

令和元年度第3回向日市地域公共交通会議 会議録

- 日時 令和2年2月7日（金） 午後1時45分から午後3時30分まで
- 場所 向日市西別館
- 出席者 （委員）22人中19人出席
安田市長（会長）、野津委員、阪本委員（代理：町田氏）
筒井委員、市田委員、多田委員、鈴木委員、岡崎委員、清水委員、
藤田委員、川島委員、岩崎委員（代理：山本氏）、日田委員、宇野委員（議長）、
谷内委員、麻田委員（代理：竹田氏）、荒田委員、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、臼杵同課主幹、小島同課主席係長、
大槻同課主査
- 傍聴者 8人
- 次第 1 開会
2 会長あいさつ
3 議事
（1）コミバスの利用状況について
（2）アンケート集計結果について
（3）利用促進等について
（4）その他
4 閉会

1 開会

2 会長あいさつ

皆様こんにちは。

令和元年度第3回向日市地域公共交通会議を開催したところ、皆様お忙しい中、ご出席をいただきましてありがとうございます。

また、平素は本市政全体につきまして、様々な立場から協力いただき感謝いたします。

皆様のお力で、10月から「ぐるっとむこうバス」が走り始めてしばらく経ちました。今回は、アンケートの結果、利用状況等をお話しして、これからの利用促進に繋げるために、皆様のご意見をお伺いしたいと思っております。私は、以前「ムーバス」に乗ったことをお話ししましたが、先日、港区の「ちいばす」にも乗って参りました。向日市は駅が多いと言われておりますが、港区は20平方キロメートルほどあり、向日市の3倍弱、バスは7系統ほど走っております。私も乗りましたが、駅の数が多いにもかかわらず、立って乗るぐらいの数の利用者がおられました。向日市のバスにも乗りましたが、利用いただくには、こういったところが便利なのか、どのようなことをすればよいのか、私なりには色々気付いたことはありますが、

実現可能なことと難しいことがあります。

「ぐるっとむこうバス」に乗ってみました。決して他のバスと劣ることはございません。乗っておられる方も便利に利用していただいているようでした。これから利用促進し、利用が増えることを願っております。

皆さんのお力もお借りしたいと思っております。よろしくお願いいたします。

3 議事

事務局

(1) コミバスの利用状況について

それでは事務局から、「コミバスの利用状況について」説明したい。

まず、昨年10月から1月末までの利用者総数は、北ルートは延べ1,305人、南はのべ3,571人のご利用があった。これを1便当たりで平均すると、北ルートは1便当たり2.3人、南ルートは6.4人となっている。

また、表でお示ししているように、10月のご利用が一番多く、11月、12月、1月と南北ともに利用者数が減少している。

また、南北の乗り継ぎ人数だが、北から南が一日あたり0.8人、南から北が1.6人となった。

なお、北ルートにおいて、定員を超過するご利用があった場合の追加配車だが、10月は2台、11月は3台、12月と1月はゼロ台となっており、いずれもスムーズに配車いただいている。団体で乗られる際に定員を超えたものでは、10月は3,080円、11月は9,780円の経費増となった。

次に、便ごとの平均乗車数だが、北ルート、南ルートともに午前がやや多く、4便以降は利用が少ない状況。

便ごとの合計人数のため、バス停からバス停までの車内人員を見ると、南北ともに、どなたも乗られていない、あるいは1人しか乗られていない区間もみられる。

次に、この利用状況のまま1年間運行した場合の、収支状況を試算したものをお示ししている。以前会議で試算したとき同様、車両等の経費は3年分割とし、運賃は1人200円、年間運行日数は244日で計算している。

この場合、南北合計で1便当たり8.7人、年間の運賃収入は約297万円、市の負担額は約3,100万円となる。

このとき、乗客1人が移動するためにかかった経費は2,088円、市民一人当たりの負担額は539円、生産人口と呼ばれる、15歳から64歳の市民の人口で割ると、一人当たり907円を負担していることになる。

次に、77・78系統の利用状況について、ご説明したい。

昨年9月末まで、1便当たり平均約20人の利用があった。10月1日以降の利用もほぼ変化がなく、また、77・78と利用者層が重なっている1・3・49系統にも目立った増減はないと伺っている。

現在運行している平日2便、土日4便については、利用者数が大きく増えない限り、維持は難しいとの方針が以前この会議でも示されたかと思う。

本市においても、広報に掲載し、77・78 をはじめとする既存路線の利用促進を図っているが、引き続き、利用されている地域の方たちで声を掛け合い、「乗って守る」という気持ちを持ってご利用いただきたいと思います。

次にお示ししているのは、運行開始の翌月の京都新聞の記事である。

利用者が目標よりも少なく、便によっては0人の時もある状況が地域版で大きく取り上げられた。この記事を見て、「乗らないといけない」と感じて乗車して下さった方もいらっしゃるが、利用者数の増加にまでは至っていない。コミバス事業にこうした厳しい視線が向けられていることをしっかりと認識し、利用者数を増やす取り組みを進める必要がある。

この後、議題3で利用促進についてご説明し、ご議論いただくが、その前に、市民の皆様が、公共交通についてどのように感じていらっしゃるかを、アンケートの結果で見ていきたいと思う。次の議題2で8月に実施したアンケートの結果をご説明したい。

議題1に関して、事務局からの説明は以上である。

議 長

コミバスの利用実績について報告があったが、数字だけを見るとかなり厳しい状況である。数字だけがすべてではないが、想定されるコストをご覧いただいても、かなり大きな数字になってしまっているのが正直なところ。今後、どう利用を増やしていくか皆様と議論していきたいと思うが、その前に「利用される方」「利用されない方」がどのように考えているのかを含めて、アンケートの結果を聞いていただければと思う。

(2) アンケート集計結果について

事務局

では、8月末から9月中旬にかけて実施したアンケートの集計結果についてご説明したい。

15歳以上の市民の方1,500人にアンケートを郵送し、43.1%、647人の方から回答をいただいた。質問ごとの集計結果は資料2にグラフを掲載している。性別のほか、年代、地域ごとの回答は概ね、市内の人口分布と同じ傾向を示しており、回答数も一定確保できていると考えている。

すべての項目を説明すると時間が厳しくなるため、抜粋で説明したい。

アンケートでは、ルートやダイヤのわかる資料を同封し、問16で「ぐるっとむこうバスについて」認知度がどのくらいあるかを、問17で「ぐるっとむこうバスをどのくらいの頻度で利用すると思うか」をお尋ねした。

認知度では、運行前で「まったく知らない」と答えた方が39.1%となっており、運行後、どれだけ認知度が上がっているかを見ていく必要がある。また、利用について、では「ほとんど利用しないと思う」と答えた方が最も多く、75.3%となった。

このグラフを見ると、ご利用見込みがあまりないようにみえるが、月1～2回と回答された方が年間12回、週1～2回と回答された方が年間52回乗車される、と仮定して年間利用回数を足し上げていき、回答割合を市全体の15歳以上人口に換算すると、1便当たり南北合計で約200人の方が利用されることになる。

これは、バスなどの利用見込みについてアンケートを取ると起こりやすい現象で、実際に利用する回数よりも多く回答される方の割合が高くなる傾向にある。

そのため、この数字をそのまま利用見込み数として扱うことはできないが、今後、こうした「利用すると思う」と回答された方へどのように利用促進を図っていくかが重要だと思われる。

また、公共交通を税金で負担する際の年間負担額については、税金で負担すべきではないと回答される方が 22%、年間 500 円までと回答された方が 22%、1,000 円まで、とされた方が 20% となった。

年代別に見ると、20 歳代から 50 歳代の方は特に 500 円まで、又は 1,000 円までと回答された方が多く、自由意見の記入欄に「今は必要ないが、自分が高齢になった時のことを考えるとバスは必要だと思う」と書かれる方が目立った。

今、ご覧いただいたアンケート結果は、運行開始前の 9 月に回答いただいたものである。運行開始後、どのような変化があったのかを見るために、次回アンケートを 2 月末から 3 月にかけて実施したいと考えている。

原則として、変化を見るために前回アンケートと内容を統一するが、「コミバスを利用すると思いますか」を「利用していますか、またその理由は」に変更し、「経費負担 3,000 円以上」の欄に上限金額を記入できるようにしたいと思う。

また、コミバスの運行によって外出回数は変化しましたか、という設問を設けたいと考えている。設問、選択肢の文言は今ご説明した内容を基に、事務局で作成させていただく。

アンケート集計結果について、事務局からの説明は以上になる。

議 長

アンケートはコミバスが走る前の話になるので、走った後の結果を今後、アンケートで取っていただくが、運行前であるとはいえ、認知度が低いことが気になるところである。コミバスの認知度をどのように上げていくか、そもそも知っていただかないと乗っていただけない。その辺りも後ほど、お知恵をいただければと思う。

(3) 利用促進等について

事務局

まず、市で取り組んだ内容だが、例えば向日市役所前のバス停であれば福祉会館へ、保健センター前のバス停であれば保健センターへ、と近隣施設に最寄りのバス停の地図を掲示し、施設を訪れた方にバス停の位置がわかりやすいようにした。

また、「ぐるっとむこうバス」は、これまで主に全戸配布の「広報むこう」で情報をお知らせしてきたが、更に広く、様々な年代の方に興味関心を持っていただくため、「向日市まつり」で PR ブースを設け、時刻表やペーパークラフトを配布し、多くの市民の方、とりわけ、小さいお子さんを連れた子育て世代の方へ PR を行った。

また、本日、この地域公共交通会議でも、開催時刻をいつもと違う 13 時 45 分からとさせていただいているように、コミバスの時刻に合わせた会議時刻の設定を推奨し、市役所で全庁的に取り組めるよう、開催通知やダイヤのデータを共有している。

次に、自治会等・地域の取り組みだが、まず、森本区では、公民館事業を開催する際、コミバスの時刻にあわせて教室を開かれ、広報にもその旨お知らせいただいている。

老人クラブでは、全会員の皆様にコミバスのチラシを配布いただき、利用を呼びかけていただいた。

また、近隣へ声を掛け合い、コミバスを試乗していただいた町内会もあると伺っている。

最後に、これまでご説明した利用状況やアンケート結果等を運行基準に当てはめたものをご覧いただきたい。

①の平均乗車人数は、評価の基準としてお示した北ルート 11.7 人に対し 2.3 人、南ルートは 20 人に対し 6.4 人と下回っている。

②のコミバスの受容度については、現在市民一人当たり 539 円の負担が発生する計算になるのに対し、500 円まで許容する方が 68.5%、500 円を超えることを許容する方が 31.5%となっている。

③の事業者への影響については、大きな変化は見られないものの、これまでタクシーを利用されていた常連のお客様がコミバスを利用される事例があったと伺っている。

④の外出機会の増加、自家用車からの転換については、次回アンケート結果を受けて比較したいと思う。

⑤の地域の取り組みとしては、先ほどご紹介した 3 件のご報告を受けている。

これらの運行基準について、達成度を評価するにあたり、「利用人数が少ないのは両回りがなく、便数が少ないからだ」というご意見をいただくことがある。

ただし、例えば第 2 向陽小学校前のバス停から JR 向日町駅までは 14 分、駅から第 2 向陽小学校までは 24 分となっている。南ルートで言えば、堂ノ前から阪急東向日駅まで 23 分、帰りの駅から堂ノ前までは 17 分となっており、往復の所要時間に大きな差はない。

「利用しないのは不便だから」という意識を、今ある路線を活用して、「乗って支える」行動に変えていただくよう、利用促進を考えていただくことが重要になってくると考えている。

事務局の説明は以上になる。

議 長

ご説明いただいたとおり、アンケート結果・利用数を踏まえ、地域の取組等をご紹介いただいた。

数字で気になるところは、受容度の 0 円から 500 円までが 68%ぐらい、それを超えてもよいと言っている方が 3 割しかいない、そういったところを踏まえると、一段と利用いただかないと継続していくのは難しいと思う。

事務局からあったように厳しい状況であるため、「サービスの質」「両回り」「便数の増便」となると、ますますコストが増えていくことになる。

まずは「乗って行かなければいけない」「乗って支える」との意識を皆さまに持っていただかなければならない。皆さんの交通であると思っていただけるかを後ほ

ど、議論していただきたいと思うが、質問があればお伺いしたい。

委員 バスの利用者数についての質問だが、77、78 系統の利用状況で 1 便当たり平均 20 人とあるが、1 日走っていた時の便数の平均で、大きな増減なしと判断されたのか、路線バスはおそらく朝の便と夕方の便に利用者が集中して多いのではないかと思う。そこと比較しなければ大きな増減なしと言い切ってよいのか難しいと思う。

事務局 1 便当たり 20 人と書かせていただいているのは、前回、平成 30 年の 10 月に実施させていただいた乗降者数の調査で、平日と土日の朝から晩までの便を全部平均した時の数字で書かせていただいている。

朝夕についてもコミバス運行前の朝の便が多く、午後の便は少ない。今回の調査と同じような傾向を示している。

委員 コミバスの利用状況についてだが、北ルート、南ルートともに第 1 便が多いが、もう少し早い便が欲しいといった要望はあるのか。利用人数を見ると夕方の便を減らしてでも朝の便数を増やすべきではないか。

事務局 朝早くの便が欲しいとの要望はいただいている。ただ、便数を増やすことはできないため、朝を早めると日中のダイヤに影響が出てくる、慎重に考える必要があると思っている。

また、到着時刻等、皆様がどのようなイメージをされているのか、お伺いしないまま進めるわけにはいかないため、1 時間前倒ししたからといって希望に添えるのかが解らない。もし利用者の方から話を聞かれているようであれば、具体的にお知らせいただけたらと思う。

夕方の便 6、7 便については利用者数の状況を見て、会議で議論いただきたい。

委員 14 ページに記載のあるコミバスの受容度について気になる箇所がある。

年間負担額 500 円まで許容が 68.5%とあるが、アンケートの集計結果を見ると年間 500 円までが 22%、それ以外の方は負担すべきではない等、小さな金額となっている。それらをまとめて 500 円までとすると不正確ではないかと思う。

事務局 次回以降、表現の仕方を変えさせていただきたいと思う。

議長 他に質問があれば、後ほどお伺いしたいと思う。今回 1 番お伺いしたい所は、現状を見ていただいて利用者数がそれほど伸びていないこと。利用実態は、朝の方に利用があり、夕方はあまり利用が無い。目標とすべき数値としてみるとコストがかかってしまっている点。サービスの水準を上げるとお乗りいただけるかもしれないが、それはないものとして考えたいと思う。難しい話ではあるが今の状況でご利用いただけるか知恵をいただくことが今日の本題になる。そのあたりを自由にご発言いただきたい。

委 員

私も 10 月 1 日以降乗ってみて、乗っておられる方の意見を聞かせていただいた。高齢の方で「バスが出来て良かった。市長に手紙を書きたい。」と言われるぐらいで、利用されればそこまで皆さん思われる。ところが今の実態は中々うまくいっていない。反対回りが無いため、行きはあるが、帰りはない。そういった方が多く、利用してもらえていないのではないかと思います。

体育館で時々、老人会の行事がある。上植野からコミバスに乗って一緒になっていったことがあるが、帰りがぐるっと回ってしまう。阪急東向日の駅で 10 分待つなら良いが、時間的に 30 分、昼であれば長い時間待たなければならない。12 時に終わったとしても体育館からのバスが無い。条件的に乗れないことが多い。イオンに何度か行ったが、行きは乗り継いで行くが、帰りがぐるっと 35 分ぐらいかけて阪急東向日駅、JR 向日町駅に着く。そこからまたバスに乗ると 20 分と相当時間がかかる。

反対回りが無いと到着時間が 10 分、20 分、30 分かかる。昼の間の長い待ち時間もある。その辺りが利用しにくいと乗ってみて感じた。乗っていない人や、乗っている人に声をかけると「反対回りが欲しい。帰るのは難しい。」という声が返ってきた。

反対回りが出来ないのは、通れない道や、信号がないと出られないといった問題があるが、今後の問題として考えてほしい。

また料金 200 円についても高齢の方は乗りづらいと聞いている。当面は回数券等を出していただいて、少しでも割安になれば、もっと乗っていただけたらと思う。

コミバスの受容度の年間 1 人当たりの負担は増えるが、利用できるように考えていただくことが利用者増に繋がる。

これが乗っていただいている方の多くの声である。

事務局

資料でも示しているが、両回りや増便、サービス拡充とのご要望はある。

今のルート以外でも、「大牧に来てほしい」「向日神社を通してほしい」等、色々ご要望はあるが、今までの地域公共交通会議で運転手不足等、厳しい状況を踏まえて、なおかつ通れる道路の制限もある中で、今できることはこれだけであるとして、これまでの会議でも話し合いをさせていただいている。

ただ、一般のお客さんは運転手不足であることを聞く機会がないと思われるので、会議に参加いただいている委員の皆様にも、地元の方から要望を聞かれた際、会議で伝えると言うだけでなく、「運転手不足や経費のことも考え合わせなければいけない。」「今のまま利用者が少ないようであれば維持していくことができないかもしれない」とお伝えいただきたいと思います。

議 長

地元の方との話の中で、できること、できないことはあるかもしれないが、運転手不足は深刻な問題でもある。運賃が高いとの話もあるが、コストを見ていただくと、市の方でこれだけ負担いただいていることは事実である。このことを考えると 200

円は高いのか安いのか。安ければ安いに越したことはない、消費者としては、一市民としては思うかもしれないが、長い間続けていくことを考えれば相応の負担をしていただくと言うのが、地域公共交通会議でこれまで、お話ししてきたことではないかと思う。

両回りがあるといいと思うことはある。しかしながら片回りの中で出来ることはないか、そのような意見をいただければと思う。

委員 P R の問題もあるかもしれないが、片側回りは時間がかかるとのイメージがあるが、ルートの真ん中の利用者はどちらから行っても時間は変わらない。例えば、JR 向日町駅、阪急東向日駅が近い第 3 向陽小学校前では、片側回りは使いづらいとの声は聞くが、向陽苑前であれば両側回りでもあまり時間が変わらない。片側回りだと時間がかかるという点だけ注目されているところがあるように思う。

バスの中で利用者から話が出ていたが、京都駅に行くのに、向日町駅からと、長岡京駅から行く方法があるが、向日町駅までコミバスを利用、京都駅まで行くと電車賃は安くなるとの話が聞けた。また、桂川のイオンも JR や阪急を利用して行く等、鉄道の公共交通機関の PR も出来れば良いと思う。

あと利用していて、向日町駅のバス乗り場がどこにあるのか、わかりづらかった。わかりやすい看板等があればよいと思う。

議長 向日町駅のバス停がわかりづらい点については、事務局の方で改善いただければと思う。第 2 向陽小学校では JR 向日町駅まで 14 分、JR 向日町からであれば 24 分、と 10 分違うが、場所によっては大きな違いがつく様な乗り場がたくさんある。堂ノ前も東向日駅から 23 分と 17 分である。使い方工夫いただけるような広報をしていけるように、例えば、行きはバスを利用帰りは電車、あるいは逆などで利用いただき少しでも利用者が増えればと思う。便数を増やせばそれに越したことはないが、今の条件で工夫出来ることを考えたい。それを越える問題についてはご容赦いただきたい。

委員 現在の状況を踏まえてとのことだが、やはり周りの方に話を伺うと「料金が高い」「本数が少ない」「逆回りも欲しい」との声を聞く。

逆回りについては、例えば、長岡京市が午前と午後で向きを変えて運行しているため、本数は変わっていない。そういった考え方であれば、本数を変えずに、逆回りができるのではないかと思う。

次に時間帯だが、朝の時間に医者にかかりたい人は朝の診察時間が 9 時からになる。少なくとも 8 時台にバスが欲しい。本数を変えないのであれば、運転手の休憩を考慮した上で、わかりやすく利用しやすいダイヤに変更していただきたい。

以上の内容を周りの方から伺っている。

議長 全体の大枠や本数も変わらないが、「回り方の工夫ができないのか」「ダイヤの調整ができるのか」との意見が出されたが、今後の関係機関会議でも話し合ってい

きたいと思う。休憩時間についても運転手の労働環境や条件等があるので、ここで結論を出すことはできないため、承ったうえで、関係機関会議等で協議していきたいと思う。

委 員

今の状況でバスの促進を図っていく上で、これからアンケートを取られて問いかけていくことになると思うが、「ぐるっとむこうバス」が市民の方にどれだけ知られているのか。まだ知られていないのではないかと感じているところである。

町内会を通じて、「ぐるっとむこうバス」の運行表を手に入れたが、理解が出来なかったということで、相談を受け説明すると「なるほど色つきのところは乗り継ぎのことか」と理解いただいた。利用をお願いしている中で、「利用時にバス停が分からなかった。」との意見もいただいている。私も初めて利用した際、JR 向日町駅でどれがバス停かなと迷い、「ぐるっとむこうバス」が来てようやく乗れたことがあった。

北ルートでどこにバス停があるのか探したがわからず、歩いて駅に行かれた方の話も聞いた。阪急バスと同じになっているバス停は、「時刻表が小さく書いてあって本当に合っているか不安になる」と言われた方の話も聞いている。

あとモデルケースを作って知らせる。実際に「ぐるっとむこうバス」を使って東向日駅周辺で買い物をして、この便で帰る等の使い方を PR に盛り込んでいくことが必要である。

他には「ぐるっとむこうバス」で完結させることに無理があると思う。公共交通の1つのツールとして、既存バスや鉄道等の組み合わせも含めて考えなければならぬと思う。

事務局

向日市役所前には複数バス停があり、府道沿いで待っていたとの意見も聞いており、対策として案内板を設置した。

他には保健センター前に、バス停はこちらですとの案内も貼らせていただいている。市に意見が入っていない箇所については JR 向日町駅のバス停同様、解りづらいつい気付けない場合がある。

「間違えて違うところに行ってしまった」「こんな案内があれば解りやすい」等、事務局に知らせていただければと思う。

モデルルートについては、例えば、保健センターを利用される方について、北からや南からのルートの説明を受けないと解りづらかつたりすることがあると思う。

現在、保健センターを起終点にし、利用者にお配りできるような時刻表等について、健康推進課と協議をしている。

議 長

これまでコミュニティバスを走らせることを1つの目標にして頑張ってきたが、今ある公共交通機関をうまく使いながらといったご発言があった通り、利用していく必要があると思う。そういった観点でのご発言もぜひお願いしたい。

事務局に質問だが、広報紙等で PR されていると思うが、最近だと年配の方でもスマートフォン等でインターネットをお使いになるので、常時確認できる情報はあ

るのかお伺いしたい。

事務局 以前は、ホームページのダイヤやコミバスの情報の書かれたページ、コミバス運行開始の項目を順番にたどっていただくしかなかったが、現在はトップバナーにも大きく掲載しており、ホームページを開いていただくと、すぐに見えていただけるように広報と協議させていただいた。

議長 地域の足なので、きめ細やかな工夫はできると思う。バス停の場所を写真等で示すこと、何を目印にすればバス停にたどり着けるか、など情報発信していける。地域の公共交通だからできることも検討いただければと思う。

委員 コミバスを1回使ってみて便利だったと言った話もあったので、体験会のような「みんなでバスを使って買い物に行きましょう」「あちこちをめぐりましょう」などのイベントをして、バスに乗ってもらう体験会を開いてはどうか。

あと料金が高いとのお話しがあったが、200円の金額が税金の負担を考えると決して高い金額ではない。1人当たりの税金の許容額が539円であることを考えると市民の方が3回以上乗ると、かなり運賃を賄えるという考え方もできる。

税金で負担することだけでなく、乗っていない方に乗ってもらう、もっと知ってもらうことが大切だと思う。

一方で、乗らない人に対しても税金で支えることを理解してもらう必要がある。他の公共交通機関があることで向日市民が受ける利益はあると思う。乗ってなくても、いざという時に乗れる。他の人の生活の支えになることで、他のところに波及効果を与えることができる。税金負担を理解していただくことによりコミバスの受容度を上げていくこともあるのではないかなと思う。

毎回200円払うのが高いと思われるのであれば、気軽にできるものではないのかもしれないが、一定の料金を毎月払えばバスが乗り放題になるなどのお得感をだし、毎月一定料金を払ってくれる方をつくることにより、支える方法もあると思う。

事務局 負担をしていただいている方に理解していただくことも重要なポイントだと思う。公共交通が走ることにより、こういったメリットがあるのか理解いただく必要がある。現状では運営が黒字になることは難しいと思われるため、いずれにしても大なり小なり負担していただかなければならない。理解いただけるよう、工夫していく必要がある。

また、利用いただかなくても賛同していただけることも合わせて考えていかなければならない。

委員 1年間運行状況をみて検討するとのことだが、この1年にできることはどこまで可能なのか。例えばバス停を増やす、回数券をつくる、サポーターを増やす、そういったことは1年後にするのか、それとも1年間にできるのか。またダイヤの改正がいつ可能と考えているのか。

事務局

バス停を増やすことについては運輸局へ申請が必要。増やす、もしくは移動させる、廃止するとなると、10月に変更を行う場合は6月には決定させる必要がある。

バス停を新規で設置した際、かなりの時間を要した。安全基準が厳しくなっており、警察とも協議が必要なため、簡単に設置できるものではない。またバス停を変えるとダイヤにも影響が出るため、更に時間がかかることになる。また周辺の住民の方の了承も必要。バス停の設置は大掛かりな作業になるため、すぐに設置できるものではない。

回数券、乗車券については、制度上の設計がうまくいけば対応可能。

利用される方の利用環境を向上するのも大切だが、それだけではなく、利用者の増加を考えながらでなければ難しいと思われる。今後、協議の中で考えていきたい。

議長

現状を見ると芳しいものではない。1年を待って何かをするのではなく、今からやれることはやっておくことが基本方針。事務局からもお話しがあったが改善を試みるのは調整や申請が必要といったこともある。それにかかる時間はやむなしかもしれないが、利用が上向くのであれば出来ることから検討して実行していく。そういったことから、この場で利用促進について様々な意見をたまわっていききたいと思う。

委員

様々な問題があると思うが、バス停の停留所については増やす方が良い。

利用される方は高齢者が多いため、歩く距離が少ないことが望ましい。

また利用して思ったのが、バスの到着時間は定刻通りでスムーズに運行している。運行していて、交通を阻害することみなさそうだと感じた。警察の方との協議が必要だとしても利便性を考えていただければと思う。

議長

事務局の方にも地域の声を届けてほしいと思う。

ただ、バス停を設置いただいた事務局は良く解っておられるかと思うが、「設置したいと思うが、制約があって設置できない。」「地権者の同意が得られない」などハードルがある。しかしながら、今までの会議でも、できる所からスタートしましょうと始めた事業であるから、必ず実行できるかは別にして要望を事務局まで寄せていただければ思う。

ダイヤのお話しがあったが、他の公共交通への影響も考えなければならないと思う。タクシーの方にも影響が出ているところがあると思うので、その辺りも今後のアンケートに盛り込むのであればどの時間帯のバスのサービスを望んでおられるのか、市民の方の声とアンケートを参考にしてダイヤの調整をしていければと思う。

関係機関会議の出席者の方からも、今までのお話しを伺って発言いただけることはあるか。

委員 コミバスを実施してからの阪急バスの長岡京方面と並走している上植野地区の利用状況を合わせて見ると、長岡京方面に接続する便については利用状況に大きな変化が見られない。コミバスの利用が落ち込んでいることを見ると、逆に地域交通を利用される方が減ってしまったとの印象を受ける。コミバスの運行により不便になったと感じる人が増えることについては望ましくない。市民公募委員からもアイデアを出していただいているので、できることは少ないのかもしれないが事務局と詰めていただいて、利用者の方には、1回でも2回でも乗っていただくと運行を続けることができる、ということを働きかけてほしいと思う。

委員 コミバスの利用者は少ない。元々ニーズが無かったと思う。反対回り等の意見があったが、仮に実行して人数が倍になったとしても利用者は少ない。

ただ、色々な改善のアイデアがでてくることは結構なことで、対策を行っていかねばならないと思う。

しかし、まずはみんなで乗らなければいけない。乗らないと無くなってしまう。乗りやすいように改善するのは、事業者としては当然だと思うが、市民が支えるバスならば、安い・高いではなく、乗らないと支えることにはならない。支えていくという気持ちが生まれないのであれば、存続は難しいと思う。

採算面だけでお話しするつもりはないが、我々、公共交通事業者の人手不足や運転手不足は大変深刻な状況である。役割として運行するのは結構だが、残念ながら1日運行していて、少ない人数にしか貢献できないのであれば、非常に残念である。

他の役割を行えば、もう少したくさんの人達に貢献することができるのにもかかわらず、1日10人ぐらいしか乗せることができない現状を考えると、役割としてもったいないと思う。

最初に決めた設定は制度や法律等があり、動かしにくい。

それならば、今ある条件で無理をしてでもみんなが乗って支えることが無ければこのバスは存続することはできない。

もしくは、採算を考えずに交通インフラとしてだけ考えるのであれば、意味があるのかもしれない。

コストを考えるのであれば、非常に残念な結果に感じている。

委員 ニーズが無いとの意見だったが、1時間に1便走っている回生会のコミバスがあるが、多くの利用者が乗っている。無料なので乗られる人が多いのかもしれないし、競争をするわけではないが、利用者が多いことを考えると、ニーズが無いとは言えないのではないか。

議長 「バスができたから、外出できた」というような意見も大切な意見だが、明るい側面と厳しい側面の両方を伝えていくことが大切。「外出しにくい方が外出するようになった」等の明るい面。それと同時に「このままいけば運営は難しい」という

厳しい面も挙げていってもよいと思う。皆さんに危機感を持ってもらわなければならない。良い面・悪い面をバランスよく情報発信していく必要がある。認知を高める上で、現状を知っていただく。使い方のモデルケースも示しながら、考えていければと思う。

委員 資料の「利用の状況について」だが、現状の利用状況では令和2年10月以降の維持は難しいとあるが、77, 78 系統も利用者を増やしていかなければならない。利用しないと無くなってしまうことをPRしていく必要がある。公共交通を不便と感じる方がいるかもしれないが、良い面もある。公共交通が安全に運行されているため、運転に不安のある方は、車の使用をやめて利用したり、また乗車中に本を読んだりして時間を有意義に過ごすことができるなどである。

ルートや時間については自動車に比べると不便な所があるが、良い面も多くある。

コミュニティバスや 77, 78 系統も PR して危機感を伝えていく必要がある。

議長 今あるサービスの中で足りていない部分についての指摘があり、バス停の位置がわかりにくいことについては、いかに広報していくのか。使い方の提案、モデルケース、片回りでも不便でない、プラス面の伝え方、そういったところが大切になってくる。認知を高める所の努力、どのような手立てがあるのか事務局、関係機関会議で話し合っていきたい。例えば「お試し乗車券」などで周知することもできるかもしれない。1 度使ってもらう工夫として考えてみるのもよいかと思う。

ルートやダイヤについては時間がかかる問題。市民アンケートの結果を踏まえて検討していきたい。

地域からの熱意、無いと困るとの声が挙がってくると心強いところではある。

そういった声があればこの場でお聞かせいただきたい。

事務局が主導するわけではなく、あくまで市民の皆様を支えていただき、引っ張っていただきたいところ、地域を代表されている委員の皆様をお願いしたいところである。

委員 先ほど「おためし乗車券」の話があったが、PR として例えば、2 か月間無料にするのはどうか。

議長 無料というのは長すぎると当たり前になってしまう。期間限定で行うほうがよい。「おためし乗車券」を発行することにコスト負担はそれほどかからない。

委員 限定であっても、PR 効果は十分にある。

議長 関係機関会議でも議論しており、地域のイベントに連動した形で取り組めたらとの意見があった。春休みに親子で利用いただけたらといった議論をしている。

コミバスの認知を高めることが最初に行うことだと思う。

(4) その他

事務局

「その他」について2点、事務局からご報告させていただく。

まず、コミバスルート上の道路整備状況だが、現在、向日市役所東側の道路を整備し、歩道を設ける工事を実施している。工事中はバス停が北へ約50m移動しており、皆様にはご迷惑をおかけしているが、工事完了後は歩道でバスをお待ちいただけるよう周辺環境が整備される。

次に、この地域公共交通会議の設置要綱についてだが、昨年9月、北ノ口公園前のバス停位置を急遽変更する必要性が生じ、皆様に書面でご承諾いただくことがあった。

今後同様に、会議開催の暇がない状況で皆様のご意見を伺う必要性が生じた際、書面協議を行うことについて、設置要綱に明記したいと考えている。

また、現在委員の皆様の任期を2年とし、人事異動などで変更する場合は前任者の残任期間を引き継ぐこととしているが、委員の皆様ごとに任期の初日と終了日が異なるため、4月1日から翌々年の3月末で統一させていただきたいと考えている。

この設置要綱は4月1日施行を目指して改正事務を進めていく。

事務局から、「その他」のご報告は以上である。

議長

歩道整備にともなうバス停の移動、設置要綱の改正について2点お話しがあったが、質問はないか。

委員

市役所前のバス停だが、回って入らなければいけない。バス停の前に階段があるが、すぐ玄関に行けるまっすぐの道につくれないのか。

事務局

まっすぐ行く道は階段があるが、バリアフリー対応ができていない。

来庁時に利用される方もいるので絶対に禁止ではないが、市としては、市役所まで安全にバリアフリーで対応するのが本来だと思っている。できれば裏に回っていただきたい。

委員

バリアフリーになるよう改良はできないのか。

事務局

検討はしたが、スロープにすると何度も折り返す必要がある。市役所との高低差が2m50cmあり設置は難しい。お手数だが迂回していただければと思う。

委員

市役所が新しくなるが、新庁舎ができると改善されるのか。

事務局

新庁舎ができれば、南の入り口が開くことになる。広場に庁舎ができるため正面は入りやすくなる。

委 員 新しい庁舎とバス停の関係はどうなるのか。

事務局 バス停の位置を例えば、市役所の敷地に設置するということか。

委 員 バス停の位置が今のままとして考えてほしい。今後、市民会館もできる。そう
なると多くの人が利用することになる。バス停と入口を行きやすいように考えてい
ただければと思う。

議 長 路線バスのバス停を有効活用させていただいているところもあり、路線バスの場
所の位置変更は難しいと思う。2m50 c mの差をどうするのか難しい部分はあると
思うが、ご意見として承っておきたいと思う。