

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 26 年 8 月 5 日（火）午後 3 時～午後 5 時

開催場所 生駒市役所 4 階 大会議室

出席者

（委員） 中田市長公室長（会長代理）、喜多副会長（議長）、藤堂副会長、川邊委員（代理：橋本課長）、福寫委員、西本委員、吾妻委員、池田（誠）委員、北委員（代理：竹林課長）、飯尾委員（代理：上浪課長）、山本委員（代理：伊藤首席専門官）、村上委員（代理：白柳主査）、大西委員（代理：彦坂幹事代理）、井山委員、森岡委員、藤澤委員、池田（健）委員、矢田委員、坂本委員

（事務局） 今井企画財政部長、吉岡市民部長、西川企画政策課長、石畑生活安全課長、寺西土木課長、岡田企画政策課長補佐、辻本生活安全課課長補佐、宮本生活安全課生活安全係長、加納企画政策課係員、岸野都市交通計画コンサルタント（岸野氏）、セントラルコンサルタント株式会社（樋口氏、岡本氏）、

欠席者 なし

議 事

1 規約の改正について

[資料 1] 生駒市地域公共交通活性化協議会 規約（案）

[資料 1 - 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 2] 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 3]（北新町地区）コミュニティバス運行計画について（案）

[資料 3 - 2]（北新町地区）運行計画（案）

[資料 3 - 3]（北新町地区）運行時刻表（案）

[資料 4]（萩の台地区）コミュニティバス運行計画について（案）

[資料 4 - 2]（萩の台地区）運行計画（案）

[資料 4 - 3]（萩の台地区）運行時刻表（案）

4 運行継続の判断基準について

[[資料 5] 運行継続の判断基準について（案）

5 市内の公共交通のあり方について

[資料6] 市内の公共交通のあり方の検討について（案）

[資料6-2] 市内の公共交通のあり方について（案）

[資料6-3] 市内の公共交通と公共施設、商業施設、病院

事務局： 議事の進行を議長にお願いします。

議長： 皆さん、暑い中お集まりいただきありがとうございます。

本日の議事は、会議次第に沿って、協議会規約の改正についてご協議いただき、第1回協議会から本日までの状況の報告を受けた後に、新規2地区の実証運行計画の内容について、また、コミュニティバス等運行継続の判断基準についてご協議いただきます。それとともに、これまでも議題としておりました、市内の公共交通のあり方についてもご協議いただきます。

1 規約の改正について

事務局： （[資料1] 生駒市地域公共交通活性化協議会 規約（案）、[資料1-2] 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）について説明）

- ・公益法人制度改革に伴い、奈良県バス協会が公益社団法人に、奈良県タクシー協会が一般社団法人に移行されたことに伴う規約の改正である。
- ・今回は組織の変更であり、委員さんの異動はない。
- ・今回の改正は、本日委員各位の承認を得たうえで改正されることになるが、両協会の公益社団法人、一般社団法人への移行は、本年4月1日に実施されているので、本件規約改正後の規定は、本年4月1日からの適用としたい。

議長： ただいま説明いただいた規約の改正について、ご質問等はございますか。

（質疑等なし）

議長： 規約の改正について、ご承認いただけますか。

（承認）

2 前回会議以降の状況について

事務局： （[資料2] 第1回協議会以降の状況）について説明）

- ・平成17年度から運行してきた光陽台線について、車両の老朽化に伴う更新を機に、運行事業者の選定を公募型プロポーザル方式により実施した結果、これまでどおり奈良交通㈱に委託することに決定した。
- ・運賃、運行時刻に変更はないが、車両の定員が増えるので、ゆったり乗っていただけると考えている。
- ・光陽台線の運行事業者選定については、本日事後報告となったことをご了承ください。

- ・新規2地区の運行事業者選定については、5月22日の第1回協議会終了後に第1回事業者選定委員会を開催し、選定基準等の確認を行った。
- ・両地区とも同一事業者から1件の応募があり、審査の結果、本町地区、南地区を運行中の生駒交通(株)を運行事業者に特定した。
- ・今回の新規2地区についても、使用車両の関係から満席時は乗車できない。事前周知を行い、理解を求めたい。
- ・運行事業者の生駒交通(株)と両地区を試走し、停留所位置等の確認をしている。
- ・また、関係自治会長さんにも立会いただき、コースや停留所位置の確認をしている。
- ・合わせて警察や道路管理者など、関係機関との協議を進めている。

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。

(質疑等なし)

3 コミュニティバス新規2路線の運行計画について

議長： 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からご説明いただきますが、2路線に関する資料の説明をまとめていただき、ご意見やご質問については、説明の後にいただきます。

事務局： ([資料3] (北新町地区) コミュニティバス運行計画について (案)、[資料3-2] (北新町地区) 運行計画 (案)、[資料3-3] (北新町地区) 運行時刻表 (案)、[資料4] (萩の台地区) コミュニティバス運行計画について (案)、[資料4-2] (萩の台地区) 運行計画 (案)、[資料4-3] (萩の台地区) 運行時刻表 (案) について説明。)

(両地区共通事項)

- ・2年間の実証運行を行い、利用状況を把握するとともに、沿線地域や利用者の意見を頂き、課題を改善しながら、現在の運行継続の基準である、「市の負担は車両費を除く運行経常費用の50%以下とする」を満たせるかどうかを見極める。
- ・実証運行の結果、基準を満たせそうであれば本格運行に移行し、満たせそうでなければ、運賃の値上げ、運行手法の変更、運行の廃止などの対応を地域の意向を尊重し行う。
- ・運行日は、土・日・祝祭日及び12/29~1/3を除く毎日。
- ・運賃は、1乗車150円(小学生・障がい者80円)とし、回数券を販売する。
- ・使用車両は、運行地区の道路状況や旅客需要予測を踏まえ、常備車両として、トヨタハイエースコンピューター1台を新規にリースするが、路線定期運行での使用に際し、所要の改造を行う。
- ・運行方法は、定時定路線運行、停留所での乗降。
- ・運行開始予定は、両地区同日で、平成26年10月を予定。1日開始を予定しているが、車両調達の状況により、多少遅れる可能性がある。
- ・両地区に加え、これまでに運行している本町・南地区、合わせて4地区の予備車として、今回導入するものと同種、同設備の車両を1台リースする。

(北新町地区)

- ・運行路線は、生駒市役所～生駒駅～北新町～奥薬師台の片道約 2.0km を往復運行
- ・停留所は、10ヶ所を予定。
- ・運行時間は、生駒駅北口発 8:33～生駒駅北口着 17:34 に 9 往復 18 便を運行

(萩の台地区)

- ・運行路線は、近鉄萩の台駅～萩の台住宅地内～萩の台地内～マックスバリュ生駒南店 片道約 5.8km を往復運行。
- ・停留所は、14ヶ所を予定。
- ・運行時間は、萩の台自治会館発 8:30～萩の台自治会館着 17:58 に 7 往復 14 便を運行

議長： 新規 2 路線の運行計画（案）について説明がありました。

2 年間の実証運行を行うということですが、この期間のうちに、市の示す基準が満たせるのか、また満たせない場合の問題点や課題は何なのかといったことを把握します。そして、方法はいろいろあるかと思いますが、市の示す基準を満たすための方法、どうすれば良いかといったことも含めて検証していくということです。

うまくいきそうなら本格運行に移行し、いきそうでなければ、コミュニティバス運行という手段のままで工夫するのか、他の手段ならば本格運行に移行できるのか、見極めることとなります。こういった観点からも、本日は示された運行計画案が妥当なのかという視点からのご意見もいただきたいと考えています。

予備車を 4 地区で 1 台用意するということですが、これまで生駒交通さんで 2 地区の運行だったところ、今回 4 地区での運行となることで、運行地区が増えたことで効率化されたという表れだと思います。

今回の提案には、停留所の箇所数、運賃、回数券を発行するということも示されていますが、これらを含めご意見はございませんか。

委員： 市の負担の限度は、運行経常費用の 50%以内ということだが、その基準を満たすためには、1 日あたり何人の利用が必要か。

事務局： 厳しい数字ですが、1 日あたり 90 人のご利用が必要です。

委員： 回数券はどこで販売するのか。

事務局： 車内での販売を考えています。既運行の本町地区、南地区でも車内で販

売していますが、他に発売所を設けて欲しいなどのご意見はいただいて
いません。

委員：回数券は、11枚綴りを10枚分の値段で販売するのか。

事務局：はい。

委員：勾配のあるところでは、乗降ドアの開閉が困難との話があったが、何度
の勾配なら、そうなるのか。

事務局：何度という数値では把握していませんが、今回も、ドアの開閉の状態を
現地で確認しながら、停留所の位置を決めました。

委員：両地区の運行距離はかなり違うが、市の負担50%以内のための1日あた
りの乗車人数90人というのは同じなのか。

事務局：運行距離の違いにより燃料費は変わりますが、人件費は変わりません。
90人という乗車人数について、多少は変わるでしょうが、ほぼ同じで
はないかと考えています。

委員：北新町地区の運行計画図を見ると、家が密集している。もう少しコース
を広げられなかったのか。より多くの方が利用できるように。

事務局：運行事業者の生駒交通さんとも現地を走行しましたが、本日お示しした
コース以外は道路が狭く、無理でした。

議長：私も現地を歩いてみましたが、北新町地区は道路が狭く、すれ違いが困
難な箇所が多いですね。山道で良くみられる、「車が来ます」という電光
サインは付けられないでしょうか。

事務局：安価なシステムでも100万円の費用が必要との記事がありました。コス
ト的に困難だと考えています。

議長：今後、公共交通サービスを拡大していくにあたっては、道の狭いところ
を通る事例も増えるでしょう。実証運行の中でコストを収める手立ても
考えていければと思います。この事業は地域の方々のご理解が必要で
すが、例えば朝など、急いでいるときにコミュニティバスに出くわして時
間が取られたということが重なると、地域の不満も出てきて、ご理解が
得られなくなるという可能性もあります。

委員： 萩の台地区の運行経路図の右端の中央部、停留所間隔が広いところに家が数件建っている。停留所は設置できなかったのか。

事務局： 検討したのですが、当地は交通量の多い道路なので、バスベイという切り込みが必要になると考えられたのですが、歩道が狭く余裕がありませんでした。また、新しい住宅地で、若い方が多いということでしたので、今回は設置を見送りました。今後の検討課題です。

議長： 事務局として、運行ダイヤに関してこうしたかったが出来なかったという点はありませんか。

事務局： 北新町地区については、特にありませんでした。

萩の台地区については、もう少し運行本数を増やせないかと検討しましたが、乗務員の休憩時間などを考慮すると、本日お示しした本数となりました。その代わりに、商業施設での待機時間を長くして買物時間を確保する、鉄道との接続に配慮するといった工夫をしました。

議長： 運行事業者さんから、特にご意見はございませんか。

委員： 現場からは、市と現地を回らせてもらった結果、大丈夫との報告を受けている。運行開始後は安全運行に努めたい。

議長： 関係機関と協議中とのことで、停留所の名称や位置など変更の生じる可能性があるとのことでしたが、当協議会といたしましては、本日の運行計画案を承認するということがよろしいでしょうか。

(承認)

4 運行継続の判断基準について

事務局： ([資料5] 運行継続の判断基準について(案)について説明)
・市が、市の財源を用いて公共交通サービスを提供するからには、利用者や沿線地域も応分の負担をすべきである。市が負担して公共交通サービスを提供するのは、移動手段を持たない人たちの活動機会を確保することが主目的であり、長く継続していくことが重要である。そのためには、当事者のみならず、地域住民の協力の下で公共交通サービスを維持していくことが重要であり、地域ごとに目標を定め、その目標達成に向けて努力することが肝要であり、評価基準はその目標を具体的に示すものである。基準は、地域の利用実績や地域の取り組みを、公平に評価できるものであるべきである。という考えのもと、運行継続の基準を設定している。

- ・ 現在、市の負担の限度額を、車両費を除く運行に要する経常経費の50%とするという基準を設定している。また、地区ごとにその割合を評価している。
- ・ 新規2地区についても、この現在の基準を適用する。
- ・ しかし、現在の基準には、①評価のための指標が1種類である、②地域特性によって指標の値が一方に振れる懸念がある、という問題点も見られる。
- ・ これまでに、①市が提供する公共交通サービスの全路線を対象として運行経費と運賃収入を合算し、市民みんなの負担（生駒市による補助金）は車両費を除く運行費用の50%までとする、②個々の路線では、年間の利用者が沿線人口の5倍を超えること という基準案を示している。
- ・ 今後の公共交通サービスの拡大にあたっては、これまでの地区と人口等の状況が違うことから、現在の評価基準が妥当なのかも含め、検討を継続したいと考えている。

議長： 運行継続の基準については、これまでの、市の負担は運行に要する経常費用の50%以内とするという基準には問題点があると考えられるとして、新たに2つの基準をお示ししてきたのですが、十分議論されていなかったという状況です。

委員： 新たな基準案②の沿線人口とは、どの範囲で測るのか。

事務局： 路線の沿線で、駅など路線の目的地周辺を除いた、ご利用いただける範囲の町単位でと考えています。

委員： 新たな基準案②では、沿線人口の5倍とある。ハードルが高いと思う。

事務局： 5倍というのは、1年間の延べ利用人数ですので、それほど高いハードルではないと思います・・・・・・

議長： お願いですが、事務局案に対し、それはどういうことかという疑問を問われることも良いのですが、できれば、この件については、このように考えれば良いのではないかと、というような、案を示していただければと思います。

委員： 沿線人口については、ご利用いただける範囲と考えられる、例えば、路線から300m～500mの範囲を決めて、その範囲の人口を拾えば良いのではないかと。

議長： 生駒市の連携計画を作る際には、そういった形で利用対象人口を拾ったのではなかったですか。

事務局（アトバイヤー）： 生駒市の場合は、町の範囲が比較的小さいので、ご利用い

ただけると考えられる範囲と町単位の区域が概ね合致しており、町単位で把握しても支障はなかったと思います。もし個別地域において支障があるようなら、他の方法も補足的に考えれば良いと考えていました。

委員： 私は以前の協議会で、元気な人なら1kmを15分で歩けるが、高齢者は15分で300mしか歩けないと発言した。300mの範囲をとという考えに違いはないと思う。

収支率の判断基準は、生駒市みんなで支え合うという観点から、市全体で考えることで良いと思うが、地区ごとの収支状況は、協議会で精査する必要がある。そうすることで、市民の理解も得られると思う。

市全体で考えることがよいと思う理由として、北海道ニセコ町の事例だが、町全体として、キーホルダーの販売という形でカンパを募り、コミュニティバス運行費用に充当するという取組みを行っている。これは町全体で実施することによって出来ることであり、地区ごとにカンパを募ることには限界がある。このように地区ごと実施することは困難であるが、市全体で考えることにより、可能となる取組みがあるのではないか。

議長： みんなで支えるというのは良いことのように思えますが、逆の面から見ることも必要です。仮に、市全体の収支率で判断するとした場合、収支状況の悪い地区が、利用促進などの努力をしないまま、収支状況の良い地区にぶら下がるということも出てくると考えられます。また、全体として市の負担が50%以内の範囲まで公共交通サービスを提供しようと決めたとすると、全ての地区にサービスを提供することは困難であり、早い者勝ちになることも考えられます。連携計画を作るにあたっては、早い者勝ちではなく、一定の理由に基づいてサービス提供を行うという考えに基づきましたので、この早い者勝ちの状況が生じた際に、どう考えるかという問題が生じます。また、収支状況の良い地区にぶら下がっても、とても収支率が50%に達しない地区と、50%に達する地区とがあったとして、両者の公共交通サービス提供の必要性に差が無かった場合、どうす

れば良いのか。収支率 50%の妥当性を考えるのかということになります。

このように、具体的に考えてみると、問題点が出てきて、その解決策を考えていくことで、検討が進んでいきます。

委員： 公共交通サービスの提供をどこまで進めるのかということ。ここまではするという基準が必要だと思う。それが無いと、運行継続の判断基準のみで考えることになる。後の地区になるほど収支条件が悪くなって、結果的に足切りされる。例えば、市全体でみて収支率が 50%以内になるまでとか、政策的、金銭的な基準を示す必要がある。

委員： コミュニティバスのサービスは、市の財政を考えると限度があると思う。際限なく実施することは無理だろう。運行継続のための基準に加えて、別の手法も考えないといけない。

議長： コミュニティバスは、サービスレベルの高い手段です。今、生駒市では、コミュニティバスか何も無しか、2者択一しかありません。サービスレベルは劣るが、より手頃な費用負担で提供できるサービス、他自治体での例ではデマンドタクシーなどがありますが、それらも含めて考えられないかということです。先ほども、バス以外の手法も考えてというご意見もありました。私も今は良い案を持っていませんが、広く薄くでも何らかの方法でサービス提供ができないかと考えています。

事務局（アトバイバー）： 地区、地区がもたれ合うのは良くないと思います。新たな基準を2つお示ししましたのは、地区、地区がもたれ合わずに、全体としては基準を満たしてという方向で取組めると考えたからです。サービス提供の上限設定の必要性については、課題として認識していました。全ての課題を公共交通で対応することは無理で、福祉施策等他の方向で考える必要があります。

議長： ニセコ町の事例では、どうでしたか。

委員： 町域で取組んでおられた。生駒市の場合は路線ごとに評価するので、カンパを募りにくい面がある。利用促進が一番の取組だが、乗ってくれと言うだけでは上手くいかないだろう。市民の関心を引くことが大事であ

る。年に1人1回乗れば維持できるというような話があるが、そういったツールを活用しないと。

議長： 年に1人1回乗れば維持できるということは、連携計画にも書いていますね。

事務局（アドバイザー）： 豊岡市の神辺地区の例がありまして、月1回乗ろうという運動をされ、上手くいっています。どう呼び掛けて、どう取組んでいくかを考える必要があります。

議長： 能登空港の例ですが、地方空港で利用が少ない中で、年2回、全住民が空港を利用したら、航空便の満員が続くということをお知らせされました。このようなことは、住民の方々は言われなければ分からないのです。空港利用の促進に、「クリスマスに東京の表参道のイルミネーションを見に行こう」というツアー等を企画され、好評で満員とのことでした。生駒市の場合、もし全員が1年に1回乗っていただくと、運賃収入は。

事務局（アドバイザー）： 約2千万円になります。

議長： コミュニティバスだけでしたら、市の負担基準の50%以内は十分満たせますね。もっとも、今乗っていただいている方々は、既に負担されていますが。基準を50%にする、それを下げるということだけでなく、幅広い検討が可能ですね。

委員： 自家用車の使用をやめて路線バスを利用しようということに広げれば、公共交通を守ることにつながる。ただ、広げすぎるのも漠然となってしまう問題はあと思うが。

委員： 広報紙で記事を探しているときに、平成24年9月の広報に「公共交通を利用しよう」という記事を見つけた。行政もこういった取組をしてもらっているが、アピール度は低いと思う。公共交通利用促進協議会を作れないかと考えている。

議長： 事業者として取組んでおられることはありますか。

委員： 利用者は、便利で安い方に流れがちである。取組みには至っていない。

議長： 便利ではなくても、意識が高まると必ずしも便利でない方法も浸透する

場合もあります。例えば、エコ活動はある意味便利ではないかもしれませんが、浸透してきています。バスや電車に乗ること自体がお洒落だという意識付けにつながれば良いのですが。それを待っているわけにもいきません。

委員： 今の意識のままだと大変なことになるとするのは、その通りだと思う。きっちりと考えていく必要がある。沿線人口をきっちりととらえて。本当に必要とする人を中心に考えていく必要も出てくると思う。

委員： 新たな基準②の5倍という数字は、途方もない数字ではないと思う。

事務局（アトバイザー）： 年に5回乗るということは、2ヶ月に1回乗るということですから、それほど高いハードルではありません。

議長： 地域の人口密度にもよるでしょう。皆さんが5倍という数値を達成するために、どのようなことをすればよいのかという具体的なイメージを持てるような例を示してもらえればと思います。5倍という数値だけでは理解してもらいにくいでしょう。

委員： 必要な人が沿線人口の1/4だとしたら、必要な人1人が年間20回乗れば、延べ利用者数は沿線人口の5倍に達する。

事務局（アトバイザー）： 5倍という数値は、門前線や南地区の実績から導いた値です。

議長： 過疎地の例では、どういう方が利用されるかという点に着目して検討する必要も出てきます。年齢層ごとに利用の状況も変わるでしょう。具体的なイメージをもてるよう、お示してください。

委員： 高齢者のためのコミュニティバスという判断をしがちだが、門前線では小さい子を連れてお母さんの利用もあるし、以前も発言したが、地区での飲酒を伴う会合に行く際に利用するなど、様々な利用を考えないと、偏って判断が狭くなると思う。いろいろな人が使える路線になるよう考えないと。

議長： それは、能登空港利用促進の旅行ツアーの例につながりますね。利用者を固定してから考えるというものではありません。

議長： 予備車の使い方はどうお考えですか。故障時の代替だけでしょうか。例えば混雑時の続行便に充てるとかのお考えは。

事務局： 基本的には、不測の事故、故障の際に使用する考えです。続行便については、今後、運行事業者とも相談する必要があります。

議長： 話は尽きませんが、スピード感を持っての検討も必要です。資料を工夫してもらって、次回も継続したいと思います。

5 市内の公共交通のあり方について

事務局： 議題5の資料説明に入ります前に、先程の議題3におきまして、新規2地区のコミュニティバス運行計画について、皆様にご承認いただきました内容につきましては、協議会会長名でその内容を証明する書類としてまとめ、運行に際しまして生駒交通株式会社が行う道路運送法4条の許可申請に添付させていただきますことをご報告いたします。

これによりまして、許可の審査に要する期間が短縮されることとなります。

事務局： （〔資料6〕 市内の公共交通のあり方の検討について（案）、〔資料6-2〕 市内の公共交通のあり方について（案）、〔資料6-3〕 市内の公共交通と公共施設、商業施設、病院 について説明）

- ・平成23年10月から、本町地区、南地区の2地区3路線での公共交通サービスの提供が始まり一定の成果が得られたことから、それまでに十分に検討することができなかった生駒市の公共交通のあり方について、平成25年度第3回協議会で検討を開始した。
- ・生駒市地域公共交通総合連携計画の記載内容の抜粋、検討にあたっての視点を示した資料を示し、平成25年度第4回協議会、平成26年度第1回協議会で委員からの意見を聴取した。
- ・その結果、3つの視点からの意見が出された
 - ①高齢者等の交通手段の確保について
 - ②市内の移動利便性の改善について
 - ③公共交通の利用促進・公共交通サービスの維持について
- ・今後の検討内容については、
 - 意見の聴取を引続き行う。
 - 多数の意見の中から、「南北に長い市域の公共交通ルートの検討」を市内の公共施設や商業施設などへの公共交通網の現状を資料として示したうえで検討する。
 - コミュニティバス運行以外の、新たな公共交通サービスの提供方法の検討を行う。
 - 市民の将来の生活を支え良好なまちづくりにつなげるという地域公共交通総合連携計画の目的を達成するために、これらの検討内容を反映するべく、同計画の改訂が必要になる箇所及び同計画の

改訂時期を検討する。

としたい。

- これまでにいただいたご意見をまとめたものが、**資料6-2**で、前回協議会でお示した内容とほぼ同じである。
- **資料6-3**は、今後の検討の進め方で申し上げた、「南北に長い市域の公共交通ルートの検討」の参考資料として、用意した。掲載しているのは赤線の鉄道、青線のバス、薄緑線のコミュニティバス路線と公共施設、デパート・食品スーパーやホームセンター、ドラッグストア等商業施設、入院が可能な規模の病院となっている。
- バス、コミュニティバス路線については、駅を始発、終着にする路線が大部分である。
- 各路線の運行本数等の差は表示していない。

議長： 今回、これまでにご指摘のありました、南北に長い市域の公共交通ルートの検討に関する資料として、位置関係を示した図を示していただきました。生駒市の道路状況から、コミュニティバスの入れない地域は、いつまでも公共交通サービスを提供できないのか。市内での人の動きはどうかなど、いろいろな課題が見えてくると思います。

委員： この図を一目見ると、バス路線は近鉄線で南北に切れていることが分かる。市内の南と北、つながらず人の交流がしにくい。他所では、乗り継ぎ割引の例もある。既存の交通機関を利用して交流を図るという考えなら、近鉄と奈良交通、奈良交通と奈良交通の乗継ぎ割引を検討して欲しい。南北の交流の活性化という点では、南北を貫く市内循環のコミュニティバスが欲しい。市域の活性化につながる。市の北部には大規模商業施設の出店があり、南部の方にも行きたい方が居るだろう。

委員： JRと営団地下鉄とだったと思うが、乗継ぎ割引が実施されている例があるので、出来ないことはないと思う。

議長： 神戸市バスでは、ICカード利用の場合ですが、1度降りてから、バスを乗継いで、乗継いだバスを降りるまでの時間が1時間以内なら、乗継いだバスの運賃が割引されるようになっています。

委員： 市営バス同士の乗継ぎの例だが。

議長： 本質的には変わらないと思います。運営主体が市であるということだけです。

委員： 他社同士で割引している例もある。王寺町で実施していたバスの雨降

り割引は、今もしているのか。

委員： 今はしていない。

委員： 良い制度だったのに残念だ。

委員： ICカードでの利用であれば、どの会社に乗っているか意識しなくなる。鉄道同士の乗継ぎ割引は、ゆくゆくは実現するだろうが、鉄道とバスについては、カード読取り機の設置など設備投資の関係もあって時間がかかるだろう。幹と枝という考えで、鉄道とバスの連携を強化していくことが重要と考える。

議長： 乗継ぎ割引は、以前からしていたのではないですか。

委員： 事業者が同じ路線同士なら、していた。

議長： ヨーロッパでは、事業者が異なっても乗継割引するのが一般的です。日本ではなぜできないのでしょうか。

委員： 事業者は独立採算で運営しているし、独立採算が重視されるからではないか。

委員： 市が費用を出して公共交通のことを考えるのだとすると、現在の公共交通の形は歪だと思う。市外の駅に向けてバス路線が伸びている。それを市内の駅に結ぶことで市域の人の流動が活性化し、公共交通の利用も増えると考えます。

委員： 現在の路線を運行しているのには、過去の経緯もあってのことで、利用もある。現在の路線も維持しながら市内への路線も運行するとなると、採算性という壁がある。ICカードを使っての割引についてだが、バスは停留所数が多く、当社は対区間運賃ではなく対キロ運賃としているので、運賃区界が多い。鉄道との連絡定期券を発行しているが、ハードルが高かった。運賃制度の違いもあって、奈良市や生駒市の住宅地と駅を結ぶバスは駅での降車を円滑化するために、他の路線と違って住宅地の乗車時に行き先を申告してもらって運賃を先に払っていただいている。他の路線と同じようにするとしたら、乗り方を変えなければならない。また、整理券を発行することになるが、その地区のバスには発行機が付

いておらず、設備投資が必要になる。

議長： その費用を市で出すということならどうでしょうか。

委員： 例えば、東山駅から学研北生駒駅の路線を、生駒駅や東生駒駅に乗入れしない形で設定できないか。

委員： できないことはないが、採算性の問題がある。現在は駅への流動が多い。例えば、採算性を考慮して鉄道との接続待ちを駅前でしようとするのと、その場所がなく出来ないといった課題があり、それを解決できるのであれば。

議長： 要するに、出来るということですか。

委員： はい。

委員： けいはんな線の開業で宅地開発が進み、道路の渋滞が多くなっているのので、特に路線延長の長い路線について、遅れが拡大するという問題がある。

議長： ある地点へ行きやすくする方法は、直通することの他にもやり方はあると思います。南部の方が生駒駅に来たとして、市の北部への路線に乗りたいたった際に、現状は分断されているという委員のご指摘です。それをどうすれば解消できるのか。そういった話をしたいと考えています。

委員： 図6-3に、市の重要施設となる、サンヨースポーツセンターや市立病院も入れてもらって、今の公共交通ルートでの行きやすさを見たい。

議長： 例として、ある特定の場所からのルートをお示しいただければと思います。具体的なモデルケースを設定し、どういう経路を利用し、経路上にどのような問題があるかを整理してみてもどうでしょうか。具体的な事例を見ながらでないと、議論が進まないものです。

委員： けいはんな線の開業で、バスの使い方が変わってきている。現在の公共交通ルートで行きにくいところはどこかを考えたい。

議長： 事業者の皆さんからも、公共交通分断解消のアイデアを是非お示しいただくようお願いします。今後も検討していきたいと考えています。

委員： 公共交通は、高校生や中学生など、免許を持たない人の利用もある。

図6-3に大学や学校も入れなくてよいか。提案する。

議長： 塾はどうですか。

委員： マイクロバスで送迎しているようだ。

議長： その車両の空き時間の利用も考えられますね。コミュニティバス車両の調達が安価にできますし、補完もできます。

委員： 公共交通空白地についても、対応を考えて欲しい。

議長： コミュニティバスの乗入れが出来ない地域に対してどう対応するか、それも考えていきたいですね。

話は尽きませんが、今日はここまでとして、次回も引き続いてご協議いただきたいと思います。

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： 本日は、ありがとうございました。

次回第3回の会議につきましては、実証運行開始後の11月下旬から12月上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。