

第 3 回宇治市公共交通活性化委員会での意見要旨

【第 3 回委員会の内容】

- 1 . 第 2 回委員会での意見要旨
- 2 . 実証実験路線の乗降調査(9 月分)について
- 3 . 西小倉地域アンケート調査結果について
- 4 . 公共交通手段の確保に向けて

【意見要旨】

1 . 第 2 回委員会での意見要旨	
意見 1	実証実験路線のダイヤを 10 月から見直した結果はどうなっていますか。
	(事務局) 収支については 9 月と数百円程度しか変わらず横ばいでした。
2 . 実証実験路線の乗降調査(9 月分)について	
意見 2	向島線の乗降客数の増加要因は何ですか。
	短絡系統になり短時間で近鉄小倉・向島の両駅と徳洲会病院を移動できる事が認知された結果と考えます。ただし今後も増加するかはわかりません。
意見 3	なかなか厳しい数字である。その中で、この時間帯は良く乗っているという特徴はないのですか。この時間帯は黒字と言える時間帯はないのですか。
	便別にしても採算ラインを越えている所はなく、おそらくどの便も赤字であると推測されます。
3 . 西小倉地域アンケート調査結果について	
意見 4	小倉地区の方にお伺いしたいと思います。小倉地区の方は市役所にどのような用事で行っておられるのでしょうか。
	西小倉コミュニティセンター(以下コミセン)でできる以外の用事で市役所に行っていると考えますが、コミセンでできるようになれば良いと考えます。車は乗れなくなる時が来ます。
意見 5	最寄駅に行きたい方が多いようですが、小倉駅に行きたいのかその近辺に行きたいのかいずれなのでしょう。小倉駅近辺には商業施設も多い。目的が駅利用なのか駅近辺に行きたいのかがわかりません。
	難しい問題です。駅付近に行けば買い物はできる。連合自治会の中で西の端は駅まで徒歩で 30 分かかるところがあります。しかしその地域の方は別に買い物ができる商業施設があります。駅への需要が電車に乗りたいたいのか、買い物に行きたいのかまだ把握できておりません。

意見 6 宇治文化センターも含めて宇治市役所への足が欲しいとアンケート結果では大きな数字が出ていますが、私の経験則から申し上げるのですが、近隣の市町村の事例を見ても、市役所までの路線について、要望は多いが、利用は少ない事例が多いです。

意見 7 市役所へ行きたい要望が強いようですが、地元の方もおっしゃられたように、コミセンにどのような役割があって、何がどこまでできるかと関係してくるので交通以外の市役所の部局と連携して考えていくところかと考えます。これは長期的な展望でも考えないといけないと思います。

意見 8 アンケート結果から実際に使われていた路線と、行きたいところをみると、近鉄小倉は利用頻度が高いから、運行した場合は期待される路線だなと考えます。ただ市役所になると、コミセンでは対応しきれないことがあり、だから市役所に行かれるとのことでしたが、その内容に具体性がなかった。

実際に高齢者の方々が市役所に何をしに行かれているかが本当に知りたい。私たちの世代にはわからない利用があるから要望が出ているのか、それともセーフティネットとして年に何回か行くために市役所という要望になるのであれば、そこはタクシーを利用し、日常的に使われているところであれば公共交通として確保していくという考え方の方が今の地域の問題から適正な対処になるのかなと考えます。

地域でも講演会で言わせていただきましたが、将来車に乗れなくなったときのためにバスがほしいと言われるが、そのときはバスにも乗れません。車に乗れるうちに公共交通にシフトした方が良くいつも提案している。高齢になってくると車の運転が辛くなるし、事故率も高くなる。

意見 9 西小倉の方に質問します。例えば比較的短い距離の移動を望んでおられる方のために住民さんのなかでの自助的、ボランティア的に移動手段を確保するのはかなり難しいのか。また、病院が通院のバスを走らせているなど、公共交通以外でのサービスが実際にあるのかないのか。その2点お聞きしたい。

西小倉は新興住宅が多く昔からのつながりが薄い。ボランティアで集まるのはなかなか難しい。例えば各町内会に割り当てて代表者をお願いします、と頼むと来られるが、改めてボランティアをお願いします、と頼むと気持ちはあるが、なかなかそこに参加されない方が多い。なかなか難しい地域であります。

2点目についてはデイサービスなどの送迎のバスはありますが、その他巡回しているバスはないです。

意見 10 地域で若い人が子育てサークルなどのボランティア活動をされていないのでしょうか。

北小倉民生児童委員協議会で「こっこランド」と呼ばれる子育て支援はやっておられる。地域では西小倉のコミュニティ推進協議会という組織を使い、声かけして動くのが一番良いかと思う。団体的な支援的なものは今言ったような2つ。その他はサークル的なものなどになります。

	<p>檳島の文教大が場所を提供し、檳島のNPOが子育て支援の「にこにこルーム」というのを経営しております。近鉄小倉駅か向島駅からバス利用者数増加の理由のひとつと考えます。</p>
	<p>子育て支援サ・クルがある地域でしたら、これからの活動はできそうに感じます。バスを残すために大きな組織で声掛けするよりは、ライフスタイルのなかに公共交通があるので、例えば子育て支援の皆さんと、子どもたちの町の未来を考えたときに、公共交通が確保されていてそれを使った世界が望ましいのか、車を使った世界が望ましいのかとか考えていただける。</p>
<p>意見 1 1</p>	<p>幅広い世代で公共交通を考えるのはすごく良いことだが、現実的なのかどうなのか考えると、若い子育て世代以外にもうひとつのターゲットは、高齢者予備軍かなと思います。</p>
	<p>まちが変わってきたときにスイッチが入って車利用を控えているという現象がある。醍醐のコミュニティバスも最初は関心のない、車を利用している人達が、そんなに人気があるなら使ってみるか、変えてみようかという感じでした。どこかでスイッチが入るとまちが変わるな、というのか私の経験からあり、子育て世代が一番スイッチが入ってくれるのではないかと思います。高齢者予備軍と考えられる人達は今考えていくのがすごく重要です。</p>
	<p>アクティブシニアと呼ばれている方々は元気な方が多い。公共交通を利用しただけのお客様だと考えます。 また、自家用車に乗っていたのを、少しゆとりをもってバスに乗ってみようかというような時間的ゆとりはあると思います。</p>
<p>意見 1 2</p>	<p>アンケート結果からくみ取ったのは、週1回以上バスを使っていた人が250人おられた。アンケートの回収率をかければそれ以上の方が移動手段を現実としてなくされた。地域の方々の足をなくしてしまった現実がある。そういった方々が今どうされているのかが一番心配であります。 もう1つは、バスを今までなぜ使わなかったのかが拾えていない。この地域の課題や問題点を拾っていただいて、新しい交通手段をどうするのかが一番の課題としてあるのかなと考えます。</p>
<p>意見 1 3</p>	<p>このアンケートを書いていた住民の方に、西小倉自治連合会と宇治市がどのような方法でお返しするかを行政として考えておられるのか。 それともう1点はこのアンケート書いてくれた西小倉の方々にフィードバックして、もう1回考えてもらうような施策を取られた方が良く考えます。</p>
	<p>(事務局)先ほどから皆様アンケートでは見えてこない部分があるのではないかとということをおっしゃられています。やはりこの先は実際に地域の方々と話し合い、ヒアリングをするしかないのかなと考えっております。バス路線を考える際も皆さんで考えて納得した上で進めていくことが必要と考えております。非常に時間も労力もかかりますが、そういった作業を経ずには進められないと考えております。</p>

意見 14	<p>新たな交通手段が必要な理由として、「通勤・通学に支障がある」「買い物に支障がある」「通院に支障がある」を選択された、「支障がある」と答えた人は700人ほどおられるが、その方々は一体どのあたりの目的地を具体的に望まれているのか分析していますか。</p> <p>実際に今は必要ないけれど、とりあえず書いておこうというのと、切実に支障があると言うので目的地に差異があるのかデ-タがあればお示しいただきたい。</p>
	<p>当日は分析資料がなかったため、「新たな交通手段が必要な理由」別に目的地を集計。</p> <p>【全体】 1位:宇治市役所、2位:近鉄小倉駅、3位:文化センター、4位:宇治徳洲会病院</p> <p>【支障がある場合のみで集計】 1位:近鉄小倉駅、2位:宇治市役所、3位:宇治徳洲会病院、4位:文化センター</p>
4. 公共交通手段の確保に向けて	
意見 15	<p>地元運営団体とはどのようなものをイメージされているか。</p> <p>(事務局) 地元町内会・自治会や、一つの自治会だけで進まなければ、バス運行を議論していただく地元の方の集まりの団体を想定しています。</p>
	<p>こういった手法の調査を何度かしておりまして、ほとんど地元の町内会・自治会の方が参加されるのですが、それとは別に任意の協議会のようなものを作られるパターンが結構多いと思います。</p>
意見 16	<p>タクシー-業界の方からしますと、一種発想の転換であります。タクシー-車両、事業者を利用したバスの形になると思います。そういう意味から運行計画のノウハウを含めて、タクシー-事業者にとっては大きなチャレンジであると考えます。ただ考え方の違いはあっても、極端に大きなハードルはないと考えます。事業者的なメリットとして、ある程度の需要が見込める。一定の運行を行うことでその運行分の収益が確保できます。</p> <p>ただタクシー-業界には、改正タクシー-事業適正化・活性化特別措置法によってタクシー-減車の義務付けされるなどの厳しい状況があります。</p>
意見 17	<p>地元負担金の確保を、もし想定されていればこんな形で集めるというのをお示し下さい。</p> <p>もう一つ、地元負担金の確保の中で、例えば広告収入を見込んで運行車両の車内に掲示は可能なのか、また個人の方にご寄附をお願いして、いただいた方の名前を掲示するとか、そういったお金の確保の方法が可能かどうか教えて下さい。</p>
	<p>(事務局) 地元負担分の内容は、赤字のうちの宇治市が負担する部分は宇治市が補助をさせてもらいます。それ以外の部分は地元でご負担いただきますが、やり方を限定する必要はないと考えております。</p> <p>町内会・自治会費で集める方法や、協賛していただける企業の方から集める方法、委員がおっしゃったような収入を充てるのも良いと考えます。あらゆる手段を使って確保していただければよいと考えます。広告を掲出する場合はバス・タクシー-事業者が協力してくれるなら問題はありません。</p>

	<p>あえて町内会・自治会と別組織にして、会費で集める場合もありますし、目的地であります病院や企業などの協力をお願いしている場合や、定期券を応援券という形でバスに直接乗らなくても購入しているなどの取り組みをしているところもあります。地域の創意工夫を生かした形になっていけばと考えます。</p>
	<p>広告収入はいくらかあるとは思いますが、住民の方の負担を軽減する額には、バス1台の広告収入では成り得ないと考えます。ラッピングバスにすれば50～100万の広告収入は得られますが、限定された地域だけを運行するバスになるので、広告主が現れるかは疑問です。</p> <p>地域の住民さんが愛着を持っていただけるような形、デザインを張り付けることで、みんなが乗らないと維持できないのだという認識・愛着を持っていただくようなことであれば事業者として協力させていただきたいと考えております。</p>
<p>意見18</p>	<p>いくつかの市町村でこう言った会議に参加させていただく中で、行政からの御仕着せのコミュニティバスですと、なかなか住民の方が愛着を持っておられず、いつ走っているかもわからないと、会議の場で発言されたりする。醍醐コミュニティバスは地域の方々に非常に愛されていて、バスを待ちながら高齢者同士の会話が生まれている。正しいコミュニティの在り方にも貢献するのかなと感心した事があります。</p> <p>至急に取り組みねばならない中で、この仕組みはスピード感を持って実施できると考えます。とりあえずこういうやり方で公共交通としては民間のタクシ-事業者でスタートして、そこから地域が愛着を持ってやっていけるのであれば、もう少し別の形に発展していくこともできるのかなと考えられる良い制度だなと考えます。</p> <p>それとタクシ-の事業者も巻き込まれるのであれば、タクシ-にもメリットがあるように、例えば今回実施する公共交通手段から乗り継ぐ時には少し割引を実施したり、路線外はそのまま乗り続けてタクシ-料金での利用を可能にしたり、工夫があれば良いと考えます。</p>
	<p>(事務局)今日は概要の説明をさせていただきました、今後地元、事業者に対するヒアリングを行って次の委員会までに詳細制度の設計を進めて行こうと考えております。</p> <p>スピード感を持ってできるのではないかとご意見いただいておりますが、急いで対応しなければならない一方で、地元の方々とのコミュニケーション、話し合いをしっかりと行って、皆様に納得いただける段階になって事業を始めないといけないと考えます。</p>

意見 19 これから新たな交通手段を導入するにあたり、ヒアリングを実施されることですが、地域の方々に伝えてほしいことは、まず安全には大変お金がかかるということを伝えて、理解してもらってほしい。

事業者の選定にプロボ - ザル等を実施していかれると思うのですが、今までの例ですと、まったく不良な事業者、安い事業者を呼んできて、安全が全く確保されていないことが多数あります。そういう意味では既存路線バス事業者に依頼されるのが一番良いかも知れない、というようなことも情報として伝えていくべきと考えます。

(事務局)安全かどうかの判断を事務局だけで行うのは困難な部分があります。ご意見・ご支援いただければと考えております。

意見 20 バスからタクシー - に変えても必ず安いとは限らないことはご理解いただきたい。どちらも人件費が経費の中で一番大きな割合を占めており、ワンマン運行で変わりません。運行経費の負担が地域の皆様と行政側に掛かってきます。

その中で何が必要かを検討し、地域のニーズとして、大多数がこれだったらいいけるという最大公約数を探り出す、煮詰め方が必要だと考えます。