

平成30年度第4回向日市地域公共交通会議 会議録

- 日時 平成31年2月4日（月） 午前10時から同11時20分まで
- 場所 向日市福祉会館 3階 大会議室
- 出席者 (委員) 23人中20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、高橋委員、岡崎委員、清水委員、藤田委員、
川罵委員、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、佐竹委員、貴志委員、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 10人
- 次第 1 開会
2 会長あいさつ
3 議事
 (1) 公共交通の現状について
 (2) 事業者との協議について
 (3) その他
4 閉会

1 開会

2 会長あいさつ

皆様おはようございます。今日は珍しくちょっと朝、暖かったですけれども、本当に寒い日が続いております。忙しい中、第4回になります地域公共交通会議にお越しいただきまして本当にありがとうございます。

また、委員の皆様におかれましては、それぞれのお立場で向日市政の推進のためにお力添え賜っておりますこと、改めて御礼を申し上げます。ありがとうございます。

この間、4年近くの間、コミュニティバスを走らせようと皆様に協力しながら進めてまいりました。幾多の困難もございまして、世間の状況を見ておりますと、やはり特に運転手の不足が甚だしいということで、厳しい状況なのはよくよく理解しておりますが、皆様と共に、コミュニティバスを走らせるということで、頑張ってまいりたいと思っております。

今日は前回会議でご意見をいただきました、南ルートについて様々な交渉の結果を報告させていただきたいと思っておりますので、どうかよろしく申し上げます。今日もお世話になります。

3 議事

事務局

(1) 公共交通の現状について

資料1のスライド3、4ページにあるのは、NHKにより作成された、路線バスニュースの特設サイトである。

新聞や報道番組等で、既にご存知の方もいると思うが、全国的にバス・タクシーを運行する運転手の不足、赤字路線が原因となった路線の廃止が問題となっている。

この後、コミュニティバスや路線バスについてご議論いただくが、その前に、バス事業を取り巻く現状について委員の皆様で認識を共有していただくため、ご紹介させていただきます。

このサイトでは、路線バス事業者の赤字率は約69%、事業者の8割が運転手不足といった課題を抱えており、平成19年度から28年度までの10年間で、約14,000kmが路線廃止となっているということがまとめられているほか、大都市の黒字路線でも減便・廃止せざるを得ない、路線バスの現状について、今スクリーンに映している記事のほかに、ニュース映像やコラムを掲載されている。

また、自動車運送事業全体で高齢化が進んでおり、特にバス業界での運転手・整備士は平均年齢の高齢化により、今後さらに人手不足が加速する見込みである。

また、関西エリアでは昨年末、運転手不足のため、京阪バスと西日本JRバスが京都市バスの運行受託から撤退されるとの報道があり、阪急バスでも、大阪地区で路線廃止・減便などを実施されている。

スライド7ページのグラフは、乙訓地域のうち、阪急バスの大原野線や向日市、長岡京市エリアの輸送人員と走行距離を平成4年度からまとめたものである。

青色の線グラフが輸送人員、つまりバスをご利用された方的人数で、赤色の線グラフが走行距離となっており、左軸に目盛りをおいている。

緑の棒グラフが向日市の人口であり、右の目盛りになっている。

路線を維持されているなか、人口は大きな変動はないにも関わらず、利用されている人数がどんどん減少していることがわかる。

これは、少子高齢化や地域特性による労働人口の減少が主な理由と考えられる。

また、この後阪急バスからもご説明いただくが、利用人数が減少し、2019年5月を目途に京都エリアの運賃の値上げを申請されるなど、収支改善に向けた取組みを実施されていると伺っている。

また、こうした報道は、路線廃止など、目に見える形で影響の出る路線バスについて集中的に行われているが、運転手不足はバスだけでなく、タクシー業界においても深刻化している。

また、現在活躍されている運転手の方も、スライド8ページのグラフの濃い紫で塗られている50代、青色の60代の割合が多く、高齢化が進んでおり、今後さらに運転手不足が進行することが見込まれる。

ここまでご覧いただいたように、バス・タクシーといった旅客運送事業を取り巻く環境は非常に厳しいものがあり、減便・廃止といった可能性はどの地域でも起こりえるものである。

こうした状況を回避するためには、行政で支援をする、地域住民で支援する、市民・地元企業で支援するといった方策が考えられるが、多額の費用を要するため、行政の支援は利用されない方からもご理解いただけるだけの説明が必要になってくる。

このため、自治会など、地域の交通手段を地域住民で支える取組として、例えば長岡京市では自治会で利用実績を回覧でお知らせし、利用を呼びかけるほか、自治会でバスの回数券を購入し、町内で配布されるなどの取組を実施されている。

市民・地元企業の支援としては、バス停ネーミングライツや車内広告・時刻表への広告、バス停ベンチやバス停標柱への記念プレートの設置などの事例がある。

地域の公共交通を維持するためには、こうした利用者の皆様が地域ぐるみで支える取組が必要であり、こういった状況について、市でも広く呼びかけることが重要になってくる。事務局からの説明は以上。

議長 ただいまの事務局の説明にもあったが、阪急バスの状況について、補足があればお願いしたい。

委員 今説明があったように、この京都エリアでの運賃改定ということで、昨年12月に申請をさせていただき、今年の5月を節目と考えている。

全国的な背景については、さきほど説明があったとおりであるが、担当者から内容を説明させていただく。

阪急バス 貴重な時間をいただき、当社の運賃改定についてご報告させていただく。

当社の京都エリアは、向日市域を含めた乙訓エリアと呼ばれる地域が主な運行エリアとなっており、こちらにおいて、運賃の改定を予定している。

昨年の12月14日に近畿運輸局長あてに申請している。

申請の理由については、さきほど市からも説明があったように、構造的な少子高齢化ということもあるが、今後、国の働き方改革等もしくは運転手の人員確保というところで、経費の増加が見込まれる。

また、車両の更新等もあるというところで、今の収支状況、収入状況では、路線の維持が困難であるため、申請に至ったものである。

実施予定日は2019年5月を予定している。

申請の運賃について、現在阪急バス京都エリアの初乗運賃は150円で運行しているが、国に申請させていただいた初乗運賃額は、30円値上げした180円、実際営業する上での運賃額である実施運賃は、170円である。

実施運賃はあくまで予定であり、近畿運輸局の審査のなかで、変更になる可能性もあるので、その点はご了承いただきたい。

主要区間における実施運賃については、各自参考資料でご確認いただきたい。

当社の京都エリアにおける輸送人員と収支見込みについて、2017 年度の実績が直近の実績となり、輸送人員については、350 万人を下回っているというところである。

スライド 7 ページの青い線グラフが輸送人員の推移であり、平成 4 年は 500 万人を上回っていたが、直近は 350 万人を下回っている。

なお、今回運賃改定を申請させていただいているが、当社は平成 9 年から運賃改定を行っていない。

特に乙訓エリアの運行路線の 150 円から 170 円区間までが利用の 6 割以上を占めているが、実はこの区間の運賃が、平成 9 年から額として上がっていないというところで、利用いただく区間の収支が悪くなっているという要因がある。

これまでの経営合理化ということで、まず乙訓エリアにおいて、当社は大山崎営業所と向日町出張所の 2 つの営業所がある。

さきほど、事務局の説明のなかで、管理の二重委託について触れておられたが、当社の場合、2 つの営業所は子会社に運行を委託している。

バスは労働集約産業であるため、ここで人件費の圧縮を図っていたが、やはり収支状況として厳しいというところで、2017 年度の収支状況としては、2 億円近い赤字ということで、収支率約 72%というところになっている。

なお、さきほども申し上げたが、今後近畿運輸局の審査を受け、認可ということになる。

現状、この内容については、申請段階の内容ということであるが、運賃値上げということで、ご利用のお客様にはご負担をかけるということになるため、まことに心苦しい次第であるが、本件についてご理解とご了承のほどお願いしたい。

簡単ではあるが、報告は以上となる。

議 長

質問等あると思うが、審議事項（2）の説明後にまとめてお受けしたいと思う。

（2）事業者との協議について

事務局

まず、北ルートについて、前回会議でもご意見をいただいた、南条公園周辺の路上駐車であるが、注意チラシの配布後も、依然として常に数台の駐車がある状況である。

警察からの取り締まりを強化してもらうべきとの意見もいただいたが、今後コミュニティバスの運行に際しては、地域住民の皆様のご理解と自主的なご協力が不可欠となってくる。

都タクシーと協議した結果、日々の運行を円滑に行うため、まずは図のとおり南条公園周辺を經由せず、物集女街道から西へ直進し、物集女西浄水場で U ターンし、また物集女街道へ戻ることにしたいと思う。

運行開始後、周辺住民から運行希望があり、路上駐車対策にご協力いただける場合にルートの見直しを行いたいと思う。

次に、南ルートについて、前回会議でご意見をいただいた、通勤通学時間帯は 77、78 系統を残し、平日昼間をコミュニティバスとする形を基本として、阪急バ

スと協議を重ねてきた。

前回会議でも阪急バスから説明があったとおり、77、78 系統は路線運行に必要なだけの利用者数に足りておらず、運行自体、非常に厳しい状況にある。

参考資料のうち、裏面の (3) にある京都エリアの収支は、平成 29 年度で約 1 億 8 千万円、平成 28 年度では約 2 億円の赤字となっており、このまま運行を継続していただくことは難しいのが実情である。

こうした状況の中、どうにかコミュニティバスを運行し、かつ、既存路線と両立させるため、利用の少ない夜間の便や、土日の便については減便といたうえで、平日の日中はコミュニティバスとすることで、再度、運行をご検討いただけることとなった。

なお、77、78 系統の既存路線については、京都市、長岡京市とも協議を行ったうえで進めていく。

ここで、コミュニティバスルートと既存路線がどう通っているか、再度見ていただきたいと思う。

資料 2 のルート図を参照していただきたい。

77 系統は緑の線で示している、阪急東向日駅を出発し、J R 向日町駅、国道 171 号、外環状線を通って一文橋から J R 長岡京駅、阪急長岡天神駅を回って、再度一文橋から向日市内に戻るルート、78 系統は黄色の線で示している、J R 向日町駅を出発して阪急東向日駅から向日消防署の前を通って保健センター、体育館、温水プールを経由し、国道 171 号を通って菱川から外環状線に入り、一文橋、J R 長岡京駅、阪急長岡天神駅を回って、また一文橋から向日市内に戻るルートとなっている。

コミュニティバスルートは、北ルートを赤色、南ルートを水色の線で示している。

なお、車両についてであるが、現在 78 系統に使用されている 35 人乗りノンステップバスのポンチョで運行していただくこととなった。

昨年 10 月に実施した乗降調査では、77、78 系統をご利用されている方の多くが、外環状線上のバス停、菱川、池ノ尻、堂ノ前から長岡京市内に向かわれ、また戻ってこられるという傾向があった。

このルート上には、1、3、49 系統も運行しており、同様に、上植野地域と長岡京市との往復でのご利用が多く見られる。

ここで、堂ノ前のバス停にこの再編案を組み込んだ時刻表をご覧いただきたいと思う。

コミュニティバスの発着時刻は、J R 向日町駅を発車して 30 分後の時間を仮で設定している。

平日の日中、既存路線の一部をコミバスとして再編した後も、長岡京市方面に行く便は減るものの、外環状線から長岡京市方面へ向かう 1、3、49 系統と合わせてご利用いただくことで、長岡京市方面に向かわれる方、向日市内へ向かわれる方それぞれがバスをご利用いただけるようになる。

土日についても、22 便から 18 便に減ることとなるが、1、3、49 系統と組み合わせでご利用いただくことができる。

乙訓地域全体で不採算路線が多い中、特に 77、78 系統は利用が少なく、この便に関しても運行していただけるのは 1 年に限り、その後、収支が保てない場合は廃止もやむを得ないという状況である。

また、コミュニティバスについても、利用人数や既存路線などの基準を設けて、同様に 1 年間の実証期間の利用状況を見て、ルートなど運行の見直しを行う必要がある。

今回、コミュニティバスの運行経費に関しては南北合わせて、年間約 3,400 万円と見込んでおり、1 便当たり 50 人の方が乗っていただけない場合は、市の財政負担が毎年必ず発生することとなる。

また、既存路線を市で補助する場合、経費はその 1.5 倍、1 便あたり 60 人の方が乗っていただけてようやく経費が賄えることとなる。

利用される人数が少ない場合、市で経費を負担することについては他事業と比較して、十分検討する必要がある。

このため、市では、コミュニティバスに限らず公共交通全体の利用促進を図っていきたいと考えている。

具体的な促進施策については、次回以降の会議で皆様からご意見をいただければと思うが、例えば、バスの時刻表に合わせた会議・イベントの開催、スタンプラリーや社会見学などの参加型イベント、バス車内での絵画・写真などの作品展示、ノーマイカーデーの推奨、市内交通マップの作製・配布、商業施設とのタイアップ、児童・生徒等による車内アナウンス、また、これは運転手不足解消保ための取組みになるが、広報での人材募集告知など、既に他市町村で実施されている取組も参考にしながら、市民の皆様に、公共交通に関心を持って、積極的にご利用いただけるよう努めてまいりたい。

冒頭で説明させていただいたように、運転手不足や路線の廃止など、近年バスの抱える課題に関する報道も増えたが、まだまだバス・タクシーの運行に関しては、走っていることが当たり前だと思われる方が多い。

維持していくためには、市民の皆様が継続的に利用して支えていただく必要があることをしっかりと知らせていきたいと考えている。

ここで、現在の案を資料 3 として、1 枚にまとめたので、改めて説明する。

南北ルートそれぞれ平日のみ 1 日 7 便、ルートとバス停は図のとおり、運賃はこれまでお示ししたとおり、大人 200 円、小学生以下は 100 円、幼児は同伴者 1 名につき 1 名無料、乳児は無料となっている。

運行は、それぞれ交通事業者にお問い合わせすることとし、市からは運行にかかった経費から、運賃収入を差し引いた額を月ごと、又は年度ごとに支出する。

次に、今後の流れについて説明する。

本日はこの後、さきほどお示しした案についてご議論いただき、ご了解いただければ会議終了後、事業者の皆様や京都市・長岡京市など関係機関と細部を協議し、大幅な変更がなければ契約等の事務を進めたいと考えている。

また、並行して、委員の皆様には運行見直しの指標づくりや利用促進施策の検討、愛称決定等について会議でお話しいただきたいと思う。事務局の説明は以上。

- 委員 私は物集女に住んでいるので、北ルートのルート変更については、致し方ないと思った。
- というのも、第2保育所、第2向陽小学校より北に行くルートについて、確かに車両駐車の問題もあると思うが、一部道幅が大変狭いところがあり、また、道が直線ではなくカーブしているので、見通しも心配な部分があると思った。
- 小学校の通学路にもなっているし、地域住民の歩行も多いため、物集女西浄水場への往復ルートは、案としてはありかと思う。
- 地形的な問題でもやはり、第2向陽小学校の近くにお住いの方で、コミバスが通ったらぜひ乗りたいという方の何人かからお話を聞いたことがあり、浄水場の方面へ歩くのであれば、等高線で言えば高さはそのまま変わらずにいけるが、物集女街道までいくとなると坂道もあるので、高齢者にはきつけれども、南北の移動に関しては、ある程度理解が得られるのではないかと考える。
- 委員 コミュニティバスと既存のバス路線を組み合わせる形で、新しい路線を走らせる案として出されていると思うが、土日の既存路線がかなり減便になることや、既存バス路線77、78系統が、収支が確保できない場合は廃止ということ、コミュニティバスについては基準を設けて見直すということなど、今回大きな変更がたくさん出てるなと思っている。
- 特にバスの減便については、住民の方の利便性に大きく関わるところかと思うが、市民の方や一部京都市もかかっていると思うので、そのあたりの調整はどのようにされているのか。
- 事務局 ご指摘いただいたように、向日市の方だけでなく、京都市や長岡京市もルート上に含まれているので、近隣の2市とは十分に調整を図ってまいりたい。
- 議長 一つは今回の説明にもあったが、本日、向日市としての方針を定めることができれば、次のテーマとして、コミュニティバスだけでなく、公共交通全体についての利用促進に移っていくのではないかと思います。
- さきほど、基準作りも並行して検討するという話があったが、おそらくコミュニティバスだけでなく、試験運行という形で、既存路線とコミュニティバス両方合わせて残すという方向で進めているが、両方について目標水準をある程度定めざるを得ないかなと思っている。
- どれくらい乗っていただければ、このサービスが続くのかわかりやすく市民の方にお伝えしないと、おそらくどれくらい自分たちが頑張ったらいんだという話ができないかと思うので、何かしらの目標水準的なものを作っていく必要があるかなと個人的には考えている。
- 今後、そういったあたりをこの場を通じて密に議論させていただければと思う。
- あとは、確かに土日は減便ではあるが、さきほど事務局から説明があったように、両方向を使っていただくと、外環状線近辺にお住いの方々は、時間1本程度のサービスは継続して受けられる。

方向が長岡京駅の西口と東口で違うが、なんとか維持できるということが今回の提案ということかと思う。

委員

同じようなことになるかもしれないが、1年後に収支を確保できない場合は廃止ということをものすごくショッキングな内容と思って聞いており、コミバスを運行しなくても、現状でも77、78系統は大変厳しい状況だということは、まず利用を促進していくということが、今でも課せられているのではないかと考えている。

それと、コミバスを運行して、コミバスは収支をある程度確保できたとして、77、78系統は減便しても収支が確保できなかった場合、77、78系統は廃止対象になるのかもしれない。もしくはコミバスと合算した形でもって、検討するのか。

また、当初はそれぞれについて車両を発注するという話があったかと思うが、78系統で使用しているポンチョを共用ということは、今回コミバスについては、新たな車両の発注はなしで、現行の阪急バスの車両を使用するということになるのか。

コミバス南北ルートで1便あたり50人とかコミバス+既存路線で1便あたり60人の根拠がわからない。

というのも、北ルートのジャンボタクシーはMAX9人、南ルートのポンチョはMAX30人ぐらいと、単純に足して50人にならない。

事務局

77、78系統とコミバスについては、1年後においても合算で検討するものではなく、それぞれで検討していく必要があるものと考えている。

そして、車両の発注については、今検討しているのは、78系統のポンチョを利用してコミバスも走らせると考えているけれども、ただ、一方で予備車というものが必要になってくるので、車両についてはいずれにしても発注する必要があるものと考えている。

1便あたり50人の計算についてであるが、コミュニティバスは平日の運行を予定しており、平日244日、1日7便、南北2ルートで1人あたり200円の運賃をお支払いいただいたとし、経費を割ったときに50人になるので、おっしゃるとおり、北ルートに1便あたり50人乗るというのは、1つのバス停毎に乗り降りしていただいても厳しいかと思うが、そういった計算方法で出した数字になる。

これだけの経費がかかり、これだけご利用いただかないと採算が合わないということを示すための数字である。

委員

50人というのは1便の利用者の延べ人数ということではよかったか。

事務局

そのとおりである。

委員

スライド16ページ目についてであるが、今計画している南ルートは再編で、北ルートはタクシー会社に委託するという運行形態で、元々のコミュニティバスの予算よりかなり大きくなっているという理解ではよかったか。

検討する必要があるというのは、この会議でこの金額が必要なのかどうかという

ことを検討するということなのか。

さきほど、高橋委員からも指摘があったが、1便あたり50人、60人というのは現実的な数字ではないのだろうと思っている。

そうすると、運賃だけで賄うというのは、おそらく現実的にはかなり厳しいだろうと思うが、3,400万円、5,400万円というのは運賃をどのくらいで、市の予算としてはどのくらいを予定しているのかということも含めて教えていただきたい。

事務局 南北同じ事業者で進めていただいた際の予算規模とどう変わっているかということについては、当初は南北同じ事業者でローザを2台購入するという方向で検討していたので、予算額の総額としては、当初の見込みより下がっているのが現状であり、車両にかかる費用というのがだいぶ割合が大きかったということである。

1便あたり50人、60人が現実的でないとのことであるが、それに向けては本当に努力をしていく必要があると思っており、これはもちろん行政だけでなく、市民の皆様にもお願いしたいと思っている。

また、予算については、確定したものではない。

議長 例えば、コミバス南北ルート+既存路線で5,300万円という意味合いとしては、極端な話ではあるが、誰も乗らずして運行すれば5,300万円かかるということであり、そこから乗っていただければ、乗っていただけるほど、かかる経費は当然圧縮されていくということになる。

当たり前のことではあるが、いかに皆様にご利用いただくかによって、市への負担も当然減っていくということになり、かつサービスが継続される見込みも高まっていくということになるので、そのあたりはこの会議の場で色々ご議論いただきながら、この会議の中だけではどうしようもないところもあるので、皆様方のご協力、市民の皆様がいかに働きかけて乗っていただけるかということにすべて尽きるということかと思う。

委員 スライド15ページについて、1年後収支が確保できない場合、77、78系統は廃止と書いてあるが、これは丸々廃止してしまうということか。

それとも営業区間を見直すというような形で、多少利用の見込みがあるというところについては残すということも含めて考えていくのか。

というのも、上植野地区の方の利用が多いので、この地域だけは残して運行するとか、そういうことも考えられるのかどうか。

委員 77、78系統については、利用状況がしんどく、路線維持が大変厳しいということは常々申し上げてきたが、今回このようなご提案をさせていただいて、非常に心苦しいところではあるが、この1年間の成績を見ながら、77、78系統として、採算が取れないということになると、基本的には廃止させていただきたいというのが当社としての思いである。

このあたりは事務局とも相談させていただきたいと思うが、現在当社で考えてい

るのはそういうスタンスである。

ただ、上植野地区の外環状線上の停留所において、長岡京駅の 1、3、49 系統の便数は、この 1 年間でどうこうといった話の対象にはなっていないので、いつまでもこの便数があるという保証はできないが、今回の提案の中身に含むことは考えていない。

委員 企業として当然、収支というのは大事な問題で、継続していただくためには収支が整わないとだめだというのは理解できる。

ただ、地域で努力しても、営業ルート全体で見たらだめだったということでは、どれくらい努力できるかというのは当然あるが、地域の努力が報われない可能性もあると思う。

そこで努力したらなんとかなるということと、努力しても営業ルート全体がだめならだめというのでは、努力し甲斐が全然違うので、営業ルートも含めて考えていただくこともお願いしたい。

委員 承知した。

77、78 系統は、向日市域南北に結ぶルートは結構長い距離があるので、外環状線上の停留所の利用状況等を踏まえて、77、78 系統として判断する部分と外環状線上の利用状況を見させていただきながら、検討させていただきたい。

委員 特に京都市側の国道 171 号沿いは、京都市バスも走っており、利用者も少ないと思う。

委員 南部にコミバスを走らせることによって、既存の 77、78 系統がこれまでも赤字ということからこの 1 年で採算が取れなければ廃止ということであるが、1 年で採算が取れるわけないと思う。

これを機会に、1 年後にこの路線を廃止する気満々に私には聞こえる。

以前のこの会議の中で、コミバスが立ちいかなかった折には、廃止もありうるという事務局の説明もあった。

何が何でも南部ルートを走らさなければいけないということで一旦走らせて、77、78 系統は採算が合わず廃止し、その後にもたまたまコミバスも採算が合わないから廃止するとなると、全くなにも無くなることも想定できるが、これはどういうことか。

事務局 我々としては、これまでから一貫して、市民の皆様の利便性を損なわないということで、既存路線に加えてコミバスの走行を協議させていただいたところである。

そして、今もこの思いとしては同じではあるが、一方で事業者の事情も、事務局としては十分理解できる。

まずはやはりコミバスも無くならないような形で利用促進の啓発等の施策について、この会議を含めて検討・議論していただきたいと考えている。

議長 おそらく民間の事業としてされている部分とコミュニティバスとでは、自ずと判断基準が変わってくると思います。

民間の事業としてされている部分は、さきほど意見にもあったように収支の改善というのが非常に重要となる。

コミバスについては、乗っていただいでできるだけ経費を圧縮していくということが当然必要なわけではあるが、そこには議論の余地がいろいろとあるかと思う。

地域公共交通会議の場で意見をいただき、協議し、合意をいただければ、必ずしも当然黒字とかそういうレベルを想定しているわけではないので、地域の足の確保をいかにしていくかという観点でご議論いただければと思う。

そこは基準が変わってくると思うので、ご留意いただきながらそれぞれの地域でどんな取組ができるかというあたりも検討いただければありがたい。

委員 一度は、南ルートが通らないということをお場で聞いて、本当にショックを受けたが、今回、このような形ででも、なんとか既存バスとコミバスとうまく合わせながらやってみたいということをお言いただいで、私はよかったと思っている。

さきほどから言われている1年後の収支の件であるが、長岡京市のコミュニティバスは運行から1年後に見直されて、それからすごく乗られ始めた。

1年という言葉がすごく気になるが、できるだけ長い目で見いただいで、見直しをしながらたくさん乗っていただけるようなバスにしてほしいという思いと、3年後には市民会館も市役所の場所にできるので、そういうことを考えたら、コミバスというのは必要だと思うし、そういうことを見越した上で考えていただきたい。

1年後にすぐに切るのではなく、見直しをしながら作り上げていただきたいという思いがあるので、お願いしたい。

委員 最初に公共交通の現状ということで説明していただいで、日本全体の運転手の減少傾向、運転手や整備士の高齢化、運転資格の保有者の減少などの問題を我々が認識して、ある程度採算が取れていても、やはり人が不足し運行できないということになってしまうおそれがある。

始めて1年で見直すということであり、それで動き出したとしても、人が不足し全体として運行できないという状況になってきた場合に、せつかく設けたこのルートが消えないように、利用促進施策の事例も挙げていただいでいるが、本当に真剣に住民も市も取り組んでいかないといけない。

ある程度採算が取れているけれども、事業者としても他の地域の方が優先度が高く、こちらの地域の優先度は低いから運行するかどうか検討しないといけないといったことにはならないようお願いしたいと思う。

議長 今の意見は重要なことかと思う。

当然、公共交通事業者はいろいろな観点で優先順位を考えられるかと思うが、民間事業としての観点と共に、公共交通、つまり皆様の足を守るという使命を持って事業をされていると思うので、そこはやはり市民の方々の熱であるとか、地域がい

かに盛り上がっているかとかが一つ重要なポイントになってくると思う。

採算性も非常に重要なポイントではあるが、単にそれだけでなく、公共交通を残そうと思うと、市民の皆様、それから地域の熱意というのも非常に重要なポイントになるかと思う。

そのあたりも今後、この地域公共交通会議のなかでもいろいろご議論いただきながら、各地域でも取組を考えていただければと思う。

他に特に意見が無ければ、まだ隣接地等との協議や調整がまだ残されており、ダイヤについては当然以前から意見があったように、南北ルートの乗り換え可能性なども図っていかないといけないので、まだいろいろと動きうる要素があるが、基本的な方針としては、資料3で提案いただいた内容で、今後の取組を進めていくということになるが、その点について、もし何か意見あるいは異論があればこの場でお受けするがいかがか。

委員

スライド16ページの内容が気にかかっており、コミバス+既存路線の運行経費は、コミバス単独での経費の約1.5倍かかるとのことだが、この1便あたり60人というのが、需要予測されていないのでどれくらい乗るのか全然わからないが、他市の事例をみるとおそらく3分の1ぐらいが運賃収入ではないかと思う。

5,300万円の3分の2に対し、税金を投与する可能性があるのではないかと思うが、それに対して、市民の方々が、コミュニティバスに乗りたいと思っている人だけでなく、乗るつもりはないけれどいいと思っている人や、いいとは思っていないがそれぐらいの負担ならいいと思っているのか、嫌だと思っているのか、そのあたりが気にかかっている。

もう少しコミュニティバスに対する市民の意見や気持ちの醸成というのを丁寧にしていかないと、運行したのはいいけれど、運行後に多額の税金が入っているのは本当にいいことなのかなど、議論が元に戻りかねないのではないかと思うので、丁寧に市民とのコミュニケーションを図っていった方がいいのではないかと思う。

事務局

まだ走らせてみないと実際どのくらい乗られるのかわからないので、走り出して、並行して実際にコミバスを乗られる方、乗られない方も含めて、アンケート調査なりをして、市としてどのくらいの部分でコミバスの運行をしてほしいのかというのは、確認していく必要があると思う。

また、資料には必要経費を記載させていただいているが、予算については非常に貴重な予算であり、限られた予算であることから、市全体の事業の優先順位を十分に検討してまいりたい。

議長

1年間というのを一つの区切りにしてそこで終わるというわけではないが、試験運行は1年丸々経ってからいろいろチェックするというよりは、例えばもっと短い単位で半年であるとかあるいは3か月であるとかそういった形で状況をみながらということになるかとは思いますが、そこでかかっている経費をちゃんと透明にして、意見をいただきながら、またいろいろと見直しをかけていく必要があるのではない

かと思っている。

できれば試験運行の形でスタートして、それが軌道に乗るのか乗らないのか、その後の状況を見守っていきたいと思う。

委員 経費の件であるが、車両代3年分割ということは、購入という理解でいいか。

事務局 3年分割購入で支払った場合の金額を記載させていただいている。

委員 購入する場合とリースする場合とで、経費が変わると思うが、どちらが有利なのか。

事務局 詳細には、今後見積もり等いただくことになるかと思うが、原則リースの方が、期間が短くなればなるほど割高にはなると思う。

委員 車両の耐用年数という点で、耐用年数が3年ということはないと思う。
ということは、有利な方で見ていただいた方が、市としても費用が少なくなるので、そこは検討していただく必要があると思う。

議長 他に特に意見がなければ、議題2の案に基づいて協議を進めていただくということで、向日市の方針としては本日合意いただいたことにさせていただきます。

(3) その他

事務局 それでは、今後のスケジュールについて再度確認いただければと思う。

本日承認いただいた方針に沿って、ダイヤの詳細を関係機関会議で協議し、大幅な変更がなければ、各事業者と契約等の手続きに入りたいと思う。

また、77、78系統については京都市・長岡京市を經由するルートなので、2市とも協議していく。

契約後、車両を発注するほか、運輸局への認可申請などを行うが、車両発注後、納車まで最低でも4か月は要する見込みである。

そのほかの事務については、可能な限り期間短縮に努め、具体的な運行開始日のめどが立ったところで正式にお知らせさせていただきたいと思う。

また、委員の皆様には、指標作りや利用促進施策について検討していただくのと同時に、前回会議でもお尋ねいただいたバスの名称についても、後日書面で投票形式のような形で、実施できればと考えている。事務局からの説明は以上。

委員 契約や車両発注の前に、地域公共交通会議は開催されるのか。

また、議会の承認は必要になるのか。

事務局 会議の開催については、大幅な変更がない限りは、例えば書面で報告させていただくなどで、事務の期間の短縮を図れればと考えているが、皆様に意見を伺うべき

大幅な修正があった場合や報告があれば、会議を開催させていただければと思う。
議会については、予算についてきちんとご議論いただき、承認をいただくことになるかと思う。

4 閉会（会長あいさつ）

慎重なご審議を賜りましてありがとうございました。

ようやく時間がかかりましたが、コミバスのスタート地点に立てたのではないかなと思っております。

事業者さんの運行と我々コミュニティバスの運行とではちょっと考え方も違ってまいります。さきほどお話しにもありましたように、市民の皆様のご理解はもちろんのこと、議会において、予算・決算の審議もしていただかなければなりませんし、まずもって、我々がしなければならないことは、たくさん乗って、みんなでコミバスを盛り上げていくことではないかなと思っておりますので、どうかよろしく願いいたします。