

第33回 香芝市地域公共交通活性化協議会 会議録

日 時：令和元年7月12日（金）15時00分～17時10分

場 所：香芝市役所会議棟第6会議室

出席者：鎌田会長、中村副会長、井上委員、志茂委員（代理：櫻本様）、葛城委員、阪本委員、梅澤委員（代理：松中様）、霜永委員、青山委員（代理：田中様）、永田委員、奥田委員（代理：津本様）、島中委員（代理：今谷様）、中川委員、筒井委員、小川委員、平山委員、猪井委員、谷内委員、松尾委員、西村委員（代理：石神様）、滝村委員、黒越委員（代理：平山様）

欠席者：松本委員、木曾委員

1 開会

予定の時刻となりましたので、第33回香芝市地域公共交通活性化協議会を開催させていただきます。本日は、皆様方には、公私何かとお忙しい中、ご出席を賜り誠にありがとうございます。

まず、新たに委員としてご参加いただくことになりました、4名の方々には委嘱状を各々お渡しさせていただくのが本意ではございますが、会議進行の都合上、誠に申し訳ありませんが、机の上に置かせていただいておりますのでご了承願います。

それでは、はじめに、本年度の初めての会議となりますので、本協議会の委員のみなさまを名簿順にご紹介をさせていただきます。香芝市副市長 鎌田委員でございます。公益社団法人奈良県バス協会 専務理事 井上委員でございます。奈良交通株式会社 乗合事業部運行受託グループ長 志茂委員のご代理で、課長の櫻本様でございます。一般社団法人奈良県タクシー協会 専務理事 葛城委員でございます。株式会社協和交通 常務取締役 阪本委員でございます。西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部大阪支社総務企画課 課長 梅澤委員のご代理で、松中様でございます。奈良県交通運輸産業労働組合協議会 事務局長 霜永委員でございます。国土交通省近畿地方整備局 奈良国道事務所 副所長 青山委員のご代理で、計画課企画係長 田中様でございます。奈良県高田土木事務所 所長の永田委員でございます。香芝市都市創造部 部長 奥田委員のご代理で、農政土木管理課長の津本 様でございます。奈良県香芝警察署 署長 島中委員のご代理で、交通課長の今谷様でございます。香芝市議会議員 中川委員でございます。香芝市議会議員 筒井委員でございます。香芝市自治連合会 会長 小川委員でございます。香芝市老人クラブ連合会会長 中村委員でございます。香芝市民生・児童委員連合会 東地区副会長 平山委員でございます。富山大学 都市デザイン学部都市・交通デザイン学科 准教授 博士の猪井委員でございます。公益財団法人 公害地域再生センター研究員 博士の谷内委員でございます。近畿運輸局 奈良運輸支局 首席運輸企画専門官 松尾委員でございます。奈良県 県土マネジメント部地域交通課 課長 西村委員のご代理で石神様でございます。香芝市総務部部長の滝村委員でございます。香芝市福祉健康部長の黒越委員のご代理で、福祉健康部次長 平山様でございます。

今年度より、本活性化協議会委員に学識経験者として、猪井博登先生と谷内久美子先生のお二人に加わっていただきましたので、ご紹介させていただきます。

猪井先生におかれましては、大阪大学 工学研究科をご卒業後、同大学 大学院 工学研究科において助教授としてご活躍ののち、現在は、富山大学都市デザイン学部 都市・交通デザイン学科において准教授として後進の指導と研究に邁進されています。ご専門は、土木計画学や交通工学で住民参加の地域交通計画、バス交通などを中心に官民連携、費用効果分析などで交通施策について幅広いご見識をお持ちです。論文には、関西地域の住民体系の新しい公共交通、都市における総合交通計画の策定状況に関する特定分析、住民主体型バスサービスの事業化プロセスに関する事例比較分析、住民参加による地域交通への支援のあり方に関する考察、福祉を考慮したコミュニティバスの効果評価に関する研究、住民参加による地域交通への支援のあり方に関する考察、利用可能な交通手段と外出行動の分析による身体障害者に対応した地域交通体系の考察などがあります。その他、著書には、共書、緑の交通政策と市民参加、生活支援の地域公共交通等があり、土木学会、日本福祉のまちづくり学会、大阪交通科学研究会にも所属されています。

続きまして、谷内先生をご紹介いたします。谷内先生におかれましては、大阪大学工学部土木工学科をご卒業後、同大学大学院工学研究科において地球総合工学を専攻されたのち、大阪大学大学院 工学研究科及び法学研究学科の特任研究員、独立行政法人 日本学術振興会特別研究員を経て、公益財団法人 公害地域再生センター（あおぞら財団）で特別研究員としてご活躍で、ご専門は、交通計画、高齢者・障害者の交通計画、住民参加のまちづくりで猪井先生同様に幅広く交通施策に見識をお持ちでございます。その他、岐阜大学、京都橘大学、大阪電気通信大学、大阪大学大学院において非常勤講師として講義を担当されるなど、後進の育成にも精力的にご活躍です。両先生には、今後ともご指導のほどよろしくお願いいたします。

続きまして、事務局の紹介をさせていただきます。危機管理監の笠屋でございます。生活安全課 課長の竹中でございます。生活安全課 主幹の藤井でございます。生活安全課 濱井でございます。私、本日の司会進行をつとめさせていただきます中前でございます。以上でございます。

なお、本日の欠席委員は、2名、近畿日本鉄道株式会社 大和高田駅駅長 松本委員と、近畿日本鉄道株式会社 高田市駅駅長 木曾委員でございます。

本日の第33回協議会は、委員24名のうち、22名の出席がございます。当協議会規約第9条におきまして、会議は委員の過半数の出席で成立することと定められておりますことから、本会議が成立しておりますことをここにご報告申し上げます。

次に、本日は、次第にもございますように、2の議題といたしまして「(1)会長の互選について」「(2)香芝市地域公共交通網形成計画策定調査業務公募型プロポーザル結果報告について」「(3)平成30年度決算報告について」「(4)香芝市コミュニティバスの運行経路変更について」「(5)香芝市デマンド交通共通乗降場所の変更等について」「(6)消費税引上げに伴うコミュニティバス及びデマンド交通利用料金について」になります。次に、3の基調講演としまして、猪井先生により「地域交通を考えるにあたって」について、また、谷内先生により「公共交通の意義と市民参加」をそれぞれ10分程度お願いしております。また、4のその他としまして、「(1)香

芝市が運営する地域公共交通を取り巻く現状について」「(2)香芝市における地域公共交通の抱える問題等の報告について」となっております。

次に、資料のご確認をお願いいたします。「出席者名簿」、「座席表」、「次第と議題1から6、その他資料の(1)、(2)がダブルクリップでセットになった資料」、その他1の資料に記載誤りがありましたので、申し訳ございませんが正誤表を置かせていただいております。お手数おかけして申し訳ございませんが差し替えていただきますようお願いいたします。資料は以上となります。落丁等はありませんでしょうか。なお、新委員の方には、当協議会の規約等を置かせていただいております。以上です。みなさま、揃っておりますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、議題に移りたいと思います。前会長の退任に伴い、現在協議会会長がおられない状態ですので、会長の選出がされますまでの間、会長代理の中村副会長に議事進行をお願いしたいと思います。中村副会長、よろしくをお願いいたします。

2 議題

(1) 会長の互選について

副会長：はい、それでは会長が決まりますまで、私が議事進行をつとめさせていただきますので、皆様のご協力をお願いします。それでは早速ですが、議題(1)会長の互選についてですが、選出につきましては、協議会規約第6条に会長は互選となっておりますが、どのようにすればよいでしょうか。なにかご意見はございますか。

一 同：「事務局に一任」の声あり。

副会長：ありがとうございます。ただいま、事務局に一任との声がありましたが、事務局として何か提案はありますか。

事務局：事務局案といたしましては、県内の状況を見ましたところ、市長もしくは副市長が選任されていることが多いことから、会長には副市長の鎌田委員にお願いできないかと考えています。

副会長：ありがとうございます。ただ今事務局から会長に副市長の鎌田委員との意見が示されました。みなさんご異議ございませんでしょうか。

一 同：「異議なし」の声あり。

副会長：ありがとうございます。異議なしとのことでございますので、当協議会の会長は鎌田委員にお願いしたいと存じます。これで、会長の選任が整いましたので、ここからは、議事を会長にお願いしたいと存じます。みなさまご協力ありがとうございました。

会 長：皆さま方には、たいへんお忙しい中、地域公共交通活性化協議会にご出席を賜り、誠にありがとうございます。平素から交通行政全般、また、行政全般にわたり、香芝市の地域行政にご協力を賜っていることに対して、心より厚く御礼を申し上げる次第でございます。さて、本日開催の地域公共交通活性化協議会は、もともと平成10年当時に市民サービスの一環として、公共バスをスタートさせ、その後、いろんな交通課題が出

てまいりました。その中で、公共交通活性化協議会が発足し、その過程において、デマンド交通をつくったり、公共バスを自由乗降ができる柔軟性の高いコミュニティバスへと誘導したりしながら、その都度、この活性化協議会において、それぞれのお立場から、さまざまなご意見を賜ることで続いてまいりました。現在、市の人口動態は横ばい状態ですが、この先、人口減少が見えていて、人口の構成内容も非常に少子高齢化が進んでいきます。そういう予測の下、最適な交通行政、特に市だけではなく、鉄道、バス、タクシー事業者も含め、総合的な計画の中で、バランスのよい交通政策を探っていく必要があるかと考えております。そういう状況の下、本日、皆さまのご意見を賜る協議会を重ねて、地域公共交通網形成計画を策定していただきたいと存じます。ご協力を賜りますよう、よろしく申し上げます。それでは、続いて議長の指名ですが、協議会規約第9条に、議長は会長が指名するとありますので、地域公共交通に精通されておられる富山大学の猪井先生を指名させていただきたいと思いますが、猪井先生、いかがでしょうか。

議長：微力ながら務めさせていただきたいと思います。先ほどご紹介いただきましたが、私は昨年の3月まで大阪におり、奈良県も含めた近畿地方で、地域交通に関して、皆さまのご協力を賜りながら、いろいろな研究等をさせていただきました。申し上げたいことは、このあと、基調講演の時間を頂戴しているのです、そちらでお話をさせていただきます。香芝市の交通に関わられている、国道事務所、県の土木事務所、公共交通事業者、住民の方、市行政の関係者等が集まって、会長からお話があったように、非常に難しい地域交通の問題を、まさに議論していくのが当協議会であります。皆さまから活発なご議論を賜るとともに、議事進行に皆さまのご協力をお願いしたいと思います。微力ではございますが、議長を務めさせていただきます。それでは、議事を進めてまいりたいと存じます。議事進行につきましては、皆様のご協力をお願いいたします。それでは、議題（2）香芝市地域公共交通網形成計画策定調査業務公募型プロポーザル結果報告について、事務局から説明をお願いします。

（2）香芝市地域公共交通網形成計画策定調査業務公募型プロポーザル結果報告について

議題（2）香芝市地域公共交通網形成計画策定調査業務公募型プロポーザル結果について、報告いたします。令和元年5月23日（木）に開催されました審査会の結果、優先交渉権者は中央復建コンサルタンツ株式会社奈良営業所となりましたので、協議を行い、令和元年6月7日付で、当該事業者と契約を締結いたしました。なお、中央復建コンサルタンツ株式会社の皆様には本日からの会議に参加いただいております。以上です。よろしくお願いいたします。

議長：この件について、皆さまのご意見・ご質問等があれば、お受けしたいと思います。いかがでしょうか。実際、いろんな自治体の地域交通に関わっていて、きちんとされている事業者なので、今回の計画策定協議会に適任だと思います。

それでは、議題(2)「香芝市地域公共交通網形成計画策定調査業務公募型プロポーザル結果報告について」は、終了とさせていただきます。

(3) 平成 30 年度決算報告について

議題(3)平成30年度香芝市地域公共交通活性化協議会歳入歳出決算書について、説明いたします。平成30年度歳入歳出決算書、歳入の部です。款1負担金、項・目負担金、当初予算額3,370,000円、補正予算0円、計3,370,000円で、収入済額3,365,601円、差額4,399円です。これは市の負担金です。款2補助金、項・目補助金こちらはすべて0です。款3繰越金、項・目繰越金です。当初予算額90,969円、計90,969円で、収入済額90,969円です。これは、前年度の繰越金です。款4諸収入、項・目諸収入です。当初予算額31円、計31円で、収入済額26円、差額5円です。これは預金利子です。歳入合計が、当初予算額3,461,000円、補正予算0円、計3,461,000円で、収入済額が3,456,596円となり、差額が4,404円となります。

続いて、歳出の部です。款1運営費 項・目1会議費です。当初予算額10,000円、計10,000円、支出済額3,888円で、差額6,112円です。これはお茶代です。款1運営費 項・目2事務費です。当初予算額8,000円、計8,000円、支出済額3,108円で、差額4,892円です。これはコピー用紙です。款2事業費 項・目事業費です。当初予算額3,370,000円、計3,370,000円、支出済額3,369,600円で、差額400円です。これは、香芝市地域公共交通に関する検討業務です。検討業務の主な内容としては、コンサルによる委託業務費用です。歳出合計が当初予算額3,461,000円、補正予算額0円、計3,461,000円、支出済額3,376,596円で、差額が84,404円となります。歳入決算額3,456,596円、歳出決算額3,376,596円となり、歳入歳出差引額は80,000円となりますので、令和元年度に繰越いたします。

続いて、次ページをご覧ください。平成30年度の事業報告をいたします。第30回の地域公共交通活性化協議会が平成30年5月28日に開催されました。主な内容としましては、(3)デマンド交通共通乗降追加希望箇所について(4)コミュニティバスの運行ダイヤ修正について(5)香芝市における今後の公共交通の検討について(6)地域公共交通網形成計画について、協議を行いました。第31回は、平成30年11月26日に開催し、(1)香芝市地域公共交通網形成計画策定について(2)活性化協議会規約改正について(3)香芝市の公共交通に関する取組方針について、検討を行いました。第32回は、平成31年3月28日に開催し、(2)デマンド交通及びコミュニティバスの利用実績について(3)香芝市における地域公共交通の抱える問題等について(4)地域公共交通網形成計画策定調査業務公募型プロポーザルの実施について、協議を行いました。

以上で、「平成30年度香芝市地域公共交通活性化協議会歳入歳出決算書」についての説明といたします。よろしくお願いいたします。

議長：ありがとうございます。続きまして、ただいまの決算報告につきまして、平山監事より会計監査報告をお願いいたします。

委員：それでは、会計監査報告をさせていただきます。会計監査報告、香芝市地域公共交通

活性化協議会規約第8条の規定により、平成30年度香芝市地域公共交通活性化協議会歳入・歳出決算の監査を行い、預金通帳、諸帳簿と決算書を照合した結果いずれも適正であると認めます。令和元年5月17日香芝市地域公共交通活性化協議会監事滝村豊、同年5月20日平山和恵です。

議長：ただ今の報告について、皆さまからご質問・ご意見等をお伺いしたいと思いますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。ご質問・ご意見がないようなので、議題(3)「平成30年度決算報告について」、皆さまのご承認を賜りたいと思います。この決算報告について、承認されることにご異議はございませんか。

一同：「異議なし」の声あり。

議長：異議なしと認めます。よって、平成30年度香芝市地域公共交通活性化協議会歳入歳出決算については、承認されました。

(4) 香芝市コミュニティバスの運行経路変更について

議題(4)香芝市コミュニティバスの運行経路変更について、説明させていただきます。今回の変更は、田尻ルートのうち、関屋青葉台内のルート変更を行うものです。地元自治会より、道路幅員のより広い道路を走行してほしいという要望がありましたので、地図のようにルートを変更するものですが、走行距離、及び時間に変更は生じませんので、運行ダイヤの変更を行う予定はございません。なお、変更の時期につきましては、10月から変更を予定しております。お手元には資料はお配りしていませんが、手続きに必要な「協議会において協議が調ったことを証する書類」等の申請書類についてもご承認いただけますでしょうか。併せてお伺いいたします。以上です。よろしくお願いいたします。

議長：今、説明があったように、この場で協議が整ったことを証する書類を準備する必要があります。その前に、説明のあった運行経路の変更について、ご意見・ご質問等をお受けしたいと思いますが、いかがでしょうか。

道幅が広い道路を走ることで、安全上の問題が無くなり、走行時間等の問題も無いという説明でした。よろしいでしょうか。ご質問・ご意見がないようなので、議題(4)について、先ほど申し上げたように、この場で協議が整ったと証する必要があるため、皆さまにご承認いただけるか、お諮りしたいと思います。今回、議題(4)「香芝市コミュニティバスの運行経路変更について」、承認することにご異議はございませんか。

一同：「異議なし」の声あり。

議長：異議なしと認めます。よって、「香芝市コミュニティバスの運行経路変更について」、承認されました。先ほど説明があったように、協議が整ったと証する書類を準備するよう、よろしくお願いいたします。

(5) 香芝市デマンド交通共通乗降場所の変更等について

議題 (5) 香芝市デマンド交通共通乗降場所の変更等について、説明いたします。No.1「コクミン薬局」は平成31年3月末で閉店したため廃止といたします。No.2は、地元自治会からの要望により、「せきや青葉台自治会館」から「青葉台D公園前」に変更いたします。理由は、青葉台D公園前の方が、青葉台地区の中心にあるとの理由です。No.3「はとこクリニック」No.4「五位堂こころのクリニック」は医療機関からの要望により追加いたします。No.5「青少年センター」は令和元年6月末で事務所が移転するため、廃止といたします。なお、こちらの変更につきましても、10月からの変更を予定しております。以上です。よろしくお願いいたします。

議長：ただ今の説明について、何かご質問・ご意見等はございませんか。

委員：追加された原因は、乗車が多いという意味で変更されるのでしょうか。

議長：No.3・4のクリニックから設置依頼があったことについて、もう少し経緯を説明いただければと思います。

事務局：No.3・4の追加希望の場所は、こちらの医療機関の利用者から、デマンド交通を使って通院したいという申し出が医療機関にあったため、医療機関から事務局に登録の申し出がありました。

委員：登録は、希望だけで追加するのでしょうか。それに、何名くらいが想定されているのですか。例えば、個人の家をバスを回してくれというのと同じではないでしょうか。理由を明確にしていきたいと思います。

議長：利用目的が医療機関に通院するためなので、デマンド交通の目的にも合致しており、追加されたのではないのでしょうか。個別の住宅前を追加するのは、違うと思われませんが、事務局としてはいかがでしょうか。

事務局：現在、デマンド交通の運行経路の追加は、商業施設については行っていない状況です。また、マッサージ等を行う整骨院等は受け付けていませんが、医師会に登録されている医療機関については、以前から受け付けております。商業施設やコンビニ等は、受け付けていないので、ご理解いただければと思います。

議長：追加ルールが確認できました。ほかに何かご質問等はございませんか。よろしいでしょうか。それでは、議題(5)「香芝市デマンド交通共通乗降場所の変更等について」、承認することにご異議はございませんか。

一同：「異議なし」の声あり。

議長：異議なしと認めます。それでは、「香芝市デマンド交通共通乗降場所の変更等について」、承認されました。

(6) 消費税率引上げに伴うコミュニティバス及びデマンド交通の利用料金について

議題(6) 消費税引き上げに伴うコミュニティバス及びデマンド交通利用料金について、説明いたします。令和元年10月1日から消費税率が8%から10%に引き上げられる予定となっております。

ますが、香芝市コミュニティバス及びデマンド交通の利用料金については、料金受取りの煩雑化や両替等で運行に支障を来す恐れがあるため、据え置きとさせていただきたいと考えております。以上です。よろしくお願いいたします。

議長：ただ今の説明について、何かご質問・ご意見等はございませんか。

委員：協和交通です。「料金受取りの煩雑化や両替等で運行に支障を来す恐れがある」ということですが、どういった支障があるのでしょうか。

事務局：消費税が8%から10%に上がるのであれば、現在、コミュニティバスの料金が100円なので、2%の増税で2円程度、また、デマンド交通は、200円なので、4円程度上がる計算になります。しかし、1円硬貨を受け取る煩雑さ、両替等で運行に支障を来すと考えております。

委員：消費税が8%から10%に上がることで、1円硬貨を使うことによって、支障を来すということですか。

事務局：はい、そうです。

委員：私どもタクシー業界では、元々コミュニティバスの料金について安いのではないかという意見が出ております。10月以降、消費税が上がることによって、タクシーの料金を値上げすることになると、益々コミュニティバスやデマンド交通を利用される方が増えることが予想されます。そうするとタクシー事業者としては経営的に営業がしにくい状態になっていくので、コミュニティバスの料金をもっと上げてもらいたいと思います。適正な金額があるはずですが、明らかに料金が安すぎます。今後、消費税が上がることで、料金を改定すべきではないかと思っております。

事務局：今後、地域公共交通網形成計画を策定し、運行実施計画を見直す中で、利用料金の見直しも検討していきます。現在は10月の消費税率の引き上げに伴って、利用料金は値上げいたしません。今後、形成計画を立てて、運行計画を見直す段階では、利用料金を見直したいと考えております。

議長：要は、消費税増税の話と適正料金については分けて考えて、料金については、形成計画策定の段階で議論させていただくということです。ほかに、いかがでしょうか。

委員：今後、考えて進めていただければ、事業者としては結構です。

議長：形成計画の議論の場でも、どれくらいが適正料金なのか、事業者からご意見をいただき、考えていければと思うので、ぜひご協力のほど、よろしくお願いいたします。ほかに、ご意見・ご質問等はございませんか。今回、料金据え置きと判断されたのが、煩雑化が理由であれば、今後、消費税はしばらく上がらないと言われていますが、このままの料金を続けていくと、費用差が出てしまうことに留意してほしいというご意見はごもっともだと思っております。ご意見・ご質問がないようなので、議題(6)「消費税率引上げに伴うコミュニティバス及びデマンド交通の利用料金について」、承認されるか、お諮りしたいと思います。承認することにご異議はございませんか。

一 同：「異議なし」の声あり。

議 長：異議なしと認めます。ご意見はございましたが、「消費税率引上げに伴うコミュニティバス及びデマンド交通の利用料金について」、承認されたものといたします。

3 基調講演

(1) 「公共交通の意義と市民参加」・・・谷内久美子氏

(2) 「地域交通を考えるにあたって」・・・猪井博登氏

議 長：私と谷内先生の講演について、ご質問・ご意見等があれば、お受けしたいと思います。よろしいでしょうか。では、あとで何かお気づきの点があれば、ご発言いただければと思います。では、脱線して情報提供みたいな話をさせていただきましたが、「3 基調講演」については、これで終わりにいたします。

4 その他

(1) 香芝市が運営する地域公共交通を取り巻く現状について

その他 (1) 香芝市が運営する地域公共交通を取り巻く現状について、説明いたします。まず、1 現況の認識からですが、香芝市の地勢は、人口が令和元年5月末現在で、79,175人（男37,882人、女41,293人）、世帯数31,265世帯で、面積は24.26km²となっています。(2) 人に関する特徴の①人口特性では、人口推移を見ますと2018年まで増加傾向にありましたが、今後はゆるやかに減少していくと推測されます。年齢3区別の人口推移を見ますと、年少人口、生産年齢人口が減少し、高齢者人口が増加していくと予測されています。次ページをご覧ください。上の図は人口の分布状況をメッシュ表示しており、人口密度が高いところは赤、低いところは緑で表示しています。また、下の図では、老年人口の分布状況となっており、紫の濃いところは老年者が多いところで、薄いところは少ないところです。次ページは、高齢化率の分布状況となっています。この図で見ますと、旧村や昭和40年代に開発された地域で高齢化が進んでいることがわかります。次ページをご覧ください。②将来人口の展望ですが、香芝市の人口ビジョンにおける将来人口の目標としては、2060年には85,000人をめざすことになっています。そして、次の2015年現在の人口の分布状況と次ページの2045年の人口の分布状況を比較して見ますと、総人口の差分の図のように近鉄五位堂駅周辺と二上駅周辺の旭ヶ丘と高山台の住宅付近は増加していますが、その他は減少傾向が見られます。次のページをご覧ください。この老年人口の2015年と2045年の比較では、高齢化は市内のほぼ全域で見られるようになってくるようになっていきます。もともと高齢化率が高かった関屋地域では、高齢者自体が減少するような状況となっています。次ページをご覧ください。③介護認定者は、平成29年度で要支援596人、要介護1937人で、ともに増加傾向にあります。④障がい者手帳所持者は、平成29年度は3,431人で、増加していて、特に精神障がい者保健福祉手帳所持者数が大きく増加しています。⑤生活保護者の状況は、増加傾向にありましたが、H29年度に減少しています。次ページをご覧ください。(3) 交通特性についてです。

まず、①地域公共交通のネットワークの状況です。人口分布に、地域公共交通ネットワークの状況を重ねました。鉄道駅1km範囲を青、路線バスのバス停300m範囲をピンク、コミュニティバスのバス停300m範囲を赤の円で囲っていますが、市内のほぼ全域が公共交通でカバーされていることがわかります。この図ではデマンド交通は盛り込んでいません。盛り込むと100%のカバー率となります。次ページをご覧ください。②鉄道ですが、各駅の利用者は、近鉄関屋駅、JR香芝駅が減少傾向にあり、近鉄二上駅、近鉄下田駅、近鉄五位堂駅、近鉄二上山駅、JR志都美駅、JR五位堂駅が増加傾向にあります。③コミュニティバスは、H28年に大きく減少していますが、これはH28年10月から有償化になったためと考えられます。④デマンド交通は、増加傾向にありましたが、H29年度に減少しています。これは、コミュニティバスが鉄道駅に接続されたため、バスの利用に流れたためと考えられます。図は、小学校区別で色分けし、昨年度、1年間のデマンド交通の利用者の動きを示しました。市役所や総合福祉センターが立地している市の中心部の下田小学校区を中心に隣の学校区への移動も多くみられます。次ページをご覧ください。⑤自転車駐車場の利用については、減少傾向にあります。特に近鉄五位堂駅北自転車駐車場の市内利用が減少していますが、ここ最近、民間の自転車駐車場が増加してきているためではないかと考えております。⑥自動車駐車場の利用は、増加傾向にありましたが、H29年度に減少しています。これについても五位堂駅周辺で民間のパーキングが増えてきたためだと考えられます。次ページをご覧ください。(4)市が運営する、地域公共交通の事業費を示しました。①コミュニティバスですが、平成29年度で見ますと約650万円の収入に対し、4,000万円の支出があります。②デマンド交通では、約4,100万円の事業費がかかっています。次ページをご覧ください。次に、(5)市内を運行する地域公共交通の変遷について、説明いたします。平成10年に、市役所、総合福祉センター利用者送迎のための無料送迎バスとして、公共バスの運行を開始いたしました。平成25年には、デマンド交通を運行開始しています。平成28年に、公共バスを有償化し、各停留所を自由乗降に変更させ、コミュニティバスとして運行開始し、平成29年には、バスのルートを変更し、鉄道駅に接続することといたしました。次ページをご覧ください。

2. コミュニティバスにかかる問題点の整理について、ご説明いたします。(1)利用者の主な年代と目的は、70歳代以上の高齢者が66.6%を占め、目的地は、総合福祉センター、スーパー、市役所となっています。(2)では増便の要望が出ているルートや利用者数が少ないルートを記載しています。年間利用者は、約65,000人、1日当たりでは平均190人ですが、ルート別にみますと、田尻ルートで利用者が多く増便の要望が出ているルートになります。一方で、木曜シャトルなど利用者が少ないルートもあります。次ページをご覧ください。(3)バス車両の老朽化についてですが、予備車両を含めて4台所有していますが、すべての車両が10年以上経過しており、走行距離は60万キロを超えていて老朽化が問題となっています。(4)は運行形態を記載しており、香芝市は自家用有償運送、いわゆる白ナンバーで、一般的なバスの運行形態である事業用、いわゆる緑ナンバーに比べて、2種免許でなくても運転が可能となっておりますので、安全性が劣る問題もございます。次ページをご覧ください。

3. デマンド交通にかかる問題点の整理について、ご説明いたします。(1)利用者の主な年代

と目的ですが、70歳代以上の高齢者が73%を占め、目的地別にみると、総合福祉センター、香芝旭ヶ丘病院、ジャンボスクエア香芝となっています。(2) 予約が取りにくいとの意見が出ている。ですが、年間利用者は約43,000人、1日当たりでは平均約180人で、利用時間が午前9時台に集中していることから、アンケートの回答としては予約がとりにくいなどの意見がでている状況となっています。次ページをご覧ください。(3) のタクシー事業者からのご意見としては、デマンド交通の利用料金は1回200円であり、タクシー初乗り料金の680円と比較すると、安く設定されているため、タクシー事業者から民業圧迫との意見がでています。次ページをご覧ください。

4. コミュニティバスとデマンド交通の利用特性は、高齢者の利用が多いことがあげられます。下の図は冒頭でも申し上げましたが、【コミュニティバスを利用しない理由】のグラフと【デマンド交通を利用しない理由】のグラフが反対となっておりますので、申し訳ございませんが、正誤表をご覧くださいますようお願いいたします。平成29年7月のアンケート調査結果で、コミュニティバスとデマンド交通を利用しない理由をお聞きしたものとなっております。どちらも、他の移動手段があるためという意見が最も多くなっています。コミュニティバスでは、乗降したい場所で乗降できないことが次に多い理由となっております。デマンド交通では香芝市内での運行に限られているということが次の理由となっております。次ページをご覧ください。

5. 市のかかえる問題点の整理について、になりますが、問題点は、(1) 将来的な人口減少、と(2) 将来的な市財政の逼迫が考えられますが、そのようななか、持続可能な地域公共交通としていかなければならないと考えております。次に、網形成計画策定の現在の進捗状況を少しご報告させていただきます。その他1の追加として参考、上位・関連計画におけるまちづくりの方向性の資料が1ページから13ページまでございますが、こちらは、香芝市総合計画や都市計画マスタープラン等の上位計画や関連する計画に公共交通の方針などの記載のあるものを整理したのとなっております。今後はこれらの計画内容とも連携した形で策定していくこととなります。また、追加調査として、停留所ごとの利用者数だけでなく、より詳細な利用実態や今後の利用意向等を把握することを目的にコミュニティバス利用者への聞き取り調査とデマンド交通のヘビーユーザーの利用者利用者を対象としたアンケート調査の実施を検討しております。なお、かねてからご意見としていただいております公共交通を利用されていない方からのご意見の把握につきましては、今後予定しています地域住民懇談会での把握を検討しております。以上です。よろしくお願いいたします。

議 長：ただ今の説明に対して、何かご質問・ご意見があれば、お願いします。

委 員：タクシー協会です。いろいろと現状について把握をされていて、今後の計画に反映していただけていると思っております。ただ、ちょっと気になるのが、今の説明で事業者の話が出ていましたが、コミュニティバスもデマンド交通も、運営費の委託料が、他の自治体を見ていると、非常に高額な気がしています。その割に運賃が安いので、運賃収入がものすごく少ないのに、支出がものすごく多くなっています。そんな状況下で、香芝市として、自治体の予算上、問題はないのでしょうか。あまりにも、支出が多く、収入が

少ないので、利用者の方もそれなりに乗られているのですが、現状把握をされるとおり、今後、見直すにあたり、いろいろと検討されるよう、よろしく願います。もう1つは、先生のご講演で、公共交通の話がありましたが、香芝市には、電車も走っていて、バスもタクシーもあります。そういう中で、デマンド交通もコミュニティバスも、市内全域を100%網羅するようになりました。デマンド交通の利用者としては、どういう方が利用されているのかと言うと、私どもでは、高齢者等の交通弱者の方が主体に使われていると思っております。ただ、100%も網羅する必要があるのか、少し疑問に思いました。最初に事務局から説明があったように、公共交通を守っていくためには、自治体と住民の協力が必要だと思います。とりあえず、評価の中できちんと把握はされていますが、このまま進んでいくと、民業圧迫がされるのではないのでしょうか。事業者側も、事故防止のための安全対策を行い、お客さまに安心して乗っていただくためにも、車両にもいろんな投資をしながら、日々、努力をされています。最後にお願いしたいのは、これから検討されていく中で、協議会の構成メンバーの皆さまには、単に利用者が望んでいる路線だから、料金が安いからという理由ではなく、地域において、これからも公共交通が共存して運行していけるような方策も必要であることを念頭に置きながら、協議に臨んでいただきたいと思います。

議長：ほかに何かございませんか。

委員：15頁について、2点質問します。1つは、コミュニティバスの認知度は84%と非常に高いのですが、利用したことがない方が77%です。利用しない理由も聞いていますが、こうした利用しない方に対して、利用促進を働きかける取り組みは、何かされているのでしょうか。もう1つ、デマンド交通の問題点として、予約が取りにくいということですが、その原因を説明していただけたらと思います。

議長：事務局からの回答は、いかがでしょうか。

事務局：モビリティマネジメントに関する質問かと思えます。コミュニティバスの利用促進に関しては、現在、ホームページで紹介しているだけで、個別に周知はしていないのが現状です。この網形成計画の中で、利用促進事業も考えていきたいと思っています。デマンド交通の予約が取りにくい状況についてですが、昨年度から新事業者と運行しております。今までの事業者のときには、予約が取りにくかったというご意見は、市役所でもお電話等で問い合わせがあったと担当者から聞いております。昨年度、事業者が代わってからは、市役所には、ほとんど問い合わせがないような状況にはなっております。予約コールの待ち時間も、かなり軽減されているとは聞いております。ただ、利用される時間帯として、通院時の午前9、10時頃に予約を取りたいという意向が多い状況が見受けられます。また、休み明けの予約が始まる時間帯に繋がりにくいという問題もあり、今のところ、防ぎようがない状態にはなっております。

議長：ほかに何かご質問・ご意見はございませんか。

委員：奈良運輸支局です。15頁の利用者数の少ないルートについて、質問します。木曜シャ

トルが少ないのですが、何か理由はあるのでしょうか。

事務局：木曜シャトルについては、基本的に、総合福祉センターの屯鶴峯温泉がルートに入っております。ただ、木曜日はお休みなもので、今まで公共バスとして走っていた当時も、総合福祉センターと市役所に行かれる方を送迎していた経緯があります。コミュニティバスもデマンド交通も、いちばん利用されている停留所が、総合福祉センターなので、温泉が休みの日に利用者が少ないこともあるかと思います。また、木曜シャトルについては、JR 香芝駅、近鉄下田駅、市役所、総合福祉センターを回るだけの循環バスになっているので、主な自治会から送迎していないことも原因かもしれません。

議長：市の運行している交通の問題もあるため、(2)の地域公共交通の抱える問題にも重なるので、こちらを先に説明してから、引き続き、議論させていただきたいと思います。

(2) 香芝市における地域公共交通の抱える問題等について

その他 (2) 香芝市における地域公共交通の抱える問題等について、報告いたします。前回の協議会において、各委員のみなさまにお願いしていたわけですが、ご回答いただき、ありがとうございました。回答内容については、別紙のとおりまとめさせていただきました。何点か、ご紹介させていただきます。

質問1 香芝市の地域公共交通の抱える問題等について思うことは何でしょうか。の問いについては、「デマンド交通を始めるときの基本的な考えに添った方法にすべきだと思います。香芝市には公共のバス、私鉄・JRと整っているので、基本はそれを利用し補足するという考え方で動いて欲しい。本当に使いたい人が使いたい時に使えないという人が出てきている。」、「人口減少、少子高齢化が進行し、人口構造が変化することが今後本市においても懸念される中、地域住民の移動手段の確保や交流の活性化等地域公共交通の役割とデマンド交通及びコミュニティバスの2つの地域公共交通を運行することの財政負担(税負担)をどのように解消するのか。また、2つの地域公共交通を利用されない市民の方々の理解などを、今後どのように得ることが出来るのか。」との回答をいただきました。

質問2 その問題等について、解決に向けた取り組みや施策、アイデアがありましたら、お書きください。の問いについては、「誰でもどこへでもは必要ない。(弱者というとらえかたをするなら、誰でもが利用できるという形を変えるべきである。使える人を制限するとか。）」、「適正な受益者負担の検証、他の地方公共団体の事例、路線ごとの費用対効果などを調査、検証することにより、持続可能な地域公共交通の運営を構築させる必要がある。」との回答をいただきました。

質問3 解決に向けた取り組みや施策、アイデアについて、所属団体として、できる取り組みがありましたら、お書きください。の問いについては、「道路が狭い市街地へバス路線を拡張する為には、市街地の道路整備を進める必要がある。ただし、バスが走れるように道路を拓げるには相当な財源と時間を要する。」との回答をいただきました。

質問4 今後、所属団体で予定している事業等について、何かございましたらお書きください。

については、回答はありませんでした。

質問5その他、意見がありましたらお書きください。との問いについては、「住民の意見を取り込みすぎではないのか？（出来ないことは出来ない）」、「コンサルをもっと活用し、事業者を交えて打合せをすべきだと思います。」との意見をいただきました。以上で説明を終わります。よろしくお願いたします。

議長：この地域の公共交通の問題について、前回の質問1～5に対する委員の皆さまからの回答をまとめていただきました。今の回答について、何か補足されたり、ほかに追加したりするご意見等があれば、お受けしたいと思いますが、いかがでしょうか。

委員：タクシー協会です。地域公共交通の抱える問題点等について読んでみました。まず、できるかできないかは別にして、提案と言うか、お願いがあります。先ほど言ったように、デマンド交通は100%網羅して運行されています。ここにもいろいろと書かれているように、本当に困っている方が、自宅から病院まで行くのに、玄関から出るのも、乗り降りするのもつらいという方がおられると思います。もし検討できるのであれば、福祉タクシー券のように、初乗り料金を補助する等の取り組みも考えていただいたら、どうでしょうか。よろしくお願いたします。

議長：考えていく方向で、引き取らせていただきます。ほかに何か、ご質問・ご意見等はございませんか。

委員：市議会議員です。民業圧迫しているというお声を頂戴しているので、そうしないように配慮しながら、気をつけなければなりません。バスについて、発言します。1枚目、現行のバス運行体制に疑問を持っていると考えられると書かれています。要するに、コミュニティバスが通っている所と通っていない所の不公平感があると、よく耳にします。いわゆる、コミュニティバスや市が運営する公共バスの場合、福祉的な側面とまち全体に交通網がしっかりと整備されている価値的な側面と、両面あると思っています。これから高齢化が進んで、高齢化率が上がると、福祉的な要素が強まってくるとは思います。どうしても、その方向で考えてしまいがちですが、先生お二人のご講演をお聞きして、まさにこれだと思いました。要するに、公共交通というのは、福祉的要素だけでなく、魅力あるまちとして、観光に来てもらえる、住んでもらえる、交通の便がいいと思ってもらえる、まちになるようにすべきです。単なる福祉的要素という意味ではなく、まちの力でもって、公共交通網を整備していくべきと考えています。そのことを意識するのであれば、質問2の回答に、「バス停を整理して、乗り場を減らす」「誰でもどこへでもは必要ない」と書かれています。個人的にはまったく逆の考えです。コミュニティバスの路線については、しっかりと網目のように細かい所まで拡充して、そして、できるだけ多くの人に乘ってもらえるにすべきと考えます。利用促進の話も出ましたが、まだ足りないと思っています。アイデアとしては、例えば、小学校低学年の児童、あるいは、校区が広い中学校の生徒は、このバスを使って学校に行くことを認めたらどうか

と考えています。もう1つ、谷内先生のご講演で、公共交通に対する市民参加の話がありました。どうやって市民参加するのかと思って聞いていたところ、コミュニティバスを自治会が運営するというお話がありました。例えば、自治会が独自にコミュニティバスのバス停まで近所で乗り合いをする小さなワゴン車をつくって、応援していくのも、タクシー事業者から怒られるかもしれませんが、公共交通の枠組みの1つとして考えられると思います。もし、成功事例があれば、教えていただければと思います。

議長：では、少しだけ補足いたします。お隣の三重県で、地域自治振興会がコミュニティバスとして、小さなワゴン車で運行されている事例があります。民業圧迫の問題もあるため、委員がご指摘された、網目をどこまで細かくするのかについては、まさに網形成計画で議論する話になります。私どもは、バスはザルのようなものだと申し上げています。ザルではすべては受けられないので、その下にもっと細かな網目を設けなくてはなりません。したがって、1つの交通手段ではすべて網羅することはできないので、ザルと網と、例えば、布みたいなものを組み合わせることになります。そうかと言って、ザルが要らないのかと言うと、すべてのものが網や布に被さると非常に重くなって、底が抜けてしまいます。逃げるような言い方で申し訳ないですが、この協議会は、それぞれの地域交通の役割をもう一度、再定義して、それでも移動できない方を助けるために、まちの戦略として交通を整備していくために腹を括る会議だと思うので、ご協力を賜りますよう、お願いいたします。もう1点だけ、補足します。住民がハンドルを握って運行している、住民参加の事例があります。ただ一方で、会議に参加してよく言われるのが、事故等でケガをさせた場合、知らない人ではなく、身近な住民になるので、ハンドルは握れないという話です。そのため、ハンドルを握るのは、最終手段だと思っています。その点、交通事業者にお願いするのは、とても費用がかかるように見えますが、実は安全を担保するためのコストが含まれているわけです。公共交通とうまく組み合わせれば、場合によっては、バス停の設置を一緒に議論していただけるのではないのでしょうか。住民参加には、自らがハンドルを握ることだけではなく、いろんな参加の仕方があるので、いろいろと形づくって参加してもらおうことだと思っています。まだ時間も残っているので、申し訳ないですが、まだご発言のない方から、指名をさせていただきます。交通事業者の奈良交通から、何かご意見等があれば、お願いします。

委員：香芝市のコミュニティバスは、平成10年から運行されていますが、前身の公共バス時代からルート等については、大きく変わっていません。最初は無料からスタートして、有料に変わってきて、要望は減ることはなく、増え続けています。無償運行時代から、駅までの乗り合い等、いろいろと見直しもされていますが、要望が追加される一方で、数年前からかなり無理が来ていることはあります。例えば、有償化、乗り継ぎ券の発行、バス停の増加等もあって、道路状況も慢性的な遅延が発生しているため、乗務員の負担も大きくなってきています。また、運行路線についても、今は29人乗りのマイクロバスで運行していますが、道路の狭い区間がかなり多く、終点でバックをしたり転回した

りすることもあるため、かなり危険度が高い所もあります。一部、住民からの要望を取り入れて、バス停やルートの変更等をして、一部の人だけが満足するだけで、コミュニティバス全体の満足度向上には繋がっていないと感じております。コミュニティバスについては、どこかのタイミングで、抜本的な思い切った見直しが必要ではないかと思っております。今回、交通網形成計画を立ち上げられましたが、タイミング的にはバスの老朽化もかなり進んでおり、代替時期が来ております。今は地域全体を100%網羅していることはありますが、見直しの時期に来ていると思います。路線バスができること、コミュニティバスができること、タクシーができることというように、役割分担を明確にされたら、どうでしょうか。例えば、路線バスについては、団地へのルート、最近では白鳳台への延伸、住宅密集地帯の真美ヶ丘から五位堂駅への輸送をしておりますが、交通空白地帯に残る部分については、利用度の高い総合福祉センター、市役所、万代等、施設間の輸送をコミュニティバスが行って、各地域からは、きめ細かくタクシーで主要拠点まで輸送するのも、1つではないでしょうか。完全に今までの内容を見直して、ゼロから作り直す意気込みでいたほうがいいのではないかと思っております。

議長：地域の利用者を代表して、自治連合会から、ご発言をお願いします。

委員：網形成計画策定調査業務公募型プロポーザルにも参加させてもらい、香芝市のカバー率が100%と先ほど事務局から話がありました。100%というのは、停留所から半径何百m以内も含めて、100%ということらしいです。実際問題として、高齢者や小さな子どもを持つ親としては、何百mも歩くのは無理な話で、本来、ドアツードアでない役に立たないのではないのでしょうか。バス路線をいくら拡充しようが、停留所をあちこちにつくろうが、自宅からバス停まで距離があるのは、大きな問題になると思います。何百mも歩ける方は、そんなに行政が補助したり、支援したりするほどの必要性はあまりないと思います。本当に困っておられる、障がい者等の方に対して、どう支援するのがいちばんいいのか、いろいろと個人的には考えております。ドアツードアの場合、タクシーがいちばんいいと思います。今、デマンド交通は8台と非常に限定されていて、時間帯によっては電話が集中して予約が取りにくい等、いろんな問題が起きています。タクシー業者の中身までわからないので、何とも言えませんが、一律200円の料金は当然、変えるべきで、受益者負担ということで、所得等による格差はつけてもいいと思います。すべての方がタクシーを利用できるような方式にできないのでしょうか。ただ、タクシーを主流にすべきではないと思っています。実は私の母親も90歳近くですが、実情は見聞きしております。バスの停留所まで200~300mもあるため、どうしても歩いていけない事情もあるので、デマンド交通を使わせてもらっています。但し、200円の料金はどうなのかという疑問はありますが、基本的には、ドアツードアで移動できるような方法を取ってほしいと思っています。

議長：では、民生・児童委員連合会から、何か一言あれば、お願いします。

委員：この会議に出る前に、地域の皆さまにいろいろとお聞きしました。今の自治連合会か

らの話と重なりますが、今の若いお母さんたちは、子どもをスーパーマーケットに連れていくと、走り回る等のいろんな問題が起きるので、ネットスーパーで買い物をしているとおっしゃっています。最近のネットスーパーは発達していて、1日4回配達をするとか、時間帯を選べるとか、いろいろなサービスがあります。そこで、買い物難民の高齢者の方にも、ある程度、ネットスーパーの使い方を教えてあげるのも1つの方法かと思います。例えば、携帯電話で注文するのがなかなか難しいのであれば、タブレット等を勧めて、写真の見方や注文の仕方を教えてあげればいいのではないのでしょうか。もう1つ、私の地域にはおかげさまで、奈良交通のバスが通っています。ただ、高齢者の方にすれば、近い場所に行くのにデマンド交通を使っただけではいけないというのが頭にあります。バス停にすれば、2駅しかなくても、バスを利用すると、バスの運転手さんがわざわざ降りてきて、高齢者の方を乗降時の介助をしているのが現状です。その場合、もし何かあった場合、運転手の責任を追及すると気の毒ではないかと思います。誰もが使えるようにすることが課題ではないかと思います。高齢者等の制限を設けて、それ以外の方が利用する場合には、料金の値上げを考えてもいいのではないかという意見も出ております。よろしく願いいたします。

議長：ほかに何かございませんか。中川委員、いかがでしょうか。

委員：公共バスは、物理的に乗れない場合があります。どちらかと言うと、高齢者や足の悪い方が利用されるわけですが、バス停まで1kmも歩いて乗らなければならない状況なので、いつまで経っても乗れません。その対策は、どうなっているのでしょうか。

議長：まさにその辺りをどこまでやるのか、これから網形成計画で考えようということだと思います。

委員：もう20年間、考えています。

議長：先ほど申し上げた、コミュニティバス、タクシー、デマンド交通も含めて、どうしていくか、すべてバスにするのは難しいので、これから、人口規模等も考えながら、皆さまと議論させていただければと思っております。ほかに、行政機関として奈良県から、何かご意見があれば、お願いします。

委員：香芝市に関しては、県として補助しているバス路線は、特にありません。奈良県地域交通改善協議会で、国に補助申請をしている中で、白鳳台線が補助対象になっていますが、それ以外には特に補助対象になっている路線はありません。今年度から、網形成計画を策定していかれるということで、県としても、昨年度、行政機関の職員を対象にした、人材育成研修を行いました。市町村の網形成計画の策定に取り組んでいただきたく、県としてもできる限りサポートをさせていただくので、よろしく願いいたします。

議長：皆さまから、いろいろなご意見を賜り、まだ話し足りないかもしれませんが、そろそろ予定時間になるので、どうしても発言したいというものだけ、お受けしたいと思いますが、いかがでしょうか。

委員：参考になるかどうかわかりませんが、老人会では毎月、約2,500の方が総合福祉セ

ンターで1日、いろいろな会をしています。老人会独自でバスを調達して、無料で皆さんの送り迎えをしております。おそらく、この人数は資料に反映されていないと思うので、コミュニティバスも活用できるよう、相談させていただきたいと思います。バス自体は老人会で持っていて、ガソリン代と更新費、それから、運転手さんの人件費を、老人会の費用で賄っております。これも併用して、輸送していこうと考えております。

議 長：私の不手際で、時間が超過してしまいましたので、まだご意見はあるかと思いますが、次回にご意見を賜ればと思います。その他、事務局から、何か報告事項はございますか。

事務局：長時間のご審議を賜り、ありがとうございます。特に報告事項はございません。次回の第34回協議会の開催については、未定となっております。これについては、詳細が決まり次第、ご案内申し上げます。お忙しいとは思いますが、日程のご調整をよろしくお願いいたします。以上です。

5 閉会

議 長：次回の協議会については、日程が決まり次第、皆さまにご連絡いたします。今後とも、引き続き、皆さまのご協力を賜ればと思います。ご参加のほど、よろしくお願いいたします。本日は、これで終了といたします。ありがとうございました。

以上