

第 1 回 生駒市地域公共交通活性化協議会 会議録

開催日時 平成 24 年 6 月 20 日（水）午前 10 時 00 分～午前 12 時 00 分

開催場所 生駒市役所 4 階 大会議室

出席者

（委員） 中田市長公室長（会長代理）、喜多副会長（議長）、藤堂副会長、川邊委員（代理：大久保課長）、倉橋委員、池田(誠)委員、上平委員（代理：市川課長）、蜂谷委員（代理：中谷課長）、山口委員（代理：藤本専門官）、堀内委員（代理：吉岡主幹）、井山委員、森岡委員、上埜委員、池田(健)委員、矢田委員、庄司委員、田邊委員、大西委員（代理：舛田幹事）

（事務局） 今井企画財政部長、新谷市民部長、影林企画政策課長、米田生活安全課長、寺西土木課長、岡田企画政策課課長補佐、宮本生活安全課交通対策係長、石村企画政策課係員、セントラルコンサルタント株式会社（樋口氏、岡本氏、難波氏）

欠席者 2 名（吾妻委員、西本委員）

議 事

1 協議会規約等の改正について

[資料 1]生駒市地域公共交通活性化協議会 規約（案）

[資料 1 - 2]生駒市地域公共交通活性化協議会 規約 新旧対照表

[資料 1 - 3]生駒市地域公共交通活性化協議会 事務局規定（案）

[資料 1 - 4]生駒市地域公共交通活性化協議会 事務局規定 新旧対照表

2 平成 23 年度決算及び決算監査について

[資料 2]平成 23 年度 生駒市地域公共交通活性化協議会 決算書

[資料 2 - 2]平成 23 年度 会計監査報告

3 門前線運行計画の変更について（停留所の新設）

[資料 3]門前線停留所の新設について

[資料 3 - 2]門前線運行時刻表（案）

4 南地区利用者等アンケートの結果（速報）について

[資料4]南地区コミュニティバスの利用に関するアンケートの結果（速報）

5 平成23年度 実証運行結果について

[資料5]平成23年度実証運行結果の報告（利用実績）

[資料5-2]実証運行の評価（案）

6 地域内フィーダー系統確保維持計画について

[資料6]地域内フィーダー系統確保維持計画（案）

7 公共交通サービス提供の検討方針について

[資料7]公共交通サービス提供の検討方針（案）

【質疑応答】

議長： 本日の議案は、これまで実証運行を行ってきた2地区での見直しと今後どのように拡大していくのかについて。特に平成23年3月に策定した連携計画では、この2地区だけでなくその他の地区への拡充も控えているので、それを連携計画に沿って今後どのように進めていくのか、あるいは、連携計画自体が策定してから時間が経っているので、変更する必要があるのではないかという点について、検討をお願いしたいと思っております。

ではまず、議事1 協議会規約等の改正についての説明を事務局からお願いします。

事務局： ([資料1] 生駒市地域公共交通活性化協議会 規約(案)、[資料1-2] 生駒市地域公共交通活性化協議会 規約 新旧対照表、[資料1-3] 生駒市地域公共交通活性化協議会 事務局規定(案)、[資料1-4] 生駒市地域公共交通活性化協議会 事務局規定 新旧対照表について説明)

(市の機構改革により、協議会の所管部が変更されたため改正することを説明)

議長： ただいま説明いただいた規約等の改正について、ご承認いただけますか。

委員各位： 承認。

議長： 続いて議事2 平成23年度決算及び決算監査についてご説明ください。

事務局： ([資料2] 平成23年度 生駒市地域公共交通活性化協議会 決算書、[資料2-2] 平成23年度 会計監査報告について説明)

議長： ただいま説明いただいた平成23年度決算について、ご承認いただけますか。

委員各位： 承認。

議 長： それでは議事3 門前線運行計画の変更について（停留所の新設）に進みます。事務局よりご説明ください。

事務局： （〔資料3〕門前線停留所の新設について、〔資料3-2〕門前線運行時刻表（案）について説明）

（地域の要望による門前線の停留所を1ヶ所増設することについて、地域の協力が得られたことにより実現に向けての手続きを開始することを説明。）

議 長： ただいま説明いただいた門前線運行計画の変更について、質問、意見等あればお願いします。

委 員： 実施日はいつになるのか。

事務局： 極力早くとは思っているが、今後運輸局との協議、停留所の標識、時刻表の変更、広報等もあるので10月1日を目途とさせていただきたい。可能であれば、できるだけ早くできるようにと考えている。

議 長： 地元からの要望もあるということですし、実際かなり停留所の間隔があいていて、坂のあるところですので新設できれば良いと思います。このように地元の方の協力を得ながらどんどん良いものになっていけば良いと思います。この議案についてご承認いただけますか。

委員各位： 承認。

議 長： では、議事4 南地区利用者等アンケートの結果について事務局から説明をお願いします。

事務局： （〔資料4〕南地区コミュニティバスの利用に関するアンケートの結果（速報）について説明）

（資料内容の説明に加え、地域の高齢者、体はつらいが何とか自分ひとりで外出できる方々の外出機会を増やす手段として、たけまる号は利用されているという結果が表れており、コミュニティバス運行の目的は達成されていることを説明。）

議 長： 地元の方のご助力があつてこのような調査ができたのですが、地元

の委員さん、何か補足などありましたらお願いします。

委員： 私の地元の有里町には700軒、萩原町には320軒の世帯があるが、この一番大きな有里町にバスが通っていないので、それをなんとかして欲しいということと、萩原町内の運行ルートとなっている国道308号線がとても狭く、対向車が通りにくくてコミュニティバスとのトラブルがよく起こっている。これらのことについてこの場で検討をする時間が欲しい。また、将来的に運賃についても検討してもらいたい。

議長： 確かにおっしゃるとおりですので、次回以降この場で検討を進めていきたいと思います。また関連する情報等があればお寄せいただきたいと思います。

委員： 今回アンケートの対象である西5町（西畑、鬼取、小倉寺、大門、藤尾）は自治会長を通じて調査票を配布し、自治会長を通じて回収したと書かれているが、回収率は100%近くあったのか。

事務局： 一部回収できなかった所はあるが、回収率はほぼ100%だった。郵送させていただいた青山台、萩原町、有里町も約50%の回収率となっている。

議長： 他の地域ではあまり考えられないような高い回収率だと思います。

6ページの日常生活動作（ADL）、日常生活関連動作（IADL）の指標についての説明は私が頼んで入れていただきました。図-4、-5の「自分自身で無理なく外出できる」などの外出能力の区分は実態に即していてわかりやすいのですが、これから生駒市全体の計画を検討していく上で必要になる、「体がつらいが何とか一人で外出できる」人などがどれぐらいいるのかはわかりません。このADLやIADLというのは、国際的に調査がされているので、この指標と外出能力の区分との整合性がとれるのならADLやIADLと外出能力の区分との組み合わせにより、おおよそ「自分自身で無理なく外出できる」人などがどの程度いるのかがわかり、参考になるかなと思入

れていただきました。パッとこの図－４、－５を見ただけでもある程度対応関係があるのではないかと思うので、これから分析を進めて今後の計画を立てる上で使えるのなら使っていきたいと思います。

１５ページで、以前はタクシー利用で現在はたけまる号の利用者が２６％、たけまる号運行前も運行後もタクシーを利用している人が６２％となっており、この数字だけを見るとタクシーの利用が減っているように見えます。住民の方々の外出機会は増えて結構なことです。タクシー利用者は減っているのか、また減っているのであればどの程度減っているのかが問題だと思います。公共サービスが民業を圧迫するようなことはなるべく避けて、持ちつ持たれつの関係を作りたいので、これらのことについて次回までに調べていただきたいと思います。

委員： タクシーの利用者数について把握することは非常に難しいと思う。

議長： 帰りは不便だからコミュニティバスに乗らない方と、不便だが乗っている方がいて、この不便だから乗っていない方はタクシーに乗って帰っている可能性があり、それにより外出頻度が増えているのかもしれない。しかし、全体としてどのようになっているのかを知りたいのですが、わからないのでしょうか。

委員： 総実績なら各事業者から出ているデータがあるので、事業者単位のデータならわかる。

委員： しかし、前年度のデータがあるかわからないので前年度との比較ができないのではないかと。また、市内の限られた地域でのデータは無いのではないかと。

委員： タクシー会社内で運転手に直接確認いただき、データを積み上げていくという方法もあるのではないかと。

委員： タクシーの利用は減っていないと思う。なぜかという、バス停から家までの間に坂道があったりするから。たいていタクシーに乗るのは生駒駅からだが、タクシーを使っても昼間なら１０００円少々

でいけるので、それならタクシーを使えばいいという考えなのではないか。家まで行ってもらえるので。

議長： 影響がないというのも少し残念に感じるが、乗客を取り合うのではなく、どのようにして地域のみなさんに気軽に外出していただけるようにするかだと思います。今後の方策を検討するために、このようなアンケート調査が役に立ちます。

委員： たけまる号を往復で利用しているのか、片道だけなのかが重要だと思う。つまり、行きはバスの時間を調整できるが、帰りは適当なバスがなくタクシーを使うとか、またその逆もあると思うので、そういう聞き方もひとつの方法だと思う。今回はもうアンケートを取ってしまったので、コミュニティバスを利用されている方何人かにヒアリングをするなどして傾向を知る事も大切だと思う。

議長： 今後そのような補足的な調査も加えていきたいと思います。あるいは事業者の方をお願いして、ドライバーの方に様子を聞いていただくことなども検討したいと思っております。

委員： 何人の方がどの場所で何時に乗車されたのかということは把握しているのか。

事務局： 毎日、便ごとに、どの停留所で何人乗っているかというデータはある。

委員： では、そのデータを見れば、だいたいの傾向をみることはできるのではないか。

事務局： 傾向としては 7:30 発の 1 便目（山から降り）が少なく、山から降りる 2 便目、山へ昇る 3 便目の利用が多い。午後の山へ昇る分の利用は比較的少ない。なので、夕方以降に帰る方はタクシーを利用しているのではないかと思う。アンケートの中で、行きは西畑線に南生駒駅まで乗車し、帰りは生駒駅から門前線に乗って清風寺まで行き、そこから歩いて帰っているという小倉寺の方が一人いらっしゃった。

議長： 別の自治体の例だが、行きはバスの発車時刻まで家で待てるけど、帰りは不便なのでタクシーを利用するという人が多いということでした。バスに乗って病院に行き、近くのスーパーで買い物をし、みなさん顔見知り同士なのでタクシーに相乗りして帰るという話を聞きます。このように交通手段の組み合わせにより、みなさんに利用していただけるような方法があるのではないかと思います。このアンケートの結果を見て改善していきたいと思いますので、みなさんの知恵を貸して頂きたいです。

委員： バスは（乗客定員8名で）小さいが、満員になって乗れないということはないのか。

事務局： 南地区では、そのようなことはほとんどない。4月に入ってから1回あったが、これも駅で満員になっていたのも、ハイカーの方のご利用だったのではないかと思う。満員で乗車を断ったことはほとんどない。

委員： それは柵田を守る会の人ではないかと思う。

議長： これまでも飲食店とタイアップして利用促進を図ればとの話もあったが、今は控えている状況なので、これが功を奏して満員になるということが今まで発生しなかったのではないかと思う。満員にはならないがいっぱい乗っていただけるように検討を進めていかなければならないと思う。

委員： 平群町の緑ヶ丘に住んでいる人から、近鉄生駒線東山駅から奈良交通バスに乗って帰るが夜になるとバスの本数が減るので、バスの時刻表に合わせて生駒線に乗っているという話を聞く。もう少しコミュニティバスが浸透していけば、帰りもバスの時刻表に合わせて電車に乗る人が増えてくるのではないかと思う。このバスに乗るなら何時発の電車に乗れば良い、といった情報を提供すれば良いのではないか。

事務局： ホームページには載せている。青山台で一度そのような資料を配っ

てみたが、まだ浸透していない状況である。

委員： 光陽台線を利用される方には、生駒で時間を調整してバスの時間に合わせているという方がおられるので、もう少し浸透すれば利用する人が増えるのではないかと思う。

議長： 生活パターンは簡単には変わらないと思います。コミュニティバス運行の浸透を含めて、変わるものと変わらないものを見極めて、一層の周知を図るのか、ダイヤを変更するのか、どうしていけばいいのか検討していかないといけないと思っています。次はアンケート集計の完成版を出していただきたい。

事務局： できれば7月中に完成させたい。

議長： できれば、完成版ではなく、だいたいの傾向がわかり、引き続きこのような作業を進めていくということが分かった段階で皆様に知らせて頂きたいと思います。

事務局： わかりました。出来上がり次第、郵送させていただきます。

委員： 話が変わりますが、14ページの自分で運転されている80歳以上の方の割合が18%もいらっしゃるが、安全なのかなと思う。この数値が生駒市全体でこれぐらいの割合の方が運転されているのか、この地区が不便で車を運転せざるを得ない状況なので運転されているのかが気になる。

議長： 生駒市全体との比較ができるような資料は何かありませんか。

事務局： 運転免許を保持されている方の年齢別の割合は分かると思うが、実際に運転されているのかはわからないと思う。

委員： 無理して乗っているのではないかと思う。

議長： 大事な話だと思います。大体の比率でもわかれば教えていただきたい。自治会内で聞いていただくなど、できれば。

事務局： 昨年アンケート調査を実施した門前地区との比較はできると思うが、全体との比較はできないと思う。

委員： すごく大事な話だと思う。人口高齢化により、無理して乗っている

人の数がどんどん増えていると思うので、これから問題が発生しないか心配である。

議長： 高齢化が進む、ある集落では住民のほとんどが高齢者になり、1週間に1回、区長が運転して皆さんを病院などに連れて行っておられますが、区長も86歳ぐらいの方で非常に危ない状況です。しかし、これが現状です。もう少し安全な方法はないのかと思います。運輸事業として所定の安全を確保することは必要ですが、その安全性と現在の安全性とのギャップを考えていく必要がありますので、何らかの形でデータをとりたいと思います。

議長： では、次の議題5、平成23年度実証運行結果について、事務局からご説明をお願いします。

事務局： ([資料5]平成23年度実証運行結果の報告(利用実績)、[資料5-2]実証運行の評価(案)について説明)
(資料内容の説明に加え、前回会議で議題とした2月末までの状況を3月末までの状況に、内容を変更した資料であること、南地区アンケート結果も一部反映したこと、要望にお応えできていない内容と理由を加えたことを説明。)

議長： 説明に対して質問・意見等がありますか。
要望に対応できない内容と理由を示して頂いたのは非常に良いと思いますが、対応できたものもあると思うがそれは示さないのですか。

事務局： それは、利用者に乗っていただくことで一定の評価をいただいていると思っているので特に示していない。運行することで要望に沿っていることになっているのではないかと。また、本日の議題3のとおり、門前線に新たな停留所を設置する手続きに入ることは要望に応えられたことの一つではないかと思う。

議長： 要望に応じていただいた内容については、あまり誇示する必要はないと思いますが、要望に応えるためには地元の方の協力が非常に大

切だということは示しても良いと思います。

委員： 今日の議題3、梅寿荘停留所の例のように、市民からの要望があったり、市民の方の私有地の利用を承諾していただいたり、という形を今後積極的に進めることができればと思う。

議長： ダイヤの見直しについても、変更できる場合とできない場合があります。こういう理由で変更できる・できないということを書き分けておくこともひとつの方法ではないかと思います。

委員： 今後アンケートをするときは自治会通してすれば100%近い回答率を得られるのではないか。郵送の費用が軽減し、住民の協力度もあがり、また、市民の認識も深まると思う。

委員： 西5町で100%近い回収率が得られたのは、日ごろから町内でのコミュニケーションがとれているからだと思う。地域ごとの特色もあり、自治会を通してアンケートを行うことは強制力が伴ってしまい、逆効果になるかも知れないので、郵送で行うべきだと思う。

門前線と西畑線・萩原線の市負担割合を同じにすることが良いのか今後検討する必要があると思う。

また、運賃が高いという意見があるが、運転手は非常に高い技術を持って慎重に運行しておられる。運賃が安ければそれでいいのかと思う。料金に対する利用者の理解を深めていかなければいけない。コミバスを利用して便利になったという意見をもっと広報やHPに載せていただきたい。

議長： 自治会の方、意見ありますか。

委員： 利用者を増やすには地域の方々の協力は必要。自治会、老人会などに説明する機会を増やす必要があると思う。年数がたつと、様々な問題も発生してくることもあろうかと思うが、その時に協力してもらえる。

委員： 数字をのせることも大切だと思うが、利用者の声を広報にのせることの方が大事だと思う。データよりも利用者の声の方が的確だと思う。

議長： 利用者の具体的な声を載せると、利用しようと思っている人にとっても参考になると思います。

委員： そうすれば、もし市（民）負担額が上がったとしても、必要な移動手段なのだということを、コミバスを利用できない地域の人にも分かっていただけ。

議長： お互いの立場を理解することが基本だと思います。必要な人がいるということがわかってもらえれば考え方も変わってくるので。

先ほどのアンケートのことですが、自治会を通したとしても自動的に回収率が100%になるわけではありません。100%に近い回収率が得られるような地域であったからこのような結果を得られたのだと思う。そのような状況が作られていない地域で行政が自治会を通じてアンケートを行うことは、住民の方々は負担に感じるだろうと思うので、慎重に考える必要があると思います。

委員： 自治会は構成、年齢層など様々であるが、今の自治会は昔のように強制力の強いものではなくなっている。ですから、自治会を通じてアンケートを行っても、あまり強制力を伴うものにならないのではないか。

議長： それぞれの地域の実情に合わせて検討していきたいと思います。

運賃は安ければ良いという考え方もありますが、なぜこの運賃なのかということをもっと市民の方に知っていただく必要があります。また、南地区のアンケートで運行回数が多すぎるという意見があったことから、税金で走らせているコミュニティバスの運行回数は、どの程度が妥当なのかを考えないといけません。今はコミュニティバスを育てていくスタートの段階であり、これからどのように育てていくのかを、市・協議会・地元の方々に考えていきたいと思えます。

議長： それでは、議事6 地域内フィーダー系統確保維持計画について、

事務局から説明をお願いします。

事務局：　　〔資料 6〕 地域内フィーダー系統確保維持計画（案）について説明)

（主として、1. 目的・必要性、2. 定量的な目標・効果の内容についてご意見をいただきたいが、その内容については前年度計画提出時の文章を時点修正したものであること、3ヶ年の計画を提出するが、各年度の補助金要望額は約 200 万円となること、補助金交付内定額は、他自治体からの申請状況も踏まえ、後日通知されること等を説明。）

議長：　　6月30日までに提出しなければならないということなので、できればこの場で確定、あるいはご意見があればそれを基に事務局の方で調整していただくということでご承知いただきたいのです。何か意見はありますか。

委員：　　1の目的・必要性の3段落目のところで、「当路線は、当該地域と鉄道駅、医療機関、商業施設を結ぶ路線であり」となっているが、「体育施設、南コミュニティセンター、文化施設」など地域住民にとって重要な施設も付け加えてほしい。

議長：　　体育文化施設等という文言を付け加えたら良いですか。

委員：　　はい。

事務局：　　それでは、「…商業施設、体育文化施設など地域住民に対して必要不可欠な施設を結ぶ路線であり…」という書き方でいかがでしょうか。

委員：　　はい、結構です。地域の方にとっての核になるものなので、地域にとってのコミュニティバスの必要性が高まると思う。

議長：　　前も申し上げましたが、4ページ目の8、9番(車両の取得に係る目的・必要性、定量的な目標・効果)が該当なしなのは、補助の対象にならないからですか。

事務局：　　東日本大震災の被災地では定員10人以下の普通車でも補助の対象

になるが、通常の地域では定員11人乗り以上でなければ補助の対象にならないため。また、運行事業者の生駒交通の方ですでに車両を入れていただいていることも理由です。

議長： この補助事業の趣旨からすれば、車両の大きさだけで補助対象を決めるのは、制度として十分でないと思うので、運輸局におかれても上司の方に伝えてください。

委員： 車両取得についてですね。

議長： そうです。それ以外にもこの補助事業については見直すべき点がいくつかあると思います。

委員： 先ほどの「体育文化施設など地域住民に対して必要不可欠な施設を結ぶ」という文言を2の目標・効果にも入れた方がいいのではないか。

議長： 事務局の方、それでよろしいですか。

事務局： はい、わかりました。

議長： それでは、今お話しいただいたとおりに変更することでご承認いただけますか。

委員各位： 承認。

議長： 次に、議題7、公共交通サービス提供の検討方針について、事務局からご説明をお願いします。

事務局： ([資料7] 公共交通サービス提供の検討方針(案)について説明)

議長： 質問・意見はありますか。

連携計画の中では、公共交通サービスの提供について4段階ぐらいに地区を区分して、分類した表があったと思いますが、それを見直す必要があるかもしれません。また、連携計画策定時に使用した人口データが、17年度国勢調査のデータなので、新しいデータを見て検討する必要があると思います。

委員： 1. 地区の検討の枠内の検討内容について、「地区の優先順位」と「優先順位の判断基準」が並列して表示している意味がよくわから

ない。地区の判断基準があって優先順位は決まるのではないか。

事務局： 資料として、並列に記載したのが悪く、ご理解が得られなかったのかもしれない。

議長： まずは判断基準があって、その判断基準のもとで新しくなったデータにより地区の優先順位を決めるということですよ。

委員： 検討を要する項目を単純に並列しているだけだと思う。まず22年のデータに入れ替えてからの検討になると思う。

事務局： 様々な検討項目の中で、主要と思われるものをあげたということです。

議長： 公共交通サービスの導入は、市が主体的に行っていく話だが、それ以外にも事業者が主体となって進めていただけるような地区があっても良いと思います。この協議会もそのような地区をサポートしていきたいです。状況はいかがですか。

委員： 今はまだ公表できる段階ではないが、検討地区はある。ある程度まとまった段階で、協力していただきたい。

議長： そのような地区があれば、協議会はサポートするというのを地元を示したほうが良いと思います。

委員： 既存の路線バスルートを変更いただくことで助かる地区がある。

委員： まずは、地元のご協力が大切。あとは乗っていただくことも。

議長： 負担割合の検討については、以前の計画を立てる際は、暫定的なままで議論が終わっていたと思います。今は市の負担は50%までとなっていますが、これは当面はこの値でいき、今後実証運行の結果などを見ながら議論を進めていこうという話になっていたと思います。現在運行している2地区の状況はずいぶん違うので、一律の負担割合を設定するのが良いのか、あるいは負担割合だけでなく他の指標も含めて基準を作るのがよいのかを今後検討していきたいです。

委員： 直接結びつくものではないが、生駒市では空き地空き家に関する検討をしているが、そこでは住民が高齢化して住居が空き家になって

いくことについての対策に取り組んでいる。空き地空き家を使っていただくためには、そこへの公共交通の充実も必要と思うので、公共交通との施策の連携についても考えてもらいたい。

議長： きわめて大事なことだと思います。きちんと連携できるように検討してもらいたいと思います。また、連携計画の冒頭に示されている、地域公共交通に対する市の考え方に変化はないかということも併せて報告していただきたいです。

委員： 今まで全然出てきていなかった課題がでてくる可能性がある。時代の流れも取り入れていかないといけない。

議長： 現在の連携計画は、既存の鉄道の存在を前提に考えているところもあるが、その前提も変わる可能性があります。生駒市の中にある公共交通を全て頭にいれたうえで、どのようにすれば市全体としての公共交通のサービス水準が上がるのかも含めて考える必要があると思います。

委員： 鉄道も状況が厳しくなっている。まずは市民の方々に公共交通に乗っていただくことが大事だと思う。市民の皆さんには、公共交通の利便性と費用負担との兼ね合いを認識していただいたうえで、地域の方がどのような選択をするかという時代になってきていると思う。お客様があつての企業だと思うので。モビリティマネジメントを熱心にPRされたり、高齢者の方が免許を返納したらバスの割引券を渡すなどの施策を実施されている自治体もある。市で積極的にアピールしていただきたい。

議長： 広い視点で連携計画を見ながら、具体的な検討もしていく必要があります。地区によっては、公共交通サービスの導入が喫緊の課題となっていると考えられますので。

地区順位についてもこれで良いかを検討してみてもらいたいです。次回更に問題意識を整理したものを出していただきたいと思います。このような方針で検討していくことをご承認いただけますか。

委員各位： 承認。

議長： ありがとうございました。以上で本日の議事は終了しました。

事務局： 長時間ありがとうございました。アンケート結果につきましては、ある程度まとめ次第郵送します。なお、次回第2回会議の開催は10月ごろを予定しています。

委員： 毎月のコミュニティバスの乗員数のデータを用意して欲しい。委員の皆さんで共有したいと思う。

事務局： わかりました。

これをもちまして、第1回地域公共交通活性化協議会を終わります。