

令和6年度向日市地域公共交通会議（第1回）会議録

- 日時 令和6年8月21日（水） 午後1時30分から3時まで
- 場所 永守重信市民会館2階 第2会議室
- 出席者 **（委員）22人中18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、佐生委員、
清水委員、藤田委員、橋本委員、柴田委員、
宇野委員（議長）、谷内委員、中野委員、今城委員、
藤原委員、永井委員、中西委員（代理：山村氏）、今井委員
（事務局）
山田都市整備部長、松下同部副部長、田中同部副部長、
福井まちづくり推進課長、木村同課主幹、福井同課主席係長、
大槻同課主任、奥井同課主査
- 傍聴者 1人
- 次 第 1 開会
2 会長あいさつ
3 議事
（1）向日市内の公共交通について
（2）公共交通の現状について
① コミュニティバス
② 各社の現状
（3）公共交通の利用促進について
① 市の取組みについて
（4）その他
① ライドシェアについて
② 働き方改革に係る公共交通を取り巻く環境の変化について
③ 大山崎町の一部路線の廃止について【阪急バス株式会社】
4 閉会

1 開会

2 会長あいさつ

令和6年度第1回向日市地域公共交通会議を開催いたしましたところ、大変暑い中、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。

また日頃から、向日市の地域公共交通につきまして、お力添えを賜っておりますこと、改めてお礼申し上げます。

ご存知のように、この4月からドライバーの皆さんの働き方改革ということで、労働時間が短くなっているため、これは公共交通だけではなく、例えば、病院の医

師の働き方改革等もありまして、色々な分野で働き方改革、それによるワークシェアリングなどが行われております。

一方で、ドライバーの皆さんはもとより不足しているということもありますが、この2024年問題というのは、これ以前から、声高に叫ばれておりまして、非常に厳しい状況にあると聞いております。

また私自身も、タクシーを利用する際、なかなか利用できないという厳しい状況を感じております。

また一方で、「ライドシェア」が始まっている状況であります。

これは、試験的ではありますが、京都市もその中に入っていて、世界各地で確認すると「ライドシェア」が占めている地域もあります。

日本のタクシーやバスの運行による安全・安心を担保してきた事業者の皆さまが、どのように「ライドシェア」に取り組んでいかれるのかという非常に難しい課題ではあると思いますが、これからも、利用者の皆さまの利便性を一番に考えて、いろいろと行っていただきたいと思いますと思っております。

今日、ぐるっとむこうバスが地域公共交通会議の皆さんの力で、運行できるようになって、5年という月日が流れました。

この間コロナという厳しい状況もありました中で、運行してこられたのは、皆さま方のお力添えのおかげだと思っております。

これからも、市民の皆様が主として、ドライバーの皆さまの厳しい状況が続く中ですが、市民の皆さまの日常の足として使われていくことを願っておりますし、これからたくさんの人にご利用していただきたいと思いますと思っております。

そのような状況含めて、お話をさせていただきたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

3 議事

議長

1 向日市の公共交通について

2 公共交通の現状について

次第1、向日市の公共交通について。

次第2、公共交通の現状について。

この二つは内容的に関連するので、両方合わせて、事務局と各事業者の方から説明をいただきたいと思います。

事務局

資料4ページの左側であるが、本市の公共交通の全体像を示している。

右側の凡例を用いて説明をさせていただく。

右側、上の表がバス路線である。

赤、青などの色でわかりやすく、事業者ごとに路線を、地図上に表示している。
次に、左下の表であるが、タクシー事業者を示しており、4社の総台数を表示している。

次に、右下の表が鉄道の駅を表しており、赤い星印で地図上に表記してある。

本市の公共交通の特徴であるが、西日本1狭い市域の中に、京都地域の桂川駅も含めると5駅あり、バス路線が交通結節点である駅を結び、そして各タクシー事業者が、市内を運行している状況である。

続いて、公共交通の現状に移る。

資料6ページをご覧ください、コミュニティバスの現状報告を説明する。

最初に、運行形態である。

大人料金が200円、子供が100円、「北ルート」、「南ルート」の道路事情を考慮し、バスの大きさを変えている。

「北ルート」が9人、「南ルート」が35人乗りで、それぞれ都タクシー、阪急バスに運行していただいている。

次に、運行の経過、資料7ページを用いて説明させていただく。

冒頭、市長からも、約5年と説明があったとおり、令和元年の10月に運行を開始し、緑色で表記している通り、令和2年及び令和4年にルートの拡大を行い、バス停の数を「北ルート」で、5箇所増、「南ルート」で3箇所増やし、35箇所から43箇所となっている。

また、利用促進の観点から、令和3年のところに赤字で示しているように、プレミアム乗車券の販売開始、「南ルート」の交通系ICカードの利用を開始している。

次に、運行実績を説明させていただく。資料8ページをご覧ください。

「北ルート」を赤、「南ルート」を青い表題に分け、それぞれ左から年間の乗車数、1日の平均乗車数、1便当たりの乗車数を示している。

なお、備考欄に表記しているとおり、令和2年から令和5年にかけて、新型コロナウイルスの影響下であった。

次の資料8ページの運行実績の赤枠で囲っている各年度の年間乗車数をグラフに表している。

左側のグラフが年間乗車数である。

利用者数は徐々に増加していることがわかりいただけるかと思う。

なお、右側のグラフは参考資料であり、向日市の人口と高齢化率を表したもので、同じ年度で表記をしている。

人口は令和元年の約5万7500人から徐々に減っており、令和5年度は約5万6500人となっている一方、高齢化率は令和元年の26.6%から、令和5年度には27.1%に微増している。

最後に、運行経費について説明をさせていただく。

資料10ページの令和5年度の縦に赤枠で囲んだ部分をご覧ください。

上から順にご説明をさせていただく。

1,861万5,334円がコミュニティバスの総事業費となる。

その内訳として、1つ下の数字、約28万7,000円が設備費等であり、バス停

の設置費や時刻表の印刷費などである。

さらに1つ下、約1,832万7,000円は、市から運行会社に補助している額である。

そしてその下、約2,182万6,000円は、運行会社が運行にかかった経費である。

その下の、約349万8,000円は運賃収入であり、先ほどの経費から運賃収入を引いた額を、市が運行会社に補助している。

次に、令和5年度から、バス停のネーミングライツを開始したことから、18万円の収益が上がっている。

その下の、約1,814万7,000円が、市の補助額からネーミングライツ料金を引いた額であり、コミュニティバスの運行経費となる。

1年間の乗客数2万785人で割ると、1人当たりの運行経費が873円となる。

最後に横方向の黄色で囲んだ運行費をご覧いただきたい。

令和2年度の約1,945万円から徐々にではあるが、運行費、つまり市の負担額も減少している。

次の資料11ページ、バス事業者から運賃の改定があり、ヤサカバス、京都京阪交通、阪急バスの順に説明いただきたい。

委員

ヤサカバスは2002年に会社が設立され、2003年に運行開始している。

その間、運賃の値上げというのは消費税の改定以外になく、この度初めて、6月1日に自社の運賃を値上げさせていただくことになった。

つまり、約20年ぶりに、料金を改定させていただいたということになる。

これまでの向日市民の皆様におかれては、駅周辺を160円でご利用いただいていたが、今回初乗り190円ということで、ご負担をおかけすることになった。

洛西地域の方まで路線を伸ばしていくと、駅から洛西ニュータウンまでは240円が270円という料金でご利用いただくことになる。

約10%から20%近い運賃の値上げをさせていただいたが、現在6月1日直前の定期券を駆け込みでご購入いただいている状況もあり、値上げ分が、現在の収入に、はね返ってきているという状況ではないが、これから半年後の来年を迎えると、増収の傾向がはっきり見えてくるかと考えている。

料金の改定についてはそういう状況である。

委員

京阪京都交通も会社創立から約19年が経つが、消費税改定を除き、初の運賃改定となった。

6月1日からの運賃改定ということで、当社の亀岡市、南丹市を含めた全路線で運賃改定を実施させていただいた。

基本的には運転士不足に対応するための待遇改善や、燃料費高騰と車両更新などの費用の増加に対応するために実施したものである。

ご利用のお客様にはご負担をおかけするが、ご理解賜りたい。

前回の会議で申し上げたが、阪急バス路線、京阪神にまたがって、大阪・兵庫地区の運賃改定を26年ぶりにさせていただくということで、昨年9月に実施させていただいた。

その際に、市街地区間の初乗り運賃については、当時の220円から30円アップ、の250円まで引き上げて良いということで、国土交通省に認可をいただいたが、お客様へのいきなり30円アップのところの緩和ということで、昨年9月の段階では10円アップ、230円とさせていただき、概ね1年後にさらに値上げをすることをアナウンスしていた。

この1年後が今年ということで、この値上げを本年10月1日に実施し、隣の大阪地区では、初乗り運賃を250円とさせていただくことを、プレスリリースしたものが、この資料の12ページである。

向日市を含む京都地区においては、2019年と2022年で段階的に運賃を上げさせていただいており、普通運賃について、今年の改定では変更はないが、昨年の運賃改定のときに据え置きとしていた「グランドパス」の運賃、こちらを10%から25%で値上げさせていただく。

この「グランドパス」については、阪急バス全線共通の乗車券であるということで、向日市域のご利用者様にもご負担をお願いするということになるが、何卒ご了承ください。運賃については以上である。

公共交通の現状について、資料の13ページをご覧ください。

この表はこれまでの会議で毎回報告させていただいている内容をアップデートしている、京都地区2路線の2023年度までの実績である。

まずは、輸送人員である。

2022年6月に運賃改定の大見直しを実施した。昨年6月以降の数字を見てみると、多少のこぼこもあるが、ほぼ横ばいに近い状況である。

運賃改定をすることによって、利用者が他の交通手段にもっていかれるという懸念もあったが、こちら京都地区でも、先ほど申した昨年大阪・兵庫地区において、大きな影響は出ていないというところで、運賃改定については、お客様の一定ご理解をいただいたということで感謝をしている。

次に、運賃収入である。

こちら2022年6月の運賃改定以降、月によってばらつきがあるが、本年度は2018年度比80%前後で推移していて、運賃改定前の2021年度との比較においては回復しているということで、運賃改定の効果が表れているように思える。

ただ全社的な傾向ということで前々から報告しているが、コロナ禍からの回復、生活様式の変化というところで、コロナ前の水準までお客様の数は戻らず、この状態で落ち着いてしまっているように思える。

特に「グランドパス」高齢者用の定期については落ち込みが顕著であり、コロナ前の30%ほど減っており、回復の傾向が見えない状況である。

以上である。

委員

引き続きタクシーの現状についてである。

資料 1 4 ページのグラフを見ていただきたい。

赤い棒線グラフが令和元年度の営業収入で、かつコロナ前である。

黄色は令和 4 年度の営業収入、緑が令和 5 年度の営業収入であり、コロナ前から回復というレベルまでには至っておらず、一昨年に比べると、現状は徐々に回復しつつあるように思う。

タクシーも京都市域において、去年の 5 月に運賃改定を行っており、その分の増収分ということも幾分に含まれている。

インバウンドで多少外国人客が回復したとはいうものの、令和元年の営業収入には及ばない。

世の中の皆様が思っているほど回復はしていないということを言っておかなければならないと思う。

特に顕著なのは夜の需要であり、全く回復していない。

夜に外出される方がずいぶん減っている。

昨今タクシー不足、ドライバー不足と言われているが、今年から少し好転をしている。

ドライバー人数が増加の傾向にある。

ここ 20 年ほどタクシードライバーが減少していたのは確かだが、去年の運賃改定を景気に、売り上げが増え、賃金が増え、それが採用に反映され、そして人が入ってくるといふサイクルが生まれている。

価格転嫁により賃金増という政府の方針通りの展開となっており、現在は京都市域における運転者数というのは増加の傾向にある。

コロナ禍で 2 割ほど運転手が減ったのは事実であるが、徐々に回復しているという状況である。

タクシー不足といわれるように、タクシーが不足しているとは、私は思わないのだが、確かにコロナ前に比べると、コロナ前の時は有り余るほどタクシーがあり、いつでも呼べば、いつでも来るという状況であった。

実は、あの状況は事業者にとって好ましい状況ではなく、過剰在庫の状態であった。

昨今の状況から比べると、改善は図られているとご理解していただきたい。

現状は以上である。

議長

説明いただいたので、質疑応答の時間を設けたい。

委員

公共交通が改善の傾向にあると言いつつも、なかなか厳しい状況にあるということがよく理解できた。

コミュニティバスもかなり厳しい状況にはあると思うが、昨年度、一昨年度に比べると、かなり乗車数が増えていて、市の負担も減少の傾向にあるということで、良い傾向だと思っている。

前回の会議でも発言させていただいたが、運行基準をコミュニティバスの運行前に決めていたと思う。

資料を確認すると、平均乗車人数、コミュニティバスへの受容度、事業者への影響、外出機会の増加・自家用車からの転換・地域の取り組みの5つの基準があったと思う。

平均乗車人数の当初の予定では、「南ルート」で目標人数20人、「北ルート」で11.7人であり、資料8ページの表と比べると半分ぐらいで、まだ最初の目標には至っていない状況であると思う。

この中で、当初の目標を出すのか、その目標自体を動かすということも検討しなければいけないのかなと思う。

地域での受容度合いがどうなっているのかも気になる場所である。

約5年間の運行を続けているというのがあり、おそらく、このコミュニティバスがないと移動が難しいという方が、かなり使われているというのも増えているのではないかなと思う。

そこも含めて、使っていない方でも、走っているバスを見たとか、家族や地域の方が使っている理由で、コミュニティバスが必要だと思われるのかなとか。

その辺りの受容度を、今一度、何かのアンケートで、追加の項目で、聴いていただけたらと思う。

今はアンケートに対しても、例えば、ネットでアンケートなど、かなり費用が大きい形で、できるのではないかなと思う。

工夫次第だと思うが、そういったことも検討していただきたい。

コミュニティバスが、どこまで他の事業者に影響を与えているのかというと、今のところ、それほど利用者数が大きくない中で、大きい影響ではないのかなと思うが、そのあたりも聞いていただけたらと思う。

以上である。

事務局

コミバスの受容度については、アンケートをしないと分からないのが実態である。

それ以外は先ほどあったように、平均乗車数、運行経費、この辺りは我々も把握しているので、こういう会議ですべて公表しながら進めているところである。

これまで、コロナもあり、2024年問題も発生している中で、当初の目標通りいくのか、基準をどこに定めるのか、もう一度基準値を見直すのかなとかという議論もあろうかなと思う。

そのあたり、ご議論をいただきながら進めていきたいと考えている。

委員

これまでは、コミュニティバスの運行開始の当初から、コミュニティバス単体での、輸送量をどう確保していくのか、どっちに向いていくのかという話で盛り上がってきたと思うが、これから先は、民営バスやコミュニティバスも含めた中で、この地域の皆さんの輸送をどう確保していくのかという流れになっていくと思う。

コミュニティバス単体ではなく、民営バスというのは、乗務員不足で、当然減便などの流れが、今後ますますエスカレートし、条件が悪くなっていくと思われる。

そんな中で、コミュニティバスも含めて、どう地域の足を確保していくのかというところが重要になってくると思う。

議長

今の点に、関連して私の方からコメントさせていただきたい。

まず今の意見より、今回の資料4ページについて、コミュニティバスも入っているけれども、民間バス、鉄道駅、タクシー、そういう情報を1つに集めてある。

これは地域公共交通会議として重要な姿勢だろうと思う。

議論のスタート地点は、ここにあるということをご理解いただければと思う。

コミュニティバスだけを扱うのではなく、向日市域としての人々の足をどう確保するのかという前提で、これを1枚集めていることが大変重要なことであると思う。

その状況下で、コミュニティバス運行開始から、今年度の10月で、運行開始し5年ということになるわけだが、少しこの辺りで振り返りの機会を設けてみる必要があるかと思う。

当然、コミュニティバスの利用の実態、これを把握しなければいけないし、公共交通、バス、タクシーへの影響、それから今の公共交通の提供において、人々の暮らしをどう支えられているのか、あるいはどういうところに課題が残っているのか、少し網羅的に確認して、それで次の計画に反映する必要がある。

特に、今後高齢化とか人口減少が起きる。

そうすると財政のあり方も変わってくる。

今のままのコスト負担が耐えられるのかということも含めて、議論しなければいけないと思っている。

その辺り、事務局及び関係機関の皆様の知恵や、お力添えをいただきながら、少し将来に向けて、これまでの経過を振り返ってみる機会を設けられたらよいと思う。

事務局に相談した上で、ある程度何か結果が出たら、この場で報告するという形をとりたいと思う。

委員

今、議長が言われたようにコミバスとの関係を振り返ってみますと、利用が少なかった171号を経由する系統、維持が難しいなというところを、ぐるっとむこうバスが走ることによって、ある程度事業の効率化が図られた。

乗務員不足の中、輸送できなかった系統と変わっていただいたというところ。

そこは一定評価できる。

今後もそういった視点を持って、ぐるっとむこうバスと路線バスの関係は魅力的だと思う。

議長

資料9ページをご覧くださいと、かなり乗車人数が増えてきているように見えるが、なぜ増えているのかは分からないと思う。

コロナ禍の影響が外れたというのが、1つ大きな要因としてあるだろうけれども、そうするとこの令和6年の数字がどうなるか。

完全とはいわないが、コロナ禍の影響からほぼ解放された状態で、コミュニティバスあるいは、それに伴う一般の路線バスへの影響がどうなるか。

それから資料10ページ、これは非常に貴重な情報でございまして、今のところ収支率で言うと17%ぐらい、運賃収入が必要経費の17%ぐらいで、残りの約80%は市の負担という状況である。

どんなに頑張っても収支率は3割から4割ほどかなというところ。

数字上は6割、7割も想定はできるが、ぐるっとむこうバスの車両定員から考えてそんなにお客さんが入るとは思えないので、3割ぐらいが一つ目途になると思う。

そのあたりも、こういう情報・データを踏まえながら、分析をした上で、皆さんに報告していく機会を設けるようにお願いしたい。

委員

今、酷暑が続いているということで、気候変動の問題が非常に大きな世界的な課題になっている。

カーボンニュートラルを2030年に達成しようという中で、公共交通の役割が非常に大きいと言われている。

公共交通の会議の中で、環境に対しての配慮というのを、あまり議論しないことが多いかなと思っていて、環境のためにとっても、なかなか市民は動かないというのが非常に難しいところである。

車から公共交通に転換していただくというのを、もっと強く勧めていかなければいけないと思う。

非常に難しいというのは感じているが、車からの転換が一番簡単だと思うのは、自家用車を使いにくくすることである。

駐車場の料金を上げるとか、公共交通だけではなくて、他の交通政策とも合わせて考えていく必要があると思っている。

この会議で議論するのは難しいかもしれないが、ぜひ向日市の方でご検討いただきたい。

事務局

本市もゼロカーボンを施策的に取り組もうと進めているところであり、各施策との調整は当然必要なものと考えている。

例えば、亀岡市であれば、「ノーマイカーデー」と言って、車を使わないように努めようと、交通計画を定めて進めていくというような、皆さんの意識を変えていくところから始めるのかという認識ではある。

各市町が取り組んでいる進め方を研究しながら、できることから始めていきたいと考えているところである。

委員

ぐるっとむこうバスの乗降客の一番強い要望はやはり逆回り。

それから東向日の駅で乗り継ぐ時に、1時間以上の待ち時間があること。

そのような不便さが現在も利用者から指摘されている。

これは前から議論されていて、今すぐには無理というのは分かっているが、また引き続き協議の方、お願いしたいと思う。

事務局

まず前後するが、1時間以上の待ち時間とは、運転手の休憩時間である。

これは、その他で今後議論する働き方改革に直結する話題になっており、運転手の休憩を確保していき、労働改善に取り組んでいきたい期間である。

その点をご理解いただきたいとしか、今は発言できない状況である。

また逆回りについても、これも繰り返しになるが、運行会社に逆回りの試走をしていただき、現状、道路の事情から回れない所が多数あり、運行上不可能であるという状況と、運転手不足という社会情勢もあり、その点をご理解をしていただきたい。

議長

課題として認識しておきながら、ぐるっむこうバスの置かれた状況の変化、特に道路事情が変われば、状況が変わってくるので、その辺りも含めて検討ということだと思う。

ただ、なかなか難しいのはご承知のことだと思うし、ちょっとした工夫がコストの面で大幅アップという可能性もあるので、その辺りもバランスをとりながら考えていく必要がある。

何かあれば、最後にまとめて確認することにして、少し会議を進めたいと思う。

次第3、公共交通の利用促進について事務局から説明いただきたい。

3 公共交通の利用促進について

事務局

公共交通の利用促進の取り組みについて、説明をさせていただく。

現在、取り組んでいる内容としては、公共交通の全体の底上げをする施策として、向日市へ転入されてきた方に対し、現在市民課の窓口で、全てのバスの時刻表、市内タクシーの案内状をセットにして配っている。

およそ1年間で約1600世帯の方が1年間に転入されている。

次に、昨年1月に開催された地域公共交通会議で、市民委員の多田委員よりご提案があった、バス停の周辺施設の利用案内について、表示している案内を運行会社と協議させて頂いた。

こちらについては、現在コミュニティバスの中で提示を行っており、視覚的にどのバス停に、どの最寄りの施設があるかを、見ていただくことが可能になった。

また、問い合わせ等があった時に対応するため、市のホームページにも掲載し、こちらの方も電話等で対応させていただこうと考えている。

最後に、これまでの取り組み全体を表にまとめたので、資料18ページをご覧ください。

例えば、小学生を対象とした無料お試し乗車。

こちらは京都府の方では夏休み期間だけ、京都府内でやっているもので、向日市では、春休み・冬休みも行っていて、全体的な休み期間での取り組みを行っているところである。

また、ネーミングライツ制度も活用させていただき、利用促進に取り組んできたところである。

委員

前回私が提案した周辺施設の件を取り上げていただき感謝する。

実際に定期的に、ぐるっとバスを利用されている方から伺ったところ、これがバスの中に提示されてから、どこで降りたら何の施設があるのかがわかり、名前は知っているけれど、どこにあるか知らなかった「まちてらす MUKO」が、「向日町で降りたらいいんだ」、ということも分かって「行ってみたよ」、という話などが、それから様

々なところの催しが、今までは行けないと思っていたのが、実際にはぐるっとむこうバス乗ったら行けるのがわかったので、利用するという話も伺っている。

実際に拝見してきたが、利用された皆さんから、高齢者の方には文字が小さくもうちょっと文字が大きいと嬉しいな、というご意見をいただいていることをお伝えする。

事務局 見やすいように改善させていただく。

議長 今のところ、ぐるっとむこうバスだけの話をしているが、できればこういう話は、例えば、市の窓口で配布されている資料なんかにも反映いただき、コミュニティバスだけではなくて、一般路線バスを使ってもこういうところに行けると、両方合わせて提示していただけるとよいと思う。

先ほど「まちてらす MUKO」の話があったが、向日市の目玉施設でもあろうかと思うので、そういうところに人が行きやすくなり、「まち」にとって良いことだと思うので、ぜひそういう取り組みを続けていただきたいと思う。

委員 資料18ページ目の、ぐるっとむこうバスの利用促進について。
無料お試し乗車は、今年度の夏休みに実施してないということか。

事務局 今年度も夏休み期間に実施している。

委員 前回もお聞きしたが、無料お試し乗車をして、たくさんの方に乗っていただけると
思う。

しかし、その後の調査自体が難しいと思うのだが、継続して乗っていただけるのかとか、今後さらに乗りたいという声とか意見を聞いているのか。

無料お試しの目的が、まず乗っていただき、そのあと継続して乗ってもらうことかと思うので、その目的が達成されているかどうか把握しているか。

事務局 長岡京市では、実際に職員がバス停に立ち、降りた方に何回乗っているのかとか、無料バスに乗ったのかと聞き取り調査をしているとは聞いているが、本市ではそこまでの聞き取り調査はしていない状況である。

議長 お試しということなので、そのあとに繋げていくということでの質問でしょうか、できるだけコストをかけずに、乗ったということを証明していただくというやり方が何かあると思うので、そういう観点で確認する取り組みを考えていただきたい。

何か他に発言はあるか。

なければ、次第4 その他にまいりたい。

3つの案件あるが、一括してご説明をいただきたい。

最初に運輸局の中野委員から、続いて阪急バスの野津委員から説明いただきたい。

4 その他

委員

私からは「ライドシェア」について、人材不足という所について説明をさせていただく。

冒頭で市長の方から、「ライドシェア」が始まったという話があった。

報道等でご覧になった方も結構おられるかと思うが、国土交通省として、「日本版ライドシェア」という呼び方をしているが、自家用車活用事業が、この4月にスタートしている。

国土交通省では道路運送法という法律を所管しており、輸送の安全・安心、利用者の利便の確保を目的としている。

タクシー事業、バス事業といったところが、地域の足として重要であり、根幹であるというところについては、今後も揺るがないところである。

委員の方から、タクシーの乗務員が回復傾向にあるということをおっしゃっていたが、やはりコロナ禍以降、バスとか、タクシーのドライバー不足がかなり深刻化しているという状況で、タクシーが足りないというようなところも見受けられ、新たな制度が設けられたというところである。

ライドシェアといっても、あくまでもタクシー事業者が運送主体となっており、地域の自家用車、ドライバーあるいはタクシー事業で使っていない有休車両などで、タクシーを補完するものとなっている。

タクシーが不足していると言われているその地域の中に、京都市域交通圏というところも対象となっており、これは京都府の中の京都市より南のエリア全体が京都市域交通圏という、いわゆるタクシーの営業区域になっているのだが、その中には向日市も含まれている。

それから、京都市域交通圏でタクシーが不足していると言われている時間帯が、資料20ページに示した月曜、水曜及び木曜の16時台から19時台、あるいは火曜から金曜日の深夜の時間帯、金曜、土曜及び日曜であれば16時台から翌5時台。

こういった時間帯に限り、いわゆる「日本版ライドシェア」というものが使用できる。

それから、ここ直近ではバージョンアップというような言い方をしているが、例えば、大雨の時間帯や、ここ最近ずっと暑い時期が続いているが、猛暑、35度以上の時にはタクシーが不足するというので、「ライドシェア」で走っても問題ないというような拡大も、直近ではされている。

「ライドシェア」の仕組みとしては、タクシーを呼ぶときに、ライドシェアを呼ぶというよりは、現状で結構普及している「GO」や「DiDi」といったタクシーアプリを使い、ライドシェアを含めた形で配車依頼をしてもらい、タクシーが来ることもあれば、タクシーが足りないエリアであれば、「ライドシェア」も来るという形で、あくまでもタクシーを補完する形であることはご理解をいただきたい。

運賃についてもタクシーと同じような運賃体系をとるということになっている。

京都においても、タクシー協会により「京クルー」という名称で、タクシーと同じように安心して乗っていただける「日本版ライドシェア」というものに取り組んでいただいているところである。

次に話が変わり、こちらも今までずっと話題になっている運送事業のドライバー不足の深刻化。

まず背景として、そもそも、バス、タクシー及びトラックの運転業務に従事する方の平均年齢が、全産業と比べると高くなっており、特にタクシーにおいては、全産業と比べると、プラス 14.6 歳というようなところで、高年齢化が進んでいる。

それから、自動車運転に関する職業の求人倍率が、全産業平均の倍程度という状況がある。

このままこういう状況が続くと、今のようなサービスを継続することが困難になるというところである。

一方で、冒頭に市長から 2024 問題という話もあったが、この 2024 年 4 月から、自動車運転業務に残業時間規制が適用されたというところと、バス、タクシー、トラック運転者に適用される労働時間の改善基準告示が改正された。

それによって拘束時間、いわゆるその勤務間インターバルというのが減少した。

またそれにより運送可能な時間が減少するというところで、バス等にあつては、同じ労働力でも、同じ時刻表を維持することが困難になっているという状況である。

そのため、先ほども申したように、もともとの人材の不足傾向というところも相まって、バスでは減便や路線廃止、タクシーにおいても供給力不足が発生している。

京都府下においても、各地において緊急の減便や路線の廃止が問題になっている。

人材確保のためには、タクシー事業者やバス事業は、運賃改定などによる待遇改善が必要である。

人材確保の支援に、各バス事業者、タクシー事業者は一生懸命取り組んでおられるが、国土交通省としても支援させていただいている。

例えば、バス事業者であれば、大型二種免許を持っていない方を採用して二種免許を取ってもらい、運転士になってもらうといった、二種免許の取得費用を、バス事業者が負担されていることが多いけれども、その二種免許取得の費用を、国土交通省の方で補助させていただくとか、あるいは人材確保のための PR の動画、そういったものの作成の支援をさせていただいている。

それから、国土交通省としては、そもそも職業の選択肢として、バスの運転手やタクシー運転手が、なかなか選択肢に上がらないという状況もある中、バス運転士という職業の魅力発信のイベントをしようということで、京都芸術大学と連携をして、京都府バス協会さんと一緒に取り組んでいる。

京都運輸支局には車の車検場があり、広い敷地を持っているので、そこにバス会社からバスをお借りして持ってきてもらい、そのバスを使った実演であるとか、それからバス運転者の訓練に使う安全運転訓練車という特殊な車両を持ち込んでいただき、それを見学していただくとか、そういった様々なイベントを開催し、その中で、座談会や就職相談会なども行って、少しでもバス運転者という職業の魅力を PR しようとしている。

こちらについては今年度も同様に、バス協会の方で開催をされるよう進めている状況である。

委員

この労働力不足は、資料 25 ページに記載されているように、労働時間また年間所得額という、就業を敬遠されるみたいなのところもあり、ネガティブキャンペーンみたいなところがちょっといけない理由かなと、この会議でも何度か申し上げており、そのための処遇の改善も必要だというところで説明があったとおりである。

資料 25 ページの下を表は高齢化と有効求人倍率というところで触れさせていた

だく。
一方で阪急バスでは、どんな感じなのかというところで資料の 26 ページをご覧ください。

まず上段、運転士数の推移ということで 2011 年から始まっているが、1,750 人から 1,770 人前後でずっと推移している。

その棒グラフで 50 歳未満の運転士を、緑、黄色、赤で記している。

見ていただいた通り、年が経つにつれ、若い世代の率がどんどん減っており、年齢の高い人間の率が高くなっている。

折れ線グラフは、平均年齢を示しており、2011 年、42.8 歳だったものが、2023 年度は 50.1 歳となり、全国と同じく、阪急バスの運転士の高齢化が進んでいるところが見受けられる。

下のグラフは採用状況ということで、これも 2011 年から並べているが、赤い棒グラフは、運転士の採用試験に募集をいただいた人数の推移である。

2011 年、2012 年には、年間 700 人を超える応募があった。

2022 年には、年間 150 人というところで、5 分の 1 に激減している。

赤いグラフの横にグレーの棒グラフが並べてあるが、これは採用者数である。

2012 年には 150 人程度採用できていたものが、一番直近の 2022 年には 35 人というところで、これも 4 分の 1 ぐらいに減ってしまっている。

入社試験の難しさというところもあり、そのハードルを下げるため、もともとはバスを使った実技試験行っていたが、運転技術は会社に入社してから教習所で練習し、実践に出てもらうということで、まず技能試験を止めたり、大型二種免許の支援制度を使いながら、普通免許しか持っていない方の入社を 10 年以上前から導入して取り組んでいる。

資料 27 ページ、採用状況等の参考ということで、上段の左側が採用者の免許保有状況である。

棒グラフのグレーの部分が、普通免許で入社してこられた方である。

結構の方が普通免許だけで入社いる。

その右側のグラフが採用者の年齢であり、グラフの中ほどの青い帯、そこから上の世代というのは 40 歳以上で、高齢になってから入社試験を受けて、会社に入っている方も増えてきているところが見受けられる。

左下は定年退職者数で、今後 10 年間の運転者の定年退職者の人数を棒グラフにしたものである。

この 10 年間で 700 人以上が定年を迎えるところで、全運転手の 40% 以上になっている。

よって、今の輸送力、バスの本数を維持することは大事だけれど、採用ができなけ

れば、それがかなわないという状況になっている。

右下、再雇用率で、60歳定年後に、継続して当社に残って運転士の職を続けていきたいという者が、どのぐらいの率かというものだが、これも年を追うごとに減少の傾向にあり、運転士の確保に苦勞していることを表している。

以上が運転士数の推移や採用状況で、採用活動について、当社でもこれまでいろいろ取り組んでおり、当社単独でいくのも限りあるというところで、先ほどの国土交通省の支援制度の活用や、先ほどのイベント、あるいは向日市をはじめとする地元自治体やハローワークと連携した取り組み、若い世代というところでは、新卒を含む若年層へのアプローチや女性が活躍できる職場環境の整備等々、行っていきたいというふうに考えており、各方面からのご支援もいただきながら、求人活動を強化していきたいと思う。

皆様のご支援ご協力をお願いしたい。

続けて話が変わるが、前回の会議の中で話をした内容であるが、当社の80系統について改めて報告をさせていただく。

資料28ページの80系統の路線図を見ていただきたい。

阪急東向日駅から向日市域、長岡京市域を経て、旧の西国街道から大山崎町駅に至る路線を廃止させていただく。

廃止については、10月1日以降、9月30日をもって営業を終了させていただく。

前回申し上げた通り、この系統についてはマイクロバスで運行ができるということで、輸送人数も非常に少ない。

これを今回、乗務員不足ということもあり、廃止させていただくというものである。

この計画に合わせて、周辺地域の一部の見直しを検討中だということも申し上げたい。

以上である。

議長

非常に厳しい状況が目の前にあるが、今すぐ手を打たないと駄目であるが、すぐに効果が出るものでもないということで、少し長い目で、我々ができることは限られているがいろいろと行う必要がある。

今の説明について、何か質問、意見があれば伺いたいと思う。

委員

皆さん、新聞、テレビ、等々で「ライドシェア」のことは見る機会がここ1年、半年ぐらい増えたのではないかな。

運輸局から説明いただいた「日本版ライドシェア」、国土交通省運輸局の管理のもと、タクシー会社が主体で実施をしている。

京都市域交通圏で、4月20日からあくまでタクシーの補完ということでスタートした。

タクシーが足りないと言われるのであれば、今回、国土交通省で創設をしていただく制度のもとで、運行を開始しておるのが現状である。

都タクシーが動かしている、京都対象の時間というのは、月曜日、水曜日といろいろ書いてあるが、簡単に言うと金曜日、土曜日及び日曜日の夕方4時から朝の5時ま

で運行をしている状況である。

平均して、1日約10人、10台ぐらいが運行しているような状況である。

40人ほど採用して教習も終わって、スタートできますよという状況である。

しかしながら、なかなか仕事をしてくれない状況もある。

出社してと、言ってもなかなか来てくれない状況で、毎回出社は10人くらいである。

40人働けるのに10人くらいしか働きに来ないというような状況である。

金曜日、土曜日の夜というのは、それなりに市場が活発であり、忙しい時間帯ということもあり、1時間当たり3000円ぐらいの運送収入、タクシーと同等ぐらいの売り上げがある。

ただ、日曜日の夜中は、ゲストがいないということが頻繁にみられる。

朝まで走ってお客さん1組ということもあるぐらいである。

タクシーが不足しているって言われているわりには、全く需要がないような状況である。

この取り組みは評価というよりも継続して、もう少し台数を増やして行った方が良いかということであると思う。

京都だけではなく全国的に、タクシー会社が自治体と協力しながらやっているが、タクシー会社管理のもとにということが一つのポイントで、我々も今、運輸局の説明にあったように道路運送法という法律のもとに仕事をしている。

その中にはいろいろ規制があり、法令遵守を行っている。

道路運送法以外にも労働基準法も遵守しないといけないし、最低賃金も払わないといけないし、さまざまな法律に制約された形で、何とかスムーズに運行ということでやっている。

世界の情勢が大事だと言われるが、もっと自由な形で、かなりその制約のない形で「ライドシェア」というのを導入したいという勢力とせめぎ合いのなかである。

また、我々の業界としては反対をしている。

なぜかというと、安心・安全が担保されないからである。

実際に解放されている世界はどうなっているのかというと、タクシーが絶滅している。

「ライドシェア」が始まると、おそらく、2年以内に都タクシーはなくなってしまう可能性がある。

その後の世界が分からないので、今まで培ってきたものと、今まで法律に基づいて運行してきたものとすれば、反対の立場をとらざるを得ない。

ただし、足りないと言われて、この制度を創設するのであれば、それについては実直に実施をしていこうというのが我々の現状の立場である。

いずれにしても、タクシーが不足するという状況が生まれないように、そして、利用される方に不便をかけないように、それと同時に働いているドライバーたちが、しっかりこの職場で働き続けられるような、そういう社会環境を継続していきたいというのは、我々の経営側の思いである。

交通事業者として、これまで培ってきたノウハウを結集してでも、それこそバス、

鉄道、自治体と連携しながら、何とかこの形を進めていきたい。

顧客主体の議論も一緒に、誰かが残してくれるわけではなく、我々が乗らないと、利用しないと存続しないわけであり、利用しないのに置いて欲しいというわけにいかないで、自分の事として捉えてもらうことが新たな課題ではないかなと思う。

タクシー運転手が増えてきているので、ご不便をかける機会が少なくなっていると思う。

アプリなどでの利用がずいぶん増えてきている。

この地域においても電話の受注よりも、アプリの受注の方が3倍ぐらいの需要があり、利用者の利用の仕方もずいぶん変わってきている。

そういうものに対応しながらこれからも進めてもらいたい。

現状についてはこの会議がある度に、しっかり皆さんに報告をしていきたい。

また、そんな安直に「ライドシェア」をしたりするということではないということだけは、本日お伝えをしていきたいと思う。

以上である。

議長

実情がよくわかる発言であった。

阪急バスの野津委員に伺いたい。

今の状況、近年の退職者が年間70人と非常にきびしい数字を伺って、5年、10年先の影響が懸念される。

委員

今でも非常に厳しい状態である。

京都の地域でも一部減便、大阪・兵庫の方も結構な輸送量の調整等々させていただいて、なんとかしのいできている状況である。

このままの状況が続くと、さらにそういった調整等々の施策を加速せざるをえないというのが現状と認識している。

議長

そういう状況だということで、他に気になるのは再雇用率も少しずつ下がっているというところ。

委員

色々な要素があると思う。

賃金の保障の改善とか、働き方、社内的な話になってくるが、その辺もいろいろ工夫しなければならないのではと思う。

もう1点、他に働ける職業があるというところも大きいのではと考えている。

議長

運送業界だけでなく全般に広がっている。

多分そのあたりの関係も大切かなと思う。

何か全体を通じてでも結構なので、ご発言あれば伺いたい。

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。

4 閉会