

要点録（案）		
会議名	第 51 回日野市地域公共交通会議	
日時	令和 7 年 8 月 7 日(木)10：00 から 11：15 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 熊澤課長、林係長、本多主任、亀之園主事
議題	議事 (1) 令和 6 年度決算書（案）について（協議事項） (2) 令和 6 年度利用者数について（報告事項） (3) 令和 6 年度見直し基準適合状況の検証について（報告事項） (4) ミニバス・ワゴンタクシーの見直し検討状況について（報告事項） (5) デマンド交通【のるーと日野】の周知啓発等について（報告事項） (6) その他（報告事項）	
公開・非公開の別	公開	
傍聴人の数	5 名	
1. 開会 2. あいさつ(会長) 3. 議事 (1)令和6年度決算書(案)について(協議事項) 事務局から説明（資料 1 令和 6 年度決算書（案）） <監査報告> 出納監査委員 <議決> 【会長】 令和 6 年度決算書（案）について異議ないか。 【委員】 《異議なし》 【会長】 令和 6 年度決算書（案）について承認した。 (2)令和6年度利用者数について(報告事項) 事務局から説明（資料 2 令和 6 年度ミニバス・ワゴンタクシー利用状況） 【会長】 ただ今の報告事項について、意見・質問を受け付ける。 【委員】 なし		

(3)令和6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 6 年度見直し基準適合状況の検証について）

【会長】

ただ今の報告事項について、意見・質問を受け付ける。

【委員】

なし

(4)ミニバス・ワゴンタクシーの見直し検討状況について(報告事項)

事務局から説明（資料 4 ミニバス・ワゴンタクシーの見直し検討状況について）

京王電鉄バス(株)よりミニバス休日ダイヤについて補足説明

【委員】

今般、日野市ミニバスの土曜休日ダイヤの設定ということで、ご議論の機会をいただいている。今回の議論の発端である当社の乗務員不足の状況について、詳しくお話ししたい。

まずは在籍運転士数と書いてある資料の方からお話する。

この資料は、2010 年から直近 2025 年 2 月まで当社の全営業所合算の乗務員数の推移を表したグラフになっている。左の方から見ていくと、長らく当社の乗務員は約 1,700 名前後で安定してきた。採用と退職が釣り合っている状態といえる。しかし、2020 年ごろに、コロナ禍直前の時点で 1 回大きく乗務員数が落ち込んでいる。そこでは 1,666 名になっており、ここでは、世間は一旦景気が非常に良くなっていた。景気が良くなると、バス乗務員は年収が比較的安定する特性があり、公務員的な側面がある。したがって、不況期には採用が集まるが、景気が良くなると他産業の年収の伸びについていけず、採用に苦戦して乗務員数が落ち込む傾向がある。ここで乗務員不足が危機的状況を迎えていたが、その直後にコロナが流行り、この時期には、他のバス会社は採用を見送り、路線減便するといった方策に出たものの、当社は逆に、路線便数をある程度維持した中で採用するという方針になった。そこで、採用を行っている会社が当社のみという状態が続き、コロナ禍の 2 年で乗務員数を増やすことができた。2 年間で約 100 名乗務員が増え、2022 年 3 月時点で 1,760 名という数字に回復している。しかし、その後は他の会社様も採用を再開し始め、さらに世間の景気が回復したこともあり、元職への復帰者なども相次いで、退職者が増え、2025 年 2 月時点では 1,618 名と、コロナ禍前の乗務員不足が顕著であった時期よりもさらに乗務員数が少ないという状況を現在迎えている。これに合わせる形で資料右に記載のある路線バス全社の仕業数（1 日 1 人働く仕事の数を仕業と表現）も減少している、つまり減便を進めてきたという状況。続いての説明は、裏面の資料、年齢別の在籍運転士数という資料に移る。こちらは直近時点における当社の乗務員を年齢構成別に表した資料になっている。5 歳刻みで表現しており、下は 20 歳から 24 歳、一番上は 75 歳まで勤務できる制度となっている。非常に年齢構成が上のほうに偏っている状況である。当社の定年は現在 65 歳ということで、世間的に見ても年齢を上げてきている状況。この 65 歳への定年到達者が今後 5 年間で見て 254 名、今後 10 年で見ると 674 名という数字になっており、今後 10 年で、1 年平均当たり 70 名近い乗務員が定年を迎える。定年後も働く制度はあるが、年金が出ることもあるので、歩留まり率はさほど高くない状況になっている。このような状況を踏まえると、今後乗務員不足はさらに一段と加速していくと予測している。バスの運行

便数を保っていききたいという想いは我々もあり、運行便数を確保し、労働力を確保する手段として、乗務員に残業していただくことも視野に入れているものの、直近の状況では当社の乗務員の平均の残業時間が大体月平均 40 時間程度となっている。法令上では上限 80 時間まで残業は可能だが、働き方改革も進む中で、月平均 40 時間という数字は、すでに充分に残業しているという認識である。さらに、昨年から改善基準告示の変更があり、残業時間の規制の他に拘束時間（出勤から退勤までの時間）の規制も厳しくなっており、残業時間だけではなく、拘束時間の基準を満たしていくことも非常に厳しい状況である。そのような状況下で、当社では先述の通り、まずは一般路線、路線バスの減便を 2023 年ごろから進めてきた。しかし、先ほどのミニバスの利用者数の推移にもあった通り、コロナ禍以降、収入面では、お客様の需要が順調に回復してきている状況である。そのため、これ以上一般路線を減便することも難しい状況に追い込まれている。そのような中で、昨年より、当社はコミュニティバス沿線の 10 の自治体から受託しているが、コミュニティバスについても、路線バス同様に規模を縮減させていききたいという相談を個々にさせていただいている。縮減方法はそれぞれの自治体の状況、エリアの状況に合わせて相談させていただいているが、今回日野市には土日祝日ダイヤの実施という形でまずご相談をしている。こちらの提案についての補足になるが、土日祝日は、平日に比べてバスの利用者は、大きく落ち込む。当社全体の数字としては、土曜日の利用者数は平日の 70% 程度、日曜・祝日では平日の 60% 程度まで利用者数が落ち込んでいる。そのため、一般路線バスは平日に比べて、土日祝日の方が、便数が少ない構造になっている。乗客の利用時間帯も平日と土日祝日では大きく特性は異なっており、平日では朝と夕夜の利用が多いものの、日中は少ない。一方で、土日祝日は、朝夕夜の利用が極端に少なくなっている。平日と真逆の傾向になっている状況である。以上を踏まえると、今回のお話の通り、ご利用の少ない早朝夜間便を減便する形が現状、利用者にとって、影響が少ない形で始められる施策なのだろうと思っている。繰り返しになるが、今後も乗務員不足は一層深刻になってくると思われる。当社も、職員の処遇を改善し、外国人採用にも着手をしたうえで、この多摩地域の社宅を新たに確保するなど様々な施策で乗務員を集めようと努力している。しかし、この構造的な問題、圧倒的な年齢構成の高齢化を踏まえると、資金を投入し、手をつくしても乗務員数は減ってきていく可能性は極めて高い状況にあるので、このような減便施策についてもなにとぞご理解賜りながら議論を進めていければと思う。

【会長】

ただ今の報告事項について、意見・質問を受け付ける。

【事務局】

議論や理解が進むように質問をさせていただきたい。日野市ミニバスの見直し検討状況は近隣自治体のコミュニティバスの状況と比べてどの程度か補足をお願いできるか。

【委員】

先ほど申し上げた通り、自治体様の状況に応じて様々なやり方を相談させていただいており、例えば、都心方面のコミュニティバスでは、駅の東西の回遊性を向上させる目的で運行を始めたバスもあり、これによって駅の動線が変わり、東西の自由通路が開通するなどの役割をすでに果たしたことから、完全に廃止するという方策をとった自治体もある。

近隣市の例では、現在の利用者数を細かく分析し、利用者数の少ないエリアについてはワゴ

ンバスに切り換えてタクシー会社様に受託いただく。こうした形でバスの運行範囲を狭めるという方策をとっている自治体もある。また、周辺の一般のバス路線と近しいエリアを走行しているコミュニティバスについては、輸送が重複していることから、一般路線バスを廃止し、コミュニティバスのみ運行することで、採算を図っている自治体もある。当社の全体でいうと約3分の1程度の便を削減する事例が多くなってきている。以上を踏まえると、今回の日野市ミニバスの土日祝日ダイヤの設定は、他自治体と比較すると影響が少ないと考えている。

【会長】

事務局、よろしいか。

【事務局】

はい。

【会長】

ほかにはいかがか。

【委員】

運転士の状況は、京王バスに限らずどの自治体においても大きな問題になっていると思う。厳しい状況下では致し方無い。利用状況を踏まえながらダイヤを適切に調整し、ピーク利用時に影響が出ない形で、可能な範囲でダイヤを絞っていくことは妥当な方向性であるとする。一方で、ワゴンタクシーについては抜本的な見直しが必要な時期であると認識している。ある程度利用者数の少ないバス停を中心に見直しをかけていく方向は致し方ないが、交通空白地域に配慮しながら検討していくという話について、今の段階で考えている方向性があれば伺いたい。

【事務局】

具体的な方向性は定まっていないが、現状東豊田三丁目は7便のうち2便運行しているため、2便をそのまま残すことも考えている。また、運行事業者との協議の上で、停留所を削った分需要のあるところを運行し、効率化を図ることも検討している。

複数案検討しながらどの案が最も効率的な運行となるか、検討していきたい。また、減便せざるを得ない場合に路線が重複している停留所はどちらかに任せるという話が京王バスからあったが、ミニバスとワゴンタクシーにおいても路線が重複しているところもあるので、検討にあたっては削減の候補に挙がってくると思っている。この場で意見をいただき、それを踏まえて次の会議でお示ししたい。

【委員】

様々な視点で複数案検討していただければと思う。利用者が少ない停留所は、その状況を勘案する一方で、本当に需要が少ないのか、慎重に検討した方がよい。現在の路線のサービスレベルが良くないという可能性もある。単に利用者が少ないという観点ではなく、そのエリアの需要がどのような状態か、勘案しながら検討を進めていただきたい。

【委員】

京王バスからの説明で、土日祝日の減便について、これはすべての路線において同じような傾向で、すべての路線において土日祝日で減便すべきなのか確認したい。また、バス事業者の傾向として、40歳から65歳の運転士が活躍されているが、5年前、10年前と比較したときと傾向は違うのか。どの時代も同じような年齢層が活躍されているのではないかと思う。

【委員】

減便対象の路線は、川辺堀之内を除く 6 路線。これは利用実態を見た中での判断であり、一定の基準値を下回る利用者数の便は削る対象として考えた。年齢層については間違いなく高齢化してきており、どの職種も高齢化してきているが、若者が車を運転せずに免許を取得しないことが、運輸業に影響を及ぼしている。若者の免許の取得率は昔と比較しても変化はないかもしれないが、マニュアルの免許を取得しない傾向にあり、大型 2 種はマニュアルの免許が前提であることからこのような点も起因して、より運転士の高齢化が進んでいるという傾向がある。

【委員】

ミニバス利用者数の実績はあるか。

【委員】

今手元にはないが、次の会議では用意する。

【委員】

乗務員不足は京王バスだけの話ではない。都内の事業者はどこも少ない状況。バスの運転士の大型 2 種免許は、原則として普通免許を取得して 3 年経過し、かつ 21 歳以上が取得できるものなので、基本的に中途採用が前提となっている。以前は、新卒採用の運転士はほとんどおらず、他の仕事を経て、免許を取得してバスの運転士となる方が多い傾向にあったため、年齢層は、もともと高かった。そのような年代が少しずつ年齢を重ねてきているのが現状といえる。

都内全体では、どの事業者も平均年齢は 53～54 歳であり、傾向はどの地域も一緒という現状がある。バス協会としても対象者をどのように広げていくか、検討しているが、そこまで追いついていないという状況である。

【委員】

人手不足はタクシーも同様の状態にあり、平均年齢も高くなってきている現状がある。バスで運行しなくなったエリアをタクシー会社が運行を担っている地域も多いと聴いている。この状況を踏まえ、日野市内においても協力していきたい。

【会長】

ミニバス・ワゴンタクシーの見直しについては、次の会議までに事務局にて詳細な検討をお願いしたい。

(5)デマンド交通【のるーと日野】の周知啓発等について(報告事項)

事務局から説明（資料 5 デマンド交通【のるーと日野】の周知啓発等について）

【会長】

ただ今の説明について、意見・質問を受け付ける。

【委員】

なし

(6)その他(報告事項)

京王電鉄バス(株)より、会社の統合、路線バスのダイヤ改正について説明

【委員】

桜ヶ丘営業所について、今までは京王電鉄バスと京王バス両社の営業所として運営していたが、京王電鉄バスという会社は運行エリアを縮小しており、京王バス株式会社に一本化していく組織変更に取り組んでおり、9月16日に一本化される。ミニバスについても今まで京王電鉄バスが契約主体として受託していたが、運行は二社で行っていた。こちらも9月16日以降は京王バス株式会社として一本化される。また、この9月16日付でダイヤ改正も行われる。日野市内では、高幡不動駅から帝京大学・百草団地を経由し、聖蹟桜ヶ丘駅へ向かう路線や、日野市役所を通り、日野駅と高幡不動駅を結ぶ路線も改正の対象となる。先ほどより申し上げているとおり、乗務員不足が厳しいことが要因にある。それほど大幅な減便とはならないが、一部効率化して減便の対象となる時間帯もある。詳細は概ね1か月前を目安に当社のHPやバス停への掲出にてご案内するのでご承知おきいただきたい。

【会長】

ただ今の説明について、意見・質問を受け付ける。

【委員】

なし

【会長】

他に全体を通して何かあるか。

【委員】

デマンド交通の運行継続に関する説明について、先ほど需要量に関する基準の設定方法で事務局が悩んでいるという話があった。乗合率について、ワゴンタクシー平山ルートでは運行継続に関する基準であるため1.5、デマンド交通の運行継続基準では2で計算したとのことだが、本格運行しているものであれば検討の時間に余裕があるものの、実証実験から本格運行への移行については早い判断が必要となるため、この段階でハードルを上げることは厳しい条件だと認識している。先ほどの話と同じ観点でいうと、1.5という数字は継続するかしないかの条件にする値としてはよいと思う。また、継続条件を考える際に、デマンド交通を他の地域に拡大することを想定するのか否かで変わってくる。例えば、今回対象となっている地域は利用者が限定的であるため、エリア拡大を考慮すると、追加費用が過大に増えることなく、利用者を確保できると思う。これから乗務員不足なども進み、減便や路線の廃止が想定されるとすると、デマンド交通というツールを有効活用していく必要があると考える。もちろん財政負担額も考慮したうえで効果的でないという判断になればやめるという選択肢もあるが、ある程度このようなツールを今後も育てていくということであれば、今話した観点も継続理由には入ってくるし、場合によっては範囲を拡大しながら利用者を増やしていくことも中長期的な観点から望ましいと思う。

【事務局】

広い視点でご意見をいただきました。日野市の将来も踏まえたご意見をいただけたと思う。デマンド交通の実証実験を始めた背景としては、日野橋付近（日野市日野）と立川を結んでいた立66の路線バスが大幅減便をしたことを受け、緊急的な対応として始めた背景がある。中長期

的な視点や新たなツールが有効かについても考慮の上検討したいが、立 66 の路線バス減便の背景があることを前提に進めていきたいと思っている。費用的なことも考えていく必要があり、利用者数が増えれば一人当たりにかかる経費も縮小されるが、現状およそ一人当たり 1 万円かかっているという現状がある。行政サービスを考える際に一人当たりにかかる経費は必ず検証するが、この視点で見ると利用者を相当数増やさないと継続は難しいというところではある。しかし、ツールとして、という視点は新しいアドバイスをいただいた。いただいた意見について検討し、次回協議いただきたい。

【会長】

他に全体を通して何かあるか。なければ私から発言する。ミニバスを含め、極力減便にならないようにという想いを持っているが、京王バスから現状の説明があった。これは京王バスに限らず、都内のバス事業者やタクシー事業者についても発言いただき、同様の課題であると認識している。運転士不足の社会課題が顕著で、予算が増えれば解決するという簡単な問題ではない。近隣自治体においてもバスの減便が進んでおり、既存の仕組みの延長では維持ができないという状況である。この会議において、現状の課題、先進的な取り組みに加えて運転士の健康や安全運転を念頭に、どのように公共交通を維持していくか、減便などを最小限にしていこうかという現実ベースの議論を次回以降も行っていきたいと思うので、ご協力をお願いしたい。本日の議題はすべて終了した。

この後の進行については、事務局にお返ししたい。

【事務局】

次回の会議について、1 月 26 日月曜日の 10 時からを予定している。別途通知にて連絡する。

以上をもって、本日の会議を終了する。