

令和3年度 第3回 宝塚市地域公共交通協議会 議事録 (要旨)

開催 令和3年(2021年)10月27日水曜日10時00分~12時00分
形態 リモート会議
議事 議案第1号(審議事項) 宝塚市地域公共交通計画(案)の策定について

出席委員 15名(以下敬称略)

(会長) 学識経験者 喜多秀行 (神戸大学名誉教授)
交通事業者 野津俊明 (阪急バス株式会社 自動車事業本部営業企画部部長)
交通事業者 岡伸治 (阪神バス株式会社 経営企画部部長)
交通事業者 足立壽 (阪急タクシー株式会社 取締役営業部長) 代理 花田崇昭
交通事業者 平尾文一 (一般社団法人兵庫県タクシー協会 副会長) 代理 初島裕次郎
国土交通省 田橋一 (神戸運輸監理部兵庫陸運部 首席運輸企画専門官)
公安委員会 正置好章 (兵庫県宝塚警察署交通課長) 代理 六車康博
道路管理者 雨宮功 (兵庫県宝塚土木事務所 所長) 代理 藤田幸治
道路管理者 築田敏弘 (宝塚市都市安全部 部長)
市 民 上坂和子
市 民 田中悦司
市 民 井上聖
市 民 田中豊
市 民 坂本敏
交通事業者 下原裕史 (株式会社フクユ 営業部部長)

欠席委員 3名

交通事業者 水田節男 (公益社団法人兵庫県バス協会 専務理事)
自治体 恒藤博文 (宝塚市技監)
自治体 吉田康彦 (宝塚市企画経営部 部長)

オブザーバー 3名

交通事業者 生田佳寛 (神姫バス株式会社 三田営業所副所長)
運転手団体 平尾亮 (兵庫県交通運輸産業労働組合協議会阪神地域協議会宝塚ブロック議長)
自治体 奥藤秀樹 (兵庫県交通政策課副課長兼地域交通班長)

欠席オブザーバー 0名

事務局 4名

池澤伸夫 (宝塚市都市安全部建設室室長)
岸本二三男(宝塚市道路政策課課長)
安井悠喜 (宝塚市道路政策課係長)
中川朋美 (宝塚市道路政策課係員)

業務計画委託会社(株式会社丸尾計画事務所) 2名

西村和記
粉川朋美

■開会（会議の成立等）

○委員 18 名の内 15 名の出席。協議会規約第 8 条に基づく過半数の出席要件を満たすため、会議成立。

○会議については、公開とする。

■議事

議案第 1 号（審議事項） 宝塚市地域公共交通計画(案)の策定について

<議事説明>

丸尾計画事務所：宝塚市地域公共交通計画(案)では、市の財政状況も踏まえた持続可能な移動手段を定めるため、市として最低限確保すべき公共交通サービス水準をミニマム水準として設定し、それを踏まえて事業、施策を検討する。まず、公共交通のサービス状況を目的別地区別に「活動機会指標」として定量的に評価し、市全体の公共交通サービス状況を把握する。また、地区別の「活動機会指標」とアンケート調査結果に基づくバス利用割合により、公共交通ミニマム水準を設定し、公共交通ミニマム水準を満たしていない地区を課題地域として抽出し、対策案を検討する。

<質疑>

井上委員：活動機会指標の算出に際して、「バス停から遠い」というのは何に基づき設定するのか。またどのような人を対象として考えているのか。

喜多会長：バス停からの距離は、歩く速度、勾配等を考慮し、換算係数を設定して算出する。若い人と高齢者の歩く速度の違いも考慮する。ただ、ローカルな特性については必要に応じて改めて議論したい。

丸尾計画事務所：活動機会指標は移動目的別に設定し、買い物、通院目的であれば高齢者を対象とする。

井上委員：以前、西谷地区以外でも社会福祉協議会でボランティア輸送を行ったことがあったが、車の管理や運転士等の人の確保が難しく、うまくいかなかった。

高齢化の進展によりバス停まで行くのがしんどい人が増加し、ドアツードアのサービス需要等が多くなると考えている。いろいろな輸送サービスを総動員するという中に、ボランティア輸送は必要であると考えている。

人の確保については、障害者の方の職場として活用することも考えられると思う。

喜多会長：車両の管理や運行を自治体が行っているところや、ウーバーのシステムを活用しているところなど、他市の事例も参考に、運行方法について検討すべきである。

介護を必要としない人の移動手段、介護を必要とする人の福祉的な移動手段を、全て行政が担うことは財政的にきびしい。その中で、移動に困っている人の輸送を持続して確保していくことが重要である。公共交通ミニマム水準を設定し、移動に困っている人を減らしていくという方向で検討を進めるが、乗り合いタクシーやサブスクタクシー等も含めた様々な輸送サービスの提供を考え、輸送サービスの大きさと行政負担の落としどころを見つけていきたいと考えている。

井上委員：いろいろな輸送の仕組みをうまく組み合わせることが必要である。

坂本委員：公共交通ミニマム水準の設定が、今のバスの不便さをチェックしてそれに基づき最低限確保する公共交通を設定するように見える。通勤通学のように、一定数利用者が確保できるようところは路線バスでも問題ないが、高齢化が進んで、バスを利用することが難しい人や億劫な人が増えてくると、オンデマンド型のような交通機関が必要になってくるのではないかと。大事なのは使う側のニーズであり、色々なニーズに応えられる公共交通サービスをまず検討し、その中で最低限これをやろうとした方が良いのではないかと。公共交通ミニマム水準の設定に当たって、潜在ニーズを含めて公共交通に対する需要をどうやって見ていくのか、もう少しご説明頂きたい。

丸尾計画事務所：公共交通に対して、どこにどんな市民の需要があるのかは見ることがあると思っている。8月に実施した住民アンケート調査結果や既存の統計データから、公共交通需要を見ていこうと思っている。

が、どのように見ていくかは議論が必要だと考えている。公共交通を必要としているのは、「車の免許を持っていない」「自宅に車がない」人だと考えている。また、誰かに送迎してもらって移動している人も、公共交通を使いたいと思っていると仮定できる。このような人の移動が一体どこにどれくらいあるのかを定量的に分析しようと思っている。ただ、データで見ていくには限界があるので、こういった協議会等で、市民の皆様の意見等を聞きながらそのニーズを把握していく必要があると考えている。

坂本委員：計画の考え方にニーズの把握が含まれているということで安心した。今後、高齢化が進み、通常のバスを利用出来ない人も増えていくと思うので、今回の検討の中で十分反映していただきたいと思う。

喜多会長：困っている人をどう把握するかについては、個人情報の保護については十分考慮する必要があるが、地域の人の移動についてよく知っている民生委員や自治会の会長から情報を収集することも考えられる。

車で移動していた人は、免許を返納しても自分であちこち行きたいと思っている。そのような人に対しては、まだ実現されていないが、地域限定免許や、高齢者や障害者でも安全に利用出来る車両等の仕組みがあちこちで提案されている。また、坂があって歩いて行くには少し大変なところでは、シニアカーの利用も考えられる。宝塚市ですべての費用を負担するのは難しいので、レンタル費の一部補助やシニアカーを体験出来る仕組みを市で整備することも考えられる。電動アシスト付自転車の購入費補助を実施している自治体もある。これまでの公共交通では、利用者とサービスの提供者が負担し合って、或いはシェアしながら、サービスを作っていくことはほとんどなかったが、市民の合意の上で、サービスが必要などころには、レンタルの斡旋やサービスの一部を補助することで、コミュニティバスを走らせるよりも、利用しやすく費用も抑えたサービスの提供が出来る。

今ある公共交通サービスと、公共交通が使いにくいところは補い合いながら、市全体としてほぼ市民が必要な移動が出来るような公共交通体系をつくっていくことがこの計画の考え方になると思っている。そのために、いろいろなアイデアを出して頂きたい。

野津委員：西谷地区に路線バスを走らせ続けることは、持続可能な選択肢ではないと思っている。小中学生の通学時間帯や大勢の方が移動される時間帯はバスが必要かもしれないが、先程の話にあるように、様々なニーズに応えるには、色々な交通モードや輸送方法を組み合わせる必要があると思う。地元でも協議されており、宝塚市でも調整、協議されると思うので、その際は西谷地区にとってどういう交通が良いのか、一緒に考えていきたい。

質問であるが、活動機会指標は今のバスサービス水準で求められるものだと思うが、今後、バスの利用者が減って、バスの減便や、時間帯を短縮しなければならないようなことがあった場合、活動機会指標についても見直し施策を検討する、いわゆる PCDA をかけていくようなイメージをされてるのか。

喜多会長：PCDA は考えているが、随時対応していくわけではない。例えば減便や運行時間帯の短縮が必要となったときに、どちらが利用者の負担が少ないかという検討をするための指標として使うことが出来るだろうと考えている。自動運転がほぼ普及するであろう 20 年先くらいまでを見据えて、今後どういったサービスの提供の仕方があるのか、時間軸も含めたシナリオを作って、そのシナリオごとに評価して選んでいけるようにしたいと思っている。

将来を見据えて、どの時点で何が出来ていけばよいか、バックキャスト方式で計画を考えていきたい。

この考え方で 1 年間で 100% の計画を作るのは難しいが、手戻りになることを避けて 65% 位は網羅した計画を 3 月までにまとめたいと考えている。

野津委員：バス輸送だけでは立ち行かなくなる地区が今後も出てくると思うが、自動運転はまだ先の話だと思う。運転手も不足している状況で、なるべく人手をかけずに地域の移動ニーズに応えることが大きなテーマだと思う。

喜多会長：今あるバスとタクシーをどううまく組み合わせていくのか。あるいは、タクシーの仕組みは、車両の整備・管理、乗務員の管理、配車、運転等に分解することが出来るが、その一部をうまく活用出来る仕組みがあるのではないかと。昨年の道路運送法の改正により創設された、交通事業者が運行管理や車両の整備管理について協力する「事業者協力型自家用有償旅客運送制度」の活用や、それをさらに進めた形で今ある資源を総動員するような仕組みが出来るのではないかと。バス事業者やタクシー事業者が、この部分であれば協力出来るというような手立てが見つかり、パートナーとしてご協力頂くことが出来ないかと考えている。どうぞよろしくお願ひしたい。

これまでの議論について、西谷地区の方のご意見をお伺ひしたい。

田中悦委員：高齢者だけの世帯が増えているように感じるので、バスは朝夕の需要がある時間帯だけ運行してもらって、昼間に病院に行くような移動で、ボランティアの連携を強化し、各家庭同士で車の運転をお願いしやすくするためのフォローが宝塚市からあれば、各家庭や住んでいる人たちで対応が可能だと思う。宝塚市でバックアップしてもらえれば、費用の面でも、連絡の取り方の面でも、人の移動が楽になるのではないかと。

喜多会長：先程事例で示した京丹後市ではウーバーのシステムを利用している。ウーバーのシステムは、利用者もドライバーもスマホを持っていて、ドライバーは対応が可能であれば端末をオンにしておく。利用する人の行きたい時間と行きたい場所の情報が、端末がオンになっているドライバーに伝わるという仕組みである。このシステムを利用するとタクシーとの共存や、ドライバーへの謝礼をどうするかなどが課題となってくるが、タクシー事業者がこの仕組みや配車センターのシステム等でご協力頂ければ、市がやるよりもうまくいくと思う。交通事業者にもご協力頂き、うまくシステムを作り上げていくことがこの計画の核心になるのではないかと。

田中悦委員：そのような取り決めの基に立ち上げて頂ければ、地域のためにやろうという人はかなりいると思う。

喜多会長：阪急宝塚線北側の丘陵地や、今津線西側の山地では困っている方が多いのではないかとと思うが、お話しをお聞かせ頂きたい。

上坂委員：日常生活を応援するという活動の中で、移動のお手伝いをしている。

高齢化している町で、バスが充実していてもバスに乗れない方が、タクシーをお願いしたいが病院の時間に間に合うように来てもらえるかどうか分からないという不安からボランティア輸送に頼るより仕方がないという状況にある。ボランティア輸送をするにあたって、タクシーが利用できない場合には、市の事業としてボランティアの力も移動に使っていけるといふ、タクシーとボランティアが共存できる方針になればありがたい。

喜多会長：まさにそこが今抜け落ちてるところだと思っている。ボランティア輸送は基本的に公共交通空白地で行うことになっており、バス事業者やタクシー事業者のいるエリアではなかなか出来ない。しかしながら、朝の病院の時間にタクシーが来てもらえないというのは、その時間帯その場所では空白地域になっている。そうであるならば、先ほどのウーバーのシステムを活用したボランティア輸送が仮に認められるとすれば、まず、来てほしいという情報はタクシー会社に入るが、タクシー会社が手一杯で端末をオフにしておけば、対応可能なボランティアの端末につながる。そうであればおそらくタクシー会社と競合せずに利便性が高まるのではないかと。バス事業者、タクシー事業者等を含めて、この協議会で協議が整えば出来るのではないかとと思う。

場所や時間等にサービスの隙間があると思う。市が主導して、タクシーとボランティア輸送の連携等の仕組みを作りあげ、いろいろなサービス提供の仕組みをうまく組み合わせて、サービスの隙間を埋めていくということがこの計画で示すことかと思う。

移動に困っている人がいるということ、計画書の最初に問題意識として示し、どうしたら解決出来るかということをもみんなで考えて進めていければと思っている。

田橋委員：法定協議会であるこの協議会で承認が得られたことについては、かなりの部分が実現出来るかと思うが、時間帯で交通空白地と見なせるかどうかについてはタクシー事業者、バス事業者を含めて議論をしていく必要があると思う。

ニーズの対応については、バスでしか出来ないところ、タクシーでしか出来ないところがあると思う。両方とも乗って残して頂きたいという思いがある。ただバスやタクシーで対応出来ないところには、共助による方法も検討しながら進めていく形にして頂ければと思う。

喜多会長：ボランティア輸送とバスやタクシーは競合するように捉えられがちであるが、どちらかが我慢するやり方では長くは続かないので、Win-Win になる仕組みを考え、法的に問題がないかをチェックして、問題解決に向けていければと思う。

今日の議論を踏まえて、ご意見等があれば事務局にお知らせ頂きたい。その意見も踏まえて、次の資料としたいと考えている。

また、協議会の他に、例えば関係の交通事業者や地元の方などに集まって頂き、意見交換しながら、効率的に進めていくことも良いのではないかと考えている。

<採決>

坂本委員：公共交通ミニマム水準の設定が大きく取り上げられているが、広いニーズを汲み上げ、その中ですべきことを絞り込むことが必要ではないかと考え、保留とさせていただいた。

喜多会長：ニーズの汲み上げ方についてももう少し検討する必要はあるが、最低限の水準を設けてそこまでのサービスは市民が受けられることにするという考え方については賛成していただけるか。

坂本委員：考え方については賛成である。

喜多会長：皆さんに賛成頂いたと認識する。

<結果>

宝塚市地域公共交通計画(案)の策定の方向性について原案のとおり可決した。

以上