

第3回向日市地域公共交通会議 会議録

日 時 平成28年2月24日(水) 9時15分～10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、五十棲委員、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
川本委員、川篤委員、川合委員、宇野委員(議長)、谷内委員
菅沼委員(代理 杉本氏)、今西委員、三沢委員(代理 石田氏)
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 14名
次 第 1 開会
2 会長あいさつ
3 議事
(1) 新たな地域公共交通手段の検討について
4 閉会

1 開会

2 会長あいさつ

3 議事

事務局 (1) 新たな地域公共交通手段の検討について
＜2ページについて＞前回の会議での意見に基づき、「基本理念及び基本的な方針の検討」と「向日市地域公共交通の考え方の整理」の2点に分けて議論していただきたい。
＜3ページについて＞地域公共交通会議が目指すものとしては、本市の最上位計画である『ふるさと向日市創生計画(案)』から抜粋した、「地域公共交通のネットワーク連携により、安心・便利に移動できるまち」を基本理念の案として提案する。また、この基本理念を踏まえ、基本的な方針として、方針1及び2の2つを示した。
まず、方針1であるが、こちらも『ふるさと向日市創生計画(案)』から抜粋しており、これまでの会議での意見を踏まえたものになっているものと考え

ている。次に方針２であるが、前回の会議で紹介した、他の自治体の「成功事例」に共通するものが、「適正な利用者負担と地域全体で支える仕組みの構築」であったことから、このような方針を示した。

続いて、これらの基本理念及び基本的な方針を踏まえ、新たな地域公共交通の事業目的を整理させていただいた。

< 4 ページについて > 事業目的の 1 つ目、「公共交通検討対象地域における日常生活を支える移動手段の確保」であるが、「公共交通検討対象地域の解消」と「高齢者の方々や障がいのあるの方々等の買い物、公共施設へのアクセスの確保」について考える必要があるのではないかと考えている。次に、2 つ目の「「観る・食べる・買う」ことができ、まちぐるみで来訪者を温かく迎えることができるまちの推進」であるが、前回の会議で、「歴史を生かすまちづくりを目指す点からも対象を限定せず誰もが乗ることができるバスを走らせるべき」という意見があったことから、こちらも『ふるさと向日市創生計画（案）』からの抜粋とし、歴史・観光施設へのアクセスの確保についても考慮する必要があるのではないかと考えている。以上のことから、事業目的をまとめると、対象者はすべての市民と市外からの来訪者とし、誰もが乗れるバスということで、その場合は無料バスとしての運行は難しいため、有料のコミュニティバスとして話を進めていく必要があるのではないかと考えている。また、どこに行くのかということに関しては、平成 23 年に行ったアンケート調査結果において、公共施設、鉄道駅、商業施設、医療・福祉施設の順で要望が多かったことから、これらの場所等と、歴史・観光施設へのアクセスもあわせて検討していく必要があるのではないかと考えている。

< 5、6 ページについて > 以前行ったアンケート結果について主な項目が記載されているページを列挙したものであり、今後の議論の参考にしていただきたい。

< 7 ページについて > 公共交通検討対象地域の検討について、基本理念や事業目的を踏まえ、実際にどういったところにルートを設定するかについて考えていく必要がある。まず、本市における公共交通の現状についてであるが、これまで概ね鉄道駅から 500m、バス停から 300m 圏域から外れる地域を公共交通空白地域と設定し、この空白地域の解消についての対応をこれまで検討してきた。しかしながら、会議を重ね、様々な意見をいただくなかで、高齢者や障がい者等の交通弱者に対する移動環境の確保と市の地勢や地形を踏まえ、新たな公共交通が必要となるエリアを検討する必要があるのではないかと考えた結果、新たに 2 点の条件を加え、その条件を満たしている地域を「公共交通検討対象地域」とし、今後の対応を検討することを提案する。

新たに加える条件についてであるが、まず 1 点目として、1 時間に 1 便以下のバス停については、交通アクセス等からも利便性が低いと考えられることから、該当するバス停周辺地域については優先度を高くして対応を検討する必要があると考える。2 点目として、高齢化率の面から健康寿命 70 歳以上が 18% を超える地域は交通弱者である高齢者が他の地域よりも多いと考え、こちら

も優先度を高くして、対応を検討する必要があるものとする。なお、健康寿命とは人の寿命において、「健康上の問題で日常生活が制限されることなく生活できる期間」を言う。詳細は資料④に記載してあるので参考にしてほしい。

以上の2点の条件を反映させたものが資料②の図になる。また、市内の地勢や地形にふさわしいものを検討していく必要があることから、資料③の高低差を示した地図も参考にしていきたい。

以上が事務局からの説明となるが、内容についてはすべて事務局からの提案であり、決定事項ではないので、市の実情やニーズを十分踏まえた上で、委員の皆様方で議論していただきたい。

議長 事務局からの説明について質問・意見等を受けたいと思うが、今日はどのような基本理念にするかということからスタートして、今後どのような方針、どのような事業目的で新たな公共交通の導入を考えていくかについて、意見をいただけたらと思う。加えて、今後、どのような基本的な考え方でルートを検討すべきか、その辺りについても意識して意見をいただきたい。

委員 提案のなかにあった基本理念であるが、漠然としているので、市民に向けて出すときはもう少し具体的な内容で出してはどうか。近年、交通事故の全体数は減少しているが、高齢者による交通事故は増加しているので、「人にも環境にもやさしく交通安全も図れる」というような意味合いの理念にしてみてもどうかと思う。

議長 もう少し高齢者の交通安全に目を向けて理念を考えてみてはどうかという意見だが、事務局からなにかあるか。

事務局 理念について、事故防止等からの観点からも考慮してはどうかということであるが、それについては、事業目的や方針等で反映させていただきたいと考えている。理念については簡潔で短いほうがわかりやすく、また市の計画でもこのような位置付けになっているため、その整合性からも、今回この内容で提案させていただいたが、内容については会議の中で議論していただき、もっとこうすべきなどの意見があれば、それは反映させていただきたいと考えている。

委員 日常生活を支える移動手段と歴史・観光施設へのアクセスの確保というのは大事な観点である。しかし、両者を兼ね備えるのは非常に難しいと思うので、どちらかを重視して進めていく必要があると思うが、事務局としてはどう考えているか。

事務局 両立させるのは事業として難しいのではないかとのご指摘であるが、その点については、事務局としても懸念はしているところである。しかし、この会議での議論を踏まえて今後の方向性を定めていくということもあったので、案

として提示させていただいた。方針としてどちらを優先的に進めていくのか、その辺りのご意見も頂戴できればと思う。

委員 走らせるバスの制約条件がわからない中で議論するのは難しいと思う。まず、2つのバスを走らせることができるのか、または1つのバスしか走らせることができないのかによって議論の仕方が変わると思う。もし十分な予算があるのであれば、日常生活を支えるバスと観光向けバスの2つのバスを運行すれば、効率的に事業目的を達成できるかと思うが、その辺りの制約条件についてはどうか。

事務局 市の財政上、2つのバスを両方運行するのは非常に厳しいと考えている。本市については7.72㎡のコンパクトな市であり、運用の仕方等によっては1つのバスで両方の目的を満たすような運行も可能ではないかと考えているが、目的ごとに分けてしまった方がいいとのことであればどちらを優先させていくべきかを考えなければならないし、両方進めていくべきではないかということであれば、その両方の条件を満たすようにどう進めていくかを考えていかなければならないので、その辺りについて議論していただきたい。

会長 事務局からもあったように予算に制限が無いわけではない。向日市に地域公共交通がどのような意味で必要であるかが大変重要である。ニーズについては運用のなかで調査していく必要があるのではないかし、初めから決め打ちで進めてしまってもうまくいかないと思う。市民の皆様にとって今、どのような公共交通が必要かということが第一義的で、そのあとに観光について考えていければいいと考えているが、それも含めて委員の皆様でご相談いただきたいければと思う。

議長 制約条件が無い中で議論するのは難しいと思うが、今後検討していく上でどういうところに優先順位をつけるべきかなどについての意見をいただきながら、それを踏まえて、次の段階ではルートของ素案なども近い将来準備しないといけないと思う。観光目的の意味合いと誰でも乗れるという意味合いがあるが、委員の皆さまには優先順位をどのようにつけるか、もしくは両方を睨みながら検討していくのか、その辺りのご意見もいただけたらと思う。

委員 事業目的について、資料にある「公共交通空白（検討対象）地域における日常生活を支える移動手段の確保」についてを第一番に考えるべきであって、観光については、目的が違うのではないかと考えるため、事業目的から外した方がいいのではないかし、誰でも乗れるバスということであれば、観光客も乗れるので、やはり日常生活を支える移動手段の確保の方に目的を絞って検討していくべきではないかし、と思う。

委 員	観光については、副次的なものでいいと思う。公共交通空白地域の考え方についてであるが、バス停から半径300mで設定されているが、単純に直線で300mで行けるわけではない。年齢を重ねるとバス停まで歩いて行くのもしんどく、距離も長く感じるため、最近はタクシーをよく使っているという声も聞いている。また、地域によっては市内を走るバスより市外へ行くバスの便数が多いので、市外へ買い物に行くという話も聞くので、人の動きが市外へ流れている。つまりは商業機会を失っていることにもなっている。向日市内での人の動きを確保するためには、きめ細やかなルートなども検討するべきではないかと思う。加えて、車イスの方も利用できるバスということであったが、車イスの方が乗降するのに市内の歩道・道路環境は悪く、危険である。そのため福祉タクシーのような制度を設けることも考えてみてはいいのではと思う。
議 長	ニーズは様々なところにあるということであったかと思うが、他にもニーズはあるかと思うのでこの場でご意見をいただけたらと思う。 もう一点、路線バスの問題点についての話も出ていたが、この会議の重要なキーワードは「連携」であると思う。コミュニティバス等の新たな公共交通手段についても検討対象であるが、既存バス路線をいかに活用するかということも重要なポイントである。路線バスの増強の提案ということもオプションとしてあるのではないかと思う。
委 員	事業目的について、地域の人々の足であるということが第一義であって、観光については副次的なものでいいのではないかと思う。市内の観光箇所はほとんどが住宅地の中にあるので、基本的に地域の人々の足としてのバスで移動するなかに含まれてくるのではないかと考えている。マップなどによりバスのルートやこの観光箇所にはこのバス停が近いなどの案内ができるようにしておけば、観光目的でも使えるようになるのではないかと思う。 加えて、既存バス路線に関して、長岡京市のはっぴいバスでは阪急バスとの乗り継ぎ時に乗車運賃の割引をしていたり、鉄道駅に接続する際に少し待つだけでバスが来るような時間の工夫もされていた。既存バス路線との連携、互いに援助し合っていくことが必要ではないかと思う。
委 員	資料にコミュニティバス等とあるがこの「等」というのは、他になにか選択肢があるのか。 また、地域の声を聞いてもらう場というのが大事だと思う。長岡京市でも町内や自治会でよく話し合いがされていたと聞いている。できるだけ地域の声を聞いていただける場を設けていただきたいと切実に感じている。
会 長	「等」についてであるが、当初は福祉バスの活用についての選択肢もあったのでこうしたが、皆さまの議論のなかで、福祉バスではなく誰でも乗れるバスでいくということであれば、その方向で話を進めたい。

	ルートの件については、様々な方の意見を聞かなければならないと思う。また、ルートは一度走らせても決定事項では無く、ニーズがあれば必要によって変更していくので、ルートについてはこれからじっくり考えていただければと思う。なによりも福祉バスではなく、コミュニティバスを走らせるということを決断していただけるのであれば、一つの方針としてははっきりするのではないかと思う。
議 長	非常に重要なポイントであり、地域公共交通会議の基本方針として、コミュニティバスの方向で検討を進めてよろしいかという問題提起になる。これについて何か意見はあるか。
委 員	今の老人福祉センターバスは廃止して、コミュニティバスに吸収するということなのか。
事務局	老人福祉センターバスについては、利用者の目的等違うため、将来的に吸収した方がいいということであればそれも考えるが、現時点ではそのつもりはない。
議 長	福祉目的と公共交通では役割が違うので、分けて考えていただきたいと思う。
委 員	老人福祉センターの利用者は減少傾向であり、1便あたり約5人で運行費用は年間600万円ほどかかっている。コミュニティバスを走らせる時点で、老人福祉センターバスのルートも走らせるようにすれば、吸収できるのではないかと思う。今後人口の減少も見込まれ、財政状況も厳しくなる中で、それでもコミュニティバスによって、暮らしやすいまちを作っていくということについて真剣に考えていく必要があると思う。 加えて、前回の会議でお願いしていた資料については、次回の会議で提示していただきたい。
事務局	老人福祉センターバスを吸収してはどうかということであるが、庁内でも議論はしているところではある。しかし、無料バスと有償バスでは規制等に違いがあることから、老福バスが通れるコースをコミュニティバスが通れるかどうかについては不明瞭な点があり、また、現在の老福バスの利用者の利便性を十分確保できるのかという点でも現段階では確証できるものはない。まずはこちらはこちらとしてコミュニティバスを進めていく中で、ルート等の見直しはニーズ等見ながら図っていき、その結果将来的に吸収できるのであれば吸収していくという位置付けで捉えている。ただ、老福バスとコミュニティバスの両方を永遠に運行していくということではないので、ご理解いただきたい。 また、バス停からの距離について、300mという距離はどうかという意見もあったが、今後ルートを検討していくなかでも重要なポイントになるので、

このあたりについてもご議論いただきたいと思います。
資料については次回の会議で準備させていただく。

会 長 老人福祉センターバスについては、イベント等の時間に合わせて運行しているというところもある。経費削減の意味で吸収できるに越したことはないが、実際コミュニティバスを運行してすぐに老福バスを廃止することは難しいと思う。加えて、バス停からの距離の半径についてであるが、200mにしてほしいとか100mにしてほしいなどの意見があれば、この会議の場で言ってもらい、考えていければいいと思っている。

議 長 福祉の目的と一般のコミュニティバスの利用目的はかなり違ってくるので、ルートの引き方もそれぞれの目的毎に違った考え方になると思う。そのため、老福バスについては、先々コミュニティバス等が成立したあとで、様子を見ながら考えていければいいと思う。

委 員 公共交通検討対象地域について、検討対象地域全体を通るような長いルートを検討するのか、もしくは検討対象地域のなかでも特に困っている地域について問題を解消するのかによって、地域への入り方も変わってくると思うが、その辺りについて市としてはどう考えているのか。

事務局 基本的には市全体をカバーする方向で考えている。すべての市民が乗れるバスということで、すべての市域での利便性を高めていくという方向で考えており、どこか地域を絞って取り組んでいくということは考えていない。

議 長 コミュニティバスのルートを考えるにあたっては、全市域を一括でカバーするというのは難しく、利用者の観点から見ると、意外と利用しにくいものになってしまったりするので、多少優先順位をつけていかざるを得ないところもあるのではないかと思います。そのあたりについても、ご意見等いただけたらと思う。

委 員 基本的な話になるが、一日一便以下のバス停について、昔は一日一便以上走っていたはずだが利用者が少なくなったことで一便以下になってしまったはずである。地域懇談会等でまず話し合ってもらいたいことは、この地域に本当に新たな交通が必要なのかということである。利用者が少ない路線に新たな交通を入れても結果は一緒だと思う。路線バスで対応できる場所は対応すればよい。まずはバスを利用するのかもしれないのかというところの議論が必要だと思う。

議 長 コミュニティバスについて検討することももちろん重要であるが、既存のものといかに連携していくかということも非常に重要なポイントであると思う。

委 員	3月22日からバスロケーションシステムを導入することが決定した。自宅のパソコンやスマートホンで、自分が乗りたいバスが今どこを走っているのか等を調べられたり、通知が届くように設定することもできるというものであり、時間をある程度計りながら、自分が乗りたいバスに乗れるように、少しはカバーされると思うので、ぜひとも活用いただけたらと思う。
委 員	もうひとつ追加で言うと、既存路線バスのルートについては変更してはいけないということではない。例えば朝夕の通勤・通学時のルートから、それ以外の日中の時間帯は別のルートに変えてみるということも可能なので、そういったところも含めて考えていただけたらと思う。
議 長	市の財政面から見ても、路線バスをいかに活用していくかというのが財政に対する配慮をした上での利便性向上につながると思うので、そういった観点からもご意見をいただけたらと思う。
委 員	コミュニティバスは高齢者に対する無料バスや、障がい者割引などの対象になるのか。
事務局	そのことについて、現時点では特に考えはない。まずはコミュニティバスを走らせてからの話になるので、市の財政状況や近隣市町を参考にして、この会議でその辺りも話し合っていたきたいと考えている。
会 長	市営でバスを走らせているところは財政状況が厳しい中、そのような割引等されているところは多い。本市でもそのようなことができればいいかとは思いますが、まずはコミュニティバスを走らせてみて、利用状況等をみてから考えていくべきことではないかと思う。 加えて、バスの本数が少ないのは利用者が少ないからであるとのことであったが、コミュニティバスを作るにあたって、市民全員がバスに乗って維持していこうという気持ちがないと難しいと思う。その辺りを委員の皆様が中心になっていただいて、機運を市全体に行き渡らせることが一番大切なことではないかと思う。
委 員	阪急バス78系統については今後ずっと走るのか。また、ルート変更を見直してもいいという話もあったが、そのあたりについて聞きたい。
委 員	利用実態は必ずしも理想の数字には達していない。現時点では今後どうするかについての答えは出ていない。やはり乗っていただくということが重要であり、市民の皆様にはできるだけご利用いただきたいと思う。ルートや時間帯の見直しについては、当然あり得る話である。

委員	本数が少なくなってバスに乗れなくなったという声をよく聞く。路線バスが走っていないところにコミュニティバスを走らせて、路線バスにつなげるといったようなルートを考えていただけたら、より多くの人が乗ると思う。
委員	一時間に一便以下のバスもこれから無くなっていくかもしれない。そうなる と本当にバスを必要としてる人の足を奪っていることになる。市民全体でバス を利用して路線を維持しなければならないという意識の醸成ができていない。 全国的に路線バスを無視してコミュニティバスを導入しているところが多い。 まずは路線バスの見直しをしてみるのも一つの手段だと思う。京都の北部の方 では、地域住民がみんな乗ってもバスが満員にならないが、それでも維持して いかなければならないという地域もある。ただ、向日市はそうではないので、 市民全体で自分たちで維持していくという意識醸成を図っていただきたいと思 う。
議長	今までの議論で共通して言えることは地域で支えるということであり、やは りバスを使っていただく、あるいは乗っていただくという意識を高めていただ ければ、おのずと路線バスなりコミュニティバスが維持ないしさらに便利なも のになっていくのではないかと思う。
委員	コミュニティバスの運行開始時期についての目標があればいつ頃か。
事務局	できるかぎり早く開始したいとは思っているが、具体的に何年度までにとい うことは決まっておらず、申し上げられない。
委員	平成２３年時点のデータを基にいろいろと検討されているが、当時から高齢 者人口も増加しており、市の状況も変化してきていることから、データを新し いものにして、検討することも考えていただけたらと思う。
委員	車両のサイズについて、ワンボックスタイプの車両の導入は可能なのか。
議長	車両サイズ等については、今後より具体的に検討していかなければならない 事項のひとつではないかと思う。
事務局	車両サイズについて、他市の事例等見ていると、ワンボックスタイプ等のコ ンパクトな車両で狭い道も走っているものもある。ただ、そのような車両であ ると、障がいのある方や車椅子を利用されている方は制限されてしまうので、 そこを犠牲にして進めるのかどうかというところもある。事務局としては、事 業目的でも、高齢者や障がいのある方等も対象にするとしているので、そのあ たりの検討は必要であると考えている。

今回の会議で、誰を対象にするのかということについては、すべての方を対象にしたコミュニティバスということで、了承を得られたかと思う。今後については、どこを走らせるのか、どういった形で運用していくのかについても議論していただきたいと考えているので、次回の会議ではその辺りの素案のようなものを提示できればと思う。

会 長 本日は熱心なご議論いただき、ありがとうございました。なによりもできるかぎり早く実現したいと思っているので、会議も頻繁に開かせていただくかもしれないが、委員の皆様にはご協力をお願いしたい。本日はありがとうございました。

5 閉会