

令和5年度 第1回 富田林市交通会議 議事録

日時：令和5年5月31日（水）午後2時～午後3時

会場：富田林市役所 4階 401会議室

●出席委員 25名

柳原委員、中村委員(近畿運輸局)、内田委員(苅屋氏が代理出席)、鬼追委員、伊東委員、高平委員、石田委員、南野委員、西田委員、池田委員、松永委員、天堀委員、宮本委員(寺井氏が代理出席)、野谷委員(向井氏が代理出席)、北野委員、山本委員、西谷委員、小川委員、中塚委員、松田委員、金銅委員、北村委員、東委員、小野委員、辻本委員

●欠席委員 4名

三星委員、中村委員、大久保委員、豊福委員

●公開・非公開の別 公開

●傍聴人数 4名

●会議次第及び議事要旨

1. 議事

(1) 富田林市交通会議歳入歳出決算報告について

事務局より資料2に基づき説明し、各委員にて了承された。

(2) 令和5年度事業案について

事務局より資料3に基づき説明し、各委員にて了承された。質疑及び意見等は、議事概要のとおり。

(3) 彼方上地区地域公共交通について

事務局より資料4に基づき説明し、各委員にて了承された。質疑及び意見等は、議事概要のとおり。

(4) その他

事務局より交通会議の次回開催日程（令和5年7月25日（火）午後2時～）についての案内、その他意見交換を行った。

●資料

資料1 委員名簿

資料2 令和4年度富田林市交通会議歳入歳出決算報告書

資料3 令和5年度事業案について

資料4 彼方上地区地域公共交通について

●議事概要

1. 議事

(2) 令和5年度事業案について

- 柳原委員 8 ページの他市町村との連携について、堺市、太子町、河南町、千早赤阪村には富田林と繋ぐバス路線があり、大阪狭山市と河内長野市には現状、富田林市とつなぐバス路線はないということで、この課題をもう少し詳細に教えていただきたい。
- 事務局 堺市につきましては、大阪府とも連携し両市を結ぶ路線バスが運行しており、また、堺市で実施しているSMI(堺・モビリティ・イノベーション)プロジェクトという、堺市中心部と美原区内とを公共交通で直接結ぶ事業を展開され、堺市としては美原区と隣接する市と連携を深めながら進めていることから、富田林市も一緒に連携しているところである。また、太子町、河南町、千早赤阪村につきましては、特に富田林駅と喜志駅から出ている金剛バスの、活性化へ向けての連携を図っていくということで、各市町村と協議し、取り組んでいく方向で考えている。
- 柳原委員 前回、金剛バスの便数が少なくなり、少し不便であるというような話が出たが、ここでも太子町、河南町、千早赤阪村と連携するというのは基本的には金剛バスの圏域になってくると思うが、このあたり報告できる情報があれば教えていただきたい。
- 北野委員 特にない。
- 鬼迫委員 堺市と富田林市を結ぶ路線バスの活性化の項目で、大規模商業施設へのアクセスの利便性向上について、この大規模商業施設は、どの辺りの施設のことを言っているのか分からない。堺市も広いので、富田林市との距離がどれくらいで、どう重点的に考えているのか教えていただきたい。
- 事務局 特に美原区を中心とした取り組みになるが、美原区役所近辺に大型商業施設がオープンしており、富田林駅から直接路線バスでアクセスできるのは1日1便という状況である。堺市も含めて、SMIプロジェクトで美原区に直接結ぶ路線バスを検討されているので、そこに本市も加わり、どのような形で連携していくのか、現在協議中である。
- 柳原委員 12 ページでエコ通勤を実践されているということだが、実績等は把握されているか教えていただきたい。
- 事務局 実際にどれぐらいの職員が実践されているか把握できていない。自家用車で通勤している職員へ促しているが、あくまで任意での取り組みであり、エコ通勤だから、その日だけ公共交通に切り換えるのは難しいと思う。ただ、毎月1回最終金曜日にこういう取り組みを行っていることを市内で共有し、周知しており、実績については調査も行い、把握に努めていきたいと思う。

- 柳原委員 エコ通勤については、昨年度策定した地域公共交通計画のうちの一つの事業となっているので、実際どのくらいの効果があったかどうか評価をやっていただければと考える。
- 松永委員 13 ページの情報発信の件で、この動画は広く公開されることを目指すと書いていますが、どのように公開されるのか教えて欲しい。
- 事務局 市のウェブサイトを使った、YouTube 動画を検討している。庁内でも動画を流している部署もあるので、それに倣って作成する意向である。
- 柳原委員 このようなバスの乗り方について近鉄バスや南海バスは動画を作っているかどうか、やっておられたら情報提供をお願いしたい。
- 野谷委員
(代理向井氏) 動画があるかはわからないが、営業所単位で学校や保育所などと連携して、講習や教室を実施している。
- 宮本委員
(代理寺井氏) バスの乗り方について、ホームページでは動画ではなく、写真等で公開している。あと、他市では教育委員会と連携して、バスの乗り方を各学校で実演するなどの取り組みをしている。
- 柳原委員 14 ページにも関わってくる内容で、バスの乗り方等の情報発信は、子どもやその保護者に情報を伝える有効な手段だと思うので、協力してやってほしい。

(3) 彼方上地区地域公共交通について

- 柳原委員 認知状況は9割の住民の方がご存知ではあるが、逆に利用者は1割の方のみしか使っていないという状況である。理由としては便利だと思うかという項目で「とてもそう思う・そう思う」と回答された方は4割であるため、6割の方が便利だと思っていないという回答であったため、河内長野方面へ停留所の設置を行うことを考えているところである。
- 南野委員 アンケートに私が書いたのは「通勤時間帯の運行時間の検討」と書いたと思うが、ここには反映されていない。それはエコ通勤を推進しているのであれば、通勤時間帯は運行するべきと考えるが、どのように考えておられるのか。
- 事務局 中間報告であるので、現時点では詳細な結果が反映できていない。今後の実証運行の運行内容については、アンケートの集計を行った上で、運行時間の検討も含め、彼方上7町会まちづくり協議会と協議行っていく。
- 南野委員 彼方上地区での実証運行について、将来的には他の交通不便地域も彼方

上地区の手法に則って行うということなのか、それとも実証運行をやった結果をもとに、検討していくのか教えて頂きたい。

事務局 彼方上地区以外に、藤沢台七丁目地域でも議論しているところで、今年度から南旭ヶ丘町でも取り組みを開始したいと考えておられる。あくまでもこういった取り組みは地域特性により手法も異なってくるがあるので、地域と協議しながら、それぞれの地域に合った形で実証運行を行っていきたい。ただ、前回、実証運行を行った上セブン号は、一つのモデルケースになると思うので、今後の参考にしつつ、地域の特性に応じた形で導入を進めるように検討していく。

柳原委員 上セブン号は市のモデルケースになると思われるので、是非とも成功させてほしい。他の地域に展開できるような事例になるとありがたい。また、通勤や帰宅等を目的とした利用の需要があるか調査しているのか。

事務局 現在、そこに特化した議論はしていないが、一部の方よりご意見をいただいているので、精査したうえで、地域の方と協議し、報告したい。

柳原委員 前はどちらかといえば買い物や通院といった需要に応える形で運行していたと思うが、通勤・通学時間帯に需要があるなら、その時間帯も運行するように検討した方がいい。地域の方でも、通勤・通学時間帯の需要がどれくらいあるか、把握していただくと参考になるかと思うので、お願いしたい。

松田会長 利用しなかった方の理由のキーワードである、「自家用車」、「河内長野駅」、「通勤時間帯」というのも含めて、運行ルート、停留所及び運行方法が大きなポイントになってくると思う。やはり、河内長野方面を結ぶのは必要である。停留所から遠い、運行便数の問題などがあるが、定時定路線方式で便数を増やすのは難しいと思うので、別の手法であるAIを活用したオンデマンド方式というのでも検討する必要性はあると思う。「上セブン号のことを知っているけど自家用車があるから乗らない」という方について、どのようにすれば公共交通に乗っていただけるのかを考えることが非常に重要であると思う。今後、地域の方とも考えていただけたらと思う。市としても、この実証運行が交通不便地域の解消に向けた先進的な事例になると思うので、試行錯誤しながら、方向性を出せたらと考える。

石田委員 平成30年4月から勉強会をやっており、上セブン号を知っている方が多いが利用回数が少ないということは、不便というより運行の時期が早すぎたため利用しなかったのかと思う。また、市からの補助金も支出し過ぎていると思う。この状態で他の地域も同様の事例で運行する場合について、どう考えるのか。

- 事務局 利用者が少ない中、乗客のいないバスを走らせると、市が補助金を支出しないといけないので、地域が増えれば補助金の額は二倍三倍になっていくということも考えられる。利用していただくことも大事だが、ニーズに応じた便数や運行日数の調整をして運行経費を削減することで、収支率を上げていく方法も必要である。うまくニーズに合った形で運行を行い、経費も抑えるというところにも努めていかないと考えないといけないと考える。そういうモデルケースも形成し、取り組んでいきたいと思う。
- 柳原委員 今回の実証運行はコロナ禍で、かなり延期をしたため、なかなか実証運行できなかったことが、利用者数が少なかった原因の一つであると考えられる。実証運行の認知度がこれだけ高いということは、地域の方々の宣伝の努力の成果だと思う。ただ、実際の住民のニーズと合うような運行内容について、時間的な制約により検討しきれず、見切り発車的に実証運行を行ってしまったというような面は否めないかと思う。河内長野に結ぶことによって利用者が増え、収支率が改善されるかどうかというところも分からないので、現状、自家用車を使っていて必要がないと回答していただいている方に関しても、先ほどのエコ通勤の例のように、週に1回は自家用車ではなく、上セブン号に乗っていただくなど、地域の協力的な体制を整えていただくということが重要かと思う。
- 小川委員 利用回数が0回ということが問題で、「河内長野駅に行けないですか」、「バス停を増やせないですか」という意見もお聞きしているが、それを変更したとしても、利用回数が増えるのか、という懸念もある。今すぐに上セブン号を必要とされない方も9割いらっしゃるが、今ではなくこの先必要だということを皆さんに認知していただいて、一度でも乗車して利用回数を増やす必要があると考える。あったら便利というよりも、なくては困るという意識に変えていく必要がある。また、先ほど話題にあがった、運行方法にAIを活用したオンデマンド方式については、費用の面で懸念を持っている。
- 柳原委員 地域の協力が重要であるので、彼方上7町会まちづくり協議会にも伝えてほしい。AI オンデマンド方式の導入については、大阪市でも行っているが、高齢者の方に難しくあまり浸透していないので、彼方上地区に導入するには懸念がある。地域に合った方法を選ぶべきである。
- 天堀委員 次の実証運行で、上セブン号の河内長野への乗り入れは実現するのか。
- 事務局 現在、河内長野駅前につなぐ方向で検討している。駅ロータリーは路線バスが多数乗り入れており、スペースがないため、駅前にある商業施設の駐車場を借用する予定で、管理者と調整はできている。また、停留所の増設についても警察と協議中である。地域の方と協議が出来次第、本会議ではかる予定である。

(3) その他

- 西田委員 バス乗務員の車椅子対応について、充実していないと思う。バスによってはノンステップやワンステップなどがあるがレインボーバスは構造が違う。レインボーバスは車椅子の対応に時間がかかり、他の乗客に迷惑になっていると思う。障がい者の乗車方法の改善を考えてほしい。
- 宮本委員 バスの構造や事務的な事も含め、改善できるように検討する。
(代理寺井氏)
- 柳原委員 バスによって構造が違うので、乗務員も不慣れな場合がある。乗務員が構造を熟知することが重要であり、乗客の方も障がい者の方がバスに乗車する際は時間がかかることを理解していただくことが必要である。市の施策としても、理解を広めたり、啓発活動に努めて頂ければと考える。
- 池田委員 地元では高齢者が増え、駅に行くにも遠く、近くに店もなく、買い物や交通が不便である。バスがあれば助かる。
- 事務局 スーパーの誘致は難しいが、移動販売という手段もあるので、町会等で検討してほしい。
- 柳原委員 買い物や通院などの目的地に行くことが公共交通にとって重要性がある。市の立地適正化計画等の政策では、集約した都市構造を作ることとしており、スーパー等がある程度の徒歩圏域にあるほうが住みやすい街に繋がると考える。
- 事務局 次回、令和5年度第2回交通会議は7月25日(火)午後2時より、市役所内会議室での開催を予定している。正式な開催案内は後日お送りする。

以上