

第3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28年1月26日(火) 午前10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、川邊委員(代理:橋本課長)、西本委員、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: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、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(岡本氏)

欠席者 藤堂副会長、福寫委員、吾妻委員、森岡委員

傍聴者 1名

議事

1 各路線の利用状況等について

[資料 1-1] 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

2 市内の公共交通のあり方について

[資料 2-1] 着地(活動拠点)への移動水準の評価

[資料 2-2] 今後の検討課題について

3 萩の台地区路線運行計画の変更について

[資料 3] 萩の台地区路線運行計画の変更について

4 運行継続の判断基準について

[資料 4] 運行継続の判断基準について

5 国道308号線改良工事に伴う迂回運行について

[資料 5] 今後の検討課題について

6 その他

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： 生駒市は他市以上に急速なスピードで高齢化が進むことが予想され、今のうちから公共交通のあり方について検討を進めていく必要がある。地域公共交通活性化協議会については、様々な立場の方からの意見をいただける貴重な場ですのでよろしく願いいたします。

事務局： 議事の進行を議長にお願いします。

議長： 公共交通活性化協議会については、コミュニティバスだけでなく、全ての交通について議論していく場です。今回は今後の公共交通のあり方や路線見直しの基準についても議論していくので、幅広い観点から忌憚のないご意見をいただきたい。それでは、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 1-1]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）

- ・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1.2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。

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します。

事務局： （[資料 2-1]着地（活動拠点）への移動水準の評価について説明）

- ・前回議論した北コミュニティセンターISTA はばたきに加え阪奈中央病院についても移動水準の評価を行った。

・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なっており、評価としては、多くの地区で設定した基準を一つ以上上回っている。

・公共交通サービス利用区間については、着地の東西に位置する地区で、比較的近距离でも大幅な迂回が必要な地区が見られるので、東西方向のネットワーク強化の必要性を検討する必要がある。また、近鉄奈良線よりも南側の地区については、発地から近鉄奈良線を越えて運行している公共交通機関がなく、複数回の乗換えが必要となるため、近鉄奈良線を越える南北方向のネットワーク強化の必要性を検討することが必要である。

・イグレス区間については、阪奈中央病院は、路線バスの停留所が直近にあり問題はない。北コミュニティセンターISTA はばたきは、路線バスで近くまでアクセス可能な高山地区以外は、白庭台駅から徒歩で移動することとなり、特に帰りの徒歩移動が困難な状況となっているので、利用に応じた路線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。

・今後、着地側で提供すべきサービス水準の検討や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予定である。

議 長： 前回 ISTA はばたきについての分析結果を検証して、施設のサービスの種類や利用圏域によっても大きく変わってくるということで、今回阪奈中央病院についても分析を行った。二つの施設を比較すると似たようなところもあればかなり違っているところもある。今後はこの分析をもとに、着地側からの検証を進めていきたい。補足があればお願いします。

事務局（アドバイザー）： 基本的なことだが、この検討については、着地側の視点から、家から最寄りのバス停までの区間、公共交通を利用する区間、行きたい施設の最寄りの駅やバス停から施設までの区間に分けて検討している。地図上、赤色の部分及び黄色の部分で基準を満たしていない（問題がある）地区を表している。

議 長： ご意見やご質問はありますか。

委 員： 田原台行きのバスは生駒駅南口発着なので、他の南口発着の便とうまく繋げば乗換え回数が減るのではないか。

議 長： 鉄道を挟んだ乗り換えは、以前から課題として意見をいただいていた

る。このアイデアは非常に有効な方法だと思う。バスを運行する事業者側からしてみると、路線が長くなると少しの遅れが波及し定時運行がやや難しくなるという問題もある。

委員： 課題はあるだろうが、奈良交通の経験や知識を活かせば解消できると思う。

議長： どこに行きたいか、どことどこをつなぎたいか、ということを考え、それを実現するためにはどうすれば良いかを検討すべきだと思う。他にご意見はありますか。

委員： 乗換は手間だけでなく運賃が新たにかかってしまう。乗換割引や運賃の一本化について検討すべきだと思う。

議長： 乗換がどの程度乗換が支障になっているのか、そもそもなぜ路線が分かれているのかということを整理したい。

委員： 昔からある路線と、新たに宅地開発されて導入した路線がある。路線によって成り立ちが違うが、生駒市においては宅地開発によって新たにできた路線が多い。宅地開発された住宅団地については開発事業者との協議により路線を決定しており、当時は通勤・通学時の利便性が高い路線の要望が多く、住宅団地と近鉄駅を結ぶ路線網となっている。高齢化の進展により、通勤・通学のニーズが減ってきているので、事業者としても今のままの運行計画で良いのかということは検証しないとイケない課題である。一方で、長年運行しているので今の路線に慣れている方もたくさんいらっしゃる。何を優先すべきか協議会からも意見をいただきたいと思う。また、バスについては一般の公道を利用しているので渋滞等によっても定時性が損なわれてしまう。仮に南北の直通路線を検討するのであれば、同時にマイカー利用をどのように減らすかということも検討していただきたい。

議長： ポイントは三つあるように思う。一つ目は、人の動き方が変わってきているので、これからの移動にあわせた交通ネットワークを構築すること。二つ目は、その時々では最善として導入された路線も全体としてみると改善の余地があるのではないかとということ。三つ目は、マイカーに頼らなくて良い公共交通ネットワークを構築すること。同じ路線でも事業者が運行するか自治体が運行するかによって目的が変わることもある。

委員： 路線の引き方については根本的に違う。自治体のコミュニティバスを

運行する際は、どの地区にも等しくサービスを提供するため、人口等に関わらず各地区を循環する路線にされることが多いが、事業者としては、費用対効果を高めるため、ニーズの多いところを中心に路線を検討する。既存の路線をどちらが運行する方が良いかについては、運行経験の面では事業者が上回っているだろうが、広報や利用促進の取組では自治体が上回っていると思う。

議 長： 確かに自治体が長い循環ルートを導入するケースがよく見られるが、あまりうまくいっていないケースが多い。その点に関しては、計画技術を磨き、事業者の経験も取り入れていけば解消されると思う。また、費用対効果について、乗っている人の利便を考えることが多いが、乗っていない人の不便利を少しでも解消することができれば効果があるとみなして良いと思う。何をもって効果を判断するかが難しい。この協議会では、なにをもって効果を判断するのか整理しておく必要がある。他にご意見はありますか。

委 員： 市内の公共交通で完全に東西を結んでいるのは鉄道しかない。また、北地区には公共施設も多いので、特に東西の移動で発生する迂回を解消する必要があると思う。

議 長： そういった現状を目に見えるように把握することがこの検証の目的だと思う。どことどこを結ぶのが効果的であるかを洗い出して、必要性の高いところから検討を始めることになる。他にご意見やご質問はありますか。

質疑等なし

議 長： 続いて、事務局より資料のご説明をお願いします。

事 務 局： （[資料 2-2]今後の検討課題について説明）

・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り、検討すべき項目を整理し、順次検討を行っていく予定である。

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。

委 員： それぞれの地域の方々がどのように思われているのかを調査する必要があると思う。

議 長： 最終的には市民の方々に喜んでもらうための検討だが、どの段階で意見を聞くのが重要だと思う。白紙の段階ではイメージができないの

で、市民の方にはある程度案ができた時点で意見を伺いたい。委員の方々には、その前段階でご意見をいただくことになる。

委員： 着地に着目している点は、今国でも進めているまちづくりとの連携にも関連しており、他地域でも応用できるものであると注目している。着地をどう選定するかはまちづくりの肝となるところだが、着地を選定する際には、観光や福祉など、行政の様々な部門も含めて、市としてどこに人に来ていただくのかという観点も重要だと思う。

議長： 例えば、地域医療計画には、交通手段については何も明記されていない。病院に来ていただくことが前提となっているが、実際は病院に行くことが困難な人もいる。これについては、交通側からのアプローチが必要であり、医療計画と交通が両輪となって良いものにしていく必要がある。このギャップは様々な分野において見受けられる。他にご意見やご質問はありますか。

会長代理： 電車の乗り継ぎはあまり苦にならないが、バスの乗り継ぎは時間も掛かることが多い。電車～バスの乗換とバス～バスの乗換は意味合いが違うと思う。市の負担限度についても市としてお金の入れ方を検討し、50%以上出すという選択肢も含めて市民の方の意見も聴取しながら進めていきたい。

議長： ありがとうございます。他にご意見等なければ次の議題に進みたいと思います。

質疑等なし

3 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3]萩の台地区路線運行計画の変更について説明）

- ・萩の台線のダイヤ改正について、地元の自治会長や老人会会長と協議を重ね、改正案を作成した。

- ・南コミュニティセンターへのアクセス向上、マックスバリュへの買い物客の交通手段の選択肢増に伴う利便性向上、萩の台駅での近鉄生駒線との接続向上をポイントにダイヤの改正を検討している。

- ・改正案を承認していただいたら、陸運局と手続きを進め5月か6月から新しいダイヤで運行する予定。

議長： 事務局から説明がありましたが、改正案について何かご意見やご質問

はありますか。

委員： どのような要望があったのか。

事務局： 特に、電車との接続を向上してほしいとの要望としていただいております、駅からの帰りの便については工夫した。

委員： ダイヤ改正に伴いどれくらいの費用がかかるのか。

事務局： ダイヤ改正に伴ってバス停の表示を変更する必要があるためその費用がかかる。

委員： この改正でどの程度利用者の増加を見込んでいるのか。

事務局： 利用者の増加数について見込みは立ててないが、現在月平均20人程度であるものが、時期的な増加も含めて、月平均30人程度になることを期待している。

委員： その他今回は対応できていない要望もあれば教えてほしい。

事務局： 朝と昼に南コミュニティセンターに行く便を設けてほしいとの要望があったが、昼の便については、ほぼ全便に影響を与える大幅な変更になってしまうことから、今回の改正では、朝のみ南コミュニティセンターに行く便を設け、様子を見ることとした。

議長： 今回のダイヤ改正で不便になる人はいるのか。

委員： 地元から様々な要望があり、事務局と地元の自治会等で協議を重ねた。その中で、どのようにしたら利便性が向上し利用者が増えるのかということについて意見を出しあった。その結果がこの改正案であり、先ほど事務局から説明があったように、バス停の表示修正に費用がかかるが、ランニングコストについては全く変わらない。マイナス面はほとんどないと思う。

議長： そのようなことが市民の方々に伝わるようにしていただきたい。それでは、協議会として、萩の台線運行計画（案）について承認いただけますか。

承認

4 運行継続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]運行継続の判断基準について説明）

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

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

・現行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、地域特性によって指標の値が一方に振れる懸念があることが挙げられる。

・新たな判断基準として、公共交通サービス全路線の運行経費と運行収入を合算し、生駒市による補助金が車両費を除く運行費用の50%までとするもの、個々の路線において年間の利用者数が沿線人口の5倍を超えることといった案がこれまでの協議会で挙げられている。

・判断基準を満たさなくても、乗車人数の伸びが顕著であるなど、「地域の公共交通サービスは地域が守り育てる」という目標に向かって努力する地区に対する評価や50%に含める費用の構成について等引き続き検討する必要がある。

議長：事務局から説明がありましたが、何かご意見やご質問はありますか。

委員：〈新たな判断基準の検討〉に、「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。」とありますが、ハードルが高いように思う。5倍の根拠を教えてください。

事務局（アドバイザー）：あくまで判断基準の案として出させていただいたが、5倍の根拠としては、先行して運行していた本町地区と南地区の実績を参考にした。本町地区で沿線人口の8倍程度、南地区で5倍程度の利用があった。個々の負担割合で判断すると厳しい地区もあるので、地域の人口を考慮して判断できる指標として入れさせていただいた。

委員：二つの指標のうち、一つを満たせば良いのか。

議長：はい。関連してお伺いしたいが、引っかかりかかれたのは「沿線人口の…」という部分と「5倍…」という部分のどちらですか。

委員：両方引っかかりかかった。

議長：私も特に「沿線人口の…」という部分は引っかかりかかった。普段車を利用している人も含めて沿線人口の5倍というのは大変厳しい。重要なのは必要としている人が年間どれくらい利用するのか。必要としている人であっても月に2回も乗らないというのであれば使い勝手が悪い、もしくはそれほど必要としていないと言える。その点は見直す必要があると思う。本当に必要としている人がそれを使って生活を維持しているような路線について、使っていない人が多いからやめますとはなかなか言えない。

事務局（アドバイザー）： この指標を用いた理由は二つあり、一つは地域で守り育てるという趣旨に則り、普段車を利用される人もたまには公共交通を利用してもらうという意味で「沿線人口」とさせていただいた。これについてはご意見もあると思う。事務局で決めることではないので協議会で議論していただきたい。もう一つは、指標はいつでも簡単に取れる数字である方が良いということ。「困っている人」の統計はないので、数字を取るには調査をしなければならない。

議長： 自治会長の方だったら誰が困っているのか把握しているのでは。

委員： ある程度は把握している。

委員： 困っている方は家族構成によっても変わる。高齢者だけの世帯が多い地域だとその分公共交通利用者が増えるので、高齢者だけの世帯数を「困っている人」の数の計算に入れても良いのではないか。

議長： 連携計画策定の段階でも、「マイカー族」、「送迎族」、「公共交通族」に分けて検証している。どういう立場の方なのか、公共交通がないとどの程度困られるのかを踏まえて検討していきたい。他にご意見はありますか。

委員： 沿線人口の5倍＝生駒市による補助金が50%になると考えているのか。

事務局（アドバイザー）： そこまでは検証していない。市の補助金が50%までという指標だけだと地域間に不公平が生じる。人口密度が低くて路線が長いと費用が嵩み、人口密度が高くて路線が短いと費用が抑えられる。その不公平を調整するための指標であって必ずしも連動していない。

委員： 運賃収入が50%に至らなかった場合、残額は事業者側の負担になるのか。

事務局（アドバイザー）： 現状で基準を下回った場合は、運賃を増やすか経費を減らすかを地域で選んでいただいて50%を上回るようにしてもらっている。それだけでは厳しいので、指標を増やして一つでも上回れば良いとする方法など検討していきたい。

委員： 労働者の立場から申し上げると、長時間労働・低所得を理由に運転手のなり手が少ないということが産業全体の課題である。現状でも6人に1人が60歳を超えている。今後検討を進めていく中で、事業者が無理をせず運行を継続できるような交通体系を検討していただきたい。

議長： 協議会としては、信頼関係のもと必要なサービスが提供できるようそ

れぞれができることをするというスタンス。できないことに関しては、うまく工夫して協力しながらやっていきたいと思う。

委員： 「判断基準を満たさなくても・・・目標に向かって努力する地区に対する評価」とあるが、何かしら指標を定めるにしろ、期限を決める必要があると思う。いつまでも満たさなくても良いのではなく期限を定めて最終判断をしなければならない。

議長： これについてご意見はありますか。

委員： 違った視点になるが、判断基準を満たさなかったらゼロにするのではなく、最低1便は残すという方法もある。逆に、基準を満たせば便数を増やすといった前向きな基準があっても良いのではないかと思う。

議長： 「運行継続の判断基準」とあるが何の運行なのか。

事務局： コミュニティバスの運行を想定している。

議長： 本文には、「公共交通サービス」とあるので必ずしもコミュニティバスに限定していないように思う。自治体としては最低限のサービスをしなければならない。最低限とは何かという議論をする必要はあるが、必ずしもコミュニティバスである必要はない。バスはたくさんの人を運ぶために大きな車両で運行している。それほど乗られないのであれば別の方法を考えるべき。定時運行が必要かどうかも検討すればいろいろな選択肢がある。幅広く考えて、運行形態の見直し基準と考えるべきだと思う。他にご意見はありますか。

委員： 単に「50%切ったらやめます」ということでは利用者が困る。地域の努力を評価する仕組みも必要だと思う。

議長： モチベーションを維持させるためには、手の届く目標を設定することが大事。具体的にどのような基準にするか検討していきたい。

委員： 「運行形態の見直し基準」とおっしゃったが、運行形態として今市民の皆さんに示しているのはコミュニティバスだけ。どのような選択肢があるのかを示さない限り、「運行形態の見直しの基準」という言葉は使えないと思う。

議長： 今後、選択肢を増やしていかなければ行き詰ると思う。

委員： コミュニティバスについての具体的な検討案としてはこれで良いと思う。コミュニティバスの代替案まで同時に検討することが難しいのであれば、まずはこの案を検討し、将来的には代替案を検討した上で示すということをも明記すれば良いと思う。

事務局（アドバイザー）： 連携計画には、必要な公共交通サービスを提供すると記載があり、やめるとは書いていない。基準を満たさない場合は、必ずしもコミュニティバスに限らず必要な公共交通サービスを提供するという姿勢をご理解いただきたい。

議長： ご意見を踏まえて、次回を目途に修正していただきたい。

5 国道308号線改良工事に伴う迂回運行について

議長： 事務局からご説明お願いいたします。

事務局： （[資料5]国道308号線改良工事に伴うルート変更について説明）

・国道308号線の一部区間において改良工事が行われ、11月9日～2月29日の9時から17時まで通行止めになることに伴い、第1便と最終便以外の便について迂回運行を行う。既に通行止め期間に入っており、地元への周知も行っているが、長期間になることも踏まえ、事後になりましたが協議会で承認をいただきたい。

議長： 事務局から説明がありましたが、何かご意見やご質問はありますか。

質疑等なし

議長： それでは、これについて承認いただけますか。

承認

6 その他

議長： 事務局からご説明お願いいたします。

事務局： （[その他資料]奈良県公共交通基本計画、奈良県地域公共交通網形成計画について説明）

・奈良県において、公共交通に関する施策を総合的かつ、計画的に推進するため、『奈良県公共交通基本計画』の策定が予定され、それを具体的に進めるため『奈良県地域公共交通網形成計画』の策定が予定されている。

・『奈良県公共交通基本計画』は、県による公共交通政策のマスタープランであり、基本的な方針については、『住んでよし、働いてよし、訪れてよしの奈良』と『公共交通』をあげられ、総合的かつ計画的に講ずべき主な施策としては、これまでの取り組みを更に推進していくものと、取組内容を今後新たに検討するもの2つに施策を分けて取り組むこととされている。

・地域公共交通網形成計画は、短期的な視点である計画として、5年を明記され交通事業者をはじめとした関係者に対し、取組の実施に約束を求めるものとなっている。

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。

委員： 県議会での議決を経て策定されるのか。

委員： 公共交通基本計画は県の条例に基づく計画として2月議会に上程し3月に策定予定。地域公共交通網形成計画は国の法律に基づく計画であり、これについても3月策定を予定している。

議長： 県の計画ということだが、なぜ市の事務局が説明されたのか。

事務局： 県の協議会に生駒市も委員として参加しているので、事務局から説明させていただいた。

議長： 分かりました。この計画の中には、例えば、誰が必要としているのか、サービスを維持するためにどのような基準を設けたら良いのかといった項目が見受けられない。

委員： 個別の項目は、地域公共交通網形成計画の中のまちづくりデッサンに記載している。

議長： 公共交通網形成計画に数値目標が記載してあるが、県内一律の数値目標なのか。県内でも地域によって置かれている状況が大きく違うので、一律の目標が有効だとは思えない。

委員： 指標に関しては、県の補助が投入されるケースにおいて必要な目標であり、過去3年間（平成24年度～平成26年度）の県内のコミュニティバスの状況を見て設定した。

議長： この目標を達成しなければ補助が打ち切りになるのか。

委員： コミュニティバスとして成立するための努力目標。

議長： 生駒市内に限っても、本町地区と南地区など市の補助が投入されている路線の各地区の状況は大きく違っている。そういった違いを鑑みず一律の目標を設定することは問題があると思う。また、コミュニティバス以外の代替案は検討しているか。

委員： 取り組みが遅れているところはあると思う。コミュニティバス以外の方法も排除するものではない。

議長： そのような認識があるならば、他から意見をいただいて、より改善していただきたい。今後経過等ご説明していただきたい。他にご意見やご質問はありますか。

質疑等なし

議長： 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： 最後に副市長からご挨拶させていただきます。

会長代理： 本日は慎重にご審議いただきありがとうございました。特に「運行基準の判断基準」について多々ご意見をいただきましたので、ご意見を反映させてより良いものを次回までにお示ししたいと思います。また、次回は事務局として福祉部局の職員も参加させていただきたいと思えます。よろしく願いいたします。

事務局： 次回の会議は、3月末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3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。