

令和5年度 第2回 富田林市交通会議 議事録

日時：令和5年7月25日（火）午後2時～午後4時

会場：富田林市役所 2階 全員協議会室

●出席委員 23名

三星委員、柳原委員、中村委員、内田委員（苧屋氏が代理出席）、鬼迫委員（村内氏がオンラインでの代理出席）、伊東委員、高平委員、南野委員、西田委員、池田委員、松永委員、天堀委員、宮本委員、野谷委員、西谷委員（オンライン出席）、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 6名

石田委員、松田委員、北野委員、岡端委員、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

案件

（1）交通不便地域における地域公共交通について

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）地域公共交通導入マニュアル（素案）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）近隣市町村との法定協議会設置に向けた検討について

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、前回の電子化の施行実施についてのアンケート結果について報告、及び今後の協力についてをお願いを行う。

次回の交通会議の開催日程（令和5年9月もしくは10月）についての案内を行った。

●資料

資料1 委員名簿

資料2 交通不便地域における地域公共交通について

資料3 地域公共交通導入マニュアル（素案）について

資料4 近隣市町村との法定協議会設置に向けた検討について

参考資料1 地域公共交通導入マニュアル（素案）

参考資料2 （仮称）南河内地域公共交通会議規約（案）

参考資料3 電子化の試行実施について

●議事概要
案件

(1) 交通不便地域における地域公共交通について

- 柳原委員 以前に行われた、藤沢台七丁目での乗合タクシーの乗車体験の結果を教えてください。藤沢台七丁目地域から停留所候補地を経由し金剛駅までを往復するというルートとのことだが。
- 事務局 一般のタクシーを利用し、地域の方4名に乗車して頂き、各停留所候補地を経由し、金剛駅までを往復してもらおう。運賃については、片道約1,300円で、それを4人で等分して負担した。これを6回行い、のべ24名の方が利用した。
- 三星委員 彼方上地区の実証運行後のアンケートで、上セブン号を利用しなかった方の理由のうち、車椅子を利用している方や高齢の方などが身体的理由で乗車できなかったといった回答はなかったか。
- 事務局 今回のアンケートでは直接お伺いできていないが、一人で出かけることができないと回答された方が4名おられ、そのなかに車椅子を利用している方がいたものと推察される。運行に使用した車両はユニバーサルデザインのものを使用しており、車椅子の方がお一人であっても利用できるものになっている。
- 松田会長 彼方上地区の新たな実証運行の3つのルート案について、どのような方が汐ノ宮駅、河内長野駅を利用するのか知りたい。
- 事務局 今回のアンケートからは判断できないが、横山と嬉のサンロードの方は汐ノ宮駅が近いので利用していると考えられる。
- 南野委員 彼方上7町会まちづくり協議会から次の実証運行を行う予定であると報告は受けている。河内長野駅に繋いでもらえるのはとても期待していると聞いている。買い物や病院へは河内長野駅、通勤や通学には汐ノ宮駅の利用が多いと思う。
- 三星委員 上セブン号の実証運行後のアンケートの中に「乗降方法の変更（フリー乗降や、家の近くに停留所を設けるなど）」と回答された方が48人、「運転免許の自主返納が増える制度の導入」と回答された方が28人いるが、市としてはこの内容をどのように考えるか。
- 事務局 今回のアンケート結果や、その以前からも要望が多かった河内長野駅を

結ぶ検討や、全体的に停留所数を増やし、さらには青山台と嬉桜ヶ丘地区でフリー乗降の導入を検討するなど、地域の方や関係機関と協議を行っている。これを踏まえて、8月には勉強会の開催を予定しており、様々な意見を取りまとめる予定をしている。

また、自主返納についても市としても検討していきたい。

西田委員 彼方上地区の新たな実証運行のルート案では、隣接する不動ヶ丘町は入っていないが、地域で運行している「ほっとらいふ」が順調に進んでいるからか。

事務局 新型コロナの影響などで利用者が減少し、また後継となる運転手が不足しているなどの悩みを抱えていると聞いている。また、ルート案に不動ヶ丘町が入っていない理由として、彼方上7町会まちづくり協議会としては将来的に不動ヶ丘町も乗り入れを視野に入れているが、まずは彼方上地区内で協議を重ね、実績を積んだ上で、将来的には不動ヶ丘町を結ぶ運行ができればと考えている。

柳原委員 不動ヶ丘町の地域と連携することで互いに利用が増えるのではないかなと思う。また、交通空白地域は、車がないと移動できず車を手放せない方がいるため、免許返納による公共交通の割引制度の施策により、車から公共交通への転換も進むかもしれないので、施策の導入も検討してほしい。

松永委員 地域によって公共交通に対する問題点は違うと思うので、アンケート結果を地域別にすれば、結果も変わってくるのではないかな。また、以前、商工会で能勢町に視察に行ったときに、彼方上地区と同じような実証運行を行っている地域の住民に利用するかどうか訪ねたところ、利用していないと答えられた。なぜ利用しないのか尋ねたところ、「買い物に急いで行きたいのに時間が合わない」、「地域の人々の車に同乗させてもらえない」という理由だったため、このような実証運行を成功させるのは難しいと考える。

柳原委員 地域別のアンケート結果については、引き続き調査をお願いする。また、実証運行については、例えば不動ヶ丘町では、地域での取り組みとして、地域住民が送迎を行っていたりしているが、そういった取り組みが難しい地域もあるため、それぞれの地域の実情等に合わせて検討を進めていく必要があるかと考える。

天堀委員 次回の実証運行のルート案に、滝谷不動駅が追加されている。これまでに滝谷不動駅方面に行くルートについてはあまり提示がなかったうえ、アンケート結果から、滝谷不動駅を利用する割合が7%と他駅と比べ低くなっている。今回、そのルートが案に加わっているのはなぜか。

事務局 アンケート結果で最寄り駅の回答が多かった河内長野駅や汐ノ宮駅だけではなく、滝谷不動駅に結ぶ3つのルート案を提示しているが、これはこの3つのうちから1つを選択するというのではなく、この3つの案をもとに、来月予定している勉強会にていろいろな意見を出していただき、最終的にどういうルートがいいのか議論して頂く予定である。汐ノ宮駅や河内長野駅だけではなく、滝谷不動駅といった方面での接続の可能性も含めて、地域の方に考えてもらうため案であり、滝谷不動駅に運行することが決まっているものではない。

柳原委員 来月の勉強会では、駅の利用目的も聞ければよいと思う。

(2) 地域公共交通導入マニュアル（素案）について

三星委員 資料3の2. マニュアルの項目についての部分で、住民が参加する内容が分かりにくい。フローチャート等を利用し住民が何をすればいいか分かりやすく書いてほしい。また、地域への公共交通の導入について、福祉有償運送や、交通空白地有償運送等の説明も入れてほしい。

事務局 資料3の4ページ目以降の地域が書かれているところが、住民が取り組んでもらうところであるが、いきなり住民が行うのは難しいので、市で支援をしながら、取り組みやすいようにしていこうと考えている。アンケートやワークショップだけではニーズの把握が難しいようであれば、色々な手法を用いてニーズを把握し、住民の意見を取り入れて柔軟に対応していこうと考えている。

三星委員 このマニュアルは、住民がどのように取り組めばいいのかをお知らせするものであるので、住民が見て取り組もうと思わせるものにしていただきたく要望する。また、国土交通省では、高齢者の移動手段の確保に関しての取り組み方法について方針を出されたが、その旨もわかりやすく説明していただけるとありがたい。

柳原委員 このマニュアル案は行政側がどういう手続きをやっているかという流れになっているので、地域の方が公共交通を取り入れようと考えたときに、どういった手続きをし、どのようなことを検討したら実現できるのかが分かるように、分かりやすいフローチャートやイラスト等を入れて読みやすくするとよい。

池田委員 錦織地区の住民から、「高齢化が進んでおり、鉄道駅まで行くのが大変で、また路線バスもないので、バスを運行してほしいという話を市に要望したが実現してくれていない」と聞いたことがある。また、錦織地区には商業施設が開業する予定で、行くのに約30分かかる方もいるので、今後の課題となっている。

事務局 事務局からは、錦織地区の方から直接相談を受けてはいないが、交通不便地域が点在する地域でもあるので、当該地域からご相談があれば、すでに取り組んでいる地域と同様、説明をさせていただきます。

柳原委員 ぜひ、この地域公共交通マニュアルが完成したら、マニュアルを活用して地域の中で検討いただけたらと思う。

(3) 近隣市町村との法定協議会設置に向けた検討について

松田会長 運輸局の方にお伺いするが。このような広域的な交通会議は他にも事例はあるのか。

内田委員 滋賀県、兵庫県、京都府では設置事例はあるが、大阪府内では初めてだと認識している。
(代理 荻屋氏)

三星委員 長野県といった地方でも設置事例はあるが、これらの地方では、細部の町村にとっては近隣市に依存しないと生活が成り立たないため、広域で協議会を設置されている。ただ、全国的にみると設置事例はまだまだ多くない。

野谷委員 太子町や河南町はすでに法定協議会を設置しているのか。

事務局 設置していると聞いている。各市町村で完結できる事案は各市町村で議論し、路線が市域をまたぐ広域的な事案については、今回提案したような協議体で協議するのが望ましいと考えている。

柳原委員 まとめると、それぞれの市町村で法定協議会を設置し、かつ広域的な議題について議論するために今回提案する法定協議会を設置するということである。

南野委員 河内長野市、大阪狭山市及び羽曳野市といった、他市町村との連携はどうなのか。

事務局 他市町村との連携において、必ずしも法定協議会を設置しないといけないことはなく、担当レベルではご質問にあった市と常に連携を行っている。その中でも、河南町、太子町及び千早赤阪村は鉄道がなく、路線バスが重要な交通手段となっており、また、その路線バスについては本市が起点になっている。そのため、4市町村で連携して法定協議会を設置する必要があるとして、現在、4市町村で検討を重ねているところであり、今回、委員の皆様にご意見をお伺いいたしたく、議題としたところである。

柳原委員 太子町、河南町及び千早赤阪村にとっては本市に生活拠点を置き、ま

た、路線バスに乗り本市で鉄道に乗り継ぐという交通手段を利用している。一方、本市においては拠点としての路線整備という異なった側面で協議をすることになると考えられる。地域の公共交通をどう考えていくかについて、各市町村で議論を行うと生活圏が違うため思うように議論が進まない可能性もあることから、広域的な観点で一括して議論を行うほうが解決しやすいと考えるものである。本市の住民からすれば、あまり馴染みはないかもしれないが、本市を起点として路線バス運行しているので、広域的に考えるなら、本市が中心となって考えるのはかなり重要なことだと思うので、広域的な法定協議会の設置に向けて、積極的に進めてほしい。

(4) その他

三星委員 コロナからの回復期と言われているが、各バス事業者に現在の利用状況を聞かせてほしい。

野谷委員 コロナの影響は大変大きく、一般的には影響もなくなってきたような報道も多いが、実際はコロナ前より約15%少なくなっており、原因として、昼間の高齢者の利用と土休日の利用が減っていると考えている。バス事業の原価構成を考えると、たとえ15%でも収益が減少すると非常に厳しい。そのため、人の流動を掴む努力をしているところである。また、インバウンドの方はほぼコロナ前の利用者数に戻っているが、例えば、関空リムジンバスはアウトバウンドの方が多く利用されていたため、外国に行かれる方の減少により、まだ半分は戻っていない状況です。高速バスについても、出張等で会議をしていたのが、オンライン会議が主流となり、新たな生活スタイルが確立により、利用が減少しているため大きな課題となっている。あと、バス業界だけでないが、労働力が不足しており、乗務員が足りておらず、苦勞している。

宮本委員 一般路線バスについては、コロナ前の9割の利用者数までしか回復していないというのが現状である。大学については対面授業が再開し、通勤や通学の利用者は戻ったが、土日の定期外利用はまだ戻っていない。乗務員については、毎月採用を行っているが、採用した以上の乗務員の方が辞めており、乗務員不足は当社にとっても非常に大きな課題である。これはコロナ前から変わっておらず、コロナが落ち着いたため、減便をやめたくても乗務員不足により元に戻せない状況である。これに加えて、来年からの改正基準告示により、さらに乗務員不足が予想されている。

また、当社では今年の11月に路線バスの運賃改定を予定しているが、こういった背景によるものであることを理解いただきたい。

小川委員 コロナ禍においては、市の支援事業として、ワクチン接種時に利用可能なタクシー券を配布したことにより、普段タクシーを利用されていない

方が利用され、タクシーの便利さがわかるような機会を頂いたことに感謝している。

また、タクシーの乗務員については、業界自体がコロナ前から乗務員が集まりにくく、毎日のように募集を行っていた状況であったが、コロナにより、高齢化した乗務員を中心に離職者が増えているため、乗務員不足に拍車がかかっている。一度離職してしまうと、なかなか復職は難しい。例えば、金剛や河内長野営業所では、計 106 台のタクシー車両があるのに対して、乗務員が不足しているため、車両が余っている状況である。利用者の需要は梅雨や猛暑の影響もあり増えているが、乗務員が不足しているため、営業所への電話が繋がらなかったり、タクシーを呼んでもすぐに来ない等、利用者不便をかけている。

中塚委員 南海バスもコロナ禍で減便しているため、今のところは持ちこたえているが、来年の法改正と高齢化により乗務員が更に減る可能性が高く、さらに厳しい状況になることが見込まれている。

あと、上セブン号のアンケート結果では、上セブン号の認知状況が約 9 割であるにも関わらず、利用されていない方がほとんどであるのは、自家用車がないと不便であることが原因でもあると思うので、利用してもらうためにも、市が補助等を行うことにより運転免許の自主返納を推進して、将来的には高齢者による事故のない市にしてほしい。

あと、彼方上地区の実証運行の方法と違うと思うが、藤沢台七丁目地域はどのような地域なのか教えて頂きたい。

事務局 藤沢台七丁目地域については、平成 29 年度から取り組みを行ってきた地域で、令和 2 年度に実証運行を行う予定であったが、コロナの影響により、活動を休止していた地域である。彼方上地区と比べて住宅地であり、彼方上地区と比べると駅や路線バスの停留所から離れている地域ではないが、高齢化が進み、路線バスの停留所まで行くのが困難である方が増えている状況である。地域の実情に合った公共交通として、既存のバス路線と輻輳しない形で運行を目指していきたいと考えている。

柳原委員 利用者の数は回復に向かう一方で、乗務員が足りてないのが現状である。

事務局 交通会議の委員の任期は 8 月 15 日までとなり、今回の会議をもって、現行の委員での会議は終了となる。次期委員については改めて案内を行う。新しい委員で行う次回の交通会議の日程については、9 月もしくは 10 月ごろを予定しており、日程については決まり次第連絡を行う。

以上