

# 第3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 25 年 11 月 21 日（木）午前 10 時 00 分～午前 12 時 00 分

開催場所 生駒市役所 4 階 大会議室

## 出席者

（委員） 山下会長（代理：中田市長公室長）、喜多副会長、川邊委員（代理：橋本課長）、福罵委員、西本委員、吾妻委員、池田(誠)委員（代理：福本次長）、北委員（代理：松田調整員）、飯尾委員（代理：中谷課長）、森岡委員、藤澤委員、池田(健)委員、矢田委員、阪部委員（代理：藤本専門官）、村上委員（代理：前川主査）、大西委員

（事務局） 今井企画財政部長、吉岡市民部長、西川企画政策課長、石畑生活安全課長、寺西土木課長、岡田企画政策課課長補佐、宮本生活安全課交通対策係長、加納企画政策課係員、岸野都市交通計画コンサルタント（岸野）、セントラルコンサルタント株式会社（樋口）

欠席者 3 名（藤堂副会長、井山委員、坂本委員）

傍聴者 6 名

## 議 事

### 1 実証運行結果の報告について

[資料 1] 平成 23・24・25 年度 実証運行結果の報告（2 年間の実績）

[資料 1-2] コミュニティバス「たけまる号」収支状況等について

### 2 今後の検討の進め方について

[資料 2] 検討経緯の整理と今後の進め方（案）

### 3 市域の公共交通のあるべき姿について

[資料 3] 生駒市の公共交通のあるべき姿を考えるにあたって

### 4 新たに公共交通サービスを提供する地区の検討について

[資料 4] 新たに公共交通サービスを提供すべき地区の検討

### 5 その他（次回日程等）

議 長： 本日は、まず、本格運行に移行した、コミュニティバス路線の2年間の実証運行期間の利用状況や収支状況などの報告をいただきます。

そして、今後の協議会での検討事項やスケジュールを整理したあと、市域全

体における公共交通のあるべき姿について、交通事業者様からの意見や報告をいただきながら、協議したいと考えています。

最後に、前回協議会で選定の基準について協議いただいた、新たな公共交通サービス提供地域につき、今後の予定も含め、協議いただきたいと考えています。

## 1 実証運行結果の報告について

事務局：（〔資料1〕平成23・24・25年度 実証運行結果の報告（2年間の実績）、〔資料1-2〕コミュニティバス「たけまる号」収支状況等について 説明）

- ・2年間で、門前線では約57,491人、西畑線・萩原・有里線では約11,428人のご利用をいただいた。
- ・運行開始後1年間との対比では、1日あたりの乗車数は、両地区とも増加が見られる。月毎の利用者数、1日あたりの利用者数を示したグラフで、増加の傾向が分かる。
- ・市（民）負担の割合割合も、前回報告の見込み値より2地区とも改善した。
- ・利用の状況の傾向や利用促進に向けた取組については、前回報告から大きな変化はない。
- ・両地区の2年間の収支見込について、市では、車両費を除く経常的な運行経費の50%までを負担するという基準を設け、両地区での実証運行を行ってきたが、門前線（本町地区）では基準以下になり、また、南地区においても国庫補助金の交付もあり、基準以下になった。
- ・6月17日（月）から1年間の予定で開始した、あすか野南地区への路線バスの試験運行の利用状況について、毎日7便（往復）を運行しているが、利用は横ばいの状況であり、今後の利用の増加が期待される。

議長： ご質問はありませんか。

議長： 参考資料として、両地区の月別、1日平均の利用状況のグラフがありますが、季節変動はあるものの、両地区とも利用者は増加傾向にあります。この2地区は、これまで乗合の公共交通サービスが提供されていなかった地区にサービスが提供されたわけですが、沿線の皆さんの生活パター

ンはすぐには変わりません。運行が定着すると、生活パターンを徐々に変えられて、利用されることで生活が便利になる。そして利用者数が右上がりに増加したということです。こういったサービスを提供するにあたっては、需要予測が大切で、今回も実施したのですが、すぐに予測通りの利用があるのではなく、徐々に結果が伴ってくるということです。今後計画を策定する際には、そのことを念頭に置いておく必要があります。全国的にコミュニティバスへ運行への取組が始まってから、まだ間が無いこともあって、利用の増加の推移を捉えることは学術的に重要です。今回の事象実験で得られたデータは、利用増加の推移を示す貴重なものです。

委員： グラフのタイトルには「西畑線・有里線（萩原線）」とあるが、同じ南地区の路線なので、西畑線という名称に統一すれば良いのではないか。

事務局： 地区としては南地区で一つですが、両路線では経路が違うことに加え、地域の皆さんに愛着を持っていただき、利用促進につながればという思いです。

委員： 萩原線は、もう走っていないが。

事務局： 2年間のご利用実績であり、萩原線の実績も含まれていますので、タイトルに表示しています。

議長： こういった資料の作成にあたっては、運行時の地区区分である、「本町地区」、「南地区」とすれば良いのではないのでしょうか。

事務局： 今後そのようにいたします。

## 2 今後の検討の進め方について

### 3 市域の公共交通のあるべき姿について

事務局： （関連事項であるため、[資料2] 検討経緯の整理と今後の進め方（案）、[資料3] 生駒市の公共交通のあるべき姿を考えるにあたって を続けて説明）

- ・「資料2」は、前回協議会での議論を踏まえ、今後の検討の流れなどを整理した資料である。
- ・表面に検討の経緯や今後の流れを示している。高齢化の著しい進展から生じる事柄を問題認識とし、それに対する検討課題、及び検討

の流れを示している。左側にこれまで検討の中心となっていた地区毎の公共交通サービス提供に関する検討過程を、右側には市域における公共交通のあるべき姿に関する検討過程を示している。

- ・裏面に今年度の協議会での協議事項の案を示している。今回の協議会では、市域の公共交通のあるべき姿について、交通事業者様からのご報告も踏まえ、委員各位のご意見をいただきたい。また、新たな公共交通サービス提供地区の検討を行いたい。
- ・次回協議会においては、市域の公共交通のあるべき姿について、本日いただいた意見をもとに、課題を絞り込んだうえで、さらに議論いただきたい。また、地区毎の公共交通サービス提供地区の運行計画案の検討をお願いしたいと考えている。
- ・市域の公共交通のあるべき姿については、課題も多岐にわたると考えられることから、来年度にかけて協議いただき、まとめたいと考えている。
- ・「資料3」をもとに、市域の公共交通のあるべき姿に対する意見をいただきたい。
- ・市域の公共交通のあるべき姿を考えるにあたっては、市公共交通連携計画の主旨を再確認しながら進めたい。
- ・連携計画には、市が公共交通サービスを提供するにあたっての基本的な考え方や将来のすう勢展望、公共交通の面からの望ましい生駒市の姿について述べられている。
- ・資料の2ページ目以降は、この議題に関係する、「市の地域公共交通に対する考え」、「将来のすう勢の展望」、「望ましい生駒市の姿」に関する内容を、連携計画から抜粋したものである。
- ・ご意見をいただくにあたっては、
  - ・人口高齢化に伴う公共交通利用形態の変化への対応、
  - ・既存公共交通との連携、
  - ・公共交通サービス提供の手段、
  - ・福祉施策との連携などといった事柄も参考いただきたい。

- ・意見をいただくにあたり、市内で公共交通の運行を行っている 3 者の事業者から、輸送状況の変化、市の公共交通のあるべき姿を実現するにあたっての意見等を、事業者様の視点からご報告いただく。

事務局： まず、鉄道を運行いただいております、近畿日本鉄道様、よろしくお願いたします。

(近畿日本鉄道様からご報告)

- ・全線での利用者数は、最大であった平成 3 年度の年間約 8 億人に比べ、平成 24 年度では年間約 5.6 億人と、約 30%減少している。
- ・特急料金を含む運賃収入では、最大であった平成 8 年度の年間約 2,000 億円に比べ、平成 24 年度では年間約 1,450 億円と、約 30%減少している。
- ・利用者数と運賃収入と、それぞれの最大の年度が異なっているのは、平成 7 年秋に運賃改定をしたためである。実質の運賃改定はこの時が最後であり、平成 9 年 4 月の改訂は、消費税率変更に伴う増税部分のみである。
- ・利用者の約 60%が定期旅客である。定期運賃は割引があるので、運賃収入に占める割合は、約 1/3 である。
- ・利用者は定期旅客がベースとなっているが、この部分は会社の努力で増加させることができない。生産年齢人口、就業者数、子どもの数に左右される。
- ・全国的に人口減少に推移している中で、東京が人口増であるとのことなので、他地域は全国平均以上に減少していることになる。奈良県は減少率が高く、今後、状況は厳しくなると考えている。その中では、行政の努力もあって、生駒市は人口も増加して活力を保っている。ありがたい話である。
- ・生駒市内での利用者数の状況については、最大時の平成 10 年度と平成 24 年度との比較であるが、本線の奈良線の生駒駅は約 5.7 万人→約 4.8 万人、16%減で、全線平均より減少は少ない。東生駒駅は、約 2.7 万人→約 1.8 万人、34%減となっているが、平成 18 年 3 月の、けいはんな線の開業により、利用者が転移したのではないかと考えている。けいはんな線の利用は伸びている。支線の生駒線については、菜畑、一分、南生駒の各駅では、3%~10%程度の減少である。萩の台駅については、4,250 人→2,927 人と約 30%の減少となっている。駅前が昭和 50 年代に開発された住宅地であり、開発から

の経年と少子高齢化の影響によるのではないかと考えている。東山駅は、平成 11 年秋に近畿大学奈良病院が開設され、駅周辺にも開発の余地がある。利用者数は 1,945 人→3,566 人で、約 83%の増加となっている。

- ・市内全駅では、全線での減少率に比べると減少率は小さく、活気があると言えるが予断を許さないと考えている。今後は、駅を結節点として、公共交通が枝葉のように展開していくことが理想と考えている。
- ・生駒線のようなフィーダー路線は、単独で収支を採ることは困難である。乗っていただくことが路線を残すことにつながる。路線の経営が困難で廃止が検討されるようになると、各所で乗って残そう運動が行われているが、うまくいくところもあれば、うまくいかないところもある。うまくいかないところは、押し付けでの運動が展開されているところで、無くなると困るから、仕方ないから乗ってくれということでは運動は続かない。乗ることでメリットがあるという仕組みを作って取組んでいる地域は、うまくいっている。利用者が利用したくなるような仕組みを作っていければと考えている。行政や関係機関とも協働して、まちづくりを進めたい。

事務局： ありがとうございます。

続きまして、路線バス及びコミュニティバス（たけまる号 光陽台線）を運行いただいております、奈良交通様、よろしくお願いいたします。

（奈良交通様からご報告）

- ・全体として、少子高齢化、モーターリゼーション、長引く不景気の影響で利用者数は減っている。輸送人員がピークであった平成 3 年度と比較すると、平成 24 年度はその半分程度になっている。
- ・収支状況であるが、平城遷都 1300 年祭が催された平成 22 年度までは、自治体の支援もあり均衡していたが、平成 23 年度からは、自治体からの支援があっても赤字の状態である。平成 25 年度についても、平成 24 年度後半からの燃料費高騰の影響もあり、赤字の見込みである。
- ・生駒市内の利用者数は、ここ 5 年間で 5.9%減少している。全県での 10%減に比べると、緩やかではある。
- ・通勤通学時の利用が多いが、昭和 40～50 年代に開発された住宅地の高齢化に伴い、減少傾向にあるのではないかと考えている。生駒市内だけでは収支

は均衡しているが、このままいつまでも続くのかと考えると、危惧する面もある。

- ・ 今後を考えるに当たっては、そのポイントは本日の「資料3」（連携計画）に集約されている。
- ・ 公共交通サービスの提供にあたっては、今後も最大限協力したいと考えているが、留意していただきたい点がある。
- ・ 新たにサービスを提供するにあたっては、既存交通機関との棲み分けや連携を考えて欲しい。競合すると上手くいかない。例えば市北部の鹿ノ台住宅地から生駒駅へのバス路線を運行しても、バス、鉄道双方に良い結果は出ない。駅を結節点とすることが良いと考える。既存交通機関がある地域については、まずその活用を前提に考えて欲しい。当社もできるだけ柔軟に対応したいと考えている。議題1で紹介いただいた、あすか野南地区への延長運行も一例である。現在のところ利用は芳しくないが、地元も利用促進に努力いただいている。今後の公共交通を考える上での先例となるよう地元自治会とも連携して取組みたい。
- ・ 市域での公共交通のあり方の検討ということだが、市内で完結しない路線がある。過去から、鹿ノ台、真弓、高山地区からの路線は、奈良市内の駅に接続しており、利用も定着している。けいはんな線に一定の利用がシフトしたが、奈良市域の駅への利用者もまだ多い。奈良市との連携も視野に入れていただきたい。
- ・ 生駒市内での収支は均衡状態にあるものの、半分の路線が赤字である。赤字路線の維持のためには、一般的にはまず減便で改善を図ることになるが、効果は一時的なものとなる。減便により不便になり、より一層利用者が減るといった負のスパイラルに陥る。
- ・ 効率化に努め路線を維持したいと考えているが、社会情勢の変化は事業者単独では対応できない面がある。関係者で知恵を出し合いながら、対応する必要がある。当社も最大限努力し、協力する。

事務局： ありがとうございます。

続きまして、タクシー及びコミュニティバス（たけまる号 門前線、西畑線・有里線）を運行いただいております、生駒交通様、よろしくお願

いします。

(生駒交通(株)様からご報告)

- ・ たけまる号の利用は、徐々に増えている。道路事情もあって、定員の少ないワゴン車で運行している。門前線については、これまで順調に利用者数が増えてきたが、この7月や9月は1便あたり平均10人(定員12人)の利用があり、全便ほぼ満員の状況。これで利用者数は頭打ちではないかと思う。夕方便については、乗車できない方が居ることも多い。車両を1台から2台に増やし、運転間隔を詰めることで対応できると考えている。
- ・ 南地区については、有里線へのルート変更の効果もあり、利用が増え、収入も増えてきている。1日あたり平均30人の利用があるが、西池以西の山間部は住居も少ないこともあって、今後飛躍的に利用者数が増えることはないと考えている。この路線は道路が狭く、門前線よりも小さい旅客定員8名の車両で運行している。また、路線延長も約9kmあり、車両1台での運行のため、機動性が小さい。運行間隔が開くことで利用の妨げになっている面はあると思う。
- ・ このような状況であるが、公共交通の役割を考えると、存続する必要があるのは山間部への西畑線だと考える。いずれの路線も、道路状況により車両が限られ、利便性は小さくなっている。他方で安全性を考えると対応は困難。関係者皆さんで考えて行きたい。
- ・ 乗合の公共交通サービスを末端までという考えは良いことと思うが、タクシー事業者の視点から言うと、減収につながる。奈良交通(株)さんがコミュニティバスを運行されている光陽台住宅は、急勾配の上にある住宅地で生駒駅から2kmと程良い距離にあるためタクシーの利用が多かったが、コミュニティバスに移した例がある。ドア to ドアがタクシーの利点であるが、乗合の公共交通が末端まで整備されると死活問題になりかねない。現在、コミュニティバスは概ね平日の8時~18時で運行されている。この時間帯であれば、タクシーへの影響は少ないが、時間を拡大すると影響が出る。公共交通の整備にあたっては、既存公共交通との兼ね合いを考慮して欲しい。
- ・ 生駒市は南北に長く、人口の少ない地域もある。乗合の公共交通を永続的に運行するには、ある程度人口がある地域でないと難しいのではないかと。



議長： ご報告ありがとうございました。

移動手段を必要とする人が居らっしゃるのであれば、交通事業者間で利用者の増、減はあるかもしれませんが、使いやすいサービスを提供する必要があります。事業者、地元、行政が寄りあって、需要に合ったサービスの提供を考えるべきであり、その点からも、この協議会で検討するメリットがあると思います。今ある需要に対応する方法を見つけ、皆がうまくいくような案を考えるのが協議会だと思います。うまくいくようにアイデアを出してもらって。ただ、検討のベースになるのは、事実であり実態です。事業者の皆さんには、企業秘密の部分もあろうかと思いますが、データを可能な限りお出しいただくようお願いします。議論が深まるので、ご協力をお願いします。

また、本日の参考資料に、㈱日立製作所が開発している、搭乗型移動支援ロボットの資料がありますが、これはタクシー業界さんにとっては刺激的な情報だと思われます。しかし、生駒交通㈱さんは、今般コミュニティバスの運行に進出いただいて、収入を補われたように、事業者様も、移動支援ロボットのような新たな分野にも進出し、新たなビジネスチャンスを開拓いただければと思います。

委員： 高齢者といっても、元気な方も居る。退職しても市内での流動はある。

また、若い人も運転免許を持たない人も増えているようだ。生駒市は南北に長いので、人の流動が途絶えている面もあると思う。既設ルートの交通だけでなく、今はない市外、例えば交野市からのルートなどや市内交通を円滑にするようなルートを考えてもらいたい。市外からの住み替えも進むと思う。タクシー運賃が高すぎると思う。レストランや自然食品の店など、行って帰ると交通費の方が高つく。運賃認可のこともあるが、割引を考えて欲しい。

委員： 駅にどうつなげるかがポイントだと思う。紹介のあったあすか野地区は、自治会でまとまり、事業者に要望されて延長運行につながったが、地域によっては、困っている人が居ても自治会単位ではまとまらない所があり、声が届かないことがある。タクシーの相乗りは、法的に禁止されているようだが、利用しやすいようにする一つの手段として考えられないか。

高齢者となると、歩ける距離に限界がある。家からバス停までの間をど

うするかという問題がある。また、免許返納に伴う優待制度が始まっているが、徹底していないように思う。バスなど乗りやすくする制度だと思いが。優待制度の申し込みは、免許返納時に限られるのか。

委員： 一定の期間は設けている。

委員： 福祉タクシーと通常のタクシーの中間的なものがないかと考えている。公共交通機関の連携の面では路線再編を行うことになると思うが、併せてバスの定時運行に対するサポートも必要と思う。渋滞で大幅に遅れることがある。公共施設への連絡については、生駒は坂が多いので、電動アシスト自転車のレンタル制度も有効だと思う。北コミュニティセンターと白庭台駅、北生駒駅との連絡などを想定している。乗合のデマンド交通についても考えて欲しい。東生駒に市立病院ができるが、既存の乗合公共交通では行きにくい地区がある。公共施設へのアプローチについても同様で、以前公共施設循環バス運行の意見も出ていた。道路についても、歩きやすい、自転車の走りやすい道を整備するべきだと思う。

委員： 乗合タクシーについては、協議会で承認いただければ導入できる。ただし、地域と地域をむすぶ区域運行の形態となる。ある一定の地域で何人かを乗せて、駅前等他の地域に輸送するという形態。

議長： できる、できないも含めて協議していければと考えています。

委員： 車いすでも乗車できる、UD（ユニバーサルデザイン）タクシーの導入を推奨しているが、車両価格面で普及せず、奈良県では1台のみである。ハード面では困難でも、ソフト面で対応しようということで、UDドライバーの養成を進めようという動きもある。業界としても取組を進めている。

議長： 本来、タクシーの乗合はいけないのですが、スーパーへ買い物に行き、出会った数人がまとまって乗車するという事は、実態としてあります。コミュニティバスの本数が少なくて使いにくいという場合でも、その補完手段として、表立ってのPRは無理でも、何らかの働きかけでこういった方法を広めれば、双方の利用促進につながると思います。事業者様からの報告で、競合という言葉がありました。食い合いになるか、双方が得をするか、それはやり方次第だと思います。それは、この協議会の場で、事業者、地元、行政などが集まり、得意な部分でアイデアを出し合って協議していければと考えます。ドア to ドアも良いのですが、シーム

レス化についてどうすれば良いかを考えると、先ほどの搭乗型移動支援ロボットは、決して公共交通の敵にはならないと思います。うまく組み合わせると公共交通の利用も増やす、そういう仕組みを作っていくべきではないかと考えます。

委員： スキーリフトの例だが、4人乗りに3人しか乗っていない場合、1人で待っている人が居れば割り込ませて相乗りすることができる。タクシーでもできないだろうか。仕組みの整備も必要だが誘導する仕掛けも必要だ。生駒発でそういう取組が広がれば良いと思う。

議長： ハード整備となるとお金がかかりますが、仕組み作りには余りお金がかかりません。スイスのある村では、街かどにホワイトボードが置いてあって、行きたいが交通手段の無い人、車を使って外出する人、それぞれが行き先や時間を記入して、一致すれば乗せてあげるような仕組みを作っています。タクシーで思いつくのは、営業区域外からお客を乗せて来たタクシーが営業区域内に帰るときにお客を乗せるための場所を作るとか。利用者としては便利になります。

委員： コミュニティバスの運行には、一定の需要が必要というのは理解できるが、連携計画で検討の対象となっていない地域にも高齢者は居る。優先地区を設けることは理解できるが、誰にでも等しいサービスが提供されるのが理想だが。

議長： 今までは、検討をコミュニティバスに絞ってきましたが、この会議は公共交通全般を協議する会議です。公共交通だけでは解決できない課題については、協議会として担当部署にお願いするところはお願いして、結果として上手くやっていると考えています。コミュニティバスのほか、どんな仕組みが良いのか、考えて欲しいのです。

委員： 運行維持のために減便という報告だったが、減便は良くない。昼間、大きいバスがほんの少数のお客を乗せているのを良く見る。小型のバスを使えば、効率的だし道路状況で走れなかった場所にも入れる。具体的には東生駒から小瀬福祉ゾーンを結ぶバスを近大病院に延長することを考えた場合、小型化すれば萩の台住宅地の中を走って運行でき、利便性が向上する。

委員： 昼間は、市内どの路線でも小型のバスで対応できるが、朝、夜は無理である。ご提案の実現には、1路線に2種類のバスが必要になる。使用燃

料は減るが、車両購入という投資、回送の経費などを考えると、事業者としてはそこまでの対応は考えていない。近大病院への路線延長については、考えられないことはない。しかし、そのための経費の増額分をどうするか、地域からクレームはないか、などの課題があり、実現に至っていない。

委員： 実際に地域からの反対表明はあったのか。

委員： 実際に聞いていないが、自治会としては賛成でも、個々人が反対してという例がよくある。

議長： 新規路線の開設にあたっては、こういうことがあるだろうと推測されるために実施に対して腰が重くなっている面があると思います。事業者だけで対応するにはハードルが高いので、みんなで考えれば良いと思います。

委員： 需要があるから公共交通を整備するが、人口が減ると成り立たないからやめるとなる。最小コストで運営することを考えないといけない。公共交通の役割を地域住民に問う必要があると思う。アンケート調査をよくされているが、整備に賛成か反対かではなく、1世帯●円出すことになるがそれでも整備すべきかと問う方が良い。地域が負担して公共交通を整備維持しているという事例があるか。

事務局： 青森県の鱒ヶ沢町、兵庫県篠山市の乗合タクシーなど、例はあります。整備に際してのアンケートで、乗るか、乗らないかと問いますと、乗るという答えが返ってきます。2地区の実証運行にあたっての需要予測は、こうあるべきという論に基づいていません。既にあった光陽台線の実績に基づいています。今後もこの方針で取り組みます。

委員： 南地区の青山台自治会では、自治会で回数券を購入し、全世帯に2券片ずつ配っている。

議長： 自治会費を値上げして、コミュニティバスの維持費に充てている自治会もあります。バスを集会所と同等に考えておられるようです。

連携計画の方針には、受益と負担を考え、最も適した手法でと示しています。先進的な計画ですので、それに立ち返って考えたいと思います。

委員： 公共交通の利用者そのものを増やさないといけない。自家用車からの転換を促進する必要がある。

議長： 交通事業者であれば、採算が合わないから撤退はあり得ます。自治体の

サービスは切れません。公共交通が無くなることで、行政サービスへ波及する点は大きいと思います。行政として、公共交通サービスを維持しなかったために、公共交通が無くなって困っている人それぞれへ、個々に対応するとしたら、かえって経費は高くなるでしょう。公共交通があるからコストが抑えられている面はあると思います。教育面、福祉面、・・・そういった研究成果もあります。もし公共交通がなかったら、どれだけ必要になるか、確認してもらっても良いと思います。

委員： 免許の自主返納制度は、平成 10 年に開始しているが、当初は利用が無かった。話題になってきたのは最近。バス、タクシーの割引制度が事業者の協力によって始まってから増えてきた。免許返納したい人はいるが、公共交通の充実など、環境の整備が大切である。本年については、10 月までに 88 人が返納されているが、余り増えてはいない。返納の時期は 4 月と 10 月に多い。春・秋の交通安全運動時に周知しているので、その効果かと思う。制度を知ってもらえると利用してもらえるので、周知にご協力ください。家族の方から本人さんに提案していただくこともお願いします。

議長： 返納されている方の地区別の人数はわかりますか。公共交通サービスの整備度合いと連関していると思われれます。差し支えのない範囲でデータをいただきたいのですが。公共交通の波及効果についても把握できます。

人の移動は、自治会単位でなされるわけではありません。交通圏を考えたいと思います。福祉タクシーなど個別に整備されている現状で、その隙間を埋めるにはどうすればよいのかなど。

本日いただいたご意見を事務局で整理してください。また、本日出ななかった意見、行政内部からの意見なども次回までにまとめてください。

#### 4 新たに公共交通サービスを提供する地区の検討について

事務局： （〔資料 4〕新たに公共交通サービスを提供すべき地区の検討 について説明）

- ・新たに公共交通サービスの提供を目指す地区の選定について、P1 から P5 については、前回協議会時の資料と同じ内容を再度掲載している。
- ・状況の変化により、新たに公共交通サービスを提供する地区の基準等について検討する必要性が生じ、75 歳以上人口の状況やバス停(駅)まで

の勾配データを更新した。

- ・ P5 は、このデータ更新によって、地区の評価をし直したもの。
- ・ P6 が、連携計画の地区の評価表（P7）を更新した表になる。前回との違いは、平成 30 年時点での 75 歳以上推計人口の欄を加えている点である。これは、単に高齢者人口の比率だけでは、地域人口が多い地区では、高齢者が主と考えられる日常生活に困っている人の数が多くても、選定の対象にならないこともあり、適当ではないと考えられることから、地区の基準に、「高齢者人口比率が 15%を超えており人口が 250 人以上と予想される町がある」ことを追加したことによる。
- ・ この表を踏まえ、P8 に地区選定の基準案を示す。
- ・ この基準沿って、地区の評価を行った結果が P9, P10。
- ・ P9①の表において、公共交通族や勾配のように、数値要件が 2 段階となっているものについては、数値の多い方に該当する場合を 1 点、そうでない場合を 0.5 点とした。
- ・ 結果として、光陽台地区の北新町、萩の台の両地区が該当項目数や点数がより高く、検討対象地区としての要件を備えているということになった。
- ・ 今後、この結果に基づく 2 地区を中心に、運行の実現性、効率性、利便性の向上度、輸送需要の予測、既存公共交通との競合性を更に検討し、新たな公共交通サービス提供地区を定めたい。

議 長： P9 の表ですが、今回あえて載せてもらいました。事務局は、この表を載せることで、始めから地区が決まっていたのではないかと、委員各位を誘導することになるのではないかと心配されていて、前回会議資料には載せていませんでした。しかし、一定の案をお示しした方が実感をもって検討できるだろうということで、載せてもらいました。あくまでもタタキ台であり、例です。ご意見ご質問をお願いします。優先順位がなぜこうなったのかなど。

委 員： 松美台について、この表に示された勾配は実態に合っていないのではないか。もっと急なように思う。この坂を登るのはしんどいと思うが。

議 長： 勾配はどう測りましたか。

事務局： 地区内の最高地点と最寄りのバス停で測っており、平均値になります。

委 員： バス停から地区への道は急勾配で地区内は比較的平坦なので、地区の方

の中で現在のバス停で助かるという人の割合は非常に少ない。ここにサービスをというつもりで聞いていない。近所なので素朴な疑問だった。

議長： 勾配について、こう測れば良いという基準はない。実際歩いてみるとか、どう考えれば良いのかなど、ご意見をいただきたいと思います。勾配だけでなく、他の基準についてもご意見をいただきたいのです。75 歳以上人口を対象にするのが良いのか、もう少し数値区分を細かくする方が良いとか、独居高齢者数を取り入れるとか、また、それを把握する方法はなど。何に困っておられるのかということを考えていただいて、今ここですぐというわけにいかないでしょうが、次回協議会までとなると期間が開きますので、本日お帰りになったら事務局にお伝えいただくということで。事務局で様式を作ってもらって委員各位に送付いただけますか。

事務局： そのようにいたします。

委員： 75 歳以上人口を対象にするのはなぜか。また、地区別の人数など、データで示してもらえると良い。その方が説得できる。

議長： こういった計画作るにあたっては、皆さんにどうぞご理解いただけるか、どう納得いただけるかを常に考えながら進めています。ありがたい意見です。

事務局： 75 歳以上を対象にすることについては、75 歳以上になると急に外出が減るという交通データに基づいています。

議長： 平成 32 年になってもそういう状況でしょうか。

P9 の表は妥当か、示された基準で説明できるかなど、疑問点でも改善点でも結構ですので、ご意見をいただきたいと思います。

本日の議事は、終わりました。何かご意見等ございますか。

委員： 新たに公共交通サービスを提供する地区を決める際には、委員も現場を見たい。実感が得られると思う。

議長： 機会を作りたいと思います。事務局で検討してください。

搭乗型移動支援ロボットの実証実験を生駒市内でできないかと考えています。軽井沢町ではできないでしょうか。情報や資料を集めてください。事業者の皆さんも、これのシェア制度ができれば、採算はとれるのではないかと思いますので、ビジネスチャンスの一環として、検討してみて

ください。

委員： 国土交通省でも、超小型モビリティの導入促進の支援をしており、兵庫県  
の六甲山では実施中です。活用もお考えください。

議長： それでは、本日の議事は終了しました。事務局からご連絡をお願いします。  
ます。

事務局： 次回第4回の会議の開催は、3月を予定しています。詳しい日程につ  
いては、追ってお知らせいたします。

これをもちまして、第3回地域公共交通活性化協議会を終わります。  
本日はありがとうございました。