

令和4年度第2回城陽市地域公共交通会議 会議録

1. 日時 令和5年(2023年)2月10日(金)午前10時00分～11時30分

2. 場所 城陽市役所 西庁舎4階 401・402会議室

3. 出席者

《委員》

土井委員、谷内委員、石川委員、大江委員、杉本委員、中道委員、三宅委員、
木原委員、松永委員、水谷委員、相葉委員、生駒委員、森島委員、森本委員
〔出席14人、欠席2人〕

《市側》

今西副市長

(都市整備部) 立木次長兼都市政策課長

(都市政策課) 友本課長補佐兼開発指導係長、的場交通政策係長、
奥田主査、市瀬主事

《傍聴人》

谷口 正博 (洛タイ新報)

4. 議事概要

- (1) 会長・副会長の互選について
- (2) 城陽さんさんバスの運賃改定について (協議事項)
- (3) 青谷方面乗合タクシーの運賃改定について (協議事項)
- (4) 城陽さんさんバス・青谷方面乗合タクシーの利用状況について (報告)
- (5) 城陽さんさんバス運行継続支援給付金について (報告)
- (6) 地域公共交通計画の策定及び法定協議会への移行について (報告)

1. 開会

2. 市代表あいさつ

今西副市長

3. 議題（1）会長・副会長の互選について

【会長・副会長の互選】

- ・ 委員より、会長には土井委員、副会長には宇野委員が適任との意見があり、他の委員からも異議等なく、決定。（宇野副会長については後日事務局から就任の意向を確認し正式に決定）

【会長から就任にあたってのあいさつ】

只今、今西副市長から城陽の広域的な位置付けが交通網の充実によって一層上がってきているというお話があったが、非常に重要なことと考えている。今まで大きかった夜間人口と昼間人口の差が縮まってきているという点も、都市のポテンシャルを考えて行く上で、大事なことになると思う。もう一つ、都市を支えていくために必要なこととして、この会議の目的である地域の人たちの移動の足を支えるという点である。本日の議題で議論いただくことになるが、事業者である京都京阪バスやタクシー事業者にもお世話になって、地域の人々の足を支えていくということになる。Withコロナの時代になり、在宅勤務などに慣れた生活がベースになると思うが、どのように人々の移動を支えていくのか、ということもこれから重要なテーマである。移動を支えて利用者を増やし、持続可能な交通システムができれば良いという話があるが、それだけではない。移動しやすいから定住する、移動しにくく生活が不便だから出て行く、という話になっていくと、まちというのはどんどん衰退していくわけだが、そうではなく、人々の移動を支えることで、まちの中での人々の動きが活発になる。その移動のしくみを支えるのが、城陽さんさんバスや青谷方面乗合タクシーということになる。本日は皆さんの活発なご意見をいただいて、こうした人々の移動のしくみをいかに支えていくのかについて、議論していきたいと思う。

4. 議題（2）城陽さんさんバスの運賃改定について（協議事項）

議題（3）青谷方面乗合タクシーの運賃改定について（協議事項）

（関連する議題として一括で取り扱い）

【都市政策課 的場係長による説明】

【質疑応答】

<委員の質疑、意見 = ①②・・・ >

<市や他の委員の回答 = ■ >

<会長による補足等 = (会長) >

委員

①城陽さんさんバスの市補助金は、利用者数に合わせて補助金額が決まることになるのか。運賃改定の結果としては、補助金以外は変わらず事業者の負担が減少していくという認識でよいか。乗合タクシーに関しては、市の負担が減少するということだが、値上げをしても事業者の負担は特に変わらないのか。

■まず、城陽さんさんバスの市補助についてであるが、補助金額の算出については、1 km当たり単価に年間走行距離を掛けて、それに5%の適正利潤を乗せたものを年間の総運行経費として出す。これの2/3を市が補助金として負担し、1/3は運行事業者である京都京阪バスが負担することになる。市の補助金は、上限を5,300万円と定めているので、令和3年度や試算①試算②については上限の5,300万円になっている。1/3は事業者の負担であるが、この分は運賃収入や広告収入をもって賄っていただいているところなので、今現在乗客数も減った中で赤字が出ているが、運賃を上げることで赤字分が減ってくる。試算③では赤字は0となり、市の負担は5,300万円の上限に至らず、市の支出も減る。事業者の1/3の負担を運賃収入や広告収入が上回った場合、上回った分を市の補助金額から減額するという計算になっているので、試算③は少し減額されている。青谷方面乗合タクシーについては、運賃を200円に上げることで、これまでと同じ利用人数とすると8万円ほど市の負担が減ることになるが、事業者に対しては、メーター料金に基づき市から委託料を支払っているため、運賃改定による事業者の負担増減はない。

会長

②城陽さんさんバスの運行経費の増加について、人件費の増加に伴い年々運行経費が増加しているということであるが、運行経費は人件費だけではない。燃料代の上昇についても後述されているが、燃料代の上昇も運行経費の増加に含まれるのではないかと資料の4、5ページだけを見ると人件費の増加だけが運行経費を圧迫しているように誤解を与えるので、人件費の増加と燃料代の上昇が運行経費の増加に影響していると説明すべきである。先ほど事務局から説明されたことが5ページの図中に含まれているが、例えば、令和3年度の棒グラフ（収入）と折れ線グラフ（運行経費）の間に差がある。収入と経費の差は赤字であり、誰が差を負担しているのかがこの図では分からない。市の説明では、バス事業者が赤字負担をされているということである。平成30年度やそれ以前を見ると収入と支出がほぼ同等になっているので赤字負担はないが、現在生じている赤字を誰が埋めているかということ、事業者に多大な負担を強いているということになる。その点もしっかり書くべきと考えるがどうか。

■人件費と燃料代について、資料4ページにおいて運行経費の推移を折れ線グラフで示しているが、仰るとおり、燃料代も人件費と同様に上がっており、両方の要因で全体の運行経費が上がっているところである。また、差額の赤字分について、この2、3年は事業者の方で負担いただいている状況である。後ほど説明するが、新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金というのが国から出ており、その交付金を活用して事業者支援もさせていただいている。とはいえ、赤字分を全て埋められるわけではなく、事業者に負担していただいているという状況である。

（会長）

つまり、持続可能なしくみをつくるために150円から200円に運賃を改定するのであって、誰かが苦しい思いをし続けるのは難しいということである。事業者も頑張っているところであり、もう少し頑張りやすいようにしようということを経営的にした方が良く考える。表現については工夫して考えていただきたい。

■承知した。

委員

③運行経費の増加分について、誰かが埋めなければならないのは仕方なく、早晚この

ような話にはなっただろうと思っている。値上げそのものについてどうこう言う訳ではないが、赤字分を事業者が負担しているという認識は市民も持っているのか。そこが気になるところであり、試算では200円に上げてもお赤字ということになっている。さらに、利用者に戻っていただくような取組も併せて実施していかなければいけない。4月には改定されることになるが、値上げをするけど引き続き使って欲しいというような、積極的な取組をお願いしたい。値上げすることによって、収入が下がるというパターンが結構ある。そうすると赤字が残ってしまい、せっかく運賃を上げたのに事業者の苦しい状況は変わらないとなれば意味がない。事業者はこれまで必死に耐えていた。すみません、市民の皆さん助けてください、と呼びかけることで利用者数を増やさなければいけない。引き続き、市民への訴えかけをお願いしたい。

■今回の値上げに関する市民への広報については、3月15日号の市広報の中で、運賃が上がるということはお知らせさせていただくが、それだけでは足りないところもある。紙面スペースの問題もあるが、「地域公共交通を未来につなぎ、維持していくため」という内容を記載することを考えている。事業者がこれまでも苦しい状況であり、運賃を改定しても100%補填できる訳ではない、ということはどこかのタイミングでお知らせしていきたい。

(会長)

「値上げ」という言葉が良くない。「運賃の適正化」とすべきではないか。今まで長い間150円でやってきたが、人件費や燃料代が上がってきたことに対して、適正な運賃を城陽市民に負担いただくという論調の方が市民に伝わりやすいと思う。暴利を貪るという話では全くないので、言葉の使い方を工夫していただければと思う。

委員

④運賃改定の効果について、利用者数が21万人まで回復してやっと収支が合うということだと思うが、コロナ前は21万人ほど乗られていたということか。先ほど委員が仰ったとおり、運賃は値上げするが、値上げ後も利用を継続してもらわないと収支が合わない状況だと思う。非常に難しいことをやろうとされていると思う。利用者の側からすると、収入が増えない中、また多くの物価が上昇している中で、バスの便が増えることなく、バスまでも値上げをされる。その上で、さらにバスをたくさん利用しようというのは、非常に難しいと捉えられると思う。そこへの理解をどう求めている

くかが大事だと思う。先ほど会長が仰ったとおり、持続可能な公共交通を維持するための運賃の適正化であるということを理解していただくことが重要であり、たくさん利用すればするほどメリットがあるような施策を併せて考えていく必要があると思う。

会長

⑤利用者数を教えていただきたい。

■令和元年度の約22万人が過去最高である。しかし、コロナ後でそこまで戻らないだろうと考えており、今年度の運行では19万人台まではどうにか回復しそうであることから、21万人を目指していければというところである。

(会長)

頑張って利用促進していく必要がある。

■利用者数であるが、平成28年度が約20万8千人、29年度が約21万5千人、30年度が約21万9千人、令和元年度が約22万4千人、令和2年度はコロナの影響でかなり減少し約15万8千人となっている。

(会長)

他の市町でも、コロナの影響を受けた上で経費の上昇を加えて運賃改定を行っている。運賃を上げると利用者が減るとよく言われるが、本当に必要な人が使っている場合は、150円から200円という上げ方ではそれほど大きな減少はないだろうと体験的にも思っている。今回どうなるかは分からないが、きめ細かくデータを見るようにしてもらい、どの地域の人たちの利用を増やすようにしないといけないのかという戦略を事業者と協力して考えることが必要かと思う。

もう一つお願いであるが、利用者が仮に増えていった場合、市の力だけではなく事業者の努力もあって利用者が増えていくということになると思うが、22万人ほどに増えると利益が出てくる。現在は、その利益分が市補助金から削減されるというしくみになっており、事業者がこのしくみでやる気をなくすということはないと思うが、利用者が増えた果実を一緒に分け合うというしくみ、これをインセンティブと言うが、共に利用者増加を目指すことで利益も共に分け合うようなしくみを作り、利益が増え

てお互いが良かったという関係を作っていくのは、互いに次のステップの力になると思うので、是非検討いただくと有難い。

他に皆様から意見、質問がなければ、この内容は協議事項なので、一つずつ採決をとらせていただく。まず、「城陽さんさんバスの運賃改定」について、賛同いただけるようであれば、了解ということで挙手をお願いしたい。これについては、関係者ということで石川委員は採決を控えていただきたい。では、挙手をお願いしたい。

(全員挙手)

この件については、協議が調ったということにさせていただきます。

引き続き、「青谷方面乗合タクシーの運賃改定」について、大江委員は採決を控えていただき、皆様ご賛同いただけるようであれば、同様に挙手をお願いする。

(全員挙手)

この件についても、協議が調ったということにさせていただきます。

5. 議題(4) 城陽さんさんバス・青谷方面乗合タクシーの利用状況について(報告)

【都市政策課 市瀬主事による説明】

【質疑応答】

<委員の質疑、意見 = ①②・・・>

<市や他の委員の回答 = ■ >

<会長による補足等 = (会長) >

会長

①城陽さんさんバスは、2路線でだいぶ性格が違うと思う。プラムイン城陽長池線の方が便数は少ないが、利用者は結構多いということであるが、これは何か理由があるのか。

■プラムイン城陽長池線は、終点がアル・プラザ城陽となっており、その利用者数がかかなり多い。便数の違いは、運行距離の違いでどうしても1時間間隔にせざるを得ない。

(会長)

アル・プラザ城陽には大変協力いただいております、正面玄関までバスが乗り入れ、バ

ス待ち環境が非常に良いところに効果があるということで、これからも協力関係を維持していくと良い。

青谷方面乗合タクシーについて、1便あたりの平均乗車人数は相乗り数ということになるが、それが3人というのは非常にハードルが高い。しかし、3人を超えているというのは、普通の相乗りとは違うという印象で素晴らしいことだと思う。やはり地域の皆さんの意識がすごいということだと思う。この状況を続けていってほしい。デマンドで相乗りというと、1.8人くらいで優秀な数字となるが、なかなか目標値に達しない。それに比べると、これはデマンドではなく相乗りを承知の上で乗られているため、相乗り数が多いようである。

<休憩>

6. 議題（5）城陽さんさんバス運行継続支援給付金について（報告）

【都市政策課 奥田主査による説明】

【質疑応答】

<委員の質疑、意見 = ①②・・・>

<市や他の委員の回答 = ■>

<会長による補足等 = (会長)>

委員

①令和3年度の京都京阪バス収支は▲1,199万円であるが、運行継続支援給付金は470万円の給付となっている。これは、市補助金の上限が5,300万円であることから、実際は1,000万円を超える赤字が出ていたが、1/3を根拠にして計算したということか。給付金があっても事業者の負担はかなり大きかったと受け取って良いのか。

■令和3年度の事業者の赤字は、約1,200万円という額になるが、これは市補助金に5,300万円という上限を設けているために不足する分と、事業者負担分となる運行経費の1/3の額に対して運賃・広告収入が不足する分を合わせた額で約1,200万円となっており、運賃・広告収入での不足分は約470万円になっている。今回の給付金については、運賃・広告収入で足りなかった分を根拠として今年度の運

行支援給付金とさせていただいた。

7. 議題（6）地域公共交通計画の策定及び法定協議会への移行について（報告）

【都市政策課 友本課長補佐による説明】

【質疑応答】

<委員の質疑、意見 = ①②・・・ >

<市や他の委員の回答 = ■ >

<会長による補足等 = (会長) >

会長

①地域連携サポートプランの提案を踏まえて地域公共交通計画を策定するという予定を前回の会議で報告いただいたが、それを1年後ろ倒しにすることか。それに伴って、地域公共交通会議を地域公共交通活性化再生法に基づく協議会に移行するのも1年後ろ倒しにすることによって良いか。

■その通りである。

(会長)

前回会議において、地域公共交通会議は道路運送法に定められているものであるが、地域公共交通計画を作っていくことになると、地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会に移行し、その中で議論していくという説明であったが、計画策定が1年ずれるので、移行についても1年ずらそうということである。特に意見がなければ、皆さんに認識いただいたということにさせていただきたいと思う。

以上で議題は全て終わりとなるが、何か確認事項、意見、質問はないか。

委員

①周知事項になるが、交通事業に関して、働き方改革の適用が後ろ倒しになっていたが、ようやく来年4月から猶予がなくなる。物流などでは2024年問題という取り上げ方をされているが、これは、バス・タクシーにも関わる問題で、今までよりもハンドルを握ることができる時間が短くなる。単純に短くなるだけならいいが、人練りが苦しくなるということに直結して、台数が維持できないというような可能性が出て

くることになる。このような状態を避けるため、ドライバーを増やすという対応を各バス会社やタクシー会社はしているところであるが、皆様方にもこのような状況の認識を共有させていただき、できる限りの協力をお願いできればと思う。

二点目だが、利用促進という点に関連するが、バス・鉄道の利用者がコロナ前に比べて1割から2割減少したままという状態であり、城陽さんさんバスもそうだが他の会社も同様で、今そこからなかなか抜けられないという状態になっている。京都の場合は、観光客が多かったことから、まだまだ戻って来るのではないかとというような見方があるが、新しい生活様式ということで、通勤などで利用していた方など全ての利用者が戻って来ている訳ではない。タクシー会社においても似たような状況であり、なかなか戻ってこないと言われている。公共交通を使ってください、と言うだけなら非常に話は早いですが、色々な方法で、ロコミなどで構わないので、皆様方におかれては、公共交通の利用を広めていっていただきたい。最近あまり言われなくなったが、公共交通に乗るとコロナに感染するのではないかと心配された方が多くおられたと聞く。鉄道・バス・タクシーなどの公共交通機関に携わる者は、必ず健康チェックを受けている。換気扇も非常に優れており、車内消毒も定期的にやっている。乗ったからすぐに感染するというものではないということも、併せて広めていただければと思っている。

8. その他

【会議録等の公開について】

- ・ 会議録を市が作成し、各委員に承認をいただいた上で、配付資料とともに市ホームページに掲載することを確認。

9. 閉会