

令和元年度 第2回阪南市地域公共交通会議 会議録

【開催日時】 令和元年11月7日（木） 午後3時00分から開催

【開催場所】 阪南市商工会館3階 研修室

【出席委員】 委員25名中、19名の出席の下、開催した。

渡部 秀樹、森貞 孝一、中出 篤、宍道 厚治、松下 芳伸、池側 忠司、芝辻 徹、芥子 孝満、尾原 健一、中野 崇、小森 成人、日野 泰雄、伊勢 昇、原 利恵子、神田 邦彦、堀内 良子、松浦 タケ子、奥野 英俊

【欠席委員】 阪部 光雄、後藤 孝行、岡本 昌宏、竹若 博美、西浦 日出彰、濱家 貢

【代理出席者】 奥 勝浩

【傍聴者】 6名

【基調講演】

「イギリスの公共交通と MaaS」

【案 件】

- (1) 公共交通ネットワークにおける現状等について
- (2) 阪南市地域公共交通網形成計画骨子（素案）について
- (3) 公共交通に関する勉強会（案）について

【結 果】

- ・会議及び会議録の公開について、承認を得た。

【質疑応答】

・基調講演「イギリスの公共交通と MaaS」

(委 員) 説明のあった Oyster card に関して、ロンドンの公共交通においては、元々の一人分の運賃は高いものの、そのカードがあれば、地下鉄や鉄道、DLR、バス等、様々な公共交通を利用することができる仕組みとなっている。また、鉄道で中心部と郊外部を移動する際、Oyster card で支払うと、時間帯によって料金が異なり、ピーク時の方が料金が高くなるよう設定されている。このように、ロンドンでは公共交通の利用促進、またピークをずらして公共交通を利用してもらえるような取組みが実施されている。

(委 員) 説明のあった公共交通の財源について教えていただきたい。

(委 員) バスの場合、運行経費の約 57.5% を運賃収入で賄っている。不足分は、自治体の補助や福祉的サービスを使う方への補助金で補填している。

・案件

(1) 公共交通ネットワークにおける現状等について

(質疑無し)

(2) 阪南市地域公共交通網形成計画骨子(素案)について

(会 長) 本日は計画骨子の内容について議論いただいたうえで、次回の会議では計画(案)を提示することになる。時間は限られているが、丁寧に中身を整理していきたい。

まず、課題として大きく4つ挙げられているが、事務局の挙げている課題が的確かどうかという点も含めて、事業者や利用者それぞれの立場からご意見をいただきたい。

(委 員) 移動手段を確保するために、将来的にも公共交通が必要であるという市民の合意のもとで、阪南市公共交通基本計画を策定した経過がある。その前提のもとで、現状、コミュニティバスと路線バスの収支率の低さが問題であると考えられる。基調講演で説明のあったロンドンでは収支率が約5割であるのに対し、阪南市のコミュニティバスの収支率は約2割であり、このままではコミュニティバスを継続して運行することが難しい状況にある。

二つ目は、路線バスとコミュニティバスが重複して運行している区間があり、このままの状態でも運行を続ければ、路線バスもコミュニティバスも共倒れになってしまうことが懸念される。

三つ目は、乗務員不足や乗務員の高齢化が進んでいることである。

こうした3つの大きな問題が考えられる中で、バス利用者の偏りが顕著であり、例えば、朝夕の利用は多いが、昼の利用はほとんど無い地域もある。

このような問題を解決することで、今よりも少しは良くなるかもしれない。まずは、そのような認識を持つ必要があるものと考えられる。ただし、市民の約7割の自動車を利用している方々が、10年後には自動車が運転できなくなるかもしれないということを踏まえ、今のうちから、5回に1回はバスを利用するなど、市民が公共交通を残そうという意識を持つことが大事である。

また、ロンドンのように日本がうまくいかないのは、国の政策の問題であり、公共交通事業の中で、交通事業者間のインテグレーションが進んでいない点にある。公共交通の方が割高感があるため、今よりも公共交通を選んでいただけるよう、料金体系を見直すことも考えられる。併せて、利便性が改善すれば、利用者が増加するかもしれない。また、観光や商業との連携を図り、公共交通を利用すると何かサービスがあるなど、新たな需要を喚起する必要もある。以上のことを合わせると持続可能な公共交通に近づくかもしれない。

そうしたストーリーのもと、網形成計画の目標があり、それぞれの目標を実現するために施策があると考えられるため、体系的に整理したうえで説明いただきたい。

現状としては、路線バスとコミュニティバスが重複して運行しているにも関わらず、収支が低く、将来的には乗務員不足も考えられ、このままでは持続できないため、乗務員、車両、利用者の時間帯、それぞれを踏まえ改善する中で持続性を高める。それが本市の網形成計画の趣旨であると考えられる。

(会 長) 利用者としての立場、交通事業者としての立場から、ご意見をいただきたい。

(委 員) 来年の春に策定というスケジュールの中で、3月までにどのような内容を策定するのか。

今回の会議後にパブリックコメントを実施し、公共交通に関する勉強会を行うということであるが、市民は、意見は出すが、自分たちでなんとかしようというところまでには至っていない。過去の公共交通に関する勉強会でも、参加者は少なく、多くの方に参加していただける勉強会にしていかなければならない。また、地域住民が公共交通を守るために何ができるかということを実際に考えていかなければならないが、現状は、意見は言えるが、何をしたら良いかわかっていないものとする。私も地域で自治会活動等をしているが、地域の公共交通を守るための活動はほとんどしていない。今後は、自分自身もそうした点について提案していきたいとは考えているものの、当面、策定までにどのような点を計画の中で決めていくのかをお伺いしたい。

(事務局) 本計画では、実際に特定の路線・ダイヤをどう変えるのかまでは記載できないものと考えている。例えば、路線バスとコミュニティバスが非効率な運行となっている重複区間の解消といった方向性を示すものと考えている。記載する事業については、できることから取り組んでいくものと考えている。

(会 長) 公共交通に関して課題があるということと、持続性を高めていかなければならないということは共通認識であると思われる。そのうえで、まずはデータに基づきながら、課題を挙げるべきかと思う。交通事業者としてはいかがか。

(委 員) 路線バスの運行状況として、尾崎線、阪南スカイタウン線ともに厳しい状況にある。阪南スカイタウン線は、通勤・通学で一定の利用があるものの、昼間や休日の利用は少なく、尾崎線については一日を通してピークが無いような状況である。

乗務員不足も深刻であり、生産年齢層人口の減少や若年層の車離れの影響も一定あると考えられる。

また、説明のあった重複区間では、コミュニティバスと路線バスが2台連なって運行している

時間帯もある。このような状態が続くと、コミュニティバスの収支率は2割程度、路線バスも赤字が年々厳しくなっていることから、双方持続可能な状態ではないと思っている。そのなかで、どのように公共交通を残していくのか、市や地域の方々と知恵を出し合っていきたい。

(委員) 私は、舞5丁目に住んでいる。約30年前に本市に引っ越してきたが、景色も良く、海や山も近いので、子育てに最適な環境かと当時は考えていた。しかし、舞地区は坂道が多く買い物等日常の移動が大変である。自分自身も高齢になり、運転免許証の返納も考えており、コミュニティバスが無くならないようお願いしたいと思って参加した。また、私は、障がい者の作業所で働いていたこともあり、障がい者の方が、仕事が終わってからコミュニティバスを利用して市域を一周するのが楽しみで、日々頑張っているというのを聞いたことがある。コミュニティバスを無くさないようにぜひお願いしたい。

(会長) バスの存続を問う場ではなく、あくまでも公共交通の持続性を高めていくという観点から議論を深めていきたい。他に意見はないか。

(委員) 公共交通に関する問題は、どの市町村においても当てはまることだと思うが、地域の方の理解が絶対必要になる。

住民サービス向上のためには一定の税投資が必要だが、人口が減り、税収も減る中で、地域の方の理解を得られないままでは、持続できない。現時点では、地域の方は日常生活の移動に困っていないと思われるが、今のままでは気づいた時には、バスやタクシーなどの公共交通は無くなっている可能性が高いものと思われる。現時点でも事業を継続するには厳しい地域もあるが、24時間、地域の移動手段を守るという認識のもと、運行している。

現在、弊社では、運転免許証返納割引や身体障がい者割引を行っており、運賃を1割引している。タクシーは高いというイメージがあるかもしれないが、タクシーは国や自治体からの補助を一切もらわず、自力で運営している。人件費はバスやタクシーでもかかるが、使い勝手はタクシーが一番だと考えている。その他、妊娠中や子育て中の方を対象としたママサポートタクシー等、色々な取組みをしているが、周知不足であると感じているため、タクシーの取組みもPRさせていただく。

このような公共交通に関する問題は、行政主体では絶対うまくいかない。河内長野市でも乗合タクシーを運行しているが、地域の熱意がすごく、収支率が約7割に達している。地域が、絶対乗合タクシーを無くしてはいけないと、あらゆるPRを行っている結果であると考えている。

行政が主体でコミュニティバスを運行しても、あれば確かに便利ではあるが、結果として乗らない。今は地域の方は移動に困っていないとは思いますが、運行するには費用がかかる点を今からご理解いただくことが、公共交通の維持に繋がると思われる。我々も、タクシー配車アプリを導入している。タクシーをはじめ、バスや鉄道はボランティア事業ではないので、赤字では続けられないことをご理解いただきたい。

(会長) 交通事業者が、公共交通を絶やしてはいけないという使命感で、本市の公共交通を維持していただいているということは理解している。しかし、それも限度を超えれば、持続できなくなるため、このような場で議論を深め、持続可能なあり方を検討していきたい。

課題として挙げられている公共交通の役割分担について、事務局から説明をお願いしたい。

(事務局) 例えば、路線バスとコミュニティバスの場合、路線バスは市内拠点間移動を担うものとして通勤・通学の利用が多い傾向にある。一方で、コミュニティバスは地域内の移動を担うものであり、買い物や通院利用等が多く見受けられるが、現状では重複して運行している。

(会 長) 現状は、役割分担ができていないのかということか。

(事務局) そのように理解している。同じルートを運行しているにも関わらず、収支率が低い状況である。

(会 長) 鉄道事業者の観点から意見は無いか。

(委 員) JR 阪和線は、人身事故等で遅延することが多い路線であり、運行情報アプリ等で電車の運行状況は情報提供している。乗り継ぎ改善の話も挙がっていたが、情報提供を行うことによる乗り継ぎ改善の面でご協力できるのではと考えている。

(会 長) 基本方針と目標について、ご意見は無いか。

(委 員) 事務局から提示のあった資料は、どちらかといえば、理想的な公共交通の計画を立案するときの目標になる。本市において一番大きな問題は、公共交通の収支が悪く、このままだと維持できないという点にある。公共交通として皆さんが利用できるものをどのように維持できるのかという観点から、具体的な課題を挙げていただいていると認識している。それに対して、計画の中で目標を決め、具体的な問題をそれぞれの目標の中で解決できれば良いのではと考える。計画策定後、この計画に沿って具体的な問題を順番に解決していきましょうということであり、本計画では、その方向性が間違っていなければ良いと考える。本市が抱えている色々な問題について、目標に紐づく施策でカバーできていればよいと思う。カバーできていないのではという心配があれば、指摘させていただければ良いと考える。

(会 長) 時間の関係上、ここで質疑を終了させていただくが、本日以降ご意見があれば、事務局にご意見をいただきたい。

(事務局) 本日、机の上に返信用封筒をご用意させていただいた。様式は問わないので、11月15日を目途にご意見をいただきたい。

(会 長) 引き続き、ご意見をいただきたい。本日事務局から提示のあった方向性は、大きく異論が無いものと考えているので、計画の案として皆様にお示しして、パブリックコメントを実施するものと考えている。

(3) 公共交通に関する勉強会(案)について

(会 長) 先ほどの議題で委員からもご意見をいただいたが、公共交通に関する市民の理解や熱意が、今

後、持続可能な公共交通を実現するための重要なファクターとなると考える。そのような趣旨のもと、事務局から勉強会を立ち上げようといった提案である。

(委員) 地域ごとで実施する予定か。

(事務局) 4地域に分けて実施することで考えている。

(会長) 手法も含め、後日ご意見があればいただきたい。

・閉会

(委員) この場で質問する内容ではないかもしれないが、現在、コミュニティバスについて利用者から色々な意見を聞く。いずみが丘・箱の浦コースに関して、以前まで第4便は阪南市民病院発であったが、5月のダイヤ改正後には阪南市役所発に変更されており、阪南市民病院発が2本しか運行していない。これを元に戻すことは可能か。

また、同コース第6便について、14:03分に始点の阪南市民病院を出発し、14:20分の阪南市役所発までに乗務員が交替し、利用者は車内で10分以上待つ状況になるが、これを改善することは可能か。

コミュニティバスの利用者が本当に困っている問題であり、これを解決できるのであれば市のやる気が伝わると考える。また、解決できないとしても、その理由を説明していただければ良いと考えるが、そういった機会が中々無かったため、今回、質問させていただいた。

(事務局) いずみが丘・箱の浦コースの第4便については、コミュニティバスの新車両導入にあたり車両運用が変更となっている。利用実態を踏まえ、収支率の向上に繋がるものであれば、次回のダイヤ改正時に検討させていただきたい。

2点目の質問について確認だが、待たれるにあたり、寒いなどの環境面におけるご意見であるのか。

(委員) アイドリングストップでエンジンを切るため、寒いだけでなく、夏は車内が大変暑くなる。乗務員の交替で10分以上待つ必要があるのか、また教えていただきたい。

(会長) 仮に、公共交通が無くなれば、このような心配事も無くなってしまう。今後も公共交通を維持できるように、皆様から色々なご意見をいただきたい。他に意見は無いか。無ければ事務局にお返しする。

(事務局) それではこれで本日の会議を終了する。

以上。