

令和8年度第1回大山崎町地域公共交通会議会議録

日 時 令和8年5月14日（木）午前10時00分～11時50分

場 所 大山崎町役場 3階 防災会議室

出席者 野村会長、中田副会長、野津委員、岩佐委員（代理：石川氏）、筒井委員（代理：久保氏）、本部委員、西村委員、大谷委員、安藤委員、廣川委員、梅野委員、辻本委員、池田委員、畑中委員、奥西委員、尾瀬委員
藤波委員、沖委員、浅田委員

事務局 中村、柳瀬

傍 聴 3名

内 容 次のとおり

会議次第

1. 委員委嘱

2. 委員紹介

3. 議題

- （1）会長の選出について
- （2）副会長の指名について
- （3）会議の運営について
 - （ア）会議の公開について
 - （イ）会議録の作成・公表・委員名簿の公表について

4. 報告（事務局より報告）

- （ア）本町地域公共交通会議について
- （イ）町営バス実証実験の経過報告について

5. 議題

- ・町営バス有償運行実証実験の料金体系等について

【主な意見、質疑応答は次のとおり】

（会長）

前回の会議では、プレミアム分は付与せず、精算作業を簡素化していくために回数券で対応するという意見があった。

議会の方から域外利用をどう考えるかという意見があったが、個人的には、京都市の場合は 5 割が域外利用でそういった差別化というのはよくわかるが、この町営バスの場合は 1 割しか域外ではない。そこを差別化する意義があるのかということは、基本的には思っていた。ただ、折衷案として、こういったプレミアム分を付与するという回数券の形で対応していくということが今回の事務局からの提案ということに理解をしている。

この点について、大谷委員の方から他地域の住民限定で販売するという事で問題がないのかどうかも含めてご説明をいただきたいと思う。

（委員）

“プレミアム分を付与する” 及び “回数券を住民限定で販売する” の部分について、有償運送に移行して同時にこの形で設定するという事であるが、道路運送法の管理のもとになり、有償運送については、特に回数券の販売について住民限定で販売するという部分が、運送法に抵触するものではない。

（委員）

持続可能な観点からプレミアム券は必要ないと思う。そもそもバスに乗ることにプレミアムがいるのか疑問である。

（会長）

現金だと 1 回限りの利用で終わるが、1 回分無料になる回数券があるなら買っておこうとなり、その後の継続的な利用に繋がる。

（事務局）

よく商品券もプレミアムが付き、そこは利用促進というところも含めて、より多くの方に利用いただくというようなところで、こういったプレミアムの付与することをご提案している。

（委員）

なぜプレミアムをつけないといけないのか。

（事務局）

11 枚を 10 枚分の料金で販売ということは、他の自治体でも導入されており、定期的に利用される方の負担を少しでも軽減して、町営バスをずっと乗っていただく方によって持続可能性が高まっていく。

また、今後、京都市が市外市内の利用料金の差をつけられるということも報道されており、やはり、税金を使って運営する町営バスに関して、町民へのインセンティブをとすることは、町としては考えている。

解決方法として、町内の方のみに限定してインセンティブをつけるということで、先ほどのインセンティブの問題と、町外町内の差の部分を抱き合わせて解消できないかなということこの提案をしたというところである。

（委員）

資料 6 の「有償の場合に利用するか」の結果を見て、あまり金額に対して抵抗感がないか

と思う。10%を利用者に還元するということは、違う結果分析が出ているのではないかと感じた。

（委員）

プレミアム券はどこで買えるようになるのか。便利がよくなかったらその場で払った方が楽ということにならないか。

（事務局）

役場と長寿苑で販売することを想定している。また、この会議の委員の中に商工会の会長も委員として入っている。商工会のご協力いただき、お店の方で販売することも考えるというお話もいただいている。

まずは、役場と長寿苑での販売がスタートになると思っている。

（副会長）

昨日、私と野村会長の二名で、会議体を代表して町議会議員との意見交換会を行った。約2時間にわたり、公共交通会議の現状や課題について忌憚のない意見交換を行った。

今回の懇談の主な目的は、議員の皆様が公共交通の現状や本会議体の議論に対してどのような考えをお持ちかをお聞きし、同時に会議体としての検討状況や考え方を直接ご説明することにあった。

議会側にも、今後も継続的に公共交通会議との懇談を行うことについて前向きな姿勢が示された。今後も、意見の相違がある部分についてはしっかりと議論を重ねつつ、本会議体の考えを議会側に粘り強く伝え、公共交通施策の推進に向けてご理解いただけるよう努めてまいる所存である。引き続き、委員の皆様のご協力をお願いしたい。

（会長）

急ぐべきは有償化をしていくことであると思う。町営バスにおいて、乗れない方というのは6歳未満の方々。かねてからチャイルドシート問題がずっとあり、これは道路交通法と道路運送法のはざまの問題であるということも新聞報道等でご指摘をいただいているが、今、有償化するとこの問題を解決していく必要があるということで急ぐべきところとしては、まずは有償化というところである。

もちろんチャイルドシートを乗せれば道路交通法上可能ではあるが、先ほど積み残しの話があったが、そういう意味でもチャイルドシート1台乗せてしまうことによって、さらに積み残しが発生してしまうということがあるので、やはり急ぐべきは有償化ということだと思う。

（委員）

回数券を利用する要素が3つあり、運転手の負担軽減と財政の問題、そしてお客さんの利便性。

回数券のプレミアムについて、久御山町で高齢者が利用できる回数券は100円の回数券で11枚つづり1,000円を値段設定しており、これは町が半分負担し、高齢者の方は500円で購入する。ただし、払い戻しの設定をする必要がある。

（会長）

町営バスが走ることによって、あるところで渋滞が起きることがある。運賃を支払うという作業が増えると、さらに渋滞が起こるのではないかとご懸念があった。この点についても負担軽減という意味で回数券導入は必要である。

プレミアムの関係については、リピーターの獲得と利用促進という点を踏まえると、やはりメリットが大きいかと考える。

（委員）

有償化の問題について、いろいろお話聞かせていただいたが、事業所では運転者とバス車両の始業点検はどのようにされているのか教えていただきたい。

（委員）

安全性について、我々は、始業点検を運行管理者が行っている。対面のときに、アルコールチェックはもちろんのこと、体調管理、睡眠がしっかり取れているか、いつもと変化があるのかどうかというところはしっかり確認している。

ニュースでもあるが、やはり、事故で問題になってきてる中で、おそらくそういった体制のところ、今後求められると思う。プロの運行管理者に委託ができれば良いと思う。

向日市では、阪急バスと都タクシーの方で委託を受けている。点呼記録にしても安全管理、車両のライト等、1 か月に 1 回定期点検も出している。やはり管理体制というのは、プロの方に任せていただいた方が良いと感じた。

そのため、簡易的に点検や対面点呼等行っているとしても、もし何かあったときに町職員や町長に責任が求められることになってしまうと思うのでそのあたりは速やかに進められた方が良いと思う。

（会長）

事業者はどこまで委託をするのかというところで、少し解像度高めて議論しなければならないなと思っている。自家用有償運送という形でやっていくのか、あるいはコミュニティバスのような形で運行も管理もすべて委託するのか。

自家用有償運送をやりながらも運行管理については、事業者に行っていただくという形もあると思うが、これらについて補足いただきたい。

（委員）

現在の無償の町営バスは、道路運送法の管理の外にある。

自家用有償旅客運送になれば、運送法上の登録を受けて、その制度の中で行う形になる。

現在の無償の町営バスの安全管理について、事業用自動車並みに安全管理をしっかりとしていく必要があると議員のご発言もあったとお伺いしたが、道路運送法の中で運行の管理をしているのは、運送事業者が道路運送法の許可を取って運行している事業者であって、まず運転手は 2 種免許を持っており、運行管理については、運行管理者資格者証という資格を持っている方が対面点呼や運転者の体調等チェックを行っている。

車の点検についても、自家用車とは違って、3 か月点検、12 か月点検、車検という形にあ

る。整備管理者という資格を持った方が車両点検を行っており、そういう枠組みの中で運行している形になる。

一方で自家用有償旅客運送の安全性の部分については、緑ナンバーを取っている事業者が行っている制度とは少し違っており、一部紹介をさせていただく。

まず運転者については、1 種免許を持っておられる方で、もちろん 2 種免許を持っている方でも良いが、自家用有償運送の講習を受けていただく必要がある。

点呼については、運行管理の責任者がその運行管理体制で運転者への点呼を行う。運行管理資格者証を持っていれば一番良いが、必ずしも資格が必要というわけではない。車両点検についても資格までは要さず整備管理の責任者が執り行うことになる。

（会長）

事故は結果として起き得ることでは確率論としてあると思うので、プロセスの部分でどういった管理体制が十分であったかというところが争点になるかと思う。

そのあたりも先ほどのご説明を踏まえて、例えば事業者の方に運行管理の部分だけ協力していただくことや、あるいは講習の部分をご協力いただくこと等、プロの方と連携することも一つであると思う。

（委員）

現在、無償で運行している間は、道路運送法の外にあり、有償になると、道路運送法の保安管理の中になる。事業者が行っている点検等はかなり厳格にされている。運転手としては 2 種免許を持っているとか、整備管理者が点検を行う等。自家用有償運送だと、運転手は 1 種免許を持っていて、講習を受ける必要がある。整備管理についてもある程度専門知識を持った人がやる方が望ましい

このあたりについて、議員がおっしゃっている安全管理の度合いはどこまでなのか。

どこからどこまでをプロに任せるのか。ただそうすれば予算はかかる。そのあたりのバランスをどうとるのか議論を進めていく必要があると思う。

（委員）

元々は、阪急バスさんが町内を運行されていたが、やはりコスト面や様々な理由があったと思うが、廃止になったという経緯があり、やはり継続していくことは利用者がいることが必要不可欠である。また、バスのみならずタクシーも視野に入れて、この地域の公共交通をどうしていくのかというところが大事だと思う。

（委員）

今回の料金設定を考える場合に、人件費や車両維持費等の実績が年間いくらかかったのか出す必要がある。先ほど言われた安全管理体制を徹底するのであれば、運行管理費用も必要。目標設定するうえで金額があれば議論を進めやすい。

（事務局）

バスに関連する経費について、もうすぐ令和 7 年度の決算額が出るため、次の会議の際に示させていただく。

令和6年度については、令和6年10月から令和7年3月末までの半年間の実績になるが、燃料費は約ガソリン代150万円。運転手の人件費は約160万円。ただ160万円の中には、10月から12月はシルバー人材センターに委託しており、その委託料。1月から3月については、町の会計年度任用職員としての人件費。その合計が約160万円である。町のバスのチラシの印刷代であったり、住民アンケート関係の印刷代が約10万円かかっており、チラシの配布手数料やオイル交換の費用等、もろもろの手数料が約8万円。

（委員）

車両の耐用年数はどのくらいか。

（委員）

現在、タクシーでは7年間としているが、やはりいろいろ部品の交換とかが出てくる。

（委員）

大型バスは18年ぐらい使っている。ただ、例えばスイミングとかで使われてるような、28人乗りのこのバスだとそこまでもたず、大体12、13年ぐらいである。

（会長）

本件については、引き続き継続審議とさせていただきたく。

今回の意見交換を踏まえると、直ちに結論を出すことは困難であるものの、本会議体として目指すべき方向性は概ね共有できているものと認識している。今後は事務局とも協議の上、検討を進めてまいらる。

具体的には、より詳細な議論を行うために部会を設置することや、場合によっては議会関係者にも同席いただくなど、開かれた議論の場を設けることも選択肢の一つとして考えている。

議会と本会議体との間には、それぞれのお立場や考え方に差異があることも想定されるが、それらの齟齬を最小限に留め、合意形成を図るための取り組みが必要であると考えている。引き続き活発なご意見をいただきたく思う。