令和８年度向日市地域公共交通会議（第１回）会議録

日　時　令和８年８月１８日（火）　午後１時３０分から３時まで

場　所　市役所議会棟１階　第１委員会室

出席者　**（委　員）２０人中１８人出席**

安田市長（会長）、宇野委員（議長）、野津委員、平山委員、
阪本委員（代理：町田）、筒井委員、井上委員、長谷川委員、
澤田委員、橋本委員、柴田委員、大谷委員、谷内委員、安井委員、
安藤委員、山口委員、廣川委員（代理：山村）、今井委員

（事務局）

山田総括監（兼）都市整備部長、浅田同部副部長、尾田主席課長、
天目まちづくり推進課長、藤森同課担当課長、木村主幹、富田主幹、
大槻同課主任、奥井同課主任

傍聴者　７人

次　第　１　開会
２　会長あいさつ
３　議事
（１）　これまでの経過・予定
（２）　公共交通の現状
①　コミュニティバス
②　各社の現状
（３）　敬老乗車及び介護付き添い人制度
①　運賃協議会設置及びパブリックコメントの実施報告
（４）　交通事業者からの報告
①　大原野線６３系統の廃止について(阪急バス)
②　令和８年８月のダイヤ改定について(ヤサカバス)
（５）　その他
①　物集女寺戸幹線拡幅改良事業に伴うバス停移設
４　閉会

１　開会

２　会長あいさつ

今日は大変お忙しいなか、令和８年度向日市地域公共交通会議（第１回）にご参加いただきまして、ありがとうございます。

また、それぞれのお立場で、本市の推進のためにお力を賜っておりますことを改め

てお礼申し上げます。

さて、ご存じのように、イラン情勢のこともありまして、中東情勢が緊迫しているなか、石油製品の価格も大幅に変動しております。

そのことで変動にわをかけているのかも知れませんが、従前から言われておりますように運転士不足でありますとか、さまざまな面で地域公共交通を維持するということは非常に厳しい状況にあると認識しております。

そういった中で、行政が運営するコミュニティバスが、非常に役割が大きくなっているのではないかと思っております。

今では、良い時期にコミュニティバスを始められたなと思っておりますが、「ぐるっとむこうバス」の地域公共交通につきまして、やはり福祉サービスの面が大きいと思っております。

そういった面で、本日は敬老乗車制度及び介護の付き添い人の方を含めまして議論していただきます。

「ぐるっとむこうバス」の売り上げを伸ばして収入を得ることは非常に大切なことではありますが、行政が運営する公共交通の役割というのをしっかり定めていかなければならないなと思います。

民間交通会社で運営されているバスについては、非常に厳しい経営状況であることは十分認識しております。

ただ、今まで長い積年にわたって地域の移動を支えていただいていた民間交通会社の方々とは、色々な厳しい状況もありますけど、行政と民間がともに補完し合いながら、住民の皆様の移動手段というのを確保していかなければいけないと思っています。

ご協力をいただきますと共に本市もしっかりと努力しながら運行をやっていきますことを申し上げまして、冒頭のご挨拶にかえさせていただきたいと思います。

３　議事

１　これまでの経過・予定

議長　次第１、これまでの経過・予定
次第２、公共交通の現状
次第３、敬老乗車及び介護付き添い人制度
次第４、交通事業者からの報告
次第５、その他
となっている。

次第１、これまでの経過・予定について、事務局より説明をする。

事務局　この度、公募で市民委員になった方、また人事異動等で新しく当会議にご出席する委員もいるので、「ぐるっとむこうバス」の運行経過・予定を説明する。

資料４ページに、これまでの経過と予定を表にした。

「ぐるっとむこうバス」は令和元年１０月に運行を開始し、これまで緑色に表記しているとおり、令和２年、令和４年にルートを南条公園経由、東山経由に拡大し、バス停の数を拡充している。

また、令和７年度は「ぐるっとむこうバス」の目標値の設定、敬老乗者及び介護付き添い人の運賃について協議してきた。

敬老乗車及び介護付き添い人の運賃について幅広くご意見を頂戴するため、
今年の６月にパブリックコメントを実施した。

パブリックコメントの意見についてのちほど資料で説明する。

次に令和８年の下半期には 運賃協議会を開催予定である。

資料５ページはこれまでの利用促進について表にした。

小学生を対象とした無料おためし乗車をはじめ、ネーミングライツ制度などの利用促進、転入者へ公共交通の利用案内を配布に取り組んできたところである。

２　公共交通の現状について

事務局　資料７ページ左側に本市の公共交通の全体像を示している。

向かって右側の凡例は、上の表がバス路線であり、事業者ごとに路線を表している。

右下の表がタシー事業者であり、４社の本市における登録総台数を表示している。

次に、右下の表は鉄道駅を表し、赤い星印で地図上に表記している。

本市の市域には、京都市域の桂川駅を含めると５駅あり、バス路線が交通結節点である駅を結んでおり、各タクシー事業者が市内を運行している。

資料８ページはコミュニティバスの運行形態についてである。

大人料金が２００円、子どもが１００円であり、北ルート、南ルートの道路事情を考慮し、バスの大きさを変えている。

北が９人、南が３５人乗りで、それぞれ都タクシー株式会社、阪急バス株式会社が運行している。

資料９ページは前回の地域公共交通会議で目標の数値について設定したものである。

水色の点線で囲っているのが、令和７年度地域公共交通会議第２回に設定した目標値である。

赤色の点線で囲っているのが、令和７年度の実績値の数値である。

目標値に基づき令和７年度の実績数値を報告したが、パンデミックや物価高騰など様々な社会情勢の変化が今後もあると予想されることから、毎年度の数値について継続して注視していく。

１０ページは「ぐるっとむこうバス」の運行実績について説明したものである。

北ルートを赤、南ルート青い表題に分け、それぞれ向かって左から年間の乗車数、１日の平均乗車数、１便あたりの乗車数を示している。

資料１１ページに、先ほど赤枠で囲った各年度の年間乗車数をグラフにより視覚的にわかりやすく示した。

左側のグラフが年間乗車数である。

南ルートに関しては利用者数が増加しており、北ルートに関しては微増している。

右側のグラフは向日市の人口と高齢化率を表した参考資料である。

人口は、令和元年の約５万７５００人から徐々に減っており、令和７年度は約５万５９００人となっている一方、高齢化率は令和元年の２６．６４%から令和７年度には２７．１９パーセントに増加し続けている。

資料１２ページに運行経費について示した。

令和７年度の縦に赤枠で囲った部分をご覧いただきたい。

上から順にご説明すると、約２２，７５５，０００円がコミュニティバスの総事業費である。

その内訳として、一つ下の約４２７，０００円が設備費等であり、バス停の設置費や時刻表の印刷費、バス停の修繕費などである。

さらに一つ下、約２２，３２８，０００円が市から運行会社に補助している額であり、その下約２６，０４４，０００円が、事業者が運行にかかった経費である。

その下の約３，７１５，０００円が運行収入であり、先ほどの経費から運行収入を引いた額を、市が運行会社に補助している。

次に令和５年度からバス停のネーミングライツを開始し、令和６年度は２７万円、令和７年度は３０万の収益が上がっている。

その下の約２２，０２８，０００円が市の補助額からネーミングライツ料金を引いた額で、コミュニティバスの運行経費となり、１年間の利用者数２万２２２８人で割ると、１人当たりの運行経費は９９１円となる。

その下の１５．１パーセントが収支率である。

黄色で囲いました令和７年度の運行費約２２，０２８，０００円について、運賃収入と乗車人数は増加しているが、人件費の増加や燃料費の高騰で運行経費が増加していくことにより、運行費、つまり市の負担額が増加しており、収支率も減少している。

なお、令和７年度の運賃収入は増加しており、参考に令和７年度の運賃収入を前年の令和６年度運行経費で収支率を計算すると、収支率は約１７パーセントであった。

資料１３ページの縦棒グラフでは、青色の棒グラフに乗車人数の実績値、オレンジ色の縦棒グラフに乗車人数の目標値を示した。

令和７年度には乗車人数の実績値として北・南ルートを合わせて２万２２２８人が乗車しており、乗車人数については、当初想定していた目標値よりも乗車している。

令和６年度から令和７年度の乗車人数は１，１２５人増加しており、主に南ルートの

増加が顕著であった。
　資料１４ページの縦棒グラフは、向日市運転免許証自主返納支援事業申請者数の実績値の積み上げ値である。
　令和７年度申請者数は９６７人であり、ほぼ当初想定していた目標で推移している。
　令和６年度から令和７年度の向日市運転免許証自主返納支援事業申請者数は１５５人増加している。

委員　　資料１５ページに、阪急バスの運行実績について、毎年この会議で報告している内容を最新の数値に置き換えて表している。
　京都地区２路線、向日市域、長岡京市域を主に走っているが、このグラフについては、この２路線のコロナ前２０１８年を１００として、以降の各年の２０２５年までの実績を指数で表している。
　一番左のピンクのグラフが２０１８年、それが右肩上がりで、最新の２０２５年が茶色ということになっている。
　上段が輸送人員で下段が運送収入である。
　ここ１年については傾向に大きな変化はなく、ほぼ横ばいで推移している。
　輸送人員は運送便数を削減したということもあるが、コロナ前と比較して３３%程度の減少となっている。
　下のグラフの運送収入については、運賃改定を実施して乗客に負担をお願いしたけれども、２０パーセント強の減少となっている。
　向日市を含む京都地域は不採算な状態が続いていて、改善の兆しが見えない状況である。
　このため、後ほどまた説明するが、来年春からは一部路線の廃止ということも実施しなければいけないという状況になっている。

委員　　資料１６ページに過去３カ年の状況を棒グラフで示した。
　令和元年度が赤で、紫が令和７年度である。
　収入だけで見ると、ようやく回復というか少し上回ってきている状況であるが、実はこの３年で２回運賃改定をした。
　２回を足すと約２５パーセントの運賃改定になっており、輸送人員の方はそれほど回復になっていないが、値上げでカバーをしているという状況である。
　この表から読み取れる話ではないが、昨今の運転士不足について、タクシーを介しては、ここしばらく増加傾向にある。
　運賃を改定し、売り上げが上がり、その分収入が上がったことにより、人員も確保できているという状況である。
　運転士不足している状況はコロナに限った話でなく、過去ずっと減ってきた傾向があ

るが、ここにきて増加傾向にある。
京都市内では観光客やインバウンドなどが目立って、とても活気があるようにみえるが、タクシーは２４時間の仕事をしているので、需要全体がしっかり回復しているかというと、全体として回復したというところまではいっていない。
今のところ運賃改定でカバーをしている状況である。

委員　資料５ページの利用促進に関してだが、利用促進と記載しているなかに、ネーミングライツが記載されていることに少し違和感がある。
ネーミングライツ自体が、利用促進というよりも収入に少しでもプラスになるようにとの補助額を減らすための有効手段だと思う。
けれども、名前が変わることによってその施設を使っている方については、利用しやすくなると思う。
直接的な利用促進ではないので、別表にした方がいいのではと思う。

議長　確かに利用促進というよりは増収に直接つながるような策だと思う。

事務局　別表にすることについて了解した。

３　敬老乗車および介護付き添い人制度

事務局　資料１８ページをご覧いただきたい。
委員の構成メンバーが変わっているので、改めて敬老乗車制度の目的を説明する。
高齢者の方が気軽に外出し、地域社会との交流を深め、豊かで充実した生きがいのある生活が送れることを目的とし、高齢者の皆様が積極的に外出される機会づくりになるものと考えている。
資料１９ページにあるように、昨年の地域公共交通会議で意見聴取をした。
運賃協議会を設置し、その後、幅広くご意見を頂戴するため、６月に運賃改定についてパブリックコメントを実施した。
次に、資料２０ページで運賃協議会について説明をする。
道路運送法が一部改正されたことから、地域公共交通会議とは別に運賃を協議する必要がある。
道路運送法第９条第４項に基づいた委員を構成し、今年度の下半期に運賃協議会を開催の予定である。
資料２１ページにパブリックコメントの実施結果を報告する。
敬老乗車及び介護付き添い人の運賃改定について、本年６月にパブリックコメントを実施した結果、８名からご意見をいただいた。
資料２２ページから２４ページにわたりパブリックコメントの意見について、概要を

紹介する。
　敬老乗車制度についてのご意見の概要、介護付き添い人についてのご意見の概要、敬老乗車制度及び介護付き添い人についての両方を含む意見の概要に分けている。
　なお、すべてのご意見が賛成であった。
　資料２５ページでは、敬老乗車及び介護付き添い人の運賃についてのパブリックコメントを実施したが、そこで記載があった敬老乗車及び介護付き添い人の運賃以外の「その他」の意見について記載している。

委員　　料金改定の手続きがあるという説明があったが、導入の時期の目安としては来年度の当初になるのかということをお聞きしたい。
　料金改定が認められてということが前提だが、利用促進の大きな目玉になると思うので、住民向けの啓発については、しっかりとやっていただきたいと思う。

事務局　　結論からいうと、時期は未定である。
　道路運送法の改定があり、従前であれば地域公共交通会議で決定できた事項であったが、令和５年１０月からは運賃協議会のなかで審議をしていく必要がある。
　まだ審議を始めていないので、未定ということである。
　決まり次第、「広報むこう」の掲載やホームページやバス停に貼るなどして、この制度についてしっかりと広報活動をおこないたいと考えている。

委員　　資料１８ページの目的について、理念を記載するのだから、下に記載の横浜市より引用は良くないと思う。
　向日市独自の目的をたてたらどうか。

事務局　　了解した。

委員　　資料２２ページ以降の市の考え方に全部同じことが記載されていて、どういうことかなと一瞬思った。
　この意見に対しての市の考え方としては、これ以外、答えようがないということでいいのか。
　もしそうであるならば、意見の方をまとめて、市の考え方というのを一つだけ書くという方が良いのかなと思った。
　意見もみたところ、全てこの敬老乗車制度に対して、賛成されている。

事務局　まず全てが賛成であり、賛成された意見について同じ見解で返したというものである。
少し細かいところに目を移すと、多少ニュアンスも変わっていくかと思うので、そのあたりは、機会があれば検討していきたい。
基本的には全員賛成であったので、素直に返したというものである。

委員　先ほど事務局から説明があった運賃協議会を地域公共交通会議とは別に開催するというところについて、道路運送法が改定されたという話があったので、その理由を説明させていただきたい。
今までの地交会議においては、運賃、路線の新設やダイヤ改定などを全体で協議をしていた。それが、地交会議で運賃の話をしてしまうと、会全体が停滞してしまうというような懸念や複数の運送事業者が参加する地交会議において国の規制対象である運賃について協議することは独占禁止法に抵触する可能性があるとされたため、令和５年度に道路運送法が改正されて、運賃協議会が規定された。
運賃の話を地交会議から分離して、地交会議においては、路線の新設やダイヤ改定等を集中して議論する方がより迅速な決定をできるのではないかと考えられるし、運賃の改定は地域住民の方に直結するところであり、運賃は運賃協議会の中で個別により詳しく議論し、パブコメ等で広く知らしめた方が全体として整うものと考える。

議長　それぞれ、地域公共交通会議と運賃協議会で役割分担して、両方がスムーズに進むということか。

委員　敬老乗車について先ほど資料で、向日市においての高齢化率は約２７％が高齢者ということだと思うのだが、その議論ばかりになってしまうと思った。
例えば、子育て世代の方、ものすごく忙しいと思う。
向日市は坂も多いので、雨の日の送り迎えとかにほとんど電動自転車で前と後ろに子どもを乗せて走られていると思う。
その方たちをターゲットにできないのかなと思った。
「ぐるっとむこうバス」に乗ってきたが、なかなか利用しにくいので忙しい子育て世代には向かないのかなと思った。
そうであれば「ぐるっとむこうバス」もいいけれども、それ以外の新しい移動手段というのも考えていかないと思う。
敬老乗車そのものに特に反対するつもりはないが、この８月に７０歳になる私の妻に半額になったら乗るかと聞いてみた。
「この路線ではどこも行けない」と言っていた。
初めて参加するが、ずっと前からやられていた方からすると色々な苦労があってやら

れてきたと思うので、それを否定するつもりは全くない。
　冒頭で市長がコミュニティバスについて福祉的要素があると言っていたが、民間企業で働いていた私からすると、年間２，０００万円の赤字を出して、高齢化率での約２７％の高齢者を対象にして、これから毎年、敬老乗車をやっていくのが、すごく怖いと感じた。
　向日市においてコンパクトシティだからこそ、できるものがあるのではと思った。

事務局　　貴重な意見、ありがたく思う。
　これまで議論してきた流れがあり、市内の特徴をとらえた公共交通のあり方をこれまでも検討してきている。
　向日市は鉄道駅が大変利用しやすいという特徴を持っている。
　鉄道を利用することにより、京都市内や大阪市内など遠方へ行くことも可能である。
　資料７ページでコミュニティバスを赤の南ルートと青の北ルートで示しているが、市内をぐるぐる回って、利用者を駅に運ぶという役割を持っている。
　そういった中で、もしこの青の北ルートと赤の南ルートがなければ、全国でいわれている交通空白地が、大変広い地域がでてくると思う。
　市長が冒頭で言われた、「ぐるっとむこうバス」の役割が大変大きくなってきているところがあると認識している。
　この後の議題にあがるが、民間バスで廃便であったり減便であったりが続いている。
　以前よりも少し民間バスの路線が減ってきている状況にある。
　その中で、令和元年からコミバスの運行を行っているというのが運行の経緯である。
　また、京都府では、公共交通の乗り物に対して、小学生を対象に夏休み期間すべて無料でやっているが、向日市は小学生について春休み、夏休み、冬休みの期間、無料おためしで利用促進策としておこなっている。
　それを通じて、幅広く子育ての皆さんに親しんでもらえればということで始めたものである。
　それに続き令和５年に、免許を返納された方について、交通手段がなくなっているので、５月に限り１月間、半額で乗ってもらえるよう始めたものである。
　色々な施策を通じながら現在に至っており、今後もさまざまな施策を検討していきたいと思う。

議長　　民間で儲かるのであれば民間の方が手をあげるが、そうはなっていないので，公的なサポートをしないといけない。だからモビリティ確保の一端は公共が担うの役割でなければいけない。
　そういう発想でコミュニティバスをやっているが、収支率について約１５％というのは民間の方が聞いたらこんなものやってられないと思うが、多くのコミュニティバスを

全国調べていただけると収支率が約１５パーセントは正直まだ良いほうである。

福祉的要素があると市長が言われていたのはそういうことだと思う。

南ルートも北ルートも一方通行しかないので、それをどう補うかというところで、なにか新しいモデルができるのであれば、それが一つの考え方かなと思っている。

同じものを両方向のサービスに導入するというのは、これはほぼ予算的にも不可能な話で、運転できる人もいないし、財源面にも問題がある。そういう意味では、限られた資源の中でいかに目的のものを用意するかということである。

今、利用促進という言葉について、ちょっとこのあたりで考えてみた方がいいのかなという気がしている。利用促進といって単純に乗る人を増やせばいいのかというと、便によって、特に南ルートは、混雑している便とそうではない便とにばらつきがあると思う。おそらくカレンダーの並びによって、混む便と混まない便があるのではないかと思う。とにかく乗ってもらればいいんだということになると、特定の便に利用者が集中する可能性がある。

それをいかにできるだけ平準化していくか、満遍なく乗ってもらえるように工夫していくかが、今後の利用促進の一つの目的になる。そのためにもお金がかかったりするのかもしれないが、目標値を定めたところでもあるので、利用実態を把握したうえで、例えば比較的に余裕のある便や、余裕のある曜日で、乗車のお勧めをしていく必要がある。

とにかく乗ってくださいというと、ご高齢の方は、病院が始まる月曜日の朝の便に集中してしまう。そうすると非常に混雑してしまう状況であるが、他の便は空いているとなる。そのあたり少し考えていく必要があると思う。

４　交通事業者からの報告

委員　資料２７ページをご覧いただきたい。

この度、大原野線の６３系統について、来年２０２７年３月の末をもって運行が終了する。

６３系統というのはこの地図で見ていただくと、赤線で表示をしている。

向日市内の JR 阪急両駅から向日市役所東山を経由して京都市の大原野地区に至る系統である。

一方で、平行する黄色で表示している、同じくＪＲ阪急両駅から京都市の右京の里までを運行している６４系統については、存続ということで考えている。

この６４系統の運行内容については、しかるべき時期にお知らせをしたいと考えている。

この廃止に至った経緯というのは、何度もこの会議で、あるいは冒頭で報告した通り、この大原野線は慢性的な赤字路線であり、利用客の減少が続いていたところに、コロナ禍によって収入が激減したということも相まって、収支が悪化した。

そのために、直近では減便計画の実施であるとか、阪急東向日駅前に営業所を構えていたのを閉鎖することにより管理費用の節減ということも図ったが、大きな赤字を継続する状況が続いている。

加えて、先ほどから話題になっているが、運転士の確保が極めて困難な状況ということが続いており、不採算、非効率な路線の見直し、これを加速せざるを得ない状況にある。

これまでも効率化やコスト削減など、運行の維持にむけた努力を続けてきたが、やむを得ず当該系統の継続が困難になったという判断に至ったところである。

ご利用の方々には大変不便をかけることはなるが、何卒ご容赦いただきたい。

以下、資料３ページの方に資料をつけている。

ポイントだけいうと、資料２８ページについては、全国のバス運転士の状況についてであり、全産業に比べてバスの運転士は年齢が高いにもかかわらず、労働時間が長く、年間所得が低い。

よって、この職業につくことが敬遠されているということから、有効求人倍率が年々高まっているといったようなこととか、あるいはバスの運転に必要な大型２種免許を持っている方が年々減少していて、加えて高齢化が進んでいるという状況の資料である。

資料２９ページは、阪急バスの運転士数の状況である。

運転士数が、１，７５０人前後で推移してきたが、直近の当年は減少が大きくなってきている。

最近では運転士数が約１５％程度、２５０人以上減少している。

グラフで色分けしているが、高齢化も進んでいるということで、右の注釈に黄色で色をつけているが、運転士数にあわせた輸送量になってしまうということが現実化している。

採用状況が左下グラフであり、受験者数が大きく減っているということで、それにともなって採用者数も減少している。

採用できる人数が退職者数を下回っているため、毎年、数十人単位で運転士が減少している。

最後の３０ページは採用状況の表である。

免許証の保有状況とか、年齢構成で、今後の定年退職者数の推移とかで定年後の再雇用を希望するかどうかというようなグラフをつけているのでご覧いただきたい。

委員　ヤサカバスより、予定しているダイヤ改定について報告する。

通例ならば新学期新年度が始まる３月に一般的なダイヤ改定が行われるが、当時弊社の作業を行う人手が一部不足していたため、現在にいたっている。

ダイヤ改定の実施日が　８月２２日、今週の土曜日を予定している。

これについては、６月の第二週、火曜日と土曜日に全便を対象に利用客の状況を調査

した。
その結果、夜間の概ね２０時以降の便について、利用される方がかなり少なくなってきているということで、夜間の時間帯での減便を中心に今回実施させていただきたいと思う。
その便数調整により、昨今の乗務員不足等に対応させていただきたいと考えている。
現在、各停留所には、今週１４日に新時刻の掲示を行っている。
総便数としては、一番下段のところで挙げている通りである。
平日で１９６便が１８６便、土曜休日で１５４便が１３９便というような形で減便させていただく。
右側はJR向日町駅での発着便を載せている。
現行から右側の計画に、回数を減らす予定をしている。
不便をかけるがお願いしたい。

委員　事業者の立場であるが、行政に伺いたい。
向日市でも以前から報告しているわけだが、路線が２つの自治体にまたがって運行されているということで、利用客を向日市と京都市で割り切って考えていくのはなかなか難しいと思うが、行政として京都市と何か今後の対応対策について話をしているとか、そういったことがあるのかないのか、今後の予定も含めて簡単に伺いたい。

事務局　両自治体に跨がっている系統であり、当然京都市の担当者の方と意見の交換はしている。
今後も当該路線について注視してまいりたい。

議長　市域を跨がる移動というのはいろいろなところにあり、なかなか単独の自治体では片付かない事が多数出てくると思う。
私も両方の情報が少しわかる立場にいるので、注視してみたいと思う。

５　その他

事務局　最後に前回の地域公共交通会議でご報告した、第２向陽小学校バス停配前の道路工事に伴う第２向陽小学校前バス停の仮移設について再度報告する。
資料３４ページをご覧いただきたい。
「ぐるっとむこうバス」のバス停が設置されている第２向陽小学校の南側、物集女寺戸幹線において、道路の整備をするため、工事を実施する予定である。
車両の通行が制限されることが想定され、バス停の一時的な移設、走行ルートの変更が必要となるので報告する。
資料３５ページでは、今年度下半期に北ルート第２向陽小学校前のバス停留所前の道

路工事に伴い、ルート変更及びバス停の移設を予定しているので報告する。
　まずバス停のルートに関して、現行のルートでは第２向陽小学校の西側を運行しているが、道路工事箇所を避けるための代替経路として、第２向陽小学校の東側を通るルートを示している。
　次にバス停の移設先に関して、上部の写真のように代替経路の第２向陽小学校体育館前にバス停を移設する予定である。

議長　　これは工事終わったら元にバス停を戻されるのか確認したい。

事務局　　バス停は元の場所に戻す予定である。

委員　　子育て世代に関する委員の意見について、非常に重要だと思っている。
　確かに子育て世代や若い世代にとって、「ぐるっとむこうバス」は平日のみの運行であり、なかなか利用がしにくい。
　平日の日中の時間に余裕がある方を対象にしているというようなバスになっているので、利用がしにくいなと思っている。
　すぐにできる政策があるっていうわけではないが、子育て世代も含めて、若い世代向けの公共交通に対する政策をやっていくということが、今後の公共交通に対して非常に重要になると思う。
　労働力不足、特に若い人がバスの運転士を目指さないというのは、バスに対して親近感が非常に薄くなっているということとか、憧れる職業として捉えづらくなっているのだと思う。
　そういった意味からも若い人向け、特に子供と一緒に乗れるバスみたいな形で、現在、小学生向けにバスの無料制度やっているけれども、この公共交通会議の中でも何か政策を考えていけたらと思う。

議長　　少しターゲットを広げてということだと思う。
　そういう意味でいくと資料５ページをご覧いただきたい。
　この真ん中のあたりに令和６年４月、公共交通利用案内ということで転入者の方々に情報をお渡し、まず資料７ページのところにある「向日市域の公共交通」のイメージを持っていただくということで、情報を発信している。
　実は鉄道駅は分かりやすいが、バスやタクシーのどのようなサービスが向日市にあるのかが分かりにくいので、転入者の方にまずはそれをご理解いただいて、公共交通について頑張っているということをお伝えし、利用に繋げていただく。
　さらに、回数券的なものとかプレミアム乗車券も用意したりしている。重要なのは、これだけ公共コースが狭い地域にあるということをご理解いただくことと考える。

議長

いずれにしても、バスやタクシーの運転士を一生懸命確保いただいているが、やはり人口全体的な予測を見ると、かなり右肩下がりなのは間違いないことがわかっているので、今のサービスをどこまで続けられるか、やりかたの違う形の交通網を少し考えていけない時期がきているのかもしれない。

そういうところを少しディスカッションの中でご意見いただければと考えるところである。

もちろん今のバス会社、タクシー会社が、できるだけ活気がある形で牽引し続けていけること、サービスを続けていくことが大暫定だが、今までよりはサービス量を上げることが難しくなろうかと思う。

そのあたりどうするかということを含めて議論いただきたい。

特にご意見ご質問がないようであれば、予定していた議題についてすべて終了とする。

4　閉会