

## 第37回香芝市地域公共交通活性化協議会

日時：令和2年9月25日（金）

午後2時00分より

場所：香芝市役所2階 大会議室

### 1. 開会

市長：本日は、公私ともお忙しい中、香芝市地域公共交通活性化協議会にお集まりいただき、感謝申し上げます。また、本市の公共交通のためにご尽力いただき、重ねて感謝します。本市においては、電車、バス、タクシーが地域の皆様の移動手段となって、通勤・通学・買物・通院などに役立っています。今後、本市でも高齢化が進む中で、自身で車を運転できない方も増え、公共交通はより一層、その必要性が高まる。皆様におかれましては、この地域公共交通活性化協議会で忌憚のない意見をたくさんいただきたい。また、傍聴の方々にもアンケート等を通じてたくさんのご意見をいただきたいと考えています。本市のこれからの公共交通のためによりしく願います。

事務局：（新任委員の紹介）

事務局：規約に基づき、本日の会議が成立していることを報告する。

副会長：皆様、お忙しい中お集まりいただき、感謝を申しあげます。新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、ながらく書面開催となっていたが、今年度中に網形成計画の策定を行うため、感染対策を講じたうえで、一堂に会する会議を行うこととなった。皆様の活発なご議論を期待する。

### 2. 報告事項

（1）コミュニティバス停留所移動報告

（2）デマンド交通停留所廃止報告

（3）監事の指名について

事務局：（報告事項の説明）

議長：意見があればお聞きする。

一同：なし

### 3. 議題

（1）会長の互選について

議長：自薦他薦があればお聞きしたい。無いようであれば、事務局に意見をお聞きしたい。

事務局：本市副市長である小林委員にお願いしたい。

議長：事務局からの提案について、意見があればお聞きしたい。

一同：異議なし

議長：議題1について、小林委員を会長とすることで承認されたものとする。

## (2) 香芝市地域公共交通網形成計画について

事務局：(資料説明)

議長：p. 7-2「事業メニュー(案)」の『I-7 手段ごとの役割に応じた多様な料金設定』について、料金設定の「見直し」が2カ年で示されている。ここでの「見直し」の意図についてお聞きしたい。料金の見直しを2年連続で行うのは、運輸局への申請手続き等の負担も大きい。「見直し」に関する検討期間が2カ年ということか。もう1点は、p. 6-7～p. 6-9「基本方針に対応する評価指標ならびに目標値」について、この指標をもとに評価しPDCAサイクルを繰り返すことはよくわかる。一方で、p. 6-1にある基本理念「誰もが快適におでかけでき、健やかに安心して暮らせる」への対応として、市民が公共交通全体に満足していることを確認する指標も必要なのではないか。たとえば、定性的にはなるが、地域懇談会等を継続的に実施し、意見を取っていくことも成果を図るうえでの一つのアプローチではないか。

事務局：「事業メニュー(案)」のI-7について、2022年、2023年ともに「見直し」としている件については、実証運行を行ったのち、本格運行に移行するうえで、改めて料金の見直しを検討する可能性があるという考えのもと、ご指摘の内容となっている。また、評価指標に関する指摘については、事務局で考えたい。

議長：評価指標については、継続的な視点もふまえつつ、検討をお願いしたい。

会長：バリアフリーの取組みについて、過去8年以上、進んでいない。今後の見込みなど、目安を教えてほしい。

事務局：都市計画課に確認するかぎり、補助申請に対する国から回答はなく、申請を続けていくということである。

委員代理：社内でも確認したが、現状では予算がついていない状況である。予算がつき次第、対応していきたいと思う。

委員：p. 5-7のデータによると、新型コロナウイルスの影響で市が運営する地域公共交通の利用者が減っている。デマンド交通は最新のデータで前年比2割減なので利用が戻っているようだが、コミュニティバスは依然敬遠されているように思われる。感染症が流行している中で、自家用車や自転車などの個別交通の利用が増えているが、公共交通の重要性をきちんと位置づけ、社会的に必要なものであることを市民へ訴えかけることが重要だと思っている。計画の中で、より明確に表現してもよいのではないか。2点目であるが、p. 6-8の中で、基本方針Ⅲにかかる評価指標として「認知度」が挙げられているが、認知度を上げることが利用促進につながるのか。コミュニティバスを知っていて

も実際に利用しているとは限らないので、評価指標にはならないのではないかと。より直接的な指標を挙げてはどうか。3点目に、p.7-3のタクシーに関する事業メニューについて、デマンド交通との役割分担をお聞きしたい。

議長：1点目で指摘のあった件、コロナ禍における公共交通の位置づけについて、現状認識、事業メニュー、目標値、どのあたりに主張すべきとお考えか。

委員：基本方針Ⅰの内容を強化してはどうか。また、それに伴う事業メニューとして情報発信の面でも感染症対策を発信していくべきと考えている。

議長：公共交通の利用者が感染しているか、ということデータを証明するのは難しい。また、認知度については、既に現状で90%と高い水準にある中で、これ以上高めることは難しいのではないかと感じる。

事務局：1点目のコロナ対策については、すぐに答えがないが、清掃の徹底など、実際に行っている取組みを市のホームページなどでPRしたいと考えている。

議長：対策だけでなく、この機会だからこそ、公共交通の意義を改めて強調することも必要だと思う。

事務局：2点目、利用促進の評価指標に関するコミュニティバスの認知度の扱いについては、再度検討させていただきたい。

議長：例えば、バス自体を知っている認知度ではなく、対象者やバス停の場所等、もう一步踏み込んだ認知度の指標も考えられる。

事務局：3点目、タクシーとデマンド交通のサービスの重複については、デマンド交通は時間の制限がある。デマンド交通の時間外に、マタニティー等で必要な方へのサービスとして民間のタクシーを利用してほしいと考えている。

議長：マタニティーの視点は重複していないが、買物支援などは重複する部分もあるかと思う。これらも含めて、検討しようとする意図か。

事務局：ご指摘の点に加え、市外の移動をタクシーが担うことも仕分けの一種かと思う。

議長：阪本委員、この点に関して何かご意見をいただきたい。

委員：デマンド交通の範囲が市内に限られたものになるため、多種多様なニーズを取り入れる取組みは、我々としても考えていたところである。事務局で提案されている事業メニューは必要かと思う。

事務局：この取組みについては、民間のタクシー事業者が主体と考えており、後ほどの運行見直し案で説明するタクシーチケット制度とは異なることについて、予めご理解をお願いしたい。

委員：実際にコミュニティバスを使おうとすると、自分の最寄りのバス停の場所や病院へ行く・帰るためのルートや時刻表を調べていくなかで「使いにくい」ということに気付くケースが多いようだ。実際の利用を想定したモデルケース、使い方を提示することが利用促進につながるのではないかと。現状において近所のスーパー等が充実していて、公共交通を利用する機会が無い人にとっては、デマンド交通の予約の仕方を知らない人もいる。

ひとたび、近所のスーパーが閉店になり不便になった時、デマンド交通を利用したいと思っても使えないと意味がない。地域に入って、利用の仕方を説明することも、一步先の「使える・使えない」の認知度向上につながるのではないかと考える。さらに、乗継の視点も、有機的な網形成に努めていただきたい。

事務局：乗継に関しては、事業メニューのⅢ-2で、検索ツール導入等を盛り込んでおり利用しやすさの改善を目指している。ただし、ご意見のようなモデルケースというものは、非常にわかりやすいと思われるので、市民の皆さんに分かりやすい情報発信を行ってきたい。認知度については、p.6-8に示したモビリティマネジメントの取組みと重なる部分もある。この取組の中で、試乗の催し等、興味をもっていただくための催しを年1回は開催していきたい。

議長：乗継については、バスと鉄道のダイヤ設定が重要だと思う。移動検索ツールについては必要な取組みであるが、高齢の方には使えないことも考えられる。自治会と連携して使い方を教えるなど、地域に入る丁寧な取組みも考えるとよいと思う。

### (3) 地域公共交通の運行見直し方針（たたき案）について

事務局：(資料説明)

議長：たたき案となっているので、忌憚のない意見をいただきたい。その中で、委員会としての方向性を示していきたい。

委員：案の中に現状維持は含まれるのか。また、社会実験を経て進めていくのか等、案をどのように決定していくのかを教えていただきたい。

事務局：計画で示した将来像も踏襲しながら、現状維持も考えられる。ただ、色々な意見をいただいている中であるので、反映することを考えると見直しが必要と考える。社会実験までは考えていない。

委員：コミュニティバスありきで考えるのか。資料にあるように、利用特性を見ると、コミュニティバスが本当に望ましいツールか。カバー率で示されている距離も、高齢者には徒歩で移動するとなると厳しい距離である。費用対効果を考えると、利用者数の少ないコミュニティバスは使い勝手が悪い。タクシーのクーポンのようなサービスの方が望ましいのではないか。

事務局：資料4でも示したが、クーポン券制度にした場合、費用負担がかなり大きくなる。タクシーのキャパシティも考えると、クーポン券制度の妥当性に留意する必要がある。

委員：行政の負担が上がれば、満足度も上がると思う。ただし、行政負担には限界がある。サービスを上げるのであれば、市民負担の増加も両輪で考えていただきたい。今後、高齢化が進む中で財源をどう分配していくのが課題となる。

議長：収入を増やすとは。

委員：受益者負担を増やすという趣旨である。事業を進めるうえで、自ら財源を生み出す仕組みを考えていただきたい。

委員：それぞれの運行見直し方針（案）のメリット、デメリットについて、行政、利用者・市民の視点が混ざっている。デマンドの方については、利用者・市民のメリット・デメリットに触れられていない。特に、タクシーチケットについては、現在デマンド交通を利用している人にとっては、自身の負担が増えると思う。コミュニティバスの費用対効果の指摘があったが、デマンドやタクシーチケットのことを考えると費用対効果は高いのではないか。また、コミュニティバスのネットワーク案については、効率の面からみると、乗り換えをしていただいて、路線を短くしてもらおうという案3がいいと思う。一方で、現状で自動車を利用している人にとっては、乗換への抵抗感が大きく、案3は不便に感じられると思う。また、費用面で考えると、案2については、予備車がそれぞれで必要になるので、それを費用に見合うだけの効果が得られるのか疑問である。

事務局：タクシーチケットの場合の、利用者にとっての負担の話であるが、谷内委員のご指摘のとおり、自己負担が多くなる。また、コミュニティバスについても、ご指摘のとおり、費用面では予備車1台の方が望ましいと考えている。

委員：コミュニティバスの運行について、具体化に向けた調整を香芝市としている。詳細を詰めていくなかで、どういう車両がいいのかを考えているが、条件を細かく設定すればするほど費用があがっていく。今後の調整で費用の削減を検討することも可能だが、受益者負担の視点も重要だと思う。民間のノウハウを生かしながら、協力していきたい。

委員：クーポン制にすると、費用負担が上がることは理解した。一方で、タクシー事業は、デマンド交通の影響を受けているのも事実である。特に閑居方面の利用者をデマンド交通に奪われた実感がある。負担が大きいのはわかるが、事業者の経営の視点からすると、クーポン制が妥当と考える。デマンドのあり方については、皆様の意見も踏まえて進めてもらいたい。

委員代理：デマンド交通をより良くするのであれば、コミュニティバスを縮小するなど、コミュニティバスとデマンドサービスについて、一体的に考えていただきたい。また、デマンド交通について、中和幹線で料金体系を分けることは利用者にとっては分かりやすいと思うが、現在のデマンドの利用状況を考え、北と南の人口や利用頻度のバランスを考慮した上でしっかりと検討いただきたい。

事務局：中和幹線で区切る代替案として、中学校区で区切る案もあるが、分かりやすさ等を重視して考えている。人口等のバランスについては検討する。

委員：タクシーチケットについては、チケット1枚当たりの市負担額を下げることや対象の年齢区分などを柔軟に考えていただきたい。また、タクシー事業者が苦勞しているデマンド交通も限界にきていると思う。現在の負担の中でできる方法も含めて考えていただきたい。

委員：まず、市民全員が満足できるサービスはない。自分たちで利用できる方法を考えてもらうようなPRも必要だと思う。例えば、高齢の方でも地域公共交通に合わせた生活をしている人もいる。本当の「交通弱者」は誰なのか。受益者負担の視点もしっかり考えて

いただきたい。

事務局：小川委員の意見として、コミュニティバスを取りやめ、その費用をタクシー車両の活用に割り当てるとの趣旨か。

委員：そのとおりである。

#### (4) イオンビッグ開発に伴う停留所の設置について

事務局：(説明)

議長：特に、意見がないようであれば、承認されたものとしたい。

一同：異議なし

議長：承認されたものとする。

### 5. その他

事務局：協議会の任期が10月となっている。次回の任期が2年となっている。会長の互選等については書面で決定する。また、次回の会議については11月末を予定している。

### 6. 閉会