
第2回長岡京市地域公共交通協議会 議事録

- 1.日 時：令和5年10月13日（金）10時00分～11時30分
- 2.場 所：長岡京市役所 新庁舎（1期）第1委員会室
- 3.出席者：委員19名 傍聴者4名
- 4.報告
 - ① 長岡京市地域公共交通計画の策定に向けたパーソントリップ調査の分析結果について
 - ② 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結果について
 - ③ 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結果について
- 5.議案
 - ① 長岡京市地域公共交通ビジョンの評価について
 - ② 長岡京市地域公共交通計画の基本方針について
 - ③ 長岡京市地域公共交通計画の基本目標について
 - ④ 長岡京市地域公共交通計画の施策について
- 6.その他
 - ①はっぴいバス「南平尾」バス停の移設について
 - ②タクシー乗継券のお試し利用について
 - ③京都京阪バスのダイヤ改正（減便）について

1 開会

2 会長挨拶

3 報告

- ① 長岡京市地域公共交通計画の策定に向けたパーソントリップ調査の分析結果について
- ② 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結果について
- ③ 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結果について

<事務局より一括して説明>

【会長】

- ・ ただ今のご説明の内容について、ご意見やご質問を伺ってまいります。

【副会長】

- ・ いくつか気になる点があったので、質問させていただく。1つ目は、63ページの「②免許の保有」について。免許返納済みが10.1%で、免許返納した人がどんな行動をしているかが気になる。免許返

納をしたけれども、あまり行動が変わらなかつたら、免許返納をしても大丈夫というのがよくわかると思う。個人的な事情で体調がすごく悪くなったから、免許返納された方は、前とは違うという場合もあるかもしれない。免許返納をした人たちの行動を分析してみると見えてくると思うので、その辺りを分析されたほうが良いと思う。

- ・ 2点目は、66、67ページの送迎の話について。送迎のある人については、もう少し細かく見てみようということで、送迎の頻度等を見ている。負担の関係性を見ると、負担の大きい人にどうアプローチすべきか見えてくるだろう。66ページの下の方グラフを見ると、年数回、月数回程度という人たちが6割を占めている。67ページの下の方グラフを見ると、負担がないという人が8割以上と高くなっている。もしかしたら、送迎の頻度が少ない人が、負担はあまりないけれども、毎日とか週に1回以上のハードな送迎をしている人は、しんどいと思っておられるかもしれない。しんどいと思っている人たちがどういう状況なのか、どう助けていくのかというのが交通政策的には大事な話である。一次的な分析はこれでいいのかもしれないが、もう少し丁寧な分析をしていったほうが良いと思う。
- ・ 3点目は、91ページで、はっぴいバスの3ルート化によって、利用が増えた人は31.5%になっている。ルートが増えた分だけサービスが上がったから、利用するようになったということかと思う。実際にははっぴいバスの利用者数がどう変わったか、ルート別に突き合わせると、重みがよくわかると思う。十分に利用者数が増えたということなので、このデータどおりで、よかったと思う。サービスを上げると利用者が増えるというのは、大事な話なので、この点は次の計画に活かせるようにきちんと分析するようにしたい。

【委員】

- ・ 質問とコメントをそれぞれ1点ずつさせていただく。最初に質問で、27ページの下段に「長岡京市で発生・集中するトリップの代表交通手段分担率（前回調査との比較）」が示されている。平成22年と令和3年で比較をされているが、分担率が多少変わっていて、鉄道利用が増え、自動車利用が減っているのが読み取れる。大きく発生集中量が45,000トリップエンドほど減っている状況の中で、分担率が変化している。逆に、減っている点を認識しなければならないと思う。減っている要因として、コロナの影響が大きいとは思いますが、それ以外に何か認識されているものがあれば、ご紹介いただきたい。
- ・ 続いてコメントで、72ページの下段にバスサービスに対する認知状況（小学校区別）が示されている。特に「バスが自宅の近くを走っているかどうかを知らない」（ピンク色）について、とりわけ第七小学校区に関しては、約4分の1（26.6%）になっているが、なぜそういう状況になっているのか。逆に、バスの利用状況やバスのサービスに関する周知をしていることが利用促進に繋がる可能性があると思っている。どういう取組をしているのか、お伺いしたいが、利用促進等に繋がるという意味では、貴重な情報ではないかと思う。

【事務局】

- ・ 27ページの下の方でトリップ数が減っているという分析の中で、コロナの影響が当然考えられるとして、それ以外はどうかというご質問について。明確に今の時点で、これが原因だと把握しているものではないが、ただ、影響があったかもしれないものとしては、コロナ禍でもたびたび話題になっていた、外出をしなくても生活できるスタイルが、一時的に浸透したのではないかと考えている。出勤しなくて

も仕事ができる、いわゆる、リモートワークもそうだし、お買い物についても、Uber Eats 等、外出しなくても食事を家まで届けてくれるサービスも、コロナ禍を契機に普及した面があるかと思う。

- ・ 前回のパーソントリップ調査は、令和 3 年度の実施なので、コロナ禍の影響が非常に大きい状況下での実施であった。その影響と併せて、インターネットを介した新しいサービスのかたちが、急激に普及した面もあるので、そういった影響もこの分析の中には出ていないのではないかと見ている。
- ・ それから、63 ページの免許返納後の話について。明確に今の時点で免許を返納された方がどのような行動をしているか、詳細に把握はできていない。市のほうでも免許返納された方に対して、その後の移動支援として、例えば、バス・鉄道の IC カードやコミュニティバスの回数券をお渡ししている事業をやっている。
- ・ 申請に来られる方の話や窓口の様子を見ていると、もう免許が必要なくなり、バスで生活ができるようになった方も一定程度はいらっしゃるが、ただ、実感としては、外出ができないくらい体調が悪くなってしまって、免許返納される方もいらっしゃる。そういった方はご家族と一緒に来られて、手続きされることもある。実態としては、ギリギリまで車を運転される方もいらっしゃると思うが、お返しになった方で公共交通に転換されている方は、なかなか限られている状況ではないかというのが肌感覚である。
- ・ 66 ページの送迎の頻度と 67 ページの送迎の負担感については、ご指摘いただいたとおりと思っている。アンケートを取った中で、どこまで分析できるかというところはあるが、ご参考とさせていただいて、もう少し追究していければと思っている。
- ・ 91 ページのはっぴいバスの利用状況について、コメントいただいた。新たに利用が増えた方が 31.5%という結果になっている。前回の会議資料で出していたかと思うが、はっぴいバスの令和 4 年度の実績は、令和 3 年度と比べて、実数としては 1.5 倍ほど利用者が増えている。3 ルート化前には、これまでの利用者が 3 ルートに分散するだけではないかという厳しい見通しがあったが、1 台分の利用が増えた状況になっており、利用者が 6 万人を超え、過去最高の人数という結果が出ている。ただ、1 便あたりの乗車数で見ると、コロナ前の数字にはまだ及んでいない状況にあるので、ここからどこまで伸ばしていけるかという話になってくると考えている。
- ・ 72 ページのバスサービスの認知状況については、ご指摘のとおり。地域によって少し差は出ているが、「バスが自宅の近くを走っているかどうかを知らない」という方が一定程度おられる。ある程度、地域によって差があるという結果が出ているが、いちばん上の神足地域については、皆様ご存じかと思うが、JR と阪急の駅の間エリアは、鉄道が近ければ、いろんな施設も集中している地域になる。
- ・ 逆に言うと、バスを使わなくてもほぼ歩いてすべて生活できてしまう地域になっている。といて、バスもたくさん走っているのが、知らない人が割合としてかなり増えている所になっているので、地域性というのが出ていると考えている。まだこの中で合意いただける見地があると考えているので、今後どうしていくか、計画の中でもそうだし、今後の取組の中で重要な点になってくようかと考えている。

【会長】

- ・ それでは、今頂いたご意見を参考にしながら、修正すべき所があれば、修正をよろしく願いたい。

4 議案

- ① 長岡京市地域公共交通ビジョンの評価について
- ② 長岡京市地域公共交通計画の基本方針について
- ③ 長岡京市地域公共交通計画の基本目標について
- ④ 長岡京市地域公共交通計画の施策について

<事務局より説明>

【会長】

- ・ ただ今のご説明の内容について、ご意見やご質問を頂きたい。

【委員】

- ・ 確認を1点させてください。136ページの目標値の設定だが、この計画に関しては5年間、かつ、PDCAは毎年回すというお話もあったかと思う。目標値の設定は、1年ごとの目標値なのか、あるいは、5年後を見据えた目標値なのか、目標値の設定のあり方に関して、お考えについてお知らせいただければと思う。

【事務局】

- ・ 今のイメージでは、計画全体の目標になってくる。計画期間が5年間になっているので、5年後の姿が目標値になってこようかと思う。ただ、目標項目がまだ増えたり変わったりすることもあるので、測れるもの、測れないもの、数値の出し方によっては、変わってくることもあるかもしれない。基本的な考え方としては、計画全体の目標ということで、5年後の目標値を上げていこうと考えている。

【副会長】

- ・ 今の136ページの基本目標について、関連して質問したいと思う。1つは、基本方針に関わる話について。収支率を指標にするということだが、本当にいいのかどうか、きちんと考えておいたほうがいいと思う。収支率はいいほうがいいのかどうか。確かにかけた費用に対して、収入が多いほうがよからうというのが、収支率を選んだ理由だと思う。収支率を上げる方法には、コストを下げる方法もある。そうすると、路線を減らしていくことも、収支率を維持して、人々の移動手段を確保することになっているが、果たして適切な指標なのかどうかというのは、きちんと考えておく必要がある。
- ・ さらに、収支率の意味を考えていくと、仮に非常に収支が悪くなった場合は、別の収入の手段を考えていかなければならない。例えば、外部補助、行政を含めて補助をする、あるいは、協賛金を集めるとか、利用者の支払っている運賃だけではなかなか難しい。今、申し上げた、収入を増加するようなことも計画の中に盛り込まれているのかどうか。利用促進をして、収入を上げようというのは、確かに大きな方法の1つかと思うが、それが達成できない場合はどうするのかといったことも、収支率では問われてくるので、この指標をもう一度考え直したほうがいいかもしれない。
- ・ それから、運転免許の返納者数について、先ほど質問させていただいた。どうしようもなく、もう外出もままならないという人が返納されていることが多い現状を踏まえると、単に返納者数の指標だけで本当にいいのかどうか、その指標が的確に現在の状況を示しているのかどうか、もう一度考えてみたほうがよさそうな気がする。
- ・ それから、その下の自動車分担率についても、買い物は現在の45%を40%にしている

が、今日のパーソントリップ調査のデータで言うと、長岡京市は大体 3 割くらいの自動車分担率になっている。ただ、もう少し考えてみると、自動車分担率には、自分で運転して買い物に行く場合と、誰かに送迎してもらって自動車で買い物に行く場合の 2 種類ある。自分で運転する人に転換してもらおうのは、なかなか難しいかもしれませんが、送迎してもらっている人に対しては、公共交通があるから転換してもらおうのは、まだ可能性があり、政策的にも施策を打ちやすい。いきなり 5% 下げるのは、大胆すぎる。買い物で 45.1%、通院で 34.6% がどこから出てきているのか、よくわかっていないが、その中に含まれる送迎分の 8 割を公共交通に転換することで、政策目標を明確にしていくほうがいいのではないか。

- ・ さらに、全部に文句をつけているようで申し訳ないが、鉄道駅の利用者数、路線バス及びコミュニティバスの利用者数は、5 年間ではそれほど大きな変化はないかもしれない。ただ、5 年経つとどこかで大きな構造的な変化があるかもしれないので、対前年比よりは、全体に対するシェアで見えていくほうがいいかもしれない。これは、分担率的な話になるのかもしれないが、実数を調べて、かつ、割合としてどうなっているのかという分析の仕方のほうが、目標数字としては納得しやすいのではないかと思う。
- ・ 最後に質問する。私が見落としているのかもしれないが、131、132 ページの振り返りで非常にたくさんいろいろなことをされていて、よかったと思う。済生会の話で、コミュニティバスが 3 ルート化されたことで、「利用が増えた」が 31.5% という結果がどこかに出ていたらいいと思う。
- ・ 何が大事かと言うと、地域の人たちと一緒にあって、ともにつくる「共創」をしたから、3 ルート化することができ、利用者数も増え、済生会病院だけではなく、その手前の人たちもコミュニティバスを利用することができたことで、交通空白地が減っていった効果もある。済生会病院へ行く場合には、済生会病院に料金は負担していただいて、無料化することができたとか、全体としては自動車の利用も減って、公共交通の利用が増え、タクシーも利用が増えたといった、非常に重要な成果が上がっている。それを次の計画にいかにか活かしていくかという点をきちんと書いておいたほうがいいと思う。

【事務局】

- ・ 最後の 131、132 ページへのご質問について、ご紹介させていただく。はっぴいバスの 3 ルート化と済生会病院への乗り入れについて、分散して書いてあります。131 ページ、施策の柱の 2 つ目、「既存の路線バス・コミュニティバスの改善」の進捗状況の中で、「はっぴいバスのルート見直しを実施、3 ルート化および京都済生会病院への乗り入れ開始」、主な成果の 1 つとして、「はっぴいバスにおいて、見直し後に利用者が増加」と書いてある。
- ・ 132 ページ、施策の下から 2 つ目、「公共交通を市民等が育むための仕組みづくり」ということで入れている。進捗状況として、「京都済生会病院利用者に対する病院から運賃負担の仕組みを構築」、主な成果として、「はっぴいバスという選択肢を提示する事による通院利用者の増、運賃収支や周辺交通環境への寄与」と書いてある。
- ・ 今後の課題として、どう書いていくかというのは、まさにおっしゃっていただいたとおりと思っている。この表自体、もう少しわかりやすい書きぶりにもすることも課題と思っているので、頂いたご意見を参考にしながら、ブラッシュアップを進めてまいりたい。

【副会長】

- ・書いてあったのを見落としており、申し訳ない。パッケージ的な施策を組み合わせることで、より効果的な取組になったという記載になれば、もっとインパクトがあると思う。

【委員】

- ・ 阪急電鉄より、要望も含めて、質問させていただきます。1点目は、まちづくりの視点、資料2について。着眼点として、流入人口と書いてあるが、資料1の5ページでは、2020年から2040年にかけて人口減少率が8.2%と推定されている。
例えば、交流人口を増やしていくとか、関係人口を増やしていくといった、まちの魅力を高めていく、ブランドを高めていく、つまり、生活交通だけではなくて、観光誘致も含めて、観光交通を高めていくことに移行すれば、公共交通を使っただけのように繋がるのではないかというのが、1点目。
- ・ 2点目は、前回も触れさせていただいた、資料2の「5.3 環境への配慮の視点」について。環境都市宣言が出ているので、基本方針の「配慮」という言葉ではなく、「貢献」「積極的な取組」といった強い文言で記載していただいたほうが良いと思う。
手前みそだが、先週、当社車両も11年ぶりに京都線の新型特急車両「2300系」のモデルチェンジを発表した。高効率な半導体素子を用いたインバータ装置の導入により、既存車両と比較して消費電力量を約60%削減する。公共交通の「環境への配慮」という言葉ではなく、もう少し強い言葉で出していただけたらと思う。

【事務局】

- ・ おっしゃっていただいた、まちづくりの視点で、ブランド力と言うか、流入人口や関係人口を高めていくという点は、非常に重要である。今回、書ききれない部分も非常にあって、あらゆる面を変えていかないといけないと考えている。頂戴したご意見を参考にしながら、進めてまいりたい。
- ・ もう1つは、環境への配慮について。おっしゃっていただいたとおり、本市においても基本計画では、「環境への貢献」という言葉を掲げている。交通計画の中でも、「配慮」という言葉よりも、もう少し進めたかたちで取り入れていきたい。

【委員】

- ・ 138ページの施策「モビリティマネジメントの実践」、「主体の枠を超えた担い手確保の支援」というところで、阪急バスも運転士不足の問題については、大きくクローズアップされている。当然、実践内容として、「魅力的な労働環境の創出」というのは、事業者が務めていくのが前提になるが、公共交通を支える、鉄道・バス・タクシーの担い手というのが、社会を支えていく重要なポジションの仕事であるという広報も盛り込んでいただければと思っている。今後、実施内容については、そういったことも触れていただくことをお願いしたい。

【事務局】

- ・ 今おっしゃっていただいた、担い手が社会を支えるというのは、非常に重要な視点かと思っている。施策の中に入れるのか、指針や理念の中に入れていくのかという点があるかと思うが、頂いたご意見を反映させていきたい。

【会長】

- ・ 基本方針を評価指標で全部入れるものではないが、当然、ほかにも見直していかないといけない局面もあろうかと思う。目標を上げるのか、下げるのかということだけではなく、維持するとか、多様な

動きがあると思うので、もう一度、吟味が必要かという思いで聞かせていただいた。

- もう1つ、データを取るのに苦労するような指標ではいけない。毎年、出てくる指標であり、ほかの地域と比べるのも、これからの課題であるが、比較しやすい面もある。また、長岡京市の独自性と言うか、この計画の中に反映していくこともあっていいと思う。なかなか指標の重さというのは難しいが、吟味できるのであればしていただきたい。
- それから、観光の問題は、地域交通にはいろんなものがあるわけで、コロナ前には、関西への海外の売り込みがものすごく増えて、空前の伸びになった。コロナで一気に減って、今は戻ってきているが、これから5年の計画の間に、いろんな動きが出てくるが見えている。コロナからどう戻るか、はっきりしていないこともあるし、深刻な2024年問題は、交通だけではなく、いろんな世界を全部変えていく可能性がある。
- 宅配も配送してくれないようになるかもしれないし、もっと厳しく、出入りする中身が変わってくる可能性もある。いろんな商業施設の営業時間も変わるだろうし、人間の働き方も変わってくるかもしれない。今、読み切れないところがあるため、この5年間で相当変わる可能性があるので、フォローアップしていかないといけない。
- もう1つ、2025年の医療問題について。団塊世代が後期高齢者になって、入院日数を制限して、自宅療養が前提の世界に変わっていくだろう。そうすると、通院のかたちも今後、変わってくる。送迎も、お子さんか、高齢者かによって、全然意味が違ってくる。
- 別の意味が出てくるかもしれないので、計画をつくって終わりということではなく、この5年間で相当変わる可能性があることを踏まえて、今後5年間でどうしていくかという方針は出てきたけれども、大きな変動期にこの計画をつくっているという認識を持っていく必要がある。
- PDCAを回せると言われているが、データに基づいて見直していかないといけない。そういう意味で、この指標に変化をうまく加えられるかどうか。指標をつくっていく上で、いろんなデータを加工して、このデータもまだ重要な役割を持っているので、その辺の見通しを整理していただきたい。計画に全部整理するのは無理かもしれないが、検討しておく必要はあるかと思う。

【委員】

- 京都運輸支局より、今後、進めるにあたって、コメントしたい。本日の協議を受けて、何をしていくかという具体的な施策を挙げさせていただくことになると思う。記載にあたって、お願いしたいことがある。今回、この計画は5年ということで、会長がおっしゃったように、この5年には大きな変化もあって、読み切れないところがある。国からも、概ね5年で策定するようにお願いしている。その趣旨としては、10年、20年では具体的なことは書きにくいですが、5年くらいであれば、「いつ、どこで、誰が、何を、どこで、どのようにするのか」というのは、ある程度、具体的に書けるのではないかということで、5年を目安に策定をお願いしている。
- 今後、具体的な施策を書くにあたって、今、申し上げたように、「いつ、どこで、誰が、何を、どのようにするのか」というのを、可能な限り明確にしていきたい。とりわけ、今回の施策はどの施策も重要ではあるが、すべてを一遍に着手するのは、おそらく難しいと思っている。優先順位とか、これだけはこだわりたいといったものがあるかと思うので、優先順位がはっきりすれば、関係者の皆様も取り組みやすいと思う。そういった軽重と言うか、重点施策みたいところを明確にしていだけたら、たいへ

んありがたい。

【会長】

- ・ いろんなご意見を賜り、感謝したい。今回の内容について、頂いたご意見を参考に次回の会議に進めていくということでよいか。

【委員一同】

- ・ 異議なし

【会長】

- ・ それでは、本会議で了承したことにさせていただきます。

5 その他

○はっぴいバス「南平尾」バス停の移設について

○タクシー乗継券のお試し利用について

<事務局より説明>

【会長】

- ・ ただ今のご説明の内容について、ご意見やご質問はあるか。

【委員一同】

- ・ 特になし

○京都京阪バスのダイヤ改正（減便）について

<京都京阪バスより資料説明>

【委員】

- ・ 日頃より弊社事業運営に対して、各種ご高配を賜り、誠にありがとうございます。資料の一般路線バスのダイヤ改正について、ご報告申し上げます。

京都京阪バスでは、2023年11月13日（月曜日）から、一般路線バスのダイヤ改正（減便）を実施させていただきます。今回の改正については、全国的なバス運転者不足の中、弊社でも日々の運行に必要な要員の確保が極めて困難になったことから、平日の一部路線において、運行回数の変更を実施させていただくことになったところです。ご利用されている皆様には、たいへんご迷惑をおかけすることとなりますが、何卒ご理解いただきますよう、お願い申し上げます。

資料5の改正内容は、平日ダイヤのみですが、弊社は木津川の東側1市を中心として、9つの市町を営業エリアとしております。このたびの改正の対象となる地域は、長岡京市を除く8市町となっております。大きく13区線あるうちの6路線が対象になり、平日1日に857便運行しているところを779便（78便減）とし、割合にすると全体の9.1%の減便となります。この減便により、必要な運転手は、4.5人少なくなりました。

背景としては、夏頃からバス運転者の離職が続いて、平日ダイヤでの路線バス運行維持が非常に厳しい状況に加えて、春先に受注している秋の貸切バスの稼働が見込めないという危機的な状況に直面してしまいました。弊社では、路線バスの要員数だけで、春と秋に貸切バスを運行して、路線バスの事業を下支えている面もあり、管理職や事務員、整備士等、大型二種免許保持者に

よる日々の乗務の応援を行っております。

それがいよいよ限界に達してしまったため、事業の持続可能性の確保、一定の旅客サービスを維持するために、今回の路線バスの減便によるダイヤ改正を余儀なくされてしまいました。さらには、バス運転者不足に拍車がかかる 2024 年度 4 月からの改善基準告示の見直しによる今後の対応が喫緊の課題となっております。公共交通の一翼を担う事業者として、持続可能な公共交通の実現に向けた路線の再編、また、運行の効率化を図るとともに、地域との連携を密にして、公共交通サービスの維持・確保に全力で取り組んでまいりたいと思っております。

来年度以降、また将来において、厳しい状況が続くことが予想されますが、日々の公共交通の維持・確保に向けて、ご理解を賜り、継続的なご支援について、特段のご配慮を賜りたいとお願い申し上げます。京都京阪バスの運転者不足の深刻化に伴う現下の状況についてのご報告は、以上です。

【会長】

- ・ ただ今のご報告に対して、ご質問・ご意見はあるか。

【委員】

- ・ 具体的な話で申し訳ないが、1 つだけ教えてください。1 3 号系統（淀山崎線）は、平日はまったく運行しないことになるのか。

【事務局】

- ・ 平日は 5 往復運行していたが、ゼロ便になり、土休日はそのまま 4 往復ある。

【委員】

- ・ 土休日に運行するというのは、逆のほうが多い気がするが、京都競馬場の関係か。

【事務局】

- ・ 弊社としては、路線廃止は避けたい部分があり、大山崎から観光分野に向けて、路線を調整していきたいという声があったので、平日の稼働が非常に厳しいことから、平日だけを対象とさせていた。

【会長】

- ・ 今まで取り上げた議題以外でも結構なので、ご発言等があればお願いしたい。

【委員】

- ・ 今回の議題とはそれほど関係はないが、新しく長岡京駅西口に、阪急バスが電光掲示板をつくってください。次の便は何番のバス停でどこ行きか、随時変わっていく表示をしていただいている。遅れた場合、例えば、5 分遅れとかきちんと表示が出るが、出発時間が過ぎた瞬間に消えてしまう。遅れているバスが行ってしまったのか、遅れているのか、まったく表示されないの、改善してほしい。
- ・ 京都京阪バスの表示がまったく入らない。特に阪急バス専用と書いてあるわけでもないの、それほど便数はないが、一緒に表示してほしい。バス会社同士の問題だと思うが、できたらお願いしたい。

【委員】

- ・ デジタルサイネージ自体は、長岡京市に整備していただいて、阪急バスが情報提供している仕組みになる。阪急バスのシステムと京都京阪バスのシステムが違うので、それを合わせないと同じ表示ができないというハードルがある。

- ・ 出発時刻を過ぎると表示が消える問題は、ほかのターミナルでもあり、そこはシステム会社に改善できる手法はないか、打診はしている。
- ・ 併せて、グーグルマップでもバスロケーション案内をリアルタイムで配信するようになっているので、そちらも活用いただければと思う。

【委員】

- ・ 公共交通機関について、未来を担う小学生・中学生にも、自分たちの時代にも問題に直面することを、もっと広く知らしめないといけないと思う。結局、市が自分たちにいいようにやってくれていると思っていたら、何か違うということがあるかもしれない。
- ・ 実は私も小学生のときに、これから高齢者が増えて、あなたたちは2人で1人の高齢者を支えないといけないと言われたが、そのとき、私は子どもだったので、どうすることもできなかった。結局、そのままずるずると来て、ほら、そうなったけれども、誰が責任を取るのかということになっている。もう少し、小学生とかに自分事として考えてもらえるようにできないかと思っている。

【事務局】

- ・ 市でも、まったく同じ問題として認識している。小中学校への取組としては、学校へも呼びかけをして、市としては、出前授業をやらせていただきたい意向はあるが、一方、学校のカリキュラム的には、厳しい状況になっていて、入り込む余地がないのが実情である。

そんな中でも、ここ何年か、例としては、長岡第四小学校で、国土交通省の「バリアフリー教室」という特別授業の中で、タクシーやバスを実際にお持ちいただいて、小学生にバリアフリーを体験していただいている。バリアフリーだけではなくて、公共交通に触れていただく機会ということで、ここ何年間か、取組をさせていただいている。

この後、お話しいただけると思うが、阪急バスが地域の小中学生に向けて、特別授業の取組の中で、小中学生の頃から公共交通に親しんでいただいたりとか、問題意識を持っていたりするような取組をしていただいている。本市としても、そういう取組を今後進めてまいりたいと考えている。

【委員】

- ・ 阪急バスとしても、おっしゃっていただいたとおりと思っている。利用促進と言うと、いろいろな広報で「乗らないとバスがなくなる」という話が伝わっていくと思うが、小中学生に伝えていくとなると、それ相応に1時間の枠を取っていただいて、丁寧に説明する必要があると思っている。
- ・ 実際、昨年、西宮市のある小学校で1年間かけて、先生が地域社会を支えていくためにバスが必要不可欠な要素ということで、今後、自分たちは何をしたらいいのか、地域にどう働きかけをしていたらいいのか、6年生の総合学習という授業を取り組んでいただいた。よくあるバスの乗り方教室では、「後ろから乗ってください」「前から降りてください」「バスの周辺は危険なので、気をつけてください」という授業をするが、6年生が対象なので、「バスは、どういうお金のもらい方をして、どうということにお金を使っている、利用者の生活を支えているので、バスがなくなると地域社会を変えていってしまう」という授業もさせてもらったこともある。
- ・ 一定のノウハウはあるので、おっしゃっていただいたように、学校側で授業の枠を取っていただければ、阪急バスとしても積極的に活動を行っていきたいと思っている。

【会長】

- ・ ほかに何かあるか。ないようなので、本日の議事は終わりにしたい。それでは、事務局にマイクをお返しする。

6 閉会