

磐田市地域公共交通網形成計画・デマンド型乗合タクシーについて

先ほど岡議員からも「公共交通の充実」についての一般質問もありましたが、私は政策的観点からを主眼に全般的な見地でお伺いいたしますので、よろしくご理解の程お願い申し上げます。

それでは、**磐田市地域公共交通網形成計画・デマンド型乗合タクシー**について一般質問を行います。

磐田市の将来都市像・都市づくりの目標は、都市計画マスタープランにおいては、将来都市像を「**ま**ちの活力が次代に持続する**ま**ち 磐田」とし、都市づくりの目標として4つの目標が示され、その目標1は、磐田市の特性を生かした「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク型」の都市づくりとなっています。そのマスタープランの具現化のために立地適正計画が2018年に作成され、それには、4つの方針が定められています。その方針の一つに「公共交通の充実」があり、ちなみに、他の三つは ○人口密度の維持 ○都市機能の向上 ○安全性の確保 となっています。

その「公共交通の充実」においては、

- ・高齢社会において重要な交通手段となる既存の路線バス等を維持・充実、

そして

- ・JR 駅周辺や路線バス沿線の都市機能の向上により居住を誘導し、公共交通利用者を確保 となっています。

そうした方針の基に「**磐田市地域公共交通網形成計画 磐田新駅周辺編**」が策定され、その作成更新日は、今からわずか1年半前の2018年8月17日ではありますが、その内容は理解でき、希望にも沿うものでありますものの、その実現には危惧する点もありますことから質問させていただくものであります。

- (1) 交通事業者の乗務員不足の声が伝わってまいります。当市の地域公共交通の将来に向かつての基本的な考え方は、**磐田市都市計画マスタープラン、磐田市立地適正化計画、磐田市地域公共交通網形成計画 磐田新駅周辺編**で策定されている従来方針で今後も進んでいくと理解してよいかお伺いいたします。
- (2) 昨年末、令和元年12月25日の**磐田市地域公共交通会議**において、**路線バス東新町系統の西貝塚北から東新町区間**を、本年2020年9月をもって退出を考えている、3月に県へ申出することが検討されたとのこととあります。新駅が開通する今それを決めるのではなく、開通後の乗客人数を見て後とするよう、延期を再度事業者要望していただけないものかどうか伺います。

補足ですが、東新町団地は新御厨駅から約2kmの距離にあり、約45年前に造られました。県営・公団・日本たばこ寮を含む1000戸が県企業局により造成されました。現在は外国人約500人を含む約2100人が住んでいます。その内の戸建ての2丁目・3丁目は高齢化率が約50%になりま

した。

また、磐田駅から路線バスの東新町行きは平日 15 本ありその内鎌田経由が 5 本、東新町から磐田駅は平日 16 本、その内 3 本が鎌田経由となっています。

この路線バス事業者の退出の件については、昨年 6 月定例会での高梨議員の一般質問にもあり、市長からは、「深刻な乗務員不足により既存路線の維持も困難な状況と聞いているが今後も引き続き、新駅への乗り入れを含めた運行経路の見直しを運行業者に要望していきたいと考えている」とありましたことから、退出が正式決定する前、再度の要望をしてほしいと思ひ、お伺いするものです。

(3) 磐田市地域公共交通網形成計画 磐田新駅周辺編 の「磐田新駅を交通拠点とした地域公共交通網の見直し」においては、地域住民と協働でバスルートの見直しやバス停の設置位置について実証運行等を通して検討し、住みよい新しいまちの形成を図る とありますが、近隣他市事例で見ると、自主運行バス・コミュニティバスや地域協働バス等の検討も考えられるかと思ひますが見解を伺います。

補足しますが、5 年前の 2015 年 3 月に、いくつかの路線があった自主運行バスは「空気を運んでいるようなもの…云々」等と、非効率すぎるとしてデマンド型乗合タクシーに転換されたわけですが、昨今の公共交通事情の想定外の激変と超高齢社会到来の現実を考慮した時、“困っている方を誰も取り残さない地域・市政” を目指しての政策検討が今望まれると思ひ伺うものです。

今少し補足させていただきますと、前述した 1 年半前に策定された公共交通網形成計画の「地域公共交通網見直しイメージ」には、新たな地域間公共交通軸の形成として ★磐田北部地区からの仮称磐田新駅利用需要に対応 そして★仮称磐田新駅を含む磐田東部地区だけでなく、福田地区からの磐田市立病院への需要に対応 と記されております。そうしたことで、新駅に期待する多くの住民は、新駅が出来れば、新駅を拠点に、磐田市立病院と福田地区を結ぶバス路線が出来ること期待しておりました。それゆえ、上述した (2) の路線バスの東新町系統退出の件は、1 年以上前からそれらしいことは耳に入っておりましたが、そんなことはないはずと一縷の望みをもって今日まで来たものであります。

また、新駅北方面の三ヶ野地区や明ヶ島地区にしても東新町団地とほぼ同世代の団地がありますし、土地区画整理がされて多くの方々が新たに移り住んだのですが、駅が出来れば交通の便も良くなると思っただけの方々でありましようから、今ここにバスの話が出てこないことは非常に残念に思っておられるでありましよう。

(4) “高齢者の移動手手段の確保” についてであります。少し前置きを述べさせていただきます。

国は、高齢者の事故死者数が全体の過半数をしめ、また、高齢の運転者が第 1 当事者となる交通事故件数の割合も全体の 28.3% と過去最高となっていて、今後さらに高齢運転者による交通事故の増加が懸念されるとして、平成 28 年 11 月「高齢運転者による交通事故防止対策に関する閣僚会議」を開催し、その後、「高齢者運転事故防止対策ワーキングチーム」を設置して検討が進められ、改正道路交通法の円滑な施行・専門家の意見を聴きながら更なる必要性についての検討 と共に、社会全体で高齢者の生活を支える体制の整備 が俎上に上がり、有識者の「高齢者の移動手

段の確保に関する検討会」をもって平成 29 年 7 月に自家用有償旅客運送の一部改正が示され、第 2 種免許がなくても大臣認定の講習会を受ければ運転手になれる、ボランティア個人からの持ち込み車両が可能となるとか、利用者から収受する対価の取り扱いが明確化されました。加えて、この中項目 (4) でいう、平成 30 年 3 月 30 日付けの「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について」が自動車局旅客課長名で各地方運輸局に通達があり、ガソリン代等の他に一定の金額を収受することが可能な範囲が明確化されたことにより、自家用車移送が、お礼の範囲の有償ボランティアで事実上認められることになりました。

このことにより高齢社会最大の困りごとである買い物・通院等についての地域支えあい制度の幅が広がったと考えますが当局の見解を伺います。

次に

(5) デマンド型乗合タクシーの促進について であります。

① 交通弱者の移動手段として年間利用者が 延 28,400 人と見込まれるまでになったことは磐田市の公共交通の一つの柱に育ったことの結果であり評価するものでありますが、この利用度を更に高めるためには、各地域にても認知度を上げる努力が求められる一方で、デマンド型乗合タクシーが、路線バスに変わって“地域の足”としての一部を補完することはできても、全てを補完するには無理があると思っています。少量輸送には適していても、需要が大きい通学や通勤には十分な対応はできませんし、金額上のことや、制約が多くありますことから、この制度になじまない層もあります。そうした点について当局はどのように考えているか見解を伺います。

なじまない層もあると申しましたのは、平成 30 年度の実利用者総数は 1,458 人と聞きましたが、デマンド型乗り合いタクシーの最も使用する対象であろうと想定する 75 歳から 84 歳の磐田市人数の約 10%弱の人しか活用していないことが物語っていると思うからであります。

② 利用者の要望等を聞き改善対応を行う機会、改訂時期はどうなっているのか確認したくお伺いします。そうした改善要望の一つであります。東新町からバスで買い物に行く方々は、バス通り沿いの西貝塚・今之浦の大型商業施設が多いのでありますが、ここが指定施設になっていない事由について伺います。

私の質問は以上です。よろしく願いいたします。

※再質問

1. (バス事業者が退出するという今をチャンスと捉えて) 掛川市の例を出し、地域と相談しながら、いろいろな選択肢を検討することについての市長の考えを問う。
2. 届け出の要らない自家用移送運送を自治会や社協と共に検討することについての考えを問う。(デマンドタクシーを採用している路線の場合は、他の有償旅客運送はできない為)
3. デマンドタクシーの金額的なこと、不都合な制約事例と、実際に使用している人は 75～84 歳の人口割合でみても 10%に満たないことを例に、なじまない層がいることを示し、地域の足としては満たされない部分があると思うが・・・と(“デマンドありき”とは口に出さず) 考え直してみることを問う。

結論： デマンド型乗合いタクシーにこだわる点の改善は、現時点では考えないことがはっきりしたが、自治会や社協等からの相談には乗る。 との回答でしたから、現時点では、上記(4)の改正された法の下での 各地域自治会、地区社協での検討が、現実的対応と判断いたします。私は、無償ボランティアより、ある程度の謝礼支払いに相当する有償ボランティアの方が継続性が保たれると考えます。

福田地区社協での「ふくでせいかつ応援倶楽部」の事例や、袋井市の「ふくろいファミリー・サポート・センター」の事例が参考となると思料します。