

## 令和2年度 第1回 平群町地域公共交通会議 議事次第

日時：令和2年6月18日（木）14：00～  
場所：プリズムめぐり 2階会議室

- 1 開会
- 2 事業報告
  1. 令和元年度第1回平群町地域公共交通会議 議事要旨  
【資料-1（P1-7）参照】
  2. 令和元年度コミュニティバスの利用実績報告  
【資料-2（P8-20）参照】
  3. 公共交通イベント実施報告  
【資料-3（P21）参照】
  4. 視察研修報告（奈良県大淀町・三重県玉城町）  
【資料-4（P22-28）参照】
- 3 議事
  - 議案第1号 令和2年度事業計画（案）  
【資料-5（P29）参照】
  - 議案第2号 令和2年度予算（案）  
【資料-6（P30）参照】
  - 議案第3号 新たな交通手段の導入検討アンケート調査実施について  
【資料-7参照】
- 4 その他

### 【配付資料】

- 資料-1： 令和元年度 第1回平群町地域公共交通会議 議事要旨
- 資料-2： 令和元年度コミュニティバス利用実績報告
- 資料-3： 公共交通イベント実施報告
- 資料-4： 視察研修報告（奈良県大淀町・三重県玉城町）
- 資料-5： 令和2年度事業計画（案）
- 資料-6： 令和2年度予算（案）
- 資料-7： 新たな交通手段導入検討のためのアンケート調査票（案）

## 令和元年度 第1回平群町地域公共交通会議 議事要旨

日 時：令和元年6月24日（月）14：00～

場 所：商工会館 2階会議室

出席者：18名

## 1 開会

## 2 議事

議案第1号 平成30年度 事業報告

1. 平成30年度第1回平群町地域公共交通会議 議事要旨
2. コミュニティバスの平成30年度利用実績報告
3. 公共交通イベント実施報告
4. コミュニティバス利用者ヒアリング調査実施報告
5. 視察研修報告（和歌山県みなべ町・滋賀県高島市）

議案第2号 平成30年度 平群町地域公共交通会議 収支決算報告

議案第3号 令和元年度事業計画（案）

議案第4号 令和元年度予算（案）

議案第5号 コミュニティバス1ヶ月フリー乗車券廃止について

## 3 その他

## 【配付資料】

資料-1：平成30年度事業報告

資料-2：平成30年度 第1回平群町地域公共交通会議 議事要旨

資料-3：平成30年度コミュニティバス利用実績（H30年度実績）

資料-4：公共交通イベント実施報告

資料-5：利用者ヒアリング調査実施報告

資料-6：視察研修報告（和歌山県みなべ町・滋賀県高島市）

資料-7：平成30年度平群町地域公共交通会議 収支決算書

資料-8：令和元年度事業計画（案）

資料-9：令和元年度予算（案）

資料-10：コミュニティバス1ヶ月フリー乗車券廃止について

【議事内容】

1 開会

《会長挨拶》

会 長：令和元年度の第1回平群町地域公共交通会議の開催に当たりまして、一言ごあいさつ申し上げます。

平群町の公共交通といたしましては、鉄道では近鉄生駒線の4駅があり、エヌシーバスの路線バス、タクシー事業者の運行、平群町コミュニティバスの運行、福祉関係では福祉タクシー利用券の助成、社会福祉協議会によります福祉有償運送事業を実施しております。

平群町は高齢化率が高い地域であります。また、昨今、高齢者の交通事故の多発などにより免許返納者が増えています。高齢者の移動手段のひとつとして公共交通の利用促進を図っているところです。

委員の皆様方のご指導、ご協力のもと、地域の方々が安心して暮らせる活力あるまちづくりを進めるとともに、今後も持続可能な公共交通の確保を推進していきたいと考えております。本日の会議、よろしくお願い致します。

2 議事

○議案第1号 平成30年度 事業報告

1. 平成30年度第1回平群町地域公共交通会議 議事要旨

○事務局より「資料-2」の説明

2. コミュニティバスの平成30年度利用実績報告

○事務局より「資料-3」の説明

議 長：今年度より2ルートになり、目標数には少し足りなかったけれど、最低需要基準は上回ったということで、できるだけ目標数に達するように今後とも努力をお願いしたい。

3. 公共交通イベント実施報告

○事務局より「資料-4」の説明

県タクシー協会：通常のとくと無料期間が終わった後、利用がふえているのか、そういう統計的なものはとっておられないのですか。

事務局：無料乗車以降ですが、毎月の乗車の推移は見ています。このとき同時にアンケートをとっていきまして、それを反映させながらと思っていますが、いまのところ特段、ここをもう少し改善ということは事務局としてできていないのが現状です。

県タクシー協会：利用促進が重要だと思います。その後どれだけふえているのかを検証していただいたら、そのためにはどうすべきかが出てくると思います。今後、そういうところも含めてご検討いただきたいと思います。

#### 4. コミュニティバス利用者ヒアリング調査実施報告

##### ○事務局より「資料－5」の説明

**長寿会：**このなかで、高齢者運転免許証返納者へコミュニティバス回数券補助を実施しているのを知っているかとの質問に対して、66.1%が知らなかった。運転免許証返納に踏み切った人はかなりの決断をもって返納しておられるのだと思うのですが、町では運転免許証を返納した人にコミュニティバスを利用してもらうようなアピールはしていますか。

**事務局：**町から運転免許証返納の方へのお知らせは、平成28年4月の広報で1回させていただき、その後も2回周知させていただきました。去年は広報などでお知らせしていないので、もう一度、広報などでやりたいと考えております。

**長寿会：**高齢者がどんどんふえていきますし、高齢者に危ない運転をしてもらわないためにも返納を進めないといけな時代に入っている。そういう人たちには100%知ってもらえないといけな。広報に載せるのは紙に書いただけだと思うので、視覚と聴覚の両方に訴えるような方法を考えていただければありがたい。

**県タクシー協会：**ダイヤ編成とか便数とか、そういうことについて、今後、この協議会の場で議論するというお考えがあるのですか。

**事務局：**いまのダイヤは平成30年度から運行しており、2年間、検証していこうと考えております。30年度と令和元年度の2年間の数値を出した上で、令和2年度に結果を議論して、ルートやダイヤを変更するのかどうかということも含めて、変更するのであれば令和3年度から行いたいと考えております。

**議長：**ヒアリングをして、「『要望・改善』意見」等でかなり意見を出していただいております。可能か不可能かはわかりませんが、できるだけ住民に則した形で運行ダイヤを考えてほしいと思います。

#### 5. 視察研修報告（和歌山県みなべ町・滋賀県高島市）

##### ○事務局より「資料－6」の説明

**長寿会：**先進地視察はいつも同じ人が行っていますが、例えば我々委員を参加させるというようなお考えはありますか。

**事務局：**平成30年度までは事務局が行かせていただいていたのですが、今年度は2回程度計画もありますので、どちらか1回は委員の皆様にお声をかけさせていただきたいので、ご検討をお願いします。

**議長：**議案第1号、1番から5番について承認される方は拍手をお願いしたい。  
（拍手する者 多数）

**議長：**議案第1号承認されました。

○議案第2号 平成30年度平群町地域公共交通会議 収支決算報告

○事務局より「資料-7」の説明

議長：拍手で承認をお願いしたい。

( 拍手する者 多数 )

議長：議案第2号承認されました。

○議案第3号 令和元年度事業計画(案)

○事務局より「資料-8」の説明

議長：「公共交通イベント実施・無料乗車日設定予定」が11月になっております。「公共交通イベント」ほかに何かイベントを開催する予定はありますか。

事務局：いまのところございません。

議長：拍手で承認をお願いしたい。

( 拍手する者 多数 )

議長：議案第3号承認されました。

○議案第4号 令和元年度予算(案)

○事務局より「資料-9」の説明

議長：拍手で承認をお願いしたい。

( 拍手する者 多数 )

議長：議案第4号承認されました。

○議案第5号 コミュニティバス1ヶ月フリー乗車券廃止について

○事務局より「資料-10」の説明

長寿会：いまのところ利用がないのですね。ないのだったら当然、廃止しないといけません。

議長：拍手で承認をお願いしたい。

( 拍手する者 多数 )

議長：議案第5号承認されました。

3 その他

事務局：平群町地域公共交通会議設置要綱では任期が2年間となっております。平成30年度から令和元年度の任期ということで、会議構成メンバーについてもこちらから指定させていただいている皆様もおられるということで、その都度、確認させていただきたいと考えております。

また、奈良運輸支局にご意見を伺いたいのですが、平群町で課題となっていますデマンドタクシーの導入について、いろいろな意見をいただいているところです。デマンド交通を導入する場合の条件はいろいろなパターンがあるかと思いますが、平群町でワンボックスカーを購入して白ナンバーで無料運行することについて、どのような見解を持たれているのでしょうか。

**奈良運輸支局：**国土交通省のガイドラインでは、地域公共交通会議は、地域の実情に応じた適切な乗合運行の対応等、運賃、料金等に関する事項、自家用有償旅客運送の必要性などに関して、必要となる事項を協議するために設置されるとなっております。自家用有償旅客運送の運用に関しては、まず既存のバス、タクシーといった交通事業者の活用を十分に検討する必要があると示されています。

**事務局：**運行事業者に委託する形でも変わりはないのでしょうか。

**奈良運輸支局：**デマンド導入地域は、ほとんどが公共交通の利用者が少なくなってきた地域で、運行効率化のために導入されているケースが多くあります。

導入地域につきましては、既存のバス、タクシー路線や区域で競合しないところ、拠点整備をしてから導入等を検討いただいたほうがいいと話をしております。

新たなサービスを導入すると、すでに交通サービスを提供されているバス、タクシー会社の衰退につながりかねません。町全体の交通ネットワークのあり方について十分にご検討していただく必要があると考えております。

**事務局：**本町もエヌシーバス路線、コミュニティバス路線、タクシー事業者も運行していますので、そのへんに影響を与えない中でどのようなことができるかを考えていきたいと思えます。

あと、タクシー協会にお聞きしたいのですが、最近、住民から「タクシーが来ない」というお電話が多くなり、何か原因があるのであれば教えていただきたいのですが。

**県タクシー協会：**まず、平群町内にタクシー事業者がいないということがあります。

もう一つは、事業区域、営業区域があり、平群町は生駒の営業区域に入っています。基本的には、王寺に営業所を構えている事業者が平群町に来て、王寺でない生駒に行くとか平群町の中を回るのは法的にできません。こちらでタクシーを呼んでいただく場合は生駒交通、近鉄、飛鳥など生駒郡エリアの事業者にかけてもらわざるを得ないのです。距離的には王寺が近いという気もしますが、対応ができていません。

**近鉄タクシー：**斑鳩町の法隆寺前に営業所を構えておりましたが、6月3日に廃止し、現在は生駒駅前にある生駒営業所、大和郡山も生駒交通圏になり、法律上、そのどちらかから迎えにあがることになっております。お電話をいただきましても「ちょっと時間がかかります」という案内になり、「それなら他社さんに」というのが当社の現状になっております。

**議 長：**昔は平群駅でタクシーが待機されていたがいまはないです。全国的にタクシードライバー不足、高齢化問題で運行できないと聞いていますが、奈良県でも同じですか。

**近鉄タクシー：**当社に限らず、ほかの会社でも高齢化、人手不足となっており、タクシー車両はあるが、人がいないので動かせないという状況は全国的に起こっています。

タクシーの電話受付は朝6時から深夜の2時までにしております。特に早朝は早い者勝ちとなってしまう、限られた台数ですので、行けるときはお受けしますが、お断りしている場合も多いかと思えます。

**県タクシー協会：**政府の「働き方改革」で、各事業者もドライバーが長時間労働にならないように工夫しながらやっています。利用される方にはご迷惑な部分も多々ありますが、そういう

時代の流れ、人手不足もあります。各事業者も努力しながら、少しでも利用者の方の不便がないようにやっておりますのでご理解いただければありがたいと思います。

**長寿会**：合理化や人手不足に対応するために、数の少ないところに配置されるのはいいことだと思います。同時に垣根も取り払って、公共交通であっても利用者がちゃんと利用できるように、それなりの交通網なりデリバリーを考えるのは当然だと思いますが。

**県タクシー協会**：おっしゃっている意味は十分にわかります。時間帯を含めて利用者が利用しやすいようにすべきなのですが、現状では事業者は人的なものも含めて、厳しい状況の中でやっています。いまの現状ではご要望に応えるまでにはなっていませんが、だからといって事業者はしなくてもいいという考えではないということをご理解いただければと思います。

**長寿会**：生駒で対応できなければ、王寺で行ったほうが本当は近いわけです。その区域の修正をやるということをお考えにならないのですか。

**県タクシー協会**：区域はおっしゃるとおりだと思います。そこは、業界だけでどうこうというものではありませんので、国の施策などもありますので、行政に対しては、そういう利用者の方の利便を考えて、今後、要望していかないといけないと考えております。

**ボランティア**：ルート改善のところで、3人の方から若葉台のほうにも乗り入れるバスがほしいという要望があります。中間から上のところはバスが走っていません。バスルートの変更を希望する場合、自治会が検討したら町のほうに申請して言っていただけるということになるのですか。

また、近鉄電車が15分か20分に1本に変わられたが、それに伴って平群駅のところに着いたとたんにエヌシーバスが出るということに関して、皆さん、かなりおっしゃっています。この中で、そのあたりの検討をぜひともしていただきたいと思います。

**エヌシーバス**：若葉台ですが、現在、ほとんどご利用がございません。ここの路線は年間数千万円の赤字です。住民の皆様方の貴重な移動手段を確保していかないといけないという中で、コミュニティバスも含め、町と路線維持について協議をさせていただいています。便数維持にも努めているのですが、近大線はお客様にそこそこ乗っていただいています。平群住宅線では1便平均6名ぐらいのご乗車しかないのが現状です。自助努力の中でそれをするというのはなかなか難しい状況にあるのが現実です。

自治会の方も含めて、もう少し利用促進をしていただければと思います。

**ボランティア**：また自治会のほうで話し合いをさせていただきます。

**エヌシーバス**：電車の接続は、近鉄ダイヤ改正の時期に、到着予定時間を私どもは聞きます。それに合わせた乗り継ぎにするのですが、近鉄電車が遅れると、駅員の方から知らせていただかない限りわからない。乗務員も自分の持ちダイヤが決まっていますし、労働時間の問題もあります。そのあたりは近鉄うちのほうでダイヤ改正のときにお話があるのか、うちからの提案になるのかわかりませんが、町も入っていただいて声をあげていただいたらと思っています。

**事務局**：若葉台の場合、平成17、18年当時、自治会と協議して上と下を分けたような形でやるのも一つの方法ということで合意をもらい、路線を変更したという経緯もございます。

緑ヶ丘についても、利便性を考えて、地元とエヌシーバスが協議した上で東山へ行くルートになりました。樺台の中へ入るといった話もありましたが、反対意見もあり、昔のままのルートで走っています。

地域から要望が上がってきたら、町は伝えて協議はしますが、民間企業ですので、採算というのは大きく影響してくるところではないかと思えます。

6月議会でも路線バスについての意見がかなりあり、菊美台の子どもが平群北小学校に通う場合、乗り換えをせずに行けないかというご意見をいただいております。きちっと文書が上がってきたら、エヌシーバスとも協議をさせていただきたいと考えております。

信貴山の子どもが平群南小学校に行く場合も、通学の時間帯が合わないのでは何とかできないかと要望が出ています。奈良交通の路線になると聞いていますが、改善できないものか、教育委員会とともに協議していきたいと思えます。今日はそういう要望があるということのご紹介だけをさせていただきます。

以上

コミュニティバス利用状況（令和元年度確定）

1. 利用状況の年度推移

平成17年度から令和元年度までのコミュニティバスの利用状況の推移を以下に示す。 単位:人

利用者数(人)	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
西山間ルート	11,707	11,036	11,285	11,167	10,893	10,566	11,616	13,465	13,998	14,760	12,329	10,297	8,945	9,584	8,914
南北循環ルート	9,865	9,849	12,147	14,235	14,749	13,981	13,914	15,581	14,864	14,675	18,241	17,847	15,626	11,179	10,996
合計	21,572	20,885	23,432	25,402	25,642	24,547	25,530	29,046	28,862	29,435	30,570	28,144	24,571	20,763	19,910
西山間ルート目標値							14,300	14,600	14,900	15,200					
南北循環ルート目標値							29,300	31,300	33,400	35,400					



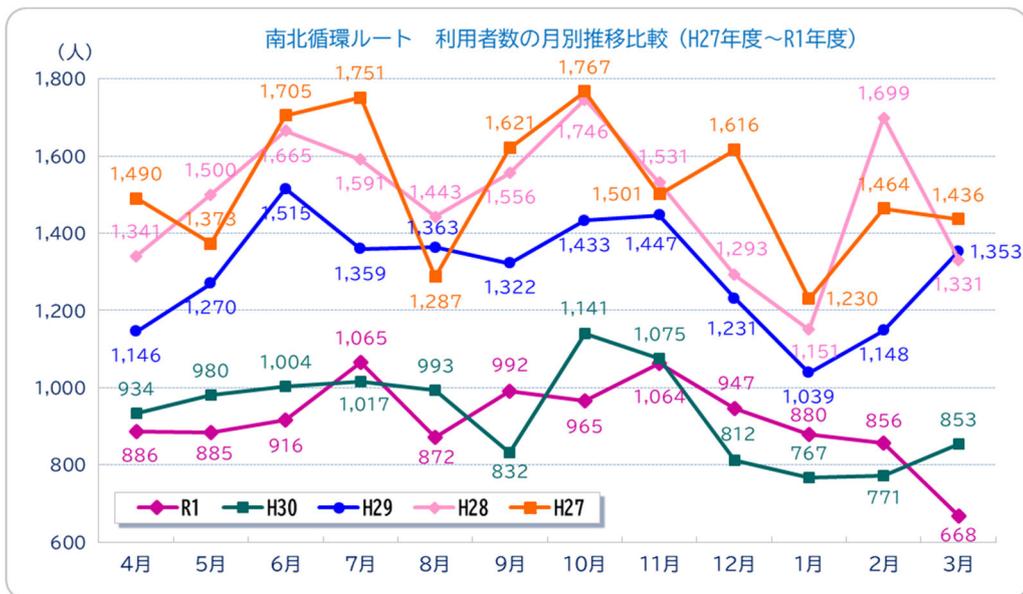
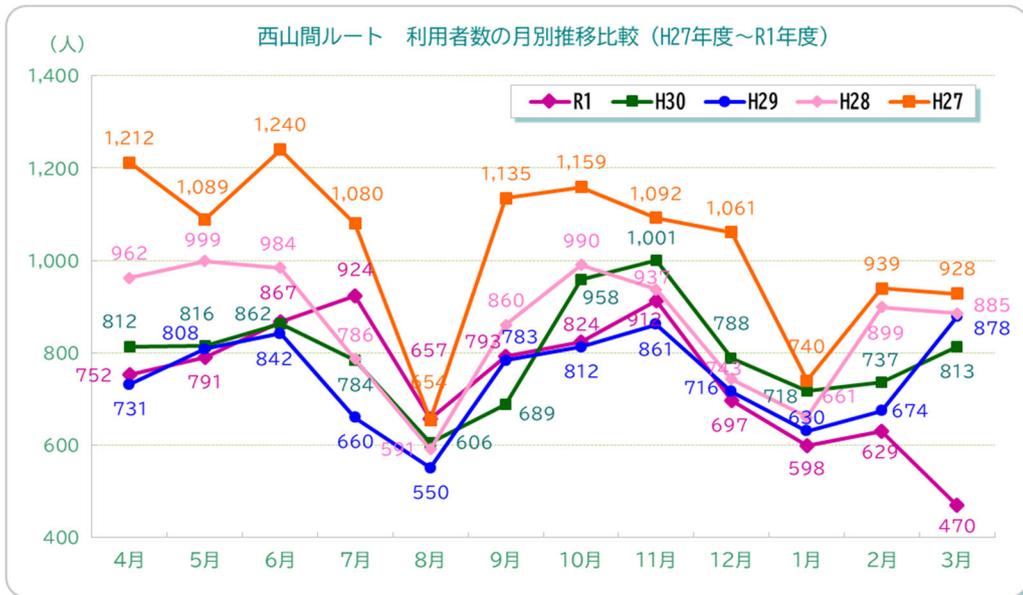
**【西山間ルート】**  
 ・平成26年度をピークに平成29年度まで減少が続いていたが、平成30年度のルート変更により増加に転じ、新目標値9,840人に対して、平成30年度の利用者数は9,584人となったが、令和元年度の利用者数は8,914人と、前年度よりやや減少となっている。

**【南北循環ルート】**  
 ・平成27年度より利用者数が減少傾向にあり、新目標値12,160人に対して、平成30年度の利用者数11,179人、令和元年度の利用者数10,996人と減少傾向となっている。

## 2. 月別利用状況の年度推移

月別利用状況について平成27年度～令和元年度までの年度別の利用状況比較を以下に示す。

利用者数(人)	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	平均値
西山間ルート(27年度)	1,212	1,089	1,240	1,080	654	1,135	1,159	1,092	1,061	740	939	928	1,027
西山間ルート(28年度)	962	999	984	786	591	860	990	937	743	661	899	885	858
西山間ルート(29年度)	731	808	842	660	550	783	812	861	716	630	674	878	745
西山間ルート(30年度)	812	816	862	784	606	689	958	1,001	788	718	737	813	799
西山間ルート(R1年度)	752	791	867	924	657	793	824	912	697	598	629	470	743
中央循環ルート(27年度)	1,490	1,373	1,705	1,751	1,287	1,621	1,767	1,501	1,616	1,230	1,464	1,436	1,520
中央循環ルート(28年度)	1,341	1,500	1,665	1,591	1,443	1,556	1,746	1,531	1,293	1,151	1,699	1,331	1,487
中央循環ルート(29年度)	1,146	1,270	1,515	1,359	1,363	1,322	1,433	1,447	1,231	1,039	1,148	1,353	1,302
南北循環ルート(30年度)	934	980	1,004	1,017	993	832	1,141	1,075	812	767	771	853	932
南北循環ルート(R1年度)	886	885	916	1,065	872	992	992	965	1,064	947	880	856	668



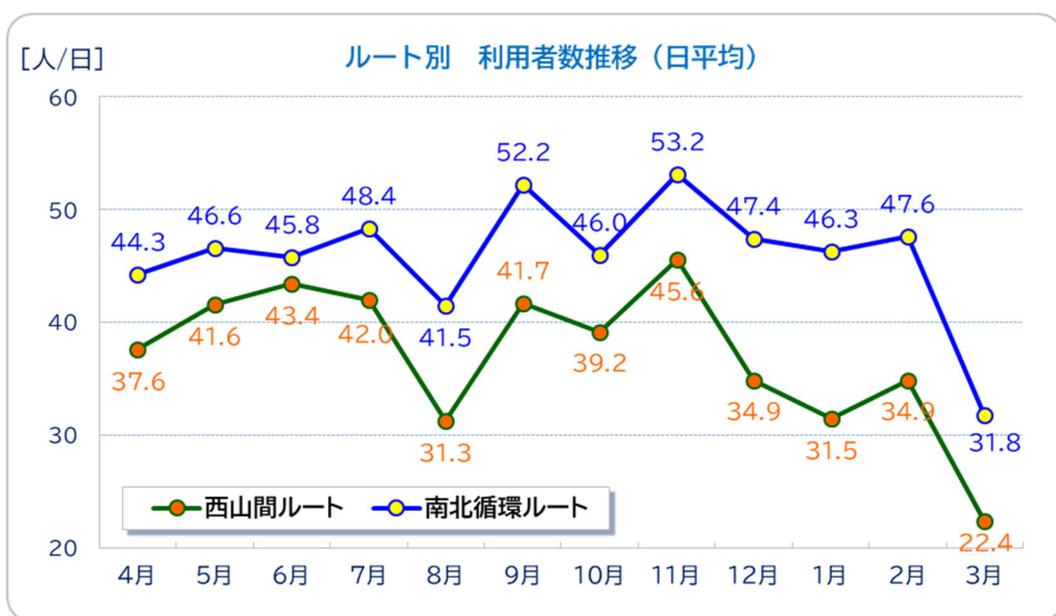
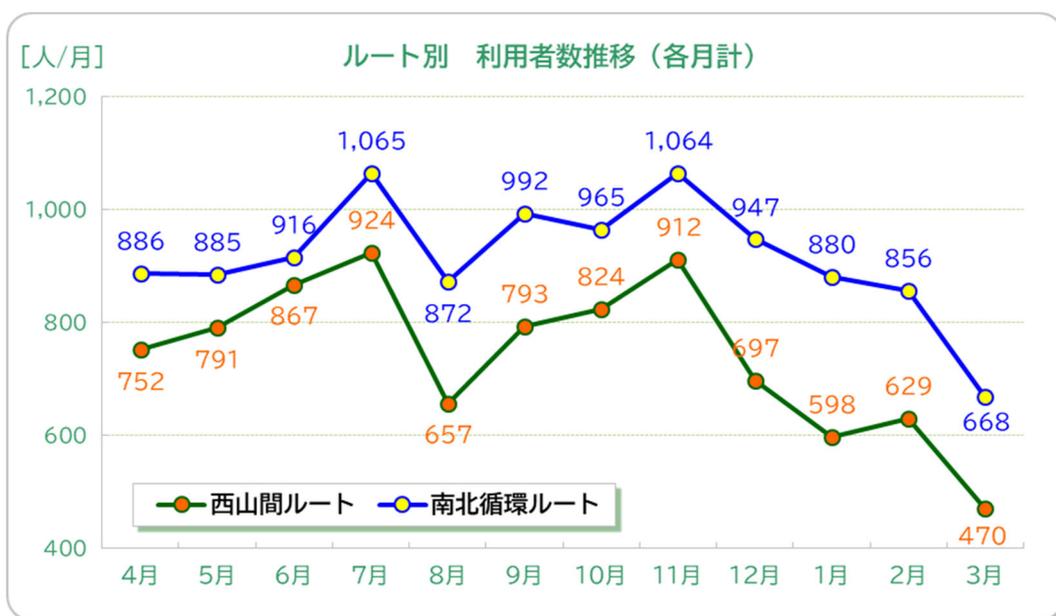
- 【両ルートとも】 ・今年の3月の減少は新型コロナウイルス対応による学校休校によるものと推測される。
- 【西山間ルート】 ・夏期、冬期に減少する傾向は変わらない。
- 【南北循環ルート】 ・平成27年度～平成29年度の傾向はだいたい変わらない。  
・平成30年度以降は利用者数が全体的に減少している。

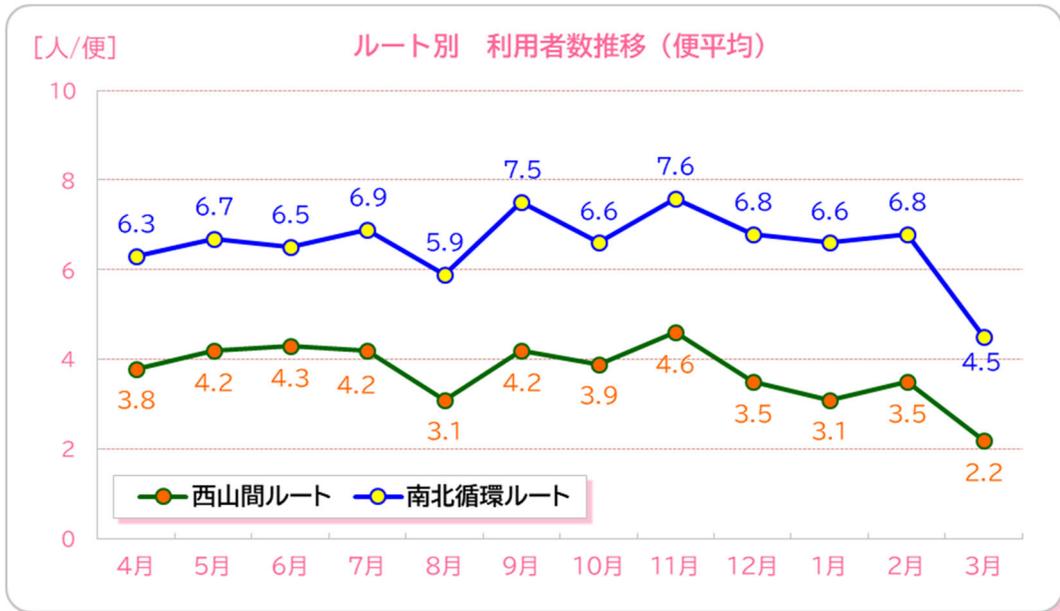
### 3. 令和元年度の利用者数の推移

令和2年3月までの月別利用者数の推移を以下に示す。

#### ■ 月別利用者数の推移

利用者数(人)		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	月平均 (H31.4- R2.3)
運行日数(平日)		20	19	20	22	21	19	21	20	20	19	18	21	
各月計	西山間ルート	752	791	867	924	657	793	824	912	697	598	629	470	743
	南北循環ルート	886	885	916	1,065	872	992	965	1,064	947	880	856	668	916
	合計	1,638	1,676	1,783	1,989	1,529	1,785	1,789	1,976	1,644	1,478	1,485	1,138	1,659
日平均	西山間ルート	37.6	41.6	43.4	42.0	31.3	41.7	39.2	45.6	34.9	31.5	34.9	22.4	37.2
	南北循環ルート	44.3	46.6	45.8	48.4	41.5	52.2	46.0	53.2	47.4	46.3	47.6	31.8	45.9
便平均	西山間ルート	3.8	4.2	4.3	4.2	3.1	4.2	3.9	4.6	3.5	3.1	3.5	2.2	3.7
	南北循環ルート	6.3	6.7	6.5	6.9	5.9	7.5	6.6	7.6	6.8	6.6	6.8	4.5	6.6



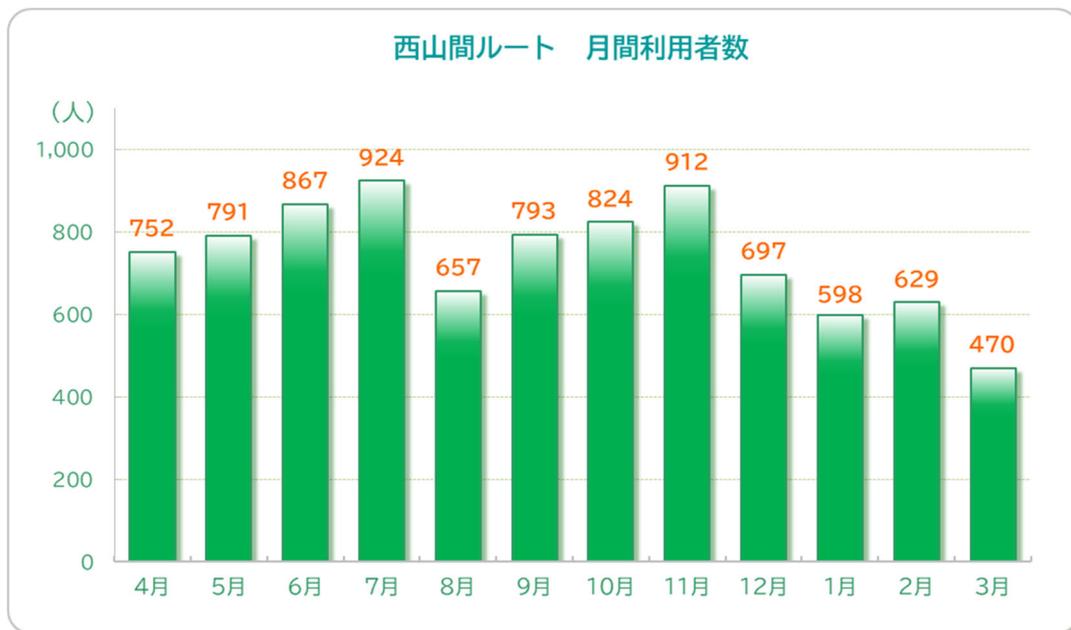


【西山間ルート】【南北循環ルート】ともに8月と1月に利用者数が落ち込む。  
 今年の3月の減少は新型コロナウイルス対応による学校休校によるものと推測される。

#### 4. 令和元年度の西山間ルートの利用状況

##### 4.1 月別の利用者数の推移

令和元年度、西山間ルートの月別利用者数を以下に示す。



##### 4.2 1日あたり／1便あたりの利用者数の推移

令和元年度、西山間ルートの1日当たり及び1便あたりの利用者数を以下に示す。

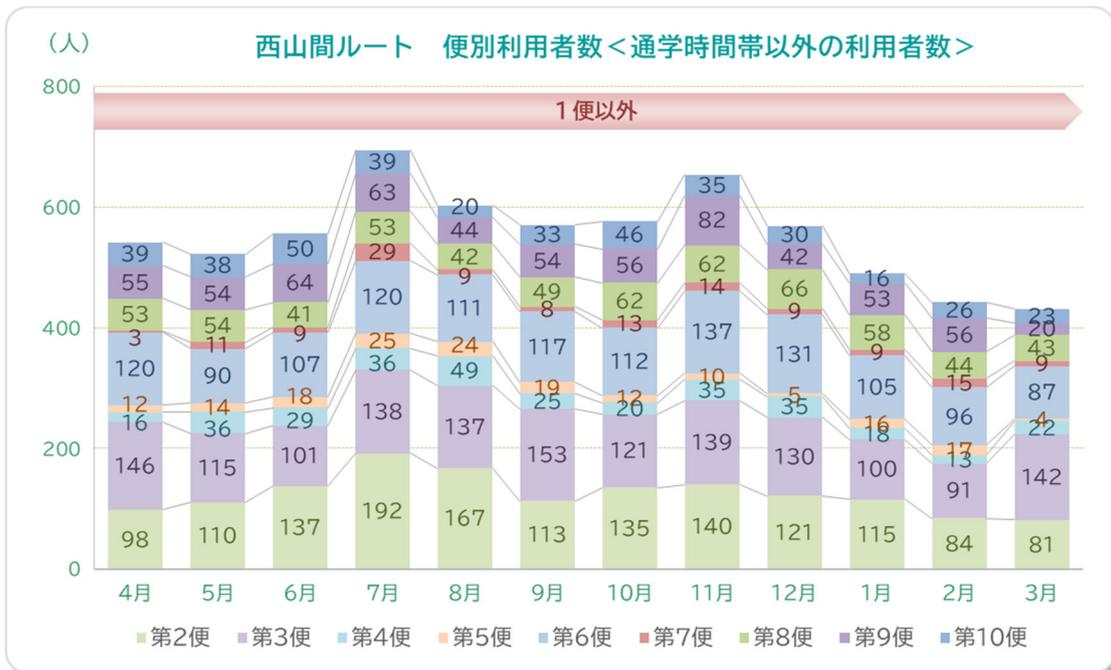
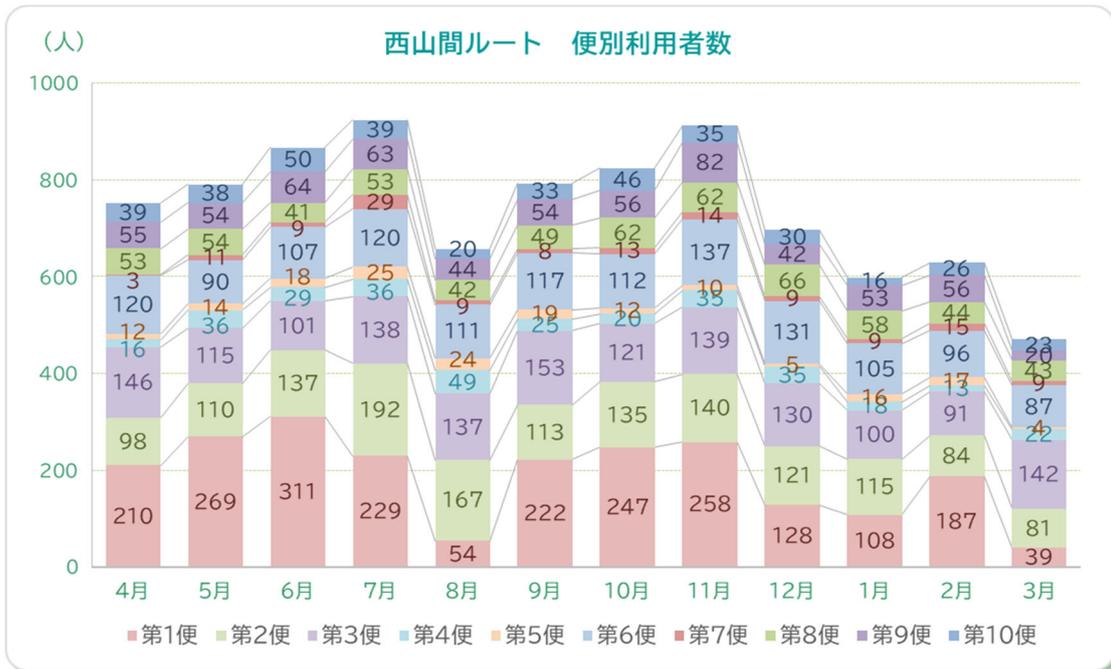


・西山間ルートの月平均、日、便当たりの利用者数（令和元年度）

- 月間平均利用者数 : 743人/月
- 1日あたり平均利用者数 : 37.2人/日
- 1便あたり平均利用者数 : 3.7人/便

### 4. 3 便別の利用状況

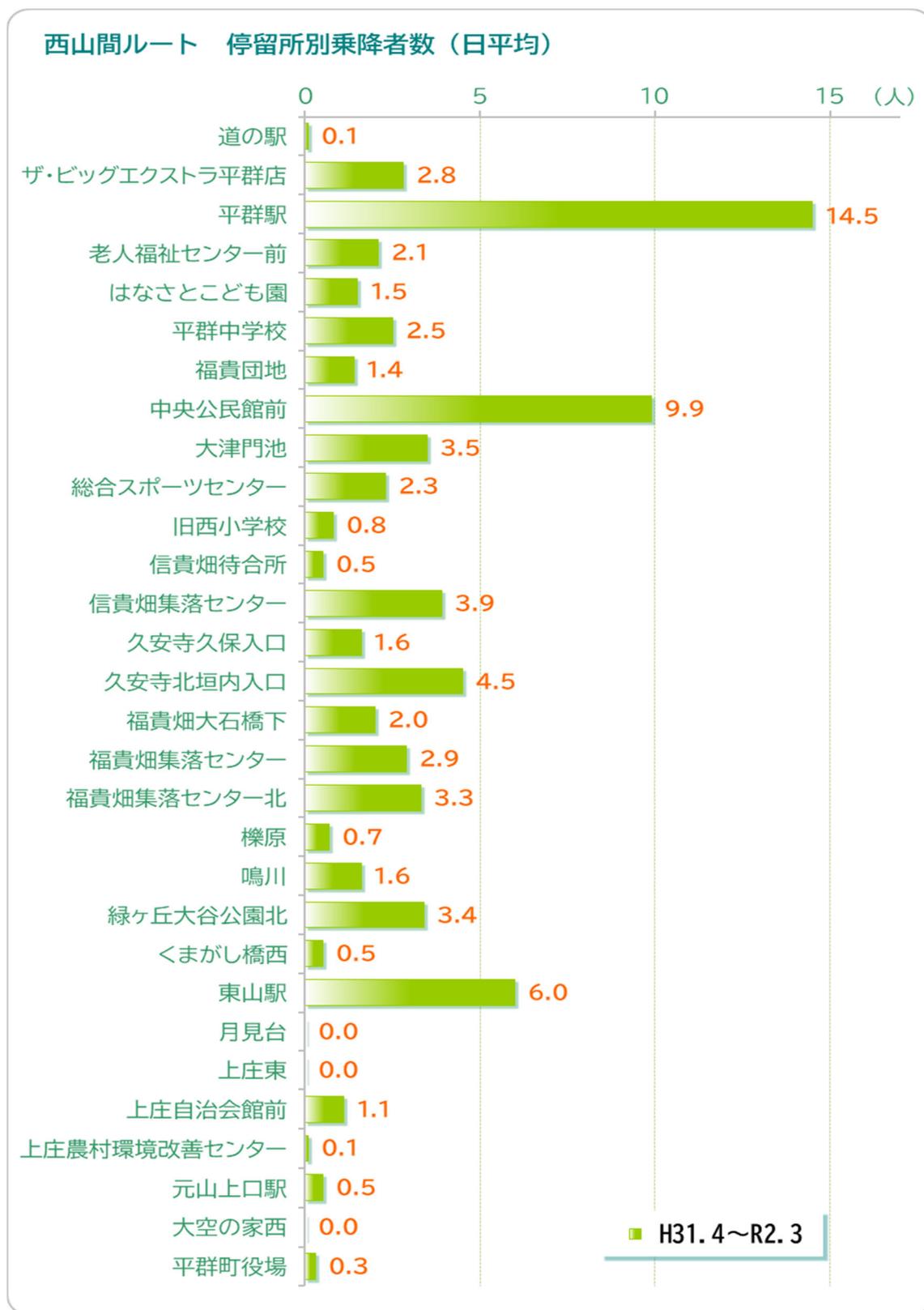
令和元年度、西山間ルート of 便別の利用者数を以下に示す。



- 【全体】**
- ・月平均の利用者数は第1便（189人）が最も多く、次いで第3便（126人）、第2便（124人）の順であり、最も少ないのは第7便（12人）となっている。
- 【通学時間帯以外】**
- ・月平均の利用者数は第3便（126人）、第2便（124人）、第6便（111人）の順であり、最も少ないのは第7便（12人）となっている。

#### 4. 4 停留所別の利用状況

令和元年度、西山間ルートの日当たりの停留所別利用者数を以下に示す。



・西山間地域からの目的地としては、「平群駅」（14.5人）が最も多く、次いで「中央公民館前」（9.9人）、「東山駅」（6.0人）の順である。

・西山間地域では「久安寺北垣内入口」（4.5人）が最も多く、次いで、「信貴畑集落センター」（3.9人）「緑ヶ丘大谷公園北」（3.4人）順となっている。

## 5. 令和元年度の南北循環ルートの利用状況

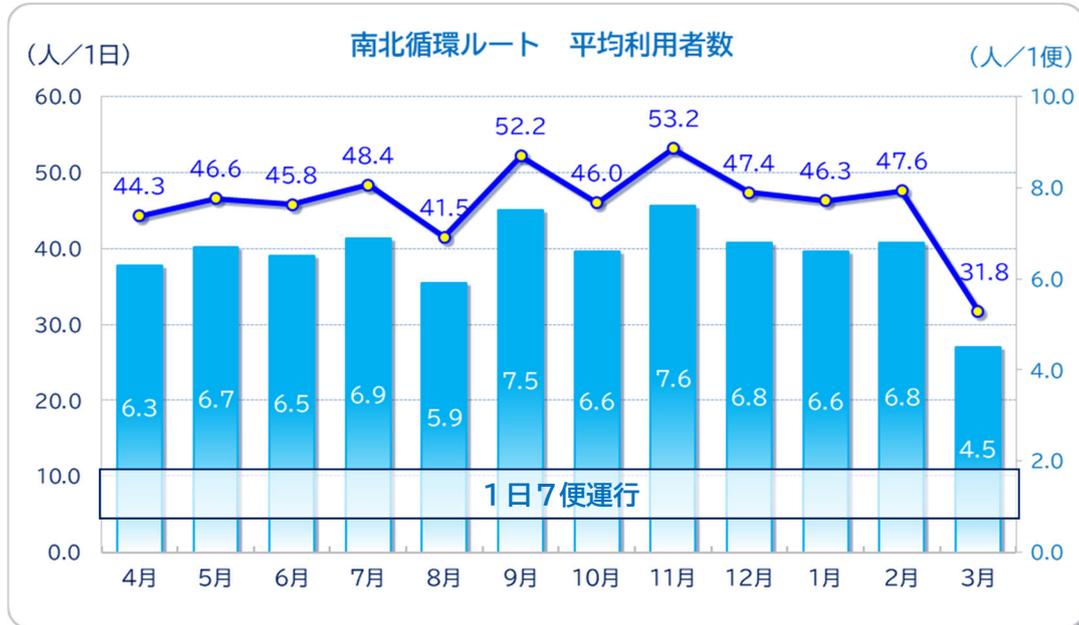
### 5.1 月別の利用者数の推移

令和元年度、南北循環ルートの月別利用者数を以下に示す。



### 5.2 1日あたり/1便あたりの利用者数の推移

令和元年度、南北循環ルートの1日当たり及び1便あたりの利用者数を以下に示す。

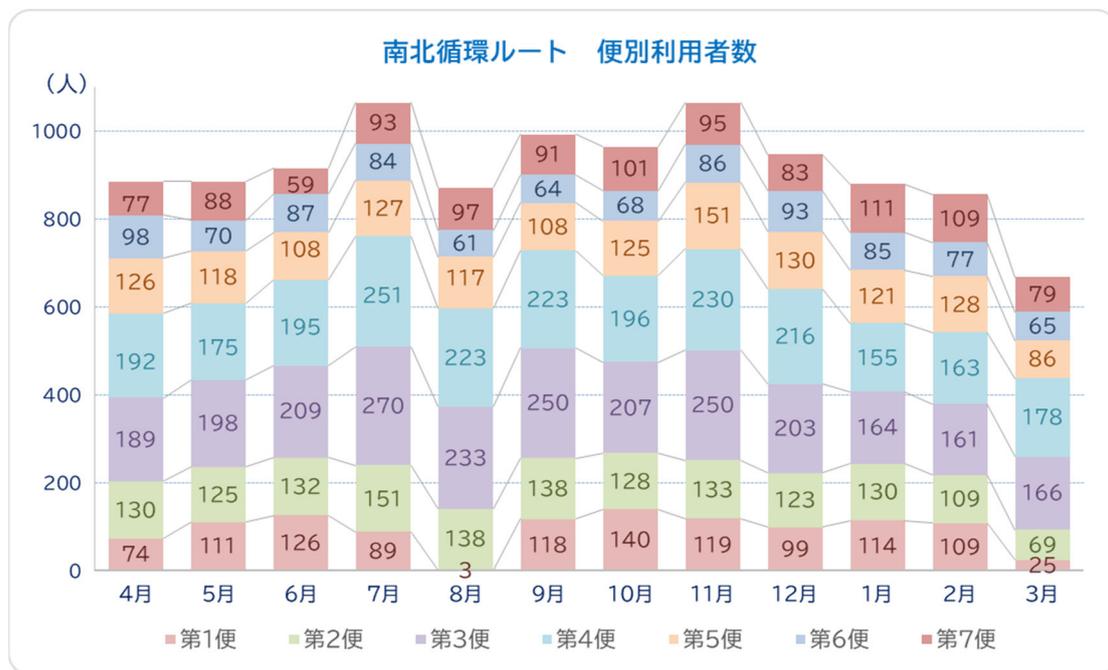


・南北循環ルートの月平均、日、便当たりの利用者数（令和元年度）

- 月間平均利用者数 : 916人/月
- 1日あたり平均利用者数 : 45.9人/日
- 1便あたり平均利用者数 : 6.6人/便

### 5.3 便別の利用状況

令和元年度、南北循環ルートの便別の利用者数を以下に示す。

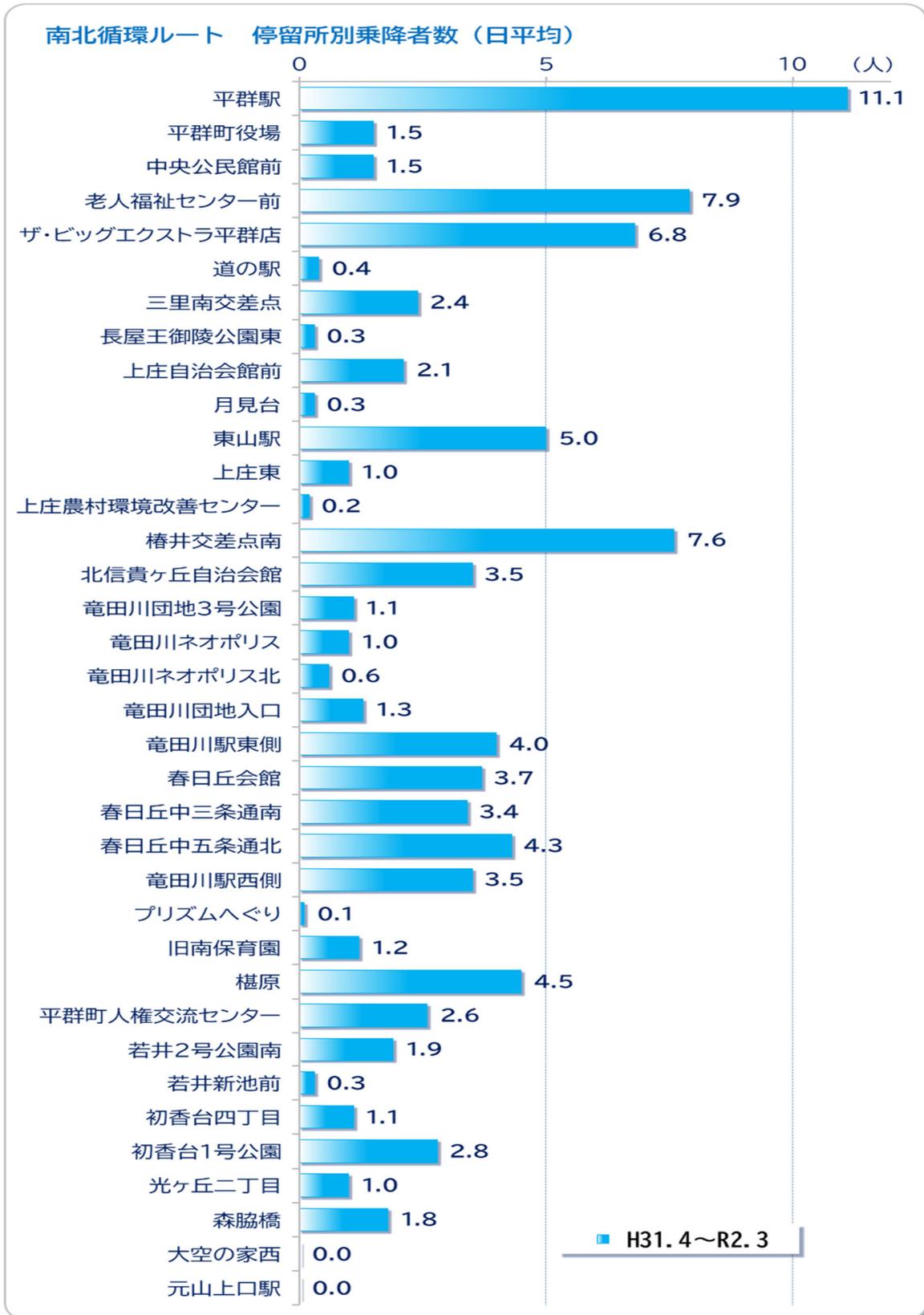


**【南北循環ルート】**

- ・月平均利用者は第3便（208人）が最も多く、次いで第4便（200人）、第2便（126人）第5便（120人）の順となっている。最も少ないのは、第6便（78人）となっている。

### 5. 4 停留所別の利用状況

令和元年度、南北循環ルートの日当たりの停留所別利用者数を以下に示す。

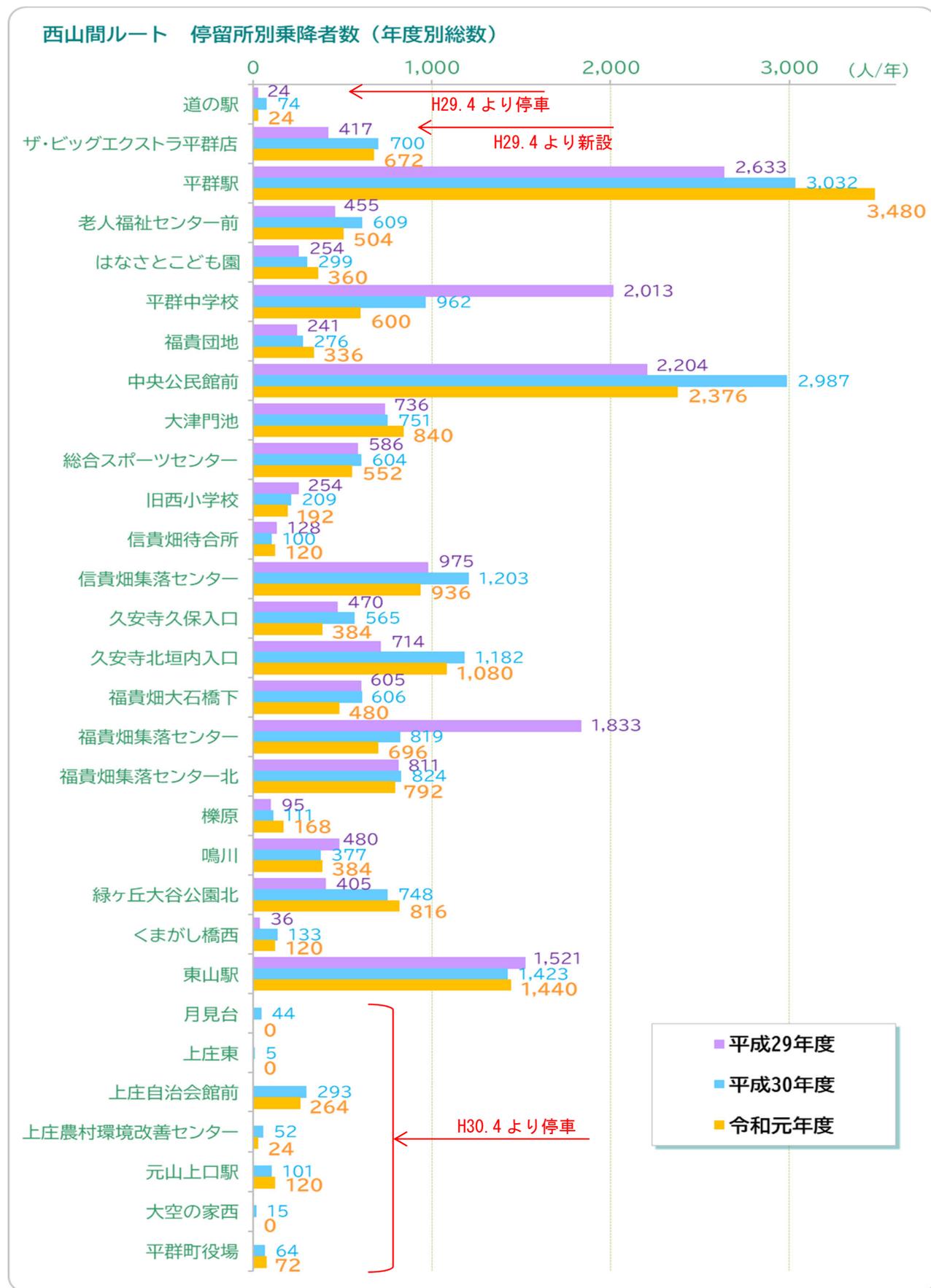


- ・中央循環地域からの目的地としては、「平群駅」（11.1人）が最も多く、次いで「老人福祉センター前」（7.9人）、「ザ・ビッグエクストラ平群店」（6.8人）の順となっている。
- ・中央循環地域では、「椿井交差点南」（7.6人）、「春日丘中五条通北」（4.3人）の順となっている。また、「榎原」（4.5人）となっている。

## 6. 停留所別 年度別の利用比較

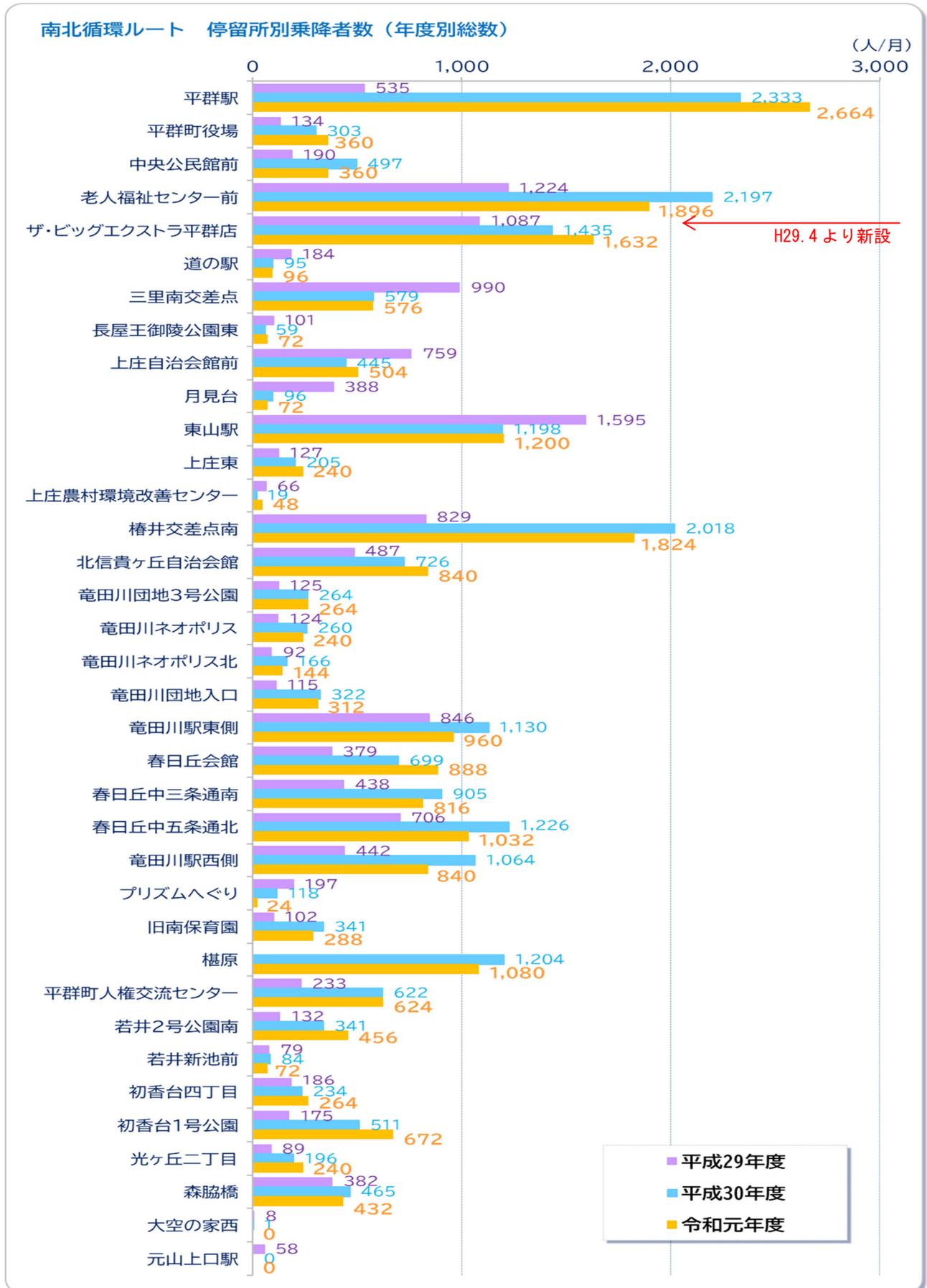
### 6.1 西山間ルート

平成29年度～令和元年度の各停留所の年度別の利用状況を以下に示す。



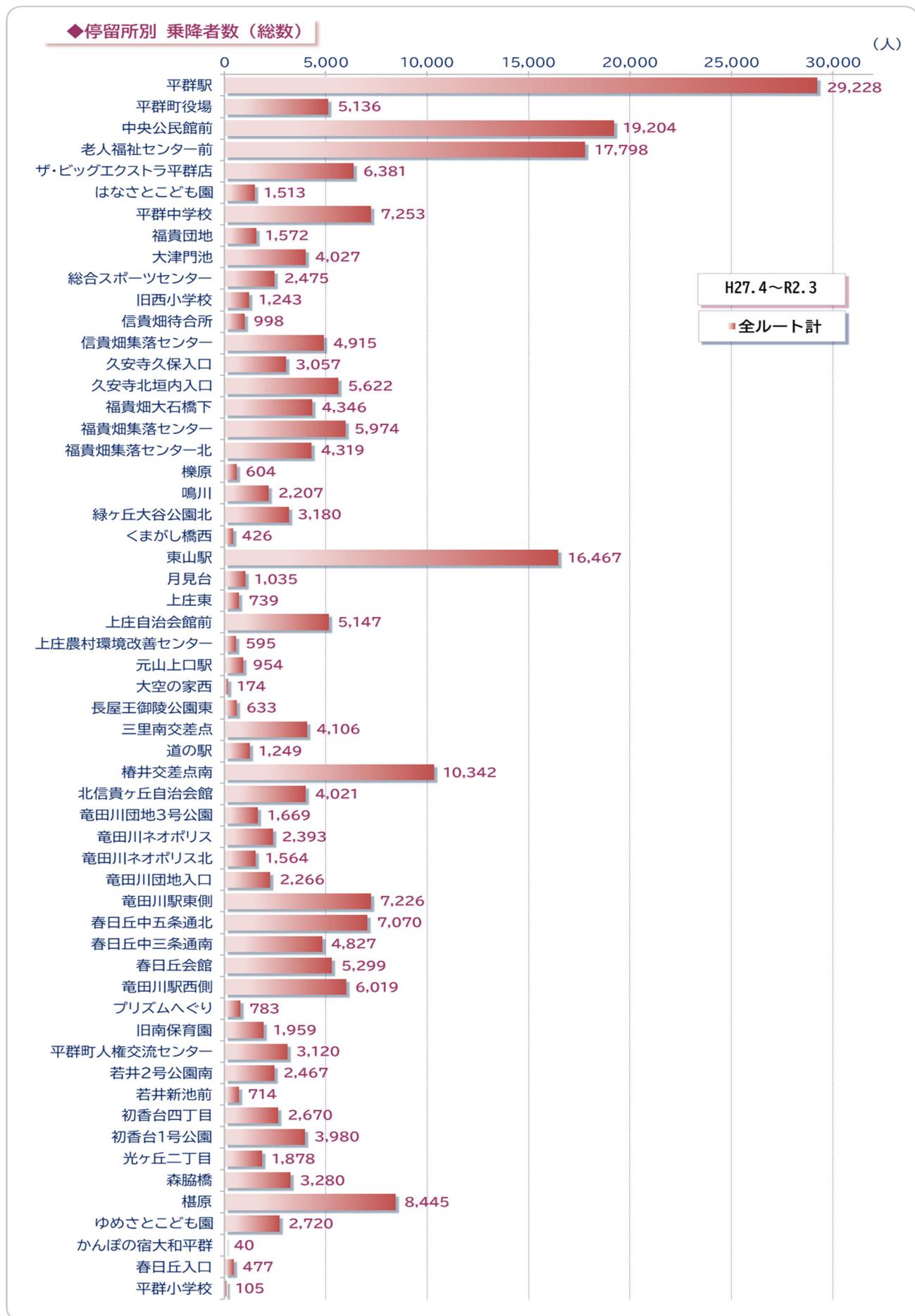
## 6. 2 南北循環ルート

平成29年度～令和元年度の各停留所の年度別の利用状況を以下に示す。



## 7. 停留所別の利用比較

平成27年4月～令和2年3月までの各停留所別の全ルート合計の利用状況を以下に示す。



## 公共交通イベント実施報告

公共交通イベントとして、「無料乗車」を実施した。

### 1. 実施日

・令和元年11月18日（月）～11月22日（金） 5日間

### 2. 効果検証

無料乗車日以外と比較して、西山間ルート70人増、南北循環ルート87人増、計157人増となっている。

表 無料乗車期間利用者数（単位：人）

		月	火	水	木	金	合計
西山間 ルート	通常期間※	36	48	40	36	48	208
	無料期間	39	62	62	54	61	278
	無料乗車日との比較	3	14	22	18	13	70
南北循環 ルート	通常期間※	49	49	46	47	53	244
	無料期間	62	68	59	60	82	331
	無料乗車日との比較	13	19	13	13	29	87
合 計	通常期間※	85	97	86	83	101	452
	無料期間	101	130	121	114	143	609
	無料乗車日との比較	16	33	35	31	42	157

※通常期間の利用者数は11月の各曜日の平均値

## 視察研修報告

視察日	令和元年8月8日(水)
参加者	西協会長、下中副会長、北野委員(奥村委員代理)、岡田委員、岡委員、山田委員 内藤委員(霜永委員代理)、事務局3名
視察先	奈良県大淀町(人口:17,502人、面積:31.1km <sup>2</sup> ) 岡下町長、中村副町長、岡田総務部長、山中住民福祉部長 担当課:総務部企画政策課:志水係長、友山氏
視察目的	路線バス、コミュニティバス、デマンド型交通を運行している自治体の現状を把握することで、 平群町での運行計画検討の参考とするため。

## 大淀町公共交通の概要

- (1) 鉄道:近鉄吉野線(薬水駅、大阿太駅、福神駅、下市口駅、越部駅、六田駅)  
特急停車駅:福神駅、下市口駅、六田駅
- (2) 路線バス:大淀バスセンターを結節点として奈良交通4路線(大和八木駅~天川村方面)と南部連携コミュニティバス(福神駅~下北山村)の計5路線が運行。
- (3) 町コミュニティバス運行経緯
- 平成14年度から町福祉バス(運賃無料)で運行、平成23年の南奈良総合医療センター建設位置決定、奈良交通からの路線バスの大幅見直し協議申し入れ及び福祉バスの課題等から平成26年度見直しを開始した。
  - 平成28年度より利用者の多い停留所を対象としたコミュニティバスと利用者の少ない停留所を対象にデマンド型乗合タクシーを運行開始した。平成28年度の実証運行、平成29年度より本格運行とした。
- (4) コミュニティバス(よどりバス:定時定路線、有償運行、小型バス3台):2路線(幹線ルート、巡回ルート)
- 料金:1人1乗車100円  
小学生以下は無料、障がい者手帳・療育手帳・精神障がい者保健福祉手帳所持の方は無料
- 運行日:月曜日から土曜日(日曜、年末年始は運休)
- 運行時間:午前6時30分から午後7時20分ごろまで
- 幹線ルート(福神駅~町中心部~大和上市駅):5往復(片道1時間程度)
- 巡回ルート(大淀町役場~北野台団地):6往復(片道1時間程度)
- (5) デマンド型乗合タクシー(よどりタクシー:セダン型)
- 運行区域:町内全域
- 運行エリア:2エリア(西部・東部)、原則エリアを越えての移動はできない。
- 料金:1人1乗車200円  
小学生以下は無料、障がい者手帳・療育手帳・精神障がい者保健福祉手帳所持の方は無料
- 運行日:月曜日から土曜日(日曜、年末年始は運休)
- 運行時間:午前8時から午後5時
- 利用者対象:大淀町在住で利用登録済みの方
- 乗降場所:「よどりタクシー乗降場所」のサインがあるところ
- 予約受付:予約受付時間:午前8時から午後5時まで  
利用日の1週間前から予約可能  
午前中(午前8時~正午)利用:利用日の前日までに予約  
午後中(午後1時~午後5時)利用:利用の1時間前までに予約  
1人につき、最大で6件まで予約可能
- (6) 町内タクシー会社:4社(大淀タクシー、千石タクシー、近鉄タクシー、吉野口タクシー)

## 大淀町公共交通の現状

## (1) 利用状況

- 福祉バス(平成27年度)と比較して利用者数は約8割で、コミュニティバスが年間約43,000人~45,000人、デマンド乗合タクシーが年間3,000人~5,000人程度。
- 利用者の大半は高齢者、買い物や通院目的が非常に多い。

## (2) その他の取り組み

- 奈良交通路線バス、南部連携コミュニティバス利用での町内移動に大淀町特別乗車券(大人100円)を発行している。(よどりバス及びよどりタクシーの補完目的)

## 質疑応答

- Q：福祉バスから現在の運行形態への変更は住民、行政、どちらからの発案ですか？  
 A：平成23年度の南奈良総合医療センターの設置位置決定と町立大淀病院の廃院決定により、南奈良総合医療センターへの交通アクセスの確保と福祉バスの利用状況などの課題から行政からの発信で、その時に交通会議も設立しました。
- Q：デマンド型運行決定に対し、ドアツードアの意見はありませんでしたか。  
 A：当時もいまもドアツードアの意見はあります。本町の地形条件、アップダウンがあることや障がい等のことから当時よりもいまの方が意見は多いです。
- Q：ドアツードアの要請件数、コミバスとタクシーの差額等、財政負担を教えてくださいませんか。  
 A：ドアツードアの要請件数は年々増加しています。どこの自治体でも同じ課題と認識しています。交通政策面からは町内にタクシー会社が4社あり、ドアツードア化についてはタクシー事業者から交通会議の場でバランスを考えたいと欲しいと当時意見が出されました。福祉的視点も必要との認識はしていますが、民間事業者の消滅は町としては求めています。
- Q：交通政策としてはドアツードアが無いことはよくわかりました。  
 福祉の視点だともわかりました。交通体制の維持は民間の努力と町の財政支援が必要と考えていますか。  
 A：本町も高齢化が進んでいますが、開発された住宅団地の高齢化が今後、深刻になると思っています。その対応と高齢者の交通事故対策への対応をキックオフしました。交通政策とは別の施策を考えないといけないと思っています。
- Q：行政事業でなく、第三の交通体系として福祉ボランティア的な高齢者相互支援事業を、ほぼ無料で考えています。このへんの検討はしていますか。  
 A：住民ボランティアは施策としてあるので考えていかないといけない。本町内でも考えている地区はあります。実施にあたっての課題として、法的制限とリスク対策があると思っています。住民主体、行政主体の役割については考えていかないといけない。
- Q：よどりバスの学生利用はありますか。  
 A：帰宅時に町内最大規模の北野台団地に近鉄駅からの利用が1日数名あります。帰りの登り坂がきつい。運行ダイヤ自体が通学時間帯ではないので、登校時の利用は無いと思います。
- Q：小学校のスクールバス運行はありますか。  
 A：2校でスクールバスを専属で運行しています。
- Q：よどりタクシーの委託経費は借上げですか、実走距離精算ですか。  
 A：エリア毎に1台と予備車を確保するように事業者と契約しています。1台に対する借上げ契約です。
- Q：民間路線バスの奈良交通への負担はありますか。  
 A：奈良交通の路線赤字負担はしています。コミュニティバスとデマンドタクシーの運行に対し、フィーダー系統として国庫補助をいただいています。その許可条件として奈良交通の路線維持が必要となっていることから、路線赤字負担をしています。
- Q：デマンドタクシーがエリア毎に1台運行で足りていますか。  
 A：いまのところ足りています。
- Q：デマンドシステムとして「コンビニクル」をタクシー事業者に導入されていますが、住民から役場への問い合わせはありませんか。また導入までの苦労があれば教えてください。  
 A：導入時には大変苦労したと思います。コミバスは増減が無いのに、デマンドタクシーの利用者が1年目から2年目で2割増加したのは、利用の仕方がわからなかったからです。利用の仕方についての問い合わせは、いまでもあります。
- Q：利用者登録では業務量が増加しますか。  
 A：「コンビニクル」の登録に時間はかかりません。予約受付、経路設定は事業者で対応していますが、負担は無いと聞いています。
- Q：福祉バスからコミバスとデマンドタクシーに分離して空車状態は減少しましたか。  
 A：以前に比べれば減少したと思います。コミバスルート設定時に利用の多い施設、買い物、通院、スポーツジムを短絡的に結びました。デマンドは元々利用者の少ない地区を選定しています。デマンドタクシーは乗合率の向上が一つの課題となっています。
- Q：デマンドタクシー利用者の固定化はありますか。  
 A：固定化が顕在化しつつあります。

以上

視察状況写真

■参加委員



■協議状況



■路線バス（奈良交通・バスセンター）



■よどりバス・よどりタクシー停留所



■コミュニティバス（よどりバス）



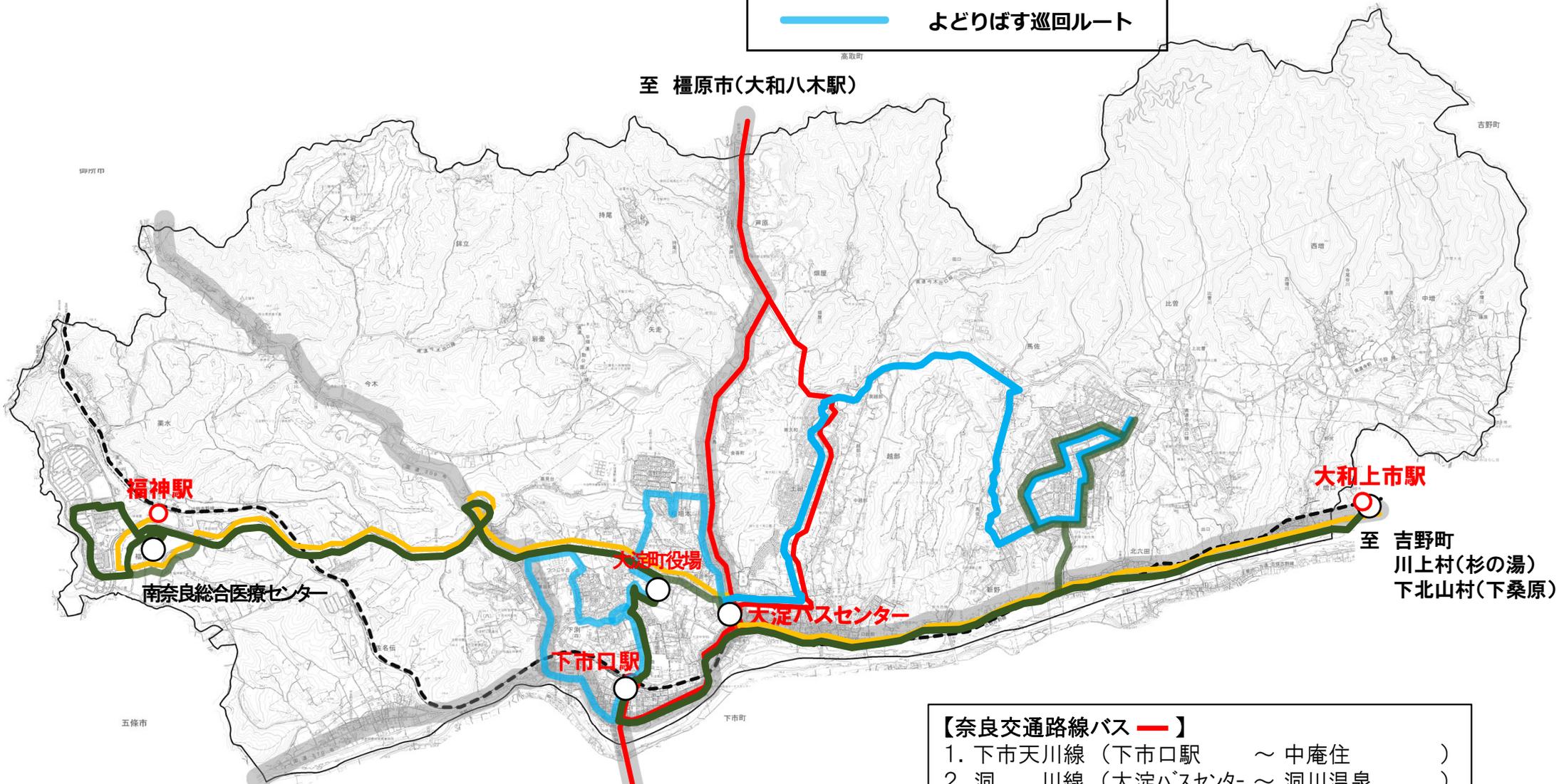
■デマンド型乗合タクシー（よどりタクシー）



# 大淀町内 バス路線図

【凡例】

- (緑色) — よどりばす幹線ルート
- (青色) — よどりばす巡回ルート



至 五條市(五條バスセンター)

至 下市町  
黒滝村(笠木)  
天川村(洞川温泉・中庵住)

至 橿原市(大和八木駅)

大和上市駅  
至 吉野町  
川上村(杉の湯)  
下北山村(下桑原)

【奈良交通路線バス — (赤色) —】

1. 下市天川線 (下市口駅 ~ 中庵住 )
2. 洞川線 (大淀バスセンター ~ 洞川温泉 )
3. 下市笠木線 (下市口駅 ~ 笠木 )
4. 八木下市線 (大和八木駅 ~ 大淀バスセンター )

【南部連携コミュニティバス — (黄色) —】

1. ゆうゆうバス (福神駅 ~ 下桑原 )

視 察 日	令和2年2月7日（金）
参 加 者	西脇会長、下中副会長、岡田委員、岡委員、赤松委員、山田委員、中森委員、吉岡委員 事務局3名
視 察 先	三重県玉城町（人口：15,498人、世帯数：5,773世帯、高齢化率：26.9%、面積：40.91km <sup>2</sup> ） H31.3末現在 担当：社会福祉課長兼社会福祉協議会事務局長
視 察 目 的	デマンド型交通を運行している自治体の現状を把握することで、平群町での運行計画検討の参考とするため。

#### 玉城町公共交通の概要

1. 鉄道：JR参宮線（田丸駅）
2. 路線バス：三重交通（伊勢市駅～玉城町役場前の1ルート）
3. 町内タクシー会社：2社（田丸タクシー、福祉タクシーやまや）
4. 玉城町元気バス概要：
  - (1) 運行経緯
    - ・H8 民間路線バスの大幅縮小（3ルートから1ルートに）
    - ・H9 29人乗りのマイクロバス2台で無料のコミュニティバス運行開始
    - ・「からバス・空気バス」の状態、サービス向上・予算抑制の問題発生
    - ・H21～H22 「三重県ふるさと雇用再生特別基金事業市町等補助金」の交付により、東京大学の研究と連携してデマンド運行（無料）を開始
    - ・補助総額は4,000万円程度（バス及びPCリース代、予約受付員費、車載器及び端末機器等）
    - ・ソフト開発及び利用状況分析は、東京大学で卒論データに利用
  - (2) 運行概要
    - ・利用者：玉城町民で登録者（ふるさと納税者、福祉事業賛助会員も利用可能）
    - ・運行時間：9時から17時
    - ・予約時間：当日30分前から2週間先まで、10回まで予約可能
    - ・運行日：毎日（年末年始のみ運休）
    - ・運行方法：バス停留所（現在：201箇所：停留所ポスト無）、自治会要望で増加中（個人要望は認めない）
    - ・運行車両：通常日3台（リース）、水曜日2台、土日祝日1台
    - ・運行体制：オペレーター2名、ドライバー6名（他バス事業等と兼務）
    - ・料 金：無料
    - ・予約方法：電話（土日祝日休み）、インターネット、独自アプリ搭載のスマートフォン、端末タッチパネル（町内44箇所）、スマートフォンを希望者に配布（40名）
    - ・運行経路：ドライバー判断に任せている
5. 福祉バス：
  - ・保健福祉会館と伊勢市小俣図書館を結ぶ福祉バス（乗車無料）の運行委託
  - ・子どもから高齢者の方まで乗車できる

#### 玉城町「元気バス」の現状

- (1) 利用状況
    - ・登録者数：約1,718人（H31.3末現在）  
（内訳 女性：31.3%、男性：68.7%、65歳以上：73.3%、75歳以上：61%）
    - ・利用者数：月平均2,000人程度（運行開始時と変わらない）
    - ・予約方法：98%が電話予約
  - (2) 実証実験からの評価（継続運行理由）
    - ・外来医療費の削減：1人当たり平均約21,000円/年
    - ・現在の年運営費約2,100万円に対し、高齢者（544人）の年間医療費削減額は約1,100万円程度
    - ・収支的にはオンデマンド交通はタクシーより優位、町コミュニティバスよりわずかに優位
    - ・外出支援の観点からは、コミュニティバスの削減額はオンデマンド交通より低い
    - ・その他の便益も加えた場合、オンデマンド交通がさらに優位になる可能性あり
- ⇒ コミュニティバスからオンデマンド交通への切り替えは、玉城町においては有効であった。

## 質疑応答(1/2)

Q: フルデマンド(ドアツードア)の要望はありませんか?

A: 要望はあるが、町内のタクシー会社との共存を図るためドアツードア対応はしない方針である。

Q: 既存の公共交通との棲み分け(調整)はどのように対応しましたか?

A: 福祉施策として実施しているので特に指導等は無かった。事前協議して実施した。

Q: システム(コンビニクル)対応について、職員対応、若しくは委託をしていますか?

A: 町から社会福祉協議会に委託、社会福祉協議会から東京大学に年180万円で委託している。

Q: 独自アプリについて、アプリ作成費、土日祝日の予約はアプリのみで対応ですか?

A: アプリ作成費は約350万円と聞いている。土日祝日は電話以外で対応している。

Q: 現況について利用者の方からの評価は良いですか?

A: 良いと思っている。利用者アンケートでは無料運行の評価が高い。

Q: 現況について住民からの新たな要望はありますか?

A: 時間によっては予約が取れないのでバスの増便要望はあるがコスト面から無理な現状。

町外(伊勢日赤病院等)への運行要望があり、伊勢市境スーパーでの伊勢市コミバスへの乗り継ぎを検討中ではあるが、JR・民間バスへの影響、伊勢市コミバスが有料である等の課題がある。

Q: 運転免許証の自主返納者への支援はありますか?

A: 申請時の送迎支援、認知症支援者の同乗も含め実施しており、現在までに13名の利用あり。

Q: デマンド交通導入に関し、何かアドバイスはありませんか?

A: 地元の交通機関との共存を考える、町内タクシー会社への委託、委託ができない時は利用制限を検討してはどうか。

現在、玉城町では登録後に元気バスを利用していない方へのアンケートを実施している。

Q: ご担当者様のご苦労されたことはどのようなことですか?

A: 常に費用対効果を問われることで、一人あたりは高いことは認識している。福祉事業として実施している旨の理解を求めている。

また、「高齢者のみまもり」「免許証返納者支援」「外出支援」等の効果があることを周知している。

Q: 町の公共交通は何がありますか?

A: JR、三重交通、タクシー会社。民間バスには年間150万円程度町から補助している。

Q: バス停留所の設置はどのようにして決めていますか?

A: 停留所は年間5~6箇所増えている。自治会からの要望のみで個人の要望は受け付けていない。

要望箇所については、乗降時の安全確認をしている。

現地での停留所設置はせず、Web上のみで表示しているため、停留所の増減は比較的簡単である。

Q: タクシーとの棲み分けはどのようにしていますか?

A: タクシー利用は、元気バス運行時間外の通勤、通学等に多い。

Q: ドアツードアでしか外出できない方の支援はありますか?

A: 高齢者の日常をある程度把握している社協での「みまもり」体制は、民間での実現は難しいと考える。

実費での運行であり民業を圧迫しない。民間だと利益も必要なので1.5倍程度は増額するのではないか。

Q: 受益者負担は考えないのですか?

A: コミュニティバス運行時から無料となっている。受益者負担の意見もあるが、アンケートで有料にすると利用しないとの意見も多くあり、実証実験での効果検証結果から、有料化すると外出しなくなり不健康を招くことを懸念している。

Q: 公共交通の延長線上にデマンド交通はないのですか?

A: 民間でやればできる。契約の問題ではないか。

Q: ドアツードア希望者への協力体制はどうですか?

A: 介護福祉では福祉有償運送などもある。グレーゾーンの方については課内では「元気バス運行」と「タクシー券発行」の意見もある。他組織との連携を優先的に考えたい。

Q: 介護保険等への影響はありますか?

A: 要介護の方が要支援になるなど、介護保険利用が減ったことは聞いている。

Q: 白ナンバー運行に対する関係機関からの指導はありましたか?

A: 交通機関との協議のみで、特に指導は無かった。

質疑応答 (2/2)

Q : 現在の運行経費等はどうなっていますか？

A : 経費は、社協職員の人件費のアップと消費税増加等で年間2,000万円強となっている。  
運転手は6名（大型免許4名、普通免許2名）、他の事業委託との兼務である。

Q : 運行台数3台の根拠は何ですか？

A : 実証実験の結果等から決めている。

Q : 社会福祉協議会の経営状況等は如何ですか？

A : 収益は悪化している。町長が社協会長も兼ねているので状況は認識している。  
買い物難民については、移動販売車との協働を計画しており駐車場所を検討中。

Q : 出かけさせるきっかけづくりの方策はしていますか？

A : 高齢者のたのしみ方が多様化している。町内に温泉施設や社協内の喫茶コーナーなどもあるが、特に仕掛けなどはしていない。コミュニティが成立する場所づくりが大事ではないかと考えている。

Q : 車両乗降時の支援はありますか？

A : ハイエースは乗降用ステップがある。また、運転手が乗降時の介助をしている。

Q : 子供利用時の仕様はどうなっていますか？

A : 普通の自動車と同じ。首がすわることが前提でチャイルドシートは1車両に1基積んでいる。

Q : 白ナンバー運行について、事故対応はどのようにしていますか？

A : 事故は問題と認識している。安全運転が第一。通常の保険に乗降時の保険を追加している。  
補償等が大変な場合は町に依頼するしかない。

Q : 停留所が増えると運行時間、待ち時間が長くなるのですか？

A : 運行ゆとり時間の10分は不変で、ドライバー数に限りがあるので、予約便満席の場合は次便利用となる。

以 上

視察状況写真

■協議状況



■オペレーター室



■元気バス（9人乗り・乗降ステップ有り）



《議案第1号》

令和2年度 平群町地域公共交通会議 事業計画 (案)

	令和2年									令和3年			備考
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	
平群町地域公共交通会議			■								■		2回
利用状況データとりまとめ	■												
公共交通イベント実施 ・無料乗車日設定予定								■					1回
視察研修実施						■	■						1回
新たな交通手段の導入検討	■			■			■			■			
	意向アンケート票 配布・回収・集計			導入実施案作成						導入実施要領策定			
改善検討・関係機関協議等	■												

《議案第2号》

## 令和2年度 平群町地域公共交通会議予算(案)

## 歳入

(単位:円)

款	項	目	予算	説明
1 負担金	1 負担金	1 負担金	1,000,000	平群町負担金
2 補助金	1 補助金	1 補助金	0	国、県からの補助金
3 繰越金	1 繰越金	1 繰越金	919,553	前年度からの繰越金
4 諸収入	1 諸収入	1 諸収入	447	預金利子等
合計			1,920,000	

## 歳出

(単位:円)

款	項	目	予算	説明
1 運営費	1 会議費	1 会議費	100,000	会議運営費
	2 事務費	1 事務費	100,000	研修費等
2 事業費	1 事業費	1 事業費	1,700,000	事業費及事業検証費
3 予備費	1 予備費	1 予備費	20,000	予備費
合計			1,920,000	

平群町における新たな交通手段導入検討のためのアンケート調査

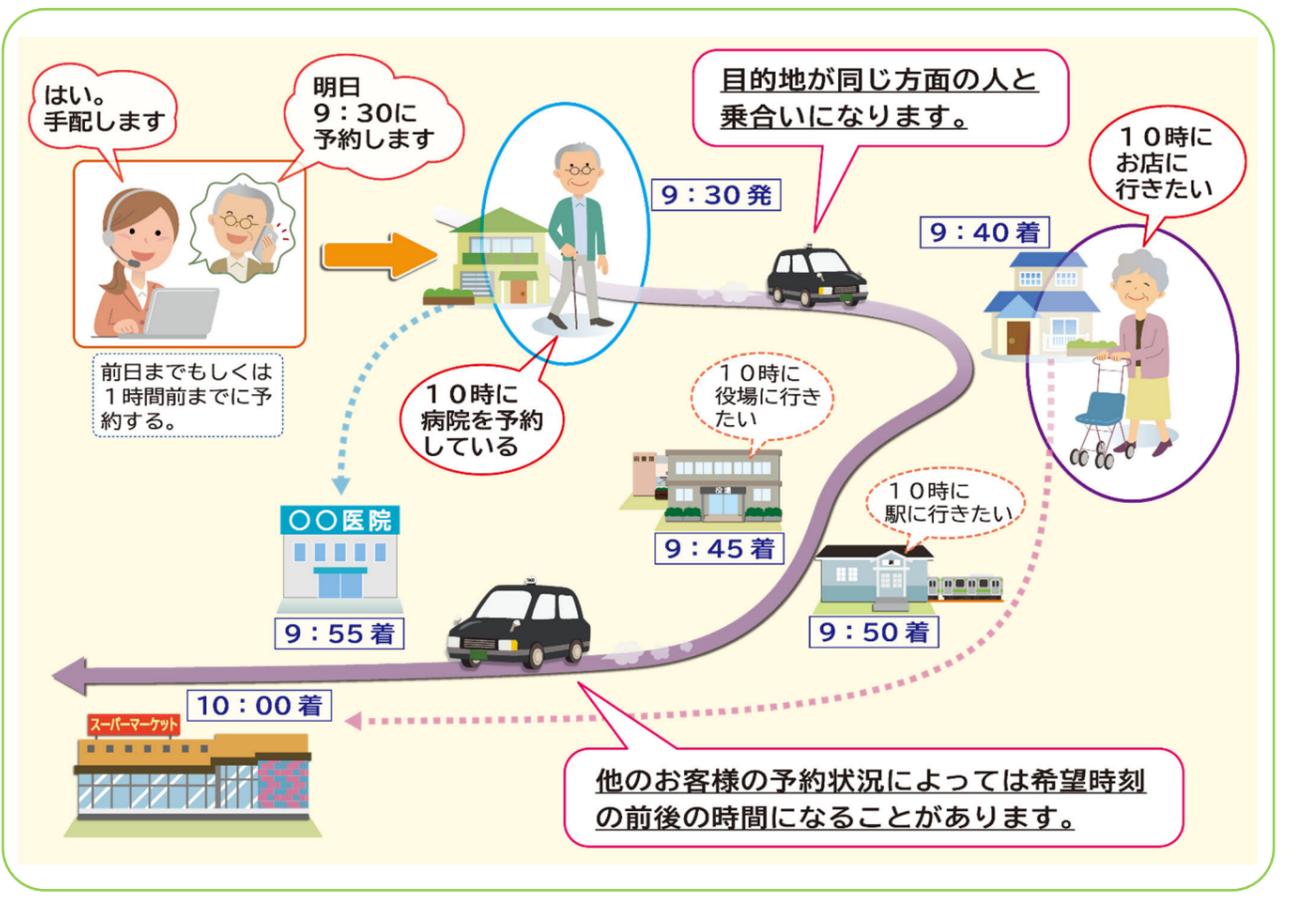
■デマンド型交通（予約制乗合タクシー）とは

- 利用者の「デマンド（要求、需要、ニーズ）」に合わせて運行する形態の交通を意味し、一般的には、利用者からの事前予約に応じて運行するサービス形態の総称のことです。
- デマンド型交通には、ルート、ダイヤ、発着地の自由度等の組み合わせにより、さまざまな運行サービス形態があります。

【利用者の主なメリット・デメリット】

主なメリット	主なデメリット
タクシーのように自宅付近から目的地周辺（買い物や病院）まで行くことができる。	利用する場合、事前予約やキャンセルの連絡が必要となる。
乗合いなので、タクシーに比べ利用者の負担額は少ない。	乗合いのため、時間の融通が利かない。また、他人との相乗りに抵抗感が生じることがある。

【予約制乗合タクシーのイメージ】



■アンケートに関するご質問等は、下記までお問合せください。

平群町総務防災課（平群町地域公共交通会議事務局）

TEL：0745-45-1001

FAX：0745-45-6619

《調査ご協力をお願い》

日頃は、平群町の交通事業に格別のご理解とご協力を賜り、誠にありがとうございます。本町では、近鉄生駒線の4駅を中心に、民間のエヌシーバスと町が運行するコミュニティバス（長屋くん号・左近くん号）が運行されております。

一方で、既存のバス停留所までの移動が困難とのご意見を町民の多数の方からいただいております。本町の公共交通を考えるうえでも、高齢化への対応は急務となっております。

そのため、介護保険料を財源とした町内での移動が困難な65歳以上の方のための、新たな交通手段の導入について検討を進めてまいりました。

つきましては、デマンド型交通の導入検討の参考とするため、町内にお住まいの「65歳以上」の皆様のご意見をお尋ねたく、アンケート調査を実施することといたしました。

ご多用のところ誠に恐縮に存じますが、アンケート調査の趣旨をご理解の上、ご協力くださるようお願い申し上げます。

令和2年6月

平群町長 西脇 洋貴  
（平群町地域公共交通会議会長）

ご回答に当たってのお願い

- デマンド型交通（予約制乗合タクシー）についての説明は4ページに記載しております。内容をご理解のうえ、アンケートにお進みください。
- 当てはまる番号を○で囲み、( )内には記述でそれぞれ回答してください。
- アンケート調査票は全て統計的に処理いたしますので、個人を特定することはございません。
- ご記入が完了しましたら、調査票を返信用封筒に入れてください。（封筒に名前を記入していただく必要はありません。）
- アンケート調査票を入れた返信用封筒を、7月17日（金）までに投函して下さるようお願いいたします。

※調査の実施（配布・回収・分析）は、下記の業者に委託しております。

国際航業株式会社 西日本地域マネジメントグループ 担当：平賀 藤崎  
TEL：06-6487-1285 FAX：06-6487-1370

ここからアンケート調査票です

問1 あなた自身のことについてお聞きします

問1-1 性別について教えてください。

1. 男 2. 女

問1-2 年齢について教えてください。

1. 65～70歳 2. 71～75歳 3. 76～80歳  
4. 81～85歳 5. 86～90歳 6. 90歳以上

アンケート調査票は、裏面に続きます

問1-3 お住まいはどちらですか。(自治会名または大字をご記入ください)

( )

問1-4 家族構成について教えてください。

ご自身を含めて ( ) 人家族

問1-5 運転免許証について教えてください。

運転免許証 1. 保有している 2. 保有していない  
免許返納について 1. 返納した 2. 返納していない

問1-6 日常の外出頻度について、当てはまる番号に1つだけ○を付けてください。

1. 週に数日外出している 2. 週1日程度外出している  
3. 月に2~3日程度外出している 4. 月に1日程度外出している  
5. 年に数日程度外出している 6. ほとんど外出しない  
7. その他 ( )

問1-7 外出されるときに利用している交通手段について教えてください(複数回答可)。

1. 町コミュニティバス 2. 路線バス(エヌシーバス) 3. 自分で運転する車  
4. 人に乗せてもらう車 5. 電車(近鉄線) 6. タクシー  
7. 原付・バイク 8. 自転車 9. 徒歩  
10. その他 ( )

問1-8 平群町では今後、公共交通機関等を利用した健康づくりを目指しており、高齢者の外出機会を増やすなどして、フレイル(※)対策を進めていきます。

(フレイル状態を早期に把握し、改善を図るための「フレイル健診」が、今年度から全国の自治体で実施されます。)

簡単なフレイルチェック表を下記に用意しましたので、ご記入をお願いします。

◆フレイルチェック表(5項目)

問	質問内容	回答	
1	以前と比べて2~3キロ以上の体重が減った	はい	いいえ
2	以前より歩く速さが遅くなった	はい	いいえ
3	ウォーキングなどの運動を積極的(週1回以上)にしている	はい	いいえ
4	周囲から物忘れがあるといわれる	はい	いいえ
5	わけもなく疲れたような感じがする	はい	いいえ

※フレイル・・・筋力などの身体機能が低下し、心身ともに弱ってきた状態を指す。介護が必要となる手前の段階。75歳以上で大きく増え、全国で350万人の高齢者があてはまると推計される

問2 デマンド型交通(予約制乗合タクシー)の導入についてお聞きします

問2-1 平群町内でのデマンド型交通の導入について、当てはまる番号に1つだけ○を付けてください。

1. 導入してほしい(導入された場合、利用する) → 問2-2へ  
2. 導入する必要はない(導入された場合においても、利用しない) → 問2-3へ  
3. どちらともいえない  
4. その他 ( )

<問2-1で「1. 導入してほしい(導入された場合、利用する)」と回答された方にお尋ねします。>

問2-2 デマンド型交通を「どのように利用されますか?」  
また、「料金について」お答えください。

運行時間帯	( )時から( )時 (例: 9時~17時)
頻度	1. 週5回以上利用する 2. 週に2~4回程度利用する 3. 週に1回程度利用する 4. 月に2~3回以下の頻度で利用する
利用したい曜日(○印)	1. 月 2. 火 3. 水 4. 木 5. 金 6. 土 7. 日
行きに利用したい時間帯	( )時頃(目的地への到着時刻)
帰りに利用したい時間帯	( )時頃(自宅付近への到着時刻)
主な目的地	( )
主な目的地への移動目的	1. 買い物 2. 通院 3. レクリエーション 4. 会合 5. その他 ( )
1回の乗車料金は、いくらがふさわしいですか?	1. 300円 2. 400円 3. 500円 4. その他 ( )

<問2-1で「2. 導入する必要がない」と回答された方にお尋ねします。>

問2-3 「導入する必要はない(導入された場合においても、利用しない)」とする主な理由として、当てはまる番号に○を付けてください(複数回答可)。

1. 現行の路線バスやコミュニティバスのままでよいと思うから  
2. 運行本数や運行ルートなど、現行の路線バスやコミュニティバスの改善を図ればよいと思うから  
3. デマンド型交通は事前予約が手間であると思うから  
4. 他人と相乗りとなった場合、時間に融通がきかなくなると思うから  
5. その他 ( )

問3 その他ご意見

新たな移動支援策について、また、平群町の公共交通についてご意見がありましたらご記入ください。

( )

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。  
ご記入済のアンケート調査票は、返信用封筒に入れて、7月17日(金)までに、投函してください。切手は不要です。

資料 8

デマンドタクシー導入検討に関する方策（案）と  
その課題について

～ 現在までの検討の経緯 ～

### 3 平群町の高齢者を取り巻く環境

①高齢化の進行	令和2年3月末現在、	7,079人	・ 高齢化率 37.7%
	(平成22年3月末現在、	5,545人	・ 高齢化率 27.3%) 約10%上昇
	令和7年見込み	6,819人	・ 高齢化率 40.0%

※第7期平群町介護保険事業計画・高齢者福祉計画より

#### ②フレイル状態の高齢者の増加

身体的要因 : 筋力の衰えからくる栄養摂取障害

精神・心理的要因 : 身体が意志通りに動かなくなることに對するストレスや認知機能の低下、うつ症状

社会的要因 : 外出機会の喪失による閉じこもり、社会参加機会の喪失による孤立。生きがいの喪失

③NC(路線)バス、コミュニティバスのバス停まで行けない高齢者の増加(介護保険要介護、要支援非認定者)

④外出する手段がないため、町主催の健康づくりに関する各種教室、地域でのコミュニティに参加できない高齢者が増加。

※厚生労働省は、今年度より75歳以上の高齢者を対象にフレイル健診を市町村に対し義務化  
市町村は、フレイルと認められる高齢者の個々の状況に応じて、フレイル予防に資する事業を展開  
予定

#### ※フレイルとは

筋力などの身体機能が低下し心身ともに弱ってきた状態。虚弱を意味する英語フレイルティをもとにした造語。日本老年医学会が2014年に提唱。認知機能の低下やうつなどの精神・心理面、閉じこもりや孤立などの社会性も関係する。65歳以上の約1割が該当し、75歳以上で大きく増えるとされる。近年フレイル予防に取り組む市町村が増加。三郷町では2018年より大阪大学と共同研究を行っている。

高齢期に生理的予備機能が低下することのストレスに対する脆弱性が亢進し、生活機能障害、要介護状態、死亡などの転帰に陥りやすい状態で、筋力低下により動作の俊敏性が失われ転倒しやすくなるような身体的問題のみならず、認知機能障害やうつなどの精神・心理的問題、独居や経済的困窮などの社会的問題を含む概念であるフレイルという中間的な段階を経て、徐々に要介護状態に陥ると考えられている。しかしフレイルはしかるべき介入により再び健常な状態に戻るという可逆性が包含されている。フレイルに陥った高齢者を早期に発見し適切な介入をすることにより生活機能の維持・向上を図ることが期待される。

### 4 平群町における今後の公共交通(移動支援)について(別、比較表参照)

※ここで定義されるデマンドタクシーとは、年齢制限なし。対象者は身体の状態などによる限定なし。運行できる範囲は町内全域、または町内全域と近隣市町村医療機関。

5 デマンドタクシー導入検討に関する方策(案)比較検討表 (◎非常に高い80点・○高い50点・△やや低い20点・×低い0点)

	方策内容	メリット	課題	住民満足度	公共交通影響度	財源確保度	実現度	総合評価	平均評価 得点
①	NCバス、コミュニティバスの継続、新規にデマンドタクシーの実施	すべての住民の移動手段の選択肢が増える。	①国土交通省の方針にそぐわずまた、地域公共交通会議でNCバス路線・コミュニティバス・デマンドタクシーの三事業の実施は合意が得られない。(デマンドタクシー参入により既存の公共交通を維持できない。NCバス撤退の可能性有。) ②デマンドタクシー実施にかかる費用捻出ができない。	◎	×	×	×	×	16
②	コミュニティバス西山間ルートを廃止し、デマンドタクシーを運行させる	①交通空白地ができることによりそれを補う形でデマンドタクシーの実施が図れる。(対象地域限定) ②コミュニティバス西山間ルートを廃止することで、デマンドタクシー運行予算に充てることのできる可能性が生まれる。	①交通空白地の住民を対象とした事業実施に限られまた、自宅から駅・バス停・医療機関への運行範囲に限定される。 ②既存のコミュニティバスを廃止する事による現利用者への理解が得られるか、また理解を得る必要がある。 ③西山間ルートは、通学バスとして利用があるため、廃止した場合における手立てが必要である。(スクールバス、デマンドタクシーによる送迎実施) ④NCバスはコミュニティバス路線と合わせて経営路線の運転業務を最適化しており、コミュニティバスを減便し経営路線だけになると不合理となりコスト増となる。路線バスは現在でも直接営業収支段階で赤字であるため全路線撤退もあり得る。 ⑤NCバスの経営路線を維持するための赤字補填が必要となる可能性。(乗合バスの運行コストは1両あたり1千万円)	△	△	△	△	△	20
③	NCバスの運行現行継続・コミュニティバスの運行現行継続・福祉有償運送を充実させる	①既存の公共交通を維持しながら、デマンドタクシーではなく福祉有償運送の対象者を拡大し、充実したうえで移動困難者を支援し、デマンドタクシー的な役割を担うことができる。 ②福祉事業であるため、公共交通会議での議題とはならない。 ③既に社会福祉協議会が実施しているため事業実施が容易である。	①すべての住民を対象とすることはできず、対象者を根拠付けする必要がある。 ②西和地区福祉有償運送運営協議会による協議、合意が必要となる。 ③対象者を拡大することで今まで以上に利用が増え現行の体制(車両・運転手)では十分にニーズを満たすことができない。 ④デマンドタクシーの役割を担うため、車両の購入、予約システムの導入、専属運転手の雇用が必要となる。(週3回から毎日型)※補助金の増額 ⑤社会福祉協議会との調整が必要となる。	△	○	△	×	△	22
④	交通空白地域における地域での支え合いによる外出支援での実施	①国土交通省及び厚生労働省が目指す地域での支え合い(共助)による支援体制の構築が図られる。 ②NPO法人や地域の有志によるボランティア運送であるため、町の財政負担は伴わない。 ③長寿会が実施検討中の高齢者相互支援事業が活用できる。 ④生活支援体制整備により、介護給付費の削減が見込まれる。	①実施するNPO法人の発掘。(ならコープが実施) ②住民(高齢者)が住民(高齢者)を支援するため、事故などの対応が課題となる。 ③運営費補助の支出を求められる可能性有。 ④実現、成熟するまでにかなりの年月を費やす可能性がある。	△	○	○	×	○	34
⑤	現在の公共交通機関では支援できない交通弱者を支える福祉事業(福祉タクシー)として実施(対象者は福祉有償運送の非対象者含む。実施主体は町、タクシー業者に委託)	①高齢者の介護予防を前提に、対象者をフレイル等(またはロコモシンドローム)とし福祉事業として実施できる。 ②高齢者の介護予防を前提に、フレイル等を対象者とし福祉事業として実施するため、介護保険制度の保健福祉事業として実施できその財源は65歳以上の介護保険料で賄われる。	①すべての住民を対象とすることはできず、対象者を根拠付けする必要がある。(登録制) ②保健福祉事業で実施可能かどうか奈良県関係課との調整が必要。 ③介護保険事業で実施するための合意形成が必要である。(住民、協議会、議会)第8期介護保険事業計画に位置付け、保健福祉事業により65歳以上の保険料で賄うことの計画が必要となる。 ④NCバスから損失補填を求められる可能性有。	○	○	○	○	○	50

## 6 平群町における今後の移動支援策（案）について

### 《前提条件》

既存の公共交通『NCバス（路線）・コミュニティバス（2ルート）』を現状維持する。  
且つ、既存の公共交通の利用者増をより一層目指し、町の活性化に繋げる。

※要支援認定率が全国平均に比して高い状況であるため、公共交通機関を利用した健康づくりを併せて目指し重度化を防止する。

### 《新規移動支援策（案）》

現在の公共交通機関等では支援できない高齢の交通弱者をデマンド方式で支える福祉事業として実施

- (1) 実施方法：実施主体は町とし事業をタクシー業者に委託して実施  
車両は2台
- (2) 対象者：65歳以上で、
  - ①フレイル状態である者
  - ②身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳所持者
  - ③介護保険制度による要支援、要介護認定者及び事業対象者

※事前登録による利用。各種手帳、介護保険証、問診等で利用申し込み時においてフレイル状態であるか否かの確認。確認後に利用者証を発行し乗車時に提示する。

- (3) 財 源：65歳以上（第1号被保険者）の介護保険料
- (4) 利用範囲：町内のみ
- (5) 利用用途：自宅から通院、買い物、各駅、各バス停、各公共施設等  
※近畿大学医学部付属病院、西和医療センターは範囲外
- (6) 運行日：月曜日から金曜日（土、日、祝、年末年始は運休）
- (7) 運行時間：午前9時から午後4時まで
- (8) 利用料金：300円
- (9) 開始時期：令和3年10月

## 令和2年度 第1回平群町地域公共交通会議 議事録

日 時：令和2年6月18日（木） 14：00～

場 所：プリズムへぐり 2階会議室

### 1. 開会

### 2. 事業報告

1. 令和元年度第1回平群町地域公共交通会議 議事要旨  
【資料-1（P1-7）参照】
2. 令和元年度コミュニティバスの利用実績報告  
【資料-2（P8-20）参照】
3. 公共交通イベント実施報告  
【資料-3（P21）参照】
4. 視察研修報告（奈良県大淀町・三重県玉城町）  
【資料-4（P22-28）参照】

### 3. 議事

議案第1号 令和2年度事業計画（案）

【資料-5（P29）参照】

議案第2号 令和2年度予算（案）

【資料-6（P30）参照】

議案第3号 新たな交通手段の導入検討アンケート調査実施について

【資料-7参照】

### 4. その他

#### 【配付資料】

- 資料-1： 令和元年度 第1回平群町地域公共交通会議 議事要旨
- 資料-2： 令和元年度コミュニティバス利用実績報告
- 資料-3： 公共交通イベント実施報告
- 資料-4： 視察研修報告（奈良県大淀町・三重県玉城町）
- 資料-5： 令和2年度事業計画（案）
- 資料-6： 令和2年度予算（案）
- 資料-7： 新たな交通手段導入検討のためのアンケート調査票（案）
- 資料-8： デマンドタクシー導入検討に関する方策（案）とその課題について

## 【議事次第】

### 1 開会

#### 《会長挨拶》

会 長：平群町の高齢化率は37.8%と、他市町村と比べましても非常に高い率であります。高齢者の方や交通手段を持たない住民の皆様方の、医療機関への通院や買物などの交通の確保が課題となっております。平成26年度から地域公共交通会議でご審議いただいておりますデマンド型交通について、新たな交通手段の導入ということでご提案をさせていただきます。

### 2 議事

#### ○事業報告

1. 令和元年度第1回平群町地域公共交通会議 議事要旨
2. 令和元年度コミュニティバスの利用実績報告
3. 公共交通イベント実施報告
4. 視察研修報告（奈良県大淀町・三重県玉城町）

○事務局より「資料-1」から「資料-4」の説明

議 長：3月にお客さんが減ったのはコロナ関連、そういうことですか。

事務局：はい。

#### ○議案第1号 令和2年度事業計画（案）

#### 議案第2号 令和2年度予算（案）

○事務局より「資料-5」「資料-6」の説明

長寿会：予算の事業費で100万円と70万円とありますが、それぞれどんな事業内容なのか教えてください。

事務局：国際航業にコミュニティバスの検証、公共交通に関するいろいろなデータ収集、評価などの業務委託料100万円を予定しています。

バス停の修繕、印刷物、その他業務で70万円を予定しています。

議 長：議案第1号、令和2年度事業計画（案）について、承認いただける方は拍手をお願いしたい。

（ 拍手する者 多数 ）

議 長：拍手多数で議案第1号は承認されました。

議案第2号、令和2年度予算（案）について、承認いただける方は拍手をお願いしたい。

（ 拍手する者 多数 ）

議 長：拍手多数で議案第2号は承認されました。

○議案第3号 新たな交通手段の導入検討アンケート調査実施について

○事務局より「資料-8」「資料-7」の説明

**奈良近鉄タクシー：**デマンドタクシーの件、対象者が65歳以上に限られ、バス停まで歩いて行けない方を中心としていますね。当社は大淀町、宇陀市、天理市、香芝市、三郷町といったところでデマンドタクシーを運行していますが、こういった制限をされているデマンドタクシーはありません。介護タクシーのような気がしてならないのですが。

**県タクシー協会：**介護タクシーに近い。福祉事業のような気がします。そこに限定しないといけないのでしょうか。

**奈良近鉄タクシー：**バスのお客さんができるだけ減らないように配慮されている中で、こういったくりが出てきたと思いますが、介護タクシーとの選別がどこになるのか。デマンドタクシーの一番の目的は、バスも電車もない交通空白地、足がないところの外出機会を支えるということで、介護タクシーとどう違うのか非常に違和感があります。「介助者が必要ない方」という条件は絶対に入れるべきです。当社も2年前まで介護タクシーをやっていましたが、乗降中に骨折された方や、降りられた途端に転倒して頭を打たれて救急車を呼んだとかがありました。基本的にはおひとりで公共交通機関に乗車できる方のみという形にしないと、いろいろな問題が出てきます。介護者の方は一緒に乗っていいとのことですが、その方の運賃はどうするのかとか、そのあたりはまた検討していけばよいかと思います。財源が「65歳以上の介護保険料」とありますが、国からの補助金とかそういったことはありますか。

**事務局：**整理してお答えいたしますと、まず、65歳以上に限定して対象者を絞り込んでいく理由ですが、既存の公共交通を維持するという前提が、一つの理由です。

対象者を限定せずに、すべての住民の方を対象に実施するには、町の財源が非常に厳しいです。65歳以上の方の介護保険料を活用した上で、事業実施が可能であるということにたどり着きました。

つぎに、介護タクシーとのすみ分けです。通常のタクシー車両では車いすとか、介護者なしで乗車していただくのは非常に難しい。そういった方には介護タクシーの利用、社会福祉協議会の福祉有償運送、福祉車両も備えておりますので、そういった別的手段をご利用していただきたいと思います。基本的にはおひとりで乗車することが可能な方に今回の新しい移動手段を利用していただきたいと考えております。

介助者の方を伴った上でデマンドタクシーに乗車する場合は、介助者の方も一緒に乗っていただき、運賃はその方の分も含めて頂戴するというで考えております。

そして、財源ですが、基本的には65歳以上の方の介護保険料で運営していきたいと考えております。運営するにあたり県の補助金があると聞いております。3年間の実証運行中は県の補助金などの採択に努め、活用させていただいた上で事業を実施してまいります。

**奈良近鉄タクシー：**国から3分の1程度、あれは何と言いましたか。

**県タクシー協会：**フィーダー補助ですか。通常の路線バスが走っていますね。

**事務局**：はい。

**県タクシー協会**：それなら可能性はありますね。

**事務局**：確認します。

**長寿会**：「新規移動支援策（案）」に、「現在の公共交通機関等では支援できない高齢の交通弱者をデマンド方式で支える福祉事業」とあります。介護タクシーであって介護タクシーでないのだったら、タクシー会社は誰も手を挙げません。手を挙げなかったときのことを考えていかないといけない。交通機関の利用者を一層増やすことによって、その部分で町の活性化を図るといえるのは、言葉では言えるが、難しいと思う。

「高齢の交通弱者をデマンド方式で支える福祉事業」を、こういう概念のものだということをしっかり説明してほしい。

目的地に近大医学部附属病院と西和医療センターは範囲外となっています。ニーズ調査されたら、ここに行きたいという人はいっぱいいる。それをはじめから除外するのはどうなのか。

65歳以上でフレイル状態である者が対象者ですが、フレイルであるのかという基準を行政側の一方的な判断で決めるのか。65歳以上の高齢者の大半はその対象になります。決め方についてのルールなどをはっきりさせてほしい。

福祉事業としてデマンド方式が高齢者の交通弱者救済に有効なのか疑問を感じます。

**事務局**：方策（案）と現在の介護タクシー等との事業の違いは、介護タクシーをご利用される方は介護保険の介護認定を受けた方で、介助者を必要とされる方になります。

介護保険サービスの利用プランの中で介護タクシーの利用を位置づけられた方は介護タクシーを利用することになります。

社会福祉協議会の福祉有償運送では福祉車両を整えており、福祉車両を利用しないと移動ができない方にご利用していただくようになっていけば、利用しやすくなるのではないのでしょうか。

それら以外の比較的健康であっても閉じこもりがちであったり、社会とのコミュニケーションがとりづらい方を福祉事業としての移動支援策で支えることができたらということによって今回の提案となっております。

行き先のなかで、近大附属病院や西和医療センターについてのニーズ把握は、今回のアンケート調査でできると思われませんが、現在は町内のみの運行に限らせていただきまして、今後の課題ということにとらえております。

フレイル状態の認定方法は、「問1-8」の中で五つのチェック項目を設けてます。利用登録される前段階でご本人に確認させていただき、5項目のうち3つ以上該当する項目がありましたらフレイル状態であると判断をさせていただき、対象者の決定とさせていただきます。

**長寿会**：フレイルの認定は、この質問の3つに該当していれば認定していただける。

**事務局**：そのように考えております。

**長寿会**：これ以外にフレイルをあらわす質問項目があると思います、ご検討いただければありがたい。

福祉有償運送のように、制度はあるけれども使い勝手が悪い、そういうシステムにならないようにご配慮いただきたい。来年10月より早く手をつけていただければありがたいと思います。

**奈良県：**介護保険の枠組みを使うというのは独創的なアイデアだと思います。これまで事例がなかった話だと思います。

介護保険特会からとなると支出と収入がよりはっきりします。使ったものが保険料に跳ね返るという仕組みになってきます。この仕組みで一定の保険料が増加することに対して、納得感が得られる仕組みにするには、これをやったことによってフレイル状態の解消が進んで、これだけ保険料全体への負担が減りますというような説明が必要だと思います。でなければ保険料を支払う方へのご理解がなかなか進まないのではないのでしょうか。フレイル状態、つまり介護保険の負担が減ったということを、実施する前と後で明らかにできるような仕組みをつくって、これだけ貢献したということが言えるようにすると、ご理解もお進むのではないのでしょうか。工夫とか検証の方法といったところをあらかじめご検討いただくのがいいのではないのでしょうか。

また、キャンセル対策をどういうふうにお考えなのかと、利用者が増えた際の利用回数についてはどのようにお考えなのでしょう。

**事務局：**本事業は介護保険料で賄うということで、事業分、介護保険料が上昇する仕組みです。それについては十分、住民の方々にご理解を得ていかなければならないと考えております。

今年度は介護保険料の見直し時期で、福祉部局の介護保険の策定委員会のほうで介護保険料、介護保険事業について協議をさせていただいております。

本事業についてもご説明させていただき、保険料で賄うことへのご理解をいただけるような説明をさせていただいております。

住民の方々のご理解を得るために、フレイル状態に陥った方が、お元気な健康状態に戻っていただくことによって、介護保険の事業費、また医療費の削減につながっていくことを結果として出せることをこの策定の期間中の目標とし、検証については実施してからの課題としてとらえさせていただいて、実施させていただきます。

予約をしてキャンセルは発生してきます。本事業につきましては、予約システムを導入して乗合事業として実施するものです。予約システムを利用しながら運行ルートを決めていく中で、キャンセルが出た場合に即座に対応していけるような体制づくりは一つ考えていくべきと認識しております。

利用者の方が増えていく可能性があるということで、当初は2台の車両で実施させていただくことにしておりますが、それぞれ利用状況などを見ていく中で台数を増やしていくことについても検討させていただきます。

台数を増やすことにより費用もかかってくるので、介護保険料への影響があるということでもありますので、福祉部局とも連携をとりながらその都度、検討してまいります。利用回数については、とくに回数制限は設けておりません。複数回の利用も可能ということです。

**県タクシー協会：**いま審議をしているのは、議題にありますアンケート調査について、やりますよということですね。「資料－8」にある「6」の支援策（案）についての審議ではないですね。この案についてはアンケート結果を受け、それに基づいてこの案の中身が少し変わるかもしれませんが、再度、審議事項になるという考えでよろしいでしょうか。アンケートとこの「6」をきょう、一緒に審議をされるとのことでしょうか。

**事務局：**アンケート調査の実施の内容と、ご提案させていただきました内容についてご審議を賜りたいと考えております。

**県タクシー協会：**議事次第の「議案第3号」は「アンケート調査実施について」ということでとまっています。アンケートもやるし、「資料－8」の案についても同時進行で審議してくださいとなるのですか。

そのとき、アンケートはどういう意味になるのか。これを審議して皆さんがOKと言えばこの案でいくわけですね。アンケートをして、皆さんからいろいろな回答があって、これよりもう少し違う方向性がいいたったときにどうなるのか。基本的にはアンケートをとって、そのアンケート結果に基づいて次の方策を考えられて、提案されて、審議をするのが流れではないでしょうか。

**事務局：**こういった方向性でいかせていただきたい、ということについてのご審議をあわせてお願いしたいと考えております。このアンケート調査を実施することで住民の方のニーズがある程度把握されると思いますので、その結果をもとにして変わる部分もあると思いますが、再度、その内容についてもご提示させていただいて、審議をしていただきたいと考えております。

**県バス協会：**アンケート調査には、既存のバス停まで行くのが大変だということでアンケートをしますと言っておきながら、案では「通院、買い物、各駅、各バス停」に行きますよとなっているが、そういう形で進めていかれるのですか。

**事務局：**そういう形で進めさせていただきたいと考えております。今回のアンケートで住民のニーズの把握ができてくるかと思えます。町外の医療機関などに利用したいというご意見なども出てくると思えます。

令和3年10月の実施につきましては、この形で実施させていただいて、今回のアンケート調査で出てきたニーズについては、今後の検討課題とさせていただいて同時進行で進めさせていただきたいと考えております。

**県タクシー協会：**アンケートをされるときは「資料－8」の案も提示されるのですか。

**事務局：**「資料－8」の末尾の案を同封させていただいて、アンケートを実施させていただきたいと考えております。

**議長：**これが原案で、65歳以上の方に送るということですね。そのときにこれを同封するということですか。

**事務局：**もう少しわかりやすいようにして、同封してご提示させていただきます。

**婦人会：**この案、行き先として自宅から通院、買い物、公共施設などがあるのですが、町内のみになっています。近大病院に行く交通の便に高齢者が一番難儀しています。

公共施設、公民館などでいろいろな大きな行事があるときは、日曜日でも運行してほしいと思います。

**ボランティア：**アンケートには土曜日、日曜日を書いてあるのが、案では運休になっています。これはすごく思いやりにないなと思います。

**エヌシーバス：**町内の路線を維持するだけで非常に苦しい状態です。運賃ですがアンケートでは400円とかも出ていますが、案では300円と決まっています。路線バスは、例えば緑ヶ丘ショッピングセンターから平群駅までは240円で変わらないのです。利用者はどちらをとるかという、タクシーをとられませんか。

黒字は近大病院路線だけです。デマンドでそこまで行かれると公共交通のバス部門を維持するのは非常に困難になってきます。

いままで何のために必死になって公共交通を維持してきたのかとなります、そのあたりは少しお考えいただきたいなと思います。

公共交通会議自身も再考していかないといけないということにもなりかねません。

**事務局：**料金300円は案ということでご提示させていただいております。アンケート調査票の中にこれを入れることについては、先入観も出てくるということもありますので、その内容についてはもう少し検討させていただいて、ご報告させていただきます。

公共交通を守り抜くことを大前提に考えております。路線バスとコミュニティバスを運行させていただいておりますが、いままでもいろいろご協議させていただいた中で、そういった厳しい状況での運行を継続してやっていただいているということについても理解しておりますなかで、今回、それらも含めた上でご提案をさせていただくということでございます。

**議長：**アンケート調査票に「ご回答に当たってのお願い」ということで、「デマンド型交通（予約制乗合タクシー）についての説明は4ページに記載しております」とあって、その中に「資料-8」の内容を書き添えておくのですか。

**事務局：**別紙としてA4用紙に概要を書かせていただいた上で、一緒に送付させていただきたいなと思います。

**議長：**アンケートのことだけなのかということでしたが、このアンケート自身にデマンド型交通の説明を書く。65歳以上の方の手元にはデマンド型タクシーとかそういったものの説明は届くということですか。

**事務局：**そうです。

**教育委員会：**デマンドの導入には直接関係ないのですが、昨今、性的少数者の方々への理解と配慮が進んでいまして、アンケートの「問1-1」で性別を問われていますが、性別を問う必要があるのであればいいけれど、もしないのであれば、削除したほうがいいのではないのでしょうか。

**事務局：**特に問う必要はないと思われまますので、削除させていただきます。

**議長：**デマンド型交通の詳細な説明をつけてアンケートを出すという議案ですので、この導入検討アンケート調査実施について承認いただける方は拍手をお願いしたい。

**県タクシー協会：**採決は、アンケート調査プラス、この案という意味ですか。

まずアンケートをされて、アンケート結果に基づいて案を練られて、その案について後日、審議をして、それで前へ進めていくやり方が一番オーソドックスでいいのではないかなと思います。いまの皆さんのご意見がそのような感じでした。

**事務局：**公共交通を守っていくことが大前提であるという考えは変わっておりません。

このアンケートをした上で、最終的にはこの内容についてまたお諮りするということではないかと考えております。「資料-8」は、方策として一考している案として出させていただいております。アンケートをしていただく方につきましても、まったくの白紙からというようには私どもも思っておりませんでしたので、新たな交通手段の導入の検討がどのようなものなのか、デマンド型交通、乗合タクシーというのはこういうものだというのを説明しなければ、わかりにくいのではないかと思います。この案のような形をすべて入れるかどうかは検討させていただきますが、この4ページに書いてあるようなことをもう少しじりながら、先ほどの案のことも混ぜたような形でわかりやすくしてアンケートをとりたいと考えております。

**議長：**事務局の提案どおりアンケート調査を実施する、その中にデマンド型交通に関する簡単な説明を記しておくことはかまわないということで、アンケートの実施はよろしいですか。

ご承認いただける方は拍手をよろしくお願ひしたい。

( 拍手する者 多数 )

議案第3号、新たな交通手段の導入検討アンケート調査実施については実施するという  
ことで結論を得ました。

### 3 その他

**事務局：**令和元年度に中央公民館、人権交流センターが廃止、閉館となりました。両公共施設の  
前にはバス停がございますが、施設が閉館していますので、位置とか場所は変更なく、  
バス停の名称を変更したいと思います。次回の公共交通会議に報告できるようにしま  
す。

### 4 閉会

以 上