

令和3年度第2回向日市地域公共交通会議 会議録

- 日時** 令和3年8月12日（木） 午前10時50分から正午まで
- 場所** 市役所議会棟 1階第1委員会室
- 出席者** （委員）22人中17人出席
安田市長（会長）、野津委員、阪本委員（代理：町田氏）筒井委員、市田委員、多田委員、鈴木委員、岡崎委員、清水委員、藤田委員、上崎委員、金澤委員、宇野委員（議長）、田中委員（代理：藤尾氏）、佐野委員、野口委員、尾田委員
（事務局）
福岡建設部長、小川公園交通課長、山口同課主席係長、高野同課主査
- 傍聴者** 3人
- 次第**
- 1 開会
 - 2 会長あいさつ
 - 3 議事
 - （1）公共交通の現状について
 - （2）コミュニティバスの継続運行等について
 - （3）その他
 - 4 閉会

1 開会

2 会長あいさつ

皆様おはようございます。

本日お忙しい中、そして非常に足元の悪い中、お集まりいただきましてありがとうございます。また日頃から本市の公共交通全般につきまして皆様にご意見をいただいておりますことに心から感謝を申し上げます。

新型コロナウイルス感染症の影響が続いている中で、公共交通だけに限らず、人流が途絶えており、ぐるっとむこうバスについても厳しい状況が続いております。

しかし、本市として、移動の手段を確保することは非常に重要だと以前から考えておりますので、皆様のご理解とご助言を賜りたいと思います。

また、書面会議にて10月からの継続運行をご承認いただきましたことに重ねて御礼を申し上げます。

路線バスの縮小の動きが全国的に見られる中ではありますが、本市を走る路線バスにつきましては、継続運行の希望をずっとお伝えしております。しかしながら路線バスには民間企業としての経営上の問題等もあるかと存じます。

そういった中で、私どもの使命はコミバスで少しでも皆様の移動のお役に立てる

こと、また、これがコミバスを運行させた経緯でもあります。ですので、今後もコミバスをしっかりと市民の皆様に乗っていただいて、継続運行をできるようにと思っております。

今後も運行時間やルートや料金などを含めまして、様々なご提案やご意見をいただきたく存じます。

3 議事

事務局

(1) 公共交通の現状について

まず本市のコミュニティバスの状況をご説明する。

コミバスの運行実績について、令和2年度は、1年間で北ルートが3,118人、南ルートが8,222人、南北合わせて延べ1万1,340人の利用があった。

これを1便当たりで平均すると、北ルートは1便当たり1.8人、南ルートは1便当たり4.8人となった。

令和元年度より若干減少しているが、令和2年4月に新型コロナウイルス感染症にかかる緊急事態宣言が発出されたことを受け、利用が年間を通して大きく減少している。

次に、南北ルート合わせた年間の事業費について説明する。

令和2年度における、本市コミュニティバスの総事業費は2,704万5,896円である。その内訳は、車両購入等費用と、運行に係る市の負担額に分かれており、令和2年度の市の負担額は1,945万7,050円である。

これを乗客1人当たりで割ると1人当たり1,716円、人口で割ると市民1人当たり339円である。

次に、今年の3月10日から導入したプレミアム乗車券と、南ルートにおける交通系ICカードの利用状況について説明する。北ルートでは、およそ半数の方に、プレミアム乗車券をご利用いただいております。南ルートでは、プレミアム乗車券とICカードを合わせると4割以上の方にご利用いただいております。

市では、プレミアム乗車券を利用いただいている方は固定的にご利用いただいている方であると捉えている。

議長

コミュニティバスにおける向日市の状況について、なにかあればご発言いただきたい。

委員

プレミアム乗車券について、市役所以外の販売場所について伺いたい。また、販売場所や販売金額など、もっと宣伝していく必要があるのではないかと。

事務局

プレミアム乗車券の販売場所について、都タクシー向日町営業所と阪

急バス向日出張所の2か所に設けているが、向日市役所では取り扱っていない。

ご意見をいただいたように、市民の皆様に十分にお伝えできていないため、今後も広報誌等での周知に、より努めてまいりたい。

議長

車内でプレミアム乗車券のアナウンスをしてもよいかと思う。また、市のホームページでも公共交通の問題を取り上げた方がよいと思う。

次に地域交通を取り巻く環境について、関係機関及び事業者から現況を報告してもらおう。

委員

国全体での公共交通を取り巻く現況について説明する。

平成16年から平成26年の10年間で高齢者の免許非保有者数が約100万人増えており、また、公共交通の減少に伴う生活への不安を感じる高齢者が多いことから、高齢者の方々の足の確保は非常に重要なテーマとなっている。

一方、路線バス事業に関して、輸送人員は軒並み下落傾向で、特に地方部の減少は激しい状態となっており、全国の約7割のバス事業者は一般路線バス事業の収支が赤字である。

また、路線バスの廃止キロ数の推移について、年々減少しているが、資料7ページ目に記載している廃止キロ数は路線の廃止に伴う減少キロ数であり、減便による減少は含まれていないため、実際にはさらに減少している。

次に、公共交通に関わる自治体の状況について、地域公共交通を専任している担当者の人数には、人口別で見ると地方部になるほど、専任している職員がほぼいない状況である。

さらに、地域交通の確保のための特別交付税交付額は9年間で約50%増加している。

つまり、自治体が交通を維持するためにかけるお金が年々増加しているということである。

委員

阪急バスにおいては、収入について年々確実に下がってきており、1995年度を100とすると2010年度は73まで落ち込んだが、走行距離は90を維持しており、走行距離の減少に比べて乗客数の減少が激しい。

その後は輸送力の削減を行ったものの2019年度は、収入が57まで落ち込んだが、走行距離は64と、極力輸送力は維持してきた。

次に、新型コロナウイルス感染症の一般路線バスの運送収入への影響について、2020年の3月から顕著に影響が出だし、最初に緊急事態宣言が発出された昨年4月、5月は、ほぼ半減の状態であった。

それ以降徐々に回復し、昨年の10月は15%程度のマイナスまで回復し

たものの、2度目や3度目の緊急事態宣言の発出が影響し、今年度に入ってもマイナス幅が改善することなく、今年6月に至っては昨年6月をも下回ってしまう非常に厳しい状況となっている。

感染症拡大や利用者減少が続く中でも、路線バス事業は市民生活に不可欠な事業であり、国からも事業継続要請を受けていることから、一部減便はあったが、基本的にはバス運行を継続している。

しかし、運行に伴う必要経費は、このような時でも同様にかかっており、減収額がそのまま利益額の減少や赤字額の蓄積に繋がってしまうという事業形態である。

そのため非常に経営が厳しく、2020年度の運送収入は30%程度減少しており、その30%がそのまま赤字額となっている。今後もテレワークの定着や高齢者の出控え等によって利用者が回復しないと路線バスの運行維持がますます厳しくなる。

このような状況に対して、新型コロナウイルス感染症の影響による収益の悪化への対応として、今後輸送力の見直し等も考えなければいけないが、路線バスの運行維持のための各種施策を行っていくことが必要だと考えている。

最後に、公共交通を守っていくことは、皆様のご利用が一番大事であり、ご利用していただくための動機づけ等、皆様のお力添えをいただきたいと考えている。

委員

京阪京都交通は、京都市・亀岡市・南丹市にて運行しており、路線バスについては、100両程度を有するバス会社である。2005年度の開業以来、黒字経営を維持してきたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響によって、沿線学校の休校や外出の自粛、昨年は2度にわたる緊急事態宣言などで運休や減便を余儀なくされ、2020年度は運送収入が前年度と比較して3割程度の減収となり、開業以来初めての赤字経営となった。

今年度に入っても、お客様のご利用が戻っていない状況であり、京都市内を中心に、土曜日や日曜日に一部の便を運休するなど、依然厳しい状況が続いている。

直近の状況は、2019年度、新型コロナウイルス感染症前と比較しても、まだ3割程度の減少が続いており、平日で3割程度、土曜日や日曜日で5割程度の減収となっている。

京都においては新型コロナウイルス感染症が拡大傾向にあり、バス利用に大きな影響が懸念され、今後も非常に厳しい経営が続くものと見込まれる。

委員

タクシー業界の現状について説明する。

本年6月は、新型コロナウイルス感染症が拡大する前と比べて、収入が約60%減少しており、このような状況が約1年半続いている。

京都は、観光需要も大きいですが、もう一つ大きいのが緊急事態宣言における人流の抑制や、酒類提供の自粛による夜間の乗客の減少により売上が無くなってしまったことである。

タクシー業界は1日の昼夜を問わず24時間で売上が構成されているため、その半分の夜間の分が無くなってしまったと理解してもらいたい。

経営状況は瀕死の状態であり、会社として存続できないところまできているので、廃業や買収される会社も出てきている。

タクシー運転手の給料も概ね歩合連動型であるため営業収入の減少と同じく6割減っている。多くの運転手が最低賃金の水準で働いており、14万円くらいで何とか凌いでいる。

一方、休業して雇用調整助成金を休業手当に充てる手法もあるが、使いすぎると労働力として生産性がどんどん下がっていき、なかなか職場復帰ができなくなる。運転手の確保はコロナ禍以前から難しい状況である。

新型コロナウイルス感染症が終息する頃には会社がなくなっているのではないかと、また、こんな状況が11月や12月まで続くと、国から補助金や休業補償も無いと、かなり事業者数が減ってしまうのではないかと懸念している。

タクシー業界としても、何とか地域の公共交通を止めることなく継続した運行を続けているが、そろそろ皆様に乗車いただかないと厳しいところまできている。

新聞報道等で飲食店や観光に携わる業界等の状況はご存知かと思うが、公共交通事業者の現状をお伝えする機会が無かったのでこの会議でご説明できたのは非常に価値があると思う。

議長

コミュニティバスは、地域でのビジネスを継続し、地域を熟知されている公共交通事業者がいるから走らせることができている部分もある。

公共交通の課題はコミュニティバスだけではなく、公共交通事業者をどのように支援するかが会議のもう一つの大きな課題であることから、このような情報を市民へ情報発信していく必要がある。

地域交通を取り巻く環境について、なにかあればご発言いただきたい。

委員

都タクシー株式会社について、アプリを使用することでタクシーをすぐ配車できると聞いた。このアプリをもっと宣伝すれば良いのではないかと。

委員

お客様にもっと知っていただけるよう、宣伝を頑張っていく。

事務局

(2) コミュニティバスの継続運行等について

① 10月以降の運行継続について

本市のコミュニティバスについては、利用状況や交通事業者への影響の有無などを総合的に判断し、1年ごとに運行継続について議論することとしている。

本年5月に書面表決にて、10月以降の運行継続についての承認を委員の皆様からいただいた。

現在、都タクシーをはじめ、その他関係機関の皆様において継続の手続きを進めていただいているところである。

②東山バス停を通るルートについて

昨年4月に東山を通る路線バスが大幅に減便となった。このことについて昨年12月にはバスの増便を求める旨の請願が市議会において採択され、本年6月の市議会においては「東山のバス停を通るよう、ぐるっとむこうバスのルートを試験的に変更すること」を検討してはどうか、という質問があった。

既存の路線バスが走るルートに、コミュニティバスを走らせることについては、路線バスのさらなる減便を招かないということが、前提ではありますが、市民の利便性の向上や、多額の追加費用をかけずコミバスのルートを変更することで地域の移動手段を確保することができないかと考えており、事業者をはじめ関係機関と早急に検討を進めてまいりたい。

そして、具体的なルートについては未定であることから、ルート案が整ったところで次回の会議にて皆様にお諮りしたいと考えている。

個別のルートについて意見等あれば、後日でも結構なので事務局に寄せていただきたい。

なお、10月以降のコミュニティバスの運行継続とは別のスケジュールであり、現在のルートで1年更新を行い、それ以降に東山のバス停を通るルートについて、検討をして参りたいと考えている。

議長 事務局からの説明ついて、なにかあれば発言いただきたい。

委員 昨年の12月議会で、寺戸町大牧の方々からのバス増便を求める署名請願が採択されてから東山バス停を通るルートの提案までの間、市はどのようなことをしていたのか。

事務局 まず、このような請願が上がったということ、阪急バス株式会社や委員の皆様にご報告させていただき、その後、阪急バス株式会社へ継続運行のお願いや便数調整の可否、経費等をお聞きした。

委員 このルートについて、東山バス停を通過してからどのルートはどこを通るのか。

- 事務局 まだルートについては検討をしているところである。まずは、大牧方面へコミュニティバスを通すことの検討を進めることについて承認いただきたい。
- 委員 このルートについて、北ルート・南ルートの両方ということか。
- 事務局 それもこれから検討していきたいと考えており、様々な制約が出てくると思われるが、一つ一つ確認しながら話を進めていきたい。
- 委員 感想になるが、様々な事業者から現況を聞き、工夫された会社経営や公共交通を守っていただいていることに対し、本当に敬意を表したい。
その中で、国が不要不急の外出自粛を呼び掛け、行動の制約をしている中で、市民に対して公共交通を守るために乗ってほしいというのは矛盾しており、非常に難しい状況である。
また、10月からのコミュニティバスの運行も継続にはなったが、このコロナ禍という非常に特殊な場面でもあり、この現状だけで判断するのは困難であり、今後もこの状況がいつまで続くのか分からない中で、どのようにして公共交通を維持していくのが難しい課題であると感じる。
また、高齢者への宣伝について、外出が少なくなってきたことから回覧板や様々な掲示板を利用することの必要性も感じた。
最後に、タクシーやバス利用者からの話で、乗客の降車後の消毒について気になるとあり、その部分もしっかりと対策していると宣伝がされていれば利用者も安心して乗車できるかと思う。
- 委員 ご降車いただく度に万全に、安全を期して消毒を行っているので、ご安心してご乗車いただける環境である。そのあたりをしっかりと宣伝するようにしたい。
今後も新たな方法等があれば、積極的に導入したいと思っている。
少なくとも現在は、ご降車いただいたあとに丁寧な消毒を行っているので、ご安心いただければと思う。
- 議長 各事業者は工夫をして、安全で衛生的な状態を保つことに気を配っている。このようなことについて情報発信を行っていくことも重要である。
市民が自由に外出できるようになった時には公共交通がなくなっていたという状況をどうやって避けるか、またどう支えていくかを考えていかなければならない。
- 委員 1995年から10年間、収入が減少しているにも関わらず走行距離を確保

されていたが、高齢者が増え、免許返納されている中で走行距離を10年以上上げずに頑張っておられたのに収入が減少していく原因を分析されているのかをお伺いしたい。

委員 少子高齢化と、自転車や自家用車など、個別の交通手段の使用が影響しているかと思う。

また、場所によっては渋滞で定時性が確保できずバス離れが起こってしまい、収入が減少していった。

ちなみに2014年で大きく落ち込んでいるが、これは阪急電鉄の西山天王山駅が完成した時で、その時に乗客数も大きく落ち込み、輸送力も調整させていただいた。

議長 資料10 ページ目のグラフで後半の数年間、走行距離は減少しているものの微妙に収入が増えているのは、運賃の値上げ分か。

委員 一昨年の5月に運賃の値上げをしたので、2019年度で若干増えている。

また、2016年から2017年にかけて増えているのは、長岡京市内の事業所が、沿線に事業所を設けたことによって通勤する方が増加したことが要因である。