

## 議事録要旨

会議名	令和2年度 第1回 稲城市地域公共交通会議
開場日時	令和2年10月28日(水) 午後1時15分～午後2時45分
開場場所	稲城市地域振興プラザ4階 大・中会議室
出席者及び 欠席者	<p>(委員) 鈴木文彦会長、二見信義副会長、依田修委員、小泉裕樹委員、早田俊介委員、露木輝久委員(代理鈴木氏)、板垣洋介委員、藤原廣彦委員(代理渡辺氏)、進藤直人委員、中川利昭委員、江口恵美委員、城所正男委員、増田幸雄委員、山口真理委員、青木秀二委員、後藤田英俊委員、堀越千秋委員(代理藤本氏)、中田薫委員、武藤路弘委員、松本葉子委員</p> <p>(事務局) 都市建設部長 久家 管理課長 浜中 管理課交通対策係長 森田 管理課交通安全対策係長 本間 管理課交通対策係副係長 城所</p> <p>(欠席者) 川崎操委員、牛尾陽一委員、堀田耕一郎委員、四方暁委員、吉野茂委員</p> <p>傍聴者1名</p>
会議次第	<p>1 都市建設部長挨拶</p> <p>2 議 題</p> <p>(1)副会長の選出について</p> <p>(2)平成31年度 i バス乗車実績と新型コロナウイルスの影響について (報告)…資料1</p> <p>(3)平成31年度小規模コミュニティ交通実証実験の結果について …資料2</p> <p>(4)区画整理の進捗状況とバス路線の拡充について(報告)…資料3</p> <p>(5) i バス路線について</p> <p>(6)その他</p>

### 1. 都市建設部長挨拶

部長 本日はお忙しい中、お集まりいただき誠にありがとうございます。コロナもなかなか治まらないような状況で、稲城市も感染者が70人を超える状況ですが、お集まりいただきましてありがとうございます。現在稲城市では第五次稲城市長期総合計画を策定しています。この計画は2030年代の稲城市の将来の都市像と、まちづくりの基本目標を実現するための取り組みを示すものです。計画の期間は令和3年度から令和12年度までの10年間、この期間内の人口は、本年10月1日現在の人口92,051人から、令和12年には97,351人に増加すると推測しています。近隣では人口が減少している自治体が多いなか、稲城市は人口がまだまだ伸びている状況です。今後も人口増加と共に区画整理事業や都市計画道

路の整備により地域公共交通の充実が望まれていると考えておりますので、引き続きこの会議で皆様のご意見を伺いながら関係機関のご尽力を賜り、更なる交通の利便性に努めていきたいと思っておりますのでご協力お願い申し上げます。

## 2. 議 題

会長           今ごあいさつがありましたように、コロナ禍がなかなか先の見えない状況が続いています。そのため、この会議も間が空いてしまったのですが、その間もいろいろと課題が出ております。いかに地域の人々の移動ニーズに合わせるか、これはずっと続く課題なので、いろいろ議論したいと思っております。このコロナ禍を経て、人の動きがかなり変わりました。動きの減少、時間帯の変化などある中で、地域の交通を考えていくにあたり、そうした変化を念頭に置いて考える必要があります。今までの流れのままでは、通用しないところがあります。地域のニーズに即しながらさらに先に続けていける交通をどう構築するか、ご意見をいただきながら議論していきたいと思っております。

### (1) 副会長の選出について

会長           平成26年に設立されたこの会議の設立以来副会長を務めていた川島様が、今回退任された。稲城市地域公共交通会議設置要綱では、この会議に会長及び副会長1名ずつを置き、委員の互選で選出する、となっている。選出について、ご意見等あれば。

(意見なし)

会長           意見がないようなので、私から推薦したい。市民代表委員で、平尾自治会代表の二見委員を推薦する。

(賛意多数)

会長           同意ということで、二見委員を副会長に選出する。副会長から一言お願いしたい。

副会長          平尾地区から参っております二見信義と申します。諸先輩おられる中、甚だ恐縮ではございますが、思い起こせばここ1年、この会議で主に平尾地区の交通不便地区の解消等につきましてご審議いただき、それなりに成果もいただけるような状況もありました。微力ではございますが、受けさせていただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

### (2) 平成31年度 i バス乗車実績と新型コロナウイルスの影響について

事務局より説明。

委員           乗車人数はどのようにカウントしているか。シルバーパスはカウントしていないのか。

事務局 金額、定期、ICカード、シルバーパスなど全てカウントしている。

会長 ほかには。

(意見なし)

会長 新型コロナウイルスは、iバスだけでなくその他の公共交通機関も非常に大きな影響を受けている。路線バスやタクシー事業者から最近の状況について報告を。

委員 iバスと同じような流れで、5月には最大7割以上の減となり、その後持ち直しているが、3割から2割5分の減で推移している。9月以降学校が始まったが、あまり変わらず2割から2割5分減である。深夜夜間帯の減少が顕著で、後ほど報告するが、減便を含めたダイヤ改正を予定している。

委員 iバスと同じような推移である。弊社は稲城市内のほかにも京王線の新宿から高尾、橋本にかけてバスを運行しているが、ほぼ同じ感じで、全体的に落ちている。冒頭会長が言われたように、移動そのものが変わったということで、親会社の鉄道も同様に落ちており、人の動きが大きく変わり、縮小したと感じている。今後は、シビアな判断をする必要があると考えている。

委員 他社と同じような推移である。当社は来年に100周年を迎えるが、その歴史のなかで、初めて赤字の業績予測が出た。今会長が言われたとおり、生活スタイルの変化があって、テレワークや大学のオンライン授業などで、現状約2割5分、土日は約3割の減がある。そうした状況で、利用実態に即したダイヤ改正を全てのエリアで行い、現状の利用に即した便数に対応するが、今後利用者が元に戻ったら戻すということも検討している。

委員 iバスと同じような状況で、緊急事態宣言が出てから二カ月は半数休車して乗務員を半分休ませ、乗合タクシーがないということはないようにしている。日中は仕事の利用があるが、夜間、深夜はほぼ利用がない。

会長 バスについて、東京全体の状況は。

委員 一般的な路線バスは、コロナ前の状況には戻っていない。各社とも7～8割まで戻ったがそれ以上戻らない、という状態が続いており、高速バスや空港連絡バスは7～8割の減。観光バスはもっとひどく、事業者はオリンピックに向け新車を購入するなど設備投資をしていたが、コロナで4～5月はほぼ稼働ゼロで、今は平均約2割の稼働。これからオリンピックに向け準備していくところ、各事業者かなり厳しい状況である。

会長 ご意見等あれば。

(意見なし)

会長 全国で交通関係の仕事をしているが、全国的に同じような状況で、路線バスが6月～8

月に戻りはじめ、7割～8割までは戻っているが、これ以上は戻らないだろうという感触である。テレワークと言うが、全国平均ではそれほど大きくなく、自粛期間中に外出を減らし、それが定着する、あるいは出張のとりやめや、その人数を減らす、ということがあり、動き全体が減っている。貸切バスは、6月くらいまでは、どの会社も車が全部車庫にあり、9月から学校関係が少し動き始めた、という状況である。夜間需要もかなり減っており、JR東日本は終電の繰り上げを発表した。私は東京駅から自宅に帰るとき中央線に乗るが、以前は21時～22時という電車は東京駅でも座れないほどだったが、先日その時間に乗ったら、神田駅でも座れる状況だった。人の動きや生活の仕方が変わっているということを入念に入れ、今後の議論に活かしていきたい。

### (3) 平成31年度小規模コミュニティ交通実証実験の結果について…資料2

事務局より説明。

会長 昨年度のこの会議の中で、実証実験をすることを承認し、ひらお苑の輸送は社会貢献事業の中でやる、それと合わせタクシーでの実証実験を行ってきた。ご意見等あれば。

(意見なし)

委員 10月9日の市民代表者合同検討会では、ひらお苑の輸送は地元では好評で、これが週1回なので、週2回にできないか。ひらお苑は難しいだろうから、他の手段でこのような運送をできないかということ、またタクシーは利用が少なかった。これは、地元の感触を踏まえると、買い物に行くたびに1回200円はやはり重いという意見があったが、何とかここをつないで、利便性を高める方法はないか考えたい。例えば、タクシーも実証実験して、浸透した感じなので、費用の点をクリアできないか。費用は利用者が払ったのはわずか数千円とのことで、全額市が負担することも無理はないのでは。ただ、路線バスやiバスと競合する問題があり、そこまでをつなぐというのはどうかと思う。

事務局 iバスや路線バスのバス停までをつなぐものと思うが、iバスは、向山児童公園から平尾外周通りに平尾住宅東バス停が、美望会坂上から平尾中央通りに平尾バス停がある。坂の上から近いバス停の間をつなぐことは、検討できると思う。

会長 それは、実証実験などを行うということか。

事務局 利用されるかという実験を行うのもよいと思う。

委員 タクシーの実証実験では、向山児童公園と美望会坂上の間が、急坂なうえ幅が狭くなるために許可が出なかったが、この間がつながると、利用者も使い勝手がいい。ここをつなぐことを含めた検討をしてほしい。

事務局 関係各所と調整し、この間を結べるかということも含め検討する。

会長           ほかに。

(特になし)

会長           以前も申し上げたが、ひらお苑が社会貢献事業として行うこのコミュニティ交通は非常に優れたやり方で、社会福祉法人が通常の事業資源の中でできることをやっており、週1回の運行は非常に素晴らしく、ひらお苑にとっても無理のないやり方だと思う。これを週2日という話は、難しいと思う一方、週2日動きたいという要望もわかる。昨年度のように、似たようなもので無料と有料とがあれば、すみわけはできない。と言って、すべて無償にすると、その負担についての問題がある。市が丸抱えして無償でやると、この地域も、ということになっていく。地域のニーズに合い、利便性を高められるかという方法を検討する必要がある。全国を見渡すと、タクシーの一般乗用の範囲で、利用者が一定の負担をし、市が一部を負担するような仕組みを作っているケースもある。行先や通行路の制約もなくなるし、タクシー事業者が一般の制度の中でできる仕組みを作ることでもある。そういうことを視野に、需要を見極めるため、iバスのバス停や路線バスのバス停までの交通手段を実証実験することを、やってみる価値はある。ただ、本格的に運行する際は、もっと検討する必要があると思う。ほかに。

(特になし)

会長           では、そのようなことを考慮し、実証実験案を次回提案していただきたい。

#### (4) 区画整理の進捗状況とバス路線の拡充について(報告)…資料3

事務局より説明。

委員           南山地区は、多くの方が住み始めており、スピード感をもって公共交通を実現していただきたい。もう住民がいるということを念頭に置いていただき、検討してほしい。

事務局          iバスの整備方針は、まず路線バスを運行し、それが運行できないところを補完するものだが、今いただいたご意見も受け止めさせていただきたい。

委員           検討するというのはわかったが、スピード感はどうか。

事務局          市民代表者合同検討会の後、バス事業者検討会を開催し、稲城駅からよみうりランド通りまで開通する前に運行できないか意見交換し、住居戸数や折返場などの情報を提供することとなった。iバスの運行は全体を見直すことになり、相当時間がかかるため、早急に運行することは難しい。

委員           これだけの大規模開発だから、住み始めた後に公共交通をどうするかというのはおかしな話で、もっと以前から検討されていたのだと思う。経済性や利便性など、いろいろな事が絡んでいますから、ここにいる方だけではなく、横軸を通し、検討の幅を拡大してス

スピード感をもって課題解決につなげてほしい。

事務局 南山東部の区画整理は80haを超える大規模な街づくりで、公共交通の充実について当初から課題になっていた。稲城駅側からまちづくりが始まり、約440戸のマンションが建っているが、この周辺は稲城駅に近く、交通不便地域にはなっていない。南山小学校やスーパーヤオコーの近くは、稲城駅から徒歩で約20分かかり、また公営稲城・府中メモリアルパークもある。このルートは京王バスの協力を得て、路線バスが彼岸などの際に運行している。また、ヤオコー裏の入居も始まったが、ここは一段高く、駅に行くには高低差が厳しい。また、読売ジャイアンツが新たな球場を作る予定地もあるが、コロナの関係もあって、今回だけではなく今後同じような事が起きても対応できるよう、もう一度設計をやり直し、当初予定よりオープンが遅れると聞いている。そういった集客施設へのアクセスをどうするか。また、ランド線はトンネルを抜けて一回転するルートになる。今京王よみうりランド駅から小田急線読売ランド前駅まで路線バスがあるが、これも本数を増やすとか、また先ほどのジャイアンツ球場、さらによみうりランドが昨年、総額550億円をかけてさらに拡充するという成長戦略「飛躍」を発表した。その一つHANA・BIYORIというフラワーパークが今年の春にオープンした。今後水族館や遊戯施設をさらに拡充していくという。今ゴンドラがあるが、どんな公共交通機関が必要か、意見交換をしているが、南山東部地区のまちづくりに合わせ、それらをつなぐためにも路線バスを運行してほしい、と要望している。ただ、それまでの間どうするのかという話もあり、まず路線バスの検討を進めていただいている状況である。冒頭にもあったように、このコロナ禍でバス事業者が非常に厳しい状況で、そういう時に補完するのが公共交通としてのiバスの役割かどうか、ということもこの会議で意見をいただきたいが、それに対するコストもかなり大きいものがある。さらに、バス事業者から聞いている中で、運転士の確保という課題も大きいと聞いている。これだけの住宅なので、市としてもこのまちづくりに合わせて検討はしているが、スピード感をもって引き続き検討していき、検討内容は、随時この会議に報告する。

会長 メイン道路の開通が約2年後だと、通常路線の検討をしても、そのくらいかかる。逐次この会議に進捗状況等を出していただき、皆様の意見をいただいて検討を進めるのがスピード感をもって先に進めるということになると思う。ほかには。

(特になし)

会長 区画整理の進捗状況等については、新たな情報があれば出していただきたい。

#### (5) iバス路線について

事務局より説明。

会長 テーマは3つ。一つは交差点の改良に伴う信号廃止で、安全スムーズに運行するために、Aコースを変更することを考えたい。もう一つは、稲城市立病院の転回の問題、それから、バス停名の変更。ご意見等あれば。

委員 稲城市立病院バス停の転回対策として、誘導線を引くときは、一回で転回できるような実験をやってからしてほしい。

事務局 実車で試験をしており、その結果に合わせて白線を引く。

委員 若葉総合高校入口交差点の件は、ルート案が決まったら次回の会議で協議するのか。

事務局 今後意見を集約してコースの変更等を検討し、改めて議題として上げる。

会長 具体的に、案を出す前に、意見等があればということ。ほかには。

(特になし)

会長 バス停の名称については地元からのご意見は。

委員 自治会でも話したが、特に希望はない。

会長 地元から、名称の希望があれば事務局に出していただき、原案を作してほしい。

委員 停留所の場所が移動することはないか。

事務局 現在移動の予定はない。

会長 コースの変更は、ご意見あればお寄せいただき、次回に案を出していただきたい。

(特になし)

事務局 地元の委員から意向を聞きとる。各地区でも意見等あれば、事務局か、次回の会議の際などにいただきたい。

会長 ほかには。

(特になし)

会長 これらの件については、次回事務局から絞り込んで報告をいただきたい。

## (6) その他

事務局より次回の開催予定について説明。

会長 ご意見等あれば

委員 新百合ヶ丘駅から天神通りを経て、稲城駅に行くバス路線が、新たに若葉台駅から新百合ヶ丘駅を結ぶ路線が開通したため、減らされるのかと地域で心配の声がある。

委員 新路線開通に伴う増減はないが、先ほど説明したとおり、コロナの影響で現在も乗客が約25%減少しており、このままでは会社の運営が非常に困難である。こうしたことから、11月16日に弊社が運行する全地区で減便を軸としたダイヤ改正を予定している。稲城市内では、京王よみうりランド駅－寺尾台団地間が25%の減、稲城駅－駒沢学園間が40%近い減回を、また深夜バスの稲城駅－長峰間も変更を予定しております。詳細はホームページ等でお知らせするので、ご確認いただきたい。

会長 ほかには。

(特になし)

会長 予定されていた議題は全て終了した。令和2年度第1回稲城市地域公共交通会議を終了する。

以上