

## 第2回向日市地域公共交通検討委員会 会議録

日時：平成23年10月25日（火） 13時30分～15時00分

場所：向日市民会館第5会議室

出席者：（委員）宇野委員、柳澤委員、生嶋委員、安田委員、鎌田委員、川本委員、森川委員、西山委員、西川委員、関委員（代理出席）、竹村委員、植田委員、酒井委員、河合委員、岸委員

（事務局）中村市民生活部次長兼環境政策課長、大野建設産業部参事兼道路整備課長、山口建設産業部次長、永井環境政策課課長補佐、山本環境政策課主査  
中央復建コンサルタンツ株式会社：山室、田中

傍聴者：7名

次第：開会

### 1 議題

（1）向日市の地域特性について

（2）アンケート調査結果について

（3）地域特性とアンケート調査結果から見た課題と検討事項について

### 2 その他

閉会

---

### 1 議題

（1）向日市の地域特性について

事務局 （資料に基づき、事務局より説明）

委員 交通の地域特性の地図ですが、現在、走っていない路線が書かれているようにみえます。例えば、東向日駅から向日台団地を経て、警察署の前を通過して、一文橋、長岡京市の方に行くバス路線がありました。これは4月以降なくなっており、それがまだ載っているということは、おかしなデータが出てくるのではないかと思います。

本数が少ないということで、点線で載ってはいるのですが、これは現在、走っておりません。これが走っているのは、長岡京市のコミュニティバスが、一部分から走っています。

委員 この路線バスは営業路線として、阪急バスさんで路線の見直し、それから品質の見直しをされまして、市役所に回るバスが一部で見直しになりました。

ただ、滝ノ町からJR長岡京駅に至る路線については、小さいバスが走っていて、路線としては営業されております。

委員 あれは長岡京市のコミュニティバスです。

事務局 長岡京市のコミュニティバスと、阪急さんの営業バスが走っていると思います。

委員 運営は長岡京市で、運転手は阪急の運転手さんを使っておられるとお聞きしています。

委員 その路線は、営業路線として土日祝のみ1本だけ残っております。ですから、実質はもうほとんど走っていない形にはなっております。

委員長 実質的には、土日祝のみということで、路線としてはあるけれども、平日は使えないということのようです。

委員 スライド28の「老人福祉センター送迎バス」の運行の回数、利用者数ですけれども、これは18年から比べて、平成22年では4,000人も減っております。

高齢化が進展し、高齢者が増加している中で、利用者が少なくなっているというのは、少々理解し難いと思います。老人福祉センターの利用者自体が減少しているのでしょうか。今後、高齢者の方の、運行のための交通ですから、分かればお願いしたいと思います。

委員長 今のご質問にありましたように、老人福祉センターそのものの利用者数もどうなっているのか、それが増加、減少にあるのかということとも関係してくるかと思えます。

それから、少し先走りますが、次の資料では、高齢者の方々がやはりバスと、それに代わるようなサービスを必要とされているというような声が実際にあるわけです。

利用者数が減っているということが、感覚的にすぐには理解し難いところがありますので、もし今すぐにお答えが難しいということであれば、次回に向けてお調べいただきたいと思えます。

事務局 申し訳ございません。データを持ち合わせておりませんので、調べまして、次回にご提示させていただきたいと思えます。

委員 老人福祉センター送迎バスの北コースや南コースについてですが、利用するのに、登録しなければならないというのはいいのですが、利用したときに、目的外と申しますか、コースの途中で乗り降り是可以のできるのでしょうか。私はここまで利用したいということ是可以のでしょうか。

委員 乗り降りはずに、乗る時は乗る方だけで、お帰りの時は降りる方だけという形で運行しております。乗り降りが同時になると、事故の原因になるということもありますので、一定の形で取り決めをしております。

委員長 平均乗車密度の話では、15人ぐらいが目安だと思いますけれど、道路の幅員との関係で、向日市内だと5.5メートル未満が多数あるということでした。

例えば、バスを運行するに際して、大型・中型・小型とありますけれど、5.5メートル未満の幅員に対して、実際に走行可能なバスとなると、どれぐらいの物であれば可能なのか、阪急バスさんの方で、基準のようなものはあるのでしょうか。

委員 基準と言いますか、ただ道路幅員に関して、詳しく把握していませんが、今のところ、阪急東向日駅前に、営業所を構えておまして、在籍車両数が19両です。そのうち、大型バスが12両、中型バスが7両となっておりますので、やはり小ぶりのバスが規模的には多いです。

## (2) アンケート調査結果について

事務局 (資料に基づき、事務局より説明)

委員長 スライド21で、これは速報ということで細かい、いろいろな集計がこれからかと思いますが、バス利用時の外出先で、「買い物」というのが一番多くなっています。

施設ですと、買い物の場所というのは、あまり挙がってきていないように思えますが、これは実際、いろいろとお答えが多岐に渡っているから、買い物先が挙がってきていない、という理解でよろしいでしょうか。

事務局 いろいろな買い物先を書いていたいただいておまして、それも具体的、あるいは駅周辺という内容になっているので、このような結果になっているということです。

委員 アンケート調査でしっかりしたデータを取っておられますが、ちょっと元に戻りますが、資料1のスライド6に「向日市の人口特性」というのがあります。そこでは、物集女・寺戸など8地区に分かれています。

それで、こちらのアンケートで出されたのは6地区なので、あとの2地区はどうなっているのですか。

事務局 お送りしたのが郵便番号であり、ご回答いただいた住所も郵便番号なので、それ以上は細かくできなくなっております。

委員 アンケートを出された年代層というのは、10代から順番に20代・30代・40代とありますが、年齢は平均的に配布されたのでしょうか。

事務局 年齢ごとの階層は分けておらず、地域と世帯だけですので、世帯にお配りした2枚でお答えいただいたということになっております。推察ですが、受け取られて、回答しようと思われた、興味がある方の回答だったのだらうと思われま。

委員長 ということは、若年層のフォローは、それほどできていないかもしれないということですね。

事務局 そうなります。

委員長 家族でお住まいの場合、例えば、世帯主と奥さんという形で回答されるケースが一般的には多いと思いますので、お子さんたちというのは、それほど引っ掛かってきていない可能性があると思います。

まだ速報ということで、このアンケートについて、もう少し集計・分析はされると思いますが、今後の新しい公共交通のニーズという意味で、先ほどサービスの内容によっては利用したいというお答えがあったかと思ひます。今回は回答率を上げるという意味で、比較的、設問数を抑えており、なかなか詳しくは調べられないと思ひます。

例えば、運賃やバス停までの徒歩時間というのは、一応、サービスを表す数値として使えるかと思ひますので、「できればサービスの内容によっては利用したい」という方と、「是非利用したい」という方の間で、その方に何か違いがあるかどうか。

「サービスの内容によっては」と言われている方は、「100円まで」という回答が多いとか、徒歩時間が短いという傾向があるのかどうか、かなり厳しい水準をお求めになっている可能性もありますので、その辺りも今後の分析の中で確認いただければと思ひます。

委員 スライド20の「新たな公共交通の必要性」で、向日町の数値がすごく高いという印象を持っています。感覚的には、上植野町など駅から離れた地域の方が、より必要性が高いのかなと思ひましたが、向日町が最も高いです。

地理的なことに、詳しくないですが、「公共交通の利用意向」とか、向日町はかなり便利な地域のように思ひのですが、高いことについて何か想像できることは、お持ちでしょうか。

事務局 分析していきたいと思ひていたところを、まさにご指摘いただいたと思ひています。これも分析しないと分からないですが、1つには、高齢化率が高いと

というのは、少しあるかとは思っております。

確かに比較的、便利な地域ではあると思いますが、回答状況において、高齢者の方が多いというのがあります。また、回答者数が少ないので、これが非常に効いている可能性はあります。

委員 回答者数を見落としていましたので、分析のときに配慮した方がいいかと思  
います。

委員長 被験者数、回答いただいた方が少ないということも、1つ大きな理由でしょ  
う。先ほど、資料1でご質問いただいた、バス路線が半ば休止状態になってい  
る、今まであったものがなくなったということも、多少は響いている可能性は  
あるかと思えます。今後、少し詳細に検討いただければと思います。

委員 速報なので細かいことは出ていないとは思いますが、このアンケート調査で  
前回も、向日市においては道路幅が狭いということで、新たな公共交通をどの  
辺に通すのかと議論になりました。そのときには、質問9でフリーハンドで書いて  
もらいたいという選択をされたと思います。

第2回の委員会では、その辺が出てこない、次のステップの第3回で、また  
資料を出されるということになりますと、この第2回で傾向と対策は大体、  
出ているのですが、どこに通すのかという具体的な案が出てこない、あまり  
議論が集中できないのではないかと思います。

途中でもいいですから、みなさん方が希望されるルートがありましたら、教  
えていただきたいと思えます。

委員長 今回の段階で大まかな傾向とか、お分かりになりますか。

委員 たくさんの回答をいただいているので、こちらの選択肢のほうを集計するの  
で、手一杯であったため、詳しくは見られていないのが現状です。

ただ、いろいろと書いてくださっております。道に沿って書いていただいで  
いる方もおられれば、道は関係なく、施設を3、4点、直線で引いておられる方  
もおられました。全部は見られていないのですが、南部の地域の方は、やはり  
市役所に行かれるルートを書かれているような方も散見されます。

もう1つは、今、ご指摘いただきましたように、自由意見では、まず道路整  
備を、というご意見も結構、見られました。そこを次回までにきちんと整理を  
して、ご提示させていただきたいと思っております。

ただ、いろいろな絵を書いてくださっておられるので、どこを基に整備する  
かというのは、次回、お伝えできるように整理したいと思っております。

委員長 この委員会は年度内に、あと2回は予定されていると伺っております。今回  
はちょっと総論的なお話で、全般的な課題の抽出と、それから検討の方向性と

ということで、まとめさせていただきたいと思います。

具体的なルート、どういうところにニーズがあるかというお話については、次の段階、ニーズと、それから、実際に通行可能な道路という条件の両方の重ね合わせをまずは考えて、その上で最終的には、また財源の問題もありますので、その辺りも踏まえて検討させていただくということです。

次回、事務局からも少し長めに時間を、という話も伺っておりますので、その辺りでご議論いただければと思っております。

あと、全般的な傾向として、おそらく資料2のスライド21にありますように、先ほど、買い物という目的は施設が多岐に渡るということですから、その意味では駅周辺とか、比較的大きな商業施設、それから、市役所、体育館、図書館という辺りが、上位に挙がってきているのではないのでしょうか。

ルートではありませんが、そういう施設に対する移動のニーズは少なからずあるということは、確認できると思います。

委員 よく高齢の方からお話を聞きますが、向日市は平坦な市ではなくて、高低差がすごくあるそうです。ですから、まだ比較的、私などは自転車でどこでも行けるのですが、それでも、坂があると、向日市役所まで一気に自転車で上ろうと思うと、電動自転車のアシストがないと、なかなか難しいです。

たとえ道路整備ができて、高齢の方々が手押し車を押して、ずっと上っていくとなると、普通の市の平坦な道以上に、すごく苦勞があると思います。それをバス路線ができるとかなり楽になるから、バス路線が欲しいとおっしゃっているのではないかと思います。

委員長 ご意見ありがとうございます。実際に、駅からここまで歩いてくるだけでも、かなりの高低差はあるのに、市役所に行こうと思うと、さらに、まだ上りが続いておりますので、そういう点も踏まえて、本当のニーズは何かという辺りも、今後、やっていきます。

今回はもう少し詳しいアンケートの分析、あるいは、パーソントリップ調査という、京阪神レベルですけれども、もっと、より細かな、向日市における移動実態というものを踏まえて、議論させていただきます。さらには、市民の委員の方にも入っていただいておりますので、実際の生の声というものも踏まえて、新しい公共交通の必要性について議論をいただければと考えています。

### (3) 地域特性とアンケート調査結果から見た課題と検討事項について

事務局 (資料に基づき、事務局より説明)

委員長 ここに書いてありますが、基本的に、スライド3で路線バスという文言が出ています。検討の範囲の中には、一般的に想像されるサイズのバスというより

は、おそらく、もう少し小規模の物まで含めて、可能性を探っていただくのかと思います。

1つには道路の幅員の問題もありますし、それから、運行のコストという問題、あとは、やはり需要がどれほどの量であるかということもありますので、みなさま方が普段、想像されるようなバスという姿も1つの案ですが、もう少し小規模の物を考えたサービスが、果たして成り立つかどうかということも含めて、個人としてはご検討いただければと思っています。

委員

ずっと前から、このバスについて、いろいろな提案を市にさせていただいてきました。私たちは、向日市の特性を考えて、大きなバスでは、もう無理だと考えていて、あと費用の点からもいろいろと考えています。

向日市には、温水プールなど体育施設がたくさんありますので、そこにいろいろな地域の方々が、気軽に行けるような巡回バスがあればと思います。そこへ行くことによって元気になって、医療費がもっと少なくて、市にも貢献できるという案があります。

あと、医療や介護をやっておられる医療・福祉機関が、それぞれ、小型バスをお持ちです。それなども有効に、何か使わせていただけるような方法はできないかというのを考えていましたが、その辺りで、まだ止まっていました。

委員長

貴重なコメントをありがとうございました。そのような既存のバス、あるいは資源を、どう活用していくかということも、非常に重要な視点だと思います。

それから、先ほど、環境に優しい交通体系への転換ということで、相当数の市民の方が、環境に対する意識はかなり高くお持ちで、なおかつ、バスに転換する可能性もあるというお話もございました。

ですから、1つには、こういう新たなサービスの受益者、いわゆる利益を得られる方を広げていくことが、すぐに事業性に結び付くかどうかは別にしても、こういう取り組みの正当性を高めていくと考えています。

先ほど、健康のためにということで、特にスポーツ施設が体育館周りに集中しておりますので、そういうものに対するサービスも含めて、ご検討いただければと思います。

その辺りは、阪急バスさんの視点から見られると、事業性という点では難しいところが多数あるかとは思いますが、それを向日市の市民に対するサービスとして、どこまで考えていくかということは、この場で、3、4回目に十分に議論させていただきたいと考えております。

参考までに、お伺いしておきたいのですが、資料3のスライド5の「第5期向日市総合計画」というのは、大体、何年から何年という計画期間と考えたらよろしいでしょうか。

委員

向日市の総合計画ということで、実は5番目の「第5期総合計画」というのは、平成22年から10年間、将来都市像を「活力とやすらぎのまちを実現していく」

ということで、各基本構想に基づいて、前期基本計画が5年間です。平成22年度から26年度までになります。

その中で、公共交通に関する部分が、お手元のスライド5にございます。ここに書いてありますとおり、まずは「市内移動ネットワーク研究のための地域ニーズの調査の実施」を行い、それとともに、「民間バス事業者に対する利便性向上および路線拡大の要請」をしていくことを、重点項目として、前期基本計画の中で分けさせていただいております。

委員長

ありがとうございます。まさに、今、総合計画が始まって、ちょうど2年目ということですので、そういうニーズを洗い出して、どういう手立てが打てるかというのを、できるだけ早く明らかにしていくということかと思えます。

## 2 その他

事務局

事務局から、ご案内を申し上げます。当初、第3回は12月の下旬を予定しておりました。ところが、パーソントリップ調査結果等の整理が若干遅れておりまして、できましたら、年が開けました、1月の上旬から中旬にかけて、お願いしたいと思います。また、日は追ってご連絡をさせていただきますので、よろしくお願いしたいと思います。以上です。

閉会