

令和7年度第1回城陽市地域公共交通会議 会議録

1. 日時 令和7年（2025年）11月5日（水）10時00分～12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、前田委員、
三宅委員、中野委員、富田委員、正木委員、高田委員、山下委員、生駒委員、
立木委員、森本委員

〔出席16人、欠席なし〕

《市側》

大石理事兼まちづくり活性部長

（都市整備部）上田次長

（都市政策課）友本課長、山本課長補佐、的場交通政策係長、向田主事

《傍聴人》

（洛タイ新報）谷口 正博、（京都新聞）松見 圭祐

（城陽市議会議員）池田 憲司、語堂 辰文、善利 誠、田中 智之、

辻田 ひかる、西 良倫、若山 憲子

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について（報告）
- （2）地域公共交通の利用促進に係る取組について（報告）
- （3）青谷方面乗合タクシーの運行継続基準について（協議事項）
- （4）城陽さんさんバスの運行計画変更について（協議事項）
- （5）その他

1. 開会

2. 市代表あいさつ

大石理事

3. 委員の紹介

【会長あいさつ】

冒頭、市代表挨拶にもあったが、公共交通を取り巻く状況は数年前と全く異なっており、人口減少などによって利用者数は年々減ってきている。利用者数については、どのようにして増やしていくかを考える手立てがあり、実際に城陽市においても覚悟を持って各種施策に取り組まれている。しかし、ドライバー不足や燃料費の高騰など、利用者数を増やそうとする努力の外側で起こる様々な事柄が、運行に対して非常に大きな影響を与えているのが現状である。このような状況においては、交通事業者だけ、あるいは交通事業者と行政だけで公共交通を支えるのではなく、多方面から支える仕組みを考えていかなければ、人々の移動を守ることは難しい。国に任せておけば良いというものではなく、実際にまちで活動されている市民の移動手段をしっかり守っていかなければ、まちの魅力そのものが低下していく。本日、報告事項と協議事項があるが、どのようにして市民の移動手段を守っていくのかという点が非常に重要なテーマとなるため、委員の皆さんからのご意見をいただければ有難い。

4. 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城陽さんさんバスの利用状況について、だいぶ回復してきているが、令和7年度においては令和6年度から3,000人ほど減少すると推計されている。その理由について、分析されていることがあれば教えていただきたい。

■鴻ノ巣山運動公園にある市民体育館へ城陽さんさんバスを利用して行かれる方がいるが、現在、市民体育館を全面改修しており利用できないため、その影響で少なくなっていると考えている。

委員

②体育館の全面改修が終われば利用者も回復するというのか。もう改修は終わったのか。

■今年度1年かけて市民体育館を改修しており、今年度いっぱいには回復とはならないと考えている。

副会長

③城陽さんさんバスの利用状況について、コロナ禍以降回復傾向にあると思われるが、他の都市と同じように頭打ちの傾向にある。計算してみると、およそコロナ前の9割の利用者数であり、残りの1割についてはどのような移動が減ってしまったのか、感覚的に掴んでいることはあるか。調査はされているか。

もう一点、青谷方面乗合タクシーの利用状況について、当然季節や時期によって傾向が違うため、変動は仕方ないと思うが、1便あたり3人を超えると続行便を出さなければいけないのか。3人を超えることが定常的に続くのであれば、車両の大型化など

を考えていかなければならないのではないか。また地元の方々が熱心に誘い合って、乗って目標を達成しているということだが、次の世代に受け継がれていきそうな雰囲気はあるか。

■まず、二つ目の質問で青谷方面乗合タクシーの利用者数が3人を超えたときについて、1便目については2台体制で運行しており、乗れない時には追加便を運行している。車両の大型化については、今後利用者が大幅に増加するなど、状況が変われば改めて検討したいと考えるが、現時点では現行の体制で続けていきたいと考えている。このたび、7年連続で運行継続判断基準を上回り、地域に定着しているものと市としては確認しており、今後も地域への周知を行い、地域の方も声をかけていただきながら継続できるように、市も支援していきたいと考えている。

次に、城陽さんさんバスの利用者数の減少について、どのような移動が減ったかまでは把握できていないが、市としては、継続的に取り組んでいるきょうとエコサマーやシルバー・フリーバスライド、学校モビリティ・マネジメント、交通ガイドマップの活用、令和6年度から新たに実施しているアル・プラザ城陽におけるプロモーションイベントなど、利用促進の取り組みを強化しており、今後も利用者が増えていくよう取り組みを進めていきたいと考えている。

■具体的な数字はお示しできないが、本市においても人口減少が進んでいるのが現実であり、そのような中でコロナ前から分母が少なくなっているところが一つ大きな要因となっている。また、全国平均から見ても本市の高齢化率は非常に高くなっている。公共交通を維持していくためには、先ほど会長からもあったように、地域で使って支えていただかなければならず、若い世代にまずバスの利用についての理解や知識をしっかりと持っていただくことが非常に重要だと考えている。学校でのモビリティ・マネジメントの取組などでしっかりPRし、公共交通に対しての知識を若い人にもしっかりと持っていただき、利用者数の増加に向けて取組を進めていきたいと考えている。

副会長

④1 ページ目の資料を見ると、人口が減っているのに対して利用者数が伸びており健闘されていると思うが、先ほどの質問の主旨は、城陽さんさんバスは2路線あるが、どちらの方がより減り方が多いのか、あるいはどの時間帯が減っているのかと

いう点である。そのような観点から、どういう客層が減る傾向にあるのか、万遍なく9割になっているのかなど、改めて見ると何かヒントがあると思う。

■詳細な調査だと思うが、本市はまだ地域公共交通計画を策定しておらず、今後策定することを目指しており、その中で一定どのようなニーズがあるか調査・把握していきたいと考えている。

(会長)

コロナ禍前の9割というのはよく頑張っているほうだと思う。人口減少に伴って城陽さんさんバスの利用者も減少していくことは、望ましくない。人口が減少する中でも利用を促進していくため、例えば、他のまちでは高校生や高齢者の方々にターゲットを絞ってアピールをされている。病院や学校、駅への送迎というのは、送迎する方は結構な負担であり、送迎してもらう方も遠慮や気兼ねが働いて外出の回数が減るので、送迎を減らすために、公共交通サービスに転換してもらうようにする。多くの人にチラシを配るのも重要なことかもしれないが、公共交通に転換してくれそうな人に狙いを定めてアピールしていくと良い。地域公共交通計画を作成する際は、どこにフォーカスを当てるかということも議論しながら取り組みを進めていきたい。このまま人口減少と同じように利用者も減っていくと、サービスを下げていかざるを得ないということになる。サービスを上げることで利用者を増やしていく取組が望ましい。

青谷方面乗合タクシーの1便あたり平均利用者数が3人に近いのは、非常によく頑張っておられる。常連の利用者が多くいると想定できるが、その方がもし入院などされた場合に一気に利用者数は減ってしまうことになる。そうならないように、まず若い人に存在を知ってもらうこと、利用体験をしてもらうことが必要になってくる。利用状況のデータを見ながら、次の計画に反映する材料がたくさんあると思うので、活用していければ良いと思う。

5. 議題（2）地域公共交通の利用促進に係る取組について（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色々な取組みをされていることが伝わってきた。広報じょうよう一面は、興味深く面白かったが、少し真面目な印象を与えるということと文字が非常に多いなという印象を受けた。興味のある人が見れば、バス運転手の話も非常に興味深いと思うが、もう少し市民が興味を持つような工夫があると尚良いのではないか。例えば、一つ一つの写真がとても小さい、また、文章で書くよりも箇条書きの方が良いかもしれない。情報量が非常に多いため、最も伝えたい情報をより大きくした方が良いと思う。公共交通がピンチという内容を一番に伝えたいのか、バスのイメージを変えたいのであれば、バスが格好良いと思えるように写真を大きくするなど、情報をもう少し絞ってはどうかと思う。また、イベントについて、就職相談に来られた2人は就職に繋がったのか。運転手不足は大きな社会問題になっているが、高校への呼びかけや若い人の就職、ハローワークへの呼びかけなどはされているかを教えていただきたい。

■広報の見せ方について、ご指摘のとおり、文字がかなり多くなってしまっており、市としてはどのような公共交通があるかを伝えたいところではあるが、内容を詰め込みすぎになっていることから、今後は委員のご意見も踏まえて市民に何を伝えたいのか、戦略的に工夫していきたい。若い方が公共交通に慣れ親しんでいただく取組としては、高校生対象ではないが、小学生低学年を対象に学校モビリティ・マネジメントを実施している。京都京阪バス㈱と協力し、小学生にバスに乗ってもらい、運転手とお話しをするなど、運転手に憧れを持っていただくような取組である。高校生への呼びかけなども工夫していきたいと思うが、まずは小学生対象と考えている。

委員

②昨年実施されたプロモーションイベントでは、京都京阪バス㈱の就職相談コーナー

に数名来られたものの、就職には繋がらなかったと聞き、すぐに就職に繋げることは1日だけでは難しく、どのようなことをすれば良いのか、悩ましいと思いながら聞いていたが、今年も就職には繋がらなかったということか。

■今年のプロモーションイベントでは、就職相談に2名来られたが、実際の就職には繋がっていないと聞いている。

委員

③就職に繋がらないことには何か要因があるのか。

委員

■人事の採用担当に確認したところ、就職相談に来られた2名は非常に熱心に話を聞いておられ、イベントに参加したことに意義があったと喜ばれていたとのことであった。弊社は、定年後の60歳から67歳まで正社員で働けると謳っているため、今の職場を退職したあと候補に入れたいとのことであった。

副会長

④イベント会場まで公共交通を利用して来られた人にノベルティをお渡しするなどの工夫があっても良いと思う。スマートフォンのカメラで乗車前の写真と乗車中の写真を2枚撮ってもらい公共交通を利用した証明にし、子供たちにちょっとしたミッションを与えて、楽しみながらできるようなものを考えるのも良い。例えば、会場の中にミッションがあって、ゲーム感覚で楽しんでもらいながらバスに親しんでもらうのも良いと思う。もう一つは、子供だけでなく大人も含めて良いと思うが、資料の中にあつたバスの思い出のようなものをもう少し大々的に募集し、その中で佳作や優秀作などを決めてバス車内に掲示すると、興味のある方は乗っていただけるかもしれない。その日一日だけで終わらずにその後に波及効果を残すような形も良いのではないか。子供たちに公共交通の絵を描いてもらうのも良い。絵を募集して、展示すると保護者が乗ってくれるかもしれないという期待もある。そういったところからバスに親しんでもらうことも一つと思う。

(会長)

できることから、更に中身の充実を図っていただけると有難い。子供たちに絵を描

いてもらう機会を増やし、それを大人が見る機会も増えていくと、バスも身近なものになっていくと思う。様々な取組がある中、一日で終わるものと継続的に取り組めるものがあるので、工夫していただいてレパトリーを増やしていくと効果も広がっていくと思う。引き続き、よろしくお願いします。

6. 議題（3）青谷方面乗合タクシーの運行継続基準について（協議事項）

【都市政策課 向田主事による説明】

【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今回、運行継続基準を利用者数の目標値に変えるということの主旨だが、基準を下回った場合に、即翌年度の運行を廃止するというものではなくという点が変わるということか。もう一つは、形は違うが、デマンドタクシーを運行されているところと比較し、2.7人以上の乗合率というのは非常に高いと思う。利用者の目的地がどこなのか、どこからどこへの乗合が多いかなど、利用状況が分かれば教えていただきたい。

■まず一点目について、これまでは運行継続基準に満たなかった場合に次年度の運行を行わないこととしていたが、利用者数を目標値に変えることにより、目標値を下回った場合でも、次年度すぐに運行を行わないということではなく、あくまで目標として乗っていただき様子を見ていく形となる。利用者の移動状況については、青谷地域からアル・プラザ城陽への買い物や市役所が目的地としては多くなっている。

■利用者が減少した場合の対応としては、数値が下がって、すぐに運行をやめるということではなく、まず利用促進に向けて、自治会内での回覧や利用の呼びかけ、利便性向上に資するような運行内容の変更等を検討していきたいと考えている。

委員

②二点目については、利用者の変化や状況によって利用できなくなるなど、ニーズに応じて乗る場所や目的地も変わるため、今のルートが全て正解ではないと思うことから、実態に応じて利用者を結ぶような形で運行ができれば、数値は自ずとついてくると思い、質問させていただいた。

委員

③平成31年度に1便当たり平均利用者数の基準を3人と設定され、令和6年度には2.7人に減っているが、どのような設定の仕方をされたのか。人口も同じく減少しているのに、人口を考慮されたのか。また、何人以上の利用があれば採算が取れるのかも教えていただきたい。

■1便当たり平均利用者数3人以上という基準の設定については、城陽さんさんバスの利用人数を青谷方面の沿線の住民に置き換えて設定している。採算について、乗合タクシーでは一般的に1.7人以上乗っておられたら優秀だと聞いている。城陽さんさんバスの利用人数などを踏まえて、まず基準を3人と設定したところであり、その後、令和5年4月に150円から200円へ運賃改定を行い、運賃を上げると利用者も少なくなると想定されることから、基準を2.7人とした。

委員

④工業団地との連携について、特にニーズを聞いたことはないか。

■工業団地とは、国道307号沿いの工業団地のことと思うが、青谷方面乗合タクシーは、青谷方面から日常の買い物や市役所に行くために運行を開始したものであり、工業団地への運行については当初から考えていなかったところである。工業団地までどのように移動されているのか、近くの山城青谷駅からシャトルバスが出ているのかなどは把握しきれていない。

委員

⑤車で通勤されている方がほとんどだと思うが、工業団地までの輸送ニーズがあると思えば、より利用者が増えて車両の大型化などに結び付く可能性もあると思った。

委員

⑥先ほど、採算性についての質問に対して、1 便当たり平均利用者数は1.7人が標準と仰っていたが、1.7人では採算は取れないのではないかと。城陽市から補助などの持ち出しがある中で運行されていると思うが、金額などが分かれば教えて欲しい。また、地元の方からどのような意見があるかお聞きしたい。今まで、運行継続基準の達成に向けて頑張っておられ、目標値に変わることによってホッとされるという面もあると思うが、一方で呼びかけが難しくなると感じておられるなど、自治会長や地元の方から意見を聞いているなら教えていただきたい。

■まず採算について、公共交通は事業者だけで採算が取れるという時代ではなく、市の補助があって継続できているというようになってきており、当然1.7人だけでは採算が取れず、補助あつての話であることを補足させていただく。地元の意見については、市民の代表である市議会からも、青谷方面乗合タクシーの基準を見直して欲しいという声をいただいている。市としても状況を把握する中、市民の皆さんの運行継続基準をなくして欲しいとの意向もあり、このたび目標値に置き換えることになった。

■採算性について、補足させていただく。青谷方面乗合タクシーは(有)洛南タクシーに委託して運行しており、年間の委託料が約260万円で運賃収入は30万円弱となっている。採算性という点では全く取れていないという状況である。メーター料金と回送料金から運賃収入を差し引いて、市が委託料を支払っている。

委員

⑦市から補助が入っているという前提は重々承知している。市民も頑張っているが、市も経費の多くを負担していることを市民に認識してもらった方が良いのではないかと。市の負担を見せないという状況があまり良くないと思っており、税金も使っていること、公平性のために市もしっかりやっているという姿勢を見せた上で、市民も協力するという形であるべきだと思う。私としては、目標値に変えなくても良いのではないかと考えている。先ほどの回答の主旨を捉えかねているが、地域では運行継続基準を負担に思われていたということか。

■乗合タクシーを始める段階において、地元の説明会を行ったが、乗合タクシーがあれば良いという総論賛成の意見ばかりであった。ただ、市も税金を使って運行する以

上、一定利用がなければ厳しい判断をしていかなければならず、最終的にはお互いの総意で1便当たり平均利用者数3人以上という基準を決めて、これに向かって取り組んでいこうという形で始まった。これまで6年、7年と運行してきたが、地元としても努力された中で、コロナ禍や近年の異常気象で非常に暑い日が続く高齢者は外出するのも危険という時期もあったが、それらも乗り越えて、今利用が定着してきていると市では判断している。従って、基準という上からの制限ではなく、一緒に支えていこうという目標として、表現を変えて利用人数を維持していきたいと考えている。ただし、目標とはいえ、利用人数が減少してきた場合は費用対効果の関係で運行を継続するか一定判断をしていかなければならない時期がやってくる。そのため、利用状況は常に把握しながら、状況を地元伝えつつ、先ほどご意見をいただいたように、市も負担をしながら維持していることをしっかり伝え、共に支えていきたいと考えている。表現が、基準から共に支え合う目標に変わるという位置付けで取り組んでまいりたいと考えている。

副会長

⑧これまでの運行継続基準であれば、下回ったら運行しなくなるという明確な基準であったが、目標値と言われた時に、目標値がどのような意味合いを持つのか、どのような役割を持つてくるのか、地元の方々も迷われるのではないかと。問題点として、運行継続基準は判断期間の単位が10月までとなっているので、頑張るとすると真夏の暑い時期になってくる。そこを柔軟に考えて、1年間通年でモニタリングし、どこかで目標を超えていけば良いとして、春頑張れば良いとかあるいは冬頑張れば良いなど、柔軟に評価をする。目標値を下回り続けるようであれば、市から地元に対して改善を促し、それが何度か続くようであれば、本格的に運行継続基準の意味合いを持たせるというような分かりやすいステップを準備した方が良いのではないかと。

(会長)

平均利用者数とは何を表現しているのかということ、要は効率性である。どれだけの経費で運行を続けていくことができるかということで、どういう人たちを運んでいるのかという内容までは問わない。本来であれば、効率性だけでなく本当に困っている人たちを救っているかという公平性も乗合タクシーの重要な意義であるが、なかなか見えない指標なので、平均利用者数で判断することとしている。目標値というのは曖昧な数値になるため、例えば、2.5人という目標があるならば、2.5人を超える

月が1年間の内で過半数を切ってしまうと気を付けなくてはいけない、というような使い方のルールを決めておかなければ際限がなくなってしまうよくない。なぜなら、圧倒的多数の経費が税で負担されており、これは市民全体で支えているということになる。青谷地域住民の移動は大変重要だが、市全体の公平性から考えると、一定期限や日数、回数などを決めておかないと税負担者の皆さんに理解してもらえないということになる。また、1.7人という乗合率は、一般的にオンデマンド型の交通について、2.0人以上はなかなか難しく、よく頑張っても1.7人程度という一般的な数字をご紹介いただいたのだと思うが、城陽市はフルデマンドではないので少し違う。

整理の仕方としては、目標値の性格について追記し、協議事項の内容を確認することとしたいがよろしいか。具体的な記入については、私と事務局で相談し、結果を皆様にお伝えするという方法にしたいと思う。それも含めて、よろしければ皆さんの拍手で確認させていただきたい。

<全員拍手>

ありがとうございます。

*** 以下、整理内容 ***

<協議結果>

運行継続基準を利用者数の目標値に変える。

目標値 : 1便当たり平均利用者数(乗合率) 2.50人

評価期間 : 2年間(11月~翌々年10月)

中間評価 : 1年毎に地域と行政が共同で実施し、対策などを検討

(追記事項)

目標値とは、目標値を下回ったからといってすぐに運行終了とするものではなく、目標値の達成に向けて地域と行政でコミュニケーションを取りながら利用促進に取り組む、運行継続に向けて共に支え合うための指標となるものである。目標値の達成状況によっては、利用促進の取組強化や運行内容の改善(便数やルートの変更等)を検討することとし、その後も利用が著しく少ない状況が続くようであれば城陽市地域公共交通会議において対応を検討していくこととする。

目標値の達成状況は、2年の評価期間を設けて城陽市地域公共交通会議で評価を行うこととする。また、1年毎に地域と共に中間評価を行い、必要に応じて対策等を検討することとする。

<休憩>

7. 議題（4）城陽さんさんバスの運行計画変更について（協議事項）

【都市政策課 山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) >

委員

①一点前提となることを教えて欲しい。城陽さんさんバスというのは、市が京都京阪バス株に委託している事業なのか。資料を見ていると京都京阪バス株の一般路線と城陽さんさんバスがあるため、その関係を教えて欲しい。

■城陽さんさんバスについては、市から補助をしており、委託ではない。

②京都京阪バス株にお願いして、補助を出して運行しているイメージか。

■地域のバスとして、5,300万円を上限として覚書に基づき補助を行っている。

(会長)

③先ほどの質問に関係するが、このような大規模な変更をするとコストが変わってくるため、補助金額が変わる可能性があるが、どのような見込みになっているか。

■適正利潤5%を加えた総経費のうち、市は2/3を負担しており、1/3を事業者が負担している。覚書において、市の補助金額は5,300万円という上限を設けている。今回、鴻ノ巣山運動公園近鉄寺田線において、1時間に2便から1便になると、あくまで試算となるが、補助金額は5,300万円から約4,000万円となり、1,300万円の減額となる。

(会長)

基本的には、サービスが下がり乗っていた人が乗れなくなることから、利用者数は減ると思われる。本来は、多くの人に乘ってもらって利用者数を増やしたいが、ドライバーがやり繰りできないことから運行計画を変更するということであり、ドライバーのやり繰りができれば、また増やして欲しいところである。収入もコストも減るが、市の負担も減るというような枠組みになっている。先ほどの青谷方面乗合タクシーもそうであるが、1人当たりの行政負担額を算出しておかれると良い。今日でなくても結構だが、どこかの機会で見せていただくと、市がどれほど頑張っているか、利用促進をしているかが非常に分かりやすい。

副会長

④一つは、今回ある意味サービスレベルが下がるということで、利用される方からすると不便になったと感じられる方も多いと思うが、効率的な運行方法を確立する中で、運行を継続することを最優先にした結果だと思う。今回、城陽さんさんバスに関しては1.5名分のドライバーが減ることだが、先ほどの資料4-1を見ると、1.5名では不足する人員にまだ差があるため、その辺りどう考えているか、教えていただきたい。

もう一つは、私は地元で2時間に1本程度しかないバスを使っているが、どのように工夫するかというと、鉄道駅の接続を見る。例えば、サンガタウン城陽へ行くバスであれば、JR城陽駅で鉄道に接続し、近鉄寺田駅へも接続している。プラムイン城陽長池線のルートであれば、JR長池駅で接続していることから、場合によっては城陽駅で電車を降りずに1つ先まで行くとか、近鉄から別のバスに乗れるなど、乗換方法や待ち時間などの情報もまとめていただきたいと思うので、事務局へお願いする。

委員

■ 1.5人の削減について、1年が365日ある中で弊社の年間休日は107日、有給休暇は20日ある。1人が働ける日数は年間240日弱のため、365日運行するとなると、1.5人ほど必要になる計算である。現在、バスの必要人員は99人のところ、在籍数は95人となっている。しかし、実際には育児休暇や介護休暇、病気休暇などで大体4、5名稼働できない方が常にいる状況である。そのため、10名程度が不足している。これは路線バスに必要な人員であり、路線バスの収支は90%が限界である。弊社の規模では、路線バスの運行に約10億円の経費が掛かるが、約9億

円の収入しかない。1億円を穴埋めするには観光バスを稼働しなくてはならない。観光バスは現在16台あるが、全部稼働できれば収支はプラスに転じるが、16台も稼働できない状況である。城陽さんさんバスも市に負担いただいで運行しているが、事業者側で1千万円ほど収入が足りない状況となっている。今後も人件費は上昇し、同じような状況が続くと思われる。1千万円足りないということは、観光バスを200回から300回稼働させないと穴埋めできないが、今の状況では路線バスを維持するだけで非常に苦戦している。今後も人員確保のため、異業種からの転職でも67歳まで正社員で働けることを全面的にアピールし、採用を強化していきたいと考えている。また、ドライバーの平均年齢は、現時点で54歳まで上がっている。おおよその年齢構成は、20代が1%しかおらず、30代が4.4%、40代が24.5%、50代が47.3%、60歳から64歳まで18.7%、65歳以上が4.4%となっている。50歳以上の方が7割を超えている状況である。5年後には、2割の運転手がいなくなる見込みであり、どれだけダイヤを残せるか真剣勝負になっていく。これから5年後に向けて、人材確保をしっかりと強化していかなければならない。

(会長)

⑤人員が足りない場合は超過勤務などで対応されているのか。

委員

■残業と休日出勤をドライバーにお願いしているが、あまり負担にならないように抑えたいところである。

(会長)

大型二種免許を持っている人は日本中で結構多いが、実際にドライバーをしている方は半分以下だと思う。

委員

■高齢で二種免許を持っている方の確保など、1人でも多く確保に努めていきたい。

■二点目の質問について、今回の運行計画変更に伴い本数が減ると、当然今まで利用されていた方の利便性が下がることは確実である。先ほど副会長からもあったように、城陽さんさんバスは鉄道駅3駅と繋がっており、商業施設にも連動している。1つの

目的に時間を合わせてバスに乗るのはご存知だと思うが、市全体としての乗り継ぎ利用については、しっかり広報していかなければならないと考えている。利便性を知ってもらい、本数が減るからマイナスではなく、使い勝手の良さをアピールしモデルケースなどを出していきたい。

(会長)

むしろ、この機会に乗りやすい仕組みを作っていただきたい。バスに限らず、買い物や病院に行くなどの目的と連動するような案内の仕方ができれば大変良いと思う。協力できることがあれば教えてもらえたらと思う。

■先ほど質問のあった人口1人当たりの行政経費について、令和6年度決算で人口1人当たりの経費は749円となっている。

(会長)

⑥利用者1人あたりは何円か。

■利用者1人あたりは274円である。

(会長)

⑦利用者1人当たりのほうが少ないのは分母の違いか。

■人口は7万2,218人だが、年間の乗客数は19万7,344人で、経費に対して利用者1人当たりの方が分母が大きくなっている。

(会長)

よく頑張っておられる数字である。利用者1人当たりの経費（行政補助額）は、一般的には400円や500円程度が多い。

(会長)

本件については、運行する事業者や市、市民がお互いに支え合うということになると思う。それでは、城陽さんさんバスの運行計画変更について採決を取る。石川委員と杉本委員は採決についてはご遠慮いただき、皆さんの拍手で確認させていただきた

い。

<全員拍手>

ありがとうございます。

8. 議題（5）その他

委員：特になし

●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。

●次回会議の開催について

- ・ 次回は令和8年2月を予定。

9. 閉会