

## 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 2 8 年 3 月 2 3 日（水）午前 1 0 時～正午

開催場所 生駒市役所 4 階 大会議室

### 出席者

（委員） 小紫市長（代理：山本副市長）、喜多副会長、藤堂副会長、川邊委員（代理：米田次長）、福寫委員、西本委員、池田(誠)委員（代理：福本次長）、福井委員（代理：今谷課長）、森本委員（代理：稲留専門官）、村上委員（代理：白柳主査）、平岩委員、森岡委員、藤澤委員、池田(健)委員、矢田委員、片山委員、成田委員

（事務局） 吉岡市民部長、影林福祉部長、西川企画政策課長、中田生活安全課長、北岡土木課長、小澤企画政策課課長補佐、辻本生活安全課課長補佐、片山企画政策課課員

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、岡本氏）

欠席者 吾妻委員、谷村委員、霜永委員

傍聴者 1 名

### 議 事

#### 1 各路線の利用状況等について

[資料 2-1] 北新町地区・萩の台地区 実証運行の状況

[資料 2-2] 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 2-3] 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

#### 2 市内の公共交通のあり方について

[資料 3-1] 着地（活動拠点）への移動水準の評価

[資料 3-2] これまでの主な検討課題と今後の検討イメージ

#### 3 公共交通サービスの判断基準について

[資料 4] 公共交通サービス提供の判断基準について（案）

#### 4 平成 2 8 年度生駒市地域公共交通活性化協議会予算について

[資料 1] 平成 28 年度生駒市地域公共交通活性化協議会予算（案）

5 協議会規約等の改正について

[資料 5-1] 生駒市地域公共交通活性化協議会規約（案）

[資料 5-2] 生駒市地域公共交通活性化協議会事務局規程（案）

[資料 5-3] 新旧対照表

6 萩の台地区路線運行計画の変更について

[資料 6] 萩の台地区路線運行計画の変更について

7 その他

事務局：はじめに、生駒市地域公共交通活性化協議会会長代理の山本副市長からご挨拶させていただきます。

会長代理：実証運行中の北新町線、萩の台線については、地元自治会が積極的に利用者を増やす取組をさせていただいていると聞いている。また、前回から議題に取り上げている「公共交通サービスの判断基準」についても様々なご意見をいただきますようお願いいたします。

事務局：議事の進行を議長をお願いいたします。

1 各路線の利用状況等について

議長：事務局からご説明をお願いいたします。

事務局：（[資料 2-1]北新町地区・萩の台地区 実証運行の状況、[資料 2-2]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 2-3]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）

・北新町線は、平成 27 年 6 月からの市立病院への延伸の効果もあり、利用者数は昨年度同時期と比較すると 1.15 倍以上になっている。

・萩の台線は、平成 27 年 6 月からの運行経路の見直しによる利便性の向上や、地元自治会の利用促進への協力もあり、利用者数は昨年度同時期と比較すると 1.7 倍以上になっている。

・本格運行を行っている本町地区、南地区両地区においても一日あたりの利用者数は増加している。

・あすか野南地区延長運行は、利用者数が微減となっているが、全般的に路線バスの利用者数が減少傾向にある中では、一定の継続的な利用があると言える。

議長：事務局から説明がありましたが、ご意見やご質問はありますか。

## 質疑等なし

### 2 市内の公共交通のあり方について

議長：事務局からご説明お願いいたします。

事務局：（[資料 3-1]着地（活動拠点）への移動水準の評価について説明）

・第3回協議会において、北コミュニティセンターISTA はばたき（公共交通）と阪奈中央病院（医療施設）を事例とし、発地から着地間の公共交通サービス水準の評価方法の議論を行ったが、今回は複数の医療施設及び公共施設を対象としサービス水準の評価を行う。

#### 【医療施設】

- ・アクセス区間については、行き先に関わらず、各地区の発地側の特性を表したものと見える。今後は、連携計画に示した方針に則って、公共交通サービスを充実させることを検討する必要がある。
- ・公共交通サービスの利用区間については、生駒市においては6つの医療施設が点在しており、各地域と医療施設間の公共交通サービスは比較的高い水準で整備されていると言える。乗換については、北側地区及び南側地区の一部でバスから鉄道に乗換が必要だが、その他地域では乗換なしでアクセスが可能となっている。
- ・イグレス区間については、医療施設がバス停や駅と近接しており、問題ないと言える。

#### 【公共施設】

- ・アクセス区間については、行き先に関わらず、各地区の発地側の特性を表したものと見える。今後は、連携計画に示した方針に則って、公共交通サービスを充実させることを検討する必要がある。
- ・公共交通サービスの利用区間については、生駒市では近鉄奈良線を挟んで南北にそれぞれ整備されており、比較的高い水準で整備されていると言える。乗換については、近鉄生駒線東側地区においてバス→鉄道→鉄道の2回乗換が発生している。
- ・イグレス区間については、南コミュニティセンターは、南生駒駅が隣接しているので問題はない。北コミュニティセンターは、路線バスで近くまでアクセス可能な高山地区を除き、白庭台駅を利用することとなり、特に帰りのアクセスが困難な状況であるためこの間のアクセスの改善が必要である。

## 【まとめ】

- ・路線バスの多くが、近鉄の駅に接続する南北方向の路線となっており、東西の路線が少ないことから、東西方向の移動の際に迂回や複数回の乗換が必要な地区がある。
- ・近鉄奈良線を南北に跨いだ路線が運行していないことから、南北方向の移動の際には、複数回の乗換が必要な地区がある。
- ・必要に応じた路線への変更や公共施設におけるイベント時の臨時便の運行といったサービス提供方法が考えられるが、各施設の利用権益を勘案した需要や運行費用の予測、税金からの支出が必要な場合の必要性などを検討する必要がある。
- ・今後の検討方針について、商業施設については、日常的な買い物は発地側の最寄りに点在しているスーパー等で可能なため、公共交通を利用するケースは大型商業施設に行く場合に限定されるが、近鉄百貨店は近鉄生駒駅に隣接しておりこれまでの評価と重複する。イオンモール奈良登美が丘店については、ファミリー層をターゲットにしており、車での来店を想定しているため評価を行う必要がないと考えられるので、今後は、着地側で提供すべきサービス水準や市内の公共交通のあり方について検討を行っていくこと等が挙げられる。

議長： 今までは、大阪への通勤のための移動だったが、団塊の世代の退職に伴い生駒市内での移動が多くなるのではないかとということで検証を始めた。この結果、「東西方向のネットワークを強化する必要がある」、「南北方向の移動で迂回が生じる地区がある」、「乗換に伴う待ち環境の整備」という点がポイントとして出てきた。何かご意見やご質問はありますか。

委員： 資料 3-1 の総合評価の方法について、6つの医療施設のうちひとつでも該当すれば良いのか。

事務局： はい。6つのうちどこかに行ければ良いという評価である。

委員： 医療施設の場合、病院ごとで診療科目に違いがあるのでどこか一つに行ければ良いと言ってしまっても良いのか難しいところである。

議長： どういう方法で総合評価を行ったのか明示し、本当にこの方法で良いのか議論できるようにしたほうが良い。この資料が最終的な総合評価の結果ではないということをご理解いただきたい。他にご意見やご質問はありますか。

- 委員： 公共施設については、大体はこの二つのうちどちらかに行ければ良いので、この総合評価の方法で良いと思う。
- 委員： 概ね今までの議論を反映していただいているが、市内に利用しやすい道路が整備されてきているので、そのような道路を使ってはどうかといったように、将来性を含めて評価していくともっと幅広いものになるのではないかな。
- 委員： これまでの議論で出てきた問題点を整理できている資料だと思うが、これから検討しなければいけない課題がまだまだあるように思う。例えば、近鉄奈良線を越える南北方向の移動として「臨時便の運行」が挙げられているが、今までも臨時便を使っているイベントは数多くある。このように書いてあると行政が補助してくれるように思う。そうなったときに評価基準だけでなく、補助基準が必要なのかどうかということ等も含めて考えていかないといけないと思う。
- 議長： サービスを提供する区間に関しても、常時提供した方が良いものと、その都度必要に応じて提供した方が良いものがあるのできちんと選ばないといけない。他にご意見はありますか。
- 委員： 市立病院について、どの地区からの利用者が多いかなどのデータを取れるのではないかな。
- 会長代理： 1月末に開院して半年が経過したので、どの地区からどのような方法で来院されているのか調査依頼を出した。結果がまとまり次第事務局に資料を提供する。
- 議長： この検討を行って何点かポイントを指摘されたが、それを全部するのか悩ましいところである。これで分析が終わりではなく、考え方の整理ができた段階。ついでは地元自治会などに持ち帰っていただいて、それぞれの方々がどのような移動をされているのかなどの情報を収集して反映させれば良いものができると思う。他にご意見やご質問はありますか。
- 委員： 電車やバスが使いづらいと、タクシーを使うことになると思うが、とても高くついてしまう。タクシー料金がなぜ高いのか、安くならないのか、事業者側にも事情があると思うが、そういった視点も含めれば検討の幅が広がると思う。
- 議長： 私はタクシーも公共交通の一部だと考えている。鉄道、バス、タクシーをどのように組み合わせるかの議論になってくるが、電車やバスを利用すればタクシーの割引券を渡すなど様々なやり方がある。バスだけでなく公

公共交通の協議会なので、幅広い視点で議論していきたいと思う。他にご意見やご質問はありますか。

委員： 不便な地域の人々が実際にどういうことを要望しているのかを調べる必要があると思う。

議長： 自治会内で検討していただいて、その声を上げていただく方法があると思う。あるいは、直接調査したほうが良いかもしれないが、何らかの方法で生の声を聞いていきたいと思っている。他にご意見やご質問はありますか。

### 質疑等なし

## 3 公共交通サービスの判断基準について

議長： 事務局からご説明をお願いします。

事務局： （[資料 4]公共交通サービス提供の判断基準について説明）

- ・基本的な考えとして、「生駒市が市の財源を用いて公共交通サービスを提供するからには、利用者や沿線地域も応分の負担をすべき」としている。

- また、評価基準はその目標を具体的に示すものであり、「地域の利用実績や地域の取組を公平に評価できるものであるべきである」としている。

- ・現在の判断基準は、「市民みんなの負担の限界値」を示し、その具体的な数値として「車両費を除く運行費用の50%まで」という値を示している。

- また、「地域の公共交通サービスは地域で守り育てる」という認識のもと、路線ごとに判断することとなっている。

- ・現在の判断基準の問題点として、評価の指標が1種類であることと地域特性によって指標の値が一方に振れる懸念があるということが挙げられる。

- ・これまでの協議会で新たな判断基準案として、「市が提供する公共交通サービスの全路線を対象として運行経費と運賃収入を合算し、市民みんなの負担は車両費を除く運行費用の50%までとする」と「個々の路線では年間の利用者が沿線人口の5倍を超えること」が挙げられている。

- ・利用者数の基準について、「個々の路線では年間の利用者が沿線人口の5倍を超えること」を具体的な指標として提案しているが、これに対して、「免許を持たない高齢者など困っている人の活動機会を確保するために寄与している」という視点から、それを明示できる指標が望ましいとの意見がある。

・「個々の路線では年間の利用者が沿線人口の5倍を超えること」に替わる指標案として、「コミュニティバス利用者数÷75歳以上人口 $\geq$ ●人」、「75歳以上のコミュニティバス利用者数÷75歳以上人口 $\geq$ ●人」、「コミュニティバス利用者数÷公共交通族の人口 $\geq$ ●人」を挙げている。

・評価基準を満たさなかった場合の対応について、生駒市地域公共交通総合連携計画にも記されているように、利用者・沿線地域・市民による負担割合を維持するために、コミュニティバスのサービス水準を見直すこととなっている。

議長： サービス提供の判断基準について、さらに整理していただいた。判断基準を満たさなかったときの対応や判断基準を満たすためにどれくらい利用者を増やせば良いかについて話しがあったが、むしろコミュニティバスを維持するために利用者数を増やすのではなく、利用実態に応じてふさわしい公共交通サービスを提供すべきだと考えている。バスありきで考えると硬くなってしまうので柔軟に考えていきたい。コミュニティバスの利用が少ないからやめますとなると、次にどんなサービスが提供されるのか市民の方は不安に思ってしまう。流れとしては、コミュニティバスがうまくいかなかったときに別の方法を考えるのではなく、だんだんサービスが良くなっていく方向に代替案を示していく方が良いのではないかと思う。これ以降の議事の進行を藤堂副会長にお願いしたいと思います。

事務局： 藤堂副会長、議事の進行をお願いいたします。

議長： 議長がご都合により退席されるということで議事の進行をさせていただきます。これまでの説明を受けて、ご意見やご質問はありますか。

委員： 判断基準についてよく分からないところがある。75歳以上人口が多いからといって新規路線を作っても、皆が乗るとは限らない。実際に利用した方を精査してそれを評価に反映する方が良い。

事務局（アドバイザー）： 資料が分かりにくかったかもしれないが、単に75歳以上人口が多い地区を評価するものではない。実際に75歳以上の方が多く乗っていただいている地区を評価するもの。本当に必要としてくださっている方の役に立っているかどうかを評価したい。

委員： その評価が何に繋がるのか。

事務局（アドバイザー）： まずは、既存のコミュニティバス路線を存続させるかどうかの判断に利用する。一方で、市の負担割合を50%未満とする収支基

準もクリアすべきというのが今の考え方であるが、判断基準がそれだけで良いのかどうか議論していただきたい。

議長： 今までの議論を踏まえて、判断基準案を提案していただいたが、他に何かご意見やご質問はありますか。

委員： 公共施設を活性化することによって、市全体が活性化されるのであれば、ある程度のお金をかける価値があるのではないか。

事務局（アドバイザー）： もともと連携計画に沿って、特定の地域に公共交通の路線を作ったが、市税を投入したからにはそれなりに利用してもらい利用者に負担してもらわないといけない。そのための基準を設ける必要がある。一方で、個々の路線について、地区全体の活性化に繋がるケースもあるかと思うが、その程度を測るのはとても難しいと思う。

議長： 他にご意見やご質問はありますか。

会長代理： 実証運行中の路線が、「市の負担割合50%未満」とする収支基準をクリアすることが難しい状況だと聞いているが、現状はどれくらいなのか。

事務局： 平成27年度末見込みで市の負担割合は北新町線79.3%、萩の台線87.6%、本格運行中の門前線25.9%、西畑・有里線33.6%です。

議長： 今のところパーセンテージだけで見ているが、公共交通全体の予算の上限も知りたい。

会長代理： 本当に必要なところに相応しいサービスを提供できるようにするには、50%に固執する必要はないと考えている。

委員： 今までは50%に向けて努力してきたが、そもそもの考え方が変わったと認識して良いのか。

会長代理： 今まで努力してきていただいたことを否定するつもりはないが、6年前に決めた指標に囚われすぎると現状にそぐわないことが出てくる。ひとつの意見として捉えて引き続き議論していただきたい。

議長： 市の負担割合を50%未満とする収支基準についても議論していきたい。

委員： コミュニティバスを導入したときの状況と今の状況が大きく変わっていないかという見直しは必要だと思う。

委員： 公共交通であるならば、交通弱者を救うための施策であるので、指標が費用だけではいけないと思う。高齢化の進展に伴い、今後マイカーを利用できない人が増えてくる。そういった方々のことも踏まえて公共交通施策を考えていくべきだと思う。



委員： 指標をどのように使うかが重要だと思う。市として指標を満たさないからといってやめますというのは現実的でない。一定の目標は必要だと思うので、この目標をクリアしていくためにどうすれば良いかを議論していくといった使い方をすれば有効だと思う。指標そのものも重要だが、その使い方についても議論していく必要があると思う。

議長： 地域毎にどの公共交通サービスを提供するかを選択していく方法が良いのではないかと思う。

委員： 公共交通サービスに選択肢があることを基本的な考えとして反映しておかないと、どうしてもコミバスありきとなってしまう。誤解を招かないように明記しておく必要がある。

委員： 生駒市は坂道が多いので、有料エスカレーターなど、どうにか坂道を上られる方法も可能かどうか一度検証してもらいたい。

事務局（アドバイザー）： 現行の4路線はコミュニティバスという形態をとっているが、連携計画では必ずしも公共交通サービスをコミュニティバスに限定していない。コミュニティバスありきの計画ではないことをご理解いただきたい。

議長： 他にご意見やご質問はありますか。

質疑等なし

#### 4 平成28年度生駒市地域公共交通活性化協議会予算について

議長： 事務局からご説明をお願いします。

事務局：（〔資料1〕平成28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）  
・会議費として委員及びアドバイザーの報酬、事務費として事務用品購入費を予算として計上している。

・市の負担金については、市議会の議決を得て正式に決定となる。

議長： 事務局からご説明がありましたが、ご意見やご質問はありますか。

質疑等なし

議長： 来年度予算案について、承認いただけますか。

承認

#### 5 協議会規約等の改正について

議長： 事務局からご説明をお願いします。

事務局：（[資料 5-1]生駒市地域公共交通活性化協議会規約(案)、[資料 5-2]生駒市地域公共交通活性化協議会事務局規程(案)、[資料 5-3]新旧対照表について説明）

・生駒市役所の機構改革によって、地域公共交通活性化協議会の事務局や交通施策の担当課が防災安全課に変更になることに伴い改正している。

・生駒市環境基本計画推進会議から副会長に委員として参加していただいているが、副代表が空席になっていることに伴い改正している。

議長：事務局からご説明がありました。ご意見やご質問はありますか。

委員：奈良県ですが、「県土マネジメント部地域交通課長」に変更になっている。

委員：近畿日本鉄道ですが、「鉄道本部企画統括部営業企画部長」に変更になっている。

委員：奈良交通ですが、「自動車事業本部乗合事業部長」に変更になっている。

事務局：ご指摘いただいた点について修正いたします。

議長：他に修正等ありますか。

#### 修正等なし

議長：ご指摘いただいた点を事務局で修正いただくということで、改正案について承認いただけますか。

#### 承認

### 6 萩の台地区路線運行計画の変更について

議長：事務局からご説明をお願いします。

事務局：（[資料 6]萩の台地区路線運行計画の変更について説明）

・第3回協議会で萩の台線のダイヤ改正案をご承認いただいたが、3月19日に近鉄の大幅なダイヤ改正があり、電車とコミュニティバスの乗り継ぎが悪くなってしまったので、再改正案を作成した。

・改正の時期は、平成28年6月を見込んでいます。

議長：事務局からご説明がありました。ご意見やご質問はありますか。

#### 質疑等なし

議長：改正案について承認いただけますか。

#### 承認

## 7 その他

議 長： その他について、事務局から何かありますか。

事 務 局： 特にありません。

議 長： 本日の議事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： 最後に副市長からご挨拶させていただきます。

会長代理： 本日は活発なご意見をいただきありがとうございました。先ほど事務局から説明がありましたように、来年度から防災安全課が担当となりますがよろしく願いいたします。本日ご議論いただきました「公共交通のあり方」、「公共交通サービスの判断基準」については、いただいたご意見を事務局で精査し、次回も引き続きご議論いただくことになるかと思いますが、よろしく願いいたします。

事 務 局： これをもちまして、第4回生駒市地域公共交通活性化協議会を終了させていただきます。