

## 平成27年度第2回岬町地域公共交通会議 議事概要

1. 開催日時 平成27年9月28日(月) 午後2時00分～午後4時00分
2. 開催場所 岬町役場3階第二委員会室
3. 出席者 16名(別紙出席者名簿参照)
4. 傍聴人 3名
5. 議事次第 別紙参照
6. 配布資料 別紙参照
7. 議事内容(要旨)

## (1) 開会

開会・配布資料の確認

## (2) 案件

案件(1) 岬町地域公共交通基本計画(案)について

事務局より資料一1のうち、次の資料について説明を行う。

## I 前回の議論を振り返る

## II 住民アンケート調査結果の概要

(委員)

資料10頁の設問「運賃のあり方について、どのようなお考えをお持ちですか？」において、「運賃は100円を維持すべきと考えられる」と記載されているが、「赤字削減、サービス水準向上のために増額すべき」と「距離に応じた運賃体系とすべき」を足すと46%になり、「100円を維持すべき」の38.5%を超えている。コストを考える上で100円がベストであると言えるのか。

(事務局)

資料はアンケート調査結果を抜粋して記載したものであり、「現行どおり100円を維持すべき」が最も多いことを記載したものであります。今後の運賃のあり方については、今回のアンケート結果などを踏まえて、今後の地域公共交通計画の中で検討していきたいと考えております。

次に、事務局より資料一1のうち、次の資料について説明を行う。

## III 新たな地域公共交通基本計画の概要(案)

## IV 地域公共交通運用計画(案)

(委員)

アンケート調査結果で利便性を求められているが、予算が抑えられたときには利便性が当然カットされるのではないのか。よく儲かる支線も儲からない支線も基本路線も遠いところまでも100円と固定すると、当然矛盾が出てくる。アンケート結果を見ても「増額や距離に応じた運賃体系にすべき」など状況によっては見直しも良いと、むしろ利便性が欲しいと考えられている。そのあたりのトータル的な考え方を持つ必要があり、

あまり固定しない方が良いのではないか。住民は、いろんな選択肢の中からいちばん最適なものを選んでいくのでは。交通空白地域を無くすという考え方は、1日に1本でもバスを通したら交通空白地域ではない。そうではなく、あくまでもお客さんがどうなのかという考え方で、お客さんのニーズに応えるような交通システムを考えるべきではないだろうか。例えば、東京大学によるオンデマンド交通プロジェクト「コンビニクル」は、パソコンや携帯や電話から予約すればドア・トゥー・ドアで、公共機関とパッキングしたシステムである。全国でもかなり採用されており、利用データは将来人口や住民の流れ等とサーバーで集約され、将来のデータになるという非常に良い優れものである。今回は間に合わなくても、一度そういうものも検討されてどうか。

(事務局)

バス運賃と運行経費との関係、また、公共交通サービス内容のあり方については、全国の自治体が公共交通を考える上での一番の課題であり、それぞれ相反する矛盾点を抱えている。住み続けたいまちづくりを進めるためにも公共交通の存続は必要であり、住民の要望に応えた公共交通手段の活用により、高齢化社会への対策、福祉対策という側面も考慮する必要がある。よって、運賃や運行方法などの在り方については、運行コスト面だけでなく、公共交通が持つ多くの機能を踏まえた上で議論していただけたら、ありがたいと考えている。

(委員)

岬町は高齢化が進み、住み続けたいまちづくり施策によって活性化を図ると言うが、肝心の若者が段々出ていけば町の活性化にならず、若者が残るような行政をやって欲しい。バス問題は町全体のことを、また、町財政も考えて大きな議論をしてほしい。岬町を活性化しようと言うならば、もっと根本的なことを踏まえて議論していただきたい。

(委員)

バス運賃収入に併せて営業外収益の収入も考えなくてはならない。他のバス交通事業体によってはバスに広告を行っている。この広告を行ってはいけないというような法律はあるのか説明していただきたい。

(委員)

この会議には、事務系担当者が出席しておりますが、この問合せについては技術系の担当になりますので、詳しい事は控えさせていただきたいと思っております。参考に、バス車体自体には大きさの制限があり、この制限を超える広告物については駄目だと思っておりますが、広告方法をラッピングするということであれば制限が無いかなと思われそうです。

(事務局)

参考に平成13年度からコミュニティバスを導入したときに、バス車体の後ろなどに広告募集を行う方針でありまして、その際にバス広告に関する取扱い要綱を作っております。その要綱においては、本町では広告内容が公序良俗に該当しないものについては広告を車体などに掲載していただくことは可能としています。

(委員)

最終的にどれぐらいの町予算を予定しているのか。現在の状況では運賃が100円から200円に上がったとしても、利用者が少なくなったら収入は増えないことになる。

町の財政負担も含めて、今後の運行計画案や利用方法案を皆さんと意見交換しながら策定することをお願いしたい。

(委員)

基本ルートはそもそも必要なのか。電車移動できる地域は電車を利用すれば良いのでは。バス運行の対象を支線に集約すればいいのではないかと考えている。バスの運行範囲は、各エリアから最寄りの鉄道駅までと割り切ってしまう。また、運賃の問題もあるが、運行時間は3交替でもよいので早朝から昼、そして深夜まで運行して欲しい。例えば、この何時何分の便はバス利用者の誰を対象にしているのかを考えながら、時刻表を作成していく。アンケート結果にもあったように、鉄道との連携により、バスに乗れば必ずこの電車に乗れ、電車で帰ってきたらバスが自分のエリアのところまで戻ってくれると保証がされれば、必ず乗客は増えるはずである。

また、参考にバス運賃以外の収入確保の事例として、宮崎市の宮崎交通バスと宅急便(ヤマト運輸)が路線バスを活用して宅配便の荷物を輸送する「客貨混載」事業を10月1日から開始すると聞いている。色んな方法があちこちで考えられていることを参考にしていただけならと思う。運賃については、深夜帯は300円等の料金のメリハリを考えたいけるのではないかと思う。

(委員)

高齢化などの交通弱者を救済するためのバス運行という考え方もひとつあると思うが、逆に若い人を呼び込まなければ、今後10年20年先を見据えたら必ずバス交通は破綻する。例えば、望海坂地域の人結構若いファミリー層が多い。まだまだ土地が空いているので呼び込もうとする際には、バス交通などが便利な状態になっていけば、いろんな新しい家族も移り住んでいくと思う。また、過疎地をどうするかも一つの問題だが、これから町が発展していこうとするところにもう少し力を入れる必要がある。これからのバス運賃は少々高くても便利であればという視点も含めて考えて欲しい。

(事務局)

公共交通空白地域の議論からみますと、公共交通の一つとして南海電鉄がありますので、それに連絡するという機能を持つバス交通に再編するのが本来の姿だと考えているところですが。しかし、南海本線沿いの住民が、例えば、多奈川駅の先に利用したい公共施設などがある際に、電車とバスを乗り継ぎながら移動する必要があり、移動時間などを考慮しながらことになります。こうした中、公共交通の役割である「どこでも、誰でも、自由に、使い易い」を前提に考えると、現行のバス交通が大きな役割を果たしており、引き続きバス交通は、住民ニーズを反映しながら運行することが重要ではないかと考えている。

(委員)

バス停留所の位置を変えてもらうことはできないのか。現行のバス停留所の位置を一度見直し、利用者が皆無に近い無駄なところを省き、主にこれから利用が見込まれると思われる場所に新設することはできないか。

(事務局)

新たな公共交通運行計画の中で見直しを図る予定である。現行のバス停留所の位置は、以前、ピアッツァ5の利用者を無料送迎していた時の停留所を引き継いだ経過もありまし

たので、ご意見を踏まえ、場所の見直しが可能なところについては実施したいと考えております。

(会長)

「既存のバス停留所の位置を基本とする。」というような形に書き換えすることはできますか。

(事務局)

住民アンケート結果にもありましたとおり、現行のバス停留所の位置が地域住民に定着しているものとの判断し、現行のバス停の位置を引き継ぐという考えのもとに計画案としたものですが、多くのご意見を反映した計画とする必要がありますので、「既存のバス停留所の位置を基本とする。」という表現内容で、変更することで検討させていただきます。

(委員)

以前に、バス会社にバス停の見直しをお願いする電話を3～4回したが、バス会社から国道におけるバス停留所の見直しは、通過する車の台数が多いため、バスを停めにくいために難しいとの答えでした。今度、バス停留所の位置を決めるときには、今回の意見を反映していただきたい。

(会長)

具体的にどの場所のバス停留所なのかということ、後で事務局に教えていただきたいと思います。

(委員)

平日と土日祝でダイヤを変えられたら、お年寄りにはバス時刻表やいろいろ間違えることがあると思う。平日のダイヤにプラスアルファして増便する変更ならば良いが、休みだからと運行する時間帯や減便させることは、なるべく避けていただきたい。

(事務局)

以前365日同じダイヤで運行した時期もありましたが、バス事業者の変更に合わせて、通勤通学のための時間帯については、平日は朝6時から、土日祝日は通勤に利用されていないことが多いということで現行の午前8時からとなっております。また、年末年始は日祝ダイヤで運行しています。この運行形態は、バスの利用実態、南海電車が月曜日から金曜日までは平日ダイヤ、土日祝日は休日ダイヤとなっており、電車とバスとの乗り継ぎの連携から、また、バス運行経費の面についても考慮すると、土曜日を含めて休日ダイヤとして運行することが適切であると考え、ご提案をさせていただいた次第であります。

(委員)

電車のダイヤにバスの乗継を合せることができれば便利であると思いますが、多少のずれは仕方がない。例えば、望海坂から小島までバスで片道50分と言われるが鉄道の方が早い。一度バスに乗れば50分乗り換えなしに目的地に行けるというのは便利だが、バス運行ルートを最寄りの駅までにすることによって、この50分間で何往復もできることになり、現行の基本ルートを残しておくという必要性があまり感じられない。

また、バス停留所の位置については、帰りはバス停留所の位置に拘らないで「ここで降りてください。」あるいは「この角曲がったら家なのでそこで停めてください。」といったバスの運行は法律上可能かどうか説明願いたい。

(事務局)

基本ルートについては、道路運送法に規定する「市町村運営有償運送」では、その運行目的は「交通空白区域」を解消することになっています。従って、本町には南海本線が運行されており、最寄りの駅までバス運行することが、本来の市町村運営有償運送の役目を果たすことになると思います。

しかしながら、こうした考に準じた現行の役場での乗換えダイヤについては、利用者の方々から相当な不満や改善要望が出ておりました。こうしたことから、鉄道駅までのバスによる乗り換え運行には、大きな問題があるのではないかと考慮し、現在、基本ルートにおいても乗り換え無しで目的地に移動できる形態が一番利用し易く、また、ベストではないかと考え、これをベースに基本運行計画案を作りました。併せて、今回の運行計画は、一年間の実証運行という考えのもとに実施したいと考えており、その実証運行の中での利用状況や利用者アンケート調査等を踏まえた上で、更なる見直しを図ってまいりたいと考えております。

(委員)

既設のバス停留所の関わらず自由に乗降できる「フリー乗降制度」の導入ができないということでは無いと思います。例えば、スクールバスなどは、横道に反るようなことはできないが、路線においてのフリー乗降は事業者としては出来ませんが、今回の有償運送方式ということで実施することができるかどうかについては、専門の担当部署で確認していただければと思います。

(事務局)

フリー乗降制度については、既に警察協議の際に提案を行っておりますが、まだ、具体的な回答はいただいております。今回、委員のご意見をお伺いしましたので、この制度の導入が可能で有り、そして、それが利用者のサービス向上に繋がれるのであれば、制度の導入について検討する必要があると考えています。

(委員)

支線運行において予定されているデマンド型とは予約制運行を言いますが、この資料からそれが分からない内容となっています。その内容について説明願います。

(事務局)

デマンド型制度を導入する際のデメリットとして、この制度には「予約センター」というオペレーション設備を置く必要があります。その人件費や必要機器などの経費についての程度の負担になるかが導入に向けた課題の一つと考えています。

このデマンド型運行にはいろいろな実施方法がありますが、本町では、事前に運行ルートとダイヤを決めておき、利用者は、その運行ルートやダイヤの中から利用する便を事前に予約センターに予約していただく内容のデマンド型を想定しております。この内容が、以前から指摘のあった「空気を運ぶ」という状況を解消することができ、予約した区間と時間帯のみ運行するため、運行距離が短く、運行コスト面でも安価になる方式と考えてい

ます。しかし、利用者数が増加することにより自治体の財政負担が比例して増加する課題もある制度でもあります。

なお、デマンド型制度には、利用する時間帯と区域を事前に定めておき、その時間帯と区域内では自由に利用できる「ドア・トゥ・ドア型」に近い型もあり、どの方式を選択するかは、それぞれの地域の特性や利用者ニーズによって決まるものと考えております。

(委員)

自動車利用者を如何にバス利用者に転換するかということを考えて、歩ける人は出来るだけバス停留所まで歩くようにすれば健康面や環境面でもメリットがあります。また、車を運転すれば交通事故の発生も懸念されるので、交通事故を減少させることにもつながると視点を変えて、住民の方にできるだけ歩いて公共交通機関を利用させていただくようなPRを工夫して実施しなければならないと思います。

(副会長)

最終的には公共交通計画をとりまとめることになるが、資料2頁に基本理念があってその下に基本方針があり、このタイトルが「町の特性を生かした地域公共交通計画(素案)」となっていて、資料13頁を見ると、基本理念を実現するための3つの視点と書いてあって、基本方針が視点に切り替わっています。その2つの関係性について教えていただきたい。

(事務局)

資料2ページの素案は、第1回の交通会議において、本町の今後の地域公共交通のあり方について、基本理念及びこれに基づく基本方針を3項目に分けて、また、この基本方針に対応する主な施策を素案としてまとめて提示しました。これを踏まえ、第2回の交通会議資料では、今後の地域公共交通のあり方に関する基本理念は変わらないのですが、基本方針をより具体的に分かりやすく表したいということで、基本方針を視点という表現に変更した次第であります。最終的な計画の取りまとめに際しては、視点という表現で策定したいと考えています。

(会長)

これまでいただいたご意見を踏まえ、次回までに適切な表現方法などについて整理してきていただきたい。

たくさんのご意見・ご質問・アドバイス・アイデアをいただきました。ありがとうございました。岬町地域公共交通計画(案)、地域公共交通運行計画(案)については、事務局の提案内容はベースとしながらも、沢山いただきましたご意見等を十分踏まえた形で、次回の詳細な最終案に繋げていただきたいという考えのもとに今日の会議をまとめさせていただいて宜しいでしょうか。ではそのようにさせていただきます。ありがとうございます。

## (2) 現行バス路線の廃止について

事務局より資料一2の説明を行う。

(会長)

事務局の説明に対してご意見・ご質問はございませんでしょうか。ないようでしたら、異議なしということで、現行バス路線の廃止につきましては、当会議といたしましては同意するということで決定してよろしいでしょうか。では、そのようにさせていただきます。

### (3) その他

第1回岬町地域公共交通会議議事録（要点）の確認について事務局より資料一3の説明を行う。

#### その他

（事務局）

次回会議は12月中旬を予定しており、早々に日程調整を行う。

（会長）

以上で、第2回岬町地域公共交通会議を終了いたします。

次回も具体的な内容を議論する非常に重要な会議になってまいりますので、12月中旬という時期ですが、宜しくお願い致します。

午後4：00分閉会