
第 23 回長岡京市地域公共交通会議 議事録

1.日 時：令和 3 年 11 月 26 日（金）15 時 15 分～17 時 00 分

2.場 所：長岡京市役所 大会議室 A

3.出 席 者：委員 15 名

オブザーバー 4 名

4.報告次第

案件①：第 22 回地域公共交通会議の書面決議について

案件②：地域公共交通会議部会の報告について

5.議案次第

案件①：淀長岡京線の路線休止及び路線新設について

案件②：阪急バス長岡京線の運賃改定について

6.その他

長岡京市の地域公共交通の崩壊を食い止めるための緊急アピール（案）について

1.開会

2.市長挨拶

3.会長挨拶

4.報告

案件①：第 22 回地域公共交通会議の書面決議について

＜事務局より資料説明＞

（質疑・意見特になし）

案件②：地域公共交通会議部会の報告について

＜事務局より資料説明＞

【委員】

- ・ 路線バスの運賃改定については、路線バスの存続にかかわる困難な状況を踏まえて部会で議論いただき、前向きな対応を示していただいたものであると理解している。部会においては、市民や事業者が長岡京市と一丸になって、地域公共交通を守る視点でご検討いただいたものと捉えている。

資料 2 の P.7 や P.36 に関して、路線バス（阪急バス）とはっぴいバスや東部バスで異なる運賃となっているが、この点について部会で議論はあったか。

【委員】

- ・ 阪急バスの路線バスは均一運賃 230 円に変更、はっぴいバスや東部バスは 170 円に据え置きたい。前提として、部会では、いかに市民への影響を抑えながら、路線バスである阪急バス長岡京線の収支を改善し、かつ路線の維持をどう実現するかについて議論してきた経緯がある。一方コミュニティバスや東部バスについては、部会で議論してきた阪急バスが主体となって運行している路線ではなく、市が阪急バスに運行委託している路線で、運賃収入と運行経費の差額は市が委託料や助成金として支払っている。このため、これら路線の値上げを行って運賃収入が増えたとしても、市の支出が減るのみで、阪急バス長岡京線の収支改善にはつながらない。また今回の阪急バス長岡京線の一連の見直しは、利用促進や路線やダイヤの見直しなどの合理化などできることを行った上で、それでも残る赤字を最低限の運賃値上げによって補うものである。コミュニティバスの運賃や収支状況の改善についても、今後も公共交通会議等で検討すべき事項ではあると認識しているが、今回は市民への影響を最低限に抑えることを念頭に、据え置くと部会において結論付けた。具体的には部会委員に補足いただく。

【部会委員】

- ・ 部会では他の自治体と同様高齢化が進む長岡京市における、地域交通の要である阪急バス路線を将来にわたって維持すること、そして他の交通手段との連携を議論した。長岡京市の公共交通には、幹線交通の JR と阪急電鉄、市域内の基幹交通としての阪急バスとはっぴいバス、タクシーがある。これらはそれぞれ運営主体も利用目的も異なる交通機関だが、相互に連携することで長岡京市民の移動利便性が改善できる。鉄道は都市間交通として位置付けられているが、バスは地域における市民の足として活用されている。路線バスの阪急バスとコミュニティバスのはっぴいバスとでは、運行目的が異なるものであり、運営主体もそれぞれ阪急バス株式会社と長岡京市であり異なるが、例えば鉄道接続時間等についてうまく連携できれば、さらに利便性が向上するのではないかと、このような議論も部会の中であった。バス運賃に関しても運営主体が異なることによる違いがある。民間バスは基本的に独立採算が求められているが、利用が減少しさらにコロナ禍を受けて収入は減少する一方で、運転士の確保に要する人件費、また車両維持管理にかかる経費は増加して経営を圧迫している状況にある。阪急バスの企業努力とともに、長岡京市の行政との協働と合わせて、運賃制度の見直しも必要だと認識されたところである。その一方で阪急バスの運賃制度に関しては、既にはんきゅうグランドバス 65 や環境定期券制度など、様々な工夫が提供されているにも関わらず、多くの市民には必要な情報が伝わっていないという指摘もあった。以上の議論も踏まえ、お得な利用方法を含め、市内の公共交通利用促進につながる様々な情報にかかわる広報を実施すべきという指摘もあった。モビリティ・マネジメントをしっかりと実施することも必要である。

【委員】

- ・ お得な利用方法を含めた情報提供をすれば、公共交通はより使いやすくなると考えられるので、ぜひよろしく願いたい。

【副会長】

- ・ 路線バスとコミュニティバスでは、運賃決定方法が異なる。一般の鉄道や路線バスの運賃は、経費と適切な利益が確保できる額を運賃とする総括原価方式と呼ばれる方法で決定する。一方コミュニティバスの運賃は、協議会で運賃を決めるというような協議運賃である。コミュニティバスの運賃に

については政策的に決定する協議運賃であり、民間バスの運賃決定とは性格が異なることを理解いただきたい。さらに今回の阪急バスの値上げは、通常の路線バスの運賃決定の方式ではなく、協議運賃ということで地域公共交通会議において、地域として適切な運賃の設定を行うものである。これは、現在の急激な利用者減少＝運賃収入の減少とコスト上昇に対して、路線維持を行うために必要となる運賃収入の確保を意図したものと考えられる。

- ・ 運賃の値上げによる利用客の減少の想定と、今後の地域公共交通計画などの新たな計画策定に向けた動きについて、部会での議論を教えてほしい。

【事務局】

- ・ 運賃値上げによる利用者の逸走率については、事業者としても不明である。今回は他都市の 60 円の値上げにより 8%利用者が減少したという実績を参考に、6～8%と見込み試算した。
- ・ 地域公共交通計画については、平成 25 年にビジョンを策定したが、そこから年月も経過している。2 年後頃に公表されるパーソントリップ調査の結果を踏まえて、新たな計画策定に向けて動いていきたい。

【委員】

- ・ 運転士不足に関して、サービス向上のために朝夕の通勤時間帯に増便をする場合には運転士の取り合いとなる一方、昼間は運転士に余裕があるのではないかと思われるがどうか。昼間にバスを多く利用する高齢者には、重たい買い物袋を持ってバスに乗るのが億劫になっている人もいと思われ、これは外出機会がなくなることにも繋がる。昼間に運転士が余っているのであれば、車掌的な位置づけで高齢者の乗車サポートの実証実験をしてみてもどうか。好評であれば将来的には市民ボランティアで行ってもよい。
- ・ バスの乗り方を知らない人がいるという点について、私自身も海外に行った際にバス停で待っていても停まってくれないことを知らず、何本もバスを逃したという経験をしている。学校の遠足等で乗り方を学び練習する機会があればよいのではないか。
- ・ 阪急バス長岡京線は、新幹線のように大きな手荷物に料金がかからないように思われるが、この点もアピールポイントとなるのではないか。

【委員】

- ・ 昼間の運転士に関して、運転士は本数の多い朝夕に重点的に割り当てている。朝夕のラッシュ時のみ出勤する運転士もあり、昼間時間帯は必要人数しか確保していない。
- ・ バスの乗り方の分かりやすさについては、ご指摘の通りであり、改善をしていきたい。利用促進策については、市とも連携を強化していきたいと考えている。阪急バスでは、後乗り後払い等初歩的な部分から乗り方を説明する冊子「ノリセツ」を作成し、市に転入者への配布や公共施設への配架をしてもらっている。またバス停には阪急バスホームページにアクセスできる QR コードを設置している。徐々にだが分かりやすいバスを目指しているところである。
- ・ 大きな手荷物については、規程上は料金がかかるが、閑散時間帯など他のお客様に迷惑のかからない範囲では、柔軟に対応している。

5.議案

案件①：淀長岡京線の路線休止及び路線新設について

【オブザーバー】

- ・ <京阪バスより経緯説明>

淀長岡京線は、2013 年 12 月の阪急西山天王山駅新設に合わせて、阪急バスと共同で運行を開始した路線である。通学利用が当初見込みを下回っており、開業以来厳しい収支状況にある中、さらに新型コロナウイルス感染症拡大により大きく利用が落ち込んでいる。現在利用は回復しつつあるが、テレワークやリモート授業、出控え等により、90%程度までにしか回復しないと考えている。京阪バスの他の路線では、利用状況を踏まえた減便や運賃改定等も実施してきた。京阪バスは京都市内の京都駅八条口や竹田駅にまで路線があるものの、淀周辺については京都京阪バスが主に路線を運行している。このため淀長岡京線を、京都京阪バスの宇治方面との路線と連携し一体的に運用することで、費用の削減が期待できる。これらを踏まえて、淀長岡京線について、京阪バスは路線を廃止し、京都京阪バスが同路線を新設することとしたい。運賃や阪急バスとの共同運行については、現行を維持する。京都市域については、京都市淀地域公共交通検討協議会が休眠しているため、警察や道路管理者、淀地域の三学区と個別に協議を行い、了承を得た。認められれば令和 3 年 12 月 25 日付で実施したい。

【委員】

- ・ 京阪バスを週 3 回以上、淀まで利用している。学生の通学時間帯は混雑していて、ワンステップ車でも車いすを自分で持って乗り、立ったまま乗車することがある。京都京阪バスへ移管することで、車両のタイプが変わる、つまりステップの多い古い車両や、あるいはワンタッチで椅子を跳ね上げられる構造ではない車両になってしまうことはないか。

【オブザーバー】

- ・ 京都京阪バスの車両は、全てバリアフリー対応しているものの、一部はワンステップ車両となっている。車いす乗車スペースの椅子は、これまでと変わらないワンタッチで跳ね上げられるものとなっている。配車はワンステップ車も共通で行っているため、日や便によっては利用される便がワンステップ車両の可能性があるが、全てバリアフリー対応車両であるので了承いただきたい。

【会長】

- ・ それでは本件について採決を取りたいと思う。淀長岡京線の路線休止及び路線新設について、賛成の委員の挙手を求めます。

【委員一同】

- ・ 全員挙手

【会長】

- ・ 全員賛成。よって本議案は承認された。次に本路線は京都市に跨って運行している路線であるので、京都市に承認の可否を尋ねたい。

【オブザーバー】

- ・ 今回の路線休止および路線新設について、京都市域側の道路管理者や交通管理者、住民に説明を行っている。本件については承認する。

案件②：阪急バス長岡京線の運賃改定について

【委員】

- ・ 昨年 10 月の地域公共交通会議で、3 割減便する計画があることを話した。その結果、報告にもあった通り、負のスパイラルに陥るのではなく、持続可能な公共交通体系を目指すための議論を行うこととなった。その後部会で 6 度にわたり議論を行ってきた。長岡京市の公共交通中心のまちづくりを行っていくというビジョンの実現に向け、先ほど紹介いただいた 3 つの柱を行っていくこととなった。利便性向上、利用促進策については、当社ができること、タクシー事業者など他の交通事業者ができること、長岡京市ほか関係者に力添えいただくことが多分にあると思う。一層連携を強化していきたい。路線再編については、出来る限りサービス水準を維持できるよう計画を見直した。これらの施策で収支は一定改善はするものの、不採算の域からの脱却には至らなかったため、運賃の適正化を合わせて、持続可能な公共交通体系に近づけたい。については地域公共交通会議で、均一運賃 230 円とすることにご理解いただきたい。

【会長】

- ・ それでは採決を取りたいと思う。この採決の効力は長岡京市内に限ったものである。阪急長岡京線の運賃改定について、賛成の委員の挙手を求めます。

【委員一同】

- ・ 全員挙手

【会長】

- ・ 全員賛成。よって議案は承認された。本他市町へまたがる路線の運賃の扱いについて、事務局からの説明を求める。

【事務局】

- ・ 長岡京市内を 230 円均一運賃としたが、阪急バス長岡京線は、向日市や大山崎町、京都市にまたがる区間もある。これらの路線については、本日の承認を受けて、阪急バスより各市町に協議申し出を行っていただく。向日市は地域公共交通会議で、大山崎町と京都市は地域公共交通会議が設置されていないため庁内で議論いただいた上で、次回の本市地域公共交通会議に出席、報告いただく。各市町において承認されれば、阪急バス長岡京線全線で 230 円均一運賃に、不承認の地域があれば、その地域は現行運賃を維持することとなる。

6.その他

長岡京市の地域公共交通の崩壊を食い止めるための緊急アピール（案）について

【委員】

- ・ 市民、行政など様々な主体が、その持ち場の中で可能な策を講じてもらうよう本アピールを行う。

【会長】

- ・ これは全国的な問題であり、また深刻化している。以前から公共交通は厳しい状況にあったが、コロナ禍を受けてさらに厳しい状況に陥り、崩壊の危機にある。国土交通省でも深刻に受け止めていると思う。中山間地のみならず、大都市圏でも深刻化している。これを受け、長岡京市においても、協力を求めるため緊急アピールを発したいと思う。

- ・ 地域公共交通会議で、緊急アピールを発するという事でよろしいか。

【委員一同】

- ・ 異議なし

【副会長】

- ・ アピールについて補足する。公共交通は利用している人だけのものではない。免許を安心して返納できるなど、公共交通を現在利用していない人のためにもなっている。自由に誰でも乗れる公共交通は、若い人からお年寄りまでが助かる。高校生を自家用車で送迎しなければならなくなると、親は送迎で大変、道路は混雑する、本人は自由に移動できないといった問題が生じるが、公共交通があることで、これらの問題は緩和されるという恩恵を受けられる。また送迎してもらわないと外出できない状況にある人は、外出頻度も減ってしまう。公共交通があることで外出が増えれば、歩数も増え、フレイルが抑えられる。行政にとっても福祉費が抑えられるという恩恵がある。緊急アピールをきっかけに、利用者、地域、市、事業者等、色々な人に役に立っていることを広めることが必要である。委員もこの点を気に留めつつアピールすることがよいと考える。

【事務局】

- ・ 次回、第 24 回地域公共交通会議は、令和 4 年 1 月 31 日 14 時 15 分より、大会議室 A で開催する。

7.閉会