

令和元年度 第3回阪南市地域公共交通会議 会議録

【開催日時】 令和元年12月24日（木） 午後3時00分から開催

【開催場所】 阪南市役所3階 全員協議会室

【出席委員】 委員25名中、22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、阪部 光雄、芝辻 徹、芥子 孝満、尾原 健一、中野 崇、小森 成人、日野 泰雄、神田 邦彦、岡本 昌宏、堀内 良子、松浦 タケ子、竹若 博美、奥野 英俊、西浦 日出彰、濱家 貢

【欠席委員】 後藤 孝行、伊勢 昇、原 利恵子

【代理出席者】 奥 勝浩

【傍聴者】 0名

【案 件】

- (1) 阪南市地域公共交通網形成計画（案）について
- (2) 公共交通に関する勉強会について

【結 果】

- ・会議及び会議録の公開について、承認を得た。

・案件

(1) 阪南市地域公共交通網形成計画(案)について

(委員) 1頁の本計画の背景と目的について、本市の交通分担率やコミュニティバスの収支率について言及しているが、文章だけでは見づらく、根拠もわからないので、図等を入れていただきたい。コミュニティバスの収支状況のところには、具体的な赤字額を入れた方が、市民にとってわかりやすいのではないかと。

4頁の阪南市公共交通基本計画の記述の中で、「インテグレーションの実現」とあるが、インテグレーションという言葉の意味がわからない。市民にとってわかりづらいと思うので、わかりやすく記述していただきたい。

5頁の阪南市公共交通基本計画の記述の中で、「市民」、「事業者」、「市」のそれぞれの主体が、果たすべき役割を十分に理解・認識し、協働・連携により、取組を進めると記載しているが、意味がわかりづらい。

9頁の路線バス、コミュニティバスの重複している区間が異なる料金体系と記載しているが、それぞれの運賃を具体的に表記した方がよい。

11頁の路線バスの運行状況として、バス路線の利用状況は芳しくないとは記載しているが、具体的な数値で示した方がよい。

20頁の計画の基本方針の「インテグレーションの実現」についても、4頁の指摘と同様である。また、同頁の公共交通の役割と位置づけの記述の中で「各方針の趣旨を踏まえ」とあるが、各方針の具体的な記述が見当たらない。

21頁の市民・事業者・行政の協働による取組みの記述について、どのような取組みであるのかがよくわからない。誰がするのかを明確にすべきである。特に、市民の方がどんな取組みをするのかわからない。

23頁以降の施策の背景と概要の記述について、施策の背景を「現状・問題・課題」にし、施策の概要を「取組」に変えた方がわかりやすいのではないかと。

(事務局) 根拠となるデータは、前回委員から指摘のあったわかりやすさの点を踏まえ、巻末資料として掲載している。ご指摘のデータのうち、掲載していないデータは追加させていただく。

インテグレーションの記述については、阪南市公共交通基本計画策定時に阪南市公共交通基本計画検討委員会で議論のうえ、作成したものである。自動車交通と公共交通の融合、また、公共交通間の融合を進める中で、自動車交通が中心になっている事実を否定するわけではなく、多様な移動手段が利用できるという主旨である。注釈を入れることで検討させていただきたい。

11頁のご指摘は、バス事業者である南海ウイングバス南部株式会社と協議のうえ、記載したものである。コミュニティバスの具体的な赤字額の記載については、検討させていただく。

21頁のご指摘について、28頁に具体的にどの主体がどの取組をするかを記載させていただいている。それぞれの主体の役割については、地域公共交通活性化再生法の基本方針の中でも定められており、地域公共交通は、地方公共団体が中心となり取り組むものであるが、決して、阪南市単独で達成できるものではなく、交通事業者、市民の協力や連携も必要不可欠である。

例えば、乗継環境の改善に、実施主体を「阪南市、交通事業者」と記載しているが、本市だ

けでは達成できず、交通事業者との議論のもと進めるものとする。また、公共交通に関する勉強会は、公共交通に関して、地域住民が主になって考えていただくことが趣旨となる。そうしたそれぞれの役割を28頁に記載している。言葉足らずであれば、追加させていただく。

(会 長) できるだけわかりやすくといった観点から、取りまとめにあたっては、事務局で工夫していただきたい。前回会議時に本計画に係る骨組みの説明がなされていたが、現状分析と課題を踏まえ、20頁以降に5つの施策が示されている。併せて28頁にそれぞれの実施主体の記載がある。市だけでなく交通事業者、加えて市民の方も要望するだけでなく、市民としての役割があるということの本計画では位置づけており、一つは公共交通に関する勉強会を通じて意識を高めていただくという役割がある。

本協議会では、色々な立場の委員がお集まりいただいているので、課題認識の考え方や計画期間3年間でできること等についてご意見をいただきたい。

(委 員) なかなかわかりにくい部分があり、もう少し具体的な内容を出していただければと考える。例えば、コミュニティバスで、1日誰も乗らない停留所はコースを変えるといったような記載をすることによって、生々しい話にはなるが、市民にとっては身近に感じられるものとする。同様に、重複運行区間についても、具体的にどう改善するかを記載する方がわかりやすいかと思う。

(事務局) 極端ではあるが、利用の無い区間を廃止するという書き方もある。しかし、対象となる地域住民がもっと利用していただけたらといった意識の変化や、効率的な交通モードに置き換えるといった手法も考えられるため、現段階では、その区間は廃止するというように具体的に記載できないものとする。

重複運行区間でいえば、利用状況の分析結果として、非効率的な運行となっているのは事実であり、解消しなければ、持続可能な公共交通に繋がらないため、重複運行区間の輸送効率の改善という点を計画(案)に示させていただいた。具体的な改善手法は委員の皆様方や、当該区間の地域住民の意見を踏まえ、検討したいと考えている。

(会 長) バス事業者からの観点から重複区間の輸送効率の改善についてお聞きしたい。

(委 員) 路線バスとコミュニティバスとの重複区間において、現時点では、どちらも収支が厳しい状況にある。一方で、便数が少ないという意見も多い。現状、重複して運行しているからこそ便数が多いはずなのに、利用していただけていない。こうした問題を解消することが、需要と供給を踏まえた効率的な公共交通の実現といった目標に繋がるものとする。計画策定後は、しっかり議論して進めていかなくてはならないものとする。

(委 員) 現在、市民の自動車分担率が7割といった結果のもと、最終的に市民が自動車を選ぶならば、非常に極端ではあるが、阪南市には公共交通が無くても良いのかもしれない。しかし、市民が必要と考えるならば、車移動も控えて、たまにはバスを利用しようというのが市民の役割の一つになると考える。

他地域では、地域が主体となって積極的に活動している事例もある。また、コミュニティバスは、行政が運営している地域が多いが、本来はコミュニティが運営している交通手段を指す。武蔵野市コミュニティバス「ムーバス」以降に運行しているコミュニティバスの多くは、行政が主導で運行しているバスであり、本来のコミュニティバスの性格に戻すことが、正しい考え方かもしれない。

そうしたことを前提にしたうえで、目標1は、受け取り方によっては、きつい言葉に感じるかもしれないので、パブリックコメント実施時、丁寧な説明が必要になると考える。需要と供給に合わせて効率化するというと、現状、本市の公共交通の利用状況は悪いため、需要に合わせて、縮小や廃止するというところに捉えられるかもしれない。そうではなく、現在の需要に合わせて効率よく運行できるようにし、利用者が増加した場合は、バス車両の大型化や増便等の次のサービス改善を行うということが伝わるような形で、パブリックコメントをする際に説明をしていただきたい。

市民への情報提供について、他市では、コミュニティバス路線を改善することにより、利用実績が悪くなったという事例がある。なぜ、このようなことをするのかという趣旨をしっかりと市民の方に理解いただかないと、ますます利用が少なくなると考えられる。

パブリックコメントについても、厳しい現状のもと、将来まで市民の皆さんにバスを利用しただけのように計画を策定していることを理解いただいたうえで、意見をいただきたいことと、今需要が少ないからといってすぐにやめるということではないということが伝わるようなパブリックコメントにしていきたい。

(委員) 具体的な取組手法は、順を追って検討することになると考える。自動車から公共交通に転換するということは、自動車ではいつでも出かけることができたが、公共交通ではそれが制限され一定不便になるということも、市民の皆さんにご理解いただく必要がある。しかし、市民の皆さんがそれぞれで考えていただかないと、当然、公共交通は維持できない。バス・電車は決まった時間に運行しているので、それに合わせる生活にすることも検討が必要かもしれない。その点を踏まえて、市には市民の皆さんへの情報提供や啓発を実施いただきたい。

(会長) 本計画は行政が策定する計画にも関わらず、市民が実施主体と記載されている点について、市民へのウェイトが高い。その点を市民の皆さんにご理解いただく必要があるのかと考える。そういった観点でさらにご意見があればお願いしたい。

(委員) 現在、日常生活の移動手段は車が中心であるが、将来的には、自動車に乗れなくなり、公共交通を利用することになると考える。地域でもっと声を出し合って、市に訴えられるようにこれから地域で勉強していきたい。

(委員) 路線バスとコミュニティバスの両方を利用するが、私は路線バスの方を利用することが多い。なぜなら、路線バス尾崎線は、南海本線尾崎駅で特急サザンとの接続が良いからである。コミュニティバスは運行距離が長く、目的地まで辿り着くのに時間がかかるため、不便と感じる。しかし、障がい者の方は路線バスとコミュニティバスの両方を利用しているため、無くなると不便になると思う。

(会 長) 今いただいたご意見は、鉄道・バス間の乗継環境の改善の施策に該当する。鉄道とバスの観点からご意見をお聞きしたい。

(委 員) 鉄道事業者のダイヤ調整は、難波から和歌山までの接続等に影響するため調整が難しい。しかし、乗継ぎの改善を検討するにあたっては、実際、どの電車で多くのお客様が降車されているか、どのような利用動向であるのかといったデータ提供はできるものは考える。

(会 長) 今ご意見をいただいたように、それぞれの主体が、できる範囲でできるところから取組を行うことで、めざすべき姿に近づくことができれば良いと考える。他に意見は無いか。

(委 員) 前回の公共交通の勉強会は、参加人数も少ないと感じた。大事な問題なので、地域の集まりに来ていただくことや、自治会総会にも呼びかける等、より勉強会を広げていただきたい。

(事務局) ご意見を踏まえ、調整させていただきたい。

(委 員) 本市のコミュニティバスは、市役所が起終点であることや、福祉バスからの移行といった制限の中で、運行してきた経過がある。

仮に、起終点を尾崎駅にすると、電車からバス、バスから電車の両面における乗継利便性が向上するが、現在は市役所が起終点であり、どちらかの利便性しか向上しない。コミュニティバスの性格を乗継重視とし、市役所中心ではなく、駅中心にダイヤ改正をする等、コントロールポイントを乗継とするかは、皆さんと議論を重ねながら検討するものと考えている。

(委 員) コミュニティバスは、路線バスと競合しないというのが条件となっている。コミュニティバスは、公的施設に移動する方のために運行することが基本であり、現に駅に発着しないコミュニティバスがたくさんある。本市のコミュニティバスは駅に発着し、路線バス運賃が 230 円、コミュニティバス運賃が 100 円であるため、運賃が高い路線バスを利用しなくなる。路線バスは利用者が減少すれば廃止せざるをえなくなる。こうした観点から、一つの手法として、コミュニティバスと路線バスをシャッフルしたうえで、利用需要に合わせて、どれくらいの運賃であれば運営できるのかといった検討があっても良いのかもしれない。そうした点を誤解の無いようにし、市の公共交通全体をどうしていくのかを考えないといけない。バスの役割を整理し、事業者、市民の皆さんが納得する形になるように整理するということが趣旨であると考えている。

他市では、路線バスとコミュニティバス重複区間について、同一料金にした事例もある。路線バスとコミュニティバスの目的地が同じであれば、重複運行することにより運行便数は倍以上となり利便性は高くなるため、同一料金を実施した期間は利用者が増加し、運賃を下げても赤字にならなかった。皆さんがたくさん利用すれば良いが、本市はそのような状況ではない。市は年間 4,000 万円弱の税金を投入し、路線バス事業も赤字と推察される。そうした中で市民がどのような利用形態を望んで、それに対して市や事業者は運営できる限界点を探す。それを皆さんと一緒に考えましょうということがこの計画の趣旨であると考えている。計画策定後、1 年目

に何をするのかは、これから皆さんで検討することとなり、事業を実施した結果、良くなれば次のステップに進むことになると思うし、結果が伴わなければ、次の手を皆さんで考えるということだと思う。

(委 員) 路線バスとコミュニティバスの役割をこの場で議論いただきたいと考える。例えば、路線バスは通勤・通学のための利用であるということは一つ考えられるが、コミュニティバスの役割は何になるのか。本市は尾崎駅の近くに、市役所や市民病院等の目的地となる施設がコンパクトに立地しているため、どのような役割をどの輸送で担うのかをしっかりと議論させていただきたい。コミュニティバスは運賃が100円、路線バス尾崎線の運賃は230円であり、コミュニティバスは市から赤字補填があるものの、路線バス事業は全て赤字のまま運行している。この会議は、将来に向け公共交通を維持することに主眼を置いていると考えているため、どのように残していくのがベターなのかを議論できれば良い。

(会 長) タクシー事業者の観点は、いかがか。

(委 員) 本音で言えば、バスの運行していない時間帯はタクシーを利用いただければありがたいが、全ての方が、満足する交通は不可能である。まずは、市民の方が、公共交通事業は決して儲かっていないという現状を理解することが必要だと考える。このままの状態が続けば、将来はほとんどの方が困ることになる。そういった意味では、行政が主体で進めるのではなく、各地域から行政に提案するくらいでないと成功しない。あつたら便利では成功しない。

(会 長) 本日のご意見では、根本的な骨組みの部分でご異議は無かったと考える。微修正については、私と事務局で調整させていただき、パブリックコメントを実施したいと考えるが、いかがか？

(異議無し)

(2) 公共交通に関する勉強会について

(会 長) 今年度は何回開催する予定か。

(事務局) 現時点で3回を想定しているが、スケジュールを含め第1回開催後に再度検討する。

(委 員) 地域に出向いて開催するものと思っていた。自治会の会議等に出向いていただくこと等も検討していただきたい。

(事務局) 次回以降は検討したい。今回の勉強会実施の際に、出席された自治会にも伝えさせていただきたい。

(委 員) これまでも勉強会をしているので、過年度の成果を踏まえて、次のステップへ展開する必要がある。今後は、地域ごとに情報提供等をしていくものと考えている。