

---

## 第 1 回長岡京市地域公共交通会議 部会 議事録

---

1.日 時：平成 31 年 1 月 16 日（水）15 時 15 分～17 時 00 分

2.場 所：長岡京市役所 第二委員会室

3.出 席 者：委員 8 名

4.議事次第

案件 1：はっぴいバスの指標の変更について

案件 2：東部バスの本格運行に伴う指標設定について

案件 3：東部バスの本格運行開始にあたって

案件 4：はっぴいバスの運賃改定について

---

### 1.開会

### 2.部会長挨拶

### 3.委員紹介

### 4.議事

案件 1：はっぴいバスの指標の変更について

<事務局より資料説明>

【委員】

- ・ 「○」「×」の判定はしないということか？

【事務局】

- ・ 4 つの指標を事務局として総合的に評価したうえで、今後の運行方針を地域公共交通会議及び部会でお示しし、その方針についてご議論いただきたいと考えている。

【委員】

- ・ 利用状況は利用人数で評価するとして、公共交通空白地域の解消と高齢者の外出支援について点数化するのか？

【事務局】

- ・ 従前どおり、公共交通空白地域については解消率で、高齢者の外出支援については乗込調査を行い、はっぴいバスが無くなった場合のお出かけ回数の減少回数を算出し評価していきたい。

【委員】

- ・ 指標は変わるが、それぞれの評価方法については変わらず前年度と比較していくということか？

【事務局】

- ・ そのとおり。

【委員】

- ・ 様々な要因をふまえたうえで評価するということか？

【事務局】

- ・ そのように考えている。

【委員】

- ・ 例えば I Cカード利用者や回数券利用者がこれからも増え続けた場合、収支はさらに悪くなって見込みなのか？

【事務局】

- ・ 必ずしも下がり続けるということではなく、利用者数の増加や経費の減少により収支が上向くこともあり得る。
- ・ 年間に約 57,000 人のご利用があるが、近年は横ばいとなっている状況。「○」「×」での評価はわかりやすいが、これだけの利用者数があるとコンビニをやめるという議論にはなかなかならないと考えている。利用者が減り続けても運行を続ける、ということではないが、4 つの指標や収支率をトータルで考えてご議論いただきたいと考えている。

【委員】

- ・ 今の運行形態のなかでの評価であり、別のルートやダイヤ等で運行するという検討はしないのか？ 抜本的に変更し 20～30 人/便を目指すような検討をするべきではないか？ 運賃収入以外の収入は考えられないのか？ 買物施設、病院との連携や事業所からの寄付など考えるべき。往復利用ができず帰りにタクシーに乗らなければいけないような状況は一番の問題点であり、これを改良して積極的に利用者を増やす方策を考えないのか？ 阪急電鉄の構内に阪急バスの時刻表はあるが、はっぴいバスの時刻表はあるのか？ もっとはっぴいバスを広めていくことを考えなければならない。

【委員】

- ・ 収支の話ではなく、高齢者の移動を守るという福祉の観点での評価をお願いしたい。

【事務局】

- ・ 抜本的な改革ということであるが、運行当初から協議会方式で、平成 24 年からは地域公共交通会議でコースや便数など様々なご議論をいただいた積み重ねのうえで運行していると認識している。頭打ちの傾向は見られるものの、利用者は毎年増加しているなかで現時点では抜本的な改革は考えていない。ただ、平成 34 年に済生会病院の移転を控えているため、これに伴いご指摘いただいた内容も含めて検討していきたい。事業所との協力については引き続き努力していきたいと考えている。

【委員】

- ・ この 10 数年の改善については評価できると思うが、現時点で頭打ちになったことに対して理由の分析や反省が必要ではないか。

【事務局】

- ・ 分析は必要と考えている。ただ、沿線人口も減ってきているなか増え続けるというのは難しいと感じている。

【委員】

- ・ 「河陽が丘中」の新設によって利用者は非常に喜んでいるし、同じようにバス停を増やすなどすれば利用者が増えるのではないか。  
或いは、バスの点検場所を例えば高架下を作るなどすれば空車が大山崎の営業所まで帰るロスが減り、運行の回転があがったりしないのか？  
前提条件を固定せずに改良の道を探ってもらうような時期に来ているのではないか、と感じる。

【事務局】

- ・ 改善の余地はあると思っており、いろいろなご意見を伺ってできることはやっていきたいと考えている。  
ただ、バス停の新設に関してはパターンダイヤを守るという制約条件のなかでは難しい。

【委員】

- ・ 阪急電鉄構内の時刻表に関しては、市と調整しながら検討したい。  
その他ではバスの乗継割引やバスロケや I C 化などについては事業者としてもサービス水準の向上にも努めているところ。運賃の割引というのは困難であるが、これらのようなサービス向上については今後も努めていきたい。空白地域の解消や高齢者の外出支援が大前提であり、バス停の廃止を伴う改善というのは難しいところもある。路線バスとの競合という観点もふまえ、市と協議のうえ利用促進に努めていきたい。

【委員】

- ・ 収支率が参考指標というのは理解できるが、「標準経常費用との比較」は指標として残しても良いのではないかと思うがいかがか？

【事務局】

- ・ 原油価格や人件費などにより経費の増大が避けられず、事業者の努力では如何ともしがたい部分があるため、評価指標としては適切ではないと考えている。

【部会長】

- ・ 事業評価に伴いどのような改善をしていくかについては、皆様から色々なご意見を頂戴したいと思うのでよろしく願いたい。運行形態については別途検討しなければならないが、指標については事務局の案で行くということよろしいか。

【各委員】

- ・ 異議なし

案件 2：東部バスの本格運行に伴う指標設定について

案件 3：東部バスの本格運行開始にあたって

<事務局より資料説明>

【委員】

- ・ 東部バスの地域に住んでいるが、バス停もきめ細やかにあり、若い方から高齢者まで幅広く利用されている印象である。しかし、コミバスとの違いがあまり浸透しておらず、路線バスであることがわかりやすいように運行されるほうが良いかと思う。また、城の里循環と東和苑循環を分けたことにより、以前のルートよりも利用しやすくなっているという声はよく聞いている。

【事務局】

- ・ ご指摘の通りコミバスとの違いが浸透していないことは認識している。東部のバスが故障した場合、はっぴいバスで代用しているということもあり、誤解されているのかもしれない。運行の対象や目的が異なり、コミバスの場合は高齢者を対象としているが、東部については地域に路線バスがほとんど走っておらず通勤通学の利用者も対象としているため、朝晩や土日にも運行をしているところ。その他、細かいところではあるが、コミバスは委託事業であるのに対して、東部バスは補助金で運行している。コミバスとの違いについてはご理解頂くに越したことはないが、なかなか理解し難いと思う。路線バスでもはっぴいバスでも住民の皆様にご利用いただけることが最も重要であり、ご利用いただける環境を提供するほうが大切であると考えている。

【委員】

- ・ 東部バスがコミバスと異なるのはよく理解できる。JRでの乗継についてPRがしっかりできれば良いと思うし、機会があれば通路の再整備なども考えてほしい。また、通勤を対象としているので、事業所にどれだけ需要があるのかの把握や、事業所へのPRによってもっと伸びると思う。夜のダイヤ変更については非常に利便性が上がったという声も聞いているので、引き続き改善してほしい。

【事務局】

- ・ 引き続き改善点があれば対処していきたい。

【委員】

- ・ コミバスとの違いで大きなところは「乗っていただかないと無くなる」というスタンスであると思う。今までもこれによって利用者が大きく伸びてきている経緯もある。事業評価として廃止という判定はされないうのだが、これらの指標を使ってどのように利用に対する訴求をしていくのかという方策の検討はしていただきたい。

【事務局】

- ・ 自治会活動などについても引き続きお願いしていきたいと考えている。本格運行が決定してから利用が鈍化しているのも事実であり、「乗らなければ無くなる」ということを利用者に引き続き認識していただく必要はあると考えている。事業評価や地域公共交通会議でご議論いただいた内容などについて伝えるための方策については今後も検討していきたい。

【部会長】

- ・ 利用状況は1便あたり利用者数と総利用者数でどちらが良いのか。総利用者数のほうが良いと考えている理由は？

【事務局】

- ・ 地域公共交通会議では2万人、4万人、6万人とわかりやすく増えている状況をご説明のうえ本格運行としているため、引き続き総利用者数での説明がわかりやすいかと考えている。

【部会長】

- ・ 指標については事務局案のとおり、名称については「東部バス」で系統名をつけることを基本にする、ということよろしいか？

【各委員】

- ・ 異議なし。

その他：阪急バスの京都エリアにおける運賃改定について

案件４：はっぴいバスの運賃改定について

<阪急バス、事務局より資料説明>

【委員】

- ・ 運賃改定で赤字は解消されるのか？

【事務局】

- ・ 正直に申し上げて根本的な解決にはならない。上限運賃は初乗り 180 円のところ、利用者への負担を考慮して実施運賃は 170 円として申請しているが、仮に上限運賃に改定しても赤字の 1/4 程度しか解消されない見込みである。これについてはご利用の推移も見ながら考えていかなければならない。

【委員】

- ・ これは避けて通れない話であるが、資料を見ると路線バスの利用者がはっぴいバスに食われているように感じる。

【委員】

- ・ はっぴいバスは路線バスとルートが重複している箇所もあるので、幾分かは競合していると言える。しかし、全国的に昭和 40 年から 50 年くらいから見ると利用者が 6 割程度になっている。阪急バスでは京阪神の都心部を走っていることもあって 8 割程度に留まってはいる。はっぴいバスの競合によって路線バスが減少しているというよりは、構造的な問題であると考えている。近年では郊外型の住宅開発から駅近辺のマンション開発の傾向があり、鉄道利用者は減少しないかもしれないが、バス利用者の減少は避けられない状況である。このような状況のなかでは、今まで以上にご利用いただく、或いはバスを利用したことが無い方にご利用いただくことができなければ、バスの維持は難しい。

【委員】

- ・ 京都縦貫自動車道を利用し亀岡方面から長岡京市を結んだり、洛西方面や竹田方面から長岡京市を結ぶような新たな路線を考えるようなことはしないのか？

【委員】

- ・ 従前であれば先行投資的に新路線を試していくということもあったが、バスの運転士不足が深刻であり、ご利用が確実に見込まれる優良路線の増便もままならない状況であるため、新路線は考えづらい。

【部会長】

- ・ 運輸局の許可が下りれば事務局案のとおり運賃改定でよろしいか？

【各委員】

- ・ 異議なし。

【部会長】

- ・ 新たな部会の形となったが、今後ともよろしく願いたい。

<アンケート結果報告>

## 5.閉会