

## 第2回城陽市地域公共交通会議 会議録

1. 日時 平成30年(2018年)1月15日(月) 午後2時00分～3時20分

2. 場所 城陽市役所西庁舎 会議室401

3. 出席者

《委員》

土井委員、宇野委員、谷内委員、槻木委員、大江委員、杉本委員、中道委員、  
三宅委員、清良井委員、山本委員、西田委員、吉岡委員、山下委員、  
生駒委員(代理：小出氏)、木谷委員、森島委員

[出席16人(うち、代理1人)]

《市側》

今西副市長、(まちづくり活性部)大石次長、立木都市政策課長、加茂都市政策課課長  
補佐兼公共交通係長、堀都市政策課公共交通係主任、澁谷都市政策課計画係主事

《傍聴人》

5名

4. 議事概要

(1) 青谷方面乗合タクシー試験運行事業について(報告)

## 1. 開会

## 2. 副市長あいさつ

## 3. 委員紹介について

- ・委員名簿に沿って紹介。

## 4. 青谷方面乗合タクシー試験運行事業について（報告）

### 【土井会長あいさつ】

- ・日本の多くのまちが少子高齢化に直面し、また、若い人が免許を持たなくなっている状況で、公共交通が果たす役割が大きくなっているが、昔のように多くの客を運んで収益を上げる構造になっていない。人の住む場所が郊外に広がっていくことで、バスは人を集めに行かないといけなくなり、不利になっている。
- ・国はまちのコンパクト化を進めているが、強制できるものではないため、実現には時間がかかる。そのため、コンパクト化にプラスして交通ネットワークの整備によって人が住みやすい環境を整備しようとしている。
- ・かつては事業者任せにすれば良かったが、行政がサポートするようになり、コミュニティバスが現れた。しかし、行政だけでは限界があるので、地域も自分のこととして一緒に支えてもらうことが必要で、そういった仕組みが整いつつある。
- ・今日の会議で意見をいただいて、次の会議で決定することになるので、積極的な意見・参加をいただきたい。

### 【加茂都市政策課課長補佐兼公共交通係長による説明】

### 【質疑応答】

<委員の質疑、意見＝①②・・・><市や他の委員の回答＝■>

<会長による補足等＝（会長）>

## 会長

①資料7ページの経費比較で、乗合タクシーの経費は運賃収入を含んだ数字か。

■運賃収入は差し引いて計算した数字である。

これが純粋な市の負担額なら、大きな差だと思う。

## 副会長

①要望では近鉄の駅や文化パーク城陽といった声もあるようだが、それを実現しようとするれば運行距離の延長によって経費も増えるということか。

■タクシーメーターをもとに経費を算出しているのだから、距離が延びれば、経費も増えることになる。

## 委員

①満車の場合は追加便が来るとのことだが、利便性が良くないと乗ってもらえないと思うので、何分ぐらいで駆けつけられるのか確認したい。

■15～20分ぐらいで駆けつけられるようお願いしたいと考えている。

運行事業者決定にあたって、追加便の対応が円滑に可能かどうかも考慮して選定していく。

(会長) 待つ目安がないと積み残された方がストレスを感じると思うので、どれぐらいで到着するのかなど、連絡を取り合って案内できるようにしてほしい。そういったサービスによってどれだけコストが上がるのかも把握しておきたい。

## 委員

①市内のどこに住んでいても同じようにサービスが受けられるようにすることが大前提だと思う。そういう意味で、城陽さんさんバスがない地域に公共交通を走らせる今回の事業には大賛成。仮に今回目標人数を達成できず、運行継続不可となった場合に、大型商業施設ができるなど、人の流れが変わると予想されている中、数年後に再度、試験運行をするということは考えているのか。

■市全体の公共交通のあり方は、アウトレットの開発や新市街地の企業立地などで人の流れが変わることから、今後検討することが必要だが、今回の事業については、「高齢化社会における地域交通のあり方検討有識者会議」において近々に古川校区と青谷校区で移動手段にかかる施策の検討が必要であるとの意見が出たことを受けて実施するもの。

以前バスが走っていた地域で、利用者が少なかったために休止になったところであるが、4～5年が経過し、地元から要望は頂いており、先日の説明会でも大勢の出席を頂き、関心を持たれている。まずは今回の案でどれだけの利用があるのか見極めたいと考えている。

## 委員

①4人しか乗れず、満車の場合は追加便が駆けつけるということだが、乗る方は安心して乗れるものではないという印象がついてしまうのではないかなと思う。

積み残しが発生しそうな便については、事前に予約をすれば確実に乗れるという仕組みを作ってはどうか。

また、地元が支えるという仕組みが欲しい。せっかく乗合タクシーが走っても、自分たちが乗らなければなくなってしまうということをごどこまで意識してもらうか。例えば、倉敷市では運行経費の一部を町内会が負担しており、赤字が増えれば町内会の負担が増え、たくさん乗れば負担がなくなる仕組みとなっている。

今回は元々バスが走っていたのがなくなった地域で、バスのない生活に慣れてしまっており、「あったらいいな」ではなく、自分たちが乗らなければならないんだというインセンティブを与える仕組みが欲しい。

■市民に支えていただく公共交通は非常に大切だと思う。地元説明会でも3人という目

標人数は厳しいという意見が出たが、市としては達成可能な数字と考えている。最後のほうには地元としても残すために乗っていこうという前向きな声も出た。

毎月利用状況を報告するが、その中で利用についても啓発したい。まずは元々バスが走っていたので定時定路線でどれだけ利用があるか見極めたい。毎回積み残しがあるような場合には車両の選択が正しいのかなども含めて、試験運行の中で検討していきたい。

(会長) できるだけ利用状況を頻繁に地元伝えるようにしてほしい。積み残しがあれば、その確認ができるし、3人に達していないが、それでも存続が必要ということであれば、地域で負担することを検討してもらおうといったことも、継続可否の判断までに地域と一緒に考えるということになると思う。

(副会長) 積み残された人にとっては迷惑なことであるが、積み残しが出るほど利用があるなら、それは継続につながることであり、うまくいっている状況だということも、伝えていったほうがいい。

## 委員

①運行日は保健センターの乳幼児健診の日を考慮したとのことだが、子どもは利用人数にカウントされるのか。

■乳児も含め、運賃を頂かない場合でも、1人としてカウントする。

(会長) 大人何人、子ども何人、障がい者何人と内訳を出してもらったほうがよい。

②子どもが乗る場合の乗車定員の扱いは。

■小学生以下の子どもは3分の2人として数えるため、大人2人子ども3人でも乗車可能。

③シートベルトの着用はどうなるのか。

■原則、後部座席も含めてシートベルトはしなければならない。チャイルドシートはバスやタクシーであれば使用義務が免除される。

■乳児の場合など、現実的に着用できるかどうかという問題もあるが、運転手は着用してくださいと言うこととしている。

■路線バスの場合は立ち乗りもあり、シートベルトはついていない。高速バスはシートベルトをする必要があり、立ち乗りもできない。

(会長) 乳幼児健診に合わせたということで、一定の利用があると見込んでのことだと思うが、実際に乗ってこられるか怪しい気もする。現在が家族に送迎してもらっている人がどれぐらいいるか把握できれば、乗合タクシーへ転換する人数がある程度見えるのではないかな。

## 委員

①利用制限をする理由は。

■寺田方面からアル・プラザ城陽に行く場合は城陽さんさんバスで行くことができるが、水主方面を経由して遠回りするので、今回の乗合タクシーができればかなり便利にな

る。

この乗合タクシーの目的は青谷方面の人が市役所方面に行って、帰ってくることであるが、制限がなければ帰りの際に満車となり青谷方面の人が利用しづらくなる恐れがある。

## 委員

①普通のタクシー車両を使うということだが、停留所で待っている人が、タクシーが行ったか行っていないかわからないことはないのか。また、時間が過ぎてから停留所に来た人が呼べば、乗合タクシーが来るということはあるのか。

■定時定路線であり、時刻表の時間よりも早く着いた場合はその時間まで待つ。所定の時間までには停留所に来ていただかないといけない。遅れることはあっても、早く出発することはない。路線バスと同じである。

②「廃止を前提」という表現は玉虫色な感じがする。地元説明会では、廃止するのか、しないのかという意見は出なかったのか。

■説明会では「目標を下回れば継続できない」と説明した。試験運行開始後も利用しやすい方法等、意見を吸い上げて、変えられるところは変えたいと考えているが、例えば目標人数を減らすなどといったことはできないという説明をした。

(会長) 地元が負担することで運行を継続することも考えられる。そういう意味合いが含まれているということだと思う。

③利用制限というのは、通常、民間のバス事業者を圧迫する恐れがあつてやむを得ない場合にするものであるが、今回は城陽さんさんバスに影響があるという位置付けなのか。

■市役所付近とアル・プラザ城陽付近は城陽さんさんバスと競合しており、今回の事業で客を奪う恐れがある。

(会長) 利用目標の件で、宇治市の明星町では、地元が経費の一部を負担して運行を続けている例もあり、そういった選択肢もある。目標人数に達しなかったらすぐやめるというのではなく、地域からそういう話があれば、ハードルを低くするということも考えられる。

## 副会長

①平均3人というと、安定して3人とは限らず、0、6、0、6ということもあり得るが、それでもいいのか。

■それでも構わない。追加便が出ても、追加分は便数には数えないので、1便目が0人で2便目が6人としても、2便での平均は3人と数える。

(会長) 0、6、0、6となると、追加便が出るので経費が増えることになるのではないか。

■一応、積算の際に平均3人であれば何回かは追加便が出るだろうと折り込んでいる。

(会長) 他地域の人にとっては不公平感を産むことになるので、方法や経費面を含めて丁寧に説明する必要がある。

■運行開始の際には、手法は検討中であるが、全市的にお知らせをしたい。

## 委員

①地元が自分たちで支えるというのを意識付けするため、コミュニティを活性化するツールにしたい。地元への報告の場を、お買い物イベントや高齢者向けの定期券といった企画や、新しい公共交通は乗るのが難しいので、勉強会をするなど、いろいろなアイデアを出す場にしてほしい。

(会長) 地域の方がやる気になって動くことは大事だと思う。

## 5. その他

### 【会議録等の公開について】

- ・会議録を市が作成し、各委員に承認をいただいた上で、配布資料とともに市ホームページに掲載することを確認。

### 【次回の開催について】

- ・市より、関係機関との協議等の事務を行った後、3月頃に運行事業者も出席して開催したい旨を報告。

## 6. 閉会