

## 令和2年度 第2回 富田林市交通会議 議事録

日時：令和2年11月27日（金） 10：00～12：00

会場：富田林市消防署 4階 講堂

### 出席委員 22名

三星委員、柳原委員、河原委員、本田委員、清水委員、北谷委員、石田委員、田中委員、西田委員、市川委員（近鉄バス（株）・今村氏が代理出席）秋元委員、藤田委員、中野委員、芝辻委員、豊福委員、中塚委員、松田委員、谷口委員、土井委員、西野委員、野村委員、森木委員

### 欠席委員 3名

宮下委員、北野委員、伊藤委員

### 1. 交通会議委員の交代について

事務局から資料1に基づいて、新たに委嘱された北谷委員、藤田委員、伊藤委員を紹介した。

### 2. 報告事項

#### （1）公共交通事業者応援の実施について

事務局から資料2、富田林市バス事業者応援リーフレット、富田林市タクシー事業者応援リーフレットに基づき説明した。質疑及び意見等は、議事概要のとおり。

#### （2）「地域連携サポートプラン」提案書について

事務局から資料3、「地域連携サポートプラン」提案書に基づき説明した。質疑及び意見等は、議事概要のとおり。

### 3. 検討事項

#### （1）コロナ禍における交通不便地域の公共交通の取組みについて

事務局から資料4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）レインボーバスの今後の方向性について

### 4. 議題 富田林市交通会議分科会設置規約の制定について

事務局から資料5、議案に基づき説明し、制定について委員の承認を得た。質疑及び意見等は、議事概要のとおり。

5. 情報提供（近畿運輸局様より） 公共交通政策にかかる制度について  
近畿運輸局本田委員から提供資料に基づき情報提供していただいた。質疑及び意見等は、議事概要のとおり。

6. その他  
各委員による意見交換が行われた。

#### 【資料】

資料1	委員名簿
資料2	公共交通事業者応援の実施について 富田林市バス事業者応援リーフレット 富田林市タクシー事業者応援リーフレット
資料3	「地域連携サポートプラン」提案書について 「地域連携サポートプラン」提案書
資料4	コロナ禍における交通不便地域の公共交通の取組みについて
資料5	レインボーバスの今後の方向性について
議案	富田林市交通会議分科会設置規約の制定について
提供資料	国土交通省より地域公共交通活性化再生法の一部改正について

#### 議事概要

##### 2. 報告事項

###### （1）公共交通事業者応援の実施について

三星議長 公共交通事業者の各委員に、コロナ禍における現状及び市の取組みにおける効果について、教えていただきたい。

秋元委員 新型コロナウイルス感染拡大の影響で、緊急事態宣言が出された時は、利用者が半数以下の状況になった。その後、若干人々が動き出したということもあり、回復基調にある。ただし、テレワーク等の新しい生活様式の導入によって、まだ去年の状況ぐらいまでには戻っておらず、前年同月比で2～3割程度のお客様が減っているというのが現状である。

今回「富田林市バス事業者応援」を展開していただいて、非常にありがたいと思っており、感謝している。ただし、11月から始まったということで、まだひと月もたっていない状況なので、劇的に効果が見えている状況ではない。ただ、10月よりも、若干利用者が増えているのではないかと  
いう実情である。

今村氏（代理出席） 弊社におきましても、4・5月の緊急事態宣言中は、前年に比べて利用者が半減するような状態であった。その後、利用者は戻ってきているが、コロナ前と比べると2割減ぐらいの回復状況である。

その状況に伴って、富田林市から「バス事業者応援」ということで、11月から運賃100円での乗車のご支援をいただいている。11月1日～25日ぐらいまでの実績を見てみると、10月と比較すると若干利用者が増えたという印象だが、前年に比べると、まだ2割程利用者が少ないという状況に変わりはない。今後、この事業を多くの方が知っていただき、利用が増えることを期待している。

藤田委員 弊社の場合は、大阪・奈良・京都、三重、名古屋へ運行しており、非常に広いエリアで運行している。

通勤や通学の定期収入について、最近では回復基調であるが、まだ10～15%ぐらいのマイナスになっている。

令和元年は、10月に消費税の改定があり定期運賃が値上がりした。その関係で、お客様は消費税が安い9月中に購入されたため、10月の定期収入は比較的少なかった。その反動で今年の10月は、前年同月比で、ある程度定期収入が増えるのではと予測していたが、結果、マイナスになっている状況である。

とはいえ、利用者数は回復してきているので、そういった点では希望も持てるが、ただ一方で、テレワークやオンライン会議の導入や大学が本格的に再開していないことで、まだ戻りきっていない。

また、観光や出張等の用途の定期外については、最近、GOTOキャンペーンの影響で若干増えているが、観光がまだ戻っていない。特に当社の場合、三重県の伊勢志摩に行く長距離の路線が多く、高単価なお客様が多いが、移動自粛等によりその路線の利用が減っているため、厳しい状況になっていると考えている。ただし、一部GOTOキャンペーンの影響により、例えば高級ホテルは割引額が大きくなり、相対的にお得に感じられるため、利用されている方が増加しているように感じるが、第3波が来ていることから勢いがなくなるのではと心配しているところである。

中野委員 弊社も近鉄電車様と同様に、やはり落ち込みが激しいような状況である。緊急事態宣言の頃よりは落ち着いてきたものの、南海電鉄の場合は、特に関空から来られた訪日外国人のお客様がほぼゼロに近いような形になっている。弊社は一時経営が厳しい時代があったが、それをインバウンドの効果により何とか脱してきた。しかし、またそれが元に戻ったということで、今、相当厳しい経営状況にはなってきている。

一方で、GOTOキャンペーンが若干寄与するところがあり、ようやく

10月の運賃収入等々について、何とか前年度ベースまで回復してきたところである。ただ、ようやく人が動きかけた中で、また新型コロナウイルス感染拡大が起こっている。高野山方面や和歌山市、加太方面へ行くお客様の利用が増えてきていた矢先に再び感染拡大している状況で、また何ヶ月かは冷え込むような状態になりそうである。トータルで見ると厳しい状況に変わりはないと感じている。

芝辻委員 新型コロナウイルス感染拡大当時は、業務の50%を休業させていただいた。収入の半分以下に落ち込むという状況の中で、緊急事態宣言が解除されてから徐々に人の動きが出だし、現在、昼間は、近畿大学病院等への通院目的でタクシーの利用が増えてきた。改めて気づかされたのは、地元のお客様が一番であること、地域密着が一番だということである。現在は、利用者が約90%にまで回復してきた。ただ、夜の利用が戻らないと経営的には厳しい。夜間の売り上げは2割、3割戻らない状況で、富田林・狭山・金剛の利用は前年と比べると約80%にとどまっている。また、再びこの週末から時短営業の要請が出され、大阪市内の夜の店の営業時間が短くなるので、打撃を受けるのではと想定している。ただ、これまで大阪市内で飲んでおられた方が大阪市内の地元に帰って飲んでいただければ、その後ご自宅までタクシーの利用をしていただければと期待をしているが、依然厳しい状態である。

11月から始まった「富田林市タクシー事業者応援」において、タクシー利用券が発券され、11月1日から20日までの間で約3,000枚利用していただいている。非常にありがたく、感謝をしている。

また、感染しない・させないために、運転手等の従業員は必ずマスクを着用し、営業所入るときには、検温・消毒を実施するなど感染防止対策に取り組んでいる。また、車両にはオゾンの発生装置等をつけており、安全安心に乗車していただけるようにしている。

三星議長 一番打撃を受けている公共交通が崩壊すると、市民生活が成り立たなくなるので、公共交通関係者の方には最大限の激励と拍手を送って感謝する。

河原委員 先ほど三星議長からもあった通り、テレビなどで医療従事者や飲食店に関する新型コロナウイルスの支援がよく報道されているが、その中で、交通事業者に対して支援をしていただけたということに対して、富田林市にお礼を申しあげる。コロナ禍においても、交通手段を持たない方々は、バス等の公共交通機関に乗らないと、通勤通学、そして病院やお買い物に行けない状況である。公共交通機関も新型コロナウイルスの感染リスクがあるなか、一生懸命動いている。公共交通事業者は感染防止対策をされているので、「富田林市公共交通事業者応援」の期間が終わっても、公共交通

を利用していただけるようお願いしたいと思う。

バス事業者は、路線バスだけでなく、貸切バスもやっておられ、貸切バスの需要もかなり減っている。バス事業者は、乗合と貸切の両方の収益で会社の経営が成り立っていて、貸切バスは収入としてかなり貴重なところである。例えば、修学旅行やお子様の遠足等に積極的に貸切バスも使っていただくと、路線バスの維持にも繋がることになるので、ご協力いただきたい。

## (2) 「地域連携サポートプラン」提案書について

本田委員 先ほど事務局の方からご説明のあったとおり、「地域連携サポートプラン」を近畿運輸局から提案をさせていただいた。「地域連携サポートプラン」はどういうものなのかと説明すると、何らかの制度に基づいているというものではないが、近畿運輸局が近畿ないし全国の事例を参考に、各地域の様々な課題に対して、提案させていただくものである。今回、何点か提案をさせていただいたということで、今後も関わっていきたいと思っている。

三星議長 具体的な議論は、次回以降行っていくということであるが、せっかくの近畿運輸局様からのご提案なので、前向きに受けとめ、さらに皆さんの意見も追加して、議論していきたいと思う。

最近、就任された委員の方も多いので、念のために申し上げるが、富田林市は全国に先駆けて、約10年前に「富田林市交通基本計画」を策定した。その内容は、国土交通省でも当時、評価していただいて、富田林市の交通政策の骨組みを国土交通省としても参考にしたいと注目していただいた。「富田林市交通基本計画」には、大きく5つの課題を挙げている。課題1が「すべての円滑な移動の確保」、課題2が「公共交通の維持・利用促進」、課題3が「自動車利用の抑制」、課題4が「地域特性に応じた多様な施策展開」、課題5は、「市民との連携・協働」である。この5つの軸を掲げて、その内容を具体化することを検討したわけである。このような柱は、国の施策としても展開されてきている。当時と今と何が違うのかというと、「富田林市交通基本計画」で記載されている課題1～5を具体化するために必要な行政的な援助・行政的措置等々の促進措置が、この計画を作った時点よりは、国或いは社会全体が応援していただけるようになってきた。つまり公共交通に関する具体的認識が高まってきており、その後、「地域連携サポートプラン」を初めとして繋がっているわけである。

### 3. 検討事項

#### (1) コロナ禍における交通不便地域の公共交通の取組みについて

三星議長 先ほど報告事項『(2)「地域連携サポートプラン」提案書について』で話した「富田林市交通基本計画」の課題4「地域特性に応じた多様な政策展開」、課題5「市民との連携協働」の2つに基づいて、当時、市内の地図を全部丁寧に精査して、交通不便地域を地図上に示した。その中から順次、近年展開しているのが、市民協働による交通不便地域の取組みである。少しずつ成果を創り上げてきた最中に、予定していた実証実験等が新型コロナウイルスの影響で難しくなったということである。しかし、難しくなっただけで取組みを止めるのではなくて、今までの取組みの流れから、様々な勉強会やアンケート等を実施していきたいという提案でよろしいか。

事務局 地域の皆さんと一度立ち返って考えていく機会が必要だと考えている。

柳原委員 情報提供として、現在、彼方上地区の方にご協力をいただいて、今後運行する予定の地域公共交通の効果を調査しているところである。地域公共交通は、運賃収入だけではおそらく賄えないことは事前に分かっている。それ以外にこの地域公共交通の効果を出さないと、なかなか持続可能にならないのではないかとということで、近畿運輸局様からもレポートが出されている医療費削減効果について、そのデータを収集しようというものである。

具体的には、現在、バスや乗合タクシーが運行していない状況で皆さんが、どういう交通行動をとっていて、1日どのぐらい歩いているのかという歩行調査等していきたいと考えている。彼方上地区に住んでおられる方は、現時点で、車中心で生活されている。送迎或いは自分で車に乗って出かけていることが、地域公共交通が運行されることによって、外出が増えたり、バス停まで歩いておでかけしたり、駐車場の時間を気にせずお買い物していただいたりなどのことから、歩行量も増えるであろうと想定している。実際に地域公共交通を運行する前の歩く量と、地域公共交通が運行してからの歩く量の差を比較して、歩行量から医療費がどれぐらい削減できるか、国土交通省から示されている計算式に当てはめて算出していきたいと考えている。これから、地域公共交通を利用すると「これぐらい歩行量が増えた」、そして、「これらを計算すると年間これぐらい医療費削減効果があるのではないか」という調査を地域の方と協力して取り組んでいく。この結果はなかなかすぐには出ないが、彼方上地区ではこのような取り組みをしつつ、地域の方の機運を高めて、地域公共交通が運行された時に積極的に使ってもらって積極的に出かけてもらいたいと思う。

三星議長 非常に興味深い調査研究である。その報告はいつごろ出るか。

柳原委員 地域公共交通の運行していない状況の調査を今やろうとしているところである。また、地域公共交通が走り出してからの調査は、来年の秋ぐらいに地域公共交通が運行されると思うので、それ以降に報告できると思う。

三星議長 結局、車を使っている状態における医療費との比較も出てくるのか。

柳原委員 そうである。今の地域公共交通が運行していない状態と地域公共交通を導入した後の状態の2つの結果が出てくる。

三星議長 車社会の中で、車を主に移動手段として使う人は成人病になりやすいことが近年次々と各地のレポートで発表されている。それも車を使わない人と結構な差が出てきている。つまり、車をよく利用する人は歩かないということである。結果が出れば市民にお示ししたいということである。

## (2) レインボーバスの今後の方向性について

### 4. 議題 富田林市交通会議分科会設置規約の制定について

三星議長 レインボーバスに関する分科会を設置したいという提案である。つまり、今日の決定事項ということになる。併せて今日決定する必要はないが、レインボーバスの今後の方向性そのものに関するご意見をせっかくの機会なので伺っておきたい。その2点どちらでも結構なので、ご意見をいただきたい。

石田委員 バス会社と比較して運賃が安いとの説明があったので、レインボーバスの運賃については路線バスの運賃に近づけるよう妥協していかないと、路線バスが運営していけないと思う。

田中委員 まず交通が不便である私たちの地域はレインボーバスが走っていない。以前走っていたことがあったが、廃止された。だから、老人クラブの方にもお聞きしたが、近くを走っていないので、利用したことはないとおっしゃっていた。

また、運行ルートに関して、既存の路線バスを走っているルートを通るのではなく、富田林市としてレインボーバスを走らせているのであれば、交通不便地域にバスを運行していただきたいと思う。

私の地域はバス停まで遠いという問題がある。だから、皆さん、高齢になって免許を返納されているが、バスを利用したくてもバス停に行くまで

が大変である。東板持町三丁目は、富田林病院送迎バスのバス停まで、歩いて約20分かかる。近くまで運行しているのは、その富田林病院無料送迎バスと金剛バスだけで、レインボーバスは近くまで走っていない。レインボーバスに関して市で取り組んでいるのであれば、既存のバスの路線を外れたようなところを走っていただいたほうが、まず市民のためにはいいのではと思っている。

三星議員 公共交通の行き届かない地域にこそレインボーバスを運行してほしいという意見であった。富田林病院の送迎バスのバス停まで約20分かかるとのことだが、現在は、バス停までの距離が徒歩2分圏内を外れた区域が交通不便地域であるというように考え方が変わってきている。

西田委員 レインボーバスの現在の新車両は、デザインが変わり可愛くなったが、乗ってみると足元が狭く乗りにくい。また、座席数が少ないため座れない可能性が増えた点がある。今までのバスは足を曲げなくても座れたが、今のバスは少し足を曲げないと座ることができないと、特に総合福祉会館の利用者から意見が出ている。

富田林病院の送迎バスは、各地域のバス停から乗った人がすばるホールで降りるなど目的外のところでも降ろしている。本来、病院利用者のみ乗車できるはずなのに、途中下車をさせていることを聞いている。

この前、京都市バスに乗る機会があったが、満員で乗れなかった。車いすが2台乗せられるはずの市バスだが、1台も乗れなかった。私と同様にベビーカーにお子さんを乗せたお母さんも乗車することができなかった。そのような状況もあるので、乗りやすくしてほしい。

私は田中委員のお住まいからある程度隣接した地域に住んでいるが、富田林病院送迎バスのバス停まで近い。地域によって差が出ている。

レインボーバスは、公共施設だけに行くのが市民にとっていいバスなのかどうか、つくづく思う。

また、PL病院は路線バスが直接玄関まで行くようになっている。富田林病院も同じように送迎バスから路線バスに移行し、路線バスに乗った人だけの運賃分を富田林病院が支払うようにすれば、病院送迎バスの費用が軽減できるのではと思う。

レインボーバスで富田林駅前から終点の金剛連絡所方面に行くだけで40分かかる。車だったらもっと早く行ける。それは公共施設を迂回して行くからである。終点まで早く行けるようにルートを見直してほしい。レインボーバスが運行している総合福祉会館は川西駅から歩いて行ける。一方で、石川の東側の地域や喜志方面にはレインボーバスは運行されていない。同じ市民なのに違いを感じていると思う。レインボーバスを検討していく中で、そのようなことも考えていただきたい。



西野委員 レインボーバスについて、今、西田委員や田中委員がおっしゃっていたが、以前は今の路線以外にも路線があり、その後、廃止されたという経緯があるが、今後、新たな委員会で検討していくなかで、行政と事業者と一緒に考えていく必要性があると思うので、よろしくお願ひしたいと考えている。

野村委員 レインボーバスに限らず、私の所管である富田林病院の送迎バスについて事務局からも今後進めていくということで、民間の南海バス様、近鉄バス様、富田林病院済生会様の協力をなくしては進めていけない。なお、病院の位置づけとして現在、市立病院ではなく、民間の済生会様が運営している。西田委員がおっしゃったように富田林病院の送迎バスは無料なので、民間のバス会社様と済生会様と調整をしながら、今後進めていかないとはいけない課題であると思っている。

森木委員 先ほどの意見にあったように、もともとレインボーバスは4路線で開始させていただいたが、利用者が少ないということで今、1路線になっている経過がある。先ほどのご意見の中でも交通不便地域に目を向けてというご意見もあるので、次の分科会ではその辺も踏まえて協議させていただきたいと考えている。

三星議長 ご意見に関連して私から質問したいのだが、分科会のメンバーに市民委員が入っていないことである。これはどういう意図か。

事務局 交通網やそこに運行するにあたっての費用面、利便性に関して専門的に分析するには関連する事業者様との協議を踏まえた方がいいのではと考えているところである。分科会で協議したことは、交通会議の場で逐一報告させていただいて議論をするということから、交通会議に市民委員も入っただいただいているので、そこでご意見していただければ、分科会で反映できるのかなと考えている。そのような機関の中で協議させていただけたらなと考えておるところである。

三星議長 分科会の検討事項は多分に行政的、専門的、事業者的委員会になるということでもいいか。市民ニーズ委員会でないということか。

事務局 市民ニーズも当然考慮しながら検討しないといけないが、分科会で議論したことを交通会議に報告して、そこでご意見いただき、またフィードバックするというところで、市民ニーズも反映していきたい。

三星議長 私個人の意見としては疑問がある。やはり利用者は当事者である。一方で行政もある意味当事者である。行政運営が大事なことはよくわかるが、利用者或いは市民をメンバーに入れるべきではないだろうか。ただし、市民と利用者は自分の地域優先になる傾向がある。そこは事前の調整が必要だが、議論の中で乗り越えて合意形成していかないと、議論が上手く進まなくなる場合もある。ただ、これは私の意見であるので、最終的には事務局で判断していただきたい。

柳原委員 三星議長と同意見で市民委員がいた方がいいのではと思う。分科会メンバーにバス事業者様が入っておられるが、基本的にこのレインボーバスを検討する時、バス事業者様は、路線が重複しておられるので、どちらかというレインボーバスが運行されないほうが良いという立場に立たれると思う。そのなかで、市民の立場において、「現行のルートも利用の上で必要だ」という意見も踏まえた上で、この分科会で検討した方がいいと思う。私もメンバーを見ると、市民委員が入っていてもいいのかなという気がしている。

三星議長 新型コロナウイルス感染防止対策による会議の簡素化のため、市民委員の参画については、事務局と学識経験者で協議させていただく。

富田林病院の送迎バスについて、無料で運行しているということであるが、病院の利用者に限って病院のPRとして運行している。だからそのPRとしての民間の業務活動は、阻害してはならない。決して違法なことではないので、路線バスの運行ルートと重複しているという、病院の負担で合法的に行っているのをやめさせる強制力はないはずである。これは国土交通省でも出しているが、従来は料金を初めとして統合全体に集まって談合することは禁止されているが、何かそういうことに影響しないか、懸念があるかと思う。

分科会設置はお認めいただいたものとさせていただく。

## 5. 情報提供（近畿運輸局様より） 公共交通政策にかかる制度について

三星議長 本市ではすでに「富田林市交通基本計画」を作った。その後、国においてすばらしい事業が出てきているので、計画策定予定の「地域公共交通計画」については、「富田林市交通基本計画」をもとに策定するという方向がいいのではないか。そういう意味では基本がほとんどできており、今の国の考え方の基本が「富田林市交通基本計画」で確認済みなので、富田林市は非常に「地域公共交通計画」が策定しやすいのではという気がする。

## 6. その他

清水委員 事務局から先ほどご紹介ありましたように「地域連携サポートプラン」をこの前新聞で拝見し、大阪府の市町村様の中で先進的に一生懸命取り組んでおられることを感じている。

少し前の案件に戻るが、「地域連携サポートプラン」の提案書を近畿運輸局様から交付していただいて、これに基づいて今後、実現に向けて取り組んでいくと思うが、「地域連携サポートプラン」の中でもご指摘のあったレインボーバスの課題については、検討事項で今後の取り組みについて話されていたが、他の課題については、どのように進めていこうと思っているか。特に令和2年10月に「地域連携サポートプラン」提案書を出されたところなので、今、いろいろ検討されていると思うが、今後の見通しがあれば教えていただきたい。

事務局 レインボーバスに関しては、分科会を設置して進めていこうとしている。それ以外の提案については、関連する関係者の方々と協議して進めていかないといけないものや、短期的にすぐ取りかかれることなど様々である。まだ提案をいただいたところなので、まずは整理していきたい。そして、短期的に取り組めるものは取り組んでいきたいと考えている。長期的にかかる提案に関しては、関係する事業者と協議しながら、またこの交通会議の場でも図っていきながら、取り組んでいきたいと考えている。先ほど、本田委員からお話があったように計画を策定するという方向も視野に入れながら、考えていきたいと思っている。

三星議長 私から補足すると、地域と協働で運営する交通サービスについては、格段に力を入れているが、今新型コロナウイルスの影響で先ほど説明があったように進められない状況である。また、コンパクトシティにして、これから居住地を促進していく地域とそうでない地域とのメリハリをつけた交通体系について、今まで富田林市は検討してきた。どうしてもバス交通が営業的に成立しない地域があることは認めざるをえないわけで、そういう地域に住民協働でやっていこうという流れができてきて、何地域かで話が出てきている。藤沢台七丁目地域に関しては、運行の検討まで進んでいる。その検討については、特別に分科会として議論していない。

本市はコンパクトシティ化の人口の促進エリア設定は作っていないか。

事務局 ご質問の計画は、「立地適正化計画」のことだと思うが、本市ではまだ策定に至っていない。ただ、策定に向けて今検討を進めているところなので、当然この「地域公共交通計画」との連携もあわせて検討していくことになると考えている。

三星議長 決して策定しないという見解ではないという理解でよろしいか。

事務局 はい。

三星議長 市によっては本市には「適当でない」或いは市街地ばかりのところについては、策定しない市もある。本市ではいわゆる地方部と市街地があるのも事実なので、それに対応した交通整備を考えていかなければならない。個々には検討してきている。また、交通サービスをより良くしていくことに関して、富田林市はバス会社が3社運行している上に、鉄道が運行されているので、先ほど説明があるように様々な交通が輻輳している中で、この交通会議で一度になかなか議論できない。

以上