

令和元年度第1回向日市地域公共交通会議 会議録

- 日時 令和元年6月24日（月） 午前10時から午前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) 23人中19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、鈴木委員、清水委員、藤田委員、
原田委員、川島委員、岩崎委員、宇野委員（議長）、麻田委員（代理：竹田氏）、
荒田委員、佐竹委員（代理：西山氏）、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 7人
- 次第 1 開会
2 会長あいさつ
3 議事
 (1) 関係機関との協議等報告について
 (2) 運行計画の承認について
 (3) 運行基準について
 (4) アンケート（案）について
 (5) 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。

本日はお忙しい中、令和元年度第1回地域公共交通会議を開催したところ、ご出席をいただきましてありがとうございます。

また、皆様方におかれましては、それぞれのお立場で向日市政、特に地域公共交通につきまして、ご協力をいただいておりますことに改めて御礼を申し上げたいと思います。

さて、本日ですが、いろんなことを検討していただきまして、この間、バス停でありますとか、ダイヤなどを道路管理者、事業者、警察署と協議をして参りました。

その結果を今日お示しすると思うのですが、私的には時刻表を見ますと、第7便というのがありまして、非常にありがたいなど。

個人的な話で恐縮なんですけれども、ちょっと遅い時間もあって、使いやすくなったのではないかなと思っております。

その点も含めて、後程ご提示させていただきますけれども、今後、運行に向けて、

運輸局に届出をなるべく早くして、そして、なるべく早く運行したいと思っておりますし、また、運行が始まった後は、従前から申し上げておりますように、持続・継続していくための、我々ができることを考えていかなければならないと思っております。

まずは皆様に乗っていただくことをはじめ、せっかく走ったバスですから、市民全員で盛り上げていくと、そのようなことを今後考えていきたいなと思っております。

ようやく、入口に立ったばかりですけれども、ぜひ皆様のお力で、これから盛り上がっていただければと思います。よろしくお願いいたします。

3 議事

事務局

(1) 関係機関との協議等報告について

まず、これまで、地域公共交通会議で決定いただいた内容を確認したいと思う。前回3月末の会議では、ルートやバス停、便数、運賃について改めて確認していただいたほか、乗り継ぎ場所を北ルートから南ルートへは向日市役所東向日別館前、南ルートから北ルートへはJR向日町とし、直後に発車する便のみに乗り継ぎできることについて承認いただいた。

この会議の決定を受け、事務局では、バス停の設置箇所について、道路管理者や向日町署と現地立会などを行い、詳細な場所を確定している。

詳しくは、資料2と資料4を見比べていただきたいと思う。

また、資料2は、住宅地など目印となる建物が無い地域もあり、場所が分かりにくく申し訳ないが、ご覧いただき、ご不明な点があればお尋ねいただければと思う。

1か所ずつの説明は省かせていただくが、全体として、交差点や横断歩道、隣接する建物の車両出入口を避けた場所で安全が確保できる場所としている。

また、これまでお示ししていたバス停のうち、東向日別館前の停留所について、北ルートは京都中央信用金庫前、南ルートはパチンコ店の自転車置き場付近を予定していたが、北ルートから南ルートへ乗継する場合、本来、イオン前の横断歩道を渡って、道路を横断していただく必要があるが、バス停付近は現在も横断歩道以外での横断が多く、乗継場所となればバスを利用された方が無理な横断をする可能性が非常に高いと思われる。

このため、北ルート用のバス停はそのままとするが、南ルートはこの箇所にバス停を設置しないこととする。

東向日別館に御用の方は、南ルートから乗ってこられた場合、阪急東向日のバス停をご利用いただき、また、北ルートから南ルートへ乗り継ぎされる方は、向日市役所東向日別館前でバスを降りていただき、そのまま阪急東向日のバス停まで移動していただいて乗り継ぎをしていただきたいと思う。

この場合、元の位置で横断歩道を渡った場合とほぼ同じ距離になるため、ご理解いただきたい。

また、これまで設置する方向で周辺の方と協議していたバス停のうち、上植野浄

水場前のバス停について、周辺の方の御意見を踏まえて、設置を見送ることとなった。

運行開始後、周辺の方からの、設置に関するご要望の有無も踏まえて協議していきたいと思う。

次に、ダイヤについて前回会議までで、大まかなものをお知らせしていたものから、他路線との重複や乗り継ぎの待ち時間などを考慮し、調整したものを示している。

資料3をご覧ください。

北ルートから南ルートへ乗り継げる便は星マーク、南ルートから北ルートへ乗り継げる便は○印で表示している。

例えば、北ルート第1便目9時40分に出発して、向日市役所東向日別館前に10時14分で、これをそのまま南ルートに乗り継がれる方は、同じ緑色で示している南ルートの2便目10時30分に阪急東向日を出るバスに乗っていただくイメージになる。

これまでの会議でも、毎時間同じ時刻に発着する、パターンダイヤの方が分かりやすいと言ったご意見をいただいていたが、運転手の休憩時間や車両の点検時間を確保するのと合わせて、乗継で待ち時間が長くなりすぎないように設定しているので、ご理解いただきたい。

また、時刻表として、市民の皆様への各戸配布や、市内の広報板での掲示を予定しているが、本日お配りしているのは、まず皆様に時刻を確認していただくためのものであり、実際に配布させていただく際は、ルート図や運賃、乗換方法などについての情報を加えさせていただき、他市の事例などを参考に、レイアウトや表記方法などは、より見やすく、誤解のないよう、事務局でもう少し工夫を重ねたいと思っている。

次に、運賃支払い方法については、これまで、北ルートは現金のみ、南ルートは現金とICカードとお伝えしていたが、ICカードの一部には割引が適用されるものがあり、南北の公平性の確保などの課題が出てきた。

まずは、南北ルートともに現金のみとし、ICカードの利用は引き続き協議させていただきたいと思う。

また、これまでの会議でご意見のあった回数券・定期券については、頻繁に利用される方にとっての割引制度の意味合いが強く、新規のご利用には結びつきにくいと思われる。

また、南北ルート共通のものにするためには、仕様はもちろん、販売・清算方法を細かく定める必要がある。

このため、運行開始後、利用状況を見て協議することとさせていただきたいと思う。

次に、ラッピングデザインについてであるが、経費を少しでも抑制するため、市の職員により、車体デザインとロゴマークを作成した。

参考資料にあるように、ひまわりを主体にした青いデザインと竹林を主体にした緑のデザインの2種類があったが、市民代表で会議に出席いただいている委員の皆様

様にご意見をお伺いしたところ、どちらも好評をいただいたが、ひまわり主体の青いデザインが、より印象に残るのではないかというご意見が多かったため、青いデザインで進めたいと思う。

また、ロゴマークも何種類かデザイン案が出てきているが、使用するものの背景に合わせて選び、車体のほか、時刻表やバス停などに使用したいと思っている。

なお、今お示ししているものは、実際の車体に合わせて、多少調整することがあるため、あらかじめご了承ください。

関係機関との協議等報告について、事務局からの説明は以上である。

議長 それでは、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 運賃についてだが、大人200円、子ども100円、幼児・乳児とあるが、できれば運行側としては、乳幼児の見分けがつきにくいので、幼児も乳児も、乳幼児ということで、無料でいいのではないかと思う。

子育て支援という立場から言うと、子どもがたくさん乗っていただくのは大いに結構ではないかと思うし、実際にお母さんが幼児と乳児を抱えてということになると、本当に大変なので、是非とも幼児と乳児は同じ枠組で考えて、無料ということでもよしいのではないかと提案したいと思う。

議長 今のご提案の内容の確認だが、人数制限は特に考える必要はないか。

委員 5人も6人も乗ることは想定しづらいと思うし、3人、4人と乗ってくれるのなら大いに結構ではないかと思う。

議長 事業者として手を挙げていただいたが、阪急バスからも一言ご意見いただければと思う。

委員 それがいいと思う。

議長 このようなご提案を事業者からいただいたが、いかがか。

(意見なし)

議長 これまでの決定事項ではあるが、少し微修正をするということで、乳児幼児の区分を無くして、基本的には人数制限も明記はしないというような方向で、無料ということに対応させていただければと思う。

それ以外の点で、ご意見・ご質問等ないか。

委員 以前に確認していたことだが、例えば、南ルートの場合に、市民体育館前を10時7分に乗りに、10時20分に阪急東向日に着いたとして、その人は市役所に行き

たいとすれば、そのまま乗った状態で行けるのか。

北ルートから南ルートへ、南ルートから北ルートへの乗り継ぎについては、明記されているが、同一ルート内での乗り継ぎについては書いていないので、それについて、確認をお願いしたい。

事務局

今、お尋ねのあった南ルートの市民体育館前10時7分発に乗っていただいた場合、その後阪急東向日に10時20分に着いて、その次の便が阪急東向日10時30分発になるので、そのまま車内でお待ちいただくことになり、そのまま乗って市役所本館まで乗り継いでいただける。

ただ、第2便の市民体育館前10時57分発に乗られた方は、その後、阪急東向日で車両が入庫してしまうため、2便から3便の乗継はできないということになる。

この辺り、時刻表を見ていただくだけではわかりにくい点が多いかと思うので、市民の皆様にお配りするときには、デザインや説明を十分工夫させていただきたいと思う。

また、委員の皆様からも見ていただいて、ご意見いただければと思う。

委員

北ルートから南ルートへの乗り継ぎの場合、市役所東向日別館前で降りて、阪急東向日まで歩いていくということであるが、そうなると、乗り換えで乗られた方なのか、そこで初めて乗る方なのか、バスの方ではわからないと思う。

そのため、いわゆる乗継票みたいなものを、次のこの便だという風に限定した乗継票が発行されるのかどうか。

事務局

北ルートから南ルート、例えば10時14分に東向日別館前で降りられて、10時30分から南ルートに乗られる方については、乗継券というものを、北ルートで降りられる際に、受け取っていただいて、それを南ルートに乗る時に、運転手に渡していただくことになるが、仕様やどのような内容を表記すべきかという点に関しては、もう少し詳細を事業者と詰めさせていただいてから、ご説明させていただきたいと思う。

委員

ダイヤについてであるが、前はパターンダイヤでもう少しわかりやすくなっていたと思うが、今回、30分と40分でギザギザになっていたり、第6便の始発が16時25分となっており、なぜわざわざ30分にせずにならったのか。

いろいろ理由はあるかと思うが、こうするとまた乗りにくいというか、パターンダイヤであればこそ、乗りやすくなると思うのだが、その辺りもう一回理由を教えてください。

事務局

パターンダイヤの方がわかりやすいというご意見は伺っており、なるべくそういった形で作らせていただけたらと思ったが、まず一番は運転手の休憩時間や車両の点検時間などを確保するために、例えば、9時30分、10時30分、11時30

分という便にするのは難しかったことが一つである。

もう一つ、9時40分、10時40分とさせていただいた場合、そのまま乗り継ぎしていただくのに、20分以上待っていただかないといけなくなってしまう。

その乗り継ぎされる方の待ち時間を少しでも短縮するために、ダイヤを調整させていただいた。

また、北ルート of 6便目、16時25分となっているのは、この時間帯の向日町駅に発着される路線バスが数多く、同じ時間帯の発着を避けるために、時刻表を少し調整させていただいた。

実際ご利用される方には、その都度、時刻表を見ていただいて、早く覚えていただけるように、広報等に力を入れていきたいと思う。

議長 おそらく今後、実際に走らせてみて、どういふご利用が多いかにもよると思ふが、もし、続けて乗られる方があまりいらっしゃらないのであれば、パターンダイヤ化に持っていく方がいいかもしれないし、もし続けて乗られるお客様が多いのであれば、あまり待ち時間が多いいのもどうかと思ふ。

今回のルート設定で1周かかる時間がこれぐらいだといふ見込みもあるので、その辺りも実際に走らせてみて、今後どうなるか、様子を見ないとわからないといふところもある。

パターンダイヤ化も1つの課題かなと思ふが、今後の実態を見た上で、ご議論いただければと思ふ。

委員 今回のこのダイヤで、入庫しないバスについて、北ルートであれば、10時18分にJR向日町について、10時30分にJR向日町を出ると、12分間駐車しているわけだが、この時間帯は他のバスとの競合がなく、これだけの時間があり、バスは移動しないといふことか。

バス停そのものが狭いエリアであるため、そこを確認したい。

議長 バス停のやりくりの問題だが、それだけ長い時間停めておけるのかといふ質問かと思ふ。

事務局 北ルートに関しては、JR向日町について、事業者と話させていただいているが、ご存知のように、いろいろな企業の送迎バスなどもロータリー内に入ってくることもある。

通行の妨げになる場合は、少し離れた場所で待っていただくような運用も出てくることはあり得るのではないかと思っている。

委員 コミバスの運行ではないが、阪急バスの77、78系統の関係で、減便されるということで、私たちがコミバスが早く走ってほしいという思いから、あまり「これは困ります。」という議論ができてなかったのだが、今、菱川・池ノ尻・堂ノ前辺りの方々から「これでは困る。」といった大きな声が出ている。

コミバスも走ってもらえるし、それはよかったのだが、阪急長岡天神に向かって行かれる方がこの停留所では多い。

どれくらい乗られるのか実際見に行ったが、8時前には8人から10人という形で乗られるし、それは77系統なので、阪急長岡天神に行けるので、この利用者が多い。

私たちもコミュニティバスが走ってほしいという思いから、これは言えなかったのかなと思うのだが、すごくたくさんの方からこれでは困るという声があったので、コミバスのルートとか関係なしに、阪急バスとしてやはり絶対に減便しないといけないということになるのか。

その辺りをこの場で申し訳ないが、あまりにも皆様の思いが強かったので、話しておいた方がいいかと思い、言わせていただいた。

事務局 上植野地域から長岡京市に行かれるご利用が多いということは、以前から会議の中でもご意見をお伺いし、その上で、運転手不足の課題を解決するために、77、78系統の再編という形でお話しさせていただいたかと思う。

また、上植野地域から長岡京市に行かれる方については、1、3、49系統が使えるという情報もしっかり流させていただきたいと思う。

事務局の方にも、全く無くなってしまうのかというお問い合わせを何件かいただいたが、そうではなく、1、3、49系統を使っただけという説明をさせていただいている。

ただ、減便となった77、78系統についても1年後採算が取れない場合、存続が難しいということをしつかり市民の皆様にご理解いただき、ご利用が少ないとバス路線の維持が本当に難しいということを地域の方々に認識していただけるように、事務局でも広報をこれから強くしていきたいと思う。

議長 本日の資料には無いが、朝と晩の便は残り、昼間の時間帯がコミュニティバスに変わるという折衷案を取っているという状況である。

委員 今まで会議の中でもいろいろお話しをさせていただいて、今、事務局の方からもお話しをいただいたとおりで。

以前から申し上げているように、池ノ尻・菱川・堂ノ前辺りのお客様が長岡京市に向けての指向があるというのも、今までお話しさせていただいてきたことかと思う。

1、3、49系統は残るので、その辺りをご利用いただけるかと思う。

JR長岡京の東口に向かう便もあるので、便が全く無くなってしまうということではなく、少し便数が減るところでは、ご不便をおかけするが、いろいろバス会社の苦しい状況等々これまでご説明させていただいているので、何卒ご理解いただきたい。

議長 そういう意味では、今後地域の方々がどれだけバスに乗っていただけるかという

ことが試されている部分もあるので、市民の足が無くならないためにも、できるだけ地域からのご協力をいただければと思う。

委員

J R向日町駅のバス停の場所が、一体どこになるのか。
駅を出てすぐのところなのか、それとも競輪場のバスが発着するところなのかどちらだったか。

事務局

今、阪急バスやヤサカバスが発着している路線バスのバス停を使わせていただく方向で協議させていただいている。

事務局

(2) 運行計画の承認について

まず、運行計画の承認に関する流れであるが、本日、ルート、バス停、運賃、車両、運行期間等について承認をいただき、その承認をもって南北ルートの各運行事業者から運輸局へ事業認可申請をしていただく。

この認可申請が承認された後、運行に関する準備が整い次第、運行開始を予定している。

では、運行計画について、冒頭お示ししたと重複する部分もあるが、再度ご説明させていただく。

まず、ルート及びバス停は資料4のとおりである。

ルートについては、これまでからご説明させていただいたとおりであり、バス停については、冒頭にご説明させていただいた東向日別館前と上植野浄水場前の2か所について変更がある。

J R向日町駅での停留所名は「J R向日町」となる。

運賃は大人200円、小学生以下の子ども100円、資料では「幼児は同伴者1名につき1名無料、乳児は無料」となっているが、先ほどご議論いただいたとおり乳幼児は無料とさせていただきたいと思う。

障がい者の方は手帳の提示で半額となる。

車両は、北ルートが乗客9人乗りのジャンボタクシーで、積み残しが発生した場合はタクシー普通車で追加配車をしていただく。

南ルートは35人乗りの小型バスである。

運行期間は、許認可日以降となるが、南ルート北ルートともに試験運行とし、1年ごとに運行の継続について地域公共交通会議でご議論いただきたいと思います。

また、北ルートは道路運送法第21条に基づく一時的な運行となるため、最大3年間の運行となり、その後も継続して運行する場合は道路運送法第4条運行へ変更が必要となる。

運行計画で承認いただきたい内容は以上である。

議長

この内容についてご承認をいただけると、それぞれ事業者が申請できるということになり、運行に向けての準備が一層加速されるということになる。

この内容について、ご質問あるいはご意見があれば、この場でお願いしたいと思います。

うが、基本的には、運賃、ルート等については、これまでの議論でお認めいただいている内容かと思うので、その点ご留意いただければと思う。

委員

中身を明らかにするために質問させていただく。

運行期間について、北ルートは道路運送法第21条に基づき、南ルートは道路運送法第4条に基づいて運行することになると思うが、なぜ北ルートは第4条での本格運行ができないのか。

なぜ、制限された第21条でなければ運行できないのか。

これについて説明をお願いしたい。

事務局

まず、第4条運行というのは乗合事業ということになり、タクシー事業の免許ではなく、バス事業の免許であるにご理解いただけると一番分かり易いかと思う。

そのため、今、都タクシーに乗合事業を始めていただく場合、本来であれば第4条に基づく許可を取っていただかないといけないが、第21条の一時運行という制度を使えば、今すぐ免許や事業登録をしていただかなくても、始めていただける。

運行に関する事務手続きや期間短縮のため、まずはここから始めていただくというやり方になっている。

第21条運行も第4条運行もご利用いただく方にとっては、何か違いが出てくるものではない。

ただ、運行計画の承認という形で、地域公共交通会議でご承認いただくにあたって、資料に明記させていただいているところである。

議長

乗っていただく方にとっては、当然なんらかの差があるわけではない。

ただ、免許を取っていただく時のハードルを当初下げるという意味もあって第21条運行という形で試行していくということである。

委員

北ルートでは、積み残しがあつた場合、タクシーを追加配車するとあるが、南ルートでは、今の阪急バスの路線バスのなかでも、地域の有志の団体で乗ると、いっぱいになってしまい、ちょっと大変なことになったりするのだが、こういうときというのはどうなるのか。

おそらく有志の団体で何十人と乗ることがあると思うのだが。

事務局

現状、35人乗りであるので、南ルートに関して、追加配車という制度はない。まずはそれで始めさせていただきたいと思う。

議長

それぐらいのご利用が継続的にあれば、いろいろと検討すべきことかと思うが、そこまでの状態になれば、ある意味コミュニティバスにとっては幸せなことかなと思うので、ご協力をお願いしたいと思う。

議長

他にご意見、ご質問等なければ、この内容をもってそれぞれ、阪急バスあるいは

都タクシーから申請していただくということになる。

(意見なし)

議 長

では、ご承認いただいたということにさせていただきます。

<承認>

事務局

(3) 運行基準について

まず、前回会議でご議論いただいた項目について確認させていただきたいと思う。

基準の方針を定めるにあたって、3つの視点をお示した。

1つ目は採算性の視点、2つ目は利用者の視点、3つ目は市全体の視点である。

採算性の視点は、例えばご利用される方1人に対し、どの位の経費がかかっているかを見るものである。

次に、利用者の視点は、例えばコミュニティバスによって外出する機会が増えたかを検証することが考えられる。

また、関係機関会議では、自家用車からの転換が図られることや地域での取組などを評価対象としてはどうかというご意見をいただいている。

次に、市全体の視点としては、利用されない方も含めた、市民の方からのコミバス事業に対するご理解が得られているかということと、交通事業者に影響を与えないことが考えられる。

これらを踏まえて、本日はこの項目ごとの目標を定めるために、どう考えるべきかをご議論いただきたいと思う。

具体的な目標については、本日お決めいただくのではなく、次回会議で設定いただきたいと考えている。

では、まず、項目ごとにどんな目標を設定していくかについてであるが、1人当たりの経費がどれだけかかっているかを検証するにあたり、乗っていただく方にも目標がわかりやすいよう、金額を設定するのではなく、平均乗車人数を目標として設定することを考えている。

次に、コミバスへの理解は、市の負担でコミバス事業を実施することに対して、利用されない方も含め、市民の皆様がどう考えられるか、また、負担をどの程度まで容認されるかを見るものである。

こちらはアンケートにより把握していきたいと思う。

次に、事業者への影響については、各交通事業者の皆様から提供いただくデータとアンケート結果で把握していきたいと考えている。

次に、外出機会の増加、自家用車からの転換はそれぞれ、増加率を設定することが考えられるが、こちらも現時点で把握している数字が無いため、アンケートを実施し、その結果を受けて設定したいと考えている。

次に、地域の取組に関しては、具体的な目標設定は難しいかと考えているが、継

続的で成果が表れている取組があれば、プラスの評価対象としたいと思う。

このように、アンケートなどを実施してから設定すべき項目も多くあるが、まずは1つ目の1人当たりの経費については、今、把握できている数字を基に、大まかな考え方を見ていただきたいと思います。

以前にお示しした数字と同じものを使っているが、南北ルートの運行経費として年間3,400万円かかっている計算とさせていただいている。

試算のため、車両等は3年分割でお示ししている。

また、この後の計算も乗客は大人運賃200円で計算している。

まず、この経費を全て運賃収入で賄おうとした場合、以前の会議でもお示したように南北ルート、合計100人のご利用が必要になる。

次に、この半分の南北ルート合計50人にご利用いただいた場合、市の負担額は毎年1,692万円、乗客お一人のご利用に対し、運賃とほぼ同額の198円を支出していることになる。

この場合、全ての市民の方がそれぞれ、年間1人297円。

働いていらっしゃる世代、いわゆる生産人口である15歳から65歳の方で仮に負担するとした場合、年間1人483円負担していることになる。

次に、南北ルート合計で20人のご利用があった場合、市の負担額は毎年27,168,000円。

このとき、乗客お一人につき、経費は795円かかっている。

これは、ご本人の負担200円とあわせて約1,000円の経費がかかっていると考えていただければわかりやすいかと思う。

また、市民皆様が年間477円ずつ、15歳から65歳の方で仮に負担するとした場合、776円負担されていることになる。

これを10人ずつでお示した表を資料5としてお付けしているので、ご参照いただきたいと思います。

また、今いくつかお示した運行基準に関してだが、何個の項目を、どの程度満たしているかという評価手法も定める必要がある。

この内容についても、次回会議で決定いただきたいと思います。項目や評価手法など、コミバスが市にとって必要な事業であるということが、コミバスに乗っている方とそうでない方も含めて、市民の皆様にご理解いただける評価基準としたいと思う。

事務局からの説明は以上である。

議長　　今回は、このような方向性で運行基準を定めてはどうかという考え方のご提案ということになる。

詳細については、もう一回会議を開き、最終的には、数値目標を入れられるところにはいれて、定めていくということになると思う。

今の段階でご意見、ご質問があればお願いしたい。

委員　　今回の会議では決められないとのことだが、基準で示されている案もかなり乱暴

であり、もう少しきめ細やかな基準がいるのではないかと思う。

例えば、北ルートと南ルートで全然条件が違うので、北ルートも南ルートも同じような考え方をしているのか。

北ルートはコミバスに対する声が少ないが、元々コミバスを走らせてほしいというのは、上植野地域の方からの声がかきかけと聞いており、条件が違ってくると思うので、南北ルート一律の基準というのはどうかと思う。

アンケートも含め、もう少しきめ細かな分析が必要になるのではないかと思う。今日はどういうところまで決めようとしているのか教えてほしい。

事務局

まず、南北ルートそれぞれ一律の基準というのはどうなのかというのが最初のご質問だったかと思うが、乗車定員が35人乗りと9人乗りという差があるため、例えば、乗車定員毎にそれぞれ割り戻して、目標を定めていくということも考えられる。

一方で、その目標と南北ルートの実績が大きく逆転するようであれば、その辺りも踏まえていろいろと検討していただく必要があると思う。

まずは、運行経費を考えていただくにあたって、こういった数字が出てくるということ、本日は見ていただきたい。

では、何人を目標にするのかというのは、すぐに決めていただくのは難しいと思うが、今おっしゃっていただいたような南北ルートの差をどう考えるのかということなどについて、本日ご議論いただいたり、ご意見をいただけたらと思う。

議長

14ページ目のスライドの内容について、5つの項目があるが、これが1つの柱になるため、このような項目立てで評価をしてよいか、これに対してさらに細かい評価項目が入って、16ページ目のところで、どのようなやり方をするか、それぞれの評価項目に対して、○×で○が何個以上あったら良しとするのか、あるいはA B Cの段階評価にするのかということを含めて次回決めなければならないので、その辺りについて、本日議論いただきたい。

細かいところについては、14ページ目にアンケート結果を受けてという記述が何か所か出ているが、これは次の議題となっているので、アンケートの内容については、その時にご説明いただいて、その後ご議論いただければと思う。

委員

先ほどの意見と重なる部分があるが、南ルートと北ルートで、やはり車両の規格も異なるので、合計でなく別々の評価であってもいいのではないかと思う。

一方で、将来的な話として、北ルートがペイして、南ルートがペイしないといった場合、一方のルートを止めるということがあり得るのかというのは、議論の余地はあるかと思うが、项目的には別々の評価をしてもいいのではないかと思うがいかがか。

事務局

この後、目標を定めていただいた後で、実際の運行開始後、南ルートで何人乗られているか、北ルートが何人乗られているかというデータは、南北ルート別々の数

字をお示しさせていただくこととなろうかと思う。

それを見て、どのくらい明らかな差が出るのか、それとも同じような推移で出てくるのかというのはあるが、今の段階でどの程度決められるかというのは事務局でも悩んでいるところであり、その辺りのご意見をいただければと思う。

委員 車両代等3年分割とあるが、この3年という数字は何からきているのか。

事務局 こちらは以前、会議でお示しさせていただいた時にも年間経費3,400万円とし、その時も車両は3年分割と仮定させていただき、数字を出していた。

ただ、ジャンボタクシーは今年度に一括購入という形になったのだが、お示しする数字が会議毎に違うとわかりづらいかと思うので、以前お示した数字で進めさせていただいている。

委員 例えば、これが5年、10年続くとこの部分も金額が下がってくるということか。車両の更新等もあろうかと思うが、そういう数字であると考えてよろしいか。

事務局 そのとおりである。

委員 以前から申し上げているが、再度確認という意味で、私たち事業者が最も関心があって、一番影響を受けやすいと思うのが、14ページの3番目、事業者の影響というところである。

やはりこのような検証をすると、どこの会議でも、ペイしているかどうか、乗客が増えたのでよかったということになりがちである。

しかし、そうではなく、やはり事業者への影響を鑑みて、複合的に判断するということを、第一の前提にさせていただきたい。

仮に、例えばバスがものすごくたくさん乗っているが、タクシー会社が潰れそうということであれば、残念ながら私は立場上、全力をあげて阻止しなければならないという風になる。

相乗効果があって地域公共交通が盛り上がって、外出の機会が増えて、なおかつ自家用車が減ったということになれば、最高だと思うが、せっかく5つの観点を掲げているわけであるから、いろいろ複合的に見るということ、ぜひ今後の地域公共交通会議では、意識をしたいと思う。

残念ながら向日市以外のところで、こういう会議に出ていると、バスの人数だけの話になってしまう。

バスの人数が増えてよかったという話だけになってしまっていて、既存の交通に与える影響については、議論がなされないことが非常に多くて、遺憾に思っているところがあるので、ぜひともその観点を注視しながら、なおかつバスが盛り上がりさえいいと思う。

バスがペイすればいい、ペイしない、ということだけではないということ、強く事業者側からは申し上げておきたいと思う。

議 長

おそらくその場所毎の条件はあると思う。

要は、公共交通がほぼない、あるいはタクシーですらほぼサービスができないという状況になってくると、バスにたくさん乗っていただいて、できるだけお客様が増えるということが目的になるが、向日市のようにバスも走っている、タクシーの会社もあるというなかで、コミュニティバスを走らせようと思うと、ご意見があったようなことは非常に重要なことではないかと思う。

複合的に見ていくという観点で、5つの評価基準、さらにはどういう形で総合評価しましょうかという辺りをご意見いただければと思う。

あとは、15ページ目のところで、個人的な私見も挟むが、どの辺りが実質、目標にできるのかということを少し思い浮かべていただければと思う。

例えば、100人というのはあり得ない数字で、あえて極端な数字を書いていた

だいている。
35人乗りのバスと9人乗りのジャンボタクシーで、100人という数字を稼ごうと思ってもまず不可能であり、もし、それだけのお客様がいるのであれば、コミュニティバスを走らせるまでもなく、民間の事業者が手を挙げるのではないかと思う。

数字として妥当なところは、50人や20人、もしくはその間。

ただ、それは現状のバスのお客様の数と見比べていただいたときに、結構しんどい数字だということをご理解いただきながら、この数字についてはご議論いただきたいと思う。

あとは、これだけ市の負担が発生するということも非常に重要なポイントであるので、利用者の方にも払っていただくし、市も負担し、お互いに支え合うという形の交通になっていくということもご理解いただければと思う。

少しアンケートの内容について説明いただいて、評価基準と併せて議論した方がいいと思う。

特にアンケートの内容で評価をしようと言っている部分もあるので、アンケートの説明をしていただいて再度議論したいと思う。

(4) アンケート (案) について

事務局

資料6としてアンケート案をつけているので随時ご参照いただきたい。

まず、アンケート全体の概要について、無作為抽出で1,500人に郵送予定としている。

目的については、先ほど見ていただいた運行基準を評価するほか、公共交通全般に関する利用状況や意識を調査するため、市民の方を対象に、アンケートを実施する予定としている。

郵送で発送し、同封する返信用封筒で回答いただく方式を予定している。

また、あわせて、コミバスのルート図や時刻表を同封して、コミバスの認知度を高めるとともに、バスやタクシーの運転手が全国的に不足していること、そのためバスの減便・廃止やタクシーの営業時間短縮といった事例が増えていることなど、

公共交通の抱える課題についてもお伝えする機会として、公共交通の利用促進につなげていきたいと思っている。

主な内容は、「年代やお住いの地域など、回答される方について」、「バス・タクシーなどの公共交通の利用状況について」、「コミバスの認知度や受容度について」というような設問を考えている。

設問数が多すぎるとご回答いただけないケースもあるので、今お配りしているようにA3表裏1枚に収まるぐらいのボリュームで作成したいと考えている。

また、先ほど見ていただいた運行基準の評価のため、外出機会の増減等について、1ページ目の問5のところ、外出機会について、どのくらいの回数の外出をされているかなど、お尋ねしたいと思う。

自家用車からの転換が図られているかという点に関しては、問4、問7でお尋ねさせていただいている。

また、その次は、バス・タクシー・コミュニティバスについてお尋ねしているのだが、3ページの問18で、公共交通に対して市で負担すべきかどうか、金額について、どの程度まで賛同いただけるかをお伺いしている。

あとは、4ページのところで、公共交通が抱える課題についてということで、運転手不足のことや、その影響について書かせていただこうと思っている。

公共交通全般について、あまり大きくはないが、自由にご記入いただける欄を設けさせていただいている。

本日、この後いただくご意見を反映させていただき、関係機関の皆様と事務局で修正させていただき、印刷発送は8月中を目標に行いたいと考えている。

事務局からの説明は以上である。

議 長

アンケートの実施概要及びアンケート案についての説明があったが、評価基準等と併せてご意見をいただければと思う。

委 員

アンケートの項目についてであるが、ボリューム的にも質問的にもこれ以上増やすと答えてもらえないであろうという気はする。

ただ、気になるのが、公共交通機関を充実させた場合に、今現在、免許保持者が免許を返納しようとなるかどうかというような設問があればいいのではないかと思う。

ほとんど毎日のように、アクセルとブレーキの踏み間違いによる交通事故という悲惨な事故が常に報道されている。

向日市でも高齢化が進んでおり、市内でそのような事故が起こることを少しでも減らすということで、どこかにその意識を持っていただけるようなアンケートの設問も少しはいるのではないかという気がしている。

免許保持者であるかどうか、免許証返納の意思があるかどうかなどがあってもいいのではないかという気がしたので、申し上げる。

事務局

確かに、他の市町村でも、交通安全と絡めたアンケートを実施しているところも

あるので、免許証返納に対する意識調査やあるいは返納の促進に役立てるような設問があるかどうか、事例を探してみたいと思う。

もし設問の中に入れ込めない場合でも、免許証返納に関するチラシをアンケートに同封させていただくといったようなことも考えられるのではないかと思うので、いただいたご意見を反映できるように検討したいと思う。

委員 今の意見とだいたい同じであるが、外出機会の増加や自家用車からの転換ということは重要であると思っている。

自家用車からどれだけ転換してもらえるかが非常に重要になってくると思う。

特に、向日市は、私も含めて自家用車で移動する人が非常に多いが、高齢になり、運転ができなくなったときに、どうかということもある。

しかし、アンケートの内容を見ていると、自家用車で動いている人はほとんど答えるところがないので、自家用車で移動されている方に対しての設問も増やしていただきたいと思う。

アンケートを答えることで、自家用車から公共交通機関に転換することも大事だなと思わせるような設問をぜひ作っていただきたい。

事務局 自家用車から転換されますかという意識調査だけでなく、それを促進できるような何か記載等できないか、今すぐには具体的に思いつかないが、検討させていただきたい。

委員 公共交通についての設問があるが、この辺りについては、実際に公共交通に携わっておられる事業者から、利用者を増やすためにどのようなことをすればよいかということがわかるようなアンケートの内容にさせていただいた方がいいのではないかと思う。

事務局 他の市町村で実施されているアンケートもいくつか参考にさせていただいたのだが、例えば、もっとバスやタクシーに乗るようになるにはどうしたらいいかというような設問もあったが、大抵もっと安くなればいいとか、無料になればいいというような内容に回答が偏ってしまい、お尋ねしてもあまり参考になる回答が得られていないのではないかと思ったので、今回は設けていない。

また少し、観点を変えて、こういった設問はどうだろうというようなご意見があれば反映させていただきたいと思う。

委員 逆に言うと、この公共交通のアンケートを実施して何に使えるのがよくわからなかったのもので、事業者からの意見を踏まえて、共存共栄できるような形にもっていったらと思う。

議長 今いただいたご意見については、最後の自由記述のところ、公共交通についてどう思うかご意見を伺おうということで設問を設けさせていただいている。

このアンケートをどう使うかということについては、一番の目的は評価項目とリンクしている部分があり、例えばアンケート1ページ目の問5は、通勤通学で必ず出かけなければならない外出以外の外出回数がどれくらい変わるか。

特に、これを事前のアンケートと事後にもほぼ同じ項目のアンケートを実施するというので、その事前と事後のその外出機会がどれくらい変化するものなのか。

また、地区の情報も入れているので、コミュニティバスのサービスを直接的に受ける地区とそうでない地区との間で、なにか違いがあるのかということも見ていくことになるかと思う。

それから、外出される場合の交通手段についても変化していくのかどうかという辺りも踏まえて、先ほどの評価項目のなかで挙げていた内容について、事前事後との比較で評価していこうということである。

委員

市内の公共交通全体のことをいろいろこの先発展的に考えていっていただくということでアンケートを実施していただくということだと思うが、先ほど8月に実施するという説明があったが、特に気になるのがアンケートの3ページの問17で、コミュニティバスについてお客様が使いやすい、使いづらいといったところをどれだけ具体的に気持ちを持っていただけるのか。

その辺りのことを丁寧に丁寧に拾いながら、コミュニティバスを発展的に考えていかなければならないと思う。

私は、バス会社の人間であるから、時刻表やバス停とか地図を見たなかで、どんな形で動くのかなということがイメージできるけれども、一般の方に、走る以前に、紙面での広報などがあって、使いやすいとか、少しどうかとか、バスを待つ時間があるとか、そういったイメージを実際に持って、タイミング的な話も含めて、こういったアンケートに反映させていただくことができるのかなと思う。

事務局

今ご指摘いただいたように、コミバスについて、しっかり見ていただくように、アンケートと一緒にルート図や時刻表を同封させていただき、それを見たうえで、問17についても答えていただけるような仕組みにさせていただければと思う。

議長

対象数は1,500人を予定しているが、これが十分なのかという話もあるが、ある種の広報も兼ねてということで、詳しい情報を付けた上で、コミュニティバスに対する事前の反応をお伺いしたいなと思う。

委員

1,500人という件数は、向日市の世帯数で見れば何%ぐらいになるのか。

アンケートを8月には郵送して9月に回収となっているが、運輸局に申請して、認可されて、スタートしますという日がある程度決まらないと、進めにくいと思う。

何月何日からスタートしますという設問もあり、バスルートやバス停も含めて、確定したものを付けることになると思うので、その辺りはたぶん若干日程的には、現在6月末であり、厳しいのではないかと思うがその辺りどうお考えか。

事務局 まず、世帯数については、だいたい5.5%ぐらいである。
今までは、市の方で世帯数の10分の1の数でアンケートをしていたこともあるが、統計学的には、10分の1まで取らなくても、数字は拾えるということである。
時期について、8月では厳しいのではないかというご意見だが、事務局でも8月目標としてなかなかタイトなスケジュールではあるが、可能な限り効果的なタイミングで実施したいと考えている。
当然、アンケートをするからには、その時にはコミュニティバスの運行概要をしっかり固めたものを同封したいと思っているので、その辺りは頑張らせていただく。

議長 今日、運行計画について承認いただいたので、今後、事業者の皆様方から申請をあげていただく。
そうすると、少しずつ、実際いつ運行開始できるのかという点も徐々に見えてくるかと思うので、そういうものも踏まえて、アンケートの実施時期を最終的に詰めていければと思う。

委員 その1,500人に郵送したとして、全員が回答すると、全世帯の5.5%となるが、実際、1,500人に郵送しても、返ってくる回答数というのは、ある程度限られてくるとは思うが、だいたい何人から回答を得られれば、統計的に参考になる数字になるのか。

事務局 回答数としては、4~500人から返ってくれば95%以上の信頼率はあるものと、統計的には考えている。

委員 例えば既存のバスやタクシーから切り替えてコミバスに乗りますという方がいらっしゃるかどうか、直接的に聞いてみてはどうか。
影響を見るという点では、そういった直接的な聞き方のほうがはっきりしているのではないかと思う。

事務局 アンケートの設計として、運行開始前と運行開始後で、ほぼほぼ同じ内容で考えてはいるが、例えば運行開始前から聞くのか、運行開始後に聞くのか、その辺りは今いただいたご意見をどういった形で反映できるか少し考えさせていただければと思う。

議長 私も、関係機関会議に可能な限り出ているが、その中の議論で言えば、そういった意見もあったが、誘導質問のようになるのではないかという意見もあり、できるだけ事実をお伺いしようと、現状どのように公共交通機関をお使いか、事後にも別の人にはなるが、同じ質問を聞いたときにそれがどのように変わるのか、変わっていないのかというのをベースに見た方がいいのではないかというところである。
その代わりに、コミバスを使われますかという質問はさせていただいている。

- 委員 この時点で聞けば、確かに誘導するような形になるかもしれない。
- 議長 補足しておくとして、コミバスについて、特に問18などでは、市民1人あたりこれぐらいの負担であれば、コミバスを使う使わないに関わらず、負担してもいいのではないかと、あくまでも意向ではあるが、お伺いした上で、市民負担の数値なども確認できればいいのではないかとということである。
- この辺りの調査については、長岡京市のはっぴいバスでも同じようにやられているとのことなので、そういうところも少し参考にさせていただきながら、市民の方々の全体的な意向を踏まえて、コミバスを運行していこうということである。
- 今、いろいろとご意見をいただいたので、アンケートについては、特に関係機関会議のなかで、もう一回揉ませていただき、ご意見をいただいた中で反映できそうなところは、できるだけ反映するというところで、対応していきたいと考えているし、事務局でもそういう対応をしていただければと思う。
- 運行基準については、今日の段階で必ずしもご意見をいただけなかった部分については、また事務局の方にもご意見をいただければと思う。
- 今回は、あくまでもこういう項目でいかがかということであり、次回の会議でもう少し詳しい内容を提案していただいて、それをもって、当面の運行に対する基準とさせていただくということにしたい。
- 事務局 アンケートについて、皆様本日見ていただいて、すぐにお気づきではないところもあるかと思うので、可能であれば、一度戻られてから実際にアンケートをご記入いただいて、この設問の意味がわかりづらかったなど、回答者の視点で、お気づきの点があれば、また事務局の方まで、言っていただければと思う。
- 委員 ぐるっとむこうバスのロゴのところ、向日市の新キャラクターが採用される予定であるかと思うが、キャラクターの顔が先日、新聞記事に出ていたものと違う。目の感じや口の感じが違うところがあり、今後着ぐるみにして、向日市として活用していくということであれば、統一をしていただいたほうがいいと思う。
- また、たけ・のこ・りんの名前もわかるようにしていただいたほうが、コミバスでキャラクターを宣伝することにつながり、逆にコミバスの親しみも湧くと思う。
- 事務局 新聞記事に掲載されていたたけ・のこ・りんと同じ職員が作ったものであり、向日市では、今後、広報などで活躍していつてもらいたいと思っているキャラクターである。
- お気づきのように、いろいろな表情のバージョンを職員が作成しているので、全く同じ表情ではなく、いろいろな表情なキャラクターが今後は出てくると思うが、同じたけ・のこ・りんには間違いないので、皆様に早く覚えていただけるようにいろいろなところで使わせていただきたいと思います。

- 委員 「たけ」は「たけ」で、「のこ」は「のこ」で、「りん」は「りん」で着ぐるみにすると表情は変わらないと思うので、その表情に合わせるべきだと思う。
- 事務局 今後、広報と調整させていただく。
- 委員 アンケートの話に戻るが、アンケートの主旨というものが、別で用意されるのか。というのも、アンケートの最後のページの公共交通に関する課題について書かれているが、これをアンケートの最初に持ってきて、このような課題があるから皆様にアンケートに答えていただきたいというようにしたほうがいいと思う。
- 最後に書いてあっても注目されないだろうし、個人的にはここに書いてあることを言いたいというか、市民の皆様にぜひ訴えたいところなので、その辺りを考えていただけたらと思う。
- 事務局 アンケートとは別に、「このような趣旨でアンケートをさせていただきますのでご協力をお願いいたします。」といった内容の文書は、別途付けさせていただく予定であるので、目的などもそこで書かせていただければと思う。
- 議長 最後のページの公共交通の厳しい状況についての記述をアンケートの最初に持ってきてはどうかというご意見だったかと思うが、これについては検討いただきながら、その一方で、基本的にはコミュニティバスに関する調査であり、それについて利用の実態をお伺いするのが一番の主旨になるかと思うので、この最後の部分の文章をどれだけ、送り状のところにに入れるのかは、検討していきたいと思う。