

第2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11月1日（木）午前10時～午前11時45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）、福嵩委員、西本委員、吾妻委員、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：濱田専門官）、堀内委員（代理：吉岡主幹）、井山委員、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

（事務局） 影林企画政策課長、寺西土木課長、岡田企画政策課長補佐、松田生活安全課課長補佐、宮本生活安全課交通対策係長、加納企画政策課係員、岸野都市交通計画コンサルタント（岸野氏）、セントラルコンサルタント株式会社（樋口氏）

欠席者 1名（森岡委員）

議 事

- 1 門前線運行計画の変更について（報告）
[資料1-1]門前線運行時刻等の変更について
[資料1-2]門前線時刻案内
- 2 実証運行の結果及びその評価について
[資料2-1]実証運行結果
[資料2-2]実証運行の評価
- 3 南地区路線の変更等について
[資料3-1]南地区運行計画の変更等について
[資料3-2]南地区運行ルート等の変更（案）
[資料3-3]変更後運行時刻表（案）
- 4 今後の公共交通サービス提供の検討方針について
[資料4]公共交通サービス提供の検討方針（案）
- 5 その他

【質疑応答】

事務局：「議事 1 門前線運行計画の変更について（報告）」

（[資料 1 - 1]門前線運行時刻等の変更について、[資料 1 - 2]門前線時刻案内、に基づき報告）

- ・平成 24 年 10 月 1 日から実施
- ・梅寿荘停留所を平成 24 年度第 1 回協議会での承認を受け設置、1 便増便（生駒駅発 13:05）、3 便の時刻変更については、平成 23 年度第 3 回協議会での包括的承認に基づき実施した。

委員： 10 月 1 日以降の門前線の利用状況はどうか。

事務局： 集計が済んでいる 2 週間分（10/1～10/12）について報告すると、運行日数 9 日間で 1 日あたり 1 2 9 人の利用がある。9 日間の平均ではあるが、9 月までの 1 日利用人員の最大人数（1 日あたり 127 人）を超えている。新設した梅寿荘停留所からの乗車も 50 人以上あり、設置の効果があったと考えている。

また、生駒駅 13:05 発を増便したことにより、従来何度かあった、13:30 発が満員で乗車ができなくなる事態は回避できていると考えている。

事務局： 議長は、交通機関の遅延により少し遅れて来られますので、その間に、「議事 5 その他」について報告いたします。

前回会議でご質問いただいた「南地区での 80 歳以上の方が自分で車を運転されている率 18% は他の地域に比べて高いのかどうか」について。連携計画策定時に全市的に実施した公共交通のアンケート結果を分析すると、市の平均は 13% であり、比較すると 5% ほど高くなっている。

次に、本協議会が、奈良県の地域交通改善会議の分科会と位置付けていただくため、届出をしたことを報告します。分科会と位置付けていただくことにより、休止や廃止を伴う路線の変更について、短期間での手続きが可能になる。

もう一点は委員各位の任期についてです。現在の第2期協議会の委員各位の任期は H25 年3月までとなりますので、学識、職域、団体から選任いたしております皆様には、引き続き委員への就任をお願いいたします。また、公募委員の方々につきましては、年明け以降に再度広報等で募集の案内をさせていただきますので、応募方よろしくお願ひします。

何かご質問はありませんか。

委員： 高齢者の運転免許の返納制度について地域と警察との協議会で質問があった。運転免許を返納するとタクシー等交通機関が割引になるという制度が広まってきているようだ。市の方でも PR していただきたい。

委員： 警察が主導で進められている制度だが、奈良交通では、従来から発売しているゴールド倶楽部定期券について、免許の返納をしていただいた方は、初回（1年分）は無料で配布している。

事務局： 他自治体で実施したアンケートの結果であるが、80歳以上の男性（女性は保有率が非常に低い）は免許保有者が80歳までの半分に減る。70歳代では、60歳代までの5～10%の減に留まる。この結果から、高齢になると運転しづらくなることがわかり、移動にあたっては自分で運転するのではなく、公共交通を利用する方が安全だと考える。

委員： 免許の返納は個人の意識だけでは難しい。市での啓発も必要と思う。

委員： 免許返納制度について詳しく教えていただきたい。

委員： 免許の返納を自ら申し出る制度であり、過去から制度はあったが利用はほとんどなかった。高齢者の交通事故が増えており、特に最近はこれまでの被害者から加害者になるケースが多くなっている。免許更新時に認知機能の確認を実施しているが、事故数は減らない。更新後に問題が発生する場合もある。

免許証を身分証として保有されている場合も多いと思うが、返納される際に申し出があれば、免許証の代わりに公的証明書となる運転経歴証明書を発行している。運転経歴証明書があれば、バスやタクシーの割引制度が利用できる。

高齢の方が免許の更新をせず失効してしまっても、身分証の代わりだから良いと考えるおられるが、それでは免許を返納したことにはならないため、運転経歴証明書は発行できず、バスやタクシーの割引制度も利用できない。もし運転に不安があるなら、免許証を失効する前に、免許を返納し、運転経歴証明書を取ってもらい公共交通機関を利用していただきたい。まずは相談して欲しい。

生駒署管内では78名が返納いただいております、他の警察署より割合は高い方である。バスやタクシーの割引制度が周知され広まっているようだ。

委員： 周知はどのようにしているのか。

委員： 新聞で広報するほか、交通安全運動の際にはチラシを配布しているが、返納前に失効している方が多い。

委員： 周知は警察だけでなく、市からの周知も必要ではないだろうか。

委員： 免許更新時に知らせるなどの方法も考えられる。本人よりもその家族に知らせることが重要である。

委員： 警察でも家族に知らせることが多い。運転者本人にとって免許の返納は抵抗があるようで、直接本人には言いにくい。家族や地域の協力が必要だと考えている。

委員： 高齢者の事故には、内容に何か特色があるのか。

委員： 追突や出会い頭での事故はどの世代にも起こっているが、特にアクセルとブレーキの踏み間違えが多い。また、短期間で事故を繰り返す場合も多く見受けられる。免許返納制度の周知と公共交通の充実について、市の協力をお願いしたい。

事務局： 市としても協力させていただきたい。

議長： では、議事の2に移ります。

事務局：「議事2 実証運行の結果及びその評価について」

（[資料2-1]実証運行結果、[資料2-2]実証運行の評価 に基づき説

明)

- ・実証運行開始後 1 年間のデータで作成
- ・門前線では、運行日 1 日あたりの乗車数が平均 106 人、月間最大で 127.2 人となり、運行開始当初の乗車数見込を超える月があった。車両費を除く運行経常経費に占める市負担の割合は 39%となった。(市負担限度を 50%としている。) また、利用者数は増加傾向にあり、満員で乗車できない便が増えてきている。
- ・西畑線・萩原線では、運行日 1 日あたりの乗車数が平均 21 人、月間最大で 26.3 人となり、運行開始当初の乗車数見込に近づく月があった。車両費を除く運行経常経費に占める市負担の割合は、国庫補助制度の活用も相まって 52.6%となった。また、利用者数は一定水準で推移している。
- ・引き続き、利用促進に向け取組を進めたい。
- ・要望にお応えできなかった点とその理由を資料 2 - 2 4 ページに示した。一部お応えできた点についても併せて示した。

議長： 当初の目標に近づいており、努力の結果だと思えます。資料 2 - 2 の 3 ページ部分が実証運行結果に対する協議会の評価になり、市民の皆さんに示すこととなりますので、皆さんのご意見をお願いします。

委員： 資料 2 - 1 の 2 ページの下、4. 利用促進に向けた方策に、沿線飲食店とも協力し利用を案内するとあるが、何か具体的に実施しているのか。

事務局： 運行事業者の生駒交通㈱は、市観光協会事務にも関わってもらっていることもあり、当初からこういった提案をいただいていたが、乗車定員が少ないこともあり、地元利用への影響も懸念して、これまではしてこなかった。今後、具体的な方法などを検討したい。

議長： 資料 2 - 2 の 3 ページ、1 行目について、文章を読むとネガティブな印象を受けます。「市民の負担が基準をわずかに上回るまでになった。」のように修正してはいかがでしょうか。利用状況も徐々に増えてきている

ので、地域の方々の励みにもなります。

委員： 運行の評価は今後も続いていくものであり、これからの課題も踏まえた内容にすべきである。

議長： こういった施策は、始めから大きな効果は出ないものです。周知による効果がどの時点で出てくるのかを見るのも実証運行の意味だと思います。これまでの利用の経緯も分かるような内容にしてはどうでしょうか。

委員： なぜ南地区の運行経費は高いのか。

事務局： 門前線と比べて距離が長いことと、朝の便を企画提案時から1便増便しているため、経費が多くかかっている。

議長： 他にご意見ございませんようでしたら、この内容でご承認いただけますか。

委員各位： 承認。

議長： では次の議事に移りたいと思います。

事務局： 「議事3 南地区路線の変更等について」

([資料3-1]南地区運行計画の変更等について、[資料3-2]南地区運行ルート等の変更(案)、[資料3-3]変更後運行時刻表(案)に基づき説明)

- ・新規ルート沿線に日常生活に困っている人の存在が確認されそれに対応するため、また利用の一層の促進を図るために運行ルートを変更したい。
- ・休止区間が生じるが、存続停留所が300m以内にあり、休止区間の利用者数も少ないため、影響は少ないと考える。
- ・これに伴い、国庫補助対象の一部の便の運行経路が変わるので、地域内フィーダー系統確保維持計画の変更が必要になるが、計画の主旨に変更はないので、事務局に一任としていただきたい。
- ・道路整備の進捗に伴い、自由乗降区間を拡大したい。また、施設名称の変更に伴い、一部の停留所名を変更したい。

- ・沿線地域を重点に、変更の周知を行う。
- ・実証運行 2 地区の路線について、障がい者割引運賃の対象に精神障がい者を追加したい。(光陽台線では実施済み)

議長： 現在の萩原線から南側の地形や集落の状況はどうなっていますか。

事務局： すぐ南側に川が流れており、そこで集落が切れている。

議長： それなら余り問題はないですね。休止の停留所から 300 m 以内に他路線の停留所があるという説明がありましたが、集落が南側に大きく広がっていたら、今も相当歩いて停留所に行っているのに、今度の改正でより歩かなければならない人が多くなるのではないかと思ったので、質問させてもらいました。

委員： 朝の西畑 1 便は、南生駒駅の電車との接続を考えてもう少し早めに設定していただきたい。通勤に使っている人も居て、少しでも早い電車に乗りたい人も居る。現時刻では、バスが駅に着くと同時に電車が発車している。

事務局： 運行事業者と相談したい。

議長： 利用の実態を見たうえでの、地元からの意見をいただくのはとても良いことです。有里地区への路線の変更と障がい者割引については了承、ダイヤについては今後も調整の余地はあるが、本数等、基本的には本日の案に基づいて進めていただくということによろしいでしょうか。

委員各位： 承認。

議長： 国庫補助金の交付の前提になる、フィーダー計画の変更については、事務局に一任することによろしいでしょうか。

委員各位： 承認。

議長： ただし、報告はしていただきたいので、運輸支局に提出する際にみなさんに書類をお送りください。

事務局： 委員の皆さんにお送りします。

議長： では、議事 4 に移ります。

事務局：「議事4 今後の公共交通サービス提供の検討方針について」

([資料4]公共交通サービス提供の検討方針(案)を説明)

- ・公共交通サービス提供の目的、公共交通サービス提供に対する市の考えに変更はない。
- ・導入費用や事務手続きを考慮し、導入検討地区数は、概ね2地区ずつ程度を目途とする
- ・導入地区の選定にあたっては、連携計画に示す3つの基準に基づいたうえで、「整備優先順位検討のための地区の評価」に示す、「75歳以上人口比率」等の基準に基づき選出するが、新たな基準の設定について検討する。(人口密度、要支援者数など)
- ・各地区におけるサービス導入の必要性(緊急性)も検討する。
- ・市の費用負担割合について検討を行う

議長：今後、第3、第4と続いていく、新たな地区で実証運行を開始する際に現状のままの基準で良いかということです。

委員：国の補助制度がいつまで続くか分からない状況だが、これから免許返納が広がっていくことを考えると、国庫補助の有無で市の方針が左右されるのは良くないと思う。

議長：国庫補助金というのは1つの環境条件であり、補助制度の有無によって市の方針が変わるということでは、公共交通を提供する本来の目的を見失ってしまう恐れがあります。市は、公共交通サービスの提供で何を実現したかったのかと問われることになります。例えば、南地区の国庫補助が無くなれば実証運行をやめ、国庫補助が復活したら実証運行も復活というのでははっきりとした市の方針が定まっているとは言えません。一貫した方針が必要です。しかし、地域によって人口密度の高低もあり、一律の基準でとはいかないと思いますので、細かな検討が必要でしょう。

委員：生駒市は住みやすい街という民間会社の実施したランキング調査でも上位になっており、良い街の要素がたくさんあるし、今後も伸びる可能性

がある。こういう状況の中で公共交通の重要性は高まっていると思う。
ここで住みたい街として、さらなるランクアップを目指すためにも、基本施策に盛り込んでいただきたい。

委員： 現在の実証運行は、PDCA サイクルの P (Plan) ,D (Do) が終わり次は C (Check) の段階に入る。今後の為にも負担割合の確認は必要であり、南地区は補助制度がなくなったらどうするか、門前地区は利用を拡大させることにより、さらに市（民）負担を少なくするよう検討をするべきだ。また、既存のバス路線を延長や経路の変更という方法も含め、新たな検討も必要だと考える。さらに、沿線の飲食店利用者の公共交通利用を促すために、沿線ガイドの作成が必要だと思う。最近、飲食店が自らの広告にコミバス停留所から徒歩5分と掲載している例を見た。市外からの利用者も居るので、公共交通利用の促進につながると思う。運行箇所が増えれば、市の負担も増えていくことになる。連携計画のコラムにもあった、年1回乗車運動や地域での回数券購入なども考えていく必要があると思う。

委員： 市として負担の限度をどこまでにするかを決定する必要がある。負担割合についても、地区別で考えるのか、市全体でならしてトータルして考えるのか、どちらが妥当かということも。

議長： 内部補助は悪というのが従来からの考えですが、コミバスを市民全体で支えるという点から見るとそれも良い考えです。実証運行を開始してから他地区からの新たな要望はありましたか。

事務局： 特に大きな動きはなく、個人からの意見はいただいたが、自治会単位の要望はありません。

議長： この協議会で議論するのはコミバスだけに限らず、公共交通全体のことです。民間にお願いできることは民間でしていただき、協議会もそれをサポートしていきたいと考えます。また、掘り起こしもしていきたいと考えています。

委員： 今回のコミバス実証運行の取組を、今後の市内における市民活動などの

起爆剤になるような形で発信できれば良いなと考えている。

議長： 連携計画に示している基準だけで、外出しにくい地区を全て抽出できているか疑問に感じる所があります。その他の要素として、例えばタクシー利用の多い地区は交通が不便な地域であることが考えられ、コミバス導入の対象地区となり得ます。また、タクシーとコミバスを組み合わせることによって両者とも収益に影響がないうえに、地域の住民が住みよくなるというような方法の検討も必要でしょう。今日の意見を踏まえてたたき台を示すか、今の基準での行きつく姿のシュミレーションも示した方が分かりやすいと考えます。

委員： （南地区について）運行継続に向けた地元の取組を今後も続けたとしても、（今の収支率では）国庫補助がなくなったら運行もなくなると心配している。今後の国の動向が気になる。

委員： 市の財政も考える必要がある。出せる範囲でしか出せないというところもある。国の補助がなくなったことを念頭において考える必要がある。

委員： 平群町もコミバスを走らせているようだが、補助の仕組みはどうなっているのだろうか。

事務局： 平群町で活用されている補助金は生駒市と種類が違う。平群駅前の区画整理に併せて補助を受けている。4年間の期限があるとのことで、それ以降どうされるのかは分からない。

議長： 協議会でも検討しますが、地元協力のもとでリスクをどう負うかを考えるのが市の役割だと思います。補助金が無くなったので運行を止めるということでは、どうかと思いますが。

委員： 補助金で左右されるのは南地区路線のこと。市内で他に補助金を導入できる地区はないと聞いている。やはり、今後他地区への拡充にあたっては、一定の負担基準に基づいて進める必要があると考える。

委員： 全国的に、景気をはじめ後退傾向にあるが、その流れに引きずられないようにしないといけない。

議長： 国の政策も財政等の状況によって変わることが多いです。交通基本法に

については、国会の数少ない継続審議案件になっています。法が成立して基本計画が策定されることになりましたが、基本計画の骨子はできています。是非、国民が信頼できるものにして欲しいものです。

市におかれても、ブレのない仕組み作りをしていく必要があります。これからも、事務局には検討にあたって利用しやすい情報を用意してもらって、協議会での検討を続けたいと考えています。他にご意見ございませんようでしたら、この内容でご承認いただけますか。

委員各位： 承認。

議長： 以上で本日の案件は終了しました。他にご意見等ございますか。

委員： 先ほど議長がおっしゃったように、確かに本協議会はコミバスのみを議論するものではない。現実証運行路線についてはないが、今後においては既存公共交通などとの重複も考えられる。例えばある一定の地点までは既存路線、それ以降はコミバスで、という方法も乗車率のアップにつながる一つの手段ではないかと考える。最終的に市の公共交通体系が良くなったというようにしないといけない。

議長： そのとおりです。鉄道も含めた全事業者が公共交通の運営者であり、市民の生活を支えるという目的を持って、今後もそれぞれができることを協力しながら、取り組んでいきましょう。その議論の場として本協議会という組織があるので、体制は整っているといえます。

他にご意見等ございませんようでしたら、本日の会議はこれで終了します。

事務局： 本日は、どうもありがとうございました。次回会議は、平成25年3月中旬以降に開催を予定しています。