

第39回 香芝市地域公共交通活性化協議会

日時：令和2年12月4日（金）

午後2時00分より

場所：香芝市役所2階 大会議室

次第

1. 開会

会長：お忙しい中、ご出席いただき感謝申し上げます。また、平素から香芝市の地域公共交通へのご理解・ご支援に感謝申し上げます。引き続き、香芝市地域公共交通計画の策定、令和4年度からの運行見直しに向けて、より一層のご協力をお願いしたい。本日も忌憚のない意見を願います。

（委員紹介等）

（協議会成立の報告（出席：25名中24名））

2. 報告事項

（1）アイデア募集シートの結果について

委員：香芝市の人口8万人に対し、8千万円を公共交通に支出している。人口で換算し1人1,000円負担となるが、持続可能な運営の目安として適切なのか。市民に必要とされているのであれば、よりコストをかけることも考えうるか。また、病院等の送迎バスとの連携で、便数やルートを増やす意見を取り入れられないか。

議長：兵庫県で整理された例があるが、1人1,000円というのは中国道の南側の比較的都市部で見られる値である。山間部の過疎地域であれば、1人数千円の場合もみられる。そう考えると、香芝市の場合は低いほうに分類されるだろう。ただ、金額だけで見るのではなく、サービスの意義が市民にとって理解しうるものか、というところで持続性の可否が変わってくる。

事務局：病院等の送迎バスとの連携などについては、自家用有償旅客運送の制度を用いようとする、競合するバスやタクシーがない場合であれば可能であるが、この協議会に諮る必要がある。今のように無償のまま、病院等の送迎バスを使うのはいいと思う。一方、新たに行政と連携する交通手段と位置づけようとする、病院側にも手続き的なハードルがある。登録申請も必要となるので、補助金を出すからといって、すぐに走ってもらえるわけではない。

議長：手続き上の問題だけでなく、病院の送迎については、協力が得られないケースもある。また、負担の分配も難しい課題である。

(2) コミュニティバス及びデマンド交通に関する仕様書概要について

委員：こども園が2か所あるが、独自に保有する送迎車両について、年間300万円くらいの費用がかかっている。バスと併用ができれば、コストも抑えられる。

事務局：検討する。ただ、車両については、椅子が子ども向けのサイズであるため、コミュニティバスの車両には使えない。また、コミュニティバスの停留所をこども園に設置するとなると、全体として、便数が減ることやルートから外れる地域が出てくる可能性があるがあるので、併せて考えていく。

議長：今回だけでなく、将来的な視点で議論を続けていただきたい。

3. 議題

(1) 香芝市地域公共交通活性化協議会規約改正（案）について

議長：名称にかかわるものである。意見がないようであれば、承認をお願いしたい。

委員各位：異議なし

議長：承認されたものとする。

(2) コミュニティバスにおける運送しようとする旅客の範囲について

議長：法令の変更にかかわるものである。

委員：香芝市のコミュニティバスに規約があるのか。

事務局：所管に登録する内容が変わるというものである。

委員：改正に伴って、利用促進を図るため、登録を変更するということでよいか。

事務局：白ナンバーの自家用有償で運行しているので、登録を変えるという旨である。

委員：承知した。

委員：観光目的による利用を促進し乗客が増えたら嬉しいが、民業圧迫につながるのではないかと懸念がある。対応を考えているか。

事務局：計画では具体的などころまで言及していないが、今後、受益者負担の視点も踏まえ、この会議の場で議論を図っていきたい。

議長：事務局から発言があったとおり、この場が議論の場になる。忙しい中、お集まりいただくことになるが、よろしく願います。ほか、意見がないようであれば、承認をお願いしたい。

委員各位：異議なし

議長：承認されたものとする。

(3) 香芝市地域公共交通計画（素案）について

委員：デマンド交通の利用実態であるが、利用登録の実数とその利用状況の詳細をお教えいただきたい。

事務局：登録者数は約 16,000 人である。ただし、死亡者や転出者の消去はされていない。実際の実利用者は月 1,000 人程度である。

委員：デマンド交通については、コミュニティバスが走っているところも利用できる。コミュニティバスとデマンド交通の役割を仕分けして、デマンド交通はコミュニティバスがない場所へのサービス、バス停まで歩けない方へのサービスに特化することが考えられるのではないかと。

事務局：デマンド交通とコミュニティバスの役割分担は考えるべきところもある。ただ、すでに利用が定着している側面もあることに留意して取り組みたい。

議長：タクシー事業者の視点でいかがか。

委員：特になし。

議長：鉄道事業者の立場でいかがか。

委員各位：特になし。

議長：地域の視点でいかがか。

委員：私が住む地域は、コミュニティバスもデマンド交通もさらに奈良交通のバスも使える。しかし、私たちの世代は知らない人が多い。高齢者の方は路線バスのほうが使いやすいようである。また、マイカーも多い。路線バスがない地域では、コミュニティバスやデマンド交通が重要なものになるだろう。

議長：知ってもらうことが大事である。

委員：コミュニティバスのルートから外れている地域、車両が通れない地域については、デマンド交通を優先的に運用することはできないか。

議長：狭い集落にバスが入るには道路空間の問題があるなど、すべての場所にコミュニティバスを走らせるのは難しい。狭い集落については、将来ネットワークにもあるように、タクシー車両を活用したサービスで補完することになるのだろう。

事務局：コミュニティバスについては、要望も踏まえ、今後、走行調査や検討をしていく予定である。ただし、道路条件によって、どうしてもバスが走れない場所はデマンド交通でカバーすることになる。

委員：バスが入れない場所はすでに分かっているので、デマンド交通を優先的に回すことを考えていただきたい。

事務局：コミュニティバスを使える方には、コミュニティバスを使ってもらえる仕組みを考え、デマンド交通を本当に必要な方が使いやすい仕組みを考えていく。

委員：バスが行けない地域を指定して、優先的な取組みをしてほしい。協議会も 20 年が経っているが、その地域の方は税金を支出しているのに、いつまでたってもコミュニティバスに乗れない。よくなる仕組みを考えてほしい。

議長：バスがない地域にデマンド交通を重点的に回すとなると、今利用している方の利便性維持も考え、デマンド交通の負荷、費用負担が増えることになる。経費の議論になってくる。

事務局：ご指摘のとおりであるため、検討を進めていきたい。

議長：ほか、意見がないか。

委員：法改正がなされ、計画策定が努力義務となった。先行事例となるので期待したい。

委員：法改正後、先進的な取組みとして、よろしくお願ひしたい。P.6-7の目標について、現状維持の背景として、人口減少が前提となっているが、計画期間の5年であれば、香芝市においては人口増の視点で検討いただきたい。

議長：ご指摘の意図としては、目標値を見直すべきかという意味か、考え方を見直すべきか。

委員：数値を変える前提ではなく、考え方として、人口が微増であるという視点で整理いただきたい。

議長：公共交通の状況もふまえて、ご検討いただきたい。

事務局：コミュニティバスについては、免許を保有する高齢者の増加もふまえ、目標値を設定している。

議長：コミュニティバスは、それで問題ないだろう。一方、その他の地域公共交通については、人口そのものが増えても生産年齢人口の関係もあるので、現状維持はやむを得ないかと思う。書き方を改めていただく必要になる。

事務局：ご指摘のとおり、目標値でなく、考え方を書き換える方向としたい。

委員：承知した。

議長：いただいた意見について、事務局で精査したうえで月末にパブリックコメントに諮りたい。ご異議があればお聞かせいただきたい。

委員各位：異議なし

議長：パブリックコメント後にも皆さんに参集いただき、また意見をいただきたい。

(4) 市が運営する地域公共交通の運行見直しについて

議長：具体的見直しは令和3年度に議論を深め、令和4年度以降に実証運行を進めていくものである。本日は、方向性を議論するということでよいか。

事務局：1の方向性について決定いただければと思う。2は意見をいただきたい。

委員：タクシークーポンの案を見送るという気持ちはわかるが、もう少し可能性を探っていたきたい。例えば、所得制限を設けるなど、対象者を絞るということで、市の負担を減らす方法もあるのではないか。

委員：筒井委員の意見は、タクシー業界としてありがたい。タクシークーポンの対象範囲として60歳以上とあるが、現在ならば60歳もまだまだ若く、デマンド交通に頼らずとも生活できる人は多い。対象の年齢を上げるなどの余地もあるのではないか。また、0～6歳のお子さんは、だいたいの家庭で両親が自家用車を使って外出させていると思われるので、そこまでの必要性があるのか。そういった点も含め検討いただきたい。

委員：公共交通の意義をどう捉えるか。個別輸送ではなく乗り合わせることでコミュニティが生まれるということも大事ではないか。環境負荷の軽減という観点からも、乗り合わせ

が大事になっていく。その点でいうと、タクシークーポン導入のために、コミュニティバスやデマンド交通をやめてしまうのは、香芝市の交通施策にはそぐわないのではないか。一方で、タクシークーポンについては、コミュニティバスやデマンド交通を利用できない車いすの方などに限ったものとしても考えられる。

委員：資料3のp.1-27の初乗り運賃は680円ではなく690円であるため、資料の修正をお願いしたい。タクシークーポン導入については、コミュニティバスサービスなどとの併用はできないか。デマンド交通の値上げなどで市の負担額が減る。その分をタクシークーポンに充てる。また、タクシークーポンについても、初乗り運賃690円を全額補填ではなく、300円程度にすることも考えられる。この段階で廃止となれば、発展はないのではないか。もっと検討してもらいたい。

委員：タクシークーポンの導入を検討するのは、4～5年後など何年か先であってもよいのではないか。まずは既存の地域公共交通をいかに持続可能な運営とするかが先決だと思う。運賃を値上げする方向で、市民全員で負担する考え方から、受益者負担を重視する考え方に変えて、香芝市の税金の使用を削減する方向にしてもらいたい。

事務局：所得税の申告があつて、はじめて市は市民の所得を把握できる。そのため、所得を反映できるのは1年後になる。そのため、所得をもって、サービスの提供可否を判断する案については、このずれをどうするのかという課題があると考え。また、60歳以上は若すぎるとのことだが、現在の香芝市民の年齢構成は60歳以上で2万人、70歳以上であれば1.4万人となっている。60歳以上の方全員を対象とすると年間で6往復、70歳以上に絞っても年間9往復しか利用できない程度の試算となっている。このサービスレベルのタクシークーポンで納得いただけるのかという懸念がある。また、コミュニティバス・デマンド交通とタクシークーポンの併用というご提案だが、現在の案1では、コミュニティバスを増便するという事で1,600万円の費用増となっている。そのため、値段を上げても市の財政負担は増えるという試算となっている。また、地域公共交通の意義を考え、誰もが利用できるような交通としていくことを目指している。

議長：今回の会議でタクシークーポン案を廃止するという結論を出すのは難しいと思われる。費用をもう一度試算し、タクシークーポンに充てるということもあるかもしれない。

委員：タクシークーポン案を選ぶとコミュニティバス・デマンド交通が無くなるというのではなく、併用という考えも検討してほしい。コミュニティバスとデマンド交通が重複している地域を精査して、デマンド交通が本当に必要なのか、重複している地域でどのくらい利用しているのか、どういう人が使っているのか、単に便利で安いから使っているのか等をもっと精査してほしい。必要性のある場所以外は、デマンド交通をやめて、そこで浮いてくる財源を、歩行が困難で外出に困っている人に対してのタクシークーポンとして充ててはどうか

議長：資料2の香芝市のデマンド交通の位置づけとしては、歩行が困難などではなく、すべての人を対象としており全地域が対象となっている。そのため、現在はバス利用者と重複

している。デマンド交通の位置づけを変えろということにもなる。この運行見直しについては、令和3年度以降にも検討することになっているため、ご意見を今後もいただいたうえで来年度も引き続き検討していく。

委員：コミュニティバスのルートから外れていてバスに乗れない地域がある。乗りたくても乗れない。コミュニティバスは廃止でもいいと思っている。

議長：この時点で、現在利用している方もいる中でコミュニティバスを廃止というのは難しい。案3ではないが、コミュニティバスとタクシークーポンの組み合わせなど、改めて検討を行ってはどうか。

事務局：福祉の関係部署でもタクシークーポンはやっている。どのぐらいの財源がいるのかなど試算もしながら考えなければいけない。次回までに整理させてもらう。

委員：今ある地域公共交通を改善していき、数年後にタクシークーポンを検討するという意見や、コミュニティの形成や環境負荷への対応のために公共交通の乗り合いが必要という意見も理解できる。ただ、タクシークーポンの案をこの時点で消すのではなく、引き続き検討してほしい。所得制限の条件を設定してはどうかという意見も出したが、国民健康保険でも、1年前の収入情報をもとにしているの、そういった手続き上のことが問題ではないと思う。1人1,000円であれば8,000万円だが、1人1,500円の負担であれば1.2億円捻出できる。市民の理解を得られるのであれば可能だと思う。今日の段階でタクシークーポン案の廃止というのはどうかと思う。

議長：今回の会議では決められないが、コミュニティバスやデマンド交通の運行見直しを放っておいていいかというわけではない。この点も大事なところであるのでご意見をいただければと思う。受益者負担が増えるのは苦しいところだとは思いがいかがだろうか。

委員：受益者負担の目安が書いてあるが、実際の使用料は受益者負担割合での試算よりも安い金額で提案されている。差はどのように検討されたのか。運賃を見直しした後の財政負担はどの程度変わるのか。

議長：p.11の受益者負担についての考え方にに基づき試算された金額では249円であるが、見直しでは200円となっている。差額のシミュレーションはどうなっているのか。

事務局：受益者負担の25%や50%という数値は、あくまでも公の施設等の使用料に対する負担率をあてはめて試算したもので、他市の運賃や民間の運賃等も加味しながら、総合的に勘案して出した。

議長：市の負担額のシミュレーションはどうなっているか。

事務局：コミュニティバスは再編した後、運賃の見直しによって、利用者が3割減ると見込んだ場合でも、230万円程度の増収を見込んでいます。デマンド交通については、同様に利用者が3割減ると見込んだ場合で、年間400万円程度の増収を予想している。ただし、運行見直しでサービスを強化する中で、運行経費も上がると予想している。

議長：見直しによって利用者が3割減となるシミュレーションを正とすると、地域公共交通計画の目標値と整合が取れなくなるのではないかと。今後の予定として、先に地域公共交通

計画が策定されるため、その後の運行見直しで利用者の減少を前提とするのは望ましくない。3割減というシミュレーションは財政として厳しめの条件で設定しているのか。地域公共交通計画と齟齬が無いようにしてほしい。既存路線で新たにルートとなる地域があることや増便になる地域もあるため、利用者は増えるという想定でよろしいか。

事務局：財政シミュレーションなのでリスクを高く設定している。バスの台数を増やして、増便しながら、利用者の増加を促すということである。

議長：理解した。コミュニティバスの利用者が増える可能性はあるので、6.5万人を目指すということによいか。みなさんのご意見も賜る。

委員：コミュニティバスは絶対的に必要なものか。すべての方に安くサービスを提供するというのを、行政がそこまでしなければいけないのか。コミュニティバスの現状の利用者を見ると、田尻ルートでは17人で、それ以外は1桁台である。ビジネスモデルとして成り立っていない。利用される高齢者は、停留所まで行くのが大変という話をよく聞く。ドア・ツウ・ドアのデマンド交通やタクシーの利用の方がよいのではないか。そのデマンドも一律200円の安い金額で、どんな方でも使ってもらうのはいかがなものか。所得制限などを設定して、ある程度必要な方に提供する方がいいのではないか。すべての方にすべてのサービスを安く提供する必要はないと思う。

議長：1便あたりの利用者数は、少ないところでは5.6人となっている。バスの運転手の平均給与とタクシー運転手の平均給与はほとんど同額である。コミュニティバスでまとも利用してもらえる人数をタクシーやデマンド交通にバラしてしまうと運行経費が高くなる。そもそも、すべての人に交通サービスを確保しなければいけないかという意見については、地域公共交通計画の中でも市としての方針をp.6-1にも書いているところである。他の市では人口が減っているなか、香芝市は人口が増えている。「快適」ということを方針として設定するのであれば、最低限のところだけではなく、少し踏み込んでいくのもありだと思う。今日の議事について少し方針として整理したい。運行見直しについては、タクシークーポン案をこの段階で廃止するのではなく、もう少し検討してもらいたい。コミュニティバスやデマンド交通の受益者負担の増額については反対の意見はない。受益者負担を増やしながら、利便性を高めるということにはご異論はなかったかと思う。デマンド交通も同じように運賃値上げ等の制限を令和4年度に実施していこうということを考えると、そのなかには、最初はコミュニティバスとデマンド交通のサービスを拡充することで、費用が増えるということも試算している。みなさんのご意見をいただいたということで、来年の会議でもう少し議論をさせてもらうということによいか。

会長：本日の会議の意見を集約いただいたが、事務局にはもう少しコミュニティバスやデマンド交通とタクシークーポンを併用できるかどうかシミュレーションをしてもらいたい。あわせて、市の財政負担については、当然、持続可能な運営ということも大事なので、そのあたりも踏まえて、シミュレーションも加えて議論いただく。

事務局：資料 4 の p. 15 にデマンドの運行の見直しについて、運行区域を設定するかどうかに
ついてご意見をいただきたい。

議長：この点についてご意見をいただきたい。

委員：何度も言うようにコミュニティバスとデマンド交通が重複している地域は、デマンド交
通の対象地域外にする設定も含めて考えていくべきではないか。

委員：デマンド交通とコミュニティバスでは時間的な制約が違っていて、利用する用途が異な
ると思う。デマンド交通は自由に時間設定できる。現状で併用している方にとっては、
すべてをバスのみで利用するということはできないと思う。その場合はタクシーにな
ると思う。その点を考慮しなければいけない。

委員：利用者側からすればそうかと思う。だが、市としてそこまで市民の利便性をはかってい
かなければいけないのか。不便な部分もあってもいいのではないか。

委員：中和幹線で運行区域を定めるのは利用者が混乱しないか。タクシーであれば長く乗れば
乗るほど高くなるのはわかる。近距離の利用なのに中和幹線を越えるというだけで運
賃が上がるのは不公平感があるように思う。

事務局：なぜ運行区域を絞ったかという、以前よりデマンド交通を関屋～五位堂など長距離
を移動される方がおり、非効率な輸送であったため、なるべく長距離移動をさけたいと
考え設定した。学区などの 3 つや 4 つに分割することも考えたが、どこが区域割りか
がわかりづらいため、検討から外した。

委員：中和幹線で分けるというのは、具体的に言うと、真美ヶ丘では同じ区域のなかで料金が
変わる。近鉄大阪線でわけるといえるのはどうか。

議長：区域設定についてももう少し議論が必要である。

4. その他

5. 閉会