

第2回 生駒市地域公共交通活性化協議会 会議録（案）

開催日時 平成25年9月13日（金）午前10時～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）、福嶋委員（代理：森本課長）、西本委員、吾妻委員、池田（誠）委員、北委員（代理：竹林課長）、飯尾委員（代理：中谷課長）、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、坂本委員、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 2名（山下会長、阪部委員）

議 事

- 1 実証運行の結果について
[資料1] 実証運行結果の報告
[資料1-2] コミュニティバスたけまる号収支状況等について
- 2 実証運行の評価について
[資料2] 実証運行の評価（案）
- 3 本格運行移行後の検討課題について
[資料3] 本格運行移行後の検討課題
- 4 公共交通サービス提供地区の検討について（連携計画の時点等修正）
[資料4] 公共交通サービスを提供する新たな地区の検討
- 5 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] 評価基準の見直しについて
- 6 その他

議長：今回、コミュニティバスの実証運行結果の検証が議題の一つになっています。この実証運行を始めるにあたり、協議会でも運行地域の選定など、様々な検討を行いましたが、今回の実証運行結果の検証では、これらの検討事項が妥当だったのかを検証することになります。それとともに、これまでの運行実績を踏まえて本格運行への移行が妥当なのかについても検証します。

また、前回に引き続き、新たに公共交通サービスを提供する地区を、どのような視点で選んでいくのかについて、ご協議いただきますとともに、これまでコミュニティバス実証運行の結果を評価するにあたって設定していました基準について、見直しができないかについてもご協議いただきたいと思いますと考えております。

【議事・質疑応答】

「議事 1 実証運行の結果について」

事務局：（実証運行の結果について[資料 1]及び[資料 1 - 2]に基づき報告）

[資料 1]

- ・本年度8月までの実績を基に作成した資料である。
- ・本年8月までに、門前線では約 55,000 人、西畑線・萩原・有里線では約 11,000 人のご利用をいただいた。
- ・運行開始後1年間との対比では、1日あたりの乗車数は、両地区とも増加が見られる。
- ・市(民)負担の割合割合も、利用の増加や南地区については国庫補助金交付もあり、2地区とも、平成24年度末時点の見込みより改善している。
- ・利用の状況については大きな変化は無いが、門前線では満員便の比率が増えている。
- ・利用促進策については、これまでの取組の継続に加え、南地区の(青山台)自治会において、自治会費で回数券を購入いただき、全世帯に2券片を配布。沿線の15店舗で利用できるサービス券を車内で配布 といった取組が始まった。(5月から)

[資料 1 - 2]

- ・両地区の実証運行に際しては、車両費を除く経常的な運行経費の50%までを負担するという基準を設けた。
- ・1年11ヶ月の実績からの見込みであるが、門前線(本町地区)では基準以下になり、また、南地区においても、国庫補助金を交付いただいた結果、基準以下になる見込みである。

・以前から運行中の、平成24年度の光陽台線については、車両費を除く運行経費に係る市の負担割合は、45.3%となっている。

・6月17日(月)始まったあすか野南地区への延長運行は、1年間の試験運行が実施される。

・毎日7便が延長運行しているが、開始1ヶ月後の利用状況を、運行前の実績と比較すると、利用はやや増えている状態で、今後の利用の増加が期待される。

委員： 南地区で配布されているサービス券は、バスの利用券か。

事務局： 協力店舗でのサービス券で、バス利用券ではありません。店の魅力を出し、店に来てもらう人が増えることがバス利用につながるという考えです。

議長： この会議の前に、生駒駅前で門前線の状況を見たのですが、ほぼ満席でした。たまたま自転車放置防止指導員の方がいらっしゃったので、日々の状況をお聞きしたのですが、「11:30発が混雑している。次は13:05分までない。間に1本あれば良い。あと14:30発も混雑している。」とのことでした。昼の増便は運転手さんの休憩もあるので難しく、午後の便は買物が落ち着いて帰宅する人が増えるということでしょう。夕方便についてはお聞きできなかったのですが、勤務時間の関係で駅前にいらっしゃらないからでしょうか。事務局からは、門前線については各便万便なくご利用いただいているということでしたが、それは利用者が工夫されているからで、利用者の皆さんが、自分が本当に乗りたい便に乗ろうとされると、便によっては、もっと乗れない人が増えるのではないのでしょうか。ご利用が増えているのは良いことですが、今後調べる必要があるでしょう。

「議事2 実証運行の評価について」

事務局： (実証運行の評価について[資料2]に基づき説明)

・門前線については、月平均で1日あたり最大で150人の利用がある月がある。これまでの平均でも1日あたり約118人の利用があり、計画策定時の見込みの125人に

近づいている。

・南地区については、最近利用が増えてきており、月平均で1日あたり最大で36人の利用がある月がある。これまでの平均でも1日あたり約23人の利用があり、計画策定時の見込みの85%となっている。

・運行経費に対する市の負担割合は、門前線は33.7%、南地区では国庫補助金を財源と扱いますが、44.8%と、いずれも50%という運行基準を満たしている。

・計画の目的や計画策定の趣旨と実績との比較したところ目的や趣旨は、達成されていると言える。

・日常生活に必要な外出機会の確保という目的は十分に達成されており、地域も利用促進に対し積極的な取組を行っており、多数の利用があり市の負担が運行費用の50%以内という基準を満たしていることから、「2地区の路線については、本格運行に移行することが妥当である。継続的な運行に資する場合は、改善できる部分を改善しながら運行することとする。」という評価としたい。

・実証運行を通じて、「運行が地域に浸透し利用が促進されるためには、一定の期間が必要である、今後の実証運行にあたっては、中止や手段の変更のための手続きをあらかじめ定めておく必要がある、円滑で継続的な運行には、協議会、地元、行政、運行事業者の協働体制の確立が不可欠である」などの事項を把握した。

議長： 本格運行への移行を判断するためには、このコミュニティバスの実証運行の目的は、日常生活に不便を感じている人に外出機会を提供することで、手助けするということでしたが、それが達成されているかどうか。次に財務状況など、継続運行のために必要としている項目は満たされているかどうか。実証運行中に大きな支障はなかったかどうか。また、今の運行に活かせるような事象はなかったかどうか、などを考慮すべきと考えます。事務局からのご報告からは、こういった点は満たされていると感じますが、本格運行に移行した場合、さらにこういった点に注意する必要があるなど、皆さんの意見をいただきたいと思います。

地域の要望を受けて運行計画を変更し、利用増につながったとの報告を聞きますと、地域の皆さんに「自分たちのバス」という意識があると

感じられます。また、満員便があっても今のところ苦情がないとのことですが、余り例のない話です。これは、今回の実証運行にあたり、与えられたサービスではなく、創り上げていくサービスだということで、はじめから100%のサービスを提供するのではないという考えから始まったところから、利用者の皆さんも、完全に満足はできないが、ある程度のサービスが受けられるということに納得してもらっていることの表れではないかと考えます。良いことだと思います。

委員： 市の負担割合の50%という値は、暫定的なものか。

議長： 現時点での連携計画での基準です。計画には、負担割合の他にも地区を選ぶときなど、他の基準もありますが、見直すべきもの見直すことを前提とした計画になっています。

委員： コミュニティバスについて、乗れない方が居るという例を他で聞いたことがない。本格運行に移行しても問題ないと思う。ただ、実証運行を通じて把握した事項ということで、事務局から「今後の実証運行にあたっては、中止や手段の変更のための手続きをあらかじめ定めておく必要がある」との説明があったが、実証運行中に何か支障があり、それを受けてのことなのか。

事務局： 現在実証運行中の2地区は、状況が際立っていた地区であり、まず運行してみようということで開始した。その点まで十分考慮していなかったということです。

議長： 特に事情があったわけではないということですね。

委員： 門前線で、満席で乗れなくても不満がないとのことだが、満席になった場合、乗れなかった方はどう対処されているのか。

事務局： 満席は生駒駅前停留所で発生することが多い。何度か見ているが、歩く方、次の便を待つ方、タクシーに乗られる方、いろいろだった。バスの運転者からも、乗れなかった方が30分後の次の便を待っておられる例が多いと聞いている。

委員： 利用状況については、今後何年か運行することで平均的な傾向が出てく

と思う。対応はその後でも良いのではないか。

議長： 乗れないことが続き利用を見合わすという状態が蔓延することも良くないと思います。では、乗りたい時に乗れるようにするにはどうするか。門前線の利用状況を考えますと、民営化するところまで育ていけば、それも良いことだと考えます。実現には、いろいろな条件はあるでしょうが。

外出機会の確保という目的を達成し、市の負担割合という基準を満たし、地域も利用促進に積極的に取組まれているという状況を踏まえ、協議会としては、2地区3路線の本格運行の移行に支障はないとの判断をいたします。

(承認)

委員： 今後のことだが、運賃については検討することはないのか。

議長： 運賃についても、必要に応じて見直しをしていくこととなります。

「議事3 本格運行移行後の検討課題について」

事務局： (本格運行移行後の検討課題について[資料3]に基づき説明)

- ・本格運行に移行しても、引き続き検討する必要がある事項として、以下の点があげられる。
- ・全般的には、協議会の協議目的である、市域全体での公共交通水準向上のための方策
- ・2地区の課題として、満員便の対応
- ・ご利用の状況が継続的なものかどうか、推移を把握するための1年ごとに検証し、状況はその後の運行等に反映。
- ・運行時刻や運行経路の見直し

委員： 今後の検討課題に、「市域全体の公共交通水準向上のための方策」が挙げられているが、既存のバス路線が衰退の傾向にあり、今後不便にあるだろうということ、また、既存交通機関の乗換に不便があるということ

を意図しての項目だと思う。既存の公共交通路線について、どうしたら便利になるかについても、この場で考えて欲しい。

議長： 貴重なご意見です。今回の実証運行にあたっては、運行地域の方々も協力いただき、苦勞していただいています。このことは、市内の他の地域の方々にも共有して欲しいと思います。他の地域の方にお伝えできるよう整理したうえで。協議会のメンバーがそれぞれの立場でそれぞれの役割を果たすようにするべきです。これまで、当協議会ではコミュニティバスを中心に協議してきました。しかし、本協議会は公共交通全体について議論する場でもあるので、路線バスについては、運行事業者が中心となって検討されていると思いますが、今後は協働して取組めればと考えています。市民の声をどう事業者にお伝えするか、協議していきたいと思っています。

委員： 路線バスの利用促進に向け、様々な検討をしている。あすか野南地区の延長運行もその一つの例である。共に取組んでいただき、良い結果が得られればと考えている。

委員： 鉄道駅やバスターミナルへのアクセスは、いろいろ考えられており事例もあるが、バス停へのアクセスについては、ほとんど事例が無いのではないか。皆さんの知恵をお出しいただきたい。

議長： コミュニティバスが走っても、活動機会を向上できなかった人がどれだけいるか、今後把握したいと考えています。既存の公共交通へのアクセスについては、どこも課題となっています。地域で最寄りのバス停まで自家用車の乗合で送迎をしている例があります。現在試作されているが、自動運転の電動車椅子がある。実用化されれば既存の公共交通へのアクセスの手段として有効です。自動運転なら、地域の皆さんでシェアできます。こういったものも含め、公共交通をより便利に使えるようになる方法も考えていけたらと思います。

委員： 今後の話になるが、公共交通水準向上の一つの策として、隣接の平群町コミュニティバスとの相互連携ができれば、双方の住民がより便利にな

と思う。

議長： これまでは、実証運行が上手くいくかどうか協議の中心で、運営形態については検討してきませんでした。広域連合ということになるろうかと思いますが、そういったやり方も今後は考えていけるようになりました。

委員： 市域全体の公共交通水準向上という検討項目は、本格運行移行後の検討課題としては、広がりすぎていると思う、別途議論すべきだ。

委員： 先ほど申し上げた、公共交通の利便性向上については、次の地区での公共交通の本格運行まで待てる課題ではない。並行して検討してほしい。

議長： これまでは、まず必要な地域での運行を開始して、その後に市域全体を考えるとということで進めてきました。

委員： 南地区路線について、本格運行への承認をいただき、ありがとうございます。今後も、できるだけ税金を使わないで済むよう、利用促進に向け頑張りたい。できれば運行事業者から意見をもらえる場を設けて欲しい。

委員： 今後考えたい。

委員： 本格運行後の検討事項に、自立した運行ができるのかどうかという項目を追加してほしい。

議長： ご意見ありがとうございます。次回の協議会でも引き続き協議したいと思いますので、意見などお寄せください。

「議事4 公共交通サービス提供地区の検討について」

事務局： （新たに公共交通サービスを提供する新たな地区の検討について[資料4]に基づき説明）

・連携計画策定から約3年が経過し人口動向の変化などがあるため、新たに公共交通サービスを提供する地区の基準等について検討する必要性が生じている。

・今回、最新データに基づく75歳以上人口の動向、連携計画策定時のアンケート調査に基づく公共交通族の人口の推計、土地傾斜データの更新を行い、地区の評価表を更新した。

・75歳以上人口の動向については、現在、5年後の平成30年、10年後の平成35年

時点での比率を示す。

・平成 35 年度に25%以上となる地域は多数あるが、このうち、あすか野南、光陽台、青山台、菜畑町については、コミュニティバスの運行等により一定の対策が行われている

・バス停(駅)までの勾配データについては、連携計画では地区毎に計測していたが、今回は地域の状況をより詳しく把握するために、75歳以上人口と同様に、町別に計測した。また、地区毎の運行想定経路内での最急勾配についても計測した。

・データ更新に基づき、地区の評価をし直し評価表を更新した。

・これを踏まえ、地区選定の基準として

①平成30年度に75歳以上人口比率が20%を超えることが見とおされる。

②公共交通族の人数が多い。③公共交通サービスが無い。④地形が急峻である

という4点により多く該当するとともに、「地域に熱意がある」ことや、公共交通サービスの提供により地域の活性化につながる」ことなどを加え選定することを提案する。

議長： 今事務局から資料の説明がありましたが、これで決まったものというのではなくて、議論のための素案だにご理解ください。皆さんの意見をいただいて、次回も議論したいと考えています。より困っている方のいらっしゃる地区に公共交通サービスを提供するための検討です。

委員： 高山町の1～6の区分の意味は何か。

事務局： 現在の連携計画では、国勢調査を基に調査区で区分、今回の資料では住民基本台帳人口を基に字別で区分しています。現在の連携計画でも6つの区分をしていましたが、高山町6については、学研北生駒駅に近く、75歳以上人口比率も低い見込みだったので、資料には掲載していませんでした。今回の資料では、高山町全域となるようにしています。

委員： 高山町の北部、獅子ヶ丘のスポーツ公園整備構想に対して、地元自治会から要望が出されている。直接の公共交通機関が無い現状では、整備により自家用車での来訪が増え、周辺地域での交通の流れが変化し影響があるので、アクセス手段を考えて欲しいとのこと。

議 長： そのことを事務局は承知されていますか。

事務局： はい。スポーツ施設ということで、担当のスポーツ振興課で協議されています。市としての対応を考えているところです。

議 長： 市域での公共交通をどう考えるかも、この協議会の役割ですので、情報を得るようにしてください。

委 員： 本日の資料には、この協議会で、これまで議論されてきた内容が盛り込まれていない。市内全域での交通需要の変化への対応、例として公共施設を連絡するバスの運行などが挙げられていたが。

議 長： そういった足りない部分など、ご意見をいただこうという考えでの議題ですが。

委 員： 議題1で利用状況の説明があった、あすか野南地区での取組のように、地域と交通事業者との間で協議できれば良いと思う箇所がある。獅子ヶ丘もそうだし、南地区では足湯～近畿大学病院など。

議 長： 市全域と個別の地区と、双方を見て考えていく必要があります。既存交通機関との連携など、全体としてどうするかを考えたいと思います。併せて個別の事象、各地域での喫緊の課題にも対応するべく、並行して協議を進めたいと考えています。

委 員： 市内の移動の利便性を市としても考え、提供してほしい。そういった点も評価してほしい。費用と時間はかかるだろうが、これからは必要になる。市民の理解も得られると思う。

議 長： 連携計画は、今後人口高齢化により公共交通需要も通勤・通学主体から変化し、市内の移動が増える見込みなので、これに対応できる計画ということで策定しました。その考えに戻り、個別の地域の課題解決だけではなく、ネットワークの考えをどう取り入れるかを次回以降検討したいと思います。

委 員： 次のサービス提供地区を選ぶという話ではないのか。

議 長： そのために、どういう議論をしていけば良いかということです。事務局で、市内での人々の移動距離などを把握していますか。

事務局： そこまではしていません。

議長： 今後交通ネットワークを考えるにあたっては、地点間の時間距離を把握して検討する必要があります。地域内、全市でのネットワーク、双方を考慮して。

委員： 生駒駅北側の生駒台住宅と生駒駅との間には、生駒台循環線という路線バスが走っている。生駒駅南側の南地区を対象に循環路線を考えられないか。南地区には鉄道の近鉄生駒線が走っているが、鉄道駅から離れた地域もあり、そこを走れば公共交通の補完になる。

委員： 近鉄生駒線が走っているので、これまでは路線の検討はしていなかった。道路改良も進み、バスが走りやすくなっている。地元の皆さんに協力いただけるのであれば検討したい。

議長： このご意見は、既存の路線バス、コミュニティバス、鉄道も含め、公共交通のあるべき姿を考えて行くにあたり、交通事業者も協力していただけるのかという主旨だと受けとりましたが。

委員： 路線の見直しを含め、協力したい。

議長： 既存路線も含め、次回も引き続き協議いただきたいと思います。意見があれば事務局にお寄せ下さい。

委員： 今後も、その時その時の課題について検討していくということか。

議長： そうです。

「議事5 評価基準の見直しについて」

事務局： （これまでの評価基準の見直し案について[資料5]に基づき説明）

- ・コミュニティバスの運行に対しては、利用者や沿線地域も一定の負担をするべきである。また、運行は活動機会の確保を目的としていることから、長く継続する必要があるが、そのためには、地域毎に目標を定め、達成に向けて努力する必要がある。
- ・評価基準は、公共交通維持のための地域の目標を示すものであり、それに向けた地域の取組を公平に評価できるものである必要がある。
- ・現在の評価基準は、地区毎に、市の負担割合は車両費を除く運行経費の50%まで

としている。なお、国庫補助金がある場合は、路線維持のための財源と考える。

・現在の基準には、「移動手段を持たない人たちの活動機会の確保という、連携計画の目的が反映されていない」、「収支率は人口密度が高く路線長が短い地域の方が高くなる傾向にあり、地域間の公平性が担保されていない可能性がある」という問題点があると考えられる。

・評価基準の改善案として、

・評価基準を「①市が行う公共交通サービスの提供という事業全体に対する市の負担割合を定める。②地域毎に、移動手段を持たない人たちの活動機会を確保するという、本来の目的の達成状況を評価する基準を設ける」のように複数化し、段階的に評価することを提案する。

・指標の具体の例として、①事業全体で運行経費に対する市の負担が50%までとする。

②沿線地域の人口に対する利用者の割合や、沿線地域の公共交通族の人口に対する利用者数の割合などを指標とし、どの程度が妥当かは利用実態等から判断する。

・また、人口等地域の状況により地区毎に市の負担割合を変更することも考えられる。

議長： 現在の運行基準とされている、市の負担割合が50%までというのは、採算性に着目したのですが、そればかりにこだわると、結果として採算性の良いところばかりに支援するということになってしまいます。各地域に公平に支援をするという考えに基づきますと、何についての公平性に基づくかということを考える必要があります。それがサービス水準なのか、利用者の費用負担なのか。

本日の資料では、市の公共交通サービス提供の事業全体における市の負担割合と、地域での利用等の指標という2段階で評価してはどうかということが提案されていますが、これで決定したというものではありません。ご意見をいただきたいのですが。

委員： 市の負担割合が50%までという現在の基準は、非常にハードルが高いと思う。他の地域では運賃等利用者の負担割合は10%程度と聞いている。生駒市の場合、地域の頑張りがあって今の状況にあると思うが、今後も負担割合にこだわると、住民の足を守るという運行の主旨を守れな

くなる。先ほど、民営化して自立した運営をというお話もあったが、もともと採算性が低い路線を運行しているので一般的には難しいと思う。

バスの運行によって、バスを利用しない方にとっても便益がもたらされるということを理解してもらう運動も必要だと思う。運行によって地域が活性化するなどといったことを理解してもらえるように。

議長： コミュニティバスの運行に対しては、既に市民の皆さんの負担をいただいています。乗らない方、今は乗らないが今後乗るかもしれない方を含めて。市の負担割合の低減だけを目的にしているわけではありませんが、それを考慮しないというのも、事業に対する市民の皆さんの理解を得られないことになり、事業を続けられなくなります。市民の皆さんに納得してもらいながら事業を進めるということで。いただいたご意見も踏まえて検討していきたいと思います。

委員： 平成21年3月に策定された、市の環境基本計画には「家の300m圏内からバスや電車に乗れるまちをつくる」というプロジェクトを掲げている。この協議会が設置される前の平成20年度に、どうしたら市内を便利に移動できるかを視点に、プロジェクトチームを設置して検討した結果である。現在、環境基本計画の中間見直しの作業をしている。今後の目標をどうするかという議論の中で、公共交通についてはこの協議会での結論をサポートしようということになった。私たちとしても、利用を広めていく活動を進めたいので、ご意見をいただきたい。

議長： 連携して進めて行きたいと思います。

委員： 地域の活性化への貢献度や高齢者の人口流出の抑止度も盛り込んだら良いと思う。細かい指標を定めるのは難しいと思うが、考え方を盛り込んでいったほうが良いと思う。

事務局： ご提案の指標について、市全域で統一の基準を設定することは難しいので、地域毎の評価の際に取り込めればと考えています。

議長： この点につきましても、次回以降も引き続き協議したいと思います。ご意見がありましたら、事務局までお寄せください。

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3回の会議は、11月21日、木曜日の午前中を予定しています。

これをもちまして、第2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。