

第 15 回 大東市地域公共交通会議 議事概要

- I. 日時：令和 2 年 10 月 5 日（月） 14 時～16 時
- II. 場所：大東市立市民会館
- III. 出席者：委員 21 人（委員 2 人欠席） および事務局 6 人（コンサルタント 2 人含む）
- IV. 議題等
 1. 開会
 2. 第 14 回大東市地域公共交通会議議事録の確認
 3. 地域と連携した「大東市バスマップ」の制作について
 4. 公的負担と利用者負担のあり方の検討について
 5. その他

■議事内容

1. 開会

【会長】

〈挨拶〉

前回の第 14 回大東市地域公共交通会議では、「大東市公共交通基本計画の重点施策」と「大東市地域公共交通導入の手引き」について、それぞれ議論を深めていただきました。

今回の会議では、「大東市バスマップ」等の制作配布による利用促進の検討と、公共交通機関の公的負担と利用者負担のあり方について検討し、議論を深めていきたいと考えています。

2. 第 14 回大東市地域公共交通会議議事録の確認

〈事務局より「第 14 回大東市地域公共交通会議議事概要」、「大東市公共交通基本計画」概要版：第 14 回交通会議の意見整理について説明〉

質疑なし

3. 地域と連携した「大東市バスマップ」の制作について

〈事務局より、地域と連携した「大東市バスマップ」等の制作配布による利用促進の検討、「大東市おでかけ公共交通マップ」（原稿原案）について説明〉

【委員】

寺川交差点でのバス停表記について、制作中の公共交通マップでは、JR 住道駅から JR 四条畷駅まで直通のバス路線が運行しているように見えるが、実際は、JR 住道駅から JR 四条畷駅への直通のバス路線は運行していないため、バス路線に矢印を記載するなど工夫をお願いしたい。

【事務局】

ご指摘の通り、公共交通マップのバス路線に矢印等を記載するなど、どのような表現がわかりやすいか検討し対応したい。

【会長】

コミュニティバスの表記について、コミュニティバスをはじめて見た人や知らない人には、コミュニティバスを施設等のバスと思い込み「このバスは乗っていいのだろうか」と思うケースも多々あるようです。「どなたでも乗れます」と記載してはどうか。

【事務局】

「このバスはコミュニティバスなのか。乗れるのかどうか」と、市民からお問い合わせ頂くことがあります。冊子にも記載していきたいと考えます。

【委員】

コミュニティバスのルートについて、主要商業施設を周遊するルートで運行してもらえないか。

【事務局】

平成13年には公共施設の循環型としてコミュニティバスを運行していたが、1日2～3人の利用に留まった。目的地だけを結ぶ路線は利用者が少なく、現在は市内の施設循環バスは運行していません。

なお、特定の病院や福祉施設では、独自に送迎バスを運行している施設はあります。計画を策定後、地域からの需要が高まれば、循環バスについて今後検討することも考えられます。

【会長】

県庁所在地程度の都市規模であれば、周遊バスを見ることもあるが、大東市の規模では、主要商業施設や公共施設間を周遊している事例はあまり見受けられない。

また、公共施設間を巡回する人もあまりいないと思われます。ただし、公共施設に行つたついでに、どこかに行かれる方はおられると思うので、今後、検討の余地はあると思われます。

【委員】

免許返納の方にも多いが、高齢の方は視力が悪くなっている方が多い。地図が大きければ、必要な商業施設を書き込めることが想定できるため、更に公共交通の利用促進が図れるのではないか。

【委員】

公共交通マップを冊子で作成すると冊子内に埋もれてしまうため、大判のマップとして印刷してはどうか。

文字を大きくして、高齢の方にも見やすくすることが必須であるとする。

また、商業施設も掲載してほしいが、地図が見つらなくなることも懸念されるため、例えば、1,000平米以上の大型店を記載してはどうか。また、商店街について、地図上に塗って表示してみてもどうか。

【委員】

公共交通マップ上に記載する配色について、白地に黄色字は高齢者が見にくいいため、工夫していただきたい。

【会長】

視覚障害者の方も苦手な色や組合せが多くあるため、バリアフリー基準を活用して色遣いをチェックしていただきたい。

【委員】

最近の利用者はスマートフォンで経路検索している方が多い。JR 西日本では経路が検索できるアプリを無料公開したところである。そのようなアプリ等も紹介してはどうか。

【事務局】

JR や近鉄バスのダイヤ改正が年に 1 ～ 2 度あるため、公共交通マップには時刻表は掲載しておらず、民間路線のホームページにリンクできるように QR コードを載せる方向で検討しています。民間の経路検索は充実してきており、これらとも活用できないか議論を進めています。

【会長】

他都市では、モビリティマネジメントとして学童教育と連携され、子供たちが学校で路線図等を貰ってきている事例もある。また、広告を取って大判印刷することも考えられる。冊子以外にも大判での制作を検討いただきたい。

4. 公的負担と利用者負担のあり方の検討について

<事務局より、 公的負担と利用者負担のあり方の検討について説明>

■高齢者対象年齢引き上げに関する議論

【委員】

自動車運転免許返納者の増加は 75 歳以降が多くなっている傾向があるので、高齢者の割引対象年齢の引き上げについては、その前の 70 歳以上が適当ではないかと考えます。よって、現行の 65 歳は早いのではないかと。

利用者・市民負担については避けて通れない議論であり、覚悟していく必要があるのではないかと。

【会長】

日本では議論が進んでいないが、自動車の利用を削減し公共交通の利用を促進することで温暖化対策に寄与するという議論、SDGs の視点が抜けているのではないかと。

割引制度の高齢者対象年齢をあげると、割引の対象年齢外になった 65 歳以上の高齢者が自家用車を利用する機会が増加することが考えられ、大東市として温暖化を許容することになってしまうという考えもあります。

【委員】

大東市でも自動車運転免許返納を進めたいと考えており、公共交通機関を活用していただく方向で取り組みたいため、年齢で線引きをするのではなくて、免許証を返納した方は公共交通が便利に使えるような施策をお願いしたい。

また、75歳以上になると、足腰は弱ってくる方の割合は高くなる傾向にあるが、それは実は、60歳から65歳の生活が影響していることが考えられます。普段から歩いて出かけて頂くことが健康施策としては重要だと考えています。今後、割引制度の高齢者対象年齢を上げると、バス運賃が高くなることで高齢者はバスを利用しなくなり、外出率が低下することが懸念されます。

【委員】

年金の給付年齢の引き上げの問題など、一律的に年齢制限をあげる議論があるが、一方、所得制限の議論も考えられます。また、ハンディキャップの方への配慮・思いやりも行政としては必要であると考えます。

【事務局】

他都市では所得制限を設けている事例もあります。ご指摘通り、年齢をあげると、使用を控える高齢者が増加することも懸念されます。高齢者の方に公共交通を利用して頂いて、歩いて動いて元気でいてほしいというのは事務局の考えでもあるため、健康施策の視点や様々な観点から考えていきたいです。

【委員】

公共交通を利用していただくために、運賃を下げるのが本当に良いのかどうか、議論が必要だと考えます。

【委員】

今後、割引制度の高齢者対象年齢を上げると、余計に市の負担費用が生じることになるのではないか。

「利用者負担と公的負担のあり方の検討」の「割引制度の見直し検討」において、異論として「割引対象年齢引き上げで、いくぶん収支が改善されるもののそれほど大きな効果はなさそう」との試算も示されているため、このままで良いのではないか。

【事務局】

割引制度の高齢者対象年齢を上げた効果よりも事務作業やシステム改修作業の経費の方が、高そうであると想定しています。

【委員】

利用者からはどのような声がありますか。

【事務局】

平成 30 年に交通に関するアンケート調査を行ったところ、高齢者と龍間地域以外の方は 8 割が外出の状況に関して満足しているとの回答がありました。高齢者に関しては運賃が高いことへの不満もありました。

東部地域乗合タクシーで地域ワークショップを開催した際には、運行を維持してもらえるのであれば、運賃はもう少し高くても良いとの意見もありました。

【委員】

現在のコミュニティバスの利用者はどのような年齢層ですか。

【事務局】

コミュニティバスの利用者の 8 割 5 分程は 65 歳以上の方で高齢者割引を受けられています。東部地域乗り合いタクシー、南部地域コミュニティバスについては 9 割 5 分程が高齢者の方で、高齢者割引を受けられています。

【委員】

対象年齢を上げる場合に対象から外れる方は、もともと利用が少ないイメージである。そのため記載いただいた通り、対象年齢をあげることによる収支の効果はないように感じる。運賃が高くなるマイナスのインパクトの方が大きく働き、更に利用が少なくなることが懸念される。今後、大東市でも前期高齢者よりも後期高齢者が多くなってくる。そのため、更に効果は小さいことが想定される。

【会長】

自動車免許の返納について、大東市は東部地区を除くと、平坦な地が多く、市内交通は自転車を利用している人が多い傾向にあります。

高齢者においては、自動車だけでなく自転車利用が危ないため、バス利用に転換されていることも考えられる。

収入とは無関係にバスに乗っている人が多くなっているように考えるが、事務局としては、どのように捉えていますか。

【事務局】

平成 22 年の調査では、駅までの交通手段は 9 割が自転車と徒歩であると回答がありました。大阪府は全国と比較して突出して自転車利用が多く、その中でも大東市はさらに多い。自転車でも動きやすい・移動しやすいという視点も重要であると考えます。

■料金体系の見直し、利用者負担・公的負担のあり方に関する議論

【委員】

コミュニティバスの運行経費、収支の動きについて、説明をお願いしたい。

【事務局】

東部地域乗合タクシー、南部地域コミュニティバスの運行経費については、各事業者と協定を結んで、運行経費は一律となっています。コミュニティバスについても、運行経費は一律であったが、車両更新や人件費の高騰等により運行経費が増加しています。大東市公共交通基本計画には、公共交通の経費の記載は難しいため、数字として上限を検討するのではなく、方針等を議論していただきたいです。

【委員】

プライオリティ（優先順位）をどう考えるかである。市民福祉を政策上、もっと押し出して最優先としてはどうか。そのような考えで、公共交通を検討してはどうか。

【事務局】

公共交通だけではなく、他の施策、政策をあわせて検討していく必要があると考えます。市民の需要も必要であり、それらとあわせて検討することにより、良い公共交通となっていくのではないかと。新たに路線等を増やしてほしいとの市民要望があれば、交通の手引きに基づいて、地域協議会を設立して頂き、需要がある地域には、実験も必要であると考えますが、利用がない地域は路線の休廃止も必須であると考えます。

【委員】

市民の賛同を得るためにも、①受益者負担の原則、②所得とのきめ細かい連動がポイントであると考えます。前提として、受益者の応分の負担は必要であると考えます。

【事務局】

受益者の応分の負担について、どう考えるかは難しい。市の負担はあるが、地域・市全体として効果があるならば、受益者の応分の負担は必要であると考えます。また、所得に応じた料金負担は難しいと考えます。

【会長】

市が実施する公共交通については、受益者負担で賄えない事業の場合があり、市民にどれだけ利用してもらえるかが重要なポイントであると考えます。全国的に見ても、公共交通の利用者の増加を目指すのは難しい時代だが、細かな努力を積み重ねて利用者を増加させている地方交通はあります。この会議では、どうやったら利用者を増やせるかの議論をした方が良くはないか。セットで利便性を上げる方策、利用者増加策も掘り下げたいと考えます。

【委員】

利用する人を増やす視点でいうと、コミュニティバスは自分たちのバスだという意識を作る必要があるのではないかと。利用する人が減ったら、路線が縮小、廃線されるという考えの逆で、乗る人が増加したら、そのバスの利用者は次年度運賃が安くなるなど、利用する人を増やすような流れが必要であ

ると考えます。バスが必要でない人も利用するように、市民全体で取り組んでいく必要があると思われる。

また、交通マップの路線を見ると、市内路線の多くは鉄道駅へ行くための路線になっている。75歳以上の外出は買い物や通院が中心であるという傾向を鑑みると、医療機関や商業施設などにも行くルートを作ってはどうか。医療機関や商業施設にスポンサーになってもらい支援をしてもらってはどうか。医療機関への路線があると外来率が上がるため、病院にも利点があると思われる。

【委員】

病院に行くルートについては賛同できるが、スーパーについては、大東市内の小さい店舗などに公平に周遊するバスルートは難しいと思われる。

【会長】

地方では、住民とスーパーと商店主が運営主体のバスは存在します。運営主体が大東市であるという必然性はない。市がサポートするというやり方もあります。

【委員】

商店などと交渉し、周遊バスを運行してもらうことも考えられるため、募集をかけてはどうか。

【会長】

事務局で、行政が主体でないコミュニティバスなどを調査していただきたい。

【委員】

周遊バスの運行については、大型商業店舗などに手を挙げてもらってはどうか。行政だけに頼らない方法について検討することも重要であると考えます。

5. その他

<事務局より、龍間地区ニュースレターについて説明>

質疑なし

6. 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、事務局までお問合せください。本日は、ご出席、ご協力賜り、ありがとうございました。

以上