

平成 29 年度第 1 回交野市地域公共交通検討委員会

議 事 録

[日時] 平成 30 年 2 月 16 日(金) 10:00～

[場所] ゆうゆうセンター 3 階 展示活用室

1. 開 会
 - ・副市長あいさつ

2. 会長及び副会長の選出
 - ・委員長あいさつ

3. 諮 問

4. 交野市における地域公共交通のあり方について
 - 1) 公共交通に関する基礎知識
 - 2) 交野市の地域公共交通の現状

5. 報 告

6. 閉 会

(出席委員)

熊谷委員長、猪井副委員長、田内委員、塩崎委員、埜邊委員、橘委員、柏野委員、乾委員、中西委員、市岡委員、渡邊委員、辻委員、道上委員、古賀委員、長野委員、一ノ瀬委員、平松委員、玉井委員、黒山委員

合計 19 名

[議事内容]

1. 開 会

平成29年度第1回交野市地域公共交通検討委員会を開催させていただきます。本日の審議会につきましては、審議会委員19名中19名の出席をいただいております。交野市地域公共交通検討委員会条例第5条の規定により、過半以上のご出席となっておりますのでご報告いたします。

副市長あいさつ

みなさま、改めましておはようございます。副市長の奥野です。本日はお忙しい中、第1回目の交野市地域公共交通検討委員会へのご出席とともに、委員へのご就任を賜り、たいへんありがとうございます。また、平素から本市の行政にご尽力いただき、御礼を申し上げます。

地域の公共交通を取り巻く環境は、かなり厳しいものがあります。ご存じのように、少子・高齢化が人口減少の中で起こっており、生産者年齢人口がだんだん減少しております。そのため、電車やバスの利用者が減少しており、また、このところ報道されているように、流通業務をはじめ、トラック等の運転手不足がかなり深刻な状況になっているところ です。

特に、本市の地域を走る京阪バスにおいても、同じような状況にあると聞いております。そのようなこともあることから、星田地域において、2月から路線バスの南部路線でルート変更をして運行しております。これまでは、京阪交野市駅～河内磐船駅～星田駅を結んでおりましたが、一部の便を除いて、河内磐船駅～星田駅を結ばなくなりました。そのあたりの影響についても、本日、各地域の方からご意見をいただければと思っております。

特に、これから高齢化が進みます。2025年には、団塊の世代が75歳以上になることで、人口の5人に1人が75歳以上になると言われています。南部路線の地域においても、これまで以上に高齢化が進むと予測されており、公共交通の役割はますます重要になると思っております。

本市としても、検討経過を踏まえ、できるだけ地域の移動手段となる公共交通を確保していきたいと考えているので、ご審議・ご検討のほどお願いを申し上げて、開会のあいさつとさせていただきます。どうか、よろしくお願い申し上げます。

2. 会長及び副会長の選出

会長、副会長につきましては、交野市地域公共交通検討委員会条例第4条第1項の規定により委員の互選により選出していただくこととなっております。

まず、会長の選任でございますが、推薦等は、ございませんでしょうか。

【委員提案により熊谷委員が委員長に、猪井委員が副委員長に選出】

委員長あいさつ

摂南大学の熊谷です。先の副市長のあいさつにあったとおり、今、日本は少子・高齢化に伴う人口減少によって、まちの形が変わろうとしています。ご存じのことと思いますが、今まではいろいろな所に、住む場所や活動場所があったのを、長期的に集約していこうという動きがあります。そして、集約した場所同士をしっかりと繋いでいくのが、今回の公共交通検討委員会で挙げられている課題となっています。

国としては、20～30年という長いスパンで変えていこうというのが、実際のところですが、ただ、今、みなさまの目の前には問題が山積し、公共交通は、日々使っているものです。そして、さまざまな年齢の方がいろいろな目的で使っていて、それをサポートする行政の方もいて、さらに、生業としている事業者もおられるので、話が非常に複雑になっています。

交野市においても、いろいろな課題が出てきていることかと思えます。ただ、逆に言うと、「交通」というキーワードに関して、これだけの方々が関わっているチャンスというの、なかなかないわけです。非常に複雑な問題なので、答えが用意されてはいないのですが、その答えを見つけていくプロセスが非常に大事になってくると思います。

そういった意味で、当委員会が、多方面からなる委員の皆さまで議論していく場となり、委員一丸となって、何とか解答を見つけていける場になっていければいいと思っております。私自身も微力ながら、そのためのお手伝いができたらと思っております。どうぞ、よろしくお願いいたします。

3. 諮問

副市長より熊谷委員長に諮問書を提出

4. 交野市における地域公共交通のあり方について

1) 公共交通に関する基礎知識

(資料説明) 資料1・2に基づき、猪井副委員長より説明

(委員長) 公共交通に関する基礎知識について、非常に勉強になりました。私どもの学生にも聞いてほしかったという感じでした。ありがとうございます。せっかくの機会なので、ご質問・ご意見等、皆さまから、何かございませんか？

(委員) 今の説明を聞いていて、なるほどと納得することがたくさんありました。われわれが住んでいる交野市は、先生方もご存じでしょうが、結構、インフラ的には、JRも京阪電鉄も含め、恵まれています。

ただ、資料にあるように、バス路線に対しての問題提起がなされ、廃止および変更路線が出てきたわけです。ただ、ありがたいことに100%廃止にはなっていません。今後、この状況下で、われわれ市民の考えと行政側の考えを一致させることができるかと言うとなかなか難しいのではないかと思います。

今の説明を聞いていると、なるほどと納得はできるのですが、実際にどうしたらいいのかという考えは、まだわいてこないの、もう少し時間が要るのではないかと考えております。

(委員長) 副委員長、何かございますか？

(副委員長) 私どもは公共交通の検討会等、いろいろな地域と関わっておりますが、どうするかというのは、それぞれの地域で違ってきます。残念ながら、ある地域でうまくいったことが、同じように交野市でも合うわけではなく、他の地域でも申し上げていますが、それぞれ『プロジェクトX』みたいに、徐々に困難を乗り越えて、最終的に解決策を導くための答えが出てくるかと思っております。他でやったことをコピーして、他の所でできるわけではないのです。

さきほど説明したのは、それぞれに共通している注意点を話したわけで、実際のところ、交野に適用していくとなると、どうしていくのか等についてはもう少し考えなければなりません。

今、具体性がないのは、一般論的に「なかれ論」(～することなかれ)になっているところがあるため、具体的にどうしていくのか等については、まさにこの場でみなさまのご議論になってくると思っております。

(委員長) 次に交野市の地域公共交通の現状についても説明があるようなので、みなさま方におかれてはいろいろとご意見等をお持ちかと思っておりますが、そのあとでお話を伺えたらと思っております。

2) 交野市の地域公共交通の現状

(資料説明) 資料3に基づき、事務局より説明

(委員長) ただ今、交野市の地域公共交通の現状について、説明してもらいました。ご承知のとおり、当委員会には、住民のみなさまにたくさんご参加いただいております。また公共交通関係の団体からも来ていただいております。先ほどの資料にもあったように、南部系統のバス路線廃止案等について、みなさま方もいろいろとご意見・ご感想等があるかと思っております。

本日は第1回の委員会なので、みなさまからコメント・感想をいただきたいと思っております。副委員長をはじめ、いろいろと情報提供いただいたので、それも含めて、お話しいただければと思っております。

では、僭越ながら、私からご指名させていただきます。

(委員) 昨年の8月23日に突然、京阪バスの廃止が打ち出されました。それ以降、月に1回ほど、ずっと自治会を中心に話をしてきました。直近は、先週の土曜日の2月10日、まさに運行系統見直しされた夕方に、自治会を開きました。

今、公共交通に関する基礎知識と、地域公共交通を取り巻く現状の大まかな流れを

説明してもらいました。資料 1 の 9 ページでは、高度経済成長が終わった 1968 年をピークに、乗合バスの輸送人員は減少してきているという話でした。当時、私は 10 代でしたが、それ以降、あえて公共交通手段が不便な所にも関わらず、みなさん、引っ越しをされてきました。多くは 30～40 代で、むしろ子育て世代であったため、車利用が多かったわけで、その際はがむしゃらに車を利用して、何とか自分たちの生活を維持してきました。

ところが、非常に少子・高齢化が進んでいる状況に加え、妙見東には、今、説明があったように、商業施設がまったくありません。そのため、京阪バス、あるいはゆうゆうバス等を利用せざるを得ない状況に陥っています。

先日、ある地域の 80 歳の方から、メールをもらいました。星田駅前のクリニックに通っているという話でしたが、特に妙見東から星田駅まで行く路線は、朝 6 時台の早くに 1 本しかありません。こんな状況では、病院に行けないわけです。

もう 1 人、先週の土曜日に地域の方とお会いしました。その方は、星田駅経由で、四條畷の病院に行って、透析を受けているという話で、非常に困っておられました。単に、移動手段というだけではなく、今、説明があったように、自分の健康や生活を守るためには、公共バスが運行されなければ、まったく動きがとれません。

国の施策として、高齢者に関しては、免許返納制度があるため、それに応じておられる方も多々おられます。返納して、やっとこれからバスを利用して、病院や買い物等、あちこちに行けると思っていた生活ビジョンが大きく壊れてしまった方も、現実におられます。こういう方にとって、公共交通というのは、生命線になってきます。

確かに、市側の説明も納得でき、データの的には、そのとおりにかと思えます。ただ、1 日 1 日が、その人たちにとっては、生きるか死ぬかという状況になっているのです。ぜひ、そういう交通弱者の立場に立った検討委員会になるよう、希望しております。

(委員長) 切実な問題が背景におありになるというのが、よくわかりました。

(委員) 今回のバス路線変更で、拠点が河内磐船駅に移されました。今までは、星田駅を拠点として、昔、山間部が開発され、それから 30 年も経てば、30 歳の年を取るわけで、確かに高齢者も増えたり、子どもたちは市内中心部などに出ていったりします。開発から何年か経てば、年齢構成とかが現状のようになるのは、わかっていたはずですが。

ただ、この地区は JR 星田駅を中心にした生活圏ができていました。先ほどのご意見の中にもありましたが、星田駅付近の病院に行ったり、星田駅経由で四條畷の病院に行ったり、今までの生活圏があったわけです。そのバスがある日突然、河内磐船駅を JR との接点に移したと報道されました。

公共交通は、利用者の利便性を地域の中で考えていくはずですが、地域でできないことは、行政がやるということなので、当検討委員会までにいろいろと説明を受けて、2 月 10 日から運行見直しがされました。バスは需給のバランスをとって、バス会社が

運営していくわけですが、地域として、一体、何ができるのでしょうか。

バス会社の運営をきちんとしようと思ったら、星田地区でも、もっとバスを利用してもらえるよう、観光地を設けるのも 1 つの方法です。例えば、妙見口に星田妙見宮というのがあります。妙見の信者は、全国的にいるわけなので、桜のシーズンだけでなく、いろいろな人がそのバスを利用していたと思います。

もう少し地域の意見も汲んでもらって、生活圏が JR 星田駅から JR 河内磐船駅に移るのは、地域としては大変なことで、今回の路線改定には、問題があります。ただ、南星台・妙見東・妙見坂の 3 地区が少子高齢化していくことだけが問題なのではなく、交野市、国全体がそういう状況になっていくわけなので、もっと広い範囲で、交野市全体の問題として考えていかないといけないと、私は思っております。

(委員長) 問題は明確なのですが、切実になっているわけで、市全体の問題でもあります。そういう意味で、視野を広げるといえるのは、非常に重要なご意見です。

ただ今、地域の活性化の話が出ましたが、何かご意見等、お考えはありますか？

(委員) 突然のご指名なので、すぐに思いつきませんが、確かに商工会議所の立ち位置は行政に近いこともあるので、地域を活性化していかなければなりません。今、話が出たように、たまたま交野南部線がターゲットになっていますが、19 ページの経常収支率を見ると、今後、違う路線も同様の課題に近づきつつあるようにも思えます。

そのことも踏まえると、もっとトータルのまちづくりという大きな観点から考えていかないと、近未来、同じことが身の回りでどんどん起こってしまいます。今後、同様の状況が起こっていくと、若い世代の就労者をまちに呼び込むにしても、やはり通勤が便利でなければ、なかなか居住してもらえない、魅力がないものになっていきます。

その反面、自分たちに何ができるのか、何ができなくて、何を助けてもらわないといけないのか等といったことも明確にしていかなないとはいけません。

まだ、いろいろと勉強させていただき、今後、何かバランス的に良い妥協点と言うか、答えを見出していければと思っております。

(委員長) 私は大学の授業でも、突然指名して、評判の悪い教員なのですが、今日はその悪い癖を全開にしていきたいと思えます。地域の活性化とか、いろいろな手法があるというご意見をいただきました。

(委員) 先ほどの資料で、両備バスの問題について例示いただいております。既存のバス路線に、競合会社が「めぐりん」(益野線)の申請をして、バスが運行されるということが書かれています。現状でも収益率が悪いのに、さらに悪くなれば、廃止になっていくとも書かれています。

交野市の資料では、ゆうゆうバスの問題があります。両備バスの場合は、新たに走る予定の「めぐりん」が低運賃で走ろうとしていて、交野市のゆうゆうバスの場合は、

無料で走らせています。京阪バスと同じ路線を無料で走らせることに対して、交野市の意見も聞きたいし、同様の例が全国的にあるのかどうか、先生方がご存じであれば、お伺いしたいのです。

さらに、少子・高齢化が進んでいるため、65歳以上の方々もどんどん増えているのに、ゆうゆうバスの場合、65歳以上は無料で運搬することになっています。京阪バスとゆうゆうバスとの兼ね合いが解消されない限り、この場でいくら一生懸命に議論していても、問題は解決されません。

若い人はほとんど市外に出て就職しているので、最寄り駅に出ていくわけです。妙見坂・妙見東・南星台3地区は確かに問題ですが、その中でも南星台については、約半分の人が星田駅に出ていっています。その手段としては、徒歩が多く、もう1つは駅リンクンというレンタサイクルがあります。河内磐船駅に出ていく場合は、京都方面の大学に通っている人が多いように思います。

通勤の場合は、京阪電車を使うと、電車一本で淀屋橋まで行けます。大阪や北新地に行く人は学研都市線に乗っていきます。

以上、2つの問題点があるわけです。1つがゆうゆうバスの並行路線の問題で、もう1つが通勤・通学手段の問題です。例えば、河内磐船駅から北新地駅に行く場合、それから、星田駅から北新地駅に行く場合、運賃も定期代も一緒です。資料3の17ページのグラフを見ると、乗降客数は河内磐船駅がいちばん多くなっています。私は星田に住んでいますが、定期代が一緒なので、1つ先の河内磐船駅まで持っています。

しかしながら、生活圏を星田駅から河内磐船駅に移すというのは、なかなか難しい面があります。星田駅に行く場合、バスなら10分以内で行けますが、河内磐船駅までは、倍の20分以上かかるので、地域のみなさんは星田駅に行ってしまう。ただ、山間地域なので、行きは山から下るので歩く人もいますが、帰りは上り坂なので、バスが必要となるわけです。

今回のことでタクシーの利用が増えてくるのではないかと思います。行きは歩いてでも行けますが、帰りは荷物を持っていて、かつ坂がきついので、バスやタクシーに乗ります。

一番心配なのは、ルート変更したために、おそらく京阪バスの利用者は、それほど変わらないか、逆に減るのではないかと思います。

資料の折れ線グラフを見ると、若干、河内森駅から乗る人は増えていますが、京阪電車に乗る人が、交野市駅や郡津駅では減っています。結果的に、京阪バスは京阪電車に任せようとする意図で、京阪バスの路線変更もして、延伸しているわけですが、それ自体は悪いとは思いません。固定化されていけば、住民感情も変わって行って、そのうち、そちらへ向かうでしょう。ただ、1年でまた廃止になってしまうなら、住民感情としては、星田駅から乗ろうという意見も出てきています。

交野市には、ゆうゆうバスをどのように運行されていくのか、聞きたいのです。今までと同じように運行されるつもりなら、この検討委員会を開いても無意味なので、この会はやらないほうがいいです。

(委員長) 委員が市を問い詰める感じになっていますが、その前に、全国的に事例があるかどうかという質問もありますのでお答えいただけますか。

(委員) 実際に、路線バスと無料バスが並行して走っている自治体は、非常に多いです。特に、福祉施策の議論が 20 数年前から始まっているためです。その段階では、既存のバス会社が頑張っていました。今の両備バスのように、黒字路線にどんどん参入してくる事業者が結構あります。乗客が減少している中で、少ないお客様を取り合う状況が全国的に起こっています。

無料バスが走り始めると、ほとんど路線バスは撤退して、減少していています。市税を使って無料で走っているため、財政を圧迫したため、結局は 100 円や 200 円の運賃を取って走らせているのが現状です。

今、そういう自治体では、こちらと同様の会議を行って、生活の移動手段として、路線バスがどんな所を走ったらいいか等についての意見を聞いたり、議論を行ったりしているようです。

そこで、生きてくるのが、タクシーになります。高齢化してくると、公共交通機関の中で、唯一タクシーがドア・ツウ・ドアになります。今、一生懸命にタクシー会社が企業努力をして、何とかできないかと考えていただいております。ただ、タクシーといえども、全国的に台数も限られ、乗務員も少なくなっている状況になってきています。

今、必要な生活路線として、バスとタクシー以外に、よその自治体では鉄道がない所もありますが、交野市においては、鉄道の役割が大きいので、その点も含めた上で一所懸命に考えていただくことが肝要かと思えます。

繰り返しますが、この交野市だけでなく、大阪などでも、無料バスが並行している所では、路線バスは撤退が始まっています。法規制自体が、自由参加・自由撤退をうたっているため、現状のようになっています。

(委員長) たくさん事例があるわけで、ダイナミックに動いているということです。今、タクシー事業者が重要という話が出ましたが、ご意見をお願いできますか？

(委員) 回答しづらいところはありますが、この協議会のあり方の話からさせていただきます。実は、この協議会とは違う協議会で、近畿運輸局の方といろいろと議論をしたことがあります。公共交通として、どういう方を最優先に考えないといけないかと言うと、我々としては移動制約者の方です。別の協議会とは、有償運送の協議会のことで、そこでも同じような話が出ていました。

最近、ノンステップで乗れるバスもあつたり、電車の駅もバリアフリー対応とい

うことで、エレベーターが付いたりして、非常に便利になってきています。ただ、そうっていない場所もたくさんあるため、その移動をどうするかというのが課題です。ゆうゆうバスも車椅子の方が乗ると、一人か二人しか乗れないわけで、非常に制約されています。それに、バスの場合、ドア・トゥ・ドアというわけにはいきません。

弊社でも、ユニバーサルデザインのタクシーを 2 台入っていますが、どんな方でも乗りやすい交通機関が必要ではないでしょうか。

今回改正においても、5 年ほど前から、こういったことはいつか問題が起きるかもしれないということで、そのころから協議会を立ち上げて、もっと議論をしていたら、よかったのではないのでしょうか。例えば、忙しい時間帯にバスを走らせて、暇な時間帯はバスを走らせないとか、色々と選択の余地があったのではないかと思います。

そういったことがないままに、いきなり拠点を星田駅から河内磐船駅に転換するという話になったので、住民のみなさま方は困惑し、困られているのではないかと思います。

先ほどタクシーの需要がこれから増えるのではないかという話がありましたが、自家用車で送迎されている方がたくさんいるので、必ずしもタクシーが使われるというわけではありません。確かに、夜は忙しいのかもしれませんが、昼間は閑散とする時間帯があります。かといって、パートタイムのように、この時間帯だけ来てほしいというわけにもいかないのです、タクシー側にも限界があると思います。

例えば、バス路線が走っていないような地域であれば、巡回タクシーのようなものを走らせることは、検討の余地があると思うので、当検討委員会で協議してくだされば、タクシー業界もお力になれるのではないかと思います。

(委員長) 今、移動に苦労されている方々の話が少し出ましたので、お話を伺えますか？

(委員) 今日の参加者でも、車椅子は私一人なので、少数意見になりますが、結論から言うと、現在のゆうゆうバスは、廃止してください。

というのも、非常に利用しにくいからです。私は●●に住んでいますが、今日の会議には介護タクシーで来ました。週に 2 回ほど、このゆうゆうセンターで会合がありますが、ほとんど介護タクシーを利用します。介護タクシーなら 5 分で来られますが、ゆうゆうバスを行きに利用すると 20 分ほどかかり、帰りに利用しようと思うと、2 台しかないのです、山側をずっと走ったり、坂を上ったり、曲がりくねっているので、最後には気分が悪くなるうえ、30 分くらいもかかります。

ゆうゆうバスに 2,000 万円も使うなら、その分を京阪バスに助成してあげて、もっと便利な交通網にさせていただきたいと思います。私どもの会としては、無料でなくて有料でもいいので、便利にしてほしいというのが願いです。

ゆうゆうバスを廃止して、全体の交通網として考えていただきたいと思います。便利で早く着けるような路線構成にしてほしいのです。

先日、新聞で、大東市でも巡回路線をつくって、市民の移動手段の確保に努力している例が載っていたので、ぜひ、交野市でも他市のことを研究して、便利な交通網にしていきたいと思います。

(委員長) 交通網によって、だいぶ性質が違うので、適材適所という話が出ていましたが、それが必要なのかもしれませんが。同じような面で、高齢者向けの無料バスという面もあるのですが、何かお考えはありますか？

(委員) 昔の状態はよくわからないのですが、交野市の行政は、スタートから間違っているのではないのでしょうか。役所関係の方が後ろにいて、言いづらいですが、地域住民の意見をもっと先取りして、何かとやっていただかないと、いつまで経っても、この状況が続いて、いろいろな委員が出てきて、同じようなことをやることになります。

でも、まだ遅くはないと思います。今、この委員会を立ち上げてもらって、非常にありがたいとみなさまも思っておられます。いち早く、みんなの意見をまとめてください。先ほどの3地区だけでなく、遅かれ早かれ、藤が尾地区でも、星田駅に出る方も、私市駅や河内磐船駅に行く方もおられるので、いずれは、みんな同じような状況になってきます。

身の丈に合った方法は、何かということです。宮崎県の片田舎に行ったら、宮崎交通が多く、どこそこに行くのに500円も払わないといけないという話でした。しかし、地域の方にとっては、それに甘んじておられると言うと悪いですが、そういった状況となってしまっています。

先ほどから出ているように、無料ではなく、いくらくらいなら有料でも行きやすいのか、いろいろと意見を聞いてもらって、住みやすい交野市になるよう、よろしくお願ひします。

(委員長) なかなか耳の痛いご意見もありましたが、それでこそ、この委員会の意義もあるのではないかと思います。最終的には、答申としてみなさまの意見を反映できたらと思っております。

ゆうゆうバスについては、いろいろとご意見があるようです。何かお考えはありますか？

(委員) 私は、あまり使っていませんが、家から見ると、使っている方はかなり使っておられ、便利でいいのだろうと思っています。以上です。

(委員長) その他の方で、まだご意見を言っておられない方はいかがでしょうか？

(委員) 妙見坂は、地理的に見て、JRなら星田駅、京阪なら河内森駅のどちらも、だいたい歩いて20分程度で行ける、同じくらいの距離のところですが。しかしながら、いわゆる後期高齢者と言われる方々にとっては、20分ほど歩くのはとても大変です。また、どちらかと言うと、大阪市内に出たり、四条畷駅に出たりということで、結構、JR星田駅を利用される方も結構おられるように思います。

今度の改正で、JR 星田駅に行きたいとなったときに、一旦、JR 河内磐船駅に回らなければならず、余分な時間を使って市街地方面に行くことになったので、行くには行けるのですが、非常に不便を感じておられます。

高齢化といっても、まだ 80 歳前後までの人が、ほとんど自分で車を運転しているのが、現状です。ただ、もう 5 年先で 85 歳になれば、送り迎えや病院通いをすることはできなくなってきました。

現在の妙見坂では、あまり公共交通の必要性は感じていないかもしれませんが、これから先、必要性が切実に出てくるのではないかと考えています。

(委員長) おっしゃるとおり、目の前の生活では、満ち足りていても、5 年後、10 年後となると、大きく変わっていくはずです。だいぶ時間が過ぎていますが、何かございますか？

(委員) 私は●●に住んでいて、現役時は便利なので、京阪バスを使って、星田駅までの通勤ルートでしたが、最近は週 3 日しか行かなくなったので、健康のために、東寝屋川駅まで歩いており、ほとんどバスに乗らなくなっています。

今日、委員会に参加して、みなさまのご意見を聞きながら、今後、一緒に考えていきたいと思っております。

今日の交野市の資料について、コンサルタントや先生方に知恵を授けていただきたいと思ったのが、JR と京阪の状況についてです。資料 3 の 18 ページを見ると、JR の一人勝ちで通勤定期の割合がほとんど変わっていませんが、京阪は一人負けでものごく通勤定期の割合が落ちています。

17 ページを見ると、乗降客も JR の一人勝ちですごく伸びていますが、京阪は横ばいです。これは地域特性なのかどうなのか、要因をしっかりと分析したら、少しはバスのニーズ、駅へ行くニーズ等が見えるのではないかと思います。先生方やコンサルタントの方々もおられるので、次回、コメントいただければと思います。

(委員長) では、副委員長からコメントいただけますか？

(副委員長) まず鉄道利用者の件について、JR が 1995 年まで伸びてきているのは、住宅開発が要因かと思えます。1995 年の少し前に、国鉄民営化があり、運行方法がかなり変わっています。昔は、1 時間に 2 本くらいしかなく、1970 年代には、機関車で運行されていたのが電化されて、特に 1992 年には、花博の開催に合わせて、鉄道が便利になったので、利用者数が増えてきたというのが、近畿圏全体の傾向です。

京阪バスの本数が減っているのは、たぶん住民の方の移動方法が大きく変わってきたからだろうと思っています。

みなさまが引っ越してこられたときは、百貨店に行くとなれば、丸物百貨店なり、三越なり、枚方駅前に出られていました。ところが今は、京橋駅、場合によっては梅田駅まで出られるというように、かなり交通体系やお買い物の仕方も変わってきた等、

私たちの生活の仕方が変わってきたことで、京阪バスがかなり苦しい状態になっていると思っています。

そういう意味では、京阪バスだけでなく、京阪電鉄もかなり苦しいこともあって、以前ほどの余裕がなくなってきたのです。以前なら、鉄道を維持するための末端路線としてバスを運行すれば、何とかなっていました。今は鉄道側も苦しくなっているため、バス側も苦しくなってきたというのが、現状かと思います。

(委員)

今、先生がおっしゃるとおり、昔は汽車が走って、電化になっても40分に1本で、大阪に出るのに1時間以上かかっていた。そういう状況から大きく進展したのは、阪神大震災以降です。もちろん、震災以降にJRの復興がものすごく早くできたというのが、まず1つです。

もう1つは、JRが民営化されてから、駅の増設が自由になったことがあります。国鉄の時代には、4km未満の間に駅を作ってはならないという一部規定的なものがあつたので、かなり駅間の距離が長かったのです。しかし今は、その規定がないので、比較的すぐに駅の増設ができます。

ご存じのとおり、今は大阪駅を経由しなくても、北新地に直通で行けるようになりました。また、再来年から、京都駅に直通で出ていく電車もできます。久宝寺から放出、南吹田を抜けて新大阪に入っていく、おおさか東線が現在工事中で、2019年春に運行開始になる予定です。

こういうものがどんどん出てくると、京阪電鉄は考え方を変えていかないと、JRにさらに乗客を取られてしまうことになるかもしれません。京阪電鉄のことを私も悪く言いたくはありませんが、京阪電鉄自体の営業努力が足りないし、運転手の確保についても同じです。今、南海バスも京都市営バスも運転手不足しているので、JRバスから運転手を一部借りているような状況です。

交野市内で、京阪バス以外で走っている路線バスはありません。他の地域なら、近鉄バス等、いろいろなバスが走っていて、高槻市でも、高槻市営バスが走っています。交野市に冗談半分で、交通局をつくったらどうかと言ったことがあります。やはり、世の中の流れがものすごく変わっていても、われわれ住んでいる者の考え方があまり変わっていないから、今回のような問題が出てくるのではないかと思います。

本日は、運輸局の方も来られていますが、国の方針は、高齢者は運転免許証を返納してくださいということでしょう。でも、返納したとき、移動手段はどうしてくれるのか、回答がないわけです。

先ほど、妙見坂地区の方が言われたように、現在は80歳前後の方も、バリバリ運転されています。車が小型化して軽自動車が増えてきたのも、高齢化が影響しているからではないでしょうか。元気な人はいいですが、60歳を超えて、元気でない人もいます。こういう人たちの交通手段を確保していただきたいと思います。

先ほど、ゆうゆうバスは要らないと言われましたが、本当に必要なバスなら、残してもいいと思います。ただ、65歳以上なら、健康な人でも誰でも無料で乗れるというのは、どうなのでしょう。ゆうゆうバスのあり方も検討していただければと思います。

(委員長)

短い時間でしたので、まだお話しされていない方もおられますが、初回にしては、非常に貴重なご意見をたくさん頂きました。今後の検討に生かせるらいいと、私自身は思っております。京阪バスの方がいないという枕詞がたくさん出てきたので、可能であれば、関係団体として、京阪バスも入っていただける雰囲気がこの委員会の中で出てくるといいのではないかと、個人的には思っております。

では、5番目の議事、「報告」に移りたいと思います

5. 報 告

(事務局)

貴重なご意見を賜り、ありがとうございます。2点ほど報告いたします。1点目は、先ほど「地域公共交通を取り巻く現状」でご説明したように、昨年、京阪バスの交野南部線の廃止が検討され、廃止に至ったエリアで影響を受ける、妙見坂地区、妙見東地区、南星台地区の3地区について、公共交通の状況を把握するために、地元自治会の協力を得て、アンケートを実施いたしました。全2,000世帯、1世帯あたり2枚を、2月12日より実施していることをご報告いたします。またアンケートの結果については、第2回以降にご報告したいと思っております。

もう1点は、今後の検討会の進め方についてです。第2回の委員会は、平成30年5月頃を予定しており、今日、頂いた貴重なご意見を踏まえ、課題を抽出した上で、検討してまいりたいと思っております。第3回は同年8月頃を予定しており、アンケートの実施とその課題について、検討してまいりたいと思っております。第4回は同年11月頃を予定しており、課題のまとめを行っていききたいと思っております。

(委員長)

アンケートの話と、今後の委員会の概略について説明いただきました。以上で、本日の議事はすべて終了となりました。事務局から、その他、何かございますか？

(事務局)

今回の資料については、京阪バス等を含め、いろいろな機関から頂いたものになるので、地元に戻られてからの回覧等、取り扱いには、十分に注意していただきたいと思っております。

(委員長)

必ずしも、みなさま方の思っている価値観とは同じではない考えの方も地域にはおられるかと思っておりますので、少し資料の扱いについては、慎重にしていただけたらというお願いになります。

特段に何も無いようなので、終了したいと思います。委員のみなさま方には、長時間にわたる慎重審議を賜り、どうもありがとうございました。

6. 閉 会

以上