

## 第2回向日市地域公共交通会議 会議録

日時 平成27年12月24日(木) 15時～17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、春田委員、市田委員  
高橋委員、多田委員、佃委員、中村委員、辻山委員、木ノ山委員  
川寫委員、川合委員、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 講演

住民主体の公共交通確保の取組について

(1) 兵庫県西宮市生瀬町「ぐるっと生瀬」

講師：ぐるっと生瀬運行協議会 事務局長 石原隆典氏

(2) 京都府宇治市明星地区「明星レインボウバス」

講師：宇治市都市整備部交通政策課計画係 係長 丸岡陽一氏

4 議事

(1) 阪急バス78系統及び老人福祉センター送迎バス乗降調査結果報告

(2) 他市の取組事例紹介

(3) 新たな公共交通手段の検討について

5 閉会

---

1 開会

2 会長あいさつ

3 講演

4 議事

(1) 阪急バス78系統及び老人福祉センター送迎バス新設路線利用状況報告  
について

事務局

＜資料 1 枚目～ 3 枚目について＞資料 1 枚目には調査の手法等を記載している。調査便数の変更以外は前回に引き続き同様の手法で調査を行った。資料 1 枚目裏面には月ごとの乗降調査結果を停留所別に表にしたものを記載している。今回は月によって調査便数に差があることから、1 便あたりの平均利用者数で表した。平均利用者数が 1 人以上を黄色、2 人以上を緑色、新設バス停についてを青色に色分けした。新設バス停の 1 便あたりの平均利用者数を見ると、4 月～ 8 月の期間に比べて 9 月～ 11 月の期間の利用者数が少しではあるが増加している。資料 2 枚目の上の 78 系統路線全体の 1 便あたりの平均利用者数を表したグラフを見ると、10 月以降減少しているが、市民体育館の空調工事が 10 月から始まったことが影響しているのではないかと考えている。一方で、下のグラフの新設バス停のみの平均利用者数を見ると、乗車・降車それぞれ増加傾向にあり、以上のことから新設バス停については徐々にではあるが、定着してきているのではないかと考えている。

10 月から老人福祉センター送迎バスについても職員による乗降調査を行った。その概要を資料 2 枚目裏面、調査結果を資料 3 枚目に記載している。資料 3 枚目の結果について、平均利用者数で見ると、月曜日の 1 便が 1 番多く、それ以外は比較的同じぐらいの利用者数である。こちらは調査便数がまだ少ないので引き続き調査していく。

＜資料 4 枚目～ 7 枚目について＞資料 4 枚目以降のチラシについては阪急バス 78 系統の利用促進を目的に作成したものであり、12 月上旬から中旬にかけて各新設バス停から半径 300 メートル圏内周辺世帯約 3,200 世帯にポスティングを行い、利用促進を図った。

## （２）他市の取組事例紹介

続いて、他市の取組事例について、前回の会議のなかで、先進地の事例として挙げられていた伏見区の醍醐コミュニティバスと三重県四日市市の生活バスよっかいちについて職員による現地視察等を行い、概要等についてまとめた。

＜資料 1 枚目について＞醍醐コミュニティバスについて主にヤサカバスから聞き取った内容を中心にまとめた。

・醍醐コミュニティバス運行に至る背景、概要、特徴、今後の課題について説明

＜資料 2 枚目について＞生活バスよっかいちについて実際に現地へ視察に出向き、事業者から聞き取った内容をまとめた。

・生活バスよっかいちの運行に至る背景、概要、特徴、今後の課題について説明

議 長

それではただいまの説明の内容等についてなにか質問等あればお願いしたい。

委員 老人福祉センター送迎バスについて、老人福祉センターの琴の橋を利用されている方にとって、琴の橋を経由するバスの最終便の到着時刻が15時28分であり、16時まで施設を利用される方にとっては不便だという声を聞いている。16時以降もバスを利用できる方法はないか。また、今後において、会議の終了予定時刻も案内時に記載してほしい。

もう1点、コミュニティバスについて、誰でも利用できるということであるが、車椅子の方でも1人で利用できるのか、運転手の方などの協力を得ることができるのか。

議長 3点質問をいただいたが、事務局のほうでお答えできることはあるか。

事務局 老人福祉センター送迎バスの運行については、福祉部門が担当しており、質問の内容についてはこちらではお答えできないため、担当部署に確認しておく。コミュニティバスについて、身障者の方や車椅子の方でも安心して乗れるのかということであるが、それについてもこの場で話し合っていたいただきたいと思う。誰でも乗れるということであれば、身障者の方等も含めて乗っていただけるようなものが必要ではないかと思うが、それによってどのような車両を使用するかということにも関わってくるため、その点については今後議論を深めていってほしいと事務局としては考えている。

議長 会議の終了時刻については、今後記載するように徹底する。

議長 誰でも使えるというのが非常に重要なポイントであり、どういう車両を使用し、どの事業者をお願いするかということも含めて、この場で議論していただきたいと思う。他に質問・意見等あればお願いしたい。

委員 生活バスよっかいちの件で、運行自体はどこかに委託しているのか。

事務局 運行については、三重交通に運行委託をされている。事業主体はNPO法人生活バス四日市である。

委員 他市の取組事例について、この内容にあるような住民主体型のコミュニティバスを考えられているのか、どのような意図でこの資料を出したのか。

事務局 この資料については、前回の会議のなかで、成功事例といわれるものを含めて、もう少し他市の状況を知ってみてはどうかという意見があり、その中で、具体的な名前が挙げたものを中心に、事務局で回れる近隣の市を視察したものである。地域によってどういった経緯でバス事業をされたか、それぞれ事情があり、そのやり方をそのまま本市に移殖できるものとは考えていないが、少なくともその中に、取組を進めるためのエッセンスがあると思うので、その辺りを会議の中で汲み取っていただき、本市の新たな公共交通施策を進めていく

なかで、それをどう生かしていくかということを検討していただきたいという思いを持って事例を紹介させていただいた。

委員　もう1点、チラシについてであるが、市民の方の心を動かすためにはもう少しデザインを工夫したほうがいい。個人的にはこのチラシを見て、バスに乗りたくなるかという点と難しい。裏面の地図についてもわかりにくい。チラシ1つをとっても市民の方とのコミュニケーションをとっていくという意識につながるかと思うので、チラシに関しても、今後予算をつけるなどして作成していただきたい。

事務局　デザイン等については今後アドバイス等いただければと思う。

議長　事務局でも限られた予算と限られた時間の中で作られたかと思うが、逆に委員のほうからアドバイス等いただければと思うのでよろしくお願いします。あとは、会議に参加されている方々からも意見等いただけたらと思う。

委員　他市の事例の資料の見せ方について、運営主体や運行状況等、一覧にして見ることができるような形で今後提示していただきたいと思う。また、近隣市町において本市の公共交通事業の参考になる事例をできればお願いしたい。

事務局　近隣市町といっても事例が多いので、その辺りの情報が国のほうで情報提供等されているのであればこの場でご教授願いたい。

委員　事例については国土交通省や近畿運輸局のホームページで検索すれば、数多くの事例が出てくるので、それを参照していただけたらと思う。

議長　資料については一覧で表したものを次回以降できれば準備するということを考えてきたい。

委員　阪急バス78系統について、ルートは新しくなったが、市役所に行きたいというのが一番の思いだったので、その辺りも考慮してルートを変えてほしかった。また、2時間に1便というのは少ない。バスで出かけようにも出かけるのが難しい。その辺りを変更してもらえれば、もっと利用者が増えるのではないかと思うのだがいかがか。

事務局　そのような要望はできるだけ阪急バス側に伝えていきたいとは考えており、先日も実際に阪急バスに訪問して、その辺りの要望はお伝えさせていただいた。

委員　市役所への接続についての意見はごもっともであると思う。当初78系統のルートを設定する際にあたっては、決められた車両台数や現行の運行ルート、

そのときの予算等、様々な協議を経て決めたものである。ただ、一度決めたから今後もこのままでいくというものでは当然ないので、市とも協議しながら検討していきたいと考えている。

議長

そのような意見をいただくのがこの地域公共交通会議であるため、日頃の公共交通に関する要望・意見をいただいて、この会議に出席している委員の合意が得られれば、その方向にも進めることができるのではないかと思う。では、議題（１）、（２）については終了とさせていただき、続いて（３）新たな公共交通手段の検討について、まずは事務局から説明をお願いします。

### （３）新たな公共交通手段の検討について

事務局

前回の会議において、他市の事例を紹介した中で、コミュニティバスや福祉バスのコスト面についても触れたが、それぞれの方法についてのコストの差について質問等あったことから、今回事務局の方で近隣の事例等を検証し、本市においてコミュニティバスを新たに運行した場合と、現在の老人福祉センター送迎バスを活用するなど、高齢者等を対象に公共施設間の乗降に限定した無料福祉バスを新たに運行した場合の２つのパターンについてコストシミュレーションを行った。

このシミュレーションについては、あくまで今回の議論のたたき台とするために作成したものであり、コストについては概算である。

また、事業の中身などについては、委員の皆様方の議論を踏まえ、今後本市に合ったものとして進めていきたいと考えているため、検討を進めるなかで、コスト等については変動することもある。

委員の皆様方にはこのことを念頭に置いていただき、よく内容を確認いただき、十分に議論していただくようお願いしたい。

なお、資料冒頭にも示しているとおおり、今回のコスト比較は議論のたたき台のため作成したものであり、市の方針としては「コストがかかるからしない」「コストが安価な方を進めたい」という考え方は一切ない。この点についてはくれぐれも誤解のないようお願いしたい。

・コストシミュレーションについて想定内容、コミュニティバス、無料福祉バスについて説明

繰り返しになるが、このシミュレーションは今回の議論のたたき台として作成したものであり、事業内容についてもあくまでも想定としているため、よろしくようお願いしたい。

続いて、デマンド交通についても選択肢のひとつとしてあるが、こちらは単純にコストの比較というものができないため、参考として、近隣でデマンド交通を導入された久御山町の「のってこタクシー」についてのチラシを添付させていただいた。ただこちらに関しても平成２７年１２月１日から運行開始されたばかりであり、まだ何も情報を得られていない状況である。事務局としては今後もこれらの事業の動向を注視するなど、随時情報等を集めていきたいと考

えている。

議長 ただいまの説明について質問・意見、また今後の新たな公共交通のあり方等について意見や質問等あればお願いしたい。

委員 コミュニティバスについて、住民との調整が必要とあるが、市が住民のなかに入って対等な立場で話し合い、市と住民それぞれが責任を感じながら議論をしていくということが非常に大事だと考えるが、その辺りについて市としてはどう考えているか。

市民から意見をいただくことが市民参画ではなく、事業の一部だけでも市民に意思決定権があることが市民参画であると考えている。そのため、市民の方々にも資料を提供したり、勉強をしていただき、段階を踏んで事業に取り組む必要があり、手間暇がかかり、かなりの期間を要するが、市としては市民参画についてどのように考えているか。

もう一点、無料福祉バスについて、施設利用目的ではなく巡回バスのようなかたちで継続して運行することが道路運送法上、可能かどうかをお聞かせ願いたい。

事務局 市民参画については非常に重要であると考えている。事業を立ち上げたはいいが、誰も乗らないということになっては将来的に撤退するという可能性もあるため、市民の方々にも協力をいただきながら事業を運営していくことになると思う。市が主導で事業を進めていくよりは、市民協働で進めていきたいと事務局としては考えている。その進め方については意見等あれば、それを反映させながら考えていけたらと思う。

委員 市が福祉目的で無料運行する分には道路運送法上なんら問題ないが、運賃を取るとなると問題が出てくる。

地域公共交通会議は、公共交通について自治体や事業者だけでは決めきれないことが出てくることから住民代表も加えて議論するための場を設けるために立ちあげられたものである。そのなかで、自治体や事業者に役割があるように、住民側にも自分たちがバスを利用して自分たちでバスを支えていくという役割があるのだが、ほとんどの地域ではそれがなされていない。今回の会議で紹介のあった事例はそれがなされていて成功している事例であり、素晴らしい事例だと思う。

他に事例紹介があった久御山町のデマンドタクシーについては、これまで運行されていたコミュニティバスの老朽化に伴う車両更新をする代わりに、タクシー車両を用意し、運行開始されたものであるが、コミュニティバスを運行しているときから、利用促進というものができておらず、住民への意識付けもできていなかった。本当にその地域に公共交通が必要なのかという話し合いも出

来ずにそのまま話が進んでしまったという経緯がある。要は住民との関わり合いを持つ気があるのかどうかというところだと思う。

また、全国的に既存のバス路線についても、一定の利用者がいる路線は利用促進はされず、そのままにされている。そのような路線こそ利用者数を増やせば、その分の利益を利用者が少ない路線に回すことができ、路線廃止をしないで済むようになる。そのため利用促進には力を入れてやってほしいと思う。

議長 地域公共交通会議で議論すべきことはもちろん新たな公共交通のあり方というのものもあるが、今あるものと新しいものをどう融合できるかというのも重要であり、今あるものが廃れてしまっただけでは本末転倒である。その辺りを念頭に入れて議論していただきたい。

委員 事業の目的として、誰もが利用できるものがないと思う。向日市では歴史まちづくり認定がされたことで、市のPR等積極的に取り組まれていることから、観光の面からも誰もが乗れるものが必要ではないかと思う。

また、資料にある26人乗りのバスというものがどれくらいの大きさなのかわからないが、今後ルートを設定していくなかで、細い道路にも乗り入れできるように車両を想定するなどしておいたほうがいいのではないかと。

事務局 車両の大きさについては、長岡京市のはっぴいバスと同じ車両を想定している。

委員 高齢者の方が、バスを上手く乗り継ぎできるようになれば、車の運転免許を返納してもいいとの声も聞く。また、先ほどもあったように歴史まちづくりの観点から見ても誰もが利用できるコミュニティバスを走らせていただきたい。

委員 昨今、高齢者による交通事故が増えてきている。向日市にも高齢者の事故防止というのではなく、安全なまちづくりという理念があると思う。また、高齢者が車に頼らなくても出かけやすい環境をつくるという理念などもあると思うので、まずはどういう理念でやるのかということを確認にすべきだと考える。

事務局 理念を明確にということであるが、それも含めてこの会議で議論いただき、示していただけたらと思う。

議長 現在、高齢化の問題が深刻な社会問題になっており、向日市も直面しているが、高齢者になられた方が乗られただけではバスは支えられないので、これから高齢者になられる方、あるいはもっと若い方たちも含めて住民参画いただくことが重要ではないかと思う。

- 委員 バスを走らせて欲しいと思っている人たちがどういう目的でどこへ行くためのバスがほしいのかということはこちらは把握できていないと思う。
- 議長 明確な目的というものがあれば、もっと話が進めやすいのではないか。進め方としては他市の事例紹介でもあったような住民参画型がいいと思う。
- 事務局 どのようなニーズがあるか、どのような目的で利用したいかというのは、「向日市における公共交通のあり方等に関する提言書」を作るにあたって、取らせていただいたアンケートのなかに調査項目としてある。また、公共交通の不便地域というところも市内にはあるかと思うので、その辺りを検証する中で、どのあたりにニーズがあるのか、今後、事務局や京都大学で調査させていただき、一定のものを何か示せればと思う。
- 議長 参考資料の中に、客観的に見てどこにバスが多く走っているかということがわかるものを添付しているが、これだけではなくて地域からの声というものも合わせていろいろと議論するほうが良いかと思う。
- 事務局 今回の会議での意見等を踏まえて、今後の進め方等を次回の会議でお示できれば思う。
- 会長 長時間にわたりまして、ご意見いただきありがとうございます。通常、市が招集する会議というものは、市の目的があり、それに沿って意見を出していただくようなことが多いが、地域公共交通会議においては、そういった意図はまったくない。例えば、福祉バスとコミュニティバスを比較すると福祉バスのほうが早く実現するが、時間をかけてでもコミュニティバスが必要である、自分たちの力でコミュニティバスを作り上げていきたいという思いがあるのであれば、そちらを選んでいただいても結構であり、その選択も含めて、皆様に判断していただきたい。そして、これから進めていくなかで、コストについても皆様に考えていただきたい。我々がしないといけないことは、どうしても既存のバス事業者等が出来ないことを実現し、市内全域の方が満足していただけるような公共交通を作っていかなければならないと考えている。まだいろいろと話し合わなければいけないことが多々あるが、皆様の力で向日市の新しい公共交通を作っていただきたいと思う。本日はありがとうございました。

## 5 閉会