

令和3年度第3回向日市地域公共交通会議 会議録

日時 令和3年12月23日(木) 午前9時30分から午前11時まで
場所 向日市役所議会棟1階 第1委員会室
出席者 (委員) 22人中21人出席
安田市長(会長)、野津委員、阪本委員(代理:町田氏)、平山委員、
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、金澤委員、日田委員、宇野委員(議長)、谷内委員、
田中委員(代理:山下氏)、佐野委員、藤城委員、野口委員、尾田委員
(事務局)
福岡建設部長、小川公園交通課長、山口同課主席係長、勝本同課係長、
大槻同課主任、高野同課主査

傍聴者 4人

- 次第
- 1 開会
 - 2 会長あいさつ
 - 3 議事
 - (1) コミバスの利用促進について
 - (2) 公共交通の現状と今後の対応について
 - (3) その他
 - 4 閉会

1 開会

2 会長あいさつ

おはようございます。

本日はコロナ禍の中、またお忙しい中、向日市公共交通会議を開催いたしましたところ、ご出席いただきましてありがとうございます。

また平素は、向日市政の推進のために、お力添えを賜っておりますことを、御礼申し上げます。

コロナ禍の中、交通事業者の皆様におかれましては、厳しい状況が続いているかと存じます。

本市でも補助事業を繰り返し続けてまいりましたが、この12月に補正予算で、向日市に事業所を置かれている公共交通事業者に対しての補助金を議会で承認いただきました。

厳しい状況の中、頑張ってくださいているわけではありますが、最近は公共交通よりも、自家用車などで移動される方が増加しており、ぐるっとむこうバスについても、少し利用者は回復をしてみりましたがけれども、利用数が厳しい状況であります。

本日は公共交通の状況の報告、ぐるっとこうバスのルート変更等について皆さま

のご意見をお伺いしたいと思っております。公共交通を運営されている事業者様と、市のぐるっとこうバスが、協力をし合いながら市民の皆さまの、移動手段を確保していくことが、大切になってくると存じます。高齢化が進んでいく中で、移動の手段を確保することは自治体の定めだと思っております。難しい課題ではありますが、皆さまのご意見を伺いながら、しっかり行っていければと存じます。どうぞよろしく願いいたします。

3 議事

事務局

(1) コミバスの利用促進について

資料1「令和3年度第3回地域公共交通会議」をご覧ください。

昨年11月以降の13か月間の推移を掲載している。この期間では、利用が一番少なかったのは令和3年1月であり、1便当たり北ルート1.8人、南ルート4.1人であった。

1月13日から緊急事態宣言が発出されたことが大きく影響しているものと考えられる。

一方で、令和3年3月は利用が大きく伸びている。緊急事態宣言が解除されたことに加えて、この月からプレミアム乗車券の販売を開始し、南ルートではICカード乗車券が使えるようになったことが要因と考えられる。

なお、プレミアム乗車券については、北ルートでは乗客数全体のおよそ4割を超える方が利用しており、南ルートでは、プレミアム乗車券、ICカード乗車券を合わせると5割程度の方が利用している。

市では今後もプレミアム乗車券の普及に努めたい。

次に3月以降を見ると、緊急事態宣言やまん延防止等重点措置が幾たびか発出されており、利用の増減が見受けられるが、9月末に直近の緊急事態宣言が解除されてからは、緩やかで、利用が増えつつあると見受けられ、11月には北ルート2.6人、南ルート6.3人となっている。

次に、資料5ページ目。利用促進にかかるルートの変更について説明する。まず、昨年4月に東山を通る路線バスが大幅に減便となった。このことについては、地域の皆様からお声が上がっており、昨年12月に市議会においてバスの増便を求める旨の請願が採択され、今年6月の市議会においては、コミバスのルートを試験的に変更して、東山バス停を通るようにしてはどうかとの質問がなされた。

既存の路線バスが走るルートにコミバスを走らせることについては、路線バスのさらなる減便を招かないようにすることが前提であるが、減便の補完的な位置づけであり、市民の皆様の利便性を高めるため、多くの追加費用をかけることなくコミバスのルート変更により移動手段を確保することができないか検討を進めてきた。

コミュニティバスの利用促進としては、現在の運行体制の中で、できるだけ利便性を高める取り組みとして、事業者、関係機関の協力を得て、変更検討したもので

ある。

次に、6 ページ目。及び、「資料 1-2 の①番」について、赤色で示しているのが、北ルートである。

赤い破線で示しているのが現在の路線であり、赤い実線で書いているのが、今回の変更案である。

具体的な変更箇所は、中垣内交差点から西（図では左）へ進み、「東山」バス停を折り返して現在の「寺戸」バス停、向日市役所前バス停、を經由して、現在のルートに戻る案である。

なお、「東山」バス停については、道路の北側にある阪急バスの東向きのバス停を利用したい。

また、「向日市役所前」バス停については、現在のバス停では市役所に至るまでに南北いずれかに回り込んで坂を上るの必要があり、高齢の方などから改善できないかと要望をいただいていたこともあり、新庁舎や建設中の市民会館の正面となる府道に面した阪急バスのバス停に変更する。

次に、7 ページ目、「資料 1-2 の④番」について、青色で示しているのが、南ルートである。まず、青い破線と黒い破線が現在の路線。青い実線で書いているものが、今回の変更案である。

具体的には、中垣内交差点から西（図では左）へ進み、「寺戸」バス停、「東山」バス停、「向日台団地前」バス停、「向日市役所前」バス停を經由し現在のルートに戻るものである。

北ルートと異なるのは、南ルートは車両が大きいために、途中で折り返すことなく、東山バス停を經由したあと一旦、「東山交差点」から「府道中山向日線」を南進し、「向日市役所前」に至るというものである。

また、新たなルート上に「向日台団地前」として阪急バスのバス停があることから、「向日台団地前」バス停にも停車したい。

なお、現在の「寺戸」バス停については、通行しなくなることから、すぐ近くの府道沿いのリカーマウンテンの前にバス停を設置したい。

また、「向日市役所前」バス停については、北ルートと同様に向日市役所南側の阪急バスのバス停を使うことで、坂道を上ることなく「市役所や市民会館」へ訪ねていただけるようになる。

次に、資料 8 ページ目、及び「資料 1-2 ③」時刻表案について、北ルート、南ルートそれぞれに、「JR 向日町」と「阪急東向日」を発車する時刻は変わらない。1 周当たりの時間は、北ルートが 3 分延びて 1 周約 40 分、南ルートが 5 分延びて、一周約 45 分となる。

同じく乗り継ぎに係る待ち時間も、北から南は 3 分短縮、南から北は 5 分短縮される。

最後に、ルート変更全般について、北ルート、南ルートのいずれも、会議で承認されると、関係機関への申請や協議を行う必要がある。

これまでに事務局では、ルート変更に関係する、道路管理者や警察機関、また南ルートでは、京都市西京区に跨ることから、京都市及び京都市交通局の関係各機関

と事前協議を重ねており、現在も継続して協議中のものもある。

事務局としては、市民の皆様の利便性を向上させるために、何とか実現させたいものと考えている。

しかしながら、これまでも様々な規制等によりまして実現しなかったバス停もある。進捗については、委員の皆様にお知らせする。

議長 ただいまの説明についてご質問、ご意見等あればお願いしたい。

委員 先程の説明を受けて、大変便利になると思うが、リカーマウンテンさんの前に南ルートバス停の設置と言ったが、前ではなく向かい側（西向き）では設置できないのではないのか。

また、「向日台団地前」は市境で京都市内に入るのではないのか。

「東山」のバス停は便利になるが、ここの住民の方が東向日に行こうと思ったら、北ルートで出発し、帰りは南ルートで帰ってくるのか、この時刻表ではすぐにわからない。周辺の住民の方に、南ルート北ルートの両方の時刻表が利用しやすいようなものがあれば、解かりやすいのではないのか。

事務局 まず1点目、リカーマウンテン前の寺戸バス停についてであるが、設置を検討しているのが、道路の南側、リカーマウンテン側になる。歩道がありこちらの方に新しく設置することで、リカーマウンテンや、道路管理者に相談しているところである。

次に2点目の「向日台団地前」であるが、検討箇所が京都市西京区であり、京都市西京区、交通局、京都市の道路管理者等と協議させていただいているところである。

東山バス停のルート利用については、北ルート南ルートを両方利用いただける。これについてはお知らせする際に、広報等で工夫して、わかりやすく伝えるよう努める。

委員 東山のバス停が減便になるということで利便性を確保し、なおかつ費用をかけないということは良い案だと思う。しかし、今後、路線拡大の要望が出るかもしれないが、その際の対応は考える必要がある。東山バス停の利用者がどのぐらいなのか、新設バス停の利用が少ない場合はどうするのか、推移を見守る必要があるのではないかと思う。路線拡大については、どのようにお考えなのか。

事務局 今回は便数が減ったことに対して、補完的な位置付けで、試験的に走らせるものであり、実際に1年、2年運行する中で、どれだけのご利用いただけるか、阪急バスの路線と重なる部分もあり、利用の推移を見ながら、考えていかなければならない。

議長

利用者多いとは言えないが相当数の利用者がいる中で、不利益な変更はよくない。これらのことを勘案しながら検討しなければならない。他に意見がないようであれば異論なしとさせていただきたい。

それでは次第1の3「利用促進の取り組みについて」事務局から説明をお願いしたい。

事務局

資料1の9ページ目、1つ目のコミバス時刻表の設置について、これまで市役所に、公共交通機関の時刻表などを設置する場所が、なかったため、路線バス一式の時刻表の掲示について、場所等を検討した。

現時点で十分広いスペースを確保するに至らなかったため、まずは、コミュニティバスの時刻表を来庁者にわかりやすく、特に市民の皆様の往来が多い、新しい本庁舎の1階の出入口と、5階のレストラン前に掲示した。今後も公共施設への時刻表掲示について、それぞれの機関と協議ながら進める。

次に2つ目、向日市緑化ポスター展の優秀作品の展示について、毎年、市内在住・在学の小学6年生を対象に、本市の緑化啓発を目的としたポスター展の作品を募集している。

今年は市内7つの小学校から、計564点の応募があった。それらの作品の中から、画家の先生や美術の先生方を審査員として、審査し、優秀作品、8点について、北ルート南ルートのコミバスのそれぞれの車両に展示している。

また、優秀賞含む、入選作品30点について、都タクシーのご厚意により、市内を運行するタクシー車両35台に、それぞれ作品を展示している。

これらの作品は、12月の20日、月曜日から、来年1月末まで展示予定である。ぜひ利用し、ご覧いただきたい。

次に、資料の10ページ目、3つ目「プレミアム乗車券の市役所での販売について」前回の会議で、委員から、市役所での販売についてご意見をいただき、また市役所にも市民の方々から電話で問い合わせがあったことから販売の準備を進めてきた。来年の1月4日から、市役所本館においては、1階の会計課窓口、東向日別館においては、3階の市民課窓口にて販売を開始できることとなったので報告をする。

次に、「バスエコファミリー等の取り組みについて」子育て世代やお子様へのバスの利用促進を図るため、大人1人につき同伴の小学生2人まで運賃が無料となる取り組みを京都府では、「バスエコファミリー」京都市では、「バスエコサマー」という名称で実施している。昨年来から、京都府と京都市でこの2つの施策の名称を1つに統合するという検討がされていると聞いている。

新型コロナの影響で、昨年度も今年度も実施されることはなかったが、来年度実施されるということであれば、ぐるっとむこうバスについても、事業に参加したい。

また、来年度、向日市は、市制施行50周年を迎える。京都府の取り組みに限らず、市制施行50周年記念事業として、来年度行われる様々な50周年記念イベントなどに合わせて、向日市独自の期間を設けて、子育て世代やお子様へのぐるっとむこうバスの利用促進を図りたい。

議長 それではただいまの説明についての質問や意見があればお願いしたい。

委員 1点目は緑化ポスターの展示作品について、非常に良い取り組みであると思う。ぐるっとむこうバスの認知度を上げるような公共交通の利用促進ポスターや写真の募集、公共交通の作文等、向日市の小学生に取り組んでもらうことによって、公共交通の大切さを考えていただければと思う。あるいは入賞された方の賞品としてぐるっとむこうバスのプレミアム乗車券をお渡しするなど利用につなげるような取り組みを考えればもっと良くなると思う。

2点目はぐるっとむこうバスを運行する以前に、評価資料を作っていたと思う、認知度や公共交通への影響等、評価を実施し毎回の資料に付けて確認できれば良いのではないかと思う。

ぐるっとむこうバスは乗車人数だけでなく多面的に評価する必要があることから、コロナ禍の中で難しいところであるが、確認していければと思う。

事務局 1つ目の緑化ポスター展について、緑化ポスターの作品を初めてバスに展示し、学校を通じてそれぞれのご家庭にもお知らせしているものである。委員ご指摘の他にも、作文や写真展等、公共交通全体でこのような取り組みを広げることができれば、全体の利用促進に繋がるのではないかと思う。このような取り組みが様々な機関を通じて協力いただきながら、推進できればと考えている。

次に、2つ目の「ぐるっとむこうバスの評価指標について」コミュニティバスの運行を開始する際にアンケートの報告をさせていただき、皆さんもご覧になったと思う。この1年ほど、コロナの関係で利用が低迷しており、アンケートでの評価が難しいのではないかいうことで、この1年見送っていたが、今後は改めてアンケートの取り方等を研究していきながら、評価シートについてもご報告できるよう進めていきたい。南ルート車両の広告欄等を使っていないのであれば、常時ギャラリー化することも良いと思う。

議長 様々な提案があれば、一步一步進められる。委員からも話しがあったとおり、継続的な評価についても、コロナが落ち着いてから取り組めていければと思う。

続いては、次第の2「公共交通の現状と今後の対応について」バス事業者とタクシー事業者からそれぞれ報告をお願いしたい。両社から話を聞くことで、現在の公共交通の厳しい状況について改めて確認していきたい。まず阪急バスから説明をお願いしたい。

(2) 公共交通の現状と今後の対応について

委員 まず全国の乗り合いバスの状況について、バス輸送人員は1958年がピークである。50年後の2018年には43億人まで減少し、実に57%も減少している。バス事業者の収支状況で、全国の70%以上の事業者が赤字経営となっており、京阪神で見ても半数以上が赤字と、全国的に見てもバス事業は非常に厳しい経営を余儀なくされ

ている。そこに今回のコロナの影響で更に危機的な状況に陥っている。

全国的にもバス運転者が不足状況にあるということで、資料のとおりバス運転者は労働時間が長く、加えて時間が不規則であるのに、年間所得額は低く、就業を敬遠されている状況にある。このため阪急バスでは、運転士の処遇改善を図るために、契約社員の正社員化や子会社の合併等を行った。

続いては、阪急バスの状況である。輸送人員のピークは1972年であり、2018年には27%も減少しているが、折れ線グラフで示している走行距離キロは逆に40%も増加させており、これは沿線のまちづくりに寄与するため、路線網の拡充や利便性を確保してきたことの現れである。

これまで、様々な経費抑制策を駆使し、地域の輸送を担ってきた。また一部の黒字路線で得た利益で赤字路線の維持を図ってきたが、利用者の減少や、運転者確保策としての人件費の高騰等によってこれまでのビジネスモデルが成り立たなくなってきたところである。将来的構想のためには、現在のバス事業運営、せめて収支が均衡することが必要。そのためのひとつの方策として通勤定期と高齢者定期の割引率変更と深夜割増運賃の時間帯変更を来年4月に実施すべく21日に変更の申請を近畿運輸局に行った。

長岡京線、大原野線の収入と運行距離を経年でグラフにすると、大原野線で減便したことにより走行距離がマイナスとなっている。収入については、コロナの影響で、大きく落ち込んでいる。コロナの影響を比較したグラフを見ると、今年は6月以降ひどく落ち込んだ。昨年もずっと下回っている状況が続いており、緊急事態やまん延防止等出ていたため、前年を下回る状況がずっと続いていた。感染の落ち着きでようやく11月に昨年を上回る数字になったことを表している。

議長

続いて京都府タクシー協会からお願いしたい。

委員

資料16ページ、現在のタクシー輸送実績でコロナ前からの比較として、棒グラフで示している。

青い線を平常年とすると、コロナ禍では、年間を通して輸送は半分ぐらいである。一番低い箇所は5月の緊急事態宣言で、半分以下の状況である。11月は、ニュースで嵐山に沢山観光客が来たと報道されるが、実際コロナ前と比べてみると満足いくような収入が得られるわけではなく、回復は当分しないと思われる。

現在、京都市及び南部の地域でタクシー登録台数がおおよそ7000台で、タクシー乗務員の人数は6800人。初めて車両数より人数が下回った。タクシーは1台24時間で収入を得ている。交代人員がいなく回らないが、募集しても人が集まらない状況。この苦境で、新しく新規採用できない状況。1年半の間、低迷状態が続くと、経営が厳しいものがある。この1年半の間、京都市域の交通局約60のタクシー業者のうち、約50の業者が、譲渡譲受や廃業をしている。1年半でこれだけの業者が退出することは、これまでなかった。

まだまだ回復が見えない中で、何とか公共交通の維持できるよう努めているが、感染拡大で第6波、緊急事態で自粛になると、公共交通を維持できる状況ではない。

決して外出制限、自粛要請を否定するものではなく、全力で感染拡大を防止していかねばならないことは重々承知しているが、事業としては持たない状況。乗って支えるという視点を、持っていただく必要がある。

「コロナが明けたら外出します」では、厳しい状況が現実的に出てきている。

先ほどコミュニティバスの路線を東山に伸ばす話があったが、利用していただかないと継続はできない。「いずれ年を取った時に、車が運転できなくなった時に公共交通が無いと困る」では、それまで維持できない。「乗って支える」を意識して、利用しなければ、タクシー、バスを維持することは無理である。この1年半行政の支援をいただきながら、経営を持続しているが、あと半年続くと持続は厳しい。

議長

次に乙訓地域における阪急バスの課題と対応についてお願いしたい。

委員

別紙1「乙訓地域を運行している長岡京線の現状について」左側の青の折れ線グラフが輸送人員の10年間の推移を示しているもので、25%も減少している。これに伴い、収入も減少、赤字が膨らんでコロナの影響前で、年間1億円の赤字を計上しているという状況にある。

その1億円の赤字額だが、収支率で見ると、長岡京線全体では76%となっており、100円の費用をかけても76円しか収入が入らない、きわめて厳しい状況にある。それを向日市域に限って見てみると、80系統が34%、1・3・49系統が28%と もっと厳しい数字になっている。

赤字路線をほっておくというわけにはいかず、普通のメーカーであれば赤字の商品を生産停止すれば赤字の解消は可能だが、我々公共性の高い交通事業者としてはそういうわけにはいかず、コロナ前でも1億円あった赤字額を減少させる。対策が必要となる。

その対応策として、お客様の利用状況に合わせた、輸送便数の削減によって運行費用の抑制を行うため、来年5月に実施しようとするものである。

ただ、それだけでは赤字額の一部が削減できるだけであり、構造的な赤字体質から脱却できず、いずれ、さらなる輸送の見直しが必要となる。

採算性の悪化に伴い、費用を削減するために輸送力の削減を行う、それによってまた利用者が減少する。利用者が減少するとまた収入が減って、採算性の悪化に繋がるといったような、「負のスパイラル」が回ってしまい、最終的には路線バスの廃止につながることになる。「負のスパイラル」を避けて、かつ赤字の減少を図る方策として、収入の増加を図ることが考えられる。ただし、収入の増加でお客様の増加が図れればよいのだが、ここ最近の構造的な旅客の減少傾向にある中、それを望むことは難しく、収入増を図るためには、運賃負担額を上げることをお願いしなければならない。向日市を含む乙訓地域全体で、長岡京線や大原野線の区間の運賃については、2019年に、国から認可された上限額、初乗りであれば170円を180円への改定を実施する。さらには、先ほど申した通り、地域の交通を残すためには、事業者の健全経営が必要であり、今回長岡京線を持続可能な公共交通への転換を図るための施策として、長岡京市の地域公共交通会議では、「①路線バスの運賃適正

化による増収施策として、長岡京市内においては一律230円の均一運賃を導入」「②路線バスルート・ダイヤの再編のため、効率的な経路設定と輸送力の削減による運行経費の削減」「③利便性向上の促進策の導入」を決定。来年6月に実施予定である。

これらを3本柱とする施策実施によって先程の「負のスパイラル」が反対に回るよう、採算性とサービスを向上し、利用者の増加という「正のスパイラル」を目指そうとするものである。3つの施策について、向日市域でお願いしたいことは、①の施策「路線バスの運賃適正化」による増収施策については、長岡京線のうち向日市域にある9停留所から長岡京市内へまたがる運賃について、現在の初乗り170円から距離によって運賃額が上がっていく制度から、長岡京市内が一律230円となることから、向日市から長岡京市内に入った際に1乗車230円均一への変更をお願いするものである。また長岡京市に隣接する上植野町の、堂ノ前、池ノ尻、菱川バス停を通る1、3、49系統においては、路線が長岡京市内のみ向かっており、いずれの方向に乗車しても、すべてJR長岡京駅など一律230円区間である長岡京市内への乗車となることから、初乗りから一律230円の改定を考えている。

次に②の施策「路線バスのルート・ダイヤの再編」による効率的な経路設定と輸送力の削減による運行経費の削減。先程お示しした向日市域での収支率は28%、34%ということを考えれば、効率化を図るべきであるが、今回運賃を改定できれば、向日市域については路線を減便することなく、当面は現状維持の予定である。

次に③利用促進策の実施では、今回の議題にもなっているコミバスの利用促進策と合わせて、一般路線バスの利用促進策についても、向日市と相談をおこないたい。

運賃について具体的に申し上げますと、向日市域にある長岡京市の停留所。阪急東向日から堂ノ前まで停留場があるが、この各停留所から各鉄道駅、阪急西向日、長岡天神、西山天王山駅とあわせて、運賃を整理した表をつけているが左が現在の運賃で、次に、右に書いてあるのが上限運賃。6月に実施する内容は国から認可をいただいたものである。

一番右が今回の長岡京市内にまたがる部分になる。均一となる運賃ということで、一覧表にしている。

その協議運賃というところで、ピンクの枠で塗った金額が本来の運賃額より安くなる区間、水色で塗りつぶしている箇所が、高くなる区間、横棒が入っているところは、上限運賃となる区間を表している。確かに近距離は高くなる区間があるが、来年の済生会病院の移転先である西山天王山へは、どの停留所からも安くなるというメリットがある。

最後の7ページ左の地図は、仮に今回の運賃案の改定を行わない場合を表しており、例えばJR長岡京乗車で距離の短い一文橋で降車された方の運賃が230円であるのに対し、その先の堂ノ前や池ノ尻で降りた方が安い運賃になるという不合理が生じることとなり、利用者に説明のつかない事象となるため、是非、今回の運賃に改定させていただきたい。

最後に、右の方であるが、向日市近隣エリアの初乗りのバス運賃を表しているが、京都府下では230円均一や初乗り230円、大阪府下では220円から230円と、乙訓

地区の初乗り 170 円だけが超割安になっていることが見て取れる。

今回お願いしている、運賃 230 円という額は、周辺地区とおおむね同じであるということで、理解いただきたい。

議長 　　ただいまの内容について質問等あればお願いしたい。

委員 　　均一料金の値上げになる区間があるとのことだが、ある程度は仕方がないと感じたが、阪急バスで東向日から市役所まで行く際、辰巳で降りる方がいる。

東向日からであれば、1 つ目のバス停で健康な方なら歩いて行ける距離だが、緩やかな坂道でも東向日で買い物された方や年配の方がバスの時間があれば乗って帰って来る方がいる。

そのような短い区間を乗って利用される方にとっては、230 円に料金が値上げされるとどうなるのかその分コミバスを代わりに利用する等も考える方もいるかもしれないが、1 区間だけの利用や短距離で降りられる方がどのくらいおられるか、把握する必要があるのではないかと。

委員 　　辰巳の停留所については、阪急東向日まで 170 円である。

今回から改定を行うのは、国から認可された 180 円ということで、向日市域内だけで乗車される方に均一運賃の適用は考えていない。向日市域から長岡京市域にまたがるお客様。それと 1、3、49 系統の菱川、池ノ尻、堂ノ前。この 3 停留所のお客様については、均一運賃 230 円をお願いしたいという内容である。

この 80 系統で見ると東向日から辰巳は利用者 0 人だが、主に運行しているのは大原野線でただいま資料を持ち合わせていないため確認できない。

委員 　　高齢の方で頻繁に使う方はグラントパスを固定料金で複数回利用する。運賃の値上げはされるが、その分、今まで通り利便性が高く使えるということを PR いただければよいのではないかとと思う。

向日市の 80 系統、49 系統の収支率が低い中、運行していることは、大変ありがたいことである。公共交通が維持できなくなっていることを市民に深く理解いただいて、どうにか乗って支えらると思っていただく必要がある。

世の中の大きな流れとして SDGS の達成やカーボンニュートラル等地球規模の環境問題の対策に公共交通が寄与している所は大きいと思う。車ではなく公共交通で通勤を推奨している企業と提携等で意識を変えることができればよいと思う。

事務局 　　厳しい収支率で運行いただいているのは大変ありがたいことであると考えている。また利用者の方が通勤通学で公共交通を使うことは、環境やさしい活動として広がり、利用促進に繋がってくるというところもある。広報等で PR もできるかと思う。どのような利用促進を図っていけるかは、これからの課題であり、この会議で皆さんの協力をいただきながら検討していく大きいテーマであると考えている。

- 議長 これまで事業者の方から、数字を出してここまで踏み込んだ話はなかったと思う。それだけ切迫した問題であると委員の皆さまに、ご理解いただきたいとの気持ちで出されたものだと思う。
- 収支率 34%や 28%は一般家庭に置き換えると、生活費が月 10 万円として収入が 3 万 4 千円、2 万 8 千円という状況ですので、深刻であることがわかると思う。
- そのあたりを考えると痛みを伴うものとして、値上げ、減便、廃止のいずれかの方法になるのではないかと思われる。
- 今回報告のあった運賃で理解いただければ、当面はサービスが維持できる。その間、向日市の公共交通の在り方について議論ができる時間が生まれると思う。
- 委員 公共交通を頻繁に利用される方は通勤や通学定期を利用する方が多いと思われる。通学定期の方は企業が支払われるため、値上げでも理解いただけると思うが、通学定期は個人負担となるため、値上げによりマイカー等の送迎でバス離れが起きてしまう可能性も考えられる。
- 委員 長岡京線の通学定期は 1%しか利用がないのが現状である。他グランドパス 6.5%、通勤定期が 18.3%の利用がある。阪急スクールバスといった 210 円、310 円までだったら、学生定期で乗り放題やグランドパスもある。
- PR 等々については、市民の方や利用者に見ていただけるよう、皆さんに相談させていただきたいと思う。
- 委員 事業者の皆様、大変経営が厳しい中、向日市の公共交通を守っていただいていることにお礼を申し上げたい。
- 市としては、値上げや減便について、市民の皆様の利便性だけでなく、本当に公共交通を必要としている方々の外出の機会が少なくなることも考えられるため、何とか維持をお願いしたいと考えている。
- ただ一方で、本当に厳しい状況であると説明をいただいた。「現状のままでは、維持できる状況でない」といった発言もあった。
- 本当に経営は厳しいということは十分承知の上で、経営努力をお願いしたい、また委員の皆様については、地域で声をかけ合って、ぐるっとむこうバスだけでなく、路線バス、タクシー、あらゆる公共交通に乗っていただけるようお願いしていただきたい。
- そして、地域の利用促進策等については、地域公共交通会議で検討出来ればと考えている。
- 議長 先ほど事業者の方から説明があったが、現状としては、お願いでは対応できない。行動あるのみだと思われる。
- 今回、料金が上がる箇所があるが、認めていただくことにより、当面のバスの維持が可能である。その間に知恵を出して、実際に行動を起こしていく必要がある。
- 「値段が上がったから乗らない」これでは、バスが無くなっていくことになる。

値段が上がったが、年を取ったときに、バスがある町が良いか、それともない町がよいか、それを考えながら、働きかけをしていく必要がある。

今後も今まで以上に厳しい状況が続くと思うが、バス事業者の方には地域の公共交通を守っていただければと思う。

委員 利用促進等、相談しながら、利用者への乗務員の接客等、料金に見合った業務を目指して頑張っていきたいと思う。

議長 続いて次第の3、その他について事務局から説明いただきたい。

(3) その他

事務局 公共交通事業者の支援として、新型コロナ対策に係る補助金についてご説明させていただきます。

向日市では、昨年度に引き続き、新型コロナ感染症の拡大防止策を事業者の支援をおこなう。その内容はマスクやアルコール消毒液の購入、車両や待合室等への空気清浄機や換気装置の設置など、新型コロナウイルス感染症対策の実施に要した費用であり、対象となる事業者は、市内に本社、もしくは営業所を置いていただいている、バス及びタクシー業者である。また、補助金額は1事業者当たり上限100万円となっている。

本件については、この12月に補正予算として議決されたばかりのものであることから、現在、対象となる事業者の方への案内を行うべく準備を進めているところである。

議長 補助事業については、利用者の方に、感染対策された公共交通で安心して利用いただく必要から進めてほしい。

委員 大変ありがたいことである。お礼を申し上げたい。

議長 他に質問等ないようであれば、以上をもって会議を終了とする。