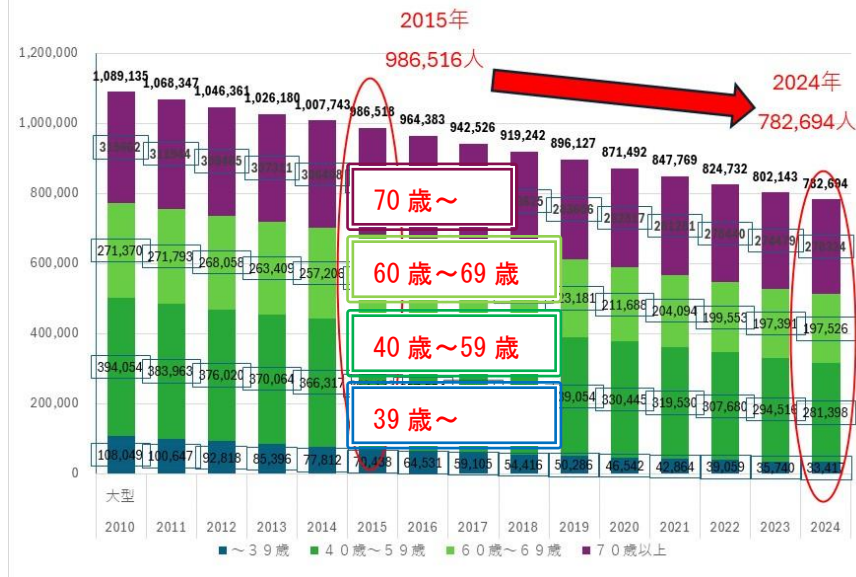


1 社会情勢の変化や交通に関する最新状況

- (1) 深刻な乗合バス事業者の運転手の不足
- (2) 令和 6 年 4 月 1 日から施行された「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」を遵守した運転手の確保状況に応じた適正なバスの便数

- 路線バスの運転に必要な大型二種免許保有者は年々減少傾向。
- バス、タクシー事業所の労働者平均年齢は全産業より高く、高齢化が深刻。
- バス事業者から、乗務員の採用活動で応募者は減少しており、また、令和 6 年 4 月 1 日に施行された「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」を遵守する必要があるため、本業の路線バスの運行本数の削減として令和 6 年 3 月にダイヤ改正を実施した。今後、限りある人的輸送資源の有効活用を図り、路線バスの運行を確保するためには、コミュニティバスの運行についても見直しを行わざるを得ない状況となっていると伺っている。
- 乗務員不足により、ダイヤの維持が困難を極めている。

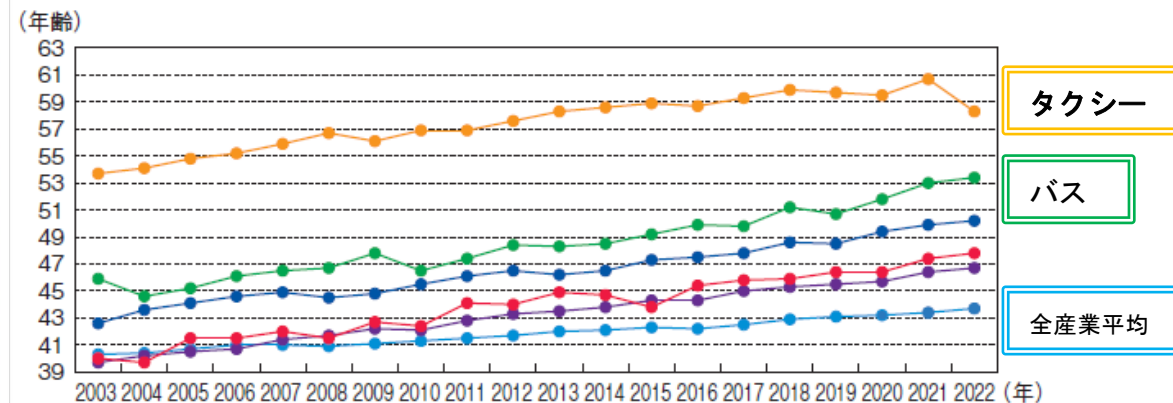
図 年齢別大型二種免許保有者数の推移（全国）



【出典：警察庁 運転免許統計（令和 5 年版）】

10 年間で大型二種免許の保有者が約 20 万人減少

図 自動車運送事業等における労働者の平均年齢の推移（全国）



【出典：令和 5 年版交通政策白書（令和 5 年 6 月）】

バス・タクシー従事者の年齢層が突出して高くなってきている。

総じて中高年層の男性に依存した状態であり、平均年齢は全産業の平均よりも高く、女性の比率は概ね4%以下にとどまっている。また、全産業平均と比べ、労働時間は長く、年間所得額は低くなっている。こうした状況の背景として、不規則な就業形態、長時間拘束、力仕事などの過酷な労働環境により、若年層や女性から敬遠されてきたことに加え、経営者においても、高等学校等の新卒者に対する戦略的なリクルート活動や、女性を含めた従業員の労働環境の改善について十分な対応がとられてこなかったこと等が挙げられる。

近年、産業全体では就業者数が順調に増加してきている中で、自動車運送事業等においては、労働力不足感の高まりや、バス・トラック等の自動車運転者の労働需給が逼迫しているにもかかわらず、就業者数はほぼ横ばいとなっている。こうした中、乗合バスでは運転者不足のため減便を余儀なくされる事業者もあるほか、宅配便事業でも配送業務における人手不足が深刻な問題となっている。

図 自動車運送事業等の就業構造

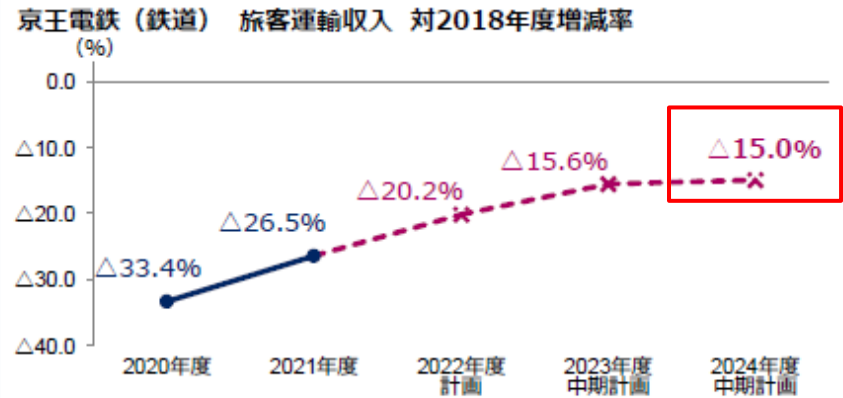
	バス	タクシー	トラック	自動車整備	全産業平均
運転者・整備要員数	12万人 (2021年度)	25万人 (2021年度)	85万人 (2022年)	40万人 (2022年)	—
女性比率	1.7% (2021年度)	4.3% (2021年度)	3.5% (2022年)	1.6% (2022年)	45.0% (2022年)
平均年齢	53.4歳 (2022年)	58.3歳 (2022年)	48.9歳 (2022年)	46.7歳 (2022年)	43.7歳 (2022年)
労働時間	193時間 (2022年)	186時間 (2022年)	212時間 (2022年)	182時間 (2022年)	177時間 (2022年)
年間所得額	399万円 (2022年)	361万円 (2022年)	456万円 (2022年)	469万円 (2022年)	497万円 (2022年)

全産業平均と比べ、中高年層の男性に依存した状態であり、また、労働時間は長く、年間所得額は低くなっている。

【出典：令和5年版交通政策白書（令和5年6月）】

(3) コロナ禍後（アフターコロナ）の新しい生活様式に応じた対応

運輸業（鉄道）

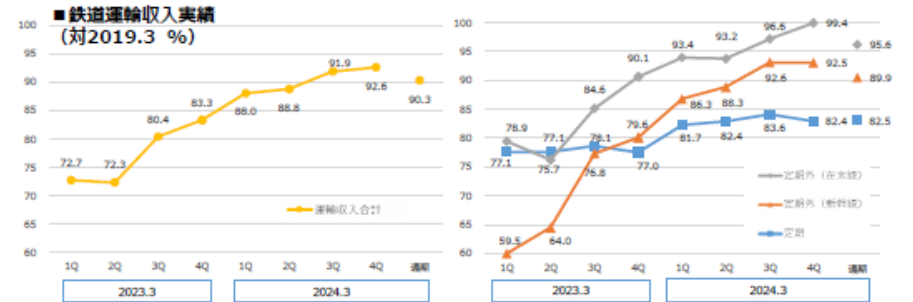


- ・移動需要はテレワーク浸透などにより、コロナ禍以前の水準まで回復しない見込み
- ・需要減の一方で、鉄道事業における安全、バリアフリー、自然災害、環境負荷軽減対策を推進

【出典：京王グループ中期3カ年経営計画（2022～2024年）】

運輸事業

(単位：億円)	2023.3 実績	2024.3 実績	2024.3/2023.3		2024.3計画 (1月公表)	2024.3実績/計画	
			増減	%		増減	%
営業収益	16,185	18,536	+2,350	114.5	18,490	+46	100.2
営業利益	△240	1,707	+1,948	-	1,300	+407	131.3
2024.3 営業収益（外部）の増減							
JR東日本（運輸）	+2,337						
びゅうツーリズム&セールス	+28						
東京モノレール	+22						
総合車両製作所	△89						
鉄道事業		鉄道利用の増加により対前年で増収、運輸収入はコロナ前比で約90%の水準					
車両製造事業		公民鉄向け車両売上の減により対前年で減収					
バス事業		高速バスの利用増により対前年で増収、高速線収入はコロナ前比で約55%の水準					
モノレール事業		利用増により対前年で増収、運賃収入はコロナ前比で約75%の水準					



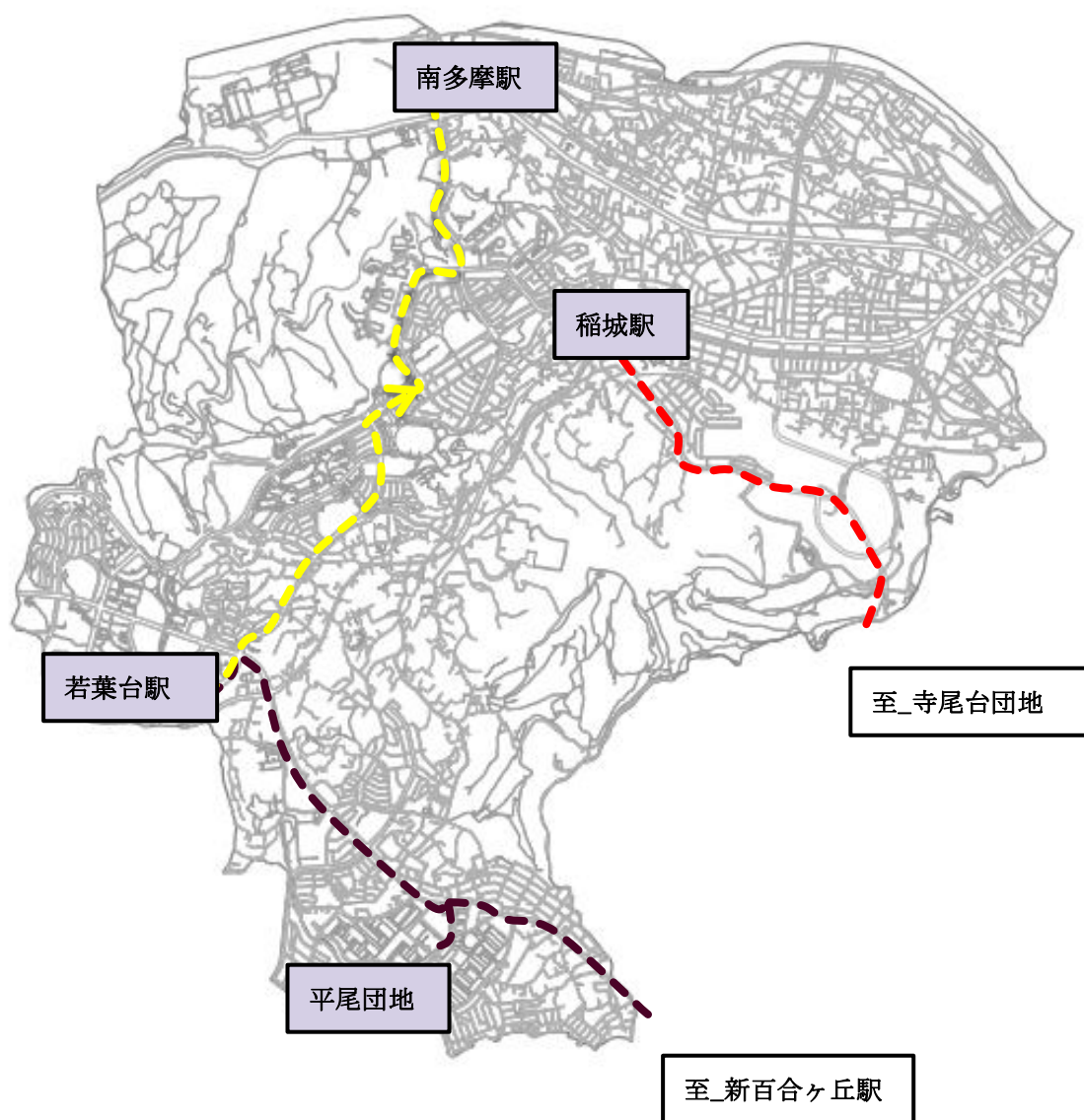
J R 東日本及び京王電鉄ともにコロナ過前の水準までは鉄道利用の需給は回復しない見込みとしている。

【出典：J R 東日本 2024 年 3 月期決算および経営戦略 説明資料】

(4) 路線バスの新規路線開設に伴い、i バスの補完路線の位置づけの再検討

■該当系統

系統名・運行事業者	起終点	本数	運行開始日	
若 02 (京王バス)	若葉台駅～南多摩駅	3	2016 年 (平成 28 年) 6 月 1 日	— — — —
新 08 (小田急バス)	新百合ヶ丘駅～若葉台駅(上平尾区画整理を若葉台駅まで延伸)	47	2020 年 (令和 2 年) 1 月 27 日	— — — —
読 06 (小田急バス)	寺尾台団地～稲城駅		2025 年 (令和 7 年) 4 月 1 日	— — — —



2 バスの利用状況・意見

- (1) 「稲城市の公共交通のあり方に関する提言書」に関する順守すべき事項
1. 稲城市内における交通不便地域を解消すること。

2. 稲城市市立病院等の公共施設を結ぶことにより、高齢者等交通弱者の社会参加を促進すること。

図 稲城市の交通不便地域



(2) 現行 i バスのこれまでに実施した乗降調査及び令和 6 年度実施する「OD 調査方式」による詳細な乗降調査の活用

※資料 1 の 4 ページ、「バスの利用状況・意見」の欄の (2) をご覧ください。

(3) 市政への提案や市議会での一般質問などでの意見

【市政への提案】		意見内容	地区
1	令和 6 年 5 月	京王バスと小田急バスの本数が激減して、大変暮らしにくくなっており、できるだけ早く元の本数に戻してほしいです。	長峰
2		バスの便が減ってしまい、困っているので便を増やしてほしいです。	長峰
3	令和 6 年 9 月	長峰に住んでいますが、3 月から大幅にバスが減便になり、大変不便です。若葉台駅を利用していますが、21 時台でバスが終わるため、歩いて帰ることもしばしばです。バスを増便し、稲城駅からの深夜バスも復活してほしいです	長峰
4	令和 6 年 10 月	稲城長沼駅から稲城駅へのバスの本数を増やしてほしいです。	東長沼
5	令和 6 年 11 月	坂浜エリア（小田良トンネル）付近の若葉台駅からのバス停を増やしてほしいです。	坂浜
6	令和 6 年 12 月	路線バスが少なくなり、通勤通学時間が 30 分以上増えています。人手不足であるならば、ぜひ宇都宮ライトレールのような交通手段の検討をしてほしいです。	長峰

【市議会一般質問】		質問内容	
1	令和 6 年第 2 回定例会 (令和 6 年 6 月)	路線バスの減便・廃止について	(1)市内の民間バスにおいても 3 月 1 6 日より大幅な減便がおこなわれました。今回の民間路線バスの減便で通勤・通学環境の向上に向けた対策
2			
3	令和 6 年第 3 回定例会 (令和 6 年 9 月) 令和 6 年第 4 回定例会 (令和 6 年 1 2 月)	路線バス・i バスの維持・拡充について	(1)南山地域への路線バス・i バス運行の検討 (2)路線バス事業者に路線バスを令和 6 年 3 月以前の便数に戻すこと、および、今後、路線バス、i バスが減便とならないように求める。 (3)路線バスの維持・拡充のため、国・都・市の支援・補助を求めることの検討 (4)自動運転バス、デマンド交通導入などの調査研究の検討
4	令和 6 年第 4 回定例会	路線バス・i バスの減便対策	(1)住民サービスの低下につながらないようにするための方策の検討
6	(令和 6 年 1 2 月)	(1)令和 7 年 3 月の「ジャイアンツスタジアム」完成に合わせた南山地区の新規路線バス運行	

(4) 令和6年3月の路線バスダイヤ改正により路線バスが撤退した路線や大幅減便があった路線の対応

・ダイヤ改正状況

改定前			改定後			改定状況			
平	土	日・祝	平	土	日・祝	平	土	日・祝	合計
687	543	490	584	460	412	△122	△103	△115	△340
						19	20	37	76

・路線バス事業者ごと運行時間帯別

		平日	土曜	日・祝		平日	土曜	日・祝		平日	土曜	日・祝
5時	小田急バス	0	0	0	京王バス	-4	0	0	神奈川中央交通	0	0	0
6時		-4	-5	-5		-3	-5	-5		0	-1	0
7時		-4	-6	-4		-3	-2	-2		0	-1	0
8時		-2	-7	-4		-3	-2	-2		0	-1	-1
9時		-3	-3	-5		0	-1	-1		0	-1	0
10時		-6	-4	-5		-1	0	0		0	-2	0
11時		-4	-2	-4		-1	-1	-1		0	0	-2
12時		-4	-4	-5		-1	-1	-1		0	0	0
13時		-5	-1	-3		0	-3	-3		-2	0	-2
14時		-4	-2	-3		-1	-3	-3		-1	0	0
15時		-1	-1	-2		-1	-2	-2		-1	0	-2
16時		0	-3	-4		-3	-2	-2		0	0	0
17時		-2	-1	-3		-4	-3	-3		-1	0	-2
18時		-3	-3	-3		-5	-3	-3		-2	0	0
19時	計	-6	-3	-4	総合計	-3	-3	-3		-2	-2	-2
20時		-7	-5	-5		-2	-1	-1		-3	0	0
21時		-5	-4	-4		-3	-2	-2		-1	-2	-2
22時		-2	-2	-2		-5	-3	-3		-1	0	0
23時		-2	0	0		-1	0	0		0	0	0
計		△64	△56	△65		△44	△37	△37		△14	△10	△13
総合計												△340

・減便の影響（運行系統別）

路線バス事業者	系統名	行先		改正前			改正後			改正状況			
				平	土	日・祝	平	土	日・祝	平	土	日・祝	合計
京王バス	稲13	稲城駅⇒	5時	1	0	0	0	0	0	△1	-	-	△1
		長峰循環	6時	1	1	1	0	0	0	△1	△1	△1	△3
			17時	1	0	0	0	0	0	△1	-	-	△1
	稲13		計	3	1	1	0	0	0	△2	△4	△4	△10
										0	0	0	0

路線バス事業者	系統名	行先		改正前			改正後			改正状況			
				平	土	日・祝	平	土	日・祝	平	土	日・祝	合計
小田急バス	稲11	稲城駅⇒長峰	5時	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-
			6時	1	1	1	0	0	0	△1	△1	△1	△3
			7時	1	1	1	0	0	0	△1	△1	△1	△3
			8時	0	2	2	0	0	0	-	△2	△2	△4
			18時	1	0	0	0	0	0	△1	-	-	△1
			19時	1	0	0	0	0	0	△1	-	-	△1
			20時	1	0	0	0	0	0	△1	-	-	△1
			21時	0	0	0	0	1	1	-	1	1	2
			22時	1	1	1	2	1	1	1	-	-	1
			23時	1	0	0	0	0	0	△1	-	-	△1
		長峰⇒稲城駅	5時	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-
			6時	1	2	2	0	0	0	△1	△2	△2	△5
			7時	2	2	2	0	0	0	△2	△2	△2	△6
			8時	0	1	1	0	0	0	-	△1	△1	△2
			18時	1	0	0	0	0	0	△1	-	-	△1
			19時	1	0	0	0	0	0	△1	-	-	△1
			20時	1	0	0	0	0	0	△1	-	-	△1
			21時	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-
			22時	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-
			23時	1	0	0	0	0	0	△1	-	-	△1
	稲11		計	98	61	60	70	47	39	△13	△9	△9	△31
										1	1	1	3

路線バス事業者	系統名	行先		改正前			改正後			改正状況			
				平	土	日・祝	平	土	日・祝	平	土	日・祝	合計
京王バス	稲11	稲城駅⇒長峰	5時	1	0	0	0	0	0	△1	-	-	△1
			6時	1	1	1	0	0	0	△1	△1	△1	△3
			7時	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-
			8時	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-
			17時	1	0	0	0	0	0	△1	-	-	△1
			18時	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-
			19時	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-
			20時	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-
			21時	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-
			22時	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-
			23時	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-
		長峰⇒稲城駅	5時	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-
			6時	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-
			7時	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-
			8時	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-
			18時	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-
			19時	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-
			20時	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-
			21時	2	0	0	0	0	0	△2	-	-	△2
			22時	0	1	1	0	0	0	-	△1	△1	△2
			23時	1	0	0	0	0	0	△1	-	-	△1
	稲11		計	6	2	2	0	0	0	△1	△2	△2	△5
										0	0	0	0

路線バス 事業者	系統名	行先		改正前			改正後			改正状況				
				平	土	日・祝	平	土	日・祝	平	土	日・祝	合計	
小田急バス	稲12	稲城駅	5時	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	
		⇒若葉台駅	6時	2	1	1	2	0	0	-	△1	△1	△2	
			7時	3	1	1	2	1	1	△1	-	-	△1	
			8時	2	1	1	1	1	1	△1	-	-	△1	
			9時	2	2	2	1	1	1	△1	△1	△1	△3	
			10時	2	2	2	1	1	1	△1	△1	△1	△3	
			11時	2	2	2	1	1	1	△1	△1	△1	△3	
			12時	2	2	2	1	1	1	△1	△1	△1	△3	
			13時	2	1	1	1	1	1	△1	-	-	△1	
			14時	2	1	1	1	1	1	△1	-	-	△1	
			15時	2	1	1	1	1	1	△1	-	-	△1	
			16時	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-	
			17時	1	1	1	2	1	1	1	-	-	1	
			18時	1	1	1	2	1	1	1	-	-	1	
			19時	2	2	2	2	1	1	-	△1	△1	△2	
			20時	2	2	2	1	1	1	△1	△1	△1	△3	
			21時	2	2	2	1	0	0	△1	△2	△2	△5	
			22時	1	1	1	0	0	0	△1	△1	△1	△3	
			若葉台駅	5時	1	0	0	1	0	0	-	-	-	-
			⇒稲城駅	6時	2	1	1	1	0	0	△1	△1	△1	△3
				7時	3	1	1	3	1	1	-	-	-	-
				8時	1	0	0	2	1	1	1	1	1	3
				9時	2	2	2	1	1	1	△1	△1	△1	△3
				10時	2	2	2	1	1	1	△1	△1	△1	△3
				11時	2	2	2	1	1	1	△1	△1	△1	△3
				12時	2	2	2	1	1	1	△1	△1	△1	△3
				13時	2	1	1	1	1	1	△1	-	-	△1
				14時	2	1	1	1	1	1	△1	-	-	△1
				15時	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-
				16時	1	1	1	2	1	1	1	-	-	1
				17時	1	1	1	2	1	1	1	-	-	1
				18時	1	2	2	2	1	1	1	△1	△1	△1
				19時	2	2	2	2	1	1	-	△1	△1	△2
				20時	2	2	2	1	1	1	△1	△1	△1	△3
				21時	2	2	2	1	1	1	△1	△1	△1	△3
				22時	1	1	1	0	0	0	△1	△1	△1	△3
	稲12		計	61	48	48	45	29	29	△22	△20	△20	△62	
										6	1	1	8	

路線バス 事業者	系統名	行先		改正前			改正後			改正状況				
				平	土	日・祝	平	土	日・祝	平	土	日・祝	合計	
京王バス	稲12	稲城駅	5時	1	0	0	0	0	0	△1	-	-	△1	
		⇒若葉台駅	6時	2	1	1	2	0	0	-	△1	△1	△2	
			7時	3	2	2	2	1	1	△1	△1	△1	△3	
			8時	3	2	2	3	1	1	-	△1	△1	△2	
			9時	2	1	1	2	1	1	-	-	-	-	
			10時	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-	
			11時	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-	
			12時	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-	
			13時	1	2	2	1	1	1	-	△1	△1	△2	
			14時	1	2	2	1	1	1	-	△1	△1	△2	
			15時	1	2	2	1	1	1	-	△1	△1	△2	
			16時	2	1	1	2	1	1	-	-	-	-	
			17時	2	2	2	1	1	1	△1	△1	△1	△3	
			18時	2	2	2	1	1	1	△1	△1	△1	△3	
			19時	2	1	1	1	1	1	△1	-	-	△1	
			20時	2	1	1	2	1	1	-	-	-	-	
			21時	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-	
			22時	2	1	1	0	1	1	△2	-	-	△2	
			若葉台駅	5時	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-
			⇒稲城駅	6時	3	1	1	3	0	0	-	△1	△1	△2
				7時	3	2	2	3	1	1	-	△1	△1	△2
				8時	4	2	2	3	1	1	△1	△1	△1	△3
				9時	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-
				10時	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-
				11時	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-
				12時	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-
				13時	1	2	2	1	1	1	-	△1	△1	△2
				14時	1	2	2	1	1	1	-	△1	△1	△2
				15時	2	2	2	2	1	1	-	△1	△1	△2
				16時	2	2	2	1	1	1	△1	△1	△1	△3
				17時	2	2	2	1	1	1	△1	△1	△1	△3
				18時	2	1	1	1	1	1	△1	-	-	△1
				19時	2	1	1	1	1	1	△1	-	-	△1
				20時	2	1	1	1	1	1	△1	-	-	△1
				21時	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-
				22時	2	1	1	0	0	0	△2	△1	△1	△4
	稲12		計	61	48	48	46	31	31	△15	△17	△17	△49	
										0	0	0	0	

新たな移動手段の検討

近隣市では、コロナ禍などを受けて、利用者の減少によるコミュニティバスの減便対策や都市部のコミュニティバスが通れない狭隘道路による交通不便地域などに対応において活用が期待される「デマンド交通」の実証運行を行っている。

AIオンデマンド交通

- 都市部の交通空白地域や、多様で不確実な移動ニーズがある観光地での活用が期待



提供：NTTドコモ

グリーンスローモビリティ

- 高齢化が進む地方部や観光地での活用が期待



超小型モビリティ

- 狭い路地の多い大都市の密集地域や観光地の移動に適合



自動運転による交通サービス

- 近年急速に進む運転者不足への対応として、自動運転の活用が期待



近隣市の動向		調布市	三鷹市
導入経緯		コロナ禍によって大幅減便となったコミュニティバス対策	狭隘道路コミュニティバスの運行が困難な地域
実証実験期間 運行日・運行時間		令和5年12月25日から令和6年12月28日 月曜日から金曜日 午前9時から午後5時まで	令和4年10月24日から令和7年3月31日 月曜日から土曜日 午前9時から午後5時まで
運行エリア・乗降ポイント		調布市北部地域・44か所	三鷹市西部地域・3エリア 87か所
使用車両・台数		タクシー車両・2台	タクシー車両・2台