

令和7年度 地域公共交通会議(第2回)

令和8年2月6日(金) 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
- 2 コミュニティバスの目標値について
 - (1) 目標設定について
- 3 コミュニティバスの敬老乗車制度について
 - (1) 前回の会議での意見
 - (2) 敬老乗車証の発行に関しての提案
- 4 コミュニティバスの介護付き添い人運賃割引について
- 5 その他

1 公共交通の現状について

路線バス事業の難しさ～特に運転手不足に着目して～

- バス事業の収益性の低さ
独立採算の原則／生産年齢人口の減少／
モータリゼーションによるNegative Spiral／
待遇面の課題（全産業平均：年間労働時間
2136時間、年間給与506・9万円。
バス運転士：2364時間、453・2万円）
- 労働環境の厳しさ
早朝から深夜までの長時間勤務／業務の
多様化（キャッシュレス化、要配慮者の増加）

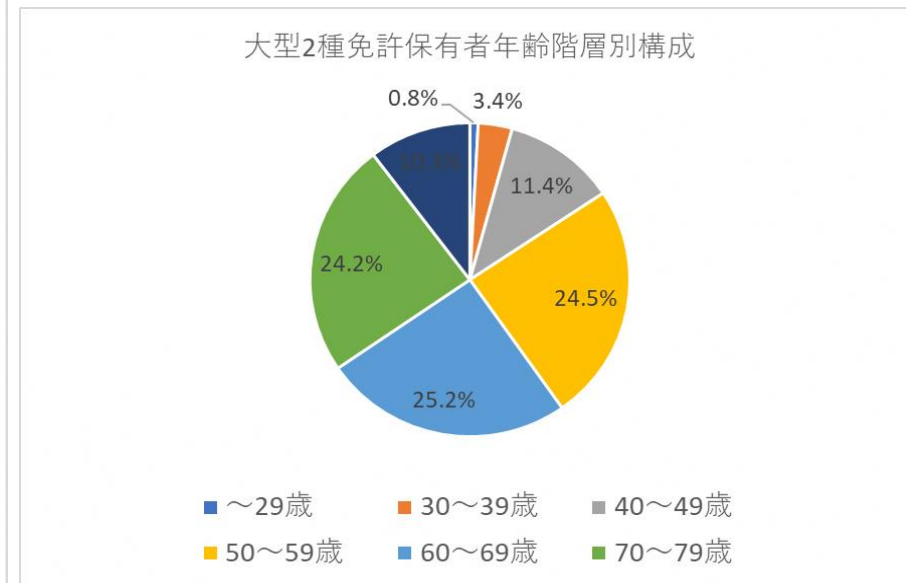
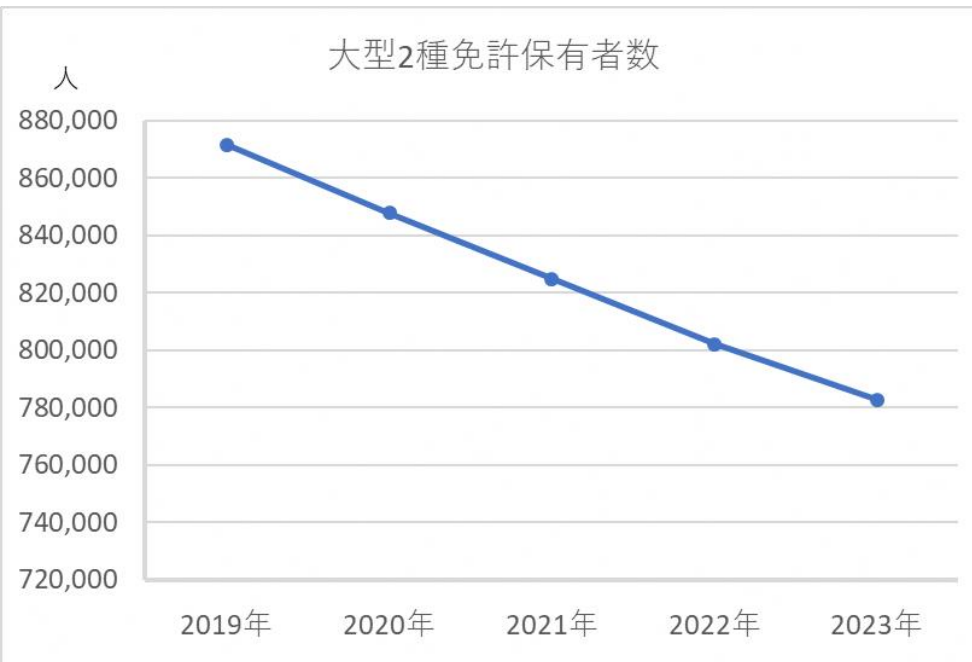


出典：内閣府（2022）「令和4年版高齢社会白書」

【出典】 近藤 宏一：バスの運転士不足問題と住民の足の確保，月刊『住民と自治』 2024年6月号

最近5年間の動向：大型2種免許保有者

- 大型2種免許保有者数の減少傾向と高齢化



警察庁交通局運転免許課 運転免許統計（令和5年版）より作成

路線バス事業の難しさ～特に運転手不足に着目して～

2024年問題（改善基準告示）

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（厚生労働大臣告示）
長時間労働の防止 ⇒ 労働者自身の健康確保 & 国民の安全確保

自動車運転者（いわゆる職業運転者）について、労働時間等の労働条件の向上を図るため拘束時間の上限、休息期間について基準等を設定

2024年問題の影響例

- ・今までは、朝ラッシュ時に午前9時まで勤務した運転士は、8時間後の午後5時から夕方ラッシュの勤務に入ることが可能
- ・最短午後6時以降でないと乗務できないため、朝夕ラッシュのどちらかで減便が必要、運転士の不足を残業、休日出勤でカバーするのも困難

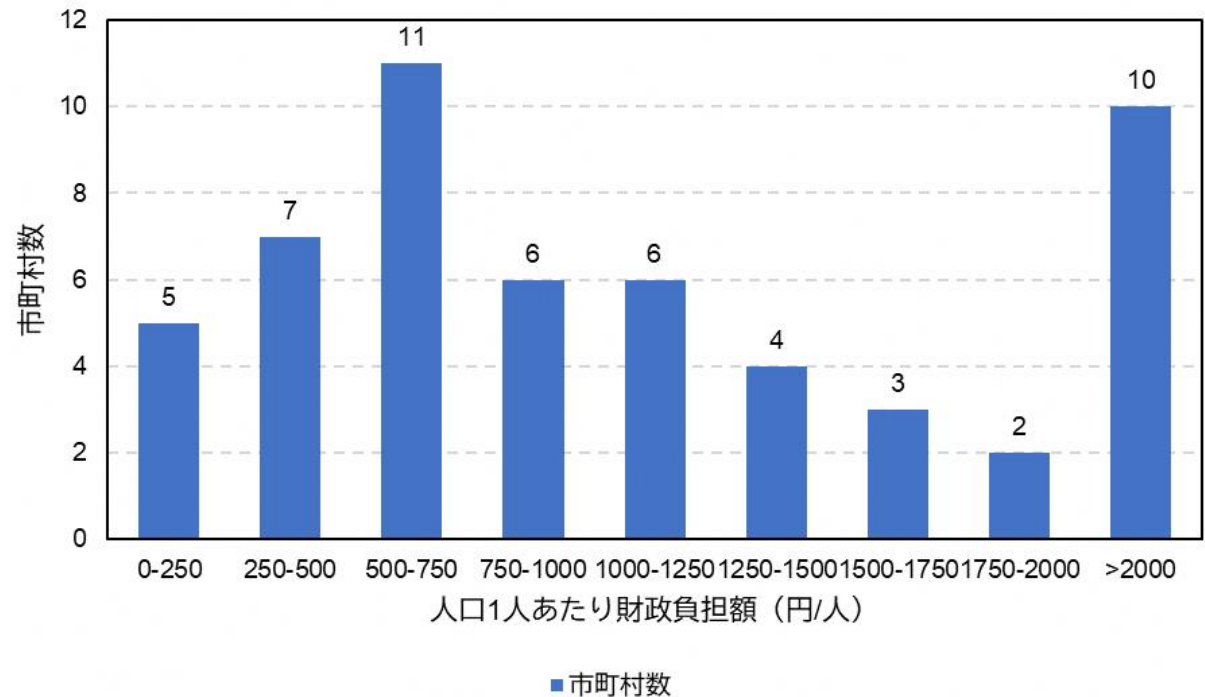
【出典】 近藤 宏一：バスの運転士不足問題と住民の足の確保，月刊『住民と自治』 2024年6月号

地域公共交通維持のための財政負担

- 市町村の公共交通に対する財政負担に関する調査事例（平成30年度）

人口1人あたり財政負担額

「市町村における自主運行バス
等の運行状況に関する調査」
（愛知県交通対策課）
経営比較分析表（自動車運送
事業）（名古屋市交通局）



出典 福本雅之：公共交通に対する市町村の財政負担はどのくらいだろう？ 公共交通トリセツ
<https://kotsutorisetsu.com/20230405-01/> （最終閲覧2025年1月5日15時12分）

安全安心なモビリティの提供に向けて

- **目下の課題：公共交通運営に携わる人員の確保**

- ・ 如何にして，必要な人員の確保に努めるか？
- ・ バス運転手が職業の「選択肢」となるようアピール
- ・ 女性，新卒への働きかけと待遇改善

※「受験資格特例教習」を利用した大型2種免許取得の迅速化

- **技術革新の成果の活用**

- ・ 自動運転技術の活用（人員不足の緩和）
- ・ AIオンデマンド交通の適用（地方部における新たな移動需要の喚起）

- **地域力の活用 + α**

- ・ 公共交通空白地有償旅客運送 + ライドシェアのプラットフォーム

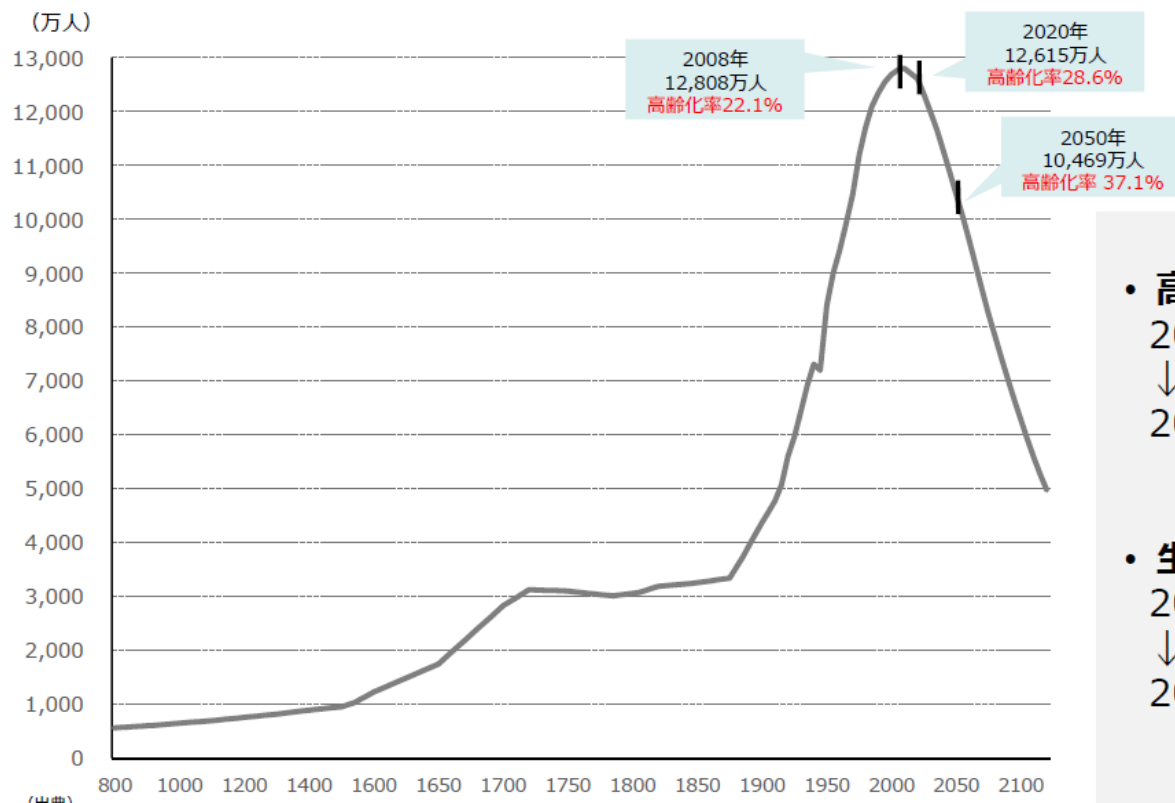
2 コミュニティバスの目標値について

(1) 目標設定について

2 コミュニティバスの目標設定について

千年単位で見ても類を見ない人口減少

- 我が国は、千年単位で見ても類を見ない人口減少に直面しており、高齢者の増加と働き手の減少はいよいよ加速。
- 地域交通は、人口減少の影響が最も大きい分野の一つ。



- 高齢人口（65歳以上）
2020年：3,603万人
↓
2050年：3,888万人
285万人増（7.9%増）
- 生産年齢人口（15歳～64歳）
2020年：7,509万人
↓
2050年：5,540万人
1,969万人減（26.2%減）

2 コミュニティバスの目標設定について

目標①

「住み続けたい」環境を整えます。

【運行便数の確保】 【バス停の増加】 ⇒ 【乗車人数】

目標②

行政と住民が一体となった利用促進に取り組みます。

【広報活動】 【ネーミングライツ】 ⇒ 【収支率】

目標③

高齢ドライバー事故の抑制に取り組みます。

【運転免許証自主返納支援事業の申請者数】

2 コミュニティバスの目標設定について

目標①

目標【乗車人数】

令和 6 年度 21,103 人

(北ルート3.2人／便・南ルート9.2人／便)

⇒令和11年度 **22,000人**

(北ルート3.5人／便・南ルート9.5人／便)

考え方) 人口は減少傾向であるが、京都アリーナを始め交流人口の増加を想定し微増で設定。

取り組み

利用促進 (市内転入者への案内、小学生無料おためし等)

社会的要因

- ・・・人口 55,615人 ⇒ 55,310人 (令和7年⇒令和12年)
- ・・・生活様式の変化 (コロナ禍) (WEB会議等)
- ・・・京都アリーナ (令和10年開業予定)
- ・・・JR向日町駅東口推進事業 (令和10年度まち開き)

2 コミュニティバスの目標設定について

【運行便数の確保】 コミュニティバスの運行便数 7本/日の確保

社会的要因	・・・全国の廃止路線	約23,193 km
	・・・バス業界の平均年齢	55歳
	・・・運転士不足	2万1千人

(出典：国土交通省、バス協会)

今後も全国的に路線の廃止・減便に歯止めがかからない状況

2 コミュニティバスの目標設定について

【バス停の増設】 道路整備が完了した場合は、バス停の設置を検討

社会的要因（条件）⇒ 道路整備が必要

例）西向日駅のバス停設置

一般府道 志水西向日停車場線の整備が必要
（令和2年事業化）

2 コミュニティバスの目標設定について

目標②

目標【収支率】

令和 6 年度 約16.5%
(北・南ルート：乗車1人あたりの負担 912円/人)
⇒ 令和 1 1 年度 約16.5%

※考え方 現状維持で設定

取り組み

- ①広報活動（市内転入者へ個別配布、広報誌で時刻表を全戸配布）
- ②ネーミングライツを広報誌で募集

社会的要因 . . . 物価高騰（人件費等）

2 コミュニティバスの目標設定について

目標③

目標【運転免許証自主返納支援事業の申請者数】

令和6年度 812人 ⇒ 令和11年度 1,600人

※考え方 実績値に基づき、令和11年度の数値を算出

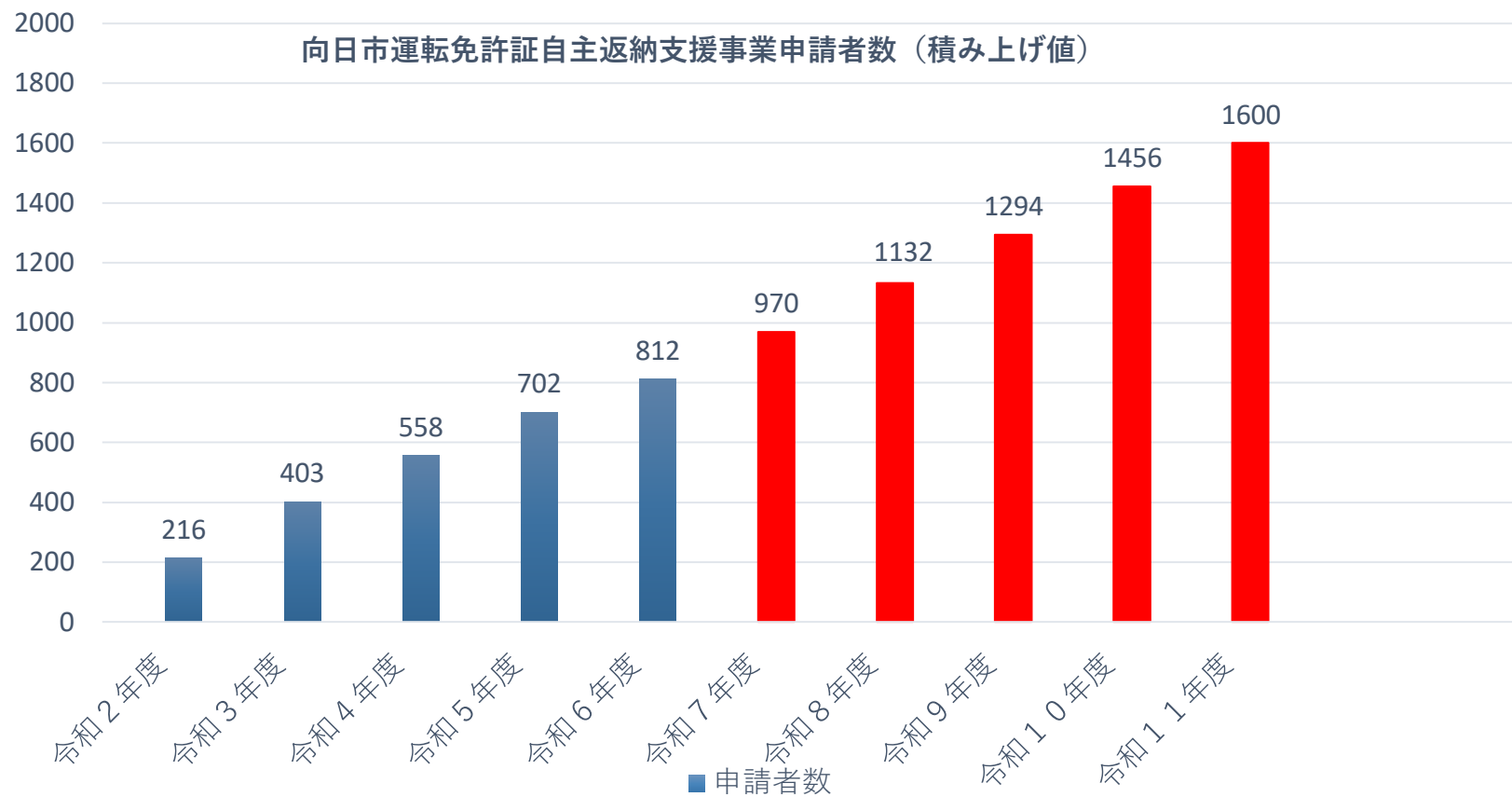
取り組み

コミュニティバスの運行開始に併せ、令和元年10月に運転免許証自主返納支援事業を開始

社会的要因 ・ ・ ・ 高齢者の死亡事故の割合が高い約5割
・ 新車の自動ブレーキ義務化（令和3年）

（出典：公安委員会・国土交通省）

2 コミュニティバスの目標設定について



2 コミュニティバスの目標設定について

目標期間：令和11年度まで

※第3次ふるさと創生計画の期間 基準は令和6年度

目標①：乗車人数

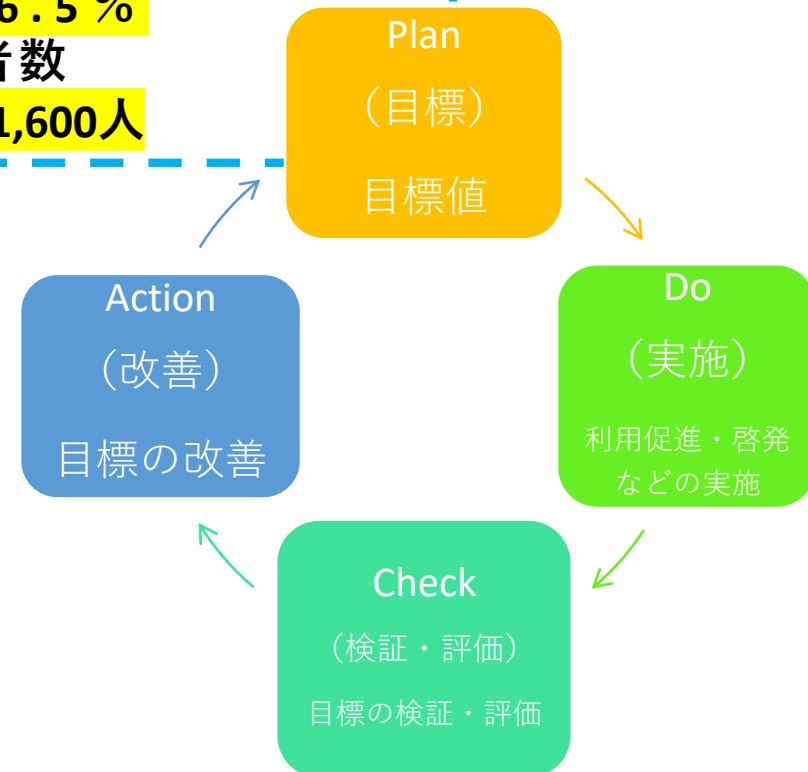
21,103人 ⇒ 22,000人

目標②：収支率

16.5% ⇒ 16.5%

目標③：運転免許証自主返納支援者数

812人 ⇒ 1,600人

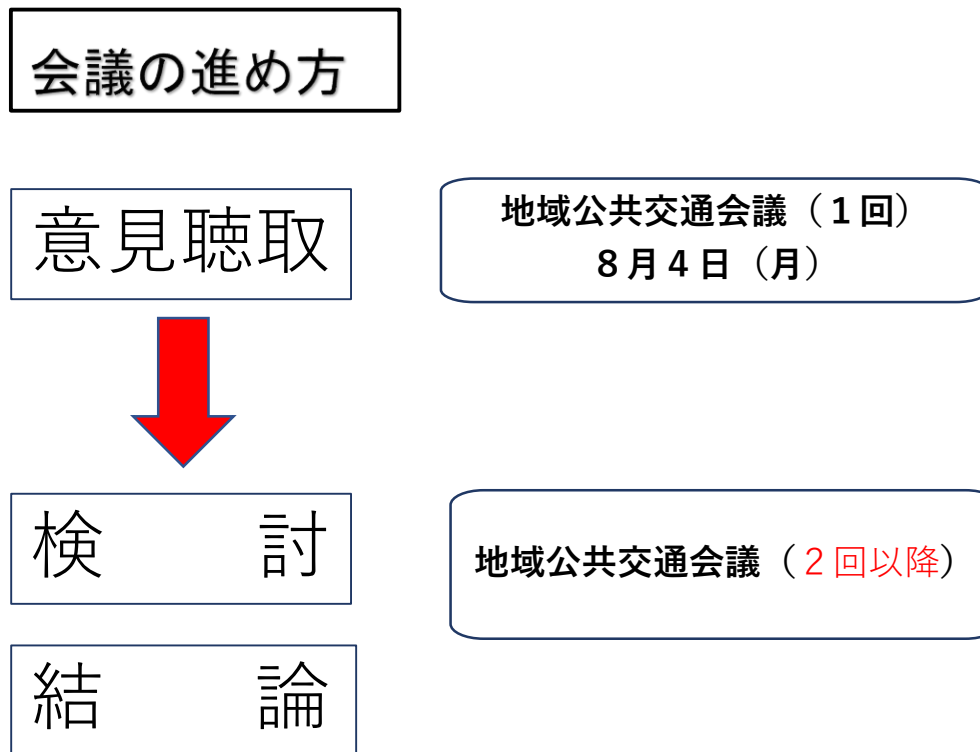


3 コミュニティバスの敬老乗車制度について

(1) 前回の会議での意見

(2) 敬老乗車証の発行に関しての提案

3 コミュニティバスの敬老乗車制度について



- ・ ①敬老乗車証は、出かけることを促進するきっかけとなる。
- ・ ②ゼロカーボンの観点など多面的な視点で議論が必要となる。
- ・ ③70歳以上に限定する理由が必要ではないか。
- ・ ④敬老乗車証の施策で、タクシー利用者が減るという一面がある。
- ・ ⑤ぐるっとむこうバス利用者のみではなく、公共交通全体の公平性の観点を議論する必要がある。

前回の意見：①敬老乗車証は、出かけることを促進するきっかけとなる。

(2)生きがいづくりと社会参加の促進

高齢者が長年培ってきた知識・経験を生かし、生きがいを持って暮らし続けられるよう、多様な交流の場や学習の場、就労の場など、地域の担い手として活躍できる場づくりを進めます。

施策	取組内容
① <u>高齢者の多様な交流の場の支援</u>	<p>身近な健康づくりや世代間交流、仲間づくり、サークル活動を支援するため、老人福祉センターにおいて、それぞれの特徴を生かした取り組みを推進するとともに、各地域で展開されているサロンやサークル活動等が身近な世代間交流の場となるよう、多世代の参加をより一層促進します。</p> <p>また、クラブの主体性を尊重しながら老人クラブ活動を支援し、高齢者のレクリエーション、スポーツ、地域貢献など、交流の場の充実を図ります。</p> <p>さらに、<u>高齢者が様々なボランティア活動に参加しやすい機会の創出に努めるとともに、参加意欲を高めるための仕組みづくりに努めます。</u></p>
② <u>高齢者の社会参加への支援</u>	<p><u>高齢者の生きがい活動・社会参加・就労や活躍の場づくりを促進するため、就業や社会貢献の機会などを提供する向日市シルバー人材センター事業の支援の充実</u>に努めます。</p>
③ <u>生涯学習活動の支援</u>	<p>市民が生涯にわたり、多様な学習活動を行うことができるよう、社会教育施設や本市の歴史を生かした多様な学習の機会の提供を図り、<u>高齢者の自主的・主体的な学習活動をより一層支援していきます。</u></p>



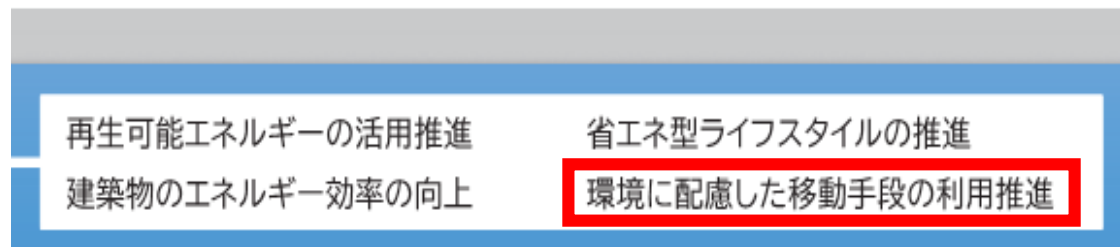
前回の意見：②ゼロカーボンの観点など多面的な視点で議論が必要となる。

令和4年10月1日「ゼロカーボンシティ宣言」

【基本目標】



【基本施策】



前回の意見：③ 70歳以上に限定する理由が必要ではないか。

敬老乗車制度

○対象者：70歳以上

理由：本市では、敬老会など70歳以上の方を対象に取り組んでいる。

○料 金：普通旅客運賃の半額

理由：障害者手帳提示の運賃半額と同様。

④敬老乗車証の施策で、タクシー利用者が減るという一面がある。

⑤ぐるっとむこうバス利用者のみではなく、公共交通全体の公平性の観点を議論する必要がある。

3 コミュニティバスの敬老乗車制度について

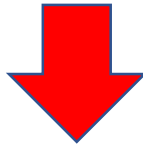
目 的

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 コミュニティバスの敬老乗車制度について(検討1 実施方法)

敬老乗車証の発行
(70歳以上の高齢者全員に配布)



降車時

敬老乗車証を提示
現金または敬老回数券で支払い

敬老乗車証



敬老回数券



プレミアム乗車券の販売場所

- ・都タクシー向日町営業所
- ・阪急バス向日出張所
- ・市役所本館1階 会計課
- ・市役所東向日別館3階 市民課

3 コミュニティバスの敬老乗車制度について(検討2 コストの想定)

	令和6年度 収支率16.5%	乗車の高齢者率 5割 収支率12.7%	乗車の高齢者率 4割 収支率13.4%	乗車の高齢者率 3割 収支率14.2%
経費(運賃減収)	—	909,466円	727,573円	545,679円
運行経費(支出)	23,569,982円	23,569,982円	23,569,982円	23,569,982円
運賃収入(収入)	3,907,866円	2,998,400円	3,180,293円	3,362,187円
※経費(運賃減収)は、ネーミングライツの収入を除いて試算				

3 コミュニティバスの敬老乗車制度について【京都運輸支局】

地域公共交通会議・運賃協議会

協議運賃について

これまで

【地域公共交通会議又は活性化協議会において協議】

⇒協議が調えば運賃を届出

令和5年10月1日以降

【公聴会の開催等により、住民等の意見を聞く】※道路運送法第9条5項

【協議会において協議】※道路運送法第9条4項

⇒協議が調えば運賃を届出

地域公共交通会議について

これまで

地域公共交通会議	
根拠	道路運送法施行規則（第9条の3）
構成員	<ul style="list-style-type: none"> ○市区町村長又は都道府県知事 ○一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体 ○住民又は旅客 ○地方運輸局長 ○一般旅客自動車運送事業者の運転手が組織する団体 ○（自家用有償運送について協議する場合）自家用有償旅客運送を行っている者 ○道路管理者、都道府県警察、学識経験者等
協議事項	<ul style="list-style-type: none"> ○乗合旅客運送の態様 ○乗合旅客運送の運賃・料金等に関する事項 ○自家用有償旅客運送の必要性、旅客から収受する対価に関する事項 <p>等</p>

令和5年10月1日以降

地域公共交通会議	
根拠	道路運送法施行規則（第4条の2）
構成員	変更なし
協議事項	<ul style="list-style-type: none"> ○乗合旅客運送の態様 ○自家用有償旅客運送の必要性、旅客から収受する対価に関する事項 <p>等</p>
運賃協議会（NEW）	
根拠	道路運送法（第9条第4項）
構成員	<ul style="list-style-type: none"> ○市区町村又は都道府県 ○運賃等を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者 ○地方運輸局長 ○関係住民の意見を代表する者
協議事項	○乗合旅客運送の運賃・料金等に関する事項

【協議が調った旨の証明書（例）】

（地域公共交通会議）

道路運送法第9条第4項及び同法施行規則第9条第2項に定める協議が調ったことに関する証明書

令和〇〇年〇〇月〇〇日に開催した〇〇地域公共交通会議において、下記事項に關し、協議が調ったことを証明する。

記

- 協議が調っている路線又は営業区域
- 協議が調っている運行系統又は運送の区間
- 適用する期間又は区間その他の条件を付す場合には、その条件

令和〇〇年〇〇月〇〇日
〇〇地域公共交通会議
会長 〇〇 〇〇

（運賃協議会）

道路運送法第9条第4項及び同法施行規則第9条第2項に定める協議が調ったことに関する証明書

令和〇〇年〇〇月〇〇日に開催した〇〇協議会において、下記事項に關し、協議が調ったことを証明する。

記

- 協議が調っている運賃（料金）の種別、額及び適用方法
- 運賃を適用する路線又は営業区域
- 適用する期間又は区間その他の条件を付す場合には、その条件
- 運賃を定める一般乗合旅客自動車運送事業者の氏名又は名称

令和〇〇年〇〇月〇〇日
〇〇協議会

※会議体ごとにご作成ください。

3 コミュニティバスの敬老乗車制度について【京都運輸支局】

地域公共交通会議

地域公共交通会議
(発議事前の説明・意見聴取)

地域公共交通会議
(報告)

道路運送法（運賃協議会）

協議会設置

運賃改定についての
パブリックコメント等

協議会審議・決定
(道路運送法)

運賃改定の届出
(道路運送法)

3 コミュニティバスの敬老乗車制度について【京都運輸支局】

北ルート（構成員）

向日市

事業者：都タクシー株式会社

近畿運輸局長

市民の代表

南ルート（構成員）

向日市

事業者：阪急バス株式会社

近畿運輸局長

市民の代表

道路運送法 9条4項

- 一 市町村又は都道府県
- 二 当該一般乗合旅客自動車運送事業者
- 三 地方運輸局長
- 四 市町村の長（又は知事）が住民の意見を代表する者として指名する者

4 コミュニティバスの介護付き添い人運賃割引について



4 コミュニティバスの介護付き添い人運賃割引について

現行のルール（運行開始時）

対象：身体障害者手帳、療育手帳及び精神障害者保健福祉手帳のある方
運賃：半額



対象：身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳のある方に対して、
介護のために乗車する介護人及び付添人
運賃：半額

4 コミュニティバスの介護付き添い人運賃割引について

地域公共交通会議

地域公共交通会議
(発議事前の説明・意見聴取)

地域公共交通会議
(報告)

道路運送法（運賃協議会）

協議会設置

運賃改定についての
パブリックコメント等

協議会審議・決定
(道路運送法)

運賃改定の届出
(道路運送法)

5 その他

5 その他

通学路安全対策事業 物集女寺戸幹線拡幅改良事業 計画平面図（案） S=1:500 (A3)

事業期間：令和8年4月～令和10年3月（予定）

