

令和4年度 第1回阪南市地域公共交通会議 会議録

【開催日時】 令和4年6月28日（火） 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、23名の出席の下、開催した。

金田 透、魚見 岳史、松下 芳伸、森貞 孝一、宍道 厚治、西川 隆俊、芝辻 徹、讃井 聡、尾原 健一、西谷 興季、藤原 鋭（代理出席）、中西 克之（代理出席）、酒井 敏一、日野 泰雄、伊勢 昇、奥村 信太郎、西村 英樹、榎本 進、寺田 雄揮、加賀 美津江、奥野 英俊、古野 悦司、青野 邦男（代理出席）

【欠席委員】 藤本 和住、田口 健

【代理出席者】 堂脇、苅屋、東野

【傍聴者】 2名

【案 件】

- (1) 令和3年度阪南市地域公共交通会議決算報告について
- (2) 路線バスとコミュニティバスの再編（案）パブリックコメントについて
- (3) 路線バスとコミュニティバスの再編 ダイヤ改正（案）について
- (4) AIデマンドタクシーの実証実験（案）について
- (5) その他

【結 果】

- ・会議及び会議録の公開について、承認を得た。
- ・令和3年度阪南市地域公共交通会議決算報告について、承認を得た。
- ・路線バスとコミュニティバスの再編（案）パブリックコメントについて、報告を行った。
- ・路線バスとコミュニティバスの再編 ダイヤ改正（案）について、承認を得た。
- ・AIデマンドタクシーの実証実験（案）について、承認を得た。

【質疑応答】

(1) 令和3年度阪南市地域公共交通会議決算報告について

(委員) 本日は昨年度の決算報告となっているが、予算については次回以降に提案があるという理解でよいか。

(事務局) 昨年度の会議については1回の開催となっているため、令和2年度決算の報告と令和4年度の予算についての報告を行っている。今年度については複数回の開催を考えていることから、次年度の予算については2回目以降の会議にてご報告させていただくことを考えている。

(委員) 近年の状況を見ると、予算が会議費だけとなっている。本会議にて事業計画を検討して、事業を実施するための予算を計上することも必要ではないか。最近法改正で地域公共交通計画となったが、計画の策定とそれに関わる事業を予算に反映しないといけない。その計画の中に含まれる特定事業をどうするのか、その特定事業にかかる事業費をどうするのか。それを予算に計上しなくてよいのか。

また、この後の議案にあるような事業の実施について、本会議の予算に計上しなくてよいのか。公共交通網形成計画の説明についても本会議ではないかと思うが、その点と併せて今年度の予算及び次年度予算について、説明をお願いしたい。

(事務局) 本会議の会議費以外の事業費等については、これまで事業費を地域公共交通会議の中で予算化したことはない。公共交通網形成計画を策定した時は、市の予算と国補助金を活用して策定した。その際は地域公共交通会議を立ち上げていなかったもので、市の予算で実施した。また計画策定後、阪南市地域公共交通会議への報告というのには行っていないので、報告については一度検討させていただきたい。

続いて、本市の公共交通網形成計画については、大きく三つ、目標を掲げている。一つは重複路線の再編、もう一つが乗継環境の改善、もう一つは先の二つを含めた市民との勉強会。

現在、重複路線の再編としてコミュニティバスのダイヤ改正を検討しているところだが、その他の取組の報告についても検討していきたいと考えている。

また、今年度の予算については会議費がメインとなっており、その他については市予算にて対応を予定している。

(委員) 地域公共交通会議については、予算があり、事業も実施するのが望ましいと考える。地域公共交通会議の中で協議をして、特定事業を含む計画を策定する。そしてその事業を実施していくといった体制が良いのではないか。予算があり、事業を実施することで、見た目に頑張っているということを市民の皆さんにも理解してもらえるような会議運営の方がよいと考える。

(会長) 市の財政部局との調整も必要なので、それも含め次年度の予算について、検討させていただきたい。

(会 長) それでは、次年度の予算については今後検討させていただくということで、令和3年度の決算については原案通り認めることとしてよろしいか。

(異議なし)

(2) 路線バスとコミュニティバスの再編 (案) パブリックコメントについて

(委 員) 住民説明会など実施しているようだが、バスが減便されると困ってしまうという声が多いと感じる。先程の他市の事例にもあったが、路線バスの運賃を安くして乗客利用者が増えたという事例などを聞くと、そういう取組が大切なのではないか。減便するのではなく、逆に増便することや、停留所をもっと短い間隔で設置してみるなど、使っていただくための取組が必要ではないか。自分で運転して外出できない老人など、そういう人たちの足となれるように、考えていただけないか。阪南市では、市民病院や保健センターなどに多く停車するとなっているが、老人が病気になるないように、もっと外出しやすいように、そういうふうな方向で考えるべきではないか。

(会長) コミュニティバスのルートや停留所については、前回の会議で承認いただいているので、今いただいた意見については、次回以降の見直しの際の参考とさせていただきたい。

(委 員) そのコミュニティバスを運営する目的、政策的な目的について、市の考え方を教えていただきたい。

(事務局) コミュニティバスについては、公共交通ということで運行しているので、不特定多数の方が乗っていただけるような形で運行を考えている。現在バス4台で6コースを運行していることもあり、限られた財源の中で運行しなければいけないというのが実情となっている。

(会 長) コミュニティバスについて、今ご意見いただいたが、本日の議題の「AI デマンドタクシーの実証実験 (案) について」のところで改めてご議論させていただきたい。

(委 員) コミュニティバスをどうすべきかということについては、現在の公共交通基本計画に記載されている。公共交通基本計画を策定する際に、本当に必要な公共交通はどのようなものかということをそれぞれ位置付けている。その目指すべき公共交通をこれから実現していくための会議が本会議である。とはいえ、人口減少の影響が大きく、本市は特に財政の問題があるが、1日を通してほとんど乗っていないバスサービスを維持することはどう考えてもよくない。市民の皆さんに必要なバス、公共交通をどういうふうにして維持していくのかということは、どの自治体でも抱えている問題である。

今回は先ほど説明があったように基本計画に沿った取組として、前回承認された重複路線の解消について整理するという取組である。

その上で、多くの市民が使いやすいような形に再編しましょうというのが、ルート及び減便も含めたのが前回の改正 (案) である。その上で、住民説明会及びパブリックコメントを実施され

たとのことであるが、本日の原案では、市民の要望に対する市の回答のようになっている。

パブリックコメントは、本来要望ではなく、この次のダイヤ改正や事業を実施する際の参考となるものとして意見をいただいたのであり、利用促進策、ダイヤルートの検討など、次の計画に反映していくためのものであると考えるが、その答えが記載されていないので、ぜひその部分を追加しておいていただければありがたい。

(会 長) 本件は議案となっているが、本来報告なので、原案通りとさせていただくが、今頂いた意見については、「(5) その他」の時に改めて議論をお願いしたい。

(異議なし)

(3) 路線バスとコミュニティバスの再編 ダイヤ改正 (案) について

(委 員) 今回のダイヤ改正について、減便になったコースが山中溪・桜ヶ丘コースと尾崎コースとのことだが、例えば午後の便がなくなる場合は、午前中に利用するようにするなど、利用者がバスに合わせて予定を組み立てることも必要ではないかと考える。利用者の意識醸成にもつなげていただきたい。

(委 員) 再度ダイヤ改正案として議論しているが、ダイヤ改正を行ったあとどのようになるのか。今後学習会などの開催も実施するとのことであるが、バスの便数が減り、不便なため更にバスを使わないのか、なくなると困るのでみんな使わないといけないということで利用促進策を地域が検討するのか、この先が重要である。地域との連携を図りながら、今後の展開についても十分に考えていただきたい。

(会 長) 今いただいたご意見を踏まえ対応していくので、原案通り承認するということでよろしいか。

(異議なし)

(4) AI デマンドタクシーの実証実験 (案) について

(委 員) 3点ほど確認をしたい。本日他市の事例を出していただいたが、利用状況についての数字が無かった。本事業については利用率が極めて低いケースが多いと思われるが、他市の利用状況についてはどうだったか。

また、利用状況と関連するが、今回は財源が確保できたため、様々な問題点等を把握するために実施したいとのことであるが、仮に、今後もし将来的にデマンドタクシーが必要となる場合はその課題を整理しておくとして、どのぐらいの利用率を想定するのか。

今回も事務的な問題等について、チェックするということは目的にあると思うが、対象となる地域の住民に対して、利用者数が多かったらどうなるのか、少なければどうなるのかを、きちんと説明し、理解していただく必要がある。他の自治体でも、路線の廃止に伴って、こういう実証

実験をすることが多い。その際に説明が不十分だと、結局利用者数が少なくて、デマンド交通が不必要という判断になる。

今回は実証実験とのことなので、問題点を把握して、将来の可能性に繋がるようにしましょうということ、地域の利用者の方々にも理解していただくほうが良いのではないかと。

3点目として、AI デマンドタクシーとはどういうものなのか、なぜ AI なのかについて説明をお願いしたい。

(事務局) 利用率については、他自治体事例を見ても利用率が低いというところは認識している。今回、財源があるので、実証実験を実施するが、ある程度の利用率は確保したいため、ご提案いただいた地域の方のご協力が必要になる。今回の実証実験については、対象地域の自治会に対して会員登録制を募ろうと考えているため、ご意見いただいた利用率については、指標として検討していきたい。

また、自治会を対象とした説明会などにより、周知していきたいと考えている。

最後の AI については、ドアツードアでの運行は考えていない中で、最大で4名程度乗合が可能となる車両にて運行するが、乗合を行うにあたり、AI を活用することにより、一番効率よく人を拾って、目的地に向かうというのを、AI という表現をしている。

(委員) その AI のシステムについては導入コストが高いため、実現は難しいのではないかと。AI などでシステムを構築した後に、学習させないとシステムの精度は上がらない。使われなければ意味がない。先ほど利用率が低いとあったが、利用率が低いとコストだけがかかるのではないかと。今回の実証実験についても、システム費用が予算の多くを占めるのであれば、再度検討すべきではないかと。

また、利用率について、会員登録した人のうちの何%が使ったかなどのデータが役に立つと思う。会員登録数は多くても利用率が少ないと良いものにならないので、他自治体の会員登録数や利用率のデータなども事前に調査し、参考にしてほしい。

(事務局) 一つ目の AI という表現が少し先走る部分もあるので、自治会への説明や、市民への周知の際については、十分にご理解いただけるようにしていきたい。

他自治体のデータ等については、調査研究に努める。また、委員の皆様にもご助言等いただきたい。

(委員) まず基本的なところから、この AI の話はあくまでルート決定のためのシステムとして導入するというので、利用客からすると、いわゆるデマンドタクシーと何も変わらないということだと認識している。デマンドタクシーということだが、タクシーは普通のタクシー車両を使われるということか。また、車両は何台ぐらいで実施するのか、具体的な実証実験の状況がよくわからないので、車両数なども住民の方に説明するほうが良いのではないかと。

実験のスケジュールでは、認可手続きのあと実験期間というのがあり、住民への説明会などがスケジュールになかったため、その辺ちょっと、先ほどの意見と重複するところもあるが、丁寧にやっていただきたい。

また、利用者数を増やしていきたいという話があったが、気づけていただきたい点、この運

行の時間体を考えると、コミュニティバスと重複することになる。乗降場所も一緒ということは、デマンドタクシーの利用者数が増えることで、本来のコミュニティバスの利用者がデマンドタクシーへ乗り換えてしまうと、何をやっているかわからなくなるため、データの把握もしっかりしておいていただきたい。

今までの話の流れだと、コミュニティバスの利用客が少ないので、便数が減る。その便数が減ったことによって、移動や生活に支障をきたす人たちへの支援としてこのサービスを検討している。という流れで考えるが、そういう意味では、調査項目として移動実態とか、生活構造の変化とか、満足度とあったが、この結果を使って、今の課題をどう検証したいのかっていうところが欲しい。先ほど委員がおっしゃられたように、システムを入れると、システム費用がかかるし、デマンドとなると電話受け付けなどオペレーターの費用もかかってくることになるので、余計に支出が増える可能性がある。現在コミュニティバスが維持できないため、コミュニティバスを減便しようとしているが、市として支出が増えると意味がないので、コスト面での検証も必要である。

導入の目的でも説明があったが財政の硬直化や地域でのつながりの希薄化、公共交通利用者の減少などの課題があって導入するという事なので、この課題を解決するための指標を設定し効果検証を行っていただきたい。

- (事務局) 今回の実証実験では、運転手含め 5 名定員の車両で、台数は 1 台での実施を検討している。
また、コミュニティバスとデマンドとの重複や、課題解決に向けて効果検証するための指標などについては、今後整理していきたい。
- (会 長) 今回のデマンドタクシーの実証実験は、デマンドタクシーへの転換を見据えたものではない。デマンドタクシーの問題点や、現在抱えている各種の課題を解決するためのデータを抽出するという目的で実施するものであるので、ご理解をお願いしたい。
- (委 員) デマンド型乗り合いタクシーは課題が多いと思うが、実際の運用についてはもっと市民に沿ったやり方を検討しなければいけない。停留所からの乗車ということであったが、高齢者となると、停留所までの移動も難しい。例えば自宅から乗車できるなど、工夫も必要ではないか。
- (事務局) ご指摘のあった乗車方法については、現在阪南市内にて運行しているタクシー事業者など、他の交通事業者と重複する可能性が高いため、実施は難しいと考えている。今回の実験の実施にあたっては、各事業者との調整が必要であるため、運用方法については特に慎重に検討していきたいと考えている。
- (委 員) 5 人乗り乗用車 1 台で運用ということだが、この対象地区で端から端まで走行した場合の所要時間はどのくらいか。
- (事務局) 現在設定しているエリアで概ね 15 分程度と想定している。
- (委 員) 大体片道で 15 分ぐらいとのことだが、その場合誰かが乗車すると、次に同じ地区で乗車する

方がいた場合の出発時間は約 30 分後になるが、その場合に出発時間を利用者の方に知らせるのはシステムなり AI が連絡するのか。

(事務局) 予約は、基本的に前日までの申込が必須となっている。目的地が同じ利用者は、途中で拾って目的地へ向かう。その場合、本来直接目的地へ向かうと約 15 分だが、途中で拾う相乗りの乗車数が増えれば、多少の到着時間の変更はある。

(委員) その場合は実施する事業者が、どのようにして相手に時間の変更を伝えるのか。

(事務局) 予約を入れている利用者の時間を優先に運行することを想定しているので、後から予約をした方の影響で到着時間が大きく変更することは想定していない。

(委員) 基本は乗合であるべきではないか。1 人の人がタクシーとして利用するという形は、極力ないように運行するべきではないか。1 人での利用となると、200 円のハイヤーと同じである。そのようになったがためにうまくいかなかった事例も散見される。同じ人ばかりが安い運賃でタクシーを使い、さらに自宅まで来るような状態だったらまさにハイヤーである。公共交通を補完するという意味でのデマンド交通なので、乗り合いが基本であり、特定の人利益とならないようにするべきである。例えば 30 分を区切りで待たせても、できるだけ乗り合いとなるような運行について検討していただきたい。

(会長) 議題 4 について、各委員から、利用者確保に努めること、また住民への周知についてもその趣旨をよく説明すること、或いはその AI の内容についても、よく説明すること、それから、高齢者が利用しやすいよう、また、乗り合いでの実施となるようにするなど、ご意見をいただいたが、それらのご意見を踏まえた制度設計を行うということで、原案通り承認するということでよろしいでしょうか。

(異議なし)

(5) その他

(会長) その他について、先ほど AI デマンドタクシーについて、承認をいただいたということをふまえて、議題 2 のパブリックコメントについて、一部修正案を配布するので、ご確認願う。

(会長) パブリックコメントなどで頂いた意見などについても、今回の AI デマンドタクシーの実証実験を踏まえて、今後、高齢者支援として移動支援等の様々な課題について検討をしていくということを追加させていただきたいと考えている。各委員についてはどうか。

(委員) パブリックコメントに対して、要望の回答という形になったままである。また、この修正案を見るとオンデマンドサービスについて約束するように読み取れてしまうが、それでよいか。今年

度の実証実験については今年度限りの臨時的な財源があったので実施するとのことだが、その後は事実上無理だという理解であるが、パブリックコメントなので、行政上の手続きとしてどうされるかを考えて、処理していただきたい。

(会 長) 今いただきましたご意見も踏まえて、最終回答を、会長一任とさせていただいて、修正案の方考えさせていただきます。

(異議なし)

【午後4時40分閉会】

署名委員

会 長

委 員

委 員