

会議名	第19回多摩市地域公共交通会議
開催日時	令和7年8月29日(金) 14時00分~16時00分
開催場所	多摩市役所本庁舎3階 301・302会議室

会議次第

- 議事 (1) 多摩市交通マスターplanに基づく評価指標と目標値について
(2) 多摩市地域公共交通の課題等について
(3) 多摩市ミニバス再編について
(4) 多摩市ミニバス再編に伴う「多摩市運賃協議会」の設置について
報告 (1) その他報告事項等

出欠席(敬称略)

- (1) 出席委員・22名(氏名()内は代理出席者の氏名)

No.	職名	氏名	協議会構成委員
1	会長	山崎 美樹子	多摩市 副市長
2	副会長	吉川 徹	東京都立大学 都市環境科学研究科建築学域教授
3	委員	八山 晋一郎	小田急電鉄株式会社 交通サービス事業本部交通企画部 課長
4	委員	濁澤 雅 (松本 宏太)	京王電鉄株式会社 鉄道事業本部計画管理部計画担当課 長
5	委員	嘉屋 智樹 (中根 修一郎)	多摩都市モノレール株式会社 総務部課長(総務・広報・DX担当)
6	委員	橋山 英人	神奈川中央交通株式会社 運輸計画部計画担当課長
7	委員	三浦 裕介	京王電鉄バス株式会社 運輸営業部乗合事業担当課長
8	委員	鈴木 健一	飛鳥交通ニュータウン株式会社 東京・神奈川地区担当 営業部長
9	委員	山崎 龍男	小田急交通南多摩株式会社 本社営業所取締役所長
10	委員	小野 賢治 (高橋 洋)	京王自動車株式会社 運輸事業本部運輸事業本部長
11	委員	富樫 秀樹 (地宗 知子)	一般社団法人東京バス協会 乗合業務部長
12	委員	小林 康雄	多摩市視覚障害者福祉協会 理事
13	委員	小林 義治	多摩市視覚障害者福祉協会 理事長
14	委員	中村 一雄	多摩市自治連合会 総務委員・自治対策委員
15	委員	渡会 博之	多摩市老人クラブ連合会 副会長
16	委員	中山 俊夫 (鈴木 恒成)	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(総務企画担当)
17	委員	横溝 輝昭 (佐々木 浩幸)	京王バス労働組合 多摩支部 支部長
18	委員	菅野 博明	飛鳥交通ニュータウン労働組合 執行委員
19	委員	二瓶 秀雄	小田急交通南多摩労働組合 書記長
20	委員	山下 邦洋	東京都南多摩東部建設事務所 管理課長
21	委員	永吉 申二 (向江 和美)	警視庁多摩中央警察署 交通課長
22	委員	小柳 一成	多摩市 都市整備部長

- (2) 欠席委員・・・5名
(3) 傍聴者・・・0名

- (4) 事務局・・・ 3名（多摩市都市整備部交通対策担当課長・道路交通課交通係）
2名（株式会社ケー・シー・エス）

会議要点録

1 開会

- ・事務局が配布資料の確認を行った。

2 委員の出欠連絡

- ・事務局が代理出席者・欠席者の連絡を行った。

3 会長挨拶

- ・会長が開会の挨拶を行った。

4 議事

(1) 多摩市交通マスターplanに基づく評価指標と目標値について

事務局

- ・資料No.3における各取組項目は、本会議で議論して、目標値を設定したものである。
- ・評価指標の確認及び改善策等の協議が主旨のため、議決事項ではなく協議事項である旨等を説明した。
- ・各委員より、それぞれの取組項目等に係る報告があった。

小田急電鉄 八山委員

- ・2024年度末にダイヤ改正を実施した。多摩市関連の主な変更点として、平日・休日の日中時間帯において、多摩線から東京メトロ千代田線への直通列車を新設した。これにより、従来は東京メトロ千代田線から登戸・向ヶ丘遊園止まりであった急行列車が、唐木田まで延伸された。これにより、多摩線各駅と表参道・大手町など都心方面との間で、乗り換えないしの移動が可能となった。
- ・2024年度の1日平均乗降人員は、多摩線の3駅において前年度比で1.5%～5%の増加を記録した。全線平均の増加率（約2%）と比較しても、多摩地域の回復傾向が見られる。一方で、コロナ前（2018年度）との比較では、3駅ともに10%～20%弱の減少が続いている。
- ・多摩センター駅においては、定期外利用（PASMO・切符）に限れば、コロナ前と同等水準まで回復している。ただし、全体としては目標値には未達であり、今後も利用者増加に向けた施策を関係者と連携して進めていく方針である。

京王電鉄 松本委員

- ・当社が管轄する多摩市内の3駅（聖蹟桜ヶ丘駅、京王永山駅、京王多摩センター駅）における2024年度の1日平均乗降者数は、2023年度比で約1%の増加となった。一方で、コロナ前（2019年度）と比較すると、約12%の減少が継続しており、一定の水準で定着している状況である。
- ・お客様に安心・安全にご利用いただける環境整備の一環として、当社は全駅へのホームドア設置を決定した。多摩市内の対象駅における整備スケジュールは以下の通りである。
- ・京王多摩センター駅：2027年度
- ・京王永山駅：2028年度

- ・聖蹟桜ヶ丘駅：2029 年度以降
- ・これらの整備を通じて、地域の活性化に貢献すべく、引き続き取り組んでいく方針である。

多摩都市モノレール 中根委員

- ・2024 年度の全線における 1 日平均乗降人員は、前年度比で 5.2% の増加となった。着実な回復傾向が見られる一方で、コロナ前（2019 年度）との比較では約 3% の減少が続いている。完全な回復には至っていない状況である。
- ・多摩センター駅においては、前年度比で 5% の増加を記録したが、2019 年度比では約 8% の減少となっており、依然として回復途上である。
- ・主な要因としては、沿線の大学における学部移転等の影響が挙げられる。当社線は立川南側の通学利用が多く、多摩センター駅から乗り換えて利用する学生が多いが、一部大学の学部再編により、利用者数の回復に影響を及ぼしている。

神奈川中央交通 橋山委員

- ・2024 年 12 月に、多摩センター・永山地域を中心としたダイヤ改正を実施した。また、2025 年 3 月には、聖蹟桜ヶ丘駅から相模原方面を結ぶ路線の系統廃止を行った。
- ・2024 年度の利用者数は、概ね前年より若干の増加が見られた。一方で、コロナ前（2019 年度）との比較では、系統ごとに差はあるものの、1 割から 2 割程度の減少が継続しており、完全な回復には至っていない状況である。

京王電鉄バス 三浦委員

- ・コロナ前からの利用者数の回復は見られるものの、当社の事業エリアは都市部から多摩地域まで広範囲にわたっており、都市部と比較すると多摩地域の回復傾向はやや弱い状況である。
- ・都市部ではインバウンド需要により、路線バスの利用が一定程度回復している。一方、多摩地域では高齢化の影響が顕著であり、加えて乗務員不足による減便も回復の妨げとなっている。特に多摩地区では乗務員の高齢化が進んでおり、営業所ごとの事情も相まって、回復が都市部に比べて遅れている。
- ・利用者の戻り状況を踏まえると、一般路線の維持には限界があると認識している。そのため、本日の議題にもある「多摩市ミニバス再編」については、多摩市と連携しながら積極的に取り組んでいるところである。

飛鳥交通ニュータウン 鈴木委員

- ・令和 2 年度以降、コロナ禍の影響により乗降客数が大幅に減少した。これに伴い、ドライバーの退職も相当数発生し、現在に至っても多摩地域の営業所においては、輸送力の完全な回復には至っていない状況である。
- ・退職したドライバーの多くが高齢であり、コロナ禍を機に退職した後、復職することなく離職が定着している。これにより、輸送力の確保が困難な状況が続いている。

小田急交通 山崎委員

- ・鈴木委員の発言にもある通り、コロナ禍以降、乗降客数の減少に加え、ドライバーの大量退職が発生した。特に多摩地域では、現在も輸送力の回復には至っておらず、厳しい状況が続いている。
- ・退職者の多くが高齢であり、コロナ禍を機に離職した後、復職することなく業界を離れている。これにより、慢性的な人員不足が続いている。
- ・最近の法改正により、第二種運転免許の取得要件が緩和された。従来は「21歳以上・普通免許取得から3年以上」が条件であったが、特例教習を修了することで「19歳以上」でも取得可能となった。都内では一次試験の廃止など、業界全体でハードルを下げ、人材確保に向けた取り組みが進められている。

京王自動車 高橋委員

- ・コロナ禍により大幅な減員が発生した乗務員については、2022年度・2023年度を通じて徐々に回復傾向が見られている。2024年度においては、2023年度と同水準の供給体制を維持することができた。
- ・一方で、時間帯別に見ると深夜帯の売上・運行回数が大きく減少しており、需要予測が困難な状況である。今後は、どの時間帯に供給を重点的に配置すべきかについて、工夫と検討が必要であると認識している。
- ・最近の法改正により、第二種運転免許の取得要件が緩和された。従来は「21歳以上・普通免許取得から3年以上」が条件であったが、特例教習を修了することで「19歳以上」でも取得可能となった。都内では一次試験の廃止など、業界全体でハードルを下げ、人材確保に向けた取り組みが進められている。

東京バス協会 地宗委員

- ・業界全体として乗務員不足が深刻な課題となっている中、今後の人材増加は困難であると見込まれている。そのため、現在在籍している乗務員の離職防止が重要な取り組みとなっている。
- ・乗務員の定着を図る上で、協会の支援制度やシステムが重要な役割を果たしている。今後も、事業者に対する補助や支援を通じて、乗務員の維持に向けた取り組みを強化していく方針である。
- ・当会としても、事業者支援の一環として、東京都に対して予算要望を行い、乗務員定着に資する施策の実施を目指している。

多摩中央警察署 向江委員

- ・令和6年度中の多摩市内における交通人身事故件数は306件であり、前年比マイナス16件となった。昨年と比較して重傷者・軽傷者ともに減少傾向にあるものの、事故件数はコロナ以前の水準とほぼ変わらない状況となっている。今後も継続的な交通事故防止対策を進めていく。
- ・本年上半期（2025年4月～8月）においては、事故件数が154件であり、前年同期比でマイナス6件となった。負傷者数も減少傾向にあるが、大幅な減少とは言えず、依然として注意が必要な交通情勢である。

- ・本年は自転車が関与する事故が増加傾向にある。警察としては、多摩市および地域住民と連携し、交通安全啓発活動を強化するとともに、ヘルメット着用の推進など、重傷事故の防止に向けた施策を進めていく方針である。

多摩市都市整備部長 小柳委員

- ・令和6年度のミニバス1日平均乗降客数は、令和5年度と比較して若干の減少となった。
- ・事業収支率は令和5年度・令和6年度ともに52%で横ばいとなっている。乗降客数が減少しているにもかかわらず収支率が維持されている要因としては、令和5年9月に実施した運賃改定の効果が挙げられる。
- ・令和2年度には新型コロナの影響により厳しい状況となったが、その後は徐々に回復傾向にある。ただし、完全な回復には至っていない。今後は、利用実態の把握を継続し、市民の移動手段としてのミニバスの役割を維持できるよう、再編を含めて取り組んでいく方針である。

- ・(質疑なし)

(2) 多摩市地域公共交通の課題等について

- ・資料の詳細をケーシーエスが説明

質疑・意見

東京バス協会 地宗委員

- ・シルバーパス制度の記述修正について
- ・資料31ページに記載の「東京都の支援のもと東京バス協会によってシルバーパス制度が導入された」という表現について、制度の主体は東京都であり、東京バス協会が制度を創設したものではない。誤認を招かないよう、記述の修正が必要である。
- ・乗務員不足への対応として運賃改定が検討される中、急激な運賃上昇は利用者離れを招く可能性があるため、東京バス協会では毎年、東京都に対してシルバーパスの運賃補助に関する予算要望を提出している。
- ・採用活動を推進することに加え、現在在籍している乗務員の離職防止も重要な課題である。資料内にも記載がある通り、勤務時間帯などの労働環境の改善も含め、今後の検討が必要である。
- ・関係機関との協議に関する記述において、「東京都バス協会」と表記されている箇所があるが、正しくは「東京バス協会」であり、「都」の文字を削除する必要がある。

多摩市視覚障害者福祉協会 小林康雄委員

- ・茨城県において、昼間の時間帯に時刻表を設けず、スマートフォンでバスの位置情報を共有しながら、少人数の乗務員で効率的に運行する実証実験が行われている。通勤時間帯は従来通り時刻表を設定し、それ以外の時間帯は柔軟な運行とする方式は、限られた人員での対応として参考になる可能性がある。

- ・最近のバス車両では、屋根部分に主要機器を配置することで車内をフラット化した設計が進んでいる。これにより、子育て世代や高齢者にとっても乗降しやすく、安全性が向上する。今後は、乗務員不足への対応だけでなく、利用者にとって使いやすい車両の導入も重要な視点である。
- ・乗務員の確保だけでなく、利用者が「乗りやすい」「使いやすい」と感じる環境づくりが、利用者数の維持・増加につながる。今後の施策検討においては、こうした視点も取り入れていく必要がある。

事務局

- ・ミニバスの再編についての議論をしているが、多摩市としては、現時点では「定時定路線型」の運行形態を基本とし、これまで市民に慣れ親しまれてきた運行スタイルを維持していく方針である。時刻表のない運行方式への移行は、利用者が更に減少し、現行の体制が維持困難となった場合の選択肢として検討する。
- ・利用者の利便性向上に向けて、乗りやすさ・使いやすさといった視点は非常に重要であると認識している。現在提供されているバスを市民に継続して利用してもらうことで、地域の交通ネットワークの維持につながると考えている。
- ・既存の交通系アプリやデジタルツールの活用についても、これまで行政として十分に取り組めていなかった部分があるが、今後は積極的な活用を進め、利用者の利便性向上に努めしていく方針である。

吉川副会長

- ・路線バスの路線設定が今回の資料で分かりやすく示されており、今後は市の担当部局において、都市計画系・ファシリティマネジメント系の政策とのすり合わせを進めていただきたい。特に京王線・小田急線の北側エリアについては、都市計画上の拠点設定が難しい状況にあるが、交通マスタープランでは先行してハブの設定を想定しているため、市としてもこれを受け止め、政策に反映していただきたい。
- ・職業選択の自由がある中で、バスやタクシーの運転手として働きたいと思える人材を一人でも増やすことが重要である。市としてできることは限られているが、他部局とも連携しながら、可能な支援策を検討していく必要がある。
- ・部会においても、バス事業者から「具体的に何をしてくれるのか」との質問が寄せられており、事務局としても最大限の努力をしている状況である。今後の施策推進に向けて、関係者の理解と協力をお願いしたい。

(3) 多摩市ミニバス再編について

- ・事務局説明
- ・(質疑なし)

多摩市ミニバス再編に伴う「多摩市運賃協議会」の設置について

- ・事務局説明

- ・(質疑なし)

5 報告

- ・10月中旬に検討部会を開催予定である。事務局にて作成した素案を提示し、部会委員からの意見を収集する。10月の意見を踏まえ、素案のブラッシュアップを行った上で、11月下旬に第20回地域公共交通会議および運賃協議会を開催する予定である。
- ・年度内には、10月・11月の会議を含め、あと1~2回の開催を予定している。会議回数が多くなるが、引き続き関係者の協力をお願いする。

質疑応答

多摩市自治連合会 中村委員

- ・オープンハウスの開催に関して、市民への周知方法について確認したい。

事務局

- ・オープンハウスの周知については、ホームページや広報紙に加え、ミニバス車内への掲示を実施している。ただし、車内掲示の視認性に課題があるため、今後はミニバスのバス停掲示など他の手段も検討し、より多くの住民に周知できるよう努めていく方針である。

多摩市自治連合会 中村委員

- ・たま広報9月5日号への掲載が間に合うかどうか確認したい。

事務局

- ・たま広報9月20日号への掲載を予定している。

6 閉会

- ・以上を以って全ての予定を終了したため、会長より要点録の署名について二瓶委員と小柳委員が指名され、会議を終了した。

以上