

令和4年度向日市地域公共交通会議（第2回）会議録

日 時 令和5年1月20日（金） 午前10時50分から正午まで

場 所 向日市役所本館3階 第7会議室

出席者 （委 員）24人中21人出席

安田市長（会長）、野津委員（代理：田中氏）、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、藤田委員、上崎委員、柴田委員、木原委員（代理：奥井氏）、石崎委員、宇野委員（議長）、谷内委員、大前委員（代理：北門氏）、井口委員、落田委員

（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、高野同課主任

傍聴者 3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）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。

本日は令和4年度第2回地域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。

日頃から向日市政の推進、とりわけ公共交通につきまして、格別のご協力を賜っておりますことに、改めて御礼を申し上げます。

コロナ禍も、落ち着いてきたように見えますが、患者数につきましては、減ってはならず、市役所の中でも、感染者が出てきている状況であります。

このような中ではありますが、ウィズコロナにおいて、どのように日常生活を取り戻していくのが論じられるようになりました。

公共交通に関しましては、まだまだコロナ禍前の水準に戻ってないということも伺っております。

本市のぐるっとむこうバスは、東山のバス停等、新しいバス停ができて、おかげさまで、利用者も増えていとお聞きしております。

また、昨年の夏には市制施行50周年事業として無料おためし乗車ということで、

子供たちを中心に、無料で実際に乗車体験をしていただき、多くの方にご利用いただき、成功したものと存じております。

以前から計画のありました西向日駅へのバスの乗り入れにつきましては、本日乙訓土木事務所の方から説明があるかと存じますが、この事業は地権者の方もおられる中で非常に高いハードルもあるかと思いますが、ぐるっとむこうバスの利用促進ということで、ぜひ実現していただきたいと存じております。

地域公共交通を取り巻く社会情勢、そして、本市のぐるっとむこうバスを取り巻く状況も様々変わってきておりますが、この会議では、ぜひ皆さんの忌憚のないご意見をいただきまして、ぐるっとむこうバスをさらに盛り上げていただければありがたいと思います。

どうかよろしくお願い申し上げます。

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」についてであるが、スライド資料の4ページ目をご覧ください。

「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た。

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、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。

また、7月・8月には市制施行50周年事業として、「50周年エコキッズ」「50周年乗ってつながろう」と銘打って無料おためし乗車を実施した。

この取り組みは、公共交通を利用することの少ない小学生やその家族の方などが、公共交通を利用する契機となるよう促し、ひいては将来にわたる公共交通全体の利用促進に繋げる事を目的として実施したものである。

ルート変更前の4月と変更後の5月以降の乗車人数を見ると、1便当たりの人数が、北ルートは、変更前の4月は2.1人、変更後の5月は3.0人、6月：3.1人、7月：3.2人、8月：4.0人である。

また、南ルートも変更前の4月は5.7人、変更後の5月は7.2人、6月：8.0人、7月：8.5人、8月：10.0人と、いずれも変更前の4月に比べ、多くの方にご利用いただいております、特に5月から8月までの4か月間は、北ルート・南ルートとも、これまで乗客数が一番多かった運行開始時の令和元年10月を上回り、毎月、過去最多を更新した。

また、7月・8月に実施した無料おためし乗車の利用人数についてだが、月ごとに集計しており、7月の期間中は北ルート34人、南ルート28人であった。これらの利用はすべて小学生によるものである。

次に、8月の期間中は北ルート304人、南ルート751人。これらは小学生も大

人も合わせた人数となっている。

続いて、スライド資料の5ページ目をご覧ください。

無料おためし乗車を実施した8月以降についても、4月のルート変更前より平均乗客数は増加している。

続いて、スライド資料の6ページ目をご覧ください。

無料おためし乗車の利用状況として、7月・8月の実績を例年と比較したものである。グラフは、北ルートの1便あたり乗車数を月ごとに示しており、黄色いグラフが令和4年度、緑が3年度、オレンジが2年度、青が元年度を表している。

黄色いグラフの赤枠で囲んでいる所を見ていただくと、小学生を対象とした7月、そしてお盆前後には大人の方も対象とした8月、いずれも前年より上回っており、特に8月は利用が大幅に増加したことが見て取れる。

次に7ページ目をご覧ください。南ルートの実績をグラフで表すと、北ルートと同じように、7月と8月はいずれも前年を上回っており、特に8月の利用が大幅に増加したことが見て取れる。

続いて8ページ目の資料は、無料おためし乗車期間の週ごとの1便あたりの無料乗車人数を示している。

7月21日の週だと、無料おためし乗車の利用が北ルート・南ルートともに、1便あたり0.6人であったことが分かる。これらはすべて小学生の利用によるものである。

一方で8月8日の週だと、北ルートで1便あたり3.9人、南ルートでは9.3人の利用があり、次の週の8月15日の週では、北ルート4.8人、南ルート13.1人の利用があったことが分かる。

また、8月8日～8月19日の期間は大人も子どもも無料おためし期間であったが、この期間中、2割弱の方が無料おためし乗車ではなく、実際に運賃を支払って乗車されている。

また、初めてコミュニティバスに乗った方々の声もお聞きしており、「夏休み期間に何度も図書館に通った」という小学生や、「お盆に家族で出かけた」というご利用の声をお聞きしている。

今回の無料おためし乗車は、これまでコミュニティバスを利用することがほとんどなかった小学生に一定数、利用していただいたということで、公共交通を利用する契機となったと考えており、実施した意義があったと考えている。

しかし一方で、その人数はまだ十分とは言えず、もっと多くの子供たちに、公共交通について、乗ってもらい、利用する習慣を培ってもらうことが課題であると考えており、今後も、特に若年層が公共交通を身近に感じる取組を継続して実施していく必要があると考えている。

続いて9ページ目をご覧ください。

利用者の方からお便りをいただいたので紹介する。

一昨年にも、お便りをいただいている。

運行開始当初からはほぼ毎日乗車いただいております、この度のお便りでは、「コミュニティバスは、乗らなければ無くなってしまい将来困ってしまうので、積極的に利用し

ている」「外国の友人にこの話をする、このような行動を『public spirit（パブリック・スピリット）』と呼んでいる。と教えてもらったこと」などが綴られていた。

次にもうひとつの京都周遊パス竹の里・乙訓の販売状況について説明したい。

発売期間を令和5年3月20日までとしていたものであるが、昨年の12月をもってすべて完売した。

議長 公共交通を取り巻く環境について、バス事業者とタクシー事業者の方からにそれぞれ伺いたい。阪急バスからは、昨年6月に実施した運賃改定のその後の状況等についても伺いたい。

委員 資料10ページ目、阪急バスの向日市のエリアを走っている長岡京線、大原野線の利用状況と、走行距離について説明したい。

まず人口を見ると、ほぼ横ばい、もしくは若干微増の傾向がずっと続いていることがご覧いただける。

次に、バスの走行状況については、走行距離が減少しており、便数を利用状況に応じて適宜見直し、段階的に減便している状況がご覧いただける。

また、収入については、実際に利用のあるお客様の数は右肩下がりで、利用が減ってきていることがわかる。

特にコロナ禍で2019年度末から大きく落ち込んでいることがご覧いただける。

続いて資料11ページ目の直近5か年の状況を表したグラフを確認いただきたい。クローズアップさせていただくのは昨年の6月に実施した、長岡京線のダイヤの見直しと、運賃の値上げである。

改定後の利用状況について、輸送人員が、5月と6月、若干下がっているが、大きく利用が減ったというところは見られない。運賃値上げをしてもあまり利用が減っていないことがお分かりいただけるかと思う。

収入については、5月と6月を見ていくと、高い値になっていることがわかる。こちらは運賃値上げしたことによって、運送収入が増加傾向となったためであり、6月以降もその傾向は維持している。

議長 続いて、京都府タクシー協会からお伺いしたい。

委員 昨今のタクシーの状況を説明したい。

資料12ページの過去4か年のグラフを見ていただくと、直近2年、コロナ禍の期間で比べると少しずつ回復してきてはいるがコロナ禍以前に比べると、ほど遠い状況である。昨年の10月、11月、12月は政府が実施した全国旅行支援（全国旅行割）の効果で、多くの利用があったが、それでも8割ぐらいであり、2割ぐらいは回復しない状況である。

1つ大きな原因として、ここ3年間は以前の半分ぐらいの売上げで、推移したが、その間に運転手が退職したことである。

事業者が事業継続のためにリストラを行ったことは一切なく、売上げがなくて退職

してしまった方ばかりで、人員削減を行った訳ではない。

会社を廃業するにあたって人員削減せざるをえない場合を除いて、事業継続のために人員を削減した訳ではなく、自然に人数が減少していったという状況である。

運転手の人数が約3割減の少ない状況で、利用者が返ってきて、7割から8割ぐらいしか売上げ確保できない。

最近はタクシーを利用の際、駅前に全然タクシーが待っていない、電話してもなかなか来ない等ご迷惑をおかけしているが、このような事情が原因となっている。

現状ではコロナ禍以前の状況に回復することは、運転手不足であることから、難しいと思っている。

人員採用については、一生懸命業界を挙げて行っているが、簡単にはできないことで、これまで地域公共交通会議でバス事業者の方々が運転手不足だとお話をされていたが、タクシー事業でも同じことが起こっている。

去年の秋口では京都市内は、観光で活況を呈している状況で8割ぐらいの回復であったが、乙訓地域についてはまだ65%ぐらいの回復具合で3分の1の利用者は戻ってこない。

利用時間帯は、昼の需要もそうだが、夜の利用が激減しており、夜間のタクシーの利用はほとんどない状況である。アフターコロナで、夜に飲食に出かける人は激減していて、生活様式が変わってしまった。今後はそれが回復するとは思えず、今の状況で継続していかなければならないと思う。

また物価を上回るだけの従業員の賃上げをするよう政府から要請が出ているが、原資が確保できるわけではないため、今年度中に値上げをする予定にしているが、賃上げしても人員の確保は難しく、賃上げしないことには人員は確保できないため、あらゆる手段を尽くしながら、公共交通を維持していきたいと思う。

先ほど事務局から、コミュニティバスの利用者からのご意見で「乗って支えていく」という発言があったが、利用がなければ支えきれなくなっている。これが今の公共交通の現状ではないかと思う。

私たち事業者も、利用者2割減の状況でどのように公共交通を継続していくか、検討していく段階であると承知している。

議長 これまでのところで補足の説明や質問等あれば、お願いしたい。

委員 さきほど阪急バスについて説明をさせていただいたが、昨年、ダイヤ改正をして、運賃値上げをおこなった主な理由は、乙訓地域の路線バスが、これまでずっと赤字が続いてきており、そのような中でも路線を維持していくためにとった手法である。

今回の見直しにおいて、収支均衡に届くのか届かないか、検証をしていくことが本来必要ではあるが、コロナ禍の状況で現状80%の後半ぐらいまでしか、利用が戻ってきていないため、しばらくは赤字が残るといような状況である。

先ほど発言があったように、「乗っていただかないと、路線が維持できない」状況には変わりはなく、厳しい状況が続いていくことになる。

コミュニティバスでも無料おためし乗車で乗るきっかけづくりを取り組んでいた

だいているが、それは路線バスでも同様に乗るきっかけづくりをしていただきたいと思いますところである。

しかしながら、「利用が増えればよいのではないか」とのお話をいただくが事業を営む立場としては、利用が増えるだけでは維持ができず、利用が増えることで、運賃収入が上がって来なければならない。

割引等で一時的な利用者数を増やす方法は、利用が増えたというよりは、利用のハードルを下げて利用増に繋げる施策であり、割引原資を事業者は持つことが厳しいため、市でも、利用促進については様々な施策を考えていただきたいと思いますところである。また地域にお住まいの方については、極力バスやタクシー利用、鉄道利用等、について、年1回からでもトライしていただきたい。

今後も向日市で交通を維持していく施策をこの会議を通じて考えていきたいと思う。

議長 公共交通を利用しないと支えきれないという状況が目の前に現れているということだと思う。

コミュニティバスの無料おためし乗車についても、無料の後、一定期間ではあるが少し利用が増えているように見受けられる。無料期間が終わった後に、どれだけ利用が積み増しされるかが一番肝心である。何段階と施策を打ちながら、公共交通の危機を訴えていく必要もあるのではないかと思います。

委員 公共交通の利用が日本全体で減ってきている危機的な状況と言われているが、タクシー事業者の方でもオンデマンド等、様々な手法が現在検討されていると伺ったことがある。バス事業者の方とタクシー事業者の方にどのような取り組みを検討されているのか伺いたい。

委員 オンデマンド交通については阪急バスも、来月から大阪府下の豊能町で、実験を行う予定である。

オンデマンド交通については様々な地域で導入されており、「路線の維持が難しい」「タクシー等の交通事業者も撤退」といった地域で、新しい手法として、高齢の方が「バス停までの移動がづらいが、小さな車になると家の近くまで来てもらえる」といったメリットから広がっている。

地域の交通を継続していく1つの手段として必要かもしれないが、運用コストやシステムの導入等、費用がかかる。

バスの運賃での維持は難しい。バス事業で不採算路線であったところが、車両を小型化して便利になったからといって、それで収支均衡になることは、現実的には難しい。事業者単独で事業を支えることができないため、導入されている地域については、行政が補助を行っているところが多い状況である。

委員 タクシー事業者でも福井県あわら市でオンデマンドタクシーを行政と一緒に取り組んでいるが、厳しい状況である。

オンデマンドタクシーは、相乗りで料金を下げて更に不足する分は補助金で維持していく仕組みだが、全国を取り組みを見ていると、成功している地域は1件もない状況である。

IT技術を駆使しながら効率化を図る取り組みは実現途中である。安くして相乗りしても、利用者が増えないため収支は合わない。

オンデマンド交通は世界的に広まった交通に対する新しい考え方だが、多くの交通事業者は、資本力が不足する中、何とか取り組んでいるが、オンデマンド交通が成功しているケースは聞いたことがない。

しかしながら個々の会社では、スマホ配車やキャッシュレス等、インフラが整ってきており、利用面では、少しずつ便利になっている。

これらの便利な仕組みが、都市部だけでなく、全国津々浦々まで利用できるようになるにはもう少し時間かかると思う。このコロナ禍の影響で導入が進んでいるが、オンデマンド交通の成功は難しい状況である。

委員

公共交通においては、ICT化がうまく進んでない部分も多いと思うが、MaaS (Mobility as a Service) の取り組みでは、1つの交通だけではなくて、様々な鉄道、バス、タクシー等の交通をICTの仕組みで一体として捉えて、公共交通の課題を解決できないかという考え方も出てきている。

コミュニティバスの無料おためし乗車だが、たくさんの利用者がおられて、それがきっかけになって、コミュニティバスを利用するハードルが下がった。

これがきっかけとなって他の路線バスに対しても利用が増える効果があればと、期待している。

事務局から初めてコミュニティバスに乗った方の声について紹介があったが、「無料だから乗ったのか」「今後も乗ろうと思っているのか」等についての調査もあわせてできればよかったのではないかなと思う。

今後、実施する予定があれば、次の利用に繋がっているのか、公共交通への意識が変わっているのか、などについて把握していただけたらと思う。

事務局

初めてコミュニティバスに乗った方の声については、運転手から聞かせていただいたものであり、すべての利用者から伺ったものではないため、公共交通への意識が変わったかを把握する方法については検討していく必要がある。

委員

以前4人でコミュニティバスを利用した際、手押し車を利用する方が車を乗り降りすることがすごく大変だった。

手押し車は折り畳み式だったが、障がい者の方が手押し車を持ち上げるということができなかったのもので、数人で協力しながら、乗り降りをした。

バスに乗る際は入口がちょっと高かったのもので、掴まりながら登った。

無料おためし乗車期間で、とてもたくさんの乗客がおられたため、乗客の方の協力を得て乗り降りをすることができた。

車椅子の人でも乗れるのかと思い期待して乗ったが、車椅子で乗るスペースがない

のではないかと感じた。

また乗車中に、運転席の後方に座っていたが、横断歩道を渡っている方に対して苛立っている声が聞こえてきた。

この声を聞き、私たちもそのように思われているのかと思った。混んでいたからイライラしていたのだと思うが、もう少し余裕を持って運転をお願いしたい。

障がい者にとって公共のバスに乗ることは、苦勞することが多く、私たちは、日頃はタクシーを使うようにしている。タクシーは乗り合いで利用するため、料金負担も大きくはない。なので、利用した障がい者の意見として、コミュニティバスに乗ることはないと思う。

コミュニティバスを利用することはすごく良いことだと思うが、メンバーの中には、「長岡京市のコミュニティバスの方が自宅からバス停が近く便利なので長岡京市方面で用事を済ませる」と言う方もいる。

委 員

コミュニティバスの阪急バスの便で運転手がそういった発言をしているといったことであれば、不快な思いをさせて申し訳ない。営業所にも報告し、そのような発言がないように、また乗りやすい乗り物であるようにする。

車椅子については乗車いただける仕様となっているが、車内の空間は狭く、長岡京市でもコミュニティバスを運行しているが、さらに車椅子が乗りにくい構造になっており、バス利用を遠慮される方がおられることが実態としてあるのでないかと思っている。

バスの乗り降りの部分、歩道とバスの車体の間は、向日市のコミュニティバスは他のバスと比べて一番床が低いタイプの車両になっているが、高さをすり合わせていくには歩道の高さも調整する必要があり、場所によっては困難なところもある。

事務局

北ルートも南ルートも車椅子でもお乗りいただけるように対応させていただいているが、乗られた際は無料おためし乗車の時期であり、これまでになく、たいへん人が多かったと運転手からも聞いており、対応が不十分になったと思われる。改善すべき課題であると思う。

議 長

公共交通にとって非常に重要なことであるため、今後ともご意見をいただければと思う。

次にコミュニティバスの利用促進についての1点目、阪急西向日駅西側の道路整備について、事務局から説明いただきたい。

事務局

14ページ目をご覧ください。西向日駅へコミュニティバスを乗り入れることは、周辺にお住まいの方々だけでなく、駅を利用される方々の利便性が向上するとともに、利用促進にも繋がることから、かねてから市としても必要であると考えており、また、多くの市民の皆様からも強いご要望をお聞きしてきたところである。また、地域公共交通会議においても当初から議論を行ってきた。

しかしながら、周辺道路の状況から、バス車両のすれ違いや転回などにおいて安全

性が確保できないとの理由で、これまで駅への乗り入れは困難であった。

その後、大極殿交差点から南側の府道志水西向日停車場線の整備について乙訓土木事務所が検討されていたことから、その府道整備とあわせ、コミュニティバスの乗り入れができる道路計画となるよう、これまで市からも要望してきた。

この度、乙訓土木事務所から、阪急西向日駅西側の道路整備について整備計画を示していただける段階となったため、本日、説明いただくこととなった。

今後は、道路や広場の整備の進捗に合わせて、運行いただいている阪急バスとの協議を踏まえながら、コミュニティバスのルート変更についても進めたいと考えている。

議 長 引き続き京都府乙訓土木事務所から説明をお願いしたい。

委 員 本事業について説明させていただき、事務局から説明があったが、市から要望をいただき、令和2年度から事業の予算を確保し、現地の測量と設計を終えたところである。

これから事業に必要な用地確保に向けて用地測量と交渉を進めていく段階である。イメージ図を見ていただきたい。この計画は、北側の極殿交差点と南側の阪急西向日駅の区間で、改良を行っていく事業である。

車道の幅員は、車が走る箇所は道路の中央に4メートルを確保し、両側に自転車走行推奨帯を1メートルずつ設けて、合計6メートルの計画である。

通常、道路の中央にセンターラインを引いて3メートルずつ両方向を通行できる整備を行うが、この府道については、大極殿交差点から南へ行き、西向日駅までの区間が府道となっており、その先は市道に接続している。

市道については、幅員が狭小で改良計画もないと聞いている。2車線の道を作ると、大型車の進入等があると、行き詰まってしまうということもあるため、車道部は4メートルとし、両側に自転車走行推奨帯の1メートルとし、あわせて6メートルとしている。6メートルあれば普通車とコミュニティバスが安全に離合可能である。

さらに西側に、現在は1メートルの歩道があるが、小中学生の通学路になっており、安全に通学していただくために3メートルの幅員の歩道を確保する計画である。

さらにこの会議で議論になっているコミュニティバスについては、駅近くまで入ってくると転回ができないという課題があるが、西向日駅の少し南側にロータリーを配置することにより、コミュニティバスが西向日駅の近くまで、入ってくることのできる形状としている。ロータリーから駅にアクセスできる歩道も設置したいと考えている。

事業については会議の冒頭に市長からも発言があったが、沿道に住宅がある区間の改良であるため、用地の協力が必須の事業である。

完成時期についても質問があると思うが、用地の協力が必須であることから、期間については、早く進めていきたいとは考えているが、明確に申し上げることができない。

コミュニティバスが西向日駅にアクセスできることは、非常に大きな効果があると

考えており、できるだけ早期の完了を目指して進めたい。

議 長

続いて事務局から請願について説明をお願いしたい。

事務局

15ページ目及び資料の2-1をご覧ください。昨年12月に行われた向日市議会において採択された請願です。請願とは、政治や行政に対して意見・要望を述べることであり、憲法によって定められた権利です。要望がある方は、その要望を文書にして、お住まいの議会に提出することができるものです。この度、採択された請願の内容は、「阪急西向日駅前に『ぐるっとむこうバス』のバス停を設置していただくこと」でしたので、この場において報告させていただく。

なお、このことについては、乙訓土木事務所からの説明のとおり、整備が完了した際にはバス停の設置が可能となるものです。

次に、要望について、スライド中段にあるように、先ほどの請願の中で向日市地域公共交通会議において、「現行の『反時計回りルートのコミバス運行』のみでなく、新しく『時計回りルート』のコミバス運行についてももしっかり議論いただきますよう強く要望いたします。」と記載があったので、あわせて報告させていただく。

当時おられなかった委員もいらっしゃることから、現在のぐるっとむこうバスが反時計回りのみである経緯について説明すると、15ページ目の下段に示しているように、「右折が困難な交差点があり、定時運行や安全運行が困難である」「バス停の設置や利用者の待機場所などの確保が困難な場所がある」といった理由から、現在の片周りの運行ルートになった経緯がある。

委 員

私が請願した。「西向日駅の方に走って欲しい」というのは皆様の大きな声であった。なぜ反時計回りになったかという説明が事務局からあり、府道へ出るのに難しいとのことだったが、当時よりも道路が少し広くなって、バスでも通行できる場所になってきた。

せっかくなら、西向日駅に行くのに時計回りにもしてもらいたい。新しくできる市民会館には東向日からも西向日からも行けるべきである。

当初から私たちは、「両周りにしてほしい」「西向日駅にも止まってほしい」と何度も発言してきた。今回道路拡幅がされるということで、早急に実現してほしい。

委 員

両周りの要望について、資料にも運行が困難な理由が書かれている。

長年これらの議論を地域公共交通会議で行い、実施困難な理由が述べられてきたが、これらの答えが市民の方によく広報されていないのではないかと思います。

これまで何度も議論してきたものを、しっかり議論するよう強く要望する、と言われると残念な思いである。

もう少し、市民の方にもよく理解いただけるよう、市で広報いただけないかと思う。

根本的な問題が解決されない限り「自分の住んでいるところから考えると」「こちらの案が便利」等、多くの意見が出てくる。

しかし、私たち交通事業者は、すべての観点から、まずは安全第一に検討した結果、

現在の運行ルートの一つの結論として出している。その過程についても、市から広報していただかないと、「もっとこうしてほしい」「１時間に２便運行にして欲しい」等、幾らでも意見が出てくる。

これまでの議論の経緯も含めて、もっと市民の方を巻き込むような形で、広報していただきたい。また「私たちはしっかり議論を行ってきた」ということをこの場で申し上げておきたい。

西向日駅の整備について、乙訓土木事務所は苦勞をされていることと思う。

１年や２年で済む話ではなく、５年、１０年かかってやっと実現する事業であり、本当に苦勞されていると思う。

１０年経ってみて、１０年前の計画を実施したところで、今の時代にあっているのか、どうかは難しい問題であるが、この整備事業については本当に努力いただいております素晴らしいことである。先ほど「期間についてはまだ明確には決まっていない」とのことであったが、長期的な計画であることから、そのような発言になると思われる。ぜひ頑張ってくださいたいし、協力したいと思う。

要望については受け止めるが、私たちがこれまでやってきたことについては、もっと広報して欲しい。公共交通は地域の人を巻き込んで話をしていかないと、進まないと思う。

交通事業者が何とか事業を継続できる限り、参加していきたいと思うので、市からは広報をよろしく願いたい。

委 員

時計回りのルートについてはコミュニティバスの運行に向けて案が出た時からあった議論であった。

利便性を高めることは非常に重要なことではあるが、この会議の目的は、地域公共交通の利便性よりも、どう公共交通を維持していくのかというところにある。

コミュニティバスの本数だけではなく、路線バス、タクシー、そういった公共交通、向日市の公共交通全体をどう維持していくのかということに関しても、しっかり議論を行ってきた。

「時計回りも反時計回りもあった方がよい」というのは、もちろんではあるが、道路上の問題、交差点の問題から実施が難しいだけではなく、タクシーの利用者や、他の路線バスの利用者との兼ね合いも考えると、コミュニティバスだけ便利にしていけることが、本当に正しいことなのか、そのことについても議論をおこなう必要がある。

またコミュニティバスを逆方向に走らせた場合に、本数を二倍にしたからといって、乗客が二倍になるとは限らない状況である。北ルートも南ルートも、当初の予想より利用者は少ない。

コミュニティバスの評価がコロナ禍でできていない状況だが、両周りについては、もっとたくさんの利用者が見込める段階になってから検討すべきではないか。

そうでなければ、バスを利用していない市民の理解を得ることはできない。

簡単に説明すると、逆方向も運行すると二倍以上の経費がかかる。車両の確保や、運転手の人件費等、様々なところで経費が必要になる。

そうなると今の二倍どころの話ではなく、現時点でも、赤字運営でかなり行政の補

填がなされている中で運行している状況で、本当に市民の皆さんの理解が得ることができるかというところは、よく考える必要がある。

繰り返しになるが、コミュニティバスに力を入れることは、他の公共交通機関との競合が発生する。

競合が発生すると路線バスやタクシーの利用が減少し維持することが難しくなる。そうってしまった時に、向日市のモビリティ全体としては本当に向上するのか疑問である。

コミュニティバスに力を入れすぎると、他の交通機関の乗客が取られてしまい、結果、向日市全体のモビリティ全体がすぐ下がってしまうということもある。この問題についても、今まで何度も議論もあったが、周知されていないように思う。市民に、理解いただける場の提供や、公共交通を活性化することについて、皆さんから様々な意見の聞き取りや、取り組みをしていただけるよう働きかけ、向日市民みんなで、公共交通を支えていければと思う。

委 員

長岡京市のハッピーバスでは同じ車両で午前と午後に分けて、逆回りも運行している。この場合は、経費は変わらない。単に要望ばかりをしているわけではなく、市民の立場に立って運行することを考えてもらいたい。きびしい要望であると思われるかもしれないが、単に反時計回りを実現して欲しいとお願いしているわけではない。

南ルートについては外環状線に右折して出るところが、逆回りは、出ていきにくいと思うが、手前の道路で曲がれば、現在は道路が拡幅されており通行が可能である。このように道路状況の変化があったため逆回りを要望している。

次に西向日駅周辺の用地買収について、大変な事業であることは理解しているが、時期について「明確にはわからない」「長期的の事業で10年、20年でやっと実現する」では困る。向日市のコミュニティバスが10年も20年も続いているかはわからない。

大変な事業であることはわかるが、少なくとも一定の目途をもってお願いしたい。

委 員

コミュニティバスを走らせて欲しいとの要望は、高齢の方が外へ出て行けるようにという思いが出发点であった。市民の足として運行してほしいと、私たちは運動を行ってきた。もう一度、市民の立場に立って考えていただきたい。

議 長

コミュニティバスのことを大切に思っているということは、十分理解できる。その一方で、安全運行等、制約がある中で今のルートが設定されている。

運行できる道路環境に変わっているとの発言があったが、今後の検討課題としたい、まず大切なことは、今までやってきたことを一旦振り返ってみることが必要である。

コミュニティバスは反時計回りで運行しているが、そのことによってどれぐらいのことが「できたのか」「できていないのか」検証していく必要があると思う。

それを踏まえた上でコミュニティバスをどうしていくか、また公共交通全体をどうしていくべきかについて、委員の皆様にご意見をいただき次回以降、議論していきたい。

次に「（２）市の取り組みについて」事務局の説明を求める。

事務局

資料１６ページ目、市の取り組みについて報告したい。

まず、「向日市緑化ポスター展 優秀作品の展示」についてであるが、小学６年生が作成した緑化啓発を目的としたポスター展の優秀作品について、昨年と同様に、コミュニティバス北ルート・南ルートに展示するとともに、向日市内に事業所のあるタクシー事業者様にもご協力をいただき、車両内に作品を展示している。

次に、「市役所からの会議案内について」市では、主催する会議等には、公共交通を利用して来場されるよう呼びかけている。

本日の会議の案内もそうだったが、他の会議でも案内状にコミュニティバスの時刻表などを記載して案内している。

続いて１７ページ目の小学生への無料おためし乗車について、先ほどもご報告した、夏の無料おためし乗車については、これまでコミュニティバスを利用することがほとんどなかった小学生に一定数、利用していただいたが、周知方法も含め、まだ十分に啓発ができたとは考えておらず、また小学校６年間を通じて、もっと多くの子供たちに、公共交通について、乗ってもらい、利用する習慣を培ってもらいたいと考えており、小学校の春休み・夏休み・冬休みに今後も継続して実施していきたいと考えている。

なお、大人への利用促進策は、今年の無料おためし乗車「乗ってつながろう」で一定の啓発ができたことから、今後は代替策を含めて検討していきたいと考えている。

次に１８ページ目のバス停のネーミングライツについて、この制度は、市民の皆様に乗って支えていただくことはもとより、地域の事業者の皆様にもコミュニティバスを支えていただきたいという思いから、検討を行っているところである。

ネーミングライツについては、要綱等が整い次第、広報等でお知らせをさせていただく。

議 長

事務局の説明等でも、小学生の無料おためし乗車の実施の中で、大人への利用促進策については代替策を含めて検討すると説明をいただいたところであるが、この代替策について、前回の会議において委員からは、運転免許証を自主返納した方へのコミュニティバス割引の提案をいただいているが、他の市民委員の皆様方からも日々の暮らしの中で感じておられることを踏まえて、コミュニティバスも含めてではあるが、公共交通全般について、利用促進策等、よいアイデアをいただけないかと考えている。

公共交通全体が収益を確保しながら持続的に公共交通を維持していける方策について、ぜひ、ご提案をいただければと考えている。

あわせてコミュニティバス乗ってつながろうの代替策についても、アイデアを事務局にお寄せいただければと思う。

事務局

アイデアをお寄せいただく際は、書式等はありませんが、できるだけ詳しく教えていただきたい。

例えば他の自治体などで実施されているというようなことであれば、自治体名などを合わせて教えていただきたい。

事務局である公園交通課まで提案をいただきたい。2月末をめどに、アイデアをいただいたら、次回以降の会議で報告させていただきたい。

議 長 次に京都運輸支局より説明をお願いしたい。

委 員 19ページ目の「公共交通バス・タクシーは安心」について情報提供させていただく。公共交通事業者はコロナ禍で甚大な影響を受けている。たいへん厳しい中でも皆さんの移動、生活、医療活動、観光産業等の方々の足を支える事業として懸命に継続をされているところである。

まちの人が思うイメージとして、公共交通は乗り合いになることから、「感染が心配だ」というお声を聞くことがあり、不安の声を払拭するために何かできないかと考え、事業者、京都府にも協力をいただき、次のようなイベントを開催した。

感染防止対策としては定期的な清掃、消毒作業や、乗務員の健康チェックに取り組んでいただいているところであるが、換気性能について、QRコードで見えていただける動画を作成した。バス車内にスモークを充満させ、空気の入れ替わる様子を紹介している。乗り合いバスでしたら乗降の時に扉の開閉もあり、1分半から2分ほど空気が入れ替わる。

また、貸し切りバスについても5分ほどで、空気の入れ替わる様子が分かるようになっている。

ぜひ皆様で動画をご覧ください、周りの方にも公共交通が安全安心であることをお伝えいただきたい。

議 長 最後に「その他」として、阪急バスの利用促進についてお願いしたい。

委 員 利用促進のために阪急バスで作った冊子である。鉄道とタクシーは教わらなくても乗れるようになると思うが、バスは地域によって、「後ろから乗ったり前から乗ったり、また運賃を払うタイミングが異なったり」といったことがある。向日市にお住まいの皆様は、阪急バスでは、後ろから乗って前から降りて降りるときに運賃を支払うことはご存知かと思うが、転入されてきた方については、わからないこともあるかと思うため、阪急バスとしては各自治体に転入者向けに配布いただけないか依頼をしているところである。

向日市においては転入者向けの配布にはまだ至っていないが、公園交通課で窓口で配布いただいている。

このような利用促進は継続的に行っていきたいと思っており、皆様にも公共交通にいかに乗っていただくのかアイデアをいただきたいと思う。

バスの利用者数は昭和40年代をピークにずっと下がってきている。その中で運転手の賃金カットや部分的な減便等で運行を維持してきた。

コロナ禍で、阪急バスの黒字の路線が赤字路線となり、これまで黒字路線で全体を

支えてきたが、このままであれば路線の廃止という可能性のエリアもある状況である。

廃止を避けるためにも、利用促進には努めていきたいと思うので、ご協力お願いしたい。

議 長

他に意見・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。