

議 事 録

会議名		令和 7 年度第 1 回泉南市地域公共交通協議会
開催日時		令和 7 年 7 月 2 5 日（金）午後 2 時 2 0 分～午後 4 時 4 0 分
開催場所		泉南市役所本館 大会議室
出席者	委 員	1 7 名 （別紙のとおり）
	その他	欠席 5 名 代理出席 3 名 （別紙のとおり）
	事務局	6 名 泉南市： 鵜戸、市川、長濱、中村 八千代エンジニアリング株式会社： 三上、河田
会議次第		1 開 会 2 委員紹介 3 市長あいさつ 4 会長、副会長の選出 5 議 題 (1) 泉南市地域公共交通計画について (2) 泉南市の概況・公共交通の現況について (3) アンケートの実施概要について (4) その他 6 閉 会

審 議 経 過

(1 / 17)

※審議の要旨は次のとおり（○は委員の発言、●は事務局の発言）

次第1 開 会

次第2 委員紹介

次第3 市長あいさつ

●（市長）本日はお忙しい中の泉南市地域公共交通協議会へのご参加、委員を引き受けていただいたことに感謝申し上げます。本日議論いただくのは、泉南市の公共交通のマスタープランになるものである。日頃から市民の足となりご活動している企業の皆様、市民団体の皆様、関係者の皆様は是非とも参加いただき、活発な議論をしていただきたいと思います。

本協議会で計画を策定していくが、他の自治体と比べて泉南市は後発となっている。特に国道26号よりも山手の地域において、高齢化が進んでいる。運転免許の自主返納もお願いしている一方で、公共交通が少ない、便利にしてほしい旨の声があることも承知している。今までも知恵を絞って公共交通を展開いただいていたが、今一度、今の時代に合う形で、公共交通をバージョンアップさせるためには何が必要かを是非ともご議論いただきたい。泉南市の人口は6万人を切った。社会人口問題研究所の調査では、10年後2035年では約5万人となり、2050年では4万人程度となるといわれている。こういった社会背景の中でも、公共交通は存在し続ける必要があり、このような背景も踏まえて議論いただきたい。市でもデマンド交通等の実証的な取組みも行ったが、そのことも含めてサービスを受ける市民が何を選択すれば良いか、生活に近い視点、福祉的な観点から各団体の皆様にはご議論いただきたい。また、山手の地域における交通空白地への対応については、切り分けて議論が必要かと考えている。2年間のタイトなスケジュールだが、活発な議論をお願いしたい。

次第4 会長、副会長の選出

●（事務局）選出にあたって、ご発言はないでしょうか。

●（事務局）事務局としては、専門的な立場から柳原委員を会長、伊勢委員を副会長としてサポートいただくのが適任であると考えがいかがか。

○（全員）異議なし

●（事務局）これより、議事進行については、柳原会長にお願いする。

○（会長）皆様のご協力をいただきながら、円滑な会議運営に努めていきたい。市長あいさつの通り、計画策定について、泉南市は少し遅れているかもしれないが、後発ということで、各自治体の事例を参考にしながら良い計画を作っていきたいと考えている。

次第5 議 題

(1) 泉南市「地域公共交通計画」について

●（資料1に基づき、事務局より資料説明）

○（副会長）P8の追加調査等というのは、今回行う市民へのアンケートと同等の規模か。

アンケートより目標値や評価指標を作るのであれば、二度の調査で規模が異なるのは望ましくないため質問した。

●（事務局）一度目のアンケートは、公共交通を使っている人、使っていない人を含め実態を把握するため無作為抽出で実施する。その結果を基に皆さんに議論いただき、今後の方向性を検討していく予定である。その過程で、より詳しく調べることがあれば、その内容に対

審 議 経 過

(3 / 17)

する調査を考えている。同じ内容を繰り返す趣旨ではなく、二度目は必要な調査を実施したいと考えている。ご指摘いただいた評価指標については、1回のアンケートで設定することを考えている。

○（A 委員）地域交通法の中では、上位関連計画や都市計画と両輪で進めるように書かれているので、それを意識して議論してほしい。今後の策定時に、事業者の運転者不足が深刻化しており、鉄道・バスなど公共交通のなり手不足について踏まえた内容で作成いただきたい。福祉や観光など地域資源の活用についても内容に踏まえてほしい。アンケートは、表面的な内容ではなく、より具体的な内容を検討いただきたい。

●（事務局）まちづくりとの連携については、並行して立地適正化計画を策定する予定である。コンパクト・プラス・ネットワークを目指したまちづくり計画で、その中に公共交通が芯として入ってくる。現在は市街地のほとんどを「さわやかバス」が網羅しており、その中で、居住誘導、施設立地等の計画を策定していくが、並行して本計画の検討を行いたいと考えている。

○（会長）運転者不足は大きな問題なので、事業者の意見を聞きながら計画策定をすることとなる。事業者からも現状についてご発言いただきたいと考えている。

（2）泉南市の概況・公共交通の現況について

●（資料2に基づき説明）

○（B 委員）バス・タクシー・鉄道の説明があったが、令和6年2月に「チョイソコせんなん」の実験をされていたが、今回、説明を敢えて外したのか。また、当時の実験の結果・アンケ

審 議 経 過

(4 / 17)

ートについて今回の計画策定に活用するのか確認したい。

●（事務局）まず、「チョイソコせんなん」という、AI デマンドタクシーの実験を令和6年2月から3月にかけて実施した。「チョイソコせんなん」については、選択肢の1つと考えている。「さわやかバス」は、維持してほしいとご意見をいただく一方で、本数を増やしてほしい旨や、鉄道との接続を改善してほしい旨などのさまざまな要望があり、デマンドタクシーについても検討をしてきた。令和6年2月から3月の50日間の実験で580人の利用があったが、1回の移動につき約14,000円の経費がかかった。一方でコミュニティバスの経費は1人あたり約320円となる。「チョイソコせんなん」の実験の期間が短かったので、住民に浸透していない可能性も考えられ、様々な課題があったと考えている。選択肢の1つとして引き続き検討していきたいと考えている。

○（C委員）コミュニティバス利用者で、特に一丘回りのコースをよく利用する。乗降客数の報告を受けたが、路線や便によっては満員である。時間帯ごと、路線ごとの乗車状況は出ていないのか。私自身も当事者となったことがあるが、車内が満員で、立っている高齢者が転倒したことがあった。乗客はお年寄りばかりで、互いに席を替わることもできない。カートを持っている乗客もいる。

●（事務局）今回は提示できていないが、データがあるので分析を進めていく。また、アンケートから生の声を聞き、反映したいと考えている。路線・時間帯によっては、お年寄りが立って乗車していたり、積み残しも多いとの話を聞く一方で、空いている時間帯もあることも聞いているので、検討していく。

○（会長）バスは何人乗りのバスか。

審 議 経 過

(5 / 17)

●（事務局）ポンチョを使用している。

○（Ｄ委員）立ち席含めて３０人程度が乗れる。

●（事務局）座席は１０席程度で、お年寄りでも立って乗る方が多い。

○（Ｄ委員）コミュニティバスは、公共施設を巡回するスタイルから始まり、平成２９年にイオンに乗り入れたことを契機に乗降人員が増えており、成功事例といえるのではないかと考えている。今後は混雑解消や遅延への対応が課題と考えている。

○（会長）車両を大きくすることはできないのか。

○（Ｄ委員）狭隘路を走ることが多いので難しい。

○（会長）コミュニティバスの利用者数が年々増加する事例はあまりなく、他の自治体では乗らないからどうしようと言っていることが多い。泉南市では高齢者の利用が多く、昼間でも座席は満席との印象である。買い物施設にすべての路線を直結させたことで、利用者が増加し、なおかつ１４コースから１１コースに集約したにもかかわらず、利用者数は増加して収支率が改善したというのは、他ではみられない事例だと思う。したがって、高齢者が乗りやすいような車両形態にすること、または増便の検討が必要だと思う。当然、増便すれば経費はさらに上がり、また運転者不足の問題もある。利用者の増加はどちらかというと嬉しい悲鳴なので、この辺りを解消すれば利用者も増えるのではないか。伊勢委員とともに公共交通と健康の関係について研究している。これによると、公共交通利用者は車の利用者より１日あたり３，０００～４，０００歩程度歩行量が多く、公共交通利用者の方が健康維持において是有利と考えられる。コミュニティバスにはクルマに乗れなくなった人が転換することになると思うが、地方でその転換が進まないのは、クルマを手放すと移動ができなくなる人

が多いからである。一方、泉南市ではクルマを手放しても、買い物施設に高齢者が行ける環境にある。利用者の健康面にも寄与していると思う。高齢者の利用が増えてきている非常に良い状態なので、これを継続、発展できるような計画になると良いという印象がある。

○（会長）「さわやかバス」の利用者数データはあるが、客層の実態に関するデータはあるか。

●（事務局）４年前にバス利用者へのアンケート調査で、年齢も尋ねた。約７割が６０歳以上である。

○（会長）高齢者の移動をかなり支えている交通であることがわかると思う。アンケートでも、どのように変化したか把握していただきたい。

○（Ｅ 委員）Ｐ１７のグラフで、１４コースに増設した後、コロナ禍で輸送人員数が減って１１コースに路線数を減らす再編をしたということだが、そのような中でも輸送人員数のＶ字回復が見られる要因は何か。

●（事務局）分析途中であるが、１４コースという数字の中には、同じコースの逆回りも含むため、実質的なコース数は横ばいといえる。輸送人員数が増えているのは、令和４年に全路線がイオン発着となったことが要因としては大きいと考えられる。平成２９年の増加についても、コース増設というよりはイオン乗り入れの影響が大きいのではないかと。商業施設に乗り入れると買い物がしやすくなるのでお客さんも増えて、バスとしても、利用者としても、イオンとしても有難いのではないかと思う。そのようなwin-winの関係を増やしていきたい。

○（会長）平成２９年にイオンへ乗り入れとあるが、令和４年のイオンへの乗り入れとどのようにちがうのか。

●（事務局）令和４年ではすべての便の起終点がイオンになった。

審 議 経 過

(7 / 17)

○ (D 委員) 平成 29 年ではイオン経由となり、令和 4 年からはイオン発着になった。

○ (会長) イオンに協力いただいて、公共交通で来た人に割引チケットを配付することも考えられる。現在、イオンの駐車場が無料なのは、クルマで来てくださいと言っているようなものである。都市部では基本的に駐車料金を徴収し、買い物客には割り引いている。公共交通利用者にも何かしらの割引等を行ってもらいたいが、交渉は難しいかもしれない。

○ (副会長) 運賃収入と利用者が共に増えていて良い傾向である。収支率は 2 割程度なので、コミュニティバスの収支率としては一般的だと思う。混雑している状態の一方で、運営状況として市はどのように考えるか。

● (事務局) これから検討していくが、担当者としては、より便利にして、さらに利用してもらいたいと考えている。補助金は年間約 4,600 万円で、ほぼ横ばいで推移している。これは利用者からの収入も増えているが経費も増えているため。バスは儲けるために走らせているのではなく、市民の幸せのために走らせているので、そこをどう考えていくか。担当者としては、もっと便利にし、モビリティ・マネジメントなど市民への働きかけを強めて、利用者を増やしていきたい。そのための方策として増便が考えられるが、乗務員が不足している。現在は 4 台のバスが全て稼働し、乗務員が休む時間も充分に取れていない現状にある。また、道路混雑によって遅延も生じ、鉄道との接続に関する問題も発生しており、バスをもっと 1 台増やす必要があるかと考えている。したがって、経費や補助金は増える。経費はバス 1 台につき約 2,000 万円で、5 年で償却すると年間約 400 万となり、今後どのように考えるかを議論することになる。

● (事務局) 市議会では、時間帯の混雑状況を考慮してもっと乗りやすくするにはどうする

かについての議論が多くなっている。

○（B 委員）バスの補助金については説明があったが、福祉的なタクシー等の施策は市として持っているか。たとえば免許返納者向け施策は実施されているか。

●（事務局）市独自の施策はない。

○（会長）小学校へもバスが走っている。1 日 20 人程度の小学生が乗る。スクールバスではなく、運賃を支払い乗られているのは良いことだと思う。兵庫県猪名川町でも同様に委員をやらせていただいているが、小中学生向けのモビリティ・マネジメントを行っている。子供のときからバスに慣れておかないと、大人になっても、突然バスには乗らない。そもそもバスの乗り方を知らない高齢者も多く、バスに目が向くことはなく、どこを走っているかも知らない人が多い。バスに便利に乗れるような地域の方であっても、全く関心がなく、習慣がないのでバスに目が向かない。小中学生向けモビリティ・マネジメントは、子供の頃からバスに慣れておくための取組みである。東京や兵庫県の各市、大阪府内では枚方市でもモビリティ・マネジメントのセミナーが行われている。泉南市には実際にバスに乗って通学している小学生がいるので、ここに対して施策・支援を行えば、モビリティ・マネジメントを行わなくても小学生の乗客を増やすことが可能ではないかと思う。彼らが大きくなってもバスに乗ってもらえるようになる。各自治体の取り組みとして、交通が不便だから、住民が転出して戻ってないということがあり、それを食い止めるため、バスが使えるということを知ってもらう目的で、小中学生向けモビリティ・マネジメントを行っている。泉南市では子どもが既に乗っており、子どもがバスに乗るということは親もバスについてわかるようになるので、親に対しても教育になる。小学生がバスに乗っているという事実を活用して、子どもな

審 議 経 過

(9 / 17)

どに対してバスについて知ってもらう取組みができないかと思う。子供のいらっしゃるご家庭はイオンに行くときもほとんどクルマを使うと思うが、それを1度だけでも公共交通に変えることができればだいぶ変わる。小学生などに何かしらできないか考えていただきたい。

●（事務局）東小学校の PTA 会長である佐藤委員は本日出席されていないが、バスの運行についての希望や意見に関するコメントを4件いただいているので紹介する。1件目は、「8時・10時・11時台および16時台のバスがなく、共働き家庭は学校にお迎えに行けないことがある。」というご意見である。説明すると、東小学校は特認校のため、市全域から通ってこられる。歩いては来られないので、親の送迎が基本になる。しかし、共働き世帯には送迎が難しいので、バスの本数を増やしてほしいという趣旨である。これについて、事務局としては、スクールバスではなく一般客も乗車するので、そのバランスを取ることが難しいと考えている。30人乗りのバスに対して全校児童80人が一度に乗ろうとしても対応できない。地域にも使ってもらえるバスを目指しているので、大変難しい問題だと思う。2件目は、「梅林の時期に観光客がたくさんバスを使うため、学校側が遠慮してほしいと言われたことがあるが、むしろ観光客よりも市民を優先してほしい。」これは柔軟にバスの本数を増やしてほしいというご意見である。事務局としては、現在のバスの運行状況を考えると現実的には難しいと考えている。3件目は、「運転手によっては、子どもたちに威圧的な言い方をする人がいるのでやめてほしい。親としても心配である。」というご意見である。このような苦情は事務局としても聞いたことがある。4件目は、「コロナ禍の時期にバスが子どもでギュウギュウ詰めだった。今も下校時間帯のバスは混雑しているのではないかと思う。バスの運転者不足は承知しているが、泉南市ではバスは重要な公共交通機関である。2024年問題にも既

に突入しているし、高齢者の免許返納も求められている。市の財政が大変な状況であると承知しているが、利用客が多い時間帯などは把握していると思うので、時と場合によって柔軟な対応をしてほしい。子どもにも高齢者にも優しい泉南市であってほしい」というご意見である。

○（会長）筑波大学の先生が、公共交通を使う子どもと自家用車を使う子どもが、それぞれ将来、利己的な大人と利他的な大人のどちらに成長するか調べる研究を行った。この研究では、自家用車を使う子どもは利己的に、公共交通を使う子どもは利他的になるという結果が示されていた。公共交通の利用は教育面でも効果的かもしれない。

○（F 委員代理）子どもへのモビリティ・マネジメントという話があったが、昨年も事業者に協力をいただき、子ども向けクリアファイルを大阪府で作成した。部数に限りはあるが、提供可能である。活用していただければと思う。

○（A 委員）会長が言っていたように、子どもの需要を増やすことは重要だと思う。利用に関して、車内事故は当然ながら乗務員も気にはしているが、乗務員だけでは無くすことはできない。車内アナウンスしているが、早く降りないと運行に支障が出ると考え、早めに立たれる利用者もいるので、利用者自身も気をつけていただきたい。クルマを利用される方もバスや周囲の車両や自転車・歩行者に気配りしていただきたい。そのような内容も市民に発信し、バス運行への理解を進めていただきたい。PTA の方からのご意見について、バスの利便性を上げてほしいとあったが、親御さんはクルマを利用されている場合が多く、公共交通を利用し、子どもや高齢者の公共交通を守っていきましょうということも発信してほしい。

○（会長）乗る人に対してだけではなく、乗らない人への教育も必要。乗る人に対しても立

ち乗りの際の乗り方の教育や、親への教育・啓発も必要だと思う。運行計画と直接の関係はないかもしれないが、計画でもそのような取組みができれば良いと思う。

●（事務局）モビリティ・マネジメントという言葉が出てきているが、簡単に言うと啓発である。公共交通を使うとこんな良いことがある、たとえばクルマが減って、環境に良いなど、そのようなことを、人の行動に対して働きかける手法である。私自身、大阪府の事業で、平成14年に全国で初めて、小学校でモビリティ・マネジメントを行った。この時は高学年に対して1年かけて実施。たとえばお父さんがどのようにクルマに乗っているか、公共交通は使っているか、などを調べてもらい、CO2をどれだけ出しているか計算してもらった。その結果、子どもが親に対して啓発を行い、『公共交通を使わなくては』とお母さんが言いだした、などという効果もみられた。会長より紹介いただいた、大人になっても影響が出てくるというのは、今回聞いて初めて知った。

（3）アンケートの実施概要について

●（資料3に基づき説明）

○（副会長）さわやかバス利用者アンケートは8月に予定しているとのことだが、先ほど小学生の利用についての議論があったが、8月は夏休みであるため、時期について検討してほしい。1,000部用意するということだが、人口5～6万人に対して1,000部というのは少なく感じる。補充できるのであればしてほしい。

●（事務局）小学生に対して別の調査を実施した際に、教育委員会に相談すると、アンケートに答えられるのは5年生が限界で、それ未満になると自分の意志を持っていても、低学年

審 議 経 過

(12 / 17)

にとっては紙に書くことが難しくなかなかアンケートには答えられないという意見をいただいた。現在は学校からタブレット端末を配付しているので、これの活用可能性について教育委員会と相談したい。

○（会長）低学年は親に書いてもらうのが良いかもしれない。委員に PTA の会長もいらっしゃるので、協力を仰ぎ、小学生や親御さんからご意見をいただくのが良いかもしれない。

○（F 委員代理）市民アンケートで行政負担と運賃を尋ねていないが、市民アンケートの回答者にはバスに乗らない人を含んでいるので、そのような人にこそ行政負担等について尋ねた方が良い。また、大阪府では、共創に関して、民間バスを活用して市民の移動の幅を広げる取り組みをしている。目にしてはいるけど乗ることができたら良いなと思う民間交通について書く項目があると良い。さわやかバスの利用者アンケートを公共施設に設置するということであるが、それは利用者のみ答えてほしいものなのか。市民アンケートも一緒に設置してみるのはいかがでしょうか。

●（事務局）市民アンケートは、バスを利用しない市民も含めて、地域の偏りがなくなるよう細やかに抽出し、郵送配布で実施する。

○（B 委員）バス利用者アンケートについて、バス利用者の多いイオンに設置するのはいかがだろうか。

●（事務局）イオンは構内にバスが乗り入れているので、可能性はある。

○（会長）利用者アンケートを 4 年前と比較するとのことだが、回答者は 4 年前の行動を覚えていないと思う。4 年前のアンケートと同じ内容を取り比べるという意図か。

●（事務局）「さわやかバス」が再編された 4 年前に限らず、数年前と比べて、利用が増えて

審 議 経 過

(13 / 17)

いるかどうかを質問したいと考えている。年々利用者数が増えている理由を確認したい意図となる。利用者数の増加は珍しいケースであるため、単純に高齢化が進んだだけなのか他の要因があるのか確認したい。

○（会長）過去と比べて利用状況がどうなったかについては、聞き方を考えていただきたい。

○（副会長）関連して質問するが、４年前はコロナ禍の影響があり、コロナがなくなり利用者が増えたとなると、政策的に得るものがあるか心配している。前回のアンケートが４年前なので仕方ないが、工夫いただきたい。

○（G 委員）バスでイオンに行くとしても、荷物が邪魔なときがある。座席の一つを荷物置き場にできないだろうかという意見があった、車両改造はできないだろうか。

○（D 委員）荷物スペースを作ってしまうと乗客のスペースが減少する。別の場所に荷物を置くと、荷物の心配や移動が増え車内環境も乱れることが考えられる。また、もし改造するとしても認可が必要なので、すぐの対応は難しい。

○（G 委員）つり革を持ちながら荷物も持っていると、転倒しやすい。特に８０歳以上のかたでは危険な場面もある。

○（A 委員）買い物にいつて荷物を持つのが大変だから自家用車を使うというのはよくある。滋賀県の大津市では、平和堂と市が連携して、買った荷物を後から届ける取組みがある。イオンでは難しいかもしれないが、検討いただきたい。

○（会長）最近のスーパーは、一定金額以上を購入したら宅配ができるということもある。イオンでそれができるかはわからないが、公共交通利用者にはそのような特典をつけることも考えられる。高齢者による買い物時のバス利用が増えていても、荷物の持ち運びが大変で

審 議 経 過

(14 / 17)

クルマに転換されてしまったら元も子もない。宅配サービスがあると良いので、市にも検討してほしい。

○(H 委員) 市民アンケートの配布が 1, 0 0 0 人のみというのは少ないという話があったが、回収部数の見込みはどうなっているか。また市の世帯数はどの程度か。

●(事務局) 回収部数は 3 0 0 ～ 4 0 0 部を見込んでいる。4 年前の実績もその程度だった。

●(事務局) 全国どこでも、公共交通がテーマのアンケートは概ね回収率が 3 ～ 4 割になる。今回もそれくらいの見込み。

○(H 委員) おそらく回収率はもう少し少なくなるのではないか。

●(事務局) 市の他のアンケートの実績として 3 ～ 4 割程度である。その実績を受けて今回も行う。世帯数は約 2 3, 0 0 0 である。

○(会長) 実際にアンケート調査を行ってみないと回収率はわからないが、都市部でなければ 3 ～ 4 割だと思う。泉南市は高齢化率が高く、高齢者のアンケート返送割合も高いので、それを踏まえると 3 割程度はあると思われる。

(4) その他

●(事務局) 「公共交通を考えるワークショップ」について紹介する。明日の 7 月 2 6 日と 8 月 9 日にワークショップを行う旨を、市の広報紙、LINE やホームページで宣伝している。明日は 6 名が参加予定である。告知後すぐに反応して申し込んだ人もおり、期待しているとのご連絡もいただいた。皆様のご意見を聞きながら進められればと思う。

○(C 委員) 和泉砂川駅からコミュニティバスによく乗る。駅前のバス停に駐停車しているク

ルマがあり、バスを動かせず運転手が困っていることがある。特に雨の日の学校送迎のクルマが乗降場のロータリーではなく、駅前に入ってきている場合が多い。取り締まりはできないのか。

○（I 委員）駅前広場の駐停車問題は、道路管理者が注意喚起の看板を設置し、また、我々警察が取締りを行っても、警察官が現場を離れると駐停車されてしまう。特に雨の日の送迎、通勤・通学の時間帯に駐停車が多い。鉄道事業者との協力も必要ではないかと思う。

○（J 委員）JR の管理箇所はあくまでも駅の敷地内である。駅周辺の道路は道路管理者の市となるのではないかと思う。最終的には駐車する人のモラルの問題に帰着する。こちらが何を言っても駐車しに来る人は来てしまうし、鉄道会社として公共交通に関するマナーを訴えてはいるが、そのような人が減らないのが実情である。皆様が全員、自己中心的とまでは言わないが、一人一人がちゃんと考える必要がある。公共交通という以上、特定の人が利用しやすいければ良いわけではなく、さまざまな人が一緒になる。そのような中で今後の方針を決めていくのが、本会議の本来のあり方である。高齢者の転倒事故の話があったが、車内事故防止ために、混雑解消として、バスの台数をすぐに増やすことは運転者不足で難しい状況だと思う。運転士がいたとしても、税金は無限ではなく、だからといって年金を減らすというわけにもいかない。我慢すべきことは我慢して、できることは自分でやるようにしないと公共交通は成立しないを考える。偏った意見になるかもしれないが、昔は公共交通の利用者が多かったので、赤字が出ても賄っていた。今後、利用者は減っていき、今まで当たり前のようにいた駅係員も減ってくる。きっぷの予約なども IC カードやインターネットの利用が前提となってきた。公共交通のあり方を考えるのが、本来の公共交通協議会の意義である

審 議 経 過

(1 6 / 1 7)

考えている。全員が納得するのは難しく、意見から漏れた人をどうしていくのか考えることが大切であると考えている。

○（A 委員）駅周辺の自家用車を取り巻く問題はどこの地域でも発生していて、どこのバス・タクシー事業者も困っている。神戸市では、車を停めてはならない旨の注意書きを示した黄色の貼り紙をされている。バス停に停車される方の良心に訴えかけて、実際に駐停車が減った事例があるので、紹介する。

○（会長）駅のロータリーは市による管理か。送迎が一概に悪いとは言い切れないが、バスを阻害してしまうのは良くない。現場を見ないと対策は難しいと思うが、よく勉強していただければと思う。

○（K 委員代理）買い物荷物に関するお話があったかと思うが、タクシー料金は高額になってしまうが、使い方や時間帯によって、行きはバスまたは徒歩、買い物した後の帰りはタクシーを利用するという選択肢があるのかと思う。なかなかタクシーが選択肢に入っていないので、公共交通の一つとして是非考えてほしい。タクシーはバス停まで行く必要がなく、ドアツードアで移動できる。また、タクシー事業者の取り組みとして、障害者手帳を提示すれば運賃が 1 割引きになる。この割引は国や行政ではなく、タクシー事業者が負担している点をご理解いただきたい。免許を返納された方も 1 割引きで乗ることができる。妊婦の方については、助産師会の方からタクシー運転者へ講習を行う取組みもある。近隣自治体でも、福祉券や妊婦を補助するタクシー券の配布を行っているので、自治体としても施策を考えて、タクシー利用機会を増やしてほしいというのがタクシー事業者としての意見である。金剛バス・金剛タクシーが一昨年前にともに廃止してしまった。弊社も 5 年後、10 年後に存続し

ているかわからないので、是非利用していただきたい。タクシーは一度使っていただけると、時間帯によっては便利な乗りものとなっている。タクシー事業者としても担い手を集める努力をしている。

○（会長）タクシーも公共交通のひとつなので、積極的な活用を考える必要がある。タクシー事業者が自社努力をしていることを知らない高齢者もたくさんいるので、知っていただくことも大切。

○（L 委員）「チョイソコせんなん」に私も利用登録をしていたが、実際の利用はしなかった。途中で休止と聞いたように思うが、その後どうなってしまったのか。

●（事務局）「チョイソコせんなん」は限定的な試行であった。データの面からも、今後どうしていくか考えていきたい。

●（事務局）本協議会の議事録を公表予定である。アンケートについてもさまざまな意見をいただくことができた。現在のところ骨子までであるが、会長と相談しながら完成し、実施していきたい。

次第6 閉会