

令和 5 年度第 1 回
伊丹市使用料手数料等審議会小委員会議録（要旨）

1. 日時 令和 5 年 6 月 23 日（金） 午後 2 時から午後 3 時 30 分
2. 場所 伊丹市交通局 2 階 研修室
3. 出欠者等（出席）
 - 毛海委員、和田委員、新屋敷委員
 - （事務局）
 - 森脇自動車運送事業管理者、浜名次長、松山参与、唐澤総務課長、立花総務係長、岡本財務係長
 - （傍聴）
 - なし
4. 次第
 - (1) 開会
 - (2) 前回会議録確認
 - (3) 議題
 - ①答申（案）作成に向けて
 - ・「持続可能な事業運営に向けた経営改善」について
 - ・「適正な受益者負担（利用者負担）のあり方」について
 - ・「利用者サービス向上」について
 - (4) 諸連絡
 - (5) 閉会

議題

1. 開会（省略）
2. 前回会議録確認

（事務局より資料に基づいて説明）

【会長】

- ・ご意見やご質問があれば頂戴したい。
- ・特になしということで議題に移る。

3. 議題

(1) 答申（案）作成に向けて

【会長】

- ・本日の審議事項「答申案の作成」について、本小委員会では、前回会議での意見等を基に議論を深め、第2回全体会で答申案について報告することとする。まずは、事務局より関連資料の説明をお願いします。

（事務局より資料に基づいて説明）

【配布資料1】

【会長】

- ・ご質問のある方は自由にご発言いただき、意見を頂戴したい。

【副会長】

- ・特別乗車証の交付枚数について、高齢者数の増加に伴い交付枚数も増えている。負担金は一律とのことではあるが、負担金とはどのようなものなのか。また、負担金が一律であることで、どのような課題があるのか。

【事務局】

- ・高齢者等への福祉施策とするもので、負担金については平成18年より定額となっている。市の一般会計から乗車料として受け入れている。
- ・現行制度について議論の余地があると思う。高齢者パスは福祉分野の事業としての位置づけであり、交通局としては仮に利用者が増えても、現在の負担金で取組んでいきたい。
- ・今後、発行枚数が増えたとしても特段、事業運営上の負担とは考えていない。

【副会長】

- ・今後、交付枚数が増えると交通局の持ち出しも増えるのではないかと。

【事務局】

- ・福祉の観点からの施策制度であり、会計上、乗車料収入に置き換えた費用として試算していない。

【委員】

・運賃改定を実施した場合、逸走率を考慮せずに試算したとのことでしたが、運賃改定時には一定の利用者離れも想定されると思う。その点は考慮しなくてよいのか。

【事務局】

・本来なら逸走率を考慮すべきである。ただ、今回のコロナ禍において、すでに利用者離れが生じており、仮に運賃を値上げしても利用者離れは、これまでの値上げ時とは異なると考えている。

・現在のところ利用者数の推移は回復傾向にある。仮に運賃値上げした場合、一時的に利用者離れを引き起こすかもしれないが、利用者は時間をかけながらも令和7年までに徐々に回復すると考えている。

【会長】

・コロナの影響により利用者がかなり落ち込んだが、この数年間で順調に回復している。このようななか逸走率の見込みは難しいが、コスト意識の高い方も居られるので、一定の利用者離れが起きることも考えてはどうか。

【事務局】

・令和元年に消費税率による運賃改定を行った。定期券のみの改定であったが、この時の逸走率は1%から2%の範囲であった。これらを踏まえ収支見込を試算した。

・ただ、コロナによる生活パターンの変化が大きく生じるなか、逸走率等については、改めて精査したい。

【委員】

・路線別営業収支のうち、32系統と39系統、82系統の営業係数が悪いが、この路線の改善策はどのように考えているのか。

【事務局】

・この路線は、路線の効率化を目的に回送路線から実車路線へ切り替えたものである。運行回数も利用者も少なく、現状は厳しく、場合によっては休止も検討せざるを得ない。

・路線別営業収支のうち黒字は3路線で、運行回数は1運行もしくは0.5運行程度である。コロナの影響により黒字路線はほぼなく、また、運行頻度が高い路線でも黒字化が難しいのが現状である。

【会長】

・走るだけ運行コストがかかるという理解でよいのか。

【事務局】

・現状はそのような状況にある。

【副会長】

- ・各路線を方面別にみると、営業係数にバラつきがある。
- ・営業係数が極端に悪いところは運行回数が少ないので、利用者への影響も少ないと思う。一方、22、25 系統や 31 系統などは一定の運行回数がありながら営業係数が悪い。その辺りの路線特性はどのようなものか。

【事務局】

- ・22 系統は循環路線であり、そもそも路線距離は長く、運行効率も悪く、あわせて、市の北部・北西部と比較すると路線沿線に住民が比較的少なく、利用者も少ない。
- ・25 系統は伊丹空港と主要駅を結ぶ路線である。コロナ禍のなか、インバウンド需要が減少したことから利用者が落ち込んでいる。運行回数を調整したうえで、今後のインバウンド需要の回復に期待したい。
- ・31 系統は、過去、通勤通学時間帯に多くの利用者がいたが、近年、高齢化と人口減少を背景に利用者が減少している。また、この系統と並行する他系統もあることから、利用者は行きと帰りで異なる系統を利用できるため、利用者が伸びない要因でもある。他系統との運行回数を調整するなど改善を検討していきたい。

【副会長】

- ・地域の生産年齢人口が高齢化すると通勤者が減少していき、地域の目指す姿・場所も変わる。地域ニーズも変わるので、ダイヤの調整も路線の経路も検討の必要があると考えるが、これまで市内の路線は変わってないのか。

【事務局】

- ・利用者の状況や地域ニーズなどにより、運行経路を変え効率化を図ってきた。利用者の利便性を図るための工夫は行ってきた。

【副会長】

- ・効率化には路線の再編成も必要かと思う。

【会長】

- ・利用者の増加あるいは減少については、長期的トレンドとコロナによるトレンドを予測しながら、路線を区別していく必要がある。

・審議事項 1：「持続可能な事業運営に向けた経営改善」について

【会長】

- ・公営バス事業として存続していくために、今後経営改善のために取り組むべき事項等については、前回会議では、委員から人材確保の課題やバスナビデータの活用、営業係数の開示などの意見が出された。交通局より、乗務員確保のための職員採用のあり方、

バスナビから得られるデータを活用した効率的なダイヤの編成など、課題や取り組むべき事項について説明があった。正規職員の採用再開などは人件費の高騰を防ぎつつ、組織の新陳代謝を図ることが出来る給与体系のあり方などについて、今後、慎重に検討する必要があると考える。

それでは、伊丹市交通局が、今後、経営改善のために取り組むべき事項等について、ご議論いただきたいと思う。前回意見や交通局の案についてご意見をいただいても結構ですし、交通局の案に無い新たな取り組み案などについてあれば、意見を頂戴したい。

【委員】

- ・2024年4月よりドライバーの時間外労働時間の上限が制限されることになる。事業に及ぼす影響も大きい。
- ・正規乗務員の退職については、当面、会計年度任職職員を採用していくと伺ったが、正規乗務員の採用については、もう少し前倒しで研究したほうが良いのではないかと。
- ・民間バス会社では人材不足が大きな問題となっている。営業係数が悪い路線や運行本数が少ない路線は休止せざるを得ないケースもある。

【事務局】

- ・交通局では平成20年4月以降、正規乗務員を採用していない。平成18年伊丹市交通事業懇話会から市バス事業のあり方と今後の方向性についての答申を受け、それ以降、正規乗務員を嘱託で採用しつつ、人件費の抑制に努めてきた。他社バスでも雇用単価が安い有期雇用がトレンドとなり、以後、継続しているのが現状である。
- ・数年前から民間バスなどでは正規乗務員の採用を進めている。若干、乗務員の給与も引きあがり、人件費が引きあがっている。
- ・2024年問題もあり、乗務員の労働環境も考えていく必要があり、運行ダイヤなど様々な視点から検討していく必要がある。正規乗務員の採用再開も見据えつつ、現状の懸案事項の方向性が見えてきたときに検討したい。

【事務局】

- ・交通局では、アクションプランのもと令和7年度まで種々、取組んでいく。事業継続するうえで、ひとつには運賃値上げがある。収支が上向けば、次のアクションプランでは、職員採用のあり方について検討できる。

【副会長】

- ・地域特性について、高齢化や人口減少などについて分析する必要があると思う。高齢者や通勤・通学利用の分布と「いたみバスナビ」データを組み合わせて、地域の現状や利用者ニーズにあわせた効率的な路線を検討する必要がある。

【会長】

- ・「いたみバスナビ」などデータを分析し、地域特性のニーズに応じた路線編成について検討していく必要がある。

【副会長】

- ・全国の市営バスのなかでも市バスは規模が小さい。伊丹市は平たんな地域特性でバス事業にとって有利な環境であったが、人口減少が進むと市内の範囲だけでは交通ネットワークの最適化が図れない可能性がある。
- ・伊丹市と尼崎市は共通した生活圏が存在しており、市域を越えた移動需要がある。連携の仕方は分からないが、近隣の民間事業者も含めて交通ネットワークのあり方を検討する時期にある。
- ・2023年夏ごろには、関西MaaS（マース※）アプリによるサービスが動き出す。大阪万博が開催され、インバウンド需要も期待される。広域連携のなかでインバウンド需要を取り込み、伊丹空港線の収益改善に繋げてみてはどうか。伊丹の特性を活かした、攻めの作戦を考えても良いのではないか。

※MaaSとは、「Mobility as a Service」の略。地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスをいう。

・審議事項2：「適正な受益者負担（利用者負担）のあり方」について

【会長】

・適正な受益者負担のあり方について、市営バスにおいては適切な運賃・料金のあり方ということになる。前回会議においては、委員から、運賃値上げはやむを得ないとの意見もあった。

・前回会議でも事務局から経営状況等について説明があったが、今回は、路線別営業収支、営業係数等について説明があった。運賃改定を実施しなかった場合、令和7年度において単年度純損益が1億9百万円の赤字が見込まれる。一方、運賃改定を実施した場合、同年度は単年度純損益で1千2百万円の黒字が見込まれる。市民の移動手段である市営バスを存続させるためには運賃改定により、利用者負担を求めることもやむを得ないものと考えているが、事務局の説明等を基に、意見等を頂戴したい。

- ・特に意見がなければ、運賃改定はやむを得ないと考えるがその方向性でよろしいか。

〈全員「異議なし」の声確認〉

・審議事項3：「利用者サービスの向上」について

【会長】

・運賃値上げはやむを得ないとして、利用者負担に見合ったサービスの提供が必要になる。前回会議では、市内観光産業との連携や通勤通学者の利便性の確保、丁寧な情報提供等の意見があった。交通局においては、今後も利用者サービスの向上に努める必要がある。

・値上げによる逸走を防ぐという意味でも、MaaS（マース）や電気バス、自動運転、AI、観光など、新技術の積極的な取り入れによる投資も長期的経営のためには必要と考える。

・伊丹市の施策として高齢者に対しての福祉的施策はあるが、逆に若い層は負担を感じる。そこに対するサービス向上等も必要ではないかと考えるが、皆さんの意見も頂戴したい。

【委員】

・若い世代はスマホを使って、バスや電車を乗り降りする。バスロケを導入し、使いやすくなっているので、このバスロケを積極的にアピールすることで、利用者のつなぎ止めに繋がらないか。

【会長】

・グーグルマップで経路探索した場合、画面上に実際のバスの位置情報等が表示されず、普段、自転車を使う方や市外から来られた方は、バスナビは使いづらい。

・「いたみバスナビ」にアクセスすれば、接近情報等を確認できるよう周知されてるが、バスナビの情報機能（分かりやすく）を向上させ、さらなる、周知を行ってほしい。

【副会長】

・バスからバスへの乗り継ぎ料金はいくらになるのか。

【事務局】

・ICカードに限り、バスからバスへの乗り継ぎ料金は半額となっている。

【副会長】

・乗り継ぎによる利用者状況はどのようなものか。

【事務局】

・バスの乗り継ぎ利用による乗車料収入は、年間で約1千万円、収入分を利用料100円で割ると利用者数となる。一方で、乗り継ぎ制度について周知しているが、ICカード限定

のサービスであるため、自分の知らないところで、運賃が割引になっていることもあり、今後、さらなる周知が必要であると考えている。

【副会長】

・普段利用しないバス路線を使いこなすのは、地元であっても難しい。スマホに行き先を入力すれば、どのバスとどのバスに乗ればいいのかが分かるような仕組みがあれば良いと思う。

・伊丹市内はバス路線が網羅されシームレスな移動が可能で、最終的にMaaS（マース）に近づいていくと思う。そのようなサービスの恩恵を最初に受けるのは、スマホ等を使いこなす若い世代である。

【会長】

・普段バスを利用する方、利用しない方にも視覚的にバスルートが分かるようなものが欲しい。グーグルマップ機能に路線図データが組み込まれると、誰でも悩まず簡単に移動できることになる。

【副会長】

・若い世代はグーグルマップをよく活用している。地図上にバス停が表示されれば、今後のビジネスは広がるのではないか。

【会長】

・他市では子育て支援策の一環で、赤ちゃんの1歳の誕生日まで同伴者2名までがバスに100円で乗車できる制度がある。新規顧客の獲得に「力」を入れるのも、未来を考えると必要でないか。

【委員】

・交通局の取り組みのうち安全対策・サービス向上について、輸送の安全・安心の確保は運輸事業の根幹である。答申には安全・安心の言葉を明記し、市民へその根幹に揺るぎがないことをアピールしてもらいたい。

【会長】

・近年、自転車事故なども増えている。「バスは安全・安心な乗り物」と利用者に周知していくことも必要でないか。輸送の安全・安心の土台があつてこそ、必要なサービスにつながると思っている。

【会長】

・自動運転バスなどの最新技術について何か意見を頂戴したい。

【委員】

・自動運転バスなどの最新技術について答申で触れることになれば、伊丹市や交通局の負担につながらないか。

【会長】

- ・技術の進化は想像以上に早く、不可能を前提としてしまうと時代に乘遅れてしまう。実験程度でも良いので取組んでいく必要がある。
- ・A I オンデマンド交通など現時点では収益化できていないが、バスのように時刻表や決まったルートがなく、新たな顧客獲得にもつながるのではないかと。

【会長】

- ・伊丹市内の観光地で路線バスを活用した、意見を頂戴したい。

【副会長】

- ・飛行機で伊丹空港に着陸するとき、昆陽池の日本地図、島が見える。いざ、空港から昆陽池へ行こうとしても、どのように行けば良いのか、わかりづらくて残念に思った。空港線の営業係数が悪いのも残念に思った。何か対策を考えても良いのではないかと。

【会長】

- ・伊丹市内には子供の遊び場が多くある。市内の各施設、公園などへ行くバスルートを示し、市民にPRしてはどうか。スカイパークや昆虫館、こども文化科学館などは市外からの利用者も多く、バス券とセットで売り出せば、収入増につながるのではないかと。

【会長】

- ・子育て世帯を応援するような料金体系のあり方など、時世の求めに応じたサービスのあり方について、常にアンテナを張りながら、利用者の視点に立った施策をより一層推進してもらいたい。
- ・次の小委員会では、本日の意見をもとに答申案の作成事業を進めていきたい。

4. 次回審議会等の連絡

【事務局】

- ・第2回伊丹市使用料手数料等審議会（小委員会）を6月29日（木）午後2時に、伊丹市交通局にて開催。

5. 閉会

（午後3時30分閉会）