

## 令和元年度 第1回 富田林市交通会議 議事録

日時：令和元年11月5日（火） 14：00～16：10

会場：富田林市役所 3階 庁議室

### 出席委員 20名

三星委員、柳原委員、後藤委員、濱家委員、宮下委員、石田委員、田中委員、秋元委員、北野委員（金剛自動車（株）・品川氏が代理出席）、浅田委員、中野委員、芝辻委員、山本委員、松田委員、谷口委員、嘉田委員、西野委員、野村委員、杉分委員、森木委員

### 欠席委員 6名

小森委員、西端委員、西田委員、市川委員、豊福委員、中塚委員

### 1. 市長挨拶 吉村市長

### 2. 交通会議委員の委嘱及び役員を選出について

今回の交通会議は、法定協議会化（以下、「法定化」という。）後の初めての開催となるため、委員の委嘱期間を令和元年8月16日～令和3年8月15日とする委嘱を行った。また、以前の交通会議から近畿日本鉄道（株）、南海電気鉄道（株）、近鉄バス労働組合、南海バス労働組合の4名を新たに委員として委嘱し、当交通会議を26名で組織した。

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三星委員が選任された。

### 3. 富田林市交通会議の経緯と今後の運営について

事務局から資料2～2-3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. 報告事項

#### （1）「地域連携サポートプラン」協定締結について

事務局から資料3に基づき説明した。質疑及び意見等は、議事概要のとおり。

### 5. 検討事項

#### （1）交通不便地域への取り組み状況について

- (2) レインボーバス等に関するアンケートについて  
事務局から資料4～5-1に基づき説明した。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	富田林市交通会議の経緯と今後について
資料 2-1	富田林市交通基本計画【概要版】
資料 2-2	富田林市交通会議の概要について
資料 2-3	富田林市交通会議設置要綱
資料 3	「地域連携サポートプラン」協定締結について
資料 4	交通不便地域への取り組み状況について
資料 5	レインボーバス等に関するアンケートの実施について
資料5-1	レインボーバス等に関するアンケート【概要】

### 議事概要

#### 3. 富田林市交通会議の経緯と今後の運営について

三星議長 今までの交通会議と法定化された交通会議の違いは3点ある。1点目は、出席義務で、やむを得ず欠席する場合、基本的には代理を出していただきたい。2点目は、この会議の協議内容が、公的に認知されることである。3点目は、国や府の支援が得やすくなることである。法定化されると、市民の方々への責任を一層はっきりしていかななくてはならない。

#### 4. 報告事項

##### (1) 「地域連携サポートプラン」協定締結について

後藤委員 「地域連携サポートプラン」は、富田林市の交通の課題の解決に向けた方向性を、近畿運輸局と一緒に考えていくというものである。ただし、課題が同じでも、地域によって公共交通の状態や人口、地理的条件が違うので、状況が違えば、解決方法も異なる。関係者との意見交換等を通じて、富田林市にあった公共交通の課題を抽出して、それを解決する方向性をお互い意見を出し合って、方向性を固めていきたい。

法定化について少し補足させていただくと、道路運送法と地域公共交通

の活性化及び再生に関する法律（以下、「活性化法」という。）の2つの法定協議会を兼ねている。道路運送法は、バスやタクシーをはじめデマンド交通を含めた運行の許可を規定している法律である。民間事業者が営利目的で行う場合、例えば、乗合バスならば11人以上乗車できる車両で、6両以上保有し、運賃を自社ごとに決めていかないといけないところ、道路運送法上の法定協議会で協議が調うと、定員10人以下の車両の使用やタクシー事業者の車両と兼用で乗合交通ができること、運賃もこの協議体で決めた運賃にできるという特例が受けられる。

一方、活性化法上の法定協議会は、地域公共交通網形成計画（以下、「網計画」という。）を策定するための会議である。その地域にあった持続可能な公共交通網の公共交通体系ネットワークを作っていくことが、会議の目的になる。持続可能な公共交通のあり方、この地域で面的な公共交通ネットワークのあり方を、今後、会議で協議されるということとなる。

三星議長 以前は、運輸局の許認可を得るのに事業を細かくチェックしなくてはいけなかったが、これからは、今までより簡単に議論が進むようになった。活性化法に基づくと国の支援を得られ、国や住民との関係もしっかりとした仕組みにしていける。

また、「地域連携サポートプラン」を締結したことによって、大阪運輸支局から情報を得られるのは大きいし、全国の情報を得ることができる。これまでに近畿管内ではどれぐらい結ばれているか。

後藤委員 平成28年は大阪府では2市町村、他の近畿府県は1市町村の計7市町村。平成29、30年は近畿府県1市町村ずつの計6自治体である。令和元年度は、今までに締結した自治体のフォローアップをする関係上、新規の自治体は富田林市と京都府の京丹後市の2自治体になっている。

三星議長 少し数が少ないと思う。この取り組みをもっと本格的に増やしてほしい。特に兵庫県や京都府の地方部ではもっとあってもよさそうだ。

後藤委員 事務量の関係もあり、締結自治体を増やしていくのは困難な状況にある。

三星議長 例えば、道路運送法下であっても、福祉有償運送や交通空白地運送が認められているが、そのようなものもこの会議で多く議論できる。福祉有償運送での協議会で十分に対応しにくい時は、この交通会議でもって、議論できる仕組みもできている。

## 5. 検討事項

### (1) 交通不便地域への取り組み状況について

三星議長 不動ヶ丘町で取り組んでいる無償運送というのは、基本、国の登録認可は不要であるが、事業を検討するにあたり、交通会議で細かくチェックしなくてはならない。有償、無償に関わらず、交通不便地域の問題に関しては、経緯等も含め交通会議で議論していただきたい。

また、費用面や地元住民の熱意が大切である。市はそれらの地域を応援するという立場で今まで来られたが、そこに、個別の事業費を未来永劫補助し続ける方式は採っていない。

無償運送について補足するが、本来、無償運送は料金を受け取ってはならない。以前、交通会議において、不動ヶ丘町の無償運送の取り組みを議論した時、当初は、使用する車両を市が補助するよう検討していたが、近畿運輸局から、市の補助金が有償に該当するという見解から、この意見を踏まえ、試験運行時に使用するレンタカー代の補助にとどまった経緯がある。

しかし最近になって、燃料費等の実費相当分については、利用者から受け取っても差し支えないと、国土交通省は方針を出した。というのも、私が委員として参加している国土交通省の「高齢者の移動手段に関する検討委員会」で、地域の自主的な取り組みを重視してきた交通会議の議長という立場で、「無償運送でもある程度の財政補助も可能にすべきだ」と要望した結果、それが方針として認められるようになった。

不便地域対策において、すべての地域に対して公金で補助していく環境にはないが、立ち上げ当初は、一定の応援や費用の補助をすることは、最低限必要であるが、将来的に運賃収入で運行経費を賄えるように目指していただくのが、市の基本としての立場である。不動ヶ丘町のように地域主体で行っているものについては、金銭的援助に限らず、様々な方法で援助していくべきである。これからも、藤沢台七丁目地域や彼方上地区も同様に進めていきたいと思う。

ところで、藤沢台七丁目地域のお出かけ実験については、この会議では初めて紹介したか。

事務局 はい、初めて紹介した。

三星議長 具体的な趣旨について、追加の説明をお願いします。

事務局 通常のタクシー輸送を活用し、決められた時間に地域の方が集まって、同じ目的地を目指すというものである。出発地や目的地などについては、地域で検討されるということは聞いている。

三星議長 取り組み結果は、都度、報告をお願いしたい。

事務局 結果は、情報提供をさせていただく。

三星議長 交通会議で協議継続中のものとして、公共交通の充実がある。

以前、近鉄富田林駅と南海金剛駅間の直通バスサービスの社会実験を行った。当時の運行条件が厳しく、運行台数や市民への周知などの問題もあって、十分な利用者数を得られなかったが、利用者からは、「本格運行してほしい。」という切実な意見が非常に多く寄せられた。近鉄バスと南海バスが途中までそれぞれでバスを運行しているので、直通運行できないはずがない。これを交通会議としてどうするのか、当時の実験における条件では、利用者が見込めない結果になるのも事実であり、この件に関しては課題が多く残る。

また、河内長野駅での南海電車と近鉄電車の接続利便性の向上についても、住民の方からも多く寄せられている。鉄道駅等の美化を含めた様々なサービスについても、交通会議で議論すべき課題だと思うので、一応ご了解願いたいと思う。

柳原委員 藤沢台七丁目のお出かけ実験に関して、その目的に需要予測と記載されているが、この方法では、おそらく需要予測できないと考える。買い物目的なら参加しやすいと思うが、病院や駅などに行きたい人や違う時間に帰りたい人にとっては使いにくい仕組みである。

和泉市の緑ヶ丘という地域で、タクシーを借りて、地域から買い物施設まで行く、「買い物バス」という取り組みを行ったが、利用が少ない場合に、差額をどうするのかと議論になった。例えば、4人集まると安くタクシーに乗ることができるが、1人しか集まらなかったらタクシー代の負担が大きくなり、その場合はキャンセルするのかということ、結局、自治会で差額を負担することになった。1か月間実施後、赤字でこれ以上の事業実施は困難だという結果になった。

その事例を踏まえると、今回の方法は、自立的運営のきっかけづくりにならないと思う。免許返納を考えている人や、家族の送迎から移行してもらおうと思っているような人も利用できるようにするには、別の実験を考えないと需要を図りにくい。

三星議長 アンケートを実施することによって、少し需要を図れるようになるか。

柳原委員 法令や経費の関係でできる範囲で今回取り組むので限界があるが、本当に実験的にやるならば、ある程度は市の補助も出しながら、決まったルートで運行する方法を考えていかないと、この方法では、買い物ぐらいの目

的以外では集まらないような気がする。地域が目指している交通と合致しているのがポイントである。

松田会長 先生が仰っていた観点で、制度設計の参考となる先進事例など、具体的に工夫すべき点やアイデア、知恵があればお教えていただきたい。

柳原委員 このことについては、大阪運輸支局の後藤委員がご存じかと思うが、無料であれば手続き等の必要がなくなる。無料で実験を行う地域もあるし、有料運送でも、実験運行ならばある程度融通が利くと思う。

後藤委員 乗合事業になると許可が必要だが、交通空白地で昔の高台にあったニュータウンなどの高齢化率が高くなってきて、以前はバス停まで歩いていけたが、今はそれも難しいという地域も増えているのは事実で、このような地域に乗合交通を導入するにあたってはこのような会議の中で検討していないといけない。

ただし、無料運行について、運輸局の立場からすれば、安全安心な輸送確保のため、法令に基づき遵守されている交通事業者の乗合交通を活用することが大事だと思う。試験運行であれば、タクシー車両の乗合交通で1年間などの短い実証実験期間に限っての特別な許可がありますので、それらも活用していただきたい。

三星議長 緑ヶ丘地域について、町会は住民の方の問題意識を踏まえて取り組まれていたか。

柳原委員 はい。緑ヶ丘では、ワークショップを3回か4回ほど住民発意で行い、運行に関して、お金は全部自治会持ちで、市はあまり関わらなかった。やはり、買い物の支援だけでは人が集まらず、買い物だけに困っている人たちだけで独立採算でいくのは厳しいので、持続しなかった。

三星議長 ただ、生協で買い物したり、近隣の方に頼んで買い物したりして生活できている人にとって、突然買い物に行ける仕組みが地域にできてすぐに利用するかとなると難しいのではないか。もう少し長期間の取り組みで上手にやれば、結構ニーズがあると思う。

柳原委員 河内長野市の「くすまる」や兵庫県西宮市生瀬の取り組みなどの事例もだが、だんだんと認知が上がって行って定着していったので、最初はしんどいだろう。

三星議長 現在のところは、有料実験か。

事務局 そうである。

三星議長 病院の送迎も然りだが、スーパーやショッピングセンターが運行している無料の送迎バスを上手に活用することもこれからの課題である。以前に委託をされたコンサル業者が、無料送迎をされている事業所を調べたところ、「事業者の車をスーパーへのアクセスだけではなくて、一般市民も乗せてもらえませんか、その代わり一般市民については、応分の料金をとっても結構です。」という説明をすると、かなり興味を示してくれた。1つにとらわれずに、いろんな手法を検討するべきである。

後藤委員 今の説明について、事業者はその利用者に対して利用してもらうための必要最小限の移動サービスを提供しているので、そこに、一般の方を有料で混乗させることは、今のところ制度上困難である。

三星議長 もちろん、既存の路線バスの調整は要るが、その調整を経た上で混乗できるように転換できれば、富田林市における市民ストックとしての輸送が確保できる意図で申し上げた。しかし、現在はその例がない。

## (2) レインボーバス等に関するアンケートについて

後藤委員 アンケートの目的を市民に明確にしていきたい。

各路線バスが運行しているところに、公的資金を補助するコミュニティバスが重複して運行しているところに課題がある。南海バスも近鉄バスも一部路線が重複している。収支率27%のレインボーバスは市が補助している一方、民間の路線バスについては基本独立採算でやっておられるので、非常に苦しい状況であり、各交通モードのすみ分けが重要だと考える。今後、網計画を策定する際に、公的資金を投入しているものと民間事業者が独立採算で運行しているものの役割分担をして、ネットワークとして計画を組み立てていけるようなアンケートにしていきたい。

三星議長 具体的なアンケートの目的を説明してほしい。

事務局 輻輳が一番重要であるという点と料金の格差があるという点については、アンケートの中で説明し、それを踏まえていただいた上でアンケートにお答えしていただく予定をしている。回答していただいた結果が反映できるように、市からも十分な説明をさせていただいた上で、アンケートの配布をしていきたいと考えている。

三星議長 この交通会議は、市民のことを考えて議論していくことが前提にあるので、例えば、市民が「一方の交通は安くて他方の交通は高いのはおかしいのではないか」と言うならば理解できるが、特定のバス会社と競合して経営上不当ではないかという問題は本来の趣旨と異なる。しかし、特定のバス会社から不当だという意見を踏まえ交通会議で議論することは構わない。要するに、レインボーバスの市民ニーズや税投入の考え方などを確認したいということで、路線の縮小を目的とした趣旨ではないということによるしいか。

事務局 はい。まずは、市民の方のニーズを把握しないと最善な方法が分からないので、その点についてアンケートでお伺いさせていただきたい。

後藤委員 特定の課題に対してアンケートを実施しようということではなく、根本的なあり方を問うということですね。

三星議長 ただ明確なことは、この財政負担で利用者が少ない状態を継続できるのかという問題意識である。

後藤委員 市として課題を認識しているということは説明した方がいい。

松田会長 その部分が今、事務局が説明した3ページに記載されており、運行しているなかでみられる事例をまとめている。利用者が少ないバスに税金を投入する考え方や、「便数が少なく不便だから利用者が増えないのでは」、「ルートを考えるべき」など、多くのご意見をいただいているなか、全般的に1度アンケートで検証しようという考え方だと思う。明確に何かの目的に向けていこうというターゲットを設定しているということではない。

三星議長 このアンケートは、いつ実施されるのか。

事務局 今月には市民に配布したいと考えている。

三星議長 結果は、次回の会議に出てくるか。

事務局 結果は来年の年明けに集計して、交通会議で状況を報告する。

三星議長 具体的に特定の課題について伺うことが目的でないようである。あまり、特定のバス会社と軋轢が生じているから実施するというにならないようにご留意願いたい。



## 6. その他

石田委員 藤沢台七丁目地域の件について、同じ目的地に行かないといけないということだが、少し不便ではないかと思う。行き先が違う人がいたらどうなるのかということも今後考えていかななくてはならない。

田中委員 東板持町では、「元気なまちづくり」をテーマに、平成27年、「NPO法人東板持」が市の補助金を活用し、その中で「シニアおつかい便」というボランティア輸送の取り組みも始めた。これは、NPO法人東板持が「ほのぼのクラブ」というデイサービスを運営しており、デイサービスの送迎に使わない時間帯を活用して運行するものである。

「シニアおつかい便」は、現在1日4便運行し、1便目は富田林駅病院ルート、2便目が買い物行きルート、3便目が買い物に行かれた方を迎えに行くルート、4便目が17時に富田林駅の「マルマサ」の駐車場まで迎えに行くルートで、ルート内であればどこでも降りることができるのが特徴である。車両は軽自動車を使用し、定員超過の場合は近くならば往復して対応している。曜日によって買い物の行き先を分け、土日は運行していない。運行の時間を決めて運行し、地域内に3つの待合所を設置している。

利用者は登録制で、概ね60歳以上の方が登録でき、利用する場合は、前日までに予約してもらおう。事故が遭った場合は、運行車両の保険範囲内で適用する旨を書き添えている。

町会の方はできれば金剛バスを利用したいと思っている。寿美ヶ丘町会は丘陵地のため、体調が悪い場合、タクシーを利用しないと坂の上り下りができないという状況のため、バス停まで行くのが困難である。80歳になったら免許返納する方が増えており、すばるホールや消防署、市役所、レインボーホールへ行くのも大変である。8人乗りのタクシーがあれば乗り合っていけるので、便利だと思う。

無償運送でも実費分なら料金を渡すことができるのであれば、住民から料金を徴収できればいいと考える。

三星議長 無償運送に関しては、国土交通省が手引きを作成しており、実例など細かく記載しているので、参考にしていきたい。

以上