

平成28年度3回向日市地域公共交通会議 会議録

日 時	平成28年11月21日（月） 午前10時から11時30分まで
場 所	向日市福祉会館 3階 大会議室
出席者	（委 員） 安田市長（会長）、野津委員（代理 田中氏）、平山委員、筒井委員 市田委員、高橋委員、多田委員、佃委員、鈴木委員、中村委員、辻山委員 木ノ山委員、川本委員、川罵委員、道久委員、宇野委員（議長）、谷内委員 菅沼委員（代理 森本氏）、林委員、三沢委員（代理 貴志氏）、太田委員 （事務局） 酒井市民生活部長、浦元防災安全課長、小島防災安全課係長 美濃部防災安全課主査
傍聴者	10名
次 第	1 開会 2 会長あいさつ 3 議事 （1）地域懇談会の結果報告について （2）今後の進め方について（案） 4 閉会

1 開会

2 会長あいさつ

3 議事

事務局	（1）資料①「地域懇談会の結果報告について」 <2ページ目から6ページ目まで>8月中旬から下旬にかけて、各地域で住民の皆様からルートやバス停のほか、コミュニティバスにかかる意見をお伺いするための懇談会を実施した。 懇談会では、4～6名程度のグループに分かれ、事務局からコミュニティバスの導入に係るこれまでの協議経過や基本理念等について説明し、市内全域の地図上に、目的地やルート案、バス停についてグループ内で議論していただき、グループ毎に発表していただいた。 ルート案の検討時には議論のたたき台として、事務局作成のルート素案を示し、それに基づき議論するか、あるいは白紙の地図を基にゼロからルート案を作成するかをグループ毎に選択していただき、作業を進めていただいた。
-----	---

実施の結果としては、１０日間で合計１７８名、３４グループに参加いただいた。

３ページから５ページまでは、会場ごとに、ルートに関していただいた主な意見や地域ごとの特徴的な意見を、また、６ページ目はルート以外でコミュニティバスに関して寄せられた意見を記載したものである。料金や運行頻度などについては、今後ルート案を固めた後で改めて議論いただきたいと考えている。＜資料②について＞地域懇談会で議論いただいた意見の中から、要望の多かったルートを取りまとめ、市内全域図に表示したものである。ピンクの線と青い線が事務局でたたき台として示したルート、黄色の線が要望の多かったルートとなっている。

地域ごとに様々な意見をいただいたが、そのすべてを網羅することは現実的ではないため、今後一定集約していく必要があり、集約の方法については２番目の議題で提案させていただく。

議長 ただいまの事務局の説明を受けて質問、意見等あるか。

委員 資料②について、「要望の多かったルート」と説明があったが、要望が多い・少ないの基準は何か。

事務局 「要望の多かったルート」とは、複数のグループから意見があったところ、もしくはひとつのグループから提案があったが、その後の発表の時に、他のグループからそのルートもいいというような反応があったところである。

委員 地域懇談会では、事務局で作成したルート素案を基にルート案を作成するのか、または白地図で一からルート案を作成するのかを選択して作業が行われたとのことであったが、事務局作成のルート素案についてはどのような取り扱いであったか。

事務局 事務局で作成したルート素案を基にルートを作成するのか、または白地図から一からルート案を作成するのかについてはこちらで指定させていただいたわけではなく、各グループにおいて決めていただいたものである。

ルート素案については、市内の大筋のところを通るようなルート設定にしており、もっと細い生活道路に入ってきてほしいなどの意見を伺いやすくていいのではないかと思います。決して事務局でこのルート素案にこだわるものではない。

議長 ルート素案はかつてのアンケート調査において要望が多かったルートを結び、なおかつバス車両を想定して実現の可能性が高いルートを結ぶとこのような案も考えられる、という意味で提示されたものであり、道路の幅員や形状、既存バス路線との兼ね合いをある程度考慮したたたき台であるということを理解していただければと思う。

委 員	事務局作成のルート素案について、北ルート・南ルートのそれぞれの所要時間は、どのくらいを想定しているのか。また、ルート素案に要望のあったルートを加えたときの所要時間はどのくらいを見込んでいるのか。
事務局	北ルート・南ルートそれぞれ一周1時間程度を想定している。要望のあったルートも含めての所要時間は計測していないが、細い道に入れば入るほど、所要時間は長くなると考えている。
議 長	付け加えると、北ルート・南ルートの両方を同時に運行開始させる必要があるかについても議論のひとつかと思う。要はどちらかを先行して運行開始することも可能性としてあり得るのではないか。
委 員	コミュニティバスのコンセプトについて、地域懇談会ではどのような説明を行ったのか。また、黄色で示されたルートについて、取り入れるのかどうかの判断を地域公共交通会議で決めなければいけないのか、どのように進めていく予定なのかについても教えてほしい。
事務局	コンセプトについてであるが、今年度第1回の会議で、基本理念と基本的な方針について確認させていただいたかと思う。地域懇談会ではその基本理念と基本的な方針についてお伝えさせていただいた。また、地域懇談会で出た意見すべてを反映することは難しいということや、進め方については、地域公共交通会議で地域懇談会の意見を集約して、まとめさせていただく予定であると説明させていただいた。
委 員	利用者の利便性を考えると、毎時同じ時刻にバスが来る方が利用しやすいと思う。そのためには1時間以内で巡回できるルート設定が必要だと考える。
事務局	地域懇談会でも毎時同時刻にバスが来るほうが覚えやすく、利用しやすいという意見も出ており、利用しやすさも今後のルート検討にあたって大事な要素の1つであると考ええる。
議 長	それでは次の議題に進めたいと思う。
事務局	<資料③について>今後、ルート案確定までの流れに関する事務局案を記載させていただいたものである。前回会議では地域懇談会終了後、事務局でひとつのルート案に集約する方法を提示させていただいたが、先ほどご覧いただいたように、同じ地域においても複数の要望があったため、事務局で一つのルート案としてまとめるのではなく、3～4パターン程度の複数のルート案を作成し、道幅など道路状況を実地調査したうえでそれぞれのルート案について長所、短所を取りまとめ、そのうえで会議で提示し、皆様に議論していただきたいと考

えている。

その後の流れについては、前回会議で提案したとおり、会議で検討いただいた後、ルート原案が確定したら、広報誌等にて公表し、広く市民の皆様から意見を募ることを考えている。

ここでいただいた意見に基づき、ルート案を修正したものを再度地域公共交通会議にて検証いただき、ルート案を確定していきたいと考えている。

議長 ただいまの説明について、質問、意見等あるか。

委員 ルート案についての議論が先行しているが、ルートと並行して運賃など、既存バス路線との兼ね合いについても話をまとめていく必要があるのではないかと。それによって、バス事業者としても意見の出し方が変わってくると思う。

事務局 他の地域ではコミュニティバスを運行開始したはいいが、その影響で民間バス路線が撤退してしまったという事例も聞くので、そのようなことにはならないように、既存バス路線との兼ね合いについても検討していきたいと考えている。

委員 同じくタクシー業界についても、公共交通という括りのなかで運行しているため、一定の配慮はいただきたいと思う。コミュニティバスが運行されることによって影響を受けるのはタクシーである。ここまで議論が進んでいるので、今から異議を唱えるということはしないし、公共交通が良くなることについては大いに協力していきたいと考えているが、立場を踏まえて主張はしていかないといけないと考えているので、その点についてご理解いただきたい。

委員 具体的に誰を対象として、どこへ運ぶのか、その目的がまだ見えてこないもので、今のままではバスを走らせること自体が目的となってしまうのではないかとということを危惧している。

会長 基本的な考えとしては、既存のバス事業者に対抗して市のコミュニティバスを走らせることを目的としているわけではなく、どちらかというと、両者の共存により、乗客数が共に増えるということを目指している。

また、タクシーはタクシーなりの利便性があると考えており、コミュニティバスで代替できるようなものでもないと思う。

ルート案については、大前提として、乗降客のいないバス停については走らせる意味がないので、逐次見直していく。

実際に走らせてみて、利用者が少なければ、違うルートを走らせてみるといったように、フレキシブルに対応していかなければ、いくら事業とはいえ利用者がいなければ、走らせる必要はないし、一方利用者が多いからと言って既存バス路線と同じところばかりを走らせるわけにはいかないのと、その辺りを十

分勘案しながら進めていきたいと考えている。

議 長 次回の会議で、コミュニティバスの運行開始までにルート以外にどういうことを考えなければならないのか、全体像がわかるような資料が必要であると考ええる。

併せて、事業見直しの基準についても議論する必要がある、試行錯誤を重ねるにあたり、見直しの基準は重要な議案であると思う。

委 員 ルート案作成にあたり、1時間以上バスに乗らなければならないようなルートは非現実的であり、さきほど意見で出ていたように毎時同時刻に出発するようにしようと思えば、1時間以内で走ることのできるルートでなければならない。そのため、所要時間の考え方についてまとめたものを次回の会議で示してほしい。

委 員 身体障害者協会から代表として委員の方が入られているが、そのことがただのアリバイ作りにならないか危惧している。このコミュニティバスが障がい者にも対応したものになりうるのかどうか、バス車両を経費面の理由だけで決めてしまっているのか、その辺りについても考慮していただきたいと思う。

事務局 車両については、次回までに複数のルート案を作成させていただく際に、ルートによって通れる車両について比較検討できるような資料を提示できればと考えている。

議 長 他に意見がなさそうなので、次の資料の説明を事務局にお願いする。

事務局 <資料8 ページについて> ルート案策定の作業にあたり、車両の大きさについて確認させていただくため、車両候補の資料を作成した。

他メーカーからも同じクラスの車両が販売されているが、イメージしていただきやすいように、近隣自治体で運行実績のある車種を記載している。

資料左から車体の大きい順に掲載しており、まず一番左、市内で現に78系統で使用されているポンチョは乗員定数が多く、ノンステップで乗降しやすいが、今回示した中では一番車体が大きく、通行できる道に制約が多くなる。

次に、長岡京市のはっぴいバスに使用されているローザ、老人福祉センターのバスに使用されているコースターの二つは、車体の幅や長さはほぼ同じであるが、コースターのほうがやや車高が低いため、鶏冠井町の番田通りなど、地下道によっては通行できる場合とそうでない場合とが出てくる。

資料一番右のコミューターは、長岡京市ではっぴいバス運行開始当初に使用されていた車両であり、車いすは対応不可となっているが、ローザ、コースターと同じく改造は可能である。ただし、車いす用座席を1つ分設けた際、座席数は5席プラス補助席1席の6席となるため、長岡京市で導入された際は、車

いす非対応で運行されていたと伺っている。

車両が大きくなればなるほど、乗りやすさや乗員定数は向上するが、通行できる道路が限られる。一方小さい車両では車いすの対応が困難であったり、座席数が少なく、乗車できない方が出るおそれがある。このため、事務局では、本市の道路事情を勘案したルートの比較検討が必要であると考えている。

委員 長岡京市のはっぴいバスは運行開始から約３年で利用者の増加を理由にコンピューターから現在のローザへと変更しているが、途中で車両の大きさを変えることにより、少なからず損失が発生していると思われるので、そのことを思えば、最初からローザやコースターぐらいの規模の車両でもいいと思う。

また、さきほどから障がい者についての話が出ているが、ほかにも子育て世代でベビーカーを利用される方もおられるかと思うので、ベビーカーを乗せやすさなども考慮したほうがいいのではないかな。また、資料に乗客数の記載があるが、運賃機器等が設置されたときはどのように変わるのか教えてほしい。

事務局 ローザに関しては現在のはっぴいバスを参考にしたため、資料に記載の数字で間違いはないかと思うが、コースターに関してはメーカーに問い合わせたが、概算ということであったため、多少前後するかもしれない。

委員 補足にはなるが、はっぴいバスは資料のとおり、運賃箱や放送機器を設置した状態で２６名乗車可能としている。ベビーカーを利用されている方に関しては、ベビーカーを折りたたんで、ご利用いただいているのが現状である。

委員 けがをしている方や膝に痛みなどがある方なども利用されることを考慮すると、ノンステップバスのほうがいいと思うが、バリアフリー優先かコンパクトさを重視するのか、目的がいまいち明確にわからないので、どちらか選びづらい。

事務局 今後、複数のルート案を作成する際に、そもそも車体が通れるかどうかをローザとコースターの規模の車両を念頭におきながら、車両ごとに通行可能、不可能について比較検討できるような形で次回の会議で示したいと考えている。

今回示した黄色いルートのなかで、次回示す複数のルート案に採用されなかったところについては、なぜ採用されなかったのかについても示せたらと考えている。

議長 それとともに、もう少しコンセプトについて、何を目的に誰を助けるためのバスにするのかをもう少し練らなければならないのではないかなと思う。ある程度幹線に近いところを多くの方に乗っていただくようなタイプのサービスを想定するのか、それともきめ細かく回るのか。ただし、後者では、所要時間も長くなるので、使い勝手がよくないと乗っていただけない、乗っていただ

	けないと結局失敗になるというところもある。どのようなコンセプトで走らせるのかとどのような車両を使うかは表裏の関係になると思うので、そのあたりをもう少し、詰めなければならないのではないかと思います。
委員	これからのコミュニティバスはみんなにやさしいバスでないといけないと考えている。そのため、これから向日市で運行開始するコミュニティバスも誰もが利用できる、みんなにやさしいバスにしていくことを考えて、様々なことについて議論して行ってほしいと思う。
会長	基本的にはノンステップバスで車いすの方も利用しやすいポンチョを走らせたいと思うが、希望の多いルートは非常に狭隘な道であり、ポンチョが走行できる道はほとんどなく、なかなか厳しい状況である。 実際にはローザやコースターがノンステップバスであればいいのだが、物理的に無理である。コースターに関しては老人福祉センターの送迎バスで走っているため、大体の通れる道は認識している。本来の目的である交通弱者の方などに利用していただきたいが、だからといって大きいバスで広い道を走ればいいのかといえそうでもないかもしれない。このあたりについては、今後判断していかなければならないところだと思う。そのため、専門家に依頼して、車両ごとに通れる道とそうでないところをお聞きし、事務局からお示しさせていただいて、皆様に判断していただければと思う。
委員	コミュニティバスには既存のバス路線ではカバーできていない住宅街の中などを通してほしい。また、はっぴいバスのようにコンパクトな車両でも車いすの方が利用できるようにして、高齢者や外出しにくい方々にも乗っていただけるようなコミュニティバスを走らせてほしい。
委員	滋賀県の栗東市では、コミュニティバス「くりちゃんバス」が運行されている。栗東市は向日市より市域は広いが、住宅地の面積でいえば向日市と大して変わらないし、公共交通機関の状況が似ているところもあるため、参考になるのではないかと思いますので、次の会議で資料を提示してほしい。
委員	コミュニティバスについて、初めから完璧なものとはできないと思うので、みんなでいろいろと考えながら、いいものにしていければいいと思う。また、今、路線バスが減って来ているということをよく聞くので、路線バスとコミュニティバスが相互に利用者が増えていけるようになればいいと思う。
議長	最初から100点満点を目指すのは難しい。何らかの点で100点に満たないところが出てくると思う。地域での課題や、どこを走らせるか、あるいは、誰が乗れるかといった点、すべてをカバーするのは厳しいと思うので、そのあたりについても今後皆様に議論いただきたい。

	コミュニティバス、既存路線バス、タクシーの組み合わせによって、どういう動きをしたい、どういうところまで行きたいなどをある程度狙って利用していただける状況を作るということが大事ではないかと思う。
事務局	＜資料８ ページ目のその他確認事項について＞今後の事務を進めていくにあたり、ルート作成とは直結するものではないが、課題整理やスケジュールの策定に絡んでくるので、バスの運行方法についても本日の会議で方針を確認させていただきたいと思う。 コミュニティバスの運行にあたっては、今年度の第１回会議で一度委員の方からご質問があったように、運転手の確保や車両整備などを含め、事業者には運行業務の全てを委託する方法と、市の直営で実施する方法がある。 他市の事例等を見ても、コミュニティバスの規模であれば委託で実施しているケースが多く、事業経験による運行ノウハウや人材確保の観点からも、直営で行うことは非常に困難であるため、事務局としては委託で実施したいと考えているが、いかがか。
委 員	今までの経緯や資料からも業務委託が最善であると考えている。 ただし、市で直営した場合のデメリットや困難な点を明文化しておいたほうがいいのではないかと思う。
事務局	次回の会議で資料として提示する。
委 員	市で直営するということがどのような形態なのかが分かりにくいので、そのあたりについてもわかりやすくまとめていただければと思う。 また、業者に委託する際に、どのような委託方法にするのかについても考えていく必要があるのではないかと思う。
委 員	ルート案の作成の際には、道路事情により様々な制約が出てくると思うので、その辺りも考慮しながら、ルート案の作成作業を行ってほしい。
事務局	車両が通れる通れないの他にも、交通安全の確保についても十分考慮していくつもりである。また、車両が通ることはできるけれどもバス停が設置できないといったところも出てくるかもしれないので、向日町警察署や道路管理者と十分協議したうえで、複数のルート案においてメリット・デメリットを資料で示せればと思う。
委 員	資料②の地図について、市境をもっと明確にしてほしい。
事務局	次回資料では明確にする。

会 長

本日も熱心なご議論ありがとうございました。

私がコミュニティバスの導入を一番初めに考えたのは、10年程前に武蔵野市の「ムーバス」に乗ったときである。武蔵野市は道路が整備されていて高低差もなく、同じようなものを向日市で始めるのは大変だなと思ったが、同時に、コミュニティバスが非常に便利なものだとも感じた。

向日市内の広い道は既存バス事業者には運行していただいている、バスではどうしてもいけないところはタクシー事業者には運行していただいている、そのような中で我々がもしコミュニティバスを走らせるならばどうしたらいいか、そのようなことを考えていた。

今まさにそのような議論をしていただいております、大変難しいと思うが、いずれにしても、市民の皆様に喜んでいただいて、利用していただけるようなコミュニティバスを走らせたいと思っている。初めから完璧なものではないと思うが、我々も頑張っていきたいと思うのでよろしくお願いします。本日はありがとうございました。

5 閉会