

会 議 録 (案)		
会議名	第 48 回日野市地域公共交通会議	
日時	令和 6 年 7 月 16 日(火)14 : 00 から 15 : 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 浅川課長、林係長、伴登主任、川上主事、亀之園主事
議題	議事 (1) 地域協働型交通の導入検討について (協議事項) (2) 日野市地域公共交通会議分科会設置規程 (案) について (協議事項) (3) 令和 5 年度見直し基準適合状況の検証について (報告事項) (4) ワゴンタクシー「東豊田三丁目」利用状況について (報告事項) (5) その他 (報告事項)	
公開・非公開の別	公開	
傍聴人の数	0 名	
1. 開会 2. あいさつ(会長) 3. 議事 (1)地域協働型交通の導入検討について(協議事項) 事務局から説明 (資料 1-1 地域協働型交通の導入検討について) (資料 1-2 地域協働型交通の乗降ポイント検討状況)		
【会長】 ただ今の説明について、ご意見・ご質問を受け付けます。		
【委員】 需要調査のことについて、署名からでは少しリスクがあるかなと思う。我々は過疎地向けに自家用有償のサービス提供などしており、そういう地域でも、アンケートでは乗ると回答されていたが全然乗らないようなことがあった。大事なのは実際どういう方々がどういう移動をするためにその交通を走らせるかということなので、想定される利用者の方からのヒアリング等された上でデマンド交通の形態を定めていくという方が、利用していただける可能性が高いと感じた。		
【事務局】 需要調査については署名からではなく、路線バス「立 65,66 系統」の過去の運行実績から推計している。路線バスが廃止になった代替の手段としてデマンド型交通を運行するので、もともと路線バスに利用していた方がデマンド型交通も利用するだろうという想定で、路線バスの運行実績を基に利用者を推計している。		

今回の計画は「地域協働型交通の導入ガイドライン」に基づいて、地域組織を結成していただき、地域の方を中心に運行計画を作成していただいている。このためある程度地域の意向というところは担保できていると考えている。また運行の予約システムでおそらく利用者に対して簡単なアンケート調査ができると思うので、そういったものを活用して利用者の声を聴きながら、必要に応じて計画変更などの検討ができればいいと考えている。

【委員】

地域の団体さんとしてしっかり考えられているということであれば少し安心かなと思う。システムでのアンケートについては、特に地方だと基本スマホは使わず、電話予約される方がほとんどなので、その辺は工夫がいるかなと思う。

【委員】

資料 1 の 7 ページの運行実績の推計に関して、赤枠で囲まれたところを推計のために計算しているが、17時01分日野駅通過の利用者を加えないのは仕方ないのでしょうか。

【事務局】

この計算はどうするのが正しいかというものでもないと思うので、今回は機械的に9時から17時に日野駅を通過する便をピックアップして推定値の計算に利用している。

【委員】

資料 1-1 の 4 ページで、以前の立川 65・66 系統の運行実績から算出されたということで、今回赤枠の中だけに絞り、青枠内の移動はデマンド型交通の利用は見込めないと考えられると記載されているが、こういう風に考えた根拠をお聞きしたい。この中のすべてがデマンドに移行するとは到底思えないが、例えば立川駅に行っているのはおそらく立川駅の駅そのものに用事がある人がそれなりにいると考えられるのと、立川駅から中央線やモノレールに乗る人もいて、多分そういう人は中央線に乗るのでデマンド交通で日野駅まで行き、日野駅から中央線で移動することになり、このデマンド型の利用対象となる。そういう風に考えていくと、見込めないと切り切ってしまうのはどうなのかなと思う。

【事務局】

委員ご指摘の通り、青枠内はデマンド型交通の利用は見込めないと資料には記載しているが、これは言い切りすぎている。バスでは立川駅まで行っていた方が多くいることから、日野駅までデマンド型で行き、中央線で立川駅に行く方は一定程度いると思うが、主な利用者が高齢の方なので、この青枠内の数値がそのままデマンド型に移行して利用されるほど利用者は多くは見込めないだろうということで、今回は赤枠内の数値のみを基に利用者の推計をさせていただいた。

【委員】

あくまでも推計の考え方の話で、赤枠内に絞って計算することはある意味安全側の評価と言

えると思うので、そういった意味ではいいと思う。ただ、見込めないというのは言い過ぎだと思うので、もしそういう安全側の評価を考慮して赤枠のところだけにしたのであれば、そういう記載にした方がいいと思う。

一方、赤枠内を根拠に計算した結果 25 人が潜在的な利用者になりうるが、やはりデマンドのよくわからないシステムを登録して利用するハードルはそれなりに高いと思うので、25 人が全部乗るとは限らない。そこはデマンドをいかに利用してもらうか、導入してからの努力は絶対必要になってくる。

実証実験という位置づけでやるということで、そういった利用者がいかに使ってもらうか、ということを考えて実施する必要があると思う。

【事務局】

「見込めないと考えられます」はやはり言いすぎだと思いますので、文言を修正した形で公表させていただく。内部で検討させていただくので、文言については事務局の方にお任せいただければと思う。

【委員】

一点目、アンケート調査について、ガイドラインで回収率 40%以上と決まっている中で、空白地域以外の方も含めて 38%の署名が提出されたということだが、こういう形でやってしまっているものなのか。こういった事例ができてしまったことによって他の地域に影響が出てくるのではないか。

二点目、シルバーパスの利用者数の加算について、平成 29 年の調査結果とのことだが、コロナ前の調査結果しかないのか。

三点目、行政負担額の上限は 600 万だが 2300 万円足りない。この中で実証実験を行いたい、市内で初めての試みだとか、この意気込みはいいと思うが、実際かなりの開きがあるのでこの辺はどうお考えなのかお聞きしたい。

【事務局】

一点目について、ガイドラインにはアンケート調査で回収率 40%としているが、40%あるからと言って地域の関心度が高いと断言できるものではなく、あくまで目安と考えており、関心度を測るためにはいろいろなやり方があると思うので、その辺は柔軟に考えていければと思う。

【事務局】

補足で、「地域協働型交通の導入ガイドライン」に関しては令和元年度に策定しており、交通空白地域対策を前提として、アンケート調査の回収率を 40%以上としている。今回に限っては元々運行していた公共交通の代替手段としてデマンド型の導入を検討しており、前提が少し違う。潜在的にこの地域に需要があるということをお示すするために、今回はアンケート調査ではなくて要望書の数を取り入れたという状況。

【事務局】

二点目について、市の方では平成 29 年度に OD 調査を実施し、それ以降は集計していないのが正直なところ。直近で調査した結果がこの数値なので、こちらを利用して推計した。今年度からミニバスにカウンターを設置した正確な利用者数が把握できるので、今後はこの集計結果から正確なシルバーパス利用者割合を算出できるが、今回については平成 29 年度の調査結果を利用していただいた。

【事務局】

補足で、コロナ禍で乗降客数は減少したが、路線バスや鉄道は回復してきており、コロナ禍前の 9 割程度まで回復してきている。日野市ミニバスに限っては、昨年度はコロナ禍前の実績に戻ってきたという事実があるので、シルバーパス利用者もコロナ禍前と概ね同程度の利用者が戻ってきていると考えれば、シルバーパス利用率が約 50%という数値は適正と考えられる。

【事務局】

三点目について、ガイドラインで上限としている 600 万円を大きく上回っているが、日野市初の試みであるということと、他の交通空白地域への展開等も踏まえて、有効な手法かどうかは検討させていただきたいと考えている。当然経費が高額であることは課題として考えているが、実証実験については東京都からの補助制度があるので活用させていただき、実証実験をしながら経費を削減できるかどうかということも含めて検討を進めていければと考えている。

【委員】

アンケート回収率について、お話しはわかるが 40%以上と明記しているので、その辺がどうなのかなと思いを聞かせていただいた。コロナ前のシルバーパス利用率にて算出している件は理解した。運行経費については財政が厳しいということなので、少しでも負担額を減らしていただけるよう検討していただきたい。

【委員】

資料 1-2 の 2 ページ目、乗降ポイントの既存バス停活用の調整箇所について、こちらのバス停というのは、もともと路線バス「立 66 系統」で使われていて、今は使われていないバス停という理解でよろしいでしょうか。

【事務局】

路線バス「立 66 系統」は土曜日に 1 本運行しているので、現在も使われているバス停。

【委員】

土曜日に 1 本なので影響はほとんどないと思うが、既存のバス停に一般乗合旅客運送事業者以外（今回導入を検討している地域協働型交通の車両）が停車するときは、警察との申し合わせが必要になるので、所轄の警察と調整するようお願いします。

【委員】

行政負担額の基準を満たしていない中で実証実験するという事自体に関して、これはこれで判断としてはいいと思うが、他地域への展開につながるとすると、実証実験としてしっかりと後につながるようなデータ取り、検証等もしっかりとやっていく必要がある。

今回の全体的な流れ自体について、こういう進め方で合意がされればこれはこれでいいと思うが、やはり先ほどもあったように回収率 40%と明記されており、アンケートを実施するとも明記されている。ガイドラインについてはいろんな状況や実態を踏まえて一番望ましいような形で検討ができるようなガイドラインであるべきだと思うので、今回の件を踏まえて検討していただき、ある程度柔軟に計画できるようなガイドラインの見直しをしていただければと思う。

<議決>

【会長】

- ・地域協働型交通の導入検討について異議ないか。

【委員】

《異議なし》

【会長】

- ・地域協働型交通の導入検討について承認した。

(2)日野市地域公共交通鍵分科会設置規程(案)について(協議事項)

事務局から説明（資料 2 日野市地域公共交通鍵分科会設置規程（案））

【会長】

ただ今の説明について、ご意見・ご質問を受け付けます。

【委員】

道路運送法の改正については、独占禁止法上のカルテルにあたるとの疑義が生じないように、運賃等を定めようとする乗合運送事業者のみが協議に参加することとしたもの。他の運送事業者が協議の場にいるとカルテルの疑義が生じることを懸念されるため、国土交通省が改正した。規程（案）第 5 条で、分科会の会議は原則として公開するという事と、そこに傍聴で他の運送事業者が入ることも想定される。規程（案）で但し書きにあるように、支障があると認められる協議については非公開とすることができるということで、他の一般市民の方を非公開にするというわけではなくて、運送事業者が複数いると好ましくないため他の運送事業者はお聞きになられない状況で協議をしていただくようお願いしたい。

【事務局】

承知した。他の運送事業者は傍聴できないよう対応させていただく。

【委員】

独占禁止法のカルテルとはどのようなものがあたるのか。

【委員】

公正取引委員会によると、運賃を複数事業者で話し合っで決めるというところがカルテルにあたる可能性があるとのこと。他でそう言われた事例があったので、地域公共交通会議の運賃協議についても疑念を持たれないように道路運送法を改正したもの。

日野市の運賃協議分科会は原則公開ということで、傍聴者としてでもそこに他の事業者がいたら、予め示し合わせていたのではと疑念を持たれる可能性があるため、事務局にお願いしたところ。

【<議決>

【会長】

- ・日野市地域公共交通会議分科会設置規程（案）について異議ないか。

【委員】

《異議なし》

【会長】

- ・日野市地域公共交通会議分科会設置規程（案）について承認した。

(3)令和5年度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3 令和5年度見直し基準適合状況の検証について）

【会長】

ただいまの報告事項について、ご意見・ご質問を受け付けます。

【委員】

なし

(4)ワゴンタクシー「東豊田三丁目」利用状況について(報告事項)

事務局から説明（資料4 ワゴンタクシー平山ルート「東豊田三丁目」停留所の利用状況について）

【会長】

ただいまの報告事項について、ご意見・ご質問を受け付けます。

【委員】

なし

(5)その他(報告事項)

事務局から説明（資料5 その他）

京王電鉄バス(株)より路線バスのダイヤ改正について説明

【委員】

少しお時間頂戴して、日野市内でもある路線バスのダイヤ改正の内容をお伝えさせていただく。日野駅から日野市役所周辺を經由して高幡不動に至る路線について、7月29日から減便する運びとなった。

平日について、18時台は10分間隔運行のところを12分間隔運行、1時間6本走っていたのが5本になる。19時台は10～12分間隔のところを15分間隔の運行になる。20時台以降は15分間隔が20分間隔となり、それぞれ減便となる。

土日については15分間隔が20分間隔にそれぞれ減便をさせていただく。ご利用の皆様には本当にご迷惑をおかけする形になりまして本当に申し訳ない。

続けて今回の議題になっていた立川線の実質廃止に続いて、弊社では最近減便の改正が続いている状況。その背景事情としては、深刻な乗務員不足。最近はニュースなどでもたびたび報道されているが、そもそも若手の方で運転免許を持たない方も増加している中で乗務員採用が非常に苦戦していること、また転職市場が異業種に人材流出することが非常に多くなってきている。これまでは同業他社に流出する傾向が強かったが、最近では同業他社への転職は少なく、全く関係ないIT業界等そういったところに人材が行ってしまうということが非常に目立つ状況。さらに弊社は在籍乗務員の平均年齢が非常に高い。平均50歳以上であり、定年退職者数が今後ますます増加していく。そういった事由により採用人数が退職者数に追いつかず在籍乗務員数が年々減少し、この流れは今後さらに加速していくことが予想される。

そういった状況の中で、先般運賃改定を実施し収入は増え、これを原資として昨年10月に弊社の乗務員を対象に処遇改善を実施した。給与が平均で約5%、年収で20万円以上、弊社としては過去最高額とも言えるような年収アップの内容だったが、会社としても想定外で、残念ながら退職の流れは止まっていない。これは先ほど申し上げた転職先が同業他社に限られないということが起因していると思われる。

さらに厳しい状況を作り出すもう1つの要素としては、いわゆる2024年問題。改善基準告示の変更により、バス事業を含む運輸業ではドライバーが1日に働ける時間がこれまでよりも少なくなる。1人1人ドライバーに時間外労働で頑張ってもらってダイヤを維持することが難しい状況になってくる。

以上のことから当社では昨年春から不採算赤字路線からスタートして減便を伴うダイヤ改正を各所で行ってきている。当社では黒字の路線は全路線の3割程度しかないが、そういった路線も乗務員不足で減便をせざるを得ない状況。今回減便する日野線については大幅ではないが赤字を計上している路線で、会社全体で減便という動きをしている中では今回の路線についても現在の本数を維持していくことは難しく、今回減便をさせていただく運びとなった。

【会長】

ただいまの報告事項について、ご意見・ご質問を受け付けます。

【委員】

ミニバスのカウンターの集計期間が令和7年3月31日までと記載されているが、これでもう全部撤去してしまうのか。

【事務局】

決まってはいるが、車載器等は買取りになっておりランニング費用のみで継続して集計できるので、来年度も引き続き実施する方向で考えている。

【委員】

乗降客数が減らないのに便が減ると1台当たりの乗車の人数が増える。例えば通勤時間帯とかに多く乗ることになると、座れる人は限られ、立って乗る人が非常に多くなると思うが、安全対策の面ではどのように考えているのかをお聞かせいただきたい。

【委員】

まさしくおっしゃる通りの状況が生じており、日中時間帯のシルバーパス以外の方では、実質の利用動態を把握しておりますので、そういったところで今まで減便を繰り返してきた。その結果、特に日中時間帯につきましてはお年寄りの方がいっぱい立って乗っている状況が生じている。したがって車内人身事故のリスクはこの減便に取り組んでから加速度的に高まってきている状況。

そういった中で会社としてはシステム的な手法でどうにかしたいと考えているが、残念ながらまだ有効なシステムが出ていない。乗務員には苦勞をかけて心苦しいが、とにかく発車前に「発車します。おつかまりください。」のアナウンス、座席に空席がある場合にはとにかく座るまで発車を待つ、そういった手立てしかないのが正直なところ。IT系の会社と組んだ中では、車内のセンサーによってお客様がみんなつり革・手すりにつかまっているか確認するような、そういったシステムも開発中なので進展を待ちたいと考えている。

【会長】

ありがとうございます。他にございませんでしょうか。なければ本日の議題はすべて終了いたしました。

この後の進行につきましては、事務局にお返しいたいと思います。よろしく申し上げます。

【事務局】

少し残念なお知らせがあるので話をさせていただく。日野市障害者差別解消推進条例という条例があり、障害者に対する差別的な言動があったと別の組織から報告があった。詳細は調査中だが、豊田駅南口でタクシーに乗車しようとした際に、電動車椅子を使用していることを理由に乗車を拒否されたという事例があったとのこと。差別的な言動があると障害福祉課に報告される仕組みがあり、日野市障害者差別解消支援地域協議会に報告され、改善が見込まれないと更なる対応をする仕組み。詳細は調査中だが、いずれにしても日野市の公共交通でこのような事例があつて残念なところ。もしかしたら物理的に乗れないと思つて拒否されたのかかわからないが、なるべくこのようなことが無いよう、皆さんにより良い公共交通をつかっていただけ

るようお願いしたい。

【事務局】

次回の会議につきまして、事前通知で送付させていただきましたとおり、10月15日を予定しています。

またその後、年度末頃にあと1回、今年度開催させていただく予定となっています。

詳細が決まって参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。長時間にわたりありがとうございます。