
第 1 回 長岡京市地域公共交通協議会

- 1.日 時：令和 5 年 8 月 21 日（月） 13 時 30 分～15 時 30 分
 - 2.場 所：長岡京市役所 大会議室 A
 - 3.出 席 者：委員 19 名
 - 4.報告
 - ① 長岡京市地域公共交通計画の策定について
 - ② 長岡京市の地域公共交通を取り巻く現状について
 - ③ 長岡京市地域公共交通ビジョンの進捗管理について（令和 4 年度まで）
 - ④ 長岡京市地域公共交通計画の策定に向けた市民アンケート調査の実施状況について
 - ⑤ 長岡京市地域公共交通計画の策定に向けたはっぴいバス及び東部バス利用者アンケート調査の実施内容について
 - 5.議案
 - ① 長岡京市の地域公共交通を取り巻く環境と取組みの方向性について
 - ② はっぴいバス「南平尾」バス停の移設について
 - 6.その他
 - ① はっぴいバス「西の京」バス停の移設について
 - ② 東部バス「城の里中」バス停の移設について
 - ③ 路線バス等再編後の状況について
-

1 開会

2 市長挨拶

3 会長挨拶

4 報告

- ① 長岡京市地域公共交通計画の策定について
- ② 長岡京市の地域公共交通を取り巻く現状について
- ③ 長岡京市地域公共交通ビジョンの進捗管理について（令和 4 年度まで）
- ④ 長岡京市地域公共交通計画の策定に向けた市民アンケート調査の実施状況について
- ⑤ 長岡京市地域公共交通計画の策定に向けたはっぴいバス及び東部バス利用者アンケート調査の実施内容について

<委員及び事務局より一括して説明>

【副会長】

- ・ 資料 1 について、策定までのスケジュール案が示されており、今年度策定するということである。この計画の中で大事なものは、計画の目標を設定して、目標達成のための事業を誰がやるのかという仕

分けをして、中身を詰めていくことである。それが10月と11月の2カ月であり、10月に目標の検討や事業の仕分けの話をして、11月に決めてしまうことになると思うが、かなり期間が短いので、委員の皆様もできるだけ集中して話をして意見を聞くように事務局で資料をつくっていただけたら、ありがたい。

- ・ 2点目は、あとの議案に関係するかもしれないが、はっぴいバスの3ルート案が出てきたのは、1つは済生会病院の移転というのが非常に大きい。そのときに通院についての運賃を病院が負担するという仕組みができた。また、済生会病院側も車ではなく、できるだけ公共交通で来てほしいということで、駐車場もあまりつらず、その代わりに駐輪場にされ、公共交通型の仕組みをつくられた。これは、今回改訂する前の地域公共交通ビジョンが割とよくできていたから、柔軟にいろいろ対応できてきた。今回、新しく策定する計画についても、計画の理念、大きな考え方をしっかりとつくっておくと、いろんな新しい状況に対応しやすくなると思う。
- ・ 3点目として、阪急バスのこれまでの利用者推移が出ていたが、運賃改定を皆様と一緒にやらせていただき、その結果がどうなったのか、差し支えない範囲でデータとしてご提供いただくと、運賃改定の結果どうなったというのがよりつかみやすくなるので、データ作成の上でご配慮いただけたらと思う。

【事務局】

- ・ 事務局から何点かご案内させていただく。ご指摘のとおり、非常にスケジュールがタイトになっている。この会議の場だけで、すべて検討していくのは、なかなか現実的にも詰まりきらない。この場ですべて説明して、そこからスタートするとなると、なかなか難しい状況になろうかと思う。できるだけ事務局で早急に資料をまとめていくようにしていきたい。
- ・ 先日も会議資料を事前に共有させていただいているが、できる限り事前にご覧いただいて、ご意見をいただけるような調整は考えてまいりたい。皆様にもいろいろとご負担をおかけするが、よろしくお願いしたい。

【委員】

- ・ 継続的に阪急バスの利用状況推移については、数字としてお示ししたい。資料10でも、路線再編の状況をお示しますので、後ほどご説明する。

【委員】

- ・ 資料2の17ページ、路線バスの状況を見て少し驚いた。利用状況が1995年と比べると、2015年でも4割くらい減っている。人口比率を見ると、1995年からだんだん若年層が減ってきているのが理由かと思う。2010年と2015年では、それほど構成に差がないように思うが、かなり減っている原因は何かあるのか。

【事務局】

- ・ 17ページのご利用状況だが、2010年から2015年の間でいちばん大きかったのは、阪急西山天王山駅が開業したことに伴い、路線バスのダイヤ減便も行われた。もともとバスをご利用されていた方が利用されなくなって、鉄道にシフトしたと聞いている。

【委員】

- ・ 長岡京市のエリアにおいては、今、おっしゃっていただいたのが実状である。もう少し大きな目線でい

くと、全国的で時間軸も長い話になるが、全国のバス輸送人員は、1968 年がピークになっている。そこから、日本の人口が増えていき、高齢化率も高くはなっていないが、バス利用者はずっと減ってきて、約 50 年間で 57%ほど減っている。

- ・ 主たる原因は、モータリゼーションの進展で、乗用車・バイクも含めて、保有台数が大幅に増えたことである。なぜ増えたかという、車の価格が当時から比べると、生活の中で占める割合として安く感じるようになったため、自分の好きな時間に動ける移動手段があり、その利便性があるからということで、普段の移動については自家用車を使うようになったので、バス・鉄道等、公共交通の利用者が減っているという見方をしている。

【委員】

- ・ 資料 3 に地域公共交通ビジョンの施策の進捗状況をお示しいただいて、これまでどう取り組まされてきたのか、わかりやすいかたちでまとめられている。今後 5 年間の計画を策定するにあたっては、これまでのビジョンでどこまでできて、何ができなかったのか、一定の評価をした上で、その結果に基づいて新しい計画に反映していくことも大事になってくると思う。これまでの状況の評価に関しては、どのように取りまとめられ、今後どうされるのか、お聞かせいただきたい。

【事務局】

- ・ まだ具体的なビジョンの評価方法をお示しできる状況ではない。今ご指摘いただいたように、何らかの軸でビジョンの評価をして、次の計画にどう反映していくのか、作業が必要になってくると思う。
- ・ 具体的な施策メニューとして通し番号をつかっており、指針があって、それに基づいて施策のメニューをビジョンの中でつくっている。内容によっては、達成して終わりになるものもあれば、引き続き、取り組んでいかないといけない内容にも分かれてくる。施策の種類によっても異なってくるが、評価の軸をお示した上で、項目についてどうしていくのか検討できるような資料をまとめ、協議会に諮りたいと考えている。
- ・ 例を挙げると、ビジョンの中で項目として出していた、西山天王山駅が開業した後に、京阪電車の淀駅まで繋ぐようなバス路線を通す議論が当時あり、現在は長岡京淀線 90 系統として運行を開始している。検討して運行するようになった点だけを見れば、「事業完了」である。ただ、ビジョンの評価としては、それでよいかもしいないが、次の計画に移るときに、路線はそのままでもいいのか、このまま存続していいのかということも踏まえて検討していくことが必要になってくると思う。1 つひとつの項目について、資料としてお示しをしながら、ご議論いただけるよう整えてまいりたい。

【会長】

- ・ 利用者の減少は、当初はモータリゼーション、少子化の影響も非常に大きいだろう。また、みんなの外出率が減ってきて、コンビニの普及で買物交通が減ってきて、いろんな要素が起因している。今、全国的に新型コロナの影響もあり、地域公共交通の抜本的に見直すタイミングになってきている。
- ・ 過疎地域だけでなく、大都市の中でもバスが走っていない地域が、京阪神圏の中にもある。特に奈良県では奈良市の南のほうは走っていない。また、亀岡市では、こちらが北限であり、八木とか北の地域に行くとバスが走っていないし、タクシー会社も減った。非常にクリティカルな状況になっていて、抜本的にいろいろと見直していかないといけない状況に置かれているので、長岡京市の実態

に合う計画を今後考えていかないといけない。

5 議案

① 長岡京市の地域公共交通を取り巻く環境と取組みの方向性について

<事務局より説明>

【副会長】

- ・ 全体の策定の方向は、これでよいと思う。より強調しておいたほうがよい点がある。1 つは市長の挨拶の中で、人口減少で公共交通の利用者が減っているというのも重要な側面だが、人口が減っているからといって公共交通の利用者が減るかという、必ずしもそうでもない。
- ・ 簡単ではないが、自動車から公共交通に転換してもらった仕組みをつくっていくのも極めて大事である。長岡京市の場合、『自家用車に頼らず生活できる、将来にわたって持続可能な「公共交通中心のまちづくり』をしていくためには、自動車の使い過ぎから転換をってもらう施策と、移動を支える公共交通のネットワークの充実を図っていくことが大事かと思う。
- ・ いろいろなデータを調べてみると、免許を持たない人も結構増えてきているので、そのような人でも移動しやすくすることで、生活を支えるだけではなく、住みやすいまちをつくっていく。これは、定住促進のためにも、大事な視点かと思う。こういう人たちがどれくらい増えてきているのか、これから、どうなるのかといったことも、計画の中に織り込んでいければと思う。これが需要サイドの話で、公共交通に乗るための需要がどうなるのかを確認していくことが大事である。
- ・ もう1つが供給サイドの話である。ご多聞に漏れず、今日、事業者の方がたくさん出席いただいているが、ドライバー不足等、公共交通のサービスを供給していくための資源が不足していることに対して、事業者だけに任せると答えがない話になってしまうので、いかにみんなで支えていくかという仕組みを考えていく、供給サイドに対しても、計画の中で考えていくことができれば、需要サイドと供給サイド両方から、長岡京市の公共交通の在り方を実現できるのではないかな。そういう視点を忘れずに議論していければよいと思う。

【委員】

- ・ 今の話はもっともかと思う。「4.長岡京市地域公共交通計画の方向性（たたき）」の中段、「行政、市民、交通事業者がともに担い手や主体となる役割分担を明確にしながら、総合的・複合的に利便性向上や利用促進に取り組む」の部分が非常に重要だと思う。
- ・ それに加えて、なかなか計画には落としづらいが、行政の中にもいろいろな部署があって、2013年の交通ビジョンにあるように、「環境負荷の少ない健康で安全な交通まちづくり」という観点からも既に検討されているので、行政の中でも公共交通計画を実現する上で役割分担をしていただけるといいのではないかな。

【委員】

- ・ 4.地域公共交通計画の方向性(たたき)について、「環境負荷の少ない」という話が出ていたが、脱炭素化(CO2 削減)が言われるなか、特に自動車については、百年に一度といわれる動力源の変化もある。バス、タクシーの電動化のほか、鉄道事業でも、インバータ等で電気効率を上げること

になる。この点、ここではあまり触れられておらず、むしろ上位のマスタープランになるかもしれないが、そういったことも今後策定する上で検討いただくと、事業者としても前向きに取り組みやすい。

【事務局】

- ・ 関連計画について、今おっしゃっていただいたように、環境絡みが項目として大きいと思っている。ここに載っている以外の項目もチェックして、取り込んでいかないといけないと考えている。公共交通だけでなく、いろんな側面があると考えているので、できる限り取り込みながら組み立てていけるよう、資料を更新していきたいと考えている。

【会長】

- ・ 今頂いたご意見を参考にしながら、次回の会議に向けて計画づくりを進めていくことでよろしいか。

【委員一同】

- ・ 「異議なし」の声あり。

【会長】

- ・ 異議なしと認め、本会議で承認されたものとする。

② はっぴいバス「南平尾」バス停の移設について

<事務局より説明>

【委員】

- ・ 南平尾停留所の東行きだけの移設を考えるとということだが、阪急バスの既存路線等はないという理解でよいか。

【委員】

- ・ そのとおりである。

【委員】

- ・ 道路環境はどうなっているのか。

【事務局】

- ・ こちらは市道で、元の位置については民地になっている。歩道がわずかながらついている民地ではあったが、標柱の位置は出入口ということもあり、歩道がない所にバス停の標柱が埋め込みで立っているのが現状である。
- ・ 移設先の候補地に歩道はないが、路側が1 mくらいある。池があって、ガードレールが敷かれているような道路になっている。そこに置き石型の標柱を置くことを想定している。移設先との距離は60～70mで、道路幅員は車道の端から端で5～6mになっているのが現状である。
- ・ この近くに交差点や病院の出入り口が何箇所があるが、車の出入りに支障がない位置となっているのが概要である。

【委員】

- ・ まだ検討段階なのか。

【事務局】

- ・ およそ道路管理者や交通管理者とは、事前の協議を済ませている。

【委員】

- ・ 幅が 5～6mで歩道なしというのが少し気になる。バス停の移設ということで、移設前の所を見ると、交差点付近で危ないと思っていたので、そういう意味からもいいと思っている。単に許認可上の手続きの話になってくるが、警察やバス事業者とのご相談については、改めて確認させていただけるようお願いしたい。

【事務局】

- ・ 了解した。

【会長】

- ・ この場では、会長一任とさせていただき、事務局と協議をして、最終的な結論を決めさせていただく。

6 その他

① はっぴいバス「西の京」バス停の移設について

② 東部バス「城の里中」バス停の移設について

<事務局より説明>

【委員】

- ・ お願いになるが、今後に向けて、移設の資料に関して、どうしても模式図のように見えてしまうので、縮尺や、現場がどういう状況なのか、画像を入れていただけると、具体的でイメージも湧きやすい。先ほどの資料 7 でも検討しやすくなると思う。

【事務局】

- ・ もう少し写真等を含めた資料作成に努めてまいりたい。

【委員】

- ・ 西の京バス停の移設について、隣の自治会の人といろいろと話をして、今回、公共交通会議の議題として挙がるということで、どうなるのか聞かせてほしいと言われている。今の場所から西ノ京バス停は移設されるのか。

【事務局】

- ・ 今回、西の京自治会から要望書が具体的に出てきたということで、ご報告として挙げさせていただいている。具体的な場所についても、資料 8 のとおりに決まったわけではなく、移設についても検討している段階である。
- ・ その検討には、警察や道路管理者との協議も入ってくる。これらの進捗については、またこの会議の場でご報告しながら進めてまいりたい。

【委員】

- ・ 手続きに入ったということで、これから詰めていかれるわけで、要望が強いので、早急に進展するようお願いしたい。

【事務局】

- ・ 承知した。

③ 路線バス等再編後の状況について

<委員及び事務局より説明>

【副会長】

- ・ 資料の作成に感謝したい。2022年にはっぴいバスのルート変更をして、2ルートから3ルートになって、5,000人くらい増えたが、増えた利用者は新規顧客なのか、あるいは、阪急バスの利用者が転移してきたのか、気になる。資料を見てもよくわからないが、あまり大きな影響はなかったように見える。あるいは、阪急バスの利用者数が多いため、あまり関係がないように見えるのか、その辺りの感覚はどうか。

【委員】

- ・ 今回、済生会病院の移転に伴い、移転先は阪急バスの路線では移動しづらい場所になっているので、はっぴいバスを3ルート化することによって、済生会病院へのアクセス拡充が図られたと考えている。済生会病院のご利用については、阪急バスの利用者が転移したとは見ておらず、純粋にはっぴいバスの利用で済生会病院に行く方が増えたと分析している。

【会長】

- ・ 利用者アンケート調査をされるときには、いろんなことを聞かれるのではないかと。そのときにどう考えておられるかを意識して、比較調査ができるよう細かく丁寧につかんでいただきたい。

【事務局】

- ・ 無作為（3,000世帯）の市民アンケートについて、最初の質問項目としてコロナ禍での移動の変化を設問としてもげさせていただいている。コロナ禍で変化があったのか、これからどうなっていくのか、項目として入れているので、結果の分析等も次回以降の会議でお示しさせていただこうと思う。

【会長】

- ・ アンケート結果を注意深く分析していただきたい。

○その他

【委員】

- ・ 阪急バスでは9月1日に大阪府下・兵庫県下において、運賃改定を行うことになった。運賃幅としては、10～60円を予定している。これに伴い、各種定期券の金額が運賃に引っ張られて上がっていく。
- ・ 長岡京市のエリアについて直接影響が出るのは、阪急スクールパスになる。今はスクールパス310というもので、230円区間を主にご利用いただいているかと思うが、こちらがスクールパス340になり、年間で6,000円ほど上がることになる。
- ・ 通勤定期券は230円区間について、長岡京市は変わらない。また、グランドパスについても改定はないので、そのままの運賃額になる。
- ・ 大阪府下・兵庫県下においては、10～60円の改定を行うが、来年の秋にもさらに10円以上の改定を予定している。

7 閉会