

第4回向日市地域公共交通検討委員会 会議録

日 時：平成24年10月31日（水） 14時00分～16時00分

場 所：向日市民会館 第2会議室

出席者：（委員）宇野委員、柳澤委員、生嶋委員、鎌田委員、川本委員、森川委員
西山委員、川合委員、村尾委員（代理出席）、井上委員（代理出席）
酒井委員、大野委員、小林委員
（事務局）中村市民生活部次長兼防災安全課長、福岡道路整備課長
菅沼道路整備課担当課長、永井防災安全課課長補佐
山本防災安全課主査

傍聴者：3名

次 第：開会

1 議題

- （1）向日市民の移動実態について
- （2）公共交通の課題改善に向けた方向性案について
- （3）生活交通の維持・確保に向けた検討について

2 その他

閉会

1 議題

（1）向日市民の移動実態について

事務局 （資料に基づき、事務局より説明）

委員長 車を自由に利用できる状況についての質問があったというのは、どういうことなのでしょう。

事務局 質問ではなく、15ページ左下の注釈に書いていますが、世帯に自動車を所有されている方と自動車運転免許を取得されている方ということで定義させていただいています。

委員長 わかりました。送迎や同乗は、ここには含まれていないわけですね。それから、12ページ等に出てくる「代表交通手段」という言葉が、なかなか耳に馴染まない方もおられるかと思えます。それに絡めて、左下の円グラフでバスの割合が1%ということですが、このあたりをどう読み取るか、少し補足していただければと思います。

事務局 交通手段には、人の動きの中でいろいろなものがあります。自動車だけで完結される方もおられれば、バス、鉄道、バイク、自転車、徒歩など、いろいろ

とおられます。

代表交通手段は、12ページの右図の凡例にあるように、鉄道、バス、自動車等の順に優先順位が定義されています。例えば、バスと鉄道を使うという方については、鉄道の方が優先順位は高いとみなされまして、この場合は、鉄道が代表交通手段になります。

バスが代表交通手段の場合は、バスだけ、もしくはバスと徒歩や自転車の組み合わせで完結されている方を対象にしています。したがって、バスから乗り換えて鉄道を使われているときに、バスの方がカウントされなくなってしまうということになります。

鉄道とバスの両方を利用されている方を見る場合は、駅の端末交通を見ていくことで把握することができますが、現在は、パーソントリップ調査（以後、PT調査）結果が速報版ということで、データ整理の関係上、そこまではできておりません。

委員

質問が2点と、意見が1点あります。今回、第4回委員会が少し延期されて開催されましたが、このPT調査結果はあくまで速報版で、確定版が年末に出たから、次回の委員会が開催されるとお聞きしました。

しかし、私なりに調べたところ、3月14日に速報版は国土交通省のホームページに掲載していました。速報版が出てから7ヶ月ほど経っております。

調べてみると、確定版は年度末になると言われています。10年に一度、調査されますが、1年置きに臨時の測定も、必要に応じてしていくということなので、年度末に行い、それによって、また来年度の測定をすると、国土交通省のホームページで見ました。

この委員会が2年置きか、3年置きになるのか知りませんが、事務局では、いつ頃、報告書をまとめて、出す予定でおられるのでしょうか。これが1点目の質問です。

今の予定からすると、PT調査の確定版が出ないと、この委員会の資料がまとまらないということで、委員会が延期されています。

要は、この委員会の目的は、市内の巡回バスをどうするかという近視眼的なものであって、今の速報版でもいいのではないかと思います。

そのあたりで報告書を出したほうがいいのではないのでしょうか。これが2点目の質問です。

なぜ、こう申し上げたかと言うと、9月に議会が行われて、議員からの一般質問でも出されたからです。ここに出ておられる部長の方から、委員会にかけていて、確定版が出ていないという答弁をされているわけです。

ということは、この委員会が発足して、もう1年以上が経っていますが、休会状態だと議会の人にはわからず、審議しているけれども、結論が出ていないというような印象を与えていることもあるので、その辺は明確に回答していただいたら、どうかと思います。これは意見です。

事務局

PT調査については、まだ現時点では、確定版のデータができておらず、冒

頭に年末に確定版が出る予定だという話がありましたように、現在鋭意データ整備を行っているところだと聞いております。

ただいま、委員が言われたように、年度末になると、それはそれでまた、業務自体が滞るので、そうならないように努力をしているとは聞いておりますが、確定版のデータがいつ出せるか、現時点では確約できていないというのは事実です。

この3月に速報版ということでデータは整理されていますが、今、申し上げたように、いろいろとデータの不備や課題がたくさんあり、PT調査の協議会に入っておられる、2府4県政令市の方は、その範囲内で使われている、そういう前提条件のもとで昨年の業務で整理されている程度でしか、現時点では出されていないようです。

実際に、向日市を含めて、他の市町で使われているかと言うと、ほとんど使われておられない状況だと聞いております。そういった色々な前提条件のあるデータを使ってよいのかどうか、PT調査の協議会とのやり取りもあるので、なかなか使えなかったということでご理解いただければいいかと思います。

確定版については、委員もお調べになったとおり、今年度、そのデータ整備の完成に向けて、鋭意努力されているところだと聞いております。

もう1点、この委員会をいつまで行い、次回はいつ開催するのかについては、次回、第5回をもって終了とし、平成24年度中に第5回委員会を開催させていただきたいと考えております。

ご質問いただいたように、PT調査の本公表がされ次第ですが、最悪の場合、この速報版を利用した中で、最終の方向性を出していきたいと考えております。

委員長

ありがとうございます。少し補足しますと、今回、PT調査の方法自体を、過去10年に比べると、大幅に変えたと同っております。

今までは、訪問配布、訪問回収という方法で、かなり確実にアンケート表を集めていましたが、今回、郵送配布、郵送回収ということで、いろいろと後処理に今まで想定していなかったことが、発生しているようで、これもあって、予想外の時間がかかったということです。

したがって、これは向日市の問題というよりは、全体の話になるので、その点をご容赦いただきたいと思います。

(2) 公共交通の課題改善に向けた方向性案について

事務局

(資料に基づき、事務局より説明)

委員長

1つ確認をいたします。4ページにある、北部開発に伴う道路整備について、不確定要素もあるとは思いますが、お答えいただける範囲で結構なので、大体どれくらいのタイムスパンで考えておけばよろしいでしょうか。

- 委員 北部開発については2ヵ所で、キリンビールの工場跡地と洛西口駅東地区の土地区画整理の両方があります。
- キリンビールの工場跡地については、既に区画整理が完了し、道路のみ完成しております。ただ、道路のアクセスの関係で、一部の道路はまだ閉鎖してありますが、基本的には完成しております。
- 洛西口駅の土地区画整理事業については、本年度内に使用収益開始ということで、区画整理の概成ができ、道路等については、今年度内に完成するということが、土地の利用が開始される状況です。
- キリンビールの工場跡地もそうですが、区画整理の所有者がおられるので、その方が考えられるということで、かなり早期に着工されると聞いております。
- 道路については、寺戸・森本幹線は、平成25年度の完成を目標に今、整備を進めている状況です。
- 委員 向日市自体、道が狭いのですが、物集女街道等がもう少し広がれば、多少、問題も解決すると思います。
- あと、バスが通りにくく、他の所ではもう少し小型のバスが通っている場合もありますが、とりあえず、そういう小型を設定するのではなく、既存の大型のバスについて考えておられるのでしょうか。
- 事務局 今のご質問は、バスの利用というよりも、使用の件かと思えます。当初、大型バスで検討しておりました。ただ、近隣等の既存の路線バス会社等が、中型もしくは小型のバスを導入されているので、それも含めた形で、近年は検討させていただきました。
- しかし、結果的には、やはり小型、いわゆるマイクロバスの車かと思えますが、それにおいても離合が不可能な所が相当多く、右折、左折で曲がる箇所において、たいへん不都合な所が多いということで、今日まで来たという次第です。
- 委員 今、事務局からご説明があったとおりかと思えます。当然、一番大きい大型バスは11メートル前後ありますが、これでは現行、走っている道路以外は走れないところがあり、それ以外の中型7～9メートルのバスもありますが、やはりご説明のように、右左折のところ等では、隅切りをしていただかないと曲がりきれない箇所が市内には多いかと思えます。
- 委員 2ページの高齢化の進展を、今回、加えていただいたと思えますが、3つ目に“前期高齢者の半数以上が自由に車を使えず”と書いてあり、下の4つ目で、“クルマを使えなくなった将来の移動手段の確保が必要”と書かれています。
- 今の日本の人口構成は、向日市も一緒だと思いますが、年齢別、10歳ごとの、年齢構成比の人口ピラミッドと言われるグラフがあります。これの一番のピークが60～69歳です。だいたい65歳の方が団塊の世代と言われて、日本の年齢構成で一番人口が多い方々です。

この方々が、あと数年すると、もう70歳を超えられるというところで、そのうちの半数以上ということなので、ここには書いてありますが、すごい数の半数になります。

将来ではなくて、もう数年後なのです。ある意味、この資料を見ると、悠長な、遠い将来のように見えますが、喫緊の課題かと思います。

したがって、そういう意味合いを含めて、まとめていただければと思います。

委員長

ありがとうございます。そのあたりは、非常に重要な課題かと思うので、今後、検討の中で考慮いたします。

(3) 生活交通の維持・確保に向けた検討について

事務局

(資料に基づき、事務局より説明)

委員

3ページについて、意見を3点、述べます。今後の生活交通の維持・確保ということで、5つの項目を今後、検討するための課題の提供だと理解をしています。

近隣で向日市と同じような、人口構成、交通網、JR駅や私鉄駅近辺の立地条件等、デマンド型交通を導入された、見本となるモデルケースがあるのか、ないのか。もしないのであれば、そもそも対象から外した方がいいのではないのでしょうか。

北の郡部の点々とする集落をつないでいるバスと、向日市の都市計画、公共交通の検討とは、マッチしないので、デマンド型交通は5つの対象から外すべきではないかというのが、個人的な意見です。

メリットとデメリットが書かれており、デメリットの欄に、運行経費による市の新たな負担になるという微妙な表現があります。

公共交通の新たな取り組みを検討している委員会の中では、福利厚生という住民パワーとして、デマンド型交通の欄に書かれている、きめ細かいサービスの提供のように、メリットに入るべきものです。

検討委員会の中では、新たな市の負担がかかるというのは、デメリットから外すべきではないかというのが、もう1つの意見です。

それから、5番目の都市構造の変化に伴う見直しは、委員会の結論としては、出ないような方向に持っていくのかどうかということなので、できれば、方向性は2つか3つに絞るべきで、5番目は外すべきではないのでしょうか。

事務局

デマンド型交通のモデルケースがあるか、ないかという点については、基本的には、先ほどご説明したように、デマンド型交通は需要が極めて少ない、どちらかと言うと、中山間地域やローカルなところで運行されているものです。

京都府下でもないことはありませんが、田舎の地域で実施されているものだったと思います。

それと同じようなことが、向日市でできるかどうかということにつきましては、技術的には可能です。しかしながら、本当にそういったものが必要なのかどうか、本当にうまくいくのかどうかは、議論すべきところが多分にあると思います。

委員

デマンド型交通について、少し紹介させていただきます。まずは、デマンド、つまり需要を拾って走るため、事前に予約をしていただかなければなりません。様々な走らせ方があり、基本的には、定時定路線、つまり、一般のバスと同じように、1つの路線でダイヤを組んで走るというものです。

その中で、路線以外の需要も余分に拾って走るというものもあれば、1つの路線で不定期に、要は面的に路線も時間も決めないで、ただ、例えば、1時間に1本と決めて、予約を拾って走るというものもあります。

京都府で言うと、南丹市の園部町、八木町あたりで導入していますが、だいたい事務局から説明されたように、人口の少ない、中山間地域等があります。

滋賀県で言うと、米原市では、タクシーのセダン型車両を走らせています。バス停はポールを立てずに、歩道に印をつけて、そこで待つように、30cmくらいの枠が路面に描いてあります。

向日市でも、さきほどお話があったように、細街路で道が狭くて、大型バスやマイクロバスが入れないところは、デマンド型交通システムも可能だとは思いますが、ただその場合は、事前に予約を入れて、何時なら何時に1本、乗りたい人を拾って走らせるようなことになるかと思えます。

委員長

ありがとうございます。今のデマンド型の話について、この段階で外すかどうかは、もう一度、考えないといけません。

というのは、デマンドに対する必要性の声も多少、出ていると伺っているので、検討のプロセスとしては、一旦、中に含めた形で、最終的に判断することかと、現状、個人的には思っています。

あと、コストの話があったと思いますが、その点はいかがでしょうか。ここでは、コストについては考えない方がいいというご意見かと思えます。

ただ、私見としては、冒頭に参考資料でご説明したように、どれくらいの便数、どれくらいの輸送人員を考えるかというのもあるが、やはり少なからぬコスト負担が自治体には求められる現状で、100%の収支率というのは、まずあり得ないという中で、デメリットと呼ぶかどうかは別としても、それだけの覚悟、準備なりが自治体にも求められるということも、考慮に入れて置くべきことか思っております。

事務局

今、委員長が言われたとおり、確かにメリットとデメリットをあえて分けた場合については、新たな経費を負担するというところで、負担というよりも、経費が必要になってくるという考え方の下で、デメリット側に入れさせていただいた次第ですので、ご理解のほど、よろしくお願いいたします。

- 委員長 最後の5つ目の点、都市構造の変化に伴う見直しは、ここに入れない方がいいのではないかというご意見もありましたが、その点はいかがでしょうか。
- 事務局 この点については、今までのアンケートの中のご意見等から集約したもので、最終的には、この委員会の中で、生活交通の維持・確保に向けての方向性に入れるかどうかを決めていただければと考えております。
- 委員 5番目の概要欄に書かれている、道路整備や大規模開発、財政事情等を考慮した上で再度検討というのは、この委員会で検討していることではないでしょうか。
- それをまた、日を改めて、議会に報告し、また再検討をするのかどうかと聞いているわけです。
- 委員 今のご意見で、北部開発、道路整備については、まもなく、いろいろな大規模商業施設も来るため、バス路線も若干、変わってくると考えられます。その点も考えて、都市交通の変化に伴う見直しという視点で再度、議論をしなければならぬものがあるのではないかとということで、あえて、ここに入れさせていただいたわけです。
- 委員長 ありがとうございます。私見としては、おそらく同列ではないかと思えます。
- 要は、4つの選択肢がありつつ、その外側にあると言うと、違うかもしれないが、すべてに関わってくる話になるため、与条件が変わる可能性が直近で考えられます。
- 当然、1～4の内容を十分に検討しつつ、それとともに今後、直近で起きる大きな変化によって、道路もバス路線も変わるかもしれないので、それに応じて、もう少し案を具体化する必要があるのではないかというニュアンスで捉えております。横並びで書くのは、いろいろと議論はあるかと思えます。
- ちなみに、前にもお伺いしたかもしれませんが、向日市で既にされているサービスとして、老人福祉センターの送迎バスがあります。例えば、センターをご利用になる方が今まで登録をされて、無料で利用されています。
- 一般の方が利用されるとした場合、有償でサービスを行うことが制度上、問題がないのかどうかということです。
- おそらく、他の路線バスの関係も考えると、一般の方々まで無料ということは、いろいろな意味で問題が生じる可能性があるため、その点、有償でのサービス提供が可能かどうかについて、何かございましたら、お教えいただければと思います。
- 委員 今、事業者が路線バスを走らせている以外に、向日市では老人福祉センターのバスが別に走っています。他のまちに行くと、スクールバスも走っています。ただ、老人福祉センターに行くお年寄りだけではなく、他の人も混乗させて欲しいという話はたくさんあります。スクールバスでも同じような話があります。

老人福祉センターのバスになると、厚生労働省から補助金が出ていると思います。そういう意味で、無料で老人のために走らせるバスとして、補助金を出しているわけで、厚生労働省からすれば、駄目だという話になると思うので、そこは厚生労働省に確認を取っていただかないといけません。

別の例で言うと、スクールバスも朝夕、学生・児童を送迎する間に、バスがあるのだから、貸して欲しいという場合は、文部科学省の管轄になります。こちらは、一般利用が可能になっており、全国的にもスクールバスを利用して、走らせている例はたくさんあります。

老人福祉センターのバスについては、厚生労働省に確認をしていただかないと、目的外に使用をしていると言っ、補助金を切られる場合もあるため、あまり、その例は聞いたことはありません。しかしながら、最近では、いいと言うかもしれません。

そこがクリアできれば、この場合は地域公共交通検討委員会であり、次は地域公共交通会議に昇格するかもしれないが、市が所有しているバスなので、自由に路線や運賃を決めて、走らせることはできると思います。

委員 今、老人福祉センターの送迎バスが有償か無償かという話について、委員からお話がありました。制度的には、無理な部分も可能な部分もあるかと思いません。

15ページにルート図が載っており、路線バスのバス停が目印になっているところもあるようですが、有償なり無償で本数が少なくても走られるということになると、民間の路線にも影響してくるかと思うので、そのあたりは関連性を持って、進めていただきたいと思います。

委員長 わかりました。そのあたりは、民間のサービスとして公共交通を支えていただいている事業者のいろいろなご努力も承知しております。

既存路線バスに影響が出ない形で、両者がうまく棲み分けられるようなものを考え、あるいは両者がうまく連携することによって、相乗効果が出るような話は必要かと思っております。

委員長 次に、今までの話の中にもありましたが、一応、次回の委員会で一定の方向性を出すということなので、今一度、この場で、ここにご参加の委員の皆さま方から、本日、提示している資料、これまでの議論を踏まえて、自由にご意見をいただければと考えております。

まず、向日市の公共交通を持続可能な取り組みとして考えていかなければならないとともに、先ほどから、将来の話ではなく、直近の課題であるというご意見もありました。

こういう状況がおそらく、これから30年～40年、あるいは、もっと長く続くわけなので、長期的にもいろいろと考えていく必要があり、短期・長期の両方の視点を持ちながら、いろいろと皆さま方のお立場から、ご意見をいただければと思います。

委員

私の意見は、事務局への質問等の中でだいぶ述べたかと思えます。

議会、委員会の中でも、以前から向日市という狭い土地の中で、巡回バスは必要であるという意見・要望が出てきて、当委員会が設立されてから、3月で2年になるわけです。

現状は土地開発を含め、将来的には、競輪場を含めた問題等、残っていることも多々ありますが、何らかの形で中間報告的な結論は出したいと考えております。

今、総論から入られて、各論に近い手前で、止まっているように思うので、次回の資料等については、各論に入ってもらい、結論が出せるようにしていただきたいと思えます。

はっきり言うと、1案、2案、3案のどれを選ばれるかというところまで詰めていただく方がいいのではないのでしょうか。

総論については委員会をもう4回開いているので、皆さま方の頭には入っておられ、PT調査は速報版だけで十分かと思えます。

PT調査の確定版を見たとしても、学者が研究すべき問題で、10年先、20年先の日本の公共交通をどうすべきかと論文を書かれるための資料になるだけではないかと思えます。私も以前の資料をインターネットで拝見しましたが、委員会でそこまで膨大な資料を説明されても、意味がありません。

委員

今までいろいろと会議をしてきて、資料を見せていただき、今日も考えたことは、年代別、目的別に運行できないかということです。

公共交通の一つとして、若い人で、仕事に行くような人たちのための路線は、事業者には運行してもらおうということです。

もう一つは、高齢者の方が行かれる場所は違っており、向日市は小さいので、老人福祉センターのバスやデマンド型タクシー等がある程度、うまく組み合わせ、使えるようなものにできないかということです。

なぜかと言うと、自分も徐々に高齢になっていますが、父親等を車に乗せて走っているときに、乗り降りにも介助が必要になることがあるからです。本当は、普通の人と区別してはいけませんが、そういう人を、皆さまが仕事に行かれるときに乗られるような路線バスに乗せると、介助が必要なので、少し不便を感じる場合があります。

年代、使用目的に合わせた公共交通を少し考えていただければと思いました。

委員

希望は多いですが、2点だけ述べます。この資料でご指摘のように、市南部は北部に比べて、非常に人口的に膨れているように思います。公共交通に関しても、全然バスが走っていないということもあります。

特に、上植野町の人口構成は、JRより東側のゾーンは、かなり多くの人口を占めています。

そこに、公共交通機関としては、バスがほとんどですが、そういうものもありません。

向日町駅、森本町、鶏冠井町、上植野町、場合によっては、JR長岡京駅までを一貫して結ぶような、路線バスは無理だとしても、巡回バスのな乗り物があれば、バスの利用率は1%と言われているが、かなり上がるのではないかと考えています。

要は、公共交通の空白地帯をできるだけ少なく、できればなくす方向で進言していけたらどうかと思っております。

委員

現状は、今、委員が言われたとおりです。

老人クラブに影響は出ていませんが、月1回、会長会議をしており、その地区から来られる会長の方にお聞きすると、バスを2回乗り継いできて、時間が1時間以上かかるということでした。

老人クラブについてお話ししたいと思います。向日市老人クラブ連合会というのがあり、現在、会員数が1,400人弱おり、平均年齢は79.6歳です。

これでは、もう2、3年で平均年齢は80歳になります。団塊の世代に老人クラブに入れと言うと怒られますが、遊んでおられても、絶対に入れないのが現状です。

先日、一番大きなイベントで、スポーツ大会を実施したところ、570の方に来ていただきました。他地区の方から、「向日市で一番大きい運動会ですね」と、小学校であろうと、中学校であろうと、ここは別として、褒められたのか、皮肉なのかわかりませんが、言われました。

ただ、老人クラブの活動の中で、全国三大運動として、健康・友愛・奉仕というのがあります。この中で、健康とは、大会にたくさん来ていただき、走ったりはしなくても、みんなと一緒に応援したり、話をしたりすることであり、大事だと思っております。

先ほども出ているように、向日市には非常に交通の便が悪い場所があります。委員が言われた地区、それから、物集女にも、鶏冠井にもあります。できるだけ早く公共交通の対策を取っていただきたいというのが、私の意見です。

委員

先ほどの資料3の2、3ページでいろいろなメニューを出し、メリット・デメリットも含めて、事務局でまとめられ、委員の方からいろいろと意見を出していただきました。

デメリットの中に、既存バスサービスとの重複と書かれており、私どもも気にする点ではあります。

ただ、その中で、既存路線バスの再編成、活性化、利用促進という項目も挙げていただいています。先ほど委員の方からも意見が出ましたが、私どもとしては、北部の開発で、そこに大きい商業施設が来るといのも聞いており、新しい道路の整備も進んできているため、バスの運行が可能など出てくるのではないかと考えています。

そのあたりも絡めながら、既存路線の再編成をしていき、こういう検討委員会で、市民の代表の方々から、細かいご意見もいろいろと頂戴したいと思っております。

ただ今、委員からもご紹介があったように、まだ私どももPR不足ですが、「阪急グランドパス65」という65歳以上の方しかお使いいただけない定期券があります。これを1枚持っていただくと、向日市地域であれ、長岡京市であれ、大阪府でも兵庫県でも、阪急バスの一般路線はすべて乗り放題で、1ヶ月で5,000円、3ヶ月で1万1,000円、あと6ヶ月、1年定期といろいろあります。

私どものエリアで約2万2,000人の方にご利用いただいているため、もし連合会の方で定期券のPRをさせていただけたら、もっとご利用も広がってくると思われるので、そのあたりも含めていろいろと考えたいと思います。よろしくをお願いします。

委員

まずは、基本的なことをお話ししたいと思います。今、民間の路線バスが走っていて、この利用者が減ってきている、乗る人がいないことに対して、いかに活性化、再生化を図っていくかという課題があります。

自治体が当委員会を主催して、市民の代表の方々にも入っていただいているのは、なぜかと言うと、民間事業者単体では市民の要望を聞くことができないためです。

とりあえず、今、走らせてはいますが、どういうニーズがあるのかどうか、調査をすればできないことはないと思いますが、やはり自治体にやっていただくのが一番いいわけです。

そこで、ニーズを把握して、今の路線バスのルートやダイヤ等には、どういう不都合があるのか、今の路線バスのルートやダイヤを変更したり、大型バスで無理なところでは、車両を小型化したり、デマンド型にして、いつも走らせずに、ニーズのあるときだけ走らせたり等、既存の路線バス事業者に、どれだけ工夫してもらえるかということかと思えます。

老人福祉センターのバスを入れて、委員も路線バスと重複していると言われましたが、重複していた場合、今まで路線バスに乗っていた人が、みんな、老人福祉センターのバスに乗ってしまうことになるので、当然、そういう調整も図らなければなりません。

コミュニティバスを導入する事例が、全国でたくさんありますが、このような会議で、バスを導入するところまではいったが、導入してからは放ったらかしというところが、また全国にたくさんあるわけです。

したがって、まず自治体には、コミュニティバスの利用がなければ、皆さまにもっと乗ってもらわないとバスがなくなるというPRをしていただきたいわけです。

当委員会には、行政、運行事業者、市民の代表の方々に入っていただいています。バスを走らせると、ともすると、移動の足を求めて、与えられているという受動的な感覚になります。

しかし、そうではなくて、市民、利用者の方々には、そのバスをいかに支え、守って、育てていき、さらに、支えるために利用して、さらに続いていくよう育てていただくという能動的な役割分担もあります。

こういう役割がなくなれば、バスもなくなってしまうので、そういう点も含

めて、バスを考えていただければと思います。

それから、先ほど言われましたが、団塊の世代の方に老人クラブに入れと
うと怒られるという話で、今は60歳代でも元気な老人が多いということです。

阪急バスは65歳以上のバスを設定して、70歳になると、事故が多くなるため、
免許証の返納制度ができています。団塊の世代の方々も、あと数年して70歳を
超えられると、やはり意識も変わってくると思うので、そういう意味でも早い
うちに考えておいた方がいいかと思います。

委 員

考え方については、ただ今、きちんとお話しいただいたので、違った面から
お話しいたします。

京都府域の市町で開催される、いろいろな会議に出させていただいている関
係から、少し補足をさせていただきます。

府域で、バスと交通で悩んでおられない地域はありません。京都市のよ
うなところも含めて、交通空白やバス事業者の撤退という問題が出てきているのが、
現状です。どこでもお悩みになっておられますが、それぞれの悩みは全然違っ
ています。

向日市の交通問題、交通政策は、他の行政分野と比べても、地域性がものす
ごく強いため、今後、何かの方向性を当委員会等に出されるにあたって、向日
市に合った解決方法というのがあるはずで、そういう点を出していかないと、
うまくいきません。

よその地域で成功したからと言って、何となく、デマンド型交通やコミュニ
ティバスでいいと安易に考えがちですが、よそで成功したものを向日市に持っ
てきても、絶対に成功するとは言えないので、向日市が何を指すのかという
のも含めて、考えなければならないと思います。

例えば、PT調査等で見ても、鉄道利用をされている方が多いと思っていま
す。地域的に見ても、それほど広くはないですが、桂川駅や洛西駅を含めると、
東南部にはありませんが、駅が5つくらいあるといった向日市の大きな特
徴があるので、そういう点も踏まえて、解決していかないといいません。

もう1つ、現状としまして、色々な市町を見ておりますと、交通問題は、必
ずコストの問題でもあると思っています。

結局、儲かるような路線であれば、民間事業者へお任せしておいても運行し
ていただけるでしょうが、そうではないところを何とかお願いしているという
ことなので、必ずコストの問題が関わってきます。

資金が無尽蔵でない以上は、優先順位をつけて、こちらは実現するけれど、
そちらは我慢するというように選んでいかなければなりません。

そうした意味で、向日市の地域性に合わせて、何を実現していくのか、どの
程度、コストをかけるのか、きちんと考えていかないと、次につながらないと、
よその市町の状況を見ている立場としては感じたので、意見を述べさせていた
だきました。

委 員

どの方法がよいということより、公共交通機関の発達というものが、現在、

抱えている高齢者の方の交通事故防止に、どれだけつながるかという点について、少しお話しいたします。

現在、京都府内では、80人を超える方が交通事故でなくなっておられ、その半数が高齢者と言われています。幸いなことに、向日町署管内では、昨年比べて、発生件数も死者数も負傷者数も、大幅に減少しております。

ただ、最近、かなり大きな交通事故で、ひとつ間違えば、死亡事故になっていたのではないかとこの事故も発生しております。

高齢者の方が自転車をご利用になっていたり、道路を歩いておられたりする中で、交通事故に遭われることも少なくありません。先ほど、言われましたが、免許証の自主返納を進めております。

しかし、これについては、公共機関がなく、電車もバスもないため、今までずっと車やバイクをご利用になっていた方が、目も悪く、耳も聞こえにくく、反応も鈍くなってきた等、少し運転に不安を感じておられても、運転せざるを得ないという場合もあります。

また、高齢で運転される方が、ご家族の方を介護しておられ、どうしても奥さまを病院に連れていけないといけないので、自分が運転しなければならない、老々介護的な方もおられ、やむを得ない場合も増えています。

その中で、運転される加害者の方も高齢者で、被害に遭われる方も高齢者という事故が少なくなってきました。

したがって、どのような形にせよ、病院や役所に行くにしても、公共交通機関が発達して、コミュニティバス等を利用して、自由に動けるということになれば、車、バイクを運転するのをやめて、そういった交通機関を利用される方が多くなるのではないかと考えております。

どうぞ、皆さまの意見を出して、しっかりと検討していただき、その中でよりいい方法を、交通機関として、高齢者の方が多くご利用できるように進めていただければ、ありがたいと思っております。

委員 皆さまから、いろいろなご意見を頂戴し、ありがとうございます。向日市としても、老人福祉センターのバス、北部開発等のいろいろな問題、また、コストの問題もあるかと思えます。

皆さまのご意見を十分にお聞きした上で、市内部で今後、検討していきたいと考えております。

委員長 ありがとうございます。今まで、ご意見をいろいろといただきましたが、事務局から補足することはございますか。

事務局 ありがとうございます。今、ご意見をいただいたことを、もう一度、整理をして、次回に向けて、提案の資料とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

委員長 ありがとうございます。私も委員長ですが、一委員でもあるので、一言だけ

申し上げます。

皆さまからいただいた、ご意見のすべてに、言いたいことが含まれておりません。

1つには、やはり持続性、持続性という言葉が必要かと思います。サービスを始めたのはいいが、すぐに駄目になってしまったというのが一番まずいことなので、いかに、こういった取り組みを続けられるかどうかという点が1つあります。

もう1つは、ある意味、身の丈という言葉もありますが、仮に市の財政規模、人口規模を超えて、何かをしようと思うと、さきほども出たように、市民の方々のご協力、ご努力、熱意というものがないと、身の丈を超えることはなかなかできません。

そのあたりも含めて、どういうサービスが提供可能か、できるだけ既存の交通サービスをうまく活用しながら、足りないところをどう補うかということで議論を進めていきたいと思います。

それから、現状では、これが答えだとは、なかなか出し難いと思いますが、もう少し明確な選択肢を、みなさま方に議論していただけるようにきちんと詰めてつくって、最後の方向性を提示したいとは考えております。

以上、個人的な意見を述べさせていただきました。

2 その他

事務局

まず次回、第5回委員会の開催について、冒頭でもご案内をさせていただいたように、当初の予定どおり、PT調査が本公表になり次第とさせていただきます。

ただ、若干、本公表の後、整理、分析が必要になってくるため、できれば、来年の1月末から2月中旬の間で開催したいと考えております。ご理解のほど、よろしくお願いいたします。

閉会