

第 1 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 28 年 5 月 25 日（水）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） 小紫会長（代理：山本副市長）、喜多副会長、藤堂副会長、川邊委員（代理：橋本課長）、福寫委員、西本委員、池田(誠)委員（代理：岩藤次長）、谷村委員（代理：六車課長）、村上委員（代理：川村係長）、霜永委員（代理：布田幹事）、平岩委員、森岡委員、藤澤委員、池田(健)委員、矢田委員、片山委員、成田委員

（事務局） 今井総務部長、杉浦防災安全課長、上村土木課長、吉本防災安全課課長補佐、堤高齢施策課課長補佐、古田高齢施策係長、高瀬防災安全課係員、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 吾妻委員、福井委員、木村委員

傍聴者 2 名

議 事

1 平成 27 年度 決算及び決算監査について

[資料 1-1] 平成 27 年度 生駒市地域公共交通活性化協議会 決算書

[資料 1-2] 平成 27 年度 会計監査報告

2 各路線の利用状況等について

[資料 2-1] 北新町線、萩の台線の実証運行の状況

[資料 2-2] 本町地区、南地区 本格運行開始後における利用者数の推移

3 地域内フィーダー系統確保維持計画について

[資料 3] 平成 29 年度 地域内フィーダー系統確保維持計画（案）

4 生駒市が提供する公共交通サービスの評価基準について

[資料 4] 生駒市が提供する公共交通サービスの評価基準について

5 実証運行終了時における運行の是非の判断について

[資料 5] 評価基準および実証運行結果の評価についての考え方

6 その他

事務局：はじめに、生駒市地域公共交通活性化協議会会長代理の山本副市長からご挨拶させていただきます。

会長代理：4月から行政組織が変わり、担当部局が企画財政部企画政策課から総務部防災安全課に変わった。実証運行中の2路線は9月末で満了する。前回から議論していただいているとおり、評価基準及び実証運行結果の評価について資料を出している。充分なご議論をお願いします。

事務局：議事の進行を議長にお願いいたします。

1 平成27年度 決算及び決算監査について

議長：事務局からご説明お願いいたします。

事務局：（[資料 1-1]平成27年度 生駒市地域公共交通活性化協議会 決算書、[資料 1-2]平成27年度 会計監査報告について説明）

・平成27年度については、会議を、5月、10月、1月、3月の4回開催し市内の公共交通のあるべき姿や公共交通サービスの判断基準について協議した。

・歳入と歳出との差額約9万円は、平成28年度に繰り越した。

・決算については、福井委員、矢田委員に会計監査をしていただき、正確なものであると確認していただいた。

議長：事務局から説明がありましたが、ご意見やご質問はありますか。

各委員：特になし。

議長：平成27年度の決算を承認いただけますか。

（承認）

2 各路線の利用状況等について

議長：事務局からご説明お願いいたします。

事務局：（[資料 2-1]北新町線、萩の台線の実証運行の状況、[資料 2-2]本町地区、南地区 本格運行開始後における利用者数の推移について説明）

・北新町線に関しては、平成 27 年 6 月からの市立病院への延伸の効果もあり、8 月に当初予測を上回ったことをはじめ、昨年度と比較しても、乗車人数が伸びている。

・萩の台線に関しては、平成 27 年 6 月の運行経路の見直しや前回の協議会でご紹介した地元自治会の利用促進への協力もあり、6 月以降順調に伸びており、昨年度と比較しても、乗車人数が飛躍的に伸びている。また、萩の台線では、平成 28 年 6 月 1 日からダイヤ改正を予定しており、利便性の向上により、利用者の増加が期待できる。

・本格運行をしている本町地区、南地区両地区においても一日当たりの利用者数は増加している。

議長：事務局から説明がありましたが、ご意見やご質問はありますか。

各委員：特になし。

(報告について了承)

3 地域内フィーダー系統確保維持計画について

議長：事務局からご説明お願いいたします。

事務局：([資料 3]平成 29 年度 地域内フィーダー系統確保維持計画(案)について説明)

・南地区路線のうち、西畑線の運行に対する国庫補助金の交付のために必要な計画である。

・西畑線については、駅やバス停から集落まで 1km 以上の距離があり、交通不便地へのコミュニティバスの運行として補助金が交付されている。

・補助金の交付を受けるために、当協議会で協議・承認を経て、地域内フィーダー系統確保維持計画を策定し、国に提出し承認を得なければならない。

・特に「1.目的・必要性」、「2.目標・効果」についてご意見をいただきたい。いただいた意見については、「8.協議会の開催状況と主な議論」に記載し、計画の一部として提出する。

議長：ご意見・ご質問はありませんか。

委員：国に提出する際にこの路線はフィーダー補助金を利用することによって地元の人の多くは助かっているということを意見に入れて欲しい。

議長：了解しました。本日いただきましたご意見を反映することを条件に、事務局で計画の策定を行い提出することをご承認いただけますか。

(承認)

4 生駒市が提供する公共交通サービスの評価基準について

5 実証運行終了時における運行の是非の判断について

議長： それでは、関連がございますので、議事 4 と議事 5 について、続けて事務局から説明をお願いします。

事務局： ([資料 4]生駒市が提供する公共交通サービスの評価基準について説明)

- ・北新町、萩の台両線において、平成 28 年 9 月末で実証運行が終了するため、終了後のサービス提供の是非を 7 月中に判断しなければならない。
- ・連携計画では、「運行費用が運賃収入を上回る路線に対して、運行費用と運賃収入の差額を市の財源（＝市民の納めた税金）から補助することによって協力する。ただし、その金額は運行費用の一定割合を上回らないこととし、その限度額を設定する。（具体的な数値は今後検討する）。」となっております。現行の市の財源の限度額は 50% であり、それを判断基準としている。
- ・現行の判断基準の問題点は、「評価のための指標が 1 種類である」「地域特性によって指標の値が一方に振れる懸念がある」「50%の基準設定が高い」ということが挙げられている。

([資料 5]評価基準および実証運行結果の評価についての考え方について説明)

- ・評価基準選定の為の代替案として、地域間の公平性を担保するため、地域間の特性の違いを評価基準に反映させる方法を 2 つ提示する。
 - (1)生駒市の負担割合について、地域係数を定めて加味し、算出する方法
 - (2)いくつか条件を設定し、該当する条件の数によって生駒市の負担割合を定める方法
- ・実証運行路線の今後のあり方について、評価基準を満たさない場合、需要と輸送手段の関係が適正かどうかをチェックすることが重要であると考えられる。

議長： 市の負担割合を無視はできないが、交通不便者への最低限のサービスは絶やしてはいけない。地域によって条件に差があり、全員が乗っても現行の基準を満たさない地域があり、全ての地域が納得できる基準を設定する必要がある。

また、需要と供給の合った交通手段を考えていかなければならないが、適切な運賃やサービスを事前に把握するのは困難であり、それを調査するために実際に運行して確認するのが実証運行である。

「実証運行の評価＝実証運行を続けるか、終わるか」であり、その判断は、知りたいことが知れたかがカギとなる。その際の判断基準がないので、

この機会にきちんと定め、現行の実証運行を終えるのか、終えないのか。終えた場合どうするのかを判断したい。

この場で検討し、7月に開催する第2回の協議会で最終的な判断をするために、意見をいただきたい。

委員： 地域係数の細かい決定を協議会でするのは非常に困難であるが、今回の資料については事務局と議長が協議した結果の数値が書かれているのか。

議長： 資料で示しているのはあくまで一例である。これを生駒市では、実際はどうなっているのか議論を進めたい。

委員： 資料5に、地域間の特性の違い：沿線の人口密度、沿線の75歳以上人口比率、路線長、勾配などとあるが、これらを地域係数の中の一つの基準に織り込んでいくのか。計画策定時に、支援の優先度を決定する判断基準を定めたように、決定していくのか。

副会長： 当初定めたのは、コミュニティバスを導入する地域を決定する判断基準であり、今回は、導入を決定するかの判断基準ではなく、生駒市の負担割合が50%という判断基準がすべての路線にあてはめて適正であるかを見極める議論であるので、前の基準とは別の視点である。

委員： 前の基準と異なる基準であることは理解している。前の基準では不公平が生じるので新たな基準を定めようということが、今回の議論のスタートラインであった。今回決定する判断基準の根拠となる要素が資料5に提示されている指標になるのか。

議長： 当初の連携計画でも資料5に提示されている指標を使って検討する優先順位を定めた。検討する優先順位が高くても、現在生駒市が提示している50%の基準を一律に当てめるべきか、という疑問が生じている。では、どのように地域による特性の違いを考慮するか、というのが今回の議論になる。

委員： 新しく判断基準を設けるということは理解しており、基準の定め方を知りたい。資料5に書かれている指標をそのまま適用するのではなく、今回の基準を決定するための、あくまでも一つの要素として協議会で検討し、合意形成して決定していくのか。

議長： そのとおりです。

委員： 市の負担割合が50%を超えている萩の台線は、運行ルートを変えたりしている。現状のサービスの需要と供給が適切であるのかをまず見直すことが大事なのではないか。50%を超えてしまっても、残すべきなのか、

評価すべき点があるのかないのかを議論する必要がある。また、この議論は萩の台線に限って論議するのか、今後また50%を超えてしまう地域が出てくることも見越して、全ての地域に当てはめることができる判断基準を決定するために議論するのか。

議長： 路線ごとに基準を定めるのは困難であり、全ての地区に共通する判断基準を定め、それに基づいて結果を実証することを提案したい。

委員： 全体に当てはまる評価基準を定めることになると、萩の台線の実証運行の検討とは別途の議論が必要であり、萩の台線をどうするのかというのはその後ではないか。全体を見て論議をするのか、萩の台線を個別に見て論議をするのかでは、議論が違うのではないか。今のままでは議論が出来ないので、どちらなのかポイントを定めて提案してほしい。

議長： 萩の台線だけを見て判断基準を検討すると、萩の台線を残すための基準になってしまう可能性があり、本来は生駒市全体を見て判断基準を定める必要があると考えられる。しかし、9月までに結論を定めなければならない以上、時間が厳しく、萩の台線中心の議論になると考えられる。できる限り、他の地区と比較して議論しながら、各地区に共通する基準を定めていくのが議論していきたい。

委員： 総論としては理解できるが、漠然としていて理解できない。全体を見て定めろ、と言われても議論が前に進みにくく、具体的にはどう判断して、どのように議論を進めていくのか。

議長： 今日いきなり議論して定めようということではなく、コンサル会社が次回の協議会までに案を作成するので、その案を次回の協議会で検証し、議論、市民の方に納得していただきやすい基準を決定したい。

委員： まずは萩の台線において、市の負担割合50%以下が自治会の努力だけでは達成が困難であるのか、困難であるならばこれまでに地元の努力がどれだけされてきたのか、というのを検証すべきではないか。それが充分にされないまま、判断基準の決定の話になるのは、唐突である。

議長： 資料5にあるように、需要の掘り起こしがどの程度できており、今後どこまで進められそうであるかも評価の重要な要素となる。充分把握できた、若しくは需要が伸びる予定がない場合、実証運行は終了となるが、今後も需要が伸びる可能性があり、もう少し検証の余地があれば実証運行は延長する。それをこの9月の段階で見極める必要があるため、自治会の努力も検証する必要がある。

委員： 努力というのは数字で判断されてしまう。どれだけ努力しても、数値が横ばいであれば努力していないとみなされる。萩の台地区の自治会長は、自治会で回数券を購入し、割引で販売するなど、自治会費から負担して努力している。資料 4 で提示されている現行の判断基準を満たすための数値はどれも自治会の努力だけでは実現不可能である。

議長： 努力が数値となって現れるところと、なかなか現れないところがあるのはもちろんである。それを同じ基準で判断するのは酷ではないかというのが今回の議論である。

委員： コミュニティバスの理念は地域の救済であるのだから、数字だけで判断すべきではない。極端に言えば、赤字でもやるべきことはやらねばならない。数値を無視するのではないが、総合的な判断が必要なのではないか。

会長代理： 萩の台の努力については認識している。今回は萩の台線の実証運行期間満了後の判断をどのようにすべきか検討するために資料 5 を提示したが、これで判断基準を定めた場合、他の萩の台と似た条件の地域から、自分の地域でも実施して欲しい、との声が上がることが考えられることから、1 の代替案については一時の考え方でないといけなないと考えられる。2 の代替案としては、萩の台線では例 2 の乗合タクシーの需要が相応しい例に当てはまってしまいが、それが正しいのかは定かではない。9 月という一定の日にかがある以上、きちんと今回の実証運行の結果を整理し、議論した内容で協議会の中で判断する必要がある。市民すべての活動機会の確保を前提として、そのためにどうするか結論はあるが、その中の過程はいろいろあると考えられる。それを今回、議論したい。

例えば、萩の台線の利用者数がなぜ少ないのかはきちんと議論する必要があるのではないか。乗降場の数の多さが利用意欲を減らしているのではないか、近大病院への延伸をしてはどうか、など多様な考えがあると思う。そのような多様な考えを今日だけでなく、次回、お聞かせ願いたい。

議長： そういった検討を含めて、検討が尽くせたかが実証運行をやめるかの判断になる。今回の議論は数値上の判断のみではない。赤字であっても、必要なところはやりましょう、という考えで運行する地域もあるが、赤字が見込まれるので運行しない地域もある。そうすると、運行する地域はどのような条件が必要なのか、数値ではないにしても条件をはっきりさせなければ、他の地域に納得していただくことができない。協議会において、本当に必要な地域を精査し、運行の判断をしていることが、他地域の市民

から見ても分かるようなはっきりとした基準を定める必要がある。その判断基準を定めるために、どのような要素を検証するべきかを協議会で議論したい。

委員： 生駒市全体を見渡して公平な判断の物差しは必要であると思うが、まずは地元の声を聴くことも重要ではないか。

議長： 出来る限りは地元の方の意見を聞くのは必須である。地元の方の声を聞いて、どのような判断をするかを定める必要がある。地元の声をどのように仕分けていくかが重要である。

委員： 現状、他の地域は要望がないのか。他の地域は現行の 50%の基準を満たしていないということか。

事務局： 他の地域からも要望はある。計画当初に策定した優先順位に基づいて、運行開始の地域を検討・決定するので判断基準を満たしているかとは関係がない。

委員： 実証運行終了で判断をするということは、それ以降の見直しは今回の議論に含まないのか。

議長： 本格運行にするということは、持続可能な運行であるという判断をすることである。

委員： 実証運行の終了時に基準を満たしていれば、それ以降は継続的に運行が可能であると判断してよいのか。

事務局： 本格運行に移行しても、持続可能でなくなれば見直しの必要はある。そのために協議会では、各路線の利用状況を報告しており、持続可能な状況であるかは検証している。

市側の考えとしては、市の負担割合が 50%という数値だけが判断基準でいいのか、というのが今回の議論の主題である。資料 5 において、判断基準に加味すべき地域特性を事務局から例示をしているが、ほかにも考慮すべき地域特性や数値に出にくい自治会の努力といったような要素について、次回の議論に使う資料に反映させていくために、この場で教えていただきたい。

委員： 需要のありようによっては、朝夕はコミュニティバスと昼間はデマンドタクシーとの混合策なども対策として、あり得るのではないか。先進的な取り組みをしている自治体の事例等を参考にして、次回はまだ多様な可能性を資料として提示していただきたい。協議会としては支援をやめたいのではなく、どうしたら続けられるのかを検討したい。

議長： 混合策等については、事業者側の専門分野であるので、そちらに知恵を借りたい。事務局は今後、そういった混合策が解決策になりうるのかを整理・検証して、実行が難しいのであれば、その理由を提示するようお願いしたい。

委員： 萩の台線と新規路線の検討を同時にするのは困難であるので、テーマは分けて協議会を開催してほしい。

議長： 今回と次回の協議会については、現在の萩の台線について議論する。それを萩の台線だけの独自の指標を作って判断をすると、他との関係はどうなるのか、という議論が必ず出てくるので、指標については全体で検討する、ただ、現行の萩の台線を大きく変更する、といった議論はそれなりの成果が期待されない限り、検討するのは困難だと考えられる。

委員： 努力しているから、実証運行結果を1年伸ばそうという結論を出すこともできるのか。

議長： 実証運行の結果がきちんと数字が出ておらず、見極め期間が更に必要である場合は大いにあり得る。

ここで、規約において、「協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、助言等を求めることができる」と定められているので、差支えなければ、本日出席していただいている萩の台住宅地自治会長に地元としてどう思われるか、またはこれまでの議論を聞いてどう思われたか、ご発言いただきたい。

自治会長： 実証運行の終了の判断できているか否かについては、判断材料が整っていると考えておらず、地元4自治会で適宜打ち合わせをして今後も協議していきたいと考えている。また、時間帯・曜日・天候によって利用者数は影響を受けやすく、萩の台線は、平均値は悪いが便によっては7,8人と乗車されているので、そういった条件がそろった際に、デマンドタクシー等が救済策になりえるのか、という点で疑問を感じる。路線長が長い、短いといった点がどうやって判断されているのかがわからないが、路線長が判断基準になりえるのか疑問を感じる。

議長： 地元でどのような努力をされているのか、判断基準にどのような点を考慮されているのか、また後程事務局にお伝えいただきたい。

先ほど地元の声を聴いて判断すべきとの意見があったが、コミュニティバスを本当に必要としている地域を判別する材料が必要である。

本日、様々な意見をいただいたが、次回の協議会で更に議論をしていただけるような案を事務局が提示することにご承認いただけますか。

委員： 先ほどバスとタクシーの併用、という意見があったが、長野県ではメインはバスで枝はタクシーで、共通で運賃を取る、といった工夫をされているので、そういった事例も案に入れていただきたい。

議長： 別の自治体においても、そういった事業者間で共同して事業を進めている事例もあるので、積極的に協議会内においても事業者側からご意見を頂戴して、検討を進めたい。

他にご意見がなければ、承認とさせていただきます。

(承認)

6 その他について

議長： 続いて、その他案件ということで、なにかございますか。

委員： 公共交通を考える際に、事業者や市が提供するような様々な交通手段が考えられるが、例えば塾が送迎に使っているバスを、生徒が使わない時間帯は老人の病院の送迎に活用するなど、他の媒体をうまく活用すれば公共交通の選択肢の一つになりうるのではないか。

議長： 結婚式場や自動車教習所への送迎など、いろいろな事業者が考えられる。空いている車や時間帯、ボランティアドライバー制度など、安全性を確保しながら地域資源を活用していくことは重要であると考えられる。

事務局からは、何か連絡事項ございますか。

事務局： 今回は特にございません。

議長： 本日の議事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。

委員： 次回の協議会の日程ですが、7月28日（木）午前10時から市役所4階大会議室にて開催いたしますので、ご出席をお願いいたします。

最後に会長からご挨拶させていただきます。

会長代理： 本日は活発なご意見をいただきありがとうございました。一点お願いといたしまして、次回は重要な会議となるので、事業者側からの積極的な発言をお願いいたします。

事務局： これをもちまして、第1回生駒市地域公共交通活性化協議会を終了させていただきます。