料 3 の追加資料①、追加資料②（ページ番号 5）、参考資料②の一部を読み上げる＞

参考資料②の都政新報の記事から読み取れることだが、利用者が支払っている年間負担額（住民税非課税者 1,000 円、その他 12,000 円）は、実際のシルバーパスの利用実態に伴った金額ではないため、バス事業者に交付されている運賃補償には不足が生じていることになる。

委 員：市民代表者合同検討会で非常に皆さんから多くの質問が出たところだが、はっきり言ってせっかく 9 月に市民に対してパネル展示だとかで路線の説明をする機会があった訳なので、この話も本来であれば、その時にこの会議のメンバーだけでなく、広く市民にも周知すべき問題だったと思う。それができなかった、あるいはしなかったのはなぜか。

事務局：すみません。こちらのシルバーパスの問題や南観光では交通系 IC の導入が難しいこと等は協議を進めていく中ではっきりしてきた。まず今回の見直しの一番大事なところというのは、7 台で運行していた路線を何とか少しでも市民の皆さんへの影響を少なくするために、少しでも確保していこうと。その中で小田急に 3 台やっていただけることになり、さらに追加で何とかならないかということで、いろいろと調整した結果、南観光に何とか 2 台やっていただけることとなった。ところが南観光では IC が使えないという問題があとから分かってきた。IC が使えることを優先するよりも、i バスの台数を確保することを重要視して事務局として進めていく必要があると思っていたので、今回は先に路線等を固めていく形で協議を進めてきたところである。

委 員：私としてはその説明で十分理解ができたけども、一般の市民の方にもそういった説明を広報なり何なりしっかりしていただきたいと思う。それと P A S M O の件について、これは素人考えだが、今コンビニでもどこの商店でも P A S M O で決済は簡単にできる。だから決済手数料は取られるかもしれないが、そういったレジ向けのシステムを何かちょっと流用するみたいな形で P A S M O が使えるだとかそういったことが技術的にできないのかということをごどこかで検討していただけないものかなと思う。

事務局：市民の皆様方にはこういった料金の関係はしっかりと背景にあるところからご理解いただくように説明してきたいと思う。また P A S M O 等の交通系 IC の導入は今回のところ南観光路線ではなかなか難しいということだが、諦めずに何らかの形で交通系 IC の導入が図れるかどうかというのは、継続して協議は進めていきたい。

委 員：私の方も市民代表者合同検討会で前回随分言わせていただいたが、今この追加資料の説明で、本来のところ最後まで全部説明していただきたかったのだが、まずページ番号 4 のところで、いろいろ流れが書いてあって、先に言ってしまうと、小田急の方が 200 円で南観光の方が 100 円ということで、これ i バスを否定するとかいう訳ではないし、南観光に受けていただいたことは非常にありがたいと思っているところなのだけでも、このページ番号 4 のまず一番下の箱の中。公平な受益者負担が可能と記載されている。この辺ちょっと後ろの方へいかないと話が分からなくなってくるかと思うが、先日もちょっとお話ししたけども、小田急のところは 200 円でシルバーパスは無料ということと、それでページ番号 7 の方にちょっといってしまうと、これ後で説明していただくのでちょっと先走ってしまっただけで申し訳ないけども、200 円と 100 円とこうあるが、シルバーパスの利用者が半数いらっしゃる中で、シルバーパスの適用をしないで皆 100 円にすることとか、例えば 100 円の南観光の方の小児の手帳所持者、これ本来 25 円で乗れるところが 4 倍の 100 円で乗るような形で行っていいのかなというふうに思う。後ほど説明いただけるが、こういったことで負担としては公平になるということではあるけれども、それはトータルで見て公平になる、市の歳出という面では公平になるかもしれないが、先ほど別の委員からお話があったように市民の方全体が納得す

るのかどうか。この辺先日も言ったがダブルスタンダードがあってもいいのかどうかというのが、私としては非常にいかななものかと思う。後ほどまた説明が残り2枚あると思うけども、その辺ちょっと詳しく教えてもらいたいと思う。

事務局：すみません。この後説明を進めていく中で話していく予定だったが、今お話があった、小田急と南観光で料金システムが違いダブルスタンダードになるということは、市民代表者合同検討会でもそういう議論をさせていただいて、事務局としましては、今回の4月の段階の見直しについては、100円とかというものにはしないで、まずは小田急と南観光で同じく200円の形で進めたい。資料としてここに100円と出てしまっていたが、そういうふうに進めるつもりでは今のところない。シルバーパスが完全にIC化される令和8年10月までには、改めてそれを踏まえた料金形態というのを、地域公共交通会議の中で協議して、皆さんと一緒に定めていきたいと思っているので、よろしくお願いしたい。

委員：では説明を待ちますけれども、当面は200円で変わらずということではよろしいのか。シルバーパスも10月までは見せるだけですもんね。

事務局：4月の段階では南観光はICが使えないということ以外は、今と同じような状況になる。

委員：令和8年10月ぐらい、はつきりまだわからないだろうが、そのぐらいまでは形態としては同じということなのですね。

事務局：はい。シルバーパスが完全にIC化される時に、それに応じたものにしていく必要はあると思っています。

委員：わかりました。すみません。先走ってしまいまして、ありがとうございます。

会長：では残りの資料を先に説明してください。

<資料3の追加資料②（ページ番号5・6）、資料4-1・4-2に沿って説明>

説明概要：東京都シルバーパスの運賃補償の原資は、東京都シルバーパスの購入費であり、年額は一人12,000円、住民税非課税者は1,000円である。シルバーパスの適用路線では、購入したシルバーパスを提示することで、無料で乗車することが可能。現行コースはBコースのみ運賃補償の交付を受けており、その他のコースと比べて収支率が61%と高くなっている。Bコースで受けている運賃補償の実態はどうかというところを棒グラフにした。左側の運行経費と運賃収入は現在のもので、右側の運賃収入は、運賃補償がもらえなくなった場合のものである。路線見直しにより現在の運賃補償額7,998,840円の交付がなくなるので、その負担は市から運行事業者に交付する運行補助金の中で市が負担することになる。インターネット上で、東京都の令和7年度主要事業予算書というものが公開されており、それによるとシルバーパス交付の予算として、令和7年度は229億7700万円、令和6年度は213億6500円が計上されていることが分かる。緑と黄色の表は、小田急が受領しているシルバーパス運賃補償交付金額とiバスBコースの交付がどうなっているかというところをイメージしたものである。参考資料②の記事にもあったとおり、利用実態に合っていない交付額になっているということなので、シルバーパスの実績としては緑の枠全体が本来あるものとしたイメージになる。小田急としても交付されているのは利用実態に合っていない額（約11億円）であり（利用者全部の交付金はもらえていない）、バス事業者も持ち出しが発生していることになっている。小田急が交付されている金額の中から稲城市に交付しており（iバスBコース分）、それが0.98%くらいなので、それを水色の細い線でイメージしている。

iバス利用者の内訳は、約50%が東京都シルバーパスの利用者となっている。今回の路線見直しにより、東京都シルバーパスの適用に伴う運賃補償の交付がなくなるとした場合、市が運行事業者に交付する運行補助金の額は、東京都シルバーパスを適用して大人運賃200円、東京都シルバーパスでの乗車は無料とした場合と、全ての利用者から100円の徴収とした場合（シルバーパスや各種割引の適用はなし）とでは差はほとんどない。今回のiバス第Ⅲ期見直しにあたっては、「長大な路線の見直し」、「重複区間の解消」などの見直し方針を元に新たなコースを決定したが、そうした

中で収支への影響を試算したところ、現行 i バス路線の令和 6 年度の利用実績と比べ、令和 8 年度の利用者は 267,053 人少なくなるという予想となった。この 267,053 人全てが路線バスに移るという訳ではないと思うが、ある程度の人数が i バスから路線バスに利用方法を変更すると思われる。i バスから路線バスに利用者が移行した場合、路線バスと i バスの運賃差は 50 円であり、その分は路線バス事業者の収益増になるのではないかと考えている。シルバーパスの利用者も路線バスに移ると思うが、先程の説明のとおり、バス事業者もシルバーパスの利用分全ての運賃補償が交付されている訳ではないので、その分については増にはならないと考えている。令和 8 年 10 月の次回東京都シルバーパスの更新までは、パスを見せて乗車が可能であることから、i バス第Ⅲ期見直し路線については、小田急、南観光の両路線ともに現行の運賃での運行を提案させていただきたい。また、令和 8 年度 10 月以降の運賃のあり方については、シルバーパスの IC 化の運賃補償の取り扱いがどのようになるのかを見極めて、改めて地域公共交通会議で議論をさせていただきたい。

委 員：追加資料②の最後のページ番号 7 の真ん中のところの 200 円の運賃収入について、これ想定として 70 歳以上のシルバーパスが 1 名とそうでない 70 歳未満が 1 名の場合と、利用者全て 100 円で計 2 人の乗車があった場合は同じ運賃収入になるということだが、こうなった場合、シルバーパスの適用を本来受けられるのではないかと、向こうの地域では受けているよということで、何度も言っているが、ダブルスタンダードになってしまう。例えばバスに乗る時に運転手と揉めるようなことがあってそれで遅れてしまうとかそういうことも想定されるのではないかとこの前の会議でもそんな話をさせてもらった。当面 200 円ということで、これはちょっと行き過ぎな質問かもしれないが、そういうことがちょっと一つこれ質問でもあるが意見でもある。それからこの財源、約 800 万円が入ってこなくなるということだが、それ以上に市の負担というのは補助金が多いので、この辺の特に入ってこない約 800 万円などの考えで、例えば市の方の予算の中で歳入でいうと交付税とかそういうのに該当しないかもしれないけども、そういった歳入の獲得の努力やあるいは歳出削減、今ギリギリのところで行っているのかもしれないが、そういったもので対応できないのかなんていうふうに思ったりもするが、その辺はいかがか。

事務局：最初の質問については、4 月の段階では 200 円で、10 月に向けてどうやっていくのかというところで、200 円と 100 円という異なる運賃にするのはなかなか理解が得られないのではないかなというようにご意見だと思う。それを踏まえて、皆様方と一緒に一番いいものを市民の皆様理解していただけるように考えていきたいと思っている。現段階ではまだどういうふうにしたらいいいのか具体的なものはないが、何とかいいものを作り上げていきたい。また財源の関係で、シルバーパスの補助金がもらえなくなると、(昨年度の実績ベースだと)市の負担が約 800 万円多くなるが、いろいろ特定財源等も充てられるものがあれば、そういうものを考えて、東京都の補助金等も活用していきたいと思っており、なるべく市の財政的な負担を軽減できるような形で財源を組んでいきたいなと思っている。

京王電鉄バス（以下、京王）：シルバーパス IC 化後の運賃はこれから検討されるというところなので、ちょっとそれを踏まえて現段階でのバス事業者としての意見表明のような形になるが、やはり先程からお話として出ているダブルスタンダードのところ。これはかなり十分注意した上で議論を進めていかないといけないと思っている。i バスの中でも運賃格差ができるということと、あとは路線バス等の部分もそうである。路線バスに関していうと、やはり人件費の高騰や、そういったところも含めて今後も運賃の改定というところはいくらか続いていくような流れもあるし、そういったところも踏まえると、やはり利用者に対して適切なご負担を求めていく、そういったところは公共交通の維持というところでは非常に重要な考え方になってまいるので、このあたりの論点を無視して一律 100 円というところはちょっといささか乱暴なのではないかなというふうには感じる場所である。一方でシルバーパスの適用がないというところに対して真摯に対応すると

いうところは、非常に反対側の側面として大事な論点だとは思いますが、ここに対して何かしらの解決策、一例だが市の方でシルバーパス対象者に対して、iバスに対して割引、あるいは無料化できるような制度を敷くとか、これはこれで市の方の負担はあるところではあるが、そういったところも踏まえた中で、公平な受益者負担というところについては、よくよく議論検討をこの会議の場で深めていっていただきたいなというところである。

小田急：京王と同じような話にはなってしまうが、運賃についてコメントさせていただく。運賃のダブルスタンダードというのは、やはりなかなか慎重に進めた方がいいかなというところがある。市民代表者合同検討会があり、その後バス事業者検討会があって今回の地域公共交通会議があるという流れがあるが、私達もバス事業者検討会で稲城市のご提案を聞いて、今日と同じ意見で京王も当社もちょっとそれは難しいのではないかないうところをお話させていただいた。市民代表者合同検討会でもそのような意見が多かったということは稲城市の方からも伺って、こういう運賃というところは結構慎重に扱わなければならないのかなというところが今回こういった議論を経て会議のメンバーで共有できたかと思うので、来年度以降稲城市がおっしゃるようにシルバーパスのIC化等課題が山積みで、当社と南観光でどう向き合っていくかというところは非常に難しい問題になるかと思う。その際も稲城市としてもシルバーパスをなるべく使えればということでICを使える道を探っていただいていると思うが、それができない場合というのはもしかすると、当社も南観光とともにシルバーパスを使えないという可能性も含めての検討が必要になるかと思う。来年そういったところも含めて難しい検討が迫っているというところで、また引き続き皆様のご意見などを伺いながら当社としても責任を持ってバスの運行について、今後、参加させていただきたいと思うので、よろしくお願いいたします。

事務局：今後はこちらの議論についてはこの地域公共交通会議で皆様と議論していきたいというところがある。一点確認という意味も含めてだが、コミュニティバスの運賃については、協議運賃という制度でやっていると思うので、こういった地域公共交通会議の議論の中で決めていけるものであると思う。そういった面からも協議運賃ということを前提に議論していく必要があるのかなというところは、コメントしておきたい。

会 長：運賃のあり方、どういう方針で行くか辺りのところまでは地域公共交通会議で議論させていただき、最終的にいくらにするというところは後で運賃協議会の説明があるが、運賃協議会という制度があってそこでやることになっている。こういう方針でいく、こういう運賃のあり方でいくというところまでは、ここで議論させていただくので、引き続きよろしくお願いいたします。ちなみに私もダブルスタンダードについての考え方は風間委員と一緒に、基本的にダブルスタンダードはなしだなと私は思っている。会長が意見として言うのはあまり好ましくはないかもしれないが、一応ちょっと申し上げておきたいと思う。

委 員：運賃に関しては、南観光も大人 200 円、子供が 50 円ということで、南観光と小田急と何が違うかは、南観光がICカードは使えないだけという考え方でよろしいのですね。

事務局：はい。

委 員：あと今日いただいた資料の中、資料 4-2 のところで、子供の各種手帳所持者のところが横棒になっているが、これはその下を見るとその他の割引制度の適用を行うという形になっている。これは割引されて 25 円になるのかどうかを教えてください。

事務局：すみません。記載の漏れになる。各種手帳所持者は半額なので、50 円の半額だと 25 円になるが、料金機では 10 円未満の現金の取り扱いができないので、こちらについては、30 円になる形での適用になると思う。記載を変更して、改めて皆様の方にご提示したいと思う。（※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：この表に一行追加され、小児の各種手帳所持者で現金支払いの場合は、30 円ということか。

事務局：はい。

会 長：今資料の 4-1・4-2 までご説明をいただいたところで、これは協議が整ったことを証明す

るその証明書の案という形で記載がされている。今までにあったように南観光が運行する路線について、当面この見直しの段階での運賃形態については、小田急が運行するものと同様、つまり現行とおりの形でということで整理がなされている。このような形でこの後運賃協議会があってそこで運賃を最終的に協議する訳だが、それを開催した上で、運輸局への申請手続きに向けて進めるということで、ご承認いただけるかどうかについてお諮りをしたいと思う。そのような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す。そのような形で進めさせていただくので、よろしく願いをいたします。それでは次に資料5の説明を事務局からお願いしたいと思う。

<資料5を読み上げる>

委 員：市民代表者合同検討会でも要望したが、この期間は走らないということになるので、事前に早めに周知の方は徹底していただきたい。

会 長：はい。それは大切なことですのでお願いしたいと思う。他に意見はないようなので、そのような形で3月16日以降、運休により4月からの準備にかかっていたということにさせていただきたいと思う。

(2)i バス第Ⅲ期見直し路線の運賃協議会について

事務局：運賃協議会の開催日について、会場の確保がなかなか難しい中、令和8年1月19日（月）午前9時から12時と、1月20日（火）午前9時から12時に会場を確保しているので、急な申し出で申し訳ないがそのどちらかをお願いしたい。出席委員としましては、市民代表者の方、運行事業者である小田急と南観光、運輸局の小林委員、稲城市の4者になる。申し訳ないがこの2日間で出席できる委員の方が多いところで、開催させていただきたい。

⇒令和8年1月20日（火）午前9時からに決定。（※運賃協議会の開催通知の送付時に、午前10時から開始に変更）

会 長：この運賃協議会の決定事項を、稲城市地域公共交通会議に報告する必要がある。この開催について事務局から説明をお願いしたい。

事務局：こちらの運賃協議会の開催日について、1月20日で決定いただきありがとうございます。運賃の協議を調えた上で運輸局へ申請する必要があるが、地域公共交通会議に報告して初めて調ったということになるので、運賃協議会の構成員でない方も含めて、運賃協議会と同日に地域公共交通会議を书面で開催させていただきたい。

会 長：つまり、こういった対面の会議を地域公共交通会議として開くのではなくて、地域公共交通会議のメンバーには、書面でこれを報告するという形のご提案である。それでよろしいでしょうか。

委 員：異議なし。

会 長：それでは令和7年度の第5回稲城市地域公共交通会議につきましては、書面開催とさせていただきたいと思う。

(3)その他

委 員：京王にお願いということになるかも知れないが、実は先だって、市長のタウンミーティングの時にも、皆さんから意見が出された。今従来の京王の運行については、昨年一昨年ぐらいから便数が減ってきて、これはある程度致し方ない部分もあるのかなとは思いますが、朝の運行で、若葉台から、南多摩駅に運行していただいているのが何便かある。逆に夜、今回iバスが、縮小されて、午後6時以降、南多摩駅から向陽台とか若葉台の方に、もちろん長峰もそうだが、行くバスがなくなる。きちんとした数字を把握しておらず申し訳ないが朝は3便ぐらいあったと思う。あれを逆に

夜7時8時台に、若葉台行きで運行していただけたらありがたいかなという意見がタウンミーティングの時にもあった。行きは連れて行ってくれるが、帰りは連れて帰ってくれないと、これはおかしいのではないのかということで、市長にもかなり相当みんな言っていた。市長もその点については、よく地域公共交通会議等でご発言くださいというような話もあったものなので、一つ、ぜひよろしくお願いします。

京 王：ご意見いただきましてありがとうございます。その路線の話は前からこの会議の場でも度々ご意見として承っているところだが、なかなか今トータルの運行台数を増やすことは難しいため、既存のやりくりの中でうまくそういったことが実現できるかというところは、検討してまいるので、引き続きよろしくお願いいたします。

令和7年10月1日に開始したオンデマンド交通実証実験について

事務局：乗車人数は12月19日時点の実績として61人、アカウント登録者は12月16日時点の実績として271人という状況である。さらなる利用者獲得のため、支払い方法としてPayPayを追加し、また運行事業者である八幸自動車と協議の上、12月10日から運行開始時間を30分早め、7時30分からの運行としている。運行時間等の変更について、時間短縮のため書面で地域公共交通会議をやらせていただく可能性があることを市民代表者合同検討会やバス事業者検討会にてお伝えしていたが、運輸局に確認したところ、運行時間の変更については地域公共交通会議を通す必要がないとのことだったので、事後のご報告となってしまう申し訳ないが、ご了承いただければと思う。運行時間の拡大と支払い方法の追加については、長峰・向陽台地区にチラシをポスティングした他、市ウェブサイト、稲城市メール配信サービス、稲城市公式Xにてお知らせした。前回の地域公共交通会議において、Iのまちいなぎ市民まつりでPRブースを出展する予定であることをお伝えしたが、予定通り10月25日・26日にPRを実施した。その他に行った周知活動として、11月中旬～12月上旬の週末に、稲城市役所・市立病院・中央図書館・総合体育館・スーパー三和稲城店・ウェルパーク稲城向陽台店にて、チラシ配りやサービス内容の説明、アカウント登録の補助を行った。また、12月10日よりInstagram・Facebook等のSNSにも広告を配信している。実証期間は残り1か月ちょっととなったが、来年1月上旬にも市役所等でPR活動を予定するなど、少しでも多くの方に利用していただけるよう、引き続き努めてまいる。

会 長：何かご質問やご感想、あるいは何か利用促進のアイデアはあるか。残念ながら数字的には決して良い数字を上げているわけではないので、皆さんからいろいろなアイデアをいただきながら、今後進めていかなければならないかなとは思うが。

委 員：特になし。

会 長：何かまたございましたら、ご意見いただければと思う。

事務局：本日の地域公共交通会議で路線とダイヤが最終決定し、来年1月20日の運賃協議会を経て、運賃も含めて全てが決定となる。その後決定した路線等につきましては、周知をしっかりと図っていただかなければならないが、まずは稲城市議会への報告や市の広報等によって、市民の皆様への周知を行うとともに、説明することを考えている。詳細については、今後決まり次第、広報等でお知らせしていきたいと思うので、よろしくお願いいたします。

4. その他

小田急：年末年始のダイヤのご案内だけこの機会にさせていただければと思う。事業者によって多少違いがあるかもしれないが、12月29日の月曜日は日曜ダイヤで運行させていただく。流れとしては12月28日の日曜から1月4日の日曜まで、1週間休日ダイヤが続くというような形になるので、ご利用の際にお気をつけいただければと思う。京王も稲城市では同じということなので、よろしくお願いいたします。

以上