

---

---

## 17 回長岡京市地域公共交通会議 議事録

---

- 1.日 時：平成 30 年 10 月 9 日（火） 14 時 15 分～16 時 00 分  
2.場 所：長岡京市役所 第一委員会室  
3.出 席 者：委員 21 名  
4.議事次第  
    案件 1：市民アンケートの結果について（報告）  
    案件 2：はっぴいバスの事業評価について  
    案件 3：東部社会実験バスの現状及び今後について
- 

### 1.開会

### 2.市長挨拶

### 3.委員の紹介

### 4.会長、副会長、部会長選出

次の通り選出された。

会長：飯田委員

副会長：土井委員、佐々谷委員

部会長：澤田委員

### 5.会長挨拶

### 6.議事

案件 1：市民アンケートの結果について（報告）

<事務局より資料説明>

#### 【委員】

- ・ 速報ということで、さらに詳しい考察は今後されていくと思うが、このアンケート結果のうち最も注目すべきところはどこか？

#### 【事務局】

- ・ 「ある程度なら税金で負担してもよい」と回答された方が 7 割以上いらっしゃるというところに注目している。はっぴいバスや東部社会実験バスなどの公共交通を税投入により運行していることについて、一定の理解をいただいていると考えている。

#### 【委員】

- ・ 皆で支え合おうと市民の多くが考えているということかと思うが、これは非常に大事である。

- ・ 少し気になるのは、サービス水準を向上した場合に利用が増えるとした方が 3 割しかないこと。これは全国平均よりも低い。昨年の内閣府の世論調査において、鉄道やバスが利用しやすければ出かける回数が増えるか、という問いに対して増えると答えた方は約 4 割であった。設問は多少異なるが、これをどう考えるかが課題。背景は色々あると思う。長岡京市はもともとサービス水準が高くこれ以上サービス水準が上がっても利用されないのかもしれないし、或いは、公共交通を使っている方は良く使っているが使われない方は全く使われないのかもしれない。市民のサービス水準に対する期待が支払意思額につながってくるが、今後アンケートの分析をするにあたってはここまで踏み込んでいくべきと感じた。

#### 【事務局】

- ・ 増便についてはサービス水準は 20 分に 1 本として定義して回答を求めた。長岡京市は非常に狭く、実質は待ち時間が 10 分ではあるが『20 分待つくらいならば徒歩もしくは自転車で移動する』と考えられたかもしれない。また、『阪急電鉄や JR の鉄道の運行頻度と比較すると 20 分に 1 本では十分ではない』と考えられた可能性があると考えている。

#### 【委員】

- ・ 鉄道端末交通手段では、徒歩と自転車を併せて 70%という結果であり、阪急電鉄や JR の徒歩圏または自転車圏に住んでおられる方が非常に多いということになる。この状況でバスのサービス水準を上げて、なかなか転換しにくいという地域事情があるのではないか。サービス水準を上げて 3 分の 1 しか利用が増えないというなか、バスのサービス水準を改善することについてどのように考えるのか、なかなか難しい。不便地域については今までと同様に対策をしていくべきであるが、既存のバス路線についてどのように考えるのか、今後の大きな課題であると思うので、皆さんのご意見を頂きたい。

### 案件 2：はっぴいバスの事業評価について

#### <事務局より資料説明>

#### 【委員】

- ・ はっぴいバスが無くなった場合、4 割の方がお出かけ回数が減る、と回答しているのを見ると、はっぴいバスは非常に重要な役割を果たしている。機械的に事業評価をすると 4 項目中 2 項目しか達成できていない、ということになるが、本来果たすべき目的は達成している。もともと採算が取れない前提で運行しているなか、このような評価は目的がわかりやすいので引き続き実施していくべき。

#### 【事務局】

- ・ 収支という数字を無視するわけにはいかないが、どのような評価項目が適切であるか検討していきたい。

#### 【委員】

- ・ お出かけ回数が増えることにより健康維持ができていの方が多くいらっしゃる可能性がある。健康維持ができていることにより医療費が削減されているかもしれない。本来であれば、利用者と非利用者についてこのような評価をして比較できればよいのだが。町内単位や企業単位などでこれらのような外出の効果を定量的に調べることができれば、財政的な役割が見えてくる可能性がある。

【事務局】

- ・ 参考にさせていただきたい。

【委員】

- ・ 名古屋の団地でトヨタも参画して、福祉政策と関連したデマンド交通の実験をされている、と聞いたことがある。このような事例は多くあるので参考にされたい。

【事務局】

- ・ 参考にさせていただきたい。

【委員】

- ・ はっぴいバスの事業評価については事務局案のとおりで良いか？

【委員一同】

- ・ 異議なし

案件 3：東部社会実験バスの現状及び今後について

<事務局より資料説明>

【地元代表】

- ・ 城の里自治会では、290 世帯、約 850 人が住んでおり、そのうち 70 歳以上の方が 220 人と約 4 分の 1 を占めている。60 歳以上では 300 名以上おり、3 分の 1 以上が高齢者となっている。東部社会実験バスが本格運行すれば、運転免許証を返納しやすくなり、これにより交通事故が減ることが期待される。また、市内中心部への移動手段が確保されると、買物・通院など安定した生活環境の確保が期待できる。阪急バス(株)、交通政策課のご協力を得て無料乗車を実施したところ、徐々にではあるが、地域住民の足として根付いてきており、利用者増につながってきているものと考えている。については本格的な運行をぜひお願いしたい。

【委員】

- ・ 予想以上の伸びであり、本当に良かったと思う。運行時間帯の調整や鉄道ダイヤとの調整など色々な努力の結果である。

【委員】

- ・ これだけ利用があるとは初めは全く思っていなかった。目標である 1 便あたり 10 人に非常に近づいてきている。
- ・ 通勤利用の増についてであるが、通勤定期利用者数は、IC カードのタッチ回数そのものか定期券収入の割り戻しによる算出なのかどちらか？
- ・ また、利用者が伸びた決め手となったサービス水準は何だと考えているのか？

【事務局】

- ・ 定期券利用についてはタッチ回数そのものである。
- ・ 決め手をひとつというのは非常に難しいが、地元の熱意に加え、ダイヤ変更や利用者数の掲示など細かなことの積み重ねが功を奏したと考えている。

【委員】

- ・ 将来的に西部へとアクセスできるようになったりするのか？

【事務局】

- ・ もともと西部へ行くルートであったが、ルートが長くなると利用しづらいという面があったため、東部のみを循環するルートに変更した経緯がある。利用者の伸びを見ると、現状のルートのまま乗継割引などで西部と接続するほうが妥当ではないかと考えている。

【委員】

- ・ 直通で市役所に行けないものか、ということ聞いたことがあるので質問した。

【委員】

- ・ 以前からこの議論はしているが、交通はやはりネットワークとなっていなければ利用しづらい。その点では、東部社会実験バスは孤立している感じがする。将来的には西と併せたサービスが提供できればよいと思うので、今後も引き続き検討してほしい。

【委員】

- ・ 利便性の向上によって利用者が増加した、という結果は良いが、今までどう不便であったのかということを考えなければならないと思う。家族の送迎から公共交通に転換したのか、或いは、既存の公共交通からの転換であったのかわからない。利用者の増が本当に外出機会の増加や創出なのかどうか、というところも精査すべき。目指すところは外出機会の創出、ということであるが外出をどのように定義するのも考えていかなければならない。
- ・ 税投入について一定の理解が得られている、ということであるが、交通事業者は重大な人手不足に陥っている。コストよりも現状のサービスのための人員確保で精一杯である。同じコストで次年度もできるとは限らないような時代となっている。

【事務局】

- ・ 東部社会実験バスについては西部とは異なり、もともと路線バスが少ない地域であるため、路線バスからの転換はあまりないと考えている。このため、はっぴいバスは外出機会の増加が大きな目的であるのに対して、東部社会実験バスは福祉の要素と路線バスの要素を兼ね備えたものであると理解している。単に外出機会の増加だけではなく、通勤が便利になることにより企業進出の可能性も増え、法人市民税や固定資産税など税収の面でも長岡京市の活性化につながるものであると考えている。

【委員】

- ・ 「東部社会実験バスの今後について」にあたって、税投入について理解が得られているということであるが、東部社会実験バスについての税投入に関する回答ではないため、ミスリードを招く可能性があるので丁寧に資料を記載すべき。

【委員】

- ・ 東部については確かに利用者も伸びてきているなか、運行をしてきて良かったと感じているが、先ほど話があったとおり交通事業者は非常に厳しい状況にある。不便地域の交通利便性を上げてご利用していただく、という考え方もあるが、現在の路線をどのように維持していくかも考えていかなければならないので、その際には議論をしていただきたい。

【委員】

- ・ 収支率が 24.6%というものをどのように評価するべきなのか。人口減少社会において今後利用者

が減る可能性も多分にあると思うが、近い将来のイメージはどう考えているのか？

【事務局】

- ・ 近い将来では、しばらくは増加したのち頭打ちが来ると思う。しかし、長期的に見れば、高齢化社会の進展に伴い免許返納者が増え、公共交通の需要も増えていくと考えている。通勤利用と比べると利用頻度が低いので、総利用回数としては少ないのかもしれないが、時代に応じた目的や需要に合わせた評価をしていくべきであると考えている。

【委員】

- ・ 近未来についての公共交通については東部に限らず市全域のバス路線網について議論していくこととなる。現段階では、利用者も非常に伸びてきており、また、地元の熱意も強く、本格運行に向けて考えればよいのではないかと思う。
- ・ 事業評価指標を設けたうえで本格運行をしていくということで良いか？

【委員一同】

- ・ 異議なし

## 7.その他

### 地域公共交通ビジョン施策進捗状況の報告

<事務局より資料説明>

【委員】

- ・ バスの乗り方・使い方の出前ミーティング等により、公共交通利用に関する意識の醸成を実施とあるが、その効果について把握しているのか？

【事務局】

- ・ 免許返納者に対する支援事業については、返納者の 2～3 割がバス利用が増えたと回答を頂いているところである。出前ミーティング等においてもこのような効果計測については考えていきたい。

【委員】

- ・ 鉄道駅からのアクセスは鉄道にとっても非常に重要であると考えており、鉄道に合わせたダイヤ改正によって、バス利用者が増えたことは良かった。長岡京市の住民が増えることは鉄道事業者にとっても好ましいことであり、今後も連携していきたい。

## 8.閉会