

令和 6 年度第 1 回八王子市地域公共交通活性化協議会 議事要旨

日 時	令和 6 年 5 月 21 日（火）15:00～16:20
場 所	東京たま未来メッセ 会議室 401
議 事	議 事 （1）地域交通事業 令和 5 年度事業報告及び令和 6 年度事業計画(案)について 報 告 事 項 （1）交通空白地域交通事業(地域交通事業)導入ガイドラインの改正について （2）はちバス 令和 5 年度事業報告 （3）交通事業者からの報告(各事業者)

●議事

(1) 地域交通事業 令和 5 年度事業報告及び令和 6 年度事業計画(案)について

【事務局説明】

地域交通事業 令和 5 年度事業報告と令和 6 年度事業計画(案)について、事務局より説明を行った。

【主な意見、質疑】

(委員)

- ・事業計画(案)の数字について、5 年度とほぼ同様の形態での運行という説明であったが、例えばNo.3 の高尾紅葉台の路線バス重複距離割合相当額というのは、5 年度の実績では、800 万円を超しているにも関わらず、6 年度の計画では、400 万円と半減している。それから細かい仕組みをよく理解していない上で発言しているが、八王子市の補助金額が、5 年度は 180 万円ちょっとだったのが、6 年度は 420 万円と大きく変わっている。同じような形態で運用している割には、数字がなぜ大きく変わっているのか、分かりやすい説明をお願いしたい。

⇒(事務局)

- ・以前に内部監査があり、事業に充当する補助金額が不明瞭という注意を受けた。従前の補助金要綱で定めていた路線バスの重複との考え方は、重複している区間の運賃に乗車人数を乗じた金額を補助対象から控除する算出方法であったが、今回この考え方を見直し、重複している区間の距離割合相当額を控除する算出方法に補助金要綱を改正した。その結果、補助金額が変動している。

⇒(委員)

- ・今のような説明があれば理解できるが、配布資料に計算の前提に変更があったという記載が欲しいと思った。

⇒(会長)

- ・その辺の丁寧さがあればなお良かったと思う。

⇒(事務局)

- ・以後注意する。

(委員)

- ・表の 2 番目の旭ヶ丘団地乗合タクシー運行事業の件について、先日、運行事業者である八南交通株式会社の代表に今回の協議会に向けて事前に話を伺った。昨年 11 月に 10%強の値上げとなる運賃改定があったが、現在この事業を運行する運賃のベースとなっているのが、改定前の運賃であり、改定後の金額は反映されていない。この運賃改定は、燃料高騰をはじめ、各資材費の高騰に耐え切れず、タクシー業界として多摩地域全体で行ったものであり、なんとか改定後の運賃を反映してほしいと思うが、市で何らかの補助か検討をしていただけませんか、という話であった。

⇒(事務局)

- ・旭ヶ丘団地の運営委員会とこの件について、意見交換をしながら、前向きな調整をしていきたいと

思う。

⇒(委員)

- ・ よろしく願いたい。

(委員)

- ・ 旭ヶ丘団地のふれあいタクシーを運営しているが、現場の運転手の声として、利用する旭ヶ丘団地の方たちにも、今一度ルール of 徹底、確認をして欲しいというものがある。例として、タクシーに乗車する際にはメーターを入れずに乗車することになっているが、ふれあいタクシーの利用者と言わずに乗車されると、普通のタクシーの利用者という認識で、運転手はメーターを入れてしまう。また、乗降の場所が決められているのだが、家の前まで行って欲しい等の要求もある。ルールに沿って運用しているので、周知の徹底をお願いしたい。こちらも乗務員の教育は徹底しなければならないと思っている。

⇒(事務局)

旭ヶ丘団地の運営委員会を通して、利用者の方に、本来取り決めたルールに基づいて乗るよう周知を徹底する。

⇒(委員)

- ・ よろしく願いたい。

(委員)

- ・ 5 年度の事業を行い、その中で色々検証して、特に問題がない中で 6 年度案を出したのか、5 年度で課題が見つかり、6 年度に何か盛り込んで行ったのか、実際の運行状態が見えない部分があったので、教えて欲しい。地域としては、毎年相談しながら良い方法を模索してはいるが、一番負担が大きいのは費用面である。この負担をひとつの町会や自治会で、時限的に 2、3 年で行うものであれば継続できるかもしれないが、10 年以上続いているので、そろそろ限界を迎えている。このような観点も踏まえ、5 年度の事業を行っている中で、何か課題は出てきているのかを教えて欲しい。

⇒(事務局)

- ・ 最初に話があった、5 年度実績を踏まえての 6 年度計画の見直しという点について、5 年度実績の中で、明確にここが改善された等はないが、今後、各 3 地区の運営委員会との意見交換の中で、お互いのデータを情報共有しながら、継続的に各地区の運営委員会と意見交換をしていきたい。話し合いをもとに、今後の運行計画に反映できるものを見出していきたい。
また、地域負担が大きいという話は、地域ごとに運行実績を見極めつつ、地域の実情や人口構成なども検証しながら、現在の運行計画が最適なもののかを今後も検討していきたい。

⇒(委員)

- ・ 私は、3 つの地域運営事業の中の 1 つに関わっており、今の話のように毎年改善を図ろうとはしているが、地域の意見が十分に吸い上げられているのかというところがある。子供たちの通学の足を確保することが一番重要であると考えている。現在は運行事業費の半額を補助してもらい、さらにスクールバスの補助ももらっているが、10 年以上も全町会員に負担を要し、いつまで運行するのかという話になっているので、厳しいところがある。そのため、今後も引き続き運行方法の改善を検討してもらいたい。

⇒(会長)

- ・ なるべく密に状況を共有して、最適な方法を見つけて欲しい。事務局もなるべく頻繁に意見交換ができるよう調整してもらえればと思う。

他にご質問・ご意見がないようなら、地域交通事業令和 5 年度事業報告と令和 6 年度事業計画(案)については、本会議で承認を得たということでよろしいか。

⇒(委員)

- ・ 異議なし。

⇒(会長)

- ・それでは、議事は原案のとおりとなった。

●報告事項

(1) 交通空白地域交通事業(地域交通事業)導入ガイドラインの改正について

【事務局説明】

交通空白地域交通事業(地域交通事業)導入ガイドラインの改正について、事務局より説明を行った。

【主な意見、質疑】

(委員代理)

- ・ひとつ参考にはあるが、13 ページのステップ3 実証運行の、運行事業者で◆が3つ重なっている一番上の「実証運行に向けて活性化協議会の承認が得られた運行計画書を基に国土交通省に一般乗合旅客自動車運送事業許可(道路運送法第4条)を申請します」とあるが、弊社はこのような行為を行う際には、貸切免許があれば貸切車両登録をして、道路運送法第21条の乗用貸切の乗合行為という形で行うことがある。これを行うことにより、バス事業者が逐一免許を取って、廃止をしての手続きが簡略化されたり、運賃表(三角表)を取らなければならない場合、事前3ヶ月のところが事前2ヶ月に短縮できたりするため、手続き上のメリットがある。なので、もし貸切免許を持たれているようだったら、そちらも検討されてみたらいかがだろうか、という意見になる。

⇒(事務局)

- ・ご意見を参考にし、反映していきたい。

(委員)

- ・今の説明で、導入ガイドラインを変えたということなので、これからも地域交通事業の導入検討を行うような地域が出てくる想定でいるかと思う。地域の意見というのを十分に入れてもらった上で、進めていくようにしてもらえればと思う。

⇒(事務局)

- ・そのような形で我々としても行動していきたい。

⇒(会長)

- ・八王子市の場合は、これまで地域交通事業が3地区ある訳だが、これらもそれぞれのロケーションや地域の人たちの動向に合わせて、同じ方式を広げるような形ではなく、それぞれの地域ごとに合った方式を選んでいるという点では、かなり地域との間のコミュニケーションを取りながら行ってきたという面はあると思う。それから、当初の方式とその後の地域の変化等によって、変更してきた部分もあることを考えると、地域との間のコミュニケーションを綿密に図っていくことがこれからも重要であると思うので、地域との意見交換を大切にしたい。

(委員)

- ・7 ページの説明で、役割分担の中に「地域の皆様」というものが新たに設定されたということで、私はとても良いことであると思っている。このような議論をするときは、どうしても行政と運行事業者等の、組織単位だけに目が行きがちで、地域の方は何も役割がなかったりするが、このように役割を担ってもらいと、地域の方々も主体的に関わる形が作られると思う。その中で、1つ目の議案でも議論になっていた役割分担の中で、経済的負担の考え方が資料3の中にはないと思った。運行する以上は、どうしても運行コストは出てしまうので、誰かが何かしらの形で負担することになると思う。「八王子市」とか「運行事業者」とかで書くと、組織単位になってしまうのだが、地域

の皆様と同じように顔があり、運行事業者に負担を寄せるということは、乗務員に負担を寄せることと同義であるため、そうするとメリットを得る地域の方々に一定程度の負担をして欲しいと思っている。しかし、先ほどの話でもあったように、地域負担にも許容の限界があるという話は全くそうであると思うため、各3者それぞれの負担ができないのであれば、乗合交通というスキームではない、次のステップも今後は考える必要があると思った。乗合交通というのは、一定程度の人乗り合って使わないとどうしても成り立つことができないため、利用者が集まらないのであれば、乗合交通ではない違う手法も考えなければ課題解決にはならないと思った。

⇒(事務局)

- ・経済的な部分の書きぶりについて、9ページの②運行計画案の検討という下段の表の「地域の皆様」の一番上段の部分に、「地域のニーズや要望を基に運行ルートやダイヤ、事業採算性など運行計画を検討します」と表記している。この中で指摘のあった、採算性という部分については、少し踏み込んだ形で地域の皆様には検討してもらおうが、それにあたっては、事業者側から運行経費等のデータを提供してもらいながら、市が一緒になって地域の皆様と経済的な面から検討を加えるという形で整理をしている。

⇒(会長)

- ・他にはご質問等はあるか。

最後に京王バスさんから話があった、どのような手法でやっていくかについて、八王子の場合は今までにもかなり色々な手法を考えながらやってきてはいるが、今後どのような手法であれば、お互い負担が少なく、かつニーズを満たせるのか、というようなことも合わせて考えていく中で、これまでやってきた手法とは異なるものを選択することも、今後はあり得るかと思う。これは全国共通に言えることで、このようなガイドラインに基づき検討する中で、最適なものを選択するという作業をした結果、これまでやってきた手法とは違うものを選択する可能性はあるだろうと私も思っている。

(2) はちバス 令和5年度事業報告

【事務局説明】

はちバス 令和5年度事業報告について、事務局より説明を行った。

【主な意見、質疑】

なし

(3) 事業者からの報告

【事業者説明】

京王電鉄バス、西東京バス、神奈川中央交通、タクシー合同営業運営委員会、東京バス協会より説明を行った。

(京王電鉄バス)

2024年春季の改正の概要について以下の説明を行った。

- ① ダイヤ改正について
- ② 停留所名称の変更について
- ③ 運賃改定について

- ・先ほどはちバスの報告にもあったとおり、コロナで利用者が減少したものの徐々に回復してきたが、コロナ前の9割弱くらいで頭打ちとなっており、非常に事業運営的に厳しいことに加え、乗務員不足という問題がいよいよ顕在化してきて、現在の時刻表を維持できないという状況に陥っている。

このことから、京王バスの事業エリアである高尾・八王子から京王線の新宿・渋谷まで、例外なくすべての地域で、何かしらの効率化施策を2023年の春から本格的に実施している。今回は2回目という形になっている。またその1年後に実施しなくてはならないと思っていたのだが、現在急激に乗務員不足が悪化しており、1年後まで持たないであろうことから、恐らく秋くらいには、また減便をしなければならないと思っている。現に八王子ではないが、別地域では完全に耐え切れなくなり、運休せざるを得ないということで、現在その運休に向けた計画を検討しているところでもある。また、別の手段で目的地に行くことができる部分については、ある程度大きく効率化をすることを考えている。このように八王子市のほぼ全エリアで効率化を実施しており、この先も何かしらの実効率化というものは、せざるを得ないと考えている。バス事業者としては少しでも交通空白が出ないように頑張りたいと思っはいるが、かなり状況が厳しくなっており、このような現状となっている。

(西東京バス)

2024年春季の改正の概要について以下の説明を行った。

- ① 暫定期間終了に伴う実施運賃の変更について
- ② 停留所名称の変更について
- ③ 区間所要時分の一部見直しについて
- ④ 学校の直通・急行系統の見直しについて

- ・当社も、やはり2024年問題で、今まで乗務員が自分の本来のダイヤの前に、早出して乗っている直通の仕事や自分のダイヤが終わった後に残業でこなしていた便等の規制が厳しくなり、利用の少ない便については減回をした。報告資料に記載はないが、昨年度、八王子市内で上屋の設置をバス待ち環境の改善ということで、4ヶ所行った。場所については、「恩方営業所」、「滝山城址下」、「鍛冶屋敷」、「八王子駅北口」である。こちらについても、資材の高騰や、最近の設置にかかる工賃が日に日に上がっており、事業者の負担としては、かなり痛いものではあるが、市民の皆様の利便性の向上と、バス待ち環境の改善ということで、投資をして設置に至ったという内容である。先ほど京王バスさんからあったが、いわゆる2024年問題のほうは、想定よりも影響が大きく、要員状況が全社的に逼迫をしているといった状況である。採用活動についても、従前より強化しているが、貨物の需要等も増えており、全国的に輸送事業者間同士の運転職種の取り合いとなっていることや、年々免許自体を取得する人口減少等の影響もあり、採用者数の目標に対して、現状かなり厳しい状況である。大型バスの運転を行うためには、大型二種免許が必要になるが、当然そのような方だけを採用することは困難であるため、現在では普通免許を持っている方も積極的に採用し、当社で大型二種免許を取得させるといった養成制度を、これは当社に限らずバス事業者各社で行っている。しかし、採用してから実際に営業運転のバスを1人で運転できるようになるまでは、半年から1年弱といった期間が必要である。また、当社では2008年から、高校を卒業された方を全国各地から採用し、大型車の免許を取れる年齢になるまで営業所の勤務に携わってもらい、その過程で運転士に養成するというものを行っているのだが、その場合にはさらに数年かかってしまう。当社において、そのような取り組みをこれまで行ってきた、今日現在なんとか減便等は行わずに、市内の路線バスの運行をしているが、各営業所においては、毎日綱渡りの状態での運営が続いている。今後については、正直申し上げて要員状況によっては、残念ながら減便等の対応が必要となる可能性が大いにあることを、バス事業者として申し添えたい。

(神奈川中央交通)

2023 年春季以降の改正の概要について以下の説明を行った。

① ダイヤ改正について

- ・ 2 社さんがお伝えした通り、バス事業において、弊社も大変厳しい状況にあるため、ダイヤ改正を実施した。資料 5-3 (1) の表の真ん中に +1 便と記載があるが、これは何かと言うと、駅まで行くものをそのまま車庫に戻すという、運行の効率化を図るための 1 便になるため、系統を振替えたというイメージを持っていただければと思う。資料に記載はないが、2023 年 7 月 1 日に、弊社も運賃改定を実施して、乗務員の待遇改善等を実施したが、やはり厳しい状況に変わりはない。今後更なるダイヤ改正、もしくは運賃改定等を追って行わなければならない可能性もある。

(タクシー合同営業運営委員会)

八王子のタクシーの現況とライドシェアについて以下の説明を行った。

① 八王子市内のタクシー事業の現況について

② ライドシェアについて

③ 八王子地域でのこれからの対応について

(東京バス協会)

- ・ 先ほど冒頭で、リーフレット(日本語版と英語版)を配布した。東京バス協会の HP に、すでに規格としてあるものを、紙に落としたリーフレットとなっている。まだモデルコースは少ないものの、新宿であれば、京王さんの We Bus を使った、1 日のプチ観光をご案内している。同時に、プチ観光をするにあたって、300 円や 500 円の 1 日乗車券というものがあり、それを使うとちょっとした観光ができるという案内も併せて表記してある。乗合バスと観光バスと、バスは 2 種類あるが、乗合バスを、日常的な通勤や通学、買い物だけではなく、観光として利用をしたらどうかという提案である。背景として、乗合バスは、コロナが収束して売上がだいぶ戻って来てはいるものの、やはり今のところ 9 割までしか回復していないため、どうしても 1 割がまだまだ足りない状況であることがある。例えば、会社のリモートワークなどが週に 1 回でもあれば、5 分の 1 が乗合バスを利用していないというところで、その分がどうしても埋められない状況が続いている。このような現状で、普段利用の少ない休日に、乗合バスを利用してもらうことによって、その 1 割が埋まるのではないのかという、増収対策として、東京バス協会が企画しているものである。皆さんには、地元の会合等で、このリーフレットを配るなど、周知に是非ご協力をお願いしたい。

【主な意見、質疑】

なし

●その他意見、質疑

なし

●今後のスケジュールについて

次回の本協議会の日程等は現時点では未定となっているため、決まり次第通知を送付する。

以上