

要点録（案）		
会議名	第 52 回日野市地域公共交通会議	
日時	令和 8 年 1 月 26 日(月)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
議題	議事 (1) 令和 7 年度ミニバス・ワゴンタクシー・デマンド交通「のるーと日野」の利用状況(4～12 月)について (報告事項) (2) ミニバス土日祝日ダイヤ運行について (協議事項) (3) 令和 8 年度事業計画（案）について (協議事項) (4) 令和 8 年度予算（案）について (協議事項) (5) その他(西東京バス路線バスの再編等について) (報告事項)	
公開・非公開の別	公開	
傍聴人の数	3 名	
1. 開会 2. あいさつ(会長) 3. 議事 (1) 令和7年度ミニバス・ワゴンタクシー・デマンド交通「のるーと日野」の利用状況(4～12月)について(報告事項) 事務局から説明 ○資料 1－1 令和 7 年度ミニバス・ワゴンタクシー・デマンド交通「のるーと日野」の利用状況(4～12 月) ○資料 1－2 令和 7 年度ミニバス利用実績 ○資料 1－3 令和 7 年度ワゴンタクシー利用実績 ○資料 1－4 デマンド交通「のるーと日野」周知啓発・利用状況について 【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】 まず資料 1-3、ワゴンタクシー利用人員表で明星ルートが今年度、特に 8 月以降大幅に減っているが、その事情や要因を掴んでいれば教えていただきたい。次に、資料 1-4、デマンド交通で総利用者数 2,633 人とは延べ人数なのかの確認と、実際に利用した実数が何人なのかを確認したい。言い換えれば、登録はしたけれどもまだ利用したことがない人がどれくらいいるのかを教えていただきたい。 【事務局】 まず明星ルートの減少理由については、まだ詳しく分析できていない。今後、運行事業者		

である南観光交通などにヒアリングしながら詳細に確認したい。次にデマンド交通について、利用者数 2,633 人というのは延べ人数である。また、複数回乗車している方を除いた実乗車人数については、予約者単位では 163 人の方が予約している。資料 1-4 に、登録者総数で 741 人とあるが、1 回以上利用した方は 163 人ということなので、全体の約 22%の方が 1 回以上利用したことがあり、約 78%の方はまだ 1 回も利用されていないという結果になっている。

【委員】

登録後 1 回も利用していない方は勿論、とりあえず登録したという方もたくさんいると思う。利用する可能性のある方ということで、恐らくこの 163 人の中に一回だけ利用した方や、それ以降利用していない方もいると思うので、どのような方が、どれぐらいの頻度でどのように利用しているのか、行動を把握しておくが良い。また、それをベースに、例えば、1 回だけ利用した後に利用しなくなった方々に対して何らかの形で働きかけをすることで、少しでも利用者を増やせるのではと思うのでご検討いただきたい。

【事務局】

これからアンケートなどを取りながら、登録はしたものの利用しなかったという方の理由等について分析していきたい。また、その際にはそのアンケートの内容等について助言いただけたらと思う。

【会長】

他にご意見ご質問はいかがか。

【委員】

まず資料 1-2 の日野市内連絡バスについて、旭が丘循環路線や平山循環路線などでは昨年に比べて 1 割ぐらい利用者が減少している。ミニバスで利用者が前年度比で 1 割減というのは相当な減少であると思うがその要因や、分析されていることがあれば教えていただきたい。また、「のるーと日野」で、この利用者数や登録者数が、当初の想定の通りの数字なのか、またどのように評価されているのかについて教えていただきたい。

【事務局】

まず資料 1-2 だが、ミニバスの利用者数が減少している要因については、分析できていない。引き続き傾向などを踏まえながら、全体を見ると例えば旭が丘循環路線では、4 月が前年度比で非常に少ない割合となっている一方で、10 月や 12 月は前年度とほぼ同じ割合であるなど季節的な部分もあると考えられるので、京王バスと意見交換しながら分析していきたい。次にデマンド交通については、実証運行前に定めた 1 日の利用目標人数は当初 25 人であったが、実際のところは、その目標に到達できていないため、利用啓発活動などを少し工夫し、乗らない人がどのような傾向なのか、今後アンケートを取るなどしてニーズをつかみながら、利用者を増やしていければと考えている。

【委員】

ミニバスについては引き続きしっかりと分析いただき、「のるーと日野」については、交通空白の解消対策として、実証実験を行っているが、今後は実態を見て改善されていくものだと思うので、こちらについてもしっかりと分析をしていただきたい。また、今の話の中で目標 25 人に向けて色々と施策を行っていくべきだと思うが、一方で利用者が増えてくると、そ

の分サービスの質が下がってくる点が課題であると考えている。特に電話やアプリで予約したときに、自分が乗りたいときに乗れない等の事象が増えてくると思う。そうしたときに、車両1台でどこまで現状のサービスを維持できるのか、利用人数とサービスレベルの相関関係を確認しながら検討していることが必要になってくる。それと、現状の利用人数のレベルでそれらのサービス状況、予約に対して予約したときに乗りたい時間に乗れない方がどれだけいるのか、現状を把握しているのであれば教えていただきたい。把握していなければしっかり整理していただきたい。

【事務局】

ご指摘のとおり、しっかりとした整理が必要であると認識している。感覚的なものだが、現状の「のりーと日野」の運行範囲を考えると、運行エリアの端から端まで運行したとしても30分以内に移動できる距離となっている。時間帯によって混んでいる時間帯等はあると思うが、現状はまだ計算上余裕はあり、車両が止まっている時間もそれなりに多いということが想定される状況となっている。詳細については整理を続けていきたい。

【委員】

現状、想定されている内容については、正確に数字として把握しておいていた方が良い。

【委員】

「のりーと日野」の予約の割合でアプリが33%、電話が67%ということで、まずアプリの受付対応が24時間なのか、電話は何時から何時まで予約が可能なのかを伺いたい。また、アプリを利用した場合に直接ドライバーと連絡を取ることができるのか、電話であればどのようなシステムで予約ができるのかを確認したい。

【事務局】

アプリは24時間いつでも予約ができる。乗りたい時間の1週間前から予約できるようになっており、その情報が事前にドライバーに共有され、決められた時間に車両が行くようになっている。電話については9時から17時までの受付となっており、「のりーと日野」が実際に運行している時間の中で受付し、コールセンターが予約の対応を行っている。

【委員】

そうすると、アプリを利用した方がスムーズに予約ができると認識した。一方で、電話を利用する高齢者の方が大変多いということで、アプリの利用方法をどこかで学ぶことができるタイミングがあれば利用者数も伸ばせることに繋がるのではないかと思う。

【会長】

次第3、議事(2)、(3)、(4)についてはそれぞれ関連していることもありますので、事務局から一括して説明をお願いしたい。

(2) ミニバス土日祝日運行について(協議事項)

事務局から説明

- 資料2-1 ミニバス土日祝日ダイヤ運行について
- 資料2-2 土日祝日ダイヤ化ミニバス資料)
- 京王電鉄バス(株)より乗務員不足の現状等について補足説明

【委員】

京王バスでは日野市と協議した上で、2026年4月から日野市ミニバスの土日祝の便を一部減便させていただくことになっている。乗務員不足はニュースでも騒がれている通りで、その状況やその対策等について説明したい。

まず一点目が、京王バスの乗務員不足に関する状況である。はじめに、乗務員数の推移について、長らく京王バスの全体の乗務員数は1,700名前後で概ね安定していた。しかし、コロナ前の段階で1度乗務員不足が深刻な状態になっており、1,666名まで1回落ち込んでいる。そして、コロナ禍の時期になると、京王バス以外のバス事業者の中においても乗務員不足が顕在化した。京王バスは、コロナ禍の時期においては、利用客の利用が大きく落ち込んだものの、便数を維持し、他社が採用をストップした状況下においても採用を続けるという選択肢をとった。

その結果として、京王バスの乗務員数は急速に増え、2020年3月時点では1,760名となり、100名程度増加させることができた。しかし、コロナ収束後は、他社も採用を再開したことから、コロナ禍の期間で採用した方々の退職が増え、乗務員数は急速に減少して年平均50名程度減少し、1,600名程度まで減少する結果となった。入社と退職の人数でみると、2022年度では、入社が61名、退職が102名で差し引き41名。2024年度では、退職者が非常に多く発生し、入社59名に対して退職が138名であった。2025年度の上期4月から9月までの上半期の期間においては、入社が25名、退職者数は40名ということで、年間換算でみると今年度も30名程度乗務員が減る状況にあると予測している。退職の原因は平均年齢の高まりにある。乗務員の年齢層についてみると、下は20歳から、最年長では75歳の乗務員が在籍しているが、乗務員の平均年齢は53.4歳と50歳を超えている状況である。最も多い年齢層は55歳から59歳である。京王バスの乗務員の定年が65歳であるが、すでに60歳から65歳へ、3年前から延長しているため、ここから更に年齢を引き上げることは、健康面の問題を踏まえても難しい状況にある。今後5年間で300名ほどが定年を迎え、10年後は721名の乗務員が定年になり、年平均で70名程度が定年になると予測している。定年後再雇用の仕組みも見直し、残っていただく仕組みも検討しているが、定年を迎えると年金等の支給もあり、退職者は増える傾向にあるため、今後はこの定年者の顕著な増加とも対峙していかなければいけない状況となっている。

次に、これに対する京王バスの対応について、まずは採用の関係から話していきたい。このような危機的状況に対応し、京王バスでは採用の専門部署を設立している。現在、採用研修センターという採用に特化した部署を新設し、様々な採用活動に幅広く取り組んでいる。例えば、YouTubeを活用した採用手法を講じながら、国内全国各地で運転手の魅力を語る機会を設けている。また、味の素スタジアム駐車場における運転体験会も実施してきた。また、社宅の整備にも取り組んでおり、安価な住居の提供を通じ、生活への心配を払しょくするための取り組みも行っている。直近の取り組みでは外国人採用にも力を入れている。2024年12月から、乗務員採用では、特定技能人材制度を活用してネパール人を登用し、京王バスで働いていただく取り組みを進めており、現在では、36名が乗務員として内定している。このように、日本人だけでは採用が厳しい状況にあるので、外国人採用による乗務員数維持についても取り組んでいる。また、乗務員以外にも車両を整備する整備係の要員も年々厳しくなっているため、高度外国人材制度を活用してインド人を採用しており、こちらはすでに11

名が入社済みで研修中となっている。そして、処遇改善についても見直しを進めており、2023年度から3年連続で年俸の増額や手当の増額、昇進比率の上方修正に着手し、試算金額はこれまで累計で10億円以上、乗務員の処遇費を増やしているところである。京王バスの乗務員が約2,000名弱であるため、1人平均50万円以上、10%超上方修正している。しかし、これでもなお初年度の平均年収は500万円に追い付いたという状況である。この対策もあり、今年度に入って自己都合退職者は減少傾向になっている。一方で、この処遇改善にも限界があり、これ以上処遇改善をしようとするると運賃を改定せざるを得ない状況になると予測している。

次に、今の状況を踏まえて日野市内のバスの状況を見ていきたい。今まで京王バスでは、日野市のミニバスの減便を検討する前に、一般路線バスの方から減便の検討を進めてきた。コロナ前の2018年9月と現在を比較すると、平日では30%、土日祝でも30%超の運行本数を減らしている。これまで様々な工夫をしながら乗客の少ない便や乗車数が少ない地域を減便してきたが、これ以上の減便は、日野市内の交通環境に大きな影響を与えてしまうことから、路線バスの減便については限界にきていると言わざるを得ない状態となっている。このような状況は日野市だけでなく、同種の話を他の自治体にも早い段階で話している状況である。とある自治体ではコミュニティバス自体を完全に廃止しており、他の自治体では、運行規模を3分の2程度に縮小するところが目立っている。このような他自治体の状況も踏まえて日野市についてもミニバスの減便をお願いせざるを得ない状況となってしまったものである。

このような状況下で、日野市とは、ミニバスの減便について、2段階で行っていく旨の協議を進めている。1つ目が今回の土日祝日ダイヤの実施である。これは比較的影響の少ない施策と考えている。土日祝日の朝夜の便については利用客が少ない便が多いため、まずこちらで土日祝日の運行に従事する乗務員数を削減させていただきたいと考えている。しかし、それでもなお、今の乗務員不足は深刻な状況であるため、全体的な再編成や、抜本的な効率化は第2弾として避けられないと考えている。この全体的な再編成が京王バスの希望としては来年2027年4月に実施させていただきたいと考えているが、今後日野市と様々な協議を経た上で、綿密な計画が必要だと考えているため、これを実現させ、現在のミニバス運行量の3分の2程度まで運行を縮減させたいと考えている。非常に厳しい状況だが、バス事業者はどれも同じような状況になっており、他の産業と比較しても担い手が減少している状況にある。京王バスとしても、最大限現在の状態を維持できるように努めているが、今の段階から自治体と連携し、持続可能なバスの維持というところに取り組んでいきたいと考えている。

(3) 令和8年度事業計画(案)について(協議事項)

事務局から説明 ○資料3 令和8年度事業計画(案)

(4) 令和8年度予算(案)について(協議事項)

事務局から説明 ○資料4 令和8年度予算書(案)

【会長】

ただいま説明がありました議事(2)、(3)、(4)について、一括でご意見ご質問をいただきたい。

【委員】

今回の土日祝日の始発と終発便を削減する関係で、1日当たりどのくらいの影響が市民や利用者にあるのか。また、京王バスは運転手の処遇改善に一生懸命取り組んでいるが、グループとしてこの問題にどのような姿勢で取り組まれているのか。さらに、運転手不足の解消という面で、自動運転に対してどのようなスタンスでいるのか、京王バスとして積極的に取り組んでいるのかを伺いたい。

【委員】

まず1点目の市民の方への影響だが、今回減便対象としている便は概ね利用人数が平均で10名以下の便を選定している。「利用人数10名以下」の便は、京王バスの一般路線バスにおいても1つの減便するための理由にしているところで、ある程度合理性がある値と考えている。

2点目の処遇改善に関するグループとしての取り組みについては、例えば、京王バスとしても出資している味の素スタジアムでは、東京スタジアムという会社が立ち上がっており、京王バスの一部の社員も勤務している状況である。通常であれば借りることが難しい味の素スタジアムの駐車場を利用した取り組みや、社宅についても京王不動産のノウハウを活用した新規物件の情報取得等の連携を図っている。また、京王線の中吊りポスターについても、通常であれば広告費がかなり巨額になるところ、グループ内の企画として低価格で対応いただいております、営業グループとしてのメリットを活かした採用活動に取り組んでいる。

最後の自動運転については、京王バスとしても積極的に対応している。現在、都庁周辺や、多摩市鶴牧の2か所で自動運転の取り組みを進めている。日本の中で2か所同時で自動運転に取り組んでいる会社は京王バスだけであると認識している。自動運転については、実用化は遠いと言われているが、乗務員不足が深刻になっている現在、どこかで実用化までのプロセスを短くしていかざるをえないと考えている。現在では、いまだに様々な課題があるが、それを解消していくために、地域住民の受容性が重要であると考えている。自動運転が苦手とする路上駐車や歩行者の飛び出しといった、予測が難しい動きに対する対応が難しいため、早くからこのような実験を、道路空間が広い多摩市の多摩ニュータウンで自動運転の実証実験を繰り返すことによって、地域の方に、ここは自動運転が走るから路上駐車は控えるようにといったマナー環境が構築されれば自動運転の実現化は非常に歩み早まると考えている。

【委員】

乗務員不足という非常に厳しい状況にある中で、今後は抜本的な見直しとして、減便のほかに路線再編にも取り組まなければいけない事情はやむを得ない。そのような状況下で、今後、全体の交通システムを検討する中で、交通空白地域を増やさないためにも、今後は他の地域におけるデマンド交通の実証実験の導入等の検討についても求められてくるものと考えている。今の段階では路線バスが実質廃止になった地域の補完として導入されているが、デマンド交通は一つの重要な交通手段にもなり得ることから、市の財政負担も考慮しなければならないが、今後の在り方については慎重に考えていかなければいけないと思う。今運行されている地域のデマンド交通を継続するか否かという視点があるが、今後これを日野市の地域全体でどのように活かしていくのかという点も含め、今後検討していく必要がある。

【事務局】

単純に継続するか否かだけでなく、今までの経験や取り組みをどのように活かしていくかという視点は重要だと思う。協議事項の中で、これまでのことを踏まえつつ、総合的に地域公共交通全体の検討を進めるという点を事業計画の新規項目とさせていただいたので、今後はこれについて本格的に取り組んでいくことになるかと思う。一方で、デマンド交通については、大規模な予算状況になっており、1人当たりの乗車に約1万円経費が掛かっている状況であることを踏まえると、財政負担の観点から継続は非常に厳しいと言わざるを得ない。このような点も考慮に入れて、総合的に検討し、バスの路線、走行の距離、バス停をどこに置くのか、ワゴンタクシーや他の公共交通網をどのように活用して補完していくかなども含めて総合的に舵を切るような検討が必要と考えている。

【委員】

ミニバスについては令和8年4月から、土日を中心に減便せざるをえないような状況になっている。京王バスからも先ほど説明があった通り、日野市については最後まで減便の影響が小さくなるよう検討をしていただいていたが、それでも減便しなければならないほどに運転手が足りない状況となっている。やはり運転手が不足していることを真剣に受けとめていかないといけない時代になってきている。市民からは増便の要望があるが、まずはこの現状を受け止めなければいけない状況がある。そのため、本気で再編等を考えていかなければいけないと考えている。潤沢に財源があるわけではないので、その財源も考慮しながら再編について考えていかなければならない。その一方で、交通空白地域を増やしてはいけないという考えをまず念頭に置いて取り組みたいと思っている。これまでは京王バスの路線バスがあって、それを補完するためのミニバス、ミニバスを補完するワゴンタクシーという位置づけであったが、路線バス自体が減便ないし廃止という状況になってきたため、それを補完するミニバスという考え方を少し変えていかなければならないと思う。路線バス、ミニバス、ワゴンタクシー、デマンド交通を今後は一つの交通網として全体で再編をしていかななくてはならないと思っているので、考え方を少しずつ変えながら、よりよい公共交通網を構築していきたい。令和8年度では、現状考えられる選択肢の中でベストな選択をして、取り組んでいきたいと思っているので、引き続きこの交通会議に諮りながら、検討していきたい。

【委員】

公共交通の充実については、市の今後の戦略を市民と一緒に練っていく中でも必ず話題に上がるテーマである。日野市の公共交通網はある程度充実しているものの、市民からは様々な要望をいただいている。今後も可能な限り公共交通の維持に対する予算は措置していかなければならないと認識しているが、他市と比較して、例えば市民1人当たりの公共交通に関する市の歳出額や、ミニバス路線について、市民一人当たり換算では助成がいくら必要なのか等を考慮しながら、路線は充実させていきたいと思っているので、今後の路線再編に対して財政事情も考慮しながら検討をしていただきたい。

【会長】

路線バスでも30%を超える減便を進めており、今後のバス事情もより一層厳しくなっていくことについての対応は考えていただきたい。それでは本件について、各協議事項別にお諮りする。

<議決>

【会長】

ミニバス土日祝日ダイヤ運行について異議ないか。

【委員】

〈異議なし〉

【会長】

ミニバス土日祝日ダイヤ運行について承認された。

<議決>

【会長】

令和8年度事業計画（案）について異議ないか。

【委員】

〈異議なし〉

【会長】

令和8年度事業計画（案）について承認された。

<議決>

【会長】

令和8年度予算（案）について異議ないか。

【委員】

〈異議なし〉

【会長】

令和8年度予算（案）について承認された。

【会長】

次に次第3、議事(5)その他についての報告になる。これは路線バスの件について、参考として当会議で情報を提供するものである。

(5) その他(西東京バス路線の再編等について)(報告事項)

西東京バス株式会社より、2026年春季ダイヤ改正について説明（資料5）

【会長】

ただいまの報告事項についてご意見ご質問をいただきたい。

【会長】

西東京バスには運転手の減少など、大変厳しい状況の中、市の要望を踏まえ、最大限配慮した路線バスのダイヤ改正等の対応をいただいている。日野市道を走る路線バスについて、令和8年度からは日中の時間帯に走らなくなるということで、普段バス停を利用されている方にとって影響のある改正内容になっているので、周知においては、丁寧な対応をお願いしたい。併せて周知にあたっては、バス利用者に目や耳に障害のある方がいることを配慮していただきたい。今後とも日野市の交通空白地域が広がらないよう最大限配慮した対策を

市と協議を深めながら検討していただきたい。

【会長】

他に全体を通して何かあるか。なければ、本日の議事はすべて終了する。

【事務局】

次回の会議は令和 8 年度を予定している。後日、別途通知にてご連絡する。以上で本日の会議を終了する。