

# 第17回荒川区地域公共交通会議

## 議事要旨

日時：令和6年1月26日（金）10：00～12：00

場所：荒川区役所分庁舎 4階会議室

### 1. 開 会

- (1) 荒川区防災都市づくり部長挨拶
- (2) 委嘱状の交付
- (3) 資料の確認
- (4) 会長の選任

### 2. 議 事

- (1) コミュニティバスの運行計画の見直しについて
- (2) 旧「町屋さくら」ルートにおけるデマンド交通実証運行について
- (3) その他

### 3. 閉 会

(配布資料)

- 資料1 コミュニティバスの運行計画の見直しについて
- 資料2 旧「町屋さくら」ルートにおけるデマンド交通実証運行について
- 資料3 荒川区地域公共交通会議設置要綱・委員名簿
- 資料4 荒川区地域公共交通運賃協議会設置要綱・参考資料

## 1. 開会

- ・ 防災都市づくり部長挨拶
- ・ 会長挨拶
- ・ 配布資料の確認

## 2. 議事

### (1) コミュニティバスの運行計画の見直しについて

<会長>

コミュニティバスの運行計画の見直しについて、事務局から説明をお願いしたい。

<事務局>

事務局から説明

<会長>

今回の運行計画の見直しは、バス運転手の労働時間等の基準の改正が理由なので、運行事業者から事情を説明していただきたい。

<運行事業者>

本年4月の自動車運転手の労働時間等の改正は、バス事業者にとって非常に大きな影響があり、最も影響を受ける内容は1日の休息期間である。現在、運転手の1日の拘束時間は最大16時間、休息期間は8時間であるが、今後の拘束時間は最大13時間、休息期間は11時間となる。運転手の退勤後から翌日の出勤までの休息期間を11時間以上確保しなければならず、朝の通勤・通学の時間帯を中心にダイヤを組んだ都合、最終便の時刻をこれまでの20時や21時台から19時台に前倒しせざるを得ない。

今回の見直しは、全国的なものであり、荒川区以外の路線バス、高速バス便、空港アクセス便でも行っている。大変厳しい状況であることをご理解いただきたい。

<委員>

さくら右回りの減便数が16便と一番多いのはなぜか。運行事業者の企業努力で運転士を確保できないのか。

<事務局>

現在、バス業界は慢性的な運転手不足が続いており、運転手を募集しても応募がない状況が続いている。このように運転手が増えない以上、どこかの便を減便しなければならない。

汐入さくらが運行している汐入地区は道路が整備されており、バスを運転しやすい環境だが、一方で、さくらの運行経路は住宅街で、細い道路が多くバスを運転しにくい。また、日本は左側通行であり、左折に比べ右折の方がバス運転手の負担が大きいことも、右回りの減便数が多い要因となっている。

<運行事業者>

現在、慢性的な運転手不足が続いており、全国のバス事業者にとって、運転手の確保が最大の経営課

題となっている。これは、弊社だけ賃金が低い、労働環境が悪いから運転手が集まらないということではなく、バス業界全体として運転手の確保が難しい状況である。その原因の一つ目は拘束時間である。運転手は1日最大16時間業務に従事し、自由に使える時間は8時間しかない。コロナ禍にはリモートワークが増え、様々な仕事や働き方が選べるようになり、バス運転手という職業が選択されにくくなっている。

二つ目は賃金である。公共交通であるバスの運賃は、運賃の上限を予め国に届け出る必要があり、利益を出しにくい経営構造となっている。

三つ目は生活様式の変化である。現在は少子化が進み、人口減少が始まっている中で、一定間隔でバスを走らせていれば、乗客が乗ってくれていた時代は過ぎ、好きな時間、好きな場所に行きたいというニーズが増えてきており、路線バスではこうしたニーズに応えきれなくなっている。

このような状況下において、何千万円も広告費をかけて、採用活動に注力しているが、特に都内での運転手の確保は非常に難しく、運転手の人数は増えていない。私共の努力だけでは難しい状況にあるが、国や行政のご支援をいただきながら、これ以上の減便をしないように努めていきたい。

#### <委員>

バス事業者の運転手の確保が難しい状況であることは全国的な課題として捉えており、何か対応できればと考えている。他のバス事業者が運行している都内の一般バスや高速バスも減便していることから、今回のコミュニティバスの減便については、いたしかたない。

#### <会長>

今回の運行計画の見直しによって、コミュニティバスの利用者に影響があると思うが、荒川区では減便への対応策を考えているのか。

#### <事務局>

今回の減便は3月1日に迫っているので、まずは、影響が大きいと考えられるさくら右回りの利用者を中心に丁寧な説明に努めたい。

#### <会長>

様々なご意見やご説明をいただき、コミュニティバスを減便せざるを得ない状況が理解できた。今回のコミュニティバスの運行計画の見直しについて、了承することで異義はないか。

(異議なし)

#### <会長>

本件は議案のとおり了承とする。

## (2) 旧「町屋さくら」ルートにおけるデマンド交通実証運行について

### <会長>

旧「町屋さくら」ルートにおけるデマンド交通実証運行について、事務局から説明をお願いしたい。

### <事務局>

事務局から説明

### <委員>

実証運行の実績は、目標とした1日20名の利用と比較してかなり厳しい状況であるが、運行期間の終了後も継続するのか。

### <事務局>

これまで運行経路の沿線地域を中心に約1万部の案内チラシを配布するなど策を講じてきたが、目標の1日20名には遠く及ばない状況にあるため、区議会への説明を行ったうえで、予定通り3月末をもって終了になろうかと思う。

### <会長>

コミュニティバス町屋さくらの廃止後、これまでの町屋さくらの利用者が今はどのようにして外出しているのかが気になるので、今後調査して欲しい。

### <運行事業者>

実際にデマンド交通を運行したタクシー事業者だが、これまで7ヶ月間運行してきて、ドライバーの肌感覚でいうと、1人で何回もご利用いただいた乗客もいるが、2～3日に1～2人の乗客がいるという状況である。

### <委員>

車いすに乗ったままでのタクシー利用について、タクシー車両の大きさ、乗車にかかる時間、運転手の知識や技量などの課題があり、車いす利用者が一般のタクシーを気軽に利用しにくい現状があるため改善してほしい。

### <運行事業者>

車いすに乗ったままでのタクシー利用について、ご迷惑をお掛けし申し訳ない。運転手の知識や技量が不足しているのご意見を真摯に受け止め、業界全体で改善に取り組んでいく。また、車両の大きさについて、JPN TAXI は5ナンバーのサイズとなっており、これ以上大きいサイズの車両にすると、細い道に入れない、アンダーパスを通過できなくなるなど問題が発生する恐れがある。車いすに乗ったままでのご利用の場合は事前にその旨を伝えていただけると助かる。

### <委員>

本日の議題でもあるので、現在のバス業界の窮状を申し上げたい。バス業界が非常に厳しい要因は主

に4点あり、一つめは新型コロナウイルスによる乗客数の減少である。乗客が多くても少なくても、運転手の人件費、車両代、ガソリン代の運行経費は全く変わらないため、収入の減少分が減益となるバス業界特有の事情がある。二つめは、会議の冒頭で運行事業者が説明した運転手の労働時間等の基準改正である。三つめは運転手不足である。バスの運転に必要な大型2種免許の所持者数は10年前と比較して7～8割程度に留まっており、必然的にバス運転手のなり手も減少している。4つめは燃料費の高騰である。バス事業は燃料費の高騰がそのまま減益につながる。

このように、バス事業者は様々な課題を抱えながら経営せざるを得ない状況である。また、バス事業者はそう簡単に廃業しないと思われがちであるが、関西ではバス事業者が事業から撤退し、実質的に廃業したとのことである。皆様におかれましては、このような状況をご理解いただき、これまで以上にバスをご利用いただきバス業界を支えてほしい。

#### <会長>

他にご意見がないようでしたら、旧「町屋さくら」ルートにおけるデマンド交通実証運行について、以上の説明でご承知いただきたい。

### (3) その他

#### <事務局>

最後に、資料3、4の令和5年10月1日付で改正された道路運送法について説明する。これまで乗合事業の運賃協議は、地域公共交通会議の場で協議するとなっていたが、国土交通省から交通会議で運賃を協議することが独占禁止法に抵触する恐れがあるとの見解が示されたことを受け、法改正があり、荒川区では運賃協議会を別途設置することとした。

このため、まずは、交通会議の要綱から運賃の協議事項を削除し、新たに運賃協議会の要綱を制定したので、今後は、運賃協議会において、乗合事業等の運賃協議をしていくのでご承知おき願いたい。

#### <運行事業者>

運賃の制度には運賃の上限が定められている上限運賃があり、弊社の場合では都内は220円、それより下の料金であれば、ある一定の幅までは割引運賃という形で設定できる。今回の上限運賃は、上限に達している運賃をさらに上げるときも対象となるのか、あるいは220円の上限を超えるときのみ対象となるのか。

#### <委員>

協議運賃については、上限は関係なく、コミュニティバス等の地域交通会議に係る案件は協議会で決定したものを適用できるため、220円の運賃を230円にする場合は同交通会議で協議が調べば適用となる。

### 3. 閉会

## 第17回荒川区地域公共交通会議 出欠状況一覧

NO.	区 分		所 属	委 員 名	出 欠
1	学識経験者	会長	宇都宮大学 地域デザイン科学部社会基盤デザイン学科 教授	大 森 宣 暁	本人出席
2	関係行政機関	国	国土交通省 関東運輸局 東京運輸支局 首席運輸企画専門官	鎌 塚 俊 充	代理出席
3	道路管理者	東京都	東京都 建設局 第六建設事務所 管理課長	丸 友 文	欠席
4		荒川区	荒川区 防災都市づくり部 土木管理課長	諸 角 明 彦	本人出席
5		荒川区	荒川区 防災都市づくり部 基盤整備課長	大 木 浩	本人出席
6	交通管理者	警視庁	警視庁 交通部 管理官 交通規制課 調査担当	藤 平 忠 晴	本人出席
7			警視庁 荒川警察署 交通課長	猪 田 靖 紀	本人出席
8			警視庁 南千住警察署 交通課長	荒 金 昇 二	本人出席
9			警視庁 尾久警察署 交通課長	大瀬戸 健 二	本人出席
10	運送事業者団体	事業者	一般社団法人 東京バス協会 専務理事	二井田 春 喜	代理出席
11			一般社団法人 東京ハイヤー・タクシー協会 業務部長	小 池 毅	本人出席
12	一般乗合旅客自動車 運送事業者	事業者	東京都 交通局 自動車部 計画課長	若 田 瑞 穂	本人出席
13			京成バス株式会社 常務取締役	加 藤 浩 一	本人出席
14	一般乗用旅客自動車 運送事業者	事業者	社団法人 東京乗用旅客自動車協会 荒川区内事業者代表 (大日本自動車交通株式会社 代表取締役社長)	海 田 正 則	本人出席
15	一般旅客自動車運送事業者の 事業用自動車の運転者が組織 する団体	事業者	東京都交通運輸産業労働組合協議会 バス部会 幹事	志 村 雅 貴	本人出席
16	区 民	町会	荒川区町会連合会 会長	戸 叶 修	代理出席
17		団体	NPO法人 荒川区高齢者クラブ連合会 副理事長	今 井 政 子	本人出席
18			荒川やさしい街づくりの会 代表	後 藤 俊 子	本人出席
19	行政執行機関	荒川区	総務企画部長	小 林 直 彦	本人出席
20			区民生活部長	阿 部 忠 資	欠席
21			福祉部長	東 山 忠 史	欠席
22			防災都市づくり部長	松 崎 保 昌	本人出席
23			防災都市づくり部参事 都市計画課長事務取扱	嶋 根 一 正	本人出席
事務局	荒川区	防災都市づくり部 土木担当部長	川 原 宏 一	本人出席	
		防災都市づくり部 都市計画課 交通計画担当係長	渡 辺 雅 人	本人出席	
		防災都市づくり部 都市計画課 交通計画担当	伊 藤 彩 香	本人出席	