

開催日：令和 4 年 3 月 25 日

会議名：令和 4 年第 1 回定例会(第 6 日 3 月 25 日)

○(吉田章浩議員) 公明党議員団の吉田章浩でございます。

今回は持続可能な公共交通について一般質問を行います。

令和4年3月定例会の初日、濱田市長より、令和4年度の施政方針大綱が発表されました。施策の柱の一つである、都市機能が充実し、快適に暮らせるまちに向けた取組より、安全で快適な都市空間・住環境の創造には、持続可能な公共交通を確保するため、今後の地域公共交通の在り方を示す計画の策定に向け、最適な交通手段の検討等に引き続き取り組むとのこと。また、安全で快適な市営バスサービスの提供として、新型コロナウイルス感染症の影響等による利用者数の動向を適切に捉えながら、市営バス経営戦略に基づく取組を推進し、経営基盤の確立・強化を図る等が示されました。

持続可能な地域公共交通を強く望むところですが、現在の課題として、少子高齢化、人口減少をはじめ、自然災害やコロナ禍の長期化などの影響により、市営バスの運行や利用者数の減少を危惧しております。

高槻市では、近年のビッグプロジェクトをはじめ、様々な事業の展開により、転入出では、特に子育て世帯について増加傾向に転じ、今までの取組を一定評価しています。

しかし、時代は少子高齢化、人口減少社会に向かっています。本市の人口は、昭和40年代に大阪・京都のベッドタウンとして、全国的にも、まれに見る人口急増を経験し、当時約13万人であった人口は、昭和50年には約33万人に、その後ピークだった平成7年の人口、約36万人から現在は35万人規模へと減少。本市の分析では今後、少子高齢化に伴い約40年後には、本市の人口は24万5,000人まで減少すると見込まれています。また、高齢化率は、現在の約29%から40%まで上昇するとも予測されています。

本市は、令和5年に市制施行80周年、中核市移行20周年を迎え、その歴史の中で、高槻市営バスは昭和29年に創業され、今年68年の時を刻まれます。これまで、多くの市民の皆様に愛され、市民の足として、通勤・通学・暮らしを支えてこられました。また、今日まで様々なサービスを提供されてきたことも承知しております。

そして、厳しい未来予想より、令和4年度の施政方針では、現在の新型コロナ感染症対策等、市民生活の支援、市内経済の活性化に

向けた施策をはじめ、重点施策等を強力に、そして着実に推進し、輝かしい高槻を次世代に引き継ぐために、全ての分野においての成長を目指し、みらい創生のまちづくりを、さらに進めていくとされました。今後のインフラ整備である、持続可能なまちづくり、持続可能な地域公共交通が期待されるところです。

さて、先日の総務消防委員会でも、市営バス路線での生活交通路線維持事業補助金の歳出増額補正に係る予算についてを、総合戦略部に確認をさせていただきました。

令和2年度までの本事業においては、市営バス事業の全24路線が補助の対象となっていました。新型コロナウイルス感染拡大等の影響により、公営企業として厳しい経営状況が続いています。

これらの影響も踏まえて、生活交通路線を特定路線に限定し、平成29年度から令和2年度までの補助率が75%だったものを、令和3年度補正において、補助率を100%に改定されたところです。

また、補助対象路線としての考え方は、多くの需要が見込めない市街化調整区域を相当区間通っている路線を持続可能な生活路線として維持できるように特定し、補助するとされました。

ご答弁では、生活交通の確保を持続可能な制度として確立するた

め、運行損失額の100%を補助するよう見直し、生活交通路線の維持を公営企業の経営努力だけでなく、市の施策として、住民の日常を支え、地域社会の活性化を図る持続可能な公共交通として維持していくとのこと。また、生活交通路線を含めた今後の地域公共交通の在り方については、利用者の減少など、地域公共交通を取り巻く環境の変化も踏まえながら、将来にわたり市民の移動手段を確保するための最適な交通手段の検討など、今後の地域公共交通の在り方を示す計画の策定に向けて、関係部門と連携しながら取り組んでいくとのことでした。

私は、高槻市営バスだからこそ、持続可能な地域公共交通の充実が重要であり、市政運営での、市民サービスとしての市民の足を確保していく、この考え方は大切な視点だと思っています。

高槻市の面積は105.29平方キロメートル、山間部から平たん部より成り立つまちであります。現在、地域公共交通としての市営バスは、近畿圏では数少ない公営バスの一つとして、駅ターミナルを中心に放射線状に24の路線と264か所の停留所で構成され、123.3キロメートルの営業距離を東西南北走行され、平成30年度より市営バス利用者の起点・終点に分かるODデータとして、ICカードの2

タッチ方式の設備を導入され、利用者数等が明確に分析できる体制が整いました。様々に課題整理ができ、地域公共交通としての今後の在り方が明確になってくるのではないのでしょうか。

昨年12月の市民都市委員会の協議会資料において、山間3地域における最適な交通手段の検討については、様々な角度から利用者に関する現状把握ができるODデータからの分析結果や、アンケート結果の報告がされました。

アンケートからの市民の声では、1日の運行本数を多くすることや、乗りたいときに利用できることなどの意見が寄せられていました。そのような環境の中で、今後の取組として、市営バス路線の時間帯の見直しも一部、縮小変更されると伺っています。

交通部は、公営企業としての自立経営に向けた取組が、今後も求められることは理解しておりますが、市民が望むものは利便性の向上であります。

私が暮らす周辺地域、竹の内町をはじめ周辺の方々からも、市営バス増便を望む声を今も粘り強くいただいております。

高槻市営バスの経営戦略と基本的取組においては、基本戦略にある快適で質の高いサービスの提供では、個別戦略として利便性

の向上を掲げられ、交通需要や市民生活に即した路線再編及びダイヤ適正化が示されています。どうか、市民の皆様の思いに近づくよう、利便性の向上、市民サービスの向上に現状を把握し、課題解決に向けてしっかり受け止めていただきますことを要望しておきます。

1問目として、施政方針より、持続可能な公共交通を確保するため、また、最適な交通手段の検討等に引き続き取り組んでいくため、さらに市営バスの経営基盤の確立・強化を図るため、まずは交通部のほうから、生活交通路線維持事業や利便性の向上など、現状の取組と課題について、そして、今後の展望についてお聞かせください。

以上が、1問目でございます。

〔自動車運送事業管理者(西岡博史)登壇〕

○自動車運送事業管理者(西岡博史) 持続可能な公共交通についてのご質問の1問目、市営バス事業の現状と課題、及び今後の展望についてお答えいたします。

市営バスは、昭和29年2月の事業開始以来、本市の発展とともに、市民生活に欠かすことができない生活基盤として、60有余年の歴史を重ねてまいりました。

しかし、現状の市営バス事業を取り巻く環境は、人口減少や少子高齢化などの社会情勢の変化に加え、慢性的な運転士や整備士の不足、原油価格の高騰や車両更新による減価償却費の増加、さらには、今般のコロナ禍による利用者の減少により、かつてない危機的な状況にあると認識しております。今後、コロナ禍が一定収束したとしても、働き方や生活様式が変化し、バス需要の回復は不透明な状況であり、厳しい経営環境が続くものと見込んでおります。

このような中、市民生活に欠かすことができない社会インフラとして、快適な市営バスサービスの提供を念頭に、市の関連部局と連携して、路線の再編では、地域住民のニーズ把握や、それに基づく新たな交通手段の導入を検討し、公的負担の在り方では、高齢者及び障がい者福祉乗車制度、生活交通路線維持事業を見直してきたところでございます。

このような現状及び課題を踏まえた今後の展望についてですが、新たな企画乗車券の導入、バリアフリー対応車両への更新、SNSを活用した情報提供の拡充、バス停留所の改良など、利便性の向上に資する各種の取組を着実に進めるとともに、市営バス事業を取り巻く社会環境の変化を適切に捉えた経営に努め、コロナ禍以前に比べ

て10%程度の減収となった場合でも、収支均衡が図られるよう、さらなる生産性の向上による経営体質の改善に取り組んでまいります。

以上でございます。

○(吉田章浩議員) 自動車運送事業管理者のほうからご答弁をいただきました。

市営バス事業を取り巻く環境は、かつてない危機的な状況であるとの認識より、今後のバス需要の回復は不透明な状況であり、厳しい経営状況が続く見込みであるとのこと。そして、このような状況下だからこそ、社会インフラとしての快適な市民サービスの提供を、関連部局と連携し、地域住民のニーズの把握を行い、それに基づく新たな交通手段の導入を検討していくとのことでした。また、公費負担の在り方については、生活交通路線維持事業を見直され、今後も市民ニーズを的確に把握していくとのことでした。

さらに、今後の展開については、利便性の向上に向けて、様々な取組についてご答弁をいただき、今後も多くの方々に市営バスを利用していただけるよう期待をしております。

ただ、公営企業の在り方として、適切な経営が求められることから、

コロナ禍以前と比較し、10%程度の減収となっても収支均衡を図れるよう、経営体質の改善に取り組むとのことでした。

公営企業としての考え方は尊重しておりますが、経営体質の改善によるサービス低下は看過できるものではありません。

どうか、生活交通路線を含めた今後の地域公共交通の在り方について、関係部門が一体となって連携協議を重ね、持続可能な公共交通として、生活交通路線維持事業等のさらなる検討も、根拠を明確にしながら進めていただきたいと思います。

それと、簡単には比較はできませんが、人口約41万人の富山市の路面電車では、路線や運行数を増やした結果、利用しやすくなったということで、乗客数を伸ばしているということも聞いております。参考にしていただければと思っております。

さて、都市機能が充実し、快適に暮らせるまちに向けた取組での、最適な交通手段の検討に期待し、その加速化を望むところです。

私が地域でお聞きする、本市の地域公共交通の在り方は、昭和の時代からの放射線状の交通体系から時代環境の変化により、これからは放射線状に加えて循環型が求められています。

通勤・通学や買物、通院等に至る交通環境に需要が多くなってくる

のではないのでしょうか。官民協調の下、バランスを考慮し、受益者負担を原則に、福祉サービスなど各種サービスと整合を図りながら、検討を進めていただきたいと思います。

国土交通省は、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律を令和2年11月27日に施行しました。

平成26年の改正分、地域公共交通網形成計画より、令和2年に改正された内容には、利用者のニーズを前提に、それに対応するよう民間輸送サービスを提供するという形で進めてこられました。

人口の急激な減少や地域公共交通を担う運転者不足の深刻化に伴い、地方部をはじめとして、輸送サービスの提供の継続が困難となる地域が増加しているとのことです。

他方では、高齢化の進展や高齢者による運転免許証の自主返納が進みつつあること等から、自家用自動車を運転できない高齢者等の移動手段としての公共交通の重要度が増大していること、また、地方の中小の都市なども、都市機能や居住の誘導といったまちづくり施策、交流人口を増加させるための観光施策等、複数の事業の連携を強化する取組が求められています。

従前より地域公共交通に求められる役割としては、地域公共交通の維持改善は交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光、さらには健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらすもので、地域活性化のために不可欠な地域の装置、社会インフラであると示されています。

中でも、地域住民の移動手段の確保については、運転のできない学生・生徒や高齢者、障がい者、妊婦等の交通手段の確保。まちのにぎわいの創出や健康増進については、外出機会の増加によるまちのにぎわいの創出や、歩いて暮らせるまちづくりによる健康増進、コンパクトシティの実現については、諸機能が集約した拠点同士、あるいは拠点と居住エリアを結ぶ交通手段の提供。

人の交流の活発化については、観光旅客等の来訪者の移動の利便性や回遊性の向上により、人の交流を活発化、などが柱とされています。これは地方都市の活性化、人口が減少に転じる中での拡大した都市のコンパクト化、ネットワークの重要な考え方に基づくものです。

これらの課題解決に向け、地域が自らデザインする地域の交通の考え方が示され、地方公共団体による地域公共交通計画・マスター

プランの作成を努力義務と位置づけられました。

これは、国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域の取組を促進するもので、従来の公共交通に加え、自家用有償旅客運送、福祉運送、スクールバス等を地域の多様な輸送資源として位置づけられました。

また、地域における協議の促進として、同計画を作成する地方公共団体、関係する公共交通事業者、自家用有償旅客運送者、道路管理者等に加え、必要に応じて関係する都道府県、公安委員会、住民、地元企業、観光事業者等々の多様な主体が参画し、議論、連携、協力など、地域公共交通の活性化及び再生に取り組むことが重要であるとされています。

平成26年から、今回の改正は、地域公共交通計画として、従前からの市町村または都道府県、または市町村と共同しての作成、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成に合わせて、地域における輸送資源の総動員とされ、メニューの充実やPDCAの強化により、持続可能な旅客運送サービスの提供の確保となっています。

輸送資源の総動員として挙げられる実施方針に定めるメニュー例には、乗合バス等の継続、コミュニティバス、デマンド交通、タクシー、

自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス、病院、商業施設等への送迎サービス等の積極的活用とされています。

住みやすく、活力に満ちた地域社会の実現に向け、都市機能が充実し、快適に暮らせるまちに向けた取組、市の施策としての、住民の日常を支える持続可能な地域公共交通として、今後の取組に期待をしていきたいと思えます。

2問目でございますが、国の方針に基づく本市としての地域公共交通やまちづくりの考え方、地域における協議促進の取組、輸送資源の総動員の考え方や、また関係部門との連携によるこれまでの取組と現状、さらに今後の計画策定についての考え方を、所管する都市創造部よりお聞かせ願います。

○都市創造部長(新井 進) 2問目にご答弁を申し上げます。

まず、地域公共交通やまちづくりの考え方についてですが、本市では都市計画マスタープランに基づき、コンパクトシティ・プラス・ネットワークとして駅周辺などの都市拠点に必要な都市機能の誘導を図るとともに、市内各地域と都市拠点をネットワークでつなぐ都市づくりに取り組んでおり、市営バスをはじめとした地域公共交通は市民

の生活や経済活動を支える重要な役割を担っていると認識しております。

しかしながら、人口減少や少子高齢化の進行など、地域公共交通を取り巻く環境が変化していることから、市民の日常生活を支える地域公共交通を将来にわたり維持していくことが重要と考えております。

次に、国の方針に基づく考え方や現状の取組などについてですが、議員仰せのとおり地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正され、地域公共交通計画の作成が努力義務化されるとともに、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に向け、多様な主体で構成する協議会の活用や地域の輸送資源の総動員などの考え方が国より示されました。

本市としましては、国の方針も踏まえつつ、市民生活や経済活動を支える公共交通を持続可能な形で確保することを目的に、地域公共交通の在り方を示す計画の策定に向け取り組んでおり、現在、山間3路線を対象に各地域に適した交通手段の検討を行っております。

今後につきましては、先進事例を調査した上で、法令上の手続など、様々な課題を整理しながら、慎重かつ丁寧に取り組んでまいり

たいと考えております。

以上でございます。

○(吉田章浩議員) 都市創造部長のご答弁より、地域公共交通やまちづくりの考え方は、コンパクトシティ・プラス・ネットワークとして、駅周辺と都市拠点、都市機能の誘導、市内各拠点と都市拠点のネットワークでつなぐ都市づくりに取り組んでいるとのことでした。

また、国の方針を踏まえながら、市民生活や経済活動を支える持続可能な公共交通を目的に、計画の策定に向けて取り組んでいるとのこと、現在、山間3路線を対象に、各地域に適した交通手段の検討も進めているとのことでした。

大切だと思いますことは、本市の、これからの持続可能なまちづくりと輸送資源の総動員による持続可能な公共交通の連携実現で、国が示す協議会の在り方より、市民の声をしっかりと受け止め、需要を明確にしていくことだと思います。そして、一日も早く実現できるよう情熱を持って進めていただけることを要望しておきます。

3問目は、今後の地域公共交通の具体の取組方をお聞きします。

代表質問や総務消防委員会でも、国や大阪府が推進するAIオン

デマンド交通の導入など、総合的、戦略的な交通政策として、時代に
応じた検討を要望してまいりました。

国土交通省は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等
の一部を改正する法律の中でも、地域や観光地の移動手段の確
保・充実や公共交通機関の維持・活性化を進めるため、新たなモビ
リティーサービスであるMaaS(マース)の全国への円滑な普及を推
進しているところです。

MaaSとは、Mobility as a Serviceの頭文字を取った移動
サービス化の意味です。

MaaSの普及に当たっては、その基盤整備の一環として、地域の
移動手段の確保が重要となることから、令和2年度よりAIオンデマ
ンド交通の導入について支援を行うこととしており、このたび、各事
業主体から提出された申請を踏まえ、準備が整った6地域・6事業を
対象に交付決定が行われたとのことです。これにより、令和元年度
に実証実験の支援を行った地域と合わせ、日本版MaaSの推進に
取り組む地域がさらに拡大すると言われていています。

背景として、高齢化の進行により、ラストワンマイル問題、高齢者の
移動手段の確保が深刻化しています。この問題の解決のため、大阪

府でもAIオンデマンド交通の導入を推進、条件が整った市町村で先進事例をつくり、府域全体に横展開していく方針と伺っています。

令和3年3月から大阪市生野区、平野区エリアで社会実験として運行開始、試行実施が始まっているとのこと。

AIオンデマンド交通とは、従来の定時定路線型の路線バスではなく、決められたエリアを自由経路型といわれるフリーエリアで運行し、利用者の予約に対してAIによる最適な運行ルート、配車をリアルタイムに行う新しい輸送サービスのことです。

エリア内において、自由に乗降ポイントを設定できるため地域内移動を面的にカバーし、個々の移動ニーズに対応でき、言わばタクシーと路線バスの中間的性質を有する乗り物とされ、利用者はアプリあるいは電話による配車予約で、乗りたいときに希望の乗降ポイントまで移動が可能となります。

高齢化の進行や運転免許証の返納が進む中で、高齢者のラストワンマイル問題に対応できる交通手段として期待されています。

従来の路線バスやコミュニティバスではカバーし切れない課題があり、府としては新しい交通モード・AIオンデマンド交通の導入で、これらの課題が解消できると考えているようですが、本市としても、

小型モビリティやデマンド交通等の取組を挙げられているところ
であります。

3問目、最後に、これからの持続可能な地域公共交通として、小型
モビリティやデマンド交通、AIオンデマンド交通など、どのように
選択し、持続可能なまちづくりを進めていくのか、国や大阪府が推
進する中で、本市としてのお考えをお聞かせください。

また、近未来に向けての持続可能な公共交通をどう維持していく
のか、今後の決意も含めてお聞かせいただき、私の一般質問を終わ
ります。

よろしく申し上げます。

○都市創造部長(新井 進) 3問目のうち、新たな交通手段の検討
についてご答弁をいたします。

交通手段には、既存の路線バスをはじめ、デマンド交通など様々
な手段がありますが、それぞれの利点や留意点を把握した上で、地
域特性に応じた適切な選択をすることが重要であると認識しており
ます。

本市としましては、地域と駅などの都市拠点を結ぶ移動手段を維

持し、通勤・通学に加え、買物や通院などの日常サービスを受けることができる環境を提供していくことが重要であることから、引き続き他の自治体の先進事例や地域の交通諸課題を把握するとともに、国の動向を注視しながら利用実態等を踏まえ、持続可能な地域公共交通の確保に向け取り組んでまいります。

以上でございます。

○市長(濱田剛史) 本市は、鉄道駅から市内各地域へ放射状のバスネットワークが市営バスを中心に形成されており、これまで市民の足として本市の発展を支えてきたと認識をいたしております。

昨今、人口減少や少子高齢化などによりまして、公共交通を取り巻く環境は大きく変化をいたしておりますが、このような状況下にあっても、市民の日常生活を支える市営バスを核とした公共交通を将来にわたり維持できるよう、様々に検討を重ね、高齢者や子育て世代など、あらゆる世代の方々に安心して暮らしていただけるよう取り組んでまいります。また、公共交通というものを考えるとき、重要なのは、公共交通といいますのは、市民の移動手段を確保するために必要不可欠な公共インフラだということではないかと思ってお

ります。

高槻の公共交通体系は、これからの市民生活、そして、地域経済を支えるための全国的なモデルとなるよう、そんな意気込みで、今後、鋭意取り組んでまいりますので、よろしくお願い申し上げます。

以上でございます。