

平成 2 9 年度第 2 回向日市地域公共交通会議

会 議 次 第

日 時 平成 2 9 年 1 0 月 1 8 日（水）
午後 3 時から午後 5 時まで
場 所 向日市福祉会館 3 階大会議室

- 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

【会議資料】

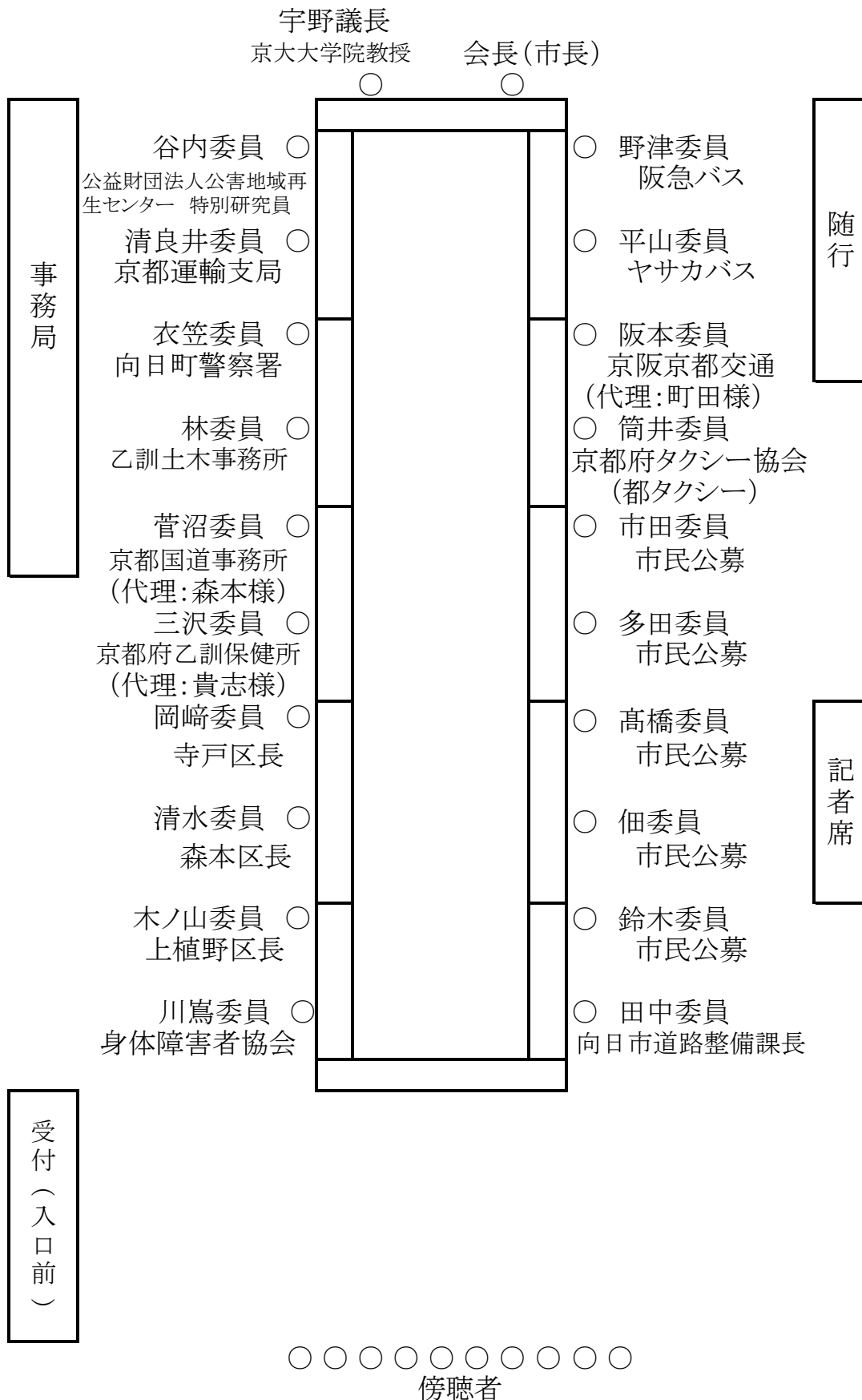
- 資料①－ 1 . . . 関係機関会議用ルート案
- 資料①－ 2 . . . パブリックコメント用ルート案
- 資料② 運行に係る収入面の試算
- 資料③－ 1 . . . 八幡市コミュニティバス
「コミュニティバスやわた」乗車人数推移
- 資料③－ 2 . . . 八幡市コミュニティバス
「コミュニティバスやわた」運行経費推移

向日市地域公共交通会議 委員名簿

平成29年10月18日時点

	区分	氏名	所属等	
1	市長又はその指名する者	安田 守	市長	
2	一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体	野津 俊明	阪急バス株式会社 自動車事業部長	
3		平山 敬浩	株式会社ヤサカバス 上鳥羽営業センター所長	
4		阪本 和宏	京阪京都交通株式会社 代表取締役社長	
5		筒井 基好	京都府タクシー協会 専務理事 (都タクシー株式会社 代表取締役社長)	
6		市民又は利用者の代表	市田 花子	市民公募委員
7	高橋 裕		市民公募委員	
8	多田 久美子		市民公募委員	
9	佃 れい子		市民公募委員	
10	鈴木 堂司		市民公募委員	
11	岡崎 雄至		寺戸町連合自治会長	
12	清水 陽一		森本区長	
13	木ノ山 高久		上植野町自治連合会長	
14	川本 忠夫		向日市老人クラブ連合会会長	
15	川嶌 美千代		向日市身体障害者協会 身体障害者相談員	
16	国土交通省近畿運輸局京都運輸支局長又はその指名する者	清良井 利之	近畿運輸局京都運輸支局首席運輸企画専門官	
17	一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体	三原 靖司	阪急バス労働組合副執行委員長	
18	その他交通会議が必要と認める者	学識経験者	宇野 伸宏	京都大学大学院 工学研究科 社会基盤工学専攻 教授
19			谷内 久美子	公益財団法人公害地域再生センター 特別研究員
20		国	菅沼 幸江	京都国道事務所 計画課長
21		府	林 孝雄	京都府乙訓土木事務所 技術次長
22			三沢 あき子	乙訓保健所 所長
23		府警	衣笠 巧	京都府向日町警察署 交通課長
24		市	田中 英司	向日市建設産業部 道路整備課長

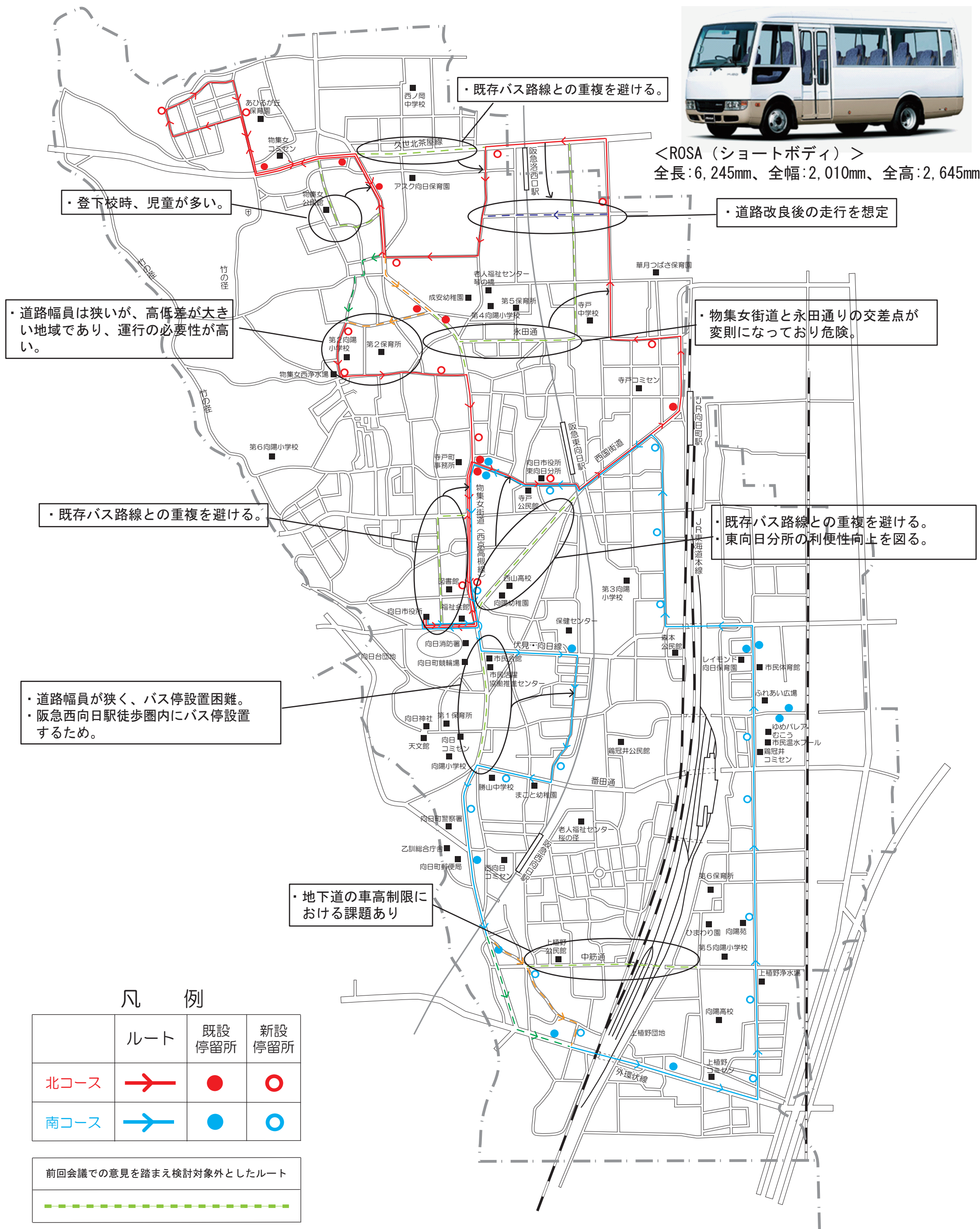
平成29年度第2回向日市地域公共交通会議 座席表



関係機関会議用ルート案



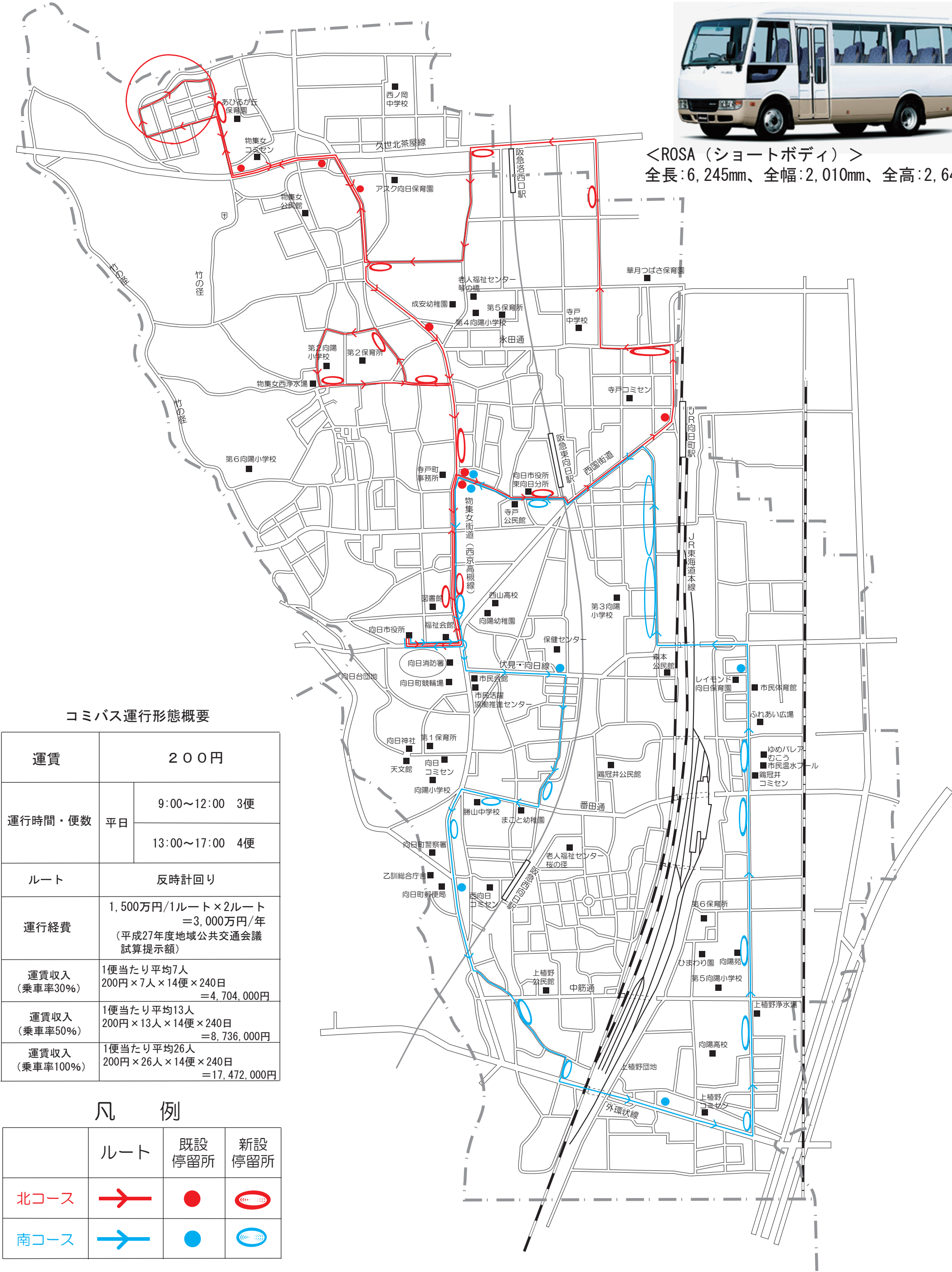
<ROSA (ショートボディ)>
全長:6,245mm、全幅:2,010mm、全高:2,645mm



パブリックコメント用ルート案



<ROSA (ショートボディ)>
全長:6,245mm、全幅:2,010mm、全高:2,645mm



コミバス運行形態概要

運賃	200円	
運行時間・便数	平日	9:00～12:00 3便
		13:00～17:00 4便
ルート	反時計回り	
運行経費	1,500万円/1ルート×2ルート ＝3,000万円/年 (平成27年度地域公共交通会議 試算提示額)	
運賃収入 (乗車率30%)	1便当たり平均7人 200円×7人×14便×240日 ＝4,704,000円	
運賃収入 (乗車率50%)	1便当たり平均13人 200円×13人×14便×240日 ＝8,736,000円	
運賃収入 (乗車率100%)	1便当たり平均26人 200円×26人×14便×240日 ＝17,472,000円	

凡 例

	ルート	既設 停留所	新設 停留所
北コース			
南コース			

平成 29 年 10 月 18 日

運行に係る収入面の試算

1 人口比から試算

	人口	料金	年間利用者数
長岡京市	約 80,000 人	150 円	約 53,000 人 (人口に占める割合 65% : ①)
八幡市	約 72,000 人	200 円	約 95,000 人 (人口に占める割合 132% : ②)
向日市	58,000 人	—	① 38,000 人 (人口に占める割合 65%) ② 76,500 人 (人口に占める割合 132%)

※長岡京市、八幡市の年間利用者数は平成 27 年度実績

①人口比 65% (長岡京市相当) の比率で試算

運賃	年間収入額
150 円	150 円 × 38,000 人 = 5,700,000 円
200 円	200 円 × 38,000 人 = 7,600,000 円

②人口比 132% (八幡市相当) の比率で試算

運賃	年間収入額
150 円	150 円 × 76,500 人 = 11,475,000 円
200 円	200 円 × 76,500 人 = 15,300,000 円

2 1 便当たり平均乗車人数から試算

試算条件：定員 26 名、一日 2 ルート各 7 便で年間 240 日運行

※八幡市 1 便平均 13/29 人・乗車率約 45%

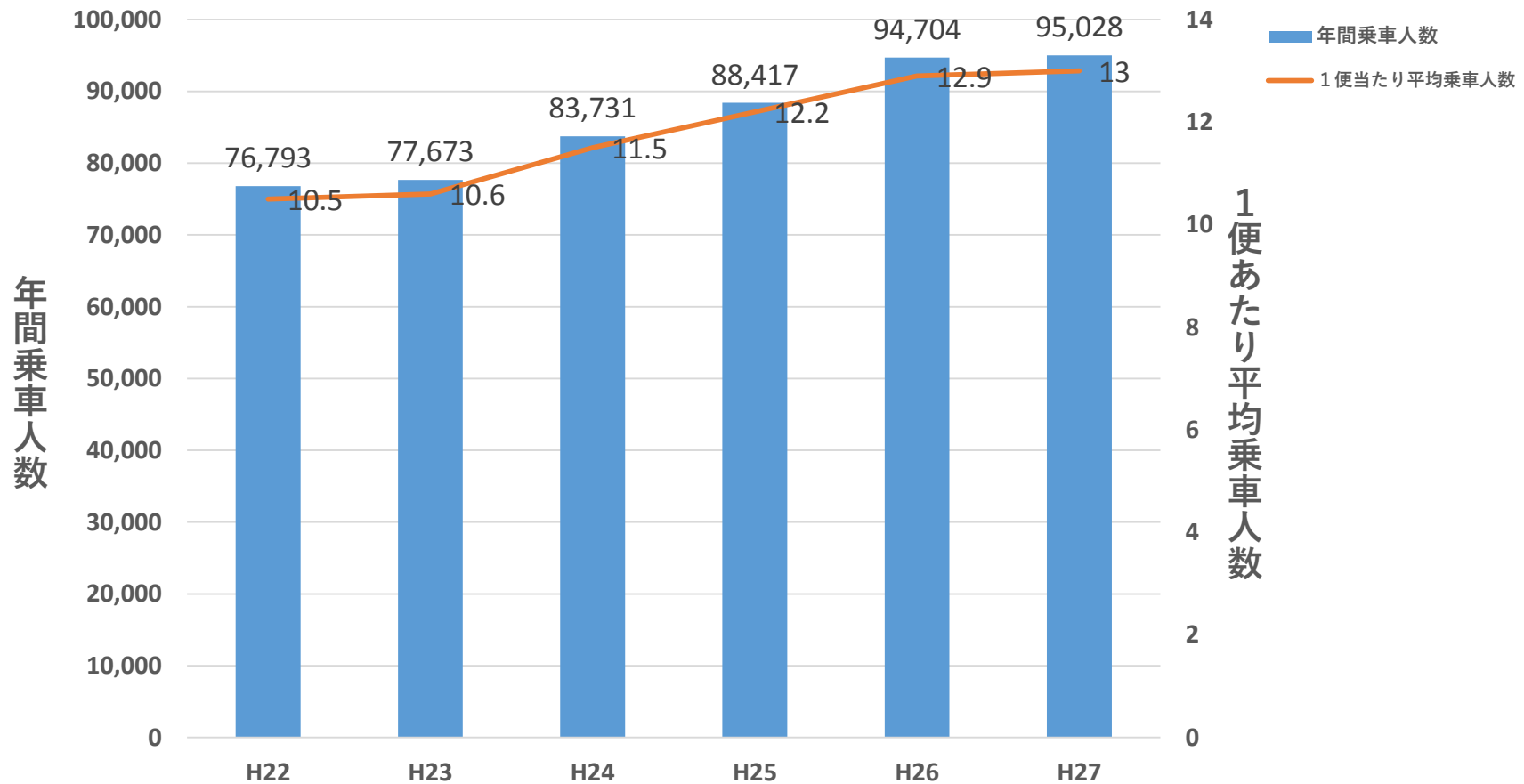
長岡京市 1 便平均 13/26 人・乗車率 50%

運賃	1 便当たり平均 13 人 (乗車率 50%・年間利用者数換算 43,680 人)	【参考】 乗車率 100%
150 円	150 円 × 13 人 × 14 便 × 240 日 = 6,552,000 円	13,104,000 円
200 円	200 円 × 13 人 × 14 便 × 240 日 = 8,736,000 円	17,472,000 円

平成29年10月18日

(向日市防災安全課作成)

八幡市コミュニティバス「コミュニティバスやわた」乗車人数推移 (単位：人)

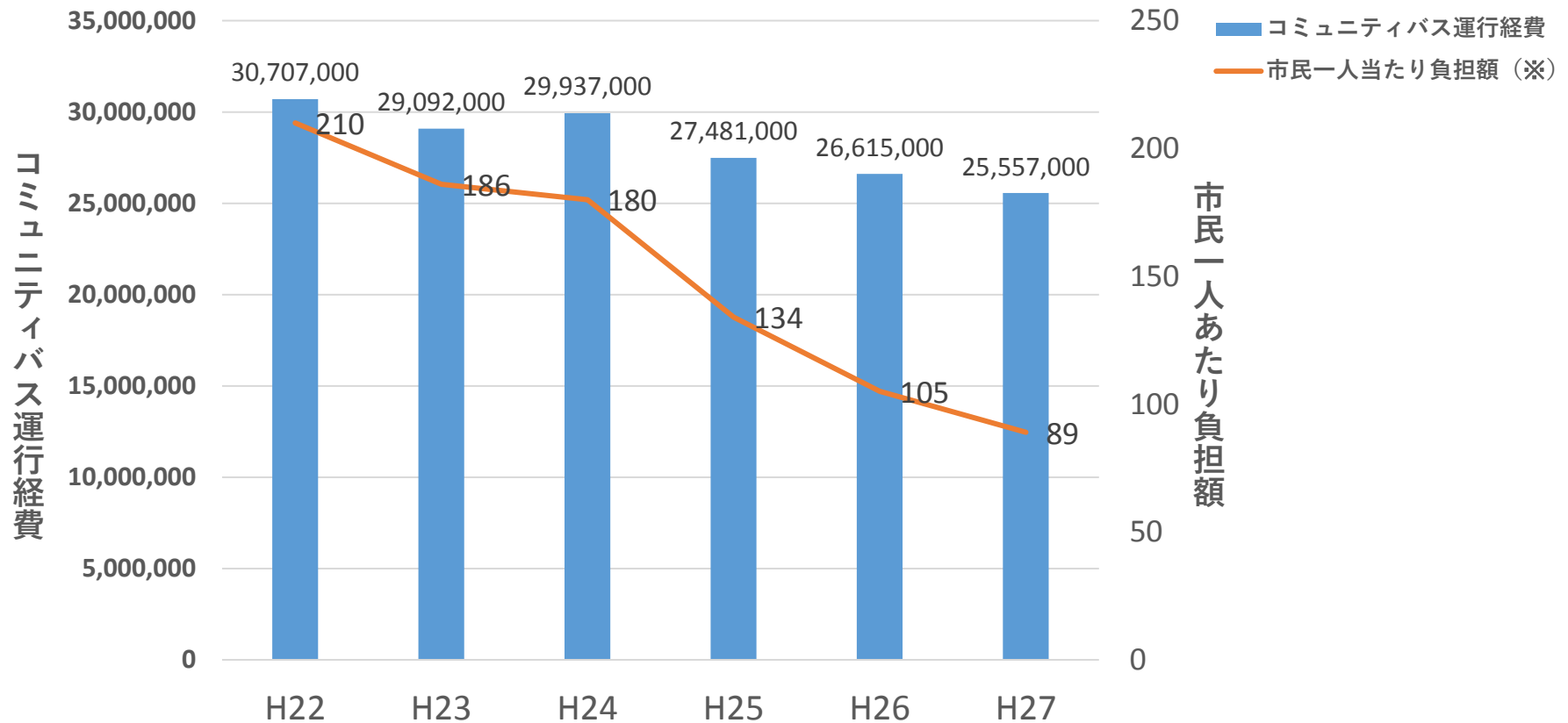


※八幡市ホームページ記載の決算書を基に作成

平成29年10月18日

(向日市防災安全課作成)

八幡市コミュニティバス「コミュニティバスやわた」運行経費推移 (単位：円)



※八幡市ホームページ記載の決算書を基に作成

※市民一人あたり負担額＝コミュニティバス運行経費－（乗車人員×運賃200円）÷人口73,000人

平成 29 年度第 2 回地域公共交通会議 資料④

平成 29 年 10 月 18 日

関係機関会議報告

日時:平成 29 年 10 月 10 日(火)

場所：市役所西別館第 6 会議室

1 出席者

区分	氏 名	所属等
一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体	野津 俊明 (代理出席)	阪急バス株式会社自動車事業部長
	平山 敬浩	株式会社ヤサカバス上鳥羽営業センター所長
	阪本 和宏 (代理出席)	京阪京都交通株式会社代表取締役社長
	筒井 基好	京都府タクシー協会 専務理事 (都タクシー株式会社代表取締役社長)
国土交通省近畿運輸局京都運輸支局又はその指名する者	清良井 利之	近畿運輸局京都運輸支局主席運輸企画専門官
その他交通会議が必要と認める者	府	林 孝雄 京都府土木事務所 技術次長
	府警	衣笠 巧 (代理出席) 向日町警察署交通課長
	市	田中 英司 向日市建設産業部道路整備課長

2 議事録

分類	発言者	概要
全般事項	向日町警察署	バス停は交差点、横断歩道から 5 m 離し、待合スペースや歩行空間を確保すること。
	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 5 m 離す、防護柵を一部撤去するなど、バス停ごとに条件がある。
	近畿運輸局	運行面での安全確保など、バス事業者の意見を考慮しなければ、入札参加業者が現れない可能性もある。十分な協議を。

	阪 急 バ ス (株)	・長期の期間でみると、営業距離数の減少以上に、輸送人員が減少しており、収支状況は厳しい。近年では運転士不足も大きな課題である。 ・南ルートによって78, 77系統に影響が出るのは必至。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していただきたい。 ・運行継続の条件についても、地域公共交通会議で協議すべき。
	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。
	阪 急 バ ス (株) ヤサカバス (株) 近畿運輸局 土木事務所	(共通) 会議でも、車いすの方はバスを利用しないという意見があった。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べき (阪急バス) ・車いすの乗降には最短でも5分はかかる。対向車両や後続車両の通行に支障をきたす。 ・車道へ車いすが降りるための段差解消なども必要となってくる。 (ヤサカバス) 車いすの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。
ルート	(株)ヤサカバス	桂川駅のロータリーを経由する方が利便性は高い。運行開始後、市民から要望が出るだろう。
	京阪京都交通(株)	・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。 ・事業者としては、安全運行が第一。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)	・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) 交差点制御の信号機に変更するのは、道路幅員から考えて難しい。 ・2向小付近は狭く、安全確保に課題があるとして会議でも意見があったと思う。地域の要望がどの程度あるか把握をすることとあわせ、地域の協力体制が不可欠。

	向日町警察署 道路整備課	・2向小付近、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。(別ルート提案あり)
	乙訓土木事務所	物集女街道は狭隘で交通量も多い。混雑緩和のため、北ルート南行は、物集女街道の西側(点線部分)を運行したほうがいい。
	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。
バス停	向日町警察署 道路整備課	北ルート最北の深田川橋公園付近、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。 この線上の3か所は近接しすぎるので、2つでもよいのではないかと。 ・物集女町北ノ口地域の北西角は人気がなくバス停として適切ではない。
	向日町警察署	イオンモール西側は交通量が多い。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。

3 ルート案修正の考え方

	指摘箇所	事務局の考え方
車両	ジャンボタクシーなど車両の再検討	ハイエースやコムーターでは積み残しの恐れがあることや、車いすにも対応できないことからローザクラスとしたい。
ルート	桂川駅ロータリーへの進入	既存路線との重複が多く、所要時間にも影響するため、ルートには含めない。
	2向小付近の経路	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する。
	物集女街道(図書館)	既存路線との重複を避けるため、物集女街道を走行する。
	一文橋付近	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。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。

バス停	物集女町北ノ口	公園前のみ候補として示し、パブコメにおいて設置箇所を募る。
	イオンモール西側	バスベイの設置工事は非常に大掛かりなものとなる。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。
	寺戸・森本幹線	箇所数は示さずに、パブコメで設置箇所を募る。