

## 平成30年度第2回向日市地域公共交通会議 会議録

日 時 平成30年7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) 24人中22人出席

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、多田委員、佃委員、鈴木委員、岡崎委員、清水委員、  
藤田委員、原田委員、川畷委員、岩崎委員、宇野委員(議長)、谷内委員、  
永見委員(代理 富田氏)、麻田委員、貴志委員、佐竹委員、田中委員  
(事務局)

大野企画理事、福岡建設部長、長谷川公園交通課長、白杵同課主幹、  
小島同課係長、西村同課係長、美濃部同課主査

傍聴者 16人

- 次 第
- 1 開会
  - 2 会長あいさつ
  - 3 議事
    - (1) バス停設置協議進捗状況について
    - (2) コミュニティバス運行事業受託意向確認結果について
    - (3) 関係機関会議の結果報告について
    - (4) その他
  - 4 閉会

### 1 開会

### 2 会長あいさつ

### 3 議事

事務局

#### (1) バス停設置協議進捗状況について

<コミュニティバス愛称募集について>

コミュニティバスの運行にあたって、多くの市民の皆様が愛着を持ってご利用いただけるバスとなるよう、7月1日の広報むこうとホームページにおいて、愛称公募を実施した。

その結果、市外の方も含め48人から186件の応募をいただいた。

現在集計中であり、取りまとめ次第、委員の皆様へ報告し、意見を伺いたいと考えている。

<バス停設置協議進捗状況について>

バス停設置候補地については、向日町警察署や道路管理者と現地確認を行ったうえで、交差点や出入口から一定距離を離れた箇所を絞り込み、隣接する事業所や住宅へバス停設置についての説明を行った。

また、道路幅員や周辺の状況に応じて、道路を挟んだ向かいの土地所有者にも周知を行った。

現在、バス停設置を予定している26か所のうち17か所については、協議済。資料1の黄色の○に「未」と記載している5か所は協議中。

赤の○に「保」を記載している箇所のうち、寺戸町事務所北の物集女街道沿いの1か所については、現在も道路拡幅工事が行われているため、保留としており、他の3か所については、周辺の方へ説明に行ったが、理解が得られず設置協力は難しいとの返事があった。

事務局では、引き続き候補箇所付近でのバス停設置に向け、協議を進めていき、協議結果が揃い次第、委員の皆様にご報告させていただく。

- |     |                                                                             |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------|
| 委員  | 既存のバス停については利用可能なのか。                                                         |
| 事務局 | 既存のバス停の利用については、バス事業者からもご協力いただけると聞いている。                                      |
| 委員  | 近隣住民等から反対意見があったとのことだが、バス停設置について反対であったのか若しくはコミュニティバス自体反対であったのか。              |
| 事務局 | コミュニティバス自体は賛成していただいていたが、バス停を設置することにより自家用車の出入りに不安があるなどの理由から協力できないとの回答をいただいた。 |
| 委員  | 沢ノ東地域あたりにバス停を設けることはできなかったのか。                                                |
| 事務局 | バス停とバス停の間隔が短いと運行時間に支障をきたすおそれがある。<br>また、今回はパブリックコメントで示した箇所にもみ協議を行ったものである。    |
| 委員  | 候補箇所でのバス停設置が難しい場合、その付近で検討されると思うが、それでも難しい場合は、ルートの変更等もあり得るのか。                 |
| 事務局 | 最終的に候補箇所でのバス停設置ができないとなった場合、対応策については、会議で議論していただきたい。                          |
| 議長  | バス停協議の際、事務局としては地区代表に事前に話をしてから協議を進めたのか、個別の協議を中心に進めたのか教えていただきたい。              |

事務局 各区長には、事前に相談し、候補箇所等について意見をいただき、それから個別に協議を行った。

(2) コミュニティバス運行事業受託意向確認結果について

(3) 関係機関会議の結果報告について

事務局 前回4月の地域公共交通会議では、市内で長年運行実績があり、道路事情に精通しているタクシー事業者3者にコミュニティバス運行の受託意向について伺うこととすると説明した。

その後、事務局から意向を確認し、第二ヤサカ交通株式会社、阪急タクシー株式会社からは、受託の申出は無く、都タクシー株式会社からは、「北ルートを基本として詳細に協議することを条件に受託の意向あり」との返事を頂いた。

これを受け、南北両ルートでの運行や既存停留所の利用、運行ダイヤ等について、既存公共交通事業者と協議を行うため、6月21日にバス事業者、都タクシー株式会社、近畿運輸局京都運輸支局にお集まりいただき、関係機関会議を開催した。

関係機関会議では以下のとおり意見を頂戴した。

- ・南ルートは78系統をはじめ、既存路線に重なっている箇所が多く、これまで会議で発言してきたとおり、既存公共交通を第一に考えるべきなので受託できない。また、運行にあたっては、既存公共交通への影響を考慮する必要があるため、1年間の試験運行とするのが望ましい。(都タクシー株式会社)
- ・安全面においては、実際に北ルートを走行し、現地確認を行ったが、主に南条公園南側及び物集女町北ノ口の西側交差点において、路上駐車が多く、運行に支障をきたす可能性がある。(都タクシー株式会社)
- ・路上駐車対策について、車両への張り紙や警察による取締りの強化では改善しにくく、バスを走らせてほしいという強い思いを持って、地域の自治会が自ら駐車対策に取り組んでもらうことが必要である。(阪急バス株式会社)
- ・既存バス停留所の使用については協力するが、使用にあたっては、確認書や覚書を作成していただきたい。

また、あわせて運行ダイヤについては、事務局で素案を作成し、各事業者と調整、既存バスとの発車時刻の前後を5分空けていただきたい。(バス事業者3者)

・路上駐車の影響でスムーズに運行できなかった場合、1周50分を超過する可能性があり、「バス運転者の労働時間等の基準」に抵触するおそれがある。そのため、所要時間は40分から45分で収まるよう、十分調整したほうがよい。(京都運輸支局)

・試験運行が難しいようであれば、運行見直し、廃止基準を定めてから運行開始する必要がある。また、その基準は利用人数だけでなく、既存公共交通への影響も盛り込む必要がある。

- 事務局 これまで地域公共交通会議では、南北両ルートの運行を目指し、議論を重ねていただき、今年3月に実施したパブリックコメントでも、市民の皆様から運行にあたっての様々な意見を頂いたうえで、現在のルートに固まった。
- 今回、都タクシー株式会社からルートの一部見直したうえで北ルートを受託いただけたとの回答があったが、これを受けて、コミュニティバスの運行をどうすべきかについて、本日議論いただきたい。
- 委員 北ルートのみでの運行というのは納得できない。
- 改めて新しい事業者を探すなども視野に入れて、再度考え直してもらうことはできないか。
- 例えば、阪急バスは昔から地域に馴染みのある事業者なので、もう一度考え直してもらいたいと思う。
- 委員 当然、南北両ルート運行されるものと考えていたので、この結果を聞いて驚いている。
- なんとしても平等に南北両ルート同時に走らせてほしい。
- 市南部を走っている既存路線は、便数が減ったことから利用しにくくなった。コミバスが走れば、相乗効果でバスの利用が増えるのではないかと思う。
- 委員 JR 東側は交通手段が欠けているようなところがあると思う。
- 特に南側は阪急西向日駅まで出るしかなく、森本地域においても、バスが大事な交通手段になると思うし、また、市民プールや市民体育館を利用される方にとっても、コミバスが走るにより、便数が増加すれば、もっと利用しやすくなると思う。
- バスの利用者を増やすために、市民プールや市民体育館の駐車場の有料化を検討するという事も考えられる。
- 南ルートについても、市内事業者を引き受けていただきたいと思う。
- 委員 本日欠席した委員から意見を預かっているので、お伝えさせていただく。
- ・南北両ルート同時運行開始、同一事業者への委託が大事ではないか。
  - ・委託先の選定方法について、もっと幅広く事業者に呼びかけてもいいのではないか。
- 市民の足として検討を始めたコミュニティバスであるので、南ルートも必要であると思うし、市の予算においても、南北両ルートの運行費用を計上しているので、欠席した委員と同意見で、南北両ルート同時運行開始を望む。
- 委員 市民プール等の駐車場を有料にしてバスの利用者を増やすという方策は良い案だとは思いますが、一方で、コミバスが運行開始したから不便になったと不満に思われるおそれもあり、そういった不満を抑えるためには、市全体で公共交通を利用しようという機運を高めていく必要があるので、難しいところである。

都タクシーが既存公共交通を第一に考えた結果、南ルートは受託できないとのことであったが、逆にどのような条件であれば、受託できるのか。

また、阪急タクシーや第二ヤサカ交通も受託できないとのことであったが、その考えは変わらないのか。

会 長 このコミバスは南ルートが大切だと思っており、市としても決して南ルートを走らせなくていいと思っているわけではなく、南北両ルート運行するつもりでいる。

事務局 前回の会議でも示したように、コミバス運行に際し、課題が明らかとなったので、その点について事業者と協議していきたい。

委 員 向陽幼稚園の前を青色の車体に黄色の塗装がされている小さめのバスが走っていて、知人が「あのバスが走ったおかげで、細い道まで来るようになった」と言われたのだが、そのバスはどのあたりを運行しているのか教えていただきたい。

事務局 そのバスはおそらく回生病院が走らせているバスだと思われる。  
あくまで病院への送迎用バスであり、コミュニティバスのような誰でも利用できるようなものではない。

委 員 安全面に懸念がある道路の状況写真について、近隣住民若しくは近隣にある事業所に勤めている方が駐車していると思われ、自治会で駐車をしないようにしていくということも大事ではあるが、警察で取り締まっていただくのも必要ではないかと思う。

コミバスが原因で駐車できなくなったというのは本末転倒な話で、路上駐車に気を遣う必要はないと思うので、取り締まっていただきたいと思うのだが。

委 員 写真の場所については、おそらく駐車禁止規制がないところであるが、道幅が狭いところや交差点付近、曲がり角、上り坂の頂上付近等は規制が無くても法律上、駐車してはいけないことになっているので、取締りは可能である。

ただ、規制が無く、駐車車両の横側に3.5m以上の余地があれば違反にはならず、当該箇所も違反になるところとならないところがあるようなので、できればまずは地元への声かけ等で、駐車車両を減らす努力をしていただき、それでも改善されない場合は、取締りなど次の対策を考えていきたい。

委 員 南条公園横の道路における路上駐車については、道路の利用者の安全な通行を妨げているとして、これまでから安全対策が課題であった。

コミバスの運行とは直接関係はないが、今年の8月に道路改良工事を予定しており、それに合わせて、今後、地元住民や向日町警察署と協力して、路上駐車対策についても考えていきたい。

議 長	北ルートについて、路上駐車の影響で定時運行が保てず、運転手の休憩時間の関係で労働基準法に抵触する懸念もあることから、一部ルートの見直しも必要になる可能性があるがそれについて、意見をいただきたい。
会 長	例えば、京都市内のバスでも時刻どおりに運行していないときがあり、1時間も遅れて運行していることも見受けられる。 向日市内では20分や30分も遅れることはないと思うのだが、労働基準法に抵触する基準について伺いたい。
京都運輸支局	運転手が4時間連続運行するにあたっては、30分の休憩時間を与えないといけないと法律で決まっている。 京都市内のバスは、一般的に運行時間の遅延を考慮し、余裕をもったダイヤ、人員配置計画を立てられており、違反がないようにされている。 我々はなにかの違反があった時点で、バスの運行を止めなければならない。 向日市では、コミバスを運行して市民の足を確保しようと努力されているので、違反があつてバスの運行が止まるということがないように協議を進めていただきたいと思う。 例えば都タクシーが乗務員2名体制で運行するというのであれば可能であるが、その分の人件費は増えるので、ではその経費はどこが負担するのか、人手不足の中、人員を確保できるか、といったところまで考慮して議論していただきたい。
委 員	愛称募集要項には、「平成30年中の運行開始」とされており、スケジュール的に厳しいと思われるが、平成30年度ではないのか。
議 長	現状は、読んだままで思っただけだと思います。
委 員	東向日別館前での南北ルートの乗り継ぎについては可能なのか。
事務局	乗り継ぎをしようと思うと、バス車両2台を同時に停車させるスペースが必要であり、東向日別館前にはそのスペースが確保できないため、市役所本庁を発着点に設定している。
委 員	南北ルート同時運行を目指すとのことであると思うが、南ルートに関しては、まだ事業者も決まっていないので、北ルートだけでも先行して運行してみてもいいのではないかと思う。
議 長	現時点では、南北ルート同時運行ということで話は進んでいるが、運行に向けて調整が必要なが多いため、今後の動きについては、事務局からその都度報告を受け、今後の方向性を会議で議論していただきたいと思う。

- 委員 路上駐車により安全面で懸念がある箇所については、路上駐車禁止にすることで進めるなど方針を決めていかなければ、前へ進まないように思うのだが。
- 委員 新たに交通規制を行うためには、なんらかの「交通環境の変化」が必要となり、コミバスが実際に運行するという事になれば、「交通環境の変化」に該当し、公安委員会に話をしていくにあたり、意見を述べやすいということはある。  
しかしながら、規制を行うにあたっては、やはり地元の理解が得られなければならないと、難しいと思う。
- 委員 都タクシーから「試験運行が無理ならば、運行見直しや廃止基準を決めておく必要がある」との意見があったとのことだがこれについて、詳しく聞かせていただきたい。
- 委員 コミバスを運行したことにより、あまりにもタクシーへの影響が大きく、弊社の経営が傾くぐらいならば、やめていただきたいということである。  
既存の公共交通にどれだけ影響があるのかを見る必要があると思う。  
実際に運行してみると変更しなければならないことなどが多分出てくると思うが、それが決まったものであるからそのまま運行しなければならないと運輸局から言われてしまうとそうせざるを得ない。  
そうではなくて、試験運行という形で開始し、見直したうえで完全なものができるればいいのではないかとと思う。
- 委員 1年間の試験運行という意見もあるが、その短期間で公共交通への影響があるのかどうか判断できるものでないと思うので、そのあたりは考えていただきたい。
- 委員 南ルートの実施が未定の段階で見直し基準等を先に議論するのはどうかと思うのだが。
- 議長 見直し基準等を決めるのには時間がかかるので、運行開始までに基準を決めておかなければならないとなれば、今から準備する必要がある。  
あくまで南北両ルート同時運行開始を前提に、議論していただきたいと思う。
- 委員 コミュニティバスの愛称募集は、市民の関心を高めるための効果的な取組であると思う。  
他の地域では、自分たちの地域にコミュニティバスを走らせてほしいという強い思いがあって、路上駐車を無くす取組などを行っているところもあり、向日市でも、できれば市民から自発的な取組がされるように、公共交通に対する機運を高める施策を考えていただきたいと思う。

- 議長 機運を高めるという点では、会議資料を工夫してみてもどうか。  
コミバスのルートだけではなく、既存のバス路線やタクシーの営業所も記載し、市全体の公共交通を見渡すことができるような資料を作成していただきたい。
- 委員 欠席した委員から以下のとおり意見をいただいている。
- ・ 想定車両は現状もローザなのか。
  - ・ 運賃について、大人1人につき未就学児1人又は2人の運賃は無料にするなどの利用促進施策について検討してはどうか。
  - ・ 消費税率が上がることも考慮して、料金設定をする必要があるのではないかと思う。
  - ・ 高齢者や運転免許証自主返納者への年間パスの発行について検討してはどうか。
  - ・ 女性活躍センターの利用促進も考慮し、旧市民会館周辺でのバス停設置を要望する。
- 事務局 想定車両について、北ルートは都タクシーが受託していただく場合は、ジャンボタクシーサイズの車両を想定されている。  
南ルートの想定車両については未定であるが、乗り継ぎのことを考慮すると、車両を統一するという考え方もある。
- 議長 他に意見がなければ事務局から今後のスケジュールについてお話しいただきたい。
- 事務局 今後のスケジュールについてであるが、平成30年中の運行開始とお示ししていることからそれに向けて最大限の努力をしていく必要があると考えている。  
また、運行開始に向け、様々な課題があるが、解決するには交通事業者の協力が不可欠であり、速やかに協議を進めてまいりたい。  
次回会議の日程はまだお示しできないが、今後のスケジュールや事業計画等、皆様にお知らせできるものが出来上がり次第、書面等でお知らせしたいと考えている。
- 委員 コミュニティバスのことだけを考慮して事業計画等を検討するのではなく、既存の公共交通も含めて、市がどのような交通施策をもって、市民の足を確保していくのかという大きな考え方が示されなければ、なかなか計画が進まないのではないかとと思う。
- 委員 既存交通への影響について言われているが、南地域では、既存バス路線は1本しかないと思うので、むしろタクシーへの影響があるということで捉えていいのか。

委員 既存バス路線としては、78系統、77系統及び80系統が向日市内を走っており、これらのあり方については、事務局とも話をさせていただいているところである。

委員 77、78系統は1日どのくらい運行しているのか。

委員 両系統合わせて2時間に1本である。

委員 その本数であれば、コミバスを運行することでむしろ利用が増えるのではないのか。

委員 先ほど、もっと本数があれば利用できるのという意見もあったが、元々はもっと便数があった。

しかし、利用者が少なくなり、赤字が増えたので減便し、それによりまた利用者が減り、赤字が増え、減便するといったことが繰り返された結果、現在の便数となっている。

会議の中でも、既存公共交通を第一にという話が出ているが、利用者の方たちが、「自分たちの足は自分たちで守っていく。そのためには、バスやタクシーに乗らなければならない。」というような機運を盛り上げていただいて、公共交通を利用してもっと便利にしていくという思いがあるといいのだが、残念ながらこの地域ではそういったことにはなっていないと思われる。

会長 いろいろな困難はあるが、私たちとしては、南北両ルート運行できるように努力してまいりたいと思う。

#### 4 閉会