

議事録

会議名	令和5年度第1回 稲城市地域公共交通会議
開場日時	令和5年8月9日(水) 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、 米澤暁裕委員、古谷弘文委員、早田俊介委員、松永健委員、小林厚子委員、城所正男委員、増田幸雄委員、山口真理委員、松浦昇委員、堀田耕一郎委員、吉越守委員、杉本勇人委員</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 若菜 管理課交通対策係 山本</p> <p>(欠席者) 進藤直人委員、榎本勝美委員、宮向康世委員、牛尾陽一委員、笠原秀幸委員、塚原輝浩委員、山田弘委員、板垣洋介委員</p> <p>(代理出席) 鎌塚俊充委員 代理 関口氏 佐藤勝太委員 代理 長田氏 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) 令和4年度iバス乗車人員実績について(報告)【資料1】 (2) 令和5年度iバス乗降調査について(報告) (3) iバス運賃について(協議)【資料2-1、資料2-2】 (4) iバス運行ダイヤについて(協議) 【資料3-1、資料3-2、資料3-3、資料3-4、資料3-5】 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。本日はお忙しい中、令和5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。

私は、都市建設部長の小澤と申します。よろしくお願いいたします。

さて、稲城市地域公共交通会議は、地域バス事業その他の実情に即した輸送サービスに関することにつきまして協議をいただくものでございます。

議題の(3)、(4)「iバス運賃について」と「iバスダイヤ」については、iバス運行経費の増に伴う運賃収入の改善と令和6年4月1日から施行される「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」を踏まえたものです。

本日は、市民代表者合同検討会とバス事業者検討会にて報告させていただいた事項について、その際にいただいたご意見・ご要望を含めて事務局から説明してまいります。どうぞよろしく願いいたします。

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。
連日の猛暑の中、今年度最初の地域公共交通会議にお集りいただきありがとうございます。iバスについて、新たな協議事項につきまして、ご審議いただきたいと思います。

(1) 令和4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。

会長 多摩地域の他市のコミュニティバスもコロナ禍前の8割から9割5分の回復している状況が多いです。

(意見なし)

(2) 令和5年度 i バス乗降調査について (報告)

令和5年度の乗降調査につきましては10月29日(日)に実施する予定を説明。これまでは例年平日に実施していた調査を日曜日に行い、その利用状況を把握することを説明。

調査結果につきましては、次回の地域公共交通会議でご報告するとした。

(意見なし)

(3) iバス運賃について (協議)

事務局より【資料2-1、資料2-2】に沿って説明。

委員 資料2-2については、市民代表者合同検討会において、作成をお願いした資料であるが、比較する前提として、運行経費のベースは同じであると考えてよいですか。

事務局 各市の決算書等から作成した資料である。運行経費としての構成要素は人件費、燃料費などが主になり、基本的には同様です。

委員 資料2-2の運行経費と運賃収入のバランスは各市と比較すると稲城市は悪いが、三鷹市、調布市、狛江市と比較して、運行経費が多い理由をお聞きしたい。

事務局 運行経費につきましては、各市で運行経路の距離や経路数などで人件費や燃料費などが変わってくるため、金額が異なってくるものです。

会長 路線バスと運賃差が出ている部分はどうか、運賃のあり方をどうするかを協議していただきたい。iバスの特徴として1路線の運行距離が長く均一運賃としているため、短い区間の中で利用者が入れ替わり立ち代わりあれば運賃収入は伸びるがそういった利用状況ではありません。

委員 iバス補助金の市民1人あたりの限度や総額は市で決めているのですか。

事務局 市として金額を決めているものではありません。収入率は3割程度となっているため、資料のとおり他市と比較し補助金が多く、iバスは補助金の1人あたりの金額は多くなっています。iバス運行事業者へ交付している運行補助金は、運賃収入で賄い切れない運行経費の残りの部分を、iバスを利用する、しないにかかわらず市民の皆様が納めた税金から交付するものです。市としましては、運賃収入の増として、iバスの受益

者負担として運賃改定を行い、iバスを利用していない市民との公平性を確保することが必要と考えています。

委員 iバス運賃設定について、何を基準にするかが重要です。路線バスの初乗り運賃と同様で良いのではないかと思います。いきなり大きな運賃値上げは難しいと思いますが、長い目で見て、路線バスと合わせた方が良いと思います。

事務局 補助金の市民1人当たりの負担額や、運賃についても他市と比べ差が大きいことから、ただいま頂いたご意見を参考に、路線バスの初乗り運賃も参考にしていきます。

委員 企業、行政ともに努力が必要です。運行経費については企業努力で削減し、運行収入については稲城市がiバス利用のPRを行う必要があると思います。

委員 運行経費は各社同様であると認識しておりますが、人件費、燃料費、制服代で9割、残りの1割が管理費というのが一般的です。先程市民代表の委員の方から企業努力で人件費を削減出来ないかというご意見がありましたが、企業努力で収支改善となると、それは乗務員の給料を下げることになり、5年後には現在の路線は維持出来なくなると思います。人件費の改善は、深刻な運転士不足による要因確保のためや乗務員の退職を防ぐためにも必要となっています。また、参考として一般論をお話いたしますが、資料3-5のD・Eコースの経費を他市同様の50~60%にしようとするバス事業者としては無理であると考えます。企業努力やPR活動を行ったとしても、路線沿線に大規模なマンション建設などない限り、数%しか改善されないと考えている。もう一つ参考として距離が長いということは、収益が悪いという場合が多い。現在1台で2時間の運行であるため、当然元の場所に戻ってくるには2時間かかる。1時間の運行にするにはバスを増やす必要があり、その時点で運行経費は倍必要となります。

委員 iバスは政策的に受益者負担の軽減として、過去に路線バスの運賃から30円の値下げを行っています。他の事業の予算と比較して説明することが良いと思います。

委員 iバスを利用していない市民との公平性を確保することについては、そういう方も自家用車などを使わないでiバスを利用すれば良いと思います。また、現在は、iバスは、東京都シルバーパスを適用していますが、適用している全路線分の交付金は東京都からもらえていません。赤字になるのは当然です。

事務局 市としても、iバスの全路線がシルバーパスの交付金が受けられるように、東京都に継続して要望しております。

委員 今回の運賃値上げの検討については、10円値上げの検討するのか、それ以上の値上げを含めた検討をするのかを確認させてください。

事務局 本日の事務局からのご提案は、運賃の10円値上げを基本としているが、本日の委員の皆様からのご意見を含めて検討していきます。

会長 事務局からは本日、iバス運賃10円値上げをベースとした運賃収入改善と運行経費に対する補助金バランスを考えたいとの提案がありましたので、次回の地域公共交通会議では、各市との単純な数字比較ではなく、もう少し運賃改定のすることの意味が分かる資料をご用意いただきまして、次回の議論に繋げたいと思います。

(4) iバス運行ダイヤについて (協議)

事務局より資料3-1から3-5に沿って説明。

事務局 小田急バス株式会社から令和6年4月1日から改正される「改善基準告示」への対応として、iバスダイヤ改正の協議を求められております。あらためて小田急バスから令和6年4月1日から改正される「改善基準告示」へのiバスダイヤ改正の協議を求めた運転手不足の状況とその確保必要性の説明をお願いします。

- 委員 バスの運転手については、定員数に充足しておりません。改善基準告示は法律ではないが、その目的は運転手の過労死の防止です。改善基準告示を具体的に説明すると、1日24時間の内の従業員の拘束時間が少なく変更されるもので、また、翌日の勤務時間までの休息時間が多く変更されるものです。改善基準告示を遵守するためには、始バスの繰り下げ、終バスの繰り上げを行うか乗務員の定員を増やすかのいずれかの対応をする必要があります。乗務員の定員は随時募集をかけていますが集まっておらず、定数の確保は出来ておりません。コロナ禍の影響で利用者が減っていましたが、徐々に始バスの需要は戻ってきています。ただ、終バスの需要は戻ってきていません。終バスの減便については、小田急バスが運行している他市コミュニティバスにも同様をお願いをしていて理解を得ています。なお、路線バスも同様に終バスの減便を行っています。
- 委員 神奈川中央交通のバスもコロナ禍による影響は小田急バスと同様で、2019年のコロナ禍以降特に20:00以降の利用者が減少傾向にあり、深夜バスについては一部の利用者が多い路線を除いて7～8割の減便を行いました。改善基準告示は、年間での拘束時間の制限、4週での拘束時間の制限などクリアしなければならず複雑なものとなっています。
- 委員 京王バスも同様の対応を行っています。21:00以降の利用者は壊滅的であり利用者がいない路線は減便を行いました。こうした大幅な減便を行ったことにより、利用者から多くの苦情がくると身構えていましたが、まったく無かったことはある意味でショックでありました。
- 会長 自身に関わりのある団体に調査をしたところ、バス事業者から説明があったとおり、利用者数はコロナ禍前の9割に戻っています。その中で、朝のバス利用者の需要は戻ってきましたが、夜の需要の戻りは少ない傾向です。これはタクシーも同様です。こうした需要状況を考えると朝のニーズを大切にする代わりに、ダイヤ最終便の廃止はやむを得ないかと思えます。
- 会長 ダイヤ改正については、他にとくに意見はありませんが、市が提示した案で進めていくことで問題はないでしょうか。
- 委員 異議なし
- 会長 ダイヤ改正について、会議内容のとおり進める様に事務局は対応をお願いします。

以上