

## 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 25 年 6 月 5 日（水）午前 10 時 00 分～午前 12 時 10 分

開催場所 生駒市役所 4 階 大会議室

### 出席者

（委員） 喜多副会長（議長）、藤堂副会長、川邊委員（代理：橋本課長）、福嵩委員（代理：森本課長）、西本委員、吾妻委員、池田(誠)委員（代理：岩藤課長）、北委員（代理：竹林課長）、飯尾委員（代理：中谷課長）、阪部委員（代理：濱田専門官）、村上委員（代理：富家主任主事）、井山委員、森岡委員、藤澤委員、池田(健)委員、矢田委員、田邊委員、大西委員

（事務局） 今井企画財政部長、吉岡市民部長、西川企画政策課長、石畑生活安全課長、寺西土木課長、岡田企画政策課課長補佐、松田生活安全課課長補佐、加納企画政策課係員、岸野氏（岸野都市交通計画コンサルタント株式会社）、樋口氏、難波氏（セントラルコンサルタント株式会社）

欠席者 2 名（山下会長、坂本委員）

### 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

#### 2 平成 24 年度決算及び決算監査について

[資料 2]平成 24 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 24 年度 会計監査報告

#### 3 平成 24 年度 実証運行結果について

[資料 3]平成 24 年度実証運行結果の報告（利用実績）

[資料 3 - 2]門前線、西畑線・有里線収支状況（見込）

#### 4 あすか野地区での取組について

[資料 4]あすか野南地区 バス路線の新規運行について

5 地域内フィーダー系統確保維持計画について

[資料5]地域内フィーダー系統確保維持計画（案）

6 公共交通サービス新規提供地区の選定等について

[資料6]公共交通サービス新規提供地区の選定等について

事務局： 議事の進行を議長にお願いします。

議長： 現在実証運行を実施している2地区について、ご利用いただいている皆さまには喜んでいただいていると伺っています。この計画策定に携わっている一員として、大変嬉しく思います。本日は、実証運行2地区での収支と、経過と成果を踏まえたうえで、新たな実証運行の地区の選定について皆さまからご意見いただきたいと思います。さらに、以前に連携計画で定めた基準が妥当かどうかについても検討していきたいと思います。

1 協議会規約等の改正について

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 新旧対照表について説明）

・奈良県におかれて、機構改革が行われ、協議会の所管課が変更となったことに伴う改正である。

議長： ご質問等ございますでしょうか。

委員： 規約9条7号は、どのような状況を想定して規定しているのか。

事務局： 協議会の議事によっては、協議を円滑に進めるためには、事情等に詳しい外部の方に出席いただいて、ご説明いただくことも考えられますので、この規定をさせていただきます。今までに例はありません。

議長： 当協議会は、市域の公共交通サービス全体について協議する場でもあります。議題によっては、道路や交通部門だけでなく、福祉部門の職員の方に加わってもらい、協議を進める必要もあるでしょう。そういった場合も想定されています。

それでは、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。

2 平成24年度決算及び決算監査について

- 事務局：（〔資料 2〕平成 24 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 24 年度 会計監査報告について説明）
- ・ 支出の内容は、平成 24 年度において 3 回開催された会議の委員謝礼とお茶代、南地区アンケート調査の郵送費である。
  - ・ 収入は、生駒市からの負担金と平成 23 年度からの繰越金、預金利子である。
  - ・ 収入と支出の差、約 7 万円については、平成 25 年度に繰越す。
  - ・ 収入支出の内容については、監事に会計監査をお願いし、正確なものであることを確認いただいている。

議長： ただいま説明いただいた平成 24 年度決算について、ご承認いただけますか。

委員各位： 承認。

### 3 平成 24 年度 実証運行結果について

- 事務局：（〔資料 3〕平成 24 年度実証運行結果の報告（利用実績）、〔資料 3-2〕門前線、西畑線・有里線収支状況（見込）について説明）
- ・ 3 月までの年度実績を報告。
  - ・ 平成 24 年度においては、門前線では約 29,400 人、南地区路線では約 5,200 人のご利用をいただいた。
  - ・ 平成 23 年度と対比すると、1 日あたりの利用者数は、両地区とも増加しているが、特に門前線は伸びが大きい。  
1 日あたりの運賃収入は、門前線では増加し、南地区では減少している。南地区の減少理由は、開業時に回数券を多数購入いただいております、それが使用しきれていないためではないかと考えている。  
市の負担割合については、利用の増加や国庫補助金の交付もあって、減少（改善）している。
  - ・ 利用傾向については、これまでと同様の傾向であり、門前線では、駅から地域へ帰る際の利用割合や継続的な利用者の割合が高い。南地区では、行き帰り同等の利用があり、継続的な利用者の割合が門前線に比べると低い。観光等の利用が見られる。
  - ・ H24.10～の門前線の停留所の増設により、利用者数の増加が見られる。また、H25.2～の南地区の運行経路変更等についても、2 月間の実績での対比ではあるが、利用者の増加につながっている。
  - ・ 利用促進策については、従来の取組の継続に加え、南地区のある自治会では、回数券を購入し全世帯へ配布したり、南地区の西側の交通不便地にある 15 店舗の協力を得て、店舗利用サービス券の車内配布を新たに開始した。
  - ・ 2 年間の実証運行期間における収支見込については、現時点では、両地区とも、車両費を除く経常経費の 50% 以下とするという市が定めた基準を下回る見込みである。
  - ・ この収支見込みと、沿線での利用促進活動を踏まえると、両地区とも本格運行への目処がついたのではないかと考えている。

議長： ただいま、平成 24 年度の利用状況や 2 年間の実証運行期間における収支見込について説明いただきました。ご質問やご意見等があればお願いします。

実証運行結果の報告をする目的は、本格運行への移行を行うためです。

実証運行の期間中に何を実証するかと言いますと、公共交通サービスが地域に定着するかどうかということだろうと思います。

委員：現時点での見込みでは、基準を満たしているとのことだが、あと半年ある。引き続き努力が必要。半年経ったら継続できなかったとならないように。利用も定着してきているし、地域の足が無くならないように私も努力したい。

委員：収支見込みについて、回数券の利用状況は反映されているのか。収支状況を資料としてまとめるのも良いが、利用者数も併記した方が理解を得られやすいのではないか。収支状況と利用者数の推移をリンクさせた方がよいと考える。また、南地区の利用状況が良くないようだが、周知が足りていないからなのか、周知はしているがなかなか利用に結びつかないからなのか、どちらが原因だとお考えか。

事務局：本日の資料における平成25年度の収支状況は、契約ベースであり現時点での見込みをお示ししたものです。資料の説明で紹介しました、平成25年度の南地区の自治会での回数券購入・配布といった臨時的な取組については加味されていません。地域への運行の周知については、運行開始当初はまだ不足していました。その後は、自治会の協力も得ながら沿線の方々に周知をしているので、広まってきています。南地区の利用が少ない理由は、周知はしているが利用に結びつかないというのが、原因の一つではないかと考えています。次回の協議会は9月中旬に予定していますが、その際にはその後の実績を加味し、前年度の対比を行い、より正確な見込みをお示ししたいと考えています

委員：他団体では、収支面だけでなく、天気による利用者数の変動やコミュニティバスの利用目的、継続的に利用している方の割合などを指標に、利用の状況を分析している例もある。

議長：そういった数を調査したうえでということですか。

委員：はい。生駒市の場合は、利用者が多いので、把握は難しいかもしれないが。

委員： 門前線と南地区の収支状況は示してもらったが、光陽台線はどうか。

事務局： 平成24年度における市の負担割合は、45.7%になっており、門前線よりは高くなっています。

議長： この協議会では2地区の実証運行以外の、市内の公共交通についても対象となっているので、光陽台線の状況についても知っているの良いと思います。コミュニティバスが地域に定着していることを表していますね。

委員： 門前線は、生駒駅から住居地を回って駅に戻る路線。南地区は、駅だけでなく、公共施設や商業施設と居住地を結んでいる。両地区では路線の性質が違うので、利用目的も違っているはず。そのあたりをもう少し精査して分析するのが良いのではないか。

議長： 調査に要する費用や時間とのバランスもありますが、どこまでデータ化できるのかなと思います。南地区の運行に対して、地元の意見などありますか。

委員： 利用者からは、もう少し使いやすい時間に走らせて欲しいなど、運行ダイヤに対する意見を聞いているが、現在、実証運行の段階である。今は本格運行への移行が第一であると考えている。

議長： ダイヤ面での対応だけではなく、他の面で利用しやすくすることも考えられます。例えば、待合場所の環境を快適にすることなどで。

事務局： 本日の資料は、目処を示したものとお考えください。9月には、本日はいただいたご意見も踏まえ資料としてまとめたいと考えています。

議長： 皆さんの意見をいただいて、まとめたいと考えます。後日でも結構です。意見をいただければと。協議会としては、本格運行への移行に向け、進めて行きたいと考えています。

#### 4 あすか野地区での取組について

事務局： ([資料4]あすか野南地区 バス路線の新規運行について説明。)

- ・ 地元自治会と、事業者との協働で実現した事業であるとともに、公共交通の既存ストック（路線バス）を活用した事業である。

- ・ あすか野地区は、連携計画においてサービス提供の第2順位に位置付けていた地区であるが、早期運行の実現のため、地元と事業者の間で協議されていた。
- ・ 既存路線の延長運行となる。運行開始は6月中を予定している。
- ・ 運行は毎日の9時台から16時台、1時間に1回。生駒駅からの運賃は、既存路線の終点である「あすか野センター」までと同額の270円となる。
- ・ 1年間の実証運行を行い、本格運行への移行は利用状況を踏まえて判断する。
- ・ 地元では、バス運行に対する沿線住民の同意やバス停設置、利用状況を把握するための住民アンケートを実施された。また、運行後も利用促進に向け広報活動を実施される予定。
- ・ 事業者も、待機時間の活用による運行や停留所設置費等初期経費の見直しにより、運行経費の低減に努められたほか、1年間の実証運行期間については、欠損額を負担いただくとともに、初期経費についても、本格運行開始までは、負担いただいている。

議長： 地元と事業者が協力して、運行が実現したということで、良い事例になればと思いますが、事業者としてのご発言はありますか。

委員： 地元が非常に熱心に取り組んでいただき、運行の実現に至った。お礼を申し上げます。今般運行の対象になる、あすか野地区のバス路線については、高齢化が進展していることもあり、収支が厳しくなっている。お住まいのより近くにバスが行くことで、路線バス自体の利用促進につながると考えている。今後のモデルケースに成り得る事業であると認識し、会社として取り組んだ。

運行開始後は、地元とも連携して利用促進に努めるが、一定の利用があるが欠損は出ているという状況になった場合、連携計画の基準に沿って、門前線や南地区路線と同様に支援をいただくと、継続的な運行ができ、利便性の確保や地域の活性化につながると考えているので、よろしくお願ひします。

議長： 地元の事業者で協力して実現した、良い取組です。

運賃で経費が賄えれば問題は無いのですが、もし欠損が生じた場合については、連携計画の基準に照らして判断することになります。本格運行への移行を判断する際に、議題6で後ほど議論いただく内容に関連しますが、収支率のみで判断するのか、実証運行期間中の利用実績や利用促進に向けた地元の努力も加味するのか、も考える必要があります。判断には様々なデータが必要ですので、事業者様にも協力をお願いします。

委員： 協力します。

委員： 以前の会議で、既存の交通機関とコミュニティバスとの連携の必要性を申し上げたが、これは先例になる取組だと思う。経費はいくらなのか。

委員： 待機時間を利用したの運行になるので、現段階の試算では、税抜きで約350万円となる。1日あたり、新たに利用される方が45人おられると、運賃のみで賄える。地元には、今バスを利用していない方に利用いただくよう、また、すでに利用されている方も、頻度を増やしていただくようお願いしている。容易に達成できる数字ではないが、地元も協力いただけるとのこと。当社としても費用の精査をする。市とも相談しながら、継続的な運行につなげたい。

議長： 市だけではなく、協議会としてもお手伝いできればと考えています。

新たな路線を運行する場合、既存路線との調整が大事です。お互いがうまく機能するようにしなければなりません。今回の例は、路線の延長ですが、今後、サービス提供地区を拡充していく際には、そういった調整が必要になる例が出てくると思います。

委員： 今回、連携計画とは異なった手法で公共交通が整備されることになる。運行実現の時点で報告いただいたが、これで協議会での検討事項に組み込まれることになる。もう少し早く報告いただきたかった。サービス提供地区の選定は大事にしたいと考える。懸念しているのは、今回の取組が協議事項となることで、新たなサービス提供予定地区の選定やサービス提供に遅れが生じるのではないかとということ。地区が増えれば市の財源負担も増えていくので。市の公共交通に対する予算は、積上げで組むのか、一定の上限があるのか。

議長： 今回のように、地元主導で実証運行を行うことは、いいことだと思います。委員が懸念されているのは、公共交通サービス提供地区の選定に影響があるのではないかとということですが、市域全体を考えて、公共交通サービスのあるべき姿にしていきたいと考えています。もちろん、実証運行が開始されたことで既得権が発生したと認めるわけではありませ

ん。早い者勝ちは認められません。今回のような取組が今後もあれば、進めたいと考えますが、連携計画に沿っているかどうかを協議会でも確認しながら進めることとなります。

委員： 今回のあすか野地区は路線の延長であるが、今後は、今回のような路線の延伸の場合と、新規で路線を開設する場合とで、運賃設定をどうするのかについても検討を進める必要がある。

議長： 市の公共交通予算は積上げ式で組まれるのですか。

委員： その回答は、現時点ではいただく考えではなかったが。

事務局： 上限額を定めているわけではありません。必要な地域があれば予算を組んでいくという考えです。

議長： 以上のことを勘案しながら、次の段階に進んでいきたいと考えています。

## 5 地域内フィーダー系統確保維持計画について

事務局： ([資料5]地域内フィーダー系統確保維持計画(案)を説明)

- ・南地区路線のうち、西畑線の運行における貴重な財源である、国庫補助金の交付のために必要な計画。
- ・西畑線については、駅から集落まで1 km以上の距離がある、交通不便地へのコミュニティバスの運行であるため、運行経費に対し補助金が交付されている。
- ・補助金の交付を受けるためには、当計画を策定のうえ、6月末までに国に提出し承認を受ける必要があるが、その前に当協議会での協議・承認を経る必要がある。
- ・平成26年度から28年度の3ヶ年の計画を提出するが、補助金要望額は、各年度約250万円となる見込みである。実交付額は、後日、国から通知される。
- ・特に、「1. 目的・必要性」、「2. 目標・効果」について、ご意見をいただきたい。
- ・前年度からの変更内容としては、大きな目的に変化は無いため、運行計画の見直しによる変更や、これまでの運行結果の対比、年度毎の数値変更に関する部分の時点修正が中心となっている。
- ・事業効果の確認のため、定量的な目標の設定が重要であるが、今回については、
  - ①交通不便地である5つの町で乗降する1日あたりの利用者数が、各年度内4月1日時点での当該5つの町の住民基本台帳人口の合計に占める割合と
  - ②補助対象系統全体での1日あたりの利用者数が、当該補助対象系統を利用する沿線町区の各年度内4月1日時点での住民基本台帳人口の合計に占める割合という2つの指標を設定した。
- ・今年度は、6月28日が提出期限となるので、計画の主旨を変更しないこと、本日のご意見を反映することを条件に、数値の修正をはじめとして、事務局で計画を策定し提出することをご承認いただきたく、よろしく申し上げます。

議長： この計画を毎年度策定する理由は、補助金を有効に使うためであり、漫



然とではなく、状況に応じて見直しを行い改善しながらよりよい交通サービスの提供につなげるためです。事業効果を確認するための定量的な目標を設定するにあたっては、努力すれば実現するという目標にする必要があります。先日、当該補助事業に係る成果の外部評価委員会が開催されました。多数の団体から提出された補助事業実施に関する自己評価に対して、外部の視点から評価する仕組みです。人口減少の時代に、年間乗車人数を指標としていて、それが達成されなかったのということと低い自己評価をされていた自治体が多かったのですが、ある自治体では、未達成理由として、「寒い日が多く外出者が少なかったため」とされていました。また、人口が減っているのも関わらず、前年度並みの利用者数を確保することを目標にされている自治体もありました。こういった天候や人口減少の問題は、自治体や利用者の努力では解決できない問題ですので、そういった要素に左右される目標を設定するという事は、適当でないと考えます。定量的な目標を設定し、達成に向けて努力することで、効率的な補助事業の実施につなげるという、制度の主旨が形骸化していると感じました。ある程度の形骸化は仕方がないとしても、当協議会としてはしっかりとした目標を設定したいと考えています。本日提示していただいた目標は適切でしょうか。

委員： この計画は、市域の一部路線に対する補助金のための計画と感じたが、市域全体での交通政策に関する検討は、どの機会に行われるのか。市内でも、北生駒駅から高山町への路線のように、収支率が悪く今後において存続を検討する可能性があるバス路線もある。

委員： フィーダー系統の枠組みの中では、全体的な議論は難しい。全市的な課題については、当協議会の場で議論できると考えている。

議長： 市全体の公共交通に対する考え方は、連携計画に盛り込まれていますが。

委員： 連携計画とは、本日の計画とは別の計画か。

議長： はい。議題となっている計画は、連携計画に定められた一部を実現するための、部分的な計画です。

委員： 連携計画を見直す機会はあるのか。

事務局： 計画策定時に想定していた状況に変化が生じた場合は、見直しをします。

議長： 委員は、フィーダー系統などという一部に対する補助制度では、公共交通の確保維持という本来の主旨を外れているのではないかという主旨で質問されたのではないのでしょうか。私も、国の方からは、次々に新たな補助メニューが示されますが、一貫性が無いように感じています。当協議会で公共交通確保維持に対する本質的な意見が出されましたので、持ち帰っていただいて協議いただき、次回以降に回答いただくようお願いいたします。

委員： そうします。

議長： 他にご意見が無いようですので、提出期限もあることですし、事務局から申し出がありましたように、計画の主旨を変更しないことを条件に、数値の修正をはじめとして、事務局で計画を策定し提出することをご承認いただけますでしょうか。

委員各位： 承認。

議長： ありがとうございます。ただし、提出の際には、本日からの変更箇所をお示しいただいた計画書を、委員各位にお送りください。

## 6 公共交通サービス新規提供地区の選定等について

事務局： （実証運行実績の評価基準について、[資料6]公共交通サービス新規提供地区の選定等、[資料6追加]評価基準の例に基づいて説明）

- ・今年度の検討事項について、資料のP1～P3を説明。
- ・一つは、2地区の実証運行実績の検証であり、得られた結果から、市の費用負担割合という基準、実績の評価、今後の運行計画の検討を行いたい。
- ・二つ目は、新規運行地区の選定について。連携計画に定めた基準の時点修正、妥当性の検討、新たな基準の有無を検討し、優先順位や整備時期などを検証する。結果によっては、連携計画に掲載された選定リストの変更も視野に入れている。
- ・検討の結果、近々に運行を開始する必要がある地区が存在した場合には、当該地での運行計画を検討する予定。
- ・今回の見直しについては、連携計画にも記載している、「必要に応じた連携計画の見直し」に相当する。
- ・本日の会議では、本年度の検討事項のうち、実証運行実績評価及び新規運行地区選定の際の評価基準の見直しについて、議題としたい。
- ・資料4ページに検討に至る経緯を示している。実証運行の実績から地域特性による差などが明らかになってきたこと、連携計画策定からの

年数の経過などから、当初の基準の見直しが必要と考えている。

- ・ 5 ページから 7 ページに、現在、連携計画に示された基準とともに、2 地区の実証運行がこれに沿って実施されていることを示している。
- ・ 一つ目の評価基準、実証運行実績についての評価基準について、議題としたい。(資料 8 ページ)
- ・ 実証運行実績に対する現行の評価は、連携計画の記載に忠実に従って、「収支率が 50%を超える」ことを基準として行われており、この評価自体に問題はないと考えられる。
- ・ しかし、連携計画では、「交通手段がなく日常生活に困っている人の活動機会を確保する」ことを目的として公共交通サービスを提供しているが、その目的の達成状況が評価されていない。また、対象地区の選定において、「公共交通がなく困っている人が多くいる地区」や「自治会が公共交通サービスの運営に協力的である」ことなどが選定基準として示されているが、その達成状況についても評価されていない。ことから、若干の改善余地があると思われるため、評価基準の見直しを検討したい。
- ・ 検討項目として、
  - a) 収支率以外の指標を評価基準に加えるなどして、よりきめ細かに評価することが必要ではないか。
  - b) どのような視点から評価すべきか。
  - c) 具体的な評価指標をどう設定するか。
  - d) その指標を当てはめて、現路線を評価すればどのような結果が得られるか。を設定した。
- ・ 評価基準の一例として、「資料 6 【追加】」に、5 つの視点から示している。
- ・ 評価方法の例として、本格運行に移行した後も、単年度実績ではなく複数年度実績で収支率を評価する、路線ごとに行っている収支評価を市全体あるいはブロックごとに行うという案を示す。

議長： ご意見等いただけますでしょうか。

委員： 運行開始前後で、どれだけ改善されたかを把握することが大事であると考えているが、本日示された基準例ならば、それが可能なのか。

事務局： 現在の連携計画では、実績が無かったこともあり、まず運行してみて、その実績を見ていう考えで基準を設定しています。そこで、現在の、収支率 50%以上（市の負担割合 50%以下）という基準を設定しました。しかし、実証運行の実績を見ると、現在の収支率という一つの基準のみでは、地域の差が考慮されないし、地区選定の際の基準とされている地域の努力が反映されていません。評価の項目を増やしたいと思い、本日の議題としました。

委員： 比較のデータが取れるのか。

議長： 本日の例は、理念を示しています。

委員： 理念ということは理解できるが、導入前後の比較ができるのか。

事務局： 可能です。

委員： 可能なのか。データ収集ができるのか。

事務局： 運行開始時に全市的に公共交通計画に関するアンケートを実施していますので、可能です。

委員： 市の負担割合を50%以内とした理由は。他自治体では、自治体の負担割合を決めているのか。

事務局： 事例も少なく、半分までなら市民の理解も得られるのではないかとこの考えで始めました。他自治体の状況については、直接確認していませんが、収支状況等のデータから見ると、50%以内という負担限度を決めている団体は少ないのではないかと考えています。

議長： 他の自治体の状況が気になるのは理解できますが、他がこうだからという考えは前向きではないと思います。当協議会としては、実証運行の実績評価にあたって、こういう考えでこういう基準を定めているというものを出したいと考えています。

委員： アンケートをしたとのことだが、運行を開始してどう改善されたのかを評価しないと意味が無いと思う。その点も評価基準に加えるべきだ。

議長： 両地区で、運行開始前後にアンケートをしました。門前線については、実施が運行開始3ヶ月後であったことから、結果は限定的にしか表れていないでしょう。事後の把握が必要だったのですが、手が回らなかったのです。大事なことと考えています。

委員： アンケートの結果は以前いただいている。覚えている範囲では、介助者がいれば外出できる人と自分で外出できる人の割合が運行開始後増えていたように思う。データの把握は、継続的にする必要があると思う。

事務局： 加えて、タクシーからコミュニティバスへの移行も見られたことと、小さな子を連れてお母さんが、急な坂道を帰る苦労が減ったという自由意見があったことを覚えています。再度結果を整理したいと思います。

委員： 評価ポイントとしてどう位置づけるかが大切だ。意見や感想を記載するだけでは駄目だと思う。

議長： どういう項目で評価するのかと、それを評価にどう取り込むのかという  
2つの段階があります。それぞれについて検討したいと考えています。

委員： 継続して検証していくとして、アンケート調査の回数を重ねて行くと、  
運行開始前後の比較がしにくくなるのでは。既に運行されていて利用し  
ている人への影響は捉えにくいと思う。

議長： 「バスが無くなったらどうですか」と聞くことにはなりますが、聞き方は  
難しいです。無い状態から有る状態になった時の影響については、聞か  
れた人には実感がないため、影響が良く分からないので色々な回答をい  
ただけるのですが、有る状態から無い状態になった時の影響については、  
(困るという)はっきりとした影響が皆さんに分かるので、色々な答え  
を得にくいのです。

委員： 市の負担割合が50%を超えたら、路線は廃止となるのか。

議長： 他の手法で代替することを考えています。例えば、タクシー券の配布と  
いう他の公共交通手段をまず活用して。それでも駄目な場合は、公共交  
通サービス以外の、移動販売所や物品の配達などで対応できないかと。  
あらゆる施策を活用して、市民へのサービスの提供を行うという考えで  
す。今後、必要であれば、公共交通関連以外の部署の方も会議に入って  
いただいて、検討することもあるかと思えます。

委員： 市の負担割合が50%以下となるような手法を考えるということか。

議長： 新たな指標を設定して、それを加味した率を考えたいということで  
す。

委員： 事業経営面での視点からの指標と、利用者の視点からの指標とがあると  
思う。両者はわけて考えた方が良い。

議長： その点については、連携計画に示しています。市民の生活をサポートす  
ることが目的で、その手段として公共交通サービスの提供がある。手段  
を維持するための判断材料の一つとして収支率があり、収支率の把握の  
みが目的ではありません。

委員： 利用者の視点にたった指標が重要だと思う。

議長：（地区選定や優先順位決定の際の）評価にあたっては、そういった指標を既に加えています。実績の評価に際し、収支率50%以上という基準だけで良いのかということです。運行実績も出てきたので、それも踏まえて（他の基準も）考えて行こうということです。

委員：路線ごとに収支率を採るのも良いと思うが、どの路線も、必要だからということで運行を開始したはず。地域差など構造上の問題もあることを考えると、市全体で併せての収支率で考えてもらっても良いと思う。

議長：今は2地区ですが、仮に3地区で運行して、2つの地区ではそれぞれ収支率が50%以下だが、3地区合わせると50%以上となったという場合、収支率の判断にあたっては、どの地区を組み合わせれば良いのか、今のところ当協議会では答えをもっていません。地区を併せて考えても良いのか悪いのか、それについても考えたいと思います。

委員：市の負担割合を50%以下とした際には、コミュニティバスが運行されていない地区の方々にも理解が得られる数字だからということで決定されたと記憶している。そういう視点も考えて欲しい。

委員：市の負担が50%以下という一つの基準だけでは適切ではないのではないのかというのが、本日の事務局からの提案だと思う。市の負担が50%以上でも、必要なら続けていく、そのための基準作りという提案ではないのか。

議長：当協議会として、あるべき基準はこう考えるということを示すということです。当初から、市の負担が50%以内ということについては、疑義が示されることもありました。基本は、設定した基準に対して、市民の皆さんが納得できるかどうかということです。

事務局：（新規運行地区の選定基準について、[資料6]公共交通サービス新規提供地区の選定等、[資料6追加]評価基準の例に基づいて説明）  
・二つ目の評価基準、新規整備地区選定にあたっての評価基準について説明（9ページ）  
・連携計画では、公共交通サービスを提供すべき地区について、「選定の基準」に基づいて選定するとともに、さらに「整備優先順位を決定する基準」に基づき、整備優先順位を分類した。  
・しかし、

- ① 連携計画の策定以降、自治会と事業者による公共交通サービスの提供に関する取り組みなど、対象地区の選定に関する新たな動きが生じている。
- ② 連携計画の策定から3年程度が経過し、人口統計が更新されるなど、整備優先順位の決定に用いた指標を時点更新する必要がある。
- ③ 連携計画の策定後、技術革新により土地の傾斜データがインターネットで容易に入手できるようになるなど、整備優先順位の決定に必要なデータを、より精度よく入手できるようになっている。
- ④ 門前線、西畑線の利用実績から利用者の特性や利用と地形の関係など、コミュニティバスの利用に関わる要因が明らかになってきている。

ことから、公共交通サービスを提供すべき地区の選定の考え方や、整備優先順位を決定するための基準の改善を検討したいと考えている。

- ・ 項目としては、
  - a) 「公共交通サービスを提供する地区」の追加の必要は無いか。
  - b) 「公共交通サービスを提供する地区」を選定するための指標の見直しや追加。
  - c) 整備優先順位を決定するための数値基準の見直し。
- ・ 評価基準の一例を、「資料6【追加】」に4つの視点から示している。

議長： 資料6【追加】に挙げた例については、あくまでも例ですので、それにこだわっているわけではありません。改善点や他のご意見があれば、本日はどうか、後日でも事務局にご連絡ください。

キメ細かいサービスを提供するというのが基本です。基準を見直すところは見直して、皆さんの納得が得られるようにしたいと考えています。現在の連携計画に示したサービス提供の順位に変更が生じそうですか。

事務局： 変動は考えられます。地元で熱意のある所にサービスを導入したいと考えています。指標化は難しいのですが。こういうものも考えられるという案があればいただきたいのですが。

委員： コミュニティバスの運行によって、市内の活性化が図られたかどうかの一つの基準なると思う。生駒市は南北に長いので、市内の連携が薄い。今後、市内での交流が必要になると思う。コミュニティバスの導入で地域がつながり、人のつながりが広がれば良いと思う。議事の4で、あすか野地区の取組が紹介されたが、あすか野地区にはスーパーマーケットが無く、地域で「市」を開催されているが、お客は少ないと聞いている。今回紹介された路線は、あすか野地区から生駒駅に直結するので、地区の北側の白庭台にある病院やスーパーマーケットには行けない。コミュニティバス路線の設定による地域の活性化も指標に入れて欲しい。

議 長： 連携計画策定時に立ち戻ったご意見ですね。団塊の世代の退職が進み、公共交通利用の目的も通勤から市内他地域への移動へと更に変わっていくでしょう。再度考えたいと思います。

委 員： 市の負担割合、50%以内という基準は、安易に外すべきではないと思う。

委 員： 地域による差があるので、市の負担割合は、市全体で考えた方が良く思う。

議 長： そういったご意見をいただきたいと思います。

それでは、本日の議事は終了しました。事務局からご連絡をお願いします。

事務局： 次回第2回の会議は、9月中旬頃を予定しています。

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。  
本日はありがとうございました。