

### 第3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12月19日(木) 午後3時30分～午後5時25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)、藤堂副会長、川邊委員(代理:橋本課長)、福寫委員(代理:西川社員)、吾妻委員、池田(誠)委員、飯尾委員(代理:上浪課長)、山本委員(代理:稲留専門官)、村上委員(代理:森田主査)、大西委員(代理:布田幹事)、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) 吉岡生活環境部長、西川企画政策課長、石畑生活安全課長、岡田企画政策課長補佐、加納企画政策課課員、セントラルコンサルタント株式会社(岡本氏)、岸野都市交通計画コンサルタント(岸野氏)

欠席者 2名(西本委員、北委員)

#### 議 事

- 1 各路線の利用状況等について  
[資料1] 各路線の利用状況等について
- 2 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2] 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(案)  
取組を示す書類
- 3 バス新規運行路線の計画について  
[資料3] バス新規運行路線の計画について(案)  
[資料3-2] 門前線 路線図・時刻(案)  
[資料3-3] 市立病院線 運行経路図(案)  
[資料3-4] 生駒北スポーツセンターへの延長運行 運行経路図(案)
- 4 市内の公共交通のあり方について  
[資料4] 市内の公共交通のあり方について  
[資料4-2] 市内の公共交通サービスのあり方について(案)  
[資料4-3] 市内公共交通と公共施設、商業施設、病院  
[資料4-4] 発着地間の移動水準の整理方針(案)  
[資料4-5] 生駒市地域公共交通総合連携計画(平成23年3月)目次の修正案
- 5 その他

#### 【質疑応答】

事務局: 議事の進行を議長にお願いします。

議長: 本日は、年末の慌ただしい中、また寒い中、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、新規2地区を含めたご利用状況の報告をいただくとともに、西畑線の国庫補助事業の事業評価について、新規路線の運行計画などについて、また、特に市内の公共交通のあり方については、これまでに頭出しをいただいておりますが、どうまとめていこうかということについて、事務局から案を示していただき、ご協議をお願いしたいと思います。

## 1 各路線の利用状況等について

事務局：（〔資料1〕各路線の利用状況等について説明）

- ・ 1、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2ヶ月間（H26.10.1～H26.11.30 40日間）の利用状況及び利用予測の比較を表にした。利用予測とは、実証運行期間の第2年度における1日あたり利用者数の平均と考えている。
- ・ 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。
- ・ この状況は、沿線地域での積極的な利用に加え、以下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、沿線自治会における利用促進の呼びかけに加え、地域要望に基づく運行計画の変更として、平成24年10月に1便増便及び停留所1ヶ所の増設、平成H25年6月に停留所1ヶ所の増設を行った。
  - 【南地区】では、沿線自治会における利用促進の呼びかけ、沿線店舗によるサービス券の配布、一部自治会での回数券購入・全世帯配布に加え、地域要望に基づく運行計画の変更として、平成25年2月に、萩原線から有里線への運行経路の変更平成26年6月に、朝の峠行き1便増便及び停留所2ヶ所の増設を行った。
- ・ 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、満員便の比率は、H23年度では全運行便の2.6%であったものが、H26年度には全運行便の8.1%となっている。
- ・ 2の、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、2ヶ月間の実績になるが、
  - 【北新町地区】については、1日あたりのご利用は22.5人で、ご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。

(帰り：行き 71:39 H26 本町地区 68:32 H26 南地区 52:48)

- ・回数券の利用者の比率が高い。

(現金：回数券 32:68 H26 本町地区 36:64 H26 南地区 37:63)

- ・毎日平均的な利用がある。午前の最終便（市役所 11:27 発）の利用が他便の 2 倍程度であるぐらいで、便ごとの利用者数の差は少ない。
- ・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 日あたりのご利用は 1 1. 5 人で、ご利用の傾向としては、

- ・マックスバリュから地区へ、萩の台駅から地区へ、双方からの利用が同じようにある。（ややマックスバリュからの利用が多い）
- ・マックスバリュ・萩の台駅から萩の台地区への利用（行きより帰り）が多い（帰り：行き 64:36）。
- ・現金の利用者の比率が高い。（現金：回数券 61:39）
- ・利用が予測に比べ少なく、1 日を通じ 1 0 人に満たない日もある。
- ・両地区とも、利用予測よりは低い値となっているので、継続的な運行のために地域と協力して利用促進に向けた取組を進める考え。

- ・3、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 5 回、それぞれ 2 週間の期間の乗降者数を把握いただいているが、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たものを表にまとめている。
- ・ご利用の傾向として、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。新設停留所での継続的な利用が見られることから、全般的に路線バスの乗降者数が減少傾向にある中で、一定の効果が表れていると考えている。

議長： ただいま説明いただいた内容につき、まず私から質問したいのですが、1. については本格運行中、2. については実証運行中ということで良かったでしょうか。

事務局： はい、そうです。

議長： 2. は、利用状況を見て本格運行への移行を見極めるとしてはいますが、実証運行の期間は何年でしたか。

事務局： 2 年間です。

議長： 3. の位置付けは、どうなっていましたか。

委員： 地域の要望で路線バスの延長運行を実施している。手続上、認可の期間を平成 27 年 3 月までと限定して実施している。採算上目標にしている乗

降者数には達していないが、地域としてみると、人口は減少気味なのに利用は減っていない。地域でも、回数券を夏祭りの景品にしてもらったり、努力いただいているし、来年6月には市立病院もできる。利用者が増える要因があるので、運行期間を延長したいと考えている。

委員： 2. について、行きと帰りの利用者に差があるとの説明だったが、勾配の関係なのだろうか。また、回数券率の説明があったが、両地区で差があるということは、繰返し利用いただいている人数に差があるということか。

事務局： 勾配の影響はあると考えています。いずれの地区も住居地の側の標高が高くなっています。加えて、行きは荷物が無いが、買い物等からの帰りは荷物を持っているので、楽に移動できるということで、ご利用いただいているのではないのでしょうか。回数券率につきましては、ご質問のとおりで、回数券率が高いということは、繰返し利用いただいている方が多いと考えています。数字上からの判断で、現地で聞き取り調査を行ったわけではありませんが。

議長： 利用の傾向を見るにあたって、こういった数値などに着目すれば、こういった傾向が見えてくるという事例はありませんか。

委員： 今すぐに思いつかないが。自治会が何らかの取組をされた結果が表れているのではないかと思ってお聞きした。

委員： いずれの地区も、直線距離としては短い距離を運行している。萩の台地区については、運行経路の途中に平坦なところがあるはず。そこは歩いてもらうことにして、運行経路を短くすれば、乗車時間が短くなることでより便利になるから、利用者は増えるのではないかと思う。

議長： 2. の両地区の違いはいろいろあるでしょうが、委員ご指摘の傾向があるのなら、今後、需要予測において利用人数密度が小さいと考えられる平坦区間の人口を考慮するという事も考えられます。これまでの運行で、徐々にノウハウを蓄積してきていますので、需要予測や実績評価に取入れていけば良いと思います。近畿運輸局さんには、より多くのノウハウがあると思いますので、教えていただければ助かります。

2. の2地区は、連携計画においても乗っていただけるという属性の

多い地域を選んだのですが、予測よりも少ないご利用になっています。  
何か理由は考えられますか。

事務局： 池田南地区自治連合会長が危機感を持たれて、呼びかけていただいて  
去る 11 月 29 日に地域の自治会長さんや老人会長さんに集まっていた  
いて、利用状況の説明をしました。そこでいただいたご意見としては、  
運行経路が遠回りである、時刻が毎時〇分となっておらずわかりにくい、  
生駒駅から帰る時に利用したいが、電車は 15 分に 1 回あるがバスは 1 日  
7 回なので、どの電車がバスに連絡しているのかわからないというもので  
した。鉄道との連絡については、池田会長から、自治会で連絡時刻表を  
作って配布された、南地区路線の青山台自治会の例を紹介いただきました。

委員： 市の決めた運行継続の基準を満たすためには、現利用者の 5～6 倍の  
利用が必要ということで、暗澹たる気持ちになっている。これから 1 年  
半だが、何とか頑張りたい。北新町地区よりも厳しい状況だ。

議長： 近鉄さんで、各駅の配布用時刻表を作っておられると思いますが、そ  
れがない駅もあるのですか。

委員： 配布用時刻表の作成は、各駅ごとに行っている場合と路線ごとに行ってい  
る場合とがあります。路線ごとに作成している場合は、各駅ごとの時刻  
表は無いということになりますが、配布用時刻表を作成していない駅が  
あるというわけではありません。また、時期によっては在庫を切らして  
いる場合があります。

議長： 菟の台駅の配布用時刻表にバスの時刻表をあわせて載せていただくとい  
うことはできないでしょうか。そうすることで、地域の方々が、近鉄  
さんも一緒に頑張ってくれているという気持ちを持たれると思います。ご  
検討いただいて、次回に感触をお聞かせいただいたらと思います。

委員： 持ち帰り検討いたします。

議長： 本日、ご報告をいただきましたが、実証運行地区も含め、今後の推移  
を見守りたいと思います。

## 2 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2〕地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（案）及び取組を示す書類）

- ・西畑線の運行に対し、交付を受けている、地域公共交通確保維持改善事業補助金について、平成26年度の補助対象期間が本年9月に終了したことから、昨年10月から本年9月までの1年間の運行実績について、当協議会で評価し、国に提出する資料の案である。
- ・この評価は、昨年6月に提出した、「地域内フィーダー系統確保維持計画」に基づいて実施される補助対象事業を、より効果的、効率的に推進することを目的に実施されている。
- ・1枚目の事業評価（案）については、①～⑥までの項目を記載しているが、
- ・③前回の事業評価結果の反映状況として、前回評価において、「事業目的達成ため、適切な定量的目標を定めて評価することにより、事業改善に役立てることが重要である。持続的な運行確保のため、地域住民・沿線への利用啓発等により、より効果的な事業の実施に努められたい。」との評価を受けたので、人口の減少傾向にある運行地域で、地域住民の利便性向上に資するという運行の有効性を確認するために、目標・評価の達成を示す定量的な目標を「1日あたりの利用人数及び収支率から沿線人口に対する1日あたりの利用者数の比率」に変更し、今回良好な結果を得た。また、地域での利用促進の取組は、沿線地域とも協力して運行時から継続して実施している。
- ・④事業実施の適切性としては、降雪による1日を除き、円滑に運行がなされたことから、事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施されたと考え、評価は「A」とした。
- ・⑤目的・効果の達成状況は、公共交通サービスの提供が無かった地域に、コミュニティバスを運行し、地域住民の利便性や生活交通の確保を図るという目的については、補助事業年度の平成26年度における交通不便地域での利用が1日あたり対前年度比1.1人増の8.9人、系統全体の利用は1日あたり対前年度比1.3人増の18.1人という利用実績があり、人口が少しずつ減っている状態にある沿線地区の状況を考えると、目的は一定程度達成されたと考えている。

定量的な目標として、①交通不便地である5つの町で乗降する1日あたりの利用人数が、補助事業年度内の4月1日時点での当該5つの町の住民基本台帳人口の合計に占める割合及び②補助対象系統全体での1日あたりの利用人数が、当該補助対象系統を利用する沿線町区の補助事業年度内4月1日時点での住民基本台帳人口の合計に占める割合の2つを設定したところ、①は対前年度比0.32%増の2.36%②は対前年度

比 0.16%増の 1.80%という結果となり、目標は達成された。

利便性を向上させ、利用の促進を図るべく、地元からの要望も踏まえ、今年度においても運行系統の増設及び運行時刻の修正を実施した。

以上のことから、事業が計画に位置付けられた目標を達成した考え、評価は「A」とした。

- ・ ⑥事業の今後の改善点としては、これまでの利用促進策の継続について記載した。地域の活性化という目的を達成するためにも、コミュニティバスの持続的な運行が求められるところであり、その実現に向け、乗車率を確保するために、・沿線自治会における利用の呼びかけ、・沿線一部自治会における回数券の購入・全世帯配布、・市ホームページや広報紙を活用したコミュニティバスの周知（時刻、利用状況、収支状況等）という対応を行ってきたが、結果として平成26年度での利用者増につながったため、今後も継続する。利便性向上のための運行ダイヤの修正についても既に実施しているが、今後も利用状況に応じ対応を検討したい。
- ・ 評価指標については、その有効性が確認できたため、次年度以降も踏襲したい。
- ・ 2枚目の取組を示す書類については、前年度評価において提出した内容から変化のあった、運行本数の増、目標の達成状況、地域での利用促進の取組などについて、新しい情報に入れ替えている。今回、アピールポイントを記入する欄が設置されたので、「地域との協力を通じて利用促進の機運を高め、運行計画を変更してきた」という、これまでの取組状況を記載した。
- ・ この評価の提出期限は来年1月30日となっているので、委員の皆さんのご承認をいただきたい。本日ご意見をいただいた場合の修正については、当該ご意見の反映を条件として、事務局に一任いただきたい。

議長：事務局から、西畑線の運行については目的が達成されつつあるとの自己点検の案をお示しいただきました。事業の適切な実施、設定した目標の達成、いずれについても達成されたということで、「A」という評価案となっています。この評価について、また、他の記載事項が適切か、アピールポイントとして追加すべきことはないか、不足していることはないか、などのご意見をいただきたいと思います。当協議会としては、指標を見直して適切なものに変更していますが、今後この資料は1月末に奈良運輸支局に提出された後、近畿運輸局の本局で第三者を交えた評価委員会で二次評価を受けることとなりますが、どう評価されるのか興味が

あります。運輸支局さんとして、現時点で二次評価の結果は言えないでしょうが、評価側の立場としてご意見をいただけますか。

委員： この事業評価は、毎年取組んでいただいて事業をスパイラルアップして欲しいとの思いで実施している。生駒市協議会については、指標を見直して事業をアップしてもらっている。シートの記載事項に問題はないと思う。ただ、どの自治体も共通していることだが、人口指標については中長期的に考える時が来ると考える。人口がどう推移していくかを見据えて、その時に交通をどうするか、視野に入れ準備しておく必要がある。

議長： その際、何をどう考えれば良いのでしょうか。

委員： 奈良県南部では、路線バスからデマンド交通に移行しているように、手段そのものを変えてきている。生駒市でも、人口が減少すれば運行本数の減も避けられなくなる。

議長： それは事業評価という視点ではなく、計画評価の視点ではないのですか。

委員： そうなります。

議長： 事業評価の枠外の視点ですよね。生駒市の計画には、公共交通サービス提供のルールやメニューも盛り込まれています。

二次評価の前段には、「事業目的達成のため、適切で定量的目標を定めて評価することにより、事業改善に役立てることが重要である。」とありますが、これは一般的に言っているのか、生駒市が出来ていなかったから言っているのか。また、後段の「持続的な運行確保のため、地域住民・沿線への利用啓発等により、より効果的な事業の実施に努められたい」については、効果的な事業実施でないから改めろと言っているのか、これで良いので頑張ってくださいと言っているのか、良くわかりません。どの協議会に対しても言える内容で、当協議会へのメッセージ性がないと思います。

前々回の二次評価はありますか。

事務局： 本日は持っておりません。

議長： 前々回と前回、二次評価の内容は違うはずですが。個別の協議会ごとに評価されていますか。全てに対して同じではないですか。

委員： 近畿運輸局の本局で評価しており、第3者評価委員会にいくつか協議会

にお越し頂いて事業内容を伺っているが、全ての協議会にお越し頂いている訳ではないので、必ずしも同じレベルで評価を行えていない面もある。

議長： 良い点は褒める、改善点は指摘する。そういうことで良くなっていくと思います。今のコメントでは、良いも悪いも伝わらないと思います。

委員： 本日も指摘の点は持ち帰り、ご意見としていただきます。

議長： 私も第3者評価に携わっていますが、当初から、国として評価の体制が築けるのかという点が問題になっており、事業を進めながら事業者、評価者ともに成長をしていくことを前提としていました。評価する方もされる方も、互いに緊張感をもって進めたいと思います。

評価を双方とも「A」として提出することで、ご承認いただけますか。

<承認>

議長： 文言の修正について、⑤の最終段落に1ヶ所おかしいところがありますので、そこを修正ください。期限には遅れないよう提出ください。

### 3 バス新規運行路線の計画について

事務局： （〔資料3〕バス新規運行路線の計画について（案）  
〔資料3-2〕門前線 路線図・時刻（案）  
〔資料3-3〕市立病院線 運行経路図（案）  
〔資料3-4〕生駒北スポーツセンターへの延長運行 運行経路図（案）について説明）

- ・ 1. 門前線の増便について、(資料3と資料3-2) 門前線は、現在、生駒駅南口発午前8時25分から午後5時15分発の間、年末年始を除く平日に15便を運行しているが、道路状況から乗客定員12名のワゴン車を使用しております。これまでに満員で乗車をお断りする便もあるため、一部便について増便し利用者の利便性の向上を図りたい。
- ・ 【運行の概要】としては、満員便の割合が高いうえに北新町線の運行間合いを利用できる時間帯の、次の門前便の前又は後に増便を行うことを検討している。
  - ①平成26年度の満員便率が20.6%となっている、生駒駅南口午前11時発5便の15分前
  - ②平成26年度の満員便率が15.2%となっている、生駒駅南口午後3時40分発12便の5分後
  - ③平成26年度の満員便率が30.9%となっている、午後4時45分発14便の5分後

- ・ 現在運行中の当該時間帯の各便の利用状況は、生駒駅南口乗車時点では満員でも以降の停留所では降車が大部分であり、乗車は少ない状況にあるので、途中停留所から生駒駅南口への利用者は前後に運行する既存便で対応できると考えられるため、車両運行の間合いを考え増発便は途中の山崎新町行きとしたい。午前の①については、利用者の動向も考えてセイセイビル行きも検討する。
- ・ 運賃や運行日の変更はない。
- ・ 運行開始は平成 27 年 4 月以降を予定しており、増便数については、今後の混雑度合も踏まえ検討するが、本日は増便数が最大となる運行計画について、ご承認をいただきたい。
  
- ・ 2. 市立病院へのバス運行について、(資料 3 と 資料 3-3) 市立病院については、開院を平成 27 年 6 月に予定しており、市内各地から公共交通を利用したの来院が見込まれることから、利用者の利便性の向上を図るため、生駒駅から市立病院までの路線を新設したいと考えている。
- ・ 本件は、次の「3. 生駒北スポーツセンターへのバス運行について」とともに、現連携計画では十分に考察されていなかった「移動の目的地への公共交通サービスを提供する事例」の検討となっている。
- ・ 【運行にあたっての前提条件等】について、まず運行区間については、以下の点から、生駒駅と市立病院の間に設定することが適当であると考えた。
  - ・ 市立病院の直近の駅は近鉄東生駒駅であるが、病院と駅とは約 300 m 離れていることから、病院への直接の交通手段が整備されれば利用者の利便性の向上につながる。
  - ・ 病院への交通手段を整備するにあたっては、利用者の利便性の向上の度合いと必要となる経費とを勘案すると、交通結節点となる鉄道駅から病院までの運行が妥当であると考えられる。
  - ・ 最寄りの鉄道駅である東生駒駅には、市北部地域を運行する近鉄けいはんな線は停車しない。また、近鉄奈良線についても急行・快速急行は停車しない。
  - ・ 生駒駅については、既存のバス路線については生駒駅を発着する路線が多いうえに、市内公共交通が集中しており、結節点となっている。また、駅改札口の駅前広場（バス乗場）との間にエレベーターが設置されているなど、バリアフリー設備が充実している。
- ・ 運行手法については、以下の需要予測と、運行費用をはじめとする運行の効率性とを踏まえると、本路線は現在運行中のコミュニティバス路線の運行間合いを利用して午前中に運行することが適当であると考え

た。

- ・市立病院の外来患者数は、1日 300 人と予測されている。また、外来診察は午前中のみとなる。
- ・外来患者数の予測値の 300 人、及び市地域公共交通総合連携計画策定時の平成 22 年に実施した、交通実態調査結果などから、市立病院へのコミュニティバス利用者は、1日あたり約 30 人と予測される。  
乗車のピーク時の利用者数については、「活動機会を考慮したコミュニティバスの運行計画に関する実証的研究」における、兵庫県朝来市での調査によると、公共交通のダイヤ等の制約を受けない、マイカーでの病院到着時刻のピークは午前 9 時台で、その割合は約 30%となっていることから、当市の事例ではコミュニティバス利用者のうちの約 10 人と予測される。
- ・午後も、介助や見舞のために来院される方もおられ、本件路線の利用も見込まれるが、その人数は外来患者に比べると少ないと見込まれる。
- ・以上に基づいた、【運行の概要】の案としては、
  - ・既運行の光陽台線、北新町線の車両を使用し、両線を市立病院線として延長運行する。
  - ・午前中を中心に両線合わせて 7 往復を運行する。
  - ・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引き続き乗車される場合、また市立病院から光陽台線及び北新町線へ引き続き乗車される場合は、大人の場合 300 円、小学生と障がい者は 160 円とする。
  - ・運行時刻については午前中を中心の運行とするが、運行時刻等詳細は今後検討する。
  - ・運行開始は、病院開院に合わせ平成 27 年 6 月を予定している。
- ・運行時刻や収支率などの運行計画については、次回協議会までに検討し、ご報告し、ご承認をいただきたい。
- ・ 3. 生駒北スポーツセンターへのバス運行についてのご報告です。(資料 3 と資料 3-4)
- ・市北部の高山地区において、生駒北スポーツセンターを整備しているが、全施設の整備の完了を本年度末と予定している。平成 27 年 4 月の全面供用開始にあたって、来訪者の利便性を確保すること、これまで定期路線バスの運行がなかった当該地域の交通の便を図ることを目的に既存路線バスの延長運行を行う。
- ・【運行の概要】については、奈良交通バス富雄庄田線の終点、傍示停留所

から生駒北スポーツセンターの間 1.7km を延長運行する。

- ・運行は、土日祝日の生駒北スポーツセンター8時16分着～生駒北スポーツセンター17時28分発の1日10往復を予定。発着時刻とも現時点での予定である。
- ・運賃は、奈良交通バスの賃率を適用し、学研北生駒駅から480円を予定している。回数券を発売し、ICカード（CI-CA、ICOCA、PiTaPa）も利用できる。
- ・現在運行中の奈良交通バス富雄庄田線は、国の地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統）補助金を受けて運行されているが、今回の延長運行部分についても、当該補助金の交付を受ける予定となっている。
- ・運行開始は平成27年4月を予定している。

議長： ただいま、事務局から説明がありました。1.については門前線の増便についてという運行計画の変更についてでしたが、2.、3.については、現在の連携計画に入っていない路線です。現在の連携計画では、公共交通サービス提供の優先順位を4つに区分しています。①直ちに検討に着手する地区として、本町地区と南地区を示し、これらについてはすでに始まっています。②として、高齢化等の問題が概ね5年後に顕在化する地区として9地区を示し、うち2地区で本年10月から実証運行を始めています。③として、高齢化等の問題が概ね10年後に顕在化する地区を示し、④として現在の公共交通サービスで対応可能な地区を示しています。本件議題の2.、3.については、このいずれにも入っていません。居住地ベース、発地での優先順位は考えていたのですが、目的地となる着地については時間の関係もあって考えていませんでした。このような事例が出てきていますので、発地と着地の結び方やターミナルと着地との結び方も考える必要が出てきました。連携計画の改定は後追いになってしまいますが、本日の議題になっている2.、3.の路線については整備する必要がありますので、併せて考えたいと思います。

まず、1.と、2.、3.とは分けて協議しましょう。1.について、多くの方に乗ってもらえるのは有り難いことですが、積残しが生じるのは問題です。それを解決しようという提案ですね。

委員： ②、③案については、現行便の5分後の発車ということだが、5分は短いのではないか。30分間隔の時間帯だから、現行便の15分後など、中間に運行すれば良いと思う。

事務局： 仰るとおり、その方が便利なのですが、車両の間合いの関係もあり、本日の案となっています。

委員： そういった事情があるのだろうとは思っていたが。

委員： 利用者の意向はどうか。5分間隔だと、先の便か後の便か、どちらかに乗客が集中するのではないか。十分に把握する必要があるのではないか。

事務局： 運行事業者からいただいている、日々のご利用の状況を見て増便を検討したものであり、地域からの要望をいただいていることではありません。

議長： 市と自治会で協力してもらって、地域の皆さんに話をしてもらったうえで検討いただき、そのうえで車両の間合いなどの事情も加味して運行計画を立ててほしいですね。

委員： 混んでいて乗れないことに対しての、地域からの意見は余り聞かない。最終便が17:15発というのが早すぎるという意見は聞く。最終便の時間は、運転者の労働条件などで決められたということ、私は承知しているが。今日の計画を実施するなら、17:15分発の後に増発して欲しいと聞きかねないのでは。

議長： 地域の皆さんの話を聞いたうえで、車両の間合いなどの制約があり、本日の案になった、という方が理解が得られやすいと思います。

委員： 北新町線の車両で門前線を増便するとともに市立病院へ運行するとの案だが、北新町線は実証運行中である。門前線、病院線に係る運行経費分をそれぞれの路線に振り分けることで、北新町線の収支率は向上することになる。収支率が運行継続の要件となっているが、この状況について事務局はどう考えているか。

議長： それは、協議会としてどう考えるかということです。こうすることで便利になるのですが、本当にそれで良いのか。収支率を継続的に運行する

要件にしているのです、北新町地区のように他の地区を回れる地区は良いとして、そういった手段がとれない地区は不利となります。協議会としてこういった状況がどうか、考えたいと思います。委員の皆さんから案をお出しただいて。

委員： 市立病院線について、生駒駅を通る門前線を延長運行しないのはなぜか。また、なぜ生駒駅から直行せず市役所を経由するのか。整理されていないのでは。

議長： 本来は、先程も申しましたように、連携計画の策定時に、目的地である着地についても考えて整理する必要があったのですが、時間的な制約もあって発地の検討で手一杯でした。病院線は来年の6月の運行開始を予定しているとのことで、時間的に制限があります。着地の考えの整理、つまり連携計画の見直しをしながら進めることとなります。着地についての方針は決まっていない現状ですが、どのように進めましょうか。当初、連携計画を策定した時のように、2ヶ月に1回皆さんに集まっただいて、協議して考えていくというのが本来かもしれませんが、時間も無いようすし。

委員： 市役所まで路線が伸びているのは、乗務員の休憩所の確保ということではないのか。生駒駅から病院に行くのなら、本来は駅から直接路線を延ばすべきだと思う。また、案の経路で運行するとして、運賃はどうなるのか。駅から市立病院まで乗った時、市役所までの150円と、市役所からの150円、合計300円を払うことになるのか。

議長： 運行の実態と運行区間はわけて考えるということですか。

事務局（アドバイザー）： 運賃については、北新町又は光陽台方面から市役所までを150円、生駒駅から市立病院までは150円と、区間をダブらせる形で運賃を設定することが考えられます。運行事業者や運輸支局とも協議する必要はありますが。

委員： そうしないと、利用は減るだろう。

委員： 運賃については、事務局はアドバイザーが言ったように説明していたと

思う。実証運行期間中の路線を他の路線に回すことはダメなのか。

委員： 2年間の実証運行中であり、まだ始まったばかりなので、1年間の状況を見てからとしても良いのではないか。

議長： 各路線を運行するにあたっての、共通経費をどう割り振るのかという話になります。できる地区とできない地区とで不公平が生じるのも問題だと思います。

委員： なぜ、門前線は病院に行かないのか。

事務局： 現在、30分に1回の運行になっているので、現状から1便減らさないと病院には行けないのです。病院へ行くことと、現在の便を減便することとを比較して、減便しない方が良いと考えました。

また、病院線が市役所を経由することについては、市役所周辺の方にもご利用いただけるのではないかと考えたためです。

委員： 門前線の増便については、どうするのか。

事務局： 次回協議会でもう一度協議いただき、実施するということも考えられます

委員： 時間がないと思う。次回協議会で協議すると、運行開始は5月か6月からとなってしまう。本日事務局からは4月から実施するということが案が示されている。

議長： 本日の門前線の3便の増便案については、北新町線の実証運行という位置付けで始めるということでどうでしょうか。運行により課題が見つかれば改善しながら実施していくということで。

委員各位： （特に異議なし）

議長： 2. の市立病院への運行については、次回協議会で詳細な計画をお示しいただくということですので、本日ご意見のあった、運行区間が市役所経由とすること、門前線が乗り入れをしないことなどの問題点を踏まえて考えてください。

3. の生駒北スポーツセンターへの延長運行については、どうですか。

委員： 生駒北スポーツセンターへの延長運行は、有り難い話である。開設に伴

う利用者の利便性の向上に加え、周辺道路の交通混雑緩和という目的もある。利用がどれくらいあるのか、現時点ではわからない。休日のみの運行であり、平日も運行されればと思うが、平日の利用がどれくらいかもわからない。運行を始めた後、利用者が便利のように見直ししてもらいながら、利用者の増加につながればと考えている。

議長： それでは、3. については、協議会として承認ということにいたします。

#### 4 市内の公共交通のあり方について

議長： 時間が押してきましたので、資料の説明は簡単をお願いします。

事務局： ([資料4] 市内の公共交通のあり方について  
[資料4-2] 市内の公共交通サービスのあり方について (案)  
[資料4-3] 市内公共交通と公共施設、商業施設、病院  
[資料4-4] 発着地間の移動水準の整理方針 (案)  
[資料4-5] 生駒市地域公共交通総合連携計画 (平成23年3月)  
目次の修正案 について説明)

- ・これまでの協議会において、市内の公共交通のあり方について[資料4-2]のとおりご意見をいただき、市としての考えを整理した。
- ・また、市内各地から公共交通を利用する市内公共施設等への行きやすさを把握すること、5地区でのコミュニティバスサービスが提供された現時点での公共交通不便地の把握も必要ではないかとのご意見をいただいたことから、前回協議会での資料にバスの運行頻度や現連携計画での公共交通サービス提供地区および今後の検討地区を加筆し[資料4-3]を作成した。
- ・本日の議題3「バス新規運行路線の計画について」の2. 市立病院へのバス運行について、3. 生駒北スポーツセンターへのバス運行について、でご協議いただいた事例のように、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った。
- ・市内の公共交通のあり方を考えるにあたって、移動の着地についてご協議いただくことに合わせて、これまでにもご協議いただいていた、発地・着地間の移動手段のサービス水準についても合わせてご協議をお願いしたいと考え、[資料4-4]を作成した。
- ・発着地間の移動水準の整理方針(案)として、発地となる居住地域と、着地となる日常生活に必要な活動拠点間の移動手段の有無、およびサ

ービス水準の地域間・着地間の差異を生駒市全域で把握可能なよう、発地を縦軸、着地を横軸に配置し、移動手段ごとに発地・着地間のサービス水準を記入した表（資料4-4の最終ページ）を作成し、それらを重ね合わせることで数値化し検討したい。

- ・日常生活に必要な、通院、買い物、通学、社交などの活動拠点となる着地の案として、二次医療施設、大規模商業施設、高校・大学、文化施設、市役所を掲載した。
- ・分類する移動手段の案としては、公共交通の検討であることから、路線バス、鉄道、徒歩を掲載した。
- ・発地、着地間の現在のサービス水準については、
  - ① 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」または「乗換えが必要」の区分をする。
  - ② 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については、1時間間隔の時間帯が最も多いことから、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。
  - ③ 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。と区分してはどうかと考えている。これらは事務局案であるので、ご意見をいただきたい。

議長： 今ご説明のあった連携計画の見直しについて、見直し後の目次案を資料4-5として用意いただいたことで、項目がこのように追加になるということを示してもらっていますね。

事務局： はい。そうです

議長： 今後検討していくにあたって、着地の設定や移動手段、移動のサービス水準の分類については、委員の皆さんの意見を伺いながら進めたいということですか。

事務局： はい、市内の公共交通のあり方の検討については、これまでも、また今後も当協議会での重要協議事項と考えており、連携計画の見直しもその一環でありますので、委員の皆さんのご意見をいただきながら、進めたいと考えております。

事務局： ということですので、現在の連携計画の改定、それに伴う市内の公共交通のあり方についての検討にあたって、委員の皆さんには本日の資

料4をもう一度よくご覧いただき、ご意見をいただきながら進めていきたいと考えていますので、よろしくお願いします。

議 長： 次に、5その他ということですが、事務局から報告等がありますか。

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4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3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。