

令和5年度第1回城陽市地域公共交通会議 会議録

1. 日時 令和6年(2024年)2月7日(水) 14時00分～16時00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、宇野委員、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、中村委員、山下委員、生駒委員、森島委員、  
森本委員

[出席15人、欠席1人]

《市側》

村田副市長

(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、山本課長補佐、  
的場交通政策係長、市瀬主事

《傍聴人》

谷口 正博 (洛タイ新報)

4. 議事概要

- (1) 城陽さんさんバス・青谷方面乗合タクシーの利用状況及び  
運賃改定の影響と効果について (報告)
- (2) 学校MM (モビリティ・マネジメント) の実施について (報告)
- (3) 地域公共交通計画の策定期間について (報告)
- (4) 地域公共交通を取り巻く現状について (報告)
- (5) その他

## 1. 開会

## 2. 市代表あいさつ

村田副市長

### 【会長あいさつ】

本日は、お忙しいところご参集いただき有難うございます。

先ほど副市長からお話しもあったが、私からも公共交通を取り巻く状況とその意義について、少しお話しをさせていただく。公共交通というと高齢者を対象にしたものと思われがちであるが、他にも公共交通を必要とされている方は多くおられる。免許を持っていない高校生や体の具合が悪い人など、様々な事情で自由に車を使えない人が過疎地でも約3割おられる。そのような人達にも移動していただき、就業、就学、あるいはまちを賑やかにする活動に参加していただくため、移動を支えることはまちの活性化に不可欠であり、これを如何に実現し、持続可能なものにしていくかを考えることが当会議のミッションである。

さらに近年は公共交通について多くの問題が出てきており、中でも、ドライバー不足の問題は避けて通れないものである。要因の一つとして生産年齢人口の減少が挙げられる。労働力不足は、ドライバーだけに限らず社会的に大きな課題である。もう一つは、不規則勤務、給料以上に責任が重い、さらに平均的な年収も多くなるなど待遇が悪いというマイナスのイメージがあるということが挙げられる。ドライバーの仕事は、どうしてもネガティブなイメージが先行するが、それを超えるやりがいのある仕事であり、地域の人たちの足を支えることで感謝もされる仕事である。移動を支える素晴らしい仕事であることを伝えていくこと、待遇をどれだけ改善できるかということが、これからの大きなテーマになっていくと思うが、事業者だけではなかなか難しいので、社会的にどのように支えていくかということも大事であり、即効薬はなかなか無いかもしれないが、漢方薬になるような議論をここでも引き続き行い、10年前にやっておけばよかったと10年後に後悔することのないよう、今から考え、意見交換を行い、取り組んでいく必要がある。本日の地域公共交通会議では、このような内容を皆さんと確認し合うことも重要な目的の一つである。事務局からの説明に対してご意見を頂ければ有難い。

### 3. 議題（1）城陽さんさんバス・青谷方面乗合タクシーの利用状況及び 運賃改定の影響と効果について（報告）

【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運賃改定は事前にどのような形で市民に周知をされたのか。結果として、固定的に利用されている方への影響は小さかったのだろうと想像されるが、影響をできるだけ小さくするために工夫されたところには何かあるか。次に、青谷方面乗合タクシーについて、数値をみると継続は妥当であると思うが、1便あたり平均利用人数が3人を超えていたり、3人に近いところでは、おそらく追加便が必要なケースもそれなりにあったと思うが、どれほどの追加便運行が行われたのか。また、多くの追加便を手配しなければならない時間帯というのは把握しているか。

■運賃改定の周知に関して、青谷方面乗合タクシーについては、青谷方面の方が市役所方面に移動する交通手段として運行を開始しており、ルートが一定絞られていることから、沿線住民の方を対象とした説明会を開催した。本事業を開始する際にも説明会を開催しており、ご意見をいただいた中でスタートしている。一方、城陽さんさんバスについては、地域を絞ることができないので、市のホームページや広報であらかじめ周知をさせていただいた。

次に、青谷方面乗合タクシーで利用が最も多いのは、行き帰りとも朝の第1便目であり、第1便については2台体制で走らせている。当然、1台あたり4人しか乗れないことから、いずれの便も積み残す場合があり、4人を超えたときは追加便を都度出していることとしている。

委員

②運賃改定の必要性をご理解いただくために、特段説明の中で工夫されたことはあるか。

■人件費や燃料費の上昇によって総運行経費が増加している状況にあり、公共交通として引き続き運行を継続していくために運賃の値上げが必要であるということを説明会や広報において説明している。

(会長)

「値上げ」ではなく「運賃の適正化」であるという話を前回していたと思う。

■ご指摘のとおり、前回の会議の中で運賃の適正化であるというご意見をいただいたことから、そういった内容もホームページ等で発信している。

委員

③城陽さんさんバスの運賃改定の影響と効果について、京都京阪バス(株)の負担が非常に大きいことに驚いているが、市民はどの程度まで理解されているのか。市が走らせているバスというと、赤字分を全て市が負担しているものと誤解している方も多いのではないかと。運賃改定後も京都京阪バス(株)の赤字が続き、負担が解消されなかったらどうなってしまうのか、知った方は不安になると思われる。もっと乗らないと城陽さんさんバスは危機的な状況にあるのだということを市民に情報提供し、知ってもらうことが大事ではないか。そもそも、公共交通の情報というのが市民になかなか伝わっていないように普段から思っている。いつの間にか決まって、いつの間になくなってしまいうということが多いので、市民が納得し、自分たちが残すという選択をした上で、負担すべきは負担する、といったことをしっかり認識していただいたほうが市民も理解して行動に移せるのではないかと。広報など市民へのPRをどのようにされているか。

■バス事業者の負担について広報等に掲載したことはない。運賃改定の際に適正化であるということを広報しているが、具体的なバス事業者の負担という点ではお知らせしていない。今後の公共交通に関する広報においては、そういった点も検討させていただきたい。

(会長)

京都京阪バス(株)の収支をみると運賃改定後も赤字になっているが、事業者として

はどのように捉えているか教えていただきたい。

■総運行経費の2／3を城陽市に負担いただき、1／3を運賃収入で賄うという形で運行を開始したが、コロナ禍で急激に利用客が少なくなったので大きく赤字になってしまった。コロナ禍においては、城陽市から支援をいただき運行を継続させていただいた。運賃改定については、運賃の適正化によって収支の改善を図り、公共交通を未来につなぎ維持していくという目的で実施したところであり、地域の皆さんに自分事と思っていただき、利用を促進し、維持に繋がりたいと思っており、今後も収支に注視していきたい。

■広報に関して、京都京阪バス(株)がどれほど赤字かといった数字は広報自体に直接掲載したことはないが、運賃改定時の議会報告の際には数字も含めてしっかり説明している。また、運賃改定のような内容に関しては地方紙に必ず掲載されることから、改定理由について、コロナ禍で乗客が減っていることや燃料費が高騰していることなど、このような機会も逆に利用し宣伝・PRをさせていただいている。会長の「運賃の適正化」という言葉も掲載していただき、それが市民理解に繋がったものと思っており、こういった機会も利用しながら広報に努めたい。行政の大きな課題として、月2回「広報じょうよう」を発行しているが、その時に興味のある方は当然記事を見られるが、興味がなければおそらく見過ごされる。1度掲載したから見てもらっているだろうと考えてしまうところであるが、その機会を逃された方は知らされていないものと思われるので、継続して何度も掲載し続けなければならない、これは行政の宿命と感じている。

(会長)

運賃の適正化を行い、継続的な運行をサポートするということで、決断が必要であり実行されたことも良かったと思うが、目標人数にはまだ至っていない。もしかすると、コロナの余波がまだ残っているのかもしれないので、皆さんもできるだけ公共交通で出掛ける機会を持っていただけたら有難い。

委員

④運行経費について、適正利潤5%を含んでいるということは京都京阪バス(株)が取るべき利益をほとんど取れていない状況となるが、燃料費の高騰など様々な社会経済

情勢を踏まえると、一定の値で良いのか今後検討する必要があるのではないか。また、乗客が戻っていないことに関して、どの時間帯が戻っていないのか、通勤通学の時間帯なのか、昼間か夕方かといった分析を試みる価値があると思う。

(会長)

いずれも大事なことなので、これからの運行を検討する際に活かしていただきたい。運行経費もできるだけ見直したほうが良い。国土交通省が公表しているキロ当たり単価も気が付けば年々上がっている。

乗合タクシーについて、トヨタグループの株式会社アイシンが実施しているAIオンデマンド型の「チョイソコ〇〇」という乗り合い送迎サービスがある。「チョイソコ」の後に地名が付き、収支が良いということで全国的に人気がある。それでも乗合率は良くて1.7程度であり、2.0はなかなかいかない。青谷方面乗合タクシーの3.0という数字は、本当にビックリするぐらい優等生である。地域の人達が真剣に自分事だと思っており、欲しいと言うだけでなく、運行を支えるという意識を持って頑張っておられるので、このような数字に現れているのだと思う。地域の人達も胸を張って「私たち頑張っているんだ」となれるよう、そのような情報も共有できると良いのではないかと思う。

■キロ当たり単価の見直しについては、京都京阪バス(株)が京都運輸支局に提出される要素別原価報告書に基づき、城陽さんさんバスのキロ当たり単価として毎年見直しを行っている。

#### 4. 議題（2）学校MM（モビリティ・マネジメント）の実施について（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) >

委員

①児童の皆さんが、運転手になりたい、バスに乗りたい、という素直な反応をされていて、非常に良い取り組みであると感じた。2年生は、社会や生活の時間において、まちの中を知るためにまち探検などをする時期だと思うが、2年生を対象とした理由は何があるのか。また、城陽市の小学生は、まち歩きやまち探検の中で必ずバス乗車体験をするなど、特別にやるものではなくレギュラーなものとしてやっていけると良いのではないかと。ただ、市役所やバス運転手の負担が多くなるので、先生方だけで実施できるような形も検討できると良いと思う。車両見学で説明していただけたらともちろん分かりやすいが、普段の授業中に城陽さんさんバスに乗ってみるという機会を設けるだけでも変わるのではないかと。今後の展開について何かあれば教えていただきたい。

■なるべく低学年の頃から少しでもバスに興味を持っていただければということから、2年生か3年生での実施を検討し、学校とも調整する中で2年生の授業に組み込んでいただける時間があつたので実施させていただくこととなった。今回の寺田小学校や前回の寺田南小学校は学校のすぐ近くにバス停があるので、これを機に先生方にも通勤で利用していただきたいと考えている。京都京阪バス(株)にもご協力いただいている中で、できる範囲で今後の展開については考えていきたい。

(会長)

児童の反応が非常に良かったと思うが、バス会社として特に工夫された点は何があるのか。

■小学校への出前授業は、よく狭い学校のグラウンドに無理矢理バスを押し込み、夕

イヤの跡をつけながらグラウンドを一周するという形で行っていたが、城陽市の場合には路線網の中に小学校や駅、施設があるので、臨時バスを走らせて実車体験をするという特殊なプログラムを実施できたことが非常に有効的であったと考えている。

委員

②非常に良い取り組みであると思う。学校のカリキュラムとの関係があるので無理なことは言えないが、授業の前後に事前学習や事後学習はできないか。例えば、バスに乗ったことに対する作文を書いてもらうとか絵を描いてもらうなど、何か関連する取り組みをセットで実施すると良いのではないか。学習の効果を定着させる意味もあり、また、京都市では描いてもらった絵をバス車内に展示することで家族に来てもらおうということもされており、工夫の余地はあると思うので検討していただきたい。

■事後学習については、実施後に感想文を児童全員に書いてもらっている。本日、原本を持ってきているので後ほど見ていただければと思うが、バスの形をした様式にしており、色塗りなどもしてもらえるよう児童が楽しめる工夫もしている。

<休憩>

(会長)

児童の感想文と絵を見たが、とても可愛らしかった。ドライバーが格好良いという感想もあり、将来はドライバーになるという夢を持たれた児童たちには是非将来の夢を叶えて欲しいと思う。関心を持ってもらうことと全く知らないのとでは全然違うので、関心が少しでも残っていると次の段階の職業選択に大きな影響を与える。このような取り組みは、是非、今後も続けていただければ有難い。

## 5. 議題（3）地域公共交通計画の策定期間について（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)

立地適正化計画を盛り込んで都市計画マスタープランを2年間で改訂するという  
ことか。年次はいつからスタートして2年なのか。

■都市計画マスタープランを令和6年から7年にかけて2ヶ年で改訂する。現在、本  
市は立地適正化計画をまだ策定しておらず、都市計画マスタープランに立地適正化計  
画の内容を含めて同時に2ヶ年で策定する予定である。

(会長)

立地適正化計画を含めた都市計画マスタープランが令和7年度に改訂されるので、  
地域公共交通計画の策定は最短でも令和8年度からということか。

■1年目の令和6年度は現況や課題の整理などを行い、2年目の令和7年度で内容を  
固めていくという流れになることから、できれば最短では令和7年度から地域公共交  
通計画の策定に着手したいと考えている。ただ、新名神高速道路の状況によって東部  
丘陵地のまちづくりがどうなるかといったことも見極めながら、令和7年度以降の着  
手になると考えている。

(会長)

上位計画である総合計画や都市計画マスタープランの状況を見ながら考えていく  
ということで承知した。

## 6. 議題（4）地域公共交通を取り巻く現状について（報告）

【木原委員、石川委員、大江委員による説明】

【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免許制度について、受験資格特例教習を受けると短縮で大型二種免許が取得できるということだが、通常どのようなプロセスを経て取得し、短縮とはどこを短縮できるのか。大型二種免許取得の入口のところは分かっていない方も多いと思う。また、バス・タクシー共通の話であるが、運転手にとって働きやすい環境作りとしては、給与面や待遇面ももちろんであるが、その他に地域公共交通会議で何ができるのか。当然、乗っていただくことは大事だが、運転手に対して乗っている側が労う、感謝の気持ちを伝える、そのような取り組みやキャンペーンを本会議で取り上げるということもできるのではないかと考える。働き甲斐ということに繋がると思うが、この会議でそのような議論をしても良いのではないかと考える。

■通常、普通免許は18歳から取得できる。今までであれば、大型一種、大型二種及び普通二種を取得するためには、一種免許を取得してから3年経たないと試験を受けられないこととなっていた。これが、受験資格特例教習を受けることで1年後の19歳から大型二種にチャレンジできることとなり、全国でも少しずつ19歳や20歳のドライバーが勤務されている。

地域公共交通会議で何ができるかという点については、非常に難しいが、皆さんにお願いしたいこととして、ドライバー職が酷いというような噂を広めないで欲しい。小学生の感想文を拝見すると、皆さん非常に意欲的な感想を持っているが、高校生になるとこれが一体どうなるか。以前、京都府教育委員会の方から、高校を卒業してそのまま就職する生徒は10%ほどしかいないと聞いた。その他は、専門学校や大学に進学してさらに色々な業種を見ることとなり、小学生の頃に書いた作文は忘れ去っているということも多々あると思うので、可能であれば中学生の職業体験などの場で取り上げてもらうのも一つの方法ではないかと考える。また、枚方市では広報紙にバス

の運転手がどのような職業かといった記事を何度か掲載されたと聞いたことがあるので、参考にさせていただきたい。

委員

②大型二種免許を取得すれば、タクシー、トラック、バスなど全てをカバーできるといった情報も若い方に伝わるべきだと思う。

(会長)

取得費はどれほどかかるのか。

■一般的に、一種取得に約30万円、大型二種取得に約40万円が必要である。これに加えて、受験資格特例教習に約30万円かかることから、合計で約100万円の経費が必要となる。

(会長)

取得費用を誰が出すのかということも課題となる。

■先日開催したバス運転者魅力発信セミナーの座談会で登壇された方は、大型二種と受験資格特例教習の費用を会社で負担してもらったと話されていた。国庫補助として、二種免許取得費用の支援もさせていただいており、これを活用されたと聞いている。

委員

③城陽さんさんバスについて、路線外の地域から乗る場合、例えば久津川駅から近鉄に乗って寺田駅まで行き、そこから城陽さんさんバスに乗るということになるため、利用したいと思ってもなかなか利用ができない。今後、路線外の地域の人に使うただくという取り組みは何か考えているか。

■久津川地域の方が城陽さんさんバスに乗るには、今仰られたように近鉄から乗り換えという方法しかない。ただ、城陽市の交通は、鉄道2路線、一般路線バス、城陽さんさんバス、青谷方面乗合タクシーのほか、古川校区であれば京都きづ川病院の送迎バス利用など、一定確保されているものと考えている。ピンポイントの地点から地点となると難しいところもあるが、今後、市全体の交通をどのように考えていくのか、

令和7年度以降に地域公共交通計画を策定していく中で皆さんと議論させていただくことになる。地域毎の話もできたら良いと思っている。しかし、バスなどの公共交通は運転手不足が問題となっており、新たな路線というのは難しいと考えられ、地域としては何ができるのかということも併せて議論させていただきたい。以前、久世校区において、一般路線バスを坂の上の地域を通るよう一部路線変更し、新たにバス停を設けることで利用しやすくできないかということで、京都京阪バス(株)や警察とも協議したが、「バス停を家の前に設置されるのは困る」「臭いや振動がするので困る」という声があり実現できなかった経緯もあることから、地域の方々と一緒になって作り上げていきたいと考えている。

(会長)

地域公共交通計画策定の際にしっかり話をいただければ有難い。

公共交通そのものを支えるために何ができるかということについて、日本全体の産業の中でも労働力不足の問題があるが、解決策の一つとして、生産年齢人口ではない高齢者に働いてもらうことが考えられる。既に免許を持っている高齢者が多いとすると、本人に働く意欲があるなら、定年延長や嘱託として働いてもらうなどの方法がある。もう一つは、消防車や救急車を運転されていた人に対して、バス会社と協定を締結して定年後の職場を確保することなどが考えられる。せっかくノウハウがあるのに、定年後に事務職員として働かれていることもある。三重交通と桑名市では、実績はまだないようであるが、そのような試みを行っているようである。その他、女性に働いていただける状況を作り、働く人の母数を広げていくことが大事である。また、ドライバー求人のような様々なアピールの仕方として、バス会社は基本的にしっかりした会社なので、安定した職業に就くことができる、住宅ローンを借りることができる、クレジットカードを持つことができる、健康保険にもしっかり対応している、そういった職業であるということに結び付けることができるのもバス会社の魅力の一つである。また、鉄道のアテンダントが最近流行しているが、アテンダントで利用促進をするという方法もある。中学生の就業体験としても、ドライバーは難しいが、障がいを持っている人へのサポートなど車内における各種サービスを体験してもらうことはできる。

地域公共交通会議の中でも委員の皆さんとコラボレーションできると有難いと思っており、事務局が窓口となってバス会社と皆さんを繋いでいただくことで色々な工夫ができ、その経験は他にも活かせるのではないかと考える。待っていてもドライバー不足は解消されないなので、待たずに取り組みを進めていただきたく、また、私もで

きることがあればお手伝いをさせていただきたい。

## 7. 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。

## 8. 閉会