

令和6年6月定例会 一般質問 野口昌史議員

※代表質問・一般質問の会議録より抜粋し掲載しております。(各議員からの「質問」(問)に該当する部分を黄色マーキングしております。)

「香芝市における地域公共交通について」

○野口昌史 皆様こんにちは。

議長のお許しをいただきましたので、日本維新の会野口昌史、本日、本日というか、議員といたしまして初めての質問をさせていただきます。朝から長時間にわたりまして皆様お疲れのことだと思いますが、最後までお聞きいただけましたら幸いです。

私は、今回は地域公共交通について、コミュニティバスとデマンドタクシーの両方の課題を含めて質問させていただきたいと思います。

地域公共交通につきましては、本議会におきましても何人かの議員の皆様が質問されているように、本市にとってとても重要な問題と考えております。

さて、三橋市長が選挙時に訴えられておられたように、自家用車がなくても暮らせるまちづくりという視点は大変に重要なことだと考えております。例えば運転免許の返納については、返納したくても、家庭の様々な事情で返納できないという方々も多いのも事実でございますし、その現実を踏まえた議論と課題の解決が求められるのは言うまでもありません。

また、地域公共交通の在り方については、誰も置き去りにしないという視点も大前提となっております。以前より、狹隘道路周辺にお住まいの住民の方々より「不便だ」という声は根強くあったと思います。中川議員が過去にも何度か狐井の地域の住民の声を受け動かれておられますし、私の地元である穴虫、関屋地区も、ご存じのとおり山あい坂道が多く狭い道が多いので、いまだに地域の皆様は不便を感じておられます。いわゆる旧村と呼ばれる地域の方々からも同様の声をたくさん聞いております。要は、今香芝で行われてる現行のバスとタクシーの公共交通でカバーできてない狹隘道路の付近にお住まいの方々にはまだ不満が残ってるということでございます。これは本市におきましていまだになかなか解決できていない課題の一つであると考えております。

そこで、質問させていただきます。

狹隘道路がある地域から上がってる「不便だ」という声を市はどのように受け止め、そして具体的にどのような手段で解決を模索しているのかをお聞きいたしまして、私の壇上からの質問とさせていただきます。

○危機管理監生活安全部長 まず、デマンドタクシーでございます。こちらにつきましては、現在中型車及び小型車で運行しております。できるだけご自宅の近くで乗降していただけるよう配慮しておりますけれども、ご自宅が狹隘道路に面しており進入が困難な場合は、安全で自由に乗降できますように、お近くの広い場所まで出てきていただきまして乗り降

りしていただいております、そのような状況でございます。

以上でございます。

○野口昌史 ご答弁ありがとうございます。

私も、新任の挨拶のときにやはり住民の皆様のお声を聞いて、しっかりとその声を市政に反映して皆様のご期待に応えるということでありますので、しっかりと今あるこの問題について市と一緒に解決に進めていきたいと思っております。

それでは、2つ目の質問に移りたいと思っております。

コミュニティバスとデマンドタクシー、それぞれ個別に質問させていただきます。

まず、コミュニティバスについてですが、昨日代表質問で木下議員が質問されておられましたが、先日本市のコミュニティバスの運行について、広報「かしば」で利用実績による見直し、廃止基準が導入されることが公表されました。この内容はテレビでも報道で取り上げられ、利用者がいない公共交通はやむなく廃止にせざるを得ないことになるんだよということが広範囲に周知されることになりました。

確認のため質問させていただきます。

香芝市におきましては、コミュニティバスやデマンドタクシーに関することは香芝市地域公共交通活性化協議会にて決定するとお聞きしておりますが、この利用実績による廃止基準の導入はいつこの協議会で決定されたのでしょうか。

そしてまた、停留所は1週間当たりの乗降者数が2名未満、そしてルート便は1便当たりの乗降者数が2名未満になった、その理由と根拠も教えていただけますでしょうか。

○危機管理監生活安全部長 コミュニティバスの利用実績に伴います見直し、廃止基準の導入につきましては、令和6年1月18日開催の公共交通活性化協議会にて決定されました。

また、1週間当たりの利用者が2名未満である場合に、見直し、または廃止する方針となった根拠についてでございますけれども、本事案は交通事業者、公安委員会、市民の方、学識経験者から構成されます香芝市地域公共交通活性化協議会において継続的にご議論いただいております事項でございます。令和5年1月から運行しております現行ルートの乗降者数のデータを今お示しいたしまして、協議会の審議結果として2名未満を決定させていただいたというものでございます。

以上でございます。

○野口昌史 ありがとうございます。

協議会のほうではしっかりとご議論いただいているものだとは思っておりますが、しかし一般の方からの認識では、やっぱり2名で運行してたらがらがらだなっていうイメージもあるでしょうし、あるいはもうこれしか交通手段がないっていう方にとっては、いや、なくなったら困るよと、恐らくそう言われると思っております。

次に移ります。

広報「かしば」で参考情報として、コミュニティバスの廃止基準につきまして、各路線の令和5年4月から11月までの利用者数の状況が周知されました。それによりますと、白鳳台

の第5便、つまり夕方の便は0.9名の利用数であるということから、現状のままいけば見直しの対象になると思います。その他、2.4名や3名など利用者が少ない路線をあらかじめ予告されておられますが、自家用車がなくても暮らせるまちづくりという趣旨からいたしますと、利用者の減少だけを理由にこのまま減便することを住民の皆様に受け入れていただくだけで終わることはできないはずです。もちろん、そうならないために、市のほうでもカシバスの路線図を停留所等に設置したり対策を講じられているのも承知しております。ただ、減便、廃止するならば、その代替手段の構築の議論を前もってすべきであるということ言うまでもなく、地域交通を実施する市側の責任である姿勢も求められます。

そこで、お尋ねいたします。

もし現行ルートで減便、廃止になった場合の代替手段の構築についていかがお考えでしょうか。お答えください。よろしくお願いします。

○市長 私のご公約におけます自家用車がなくても暮らせるまちづくりに関わりましてのご質問でございます。

コミュニティバスへの乗降者数が少ないルートあるいは停留所につきましては、見直し、廃止の対象とするという基準を策定してございます。この基準に該当するバス停留所やルートにつきましては、利用者がおられないか、ほかの交通手段を利用されているということになります。したがって、停留所の廃止や減便することによりまして、代替手段を講じる必要性は少ない、小さいのではないかとというふうに考えてございます。公金で空のバスを走らせるわけにはいきませんので、市民の皆さんのご理解も得られるものというふうに考えます。

一方で、運行ルートが廃止されたり、停留所が廃止されたり、そういうことにならないように、地域の足としてしっかりと残していただく。そのためには、地域の皆さんに乗っていただく必要がございます。乗って残すという意識を持っていただき、積極的にご利用いただければというふうに考えてございます。

今、野口議員のご質問にもございましたように、路線図を各停留所に、物理的な事情によりますけれども、基本的には各停留所に配置するように、設置するようにという取組も始めさせていただきました。このように、カシバスが走っているのは知っているけれども、どこを通っているのか分からないと、認知していないというような声が多く聞かれますので、これを見ていただいて、ここにもカシバスで行けるんだと、ただカシバスはかわいらしいバスだけではないんだと、しっかり便利なバスなんだということを認識していただいて、利用の促進を図ってまいりたいというふうに考えてございます。ぜひ議員の皆さんにも、支持者回りのときは、自家用車ではなくて、カシバスをご利用いただいて、利用増にご協力いただければと思っております。

以上でございます。

○野口昌史 ただいま三橋市長から前向きというか答弁いただきまして、非常に心強い限りでございます。私も議員といたしまして、自身で利用することもあるかもしれませんが、

皆様に利用を促していきたいと思っております。

じゃ、次に参ります。

以前、私は、お隣の王寺町の取組について視察に行きました。王寺町では、自治会を中心に、地元参加型の活動を展開されております。具体的には、坂道の多い美しヶ丘の自治会において、公道を走ることが可能な電動車、ゴルフのカートの少し大きいようなものなんです。これを活用した移動サービスを実施されております。私は、この実証実験のタイミングで視察に行かせていただきましたが、先日確認したところ、今も運行は相変わらず続けておられるようでございます。つまり、地域住民の不便を解消するために、それぞれの地域で創意工夫をできる限りやる姿勢が問われるということであり、本市におきましても、さきに触れたコミュニティバスの基準が決定されたという現実がある中、本市でも各地域、自治会を含めて、導入を積極的に検討すべきではないかと考えております。

今現在、コミュニティバスは狹隘道路の隅々まで網羅する運行はできませんが、例えば各停留所の先のエリアについては、王寺町で導入されてるような小型の電動自動車を組合せることによりまして、実質的に運行エリアの面を広げることが可能になりますし、そしてまたちょっと興味深い話なんです。自動運転技術を活用した乗合バスの公道における実証実験も最近増えてきております。先日報道された滋賀県の実証計画実験におきましては、レベル4の自動運転システムによるEVバスを走らせる予定だそうでございます。しかも、資料によりますと、事業費は国交省の地域公共交通確保維持改善事業補助金で、何と、この補助率は10分の10だそうでございます。既存の公共交通手段で地域の様々なニーズに応えることが難しいということで試みた取組でございますが、このような新しい技術を導入した場合、恐らくふだんよりバスに乗りたいという方々が増えることが期待できると思われ。現状では乗降者数によって路線の維持ができないという議論をしておりますが、もしこの自動運転のバスが本市を走るようになると、それも根本的に変わる可能性も出てくると思われ。新市長の動き一つで本市の公共交通の未来像をガラッと変えることができると考えております。

そこで、市長にお尋ねいたします。

これ本来は5番の項目でお聞きするつもりでしたが、こういった公共交通への新たな技術導入の取組について市長の見解を一言お願いいたします。

○市長 県内の他市町村におきまして実施されております公共交通の実証運行や研修会には、本市としても職員が常に参加をして情報収集に努めているところでございます。

エンジン車の軽自動車につきましては、タクシー車両として導入されておりますが、近年発売されたEVの軽自動車は導入されてございます。しかしながら、本市で運行するとしますと、EV軽自動車の車両購入やEVステーションの設置もさることながら、1回の充電の走行可能距離が大変短いため、現状の9時から17時までの運行に対応できない可能性もあり、課題が残るという現状でございます。公共交通の経費の持続可能性も含めまして、本市で導入できる取組がないか、今後も情報収集に努めてまいりたいと考えてございます。

以上でございます。

○野口昌史 ご答弁ありがとうございます。

市長もおっしゃりましたように、やっぱり各地域によって公共交通のいろんな難しい取組されて、なかなか、100%解決するに至るというのは難しいと思いますが、ぜひ、できる限り香芝でも皆様の不便をなくすという意味で、しっかりと取り組んでいただければありがたいと思います。

そしてまた、こういう最新の技術を取り入れますと、いや、香芝では何か新しいことやってるぞということで、香芝の魅力を上げることに寄与するのではないかと思いますので、ぜひ前向きにご検討願えたらと思います。

次に、デマンドタクシーについてでございます。

まず最初に、市民の方々からいろいろとお聞きしたところ、このデマンドタクシーにつきましては、上手に利用されてる方々がいる一方、やはり予約が取りにくい、特に朝の時間帯に予約が取りにくいと言われる方が少なからずおられます。これは恐らく朝一番の時間帯に病院に行かれる方のニーズが集中するっていうことが主な原因だと考えられますが、ここでお尋ねいたします。

まず、確認のため、デマンドタクシーの利用状況についてと、先ほど述べました集中するという問題に対して市が行ってる対策や改善策がございましたらお教えてください。よろしくお願いいたします。

○危機管理監生活安全部長 デマンドタクシーにつきましては、人気があり、利用状況の多い状況でございますけれども、予約状況につきましてはですけれども、予約につきましては午前8時より受付しております。ご指摘のとおり、受付の開始時におきましては電話がつながりにくい状況でございます。そのため、令和5年7月からインターネットでの予約を開始しております。こちらにつきましては、ご予約の全体の約4%というところで、インターネットのご利用での予約となっております。まだまだ認知度が低いと思われるため、出前講座にて実際にスマートフォンを用いました講習を実施し、インターネットの予約の普及に努めておる状況でございます。また、ご希望される乗車時間も集中することから、予約時におきまして乗車時間を調整いただき、ご乗車いただけるよう呼びかけさせていただいて、混雑回避に努めておる状況でございます。

以上でございます。

○野口昌史 ご答弁ありがとうございます。

スマホで予約できると、ネットで予約できるということで、ちまたであるようなアプリのように、もっと簡単にできるようになったらいいなと思ひまして、またその辺もご検討いただけたらと思います。

続きまして、また他市の取組について触れたいと思いますが、先ほどちょっと市長が電気EV自動車の件について触れられましたので、この辺は省略させていただきたいと思ひます。

そこで、もう一度市長に別件でお尋ねいたしますが、地域公共交通の在り方の前提として、多分市長も言われていると思いますが、誰も置き去りにしないという趣旨を踏まえ、そして狹隘道路付近にお住まいの住民に向けた解決策、すなわち僕はここでE V自動車を活用した解決策について提案させていただきたいと思ったんですが、これ私は個人的には本市においても迅速に検証していただき、取組をスピーディーに始めることは可能だと考えておりますが、もう一度市長のお考えを聞かせていただけたらと思います。よろしくお願いいたします。

○市長 狹隘道路の周辺にお住まいの方々においてご要望があるというのは承知してございますので、本市として何ができるのか、検討してまいりたいと思います。

以上でございます。

○野口昌史 ありがとうございます。

では、次の質問に進みます。

先ほども触れましたが、市長におかれましては、選挙時には自家用車がなくても暮らせるまちづくりをうたっておられましたが、当然市内交通の充実や交通費助成も検討すべきでございますが、幾つかのハードルもあることを承知しつつ、できるだけいろんな組合せを考えて、現実での道筋を描いていただきたいと思っております。そして、地域住民の不便を一日も早く解決する方策を議員とともに、市側と協力しまして、積極的に検証していただけますようよろしくお願い申し上げます。

続きまして、ドライバーの確保についてでございますが、ドライバーの確保についてとばつと聞かれますと、これ市でやることなのかなって疑問に思われる方がいらっしゃると思いますが、奈良県の地域の公共交通の認識合わせのためのそもそもの前提をちょっとお話しさせていただきたいと思うんですけども、タクシー業界は昔からやっぱり長距離の利用やヘビーユーザーさんの利用があって初めて事業としてもうかる業態のうちの一つだと思うんですよ。例えば大阪のように空港があったり、大阪から近郊の奈良やとか京都、神戸に夜飲んだ後に帰られる方とか、そんな繁華街があって、割増料金の時間帯に利用者が多かったりする地域では運転手さんの確保っていうのは多分安定すると思いますが、そしてタクシー1台に対する1日当たりの売上げが大きいエリアにドライバーが集中するっていうことは、多分これは必然のことであると思います。その意味におきましても、空港も繁華街もないこの奈良県、香芝市も含めましてでございますが、タクシー業者さんにとりましては、利益という観点よりは、この事業を行っておられるというのは、やはり地域貢献的な意味合いがすごく大きなものなんだなと思っております。本市の公共交通の一翼を担っていただいている側面がすごく強いんだと思います。つまり、ドライバーの確保が難しいということがベースにある中で、本市の地域公共交通を担っていただいている、その二重の理解をしていただいているという構造があるということをやまず議論の入り口に持っていただきたいと思います。であるならば、この本市からお願いして地域公共交通を担っていただいている以上、本市が積極的に運転手の確保という課題に奔走すべきであるということも必然なのか

など考えております。

そういう考えの下で、本市における運転手の確保の具体的提案をしてみたいと思いますが、例えば自家用有償旅客運送におけるドライバー業務に携わる運転免許におきましては現在二種免許が必要というルールになっておりますが、一定の講習を受けることで、第一種免許所有者でもデマンド交通のドライバー業務に従事できると変更されております。国で緩和された一種免許制をこの市におきましても積極的に広報し、人材を広く募集するような姿勢も必要なのではないかと考えております。ドライバー確保というのは、本市の公共交通施策を持続可能にするためには避けて通れない課題だと考えております。

そこで、お尋ねいたします。

本市の公共交通におきましては、コミュニティバス、デマンドタクシーのドライバー不足に対する何か解決策の検討がなされてきたのかどうか、お答えいただけますでしょうか。

○危機管理監生活安全部長 ドライバー不足についてでございますけれども、公共交通事業者との協議は行っておる状況でございますけれども、共同でどういうことが、何かできないかというところで現在模索中ではございます。

また、随時対応しておる事例ではございますけれども、公共バスやデマンド交通の運転手の採用につきまして本市にお問合せがあった際には、各事業者様の連絡先をお問合せいただいた方にご提供しておるという対応でございます。

以上でございます。

○野口昌史 ご答弁ありがとうございます。

しっかりと対応していただいているようなので、引き続きよろしくお願い申し上げます。

この質問を行うに当たりましては、実際に本市の運行業者である近鉄のタクシーの方に直接お話を伺いました。狭隘道路において新たに近鉄さんが運行を担うということは自社のイメージアップになるのではないかとおっしゃっておられました。これはすごくありがたいことですが、これは考え方によりますと事業者にもメリットがあるということだと思いますので、業者さんのほうともうまくやっていけたらと考えております。

市民の「不便だ」という声を解決するには、本日いろいろと申し上げました複数の取組を続け、そして効果を検証し高めていく不断の努力が必要だと考えております。まず、既存の公共交通の隙間を可及的速やかに埋めること、そして公共バスでできないことはデマンドタクシーで埋め、そしてデマンドタクシーでできないことは他の新たな手段によって複層的に隙間を埋めていく工夫をするしかございません。そして、市長が所信表明で述べられましたように、スクールバスの件を述べられていたと思いますが、恐らくはこのスクールバスもここにうまく組み入れられたらいろいろと解決策になるのではと考えております。もちろん、この公共交通でございますが、あまり市というか官が主導し過ぎますと民業圧迫になるということは十分理解しつつも、やはり今後の課題を克服していくためには、官、民、そして住民の皆様の協力が不可欠だと考えております。

私は、この課題につきましても引き続き注視し、必要に応じて質問していくことといたし

ます。関屋地区も含め、人口減少の課題っていうのは、香芝市におきましては、恐らく関屋や旧村部分からいろんな問題が生じてくるんだと思います。人口に関しては減少が抑えられてますが、高齢化という意味では、なかなかやっぱりこれを抑えることは難しいと思います。そういう意味で、近い将来やはりいろんな問題が生じてまいりますので、この公共交通の充実は大変密接な関係があると考えております。

人は便利な地域に住みますし、香芝には幸いにも駅が8つあるなどの特性によって、恐らく皆様に選ばれてきたと思います。そういう経緯があったと思います。大阪など都市からの利便性が低くないことを理由に香芝市は選ばれてるということだと思います。ただ、香芝市でも、先ほど述べましたように、人口が横ばい、または減少になるということも推測されております。公共交通の利便性の向上は、市長が述べられましたように、将来の香芝の人口変化にも直結すると考えております。やはり利便性がどうにかなることによって、また再度香芝というまちが選ばれるという未来像も期待できます。これは学校統合の課題にも通じる内容だと思います。市長が選挙のときに訴えられた趣旨、すなわち人口を減らさない、あるいは人口を増やすということは、やはり学校を維持し、その学校が地域である、人口減少を食い止められるという主張には、私は大いに賛同できる部分があります。今後の三橋市長の手腕に期待しつつ、私の質問を終わらせていただきたいと思います。ありがとうございました。