

平成30年度第5回向日市地域公共交通会議 会議録

- 日時 平成31年3月28日(木) 午後3時から午後4時30分まで
- 場所 向日市役所議会棟 1階委員会室
- 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、筒井委員、市田委員、多田委員、高橋委員、鈴木委員、岡崎委員、清水委員、藤田委員、原田委員、川罵委員、岩崎委員、日田委員、宇野委員(議長)、谷内委員、麻田委員、佐竹委員、田中委員
(事務局)
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) コミュニティバスの愛称について
(2) 関係機関との協議進捗報告について
(3) バス停の名称について
(4) 運行継続の指標について
(5) その他
4 閉会

1 開会

2 会長あいさつ

皆様こんにちは。忙しい中、地域公共交通会議にお越しいただきありがとうございます。

皆様方のお力添えをもちまして、ようやくコミバスの運行の目途が立ったわけでございます。今年度も5回目となり、本当に熱心に会議していただき心から御礼申し上げます。ありがとうございます。

本日は、車両の購入状況についてなど細かいというか今現実に即しているお話をさせていただいて、そしてコミバスの名前も決定させていただいて、今後速やかにバスが運行できますように我々もしっかりと調整を図ってまいりたいと思っております。

繰り返しになって大変申し訳ないですが、やはりバス事業というのを継続するために、市民の皆様全員で盛り上げると言いますか、ご協力が必要ですので、ぜひ乗っていただきますことと、そして広めていただきますことをお願いしたいと思います。どうぞよろしく願いいたします。

3 議事

- (1) コミュニティバスの愛称について
- 事務局 昨年7月に公募したコミュニティバスの愛称の中から、委員の皆様にお願ひし、5作品まで投票いただいた結果をお示ししている。
- 皆様それぞれ1位を5点、2位を4点、以下1点ずつ差をつけた点数で1位から5位までを投票いただき、集計したものになっている。
- 資料2は、参考情報として、投票いただいた方の人数や、応募いただいたときに記載していただいた、愛称のコンセプトを記載している。
- 本日は、この候補の中から、皆様に2次投票をお願いしたいと思う。
- なお、一覧表にはご応募いただいた名称をそのまま記載しているが、広報やHPなどに名称を記載する際は、イベント名等と混同されないよう、名称の最後に「バス」を加えることも想定しているので、ご了承いただきたい。
- 選んでいただく際の基準は、前回投票をお願いしたときと同様、「1 覚えやすく、親しみのあるもの」「2 コミュニティバスのコンセプトや特徴がイメージできるもの」「3 自作の未発表作品で、他の名称や商標に類似していないもの」としている。
- お配りしている投票用紙に、この中からひとつだけ記載いただき、他の議事をご議論いただいている間に事務局で集計し、会議終盤で発表させていただきたいと思う。事務局からの説明は以上である。
- 議長 それでは事務局からの説明のあった投票に移る前に、ただいまの説明について、何か質問・意見があればお願いしたい。
- 委員 小さなことだが、資料1の3ページ目の上部の点数の部分に誤りがあるかと思う。
- 事務局 申し訳ない。ホームページ等に掲載する際には、修正させていただく。
- 委員 上位6作品について、他で使用されていないユニークなものであるということではよかったか。
- 事務局 選ばれた名称は、すべて「むこう」の地名が入っているものが上位になっている。他の地域をすべて調べきれているわけではないので、あるいは他の市町村で使用されているものが入っているかもしれないが、「むこう」と入れていただいていることで、オリジナリティのある名前になっているのではないかと思う。
- ただ、資料2を見ていただくと、投票人数は2位のぐるっとむこうが7人であったり、3、4、5位は同じ人数の方が投票されていたりといったところがあるので、再度この中から二次投票という形で、最後に決めさせていただければと思う。

委員 投票総数はわかるか。

事務局 地域公共交通会議の委員の皆様をお願いしたため、23人である。

議長 それでは、投票に移りたいと思う。

事務局 皆様のお手元に投票用紙を用意している。
用紙は事務局で回収するので、記入いただきお待ちいただきたい。

(投票用紙記入・回収)

事務局 ありがとうございます。回収が終わりましたので、事務局で集計し、他の議事後でご報告させていただく。

事務局 (2) 関係機関との協議進捗報告について
(3) バス停の名称について
北ルートは、車両の入札を予定しており、入札後、正確な納車時期が確定次第、運輸局への手続き等に要する期間も勘案し、運行開始の予定日を設定したいと考えている。
また、南ルートについても、車両の手配を進めており、こちらも納車時期の確定を待って、北と合わせた運行開始日を設定する。
なお、車両は前回お伝えしたとおり、北が9人乗りのジャンボタクシー、南が35人乗りのボンチョとなる。
そのため、ジャンボタクシーには車内スペースの都合上、ICカード読み取り機を設置できないことから、現金のみでの支払いとするが、南ルートは現金とICカードのお支払いもできるようにさせていただく。
次に、前回会議では確定していなかった発着点について、北はJR向日町駅、南は阪急東向日駅とさせていただく。
また、乗り継ぎについては、北から南へ行かれる方は東向日別館前で、南から北へ行かれる方はJR向日町駅で乗り継いでいただくことを想定している。
資料1の9ページ目に仮作成したダイヤを基に、乗り継ぎのイメージを記載している。
ここでは、1周45分で計算しており、同時刻発着で作成しているが、駅構内の他路線との兼ね合い等で前後する可能性があるため、あくまでイメージとして見ていただきたい。
左を北ルート、右を南ルートとしてご覧いただきたい。
向日町駅を9時30分に出発し、10時10分ごろに、乗り継ぎ箇所である東向日別館前に到着、そこで南ルートに乗り換えていただく。
南から北はこの逆のイメージであり、星印がついている便が乗り継ぎできる便となる。

乗り継ぎの際は、降りる時に運転手に声をかけていただき、乗り継ぎ券を発行していただくことになる。

乗り継ぎのパターンを多くすると、乗り継ぎ券の種類が増え、停車中の乗り継ぎ券発行の作業に時間がかかるため、手続きが複雑なものにならないよう、シンプルな形でスタートしたいと考えている。

次に、新設となるバス停の名称については、公共施設、地名を基に設定している。拡大資料として資料3を添付しているのでご参照いただきたい。

ネーミングライツを募集する場合は、この地名のあとにつけることになる。

では、北ルートの新設バス停名を読み上げさせていただく。

「商工観光振興センター前」「阪急洛西口西」「豆尾」「北ノロ公園前」「燈籠前」「第2向陽小学校前」「向日市役所東向日別館前」となる。

次に、南ルートの新設バス停名を読み上げさせていただく。

「大極殿前」「勝山中学校前」「上川原」「桑原」「上植野浄水場前」「向陽苑前」「門戸」「鶏冠井コミセン前」「第3向陽小学校前」「二枚田」となる。

事務局からの説明は以上である。

委員

関係機関との協議について、もう少し詳しく教えていただきたい。

まず、路線バスとの兼ね合いもあると思うので、京都市との協議がどうなっているのかを教えていただきたい。

北ルートは都タクシー、南ルートは阪急バスと、それぞれ委託するのか、どのような手続きを踏むのかを教えていただきたい。

また、運輸局への届出が必要になると思うので、そのあたりのスケジュールについて、もう少し詳しく教えていただけたらと思う。

事務局

77、78系統に関わる京都市と長岡京市とは、随時協議をさせていただいており、協議の内容が固まり次第、会議で説明させていただきたいと思う。

手続きについて、北ルートは、都タクシーと業務委託契約を結ぶ予定をしている。

南ルートは、阪急バスに運行していただき、運行に係る費用を補助するという形にさせていただきたいと考えている。

どちらも平成31年度に契約や申請手続きをしていただく予定をしている。

運輸局への手続きについては、北と南とで申請のタイミングが少し異なることが考えられるので、随時、運輸局と調整させていただきながら、もう少し詳しく説明できる段階になったときに説明させていただきたい。

本日はまだ、確たるスケジュールを説明できるものがないので、ご了承いただきたい。

委員

運賃支払い方法について、北ルートは現金支払いであるとのことだが、現金の收受については、タクシーと同じように運転手に直接支払うのか、それとも料金を収納する運賃箱を設けられるのか。

南ルートについては、ICカードも利用可能とのことだが、どの範囲までのIC

カードが使えるのか。

阪急バスでは「h a n i c a」があり、2,000円チャージすると2,200円分乗れるなどの割引が付くが、このh a n i c aが使えるのかどうか。

また、I C O C Aなどの他のI Cカードも使えるのか。

事務局

まず、北ルートについては、現金を入れていただけるような運賃箱の設置を考えている。

南ルートについて、I Cカードというのは、I C O C AやP I T A P Aなどの交通系I Cカードを想定しており、それ以外の系統は使えない。

h a n i c aについては、使用できる設定も考えたが、南ルートはI Cカードが使えて、北ルートは現金のみということになるので、コミュニティバス両ルートで使えるような回数券の作成を検討しており、その場合は、紙での作成になるかと思う。

今後、定期券や回数券などの手法も考えさせていただくことになるかと思うが、回数券であれば一般的には、例えば10回分の料分で11回乗れるといった料金設定が前提になってくるかと思う。

h a n i c a等であると、他の割引との清算が難しくなる部分も出てくると考えられるので、まずは現金と交通系I Cカードから、割引については、回数券などから始めていきたいと考えている。

委員

障がい者割引制度というのが、公共交通にはあり、全国どこへ行っても公共交通が半額になる。

h a n i c aの場合は、証明書を持参すれば、それに対応した特別カードを発行していただけるのだが、障がい者手帳を提示すれば半額という扱いになるのかどうか。

事務局

回数券など普段の運賃以外にも障がい者割引を適用してはどうかということでそのようないろいろな声があるかと思う。

ただ、利用促進施策として、定期券や回数券をどこまで使いやすいものにできるかというのは、これからまだもう少し時間をいただき、検討していきたいと考えている。

委員

先ほど説明いただいた関係機関との協議のなかで、車両の入札と運行業務委託について、皆様のなかには、事業者が車両を含めたすべての業務を委託するというイメージを持たれてる方がおられるのではないかと思うので、車両の入札と運行業務委託はまた別であるなど、そのあたりの説明をもう少しお願いしたい。

事務局

北ルートの車両については、入札・購入は市で行い、購入した車両を都タクシーに使用していただき、運行経費に関して、委託契約を結ばせていただくという形になる。

南ルートについては、阪急バスに車両の購入もお願いし、運行経費と車両費に対し、補助をしていくという形になる。

議長 補足をいただきたいのだが、乗継ができる便とできない便が出てしまうことについて、その理由を簡単に説明していただきたい。

事務局 資料1の9ページ目と10ページ目をご覧ください。

☆印の付いているものが、乗り継ぎが出来る便、それ以外はできない便となっており、例えば10時30分に向日町駅を出発して、東向日別館前に11時10分ぐらいに着いたとして、その次に南から出発するのが、一番早くて12時になってしまい、かなり間が空いてしまうので、これはそのまま乗っていただくというのは難しく、この便は乗り継ぎできないという形になる。

全部の便での乗り換えをご希望いただいているかとは思いますが、車両の手配等でこうしたダイヤとさせていただきたいと思う。

もちろん、運行の際には、誤解の無いよう、どの便であれば乗り継ぎいただけるかというのをわかりやすい表現で、ダイヤ等にお示しさせていただきたいと思う。

議長 今回の説明の中で出てこなかったが、運転手の休憩のタイミングもあるかと思う。

事務局 車両の手配と運転手の休憩時間を確保していただくために、こういったダイヤを仮組みさせていただいているので、ご理解いただきたい。

議長 いろいろと制約もあるので、今の想定ダイヤのうち3便ぐらいは、比較的容易に乗り継いでいただけるという状況である。

あとは、乗り継ぎの際に、ある程度の便指定はしていただく。

場合によっては、乗継券をもらって、お買い物に行って食事をして、午後の便で帰るといったことがあり得るかもしれないので、そうすると、コミバスとしての収入が落ちていくので、それはできるだけ避けたい。

乗り継ぎを認めるにしても、隣接の20分ぐらいで乗れる便に乗り継いでいただくという形で運行を考えているという状況である。

委員 ダイヤについて、パターンダイヤにはならないのか。

30分のずれなどの理由はなにか。

事務局 パターンダイヤの方が皆様に覚えていただきやすく、ご利用いただきやすいかと思うが、先ほどの乗り継ぎと同じで、車両の手配と運転手の休憩を取っていただくなかで、1日7便運行するためにこのようなダイヤになっているのでご了承いただきたい。

委員 9時30分から17時30分まで、同じ運転手になるのか。

事務局 そうではない。

委員 9時30分発の場合、乗り継ぎはどうなるのか。

事務局 北コースの9時30分の便に乗っていただく場合、向日町駅発で北ルートを取り、東向日別館前に到着するのが10時10分として、南ルートに乗り換えようとする場合は、次の10時30分の便に乗り継いでいただくことになる。

議長 あくまでダイヤもまだ仮の状態なので、イメージを皆様に持っていただくために具体化しているだけであって、実際の時間はいろいろと変わってくるかと思う。

委員 何月頃の運行開始を目指しているのか。
どのあたりがネックになって遅くなる可能性があるのかということもわかっているようであれば教えていただきたい。
また、乗り継ぎについてであるが、例えば、北ルートの2便目で11時10分に東向日別館前に着いて、12時まで50分間待つという奇特な方がいても、それは乗り継ぎできないという理解でよかったか。

事務局 まず、スケジュールについて、車両を発注させていただいてから、最低でも4か月はかかると業者からは伺っている。
運行時期が伸びる要因としては、納車の時期が一番大きく響いてくるのかと思う。
車両を納車していただき、その後ラッピングや車両を実際に使った試験運行などに日数を要すると考えている。
そのため、車両の入札や車両の手配が終わり次第、もう少し具体的なスケジュールをお示しできるかと思うので、もうしばらくお待ちいただきたい。
乗り継ぎに関しては、乗り継ぎ券を使って往復乗ってしまう方がいないようにという不正防止の考え方もあるので、南北で乗り継ぎ券の色を分けたり、時間帯で色を分けたりなど、ある程度の工夫をしなければならないと思う。
ただ、東向日別館前などのロータリーでもないところで、停車したまま、いろいろな種類のものを利用客に渡していただくというのは、安全上の問題もあるので、あまり乗り継ぎ券の種類がたくさんにならないようシンプルな形でスタートさせていただきたい。
ただ、運行開始後、奇特な方の要望がすごく多いということになれば改めて検討させていただきたいと思う。

委員 北ルートの車両の発注時期は決まっているのか。

事務局 入札準備は整っており、入札は最終段階である。

だいたい車両の納車に4か月というのが目安であり、実際入札で落札された業者に何月までに納車するという返事をいただける予定である。

委員

環境問題を考えてみた場合、排ガスを発生しない車という考え方もあると思う。従来型のガソリンエンジンの系統なのか、それともEVの車になるのか、ハイブリッド車になるのか、そのあたりの予定はあるか。

事務局

EVやハイブリッド車ではない。
ただ、ポンチョは、メーカーの日野自動車が環境に対応したモデルに変えられたものになる。

(4) 運行継続の指標について

事務局

これまでの会議でもお伝えしてきたように、コミュニティバスを始め、市内の公共交通を持続可能なものにしていくためには、指標を定め、利用状況に応じて見直しを図る必要がある。

本日の会議では、指標を設定するための視点、考え方についてご議論いただき、次回会議で具体的な数値目標を定めたいと思う。

では、まず1点目の採算性は、経費を乗車人数で割ることで、お一人が一回移動するのに経費がいくらかかったか、1km移動するのにいくらかかったか、という考え方である。

他の自治体でも指標としてよく使われる項目で、利用者が少なく、一回あたりの経費が高額となった場合は、例えば、タクシーチケットの配布や予約制のデマンドタクシーといった他の手法に切り替えられた事例がある。

2点目は、利用者の視点である。

福祉の観点からは、コミュニティバスが高齢者の外出支援につながることを期待される。

コミュニティバスの導入によって、外出の機会が増えたか、あるいは逆に、路線が再編されたことによって、使いづらく、不便になったと感じる方がいないか、アンケートなどを用いて検証することが考えられる。

3点目は、市全体の視点である。

コミバスを利用されない方から見て、経費負担が妥当なものか、こちらも、アンケートの実施が考えられる。

また、コミバスを運行することによって、タクシーや路線バスの営業に損害を与えていないか、コミバスを必要とされる方以外の視点からも、事業を評価する必要がある。

事務局で想定している指標はこの3つであるが、このほか、踏まえるべき観点や目標の設定方法について、委員の皆様からご意見をいただきたいと思う。

委員

この視点について、事業者としては評価をしている。
度々、いろいろな市町村の地域公共交通会議に出ると、だいたいバスに何人乗っ

たかということしか評価基準に無い。

また、去年より増えたとか減ったとかしか無いところがあり、今回この3つの視点から言うと、地域の既存の交通にどれだけ影響を与えるかとか、外出機会が増加したとか、数値だけでなく線や面で捉えている部分というのは、非常に評価したいと思う。

特に事業者の影響という部分については、タクシー事業者として、様々な視点でデータを提供したいと思っている。

私が評価したい点は、バスの乗車人数だけで評価しようとしていないところで、ここが一番のポイントだと思う。

事務局

おでかけされる人数が変わっていないが、コミバスの利用者数だけが増えたということは、今までバスやタクシーを使われていたお客様をコミバスで奪ってしまったことになるので、これは外出機会の増加と両方絡めて考えていく必要があるのではないかと思う。

事業者の皆様には、数値の提供など、いろいろとご協力いただければと思う。

委員

利用者の視点ということで、これから高齢化していくので、高齢者が外出するということは、健康にもいいし、高齢者が元気であれば、介護費用の負担も少なくなるのでいいことだと思う。

そのため、利用しやすいようなコミバスの運用形態を今後増やしていただきたい。

また、高齢者の運転ミスによる事故がよくニュースに出てくる。

私も2年前に運転免許証を自主返納したが、その時にいただいた資料によると、京都府内で自主返納者へ支援している市町村がある。

向日市においても、コミバスが運行開始するいい機会であるので、運転経歴証明書を所有している方に対して、何らかの優遇措置を考えていただきたい。

そうすると、今まだ車に乗っているけれども、勇気を持ってやめようという人も出てくるかもしれないし、市の交通安全にもつながるので、検討していただきたい。

もう一つ、京都市では、所得状況に応じて、市バスの高齢者用の年間優遇パスの交付が受けられるとのことであり、そういったパス制度も考えていただきたい。

事務局

今後の検討課題ということで、いろいろな支援を考えられるかと思うが、まずは地域の皆様にコミバスに乗っていただくことが一番大事かと思う。

向日市でも高齢者で自主返納された方向けに、高齢者運転免許証自主返納支援協賛事業というものを実施している。

これは、市内のいろいろな店舗にご協力いただいております、運転免許証を自主返納された方で、運転経歴証明書をお持ちの方が各店舗でご提示いただくことで、割引や記念品の贈呈など様々なサービスを受けられるという制度である。

現在、ご協力いただいている店舗が186店舗あるので、この制度も含めて支援していきたいと考えている。

委員 指標について、今日話し合うのは、視点についてだけなのか、それとも具体的な指標まで話し合うのかがよくわからない。

指標の使い方について、多角的に指標を徹底するというのは、とても重要なことであると思っており、このコミュニティバスに何人乗ったか、経費がどれだけかかったかなど、それだけで見るのは、このコミュニティバスの効果をきちんと把握できないのではないかと考えている。

ただ、いろいろな指標を出した時に、それをを用いてどう評価して、何につなげるのかというのが、一番重要になるかと思う。

例えば、1人あたりの費用が予定よりも非常に多くかかったとして、一方で市全体の視点として、コミュニティバスはすごく良いものなので続けてほしいというアンケート結果が出てきた場合、それをどう評価するのか。

それぞれの指標をどのように何に使っていくのか考え方を教えていただきたい。

事務局 本日、皆様にご議論いただくのは、指標として考えられる視点であり、ここで挙げさせていただいている以外にも、こういったところにも着目して数字を集めていくべきだということがあれば、ご指摘いただきたいと思っている。

また、「3つの中で、特にこれを重要視すべきだ」ということや、「福祉の観点から1人あたりいくらかかっているが、この費用と比べて高いか安いかで見るというのも大事である」などのご意見をいただければと思う。

ただ、もしこういうところにも着目すべきというお話が出たとしても、必ずしもそのための数値やデータが集められるとは限らないので、本日いただいたご意見を基に、次の会議で「このようなアンケートを実施すればこの数字は拾える」といったことをご提案させていただければと思う。

委員 この指標を用いて何につなげるということか。

運行継続を取りやめるかどうかということだけに使うのか、ルートの変更や縮小に使うのか、この指標で何をどうするのかというイメージを持っておられるかと思うので、具体的にお話しいただきたい。

事務局 一番はつきりわかるのは、継続していくかどうかだが、もし数字が出たとして、ルートの見直しで対応できるような内容かどうかをその時に委員の皆様にさせていただくことになるかと思う。

見直しで対応できるのか、やり方を変えるのか、それとも全く別のやり方を探すのかは、その項目で扱いが変わってくると思うが、基本的にはコミバスが本当に市民の皆様にとって、使いやすいものになっているのか、利用していただく意味があるものになっているのかを見ていくための指標であると考えている。

議長 当然、視点が重要ではあるが、だからと言って指標の議論をしてはいけないという話ではないので、こういう指標もあるのではないかなど意見を頂戴したいと思

うのと、個人的には、足し合わせてという議論ではないと思っており、多角的にいくつかの観点で評価をしながら、この場で、あるいは関係機関会議で情報公開しながら、議論していただくためのネタにさせていただく。

その目的は、当然運行継続のためというのもひとつあるが、その手前として、いろいろな工夫の余地があるのかどうかというところかと思う。

例えば、コミバスへの理解は高いけれども、経費が高いということであれば、乗っていただくための工夫をするという判断になると思うので、いろいろな観点で、いくつかの切り口で見ることによって、どういう方向が今後考えられるのか。

全部が悪い状態になってしまったら、別の手当を考えないといけないのかなと思う。

委員

私たち市民にとって一番重要になってくると思うのが、利用者の視点かと思う。運行が始まって一定の期間を経てからアンケートを取るという形になるのかなと思っているが、その前に、コミバスの運行と同時に何かコミバスを広めるためのキャンペーンなども考えていく必要があるのではないかと思った。

例えば、コミバスに乗って図書館に行くというキャンペーンで、図書館とタイアップして、コミバスで来た方には何か特典があるなどといった形で、利用を促すとか、外出機会になるようなものをスタート当初に用意したほうがいいのではないかと少し思った。

事務局

公共施設だけでなく、他の市町村の事例を見ていると、地元の商店と協賛されているところもあるので、このような事例を収集し、よりよい形で実施したいと思う。

議長

個人的な意見で、おそらく予算の縛りもあると思うのであまり無理は言えないが、可能であるならばコミュニティバスが走る前の状況をしっかり捉えておく必要があるのではないか。

時間が納車の関係で運行開始まで時間があるので、特に利用者の視点の話やあるいは市全体の視点という観点で、いろいろな情報を今のうち収集しておき、それをひとつの基準にしたうえで、それがどう変わっていくのかというのをコミバス運行開始からいくらか経ったときに、アンケート調査なり実態調査という形でやってもいいのではないかと思う。

いろいろと準備が大変だとは思いますが、できれば事前の情報収集をお願いできればと個人的には思う。

委員

地域全体としての公共交通の足の確保ということで、第4回地域公共交通会議で77、78系統については、1年後収支が確保できない場合は廃止という話が出ていた。

これについて、この1年という時期について、具体的な時期が示されているのか。また、どのくらい収支状況が改善すれば継続して運行していただけるのか。

77、78系統の片方だけでも残していただくことはできないのか。

このあたりについて、当然話せることと話せないことがあると思うので、話せることについて、情報を出していただきたい。

コミバスは月曜日から金曜日に運行するが、土日は動かない。

そうすると、特に鶏冠井地区や上植野地区の方については、かなり足が制約される。

阪急バスもギリギリの範囲だと思うが、具体的な数字が出れば、地域としても市としても、何らかの利用促進策がとれるかもしれない。

今回の議論には出ていないが、全体の交通を確保するという意味では、重要ではあると思うので、情報を出していただいて、それが今後の運行の改善につながってほしいと思うので、教えていただきたい。

事務局

まず、1年という期間についてであるが、コミバスの運行開始と同時に既存路線が再編されて、そこから1年ということで認識しているので、コミバスの運行開始日が決まらなると、何年何月ということは今のところ言えない。

当然、77、78系統を向日市全体の交通のために、存続できるよう市としても利用促進に力を入れていきたいと思うので、コミバスだけに限らず、今どのくらいの利用者がいるのか、利用促進策によって変わったのか、増えたのか減ったのかなど、情報提供は阪急バスにもご協力いただき、会議の中で随時、状況を報告させていただきたいと思う。

また、会議の中で、利用者の増減を見ていただき、さらにどのような利用促進施策が考えられるか議論していただきたいと思っている。

議長

やはりできれば市が動くのも重要であるが、地域の方々の動き、ご協力が一番肝心だと思う。

こちら側で市の職員が声を大きくしても、実際にバスに乗っていただかないことには改善されないのでは、そのあたりは地域の方々で実際に利用されている方やあるいは利用される可能性がある方々への働きかけやここにいらっしゃる委員の皆様は、地域との深いつながりをお持ちだと思うので、お声かけなり働きかけを是非ともお願いしたいと思う。

委員

このコミバス事業の目的に照らし合わせた形で指標を作っていく方がわかりやすいかと思う。

事業目的として、高齢者の移動の足を確保するというのと、交通空白地域の解消ということがあったと思う。

それが利用者の視点になるのか、採算性の視点になるのかというのはあるかと思うが、そういった目的から降ろしていくというのもいいかと思う。

介護や医療機関へのアクセスのしやすさなど、高齢者の自立した生活を助けるという意味で、大きな役割を公共交通も果たしており、そのあたりの効果も捕捉できたら、他の事業との関連も含めて向日市全体の事業として考えられるかと思う。

ただ、それがおそらく長期間の変化を見ていかないといけないと思うので、少し

難しい面はあるかと思うが、いろいろな視点から評価できるように、考えていったほうが良いと思う。

議長

繰り返しにはなるが、できれば事前にいろいろと調査していただき、もし、予算が多少確保できたとして、アンケートができるのであれば、アンケート自身がある意味PR効果を持つことも期待できる。

特に今のタクシーやバスなどの公共交通が置かれている状況などを、市民の皆様には情報発信していただきながら、その中でどう考えたらいいのか、どうしていけばいいのか、コミュニティバスの認識度がどれくらいあるのかなども含めて事前調査を実施していただければと思う。

何か情報を発信していかないと、理解は深まっていかないとと思う。

ここにいる委員の皆様はいろいろな議論をされて、いろいろな情報に触れていたでいるので、かなりご理解いただいていると思うが、なかなか一般の方々がどこまでご理解いただいているかはわからないところがあるので、そういう意味でもPRを兼ねて調査などを考えていただきたい。

委員

イオンモール京都桂川に行くと向日市民の方がたくさん利用されているが、ルート図を見ると、イオン前というバス停が無い。

一番近いのは、商工観光振興センター前になるかと思うが、やはりバス停の名称をイオンか何か付けた方が、イオンへ行く利用者が利用できるかどうかわかりやすいし、今のままだと利用できるのかどうかかわからない。

また、ルートについて、寺戸中学校の東側の住宅街の中を歩いていくのに、バス停がないので、JR沿いを通って、イオンの横を通ったほうが交通安全上、いいのではないかと思うし、利用促進の面からも再考の余地があるのではないかと思う。

事務局

バス停について、当初はイオンモール京都桂川の西側の洋服の青山前に設置する予定であったが、協議が整わず、商工観光振興センターの前に設置することになった。

バス停名をイオン前とするには、商工観光振興センターから少し距離があるので、今の案になった。

ルートについては、JR桂川駅は京都市域になるので、停車できず、また、新たにできた道路をルートにしてはどうかということについても、ルートを検討する際に、現状ある道路で検討を進めるということであり、当時はまだ新たな道路が完成していなかったため、この案で進めさせていただいている。

議長

確かに住宅街を歩いてバス停がないのはどうかというのはごもっともな意見であるが、その一方で、バス停は全てこれで決まりということではないので、バスが走っている姿を見て、こっちにも欲しいという意見が出て、地域での意見がまとまるのであれば、バス停の追加は、コミバスの場合、柔軟に対応できるので、そういう意味では、むしろバスが走っている姿を見ていただくということも重要かと思

う。

(5) その他

事務局 先ほど、皆様にご投票いただいた愛称の集計結果が出たので、ご報告させていただく。

7票得票で「ぐるっとむこう」が1位となったため、こちらの名前で決定させていただきたいと思う。

また、広報での報告は、運行開始予定等とあわせて掲載させていただきたいと思う。

ちなみに、2位が「向日ふれあいバス」、同率3位が「むこバス」「ぐるりん向日」「むこうバス」、その次が「のってこ向日」となっている。

事務局からは以上である。

委員 やはりこの会議に出てくるときに、周りの人たちがどれくらいの時期に動くのか、ものすごく期待されている。

検討したときに、どれくらいかというものは出ないか。

事務局 先ほども申し上げたが、車両調達に4か月は最低必要であり、今の段階では、何月ごろということ事務局の方でははっきりとは言えないが、数えていただいて、だいたいそのくらいの時期になるということになる。

委員 消費税増税が10月に控えているが、増税後は運賃200円も変更になるのか。

事務局 運賃について、消費税は10月に上がるものという前提で設定させていただいている。

委員 200円から変わらないということか。

事務局 そのとおりである。

議長 コミバスの定着のためにも、わかりやすい運賃設定というのは重要であるため、まずは200円から始めたいと思う。

それは消費税が増税となってもそうなるかと思う。

消費税が上がった分の補填は、市の方で賄うことになる。

委員 この資料はもう表に出していいか。

いかに乗っていただくか、PRしないといけないということで、お聞きした。

老人会の会員は1,200人ほどいるので、何らかの形のものを全員に配布するつもりでいる。

会員の方々が、2、3名に宣伝していただければ、5,000人くらいの規模に

なるので、資料を表に出してよければ、5月頃に理事会でコースのことなど細かく説明させていただきたいと思っているがよいか。

乗っていただかないと意味がないので、PRしていきたいと思う。

また、阪急バスやヤサカバスをいろいろなところで見かけるので、何人ぐらい乗っているのか、採算が取れていないのだろうと、頭が下がる思いで見ている。

日曜日などは善峯寺に行くのに多くの方が乗っておられるが、座席数の半分も乗っておられないときもある。

我々は助かっているので、この場をお借りしてお礼を申し上げる。

事務局

資料の件は配布していただいて大丈夫である。

もし、おっしゃっていただければ、資料を用意させていただくほか、総会の方にも出向いて、ご説明もさせていただく。

委員

次の会議では、運行開始時期について、ほぼわかるということで把握しておいてよいか。

事務局

現在、車両調達の最終段階であり、目途が立ってくるかと思うので、次回の会議では、そのあたりのご報告ができるかと思う。

議長

阪急バスのスケジュール変更やダイヤ変更も含んでくるため、そうなるとう季節の境目など、通勤や通学でご利用の方々に影響が出ないように考慮しつつ、検討していきたいと思う。