

第1回城陽市地域公共交通会議 会議録

1. 日時 平成28年(2016年)8月26日(金) 午前10時00分～11時45分

2. 場所 城陽市役所 第2会議室

3. 出席者

《委員》

土井委員、宇野委員、谷内委員、槻木委員、大江委員、杉本委員、中道委員、
三宅委員、道久委員、佐々木委員(代理：松谷氏)、大橋委員、山下委員、生駒委員、
木谷委員、森島委員

[出席15人(うち、代理1人)・欠席1人]

《市側》

奥田市長、(まちづくり活性部)大石次長、立木都市政策課長、武田都市政策課公共交
通係長、堀都市政策課公共交通係主任、(政策戦略監)岡政策戦略課チーム長

《傍聴人》

3名

4. 議事概要

(1) 会長・副会長の互選について

【決定事項】

委員による互選の結果、下記のとおり決定される。

①会長 = 「土井 勉」委員

②副会長 = 「宇野 伸宏」委員

【その他】 報告：城陽市の公共交通の現状について

1. 開会

2. 委嘱書・辞令の交付

3. 市長あいさつ

4. 委員紹介について

【地域公共交通会議の説明】

- ・資料「地域公共交通会議の目的・役割」に沿って説明。

【委員の紹介】

- ・委員名簿に沿って紹介。

5. 会長・副会長の互選について

【会長・副会長の互選】

- ・委員より、会長には土井委員、副会長には宇野委員が適任との意見があり、他の委員からも異議等なく、決定。
- ・正副会長より、就任にあたってのあいさつ。

6. 城陽市の公共交通の現状について（報告）

【武田都市政策課公共交通係長による説明】

- 城陽市の紹介
- 城陽市における主な事業
- 鉄道・バス路線図
- 鉄道の状況
- 一般路線バスの運行状況
- 城陽さんさんバスの運行状況
- タクシー専用乗り場の状況
- 城陽市高齢化社会における地域交通のあり方検討有識者会議について

【質疑応答】

<委員の質疑、意見＝①②・・・><市や他の委員の回答＝■>

<会長による補足等＝（会長）>

委員

①市民から交通政策全般に関して協働の提案をされているものはあるか。

■先ほど高齢者の有識者会議について紹介したが、そもそもこれは、城陽未来まちづくり会議（55人委員会）で、これまで行政に届くことが少なかった行政施策に関する市民の意見をいただき、その一つとして高齢化社会における公共交通のあり方というテーマを抽出したことを受けて設置したものである。有識者会議においても、市民代

表の方にも参加いただいて、市民ニーズに応えるような形で議論を行った。

②高齢者外出支援事業によって、買い物がちゃんとできるようになるのか。

■城陽市内の鉄道6駅の駅前に、それぞれ食品スーパーがあるので、この事業により、日常の買い物には利用できるようになる。

③近鉄の利用者が減っている理由は。

■直接的な原因は押さえていないが、城陽市がベッドタウンであることから、以前は通勤で近鉄を利用していた方が退職されていることや、少子化の影響によるものと見られる。

④ノンステップバスを導入しているとのことだが、バス停側は車いす利用者がスムーズに乗降できるものになっているか。スペースや高さによっては乗りにくい。また、車いすでの利用者数は。

■既存の生活道路の中にバス停を設けるため、余裕のある有効なスペースを確保するのは難しい。しかし、歩道のあるところを選ぶことや、歩道を切り下げることなど、できる範囲でバリアフリーを図っている。利用者数については把握していないが、多くはないと考えている。

副会長

①城陽市の開発、人口が張り付いた順序としては、近鉄沿線が先で、その後JR沿線が開発されたと考えてよいか。JRの利用者数は伸びているという事情もある。

■近鉄沿線に旧村があり、元々その辺りに人口が多かった。昭和40年後半ぐらいから東部の丘陵地で大型の住宅開発が進んでいく中で、人口が急増していった。その時期に家を持った方が、そろそろ退職の時期を迎えているというのが現状である。

②地域ごとの高齢化率は。また、40代から60代の方の地域別の割合がわかると、今後どこでどういう問題が起こってくるのかというのがわかりやすくなると思うが、そういった情報は今後見ることは可能か。

■市内には10の小校区があるが、校区ごとの高齢化率を把握している。一番高いところが深谷校区で、37.3%。その次が寺田西校区で、36.1%。三番目が古川校区で、34.3%。低いところは、新しい開発のあった地域で、寺田南校区、久世校区が低くなっている。

(会長) 市全体の高齢化率が31%というのは、かなり高齢化が進んでいると言える。京都市上京区はかなり高齢者が多いというイメージがあるが、そこでも30%は超えていない。

会長

①城陽さんさんバスの利用者が年々増えていることは素晴らしい。ただし、補助金の算出方法については、もう少し工夫の余地があるのではないかと考える。現在は距離で計算されているが、コストの面では時間も重要な要素で、例えば、山の中を走ると距離は長くなるが、時間はかからないため、費用は安くなる。逆に、市街地は距離が短くても、時間がかかるため、費用はかかる。こういったことから、時間で換算すれば補助金のあり方は変わってくるのではないかと考える。減額制度についても、運行経費の3分

の1を超えた分が減額されるというのでは、市の財政にとっては良いことかもしれないが、事業者にとっては収入を増やそうというインセンティブがなくなる。市と事業者と一緒に利用者を増やしていくことで、利益をお互いに分かち合うような仕組みを考えていくことが、そろそろ必要になっているのではないかと。

- 補助金の方針については即答しかねるが、利用者が増えていく中で、市と事業者がWin-Winになるように目指すべきだとは考えているし、それが利便性の向上にもつながると思う。

サービスを上げなければ利用者は増えないので、事業者と相談しながら、費用もかけて、サービスレベルを上げてほしい。

- ②病院のバスを活用させてもらえるというのは、全国的にも非常に珍しいケースであり、良い事例として全国発信できるように、本格運行に向けて病院と協働ができて、利用者にも喜んでいただけるような仕組みにできたらと思う。

委員

- ①城陽さんさんバスが市の補助が入って運行されている中、青谷地域だけ地域住民による自主運行をお願いするというのは理解されにくいのではないかと考えるが、どのように提案していくのか。また、青谷地域にはNPOなどの担い手はいるのか。

- 青谷地域については、平成24年まで近鉄大久保から南京都病院までの一般バス路線があった。4年前に路線が廃止になった後、状況が大きく変わっていない中で、民間送迎バスや地域住民による自主運行も考えてはどうかという意見が、昨年の有識者会議で出た。残念ながら事業者への打診はうまくいかなかったため、地域住民による自主運行が全国的に何例かあるということで、自治会連合会に提案し、考えていただいているところである。自治会との会議の中でも、自治会で負担するのはどうかという意見はあった。自主運行というのは地域の担い手が強くないとうまくいかないと考えられ、どのように進めるかは今後の課題である。

NPOや公益団体のような組織が運行されている地域もあるし、介護事業所ならばすでにデイサービス等で車を運行している実績もあるので、そういったところに協力を求めるのも一つの手である。

- ②介護保険制度改正により、軽度者の利用がかなり抑制されることになったが、軽度者を重度化させないためにも、移動手段の確保が重要になる。いろんな方法で支えてほしい。

委員

- ①有識者会議で出た話というのは、ほぼNPOによる運行や福祉有償運送といったものをするという方向での位置づけの話になっているのではないかと。地域公共交通会議とはちょっと違うと思う。福祉やNPOなどを全てくっつけた話をするべきではなく、まずはタクシーにできること、バスにできることを議論し、その後はどうしようもないということで、福祉などの話が出るのが地域公共交通会議だと思うので、ちょっと進みすぎではないかと思う。

委員

①城陽さんさんバスにはかなり前から携わってきた。土井会長から意見をいただいた補助金のことも城陽市といろいろと話をしてきた。現在、ポンチョを使っており、非常に良いバスだと思っているが、利用状況を見ていると、座ってもらいたい方が、立っている状況が見受けられる。ほとんどの利用者が高齢者のため、譲ってもらおうというわけにもいかず、立ったまま乗っていただかなければならない。利用者が増えて利益が出たと喜んでいるが、増えたことでそういう弊害も生まれている。車両を変えらるというのも、ノンステップはほぼ無理になるし、ポンチョにこれ以上座席を増やすことも難しい。平成18年に現在のバスを購入し、あと何年持つかという時期に来ており、定員は少なくなっても、もう少し座席を増やせないかといった相談をメーカーとする必要があるかもしれない。

委員

①タクシーも2年後にはUD(ユニバーサルデザイン)、バリアフリーを標準化するべく、進めている。公共交通機関としては普通のことだが、遅れていた。車いすが乗れるのが標準になる。オリンピック絡みで、まず東京が全部やるようだが、こういった中で国交省等から補助金が出ると思うので、地域のタクシーにも普及していくと考えている。

(会長) それぞれに役割があり、できるだけ外出支援がそれぞれやりやすいように、補助金のあり方などは会議の対象になるかは微妙なところだが、ハード面なども、ご意見をいただいて、市の施策に生かしていかれたらと思う。

委員

①久津川に住んでいるが、バス路線がない。駅の近くに住んでいる人はいいが、駅から遠い人は市役所に来るのも大変。もっと城陽さんさんバスの路線を充実してもらえたらと思っている。今、車を持っていないので、行動範囲がどうしても小さくなってしまふ。

委員

①宮ノ谷に住んでおり、便利なところではあるが、本数を増やしてほしい。今はマイカーを運転しているが、何年か先にはバスを利用することになると思う。1時間に1本では、なかなか待てない。

(会長) パターンダイヤが導入されており、大体の時間を覚えてもらえば、ロスする時間が短くなるので、バス待ちの負担は減ると思う。そういう意味で、さらなる周知が大事になる。

委員

①今までの路線見直しはどういった会議体で行い、そこには市民の声は反映されていたのか。また、これまで行ってきた利用促進の取り組みは。

■まず、アル・プラザ城陽が高齢者に対し、年金支給日に利用補助券を配布し、50円をアル・プラザが負担するというものがある。運賃が150円のため、100円で利用できることになる。それから、城陽さんさんバスに限ったものではないが、バス・エコファミリーを実施している。また、年末年始の12月31日と1月1日にはシルバーフリーバスライドとして、65歳以上の方を無料にし、周知を図っている。

会議体で決めてきたというよりも、城陽市の意見をもらいながら、見直しをかけてきた。住民への説明については、城陽市も説明に行き、路線の休廃止をしながら、新たな路線を模索してきた。

■休廃止の際には、住民や利用者へアンケートを取り、いろいろな意見をいただき、市で最終的な検討を行ってきた。

地域公共交通会議の説明の中で、道路運送法上の手続きが簡素化されるという話があったが、それだけではなく、利用者等の意見を取り入れながら合意形成が図られることがこの会議の肝であると考えていたので、こういう質問をした。今までも当然、利用者等の意見は聞いてこられたものと思う。

■平成24年9月30日に城陽団地循環線が休止になったときには、いきなり休止にしたのではなく、地元に対し、乗っていただかなければ維持できないということを十分周知したが、それでも増えなかった。そういう状況から、この路線については休止が決定された。バスを利用していただかなければ維持できないということを、これまでも十分周知してきたが、改めて、今後も行っていく必要があると考えている。

副会長

①休止された路線の1便あたりの利用者数は。維持できないと考えるラインはどれぐらいのものであったのか。

■詳細な数字は手元にないが、2～3人程度である。

②利便性向上の取り組みの中で、効果が高かったものは。快速電車との接続は確かに重要であるが、地域の移動を支えているという観点では、むしろ普通電車のほうが良いという可能性もある。

■一般的には、パターンダイヤや平日・休日同一ダイヤなど、わかりやすくすることが良いと言われている。本数には限界があるので、利用者がバスに都合を合わせないと、維持できないという時代になっている。

運賃について、他の地域であるが、200円、150円、100円のどれがよいかというアンケートを取ったところ、150円という意見が多かった。利用者もバス路線を維持するためには一定の運賃が必要ということは理解してくれている。

(会長) バスのサービスは路線、ダイヤ、運賃、車両、バス停、それから情報提供の6つからなっている。バスは不便だから乗らないことよりも、不安だから乗らないことが多い。その不安をいかに解消するかという意味で、情報提供がとても大事になる。新聞に折り込んで渡すだけではなかなか見てもらえなくて、きめ細かい活動をしていくことで大きく変わる可能性がある。実績も多くあるので、この会議でも議論していきたい。

利用者がバスに合わせないといけないという部分もあるが、待合スペースをつくるなど、公共施設や商業施設といった目的地側への働きかけも重要ではないか。

(会長) アル・プラザ城陽も良い事例だと思う。ぜひ皆さん行ってほしい。

委員

①ポンチョでないといけないという事情は何かあるのか。大型のノンステップバスを使えば、もっと多くの座席が確保できる。

■非常に狭い道路を通っており、大型車の規制もあることから、大型バスを使用することはできない。市役所周辺は比較的良いほうで、南部へ行くときさらに狭いところがある。

②利用促進について、市民側からの能動的な動きがもっとあったほうが本当は良いと思っている。他市ではコミュニティバスの応援団といったような形で、利用促進策を市民のほうからやっているケースもある。そういうものを市民と一緒に考えながら、城陽さんさんバスをよりよくしていきたい。

■地域の方を取り込んでということについては、これからの考えていく課題で、現時点では特にない。地域ではないが、小学生対象のモビリティ・マネジメントの学習・取り組みを行っている。子どものうちから、自動車に依存するのではなく、環境面からも公共交通が必要であるという考え方を芽生えさせていく取り組みを進めている。こういう活動を広げていく中で、地域全体に裾野を広げていくことは行っている。

会長

①城陽さんさんバスに対して5000万円の赤字補てんを行っている。これを赤字だと言ってしまうことがあるが、赤字ではなく地域に対して必要な投資である。図書館が赤字・黒字という議論にならないのと同じで、外出支援をすることで健康が保てたり、生きがいを持てる人が増えていたりする。仮にこの5000万円の補助がなければ、医療、教育、買い物支援など、多方面で市の負担が必要になる可能性がある。これをクロスセクター効果と呼んでいるが、今後、補助金支出の正当性を説明するためにも、どれだけ市の財政が軽減されているかをカウントして、適正な補助額をイメージしてほしい。民間事業者だから赤字を減らさないといけないという議論になると、赤字を減らすことは、運行コストを下げることであり、サービスレベルが下がることになる。本来の目的とは異なることになるので、路線を広げていくためにも、現在の補助が必要な行政コストであるとしっかり伝えるということをしてもらえば良いのではないかと思う。

7. その他

【会議録等の公開について】

- ・会議録を市が作成し、各委員に承認をいただいた上で、配布資料とともにホームページに掲載することを確認。

8. 閉会