

# 第1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21年11月27日(金) 午後3時～午後5時

開催場所 生駒市役所 4階 大会議室

出席者

(委員) 山下委員、梅谷委員、江川委員、西本委員、岩橋委員、池田(誠)委員、水本委員、立見委員、藤堂委員、井山委員、森岡委員、城山委員、池田(健)委員、矢田委員、庄司委員、土井委員、喜多委員、滝本委員(代理:井上首席専門官)、上田委員(代理:古川主査)、佃委員

(事務局) 坂本理事、中田企画財政部長、清家生活環境部長、吉岡企画政策課長、米田生活安全課長、大植土木課長、飯島企画政策課係長、山本生活安全課係長、牧井企画政策課係員

欠席者 無し

傍聴者 3名

議事

## 1 開会

## 2 市長挨拶

- 本協議会設置のきっかけは、コミュニティバスの本数・路線を増やしてもらいたいと多くの要望が寄せられたこと。
- 現在市では、運賃1人100円のコミュニティバスを1路線運行しているが、市民から好評を得ており乗客数は増加傾向にある。
- 運行路線以外の地域(15自治会)から要望が寄せられている状況である。
- しかし、すべての要望に応えることは難しいことから、本協議会においてその対応を決定していってもらいたい。
- また、もうひとつの公共交通の意義が高まってきているのは、地球温暖化との関係で本市でもマイカーでの外出は控えて公共交通の利用を促進することによってCO<sub>2</sub>の排出を削減していくことで、これは市の環境基本計画の中でも謳い今年度からスタートさせたところである。
- 高齢化社会における足の確保とCO<sub>2</sub>の排出抑制という2つの公益性のために、協議会を開催することとなった。
- これまで公共交通の話題といえば、マイカー利用者の増加によりバスの乗客が減少し、本数の削減やバス路線が廃止となるということで、自治体が存続を図るため、事業者は存続の依頼をし、事業者は自治体に対して補助金の依頼をし、市民は自治体に事業

者への対応を請願するという構造であった。このような他力本願的な仕組みでは問題の解決は難しい。

- 委員それぞれに利害はあると思うが、高齢化時代における足の確保、CO<sub>2</sub>排出抑制といった観点から、市の公共交通がいかにあるべきか、望ましい公共交通の体系におけるコミュニティバスの役割など一つの共通の目標に向かって建設的な議論を行い、公平性のある透明性の保った意思決定の方法で一定の結論を導いていただきたい。
- もっとも、行政が結論を本協議会に丸投げするという事ではない。行政主導で本協議会を設置していることから、議論のリードや資料の準備は市でさせてもらうが、公共交通の問題については行政だけでは解決できない。
- 我が国の交通体系は車中心で、それに合わせて道路の拡幅、道路網の整備を行ってきたが、少子化や高齢化、道路の財源不足など転換点にきている。
- ポスト車時代として新たな公共交通の姿を全国に発信できたらと考えている。

### 3 委員紹介

<委員の紹介>

<事務局職員の紹介>

### 4 協議会設立の背景・目的について

<協議会設立の背景・目的の説明 [資料1]>

### 5 規約の制定について

<協議会規約(案)の説明 [資料2-1]>

#### 【質疑・応答】

委員:委員の任期が2年ということだが、そうすると平成23年11月26日となり、年度途中となるが、どういうことか。

事務局:規約(案)の附則の2にあるように委員の任期について設立初年度については、平成23年3月31日としている。

→承認(原案どおり)

### 6 副会長、監事及び議長の指名

○協議会規約第7条第1項及び第8条第1項に従い、本協議会会長である生駒市長が副会長に喜多委員、藤堂委員を、監事に立見委員、矢田委員を指名

→各委員了承

○協議会規約第7条第3項及び第9条第1項に従い、本協議会会長である生駒市長が副会長の中から職務代理及び議長に喜多委員を指名

## →喜多委員了承

会 長：今話題の国における事業仕分けについて、本協議会の事業費は国の補助金で賄われる予定であったが、事業仕分けの中で将来的に地方に移管するという事になり、詳細ははっきりしていない。ただ、この事業については市の財源だけになってもやりたいと考えていることから、よろしく願いしたい。

(喜多委員が議長席へ移動)

(会長は別の公務のため退席)

議 長：生駒市に足を踏み入れるのは、今日が初めてで、右も左もわからない状況ではあるが、公共交通については、交通政策論を含めて検討委員にも関わってきたので何らかで役に立てればと思っている。もちろん一人では計画の策定は不可能であることから、各委員の協力を得ながらいい計画を策定したい。  
また、議事10の今後の進め方において各委員の考えを述べてもらう機会を設けるという説明が事務局からあったが、特に住民である自治連合会や公募市民からの考えや意見をもらえたらと思う。

## 7 諸規程の制定について

<協議会事務局規程(案)の説明[資料2-2]>

<協議会財務規程(案)の説明[資料2-3]>

<協議会報酬及び費用弁償規程(案)の説明[資料2-4]>

【質疑・応答】

なし

→承認(原案どおり)

## 8 地域公共交通活性化・再生総合事業の概要

<近畿運輸局奈良運輸支局井上首席専門官から説明[資料3]>

○地域公共交通活性化・再生総合事業について、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が平成19年10月1日に施行され、実際の事業については平成20年度から実施されている。

○この法律は、地域の実情に沿った地域住民、来訪者の移動手段の確保、安全、安心で質の高い輸送サービスの提供、観光振興との連携及び環境問題への対応などの目的のため、協議会を経て、総合的に支援しようとする事業である。

○平成21年度予算については、補正と併せて69億となっている。

○ただ、この事業については行政刷新会議の事業仕分けの対象になり、将来的に地方自

治体に任せるという結果が出されたが、これを受けて国土交通省からコメントは出されていない。コメントが出されたら報告をさせていただきたい。

- 来年度予算については、概算要求額が40億ちょっとでおそらくこのままいけると考えている。もっとも、今年度予算との比較において、6割弱の予算となっていることから、事業の推進にあたっては、それなりの結果を出さなければならない。
- 本法律に基づく総合事業については2つあり、地域公共交通総合連携計画の策定と計画を踏まえた総合事業計画の実施について国が支援するという内容となっている。
- 地域公共交通総合連携計画の策定は単年度補助で、これは市町村が関係者による協議会の協議を経て、計画を策定するという事になっている。また、連携計画を踏まえた総合事業計画の実施については、3年間補助していく。
- 連携計画については、奈良県内で5協議会が連携計画策定のための調査事業を実施している。総合事業計画の実施については、7協議会で実施中である。
- 総合事業計画の中身については、実証運行など多岐に亘る。奈良県の例では、実証運行や利用促進活動が主なものとなっている。
- 総合連携計画の策定ということで、基本方針、実施される区域、目標、事業及び実施主体、計画期間、その他市町村が認める事項など、最終的に国土交通省に提出する事項が決まっているが、内容については特に問わない。地域の実情に精通した市町村が地域の真のニーズ、地域が抱える交通に関する問題を精査した上で、策定することが重要と考えている。
- 補助については、定額補助となっており、上限2000万。ただ、予算の範囲内ということとなっている。奈良県内の経験では、2000万はない。大体1000万程度。予算の範囲内であるのでカットもあり得る。
- 総合事業計画の実施に係る補助については、半額補助（但し、予算の範囲内）。あとの半額は、地域の関係者で負担することになる。
- この事業について、振り返って次のステップにつなげてもらうために、事業評価を実施し、運輸局に提出してもらう。総合事業計画の実施についても、1年毎に事業評価を提出。具体的には、毎年1月頃に協議会で事業評価を行ってもらう。
- 認定申請は、3月頃になる予定である。認定については、近畿運輸局長が行い、認定後、補助金申請を行ってもらうことになるが、補助金の交付決定は国土交通大臣が行う。そして、交付決定を受けてから、事業実施となる。
- フローにはないが、実施報告後大臣が補助金額を確定し、協議会から補助金の請求を行うということで、補助金は精算払いとなる。
- 奈良運輸支局としては、良きアドバイザーとして協議会に出席をさせていただきたい。

#### 【質疑・応答】

委員：資料の7ページ法定協議会自体は、計画策定後、いったん終了するという事か。

委員：計画策定後、次年度に総合事業計画の実施について引き続きやっていくこととなることから、将来的には分からないが、少なくとも連携計画策定に1年、総合事業計画の実施に3年、つまり4年間は事業が続く。4年目以降については、市で対応していただくことになる。ただ、本協議会は、規約上、地域公共交通会議の性格も有していることから、補助がなくとも、引き続き、市の公共交通について協議を進めていくものと考えている。

議長：今の質問は、委員の任期との関連で聞いているのではないか。

事務局：一応任期は2年となっているが、再任は妨げないということで、また委員をお願いする場合もあると思う。

議長：本協議会は、生駒市独自の計画を策定するのはもちろんだが、地域公共交通活性化・再生総合事業の枠組みを踏まえることとなると思う。

委員：本事業の来年度予算の約40億は大丈夫ということだが、全国の他の地域で本事業に継続して取り組んでいる市町村への交付が優先されると、生駒市が交付の申請を目指したとしても、運輸局から認定されないことも考えられる。もし、策定した計画を実行していくとなれば、市の一般財源のみで進めていかなければならない可能性もあると思うが、それも承知で市は計画の策定及び事業を実施していくのか。

事務局：市長の挨拶の中にもあったと思うが、国からの補助金がなくとも、市の一般財源のみで進めていく。

議長：そういう決意のもとで、補助があるならもらおうということだと思う。

委員：事業仕分けや予算の問題もあると思うが、国土交通省は、予算が無くても政策として進めていくのか。

委員：先ほど説明したとおり、行政刷新会議における事業仕分けの結果を受けて、国土交通省はまだコメントを出していないことから、この時点で言えない状況である。本協議会については、委員として出席させていただく。

議長：今の話は、地域公共交通活性化事業の予算の話であったが、国の役割というのはこの活性化・総合事業のみをやっているのではなくて、それ以外の地域の公共交通について必要な機能を果たせるようにすることは国の本務であり、事業に予算がつかないからといって撤退するということはないと理解しておいてよいか。

委員：それはない。この事業については平成20年度から実施されたものであり、新しい事業であるが、平成18年に運輸局の仕事の根幹となる道路運送法が改正され、活性化の補助とは関係ないところで地域公共交通会議において地域の公共交通について考えることとなっている。したがって、従来からの運輸局の仕事としてがんばっていきたいと考えている。

議長：今までの地域公共交通というのは、事業者がビジネスとしてやっていけば、う

まくやっていたという世界であった。それではやっていけない状況となり、色々な問題が出てきた。例えば、教育の話に例えると、学校について私立学校だけでうまくやっていた世界であった。しかし、私立だけでは十分な教育サービスを提供できない状況となってきた。そこで公立も必要となった。現在は、公立学校がきちんと整備され、私立により補完されている状況である。公共交通も同様であり、これまでは事業者主導で上手くやっていた。しかし、それだけではなかなかうまくやれない部分が出てきて、自治体として公共交通というものをどのように確保するのかという話だと思う。そうすると補助という話だけではなくて、地域に必要な交通をどのように賄うのかということで、生駒市としてどういう公共交通が必要なのかを審議していく中で事業者主導の部分や事業者以外の方法を考えていきたい。ということで、事業者、事業補助という形ではなく、一種のインフラという考え方で進めていくべきだと考えている。にもかかわらず、本事業の中の事業評価について、本来は計画がきちんと立てられているかどうかを評価すべきところが、今までのような交通事業の評価といったかなり偏った評価がなされているところがある。それについては、どう考えているのか。

委員：事業評価については、近畿運輸局が行うことから答えられないが、議長が言われたとおり、地方の交通というのは、昔からの課題である。旅客輸送でいえば、バス、タクシーがあるが、当然それだけではしんどい地域もある。これについては、従前から自治体が俗に言う白バスなどで実施していた。平成18年10月に道路運送法が改正され、有償運送については許可制ではなく、登録制度になった。また、地域公共交通会議が立ち上がった。以前から地域でコミュニティバスが運行されている所があったが、これからも地域のニーズに合ったやり方を引き続き考えていかなければならないと考えている。

議長：これについては、今後改めて聞いて考えていきたい。住民に対してどれだけのサービスを確保していくのかというのは、自治体の責務と考えており、事業者は効率的に実現するための重要なパートナーである。市が提供したいサービスについて積極的に意見をいただき、よりいい計画を策定したい。この活性化・再生総合事業についてはこれからも話が出てくると思うので、会議終了後、疑問に思ったこと等があったら次回以降、意見として出していただきたい。

## 9 平成21年度協議会予算（案）について

<平成21年度協議会予算（案）についての説明〔資料4〕>

議長：平成22年度の予算については、計画策定の補助申請をするには予備的作業が必要となるが、基本はおそらく事務局で案を作成し、協議会で検討するということになると思う。予算には限りがあると思うが、必要性や気力、計画内容に

応じて選ぶべきである。やはり、いい計画とそうでない計画がある。そういう意味で良い企画を出して、このような形できちんと良い計画を立てたいといった申請をしたいと考えている。

【質疑・応答】

なし

→承認（原案どおり）

## 10 今後の進め方について

議長：これから立てていこうとする生駒市の公共交通連携計画について、まだ具体的なイメージは固まっていない。というよりも、住民がどのような公共交通サービスを必要としているのかということについても、サービスが充実していることに越したことはないが、それに対しても元手がかかるということで、他の自治体の多くでは、市民からあれもこれもして欲しいと言って終わるところもあるが、基本は住民がどれだけの負担をしてどれだけのサービスを手に入れるのかという選択の問題になってくると思う。高サービス・高負担というのものもあるし、低サービス・低負担というのものもある。後は、豊富なメニューを用意して一番お得感のあるというところで選べればと思っている。

本協議会での計画作りというのは、まず高サービス・高負担から低サービス・低負担まで、色々なメニューを考えて立場や地域に合ったサービスを議論していくことになると思う。

その前提となる住民がどのような不便を感じているのか、どのような声を聞いているのかということが基本となって全体のイメージが決まっていくだろうと思うので、自由に発言をしてもらって生駒市が抱えている公共交通に関する問題を共通認識として持つことが最初だろうと思う。そういう意味で市民の代表として出席している自治連合会会長及び公募委員から問題意識などを伺いたい。

委員：生駒市は南北に長く、山があるということで、アップダウンの多い地域である。北地区については、けいはんな線の開通により近隣の住民にとっては、非常に利便性が高まったが、駅へ行くまでの交通の問題がある。また、買い物については、大型ショッピングセンターが主な買い物先になっていて車がないと行けない状況になっている。旧村地域や、駅から遠い住宅地については、車を複数台所有している家庭が多く、バスよりも車を利用するケースが多い。となると、車の方が便利であるからバスの利用者が少なくなり、バス事業者としては、利用客が少ないということで運行本数が減るという悪循環もあると思うが、けいはんな線の開通により北地区ではバスの本数が減った地域もある。車を運転できない高齢者については、家族に車を運転できる人がいればいいが、老老家庭というのも増加していることから、このような家庭が外出する際には、不便な状況にあるのは事実で

ある。市の中央部で運行しているコミュニティバスは、人口が多い地区で行っていることからうまくやっているといると思うが、市の北端部になると家が点在しているという状態であるので、獅子ヶ丘など確かにニーズがあることは聞いているが、実際コミュニティバスを運行した際、サービスと負担の関係で不安を感じている。

一つだけ伺いたい、現在運行しているたけまる号について、運行経費や運賃収入など現在の財務状況はどうなっているのか。

事務局：現在の運行経費は、車両については減価償却期間が終了していることから、安価なリース料となっており、運行経費が約1,200万弱で運賃収入が約500万であることから、差引700万が必要経費としてかかっている状況である。

議長：それを赤字の補填と捉えるのか、700万円であれだけのサービスが買えるのだからいいじゃないかと捉えるのかの違いにもよるだろうが、できれば1人あたりの費用換算をしてもらいたい。物事を考える前提となる情報はきちんと整理しておいた方がいいだろうと思う。今いくらぐらいかかるのだろうかという話は、現在のコミュニティバスのスタイルでやればいくらかかるのかという話なので、人口密度の低い地域であれば、必ずしもコミュニティバスではなく、もう少し効率的な方法もあるだろうと思う。コミュニティタクシーもあっていいと思う。

暮らしやすくなる方法を考えようとなれば、やり方は変わってくる。そのためには、地域住民の実感というものを聞いて、一方では満足させるためにはどういうやり方なら満足させられるのかということを経験の方々に考えてもらいたい。将来的には、コミュニティバスで運行した際の運行経費を考えるのではなく、他の方法による経費など住民はコミュニティバスそのものを必要としているのではなく、コミュニティバスと同じようなサービスを必要としている。そうなれば、コミュニティバス以外の方法でも提供できる。ということで、事務局には他の方法による経費などを考えてもらいたい。続いて他の委員の意見を伺いたい。

委員：私の地区で唯一コミュニティバスが運行している。ただ、費用対効果の中で計り知れないものがあるが、一概にコミュニティバスがいいのかということがある。費用の問題や地域住民の利便性を考えながら、検討しなければならないものと考えている。高齢化社会という中で、一つの方法としてコミュニティバスがあるということ程度にしか考えていない。

議長：間違えていけないのは、費用対効果と採算性は違うということ。どれだけの費用がかかるのかという点では同じだが、費用対効果はそれによりどれだけの人が助かっているのかという総和が効果である。一方、採算性は費用に対してどれだけの運賃収入があるのかということ。運賃収入があることと効果というの



は、きちんと分けて考えなければならない。特に何をもって効果と考えるのかということについては、住民の認識、つまりそれがないとどれだけ困るのか、ということだろうと思うので、調べて報告してもらいたい。例えば、採算性といえば、市役所で証明書の発行業務がある。採算性はないが、必要なサービスである。費用対効果は、効果が費用の面を大きく上回るからサービスを提供している。費用が効果を上回るなら止めている。両方を峻別するとともに、両方を見ながら採算性のとれる部分については、事業者任せるとすることでやってももらえると思う。

委員：生駒市の場合、道路が狭隘で危険である。また、生駒山を含めて丘陵地帯で宅地開発が進み、高齢化も進んでいる。このような中で、高齢者にとって駅まで行くのも、危険な状態である。もう一つは、坂が多すぎて体力的にもきつい部分がある。だから、家の前まででなくても、例えば高低差があるなら、高低差のないとこまでいけば、宅地開発されているところならば平地なので、細かく路線を設ける必要はないと考えている。駅までの途中が危険だから一人では外出できないことや高低差で歩けないという部分のみを解消していく検討もあっていい。そういう意味では、タクシーなどでもいい。路線バスも細かい所まで行く必要はなく、一定のところまで行けば、利用者は十分利用できるかもしれない。こういうことから、生駒の特徴を踏まえた総合的な公共交通を検討してもらえたらと考えている。

議長：坂道が多いというのは、生駒は特に顕著かもしれないが、全国的に出てくる問題であり、バス利用者は、それまでどのような交通手段を利用していたのかというと、多くは車であった。高齢になり、車の利用をしがたいという人にバスが必要となっている。これは容易に想像が付くが、もう一つわりに多いのは、今までは、歩いて離れたバス停や駅まで行っていたが、それが難しくなったため、公共交通サービスで何とかならないだろうかというニーズが非常に増えている。高齢になれば、体力的にも大変な部分があると思うので、色々な組み合わせを考えていくことが一つのキーワードになると思う。

委員：東地区は、旧村と新しく住宅開発された所が集まった地区である。老老世帯において何に公共交通機関を使うのかといった、ニーズの問題が重要である。ニーズによってやり方がかなり変わってくると思うので、まず要望の出ている地域のニーズを把握するとともに、車が先に発達して道路が後からというような状態であることから、ニーズに合わせたやり方を考えるべきであると思う。

議長：他の自治体の例で、コミュニティバスを実施しているが、便数を出すことはできないということで、買い物に行くのに行きはバスに乗っていくことができるが、帰りの便がないということがよくある。その地域においては、大体そのバスの利用者の行き先が共通するというので、タクシーを相乗りして帰ってく

るといふことがある。そういう場合には、気軽に相乗りができる仕組みをつくるといった方法もある。そういう面から、仕組みづくりの工夫もあるだろうと思う。

委員：先ほど市長が言っていたが、15自治会からの要望のうち、南地区からは6自治会が要望を提出している。今年も2回要望を提出しているが、今住民が必要としているのは、2つのケースがある。

一つ目は、急激な坂道で今までは家族が送迎をしてくれていたが、それができなくなり、市内の病院に行くことができないから困っているということ。

もう一つは、萩の台住宅みたいに駅から急坂があるところもある。30年くらい前にできた住宅地であることから、高齢化が進み、駅まで歩けない人が出てきている。ニーズとしてあるのは、いくら負担をすれば、コミュニティバスのようなサービスをしてくれるのかということをお教えしてもらいたいということである。

議長：いくつか重要なポイントを指摘してもらった。なるべく良い計画を作りたいと考えているが、良い計画を10年もかかって作っていたなら、今困っている人には間に合わないということである。一つは、当面どのようなサポートをしていくのかといった短期的な計画も必要であるし、将来的に全市で計画していくといった二段構えで物事を考えていき、とりあえず困っている人に対する方法を考えていく必要があると思う。

話の最後の部分であるが、これはまさに先程言ったメニューの話であり、できるだけ少ない負担で行えるようなメニューを多く作り、自分たちの必要なサービスを選んでもらうことができればと思う。

委員：環境基本計画において家から300mで乗れる公共交通を作ろうというプロジェクトを立案した。10年後の生駒市は高齢化社会どころか、超高齢社会になる。高齢者は、若者が10分かかるところを30分以上かかったりもする。環境基本計画を策定にあたっては、コミュニティバスやデマンドバスの事例を勉強した。本日配布されている資料にも載っているが、国の予算や行政の負担が無くても、運行している事例もある。住民が出し合う形、出資金という方法や公共交通機関の沿線にある事業者や病院によるものもある。生駒は体育施設が山の上にあることが多く、高齢者が健康に過ごすためにもスポーツは欠かすことができない。そのような場所に行くためにも、足の確保は必要であると思っており、ライド&ライドといった色んな方法で色んな乗り方で運行本数を減らさない努力をするとともに、既存の公共交通機関のルートの見直しも必要と考えている。

中地区では、新線の影響で公共施設に行くことができない地域が出てきた。そのような場合に既存のルートを少し変更するだけでより多くの人の利用が見込

めるということで協議会の検討により、良い計画ができればと考えている。

議長：本協議会でも、いい事例の紹介をしてもらえたらと思う。私の聞いた話で、スイスのある小さな山村の話、少し大きなまちへ行くのに高齢者が困っていて、市役所に相談した。そこで市役所は何をしたかという、みんなが集まる市場に掲示板を立てた。そこには、いつ、どこへいくから乗せていってあげるといふ人と、また、いつ、どこへ行きたいから乗せていってほしいという人の情報が掲示されている。それでうまくマッチングして、それだけでうまくいくとは言えないが、しかしながら当面なんとかなるようになった。市役所の出したお金は掲示板 1 枚の経費だけ。色んなやり方があると思うので、勉強しながらやっていきたい。

委員：公共交通も生活の仕方に関わってくるものである。公共交通だけでなく、民間と公共を連携させるような生活の仕組みも一緒に公共交通を考えていく必要がある。地方では、都会の方へ住まいを替えるといったことが多く出てきている。このような状況を見据えた公共交通機関の設定をしてもらい、それを入口に本当に 4 年目から実行できるのかという大きなスパンで計画を詰めないと堂々巡りになるだけで前に進むところまで到達しないのではないかと思う。

議長：交通の問題はもう交通の部門だけで解決できない状況になっているのではないかと思う。例に挙げられたように駅の近くに移り住むといったことについては、他の自治体では空いているアパートやマンションの情報提供やバスよりも移り住んでもらったほうが安くつくという考え方もある。そういう意味で、交通だけでは考えられない。市役所として他の部局と協力してやらなければならないことが多くある。計画を策定する際には、交通としてはできる範囲の情報提供は必要と思う。これまでの交通は、土地利用や都市計画の尻拭いをする側に回っていたが、すべて尻拭いできるわけではない。ここまでは交通でできるが、これ以上はやってもらいたいという形で提案をしていく。そこで本協議会で真剣に検討をしないと、計画もきちんとしたものが作ることができないと思う。規約にあるように委員は協議会で決定したことについては尊重義務があるということで、協議会での検討事項は、市長は尊重しなければならないということになる。生活そのものを交通が支えていたが、支えきれなくなっているということでどのような計画を策定いけばいいのかということのをこれから考えていければと思う。

委員：私自身これまで交通に関係するまちづくりの活動を行ってきた経験から、まず住民が便利で使いやすいものを作ろうということで将来のビジョンをはっきりする必要がある。また、今のバス路線は、基本的には駅を中心に各住宅地を放射状に結んでいるという状態となっているが、そうすると市内で移動することが困難なものとなる。運賃について、乗車毎にかかる初乗り運賃は CI-CA を利

用すれば、市内ならば一律運賃で乗換も可能になると思う。交通というものは、ネットワークを組まないとうまく機能しないと思う。住民のニーズを把握するということがコミュニティバスを走らせてもらいたいなど大きな声のものは聞こえると思うが、本当に困っている人の声は掴みにくいのではないかと思う。ということから、くまなく意見を聞くことができるようアンケートなどを実施できればと思う。

議長：最後の本当に困っている人は声も出ないということだが、先ほど運輸支局に質問した事業評価の枠組みで出てくるのは、何人乗ったのかということである。しかし、乗車人数よりも本質な指標は、何人の人が困っているのかということである。コミュニティバスの例であれば、何人乗ったのかということではなくて、困っている人が何人減ったのかということの評価すべきだと思う。基本は、困っている人がどれだけいてどれだけ少なくすることができるのかということが一つの視点ではないかと思う。これについては、次回以降議論していただけたらと思う。

それでは、今後の進め方について事務局から説明を。

事務局：＜協議会のスケジュールの説明 [資料5]＞

議長：2ヶ月に一度、2時間程度では十分な議論はできないと思うので、事務局に意見を寄せてもらえたらと思う。事務局からも各委員へ意見の問い合わせをしてもらえたらと思う。以上をもって、第1回生駒市地域公共交通活性化協議会を閉会します。

以上