

川西町地域公共交通会議 会議録

令和3年12月2日 作成

■ 日 時 令和3年11月2日 14時55分～16時30分

■ 場 所 川西文化会館2階サークル室ABC

■ 出席者 ※詳細は配布資料のとおり

川西町地域公共交通会議委員 18名

川西町地域公共交通会議事務局（川西町総合政策課） 3名

川西町長 小澤晃広 ※オブザーバー

川西町地域公共交通計画策定業務受託事業者（中央復建コンサルタンツ株式会社） 3名

■ 次 第 ※詳細は配布資料のとおり

1. 開会

2. あいさつ

3. 委員紹介

4. 議事

(1) 川西町地域公共交通計画策定の趣旨・目的

(2) 地域公共交通に関する話題提供

(3) 町民の移動実態や利用ニーズの把握

■ 配布資料

・川西町地域公共交通会議次第（事前配布）

・川西町地域公共交通会議資料（事前配布）

資料1 川西町地域公共交通計画策定の趣旨・目的

資料2 川西町の地域公共交通の現状（コミュニティバスの利用状況等）

資料3 計画の構成と策定スケジュール（案）

資料4 町民の移動実態や利用ニーズの把握

巻末 川西町コミュニティバス路線図・時刻表

住民向け移動に関するアンケート調査

・川西町地域公共交通会議主席者名簿・席次表

■ 内 容 次ページ以降のとおり

川西町地域公共交通会議 協議内容

(令和3年11月2日 14時55分開会)

1. 開会

▶事務局長（喜多）

ただ今から「川西町地域公共交通会議」を開催します（出席者の同意を得て定刻より早く実施）。会議の規定では、会議は委員の過半数の出席をもって成立することとなっております。本日19名中17名の委員に出席いただいておりますので、本会議は成立しておりますことを報告します（15時5分から1名参加で、計18名で会議を実施）。

また、本日はお手元に「席次表」「出席者名簿」を備え付けております。会議資料につきましては、事前にお送りしております。お手元にない方は、予備がございますのでお申しつけください。

(資料配布)

2. あいさつ

▶事務局長（喜多）

会議に先立ち、町長の小澤晃広がご挨拶申し上げます。

▶小澤町長

皆さん、こんにちは。この度は川西町地域公共交通会議にお集まりいただきありがとうございます。この8月に町長に就任しましたが、就任前から「より暮らしやすくすること」と「安心安全な町を創っていくこと」を訴えてきました。その中で「地域公共交通」を大きなポイントとして掲げてきた経緯がございます。今日は多くの方がお集りいただき、その地域公共交通について考える機会を持って大変うれしく思います。よろしく願い致します。

今、まさに少子高齢化、人口減少、デジタル化といった社会の変化が起きています。川西町もそれらが日々進んでいる状況がございます。まさに今、頑張らねばいけないところであると思います。ここをしっかりと乗り越えて「暮らしたい」「暮らし続けたい」と思っただけの町を創っていきたいと思っております。その中で地域公共交通は一つのポイントです。皆さんと何度か会議をさせていただき、最適な地域公共交通を考えていきたいと思いま

す。

今日は、町でご活躍の皆さま、交通の専門家の皆さま、事業者の皆さま、国・県、警察の立場からインフラを支えていただいている皆さまにお集まりいただき感謝しております。皆さまと共に考え、勉強していきたいと思えます。

何卒よろしくお願ひします。

▶事務局長（喜多）

ありがとうございました。なお、小澤町長につきましては本会議にオブザーバーとして同席させていただきます。続きまして、川西町地域公共交通会議・会長である、森田副町長からご挨拶申し上げます。

▶森田会長（副町長）

平素は、町政並びに川西町地域公共交通会議の円滑な運営にご理解とご協力をいただき誠にありがとうございます。前回お伝えのとおり、「川西町地域公共交通計画」の策定にあたり、皆さまのご見識とご指導をいただきたく、お集りいただきました。本日は、キックオフとして、まずは計画の前提となる部分を共有できればと思っております。会議次第にもございますように「①「地域公共交通計画」を策定する背景を共有する」「②地域公共交通に関する基本的な考え方を共有する」「③地域公共交通に関する問題意識を共有する」といった、計画を策定する上での前提を共有することで、ともに考え、議論していただける下地を作っていければと考えております。

地域公共交通に関しましては、様々な場面でご意見ご要望をいただいております。人口のボリューム層が高齢化していることや、地域生活のエリアが拡大していることなど、様々な背景から、住民の皆さまの困りごとや将来への不安が顕在化してきております。こうしたことを受けて、これまで以上に皆さまの関心があるテーマとなっておりますのが実感です。

また、新型コロナウイルスの影響で、外出のあり方自体が変わってきております。電車や路線バス、タクシーといった公共交通機関の利用にも大きく影響されているところであります。

川西町の「住民生活の利便性」「住宅地・企業の立地」といった地域としての価値を支える上でも、公共交通機関の持続性は、非常に重要な要素であります。今後、川西町にとってどんな地域公共交通のあり方が良いのか、そのあり方を実現するために、行政・住民・事業者がどのような役割を果たして行くべきなのかを一緒に考えていただければと思えます。どうぞよろしくお願ひ致します。

▶事務局長（喜多）

ありがとうございました。

3. 委員紹介

▶事務局長（喜多）

前回の会議でお伝えしておりましたとおり、今回の会議から、学識経験者として「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の猪井博登 様」「川西町議会議長の堀格様」に参画いただいております。計画策定にあたり、幅広い見識を共有いただければと考えております。

猪井様と堀様から一言ずつ、ご挨拶をいただければと思います。

▶猪井委員（富山大学）

皆さま、こんにちは。富山大学の猪井と申します。先ほど、紹介いただきましたとおり、富山大学に都市デザイン学部が4年前に新設され、そこで教員をしております。

「都市デザイン」というと、わかりにくいという印象もあるかと思います。土木系の学科で、私も土木を勉強してきました。土木の中にも交通を計画するという部門があります。その中でバスの計画等を研究しています。

計画というものは難しいものです。これまで皆さまがお話しされてきたように、公共交通は難しい状況になってきております。私の「計画をどのように作っていくのか」という知識では足りません。むしろ地域の皆さまや事業所の皆さまがご協力いただき、「地域の足をどうしていくか」ということを真剣に考えていただくことが基本となります。私には、その「どうやって、やっていこうか」という考える手助けくらいの知識しかないと思っております。「足らず」は認識しておりますが、皆さまのご協力いただきながら、一緒に考えていければと思います。よろしく申し上げます。

▶堀委員（町議会）

川西町議会の堀です。よろしく申し上げます。

現在、川西町にはコミュニティバスを運行しています。約8年間が経っていますが、残念ながら利用者が少ない。先ほど、町長が言っていたとおり「地域公共交通のあり方として、何が一番いいのか」ということを住民目線で考える。その上で「交通弱者対策」という視点は忘れてはならないところです。そうした視点も入れながら、よりよい交通対策を練っていきたいと思っております。よろしく申し上げます。

▶事務局長（喜多）

ありがとうございました。

4. 議事

(1) 川西町地域公共交通計画策定の趣旨・目的

▶事務局長（喜多）

つづいて、次第の4番・議題について進めていきます。

議事録の要旨につきましては、原則公開とすることとします。そのため会議内容を録音させていただきますことをご了承ください。また、ご面倒ではございますが、発言の際は挙手の上、お名前をおっしゃってからお願いします。

以降の進行は、会長である森田副町長へ移行したく存じます。よろしくお願いいたします。

▶森田会長（副町長）

改めまして森田です。よろしくお願いいたします。委員の皆さまのご協力をいただきながら、円滑に会議を進めていきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

早速ですが、私から提案がございます。地域公共交通計画の策定という分野では、我々は手探りのところもございます。今回、地域公共交通の第一線で活躍されている猪井委員をお迎えすることができました。計画策定に関する議事につきましては、猪井委員に座長をお願いして、会議の進行をお願いしたいのですがいかがでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

▶森田会長（副町長）

それでは、猪井委員にマイクをお渡しします。よろしくお願いいたします。

▶猪井登委員（富山大学）

ご指名いただきありがとうございます。「足らず」は認識しておりますが、議事の進行を務めさせていただきます。先ほど、申しましたように、私はお手伝いというつもりです、話すべきは話しますが、皆さまから活発にご意見を出していただけることが重要だと思っています。ご協力賜りますよう、よろしくお願いいたします。

それでは、議事の進行に戻ります。

まず、議題1「川西町地域公共交通計画策定の趣旨・目的」について、事務局から説明をお願いします。

▶事務局（奥田）

資料1ページをご覧ください。

計画の趣旨と目的という点では、大きく2つの視点があります。

まず1つ目は、川西町の地域公共交通のあり方を改めて考える時期ではないかということです。川西町では平成24年にコミュニティバスの運行を開始しました。これまでの間に、ルートの変更やバス停の増設などを行ってきましたが、ここ数年、利用者は減少傾向にあります。高齢者人口の増加やコロナ禍における新しい生活様式を考慮した上で、地域にとって最適な公共交通のあり方を改めて考える時期にあるといえます。

もう1つの背景として、昨年11月に「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」の改正がありました。地域公共交通にとって選択肢の幅が広がるような改正となっております。それに加えて、地域の公共交通に関するマスタープランである「地域公共交通計画」を策定することが地方自治体の努力義務になったことも大きな要素です。今後、現在と同じように国の支援を受けながら、町の地域公共交通サービスを進めるには、計画の策定が前提となっているところがあります。それにあわせて、国や県でも町の財政面の負担を軽減していただく補助金を設定してくれています。補助金を活用できるこのタイミングで計画を策定したいといった事情もございます。詳細は2ページに国土交通省の資料をお付けしておりますので、後ほどご確認いただければと思います。

つづきまして、計画の区域と期間の設定ですが、1ページの下の部分をご覧ください。計画の区域を川西町全域、期間を5年間としています。川西町は東西3km、南北2kmとコンパクトな町域ですので、エリアを限定する必要もないかと思えますし、期間に関しては標準的な5年間という設定を設けさせていただいております。その間、交通に関する諸事情や環境に変化が生じた場合は、随時見直しをかけていくような設定とできればと思います。

▶猪井委員（富山大学）

ありがとうございました。

本日は、国土交通省・近畿運輸局・奈良運輸支局から、運輸企画専門官の東様に出席いただいております。法改正の部分につきまして、補足等があればお願いいたします。

▶東委員 ※代理（国土交通省近畿運輸局奈良運輸支局）

皆さん、こんにちは。国土交通省近畿運輸局奈良運輸支局の東と申します。

先ほど事務局から説明があったとおり、「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」が改正されたことで、地域公共交通計画の策定が市町村の努力義務化されております。簡単にいうと、地域の公共交通について、公共交通を将来的に維持・確保し、どう発展させていくかということを住民の皆さまを交えて一緒に考えていきたいと思いますということです。

公共交通というと「公共」と名前が付いていることで、役所と同じように「あって当然」という考え方に陥りがちです。しかし、交通インフラを支えているのは、あくまでも民間企業になります。民間企業の事業なので、当然、利用が落ちれば、減便や撤退につながってまいります。「現在、公共交通なくして生活ができない人」だけでなく、「今は使わないけど、将来使うかもしれない人」もおられると思います。将来使いたいと思っても、その将来

が来た時にすでに公共交通がなくなっていることも考えられます。したがって、今の時点から「公共交通をどう維持、発展させていくか」ということを皆さんで考えていきたいと思います。ということが法改正の趣旨となっております。

▶猪井委員（富山大学）

ありがとうございます。趣旨等と補足説明で質問はございますか。

（質問等なし）

（2）地域公共交通に関する話題提供

▶猪井委員（富山大学）

続きまして、「（2）地域公共交通に関する話題提供」についてですが、一度、森田会長へ進行をお戻しします。

▶森田会長（副町長）

猪井委員、ありがとうございました。

趣旨と目的につきましては、先ほどのとおりです。これらを踏まえて、地域公共交通の策定に向けた進め方や、川西町の現状などについて協議していきたいと思いますが、本日は、議題2として「地域公共交通に関する話題提供」を設定しております。

今回、猪井委員から約20分の講演をお願いしております。猪井委員は、大阪大学を経て現在、富山大学都市デザイン学部 都市・交通デザイン学科の准教授を務められ、土木計画学、交通工学を専門分野とされています。近畿地方を中心に全国各地で地域公共交通の策定や地域公共交通を通じた地域の活性化に携わっておられ、豊富な見識をお持ちです。大阪府内をはじめ、県内でも香芝市、宇陀市、五條市の計画策定に参画されるほか、奈良県の「安心して暮らせる地域公共交通確保事業」審査会会長をはじめ、関連施策の有識者会議の委員を務め、地域公共交通の分野の第一線で活躍されています。

川西町の公共交通のあり方や計画策定を検討していくうえで、大いに参考になるかと思えます。講演後、皆さまからの質疑、意見交換を行う時間も設けておりますので、積極的にご質問をお願いします。それでは、猪井委員、よろしく申し上げます。

▶猪井委員（富山大学）

「公共交通計画について」という講演で20分ほどお付き合いいただきます。配布資料はございませんので、前方スクリーンをご覧ください。

(導入)

先ほど、東様から非常によいご指摘をいただきました。「公共」という言葉を辞書で調べると「公のもの」と示されています。公共建物というと、公が整備する建物となります。「公共交通」を辞書で調べると「公が整備する交通」ではなく、「運賃を払うとだれでも乗れる交通」ということとなります。各国によって認識は違いますが、少なくとも、日本での公共交通は行政が担うものではなく、その整備は民間事業者の努力によって担われてきました。これまでの話にあったようにその維持が難しくなってきました。「公」つまり皆さんで支えていかなければならなくなってきましたということが、大きく変化してきている点です。

考え方をを変えることを一気に進めるのは難しいところがあり、公共交通の計画が難しいといわれているところです。お金は無尽蔵にあるわけではありません。大事なものを必要なところに計画的に供給していくということが、計画を作成する要諦となります。また、公共交通をどのように作っていくか、その流れを整理することが計画の意味するところです。

私の専門とするところはそうした計画という分野です。公共交通をどのように必要のところへどのように提供していくかという視点もあります。また、公共交通に対する考え方が変わってきたということ、どのように皆さんに理解していただいて、これをどのように根付いていこうかということを考えていこうというのも地域公共計画といえます。

(京阪神のバスの収支)

町内に奈良交通の路線がないのは承知しているのですが、少しバス事業の特徴を見ていただきたいということで統計資料をお示しします。都市部である京阪神のバスがどのように運営されているかといものです。奈良となると、ここまで収支が取れているわけではないところですが、参考になるかと思しますのでご覧ください。「民営」「公営」「平均」とありますが、上のグラフが収入、下のグラフが支出となっています。京阪神の都市部で運行されているバスですら、収入と支出がほぼ同じという状況にあります。

もう一つ、認識いただきたいことが、運輸事業の支出の約6割が人件費ということです。公共交通を議論しているとき「乗られていないから車両を小さくしよう」という話題になりますが、車両を小さくしても運転手は変わらず必要です。車両を小さくすると油脂燃料費や車両償却費が安くなるのは事実ですが、人件費が大きな割合を占めています。公共交通の要諦となると「できる限り少ない人で、できる限り多くの人を運ぶ方法は何か」ということを考えるということになります。ただ、大都市部さえも収支がぎりぎりという状況です。

(京阪神ブロック(民営)の支出の経年変化)

収支がぎりぎりということの種明かしをしてみます。2001年の値を100として、2019年までの支出費目ごとの変動をグラフにしています。皆さまが普段の生活でも実感があるようにガソリン代が上がっています。車両もかつてオプションだった機能も標準装備となっていることもあり、購入価格が20年前の1.5倍くらいに上がっています。逆に減っている

ものもあります。実は、人件費はずっと減らしてきました。収入と支出がバランスをしないところを、比率の大きい人件費を削ってなんとかしてきたということが実態です。

(京阪神ブロック（民営）の収支の経年変化)

先ほど、京阪神で見ると収支が取れていると申し上げました。バランスが取れているように見えますが、人件費を2001年の値で固定して見てみると、実は人件費を削ってきたということがわかります。その人件費もこの3年くらいは上がってきています。削りに削って、これ以上削れなくなってきました。人材が集まらなくなったこともあり、上がってこざるをえないことが実態です。

(減る運転手)

これまで「公共交通は少子高齢化によって、使う人が減ってきた。収入が減ってきた。どう支えるかが大変です」といった話だけがされてきました。今は、「お金を支払っても、運転してくれる人がいない」という状況です。大型2種免許を保有している人も減ってきています。バスの運転手の平均年齢も1年にほぼ1歳上がっています。新しい人がほぼ入ってきていないということです。長時間勤務であり、給料が高いというわけではない。バスの運転手を確保するというのも困っている状況です。

(社会状況の変化 更なる公共交通の危機)

今、どういうことが起きているのか。21世紀に入ってからいろんなところで「公共交通が衰退してきた危機だ」「利用者が減ってきている」ということが言われてきました。2017・18年くらいからは、運転手が足りなくなってきた、なんともならなくなってきました。今は、コロナの関係で減便するなど、一度問題が見えなくなっています。コロナが解消して、他の産業の構造が変わってくると、またこの問題が出てきます。

「公共交通をだれも支えられない」という非常に危機的な状況にあります。

(恐怖のメッセージは効果があるか)

こうした問題を考えていかなければならない中で、どのように町民に伝えていくのかということをお話しできたらと思います。

環境問題を研究しているジャック・ルコントという人がいます。エコ活動を促したり、情報を調べてもらったりしたいときは、「恐怖をあおるメッセージ（このままでは地球はダメになってしまう／ごみでいっぱいになってしまう）は、ゼロまたはマイナスの影響しかない」ということを言っています。

「公共交通が危機だ」だけではプラスの効果はありません。皆さんがおられる中で申し上げにくのですが、「町の公共交通がまずいなら、川西町から引っ越そうか」といったマイナスの影響が出てしまいます。したがって計画では、危機を強調するだけではなく、安心安全

という視点で「ではこの町でこうしよう」という希望を示さなければいけません。心理学者のセルジュ・モスコヴィチが、「恐怖を原動力とすることには限界があって、恐怖から実際に行動を変えるのは「自己効力感」を強く持っている人だけ」と言われています。

(自己効力感とは)

自己効力感がある人とは「必要であれば、その分野で行動したり、追加の手段を取ったりできる」人たちといわれています。事業所やその仕事をしている人には、自己効力感を高く対策を打つ人はいると思います。

自己効力感が低いというのを否定的な意味で申し上げているのではありません。一般的にはそうです。私自身もそうです。そういう人たちは、警告を否定したり、現出逃避したりしてネガティブな感情を押し殺そうとしてしまう傾向にあります。「公共交通が危機だ」というだけではダメで、公共交通が危機の中で「どう解決していこう」ということを打ち出していかなければならないのです。

(危機感だけでは不十分)

土木学会が非常もおもしろい文章を出しています。東京大学の沖先生が書いたものです。「どうしても私たちは将来を悲観するのが好きだが、危機感を娯楽として消費してしまい、行動に結び付けない傾向にある」。つまり、公共交通が危機だということを騒ぎ立てるだけではなくて、本当に変えていく必要がある。それなのに実際には行動に結びついていない。単に「危機を煽ったり脅したりして人や社会を変えようとするのは活動家やテロリストの仕事で、まずは『なぜ私たちはそういう傾向にあるのか』を理解するものが学者の役割」とあります。

ここでは学者の役割とありますが、そういうことを皆さんで考えていかなければと思っています。申し上げたいのは、「公共交通が大変な危機であるということは、皆さんで共有はしなければならない」とは思います。しかし、そこで終わってしまうのではなく、「希望」として、「このようにして、みんなで解決していこう」という方法を打ち出していかねばならない。そこが、公共交通計画で出さなければいけないところであります。

(地域交通の根源的問題)

公共交通が難しい点は「需要と供給」。外出する際の「需要」は、次から次へと出てきます。しかし「供給」は限られています。資本主義は、料金を支払われる人がこの「需要＝無限のもの」に対して、「供給は限られている」。したがって、料金が仲立ちするという仕組みです。そうした側面だけでなく、「外出してほしい」という需要もあります。すると、料金だけで解決してくれるのではない。「どういう人に外出してほしいか」といった哲学が必要です。

恐怖を解決するにしても、「全ての人に外出してほしい」というだけではなく、「この人に

外出してほしい」、こういうことだけは、皆さんで認識を合わせていきたいと思っています。

「外出」自体は目的ではありません。私たちの学問の中では、「移動」というものは「付随的に表れてくるもの」と言われています。生活いろんなところに関わってきます。移動の代わりに、買い物だったら通販や、医者にしても訪問医療、人とあって話をするのもインターネットで会話することもできるようになっています。しかし、それだけでは、不十分です。私たちは「移動」を通じて、買い物や医療をしているだけではなく、人と会って話をするなど、いろんなことが実現しています。移動自体は目的ではないけれど、我々が生きていくこと、人とつながること、いろんなことをしようとすると。移動に代わりうるものはなく、移動の必要性は変わりえないと思います。したがって、移動ができなくなってしまうと、「恐怖のメッセージ」でも申し上げましたが、場合によっては、住民生活ができなくなることもあります。住民生活ができなくなると、残念ながらこの町から住民が引っ越しされるということが起きてしまいます。

(公共交通計画を立てる上での注意点)

では、公共交通の特徴とすると、人件費が6～7割を占めるということがあります。その中で、「移動したい人」の「移動したい」というニーズの中でも、「ここだけは守りたい」というところを限定して、少ない人でうまく運んでいくことが肝要となります。そうすると、どういう人がどう動きたいかを知らなければなりません。それを知る上で、調査は重要ですが、アンケートを行うことだけを目的にしてしまわない。アンケートを取らないといけないというわけではなく、移動している人やコミュニティバスの利用の状況、場合によっては地域の方々、この場にいるの方々、事務局を含めてみんなで膝を突き合わせて各々が持っている情報を固めていく。その中でどういうふうにしていくかという方針を考えていかなければならないといえます。先ほど説明で、計画期間を5年間としながらも、その中で不都合があったら変えていくとおっしゃられていました。実はそこにつながるどころです。計画を立てるのは大変難しいことです。だからといって、そこで議論しているだけでは、「絵に描いた餅」ということにもなります。実際に「住民さんの熱が上がるか」というと、なかなか上がらないものです。実際に目に見えること、動いてみることがないと、住民の熱は上がりません。計画を策定するなかで、最適な理想像が見えて、それを描いてから行動に移すのではなく、やはりまず行動してみてそれを治して、治して、ということをしていかななくてはならない。こういう仕組みを回していかなければなりません。

(地域の交通の計画・戦略の必要性)

「需要」というものはたくさんあります。需要を捉えるのは確かに大事。限られた供給能力しかございません。需要を捉えるために「いろんな人の話を聞いていきましょう」ということもあります。需要の中でも「この人にこう動いてほしい」といったように、いろんな「動きたい」という需要の中でも「どこを支援していきたいか」ということを、皆さんで決

めていくことが大事だと思っています。

わたしが専門家として「こう計画に書いておけばいい」「だから、こうした方がいい」などを、コンピューターを使った新しい交通や自動運転など、提示できればいいのですが、それはできません。「皆さんの持っているご意見」と「実際にできること」とを、組み合わせで仕組みを作っていく。非常に地道な作業です。

今日の議題にも目的とあります。皆さんと議論していくに際して「目的を明確にしましょう」「移動をなんとかしていきましょう」ということは大事です。しかし、移動の後ろにあるどのような生活があるのか、少なくとも川西町ではどの部分を維持しなくてはいけないのか」ということを踏まえて「どういう移動を支援していくか」を考える必要があります。

「理想像を作って、この理想的なものを実現しよう」とする目標の立て方もあります。しかし、理想はいろいろな人が持っているもので、全員で共有することは難しいものです。逆に「少なくとも、こういう困った状況に陥ることだけは避けたいね」ということは、合意が成り立ちやすい。「買い物に行けないのは避けたい」「お医者さんくらいは、行けるようにできる町にしないといけないね」など、外出にもいろんなものがあります。町長から冒頭で「安心・安全」という言葉がありました。確かに全て「安心・安全」にできることは望ましいですけど、限られた財源や資源の中で、すべてを計画することは難しいです。その中で、「最低限ここだけはやりましょう」というところを明確にしようということなのです。

それと別に、戦略や方針といったものも少し明確にしていきたいと考えております。この場の皆さまは、興味を持っていたり、業としてされていたりする皆さまです。しかし、この場の皆さまだけで、地域公共交通を解決するわけではありません。住民の皆さまが参加し一緒に考えて、一緒に考えるだけでなく一緒に支えていただくことが必要となります。ですから、地域の方々の認識が変っていかねばならないということもあります。それをどのように広げていくかということも、戦略として考えていかねばなりません。この部分は別途にか描ければと思います。

それと、交通はいろんな形があります。バスを運行するだけではなく、例えばタクシーチケットを配るなど様々な形態があります。そのあたりとの関連性も必要。また、川西町は2キロ3キロとありましたが、他の地域との関連性もあります。町内だけでなく、他の地域とどのように連携していくかということも公共交通計画に書いていかねばならないと考えています。

(住民が利用してくれる交通／計画にするためには)

最近では、バス路線を走らせるだけでなく、使いやすさや使い方を教えたり、料金を安くしたり、場合によってはITのシステムを入れて案内したり、モビリティマネジメントやMaaS（マース/Mobility as a Service）といわれるものがあります。そういったものは確かに重要です。それは要素の一つであり、ソフトをちゃんとしていこうというものであります。

しかし、足元の実際の交通自体が使いにくいと、モビリティマネジメントやMaaSもそ

うですが、それは魔法ではない。使いにくいものを無理やり使いやすくして、状況を大きく変えてくれるものではありません。「使いにくい」ということも捉え方が難しいもので、その地域によって「使いやすい」「使いにくい」ということもあります。先ほど申し上げたとおり「どんな移動を支援したいか」ということもあります。例えば買い物という点では、買い物は毎日しなくてもいいというのであれば、「1日1便しか運行しないよりは、1日おきに運行して1日に2便運行した方が便利」とか。そのように「どういった外出をするか」という目標を決めることで、どんな使いやすさ、限定された状況でも、何をしないとイケないのかが決まります。そういう意味で、ニーズや目的を明確にして「何のための交通をするのか」「この町の交通は何のための交通か」ということを考えることが重要です。

(まとめ)

したがって、これからお話ししていくことは、「バスがどう運行するのか」も大事ですが、「この町で守っていききたい移動」、口幅ったく言うと「この町で守る生活って何ですか」ということになります。「最低限、みんなでこういう生活はできる町として維持していきましょう」というのは「何かを腹決めしていきましょう」ということです。その腹決めするのは大変難しいものなので、皆さまのご意見をいただいて考えていこうということが地域交通計画の要諦です。

難しいことをいろいろ申し上げましたが、有り体に言うと「皆さんで守りたい生活って何ですか？」ということ、考えていきましょうということです。

以上話題提供でございました。ありがとうございました。

▶森田会長（副町長）

ありがとうございました。猪井先生の講演をお聞きになって、何かご意見やご質問等ございますか？

▶堀委員（町議会）

地域公共交通を考えるときに、ぱっさり言うと「最低限、何をする」という腹決めをしろとこういように聞こえました。確かにそういわれるとそうです。ある意味で夢のない話ではあるのですが、これから議論する中で最初にそれを言っていただくと、やっぱりそういうことかなってということで理解できないわけではない。

これまでの経験上、冒頭に先生にそんなことを言われたときに、皆さんはどんな反応を示されていきましたか。やはりちゃんと理解していただいていますか。どうしても、みんな「使えるものはいろんな目的で使いたい」というのが住民の希望です。簡単にいうと、それでは駄目ということですね。

▶猪井委員（富山大学）

「駄目だ」というものではありません。ものを作るなら「少なくともこんな生活ができるように」といったように、ターゲットを与えてあげないといけない。「少なくとも買い物には行ける」「診療所は回るよ」とか。公共交通を作って、実際に走らせる中で、皆さまの工夫で「これだったら別のことで使えるな」と使ってもらえるのは歓迎です。

「夢がない」と言われればそうですが、「納得いかない」というよりは、むしろ「価値判断をするのは難しいね」と言われるときはあります。「『何がこの町で守らなければならないか』と線引きすることが難しい」というお話しはよくされます。

逆に、皆さんのいろんな希望を叶えていこうとすると、希望はそれぞれ持っていて、その重みも違うので、なかなか答えが出ないということが学問的にも言われています。

▶堀委員（町議会）

路線バスや鉄道といった交通機関は、本来であれば希望に応じて動かそうというものですよね。おっしゃるように、それをすると、地域公共交通であれば採算は絶対に取れないですね。

▶猪井委員（富山大学）

申し上げたとおり、京阪神でもバスはもうありません。「30年間で返してきた負債があって、この2年間でそれとほぼ同じ額が負債として積み上がってしまった」ということを、別の会議で某大手鉄道会社が話していました。公共交通は、かなり苦しい状況になっています。ですから、いろんな用途で使えるようにしたいのですが、税金は皆さんの出し合っただけです。「少なくともここには使えるようにしましょう」ということを、皆さんで議論して納得していこうというものだと考えております。

▶堀議員（町議会）

わかりました。

▶小澤町長

猪井先生ありがとうございました。「何のための交通なのか」という哲学が必要だというお話しでした。電車、バス、タクシーといった民間事業者の交通があって、それはできるだけ継続していただくことが、川西町にとってありがたいことと思っています。そこを行政施策としての公共交通との役割分担はどのように考えた方がいいのかということが1つ目の質問です。

もう1つは「なんのための交通なのか」の「なんのため」というところで、行政が担う公共交通という面では、「だれのため」というところもあるのかなと思っています。行政が担うものは、民間の事業者が行っているサービスを使えない人や使いづらい人をターゲットにするということ漠然と考えています。そういう考え方で整理していい

ものなのかどうかを教えてください。

▶猪井委員（富山大学）

「行政が担うべきことはどこか」ということですが、民営と公営でのバスの費用の収支比較を見ますと、公営の方が、かなり費用が掛かっています。これまでの知見からすると、民営で担う方が、効率的に運行できるということがいえます。そういう意味では、大阪市や京都市といった公営で公共交通をもっていたところも、少しずつ民営化してきたという背景があります。民営事業者のところを取り込もうということではなく、民営事業者がやっていただくところはやっていただいた上で、「足りず」を埋めていこうということになります。先ほど、町長がご指摘いただいたところはまさにそういうところ。「足りず」を担っていこうとすると、「だれのための」というところを深めていく。それは「公共交通で使えていない人」となります。

「いろんなところに行きたい」というニーズに応えるため、公共交通を公営に取り込むということではなく、大きくは民営でやっていただいたく。「それでも移動できない人」はおられます。地域的要件、身体的要件、車をもっていないといったいろんな理由があります。それらがどうあるかを把握して、この方々を効率的にお運びするにはどうしていったらいいのかを考える。先ほど、申し上げたように、車両を小さくしてもそこまで効率化が効かないというのが公共交通です。運転を担うような公共交通でいくのか、場合によっては、自分で動ける能力を広げていくことも考えられます。「自助」「共助」「互助」「公助」というものがあります。公的な支援として「バスをどう作り上げるか」ということもあります。地域の互助をどうしていくかというのがあります。自助として、自分で運転していく能力を持ってもらうこともあります。何らかのトレーニングをするわけではなく、安全運転機能が発展していくと、自分で動ける能力が広がっていきます。その「自助」「共助」「互助」「公助」それぞれのバランスがあります。公助は必要なものではありますが、どうしても非効率になることも多くなります。公助はできる限り限定して、『「どうしても動けない人」の外出のこの部分だけは支援したい』ということを選んでやっていくということが、この場で議論していかなければならないところと思っています。また、その必要量を踏まえ「何が一番効率的なんだろう」ということを議論していくということがこの会議なのかな、と思っています。

▶森田会長（副町長）

ありがとうございます。他にご意見等、ございますか。

▶吉村委員（商工会）

川西町商工会の吉村と申します。私もこの川西町で生活をしています。当初からこの会議に参加しております。交通弱者へいろんな取り組みをやってきております。先生から、運営方針や行政とどのようにやっていこうかというお話をいただきました。

もっと、ざっくばらんに「なぜコミュニティバスの利用が減っているのか」ということを申し上げます。統計を見ると、コミュニティバスの利用目的の60%以上が「買い物」です。保田から町の東の方面へバスを利用している交通弱者の方が多かった。しかし、最近、話を聞いていると河合町の方面へ行かれているようです。私も時々、河合町に行きます。川西町の人買い物も来ているのを見ます。病院や銀行もありますが、ほとんどが買い物目的です。そのところも含め、交通という視点だけでなく、広い視野も持って討議してもいいのではないかというのが、率直な意見です。

▶森田会長（副町長）

吉村会長ありがとうございます。コミュニティバスの利用者が減っている要因は、単純に利用者の都合もあります。それだけではなくて、「買い物」という行動自体が変わったことも原因であるということですね。

▶吉村委員（商工会）

それと曜日別の統計を見てもらいたい。月曜日が多いはずですが。月曜日は「スーパーおくやま」が10%オフですから。これも大きな要素です。

▶森田会長（副町長）

町内に魅力がある買い物先があれば、公共交通を利用する人も増えるといったように、もっと多方面で見ていこうというご提案でよろしいでしょうか。

▶吉村委員（商工会）

はい。

▶森田会長（副町長）

ありがとうございます。他にご意見等、ございますか。

▶吉村委員（自治連合会）

自治連合会の吉村です。コミュニティバスの魅力という点から申します。身体の状態から「コミュニティバスに乗るのが大変」という人もいるのではないかと思います。他所の地域で、コミュニティバスに助手（車掌）が付いているような所はあるのでしょうか？

それと、私自身、奈良交通で車掌も運転手をしていました。経験上、理解していることですが、バスに車掌さんが付いていたら、身体が不自由な人にも、乗ってもらうきっかけになるかと思います。

▶森田会長（副町長）

吉村商工会長のご意見と合わせて、猪井先生からお答えいただけますか。

▶猪井委員（富山大学）

まず、スーパーのことについて。先ほど、まさに「移動というよりは守るべき生活は何なんでしょう」と申し上げました。ここで生活しているとおっしゃったように、まさにここに住んでいる人の生活を考えていくうえで、「どんな生活を守るのか」という中で、移動だけでなく、地域のお店の情報も共有していくべきであると思います。その中から地域公共交通を絞り出したところが、計画の中の文章になるかと思えます。お店の個別のことを、問題視しようとするわけではなく、おっしゃるように、お店の誘致であたり買物のニーズであったりしたことを掘り出して、共有していかないといけないと私も思っています。

自治連合会の吉村さんの意見ですが、助手が乗っているところは、路線バスではかなり少ないです。「ない」とはいえませんが。乗降介助のボランティアが乗っていることもあります。ワンマンで運行するようになりましたが、昔の車掌さんの役割は「料金の収受」でした。他所での事例は、どちらかというとも乗客との会話や乗降の介助するボランティアです。それが好評だと聞いています。先ほど、お示ししたとおり、コストを下げている中でどうしてもワンマン運行にせざるを得なかった。そこを今、バス会社が引き受けるというのは難しいということで、住民側でやってみようというボランティア活動の例もあります。

▶森田会長（副町長）

ありがとうございます。他にご意見等、ございますか。

▶福西委員（婦人会）

婦人会の福西です。私は時々ですが、買い物や雨の日に出かけたいときにコミュニティバスに乗ることがあります。この年ですが、乗客の中では若い方です。乗客の中には、一度にまとめて買い物をする人もいますし、「せっかく買い物に来ているのにこれだけしか買っていないの」という人もいます。「少ないね」と言うと、「公営住宅に住んでいて、荷物を階段で持って上がるのが大変だから」と言います。週に3回ほど買い物に行き、少しずつ買っているという人もいます。大きい市内や都会に行ったら、バスにもステップなくて乗りやすいけど、コミュニティバスはステップを踏むバスです。乗り合わせた人が、お互いに荷物を持ってあげたりして、スムーズに使っています。「このバスないと困るよな」と助け合っ
て利用しているのはいいと思います。また、ステップのないバス、これも一つ良い方法なのかなと思います。

▶猪井委員（富山大学）

ノンステップバスという種類があります。小型車両となると車種が少なくなります。さらに、もっと利用者が少ないワゴンタイプとなるとノンステップそのものがないという状況

です。そういう車両の導入には補助金などもありますが、そもそも車両を買い替えないといけませんので、かなり難しいものがあります。そういうこともあり、先ほどのお話しにあったボランティアが乗って乗降介助されていることも見受けられます。

おっしゃるとおり、できる限り導入していきたいと国も県も掲げているので、買い替えのタイミングで少しずつ導入されていかれると思います。

▶**森田会長（副町長）**

ありがとうございます。他にご意見等、ございますか。他にご意見・ご質問ないようでしたら、次の議題へ進みます。議事進行につきましては、再度、猪井委員にお願いしたいと思います。よろしくをお願いします。

▶**猪井委員（富山大学）**

それでは再度、議事の進行を務めさせていただきます。

議題3「川西町地域公共交通計画の策定に向けて」について、まず事務局から「川西町地域公共交通の現状」について、コミュニティバスの利用状況の観点から説明をお願いします。また、事務局からの説明後に、地元の代表として参画いただいている委員の皆さま、公共交通機関から参画いただいている委員の皆さまから、それぞれの立場で現状感じている問題点や課題などを上げていただきたいと思います。

▶**事務局（奥田）**

川西町の地域公共交通の現状を、コミュニティバスの利用状況として共有できればと思います。

資料3ページをお願いします。まず「1. 経年推移」として、ページ右側に、コミュニティバスの乗車数と人口の相関をグラフで記しています。平成26年度の数字を100としてその増減割合を示したものとなっています。グレーの線が65歳以上の人口、オレンジの線が全体の人口、青の線がコミュニティバスの乗車数を示しております。コミュニティバスの主要な利用者である高齢者数は増加傾向にありながら、年間乗車数は減少傾向にあり、その減少幅は人口が減少する割合よりも大きくなっております。

つづきまして「2. 新型コロナの影響」を平成31年4月から直近までの利用者の集計からご確認いただきます。ページ下のグラフにございますように、令和元年12月ごろまでは毎月単位では増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の感染者が国内で確認されて以降、大幅に減少しております。毎年、1月以降の気温が下がる時期には利用者数は減少する傾向にあるのですが、ウイルスに関する知識も十分ではなかったことによる外出控え、4月の緊急事態宣言などによって、気温が温くなる3月、4月になっても利用者数が回復することはありませんでした。緊急事態宣言が最初に発令された4月、5月においては、前年同月比で3～4割の減となっております。

その後、ウイルスに関する認識、感染予防対策も浸透してきたこともあり、利用者数はやや回復し、昨年10月～今年3月にかけては、運賃の無料化を講じたこともあり、コロナ禍前の令和元年同月比を上回りました。有料に戻した今年4月以降は無料期間よりも減少したものの、コロナ前の令和元年同期比の約98%程度に回復しています。

次に4ページをご覧ください。「3. バス停乗降車数」について記載しております。バス停別では「スーパーおくやま前」が最も多く全体の3～4割を占めています。これに次いで、唐院住宅、保田公民館前、川西町役場前となっております。唐院、保田、役場周辺の結崎の住民さんがスーパーおくやまへ移動するといった利用が多いと伺えます。

路線で見ると、町南部を運行する保田線の乗降が多数を占めています。一方、町北部を運行する吐田線の停留所での乗降は非常に少なく、多くの停留所で1日あたりの利用者が1.0人を下回っています。

また、近鉄結崎駅との接続面で見ますと、結崎駅南口、北口ともに後者が圧倒的に多くなっています。運行時間帯の影響もあるかと思いますが、行きはバスを使うが、帰りはコミュニティバス以外の手段が使われていると考えられます。

5ページをお願いします。「4. 便別・時間帯別乗車数」でございます。便別では主に午前中に運行される①～⑤便の利用者が全体の65%を占め、1便あたりの乗車数は約4人となっています。午後以降に運行される便については乗車数が少なく、1便あたりで平均2人を下回っております。

つづいて、ページの下の方「5. コミュニティバスの利用目的」をご覧ください。昨年コミュニティバスの減免利用者証の更新にあわせて、更新書類と共にアンケート用紙を同封して調査しております。減免利用者証は70歳以上、障害者手帳をお持ちの方、妊娠されている方となっており、大半が70歳以上の方となっており、コミュニティバスの利用者層と一致しているといえます。

アンケート集計によると、買い物でも利用頻度が最も多く、月数回以上利用するが6割を超えています。これに対して、公共施設・銀行や病院については3～4割程度、趣味やレジャーについては2割程度となっています。

減額申請を行ったものの「利用しない」「ほとんど利用しない」と回答したが約30名おられ、アンケート回答者134名の中でバスを利用したことがある人は100名程度であると想定されます。

最後に、6ページの「6. コミュニティバスの収支状況」をお願いします。コミュニティバスの運行にかかる支出は、微増傾向にあり、令和2年度は約1080万円となっております。一方、運賃収入は年間50～70万円程度で推移しており、収支率は5%前後となっています。

▶猪井委員（富山大学）

ありがとうございました。それでは、委員の皆さまからご意見をいただければと思います。まず、自治連合会の吉村様からお願いします。

▶吉村委員（自治連合会）

自治連合会の吉村です。私の思うところを申し上げます。コミュニティバスの計画が5年で終わるような感じを受けました。私は「細く長く」といいますか、永遠にコミュニティバスを運行していただきたいと思っております。もう少し認識を持って利用してもらえるように、川西町から利用者の確保というか宣伝をしていただけたらと思います。

少しでも長くコミュニティバスを運行してほしいと思っています。

▶猪井委員（富山大学）

ありがとうございます。続きまして、商工会の吉村様、お願いします。

▶吉村委員（商工会）

いずれにしても高齢化社会になってくるのは確実なことです。コミュニティバスもこれまでの議論の中で進化しております。コミュニティバス以外の取組みも、いろんな地方でしていることだと思います。デマンド方式など、いろんな方法がその時代のニーズにあったものとして出てくると思っています。そのあたりは、この会議でいろんな方向性を共有していければと思っています。

▶猪井委員（富山大学）

ありがとうございます。続いて、老人クラブ会長の丸谷様、お願いします。

▶丸谷委員（老人クラブ）

長い間、地域公共交通会議に参加させていただいております。自分としては、自動車を持っているので、運転免許証を持っている間は自分の車で走りたい。コミュニティバスという良いものを作ってくれていますが、個人的には利用したことがありません。これから先、免許証を返納したときに、便利に使えたらいいのですが。今は、免許証があり、車での移動が一番便利で、それで過ごしています。

▶猪井委員（富山大学）

ありがとうございます。先ほど、「自助」「公助」「共助」「互助」と申し上げたとおり、自身で運転できる人は、できる限りそれを安全な形で続けていただくことが、一番大事だと思います。そこも一緒に考えていかなければならないことだと思います。この計画としては、それでもお約束できない人、先ほど吉村さんがおっしゃったとおりバスに限らずいろんな方法で考えていくべきだというのがこの計画であると思います。

つづきまして、婦人会長の福西様、お願いします。

▶福西委員（婦人会）

この中でも、コミュニティバスを利用しているのは私だけかと思います。先ほども言いましたように「このバスがあるから買い物に来られる」と言う人がいます。「スーパーおくやま」のバス停でバスをお待ちの人も多いです。せっかくできたコミュニティバスなので、続けていただきたいです。私は自転車しか乗れないので、普段から自転車で移動しています。近い年齢の人は、自動車を運転していますが、私に「続けてもらえるように、しっかりコミュニティバスを利用して」と言います。私からは「あなたたちも一回乗ってよ」と言います。常々、「いずれは自動車を手放さなければならない。だから、コミュニティバスは、ずっとある方がいいよね」という話をしています。吉村会長も言われたように、買い物はコミュニティバスで定期的に通って、病院などに行くときには他にも手段があれば良いかなとも思います。

▶猪井委員（富山大学）

続きまして、町議会議の堀様、お願いします。

▶堀委員（町議会）

統計結果を見ますと、午前中が利用者が多い。おくやまへの買い物と診療所もあるかと思えます。川西町という地形を考えると、どうしても川を超えないといけない。川を超えるには急な坂を登らないといけないから、自転車だとかなり苦しいんじゃないかと考えると、何らかの移動手段を講じてあげないと、車に乗れなくなった人の移動の確保という意味ではこれは絶対のいるのではという感じがします。移動手段も特に午後に少ないのをどう対応するか、この辺を先生の知見を活かして、何らかの移動手段を確保するという手立てを考えたいと思います。

▶猪井委員（富山大学）

ありがとうございます。つづきまして、交通事業者から、近鉄様、奈良交通様、奈良県タクシー協会様から、交通利用の現状やコロナ禍の影響など、最近の動向をお聞かせいただければと思います。

まず、近畿日本鉄道株式会社から西谷委員からお願いできますでしょうか。

▶西谷委員（近鉄）

近鉄の西谷です。よろしく申し上げます。鉄道の話になります。コロナの影響については、10月に緊急事態宣言解除ということで、元通りとはいきませんが、かなりのお客様が戻ってきているという状況です。今、地域公共交通の現状ということでお話を伺いました。コミュニティバスの乗車率が下がっているということで、その点につきまして、単に乗車率を上げに行くのか、乗車率は下がっているけど本当に必要な方に対してバス輸送を提供するの

かという論点があると思います。アンケート等からもう少し詳細な調査、おくやまの 10%割引があるといったことなど、もう少し踏み込んだ調査で計画を策定していただければ、きめ細やかな計画ができるのではないかと考えています。

▶猪井委員（富山大学）

ありがとうございました。続きましてバスを運行しています奈良交通株式会社から境様、お願いいたします。

▶境委員（奈良交通）

奈良交通の境です。平素は奈良交通グループをご利用いただきありがとうございます。先ほど、近鉄さんからの話にあったとおり、コロナ禍もまもなく2年が経とうとしています。猪井先生の講話の中にもありましたが、弊社もこの2年間、非常に厳しい経営状況となっています。コロナ禍だけでなく、県内の乗車人口も減っています。県内の皆さまには、10月から土日祝の運行を減便するというご迷惑をおかけしておりますことをこの場をお借りしてお詫び申し上げます。

川西町の地域公共交通の推移として、人口はそれほど減っていないけど乗車率は減ってきているということがございました。「単にコミュニティバスが不便だから減ってきているというわけではない」と私は思っています。といいますのは、高齢者人口が13%増加していることから、動きたくても動けない人が増加しているという側面もあります。そのことで、減少傾向にあるのではないかと考えています。この会議で、その動けない方々の外出機会をどのように増やしていくのか、吉村会長がおっしゃったように「スーパーおくやま」の10%割引があるなど、動きたいときに、動きたいけど動けないといった方々が、どうやって地域公共交通を利用していただけるのかということを考えていければと思います。

この会議で皆さまにいろいろなお話を聞かせていただいて、当社としてもできるかぎりのことをしていきたいと考えておりますので、どうかよろしく申し上げます。

▶猪井委員（富山大学）

ありがとうございます。一般社団法人奈良県タクシー協会・葛城様よろしく申し上げます。

▶葛城委員（タクシー協会）

タクシー協会の葛城です。タクシー業界もこのコロナの中で県下全体的に、令和2年4月の緊急事態宣言が出た時に、平成30年度との対比で5割近く売り上げが下がった事業所もあります。その後、この2年で「Go To トラベル」で少し盛り返してきたかと思うと、またコロナが感染拡大と、事業者も非常に辛い思いをしています。その間も、各方面のご支援でなんとかタクシー事業者もなんとか頑張っているところです。

川西町には、タクシー事業の営業所はないので、皆さんにご不便をかけているのではない

かと思っています。川西町では、コミュニティバスを走らせておられます。乗車人数が伸びてこないのは、どこのコミバスも同じです。一つの要因として、高齢化が進んでいることで、バス停に行くのも大変だという人もいるということもあろうかと思っています。今後、計画を立てる上で、そういう人の移動のことも検討しながら、進めていければと思っています。

まずは、乗っていただかないと。この収支率では大変だと思います。若い人にも乗ってもらう、もっとという役場の職員さんも通勤で乗るなど、皆さんが利用できる方法をこの会議の場で、皆さんと知恵を絞り出しながら検討していきたいと思っています。よろしくお願いします。

▶井上（バス協会）

私からも、よろしいでしょうか。乗合いバスも奈良県だけでなく、全国的に地方の乗り合いバスは減少傾向が続いています。「公共」交通といいながらバスも民間会社です。乗っていただかないと最終的にはなくなってしまいます。奈良交通の境さんから報告ありましたが、いきなりなくすことはできない。運行回数を見直したり、時間を見直したりして、何とかお客さんの要望に応えいくような形で事業計画を見直しております。

コミバスも一緒に、乗っていただかないと、いずれなくなってしまいます。報告にもありましたように、高齢化やコロナ禍の状況で、乗車率落ちています。しかし、せっかくコミバスがあるので、「なんとか町民の方に乗っていただくためのどうしたらいいのか」ということも、策定していく計画の項目として入れていただければという思いが致します。

▶猪井（富山大学）

ありがとうございます。他にもご発言いただけなかった委員で、補足などございますか。先ほど、丸谷委員からも「運転を続けたい」とお話しありました。こちらから、お振りして申し訳ないですが、天理警察からお越しの笹田様、運転免許証の返納など、管内ではどうでしょうか。推移や他所との比較などの情報提供いただければと思います。いかがでしょうか。

▶笹田委員 ※代理（天理警察署）

天理警察署で交通課長をしております笹田と申します。先ほどからの皆さんお話を伺っておりまして、丸谷さんのお話はまさにストライクで警察の案件だなと思っておりました。天理警察署の管内での高齢者の運転免許証の自主返納率は年々上がっています。去年よりも今年の方が多くなっています。警察では「年齢を重ねることによる運動能力の低下に伴って、運転に自信がなくなってくる人。自分で危険を感じる人」には自主返納を勧めております。勧めていますが、それらの人からは「お巡りさん、私から車を奪われると病院にも行けない」「買い物にもいけない」とおっしゃられます。そのような時に、コミュニティバスがある市町村でしたら、コミュニティバスの案内をさせてもらっています。川西町のようにコミュニティバスを運行している町というのは警察としてもありがたいと思っています。

「免許証を自主返納してマイカーがなくなった人の足代わりになるような力強い存在になっていただければありがたい」という気持ちで聞かせていただいております。

▶猪井委員（富山大学）

ありがとうございます。併せてどうでしょう。最近、高齢者の事故が増えていると傾向などはありますか？

▶笹田委員 ※代理（天理警察署）

先日も、生駒警察署管内の事故が起こらないような住宅地でありました。高齢者の運転する車が、住宅の壁に衝突して、助手席に乗っておられた方がお亡くなりになりました。事故が起きると原因として考えられるのはアクセルブレーキの踏み間違いです。そういったことが原因で高齢者が運転する車で事故が増えてきているのも事実です。

「それまで高齢が事故の被害に遭う被害者となる」ことがよくあったのですが、おそらく平成 22 年を境に逆転して、それよりも「高齢者が事故の原因をつくる側になる」事故の方が増えてきています。いずれにしても高齢者が関係する交通事故は増加傾向にあるというのが実態です。

▶吉村委員（商工会）

私は、商工会会長として出席していますが、本業では自動車の販売をしています。私どももユーザーさんの家族から「クルマ、持って帰ってよ」と言われます。持って帰ってはみますが、その所有者さんが「車盗まれた」とか「車なくなったんや」と言われます。それとも「鍵だけ持って帰ってくれ」とか言われると、「鍵を作ってくれ」と言われたりもします。何故、そうなるかといったら、おっしゃったとおり、対人対物だけでなく自損事故も多い。警察に届け出ない範囲の自損事故もあります。

そういった人には、公共交通がこれから益々と重要となってきます。自動車を販売していると、お客さまから、そういった声を直接聞きます。毎月のように自動車を持って帰ります。そしたら、おっしゃるのはみんな一緒です。「病院に行けない」「畑に行けない」「買い物に行けない」。これが現実。私の仕事で見る現実のことです。

▶猪井委員（富山大学）

ありがとうございます。高知大学で、それに関する追跡研究がごございます。自動車の免許返納をしたり、交通事故の問題とかで自動車を取り上げたりした場合、却って認知層が進むことがあります。単に取り上げてしまうだけでは解決にならない。外出できるようにコミュニティバスが走っているからいいというものではありません。福西委員が指摘していたところでもありますが、使い方として「このように使う」といった周知、利用に慣れてもらうようにどうするか、といったこともあります。今まで自動車を運転してきた高齢者には、「一

人でコミバスで外出する」といったことが想像もつかないことに感じてしまう。「どないして出たらいいねん」と。そういうことがままあります。吉村委員がおっしゃったように、「息子には自動車は返したということにする。鍵だけ後で回収して、黙って乗ろうか」、そういうのが実態だと思います。「自動車の運転をやめて、どのように生活していくのか」ということは、相談できる人がいないんだと思います、車のディーラーさんに相談するわけにはいかないし、必ずしも民生委員の人が知っているわけではない。困っているのかなと思います。単に、コミバスを走らせるだけではなくて、交通計画の中でも考えていかなければならないところだと思っています。

他に何かご質問ご意見ございますか？

今回、様々なご意見をいただきました。総括的なことも少し致します。移動の内容をしっかりと見てほしいということ、調査の企画をしっかりとしてほしいということもありました。その際に、スーパーの割引の曜日など地域の生活で起こっている細かいところまで見て、どんな交通が必要とされているのか、そこでの数字の出方を見る。

今、使っている人だけでなく、眠っているニーズも見て、そこに合うには、どういった形で公共交通を作っていくかということも議論していくのが、地域交通会議だと思います。事務局におかれましては、皆さんで議論できるような調査分析を進めておいてほしいと思います。

つづきまして、次第3の②「計画の構成と策定スケジュール」について事務局から説明となります。③「町民の移動実態や利用ニーズの把握について」にも関わってくることで、一括での説明をお願いします。

▶事務局（奥田）

資料7ページをお願いします。まず「1. 地域公共交通計画の構成」ですが、国土交通省が「地域公共交通計画等の策定と運用の手引き」作られております。こちらの手引きに準じて、策定していきたいと思っております。

構成としましては、まず「1. 川西町の現況」、つづいて「2. 町民移動に関する実態とニーズの把握」がございまして、これらを受けて、「3. 川西町の地域公共交通の課題」をまとめて整理し、「4. 計画の基本的な方針と目標」、その「5. 目標を達成するための施策・事業」をまとめていきます。

あと、どの分野の計画にも盛り込まれることですが「6. 計画の進捗管理」として、事業の実施状況や周辺環境などの変化にあわせてチェック、見直しを行っていく仕組みを記載します。

最後に、こちらは法定の記載はございませんが、できれば、「5. 目標を達成するための施策・事業」に位置づけられることが想定される「高齢者等の移動の利便性の向上」といった施策の具体的な内容について整理できればと思います。

スケジュールについては、8ページをご覧ください。スケジュールの柱は「協議会の開催」

と「住民の移動実態やニーズの把握」となっております。まず「協議会の開催」につきましては、8ページ下にごございますように4回の開催を予定しております。本日、キックオフとして第1回目の会議を開催しました。

その後、11ページに記載しておりますとおり、町民アンケート、OD調査、関係者への意見聴取を予定しております。町民アンケートにつきましては、10月末に発送し、回答期限を11月12日としております。今回、より多くの方から回答をいただくために、各戸につき2枚配布し、ご家族や知人にも回答を協力してもらうように依頼しております。

OD調査というのは、バスの利用者が「どこで乗って」「どこで降りるのか」といったことを目視で確認し集計をします。これまでも運転手に乗降者数の集計はお願いしておりますが、その人がどこから乗って、どこで降りるのかといったことは、運転手は運転に専念してもらうといった安全管理上しておりません。今回、11月8日から12日までの一週間で調査員が乗り込んでカウントしてもらいます。

また、高齢者等の移動事情の把握や、交通事業者の皆さまへのヒアリングを予定しておりますので、皆さまのご協力をお願いします。また工業団地企業の通勤等による移動に関しましては一昨年度に実施しました調査を活用しつつ、必要に応じて捕捉でヒアリング等ができればと考えております。

資料8ページに戻りまして、そうした調査を受けて、第2回の会議を12月に開催し、移動実態やニーズ把握の集計・分析を踏まえた課題整理、地域公共交通計画の基本方針、具体的な移動手手段確保対策と議題として想定しています。

その後、第3回目を1月下旬で素案を作成し、2月にパブリックコメント、3月に計画案を町長に提出できるよう勧めていければと考えております。

▶猪井委員（富山大学）

会議が12月下旬、1月下旬、3月下旬とかなり回数がありますが、これから調査をして、それで具体的なところを考えていこうということです。お忙しいところとは存じますが、皆さまの出席をいただけますようお願いいたします。

アンケートの中を見ていただくと様々なことが聞かれています。アンケートは調査のためのもではなく、ある種の広報でございます。町民2000名を対象とすることは、その皆さまに地域公共交通計画を策定していることをお伝えすることになるツールでもあります。ぜひこの機会に知ってもらう機会になればと思います。

説明につきましてご質問ご意見をお受けしたいと思いますがいかがでしょうか。

▶井上委員 ※代理（中和土木）

中和土木事務所の計画調整課の井上と申します。計画の策定の構成ですが、現況から出発すると、どうしても視点が狭くなってしまいます。問題の解決方法は、いろいろあるかと思えます。それが町の目指すべき方向と一致しているかということも重要かと思えます。そう

いうことを踏まえて構成で組み立てた方がいいのではと思います。

また、目指すべきところで「デジタル」は避けられない要素であると思います。高齢の方は、なかなかデジタルが馴染みにくい、扱いにくいということが多いかと思います。例えば「楽しいデジタル」というと切り口と言っていいのはわかりませんが、デジタルを使いやすくなるための切り口で効率化して、よりよくコミュニティバスを利用できる環境を整える。今は令和4年から8年を目指しておられますが、そういうことを令和9年以降の計画に反映できるような仮説を立てて実践していくということを踏まえておくべきであると思います。

先ほどからの議論を拝聴していると、「運ぶ」ということに注力なさっていると思います。川西町という町の規模からすると、都市部で流入者も多いと思うので、コミュニティバスを取り扱っておられるので、コミュニティを再構築する視点。例えば、バスの中で新しいコミュニティが築き上げられていくような要素も取り入れつつ、デジタルも組み入れて次期計画に反映できるような形にもっていったらいいなと思います。

そのために目指すべき方向性が最初にいるのではないかと思います。

▶猪井委員（富山大学）

ありがとうございます。目指すべき方向性は、ここでいうと実態があって課題があって方針と目標というところで4番目くらいに出てきています。

▶井上委員 ※代理（中和土木）

「現況」と書かれているので、その前に「目指すべき方向性」を書く。その上で「現況はこうです」と。上位計画との整理の中で、「目指すべき方向性はこういうことだよ」と出てくるのかなと思います。その次に実態調査をされて、3・4のところより深く落とし込んでいくというという組み立てがいいと思います。私の思いなので、皆さんで合意形成してもらえればと思います。

▶猪井委員（富山大学）

ありがとうございます。「先に目標像を打ち出したらいいいのでは」とご提案いただきました。今回の資料の1ページ「趣旨・目的」のように、冒頭に1ページくらいのボリューム、あまり長くないように「この町をどうしていきたいか」ということを書いてみる。地域公共交通計画で、そこまで出すというのは難しいのですが、「地域公共交通ではここまでやります」というところの目標像を掲げた上で、それに沿った形の現況の把握が、その後にあった方がわかりやすいのではないかと思いますというご提案でした。

▶井上委員 ※代理（中和土木）

コミュニティバスは「まちづくり」に資するものであると思います。単なるコミバスとい

うより、もっとウイングを広げて、まちづくりから取り組まれたらいいのではないかなと思います。川西町のプラットフォームやベースはいい要素はそろっているので、取り組みやすいのではないかと思います。

▶猪井委員（富山大学）

ありがとうございます。そういった形で、少し「まちづくり」で目指すところを書いてはどうかというご意見であったかと思います。

▶小澤町長

貴重なご意見ありがとうございます。おっしゃっていただいたとおり、地域公共交通という視点の会議であるものの、町のビジョンをどのようにもっていくかということ踏まえて考えるのは大切なことだと思います。私も、そうした視点も持ちながら計画や調査を進めていただけたらと思います。

▶猪井委員（富山大学）

少し全体像が見えてきたのでしょうか。この町としてのテーマとして、先ほどの「楽しいデジタル」「使いやすいデジタル」などで、コミュニティバスによる住民の交流を実現する。もう一つ、交流することで安心安全を実現していく。そういうことを「町をこうしていきたい」という理念として書いてはどうかということ。そこから現状把握をもう一回しましょうという視点で書いていくのかなということであったと思います。

そこをどのように書くかということを含めて、打ち出しのところを検討して、可能であれば案として次回会議には、皆さんで議論いただければと思います。一方で、地域公共交通会議での議論は難しいと思います。そのあたりは、すでに総合計画の策定で議論されているところだと思います。様々な調査やそこに参加された皆さまの知見をつぎ込んで作られているものですので、そこから引用して叩いていくことが一つの方法だと思います。そうした町の像というのを、最初に提示してはいかがかかというところです。

他ご意見ご質問はよろしいでしょうか

様々な視点から、生活している人、事業に関わられている人、広域的に関わっている人から大変活発なご意見ご質問いただきました。ありがとうございます。このようにして今後も皆さんと議論しながら計画を作っていきたいと思います。こんなことを言うてしまうと怒られますが、計画も大事ですが、それ以上に実際に実行に移して回していくことが重要です。計画だけで終わるのではなく、継続的に皆さまのご協力いただければと思います。よろしくをお願いします。

つたない進行ではございましたが、私の進行を終わりましたので会長にお返しします。

▶森田会長（副町長）

猪井委員ありがとうございました。本日の、議題は以上となります。次回会議につきましては、おってご連絡いたします。委員の皆さまにおかれましては、引続きよろしく申し上げます。

(令和3年11月2日 16時35分閉会)