

向日市地域公共交通会議 会議録

日 時 平成 27 年 9 月 28 日 (月) 14 時～15 時 30 分
場 所 向日市福祉会館 3 階 大会議室
出席者 (委 員)
安田市長 (会長)、河崎委員、平山委員、柴原委員 (代理 辻氏)
五十棲委員、春田委員、中村委員、木ノ山委員、川畠委員
川合委員、越智委員、宇野委員 (議長)、谷内委員、菅沼委員
今西委員、衣笠委員、太田委員
(事務局)
酒井市民生活部長、松下防災安全課長、細見防災安全課主査
高野防災安全課主査、美濃部防災安全課主査
傍聴者 21 名
次 第 1 開会
2 会長あいさつ
3 委員等紹介
4 議事
(1) 阪急バス 78 系統新設路線利用状況報告について
(2) 生活交通ネットワーク改善推進事業の取組について
5 閉会

1 開会

2 市長あいさつ

3 委員等紹介

4 議事

(1) 阪急バス 78 系統新設路線利用状況報告について

事 務 局	(資料に基づき、事務局より説明)
議 長	ただいまの事務局から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	調査手法で 4 分類に分けて、見た目で判断したとのことであったが、杖をついている方や、車イスの方、ベビーカーを押している方などは全然見られなかったのか。

事 務 局	杖をついている方は乗降調査の中で、数人みかけることはあったが、ベビーカーや車イスを使用されている方については、事務局が乗降調査をしている時は、見かけたことはない。
議 長	何か阪急バスの方で掴んでいることはないか。
委 員	具体的には聞いたことはない。
委 員	新設バス停の利用者については、自宅から駅に行くための利用が多かったとの報告であったが、どこから乗ってどこに降りるのが多いのかがわかるような調査は行っていないのか。もし行っていないければ今後行う予定はあるか。
事 務 局	今回の調査は全体の乗り降りの中で、新設バス停での乗り降りの数を計上をさせていただいたものである。新設バス停の利用者が、どこに向かわれるのかはだいたいの印象でしか把握していない。その中でも多いのが駅間の利用である。 休日には市内から乗って、長岡天満宮などの観光施設で降りる方もみられたりするが、圧倒的に駅間の利用が多い。 また、新設バス停の利用者については、乗って来られた方がどこで降りたかはだいたい把握しているが、降りられる方がどこで乗られたかについては車内が混み合うとなかなか目がとどかないところもあるため、把握できていない。
議 長	資料の3枚目の表（阪急バス78系統 乗降調査結果 停留所別利用者数）を見ていただくと、どこで乗ってどこで降りたのかを明確に捉えるのは現状難しいが、例えば新設バス停の区間において乗車人数を見たときと、降車人数を見たときで比べると、おそらく往路であれば降車人数の方が相対的に多く、乗車人数の方が少ない。これはどちらかというとJR向日町駅や阪急東向日駅から新設バス停で降りられる方が多いであろうことがわかる。逆に復路を見ると、乗車人数が降車人数より多いということは、おそらくここから乗られて、JR向日町方面へ向かわれる方が相対的に多いというような傾向がこの表からだいたい読めるかと思う。どこのバス停から乗ってどこのバス停に降りるかがわかるような調査は、必要に応じてどこかの時点で事務局と相談しながらになるかと思う。 78系統は、市民の皆様方のアンケートに基づいて、バス停として使ってみたいところということで阪急バスのほうで新たに設置していただいた路線であるが、この件について他にないか。
委 員	今まで会議に出席してきて、『向日市における公共交通のあり方等に関する提言書』と資料編をいただいて、いろいろ説明を受けた。先ほど、事務局から

も説明があったように、アンケートに基づく市民ニーズで色分けされた色の濃いところを阪急バスにお世話になって新しい路線が走ったわけであるが、それで今この状況であるということで、事務局の見込みではこれから増えていくことではあるが、増えていくのに何か努力をしていかなければ大幅には増えていかないと思う。その一つが、PR用のチラシを置くということであったが、9月15日の京都新聞で新設バス路線の利用者数が1日1.9人という記事が出た。その中で二人の市議の「ニーズに合っていない」とか「これは失敗である」という意見も掲載されている。

元々、本市の市議会議員が選挙の時に、コミュニティバスを走らせるということで立候補され、当選された。その議員はやはりどこにニーズがあったとかどのような方々が要望されているかというデータを持っておられると思う。そのためこの会議でその参考意見を聞かせていただき、どのようにして利用者を増やしていくかを検討してはいかがか。

事務局 新聞記事に載ったことも含めて、それぞれご発言された中での根拠等については、事務局の方で個別にご意見をお聞かせいただく中で、この会議でその意見をおっしゃっていただいたほうがいいのかどうか、議長と相談させていただきたいと思う。もしデータ等もお持ちであればできる限り提供していただければと考えている。

議長 失敗か成功かをここで判断するのはまだ少し早いのではないかなと思う。1つは少しずつ利用者数が伸びていること。それからまだ周知が足りていないところが多数あるだろうと思う。また施設の利用者の方よりはむしろ近所にお住まいの方が多いということでもあるため、周知の仕方であるとか、あるいはバス自体をもう少し使っていただくという全般的な機運を盛り上げていくことも必要ではないか。要は車に頼っている形が続く以上、どのようなバスを走らせても乗ってもらうのは難しい。その辺りの全体的なムードを盛り上げていくことも含めてもう少し検討していく必要があるかなと思う。

委員 アンケートはあくまでも要望であって、アンケートで「バスが走っていた方がいい」「近所にバス停があったほうがいい」という数が多くても、あったほうがいいとおっしゃるだけで誰も乗ろうとはしない事例も多い。

今年の3月末からバス路線を新設して、新たにバス停を4箇所設け、周知のビラを作って撒いたとしても、意識していない人には全然関係ない話であって、自分が乗らなければいけないとしかに思っていないところが一番大事ではないかなと思う。そういう意味では路線バスを利用して、実験的に走らせていただいているが、まだまだ住民の方々への意識付け、意識の醸成ができていない。呼びかけを行わなければならない。この路線に限らず、阪急バスだけではなく、ヤサカバスや京阪京都交通も含め、他の路線バスすべてにおいて「乗らなければ無くなってしまう」「自分たちが乗って維持していく」という意識

付けをしていってもらわなければならないと思う。

隣の長岡京市では、JR長岡京駅の東側が不便な地域であるということで、今年の7月から阪急バスにより、とりあえず1年間試験的に、新設バス路線をつくって走らせている。市が1年間赤字補填しながら走らせるけれども、この1年間で誰も乗らなければ無くすと言う形で、実証運行を始めている。もう2ヶ月経つが、このバスの利用が無ければ、市民との約束で「走らせてほしい、走らせてほしい」と言いながらも乗らないのであればやめると、そのような意識を住民の皆様にとどのようにして持っていただくかが一番大事だと思う。

議長 やはりバスを今後、継続的に市内で維持していくためには、皆様に乗っていただかないとどうしようもないというところが、火を見るより明らかであり、そのあたり今後どう取り組んでいくか、地域公共交通会議の一つの課題であると思っているので、ご意見等いただけたらと思う。

続いて、「(2) 生活交通ネットワーク改善推進事業の取組について」事務局からの説明を求める。

事務局 (資料に基づき、事務局より説明)

議長 それでは説明内容を踏まえて、今後の取り組みの方向、それから具体的な案についてご意見・ご要望をいただきたいと思うがいかがか。

委員 これは新しいバスを導入することを検討していると受け止めていいのか。
他にもいろいろな運行形態があり、そのなかでご紹介させていただきたいのが、「生活バスよっかいち」という三重県四日市市のNPOが走らせているバスがある。そのバスでは、市の補助金と地元のスーパーや企業の協力金を得て、運賃とそれらの協力金で運行している。同様に富山県富山市の呉羽地区で走っているバスで、住民が中心となっているNPOが地元企業の協賛金と市の助成金を受けて運行しているバスもある。そのため、老人福祉センターバス、コミュニティバス、デマンド交通以外にも様々な形態をもう少し検討してもいいと思う。

質問したいことはたくさんあるが、一番聞きたいことは、他の導入事例をみると、無料のバスの運行経費よりも有料にした場合の運行経費がかなり高くなっているようだが、なぜこのように大きな差が出てしまうのか。

香芝市の事例を出して、無料バスから有料化を視野に入れているとのことだが、無料バスを有料化したほうがさらに経費が大きくなるのではないかと思う。そのため、対象を限定した無料バスの方が、場合によっては市の経費自体抑えられる可能性もあるが、それでもあえて利用者の対象を広げて、誰でも使いやすいものを目指すということで運行経費の高くなるようなバスを選択するのかということは深く議論したほうがいいのではないかと思う。

議 長	まず、最初に確認するが、新しいバスを走らせるということが必ずしも決定事項ではないと思っているが。
会 長	いや、コミュニティバスに限らず、福祉バスなどいろいろな可能性を含めて、新しい公共交通を走らせるということをお願いしたい。
議 長	いろいろとご意見をいただいたが、特に市民の方々からのご意見をいただきたいが、いかがか。 経費の問題で、無料・有料の話が出ていたが、その一方で民間事業を圧迫してはいけないということもあるので、その辺りを踏まえてご意見をいただけたらと思う。
委 員	本市に合った方法、一番やりやすい方法で、前回、中・長期的に老人福祉センターのバスを利用するとあったが、私の意見としては、中・長期ではなく、近々そのような方法が考えられないかという意見を出した。今のバスの規模を見ていると29人乗りという形であるが、バス停の場所だけでも広げて、一般の方がバスを追い抜かしていけるような道路事情にしなければ、交通渋滞が起きるであろうという予測の意見も言わせてもらった。向日市の市道となると狭いところが多いため、住民の皆様に便利なようにあらゆるコースを巡回するとすると、一般の方に交通渋滞で迷惑をかけるということが往々にして考えられる。その点についても考えながら、新しい方法を考えなければならないのではないかと思う。 また、デマンド交通について、昔、阪急バスが箕面か茨木あたりで一時期、デマンドバスを走らせていた記憶がある。そのときは無線を利用してやりとりし、需要のあるところにバスを走らせるというように、バスの定時運転以外の利便性を考えて運行していたように思う。 香芝市のデマンドタクシーはドアtoドアで自宅から降りたいところで降りられるというのは、まるっきりタクシーと一緒に条件であり、今までタクシーを利用されていた方がデマンド交通を申込んで、移動されるということが往々にして考えられるため、やはり香芝市のように事前に登録してなおかつ市民でなければならぬという規制のようなものをかける必要があると思う。加えて言うと、乗る乗らないに関わらず、登録された方に登録料を支払っていただくという考え方もあっていいと思う。
議 長	デマンド交通には、実は明確な定義があるようでないようなところがあり、説明していただいたデマンドは、おそらく路線が走っていて一部のところだけ、ニーズに応じて停まる停まらないが変わったりするものだと思う。完全にフルのデマンドというのは香芝市のように予約で自由に目的地が決められるというものだが、先ほどの資料を見てもわかるように、香芝市の例でいえば、動いている便数が1日約90便と結構な便数であり、乗車数が1日151人というこ

とで一便あたり2人も乗っていないということで、先ほどおっしゃっていたようにタクシーにかなり近い状態、タクシーがこれに転換してしまったという状況である。

委員 走らせるという方向から意見を述べさせていただく。運行形態の3通りを見ていると、コミュニティバスというのは経費が大きくかかり、実質、毎年の赤字が懸念されることからよっぽど計画的でなければ、なかなか実施は難しいのではないかと思う。デマンド交通もかなりの経費がかかり、予約・受付などにおいても問題が出てくるのではないかと思う。そうすると、すぐ運行できるような対策として老人福祉センターバスの活用がよいのではないかと思う。ただ、一部の方に聞いてみますと、年配の方でも元気な方はそのバスに乗りにくいという意見も聞いている。また、どこへ行きたいかという時に、大きな荷物を持って、ある方は買い物に行きたいかもしれないし、ある方は駅間の移動のために利用したいかもしれない。そのようなニーズも考えなければならないが、直近で取り組むのであれば、老人福祉センターバスの活用が一番試みしてみる価値はあるのではないかと思う。

議長 老人福祉センターバスの活用でまずは試みてはどうかとの意見であると受け取った。その中でもいろいろと懸念事項もあるため、その辺りをどのようにして解決していくのかが一つ大きな問題かと思う。また、現状においては車両が1台であり、それほど自由度があるわけではないということもあり、それをどう工夫していくのかというところもある。

委員 本市において、いろいろと他の事業もあるため、予算というものを大いに考慮しなければならないと思う。資料に記載されている他市の一般会計は向日市より大きいところばかりである。金額的な面で、本市が負担できるのはある程度上限が決まってくると思う。その辺りのところを考慮してどの方法が良いかを考えなければならない。赤字についてはこのようなことを取り組もうとするのであれば覚悟しなければならないと思う。しかし、いくらかかってもいいというようなことではいけないし、先ほどから言っているように、決めたことに対して批判はつきものであると思うが、やはり決めたからには我々一人一人に責任があるため、その批判に対して、何らかの説明をする必要があると思うのでその辺りも一つよろしくお願いしたい。

議長 いくつか意見をいただいたが、今までのなかで事務局からなにかあるか。

事務局 提言書の中でも、先ほど委員からもご意見があったように、老人福祉センターバスの活用については比較的イメージがしやすい取組手段であると考えている。他市の事例を紹介させていただいた通り、どのような手段をどういう形で取り組んだとしても経費面の問題や事業の実施速度、実際に利用者がどの程度

いるかなど、課題は様々にあるかと思う。

どのような形にせよ、市の方針として、本市の実情にあった新たな公共交通施策を導入していくということで、この「本市の実情にあったもの」というところについてはこの会議で広くご意見をお聞かせ願いたいと思っている。先ほど何人かの委員からもご意見をいただいたが、その辺りも踏まえてさらにご意見を頂戴できたらと考えている。

委員 先ほど委員から、四日市のバスについての紹介があったが、よく似た運行形態が弊社にもある。伏見の醍醐地区でコミュニティバスということで市民中心のバスが現在運行されている。車両については小型の30数人乗りのバスで1日4両、平日1日約2,000人輸送している。乗客の利用目的については、路線が大きく分けて4つある中の3つが、起点として商業施設と総合病院があり、利用者のほとんどは買い物もしくは通院に使われているのがほとんどであると感じている。今後新たな路線などを考えていく中で、どのような利用者をターゲットに考えていくのが非常に重要になってくると思う。

また、幹線道路まで出ていくと大型の路線バスが走っているが、そこまでは出て来れない高齢者にとっては100メートル、200メートル歩かれることも非常に負担になる。そういった理由でコミュニティバスを利用されている方がかなりいる。今後、高齢化社会がますます進展していくため、そういったことも含めて、路線をうまく作っていかねばならないのではないかなと思う。

議長 今の話のなかで、総合病院あるいは商業施設の話があったが、そこからの協賛金や企業負担などはあるのか。

委員 市民の会で協賛金を集めておられる。

会長 先ほど、四日市や呉羽、醍醐などの話があったが、またそのような実例をお示し願いたい。今ここで議論をしても実例がわからないため、事務局の方で調べてその実例をお示しさせていただきたいと思う。また、現在運行している民業を圧迫するという目的で取り組むものではなく、共存していかなければならないと思っている。行政がバスを走らせることによって既存の民間路線が縮小することがないようにしたい。

また、先ほどからも話に挙がっているルートについてだが、今の老人福祉センターバスはセンターに行く目的のバスであり、例えば買い物に行きたいであったり、市役所に行きたいなどの思いがあるため、その思いを実現させたい。次の会議には新しい市民公募の委員に入っただきながら、まだ全手段をお示しできているわけではないため、大いに話をさせていただき、そういった中から参考になるものを見つけていきたいと思っている。現時点で正直、どの方式で取り組みたいという思いがあるわけではなく、皆様方のお知恵を拝借したいと考えている。

		先ほど、委員がおっしゃっていたように、まずは中・長期的という考え方でなく、なるべく早く走らせるという目的で取り組んでいきたいと思っている。
議 長		今の話の中にもあったが、どのようにして民間事業と共存するか、あるいは一番良いのはこのようなバスを走らせることによって、路線バスの利用者全体が増えてくれることだと思う。パイを奪い合うというよりはパイが増えるという方向での取り組みができないか。そういったことで既存路線もそのまま運行にいたる、あるいは場合によっては既存路線が増えるようなことがあれば一番よいが、それとともにそれを補完するような形での運行も今後考えていきたい。 会長の発言にもあったように、「できるだけ早い段階で」ということだと思う。そういった意味で、今回それから次回でも結論が明確に出るかどうかは難しいのではないかな。
委 員		阪急バス78系統を作っていたときにも申し上げたが、ご存知のように向日市の道路事情は非常に悪く、物集女街道の拡幅工事もかなりかかっている。昨年度JR向日町駅の西側に寺戸森本幹線ができたが、交通量調査ができておらず、古い交通量で検討された。 今回においても色々なことが考えられるが、仮に物集女街道を通る路線を考えたときには、今でも交通量が非常に多く、物集女街道において仮の停留所で乗降されると余計に交通量がさばけなくなる。ましてや昨年イオンがオープンして、南北の道路から東へ行く道路の込み具合も非常に多くなっており、洛西口の南側踏切も工事に伴って自動車は通れなくなっているという交通事情もある。色々なことを検討していただけるのはありがたいが、実際に交通の流れが停滞するようなことはなるべく避けていただきたい。 だから、このような検討を始める前に道路の整備が先ではないかと思いつけてきている。物集女街道の工事も15年かかる等聞いているが、時間の経過や人の流れも考えて新しい交通手段を考えていただかないと、既存のバスを走らせるにしても道路の改良が進まなければ、車が停滞する可能性があると思う。 色々なことを考えた上で判断していただけるかとは思いますが、交通事情の悪さを皆様にもう一度再認識いただくというようなことも合わせて、次の会議で情報提供いただければありがたい。
議 長		中・長期的な取り組みの中には、提言書の中でも様々な状況の変化を受けてというところもあったため、例えば道路の状況や交通の流れ、商業施設の立地の変化などその辺りを含めて資料等を準備していきたいと思う。そのように事務局とも相談していきたい。
委 員		どのようなバスを走らせるのかというのも重要だが、新しい交通を考える上で、どのようなプロセスで市民の方々を巻き込んでいくのかというところにつ

いても明確に、クリアな形で取り組んでいただきたいと思います。

議 長 情報提供いただいている中にも、NPOという話があったように、要は住民の皆様への盛り上がりや、そういった機運が形になっていくというプロセスも必要である。それからやはり向日市としてどういう交通手段をどのように使っていくのか。バス、鉄道、徒歩、自転車といろいろあるため、その辺りも含めてどういう移動をどのような形で公共が支えていかなければならないのかというあたりを色々ご意見をいただいて、足りないところを補うという形で考えていきたい。事務局からなにかあるか。

事 務 局 いろいろご意見をいただいた中で、どのようなルートでどのような目的にしていくかということと一度整理する必要があるかと思う。それを踏まえて、どういう手段を考えられるかを、次回の会議で案を提示させていただけたらと思う。また先ほど会長が申し上げた通り、今回新たな公共交通手段を考えていくという流れになっているため、市民公募委員を増やして幅広い意見を求めたいと考えている。現段階では他市の状況や一般的・総合的なことしかお示しできないが、今回の会議でいただいたいくつかの意見をベースにしながら、もう少し形のあるものを次回の会議でお示しできればと思う。

委 員 前回にも公共交通会議の意味合い、仕組みについてお話しさせていただいたが、様々な立場の方々に委員として参画していただいております。皆様で協議をしていただいて、最終的に協議が調ったことをそれぞれが分担して実施していくということとしている。我々行政であれば許可認可手続きを早く進める、事業者には協議が調った内容に沿って準備をし、運行していただく、といった役割分担をこなしていくということになるが、一番大事な住民代表として参画されている皆様の役割分担が認識されていないことが多い。「利用して維持していくこと」をいかにして果たしていただくかということができていない。

また、経費についても、運賃をいくらにして最終的にどのように賄っていくのか、赤字が出れば市が全部補填するのかどうするのかということ、それなりに市民の方々への意識付けをして、乗っていただかなければ最終的には無くなってしまおうということを考えていただく必要がある。先ほど話があった醍醐コミュニティバスは個人のサポーターもいれば、企業のサポーターとして商業施設や病院の他だけでなく、地元の建設会社や墓石屋までおられる。地域のために年間サポーター会費を払っていただき、運賃は運賃で経費に回すといった「地元で残す」仕組みを作られている。

長岡京市で実証実験しているバスは、コミュニティバスではなく路線バスであり、市が面倒を見なくても、できる限り地元の既存事業者任せという方針で走らせている。

宇治市の明星地区の事例を挙げると、一昨年に京都京阪バスが撤退するという話になり、地元が残して欲しいということで、宇治市と地元自治会とでワー

クシヨップを何回か重ね、そこで、赤字の半分を市が持つから地元で半分を持つという仕組みをつくり、合意した。去年の6月から「レインボーバス」という名で、小型バスでかわいいラッピングを施して走らせているが、この分の経費はバス会社持ちでやっている。市が1年間補填して実証的に走らせ、経費を計算してみると、補填額の半分が地元1世帯あたり300円出せば維持できるといった数字が出た。このような指標を出すと目安ともなり、1世帯の中の誰かが、月一度往復乗れば赤字分が解消されることとなるし、2回乗れば市の負担分まで無くなるということになる。実際この1年間走ってみて、1世帯120～130円程度の負担でおさまるという結果であったということである。

これから他の事例を探していただくということであるが、いわゆる成功事例というものを集めていただきたい。都市部や地方部で様々な事例があり、どれが我が町にあった事例かと探されるが、都市部であれば地方部であれ、成功事例といわれるものは全て地元住民の方々が関わったものであり、単にただコミュニティバスを走らせただけという例は何百とあるが、ほとんどが無くなってしまっている。路線バスが無くなってコミュニティバスを導入したが、住民への利用呼びかけもせずに、誰も乗らなくなってやめてしまう。やはり住民への意識付けなしには、どのような交通手段を導入しても何の意味もないものになってしまう。先ほどおっしゃっておられたが、新たな市民公募の委員も入られるとのことであるが、できれば普段からバスを利用されている方、何が不便であるとか、こうあって欲しいなどの意見を言っていただける利用者代表の方に入っていただき、そのような意見も踏まえて取りまとめていただけたらと思う。

議 長 向日市の場合は、まだ路線バスが運行されている中で、さらにそれを補うものということでもますますその辺り、いろいろと検討すべき点があるかと思う。予算の問題もあるし、住民への意識付けの問題もあるので、今後、その辺りの成功事例ということを踏まえて事例収集にあたりたいと思う。

事務局から何か補足事項はあるか。

事 務 局 本日の会議で出た意見を含めて、もう少し事例等まとめさせていただいて、次回の会議でお示しできればと考えている。

会 長 本日はお忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。また、活発なご意見をいただきましたことに重ねてお礼申し上げたいと思います。

本市西部地域には高低差があり、そのような中で高齢者が増えていくということを念頭に置いて、バスを運行させたいと思っている。何がいいかは私の中でははっきり決まらないが、ぜひ皆様のご意見をお聞かせいただきながら取り組んでまいりたいと思う。本日はありがとうございます。

5 閉会

