

第４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 27 年 3 月 24 日（火）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、川邊委員（代理：橋本課長）、福寫委員（代理：西川社員）、西本委員、砥石委員（代理：佐味谷係長）、北委員（代理：松田調整員）、山本委員（代理：稲留専門官）森岡委員、藤澤委員、池田（健）委員、矢田委員、坂本委員、大西委員

（事務局） 西川企画政策課長、石畑生活安全課長、寺西土木課長、岡田企画政策課課長補佐、辻本生活安全課課長補佐、岡村企画政策課企画係長、華井生活安全課交通対策係主査、
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、岡本）

欠席者 5 名（藤堂副会長、吾妻委員、池田（誠）委員、村上委員、井山委員）

傍聴者 なし

議 事

1 平成 26 年度 生駒市地域公共交通活性化協議会補正予算（案）について

〔資料 1〕 平成 26 年度 生駒市地域公共交通活性化協議会 補正予算（案）

2 平成 27 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 2〕 平成 27 年度 生駒市地域公共交通活性化協議会予算（案）

3 各路線の利用状況について

〔資料 3〕 各路線の利用状況等について

4 市立病院線の運行計画について

〔資料 4〕 市立病院線の運行計画について（案）

〔資料 4－2〕 市立病院線運行経路（案）

〔資料 4－3〕 市立病院線運行時刻表（案）

〔資料 4－4〕 市立病院線運賃（案）

5 萩の台地区 運行計画の変更について（案）

〔資料 5〕 萩の台地区運行計画の変更について

〔資料 5－2〕 萩の台地区変更運行経路（案）（現行運行経路図）

〔資料 5－3〕 萩の台地区運行時刻表（変更案）（現行時刻表）

6 市域の公共交通のあり方について

[資料 6] 着地への移動水準の整理方針（案）

[資料 6－2～6－4] 着地への移動水準の整理方針（資料）

1 平成 26 年度 生駒市地域公共交通活性化協議会補正予算（案）について

事務局：（[資料 1]平成 26 年度 生駒市地域公共交通活性化協議会 補正予算（案）について説明）

- ・協議会では、市民委員、学識委員の方々に報酬をお支払いしており、これまでは所得税等の源泉徴収を行っていなかったが、今般税務署との協議により、当協議会も源泉徴収義務者となることが判明した。
- ・今回の会議から所得税等の源泉徴収を行うが、過去 5 年間分の源泉徴収所得税等についても支払う必要があるので、予算を補正したい。
- ・歳出については、過年度の源泉徴収税納付額を計上する一方で、執行見込みのない事務費を減額する。
- ・歳入については、前年度繰越金を実額に補正するとともに、市負担金を増額する。

議 長： ご質問はありませんか。

（質疑等なし）

議 長： 補正予算案を承認いただけますか。

委員全員：（承認）

2 平成 26 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 2]平成 27 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）

- ・歳出については、年度内に 4 回の開催を予定している協議会の会議費と事務用品等購入費を計上している。
- ・各路線の運行（本格、実証運行）に要する経費や連携計画見直しのための調査等経費については、市の一般会計予算案に計上している。
- ・歳入の市負担金や運行等経費については、本日の 3 月議会最終日での議決を経て決定する。

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）

3 各路線の利用状況について

事務局：（〔資料 3〕各路線の利用状況等についてについて説明）

- ・本町地区、南地区については、実証運行期間 2 年間（H23.10.17～H25.9.30）、本格運行移行後 1 年間（H25.10.1～H26.9.30）、直近 5 ヶ月間（H26.10.1～H27.2.28 97 日間）の利用状況及び利用予測の比較を表にしている。
- ・両地区とも、運行開始から期間を経過するに従って利用者数が増えており、実証運行期間の第 2 年度における利用者予測値を超える利用者数となっているという傾向に変わりない。
- ・この利用状況は、沿線地域での積極的な利用に加え、地域等での利用促進策も相まってもたらされたものと考えている。
- ・本町地区では、特に利用者数の増加が著しく、満員便の比率が上がっており、前回協議会で実証運行としての増便を了承いただいたが、実施は、市立病院線の運行と、萩の台線運行計画の変更の開始予定と同時の 6 月 1 日から実施したいと考えている。
- ・本年 10 月から運行を開始した、北新町地区、萩の台地区については、5 ヶ月間の実績を示している。前回から状況に大きな変化はない。

北新町地区については、1 日あたりのご利用は 22.1 人で、利用の傾向としては、市役所・生駒駅から北新町方面への利用（行きより帰り）が多い。回数券の利用者の比率が高い状態で、本町地区、南地区より回数券の率が高くなっている。毎日平均的な利用がある。狭隘区間があるものの、ダイヤ通り円滑に運行されている。
- ・萩の台地区については、1 日あたりの利用は 10.1 人で、予測に比べ少なく、1 日を通じ 10 人に満たない日もある。地域のご要望を伺い、運行計画の変更を行いたいと考えている。
- ・あすか野南地区の路線バス延長運行については、平成 25 年 6 月の延長運行開始後の利用状況について、平成 25 年度には 4 回、平成 26 年度の現在までに 6 回、それぞれ 2 週間の期間の乗降者数を把握している。
- ・延長運行開始前、平成 25 年度の平均、平成 26 年度の平均を比較している。乗降者数の大きな増加は見られないが、運行前の乗降者数は維持

されているし、新設停留所での継続的な利用が見られる。という傾向に
変わりはなく、一定の効果が表れていると考えている。

議長： 利用状況は、あすか野地区も含めて順調に推移しているとのことですが、
ご質問はありませんか。

（質疑等なし）

4 市立病院線の運行計画について

事務局： （[資料4] 市立病院線の運行計画について（案）、[資料4-2] 市立病院線
運行経路（案）、[資料4-3] 市立病院線運行時刻表（案）、[資料4-4] 市立
病院線運賃（案） について説明）

- ・ 前回協議会で概略の説明をしたので、前回に示せなかった点、質問いただいた
点を中心に説明。
- ・ 資料記載の理由により、新規運行区間は生駒市役所から生駒市立病院の間、
運行手法については、現在運行中のコミュニティバス路線、光陽台線と北
新町線の間合いを利用して、午前中に運行する。
- ・ 前回ご意見をいただいた、門前線の市立病院乗入れについては、
 - ①市立病院へ運行するためには、門前線の運行本数を減便する必要がある、
多数の利用がある門前線の利用者が不便になることが考えられる。
 - ②門前線と市立病院線との生駒駅南口での接続を考慮することで、市立病
院への利用者の不便性は緩和できる。
 - ③門前線利用者は生駒駅南口での乗換えとなるが、延長運行する光陽台線
や北新町線と比べ運賃面での差はない。
 - ④門前線を延長運行しないとしても、光陽台線、北新町線を延長運行する
ことで見込まれる利用者数に対応できる。

という理由により、今回は行わない。

- ・ 市立病院線の収支見込みについては、1日あたり約30人と予測される市立
病院へのコミュニティバス利用者の見込数と運行に要する経費の見込額か
らの試算では、車両費を除く運行に要する経常経費に対する市の負担割合
は58%となり、現在の基準をやや上回る見込みとなる。運行開始後は利用の
促進に努める必要がある。
- ・ 最後に運行計画については、既運行の光陽台線、北新町線を、生駒市役所

から延長運行し、途中の停留所は無い。

- ・ 運行時刻については、午前中を中心に両線合わせて 6.5 往復を運行する。門前線との連絡も考慮している。(資料 4 - 3)
- ・ 市立病院線の運行に伴い、光陽台線、北新町線の時刻について午前中を中心に変更する。(資料 4 - 4) 時刻については調整中で、若干の変更が生じる場合がある。
- ・ 運賃は、生駒駅北口～市立病院間は、大人の場合 150 円、小学生と障がい者は 80 円とする。光陽台線及び北新町線から市立病院へ乗車される場合、また市立病院から光陽台線及び北新町線へ乗車される場合は、大人の場合 300 円、小学生と障がい者は 160 円とする。(資料 4 - 5)
- ・ 回数券を販売する。光陽台便については、IC カード (CI-CA、PiTaPa) の利用もできる。CI-CA 利用の場合は、奈良交通バス利用の際と同様の割引運賃が適用される。
- ・ 運行開始は、市立病院開院に合わせ平成 27 年 6 月を予定している。

議長： 事務局から運行計画案の説明がありましたが、ご意見やご質問はありますか。

委員： 病院の外来診療時間は午前中とのことだが、それは受付時間であって、人によって診察の終了時間はまちまちだと思う。開院してから把握することになるのだろうが、大きい病院の診察終了時間は遅くなりがちである。午前中を中心の運行ということだが、このような点には配慮しているのか。

事務局： 十分ではないかもしれませんが、午前中の外来診療を考慮し、病院発 12:54 の便を設定しています。

議長： 本日の資料だけでは、運行時間帯の妥当性を判断できませんね。類似病院の例など、データがあれば良いのですが。病院として日々の診察終了時間を把握しているかどうか分かりませんが、一度あたってみてください。また、市立病院の事業計画も作っているでしょうから、再度確認してください。

委員： コミュニティバスの運行が最善の案なのだろうか。病院の前面道路には定期路線バスが走っている。乗入れは検討しなかったのか。

事務局： 前面道路の幅員からバスバースの設置が困難であり、病院敷地への乗り

入れも、敷地と建物の関係から大型車の乗入れは困難であったので、コミュニティバスの運行で対応するということになりました。

議長： 運行を開始して何年か経ち、運行計画を見直そうとなった際に、こういった話はまた出てきます。今後資料を作成いただく際には、こういう理由でこうなったという点も記載してください。最善を尽くしたことが協議会の場で分かっていたただけるだけでなく、市民の理解も得やすくなると思います。

事務局： 今後気をつけます。

委員： 病院の前にバス停を設置することは良いことと思うが、もし設置したとして、東生駒駅方向の乗場に行くには前面道路を渡ることになる。信号は少し離れたところにあるので、使わないと思う。運行事業者の奈良交通も警察も危険なので避けたい状況になると思う。こういった状況なので、病院から帰る際のことと考えて、本日のコミュニティバス運行案となったのだと思う。

この場でする話ではないかもしれないが、東生駒駅から市立病院への歩行者導線を考えてみると、東生駒駅南西にある駐輪場の東側から交番の間のバスロータリー側に歩道のない区間がある。東生駒駅から歩いて市立病院に来る人も多いと思うので考えて欲しい。

委員： 東生駒駅は、鉄道の改札が2階、バス乗場が1階にある。その間は急な階段しかなく、今も困っている人がいる。委員の意見も合わせると、特に足の悪い人にとっては危険だと思う。バリアフリーも公共交通活性化の一環なので、併せて検討して欲しい。

議長： 公共交通による移動を考えていますと、バリアフリーなどのお話が、いろいろ出てきます。この協議会では、単に移動の手段だけではなく、移動全般について協議する場であると認識しています。この協議会でできないこともあるでしょうが、それについては、担当の部署にきちんと伝えていただこうということで、このことは以前からの方針であったと思います。どこまでが対応する範囲なのかという問題がありますが、まず全体を見据えた上で具体策を検討することになると考えます。そうすることで、どこまでを誰が対応するのか、交通分野で対応するのかということが見えてくると考えます。病院ということでお話ししますと、いろいろな自治体の地域医療計画を調べたことがあるのですが、来院した後の対応はきっちり書いてあっても、来院するまでのことについては書かれていません。このよ

うに、計画と計画の間に隙間がある場合、隙間に気付いた方が指摘して、隙間を埋めていく必要があります。今回の場合、どういう移動があるか導線を確認して、どんな問題が生じるのかを考えて、解決していく必要があります。バス事業者におかれても、バス停を設置する際には導線を考えますよね。

委員： はい。考えます。

議長： 東生駒駅は病院の無い駅から病院の有る駅に変わります。一部歩道もないところもあるということなので、事業者側からも対応をご検討頂ければと思います。

門前線からの乗継ぎ時間は3分という案ですが、遅れ等で問題が起こることはないでしょうか。

事務局： これまでの運行状況では、門前線が3分遅れることは、あまりありませんし、運行事業者は、門前線も北新町線も生駒交通さんなので、接続への配慮をお願いすることは可能です。

議長： そういったことも、本日の資料に記載してもらえると良いですね。

委員： 生駒駅南口で乗換えということだが、乗継スペースの確保やいすの設置など、待ち合わせのための設備があれば良いと思う。3分でも高齢者にとってはきついのでは。

事務局： 申し訳ないのですが、待ち合わせ時間も短いので、特に設備をととは考えていません。我慢していただくということで。

議長： 理由はあつてのことでしょうが、なぜダメなのかを記載してもらえばと思います。問題点があつて実現できないということであれば、その問題点が解決できるのなら実現できるということがはっきりします。問題点を報告してください。

委員： 市立病院の前面道路は混雑することを知っているか。来院車両による交通への影響が懸念されるが、コミュニティバスの運行に影響は出ないのか。

事務局： 本日、データは持っていませんが、病院建設担当の方で交通量を測っていると思います。

議長： 比較表を見ると、光陽台線の1便目が20分早くなりますが、利用者の方に対する周知はどのように考えていますか。

事務局： 地元になるべく早くお知らせしたいと考えています。本来は認可後にすべきなのでしょうが、時期を考えると認可前になるかも知れません。

議長： 周知の文書の中に、「実施は認可を得てから」と記載すれば問題ないと思います。

議長： 他にご意見等はございませんか。

(なし)

議長： それでは、事務局から示された案について、承認いただけますか。

委員全員：(承認)

5 萩の台地区 運行計画の変更について(案)

事務局： ([資料5] 萩の台地区運行計画の変更について、[資料5-2] 萩の台地区変更運行経路(案)(現行運行経路図)、[資料5-3] 萩の台地区運行時刻表(変更案)(現行時刻表) について説明)

- ・ 昨年10月から実証運行を開始した萩の台地区路線について、利便性をさらに向上させ、利用の促進につなげるべく、地域からの要望も踏まえ運行計画の変更を実施する。
- ・ 変更の内容については、朝の1便と夕方の2便を除き、萩の台と萩の台住宅との系統を分離し、萩の台駅までの所要時間を短縮する。全ての便が萩の台駅を経由する。一部便につき、南コミュニティセンターせせらぎ、(資料5-2のA)に乗入れる。始発便の時刻を15分繰り上げる。萩の台地内に停留所を2ヶ所増設する。・Cについては、道路状況から萩の台駅方面行きのみの停車とする。(資料5-2、5-3)。
- ・ 新停留所の設置については、生駒警察や地元と協議中であり、周辺道路交通の安全性や停留所の設置同意などの事情により設置を見合わせる可能性がある。
- ・ 1/29 から 1/3 を除く月曜日から金曜日の平日としている運行日や、大人1乗車 150 円、小学生及び障がい者1乗車 80 円としている運賃の変更はない。

議長： 事務局から説明がありましたが、ご質問やご意見はありますか。

委員： 一筆書きの経路を地元の要望も入れて地区ごとの経路にするということで、発想の転換だと思う。今回の経験は今後活かして欲しい。

議長： 運行開始にあたって、いろいろなことを考えて、その結果現在の一筆書きの経路が良いとなって、実証運行を開始しました。本当に良かったのか悪かったのか、実際に走って見ないと分からないこともあります。以

前の南地区でもあったことですが。発想の転換というご意見でしたが、この議事録にでも良いので、経緯を記載してもらえればと思います。

事務局： 当初、運行事業者との協議の中で、あつてはいけないことであるが、運行中の経路間違いの可能性をできるだけ少なくするためにとの意見をいただき、現在の一筆書きの経路としました。開始後は、利用がおもわしくなく、駅への所要時間が長いというご意見もいただいたことも踏まえ、沿線の自治会長とも相談のうえ今回の見直しに至りました。

委員： 経緯を記載し、残しておくことで今後につながると思う。

議長： 沿線の皆さんとも調整しながら柔軟に対応することは良いことです。その際に、経緯を整理しておくことで、事後検証の際や運輸局への申請の際にも役立ちますし、市民の理解も得られると思います。

委員： 南地区路線が乗入れている、田口クリニックへの乗入れの要望は無かったのか。比較的近距離にあるので。

事務局： 南コミュニティセンターせせらぎへの乗入れの要望はありましたが、田口クリニックへの要望は特にありませんでした。

委員： 運行開始は6月1日か。

事務局： はい。その予定です。

委員： 前回協議会でご質問のあった、配布用近鉄時刻表へのコミュニティバス時刻掲載の可否についてだが、生駒線については全線全駅を掲載している時刻表を作成しており、配布用時刻表自体が広告宣伝物扱いであるため、ご協力といった形での掲載は難しい。

委員： 私は、近鉄田原本線を利用しているが、全線全駅の配布用時刻表もあるが、駅ごとの配布用時刻表もあった。

委員： 駅の乗降者数によっては、駅ごとの配布用時刻表を作成している場合もある。

議長： スポンサーがあれば作成できるのでしょうか。

委員： 恐らく可能である。

議長： 医療機関などで、手を挙げてくださるところがあれば良いですね。

ひとつお願いですが、議事録の確認については個別には照会いただいています。その後の確認はしていませんでしたね。今後、議事に「前回議事録の確認」を入れていただきたいと思います。形だけになるかも知れませんが、年4回の会議なので、前回の内容を忘れていたこともありえますし。

他にご意見等はございませんか。

(なし)

議長： それでは、事務局から示された案について、承認いただけますか。

委員全員：(承認)

6 市域の公共交通のあり方について

議長： 前回協議会において、時間の都合もございまして、資料の紹介にとどまった議題です。

本日の議題4「市立病院線の運行計画」において協議いただきました事例に示されるように、現在の連携計画では、居住地域である移動発地についての考察・検討をしているが、日常生活に必要な活動拠点である移動の着地については十分に考察されていなかったことがわかりました。

そこで、市内の公共交通のあり方を考えるにあたって、その課題を明確にするために、移動の着地（活動拠点）について検討することに合わせて、発地から着地までの移動手段のサービス水準についても合わせて検討し、その結果を踏まえて具体策の検討につなげていきたいと考えております。移動の手段としては、マイカーが利便性の高い手段と言えそうですが、公共交通の利便性をできるだけ高めるため、発地から着地まで、連続した利便性を考えていきたいと思っております。まず例をあげて検討を進めたいということで、本日事務局から案を示していただきました。説明をお願いします。

事務局：([資料6] 着地への移動水準の整理方針(案)、[資料6-2~6-4] 着地への移動水準の整理方針(資料)について説明)

1. 着地側の公共交通サービスの問題点を整理するにあたっての視点の案として、

(1) 着地までの移動の公共交通のサービス内容については、

- ①公共交通サービスを利用して、日常生活に必要な着地（活動拠点）にアクセスが可能か。
- ②乗継が必要か、必要な場合は、乗継モード（電車・電車、電車・バス）間のダイヤの不整合や結節点のバリアフリー未対応等、大きな乗換え抵抗が発

生する要素はあるか。

③必要な時間帯にサービスが提供されているか。

を視点にしたいと考えている。

(2) 着地最寄りの駅・バス停から着地までの移動については、

- ・駅・バス停から着地までは、徒歩で移動可能な距離、勾配かを視点にしたいと考えている。

2. 着地となる市内の主な活動拠点への公共交通サービス提供の考え方として、

(1) 公共交通サービスを提供する主な活動拠点の考え方については、

- ・連携計画では、市民が日常生活を行う上で必要となる活動として、通勤、通学、日常的な買い物、医療機関での受診、人との交流（社交）を位置付けているので、公共交通サービスの提供を検討する主な活動拠点としては、このような活動を実施する拠点とする。例としては、
- ・通院については、近畿大学医学部奈良病院、阪奈中央病院等などの二次医療施設とする。
- ・買い物については、近鉄百貨店生駒店、イオン登美ヶ丘店などの大規模商業施設とする。
- ・社交については、ISTA はばたき、コミュニティセンターせせらぎなどの文化施設、スポーツセンターとする。
- ・その他としては、市役所とする。
- ・なお、通勤、通学については、年齢などの公共交通利用者等の現状では、居住地から施設間の公共交通サービスが提供されていると考え、検討対象からは外している。

(2) 公共交通サービスの提供方法の考え方として、

- ・公共交通サービスの提供方法としては、新たな公共交通サービスを提供することの他、既存公共交通体系（運行区間、ダイヤ等）の改良や駅・バス停施設の改良が考えられるため、これらを含めて検討を行う。

3. 公共交通サービスの提供を検討すべき着地の選定にあたっての考え方としては、

(1) 着地となる活動拠点を選定するにあたっての考え方として、

- ・活動拠点は、基本的に各地区から最寄りの拠点を選定する。
- ・しかし、施設内容が充実し、広域的な利用者が来訪する拠点があり、公共交

通族の行動範囲がマイカー族・送迎族に比べて限られる傾向の中、今後団塊世代の退職などにより、市内で活動する人が増加し、多様な施設へのアクセスが求められる。といった状況も考慮し、拠点のサービス内容を踏まえ、一つの着地に対し、活動の目的が同じである複数の拠点を選定することも考える。

(2) 着地の中でも、公共交通サービスを提供すべき着地を選定するにあたっての考え方として、

- ・ 選定するに当たっては、発地である居住地から着地となる活動拠点間の現況の公共交通サービス水準を評価したうえで定める。
- ・ サービス水準の評価にあたっては、発地から着地に到達する間の移動内容は、

①発地から最寄りの公共交通結節点間の区間（アクセス区間）

②公共交通サービスの利用区間

③最寄りの公共交通結節点から着地間の区間（イグレス区間）

の3つに大別されることから、それぞれの区間で評価を行ったうえで、それぞれの評価を統合し、発地から着地間の総合的な評価を行う。

（資料3 ページ下の図）

- ・ この3つの区間の評価方法については、

①については、連携計画で評価を行っており、これを踏襲する。

②については、

a. 発地・着地間で路線バス、鉄道が整備されている場合には、「直通で可能」、「乗換えが必要」「結節点のバリアフリー対応」の区分をし、「乗換えが必要」な場合には、着地の最寄りの駅・バス停までの複数の公共交通サービスを含めた一連の評価を行う。

b. 発地・着地間で路線バスが整備されている場合には、生駒市内の路線バスの運行頻度をみると、1時間間隔の時間帯が最も多いことから、これを評価基準とし、運行頻度が「1便/時間以内」または「1便/時間以上」の区分をする。

c. 徒歩の場合は、「居住地から1km圏内」にある施設へは移動可能とする。

(4 ページ中ほどの図)

- ・ なお、③については、①の評価 (= 連携計画の評価) で設定した、駅、バス停までの距離が 300m 以上、または勾配 5% 以上というアクセス評価指標を用いて評価を行う。

4. 具体的な検討に向けてとして、次回以降の検討に向け、市内の状況について資料を作成した。

(1) 市内の状況について把握いただくために、資料 6 - 2に居住地と公共交通の状況、資料 6 - 3に居住地と勾配、公共交通の状況という資料を作成した。

(2) 発地 (居住地) 着地 (活動拠点) 間の移動交通手段について検討いただくために、資料 6 - 4を作成した。

- ・ 移動の着地の候補は多数あると考えられるが、例として、二次医療施設、商業施設、文化・スポーツ施設から 2 ヶ所ずつ抽出し、平成 22 年 9 月に実施した交通手段の利用に関するアンケート調査の結果に基づく交通手段別の移動状況を示した。なお、既存の公共交通の課題を明らかにするため、表示した交通手段は、移動時間等の面で最も便利で多くの方に利用されていると考えられる、車 (送迎を含む) と公共交通の対比とした。

議長： 事務局からご説明いただきましたが、ポイントは 4 つです。一つ目は、今の連携計画は、発地から最寄りのバス停や駅までのアクセス区間をどう考えるかということで作ったのですが、今後の検討で発地と着地との組み合わせで考えていくということに転換するという。二つ目は、どういう拠点を公共交通サービス提供の着地とするのか、その選び方について、三つ目は、アクセス区間、公共交通利用区間、イグレス区間の 3 つの区間を総合的に評価すること、四つ目は、評価はどのような項目で行うかということ。これについては、公共交通同士の乗換えがある場合は、バリアフリー化を考慮し、運行頻度も加えるという案が示されていました。今日の案で良いのかということで、皆様のご意見をいただきたいと考えております。

委員： 発地からをどうするかという考えから、着地についても考えるという方向に転換することは、交通の面からは大切だと思う。ただ、発地は生

駒市内でも着地は市外という移動もあると思う。市内でということになると、アクセス区間とイグレス区間とでボリュームが違うのではないか。市外への移動についても考えないといけない。市内を重点的に考えることで、市外への移動に不利益になってもと考える。市内・市外の移動割合についても資料を示していただきたい。

事務局（アドバイザー）： 生駒市の連携計画の前提は、人口高齢化などに伴い、通勤通学主体の行動パターンが変化し、市内の移動が増えてくるということで、市内の移動を主に考えてきました。量的把握は大切だと思いますので、移動量がどうなのか、バランスはどうなのか、連携計画策定時の平成 22 年に実施した調査で得られた、人の移動のデータでチェックしていきたいと考えています。

議長： 今後、次の 3 点について検討したいと思います。一つ目は、市民を対象に考えるのか、もし、そうでないならどういう人を焦点にして考えるのか。二つ目は、多くの人々が移動している区間があって、発地か着地かのいずれかが市外の場合どう考えるのか。三つ目は、今後公共交通サービスを提供するに当たって、移動の多少をどう考えるか。一度に対応することはできないので、移動が多いところを優先的に整備するという考え方もあると思います。

委員： 市内では、開発が進んできて、今落ち着いてきところで、改めて市域をどう発展させていくかという中で、北部の住宅地を公共交通でどう結ぶことで利便性が向上するのか。一方で既存の公共交通を無視してということもできない。双方の面を見ながら考えたい。

委員： 市内の移動を中心に考えることを否定しているわけではない。市外への移動が入っていない資料で協議するのは危険ではないかということ。全体の状況を把握したうえで判断したい。

議長： 資料 6－4 は、どういう移動が示されていますか。

事務局（アドバイザー）： この資料は、市内の移動を反映しています。

議長： 市外への移動も含めて資料を作っていただき確認すれば良いと思います。

委員： 市内への移動、市外への移動、市域での移動、全域の動きを見る必要があると思う。

議長： それらについては、含まれています。本日は、市内の移動について見足りない点があるのでということでの提案です。

委員： 公共交通利用区間の評価項目に、コストも加えたらどうか。

議長： 具体的には、こういった項目ですか。

委員： 公共交通サービスの評価になるので、時間と距離に運賃も加えたらどうかということ。運賃については同じ距離でも違うことがある。含めたらどうかと。

議長： まずは、なるべくシンプルな項目で評価して、後に項目を加えていきたいと考えています。はじめから運賃という項目を加えた方がよいというご提案でしょうか。例えば門前線のような小型車両の場合、定員を超えると乗れないということになりますので、混雑度も評価の項目になってくると思います。その他にも、今後いろいろな要素が入ってくる可能性があると思いますが。

委員： 公共交通を使うかどうか、選ぶ際に運賃は大きな要素だと思う。

議長： 後に検討したいと思います。

委員： 資料6－2に、人の移動の予測値を入れたらどうか。近鉄奈良線を挟んだ南北方向の移動や新たな路線を作った場合の予測など。現在、公共交通機関は無いが、枚方市や精華町への人の移動もあると思う。予測には組み入れれば良いのではないか。市内の施設に加え、市民が良く使う市外の施設も含めれば良いと思う。交野市の星のブランコのように。

委員： 南田原、北田原からは、枚方市や交野市まで自家用車で行って、そこから電車に乗る人も多い。乗換えなしで行けるので、そういう動きもある。料金は大切な要素と思うが、1次評価では事務局の案で良いと思う。料金は次の段階での話だと思う。

議長： 運賃について、2つのご意見をいただきましたが、協議会としてどうまとめるかというところです。

事務局（アドバイザー）： 平成22年の調査では、市外への移動も対象に含めていますので、整理できます。資料6－4の意図を申しますと、青い線で示した自家用車での移動は、地域に関わらず自由に行ける場所、つまり皆が行きたいところを示すことになります。赤い線で示した公共交通による移動は、自家用車に比べ時間などで制約があるため、移動の範囲に差が出ています。例えば、近鉄百貨店の図を見ると、公共交通の利便性が高いため、公共交通の利用者も自家用車と同様に広い範囲から来店していますが、イオン登美ヶ丘店では、公共交通の利用者は鹿ノ台からの来店だけとなっており、自家用車と来店範囲に差が見られます。こういったデータを精査することで、先程委員からいただいた疑問にも答えられま

す。

議長： 自家用車で多くの方が行かれている場所、つまり多くの人が行きたいだろう場所に行けるように公共交通を整備してはどうかという考えに基づいています。行きたい場所と公共交通の現状を対比するための資料です。

委員： 運賃は次の段階で考えるということだが、運賃は大切な項目と考えたので申し上げた。

議長： 何を評価項目としていくのか、というなかで検討したいと思います。

委員： 社交の場所ということで、文化体育施設をあげているが、市内の歴史遺産についても含めて欲しいと思う。検討の中で明確に位置付けてもらえば、市民にもその存在を良く分かってもらえる。

委員： 評価項目についてであるが、現時点で余り細かいことを言うと、先に進めないのではないか。

議長： 今回は、まず枠組みや考え方を決めたいということです。ただ、それを考えるにしても、抽象的な議論ではイメージが湧きません。まずは具体例を示して検討を始めたいと考え、本日の資料を作成いただきました。

委員の皆さんにお願いですが、全体の枠組みに対してでも、細部についてでも、意見や案を事務局に出してください。あまり時間がたつと忘れてしまうので、できるだけ早くに。出していただいて、次回以降順を追って検討したいと考えています。例えば運賃についてでは、通常、中学生は大人料金ですが、小学生と同じように働いてはいません。応能応益ということで考えると、こども料金でも良いのではという話になりますが、市としてはどう考えるのかなど。

委員： この会議は交通弱者を主体に置いて協議しているのか。

議長： その方々も含めていますが。人によって便利とを感じるか不便とを感じるか、それを分ける要素は異なり、重層的にあると思います。交通弱者とそうでない人と。また、病院についても通院の方と見舞の方と。誰がどの部分を不便と感じているか、それをどう解決するか。次回以降になりますが、体系的に考えていこうと思います。

何か他にございませんか。

委員： 先程質問できなかったが、市立病院線の運行は実証運行という位置付けか。

事務局： 十分な運行計画ではないと考えるところもあるので、実証運行で始めた

いと考えています。

議長： まず実証運行を始めて、状況を見極めつつ対応していくという考えですね。

議事の最後になりましたが、その他ということですが、事務局から何がございますか。

事務局： 今回は、特にございません。

議長： それでは、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： 事務局からのご連絡です。

委員の皆様には、当初から又は平成 25 年度からご就任いただき、市内の公共交通サービスの活性化に対し活発なご議論をいただきますとともに、協議会の運営にもご理解ご協力いただきまして、ありがとうございました。

協議会の規約により委員の皆さまの任期は、今年度末までとなっておりますが、学識及び職域・団体代表の委員様におかれましては、平成 27 年度以降も引き続きご就任いただきますようお願いいたします。

また、公募の委員様につきましては、新たな 2 名の方々にお願いする予定でございます。

なお、次回平成 27 年度 第 1 回の会議につきましては、5 月中旬から下旬頃に開催させていただく予定ですので、よろしくお願いいたします。

事務局からは以上です。

これをもちまして、第 4 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。