

令和5年度向日市地域公共交通会議（第2回）会議録

日 時 令和6年1月22日（月） 午後1時30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23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（代理：澤井氏）、市田委員、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、
石崎委員、宇野委員（議長）、谷内委員、今城委員（代理：秦氏）、田中委員、
東委員（代理：山村氏）、今井委員

（事務局）

福岡都市整備部長、松下同部副部長、大西まちづくり推進課長、木村同課主幹
山口同課主席係長、台蔵同課係長、大槻同課主任

傍聴者 0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

令和5年度第2回地域公共交通会議を開催いたしましたところ、非常にお寒い中、
お忙しい中お集まりいただきましてありがとうございます。

また日頃は、向日市の地域公共交通に対しまして、様々なご意見そしてご指導い
ただいておりますこと、改めて感謝いたしたいと思います。

ご存知のように、1月1日に能登半島で大きな地震がおき、そして2日には航空
機が接触事故をおこすという、本当に年明けから痛ましい災害と事故が続きました。

亡くなられた方に心からお悔やみを申し上げますとともに、今なお被災地で多く
の方が苦しんでいらっしゃいます。

本市としても派遣をしておりますが、被災者の方に心からお見舞い申し上げたい
と思います。

昨日、向日市でも防災訓練をさせていただきました。

この防災訓練は以前の大型の防災訓練ではなく、地域の方が自分たちで避難所を
開設して運営していくというもので、実際に災害が発生したときに合わせてやらせ
ていただいております。

災害は無いにこしたことはありませんが、いかなる場合でも、我々は、市民の皆様
の命と生活を守るために、これからもしっかりとやっていきたいと思っております。

本日の地域公共交通会議は、事業者の方から状況を報告いただいて、以前お話に
ありました、免許を返納された方に対してどうしていくかということをお話して頂き
ます。

ご存知のように、向日市はゼロカーボンシティ宣言をしております。

森林面積が極めて少ない向日市において、ゼロカーボンを達成するということは
困難をきわめます。

そういった地域だからこそ、我々がゼロカーボンに向けて努力をしていくという
ことが大切だと思っております、公用車は順次電気自動車に変えていっております
し、ガソリンエンジンの車はなるべく使わないようにしております。

公共交通におきましても、この市の方針をしっかりと鑑みていただきまして、な
るべくCO²を出さない運行を、最短の距離で最小の二酸化炭素排出で運営してい
ただくことを、これからもご協力いただければと思っております。

厳しい状況が続きますが、本市も一丸となって頑張ってもらいますのでどうかよ
ろしくお願い申し上げます。

3 議事

議 長

1 公共交通の現状について

皆様方のご意見を多く頂き進めて参りたいと考えている。

ご存知のとおり京都市内では観光客が戻ってきており、バスなどでは混雑が起きて
いる。一方で運転手不足が発生している。

大阪の金剛バスでは撤退が起きており、今日のニュースでは、長野で運転手不足の
ため日曜日が運休になるなど切実なニュースが流れている。

まずは、各事業者から現状をご説明していただき、公共交通の現状を改めて確認さ
せていただきたいと思います。

バス事業者、タクシー事業者の方からそれぞれ現状の話を伺いたい。

まず、阪急バスからお話をお願いしたい。

委 員

スライド資料の4ページ目、2018年以降の輸送人員の推移について、京都地区
2路線の23年11月までの実績である。

2022年6月に運賃改定をさせていただき、1年後、昨年6月以降の数字を見て
みると、多少のばらつきはあるが、ほぼ横ばいの状況となっている。

5ページ、運送収入をご覧いただきたい。

こちらも22年6月の運賃改定以降、月によってばらつきはあるが、本年度につい
ては、対18年度比80%前後で推移している。

運賃改定前の21年度との比較では、10ポイントほど改善していて、運賃改定の

効果があらわれているというところが見て取れる。

京都地区は以上だが、全社的な傾向としては、コロナ禍の影響が一番ひどかった2020年度にコロナ前の25%減というときもあったが、この影響が小さくなるにつれて、収入の減り幅も緩和されつつある。

コロナの扱いも昨年5月に5類への移行があり、5月以降どれだけ回復するかみていたが、コロナ前と比較して10%前後の落ち込みというところでずっと推移していて、ここが回復の頭打ちというふうに見て取れる状況である。

生活様式の変化により、コロナ禍前には戻らないというところが現実になってきたように感じている。

特に前回も申し上げたが、高齢者向けの「グランドパス」高齢者定期の落ち込みが顕著で、この定期をお持ちのお客様が、コロナ前の30%くらい減っている。

高齢者の出控えが、あいかわらず続いているのではないかと分析している。

以上である。

議 長

引き続き京都府タクシー協会から伺いたい。

委 員

6ページをご覧ください。

京都市域地区のタクシーの総売り上げのグラフである。

赤いグラフがコロナ前の京都市域地区、向日市も含めた数字である。

タクシーには季節感があり、4月は移動や春の観光、11月は秋の観光、そして12月は師走等々で、大体1年を通して4月、11月、12月が高売り上げになっている。

黄色のグラフはコロナの最中だが、12月はだいぶ回復した。

昨年に関しては、緑のグラフをご覧ください。

4月は低く、5月は高くなっている。

昨年5月にタクシーの運賃改定があり、国交省により15%の値上げをさせていただいたために5月が高くなっている。

緑のグラフに11月12月は無いが、季節感とおりにきているので、予測値として、コロナ前の赤いグラフと同様の金額が上がっていると推測できる。

ただし、これは需要イコールではなくて、先ほどを申し上げた運賃改定によるものである。

各種の需要の状況は、乙訓も含めた京都地域では、コロナ前の70%から80%と推測をしている。

当然、タクシー料金が高くなって利用を控えている方々もいらっしゃる。

乙訓のお客様の声として、こういう声を聞いている。

「以前は買い物に2回タクシーを利用していたが、今は、行きがバス、歩き。帰りは荷物があるのでタクシーに乗る」。

申し上げたとおり、需要は減っているが、京都を含む全国的に、乗務員が25%程度、コロナ前よりも減っている。

タクシー自身は今、コロナ前よりも忙しい状況である。

昨年の夏頃から、テレビで「タクシーが足りていない」と意図的に思えるような報道がされている。

政府は「今年の6月にライドシェア解禁」という声をあげている。

先ほども申したように、乗務員の採用状況は、京都、全体でも好調と聞いている。

弊社都タクシーでも、値上げ後の昨年の5月から12月の7か月間で100名の採用ができた。

当然高齢で、辞めていく方もいるので、100名純増とは言わないが、順調に増えている状況である。

ご利用のお客様には、雨の日、それから週末の夕方、この需要ピーク時には、非常にお待たせをしているのは事実である。

ただこれは今に始まったことではなく、以前からそうだった。

そして、毎度毎度足りていない状況ではない。

今後の我々タクシー業界としては、採用をしっかりと継続して、タクシーを増やし、そして市民の足を確保する。

これらはもちろんのことだが、乗り合いタクシーの研究、それからアプリ、無線のタクシー手配の工夫、タクシー乗り場の環境整備、そういうものを実施していきながら、この政府のライドシェア導入議論と戦っていくものと思われる。

議 長

それでは引き続き「コミュニティバスの運行実績」について事務局より説明いただきたい。

事務局

資料の7ページ目をご覧ください。

こちらが、ぐるっとむこうバスの前回会議を行った昨年7月以降の運行実績である。

赤枠で囲んでいるところ、左が北ルート、右側が南ルートである。

直近では、一番下の12月をご覧くださいと、1便あたり北が3.1人、南ルートが、7.6人である。

南北とも、夏をピークにやや減少しているというような状況である。

次の8ページをご覧ください。

こちらは北ルートだけを経年的に見たグラフである。

月毎に並べてあり、赤い棒グラフが令和5年度である。

左隣の黄色い棒グラフが前年の同月のグラフである。

これをご覧くださいと、これまでの年度よりも増加しているというのが見て取れるが、夏をピークに減少傾向になっているところが認められるというような状況である。

次の9ページをご覧ください。こちらは南ルートのグラフである。

同じく、赤い棒グラフが令和5年度になる。

こちらは前年度を上回ってる月と、下回ってる月がまちまちになっているが、総じて前年度と大体同じ程度ぐらいで推移していると見てとれる。

実際にはコロナ禍後であり、利用回復というところが先ほどからあるので、もう少

し利用促進に努め、乗車数を伸ばしていきたいと考える。
以上である。

議 長 3件、報告いただいたが、ご質問あれば伺いたい。

委 員 コミュニティバス運行前の運行基準について何度か会議でも発言させて頂いたの
だが、五つの運行基準があったと思う。

一つが平均乗車人数、二つ目がコミバスの受容度、三つ目が事業者への影響、そして、外出機会の増加、自家用車からの転換、あとは地域の取り組み、という部分ですが、コロナも明けたということもあり、この運行基準の五つの項目に沿っての評価を、ぜひしっかりとやっていただけたらと思っている。

かなり厳しい状況だとは思っている。

事業者への評価として、バスやタクシーへの影響というのは出ているのか。

先ほど、タクシーの方から「行きはバスや公共交通を使って、帰りだけタクシーを使う」という、タクシーの使い方がちょっと変わってきているという話があったが、ひょっとしたら少し影響が出ているのか、或いはそれほど大きくないものなのかというのをお聞きしたい。

それから「地域の取り組み」を最初は運行基準にあげていたのだが、そういった働きかけを市役所の方で何かされているのか、というのも教えていただけないか。

事務局 ご指摘のように、運行基準についてというところが、事業評価までは進んでいない。
今まではコロナ禍なので分析ができないと会議のたびに申し上げてきたが、コロナ
禍も明け、いろいろな分析をしていかなければいけないと思っている。

地域の取り組みというところでは、一昨年の夏から小学生を対象にした「無料お試し乗車」というのを実施している。

これは人数としてはそんなに多い実績ではないが、特に公共交通に乗る機会が少ない小学校のお子さんたちに、夏休み、冬休み、春休みなどに、公共交通に乗っていただいて、乗る習慣をつけるとか、利用するきっかけにして頂くということで、始めているものである。

あとは広報誌等で、公共交通に関する記事を掲載させていただいたりしている。

今後、利用者の分析や、実際の測定、アンケートの調査なども、やっていくべきとは考えているが、まだ具体的に、こういったものをすべきだということまでたどり着いていないので、皆様からお知恵をいただければと思う。以上である。

議 長 もし可能であれば、事業者の皆様からも、なかなかこれがコミバスの影響だというのは難しいと思うが、感覚的にご覧になって、何かご発言いただけたところがあれば教えていただきたい。

委 員 ちゃんとした数字などは持ち合わせていないが、競合する区間が極めて少ないというところで、バスへの大きな影響はないというふうに考えている。

ただ東山の方に経路変更をしたというところは、そもそも阪急バスを減便したところと一緒に、利便性を回復するために、そちらの方にコミュニティバスの路線をのばしたという経緯があり、感覚論で申し訳ないが、阪急バスの減便前と減便後というのは、もちろんお客様が減少したが、コミュニティバスが入ったから東山の利用人口が極端に減ったかという、そのような傾向にはないと感じているので、東山に乗り入れたのは、地域の利便性向上に繋がっているように思う。

委員 タクシーへの影響は、現在のコミュニティバスの便数であれば、ほぼないが、少なくともタクシーに影響は出る。

便数とそのあたりがどれだけ影響するかということだと思う。

今は先ほど申し上げたとおり、タクシーが少し足りてないというところがあり、逆にありがたいと感じている。

議長 現状においてはそれほど大きな影響はないということだが、今後の推移次第である。

コロナ禍も少し落ち着いてきた状況で、今後PDCAを回すという意味でも、少し定量的な評価とか、或いは利用者の方々への聞き取り等含めて、何か企画を考えていただければと思う。

何か他にご質問、ご意見あれば伺いたい。

無ければ、次第2のところ、以前にご提案いただいた内容等について、事務局で検討いただいたものについて、事務局から報告いただきたい。

お手元の次第の公共交通利用促進について、市の取り組みについて事務局の説明いただきたいと思う。

2 公共交通の利用促進について

事務局 資料の11ページをご覧ください。

「委員からの利用促進策の提案について」ということで、「バス停の追加」と書いている。

北ルートの「中垣内」への停車についてである。

こちらは前回の会議からの継続案件の報告である。

委員からご提案いただいたもので、ぐるっとむこうバスの「東山」へのルート変更に伴い、令和4年の5月に設置した「中垣内」のバス停について、4月1日から北ルートも停車するようにしたいと考えている。

現在そのための手続き等を進めているところである。

それに伴い、時刻表も若干変わり、1分ほど増えるというところも出てくる。

新しい時刻表は、「広報むこう」の4月号に合わせて配布できるように、段取りを進めているというのが状況の報告である。

続いて、12ページをご覧ください。

こちら継続の案件で「運転免許証自主返納者へ運賃割引について」であり、こちらも委員からご提案いただいていたものである。

こちらは、事業者や関係機関と、前回の会議以降も継続して協議を実施しており、資料で見ていただいている内容で実施して参りたいと考えているところである。

趣旨としては、高齢者等による運転免許証の自主返納を奨励することにより、交通事故の発生を防止するとともに、公共交通での外出を支援することを目的として、一定期間ぐるっとむこうバスの運賃を割引する、というものである。

ベースとなっているのは、前回会議でも報告した香川県の丸亀市で実施されている内容のものである。

(1) 番の実施内容として、運転免許証を自主返納された方は、大人運賃を半額とするというものである。

大人運賃は200円だが、そちらを100円にするというものである。

ただし、右に小さく書いているが、回数券等ではお釣りが出ないので、支払いは現金のみでお願いしたいと考えている。

あと実施期間だが、今年の5月1日から5月31日の1か月間、まず1か月間実施させていただいて、どれぐらいの利用がどんなふうにあるのか、というところを見させていただきたいと思っている。

(2) 利用方法だが、降車時に次のいずれかを提示と書いてあり、下に二つ、写真を貼った。

①は「運転経歴証明書」。

こちらは運転免許証を返納されたときに、免許証の代わりに交付されるもので、身分証明書としても使えるというものである。

②は「運転経歴証明書交付済みシール」。

「マイナンバーカード」を所持している方は、まだあまり多くないと聞いているが、この「運転経歴証明書」を持っている方に、「番号花子」と書いてあるこのシールが合わせていただけるというものであり、それをマイナンバーカードの、カードではなくカードのケースに貼っていただくというものである。

ご本人の確認と、運転免許を返納された事の両方が確認できるという仕組みのものである。

この①の運転経歴証明書か、②の運転経歴証明書交付済みシールとマイナンバーカード、いずれかを「ぐるっとむこうバス」を降りるときにご提示いただけたら、大人運賃を100円とするというような仕組みで実施したいと考えている。

こちらについては、5月からを考えており、今後市民の皆様には「広報むこう」等を通じてお知らせをする予定である。

続いて13ページをご覧いただきたい。

こちら、「「ぐるっとむこうバス」停留所名称のネーミングライツ募集について」である。

コミュニティ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ということを目的として、昨年の7月から実施しているものである。

新たに令和6年度から開始するネーミングライツということで、現在募集をしている。

掲載期間は4月から3ヵ年として、現在募集を行っている。

募集しているのは停留所の「名称」と、名称の横に括弧書きで表示する「副名称」、の二つである。

金額については、「名称」については、年額6万円、「副名称」については、年額3万円をお願いしている。

委員の皆様のお知り合いの方などでご興味のある方がいらっしゃれば、ぜひご紹介いただきたい。

なお(2)に、これまでネーミングライツにご協力をいただいている事業者を掲載した。

次に14ページをご覧ください。

「『ぐるっとむこうバス』の無料お試し乗車について」ということだが、令和4年の夏休みから実施している小学生向けのお試し乗車についてである。

趣旨としては、小学生が公共交通を利用する契機となるように促して、ひいては将来にわたる公共交通全体の利用促進につなげたいと考えている。

(1)の実施実績については、昨年の夏休みに実施した「きょうとエコサマー」という名目のもので、北ルートが53人、南ルートが77人の小学生にご利用いただいた。

冬休みは、昨年12月から今年の年明けまで実施したもので、こちら期間が短い、北ルートが14人、南ルートも14人、の小学生にご利用いただいた。

(2)の今後の実施予定については、春休みの3月25日から4月上旬、まだ確定していないが、この期間で実施したいと考えている。

前回も申し上げたが、将来を担う若年層が公共交通を身近に感じられるような取り組みをとということで、継続的に実施して参りたいと考えている。

15ページをご覧ください。

前回ご案内した「向日市への転入者に、公共交通の利用案内をお配りします」については、本市に引っ越してきた方を対象に、窓口で配布する資料について、前回の会議以降、各社に問い合わせして、配布物や問い合わせ先の一覧等について取りまとめを行っているところである。

年間1500部程度の配布を見込んでいて、次の春の引っ越しシーズンまでには配布できるようにと進めているところである。

市の取り組みについて、報告は以上である。

議長 説明いただいた内容について、何かご質問或いはご意見があれば、お伺いしたい。

委員 先ほど報告をいただいた北ルートの中垣内停車の実現について、ご配慮いただき、まずお礼を申し上げたい。

特に寺戸地域の西部地域につきましては、若干段差があり、寺戸、東山のバス停の利用者にとっては、ご配慮いただいたと思っており、感謝している。

一つお願いがあるのだが、今後も南ルート、それから、北ルートも含めて、利便性の向上が一番利用に繋がるのではないかと考える。

経路の見直しとかバス停の移動。それらを引き続き、検討していただけたらありが

たい。

大変だと思うが、各バス停の乗降客数というのはカウントできるのかどうか、その辺をお聞かせいただきたい。

できるのならば、一度各バス停の乗降客数の調査をお願いしたうえで、新しいルートの変更なりバス停の移動、それから新たなバス停の設置など検討していただきたい。

事務局

「ぐるっとむこうバス」が始まってから、いろいろな制約があって実現できてないところもたくさんあったが、ただそれ以降、道路が改良されたり、条件が変わってきたりというところもある。

今のルートが完成ということではなく、今後も継続して、新しい、より利便性のいいところに行くように、進めていきたいと考えている。

各バス停の乗降者数についてだが、南北ともにということであると、今、お示しできるものが無く、事業者の皆さんにもご相談させていただいて、こういった形で調べられるのかということも含めて、調べてみたいと考えている。

以上である。

委員

利用促進の一つの提案だが、市民の皆さんの中で、「図書館を利用するにあたって、どこのバス停で降りたら良いのかわからなかった」という声があった。

例えば、阪急バスであれば、降車の時に「何とかクリニックはこのバス停が便利です」といったアナウンスが入ったりするが、「ぐるっとむこうバス」でも次のバス停のアナウンスの時に、例えば「図書館利用者はこちらのバス停でお降りください」のような一言があれば便利かなと思った。

以上である。

事務局

そのアナウンスを、どういうのができるかということについて、またご相談させていただきたいと思っている。

資料の14ページをご覧ください。

小学生への無料お試し乗車のチラシを、全部の小学生に毎回配らせていただいているのだが、チラシの中に「図書館に行くなら市役所前」というのを、書かせていただいたところ、「夏休みに、頻繁に図書館に行くのに、「ぐるっとむこうバス」に乗ってくれたお子さんもいた」というのを以前運転手さんからお聞きした。

今、これをお子さんにしか伝えていないが、市民の方にも広報誌等でお伝えできるのではないかと、工夫をしていきたいと思う。

議長

広報誌も、重要だと思うが、できれば「ぐるっとむこうバス」のホームページなどを整理して、主な目的施設と利用可能なコミュニティバス・路線バスの系統・最寄バスの系統・最寄バス停の一覧を載せるのも良いと思う。

委員

利用促進ということなので、今、言われたように、図書館についてはこういう案内

したらどうかというのもあるが、体育館へ行くのに、南ルートの府道から入ってすぐのところにバス停があり、老人会の方がよく体育館を利用する。

帰りのバスが、半分以上回って帰らないといけないということで、なかなか利用をされていない。

図書館なども、どちらから回ってもということで、反対ルートを、時計周りに回ってもらえたら、もっと市役所とか図書館、公のところへ使える便利さがある。

反対ルートも回ってほしいというのが、今私達の地域では大きな声になっている。

そうすればもっと利用してもらえないかと思う。

そこを一貫してずっと出しているが、道が狭くて通れなかったっていうことだった。

今、問題にしていた、府道から一筋、上植野コミセンがある通りも少し広くなり、通れるようになったので、そういうところも考えていただきたいというのが切実なところである。

ぜひよろしくをお願いしたい。

事務局

逆回りのことについては、これまでもいろいろとご意見をいただいていたしまして、市としても実現できれば一番いいと考えておりますが、先ほどからも出ている運転手さんが不足されているという問題がある。

また委員も今言われていたように、右折が困難なところや、すれ違いが困難というところがある。

実は去年の7月に、北ルート、南ルートとも、逆回りの試走をしていただき、実際どんな状況かというところを見てきた。

自動車としては通り抜けができるのだが、要は定時運行できるかという点について、例えば右折の際に、車が来ていたら曲がりにくい、そういったところがいくつかあった。

言われているとおり、上植野コミセンの前のところに薬局ができて、一部分道が広くなっている。

しかし、全部が広がっているということではなく、運転手さんの目線から見たときに、まだこの道は難しい、というようなことを言われていた。

実情は、そういう状況になっている。

事務局

市道6063号線というのがコミセンの前の道路である。

スギ薬局さんが、開発されたときに、向日市の道路を6メートルセットバックしており、その区間、約45メートルは広がっている。

その前後は生活道路になっており、両側に家があり、コミセンの前も狭い状況で、広がっていない、整備されていないという状況であることはご理解いただければと思う。

議長

これについては、継続的かつ道路の状況の変化に伴って検討いただきたい。

委員	利用促進のところで、免許証を自主返納した方が半額運賃で、という案内が書かれていた。 とりあえず1か月実施するということで、期間中の検証をどのような形にするのか。 運行する事業者の方にカウントしてもらおうとか、その状況を公表するとかなどを、どのように考えているのか、教えていただきたいと思う。
事務局	まず、「免許証を自主返納された方の運賃を半額にする事業」を実施するということが自体について、広報誌等で市民の皆様にお知らせをさせていただく。 この事業の評価については、お手数おかけするのだが、事業者の運転手さんにカウントをしてもらい、実際にこの1か月でどれだけの方が免許返納で乗られたか、を数え、それ以外のご利用の方という方もいるので、実際にどれぐらいの方が、ご利用になったかというところを、見ていきたいとおもっている。この結果については、集計ができ次第、こちらの会議でも報告をさせていただくというふうに考えている。
議長	そこら辺をどうやって調査をやるかというのは、おそらく運行される事業者の皆様と調整が必要だと思うのだが、こういう取り組みをするのであれば、どれぐらいの利用があるのかという検証をしていく必要があると思うのでぜひご協力をいただきたい。
委員	今の意見に関連して、1か月というのは少し期間が短いような気がする。 というのも、免許返納者というのがまだそれほど多くはないと思う。 実績というのを確認するのであれば、1か月では、少し短いのではないか。 運行者の方には、手間がかかると思うが、1か月で決められない。 1か月にした根拠を教えていただきたい。
事務局	短すぎるのではないかというご意見だが、大原則として、免許返納した方には固定的に「ぐるっとむこうバス」に乗っていただきたいというのがまずある。 目的に二つ書いてあるが、一つは、高齢の方は一定年齢いくと事故が大変増える。これは統計的に出ているので、まず高齢者が免許返納することを奨励し、交通事故の発生を防止したいと、まず第一原則で考えた。 その次に期間については、常時ではなく、まずはコミバスに乗っていただくきっかけになれば結構かと思っていた。 まずは1か月実施し、基本的にはぐるっとむこうバスに乗っていただいたり、地交会議のメンバーであるタクシーであったり、いろいろなバス会社の方の運行に移っていただけることができればと考えているところである。 常時ではないというふうには考えている。
委員	この提案をしたのが私なのだが、今の話を聞いていると、免許返納された方の利用

が何名だったら続けるとか、少ないからやめるとかではなく、向日市の方針として返納された方に、長期間にわたって、一つのサービスっていう形で行う。

この調査の結果により、今後やめるとか、続けるとかという問題ではないように今聞いたのだが、その方向性でよろしいか。

事務局

実際にどれだけ利用があるか、というところもあり、まず期間を1か月と定めたのは、香川県の丸亀市に問い合わせをして、いろいろ教えていただいたものに基づいている。

丸亀市は、民間の路線バスなどが、もうすでにない地域で、半額で走っていても事業者への影響が極めて少ないという状況であった。

向日市の場合は、事業者も並行して走っているので、ずっと100円ということになると、事業者への影響がかなり大きいのではないかと懸念しており、とりあえず、まずは期間を定めて実施したい、となった。

この1か月というのを、ずっと続けていくのかどうかというところだが、できればずっとやった方がいいかとは思いますが、まずは利用がどれだけあるのかを見てみたいというところが、事務局としてはある。

次、来年やるかどうかは、まだここで申し上げられないが、そういうような状況である。

議長

先ほど第1原則、第2原則の話もあるので、その辺りも量的にどうか微妙だが、免許返納の方が本当に増えていくのか、或いはこの事業によって、ぐるっとむこうバス、あるいは公共交通全体の利用が促進されるのか、という観点で検証もしていただければというふうに思う。

市は運転免許証を自主返納された方に対しては、それ以外にも公共交通利用促進の手立てを打っている。

ICOCA 或いはぐるっとむこうバスなどの回数券の提供、いずれかを選んでいただくことになるが、返納時にもそういう取り組みをしていると、合わせて記述いただければと思う。

委員

利用促進について、いろいろされているとは思いますが、市民の方から支えるっていうのももう少し何かできたらいいなと思う。

例えば、みんなで出かける「お試し乗車会」みたいなものを企画するとか、あとモビリティマネジメントをやってみる。

今までだったら車に乗ってやっていたが、実はバスを使っても生活の利便性というのはそんなに変わらないよというような、市民の方がもっと、この「ぐるっとむこうバス」のような公共交通を支えていくような、何か取り組みができるといいなと思うし、もしそういう会があるのならば、私としても、手伝えるところがあれば是非とも思っている。

他の市であれば、そういうイベント的なもので、例えば市内のスタンプラリーみたいなものをするときに、公共交通を使ってスタンプラリーをやるとか、準備などが大

変だと思うが、若い人や子育て層の方などが、楽しんでバスを乗れるような、何か取り組みができるといいのではないかと思います。

市民の方からだけじゃなくても、市のほうから何か働きかけをやっていただけたらと思う。

事務局

市民の方からというところは、今まであまり取り組めていなかった。

どちらかというと市から呼びかけることが、私どもの活動の主になってしまっていたので、そういったところについても今後ちょっと教えていただいて、考えていきたいと思っている。

あとは、冒頭で市長がおっしゃっていたゼロカーボンというのが、今私ども非常に大きな、本市だけではないのですが、第一の命題になっている。

それも絡めて、市民の皆様からの協力をいただくような形の情報発信ができればと思う。

議 長

今のような話、例えば子ども、あるいはお子様をお持ちの若いご夫婦を対象に、京都エコサマーのようなイベントをするのもありかなと思う。

そういうときに、お子様に活用いただきながら、例えば市内のいろいろな施設をめぐることによって公共交通全体に親しんでいただく、合わせて学校のモビリティマネジメントもありえるので、そういうことも含めて、少し取り組み、公共交通全体についての利用促進という観点で何か一つ手立てをと私も思う。

委 員

運転免許証自主返納の奨励ということで、5月から運転経歴証明書、交付済みシールを提示すれば割引ということであるが、方向性が決まっている中でなかなか変更は難しいと思うが、現在、運転免許証を返納される方、結構おられる。

マイナンバーカード、結構普及してきているので、運転経歴証明書まではいらない、という方も結構おられる。

可能なのであれば、運転経歴証明書、交付済みシールに加えて運転免許を返納されたという証明があれば、割引も可能だという所を付け加えていただければ、利用促進になるのではないだろうか。

事務局

他の証明書についても検討はいろいろとさせていただいていて、今この2点になったのだが、ただ、その他の証明の仕方というところであれば、まだ実施の時期までは期間もあり、ご相談させていただき、検討もさせていただきたいと思っている。

議 長

その点、バス・タクシーを運行される事業者の皆様とも少しご相談いただきながら、運転手さんに過度の負担をかけてはいけないということもあり、そのあたりも含めて少しご検討いただければと思う。

利用者の利便性と運転手の方の安全性安定性両方を共存することが重要。

続いてその他について3件の報告を頂きたい。

1件目について、京阪京都交通より一部便の運休についてお話いただきたい。

(3) その他

資料は無いので、口頭のみ報告をさせていただく。

当社においては、昨年10月23日から、今週末、1月26日までの期間限定となるが、運転士不足により、平日ダイヤの一部便を、亀岡・京都市内の4路線、計22便、平日のみに限るが、運休させていただいているところである。

運転士不足については、当社だけではなく、運送業界全体での問題となっているが、やむなく運休をさせていただき、ご利用のお客様にはご不便、ご迷惑をおかけしているところである。

ご利用のお客様には、運休している前後便にご乗車いただくなどしていただいて、ご協力を賜っている状況である。

当社運転士の採用活動につきましては、募集広告や、会社説明会を積み重ねているところであり、会社説明会では、実際に運転席に座って、ドライバー目線を体験してもらうことや、現役運転士との座談会の場を設け、最近では、徐々に多く出てきているところである。

運転士の応募状況については、大型2種免許を持たない方の応募が多数を占めていて、まずは教習所へ通っていただき、大型2種免許を取得後、当社の路線教習を行うので、入社からひとり立ちするまでに時間を要する状況となっている。

当社においてこのような厳しい状況ではあるが、当社直近の取り組みとして、2点ご紹介させていただきたい。

1点目は、女性バス運転士をテーマにした映画制作についてである。

映画制作会社から協力依頼があり、内容としては、亀岡を舞台に、女性バス運転士を主人公にした映画を撮りたいというものであった。

映画を通じて地域やバス会社を元気にし、また、バス運転士のイメージアップを図りたいということであったので、弊社としても全面的に協力をさせていただいたところである。

映画の公開はこれからとなるが、バス運転士は少しネガティブなイメージもあるので、それを払拭することで、運送業界全体にも少しは寄与できるのではないかという思いである。

2点目は、昨日、京都運輸支局で開催された、バス運転士の魅力を発信するイベントへの参加である。

このイベントは、担い手確保のための取り組みとして、現役運転士による座談会や乗車体験、バス運転技術を披露するなど、京都府内のバス営業を行う、10社が参加した。

今回京都運輸支局には大変お世話になり、バス会社にとっては大変ありがたいイベントであったと思うし、バス運転士のイメージアップを行うとともに、運転士不足の解消に繋がる取り組みであったと思っている。

以上、京阪京都交通から路線バスの一部便の運休に合わせ、運転士不足解消のための取り組みをご紹介させていただいた。

議 長 引き続き2件目ということで阪急バスから大山崎町の一部路線の廃止についてご報告いただきたい。

委 員 阪急バス、大山崎町の一部路線廃止ということで、資料17ページをごらんいただきたい。

 この赤線で表されている、東向日駅を起点として向日市、長岡京市域を通って、JRの山崎まで至る系統ということで、この系統を廃止させていただこうというふうに考えているところである。

 乙訓地域においては、持続可能な交通体系とするために、以前より採算面の課題を改善するために、2022年5月に、この地域の運行する長岡京線の輸送力の調整、を含んだ再編成と協議運賃の導入ということを行っていただいた。

 今回の運行を取り止めようとしている80系統については、向日市の市域、長岡京市の市域というのは、ほぼ影響が少ないというところで、この大山崎町の町域に入ると、西山天王山から、JRの山崎まで、旧の西国街道を走っているが、ここに路線バスがなくなるというところで、大山崎町の方に、1年を目途に廃止の方向で協議をさせていただくということ、を、昨年の秋に申し出たところである。

 この80系統だが、ご存知かと思うが、マイクロバスで運行している。

 マイクロバスでお客様が乗り切れるということで、極めてお客様が少ない。

 仮に運賃値上げをしても、また採算を確保できる状況というのは期待できない。

 ということで、先ほどの京阪京都交通の話にもあったように、運転士の確保が非常に厳しい中、このような問題も相まって、今回この路線を、廃止を前提に協議させていただくということに至ったものである。

 以上である。

議 長 3件目、ヤサカバスさんより、ICカード導入について説明願いたい。

委 員 ご利用いただいたお客様からの運賃収受について、今現在ICのシステムが導入できていない。

 非常にご迷惑をおかけしているところだが、今回、京都市交通局の方から、交通局のシステムをうまく利用してはどうかとご提案をいただいた。

 数年前から当社でも、単独で何とか利用にむけて取り組まなければいけないということで、見積もりを取ったりとか、いうことをやってきたのだが、弊社の規模で、単独でやるというのは非常に難しいという状況があった。

 今回は京都市交通局のお世話になり、まずは「するっと関西協議会」に加盟させていただくということで、その総会が今年の3月にある。

 そこで、加盟することを承認していただいた後に、具体的な準備を進めていきたいというふうに考えている。

 実際に実施、ご利用いただけるのは、そこから1年ぐらいかかるだろうということで、令和6年度末、来年の3月ぐらいには、ご利用いただけるように進めていく予定

である。

以上である。

議長 ただいまお話いただいたこと、何かご質問、ご意見があればお伺いしたいと思う。

委員 今年4月から、「働き方改革」で残業規制とかいろいろ厳しく実施になると思うのだが、向日市における公共交通の運転士に、その辺の影響は何かあるのか。

委員 前回、「働き方改革」がいよいよ今年の4月から、という話をさせていただいた。厳しくなるということで、おっしゃるとおりの状況である。今のところは、まだ古い規制のままでダイヤが組まれているのだが、今後各社4月を見据えて、ダイヤの変更、といった作業は当然されてくるのかなということも想定されるということである。

先ほど、その他のところで話にあった京阪京都交通がまさにその影響をもうすでに、まともにかぶっているというふうにお考えいただいたらよろしいかと思う。

阪急バスにおかれては、輸送力の調整ということで一部休廃止という措置が講じられたが、実際のところ大阪府内においては、運転士が足りないということでされているところがある。

これから厳しくなるではなく、もうすでに厳しい状態がスタートしていて、さらに厳しくなるとお考えいただければと思っている。

各社とも説明会だとか待遇改善という格好で運転士を確保、ということで最大限努力をさせていただいている。

先ほどの話にあった、運輸支局も昨日、「バスの運転士が世間一般に言われるほどひどい職業じゃない」というようなことが、少々アピール不足なのではないかということで、「魅力発信セミナー」として開催させていただいたところである。

アンケートを取らせていただいき、125枚あったと聞いているので少なくとも125人の方には来ていただいた。

それぐらいの方々には、ご来場いただいて、お話をいろいろ聞いていただいた。

バスファン向けのイベントは、各社さんいろいろやられたりしているのだが、昨日の内容は、基本的には、「バスの運転士」というのが職業の選択肢ではまだない、という方向けということで、非常にゆるい取り組みであり、ファン向けでもなければ、絶対バスの運転士になるという方向けのイベントでもなく、少し興味があるというような方向けのイベントということで、現在「バスの運転士」である方にいろいろ話を伺うというものであった。

その中には、非常に若い貸切バスのドライバーさんでしたが、大学卒ですぐバス会社に入社された方で、基本的に大型二種免許は普通免許を取ってから3年たたないととれないが、「受験資格特例教習」という、特別な教習を受けることで、特例的に飛び級みたいな感じで取れるものがあり、それを利用された方に登壇いただいた。また、その方の会社内にはオートマ限定普通免許からスタートされたという方もおられるとのことである。

決して非常に悪い職業ではないということを、我々も引き続いてアピールして参りたいと思っており、皆様方にもぜひご支援をいただければというふうに思っているので、よろしくお願いしたい。

議 長

ここにおられる大多数の方は、公共交通の重要性を非常に認識いただいているところだと思うのだが、何にも増して、やはり乗っていくということというのが一番重要かと思う。

待遇改善のためにも、運賃収入が上がってこないといけないわけであり、そのためにはやはりバス、タクシーそれからコミバスというところで、皆様方のご利用をいかに増やしていくかというところが、直接の解決に繋がらないけれども解決の一部になるのかなと思うところである。

さらに市長がおっしゃったゼロカーボンについてだが、ゼロにはいきなりならないけれども、やはり車よりは公共交通を使っていただく方がカーボンのはるかに少ないわけである。

ゼロカーボンのためにも、やはり公共交通の利用促進を進めるべきだということ、市としても少し打ち出していただければどうかと思う。

いろいろとご意見いただいた内容をふまえて、これまでの取り組みについても一定評価をしつつ次のことを考えなければならない。

或いは、利用促進のための取り組みについても、いろいろと工夫の余地あるんじゃないかということであつたので、その点についても、事務局のご検討いただき、多分新年度になると思うが、次回の地域公共交通会議でまたお話できればと思う。

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。