

平成30年度第1回向日市地域公共交通会議 会議録

日 時 平成30年4月25日（水） 午前10時から11時40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、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、清水委員、
藤田委員、原田委員代理、川畠委員、岩崎委員、宇野委員（議長）、谷内委員、
林委員、三沢委員（代理 貴志氏）、佐竹委員、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 12名

次 第 1 開会

2 会長あいさつ

3 議事

（1）コミュニティバス運行事業受託意向確認結果について

（2）パブリックコメント実施結果について

（3）その他

4 閉会

1 開会

2 会長あいさつ

3 議事

事務局

（1）コミュニティバス運行事業受託意向確認結果について

資料1をご覧ください。

2月の会議でもお伝えしていたとおり、パブリックコメントの実施と並行して、事務局から京阪京都交通株式会社、阪急バス株式会社、株式会社ヤサカバスに、コミュニティバス運行について、現行案で受託していただけるかどうかを尋ねたところ、3社いずれも「受託の意向なし」との回答であった。

主な理由としては、定時運行するにあたり、安全面に懸念があること、運転士不足により人員の確保が困難であること、事業の受託が会社の方針に沿わないことなどが挙げられた。

この結果を受け、市ではバス事業者に限らず、長年、市内での運行実績があり、市内の道路事情に精通されているタクシー事業者にも受託の意向を確認し、事業の

実施について検討していただくこととした。

現在、第二ヤサカ交通株式会社、阪急タクシー株式会社、都タクシー株式会社の3社に意向を照会しているところである。

タクシー事業者による事業実施にあたっては、運転免許の種別や車庫の確保などの点から、コンピューターやジャンボタクシーなど、小型車両での運行も選択肢に入れる必要があるが、車両を小型化することにより、バス事業者から意見のあった安全面の課題について解消できると考えている。

なお、タクシー事業者にバスの運行事業を委託する場合、道路運送法第4条に定める、「一般乗合旅客自動車運送事業」の許可を取得していただく必要がある。

事業者によってはすでに許可を取得している場合もあるが、許可申請にかかる期間を見込んだ今後のスケジュールを事務局で作成したので、資料2をご覧ください。

本日の会議で、このあとパブコメの結果を報告させていただき、ルートや停留所、料金について議論していただきたいと考えている。

ルートと停留所が確定すれば、次回会議までに事務局で停留所周辺の住民、あるいは事業所と最終の協議を行うとともに、バスの運行ダイヤを各バス事業者と協議し、案を作成する。

なお、次回会議については、後日改めて開催通知を送付するが、現時点で7月6日を候補日としている。

7月の会議では、運行経路やダイヤなどコミバス全体の運行計画について、近畿運輸局への許可申請に必要となる地域公共交通会議の承認をいただきたいと考えている。

会議の承認を受けた後、運行事業者との契約事務を完了させ、運行事業者には許可申請のほか、車両の調達、運転士の確保と試験走行などを行っていただきたいと考えている。

この業務に要する期間を約4か月見込み、平成30年12月からの運行開始を予定している。

並行して事務局では、停留所の設置工事、それに伴う道路改良工事のほかコミバスの愛称公募や広告企業の募集などを進めていきたいと考えている。

また、9月頃に第3回会議を開催し、事業見直しの基準などについて協議していただきたいと考えている。

なお、このスケジュール案に記載しているもの以外にも協議すべき事項がある場合は、別途会議を開催させていただきたいと考えている。

また、このスケジュール案は、コミバス導入に係る協議や準備が順調に進んだ場合の最短のスケジュールを示したものであるもので、予めご了承ください。

委 員

バス会社に意向がなかったとのことだが、主な理由にある「会社の事業方針に沿わない」とはどういうことか。

また、タクシー事業者に受託の意向を確認するとのことだが、資料にあるタクシー事業者3社すべてが道路運送法第4条に定める「一般乗合旅客自動車運送業」の

	許可を新たに取得する必要があるのか。
事務局	バス会社の意向について、主な理由は3社すべての意見ではない。 会社の事業計画上、コミバスという新規事業を受託することは、意向として持っていないとの回答をいただいたものである。 許可の件については、タクシー事業者3社のうち、阪急タクシー株式会社は許可取得済みで、残りの2社については未取得だと伺っている。
委員	許可を新たに取得する必要がある事業者が受託することとなった場合、乗合事業を始めて実施されることになると思うが、安全面や運行管理面など市もサポートできるような体制をしっかりと検討していただきたい。 また、車両をコミューターやジャンボタクシーに変更する可能性が高いとのことだが、車両が小型化することで狭隘道路でも運行できるというメリットがあるとは思う。 しかし、乗りこぼしや車いすで利用できるのかなどのバリアフリー面では難しい点があると思うので、そのあたりはどのような予定をしているのか。
事務局	乗合事業を初めて実施する事業者が受託することとなった場合においても、運輸局や市内交通事業者、警察など関係機関と十分に協議させていただき、安全確保に努めたいと思う。 車両を小型化した際の車いす対応については、車いすに乗ったままの乗車は難しいため、車いすを折りたたんだ乗車となる。 他市町村では、車いす対応や乗りこぼし対策として、別便の追加配車を実施しているところもあるので、受託していただける事業者が可能かどうか、今後の協議にもよるが、そのような形での実施に向け調整させていただきたいと考えている。
議長	今回、方針変更として、タクシー事業者に意向を確認させていただくということだが、これまでの経緯もあるのでバス事業者として何か意見はないか。
委員	これまで向日市内では、長年にわたって弊社が運行させていただいており、市民の皆様にも馴染みを持っていただいているので、できればこのコミバスの計画についても弊社で担わせていただければという思いはあったが、狭隘な道路や登下校の時間帯での運行、2向小周辺のアンケートでは運行反対との意見もあったとのこと、安全面での懸念があるという理由で、弊社では運行できないとの意思表示をさせていただいた。 加えて運転士不足ということもあり、このような回答とさせていただいたので、ご理解いただきたい。
委員	これまでも意見等出していたが、非常に申し訳ない結果となった。 当社での実施は見送らせていただくが、今まで積み上げてきたものについては、

タクシー事業者で実施に向けて頑張っていたきたいという思いはあり、既存のバスがあるからコミバスの運行に反対するという気持ちは一切ない。

向日市民、京都市民が活発に動かれるということに対しては公共交通事業者として、大いに前向きな気持ちで捉えたいと思うので、今後もいろいろな形で協力したいと考えている。

事業内容等については、その都度、既存路線バス事業者と協議をお願いしたい。

委 員

コミバス運行に関しては大賛成だが、採算面については引っかかる。

採算度外視で実施するというのであれば話は早いですが、いずれ採算面でいろんな問題が出てくると思う。

事務局

採算面については、運行後の利用状況を見て、会議で協議していただきたいと考えている。

会 長

基本的に採算は取れない。

どこの市町村でも、運行しているコミュニティバスの運賃収入でバスの運行費用を賄うことができているところは現実的でない。

基本的には市民サービスとして行う仕事であるので、採算は度外視とまでは言わないが、運賃で賄えるわけではない。

だからと言って、無人で走らせることはもってのほかであり、そのようなバスを走らせる必要はないので、どれくらいの利用がある路線を維持していくべきかについては、これから考えなければいけないと思う。

議 長

もう一つ言うならば、サービスを受けられる方々にもある程度の受益者負担を求めざるを得ないということである。

それによって、少しでもコストを圧縮していくということは、できるだけこのサービスを永続させるという意味では重要である。

実際走って見ないと需要はわからないが、利用者の受益者負担と市の財政によってどれくらいのバランスをとるかということを地域公共交通会議で協議していただきたいと考えている。

委 員

コミュニティバスは、年齢が上がっていくとともに必要であるということを考えて、いろんな意見が出てきたかと思うが、「ここまでは許容できるが、ここからは厳しい」というようなものを決めておく必要があると思う。

個人的に料金が高い安いという感覚があっても、走らせてほしいので、そちらの方向に向くように話を進めていきたい。

委 員

バス事業者が受ける意向はないとのことであり、安全面での懸念を理由に挙げられていた。

登下校時であれば時間帯を避けるとかそのときだけルートを変えるなど対応策

は考えられると思うのだが、バス事業者との再交渉はまったく無理なのか。

加えて、タクシー事業者も受けるところがなければどうするのか。

これまで、議論して積み上げてきたものが無に帰してしまうのではないかと思うのだが、どのように考えているのか。

事務局

バス事業者からは安全面での確保が一番の課題であると説明があったが、それを受けて事務局でも事業の実施に向けて再三、協議を重ねたが、検討いただいた結果、受けるのは難しいとの回答をいただいた。

タクシー事業者も受けてもらえなかった場合ということだが、市の直営での運行は市で運行管理体制を構築する必要があり難しく、また安全面での確保の観点から交通事業者による運行が望ましいと考えているため、まずは交通事業者に受託の意向を伺いたい。

また、車両の小型化により安全面での懸念もある程度解消されるのではないかと思う。

条件の見直しなどについても事業者と十分協議を重ねさせていただき、実施に向けて努めていきたい。

委員

長岡京市で阪急バスに乗車した際に、相当狭い道路を通っていた。

私たちの希望としては、向日市でも狭い地域をもっと走ってほしいと思っていたが、長岡京市と向日市ではなにか違いがあるのか。

向日市でも阪急バス間での乗り継ぎができると思っていたので、その辺りについてお聞かせ願いたい。

委員

長岡京市のはっぴいバスが狭い道路を走っているのは、地域をあげて、バスの運行に協力していただいているからである。

一般車が駐車されていたら通れないような道路も確かにあるが、地域の方が一切駐車をしないということで協力をいただき、バスが運行できないという事象は起こっていない。

はっぴいバスも運行開始時はバンタイプで運行しており、運行後に沿線の皆様の協力が確認できた段階でマイクロバスに転換できたという経緯がある。

繰り返しになるが、現状で路上駐車が多い点や地域の中で反対されている方がいるという点では、安全面で不安を感じるというところであり、何卒ご理解いただきたい。

議長

コミュニティバスを走らせることを目的に、受託の意向調整あるいは事業者との相談をしているところであるので、もしも万が一、不調に終わった場合も条件面での見直しを行い、何としてでも最終的にはコミュニティバスを実現させるという方向に向けていきたいと考えている。

特に、タクシー事業者に意向を確認することについては、反対はないということで理解してよろしいか。

まずは小さく産んで、そこからできるだけ育てていこうという意見も以前からあったので、そのような形で進めていけたらと思う。

(2) パブリックコメント実施結果について

資料3をご覧ください。

平成30年3月1日から30日までの期間において、パブリックコメントを実施し、55名の方から、計132件にわたる意見を頂いた。

資料3には、意見毎の件数を記載しており、資料4ではパブコメで提示したルート図を添付しているので適宜ご覧いただければと思う。

パブコメでいただいた意見としては、ルートと料金に関する意見がもっとも多く、ルートに関する意見が47件、中でも両回りの運行を希望する意見を28件いただいた。

運賃に関しては、200円は割高であるとの意見が34件、次いで、高齢者や障がい者割引を設けてほしいという意見を7件いただいた。

そのほか、運行便数や時間帯、停留所の位置など多くの意見を頂いた。

この後、議論いただく時間をとるため、すべての意見を読み上げることは省略させていただくが、多くの方からバスの運行を期待しているとの意見をいただいた。

また、物集女町北ノ口の方から、自宅前に停留所を設置してもよいとの申し出があった。

今後、近隣住民の方とも調整を図る必要があるため、正確な位置までは本日お伝えできないが、事務局から協議をさせていただく予定としている。

また一方で、コミバス事業全体に対する反対意見として、「採算ベースが確保されていない。」、「公共交通を担う事業者の圧迫につながる。」、「現在の運行案では利用しようと思わない。」、「意向調査を行い、事業実施について再検討すべき。」などの意見が寄せられた。

事務局としては、これまでから説明しているとおり、年内の運行開始を目指し、まずは片回り運行から開始し、その後、利用状況を見ながらルートや停留所の見直しを行うとともに、反対回りの路線の運行に向けて、停留所の協議を進めたいと考えている。

また、運賃については、利便性の観点から、パブコメでは150円での運行を希望される意見があったが、これまでの会議でも説明していたように、既存バス路線より低い運賃を設定することは、路線の減便や撤退を招くおそれがあることや、バス運行によるタクシー事業者への影響も大きくなる点などからタクシー事業者にも運行を受託していただけない可能性も出てくる。

「地域公共交通のネットワーク連携により、安全・便利に移動できるまち」という会議の基本理念に基づき、コミバスの運行によってバスやタクシー事業に及ぼす影響は最小限に抑える必要があり、事務局では200円とさせていただきたいと思う。

なお、子ども料金及び障がい者の方の割引料金については、資料5にお示した他市の事例を参考に、未就学児童及び障がい者手帳をお持ちの方の料金を半額の1

000円として設定することを提案するので、ルートとあわせて、本日、議論いただきたい。

委員

パブコメの意見が132件、そのうち34件が「運賃200円は高い」との意見があり、また、出前講座でも同様の声が挙がっていた。

前回の会議で、意見が多かった場合は検討するとの説明があり、検討された結果がやはり200円であるということであると思うが、タクシー運賃は4月から初乗り運賃が安くなっており、それに比べて200円は割高だという意識が浸透してしまう恐れがあり、乗ろうと思っても割高なので乗らないということにもなり、市民の利用度も低くなると思うので、市民が利用しやすくするためにも、もう一度検討してほしい。

バス事業者が受託できないという結果を踏まえて、タクシー事業者へ意向を確認しているとのことであり、運行する車両自体を小型化するという話も出ているが、器が小さくなれば乗る人も少なくなるし、それに伴い、収入も落ちるので、できれば、パブリックコメント実施時点で想定していた車両で実現できるようにしていただきたいと思う。

そうすれば、人が溢れて第2便を手配しなければならないということも無くなると思うので、検討していただきたい。

また、停留所について、平成29年度第2回会議でも要望していたが、高低差があることや女性活躍推進センターへのアクセス確保のためにも、旧市民会館前に停留所を設置してほしい。

事務局

停留所については、最大限努力させていただくが、今ここで、できるできないをお伝えすることはできない。

料金については、お一人の意見だけでなく、もう少し全体の意見を聞きたいと思う。

車両については、積み残しのことを考えるとローザでの運行が望ましいということでパブリックコメントでも提案させていただいた。

しかし、今後、タクシー事業者に受託の意向を確認していくこととなり、ローザとジャンボタクシーの運行では、必要な免許の区分が違うこと、運転士や車庫のスペースの確保などの点からも、なるべく事業者の負担が少なく、受託の可能性が高まると考えられる小型車両についても選択肢に入れ、協議をさせていただきたいと思う。

当然、ローザでの運行が可能ということであれば、そちらで進めたいと考えている。

議長

他市の事例を見てみると、例えば八幡市のコミバスの見直し基準は、1日1便あたり6.6人という水準になっており、コミバスの目標としてはこれぐらいになってくと思う。

向日市では、もう少し利用者があるかもしれないが、スタート地点としては、ジ

ジャンボタクシーぐらいの車両で始めるのも試みとしてはあり得るのではないかなと思う。

委員

料金を安くしてほしいという意見が多数あるのは、利用者として当然のことであると思う。

ただ、最初に安い料金で始めてしまうと、利用者が少なくなった際に、料金の値上げの実施や、採算がかなり低いということで、事業自体を取りやめるという傾向がかなり強くなってしまっているのではないかなと思う。

コミバスは採算が取れない事業であり、200円という料金も公共交通を便利にするため、市民の皆様で支えていかなければいけないということを、市民の皆様に理解していただくことが大事だと思う。

2向小周辺のアンケートでも17件の運行反対の意見があり、パブリックコメントでもかなり強めの反対意見があった。

それが多数ということではないが、コミバスを含めた公共交通を市民の皆様で支えていかなければならないということに対する意識が醸成されていないのではないかなと感じている。

そのため、料金は他の既存バスと合わせた金額で始めて、そこからもし利用者がたくさんいて、好評であるということであれば、年間バスや割引の対象を広げるなど考えていけばいいのではないかなと思う。

車両についても同様に、この車両でなければいけないというところから始めるのではなくて、まずは始めてみて、そこから改良を重ねていくのが現実的ではないかなと思う。

委員

もし、タクシー事業者に運行事業を受託していただいた場合、コンピューターかジャンボタクシーでの運行になることやローザクラスの運行とは必要な免許の区分が違うという説明があったが、今後見直しを実施し、車両をローザクラスに変更するとなった際に、そのタクシー事業者のままでの事業実施が可能なのか。

また、車両がローザクラスからジャンボタクシークラスになった場合も、ルートについては、パブコメ案で提示されたものから変更なしで進めるのか。

事務局

ローザクラスに変更しての運行実施については、運行後の利用状況等を見てみないとわからないので、今の時点ではお答えできない。

ルートについては、パブコメでも様々な意見をいただいたが、すべての意見を採用することはできないので、まずは提示させていただいたルートで走らせてみて、利用状況を見て見直しを実施したいと思う。

回り方についても、現在、事務局で可能なところから停留所の協議を進めていく中で、一箇所あたりにかなりの時間を要するものであると感じているので、今後、見直しの際に停留所の協議が整えば、両回りでの運行も検討していきたいと考えている。

委 員	タクシー事業者が受託されたとして、大型車両に変えるというのは無理なのか。
委 員	法制度面では、乗合事業において、車両に関する規定はないので、許可を取得後、その地域に応じた車両を導入いただければと思う。 ただ、運行事業を受託していただけたところを探すためにハードルを下げてただけであって、大型免許のある・なしで事業者を設定しているわけではないと思う。 大型車両への変更は、受託された事業者の運転士の状況を踏まえての話にはなるが、可能であり、タクシー事業者が始めるから大型車両では走れないということではない。
事務局	小型車両も視野に入れて検討を進めさせていただくということなので、ご理解いただきたい。
委 員	料金は単純なほうがいいのではないかと思います。 運転士が乗車賃のやりとりで時間をかけられて、後続車両からクラクションを鳴らされたりすると、安全面や精神面で問題になると思うので、大人200円、小児100円という払いやすい料金が妥当ではないかと思います。 未就学児の料金については、コミュニティバスやわたでは無料とすっきりしたものにしているので、このような形のほうが良いのではないかと思います。
委 員	運賃について、当社の場合、JR 桂川駅から北ノ口または向日回生病院まで150円で輸送させていただいているが、今後、消費税率改定が予定されており、消費税5%から8%に改定された際には運賃は変更せず据え置きにしていたため、8%から10%に改定される際には、おそらく値上げの申請をする。 認可されるかは別だが、最低でも150円が160円になると思うので、コミバスの運賃が200円か150円という話になっているが、150円という選択肢はそういった意味では消えるのではないかと思います。
委 員	地域公共交通会議は、向日市の今後持続的な公共交通網の検討をしていただく会議ということでお願いしているところであり、既存の鉄軌道、路線バスを活かした交通網を発達させていただき、交通網がないところにコミバスなどを考えていただくというのがひとつの基本的な考え方である。 まずはコミバスを走らせたいということであるが、それが安い運賃で始めて、利用が無ければ廃止になる可能性もあり、持続していくためにはどのような形がよいのかというのを一番に考えていただきたい。 安いだけが住民のサービスではなく、コミバスを走らせていかに持続させていくかが住民へのサービスではないかと考える。 せっかく走って皆さまが利用されるのに、採算が合わなくなり、廃止されると地域公共交通会議で議論いただいたことが無駄になってしまう。 また、既存の交通事業者の民業圧迫にならないように考えていただくことも地域

公共交通会議のひとつの観点である。

岡山県の両備バスは、黒字路線の利益を他の赤字路線に充てて、地域の公共交通を守るために、かなり努力をされてきたが、その黒字路線にさらに安い運賃のバスが入ってくると、年間の赤字が今以上に増えてしまうので、路線バスの廃止を申請された。

市民からはなぜやめるのか、無くなると困るなどの声が挙がったが、そうすると今度は市がコミバスを走らせるのかということになり、市の財政負担が増え、他の市民サービスに影響する可能性が出てくる。

両備バスについては、国や県、市が相談された結果、路線バスの廃止は撤回されたが、やはり地域公共交通会議で、今後既存の路線バス事業者やタクシー事業者を含めた中で、どのようにして持続可能な公共交通網を作っていくのかを皆様には考えていただきたい。

初めは運賃200円で始めても、皆様がいっぱい乗られるのであれば、値下げすることも可能であると思うし、乗らなければ持続するために運賃を値上げしなければならないということにもなるかもしれない。

実証実験をして、どのくらいの収支になるのかを事前に把握する自治体もあるが、向日市の場合は走らせてほしいという要望が強く、まずは走らせましょうというのが既定概念になると思うので、一旦、今の内容で事業者を決めて運行していただき、皆様が便利だと言ってたくさん利用されるのであれば、今後ルートや料金、車両など検討していただければいいのではないかと思います。

委員

冒頭で市長がおっしゃったように、採算は見込んでいないというのがコミバス事業そのものの前提であり、走らせたけれども利用者が少なければコミバスの目的を達していないと思う。

料金については、200円に設定した理由をきっちり説明できる根拠があると思うが、民業圧迫という理由では料金が高いという意見に対して、説得できないと思うので、免許返納者への優遇措置や高齢者の年間パスを取り入れ、コミバスに乗りたいたいという気分を醸成するようなことを考えていただきたい。

事務局

年間パスなどについては、利用促進施策として有効だと思う。

ただ、バス事業者では販売方法や偽造防止策などのノウハウをお持ちであったのが、タクシー事業者ではそのノウハウが無い状態で取り組んでいただくこととなるので、受託していただくタクシー事業者と十分な協議が必要であると考えている。

また、免許返納者への優遇措置についても、高齢者による交通事故防止の観点から有効であると考えており、現時点で具体的に示すことはできないが、今後検討させていただきたいと思う。

委員

市民の方に納得していただけるように、サービスレベルを設定するというのは非常に重要なことであると思う。

需要予測を実施していないなかで、難しいとは思いますが、どの程度の採算を見込む

のか、そのためにどのような金額を設定するのか、どのような経費がかかって、市がどのような負担をして税金が投入されるのかというのを示したほうが理解を得られるのではないかと思います。

一律に料金を安くすることで、理解を得ることができ、たくさん人が乗るのかという点と違うのではないかと思います。

サービスレベルの面で言うと、コミバスは通常のバスよりも狭隘な道路を細かく通っており、タクシーに近いサービスレベルを提供しているので、料金が同じであったとしても乗りやすいものになっているのではないかと思います。

そのあたりも実際走ってみて、使ってもらわないと便利なものかどうかはわかっていただけないと思うし、丁寧にコミュニケーションを取りながら市民の方に理解を求めて、乗ってもらい、それでも乗ってもらえないのであれば、再度、運行について見直しを行うというようなプロセスについても、走らせる前の段階から市民の方へ提示してみてもいいのではないかと思います。

議長

現状は、コミバスのことが主な議題となっているが、多くの委員が認識していただいているように、既存のバス、タクシー、コミバスを含めた地域の公共交通をいかに使い勝手の良いものにしていくのか、それをどう共存させていくのかということとをこの場で議論することが必要なのではないかと思います。

おそらく市民委員の方々も、バスもタクシーもコミバスも走っている、そういう世界を思い描いているのではないかと思います。その観点からいけば民業圧迫というのは避けるべき大きな事由のひとつではないかと思います。

路線バスあるいはタクシーに対する影響の有無についてはふたを開けてみないとわからない。

また、これまで地域公共交通会議で議論を積み重ねてきた部分についても重視すべきところはあると思うので、立場が違うなか、意見も色々あると思うが、そういうことも踏まえて皆様に合意をいただいた上で、コミバスをできるだけ早期に実現することも重要ではないかと思います。

また、コストのかかり具合について、需要に関しては、あくまでシナリオにはなってしまうが、どの程度の利用があればどの程度のコストが発生するのか、そのなかで個人が負担する分と市が負担する分を明確にしたうえで議論していただく必要があると思っている。

他市の事例を見ても、1乗車あたり600円から800円ほどコストがかかるのが一般的であり、それに対する200円というのが、どの程度の重みなのかということを検討いただきたい。

委員

以前からコミバスの運行に際し、障がい者や車いすの方も乗れるようにしようという議論があり、身体障がい者協会の方から障がい者のことは後でもいいとの意見もいただいたが、まったく逆の視点から考えて、車いすの方がもっと利用しやすい、むしろ車いす専用バスのようなコミバスを作ってみてはどうか。

車いすを折りたたまず、何台も乗ることができるようなバスがもしこの街にあっ

たとしたら、市民の皆様もそれに対して採算がどうかは言わないだろう。

仮に例えば、席が空いているから一般の方が乗りたいとなった際に、300円で
すと言われても多少の理解は得られるのではないと思う。

要はどこに視点を持っていくのかということであり、実際そうなった場合、市内
にどれくらい車いす利用者がいるかは把握していないが、多くの人がメリットを感
じるものではなく、ある特定の人たちだけがメリットを感じるものになるかもしれ
ない。

ただ、もしかしたらこの街の公共交通インフラとしては、ひとつ確立したものが
できるかもしれないし、日本では初めての事業ができるかもしれない。

タクシー事業者もバス事業者も車いすに対応した車両を設定しており、お客様に
も対応しているが、現状、お客様がどう思っているのかと考えると、まだまだ気を
遣わなければならない、使いにくいものになっているのではないと思うので、もっ
とそのハードルを下げる努力をしていかなければならない。

それでも他方では、民業として一般のお客様の乗車運賃で賄われているのは事実
であり、そこに付属的に障がい者の方について考えるのではなく、障がい者の方を
メインとした交通体系、つまりは我々事業者がそこまで奥に突っ込んでできないと
ころを公共交通会議で議論して検討していければいいなと思う。

委 員 道路の狭さと駐停車の問題について話があり、それも地域で運動して解消してい
ったという話もあったが、市としても駐停車を取り締まるような条例を制定するな
どして、取り組んでいく必要があるのではないかなと思う。

会 長 今のご意見はもっともだが、まず、法があつての条例なので、なかなか難しいと
ころもあり、私たちが規制はできない。

規制については、警察に聞かなければならないが、信号や横断歩道を付けてほし
い、駐停車禁止にしてほしいなどいろいろなことを申し上げるが、規則によって決
められているので、こちらの要望が通らないことがほとんどである。

市として、バスが通るのであれば、駐車はしないでくださいという努力はしなけ
ればならないと思っているし、当然コミバスの運行にあたっては、していくつもり
である。

委 員 コミバスは地域によって考え方が違うと思うが、高齢者の外出を支援するという
考え方のところもあり、単にバスを走らせてほしいというだけでなく、その自治体
を元気にしていくという考えもあるので、そういったことも踏まえながら、進めて
いただきたい。

200円で提示された時は、利用していただけるだろうかと思ったが、少しでも
多くの方に利用していただけるようにということを重点的に考えていただきたい。

仮に200円を150円にした場合に、市の負担が増えていくというところが2
00円で進める大きな理由なのか。

会 長	そうではない。
委 員	それであれば、150円にさせていただいて、少しでも多くの方に乗っていただきたいという思いはある。
委 員	150円だから乗る、200円だから乗らないということはないと思う。 我々が市民のバスだから乗らなければいけないというぐらいの思いで、バスに取り組んでいかないと、乗っていただけないと思う。 いろいろな機会を通じて、乗りましょうというムード作りをやるかやらないかというところのほうはむしろ大きいのではないかと思います。 京都市では230円、長岡京市は150円であるとのことだが、200円は一般の方でも納得のいただける価格ではないかと思う。
議 長	目の前の運賃が安い方がいいと思われるのが大多数だと思うが、できることならば中期的な視点で、多くの公共交通機関が共存するという世界を描くためのひとつの投資であるのご理解いただければと思う。 採算は取れないというのは自明のことであるが、採算よりは税金の使用に対する不公平感を少しでも和らげる、つまり向日市内でも、コミバスを利用でき、サービスなどが非常に手厚くされるエリアの方々とそうでない方々がいらっしゃると思うが、そういうところへの配慮も必要ではないかと思う。 利用動向を見ながら料金については、この地域公共交通会議の場で議論する機会が継続的に持てるということを確認しているので、まずはスタートさせていただくという点でも条件をクリアにさせていただきたいと思う。
委 員	小型化することによって、乗りにくい車両にはしてほしくないのも、ノンステップに近いようなもので、乗りやすい車両にさせていただきたい。
議 長	そのあたりは意見としていただいております、事業者との協議によると思うが、できるだけ利用しやすく、バリアフリーの点でも配慮したいと思う。 最近では、運転士もいろんな研修を受けているので、心のバリアフリーという形で、運転士に介助していただくなど条件のひとつに入ってくるのではないかと思います。 いろいろと意見はあると思うが、おそらくここにいる委員の皆様が思っているのは、コミバスを早く走らせるということだと思うので、条件を確かめさせていただいて、次のプロセスへ移っていきたいと考えるので、もし認めていただければ、事務局提案で受託していただける事業者の選定を実施したいと思うがよろしいか。 (意見なし) 地域公共交通会議の委員の皆様にご同意を得られたということで次のステップに移行したいと思う。

(3) その他

- 事務局 他市の見直し基準について、スケジュールでもお示ししたが、今後の会議で議論に活用していただくものとなる。
- 内容の説明は今回割愛させていただくが、次回会議までに確認いただくようお願いしたい。
- 議長 この話も重要な課題であり、コスト面の透明化や乗っていただくムード作りも必要となってくるので、この点についても今後議論いただきたいと思う。
- 委員 採算は取れないがこの事業を実施するとのことだが、この先、立ちいかなかった場合、合意をもって、廃止することを視野に入れていると理解していいのか。
- 事務局 そのとおりである。
- 議長 廃止を前提に議論しているわけではないので、それは最後の手段としてあるということである。
- 委員 弱者のことを中心に考えて、車両の選定を行ってほしい。
- 事務局 そのあたりはしっかりと検討したいと思う。
- 次回会議は7月6日を予定しており、後日改めて文書で通知させていただくので、よろしくお願いいたします。
- 会長 さきほど、質問の中でもお答えしたが、市として料金が150円もしくは200円でなければならないというのはまったくない。
- 運行に関する経費は、多くの方が乗っていただければ賄えるので、そこを重点に置いているわけではない。
- コミバスを運行するにあたり、向日市が他の地域と異なるのは、既存の公共交通事業者が多いこと。たとえば、バスも走っておらず、タクシーを呼んでも来ないところで、コミバスを走らせる場合と、向日市のようなところで走らせる場合とでは、少し違うのではないかと私自身感じている。
- 私自身、いろいろとやりたいことがあるが、やはり既存公共交通と共存共栄ということもあるので、そのあたりで、思い通りにいかないこともあり、これは仕方がないと私の中では思っている。
- ただ、まずは市民の皆様にご利用いただかないといけないので、さきほど、議論の中でもあった定期券や回数券なども非常に重要なことだと思っているし、年パスというのも考え方のひとつであると思う。
- 言い方を変えると、向日市のコミバスを応援するから、あまり乗らないけれども年パスを買ってコミバスに協力をするという方もいるかもしれない。

我々は、乗らない方も含めて全市民の皆様に、できるだけ負担をかけないようにサービスを提供していかなければならない。

料金をいただく方策については、乗っていただくこととは別に今後考えていかなければならないことであり、それは我々行政として考えていかなければならないと思っている。

いずれにしても、初めに思っていたことと違うことが多く、私もつらいところがあるが、まず走らせなければいけないという思いは変わっていないので、これからもご協力をよろしくお願いしたい。

4 閉会