

第 8 回 大東市地域公共交通会議 議事概要

- . 日 時 平成 3 0 年 5 月 3 1 日 (木) 午後 2 時から午後 4 時まで
- . 場 所 大東市役所 南別館 1 階 会議室
- . 出席者 委員 1 3 人 (委員 7 人欠席) および事務局 7 人
- . 議題等 1 . 開会
2 . 南部地域におけるコミュニティバスの運行計画案等について
3 . 閉会

1 . 開会

2 . 南部地域におけるコミュニティバスの運行計画案等について

< 事務局より運行計画案や本日の決定事項等について、資料説明 >

【会長】

ただ今の事務局の資料説明につきまして、質問等はございますでしょうか。

【委員】

運賃は運行距離や採算性などで決まると思いますが、提案いただいている運賃 200 円の妥当性はどのように考えると良いのか。また、他都市と比較した場合、どのような位置付けとなるのでしょうか。

【会長】

今回の検討している南部コースについては、採算が取れないことが確実であるため、市の財政状況や既存バスの運賃等を考慮して決定することとなりますが、事務局の意見としてはどうでしょうか。

【事務局】

南部コース運行の一番の目的は、買物や通院などの市民の足・移動の確保であると考えており、現案では使用予定車両が小さく、多くの運賃収入が得られないため、市としては一定の負担が必要であると認識しています。

また、現行のコミュニティバス南新田・朋来コース（以下、市コミバス）は、近鉄バスの旧運賃体系にあわせ一律 200 円で運行しており、新体系にあわせると南新田など駅から遠いエリアは 230 円以上の運賃区間になる可能性があります。

そのような中で、今回は市コミバスと同じ、一律 200 円（割引制度も同様）を提案させていただき、皆様にご意見をいただきたいと考えております。

なお、距離制の運賃を設定することも考えられますが、南部コースについては、行きと帰りで距離が変わるバス停があること、距離制運賃の場合は掲示設備が必要で整備改良費が必要であり、その設備を設置することにより座席数が減ることなどの問題もあり、分かりやすい一律 200 円としました。

【委員】

運行にあたっては、バスを利用しない市民も負担することになるが、障害者や高齢者など、移動に困っている人のことを考慮し、もう少し安くてもよいのではないか。

【会長】

近鉄バス沿線の市民と平等にするため、料金体系を合わせていると理解しています。

【委員】

この内容は市議会でも議論される予定でしょうか。

【事務局】

本会議で決定した事項は市議会へ報告することとなっております。市議会で異なる方針が出た場合は、その内容を本会議へ戻し、再度議論していただくこととなります。

【委員】

例えば、多額の税金を投入し、バスを無料運行している都市もありますが、その場合は「バスは市が用意してくれるもの」という市民の意識が広がり、「利用して維持しよう」との意識が薄れるため、あまりお薦めできません。

よって、運賃設定については、財政負担に限りがあるため、利用者から適正な運賃を収受していただく方法が良いと考えます。

【会長】

今回の南部コースは、既存の路線バスと路線で住み分けできているため、競合はしておらず、運行目的も住み分けしている状態であると考えます。

無料運行しているバスについては福祉バスと称するケースが多く、そのような都市の議会では、税金投入しているのに利用者数が少なく、税金の無駄遣いとの議論となる場合があり、問題があるように思われます。

【委員】

南部コースには、扇町、栄和町のバス停があるが、本会議のメンバーに区長が入っていないが問題はないでしょうか。

【事務局】

本日の提示案につきましては、あくまでも議論するために、廃止路線(吉田住道線)の扇町、栄和町のバス停を仮で設定しています。利用が見込めない場合は、バス停を設置しないこと

も可能としており、現時点では他のバス停についても、追加や削除することも可能であるため、その点について、本日の皆様のご意見をいただきたいと考えています。

また、扇町、栄和町の各区長につきましては、本日の会議の意見を受けた後に、相談させていただきたいと考えております。

なお、本日の提示案は、事前に警察と本日ご参加の各地区区長の了承を得ております。

【会長】

最終的には、沿線の全区長の承諾をお願いします。

【委員】

以前実施したアンケート後、朋来の住民に話を聞きました。その中で料金体系については、「近鉄バスは230円で、市コミバスは200円」であり、今の料金体系で満足していると聞いています。また、車内が空いており、ほぼ座れるため、満足しているとの意見がありました。個人的意見としては、今回の改良により、利用できる便数が増えることは利便性向上につながるため、運賃的なことよりも、利便性向上への期待が大きい。

次に話は変わりますが、市コミバスの停留所名について、位置的に「朋来西」よりも「灰塚東」の方が分かりやすいと考えますがどうでしょうか。

【会長】

バス停名称は変更可能であるため、地元でのイメージが違う場合は、名称案をいただきたい。

【事務局】

朋来コースの停留所名の変更につきましては、近鉄バスのシステムも考慮する必要があるため、後日確認いたします。

【委員】

オークワの前面道路について、横断歩道も信号も設置されておらず、乱横断が多く大変危険な箇所である。バス停が設定されると、更に横断者が増加するものと考えられるため、信号機の設置、または最低でも横断歩道の設置を検討していただきたい。

【事務局】

ご指摘のとおり、オークワのバス停については、双方向ともに店舗敷地内に設置を予定しています。バス停を利用する横断者が増加することが想定されますが、現段階においては、川の東側に設置されている横断歩道を利用していただきたいと思います。

【委員】

今いただきました要望につきましては、現行の横断歩道との近接状況、バス停の位置、現行の横断需要を総合的に判断させていただき、今後検討したいと考えております。

【会長】

道路横断等についての問題は、バス停設置関連以前に解決すべき問題だと考えられるため、個別検討としてお願いします。

【委員】

南部コースと朋来コースの2便目以降については、バス事業者、タクシー事業者の運行が考えられるが、どのように事業者選定を実施するのですか。

【事務局】

運行計画を本会議で決定した後、総合評価方式による入札で運行事業者を決定する予定です。

【会長】

事業者選定につきまして、本日も欠席の第一交通株式会社の久恒委員より意見書をいただいているので、内容を代読します。

< 第一交通株式会社からの意見書内容 >

市推奨案として、10人～14人乗りで検討されていると思いますが、このタイプの車両の場合、事業者側の意見としては新たに車両の購入をしなければならない為、コスト的に非常に厳しい。

各社の鋭意努力にもよりますが、3年継続で収支が多少見込まれる程ではないかと思えます。又、3年で終了した場合にこのタイプの車両は、引き続き使用出来ない為、改めて改造し使用しなければならない状況になり、使い勝手が悪い。

上記内容を勘案すると、入札へ参加する事業者がどの程度出てくるかという問題があると思えます。

【事務局】

市内のバス事業者、タクシー事業者の何社かへ事前説明を行った際、運転手が不足しており、入札参加が難しいと回答された事業者もありましたが、採算があえば入札に参加する意向の事業者もありましたので、現段階ではおそらく入札は成立するものであろうと考えています。

【委員】

市役所の巡回路線は、継続運行するのでしょうか。

【事務局】

前回会議で、市役所の巡回路線をできれば廃止する予定と説明いたしましたが、車両の運用状況を見ると、三箇コースの回送を活用しての運行であり、少数ですが利用者がいるため、運行を継続したいと考えています。

話は変わりますが、扇町、栄和町のバス停について、これらのバス停は近鉄バスの利用者が少ないため、廃止された経過がありますが、この2つのバス停が本当に必要かどうか、議論をお願いします。

【会長】

後からバス停の追加は面倒な作業となるため、停留所の設置が不可能であれば仕方がないが、設置できる状況であれば、今後利用する可能性があるため、残しておいても良いと考えます。

【委員】

中垣内のワークショップで出た意見では、目的地はオークワ、大東中央病院、たまに水野クリニックであった。扇町、栄和町のバス停は利用がないと考えられるため、時間短縮を考えた場合、必要性は低いと考えられます。

【事務局】

バス停を設置していても、利用者がおらず、運行時間が過ぎていけば素通りすることも可能であるため、バス停の出発時刻の設定を運行事業者と相談のうえ、適正に行い、できる限り運行時間を少なくするようにと考えています。

【委員】

せせらぎの道(南新田団地北側のせせらぎの川側道)は意外と地元住民が団地から利用している。この道付近にバス停がなかったため、大東中央病院に行くには便利が悪く、新たに設置されるバス停(南新田)ができると便利が良くなるため要望しました。

【委員】

市コミバスをはじめとする大きい車両はステップがついており、高齢者でも乗降しやすいようになっていると思いますが、想定しているワゴン車の乗り口の高さは、どの程度高齢者が利用しやすい仕様になっているのでしょうか。
もし、高さがある場合は、踏み台を地元で用意することも考えています。

【事務局】

車両については運行事業者に購入してもらう予定であり、安全対策、金額などを総合的にご提案いただいたうえで、判断する予定です。なお、車いす利用者の直接乗車につきましては、改造費や手間が大きくかかるなどのデメリットがあるため、現状では想定しておりません。なお、現在の路線は、公共交通の不便地で多くの方に利用してもらいたいと考えており、本会議で合意を得られれば、バリアフリー仕様の緩和が可能であるため、必要最低限の仕様を備えたうえで座席数を確保し、できる限り多くの方を運びたいと考えています。

【会長】

高さに加え、乗降時につかめる場所があるかどうかなども、乗りやすさ、安全性に影響があるので、検討をお願いします。

【委員】

新聞に自動運転の社会実験の記事が掲載されていましたが、どこまで実験が進んでいるか、

情報をお持ちであればご教示いただきたい。

【会長】

自動運転の技術への期待はされているが、日本では、無人運賃収受が自動できず、バスの無人化のハードルが高い状況であるため、現状の運行方針では導入は難しいのではないかと考えています。

次に、本日ご欠席の近鉄バス株式会社の林委員よりコース変更に関する意見書をいただいていますので、内容を代読します。

< 近鉄バス株式会社からの意見書内容 >

朋来コースの変更につきましては、現行ルートの一部休止、新ルート（南部コース）の許可申請が必要となります。

また、運行時刻が変更となりますのでバスロケーションシステムの更新に費用がかかりますが、弊社のダイヤ改正の日に合わせていただければ、更新費用は不要となります。

それでは、本日の議論も深まってきましたので、そろそろ資料に記載されている決定事項を参考として、運行に関する議決を行いたいと思います。

【会長】

- ・ 運行方式は定時定路線方式とする。
- ・ コースと停留所は、事務局案のとおりとし、必要に応じて微修正を行う。
- ・ 運行主体の選定方法については、安全性などを考慮した、総合評価方式による入札で選定する。
- ・ 運行日数については、当面の間週3日（月・水・金）で、祝日と年末年始は運休とし、今後の運行状況によっては再度見直すこととする。
- ・ 運行便数と時刻については、南部コースが7便、朋来コースが4便（うち1便は現行市コミバス運行分）とし、事務局案の時刻表どおりとする。なお、運行事業者が決定後は試運転により、必要に応じ微修正を行う。
- ・ 運行車両については、事務局が推奨する車いす席のないバリアフリー仕様を一部施した10から14人乗りの車両とする。
- ・ 運賃については、200円の一律とし、割引制度は市コミバスと同様とする。

【全員】

全事項異議無し。

【会長】

基本的には本日の議決事項により、運行計画を進めていくこととなりますが、運行後についても、見直していくことが重要であると考えており、また、事業者選定の影響も考えられますので、皆様からは引き続きご意見をいただきますよう、お願いします。

また、詳細については、引き続き事務局で議論、検討をお願いします。

3 . 閉会

【事務局】

本日の会議内容について、不明点、質問がございましたら、事務局まで問い合わせください。
本日は、ご出席、ご協力を賜り、ありがとうございました。

以上