

## 令和3年度 第1回 富田林市交通会議 議事録

日時：令和3年11月18日（木） 13：00～15：30

会場：市役所 4階 401会議室

### 出席委員 23名

三星委員、柳原委員、河原委員、中西委員（近畿運輸局大阪運輸支局 小林氏が代理出席）、岡部委員（オンライン出席 大阪府交通戦略室 嘉戸氏が代理出席）、芝池委員、石田委員、西田委員、水口委員、池田委員、松永委員、天堀委員、市川委員（近鉄バス（株） 寺井氏が代理出席）、秋元委員、下垣内委員（近畿日本鉄道（株） 石野氏が代理出席）、小出委員（オンライン出席）、芝辻委員（オンライン出席）、豊福委員、松田委員、金銅委員、北村委員、柳田委員、小野委員

### 欠席委員 5名

北谷委員、田中委員、北野委員、山原委員、中塚委員

### 1. 交通会議役員の選出について

会長は、委員の互選により松田委員が選任され、副会長及び議長は会長の指名により柳原委員が選任された。

### 2. 富田林市交通会議について

事務局から資料2・3・交通基本計画（概要）に基づき説明した。質疑及び意見等は、議事概要のとおり。

### 3. 報告事項

#### （1）地域公共交通計画の策定検討について

事務局から資料4・大阪府富田林市「地域連携サポートプラン」提案書・富田林市らくらくバスマップに基づき説明した。質疑及び意見等は、議事概要のとおり。

#### （2）交通不便地域における新たな交通サービスについて

事務局から資料5に基づき説明した。質疑及び意見等は、議事概要のとおり。

#### （3）レインボーバスのあり方検討分科会の進捗状況について

事務局から資料6・レインボーバス時刻表・レインボーバスのあり方検討分科会委員名簿に基づき説明した。質疑及び意見等は、議事概要のとおり。

(4) 新型コロナワクチン接種における接種者送迎バスの運行について  
事務局から資料7に基づき説明した。質疑及び意見等は、議事概要のとおり。

#### 4. その他

事務局からレインボーバスのあり方検討分科会初回開催日程（令和3年12月22日（水）午前10時～）、交通会議次回開催日程（令和4年2月7日（月）午後2時～）についての案内を行った。

#### 【資料】

資料1	委員名簿
資料2	富田林市交通会議の概要について
資料3	富田林市交通会議の経緯と今後の運営について 交通基本計画（概要）
資料4	地域公共交通計画の策定検討について 大阪府富田林市「地域連携サポートプラン」提案書 富田林市らくらくバスマップ
資料5	交通不便地域における新たな交通サービスについて
資料6	レインボーバスのあり方検討分科会の進捗状況について レインボーバス時刻表 レインボーバスのあり方検討分科会委員名簿
資料7	新型コロナウイルスワクチン接種者送迎バスの運行について

#### 議事概要

##### 2. 富田林市交通会議について

三星委員 この10年ほど、資料3に記載されている流れに従って様々な交通に関する施策を行ってきた。特に交通不便地域の取り組みは、今後も支援していこうということである。そして、公共交通に関しても活性化するよう議論してきた。

また、東西交通については、社会実験を行い、アンケートも併せて実施した。結果としては、利用者数はあまり多くなかった。ただ、運行便数や市民周知に問題があって、多くの方が乗車する機会がなかったのではと、この交通会議で評価している。しかし、利用者からは、「自分にとってはいかに東西交通がありがたいか。」という東西交通の重要性が分かる結果が少なからず出ていた。結論的には、多少玉虫色になるが、必要性については相当確認された。ただ、現状のままでは、社会実験では量的に十分とは言えない状態なので、引き続き検討していくこととなっている。

そして、あまり着手できていないのが、レインボーバスをあり方である。乗車人数の割には市の財政負担が大きい、また、何とか効率的な運行で改善していけないだろうか、或いは、統廃合を検討できないか等が継続議題となっている。

地域の助け合い交通が大事で、特に不動ヶ丘町のような、過去の高度成長の頃に建設された、典型的な起伏がある団地が本市では多く見られる。不動ヶ丘町の取り組みをテストケースとして注目している。

柳原議長 今まで様々なものを検討してきた。1点目は「近鉄富田林駅」と「南海金剛駅」間の東西交通をどうするのかということである。2点目は、路線バス等の公共交通がない地域における人々の動きやそのニーズ、さらに高齢化とともに移動できない人がいる中で、市の交通政策をどうするのかについてであり、現在中心に議論を行っている。

さらに、今後、レインボーバスのあり方の議論も行っている。レインボーバスの運行ルートは、民間事業者の路線バスと輻輳している区間があり、そのルートの整理をどうするかについて議論していく。

### 3. 報告事項

#### (1) 地域公共交通計画の策定検討について

柳原議長 来年度に「地域公共交通計画」を策定することについてと「地域公共交通計画」とは何かという説明であった。

簡単に補足すると、そもそも地域公共交通とは、いわゆる電車・バス・タクシーである。この地域公共交通は、民間事業者が基本的にはサービスを提供してくれているが、従来は、民間事業者がある程度儲かるところを運行していくという形で成り立ってきた。しかし、近年、少子高齢化やモータリゼーションで、公共交通自体の利用者が減ってきているため、交通事業者だけで運営できるような状況ではなくなってきた。そうになると、車が運転できる人とできない人で、いわゆる移動のモビリティ格差が生じてきたり、或いは、障がい者の方々といったご自分で車を運転して移動できないような方々の移動ができなくなってきたりするような中で、市として公共交通をどうするかを考えていく必要が出てきたということである。

そのために、市として、市内の公共交通をどうするかについて考えていくために、計画を作り、その計画の中で施策を展開していくという取り組みになっている。

## (2) 交通不便地域における新たな交通サービスについて

柳原議長 今現在、交通不便地域である藤沢台七丁目地域と彼方上地区において、どのような交通形態を導入していくのか検討をしているところで、新しくAI オンデマンド型が出てきたのでその紹介だった。

河原委員 AIオンデマンド交通について、最近よく耳にするようになってきた。京丹後市で行われているAIオンデマンド交通は、近畿管内で運行されているが、私の勉強不足で申し訳ないが、まだ、どのような実績でやられているのかは詳しく把握できていない。

AIオンデマンド交通のシステムについて、法律上では乗り合いバスの種類に入るものである。ただし、無尽蔵に呼べば来るというようなことではなく、ある程度、運行本数を決めていただかないといけない。予約をすればすぐに来るというようなものではなく、ある程度、1時間に1本など、決められた運行本数があるので待ち時間は発生する。

三星委員 交通不便地域の取組みは全国的に行われており、公共交通が不便もしくは成り立たないような地域で、様々な工夫をして、住民の助け合い交通も含めて取り組まれてきた。これは完全に住民の助け合いである場合や、ほとんど公共交通で運行する場合など、その地域の条件によるが、地域の住民の方が主体となって、市や交通事業者と連携しながら、システムを取り組んでいくという仕組みになっているので、決して特別なものではない。

説明にあったように、完全にオンデマンドにしていくと、今度は従来 of 公共交通と競合する場合が出てくる。つまり、バスの利用者が減ったら何もならない。「利用者が減ったので撤退します。」と交通事業者がおっしゃると、今度は公共交通全体への影響が出てくる。私は交通事業者の保護の立場ではないが、公共交通も大事にしながら両方やっていくとなると、AIオンデマンド交通の導入は地方部の取り組みであることが多い。地方部の取り組みと同じものは、大都市圏域では運行本数を決めなければならないことが関係してくるので、そのままでは導入しにくい。

情報提供として紹介すると、近畿圏といった大都市及びその周辺地域の中で一番導入が早い典型的な事例は、米原市の地域公共交通である。米原市は以前、バスを運行していたが、成り立たなくなり撤退した。その後、市がコミュニティバスを運行するが、それも撤退となっている。そこで、導入されたのがコミュニティタクシーである。このコミュニティタクシーが、説明のあった取り組みの原型で、オンデマンドではないが、停留所を設定して運行されている。その停留所間隔は極めて短く、通常の停留所は250mや500m歩かないといけないが、このコミュニティタクシーはほとんど歩かなくていいぐらいである。全停留所に番号をつけて、停留所を網

の目のように設置している。そのエリアを地元のタクシー事業者がタクシー車両を使って運行している。大きいエリアをカバーして、しかも交通事業者と協力しながら運行している例である。

近年の国土交通省の政策として、交通不便地域の取り組みは住民主体で作っていくことが挙げられている。技術面の関係で、地域の方々の思いだけで導入しがたい所もあるが、地域の思いを大事にすることが大切である。

従来は、議長の説明からあったように、高度成長の時期に運輸需要があったわけだが、現在は、住民本位で住民が本当に地域の交通を良くなるにはどうすればいいかという立場でシステム構築していく、いわゆる計画行政という考え方に変化している。

まとめると、1点目は、一方的な意見だけでは導入してはいけないということ、2点目は、現在の仕組みの中では、完全オンデマンドには厳しい条件があるということ、3点目は、住民主体であること、4点目は、住民と交通事業者が連携してやっていかないとうまくいかないことである。

代理出席 嘉戸氏 AIオンデマンド交通の事例ということで、「しわまる号」など2つの事例を紹介されているが、もしご存じなら、どのくらいの採算性を目標にされて、結果はどうなっているのか、また、今、富田林市内の2地域で、定時定路線で運行する地域公共交通導入の取り組みを、新型コロナウイルスの影響で延期されているということだが、どの辺りの収益性を見込んでいるのか、教えていただきたい。

事務局 まず、岩手県紫波町「しわまる号」について、事務局で把握している範囲になるが、1日の利用者数は平均で60人前後である。運賃については、予約時に乗合が発生すると運賃が変わり、大人の場合、乗合の発生がなければ500円、もし途中で利用客が乗り合えば、300円という仕組みになっている。紫波町の予算について、ホームページ等での情報によると2,400万円を計上されている。また、運行経費から運賃収入と国からの補助金（国土交通省のフィーダー補助という補助制度）を引いた分を、市で補助されていると把握している。

本市で取り組んでいる藤沢台七丁目地域と彼方上地区については、まだ検討段階であるので、実際に試験運行を実施してから採算性を確認することとなる。将来的には、多くの地域の方で乗っていただくことで採算をとるところを目指したいと思う。ただ、公共交通の運行がされてない地域であるので現状は難しいと思うが、今後、地域の方と近畿運輸局にご相談をさせていただきながら、実施に向けて検討していく予定である。

三星委員 岩手県紫波町の事例については、シビアに費用と利用者と運行における補助について数字を明白にして調査してほしい。

私の経験では、例えば、先ほどの米原市のケースの場合には、利用が増えるたびに、市の負担が増えていく。おおまかには、1回乗るたびに米原市の地域交通は約2、3千円かかる。そのうち、例えば利用者が200円負担するとすれば、約10倍のお金が公共交通にかかり、最終的に公共交通の運行が続かないというケースがあるので、しっかりとした計算をしていかななくてはならないことを申し上げる。

「しわまる号」についても同様のことが言えると思うが、なぜ採算が取れるほど利用者がいないのかということ、乗る人があまりいないからである。結局、住民が車を利用するので、お年寄りなど運転が物理的にできない方しか乗っていただけない。私の試算であるが、日本国内は人口密度が高い国なので、今後、多くの方が車から公共交通に転換していただければ、現在のバスや鉄道で運行できると推測できる。それでも運行できないエリアは多くあるが、その地域については公共交通を多く使っていただくことによって、AIオンデマンド交通も、先ほど、2、3千円のコストがかかるはずだと申し上げたが、相当コストは下がると思う。

そのような中で、市が応援できる金額あるいは、国の補助金等を活用できるかについて考えていくことになると思う。ただし、あまり考えすぎると、今度は国レベルでの制度的な話になるので、現場の中で必要なものから構築していくことも踏まえて整備した方がいいと思う。大阪府（代理出席 嘉戸氏）から、それについてのコストや補助との関係について教えていただきたい。

代理出席 嘉戸氏 大阪府には一つ一つの取り組みの経営状況や採算について情報は入っていないが、継続的に交通不便地域への取り組みがされることについて、利用される方の費用負担が必要であると普段から思っており、そのような観点からご質問させていただいた。

柳原議長 ちなみにこのAIオンデマンド交通についてどこでも行けるのか。岩手県紫波町「しわまる号」は停留所がないと書いてあるが、基本的に自由に自分が好きな場所に行けるのかどうか、また、タクシーのように5キロまで連れていってくれるのか。ある程度運行エリアが決まっているなどの制限はあるのか。

三星委員 通常のバスやタクシーを運行するために免許が必要だが、このAIオンデマンド交通の場合、当然隣接する市にも行くなど、運行エリアが広域的になると思うが、許認可は通常のバス事業で出すのか。

河原委員 公共交通会議を経ないと区域乗り合いというのができない。その公共交通会議がどこまでの範囲を及ぼすのか、また、交通不便地域であるかどうかが必要となってくる。既存の公共交通との共存が果たして図れるかという観点もあるので、例えば、富田林市に導入された場合に、隣の河内長野市に行けるかどうかということにはならないし、市内の中でも、駅まで運行するなど、運行エリアを広げられるのかどうかは、現実的に難しいのではないかと思うところはある。

話は変わるが、岩手県紫波町「しわまる号」の運賃設定について、具体的な運賃徴収かは分からないが、乗合の運賃はある程度定額でないといけない。しわまる号は1人で乗ると運賃500円、乗り合うと300円の運賃であるが、例えば、毎日乗る人が今日は500円で乗車したが、明日300円の運賃なのか、500円の運賃なのかが分からないという運賃設定がいかがなのか個人的に思う。例えば、運賃500円と300円の差額が発生した時に、町が200円の差額分を負担しているということであれば問題ないと考ええる。ただ、私としても勉強させていただきたいし、富田林市としても、もし問い合わせをされるのならお聞きしていただけたらと思う。

三星委員 この交通会議が法定化されているので、会議のなかで合意ができれば、ある程度の運行形態を確保できるはずである。河内長野市や大阪狭山市へ運行することも必要であると合意ができれば、もっと便利になるかと思うが、なかなか簡単にはいかない。

事務局 岩手県紫波町「しわまる号」の区域であるが、町内自由に乗降場所を設定するというドアtoドア方式である。紫波町は中央部の南北にJR線が走っており、その一部の区域だけがバスが運行しているという状況で、町内のほとんどの区域が交通不便地域になっている。本市を紫波町と同様のケースに当てはめることは難しいが、紫波町に関して言えば、持ち合わせている資料にある限りでは、JR駅の周辺1km圏内ぐらいまでがバスが運行されている地域である。「しわまる号」が運行される前はコミュニティバスが走っていたが、それが撤退したことで、ほとんどの地域が交通不便地域になったため、紫波町の交通会議の中で、おそらくバスとの競合はないものとして協議が整ったのではないかと、この経過を見ると推察できる。

三星委員 運行エリアが紫波町全域で収まる場合、交通会議は通常、市町村ごとに作る。

他の市まで運行する場合には、例えば、大阪狭山市まで運行するということを勝手に富田林市の交通会議で決められない。そこは難しいとこ

ろで、近隣自治体と連合した交通会議を作らなくてはならない。

最新の話であるが、長野県南信州エリア全体で交通会議を作り、エリアを超えた交通計画を立てた。これは画期的なことである。将来的には、河内長野市や千早赤阪村も含めた広域的な交通会議を考えなくてはいけないという気もしている。

もう1つの報告としては、都市部である熊本市についてである。この事例も最近の話であるが、熊本市とその周辺地域全域にはバス会社が3社あるが、3社連合でダイヤと料金を完全に統一化した。様々な政策を共同で作ると損するバス会社や得するバス会社が出てくるが、現在では法令上その仕組みが整ったところである。そういう意味では、熊本市は斬新的である。ただ、熊本市は大都市の例なので、本市で適用させるのは難しいかと思うが、ある程度参考になると思う。

柳原議長 このようにバスの運行エリアや運賃はこのような協議会の中で決めて、実際に運行できる。ただし、それには市民委員の皆さんをはじめ既存の交通事業者との協議の中で交通不便地域にどのような交通を入れるのか、どこまで運行するのかということも検討していかなければならない。

### (3) レインボーバスのあり方検討分科会の進捗状況について

柳原議長 レインボーバス等のご意見やこれまでの本会議経過に関するご意見等、ご自身の生活の状況等を市民委員からお話いただければと思う。

石田委員 レインボーバスについては、運賃面や市の予算について課題があると思うが、近鉄バスと南海バスと協議しながら、そのあたりを考慮していただけたらありがたいと思っている。

西田委員 この前、実際にレインボーバスに乗ってみた。やはり、以前のバスに比べて車両が小さくなった分、車いすで乗るとかなり狭い。車いすをとめると横の通路が狭くなり、利用者の方が、「狭いな」と言いながら通って行かれたので、気を遣いながら乗車していた。

今、車いすの方が近鉄電車に乗る場合、インターホンで駅員を呼ぶことになっている。駅員が駅構内にいるのに、インターホンをつないでセンターを通して、利用する駅にいる駅員に伝わるというシステムである。そのシステムが変わったことによって、余裕を持って駅にいかないといけなくなり、自分が予定している時間の電車に乗れないということが最近多くなってきた。駅員に聞くと、人員削減、また、いずれは無人化していく方針でこのようなシステムが変わったそうである。このコロナ禍によって利益



が減ったことが原因なのかはわからないが、電車に乗ることに不便を感じるようになった。今まで近鉄電車は、障がい者の間ではサービスは満点と言われた会社であったが、インターホンを紹介する対応はサービスが遅れている。大阪メトロは駅に行くと駅員が来て、すぐ「何番で待ってください」と対応していただける。ホームも段差解消されてきている。特に天王寺駅は、電動車いすでもスロープなしに乗れる対応がなされてきて、大変良くなっている。難波などの工事中の駅も多々あるが、だんだんと良くなってきているのに、近鉄電車はインターホンを使うので、不便に感じてきている。

代理出席 石野氏 今、駅員の人員削減の影響で何か事象があった時、富田林駅も無人になる場合があるので、遠隔対応をさせていただいている。

西田委員 今後も遠隔対応されるということか。改善はされないということか。

代理出席 石野氏 対応に関する変更の予定は今のところ一切聞いていないので、今後も今と同じように対応させていただく。

柳原議長 鉄道会社が無人化を進めていることについて、様々な障がい者団体から大変不便になるというご意見が上がっている。この無人化の問題をどうするのかというのは非常に大きな課題かと思う。この話に関して、三星委員何か意見等あるか。

三星委員 この話は重大なので、今後も継続して議論していくべきである。

池田委員 私も富田林病院から富田林市役所の区間でレインボーバスを利用させてもらった。普通、富田林病院から富田林市役所に行く方法としては、富田林病院の送迎バスで富田林駅まで行って、電車に乗り換えて富田林西口駅まで行って市役所に行くが、レインボーバスに乗ると、乗り換えなしで市役所まで100円で行くことができるので、すごく便利だなと思い嬉しかった。しかし、今回の各委員の意見を聞いて、採算面においてはさらに考えないといけないと思った。採算面で考えるとレインボーバスの運行は難しい課題だと思った。

松永委員 レインボーバスを見かけることはあるが、乗ったことはないので、初めて会議に参加して、すごく勉強になる。これからも会議の中で勉強させていただきたいと思う。

天堀委員 以前から、レインボーバスの「近鉄富田林駅」と「南海金剛駅」間の試験運行の結果が気になっていたのですが、本日、その結果をお伺いできてよかったと思う。レインボーバスが金剛連絡所前まで行っているが、あともう少しの距離なのに、なぜ金剛駅まで行かないのかということが素朴な疑問である。

私は、観光案内所で勤務している。その立場から言うと、河内長野市の観心寺や富田林市の楠妣庵観音寺、千早赤阪村の楠公生誕地を巡りたいという観光客の方にはバスの周遊ルートがないので、一度、富田林駅を経由してバスを乗り継いでいただかないといけないのが少し不便であると思っている。

柳原議長 利用者からは当然のご意見かと思うが、レインボーバスが金剛駅まで行かない点に関して、事務局から説明をお願いします。

事務局 レインボーバスが金剛駅前までなぜ行かないのかに関して、市民の目線で見えていただいたら、そのように感じるのも当然だと思う。そのことについても、市民委員の皆さんにはご参画いただくことになると思うが、今後、分科会でそういったご意見も反映できるようなコミュニティバスのあり方を決めていければと考えている。ルートの延長等は議論の中で決めていくことになるが、実現可能性についても、これから決めていきたいと考えている。あくまで、レインボーバスは富田林駅前を中心として、市民の方が富田林市街地にアクセスできることを目的に、今の運行がされているというところもあるが、金剛駅まで行った方がいいのではないかというご意見に関しては、今後のレインボーバスのあり方検討分科会の中で、委員の皆さんと一緒に決めていきたいと思っている。

#### (4) 新型コロナワクチン接種における接種者送迎バスの運行について

柳原議長 近鉄バスや南海バスの協力を得ながら、新型コロナのワクチン接種会場までの移動手段を確保していただいたというご報告だった。

以上