

議事録

会議名	令和6年度第2回 稲城市地域公共交通会議
開場日時	令和6年12月13日(金) 午前10時00分から11時35分まで
出席者及び 欠席者	<p>(委員)</p> <p>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、 佐藤義尚委員、山下宏委員、三浦裕介委員、池野谷琢磨委員、 河原大道委員、富樫秀樹委員、塚原輝浩委員、 山田弘委員、杉本勇人委員</p> <p>(事務局)</p> <p>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)</p> <p>なし</p> <p>(代理出席)</p> <p>藤原廣彦委員 代理 渡辺文広氏</p>
会議次第	<p>1 開 会</p> <p>2 都市建設部長挨拶</p> <p>3 議 題</p> <p>(1) i バス運賃について (運賃協議会) 【報告】</p> <p>(2) i バス第Ⅲ期路線見直しについて</p> <p>(3) その他</p> <p>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。令和6年度第2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。

後ほどご案内させていただきます、i バス路線の第Ⅲ期見直しの議論を進めるにあたっては、周辺自治体に限らず、全国的に運転手が減少しているなか、働き方改革として本年4月に施行されました、「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の体制を厳守するためには、現在の運転手数や将来の運転手数の見込みを考慮いたしましても、市内のバス運行において、現状維持が出来なくなるおそれがあると言われております。そうした課題等を踏まえて、本日も参加いただいている委員の地域の実情に即した、輸送サービスの実現に必要な事項を、この地域公共交通会議において、バス事業者を取り巻く現状を踏まえた、市内バス運行について、皆様方とともに議論してまいりたいと考えております。

また、南山東部土地区画整理事業地内において、令和7年3月開業予定の、ジャイアンツタウンスタジアムの新設バス停等についても、後ほど事務局からご説明してまいります。

本日もよろしくお願ひいたします。

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。

寒い日が続いております。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ひます。

本日の議題についてのご協賛をどうぞよろしくお願ひします。

(1) iバス運賃について（運賃協賛会） 報告

事務局より、運賃協賛会で協賛した下記案件について、協賛が整ったことを報告した。

説明概要：

ア 読売ランド線「よみうりランド天安」付近仮設道路本線切替え

読売ランド線で現在の「よみうりランド丘の湯バス停」付近仮設道路の本線切替えが令和6年12月12日に予定されており、この切り替える道路は、iバスD・Eコースの運行経路であることから、経路変更に伴う稲城市運賃協賛会で協賛をお願ひするものです。

iバスの運賃については、均一運賃で運行を行っており、この経路変更に伴う運賃の変更はございません。市民代表者合同検討会では、特に意見・ご質問はございませんでした。

イ D・Eコースのバス停新設とバス停名変更について

iバスD・Eコースにおけるバス停の新設及びバス停名称の変更についてです。

令和6年11月30日に南山東部土地区画整理地区内で建設中の新ファーム球場「ジャイアンツタウンスタジアム」の開業日が令和7年3月1日からとする報道発表がございました。

現在、「ジャイアンツタウンスタジアム」のアクセス道路としましては、都道の読売ランド線があり、京王よみうりランド駅から寺尾台団地間を運行する小田急バスの路線バスとiバスD・Eコースが運行しており、この運行路線において、資料の記載の場所に新バス停を設置するものです。バス停名は「東京ジャイアンツタウン」を予定しております。

また、あわせて、よみうりランドから稲城市に、iバスD・Eコースの「よみうりランド丘の湯」について、丘の湯閉店に伴う施設工事が完了し、これまでの丘の湯の場所で飲食施設である「天安」を開業していることから、バス停名称について、変更要望がありました。

バス停名をこれまでの「よみうりランド丘の湯」から「よみうりランド天安」に変更していただきたいとするものです。

このiバスD・Eコースのバス停新設とバス停名称変更について、使用開始は令和7年3月1日からを予定しております。

会 長：私も運賃協賛会にオブザーバー参加しており、協賛が問題なく整ったことを確認している。路線切替えやバス停名については予定通り進めていただきたい。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）

（報告事項承認）

(2) iバス第Ⅲ期路線見直しについて

説明概要：本議題につきましては、令和6年度第1回稲城市地域公共交通会議において、承認いただいた見直しスケジュールに基づき、見直しの方針案を11月6日に開催しました市民代表者合同検討会で事務局案をご提示し、ご議論いただきました。

市民代表者合同検討会では、小田急バス様からのiバス運行台数の見直し提案を考慮した方針案を説明させていただきましたが、この見直し方針の議論については、iバスの課題について、丁寧な説明が必要であるとの委員の皆様のご意見となった。

本日の本会議では、小田急バス様より、iバスの運行台数の見直しについて、資料に基づき説明をいただくこととしている。

会 長：それでは先ず初めに小田急バス様より、ご説明をお願いします。

小田急バス：稲城市とは今回のiバスⅢ期見直しのスケジュールの中で、当社として現行の路線でのiバスの契約解除を行い、当社の現状で出来るかぎりの規模での再契約について提案をしている。

市では、当社以外の他運送事業者でのiバス運行を検討していると思うが、iバス事業を抱えられる他事業者もないとのことで市からは再契約したいと申し出を受けたところである。

そうした状況のなか、当社として、これまでの市との関係性も考慮し、今後も可能な規模の範囲で、iバス事業を継続していく考えとなった。そうした背景を踏まえて、当社の状況とコミュニティバスの方向性を説明させていただく。

本日は当社路線バス事業の現状とコミュニティバスの見直しの資料をお持ちした。この資料は、この会議後回収させていただく。

路線バスの事業の現状として、運転手の募集は2015-2016年ころまでは運転手を募集すれば集まり、その中で選考することも出来る応募人数があった。また、この時期に当社として死亡事故が2件あり安全面の見直し対応として、運転手を確保し余裕を持った運行を行うため、運行時分の見直しを行い、運転手数を大幅に増員させている。2016年以降の運転手の採用数は横ばいであったが、コロナ禍でバスの利用が減少したことから、2020年は運転手の採用を見送り、運転手は減少している。2021年に運転手の採用を再開しているが、現在は、募集をしても2015年頃のように応募自体がなく、定年退職による減少を採用で賄えない状況である。その結果最大で1,200人程いた運転手数が900人台まで落ち込んでいる。そのため、定年延長などの対策を行いこの先5年程度の運転手数の減少を抑える対策をしている。

また、2024年に路線バスを中心に減便を実施し、平日で60,000kmあった走行キロについて、50,000kmまで約20%落ち込んだ。コミュニティバスは、再雇用者や嘱託職員でこれまで対応してきたが、それについても正社員を使わないとこれまでにように対応できない状況になっている。正社員をコミュニティバスの運行に従事した場合の経費は小田急バスの持ち出しとなっている。

以上のようなことから、コミュニティバスの見直しには、iバスの現在5コースでの1日7台運行を3台運行、運転手数は6名程度とし、路線バスの重複する路線や、1周120分という路線は他市と比較しても運行距離が長く、長大な路線の見直しを求めている。

また、正社員で運行している部分の契約見直しや、運賃・乗車券などの元々の設定などについても含めて、一から協議させていただきたいと考えている。

会 長：それでは次に事務局からご説明をお願いします。

事務局：冒頭の部長挨拶、小田急バスさんからの説明にもありましたが、新聞などの報道にあるとおり、路線バス事業者さんは、全国的な課題である深刻な運転手不足に伴う要員確保や処遇改善に向け、運賃改定やその他の運転手確保策等の様々な対策を講じているが、現状、運転手不足の問題は解消されていないと伺っております。今後も、運転手の高齢化・成り手不足から、

問題が解消される見通しはかなり厳しいとのことである。

また、令和6年4月1日に改正施行された「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」を遵守するには、更なる運転手不足が懸念される状況であり、コミュニティバス・路線バスにおきましては、稲城市のみならず、周辺市も含めて、減便や廃止の申し入れがされている、又はこれからされる状況であると伺っている。

先般、開催しました、市民代表者合同検討会では、本日の公共交通会議で、見直し方針案を示し議論いただく予定でありましたが、会議の中で、委員の皆様からも、丁寧な説明が必要であるとのこと要望をいただいていたことから、本日の地域公共交通会議終了後に、お時間をいただき、市民代表の方々を中心として、残っていただける方々と、課題を整理し、掘り下げてお話しできればと考えている。今後も、必要に応じて会議を増やすなど、皆さまと一緒に課題解決に向けて協議を進めていきたいと考えている。

また、路線見直しにあたり、小田急バスさんの運行規模が現状の7台運行から3台運行規模となることから、市としましては、行政サービス低下を少しでも緩和して影響を少なくするための代替案の検討を、皆様からのご意見をいただくなど、ご一緒に進めていきたいと考えている。

具体的には、小田急バスさん以外の他のバス事業者での運行の検討や、バス以外の移動手段、例えば、オンデマンド交通などがあげられるのではないかと思います。

その後の予定としては、スケジュール案に則ると、来年2～3月頃に、第3回目の地域公共交通会議を開催し、見直しの方針案をお示しできればと考えている。

会 長：只今の小田急バス及び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：定年延長とのことだが、何歳までの延長となるのか。

小田急バス：現在60歳定年のところ、65歳まで延長する。

委員：運転手は募集しても応募がない要因は何か。

小田急バス：近年の少子化が最大の原因と考える。乗合バスの運転手は高校、大学の新卒者が応募してくることはあまりない中途採用が多い職種である。

京王電鉄バス：若者が魅力を感じる職種や就労環境は、例えば在宅勤務で勤務時間をご自分で自由に決められる職種となる。バス会社はその逆で時間を制約する職場である。運行ダイヤにもとづき勤務するものになる。朝早い勤務時間あるいは深夜までの勤務時間もあり、会社が決めた時間に出社しなければならない。

東京バス協会：大型二種免許は、普通免許を取得してから3年間は取得できない。高卒者は21歳にならないと取得できない。そのため中途採用がメインとなってくる。運転手の平均年齢は50歳以上であり、採用時の年齢は30から40歳代が多い。

委員：労働組合から選出委員が出席している。労働組合所属なので、その面からのご意見をお聞きしたい。

委員：本来バスは地域の方々の足であり、公共交通を使命としている。地域の方々の足を守るためにも現在の乗務員で黒字を出さなければならない。国などに人手不足に対する補助を求めているが、前には進んでいない。

委員：向陽台地区は街開きから30年から40年経過しており、運転免許を返納している高齢者増加している。路線バスのバス停に近い方ならよいが、そこから離れた山の上方にお住まいの方もいる。そうした方には近くのiバスのバス停は必要なものとなっている。バス事業者の側の意見として、国の施策、コミュニティバスの導入の基本方針、運行経費の補填など考えているが、私も解決策はわかりませんが、利用者の意見も取り入れていただきたい。

会 長：限られた資産をどう活用・確保し、地域の移動手段とするかが知恵の出どころだと思う。

京王電鉄バス：高齢者施策では東京都シルバーパス制度の問題も指摘しておきたい。東京都シルバ

ーパスを適用している路線に対する東京都からの運賃補償は走行キロ数に応じた配分になっており、医療保険の公費負担のように利用回数に応じたものになっていない。利用実数に応じた運賃補償を国に求めるのか東京都に求めるものかわからないが考えていく必要がある。

委員：先日の市民代表合同検討会の説明の中で稲城市の i バスは東京都シルバーパスの運賃補償として年間約 600 万円の交付があると伺った。その分を小田急バスに支払えばよいのではないのか。

事務局：i バスが東京都から交付されている東京都シルバーパスの運賃補償は、全額、小田急バスに交付され小田急バスの収入となっている。

委員：民間事業者は営利を追求していくものであると思うが、運輸行政における利益を圧迫しているものを規制緩和していくことが必要と思うが。

小田急バス：有償運行は国から免許がおりて事業ができる。運賃改定については、以前より見直し基準のハードルが下がり、国の対応が変わったと感じている。先程運賃協議会を行った。運行ルートは少し変更するだけでもこうした届け出が必要となっているが、ある程度の規制はバス事業者を守るためでもあり必要であると考えます。

京王電鉄バス：規制の厳しさは事業者にとっても良い部分がある。路線バス事業者の収支状況は路線の3割ぐらいが黒字で残りの7割が赤字である。規制が緩くなるとこの3割のエリアのみをねらう業者も出てくることになる。規制の厳しさで安全を担保している部分もある。

バス事業者の業界は印鑑や紙資料を一掃するようなデジタルシステムがない。そうしたシステムを扱う業者も少なく業界のデジタル化については遅れている。デジタル化により省力化が図られコスト削減となることが望ましい。

委員：今の規制では、例えばバス停の位置を変更するにも手続きが必要となる。i バスが入れないような幅員の道路は運行できないなど何かやらないと解決しないと思う。

東京バス協会：規制は安全のためにあるものだと考える。そのためにコストがかかるのは避けられない。運賃についても大幅に改定されないように利用者は守られてきている。参入についても、業務態勢が整っていない業者が参入してすぐにやめることがないようになっている。しかし、コロナ禍以降、状況は変わっており考え方を考える必要がある部分もある。

委員：総合的に考えると時間がかかる。便利になるために小さな新規参入業者でないとしたどり着けない場合もある。着地点をどこにするか色々な方向で考えることが必要であると思う。

東京バス協会：バス運行にはシェアしていく考え方も必要である。たとえば路線バスまでの需要がない部分はオンデマンド交通、路線バスが通れない地域はワゴン運行とするなどそうしたことを行っている地域もある。

会 長：本日出席している東京運輸支局の委員から何かご意見があるか

委員：地域公共交通を守ることは重要と考えている。国土交通省は令和6年7月に「交通空白」解消本部を設置した。今後、地域の自家用車・ドライバーを活用した新制度の活用や自動運転などの推進を予定している。皆さんで色々な手段を検討していただきたい。

会 長：今回委員の皆様からいただいた意見をもとに、iバス見直し方針案を決定していく。

路線については、iバス運行だけの形だけではないと思う。稲城市として、移動手段・交通手段をどう確保するかの見直し方針案を、次回示していくことになる。方針案決定までに、今後、市民代表者会議など開催されるので、またご意見をいただければと思う。

以上