

交通対策特別委員会 調査報告書

平成30年3月

交通対策特別委員会

1. はじめに

本市の人口は、昭和40年前後からの大規模な住宅団地の開発により大幅に増加した。また、公共交通ネットワークについても、主に都市間移動に利用される広域的な移動手段としての鉄道軸と、主に鉄道駅から市内移動として利用される身近な移動手段としての路線バスやタクシーが、それぞれの移動特性に応じた需要に対応し、基本的に交通事業者自らが採算を確保する中で運営されてきた。

しかし、少子高齢化の進展等により、人口は平成12年をピークに減少に転じ、公共交通の利用者も減少傾向が続いている。特に路線バスについては、ダイヤ改正の都度、便数が減少し利便性が低下するなど、公共交通を取り巻く状況は非常に厳しいものとなってきている。一方、自動車の運転への不安から、マイカーを手放す高齢者等が年々増加することが予測され、公共交通への期待が一層高まることが必至となっている。

このようなことから、市民の方々が将来も安心して住み続けられるまちをめざして、本市における今後の交通対策について本委員会において検討を行い、政策提言を行うものである。

2. 公共交通の現状と課題

市内の公共交通の現状として、特に身近な生活交通を担う路線バスは、利用者の減少に加え、人件費抑制による経営効率化や、人材不足、燃料費の高騰等による経費増加要因により、減便をせざるを得ない状況が顕在化している。しかし、高齢化による身体機能の低下、核家族化の進展などにより、自ら運転して移動する機会や、家族の運転による移動機会が減少する中、特に公共交通サービスの充実が求められている。

これまで、本市では公共交通の利用促進をめざし、モックルコミュニティバスの上限200円の試行や、日曜日限定の同伴者割引などのほか、ICカードの利用促進やバスロケーションシステムの導入支援を行うなどしてきた。更に、公共交通空白・不便地域の解消に向け、地域・交通事業者との協働の取組みにより、楠ヶ丘地域での乗合タクシーの運行などを行ってきた。

しかしながら、今後、少子高齢化の更なる進展により、現在の取組みだけでは十分に市民ニーズに対応することが難しくなっている。したがって、市民の大切な生活交通手段を確保できる持続可能な公共交通をめざし、これまでよりもさらに一歩進んだ施策として、次のとおり政策提言を行う。

3. 政策提言

【提言1】 モックルコミュニティバスの充実

モックルコミュニティバスについては、既存の路線バスと鉄道のアクセスのみで対応している南北を基軸にした交通を見直し、「主要公共施設へのアクセスの向上」「バスから電車への乗り継ぎによる移動の負担を軽減」「既存バス路線とのネットワーク化」を主目的として平成14年7月から運行が開始された。

運行から15年を経過し、社会情勢も大きく変容してきた。特に65歳以上の高齢化率は府内の市でトップとなっており、高齢者等にとって、モックルコミュニティバスは益々重要となってきている。

このため、モックルコミュニティバスは今後も継続していくことが望まれる。また、高齢化に対応した運行内容の充実を積極的に推進されたい。

[具体例]

①バス車両の充実

現行のモックルコミュニティバスは小型で着座数が少ないことから、高齢者等にとって負担が大きい。よって、耐用年数を迎えたバスの更新の際は、着座数の増加や、車イスでの乗降のしやすい仕様にする等の検討を行う。

②重複ルートの廃止

ラブリーホールから市役所間について、公共施設を重点的に回っているが、その分大阪南医療センターへ到着する時間が遅くなってしまっている。高齢者等にとって、運行時間があまり長くなると、体力的に負担が大きくなる。したがって、より短時間で目的地に到着するよう重複ルートを廃止する。

③ダイヤの改善

美加の台駅始発時間を早めるなどし、終点の大阪南医療センターへ到着する時間を少しでも早めるとともに、運行ルート上にある医療機関の初診時間に間に合うよう配慮することや、昼間（12時台）の運行など、利用者（特に高齢者等）の利便性の向上を高める。

④バス停の新設

バス停間の距離が長い区間については停留所を新設するなど、高齢者等にとって便利で乗りやすいモックルコミュニティバスになるようにする。

⑤高齢者等の外出支援策の検討

日曜日は、市役所も病院も休みであることから利用者数が少ない。よって、運行開始当初の主目的を見直し、日曜日については、地域公共交通会議での議論を踏まえながら、周辺のスーパー等に乗り入れるといった高齢者等の外出支援策を検討されたい。

また、現在、日曜日限定で実施されているモックルコミュニティバス同伴者割引について、日曜日以外の日にも拡充する等の外出支援策を検討されたい。

【提言2】 デマンド交通の活用

路線バスの利用者数は全国各地で年々減少傾向にあり、収支が見込めない路線については、バス事業者が撤退せざるを得ない状況となってきた。

一方、住民の移動確保のために自治体が運行するコミュニティバスは、路線バスの廃止に伴い増加する傾向にある。しかし、自治体の財政負担の増加を招き、最近ではコミュニティバスの確保維持自体が困難な自治体も出てきている。

このため近年、コミュニティバスに替わる地域交通として、予約型の「デマンド交通」の導入が全国的に進んでいる。

デマンド交通については、「事業者側の実施体制」「地域の潜在的ニーズの有無」「地域住民の理解」といった課題も多い。しかしながら、今後更に増加する高齢の住民の方々の移動手段として、有効な手法の一つになり得る可能性がある。

よって、今後とも引き続き他市事例を研究するなどし、課題抽出を行いつつ、本市の実情に応じた「デマンド交通」の活用に向けて検討されたい。

[具体例]

①他市事例の研究

堺市をはじめ、既にデマンド交通を導入している自治体もある。地域性、財政規模、事業者の実施体制等、状況は様々であるが、本市と似た環境での成功事例の有無とその内容を研究されたい。

②交通事業者との連携協議

デマンド交通実施にあたっては、交通事業者の協力は不可欠である。しかし、本市内において展開するには、タクシー台数や配車システムにかかる経費の課題があり、即実施については難しいことが、先の委員会の参考人招致で明らかになった。

よって、今後とも交通事業者と連携を図り、より効率的な運行手法について、他市事例の研究結果を参考にして意見交換を継続し、本市において交通事業者による事業が成り立つか検討されたい。

【提言3】 運転免許自主返納の取組みと公共交通施策の充実

最近、高齢ドライバーによる悲惨な交通事故が多発している。警察庁でも、道路交通法の改正を行い、免許更新時に認知症の疑いのある方に対し、医療機関への受診を義務付けるなど、運転免許の自主返納を促す取組みを積極的に実施している。また、タクシー事業者の一部では、独自の取組みとして、65歳以上の方が運転経歴証明書を提示することで、タクシー乗車料金が10%割引かれる制度も出てきている。

免許返納制度は、交通事故防止を主目的に行われている事業ではあるものの、免許返納後の公共交通への利用転換を促す機会にもなることから、これら施策と連動した利用促進策の展開に取り組まれない。

[具体例]

①警察の窓口での公共交通マップの配布

高齢者の免許返納者に対し、運転経歴証明書の交付時に公共交通マップやモックルカードのPRチラシを手渡すなどし、自家用車から公共交通への利用転換を促進する。

②免許返納サポート制度等の実施

高齢ドライバーの交通事故防止のため、免許返納の動機づけや公共交通への利用転換を図るきっかけづくりを目的に、財源や効果等について研究を行った上で、免許返納者に対しバスカード等の交付を検討されたい。

③公共交通施策の充実による免許返納の促進

高齢者限定で、バス・タクシーを利用する際に一定の割引を受けることが出来るようにすることで、高齢者の外出支援、健康増進、公共交通の利用促進などにも繋がり、免許返納しやすい環境をつくることが可能になる。

よって、割引制度実施について、財政面や運用面での課題のほか、その効果等について、他市事例も参考にしながら研究されたい。