

平成29年度1回向日市地域公共交通会議 会議録

日 時 平成29年6月26日（月） 午後3時から5時まで
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、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、岡崎委員、清水委員、木ノ山委員、川本委員、
川罵委員、清良井委員、宇野委員（議長）、菅沼委員（代理 森本氏）、
谷内委員、林委員、三沢委員（代理 貴志氏）、衣笠委員、田中委員
（事務局）
山田市民生活部長、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）京都大学学術指導ルートについて
（2）モデルルートのシミュレーションについて
4 閉会

1 開会

2 会長あいさつ

3 議事

事務局	今回お示しする複数のルート案の説明の前に、それぞれの作成方針を簡単にご説明する。 まず1つ目は、既存バス路線や住民懇談会での意見を踏まえつつ、幹線道路を中心に設定した京都大学学術指導の「基本ルート」である。 2つ目は、交通事情や道路幅員などの課題が解決されたと仮定した、学術指導による「オプションルート」である。 3つ目は、事務局において、既存バス停及び仮想バス停で停車した場合の運行時間を計測するために、事務局で作成したモデルルートである。 このモデルルートは、あくまで計測や道路ごとの運行の可否について検証することを目的に作成したものであり、京都大学学術指導ルートと同じように、走行するにあたって検討課題がある。
-----	---

ルートごとの課題等、詳細については、この後説明する。

本日出席いただいた委員の皆様には、それぞれのお立場からルート案に対するご意見を頂戴できればと思う。

＜資料①「向日市におけるコミュニティバス導入に向けたルート検討書」（京都大学作成）について＞

検討書の５ページでは、コミュニティバスの事業目的と検討事項がまとめられている。

これまで、地域公共交通会議において議論いただいたとおり、コミュニティバスを導入する目的は、１点目として公共交通空白地域における移動手段の確保である。

具体的には公共交通空白地域の解消、例えばJR線東側上植野地域や、物集女街道西側の第２向陽小学校から物集女公民館周辺などが挙げられる。

次に、高齢者、障がい者等の買い物・公共施設へのアクセス確保である。これにより、アクティブシニアと呼ばれる元気な高齢者の皆様にも積極的に社会参加していただける環境整備につながる。

次に、高低差のある丘陵地への対応である。例えば物集女町北ノ口住宅と中海道交差点では標高差が約４０ｍもあるため、このような高低差の大きい地域への対応が大切である。

２点目として、高齢者等の安全な移動手段の確保を図ることである。

利用対象者は、全ての市民の皆様と市外からの来訪者を想定しているが、特に高齢者の方や障がい者の方等、いわゆる交通弱者に配慮することが必要である。

これらの目的を踏まえて、コミュニティバスを導入するにあたっては、既存の民間バスへの影響、道路幅員を踏まえた走行空間の確保、運行に必要な財政負担などを検討したうえで、ルート・ダイヤを設定するとともに、バスの車両を選択していくこととなる。

７ページからは既存のバス路線、人口分布、高齢化率、鉄道とバス停からの距離、地域懇談会でいただいたご意見など、ルート案検討資料が示されている。

これらの資料や向日市の地域特性を踏まえ、２１ページにルート策定時の検討項目として、「既存のバスサービス水準の低い地域を通る」「既存のバス路線との重複を極力避ける」「公共施設へのアクセスを考慮する」「向日市域内での運行に限る」「幅員や曲がり角において走行可能な道路を選択する」「一定時間（目安として４５分～５０分以内）で走行できる総ルート距離（約１０ｋｍ）とし、２時間ごとに１便の運行又は１時間ごとに往復のいずれかのバスを利用することを目指す」「北回りルートと南回りルートの走行時間のバランス」が挙げられている。

次の２２ページでは、ルートの候補となる道路が北ルートと南ルートに分けて示されている。

23 ページでは、信号機設置や交通規制導入などの調整が必要な箇所が示されている。

調整必要箇所①の永田通と物集女街道の交差点では信号機の設置が、また、調整必要箇所②の上植野菱川の交差点では、西向き一方通行規制がそれぞれ必要とされている。

24 ページでは、道路幅員や通学路の安全確保など検討すべきポイントが7つ示されている。

25 ページでは、これまで見ていただいた調整必要箇所と検討箇所の整理結果を踏まえて、幹線道路を中心とした基本ルートが示されている。

26 ページからは基本ルートの北、南の2ルートを時計回り、反時計回りの順に合計4つのルートが示されている。

30 ページでは、バスの走行が可能と判断された場合のオプションルートが示されている。

北ルートは物集女街道のうち、物集女交番前を経由しない「オプションルート北A」と、経由する「オプションルート北B」の2つに分かれている。「オプションルート北A」の方が、物集女街道と永田通の交差点の進入角度が鋭角であり、その進入角度を緩和できるのが「オプションルート北B」となっている。

37 ページでは、基本ルート及びオプションルートにおける、調整や検討が必要な箇所について、京都大学による現地調査の結果が示されている。

38 ページの調整必要箇所①、物集女街道と永田通の変則交差点では、交通量が多いことから、信号機設置が必要であるとされている。

39 ページの調整必要箇所②、上植野町菱川の交差点では、外環状線へ南下して右折することは安全面から避けるべきであるが、代わりの経路として考えられる上植野コミセン北側の道路についても、幅員が狭いため、一方通行などの交通規制の必要性が挙げられている。

40 ページの検討箇所①、物集女町北ノ口において、北ノ口公園の手前で東に折れる交差点は、急勾配の坂があるため、車両の検討が必要であることと、久世北茶屋線での路線重複が指摘されている。

41、42 ページの検討箇所②、③では、道路幅員が狭く、離合が難しい点や物集女街道の交差点への信号機設置、通学路の安全確保が検討事項として挙げられている。

43 ページの検討箇所④、⑤の阪急西向日駅周辺では、道路幅員が狭く、車両の大きさやバス停設置箇所について検討が必要と指摘されている。

44 ページの検討箇所⑥の第5向陽小学校付近のルートでは、通学路の安全確保や関係機関との合意形成が検討事項として挙げられている。

こうした調査の結果、48 ページでは、ルートごとに走行可能な車両が提示されており、北は基本ルート、オプションルートともに、南はオプションルートについて、実際の車両で再度検証を行う必要があるとの報告をいただいている。

以上で京都大学の学術指導ルートについて、事務局からの説明とさせていただくが、何か補足があれば宇野議長からお願いしたい。

議長

まず、基本ルートというのは、基本的には12人を超えて乗車できるいわゆる「バス」を想定して、ルートの選定を行ったものである。

オプションルートは、道路改良、地域住民の同意、地域の学校の同意などの条件をクリアできれば運行できる可能性があるのではないかという観点で整理したものである。

図面調査や現地調査などから様々な検討をしているが、必ずしも調査箇所が的を射ているかというとそうではなく、道路管理者や交通管理者、バスの運行事業者などの意見をこの場でいただきたいと考えている。

また、一番大きなポイントとしては、路線重複をできるだけ減らしたいということである。

公共交通である路線バスを基本にして、公共交通では補えないところをコミュニティバスでカバーしたいという発想で作っている。

一部、路線が重複しなければ目的地にたどり着けないところもあるが、そこはご容赦いただくとして、できるだけ重複を避ける方向で検討したということをご理解いただきたい。

事務局

<向日市コミュニティバスモデルルートについて>

モデルルートの資料では、既存バス停と仮想バス停で、30秒停車した場合の所要時間をお示しした。

資料②-1は全体図、資料②-2、3は北と南に分けたものであり、資料②-4については後程説明させていただく。

資料では、北コース時計回りを緑色、反時計回りを赤色、南コース時計回りを青色、反時計回りをオレンジ色の線で示している。

また、市内の高低差を見ていただくために、各地域の標高を赤い楕円の中に数字で示している。

例えば、物集女町北ノ口のあたりは標高66m、久世北茶屋線と物集女街道の交差点のあたりでは、26.7mとなっており、約40mの高低差があることがお分かりいただけるかと思う。

このモデルルートの作成にあたっては、幅約1.8m、長さ約5.2mの塵芥収集車で、時速20kmで走行したところ、所要時間は北コース時計回りの午前が49分、午後が55分、北コース反時計回りの午前が48分、午後が52分、南コース時計回りは午前、午後ともに44分、南コース反時計回りの午前が66分、午後が57分となった。

北ルートは午後の計測時、通学路になっている箇所、下校途中の小学生が大勢いたことから、徐行の必要があったため、午前よりも所要時間が長くなっている。

南ルート反時計回りについては、時間帯によって通行量に差があったため、午後よりも午前の方が時間がかかったが、時計回りのルートでは、差はあまりない。

次に、計測時に実車走行した結果、検討が必要と思われる箇所があったため、注記させていただいた。

北ルートでは、検討箇所①の物集女町北ノロにおいて、北ノロ公園前を北上し、東に左折する箇所では、道路が一部谷形状になっており、進入角度によっては、車体を擦る恐れがある。

検討箇所②の物集女公民館周辺では、一部道路幅員が狭くなる箇所があるほか、通学路となっているため、安全対策を十分に行う必要がある。

検討箇所③の物集女西浄水場と第2向陽小学校を経由する箇所についても同様に、道路幅員が狭く、通学路の安全対策を十分に行う必要がある。

次に南ルートでは、検討箇所④、上植野公民館前の中筋通は道路幅員が狭く、また、その東にある検討箇所⑤の東小路地下道は高さが最も低い箇所で2.75m、車高制限は2.6mとされているため、車高が2.6mを超えるローザでの運行は困難である。

検討箇所⑥の第5向陽小学校正門前においては、通学時間帯は児童に対する安全対策を充実させる必要がある。

検討箇所⑦の菱川交差点については、現在、京都府の府民公募事業で信号機の設置を要望しているが、採択されなかった場合は、南下して西へ右折することが難しい。また、京大ルート案で候補となった、上植野コミセンの北側道路は交通量が多いことから、地域懇談会でも通行に反対する意見を多くいただいている。

このため、モデルルートでは、時計回りのルートは第5向陽小学校を経由して、セブンイレブンから信号を右折するルートとしている。

また、今回お示しした以外にも、交差点でのカーブミラー設置や、停止線の後退といった道路状況の改善、沿道の樹木の剪定など細かな課題が出てくる可能性があるため、運行に際しては、事前に関係機関と十分に現地確認し、安全確保に努める必要がある。

続いて、資料②-4は、市のモデルルートと既存バス路線を重ねあわせたもので、路線バスの、平日1日当たり往復合計便数に応じて太さを変えて示している。

本市では、南北方向にJRと阪急電鉄の線路があり、また、バス路線は、久世北茶屋線で1日往復合計300便以上運行されており、物集女バス停では504便運行されている。

向日町駅から阪急東向日駅、市役所から大牧地域までの区間も運行本数が多く、東向日駅からの路線は100便から300便、外環状線は約30便運行されているなど、市内北部、中部、南部において、主に東西方向にバスが運行されている状況である。

	また資料②－５は、今回計測に使用した塵芥収集車と、想定車両のコンピューター及びローザの比較写真を参考として掲載した。
議 長	ただいま事務局から説明のあったモデルルートについて、様々な意見があると思うが、分野を整理した形で議論を進めたい。 「物理的な課題・交通安全面について」、「ルート設計における利用する際の利便性などについて」、「民業とのバランスについて」、それぞれ順番にご意見をいただければと思う。 まずは、１つ目、「物理的な課題・交通安全面について」、意見があればお願いしたい。
委 員	使用するバスについては、送迎バスではなく、乗り合いバスという考え方になると思うので、車いすの方にも対応することを考えると、乗降しやすいノンステップバスであることが絶対条件に近いと思う。そうすると、コンピューターやローザでは対応が可能なのか教えていただきたい。 また、長岡京市のはっぴいバスのように、利用者の増加により、将来的にバス車両を変えなければならないということにならないように、乗車可能人員についても配慮が必要であるということも大きな課題ではないかと思う。 交通安全面から考えると、学校周辺においては、一般車両の時間帯通行規制がかかっている箇所もあると思うので、そのあたりについてもどうクリアしていくのか考えていく必要がある。
事務局	ノンステップバスについて意見が出たが、現状、低床式の車両はポンチョのみであり、ローザやコンピューターではノンステップ対応は難しい。
委 員	車種の選定によると思うが、対向車との離合が可能か、停留所が設置できるのかというところで、道路幅員が狭いところを走ることについては、各関係機関との議論が必要ではないかと考えている。 個々の話にはなるが、ルート案ではJR向日町駅まで路線が伸びているが、仮にロータリーに入るとなれば、バス、タクシー、送迎車等で混雑しており、運行するにあたり非常に気をつかわなければならない場所であるため、安全対策は必要になってくる。 また、事務局でも課題として挙げられていた菱川の交差点についても、北から南に下りて右折ということになれば、安全対策は必要になる。
委 員	市のモデルルートにおける阪急洛西口駅東側の久世北茶屋線に出る箇所について、道路幅も狭く、洛西口駅からイオンモール京都桂川の間を行き来する人の交通量も多い。 また、自転車の飛び出しも多いことから、交通安全対策が必要な箇所ではないかと思う。

委員	前田地下道の西側の交差点は、現在でも混雑しているところであり、安全対策として、難しいとは聞いているが、信号機の設置を検討していただきたい。 また、向日市の道路事情から考えると、大きな車両は難しいと思うので、まずは小さい車両から始めてみるのが適当ではないか。 京都大学の検討書にも一定時間内で走行できることと、便数についての記述があったが、利用者のことを考えると、巡回に時間がかかってしまっては利用されないと思う。 自宅の目の前までバスが来るのも便利ではあるが、そのような希望がある方にはタクシーを利用しやすい制度を考えるなどして、バス利用者が増えるように利便性を重点的に考えたほうが良いと思う。 一定時間内で走行できることと、便数についての方針を決めていただければ、利用者も増えるのではないかと。というのも、78系統は利用者が少ないように見受けられ、なぜ当初の想定より利用者が少ないのかを何らかの形で調査して、それに対する対応策を考えていかなければ、運行したはいいが誰も乗らないということになってしまう。 そうなればコミュニティバスの事業が成り立たないので、そのあたりのことも考えていただきたい。
委員	安全運行・定時運行が基本ではないかと思うので、離合ができない場所やバスを擦る恐れがあるところについては、最初からルートに入れるべきではないと思う。 少しでも早いコミュニティバスの運行開始という要望に応えていくなれば、現状の道路事情に合わせた範囲内でまず考え、スタートを切るべきではないか。 課題にも、クリアできる課題とそうでない課題があると思う。 そのなかでも道路改良については課題解決は可能ではあるが、時間がかかる。例えば、市のモデルルートでいえば、法貴薬局前の道路や第2向陽小学校の通学路となっている物集女公民館前の道路拡幅については、以前から拡幅しようと努力されてきたかと思うが、何十年のスパンのなかでもできなかった。それをバスの運行に合わせて本当に改良できるのか。 中筋通についても拡幅は不可能に近い。そのような場所に果たしてバスを通してもいいものか。もちろんできれば細い道に入っていくことができ、多くの方に利用していただければいいとは思いますが、まずはもっとシンプルなルート選定が必要ではないかと思う。
委員	第5向陽小学校北方面について、市民体育館から南下してきて、西側の住宅街の中まで入ってきてほしいという意見がこれまでも出てきていたと思うが、ルートには反映されていない。車両の大きさなどの問題で外されたのか。

事務局	ひまわり園の辺りであるが、道路幅員が狭く、曲がる際に通行が厳しい部分があるのと、日中施設を利用される方が出入りされるため、安全確保が十分にできるかという課題が出てきたため、そのまままっすぐ南下したものである。
委員	上植野公民館から阪急西向日駅へ行けるルートの検討を要望しておく。
委員	運行ルートの設定において、通学路は避けていただきたい。 道幅の狭い通学路を登下校時間帯に運行するとすれば危険を伴う。事故があった場合は、この施策自体が無くなってしまうので、大きな道路を通していただくのが一番かと思う。 住宅街の中に入っていくにしても、離合できなければ危険であり、また、民家の屋根に当たってしまう事故もある。 事故を起こした場合は警察に届け出なければならず、バスが止まってしまう。そのようなリスクも伴うため、しっかり検討していただき、安全第一で考えていただくようよろしくお願いいたします。
委員	車両について、定時定路線であれば、基本的にバリアフリー対応の車両を導入していただく義務が発生する。 道路の関係で、どうしてもバリアフリー対応車両を導入できないということであれば適用除外という方法も認められているが、できるだけ検討していただければと思う。
委員	道路拡幅については、出来るだけ早い運行ということからいうと、申し訳ないが無理であるということになる。 ルート案に挙げていただいている道路については、現状のままでも問題ないと考えている。
委員	これからどのルートをどの車種で走行するのかという話になってくと思うが、目的地をどこに設定するかによって、利用者の数は大きく変わる。 例えば、大きな商業施設を目的地にして、ルートを設定すると利用者は増える。 そのなかで、利用者の立場に立てば、できるだけ自宅に近いところから利用できればいいと思うが、そうなれば道は細くなるので、コンピューターやワゴンなどの車両しか入れない。 そうになると、場合によっては積み残しが発生する可能性があり、不便性を感じさせてしまう恐れがあるということも考えておくべきである。 ポンチョであれば30人以上乗れるため、道路の制約は発生するが、警察や道路管理者と協議し、バス停間の距離をできるだけ短くして、住宅地に近いところでバス停を設置するなどといった形で努力していけばいいのではないかな。

委員	北ノ口は標高が高く、既存バス停まで行くのに、坂を上り下りしなければならないため、住宅街まで入ってきてほしいという要望を地域住民から聞いているので、ルートに入れていただきたい。 物集女公民館前の道路は幅員も狭く、ここを通る児童の数も多いので、ここを通らず物集女街道を走ればいいのではないかなと思うが、第2向陽小学校の辺りは、高低差がきついので、できれば検討いただきたい。 向日市は狭い地域なので、どこも結局は通学路に引っかかるのではないかな。永田通も第4向陽小学校に通う児童が多く、交通量も非常に多い。歩道に乗り上げて離合しているところも見受けられるが、京大のルートでいけば、寺戸中学校の横を通り、子どもクリニックやスーパーまで行けるので、子育て世代にも喜ばれると思う。
委員	安全面で一番問題になってくるのが、道路上の車両の駐停車ではないかなと思うので、運行ルートについては駐停車禁止にすればいいと思うのだが可能かな。 便数については1時間に1便という話も聞いたが、運行本数を増やす方が利便性が向上し、利用者数が増えるのではないかなと思うので、その辺りも検討していただきたい。
委員	駐停車禁止は相当重い規制であるため、よく考えなければいけないところであり、路線全体を規制するのは難しい。
議長	バスを運行するにあたっては、規制という方法もあるが、地元住民に協力をお願いしていくという方法もある。
委員	市のモデルルートの北ルートの洛西口駅周辺について、一旦京都市側に出て、向日市側に戻ってくるというルートになっており、これにより狭い永田通を通らなくて済むため、個人的にはこのルートが望ましいかなと思う。 南ルートについては、菱川の交差点では信号機の設置があればスムーズにいくと思う。 78系統はゆめパレアのところを左折して東に出ていっており、ルート案ではそのまま南下していくようになっているが、特にこのあたりの方たちにとっては不便になるものではないと思う。 五辻の交差点をそのまま物集女街道にあがっているが、そこを右折して、住宅の多い大極殿の中を通して、保健センターの方から上がっていただければいいのではないかなと思う。 このあたりや市民会館辺りに停留所を設置していただけると向日町や寺戸町の東ノ段、西ノ段、中ノ段などの住民もバスが利用しやすくなると思うので、要望しておきたい。

	市のモデルルートで良いと思った点は、南北どちらも現市役所を通過しているところであり、将来的に市役所を立て替えて、市民会館と一体になる予定であると聞いていることから、利便性も高くなると思う。
委員	物理的な課題を解決しようと思うと、幹線道路を運行するという選択肢になってくるが、そうすると現状運行している民間バス路線とかなり重複してしまう。 コミュニティバス単独の利便性だけ考えることは非常に危険で、コミュニティバスを運行したが、民間バス事業者が撤退してしまったという市町村が他にもたくさんある。 民業を圧迫し、撤退することになってしまうと、コミュニティバスが残っても向日市全体の公共交通の利便性は低下するということになってしまう。 また、バリアフリーを重視することは重要であると思うが、そうするとポンチョを採用することになり、幹線道路しか走れず、京都大学で検討されたルート案では、どのルートもポンチョでは走れないとされている。 理想は、民間バス路線を補完するような形で、細かいところを入れていくルートを運行することであると思う。 そのため、ある程度小さい車両で民間バス路線を補完するようなルートを考えていくほうがいいのではないかなと思う。
委員	久世北茶屋線については、向日回生病院と阪急洛西口駅間で運行目的が重複してしまうという危惧がある。 JR向日町駅から市役所を通過して寺戸停留所を経由して京都市内に向かう系統があるが、市のモデルルートと重複している。 また、78系統についても、市と相談して、国道を走っていたものを体育館のほうにルートを変更させていただいたが、体育館からまっすぐ南下するルートについては、外環状線に出る交差点の状況と、既存の利用者のことを考慮した結果、途中で171号線に行くルートをたどっている。 このように路線が競合してくる区間が出てくるのではないかなという懸念があるので、経路設定や運行時刻の設定等、きっちり調整をさせていただき、コミュニティバスが運行したが、路線バスが無くなってしまったということがないように、事務局と丁寧に話し合いたいと考えている。
委員	市のモデルルートにおいて、北コース、南コースともに時計回り、反時計回りとなるが、例えば、まずは片方の回り方で運行を始めて、その後要望等あれば、逆回りを考えればいいのではないかな。 南コース反時計回りになると、距離は10kmをオーバーして、所要時間も1時間を越えてしまう。 時計回りと反時計回りの両方のコースを設定すると、バス停も道の両側に設置しなければならないが、仮に時計回りだけであれば、片側だけで済む。

議 長	個人的には、利便性の観点から、行きに乗ったバスで、帰りも乗って帰ってこれるのが理想であり、片回りだけであると利用しにくいと思う。
委 員	市のモデルルート of 南コースについて、外環状線は路線バスが結構走っており、バス停も3箇所あるため、乗り換えるなどにより時計回り、反時計回り両方使えるのではないかなと思うので、このルートだとありがたい。
委 員	時計回り・反時計回りについて、コミュニティバスの先駆けとなった武蔵野市の「ムーバス」や金沢市の「金沢ふらっとバス」は一方通行で逆回りが無いが、その代わりに1周が30分程度と短く、大回りになっても許容範囲内となっている。 1時間ほどのルートになってしまうと、利用者にとって不便になってしまうが、30分から40分ぐらいまでなら許容範囲内ではないかなと思うので、40分ほどのルートでできるだけ便数を多くして運行する方法もあるのではないかな。例えば、半年間だけ片回りだけ運行してみて、その半年後に両回りで運行してみるなど、試験的な運行も可能ではないかなと思う。
委 員	久世北茶屋線については、向日回生病院前からJR桂川駅前までの間で、4つの事業者が運行しており、向日回生病院前では一日に200便超、北ノ口では60～70程の便数がある。 そういった本数の多いところを新たにコミュニティバスを運行させるには、事業者との協議が必要で、その協議が整わなければ運輸局の認可が下りることはあり得ないため、ハードルはかなり高い。 地域懇談会などで、物集女地区については、東西の便数は充足しているので、南北の利便性を考えてほしいとの意見が出ており、以前にこの会議でも同様の意見があった。 京都大学でまとめていただいた検討書では、ポンチョでのルート設定はすべて×になっているが、例えば物集女街道についてだけいえば、×ではなく○という判断でよいか。
議 長	元々、物集女街道を一部外れるという想定のもとで×としているので、物集女街道を全般的に通るということであれば、状況は変わってくる。
委 員	北ノ口地域については、勾配がきついということで、バス利用者の方にはご負担をお掛けしているという思いはある。 久世北茶屋線を使うことに問題があるとすれば、例えば、若干時間は掛かるが、南北の物集女街道を通して自宅の近くから市役所や駅などといった目的地にゆっくり座って行っていただくということも可能ではないかなと思う。

委員	イオンからJR向日町駅を通り、寺戸森本幹線から市民体育館前を通過し、外環状線まで出てくるルートを往復したり、物集女街道を南下し、市役所を通り、一文橋まで行くような南北のルートにしてしまうのもありではないかと思う。
議長	もう少し意見をいただきたいのが、乗り合いバスという考え方で進めることにした場合、どの車両を想定するかということが大きなポイントである。 できるだけ狭い道路を走行できる車両でいくのか、それとも少し大きめの車両で常に乗れる可能性が高いサービスを附帯するのかによってルートの描き方が変わってくるので、そのあたりについて意見を頂戴したい。
委員	ネックになっているのが、中筋通を通って、東小路地下道を越えるのに車高が2.6 m以上の車両は不可能ということが一番の問題であり、ほかのところは通れるということではよかったか。
議長	高さの問題よりは、車両の回転半径によって制約を受けるので、我々としては、再度精査は必要と考えているが、一定の検討結果を出したところであり、最終的には道路管理者やバスの運行事業者の方々から意見をいただかないと確定できない。
委員	そうすると、高さだけではなく、カーブによっても大きな車両はだめだということが出てくるということか。
議長	そういうことである。カーブの問題や元々の道路幅員の問題もあり、例えば検討書の45、46ページを見ていただくと、それぞれの車種によって回転するときに、どのようにして軌跡を描くかという図が載せてあり、これだけの道幅が最低限ないと曲がり切れないということになる。 しかし、これもぎりぎりのものであり、当然歩行者や自転車がいたり、電柱や何か障害物があるというケースもあるので、これに多少余裕幅を見ておかなければ曲がりきれないということである。 ローザのショートボディは比較的人がたくさん乗れる割には小回りが利くということで選んでおり、それ以外の車両になると、かなり回転半径が大きくなったり、必要となる道幅が大きくなるため、向日市の狭いところに入っていこうと思うと厳しいのではないか。
委員	検討書の48ページに記載の内容について、基本ルート南はローザのショートであればいけるということではいいか。
議長	そのとおりであるが、いずれにしても、最終的には実際に車両を持ち込んで確認しなければならない。

委員	向日市内の路線バスで、満員のため、バス停を通過したということが過去にあったかどうか調査をしてほしい。 コミュニティバスという以上は、できるだけ手助けをするバスという意味で、小型化するほうが小回りも利き、安全性も高く、通学路において子どもたちに配慮して隅の方に寄ることもできるのではないかと思うので、そのあたりを検討していただきたい。
議長	満員による通過というのは、路線バスと現在想定されているいわゆるコミュニターのような10人ほどしか乗れないものとはかなり条件が違ってくるので、現状、向日市内では恐らく無いかと思う。
委員	ローザのショートボディであれば、京都大学のルートが運行できるということであるが、バリアフリー対応はどの程度可能なのか。 ハイエースをバリアフリー対応にすることは可能なのか。可能であれば、補助ステップが付く程度なのか、あるいは車いすの方が乗れる座席やリフトをつけるということは可能なのか。
委員	例えば、ローザやコースターは、後部にリフトを付けることにより、車いすの乗降が可能になるが、後ろから車両に追突される可能性を考えると非常に危険である。 ハイエースは、最近ではステップが付いているバリアフリー対応の新しい車両も発売されていると聞いているが、車いすの利用となると、後ろから積み上げることになるので、乗り合いバスとして使うには危険ではないかと個人的には思う。 ポンチョは元々ノンステップバスであり、バリアフリーについてクリアできる車両であるが、道路の状況や車高の関係で課題が出てくる。
委員	昨年4月から障がい者差別解消法が施行され、行政は、障がい者の方が社会で活躍できるように合理的配慮をしなければならないとされているので、障がい者の方でも利用できるようなバスが望ましいと思う。 ただ、道路幅員などで車両が変わるので、そのあたりとの兼ね合いが難しいところではある。 また、例えばバスの入口や出口に優先座席を設けたり、ヘルプマークを付けている方について何か配慮ができることがないかなども考えていけたらと思う。
委員	基本的には、検討書の5ページに記載の事業目的と検討事項に基づいてルート設計はなされるべきであると思う。

移動手段の確保ということで、空白地域の解消としては、狭隘な道は難しいと思うができるだけそれに近いところを通るようにする。

高齢者、障がい者等の買い物・公共施設へのアクセス確保としては、できるだけバリアフリーに対応する。

丘陵地への対応としては、特に北ノ口に乗り入れるようにする。

このようなところを踏まえ、もう一度事業目的と検討事項について認識し直す必要があるのではないか。

委員

先ほど、車体が比較的大きいノンステップバスを選ぶか狭隘な道路まで入れる車両を選ぶのかという話をしたが、できるだけ両方を兼ねた着地点を見つけていく必要があると思う。

また、市民のなかで、コミュニティバスに対してどのくらいの盛り上がりがあるのかが見えない。

基本はコミュニティバスだけでなく、公共交通の利用自体を促進することであり、「みんなで乗ってみんなで守る」というところを盛り上げていかないと、運行したはいいが、実際に乗る人がほとんどいないということが懸念されるので、利用促進が図れるよう市民の機運を高める方法についても今後検討が必要である。

議長

ルートの設定や車両の選定についての議論が集中しているが、谷内委員の話も重要であり、実際走らせるとなると、乗っていただかないと意味がないので、市民の皆様のご協力も必要になってくる。

委員

検討書の5ページの内容について、先ほど公共交通空白地域の話が出たが、タクシーは公共交通であるのにもかかわらず無視されており、非常に残念な書き方をされていると思う。

実験的に運行したり、いろいろ試されるのもいいと思うが、やはりこちらにも影響が出ると思うし、その調査対象ですらなく、今回意見聴取もなくこのまま進められてしまうということには、大変危惧を感じる。

タクシー事業者としての立場で申し上げると、我々はかなり大きな損をする可能性があるので、期待を持てる議論にはならない。

既存の交通インフラも含めた形で、どのようにして公共交通自体を盛り上げていくかという話ができればいいと思うが、公共交通である我々タクシーが無視されながら進められると思うと、つまらないと感じる。

例え、多少損をしようが、この街が便利になるのであれば、協力できることは協力するので、是非とも我々も調査対象や意見聴取対象に入れていただきたい。損するということだけを行っているわけではないし、持っているデータすべて提供するので、なんとかして協力できるかたち、そして大きなダメージを受けないかたちというのはどうあるべきなのかという議論のなかに入れてほしい。

- 委員 公共交通空白地域というのは、どういう人にとって空白地域なのか。
- バス停から300m、鉄道から500mという話もあったが、300m歩けない人にとってバスは利用できないわけで、そうすると利用するのはタクシーが一番いいと思う。
- 高齢者や障がい者の方のなかでも、300mや500m歩ける方はバスを利用すればいいし、そうでない方はドアtoドアの交通手段に頼らざるを得なくなると思うので、バスとタクシーのすみ分けというのは自ずとあると思う。
- そのため、バスについては運行ルートをシンプルなものにして利便性を図り、ドアtoドアが必要な方については、タクシーを利用しやすい制度を設けるなどすれば、両立とまではいかないにしても、いい方向にはなるのではないかと思う。
- 委員 障がいには、いろいろな種別があるので、先ほどもあったように、歩くことのできる方もいれば、歩きにくい方もいるし、耳や目の障がいもある。
- 私も車いすなので、コミュニティバスには正直乗れるかなという思いはある。
- タクシーはドアtoドアなので便利であり、利用する可能性は高いが、そうするとコミュニティバスの運行が危うくなるので、やはりまずはコミュニティバスを走らせて、その後に障がい者がどうあるべきかというのを考えていくのがいいと思う。最初から障がい者や高齢者に多分に配慮して、利便性が低くなるようなバスにはしたくない。
- 委員 ポンチョでは、ほとんど脇道には入れず、メインルートだけということだが、京都大学では、ローザのショートボディで少し住宅街にも入っていつてはどうかという案で示されている。
- 去年ヒアリング等されたなかでも、住宅街に入ってほしいという意見もあったので、ベースとしてはローザぐらいの車両でルートを検討するのがいいのではないか。
- 委員 今回提示いただいた案について、よく考えていただけたなという思いで見させていただき、もう少しこうなればなという意見もあるが、それを全部出すわけにはいかないと思う。
- コースについては、それぞれ通行可能不可能があり、車両の関係で決めることになると思うし、車両の製造や運輸局との協議、停留所についてなど、いろいろ課題はあるが、これから先の考え方を聞かせていただきたい。
- 平成30年の早い時期からの運行を待っている人たちがいるので、この時期には走らせたいので、このように段取りしていきたいというある程度の予定をお話しいただきたい。

会 長	微に入り細に入り検討することはたくさんあると思うが、大切なことはまず第一に運行することであり、それをなるべく早急にできるような体制にしていきたいと考えている。 先程来、いろいろな話が出ているが、大切なのはコミュニティバスが市民の皆様にとって必要なものであるということである。 利便性や継続性が非常に大切であり、しっかりと忘れずに進めていきたい。 また、例えば、先ほど委員からもあったように、永田通と第2向陽小学校ではかなりの高低差があるが、そこを勘案せずに、バスが走りやすいだけのルートになってしまうのもよくない。 ルートを決めるにあたっては、その整合性をしっかりと説明できるようにしていかなければならないと思っている。 決してタクシーの利用客をバスに転換していただくということが目的ではない。ドアtoドアのサービスが必要な方はたくさんいらっしゃる。 私は、今まで家を出られなかった市民の方が、バスを運行することによって、外出するようになったというようなことが増えてほしいと考えている。 それは利便性だけでなく、健康面でも大切であり、そういうことをずっと考えながら事業展開をして参りたい。 大切なことは継続することであり、利用されないバス停やルートは見直さなければならぬ。 そういうことを含めて、市民の皆様がこのバスに乗ろうという気持ちを盛り上げていくこと、乗って維持しようという気持ちを盛り上げていくこと、それがひいては、既存のバス、そして、タクシー業界の発展にまでつながるような形で、向日市民全体が公共交通を利用しようとする気持ちになることが大切であると思っている。
事務局	具体的なスケジュールについては、「平成30年中のコミュニティバスの運行」から変わらないので、これを目標に進めさせていただいている。 本日、たくさんのご意見を頂戴したので、お示しさせていただいたルート案における技術面や法制度面での課題などについて、迅速に、具体的に検討して整理を進めていきたい。 このためには専門的な見解も必要であることから、近畿運輸局や向日町警察署、事業者、道路管理者である京都府乙訓土木事務所や市の道路整備課などのご協力を得ながら、関係機関会議という場を設けさせていただいて、実現に向けて進めていきたいと考えている。 そして、次の公共交通会議では、この関係機関会議での結果から得られた実施ルート案についてご報告をさせていただきたい。
議 長	関係機関会議というものを新たに組織して、ルート案やいただいた意見をもとに本当に実現可能なルートはどういうものなのかというところを揉んでいたいて、ご報告いただければと思う。

委 員 前回会議の宿題事項について、業務委託を考えていると言っていたが、なぜ業務委託にするのか、資料として出すということになっていたと思うが。

事務局 市の直営で運行するか委託にするかという比較資料についてであるが、事務局から近畿運輸局に確認したところ、本市のように、市内でバス事業者が複数運行している地域では、道路運送法の規定に該当しないと思われる。前回の会議で委員の皆様から委託での実施が最善ではないかというご意見もいただいていたことから、委託での実施を想定して今後、予算の算定等していきたいと考えている。

議 長 補足させていただくと、基本的に道路運送法では、向日市のようなバス事業者等が営業している地域については、その事業者に運行を委託することが適当であり、バス事業者の撤退や、タクシー事業者が存在しないなど、やむを得ない場合に、直営が可能とされている。

委 員 道路運送法上、直営には条件があり、本市では業務委託が適当であると理解した。

委 員 コミュニティバスだけで利便性を考えると、1時間に1便など便数の話になるが、それ以前に、例えば1時間に1本ある既存バス路線に、補完する形でコミュニティバスをはめ込むことにより、30分に1本の利便になるということも含めて、技術的なところも考慮して事業者を選定されたいと思う。
それができるのは、当社ではなく、今まで向日市で多くの路線を担当されてきた阪急バスであると思うが、そのあたりをうまく調整していくことが必要ではないかと思う。

事務局 その他に、前回会議に、委員の方から資料提供の要望があった滋賀県栗東市のコミュニティバスに関する資料を添付させていただいたので、必要に応じて参照いただければと思う。

会 長 長時間にわたり、ありがとうございました。
コミュニティバスについて様々なことを決める際に、いろいろな問題があるのはわかっているが、これらを市民の皆様がわからないところで決めてしまうと、「もっとこう出来たのではないか」といった意見が出てくると思われる。
そのため、委員の皆様には代表として会議にご出席いただいているからこそ、問題点や検討の過程などについて、ご説明できるのではないかと思う。
そういうことが私は非常に大切だと思うので、今後ともよろしくお願い申し上げます。

5 閉会