

平成29年度第2回向日市地域公共交通会議 会議録

日 時 平成29年10月18日（水） 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、阪本委員（代理 町田氏）、
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、川瀧委員、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 4名

次 第

- 1 開会
- 2 会長あいさつ
- 3 議事
 - （1）実施ルート案について
 - （2）停留所等パブリックコメントについて
 - （3）その他
- 4 閉会

1 開会

2 会長あいさつ

3 議事

事務局

関係機関会議の報告及び会議で頂戴したご意見をもとに修正したルート案について説明する。

まずは資料番号①－1、前回会議で委員の皆様から頂戴したご意見を踏まえ、関係機関会議で議論いただくために市で作成したルート案について説明する。

車両については、前回会議でもコミュータークラスの小型車両と中型車両双方の利点についてご意見を頂戴したが、バリアフリー対応で、小回りの利く点から、中型車両のローザを想定して作成している。

ルート運行方向について、前回の会議では利便性の確保のため、左回りと右

回りの両方を設定すべきとのご意見もいただいたところであるが、1時間に1本の運行を確保するため、また、バス停の設置などに伴う協議を短縮し、早期にバスの運行を開始するため、まずは片回りでの運行を事務局から提案させていただきたい。

次に、ルート案のうち、主に、前回会議でご覧いただいた京都大学のルート案、市のモデルルートともに修正した箇所について説明する。

会議でのご意見を踏まえ、事務局で検討対象外としたルートを緑の点線で、北ルートを赤、南ルートを青で示している。

まず、赤い線で引かせていただいている北ルートであるが、久世北茶屋線における既存バス路線との重複を可能な限り避け、交通量が多く、安全確保に課題のある永田通の通行を避けるルートとして、向日町駅からイオンモール京都桂川の西側を北上し、洛西口付近を経由したあと、ピノスを過ぎたあたりで寺戸川沿いに南下し、老人福祉センターの少し北側から物集女街道に入るルートを設定している。

阪急洛西口南側の紺色の点線で示しているルートは、現在、高架下の高さ制限等でバスが運行できない箇所となっているが、こちらを通ると、より路線重複を避けることができるため、今後、道路改良工事で通行が可能となった際、走行することを想定している。

次に、物集女街道の西側の地域について、物集女公民館前は通学路の安全確保が課題となることからルートから外した。

その南の第2向陽小学校付近については、物集女公民館周辺と同様、通学児童の安全確保が課題となるが、高低差が大きいことから、前回会議でも走行の必要性が高いというご意見があったため、物集女街道から入るルートとして、点滅信号を西に右折する緑の点線ルートと、物集女交番の手前、法貴薬局で西に右折するオレンジの点線ルートの2つを設定したので、通行上の安全確保について、関係機関会議でご意見を伺った。

次に、北及び南ルート共通のことになるが、阪急東向日から市役所までのルートについては、既存バス路線との重複を避けるとともに、平成30年から業務を開始する市役所東向日別館を経由するルートを採用している。

次に、青い線の南ルートについて、物集女街道の市民会館から勝山中学校近くの五辻までの間を南下するルートは、道路幅員の関係から、バス停の設置が困難なこと、また、阪急西向日駅にできるだけ近いところへバス停設置を想定していることから、保健センター前を経由し、南下するルートへ変更している。

その南、上植野公民館から中筋通を経由するルートについては、地下道の車高制限があるため、ルート案から外した。

阪急電鉄の線路から南の地域については、物集女街道から一文橋交差点を経由する緑の点線ルートと、住宅街に入り上植野公民館付近を経由するオレンジの点線ルートの2つが考えられるので、あわせて提示した。

また、ルート上、すでにバス停が設置されている箇所は塗りつぶしたマル、新設のバス停候補箇所については白抜きのマルで示している。

新設のバス停箇所については、関係機関会議に先立って、向日町警察署と本市道路整備課に現地の確認をしていただいた。

次に、このルート案に対して、関係機関会議で頂戴したご意見について説明する。

全般事項として、各関係機関から以下のご意見を頂戴した。

○向日町警察署

- ・バス停の設置にあたって交差点、横断歩道から5m離れた箇所に設置すること、待合スペースを確保し、利用者の安全を確保することが必要。

○道路整備課

- ・バス停の設置については、利用者の乗降を考え、歩道がない場所には路側線を引く必要がある。
- ・民家の玄関を避ける、駐車場の乗り入れや交差点から5m離す、防護柵を一部撤去するなど、バス停ごとに条件があり、それを満たすこと。

○近畿運輸局

- ・運行面での安全確保など、バス事業者のご意見に基づいて検討しなければ、入札参加業者が現れない可能性もあり、十分な協議が必要である。

○阪急バス株式会社

- ・長期期間でみると、営業距離数の減少以上に、輸送人員が減少しており、収支状況は厳しく、近年では運転士不足も大きな課題となっている。
- ・南ルートによって77及び78系統に影響が出るのは必至であり、減便も検討せざるを得ない。特に、100円バスなど、低廉な運賃を導入した場合、路線の存続は非常に困難。
- ・ルート案には、既存バス停が多く含まれているが、利用についてはそれぞれの事業者と十分協議されたい。
- ・運行の見直しや継続の条件についても、地域公共交通会議で協議すべきである。

○京都府タクシー協会

- ・これまで事業者で担ってきた部分にバスを走らせようとしているため、バスの必要性について疑問がある。

また、阪急バス株式会社、株式会社ヤサカバス、乙訓土木事務所、近畿運輸局からの共通意見として、「前回会議でも、車いすの方はバスを利用しないというご意見が出た中で、2向小や物集女街道など狭隘な道路の通行を予定するならハイエースやジャンボタクシーなどの再検討をするべき」とのご意見があった。

阪急バス株式会社からは、車いすの乗降には最短でも5分はかかり、対向車両や後続車両の通行に支障をきたす可能性もあり、車いすが車道へ降りるための段差解消なども必要となってくるとのご意見があった。

株式会社ヤサカバスからは、車いす対応に重きを置くか、商業施設等への移

動に重きを置くかによって、車両やルートも変わってくるとのご意見があった。

次に、ルートについて、以下のとおりご意見を頂戴した。

○株式会社ヤサカバス

・JR桂川駅のロータリーを経由する方が利便性は高く、運行開始後、市民から要望が出ると思われる。

○京阪京都交通株式会社

・久世北茶屋線の運行については、競合面では影響は少ないように思うが、南へ下がるルートについて安全確保の確認を徹底するように。

・事業者としては、安全運行が第一であり、全ての箇所条件をクリアしていないと運行は難しい。

○阪急バス株式会社

・久世北茶屋線の運行については、京都市バスにも協議が必要。

・洛西口駅付近から南下し、農道を通って物集女街道に右折で出る箇所だが、押しボタン式信号であれば条件的に厳しい。

○向日町警察署、道路整備課

・2向小付近において、緑のルートよりはオレンジのルートの方が曲がり角が少なく運行しやすいが、2向小北側ルート上は幅員が狭く、バス停は設置できないため、別ルートの提案があった。資料①-2の地図をご覧ください。

物集女街道を南下し、歩道橋のある交差点から右折で住宅地へ入り、共同住宅の東で右折後、北上すると、南条公園の南側に池があるため、その辺りにバス停を設け、南条公園で左折するルートとなっている。

○乙訓土木事務所

・物集女街道は狭隘で交通量も多く、混雑緩和のため、北ルート南行きは物集女街道の西側、市役所と図書館の間の道路を運行した方がいい。

○道路整備課

・一文橋付近は、交差点を経由せず、阪急電車ガード南の交差点から住宅街に入るルートでも幅員は確保できている。

次に、バス停について、以下のとおりご意見を頂戴した。

○道路整備課

・南ルート最北の深田川橋公園付近にポケットパークがあるが、カーブで見通しが悪く、設置箇所は住宅地のあたりまで南に下げること。

・当該道路上の3か所は近接しすぎているので、設置数は2つでもよいのではないか。

・物集女町北ノ口地域の北西角は、日中も通行者が少なく、周囲にあまり人気がないことから、バス停として適切ではない。

○向日町警察署

・イオンモール京都桂川西側は交通量が多く、歩道は十分なスペースがあるので、バスベイを作っていただきたい。

・南端交差点の供用開始後の交通状況にも留意すべき。

以上が、関係機関会議で頂戴したご意見の概要であり、関係機関の皆様から補足があればお願いしたい。

委員 利便性も大切であるが、運行においては安全が第一であるため、地元住民の理解を得つつ、バスが走れるルートを決めていかなければならない。

もし、バスが走れないとなると、運行する事業者がいなくなり、コミバスを走らせること自体が全くできなくなるので、その辺りを踏まえて協議していただきたい。

事務局 続いて、「ルート案修正の考え方」として、ルート案等についていただいたご意見を踏まえた事務局の考え方を整理させていただいた。

まず、ルートを定める際、条件整理に必須となる車両の大きさについてであるが、関係機関会議ではジャンボタクシーなど、小型車両の採用について再検討すべきというご意見をいただいたが、事務局では積み残しの恐れがあることや、車いすへの対応ができないことから、ローザクラスでの運行を想定している。

ルート修正案において、ＪＲ桂川駅ロータリーへの進入については、既存路線との重複が多く、所要時間にも影響するため、ルートには含めていない。

道路幅員に課題のある２向小付近については、南条公園南の池東側にバス停が設置できること、これまでの案よりも道路幅員が確保できることから、新たに提案されたルートを採用したいと考えている。

物集女街道のうち、図書館西側を通行するルートについては、既存路線との重複を避けるため、図書館東側の物集女街道を走行することとしたいと考えている。

一文橋付近のルートにおいては、上植野公民館付近を通行し、住宅街を経由するルートを採用することとするが、バス停候補地が個人所有地に隣接する箇所のみとなるため、バス停設置に支障があった際は再検討する。

次にバス停の設置についてであるが、物集女町北ノ口地域のバス停においては、西側竹藪前以外では公園前のみ候補として示し、パブリックコメントにおいて設置箇所を募るため、他の箇所は広い円で示している。

イオンモール京都桂川西側については、向日町警察署からバスベイの設置を検討するようにご意見を頂戴したが、バスベイの設置工事は非常に大掛かりなものとなることから、南端交差点が供用開始され、コミバスが運行されてからの状況を見て、協議することとさせていただく。

寺戸森本幹線、前田の地下道から深田川橋公園までのバス停については、物集女町北ノ口と同様に広い範囲でバス停の設置箇所を募り、バス停間の距離や個数を見ながら今後決定していきたい。

以上の点を反映させたものをパブリックコメント用のルート案として提案す

る。

委 員

前回会議で示された京都大学のルート案や市のモデルルートと、関係機関会議用のルートでは違う点があり、その点について説明してほしい。

また、関係機関会議の議事録を見ていると、多くのご意見が出ているが、それに対応する答えが少ないのではないかと思うが、今後、関係機関との調整はどのように進めていくのか。

パブリックコメントでバス停設置箇所を募ることについて、あまり他の事例で見たことがなく、難しいのではないか。

バス停の設置は、安全面や設置箇所の利害関係などもあるため、パブリックコメントに向いていない項目かと思うが、具体的にどのように聞いて、それをどう計画に位置付けるのか。

事務局

前回会議から関係機関会議用ルートへの変更については、資料①－１において、変更した箇所ごとにその変更理由を書かせていただいている。

関係機関会議で頂戴したご意見に対する事務局の回答の数が少ないことについては、全般事項にあるようなご意見はそれを踏まえて検討しており、そのほかに変更を伴うものでなければ、それに対する回答は割愛させていただいている。

バス停の設置箇所をパブリックコメントで募ることについては、事務局で検討している箇所以外にも、自分の家の前に停めてもいいよというお話もいただくことがあるため、安全面はもちろん考慮する必要はあるが、そのような意見もお伺いしつつ、バス停の設置箇所の検討をして参りたいと考えている。

委 員

関係機関会議において、京都府タクシー協会がコミュニティバスを走らせること自体に疑問を抱いている旨の意見が出ていることや、阪急バス株式会社から７７及び７８系統の減便等について言及されているところが気になっている。

私は既存の公共交通を生かした形でコミュニティバスを新たに導入するべきであると考えており、既存事業者との協議は非常に重要であると思うのだが、事務局としてはどのような対応をとるのか。

またパブリックコメントについて、出てきた意見をどのように取捨選択するかを事前に決めておくべきであると思う。

事務局

まず、京都府タクシー協会からのご意見については、大変貴重なご意見であり、今後においては、地域公共交通全体について考えていかなければならないと思っているが、現状はコミュニティバスを走らせるという方針で進めさせていただきたい。

７７及び７８系統については、阪急バス株式会社と今後、協議していきたい。パブリックコメントについては、バス停を家の前に置いてもいいとのご意見

を募るものであり、そのようなご意見が出なかった地域については、再度検討させていただくことになる。

加えて、コミュニティバスは市民の皆様からの要望が強いものであることを踏まえ、関係機関の皆様とともに運行していきたいと考えており、パブリックコメントでバス停の位置を公募することについても、市民の皆様から応援していただくという意味合いもあって、実施したいと考えている。

委員長 久世北茶屋線での既存路線バスとの重複を避けるために、南方面の農道を迂回するルートになっているが、この間に利用される方がいるのか疑問である。

阪急洛西口駅と物集女の間の距離で、バスを利用される方は少ないと思うし、わざわざこの間を避ける必要があるのか。

また、いろんなご意見が出ているが、やはり安全面が重要であると思うので、警察や道路整備課、近畿運輸局、運行事業者が実際にルートを走って、早めに問題点を把握していただくべきだと思う。

事務局 久世北茶屋線については、再度関係機関との調整が必要かと思う。

安全面については、一定、関係機関の皆様を確認いただいているが、全てにおいて具体的にどのように課題をクリアしていくべきかは引き続き協議させていただきたい。

委員長 提案のルートでは、反時計回りとなっているが、利便性のことを考えると、やはり時計回りとの両方で運行することを検討してはどうか。

事務局 片周りで提案させていただいているのは、バス停協議にかかる時間の短縮を図るためであり、時計回り等については、運行後、要望も出てくるかと思うので、見直しを図っていきたいと考えている。

委員長 民地内でのバス停の設置は可能か。

委員長 可能であるが、所有者との協議は必要である。

委員長 前回会議では両回りのルートが示されていたが、今回では片回りになっている。

事務局の説明を聞く限りでは、バス停設置協議の時間の短縮のためであると認識できるが、それで間違いないか。

事務局 先ほどの説明では、協議の時間短縮という表現であったが、早く市民の皆様の要望を実現するための手段として、片回りでのスタートとさせていただきたい。

議 長	懸念されるのが、始点と終点がつながっていないと、目的地に行けたはいいが、帰れなくなることになるので、そのあたりは工夫が必要になってくると思う。
委 員	終点まで乗って、そのまま始発まで乗り通すことは可能なのか。
事務局	可能であるが、運転手の休憩時間の間はお待ちいただくことになる。
委 員	料金は均一料金の範囲内でいけるということか。
事務局	現在はそのように想定している。
委 員	狭隘な道路を走るということで、ローザのショートボディを想定されており、車いす対応の車両にカスタマイズされることと思うが、前回会議資料ではカスタマイズ前で定員 25 名となっており、カスタマイズ後の定員は何名になるのか教えていただきたい。
事務局	長岡京市と同様の仕様であれば、定員 26 名である。
委 員	車内にベビーカーや手押し車を置いておくスペースはあるのか。
事務局	現時点では、具体的な座席の配置図は決めていないが、そのような要望もあると思うので、最大限配慮させていただきたいと考えている。
委 員	これは要望だが、南ルートにおいて、市民会館付近にもバス停を設置してほしい。
委 員	北コースにおいて、久世北茶屋線を避けて南下していくルートについて、人家がない道路を通行するのはもったいない気がする。 北ノロ地域の北西角については、人通りも少なく、周辺住民の車利用率も高いと思うので、バス停候補地としてはどうかと思う。 北ノロ地域南側には、現在、新興住宅地が出来ており、若いお母さんがベビーカーを押しながら、スーパーへ行っている姿をよく見かけるので、そちらの方に入っていくルートも検討してもよいのではないかとと思う。 会議資料では、北ノロ公園前がバス停候補地になっているが、そこから西へ上がっていく際の坂が一番きついので、その先にももう一つバス停があったほうがいいと思う。

事務局	ご意見にあった北ノ口の箇所は確かに坂がきついので、北西の箇所をもう 1 か所のバス停候補地としたが、人気が少ない、待合場所としては難しいとのことであったため、範囲を広げて候補地とさせていただいた。 いただいたご意見は参考にさせていただく。
委員	このルートについては、関係機関の方々と協議されたうえで作られたものであり、よく考えられていると思うが、時計周りではなく、反時計回りにした理由はなにか。
事務局	ルート案右下の上植野地域のサイゼリヤ前交差点において、信号設置がなければ、北から南下して、交差点を西に曲がることできないことに加え、東向日駅周辺において、南北のルートを同方向に設定し、ルートを重ね合わせた際に、上りと下りがうまく噛み合うことになるため、反時計回りとさせていただいた。
委員	駅にできるだけ近いところ、特に阪急西向日駅前までバスが来てほしいという要望を聞いているのだが、この反時計回りのルートであれば、阪急東向日駅を利用してはどうかということか。
事務局	阪急東向日駅をご利用いただいたほうが便利になるのではないかと思います。
委員	これまで車両についてはローザを想定して話が進んでいるが、他の委員からもあったように、やはり安全が第一であるなかで、関係機関会議の議事録を見ていただいてもわかるように、狭隘な道路を通行するということと、地域住民が本当にコミュニティバスを歓迎していただいて、運行に全面的に協力していただけるのか、路上駐車がひとつあれば運行できないようなルートも含まれていることから、ジャンボタクシークラスの車両からスタートしてはどうかということを提案させていただいた。 また、77及び78系統の影響については、前回会議のなかでも事務局と調整させていただきたいと発言したが、まだ何も調整ができていないなかで、このままパブリックコメントを出されると、このルートで決定してしまうのではないかと一抹の不安を持っている。
会長	私は関係機関会議に出席しておらず、意見を述べる機会がなかったので、一言申し上げるが、やはり市として新たにコミュニティバスを運行する場合、車いすの方が利用できないバスを運行することは、今の行政の立ち位置からすると非常に厳しい状況であり、それはできないと思っている。 また、コミュニティバスを走らせないという前提で運行をお願いしたルートについては、今後、我々としても考えていかなければならないと思っている。

委 員	7 8 系統とはどのようなルートだったか。
事務局	(スクリーンにてルート説明)
委 員	先ほども北ノ口地域のバス停について意見があったが、利便性を考えると、せっかく住宅地の中までバスが入っていくのに、若い子育て世代やお年寄りのことを思うと、北ノ口公園前のバス停 1 か所だけでいいのかと思う。 このルートやバス停に限らず、地元の方で一生懸命知恵を出し合って、努力し合って、区長や議員、周辺住民がここにバスを停めてほしいという強い思いを行政に出していただく必要があるのではないかと思います。 行政や事業者に任せていると、問題なくバス停を設置できるところの提案にしかない。 大変だとは思いますが、1 軒 1 軒でもあたっていただいて、バス停の設置に向けて努力すれば、本当に利用者の方に出来てよかったなと喜んでいただけるものができるのではないかと思います。 一般的にバス停というものは敬遠されるが、通勤通学で利用されるバスは本数も多く、吸い殻やゴミも出るが、このコミュニティバスについては、昼間の時間帯に買い物をされる方などが対象となるので、吸い殻やゴミも出ないと思う。
委 員	バスルートを決めるということは、市民の足を確保するという原点を忘れてはいけないと思う。 安全面や経済面、車両の大小によつての運行のしやすさなどあると思うが、基本は市民の足ということを考えていかなければならないと思う。
委 員	長岡京市のはっぴいバスでも狭いところは運行しているが、それは沿道の皆様のご協力があつてのことであり、第 2 向陽小学校周辺においても、地元の方々が本当にコミュニティバスを歓迎して、全面的に協力していただけて、この区間で円滑なバス運行が担保されるのかというところが一番気になるので、地元の方々に対してその確認をしていただきたい。
事務局	ルートについては、市民の皆様からも良いものだと言っていることから、市民の皆様の要望に近いものではないかと考えている。 先ほど委員からあつたように、2 向小周辺に集中して、なにか方法を考えて、地元の方々のご意見をお伺いしていきたいと思う。
会 長	今、懸念されているのが、2 向小周辺において路上駐車などがあるのではないかということであるが、そのルートを通るのであれば、しっかりと周辺住民の皆様理解を得なければならないと思う。

今後、パブリックコメントを実施し、ここは必要ないというご意見が出てくれば、もう1本西側を回るなどいろいろな方法はあると思う。

強いていえば、もうここは通らないということもあるかもしれないので、その辺りは安全性を鑑みて進めていかなければならない。

話は戻るが、久世北茶屋線をバイパスしているところについては、私も気になるところがある。

料金がどうなるかはわからないが、例えば200円となれば、既存バス路線は150円で利用でき、競合路線には全くならないと思うので、そういったところも鑑みて協議しなければならないと思う。

確かに田んぼのなかを通るルートが有効かどうかという点と非常に難しいが、現時点で既存バス路線との競合等を踏まえ、事務局が考えたものだと思う。

通勤時間帯は競合するかもしれないが、昼間の時間帯も競合するののかも調べる必要もあるかもしれない。

今後、この内容で決定したとしても、ずっとこのまま何年もいくわけでは決していないので、走り出してからいくらでも変更は可能であり、その辺り十分考えて進めていかなければならないと思う。

委員 バス停設置に伴う安全性について、歩道があるところは側溝にふたがされていて問題ないかと思うが、歩道のないところで、路側線を引いて待ち合い場所を確保するようなところは、側溝のふたがされていないと危険なバス停になるのではないかとされるので、どのように対応するのか。

事務局 道路の安全面を向上させるということについては、十分に行っていきたいと考えている。

議長 乗り合いバスになると、事業者によれば、離合できないからといってバックすることはできない。

安全が一番大事だと個人的には思うので、安全運行で行くのであれば、かなり懸念をもって、いろいろ取り組んでいかなければならないと思う。

案としては一定、形にはなっているが、まだ細部のところでいろいろと調整しなければならないとも思っているため、今後も継続的に関係機関との協議は続けていただきたい。

今後の進め方としては、パブリックコメントと関係機関との協議の二本立てで進めていただくようお願いしたい。

それでは、パブリックコメント案について事務局から説明いただきたい。

事務局 広く市民の方からご意見を募るため、今後パブリックコメントを実施したいと考えている。

パブリックコメントはバスに対するご意見のほか、自宅や事業所前へのバス停設置にご協力いただける方を募集したいと考えているため、バス停の場所は

広く楕円で示している。

パブリックコメント実施の際、運賃は200円、運行時間は平日9時から12時の間で3便、13時から17時の間で4便、ルートは反時計回りとしてお示しする。

運賃や運行時間に関しては、地域公共交通会議でもまだ議論いただいていない項目にはなるが、パブリックコメント用に市民の方に運行をイメージしていただくために事務局から設定させていただいた。

パブリックコメント後、市民の方からのご意見を踏まえて会議で議論いただきたいと考えているが、運賃に関しては、民間路線バスよりも低い運賃を定めることは、既存の交通サービスを圧迫することから、避ける必要があり、本市でも、市内のバス路線の運賃を参考に、200円が妥当と事務局では考えている。

なお、資料記載の運行経費は、平成27年12月の地域公共交通会議で示した試算金額を掲載している。

便数や年間走行日数など、条件の異なる部分があるため、あくまで参考としていただきたい。

資料②は参考資料として、八幡市と長岡京市を参考に、コミュニティバス運行に係る収入を試算したものを添付している。

1つ目は、人口に対する年間利用者数の割合を①長岡京市と同様の約65%、②八幡市と同様の132%と仮定して、運賃150円と200円で実施した場合の年間収入額の差を試算したものである。

2つ目は、1便当たり平均乗車人数から試算しており、八幡市、長岡京市ともに平均約13人であるため、年間利用者数を43,680人として運賃収入を試算している。

また、資料③は八幡市のホームページで公表されている決算資料を基に、乗車人数や運賃収入を差し引いた運行経費、市民一人あたりの負担額などをグラフにまとめたものであり、今後、運賃や事業評価の方法について議論いただく際の参考としていただければと思う。

議 長

パブリックコメントについては、どのような質問の仕方になるのか。

ルート案を示して自由記述ということにするのか。

また、記名または無記名で募集するのか。

現時点で事務局が考えているパブリックコメントの形式について教えていただきたい。

事務局

ルートについては、広くご意見をいただくため無記名で、バス停に関しては、このコミュニティバスを応援してくださる方が手を挙げていただけることとなると思うので、当然記名していただけるものと考えている。

委 員

資料の収入面の試算について、この試算の仕方はあまり見たことが無く、自

	治体によって、公共交通のサービス水準が違うので、この試算の仕方では参考にならないと思うが、この試算の妥当性について教えていただきたい。 また、パブリックコメントでルートやバス停について意見を募るということもあまり聞いたことがないが、いただいた意見の取捨選択の仕方についてはどのように考えているか。
事務局	収入面の試算はあくまで目安である。 コミュニティバスが走ってからどのくらいの利用人数があるのかというのは、大変申し訳ないが、つかむことは不可能かと思うので、あくまで目安としてご意見をいただきたいというものである。 パブリックコメントでは、1時間に1本の運行を目安として考えていることについてご意見をいただきたいということでルートを示すものであり、いただいたご意見については、その内容を見てみなければ、取捨選択については考えられないのではないかと考えている。
委員	ただルートを示すだけでなく、コミュニティバスの位置づけや考え方などをきちんと共有したうえで意見を募集していただきたいと思う。
事務局	京都大学により学術ルートを考えていただいた際に、その辺りについてまとめていただいているので、それをわかりやすく市民の皆様を示したいと考えている。
議長	まず地域公共交通会議とはなにか、どのような役割を担っているのか、コミュニティバスの案が出てきた経緯、どのような方針でルートなどが決定されたのかなどをしっかりと説明したうえで、この政策が正しいのかどうか、妥当なのかどうかといったご意見をいただかなければいけないと思う。
会長	なぜ向日市でこれだけコミュニティバスが必要だと言われてきたか。 向日市では、家まで来てほしいと思えばタクシーしかなく、路線バスを乗ろうと思えば大通りまで出るしかないといったなかで、コミュニティバスであればその真ん中の選択肢が提供できるのではないか。 タクシーほどお金はかからず、路線バスほど本数は多くないが、1時間に1本でも家の近くに来て、時間がかかってもそれに乗って駅まで行ける。 そのような選択肢を我々は提供したいという思いで取り組んでいる。 基本的には、既存路線バスやタクシーと共存したいと考えており、そのなかで、市民の皆様が求めている選択肢を提供することが大切だと思っている。 パブリックコメントでこの内容だけをパッと出してもわかりにくいと思うので、その辺りは十分に考えて提示させていただく。
議長	京都大学の学術ルートの話が出たが、当然参考にしていただければと思うが、

	ルートなどはかなり変わってきているので、現状に合わせて方針などを修正していただければと思う。
委 員	パブリックコメントはだいたいどのくらいの期間で実施されるのか。
事務局	パブリックコメントの期間は一般的に1か月とされているので、その期間は確保したいと考えている。
委 員	どのような方法で意見を募るのか。
事務局	一般的には、広報紙でパブリックコメントの実施についてお知らせし、ホームページに掲載するほか、公共施設に行けば見ていただけるようにもして、広く知っていただけるような方法を考えている。
委 員	パブリックコメントにおいて、ルートや運賃、収支なども載せるのか。
事務局	どのような形でお見せするのがいいのかということも含めて、もう少し工夫させていただく必要があるのではないかなと思うので、引き続き検討させていただく。
委 員	個人的には200円では乗車率が悪くなる気がする。 収支について、単に運賃収入だけではなく、広告宣伝などの副収入を集める方法もあるだろうし、単純に赤字だから200円でという提示の仕方はどうかと思う。
議 長	パブリックコメントはパブリックコメントとして、それは市民の皆様からの貴重なご意見であり、いろいろなご意見が出てくればまた案を見直していく必要も当然出てくる。 また、安全面について、課題がクリアされていないところがあるので、そのためにも地域公共交通会議も当然だが、関係機関会議等でこの案を十分に揉んでいただいたうえで、最終の提案という形にさせていただきたいと考えている。 地域公共交通会議というのは公共交通全般をよくする会議であるため、77及び78系統の問題については、あまり軽く見ない方がいいのではないかなと思う。 特に、外環状線沿いの上植野地区にお住まいの方にとっては、影響が出るかもしれないので、その辺りについても、この会議で議論していきたいと個人的には考えている。
事務局	運輸支局やバス事業者からもいろいろなご意見をいただいたが、実現するためには、運行事業者の協力が不可欠だと考えているので、引き続き協議は進め

ていきたい。

運行事業者から協力をいただける見込みがたった段階で、パブリックコメントを実施したいと考えている。

77及び78系統についても、今後協議を進めていきたい。

会 長 本日はご多忙の中、長時間に渡り、議論していただきありがとうございました。

私が一番大切だと思っているのは、少しでも早くバスを走らせるということであるが、いろいろな方々のいろいろな思いがあるなかで、我々が一番いいと思うものを選ぶことは非常に難しい。

バスに限らず、いろいろなことがこのような会議を経て、難しいなか決められていくということを示していくべきだと私は思う。

今まで勝手に決めて、勝手にやっているようなイメージがあったが、決してそういうことではなく、市民の皆様にすべてをお見せして、こういった議論のあるなかで、様々なことを皆様に共有意識を持って、バスの運行につなげていきたいという思いがあるので、ご理解いただければありがたい。

本日は本当にありがとうございました。

5 閉会