

議 録	
会議名	第35回日野市地域公共交通会議
日時	令和元年10月8日(火) 10:00から12:00まで
会場	日野市役所本庁舎505会議室
出席者	委員 別紙のとおり
	事務局 都市計画課 浅川主幹、高橋主任、川上主事
議題	<p>議事</p> <p>(1) ミニバス及び丘陵地ワゴンタクシーの路線見直し基準の設定と運用について(協議事項)</p> <p>(2) 新しい交通システムの導入に向けた検討会について(報告事項)</p> <p>(3) その他(報告事項)</p>
公開・非公開の別	公開
傍聴人の数	0名
<p>1. 開会</p> <p>2. あいさつ(会長)</p> <p>3. 議事</p> <p>(1) ミニバス及び丘陵地ワゴンタクシーの路線見直し基準の設定と運用について(協議事項)</p> <p style="padding-left: 2em;">事務局から説明(資料1)</p> <p>委員</p> <p>障害当事者として障害者の事に注目しながら話を聞いていた。今回9ページの小型車両の導入で車いすの利用者が乗車をした場合に乗車定員が少なくなるという事だが、利用実態が無いと準備をしないというのは、ユニバーサルデザインの考え方に基づくようなのかなと思う。</p> <p>バス会社は自助努力で全車ノンステップバスを導入し、いつどんな時に利用者が来られても対応できるようにドライバーは一生懸命研修しているにも関わらず、実態が無いと準備をしませんというのはどうなのかなと思う。</p> <p>総人口の7%が障害者と言われており、13人に1人は何らかの障害があるため、11人以上乗った場合にはその内の1~2人は障害者の可能性もあると想定できる。また障害者手帳の提示もしているので、実態把握も同時にできるのではないかなと思う。</p> <p>バス路線が障害者にとって本当に使えるものなのか、若しくは使わないものなのかによっては課題が大きく変わってくると思う。</p> <p>私は日野市有償輸送運営協議会の委員もしており、リフトによる障害者の運送を検討している。その中で、例えば日野市立病院のバス停がロータリーの中、病院の入り口にあ</p>	

ると、そういったリフトによる障害者の運送を主にやっている事業者が、そこで乗り降りをしている時に後ろからバスが来てしまうと、リフト車がどかないとバスが通れない、といった話があった。

タクシー業者も今、車いすのまま乗れる車両も増え、それも導入していきたいという話を頂いているが、やはりバス停の状況によっては使い勝手が悪く、特に市立病院などはどうだろうという意見も出ていた。

単純に利用しているニーズも含め、バス停の使い勝手あたりも、しっかりとこの路線見直しの中では検討頂きたい。

⇒今回は乗車人数が少ないので大きいバスは要らない、少し小さくすれば良いという考え方をしており、この考え方は間違っていないと思うが、小型化したバスに車いすの方が乗れないというところには問題がある。だが需要が少ない経路に大型バスをそのまま走らせるのが、財政的に効率的な運行とは言えない。

実態調査をして車いすの方が乗らないから、そのままが良いという考え方は、委員がおっしゃった通り間違った考え方で、「いつでも、どこでも、誰でも乗れる公共交通」を目指しているのが日野市なので、誤解が無いようにしたいと思う。

日野市は公共交通を開始してから 30 年経つが、どういう状況なら止める、どういう状況なら増やすといった基準が全く無かった。そこで、昨年度策定した日野市地域公共交通総合連携計画の中で基準を作ることを定めて、今年度はこの基準を具体的に検討している状況である。

現状を維持していくのであれば見直す必要は無いが、落川路線と平山路線は収支率が芳しくない。この基準を運用することで、路線の縮小や廃止等も検討が必要にあるため、利用促進という意味も込めてこの基準は示していきたいと思う。

見直しの候補に上がった路線を実際にどうするのかという事は慎重に考えていく必要があるため、先ほどの委員の意見も踏まえ検討し、この公共交通会議に諮って、議論していく必要がある。(事務局回答)

## 委員

私共も 100%完璧に出来るようにしてくださいというのではなく、その路線で今使っているものが使えなくなれば、代替の車両がフォローするような方法も考えられる。

日野市内で暮らしている方で、同じ時間帯にもう一人車いすの方おり、1 台しか乗れないので、どちらが先に到着しても、待たせるのも嫌だし、自分も次の時間のバスを待つのが苦しいと、バス利用を止めてしまった方がいる。

最近に乗れないという事は少ないが、一番最初に並んでいたのに後ろの方が皆さん乗った後に「満員ですから次待ってください」と言われるのは、やっぱりちょっとおかしくて。という話も聞く。

少しずつ問題が変わってきているのは事実かなとは思っているので、そういった実態も含めて、どういう方法が新しく生み出せるのかという事も、検討して頂きたいと思う。

## 委員

見直し基準の案については理解できた。見直し基準に当たらないが財政負担額が増えてきた場合は、どのような形になるのか。

⇒経費が高くなり収入がそれに追いついていかないとすると、その差額が広がり財政負担がかなり重くなる。

収支率が 20%未満になってしまったら、まず見直しの検討路線にする。(事務局回答)

#### 委員

今回の見直し基準は現状の中で個別の路線で見た時に、ある意味最低基準で、見直しをやっていかないとまずいという基準であり、それはそれで良いと思う。ただ 20%を下回ってなければ合格ということではなく、経費が高くなり収支率が悪くなる傾向が続き、あと何年かしたら下回りそうな時は、強制的な見直しではなくて、何らかの手は打ってもらいたいと思う。

この基準が先例になるのではなく、そこは路線で少し前向きの見直しもあった方が良い。

⇒委員のおっしゃられた通りで、今回は最低限のラインをここで決めたので、このラインを下回らないのであれば、日野市はより良い公共交通に向けて何もしないわけではなく、軽微な見直しや利用促進など工夫はしていく。

年に 1 回であるが、日野市のミニバスとワゴンタクシーの事を広報への掲載や特集号で啓発はしているが、他の形での啓発の方法も確認しながら考えていきたいと思う。

(事務局回答)

#### 委員

確かに 20%を下回らなければ、見直しをしないという事になるので、他の路線がみんなそれに近づいたら財政上大変なことになるので、大いに利用していただけるような PR をして欲しい。

#### 委員

日野市の場合はいわゆる 100 円バスでは無いので、大丈夫だとは思いますが、路線バスとの共存という所も、少し頭の片隅に置いておいて頂ければなど。

他の自治体で 100 円のコミュニティバスが走り出して、通常路線バスの利用客が減少した事例がある。日野市ミニバスの場合、通常路線バスと同じ運賃なので、そこまで心配はないのかとは思いますが、見直しの際に、通常路線バスとの共存について少し調整した方が良いと思った。

年々運行経費が上昇し、事業者が負担しているところもある。事業者である以上、赤字であることを見過ごすことはできなくて、収支率について委員が先程おっしゃった通り、基準に達していれば合格という事では無い。そこは我々も、また事業者として考えていきたい。

収支率 20%台の路線は、今のところ落川と平山だけだが、路線規模としては小さい経路なので、負担額を減らしたいということは分かるが、ある程度規模が大きくないと経費を減らすのは難しい。もし負担額を減らしたいのであれば、規模が大きい路線に

ついて基準を満たしていたとしても見直さなければいけないのかなと感じた。収支率が基準に満たない場合の見直し案が資料に記載されている。「需要の高い区間に短縮化」については上手くすれば増収につながる可能性があるので、考えるべきだと思う。「運賃を値上げ」これは結構ハードルが高く、ハレーションもあるのかなと感じる。現在日野市と事業者で負担をしているが、高齢者の方にも少し負担をして頂けるとありがたいと感じる。町田市の事例などは参考にしたいと思う。最後に、先程車いすの話があったのだが、非常に難しい問題で、こういった事は非常によく考えていかなければ前に進まないのかなと感じる。それを運用に当てはめた時に、どういう影響が出るかというのが、見えづらいところがあると思うので、問題が出るかということについては事業者の方から意見を出させて頂きたい。

## 委員

資料 11 ページから、町田市のシルバーパス対策とか高齢者対策の考え方のような資料がある。日野市も町田市と同じような状況で、これから高齢者対策とか買い物難民対策、後は引きこもり対策等も含めて、また日野市の場合だと特に丘陵地対策、南北格差対策等もあり、そのようなもの含めて市の財政負担の許容といったものも頭に入れながら、今後の公共交通の在り方は考えていかなければいけない現状があると思う。この資料は 2017 年に行政が議会の方に報告した際の資料だと思うのだが、この当時の議会からの意見とか、現状における市民等の評価みたいなものが、どんなものなのか、わかる範囲で構わないので、教えて頂きたい。

⇒議会の中でどんな意見が具体的に出たかは分からないが、議会を通して実際に今運用されている。利用者の反応については利用実数の資料がある。2017 年 4 月から 2017 年 6 月が見直し前 2017 年 7 月以降が見直し後になっており、利用人数、乗車数を見て頂くと、4 月が 1 日利用者平均 482 人、6 月で 481 人となっている。見直しが 7 月に行われて、7 月が 408 ということで、やはり利用者数は減っている。だがシルバーパスの適用廃止と合わせて運行本数を減らしているため、純粋なシルバーパスの適用廃止による利用者減少は少ないとみられている。その後も利用者数はあまり伸びずに、400 人程度で推移している。利用者にはそのまま受け入れられて利用されている状況である。(事務局回答)

## 委員

9 ページの見直しフロー (案) について、1 年目の見直し検討の部分には、特段注意書きが無いのだが、4 年目の再検討の見直しの場合は「行政と地域が協働で見直しを検討」となっているが、最初の見直し検討は、基本的には行政側だけでやる予定なのか。

⇒最初の見直しについては客観的な数字に基づき、行政によって判断させていただく。当然行政だけではなくこの交通会議にも諮って検討を行う。その次の再見直しという事になると、地域のご意見を伺いながらという流れになる。(事務局回答)

<議決>

会長

- ・ミニバス及び丘陵地ワゴンタクシーの路線見直し基準の設定と運用について異議ないか。  
《異議なし》
- ・ミニバス及び丘陵地ワゴンタクシーの路線見直し基準の設定と運用について承認した。

(2) 新しい交通システムの導入に向けた検討会について（報告事項）

事務局から説明（資料2）

委員

961世帯の中で出席者17名、またこの集まりでも地域組織が形成されていないとのことだが大丈夫か。

⇒昨年度アンケート調査して、約45名の方が運転ボランティアへの協力意向があったので、その調査の結果を踏まえて、私どもはこういう会議、検討会議を開けば、皆さん集まってボランティア組織が立ち上がるものだと信じてやった訳だが、実際この検討会を開催したところ、特にそのボランティアでやっていくというよりも、「ミニバスを通してほしい」とか「ワゴンタクシーを通してほしい」という、公共交通に関する不平不満の場になってしまったので、「この地域はバスもワゴンタクシーも通れない。通れないから他の方法を見出しましょうという会なのですよ」という説明をして、納得していただくような状況だった。

なので、この3自治会の会長等と改めて相談をさせて頂き仕切り直しという事で、今検討しているところである。

ここは来年度の4月からボランティア組織を立ち上げて、運行開始しようと考えていたし、それはもちろん連携計画にも記載していたのだが、仕切り直して方向性が決まったら、また改めてご報告させて頂こうと思う。

（事務局回答）

(4) その他（報告事項）

事務局から説明（資料3）

会長

9月までの利用状況について、当初、事務局が想定していたよりも良いのか、どうか。

⇒職員によって考え方がバラバラだが、私は想定より多いと思う。3割か4割程度と思っていた。平山ルートは利用者数の分母が少ないので、60パーセントっていう数字が

良いのかどうか判断しかねるが思ったよりも良いと感じる。ただしこれは、まだ3か月4か月の実績なので、1年を通してどうなるかというのを見て、更にその数値を見ながら細かい分析をして、今後の方針について判断していければと思っている。

(事務局回答)

会長

特に平山ルートは30年度のデータでも見直し候補の対象路線で、土日祝日運行が加わるともっと下に落ちるような形になると思うので、せっかく今年から土日祝日運行の実証実験を行っているのでPRをして頂きたいと思う。

会長

他になければ本日の議題は終了です。

(事務局)

最後まで、ありがとうございました。

今後については、先程ご意見頂いたように、ミニバスとワゴンタクシーの見直し基準について、また策定に向けて進めていきたいと思う。それと今年度は並行して地域共同型交通の導入のガイドラインに向けても作成していく予定である。

次のこの公共交通会議は、1月を予定している。改めて、告知はさせて頂く予定なので、ご出席をよろしくお願ひしたいと思う。

では、長い時間になりましたが、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。

