

第 53 回 香芝市地域公共交通活性化協議会

日時：令和 6 年 1 月 18 日（木）10 時 00 分～

場所：香芝市役所 2 階 大会議室

1 開 会

会 長：お忙しいところ、ご参集いただき、感謝申し上げます。

地域公共交通を取り巻く話としては、昨年において、本市に隣接する大阪府太子町でも運行していた金剛自動車株式会社が、路線バス運行を完全に廃止するという衝撃的なニュースがあった。全国的に運転士が不足していることなど、交通事業者に関するこれらのニュースは決して対岸の火事ではなく、本市でもいつ起こるか分からないものと、危機感を感じている。

本日の議案は、協議会規約の改正、および、昨年度より継続審議となっていた、コミュニティバス停留所等の見直し廃止基準について、ご審議をお願いしたい。

本件は、前回の対面での協議会開催となった令和 4 年 7 月の第 49 回協議会においてもご審議いただいたが、様々な意見を賜り、一旦は継続審議とお話をいただいたところである。

皆様の活発なご議論をお願い申し上げます。

事務局：(委員紹介)

事務局：委員 24 名に対し、過半数（23 名）の出席により、本会議が成立していることを報告する。

2 議 題

(1) 香芝市地域公共交通活性化協議会規約改正について

事務局：今回の改正は、令和 5 年 1 月 1 日より施行された道路運送法施行規則の一部改正に伴い、本協議会を組織する根拠条文の条が変更となったので、協議会規約第 4 条第 1 項中の「第 9 条の 3」を「第 4 条の 2」と改めるものである。

参考資料として、国土交通省令第 73 号より抜粋した新旧対照表の一部を添付している。

会 長：意見がないようであれば、承認されたものと取り扱う。

(2) 香芝市コミュニティバスの停留所・ルート（便）見直し廃止基準（案）について

事務局：本件は、令和 4 年 7 月 27 日に開催した、第 49 回協議会において、継続審議となり、協議会でのご意見および現在のコミュニティバスの利用状況に基づいて、再度議案提出した案件である。

香芝市コミュニティバスについては、令和 5 年 1 月からルート・ダイヤを変更して

の運行を開始した。今回のルート・ダイヤ変更に先立ち、停留所等に関する地域の要望について自治会を通じて照会をしたこともあり、本協議会においても第 42 回および第 43 回協議会においては B 案「地域の停留所追加要望に出来るだけ応えた代わりに便数が大きく減る案」という形で、停留所の設置を最大限拡張した提案もしたところである。

停留所や便の追加要望の声は、現在もなお届いていることから、ルート・ダイヤを見直すにあたっては、住民からの要望と実際の利用ニーズに差がないかを確認するため、利用者数実績による見直し廃止基準を設定・公表し、基準に達しなかった停留所・ルート（便）については、廃止を検討するものとする。

「香芝市地域公共交通計画における位置づけ」において、本件議案の計画上の位置づけを記載している。

「これまでの見直し廃止基準に関する審議内容」においては、見直し廃止基準に関する協議会でのご意見をまとめている。

「見直し廃止基準（案）」において、これまでの検討・協議結果を踏まえ、ダイヤ見直し後の利用状況に基づいた基準値の案を本件議案としてお伺いする。

設定する基準は 2 つあり、1 つは前回と同じく、停留所ごとの基準として、1 週間あたりの乗降者数が 2 名未満の停留所については廃止を検討するものとしている。もうひとつの基準は、ルート・便ごとの基準として、1 便あたりの乗降者数が 2 名未満のルート・便については廃止を検討するものとしている。

参考資料 2 の 1 ページ目には、現在のバス運行の前後について、利用者数の変動をグラフにまとめている。ルート・ダイヤ変更後、しばらくは利用者数が下がっていたが、徐々に定着していく様子が見える。

2 ページと 3 ページにおいて、停留所ごとの利用状況を整理した表を掲載している。1 点注意事項で、「利用者数」と「乗降者数」の 2 つの単語があり、1 人の利用者につき、乗降は、乗って・降りて、のべ 2 名の実績となることから、利用者数 1 人イコール乗降者数 2 名、という条件でデータを掲載している。

本件議案における基準（案）「1 週間あたりの乗降者数が 2 名未満」に、3 ページの表で該当する停留所の数は 1 箇所。赤色で着色した、真美ヶ丘ルートの「別所東」となっている。なので、案のとおり基準を設定した場合、当該停留所が廃止検討の対象となる可能性が高いものとなる。

また、表で黄色に着色しているのは「1 日あたりの、乗降車数が 2 名未満」の停留所であり、利用状況の参考にピックアップしている。

停留所に関する基準は以上である。

4 ページから最後 9 ページまでを、ルート（便）ごとの利用状況を整理したグラフに掲載している。

グラフの折れ線は、バスに乗車中の、人数を表しており、どの停留所で乗り降りが

多いかを、見ることができる。

なお、本件の基準については、グラフの凡例をご覧ください。凡例には、かつこ書きで、1便あたりの乗降者数を掲載している。

本件議案における基準（案）「1便あたりの乗降者数が2名未満」に、該当するルート（便）については、4ページ下のグラフ、凡例で一番下に赤色で囲っている「白鳳台ルート」の「第5便」の1便となっている。なので、案のとおり基準を設定した場合、当該ルート（便）が廃止検討の対象となる可能性が高いものとなる。

また、凡例で黄色の線で囲っているのは「1便あたりの乗降車数が10名未満」つまり、利用者数で言うと「1便あたり利用者数5人未満」のルート（便）であり、利用状況の参考にピックアップしている。

ルート（便）に関する基準は以上である。

資料2の裏側、下半分に、「(参考) 見直し廃止基準設定後の周知イメージ」において、今後のフローチャートを掲載している。本件議案が可決された場合、まずは基準および基準を適用する乗降データ採取期間について、広く住民に向けて周知する。

データ採取期間については、季節による利用者数の変動や廃止基準の設定目的としては本来、コミュニティバスの利用促進を企図しているものであるため、半年間のデータで一度、警告を出すイメージを想定しており、データ採取期間は1年間としている。

データ採取完了後において、結果を広く周知し、結果を踏まえたコミュニティバスの運行の見直しについて、見直しの方向性や新たな運行計画を協議会で審議していただく予定である。

香芝市コミュニティバスの停留所・ルート（便）見直し廃止基準（案）について、慎重ご審議をお願いする。

会長：質問等があれば、お願いしたい。

委員：地域からの要望をお伝えする。乗降者の人数に限っていえばよくわかる基準であるが、例えば高山台ニュータウンでいうと、現在の停留所は自治会館前にあり、この場所はニュータウンの高低差がある中でも低い位置にあるため、西中学校付近の住宅から利用する場合、行きの下りは利用しやすいが、帰りは相当な距離を登り続けなければいけないという過酷な状況がある。デマンド交通も勧めているが、予約が取りづらい状況もあり、免許返納したかたの声として、公共交通に頼らざるを得ないということから、次の運行見直しの際には、地理的な条件も考慮して、停留所や便の増設を検討するのか、事務局の考え方をお聞きしたい。

事務局：複数の地域で色々な要望は聞いている。見直しにあたっては、道路条件等も踏まえ、自治会への周知や意見箱の設置など、意見を収集しながら検討していきたい。今回、見直し廃止基準を設定し、廃止となるものもあれば、新規で入るものもあると思うので、広く検討したものを事務局から協議会に提案し、協議会での協議を図りたい

と考えている。

委員：高山台の場合、道路事情は問題ないと考えている。また、自治会に意見を聞くのも良いが、事情は個々人で異なっている。その点も踏まえ、情報収集に努めていただきたい。

会長：事務局については、情報収集において、よろしく願います。

会長：その他意見がないようであれば、香芝市コミュニティバスの停留所・ルート（便）見直し廃止基準（案）について、承認されたものと取り扱う。

4 その他

会長：地域公共交通を取り巻く状況について、交通事業者のほうから情報共有をお願いしたい。

委員：平素は、奈良交通に多大なるご高配を賜り、感謝申し上げます。弊社のバス事業について説明させていただくと、奈良県を中心とした当社事業エリアにおいても新型コロナウイルスによる行動制限がなくなったことによる移動の活発化、インバウンド需要の増加などにより、自動車運送事業の業績は回復基調で推移をしている。その結果、コロナ前の令和元年度比較で当社の収入は、乗合バス事業で約 90%、貸切事業では 90%以上まで回復している。一方で、生産年齢人口の減少や新しい生活様式の定着などにより、乗合バス旅客の減少は続いている。そのため、コロナ禍前の数字にまで戻るということは、今後はないものと予想している。また、貸切事業では、コロナ禍に運転手を減員し、また車両も減車をしたことで、収支は改善しても、今後の需要増に対応するような車両数や運転者の供給不足を懸念している。このような環境の中、運転者の要員不足が一番大きな要因であるが、コロナ禍で停滞していた車両代替えの促進、不安定な国政情勢や円安などにより、軽油をはじめとした諸物価の高騰などの諸問題に対応するために、当社では約 14 年ぶりに乗合バスの運賃改定を来月 2 月 1 日に実施をしていく。その反対に、サービスの向上としては、電気バスなどへの車両代替えやクレジット決済のエリア拡大など、産業問題に配慮した車両運行や旅客サービスの向上に努めていきたい。そのなかで、収支均衡を前提とした路線維持に向けて、一部路線の再編成や、各自治体との協議を重ねた維持方策の検討にも取り組んでいるところである。

委員：タクシー協会から、タクシー業界の現状についてお話をさせていただく。タクシー業界は令和 2 年に発生した新型コロナウイルス感染症が長期化し、その間、旅行等の外出自粛要請の中、観光客の減少が続いた。また、イベントもその間は中止となっており、また、働き方も、テレワークの推進というのがあって、タクシー事業における輸送人員や営業収入は激減して、甚大な影響を受けたというのが実態である。県下のタクシー事業全体の話になるが、その間の営業収入はコロナ前の令和元年度と比較して、令和 2 年度では約 60%まで落ち込んだ。令和 3 年度は少し回復した

が、それでも 69%ということ、惨憺たる状況であった。令和 4 年度になって、人が動き出し、ようやく回復基調が見え、人の動きが出てきたということで、元年度に比べて 83%くらいにまで戻ってきた。しかしながら、コロナやインフルエンザであるとか、原油価格の高騰があり、令和 5 年度においても、まだまだコロナ前には戻らないという厳しい状況の中にある。また、コロナ期間中にタクシードライバー、タクシー車両も減少傾向ということで非常に厳しい状況となっている。これも全体的な話であるが、令和元年に全県で 1,018 台あったタクシー車両が、本年の 12 月末では 948 台ということで 70 台ほど減少している。併せて、運転手も、元年には 1,550 人であったのが、この 12 月末では 1,147 人となり、403 人ほど減少している。ちなみに、香芝市の営業区域としては、西大和交通圏にあたるが、そこには現在 15 の事業所があり、車両数は 135 台というのが現状である。香芝市だけにかぎると、事業者数は 2 社で車両数は 13 台である。これだけの車両数を有しているが、ドライバーが減少しており、すべての車両が稼働しているというわけではないということを知っておいていただきたい。このようなことで、タクシー業界においては、ドライバー不足を解消しなければならないというのが今一番の課題となっている。ドライバーの平均年齢が 63.6 歳であり、ドライバーの高齢化というのも非常に問題になっている厳しい現状である。協会としても、例えば 40 代、50 代の働き盛りの方に積極的にこの業界に入っていただきたいというのが願いであるが、ご存じのように他の産業に比べてタクシードライバーの給与が低いということがある。東京や大阪などの大都市ではドライバーの収入水準もよいようであるが、利用ニーズが少ない地域では、ドライバーの給料を確保するのはなかなか難しい現状がある。そのような中、若い人に就職してもらえよう、高校を卒業した 18 歳の方をターゲットとしていきたいが、現状の免許制度では、19 歳にならないと二種免許が取れない。小さな会社では 18 歳の方に入ってもらっても、1 年間ずっと内業だけで給料を支払うというのは、経営的に厳しいところもある。我々としては、18 歳で普通免許と同時に二種免許がとれるように色々と働きかけを展開しているところである。二種免許を取れば、18 歳でもドライバーとして頑張ってもらえる。そして、また、若い世代の方であれば、他の産業よりも収入を高く得ることも可能である。もうひとつは、ドライバーが少なく、なかなか車両を稼働できないということがある中で、さらに働き方改革の関係で、労働時間そのものを短くせよという縛りが発生する。ドライバーの労働時間は、他の産業の方とは別に「改善基準告示」というものがある。その告示の中では、労働時間と休憩時間を足した拘束時間を守らないと違反になる。この 4 月から基準も改正になり、その中で拘束時間が 13 時間に対し、あとの休息時間が 11 時間、少なくとも 9 時間以上は確保することが必要となる。ちなみに、この 13 時間を考えると、朝 7 時からお年寄りの病院への移動をやっていた場合に、だいたい 20 時くらいになったら業務終了しないといけない。そうすると、終電で降りてくる需要

に対応ができないという現状となる。我々としては、1日の業務の間に、朝から晩まで働いて、ある程度の収入を得ていただくため、それと地域のニーズに合うように供給を確保するために、1日のドライバーの勤務の間に、比較的閑散とした昼間時間を休息期間として仕事を離れ、また夕方以降に仕事を始めていただくような柔軟な働き方を提案し、厚生労働省にお願いをしているところである。皆さまにも、そのような取り組みや努力についてご理解いただけるとありがたい。このような厳しい状況の中でも、タクシー事業そのものの維持継続をはかり、地域に密着した公共交通機関の支援を達成しようと日頃から努力していることを理解いただき、タクシーにどんどん乗っていただきたいと思っている。よろしくお願ひしたい。

委員：タクシー事業者の立場から申し上げる。運転手が足りないということが現実問題となっている。先ほど委員から発言があったとおり、金剛バスが廃止になるニュースがテレビでも頻繁に出ている。乗務員不足の背景として、乗務員の賃金で、子供を育てて、生活がちゃんとやっつけられるのかという現実があるからである。どの産業でも一緒だが、仕事に見合うだけの給料が払われたら、人は集まってきてくれると思う。なかなか集まってもらえないのは、我々事業者だけではどうにもいかないことがたくさんある。働き方の問題であるとか、二種免許の問題であるとか、さらには、事業者には様々な税金がかかりやすい構造となっていることなどが挙げられる。コストが多くかかることが会社の運営としてもなかなか大変であり、そのなかで2024年問題といわれる「改善基準告示」の改正が迫ってきている。働きすぎではダメというのが国の方針にあるわけだが、労働するのに「働いたらアカンで」が大前提になってしまうと、稼ぎたい人が入ってこられない状態になってくる。家庭をもって、子供を育てて、家庭を守っていこうという人たちに入ってきてもらえないということが現実になっている。片手に年金を受け取りながら、細々とタクシーで時間のある時に稼ぐスタイルしか成り立たなくなるので、どうしても高齢者の従業員が主流ということになってしまう。若い世代を育てていくような状況というのは、国や自治体、事業者、住民の皆さん方にも「よっしゃ、協力しよう！」と考えてもらうことが大事になってくる。運賃がちょっと高くなってもやむを得ないという中で、ドアツードアのサービスとして、バスや電車できない部分を担わせていただく。また、早朝や深夜をタクシー業界は担わせてもらっている。必要な産業だと自負しているので、皆さま方にも協力いただき、ドライバーを育てていくという意味でも、産業としてしっかりと残していくという意味でも、自治体や国も一緒になって考えていただきたい。このような協議会で一緒に考えていただき、タクシー事業者が成り立つ形をみんなで考えていただけたらありがたいと思う。小さい事業者だが、一生懸命頑張るのでよろしくお願ひしたい。

委員：日頃は、近畿日本鉄道の安全輸送に協力賜り、感謝申し上げます。鉄道事業は、コロナ時に比較すると、かなり利用者は戻ってきている。ただ、在宅勤務等々もあり、

コロナ前の状況に戻るということは、なかなか難しいという認識を会社として持っている。そのような中で、利用者にはご迷惑をかけたが、昨年には運賃改正等させていただいた。乗務員の現状としては、弊社の場合、平均年齢がだいたい 50 歳くらいとなっている。今後、その世代が定年を迎えるようになると、かなり厳しい見込みとなっており、乗務員の養成を最優先で取り組んでいるのが現状である。私も、高校を出て会社に入った後、乗務員になりたいという思いがあって、まず車掌登用試験を受け、さらに車掌の経験を最低 2 年積んでから、やっと運転士の登用試験を受けたというふうに、段階を踏んでいた。しかし、現状は、大学を出た社員については、運転士ありきで入社できるような状況になっている。このように、運転士の養成を最優先で採用している状態であり、駅の無人化等々でお客さまにはご迷惑をおかけしている。そういう面も理解していただきたく思う。ネガティブな話ばかりになったが、良いことといえば、コロナ禍は自粛という形で開催できていなかったが、一昨年には五位堂検修部で「きんてつ鉄道まつり」を 3 年ぶりに開催した。開催は 2 日間であったが、1 日に約 1 万人の方に来ていただいた。その時は、まだコロナ禍だったということで、申し込みができず入れない人もいたということで、普通は 1 年 1 回のところ、昨年は春にも開催し、大盛況に終わった。秋は予約なしで入っていただいたが、その際には五位堂周辺に、かなりのお客さまが輻輳して、住民の方には大変ご迷惑をおかけした。この場をお借りしてお詫びをさせていただきたい。付け加えると、鉄道まつりは、鉄道利用の方だけでなく、住民の方への日頃の感謝の思いでやっている側面がある。今までだと、俗にいうマニアが多かったが、お父さん、お母さん、ベビーカーに乗せた子ども連れのファミリーが長時間滞在して楽しんでいただいている。今年も 10 月に予定しているので、地域の方にも来場いただけたらと思う。

委員：日頃は、JR 西日本の事業運営に協力賜り、誠に感謝申し上げます。まず、私が所属する阪奈支社は、コロナ禍の令和 3 年 10 月に組織改正により誕生した組織である。その中で、地域共生室の一員として、行政や地域企業の窓口機能を担っている。最近の当社の経営状況というところ、コロナ禍で、令和 2 年、令和 3 年と利用が落ち込み、過去 2 年連続で 1 千億円単位の赤字を計上した。昨年度の令和 4 年度は黒字決算であったが、これもコロナ禍での税制優遇措置のようなものによって、かろうじて黒字を維持できたという状況である。利用者の方はまだまだ 100%には戻っていないので、当面は厳しい状況が続くと見込んでいる。当社は、国鉄から経営を引き継いでいる会社であるが、その過程で国鉄時代に抱えた長期債務、いわゆる借金を JR 各社が引き継ぐという形で始まっている。当社でいくと、会社発足当初に長期債務として 2 兆円ほどを抱えて発足した。会社が発足してから約 30 年程度で、その債務をコツコツと減らし、コロナ前までに、おおよそ 1 兆円程度まで減らしてきていたが、このコロナ禍で約 1 兆 7 千億円まで、一気に戻ったというところである。昨年度は

何とか黒字になったところではあるが、目先の経営状況を改善したとしても、長期債務が増えたというところであり、積極的な投資は厳しい状況と考える。最近の利用状況でいくと、令和4年度では、和歌山線のうち、香芝を含む王寺～高田間で、コロナ前の85%くらいまで戻ってきているところである。この先については、近鉄さんも見込まれていたとおり、ライフスタイルの変化等により、コロナ前の9割程度までしか戻らないのではないかという認識でいる。当社としても、このまま手をこまねているわけではなく、失った1割の利用者に対する収入を確保していくため、様々な施策をとっていかなければならないところである。例えば、誘客施策でいうと、香芝市に直接結びつくものでないが、今年度については、世界遺産登録25周年と絡めて奈良エリアに誘客する取組みとして、「古都奈良デジタルパス」という商品を発売した。非常に安く、奈良に観光に来ていただくこと、かつ、自由に乗り降りできる区間にまほろば線や和歌山線を含め、奈良界限を回遊していただくような商品を発売している。また、臨時特急にはなるが、観光誘客ということで、大阪から奈良に向けて「まほろば」という臨時特急を走らせている。このように、コロナ禍が終わって、お客さまを奈良に連れてくる取組みを進めているところである。弊社は、今年3月にダイヤ改正を行うが、香芝駅から王寺駅で乗り換えて、天王寺や大阪に行く方にご利用いただける「らくラクやまと」という通勤特急を走らせる。あわせて「快速うれシート」という有料座席サービスも始める。香芝に住んでおられる方にとっては、王寺で乗り換えにはなるが、天王寺や大阪に出ていくのが少しでも快適になればというところである。近鉄さんのように、特急を高頻度で走らせることはできないが、観光面でも、また住んでおられる方にも、何とかご利用しやすい形ようになるよう、努力していきたいと思う。引き続きよろしくお願ひしたい

会長：それぞれ貴重な報告をいただき、感謝申し上げます。

事務局：「その他 報告」について、1点報告する。

現在保有している2台の古いバス車両については、今年度中に、新しい車両（ワゴン車両、マイクロバス車両、各1台）に入れ替える予定としており、現在の納入状況等について報告する。

ワゴン車両については、2月初旬に納車予定である。

マイクロバス車両については、現在バス仕様への改造作業中であり、3月上旬に納車の予定である。

昨年度の新しいバス車両3台のラッピングデザインについては、奈良芸術短期大学デザインコースの学生の皆さまに作成いただいており、今年度の新しいバス車両2台のラッピングデザインについては、市立4中学校の美術部員の皆さまに、ワゴン車両・マイクロバス車両各1面、計2面ずつを各校ごとにデザイン案製作をお願いしている。

現在は、デザイン案の調整中であり、とても素敵なバスに本年3月末頃には仕上が

る見込みなので、市内を走っているところを見かけられましたら、是非ご乗車ください。

委員：中学生が車両デザインを行うことは大変興味深い。今後も利用促進の取組みを進めていただくよう、お願いしたい。

事務局：協議会でもご相談しながら進めていく。

5 閉 会

以上