

No.135 灰垣委員

1点だけお伺いいたします。

今もお話しありましたけれども、非常に事業経営に努力されているということは、私も認識しています。

昨年の10月25日に報告書をまとめられて、本年の1月という日付で、この乗客調査報告書、A3で非常にわかりやすいといえますか、A4だったら、どこか紛れ込んでしまうというのが、書類がいっぱいある中では、非常に見やすいなと思ってます。

平成9年から、この経営健全化計画、17年まで続けられて、18年から新たな、現在の経営健全化計画に基づいて、先ほど言いましたように、収支の均衡のとれた事業経営に努力をされていると。この平成9年度以降は黒字基調の収支を維持されているということの評価をさせていただきたいと思ってます。全国的に見ても、非常に厳しい公営バスの中で、高槻は非常に頑張っているということは、それだけを見てもわかると思うんですけども。

先ほども高齢化の話もさせてもらいましたが、乗客も減少をしているというのも事実でしょうし、原油の高騰、ちょっと今、燃料も下がってきているようですけども、そういった厳しさ。こういう環境は変わらないと思います。日本は、高齢化がどんどん進んでますけれども、そういったことも考えても、今後の経営というのは、非常に難しいということだと思っておりますが。

5年に1度、この調査をされると聞いてますけれども、今回の調査の結果をもって、どういう分析をされて、今後の事業運営にはどのように結びつけられるのかなということも、まずお聞きいたします。

No.136 横江交通部参事

灰垣委員のご質問にお答えを申し上げます。

市営バス全線乗客実態調査の結果の分析による今後の事業運営の反映についてのお尋ねでございます。

まず、第1に、運行ダイヤ、運行ルートの研究検討でございます。高齢化の急速な進展を反映いたしまして、70歳以上の方のご利用が15.1%の大幅な増となっていることから、高齢者の方が通院、買い物に利用される昼間時間帯の運行ダイヤのあり方に加えまして、通勤利用の多い路線への対応、大学輸送の効率化など、輸送力の適正化や効率化が必要と考えているところでございます。

第2に、高槻の都市づくりとの連携でございます。

前回の平成14年度調査と比較いたしまして、利用者が増加した路線は全24路線中13路線でございます。増加している路線は、主として新たな住宅開発が行われた路線、あ

るいは大学輸送の路線でございます。

このことから、今後も引き続き、本市の都市づくりにおける市営バスの役割を認識する中、市行政と市営バスの連携により、市域におけるバス交通の充実を図っていくことがますます重要であると考えているところでございます。

第3に、バス利用促進につながる運賃制度の研究検討でございます。

平成18年4月に対キロ運賃区間の通学定期券の割引率を高くいたしました。こういう通学定期券や、あるいは平成15年3月から導入いたしました、1日何回でも利用可能な1日乗車券などの企画乗車券の利用がふえてきております。

このことは、低廉な運賃制度は、バス利用促進の方策の1つであることを示しており、本年4月から開始をいたしましたP i T a P a I Cカードシステムの活用も含めまして、今後もさらに研究検討が必要と考えているところでございます。

第4に、バス停留所施設の充実への取り組みでございます。高齢者の方の利用がふえている中、ますますのお客様に安全性、快適性を提供する上屋テントやベンチなど、バス停留所施設の充実が必要と考えているところでございます。

今後も、引き続き、市営バス24路線のそれぞれの特徴を分析する中、地域に密着した、一層きめ細かい路線の研究検討など、利用者の皆様へのさらなるサービスや利便性の提供と、バス利用促進に努め、収支均衡のとれた持続可能な経営を目指してまいりたいと考えておるところでございます。

以上でございます。

No.137 灰垣委員

高槻市は、ほぼ全域に市営バスが運行するとなっているのかなと思いますけれども、ご承知のとおり、一部空白地域ということで、平成15年9月議会で、請願書が全会一致で採択されたという経過があります。

上牧のほうも、非常に高齢化、高槻市の中でも高齢化率が高い地域でもありますし、バスが通っていないということで、いろいろ住民の方からも、直接に私もご要望をいただいたりしております。ことし6月に民間バス事業者の撤退ということで、新たに住民の方との協議を重ねて、市バスの路線が新設されたという経過がありました。住民の方との、いろんな協議の中で、住民の方たちも努力をしていこうということも聞いてますけれども、こういう事例などを踏まえながら、採算性の確保、当然考えなくてははいけませんし、公営企業としての課題も多いということは、もう認識しているところですが、この請願の趣旨を、もう一度認識してほしいなと思っております。

行政と市営バスが十分に連携をしながら、地域における生活バス交通の充実をめられることを強く要望したいと思います。バスが通っていないところの方から、一般会計から6億円出ている、その6億円をバスに補てんしないで、私たちに分配してとかといったことまで言っている人もいらっしゃいます。こういうことを考えたときに、地域における生活

バスの、バス交通の充実に努めていただきたいということを要望します。もし、それに対してご意見があれば、お聞かせいただければと思います。

No.138 山本自動車運送事業管理者

上牧地域への市営バスの運行の件でございます。我々といたしましては、市営バスの意義と役割からいたしまして、上牧地域への対応につきましては、従前から課題の一つだと認識をしてきたところでございます。しかしながら、先ほどもございましたように、公営企業としての採算性の問題が大きなネックということで、今日まで至ったところでございます。

今後におきましては、高齢化社会がますます進展する中で、他の地域への対応も含めまして、市行政と十分連携を図りながら、市民の足の充実確保に向けまして、より一層、努力をしてまいりたいと考えておりますので、よろしくお願いたします。

No.139 灰垣委員

ありがとうございました。何とぞよろしくお願したいと思います。

9月の新聞の記事に、こういうのがありまして、バスの見直しということで、市民による地域社会再生と。NPO法人の市民活動情報センターの代表理事）今瀬政司さんという方の記事でしたけれども、バスは単なる移動手段ではなく、人と人の触れ合いを生み出し、地域の人たちを元気にする貴重な存在であり、協働のまちづくりのきっかけを生み出すものであるという考えのもと、いろいろ調査をされて、バスをめぐる調査から、これらの地域社会の再生のあり方が見えてきたと。高齢化や孤独化、コミュニケーションの場の減少といった課題を解決する地域づくりの貴重な資源として、バスが本来的に持つ、人と人との触れ合いのサロン機能が有効であるというふうに述べられて、高齢者ら利用者の市民自身が、そうしたバスによる地域再生の担い手になっていく。それが、結果として、バス自体の利用率向上や、収支改善にも結びつき、地域社会全体を元気にするという、こういった記事でした。

こういったことも踏まえて、鋭意努力をしていただいて、実現に向けてお願をしておきたいと思います。

以上でございます。