

第3回 生駒市地域公共交通活性化協議会 会 議 録 (案)

開催日時 平成 25 年 3 月 27 日 (水) 午前 10 時 00 分～午前 11 時 40 分

開催場所 生駒市役所 4 階 大会議室

出席者

(委 員) 山下会長 (代理：中田市長公室長)、喜多副会長、藤堂副会長、川邊委員 (代理：大久保課長)、福罵委員 (代理：岩崎社員)、西本委員、池田(誠)委員、上平委員 (代理：市川課長)、飯尾委員 (代理：中谷課長)、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、山口委員 (代理：藤本専門官)、堀内委員 (代理：前川主査)、大西委員

(事務局) 今井企画財政部長、新谷市民部長、影林企画政策課長、寺西土木課長、岡田企画政策課課長補佐、松田生活安全課課長補佐、宮本生活安全課交通対策係長、加納企画政策課係員、岸野都市交通計画コンサルタント (岸野)、セントラルコンサルタント株式会社 (樋口)

欠席者 2 名 (吾妻委員、矢田委員)

傍聴者 2 名

議 事

- 1 平成 25 年度 生駒市地域公共交通活性化協議会予算 (案) について
[資料 1]平成 25 年度 生駒市地域公共交通活性化協議会 予算 (案)
- 2 平成 24 年度 実証運行結果の中間報告について
[資料 2]平成 24 年度実証運行結果の中間報告 (利用実績)
- 3 門前線 運行計画の変更について
[資料 3-1]門前線 停留所の新設 (案)
[資料 3-2]門前線 運行時刻表 (案)
- 4 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 4]地域公共交通確保維持対策事業事後評価について (案)
- 5 平成 25 年度の協議事項等について
[資料 5]平成 25 年度の協議事項等について
- 6 その他 (南地区運行ルートの変更報告、奈良県地域交通改善協議会協議事項の報告)
[資料 6]西畑線 運行ルートの変更 他

1 平成25年度 生駒市地域公共交通活性化協議会予算（案）について

事務局：（〔資料1〕平成25年度 生駒市地域公共交通活性化協議会 予算（案）について説明）

- ・昨年度並みの予算計上
- ・歳入は、市負担金と前年度からの繰越金を計上
- ・歳出は、4回分の会議費と事務用品等購入費を計上
- ・歳入の補助金、歳出の事業費については、平成25年度は協議会として、補助金収入や事業実施の予定がないので計上していない。平成22年度には、連携計画策定時に計上したことがある。

議長： ご質問はありませんか。
（質疑等なし）

議長： 予算案を承認いただけますか。

委員全員：（承認）

2 平成24年度 実証運行結果の中間報告について

事務局：（〔資料2〕平成24年度実証運行結果の中間報告（利用実績）について説明）

- ・ 1. 乗車人員や運賃収入状況は、1日あたりの数値で、平成23年度（10月から3月）と平成24年度（4月から2月）の対比をしている。いずれの路線についても継続的に利用いただいているが、門前線については増加傾向にある。
- ・ 2. 平成24年度収支見込は、現時点での決算見込で平成23年度と平成24年度とを対比している。門前線の市負担割合は減少。西畑線・萩原線の市負担割合は、国庫補助金を考慮すると減少するが、国庫補助金を考慮しない場合は増加する。市負担割合の増加については、平成23年度の運行開始当初に多数の回数券購入をいただいたことが原因の一つではないかと考えている。
- ・ 3. 利用の傾向についても、1. 同様に対比した結果である。両地区とも回数券の利用割合が増えており、継続的な利用が増えていると考えられる。門前線については、各便まんべんなく利用いただくようになってきているが、最終便の1本前の満員便の比率が、5%から23%に増加してきている。

- ・ 4. 昨年 10 月に実施した、門前線の停留所の増設や増便については、1 日あたり利用者数等の比較から、かなりの効果が見られる。

本年 2 月に実施した、南地区のルート変更や運行時刻の変更については、利用増加の傾向が見られるが、1 ヶ月分の実績しかないこともあり、今後の動向を見たい。

- ・ 5. 利用促進に向けた方策については、これまで実施してきた取組を今後も継続したいと考えている。

議 長： 事務局からの報告を受けましたが、ご利用は順調に推移していると感じました。何かご質問はございませんか。

議 長： 門前線は、満員の便が増えているとのことでした。この取組を始めるにあたっては、フルセット、100%のサービス提供を念頭に置いているのではなく、費用との対比でサービスを決めるという考えでしたので、満員便の発生は想定内でした。しかし、この状況がひどくなると、利用者側からすれば、乗りたい時に乗れないということになり、足が遠のく可能性があります。今後、対応を考えないといけないと思いますが、利用の実態はどうでしょうか。

事務局： 平成 23 年度では、門前線の最終便の満員比率が、最終の 1 便前より高かったのですが、平成 24 年度では、最終の 1 便前の満員比率が最終便よりも高くなっています。最終便で乗れないと次は無いが、一つ前だと次があるという意識が利用者側に働いた結果かなと考えています。乗れなかった方は、何度か現地で確認した限りですが、徒歩やタクシー利用をされていました。満員で乗れなかったことについての苦情は、今のところ運行会社にも市にも寄せられていません。

議 長： 今後どうしていくかですね。特に苦情が無いということで、このままの状況で続けるというのも一つの考えですが、来年度の協議会において、その対応も考えて行けばと思います。

委 員： 利用者層はどうか。やはり高齢者が多いか。

事務局： 運行会社からの報告や、停留所での確認の結果ですが、両地区とも高齢者を中心にご利用いただいています。

委 員： 満員便の率が 23%というのは、門前線の第 14 便のことか。

事務局： はい。生駒駅 16:45 発、最終便の一つ前の便です。

委 員： 両地区とも、乗車数に限りのある小型車両を使用している。これまでに

も、主に南地区について、地元利用を優先するか、収益性を考えて観光利用を優先するかという議論があった。満員で乗れない場合、どう対応するのかを考えるべきだと思う。

議長： 悩ましい話です。車両面での制約があり、経費面も考えないといけない。方法としては、タクシー車両を続行便として運行するなども考えられますが、対応策は、バランスをとりながら考える必要があります。平成 25 年度の検討課題にしたいと思います。

3 門前線 運行計画の変更について

事務局： ([資料 3 - 1] 門前線 停留所の新設 (案)、[資料 3 - 2] 門前線 運行時刻表 (案) について説明)

- ・ 地元からの要望により、門前線の清風寺～門前町児童公園入口間に停留所を 1 ヶ所設置したい。
- ・ 停留所名は、「門前町南」としたい。
- ・ 位置は、清風寺から 0.3km、門前町児童公園まで 0.4km の市道交差点付近
- ・ 設置について、警察及び道路管理者の内諾を得ている。
- ・ 標識は私有地に設置することになるが、所有者の承諾を得ている。
- ・ 停留所の設置に併せ、運行時刻を「資料 3 - 2」のとおり、変更したい。
- ・ なお、運行本数や運賃についての変更はない。
- ・ 開業は、本日の協議会の承認を得た後、所要の手続き等を行い、6 月 3 日(月)としたいと考えている。

議長： 質問等ございますか。

議長： 停留所の新設については、これまでも取組まれているが、地元要望を受けてのことか。定まった方針はあるのか。

事務局： 現在実施中の 2 地区 3 路線の実証運行開始の段階から、地元からの要望をいただき、お応えできるものは取り入れてという考えで進めてきました。今回の箇所については、当初要望をいただいていたことや、道路が狭く、道路敷に停留所標識が置けないこともあって、これまでは停留所を設置していませんでした。今般、地元から改めて要望があり、検討していましたが、警察や道路管理者の内諾も得られたうえ、隣接地

の所有者にも停留所設置のご協力をいただけることになったので、設置することになりました。

議長： 生駒市の連携計画においては、地域の要望を受け、運行計画を見直すという方針が示されています。今回の例のように、今後もこの連携計画の方針に沿って取組んでください。地域の要望を可能な限り受けてくれるということが市民の皆さんに浸透することで、コミュニティバスをはじめとした公共交通サービスの提供に対する意識が高まることとなります。

今回の停留所の新設と運行時刻の変更については、了承いただけますか。

委員全員：（了承）

4 地域公共交通確保維持対策事業事後評価（案）について

事務局： （[資料4] 地域公共交通確保維持対策事業事後評価について（案）について説明）

- ・事業評価は、補助対象事業をより効果的・効率的に推進されることを目的に毎年度実施される。本協議会での提出は昨年に続き2回目になる。
- ・事業評価においては、①事業実施の適切性、②目標・効果達成状況の2項目について、それぞれA・B・Cの3段階の評価をする。
- ・西畑線運行の目標・効果は、「交通不便地に指定された5町の生活交通の確保」、「5町地域の活性化」、「対前年度収支率の改善」としている。
- ・平成25年度事業の評価については、これまでの運行実績を踏まえ、いずれの項目についてもA（①適切に実施されており、②目標は達成する見込み）評価としたい。
- ・資料中に「●」となっている数値については、平成25年4月1日の数値が判明次第、記載して提出することになるが、これを含め細部の修正については、事務局に一任いただきたい。

議長： ご意見やご質問はありませんか。

委員： ②目標・効果達成状況 中、交通不便地での利用が、前年度の1日平均9人から、今年度は1日平均7人に減少しているとの記述がある。しかし、系統自体の収支率は改善するとされている。利用者が減れば運賃収入も減り、収支率も悪くなるのではないか。

事務局： 当該系統は、交通不便地以外も経由します。交通不便地以外の地域での利用が増えていることから、系統自体としては運賃収入が増え、収支率

も改善するのではないかと考えています。

委員： 状況を理解できた。

議長： そういった事情を、わかりやすく、詳しく記載した方が良いですね。また、交通不便地域での1日平均乗車数が減少した理由として、高齢化等の進展をあげていますが、そうであれば、これは社会状況の変化に伴うものであり、公共交通施策で解決でき得る課題ではないと思います。指標によって、取組に対する市民の受け取り方や印象が大きく変わります。指標を設定するにあたっては、実態に即したものであるかどうかを良く考えなければなりません。今後における公共交通サービス提供の検討にあたっての、連携計画の見直しにもつなげたいと思いますので。

事務局： 記載内容を修正します。また指標については、平成26年度確保維持計画書の提出の際に変更するよう検討します。

議長： 昨年度の事業評価案では、②については、事務局はBとされていましたが、この協議会の場で、当路線の目標・効果の内容は長期的な取組によって判明するものであり、昨年度の運行実績も踏まえて、評価をAに変更した経緯がありました。今年度については、事業評価案は①、②ともにA評価で提示いただいておりますが、ご了承いただけますか。

委員全員： (了承)

議長： また、数値データ等、細部の修正については、事務局にご一任いただけますか。

委員全員： (了承)

議長： ありがとうございます。ただし、提出時に確定版を委員各位にお送りください。

事務局： お送りします。

5 平成25年度の協議事項等について

事務局： ([資料5]平成25年度の協議事項等について説明)

- ・平成25年度においては、5月、8月、11月、3月の4回の会議を予定している。
- ・協議会決算や予算の協議、地域公共交通確保維持対策事業計画の協議など、事務的な協議を行うとともに、現2地区での実証運行の本格運行への移行について協議いただきたい。また、新規運行地区の検討・

協議も併せて行いたい。

議長：平成 24 年度においては、現在実証運行中の 2 地区について、改善のための検討や協議を行ってきましたが、当協議会は、市全体の公共交通について考える場です。バスだけでなく、鉄道やタクシーも、全体的に考えなければなりません。市の連携計画を策定するにあたり、公共交通サービス提供の優先度を考えましたが、計画策定時点では、実績も経験も無い状態でしたので、それらが揃ってきた現時点では、見直しが必要になっているのかもしれませんが。選定のための指標はそのままが良いのかをはじめ、市の負担する限度についても、現在 50%としていますが、地区により事情が違わずです。しかし、市民に不公平感がないように、指標に基づき進めるという考えは変わりません。連携計画の検討という全体的なことと、次期導入地区の検討という個別のことを、平行して行うこととなりますが、現時点でご意見はございませんか。

委員：公共交通は、社会生活を活性化するための潤滑油だと思う。生駒市というところは、独自の取組によって特色を出しやすいところだと思う。今までは、都市としての利便性で評価されてきたが、人口減少の世の中で、もう少しゆとりの面でも着目すべきではないか。空き家対策の例だが、解体費に 1/4 の国庫補助金が出ても、解体後は固定資産税が高くなる。建物の解体によって街並みに空間ができる。はたして良いことなのかと思う。これまでのように、利便性や経済性を求め、古いものは建替えて行くという考えではなく、今の街並みを再度見なおしてもらい、残していくという考えに、今後は発想を転換すべき時期がくるように思う。そうしないと、まちづくりは続かない。コミュニティバスについても、数値による評価にとどめず、まちづくりへの貢献度なども評価してほしい。

議長：市全体として、転換時期にあると思います。ベッドタウンとして発展してきたが、人口高齢化により変容し、人々の移動目的や手段が変わっていきます。今後、どんなまちづくりをしていくのか、また、そのためにはどういった交通体系が必要なのかを考える必要があります。

会長代理：市民ニーズが変わってきており、従来の行政主導では解決できない問題が出てきている。何かをするには、地域や住民の協力を得ながら進めて行く、そういう時期に来ていると考えている。

委員： 門前線は、南北に縦長のコースを走っている。加えて、コース内の高低差も大きい。今後も、今回の事例のように土地所有者の理解と協力を得ながら、ルートの変更や停留所の新設の検討を続けて欲しい。また、コースを変えなくても、その周辺道路の改良（階段のスロープ化など）も考えてもらえれば、より多くの人々が利用できるようになると思う。今後検討に加えて欲しい。

議長： この協議会で検討するのは公共交通の問題ですが、検討過程で気づいた点に対し、関連部局と調整し、改善につながるまでには至っていません。生駒市は住民の意識も高いので、協議会からも情報発信をしたいと考えています。公共交通の検討というと、視野が狭くなりがちです。路線バス会社や鉄道会社が、今後何を見越して事業展開を図るのかを把握し、それを踏まえて、協議会としてできることを考え、支援していきたいと考えています。

例えば、以前電動シニアカーの記事を見て考えたのですが、それを住民の皆さんでシェアすれば、公共交通になるのではないかと。道路が狭い区域での補完手段として有効です。様々な手段を組み合わせれば、誰もが移動できる手段が確保されることとなります。将来の展望も含め、来年度に連携計画全体の見直しができるかと思います。次回会議では、こういうものがあれば良いといったようなアイデアを出してください。

委員： 若者に、生駒市は魅力のある街だと認識させないといけない。保育園の待機児童ゼロをめざした施策にも取り組んでいるし、コミュニティバスについても、光陽台線や門前線で、高齢者以外の方も利用いただいているという良い傾向が出ている。市の良いところをPRして欲しい。若者が住みやすい街の実現も大切だ。

議長： 良いことです。市として所信表明をしてもらえれば。

会長代理： 今この場では表明しかねますが、今後の検討課題です。

副会長： 本日、課題も出していただいたので、それを踏まえて検討していただければと思う。

議長： 本日の資料は、検討の骨子です。これに基づいて何を議論するかを考えて行く必要があります。資料5についてご了承いただけますか。

委員全員：（了承）

6 その他（南地区運行ルートの変更報告について）

事務局：（〔資料6〕西畑線 運行ルートの変更について説明）

- ・道路改良に伴う変更である。
- ・運行時刻、運賃や停留所間の距離に変更はない。
- ・既に変更後のルートで運行しているが、所要の手続きを行う必要があるため、今回報告させていただき、委員各位の了承をいただきたい。

議長： 了承いただけますか。

委員全員：（了承）

（奈良県地域交通改善協議会協議事項の報告）

奈良県道路・交通環境政策課 前川委員代理から、平成25年2月20日に開催された、奈良県地域交通改善協議会での協議内容等について説明

- ・奈良県地域交通改善協議会の構成の説明。
- ・県民の移動ニーズや県内交通事業の現状を把握したうえで、様々な交通サービスの類型と特徴を踏まえ、移動ニーズに応じた「交通サービス」の実現を目標とし検討を始めている。
- ・平成25年度末には、実施計画（案）の策定を目指している。

委員： 移動ニーズに応じた交通サービスの実現の検討ということだが、そのとおりだと思う。各市町村のコミュニティバスは、行政区域内に運行が限定されていることが多い。相互に乗り入ができれば、利便性向上につながる。

委員： そのとおりです。病院やショッピングセンターに行こうとすると、多くの市町村にわたっての移動が必要な場合がある。こういった場合、市町村単体の協議会での検討では、困難な場合がある。今後は、利害が一致した協議会同志で検討していただければと考えている。

議長： 奈良県で一体に協議するのが良いと思います。

ただ、本日の資料を見て、少し懸念があります。事業者目線で路線単位で考えておられませんか。路線を超えた利用もあるはずですが。需要が無いのだからニーズも無いと考えておられませんか。利用者は、そこにバス路線があれば、便利なので利用しようとするものですが、そういった点が見えてきません。事実を積み上げて科学を作るのは、石を積み上げて家を作るようなものだとの言葉がありますが、単なる積み上げではダ

メだということです。断片を集めても行動につながりません。路線単位の考え方は、部分の集積につながると思います。例えば、生駒市の連携計画に基づいて計画を作ってみられたらどうですか。それが機能すれば、計画策定に携わった者として嬉しいですが。

委員： 人口減などにより、路線バス事業は成り立たなくなっている。乗ってもらう工夫も必要だ。学園前駅の例だが、時間帯によって交通規制をしてもらって利用増につながり、昼間の閑散時の運行が維持できている。路線を開設したら、自家用車利用からバス利用に転換してもらう方が必要。人口が減り自家用車が増加している現状では、転換策が無いと苦しい。

委員： ここ10年来、右下がりの状況にある。北部路線で南部路線を維持してきたが、限界が来る。奈良県全体での方策を検討するために協議会を立ち上げていただいた。会社としても協力したい。地域のご理解も得て路線の再編もお願いしたい。市町村をまたがる路線について、とりまとまった例が少なく、手がつけられない状況だった。こういった県単位での協議会があれば、路線再編も可能になるのではないかと期待している。県としての公共交通を考えることができればと思う。

議長： 事業者も自治体も、ともにあるべき姿を考えることは大事なことです。今後もよろしくお願いします。