

## 令和7年度向日市地域公共交通会議（第2回）会議録

- 日時** 令和8年2月6日（金） 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20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、柴田委員、長谷川委員、  
谷内委員、中野委員、籠谷委員、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、尾田主席課長、  
福井まちづくり推進課長、木村同課主幹、大槻同課主任  
奥井同課主任、原楨道路整備課主席係長
- 傍聴者** 7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
    - (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) 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) 介護付き添い人の運賃割引について
    - (5) その他
  - 4 閉会

### 1 開会

### 2 会長あいさつ

皆さまこんにちは。令和7年度向日市地域公共交通会議（第2回）に参加いただきまして、ありがとうございます。

まだ天候は、そんなに悪くないですが、明日・明後日と随分と寒さが厳しくなるため、十分お気をつけいただきたいと思います。

さて、皆さまのご尽力で運行できております「ぐるっとむこうバス」が、運行開始し約6年を迎えました。

コロナ禍等々いろいろな条件ありましたが、順調に乗客数も増えてきておりまして、市民の皆様理解していただいていると思います、本当に嬉しく思っております。

一方で、運転士不足が言われておりまして、なかなか厳しい状況にあると聞いております。

タクシー業界をみておりますと全国いろいろと事情があると思うのですが、給料が増えると運転士が集まっただけということをお聞きしておりますので、そういう意味では、今後進む人が減ってくるなかで、しっかりとした賃金で働いていただくことが大切なことだと思っております。

その中で、料金の話などいろいろありますけれども、いろいろな解決策をもっていかなければ、これから先、地域公共交通が細くなる一方であり、なんとかして住民の皆さまの移動手段を守っていくことが我々の務めだと思っております。

今日は、従来からの懸案でありました敬老乗車制度のことと、いろいろなご意見いただく中で障がい者の方を介護している方の運賃割引ということも話がでてまいりました。

気付かないこともありますので、いろいろ教えていただくのはありがたいことですし、またその点についてもご協議いただければありがたいなと思っております。

いずれにしましても、地域の公共交通をなんとかして支えていきたい、皆さんで努力しながら支えていっていただきたいと思っておりますので、これからもご協力よろしくをお願いします。

### 3 議事

議長

次第1 公共交通の現状について

次第2 コミュニティバスの目標値について

次第3 敬老乗車制度について

次第4 介護付き添い人の運賃割引について

次第5 その他

となっている。

次第1、公共交通の現状について、事務局の説明をするが、その前に公共交通の現状について、議長から説明する。

その後、事務局の説明を求める。

#### 1 公共交通の現状について

議長

最初のスライドは右の方に人口の予測がでており、グラフの真ん中ぐらいに令和2年、令和3年とあるが、その時の現状に基づいて将来予測をした結果である。

15歳から64歳いわゆる生産年齢人口と呼ばれるもので、その下側が高齢者、上の

段が若い方となっている。

総人口はすでに承知のとおり減っている傾向で、その中でも高齢者の比率が高まっている状況である。

バス企業の収益性について、バス会社は独立採算である。

道路などは補助のメニューがいろいろとあるが、バス事業者は民間事業ということで、豊富なメニューがあるわけではない。

会社から通勤定期を支給されて、多数の方がバスを利用するが、そのような方々が非常に減ってしまう。

皆さん自家用車が便利なので自家用車を使うとバスの利用者が減る。

バスの利用者が減れば、それだけバス会社が困るのでバスの本数を減らしたりする。

このようなことが繰り返されていくと、どんどん公共交通が無くなっていくことになる。

待遇面の課題では市長の話にもあったが、少し前のデータで全産業平均、年間労働時間が2, 136時間、給料で506万円。

それに対してバスの運転士は、労働時間が長くて、給料水準が低いということが、全国的に言われている。

さらに労働環境の厳しさ、朝早いところで6時台や、深夜のバスですと23時や24時まで働かないといけない。

業務の多様化ということで、特にICカードが普及しており、業務の効率化に繋がる発想が当然あるが、その一方でドライバーのやることが増えることもある。

次のスライドです。

これも運転士の方々が潜在的に大型二種免許をお持ちでないとバスの運転ができないので、どのような状況か調べる。

このスライドのとおり、免許の保有者数は減っている。

それ以上に問題なのが年齢構成であり、高齢の方が保有している運転免許証はお持ちであるが、実際に現場で働いているかということは定かではない。

更にお年寄りが働く、シニアの方々の運転が出来なくなってくる。

次のスライド、後は運転士不足ということで、かつて委員からもお伝えがあったが、いわゆる2024年問題ということで、労働者の環境を良くしていこうということで、改善基準告示が出された。

今まで朝ラッシュ時に午前9時まで働いた運転士は、かつては8時間後の午後5時から夕方ラッシュ時に運転できた。

今は休憩時間をきっちり取得しなければならないため、最短午後6時以降でないと働

けない、朝、夕方どちらかを出勤したら、どちらかを切らないと乗務できない。

バスの運転士は、総数の問題もあるが、働き方の改革で働ける時間がすごく減ってきているというところ分かる。

次、非常に厳しい環境である中で、市町村が、愛知県の例ではあるが、それぞれの自治体がどれくらい財政負担を公共交通に使っているか、平成30年度で7年ほど前の

データになるが、これくらいのご負担でされているということで、1番多いところが、人口1人あたり500円から750円、さらに右側に目を向けていただきますと、2000円以上、1人当たり負担されている、特に中山間部ではバスもなく、当然タクシーもあまりいないことから、地元で丸抱えになる。

ちなみに向日市のコミュニティバスはどのくらいか。

事務局

令和6年度は全人口で一人あたり約350円。

議長

グラフでいうと、左から2番目に入ると状況的にはかなり優等生といっても過言ではない。

これが実現できているのも市域がコンパクトであり、鉄道、バス、タクシー、それぞれの事業者が努力していただいているのもあって、自治体として直接サポートしているのがコミュニティバスだけだと、今後どうすればいいか、モビリティいわゆる人が安心して移動できる環境を、どう守っていくかということで、人手を増やす必要があり、これは急務の課題である。

どうやって人手を増やすのか、1つはやはりバスの運転士が職業の選択肢になるようなアピールする。

既に国土交通省がバス事業者もイベントなり、それぞれの役割や存在感をアピールされており、努力していただいていると思う。

女性や新卒への働きかけということで、あるバス事業者は、女性専用の休憩室を作ったり、勤務時間で配慮されていたり、女性が働きやすい環境改善している。

それから運転免許を取るまでの必要な年数を短縮するような特例を考慮いただいでできるだけ増やそうと努力している。

あとは技術革新という点で自動運転があるが、これもちょっと時間がかかると思うが、今後1つ注目する必要がある。

隣の京都市でも実験をするということで、洛西の山を走るということで、隣接エリアでそういう実験をするということである。

AI オンデマンドは、AI を使って予約してもらって、必要な車が迎えに行くということで、頑張っても黒字にはならない、せいぜいどれだけコストを下げられるか。

地域力の活用+ $\alpha$  ということ、本当に公共交通が空白の状況になると、地元の方々の力、ボランティアが有償のかたちで移動を支えていただくということになる。

向日市においては、そこまでいってないと思うため、まずはどうやって運転士を増やしていくか。

事務局

それでは、事務局から前回の地域公共交通会議でも説明したが、簡単に、本市の地域公共交通の現状をお伝えする。

スライド左側、本市の公共交通の全体像をお示ししている。

次に、向かって右側の凡例は上の表がバス路線であり、事業者ごとに路線を表示している。

右側の表が、タクシー事業所であり、4社の総台数を表示している。

次に、右下の表が、鉄道駅をあらわし、赤い星印で地図上に表記している。

本市の市域には、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。

## 2 コミュニティバスの目標値について

事務局

まず初めに、目標値を説明するにあたり、社会的要因の重要な項目である人口減少のグラフを説明する。

こちらは、日本での人口減少の折れ線グラフである。

折れ線グラフを見ると、今後、日本の人口は減少し、その上高齢化率は増加している。

65歳以上の高齢人口は、2050年に285万人増加しその一方で、15歳から64歳の人口は、2050年に1969万人減少する。

このことから、今後、日本は類を見ない人口減少に直面し、高齢者の増加と働き手の減少が予想される。

人口減少の日本社会を背景に、続きまして、12ページのコミュニティバスの目標設定につきまして、1つずつ丁寧に説明する。

まずは、「ぐるっとむこうバス」の目標値について、運行開始後、間もなく、コロナ禍で外出が制限されたこともあり、現在まで目標値の議論が難しい状況であった。

コロナ禍が明け、令和6年度によりやく1年間を通して安定的に、利用者数などの実績データが収集できたことから、この度の地域公共交通会議において令和6年度のデータを元に、目標値をお示しする。

まず、目標を設定するにあたり、本市の上位計画の第3次ふるさと向日市創生計画の計画期間、令和11年度までに合わせて、目標①、目標②、目標③をそれぞれの

「取り組み」、「社会的要因」を示しし、そして、目標値として、乗車人数、収支率、向日市運転免許証自主返納支援事業の申請者数を示しする。

次のスライドで、目標①の乗車人数について、具体的に説明する。

まず、目標①乗車人数の増加に関する「取り組み」として、向日市の市民課で市内転入者へ公共交通の利用案内を配布している。

また、「ぐるっとむこうバス」において、小学生を対象に無料おためし乗車などを行い利用促進している。

次に、本市の社会的要因として、第3次ふるさと創生計画によると、本市の人口は、令和7年が55,615人から令和12年には55,310人に減少すると予想している。

また、本年10月18日からJR向日町駅の自由通路西口・橋上駅舎の一部の供用を開始している。

そして、いよいよ令和8年度にJR向日町駅東口開設を予定している。

その他に、本市で様々な事業があり、例えば、京都府の事業であるが、京都アリーナは、令和10年度開業の予定をしている。

次に、JR向日町駅東口駅前広場は、令和10年度に完成、予定としており、京都市側からもアクセスができ、今まで以上に東側から多くの方々に、ご利用いただき、交流人口の増加することが予想される。

以上のことを踏まえると、本市の人口は減少傾向であるが、今後、交流人口の増加が見込まれることから、目標①「ぐるっとむこうバス」の乗車人数を令和6年度の21,103人から、令和11年度には22,000人の微増とする、目標を設定した。

次に、14ページを説明する。

まず、運行便数の確保に関する社会的要因として、冒頭に議長から運転士不足等のご説明をしていただいたが、全国的な運転士不足に伴い、平成20年から令和5年にかけて、全国の廃止路線は約23,193kmであり、今後も廃止路線は増えていくと予想される。

次に、現在のバス運転士の平均年齢は55歳と、他の業種と比べてもかなり高く、今後、5年後には、運転士が、2万1千人不足となりますことから、全国的に路線の廃止・減便に歯止めがかからない状況になると予想される。

また、運行するにあたり、都タクシー株式会社様、阪急バス株式会社様から、交通事業者にとって、全国的な社会情勢は厳しいとお聞きしているが、本市として社会的状況を注視しながら、現状の1日7便を継続して運行できるように、将来にわたって持続可能な公共交通を維持する努力を行っている。

そのため、目標①の乗車人数の確保に関して、「ぐるっとむこうバス」の運行便数を1日あたり7便の確保を行っていく。

次に、15ページをご説明いたします。

目標①の乗車人数の確保に関して、バス停の増設は、交通量や道路状況、車道や歩道の幅員などを考慮する必要があることに加えて、バス停が増えるということは、その分、運行時間が延びるため、また運転士の休憩時間を確保することが法律上、必須である。

現状のルートから極端にルートを延ばすことは困難であるが、今後、バス停の増設について、極端に運行ルートが外れることなく、運転士の負担にならないような議論を行い、その後、地域公共交通会議で議論し、承認を得たのちに、運行事業者様から運輸局に届出を提出する必要がある。

続きまして、16ページの目標②、収支率について説明する。

まず、目標設定にあたり、社会的要因としては、物価高騰に伴い人件費が上昇し、今後、公共交通では、運転士不足解消等を目的とした待遇改善などで、人件費の高騰が予想される。

運行経費については補助金を活用し、本市の「取り組み」として、広報活動やバス停のネーミングライツとして、例えば、ネーミングライツでは企業の皆様にバス停の命名権を購入し、収入として経費に充当している。

社会的要因を踏まえると、今後は、人件費の増加も考えられるが、広報誌などを活用し、より多くの皆さまにお乗りいただく取り組みを行い、令和6年度の収支率で、約16.5パーセントから、令和11年度の目標値は、約16.5パーセントと現状維持で設定している。

次に、17ページの目標③運転免許証自主返納支援事業の申請者数について、説明する。

目標③、運転免許証自主返納支援事業は、令和元年10月、「ぐるっとむこうバス」の運行開始に併せて開始している。

社会的要因として、これまで高齢者の死亡事故の割合が高い傾向にある。

その一方で、新車に対して自動ブレーキ義務化などもあり、交通事故防止に寄与していると考えている。

そこで、運転免許証自主返納支援事業は、免許証を返納された方に、公共交通利用券の支援を行うことで、免許証の返納しやすい環境づくりを促進し、交通事故防止を目指すもので、令和6年度までの運転免許証自主返納支援事業の申請者数の延べ人数は、812人である。

令和11年度の目標値は、延べ人数で、1,600人と目標を設定しており、次のスライドでは、運転免許証自主返納支援事業の申請者数の積み上げ縦棒グラフで、お示しする。

縦棒グラフでは、令和6年度までの「延べ人数」で、812人の方が、運転免許証自主返納支援事業の申請者数をお示ししている。

令和7年度から令和11年度までは、今までの実績値を平均した、積み上げ値で想定している。

では、最後に次のページで、それぞれの令和11年度までの目標値を再度、お示しする。

目標の期間として、令和11年度までとしているが、毎年、地域公共交通会議で、現状の「目標の数値」について報告する。

最後に、目標値を纏めますと目標①の乗車人数は、21,103人から22,000人微増の目標値で設定した。

次に、目標②の収支率は16.5パーセントから16.5パーセントの現状維持で、目標値を設定した。

次に、目標③の運転免許証自主返納支援者数の延べ人数を、812人から1,600人と目標値を設定して、これらの目標値について、今後、PDCAサイクルに基づき、目標の検証・評価し、目標の改善を図ってまいる。

委員

実際に運行した後に実情に合わせて新たに目標設定を作ったと思う。

目標設定について、現実に沿ったかたちの数値であり、この数値自体についてはこれでいいと思うが、単位を明らかにするとわかりやすいと思っている。

目標①の乗車人数のところ、人というのは南北ルート合わせて1年間あたりの乗車人数というお話だったと思うが、それがわかるように補足説明や、年あたりという南北ルート合わせてと書いていただけたらと思う。

目標③の箇所、延べ人数ということで、この制度が始まってからずっと合わせた積み上げの数という説明があったと思うが、そういった説明も加えていただけたらと思う。

以前決めた運行基準、過去の資料を確認したが5つある。

平均乗車人数

コミバスの重要度

事業者への影響

外出機会の増加

自家用車からの転換

1つ目の地域の取り組みを数値で確認していくということが難しいということと、運行基準について話し合っていたときに収支率を見てはどうかとお話した時に、理由は忘れましたが、少し難しいということで省いたという経緯があるので、実際にコミュニティバスを走らせてから、収支率を目標設定に入れることにしたのはすごく前進だなと思う。

5つの運行基準の中から抜けたものがいくつかあり、数値化するのが難しいから省い

たというものだったと思うが、目標ではなく、今後会議の中で継続してみていただきたい項目がいくつかある。

ひとつは事業者への影響である。

阪急バスや他の事業者、タクシー会社とかそういった事業者への影響というのは、何らかの形で確認していったほうがいいのではないかな。

自家用車からの転換化、これは高齢者の運転免許証の自主返納ということで、これは数値として分かりやすいと思う。

ただ、この運転免許証の自主返納自体は本当にコミュニティバスがあることで変わっていったのかということと、2つの政策が関連し合うように運転免許証を自主返納する際にコミュニティバスの路線図やダイヤとか乗り方、そういうものをしっかりお渡しする。

自主返納制度についてしっかり広報することが重要であると思う。

もう1つ、運行基準であったのが、地域の取り組みというものでして、市民の方でコミュニティバス、この公共交通を応援する組織、取り組みが出来ているか。

コロナ禍もあり、なかなか難しいところもあったと思うが、そういう所もぜひ市民と一緒に育てていくということをやっていただきたい。

ご協力できることがあればぜひ協力したいと思っており、地域の取り組み、目標設定にするには数値化が難しいと思うため、入れるのは困難だと思いますが、今後、継続して取り組みの紹介や、何か動きができるようにしていきたい。

事務局

見直しの基準ということで改めて説明させていただきたいが、令和元年10月から運行が開始しているが、運行開始前の平成30年に見直し基準というのは協議をそれ以降の地域公共交通会議の中で議論が行われている。

その中で先ほどありましたように、数値化しづらい項目がいくつかあり、これは実際アンケートをするなどしないとできない項目がいくつかあり、その中で議論を進めていく中で、コロナ禍になってしまう。

コロナの影響で令和2年から令和5年まであり、冒頭でも説明させていただきましたが、令和6年にはじめてコロナの影響を受けない、実際の数値が拾えました。

これが収支率や、利用者数であり、この数値をベースにして新たに分かりやすい数字に提案させていただいている。

- 委員 目標設定については、特に異論はない。  
このまま継続してこの数値をもとにして、見直しなど改善策などを判断できたらということでは異論はない。  
運行基準のときにも話し合った事業者への影響や、地域の取り組み、そういったところに関して、継続して取り組み、報告などしていただけたらと思っている。  
できることならば影響がマイナスの方ではなくてプラスの方にしてくれるのが理想であり、外出機会が増えて、コミバスも行きは使えたけど帰りは無いからバスにしようとか、タクシーで帰ろうとか、外出が増えるのでお年寄りの方々が元気で「まち」を歩けるというのが1つの大きな目標である。  
そのあたりの観点でちょっと評価する必要がある。
- 委員 目標設定で運転免許証自主返納をとりあげられているが、「ぐるっとむこうバス」の利便性とも関係してくると思う。  
例えば今度の土日、選挙でここまで来ないといけないが、「ぐるっとむこうバス」は運行していないというような状況である。  
前から「ぐるっとむこうバス」の利便性について、逆回りとか、土日の運行が話には出ているが、経済的な問題、運転士不足の問題、それを理解しているが、この運転免許証自主返納支援ということで目標設定されるのであれば、利便性についても当然考える必要がある。  
そのあたり非常に難しい問題とは理解しているが、運転免許証自主返納支援者の数だけとらえられていると、ちょっと片手落ちかなという気もする。
- 議長 公共交通の現状に、コミバスも加えて、これだけの交通サービスがあり、情報発信もしていく必要があるし、使い方なんかもお金の問題というと向日市はわりと優等生の話をしましたが、人がいないのに問題がある。
- 委員 保健所の立場ということではなく、10年前京都府庁の交通政策課にりましたが、10年前でしたらバス路線の維持は、中山間地域や北部地域の問題だったが、今お話を聞いていると乙訓の向日市であっても京都市であっても、大変厳しい状況ということで、大変な時代だなと改めて思う。  
1点確認する。この後の提案になってくるが、この目標値の乗車人数は、敬老乗車制度の影響はまだ入れずに、検討するという理解でよろしかったか。

事務局 おっしゃるとおり、まだ決定された制度ではないが、バス利用者数に関して考慮していない。

この後説明するが、収支率の影響を受けると考えており、改めて説明する。

### 3 敬老乗車制度について

事務局 始めに、敬老乗車証について、前回の地域公共交通会議で、意見を徴収した内容を纏めている。

意見徴収の①から③の意見については、本市の施策に併せて説明して、④から⑤の意見について、地域公共交通会議の場で委員の皆様のご意見を伺いたいと考えている。

次のスライドでは、前回の地域公共交通会議で敬老乗車制度についての意見聴取①から③について説明する。

始めに、ご意見の「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」ということであるが、本市策定の「こうふくプラン向日」で、生きがづくり、社会参加の促進として、

①高齢者の多様な交流の場の支援

②高齢者の社会参加への支援

③生涯学習活動の支援

に基づき、高齢者の社会参加を促進していることから、高齢者の社会参加に併せて敬老乗車制度を活用していただきたいと考えている。

また、今後においても、引き続き、福祉部局と連携・調整を行っていく。

次に、23ページでは、ゼロカーボンの観点など多面的な視点で議論する必要があることについて説明する。

本市では、令和4年10月1日に、ゼロカーボンシティ宣言をした。

また本市策定の第3次向日市環境基本計画で、基本目標として、気候変動対策を推進する「まち」とし、基本施策で、環境に配慮した移動手段の利用促進を策定しており、「ぐるっとむこうバス」に乗車していただくことにより、二酸化炭素削減に向けての取り組みとして、環境負担の高い自家用車よりも輸送量当たりの環境負担が少ない「ぐるっとむこうバス」などの公共交通機関の利用を促進していくこととしている。

続いて、24ページについて説明する。

③70歳以上に限定する理由が必要ではないかのご意見について、敬老乗車制度で、対象者を70歳以上にしている理由として、本市では敬老会など70歳以上の方を対象とした取り組みをおこなっており、本市の事業と関連させ、同様の年齢基準にしている。

また、料金について、普通旅客運賃の半額として、障害者手帳提示の際、運賃の半額と同様にしている。

次に、④敬老乗車証の施策で、タクシーが減るとい一面があるというご意見と、

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という意見について、地域公共交通会議の場で、皆様の意見を伺い、ご議論いただけたらと考えている。

次に25ページをご覧ください。

前回の地域公共交通会議でもお伝えしたが、改めて敬老乗車制度の目的を説明する。

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機会づくりになるものと考えている。

次に、26ページは敬老乗車制度の実施方法について説明する。

こちらのスライドでは、敬老乗車制度の実施方法について提案する。

まず、敬老乗車制度の流れとして、敬老乗車証を本市の70歳以上の高齢者全員に郵送で配布する。

次に、現在の障害者手帳を提示していただくと運賃の半額で乗車いただける制度と同様に「ぐるっとむこうバス乗車」の70歳以上の方は、配布された敬老乗車証を運転士にご提示の上、現金か敬老回数券で運賃をお支払いしていただくことを想定している。

また、敬老回数券でのお支払いの方は、各販売所で購入できるようにする。

次に、27ページで、敬老乗車制度について、コストの想定をしたので説明する。

令和6年度の運行実績を参考とし、想定される高齢者率に基づいて経費（運賃減収分）を試算した。

この場合の高齢者率とは、70歳以上の方を想定している。

まず、初めに想定したのは、令和6年度の数値を基準に「ぐるっとむこうバス」利用者のうち、乗車の高齢者率が5割の場合にかかる経費として、約90万円である。

次に、乗車の高齢者率が4割の場合にかかる経費としまして、約70万円、3割の場合は約50万円である。

一方で、敬老乗車制度を導入したことにより、高齢者の乗車人数が増える可能性もあり、実際に経費や運賃収入がどのようになるのかは、当該制度を開始してみないと分からないところである。

いずれにしても、敬老乗車制度の導入後、運行実績に基づいて、利用者数、運行経費、運賃収入、敬老回数券の使用枚数などを用いて分析してまいりたいと考えている。

なお、敬老乗車制度の導入後、運行収入に関して福祉施策と考えおり、敬老乗車分の収入に関しては、別途2段書きにし、敬老乗車分の収入とそれ以外の収入について別に記載する。

次に、28ページで、運輸局から運賃協議会について3つのスライドをご説明いただく。

委員

敬老乗車制度を導入しようとするので運賃の導入については協議をしていただく必要がある。

これまではコミュニティバスの運賃については、地域公共交通会議の中で運賃を協議していたのだが、令和5年10月1日に改正があり、運賃に関しては地域公共交通会議では運賃の協議が出来ないということになった。

別の運賃協議会というものが制度化されて、令和5年10月1日以降は運賃協議会で運賃を協議していただく。

次のスライドをご覧ください。

今後の地域公共交通会議と運賃協議会があり、その中で協議を進めていくのだが、これまでであれば地域公共交通会議の中で説明していただいて、意見を出し協議までしていただき、運賃改定の届を出していただくという流れであったが、今後は地域公共交通会議の中で協議していただくことができないので、最終的には運賃協議会にかけるが、まずは地域公共交通会議の中で敬老乗車制度の事前説明をしていただき、そこで意見をいただく、そして現在向日市では運賃協議会が設置されていないので、協議会を設置していただく必要がある。

運賃協議会で、運賃を協議していただく前に、運賃改定についてのパブリックコメント等とあるが、利用者の意見を聞く手続きを行ったうえで運賃協議を図っていただくという制度になっているので、まずはパブリックコメント等のかたちを、市民の方たちの意見を集めていただいて、そのうえで新たに立ち上げた運賃協議会の中で敬老乗車制度導入についての協議をしていただく。

運賃協議会で運賃を決定したうえで、その決定について地域公共交通会議に報告していただくとともに京都運輸支局の方に届け出をしていただきたい。

次のスライドをご覧ください。

運賃協議会の構成員は下にある市町村、当該運送事業者、地方運輸局長、住民代表ということになっている。

向日市のコミュニティバスについては北ルートと南ルートになっており、それぞれ別の事業者が行っているが、これを1つの運賃協議会が協議することができない。

運賃協議会については都タクシーが構成員となる北ルートの運賃協議会と阪急バスが構成員となる南ルートの運賃協議会2つの運賃協議会を作っていただいて、それぞれで協議するという仕組みである。

議長

意見徴収の④、⑤、タクシー利用者が減るとあるが、公共交通全体の公平性の観点から議論をいただければと思う。

委員

27ページのコストの想定について、高齢者の割合がそれぞれ何割になったらという計算があるが、現状の「ぐるっとむこうバス」の高齢者の乗車率は何パーセントなのか。

調査などされてないかもしれないが、印象としてどれくらいなのかを教えてください。

敬老乗車制度が導入されると若干増えることもあるのではないかと、収支率が若干変わるのではないかと。

影響はかなりあると思われるが、教えてください。

この収支率、目標設定の中で数値が出されており16.5パーセント目標となっていて、この導入が進むと、16.5パーセントを下回りそうであり、なかなか難しい状況だと聞いている。

この敬老乗車制度を導入するにあたり、「ぐるっとむこうバス」の利用者をもっと増やすか、先ほど目標設定に異論はないと言ったが、16.5パーセントをどうするのか、皆さまの意見を聞きたい。

タクシー利用者が減るとか、公共交通全体の公平性については、タクシーの利用者との兼ね合いなどが非常に難しいけれども、語弊がある言い方をすると、「ぐるっとむこうバス」がとても便利な乗り物という訳ではなくて、便数も限られている中で外出に使ってもらおうと、行きが「ぐるっとむこうバス」で、帰りがタクシーを使うとか、そのような組み合わせをやっていただけるとは思っている。

先ほど日曜日でも利用してほしいと声があったが、曜日が決まっているなどでタクシーとの住み分けが少しは出来ているのかなと思う。

公共交通の他の部分も一緒に対象にできればいいのだが、市の予算との兼ね合いで「ぐるっとむこうバス」だけ対象にしているのかなと思うので、この辺りは市の方針の話になるのかな。

70歳以上に限定する理由としては、高齢者だけじゃなくて、非高齢者に対してもプラスの影響があるかと思う。

1つは高齢者が介護予防に繋がるということで、長い目で見ると医療費や介護保険、そういったところの抑制につながる可能性がある。

高齢者の外出が増えるということになると、買い物など経済的な影響もあり、プラスの影響がある。

市の負担だけ見ると大きな負担にはなるが、それ以上のプラスの効果がみこまれるのではないかと聞いている。

高齢者になると外出しなくなる人が増えますので、気軽な外出を支えるという面では非常に意味があると思っている。

1つ質問として、高齢者の割合はどれくらいなのか教えてください。

事務局

まず、結論としてはわかりかねる。

つかみようのない数字だととらえている。

調査しないことにはわからない数字だと思うが、高齢者率で3割・4割・5割くらいの振れ幅で経費について90万、70万、50万と説明させていただいた。

例えば聞き取りに他市では、職員がバスに1日乗り込みやってみた。

その他、1日100人乗り、そのうち敬老乗車証を見せた方が50人おられたら、ここではじめてわかると思う。

こういう方法しかないと聞いている。

実際年齢を乗っている方にお聞きするという事はプライバシーの観点から、市の職員が年齢等を訪ねることはなかなか難しい。

議長

現場を知っている阪急バスではどんな感じなのか。

お年寄りが多いということぐらいしか言いようがないのか。

時々、「ぐるっとむこうバス」をみかけるが、外から見た感じだと年配の方が多いかなどという印象はあるが、数字は当然わかりかねる状態である。

難しいのは、「ぐるっとむこうバス」のサービスが無いエリアにお住まいの方々に、この制度をどうするかというのは気がかりに思う。

それはパブリックコメントでご意見出てきたときに考えたいと思う。

委員

向日市において70歳以上の人口がどれくらいになるのかということと、そのうち、まだ免許をもっており現役で運転されている方がどれくらいいるのか疑問に思う。

向日市は非常に狭い道路だらけであり、高齢者の方の運転も見かけることはたくさんあるが、大変危なっかしいなというものもある。

免許返納の一環としては、こういった敬老乗車制度は良いと思う。

もう1点タクシーにはタクシーなりの強みや魅力があると思っている。

やはりドア to ドアであるとか、大きな荷物もっているときであればタクシーに乗りたいと感じる。

そういう意味ではタクシーは便利だとタクシーの魅力を発信する。

そういうこともあれば市民の皆さまが選択肢として、それぞれの状況に応じて選べるのではないかと思う。

また、免許返納のメニューがいくつかあったと思うが、「ぐるっとむこうバス」以外に何があるのか。

- 事務局 免許返納支援の方法は、向日市では「ぐるっとむこうバス」だけではなく、5種類の利用促進を行っている。
- タクシーの回数券、阪急バスの高齢者の定期券割引及びhanica購入助成金、ヤサカの回数券購入助成券やICOCAを選んでもらうという制度にしている。
- そのあたりが向日市の支援の特徴である。
- 高齢者、70歳以上の人口についても向日市では把握している。
- 敬老会で市民サービス部と連動するというかたちで調整している。
- 対象者の方は約12,300人、世帯数約9,300世帯、ということで市民サービス部と調整を行っているところである。
- 70歳以上の免許の保有率につきましては我々データを持ち合わせていない。
- 議長 敬老乗車制度というのは「ぐるっとむこうバス」になるが、免許返納という点ではいろいろ意味を持つ。
- そういう話を少しずつこの敬老乗車制度の方に広げて検討など進めていける。
- 敬老乗車ということを「ぐるっとむこうバス」だけではなく、タクシーを利用したいという方にも、バスがいい、鉄道がいいと言われる方もおられるかもしれない。
- それぞれのご事情に応じてメニューが増えていくことを期待し、特に大きな反対が無ければ敬老乗車制度を進める方向でいきたいと思うがいかがだろう。
- 委員 質問ですが、29ページにあるが認可が下りるまで最短でいつになるか。
- 委員 協議会が整ったら、我々の手続きとしましては、届け出されてから一定期間で審査するかたちであり、それに伴い手続きを進めていただければと思う。
- 議長 何を目的に議論いただいているかというのと、後ろにいる方も含めてみなさんできるだけ外出いただいて、健康が続けられるということだと思しますので、そういう観点で「ぐるっとむこうバス」や公共交通含め、モビリティという観点でどういう影響があるのか。
- それがコミバスを走らせる本当の価値になると思う。

#### 4 介護付き添い人の運賃割引について

事務局

運行開始当初から運賃については、大人200円、子ども100円であり、身体障害者手帳をはじめ、療育手帳や精神障害者保健福祉手帳がある方は、手帳をご提示いただくことで、運賃の半額でご乗車いただいている。

次に、今回、障害者手帳をご提示していただいたら、その対象者の方と介護付き添いの方の方も対象に、運賃の半額で乗車いただく、制度の導入について、地域公共交通会議でご議論していただけたらと思っている。

次のスライド33ページをご覧ください。

運賃が変更になる際には、先ほど、敬老乗車制度の説明の際に、運輸局さまからご説明いただいたが、敬老乗車制度を導入するときと同様に、運賃協議会での審議・決定が必要である。

議長

基本的には付き添いの方も半額、当初からご本人は半額それが多くの事例をみても半額というのが一般的だと思うが、制度的に抜け落ちていたので補う必要がある。

何かご意見があったら、お聞かせいただきたい。

これについては敬老乗車制度に合わせるかたちになると思うが、運賃協議会で審議いただくことになる。

委員

資料の中でコミュニティバスが前提になっている部分がほとんどだと思うが、この会議自体は公共交通会議であるので、コミュニティバスに関する部分は、コミュニティバスの介護付き添い人というように、資料にきちんと記載しておいていただきたいと思う。

市民の方が公共交通会議の記録を見たときに、何の話をしているのかわかるようにしておいた方がいいのかなと思う。

事務局

この後、資料について、速やかにホームページにあげようと思っている。

この部分は修正して、ホームページにあげたいと思っており、少し日にちをいただきたい。

委員

反対するものではなく、ずいぶん長く先生ともメンバーが代わらずこの会議をしており、最初に比べれば随分、公共交通全体について、いろいろと配慮いただいている。

タクシーに影響があるのではないかなど、意見を出していただいととても理解いただいてありがたいと思う。

敬老乗車制度で大きな影響がでるかはわからない。

ただ100円だと影響を受けるのではないかなと思うが、進めていくことに異論はなし。

ちなみに私どもタクシーの、京都市内の方ではやっていないが、田舎でいくと高齢者割引をやっていた。

私ども、福井県や山口県とかでやっていたが、最近やめた。

ありとあらゆる割引をすべてやめて、それを少しでも原資にして、値上げもして、それを少しでもタクシー運転手に還元している。

先ほど市長からも話があったが、運転手の給料を上げるために値上げをし、割引を止め、それを原資にして、給料を上げて人を確保している。

どちらかという割引をして集客というのが難しくなっているというのは事実である。

200円のものを100円にするのだから、利用者は現在の倍、乗らないといけない。

倍の人数が乗らないと戻らない。

42,000人くらい乗らないといけないが、なかなか難しいと思う。

安易な割引で集客していこうというのは難しいのではないか。

現状の公共交通の供給力が減った中で考える施策としては残念ながら、値上げをしていくしか方法はないだろうと思う。

ただ、福祉施策として、色々と施策をしていこうというのは理解している。

もう1つ、介護付き添い人の運賃割引は、従来の他の乗り物でもそういうかたちでやられている。

障がい者の運送に関して、これはわたしの持論であるが申し上げておきたい。

さまざまな交通機関において障がい者の方に関して割引をしている。

ただ日本のバリアフリー施策に関しては、割引したからそれで終わりがすごく多い。

もちろん障がい者の方たちの収入面に厳しいものがあるが、少しでも安い方がありがたいというのはよくわかる。

事業者が安くするだけで終わっているところがものすごく多い。

新しい建物、例えばエレベーターなんかもすべて揃っており、20年、30年前はなかなか考えられなかった状況である。

乗り物に関しては何が難しいかというと、周りの乗客であり、社会である。

心のバリアフリーという部分については、まだまだ鍛えていかないと思っている。

そういう意味では向日市の乗り物については、市民も理解をしながら、利用しやすい状況が作れている。

そんな環境が実現できたらいいなと思っている。

思い出せばこのコミュニティバス、走らす前のときに障がい者の方たちが、このバスに乗れるのかという議論があった。

こういう話があったのを記憶している。

町全体がバリアフリーになるような、そんなことを心掛けて、これからも公共交通会

議を進めていけばいいのではないかと思う。

反対ではない、おおむね賛成である。

委員

障がい者の話をさせていただいて、コミュニティバスの会議に去年から参加させてもらっているが、すごく乗りにくいバスである。

はっきり言って、障がい者にとってすごく乗りにくいバスだなんていうのが、乗った方々は、みんなそういう意見がある。

乗りたいが、行く先々に一方通行しか走っていないので、ものすごく時間がかかる。

土日は運休している、割引とかは別にどうも思っていない。

正規の金額をとってもらったらそれでいいと思うが、もっと乗りやすいバスにしていただけなら、もっと私たちも乗りやすいかなと思う。

何が1番乗りにくいかなというと、ドアの所と乗り降りの歩道と道路の段差である。

道路側のところに正確に入ってもらえれば乗りやすいのだが、前聞いていたのは長岡京市であればノンステップバスである。

向日市はそれが無いので、つまずいてこけそうになる。

子どもが抱えている方とか足元が見えないので不便であり、高齢者にとっても元気な方もやっぱり言われている。

何よりも思うのは、皆さん方がコミュニティバスを利用しているのか。

やっぱり乗ってみて体感してもらえたら、どういう感じなのかってことが、はじめてわかると思う。

会議でいろんなことを考えて、数字だけをはじいても、なかなかわからないことがあると思う。

体育館のイベントがあるときは、土日であるが、せめてイベントがあるときだけでも走らせてもらえたら私たちは助かるなという話を最近良くする。

バスの話はバスだけの問題じゃなくて道路側も問題があると思う。

恐らく歩道側の、コミュニティバスの場合は一般の幹線から外れてちょっと細い道。

そのあたりはバス会社だけでもどうこうできないかと。

そのあたり、市の方で少し検討いただければと思う。

事務局

再確認になるが、車椅子については、南ルート阪急バスには乗車口にスロープを渡して、車椅子のままの乗車が可能である。

北ルートについては今言われたように、車両の大きさから車椅子については折りたたみ乗車してもらう状況である。

こちらについては運行当初から議論が進んでいて、いろいろな意見があった。

車両については4種類の検討をした中で、一番大きい車両を選んだ場合、最も快適というか乗り降り可能な状況になるが、この車両を選んだ場合、具体的には南条公園付近

は行けなくなるなどのルートに関してかなりな制限がある。

南ルートは比較的広い府道を走っているけれども、北ルートについては狭隘な道に入っていくので、例えば第2向陽小学校などである。

そういった場所に行こうとすると今の車両を選択するしかなかった。

こちらについては全てを叶えられなかったこと申し訳なく思う。

ご理解のほどいただければと思う。

## 5 その他

事務局

「ぐるっとむこうバス」のバス停が設置されている第2向陽小学校の南側、物集女寺戸幹線において小学校に通われる生徒の通学路を整備するための工事を実施する予定である。

工事の区間は約140メートル、道路の両側に歩道を整備しようと考えている。

工事の期間は来年度から約2か年を予定しており、車両の通行が制限されることが想定される。

バス停の一時的な移設、走行ルートの変更が必要となることから今回報告させていただいた。

なおバス停の移設日、走行ルートの変更はそれぞれの年度において10月以降の半年程度で考えている。

事務局

次に、36ページをご覧いただきたい。

このスライドでは、来年度下半期に、北ルート第2向陽小学校前のバス停留所前の道路工事に伴い、ルート変更及びバス停の移設を予定しており報告する。

まずバス停のルートに関して、現行のルートでは第2向陽小学校の西側を運行しているが、道路工事箇所を避けるための代替経路として、第2向陽小学校の東側を通る「薄い青色」のルートを示している。

次にバス停の移設先に関して、スライド上部の写真のように代替経路の第2向陽小学校体育館前に、バス停を移設予定である。

議長

試走等は終わっているのか。

新ルートで問題ないのか。

事務局

工事箇所は北ルートであるが、都タクシー株式会社のご協力でルートの確認を行わせていただいた。

|     |  |
|-----|--|
| 委員  | <p>第2向陽小学校の前を通るといったことで、登校時間、バスは大丈夫だと思うが、下校時にバスが通るのが、結構子どもたちが道路に広がっていたりもする、小学校には通達が行くと思うが、交通安全の心配がある。</p> <p>第2向陽小学校の向かい側、もずめこども園が車で迎えにくる保護者については、南から北に向かっていくような指示がされていると聞いたことがある。</p> <p>保育園のお迎えのピークというのもだいたい午後5時前後である。</p> <p>影響はないかなと思うが、小学校の前ということで、児童たちへの交通安全の問題についてはしっかりやっていただきたい。</p>  |
| 事務局 | <p>試走するには学校の方と調整させていただいた、時間帯についても十分注意している。</p> <p>実際7便ということになるので、工事を発注する際に、手続きのなかで交通安全対策を検討しながら、学校の方でも調整し必ずそういうことの無いようにしっかり進めていきたいと思っている。</p>  |
| 委員  | <p>先ほどあったように、一文橋、外環の南の方は、ここの土地利便性がよくない。</p> <p>ここら辺の高齢者は返納したくっても、どうしても失礼ながら長岡京市に向かっていく状況である。</p> <p>銀行も病院もスーパーも長岡京市にあり、だから返納したくってもできない。</p> <p>その利便性について現状のところはバスの増便とか検討しているが、南ルートのこれ以上の増便、逆方向に運行できるようなことは考えていないのか。</p>  |
| 事務局 | <p>いろいろな要因があろうかと考えており、反対回り、土日や、反対回りをしようと思うと、「車両を小さくしたらできる」とよく言われる。</p> <p>車両を普通サイズにしたらできるが、車両を小さくすると、先ほど委員からご意見あったように車椅子の乗り降りが出来なくなってしまうたり、障がいの方に対しての利便性が下がってしまうたり、あと積み残しが発生してしまう。</p> <p>実際に乗れなかった方が1時間待たなければいけないという状況が発生している。</p> <p>この辺りを総合的に勘案すると今のバスの大きさが適正ではないかと考える。</p> <p>この大きさになると私も乗ってみたが、試走という形で逆も乗ってみて、やはり曲がれない場所が複数あった。</p> <p>安定な運送が出来ないという判断は運転士目線の方からいただいているところをご理解いただきたい。</p> <p>便数を増やしてほしいというご意見もいただいている。</p> <p>社会的要因であるが、運転士の働く時間というものが大変長く、それを踏まえて2024年の法改正があり、休憩時間を必ず取らないといけないことや、朝走られた方</p> |

は一定時間空けるとか法律で決まっている。

これ以上に増やすことは、基本的に今の人員上困難であると事業者さまから協議のときに伺っている。

こういったところ、宇野先生にご協力いただきまして、冒頭に説明させていただき、できないところをご理解、ご協力をお願いしたい。

議長

今後もそういった意見承って、今すぐできることできないこともあるので、できるだけことは考えていきたい。

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。