

令和4年度 向日市地域公共交通会議（第1回） 会議録

日 時 令和4年7月13日（水） 午前10時50分から正午まで

場 所 向日市役所議会棟1階 第1委員会室

出席者 （委員）24人中22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、鈴木委員、佐々木委員、佐生委員、岡崎委員、

清水委員、藤田委員、上崎委員、柴田委員、木原委員、宇野委員（議長）、

谷内委員、大前委員（代理：石田氏）、井口委員、野口委員、上出委員

（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、高野同課主任

傍聴者 4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）公共交通の利用促進について

（3）コミュニティバスの継続運行について

4 閉会

1 開会

2 会長あいさつ

おはようございます。

令和4年度の第1回地方公共交通会議を開催いたしましたところ、大変お忙しい中にも関わらず、ご出席いただきましてありがとうございます。

また、委員の皆様には、それぞれの立場で向日市の地域公共交通に対するご支援をいただいておりますことに、改めて御礼申し上げます。

本日から新たに二名の市民委員の方に、ご参加いただきましてありがとうございます。

新委員の方も含めて、本日は様々な意見をお伺いできるかと思いますので、どうぞよろしくお願いします。

新型コロナウイルス感染症につきましては、本日は一旦落ち着きを見せておりましたが、急激に増えており厳しい状況にあります。

向日市でも、急激に増えてきており、今一度、感染防止に注意を払っていただければと存じます。

さて、ぐるっとむこうバスのルートが変更となり、おかげさまで乗客数が増えており喜ばしく思っております。

ちょうど6月の暑い頃、物集女のバス停から市役所まで運行している北ルートに
乗車いたしました。バスに乗車されておりました市民の方から様々なお話をお伺い
する機会がございました。

今後も乗りながら、乗客の皆さまのお話をお伺いしていきたいと思っております。

高齢化社会を迎える中で、住民の皆さまの移動手段を確保するのは我々、自治体
の役目でもありますので、ぜひこのぐるっとむこうバスが皆さまに、利用していただ
けるよう、しっかり運営してまいりたいと存じます。

どうぞよろしくお願いいたします。

3 議事

事務局

(1) 公共交通の現状について

「コミュニティバスの運行実績」について、はじめに「ぐるっとむこうバス」の
概要について説明したい。

別紙でお配りしている「ぐるっとむこうバス時刻表のパンフレット」をご覧いただ
きたい。

「ぐるっとむこうバス」は、令和元年10月に運行を開始した。

路線は北ルートと南ルートの2路線、それぞれおおそ反時計回りに向日市内を
運行しており、便数はそれぞれ1日7便、平日のみ運行している。

料金は大人200円、子ども100円、乳幼児は無料としており、身体障害者手帳など
をお持ちの方は、降車時に手帳をご提示いただくと運賃を半額としてご乗車いただ
ける。

また、北ルートから南ルート、南ルートから北ルートへと乗り継いでいただくこ
とが可能であり、北から南へは「向日市役所東向日別館前」で降りて「阪急東向日」
で南ルートに乗り継いでいただく。また、南から北へは「JR 向日町」で降りて北
ルートに乗り継いでいただくことができる。

乗り継ぎの際には運転手さんに申し出ていただくと「乗継券」が手渡され、その
「乗継券」を持って後続の便に乗車いただくことができる。

それでは、「コミュニティバスの運行実績」についてであるが、スライド資料の
4ページ目をご覧いただきたい。

資料4ページ目には、運行開始後の年度ごとの乗車人数を記載している。
令和3年度を見ると、年度の運行日数が242日であったことに対して、北ルート
は乗車人数が4,000人、1日当たりの平均が16.5人、1便あたりの平均が2.4人
であった。

また、南ルートは、乗車人数が9,534人、1日当たり平均39.4人、1便あたり
平均5.6人であった。

1便当たりの乗車人数について、年度ごとに比較すると、令和2年度よりは増え
ているが、運行を開始した令和元年度と比べると、北ルートは若干増加しており、

南ルートはわずかに減少している。

特に皆様ご存じのように、令和元年10月に運行を開始してから令和2年の年明け早々に、新型コロナウイルス感染症による緊急事態宣言等が相次いで発出され、外出の抑制が図られてきたことから、運行開始当初から乗車人数は影響を受け続けてきたものであるが、ゆるやかに戻りつつあるのではないかと事務局では捉えている。

「②ルート変更後の影響」について報告したい。

「ぐるっとむこうバス」は令和4年5月にルート変更を実施している。

これは、既存の路線バスの便数が減少した地域を補うことを目的として実施したものであり、令和3年度第3回地域公共交通会議で承認いただいたことから、主に寺戸町の東山バス停を経由するよう、北ルート、南ルートともにルート変更を実施したものである。

この5月の乗車人数を見てみると、1便当たりの人数が、北ルート3.0人、南ルート7.2人である。

これは前月の4月までの人数と見比べると、一定の増加が見て取れるので、ルート変更により利用が増加したものと捉えている。

ルート変更の効果については、今後も引き続き推移を見ていかなければならないと考えている。

これまでからも申し上げているが、皆様にご利用いただいてこそ、路線バスもコミュニティバスもその運行を維持していけるものであることから、引き続き市民の皆様へのご利用を呼びかけてまいりたいと考えている。

なお、これまで、ぐるっとむこうバスは運行を開始した令和元年10月が最も1便当たりの乗車人数が多い月であったが、この5月の実績がはじめて令和元年10月の実績を上回った。

次に「プレミアム乗車券とICカードの利用状況」について報告したい。

プレミアム乗車券は、10枚綴りの乗車券に1枚お試し券をつけた前売り回数券である。

また、交通系ICカードは、PiTaPaやICOCAなどのカードであり、現在は南ルートのみ運賃の支払いに対応している。いずれも昨年3月から導入した。

そのプレミアム乗車券と、南ルートの交通系ICカードの利用状況であるが、北ルートでは約半数の乗客がプレミアム乗車券を利用いただいている。南ルートでも、プレミアム乗車券と交通系ICカードを合わせると、ほぼ半数のご利用となっている。

プレミアム乗車券は、前売りの回数券であるので、お使いいただいている方は、ある程度、固定的にご利用いただいているものと捉えており、コミュニティバスの利用促進のひとつの参考指標となるのではないかと考えている。

なお、プレミアム乗車券は現在、資料に記載の4箇所（都タクシー向日町営業所、阪急バス向日出張所、市役所本館1階会計課、市役所東向日別館3階市民課）で販売していることから、委員の皆様にもぜひご利用いただきたい。

南北ルートを合わせた年間事業費について、令和3年度に本市でかかった総事業

費は 25,742,947 円である。

その内訳は、車両購入等の費用と、車両購入等以外の日々の運行にかかる市の負担額とに分かれている。

さらに、日々の運行に係る市の負担額（A）は、事業者の経常的な運行に必要な経費（B）から、運賃収入（C）を差し引いたものである。

令和 3 年度は日々の運行に係る市の負担額は 18,493,840 円であった。

これは、乗客一人当たりで割ると、一人当たり 1,366 円、市民一人当たりでは、一人当たり 324 円、であった。

これは前年度と比較しても、事業者の皆様が費用低減に務めていただいているが、何より、利用者が増加することが、市としての負担額や、乗客一人当たり、市民一人当たりの負担額の減少につながっているのと捉えている。

繰り返しになるが、皆様にご利用いただいてこそ、その運行を維持していけるものであることから、引き続き市民の皆様へのご利用を呼びかけてまいりたいと考えている。

議 長

続いて「公共交通を取り巻く環境について」バス事業者の阪急バスと京都府タクシー協会にそれぞれ伺いたい。

委 員

この会議から新しく委員となられた方もおられるため、過去の会議の内容を説明することになるが、了承いただきたい。

資料の 8 ページをご覧ください。

緑の棒グラフが向日市の人口の推移、赤いグラフが阪急バスの輸送力、青グラフが収入、いずれも一番左の 1995 年度を 100 として、指数を表しているものである。

青いグラフの収入が、ずっと右肩下がりであり、特に 2013 年 2014 年は、長岡京市で阪急西山天王山駅が開業したこともあり、大きく落ち込んでいる。

近年は新型コロナウイルス感染症の影響で更に落ちこんでいる。

収入の落ち込みに対して赤いグラフの輸送力は、利用者の減少に合わせて、そのまま削減してきたわけではなく、徐々に輸送力を削減して調整を行ってきた。

しかしながら新型コロナウイルス感染症の影響もあり、大原野方面で、減便を行ったことにより、輸送力が大きく下がっている。

このグラフからは、輸送力の維持が厳しい状況であることが見て取れるかと思う。

次に、9 ページ。こちらが新型コロナウイルス感染症の一般路線バスに対する影響を収入額の棒グラフで表したものになる。

青いグラフが 2019 年度で新型コロナウイルス感染症の影響前、赤が 2020 年度、緑が 2021 年度、黄色が 2022 年度である。

新型コロナウイルス感染症の影響は 2020 年の 2 月 3 月あたりから始っており、特に最初の緊急事態宣言があった 4 月、5 月は、赤いグラフが大きく落ち込んでいる。

その後、緊急事態宣言、まん延防止等重点措置が何度か発出されたことで、その

数に合わせて、運送収入が下がる傾向が出ている。

去年と一昨年、秋から冬の12月ぐらいいにかけて、少し持ち直している傾向が見られるところもあるが、いずれの年も、秋から冬にかけて感染数が落ち着いたこともあり、営業がマイナス15、16%まで回復したが、今年は第6波があり、また落ち込んでいる状況が黄色グラフで表れている。

3月、4月、5月は、少し回復してきたが、6月以降、感染が増えており、危惧を抱いているところである。

このような状況であっても、公共交通バスは、市民生活に不可欠な事業であることから、一部減便を行っているが、バス運行を継続しているということで、運行に必要な経費は今までと変わらず、利用者の減少以降、収入が減った額が、赤字に繋がっており、非常に厳しい状況である。

新型コロナウイルス感染症で生活様式も変わってきており、テレワークの定着や高齢者の外出の自粛等により今後、利用者が元に戻らず、ますます路線バスの運行の維持が厳しくなるのではないかと考える次第である。

公共交通を守るために、ぐるっとむこうバスをはじめ、皆様の利用で、公共交通を守っていただくという、動機づけというところでは、向日市と利用者の皆様のご支援をいただきたいと思いますところである。

議 長 続いて京都府タクシー協会からも伺いたい。

委 員 タクシーの運行は依然として厳しい状況であり、公共交通の利用回復が見込めない状況である。

10ページの資料をご確認いただくと、直近2か月ぐらいいは、回復してきており、新型コロナウイルス感染症拡大前と比較して70%、マイナス30%まで戻っている。

これまで2019年度の新型コロナウイルス感染症拡大前と比較して2020年度については、48.7%で半分以下、2021年度についても、48.3%ということで、2年で新型コロナウイルス感染症拡大前の約1年分しか収入がない状態が続いていた。

この2年の間に、約68事業者が廃業、経営権譲渡しており、2年で68社減はこれまでなく、厳しい状況である。

ここ2か月で利用者が回復しているが、バス事業者からも説明があったとおり、今後、大幅に回復していくことは難しいのではないかと考えている。

生活様式の変化もあるが、タクシー供給側の事情もあり、回復は困難であると思われる。

タクシーの供給側の事情であるが、2年間で、タクシー運転者登録者が大幅に減少しており、現在、京都市域で約6,500人の登録があるが、5年前は約1万人の登録があった。

6,500人の登録者数は京都府下南まで合わせたエリアであり、乙訓地域も含むが、タクシー車両が約7000台あるが、登録者が約6,500人しかいないため、車両が余っている状況である。

通常のタクシー事業に必要な運転手の人数が足りない状況であり、利用者が回復

しても、利用者を輸送できない状況で、収入だけでなく、運転手不足も深刻化している。

また、ウクライナの問題による燃料費高騰ということで、様々な支援を国、自治体からいただいているが、依然、経営は厳しい状況である。

7月以降、感染者が増加し、外出が自粛されると、公共交通が維持できない。

事業者としては、感染の拡大に注意する必要があるが、経済活動を止めずに行う方策をお願いしたいところである。

いずれにしても支援や補助金だけでは維持はできないため、利用していただき、事業継続ができるよう見直していかなければならない状況である。

議 長 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 確認だが、資料7ページ目のコミュニティバスの運行経費が、令和2年度より令和3年度の方が若干低くなっている。理由があるのか。

事務局 令和3年度は停留所の設置がなかったことや運行経費の削減等に取り組んでいただいたことによるものである。

議 長 続いては次第2「公共交通の利用促進について」の説明を事務局からお願いしたい。

事務局 公共交通の利用促進について説明したい。資料12ページ目と資料2-1緑色のチラシをご覧ください。

まず、京都府が実施している「もうひとつの京都 周遊パス 竹の里乙訓」は、現在、乙訓エリアの阪急バス、ぐるっとむこうバス、長岡京市のはっぴいバスのいずれでも使える1日乗車券として販売されている。

1日乗車券販売の経緯については、京都府において、観光需要を喚起し、新型コロナウイルス感染症の影響を受け利用客が減少している公共交通の活性化を図ることを目的とし、昨年度に京都府北部や中部、南部地域において「海の京都」「森の京都」「お茶の京都」として1日乗車券を販売されていたものを、今年度は乙訓エリアでも「竹の里・乙訓」として実施しているものである。

この1日乗車券について、発売額は1枚500円、発売期間は令和4年4月28日から令和5年3月20日までとなっており、向日市内の販売箇所は「向日市観光交流センターまちてらす MUKO」「阪急バス株式会社 向日出張所」「都タクシー株式会社 向日町営業所」の3箇所で行っている。

また、特典としては、ご利用日当日に限り、向日市役所5階「Cafe&Dining HANA むこう」で1日乗車券をご提示いただくと、お食事代が10%割引される。

この1日乗車券は、阪急バス、ぐるっとむこうバスいずれにおいても、3回以上乗車されればお得となる金額であるため、お出かけの際などにぜひ皆様にもご利用いただきたい。

次に、資料１３ページ目と資料２－２をご覧ください。

「バス・エコファミリー」についても、京都府が主として企画され、取り組みを行っているものである。

府内の路線バス等において、夏休み期間中、降車時に「エコファミリー」と言っていただくと大人１人に対して小学生２人までが無料となる。

この取り組みは、環境や公共交通について、児童が家族と話し合うきっかけをつくり、車からバス等公共交通機関への利用転換を促進することを目的としている。但し、すべての路線バスで行っている取り組みではないため、対象となる路線は、チラシの裏側をご覧ください。

例えば、京都市バスについては、今年度、取り組みを実施しないと伺っており、京都市内に対象となる路線はない。

引き続き、資料１４ページ目と資料２－３「５０周年エコキッズ」チラシをご覧ください。

先ほど説明した「バス・エコファミリー」について、今年、本市では市制施行５０周年を迎えることから、「ぐるっとむこうバス」では合い言葉を「エコファミリー」ではなく「５０周年」と言うことで、無料お試し乗車を実施するものである。

マイカーで出かける若いファミリー世代や子ども達は、現在は公共交通を利用しなくとも、長い将来を見ると、いずれは高齢となり、多くの方が公共交通を利用することとなる。

夏休みに公共交通を利用する体験をつうじて、公共交通を利用する契機としたり、高齢者やお体が不自由な方だけでなく、若い世代をふくめ、すべての方で公共交通を乗って支えていただきたいと考えている。

①の「５０周年！エコキッズ！」については、期間を令和４年７月２１日（木）～８月２５日（木）の夏休み期間とし、内容は、夏休み期間中は、小学生は降車時に「５０周年！」と言っていただくと、何人でも運賃を無料とする。ただし、小学３年生以下の低学年は保護者の方と一緒に乗っていただくよう促す。大人は通常運賃が必要であり、乳幼児は無料である。

②の「５０周年！乗ってつなごう！」については、お盆期間の前後含め、大人の方も「５０周年」と言っていただくと無料とし期間を令和４年８月８日（月）～８月１９日（金）とした。

ただし、いずれも、車両の定員の都合により、無料おためし乗車の場合、乗車いただけないことがある。

また南ルートでは、交通系ＩＣカードで乗車された場合は運賃の支払いが必要となる。

なお、資料２－３「５０周年エコキッズ」チラシを、夏休み前に小学校をつうじて全児童に配布している。

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 ＩＣカードを乗車時に通してしまうと、運賃の支払いが必要とのことだが、ＩＣカ

ードの利用者は混乱すると思われる。入口で周知できればと思う。

今年の夏休みの期間は酷暑ということで、子どもと外に遊びに行く際は、親の運転する車で移動することが多くなってしまうと思われるため、今回の利用促進でぜひ利用いただきたい。市内の図書館や体育館等でイベントなどする際は、「50周年と言ってもらえると無料で移動できる」と呼び掛けてもらうなどの連携が取ればよいと思う。

また、バスやタクシー事業者様から経営が難しいとの状況をお聞きしたが、長岡京市では高齢者の方に、グランドパスを利用されている方は、タクシーの初乗り運賃を無料にするとの政策をとられていると聞く。

向日市にとって公共交通は重要なものであり、公共交通が向日市から撤退する可能性も高くなる恐れもあることから、同様の政策をとることはできないかもしれないが、向日市の利用促進となるようなものが打ち出せばよいと考える。

事務局

まずエコキッズについて、IC カード利用者が混乱するということはもっともだと思う。無料お試し乗車をご存じでない方も利用されると考えられることから、わかるように掲示したい。

長岡京市の利用促進策については、前回の地域公共交通会議で説明させていただいたバスの運賃改定や済生会病院の移転に伴う路線の変更等があり、公共交通を全体的に見直しされたことから行われたものであると思われる。

向日市としましても現時点で決まった促進策があるわけではないが皆さまの意見を参考に取り入れていかなければならないと考える。

委員

長岡京市の取り組みは先程、説明があったように、昨年の地域公共交通会議で協議運賃というところで、承認いただいた。

その際に説明させていただき、利便性向上促進策の導入、路線バスの運賃の適正化と、ルートダイヤの改定の3点で、公共交通を守っていく方針を長岡京市が立てられて、そのうちの利便性向上というところで、グランドパスをお持ちの利用者が、行きはバスで買い物をして帰りは荷物が重いため、タクシーで帰る等、マイカーがあればできる買い物も、公共交通にシフトしてもらえる利用促進策を作られた。

またグランドパスの購入にも補助を付けられたことも関連している。

協議で運賃が値上げとなったが、子育て世代への支援というところでは、通学定期券についても支援制度をつくられている。

もう1点が済生会病院の移転で、済生会が費用を負担している。

はっぴいバスに乗って、済生会病院にこられた方は、バス料金が往復で無料になる制度もある。

これは阪急バスのPRになるが、今回「環境おでかけ割」制度を新たに導入、通勤定期をお持ちのお父さんお母さんが、土日祝に小学生以下のお子さんと一緒に、バスを利用された場合、同伴のお子様は無料になる制度をこの4月から取り組んでいる。

また、大人の方も同伴の方は、1人100円で乗車いただけるため、通勤定期のPR

として、当社としても取り組んでいる状況である。

委 員

本日南ルートのコミバスに乗車していると16人の利用者がおられた。

これまでは利用者は少なく、利用いただきたいの思いがあったが、新たに大牧の方に路線ができたことから、利用が増えたものと思われる。

利用者の方の意見を聞かせていただくと「坂を歩くのが大変であり、バスがあることで助かっている」との声を聴いている。

声を聴く中で「バスの片側通行を見直してほしい」「時間帯によって反対側に走るように変更できないか」等の意見もいただいた。

また西向日駅周辺にもバスが停まっていただけるように、以前から提案をしてきたが、通行してもらえよう、利用者からもよい方法を考えて意見を出していきたいと思う。

事務局

16人の方に利用いただき、ありがたいことである。

ルート変更を5月に実施して、まずは利用者の推移をみて今回のルート変更後の評価を行っていききたい。

また、両回りの話がもあったが、これまでの会議でも話し合われてきたが、運転手の確保や経費、バス停の設置等の問題があり、片回りのみの運行でなければ困難な状況である。

先程、西向日駅周辺を通せないかとお話があり、道幅が狭く通行が困難な状況であるが、今後、バスが入っていける方法がないか検討を進めているところである。

議 長

タクシー協会からも話があったが、補助金や補助だけでなく、利用いただければ維持できない状況。利用が無ければ公共交通の意義が無くなってしまうので、この辺りを今後、考えていく必要があると思う。

委 員

市民の要望を聞いてルート変更を行えば、利用人数が増えた。前回のアンケートを取って期間が経過しているため、市民の方から再度アンケートを取って意見を反映させながら、利用者を増やしていければと思う。

また50周年事業のコミバス利用促進についてだが、期間中は50周年と言うと無料になるとのことだが、市民サービスを考えれば、お金を払う人と無料の人は問題であると思う。50周年事業で乗られる人は無料の方が良いのではないか。

事務局

今回の50周年事業は普段公共交通を利用されない子どもやファミリー世代を対象としており、「50周年」と言ってもらい興味を持ってもらうことが狙いであり、市としては向日市制施行50周年を大きな節目であるにとらえており、皆様にも知っていただきたいと考え、このような取り組みを行っている。

また、今回はお試し乗車と位置付けており、今まで利用されたことない方が乗っていただけるように考えたものである。

委 員	お試し乗車についてだが、夏の期間だけでなく、周知のために、秋まで期間延長をしてはどうかと思う。また長岡京市が運行しているはっぴいバスが済生会病院までの料金が無料であることについて、向日市でもそのような取り組みをしていただければと思う。
事務局	期間設定についてはファミリー層に乗っていただきたいと考えており、コミバスは平日のみの運行となっているため、お休みを取っていただけるお盆の時期が利用いただきやすいと思い、設定させていただいた。 期間延長等についてはいただいた意見を参考にさせていただければと思う。
議 長	続いては次第3「コミュニティバスの継続運行について」の説明を事務局からお願いしたい。
事務局	16ページ目をご覧ください。 まず、次第1でも触れたが、コミュニティバスの「運行の経過」についてご説明したい。 本市のコミュニティバスについては令和元年10月に「ぐるっとむこうバス」として運行を開始し、路線は北ルートと南ルートの2路線であり、それぞれ反時計回りに1日7便、平日のみ運行を行ってきた。 しかしながら、運行開始早々から、新型コロナウイルス感染症による緊急事態宣言等が発出され、思うように利用促進策を実施することや、また、利用状況の評価を行うことが困難な状況が続いている。 その後、毎年、運行継続について地域公共交通会議で承認をいただき、このような中でも、令和2年10月には、バス停の追加に伴う1回目のルートの変更と、ダイヤの改正を行った。 また、令和3年3月には、これも先ほど実績を報告させていただいた「プレミアム乗車券」や南ルートにおける「交通系ICカード」の利用を開始した。 更に今年の5月には、路線バスの便数が減少したことを補う目的で東山バス停を通るように2回目のルート変更を実施した。 現在、市におきましては、この5月に実施したルート変更の効果を見極めるため、現在のルート、また、現在の利用形態をそのままに、次年度以降も運行を継続したく考えている。 次に、17ページ目をご覧ください。 コミュニティバスの「現在の運行形態」について説明したい。 まず、運賃についてであるが、冒頭で時刻表のパンフレットをご覧くださいときにも説明したとおり、現在、大人200円、小児100円の均一運賃としており、障害者手帳等をご提示いただいた方には運賃を半額としている。 この運賃の設定については、近隣の路線バス等の運賃を参考に、地域公共交通会議で議論いただき設定したものである。 また、路線と車両については、市内に南北2ルートを設置し、南ルートにつきま

しては、阪急バスに運行を引き受けていただき、車両については、乗客35人乗りのノンステップバスを1台、また、予備車として同型の車両をもう1台ご用意いただき運行を行っている。

北ルートについては、都タクシーに運行を引き受けていただき、車両については、乗客9人乗りのジャンボタクシーを1台、向日市で購入し、この車両を用いて運行を行っていただいている。

乗客が乗り切れない場合は、タクシー車両を追加配車していただき乗客を運んでいただいている。

これらの路線や車両についても、本市の道路状況等を勘案し、地域公共交通会議で議論いただき設定したものである。

次に、18ページ目をご覧いただきたい。

コミュニティバスの「継続運行」についてであるが、先ほど申し上げましたように、この5月に実施したルート変更の効果を見極めるため、現在のルートと、現在の形態運行をそのままに、次年度以降も運行を継続したく考えている。

つきましては、今後、そのために必要な手続きを進めていく。繰り返しになるが、資料に記載してあるとおり、「①運賃」につきましては、大人200円、小児100円、障害者手帳などをお持ちの方は半額とし、「②路線と車両」については、南ルートは阪急バス、北ルートは都タクシーに、それぞれ運行をお願いしたい。

北ルートについては、これまで比較的簡易な手続きにより運行していただいたが、次年度以降も運行を継続するにあたり、必要な手続きを進めていく。

車両については、現在の乗客9人乗り車両1台をそのまま用い、乗客が乗り切れない場合に追加配車していただいている車両を予備車両と位置付ける。

また、資料の右側に書いてある「バリアフリー」についてであるが、近年の基準や目安として、「低床、ノンステップ」であること、「車椅子での乗降」ができること、「車椅子スペース」があること、「車内の手すり」が整備されていることなどがある。

しかしながら、北ルートの車両は元がジャンボタクシー車両であることから、これらを満たしていない項目もある。

現在、車椅子の乗客にどのように対応していただいているかという点、車椅子の乗客については、乗務員さんが乗り降りの補助をしていただき、車椅子自体は折りたたんで車両に積み込み、降車される際には、また乗務員さんが補助をして車椅子に乗っていただく、という形で運用を行っている。

現在のジャンボタクシー車両は令和元年10月の運行にあわせて購入したばかりのものであることから、車両のバリアフリー化については、将来の車両更新時の課題とし、当面は現在の車両を活用して運行を継続してまいりたく考えている。

いずれにしても、北ルート、南ルートとも、現在のルートと運行形態をそのまま継続して次年度も運行を行い、5月に実施したルート変更の効果を検証していきたいと考えている。

- 議 長 運行を継続することについてポイントになるのは、北ルート車両がバリアフリーガイドラインの観点で問題とならないか、という点である。運行にあたって守らなければならないものではあるが、地域公共交通会議で承認があれば、緩和して現状のまま運行することを認められており、この点も審議いただきたい。
- 北ルートは車いすの乗降の補助を運行会社の方でご助力いただいていることから緩和を認めてもよいかをお諮りしたいが、異議はないか。
- 議 長 異議がないため、次年度も現在の路線や運行形態で都タクシーと阪急バスに運行をお願いしたい。
- その他、意見があればお願いしたい。
- 委 員 丸亀市のコミュニティバスに運転免許証を返納した方を対象に半額で利用できるとの案内があった。
- 運転経歴証明書で、高齢者が返納していることが確認できるのであれば、ぜひ向日市でも取り入れていただけたらどうか。
- また長岡京市と向日市ではそれぞれ垣根があり公共交通面でも連携できてない所がある。乙訓全体で広域的な連携ができればと思う。
- 事務局 向日市での取り組みとしては、自主返納された方を対象に公共交通機関の利用券を支援しており、コミュニティバスのプレミアム乗車券やタクシーの割引券、バスの回数券の補助等、金額にして2,000円分の支援を行っている。
- 広域的な連携については、今後の課題である。
- 委 員 資料16ページについて新型コロナウイルス感染拡大で事業の評価が困難とのことだが、評価指標が複数あったかと思う。どこまでを達成していて、未達成がどれだけあるのかを示して、状況に応じた評価指標に変えていく必要があるのではないかと思う。
- 次回の公共交通会議では示していたければと思う。
- 委 員 コミュニティバスの東山バス停が増設されて、試験運行中だが、阪急バスとコミュニティバスの時刻の間隔が短いところがある。利用促進という意味で間隔をあけたほうが、阪急バス、ぐるっとむこうバス双方を利用いただけるようになり、お互いの利用促進になるのではないかと思う。地域の方からも意見をいただいております、この場で発言をさせていただいた。
- 委 員 先程、タクシーと住民が連携しているというご発言があったが、場所によってはタクシーも走っていない、といった自治体も出てきており、自分たちで考えてやらなければいけないところもある。
- 幸い京都府南部で、特に向日市、京都市は交通事業者に頑張ってもらっており、

皆さん気概を持って取り組んでいただいている。

まずは公共交通機関を利用いただいて、維持できない段階になれば、住民との連携の話が出てくるかと思う。

公共交通の事業者の方から苦しい状況であると言われているが、まだ頑張りたいという決意表明もされているので、まずは公共交通機関を利用いただきたいというように考えている。

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。