

第7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23年2月25日(金) 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) 喜多副会長、藤堂副会長、梅谷委員(代理:大久保課長)、池田(誠)委員、水本委員(代理:西川課長)、東委員(代理:野田主事)、井山委員、森岡委員、城山委員、池田(健)委員、矢田委員、庄司委員、土井委員、平地委員(代理:土本専門官)、佃委員

(事務局) 奥谷生活環境部長、影林企画政策課長、米田生活安全課長、寺西土木課長、岡田企画政策課課長補佐、加納企画政策課係員、華井生活安全課主査、セントラルコンサルタント株式会社(樋口、岡本)、岸野都市交通計画コンサルタント(岸野)

欠席者 5名(山下会長、倉橋委員、西本委員、岩橋委員、立見委員)

傍聴者 なし

議 事

1 パブリックコメントでの意見等について

<パブリックコメントを受けた対応方針(案)[資料1]>

2 地域公共交通連携計画最終案について

3 実証運行等実施計画の検討について

<生駒市地域公共交通総合連携計画(案)[資料2]>

4 地域公共交通連携計画の概要について

<生駒市地域公共交通総合連携計画の概要(案)[資料3]>

その他資料

<生駒市地域公共交通活性化協議会の委員募集要項[資料4]>

【質疑応答】

議 長： 前回の協議会では、総合連携計画素案の内容やパブリックコメントについて、ご議論頂いた。今週の月曜日に地域公共交通活性化・再生総合事業の枠組みで補助を受けている団体から、数団体を選定し、その事業を評価する委員会が開催された。その中で、生駒市は、計画づくりを行っている段階の団体で唯一選定され、本協議会で検討している計画が高く評価されたところである。

今回の協議会では、パブリックコメントで頂いた意見に対する対応方針とその意見を反映させた連携計画素案の内容、本町、南の2地区についての具体的な運行計画の内容についてご議論頂きたい。また、自治会の方から意見が出されていれば、お聞かせ願いたい。

まず、議事1のパブリックコメントで頂いた意見に対する対応方針について、事務局から説明して頂く。

事務局： <資料-1 説明（議事1）>

議 長： パブリックコメントに対する対応方針について事務局から説明して頂いたが、事務局案に対する委員の皆さまのご意見を伺いたい。

委 員： 一人目の意見の中の「地元負担を自治会会計から支出することは理解が得られない」という意見に対する対応方針は、この意見の回答になっていないのではないかと。意見の趣旨は、一つの自治会の中でも運行ルートからはずれている地区があるため、その様な地区の方からは、自治会会計からの支出は理解が得られないのではということである。

また二人目の意見の中の「停留所を定めない場合、利用者は運行経路などをどのように把握するのか」という意見に対する対応方針で、※印の最後に「乗車の場合は予約が必要となる」と記載しているが、これは以前から計画に含まれていたのか、それとも新しく追加したのか。

事務局： 一つ目のご意見についてだが、本協議会で検討している事業は、民間事業で成り立たない地区における事業であり、基本的には赤字になると考えられる。そこで、運行費用を生駒市が一定の範囲内で負担し、その範囲を超える場合は地元負担してもらうというのが基本的な考え方である。自治会内でも運行ルートに含まれる地区と運行ルートに含まれない地区があり、地元負担が必要な場合の負担方法については、自治会内での協議が必要である。例えば運行ルートに含まれる地区に回数券を買って頂くなど様々な方法があり、不公平感が生じない方法を検討いただく必要がある。

委 員： 連携計画（案）の地元負担に関する記述は、自治会会計で負担することになると受け取られているのではないかと。自治会負担イコール自治会会計ではなく、自治会としてどういう方法で負担するかを考えるということが分かるように記述する必要がある。また、地元イコール自治会でなくてもよいのではないかと。

事務局： 自治会内でもサービスに濃淡があるため、市民に誤解を与えないよう記述する。二つ目のご意見の「乗車の場合は予約が必要となる」については、乗合タクシーを導入する場合で自由乗降とする場合の注意事項として「乗車の場合は予約が必要となる」と記載している。

議 長： それは、連携計画（案）のどこに記載しているのか。

事務局： 資料2 P24の表-3に公共交通サービスのメニューを整理しているが、その中の⑤および⑥の乗合タクシーのサービス内容に事前予約制とする旨記載している。自由乗

降の場合には、どこで乗るのかを運転者に知らせる必要があるためだ。

委員：乗合タクシーでは、定員オーバーになる場合があり、乗りたくても乗れない場合があるので予約が必要になるのではないか。

事務局：定員オーバーは路線バスでも発生する場合がある。また、乗合タクシーを導入するケースは、2 ケースが考えられる。一つは需要が少ない場合であり、もう一つは運行ルートが狭い場合である。今回の計画では、需要予測から必要な車、運行ダイヤを決め、乗合タクシーでも需要に見合うと考えており、定時・定路線での運行の場合は、予約制とすることは考えていない。ただし、一時的に定員オーバーになる場合は考えられるため、実証運行を始めて1週間程度は、予備車を用意して、利用者の積み残しの無い様にするのが望ましい。

委員：生駒市では、積雪時以外は路線バスで定員オーバーになることは考えられない。これについては、実証運行で利用実態を検証すればよい。

委員：自由乗降サービスでは、運行ルート上で待っている場合、手を上げて乗る事ができるのか、または予約が必要になるのか

事務局：運行方法を数案住民に提示し、住民に選択して頂くことになる。
乗合タクシーの場合は、定時・定路線、定路線・自由乗降方式、乗降可能区域・ダイヤは定めるが自由乗降の3つの運行方法が考えられる。定時・定路線の場合は路線バスと同じであり、定員オーバーの場合は乗る事ができない。自由乗降の場合は乗る場所を知らせるため、予約が必要であり、予約が取れば乗車は可能である。これらの方法を住民の方々に理解して頂ける様、連携計画に記載する。

議長：デマンド型の場合、予約のあった便のみ運行するため、予約は必要となる。

委員：沿線地域の負担については、恩恵を受ける事業所にも負担をしてもらうなど、色々な含みを持たせてはどうか。

事務局：その件は、P21 に記載している。

委員：P21 の記載では、「協力を求める」と記載しているが、「負担をしてもらう」と書いた方が良いのではないか。

議長：沿線地域の負担について、姿勢を示してはどうか。今の連携計画（案）では、自治会が自分達だけで費用負担すると受け取られる可能性がある。収入を得る方法は色々あり、それを明記しておく事は重要である。

委員：これからは、積極的に協力する事業所が出てくるのではないかと考えている。

議長：連携計画への記載方法などで提案があれば、協議会後でも事務局に伝えて欲しい。次に、議事2の地域公共交通連携計画最終案について、事務局から説明して頂く。

事務局：＜資料-2（■はじめに～6.事業実施計画）説明（議事2）（パブリックコメント意見に基づく修正点を中心に説明）＞

委員：「■はじめに」の文中、中段の“①～④”、および下段の4つの“・”は、箇条書きではなく、文章をつなげているが、通常この様な書き方をするのか。

委員：“○番号”や“・”毎に完結するべきである。

事務局：ここは特に見て頂きたい部分であり、強調するためこのような書き方にしている。違和感があれば修正する。

委員：P23 の車両の定員についてだが、通常ハイエースタイプの車両は、乗客は12～13人乗車可能である。また小型車両を10人乗りと記載しているが、これは運転手を含めた人数であり、10人の乗客が乗ることができると誤解されないように運転手を

含めた人数である事を記載しておく必要がある。収支も定員に基づいて試算することになるのではないか。

事務局 収支計算は、実際に乗車できる乗客数に基づいてしている。一般的に、総定員で表した方が分かりやすいと判断したため、総定員を記載した。

委員： P19にも関連するが、確保すべき活動機会について、P35②の※の文化活動の例示には文化活動は記載されているが、スポーツ活動が記載されていない。これまでの協議会でもスポーツ活動の重要性を述べており、スポーツ活動についても記載すべきである。P19は広義の意味での文化活動であることから、スポーツも含まれるため、これでよいが、P35は狭義の意味での文化活動であるため、このような例示をするのであればスポーツについても、漏れなく記載すべきである。

委員： P35②の※の例示は細かすぎるのではないか。高齢者は、記載している活動の他にも色々な活動をしており、例示が細かすぎると記載していない活動は対象にしていると受け取られる場合もある。

委員： 総合的な文化活動がイメージできる様に細かく書きすぎない方が良い。

委員： P20の四角囲みの中の中段に「②運行費用と運賃収入の差額を沿線の自治会が負担する」と断定的な書き方をしているが、赤字になれば自治会が負担するのか。

委員： P20の四角囲みの中の下段には、利用者・市民・沿線地域の負担の割合を定めると記載しており、整合が図れないのではないか。

議長： 地域単位での活動を行う場合、生駒市では自治会単位が基本となっているのか。

事務局： 広報の場合は、自治会を通じて配布して頂いている。

議長： 広報は自治会単位で行っているとのことだが、今回も自治会単位で負担をすることがふさわしいかは検討する必要がある。例えば、バスクラブを作ってクラブ単位で負担する、また都市計画区域のようにバス区域を定めて負担するなど色々な方法がある。負担方法については、自治会計に直結するととらえられないように表現を工夫する必要がある。

委員： 今後、小学校区程度の市民自治協議会ができる可能性もあるので、そういう含みをもたせてはどうか。

委員： 自治会加入者、未加入者両者が負担する場合は、自治会が必要な費用を集めるということは考えられるが、赤字になれば自治会が必ず負担をすると思われたい様にする必要がある。

委員： 自治会が文章の頭に記載されているので、誤解されやすいのではないか。

事務局： 沿線地域と記載するとぼやけるため自治会と記載していたが、表現方法は工夫する。

委員： 赤字になった場合にどうするかを考えておく必要がある。

事務局： がんばった地域は良くなるという事が分かるように表現したいと考えている。

例えば、生駒市民は10万人を超えているが、市民全員が1年に一回バスを利用すれば、数千万の収入が得られるなど具体的なイメージを示したい。

委員： 地域全員が1回でも乗れば良くなる等、記載すれば自治会も協力するのではないか。

議長： どれぐらい乗ればどうなるのかを示すことは重要である。例えば、能登空港では、住民が年2回乗れば予約がとれない状況になると説明したところ、年2回であれば、電車ではなく飛行機に乗ろうという話が出てきた。このような事を記載すると住

民にとって分かりやすい。

委員：赤字になったらこうするという話ばかりではなく、この計画によって市民が豊かになると言うことができるような表現にする方がよい。

委員：自治会という表現が悪いわけではないが、その他の方法もあることが分かるようにする必要がある。

議長：P35 2) ①では、高齢者ドライバーが増加すると事故の増加が懸念されるため、免許を返納しても公共交通を使って活動することができるようにすると記載しているが、大変な思いをして自動車を使わなくても良いような整備をするといった前向きな表現とする方がよい。

次に、議事3の実証運行等実施計画の検討について、事務局から説明して頂く。

事務局：<資料-2 (7. 運行計画の検討) 説明 (議事3)>

- ・ルート・運行本数は、あくまでも想定。

- ・収支データは、数値の一人歩きを懸念するため、詳細には示していない。(費用も想定であり、運行事業者によって差が生じるため。)

委員：本町、南の2地区は、実証運行を実施する地区に決まったのか。他の地区からも要望が出されていると思うが、2地区を選定した理由を市民が納得できる説明をする必要がある。

事務局：運行ルートについては、アンケート等による需要予測から決めているが、実際の運行に当たっては車の走行が可能かなど詳細に検討する必要があるため、確定ではない。

実証運行を実施する地区については、パブリックコメント資料でも優先順位の高い2地区として示し、意見を頂いている。

議長：実証運行を実施する2地区については、パブリックコメントで賛同を得られたと考えている。

事務局：P33 表-9でサービス提供の優先順位を区分しているが、5年後、10年後に提供を目指す地区に区分した地区については、サービスを提供しないという考えではない。

委員：南地区は費用対効果の面からは難しいのではないかと。私としては、実証実験を実施する地区は、本町地区の1地区と考えている。

事務局：2地区で実証実験をするという認識である。

委員：次々と要望が出た場合に対応できるのか。2地区で実証実験をやって、その他はやらないというとりえ方がされないか。

事務局：P33 表-9でサービス提供の優先順位をつけており、例えば、高山地区は概ね5年後にサービス提供の地区に区分している。その時点での高山地区の状況や市の財政事情にもよるが、本町、南の2地区と同様の問題が5年後に生じると現時点では予測される。その際には検討する考えであって、今後サービスを提供しないという訳ではない。ただ、費用対効果も重要であり、各地区にあった提供方法を考えていく必要はある。

委員：本町地区の収支予測では250万円の赤字が出るとのことだが、利用率を地域の協力で乗車率を100%にすれば、運賃収入が増え、赤字は減る。このような事例が生じれば、他の地域にもサービスを導入することができる。

事務局：地域はできるだけ利用する、事業者は効率的な運行に努めるなど各主体が協力して赤字を小さくする事はできると考えている。

委員：これまで経済性を抜きにして、優先順位をつけてきたが、1千万円の赤字が見込ま

れる地区の運行を協議会として承認するのか、委員の皆さんの意見を聞きたい。例えば、高山地区の方が赤字幅が少なければ優先順位が低くても先にサービスを提供するという意見もあるのではないか。

委員： 南地区では、自治会として公共交通の需要を調査してもよいと言っている。今日の資料では、利用者数が 28 人としているが、実際はそれよりも多い可能性がある。南地区では、自治会として積極的に協力する。

委員： 実証実験である。採算性が良い地域だけではなく、採算性が悪い地域でも実験を実施し、結果を得ることで、他地域のモデルになる。ただし、実験をしたが、やはり負担が大きく、地域では負担しきれず廃止するとなった場合は、地域の落胆が大きいため、規模を縮小するなど予め対策を考えておく必要があるのではないか。

委員： そこそこやっていけそうな地区と、工夫がないと続けられない地区という、今回の 2 地区の選定は、妥当だと思う。工夫するにしても、どのようなやり方があるのかを、もう少し提案して欲しい。

事務局： 今回の連携計画では、赤字の大小を判断基準にしているのではない。運行距離が長ければ経費がかかるし、人口密度が低ければ効率的な運行ができず、赤字が大きくなる。今回の連携計画の基本的な考え方は、困っている人に対する対応である。そのために共通の尺度を作って各地区を判定している。今後サービスを継続して提供するための計画である。

委員： 生駒市における大きな問題は坂がきついことである。ただし、高齢者は坂道はきついが平坦な区間は歩くことができる。そのため、坂道をどのように解消するかという視点でルートを検討する必要がある。少々バス停までの距離が長くなっても平坦であれば問題はない。

事務局： そういった視点でバス停の位置も工夫する必要がある。

議長： 地区内を回るがバス停間隔が長いケースと、地区内を回らないがバス停間隔が短いケースを選択することも考えられる。

公共交通サービスの提供に当たって、赤字の額を考慮するか、困っている人を考慮するかは根本的な考え方の違いである。困っている人を考慮するという事は、計画をまとめる中で協議会の合意を得られていると考えている。

委員： 困っている人に対する対策という言葉は重く受け止めている。ただし、地区の努力で解消できる赤字と解消できない赤字がある。そのため、収入を得る手段は、地域の外にもあるということを考える必要がある。例えば、南地区をハイキングルートとし、ハイキングルートに行くために、南地区のバスルートを他の地区の人が利用するなどの工夫をすることが考えられる。何もしなければこれだけの赤字となる見込だが、南地区の以外の人にも協力をしてもらい、工夫をすれば赤字はこれだけに減るということを示す必要がある。市民はこの赤字額を見ると反感を抱く可能性があるし、実際に工夫をして赤字を減らさないと南地区のルートはうまくいかないと思う。

委員： P56 の表-20 のトリップの時間帯分布で、南地区なのに本町地区の分布を使用しているが、なぜか。

事務局： アンケート調査から南地区の時間帯分布を調べたところ、サンプル数が少ないためか、特定の時間帯に集中する結果が得られたため、本町地区と同様の時間帯分布を用いて検討している。

委員： 当初より豊かな将来をイメージできる表現を入れる事は重要である。

また、運行ダイヤや運行ルートは、効率性や利便性などの観点からの検討は重要であるが、運転をする立場から見れば、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準である、自動車運転者改善基準を順守し、コンプライアンスと安全性の観点も重要である。運行ダイヤなどは事業者と十分に話し合って決める必要がある。

委員： 運行ダイヤの設定に当たって、バスの走行速度を 20km/h で計算しているが、現実的には 15km/h 程度であり、資料で記載されている運行ダイヤは厳しいと感じる。

事務局： 運行ダイヤについては、運転手の休憩時間を見込んで検討しており、平均で見ると 15km/h 程度になる。あくまで仮定に基づいた案であることをご理解頂きたい。

議長： 7 百万円や 1 千万円といった赤字額ありきで決めるとうまくいかない。現段階の連携計画（案）には、計画の中身は記載されているが、計画を実際にうまく進める方法が記載されていない。地区の協力が得られるよう、見込みについてもある程度幅を持って、これぐらい利用したらこうなるといったことを示す必要がある。また、どこまでは努力でカバーできるか、どこまでは難しいのかといったことも考えておく必要がある。

委員： 実証運行を実施する本町地区、南地区それぞれの自治会で需要を調査し、次回の協議会でお知らせしてもよい。南地区の住民は今回実証運行が実施されることを喜んでおり、そういう協力はいくらでもする。

議長： 地元の協力が得られない場合にそのまま続けるのか、あるいは止めるのかを初めに言う必要がある。そのためには、こういう場合はこうなるということを記載しておき、納得した上で運行を始める必要がある。

次に、議事 4 の地域公共交通総合連携計画の概要について、事務局から説明して頂く。

事務局： <資料-3 説明（議事 4）>

・今回の調査に活用している、地域公共交通活性化・再生総合事業補助金を受けるために必要な書類で、連携計画の概要を示したものである。

議長： 資料 3 について説明頂いたが、ご了承頂けるか。

委員： 了承。

議長： 本日頂いた意見を踏まえて連携計画（案）を修正していく。修正内容については委員のみなさまに確認頂くが、とりまとめは私におまかせ頂いてよろしいか。

委員： 了承。

事務局： 本日ご議論頂いた内容以外に連携計画（案）についてご意見を頂ける場合は、来週金曜日までをお願いしたい。なお、頂いた意見の取扱いは、議長に一任ということをお願いしたい。

次回の協議会は、連携計画最終案をとりまとめた後、3 月中旬から下旬を目処に開催させて頂きたい。

委員： 了解。

以上