

第2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10月16日（金）午後3時00分～午後5時00分

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：橋本課長）、福嶋委員、西本委員（代理：丸山事務長）、吾妻委員、池田(誠)委員、谷村委員（代理：近藤調整員）、砥石委員（代理：上浪課長）、森本委員（代理：稲留専門官）、村上委員（代理：白柳主査）、大西委員（代理：布田幹事）、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、吉岡市民部長、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）

欠席者 なし

傍聴者 なし

議事

1 各路線の利用状況等について

[資料1] 北新町線、萩の台線の実証運行の状況

[資料1-2] 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1-3] 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～

3 地域公共交通確保維持対策事業事後評価（案）について

[資料3] 地域公共交通確保維持対策事業事後評価（案）について

4 門前線運行計画の変更について（上水道工事に伴う運行ルートの一時的変更）

[資料4] 上水道工事に伴うルート変更について

5 今後の検討課題について

[資料 5] 今後の検討課題について

事務局： 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： 生駒市の人口はこの一年でほぼ横ばいの推移となっておりますが、今後急速に高齢化が進んでいくことが問題視されています。高齢化社会においては、公共交通の役割が大変重要になってくることが予想されます。そんな中、市内では平成 17 年からコミュニティバスの運行を開始し、現在では 5 路線運行しており、各路線について協議会での審議を経て運行計画の見直し等も行っています。本日の会議につきましても、様々な議題がありますが、ご審議よろしく申し上げます。

事務局： 議事の進行を議長にお願いします。

議長： 議事に沿って進めさせていただきます。

1 各路線の利用状況等について

議長： 事務局からご説明お願いいたします。

事務局： （[資料 1]北新町線、萩の台線の実証運行の状況、[資料 1-2]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 1-3] 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、の説明）

- ・北新町線、萩の台線の状況については、平成 27 年 6 月より北新町線では病院線への延伸、萩の台線では運行経路の見直しを行ったところ、北新町線では 8 月に計画策定時の予測 35 人を上回り、萩の台線でも 6 月以降右肩上がりに伸びてきている。この理由として、路線変更に加えて地元自治会の協力によるものが大きいと考えられる。
- ・本町地区、南地区については、2 年前の同時期、1 年前の同時期、実証運行期間と比較すると、1 日あたりの利用者は順調に増加している。
- ・あすか野南地区への路線バスの延長運行については、利用者数は若干減少しているが、延長運行が定着している利用者数であると考えられる。

議長： 協議会委員や地域の方の尽力もあり、全体として利用者は増加傾向に

ある。ご質問やご意見はありますか。

会長代理： 増加傾向にあるということは、地域に根付きリピーターもある程度増えてきているということだと思うので、今後も継続して取り組んでいただきたい。

議長： ありがとうございます。他にご意見はありますか。

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)

- ・アクセス区間(発地～公共交通結節点間)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ており、連携計画に示した方法に則って、公共交通サービスを充実させることを検討する。
- ・公共交通サービス利用区間及びイグレス区間(最寄りの公共交通結節点～着地)については、着地の特性を表しており、着地側に応じた公共交通サービス提供に関するルールを検討する。
- ・路線バスの多くが、駅直結型の南北方向の経路となっていること、また近鉄奈良線を南北に跨いだ経路が運行していないことから、公共交通利用にあたって、迂回が生じる地区や複数回の乗り継ぎが必要な地区がある。
- ・ISTAはばたきについては、最寄りの白庭台駅に向かって急な上り坂となっているため、特に帰りの徒歩移動が困難な状況となっている。
- ・問題解決のためには、利用に応じた経路への変更や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、南側地区にも同程度の公共施設があることから、ISTAはばたきの利用圏域を勘案した需要や運行費用の予測、必要性などを検討する必要がある。
- ・今後の検討方針として、他施設を着地とした評価を行い複数の着地から見た生駒市の公共交通サービス水準を評価し、生駒市内の主な活動拠点への公共交通サービスの提供に関するルールの考え方を整理していくことが考えられる。

議長： 補足があればお願いします。

事務局(アドバイザー)： これまでも議論させていただいたが、もともと連携

計画に則ってコミュニティバスの導入等を検討してきた。連携計画は家から出る場合の評価を基にしていたが、協議会において、目的地側からも評価を行うべではないかという意見をいただいて、着地の評価を行ってきた。着地の候補として、公共施設や病院、商業施設が考えられるが、まずは公共施設の ISTA はばたきについて評価を行った。

議長： これまでは生駒駅に来て、大阪や奈良方面に通勤をしている人が多かったが、団塊世代が退職し、市内で活動する機会が増えており、居住地から生駒市内の目的地まで一連の公共交通サービス水準を検討する必要がある。先ほどの説明にもあったが、車で行く場合は近いが、公共交通を利用した場合は迂回が必要といった状況があり、公共交通を利用した場合にも車と同程度の利便性を確保することが理想である。ただし、全ての居住地と目的地を結ぶことは到底できないため、どこをどうつなぐか、ということを検討していく必要がある。ご意見やご質問はありますか。

委員： 3 ページ以降に示されている各地区の評価を示した図の着色について、評価が良い地区に赤色着色をしている図がある一方で、別の図では評価が悪い地区に赤色着色をしている図もあるように思うが、統一した方が分かり易いのではないか。

事務局： 基本的には評価が悪い地区に赤色着色をしているが、誤解が生じないように、凡例の記載内容などを修正する。

議長： おっしゃるとおりどちらとも読めるので、分かりやすく改善してもらいたい。

委員： 各地区の中で、どこを発地の基準として設定しているのか。

事務局： 各地区の中で、公共交通結節点から一番遠い居住地区を基準としている。

委員： 同地区内でも便利なところもあれば不便なところもあるので一地区につき一つのポイントで良いかどうかは検討しないといけないと思う。

議長： 例えば、大字レベルで評価を行っても良いと思うが、データがない可能性もあるのでやむを得ないところもある。

事務局（アドバイザー）： この検討を直ちに施策に繋げなければならないのであれば、細かく検証する必要があるが、今回の検討に関しては、全体的にどのような問題があるのかといった問題発見型の検討であるので、まずは大まかな傾向を把握することを目的としており、一地区につき一つ

のポイントで整理をしている。

議長： どの段階での検討であるか、また、検討結果にこういうことが入っていないということを記載しておくのと、より分かり易い。また、全ての指標を空間的にあわせる必要はなく、例えば、75歳以上人口比率は地区全体の数値で評価し、居住地から公共交通結節点までの距離・勾配は大字レベルで細かく評価するといったことも考えられる。

委員： 評価基準について、乗り換えの回数 1 回以内とあるが、例えば、生駒市内から大阪まで通勤している人は 2 回以上乗り換えをしている人も多いと思う。基準を 1 回以内としてしまうと満たさない地区が多くなってしまわないか。お金をかけてでも乗り換え回数が少なくなるようにするのか、対費用を考えて、乗り換えの評価基準を下げるのか議論する必要があると思う。

議長： 近場に行くときの乗り換えの負担感と遠方に行くときの負担感は違うと思う。また、乗り換えのしやすさによっても負担感は変わってくるので、その辺りをどのように評価していくか協議会で意見を出しあって検討する必要がある。

委員： イグレス区間の「最寄り」の考え方だが、距離で考えると ISTA はばたきからは白庭台駅が一番近いが、ISTA はばたきより東側に住んでいる人は必ずしも白庭台駅を利用するとは限らないと思うので、単純に距離が近いから最寄りとするのが良いのかどうか検討が必要だと思う。

事務局（アドバイザー）： 一般的に一番行きやすい方法での最寄りを設定する方が良いと考えている。地元の方から見て、別の駅のほうが良いということであれば修正してより正確に評価していきたい。

委員： 生駒市を南北に貫く国道 168 号線沿線はまだ空き地が多いが、公共交通を活用して今後どのように発展させていくかをもう少し明確にしても良いのではないか。

議長： 公共交通とまちづくりの両輪で考えていかなければならない。

委員： 生駒市の場合、山を切り開いて開発された住宅地が点在しているが、それぞれが孤立しており繋がっていない。ここでの話になじまないかもしれないが、今後の展開として、公共交通を先に整備してから計画的に都市開発していくことも一つの方法だと思う。

議長： まちづくりは決して成り行きに任せているわけではないので、まちづくりの方針等もあわせて検討していく必要がある。

委員： 市内の公共施設を結ぶバスや市内環状ルートがあっても良いのではないか。

議長： 二つ以上の公共施設をはしごして利用する人は、一般的には少ないと考えられるが、複数の施設を回れる環状の経路が良いのか、または一旦中心に戻って別の施設に行く放射状の経路が良いのかは検討していく必要がある。

委員： 着地の質についても考える必要があると思う。例えば、市立病院や市役所だと全市から訪れる人がいると思うが、ISTA はばたきに関しては、ある程度北部の住民に限定される。どのエリアの住民に利用してもらいたい施設なのかということも加味して評価した方がよいと思う。

事務局（アドバイザー）： まず ISTA はばたきから検討させていただいたが、今後検討を広げていくにあたり、おっしゃられた意見も踏まえて検討していきたい。

委員： 今まで生駒駅を中心に考えてきたが、国道 168 号線周辺が発展してくると菜畑駅や白庭台駅を中心とした公共交通を検討していくことも必要だと思う。

議長： これからの中心地になるであろうエリアや、どこどこを繋ぐと便利かということは、協議会委員からも意見を出していただきたい。

会長代理： 山の上など人が住んでいないエリアも評価に入っているのか。

事務局（アドバイザー）： 評価の基準点については、人が住んでいて一番遠いところを基準点としている。

議長： 評価結果に人口分布図を重ねると、公共交通サービスが必要な場所がさらに分かりやすくなると思うので検討していただきたい。

委員： 生駒市は観光やハイキング等のニーズもあり、人が住んでいない場所についても着地になる可能性があるので検討していただきたい。

議長： 発地と着地の考え方の違いが大きく出ている。最終的には、居住地としての発地と施設としての着地だけでなく、居住地相互での移動にまで広がってくる。何を発地とし何を着地とするか、その間のどこを重点的に結ぶかの検討に使っていきたいと思う。他にご意見はありますか。例えば、コミュニティバス以外の手段や、イベント時の臨時便、公共交通間の乗り継ぎをどのように評価するかなどについても意見をいただきたい。

委員： 乗り継ぎについて、乗り継ぎセンターを作って道の駅を併設している

ところがある。乗り継ぎの間隔が空いても時間をつぶせるようになっていて便利である。また、乗り継ぎしても運賃負担が増えない方法は検討できないか。

議長： 乗り継ぎセンターについては、岐阜や熊本で導入している。人口密度や分布などによっても変わってくるので、生駒市になじむか分からないが、小さな拠点を作ることもひとつの方法だと思う。他にご意見ありませんか。

質疑等なし

3 地域公共交通確保維持対策事業事後評価（案）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 3]地域公共交通確保維持対策事業事後評価（案）について説明）

- ・西畑線の運行に対し交付を受けている地域公共交通確保維持改善事業補助金について、平成 27 年度の補助対象期間が平成 27 年 9 月に終了したことから、平成 26 年 10 月から平成 27 年 9 月までの 1 年間の運行実績について、協議会で評価を行い運輸局に提出する。
- ・事業実施の適切性の評価について、円滑に運行されたことから、事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施されたと考え A 評価とした。
- ・「公共交通サービスの提供が無かった地域に、コミュニティバスを運行し、地域住民の利便性や生活交通の確保を図る」という目的については、補助事業年度平成 27 年度における交通不便地域での利用が 1 日あたり対前年度比 0.8 人増の 9.7 人、系統全体の利用は 1 日あたり対前年度比 1.1 人増の 19.2 人という利用実績があり、人口が少しずつ減っている状態にあるという沿線地区の状況も考え、一定程度達成されたと考える。
- ・定量的な目標である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、補助事業年度内の 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」については、対前年度比 0.23%増の 2.59%となっている。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補助事業年度

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」については、対前年度比 0.12%増の 1.92%という結果となり、目標・効果達成状況は A 評価とした。

・アピールポイントとして、「沿線自治会長と利用状況等の報告会を行い、現状把握や利用促進策を協議するとともに地域の要望を聴取し、運行計画の変更につなげてきた。」という、これまでの取組状況を記載した。

議長： ご説明ありがとうございます。③前回の事業評価結果の反映状況について、「…聴取したり」と、上から目線になっている箇所がある。本協議会は皆で考えていきましょうというスタンスなので、修正していただきたい。

委員： 二ヶ月に一回ほど、事務局と打合せをしている。今の問題は、バスが発車時間直前にバス停に来てすぐ出てしまうこと。屋根のないバス停で待たなければいけないので、少し早めに来て待ってもらうよう要望を伝えている。事情もあるのだろうが、なかなか反映されないこともある。

議長： 聴取というより地元側から主体的に働きかけてきていただいているので、それが分かるように修正していただきたい。次に、⑤目標・効果達成状況について、二つのものさしで測ったということが分かりづらい。「目標は…、結果は…、なので達成されました。」というような書き方の方が分かりやすいと思う。もう一点、⑥事業の今後の改善点に「乗車率を確保するために…」とあるが、あくまでも地域の方々に便利に利用していただけるよう運行しているので、修正していただきたい。

委員： 全体的に表現が分かりづらいと思う。

委員： 地元の協議会委員も積極的に働きかけていることを記載するとよりアピールできるのではないかな。

議長： 二ヶ月に一回ということであれば「定期的かつ頻繁に…」と書いた方がよいと思う。事後評価を受け取る側としてご意見ありますか。

委員： 公共交通確保維持事業については、この事後評価を受けて、二次評価をさせていただく。生駒市においても生活交通を確保するために、協議会でも徹底的にご議論いただいている。地元の方がこれほど積極的に発言される協議会は珍しく、それについては前年度の二次評価でも書かせていただいた。様々な利用促進の取組を継続することはとても難しいことだと思うが、今後も着実に続けていっていただきたいと思う。さらに

積極的な一部の自治会の取組が他の自治会等にも派生していくことを期待しています。

議長： ありがとうございます。それでは、ご意見いただいた点を事務局で反映していただくということで、協議会として事後評価（案）について承認いただけますか。

承認

4 門前線運行計画の変更について（上水道工事に伴う運行ルートの一時的変更）

議長： 事務局からご説明をお願いします。

事務局： （[資料 4]上水道工事に伴うルート変更について説明）

- ・ 門前線ルート上において、平成 28 年 1 月から老朽化に伴う水道管の布設替え工事が施行され、道路が車両通行止めになることから門前線のルートを変更する必要がある。
- ・ 通行止め区間上の「清風寺」及び「門前町南」の停留所については、通過不可となるので、最寄りの迂回ルート上に仮設停留所を設ける予定である。
- ・ 工事施工期間は、平成 28 年 1 月 12 日～3 月末を予定しており、施工時間は午前 9 時～午後 5 時となっており、門前線全便をルート変更の対象とする。

議長： 事務局から説明がありましたが、ご質問やご意見はありますか。

委員： 工事完了後に運行しやすくなるようなことはあるか。

事務局： 水道管の布設替えなので基本的には変わらないが、本復旧後は道路の舗装を行うかもしれない。

委員： 道路の舗装も併せて行うのであれば走りやすくなるのではないか。せっかくの機会なので通りにくいところなどで、隅切り等して通りやすくてできれば良いと思う。

議長： 意思疎通の問題で、先に言っておけば簡単に対応できることもあるかもしれない。工事完了後には後の祭りになってしまうので、要望を一覧にして上水道工事の担当課に渡してはどうか。できるかできないかは担当課で判断してもらえば良いのではないか。

委員： 地権者の問題もあるので簡単にできないこともあるだろうが、単なる工事で終わらせるのではなく、地元の要望等を踏まえて運行の改善に繋げてほしい。

事務局： 隅切り等に関しては建設部局の管轄になるので、協議会でこのような意見が出たことを伝えさせていただく。

議長： 他に意見はありますか。

質疑等なし

議長： それでは、事務局から示された案について、承認いただけますか。

承認

5 今後の検討課題について

議長： 事務局からご説明お願いいたします。

事務局： ([資料 5]今後の検討課題について説明)

- ・ 今後、連携計画をさらに充実させるため、計画策定後の社会状況の変化や実証運行により得られた知見を反映させるとともに、連携計画策定時点では、十分な検討を行えなかった項目の検討を進めていく必要がある。
- ・ 第 3 回協議会において、検討すべき項目を整理したいと考えているので、今月中に別紙意見様式にご記入の上、提出していただきたい。

議長： 補足させていただくと、平成 22 年 3 月に連携計画を策定したが、決して完全なものではないと考えている。この計画をバージョンアップするにあたってどういう順番で検討するかロードマップを作る必要がある。具体的にいつ改定するかは決まっていないが、準備はしておかないといけない。これについてご質問やご意見はありますか。

委員： 着地の視点にも関連するが、市役所、病院、警察署、駅などを循環するバスがあれば便利ではないかと思う。

委員： 運行費用に係る市財源の負担限度額について、単純に 50%までとなっているが、人口比率も考慮して負担限度額を決めたほうが良いのではないか。一律だと逆に不公平が生じる。

議長： 行政が施策を行うときに公平性は重要だが、問題は何について公平であるのか。条件が有利な地区もあれば不利な地区もある。公平性の基準を決める必要がある。

委員： 基準については市民に対して明確に説明できるようにしなければならないが、あすか野自治会の事例のように、独自でバスの延伸を要望して実現された例もある。

議長： 一定の基準に基づく優先順位は分かり易いが、あすか野の事例のよう

に地域独自で考えたことを優先順位に関わらず提供できる仕組みづくりも必要ではないか。現在の連携計画には明確にかかれていない点についても検討していく必要がある。計画策定時には参加されていなかった委員の方につきましても、新しい視点から意見をいただきたい。

委員： 宅地開発が進み、これまで狭かった道路が拡幅され、バスの通行が出来るようになったところもある。既存のバス路線を守らないといけないが、既存路線を少しルート変更することで解決できる問題もあるので、そういったことも検討していきたい。

委員： 事業者としては、採算の取れているバス路線の運行計画を変更することはとても勇気がいるが、今後バス路線を存続させるには地元の意見を反映させていかないといけないとも考えている。

議長： 他にご質問やご意見はございますか。

質疑等なし

議長： 今挙げていただいたような意見を様式にご記入いただいて、まずは今月中に事務局にご提出いただきたい。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、平成28年1月頃に開催させていただく予定です。よろしく願いいたします。これをもちまして第2回生駒市公共交通活性化協議会を終了させていただきます。