令和元年度　第１回　稲美町地域公共交通会議　議事概要

開催日時	令和２年１月 29 日（水）午後１時 30 分～午後３時 00 分
開催場所	稲美町役場新館４階　コミュニティセンターホール
出席者	委員 16 名、オブザーバー2 名、事務局３名
議事次第	１．開会 ２．会長の選任について ３．議事 （１）現在までの公共交通にかかる検討状況 （２）デマンド型乗合タクシーの社会実験の実施について （３）今後のスケジュールについて （４）その他 ４．閉会
議事概要	（１）現在までの公共交通にかかる検討状況 ・別添【資料１】の（１）について説明 （２）デマンド型乗合タクシーの社会実験の実施について ・別添【資料１】の（２）及び【別冊資料】について説明 ・議長「デマンド型乗合タクシーの実施にあたっては、公共交通としてバスを守ることも大切であり、バスを維持する方法についての検討も必要である。今回の案では、バス停から遠い人もバスを利用できるようになる。また、乗降可能な場所を定めることで、路線バスを守ろうという案である。今回は社会実験ということで、期間中にアンケート等の調査を行う。デマンド型交通はデータを取ることができるので、結果を元に今後の方針を検討していくものと思われる。」 ・神姫バス「路線バスの利用状況は良くなっており、行政や沿線住民等の協力のおかげと認識している。 今回の案では、バス停から 300m以内は一部利用制限を設けているが、今後バス停の新設等があった場合、対象者を見直すといった旨のルールをあらかじめ定めておくべきではないか。また、デマンド型乗合タクシーの使い方として、駅に行く場合路線バスを用いなければならないが、例として今まで路線バスを用いて土山駅に行っていた母里バス停以北に住んでいる乗客が、デマンド型乗合タクシーで六分一山バス停まで行ってからバスに乗り換えるといったパターンが想定される。路線バスを守る観点から、最寄りのバス停までの利用に限るといったルール設定が必要ではないか。現在、公共交通の運送業界は運転手不足となっており、事業者としては、生産性向上に努めている。デマンド型乗合タクシーでバス停までピストン運行で乗客を集め、バスがまとめて運ぶのが望ましい。その方が、住民の利用機会も増えるのではないか。

	最後に、利用者運賃の設定だが、小学校就学前の幼児は無料と設定しているが、神姫バスでは就学前の児童は幼児運賃（大人の半額）を設定している。ただし、大人１人につき、幼児２人までは無料としており、幼児だけで乗ることはあまり無いとは思うが、無料であるため幼児がこぞって利用しだすと、本当に困っている高齢者が利用できないといったケースが考えられる。」 ・議長「懸念事項として、タクシー車両２台では移動距離が長大になる恐れがあり、路線バスに乗り継ぐのであれば最寄りのバス停が好ましいと思う。」 ・事務局「停留所の移設や新設だけでなく、新しく道路ができれば路線自体が振り替わることもありえるため、利用登録の際に対象者の見直しについての周知は必要と認識している。また、バスの維持確保のためのルール整備については、複雑にすれば利用者や、予約時のルート設定が難解なものになるのではないかと危惧している。運行の許可申請に向けて協議が整うよう、バスの利用促進を図れるような工夫は加えたい。利用料金についても併せて検討を行う。」 ・近畿運輸局「デマンド型乗合タクシーを実施する場合、ルートを設定した方が馴染むのではないか。ちなみに、デマンド型乗合タクシーを実施するにあたって住民説明は行ったか。 現在行っている高齢者優待利用券は、デマンド型乗合タクシーを実施した場合には取りやめるのか。」 ・事務局「まだ案の段階であり行っていない。運行の概要が固まってからと認識している。 現在、予算の策定を行っている段階であり、詳細についての発言は差し控えさせていただく。」 ・近畿運輸局「住民への説明の際に、優待利用券の方が便利だという意見が多くなった場合どうするのか。また、バス停から 300m の利用制限は住民にとって便利で、なおかつバスの収支率も下がらずに運行ができるのか。乗換えが必要になってくるが、その際にスムーズな乗換えができるのかが心配される。また、タクシー運転手の収入は、水揚げ（運賃）がほぼそのまま給料になるが、差額分は補填されるのか。」 ・委員「高齢者の交通手段確保の観点からは、自宅から目的地までいけるのはありがたいが、300mの利用制限については高齢者にとっては大きな問題。今まで配っていたタクシー券がなくなると、かえって外出が減るかもしれない。また、会員制とあるが登録方法や会費はあるのか。」 ・事務局「稲美町の公共交通は、「路線バスの維持確保」と「デマンド型乗合タクシー」の２本柱であり、それぞれが補完しあう関係を築きたい。300mの利用制限は、バス路線との平行移動を行う場合であり、路線バスで移動できないエリアへは移動できる。 　事業実施にかかるタクシー会社への委託料は、時間借り上げの料金を基準に設定を予定している。

	利用登録については、世帯ごとに申請書を記入いただくことで、迎えにいく自宅の場所を把握したいと考えている。会費や登録料については無料を想定している。」 ・議長「会員登録は、本来論から言えば個別のアセスメントである。本当に公共交通の利用が大変だという人を誰かが判断しないといけないが、それを担う人がいないのが実情。そのため、一定の考えに基づいて利用制限エリアを設けないといけないが、今回は社会実験であり、実験を通して出てきた課題を検討していくことが大切。そのためにも、出てきた意見を集約するシステム化も含めてのデマンド型乗合タクシーの導入だと思う。」 ・ルミナスタクシー「地元のタクシー事業者として、デマンド型乗合タクシーが走ることによって、売上げが減ってしまわないかという懸念はある。売上げが減れば、事業の縮小をせざるを得ないので、それによって一般のタクシーを利用している乗客に迷惑がかからないかを心配する。今の説明では、料金の補填はあるとのことだが、それは事業を自社でできればの話で、他社に実施されれば現在の運行台数の確保は難しい。また、障がいを持っている利用者についてはどのように考えているのか。 先ほど神姫バスより発言のあった、デマンド型乗合タクシーで六分一山まで行ってからバスに乗り換えるといったパターンの話だが、六分一付近のバス停以外の商業施設等を目的地に乗車された場合、土山駅へ行くのか、本当に商業施設等へ用事があるのかはオペレーターでは判断が出来ない。」 ・委員「社会実験期間が１年４カ月ということだが、住民に周知が行き届いて、いざ試してみようという時には廃止が決まっているというケースが過去にあったと思う。また、１日４便運行するとのことだが、バスとの乗り合わせがうまくいくのかが疑問。また、待合環境の整備も必要ではないか。」 ・県「既存の路線バスを補完することは大切なこと。その中で、300ｍの利用制限がポイントとなっているが、利用者にとってわかりにくい制度になっていると感じるので、検討の余地があるのではないか。予約の受付時間が 8：30～17：00 となっているが、今の生活リズムを考えると 17：00 終了は早いのではないか。また、料金の 400 円についても、検討の余地があると思うので次回の交通会議で議論できれば。 現在の案では土日の運行がないが、利用者の立場から見れば公共交通としてどうなのかと思う。運行にかかる人員の問題もあるとは思うが、これについても一定の協議を経てから結論を出して欲しい。 デマンド型交通のシステムは、全国的にも広がりを見せており精度も上がってきている。徐々にではあるが、高齢者でも使いやすくなってきているので、活用いただければ。」 ・事務局「社会実験を行うのであれば、本格運行につなげたいと思うので、チラシの全戸配布や高齢者の集まる場所へ出向くなど、周知を図っていきたい。 １年４カ月の社会実験の期間中には、ニーズに合った変更は必

	要かと考えている。まずはやってみて、ニーズに合わせた形態へシフトしていく必要はあると思われる。 バスの時刻表に合うのかについては、便数は少ないが、目的地をバス停に指定されたときには優先してのルート設定にしたいと考えている。 300ｍの利用制限を撤廃すると、路線バスの利用者が少なくなり、便数が減ってしまう。そうならないようにバランスを取っていきつつ、見極めていく必要がある。 土日の運行については、デマンド型乗合タクシーの全国的な成功例と言われている自治体によると、主な利用目的は平日（午前中）の病院へ向かうために使用されており、土曜の利用は格段に落ちるとのこと。利用日の拡充については、状況を見ながら検討したい。」 ・議長「今回の内容を総括すると、事務局からのデマンド型乗合タクシーの実施についての提案があったが、特に反対は無かったと思う。しかし、バスへの乗り継ぎの問題や、デマンド型乗合タクシーの運行の内容についてご意見があった。事務局の提案としては、先進事例をベースにしたものであり、平日の医療や買い物を支援する目的の、よくある運行形態である。一般のタクシーとの兼ね合いもあるので、土日までは運行しなくても良いのではと思う。 バリアフリーの課題としては、例えば車椅子の方が利用される場合どのように対応するか等、今後検討が必要である。 全体的には、問題も無く賛成だろうと思われるが、各論として検討すべき事項があるので、解消に努めて欲しい。」 ・委員「町域を超えたところにニーズはないのか。」 ・事務局「運行エリアを町内に絞った理由としては、デマンド型乗合タクシーの法制度自体が、幹である路線バスへ繋ぐための枝葉としての役割を期待しているものであり、本来は旧村単位等の限られたエリアで行うものである。今回はその範囲を町全域まで広げて行うというものであり、それを更に町外にまで広げるのは難しいと聞いている。」 ３）今後のスケジュールについて ・別添【資料１】の（３）について説明 ・議長「「その他」として、各委員から何か報告はあるか。」 ・バス協会「バス事業の運転手不足が大きな問題となっている。バス協会としても、チラシを作って周知を行っている状況。協会のＨＰには求人の内容を掲載しているのでご覧いただきたい。」 ・稲美町「議長に確認として、協議の中でも「交通空白地」という表現が何度か出てきたが、議会でも「稲美町は交通空白地か」という問合せがよくある。当町では、数年前に国土交通省に問い合わせた際に、「稲美町は路線バスがあり、一般のタクシーが町内全域をカバーしているため交通空白地には当てはまらな

	い」という回答をいただいており、議会では「交通空白地に該当していない」と回答している。ただ、バスの路線が少なくなっているので、公共交通が不便な地域は確かである。この交通空白地についての考え方を教えていただきたい。」 ・議長「空白地を大きくとらえるか、小さくとらえるかの違いがあって、稲美町全体で見ると、一般のタクシーが利用できるとともに、バス交通があり収支も改善傾向にある。町内に駅は無くてもすぐ外にあり京阪神へのアクセスも良いため、交通空白地はないといえる。しかし、ズームアップしていくと各地域で状況が異なってきており、空白化しつつある。状況に合わせて、適宜使い分ける言葉ではないかと思う。」