

議事録要旨（案）

会議名	平成 28 年度 第 2 回 稲城市地域公共交通会議
開場日時	平成 28 年 7 月 6 日(水) 午前 10 時 00 分～午後 0 時 20 分
開場場所	稲城消防署 3 階 講堂
出席者及び 欠席者	<p>(委員)</p> <p>鈴木文彦会長、川島幹雄副会長、今野浩児委員、岡村淳委員、 田崎達久委員、伴ノ内生香委員、藤原廣彦委員（代理渡辺文広氏）、 進藤直人委員、田渕昌男委員、小泉彩委員、笹久保弘委員、 藁粥忠委員、後藤田英俊委員、馬場栄次委員、牛尾陽一委員、 堀田耕一郎委員、亀山茂委員、尾崎行雄委員（代理藤澤大輔氏）、 諏訪光利委員（代理福島豊氏）、鈴木秀治委員、西山誠委員</p> <p>(事務局)</p> <p>都市建設部長 吉野、管理課長 中島、 管理課交通対策係長 宇田、管理課主事 高柳</p> <p>(欠席者)</p> <p>永山輝彦委員、大槻まゆみ委員、北口隆一委員、川崎信一委員、 植木修委員</p>
会議次第	<p>○都市建設部長挨拶</p> <p>○新委員紹介</p> <p>○議 題</p> <p>1 これまでの検討経過・・・・・・・・・・・・・・・・資料 2</p> <p>2 第Ⅱ期見直し路線案の検討について・・・・・・・・資料 3、資料 4</p> <p>①長峰中央通りの運行</p> <p>②南多摩スポーツ広場への運行（i バス・路線バス）</p> <p>③丘の湯路線の運行経路の再確認</p> <p>④ i バス見直し路線案の廃止経路について</p> <p>3 各コースの名称等について・・・・・・・・資料 3</p> <p>4 今後のスケジュールについて（報告）・・・・・・・・資料 5</p> <p>・市民説明会の開催について</p> <p>5 ワゴン車等の運行について</p> <p>6 その他</p>

1. 都市建設部長挨拶

吉野部長 皆さん、改めましておはようございます。都市建設部長の吉野でございます。

本日はお忙しい中、平成 28 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誠にありがとうございます。

日ごろより稲城市の行政にご理解、ご協力を賜りまして感謝申し上げます。

前回会議を開催いたしました5月 19 日から約1カ月半という短い期間の間に3回の検討会を開催させていただき、そして本日の会議ということで第Ⅱ期見直しがここまで進んできておりますのも、稲城市地域公共交通会議及び検討会にご参加いただいている皆様のご尽力のたまものと考えております。誠にありがとうございます。

本日は、各検討会で審議されてまいりました経過をご報告させていただいた上で、後ほどご説明させていただきます市民説明会の開催に向けて見直し路線案についてさらに議論を深めていただきたいと考えております。

また、見直し路線の実際の運行のためには、コース名称の決定やバス停の設置、ダイヤ編成などが今後の課題となってまいります。さらには、i バスが運行できない区域についても検討を深めていく必要があると考えております。本日はこういった点についてもご報告などしてまいりたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

なお、市議会の関係でございますが、所管委員会であります建設環境委員会では「バス公共交通の第Ⅱ期見直し状況等について」につきまして、5月9日に引き続き7月 13 日に現在までの見直し状況等をご報告する予定としております。第Ⅱ期見直しに向けまして、事務局一同今後も精いっぱい努力をいたしまして見直しを進めてまいりたいと考えておりますので、引き続きご理解、ご協力のほどをよろしく願いいたします。

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。本日はどうぞよろしく願いいたします。

2. 新委員紹介

小泉委員、牛尾委員より挨拶

3. 議 題

会長 皆さん、おはようございます。

これから第2回の稲城市地域公共交通会議を始めさせていただきますが、これまでにiバスの見直しの路線についてさまざまな議論をいただいた中で、多数あった案の中からほぼ絞られてきた段階でございます。その間、市民の皆さんにもご参加いただきながら細部にわたった検討をしていただいて、そして今日はiバス見直し路線案として提示をされているわけですが、今後の進行あるいは当初の見直しの計画等を勘案しますと、今日この会議としての見直し路線案はほぼ確定をしていければなというふうに考え

ております。そのことによって、最終的な合意の会議は次回になろうかと思
いますけれども、それによって具体的な準備に入っていただくというふうな
段取りを考えますと、今日の段階でこの見直し路線案というものを決定して
いければというふうに思いますので、改めての議論をよろしくお願いをした
いと思います。

(1) これまでの検討経過

※事務局より資料2に基づき報告

- ・平成28年度第2回市民代表者合同検討会(平成28年6月8日開催)において、
見直し路線案の経路の細部の修正を行った。また、市民への説明会開催について
検討した。
- ・平成28年度第3回バス事業者検討会(平成28年6月23日開催)において、見
直し路線案の修正部分について検討を行った。
- ・平成28年度第3回市民代表者合同検討会(平成28年6月30日開催)において、
見直し路線案の再度検討を行った。

会長 具体的な話については次の議題となるので、これまでの検討経過について
何かご質問あるいは意見はあるか。

(意見無し)

会長 それでは、議題(2)、第Ⅱ期見直し路線案の検討についてということで、
4つのテーマを1つずつクリアしていきたい。まず①長峰中央通りの運行に
ついて、事務局より説明をお願いします。

事務局 議題の順番では長峰中央通りの運行についてが1番目となっております
が、長峰連合会代表委員の到着が遅れておりますので、順番を変えさせてい
ただきたい。

会長 了解した。それでは②南多摩スポーツ広場への運行について説明をおねが
いします。

(2) 第Ⅱ期見直し路線の検討について

②南多摩スポーツ広場への運行(iバス・路線バス)

※事務局より南多摩スポーツ広場への運行について説明

- ・路線バスの運行については、バス事業者検討会にて、南多摩スポーツ広場への
運行の打診をしたところ、川崎街道上に停車する形であれば検討の土台にあげら
れるとの回答であったが、本件を多摩中央警察署へ相談したところ、交通量が多
いためバスベイの設置や施設内へのバス停設置など、路線バスの運行には検討と
時間が必要とのことであった。
- ・iバスの運行については、第Ⅲ期の見直しに見送るべきというご意見と、利用
する高齢者の方などのためにぜひ延伸してほしいというご意見がある。主な意見

として、乗り換え前提だと運賃が倍になるので、市域全体から乗り換えなしで行けるように、全路線で運行してはどうか。また、一度運行するとバス停の廃止は困難であり、もしも廃止となった場合、設置費用が無駄になるのではないかと。というご意見があった。一方、シルバーパス購入者は、無料で乗り換えができるため、利用対象を高齢者と考えると乗り換えを前提としてもよいのではないかと。また、バス停設置にあたり市が負担するのは舗装費用程度なので、大きな負担にはならない。とにかく一度運行してみてもどうかというご意見もあった。

・事務局案としては、現地を確認した際に自家用車で来場する高齢の方が多く、iバスが運行すればバス利用に切り替えを検討したいという声があったことから、高齢者の事故防止の観点からも、次期見直しまで、1台運行で本数の少ない（仮称）丘の湯路線で試行的に運行することで運行経費への影響を最小限に抑えつつ延伸できるものと考えている。他の路線利用者は乗り換えが前提になるが、70歳以上の方はシルバーパスを購入することができることから、乗り換えを前提とした運行でも差し支えないものと考えられる。

会長 それでは、今の南多摩スポーツ広場への運行について、事務局の案についてのご意見等はあるか。

委員 見直し以前の路線で市立病院から利用していた方がいたようだが、現在は中央公園や近隣の公園などで活動しているようである。路線が延伸されれば利用者が増えると思う。

 ニュータウン地区などは中央グラウンドを利用する方が多いようなので、（仮称）丘の湯路線の延伸という点も、良い。

 高齢者は近くに見えていても簡単に行ける人ばかりではないので、非常にありがたい案である。

会長 他に。

委員 基本的に事務局案に賛成である。テニス利用者も70歳前後の自家用車や自転車などを使う方が多いが、少しでもiバスに切り替えられればよい。まずは試行してみて状況を見た方がよいと思う。

 聖蹟桜ヶ丘からの運行だけでも良いので、路線バスの方も検討してほしい。

事務局 路線バスをというお話であったが、現状の東京都との協議図面ではiバスでぎりぎりの状況なので、路線バスの転回は難しそうである。

委員 転回せずに、ただ入ってそのまま出ることができるか。今後検討してほしい。

会長 他に。

委員 今回の見直しにあたって、延伸などはせずに、現状の課題の検討に終始するのがよいと考えていたが、事務局案などを聞いて、今がチャンスなのかも

しれないと感じた。延伸しない場合、これが2年後に検討の課題に挙がるのかどうかということも疑問である。

事務局から説明は無かったが、市立病院から南多摩スポーツ広場に寄って戻ってくるまで、3～4分で済み、ロスがほとんど無い。

高齢者などの交通弱者の社会参加という基本的な考え方に沿っており、今回の見直しでの追加経路があってもよいのではと思う。

会長 他に。

委員 少し気になるのが、病院を出てスポーツ広場に行く場合、川崎街道の右折が交通の妨げになるので、車線の拡張などしなければならないと思うが、そのあたりはどう考えているのか。

事務局 右折レーンが既に整備されている状況である。

入口の整備などについても、施設利用の際により安全に出入りできるように、現在、水再生センターの施設を管理している東京都、交通管理者である多摩中央警察署、稲城市の三者で改善に向けた調整をしている。

会長 今までのご意見から、今回の見直しの中で1路線を試行的に延長するという事で、概ね意見がまとまっているよう思われるが、試行ということはいずれ何らかの評価をして、それを本格的にするかどうかという議論はしなければいけない。そのことを認識したうえで、特に反対がなければ、緑のルートを試行的にスポーツ広場まで延伸するという事で案をまとめていきたいと思うが、よろしいか。

(全員賛成)

会長 では、そのような形で進めさせていただきたい。

それでは、長峰地区の代表委員もお見えなので議題の2の①に移りたい。事務局より説明をお願いします。

①長峰中央通りの運行

※事務局より資料2に基づき報告

・平成28年度第2回市民代表者合同検討会（平成28年6月8日開催）においてiバスの平尾団地から南多摩駅までの往復路線における長峰地区での西方向へ運行する経路は、現行のBコースの様に尾根幹線ではなく長峰中央通りを運行する方がよいのではないかとの意見があった。

・平成28年度第3回バス事業者検討会（平成28年6月23日開催）において、iバスの平尾団地から南多摩駅までの往復路線における長峰地区での西方向へ運行する経路は、長峰中央通りを運行すると路線バスとの競合があることから、尾根幹線を運行するようにしてほしいとの要望がバス事業者からあった。

・平成28年度第3回市民代表者合同検討会（平成28年6月30日開催）において

長峰中央通りの路線バスとの競合については、南多摩駅から長峰中央通りを経由して若葉台駅へ向かう路線バスの運行は平日の朝夕の通勤時間帯のみであるため、iバスの平尾団地から南多摩駅までの往復路線において、長峰中央通りを往復とも運行して欲しいとの意見があった。

会長 長峰地区での経路についてなにかご意見等はあるか。

委員 遅れて申し訳ありません。

現在、南多摩駅から長峰中央通りを通過して市役所に運行するBコースが廃止になることで南多摩駅から長峰地区に行くバスが減ることと、長峰地区から市役所に行く道が遠くなるというのが頭にあり、路線バスを使うように何とか住民に理解してもらおうと思っていたが、実際に発表すると、南多摩駅から長峰中央通りにバスが来なくなることに對して、困るという意見が出てきた。

そこで尾根幹線と長峰中央通り側を運行する本数のバランスを考えたところ、次の左回りは尾根幹線、はるひ野路線は長峰中央通りを運行することでバランスが取れるので問題ないと考えていた。

しかしそれが、念頭に無かった若葉台駅方面への路線バスと競合するということであり、私も路線バスの経営は地域に大事だと思っているが、はるひ野路線は上谷戸を経由するため時間がかかり、競合しないと思う。

一番気にしているのは、南多摩駅から長峰中央通りを通るバスがなくなるということである。地域としては、路線バスが運行するからiバスが減っても仕方ないと考えており、市役所へのアクセスが悪くなることをいかに理解してもらおうかを考えていたが、実際は路線バスは朝夕5便、平日のみということなので、現在のBコースの代わりにはならないとわかった。

Bコースで南多摩駅を利用している住民は増えており、行きは別のコースで行って、帰りはBコースで帰ってきているが、今後利用できなくなる。

総合体育館で降りて歩けばいいと考えていたが、身体障害者の方から実際にご意見があり、同様の方も相当いらっしやると思う。バス事業者も住民の利便性が第一と言われているので、ぜひお願いしたい。

もう一点、長峰地区では2つのiバスのバス停が廃止となる点である。特に長峰二丁目バス停が問題である。

資料4に廃止となる長峰二丁目や堂ヶ谷戸橋バス停は付近にiバスが運行する上谷戸体験学習館や長峰バス停があると書いてあるが、長峰バス停ははるひ野路線が西向きで尾根幹線を通ることになると、南多摩駅方面から来るiバスは無くなるため、代わりにならない。南多摩駅方面から長峰バス停を通るiバスがあるということは、長峰の南西部分全体の利便性に大きく関わることなので、ご配慮いただきたい。

長峰地区から市役所に早く行けるiバスが無くなり、今後、市役所利用目的の路線バス利用者が増えることも計算すると、はるひ野路線が長峰中央通りを運行することによる経営への影響はほとんど無いと思う。

南多摩駅から若葉台駅に行く路線バスが充実するまでは、この路線を生かして長峰中央通りを通していただきたい。

会長 事務局に確認だが、資料3の黄色のラインに長峰中央通りに双方向の矢印がついていて、尾根幹線の方が破線になっているが、この破線で描いている意味合いはということか。

事務局 先日の市民代表者合同検討会ではこちらを通らないという検討状況であったためそれまで実線だったものを破線させていただいたが、まだ決定していない部分ということで描かせていただいている。

会長 すると、いずれにしても尾根幹線を通るのは西向きのみで、ここで議論しなければいけないのはその西向きの2ルートについて尾根幹線を通すか、どちらも長峰中央通りを通すかということか。

事務局 左回りの青のBコースについてはこのとおりで、ここについては議論出でず、黄色の部分はどうするかということである。

会長 黄色いルートをどちらに通すべきかという点について、ほかにご意見等はあるか。

委員 利用者の方のために路線を維持し、守っていくという観点で事業者としての考えをお話しさせていただきたい。

今回の案で一番気になるのは、長峰中央通りの長峰・長峰小学校というバス停から若葉台駅方向の運行が路線バスと重なることである。

途中、iバスの方が多少遠回りにはなるが、混む道でもないため路線バスが来ない時間にiバスが来れば、それほど抵抗なくお客様はiバスの方に乗られると思う。

今まではiバスが尾根幹線を運行していたので最低限のすみ分けはできていたが、長峰・長峰小学校バス停から若葉台駅というこの路線の肝となる需要がある部分で、すみ分けができなくなると、路線全体の収支に与える影響というのは非常に大きく、事業者としては非常に抵抗感が強いというのが正直なところである。

については、可能であれば今までと同様の経路で運行し、今回の見直しの一つの趣旨でもある路線バスとのすみ分けをきっちりしていただきたいと考えている。

会長 他に。

委員 同意見である。

それに加えて、やはり市民の皆様の利便を高めていくというのも我々の使命ではあるが、民間の事業者であるため、経営を圧迫するようなことは差し控えたいと考えている。

路線網の検討にあたってはいろいろな意見が出るが、その意見全てを取り

入れるというのは非常に難しい問題ではあるが、I期見直しの際に、現在のDコースの坂浜地区のところは片側のみの運行になり、若葉台駅へ行きづらくなったというご意見があがったということをして市及び住民の方からいただき、これに対応する形で、今年の5月から柿生に向かっている路線バスを全て若葉台の駅へ乗り入れる形で対応してきたところである。

非常に小さな話かもしれないが、労働時間や運行距離も当然増加し、これに係る経費は全て事業者負担で実施している。また、この6月に南多摩駅へ乗り入れた部分に関して、ニュータウン地区の皆様のご意見が非常に多くあったということで、全ては解決することはできないが、徐々に皆様方のご意見を取り入れながら我々事業者もやっているつもりである。

については、本件も事業者側の意見も取り入れていただいた中で見直しを図っていただければと思っており、お願いしたい。

会長 運行時間帯の面で重ならないのではないかと意見があがったが、これについて事業者側としてはどう考えているか。

委員 それは南多摩駅との関連かと思うが、南多摩駅～若葉台駅間は朝・夜の通勤時間帯のみの運行になっているので、そこで大きく重なるということはないが、長峰から若葉台駅方向へは終日運行しているため、iバスの運行時間帯は全て影響があるということになる。

会長 南多摩駅方向から帰ってきた際の降車バス停についてはどうか。

委員 南多摩駅から帰ってきたときも、尾根幹線側を走行していただきたいという考えである。

委員 南多摩駅からの路線バスはまだ本数が少なく、多少ご迷惑をおかけすることになるかもしれないが、先ほどのご意見のとおり長峰地区の方から若葉台駅へ向かう部分は、稲城駅から来るバスが非常に充実しており、重複するため、尾根幹線の方を通っていただきたい。

委員 南多摩駅から若葉台駅へ行く路線バスが充実してくれば、iバスを通さなくてもいいと思う。今は平日の朝夕時間帯だけなので、その時間帯を使わない方から具体的な意見があつた。隣のバス停まで歩くのも大変な身体障害者やお年寄りなどは日中の時間帯を使う。既にあるものをなくしていくというのは住民としては非常に困るということである。

会長 事務局から意見はあるか。

事務局 第I期見直し後さまざまなご意見をいただき、不便になったという内容もあつた。

ただ、現在小田急バスと京王バスグループとの共同運行の路線が実現したのも、I期見直しでニュータウンの路線をある程度集約した上で運行を依頼

してきた結果、実現した部分もあると感じている。

ご意見にあったように、今後 i バスが運行すると、路線バスの増便は難しくなるようであり、市としても要望できない状況になるのではと考えている。

今ご意見があったように、長峰から若葉台駅という非常に太い軸が i バスによって少し分散されていくような心配をされており、長峰地区としては、ご意見のとおり長峰中央通りへの路線という選択肢がある方が利便性が高いということであるが、路線バスの今後の充実は厳しくなるのではと感じた。

今、ご意見をいただいているのはお一人の方で、どうしてもという場合には例えば城山公園のあたりで稲城駅から来る路線バスに乗り換えていただくという選択肢も可能ではないかと感じた。

委員 南多摩駅への路線バスはできたが、例えば、長峰中央通り沿線の方が、南多摩駅を利用した通勤に切り替えを検討した場合、路線バスが平日 5 便しか運行していないとなると、切り替えは難しくなる。そういう意味では南多摩駅から長峰中央通りへのアクセスを路線バスまたは i バスで確保していくことが、生活の中にその路線を組み込んでいく人を着実に確保する方法ではないか思う。

会長 長峰三丁目バス停との位置関係はどうか。

委員 長峰小学校バス停からは長峰三丁目よりも総合体育館の方が近いが、それでもご意見があった。歩くのは困難だと思う。

6 月 1 日号で見直し路線案が示されることを住民には知らせてなかったが、それでも見て連絡してきたということであり、他に同様の方がいると思う。また、路線バスとの乗り換えについては最終手段であり、相当程度の待ち時間や運賃も倍になる。

事務局 身体障害者の方であれば、身体障害者手帳があるのではないか。

委員 そういう手帳を持っているような人だけとは限らない。

会長 他に。

委員 様々な多摩地域の地域公共交通会議へ出席しているが、コミュニティバスの基本的なコンセプトには交通空白地域にお住まいの方々の利便性を確保するというものがある。路線バスと重複することは避けなければいけないという前提を崩してしまうと、実際に他の自治体ではコミュニティバスにお客様が流れてしまって路線バスの採算が悪化して減便となった例や、それによってコミュニティバスのルートをもう一度変えなければいけないといった事例もあった。

そういうことから基本的には事業者側の意見も斟酌していただき、あくまで重複するところはコミュニティバスがなくても一般路線バスで足が確保されてというところを尊重して、慎重にご審議いただきたい。

委員 私は南多摩駅から長峰中央通りに運行するバスのことを言っているので、地区としては、それが確保できればiバスが若葉台駅まで運行しなくてもよいと考えている。

委員 南多摩駅からの路線で利用者を増やしていった時間帯も拡大していければよいと思っているが、この路線の幹になっている若葉台駅～長峰間の利用が減ると、拡大しにくくなっていくという事情があり、その路線の維持発展のためにすみ分けをしていただきたいというお願いである。

委員 それであれば、路線バスを増やすと同時に切り替えてはどうか。路線を維持しておかないと、路線バスが増えてもスムーズに移行しないと思う。

事務局 仮に切り替えるとしても、iバスから路線バス利用に切り替える際の料金の課題もあると思う。iバスは路線バスよりも運賃が安い傾向にある。

委員 長峰～若葉台駅間は180円で同額であり、同じ値段であれば、基本的に早い方に乗るのではないか。

委員 採算性を含めて、路線バスの利用状況はどうか。

委員 若葉台駅～稲城駅間、若葉台循環も含めて、利用状況は緩やかな縮小傾向にあり、収支的にかなり厳しい状況になってきている。

委員 南多摩駅の方はどうか。

委員 南多摩駅の方は6月から始まったばかりで、稲城駅の通勤定期購入者もあり、その切り替えが終わらなければ南多摩駅の方へ移行しないので、まだこの段階で答えは出ないが、少しずつではあるが、乗車人員は上がってきている。

会長 他に。

委員 iバスと路線バスはどこかで競合すると思う。Aというところが競合するからBというところで乗るぐらいでよいのでは。iバスを使うと相当不便になるので、ここでは全ては納得できない。

路線バスだとすぐ着くのに、iバスだと迂回やバス停も多いのでそれほど競合するとは思えない。

会長 非常に難しい問題ではあるが、全くその地域に手段がない場合と、何らかの方法でカバーすることが可能な場合で大分違う。もちろん地域からの意見は非常によくわかるし、バス事業者の方の考えもよくわかる。全く手段がない場合には、何とか確保するということもあるが、コミュニテ

ィバスと路線バスの組み合わせなどでカバーができるのであれば、そういう方法を地域の方に試していただくことも必要になってくるかと思う。

実は前回の会議後にこの地域を実際に車で走ってみたが、全く代替がきかないわけではないという印象を持っている。

例えば長峰中央通りを通過して若葉台駅へ行くバスの頻度はどの程度か。

委員 日中は20分に1本程度である。

会長 するとiバスの3倍ぐらいの便数がある。これを活用して、乗り換えるということを考えていただく必要もあると思う。

委員 我々は、若葉台駅に行くのが不便になるとは言っていない。

会長 南多摩駅から来る場合のことである。20分に1本のバスから1時間に1本のバスに乗り換えるというのは、厳しい話かもしれないが、南多摩駅の方から1時間に1本のiバスで来て、20分に1本のバスに乗り換えるのは、逆に比べるとかなり抵抗感は少ない。

尾根幹線側のバス停を使っても抵抗のない方はそういう使い方ができ、どうしても目の前まで行きたい方は乗り換えの方法を選択可能な地域ではあると思う。

当然運賃の問題はあると思うが、そのあたりの議論は今後検討することも可能であると思う。

つまりiバスが通らないことによって全くカバーする手段がなくなってしまうということではないと思う。

委員 南多摩駅から長峰中央通りへ運行しなくなるのは、I期見直しで不便になった若葉台駅まで路線を延ばすためである。その際長峰中央通りを運行すると長峰の住民が便利になり過ぎるから減らすということでは、納得できない。事業者の経営が悪化するためできないと住民に説明してほしいくらいである。

今まで長峰から若葉台駅に行っていた方が、全てiバスに乗り換えるということではないと思う。便利になることで全体として利用者が増えると思う。

私は、若葉台駅から長峰地区へ行く際にiバスではなく路線バスに乗っている。iバスはほとんど使わない。それほど競合するとは思わない。

iバスがそこまで来ているのに、不便にするために尾根幹線を通していいのか。

事務局 見直し条件の中で第I期見直し前の路線を参考にするというのがあるが、見直し前は尾根幹線を全ての路線が運行していたため、その形での運行にはなる。

不便にするというよりも、路線バスとの役割分担になる。

委員 例えは長峰中央通りの人がiバスに乗る際は坂を上がらなければならない、路線バスの優位性を際立たせることになる。なるべく競合しない方がいいとは思う。

長峰から若葉台駅方面のバスを増やせと言っているわけではなくて、南多摩駅から長峰中央通りまで来るバスが我々は欲しいということである。

委員 事務局に聞きたいが、第I期見直しの際に長峰中央通りを運行することになったのはどういう経緯か。

事務局 前回の見直しにあたり、右回り左回りは非常に遠いという意見などから、コンパクトな路線というのが一つのコンセプトであった。長峰地区から市役所へもバスで行くと遠いという意見もあったため運行事業者の小田急バスとの協議を経てBコースやAコースなどのショートカットの路線を運行させていただいた。

長峰地区と鶴川街道の間はBコースとDコースで、短区間では行き来ができるように設定しているが、全体的にわかりにくいというご意見をいただいたところではある。

委員 現在のBコースができたときは便利になったと喜んでいた。

II期見直しでも、Bコースについては、市役所に行くのに不便になるからできれば残してほしいと言ってきたが、全体の中では仕方ないので何とか理解してもらおうしかないと考えていた。

南多摩駅は路線バスも運行するというのが頭にあったが、それが朝夕5便となった際に仕方ない程度に思っていたが、実際に見直し路線案が発表された後に住民から意見が来たのでこの問題に気づき、はるひ野路線が長峰中央通りを運行すれば、路線バスとあわせて現在と同程度の利便性を確保できると思った。

それが市役所へ行くのであればよいが若葉台駅へ行くからだめだということでは、住民としては理解が難しいと思う。

事務局 市役所への運行も、路線バス事業者からはやめてほしいとのご意見があった。

委員 私がBコースを諦めた理由に、その稲城駅への路線バスとの競合という点もある。仕方ないとは思いますが苦情が来た際に説明できるように考えていたが、南多摩駅から長峰中央通りへの路線がなくなるという問題もあり、実際に意見も出てきているので、それを無視はできない。

尾根幹線は高く、長峰中央通りは低い位置にあり、尾根幹線まで上がっていくのは大変なのと、尾根幹線に東向き運行すると尾根幹線を渡る必要があるので、東向きは長峰中央通りということで、従来どおりやっていたということでもよい。

委員 私は路線バスが行かないところをiバスで補填するというのが基本と思っていたが、今までの話を聞いていると住民の利便性ということがテーマになっている。基本を整理しておいた方がいいと感じる。

委員 配慮すべき人の状況はわかるが、代替手段も提案されており、議論すべきこともはっきりしている。それと路線全体の議論を一緒に進めるのは難しいのではないか。

会長 長峰地区を一切通らないという話ではなく、尾根幹線を通ることで本当に代替がきかないのかという議論をしなくてはならない。地域の中を縦断するのは間違いないので、尾根幹線を通ることによって本当に代替がきかないのかどうかという点である。

現在も尾根幹線の2つのバス停利用者がいるわけで、そういう方にはもちろん尾根幹線を運行することの意味はあるわけで、そういうことも合わせて考えたときに、地域の中で本当に長峰中央通りを通らなければ代替がきかないのかということは、また地域の中でも考えていただかなければならないことだと思う。

今ご意見があったように、何のためのiバスかという議論は皆さんから合意いただいております、地域の方の利便性というのはもちろんあるが、全体としての交通ネットワークを組んでいくことが前提としてあるわけで、例えば路線バスを使える部分があればそれと組み合わせて使うことも含めて考えていく必要があるということをお先ほど申し上げた。

それでもう一度議論をして、この市民説明会をするときにどの案でいくかということになるのではないか。

委員 はるひ野路線は尾根幹線を運行しなくても以前より減るわけではない。広報や説明会で、これでほぼ決まったから諦めてくださいというのではないと思う。その中で我々が気づかなかったことや疑問が出てきたときにどう対応するかである。南多摩駅から長峰小学校までの路線が無くなると困るという意見があるということは、同様の方はある程度お課題にすべきだと思う。運行経路を少し変えるという程度ではないか。

事務局 それであれば、路線バスとの役割分担という部分をご理解いただけないか。

委員 長峰地区だけ、尾根幹線のルートが採用できるから路線バスと同様のルートを通らないでくれと言われており、それでは住民に説明できない。

事務局 最初にiバスを運行する段階で同じ議論があって、路線バスとのすみ分けをきちんとした中でこの尾根幹線を走らせるという議論があった可能性があるが、第I期見直し以前は全て同じ経路で運行されてきていたというのが実態である。

委員 住民側としては、尾根幹線付近の人の利便のためと考えているが。

事務局　やはり、路線バスと競合すると路線バス増便の要望を市としてできなくなるのではという面はある。

委員　競合してくれば、iバスを削減すればよい。南多摩路線とiバスは時間的に競合してないではないか。

事務局　南多摩路線は今は不足しているので、お願いすることはできると思うが、長峰中央通りをiバスが運行すると次の展開を検討できないと言われていの中で、iバスも走らせて、路線バスも走らせてくれというのは市から依頼できないのではないかという部分はある。

委員　路線バスの運行と同時にiバスを見直して切り替えればよいのでは。

事務局　今後iバスを充実することによって、長峰中央通りを通る路線バスの増便は検討が難しくなるというご意見があったが、長峰地区としてその点はどうか。

委員　路線バスの運行と同時にiバスが運行しないようにすればいいのではということである。

事務局　そのタイミングは計れないというのものもある。

委員　地域の要望の多くは南多摩駅との往復にかかっているということか。

委員　そういう部分が大きい。

会長　ところが、バス事業者としては、若葉台駅へ行く乗客を奪われるということを書いており、議論がかみ合わない。そこを整理しない限り、この議論を何回もやっても多分まとまらない。

会長　おっしゃるように、主張の場所が違っている。先ほど申し上げたとおり、南多摩駅から来るときに本当に代替がきかないかという点が問題である。尾根幹線を通ると、この地区にバスが来なくなるわけではない。一方を通じたことによって他方はどうかという議論もある。相当意見が述べられているので、今日の段階ではこの部分は保留とし、事務局と地域との間で議論の整理をするように。

委員　整理するのであれば、バス事業者にも検討してほしい。

委員　バス事業者が先だということを理解してほしい。事業者は路線バスの運行を生業としており、その事業の足を引っ張るのは良くないし、それによってバスが無くなる方が住民も困ると思う。

委員 バス事業者の主張もわかった上で、市民代表者合同検討会ではこの案が結論になったので、それも尊重してもらいたい。

会長 いずれにしても今日の段階では結論を出せないため、まずは地域と事務局で整理していただくこととし、次の議題に移ります。

③丘の湯路線の運行経路の再確認

※事務局より丘の湯路線の運行経路について説明

・丘の湯路線はバス1台運行であり、双方向に運行するためにはどこかのバス停で折り返して運行する必要がある。スペースが確保されていることや市内公共施設の利便性を考慮した結果、稲城駅を折り返しのバス停とする案としている。

会長 これは起終点を稲城駅にするということだが、ご意見等はあるか。

(意見なし)

会長 それでは、丘の湯路線の運行経路については稲城駅を起終点として折り返す形で進めさせていただくことにします。

それでは4番目、iバス見直し路線案の廃止経路について。

④ i バス見直し路線案の廃止経路について

※事務局より資料4に基づき説明

会長 ただいまの説明はこれまでの検討経過をまとめたものになるが、ご意見等はあるか。

(意見なし)

会長 該当する経路は資料3の中に示されている二重破線の部分になる。

よろしければ少々延長して、次の各コースの名称等について簡単にご説明をお願いします。

(3)各コースの名称等について

※事務局より資料3に基づき説明

・市民説明会や広報などでは、検討会での意見に基づき、資料3に記載の仮称を用いていく予定である。

会長 名称について、ご意見等はあるか。

委員 少し具体的な話になるが、循環路線の方向幕に、最終バスにも循環バスと表示をしておき、また戻ってくるという思い込みによるご意見があるので、最後の便だけは最終バス停名で表示してはどうかと乗務員からも声が上がっているのでご検討いただきたい。

会長 路線名称とは別に、実務の中でわかりやすい表記について、事務局の方と検討いただきたい。
他に。

委員 この名称はいつ頃決定となるのか。

事務局 認可申請や、その前のダイヤを組む段階、9月頃には決定していきたい。議論をスムーズにするためにも仮称を入れさせていただいたが、また今後検討いただきたい。

委員 はるひ野路線や丘の湯路線などこの場では通じるが一般の方々にはどう伝わるか。また、特に丘の湯路線に関しては運行ルートが大きく変わっていくと思うので、丘の湯という名称にするのはどうなのか。また、はるひ野路線については、稲城市なのに、はるひ野路線という名称なのかという感じもするので名称の検討はしっかりした方がいいと思う。

会長 仮称でも使い始めるとそれが広がっていく傾向があるので慎重に考えないといけないが、説明の必要上ということもわかるので、あくまで説明用ということで進めていただき、実際に決め込んでいくことについては、特に市民代表委員の間で議論をお願いしたい。
他に。

委員 ドライバーもそうだが、お年寄りの方に説明する際に地図が見にくいので、A B C Dのコースとした場合、それぞれを分けたページをつくるなど、わかりやすいものを作成するとよいのではないかと。市の方で検討していただきたい。

会長 特に現行のルートが複雑でこの図も非常にわかりにくいと思うので、見直しの際は意見を言わせていただきたい。
他に。

(意見なし)

会長 それでは、あくまで仮称ということで進めていただき、路線名については検討を加えていただきたい。
それでは、今後のスケジュールについてお願いします。

(4) 今後のスケジュールについて

※事務局より資料5に基づき説明

- ・市民説明会でのご意見をまとめて検討会などに報告し、必要な修正をした上で会議に諮る予定である。

会長 何かご質問等あるか。

(意見なし)

会長 よろしければ、このような形で進めさせていただきたい。次の議題についてはエッセンスだけお話しして、今後議論することとしたい。

(5)ワゴン車等の運行について

事務局 ワゴン車等の運行については前回会長より地域の方に主体的に関わっていただく必要があると伺っており、まずはどの地域でこういった運行が必要なのか、市民代表者合同検討会などでまたお話をさせていただきたい。

会長 前回会議の最後の議題で、こういった局地的な課題を解決していくためには地域の方に主体的に関わっていただかないと非常に難しいということや、事業性はほとんど無いため、どうやって続けていくなど、非常に議論が必要であるということをお話ししたが、iバスのような小型バスでも入れない場所がそれなりにあるのは確かであり、まずはそういった場所を洗い出し、その場所ごとにどんなことが可能なのかを地域の方と一緒に考えていく必要がある。今日は時間も延長しているので議論はせず、準備を事務局の方で進め、今後また議題にしてさせていただきたい。

それでは最後にその他ということで今までの議論以外でご意見等あるか。

委員 ワゴン車の運行に関係するかもしれないが、市が補助をしてタクシーなどで交通弱者の方へ対応するような、そういった方法も別で進めていくのが良いのではと考えている。

会長 どう移動を確保していくかという議論の中では、当然今あるタクシーの活用ということも議論に含まれてくると思うので、今後取り上げさせていただきたい。
他に。

事務局 6月1日から若葉台駅から南多摩駅に向かつての朝夕5便で路線バスを運行していただいている。また、京王バスグループと東京空港交通との共同運行で空港連絡バスが7月の13日から運行するというので、広報でお知らせしている。ダイヤも確定したとのことで、ご用意したのでお持ちいただきたい。

委員 今まで京王相模原線の沿線では、多摩センター駅と南大沢駅からしか空港連絡バスが出ていなかったが、稲城市からもご要望いただいたのを受けて、若葉台駅と稲城駅から、羽田空港へ一日6便、成田空港へ4便ほど新設するのでご利用いただきたい。

会長 そういうものを活用する中で交通ネットワークができいくので、ご利用いただきたい。
 それでは、事務局の方から次回の日程等について。

事務局 次回の日程は市民説明会を開催し、その後検討会で検討した後のおおむね9月ごろの開催とさせていただきたい。
 市民代表者合同検討会の中では長峰中央通りの運行ということでまとまっていたが、本日別の意見もあり、今回の会議では決定しなかったため、説明会でどのような資料で説明していくのか調整し、皆様にご了承いただいた上で説明会の方を開催するという事によろしいか。

会長 このような内容で説明して意見をいただくということが、各委員が把握できる形で対応してほしい。
 それでは、他に無ければ、これをもって平成 28 年度第 2 回の稲城市地域公共交通会議を閉会させていただく。長時間にわたりご協力いただき、大変ありがとうございました。

以上