

## 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 23 年 7 月 28 日（木）午前 10 時～午前 11 時 45 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） 中田市長公室長（会長代理）、喜多副会長（議長）、川邊委員（代理：大久保課長）、岩橋委員、西本委員、池田(誠)委員、上平委員（代理：西川課長）、東委員（代理：竹林課長補佐）、橋本委員（代理：土本専門官）、佃委員（代理：内藤議長）、井山委員、森岡委員、上埜委員、池田(健)委員、庄司委員、田邊委員

（事務局） 今井企画財政部長、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、岡田企画政策課長補佐、セントラルコンサルタント株式会社（樋口氏、岡本氏）、岸野都市交通計画コンサルタント（岸野氏）、生駒交通株式会社（池田氏、福本氏、岩藤氏）

欠席者 4 名（藤堂副会長、倉橋委員、蜂谷委員、矢田委員）

### 議 事

#### 1 規約の改正について

[資料]生駒市地域公共交通活性化協議会 規約（案）

[資料-2]生駒市地域公共交通活性化協議会 規約 新旧対照表  
生駒市地域公共交通活性化協議会 委員名簿

#### 2 前回会議以降の状況について

[資料1]第1回協議会以降の状況について

#### 3 コミュニティバス新規2路線の運行計画について

[資料2]（本町地区）コミュニティバス運行計画について（案）

[資料2-2]（本町地区）運行計画（案）

[資料2-3]（本町地区）運行時刻表（案）

[資料3]（南地区）コミュニティバス運行計画について（案）

[資料3-2]（南地区）運行計画（案）

[資料3-3]（南地区）運行時刻表（案）

#### 4 たけまる号の運賃改定について

[資料4]コミュニティバスたけまる号の運賃改定について

#### 5 実証運行計画の評価について

[資料5]実証運行の評価について

#### 6 その他

【質疑応答】

議長： 今年度2回目の本日は、本町・南の2地区における具体的な運行計画について検討を進めていきたいと思っております。また、たけまる号の運賃改定、実証運行の調査方針についても議論を進めてまいりたいと思っております。それでは本日の議事に移ります。議事1 規約の改正について事務局からご説明ください。

事務局： （〔資料〕生駒市地域公共交通活性化協議会 規約（案）、〔資料-2〕生駒市地域公共交通活性化協議会 規約 新旧対照表について説明）

議長： ただいま説明いただいた規約の改正について、ご承認いただけますか。

委員： 承認。

議長： 続いて議事2 前回会議以降の状況についてご説明ください。

事務局： （〔資料1〕第1回協議会以降の状況について説明）

議長： ただいま説明いただいた前回会議以降の状況について、ご質問はございますか。

（特に質疑等はなし）

議長： それでは了承いただいたということで、議事3 コミュニティバス新規2路線の運行計画について事務局よりご説明ください。新規路線は2路線ですが、資料の説明をまとめてしていただき、ご意見やご質問については、説明の後にいただきたいと思っております。

事務局： （〔資料2〕（本町地区）コミュニティバス運行計画について（案）

〔資料2-2〕（本町地区）運行計画（案）

〔資料2-3〕（本町地区）運行時刻表（案）

〔資料3〕（南地区）コミュニティバス運行計画について（案）

〔資料3-2〕（南地区）運行計画（案）

〔資料3-3〕（南地区）運行時刻表（案）について説明）

市地域公共交通総合連携計画において、公共交通サービスを提供するとされた16地区のうち、地区の75歳以上の人口比率や既存の公共交通の有無、地形の状況などにより最優先順位に位置付けられ、今回実証運行を開始することが決定した本町地区・南地区について、

- ・路線、停留所数、使用車両、運賃、運行予定時刻、運行方法
- ・南地区については、2区間制の運賃とし、路線の一部を自由乗降区間とすること

について説明。

議長： ただいま、新規2路線の運行計画（案）について、説明がありました  
が、ご意見やご質問等をいただきたいと思います。

運行計画等については、コミュニティバスということで、フルサイズの  
路線バスとは異なり、簡略化したサービスの提供となる部分もある。利  
用者等の負担と提供するサービスのバランスを考えた結果です。

委員： 新規2路線の運行は平日のみということだが、そう決めた経緯を教えて  
欲しい。

事務局： 現在運行中のコミュニティバスたけまる号が平日のみの運行です。

また、コミュニティバス運行の目的が日常生活に必要な交通手段の確  
保にあること、加えて経費の面から考えて平日のみの運行とした。

委員： 検討の経緯が分からなかったので、質問した。

議長： 市民の皆さんに新規2路線の運行開始を周知する際に、こういった経緯  
も整理してお伝えいただければ良い。内容は工夫してください。

使用車両の大きさは、地区の道路状況（道が狭い）を考慮して定められ  
た。

南地区については、バスが走れば暗峠のハイカーにも乗ってもらえるか  
もしれないが、日常の利用者と利用が重なれば、車両が小さいこともあ  
って日常の利用者が乗れなくなることが危惧されるという意見が地元か  
ら出されている。

まず、最低限の生活交通の確保から始め、その結果も踏まえて沿線地  
域で利用拡大に相応しいやり方を出していただき、検討していくという  
流れになります。

委員： 市民が検討するということか。

議長： 今後、南地区のコミュニティバス事業を、どう展開していくかについ  
ては、市の負担減のためにも重要。運行開始後、地元にも協力いただいて

調査をしていく考えなので、その結果も踏まえて検討したい。

委員： 運行時刻表についてお聞きしたい。例えば本町地区の午後の 7 便から 14 便について。安全運転の見地から連続運転時間は 4 時間以内という基準がある。今日の時刻表では、この間の運行時間は 3 時間 52 分となっており、乗務開始～終了までの時間となると、回送のための時間を含めると 4 時間を超え、是正対象となる可能性がある。そのような問題のある運行計画（案）を初めから認めるのはどうかと思う。

議長： 連続運転時間というのは、運転者が 1 人の場合に適用されるのですか。

委員： はい。

事務局： 本町地区、南地区とも 1 日あたり 1 人の運転者で運行する考えなので、ご指摘のとおり、連続運転時間 4 時間を超える可能性がある。便の間に 10 分以上の休憩を 3 回、15 分以上の休憩を 2 回取るよう、運行時刻を変更します。結果として、運行時間帯は後ろにずれることになる。

委員： バスの定員について、子どもはどう考えるのか。

事務局： 法規上、12 歳未満の方については、3 名で 2 名とみなされる。南地区の車両の乗客定員は 8 名ですが、乗客が全員 12 歳未満の場合は、12 名乗車できる。

委員： 両地区とも使用車両は小型車ですが、定期路線運行用の車両となるので、バリアフリー基準に則った改造が必要になる。運輸局と調整しながら進めて欲しい。

議長： 改造はされるのですか。

事務局： 予定しています。

委員： 南地区の大門町～西畑町の区間を自由乗降区間としているが、小倉寺町～西畑町は急勾配が続く。安全な乗降のための対応はどう考えているか。

議長： 急勾配という点では、本町地区も共通している。

事務局： できるだけ勾配のない地点、他の通行車両を妨げない道路幅のある場所を選んでいく。自由乗降区間については、これに加え、安全な乗降のため

めに、ドアの開閉が完全にできる場所を選んで停車する。そうでない場所を希望されても、そこでは停まらず場所をずらして停まる。

議長： 自由乗降区間は決定していますか。

委員： 警察等関係機関と協議中です。

議長： 自由乗降の区間が変更になる可能性もあるということですね。危険の無いように区間を定めて欲しい。安全を確保しつつ、利便性も確保するという考えでお願いします。

委員： 道路等の構造上の問題があって、それを改善するのが難しいというのは理解できる。私の地区では、地主が土地を無償で貸してくれて、救急車等の転向場として利用し、重宝している。

コミュニティバスは、市の施策の中でこういう位置づけであるというのを決めてもらって、地元等の交渉や協議にあたって欲しい。そうした方がより理解も得られると思う。

議長： 道路の改修、例えば道路側溝への蓋の設置などについては、協議会として道路管理者へも要望していきたいと考えている。利便性の向上については、行政、利用者、事業者が一体となって取り組む必要がある。今後、どう具体化していくかを検討していきたい。

委員： 運行経費について伺いたい。現在運行中のたけまる号については、資料4で収支を記載しておられるが、新規2路線の見通しはどうか。

事務局： プロポーザル時の生駒交通(株)の提案の額なので、変更が生じることをご了承ください。

本町地区は、1年間の収入として460万円の運賃と50万円の広告料、合わせて約500万円を見込んでいる。対する支出は、車両リース料として年間210万円（2年リースで月18万円）と運送経費を650万円、合わせて約860万円を見込んでおり、約150万円の赤字となる見込み。3年目以降のリース料は減額となる。

南地区は、1年間の収入として100万円の運賃と40万円の広告料、合わせて140万円を見込んでいるが、この試算は、運賃を全区間150円と

想定してのものなので、変更が生じる。対する支出は、車両リース料として年間 210 万円と運送経費を 660 万円、合わせて 870 万円を見込んでおり、550 万円の赤字となる見込み。

しかし、運行に対する市の負担額を、運行に要する経常経費の 50%を限度とすると決めたので、生駒交通(株)と協議中です。

議長： 運行計画については、現在地元も含め検討してもらっている。細部に変更が生じることはご了承いただきたい。収支についても修正、改善の可能性もある。このように、変更する部分はあるものの、サービスの受け手、出し手、双方から見て概ね大丈夫という案に落ち着いたと思います。委員各位のご承認をいただけますか。

委員各位： 承認

議長： 運行計画をご承認いただきました。今後、事務局は詳細について詰めて欲しい。

事務局： 運行計画（案）を承認いただき、ありがとうございました。

本日ご承認いただいた内容については、協議会会長名でその内容を証明する書類としてまとめ、生駒交通株式会社が行う道路運送法第 4 条の許可申請に添付させていただきます。これにより、許可の審査に要する期間が短縮されることとなります。

議長： 期間が短縮されるというのは、協議会の協議を経ず事業者が単独で申請するよりも期間が短縮される可能性があるということで、それを利用するという事です。

議長： それでは議事 4 たけまる号の運賃改定について事務局よりご説明お願いします。

事務局： （[資料 4] コミュニティバスたけまる号の運賃改定について（案）について説明）

- ・ 7 月 13 日の地元自治会長への説明時には、概ね了承。光陽台自治会からは運行時間拡大の要望があった。

- ・光陽台自治会の求めに応じ、7月27日に自治会員対象に説明会を実施。運賃の段階的値上げ、運行時間の拡大、土曜休日の運行などの要望があったが、運行継続が大切、値上げはやむなし、という意見があり、一定の了解は得たと考えている。

議長： これまでは、1つの地区でコミュニティバスの運行をしてきたので、そこが上手くいけば良いという考えで良かったのです。

公共交通サービスの提供地区が複数になった場合に、既存の公共交通とコミュニティバスとを組み合わせ、市民にどうサービスを提供するかといった観点で公共交通総合連携計画にまとめました。先の地元説明に際しても、連携計画に示す考えに沿って説明いただいたと思います。

まず市全体としての方針を定め、地区毎の状況を組み合わせていくという考えで連携計画を策定しましたが、運賃値上げについて地元から一定の理解が得られたとのことで、連携計画策定に携わった者としては、うれしく思います。

委員： 市の費用負担限度は、運行に要する経常経費の50%を限度とするとのことですが、生駒市の地形や高齢化の進展を考えると、今はそれで良くても、将来的には市の負担を60%、70%としていくべきではないか。

現在高齢者に市から公布している、「いきいきカード」について、市の行政改革推進委員会の提言では、「交付をやめ、これに代わる手段を考えるべき」とされている。いきいきカードは、70歳以上の者1万6千人に1人1万円分を交付し、年間では1億6千万円の費用がかかっている。コミュニティバスの拡充は、ここで言う「これに代わる手段」だと考える。将来的にこの財源の充当を検討すべき。

現たけまる号の運賃を現行の100円から150円に値上げすると、単純計算で約720万円の増収となる。5割の値上げといっても金額的には50円で、そう大きな金額ではない。利用者の理解は得られると思う。また、乗客数は値上げによってもそんなに減らないと思うので、市の負担は現在より大幅に減ることになる。その分、サービスの拡充に回せば良いと

考える。

議長：市の負担の考え方は、連携計画に示しています。その限度額を今般50%と決めました。

この連携計画は固定されたものではなく、必要に応じて見直していくことも示している。計画を実現する段階で地域に不都合が起こった場合は、まずは連携計画に沿って対応するが、それでも対応できない事象が発生した場合には、連携計画を見直す必要が発生するでしょう。

また、地区毎にその地区毎の収支に見合った運賃を設定するというのも、問題がある。良い面、悪い面のバランスをとって、市全体としてどうするかを議論して連携計画を策定したという、この協議会の考えをご理解いただきたい。

いきいきカードの内容を教えてください。

事務局：70歳以上の方に、1年間に1万円分を交付している。この見直しとなると、公共交通との絡みでということではなく、介護、医療、を含めた福祉サービスの財源をどうしていくかということに絡んでとなる。福祉サービスを現状で維持するのか、落とすのかという議論をしているところです。

光陽台自治会の説明においては、本日の資料4を使用しました。

いきなり150円とするのではなく、110円、120円と段階的に上げられないのかという意見もあった。

しかし、市の負担限度は経常費用の50%であること、路線バス運賃との整合性を図るという考えもお伝えした。路線バスなら利用者が経費の全額を負担しており、市の税金による負担がありながら、120円の運賃とすることには、他の市域の方々の賛同は得られないと説明した。

連携計画の考えをもう少し詳しく説明していればより賛同が得られたかもしれない。

議長：まず連携計画に基づいて、その考えを市民に伝えていただくようお願いします。連携計画は、福祉の切り下げを補完するという考えに基づいて



おり、その視点で提供するサービスや運賃を考えることとなります。この考えで不十分な点が出てきた場合は、連携計画自体を見直していくという考えです。

委員： 大和郡山市や天理市でもコミュニティバスを運行しているようですが、それらの市でも市の負担限度額を定めているのか。

事務局： 限度額を設定しているかどうかはわからない。公表されている決算資料によると、運賃収入は経費の2割程度のようなようです。しかし、他市の事情はどうであっても、生駒市は連携計画に基づいて事業を進める考えです。

議長： 他市の状況を参考にする際は、それぞれの状況を考える必要があります。バランスを考慮しながら検討し、最終的に連携計画の見直しに繋げるといこととなります。

確かに、利用者にとって100円の運賃を150円に値上げすることは大きい問題でしょう。しかし、その考えは市全体を見たうえでの考えではありません。地元には、全市的にどうしていく考えかということ連携計画に基づき説明し、理解を得ながら、また、意見をもらいながら進めてください。

たけまる号の運賃改定については、委員各位のご承認をいただけますか。

委員各位： 承認

事務局： たけまる号の運賃改定につきご承認いただき、ありがとうございました。

この件につきましても、協議会会長名でその内容を証明する書類を作成し、運行事業者の奈良交通株式会社が行う道路運送法第9条の運賃変更の届出に添付させていただきます。

議長： 続きまして、議事5 実証運行結果の評価について事務局よりご説明をお願いします。

事務局： （〔資料5〕実証運行の評価について（案）について説明）

・実証運行から本格運行への移行に際し、調査を実施することで必要な

データを得るとともに課題等の検討に利用する。

- ・調査項目については、案である。
- ・新たな公共交通サービスを利用せず、かつ外出のための交通手段が満たされていない方を把握するためには、利用者だけではなく、沿線住民の皆様を調査対象にする必要がある。

議長： 今般、2地区での実証運行を開始しますが、その効果などについて調査を行い、データを得て、今後の検討に活用することが目的です。

委員： 調査対象を拡げすぎると、アンケート結果に影響が出る。運行路線と全く離れた区域の方の回答は参考にならないと思う。沿線の方に限る方が良いと思うので、調査対象を精査して欲しい。

既存のたけまる号を含めると、3路線での運行となり、3パターンの結果が得られると思う。現在のサービスで良いかと？という設問も設けると、今後の路線拡大の際の参考にできる。

停留所位置について、現時点の場所が良いかという設問もお願いする。ここに停留所があれば利用するといった意見が寄せられるだろう。

こうすれば利用するといった、サービス改善に繋がるような設問も欲しい。自由意見欄を設けて記入いただくのが良いかと思う。

議長： 調査範囲の設定は、大切なことです。どう設定するか考えて欲しい。

調査対象について、コミュニティバスの利用の意向があって、運行の主旨を理解している方を選ぶとなると、対象自治連合会長のご協力をお願いします。

自由意見欄は設ける方向でお願いします。

アンケートの補完手段として、自治会会合等でのヒアリングもお願いし、結果をご連絡いただくと有難いです。

委員： 実証運行の期間は。

事務局： 2年間です。

議長： 2年間の実証運行の状況を見て、本格運行に移行する考えです。

今議題となっている調査は、現状を知るためのものです。連携計画で

は、現在の交通利用動線から将来を予測。つまり高齢化等の進行により公共交通の利用目的が、通勤→市内での移動→通院等と変わっていくと予想されるのに対応し、必要な手立てを用意するという考えに基づいていますが、いろいろな状況の人が居るので、できるだけきめ細かに把握したい。

時間軸上の変化が捉えられると今後に活かすことができるので、検討してください。

アンケートは、問う側はいろいろ聞きたいと思うが、答える側はいろいろ答えるとなると大変です。どこまで聞くかは検討してください。

委員： アンケートの実施には賛成。結果を活用することで、まちの活性化に繋げることができると思う。

委員： 運転者から見て、停留所位置が妥当かどうか、場所を変更するなら、ここが良いということも聞いてほしい。安全運行に役に立つ。

議長： 運転者は何人体制ですか。

委員： 路線要員としては、10人を予定し交代で運行します。

委員： 運転者の意見は貴重。是非聞いて欲しい。

委員： 停留所の位置は、関係者の了解を得ているのか。

事務局： ほぼ決まっているが、協議中です。

委員： アンケート結果について、バスに是非乗りたいという結果が出ても、運行を始めると乗ってもらえない。なぜかを検証したいと考えている。

これまでの経験から、バス停までの足が無い、バス停に自転車が置けない、バスの定時性が悪くバス停までの送迎が困難という理由があるようです。

サービス水準について、運賃が安くて便数が多ければそれに越したことはないが、現実には困難です。アンケートにおいて、サービスの何を優先するのか、順位をつけてもらったの回答を試みている。その結果が得られれば将来につながると思う。

議長： なぜバスを利用しないのかについて、経験上判明した理由を教えてください。

ださい。恐らく、地元としてはバスを運行してもらえれば、少なくとも自分たちの損にはならないという考えで、利用しなければ無くなるという危機感はないのではないかと思う。

生駒市の連携計画では、サービスと負担を組み合わせたメニューを示し、地域に選んでもらうという方針なので、そのことが分かるようにアンケートを作って欲しい。本町地区、南地区の沿線の方々のご協力をお願いします。

委員： アンケートの調査項目を簡潔にして、コミュニティバスの車内に置けないか。

議長： そうすると、対象者は利用者に限られてしまう。

項目は工夫してください。設問が多いと、書きたくなくなるので。

利用者のみでなく、沿線の方々にもご協力いただく方向で実施したい。

議長： 最後に、議事6 その他ということで、事務局からお願いします。

事務局： （南地区路線に係る「地域内フィーダー系統確保維持計画について」）

- ・当該計画については、前回協議会での協議を受け、事務局にて修正の後、6月30日付で国土交通省に提出し、運行経費に対しての国庫補助金が交付されることになった。
- ・車両補助については、導入車両が国庫補助の基準（定員11人以上）に当てはまらないことから、交付を受けられない。
- ・この計画には、コミュニティバスの走行予定キロ数等を記載しているが、今後、運輸局への許可申請までに改めて運行ルート of 距離を計測する。
- ・この再計測の結果、運行ルート of 距離に現計画との差が生じる可能性があるが、その場合にはフィーダー計画を、運行開始の1ヶ月前までに変更し、国土交通大臣の認定を受ける必要が生じる。
- ・こういった、数値の変更等が必要になった際には、計画の主旨の変更を伴わない限り、計画の変更を議長に一任いただきたい。

議 長： 主旨の変更を伴わない軽微な変更については、一任いただきたいと思います  
ますが、委員各位のご承認をいただけますか。

委員各位： 承認

議 長： ありがとうございます。

車両補助について、南地区は今回、道路状況などを考慮してやむなく、  
必要に迫られて 10 人乗りの車両を選択しました。要綱ではなぜ 11 人  
乗りに上に限定したのか、その根拠は今は聞きませんが、真に必要な  
所に必要な補助金が行き届くよう、今後の検討をお願いしたい。

他にご意見などはありませんか。

委 員： 先ほど申し上げた、土地所有者からの地域活動への土地利用提供の申  
し出に対し、税制面、またその整備補助制度の創設等、検討して欲し  
い。

議 長： 今の申し出については、住民の地域貢献制度として考えられないでし  
ょうか。寄付という方法以外ということで。

委 員： 協議会メンバーを試乗させてもらえないか。

事務局： 生駒交通㈱にお願いし、機会を設けたい。連絡します。

事務局： 地域貢献ということで、協力します。

議 長： それでは、本日の議事はこれで終了しました。事務局にこの後の進  
行をお任せしたいと思います。

事務局： 次回第 3 回の会議については、年度末の、3 月中旬から下旬頃に開催  
の予定です。

これをもちまして、第 2 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。