

第3回 田辺市地域公共交通網形成会議 会議録 要点抜粋

日 時	令和2年1月22日（水）14：00～15：30
場 所	田辺市役所3階 第1会議室
出席者	河原委員、森田委員、長尾委員、玉置委員、大江委員、野村委員(副会長)、吉本委員、坂口委員、松本委員、岩本委員、牧委員、米田委員、川村委員、西村委員、柳委員、田中委員、道本委員、辻本委員(会長)、虎伏委員、前川委員 計20名
代理出席	尾崎委員代理（小谷委員）、前溝委員代理（栗山委員） 計2名
欠席者	松浦委員、森委員、多田委員、廣田委員、森下委員、霜永委員 計6名
事務局	早田企画部長、狼谷課長、竹本係長、新家企画員、笠松主査 計画策定支援業者 2名 計7名
議 事	1. 開 会 2. 田辺市地域公共交通網形成計画（素案）について 3. 今後のスケジュールについて 4. その他 5. 閉 会
資 料	次第 資料1. 田辺市地域公共交通網形成計画（素案） 資料2. 協議会スケジュール 資料3. 地域公共交通網形成計画の内容・構成について
1. 開会	
会長	過去2回の協議会でご議論いただいた結果を踏まえて、地域公共交通網形成計画の素案をお示ししたい。その素案を基に、議論をしていただきたい。
2. 田辺市地域公共交通網形成計画（素案）について	
事務局	【資料1の第1章～第3章について説明】
会長	今の説明に対して、皆さまからご意見やご質問をいただきたい。 まず、私から質問がある。14ページの「基本方針1の達成を図るための指標と目標値」の指標③「地域公共交通の人口カバー率」として、61%が現状と説明があった。下の※印を見ると、「国土数値情報(GISデータ)の500mメッシュ人口データより算出」とあるが、250mメッシュという細かいデータがあるのに、使わない理由はなにか。
事務局	250mメッシュについては、データの確認ができていないため。確認できればそちらを使いたいと考えている。
会長	カバー率の定義はどのようなものか。
事務局	国土交通省では500mメッシュの人口を基に計算しており、同様に整理をした。人口メッシュ部分の人口と市全体の総人口との割合でもって算出している。

会長	一部でもかかっていたら、カバーしているとするのか。
事務局	一部かかっている場合はカバーしている部分の比率により人口を算出している。
会長	前半部分で、お気づきの点、ご質問・コメント等はございませんか。
A委員	1点確認します。13ページの「取組の方向性」の3つ目「市内各地域内の移動を担うバスの維持・確保やタクシーの活用」として、「財政支出を抑えるという観点から、あわせて利用の促進も図ります」と書かれている。1つ目の「広域的な移動を担う鉄道や高速バスの維持・確保」や2つ目の「市内各地域間および周辺市町村への移動を担う路線バスの維持・確保」には、利用促進という記載がないが、何か理由はあるのか。公共交通全体として、利用促進を図るほうが良いと思う。
会長	バスだけでなく、鉄道等も利用促進が必要ではないかということだが、いかがか。
事務局	ご指摘のとおり、その他の公共交通に関しても同様になってくると思うので、表記を検討する。
会長	では、後半部分の説明に移るが、後ほど気がついたこと等があれば、ご発言いただきたい。
事務局	【資料1の第4章～第5章について説明】
会長	後半部分は、前半の基本理念や指標を実現するための施策の体系といったものが書かれていたと思う。34ページの「計画の体系図」は、全体の体系をまとめたもの。地域の現状から上位関連計画の状況、それから、それがどう基本理念・基本方針に繋がり、それを実現するための施策・事業がどう関連してくるのかを1枚にコンパクトにまとめている。 ただ今の後半部分の説明に関して、ご意見、ご質問はいかがか。前半の第1章～第3章に関することでも結構なので、積極的にご意見を出していただけるとありがたい。
B委員	21ページの施策1の事業②「既存バス(路線バス・住民バス)の見直し」について、14ページの「基本方針1の達成を図るための指標と目標値」の指標③「地域公共交通の人口カバー率」の目標が数値ではなく、「現状維持」と書かれている。ほかに現状維持もあるものの、増えたりもする。ニーズに合わせて、特に住民バスになると思うが、バス停を移動したり、追加したりすれば、地域公共交通の人口カバー率は少し増えるのではないかと。現状維持ではなく、増加を目指す表現にできるのではないかと感じた。
会長	人口カバー率が原案では現状維持となっているが、増やす方向で記載したらどうかというご意見である。増やすと表現しても、どれくらい増やすかは難しいかもしれませんが。
C委員	地域公共交通、特に交通網計画なので、ご意見が出たのだと思う。面積や人口カバー率というのは、指標の1つに過ぎず、実際にカバーをしたからといって、運行頻度の問題、地域にとって一番効率的な運行という問題とは、少し違うところもある。 正直に申し上げて、先ほどの資料にもあったように、運転手の確保等、1人で運

	<p>行けるといいうのも、来年から中小企業も含めて、働き方改革が進められる中で、すべて網羅して、なおかつ、目標値を上げることについては、慎重に検討していただく必要があるかと思う。その観点も入れつつ、面積だけでなく、地域公共交通の利便性は向上したいけれども、どこを重点にするか、場合によっては、道路関係に重点を置いてお考えいただくと、事業者としてはありがたい。</p>
会長	<p>今のご意見について、県としては、いかがか。</p>
B委員	<p>現状維持というのが、前向きではなさそうに見えたので、実際に施策を打てば、少しは上がるのではないか。また、先ほど住民バスと言ったのは、鉄道や路線バスではほぼ無理だろうということである。住民バスに限っては、田辺市の考えでバス停を増やすとか、ニーズのある地区に動かす等をすれば、増えるのではないかと感じた。</p>
会長	<p>これについて、事務局はいかがか。</p>
事務局	<p>この人口カバー率を指標として挙げるのかという点について、同等の都市を見ても、全然環境が違い、模範とすることもできないので、目標数値の設定が難しいという思いがある。</p> <p>いただいたご意見も踏まえながら、再度、検討させていただきたい。また、住民バスについても、例えば自由乗降により利便性が上がったとしてもカバー率には反映されないといったこともある。</p>
D委員	<p>バスのことばかりで、タクシーの話がない。全国的に利用者の少ない地域では、乗合タクシー等が増えている。路線バスがなくなれば、NPO 法人や有償運送で運行するのではなく、国の施策で運行しているタクシー事業を利用してもらえたら、安全・安心に利用していただけるのではないかと思う。タクシーは、人口の少ない、道路の狭い地域にも入っていけるので、地域公共交通の人口カバー率は増えてくるのではないかと思っている。</p> <p>健常者ではない人も乗られるような UD(ユニバーサル・デザイン)タクシーも国の補助を受けながら運行しているが、地域からも補助を少しでもしていただければと思っている。バスに次ぐ公共交通はタクシーだと思っている。</p>
事務局	<p>タクシーに関しては、13 ページの基本方針 1 において、タクシーも含め、「タクシーでしか移動できない利用者や地域における移動支援策を検討します」と記載している。23 ページ、施策 1 の事業④「新たな交通手段の導入」として、4 つ目に「高齢者の移動を支援するために、1 台のタクシーを相乗りして活用するなどの、新しい交通システムの可能性について研究を行います」ということで、乗合タクシーという文言ではないが、それも踏まえた新しい交通システムの調査・研究に取り組みたいと提案している。</p>
E委員	<p>23 ページの実施主体には、タクシー事業者は入らないのか。</p>
事務局	<p>タクシー事業者も含めていきたいと思っている。全体的に精査をする。</p> <p>また先ほどの人口カバー率については、タクシーに関しては、人口カバー率の数値を上げる指標に入らない。駅とバス停からの範囲になっており、そのことも含め、この指標でいいのかどうか検討したい。</p>
会長	<p>UD タクシーという車両の話があった。車両のバリアフリー化というのは非常に大事な観点かと思う。施策を見ると、バリアフリー絡みの事業がないように思う。国</p>

	<p>に聞きたいのだが、バリアフリー車両の導入を進めると書いておけば、国からの補助が受けられるのか。</p>
F 委員	<p>タクシー・バスのバリアフリーの補助は、特に計画とは関係なく、個々の事業者から申請をする補助制度がある。</p>
会長	<p>UD タクシーの話も出てきて、施策 2 を見ると、地域公共交通の利用環境の改善として、⑦「バス待ち環境の改善」があるが、鉄道・バス・タクシーの利用環境の改善といった文言に変えることも検討するのが大事だと思う。</p> <p>先ほど C 委員から、重点の置き方、重点指標を考えたほうがいいというご意見をいただいたが、同様に、どの指標が大事かというご意見があれば、いただきたいと思う。重点をどう置くかというのは、大事な話なので、事務局で一度、どの事業や指標に重点を置くのか、そもそも重点を置くのか置かないのか、検討していただきたい。</p>
F 委員	<p>20 ページ、事業①「交通事業者の乗務員等の確保・育成」の「事業の内容」の 2 つ目、「路線バスの利用状況に応じて大型免許を必要としない車両の導入」は、具体的には乗合タクシーを指しているのか。</p>
事務局	<p>住民バスにおいて、大型免許を必要としないサイズの車両を導入し、少しずつ置き換えも行っており、そうした観点で進めたいと考えている。</p> <p>路線バスにおいても、路線バスとして運行している市の協議路線において、サイズの小さな車両を導入している事例もある。</p>
F 委員	<p>わかりました。県内の状況として、和歌山県内でも乗務員不足による減便の事例が出てきた。乗務員不足を理由とした減便が発生している。事業者も努力されていて、行政も何度か取り組もうと嘉麻市の事例もお知らせしていたが、すぐに打開できるような方策がなかなか見当たらない。</p> <p>市として交通部局で努力していただくのもありがたいと思っているが、福祉や就業支援といった部署があれば、ぜひ、バス・タクシーのドライバーをご紹介いただけたらと思っている。公共交通に乗る人もそうだが、動かす人もいないと維持できないので、市も幅広くいろんなセクションと共有していただけたらと思っている。</p> <p>2 月 1 日からタクシー運賃が改定される。10 月にも消費税率の改正があって改定したばかりだが、また 2 月 1 日からタクシー運賃が変わる。事業者の方には、今回の運賃の改定で、乗務員・職員の待遇改善や利用者への利便性向上に繋がるような方策を検討していただきたい。委員の皆さまにおかれては、さらなる利用促進をお願いしたい。</p>
会長	<p>市にお願いとのご意見だが、事務局いかがか。</p>
事務局	<p>関係部局が出席しており、各課での連携の下、情報共有をし、人材確保にも協力するという文言は書けると思う。</p>
会長	<p>15 ページ、基本方針 2 の中に、「観光・教育・福祉関係」とも連携すると書かれているが、例えば、高等学校とバス・鉄道・タクシー業界が連携して、将来の進路選択の際、進路指導として運転士を強く推していく方法もあるかと思うので、検討していただきたい。</p> <p>本日、6 人の委員が欠席されているが、欠席委員から事前に意見は届いているか。</p>
事務局	<p>本日の欠席委員の中で、観光のセクションからの代表で参画している委員から意</p>

<p>会長</p>	<p>見をいただいている。</p> <p>公共交通を考えるにあたり、観光客の利便性向上を考えて計画をつくっていることは大変ありがたいということ。</p> <p>観光の観点で考えた時、観光地としての目的地まで不便でもいいので、何かしらの交通手段があり、それが持続的であることが重要である。その中でアクセスが担保されれば、モデルルートとしての踏み込みもでき、プロモーションもしていきやすい。</p> <p>市内のさまざまなものが観光資源となり得る可能性も含めて、今後の課題と同時可能性として、皆さまで共有していただければ、ありがたいという意見をいただいた。</p> <p>今の点について、28 ページ、施策 2 の事業⑧「外国人をはじめとする観光客の利便性向上」からの意見であった。「事業の内容」の 3 つ目、「交通事業者、観光関連団体等が連携して、モデルコースの開発や、それに伴う乗継案内等、観光客の利便性向上に努めます」に関連する意見ではないかと思う。</p> <p>要は、計画素案の書き方として、委員からの意見に対応できているのかどうかということ。対応できているようにも見えるが、3 つ目の文に、「目的地まで何らかの交通手段があることが大事」という文言を加えることができないか。「新しいルート等の検討や」という文言が入っていれば、意見にきちんと対応できると思う。</p>
<p>C 委員</p>	<p>当会議は交通網形成協議会の場で、地域公共交通という観点に加え、ご利用のお客さまは地元の方だけでなく、インバウンドの方、外国人の方もおられると思うので、利便性向上については、われわれ事業者もそうだが、関係各所で努力されていると思う。</p> <p>ただ、実は私どももそうだが、MaaS 等、国交省や、総合政策局でレベルアップして日本全国で 1 つの動きとしてやっているものがある。それについての話をこの交通網に絡めるとややこしいと思うことがある。今、国交省の指導から言うと、われわれ事業者に対しては、今まで公共交通を維持することが原則で路線バスを運営せよという方向であったが、観光要素も含めて、収支を改善せよという方針に若干変わっている。それは私どもも理解している。</p> <p>この交通網という話で言うと、収支改善をするためには、運転士の方、会社内のオペレーターの仕方によって増やせばいいのだが、現状、そういうわけにはいかない。なおかつ、先ほど話題にした、働き方改革という中で、1 人ひとりが運転できる時間も短くなる方向に進んでおり、熊野古道等への増便要請もある。増便するつもりもあるが、そのために一般の方々への交通網をやめてしまっているのかという、スクラップアンドビルドの悩みを常に抱えている。そこが難しい中、この交通網計画に取り込んでしまうと自己矛盾に陥ることになるため、非常に頭が痛いところである。</p> <p>地域交通は、先ほど話題に出た、輸送単位を小さくしたり、四角のメッシュを小さくしたりという方法で、和歌山はまだこれくらいだが、中国地方では、ほとんど無償運送、場合によっては、白タク、白バスの運送になっている地域も既にある。そういう状況の中で、バスとしての運送がいいのか、もう少し小さい乗合タクシーのほうがいいのか、交通としての手段の選択も含んでいるので、その検討は地元の方々の気持ちを考えると難しい。それも含め、今、手持ちの輸送手段をどこにどう配置するか、先ほど重点という話をしたが、この地域全体で言えば、地元の生活者のためには、事業者も頭を絞って、頑張っていく。</p> <p>ただ、外部から来られる方への輸送まで考えると、そのための資源も必要となり、場合によっては、事業者の中での最適化も考えなければいけない。補助系統を維持しても、われわれは儲からない。端的に言ってしまって、申し訳ないが、結局、会社で働く者の給料を上げていくためには、ある程度、お客さまが多い所を走らなければいけないという、自己矛盾の 1 つ。重点路線に仕向けた分だけ、ほかをどうす</p>

	<p>るのかも、悩みとしてある。</p> <p>28 ページの事業⑧にあるように、新しい流れや外国人をはじめとする観光客にも配慮するのであれば、そのための運行する人手が必要になるわけで、このページの書き方は難しいと思う。モデルコースというのは大事である。先ほどの交通資源の話だが、正直に言って、1日2往復しかできない所もある。ただ、必ずバスを走らせて、観光ルートに取り込んでもらい、皆さまに統一的に宣伝してもらい、人に来てもらうというのが、日本全国でやられている話である。特に田辺市で言えば、熊野古道等は、これからも努力を続けていかなければいけないと思う。</p> <p>そのために、新規にするためのスクラップアンドビルドの話は、われわれ事業者から申し上げることになるが、網計画として取り込むには、なかなか頭が痛いところである。</p>
<p>会長</p>	<p>今の件に関連して、ご意見はございますか。モデルコースの開発も大事というお話もありましたが、既存の資源を活かして、どのように観光客に乗っていただくのかというのは大事な観点である。ただ、新しいルート等まで踏み込むと、いろいろと矛盾が出てくるという話であった。28 ページの原案どおりの文言でとどめておくのがよいかと思うが、よろしいか。</p> <p>ほかに何かお気づきの点はないか。</p>
<p>G 委員</p>	<p>20 ページ、事業①「交通事業者の乗務員等の確保・育成」について、先ほど運輸支局からお話があった。弊社も運転士不足の問題がここ数年続いている。資料別紙には、西鉄の事例がありますが、弊社も一部の市で募集の広告を載せている。具体的には、大和郡山市や五條市については、年に2、3回載せている。実際、大和郡山市から応募があり、五條市はバス事業者だけではなく、デマンドタクシーをされているタクシー事業者と並列で募集広告を載せている。田辺市の場合、市のほうで支障がなければ、すぐにでも実施していただける内容ではないかと思った。</p> <p>26 ページ、事業⑦「バス待ち環境の改善」でわからないのが、3つ目に、「ベンチ・上屋およびバス停周辺の維持管理に努め、自治会等地域住民が主体的に維持管理を行う際には、ベンチおよび上屋の整備を検討」とあるが、これはベンチおよび上屋の整備の補助をするという意味か。バス停の上屋と言うと、建築確認申請をしなければならぬため、高価なバス停になってくると思う。弊社で建設する金額で言うと、200～500万円かかる。事業者だけで負担するのはとても無理なので、奈良県の場合は、奈良県の補助がある。年間で3、4基を10年以上、30～40基は県の補助で建てている。</p> <p>27 ページのバス停の写真について、図4.4のバス停の歩道を見ると、幅が2mもない所に建っている。基本的にバス停の柱から歩道の幅が2m以上ないと建てられない基準になっている。いざ建てようと思うと、歩道が狭いために建てられないケースがたくさんある。したがって、道路管理者の協力が無いと、お金があったとしても建てられないといった事例もあるので、関係者の皆さまで力を合わせないと、上屋はできないのが事実である。</p> <p>30 ページにサイクルバスの事例が2つ出ている。上の東海バスのほうは、オリンピック会場の伊豆だったと思うが、自転車競技があるということで、力を入れて、サイクルラックをつけている。下の事例では、車内の改造が要りますが、普通のバスを後から改造しようとしてもできないので、初めからその構造でつくるしかなく、多額の改造費がかかる。需要として、岡山市の事例では、あまり利用がなかったと聞いている。既存のバスにくくりつけるような格好で実施したことがあるが、実績は伴わなかった。サイクルバスをするにあたっては、地域性や自転車の需要等を研究した上でないと、導入しても無駄になるのではないかと思う。</p>
<p>会長</p>	<p>4点ございました。20 ページの乗務員確保に関する情報提供、26 ページに関してのご質問、27、30 ページに関するご意見・ご質問をいただいた。</p>

事務局	<p>20 ページに関しては、他市の事例等、情報提供をいただいております、田辺市でも、広報誌等を活用して、特集を組むことができるとは考えている。</p> <p>26 ページの「事業の内容」の 3 つ目のバス停に関しては、25 ページ、事業⑥の「事業の内容」の 2 つ目に出てくる、「新庁舎整備に併せた、バス停の位置」とともに、バス待ち環境、上屋の整備等もあり得ることも検討していくという表記になっている。また、「自治会等地域住民が主体的に維持管理を行う際には」という点は、十分に検討できていないが、1 つは新庁舎整備に併せ、新しいバス停ができた時には、バス待ち環境の整備が何らかのかたちでできるよう考えている。</p> <p>27 ページの鮎川診療所前バス停は、以前の事例になるが、今後は、道路管理者との連携が必要であると思う。</p> <p>30 ページのサイクルバスに関しては、他市の事例を挙げたわけだが、28 ページの「事業内容」の 4 つ目、「自転車による観光回遊性を高めるため、観光レンタサイクル、サイクルトレインやサイクルバスの導入に向けたニーズの把握や実現可能性の検討など、各種自転車施策との連携を図ります」とあるように、県と連携を図りつつ検討したいということであり、写真の事例のようにしたいという意図はない。26 ページのバス停については、県の補助があるかわからないが、県と連携を取りたいと思う。</p>
C委員	<p>今、お答えいただいたとおりで、警察をはじめ、道路管理者との協議には、地元のご支援も必要だというのは、ご理解いただけると思う。実際、お金がかかるというのもあるが、先ほどのサイクルアンドバスライドも、既存のバスを改造するのは難しいことは認識していただけたらと思う。</p> <p>車内を見るとわかるように、今バリアフリーのために、椅子を折りたためるようにはしているが、そこに自転車を置いたら、今度は逆に車椅子が来たときには、絶対に怒られるので、正直に言うと、どこに置くのかというのが非常に悩ましいというお話であった。白浜から南側の県道や国道でも、サイクルアンドバスライドの構想があり、JR にも話が来ていることは認識している。実際に自転車で観光する方にとっての一助になればと思うが、そのためには、一緒に解決していかなければならないことがある点は認識していただければと思う。</p> <p>上屋やベンチがあれば、一番いいのだが、法律的にいろいろと制約がある。割と熊野の山の中、もう少し北側の龍神のほうを見てもそうだが、意外とやれることとして、バス停にソーラー照明をつけるとか、街灯がないため、バス停の周りが夜は真っ暗で、場所がわからない。そこで待っていてもいいのか、そもそも、その時間のバスは行ってしまったのではないかな等への配慮が他県等では進められている。</p> <p>大きな話で言えば、バスロケーションシステムの話もあるが、バス停自体に小さなソーラー照明をつけるだけでも、場所がわかったり、安心できたりするので、大きな対策もたくさんあるが、小さな対策ができたりするのではないかなと思う。雨天時や夜の心細いときに、サインがあれば、何とかなるのではないかな。とはいえ、すべてを事業者が負担するわけにもいかないため、なかなか進まないこともある。いろいろな意味で、乗り換えの場所は重点的に進めていただき、路線バスから地域のバスに乗り換える所も、小さなバス停でも、安心できる対策を取り入れていただけたらと思う。</p> <p>私どもも全部をお願いするわけではないが、いろいろな考え方を取り入れていただければ、ありがたいが、市からも説明があったように、調整しなければならないことがあるのはご理解いただけたらと思う。</p>
会長	<p>本日、事務局から原案を説明しましたが、34 ページの「計画の体系図」には、計画の基本理念、その下に基本方針 1~3 が載っている。計画の大きな方向性に関するものになる。これらについて、原案どおりで承認という方向でよろしいか。</p> <p>異議がないようなので、大きな方向性の基本理念・基本方針はこのとおりとさせていただきます。ただ、指標については、いろいろとご意見をいただいたので、もう一</p>

	<p>度、事務局で持ち帰って検討していただければと思う。</p> <p>基本方針と基本理念を達成するための施策、具体的な事業について、非常にたくさんのご意見をいただいたので、修正できるものは修正し、しっかりと検討しなければならない。これも再検討が必要かと思う。</p> <p>本日のご意見を踏まえて、事務局で持ち帰って検討した修正案について、会長一任というやり方、あるいは、第2版の計画素案をお送りして、ご意見をいただくやり方があると思うが、会長一任の方向でよろしいか。</p>
各委員	異議なし
会長	では、ご異議がないようなので、修正すべき点は修正した上で、最終的には会長一任で素案を固め、パブリックコメントにかけていく手順とさせていただく。
3. 今後のスケジュールについて	
事務局	【資料2について説明】
会長	今後のスケジュールについて、何かご意見・ご質問はございませんか。ございませんので、議題3のスケジュールについては以上とする。司会進行を事務局にお返しする。
4. その他	
事務局	委員に確認したが、特になし。
6. 閉会	
副会長	副会長より閉会のあいさつ