

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 27 年 5 月 26 日（火）午後 3 時 00 分～午後 5 時 00 分

開催場所 生駒市コミュニティセンター 4 階 402・403 会議室

出席者

（委員） 小紫会長、喜多副会長、藤堂副会長、川邊委員（代理：橋本課長）、福寫委員（代理：西川社員）、西本委員、吾妻委員、池田(誠)委員、谷村委員（代理：竹林課長）、砥石委員（代理：上浪課長）、森本委員（代理：清良井専門官）、村上委員（代理：白柳主査）、大西委員（代理：今西事務局次長）、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） 今井企画財政部長、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、玉田生活安全課生活安全係長、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）
京阪バス株式会社（近藤氏、岡田氏）

欠席者 なし

傍聴者 1 名

議 事

1 市内の公共交通のあるべき姿について

[資料 1] 市内公共交通に関する検討の経緯と今後のあり方について

[資料 1-2] 公共交通計画の基本方針

[資料 1-3] 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 1-4] 北新町線、萩の台線の実証運行の状況

[資料 1-5] 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

[資料 1-6] コミュニティバスの各路線の位置

[資料 2] 着地（活動拠点）への移動水準の評価
～活動拠点（ISTA はばたき）に関するケーススタディ～

2 地域内フィーダー系統確保維持計画について

[資料 3] 平成 28 年度 地域内フィーダー系統確保維持計画（案）

3 利用環境改善促進事業計画について

[資料 4] 生駒市利用環境改善促進事業計画

4 平成 26 年度決算及び決算監査について

[資料 5] 平成 26 年度生駒市地域公共交通活性化協議会 決算書

[資料 5-2] 平成 26 年度 会計監査報告

5 その他

[資料 6] コミュニティバスがもっと便利に（広報 6 月 1 日号掲載記事）

事務局： 生駒市地域公共交通活性化協議会会長の小紫生駒市長からご挨拶させていただきます。

会 長： 公共交通に関しては、生駒市だけでなく、近隣の市や大都市でも、少子高齢化や障がい者福祉などにも関係する重要な課題です。私自身も公共交通の課題は、福祉施策やまちの活性化などいろいろな切り口で見えていかなければならない課題だと考えています。

環境問題や高齢化に伴う買い物難民等の問題に対して、コミュニティバスをはじめとする公共交通で解決できる可能性がある。生駒市の交通の問題だけに止まらず、まちづくり全体の視点からいろいろな課題にアプローチしていくことは難しいが大変やりがいのあることだと思いますので、公共交通の様々な可能性に対して、様々な角度からご議論いただけたらと思います。私自身もまちづくりの視点からどのように取り組んでいくべきかを皆さまのご意見をいただきながら考えていきたいと思っています。よろしくお願ひします。

事務局：連絡事項

- ・ 市民公募委員改選
- ・ 人事異動に伴う委員交代
- ・ 代理出席の紹介
- ・ 事務局の紹介
- ・ 配布資料の確認

1 市内の公共交通のあるべき姿について

議 長： 事務局からご説明をお願いします。

事務局： （[資料 1]市内公共交通に関する検討の経緯と今後のあり方について、[資料 1-2]公共交通計画の基本方針、[資料 1-3]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 1-4]北新町線、萩の台線の実証運行の状況、[資料 1-5]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、[資料 1-6] コミュニティバスの各路線の位置、について説明）

- ・平成 22 年度に「生駒市地域公共交通総合連携計画」を策定し、市民が日常生活を行う上で必要となる活動機会を確保していくため、これまでにいくつかの地域において乗合型の公共交通サービスの提供を行ってきた。
- ・本格運行に移行している門前線、西畑・有里線の利用者については、ほぼ予想を上回っており、運行が地区の皆さまに知っていただくことに伴い、利用も増加している。
- ・実証運行中の北新町線、萩の台線に関しては、両線とも計画策定時の数値を下回っており、継続的な運行のために地域と協力して利用促進に向けた取組を進める必要がある。その一環として、6 月 1 日から北新町線では市立病院への延伸を、萩の台線では運行経路の見直しを行う。
- ・あすかの南地区への路線バス延長運行に関しては、利用者数が概ね良い数字で続いており、定着してきているのではないかと考える。

議 長： 「地域公共交通総合連携計画」には、基本的な考え方が記載してある。新しく就任された委員の方も地域公共交通総合連携計画は見ておいていただきたい。ここまででご質問や意見はありませんか。

質疑等なし

議 長： 引き続きご説明をお願いします。

事務局： （[資料 2]着地（活動拠点）への移動水準の評価～活動拠点（ISTA はばたき）に関するケーススタディ～について説明）

- ・「生駒市地域公共交通総合連携計画」は発地側の計画である。一方で高齢化の進展とともに増加が見込まれる生駒市内での交通需要に対応するためには、「公共交通を降りてから目的地までの移動」などの着地側の視点から生駒市内の公共交通体系について検討することも必要である。
- ・発地から着地に到達する間の移動内容は①アクセス区間（発地側の移動）②公共交通サービスの利用区間③イグレス区間（着地側の移動）の 3 つに分類し評価を行う。評価指標は、距離、勾配、運行頻度、乗継、バリ

アフリー対応等を用いる。

- ・着地点として北コミュニティセンターISTA はばたきを例に評価を行う。アクセス区間では、多くの地域で勾配が基準を上回っている。生駒北部では距離・勾配ともに基準を上回る地区が約 6 割ある。公共交通サービス利用区間では、直通の路線バスが通過する地区で全ての指標基準を下回っている。大幅な迂回が必要なケースもあるので「迂回の有無」や「乗換え回数」などを評価する方法を検討する必要がある。イグレス区間においては、基本的には白庭台駅から徒歩で移動する経路となっているが、距離 800m、最急勾配約 10%となっており基準を上回っている。
- ・全区間での総合評価を行うと、個別区間で見えていた地区ごとの課題が分かりづらくなるので、区間ごとに評価を行うほうが良いのではないかと。

議長： ご質問や意見はありませんか。

委員： 先日環境自治体会議が開催され、ISTA はばたきも会場となっていた。案内には白庭台駅から徒歩 15 分となっていたが、実際は勾配もあり、ご高齢の方にとってはとても厳しい道のりで、クレームをいただいた。通勤通学の時間帯であったことから、最短ルートではなく、迂回路をご案内したことも関係しているが、勾配はご高齢の方にとっては大変だったのだと思う。そういう意味では最初の評価対象として ISTA はばたきを選ばれたのは正解だと思う。評価方法については、こういった評価の場合は、公共交通サービスを導入するか、ということを検討していく必要があると思う。

事務局（アドバイザー）： 2 ページの表に関しては、作業前に結果を想定して書いたもの。総合的な評価にした方が良いのではないかと考え、発地から着地を 3 つに分けて、それぞれ評価を行い、合わせて総合評価を行おうとしていたが、評価を行った結果、それぞれの区間で評価の性格は違うため、別々に評価をした方が良いのではないかと考えている。評価方法については、これが完璧なものではないので、いろいろな視点からたくさんご意見をいただきより良い評価ができるものに改善していき、他の着地の評価に使っていきたい。

委員： 経費も評価に入れてはどうか。

議長： 経費については、今回の評価ではなく、二次評価に入れることを検討してはどうかと考えている。関連して他に意見はありませんか。

委員： 個別の評価を今後どのように活かしていくのか。

議長： 最後には全体評価にしたい。しかし、現段階では全体評価にすると個別

の課題が薄まってどこを改善したら良いのか分かりづらくなる。全体評価もできながら、個別の問題も見えてくるような評価方法を考えていきたい。評価基準については、例えば居住地から結節点までどれくらい歩けるかというのは、距離と勾配の組み合わせによって決まってくると思う。基準を単に 300m 以内、5%以内とするより、勾配が 7%の場合は 100m 以内、3%の場合は、700m 以内というようにケースバイケースで評価するほうが良いかもしれない。今の段階では、距離と勾配の組み合わせで評価するのが良いという段階までしか検討が進んでいない。また、机上の分析だけではなく、分析結果と住民の方の実感との整合を確認する必要があると考えており、実際にいくつかの地区で聞き取りを行ってはどうか。評価方法に関する意見があれば出していただきたい。

委員： その地域に住んでいる住民の年齢は評価に反映されているのか。

議長： 確かに年齢によって評価は大きく違ってくる。評価区間それぞれの図を年齢別に作成することも考えられる。ただし、歩ける距離というのは、年齢のほかにも、天候やその人の状況（荷物を持っているか、子どもを連れているか、など）など、様々な要素が影響してくるため、画一的に評価をすることは難しい。

委員： 公共交通サービス区間の評価指標に「運行頻度」とあるが、一日のある一定の時間に集中して利用者が多い場合もあると思う。例えば、通院は午前中に利用頻度が高い。日中平均頻度は低いが、特定時間帯は頻度が高いことがあるので、利用時間が多い時間帯の頻度を反映する必要があるのではないか。

議長： 通院については午前中の利用が多いが、そのほかの時間帯でもお見舞いで病院に行く人もいる。行きたいときにいきたいところに行くことができるようにすることが目標ではあるが、人によってそれは異なり、すべての状況ごとの評価をすることはできないため、代表的な生活パターンを対象に評価を行うことがよいのではないか。事務局に対しては、検討すべき点は何かという観点で意見を出してもらいたい。ご質問や意見はありませんか。

委員： 時間（距離）と運賃を評価指標に入れると、サービス水準のトータル評価がしやすいのではないか。例えば、南田原から ISTA はばたきに行く場合、直線距離だと近いが、勾配がきつい。公共交通で行く場合は、路線バスで生駒駅まで出てから鉄道を乗り継いで白庭台駅まで行き、そこから徒歩と

というような大幅な迂回をしていかなければならない。こういったことは ISTA はばたきだけでなく、他の着地点で検証しても出てくると思う。評価するに当たって、公共交通サービス利用区間の評価指標の中に時間や距離を加えることによって、それぞれの評価区間において「距離」という指標が共通項目になるので総合的な評価ができるのではないか。

事務局（アドバイザー）： 迂回が生じる場合をどのように評価に反映するかについては、直線距離に対する迂回率を用いる方法等が考えられる。運賃を評価に加えることはあまり考えていない。運行主体によって運賃制度が違っているので、運賃の合計が高いから悪いとは一概には言えない。距離や時間を評価指標として入れるのであれば、運賃もある程度比例してくると思うので、運賃を指標に加える必要はないと思う。距離は絶対的なものだが、運賃は福祉施策等で補助が出た場合など安くなることも考えられる。

議長： 何を持って運賃と考えるかによっても変わってくる。例えば、路線バスの場合は初乗り 190 円であり、距離に応じて運賃が加算される。一方、コミュニティバスの場合は 150 円であり、路線バスに比べて安いのが、補助を含めた運賃であるため、市民の方々は運賃に加えて、税金を払っている。運賃を直接評価に入れ込むことは慎重になる必要がある。

委員： 生駒市の公共交通には、環状線がないことが問題である。

委員： 高齢化に伴って、今車を使っている人も 10 年後は公共交通機関に頼らないといけないということは前提として考えられているのか。

議長： それは共通認識として持っている。認識が抜けている箇所があればご指摘ください。他に意見はありませんか。

委員： 公共交通サービス区間の評価指標に「乗継」が入っているが、乗継は必ずしも悪いことではない。生駒市の公共交通体系では、大阪などに行く際にも必ず乗継は発生するなど、多くの場面で乗継が発生する。乗継が問題となるのは、乗継時の待ち時間や待つ時の環境（ベンチがあるなど）、バリアフリーである。乗継の有無ではなく、乗継の内容を評価指標に入れてはどうか。評価基準を「乗継有無」としてしまうと、南部から ISTA はばたきに行く場合はこの項目が必ず最低評価となってしまう。

議長： 確かにその場で乗継できるか乗継場所まで移動しなければならないかによっても違ってくる。居住地からすべての施設に直通で行くことが可能な公共交通ネットワークを確保しようとするとう数多くの路線が必要となり、現実的ではない。病院へは極力直通で行くことができるようにする、商業施設

へは乗継でもやむを得ない、など施設によって考え方を变えるのが良いのではないか。他に意見はありませんか。

委員： 視点が違ってくるが、公共交通全体で考えるのであれば、イベントごとに臨時便を運行するほうが効率が良いのではないか。

議長： イベントによって臨時便の必要性を協議会で議論することも考えられる。臨時便をスムーズに運行することができるのならば、利用者にとってもとても便利で、事業者にとっても利益を生み出すことができると思う。

委員： できれば生駒駅から直通の臨時便を検討してほしい。

委員： 平常時の評価を行う場合は、施設によって利用圏域を考慮したほうが良いのではないか。医療施設の場合は市内全域からのアクセスを検討する必要があるかもしれないが、文化施設の場合は、南北に主要施設（ISTA はばたき、せせらぎ）があり、必ずしも南側の地区の人が北側の ISTA はばたきを利用する必要は無い。地元地域の普段利用する人をアクセス対象とするほうが良いと思う。

議長： どのようなネットワークを作ることが望ましいのか検討する必要がある。この評価方法は確立したものではないので、必要メニューの抜け落ちがないように、委員の皆さんの意見を聞いて、できるだけ早く使えるものにしていきたいと思う。何か意見はありませんか。

会長： 難しい議題であるにもかかわらず、これだけ意見が出るということは、今までかなりの議論をしてきていただいたからだと思います。生駒駅前にイベントを集約するのもひとつの手段かもしれない。コミバスのことを含め、今後ともよろしくお願いします。

2 平成 28 年度 地域内フィーダー系統確保維持計画について

議長： 事務局から説明をお願いします。

事務局： （[資料 3]平成 28 年度 地域内フィーダー系統確保維持計画（案）について説明）

- ・南地区路線のうち、西畑線の運行に対す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、駅やバス停から集落まで 1km 以上の距離があり、交通不便地へのコミュニティバスの運行として補助金が交付されている。
- ・補助金の交付を受けるために、当協議会で協議・承認を経て、地域内フィーダー系統確保維持計画を策定し、国に提出し承認を得なければなら

ない。

- ・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。いただいた意見については、「8. 協議会の開催状況と主な議論」に記載し、計画の一部として提出する。

議長： ご意見・ご質問はありませんか。

質疑等なし

議長： 計画を提出することを承認いただけますか。

承認

3 利用環境改善促進事業計画について

議長： 事務局から説明をお願いします。

事務局： 京阪バスより、ICカードの全国利用に向けた機器の更新に対して、国庫補助金を活用したい旨の申出を受け、補助金交付に必要となる利用環境改善促進事業計画の策定にあたり、当協議会での協議をお願いしたい。

(京阪バスより[資料4]生活交通改善事業計画について説明)

- ・京阪バスで利用できるICカードはPITAPAとICOCAだけだが、一般的に全国のICカードが利用できるようになってきている。
- ・京阪バスにおいても、全国からの旅行者をターゲットにするため全国のICカードが利用できるように、平成27年度中に工事し、平成28年度から利用開始したいと考えている。
- ・地元の方へのメリットとしては、旅行者がスムーズに乗降できるようになるので、待たせることが少なくなる。定時性、速達性の実現に寄与する。事業者側としては、乗降のデータが残せるので、今後の公共交通の更なる発展につなげることができると考えている。

議長： 承認してもよろしいですか。

承認

4 平成26年度決算及び監査結果について

議長： 事務局より説明をお願いします。

事務局： ([資料5]平成26年度生駒市地域公共交通活性化協議会決算書、[資料5-2]平成26年度会計監査報告について説明)

- ・平成 26 年度は、会議を 4 回開催し、実証運行地区の選定、これまでの運行地区の結果の評価、運行計画の変更について検討していただき、市内の公共交通のあるべき姿についても協議していただいた。
- ・平成 26 年度の歳入と歳出の差額 29,240 円は平成 27 年度に繰り越した。
- ・決算については、砥石委員、矢田委員に会計監査をしていただき、正確なものであると確認していただいた。

議長： ご質問はありませんか。

質疑等なし

議長： 平成 26 年度の決算を承認いただけますか。

承認

5 その他

事務局： （[資料 6]コミュニティバスがさらに便利に（広報 6 月 1 日号掲載記事）について説明）※前回協議会までに承認いただいた内容の確認

- ・北新町線・光陽台線について、市立病院まで延伸となり、料金は生駒駅から大人 150 円、通しでの乗車は大人 300 円となります。病院線専用の回数券は作成せず、他の路線全ての回数券が利用可能となる。光陽台線について、生駒駅北交差点に信号機が新設されたことに伴い、自由乗車区間を芸術会館バス停から東松ヶ丘バス停間に変更する。
- ・萩の台線について、萩の台系統と萩の台住宅系統の 2 系統に分けて運行するとともに、バス停を 3ヶ所増設する。
- ・門前線について、3 便増便する。
- ・西畑、有里線については変更なし。

議長： 広報紙に書いてある問い合わせ先は内線番号だけなのか。

事務局： 代表番号の記載もある。

議長： 光陽台線は、自由乗車区間で間違いないか。

事務局： 乗降区間ではなく、自由乗車区間で間違いありません。

議長： 分かりました。他にご質問はありませんか。

質疑等なし

議長： 前回の会議の際に、ポケット時刻表にコミュニティバスの時刻表を掲載できないかと議論が出たが、その後どうなりましたか。

委員： 前回、スポンサーさえあれば可能だと思う、と言ったが、関係部署に問い合わせた結果、当社として作成することは厳しいということだった。各

自治会で作っていただかないといけない。

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： 次回の会議は、8月から9月に開催させていただく予定です。よろしく
お願いします。これをもちまして、第1回生駒市地域公共交通活性化協議
会を閉会させていただきます。