

令和5年度向日市地域公共交通会議（第1回）会議録

- 日時 令和5年7月24日（月） 午後1時50分から3時30分まで
- 場所 永守重信市民会館2階 第2会議室
- 出席者 **（委員）24人中22人出席**
安田市長（会長）、野津委員、平山委員、阪本委員（代理：町田氏）、
筒井委員、多田委員、鈴木委員、佐々木委員、佐生委員、岡崎委員、清水委員、
藤田委員、橋本委員、柴田委員、木原委員、宇野委員（議長）、谷内委員、
今城委員（代理：石田氏）、田中委員、永井委員、東委員（代理：桐谷氏）、
上出委員
（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、勝本同課係長、
大槻同課主任、高野同課主任
- 傍聴者 1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）公共交通の利用促進について
（3）その他
4 閉会

1 開会

2 会長あいさつ

本日は令和5年度第1回地域公共交通会議を開催いたしましたところ、大変お忙しい中にも関わらず、また大変暑い中ご出席いただきましてありがとうございます。

またご出席に際して、コミュニティバスをご利用いただいた方もおられるかと思ひます。ご利用いただきありがとうございます。

全国的に公共交通の運転手が不足していることについて、コミュニティバス運行以前から問題になっていたことではありますが、人手不足が続いており大変厳しい状況であると認識しております。運行会社では減便や路線廃止などが起きている中で、向日市のコミュニティバスは地域の皆様の移動手段を守ることにより、お役に立っているのではないかと存じております。

コロナ禍で厳しい状況が続いておりましたが、最近は利用者数も回復しており、今後もますますご利用いただけるものと存じております。

またネーミングライツの募集を行ったところ複数の申請があり、うれしく思っております。

今年は利用促進として夏休み期間中、小学生を対象に子どもの無料乗車を実施い

たします。

市民の皆様にご利用しやすいコミュニティバスになるよう、引き続き努力を続けていく必要があると思っております。

今後高齢者の方が増えていく中で、交通の移動手段をどの様に確保していくかを皆様と考えていきたいと存じております。

どうかよろしくお願い申し上げます。

3 議事

事務局

(1) 公共交通の現状について

「コミュニティバスの運行実績」について、スライド資料の4ページ目をご覧ください。

本年1月以降の乗車人数を記載している。

本年1月以降、本市においては3月～4月の春休みにかけて、春休みの無料おためし乗車を小学生を対象に実施した。

また、5月8日には新型コロナウイルス感染症が5類感染症に移行され、徐々に人出が戻ってきている。

次に赤枠の中をご覧ください。1月以降の乗車人数を見ると、1便当たりの人数が増加傾向にあり、北ルートは、1月：2.5人、2月：2.5人、3月：3.1人、4月：3.1人、5月：3.5人、6月：3.2人となっている。

また、南ルートは、1月は6.6人、2月：8.2人、3月：8.4人、4月：8.4人。5月：8.8人、6月：8.6人となっている。

最下段に、参考として東山にルート変更する前の昨年4月の実績を掲載している。

いずれの月も、昨年4月の実績を上回っている。

続いて、スライド資料の5ページ目をご覧ください。

5ページ目は、令和元年10月の運行開始以降の利用状況を示している。

グラフは、北ルートの1便あたり乗車数を月ごとに示しており、令和元年度を青色、2年度を黄土色、3年度を緑色、4年度を黄色、5年度を赤色で表している。

いずれの月もグラフが右肩上がりの傾向にあり、利用者が増加傾向にあることが見て取れる。

続いて、スライド資料の6ページ目をご覧ください。南ルートの実績を同じようにグラフで表したものである。

北ルートと同じように、南ルートもいずれの月もグラフが右肩上がりの傾向にあり、利用者が増加傾向にあることが見て取れる。

次に、資料7ページ目をご覧ください。

「プレミアム乗車券とICカードの利用状況」について、まず、プレミアム乗車券であるが、これは10枚綴りの乗車券にプラス1枚お試し券をつけた11枚つづりの前売り回数券である。

また、IC カードとは、PiTaPa や ICOCA などのカードであり、現在は南ルートにおいて運賃の支払いに対応している。いずれも令和 3 年 3 月から導入している。

そのプレミアム乗車券と、南ルートの IC カードの利用状況であるが、北ルートでは約 3 割の乗客がプレミアム乗車券を利用いただいている。

一方、南ルートでも、プレミアム乗車券と IC カードを合わせるとほぼ半数の方がこれらをご利用となっている。

プレミアム乗車券は、大人は 2,000 円で販売。11 枚つづりのため、実質 1 回あたり約 182 円で乗車いただける。

プレミアム乗車券は現在、下段に記載している 4 箇所で開催していることから、委員の皆様にもぜひご利用いただきたい。

次に 8 ページ目の「コミュニティバスの年間事業費」をご覧ください。

運行を開始した令和元年度からの経費について年度ごとに記載している。

まず、赤字で囲った「乗車人数」の行をご覧ください。

これまでにルート変更やお試し乗車など、様々な利用促進策を実施してきたこともあり、乗車人数は年々増加しており、令和 4 年度は 1 万 8,292 人と前年度から約 35% 増加している。

これを踏まえ、令和 4 年度の事業費を見ると、南北ルートを合わせた年間事業費について、令和 4 年度に本市でかかった総事業費は 1 千 868 万 7,453 円である。

その内訳は、設備等にかかる費用と、日々の運行にかかる市から事業者への補助額とに分かれている。

更に、「運行に係る市の補助額 (A)」は、「事業者の経常的な運行に必要な経費 (B)」から、「運賃収入 (C)」を差し引いたものである。

令和 4 年度は「日々の運行に係る市の補助額 (A)」は 1 千 843 万 784 円であった。

これは、乗客一人当たりで割ると、一人当たり 1,007 円、市民一人当たりで割りますと、一人当たり 325 円でありました。

一人あたりの経費については、利用者が増加してこそ低減していくものであることから、委員の皆様も含めぜひ利用いただき、また、引き続き市民の皆様へのご利用を呼びかけたいと考えている。

また、今後、事業評価を進めるにあたり、これらの経費とあわせて、乗車人数については、バス停ごとや便ごと・時間帯ごと、更には最大乗車数や最少乗車数など、調査方法を含めて分析を進めていきたいと考えている。

事業評価については、スライド右下に記載しているように、コミバスの事業改善の手がかりとなるような事業評価を行い、それらを市民の皆様に分かりやすい形で示したいと考えている。

議 長

それでは引き続き「(2) 公共交通を取り巻く環境について」、まず、京都運輸支局から、いわゆる「2024 年問題」と呼ばれていることについてお話をいただきたい。働き方改革の推進により運転者の労働時間に上限が課されるものであり、トラックなどの物流業界の話題としてニュースで取り上げられることもあるが、バスやタクシー業界においても影響があるものである。それでは、公共交通を取り巻く環境につ

いて説明をお願いしたい。

(2) 公共交通を取り巻く環境について

スライド資料の9ページをご覧いただきたい。

議長ご発言と市長の挨拶にもあったが、昨今公共交通を取り巻く人材確保について非常に厳しい状況である。

トラック業界は規制が厳しいとよく言われているが、バス・タクシー業界においても働き方改革においてトラック業界と同様に、厳しい規制がかかってくることを説明させていただきたい。

9ページの有効求人倍率について、一番上の赤い線が自動車運転の職業であり、トラック、バス、タクシーの区別なく表示している。下の緑の線は全職業の合計である。

赤い線の動きを見ると、どんどん上昇して、令和元年でピークとなり、また徐々に、上昇している。令和4年末が2.30とある。この数字は、1人の自動車ドライバーを希望している方に対して2.3社から求職が出ていることを示している。1人採用したら必ず1.3社はあふれることになる。これをトラック、バス、タクシーそれぞれの業界で、取り合っている状況である。全職業合計では1.16人であり、1人就職希望者がいれば、1人受け入れる会社がある。会社にとっては非常に厳しく、ドライバーにとっては条件のよいところを選ぶことができる状況となっている。

令和2年、3年に求人が落ちた理由は、コロナ禍の影響でトラック、バス、タクシーの需要が落ちたことにより求職が減ったことによるもので、一旦落ちたように見えるが、今後元に戻る方向に求人倍率は上がっていくことが予想される。

次に下段の「従業員の年齢構成」のグラフについてであるが、グラフの中央は道路旅客運送業であり、バスとタクシーである。参考に一番右は道路貨物運送業である。

道路旅客運送業の年齢構成で60歳以上の占める割合が多いのは、タクシー事業が入っているからである。タクシー事業は皆様ご承知かもしれないが、ある程度年配の方が第二の職場ということで選択されることが多く、比較的高齢の運転手が多いことが反映されている。

逆に若い世代は少なく、10%を切っている。39歳以下の占める割合が10%に満たないため高齢化が進んでいることがわかる。

2024年問題で取り上げられる道路貨物運送業を見てみるとそこまで悪くない数値に見えるが、これでも人が足りない状況になっていることから、道路旅客運送業の人材不足は非常に深刻な課題が出てくるのではないと思われる。

次に10ページ目についてご覧いただきたい。

運転免許を保有している人数は、バスだと大型2種、タクシーだと中型普通2種を表している。2種免許を取得していなければ、バスやタクシーのドライバーになることができない。この保有数は採用する運転者の母数に関わってくるかと思う。

保有者の年齢を見てみると65歳以上が多いが、運転手を辞められた方も免許更新される方がいるため、2種免許の保有者数に含まれている。すべての65歳以上の免許保有者がそのまま運転手ではないと理解いただきたい。

上段の大型2種のバスを運転できる方については、平成29年でおおよそ92万人の

方が免許を保有していたが、令和4年末では約80万2千人であり、10万人以上保有者の方が減少している。

下段の中型普通2種免許をお持ちの方、こちらも平成29年度93万6千人ほど、令和4年末では77万5千人であり、16万人ほど減少したことになる。

続いて11ページの働き方改革についてだが、令和6年4月以降、自動車運転手の残業時間を年960時間までに制限することになる。一般職業に比べてもまだ多い残業時間である。

これを踏まえて労働時間の基準について、私どもは改善基準告示と呼んでいるが、15ページ、16ページに記載されているが、自動車を運転する職業の方の自主的な基準と考えていただければと思う。1年、1か月、1日の拘束時間だがバスの運転手は厳しい規制が定められている。この基準をクリアするよう各バス会社で取り組んでおられるが、これまで最大1年間3,380時間だった労働時間が3,300時間になり、80時間減ることになる。12か月乗ったら月7時間ほど減ることになる。7時間減ると月あたりダイヤ1便を削らなければならない計算であり問題がでてくる。

1日の休息時間について、会社の指示がない時間だが、継続8時間以上、11時間だと最低でも9時間とりましょうというものである。これはタクシーも同様で1年の拘束時間は無いが、これまで1か月299時間であったものが、1か月11時間ずつ減っていくことになる。

次に、12ページに示している内容は最大値であり、必ずしも当てはまるものではなく、極端な例ではあるが、5時に出勤したとして、すぐに車に乗るわけではなく、車の点検、ダイヤ確認やアルコールチェックもあり、これらを準備して運行していくわけである。1日8時間休息をとる必要がある、この間に営業運行し、休憩も取るということを行っていたということになる。これが9時間休むと言うことになれば、5時に出勤は事実上できないことになる。6時出勤21時退勤になる。これだけで1日1時間減ることになる。1時間減ると始発を遅らせる、あるいは終発を1時間繰り上げることになる。

これは基準の話であり多くの会社ではこのような働き方は行わない。実際は、少ない時間で休憩もしっかりと取った時間で配慮されているかと思う。最大であればこのように減っていくと理解いただきたい。

13ページの模式図だが、毎回限界値で頑張った場合、3,380時間を3,300時間に抑えないとならないことになる。いつもどおりで働くと最後の12月は80時間、大体1週間ほど働くことができないようになり、その期間はバスが走らないといったことも想定される。こちらもあくまで基準上の最大限の話であり実際の働き方と異なるが、働く時間が減っていくということである。

次の14ページだが、タクシーではこのような働き方はないが、こちらも最大限の場合の基準だと思っていただきたい。これまで6時出勤、車両点検・点呼受けて最後に22時退勤だったものが同じ時間に出勤すると21時で帰らなければならないことになる。実際にはタクシーは1台の車を二人で交代して営業運行することから昼勤務、夜勤務で交代されるため、18時には交代されることになる。交代する人がおらず、1台の車を一人で担当ということになれば、夜の駅からの帰宅をカバーすること

ができていたのが、21時に終わることになる。

あくまでこれらの例は基準上での最大限だった場合の例であるが、このような勤務ができなくなるといった説明になる。

このような勤務体系になってしまうと人がいないという話に立ち返ることになるが、他の仕事の方が魅力あるのではないかと就職希望者から思われてしまう、各旅客会社の方で待遇を改善し運転手を確保しないと維持できないことになると言える。

労働時間の削減に加えて、賃金を上げなければならないといったことが起きてくると考えなければいけない。国土交通省でも改善を図るべく、今年度から2種免許の取得補助金の制度を行っている。多くの事業所で免許取得の費用負担やセミナー等で人手を確保しようと取り組みをされており、こうした活動の支援として行っている。皆様もバスやタクシー運転手の変わりつつある就業環境を認識いただいてドライバーの皆様の支援を行っていただければと思う。運輸支局からは以上である。

議 長 つづいてはバス事業者とタクシー事業者からそれぞれ伺いたい。まずは阪急バスから伺いたい。

委 員 17ページをご覧いただきたい。

上段が、京都府下の長岡京市大原野線の輸送人員の推移であり、下段は運行収入である。2018年度から2022年度まで、月ごとに並べている。

まず上段の輸送人員であるが、運賃改定とダイヤ見直しを昨年6月に実施させていただき、若干減少傾向が見られるが、大きな落ち込みは認められず、18年度比で60%台前後の推移となっている。

一方、下段の運行収入は、6月の運賃改定以降、18年度比80%強で推移しており、月によってばらつきはあるが、前年比では10ポイント以上を改善している月も多く、運賃改定の効果があらわれているということがわかる。

11月はかなりグラフが伸びているが、これは前回会議でもご紹介いただいた、京都府の取り組みで、「もう一つの京都周遊パス」の売り上げによるものということで弊社にとってありがたいことであつたと考えている。

京都府下の地域は以上であるが、全社の傾向ではコロナ禍の影響も感染症の基準・位置づけが変わり、人が多く外出するようになり、収入減の幅も緩和されつつあるが、新型コロナウイルス感染症が5類に引き下げられた5月以降を見ても、5月、6月とコロナ禍前と比較すると10%程度は落ち込んだままで、やはり世間で言われているように生活様式の変化によってコロナ禍前には戻らないのではないかと感じている。

加えて申し上げると、65歳以上の高齢者向けのグランドパスという定期券を販売しているが、こちらの落ち込みが顕著であり、グランドパスをお持ちのお客様が、コロナ禍前の25%減で、こちらの回復は非常に鈍いということで、高齢者の出控えというのはまだまだ続いていると思われる。

京都地域で、2019年と2022年度の2回にわたって、運賃改定をした際に、説明させていただいた折に、当社は京阪神で事業を営んでいるということで、一部地域の黒字路線で採算の悪い路線の維持を図っており、京都地域がそのような、内部補

助で運行していたが、それが成り立たなくなってきたということを説明させていただいたかと思う。

この慢性的な赤字路線だった京都地域で2度にわたって運賃改定を行い、特に長岡京市地域では、協議運賃を導入させていただいたというところで、内部補助の源泉であった大阪府下、兵庫県下でもコロナ禍ということで、様々な事業環境の変化、悪化という理由で、実は大阪・兵庫地域で運賃改定の申請を出させていただいている状況である。

この運賃改定に認可賜れば、9月から実施する予定としており、これは京都地区に限らず、全社的に非常に厳しい状況であるとおわかりいただけると思う。

もう一つ付け加えると、運輸支局からの説明と、向日市長の挨拶にあった、運転手不足について、昨今の会議で当社も厳しいということを申し上げてきたが、2024年問題もあり、この先、運転手の数によっては運行できるダイヤが限られてくるといった状況も相当遠くない先にやってくるのではないかと思う。運転手の勤務というのは、朝早く夜が遅いということで、時間が不規則で長時間勤務、また給料が安いといったことでは、なかなか運転手も集まってこないということで、そのためにはやはり待遇の改善というお話もあったが、弊社もそれに取り組んでいかなければいけないということで、この待遇改善の原資の一部に充てるということでの運賃改定という手立てを取らせていただいているというところである。

議 長 それでは引き続きまして、京都府タクシー協会からお伺いしたい。

委 員 18 ページをご覧ください。

直近の数字でコロナ禍前より80%ぐらい収入が回復した状況である。

先ほどからお話が出ているとおり運転者が不足している。

コロナ禍前から比べて大体2割ぐらいタクシー運転手が減っている状態である。

京都市域では1,800人ぐらいが運転手を辞めている。

阪急バスからもお話があったが、待遇改善を図り、募集をかけて賃金を上げていく作業をしているが、突然運転者数が回復するわけもなく、求人を一生懸命行っているところである。

この5月1日に京都市域交通ではタクシー運賃の値上げがされた。

大きな混乱もなく、利用者様にはご負担をおかけしているが、まずはスムーズに改定が行われ、増収に繋がった。

増収分については、運転者の待遇改善及び、採用募集の費用に充てたいと思う。なおかつ、昨今のキャッシュレスやネットの支払い手数料等々の費用もかさんでくるため、そちらの原資にも充てていきたい。

いずれにしてもコロナ禍前の80%ほどしか人員がそろっていない。市内のタクシーで賄える人数は、どれだけ生産性を高めても、限界があると思う。

早くタクシーの稼働を増やさなければ、ご利用の皆様に対応していくことが難しい状況である。営業所に電話かけていただいているが、「今タクシーはありません」とお待たせする状態が慢性化している。何とか稼働を増やそうと努力しているので、今

しばらく回復までお時間をいただければと思う。

コロナ禍で厳しい状況が続いていたが、ようやく光が見え少しずつ世の中が回復しているとは感じているが、逆に言うとこれ以上の回復は見込めないのではないかととも思う。先ほど収入が80%と申し上げたが、我々の仕事の形態を昼と夜に分けてお話をしますと、昼間は日常の生活が戻ったと思うが、夜はコロナ禍前の大体半分ぐらいしか戻っていない。これがコロナ禍の後の新しい状況ということではないかと思う。

京都市域の方では、稼働を止めずに24時間タクシーの営業を続けている。

しかし全国的に都市部は大丈夫だが、田舎においてタクシー業者は、ほとんど夜に営業していない、日曜日はお休みといった状況がかなり目立つようになってきている。

今までであれば、いつでも電話をかければ動いていた状況であったが、動いてないという状況がかなり増えてきている。この状況を放っておくと、ますます助長されてしまう。ご利用の皆さんにもっと利用していただくこと大切だが、我々事業者としては事業者間で協力しながら何とか供給を絶やさないように施策を考えながら、交通各所とも協力していきたい。

議長

それではこれまで様々の観点からご説明いただいたが、この場でご質問またはご意見あればお伺いしたいと思う。

私の方から一つお伺いしたい。今日スライドでお見せいただいたのは、全国のデータだと思うが、地域ごとによる違いがあるのか教えていただきたい。

例えば東京や大都会では賃金が比較的高く人が集まると思うが、地方であれば人が集まらないのか、京都はどうか伺えればと思う。

委員

地域ごとについてはデータの持ち合わせがないが、東京や都市部の方は、賃金が高いと言われているが、運転手以外の職業も多くあり、平均給与が高いからバスの運転手が足りているのかといわれると決してそうではない。

京都を例にすると京都市内は需要があるため、多くのバス会社が入っている。しかしながら、市外よりも良い条件で運転手が潤沢にいる訳ではない。

山間部になってくると総人口少ないため、そこから運転手を探すとなるともっと厳しい状況になる。これはタクシーについても同様に京都市内は人が多いため運転手はいるが決して多くはない。

最近就職数の下がり加減が止まりつつあると速報値で聞いているが、まだまだ下がり傾向が完全に回復していないとも聞いている。

東京の方は比較的活発に採用活動をされており、東京都内は20代の運転手が若干、増加傾向にあるということを伺っている。こういった方が、定着してさらに増えていただければと思っている。京都地域についても皆無ではなく、大学卒の新規採用をしているタクシー会社もあると伺っている。それ以上に引退されている方が多いため数値があまり目立っていない状況である。

議長

他に皆様方からご質問をお願いしたい。

委員 タクシー業界は非常に厳しくコロナ禍前に比べて昼は戻ったが、夜は戻らないとのお話があったと思うが、早朝はどうかお伺いしたい。

半年前にタクシーを利用しようと家から電話をすると予約を受け付けていないと返答があった。その後に気付いたのだが、スマートフォンのアプリでタクシーGOの予約システムを使えば予約が可能と言うことであれば、予約利用の仕方もPRもしていただければと思う。

委員 タクシーGOアプリを利用される方が会社に電話されるよりも多く、人を介して行わないので助かっている。朝の利用については、ご利用いただけるように改善させていただきたい。ただ、実際に稼働している車両が足りなかったと思われる。

しっかり対応させていただくが、いつも何台も待機できる訳ではないためご迷惑おかけすることもあるかと思う。

5年、6年ぐらい前までは、必ず24時間待機していて、いつでも呼んでいただければ、なんとか対応できていた。

今は待機数ゼロの時間ができてしまっているので、タクシーGOアプリの話もありましたが、今までどおりの仕事の仕方ではなく、IT等を駆使して効率化を図っているところであるためより便利になる、これからも不断の努力を続けていきたい。

実際、今は電話よりもアプリで呼ばれる方が遥かに多くなっているので活用いただければと思う。

委員 2点ほど、質問させていただきたい。

1点目はコミュニティバスの実績について、コロナ禍が開けたということで、かなり乗客も戻って来られていることと思うが、運行前の運行基準について確認すると南ルートの方には、1便あたり20人。北ルートの方で11.7人という設定をしている。

数字自体も、途方もなく大きい数字ではなく、それまでの路線バスの乗車人員をかんがみて設定していた運行基準だったかと思う。

コロナ禍が開けたということで、当初の運行基準を目指して、2倍以上乗っていたくよう考えていく必要があるかと思う。

2倍以上の方に利用していただくにはどうすればよいか、難しい課題であるとは思っている。春のお試し乗車で無料乗車ができる時でも南のルートの乗車実績が18人でサービスレベルをかなり上げたとしても、運行基準に少し届かないとなると、何をしたら本当にコミュニティバスに乗車いただけるのか、以前乗車していた路線のお客さんが、他のバスや公共交通以外の手段に転換してしまったのか、あるいは外出自体を諦めてしまったのか少し気になっている。

きめ細やかな調査や利用促進策を行っていく必要があると思う。

2点目、人材の確保についてだが、バスやタクシー運転手に対する若い人の職業イメージがそれほどプラスになっておらず、未来を背負って立つ職業だと思われてない部分があるのではないかと思う。

テレビ等で運転手不足という話も聞くが、AI等の自動運転について華々しい話題も聞くことがあり、運転の技術自体が近い将来なくなってしまうのではないかと誤解をしている部分もあるのではないかと思います。

そうではなく、自動運転技術が進んでいっても、町中の運転に関しては、大分先の将来にならないと自動運転は難しいと思う。きめ細やかな対応を考えると、人が運転するタクシーやトラックを大事にしていかなければいけない、そもそもタクシーやトラックは、SDGsにすごく寄与している乗り物であること、良いイメージを訴えていく必要があると思う。

SDGsの中でも特に貧困や環境、気候変動についても熱帯夜で大きな問題になっている。そういったものに寄与するものであると、改めて強くイメージづけをすることも必要があると感じている。

議長

2つの観点について質問いただいた。1点目は、当初の目標設定の基準について。

2点目は人材確保で、若者等における運転職業のイメージはどうか、或いは若者に対して、どう訴求していくかである。

まず1点目の運行基準について事務局からお伺いしたい。

事務局

運行基準についてはコミュニティバスを開始した時に、議論をしていただいたものである。コロナ禍であるということで、具体的な数字について設定が伸びていたというところもあるが、コロナ禍が開けてきたこともあり、乗車人数や経費について測定してきたデータを分析して、コミュニティバスの事業改善の手がかりにしたいと思っている。

事業改善については、この後にお伝えする内容で委員の皆さまからいただいた改善案に取り組んでいくことや、路線の改善については昨年度は東山の方に、コミバスが通るようになったことなどを行っており、設置の制約があるところもあるが、他の箇所にもまだバス停の増設を行うことができるところがあるのではないかと考えている。

まずは利便性がよくなるよう進めていきたいと思う。

春のお試し乗車について、今も夏休みで小学生に利用いただいているが、実数自体はあまり多くはないが、今まで小学生はほぼゼロであったため、休みの期間中に、コミュニティバスに乗車する習慣を身につけて欲しいということで取り組んでいることに意義があるのではないかと考えている。

そのほかにも、利用促進策はやっていきたいと思っており、事業改善をしていくために、様々な資料を見比べて、そこからヒント得ていけるような仕組みができればと考えている。皆さまからも、色々とお知恵をいただければと思っている。

議長

2点目については、事業者の方から伺えればと思う。職業運転手や仕事のやりがいについてどの様に若者に伝えていくか、取り組まれている内容や他社の事例等ご存じであればお願いしたい。

委員

運輸支局からお答えしたい。

非常に難しい問題で、中学校、小学校や幼稚園では、お子様から運転手の職業は憧れの職業として何番目かに入ってくる。ところが年齢が上がっていくにつれて、だんだん順位から外れてしまい、逆に人気が無い職業に近づいていくといった話を聞いたことがある。

先ほどご指摘のあったとおり、将来なくなる職業では決してなく、トラックであれば荷物を運ぶ作業には必ず人手がかかる。バスやタクシーであれば、運転そのものについては将来 AI に対応できるかもしれないが、お客様を案内する、あるいはお身体の不自由な方を援助する役割は必ず残ってくると思う。

市街地で車が自動運転で走行するようなことは、ここ 5 年でできるようなものではないと感じている。

「未来を背負って立つ職業だと思われてない」「プラスのイメージを持たれていない」といったご指摘は、我々も重く受けとめており、何とかイメージ改善できないか、例えば学校の先生とも相談をしながら、何とかよい職業イメージに変えられないか考えていきたいと思っている。

委員

タクシー業界はずっと不人気な商売であると思っている。

コロナ禍の間 2、3 年の間にお客様が全くおらず、収入がぐんと減った。しかしこの間、運転手を辞めさせるようなことは一切していない。

このコロナ禍で仕事をする機会が少なくなり、給料は様々な国の助成等を活用しながらやってきたが、運転手が自ら辞めてしまった事例はある。

しかしながらコロナ禍前からずっと人手不足で、人の募集はこれまでも取り組んできた。

コロナ禍でなかったとしても、10 年後は今のようには深刻な人手不足だったことが容易に想像できる。

将来に希望を持てるわけではなく、新しい技術が進めば不要な職業であるとネット等で言われているが、そのとおりだと思う。

逆転の発想でよいイメージを作って色々訴えていくこともしっかりやっていけないといけないのはもちろんであるが、これまでタクシーが商売をやったのは、普通の商売より稼ぐことができたということが大きかったと思う。昨今は稼ぐことができない、不人気であるし、低賃金である、だから運転手が集まらなかったということが経営側の答えになる。

まず賃金をしっかり払えるように料金体系も変えて、皆さまにはご負担をおかけしているが、運転手に給料はしっかり払えるようになった。

労働時間の話については、例えば夜働きたい、稼ぎたいといった運転手は今はいない。

昼間に京都はたくさん観光客がいるため、十分に稼ぐことができる。夜や日曜日にお客さんがたくさん来てもその時間は休みたいと運転手は言う。今の若い方は特にそのような傾向がある。それでも結構なので運転手として働いてほしいという形で経営側も少しずつ変わっていく必要がある。

タクシーGO アプリについて先ほど話しがあったが、開始してから、若い人が入って来るようになった。なぜなら、他の会社で初任給もらうよりもはるかに高い給料が出て、タクシーの業務経験もいらないし、アプリでお客さんを勝手に紹介してくれる。タクシー運転手の年齢層は非常に高く、機械の操作が苦手な人も多い。そこで若い運転手がお客さんをどんどん取っていくことができる。

しかしながらなかなか不人気業界から出していくには難しい。

新しいことを色々考えながらイメージ変えて運転手を増やして行きたいと思う。

議 長

皆さまご承知の通り、運転手がいないと公共交通を頑張っていただこうと方策を考えても、運転できる人がいないと、どうすることもできない。

このような議論は今後も続けていきたいと思うが、時間の関係もあるため、次の課題について移っていききたいと思う。

次第2の(1)「公共交通の利用促進について」、の1点目「市の取組みについて」事務局から説明を伺いたい。

事務局

スライド資料の20ページをご覧ください。

20ページ目は、コミュニティバス停留所のネーミングライツについてである。

これは、コミバスを持続可能な公共交通とするとともに、地域で公共交通を支えていただくことを目的としたものであり、前回1月に実施した令和4年度第2回地域公共交通会議で募集する旨を説明させていただいた。

その後、5月に募集を行ったところ4つの事業所から申込があり、そのうちの1つについて、7月1日に、停留所の名称を「阪急洛西口西」から「フィットネスクラブピノス前」へと名称変更を実施したところである。

この「フィットネスクラブピノス前」にはこれまでの「阪急洛西口西」の名称もカッコ書きの副名称として表示している。

また、そのほかのネーミングライツへの協力事業者として、下段に3つの事業所を記載しており、これらはコミバス運行開始時に既に名称を使用していたバス停であるが、コミバスを支えていただくという主旨に賛同して申込をいただいたものである。

そのため下段の3箇所については停留所名称の変更は行っていない。

次に21ページをご覧ください。

夏の無料おためし乗車「きょうとエコサマー」についてである。

夏休み等の長期休み期間に小学生が公共交通を利用する契機となるよう促し、ひいては将来にわたる公共交通全体の利用促進に繋げるものである。

期間は、始まりは7月21日から、終わりは京都府全域の小学校の夏休み期間に合わせて、8月31日としている。

期間中は、小学生は降車時に「エコサマー」と言っていただくと、運賃が無料になるものである。

更に、スライド下段、京都府全体の取り組みとして、コミバス以外の路線バスにおいても「エコサマー」と言っていただくと、大人1人につき小学生2人まで運賃が無料となる。

向日市域では阪急バス、ヤサカバス、京阪京都交通が実施される。

詳しくは別紙として添付している京都府のチラシをご覧いただきたい。

次に22ページをご覧いただきたい。「本市への転入者への案内について」

バスは地域によっては「後ろから乗ったり前から乗ったり、また運賃を払うタイミングが異なったり」といったことがあり、また、遠方から引っ越してきた方などは、向日市にどのような交通機関や路線があるのかご存じでないことがほとんどではないかと思われる。

前回会議において、阪急バスから提案があった、本市に引っ越して、市役所に転入手続きに来庁された方に、公共交通の利用に関する冊子類や各事業者の問い合わせ先等を配布するものである。市内路線バスや、タクシー各社の問合せ先一覧、各社の路線図や時刻表等の配布を考えている。

年間およそ1,500部程度の配布を見込んでおり、配付できるパンフレット等については、今後、各社に事務局から照会をおこなうため、ご協力をお願いしたい。

次に23ページをご覧いただきたい。

委員のみなさまからの利用促進策の提案についてである。

前回の会議で議長から呼びかけをしていただき、その後、委員の皆様からは多くの利用促進のアイデアをお寄せいただいた。事務局ですべて拝見し、提案内容を分類させていただいた。

資料では提案内容を大きく4つに分類したものを説明させていただく。

上から、「路線に関すること」「ダイヤに関すること」「料金に関すること」「利用シーンに関すること」としている。

まず、一番上の「路線に関すること」についてであるが、ここでは「コミバスのルートの追加や変更」「バス停の追加」という提案があった。

具体的には、「ルートの追加や変更について」は、「スーパーマーケットの近くに停車するようなルート変更をしてはどうか」や、「現在の反時計回りだけではなく時計回りのルートでの運行」また「午前と午後で運行ルートを時計回りと反時計回りに分ける」という内容であった。

また、「バス停の追加」については、「昨年5月に設置した「中垣内」に北ルートを停車させる」という内容であった。

次に、「ダイヤに関すること」についてであるが、ここでは「土、日、祝日の運行」「通勤通学時間帯の運行」「バスの増便」という提案があり、具体的には「市民会館の開館等に伴い、コミバスを土、日、祝日にも運行させること」や、「通勤や通学で利用できるようコミバスのダイヤを改正すること」「コミバスの便数を増やして1時間間隔で運行すること」という提案があった。

次に、「料金に関すること」についてであるが、ここでは「運賃値下げや無料化」「運賃割引」「1日乗車券」といった提案があり、具体的には「無料乗車日を設けること」や「小中学生や障がいのある方は無料とすること」「公共交通で利用できるクーポン券を発行すること」「運転免許証を返納された方に運賃を割引すること」「キャンペーン期間を設け、期間中は1日乗車券で乗り放題とすること」という提案があった。

次に、「利用シーンに関すること」についてであります。ここでは「モデルコースの策定」「スタンプラリーの実施」という提案があった。

具体的には、「モデルコースの策定」については、「子ども達がコミバスに乗って市内の史跡や公園、図書館、ショッピングモールなどを巡るモデルコースの策定」といった提案や、「市内の飲食店などを効率的に巡るバスやタクシーのガイドマップの作成」という提案があった。

また、「スタンプラリーの実施」につきましては、「公共交通で市内の史跡を巡るスタンプラリー」や「公共交通を利用すること自体でスタンプカードにスタンプがたまる仕組み」という提案があった。

これらの紹介した提案については、これまでにこの会議で議論してきたものの、制約があり実現できていないものもあり、また新たに提案いただいたものもあるかと思う。

今後、いただいた提案内容を精査し、一層の公共交通の利用促進に活かしていきたいと考えている。

しかしながら、実施するために制約が大小様々にあるかと思うので、できることから関係機関と協議し取り組みを進めていきたいと考えている。

また、実施を検討するにあたり、これまでもコミバス運行に際して再三議論があった、既存の路線バスやタクシーなど公共交通事業者への影響について十分に考慮するとともに、コミュニティバスのみならず、本市の公共交通全体の利用促進につながるという視点を持って検討を行っていききたいと考えている。

このような考えのもと、今回は赤い枠で表示した2つの提案「バス停の追加」と「運賃割引」について実施したくお諮りする。

資料24ページをご覧いただきたい。

まず1つめは、「北ルートの中垣内への停車について」である。

「中垣内」バス停は、昨年5月の東山へのルート変更を行った際に、南ルートは車両が大きく東山のバス停で折り返しができないことから、「寺戸」バス停の代替として「中垣内」バス停を設置したものである。この経過から、現在は南ルートしか「中垣内」バス停に停車しておらず、北ルート車両は通過することとなっているが、北ルートも「中垣内」バス停に停車すればよいのではないかという提案があった。

北ルートの中垣内バス停への停車については、停車時間を加味したダイヤの見直しが必要であることから、実施の時期については、ダイヤ修正に伴う検証や手続きを行い、また、時刻表の印刷や配布等の段取りが取れ次第、速やかに実施したく考えている。

資料25ページをご覧いただきたい。

2つめは、「運転免許証自主返納者への公共交通の利用促進について」である。

向日市では、現在「向日市運転免許証自主返納支援事業」において、運転免許証を自主返納された方に対して、バスやタクシーで利用できる2,000円分の公共交通機関利用券の交付を実施している。

一方、前々回の会議で一委員から提案いただいた香川県丸亀市の事例であるが、参考として次の26ページにまとめている。

資料の26ページをご覧ください。

丸亀市では、運転免許証を返納された65歳以上の方は、コミュニティバスがいつでも半額で利用できるというものである。写真にある「運転経歴証明書」や「運転免許の取消通知書」等を提示することで半額になるというものである。

事務局で調べたところ、丸亀市では、民間路線バスとコミュニティバスの路線が全く重複していないため、コミュニティバスの運賃を半額としても民間路線バスへの影響が少ないと判断して、期間を定めずに割引を行っているとのことであった。

資料を25ページに戻していただきたい。

これまでの話をふまえて、本市においては、「ぐるっとむこうバス」は、駅や公共施設へのアクセスなどで、路線バスと路線が重複していることやタクシーもあることから、事業者の皆様への影響を考慮した取組が必要であると考えている。

このことから、一定の期間を設け、期間を限定して、おためし乗車としての実施を検討してはどうかと考えている。

例えば、秋や冬の一定期間などに実施してはどうかと考えており、事業者や関係機関とも協議をして実施に向けて進めてまいりたいと考えている。

なお、実施の方法については、写真で掲示している、運転免許証の代わりとしていただける「運転経歴証明書」等を車内で提示していただくことで「おためし乗車」していただける仕組みを検討してまいりたいと考えている。

事務局からは以上である。

議長

今回委員の皆さまから様々な意見やアイデアをいただいた。

提案いただいた内容を、全て一気に実施することは困難であるため、まずは実施できるところから取り組みを進めるということで、行っていただきたいと思う。

23ページ以降に、皆さまのご意見、それに対して事務局からの提案等があったと思う。この内容について、特に質問や意見等あればお願いしたい。

委員

先ほど説明があった、「中垣内」のバス停停車については実現をしていただきたいと思っている。

北ルート of 燈籠前から東山までの間でバス停がないことに、不便な思いをされている方もおられる。

バス停設置の費用もかからないと思うので、中垣内の南北の停車をお願いしたい。

以前から気になっていたことであるが、大牧地域の中でコミュニティバスが住宅地内を1周して帰ってくると非常に交通安全上も、問題があるかと思う。このルートのバス停の申請と合わせて、ルートの一部変更をお願いしたい。

南ルートと同じようなルートで「向日台団地前」「向日市役所前」を回ってきて、「寺戸」のバス停を経由して、「向日市役所東向日別館前」「JR向日町」のルートの方が安全で、利用者がおられるのではないかと思いますので、これ合わせてぜひ検討をお願いしたい。

事務局

「中垣内」への停車について進めさせていただきたいと思っている。合わせて発言

いただいた、北のルートも同じように南と同じように回った方がよいとの提案については、寺戸のバス停の利用状況等の精査の他、「向日台団地前」のバス停については阪急バスも走っているルートであることから、阪急バスと協議をさせていただく必要があるかと思う。

時間をいただくことになるかと思うが、検討をさせていただきたい。

委 員 皆さまから要望が出ている中で、お金に伴うものが結構あるかと思う。
先ほど発言のあった簡単に実行できるものから、予算をつけなければならないものもあると思う。

例えば市民会館が開館して、土日に行事があり参加したいと思うが、坂の上に施設があり、移動するにも交通手段がないため出られないと聞く。

土日も運行して欲しいが、制約やお金の問題がある。この会議でどこまで予算を聞いていただけるのか伺いたい。

事務局 今回は、現状の中で、取り組みが可能なものを上げさせていただいた。また予算については、市議会で承認されたものが市の予算になるため、この会議自体でお金を決める権限はないが、要望として受けることができる。朝夕や休日の運行については、これまでの会議でも意見があったと思うが、運転手の確保が困難な状況であり、進めて行くのは難しいところがある。このような事情から、できるところから進めて行くとの答えをさせていただいている状況である。

委 員 バス停の設置を検討していただいて大変ありがたいことだが、設置の際にお願いしたいのは、テント式の屋根を設置してもらうことができるのかどうか、またベンチがあれば、高齢者にもやさしいと思う。暑い時期は家の軒下等で日をよけて待っている方がいる。また雨の日も雪の日もあるため、テント式の屋根があれば濡れずに待つことができ利用促進にも繋がると考える。

以前テレビで紹介されていたが、岐阜バスでスーパーやコンビニの敷地の中に駐車場を設置しているところがあり、待ち時間に買い物をしてもらうことができ、コンビニやスーパーにもメリットがあるという話を聞いた。この2点を合わせて考えていただければと思う。

事務局 バス停の屋根については、ほとんどのバス停が歩道に設置されており、バス停に屋根を設置しようと思うと、歩道を通られる方もおられるため、歩行空間を確保する必要があり、広い幅員の歩道でなければ屋根の設置ができないため、向日市では JR 向日町駅では設置はあるが、他のバス停ではできていないのが実情である。一方でお店の敷地にバス停が設置できれば、店の利用促進にもなる。中垣内のバス停については、リカーマウンテンの敷地内に設置させていただいている。今後新たなバス停を設置する際には、ただいまの意見も参考にして提案していけるよう進めて行ければと思う。

委 員 23 ページの利用促進策で各委員からの提案がでてきており、様々な案があって良

いなと感じました。

モデルコースやスタンプラリーですがすべてを市で行うのではなく、市民参加型で市民が作るモデルコースやイベントを市民主体で行う等、市民が主体的に向日市のコミュニティバスを応援して、利用促進策を行っていくような取り組みができればと思う。

なかなか市役所から募集をして、市民参加型を行うことは難しいところではあるが、市民による草の根活動があればと思う。

議長

モデルコースというのはよい考えだと思っており、コミュニティバスを使って出かけるだけでなく、路線バスやタクシーを含めて、行きはコミュニティバスを利用し、帰りはタクシーや路線バスを利用することにより、行動範囲が広がるケースも十分にありえると思う。

このような観点でのモデルコースの他にも、利用者の方から「こんな使い方をしていきます」といった声を募集することも必要なのかと考える。

資料にあるように、公共交通事業者の影響を考慮することも重要なことではあるが、事務局からも話があった、公共交通全体を利用してもらえる人を増やす。やはり公共交通を利用する人がいないと運転手のなり手も出てこない。この点についても検討できればと思う。

委員

先ほど発言のあったコンビニやスーパーとの連携というお話の中で、沿線の商業施設との連携についても考えられるのではないかと思います。

阪急バスの取り組みでは、ICカードを使いバスに乗り、指定の施設に行くと、ポイントが付与されるといった取り組みをさせていただいたことがあり、向日市域で、協力いただける施設があるのかわからないが、そういった働きかけも有効ではないかと考える。

先ほどのバスの運転手の話にもちょっと繋がるかもしれないが、今回、京都府や向日市で取り組んでいる小学生の運賃無料について、将来、バスに親しみを持ってもらえるところから、ありがたい取り組みだと思っており、阪急バスでも、通勤定期をお持ちの方が、土日にお子様を連れて利用されるとお子様の運賃が無料になる。また同居のご家族であれば100円で乗車できる環境おでかけ割制度もおこなっている。

他にもこの夏初めての取り組みになるが、お子様全線定期券を200枚限定で設定、7月21日から8月末まで1,000円で発売して全線乗車いただける取り組みを行っている。

環境おでかけ割は通勤定期が対象だが、この夏休み期間に限っては、高齢者向けの定期券も取り組んでいる。

グランドバスの取り組みでは、おじいちゃんやおばあちゃんのところにお孫さんが帰ってきて、グランドバスを使って出かけるときに、お子様も一緒に無料で乗ることができるといったことも取り組んでいる。参考にいただければと思う。

これは阪急バスのPRになるが、バスがどこを走っているのか、あるいは遅れているのか確認する仕組みとして、バスロケーションシステムを導入している。阪急バス

のホームページから確認できるものであるが、この３月からグーグルの経路検索でもバスの位置がわかるように便利になったことをあわせて報告させていただく。

委 員 グーグルとか乗り換え案内で経路を検索するが、向日市のコミュニティバスが出てこないが、実現は難しいのか。

事務局 阪急バスが路線設定したものと、市が路線設定するものでは、グーグルの方で異なった対応をしている。阪急バス側でコミュニティバス経路検索と位置情報をデータ化できないか相談しているが、まだ実現ができていない状況である。

議 長 他に意見・質問等ないようであれば、以上をもって会議を終了とする。