
16 回長岡京市地域公共交通会議 議事録

1. 日 時：平成 29 年 10 月 13 日（金）14 時 15 分～15 時 20 分

2. 場 所：長岡京市立図書館 大会議室

3. 出席者：委員 23 名

4. 議事次第

案件：東部社会実験バスの今後について

1. 開会

2. 会長挨拶

3. 議事

案件：東部社会実験バスの今後について

<事務局より資料説明>

【委員】

- ・ 東部社会実験バスが議題であるが、西のコミュニティバスを見ていると非常に多くの利用者があり、サービス水準を上げて良いのではないかという状況である。東部をどうするのかも大事であるが、市全体のサービス水準を考える必要がある。6 人/便から 10 人/便を目指す投資と同時に西についても考えていかなければならない。
- ・ 一つ一つの路線ではなく、全体のネットワーク鉄道、路線バス、コミバスやタクシー、をどのように位置づけて活かしていくのかを考えたい。東部のサービス水準を決定すべき。そのなかで 10 人/便ではなく 3～4 人/便で良いとなれば、別の手段を考えなければならぬ。
- ・ 地域公共交通活性化再生法で位置づけられた公共交通網形成計画という仕組みがあるので、これを活用し、それぞれのどの程度のサービスを提供するのかをそろそろまとめていかなければ、東部に終始していると大事なことが後ろ送りになっている。市民に 20 年～30 年と長いスパンで安心して利用してもらうためには、将来的にも持続するような仕組みを作り上げておかなければならない。

【会長】

- ・ まったく同感。今後どの程度伸びるのかよくわからないが、路線バスだけに頼るのでは解決しない。西部との兼ね合いも非常に大事。長岡京が発着になっていると事務局の説明があったが、済生会病院の移転、庁舎の建替えがあるなか、東部と西部のつながりをどうするのかというのが課題となっている。全体のネットワークを考えなければ

ば。交通というのはネットワークになっていないといけない。

- ・ 採算という視点では難しい。採算ではなくどのような考え方で維持していくのか。

【委員】

- ・ 長岡京市は JR で分断されているので、乗り継ぎがどのようになっているのか、また、タクシーもふまえてどのような形が良いのかが課題である。

【委員】

- ・ 久貝の自治会長として平成 28 年から委員として参加しているが、淀と長岡京市を結ぶ 90 系統の関係もあり委員となっている認識でいたが、その話題が挙がらないのは疑問に思っている。現状としては立命館の専用バスといった感じであり、行きは良いが帰りが大変。八幡まで行ってからタクシーで帰ってくる状況。
- ・ 東部社会実験バスとしてあと一年実験を続けるということであるが、城の里や東和苑など東部実験バス沿線の方を差し置いてどのような気持ちでこの会議に参加してよいか心苦しい。
- ・ 東部バスについては今後は思いついたことをとりあえずやってみるしかない。例えばプレミアム定期の発行など。

【事務局】

- ・ もともと久貝自治会長に参加いただいたのは 90 系統の新設がきっかけとなっている。
- ・ 現況では東部社会実験のみが議題に挙げられているが、会長からもご指摘があったように市全体として交通を考えたなかで東部社会実験バスの位置づけを決めていかなければならない。今後は市全体の交通という大きなテーマが議題となっていく。

【会長】

- ・ 東部の方はいらっしゃらない？直接ご意見をお伺いできればよいのだが。

【事務局】

- ・ いらっしゃらない。

【会長】

- ・ ルート変更前は西部にも行っていたが、本数が少ないことや時間がかかることなど様々な原因があり、あまりも利用者が少ないのでやめた、という経緯がある。しかし、東部のみのトリップを考えているが、やはり西へのトリップも多いのではないと思う。
- ・ 私の持論であるが、将来的には乗継はフリーであるべきだと思う。どれくらいの需要があるのか分析していく必要があると思う。

【委員】

- ・ ルート変更前後を比較すると乗継券の利用は増えてはいるものの、全体利用者に占める割合は少ない。西部への利用者に関しては多少ご不便をかけているかもしれないが、東部の方の利用自体の利便性は上がっている印象を受ける。

【事務局】

- ・ 乗継利用は全利用者の 4%程度となっている。

【委員】

- ・ 京阪バスは桂川より東の八幡市や京田辺市などで主に運行しているが、バスの減便などにより運行経費減をせざるを得ない状況である。収支が整ってこそ運行が可能であり、バスを残すためには今利用いただいている方の利用回数を増やすだけでなく、市外からの客を取り込むなど、広域的に考えなければいけなくなっていると感じているので、90 系統についてもこのような目線が必要であると思う。

東部社会実験については、運行区域が狭いので自力で収支を整える路線には思えないため、市の補助が必要な路線となっている。地域住民が、市の補助が少なくなっても、極端に言えば運賃が倍になっても維持したいと思っているのかどうか、という地元の方の考えも運行方針決定の検討材料としていく必要がある。

【会長】

- ・ ご指摘の通り運行区域は歩いて 10 分から 15 分で行ける距離であり、非常に狭い。若い方はほぼ自転車で移動する。あの地域だけでバスを維持していくのはなかなか難しい。東部だけのサービスというよりはサービス領域を広げて考えないといけない。

【委員】

- ・ はっぴいバスも東部社会実験バスも市の補助が入っているので、一人あたりにかける費用がどれくらいかという比較も大事。

【事務局】

- ・ コミバスは一人あたり 367 円、東部については 600 円程度。なお、コミバスは東部と異なり朝・夜便や土日の運行は行っていないこと、また、東部は一周 30 分に対しコミバスは 1 時間かかるなど運行形態は異なる。

【委員】

- ・ 利用人数は？

【事務局】

- ・ はっぴいバスは 13.6（人/便）のご利用がある。

【委員】

- ・ 委員が冒頭におっしゃっていた公共交通の課題を検討していかなければならないというご意見には同意する。このバスのゴールが、採算なのか利用者増なのかという議論がなされているのか疑問。地域公共交通は採算が合うものだとは思っていない。行政として採算度外視でインフラとして交通を供給する責任があるのかもしれない。利用者を増やし収支を整える最も簡単な方法は他の事業者から利用者を奪うことであるが、これに対してはタクシー事業者としては反対せざるを得ない。長岡京市の公共交通の活性化についての議論であれば、新たな公共交通の定義について議論していきたいと思っている。

【委員】

- ・ 市の公共交通をどう考えていくのかは、はっぴいバスを含めて見直す時期に来ている。平成 18 年からコミュニティバスを運行しているが、初めは済生会病院を中心とした西の地域の高齢者や交通弱者の足をどう確保していくかという議論でスタートした。済生会病院の移転の話もあり、東部についてはコミュニティバスと運行形態が異なることによる格差を埋めていくのか、経費も併せてもう一度一から見直していくという認識でいる。市全体の公共交通について財源も含めて検討していく必要があると考えており、まちの活性化につながる公共交通の方向性というものを東部の社会実験を通じて全体の見直しをやっていきたいと考えているので、地域公共交通会議で議論していただきたいと思っている。

【会長】

- ・ （まとめ）東部社会実験バスについては増加傾向にあるのもう一年間様子を見ていきたい、その際には利用促進を行うとともに夜 5 便についてはダイヤ変更を行う、実験については市域全体のサービス水準について検討したうえで判断していく、という事務局の提案であったがこの内容で承認ということによいか？

【一同】

- ・ 異議なし

4. 閉会