

会 議 録		
会議名	第 45 回日野市地域公共交通会議	
日時	令和 5 年 7 月 14 日 (金) 14 : 00 から 15 : 30 まで	
会場	日野市役所本庁舎 505 会議室 / Web 会議 (Zoom)	
出席者	委員	別紙のとおり
	事務局	都市計画課 浅川課長、村林係長、伴登主任、亀之園主事
議題	<p>議事</p> <p>(1) 令和 4 年度決算書について (協議事項)</p> <p>(2) 令和 4 年度利用者数について (報告事項)</p> <p>(3) 見直し基準適合状況の検証について (報告事項)</p> <p>(4) 路線バス立 66 の代替交通について (協議事項)</p> <p>(5) デマンド交通の導入について (報告事項)</p> <p>(6) モデル地域におけるボランティア交通の運行について (報告事項)</p> <p>(7) 東豊田 3 丁目交通空白地域の解消について (報告事項)</p> <p>(8) 高幡不動駅南口 バス乗り場新設について (報告事項)</p>	
公開・非公開の別	公開	
傍聴人の数	2 名	
<p>1. 開会</p> <p>2. あいさつ(会長)</p> <p>3. 議事</p> <p>(1)令和4年度決算書について(協議事項)</p> <p>事務局から説明 (資料 1)</p> <p><監査報告></p> <p><議決></p> <p>会長</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 令和 4 年度決算書について異議ないか。 《異議なし》 ・ 令和 4 年度決算書について承認した。 <p>(2)令和 4 年度利用者数について(報告事項)</p> <p>事務局から説明 (資料 2)</p> <p>【委員】</p> <p>事務局からご説明がありました件について、何点かコメントさせていただければと思います。</p> <p>3 ページ目の利用者数につきましては、こういったグラフの動き、そういったものは非常に特徴ある動きだという風に思っています。ポイントは去年より増えている、よくこういう時に対前年比去年より増加というように見方をするのですが、ポイントとしては事務局からの説明にもありましたが対前年というよりもコロナ前に比べてどうかというところがポイントになるかと思えます。ご説明にもあった通り、届いてい</p>		

ないというのが現状です。

ここの何がポイントかと申しますと、今までこの表でいいますと令和元年度ぐらいの方々のご利用によって支えられてきたところではあるんですが、これが届いていないというところで通常の路線バスもそうなんですがこれまでと同じようなやり方ではちょっと支えきれないのかなというところが最近の路線バスの大きな課題になっているのかなという風に思っているところです。

4 ページ目の下段に、広報やベビーカーのご説明があったかと思えます。行政の方からこういう課題感を持って主体的に取り組んでいただけないということは非常にありがたいと思っております。なかなかこういう風に動いている自治体というのは少なく、皆さんのこういった動き、課題感をちゃんと分析したうえで、課題をもって動くということは非常にありがたいと思っております。

最後 5 ページ目になりますが、シルバーパスの IC 化について、これも自治体から問題提起があるというのものなかなかあることではなくて、非常にありがたいと思っております。ご説明があったとおりでんですが、シルバーパスはカウントがとれないという部分がありまして、高齢化と言われて久しいですけども、高齢者と言われる方々がどのようにバスをご利用になっているかというところは実はほとんどわからないというのが現状でございます。非常に我々バス事業者も苦慮しているところです。東京都にはシルバーパスという制度がありますので、これの動向をきちんととらえることができればまた違った考え方もできるのかなというところですが、なかなかハードルが高いところですが、我々事業者としてもこういった問題提起をきちんと考えていきたいなと考えているところです。

【委員】

今話にありましたシルバーパスの IC 化の話は、私もこれからデータをしっかりと取っていく、データに基づいていろんな路線の見直しや活性化を検討していくという部分で非常に重要だと思えます。

なかなか現在のシルバーパスの利用の仕方、ぱっと見せてそのまま行ってしまうというやり方はものすごく浸透しているので、なかなか利用者の立場からすると難しいところがあるのかもしれない。そこはやはりぜひ今後に向けてということで、どこかのタイミングで IC 化をやっていくのは非常に重要であると思っております。ぜひ市の方からも積極的に働きかけていただくことは非常に重要であると思っております。

さらに、数字でどのような利用の変化をするかということが今見えています。それに加えて、こういった属性の人たちが増えている・減っているというのを見ていくことも重要であると思っております。その上で、細かい属性までとらえるのは難しいことではありますが、例えば支払いパターンでいうと①IC カードから④1 日乗車券の実数が分かるこれらのパターンは、シルバーパスを持っていないと想定されるため、比較的高齢者以外の方が多いであろうと推測されます。例えば、この 1 番から 4 番までの利用実数をつかめるのであれば、それぞれの支払いパターンの利用変化を追っていけると、どのパターンがどのような動向になっているかというのが分かります。その動向から、こういったところに働きかけをしていけばいいのかということが見えてきます。そのような部分でもし何かデータがあるのであればそういったデータをうまく活用していけばいいと思います。

シルバーパスは推計で見ているということで、実数である支払いパターン 1 から 4 を基に、シルバーパスの割合を定期的に算出されているということですが、どのようなタイミングでやられているのでしょうか。

【委員】

利用者数のカウントのタイミングは、コロナもありまして少し期間が開いてしまっています。カウント頻度が多ければ多いほど正しいものが取れますが、結構な労苦がかかることもあり、コロナ前は 1 年に 1 回

程度でした。大まかな割合というか、状況が取れるという程度にはなるかなと思います。あくまで乗務員がカウントしますので、データよりも正直精度が落ちてしまうというところがあります。

【委員】

年度ベースの比較で考えると、ここら辺の割合がどうなっているかということも高齢者がどれぐらいの割合で利用しているかというのを見るためのデータになってくるとと思います。これらのデータから何か見えるものがあつたら、その次にどのような対策が打てるのかということが見えてきます。よって、そのようなデータをとらえていくことは非常に有用であると思います。ぜひ検討いただければと思います。

次に、ワゴンタクシーは利用者が固定化されているということと、やはり感染リスクの懸念が多そうではないかということとでなかなか伸びていないということがあると思います。中々難しい面はあると思いますが、一方で固定化しているということは、実はこれからこういったワゴンタクシーが必要になってくる層が増えてくると思う。これから利用しなきゃいけないような状況になる人に実はあまりよく知られていないんじゃないかという可能性もありうる。その意味では、周知・啓発・対応として挙げていただいて非常に重要だと思うが、引き続き基本的な感染症対策だけではなく、そもそもワゴンタクシーはどういったもので、どういったところを走っていて、どういった利用の仕方なのかとか、これは同じくミニバスについても、同じくそういった基本的な広報をまだやっていく余地があると思います。なおかつ沿線周辺で重点的なそういった呼びかけをしていくっていうのは利用増につながる可能性があると思っております。

【事務局】

まず、シルバーパスについては日野市としてもしかるべき手段で訴えてまいりたいという風に思っております。

また、ワゴンタクシーの周知・啓発に関しては、これから使っていただく方に対しても周知をするという部分で考えて行動していきたいと思っております。

最近の取り組みとしては、後程議事にございますけれども、高幡不動駅のロータリーの増設に伴いまして高幡不動駅のご案内を刷新しました。その中に今まで入っておりませんでしたワゴンタクシーの時刻表を入れました。高幡不動駅のロータリーにくるバスの時刻表に合わせてワゴンタクシーも使っていただけるようにとのことから追加しました。小さい事例ではございますけれども、少しずつそういった部分を積み重ねて行きたいですし、また地元にもしっかりと周知・啓発していきたいという風に考えております。

また、支払いパターンについても、京王バスさんと調整してシルバーパスの継続方法とか、それぞれのパターンの利用者数の確認の方法を進めて行きたいと思っております。

【委員】

ミニバスの新たな収入確保の中で、ベビーカーでの利用方法をホームページに掲載ということで書いてあります。ベビーカーを使う方の利用方法をどういう風にするかによって収入確保につながるのかをイメージがわからないので教えていただいてもいいですか。

【事務局】

第二次日野市ユニバーサルデザインまちづくり推進計画を令和3年度策定する中で、公共交通機関に対する子育て世代のご要望・ご意見を伺いました。その中に、乗り方がわからないであったり、ベビーカーはそのまま乗っていいのかとかそういったご意見をいただきました。よって、ベビーカーでの乗り方やスロープが出ることでとか、そういったことを写真で分かりやすくホームページに掲載するようなイメージを持っております。今現在は、車いすの方の乗り方は写真をつなげながらご案内しているんですけども、ホームページ上でそれを同じような形でベビーカーでの乗り方をやっていきたいなという風に考えております。

そのような取り組みから、今まで使ってみななかった方が少し使ってみようかなという風に思っていたのではないかなという趣旨でこのように考えております。

【委員】

それはミニバスだけですか。

【事務局】

ミニバスのホームページのご案内の部分がございますので、その部分で考えております。

【委員】

現段階ではミニバスからスロープが出て、ベビーカーをたたまずに乗れますよってという周知をすると、わかりました。

【事務局】

ベビーカーの方にも利用していただいて収入増につなげるということでございます。

【委員】

シルバーパスの課題がありましたが、一般の路線バスも同じ悩みがあるのでしょうか。

【委員】

今委員がおっしゃった通りでございまして、路線バスも全く同じ悩みがございます。

よって、日野市ミニバスにおける70歳以上の方がシルバーパスをお使いになっていらっしゃるんですが、そういった方々がどのように、どれくらいご利用になっているかというところは路線バスの方でも非常につかみにくいということが実情でございます。

(3)見直し基準適合状況の検証について(報告事項)

事務局から説明(資料2)

【会長】

意見や質問を受け付けます。特になければ次に進みます。

(4)路線バス立66の代替交通について(協議事項)

事務局から説明(資料2)

【会長】

公共交通の経営が大変厳しいという認識を持っていましたが、25年でいくらという具体的な話を聞いて驚いております。それに伴って「立66」の代替交通としてミニバス検討の提案が事務局より説明がありました。ご意見・ご質問をいただきたいと思っております。

【委員】

この度は「立66」系統でご不便をおかけしております。大変申し訳ございません。背景につきましては今事務局から説明があったとおりでありますが、少し補足をさせていただきたいと思っております。

コロナになり、外出自粛等々がございまして、バスの利用が著しく落ちまして、一番ひどいときで7割減という時がございました。コロナ当初当社は、バスの利用はいずれ戻ってくるということを前提にしておりましたが、利用者は7割減りましたけれども、深夜時間帯などの極端に利用が無くなった路線以外は、基本的には戻ってくる受け皿を確保するというのでバスの路線網を維持するという方針でやってきたところでございます。しかしながらコロナから3年がたち、社会は新たな生活様式というものが固まってきたということはよく聞くことかと思っております。先ほどのミニバスのところでもありましたが、戻ってくるという風に

信じて待っていたんですが、結果的には9割までしか戻りませんでした。この結果から、これ以上は戻らないという風に判断せざるを得ないということです。3年間耐え忍んできたんですが、会社の方も限界が来てしまいまして、この春、3月・4月のダイヤ改正で今回議題の日野市内の路線だけではなく当社は新宿・渋谷から八王子まで事業エリアがあるんですが、各地でこのような実質廃止をせざるを得ないという判断をした路線がいくつかございます。この「立66」につきましてもその中の1つでございます。

赤字額につきましては記載の通りであり、運行を維持するのに必要な運賃収入が集まらないと維持ができないということが正直なところなんです。それに加えて、これもまた皆さんお聞きになったことがあると思いますが、我々運輸業界は非常に担い手不足でございまして、限られた担い手をどういう風に配分するかというのを経営の大きな課題になっております。そうした中、こういった毎年数千万単位の赤字を出しているんですけども、そういったところはどうしても手を入れざるを得ないということです。

先ほど事務局から代替手段について検討をしていくということで、日野市と協議や相談をさせていただいておりまして、当社としてもできる限りのことはさせていただきたいと思っております。

1点補足ですが、先ほどシルバーパスについて、こちらは先ほどミニバスの時にも話が出ましたが東京都の施策であり、東京都さんから東京バス協会の方が事務を受託している状況です。東京バス協会さんは実は補償金を出してなくて東京都さんから頂いてやっておりますので、そこだけ修正させていただければと思います。

【委員】

シルバーパスの話が出ましたので補足をします。(新規で路線を運行すると)シルバーパスがなぜ使えないのかということ、実は各地域のコミュニティバスでも、使えているところと使えていないところが混在しております。平成20何年度ぐらいに、東京都の中で答弁がされ、基本的にはその時の答弁の中で自治体から公費の負担があつて自治体から依頼のあつたもの、つまりコミュニティバスのことですが、それについてはシルバーパスは使えないものとしましょうということになりました。それが先ほど言った平成20何年かにそういうことになりました。よって、それ以降に立ち上がった、発足したコミュニティバスについては基本的には一切シルバーパスは使えないということになっています。とはいえ、コミュニティバスの路線が既にあってちょっと停留所1個分新しい施設がこっちにできたからこっちを回ってまた元のルートに戻るというのは、これは小さな変更だからいいでしょうということになっています。しかし、明らかに新規の路線についてはシルバーパスは先ほど言った平成20何年度以降のものについては全てシルバーパスは使えないということになっています。よって、今回計画されている路線に関しましては、新しい路線でありますのでシルバーパスは使えないということにさせていただきたいということです。

【会長】

やはり事務局の説明のとおり、新規のコミュニティバスの路線にはシルバーパスは使えないということです。他にご意見・ご質問いただきたいと思います。

【委員】

京王バスの「立66路線」に関して、要望を出してくださった方については、1件目が1560名、2件目が日野市東部地区地域住民有志、あとお電話があつたということでした。その方々は、この代替を検討するミニバスでシルバーパスを使えないというのは承知しているんですか。それでも良いということなのでしょうか。

【事務局】

シルバーパスが使えないとはおそらく思われていらっしやらないと思います。また特に東部地域の方々

はシルバーパスを使って立川駅に行きたいといった趣旨もございました。よって、シルバーパスが使えないとうご認識はないと思います。

【委員】

認識はされていなくて、この赤い路線に変更になった場合、この要望された方々は納得して乗車していただけるのでしょうか。

【事務局】

ご説明を尽くすしかないと考えておまして、その補償金を日野市が負担するという、つまりシルバーパスは使えますけども東京都さんから頂く補償金がない分を日野市が補充するという案も可能性としてはあるかもしれません。しかし、日野市の財政状況からしても持続性はない、低いと考えておりますので、シルバーパスが使えないということをご説明を尽くしてご納得していただきながら、なんとか皆様の移動の手段を確保していくというところに尽きるかなというふうに考えております。

【委員】

今の議論とは直接は関係しないかもしれないが、この立 66 系統がほぼ廃止になった事情も致し方ない部分もあります。あと、それに対して代替の交通を検討していかなければいけないということについても賛成ではあります。要するに立川 66 系統がほぼ廃止になり、交通空白地域が増えたということですね。この沿線の地域が交通空白地域になったということですが、日野市の交通空白地域図に即時に反映されるような状況なののでしょうか。即座に反映される状況になっていないのであれば、このように路線が廃止になったりして状況が変わったときにはその状況に応じてしっかりと随時状況をアップデートしていく状況になっていないとまずいと思いました。

【事務局】

今の日野市の交通空白地域は、便数が何本になったら空白地域になるというものではなく、バス停があればその周りから 200m 以外が空白地域となります。坂道がきついところは 100m になったりと坂道に応じて円を縮小しているんですけども、バス停があれば交通空白地域ではないとしています。

他市ですと、1 日 20 本以下ですと不便地区みたいな扱いにして考えていくという自治体があることを把握しています。バス停があるから、土曜日 1 本あるから空白地域ではないというのはいささか乱暴な部分がございますので、そのバス停だけではなくて便数も踏まえたあり方を考えていく必要があると思っております。課題としては認識しているところでございます。

【会長】

実質的には空白地域が増えてしまったっていうことだと思います。

【委員】

今の状況として理解しましたということになるが、やはり土曜日 1 本だけというのはほぼ使えないことと同じ状態だと思います。便数や本数で基準を設けるのは、結構大事な話だと思いますが、やはり何らかの検討は今後した方がいいと思います。

ちなみに今の話ですと、今は立 65 系統もすでに土曜日 1 本になっていますが、これもまだバス停があるから交通空白地域の対象にはなっていないということですか。この部分は今後検討が必要かなと思います。

【事務局】

はい、バス停があれば交通空白地域ではないということになります。この「立 65」の部分に関しても土曜日の 1 本ですがバス停の圏域ということで囲われている部分となっております。

【会長】

今後は本数を考慮して交通空白地域を考えていかななくてはならないということだと思います。

【事務局】

今回「立 66 号線」が実質廃止になったということは日野市としても非常に危機感を感じております。こちらを実質廃止にされた理由が京王さんの方で先ほどご説明いただいた通りやはり経営的に厳しいというところが大きな理由だと捉えています。

日野市のミニバスの在り方として、基本的には一般路線バスが通れないような地域にミニバスを通して補完して運行しています。今回この「立 66」以外のことでも、やはり同じような状況になっています。まだ 1 本でも 2 本でも通ってれば良いですけども、この「立 66」のように路線バスが実質廃止になったときに、行政がどこまでそれを補完するのかという部分は非常に大きな問題があります。財政が潤沢にあるわけではないのでそれをどのように行政が補完していくのかというのは非常に悩ましいところがございます。

それで今回シルバーパスは使えないという部分をご理解いただかなければならないと考えております。シルバーパスが一番安い方で年間 1000 円で実質乗り放題のようになっています。新規としてこのように新たな路線を構築していくときには、乗る方からの一定の負担を求めていかなければならないような時代になってきたと思っております。仮に 14 ページにあるように赤い路線を構築したとします。おそらく先ほど京王さんからも話があったとおり、累積で 10 億円の赤字があったというところを考えますと、先ほど説明ありました通りミニバスに対して見直しの基準の適合の状況の検証を毎年行います。おそらくこの赤い路線をミニバスとして走らせたとしても、見直し基準を下回る場合も大いに考えられます。そのような結果になりますと、日野市のミニバスも無理だということになり兼ねません。では、他の方法でということデマンド交通などいろいろな手法を検討していかなければいけないという状況になっていると思います。

よって、1 つ問題提起させていただきたいことは、やはり市民の皆様も少しお金を負担していただくような時代になりつつあるということをご理解していただかないと、これからの公共交通は運行できないと私たちは危機感を感じております。先ほどの事務局の担当からの説明の中で、シルバーパスの補償対象外になる部分を、シルバーパスが使えることにしてその部分を日野市の方が負担する方法もあり得るという話がありましたが、正直それは厳しいと思います。よって、やはり皆さんから少しずつ負担をいただくような、そのような考え方も捨ててはいけないということだけは付け加えさせていただければと思います。

これらを踏まえてまた京王バスさんと実際にこの赤い路線で新規にミニバスが開通できるのかということと、これを財政的なところも踏まえて検証しながら、皆様と共に検討させていただければと思っている所です。

【委員】

シルバーパスについて、負担が 1,000 円ということなのでしょうか。これに関してはいつごろから始まって今に至っているのか、その辺がわかりましたらお願いいたします。

【委員】

制度自体は昭和 40 何年くらいからありましたが、その時に販売価格がいくらだとかいうことは今手持ち資料もなくお答えできません。

<議決>

会長

- ・路線バス立 66 の代替交通について異議ないか。

《異議なし》

- ・路線バス立 66 の代替交通について承認した。

(5) デマンド交通の導入について(報告事項)

事務局から説明 (資料 2)

【委員】

これまでの検討の経緯を失念した部分もあり、教えていただきたい。この地域にデマンド交通を入れる理由ということです。例えばバス停や駅がないという交通空白地域があるので導入するということは分かりますが、タクシーはどこでも行けますがタクシーではだめでなぜデマンド交通なのかということ。

また、いろいろ手法はあると思います。例えば、地域限定のタクシーの補助券みたいな形で交通空白地域にお住まいの方々に直接配布する方法もあると思います。その手法の方が使えるツールになると思いますが、そうではなくてデマンド交通をやるということの目的といいますか、何でこれを選択したのかということをお教えいただきたいなと思います。

【事務局】

まず路線バスとして大量輸送の幹線バスがありまして、それが入れないところをミニバスが補完していくという役割分担で市内の公共交通網が形成されています。さらにそのミニバスも入れないところにワゴンタクシーという小さな車両を入れさせていただいています。しかし、ワゴンタクシーも入れないような地域もございまして、また地域の皆様もタクシーももちろんご利用いただけますけどもやはりコストの面で乗り合って少しでも料金を下げたいというようなご要望などもございまして、日野市の方に交通を入れてほしいというようなご意見がございます。

そういった経緯がございまして 1 つの手段としてデマンド交通が考えられる、定時定路線ではなくて需要に応じて出発するようなデマンド交通が考えられるのではないかとということで、少しずつ検討をしてくれているところでございます。

また先ほどワゴンタクシーの平山ルートが基準下回ったという検証結果をご説明させていただきましたが、やはり定時定路線だと空気を運んでいるという部分もなくはない部分もございまして、それであれば需要に応じて出発するような運行方法もあり得るのではないかとということで検討をこれまでしてきたところでございます。

さらに、補足させていただきますと、平成 31 年 3 月に日野市地域公共交通連携計画を策定しており、その事業として交通空白地の対策の 1 つの仕組みとしてデマンド交通の導入としています。こういった計画に基づいて検討を始めているという背景があります。

【委員】

タクシーの地域限定の補助券とかだとすごい使いやすく、直接困っている地域の方に直接リーチできるので、すごく便利かなと思いますけれど、それは検討にはなかったのでしょうか。

【事務局】

検討はしましたが実質はバラマキとなってしまう、公共交通事業としては適さないということ、また、それをやってしまうと既存のバス事業者さんの営業妨害にもなりかねません。よって、連携計画の中ではそれは採用しなかったというような状況です。

他の交通、例えばバスやワゴンタクシーの営業を阻害してしまうということがやはり大きいと思っています。

また、交通空白地域限定でチケットを配るということが果たして良いのか、ではそれをどのように対応す

るのかというのは非常に難しい問題があると考えます。実際目の前にバス通っているのにも関わらず、そのタクシーチケットを使ってしまうという課題等を考慮しますと、中々そこには踏み出せなかったということになります。

【委員】

多摩市で実証実験をやったようですが、このやり方に関しては多摩市さんとか他でもやっているところがあるんですけどそちらを参考にしてやっていくのでしょうか。

【事務局】

多摩市さんの実証実験に関して、本格運行に今現在なっておりません。また、動きも今現在ないという状況を伺っております。よって、これに倣うというよりはこういった事例を材料としながら、より皆様に使っていただけるような交通を作っていくっていうところにしたいと思っております。

(6)モデル地域におけるボランティア交通の運行について(報告事項)

事務局から説明(資料2)

【会長】

ご意見・ご質問をいただきたいと思います。

この南平五丁目のボランティア型については、もう7・8年前から継続的な案件で、当時集まった方々もだいぶ高齢化してきております。そのような中、ぜひ引き続き関係部署と実現可能な他の方法も併せて考えていただいて、一刻も早くこの空白地域の解消につなげていただきたいと思います。

なければ次に参ります。

(7)東豊田三丁目交通空白地域の解消について(報告事項)

事務局から説明(資料2)

【会長】

ただ今の報告について、ご意見・ご質問をいただきたいと思います。

私もこの停留場を見てきました。シールが貼ってあって、他のシールとかも貼ってあるので分かりにくい部分もありますので、西側に移すなり登り旗を立てるとか、何か工夫をとっていただきたいと思います。

住民からの要望がありこのような形の施策がとられています。運行の最初は乗降客が多くて、徐々に減ってきてということは考えられるのに、利用者数をみると運行当初より見直し基準を下回る可能性もあるような状況になっています。このことについて、事務局から回答をいただければと思います。

【事務局】

運行開始当初は利用者も多いのではないかと事務局としても思っていました、現実そうはなっていないという状況です。引き続き地元の皆様に乗っていただくことの周知をお願いしつつ、実証期間は2年間ということにさせていただいておりますので、その期間は運行とはなるとは思うんですけども、今年1年間周知啓発しつつ様子を見させていただきまして、基準にもなかなか難しそうであればやはり抜本的に平山ルートそのものを考えていくタイミングになるのかなという風に考えております。

東豊田三丁目に限らず、平山ルート全体として抜本的に改革、乗りやすいようなといいますか、たくさん乗っていただけるような交通に変えていく必要があるかなという風に考えております。

【会長】

他にないようであれば、私からよろしいですか。ワゴンタクシーの平山ルートが基準を下回ったというこ

とに関連して、コロナ禍ということと新設した東豊田三丁目のバス停で乗客が増えるだろうという期待感で見直しをしないで様子を見ていこう、努力していこうということだと思います。しかし、現実には住民からたくさん要望をいただいて新設した東豊田三丁目も利用者数からすると基準に満たない可能性があります。また、京王さんが路線バスとして努力しているが廃止した路線を、シルバーバスも使わずにミニバスを走らせるということを考えていくことや、ボランティア交通のことについてもだいぶ高齢化してきて方法がなかなか見つからない、本当に事務局の皆様にもご苦労が多いと思うけれど、ここで本当に京王さんがこれだけ苦労なさっていますが、市からの補助金を使っていつまでも継続という今の方法を考えていかなければならない部分もあると思います。先ほど事務局の課長が言っていたように公共交通が成り立たないような形になりますので、ぜひ頑張っていたきたいなと思います。

【事務局】

今会長がおっしゃられた通り、先ほども少し申し上げましたけど、平山ルートに関しては正直あまり成績が良くないというような状況です。かといってこの路線全てを無くすという考え方は事務局としてはございません。当然多く乗っていただける範囲というのがあると思います。平山ルートの場合は、平山苑から平山城址公園駅や豊田駅が多いです。実情として、市立病院まで毎日行かれる方はいないので、では経路を縮小してその分便数を増やしましょうとか、そういうような考え方もあり得ると考えます。

おそらくこのまま行きますと、見直し基準を下回ってしまうような状況でございますので、今回のこの東豊田三丁目のバス停も含めて、先ほど担当の方から話した通り抜本的に見直す時期に来ているのかなと思っております。よって、この1年間の実績を見て判断していくというような、そのような状況かなと思っております。

【会長】

ルート変更を考慮することや、駅まで利用する方が多いと思いますので、そういった改変を考慮の必要があるということですね。

そのようなことも含めてできるだけ今のような形の中で広報啓発活動をしていただいて基準を目指すと、それから東豊田三丁目のバス停の新設されたバス停についても多くの方にご利用していただくような形で進めていただきたいと思います。

【委員】

これは7往復あるうちの2往復、ここに書いてある時間だけ乗り入れているということですね。

利用状況を見ると、乗車の方はまあまあですが、降車が1人ずつとなっています。1か月に1回ってほぼ使われていないということですね。この午前中の便だけになっているというのが帰りに使えないとか、結果的に行きも帰りも使えない路線になってしまっていないかなというのが気になるところです。

よって、仮に2往復でしばらく運行せざるを得ないにしても、運行時間とかは少し調整・変更の可能性はあるのかなと思いますし、ご検討いただければと思います。

【事務局】

運行した経緯としましては、地元アンケートを取った中で時間帯を決定したという経緯があります。

今回こういった利用状況が把握できた経緯がありますので、これは結果に基づいてまた地元の自治会等とも調整しながら、時間帯を変えるということは運行事業者の南観光さんとの調整が必要ですが、検討の余地があると思います。利用状況を見ながら検討をしていきたいなと思います。

(8)高幡不動駅南口 バス乗り場の新設について(報告事項)

事務局から説明 (資料 2)

【委員】

この警備員さんの配置はいつまでを予定されていますか。これからずっとですか。

【委員】

警備員は、大学さんが雇ってらっしゃる警備員さんです。バス停の新設の前からいらっしゃいます。大学さんの方針等々が変わらなければそのまま配置され続けるのかなと思いますし、当社としてはお願いしますという風に言っています。費用も掛かる話ですので、引き続き配置いただけるように話はしていきたいなと思っております。

【会長】

他にご意見・ご質問なければ最後に全体を通じてご意見・ご質問をいただきたいと思います。全体を通じて結構でございます。

ないようでございますので、これで本日の議題についてはすべて終了しましたので今後についての進行を事務局にお返しします。

(事務局)

会長、委員の皆様ありがとうございました。なお、今年度の会議は、本日の説明にもありました立川 66 号線の対応等、事業計画になかったものもありますので、今年度はあと 2 回程度開催する場合があります。ご了承のほどお願いいたします。また詳細が決まっていりましたらご連絡いたしますので、お忙しいところとは存じますがよろしくお願いいたします。

以上をもちまして本日の会議を終了させていただきます。ありがとうございました。