

第4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26年2月26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) 山下会長(代理:中田市長公室長)、喜多副会長、藤堂副会長、川邊委員(代理:後藤次長)、池田(誠)委員、北委員(代理:竹林課長)、飯尾委員(代理:中谷課長)、森岡委員、藤澤委員、池田(健)委員、矢田委員、村上委員、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、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、岸野都市交通計画コンサルタント(岸野)、セントラルコンサルタント株式会社(樋口)

欠席者 6名(福寫委員、西本委員、吾妻委員、井山委員、坂本委員、阪部委員)

傍聴者 6名

議事

- 1 平成26年度 生駒市地域公共交通活性化協議会予算(案)について
[資料1] 平成26年度 生駒市地域公共交通活性化協議会 予算(案)
- 2 本格運行開始後の利用者の推移について
[資料2] 本町地区、南地区 本格運行開始後における利用者数の推移
[資料2-2] あすか野南地区 路線バス延長運行に伴う乗降客数の推移について
- 3 市域の公共交通のあるべき姿について
[資料3] 生駒市内の公共交通サービスのあり方に関する意見の整理
- 4 新たに公共交通サービスを提供する地区について
[資料4] 新たに公共交通サービスを提供すべき地区の検討
[資料4-2] 公共交通サービスを新たに提供する地区の選定に関する意見の整理
- 5 評価基準の見直しについて
[資料5] 評価基準の見直しについて(案)
- 6 南地区路線 運行計画の変更について
[資料6] 南地区 運行計画の変更について(案)
- 7 地域の移動ニーズに応じた交通サービスの実現について
[資料] 奈良県地域改善協議会まとめ
[資料] 移動ニーズに応じた交通サービスの実現(これまでの取組) 他

1 平成26年度 生駒市地域公共交通活性化協議会予算（案）について

事務局：（〔資料1〕平成26年度 生駒市地域公共交通活性化協議会 予算（案）について説明）

- ・歳出については、協議会3回分及び実証運行事業者選定会議3回分の会議費と事務用品等購入費を計上
- ・前年度より約3万円の増額になる。
- ・実証運行に要する経費については、市の一般会計予算案に計上している。
- ・歳入の市負担金や実証運行経費については、3月議会での議決を経て決定する。

議長： ご質問はありませんか。

（質疑等なし）

議長： 予算案を承認いただけますか。

委員全員：（承認）

2 本格運行開始後の利用者の推移について

事務局：（〔資料2〕本町地区、南地区 本格運行開始後における利用者数の推移について説明）

- ・本格運行移行については、ホームページの他、広報いこま12月1日号にも掲載した。
- ・運行日1日あたりの利用者数は、両地区とも実証運行期間2年間の平均より増加している。
- ・10月～1月の比較でも、いずれの地区も1日あたりの利用者数は増加しており、また、冬季でご利用が減少する時期にもかかわらず、利用の増加がみられる。
- ・実証運行を開始する際に立てた運行計画において、1日あたり本町地区は125人、南地区は28人の利用を見込んでいたが、本格運行開始後は計画以上もしくは同程度の利用をいただいている状況である。
- ・本町地区、南地区、光陽台地区のたけまる号の運賃については、4月

から消費税率は変更されるが、据え置きとする。

(〔資料 2-2〕 あすか野南地区 路線バス延長運行に伴う乗降客数の推移について説明)

- ・全体としての利用は横ばいであるものの、延長運行に伴い新設した 3 停留所においては、経常的な利用がある。

議長： 利用状況について、事務局からの報告を受けました。コミュニティバスの運行について、沿線地域のみなさんの認識が広まった結果だと思えます。ご意見ご質問はありませんか。

(質疑等なし)

3 市域の公共交通のあるべき姿について

事務局： (〔資料 3〕 生駒市内の公共交通サービスのあり方に関する意見の整理について説明)

- ・資料 3 は、前回協議会でいただいたご意見を、1. 高齢者等の交通手段の確保について、2. 市内の移動利便性の改善について、3. 公共交通の利用促進・公共交通サービスの維持についての、3 つに整理し、それぞれについて市の見解を示したものである。
- ・1. ～ 3. に整理した意見を踏まえ、今後、協議いただくテーマとその論点の案を、資料の 4 ページに示した。
- ・テーマ 1 のシームレス化については、交通機関での対応だけでなく、目的地についた後の支援、例えば大きなスーパーでの買い物支援など、地域の協力を得て、連携して対応する必要もあると考えている。
- ・テーマ 2 については、バス路線の問題点を具体化し、見直していくこと、さらに、既存の鉄道・バス以外の交通手段の活用方法はないかを検討できればと考えている。
- ・テーマ 3 については、公共交通は継続的に提供して始めて価値があるものなので、利用促進の取組、地域で対応可能な取組を検討するとともに、地域での取組事例を紹介したいと考えている。

議長： 前回、委員の皆さんからいただいたご意見について論点を整理いただくとともに、市の考えを示してもらっています。ここに示された市の考えは、市はこうしますよという宣言ではなく、現時点での見解です。これ

を協議会でどう磨きあげていくかということになります。この協議会は、コミュニティバスの運行が目的ではなく、それによって市民の移動の利便性あるいは移動の利便性によってもたらされる市民の豊かな生活を実現することを考える場であり、必ずしもバスに限る必要はなく、あらゆる手段を考えたいと思います。公共交通サービスについての議論では、効率化が論点になることが多いのですが、それを目的にするのではなく、より多くのサービスを提供するために、いかにして効率的にサービスを提供するかという視点で考えたいと思います。市が市民に対してサービスを提供するという形ではなく、市民の足は市民が守る、つまり、受益者も負担者も市民であるということです。しかし、一人ひとりの利用者の単位で考えるのではなく、様々な立場の方がおられるので、市全体として、どのような受益があって、それに対しどう負担するのが良いかを議論するということになると思います。その一環として、効率性だけでなく、みんなで育ててより良いものにしていくという観点も重要だと考えています。公共交通サービスは手段だと言いましたが、それだけで全てに対応するのは難しく、他のどの分野を充実すれば市民生活が豊かになるのか、考える必要があります。

委員： 論点を整理していただけて分かりやすくなった。項目は多岐にわたるが、同時並行で検討するのか、項目の中からいくつかを取り上げて検討するのか。コミュニティバスの路線新設のように、新たな取組には時間がかかる。これらの項目の中には、既存の公共交通サービスの活動など、今からでも取り組めて、改善できるものもあると思う。今からでも取り組めるものから取り組んでいって、少しでも市民の移動が楽になればと思っている。

議長： 並行して検討を進めていくのが良いと考えています。すぐできる項目へ対応することを積み重ねたとしても、全体として成果が上がるのかどうか。目指す姿というものを設定して、それを目指していく、そのために各項目を並行して検討するという方法が良いと考えます。

委員： 並行して検討するのが良いということは理解できるが、年に3回ある協議会で議論するのか、それとも、受益する地域の中で、住民の協力を得て議論するのか、いろんな方法があると思う。

議長： おっしゃるとおり、並行して、全てを同時期に進めることができる訳ではありませんね。

委員： 事務局主導で進めていくものと、地域主導で進めていくものがある。これらをどうやって組み立てていけば良いのか。

議長： それについては、現段階では、私は明確な回答を持っていませんし、事務局も持っていないと思います。しかし、この協議会が全ての地域のことを考えますということではなくて、まず、地域が主体になって取組を始めてもらって、それを協議会が支援するという形が良いと思います。では、何をどうするか、今この場で具体的な話はできませんが。新しくサービスを開始する地域においても、今のような考え方が反映されると思います。次の議題4についても、地域の動きを支援するという考えに沿っていると思います。事務局案に対し、何か追加するものがあれば、取り込んでいきたいと考えています。

委員： 2ページ目(1)⑦について、電動アシスト付のレンタサイクルのことが書かれているが、前回協議会で紹介いただいた電動カートも、法的な問題などはあると思うが、移動の支援には非常に有効な手段ではないかと思う。屋外のエスカレーターの設置など、一定の坂道を解消することで歩きやすい環境をつくることができる。これまでも、坂のある場所での停留所の配置の工夫やエスカレータ等の活用という意見を述べてきたが、それらに加えて、電動カートも検討に含めてもらえればと思う。

また、生駒市は南北に長いので、循環バス路線を開設するなど、公共施設との連絡が必要との意見があり、その通りだと思うが、そういった路線は市内の駅を経由するように考えるべきだと思う。今のバス路線で言うと、高山町からの路線は、奈良市内の富雄駅に向かっている。そのため、買い物も富雄駅周辺ですることになる。どの地域からでも、早く安く生駒駅や東生駒駅まで、バスが運行していれば、そこで乗り降りするため、買い物も生駒市内でもらえる。そういったことも考えていく必要があると思う。バスの利用者も便利になり、バスの運行事業者をはじめ商店の経営者などの事業者も利益が上がるといった、双方が有利になるように考えれば良い。

委員： 学研北生駒駅の周辺では、商業施設の誘致を中心にまちづくりが進んでいる。駅周辺の開発が進むと、周辺の施設利用も膨らんでくると思う。

その際に、電動アシスト付自転車があれば周辺の施設への利用も便利になる。同駅の近くには、北コミュニティセンターという大規模な公共施設があるが、駅から歩いて30分かかる。電動アシスト付自転車の貸し出しについて、実際に自治体で取り組まれている類似事例もある。まちづくりと公共交通、双方を組み合わせれば良いものができると思う。

議長： 一般論として、従来の都市計画は、施設の整備や配置をどうするかという点が重要視され、このまちをどのように使っていくのかという点まで議論しきれていないように思います。今後は、ソフト面も含めたまちづくりという視点が必要になると考えます。この協議会では、いろいろな機関と連携して、いろいろな点について、今後どうしていくかを考えていきたいと思いますが、事務局の見解はいかがですか。

事務局： 現時点で具体的なお話はできませんが、最終的に、市民や事業者も含めて皆が喜べるような形で進めていければと考えています。

議長： 電動カートについて、事務局に調べてもらいました。道路交通への対応など、技術的な面もクリアしておく必要があり、どこまで対応できるかについてはもう少し検討が必要です。最近の自動車のコマーシャルをよく見る、危険を察知して自動的に停止する技術などが進みつつあるので、それらの動向も見ながら、そういった開発をしている事業者と自治体が連携して行うのも良いことだと思います。こういった実証実験を支援する国の制度もあるので、視野に入れて進めていければと思っています。

委員： 資料3の4. に示されたテーマ2の2つ目に、既存の路線バスサービスの見直しが挙げられており、「運行費用を増やさない範囲でのルート・バス停配置・運行開始の見直しなど」と示されている。「運行費用を増やさない範囲」ということになると、結果的に協議会は、既存のバス路線に対しては口出しできないような印象を受けるのだが。路線バスが整備されている地域が、必ずしも十分なサービスを提供できているという訳ではない。事務局がバス事業者に対して遠慮して書かれたのだと思うのだが、そうではなく、便利になるようなことであれば、協議会の中で議論してはどうかと思う。特に、北部では、路線バスはあるが、便数や運賃の問題で十分にサービスが提供できているとは言えないので、そういったところも考えて欲しい。

議長： 書き方の問題かと思いますが、確かにそのように捉えることもできます

ね。事務局からこの点について、もう少し詳しく説明してください。

事務局： 口出ししないという趣旨ではなく、運行費用を増やさない範囲での見直しであれば、事業者にも協力してもらいやすいのではないかという考えで、一つの例としてお示ししたものです。既存の公共交通を大事にしていかなければならないということは重々認識していますし、新たな投資をするより、既存のサービスを利用する方が経費も安く済ますことができます。連携計画にも示していますが、使えるところは既存の公共交通を活用できればと考えています。

事務局： 補足しますと、例えば運行ルートについて、朝夕は、現在の路線用に住宅地から駅までの直行便を運行するが、昼間は途中の商業施設などに寄るとか、住宅地の中を細かく回るとか、といったことが考えられるということです。事業者には負担をかけないで、利用者の利便性を向上するための方法の一つとしてお示ししました。

委員： 負担をかけないということが前提にあるようだが、生駒市内にも、収支の厳しい路線があるので、その路線で更に改善を求めるとなると事業者としても厳しいと思う。運行回数をはじめ、利便性が市のコミュニティバスより劣っている路線もある。事業者がするとなると、どうしても収支性、採算性を重視することになる。公共交通ということなら、協議会では収支性や採算性を越えたところでの議論が必要だと思う。

議長： やはり書き方の問題ではないかと思うのです。既存の路線バスサービスの見直しについては、市内の今後の公共交通サービスのあり方について考えるにあたっての課題の一つであり、中心となるものではありません。先程委員がおっしゃった、費用面も含めて、すぐにできることがあれば順次進めていくべき取組のひとつの例だと思います。この部分の資料の表現は、分かりやすく変えた方が良いでしょう。

委員： 収支を心配されてのご意見だと思うが、それも含めて協議会で協議していけば良いと思う。

議長： この資料のように、論点を整理すると見えてくるものがあります。委員の皆さんのご意見をいただいて協議していきたいと考えています。この場で、重点的に議論すべきではないかといった項目はありますか。

委員： 公共交通のない地域に対しては行政が支援しているが、既存のバス路線はあるが不便であったり運賃が高額である地域に対しては、住民が自助

努力するだけで行政の支援はない。生活路線として守らなければならないが、コミュニティバスを運行できない場合、既存路線を守るために、バス事業者に対して支援するのではなく、住民に対して支援する体制はあるのか、あるいは支援して良いのかについても議論すべきではないか。

議長： まず、市内の白図にネットワークを落としてみることから始めればと思います。ネットワークというのは基本はコミュニティバスなどです。しかし、コミュニティバスが、一番効率的な手段ではありません。豊富な経験や資源を持っている事業者をお願いするのが効率的な場合もあります。事業者をお願いできるときはお願いして、できないところは別の手段を考える。現状の路線を前提とせずに、もっと自由に考え、それを既存路線と擦り合せて、あるべき姿を実現する方法を検討すべきと思っています。それにあたっては、テーマ2の2点目、既存の路線バスサービスの見直しが有効な場合は見直しを行うなど、しかるべき方法で取り組みたいと考えています。

委員： 市域全体にくまなく路線バスを運行しているわけではないので、不満を持たれることも理解できる。また、運賃が高いのではないかと意見もいただいている。しかし、先ほどの議題2での、あすか野地区の路線延長など、事業者としても努力をしていることをご理解ください。一人でも多くのご利用があれば、収支の改善につながる。現在、生駒市内での収支はほぼ均衡しているが、人口高齢化の問題もあり、将来的にはどうなるか懸念している。この協議会は、様々な面からのご意見をいただく場と考えている。

議長： 餅は餅屋だということです。協議会では、市民の皆さんの公共交通への期待や思いなど、真意を汲んだうえで、行政、事業者、市民の役割分担について協議したいと考えています。この問題については、広い範囲にわたるので、キリがありません。次回も続けて協議したいと思います。

4 新たに公共交通サービスを提供する地区について

事務局： （〔資料4〕新たに公共交通サービスを提供すべき地区の検討、〔資料4-2〕公共交通サービスを新たに提供する地区の選定に関する意見の整理について説明）

- ・資料8 ページまでの内容は、前回協議会時と同じ。

- ・ 前回協議会までに、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、土地傾斜データについて、最新データに基づく更新を行い、地区の評価表を更新している。
- ・ 評価の方法として、平成30年度に75歳以上人口比率が20%を超えることが見通される又は、比率が15%を超え人口が250人以上と予想される町があること、公共交通族の人数が多いこと、公共交通サービスが無いこと、地形が急峻であること、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を加え、地区を選定するという案を示した。
- ・ 前回協議会后、この基準について委員各位のご意見をいただいたところ、資料4-2(1)地区選定基準についてに示すように、「事務局から示された基準は、概ね妥当であると考えている」というご意見をはじめ、(2)運行後の評価について、(3)継続的な運行に向けてについて、ご意見をいただいた。
- ・ ご意見の内容については、今後の地区選定や実証運行の評価に反映していきたいと考えているが、今回の新規地区の選定については、事務局の基準に沿って行わせていただき、その結果を9, 10ページに示している。
- ・ 9ページについては、「公共交通サービスを維持・発展させる熱意のある地区」に、路線バスの延長運行を地域の取組で実現させた、あすか野地区を加えている。
- ・ 結果としては、北新町地区、萩の台地区が新規サービスの対象地区としての要件を備えることとなった。
- ・ 本日も承認いただいた際には、(3)運行計画の策定についての項目に基づき、運行計画を策定したいと考えている。
- ・ 残る地区の対応については、10ページの(4)に示しているが、地区ごとに、今後考慮すべき事項、整備手法、今後整備を予定する地区については、平成30年度を目途に手法等の方針を決定することなど、表にまとめている。

・なお、この表の内容については、地区の状況の変化により適宜見直す。

議長：事務局から案を示していただきましたが、9ページの表を見ると、菜畑地区と萩の台地区では、評価に差がないように思うのですが、今回、萩の台地区を対象とされたのはなぜですか。

事務局：地区の人口、高齢化の状況を考えますと、萩の台地区の方が優先度が高いと考えました。また、菜畑地区については、門前線路線上の地区の最寄りの地点に、停留所を新設しており、十分ではないかもしれませんが、対応をしているといったことも考えました。

議長：事務局の説明では、人口が少なければ対応しないのかと捉えられます。しかし、協議会としては、現時点ではコミュニティバス以外の手段について十分考えられていない状況です。コミュニティバスの導入地区としては、本日示された2地区が妥当ということだろうと認識しています。

この2地区の選定にあたっては、連携計画の考えに則った基準に基づいており、またその基準も概ね妥当とのご意見がありました。本日、特段のご意見がなければ、この2地区を協議会として了承したいと考えますが。

委員：地区の選定にあたっては、菜畑や高山町など選定外とされた地区の現状を見る必要があると思う。数値上では優先順位が低くても、現地を見ると選定案より不便な地区があるかもしれない。萩の台住宅では、東山駅から近大病院まで運行しているNCバスが萩の台住宅も運行経路に加えてもらえれば対応できるかもしれない。

議長：仰ることも理解できます。ただ、今回のように基準を設けたのは、主観で地区を選択すると、市民の皆さんをはじめ対外的に説明がしにくい。なるべく客観的に説明できるものとしたいという意図があったからです。こういった客観的な基準は貴重なものと考えていますが、委員のご意見は、現地を見てみると、設定した基準と大きな違いがある場合も考えられるとのことですね。現地を確認しましょうか。

事務局：全ての地区というわけにはいかないのですが、今回の2地区と、それらの評価と類似した地区を選んでいただくとということになるかと思えます。本日選定いただいてもすぐに運輸局等の関係機関に申請したり、運行事業者を決めるといった段階ではなく、実証運行の前段階として、選定地

区の運行計画をまず策定したいという考えです。

議長： 選定基準に基づいて選ぶならこの2地区になりますが、この2地区が基準と離れたものになっていないかどうかについて、現地を視察して確認するということがよろしいでしょうか。

委員： 新規路線だけではなく、既存バス路線の活用も視野に入れて地区を選定するべきではないか。

事務局： この資料4については、地区の優先順位を示したものであり、既存バス路線の活用を想定する地区も含めたうえで、本日の2地区を検討対象に位置付けたものです。ただ、整備手法は現時点の想定ですので、実際に整備する際の手法とは異なってしまう可能性はありますが。

議長： それでは、検討対象としての要件を備えた地区は、本日事務局から示された2地区であるとして、実証運行の開始までに、現地を改めて確認して判断するということがよろしいでしょうか。

委員： 菜畑地区は需要はないのか。

委員： ないことはないが、現状では急いで対応してほしいという状況にはないのではないか。門前線の延長を要望されたが、道路状況から乗り入れはできないとのことで、門前線の地区の最寄りに停留所を増設してもらった。地区から停留所までの間、今は歩いて行けているが今後高齢化が進むと必要になることも考えられる。一度現地視察し、地域の住民の話も聞いて検討してもらいたい。

事務局： 菜畑については、自治会から、門前線を地区の中心である、あけぼの山荘まで延長してもらえないかという要望があった。しかし、バスが角を曲がり切れないという道路の状況があったため、延長することが不可能となり、菜畑地区に近い場所にバス停を設けた。地元の方にも納得いただけていると考えている。

議長： 居宅からバス停までをどのようにつなげるかについて、検討が必要なので、今後検討を進めたいと考えています。

委員： 選定に関しては異論はないが、資料4の10ページ、高山町や北田原等の想定される整備手法の欄に記載されている「既存バスの活用」について、あすか野地区で、地元と事業者で協議してバスの延長運行が実現したとのことだが、協議の進め方などのノウハウを公開してもらって、本日晒された整備の目途の平成30年まで待てない、地元で頑張っって早く

実現しようという地区があれば、それを基に地区で頑張ってもらって、もし支援が必要なら協議会で支援してもらおうような形がとれたらと考えている。

議長： 協議会の本来の役割は、そういった支援にあると考えます。新規運行地区の選定と並行して進めたいと考えています。

現地を見たいとのご意見に対しては、どうでしょうか。可能ですか。

事務局： 現地を見る機会を作ります。本日、日程までは決められませんが、年度内にはと考えています。

委員： なるべく早くお願いしたい。利用につながるように、検討対象地区の皆さんにも説明したい。

5 評価基準の見直しについて

事務局：〔資料４－２〕公共交通サービスを新たに提供する地区の選定に関する意見の整理、〔資料５〕評価基準の見直しについて（案）について説明）

- ・資料５は、昨年９月の第２回協議会で示したのと同じ。
- ・評価基準の改善の事務局案として、評価基準を複数化し、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をその程度にするのか。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という観点から、①としては、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としては、例えば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。という２段階での評価の案を示した。
- ・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％までとしているが、今回、資料４－２に示したように、市の負担は５０％を遵守して欲しいとのご意見もいただいているので、再度、委員各位のご意見をお願いしたい。

議長： この評価基準の検討については、これまでに運行した地区にも新たに運行する地区にも、双方に関わる問題です。地区によって、人口などの条件が違うので、一律な基準で判断するのが良いか、悩ましいところです。

そういったことも踏まえて、地区ごとに何らかの基準を持ちたいと考えています。

委員： 現状の選定基準では、対象者人口が少ないと優先順位が低くなってしまふ。原則として50%を基準とするのは良いが、そういった面も加味してあげないと、選定基準を満たさず除外されてしまう地域もある。一定の比率をかける等、柔軟に対応すべきである。比率については今後の検討課題である。

議長： 今のご意見のとおり、現在の基準を全てに一律に適用するのはどうかと思います。コミュニティバスの運行というのは、公共交通サービス提供の手段にすぎません。50%の基準については、極論になりますが、タクシーを利用した際、その経費の50%を市で負担するというのも、この基準に該当する施策と思えます。このように、コミュニティバス以外の手法も考える必要があります。全ての地域に50%という基準を適用するのかについては、これからも議論が必要です。今後に関わる大事な話なので、引き続き検討したいと考えています。

6 南地区路線 運行計画の変更について

事務局： （〔資料6〕南地区 運行計画の変更について（案）について説明）

- ・南地区路線について、利便性向上と利用促進のために、地元から要望をいただいていた運行計画の変更を実施する。
- ・有里1便と西畑2便（峠→南生駒駅方面）の間に、これまでの回送便を利用して暗峠行き1便を増便する。
- ・この便については、これまでの西畑線とは異なり、大門～小倉寺～鬼取方面を経由せず国道308号線を直進するため、運行経路を新設する。（別図1）
- ・青山台、有里地内に停留所を各1ヶ所増設する。（別図2）
- ・青山台に停留所の増設することで、当該停留所の利用がかなり多くなると見込まれる。これら利用者の利便性向上のため、青山台地内の運行経路を変更し、運行経路を新設する。（別図3）駅方面行きは変更がないが、西池方面行きは、これまでの順序と逆に停車する。
- ・西畑4便（峠→南生駒駅方面）の時刻を約1時間繰り下げる。

- ・この変更に伴い、既存便についても運行時刻の一部を変更する。（別表1）。時刻表の案で、運行時刻に変更のある便については、前後を対照している。
- ・実施は、関係機関と協議の後、平成26年6月1日、早ければ5月1日を予定している。
- ・西畑線については、国の地域公共交通確保維持対策事業費補助をいただいております。今回の運行計画変更に伴い、既に認定を受けている平成26年度地域内フィーダー系統確保維持計画の変更申請を行う必要がある場合は、後日事務局で作成するが、次回協議会の前に提出する必要がある場合は、案を皆様にお送りし、書面にてご承認をいただきたいと考えています。

議長： 当初の運行計画も地元のご意見を伺って作っていただいたものであり、それに従って運行してきたが、利用者の声を聞き、より良いものにしていくということですね。良いことであり、こういった方向性で取組が進めば良いと思います。

特にご意見がなければ、協議会として承認したということによろしいでしょうか。

（質疑等なし）

議長： ご承認いただいたということで。フィーダー系統計画変更承認につきましても、書面による承認にご配慮ください。では、関係機関との手続きを進めてください。

7 地域の移動ニーズに応じた交通サービスの実現について

〔資料〕奈良県地域改善協議会まとめ

〔資料〕移動ニーズに応じた交通サービスの実現（これまでの取組）

事務局： 昨年3月の第3回協議会でご説明いただきましたように、奈良県におかれましては、「地域交通改善協議会」を設立され、奈良県下における「地域のニーズに応じた交通サービスの実現」について、協議を進められました。

今般、県下の民営バス路線について、データを収集したうえで、1便当たりの利用者数や平均乗車密度、収支率や利用者1人あたりの運行経費などの評価指標を設定し、評価を行い、今後の対応方策を示されたところでは、

この取組は、奈良県全域の路線が検討の対象とされること、現時点では対応策の検討対象は中部・南部の路線についてであり、生駒市では対象路線はないが、今後の利用状況によっては、対応策の検討対象となる可能性のある路線があること、路線バスの経営は厳しい状況にあり、その維持のためには、利用促進に向けた取組が益々必要になったり、コミュニティバスとの連携も必要になること、という路線バスをめぐる現状を委員の皆様にご理解いただきたく、本日の議題とさせていただきます。

(奈良県 土木部道路・交通環境課 村上委員から資料の説明。)

委員： この取組は、「これまでの取組」資料の2ページにあるように、奈良交通からの路線の大幅な見直しの申入れが発端である。県中南部のバス路線は利用者が減り、維持が困難となっている。県も路線の維持に補助金を出していることもあり、県に申入れがあった。県を4つの広域ブロックに分け、それぞれについて検討した。「まとめ」資料の4ページに方法を示しているが、移動ニーズを把握するため、データを集めた。

「これまでの取組」資料の10ページのように、収支面だけではなく、利用状況も見て検討指標を設定している。長い路線の場合は、区間により利用状況が異なる場合もあるので、その点も加味した。地域交通改善協議会での合意も得ている。

同資料11ページには、国又は県及び両者の補助金が交付されているバス路線の一覧で、上段の45路線が今回の協議対象となっている。同資料10ページに示した検討指標を当てはめてみると、平成24年度と25年度速報値とを比較しても、状況は悪化している。ただし、指標にあてはまるから即廃止しようという考えではない。「まとめ」資料の8ページのように進めるが、現時点では、事業者・市町村・県の3者で各ブロックごとに協議を行っている状況。3者それぞれが工夫できる方策を持ち寄っている。指標だけにこだわらず、別の観点からの話も取り入れて進めていくが、協議の期限は事業者の申入れに示された本年9月30日としている。

生駒市は、県内では公共交通機関に関しては恵まれている。鉄道網があるので、駅を中心にバスやコミュニティバスが派生できる。しかし、高

齢化は進行しており、将来においては今回のような検討の対象となる危険性もある。また、1市町村で完結するバス路線への市町村補助金は、生駒市では実施されていないと思うが、今後実施市町村の負担が増えることになるため、対策の準備が必要と考えている。

利用のない路線に補助するのはどうかと考えている。(利用者としても県としても、)喜べる結果を伴うから税金で補助するという形にしたいので、試行錯誤している。交通政策は多岐にわたっている。有効に使われるところに税金を投入したいと考えている。

議長： 「まとめ」の5ページに『乗っていないのであれば、バスとしてのニーズは存在しない』と書いてありますが、利用がないのならバスはいらないということですか。潜在的な移動ニーズは把握されましたか。この資料からは、「移動ニーズに応じた交通サービスの実現」ではなく、「輸送実績に応じた交通サービスの実現」と感じます。

委員： 「まとめ」の4ページに方法を示しているが、潜在的な移動ニーズを検討しなければならないと思っているが、その把握が難しい。

議長： どう把握したのですか。

委員： まだ知恵を絞り切れていない。現段階では試行錯誤の状態。まず、この方針でやってみて、不具合が生じれば修正したい。

議長： 「これまでの取組」の6ページの図の中ほどに、豊岡市の基準について触れられていますが、豊岡市では、コミュニティバスから他の手段に移行するための基準とされており、サービス提供を止めるための基準ではありません。今回の基準に満たないということで路線バス運行を止めた後、奈良県としてどうするのか、見えてこないのですが。

委員： 県として放っておこうという考えはない。複数市町村のコミュニティバスの連携など、方策を考えている。

議長： 今日の資料を見ると、交通事業者の運行計画を奈良県が作っているように思います。営利企業ならこの内容で良いのでしょうか、奈良県は何をするところなのでしょうか。見えてきません。この考え方は違うのではないのでしょうか。

委員： 今回の取組で、市町村の知恵を集めたいと考えている。県としても、住民の立場での情報を知りたい。現状では、県と市町村、それぞれ持っている情報の内容が違うのに共有できていないので、お互いもどかしく感

じることもある。情報を上手く使えるようにしたい。

議長： 情報を共有して取り組むことは大切なことです。委員の皆さん、この件について何かご意見やご質問はございませんか。

(質疑等なし)

議長： それでは、本日の議題は全て終了しました。事務局から連絡事項があればお願いします。

事務局： 本日は、ありがとうございました。

次回、平成26年度第1回の会議は、5月中旬から下旬頃に開催させていただきますので、よろしく願いいたします。