

第5回 生駒市地域公共交通活性化協議会 会 議 録

開催日時 平成22年11月11日(木) 午前10時00分～午前12時00分

開催場所 生駒市コミュニティセンター4階 402・403会議室

出席者

(委員) 山下会長(代理:中田市長公室長)、喜多副会長、藤堂副会長、梅谷委員(代理:大久保課長)、江川委員(代理:山下主査)、池田(誠)委員、立見委員(代理:荒木係長)、井山委員、城山委員、池田(健)委員、矢田委員、庄司委員、土井委員、平地委員(代理:小泉主席運輸企画専門官)、東委員(代理:出井係長)、佃委員(代理:松石幹事代理)

(事務局) 今井企画財政部長、奥谷生活環境部長、影林企画政策課長、米田生活安全課長、寺西土木課長、岡田企画政策課課長補佐、加納企画政策課係員、山本生活安全課係長、セントラルコンサルタント株式会社(岡本)、岸野都市交通計画コンサルタント(岸野)

欠席者 4名(森岡委員、西本委員、岩橋委員、水本委員)

傍聴者 なし

議 事

1 地域公共交通総合連携計画策定の流れについて

<地域公共交通総合連携計画策定の流れ[資料1]>

2 交通手段の利用に関するアンケート調査結果について

<交通手段の利用に関するアンケート調査結果について[資料2]>

3 地域の現況把握について

4 生活・交通に関する問題整理と将来展望について

5 目指すべき将来像と目標の設定について

<地域の現状と将来展望について[資料3]>

【質疑応答】

議 長： これまで回を重ねてきたが、今回と次回の協議会が議論の核となると考えている。前回の協議会では、アンケート調査の概要、地区毎の方針をご議論頂いたが、全体の流れが必ずしもはっきりしない中で、事務局から地区毎の方針が示されたことに対して、全体を示す必要がある等ご意見を頂いた。今回は、まず連携計画策定の全体の流れの中における今日の協議会の位置付けと協議会で頂いたご意見を今後どのように計画に反映していくかを事務局から説明してもらい、それに対してご意見を頂きたいと思う。次にアンケート結果を説明してもらい、その結果が地域の実情とかけはなれた結果になっていないかをご確認頂くと共に、そこから抽出された課題に対して、どういう対応をしていくのかを議論頂きたい。

最初に議事1の地域公共交通総合連携計画策定の流れについて、事務局から説明して頂く。

事務局： <資料-1 説明（議事1）>

議 長： 前回ご意見の中で交通基本条例等の制定について協議会から市に提言をしてはどうかというご意見を頂いていたが、これについては、関係計画をまず策定した後に、その機運が高まってからご検討頂くことになるのではと考えている。

資料1の中の基本方針に関する資料についてだが、生駒市における将来の公共交通計画をどのような方針で検討していくのか、あるいは生駒市としてどのようなスタンスで臨んでいくのかを、本協議会の会長である市長名、あるいは協議会名で広く市民の方々に示し、ご理解頂くことは重要であると考えている。事務局では、基本方針を示すタイミングはいつと考えているのか。

事務局： パブリックコメントの段階で関係計画案と一緒に出したいと考えている。

議 長： パブリックコメントの後で出すことの無いようにしてもらいたい。

次に議事2の交通手段の利用に関するアンケート調査結果について、事務局から説明して頂く。

事務局： <資料-2 説明（議事2）>

議 長： 資料2の集計結果に対して、アンケート調査からは伺いしれないが、実情としてこういう問題があるということがあればご指摘頂きたい。あるいは、アンケート調査結果から見た傾向や課題に対して、皆さんが感じている実感とは違うということがあればご指摘頂いて、市民の実感に近い計画にしたいと思っている。

委 員： 3点意見がある。

まず1点目は、通院の行動に一定の傾向が見られるが、これは移動手段が限られているため同じ様な傾向になっているのではないかと。診療を受けたい医療機関に行っているのかどうか校區別に見た場合浮かび上がって来ないと思う。

2つ目は、市の公共施設にどのようなルートで行っているかが資料2からは分からないが、女性高齢者の市内移動という観点からは把握する必要があるのではないかと。

3つ目は余談であるが、生駒市内でのスポーツ教室で送迎付きの企画をしたところ、有料にも関わらず、普段スポーツにご縁のない方が、定員いっぱいの20名参加して頂いたことがある。このことから、公共施設を利用したいと考えている潜在需要があると考えている。

事務局： 1つ目のご意見の通院については、資料3で詳しく説明したいと考えているが、通院にはかかりつけ医に行く場合と大きな病院に行く2通りがあることがアンケート結果から分かっている。生駒市では、生駒総合病院が閉院し、大きな病院が近大病

院だけになっているが、遠方に住まわれている公共交通族の方でも近大病院に通院している。この様に、行きたいところが近くにない場合もあるが、何らかの手段で行っているという傾向が見られており、その様な状況に対してどう対処していくかは検討していく必要があると思っている。

2つ目のご意見の公共施設に関する分析が漏れており申し訳ないが、資料2の11ページに示している性別・年齢層別・トリップ目的構成を見ると、平日の高齢者の移動目的は買物と通院の占める割合が大きいため、今回は買物と通院に関する分析をお示ししたが、ご指摘の通り、その他私用の割合も高く、アンケートの回答からは、行き先として、公民館や図書館、スポーツ施設等具体的な公共施設が分かっているため今後分析をしたいと考えている。

議長： 割合が高いから重要なのではなく、行きたいが行きにくいから割合が少なくなっているということも考えられる。アンケート結果だけで判断すると実態を見誤る可能性がある。

委員： 行けるところに行くという実態はあると思う。近大病院は大阪からも来る方がいるように目的を持って行く場所である。一方、その他の病院を選択する際は、近場で会社の帰りに寄ることが出来る等の理由が多く、自分に対して適切な医療機関がどうかは二の次になっている。

議長： 近大病院は高次医療機関であるので、そこに行かざるを得ないから行っているという人が多いのではないか。

また、公共施設に行きにくいので行っていないという事が起こっているとすると、マイカー族と公共交通族で目的、行先が違っていると考えられるので、マイカー族と公共交通族の比較をしてみてもどうか。

事務局： 3つ目のご意見の公共施設の潜在需要についてだが、今回のアンケート結果はあくまで現在の公共交通体系を前提とした結果であるので、将来を見通す時にどこにどのような施設があるべきか、そこに行くための交通手段をどのように提供すべきかということを検討する中でご意見を反映していきたいと考えている。

委員： お願いしたい。通院と買物は暮らしの中で必要不可欠なものであるが、趣味やスポーツは外出をあきらめる対象になってしまう。

事務局： 公共交通の空白地域を抱える他自治体の話題であるが、高齢の女性に話を伺ったところ、公共交通がないため、人としゃべる機会がなく、それが辛いということをおっしゃっていた。

議長： 先ほどおっしゃった送迎付きの企画についてだが、送迎車に乗って来られた方が車を使えないから乗ってきたのか、車は使えるけど乗ってきたかによって話が異なってくる。

委員： それについては詳しい分析をしていないが、大半は交通手段がない方で、送迎付きだから応募したという話は聞いている。

議長： 車を持っている方が送迎付きの企画に応募されるということであれば、普段無理して車に乗っているということも考えられる。

委員： 生駒市内では1人で車に乗っている人が多く、無理して車に乗っている可能性はある。

議長： そうであれば、現在車で移動している人の中には、公共交通が無いから無理して車を利用しているという事が言える。

委員： 車から公共交通に乗り換える事により、CO2の削減という観点でもメリットが出て

くる。

委員： 資料2の10ページで外出率を分析しているが、図-8の利用交通環境別の外出率をさらに年齢別に分析することは出来ないか。利用交通環境によって、年齢別の外出率が異なると考えられる。

事務局： 高齢の公共交通族がどれぐらいいるかを把握する事は重要であり、データとしても分析は可能であるため、追加して分析する。

議長： 年齢別に加えて地区別にも分析し、マイカー族と公共交通族で外出率に大きく差がある地区とあまり差がない地区が出てくるのであれば、大きく差がある地区では公共交通が制約になっている可能性が高い。その様なデータを地区別に色分けして表現すれば分かりやすいと思う。また、本日の最後の議事で目標の設定を行うが、この様な分析を行い、差が大きいところに着目して重点的に公共交通の整備を行っていくという考え方もあってよいと思う。

事務局： 一つ補足だが、13ページ図-11の年齢階層別・利用交通手段構成を見ると、男性の80-84歳以上の方の40%、85歳以上の20%が車を運転されており、高齢の方でもマイカー族の方は車を運転しているということが分かる。

議長： 図-11の利用交通手段構成を地区別に分析することにより、やむを得ず車を運転している方が多い地区が分かるのではないか。やむを得ず車を運転しているという事に関して、委員の皆さまの実感としてはどうか。

委員： 南田原ではバスに乗るために相当歩かなければならないので、やむを得ず車を運転している人はいると思う。

委員： 東地区自治連合会内では、公共交通をなんとかして欲しいという話は聞かない。これは、住民が、今住んでいる地区はこういう地区だと思っている事、高齢者にはタクシー券等の助成があること、また公共交通を利用したらお金がかかるということがあると思う。

議長： 今の話を伺っていると高齢の方でも元気な方が多いように思うが、自分は元気だと思って車を運転していても、家族の方は心配で仕方がないということもあるのではないかと思う。それはデータでは出てこないため、地域の方々の実感からフォローして頂きたいと思う。

次の議事について、事務局から説明して頂く。

事務局： <資料-3説明（議事3、4、5）>

議長： まず、現況把握と将来展望について、ご意見・ご質問を頂きたい。本日事務局から示された問題意識について、委員の皆様の実感に即したものかどうか。

現況については、生駒市のこういう実態が目につくということがあると思う。例えば、高齢ドライバーが増えていると思うが、警察の側から見て高齢ドライバーの運転の実態はどのように感じておられるか。

委員： 将来的には高齢ドライバーが増え、それに伴って事故も増えていくことは予想される。高齢ドライバーは、反応速度が遅くなるのが問題である。

議長： 運転している最中に次の行動を決める速度も遅くなっていると思う。免許の返納状況はどうか。

委員： 返納はそれほど増えていないと思う。

議長： 高齢者の危ない運転を極力避けるため、警察でも色々対策を考えていかれると思うが、免許を返納するのはいいが返納すると困るという地域はあり、そういった面で公共交通計画と協調してやっていく事もできるのではないか。タクシー業界から見

ると生駒市の実態はどのように見ているか。

委員： 生駒市の場合は山坂が多いため、タクシーの利用が他の地域に比べて多いというのが実態である。免許の返納についてだが、免許を返納した高齢者に返納割引制度を導入している地域があり、奈良県でも桜井市が導入しているが、現実としてはほとんど返納する方はいない。また、個人タクシーの事業者免許の資格に70歳未満の年齢制限が来年から設けられることになっている。

委員： 保険制度が変わることで、交通事故を起こすと罰金が高くなると聞いており、高齢者ドライバーの状況が大きく変わってくるのではないかと考えている。この様な外部要因により、今後は人口移動の状況がこれまでとは大きく変わると感じている。

議長： 免許返納を進める上で、事故を起こすとこんなに大変な事になると認識して頂くことは重要である。災害保険でもそうだが、自分は大丈夫と思っているのが常である。概ね問題は無いが、万一の場合は大変な事になるという認識を高めて頂くと共に、免許を返納した方が、公共交通を利用できるように整備していく必要があるだろうと思う。その場合、全てが路線バス、鉄道でカバーできるかというところではなく、タクシーやデマンドバス等を含めて検討していく事も必要になってくるので、タクシー業界の方も一緒に考えて頂ければと思っている。アンケート結果からは公共交通族の買物の行先が限られていたが、買物の帰りだけはタクシーを利用しても良いと考えている人は多いので、買物や通院の帰りは近所の人と乗り合わせて帰るといった仕組みをつくる等色々な事を検討し、最終的な計画づくりに反映していければと考えている。

委員： 南田原地域では、不便だからという理由で大阪の便利な地域に転居される方が多い。また、公共交通機関の便数が減ったため、自転車で移動している高齢者がいるが、車道を走行している方が多く、非常に危険である。ご近所の中には、自動車で事故を起こしたのを機に免許を返納し、ご夫婦で自転車移動されている方もおり、重たい荷物をご主人が運ばれている状況を目にする。この様にアンケート結果からは見えない細かい事情が地域毎にあると思う。

議長： 最近、スーパーの配達サービスやネットスーパーも増えてきており、この様なサービスを充実すると高齢者も使いやすくなると思う。全てを公共交通で対応することは出来ないので、商工や福祉面から手立てを考えてもらえないかということ協議会から関係機関にお願いすることは考えられる。公共交通だけではなく、他の分野も含めて、どの部分をどの部署で担当するのかを明確に示し、生駒市として一番効率的な計画にしていきたいと考えている。

事務局： 南田原地域の状況を委員からお聞きした上でデータを確認すると、データにも南田原地域の状況が現れていることが分かる。例えば、資料3の14ページを見ると南田原地域では、すう勢に基づく推計人口に比べて実際の人口が下回っており、最近大阪に転居された方が多いという事が現れている。また、鉄道端末交通手段の分析を見ると、南田原地域がある生駒台校区では、生駒台循環というバス路線があるということから鉄道端末交通手段としてバスの利用が多いこと、また生駒台校区でも南田原地域のようにバス路線から外れている地域もあることから自転車利用も多いことが現れている。この様な状況は計画検討に反映していく必要があると考えている。

委員： アンケート調査だけではなく、ヒアリング調査もしてはどうか。

- 議 長： 自治会に協力を頂いてヒアリングの機会を設ける事も考えられる。
- 事務局： 解釈できない特異なデータについて精査した上で、実情をお聞きする事も検討したい。
- 議 長： 南田原地域はどのような地形か。
- 委 員： 歩いている時は分からないが、自転車ではしんどいという坂が多い。
- 議 長： そのような地形状況であれば、電動アシスト自転車を導入する事が考えられる。
- 委 員： 生駒市環境基本計画推進会議で自転車普及計画という、生駒市内でも移動手段として自転車を利用できる環境を整備していく活動を行っている。自転車利用の目的は、観光目的と市民の移動手段に使うという2点が考えられる。今春に電動アシスト自転車の体験会をする予定が雨で中止になったが、電動アシスト自転車導入に関する補助制度が出来れば良いと思う。
- 議 長： 電動アシスト自転車への補助と交通費助成とを選択できるようにすることも考えられる。
- 事務局： 参考に申し上げると、最近ではレンタサイクルシステムが出てきている。例えば生駒駅等でレンタサイクルサービスを提供することができれば、レンタサイクルを活用していくということも公共交通を考えていく上で一つの手立てになると思う。
- 委 員： 藤沢市では、軒先駐輪場といって2、3台の駐輪スペースが市内に多く整備されている。この様な自転車を乗りやすい環境を作ることが重要だと思う。
- 議 長： 車を利用できず、やむ無く自転車に乗っている方に対してどのようなサービスを提供するかという考え方も必要である。また、乗合公共交通でどこまでカバーしていくのかを決める上で、介護サービスと乗合公共交通をどの様に組み合わせるかという視点も大事になってくると考えている。
- 事務局： 生駒市の福祉事業では、交通費助成制度で70歳以上の方や身体障害者手帳1、2級の所持者に1万円を給付している。それ以外に、介護保険制度の中で移動支援を行っている。
- 議 長： 介護タクシー等の交通手段を提供しているのか。
- 事務局： 介護保険制度の中の介護タクシーと介護保険制度外の介護タクシーがあり、対象者が違う。介護保険制度の中の介護タクシーを使った場合は1割負担となる。但し、タクシーの費用はご自身で払って頂くことになる。
- 議 長： 次に公共交通サービスの目標設定についてご議論頂きたい。
- 新たに公共交通計画を検討する地区の抽出基準を、要望が出されている地区としているが、要望が出されている地区ということに基づいてしまうと要望が出てきたら対応するという事になってしまう。また、本当に必要に迫られての要望なのかという問題もあるし、本当に必要に迫られているが何らかの事情により要望を取りまとめて出す訳にはいかないという場合もある。要望が出されているかどうかを基準にするよりも、要望の背景にある事情を整理しておく必要がある。結果として、そういう事情を抱えている地区と要望が出されている地区は相関が高いということは考えられるが、本当に困っているものの、要望が出ていないから後回しにされるということにならないようにしなければいけない。
- 委 員： 公共交通を導入する地区を検討する際には、採点の比率をかける必要があると考えている。要望があるという枠で捉えると何故必要なのかということが薄れていって、生駒市の交通体系が変わっていった場合に、対応していく能力が失われる気が

する。要望には、理由付けとして中身はあるが、要望が出ているという事から入ると、自分にとって都合がいいか悪いかで対応してしまい、本当の必要性が失われていくと考えている。

先ほど、文化活動の潜在需要があるという話があったが、高齢化が進んでいった中で、健康的な活動を想定した場合、目的は無いが行って見たらこんな事を知ることが出来た、もっとあそこに行きたいという文化的な地域生活も意識しておかなければならない。

議長： 前回の協議会から、地域の足は自分達で確保するという意識が計画に反映されていないのではないかとのご指摘を頂いているが、今日の目標設定のたたき台を見るとその部分は反映されていないように感じる。

委員： 坂が多いのでバスを走らせてもらったら楽になるということでは、本末転倒である。費用対効果も考えなければ、先々行き詰ってしまう。今の議論のままでは、走らす事が前提になっている感じがする。

議長： 次回協議会では、こういうサービスではこれぐらいの負担になるということを整理する必要がある。こういうサービスを導入するために追加的に負担するかという聞き方も一つかもしれないし、あるいはこういうサービスをするのであれば、福祉はこれぐらい切り下げなければ出来ないという話になるかもしれない。福祉は市全体の話になるのでこの協議会だけでは話が出来ないが、公共交通については、これぐらいのサービスであれば、これぐらいの負担になるということをセットで議論する必要がある。そうでないと、無責任な計画になってしまう。次回の協議会資料ではその辺りを示して頂きたいが、コストについては事業者さんのご助力を頂きたい。

委員： 福祉も一緒に取り組んで頂いて、どこまで福祉の方で出来るのかも考えていかなければならない。

議長： 公共交通でやった方がうまくいくことは公共交通でやる、福祉でやった方がうまくいくことは福祉でやるという考え方は重要である。福祉の考え方を収集する方法として、福祉担当の方に協議会に来て頂いて話を伺うことや、事務局の方で情報を収集して頂くことも考えられる。

委員： 現在運行しているたけまる号を他の地域でも導入するという話ではなく、限られた市役所の予算の中でどういう地域にどういうサービスを提供するか等、もう少し突っ込んだ議論が必要である。

議長： 市役所の予算は税金であるので、どこまで市役所で予算を出せるのかという話は、住民に直接関わる問題である。住民が自分達でどれぐらい負担して、どれぐらいのサービスを買いたいのかという話になるため、これぐらいのサービスであればこれぐらいの負担が必要だといういくつかのメニューを作成し、選択できる仕組みにする必要がある。例えば今の予算の枠組みであればこれぐらいのサービスになる、もう少し負担をすればここまでのサービスになる、あるいは地区によってはたくさん払っても構わないのでここまでのサービスを提供して欲しいということもあるかもしれない。事務局では、今日の議論を踏まえて、目標設定を修正して欲しい。

委員： 今日の議論の中で、福祉との協調により、単身で利用する介護タクシーと乗合バスを複合させる等、複合型の公共交通の運用という話が出ているが、日本の中でそのような事例があれば教えて欲しい。

議長： スクールバスの混乗や宅配とバスを組み合わせるということはある。またヨーロッパでは郵政省がポストバスという路線バスを運行している。この様に介護サービス

等とうまく組み合わせることによって、効率的・効果的な交通体系が出来るのではないかと考えている。

事務局： 事例についてだが、五條市西吉野では福祉車両の空きがある時に一般住民の混乗が可能である。また、吉野町ではスクールバスとコミュニティバスを一体で運用している。

委員： 先ほどスクールバスの話が出たが、生駒市ではスクールバスは運行していないが、幼稚園のバスがあり、一時その活用も考えたが、座席が狭いという事が問題となった。

事務局： 介護タクシーに関して補足だが、介護タクシーといっても、あくまでもタクシーの一部であり、行政として関わっていない部分が大半であり、介護タクシーを乗合として利用する事は難しいという背景もある。介護タクシーと言った場合、介護保険の延長線上というイメージを持たれる方も多いが、そうではない。一般のタクシー料金は運輸局で認可されているが、介護タクシーは特別料金で運用できるよう認可されている。

議長： その辺りも整理して頂きたい。

事務局： 次回の協議会については、12月上旬頃を目処に開催させて頂きたい。

委員： 了解。

以 上