

令和7年度 向日市地域公共交通会議（第1回）

会 議 次 第

日 時 令和7年8月4日（月）
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 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 法改正と交通事業者からの報告

- （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）京都市域交通圏のタクシー運賃の改定について
- （4）阪急バス 大原野線66系統及びグランドパス65の廃止について
- （5）ヤサカバスダイヤ改定について

3 敬老乗車証について

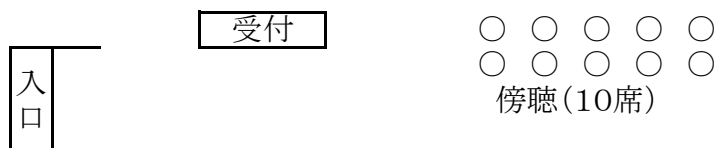
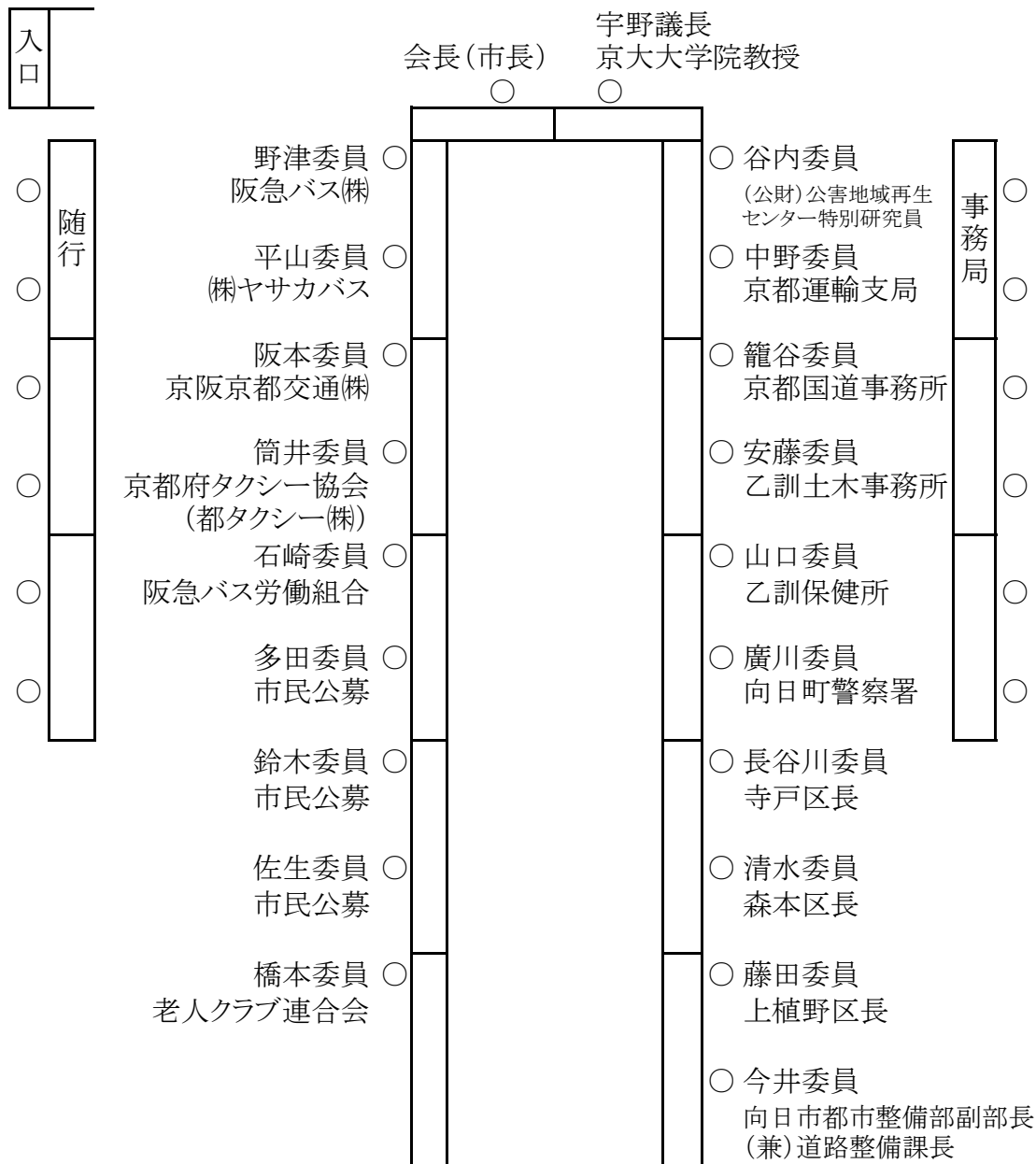
4 その他

- （1）JR向日町駅西口駅前広場の工事について

向日市地域公共交通会議 委員名簿

	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			長谷川 幸晴	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 都市社会工学専攻 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	籠谷 建太郎	京都国道事務所 事業対策官
19		府	安藤 浩道	京都府乙訓土木事務所 技術次長
20			山口 憲二郎	京都府乙訓保健所 次長
21		府警	廣川 剛	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 副部長（兼）道路整備課長

令和7年度 向日市地域公共交通会議(第1回) 座席表





令和7年度 地域公共交通会議(第1回)

令和7年8月4日(月) 午後1時30分~
永守重信市民会館 2階 第2会議室



次 第

1 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 法改正と交通事業者からの報告

- (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) 京都市域交通圏のタクシー運賃の改定について
- (4) 阪急バス 大原野線 6 6 系統及びグランドパス 6 5 の廃止について
- (5) ヤサカバスダイヤ改定について

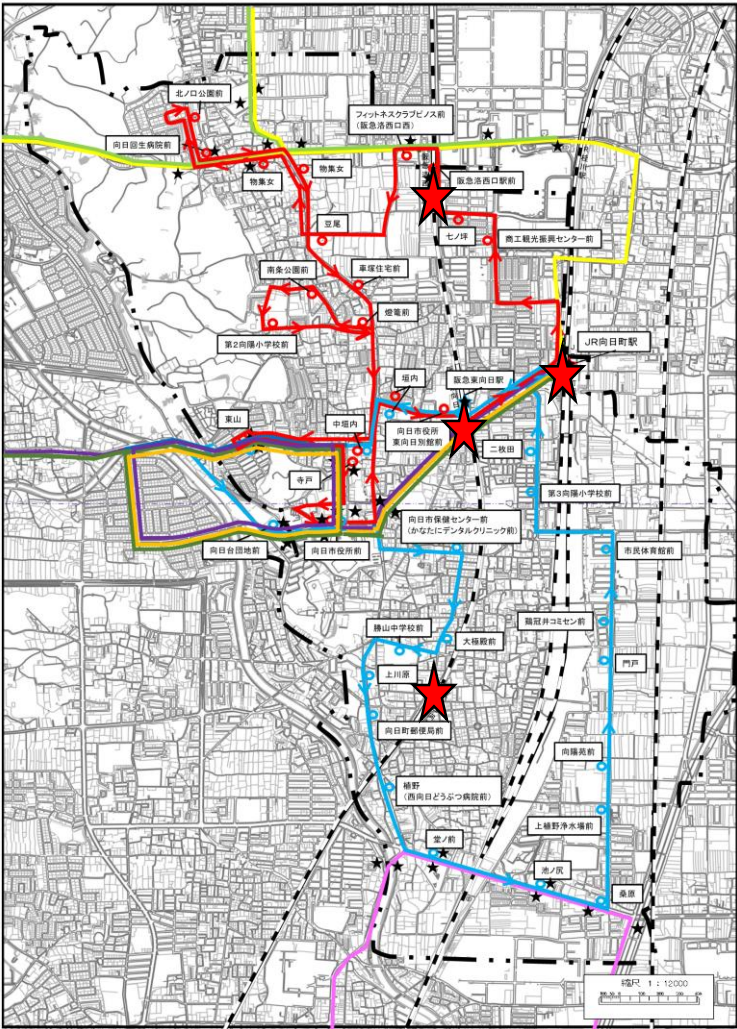
3 敬老乗車証について

4 その他

- (1) J R 向日町駅西口駅前広場の工事について

1 公共交通の現状について

(向日地域の公共交通)



(令和7年4月1日～)

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 63系統	
阪急バス 64系統	
阪急バス 66系統	
阪急バス 1,3,49系統	
ヤサカバス	
京阪京都交通	
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	228台 R7.4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	

1 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		
	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
	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)

1 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(6か年度ごと)

- ・全体の乗客数は、毎年増加している。

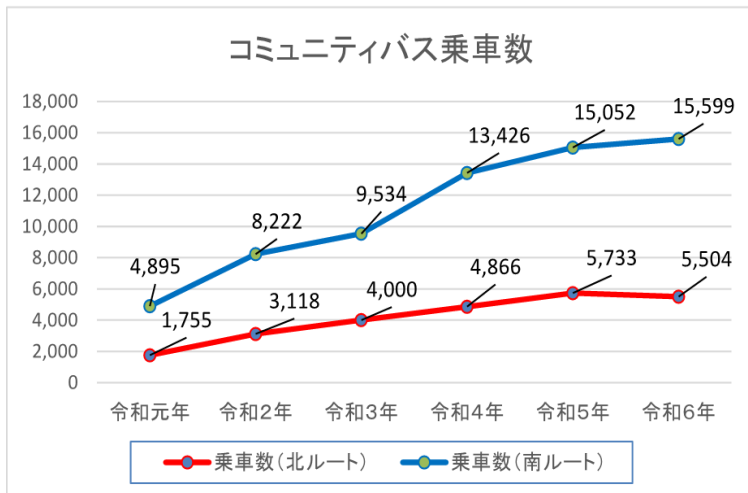
年度	運行 日数 (日)	北ルート (年別)			南ルート (年別)		
		乗車数 計 (人)	平均 (人/日)	平均 (人/便)	乗車数 計 (人)	平均 (人/日)	平均 (人/便)
令和 元年度	119	1,755	14.7	2.1	4,895	41.1	5.9
令和 2 年度	243	3,118	12.8	1.8	8,222	33.8	4.8
令和 3 年度	242	4,000	16.5	2.4	9,534	39.4	5.6
令和 4 年度	243	4,866	20.0	2.9	13,426	55.3	7.9
令和 5 年度	243	5,733	23.6	3.4	15,052	61.9	8.8
令和 6 年度	243	5,504	22.7	3.2	15,599	64.2	9.2
合計	1,333	24,976	18.7	2.7	66,728	50.1	7.2

※令和元年は運行開始月(10月)からの乗車数

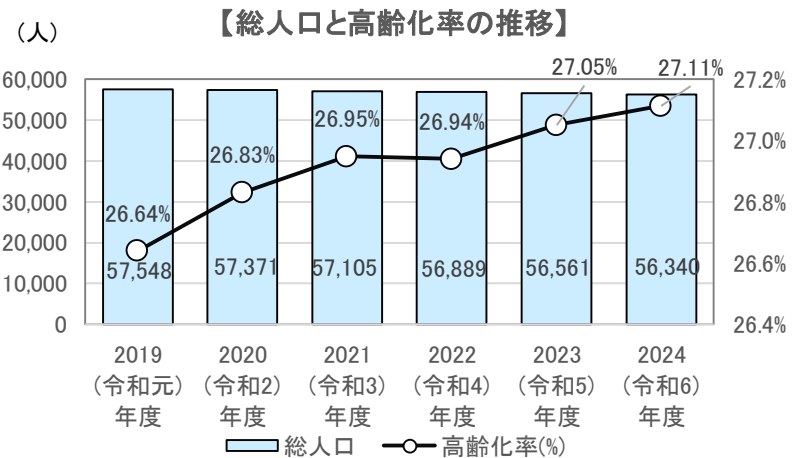
1 公共交通の現状について

(1)コミュニティバス(運行実績について)

乗車数の推移(北ルート、南ルート)



※令和元年は運行開始月(10月)からの乗車数



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

1 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6年度	令和5年度	令和4年度	令和3年度
総事業費	19,932,116円	18,615,334円	18,687,453円	25,742,947円
設備・車両購入等費用※1	399,296円	287,654円	256,669円	7,249,107円
運行に係る市の補助額 (A)=(B)-(C)	19,532,820円	18,327,680円	18,430,784円	18,493,840円
運行経費(B)	23,170,686円	21,826,412円	21,480,837円	20,879,462円
運賃収入(C)	3,637,866円	3,498,732円	3,050,053円	2,385,622円
ネーミングライツ(D)	270,000円	180,000円	—	—
運行費(市負担額)(E)=(A)-(D)	19,262,820円	18,147,680円	18,430,784円	18,493,840円
乗車人数(a)	21,103人	20,785人	18,292人	13,534人
乗車1人あたり(E)÷(a)	912円/人	873円/人	1,007円/人	1,366円/人

※車両購入: 北ルートは令和元年度のみ、南ルートは
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

北ルート (5,072千円)、南ルート (20,172千円 (6,724千円×3ヶ年))

※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

1 公共交通の現状について

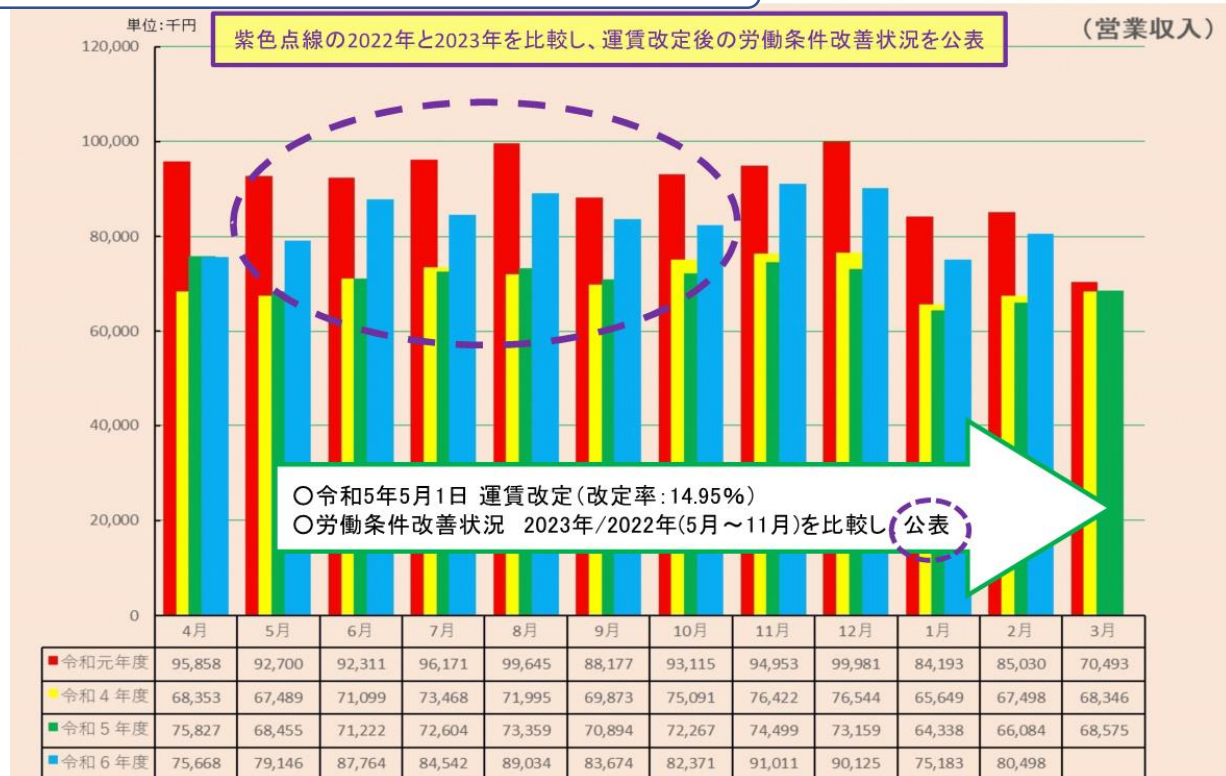
(2) 各社の現状【阪急バス株式会社】



1 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)

2 法改正と交通事業者からの報告

- (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) 京都市域交通圏のタクシー運賃の改定について
- (4) 阪急バス 大原野線66系統の廃止について及びグランドパス65の廃止について
- (5) ヤサカバスダイヤ改定について

2 法改正と交通事業者からの報告

(1)ライドシェアについて【京都運輸支局】

道路運送法第78条

自家用自動車を使用した有償運送としては、従前より道路運送法第78条第2号に基づく「自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送／福祉有償運送）」がありましたが、地域交通の「担い手」や「移動の足不足」といった深刻な社会問題に対応するため、「デジタル行財政改革 中間とりまとめ」（令和5年12月20日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が決定されました。

（道路運送法）

第七十八条 自家用自動車（事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。）は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

一 災害のため緊急を要するとき。

二 市町村（特別区を含む。）、特定非営利活動促進法（平成十年法律第七号）第二条第二項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、**次条の規定により地域住民又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送（以下「自家用有償旅客運送」という。）を行うとき。**

三 **公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。**

自家用有償旅客運送 （道路運送法第78条第2号）

- ◆ **地方公共団体**の主宰する「地域公共交通会議」等で、関係者間で協議が調った場合に導入。
- ◆ **市町村、NPO法人等**が実施。（タクシー事業者も実施に協力可能）
- ◆ **交通空白地有償運送は乗車定員規定なし**。福祉有償運送は乗車定員10人以下。

公共ライドシェア

自家用車活用事業 （道路運送法第78条第3号）

NEW !

- ◆ **国土交通省が指定**する、『タクシーが不足する地域、時期及び時間帯』で導入。
- ◆ **法人タクシー事業者**（一般乗用旅客自動車運送事業の許可を受けている者）が地域の自家用車や一般ドライバーを活用して実施。
- ◆ 乗車定員**10人以下**。

日本版ライドシェア

（近畿運輸局京都運輸支局提供）

2 法改正と交通事業者からの報告

(1)ライドシェアについて（公共ライドシェア）【京都運輸支局】

自家用有償旅客運送（道路運送法第78条第2号関係）

自家用有償旅客運送は、道路運送法に基づき、地域住民等の生活に必要な旅客輸送を確保するため、**一般旅客自動車運送事業者によることが困難であり、地域の関係者が必要であるとして協議が調った場合に**、一定の要件を満たした市町村や特定非営利活動法人等による**自家用自動車を使用した有償（※）旅客運送**を登録制度の下で可能とし、輸送の安全及び旅客の利便の確保を図ること等を目的とするものです。

（※）実費の範囲内であり、営利とは認められない範囲。

○実費の範囲

区域を定めて行う自家用有償旅客運送の対価は、近隣のタクシー運賃の約8割を目安とすることとされている。

- ・旅客の運送に要する燃料費や人件費等の実費の範囲内であると認められること。
- ・合理的な方法により定められ、かつ、旅客にとって明確であること。

自家用有償旅客運送の種類

交通空白地有償運送

（住民等のための「自家用有償旅客運送」）

バス・タクシー事業者のサービス提供が困難な地域において、**地域住民、観光旅客その他の来訪者**の運送を行うもの

- 「路線」又は「区域」を設定
- 乗車定員規定なし



福祉有償運送

（身体障害者等のための「自家用有償旅客運送」）

タクシーその他の公共交通機関を利用することが困難な身体障害者等であって、市町村に会員登録を行った者等の輸送を行うもの

- 原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送サービス（「区域」を設定）
- 乗車定員11人未満



（近畿運輸局京都運輸支局提供）

2 法改正と交通事業者からの報告

(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）【京都運輸支局】

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

事業イメージ



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	・自家用車、タクシー会社が用意する車両いずれも可 ・乗車定員10人以下 ・本事業の用に供する車両であることを外部に表示
運賃	・タクシーと同じ運賃、事前確定運賃に準ずること ・原則キャッシュレス

（近畿運輸局京都運輸支局提供）

2 法改正と交通事業者からの報告

(1)ライドシェアについて【京都府タクシー協会】

① デジタル行財政改革中間とりまとめ

○政府のデジタル行財政改革会議(議長:岸田総理)における中間とりまとめ
(令和5年12月20日付け)

○この中で、「現状のタクシー事業では不足している移動の足を、地域の自家用車や一般ドライバーを活かしたライドシェアにより補うこととし、すみやかにタクシー事業者の運行管理の下での新たな仕組みを創設する。」とされた。

② 自家用車活用事業の創設(国土交通省)

○地域交通の担い手や「移動の足」の不足といった課題について、新たな運送サービスについて、「自家用車活用事業」として創設された。(実施は令和6年4月以降)

○道路運送法78条3号の自家用有償運送制度で、具体的には、タクシー事業者が運行管理・整備管理を担い安全・安心を担保した上で、普通免許のドライバーを雇用、そのドライバーの自家用車やタクシー遊休車両を活用した形で運行が可能となります。

③ 京クルー(日本版ライドシェア)の概要

- 京クルーは、観光地である京都ならではの**タクシー不足解消に向けた取り組みの一つ**になります。
- 国土交通省が創設された新たな仕組みを活用したもので、不足する地域や時間帯の公表を受け、**道路運送法78条3号の自家用有償運送を活用した「日本版ライドシェア」**を指します。
- 具体的には、**タクシー事業者が運行管理・整備管理を担い安全・安心を担保**した上で、**普通免許のドライバーを雇用**、そのドライバーの自家用車やタクシー遊休車両を活用した事業になります。



車体表示



運行に向けた記者会見(R6.3)



京クルー運行開始セレモニー(R6.4)



京都市役所 市庁舎前広場

④ 運行事業者及びタクシーとの相違点

【許可事業者】: R7.6.20 時点: 21社 **※主に、以下の内容がタクシーと異なる**

- ① ドライバーは普通免許(一種)でも運転が可能、車両は自家用車両(白ナンバー)でも可能
- ② 運行する時間帯 * 月・水・木の 16時台~19時台 * 火~金の 0時台~4時台 * 金・土・日の 16時台~翌5時台
- ③ 事業者指定の配車アプリからの配車のみ
- ④ 支払いは配車アプリ内のみで実施
- ⑤ 運賃はタクシーと同等(事前確定運賃と同様の計算方法により算出し、迎車料金も含めて運行事業者の認可運賃と合わせる)

⑤ 実績

○京都市域: 許可 21事業者、ドライバー 431人、稼働台数 7,197台、運行回数 46,429回、
(R7.6.1 時点 国交省HP: https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr3_000051.html)
※A事業者: 使用車両(最大)38両、ドライバー29名、1時間あたり(1.7回、3,500円)、
車両貸出し、R6.7.19から持ち込み車両開始(自家用車) * R7.2.26 時点

(一般社団法人京都府タクシー協会提供)

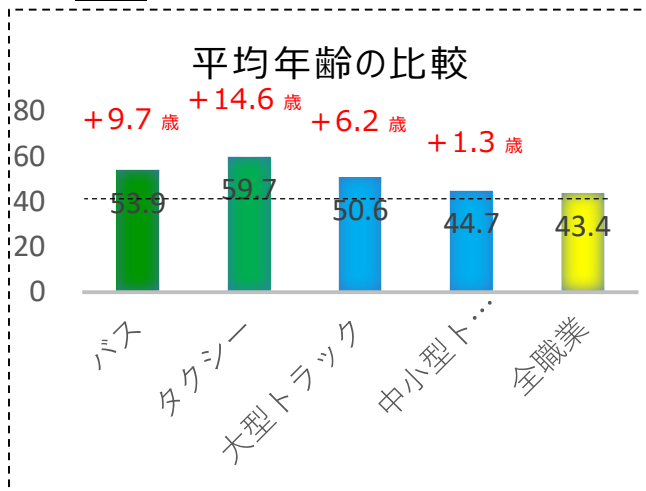
2 法改正と交通事業者からの報告

(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】

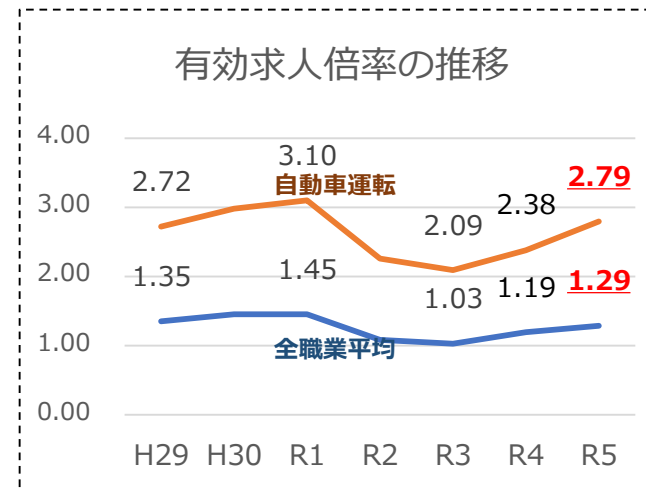
ドライバー不足の深刻化

- ・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)

2 法改正と交通事業者からの報告

(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】

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**



何もしなければ公共交通の維持が困難に！

(近畿運輸局京都運輸支局提供)

2 法改正と交通事業者からの報告

(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】

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

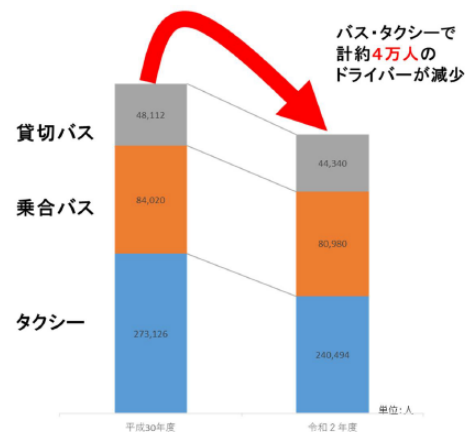
<補助対象経費>

- ・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）



(近畿運輸局京都運輸支局提供)

2 法改正と交通事業者からの報告

(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】

京都運輸支局にてバス運転手魅力発信イベントを開催

○昨年1月に引き続き、12月15日（日）に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」の2回目を開催した。

○本イベントは、運転手不足を原因としてバス路線の減便や休廃止が実施されるなど、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、京都運輸支局が企画・提案・運営で全面協力。

○バス車内、駅前サイネージ、ラジオ、自治体HPなど、開催に向けて積極的にPR。

○会場には、**約250名程度が来場**し、盛況を博した。参加者からは、「ドライバーやバス会社から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、**各会社のブースに10～15名程度の相談**があった。



【バスええやん！バスどらフェスin 京都】 2回目

- ・日 時：令和6年12月15日（日） 10時～16時
- ・主 催：一般社団法人 京都府バス協会
- ・後 援：京都運輸支局（協力）・京都府・京都市
- ・イベント内容
 - 合同就職案内
 - バスドライバーによる座談会
 - EVバス試乗会
 - 安全運転訓練車の見学
 - ドライブシミュレーター体験
 - バス車両の展示
 - ミニバスツアー（京都市交通局 自動車整備工場）
 - 映画「つぎとまります」試写会



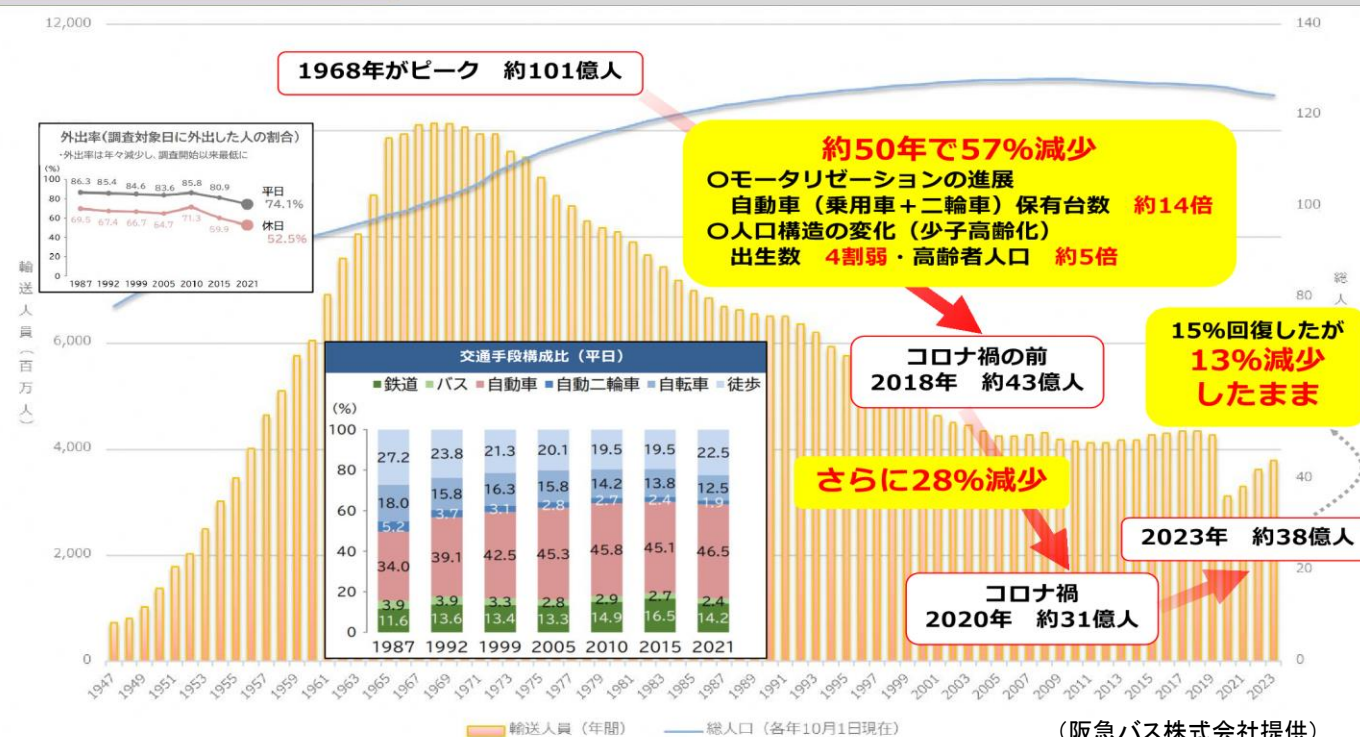
（近畿運輸局京都運輸支局提供）

2 法改正と交通事業者からの報告

(2) 公共交通を取り巻く環境の変化について【阪急バス株式会社】

■ 全国の乗合バス輸送人員

輸送人員と人口の推移

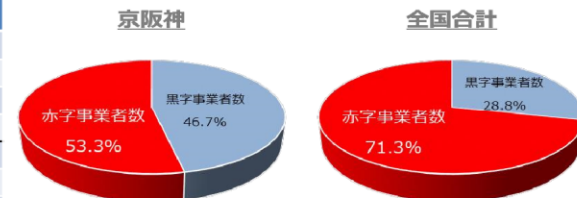


2 法改正と交通事業者からの報告

(2) 公共交通を取り巻く環境の変化について【阪急バス株式会社】

■ 全国の乗合バス事業の経営状況

2018年度 単位：百万円	京阪神 (民営)	京阪神 (公営)	京浜 (民営)	京浜 (公営)	その他	全国合計
収入	64,155	36,525	100,041	68,757	466,168	735,646
支出	61,290	36,026	91,505	69,754	515,086	773,661
損益	2,865	499	8,536	▲ 997	▲ 48,918	▲ 38,015
経常収支率	104.7%	101.4%	109.3%	98.6%	90.5%	95.1%
黒字事業者数	6	1	13	0	49	69
赤字事業者数	5	3	1	3	159	171
合計	11	4	14	3	208	240



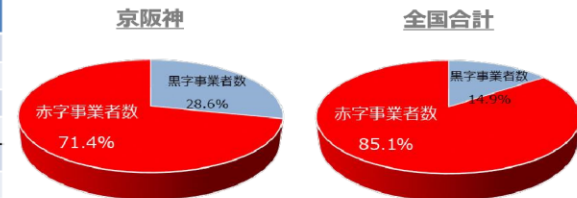
コロナ禍 の前

コロナ禍の前から赤字事業者が多かった。
特に住民サービスの要素を強く含む公営交通はほとんどが赤字であった。

コロナ禍

コロナ禍後期においても赤字事業者が増加したままである。
全国合計では約920億円の赤字となっている。
(収支率87.3%とは100円の費用で87.3円の収入しか得られない状況)

2022年度 単位：百万円	京阪神 (民営)	京阪神 (公営)	京浜 (民営)	京浜 (公営)	その他	全国合計
収入	55,889	32,360	89,820	65,041	388,910	632,020
支出	57,280	36,941	85,096	69,756	474,661	723,734
損益	▲ 1,391	▲ 4,581	4,724	▲ 4,715	▲ 85,751	▲ 91,714
経常収支率	97.6%	87.6%	105.6%	93.2%	81.9%	87.3%
黒字事業者数	4	0	10	0	20	34
赤字事業者数	6	4	4	3	159	194
合計	10	4	14	3	179	228



(阪急バス株式会社提供)

2 法改正と交通事業者からの報告

(3) 京都市域交通圏のタクシー運賃の改定について【京都運輸支局】

国土交通省近畿運輸局

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

問い合わせ先

(所属) 自動車交通部 旅客第二課

(担当) 荻野・間藤

(電話) 06-6949-6446

令和7年7月7日

京都市域地区のタクシー運賃改定について

令和7年1月から2月までに提出されておりました、京都市域地区におけるタクシー運賃改定要請について審査した結果、査定結果に基づく改定後の運賃を本日付けで公示しましたのでお知らせします。

1. 改定の概要

(1) 増収率：8.72%

(2) 新運賃の内容（別添1のとおり）※普通車上限運賃を抜粋

車種区分	改定運賃（上限運賃）				現行運賃（上限運賃）			
	初 乗		加 算		初 乗		加 算	
普通車	0.9km	500 円	255m	100 円	1.0km	500 円	279m	100 円

(3) 収支実績及び推定収支（別添2のとおり）

(4) 新運賃の実施日：令和7年8月6日（水）

(5) 査定の考え方

今回の運賃改定要請については、運転者の労働条件の改善が主要な理由のひとつとしてあげられていることを踏まえ、タクシーサービスの質を維持するためには運転者の労働条件について一定の水準を確保することが必要であることを勘案し、実績における運送収入に対する運転者人件費の割合を維持した上で、健全な経営が成立する水準の運賃を設定するという考え方に基づき査定を行ったところです。

このため、今回の運賃改定実施により、運転者の労働条件の改善が適切に図られるよう、京都府タクシー協会に対して、「適切に運転者の労働条件の改善措置を講ずること。」「運転者の労働条件改善についての考え方を利用者に対して積極的に表明するとともに、運転者の労働条件の改善状況及び講じた措置等を自主的に公表すること。」について指導をすることとしています。

2 法改正と交通事業者からの報告

(3) 京都市域交通圏のタクシー運賃の改定について【京都府タクシー協会】

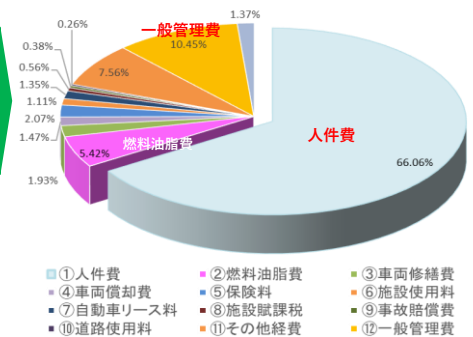
京都市域地区【令和5年5月1日から現行運賃】

- ①平成26年4月1日 改定率:9.9%(消費税転嫁を含む)
- ②平成30年4月1日 改定率:8.17%
 - 中型車・小型車の普通車統合(車種区分の変更)
 - ちょい乗りタクシー(初乗り距離1.7km→1.2km)
 - ※普通車上限運賃 初乗運賃 1.2km→450円、加算運賃 255m→80円
- ③令和元年10月1日 消費税率転嫁
 - ※普通車上限運賃 初乗運賃 1.2km→460円、加算運賃 252m→80円
- ④令和5年5月1日 改定率:14.95%
 - ※普通車上限運賃 初乗運賃 1.0km→500円、加算運賃 279m→100円
- ⑤令和7年1月に運賃改定申請、2月6日に近畿運輸局で「運賃改定が必要と判断」
 - 【運輸局プレス】運賃変更申請の概要(普通車距離制運賃抜粋)
 - (1) 初乗距離 0.9km ~ 1.0km(現行 1.0km)
 - (2) 初乗運賃 500円 ~ 560円(現行上限 500円)
 - (3) 改定率 2.0% ~ 19.4%(平均改定率 10.1%)
- ⑥公定幅運賃の公示(運賃改定の30日前)【近畿運輸局公示】
 - 事業者は公示された公定幅運賃の中から選択し近畿運輸局に届出
- ⑦新運賃の実施日:令和7年8月6日

京都市域地区 会員事業者の損益計算書(52社)

業種	項目	金額(円)	
		令和5年度	令和4年度
営業収益	運送収入	36,844,409	36,844,409
	その他	67,370	67,370
	計	36,911,780	36,911,780
	運送雑収入	1,206,264	1,206,264
	計	38,118,044	38,118,044
営業費用	人件費	26,151,577	26,151,577
	燃料油費	763,157	763,157
	修繕費	67,120	67,120
	保険料	1,205,922	1,205,922
	その他	105,856	105,856
	計	2,144,055	2,144,055
	事業用自動車減価償却費	702,279	702,279
	事業用自動車その他	59,680	59,680
	計	762,183	762,183
	減価償却費	382,732	382,732
営業外収益	その他	219,925	219,925
	計	582,657	582,657
営業外費用	保険料	819,374	819,374
	施設使用料	448,441	448,441
	自動車リース料	538,023	538,023
	施設管理費	223,400	223,400
	事故賠償費	149,359	149,359
	道路使用料	104,164	104,164
	その他	2,993,329	2,993,329
	計	34,912,589	34,912,589
	人件費	1,964,514	1,964,514
	その他	2,233,530	2,233,530
営業外損益	計	4,138,104	4,138,104
	営業外収益	39,050,699	39,050,699
	営業外費用	932,622	932,622
	計	219,185	219,185
営業外収益	その他	1,277,582	1,277,582
	計	1,496,770	1,496,770
営業外費用	その他	388,726	388,726
	計	543,640	543,640
営業外損益	計	953,130	953,130
	営業外収益	20,517	20,517
	営業外費用		
	計		
	営業外収益		
	営業外費用		
	計		
	営業外収益		
	営業外費用		
	計		

○会員事業者(52社)
営業損益:65.4%赤字
経常損益:46.2%赤字



運賃改定を必要とする理由

○令和7年3月11日開催の「京都市域交通圏タクシー準特定地域協議会」会長意見(抜粋)

・公定幅運賃の範囲の変更を協会として要望をしたいと思います。今、500円、加算運賃100円と非常に分かりやすく、利用者にとっては明確な方法で展開をしていますが、その方向で今後も引き続き変更をお願いできればと思っています。

(運賃改定が必要な理由:全ての事業において原材料が高騰、労働条件の改善、事業の安定と継続)

○令和7年4月16日開催の「京都市域交通圏タクシー運賃改定に関する利用者懇談会」会長挨拶(抜粋)

・われわれ業界においても、さまざまな原材料費が高騰しています。実にわれわれタクシー事業者の半数以上が、これだけお客さんが来ているにもかかわらず赤字です。経営の合理化だけではなかなか対応が不可能な状況に入っています。今後はぜひ労働条件を改善して、そして安定した、継続した、そしてタクシーサービスを続けるために、今回の運賃改定をぜひご理解いただきたいなと思っています。分かりやすい運賃体系を希望しています。

(一般社団法人京都府タクシー協会提供)

2 法改正と交通事業者からの報告

(4) 阪急バス 大原野線66系統の廃止について【阪急バス株式会社】

大原野線 一部系統の廃止について

2025年6月1日(日)から

詳しい発車時刻は、Webサイトまたは各停留所掲出の時刻表をご覧ください



[リンクはこちら](#)

一部系統を廃止します

66 JR向日町駅～阪急東向日駅～向日市役所前～右京の里～灰方～善峯寺

の運行を廃止します

※その他の便に変更はございません。

廃止区間について

最終運行日 2025年5月31日(土)

廃止停留所 小塩・善峯寺 ※その他の区間については、63・64系統で引き続き運行

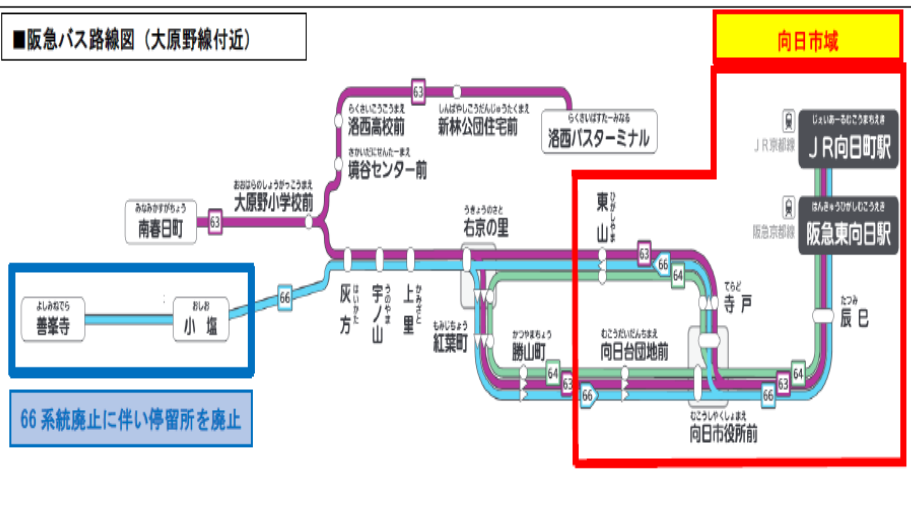
■大原野線 減便数

○JR向日町駅 発(大原野線)【63・64・66系統】

平日: 35便 → 31便(66系統: 4便減)

土日祝: 34便 → 30便(66系統: 4便減)

■阪急バス路線図(大原野線付近)



(阪急バス株式会社提供)

2 法改正と交通事業者からの報告

(4) 阪急バス グランドパス65の廃止について【阪急バス株式会社】

NEWS RELEASE

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、兵庫エリアにおける一般乗合バスの運賃変更届出、ならびに一部路線の運賃制定形態変更に係る上限変更認可申請を行い、9月1日（月）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掛けいたしますが、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運賃の上限変更認可を受け、同年9月1日および2024年10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て、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、認可上限額まで達していない一部エリアについても2025年度上半期を目途に上限額まで改定することを公表しておりました。

弊社の路線バスを取り巻く経営環境は、運賃改定の効果を踏まえてもお収入面で厳しい状況にあり、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。そのような中、公共交通機関としてサービスを今後も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な状況となっております。

また、高齢者専用定期券グランドパスにつきましても、近年の利用状況の変化への対応や事業経営の健全化を図るべく、65歳以上の方を対象とした「はんきゅうグランドパス65」をこのたび発売終了することといたしました。なお、70歳以上の方を対象とした「はんきゅうグランドパス70」については引き続き発売いたします。

お客様にはご負担をお掛けいたしますが、今後も高齢者へのサービスを可能な限り維持しつつ皆様にとって利用しやすい公共交通サービスの提供に努めてまいりますので、何卒ご理解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

2025年9月1日（月）

2025年3月27日
阪急バス株式会社

(2) 運賃改定の内容

① 兵庫エリアの運賃改定及び一部路線の運賃制定形態の変更

< 現行・改定 運賃比較表 >

運賃制定形態		現行	実施運賃*1 (2025年9月)	上限運賃*2
特殊 区間制	1区	240円	250円	250円
	※日生ニュータウン線を追加	190円～200円		
	2区	260円	270円	270円
	3区	280円	290円	290円
	4区	300円	310円	310円
均一制	芦屋市内の特定地域	240円	250円	250円
	有野台・藤原台地域	230円	250円	250円
地帯制 *3	有馬線 1地帯	190円～240円	250円	250円
	西宮名塩ニュータウン線 2地帯	240円～570円	400円	400円
	名塩さくら台線 3地帯	430円～700円	500円	500円

※大阪・京都エリアの運賃については変更ありません。

※兵庫エリアの対キロ区間制運賃についても変更ありません。

*1 実施運賃：運賃の上限認可が得られた上で、上限の範囲内で実施する運賃額。実際にお客様から収受する運賃額

*2 上限運賃：バス会社の経営に必要な総括原価に応じて算出される、バス事業者が収受してもよいとされる運賃

*3 地帯制：特定エリア内を均一運賃とし、エリアを跨ぐごとに加算する運賃制度（新規設定）
※対キロ区間制からの変更となり、上限運賃変更認可申請の対象となります。

② 高齢者専用定期券はんきゅうグランドパス65の発売終了

- ・グランドパス65につきまして、2025年8月31日を以て新規発売を終了いたします。
（定期券の有効期間内はそのままご利用いただけます）
- ・グランドパス70につきましては、引き続き発売いたします。

③ hanica 定期券の乗越し制度の変更

- ・定期券面に記載の運賃区間を超えて利用する場合にいただく乗越し運賃について、下表のとおり変更いたします。

	現行	変更 (2025年9月)
hanica 通勤定期券	乗り越した区間の普通運賃	乗車した区間の普通運賃と定期券面（有効区間）金額との差額
hanica 通学定期券・ hanica 通学学期定期券（阪急スクールバス）	一律 180円	

（阪急バス株式会社提供）

2 法改正と交通事業者からの報告

(5)ヤサカバスダイヤ改定について【株式会社ヤサカバス】

令和7年2月25日

株式会社ヤサカバス

関係各位

令和7年春 ダイヤ改定について

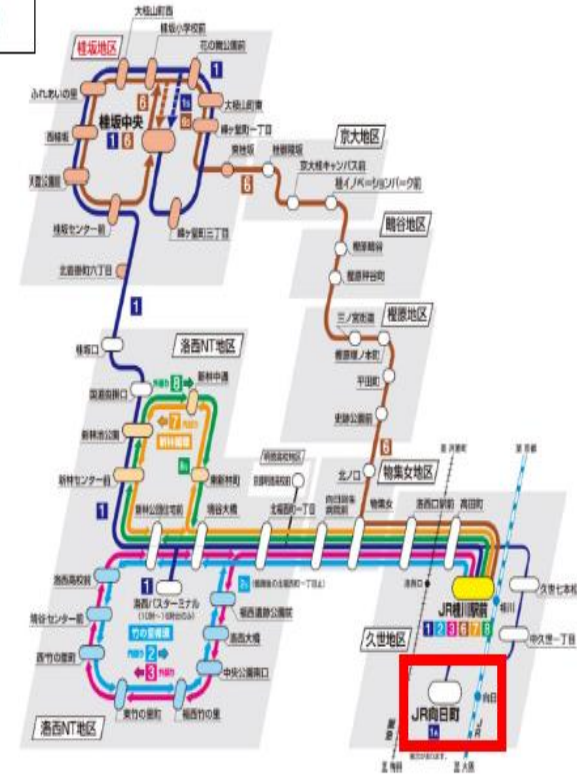
標記につきまして、旅客のご利用状況に応じた便数の調整を行い、あわせて乗務員不足に対応いたします。

実施日 令和7年3月22日（土）

※抜粋

・JR向日町発着回数	発便	平日	9	⇒	4
		土休日	7	⇒	4
	着便	平日	12	⇒	6
		土休日	9	⇒	0
・総便数	平日	227便	⇒	196便	(△14%)
	土休日	163便	⇒	154便	(△6%)

路線図



(ヤサカバス提供)

3 敬老乗車証について

3 敬老乗車制度について(目的)

敬老乗車証事業は、高齢者の方が気軽に外出し、地域社会との交流を深め、豊かで、充実した生きがいのある生活が送れることを目的とし、高齢者の方々が豊かで充実した生活を送るための支援の一つとして発行している乗車証で、市内にお住まいの70歳以上の希望される方に交付しています。

横浜市より引用

3 敬老乗車制度について(利用者ごとの施策)

運賃	
大人	200円
小児	100円
乳幼児	無料

審議済

今回の議論

①

対象者：身体障害者
手帳のお持ちの方など

運賃の半額

開始：令和元年10月

②

対象者：小学生
(春・夏・冬休み)

お試し乗車(無料)

開始：令和4年度

③

免許証自主返納者(5月)

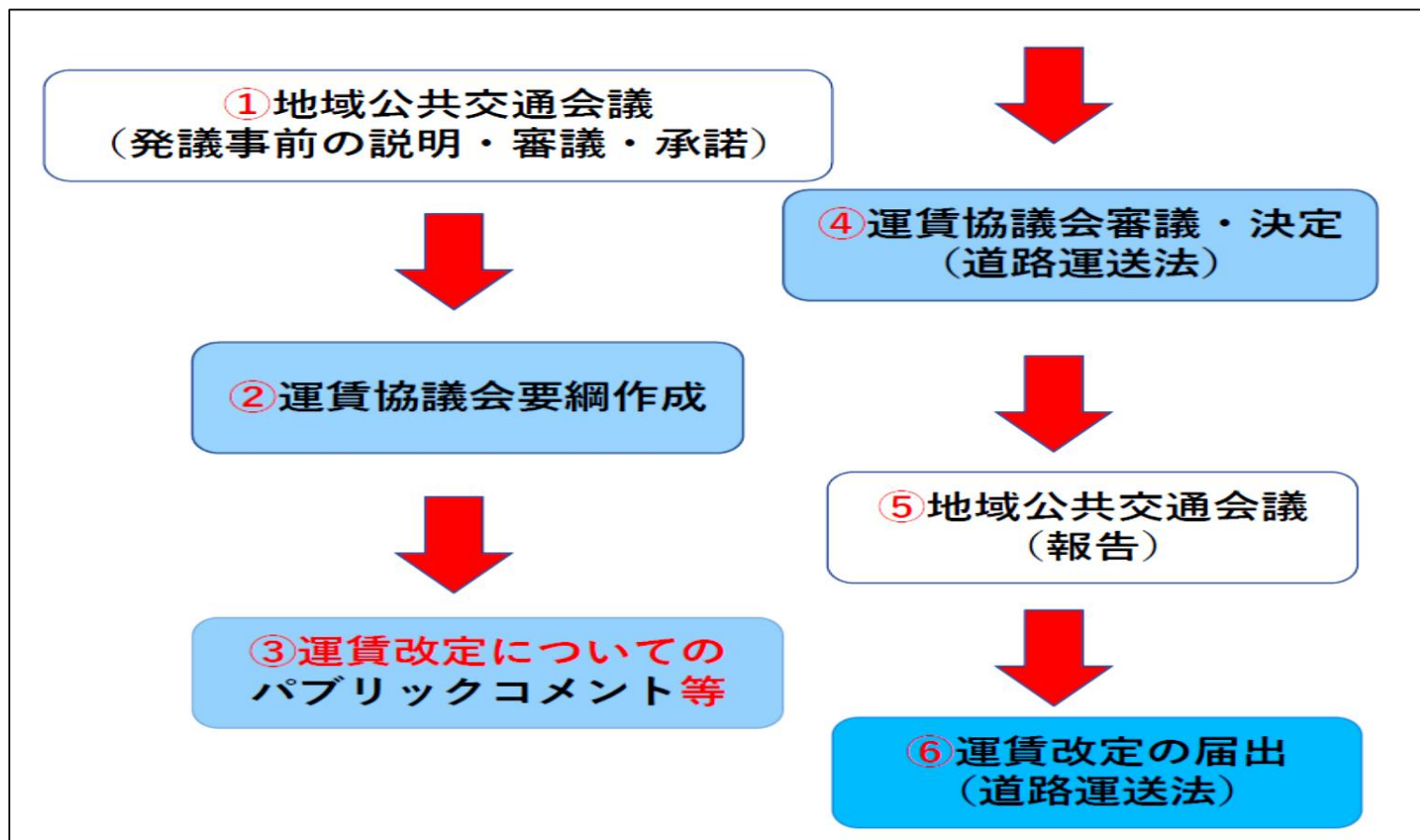
運賃の半額

開始：令和6年度

④

70歳以上の方
(敬老者)

3 敬老乗車制度について(運賃改定までのフロー)【京都運輸支局】



3 敬老乗車制度について(運賃等の協議について)【京都運輸支局】

令和5年10月1日 法改正

○主な改正点

現行

①地域公共交通会議

構成員

- ・市町村長（又は都道府県知事）
- ・バス事業者A
- ・バス事業者B
- ・タクシー事業者C
- ・バス協会、タクシー協会
- ・労働組合
- ・住民又は旅客
- ・地方運輸局長
- ・道路管理者、警察、学識経験者等

協議運賃は地交会議で協議

改正後

①地域公共交通会議（道路運送法施行規則第4条）

構成員（道路運送法施行規則第4条の2）

- ・市町村長（又は都道府県知事）
- ・バス事業者A
- ・バス事業者B
- ・タクシー事業者C
- ・バス協会、タクシー協会
- ・労働組合
- ・住民又は旅客
- ・地方運輸局長
- ・道路管理者、警察、学識経験者等

※協議運賃の協議は行わない

②協議会（運賃等）（道路運送法第9条第4項）

構成員

- ・市町村（又は都道府県）
- ・協議運賃を定めようとするバスorタクシー
- ・住民意見代表者（市町村又は都道府県が指定）
- ・地方運輸局長

※複数事業者の運賃を協議する場合は、独禁法に抵触しないように1事業者毎に協議をする必要がある

※市町村（又は都道府県）は、あらかじめ公聴会等の措置

公聴会以外の方法について（例示）

- ①パブコメ
 - ②市政広報誌
 - ③自治会への説明会 及び 業界団体を通じた事業者説明
- 上記①②③のいずれかを実施する

改正のポイント

①路線新設等の場合

「地交会議」と「協議会（運賃等）」とで協議を行う必要がある。

②連続して協議を行う場合

「協議会（運賃等）」の構成員となっていない地公会議の構成員には退室してもらう必要がある。

③軽微運賃について(道路運送法施行規則第10条第1項)

- ・定期観光運送
 - ・高速バス
 - ・臨時運送
 - ・路線不定期
 - ・区域運行
- 協議会（運賃等）での協議は不要

今年度の年間の見通しについて

令和 7 年度地域公共
交通会議（1 回）



令和 7 年度地域公共
交通会議（2 回以降）



意見聴取



検討

結論

4 その他

(1)JR向日町駅西口駅前広場の工事について

4 その他

(1)JR向日町駅西口駅前広場の工事について

- JR向日町駅 駅舎橋上化後に、現駅舎を撤去するため西口駅前広場の一部を工事ヤードとして使用することから、バス停等を一時的に移設するための工事を実施予定
- 施工時期：現在協議中のため、未定

