
第 10 回 長岡京市地域公共交通協議会

1.日 時：令和8年7月6日（月） 10時00分～

2.場 所：長岡京市役所 会議室802

3.出席者：委員18名

4.議案

①長岡京市地域公共交通計画の事業評価について

②長岡京市地域公共交通協議会部会について

5.報告

①一般路線バスの運賃改定について（京阪バス）

②令和8年度の取り組みについて（長岡京市）

6.その他

1 開会

2 副市長挨拶

3 委員の紹介

4 会長・副会長の選出

会長：小林委員

副会長：土井委員

副会長：末永委員

5 会長挨拶

6 議案

①長岡京市地域公共交通計画の事業評価について

<事務局より説明>

【会長】

- ・ 今説明のあった件について、ご意見やご質問があれば。

【副会長】

- ・ 全体として非常によく取り組んでいて、成果も上がっているというデータである。

注意点として、1点目は、収支状況で利用者が増えると収入が増えるが、それ以上に経費が増え

ると、収支率は悪化する。しかしながら、特に近年、燃料費や人件費が格段に上がってきていて、その原因はこの会議の外側にある外部状況にあることを考えないといけない。つまり、参考とはいえ指標について、改善、達成ができなくても外部要因が原因であること、さらに、指標の数値についても検討するかどうか、委員の皆様と共有していく必要がある。

2 点目として、公共交通基金を令和 7 年度に新設ということだが、その予算額と決算額、最終実績値といった数値で把握して、どれくらいの政策効果があったかを評価シートに盛り込むことも検討いただきたい。例えば、基金を利用して通学定期の補助をして、32 人から 54 人に増えました。これは素晴らしいことだが、ここで人数が増えたということだけではなくて、一体どんな人が増えたのかとか、あるいは基金がなくて補助をしなかった場合はどういう手段で移動されたのか、を分析して政策効果を把握することで、より多くの方々に制度を知ってもらうためのヒントが得られる。ぜひ、深掘り、分析をしていただきたい。

【事務局】

- ・ 燃料費や運転士の待遇改善で経費が非常に上がっているという状況については、事業者の皆様方は特に把握いただいているものと思われる。副会長ご指摘のとおり、ご存じない方というのも確かにあることから、評価シートの備考欄に外部状況などの記載できないか検討していきたい。
- また、公共交通基金については、1200 万円ほど基金がある中、施策の財源として 800 万円ほど予算化をし、決算額は 500 万円程度という状況です。この金額がこれまでの予算よりも拡充したもので、運転士確保助成金や通学定期補助金などに使わせていただいている。
- なお、通学定期については、補助金を拡充した令和 7 年度から申請者が伸びており、令和 8 年度では更に申請が伸びており、すでに 70 人を超えている状況にある。
- 副会長ご指摘のとおり、補助がなかったらどうだったのか、また、分担率の送迎の数値にも影響があるところと思われるため、後追いとなるが今年度中にアンケートなどを行うことを検討したい。

【委員】

- ・ タクシーの利用者が大きく増えているが、その要因は把握しているか。

【事務局】

- ・ 令和 7 年度から公共交通基金を用いた運転士確保の助成金を開始したが、きっかけになったのではないかと考えている。この助成金を活用していただき、令和 7 年度に本市域の中でタクシー新規採用の方が 6 名いらっしゃいました。この方々には、この長岡京市のエリアで配属いただき、営業いただいているところであり、運転士を確保することで、車の台数そのものは変わっていないものの稼働率が上がっている、とお聞きしている。

この制度だけが利用者増の要因とまではいかないが、1 つ効果としてお役に立てたのではないかと考えている。

【会長】

- ・ 計画当初の状況と外部状況が急激に変わっていることは確かである。その中でもできることをひとつひとつ検討していただき、引き続き取組を進めていくということで、事業評価については原案どおりとしてよろしいか。

【委員一同】

異議なし

【会長】

- ・ 異議なしと認め、本会議で承認されたものとする。

②長岡京市地域公共交通協議会部会について

＜事務局より説明＞

【会長】

- ・ 今説明のあった件について、ご意見やご質問があれば。

【副会長】

- ・ 昨年度、よりきめ細かい現状分析をして、サービスをどうしたら良いのかを検討していただいた。よくやっただいているものと思われる。検討いただくこと、注意すべきことを2点お伝えしたい。
1点目として、収支のことを考える上で、9ページ以降で公費負担率を算出しているが、これだけではなくて近年、全国の自治体で算出されている1人あたりの行政補助額を算出した方が、他の自治体に比べてどうなのかというのが市民にもわかりやすい。例えば、交通空白地をカバーするためにデマンド交通を走らせるとなると、総コストに対する行政補助額はかなりの金額になるが、1人あたりの行政補助額を算出して他の自治体と比べてどうなのか、という視点で導入など検討する必要もある。また、10ページにはっぴいバスの運行経費がグラフであるが、全国の輸送コストの平均と遜色ないことを考えると、収支率が悪化しているのは収入が原因ということになり、利用者は増加していることから、運賃の話をもっと議論してもらった方がよいと思われる。
2点目として、交通空白地のカバーというそもそもの目的について、需要をしっかりと把握することが重要で、現場にいったん話を聞くというのはかなりの労力がかかるものだが、誰のために誰がやるのか、といった目的と手段を明確にしておかないと、手段が先行してしまい、お金がかかっているにもかかわらず、あまり使ってもらえていない、という結果になる可能性があることから、慎重に議論をしてもらった方がよいと思われる。

【事務局】

- ・ 指摘いただいたとおりかと思う。収支率や公費負担率のほか、ご紹介いただいた数値を参考に、部会で検討を重ねていきたいと思う。
空白地のカバーについては、需要を把握するというのはとても重要だと認識しており、参考として、30ページに徒歩圏の人口カバー率が図示されており、少し人口密度が高いところでも公共交通ネットワークが手薄となっている地域がわかります。ただし、これだけではどのような移動をされるかはわかりませんが、はっぴいバスのアンケートや窓口などでの要望をみますと、特に昨年度の部会で検討した地域では、済生会病院へのアクセスが悪いという話がある。ここに、具体的な人数を落とし込むなど需要を把握していくことを部会で検討していただけたらと考えている。

【委員】

- ・ はっぴいバスと東部バスの経費など公費負担率のグラフがありますが、これは路線バス全体に繋がる話である。例えば、兵庫と大阪エリアについては運賃改定で路線バスやコミュニティバスも含めて

250 円となっているが、それでも路線バスでの運行を取りやめて違う手段に転換してもらった地域もある。これは主に運転士不足が原因で、賃金改定など運転士の労働環境の改善をしていかないと、担い手が確保できない状況にある。人件費は運行経費の 7 割を占めており、経費は今後も上がり続けることから、このままでは路線バスだけでなく長岡京市のはっぴいバスの公費負担率も上がり続けていくことになる。収入、つまり運賃について検討する段階にきているものと思われる

【会長】

- ・ 13 ページのところで、コミュニティバスの 1 人あたりの運賃収入が 119 円となっているが、1 人あたりの補足説明をしてもらえますか。

【事務局】

- ・ 記載不足の上、説明が不足していました。乗客 1 人あたりの税抜き運賃収入です。大人税込 170 円の運賃ですが、IC カードや小児など様々な割引施策後の運賃収入の合計を、乗客数で割り戻した数値です。こういった数値も指摘のように今後、部会で整理していきたいと考えている。

【会長】

- ・ 部会の中でいろいろな意見もこれから出てくると思うが、原案どおり部会を設置し、テーマに沿って今後の検討を進めていきたいと思うが、よろしいか。

【委員一同】

異議なし

【会長】

- ・ 異議なしと認め、本会議で承認されたものとする。

7 報告

①一般路線バスの運賃改定について（京阪バス）

＜事務局より説明＞

【会長】

- ・ 今説明のあった件について、ご意見やご質問があれば。

【委員】

- ・ 普通の路線バスと違い間違っ乗られる方はいないですかね。運行経路など詳しくお聞きたい。

【事務局】

- ・ 西山天王山駅から競馬場正門前のロータリーまでの直通とお聞きしている。臨時便の直通とのことから、恐らく間違っ乗る方というのは少ないものと思われる。

②令和 8 年度の取り組みについて（長岡京市）

＜事務局より説明＞

【会長】

- ・ 今説明のあった件について、ご意見やご質問があれば。

【委員一同】

質疑なし

6 その他

【委員】

- ・ 兵庫や大阪エリアでは、交通空白の解消や駐輪場の混雑緩和を目的に、シェアサイクルの導入も進んでいる。また、国土交通省の方では地域の足、京都市の方では観光の足として広まっている。バスなど他の公共交通機関と競合してはいけないと思われるが、バスを補完するものとしてシェアサイクルを長岡京市として検討していることはあるのか。

【事務局】

- ・ 長岡京市の自転車施策について、事業評価の資料の中段に自転車ネットワークの優先路線整備状況を記載しています。市だけでなく、府などの各道路管理者と連携して、自転車のネットワーク路線を整備しており、地域の足、観光の足として自転車を利用される方に、道路の端に法定外の青い矢印で矢羽根を表示して、自転車の走行位置を視覚的に示すような取組を行っている。また、シェアサイクルについては、市が所管している市営駐輪場が一部、指定管理となっており、指定管理事業者の自主事業として駐輪場の中に、シェアサイクルを置かれる事例がある。このような取組をしていく上で、また新たな視点、選択肢も出てくるものと考えている。

【委員】

- ・ 京都市の方では、市そのものが事業を行っているわけではないものの、シェアサイクル事業者などと公共交通機関がない細部なところに至る移動手段として、取組を進めている。事業者との連携協定など報道発表もあったと思うので、参考にしていきたい。

7 閉会