

議事録

会議名	令和6年度第1回 稲城市地域公共交通会議
開場日時	令和6年8月5日(月) 午前10時00分から11時26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、 三浦裕介委員、伊藤淳委員、進藤直人委員、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、佐藤義尚委員、山下宏委員、山田弘委員</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 管理課交通安全担当係長 稲田 管理課交通対策係 野尻</p> <p>(欠席者) 富樫秀樹委員、塚原輝浩委員、杉本勇人委員</p> <p>(代理出席) 大庭久継委員 代理 池野谷氏 板垣洋介委員 代理 河原氏 藤原廣彦委員 代理 渡辺氏</p>
会議次第	<p>1 開 会 2 都市建設部長挨拶 3 議 題 (1) 稲城市地域公共交通会議設置要綱の改正について(報告) (2) 令和5年度iバス乗車人員実績について(報告)【資料1】 (3) 令和5年度iバス乗降調査について(報告)【資料2】 (4) iバス運賃について(報告) ア「こども運賃」で各種手帳を受給する方のIC運賃の改定について【資料3-1】 イ 読売ランド線「弁天洞窟バス停」付近仮設道路暫定切替え【資料3-2】 (5) iバス第Ⅲ期見直しについて(協議)【資料4】 (6) その他 4 閉 会</p>

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。

私は、都市建設部長の小澤と申します。よろしくお願ひいたします。

本日はお忙しい中、令和6年度第1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。また、日ごろより稲城市行政にご理解、ご協力を賜りまして感謝申し上げます。

市内を運行する路線バスにつきましては、本年4月より施行された「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」いわゆる「改善基準告示」等を踏まえたダイヤ改正とあわせて、市においても本会議の議論等を経て、稲城市コミュニティバス「iバス」のダイヤ改正や運賃の見直し等を3月16日に行いましたので、ご存じとは存じますが、ご報告させていただきます。

本日本につきましては、次第に基づき、市民代表者合同検討会とバス事業者検討会にて事前報告させていただいた事項について、ご協議いただきたいと思います。

議題にある「iバス運賃について」は、この会議の前に開催しました「運賃協議会」での結果と概要を報告させていただきます。

また、「iバス第Ⅲ期見直しについて」は南山東部土地区画整理事業地内の都市計画道路の開通が来年の春に予定されており、市ではこれらを踏まえ、今年度より京王稲城駅南口ロータリーの改修を行います。

iバスの現行運行経路の見直しなどにつきましては、今後、この協議会で進めていきたいと考えており、そのスケジュール案を事務局から説明してまいりたいと考えております。

簡単ではございますが、私からの挨拶とさせていただきます。

どうぞよろしくお願いいたします。

3. 議題

会 長：改めまして、稲城市地域公共交通会議会長の鈴木でございます。

猛暑が続いております。皆さまもおかれましても体調を崩さぬよう、ご自愛いただきたいと思います。

さて、私事ですが親類が小田急バス新百合ヶ丘営業所の近くに住んでおります。この会議の委員として携わって以来、自宅からそちらへ行く際は、その都度経路変えて稲城市内のいろいろな場所を見るようにしております。

道路環境の変化も見えてきており、今後複雑かつ広大な交通環境の整理について、お手伝いをさせていただきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

(1) 稲城市地域公共交通会議設置要綱の改正について（報告）

事務局より「稲城市地域公共交通会議設置要綱」の改正について説明を行った。

説明概要：令和5年10月1日に道路運送法第9条第4項が改正され、iバスなどのコミュニティバスの協議運賃について協議を行う場合は運賃協議会で行うことが新たに規定されたため、その運賃協議会を規定するための条文の改正を「協議事項」を規定する本要綱第2条第1項第1号について次のように行う。これまでの同規定の「地域バス事業その他の地域の実情に即した輸送サービスに関すること」のあとに「ただし、法第9条4項の規定に基づく当該協議を行う場合は、第8条第1項に規定する検討委員会において行うものとする」とする条文を追加し運賃協議会の規定を追加したものである。

会 長：只今の説明について、委員の皆さまから何かご意見・ご質問はございますか。

委 員：(質疑・意見なし)

会 長：法律の変更に伴う変更であり、他の市区でも同様の変更を行っている。

(2) 令和5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に沿って報告。

説明概要：令和5年度の i バス乗車人員実績については、新型コロナウイルス感染症の感染症法の位置づけが令和5年5月8日から「2類感染症」から「5類感染症」に緩和され、ウイズコロナの生活様式により外出する方が増え、乗車人員は令和3年度、4年度と同様に回復傾向となった。令和6年度に入ってもその乗車人員は増加傾向が続いているが、コロナ禍前の平成31年度実績の各月概ね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のが現状となっている。なお、D・Eコースについては、令和6年1月8日から「よみうりランド丘の湯」が閉館となり、その建物取り壊し期間中のバス停は利用停止しており、令和6年1月以降はDコースの3月を除き利用者数は前年度比マイナスで推移している。

また、令和5年度の本協議会で協議を行い承認された令和6年3月16日のダイヤ改正及び運賃改定後の状況については、事前周知に努めた結果、市民の方からは問い合わせはほとんどなく、また、乗車人員についても、令和6年度に入った以降も増加傾向にあることから、運賃改定に伴う利用者離れも最小に抑えられたものと考えている。

市民代表者合同検討会、バス事業者検討会においては、ご意見や質問はありませんでした。

会長：只今の事務局からの説明について、委員の皆さまから何かご意見・ご質問はございますか

委員：（質疑・意見なし）

会長：D/Eコースを除いて増加傾向にあるということですから今後の推移を見守っていきたいと思う。

(3) 令和5年度 i バス乗降調査について（報告）

事務局より資料2に沿って報告。

説明概要：令和5年度に実施した i バス乗降調査の結果は、調査当日のA～Eコース乗降者の合計は973人で、令和4年度及び令和3年度の平日に調査した乗降者数と比較し7割程度の乗降者数となった。

各コース別の利用者数は、各コースともに平日の通勤・通学利用者の減に伴う減少が見られ、特にBコースの通勤・通学利用者の減が多くなった。

各コースの乗降者数が多いバス停は、令和4年度と同様に各駅のバス停のほか、向陽台四丁目・向陽台五丁目・平尾住宅21号棟前など、集合住宅地での利用者が上位となった。

1日全体の各コースのバス停の乗降者数について、バス停利用者が0人であったバス停は、各コースで平日の箇所数より増加した。

時間帯別の利用者状況は、午前中は各集合住宅地から乗車し、各駅に降車する傾向となっており、よみうりランド丘の湯・巨人軍室内練習場などのレジャー目的の降車が前回の平日調査時より多くなっている。午後は、駅利用者以外に、商業施設近辺の向陽台三和・アメリカ・ソコラ若葉台付近のバス停利用者が増加している。前回調査時と比較し、1便あたりの利用者数が最も減少している時間帯となった。夕方以降は、各駅から乗車し、各集合住宅地に降車する傾向となっており、平尾団地～若葉台駅間の利用者が前回調査時より少なくなった。

車内人数が線の太さと色で表示された車内人数図は、A、B及びCコースの若葉台駅から南多摩駅の利用率が高い状況であった。

市民代表者合同検討会でのご意見等は、下記のとおりであったことを説明した。

委員：昨年度、休日に乗降調査を行った理由は。

事務局：例年、平日に乗降調査を実施している。今回は、休日におけるiバス利用実態の把握の為に休日に乗降調査を実施したものである。また、本調査を休日に実施する旨を、昨年度の地域公共交通会議で承認していただいた。

委員：資料2について、iバス利用状況を把握する上で非常に分かりやすい。特に8頁以降の各コース車内人数図は、視覚的に把握が出来るので、市民の方々にも周知した方が良い。

事務局：事務局：本乗降調査結果については、過去の調査分も含めて、市ホームページに掲載している。

バス事業者検討会でのご意見等は、下記のとおりであった。

小田急バス：車内人数図の資料のとおり、南多摩駅～若葉台駅間は利用者が多い印象がある。一方、路線バスと重複しているコースは利用者も少なく感じる。

事務局：A, Bコース若葉台駅～平尾、稲城駅～平尾、Cコース平尾～若葉台駅は「天神通り」や「学園通り」を経由するため、新百合ヶ丘駅から若葉台駅へ向かう路線バスとの重複はないが利用者は少なく、その理由は乗車時間の少ない路線バスを利用した方がアクセスが良いのではないかと考えている。また、南多摩駅～若葉台駅間は各コース利用者が多く、向陽台エリアの高齢化が影響していることがうかがえる。

会長：休日の傾向がわかる調査結果となっていることがわかりました。只今の事務局からの説明について、委員の皆さまから何かご意見・ご質問はあるか

委員：(質疑・意見なし)

会長：市民代表者合同検討会あるいはバス事業者検討会でご意見やご質問があったとのことですので、この結果を今後の参考にさせていただければと思う。

(4) iバス運賃について（報告）

※「iバス運賃について」は、この本会議開催前に行った稲城市運賃協議会において、承認を得ていることから協議事項ではなく報告事項とした。

ア「こども運賃」で各種手帳を受給する方のIC運賃の改定について【資料3-1】

説明概要：

iバスの現行運賃は令和5年度の本協議会で協議をいただいた結果に基づき、令和6年3月16日に運賃改定を行った。現行運賃のiバスの小児運賃50円は、平成23年3月31日から適用している。

今回、小田急バスにおいて、令和6年4月1日から「子育て支援」策として、大人料金の半額としていた小児運賃を一律50円とする運賃改定が行われ、iバスの子ども料金と同額になった。小田急バスに乗車する場合、現金を除いて、各種手帳を受給する方でIC子ども料金で乗車する場合は半額の25円となったため、iバスのIC子ども料金で各種手帳を受給する方について、小田急バスと同様に25円の料金に改定する。

他市の実施状況は、町田市がコミュニティバスとして小田急バスが運行している「玉ちゃんバス」が、令和6年5月1日より同様の改定を行っている。

この運賃の改定日は、令和6年10月1日からとする。

市民代表者合同検討会では、下記のご意見・ご質問があった。

委員：収入面での影響を考慮して、対象数はどれくらいになるのか。

バス事業者検討会で市民代表者合同検討会の確認したところ、下記のとおりのお返事があった。

委員：直近令和6年6月の1日における全営業所（6営業所）のIC利用者は、約11万人である。その内、小児各手帳利用者は20人となっていることから、各営業所平均として、1日3人程度の利用と思われる、iバスを含めコミュニティバスでの利用者はほとんどいないのではないかと。

委員：昨日調布から三鷹への小田急バスに乗り、料金改定の件を把握した。小田急バスの運行であるため、運行事業者と同じにした方がよいのではないかと。

イ 読売ランド線「弁天洞窟バス停」付近仮設道路暫定切替え【資料3-2】

説明概要：

次に読売ランド線「弁天洞窟バス停」付近仮設道路暫定切替えについては、資料に記載のとおり、読売ランド線「弁天洞窟バス停」付近仮設道路暫定切替えが予定されており、切り替え時期は令和6年9月末とする。

会長：委員の皆さまの多くの委員のかたが運賃協議会から引き続き本会議の出席していただいている。本事項は運賃協議会で承認され協議は整っておりますが、何かご意見等はあるか

委員：（質疑・意見なし）

会長：特にならなければ、本事項は協議が整っているのです。その旨の報告で終了とさせていただきます。

(5) iバス第Ⅲ期見直しについて（協議）【資料4】

説明概要：南山東部土地区画整理事業地内の都市計画道路の一部が令和7年3月末に開通が予定されており、また、その開通にあわせて稲城駅南口ロータリーの車道部分の整備を進めていることから、iバス路線の経路変更の協議を行いたいと考えている。全体の計画は、令和6年度から7年度の2年間で予定しており、新路線の運行は、この2年間の協議が完了した後の令和8年度内を想定している。計画の概要は、令和6年9月に乗降調査を1週間かけて行い、現行路線の利用者の実態を調査し、その資料を作成する。利用実態資料に基づき、運転手の不足の現状を踏まえて、経路変更を行うための、見直しの方針案を作成し、その決定までを令和6年度内で行うことを予定している。令和7年度は決定した見直し方針に基づき、路線の検討を行い令和7年10月頃までに見直し路線の決定までを行う。路線の決定までは状況に応じて市民意見交換会を行い市民からのご意見をいただき検討案に反映する。

市民代表者合同検討会では、下記のご意見・ご質問がありました。

委員： 現行の路線の調査が必要なことは理解できるが、南山地区は既に人も増えており、もっと迅速に進めてほしい。

事務局： 以前から南山地区のバスについてはご意見を伺っているが、南山の開通に伴いバスの需要等も踏まえて検討できるようスケジュールを組ませていただいている。

委員： 南山地区の開発に伴い、稲城駅～よみうりランド駅の路線バスを開設する動きはあるのか。

事務局： 市は、南山地区の都市計画道路の開通に合わせ、路線バス事業者にバスの運行を要請している。バス事業者は、京王よみうりランド駅までの経路を稲城駅に付け替える、あるいは若葉台方面から稲城駅への経路を延長することを検討している。

委員： 意見として市立病院の近くに南多摩駅があるが、長峰から南多摩駅までのアクセスが困難である。市として、南武線の駅にももっとバスを通してほしい。

会長： 只今の事務局からの説明について、委員の皆さまから何かご意見・ご質問はございますか

委員： (ご意見・質問なし)

会長： 特にないようですので、事務局より提案のありましたスケジュール案で検討していくということによろしいか

委員： (異議なし)

会長： このような見直しを実施するにあたっては2年度くらいに渡って十分な議論が必要であるため、順当なスケジュールであると思う。この検討期間で十分な議論を進めさせていただきたい。

(6) その他

会長： 「議題6 その他」については、委員から何かあるか。

委員： 新百合ヶ丘駅～若葉台駅間の路線バスの運行時間について、新百合ヶ丘駅発の最終バスが23時台で、終着は平尾団地となっている。利用者の意見として、最終バスの若葉台駅までの延伸を検討いただきたい。また、若葉台駅～新百合ヶ丘駅最終バスは22時15分であるので、最終バスの時間を延ばせないか検討いただきたい。

小田急バス： 本内容については、過去にもご要望をいただいている。新百合ヶ丘駅発の路線バスは、平尾団地の方に多く利用いただいている。新百合ヶ丘駅から若葉台駅に延伸となると、ダイヤ本数を維持するか、最終バスの時間を繰り下げるか、どちらかしか選べない状況である。現状は平尾団地の利用者が多い状況や、若葉台駅への最終バス繰り下げは、新百合ヶ丘駅発の最終バスの折り返し便が必要となるため、難しいと思われる。

委員： 小田急バスのお考えは承知した。夜遅い便も検討いただきたいが、平尾団地止まりの深夜バスを減便し、新百合ヶ丘駅から若葉台駅までの延伸に充てるなどの検討余地はあるのか。

小田急バス： 検討余地については、現状の採用状況・充足状況が改善されるまでは難しい。

会長： いずれにしても、限られた資源の中で運用せざるを得ない状況である。それぞれの優先順位を確認しながら進めていく必要がある。

会長： その他について、他に意見等あるか。

委員： 「ふれあいセンター長峰」の利用者からの意見である。小田急バス、京王バス両社について、バスをバス停に停車させる際に停車方法が様でない。運転士によりバス停への寄せる距離が異なるため、高齢者が足を大股で出さなければならないなど、降車時に骨折等のリスクがある。乗客の安心安全を常に心がけ、運転士に教育していただきたい。

京王バス： 事業者として、運転するうえで最優先するのは安全運転である。近年は減便等の影響で高齢者の利用者が多く、乗客が座ってから発車するよう指導している。基本的にはバス停に接近して停車するが、バス停に上屋やガードパイプが設置されている場合は、バスを寄せすぎると車体を

ぶつけてしまう事故リスクもある。引き続きご迷惑をおかけしないよう運行していきたい。

小田急バス： 現場の運転士一人ひとりが改善できるよう指導していく。

小田急バス： 自身もバスを運転する立場として、バス停によって寄せ易い・寄せ難いがある。もちろん教育は必要であるが、バス停の物理的な問題もありすべてのバス停で接近して停車することは難しい。可能な範囲で対応していきたい。

会 長： バス停の構造的な問題はある。島のように独立したバス停だと正着しやすい。今後正着しやすいバス停を作っていくことも検討の一つである。

委 員： 京王相模原線稲城駅～若葉台駅間の路線バスについて、平日ダイヤ78本から現在は46本と減少しており、減少率は41%となっている。減便は改善基準告示等の影響と理解しているが、減少率41%は他の地域と比べて高いものなのか、あるいは他も同様なのか。また、稲城駅到着の列車の到着時刻とバスの発車時刻がズレており、乗り遅れることが多いためバスダイヤを調整できないか。また、ダイヤ変更の際に、手続きにどれくらいの時間を要するか伺いたい。

京王バス： 今春のダイヤ改正により、稲城駅～若葉台駅間の減便及び長峰循環の廃止について、利用者にはご不便をお掛けしている。京王バスでは昨秋から、東は新宿から西は高尾まで、全営業エリアにおいて減便・廃止のダイヤ改正を実施している。その中で100%廃止した路線もあれば、利用者数に応じて維持している路線もある。その中で、41%という数字は、一概には言い切れないが、高いところになるかもしれない。

なお補足として、乗務員不足の現状について説明させていただく。

京王バスでは、コロナ禍でも採用事務を継続し人員を確保していたが、コロナ収束後、急速に職員は減少した。その理由として、同業他社の採用再開に伴う採用競争の激化と、他業種への転職者増加が挙げられる。今までは官公庁系のバス会社への転職が多かったが最近では同業への転職は少なく、特に若手社員において、IT業界など在宅勤務ができる業界への転職希望が多い。京王バス乗務員の平均年齢は53歳と高齢である。そもそも採用時に60歳を超えた方もいて、即ち定年まで働ける期間が短い。限られた人員の中で、如何にして運行を維持していくか検討していかなければならない。

なお、先程委員からあった鉄道ダイヤとの調整については、9月9日のダイヤ改正で対応予定であり、手続き期間でいうと1か月前に届け出る流れとなっている。

会 長： 元々人員が不足している中、今年は改善基準告示により働ける時間としても不足している。事務局にお尋ねします。3月のダイヤ改正後、市民から市に対して意見等はあるか。

事務局： 市民からは、「朝5時・6時台のダイヤが無くなり不便である。」、「夕方から、鉄道と路線バスの乗継ぎが悪くなった。」とのご意見をいただいているが、事前の周知を行っていたこともあり、苦情の意見は少なかった。

会 長： 人材資源は限られている中で、いかに最適なものをつくっていくか、そのために知恵を出し合うことが重要である。これからiバスの経路変更の議論を行っていくわけですが、皆さんからのお知恵をいただきながら議論を進めていきたい。

その議論の参考となる他市の取り組みとして、小金井市のコミュニティバス「C o C oバス」では、これまで路線バスと重複していた路線について、利用者の多い朝夕は路線バス、日中はコミュニティバスが運行し地域内で役割分担を図っている。またデマンド交通など、ドアTOドアに近い交通手段があるが、都市部においては、朝夕の重要が多いため、全てデマンド交通で需要を賄うことは難しい。宮城県では、朝夕は路線バスが運行し、日中は同じバス事業者が、ハイエースを使用したデマンド交通を運行することを検討している。人員を増やすことなく、ニーズに対応したサービスを提供する取り組みである。

会 長： 他に「その他」について何かご意見等あるか。

委 員 (副会長)： 新百合ヶ丘駅～若葉台駅間の路線バスについて、坂浜に隣接する小田良土地地区画整理事業や平尾地区内の上平尾土地地区画整理事業が完了し世帯数の増加しており、運転者

不足は理解しているが、平尾地区においても、ダイヤ拡充を検討していただきたい。

以上