

今後の進め方について

1. 市地域公共交通総合連携計画具体化に向けた方針

昨年 10 月に 2 地区 3 路線の実証運行を開始し、連携計画具体化の第 1 段階が始まった。今後においては、実証運行路線の本格運行に向けて、結果の検証や分析、改善が必要になる。

加えて、今後における計画の具体化のためには、公共交通サービス提供の優先順位を第 2 段階以降とされた地区への対応も重要である。

【平成 23 年度の取組】

- ・ 5 月（第 1 回協議会）・・・連携計画で優先順位を第 1 順位とされた本町地区、南地区の運行事業者の選定について、選定委員会を設置して行うことを確認
- ・ 6 月・・・プロポーザル方式により運行事業者を募集。選定委員会において審査のうえ、生駒交通㈱を運行事業者に選定
- ・ 7 月（第 2 回協議会）・・・実証運行 2 地区 3 路線の運行計画の協議、承認
- ・ 10 月・・・17 日～ 2 地区 3 路線での実証運行を開始
- ・ 11 月・・・土木計画学研究発表会で「地域公共交通計画策定の実証的研究」として、市地域公共交通総合連携計画の策定方針等について発表。多数の参加者からの質疑が寄せられた。

(1) 実証運行中 2 地区 3 路線について

- ・ いずれも、順調に運行を継続している。
- ・ 本格運行に向け、引き続き利用促進に向けた取組を進める。
- ・ 本町地区においては、現時点でも定員超過により乗車ができなくなる事例が散見される。今後、定員超過の事例が頻発するようであれば、現行運行時刻を大きく見直す前に、続行便や臨時便の運行により対応することも考えられる。その際は、迅速な対応を行うために、手続等は協議会に諮らず、市と運行事業者に委ねることを了承いただきたい。（運行時刻等の大きな変更は除く）

(2) 今後公共交通サービスの提供を目指す地区について

- ・ 連携計画には、今後公共交通サービス提供を目指す地区として、10 地区が示されている。（資料 5－2）
- ・ 現在運行中の 3 地区 4 路線の運行に要する市負担額を試算すると、1 地区平均 700 万円となっている。現在の 3 地区も含めた 13 地区に公共交通サービスを提供した場合、単純計算ではあるが、市の負担額は年間 9,100 万円となる。

- ・多数の地区への公共交通サービスの提供を一括して行うことは、経費や手続き等の問題から困難である。
- ・また、全ての地区への公共交通サービスの提供を、市負担による手法でのみ実施することも困難である。
- ・第2順位の地区のうちでも、優先順位を定め、順次公共交通サービスの提供を順次検討していく必要がある。(その一つとして、地区毎の75歳以上人口を毎年把握する考え。)
- ・民間事業者による取り組みにより公共交通サービスの提供が実現できるのであれば、それに委ねることで、早期の提供につながる。(ある地区では、公共交通サービスの導入に向け、自治会と交通事業者との間で協議が続けられている。)

(3) 連携計画の見直し

公共交通の整備は、市連携計画に沿って進めていく考えであるが、今後において、状況等の変化に伴い計画の内容が実情に適応しないこととなった場合は、公共交通に対する利用者の要望によりの的確に応えるためにも、計画の内容を見直すことも検討する。

2. 平成24年度の予定

4月

- ◎平成24年度実証運行の開始
- ◎平成23年度実証運行結果の把握
- 地区毎に75歳以上人口を把握(4月1日現在)
- 平成24年度地域公共交通確保維持対策事業【西畑線】事後評価を国土交通省に提出

5月

- 第1回協議会開催
- 平成23年度決算報告
- ◎南地区アンケート結果の報告
- 平成25年度地域内フィーダー系統確保維持計画案の協議【西畑線】
- ◎平成23年度実証運行結果の報告
- ・今後の運行計画の検討について ほか

6月

- 平成25年度地域内フィーダー系統確保維持計画を国土交通省に提出

10 月

◎実証運行開始後 1 年経過時点での状況把握

11 月

第 2 回協議会開催

◎1 年間の実証運行結果の報告及び検証

◎実証運行路線に係る今後の運行計画の検討 ほか

3 月

第 3 回協議会開催

●平成 25 年度予算案の協議

◎平成 24 年度実証運行結果の中間報告

●平成 25 年度地域公共交通確保維持対策事業【西畑線】事後評価案の協議

◎○今後の運行計画について ほか

【上記◎ ○ ●の凡例】

◎実証運行 2 地区 3 路線に関する事項

○次期計画検討路線に関する事項

●国庫補助手続等事務に関する事項