会　議　録

会　議　名	第 54 回日野市地域公共交通会議
日　　時	令和 8 年 9 月 25 日(金)　午後 2 時～4 時
会　　場	市役所 5 階 504 会議室
出　席　者	【委員】 ・京王バス(株)運輸営業部乗合バス事業担当課長　三浦裕介 ・南観光交通(株)代表取締役社長及び 東京ハイヤー・タクシー協会三多摩支部八南地区　中澤洋 ・市民委員　生沼博文 ・市民委員　谷井正剛 ・市民委員　藤田博文 ・関東運輸局東京運輸支局首席運輸企画専門官　川村英輝 ・国土交通省相武国道事務所計画課長　中嶋豊 ・東京都南多摩西部建設事務所管理課長　矢向弘明 ・警視庁日野警察署交通課長　加藤淳也 ・東京都立大学都市環境学部都市基盤環境学科教授　小根山裕之 ・日野自動車(株)ソリューション事業部モビリティー事業室 2 グループ グループ長　松本浩司 ・日野市企画部長　岡田正和 ・日野市まちづくり部長　浅川浩二 ・日野市まちづくり部道路課長　小俣太郎 【事務局】 日野市まちづくり部都市計画課
議　　事	(1) 日野市ミニバス再編計画について【京王バス株式会社】（協議事項） (2) デマンド交通実証運行の継続について （協議事項）
公開･非公開の別	公開
傍聴人の数	10 人

１．開会

２．あいさつ

＜報告＞

事務局：審議に入るにあたり、市民からの要望書や署名等の提出があったので報告する。

令和 8 年 5 月 26 日に開催した第 53 回日野市地域公共交通会議から本日までの間、日野市及び日野市地域公共交通会議宛に、市民団体からの要請書が 5 度、署名が 3 度、日野市宛に市議会議員からの要望書が 2 件、自治会からの要望書が 2 件提出されている。

まず、公共交通の充実を求める日野ネットワークより、6 月 26 日付けにて、ミニバ

ス運行を 3 分の 1 削る「再編案」を撤回し、住民の暮らしを支える公共交通を一層充実させることを求める要請として、①ミニバスの減便を 3 分の 1 削る「再編案」を撤回し、行政と事業者の協同でバス運転手不足の解決へ対策を講じてください。②各地域の住民の声を聞き、交通空白地域の解消、ミニバスの増便、ワゴンタクシーの土日運行など、公共交通を一層充実させてください。③再編案で影響を受ける地域で、日野市として説明し、住民の意見を聞く会を開催してください。という内容の要請書が提出された。7 月 21 日付けにて、ミニバスの運行を 3 分の 1 削る「再編案」を撤回し、住民の暮らしを支える公共交通一層充実させることを求める要請(第 2 次)として、①再編案で影響を受ける地域で、日野市として説明し、住民の意見を聞く会を開催してください。地域の自治会など住民から説明の求めがあった場合は積極的に応じてください。②減便の理由とされているバス運転手不足の現状と対策について説明してください。③日 05 系統の路線バスをミニバスに移行する提案についての日野市の見解を説明してください。④日野市地域公共交通総合連携計画 2019-2028 の実施の方針からは、大幅な減便の再編は認められるべきではないと考えますが、日野市の見解を説明してください。という内容の要請書が提出された。8 月 17 日付けにて、日野市地域公共交通会議の傍聴席の大幅拡大を求める要請として、前回の傍聴席は 5 人に制限されていたが、次回の会議傍聴希望者は数十人となるのではないかと思われるので、傍聴席を大幅に拡大していただきたい。という内容の要請書が提出された。8 月 18 日付けにて、京王バスが提案したミニバス「再編案」について、住民への影響を検証し、危機打開の対策を検討することを求める要請(第 3 次)として、①再編による住民への影響を地域ごとに検証し、対策を検討すること。②中学校区ごとに地域懇談会を開催し、再編計画を市民に説明し、意見を聞くこと。③運転手不足を解決するため、京王電鉄バスに経営努力を求めること。④ミニバスの現状維持と運営改善のため、東京都に求めるべき支援と日野市として取るべき支援について具体的に検討すること。⑤路線バスの廃止による交通空白をつくらないのであれば、路線バスがすでに事実上廃止された日野駅～立川駅間の地域へのミニバス路線新設を検討すること。という内容の要請書が提出された。9 月 14 日付けにて、日野市地域公共交通会議に向けた緊急要請(第 4 次)として、①地域公共交通会議で 8 月 18 日提出の市民の要請を審議すること。②再編による住民への影響を地域ごとに検証し、対策を検討することを抜きに、事業者の減便案を承認しないこと。③再編計画で影響を受けるすべての地域で地域懇談会を開催し、減便案を市民に説明し意見を聞くこと。という内容の要請書が提出された。

続いて、8 月 5 日付けにて、ミニバス運行を 3 分の 1 削る「再編案」を撤回し、住民の暮らしを支える公共交通を一層充実させることを求める署名(第 1 次)として、3,303 筆の署名が提出された。また、8 月 26 日付けにて、当該署名(第 2 次)として、1,119 筆の署名が提出された。そして、まだ内容の確認ができていないが、本日 9 月 25 日付けにて、当該署名(第 3 次)として、1,140 筆、合計 5,562 筆の署名が提出されている。

続いて、一部の市議会議員より、8 月 25 日付けにて、日野市ミニバス運行等に関する要望として、①地域公共交通会議での議論を尊重すること②乗務員の採用活動への支援を継続すること③国・都への要望、という内容の要望書が提出された。8 月 27 日付けにて、地域公共交通(路線バス・ミニバス)の維持強化及び次世代モビリティ実証実

験の推進に関する緊急要望として、①現行路線水準の維持を京王電鉄バスへ強く働きかけること②運転手不足に対する市独自の人材確保支援策を予算化すること③車内収受のキャッシュレス化と実績値に基づく補助金算定への移行を支援すること④デマンド交通「のるーと日野」の実効性を再検証し、必要な改善を行うこと⑤自動運転等次世代モビリティの実証実験を民間・大学・研究機関と連携して誘致すること⑥住民からの条件付き提案を都市計画課が正式に検討・回答する仕組みを設けること⑦「日野市ミニバス再編について」文書の追加情報公開を行うこと⑧「日野市地域公共交通総合連携計画 2019-2028」との整合性を確保すること⑨交通網整備支援経費の使途と効果を市民にわかりやすく公表すること、という内容の要望書が提出された。

続いて、自治会より、9 月 8 日付けにて、日野市ミニバス平山循環路線の維持・再編に関する要望書として、①「むじな谷戸公園」「七曲り公園」への運行を含め、現在の平山循環路線を可能な限り維持していただきたい。②車両の小型化を行う場合においても、利用者の負担が増えない仕組みを検討していただきたい。③地域住民の実際の生活に必要な運行本数を確保していただきたい。④平山城址公園駅での乗り継ぎについて、実質的な利便性を確保していただきたい。⑤ワゴン車両等の小型車両を活用し、南平駅までの新たな運行ルートを検討していただきたい。という内容の要望書が提出された。9 月 23 日付けにて、ミニバス三沢台路線アンケート集計集約結果・住民意見分析報告書として、①高幡不動駅～聖蹟桜ケ丘駅を結ぶ現行路線の維持②聖蹟桜ヶ丘方面直通運行の継続③過度な減便・路線短縮の回避④高齢者・免許返納者の移動手段確保⑤住民意見を踏まえた再検討という内容の要望書が提出された。

３．議事

(1)日野市ミニバス再編計画について【京王バス株式会社】(協議事項)

≪資料 1-1,1-2,1-3≫

委員(京王バス)：日野市ミニバス再編計画についての説明の前に、改めて本再編計画に取り組まなければならない現在の状況を説明する。以前、この交通会議でお話しした内容とも重複するが、重要な前提部分となる。

まず、当社の在籍運転士数の状況であるが、ここ 4 年で急速にその数は減少し、2022 年 3 月から 2026 年 3 月にかけて約 200 名近くの乗務員数が減少している。現在の在籍運転士は 1,570 名で、10%を超える減少率である。もともと拘束時間、労働時間が長く、その割に給与が高いとは言えないため、なり手が少ないバス運転士という職業であったが、コロナ禍明けのリモートワークの定着や若者の運転離れなどが、より一層の拍車を掛け、入社人数は少なく、退職人数が大幅に上回る状況が、ここ数年続いていた。また、今後も厳しい状況が続いていくことが避けられないのが在籍乗務員の高齢化である。当社の乗務員平均年齢は約 54 歳で、他産業と比べても要員不足が一層深刻化している理由となっている。バス乗務員は、安全第一が何よりも大事であるため、何歳までも雇用するということは難しく、当社も産業医の見解を踏まえた中で、健康診断や脳ドックなどで問題ないことを条件に、75 歳までの継続雇用を行っている。しかしながら、これだけ高年齢化が進むと、毎年の定年退職、再雇用社員の退職者数は、今後も非常に多い水準で推移していく。

当社はこの状況を打破するため、最大限の取り組みを進めてきた。一番大きくはバス乗務員の処遇改善で、2023 年度から毎年行っている。2023 年度から直近の年度で比較すると、処遇改善に用いた人件費額は年間で 10 億円以上となる。乗務員の平均年収は約 10%アップし、実際に自己都合退職する乗務員数は大幅に減少している。また、採用の専門部署を設立し、全国の高校に出張しての採用活動や採用告知の強化、味の素スタジアムを借りて運転体験会を開催するなど、これまでの手法に留まらない活動を展開し、さらには社有地への社宅建設、借り上げ社宅の拡充などの福利厚生も大幅に強化している。2024 年末からは、ネパール、インドネシア、インドなどへ出向いての外国人乗務員採用活動も実施し、現在は入社した者が 8 名、内定者は 52 名となっている。さらには、乗務員の業務負荷軽減を目的として、現金の取り扱いをなくしていくキャッシュレスの取り組みや、AI 搭載型事故防止システムの導入、カスハラ対策としてのビジネスネームの導入なども実施し、乗務員を確保していくために、あらゆる手段を取り入れ、努力しているところである。その結果、2024 年度には退職者数が入社人数を 79 名上回っていたところから、2025 年度は 42 名の退職超過、2026 年度にようやく入社人数と退職人数はバランスがとれてきている状況であり、明るい兆しも見えてきている状況である。

しかしながら、このような状況の中で運行を守ってきた現場は疲弊し、高齢化が進む中では残業を進んで行う職員も減っている状況であるため、業務量、つまりはバスのダイヤを減ずる必要性は非常に高いと言わざるをえない。そして、これまでの要員減少への対応で、日野市内の一般路線バスは便数比率で約 30%減少させ、これ以上の減便は困難な状況である。日野市ミニバスは、1986 年 8 月 20 日の市内路線開業以来、市民の皆様の足として長年ご利用いただいてきた。当社としても、公共交通事業者として長年ミニバスの維持拡充に努めてきたが、非常に苦慮している状況である。当社では、日野市含めて 10 自治体のコミュニティバスを運行しているが、全自治体と同様の再編の協議を行い、昨年から実際にコミュニティバス再編を実施し、自治体によっては廃止、受託終了に至ったケースもある。日野市の担当部署とは、幾度も協議を重ね、日野市としての交通空白地域を作らないといった意向を踏まえ、当初の提案から大幅な変更がかかった再編案となっている。これより再編計画について路線別に説明する。

旭ヶ丘循環路線は、平日の便平均利用者数が約 21 名、1 日を通して安定した利用実績のある路線である。現状と同等の運行を維持し、始発便のみ現状の利用実態に鑑み、運行効率化のため豊田住宅始発にて運行する。

市内路線は、長大路線ということもあり、平日の便平均利用者数が約 30 名と利用の多い路線である。高幡不動駅、日野駅、豊田駅の 3 駅に加えて、日野市役所、日野市立病院の 2 拠点も結び、利用区間も平均的に分散されている。現在 40 分間隔でポンチョという小型車両を用いて運行しているが、一部ガードパイプに手を入れるなど日野市の協力も得て、中型車両に変更した上で 60 分間隔運行とする。これにより、総使用車両を 1 台減ずることが可能となる。ポンチョは座席数が 11 名に対し、中型車両は座席数が 26 名と、倍以上の着座が可能となる。総定員数も 36 名から 60 名ほどに増え、日中に高齢者の方々が多く利用される路線であるが、余裕を持った利用が可能になる。

平山台循環路線は、現在の平山循環路線の平山城址公園駅以南の部分を基調とした

路線になる。現在の平山循環路線は、平山城址公園駅以北と以南で利用密度に大きな差があり、循環 1 運行当たり平日 30 名弱の利用があるが、その 3 分の 2 である約 20 名が平山城址公園駅と豊田駅北口の間での利用となっている。平山城址公園駅以南については、平日便平均 10 名を下回る利用状況であることから、当社としては路線バスからワゴンバスへの切り替えを提案していたが、日野市からの相談により、高齢者の方々が利用される日中時間帯を中心に、平山台循環として運行を継続する案とした。この後説明する多摩平路線とポンチョ 1 台で交互に運行するため、便数は 1 日 6 便となる。仮に、現在の利用者数がそのまま転移しても乗り切れるだけの便数となっている。

続いて、川辺堀之内・平山路線について、現在、中型車両 1 台で運行している川辺堀之内路線は、高幡不動駅と豊田駅南口を最短経路で結び、直通利用の方も多く、利用密度の高い路線である。この路線に先ほど説明した現在の平山循環、平山城址公園駅以北の利用密度の高い部分を接続させて中型車両 2 台運行とする。これについては、45 分間隔での運行となり、現在の両線 60 分間隔から増便となる。全線を通して利用が厚く、1 台運行とすると 90 分間隔での運行となり、利用実態から大幅に乖離するため、2 台運行案としている。

落川路線は、平日便平均利用者数が約 12 名、1 便平均としては日野市ミニバスの中で最も利用者の少ない路線であり、特に朝晩の便については 1 桁人数の利用と極めて少ない状況である。落川路線域は、京王線各駅と近接していて、駅に至る地形も平坦であることから、通勤、通学としては低調であると分析している。このような状況に鑑み、当該路線については、日中の運行に限定する形で減便を実施する案となっている。

三沢台路線は、朝晩は通勤、通学、日中は高齢者の方のお買い物、お出かけで終日安定した利用がある路線である。ただし、聖蹟桜ヶ丘駅方面は一般路線バスとの重複が多く、北和田から聖蹟桜ヶ丘駅間は多摩市域にもなっている。朝晩については、日野市民の通勤、通学需要が主であることから、高幡不動駅から倉沢までの循環運行とし、運行の効率性を高めたいと考えている。なお、北和田バス停から一般路線バスの多く運行する和田バス停までは徒歩 5 分ほどの距離となっている。日中時間帯については、高齢者の方の聖蹟桜ヶ丘駅方面への通院やお買い物需要などがあることから、現在と同様に 40 分間隔での運行を継続する。

南平路線は、主要沿線域である南平地区が、高幡不動駅との高低差が非常に大きいことから、通勤、通学の時間帯も含めて全時間帯で多くの利用がある路線である。ただし、豊田駅に至る通し系統については、北野街道口を境に需要が分断される状況も生じていて、市内路線の中型車両での 60 分間隔運行への変更に合わせて、豊田駅北口発が 30 分間隔となるよう、40 分間隔から 60 分間隔運行に減便する。この通し系統での利用の多くは、豊田駅北口から日野市役所に至る区間であるが、こちらについては、市内路線の中型車両化による輸送力増強により対応する。南平路線の主要需要域をカバーしている高幡不動駅から北野街道口を経由して高幡不動駅に至る循環系統については、現在から 6 便程度の減便を行う。こちらは主に夕方から夜間帯の減便となるが、現在の運行ダイヤでは高幡不動駅発の中で、10 分間隔で運行する便と一部 20 分間隔で運行する便が混在していて、10 分間隔で運行する便については利用が少なく、20 分間隔で運行する便は利用が多く混雑する状況が生じている。このような状況から 17 時以降

は一律 15 分間隔での運行とすることで、減便はしつつ、均等に分散して利用いただくことが可能な案としている。

最後に、多摩平路線について、現在、一般路線バス日 05 系統として運行している路線の経路を変える形で、新たにミニバスに加え、豊田駅北口と日野駅間を運行する路線となる。この路線の固有区間は、多摩平緑地通りを運行する区間で、多摩平の集合住宅地の東側の縁を走る形となり、反対側は緑地、崖となっていることから、利用が非常に少ない路線である。当初は一般路線バス廃止を日野市に相談したが、日野市の交通空白地域を生じさせないという方針から、日野市ミニバスとして、平山台循環路線と 1 台で交互に運行させる案としている。

以上が路線の再編案の概要となる。なお、現在の利用者数については、日野市で設置している乗降カウンターにより、シルバーパス利用者も含めて、便別にすべて把握していて、定員超過などの状況は原則生じないダイヤ設定としている。各路線、減便等により大変ご不便をお掛けすることにはなるが、輸送規模は現状比で 7 分の 6 と、減少幅は当社としても最小限に留めた案となっている。繰り返しになるが、これ以上の一般路線バスの減便が困難である以上、日野市ミニバスにおいても、この再編成を実施することは必要不可欠な状況となっている。当社も公共交通事業者として最大限の努力はしていて、今後も続けていく所存である。バス乗務員の高齢化、減少という構造的な問題で対応は非常に困難な状況ではあるが、地域公共交通を維持していくために、何卒、本再編へのご理解ご協力を市民の皆様にはお願いしたい。

＜意見・質問等＞

事務局：本日欠席の一般社団法人東京バス協会の委員から事前に意見を頂戴しているため代読する。

今回の提案について、現在のバス事業を取り巻く現状を踏まえ、次の通り意見を申し上げる。全国的に担い手不足が深刻になっているが、労働集約型産業であるバス事業においては、特に影響が大きく、日本全国で深刻な担い手不足、乗務員不足による減便、路線廃止が相次いでいる。東京においても同様で、少なくなった担い手では、これまでのダイヤを維持するのが難しくなっているのが現状である。無理なダイヤ運営は安全面を考えても得策ではなく、路線の維持のために都内のほぼすべてのバス事業者で区部、多摩地域ともに減便をせざるをえない状況となっている。

これは少子化で乗務員の採用人数、応募人数が減っている上、元々乗務員の平均年齢が高い、都内のバス乗務員の平均年齢は 50 代半ばのため、定年などでベテランの退職者が増えている、2024 年問題などで働き方が変わったなど様々な要因がある。バス事業者各社は、少なくなった担い手で現在の路線ネットワークをいかにして維持するか、という従来では考えられなかった問題に直面していて、これらの対策が各社の喫緊の課題となっている。各社は要員確保のためにも採用活動の強化、待遇改善、職場環境整備などによる離職防止など防止対策など様々な対策を行っている。

このような状況を踏まえて、今回の提案については、持続可能な路線ネットワークの維持、安全な運行維持のためにお客様への影響を最小限に留めるよう配慮された案になっているものと考える。これらの理由から今回の提案に賛成する。

委員：まずは 5 月 26 日に提案された廃止案等について検討いただき、再編案で残していただき感謝する。確認となるが、ポンチョとは現在ミニバスで使用されている車両であるか、中型車両とは大きな車両とミニバスとの中間程のサイズという認識で良いか。また、平山循環路線と落川路線については、ワゴン車両ではなく、中型車両もしくはポンチョでの運行になるのか。

委員(京王バス)：ポンチョは、現在の川辺堀之内路線以外で運行している車両で、寸法では全長 6.99 メートルの小ぶりなタイプのバスである。中型車両は、川辺堀之内路線で使われている、一見すると普通の路線バスと見分けがつかないようなサイズのバスで、寸法では全長 8.99 メートルである。一般路線バスが 10.67 メートル程であるため、若干短い、路線バスに似通ったバスとなる。今回、中型車両の導入は、川辺堀之内・平山路線と市内路線である。現在、川辺堀之内路線は中型車両であるが、平山城址公園駅以北も中型車両でも走行可能であるため、中型車両にて運行する。市内路線については、日野市に協力いただき、道路形状を少し変更するなどにより新しく中型車両での運行を開始する。その他の路線については、引き続きポンチョでの運行となる。なお、できる限り中型車両を使用していきたいところであるが、道路上の制約があるため、対応可能な路線について導入していく。

委員：今回提案の内容は、乗務員の問題が非常に大きい中、その影響にも配慮し、ご尽力いただいたと考えている。一方で、先ほど 1 便当たりの利用者について数字を示していただいたが、例えば、どこに住んでいる方がどこに行っているのか、利用実態も踏まえながら、全体の再編を検討していくべきではないかと思う。どういった情報、データで検討しているか。また、減便となる路線は、どの程度サービスレベルが低下するか。つまり、バスの待ち時間や目的地までの所要時間はどう変わるかの検討はされているか。最後に、一部の路線について運行時間帯を絞る形で減便することに対する影響はどう考えているか。

委員(京王バス)：日野市で設置している乗降カウンターで 1 便毎のシルバーパス利用者も含めた利用人数を把握し、また、IC カード及び現金の利用者に限定されるが、当社の仕組みを利用してデータを取得している。双方のデータを重ね合わせることで、どの区間でどれだけの利用があるか、把握した上で今回の再編案を構築している。運行する便数や間隔等は、そういった実態データを踏まえた分析をした中で考えている。利用時間帯の絞込みについては、今回再編の中でご迷惑お掛けする影響の度合いが一番大きいところとなる。具体的に平山台循環路線及び落川路線は、朝晩の運行がなくなるところであるが、先ほど申し上げた利用実態の把握の中で、通勤通学需要が著しく少ない路線である。全体の車両台数を 2 台分削減する必要がある中で、申し訳ありませんが、医療でのトリアージ的に減便するところとなるので、ご理解いただきたい。

事務局：令和 8 年 4 月から土日祝日の減便が行われ、検討の際、実際に職員がミニバスに乗車し、利用者の目的が通勤、レジャー、高齢の方の買い物等といった状況を調査したところである。また、付近を運行する一般路線バスや並走する京王線等の状況を総合的に考慮し、今回の提案内容を確認している。現在まで、住民の方々から多数の

要望をいただいているが、コミュニティバスとして運行していく中で重要なポイントとして、ご高齢の方、免許返納された方の通院や日々の買い物に焦点を当てている。一方で、朝晩の影響が生じてしまう状況はある。

委員：基本的には理解した。致し方ないところだと思うが、今後も再編について検討していかなければならない状況にあると思うので、様々な課題がある中、できる限りデータの数字を大事にし、それをベースにした検討結果が目に見えるような形にすることが望ましい。利用者の需要と便数の関係もそうだが、サービスレベルがどう変わったか、数字を示すことが困難な場合もあるが、可能な限り明確にしていただきたい。

委員：人員不足が非常に大きな問題だと感じている。今回の再編で車両 12 台に対する人員はどのくらいか。

委員(京王バス)：1 台当たり 2 人の乗務員で対応し、単純計算で 1 日当たり 24 名の乗務員が日野市ミニバスに携わっていく。現在が車両 14 台なので、4 人分の乗務員を効率化して労働負荷を減少する。

委員：前回の深刻な提案内容から、再検討していただき感謝する。3 点確認だが、まず、新たな交通空白地域はできない、既存のバス停は廃止されないという認識で相違ないか。2 点目、前回の会議では運行規模を 3 分の 2 に縮小する必要があるとのことだったと思うが、今回の提案は 7 分の 6 に縮小するということで、市との協議により譲歩いただけたのか。3 点目、一般路線バスからミニバスに変更する路線があるが、市が支出している補助金額が増額となるか、可能な範囲で教えていただきたい。

委員(京王バス)：1 点目の交通空白地域、バス停の廃止は生じない。2 点目、運行規模を 3 分の 2 から 7 分の 6 という減少幅が縮まっていることについて、当社としては、他の自治体も含めて基本的には 3 分の 2 程度に縮小したいという意向は伝えていたが、皆様の思いや日野市ミニバスの交通分担率など踏まえた中で、今回の再編案に改めさせていただいた。

事務局：予算については、この会議での結果を踏まえて調整していく。京王バスからいただいている提案内容で具体化していきたいと思っている。

委員：5 月 26 日の提案から頭を悩まし、市民の足を確保するために今回の提案内容を考えていただき感謝する。京王バスが企業努力されていることを踏まえ、今後、行政に実施してもらえるとより運転手が集まりやすい支援等、何かご要望があれば聞かせて欲しい。

委員(京王バス)：東京都が 14 億円という財源での乗務員支援を表明いただいている。こういった流れを今後も強化していただきたい。また、当社は外国人採用も積極的に推進しているが、未だ本格的にバス運転している乗務員は 1 人だけで、これから段階的に数を増やしていくところである。その外国人採用を成功させていくためには、地域の方々の理解が非常に重要になると思っている。外国人ということだけでの心配や不安の声が耳に届くと、乗務員を続けていくことができなくなってしまう状況も十分に想定される。そういった地域理解という部分で、例えば市報への掲載等、自治体の期

待している。外国人乗務員の気持ちを一緒に盛り上げていけるような取り組みができれば良いと思っている。

会長：2 点確認する。1 点目、減便となる各路線について、これまでの利用者のうち一定数が前後の便に振り替えられると思うが、乗車できない方、積み残しはないという想定で良いか。2 点目、落川路線について、日中帯は運行本数を維持しているが、通勤、通学者なども一定数いると考える。運行本数はそのままで、朝晩についても運行するような形態、つまり間延びさせて時間帯を満遍なく運行させるようなダイヤに変更することはできないのか。運転手の人員体制的にできないということか。

委員(京王バス)：積み残しの想定は、詳細な分析により通常の利用では生じない。落川路線については、通勤、通学の方にはご迷惑をお掛けしてしまうことになるが、間延びしての運行は、全体としての運用性の観点から難しい。

会長：ミニバス再編計画について、承認することで賛成の方は挙手をお願いする。

委員：(全委員挙手)

会長：挙手多数で本会議においては承認するものとする。なお、交通会議の構成員は、協議の結果を尊重する義務がある。事務局は、その旨を添えて市長に報告し、今後の補助金のことを考え、準備を進めていただきたい。当然、補助金の予算については市議会での承認を必要とするため、各委員はその旨ご承知おきください。京王バスにおいても、社内でその旨をご報告いただき、ミニバス運行事業者として、準備を進めていただきたい。なお、詳細な事務手続きについては、市と京王バスで協議等していただきたい。また、署名やアンケート、地域からの要望等を踏まえ、事務局は、可能な限り市民にご理解いただけるよう、丁寧な周知に努めていただきたい。

(2)デマンド交通実証運行の継続について(協議事項)

≪資料 2≫

事務局：1 の運行概要について、運行区域は日野市北東地域の日野本町、大字日野、大字石田等。運行期間は令和 7 年 1 月 15 日から令和 9 年 1 月 14 日までの 2 年間。運行日時は平日の午前 9 時から午後 5 時間まで。運賃は大人が 300 円、小学生、障害者、介護者が 200 円、小学生障害者が 100 円、未就学児は無料。予約方法はのるーとアプリ、市公式 LINE、電話の 3 つの方法が可能となっている。

2 の利用状況について、令和 7 年 1 月 15 日から令和 8 年 8 月 31 日まで間の集計結果で、予約回数は 4,371 回、うちアプリ、LINE での予約が 35%、電話予約は 65%である。最近では電話予約が減少し、アプリ、LINE での予約が増加している。利用者数は総数で 5,041 人である。直近の 8 月はお盆期間もあったため、医療機関の休診等により、利用者数が減少している。

3 の現状の課題について、1 日当たりの平均利用者数は、現在までの 1 ヶ月平均の最大値が 7 月の 17.5 人となっている。デマンド交通の導入検討の際に、廃止となった路線バス立 65・66 系統の利用者数から算出した推計値は 25 人である。収支率については、令和 7 年度実績では、運賃収入と運行経費から約 3%となっている。1 人当たりの

財政負担額は、補助金交付額と利用者数から 8,995 円である。

4 の事業継続のための改善内容について、利用者数の増加に向けた対応として、令和 8 年 3 月 9 日から 4 月 10 日までの期間に実施したアンケート調査結果から、日野市役所及び日野市立病院を乗降ポイントに追加することを検討している。また、補助金交付額の削減に向けた対応として、現在、地域協働型交通の地域組織、京王電鉄バス、日野交通との協議を行っているところである。現在のデマンド交通の利用実態から、日野交通の運行管理システムを利用することで費用の削減を図る調整を行っている。また、人件費の削減のため、運転手の昼休憩時間を設定して運転手 1 人体制にすること、システム費削減のため、予約方法を電話のみにすることなどを検討している。これにより、運行経費は現在の 2 分の 1 から 3 分の 1 程度への削減を見込んでいる。

5 の今後の方針について、利用者数増加、補助金交付額削減の見込みにより、デマンド交通の実証運行期間を令和 10 年の 3 月 31 日まで延長したいと考えている。なお、本格運行への移行基準は、今後、会議に諮りたいと考えているが、1 日当たりの平均利用者数が 18 人から 21 人、収支率が 10%から 15%を想定している。

＜意見・質問等＞

委員：財政的な面において、現在の利用者 1 人当たりに掛かる費用が非常に大きい。公共交通を利用する市民がいる一方、駅前に居住されているなど利用しない市民もいる中で、公平感にも配慮しなければならない。公共交通網があることによって、駅前の商業施設やクリニックなどに駅から離れた場所に居住する方々が移動してくることで栄え、駅周辺に居住する方々の利便性も向上するような、間接的な効果が必要である。受益者負担の観点から、現状の実績により利用料金の見直し、値上げについて考えているか。

事務局：公平性という点も当然考えなければならない。公共交通を運行させることでの相乗効果等、まちづくり全体のことも踏まえて考えていかなければならないという認識をもって事業を行っている。のるーと日野の難点は、AI デマンドシステムにより、そのシステム料が非常に高くなってしまったことである。このシステム料の削減と、利用の増加、そして利用料金の話があろうかと思っている。利用料金の見直しについては、実証運行期間の中で検討していきたいと考えている。まずは現行の料金で実施し、例えば日野市役所や日野市立病院といった運行距離が延びる部分についての料金設定の検証等を行っていきたい。ご意見の中で、1 人当たり多額の料金が掛かっていることが念頭にあると思うが、利用者数を増やすこと、経費を削減することで、例えば 1 人当たり 1,800 円程度までの減少を具体的に考えている。なお、乗降ポイントの地元調整や利用の周知啓発活動、地域住民へのアンケートのお願いなど、地域組織の方々に多大なるご尽力をいただき、今後も共につくり上げるという形で事業を実施していきたいと考えていて、それも踏まえて審議していただきたい。

委員：実証運行の中で、1 人当たりの経費を減少させる工夫や財源を確保するなど、財政面の努力をしていってもらいたい。

委員：予約方法を電話に限定するとのことだが、今後アプリは採用しないのか。また、ア

ンケート調査結果では、予約方法がわからないという方も多くいるが、周知啓発をどのようにしていくのか。

事務局：アプリは使用せず、事業者の既存のシステムを使用する予定である。これにより、経費を抑えることができ、実績では65%の方が電話予約となっているため、現状を見据えながら対応していきたい。また、周知啓発については、市のLINEにて発信することが利用者数の上昇に繋がっている状況がある。また、地域組織の方々にご協力をいただき地域での説明会を実施しているが、乗り方がわからない方々へのアプローチは、今後も努力していきたい。

委員：デマンド交通には多大な経費が掛かっていて、難しい状況にあることは理解する。一方で、交通空白解消に向けてデマンド交通が唯一の方法というわけではないが、有力な解決策の1つになると考えている。そういった手段を育てていく、経験値を上げていくことは非常に重要だと思うので、実証運行期間を延長することに賛成である。その上で、当初の導入の経緯が、事実上廃止になった路線バスの代替として、それに対応した運行エリアとしているが、その周辺に交通空白地域にあたるような場所があるとして、エリアを広げて運行する可能性はあるか。現行のデマンド交通の運行区域は狭いのではないかと思っている。もし、現状運行している1台でまだ余裕があるのであれば、他の交通空白地域の解消に使いつつ、利用者も増やすことができれば、様々な問題の解決になると考える。

事務局：今後の交通空白地域解消の可能性のために経験を積みつつ、地域の方々の理解を得ながら、共に育てていけるような実証運行にしていきたい。また、令和9年から10年の2ヵ年で、現在の連携計画の見直しをしていく中で、デマンド交通について検討し、市内の交通空白地域をいかに縮小できるか考えていきたい。

委員：今後の地域公共交通会議において検討していくことと思うが、本格運行に向けて、財政面等考慮しなければならない部分があることは理解している。一方で、移動の足を確保することは、単に目的地まで移動させるということだけではなく、まちづくりをするということにも繋がってくる。外出される方が増えることにより、今まで外出されなかった方が健康になって医療費が削減されたり、また、今まで自家用車で駅まで送迎を必要としていた方の足が確保されることで、送迎が不要となり、送迎していた方が従業員不足の職場で働けるなど、活躍の場が設けられるといった効果も期待できる。それらを数字に示すことは大変難しいとは思うが、そういった観点からも、移動の足の確保というところを考えていただきたい。また、本格運行への移行基準についても、運行エリアが狭い中で、現状の利用者数から収支率の達成は困難かと思うので、1日当たりの平均利用者数と収支率の片方の達成や、住民の幸福度を基準の1つとするなど検討できたら良い。

事務局：多角的な視点で、公共交通に意義があるというご意見をいただいた。先日、フレイル予防や地域コミュニティーの観点から、ボランティア交通を視察した。相模原市では、住民の方々により運営され、その方々は非常に生き生きと活動されていた。一方、運転に関するリスクといった課題もあり、公共交通における有用性については認

識している。利用者数や収支率は、ミニバスやワゴンタクシーの見直し基準としても採用していて、それと同様の基準を設けたいと考えている。ただし、利用者数や収支率は運行形態により大きく変わってくる。基準となる利用者数が適正かどうか、事務局が参考とした数値を紹介する。関東圏内のデマンド交通の収支率、これは平成29年の国土交通省によるアンケート調査の結果であるが、収支率が0%から25%の自治体が全自治体の70%近くを占め、25%から50%までが16%、それ以上が1%、その他無回答などが10%強程度であった。少し古いデータではあるが、デマンド交通の収支率はおおよそが0%から25%の間であるため、日野市としては、その中央値である10%から15%程度を考えている。

会長：デマンド交通実証運行を令和10年3月31日まで継続することについて、承認することで賛成の委員は挙手をお願いする。

委員：(全委員挙手)

会長：賛成多数につき、実証運行の継続については承認された。今後の具体的な本格運行に向けて、基準案については次回の交通会議までに一定の方向を示していただき、判断したいと思うので、事務局は準備をしていただきたい。

４．閉会