

平成30年度第3回向日市地域公共交通会議 会議録

日 時 平成30年10月29日（月） 午後3時から4時30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21人出席

安田市長（会長）、野津委員、平山委員、筒井委員、市田委員、多田委員、高橋委員、佃委員、鈴木委員、岡崎委員、清水委員、藤田委員、原田委員、川寫委員、岩崎委員、宇野委員（議長）、谷内委員、麻田委員、佐竹委員、日田委員、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、美濃部同課主査

傍聴者 6人

次 第 1 開会
2 会長あいさつ
3 議事

（1）事業者との協議状況について

（2）今後の進め方について

（3）その他

4 閉会

1 開会

2 会長あいさつ

皆様こんにちは。本当にお出にくい時間にも関わりませず、お集まりいただきましてありがとうございます。

また、今日私も先ほど気付いたのですが、市役所の駐車場が満車になっており、ご迷惑をお掛けしました。競輪の開催もあつてのことか、一応警備員にも立っていただいているのですが、申し訳ございませんでした。

コミバスを走らせるという思いの中で、ずっと皆様には会議をしていただいております。なかなか走らせるまでにクリアしなければならない課題が多くて、この間、事務局も何とかして走らせようという思いで一生懸命頑張っているところでございます。

また、この会議で、いろんな報告がされると思いますが、皆様のご意見と我々がコミバス運行に向けて進むべき道というものを考えていただければと思っております。

ただ、物理的な日時が、ある程度決まってからも要しますので、会議も頻繁に行いたいと思っているのですが、メンバーが多いので、なかなか日程調整も大変ということがあるようでございますが、またこれからも開催させていただきたいと思い

ますので、どうかよろしくお願いいたします。今日はお世話になります。

3 議事

事務局

(1) 事業者との協議状況について

まず、本年7月の会議の振り返りについて、北ルートにおいては、都タクシー株式会社から受託の意向ありとの回答をいただき、詳細については別途協議することとなった。

南ルートにおいては、受託に向けて市内交通事業者と再度協議を行うということとなった。

次に、会議で議論いただく前に、これまでの会議で決定したことについて、再度確認させていただく。

運賃は200円、ルートは安全確保やバス停の設置状況に応じて修正するが、原則パブリックコメント提示案のとおりとし、バス停も同様に周辺同意が得られない場所については、見直しを検討する。

この3点については、本年4月の会議で決定いただいたものである。

また、南北ルートの運行開始時期については、同時スタートとする旨、本年7月の会議で決定している。

次に、会議後からこれまでの動きについて、まず北ルートにおいては、都タクシー株式会社と協議を行い、安全が確保できることから10人乗りのジャンボタクシーで運行していただき、積み残しが発生した場合は、タクシー車両を追加配車していただく方式で検討いただいている。

また、前回会議でお話ししたように、バス停の設置について、周辺にお住まいの方の同意が得られなかった場所はルートの見直しを行った。

なお、南条公園周辺の路上駐車については、変化が見られないため、周辺の住宅に注意喚起チラシを配布しているが、住民の皆様のご協力が得られるよう、引き続き駐車対策を講じることとして、現時点では、見直しは行わない。

次に、バス停の見直しを行った箇所について、まず、北ノロ付近は公園前にバス停を1か所設置予定であるが、そこから西側ではバス停設置の周辺同意が得られなかったことからルートを短縮する。

イオンモール京都桂川西側のバス停については、交差点より北の箇所では周辺事業所の同意が得られなかったため、交差点の南にある商工会館の付近の設置を検討している。

修理式瓜生交差点付近のバス停についても、同様に周辺同意が得られず、また、付近にバス停設置可能な箇所がないため、バス停は設置せず、通過することとする。

次に、南北ルート共通の市役所での発着については、今後、建て替えのため工事車両の走行があることから、物集女街道上、垣内交差点から福祉会館までの区間を一本西側の道路へ振り替えることとし、発着点は市役所からJR向日町駅へと変更する。

次に、南ルートについても同様にルート、バス停の見直しを行った結果、駅への

利便性を高め、まちの賑わいを創出するため、北ルート同様に向日町駅を経由することとする。

また、上植野公民館付近は、住宅地内のバス停について周辺同意が得られなかったため、幹線道路を走行することとする。

次に、交通事業者との協議についてであるが、本年7月の会議以降、これまで長年市内で路線バスを運行されている阪急バス株式会社と繰り返し協議を行ってきた。

まず、運行にあたって大前提となる安全確保についてであるが、この点については阪急バス株式会社にご協力いただき、南ルートの試走を行い、交差点の路上駐車対策や看板設置などの安全対策について、提案いただいた箇所の対策を講じるよう調整することとした。

このほかに課題となっていた運転手不足、既存路線との重複のうち、特に運転手不足については、先日も京都新聞で報じられていたとおり、阪急バス株式会社だけでなく、バス業界全体で課題となっている問題であり、利用者数の減少と運転手不足が重なり、全国的にバス路線の廃止、減便が行われており、阪急バス株式会社でも減便を実施されたと伺っている。

この点については、すぐに解決できる方策はなく、現在のように77、78系統の運行を続けながらコミバスを運行していただくことは困難であることがわかった。

これを受けて、事務局、議長、運輸局、交通事業者の皆様で協議した結果、77、78系統を再編し、コミバスルートで運行するという方法が案として出てきた。

まず、資料3に市内南部地域のバス路線とコミバスのルートを重ね合わせた地図を掲載しているので、ご覧いただきたい。

緑の線で表しているのが、77系統であり、阪急東向日駅を出発し、JR向日町駅から高架橋を通過して国道171号に出て、菱川から外環状線を通り、一文橋からJR長岡京駅、阪急長岡天神駅を経由し、再度一文橋から戻ってくる路線である。

78系統は、JR向日町駅を出発し、阪急東向日駅、保健センター、体育館、市民プールを経由して国道171号に出て、その後は77系統と同じように長岡京市方面へ向かう路線である。

次に、77、78系統とコミバスルートを比較した表をご覧いただきたい。

77、78系統は平日・土日の午前7時台から夜9時台までであり、コミバスの計画は平日のみ午前9時から夕方5時台までとしている。

経由駅は、77、78系統がJR向日町駅、阪急東向日駅、JR長岡京駅、阪急長岡天神駅であり、コミバスルートがJR向日町駅と阪急東向日駅としている。

便数は、77、78系統が2時間に1便の両回りであり、コミバスが1時間に1便の片回りとしている。

このような違いがあることから、路線を再編することが市民の皆様の利便性向上につながるかどうかを検討する必要がある。

そこで、まずは77、78系統がどのように使われているかを把握するため、利用実態調査を行った。

調査は、10月19日から22日の4日間、平日2日、土日1日ずつ、77、78系統それぞれが1日4便あることから、計8便の調査を4日間行った。

調査方法は、2名の調査員がバスに乗り込み、利用者の方がバスに乗ってこられた際、バス停名をチェックして、利用者の方にお渡しし、アンケートの協力を依頼し、また、利用者の方が降りられる際は別の調査員がアンケート用紙を回収し、降りられるバス停をチェックした。

菱川、池ノ尻、堂ノ前など利用の多いバス停では、乗車されたときにアンケート用紙をお渡しすると乗車口が混雑するため、特に利用の多い78系統の9時台でのみ、予めバス停で別の調査員が待機して調査票をお渡しした。

アンケートでは、利用目的と電車をご利用の方は京都大阪方面のどちらへ行かれるか、利用頻度と年代をお尋ねした。

調査結果について、77、78系統それぞれ円グラフの下に回答数と記載しているが、調査票をお渡しできなかった方は不明として数に含めている。

77系統は総数272、78系統は419の回答のうち、バスの利用目的は77系統では通勤、78系統では買い物やその他が多くなっている。

このうち、77系統では約59%、78系統では約56%が鉄道への乗り継ぎで利用されている。

この鉄道へ乗り継ぎをされる方のうち、大阪方面と京都方面へ行かれる方の割合は、77、78系統いずれも7割近くが京都方面となっている。

次に、利用頻度についてであるが、77、78系統いずれも週3回、週5回の利用が多く、合計で半数近くを占めている。

また、利用される方の年代について、77系統は幅広く、78系統は60歳以上の利用が半数以上を占めている。

次に、乗降者数についてであるが、調査日毎と出発時間毎に1便往復での乗車数を記載している。

77系統の10月19日、7時28分阪急東向日駅発の便で26人の利用があり、同じグラフで、22日の21時8分阪急東向日駅発の便は6人の利用となっている。

77、78系統ともに、日曜日は平日、土曜日に比べて利用が少なく、全体を通じて夜間の利用は少ないようであった。

また、利用の多いバス停は、鉄道駅以外では、清水、菱川、池ノ尻、堂ノ前となっており、上植野町地域の方が長岡京市への往復に多く利用されていることがうかがえる。

調査結果の特徴を再度まとめると、以下のことがうかがえる。

- ・週3回、週5回の利用が多く、半数近くを占めている
- ・駅の利用が多く、そのうち京都方面へ行かれる方が7割
- ・乗降者数からは、向日市と長岡京市の往復で1便当たり平均21人
- ・夜間及び日曜日の利用は少ない
- ・駅以外は上植野地域のバス停から長岡京市、長岡京市から上植野町地域の利用が多い

このようなことから、路線再編が利便性向上につながるか、路線を再編するのであれば、影響についてどう考えるべきか、地域の意見を踏まえて、この会議で議論いただく必要がある。

また、議論いただく前に、議題2「今後の進め方について」説明させていただく。

（2）今後の進め方について

これまで説明したように、年内の運行開始を目指して交通事業者の皆様と課題解決に向けた協議を行ってきたが、この後、車両の手配や運輸局への申請手続きなどを勘案すると、年内の運行開始は困難と言わざるをえない。

路線バスの再編に関する方針について、本日この場で議論いただき、頂戴した意見に基づき、再度交通事業者との協議や方針決定のための資料準備などを行い、次回会議を開催したいと思う。

なお、バスの運行には、運行事業者と事業方針が決定してから少なくとも3、4か月要する。

市としては、引き続き、早期の運行開始に向けて取り組んでいきたいと考えているため、会議で十分に議論いただくようお願いしたい。

議 長 いろいろとご議論いただきたい点があり、整理しながら議論していただきたいと思う。

特に南ルートの話が始まると、深く議論することとなると思うので、まずは比較的準備が整っている北ルートについてご議論いただきたい。

委 員 北ルートは都タクシーから10人乗りのジャンボタクシーで提示していただいているとのことだが、新聞でも取り上げられていたが、路上駐車問題が解決する見込みがなく、そのことがネックで、第2向陽小学校周辺のルートはジャンボタクシーでしか運用できないのか。

それとも、そもそも都タクシーにとってジャンボタクシーが限界なのか。

というのも、これより大きい車両で運行できれば、積み残しが発生することなく、追加でタクシー車両を手配する必要もなくなると思うのだが。

事務局 北ルートをジャンボタクシーで運行していただくにあたって、一番大前提になるのが安全運転の確保であり、この点に関しては、南条公園の東側が一番狭隘で、大きい車両での通行はかなりリスクがあると判断された場所となる。

当然、北ルートを走行するにあたり、ローザクラスでは走行が難しい場所というのはほかにもあり、このような安全面と運行管理の面からジャンボタクシーの方が適切であるということで協議させていただいた。

委 員 バス停の関係もあって、北ルートの一部を見直しされているが、それであるならば、南条公園のところもどうしても通らなければならないのか。

ここを避けて、もう少し安全に運行できるルートを見直すことはできなかったの

か。

事務局

このルートについても、この会議で決めていただいたものであり、私どもは何とかしてこのルートで走行していただきたいという思いで交渉させていただいた結果である。

委員

無理してぎりぎりを通るというルートがどうなのかと思う。

我々は確かにどこでも便利にと考えてきたが、新聞でも取り上げられた以上、安全であり、事業者も安心して通ることができるルートを選択するべきではないかと思う。

議長

今回、都タクシーが引き受けていただけるということもあって、都タクシーでは、バスとして想定されている車両は取り扱いが難しく、まずはジャンボタクシーでスタートしてみるということで検討いただければと思う。

府内の他市においても、ジャンボタクシーどころか普通のタクシーで実験している自治体もあるので、まずはジャンボタクシーで様子を見ていただければと思う。

北については、これまでの会議でおおむねルート案も定まっているので、当面はこの形で実験、試行運行ができればと考えている。

いろいろと意見があるかと思うが、これで完全に確定するということではないので、また状況に応じて見直していくというのがこの会議の役目だと理解している。

事務局からも南条公園周辺については、いろいろと対応していただいているが、安全の確保、特に事業者からは幼稚園バス等が来た場合、離合が難しいという話も伺っているので、この路上駐車部分は地元のご協力を得ながら、解消していく方向でご努力いただければと思う。

特にこれは地元のご協力がなければどうしようもないので、委員の皆様方からもご意見やお声をあげていただきたい。

次に、南ルートについて、特に事務局からも説明があったが、運転手の確保の問題があり、必ずしも事務局が申し上げているだけでなく、私もいろいろな自治体とお付き合いしていると、「バスにたくさん乗ってくれるから増便したいが、運転手がいなくて増便できない。」というような声が聞こえてくるので、運転手が確保できないのは事実である。

その条件の下で、南ルートをいろいろと検討いただいているが、77系統、78系統という路線バスを維持した状態のままで、コミュニティバスを走らせるということは現状厳しいというのが今の状態である。

77、78系統については、利用の実態等調べていただいたところである。

この辺りを踏まえて、この地域公共交通会議は、向日市全体の公共交通を便利にするための会議であるので、その役割を考えたときに、この77、78系統の扱いやコミュニティバスをどうするかについて、皆様方から忌憚のないご意見をいただきたいと思う。

委員	南ルートを走らせるにあたって、７７、７８系統の路線は廃止が前提という解釈をしていいのか。 そういうことであるならば、困る。 地域の代表としてこの会議の席に座らせていただいている以上、廃止を承諾して帰ったということになると、地元の説明できない。 ７７、７８系統の本数を減らすなり、時間帯を変えるなりしてでも存続してもらうのがありがたい。 人手が足りないからという理由では、本当に必要としている地元の方にとっては説明にならないと思う。
委員	７８系統に乗ったが、利用者の多くは阪急東向日駅や JR 向日町で降りられていたように思う。 ７７、７８系統は現在、２時間に１本の運行であり、利用しにくいので、コミバスとうまく連携して、運行できないものか。 ７７、７８系統が廃止されれば困る人も出ると思うし、便数を増やすとかコミバスとの相互乗り継ぎなど、何かできないか阪急バスと協議してもらいたい。 ７８系統に乗ったときには、車いすの方も利用されており、降りられる際も運転手がきっちりと対応されていたので、このようなバスが早く走ればいいと思った。 ７８系統が運行開始した際に、補助金が充てられていたかと思うが、そういった補助金のことも考えていただいて、お互いがうまくいける方法を考えていただきたい。
委員	７７、７８系統の利用者の用途は通勤・通学が多いが、コミバスは通勤・通学というよりは買い物に行く際に利用される方が多いのではないかと思います。 ということは、通勤・通学の時間帯に７７、７８系統を生かして、昼間の時間帯はコミバスを運行していただいて、少しでも運転手不足を緩和できないかと思う。
委員	そもそも元あった市役所のサービス機能が東向日に一部移転し、なおかつ北ルートは先行して協議が整っているのに、南部は方針も決まっていないというこの状況自体、南部や東部に住んでいるものとしては納得できるものではない。
事務局	７７、７８系統の通勤・通学時間帯を残し、昼間はコミバスを運行するということや、既存路線の減便や時間帯の変更などをして、双方が運行できるような方法について、今後、交通事業者と何とか協議をしたいと思うし、その方向で運行していただきたいと思っている。
議長	コミバスについては、南北同時運行という方針をこの会議で出していただき、それに向け、協議を進めているが、それぞれ進捗状況が違うところはやむを得ないと

ころである。

委員の皆様がご覧になると、どうしても北側が先に進んでいるのではないかというご意見が出てくるのはやむを得ないとは思っているが、必ずしも意識としてはそういうわけではなく、事務局も南北同時を目指して調整はしているけれども、それぞれ進捗度合いはいろいろと違うというところもあるので、その点については、ご容赦いただければと思う。

また、この会議で検討しているのは、あくまでも向日市内の公共交通を良くするということであるため、北だけをやって南を全く何も考えないということはまずないと議長としても考えているので、その辺りはご容赦願いたい。

委員

77、78系統については、通勤・通学時間帯の利用が多く、コミバスの運行時間帯とは違い、コミバスは午前9時から午後4時までであるので、やり方によっては、どちらも動かすことは可能だと思う。

ただ、残念なことに向日市内に市民会館がないために、いろいろな催し物が長岡京市のバンビオ等でよく行われるようになった。

77、78系統は長岡京市方面に行くので、コミバスルート以外に時間帯的にも長岡京市に行きたいという人が絶対にいると思う。

コミバスだけにしてしまうと、昼間の時間帯に長岡京市に行くルートが無くなるので、問題になる。

運転手不足の問題もあり、既存路線とコミバスを両方運行するのは大変難しい状況ではあると思う。

コミバスについては、市境を越えてのバス停設置はできないため、どこかで連絡バス停を設けることができれば、長岡京市方面に行くルートが確保できるのではないかな。

議長

今までの意見がある程度集約すると、既存バス路線が完全にコミバスに置き換わるということについて、賛同されている委員はいらっしゃらないように見受けられる。

委員

77、78系統を即廃止するべきというわけではないが、国道から菱川までの間は、ほぼ、向日市民ではなく京都市伏見区の利用者が多いと聞いている。

この部分については、市の予算を使って事業を実施しており、できれば向日市民が利用しやすい方法をお願いしたいという思いがあるので、この部分の利用状況について聞かせていただきたい。

事務局

東土川や簡易裁判所のバス停近辺については、向日市内の住宅はあまりなく、どちらかというと京都市内の住宅からの距離のほうが近い場所になるが、その後の清水、菱川のバス停あたりからは利用が一定数あり、今回のコミバスのルートには含まれていないので、その辺りは見ていただきたいと思います。

委員

非常に難しい状況だと思っている。

資料の４ページ目に南北ルート同時にスタートするというのがこれまでの会議で決定したこととして書かれている上で、南ルートが７７、７８系統を整理しないと新たなコミュニティバスの導入が難しいということがこの資料で説明されており、７７、７８系統の整理をこの会議で決めてしまわないといけないのかというような印象を抱いているのだが、南ルートはいつまでに決定しなければならないのか。

また、南北同時スタート自体を見直すということは可能なのか。

７７、７８系統を残したまま、新たにコミュニティバスを入れるということは、多大な金額の補助金なり予算なりを使えば可能になるのではないかなと思うが、それが向日市にとって必要なものかどうかということは議論が必要だろうと思う。

７７、７８系統自体、利用されている方はいるにはいるが、黒字路線というわけではない。

この赤字路線が今運行されいている中で、このルート自体をもっと利用しようという動きがあるかということそうではない中で、さらに新たなルートを入れると、さらに乗客の奪い合いになり、公共交通の利用が盛り上がるというよりは、無駄なバスがたくさん走っているような地域になってしまうのではないかなという恐れがある。

事務局

いつまでに決めなければならないのかということについては、できるだけ早くという思いではいる。

南北ルートについても、前回の会議の中で、同時に運行してほしいという多くの意見を伺ったところである。

事務局としては、同時運行開始を目指すことでお決めいただいたので、そのとおり進めていきたいと思っており、その形で交通事業者とも話を進めさせていただいている。

金額については、そこまでまだ議論できていない。

委員

７７、７８系統とコミバスとの利用目的が全然違うように思う。

特に、７７系統は半分が通勤・通学であり、客の奪い合いとかは関係ないと思う。

実際に我々がコミバスを走らせていただきたいというのは、買い物や通院、体育館や市役所に行くために利用したいという方が多いと思うからであり、そういうことから時間帯も通勤時間帯は走る必要ないということで決めたと思う。

７８系統は市内中心部を走行しており、若干被るところはあるが、７７系統は国道ばかり走行しており、ほとんど通勤の目的で使われていることから、さきほどおっしゃられた客の奪い合いということは全く考える必要がないのではないかなと思う。

特に市民のための足ということを重視していただければと思う。

議 長

77系統と78系統の違いは、運行時間帯の違いが大きいと思う。

77系統は朝早く、7時台の便があり、これがかかなり通勤需要に対応している。

78系統は9時台が初発であり、通勤の利用者は減って、むしろ買い物や通院、あるいは長岡京市など近場の通勤の方などがいらっしやると思う。

コミバスとそれ以外の通勤目的のバスとでは役割が違うということであつたが、先ほども意見にあつたが、ある種のハイブリッドが可能かどうかということを考えている。

要は、朝夕の通勤時間帯と昼間とでは利用特性がかかなり違うので、運行の仕方を変えてみるというやり方は一つの案としてありだと思ったので、事務局の資料でも77、78系統の再編という言い方をしているということであり、この場でいろいろご意見をいただいて、どう再編するかという可能性を模索していきたいということである。

コミバスとそのほかのバスとの大きな違いは、市境を跨いでもいいかどうかというところが大きな違いになってくるので、77、78系統を再編するという形であればその辺りの障壁が無くなる。

コミバスは基本的に市域完結であり、全くだめというわけではなく、完全にドアを閉めた状態で他市域を走り、拠点駅だけ行くということもあり得るが、そういうところが一つ大きな違いであるということの頭の隅に置いていただければと思う。

委 員

新聞報道で、長岡京市が東部地域において新路線の社会実験を行い、一定程度の利用実態があつたので、本格運用に移すという話があつたかと思う。

これを阪急バスが運行されるとしたら、向日市でもそれなりに新しい路線として見ていただくことができるのではないかな。

それが難しいとするならば、コミバスの南ルートと東部実験バスのどこかで接点を持ってすれば、昼間の時間帯のコミバスが77、78系統の一部代わりに近いことができるのではないかと希望的観測かもしれないがそう思うし、そういったことも含めて再編案を考えていただきたい。

議 長

東部実験バスについては、長岡京市の地域公共交通会議で検討していただいているので、交渉や調整が必要となり、時間を要するうえに、相手方があることで、うまくいくかはわからないので、アイデアとしては伺っておきたいと思う。

先ほど南北同時運行開始は必須なのかという問いかけがあつたが、今の検討状況から勘案すると、南ルートの方がもう少し時間を要すると思われる。

「要する」というのはやらないという意味での要するではなく、南ルートをなんとか走らせてみようというためには、検討・調整にもう少しお時間をいただくという状況かと思うので、そういう意味からすると、同じように準備を進めてきたつもりではあるが、北ルートの方が少し準備の段階としては整いつつあるのかなと思う。

そうすると、市民サービスで考えた際に、南北同時が絶対なのか、それとも北ル

ートだけでもまずは走らせてみようということをこの会議でお認めいただけるのか、その辺りもひとつポイントではないかと思っはいる。

一旦は南北ルート同時に運行する方向で決めてはいるが、進捗の度合いが違ってきている部分もあるので、委員の皆様としては、南北同時は絶対であるのか、あるいは市民サービスの観点から南ルートを走らせるという条件であるならば、北ルートを先行してもいいのではないかとと思われるのかご意見を伺いたい。

委員 私も以前の会議で南北同時が良いという風には考えていたが、これだけ進捗状況が変わってきていると、私たちは市民としてこのバスに対して、どういう風にムーブメントを立ち上げていけばいいのかということも考えていく上で、一旦実験的に北ルートを走らせてみて、そこからまた見えてくる課題もあると思う。

それを南ルートにおける事業者との話し合いやこの会議で提案していったら、南ルートがよりスムーズに走れるように、北ルートがある程度整ってきていることもあるので、実験的に走らせてみるというのもありではないかと、今日思い直したところである。

議長 北ルートについても、今からいろいろと準備しても、先ほど冒頭に市長からもあったように、物理的にかかる時間もある。

車の手当やあるいは都タクシー株式会社に免許を取っていただくなどの手続きも必要になるので、どれぐらいかかるか、「いつ」というのはなかなか明言しにくいところではあるが、南ルートはいろいろとご議論いただきながら、あるいは地元の声も拾いながら、どういう姿にしていくのかももう一度考える必要があるかと思うので、北ルート先行という可能性も皆様のなかでご議論いただければと思った次第である。

委員 私としては、南北同時で、年内の運行は無理というのはお聞きしているので、年内が無理なら4月頭になるのかどうか私も素人考えなのでわからないが、できたら同時スタートで、心待ちにされている方もいらっしゃるのでは、とにかく早く走らせてほしい。

委員 私も同意見で、同時スタートの方がいいと思う。

北ルートを先行して南部がこのような形でいつまで経っても明かない話をしていたら不満が増幅すると思うので、やるなら同時スタートがいいと思う。

委員 同時スタートかどちらか先行スタートかというのは考え方だと思う。

原則は同時スタートがベストだと思う。

ただ、問題がなかなか解決しないのに、それを解決するためにできることを先延ばしにすると、問題が残っている方もなかなか進まないということがあるかもしれない。

先ほど委員がおっしゃったように、ほぼ固まった北ルートの方をやってみて、ど

んなことでも問題点が出ないなんてことはないと思う。

そこで出た問題をつまみ出して、それを南ルートの方に活かすということで、先に進めるという考え方もあると思う。

どれが正しいということはないと思うが、あくまでも実施する事務局の考え方が優先されてもいいのではないかと思います。

委員

お気持ちとして南北ルート同時ということは非常によくわかるが、このまま南北ルート同時となると、今年度も来年度の初旬でもかなり難しいのではないかと勝手に思っている。

このコミュニティバスの検討を始めて3年ほど経っていると思うが、期待されている方もたくさんいらっしゃると思う。

北ルートで一旦走らせたほうがいいのかと思っているのだが、形として物が見えるようになると、それを応援しようとか自分たちのところにも欲しいんだという要望など、もっと具体的な形で市民の方の気持ちが動くのではないかと思います。

いつまで経ってもできあがらない、この会議だけが積み重なっていくという状態であると、興味を持っていた市民の方も段々興味も薄れていきかねないのではないかと思います。

北ルートを運行する中で、多くの課題が出てくると思う。

路上駐車の問題や幼稚園バスなどほかのバスとの離合など既に課題が多く出ているが、その解決の方法も実施する中で、トライアンドエラーで解決していくということもあると思う。

それを南ルートの運行に活かすということもできると思うので、北ルートからまず始めてみて、南ルートの運行の仕方をもう少しきっちり詰めていくのがいいのではないかと思います。

先ほどおっしゃられていた朝夕だけ77、78系統を運行して、日中にコミュニティバスを運行するということが本当に可能なかどうかは事業者とよく調整しないとわからないところであり、もう少し南ルートは時間がかかるのではないかと思います。

議長

この件については、この場で必ず「こちらでいく」ということはなかなか決めがたいところはあるので、先ほど委員からもあったように、事務局としての考え方としてどうなのかということもあり、そういった両方のご意見があるということを認識したうえで、今後の進め方を検討していただきたいと思います。

委員

南ルートの事業者が手を挙げていただけない理由というのは運転手不足なのか。実際に競合するかどうか考えてみたときに、それほど競合しないのではないかと思います。

運行上の安全性ということから考えると、北と南を比較すれば、南の方が道路は広いように思える。

そういった点からも、安全性という観点でみれば南ルートも決して劣っているわけではないと思う。

運行事業者としては、誰がどれぐらい乗るのかということが問題になるのではないと思う。

体育館への利用者をもっと増やす方法として、現在無料である体育館の駐車場で、駐車料金を取るようにして、バスを利用していただくような形をとればもっと増えると思う。

利用者を増やすということが、運行事業者のやる気にもなると思うし、バスが運転手不足で事業者がないのであれば、ジャンボタクシーでも走らせたらいいのではないかなと思う。

必ずしも北ルートが先行するとまずいということはなく、先ほどおっしゃったようにいろいろな問題も出てくるだろうし、それを解決する意味でも北ルートで試行するのもいいと思うが、やはり南を忘れてはいけないと思うので、北だけ先に進んで、南はそのままということになるよりは、ここで問題点をはっきりさせて、できるところでやっていくほうがいいと思うので、南ルートもジャンボタクシーで始めてもいいのではないかな。

そのような形で、南北両方スタートいただければと思う。

先ほど、長岡京市へ行かれる方についてのお話があったが、長岡京市へ行くには、77、78系統の北から南へ行くルートをそのまま活かしてもいいのかなと思うし、1系統、3系統というのが外環状線を走っているの、これを利用すれば上植野の方もJR長岡京駅へ行くのに利用できるの、77、78系統とコミバスルートを調整いただくのが有効な方法ではないのかなと思う。

委員 なるべくなら北ルートと南ルートを同時進行で進めていただきたいと思う。

問題が山積しているが、コミバスが運行することで、いろいろな集会での口コミなどで少しずつでも広がったら、市民の方にも影響を与えるだろうし、要するに人間が乗ることであるため、人々の協力的な感想をなるべく広報で載せていただくなどして、なんとか両方同時に走らせてほしいと思う。

午前中、老人福祉センターバスや幼稚園バスが走ったり、子どもたちが集団で遊んだり歩いたりすることもあると思うが、コミバスの時間帯をずらすのかその辺りの安全対策はどのように考えているか。

事務局 交通安全上、行き違いがないように配慮できるところは配慮すべきかなと思う。

委員 南ルートで77、78系統の再編を行い、コミバスルートの案で走行してはどうかというように今後の検討課題になっているが、系統を再編して、コミバスルートに近いようにすれば、これはコミバスになるのか路線バスになるのかどちらになるのか。

路線バスになると料金体系が違ってくるだろうし、北ルートの場合は完全に市が運営するということであるが、この考え方でいくと、南ルートは、委託ではなく運営自体

が阪急バス株式会社になるのではないかと思いますのだが、考え方を教えていただきたい。

事務局

いろいろなパターンが考えられるので、コミバスになるかどうかというのはあるが、市域を越えて長岡京市へ行き、途中にバス停を設けるのが難しくなってくる場合は、路線バスという考え方も出てくるし、そうではなくて、長岡京市までは伸ばさないということであれば、市域内に収まるということでコミバスという再編の仕方也可以る。

パターンがいろいろあって、そこをどうしていくかというのは事務局としても悩んでいるところである。

議 長

南北の問題については、いろいろなご意見をいただけたと思うので、それを踏まえながら進めたいと思う。

ひとつは南北同時がいいという声も多数いただいているので、できるだけ早期にということについては、ぶれることなく進めていきたいと思うが、今後のスケジュールについては、事務局で練っていただいて、皆様方にご相談する形になると思う。

南ルートの問題についても、やはり77、78系統が全く地域から無くなるのは非常に影響が大きいという声をいただいているので、それを前提にしながら、コミュニティバスと77、78系統の間をどうやって折り合いをつけるか、調整をする必要があるかと思う。

委 員

77、78系統のご利用状況についてのご意見があったが、元々走っていた77系統が朝夕については通勤利用があるということであるが、だいたい池ノ尻からJR 長岡京へ向いてのご利用が多いということで、先ほど1系統、3系統の話も出たが、朝の時間帯に限っては、池ノ尻の停留所あたりからJR 長岡京に向いては1時間に2本ほど便数がある。

ただ、昼間以降は77、78系統と1、3系統を合わせて1時間に1本、池ノ尻、一文橋あたりからJR 長岡京へつながっているというのが今の状況である。

77系統はJR 長岡京へ向いてのご利用が多いというのが現状である。

国道の東土川から中久世あたりまで、京都市バスが頻繁に走っておられて、それこそ京都市内の中心部の四条大宮や烏丸へ直通で行く便や阪急桂駅、JR 桂川駅へも行かれるということで、77系統の国道上というのは京都市バスのご利用が多くて、阪急バスが走っていなくても大丈夫なのかなと前々から感じていたところである。

弊社としてどう考えるのか、いろいろとご意見があって、今後事務局といろいろと調整させていただくので、現時点では何も申し上げられないが、会議でも取り上げていただいているように、運転手不足というのは今年に入ってもっと顕著になっている。

募集をかけても応募者が1年前の半分以下、2、3年前と比べたら3分の1、4分の1とかそういった状況であり、非常に運転手の確保に苦慮しているのが現状で

ある。

既存路線の重複についても、南ルートの方が特に78系統や80系統と重複しているが、どちらも私どもとしては不採算路線であり、これをそのまま放置していくということは事業者としてはできないような収支構造になっている。

先ほど、ご利用状況ということで1便あたり18.6人とか28.7人など1往復1時間ちょっとかけてこれだけのご利用ということであるが、これが採算ラインのどれくらいのご利用なのかということになると、きちんとした数字はつかんでいないが、3分の1から4分の1のご利用しかいただけていないという風に弊社では分析している。

コミバスと77、78系統がうまく共存できるのではないかというご意見もあったが、現時点の77、78系統が厳しくて、コミバスと既存路線バスで重複している区間が多いということでは、今の既存路線バスの乗客がコミバスに流れるというところで、さらに採算性が厳しくなる面もあり、この辺りも踏まえて、事務局と議論させていただきたいと思っている。

委員

今日の議題ではないが、7月にコミバスの名称の募集をされていたが、その結果はどうなったのか。

まだ決めかねている状況なのか。

または決まって発表待ちの状態なのか、差し支えなければお教えいただきたい。

事務局

7月に募集をかけさせていただいて、そのあと何のご報告もできておらず大変申しわけない。

募集させていただいたところ、数多くご応募いただき、特にひまわりやたけのこ、桜といった向日市の名産に因んだ名前や、コミバスルートの形状を使ったものなど様々なご意見をいただいている。

もちろんこの会議に諮らせていただいて、皆様で一番素敵だと思う愛称を決めていただきたいと思っているが、会議で議題とさせていただくことが多々あったので、今回の会議では見送らせていただいた。

また改めて、もう少しコミバスの形が見えてきて、皆様でさあやっという時期に再度議題として挙げさせていただきたいと思っているので、もう少しお待ちいただければと思う。

議長

車の準備等にも多少関係してくるかと思うので、どういう形で反映させるかは事務局で調整いただきたいと思う。

一旦、審議事項1、2はここで区切らせていただき、次の審議事項の説明を事務局からお願いしたい。

(3) その他

事務局 京都府では、平成19年から毎年11月に、家族のお出かけに車からバスへの利用転換を促し、環境やバスについて、ご家族で話し合ってくださいきっかけづくりの取組として、バスエコファミリーを実施されている。

11月の土日祝日は、大人一人につき同伴の小学生以下のこども2名まで、バスの乗車運賃が無料になるので、もしご家族でお出かけの際は、お子様、お孫様と一緒にご利用いただければと思う。

利用方法については、バスを降りられる際に、「エコファミリー」と申し出ていただくと、無料となる。

ご利用いただける路線については、チラシの裏面に一覧が載っており、本日議題に挙がっていた77、78系統も対象になるので、ぜひご利用いただければと思う。

委 員 高齢者を同伴しても割引にはならないか。

事務局 バスエコファミリーの対象は小学生以下だけである。

議 長 その他にご意見がないようなので、事務局から補足事項があればお願いしたい。

事務局 本日いただいたご意見を基に、引き続き事業者の皆様や地域の皆様と協議を進めさせていただきたいと思っているのでよろしくお願いしたい。

4 閉会（会長あいさつ）

本日も熱心にご議論いただきましてありがとうございました。

私の思いは皆様と全く一緒です。

そういった中で、北だけ先、南と同時、いろんな意見がある中で、事務局として事務局案はこうですと言うべきではないと私は思っております。

あくまでもやっぱり地公会議でお話しをいただいて、決めていかなければならない事項でありますし、どちらも進めていかななくてはならないと思っております。

例えば、南と同時だから北は進めないとかではなくて、北は北で進めるだけ進めて、そして南も検討していくというようなことをしなければいけないのかなと思っております。

皆様と私の思いは同じで、本当になかなかしんどいというか、なかなか難しいことに遭遇しておりますが、なんとか頑張って走行に向けてこれからも努力してまいりたいと思います。

今日はどうもありがとうございました。