

議事録

会議名	令和6年度第3回 稲城市地域公共交通会議
開場日時	令和7年3月25日(火) 14時00から15時00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、大槻このみ委員、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、伊藤勇介委員、 永吉申二委員、池野谷琢磨委員、三浦裕介委員、河原大道委員、 山田弘委員、杉本勇人委員 (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 稲田 管理課交通対策係 野尻 (欠席者) 富樫秀樹委員、佐藤義尚委員、塚原輝浩委員 (代理出席) 藤原廣彦委員 代理 鎌田氏
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期見直し方針案について (2) その他 ・今後の予定について（見直し方針案の提示、オンデマンド交通の導入について） 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。本日はお忙しい中、令和6年度第3回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。さて、前回の令和6年度第2回地域公共交通会議においては、バス事業者を取り巻く状況による市内のバス運行状況等について、事務局及びバス事業者様から説明させていただくとともに、協議をさせていただきました。本日は、事前に開催させていただいた市民代表者合同検討会並びにバス事業者検討会においてお話した通り、i バス第Ⅲ期見直し方針案について、を議題とし、皆様方と協議させていただければと思います。本日もどうぞよろしくお願いいたします。

3. 議題

(1) i バス第Ⅲ期見直し方針案について

<事務局より資料1、資料2について説明>

委員：(質疑・意見なし)

<事務局より資料1-4頁 見直し方針案について事務局から説明>

概要説明：はじめに、これまでの方針策定について協議経緯のご確認を行い、方針案の前提となる「地域公共交通を取り巻く前提条件」として、「社会情勢の変化や交通に関する最新状況」及び「バスの利用状況・意見」の説明を行う。

また、本会議前の事前説明として開催した「市民代表者合同検討会」及び「バス事業者検討会」でのご意見を説明した。

主な意見【市民代表者合同検討会】	意見に対する事務局などからの回答
・「コミュニティバスと路線バスの乗り継ぎ」は、乗り継ぎのバス停の利便性の検討が重要である。 ・乗り継ぎをするということは、それぞれにバス料金がかかることになる。 ・新たな乗合バス事業者をさがすことと、オンデマンド交通へは平行して考えていく。 ・方針7「既存路線バスの延伸、増便の要望」などは、令和7年度すぐにおこなわなければならないもの、時間をかけて継続していくものもあることを説明した。 ・方針8「路線バスと競合しない運賃設定の検討」は、時間をかけていく方針になるが、路線バスと重複路線が解消されれば、路線バスを利用せずに安い料金のiバスに乗ることによる路線バス事業者の収益の改善に寄与する部分もある。運賃設定については適正な運賃について議論していきたい。 ・バスの運行に対する制度等も変わってきており、高齢化、交通弱者の方々が病院に行くためにどうするかである。バス事業者は自社を守ることを優先している。そうした中で、高齢者や交通弱者が病院に行くことを考えるには、公共交通から切り離して、福祉側に回せばいいのではないか。 iバスは全コースが市立病院を経由しており、発想の転換が必要。 ・iバスを運行するにあたって、以前は1便20人以上の乗降、運行補助金は1億円までが限度とする考え方があった。そうした考え方も必要である。	(市)市立病院を経由することに関しては、市としては市立病院への路線は市民からのニーズも高いと考えているので、iバスで市立病院へつなぐ路線の案を考えていきたい。 (会長)病院に関しても、全国で様々な手段をとっている。福祉部門が担う考えもひとつの手であるが、どの分野においても運転手は不足しており、その問題はどうしても視野に入れながら検討しなければならない。 第三セクター、コミュニティバスで行っている形はほとんどない。その事業体だけ独立して継続できるというケースがあまりない。また、第三セクターは責任の分散など、かねてより様々な課題がある。そういう意味では計画を行政が行い、民間の事業者が何等かの形で運営を担当するような役割分担での形が現実的である。 見直し方針案の中で、どうしても方針1「長大な路線の見直し」をクリアする必要がある。多摩地域のコミュニティバスの中で、稲城市が一番長い路線であるので、ここをまずは整理しなければならない。また、要望

・第三セクターでの運行はできないか。	をすべて実現するのは厳しいので、今後の議論の中では何を優先すべきかを掘り下げていかざるを得ない。
--------------------	--

主な意見【バス事業者検討会】	
小田急バス：方針7「既存路線バスの延伸、増便の要望」については、時間をかけて見直ししていくという認識でよい。	事務局：その通りである。
小田急バス：方針5「新たな移動手段の検討」と方針9「その他の代替案の検討」の違いは。	事務局：方針5は、方針案に記載の通り i バスに変わる新たな移動手段としてデマンド交通導入の検討。方針9については、既存の i バスを運行していただく乗合事業者の検討という形で記してある。

委 員：方針2「重複区間の解消」について、iバスと路線バスが重複する区間の解消という話だが、矢野口駅～稲城駅の路線バス本数は休日の1本のみである。そういった路線バスの本数が少ない区間は、重複区間といえども考慮いただきたい。

また、方針5「新たな移動手段の検討」について、オンデマンド交通の導入に向けた実証実験を行うとのことだが、具体的な計画等は進められているのか。iバスは令和8年4月には路線変更が実施されるため、あまり時間がないのでは。スケジュール等が出ていれば教えていただきたい。

事務局：重複区間の解消については、まず鶴川街道に路線バスとiバスの重複が多いため、そうしたところを中心に重複路線の解消をしていかなければならない。ただ、バスが通れるところも限られているため、一部区間はどうしても重複が解消できない部分もある。そうしたことも踏まえて、iバスの新規路線の素案を検討していきたい。オンデマンド交通については、令和7年度で実証実験の予算を計上している。エリア等については、今後の地域公共交通会議等での協議を進めて、具体的に決定していきたい。全体のスケジュールについては、昨年示した通り令和8年の4月には新しい路線となるため、スケジュール的には厳しいが令和7年度の中で決めていきたい。オンデマンド交通の補足として、想定としてはスマートフォン等のアプリケーションで予約をし、ある一定の範囲の中で運行していく。タクシーのような車両を想定している。

委 員：もう少しスケジュールを早めて進めていただければと思う。

委 員：小田急バス、京王バスにお伺いしたい。長峰地区が30年前にまちづくりされたときは、上谷戸大橋通りがなかったため、若葉台まで行くバスはなく、小田急バスも京王バスも長峰止まりのバスが設定されていた。上谷戸大橋が完成した以降は、稲城駅から長峰、向陽台を經由して若葉台駅に向かう路線ができている。例えば、これを若葉台駅～南多摩駅、稲城駅～南多摩駅の路線としてはいかがか。長峰の人は、稲城駅の利用は少なく、若葉台駅の利用が多い。また、長峰と向陽台間のバスの移動はない。若葉台駅～南多摩駅、稲城駅～南多摩駅の路線とすることで、京王線と南武線の駅を結ぶことも考慮して検討いただきたい。

京王バス：仰っていただいたご意見は理にかなっており、一考の余地はある。稲城駅～若葉台駅は京王線の間を平行路線として運行しているが、それよりも南武線につなぐ方が、メリットがあるという意味でのご意見だと思う。ただ乗務員が不足している現状であるため、実施するとなると中途半端ではいけないので、非常にダイナミックな切替えが必要になってくる。稲城市や地域住民との綿密な調整が必要となるため、今後時間をかけながら検討していく話だととらえている。

小田急バス：ご定義いただいたのは、稲城駅～南多摩駅の路線と、若葉台駅～南多摩駅の路線に分担すればよいというご意見でよろしいか。若葉台駅～南多摩駅は既に京王バスで運行しており、小田

急バスは、若葉台駅～稲城駅（系統名：稲12）を共同運行にて、メイン路線として運行している。

京王バスも仰っていた通り、変更とすれば大胆に行わなければならない。この路線の利用者の属性は、朝晩京王線に乗って通勤・通学される方と、日中の移動の方の2種類であると思う。若葉台駅～稲城駅を利用する現役世代への影響をどう考えていくか。変更するとすると、長峰、向陽台に住む現役世代の方が稲城駅ではなく、若葉台駅を利用しなければならないというデメリットもバス事業者としては考えている。こうしたアイディアは常々考えており、iバスもできる限りの協力をしていきたいと思うので、iバスと併せて、路線バスについても、京王バス含めて検討していきたい。

委 員：昔は南多摩駅に向かう乗降客は少なかったと思うが、今は立川方面の電車に乗るため、南多摩駅に向かうバスの乗降客が増えている。そうしたことも小田急バス、京王バスに調べていただきたい。稲城駅～若葉台駅間は、若葉台駅から長峰、向陽台まで行く人はいると思うが、そこから稲城駅まで行く人はまず皆無だと思う。無駄なバスを減らすために、調査をしてこうした会議の場でお話いただきたい。

会 長：長い年数の中で、人の流れやそれぞれの駅の地位なども変わってきている。私も南武線沿線を利用しているので、南武線の変化を感じている。今は通勤・通学含め、かなりの利用者がある駅が増えてきている。また、通勤・通学の時間帯とそれ以外の時間帯でもニーズが異なるので、これからiバスについて考えるにあたって、そうした変化や時間的な違いをとらえながら考えていきたいと思う。今後見直し方針案として考えていく中で、委員等からいただいた意見を含め、路線バスをどういう風に位置付けて活用していくのか、というのもiバスの在り方に関わってくる。iバスだけを小手先で変更していても効果は出ないだろうと思うので、路線バス、iバス路線をトータルで考えながら進めていきたい。

副会長：平尾自治会の立場から伺いたい。重複路線の解消のところで、事務局から鶴川街道の重複を中心に解消していくという話があった。坂浜地区あたりから稲城駅の部分が鶴川街道で重複しているかと思うが、この部分を指しているという認識でよろしいか。

事務局：お見込みのとおり、鶴川街道は大きな重複ポイントであるので、その部分は今後検討の対象になると考えている。

副会長：先ほど委員から、重複路線といっても本数が少ないから考慮いただきたいという意見もあった。坂浜～稲城駅もメインの路線であるため、重複の解消となると、不満も多くなるのではと感じた。また、平尾の方が市立病院に行く際、重複路線部分がなくなり、長期路線の見直しとなると、複数回の乗り換えも生じてしまうのでは、と感じた。そのあたりも踏まえて、ご検討いただきたい。

事務局：これから路線図案を検討するにあたり、委員の皆様から、「たたき台」がないと議論のしようがないというお話もあった。まずは事務局で「たたき台」を作成し、皆様にお示しして検討させていただきたいと思う。

委 員：iバスのA・Bコースについて伺いたい。「消費生活センター」から「総合グラウンド前」のコースは、Aコース、Bコースも同様のルート（循環）であり、逆まわりがないため帰るときに「総合グラウンド前」から「消費生活センター」に向かうバスがないという意見があった。Bコースを逆回りにすることはできるか。

事務局：今回、現行の7台から3台への大きな変更となり、細かい部分はこれから議論していく形になるので、現時点では可否は回答できない。今後の検討材料にさせていただきたい。

委 員：方針6「収支率の設定による路線見直しの検討」について、基本的小お考えを伺いたい。

事務局：現在のiバス5コースについて、運行経費と運賃収入については公表をしている。収支率が最も低いところで約10%、最も高いところで約60%と大きな開きがある。そうした中で、今回の見直しにあたって、ある程度目標となる収支率を設定できないかと考え、方針案に記載させていただいている。

会 長：それでは、議題1について、事務局から提示したiバス第Ⅲ期見直し方針案を決定事項とし、

方針案に基づいて路線検討を進めるということでご承認いただいてもよろしいか。

委 員：異議なし。

会 長：小田急バスからの見直し時期の時間が令和7年度末までと限られているので、令和7年度の協議会の開催回数は増える可能性もあるが、ご協力いただきたい。

(2) その他

事務局：今後の予定について、本日ご承認いただいた見直し方針に基づき、新しい路線のたたき台を作成するとともに、併せてオンデマンド交通の実証実験の実施にあたり、ご協議いただきながら決定していきたい。来年度は例年より日程を早め、5月くらいに地域公共交通会議を実施していきたいと考えている。

以上