

会 議 録	
会議名	第 41 回日野市地域公共交通会議
日時	令和 3 年 7 月 28 日 (水) 10 : 00 から 11 : 30 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 川鍋課長、村林係長、伴登主任、大貫主事
議題	<p>議事</p> <p>(1) 令和 2 年度決算書 (案) について (協議事項)</p> <p>(2) 令和 2 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) コンタクト-土日祝日運行実証実験報告書 案の完成について (協議事項)</p> <p>(5) 交通空白地域の解消について (報告事項)</p> <p>(6) バス停乗降環境改善について (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) 令和 2 年度決算書 (案) について (協議事項)</p> <p>事務局から説明 (資料 1)</p> <p><議決></p> <p>会長</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和 2 年度決算 (案) について異議ないか。 《異議なし》 ・「令和 2 年度決算 (案)」について承認した。 <p>(2) 令和 2 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>意見・質問なし</p>	

(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）

意見・質問なし

(4) ワンタクシー土日祝日運行実証実験報告書案の完成について（協議事項）

事務局から説明（資料 2）

委員

報告書としては異議ない。質問として、実証実験終了後、利用者の方からの反応はあるか。

⇒終了の反対について、日野市の方には寄せられていない。（事務局回答）

委員

報告書の記載と、スライドの記載が違うがどちらが正しいのか。

⇒ご指摘ありがとうございます。スライドの記載に統一させていただきたい。（事務局回答）

承知した。これは意見だが、確かにコロナの影響で利用者が相当減っているのので、それを正確な数値と表現するのかどうかは言及しないが、コロナの影響を受けない状況での利用実態 が得られないということ。例えば、議事 3 で説明があったように、コロナの影響を受けた利用者数の報告があったが利用者が 73%になっている。土日と平日があるので単純に比較はできないと思うが、例えばこの 73%を割り戻したとしても、土日祝日は本格運行移行基準を満たしていないと思う。この報告書の結論の書き方では、コロナが明けたらもう一度同じような内容で実証実験を検討すると読める。しかし、今回のこの報告書からわかることは何らかの利用促進や何か手を打つとか、抜本的に運行の在り方を改善するとか、そういうことも含めてやらない限り、実証実験をやったとしても結局同じ結果になるだけだと思う。今の利用状況からみると、コロナが明けたらまたもう一度同じ内容で実証実験することは違うと思う。そういう意味でいうと、コロナが明けたらもう一回実証実験を実施すると読めるような表現はどうかかなと思う。例えば、改めて土日祝日運行の在り方について検討していきますというような書き方はいかがかなと思うので検討いただきたい。

⇒コロナの影響がない令和元年度の土日祝日の実績をみても本格運行移行基準に達していないので、同じ内容の実証実験では同じ結果になるだけだと思っている。運行時間帯や運行方法など、再度検討し交通会議にもご意見をいただきながら実証実験は考えていきたいと思っている。報告書の記載内容については、持ち帰らせていただいて後日ご連絡させていただきたいと思う。（事務局回答）

会長

文章の文言が決まりましたら、委員全員へメール等でご報告をお願いします。

(5) 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）

委員

ご説明のようなボランティア型の交通をご検討の際は、当局へ事前に、細かい部分も含めてご相談願いたい。内容によっては、運送事業の許可が必要な場合もあるので、そういったことにならないようにしていきたい。また、地域の緑ナンバーの運送事業者も考えていただいて、調整もしっかり日野市の方でやっていただきたいと思う。

⇒承知した。ボランティア運送については事前にご相談させていただく。また、交通事業者の皆様とも調整させていただく。（事務局回答）

委員

地域の方々の意識醸成というか、自分たちの交通という意識というか、その辺りの感覚はいかがか。

⇒公共交通を入りたいという思いはあるが、コロナ禍で一時中断していますので、やや後退している状況はあるかもしれない。（事務局回答）

日野市なので都市型の交通といえると思う。地方の交通がない場所とは違うと思うが、一方で、過疎地では国は自家用車の輸送を進めていたりもする。もう少し国として、住民の需要を吸い上げる仕組みや、サポートが必要なのではないかなと思う。日野市として都市型としての悩みなどあるか。

⇒タクシーを使える地域であるので、交通事業者の方々との調整が必要である。（事務局回答）

(6) バス乗降環境改善について（報告事項）

事務局から説明（資料2）

委員

バス停の環境改善について賛成で良いことだと思う。バスの一利用者として普段危険だと感じることがあり、バス停に停車したバスの左側を自転車がすり抜けていて、バスの乗降者と接触しそうなことを目撃したりする。京王の路線バスだと、車体の左後ろに自転車すり抜け注意のステッカーがある。ミニバスはどうなっているか把握していないが、このような自転車すり抜けの事故防止対策のようなことも気を付けていただければなど意見として申し上げる。

⇒ミニバスにステッカーがあるかは把握していないが、ない場合は対応できるかどうかも含めて確認したいと思います。（事務局回答）

委員

まず、WEB会議の参加対応、ありがとうございます。コロナ感染対策かつ、体温調節が出来ないことによる身体負担の軽減、また介助者を依頼しなくても会議に参加できることになる。視覚障害者協会の会長より伺った内容を伝えたい。音声がないためバスが到着しているかどうか分からないという意見があった。音でバスの到着を判断されていると思うが、この件について視覚障害者の方々にヒアリングをしてみるのも提案として伝えたい。また、車いす利用者としては、出していただくスロープの傾斜が緩い方が上りやすく、マウントアップ型の歩道の場所には、そこにスロープを取り付けていただければと思う。

⇒当事者の方のご意見を正確に把握し、何ができるか考えたいと思う。その中で、他のコミュニティバスや交通事業者がどのように対応しているのか、何ができるのか前向きに検討していきたい。(事務局回答)

委員

交通管理者としてご意見を申し上げる。自転車の事故は日野市管内でも150件以上あり、増えている状況。バスや歩行者とからむ事故をその中にかなり含まれている。停車している車の左側(歩道側)を通過するのは、道路交通法上、ただちに違反とはいえない部分がある。ただ、危ないことではあるので、自転車の安全対策教室などで機運を高めたり、啓発を続けていくことだと思う。事務局にも、別の角度からご協力していただければと思う。

委員

実情という観点で申したい。まずは適切に寄せ付けられないバス停について、バスの運転手はある意味プロ根性で、ビシッとバス停に寄せたいと思う人がほとんど。一方、寄せすぎてガードレールや上屋の足にぶつけてしまうと、事故になり運行の中断になる。乗客に別のバスに乗り換えていただく場合もある。それは利用者の方に大変なご迷惑となるので、それは絶対避けなければならないとも思っている。バス停の改修案があるが、市と協力して、運転手にとっても停めやすいバス停はお客様にとっても乗降しやすくなるので、ハード面も整備していただければ有難いと思う。また、視覚障害者の方のご意見だが、弊社は基本的な業務として、起終点においてもバス停にお待ちの方には、外マイクでお待たせしましたという声かけをすることになっているので徹底していきたいと思う。また、横断歩道に近いバス停について、特に古くからあるバス停は際どい場所にあたりして微妙なバランスでそこにバス停がある場合がある。場合によっては、そのバス停がなくなる場合もあるということも頭の片隅に置いておく必要もあると思う。基本的にはバス停は一つでも多く存続してほしいと思っており、存続できるように取り組むが、場合によっては移設先がないとなれば、そのバス停はなくなるしかない。そのようなことも頭の片隅に入れておくことも必要かなと思う。最後に、停車しているバス停の左側を自転車がすり抜けるのは、バス事業者と

しても悩ましい。運転手も左のサイドミラーを確認してお客様に注意喚起するようにしている。自転車マナーとしての部分だと思う。先ほどの横断歩道に近いバス停の件にも通じるが、バス以外の人や車、自転車が配慮することによって防げることもあると感じている。我々もステッカーを張って啓もうしているところではあるが、この会議の参加の委員の皆様もそれぞれの所属に戻られたら、道路を安全に使うことの啓もうしていただければ幸いかなと思う。

委員

土日祝日実証実験の報告書について。令和2年度の利用者数報告にもあったように、コロナ禍により3割減になっている。一般路線バスやモノレールも約3割減となっており、3割減が多摩地区において標準的な数値になっていると感じる。タマモノの話だと、沿線の大学の休校や企業のテレワークや企業の働き方改革によるものだと聞いた。これらのことから、この公共交通の3割減は、多摩地区のアフターコロナとしてのスタンダードになっていくかもしれないとも感じている。先ほどの、ワゴンタクシーの見直し基準はコロナ前に策定したもので、その基準をそのまま運用したら、アフターコロナの利用実態を合わない可能性もある。また、市として交通弱者をどう救済するかという側面からもずれてくる場合もある。このようなことから、事務局の補足として、実証実験報告書案の結論の文言で、「コロナウイルスが収束した段階で改めて実証実験を実施する等検討していきます」の“等”の中に、今申し上げたアフターコロナとしての基準が適正なのかの検討も含めた“等”だったと認識している。ただ、今はそこまで具体的に記載せず、この“等”に含ませたと思う。この交通会議ではアフターコロナの公共交通も一つのテーマかなと思う。

⇒コロナ禍の利用状況は注意深く、確認していきたいと考えている。それらを踏まえてワゴンタクシーの実証実験を行う場合は、交通会議にもご意見を伺いながら、その内容についても再度考える必要があると思っている。アフターコロナの公共交通利用者についても、事業者の皆様から状況を伺いつつ確認していきたい。(事務局回答)

委員

⇒興味本位の部分もあるが、ミニバスの利用者数が平成29年度に突出しているが何か要因があったのか。また、ワゴンタクシーも令和元年に突出しているがこれも何か要因があるのか。また、2つ目として、コロナの前後で利用者の平均乗車距離は変わったのかどうか知りたい。

⇒ワゴンタクシーが令和元年に突出したのは、土日祝日運行の実証実験によるもの。ミニバスが平成29年度に利用者が突出した原因は今、お答えできないので確認して、実証実験報告書の記載内容確認と合わせてお送りする。2つ目として、平均乗車距離の算出は、ワゴンタクシーの見直し検証のために行ったもので、ワゴンタクシーの比較なら可能。報告書18ページ、19ページに令和元年の明星ルートと平山ルートの実績があり、コロナ前となる。明星は4.4km(平日のみ)、平山は3.6km(平日のみ)であり、スライドの21ページでは令和2年度分を算出しており、明星は4.1km、平

山は 3.6km でコロナ前後で、利用者の平均乗車距離は大きく変化していない。(事務局回答)

(事務局)

ありがとうございました。

最後に確認ですが、ワゴンタクシー報告書の結論の書き方と、平成 29 年度のミニバス利用者数の突出理由について、後日委員の皆様へお送りいたします。

次回の交通会議は、来年 2 月を予定させて頂いております。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。長時間にわたりありがとうございました。