

## 2011年3月 定例議会 一般質問



□ 要旨 □

～ まちづくりについて ～

1. 淀、久御山、大阪府樟葉との広域公共交通に関して
2. 市内の公共交通に関して
3. 中心市街地整備に関して

～ まちづくりについて ～

### 1. 淀、久御山、大阪府樟葉との広域公共交通に関して

阪急新駅の開業を平成25年3月に控え、いよいよ駅舎の工事が始まる。高速インターチェンジとの連携、高架下活用など全国でも希な取り組みの阪急新駅の利便性をさらに高めて行くために広域公共交通網の整備という観点から、方向性を問う。

#### ① 京都府南部地域との公共交通網整備に向けた検討状況は？

<市長答弁>

この間、バス路線については、各バス事業者、国土交通省、京都府に対して地域間の連携と新たなバス路線の開設を要請し、必要性をPRしてきたところである。需要に即した公共交通網整備が求められており、市としては市全体の公共交通の在り方を新年度に設置する「地域公共交通会議」において検討していきたい。

#### ② 八幡や樟葉、枚方などの地域との公共交通網の整備に対する考え方は？

<市長答弁>

急行停車駅である八幡駅、特急停車駅である樟葉駅などとの連携も視野に入れながら、新駅開業を契機とした京阪沿線との連携を図っていく必要があると考えている。

### 2. 市内の公共交通に関して

長岡京市のコミュニティバス「はっぴいバス」は、平成18年からの実証運行期間を終える。市民アンケートの結果は、運行の継続を求める声がある一方で、採算が取れないなら廃止すべきという声が3割に上る。買い物難民という問題が社会現象化する昨今、これからの本市の公共交通の在り方について見解を問う。

#### ① コミュニティバス「はっぴいバス」の4年間の実証運行についての総括は？

<建設部長答弁>

運行当初の利用状況は低調であったが、平成19年9月の見直し以降、利用者数

も伸び始め、平成 21 年 8 月には車両の大型化及びリフト付き車両を導入するまでとなった。現在では、1 便当たりの乗降客数も 12 人前後となってきている。アンケート調査からは、利用者の 70%が 50 歳以上であり、運行対象地域と鉄道駅、病院、公共施設間の利用が多い。こうした状況からも、コミュニティバスの本来の目的は一定達成出来ているものと考えている。

しかし、一方で、採算性を求める声もある。今後とも運行を継続していくためには、その必要性を広く市民の方に認識していただく必要があると認識している。そのためには、バスの運行の利便性や効率化の向上はもとより、バスそのものに付加価値を付け、乗っていただくことが目的とされるようなバス自体を魅力あるものにするのが重要と考えている。

- ② コミュニティバス「はっぴいバス」を黒字化するためにはどの程度の回転率が必要なのか。また、現在の収支状況は？

<市長答弁>

本来、公共交通としてのバス事業は、運行経費を運賃収入で賄うのが基本である。現在のコミュニティバスの収支状況は、平成 21 年度で運行経費が 2,727 万円、運賃収入等が 472 万円、収支率は 17.2%である。現在の 5 倍以上の運賃収入がないと、運行経費を賄う事ができない状況である。

しかし、本市がコミュニティバスを導入した経緯は、公共交通空白地域の高齢者や交通弱者の外出支援とまちの活性化である。公共交通の主軸ではなく、日常生活に不安を感じている人が多い高齢社会の中での補助的、補完的な役割が大きいと考える。高齢者の外出支援を行うことで、高齢者の生活を支え、元気になることは、直接収支には表れない経済効果があるのではないかと考えている。

- ③ コミュニティバス「はっぴいバス」と路線バスの連携は？

<市長答弁>

暫定運行中のコミュニティバスについては、当面は「地域公共交通活性化協議会」で議論していきたい。路線バスとの連携は、利用状況と採算性を見極めつつ、「地域公共交通会議」で検討していきたいと考える。

- ④ デマンドバスやデマンドタクシーの導入検討状況は？

<市長答弁>

東大研究室の実験で高齢者がデマンドタクシーを利用することで、外出前後の行動が活発になるなどの実証事例はあるものの、採算性や小規模乗合による安全面、利用が過度に集中した場合の運行時間の調整などの利用についての課題もまだあると考えている。引き続き、他都市の実例等を参考に研究を重ねて研究していきたい。

### 3. 中心市街地整備に関して

昨年10月23日から26日の4日間、アゼリア通りと天神通りの一方通行化社会実験が行われた。その分析値を踏まえて、今後の中心市街地整備の方向性を問う。

① 今後の中心市街地整備について時間的スケジュールも含めた見解は？

<建設部長答弁>

昨年実施した社会実験は、アゼリア通りと天神通りの両道路で想定以上の交通渋滞が発生し、また細街路での交通量増加や公共交通機関利用者への影響もあったことから、良好な結果は得られなかった。しかし、この間得られた両通りの自動車交通量や歩行者、自転車利用者通行量、さらには踏切による渋滞などの数々のデータや市民の方々からのご意見は次のステップへと進む礎となった。従って、今回の社会実験を契機に、地元自治会、商店街等と協働しながら、課題解決に向けた整備計画案等の作成に取り組んでいきたい。