

令和7年度向日市地域公共交通会議（第1回）会議録

- 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
出席者 （委員）22人中21人出席
安田市長（会長）、宇野委員（議長）、野津委員、平山委員、
阪本委員（代理：町田）、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、石崎委員、長谷川委員、
谷内委員、中野委員、籠谷委員、安藤委員、山口委員、廣川委員、今井委員
（事務局）
山田総括監（兼）都市整備部長、木村同部副部長、田中同部副部長、
福井まちづくり推進課長、木村同課主幹、富田同課主席係長、
大槻同課主任、奥井同課主任
- 傍聴者 6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
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 J R向日町駅西口駅前広場の工事について
4 閉会

1 開会

2 会長あいさつ

大変、猛暑日となる中、令和7年度向日市地域公共交通会議 第1回に参加いただきまして、ありがとうございます。

また、それぞれのお立場で、本市にふさわしい地域公共交通のあり方について、お力を賜っておりますことを、改めてお礼を申し上げます。

冒頭、猛暑と申しましたが、昔は夏でも少しであれば歩いていましたが、今日の猛暑においては、バス及びタクシーに乗車して、目的地まで行くという声をよく聞きます。

特に、高齢者になればなるほど、体感温度と体の出ていく水分の整合性が悪くなるようで、十分に気をつけていただきたいと思いますところでございます。

そのような中におきまして、全国的に運転士不足、そして、様々な事情で公共交通における働き方改革もありますけれども、公共交通をとりまく状況は、厳しくなっていると感じております。

今後は、本市のコミュニティバスの役割も大きくなってまいりますので、そのような中でルート整備のことや、様々なことを、これから柔軟性をもって取り組まなければならないですし、それもまた地域公共交通の中で議論しなければならないと思っています。

毎年のように、夏休みは子どもたちの利用促進ということで、コミュニティバスに乗車

してもらえるようにしていますが、声をかけてもらうことによって、より一層コミュニティバスに乗りしてもらえるようにしています。

利用促進という意味で、高齢者の方の利用促進が一番大切だと思っています。

やはり健康で長生きをしていただく、そういったためには、1人でも多くの方とお話をしていただくのもそうですし、自分のできる範囲で行動してもらうことが大切です。

そして、この暑い中で行動してもらうには、やはり公共交通を利用してもらうことが大切でありまして、今回は利用促進という大きな意味を含めて、高齢者の乗車について割引をさせていただきたいと思っています。

たくさんの方が子どもから大人、高齢者の方に利用してもらうことが、本当に大切です。

これだけ暑いので、体のことを十分にご留意いただいて、コミュニティバスを利用していただきたいです。

利用するには、少し高齢者の方に運賃を割り引いた中で、乗車してもらいやすくするというのが、大切だと思っています。

ぜひ、今日は議論していただきたいと思っていますし、加えて各交通事業者の方から、現状についてのご報告があると聞いております。

厳しい状況というのは1つの交通事業者、1つの市では乗り越えることができないことが多いですし、事業者や地方公共団体が、1つになって地域公共交通というものを守っていかなければならないと常々考えております。

色々とお世話になりますが、本日もどうかよろしくお願いいたします。

3 議事

1 公共交通の現状について

議長

次第1、公共交通の現状について
次第2、法改正の交通業者からの報告
次第3、敬老乗車証について
次第4、その他
となっている。

次第1、公共交通の現状について、まずは事務局と事業者の皆様から説明し、事務局、阪急バス株式会社及び京都府タクシー協会の順で、説明をお願いしたい。

事務局

それでは、次第1 公共交通の現状について、資料4ページのスライド左側、本市の公共交通全体を示している。

次に、右側の凡例を用いて説明する。

上の表がバス路線であり、赤、青などの色でわかりやすく事業者ごとに路線をお示している。

左下の表がタクシー事業者で、4社の総台数を表示している。

次に、右下の表が鉄道駅を表し、赤い星印で地図上に表記している。

本市の公共交通の特徴として、西日本一狭い地域に京都市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んでおり、各タクシー事業者が市内を運行されている。

次に、資料5ページのコミュニティバスの運行形態である。

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おり、北が9人。南が35人乗りで、それぞれ都タクシー株式会社、阪急バス株式会社に運行していただいている。

続いて資料6ページ、コミュニティバスの運行実績を説明する。

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

次は、赤枠で囲みました各年度の年間乗車数をグラフにより、視覚的にわかりやすく

示している。

左側のグラフが年間乗車数で、南ルートに関して、利用者数は徐々に増加しており、北ルートに関して微減している。

次に、右側のグラフは参考資料で、向日市の人口と高齢化率を表した。

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6年度は約5万6300人となっている一方、高齢化率は令和元年の26.64%から、令和6年度には27.11%に増加し続けている。

では最後に、8ページの運行経費について、令和6年度の縦に赤枠で囲みました部分を上から順に説明する。

約1993万2000円がコミュニティバスの総事業費である。

その内訳は、一つ下の数字、約39万9000円が設備等であり、バス停の設置費や時刻表の印刷費、バス停の修繕などである。

さらに、一つ下約1953万2000円が、市が運行会社に補助している額で、その下、約2317万円が、事業者様が運行にかかった経費である。

その下の約363万7000円が運賃収入であり、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、令和6年度は27万円の収益が上がっている。

その下の約1926万2000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コミュニティバスの運行経費となり、1年間の乗車数2万1103人で割ると、1人当たり運行経費は912円となる。

最後に、横方向、黄色で囲いました運行費について、令和6年度の約1926万2000円について運賃収入と乗車人数は増加しているが、人件費の増加や、燃料費の高騰で運行経費が増加したことにより、運行費、つまり市の負担額は増加している。

以上が事務局からの説明であり、次に、公共交通の現状として、阪急バス株式会社、京都府タクシー協会の順に説明をお願いしたい。

委員

資料9ページについて、運行実績ということについて、毎回、地域公共交通で報告している内容をアップデートした。

京都地区の2路線の2024年度までの実績をパーセントで、色々と示しているが、これについてはコロナ前の2018年度の数字を100パーセントとして、各年度で何パーセントの値を示しているかを表している。

上の方が輸送人員であり、下の方が、運送収入ということで、前回の地域公共交通会議で、報告した内容からの傾向に大きな変化は無く、ほぼ横ばいに推移している状況であるが、昨年10月のダイヤ変更で若干の減少傾向がみてとれる。

上の方の輸送人員ということで見ると、運行便数を削減したという関係もあるが、コロナ前から比較して、30パーセント強の減少の状態だとどまっている。

コロナ前の回復は、もう望めないと思う。

何度も申し上げているが、向日市を含む京都地域の厳しい状況が続いており、改善の兆しが見えないこと、これもまた市長の最初の挨拶にもあったが、運転手不足の状態が続いていることで、当社事業においては選択及び集中ということが必要になる。

京都地域においても、今後の厳しい状況にあるということを承知いただきたい。

委員

資料10ページの(3)京都市域交通圏のタクシー運賃改定について、グラフで表示しているが、赤い箇所が令和元年度、令和4年度、令和5年度、令和6年度と推移している。

赤い箇所のコロナ前に追いつくことは叶わず、令和4年度、令和5年度、令和6年度で推移しているが、令和5年度5月1日から2年ほど前になるが、約15%の運賃改定をした結果、青い棒線は運賃値上げ効果があつて、まずちょっと厳しい状況からは脱していると思っているが、いずれにしても令和元年度に追いつくことはない。

ただ、タクシー乗務員は運賃が上がって、運送収入が上昇したから、一昨年と比較す

ると現時点で339名が京都市で増加、2割ほど減った乗務員が85%くらいまで回復したというような現状である。

これだけインバウンドって騒がれているが、コロナ前ほどの需要があるわけではない。

運賃を上げたことの効果はあったということだけ申したい。

委員 資料6 ページ目のコミュニティバスの運行状況を見ているが、北ルートと南ルート合わせると乗客数が増えており、北ルート伸び悩んでいるのが何か理由があるのか。市でどのように分析されているのか。

事務局 現在、調査はしていないが、現時点では南ルート・北ルートの車両の大きさに、大きな違いがあるので、そこら辺の違いが出ているのかなと考えている。

委員 車両の大きさの違いは分かっているが、南ルートは少しずつ増えているのに対して、北ルートは令和5年度から令和6年度にかけて減っている。
車両の大きさというよりも利用者の需要の変化のような何かがあるのではないか。

事務局 北ルートについては、例えば、第2向陽小学校のバス停を設置し、ルートの拡大し、一定その効果があったのではないかと分析をしている。
ただその効果が落ち着いて、これがもう上限かどうか分かり兼ねるが、今後データ分析していきながら、注視したいと思っている。

議長 確かに、令和5年から令和6年は北ルートに関して、少し下がり気味ではあるが、もう1年から2年くらい様子をみて減少の傾向が続くということであれば、少し分析が必要である。
今年度の数字を是非、注視したいと思う。

委員 令和5年にコロナの5類に移行したことで、徐々にコロナ前の状況に戻りつつあるのかなという感覚でいる。
なかなか厳しいという交通事業者の報告があったが、何か考えられるような原因とか、或いは、令和7年度については、だいぶ需要が戻りつつあるのか、まだまだ厳しい状況なのか教えていただきたい。

委員 コロナで人と触れ合う機会を減らすということで、各企業は、リモートで仕事すること加えて、通勤や通学では公共交通機関の乗車を避けることで、自転車とかバイクを使用するなど、生活様式の変化があったかなというところで、未だに、その在宅勤務やリモート会議などが定着しているので、その辺の影響が出て、利用者が戻らない状態なのかなと分析している。

委員 最近では、随分早めに帰られるようになって、体が楽だとおっしゃるが、その分、随分需要が減った。
私たち24時間で仕事をしているが、24時間の半分は夜である。
昼間は、それでも需要回復している感じはしない。
京都市の方は、インバウンドとか観光客のお客さんがいるが、乙訓地域はコロナ前まで需要が回復したとは言えない状況である。
これぐらいのお客さんの数で、どう生き残っていくかなということだと思っている。

議長 コロナによって一番変わったのは会議等も全部電子化となった。
ほとんど職場に行かなくても仕事ができるという状況になりつつあるが、IT化が進んだということが、交通需要を下げているのではないか。

2 法改正と交通事業者からの報告

昨年度もライドシェアについて、この会議においても話したが、その時は今年の3月に制度化され、右下の「日本版ライドシェア」ができたというのを中心に話をした。

「ライドシェア」で色々イメージはされていると思うが、大まかな理解としては、バスやタクシーなどの緑ナンバーの車ではなく、白ナンバーの自家用車を使って、プロドライバーではない一般のドライバーの方が、お客さんを乗せて仕事をするという形態を広く「ライドシェア」という理解をしていただければと思う。

そうした一般的な概念とは別に、国土交通省の所管している道路運送法の中で、既に制度化されている「ライドシェア」がある。

それが、左下の方にある「公共ライドシェア」と、右側が前回も話した「日本版ライドシェア」になる。

「公共ライドシェア」というのが、最近新しくできた制度ではなく、平成18年の道路運送法の改正によって制度化された、自家用有償旅客運送というものを、昨年度頃より「公共ライドシェア」と国土交通省が通称で呼ぶようにしている。

我々も自治体の方に話をするときには自家用有償旅客運送というよりも「公共ライドシェア」という方がイメージとして伝わりやすいというところもある。

「日本版ライドシェア」と「公共ライドシェア」の大きな違いとして、「日本版ライドシェア」というのは法人タクシー事業者がタクシーを補完するものとして、白ナンバーで一般ドライバーの方を活用していただくというものが「日本版ライドシェア」というものでして、「公共ライドシェア」の方はタクシーではなく、営利を目的としない範囲で、市町村や医療法人やNPO団体などが運送主体となって白ナンバーで一般ドライバーを使って、タクシーやバスなどと同じような運送を行うのが「公共ライドシェア」というものになる。

「公共ライドシェア」については大きく2種類あり、交通空白地有償運送というものと福祉有償運送というものがある。

そのうち福祉有償運送というものは、タクシーその他の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輸送を行うもので、運送できるお客様の範囲が限られている。

お年寄りであっても、ご自身でバスとかタクシーを利用できる方については、福祉有償運送の会員になることはできず、あくまでも身体障害者、車いすを利用されている方とか単独で移動できない障がい者の方とかを運送するのが福祉有償運送になる。

交通空白地有償運送、こちらの方が交通空白地でバスやタクシーとかの運送が難しい、あるいは今までバスが走っていたけれども、バスが走らなくなった。

そこにタクシー事業者が乗り合いタクシーやデマンド交通とか走らせるにもタクシー事業者の方にも余裕がないところに、地元のドライバーで地元の白ナンバーの車を使って、バスやタクシーと同じような運送を行うのが空白地有償運送というものになる。

向日市の方では交通空白地有償運送の事例はないが、京都府の北部の方では、京丹後市や与謝野町でバスの運転士不足によるバス路線が廃止相次いでいる中で、なかなか地域のタクシー事業者による乗り合いタクシーなど難しいところがあるので、そういったところに「公共ライドシェア」が導入され、南部の和束町の方でも奈良交通が走らせていたバスが一部廃止して、その分を補完するために「公共ライドシェア」を導入したという例が最近でもある。

次の資料が「日本版ライドシェア」である。

詳細については後ほど京都府タクシー協会から説明があると思うが、需給の関係で、タクシーについては需要に応じて、簡単に車を増やしたり減らしたりということが法律でできない状態になっている。

基本的にはタクシーが足りているという地域であっても観光需要とか時間帯によってタクシーが足りない、そういった需要の変動にタクシーだけでは対応しにくいということで、タクシー事業者の管理の下で、タクシー車両を補完する形で地域の一般ドライバーを活用して、その分の交通サービスを補うのが、この「日本版ライドシェア」とな

っている。

対象地域として、向日市を含む京都市域交通圏も対象となっており、その対象となる時間帯が左下の時間帯となる。

委員

「ライドシェア」についての制度として、「日本版ライドシェア」は、去年の4月スタートしている。

きっかけはデジタル行政改革会議から、令和5年のときタクシーが不足していることで、速やかにタクシー事業者の法管理の下で、新たな仕組みを創設する動きがあった。

自家用車活用事業の創設で、「日本版ライドシェア」という制度を、去年の4月以降、実施をされた制度を活用して、京都の方ではタクシー業界で「京クルー」という名前をつけて「日本版ライドシェア」の実施をしている。

1つの目的としてはタクシーが足りないと言われている中で、あくまで補完という位置づけで「ライドシェア」を運行している。

京都は観光地であるので、需給のバランスの差がものすごく大きいところであり、ギャップを埋めるというのを、1つの目標としてスタートしている。

先ほどの説明で表の中であったように、京都ではタクシーが足りないとされている時間帯が、国土交通省から指示があり定められている。

月曜日、水曜日、金曜日の16時から19時、火曜日から金曜日の0時から3時、金曜日、土曜日、日曜日の夕方4時から朝5時までこのような形で、その時間はタクシーが足りないのではないかとされていて、この時間帯に限り認められた台数の「ライドシェア」を活用させている。

具体的にはタクシー事業者が運行管理、整備管理をおこない、安全安心を担保したうえで普通免許のドライバーを雇用して、そのドライバーの自家用車やタクシー遊休車両を活用する事業である。

ドライバーが自家用車を持ち込む場合もある、タクシー会社の余っている車を車両として活用する、この2パターンがある。

昨今はもうほとんど、タクシー乗務員が充足してきた。

京都では、主に都タクシーでは金曜日、土曜日、日曜日の夕方4時から朝の5時まで配車アプリのみの仕事ということで、稼働させておるような状況である。

現在、京都市域では許可事業者が21事業者あり、ドライバーが431人。

だいたい1時間あたり売り上げとしては3,500円くらい。

だいたいそれくらいの売り上げになっているが、最近我々のところでデータ拾ってみたら、日曜日夜中の12時から朝5時までどんどん動かしているが、ほとんどの時間で乗車ゼロ。

お客さんが乗車しないまま終わってしまって、時給だけが発生している。

そういう意味では、この制度が発足してから1年以上経つので、タクシー乗務員が充足されてきおり、今のところは運行を続け、採算がどうかというよりは、安定した供給体制ができているかを確認することが1つと、うちの会社は50人採用したが、40人は1回も来ない。

10人ほどしか仕事に来ていない。

アルバイト程度の意識で来られると、なかなか仕事を一生懸命してくれないことがよく分かった。

とてもそんな形でタクシー運行できないという思いをしている。

おかげさまで正社員が増えているので、いずれ「ライドシェア」という制度に頼らなくても十分に供給の体制を構築できるのではないと思う。

委員

ドライバー不足の深刻化で、バス、タクシー、トラックの運転業務に従事するものの平均年齢が全職業よりも高くなっており、特にバスでは高年齢化も進んでいる。

平均年齢について、高いということと、有効求人倍率なかなか手がない。

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り、最近各地で減便や路線・廃止などが相次いでいる。

2024年4月から自動車運転業務の方にも長時間労働の規制というのが適用され、拘束時間が減少するという。

それで何が起るかということ運送可能な時間が減少ということで、同じだけの人数がいたとしても同じ人数を確保出来なくなる。

従前から運転手の数が減少傾向にあったところに、なおかつ働き方改革の推進が重なったことで運転手の確保が、特に難しくなった。

このまま何もしなければ公共交通の維持が困難になる。

各事業者で人材を確保するために努力し、国土交通省も事業者に対する支援ということで人材確保をおこなっている。

例えば、人材確保セミナーPR資料の作成や、二種免許を取って必要がある場合、二種免許取得費用の負担を、国土交通省として支援したいということで、従前から引き続きおこなっていきたい。

これについてはバス事業者、タクシー事業者、多くの事業者に活用してもらい、なかなかニーズに応えきれていないところが、非常に申し訳ないが、各事業者のところでいろいろと活用し申請をしてもらっている。

京都運輸支局で、昨年12月15日、京都市の伏見区にある京都運輸支局で、車の車検を行っているところで大きな敷地なので、バス会社にバスを持ち込んでもらい、京都バス協会の主催の下で各バス事業者に全面協力をしてもらい、バスの魅力発信イベントの「バスどらフェス in 京都」というイベントの2回目を開催した。

バスの試乗であるとか体験ができるところで、とりあえずバスに興味を持ていただき、なおかつバスドライバーによる座談会やバス事業者の就職説明会のブースを設けて、少しでもバス業界に対する魅力を感じていただいた。

おかげさまで250名程度が来場し、かなり盛況と聞いた。

各バス会社のブースも相談をいただき、各社の声を聞きますと、実際は採用に至るというケースはなかなか難しいところで、こういったことを色々やりつつも実際のバス会社、運転者の人材を確保するというのは非常に難しい。

今後の厳しい状況には歯止めが利かないのではないかと考えている。

委員

資料20ページは全国の乗り合いバス事業について、まず棒グラフがでていますが、年間輸送人員を表しており、昭和43年が輸送人員のピークで、ここから右肩下がり。

自家用車等のモータリゼーションの進展と少子高齢化等によって、コロナ禍前の2018年では57%の減少であった。

更にコロナの直撃を受け、28%の大幅な減少となっている。

阪急バスの場合は、減少幅は全国よりは穏やかであったが、コロナの影響は先ほどみたとおりで、影響を受けている。

次に、全国の乗り合いバス事業の経営状況で、コロナ禍前2018年の状況。

左の方のグラフに京阪神、首都圏の京浜地区、その他、全国合計と、それぞれ数字が並んでいるが、右の方の円グラフを見ていただいたとおり、京阪神では半数以上が赤字の事業者であり、全国では7割を超える事業者が赤字である。

コロナ禍以降の2022年では、全国の85%が赤字で路線バスの経営難に拍車がかかっている状態である。

当社の厳しい状況を何度も伝えているが、全国的にバス事業者は、このような状況であることを報告する。

委員

向日市を含む京都市域交通圏のタクシー運賃の改定について、令和7年の1月から2月ぐらいにタクシー事業者からの申請をいただき、近畿運輸局で審査をしているが、令和7年7月7日に新しい運賃を公表した。

上限運賃ということで、一定の幅の中で各事業者が運行することになるが、多くの事業主が上限運賃を選ばれており、現在、初乗り1kmまでが500円で、その後279mごとに100円加算。

0.9kmまでが500円で、その後255mごとに100円加算である。

こちらについては令和7年8月6日から新運賃が適用される。

査定の考え方については、1つは燃料価格であるとか各経費が高騰しているという状況、運転者の労働条件の改善、タクシー事業者の待遇改善につなげたいと思い、ご理解いただきたい。

委員

今、制度については説明があり、令和7年8月6日から運賃改定ということだが、前回、実は令和5年5月1日で、ほぼ2年前の改定であった。

前回の運賃改定は令和5年であり、その前は、令和元年の消費税率転嫁で、次に平成30年である。

その前は平成26年で、時間を空けてやっと認可いただける制度設計である。

昨今の状況、原材料上昇のカーブが、ものすごく短いので、前回令和5年に14.95%で約15%改定したにも関わらず、右側の円グラフは京都市域の会員事業者52社あるが、もう実に半分以上が赤字の状況である。

コロナ前のダメージをひきずりながら、それにしても値上げをしたけど全然追いつかないことで、この2年間の経営状況は事業者としては値上げを検討しなければならない。

ガソリンとか原材料そして人件費もとても上がっているで、すべての材料が上がっている状況の中で、運賃の価格改定する必要があると思っている。

物価高を上回る賃金上昇であるので、心苦しいが、多少の負担をお願いして、今回の運賃改定にしたい。

いずれにしても運賃上げ、サービスの向上をして、お客様にはしっかり満足してご利用いただけるようにしていく。

ただ働く乗務員に関して人件費も上げていかなければならないし、それと同時に事業者の方も事業継続のために運賃改定は必要である。

委員

大原野線一部の廃止と「グランドパス65」の廃止について、まず大原野線は5月31日をもって66系統を廃止した。

向日市域のJR向日町、阪急東向日駅から京都市の大原野地区を通って善峯寺へ行っていた系統を廃止した。

廃止をした停留所が2箇所、小塩（おしお）と善峯寺の2停留所。小塩は利用者が極めて少ないということと、善峯寺については一定、お寺ということで季節によっては観光客の利用があったが、トータルでは採算が厳しい状況であった。

そんな背景の中で、少数のお客様というところで、この運転手不足の状況では貴重な人材をこの路線に確保するのは非常に厳しいということと加えて、この善峯寺系統は狭隘であり、傾斜があり離合できる場所も限られるため、運転手に加えて、添乗員が必要。

しかし、その誘導する人材もなかなか集まらず、運転手が2人で乗務しなければいけないという状況もあったことから、やむを得ず廃止をしたという状況である。

「グランドパス65廃止」について、当社は大阪、兵庫県地区の運賃改定ということで2023年から段階的に実施してきたが、本年の9月に兵庫地区の運賃改定を実施する。

この改定に合わせて、高齢者向け全線定期の阪急グランドパスで、65歳から69歳

の方を対象にした「グランドパス65」を廃止する。

70歳以上を対象にした「グランドパス70」これは引き続き発売をさせていただく。

廃止する理由は、定年後の再雇用や定年延長などで、65歳を超えて働く方が多いような社会情勢で、この「グランドパス65」の利用状況を調べてみますと、ほぼ通勤定期に同じようなイコール朝夕のラッシュ時を中心に利用されているような状況があったというところと、各自治体での高齢者の福祉サービスも、ほぼ70歳以上になっている。

そのようなことを踏まえて、今回見直しが必要であると判断した。
「グランドパス」は2001年から発売し、既に25年ほど経過したというところで、この25年間の社会情勢の変化によって今回「グランドパス65」を廃止させていただく。

委員

株式会社ヤサカバスでは、本年3月22日に、ダイヤ改定を実施させていただいた。
コロナ禍の影響の中、大きな減便をおこなわずにきたが、その後のお客様の利用状況に変化が現れている。
今日乗務員が非常に不足してきていることや、いろいろな状況があり、ダイヤ改定を実施している。
赤枠の中で、JR向日町駅の発着回数の比較表、それと下の総便数平日で14%、土曜休日で6パーセントの減便を実施した。

委員

バスのドライバーの不足で処遇の話がでたが、バスのドライバーの平均賃金が全産業に比べてどういうふうになっているのかお教えいただきたい。

委員

2023年の資料をひもとくと、全産業に比べて約1割低い。
全産業で507万円、バスが443万円。
平均年齢でいいますと全産業の43.9歳。バスは53.9歳。10歳違う。

議長

収入面で必ずしも恵まれている環境ではない。

委員

我々の産別組織の中では、全産業平均と比較して所得が約2割低く、労働時間は約2割長い状況にある。
この2年間、運賃改定などを通じて労働条件の改善に取り組んできましたが、依然として他産別との比較では、いまだ厳しい状況にある。

議長

社会全体が足りていない状況かと思い、どうしても若い方ができるだけ条件のいいところに行きたいという、バス事業にとって厳しい問題がある。

委員

非常に公共交通が厳しい状況にある中で、さらに厳しくなっていくのではないかと感じる説明であったと感じる。
資料19ページにバスの運転手を確保するイベントをされているが、250人の方が来場され、各ブースへの相談があったにも関わらず1件も運転手の確保につながらなかったが、250人という方がどのような方がこられているのか、運転手確保につながるには、例えば高校生に就職のことで呼びかけをするとか、もうちょっと確実につかむ方法が他にないのかという、非常に難しいと思うが、他に工夫されるようなことがあれば、教えていただきたい。

委員

このイベント、その場で具体的な採用にいたるという例はないが、これをきっかけにバスドライバーに興味をもってもらってバスドライバーとかバス業者への採用につな

るケースもある。

今回のイベントに関してというと、バスドライバーになって欲しいというのを、必ずしも前面に出したのではなく、バスを見に来てねというのをきっかけに、もしよければバスドライバーに興味を持ってというような、相談会というのとはちょっと違ったスタイルでやっている。

その代わり色々な人に来ていただくっていう効果はあるなと思う。

京都運輸支局としても主に自動車整備業で、整備士はなかなか人材確保が難しい中で支局長による学校訪問などをやっているが、ここ最近ではバスドライバーになるにも大型二種、大型の免許を取得するのに運転経験とか費用面とか難しいが、そのあたりも若干緩和されてきており、若手の方に対してバスドライバーに興味を持ってもらうような取り組みについても少しずつ始めたいところである。

3 敬老乗車証について

事務局

まず初めに敬老乗車証の目的である。

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皆様が積極的に外出されるきっかけづくりになるものと考えている。

はじめに冒頭の運行形態で「ぐるっとむこうバス」の運賃について説明したが、再度説明すると、大人運賃200円こども100円である。

身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳をご提示いただくと、運賃の半額でご利用できる。

そして次に本市において、今までおこなった業種ごとの施策は、身体障害者手帳、療育手帳精神障害者保健福祉手帳をご提示いただくと運賃が半額になる制度は令和元年10月の運行開始時に始まった。

次に、令和4年度からは小学生を対象に休み期間中限定で、無料で乗車できる制度を実施し本年度も実施している。

次に、令和6年度からは運転免許証自主返納更新事業としまして、5月限定で降車時に運転経歴証明書か運転経歴証明書交付済みシールを貼ったマイナンバーカードをいづれかを提示していただくと運賃が半額でご利用いただける制度で、今年度も実施した。以上が今まで行ってきた施策である。

そして本市は今回、④の敬老乗車証に関しまして提案する。

この施策は70歳以上の方に敬老証を発行し200円の運賃を半額の100円にする制度で想定している。

④について、決して決定されたものではなく、地域公共交通会議の場で皆さんのご意見を聞き検討を図っていききたい。

30ページ、31ページに関して京都運輸支局からご説明をお願いしたい。

委員

向日市で敬老乗車制度を発行した場合、同意するまでに必要な手続きについて説明する。

まずは地域公共交通会議で敬老乗車証をやりたいということで説明をする。

次に敬老乗車制度のバスの運賃を決める協議をおこなうが、地域公共交通会議ではなく、④にある運賃協議会という別の協議会を作っていただき、審議・決定をしていただきたい。

向日市で運賃協議会を作られていないので、運賃協議会の要綱を作成していただく必要がある。

運賃協議会の中で協議をしていただくが、協議の前にまずは設定しようとしている運賃について住民による意見をきいていただくという手続きが必要になるので、パブリックコメント等など何らかの形で住民の方の意見を聞く必要がある。

住民の意見を聞いたら、次にその結果をもって運賃協議会で審議していただき、そこで決定をする。

そうすると運賃を設定することができるようになる。

事後的に地域公共交通会議で運賃協議会が決まった内容について報告をいただいた上で運輸局に運賃の届出をしていただく流れになる。

次に、運賃協議会は令和5年10月1日の道路運送法の改正で新たに設けられた仕組みになっており、それまでは地域公共交通会議の中で運賃に関する協議も行っていたが、改正後は運賃協議会という別の協議会で運賃については協議するようになって、この地域公共交通会議の中では運賃の協議は行うことができなくなった。

今までは運賃の協議を行っていたものが、敬老乗車証の協議をしようと思ったら運賃協議会を立ち上げていただく必要がでてきた。

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事業者ごとに協議をする必要があるので、本市のコミュニティバスについては、南ルートと北ルートの阪急バス株式会社が運行しているところと都タクシー株式会社のところで運行しているところである、この敬老乗車制度について運賃の協議をすると、まずは都タクシー株式会社の参加する運賃協議会を開いていただく。

また別で阪急バス株式会社が参加される協議会の中で阪急バス株式会社の運賃について協議していただくという少し手間のかかるような手続きになるが、独禁法との絡みで若干面倒くさい手続きが必要になり、敬老乗車制度をしようとするならこういったプラスの手続きが必要になるのでご理解いただきたい。

事務局 今年度の地域公共交通会議年間の見通しについて、今回令和7年度地域公共交通会議第1回を開催したのち、令和7年度地域公共交通会議第2回を関係機関と調整ができ次第、開催する予定である。

そこで敬老乗車証に関して、今回地域公共交通会議第1回目の中で意見をお聞きしたのちに、令和7年度地域公共交通会議第2回目で検討し、議論していきたい。

議長 新たな制度についてご提案であり、市民委員及び地区を代表されている皆様、何かご質問、意見はあるか。

委員 今お伺いした中で、敬老乗車証制度の導入も検討していくということだったが、コロナ禍以降の出かけることに対して、女性ばかり属しているコミュニティで伺っていると、コロナの中で出かけるという習慣が、何となくコロナ以降明けても戻ってこないという意見が多数聞かれる。

今までだったら必要になったし行こうかなとか、京都市内遊びにいこうかなというのがだんだん億劫になってきたりとか、会議がオンラインで開かれていくことが非常に増えたので、これまででしたらバスで駅まで乗車したり、そこからタクシーで何人かで乗車したりとかもあったが、それが極端に減っている。

その中で、出かけるにあたっても、皆さん年金生活されている方が多数なっている中で、やはりその年金も増えていない。

それから物価高まっているのも増えてきたので、これまではタクシーに乗って、タクシーで帰ってくるというパターンが多いが、行きは頑張って歩くか、もしくはバスの時間に合わせて出ようか。

帰りも荷物が多かったらタクシー乗るが、そうでなければ時間を合わせて、安い方の運賃で帰ろうということもあった。

外に出かけるということが促進されたら、色々な公共交通を選ぶチャンスが増えるので、住民側にも、すごく相乗効果があると思う。

単にコミュニティバスやその他コミュニティバスが100円になったら、敬老乗車証が導入されたら、他に影響があるかと言えば、まだそこで住民側が、その時の様々な条件によって選択されるのではないか。

ぜひこの施策を実現されたら嬉しいと思う。

委員	単に公共事業者への支援というところではなく、福祉の観点や、向日市でしたらゼロカーボンの観点などで、多面的に議論いただきたい。
議長	財源の確保等は大変なところがあると思うので、この敬老乗車証をどう位置付けるか、福祉政策なのか、環境政策なのか、交通政策なのか、これが全てなのか、ということだと思う。
委員	ゼロカーボンの視点で言うと、なぜ70歳以上なのかというところになる。 福祉の観点も、70歳以上、外出しなくなっている方が使用されると思うので、敬老乗車券でどこまで外出の促進できるのかという調査も必要である。 福祉の施策なのか、環境の施策なのか。 資料28ページに高齢者の方が気軽に外出しというがあるので、福祉の施策か、公共交通会議で検討することは、全市民に対してメリットがあることをしっかり説明する必要や責任があるかなと思う。 高齢者の方の外出が増えることが、市民全員にとってどのようなメリットがあるのかというのも、しっかり検討するべきである。
議長	今後の議論のポイントは、一言でいうと公平性である。 公平性と言っても色々な観点があり、いわゆる外出の環境を整えるという意味の公平性。 そういう意味で、この施策というのは良いことだと思う。 その一方で、資料4ページの地図を確認すると、今議論が、青と赤のルートでコミュニティバスに限るという提案だと思うが、この停留所から遠い方からみると、停留所から遠いから関係ないっていう話になりかねない。 そのあたり、市民の方の税金を導入する事業という意味での公平性、要望の点で少し議論・検討いただいて、それでも福祉、高齢者の方の外出の機会で、これが良いということであれば前へ進めるのかなと思う。 それと、もう1つこれは大掛かりなのだが、コミュニティバスだけかという問いもあるかもしれない。 バスやタクシー、その他の外出の機会を増やす。 大掛かりな話になるが、そういう所まで議論の範囲を広げるのか。
委員	70歳以上の方が半額になるとしたら、利用回数が増えるのでしょうか。阪急バス株式会社や株式会社ヤサカバスなどは、どのように感じておられるか。
委員	コミュニティバスに限ってというところで、いくつかの市町で高齢者向けの割安で乗車できる制度を取られているところもある。 例えば、京都市は市バスのみという敬老乗車制度を複数民営事業者も運行しているところは民営バスも乗車できるように制度を変え、京都市民の敬老乗車証を持たれた方の利用は若干増えたと聞いている。 それと、兵庫県のある市では、IC乗車券の「hanica」を活用して70歳以上の申請のあった方は阪急バスに毎回半額で乗れる制度もとられており、結構な利用をいただいている。
事務局	4 その他 その他 (1) JR 向日町駅西口駅前広場の工事について報告する。 JR 向日町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の実施を予定している。

また、施工時期に関して、現在協議中のため未定である。

委員 直接は関係ないかもしれないが、橋上化によってパース図が発表されているが、エスカレーターが付くようになっていていると思うが、上りも下りも2本あるのか。

事務局 上りも下りもある。

委員 自由通路ができると我が社は大ダメージである。
東から西へタクシー回ってもらってという利用が、ものすごく多いが、これが全くなくなる。

向日市の発展について喜ばしいことで、どうのこうのっていうことはないが、ここの交通で色々議論している中で、ある作用が起きると、どこかである副作用が実は起きているということを理解しながら協議を進めないといけない。

例えば、さっきの話で高齢者100円割引してバスにたくさんお客さん増えた。

結果的にどうなっているかというと、タクシーの利用者が減る。

タクシーの利用者が減ると、この会議に出席している意味ない。

常に何かいろんな副作用があるということは、委員の皆様を意識しながら物事を協議してほしい。

また、駅の交通島の改修の話で、これ、京都府乙訓土木に動かされましたので、もう25年ぐらい前だと思う。

今は交通島で駅側にあるが、この交通島にタクシー会社があった。

そういう意味では、もう随分時間がたったのだと思う。

向日町のさらなる発展を祈念している。

委員 時刻表で南ルートの方がちょっと1時間ほど、遅いみたいな感じがする。

市民体育館前の停留所から平日に病院へ行くのに乗る方が大変多い。

手押し車も一緒にコミバスに乗せられるので、かなり満員に近い状態があるということで、その時間に乗って行ったら病院に遅くなるので、もう少し早く行きたいという方がいるが、その時間帯をもう少し早くしてもらおうということは難しいのか。

それともう1点、土曜日・日曜日に何とか1便、2便、3便ほど運行してほしいと意見があるが、その辺はどうか。

事務局 時刻に関しては、令和元年10月スタートから一度改正しており、令和2年の1年後に、北ルートについて、第7便を5時台から、朝方になる8時台の方に北ルート変更をしている。

この時に南ルートの方も議論を行ってはいるが、この時は変更しないという結論が出ているので、そのまま時間を変えずに、運行しているところである。

また土曜日・日曜日の運行について、よく乗車される方自体が大変減ってしまうという状況もあり、なかなか利用について難しいところである。

議長 あとは運転手の問題がどうしてもあるかと思うが、事業者の方々と相談しながら可能性があるのか事務局に返答いただきたい。

敬老乗車証について、新たな提案ということで意見やお気づきの点があったら事務局にお知らせいただきたい。

他に意見・質問等がないようであれば、本日の議事については終了とする。

4 閉会