

# 令和6年度 向日市地域公共交通会議（第1回）

## 会 議 次 第

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

### 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】

## 配付資料一覧

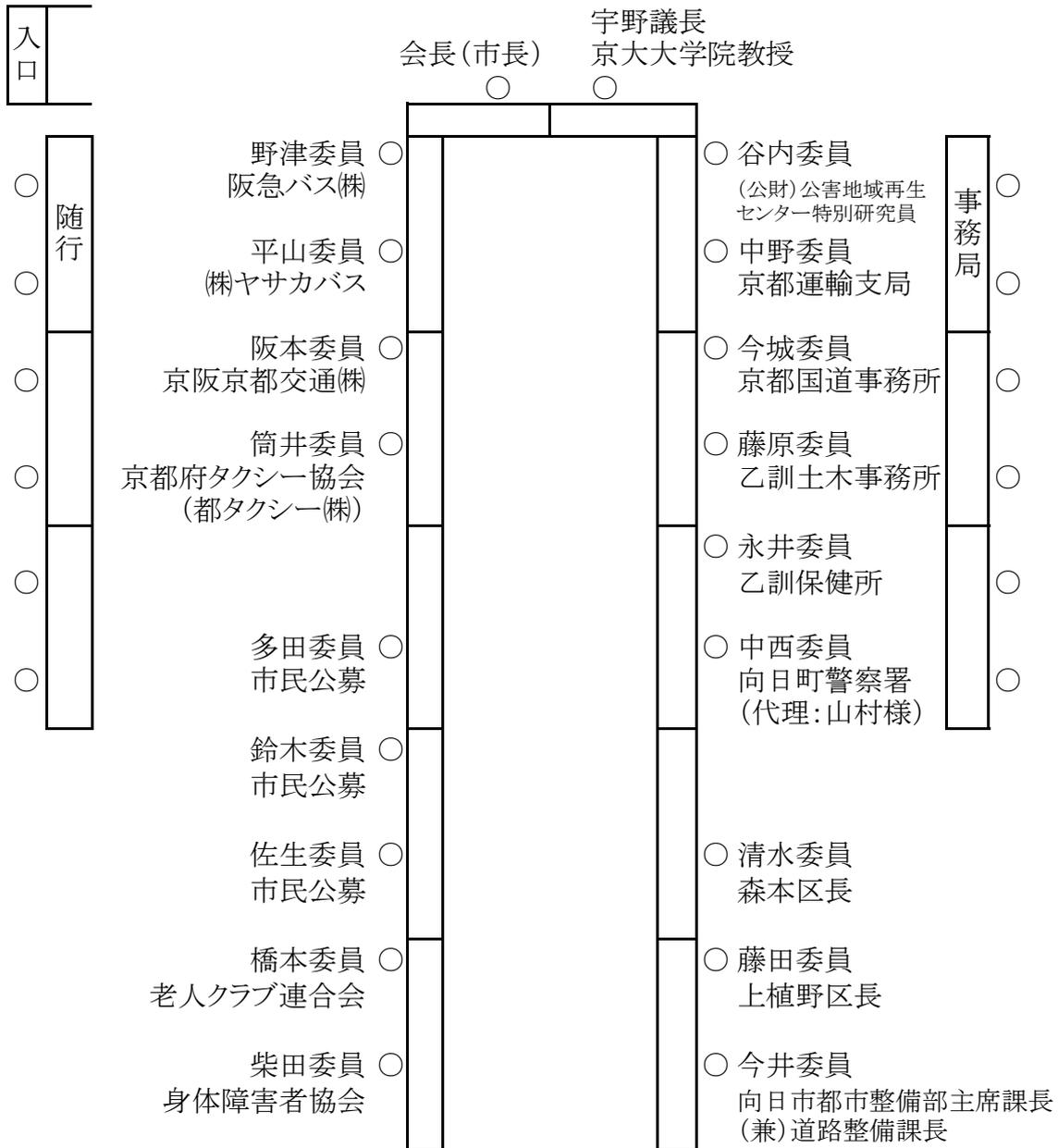
- ・委員名簿、座席表 【資料1】
- ・パワーポイント 【資料2】

## 向日市地域公共交通会議 委員名簿

令和6年4月1日時点

	区分	氏名	所属等	
1	市長又はその指名する者	安田 守	市長	
2	一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体	野津 俊明	阪急バス株式会社 自動車事業本部 営業企画部部長	
3		平山 敬浩	株式会社ヤサカバス 上烏羽営業センター所長	
4		阪本 和宏	京阪京都交通株式会社 代表取締役社長	
5		筒井 基好	京都府タクシー協会 会長 (都タクシー株式会社 代表取締役社長)	
6		市民又は利用者の代表	多田 久美子	市民公募委員
7	鈴木 堂司		市民公募委員	
8	佐生 啓		市民公募委員	
9	岡崎 雄至		寺戸町連合自治会長	
10	清水 敏行		森本区長	
11	藤田 太美雄		上植野町自治連合会長	
12	橋本 正治		向日市老人クラブ連合会副会長	
13	柴田 えみ子		向日市身体障害者協会 身体障害者相談員	
14	国土交通省近畿運輸局京都運輸支局長又はその指名する者	中野 幸太	近畿運輸局京都運輸支局首席運輸企画専門官	
15	一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体	石崎 宏司	阪急バス労働組合副執行委員長	
16	その他交通会議が必要と認める者	学識経験者	宇野 伸宏	京都大学大学院 工学研究科 社会基盤工学専攻 教授
17			谷内 久美子	公益財団法人公害地域再生センター 研究員
18		国	今城 由貴	京都国道事務所 事業対策官
19		府	藤原 康広	京都府乙訓土木事務所 技術次長
20			永井 紀子	京都府乙訓保健所 次長
21		府警	中西 祥之	京都府向日町警察署 交通課長
22		市	今井 啓太	向日市都市整備部 主席課長(兼)道路整備課長

# 令和6年度 向日市地域公共交通会議(第1回) 座席表



受付

○ ○ ○ ○ ○  
○ ○ ○ ○ ○  
傍聴(10席)



# 令和6年度 地域公共交通会議（第1回）

令和6年8月21日（水）午後1時30分～  
永守重信市民会館 2階 第2会議室



# 次第

## 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

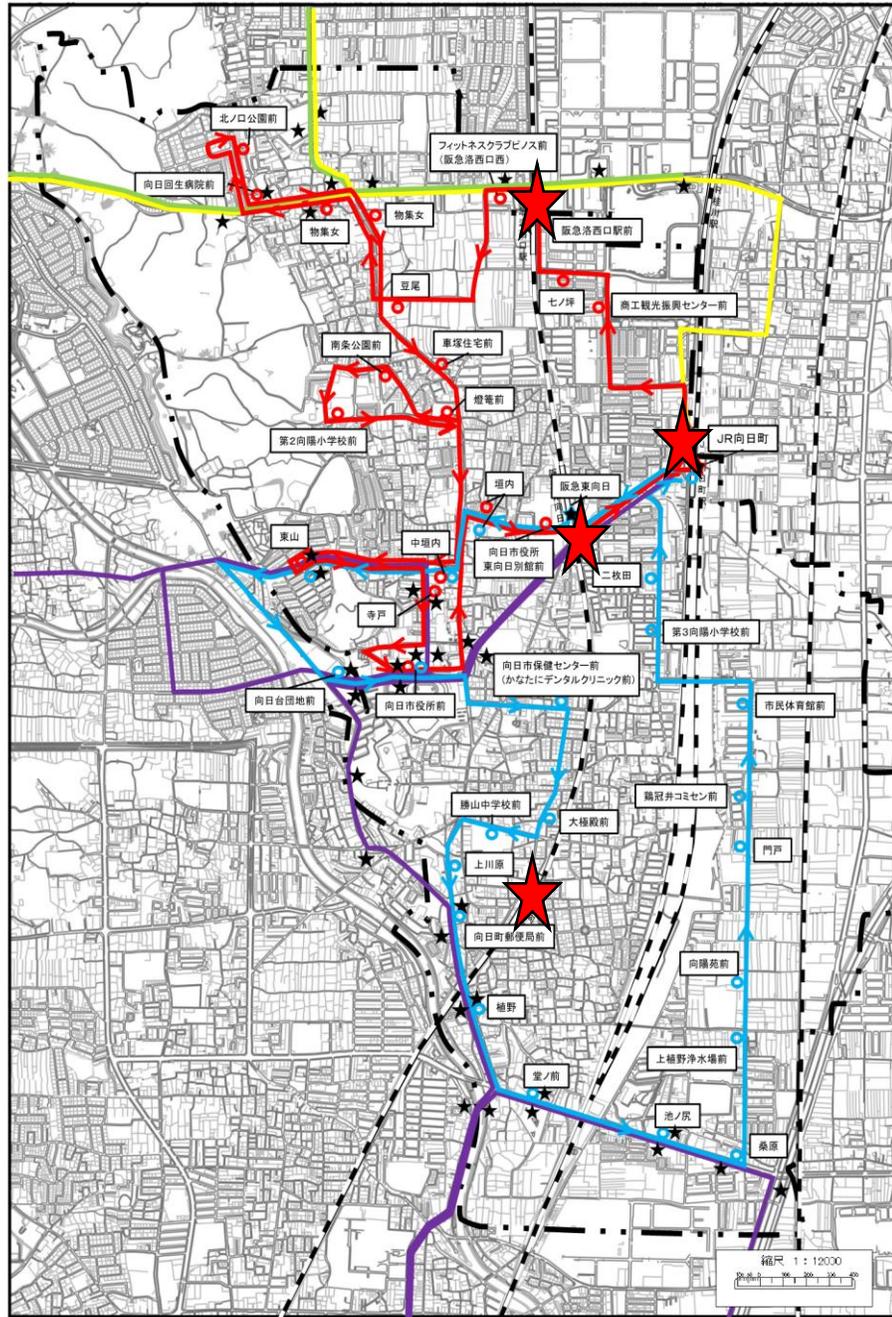
(1) ライドシェアについて

(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】

# 1 向日市内の公共交通について

---



バス路線図

向日市コミュニティバス 北ルート	
向日市コミュニティバス 南ルート	
阪急バス株式会社	
株式会社ヤサカバス	
京阪京都交通株式会社	
路線バス バス停	
向日市コミュニティバス バス停	

タクシー事業者

都タクシー株式会社	236台 R6.4時点
阪急タクシー株式会社	
第二ヤサカ交通株式会社	
さくらタクシー株式会社	

鉄道

阪急洛西口	
阪急東向日	
阪急西向日	
J R向日町駅	

## 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

## 2 公共交通の現状について

### (1) コミュニティバス(運行形態について)

#### 運賃(均一料金)

大人	200円	※身体障害者手帳・療育手帳・精神障害者保健福祉手帳(障がい者手帳アプリ「ミライロID」を含む)をお持ちの方は手帳のご提示で半額
小児	100円	
乳幼児	無料	

#### 路線と車両



北  
ル  
ー  
ト

事業者 都タクシー株式会社

台数 1台(ジャンボタクシー)

乗客定員 9人



南  
ル  
ー  
ト

事業者 阪急バス株式会社

台数 1台(+予備1台)

乗客定員 35人(ノンステップバス)

## 2 公共交通の現状について

### (1) コミュニティバス(運行の経過について)

実施時期	内容
令和元年10月	<ul style="list-style-type: none"> <li>ぐるっとむこうバス 運行開始 北ルート、南ルートの2系統</li> </ul>
令和2年10月	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート変更(北ルート) 南条公園前経由</li> <li>バス停増設 4箇所            (北:七ノ坪、阪急洛西口駅前、南条公園前 南:上植野浄水場前)</li> <li>北ルート時刻表改正(1時間前にシフト)</li> </ul>
令和3年3月	<ul style="list-style-type: none"> <li>プレミアム乗車券(回数券)販売開始</li> <li>交通系ICカード利用開始(南ルート)</li> </ul>
令和4年5月	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート変更(北ルート) 東山経由 (南ルート)向日台団地前経由</li> <li>バス停増設 4箇所            (北:東山 南:中垣内、東山、向日台団地前 ※「中垣内」の増設に伴い、南ルートの「寺戸」は廃止)</li> </ul>
令和6年4月	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス停増設 1箇所 北:中垣内</li> </ul>

バス停
北ルート
15 ⇒ 20 箇所
南ルート
20 ⇒ 23 箇所

## 2 公共交通の現状について

### (1) コミュニティバス(運行実績について)

#### 運行実績(5か年度ごと)

- 乗客数は、年度ごとに増加してる。

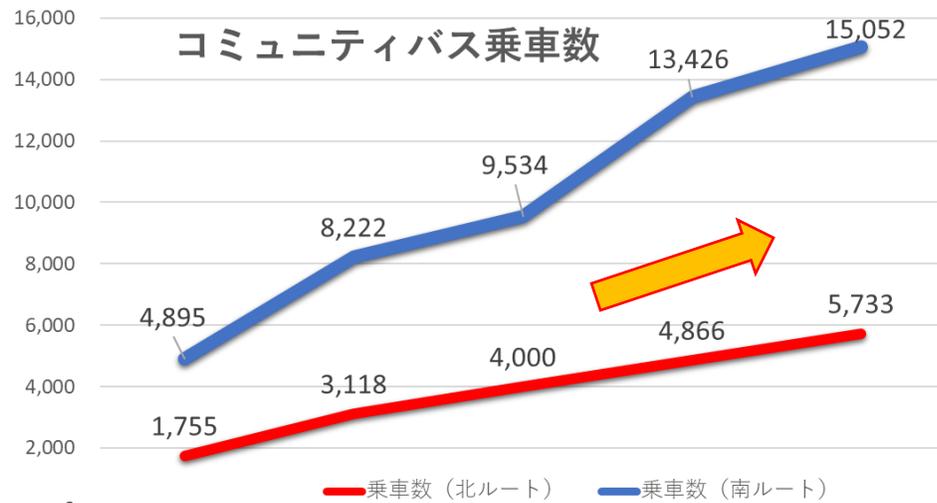
年度	運行 日数 (日)	北ルート (年別)			南ルート (年別)			備考
		乗車数 計(人)	平均 (人/日)	平均 (人/便)	乗車数 計(人)	平均 (人/日)	平均 (人/便)	
令和 元年度	119	1,755	14.7	2.1	4,895	41.1	5.9	令和元年10月運行開始
令和 2年度	243	3,118	12.8	1.8	8,222	33.8	4.8	・新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言(令和2年4月7日)
令和 3年度	242	4,000	16.5	2.4	9,534	39.4	5.6	
令和 4年度	243	4,866	20.0	2.9	13,426	55.3	7.9	
令和 5年度	243	5,733	23.6	3.4	15,052	61.9	8.8	・新型コロナウイルス感染症が5類感染症に移行(令和5年5月8日)
合計	1,090	19,472	17.9	2.6	51,129	46.9	6.7	

※令和元年は運行開始月(10月)からの乗車数

## 2 公共交通の現状について

### (1) コミュニティバス(運行実績について)

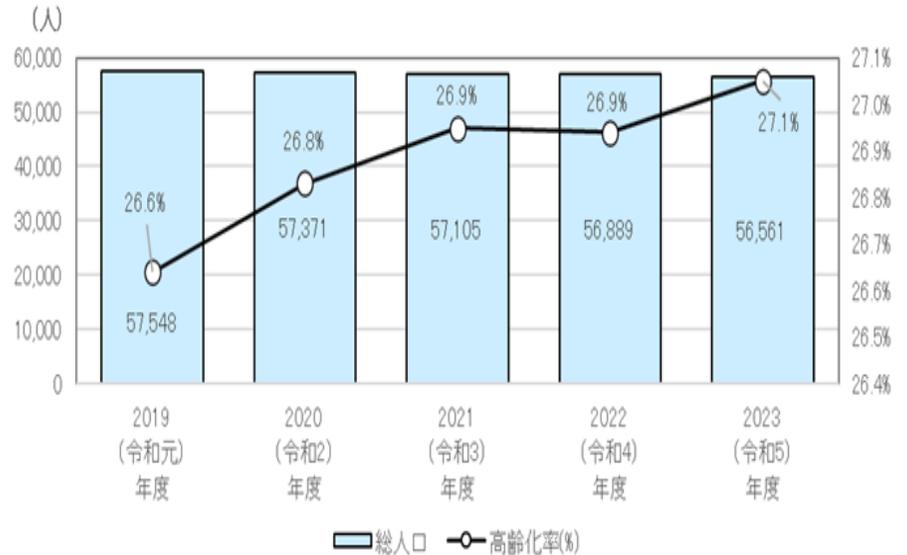
#### 5か年度 乗車数の推移(北ルート、南ルート)



	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年
乗車数 (北ルート)	1,755	3,118	4,000	4,866	5,733
乗車数 (南ルート)	4,895	8,222	9,534	13,426	15,052

※令和元年は運行開始月（10月）からの乗車数

【総人口と高齢化率の推移】



こうふくプラン向日（出典）  
※人口は当該年度10月1日の住民基本台帳人口

## 2 公共交通の現状について

### (1) コミュニティバス(運行実績について)

#### 年間事業費(北・南ルート合計)

	令和5年度	令和4年度	令和3年度	令和2年度
総事業費	18,615,334円	18,687,453円	25,742,947円	27,045,896円
設備・車両購入等費用※1	287,654円	256,669円	7,249,107円	7,588,846円
運行に係る市の補助額 (A)=(B)-(C)	18,327,680円	18,430,784円	18,493,840円	19,457,050円
運行経費(B)	21,826,412円	21,480,837円	20,879,462円	21,499,450円
運賃収入(C)	3,498,732円	3,050,053円	2,385,622円	2,042,400円
ネーミングライツ(D)	180,000円	—	—	—
運行費(市負担額)(E)=(A)-(D)	18,147,680円	18,430,784円	18,493,840円	19,457,050円
乗車人数(a)	20,785人	18,292人	13,534人	11,340人
乗車1人あたり(E)÷(a)	873円/人	1,007円/人	1,366円/人	1,716円/人

※車両購入: 北ルートは令和元年度のみ、南ルートは 北ルート(5,072千円)、南ルート(20,172千円(6,724千円×3ヶ年))

令和元年度から令和3年度の3か年で分割。

※運行経費: 事業者の経常運行に必要な経費

※1 車両・バス停、時刻表印刷及び配布、乗り継ぎ券印刷、回数券印刷の事務費用

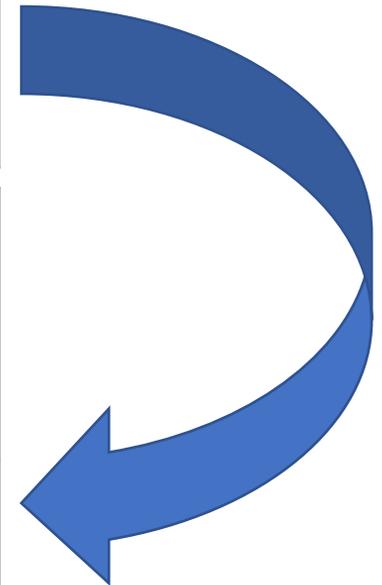
## 2 公共交通の現状について

### (2) 各社の現状

向日市内に係る一般路線バスの運賃改定

	向日市 コミュニティ バス	阪急バス 株式会社	株式会社 ヤサカバス	京阪京都 交通 株式会社
初乗り運賃	200円	170円	160円	170円
初乗り運賃	<b>200円</b>	<b>180円</b> (令和4年6月 1日改定)	<b>190円</b> (令和6年6月 1日改定)	<b>190円</b> (令和6年6 月1日改定)

運賃改定の状況  
(令和元年から令和6年)



# 2 公共交通の現状について

## (2) 各社の現状【阪急バス株式会社】



2024年6月21日  
阪急バス株式会社

### NEWS RELEASE

#### 大阪エリア・兵庫エリアにおける 一般乗合バスの運賃改定について

阪急バス株式会社（本社：大阪府豊中市、社長：三田 和司）は、本日、国土交通省近畿運輸局に、大阪エリア・兵庫エリアにおける一般乗合バス事業の旅客運賃変更の届出を行い、10月1日（火）付で下記のとおり改定いたします。

ご利用のお客様にはご負担をおかけいたしますが、何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。

#### 記

#### 1. 改定理由

弊社では、2023年8月1日付で大阪・兵庫エリアにおける一般乗合バスの上限運賃変更認可を受け、同年9月1日に同エリアで運賃改定を実施いたしました。その際、お客様への影響を考慮し、認可を受けた上限額まで段階を踏んで運賃改定を実施することとし、本年秋に再度改定を実施することについて公表いたしておりました。

弊社の路線バスを取り巻く経営環境は、コロナ禍以前の利用水準まで回復が見込めず、昨年の運賃改定の効果を踏まえてもなお、収入面で厳しい状況にあります。また、深刻化する運転者不足に対応するための待遇改善や、燃料をはじめとした全般的な物価の高騰、更には環境対策としてEVバスの導入など、事業運営に要するコストは増加傾向にあります。

こうした厳しい経営環境のなか、引き続き、公共交通機関として旅客輸送サービスを安定的に提供するためには運賃改定による収支改善が必要であり、何卒ご理解・ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

#### 2. 運賃改定の概要について

##### (1) 実施予定日

2024年10月1日（火）

##### (2) 運賃改定の内容

- ① 旅客運賃の変更・・・《対象》大阪エリア、兵庫エリア
- ② 高齢者専用定期券 ③ 通学学期定期券の変更・・・《対象》京都エリアを含む全エリア

#### ② 高齢者専用定期券（はんきゅうグランドバス 65・70）

※65歳以上のお客様対象の割引率の高い全線定期券です。

単位：円

券種	グランドバス 65		グランドバス 70	
	現行	24年10月	現行	24年10月
1ヶ月	6,800	8,500	6,400	7,200
3ヶ月	14,100	18,500	13,400	15,700
6ヶ月	26,700	35,000	25,400	29,700
1年	51,200	63,100	48,600	53,600

・昨年9月の運賃改定時においては据え置いておりましたが、この度改定いたします。

#### ③ 通学学期定期券（阪急スクールバス）

※券面の表示金額区内であれば乗り放題となる学生用定期券です。

単位：円

現行						24年10月～					
券種	1学期	2学期	2学期	3学期	学年	券種	1学期	2学期	2学期	3学期	学年
	4/1～	9/1～	8/20～	1/1～	4/1～		4/1～	9/1～	8/20～	1/1～	4/1～
	7/31	12/31	12/31	3/31	3/31		7/31	12/31	12/31	3/31	3/31
SP170	21,490	23,070	25,600	16,440	63,200	SP200	24,040	25,800	28,630	18,380	70,700
SP180	22,770	24,460	27,140	17,410	67,000	SP230	27,820	29,860	33,130	21,270	81,800
SP220	22,960	24,830	27,470	17,420	68,600	SP250	30,360	32,590	36,160	23,210	89,300
SP340	29,240	31,630	34,990	22,180	87,400	SP380	33,400	36,120	39,960	25,340	99,800
SP560	38,860	42,110	46,550	29,420	116,600	SP630	42,840	45,990	51,030	32,760	126,000
SPフリー	58,460	63,230	69,950	44,350	174,700	SPフリー	64,260	68,990	76,550	49,140	189,000

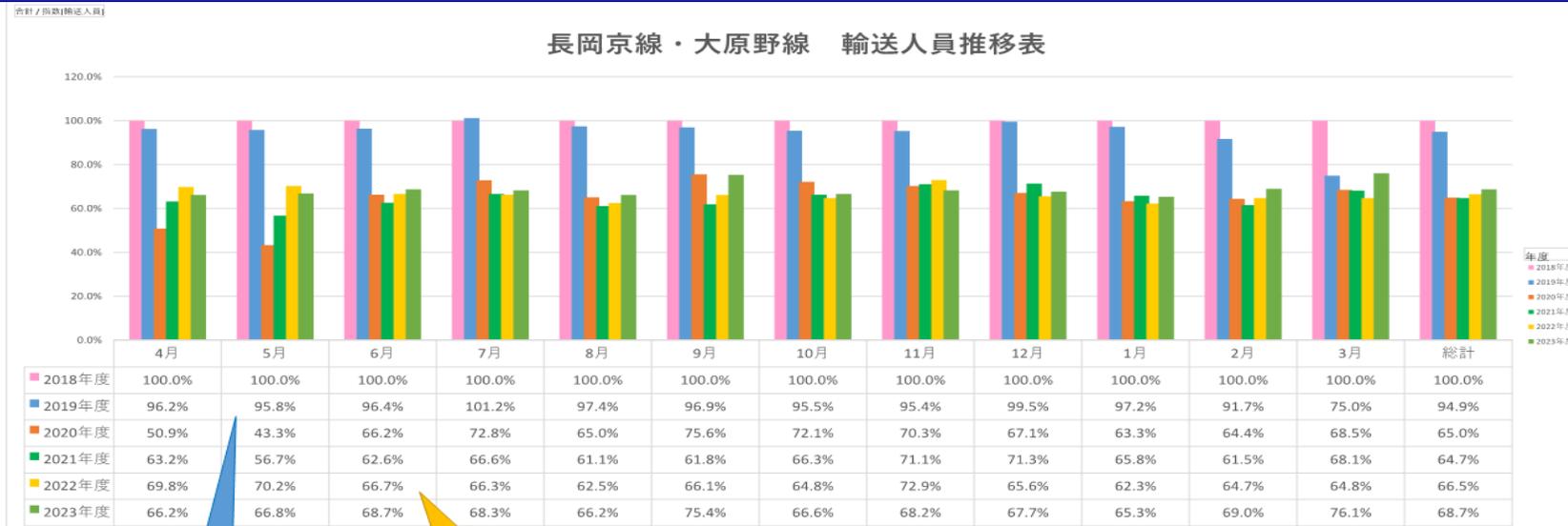
・スクールバス 630 およびフリーについては、割引率を引き上げます。

○ICカード「hanica」のチャージ額に対するプレミア率は、8%で据え置きます。

（阪急バス株式会社提供）

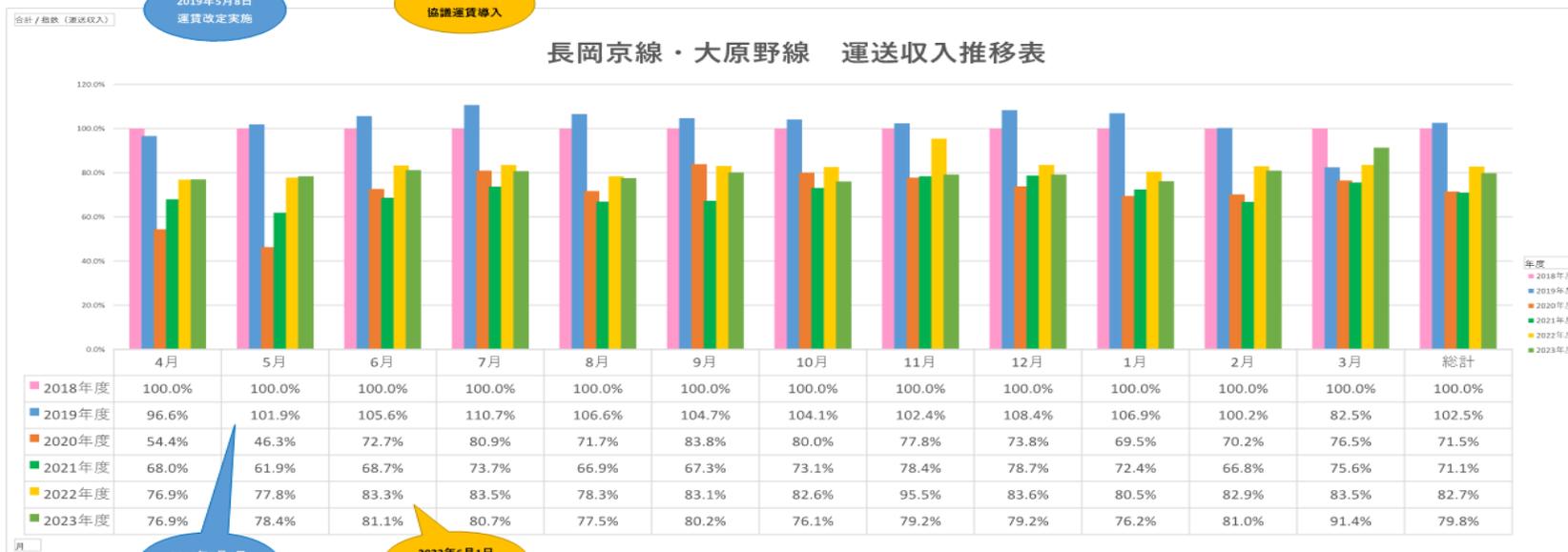
# 2 公共交通の現状について

## (2) 各社の現状【阪急バス株式会社】



2019年5月8日  
運賃改定実施

2022年6月1日  
協議運賃導入



2019年5月8日  
運賃改定実施

2022年6月1日  
協議運賃導入

## 2 公共交通の現状について

### (2) 各社の現状【京都府タクシー協会】

過去3か年の状況（京都市域地区）



(一般社団法人京都府タクシー協会提供)

# 3 公共交通の利用促進について

---

(1)市の取組みについて

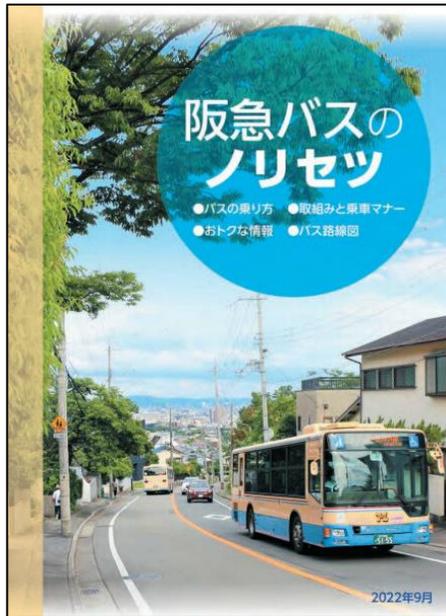
# 3 公共交通の利用促進について

## (1) 市の取組みについて

向日市への転入者に、公共交通の利用案内を配布しています。

### 市役所窓口での案内の配布について

- ・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を配布しています。
  - 市内路線バス、タクシー各社の問合せ先一覧(コールセンター等)
  - 各社の路線図や時刻表等
- ・年間1,500部程度の配布を見込んでいます。  
(参考)令和5年度の転入世帯数 **約1,600世帯**



一人ひとりが自家用車ではなく、公共交通機関を利用することで、交通量が減少し、CO<sub>2</sub>排出量の削減、省エネルギーなど、地球温暖化防止につながります。できるだけ公共交通機関を利用しましょう。

### 向日市内路線バス・タクシー一覧

路線バス	お問い合わせ先
阪急バス株式会社	阪急バス向日出張所 075-921-0160 <a href="https://www.hankyubus.co.jp/">https://www.hankyubus.co.jp/</a>
株式会社ヤサカバス	上烏羽営業センター 075-692-2360 <a href="https://www.yasakabus.com/">https://www.yasakabus.com/</a>
京阪京都交通株式会社	西京営業所 075-382-4888 <a href="https://www.keihankyotokotsu.jp/">https://www.keihankyotokotsu.jp/</a>

コミュニティバス	お問い合わせ先
向日市コミュニティバス「ぐるっとむこうバス」	向日市都市整備部まちづくり推進課 075-874-2942 <a href="https://www.city.muko.kyoto.jp/">https://www.city.muko.kyoto.jp/</a> (検索「ぐるっとむこうバス」)

タクシー	お問い合わせ先
都タクシー株式会社	都タクシーコールセンター 075-661-6611 <a href="https://www.117385.com/">https://www.117385.com/</a>
阪急タクシー株式会社	阪急タクシー配車指令 0570-005-089 (今からお迎え専用ダイヤル) 0570-089-800 (事前予約専用ダイヤル) <a href="http://www.hankyu-taxi.co.jp/">http://www.hankyu-taxi.co.jp/</a>
第二ヤサカ交通株式会社	ヤサカタクシーコールセンター 075-842-1212 <a href="https://www.yasakataxi.jp/">https://www.yasakataxi.jp/</a>
さくらタクシー株式会社	さくらタクシー無線室 075-621-0001

向日市都市整備部まちづくり推進課  
令和5年12月1日現在

### 3 公共交通の利用促進について

#### (1)市の取組みについて (バス停 周辺施設案内)

## ぐるっとむこうバス バス停 周辺施設 (南ルート)



#### 堀内

- 寺戸町事務所

#### 大塚殿前

- 阪急西向日駅
- 鷺冠井公民館
- 国登録有形文化財旧上田家住宅

#### 阪急東向日

- 阪急バス向日出張所  
(プレミアム乗車券販売所)
- 向日市役所東向日別館
- 向日市寺戸公民館
- 市民協働センター「かけはし」

#### 向日市役所前

- 永守重信市民会館
- 図書館
- 文化資料館
- 福祉会館
- 京都向日町競輪場
- 向日町会館

#### 勝山中学校前

- 向陽小学校
- 向日区事務所
- 向日コミュニティセンター

#### 向日市役所前

- 永守重信市民会館
- 図書館
- 文化資料館
- 福祉会館
- 京都向日町競輪場
- 向日町会館

# 3 公共交通の利用促進について

## (1)市の取組みについて

### ■ 「ぐるっとむこうバス」これまでの利用促進策

時期	内容	備考
令和3年3月	プレミアム乗車券(回数券)販売開始 都タクシー、阪急バス営業所で販売	11枚綴り
令和3年3月	ICカード乗車券利用開始	南ルートのみ
令和3年12月	緑化ポスター優秀作品を車内展示	令和4年3月31日まで
令和4年1月	プレミアム乗車券を市役所で販売開始	会計課(本館) 市民課(東向日別館)
令和4年7月・8月 8月 令和5年3月・4月	無料おためし乗車(夏休み) 小学生対象 無料おためし乗車(お盆期間) 大人も対象 無料おためし乗車(春休み) 小学生対象	小学生対象
令和5年7月	停留所ネーミングライツ(4件) フィットネスクラブピノス前/向日回生病院前/ 商工観光振興センター前/向陽苑前	
令和5年7月・8月 12月・1月 令和6年3月・4月	無料おためし乗車(夏休み) 無料おためし乗車(冬休み) 無料おためし乗車(春休み)3/25~4/5	小学生対象
令和6年4月	公共交通の利用案内配布	向日市転入者対象
令和6年4月	停留所ネーミングライツ(副名称1件) 向日市保健センター前 (かなたにデンタルクリニック前)	
令和6年5月	運転免許証自主返納支援事業(乗車割引)	令和6年5月1日~31日
令和6年7月	ぐるっとむこうバス バス停周辺施設案内	市民委員からの提案

## 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 その他

## (1)ライドシェアについて（自家用車活用事業の創設 令和6年3月）

### 背景

- ・地域交通において、人口減少等に伴う需要減や新型コロナの影響により、タクシー・バス等のドライバー不足が深刻化するとともに、急増するインバウンド観光や季節・時間帯等で変動する移動需要に対応するサービス提供の仕組みも不足している状況。
- ・この「担い手」や「移動の足不足」という社会問題に対応するため、「デジタル行財政改革会議 中間とりまとめ」（R5.12.20デジタル行財政改革会議決定）において、現状のタクシー事業では不足している移動の足を、タクシー事業者の管理の下で、地域の自家用車や一般ドライバーを活用することで補う新たな仕組みを創設することとなった。

### 事業概要

タクシー事業者が運送主体となり、タクシーが不足する地域・時期・時間帯において、地域の自家用車・ドライバーを活用し、タクシーが不足する分の運送サービスを提供する事業。

【対象地域】（近畿運輸局管内、R6.6.24時点）

- ・京都市域交通圏
  - 京都市(旧京北町を除く)、向日市、長岡京市、宇治市、八幡市、城陽市、京田辺市、木津川市、乙訓郡、久世郡、綴喜郡、相楽郡
- ・大阪市域交通圏
  - 大阪市、吹田市、豊中市、門真市、東大阪市、八尾市、堺市（旧美原町除く）
- ・神戸市域交通圏
  - 神戸市、尼崎市、西宮市、芦屋市、伊丹市、宝塚市、川西市、明石市、猪名川町

【対象時間帯】（近畿運輸局管内、R6.6.24時点）

- ・京都市域交通圏
  - 月曜日、水曜日、木曜日 16時台～19時台
  - 火曜日～金曜日 0時台～4時台
  - 金曜日、土曜日、日曜日 16時台～翌5時台
- ・大阪市域交通圏
  - 土曜日 0時台～3時台
  - 金曜日、土曜日 16時台～19時台
- ・神戸市域交通圏
  - 水曜日、金曜日 0時台～3時台
  - 金曜日、土曜日 17時台～翌5時台



対象時間帯	国土交通省が指定した曜日・時間帯
運転者	第一種免許でも可（初心運転者期間にあるものを除く）
車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自家用車、タクシー会社が用意する車両いずれも可</li> <li>・乗車定員10人以下</li> <li>・本事業の用に供する車両であることを外部に表示</li> </ul>
運賃	<ul style="list-style-type: none"> <li>・タクシーと同じ運賃、事前確定運賃に準ずること</li> <li>・原則キャッシュレス</li> </ul>

（近畿運輸局京都運輸支局提供）

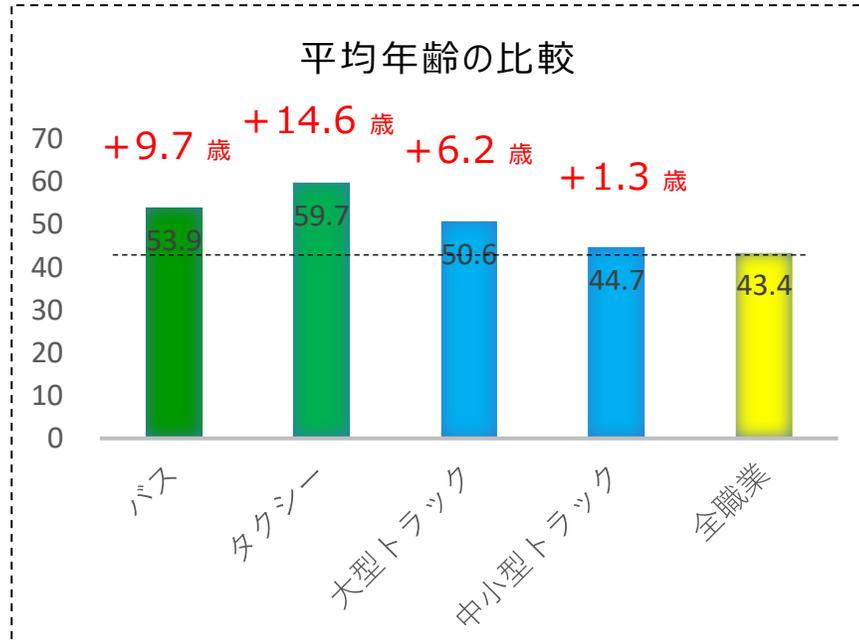
# 4 その他

## (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

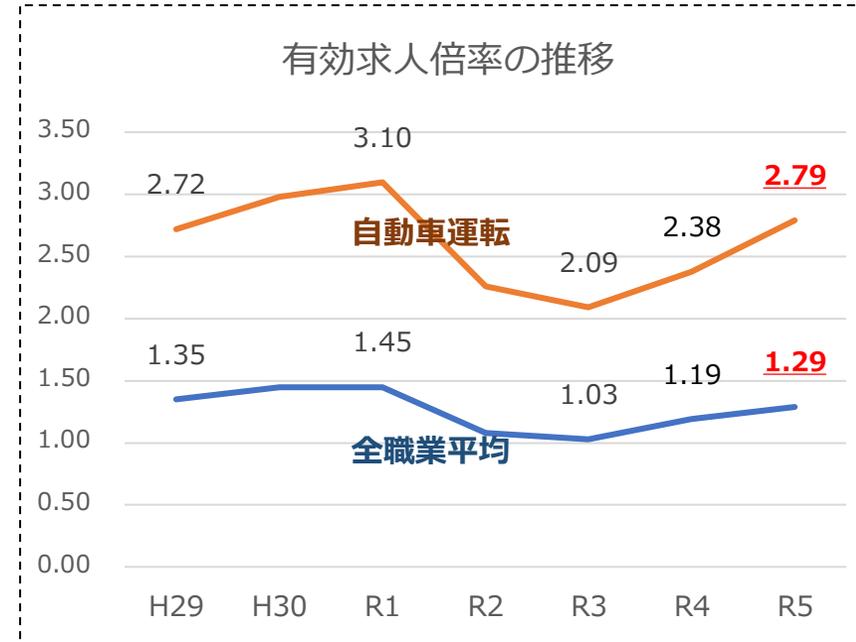
### ドライバー不足の深刻化

- ・バスやタクシー、トラックの運転業務に従事する者の平均年齢は、全職業よりも高くなっており、高年齢化が進んでいる状況。
- ・また、バスやタクシー、トラックなどの「自動車運転」に関する職業の有効求人倍率は、全産業平均の倍程度となっており、人材が不足していると言える。

→このまま担い手を確保できなければ、今のようなサービスを継続することが困難になる。



令和5年賃金構造基本統計調査 (厚生労働省)



一般職業紹介状況 (厚生労働省)

(近畿運輸局京都運輸支局提供)

# 4 その他

## (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

### 働き方改革の推進(2024年問題への対応)

- 2024年(令和6年)4月から自動車運転業務にも「残業時間規制(960時間)」が適用されるとともに、改善基準告示の改正によって拘束時間が減少。

→残業規制・拘束時間の減少 = 運送可能な時間の減少 = **輸送力の減少**

- 輸送力の減少によって、現行ダイヤ・稼働車両数の維持が困難になり、バスにおいては減便・路線廃止、タクシーにおいては供給力不足が発生。

→運転者の増員が必要であり、**人材確保のために待遇改善が急務**

バス運転者の「改善基準告示」が改正されます。令和6年4月より適用予定。1日の拘束時間: 13時間以内(上限15時間、14時間超過は3回家まで可)。1日の休息時間: 連続11時間以上休むことを基本とし、9時間を下回らない。残業時間: 2日平均1日: 9時間以内、4日平均1日: 40時間以内。4時間以内(連続の中間は1日連続10分以上、合計30分以内)。1年の拘束時間: 1年: 281時間(原則: 3,380時間、最大: 3,484時間)。1か月の拘束時間: 原則: 281時間(原則: 3,300時間、最大: 3,400時間)。1日の休息時間: 連続8時間を基本とし、連続9時間を基本とし、連続11時間を基本とする。

タクシー・ハイヤー運転者の「改善基準告示」が改正されます。令和6年4月より適用予定。1日の拘束時間: 13時間以内(上限15時間、14時間超過は3回家まで可)。1日の休息時間: 連続11時間以上休むことを基本とし、9時間を下回らない。残業時間: 2日平均1日: 9時間以内、4日平均1日: 40時間以内。4時間以内(連続の中間は1日連続10分以上、合計30分以内)。1日の拘束時間: 1年: 281時間(原則: 3,380時間、最大: 3,484時間)。1か月の拘束時間: 原則: 281時間(原則: 3,300時間、最大: 3,400時間)。1日の休息時間: 連続8時間を基本とし、連続9時間を基本とし、連続11時間を基本とする。

タクシー・ハイヤー運転者の「改善基準告示」が改正されます。令和6年4月より適用予定。1日の拘束時間: 13時間以内(上限15時間、14時間超過は3回家まで可)。1日の休息時間: 連続11時間以上休むことを基本とし、9時間を下回らない。残業時間: 2日平均1日: 9時間以内、4日平均1日: 40時間以内。4時間以内(連続の中間は1日連続10分以上、合計30分以内)。1日の拘束時間: 1年: 281時間(原則: 3,380時間、最大: 3,484時間)。1か月の拘束時間: 原則: 281時間(原則: 3,300時間、最大: 3,400時間)。1日の休息時間: 連続8時間を基本とし、連続9時間を基本とし、連続11時間を基本とする。

タクシー・ハイヤー運転者の「改善基準告示」が改正されます。令和6年4月より適用予定。1日の拘束時間: 13時間以内(上限15時間、14時間超過は3回家まで可)。1日の休息時間: 連続11時間以上休むことを基本とし、9時間を下回らない。残業時間: 2日平均1日: 9時間以内、4日平均1日: 40時間以内。4時間以内(連続の中間は1日連続10分以上、合計30分以内)。1日の拘束時間: 1年: 281時間(原則: 3,380時間、最大: 3,484時間)。1か月の拘束時間: 原則: 281時間(原則: 3,300時間、最大: 3,400時間)。1日の休息時間: 連続8時間を基本とし、連続9時間を基本とし、連続11時間を基本とする。



何もしなければ公共交通の維持が困難に！

# 4 その他

## (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

### 旅客運送事業者の人材確保支援

### 地域公共交通確保維持改善事業

(バス・タクシー等公共交通事業者の人手不足対策)

#### 支援の目的

- 現在、地域の足のニーズを満たすための人材に加えて、外国人旅行者の移動ニーズに対応する人材が必要とされている状況。
- 事業者の経営基盤を安定させ、移動手段を提供する体制を整えるために、ドライバーの採用を緊急的に行う必要がある。

#### 支援内容

旅客運送事業者等が人材確保のために行う以下の取組について支援

- ・バス事業者、タクシー事業者等が行う人材確保セミナー、PR資料の作成等の広報業務
- ・バス事業者、タクシー事業者等が行う二種免許取得費用の負担

<補助対象事業者>

バス事業者、タクシー事業者 等

<補助率>

1 / 2

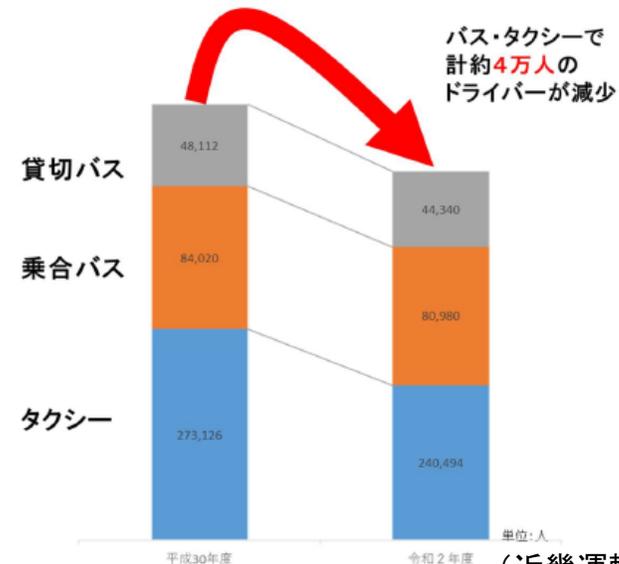
<補助対象経費>

- ・人材確保セミナーの開催経費
- ・PR資料の作成等の広報業務に関する経費
- ・二種免許取得に関する経費 等

【参考】

二種免許取得にかかる教習費用 (一人あたり)

- ・バス 約50万円 (大型二種)
- ・タクシー 約30万円 (普通二種)



# 4 その他

## (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

### 京都運輸支局にてバス運転手魅力発信イベントを開催

### バス運転手魅力発信イベント

### 『バスええやん！バスどらフェス in 京都』開催概要（2024.1.21）

- 1月21日（日）、京都運輸支局構内でバス運転手魅力発信イベント「**バスええやん！バスどらフェス in 京都**」を開催した。
- 本イベントは、担い手の確保が喫緊の課題となっているバス業界において、**バス運転手が職業の選択肢の一つとなるよう、勤務実態や魅力を発信**することを目的し、**京都運輸支局も京都芸術大学と連携し、企画・提案・運営で全面協力**。
- 会場には、**約200名が来場**し、盛況を博した。参加者からは、「ドライバーによる座談会などを通して、現場の生の声を聞ける良い機会だった」などの声があるとともに、就職案内においても参加者とバス事業者の雇用条件がマッチし、改めて個別面談に至る相談があった。
- 撮影したイベントの一部（座談会・バス運転技術の披露）を編集し、**動画配信を予定**。



参加者にノベルティとして「バスどら焼き」を進呈

#### 【イベント内容】

1. バスドライバー・採用担当などによる座談会
2. 安全運転訓練車の見学
3. 乗車体験＋バス運転技術の披露
4. 車両展示
5. 京都府下のバス会社による合同就職案内
6. ドライブシミュレーター体験

### 京都運輸支局・京都芸術大学の連携協定について

- ・人材不足などの自動車関係業界が抱える課題解決に向けて、京都芸術大学が行っている芸術教育によって培われた力をこの課題解決の一助とすべく、京都運輸支局と京都芸術大学が連携協定を締結。
- ・その連携プロジェクトの第1段として、本イベントに企画・提案等で協力。



京都芸術大学がポスターデザインを作成

『バスええやん！バスどらフェス in 京都』の開催  
日時 令和6年1月21日（日）  
主催 京都府バス協会  
後援 京都府・京都市

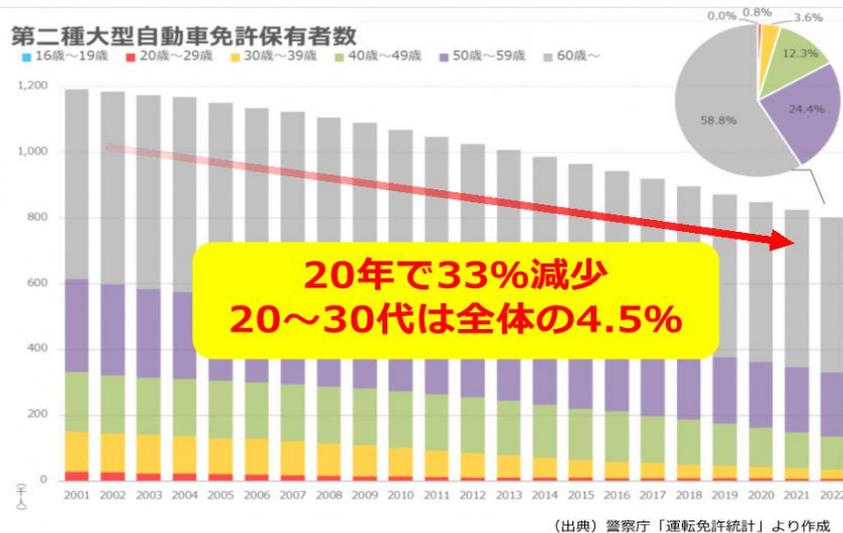
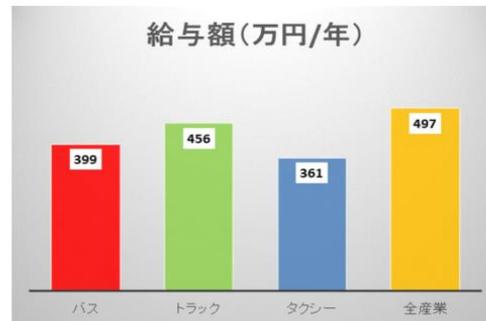
（近畿運輸局京都運輸支局提供）

# 4 その他

## (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

### ■全国のバス事業における労働力不足

- 全産業と比べ、**労働時間が長く、年間所得額も低い**ため、就業を敬遠。
- 第二種大型自動車運転**免許保有者が減少**。



# 4 その他

## (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

### ■ 阪急バスの運転士数の推移・採用状況

#### 運転士数の推移



#### 採用状況



#### ■ 今後の見通し

- ・ 定年退職者が加速度的に増加  
今後10年で700人以上が定年退職を迎える（平均して毎年70人以上）
- 現状の労働力を維持するには定年退職者を補充する新規採用が必要
- 2024年適用予定の働き方改革への対応では必要な運転士数が増加

運転士数にあわせた輸送量になってしまうことを懸念している。➡現実味を帯びてきた

#### ■ 人材確保の施策

- ・ 運転免許取得支援制度  
2015年導入 実績158人（2023年12月現在）
- ・ 採用率アップ  
教育期間・カリキュラムを充実
- ・ 労働条件の向上  
2019年4月 契約社員運転士制度の廃止  
2019年7月 阪急田園バスの吸収合併
- 安定的な人材確保と柔軟な人材配置
- 採用コストと人件費の高騰

人材確保の施策に反し、コロナ禍において給料を下げている。➡直ちに待遇改善が必要

# 4 その他

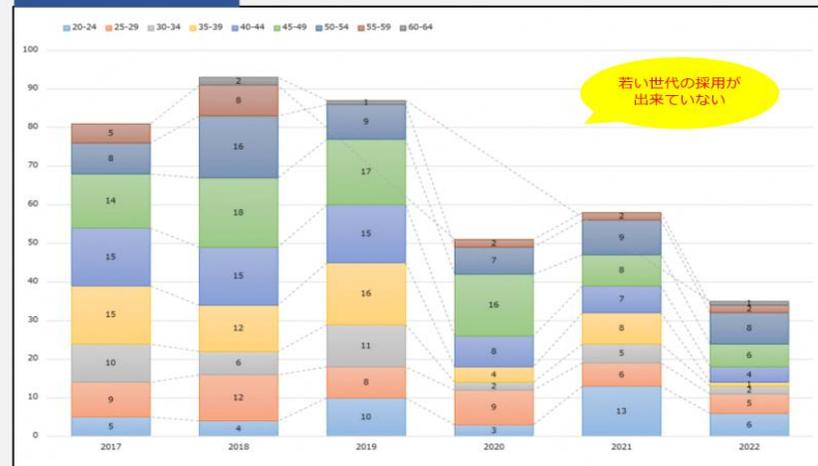
## (2)働き方改革に係る公共交通を取り巻く環境の変化について

### ■ 阪急バスの運転士数の推移・採用状況（参考）

採用者の免許保有状況



採用者の年齢構成



定年退職者数（推計）



再雇用率



# 4 その他

## (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】

### 阪急バス80系統の路線図

