

会 議 録	
会議名	第36回日野市地域公共交通会議
日時	令和2年1月20日（月）14：00から16：00まで
会場	日野市役所本庁舎101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	議事 (1) 地域協働型交通の導入ガイドライン（案）について（協議事項） (2) ワゴンタクシー土日祝日運行実証実験利用状況について（報告事項） (3) その他（報告事項）
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) 地域協働型交通の導入ガイドライン（案）について（協議事項） 事務局から説明（資料1）</p> <p>委員</p> <p>「平均乗車密度」とは、どのように算定されるのか。</p> <p>「行政補助額 600 万円以内」とあるが、一般論としてバスを運行するコストは、この先少しずつ増加傾向になるという感覚を持っている。人件費、燃料費、また 20 年前、10 年前には無かったような安全に関するコスト等は間違いなく上昇する。この事業はコストが上がってきた時においても補助額は 600 万円以内とするのか。</p> <p>また収支予測のための需要調査については、運行計画を作る住民団体の方々が実施するのか。</p> <p>⇒「平均乗車密度」は「輸送人キロ」を「総運行距離」で除することにより算出できる。分かりづらいが簡単に言うと、普通のバスやワゴンタイプの公共交通が走っているのを見た時に、二人以上乗っていれば良いという事である。</p> <p>「行政負担額」は 600 万円以内で不変か、ということについては、物価が上がればサービスの運賃も上げてその差額は補填していきたいので、まずは運賃見直しの実施等であると考えている。それでも追いつかないぐらい物価上昇があった場合については、世の中のいろんなものも見直すと思うので、それと同じく見直す可能性はあるが、受益者負担という考え方は根底にある。</p> <p>「収支の予測」は行政の支援内容になるので、決められた地域で策定した運行計画に</p>	

対して、アンケート調査により需要予測を行政で実施し、客観的に数値に基づいて判断する。(事務局回答)

#### 委員

1点目、「タクシー代の補助」や「タクシーの相乗り」とあるが、多摩市かどこかで、この手の補助事業の実証実験を実施していたと思う。もし成果等ご存知であれば教えて頂きたい。

2点目、「基準運行サービス」で、「交通空白地域と最寄りの三大商業拠点を結ぶ経路が基本経路」とあるが、日野市の地域の事情を考えた時に「南平駅」が特徴的で、南平地域の多摩丘陵にお住まいの方々は、意外と南平駅前のスーパーのヤオコーやアルプス等で買い物されている。それを無理に「高幡不動」までルート設定すると、結局、既存バス路線と競合してしまっただけで条件を満たさなくなる事も想定されるが、その見解は。

3点目、「市運営スケジュール」を見ると、本格運行を始めるには長い時間が必要である。地域組織が主体となってやるには、かなりの力が必要だと思われるが、この手の取り組みをやっている自治体等で、成功事例があれば教えてもらいたい。

4点目、現段階で具体的に日野市内の交通空白地域内のターゲット地区やこういう声が上がっている地域があれば教えてもらいたい。

5点目、当然これは、市が助成するスキームになっており、そうすると会計の「見える化」が大事になる。地域組織の主体となる方が会計処理にもかなり手馴れて無いと、行政や地域に説明責任が果たせないような事になるのを危惧している。

⇒1点目については、多摩市の話は実証運行の把握はしているが結果の方はまだ分からないので、もし次回の会議に出せるものがあればご紹介できるようにしたい。

2点目については、こちらは必ずしも三大商業拠点に出さなければならないというものではなく、最大の距離想定として考えている。南平で済むという事ならば、それを想定して運行回数増やす等、自由に出来ると良いのではないかと認識している。

3点目については、実施した事例として相模原市で2008年頃にマニュアルを策定した経験がある。実際に地域組織を立ち上げ、2年間程実証実験したものを、本格運行させ継続している事例がある。当然行政の方にも相当努力している部分があり、基準を満たさないことがあったが、その場合は運行計画の変更や利用促進によって何とか基準を満たすようになった事例もあるので、運用次第では上手くいくのではないかと考えている。

4点目については、現時点で具体的に市内では無いが、昨年度に連携計画を作ったので、今後出てくる可能性はあると考えている。

5点目については、会計処理は運行事業者の方で行うため問題は無い。(事務局回答)

#### 委員

「車椅子対応車両」について記載して頂いた配慮、どうもありがとうございました。昨年、軽度の脳性麻痺の方が手術を受け、副作用で歩けなくなってしまい車イスに乗り始め、私の所に相談に来た。その方とお母さまが相談に来られたが、主に使う交通手段

は電車、バス、タクシーという事で、車イスになって初めてその使いにくさが分かったという感想を頂いた。

バスであれば乗降に時間がかかってしまい、他の乗客の方に迷惑をかけているのではないかと感じ、その空間の中にいる事が非常に苦しく感じ、お母さまが耐えられないという事で、なかなかバスは使えていないとのこと。バスの運行会社が悪いのではなく、まだその意識が追いついてきていないと感じた。

また、豊田駅のロータリーでタクシーに「車イスで乗りたい」と申し出た際に断られたと聞いた。どこの事業者かは覚えていないとのこと。

今回の計画では、車椅子対応が前提としていただいたので、併せてそういった人と人が相対するときの対応についても、検討して頂きたい。

⇒いわゆる「乗りにくさ」という話は、当事者の方から聞かないと分からない部分がある。そういう情報を発信するのも、市役所の役目だとも思っているのですが、こういう話を当事者の方から発信して頂いて、それをまた市役所が市民に発信できるようにしていきたい。(事務局回答)

#### 委員

「地域の基準運行サービス」について、これをベースに地域の実情に応じて、柔軟に調整できるような話をされていたと思うが、言葉だけの話だが「満たす」運行計画になると、この基準を満たしてないとダメになってしまう。これはあくまでも基準であって、それをベースに利用しやすく持続可能な運行計画を検討するという趣旨だと思うので、言い回しを変えたほうが良い。

継続条件で「平均乗車密度」と「補助額」が定められており、この決め方自体は問題ないと感じているが、前回協議して決めた「既存路線の見直し基準」よりやや厳しい基準になっている点について市民に対してどのように説明するのか。

ミニバス、ワゴンタクシーの位置づけと、今回の地域協働型との違いとを前提として、ミニバス、ワゴンタクシーはこの基準を下回ってもまだ継続する事に意味があるという事を説明する必要があると思う。

⇒ご指摘の通りは、満たさなくてもこれを基本として考えるということなので、言葉を「これを元に」とか「基本とした」などのように変更させて頂く。

既存路線の見直し基準より厳しくしていることについては、当然既存路線も平均乗車密度2人を目指しているが、これを基準にすると厳しすぎるのももう少し緩く設定したのが前回の会議で協議した既存路線の見直し基準の考え方であり、逆に既存の路線の見直し基準を少し緩くしているといった考え方である。やはりすでに利用者が定着している中でそれを廃止する基準をつくるのは難しい。これから新しく導入していくものはこの基準にしたいと考えている (事務局回答)

#### 委員

新しく運行を始めた段階では厳しい基準で見るとというのは問題無いと思うが、例えばこちらも軌道に乗り本格運行に入り、5年、10年と続き、ワゴンタクシーと同じよ

うな条件になった時に、片方は基準を満たしており継続、片方は基準を満たさず廃止になってしまう。「両方とも10年以上続いているのに」という状況になり、そうなる今の説明だと厳しいのかなと感じる。おそらくミニバス、ワゴンタクシーというものの位置づけの違いを説明するしかないのではないかと思います。

⇒ミニバスは路線バスが走れない所を補っていく、丘陵地ワゴンタクシーはあくまでも丘陵地対策という位置づけになっているので、行政側の立場としては説明できると思っています。ご指摘の通り、新たな公共交通を構築して10年経った時に、もう10年やっていけば既得権みたいなものでき、そこで説明しきれぬのかと言うと今の説明だと厳しいと思う。いずれにしてもミニバスと丘陵地ワゴンタクシーの位置づけは明確になっているので、そこで丁寧に説明していくしかないかと思っています。(事務局回答)

#### 委員

今の意見のように、この書き方については再考した方が良いでしょう。単純に既存路線の見直し基準よりやや高い設定値にただけだと、読み手は受け止めかねない。

#### 委員

明確な定義はないが、公共交通と地域交通などあり、地域協働型交通は地域交通の部類であると思うので、そういったニュアンスを入れても良いと思う。

#### 委員

基本的に「導入検討」と「運行計画」の策定というのは、主体的に地域の人達がやるという事でいいか。

⇒そうである。基本的には主体は地域組織で行うが、行政側も助言や協力を行い策定していくことになると思う。(事務局回答)

#### 委員

ガイドラインを作るのであれば、運行計画の策提案をここまで作れば良いといった感じでポンチ絵等あると、分かり易いのではないかと思います。

運行継続条件の「行政補助額」の根拠は分かり易いと思うが、「平均乗車密度」とは、交通事業者の専門的な言葉になるのではないか。廃止する条件になるかと思うので、説明責任の観点だと一番わかりやすいのは事業の評価の指標なので B/C で表した方が分かり易いと思う。費用対効果で 1.0 以下なら事業者は赤字になっているということで、廃止する旨を説明できると思う。

この平均乗車密度 2.0 をどう示すのかなかなか難しいと思うので、単純にコストが 1.0 切ったら廃止するような条件にした方が説明責任を果たせるのではないかと思います。

⇒基本的には「乗ってもらいたい」という気持ちが強いので需要面に関する基準である「平均乗車密度」と、財政負担額に関する基準である「行政補助額600万円以内」という両建てでいきたいと思っている。

ただ「平均乗車密度」というこの文言が分かりづらいので、工夫した書き方、注釈でも何でもかまわないと思うので、書き方は少し工夫させて頂く。(事務局回答)

#### 委員

「平均乗車密度」は、一般の方には分りにくいかもしれないが、考え方としてはやはり必要だと思う。長い路線であれば、それなりに長距離を乗ってもらわないといけないし、短い路線であれば短距離の乗車でも数字に反映されるので、考え方としては「平均乗車密度」は合っていると思うが、少し分りにくいので、そこは分って頂くような注釈をすればいいと思う。

「行政補助額」の基準については何を大事にするかという話で、仮に「行政補助額」が一定だと仮定した場合、小さい路線であれば収支率が凄く悪くても 500 万程度の赤字で済むかもしれないが、大きい路線であれば収入も経費も数字が大きくなるので、収支率が良くても 600 万をオーバーする事は有り得る。行政としてはおそらく収支率よりも支出額の方を大事にする考え方であるのだと思った。

ただそうは言っても、収支率が著しく悪くても 500 万円程度であれば、収支率が著しく悪くても良いかという、それはそれで大事な議論だと思うので、そのケアが出来る要件というのは考えても良いと思った。

⇒確かに収支率が悪くても 600 万円以下なので継続しているということはあると思う。それはまたその時に色々考えていくしかないとは思っている。

今の段階では、「行政補助額 600 万円以内」と「平均乗車密度 2.0 人以上」の2つの条件が満たされれば継続する要件としたいと考えている。(事務局回答)

#### <議決>

##### 会長

- ・地域協働型交通の導入ガイドライン（案）について異議ないか。  
《異議なし》
- ・地域協働型交通の導入ガイドライン（案）について（協議事項）承認した。

#### (2) ワゴンタクシー土日祝日運行実証実験利用状況について（報告事項）

事務局から説明（資料2）

#### 委員

時間帯によってどこに行くかという話とセットになるので、そういった観点で休みの日に経路の短縮化をする考えと同じように、やり方は難しいが時間帯によって変えることも柔軟に出来ると、需要を集約出来るのではないかと思う。

それをどうやって成り立たせるのかは課題だと思うが、その時間帯によってという考え

方を入れてくといいいと思う。

⇒数字的な根拠を持って、柔軟な対応が出来ればいいとは思っている。この数字だと土日祝日の運行はもう止める判断になる可能性がある。来年1年間は実証運行するので、その途中の段階で方向性は決めたいと思っている。

先ほどの意見の時間帯によって変えるというのも1つの考えだと思うので、臨機応変に色々考えていきたいと思う。(事務局回答)

(3) その他(報告事項)

事務局から説明(資料3)

(事務局)

最後まで、ありがとうございました。

次回の会議については、事前に通知を送らせて頂いたように、2月19日(水曜)10時から開催させて頂きたいと思っておりますので、よろしくお願ひします。それでは、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。長い間ありがとうございました。