

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 28 年 7 月 28 日（木）午前 10 時～午前 12 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、川邊委員（代理：橋本課長）、西本委員、吾妻委員、池田(誠)委員（代理：岩藤次長）、谷村委員（代理：六車課長）、福井委員（代理：山田係長）、木村委員（代理：中井運輸企画専門官）、折原委員（代理：川村係長）、霜永委員（代理：布田幹事）、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、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）、セントラルコンサルタント株式会社（樋口、岡本）

欠席者 藤堂副会長、福寫委員、平岩委員

傍聴者 2 名

議 事

1 各路線の利用状況について

[資料 1-1] 北新町線、萩の台線の実証運行の状況

[資料 1-2] 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

2 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 2-1] コミュニティバスの運行にかかる生駒市の負担割合に関する試算

[資料 2-2] コミュニティバスの運行費用削減方法

3 実証運行路線の対応方針について

[資料 3] 実証運行の評価と今後の公共交通サービス提供方針（案）

4 その他

[資料 4] 国道 308 号改良工事に伴うルート変更について

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：今回の協議会では、9月末で期間満了する2つの実証運行路線について、一定の評価と結論を出す必要がある重要な協議会となる。是非とも活発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 各路線の利用状況等について

議長：事務局からご説明をお願いいたします。

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を説明）

- ・北新町線に関しては、平成 28 年 4 月から 6 月にかけては、前年度同時期と同じく右肩上がりに乗車人員が伸びている傾向にあり、全ての時期で前年度の乗車人員を上回っている。

- ・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、今年の 6 月 1 日からダイヤ改正を行った結果、過去最高の乗車人員となっている。

- ・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）

2 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

議長：事務局からご説明をお願いいたします。

事務局：（〔資料 2-1〕コミュニティバスの運行にかかる生駒市の負担割合に関する試算
〔資料 2-2〕コミュニティバスの運行費用削減方法を説明）

- ・生駒市地域公共交通総合連携計画では、「市民が日常生活を行う上で必要となる活動機会を確保していくため、既存の鉄道や路線バス、自家用車、二輪車、徒歩などで活動拠点まで行くことのできない市民に

対し、生駒市民のみなさんの将来の生活を支えるという考え方のもとで、生駒市が主体となって公共交通サービスの提供などを行う」としている。

・実際にサービスを提供する地区は、次の①～③の条件を満たす地区を対象に優先順位を定めている。

① 公共交通サービスを必要とする 75 歳以上の人口が多い地区。

また、今後 5～10 年以内にそのような状況になる地区。

② 駅やバス停までの距離が長い、または地形が急峻で駅やバス停までのアクセスが困難であると考えられる地区。

③ 自治会から公共交通サービスの提供に対する要望のある地区。

・同計画では、実際に公共交通サービスを提供し運営していく際のルールとして、次のような趣旨の記載がなされている。

○ 利用者はサービスの質に応じた運賃を負担する。

○ 運行費用が利用者の支払う運賃だけで不足する場合、市の財源から補助するほか、沿線地域が必要な公共交通サービスを提供できるように協力する。

○ 市の財源から補助する金額は、運行費用の一定割合を上回らないようにする。

・以上に示した生駒市地域公共交通総合連携計画の考え方にに基づき、4 路線の公共交通サービスを新たに提供してきたが、路線によっては実証運行期間中の市の負担割合が 50% を超え、どのような対応が適切であるかが、重要な検討課題となっている。

・こうした中で、市の負担割合について、路線特性の違いが生駒市の負担割合に及ぼす影響を検討するため次の 3 ケースについて試算している。

[ケース 1] 1 便当たり同じ人数が乗車した場合

[ケース 2] 公共交通族が同じ頻度で乗車した場合

[ケース 3] 沿線地域の住民が同じ頻度で乗車した場合

・どのケースでも、生駒市の負担割合は門前線が最も低い。門前線は循環型の運行で、所要時間は 25 分である。他の路線に比べて短時間で生駒駅～本町地区～生駒駅の間を運行できるので、輸送効率が良く、公共交通族や沿線の人口が多いことから、生駒市の負担が抑えられている。

・ケース 1 の生駒市の負担割合を見ると、門前線以外の 4 路線は 43.5%、

59.1%、49.1%、70.6%となっており、全便で小型ワゴン車の定員に相当する利用があっても、生駒市の負担割合が50%を下回ることが困難。

・ケース2、ケース3からは、公共交通を必要とする人や沿線地域の住民が同じ頻度で利用しても、生駒市の負担割合には大きな違いが生じることが示されている。「乗って残そう」的な取り組みを同じ程度実施しても、路線特性の違いによって生駒市の負担割合は大きく異なる。

・以上に示したことを考え合わせると、生駒市の負担割合に関する評価基準については、路線の特性を考慮するのが妥当である。

・この検討結果を評価基準に反映するための考え方として、たとえば、次に示すことが考えられる。

<案1>

- 最も生駒市の負担割合が低い門前線を比較のための基準とする。
- ケース1～3の試算では、門前線の生駒市負担割合は50%を下回っているが、門前線の生駒市負担割合が50%となる利用者数などを求める。
- その数値を、他の路線が本格運行を継続するための評価基準とする。

<案2>

- 上記の利用目標に加え、便数や運賃の調整なども含めて評価基準を満たすことを考える。
- 門前線の生駒市負担割合が50%となる利用者数などを求める。
- 現行の運賃を1.5倍程度に改訂し、便数も調整して門前線の生駒市負担割合が50%となる利用者数などを評価基準とする。

<案3>

- 公共交通族が週に1回(2週に1往復)乗車し、路線バスと同じ(または2倍の)キロあたり運賃を支払った場合の市の負担率を2年以内に達成できる見通しがあること。といったように項目と条件を組み合わせて基準を決定する。

・運行費用の削減方法については、以下のような例が挙げられる。

- (1)便数の削減
- (2)車両の小型化
- (3)運行日の削減
- (4)事前予約制

(5)一般タクシーの活用

(6)上記の組合せ

・以上のような案や条件を組み合わせ、新たな評価基準について検討したい。

議 長： 今の事務局からの説明については、費用の面についてですが、事業者側は今の説明を受けて、何かご意見はございますか。

委 員： 費用削減の目安として資料を出していただいているということは理解した上でご意見させていただくと、資料の中で、運行日数の削減という話がある。例えば、毎日、土曜も日曜も運行するためには、休日を確保するために、二人の運転手を用意しないといけない。土日の運行を休みにすると、運転手は一人で済む。このような場合は、運行日数を減らすことで、確保する運転手の人数も減るので、運行経費の削減になる。しかし、たけまる号の運行日数を一日減らしたとしても、必要な運転手の人数は変わらない。運行日数を一日減らした時に、事業者側が有効活用する手段がない限り、費用削減にはつながらない。

またタクシーの試算の例があるが、デマンド型であっても、一定の時間は拘束されるリスクが生じるため、資料に提示している試算通りにはならないと思われる。提示している案をどのように活用していくか、具体的に話を詰める必要がある。

議 長： 仰っていただいている通り、あくまで試算であるので、実際検討していく際には、ご指摘いただいた点を詰める必要があると考えられる。

委 員： 資料の説明は理解できたが、どういった議論をしていくのか流れが見えない。既存路線をどうするのか、と新設路線をどうするのか、という2つの議論をどういう段階で議論していくのかが分からない。

議 長： 資料 2-1 は現行の判断基準 50%の見直しを提案するものであり、基準は、費用と収益の率から導き出す数値である。現行の費用では見直した評価基準を満たすのが厳しい場合、評価基準だけでなく、各路線の費用を削減することを視野に入れるべきでは、という観点から資料 2-2 で削減案を提示している。

連携計画では、「生駒市が交通不便地には生駒市が主体となってサービスを提案していく」と定められている。その上で対象となる地区をピックアップし、優先順位を決定して、順番通りに事業を進めてきた。サービスを今後も提供していくために、もう一度基準を的確に定めてはどうか、と

というのが今回までの議論の流れである。

委員： 今回の資料で、門前線の条件を他の路線に当てはめると、現行の基準を満たすのが厳しいというのが、明らかになっている。これが生駒市の現状であり、現行の基準を均等に付すと当てはまらない地域が多数出てくる。やはり現行の基準に置き換える新たな基準を考えなければならないのでは。今回の資料に基づいて、以前から論議していたように、評価基準を定めていかなければ、論議にならない。

議長： ご指摘いただいたとおり、現行の基準では、連携計画で挙げられているほとんどの地域が基準となる収支率を充たすことができない。生駒市の実情を踏まえて、50%の基準を見直していきたい。

委員： 各路線について、50%の基準を満たすように運行経費の削減方法を考えていく検討をするのはどうか。

議長： 運行経費の削減策を複数挙げているが、運行経費の削減は容易ではなく、資料 2-2 で提示している策を当てはめても 50%の基準を満たすのは困難であると考えられる。そこで、やはり基準を見直し、地域の特性に合わせた運行形態を選択していく必要がある。

委員： 地域の特性をどう判断していくのか。

議長： 例えば、地区の人口や公共交通族の人口は地域の最も考慮すべき地域特性の一つではないか。人口密度の高い地域では基準が満たしやすいが、人口密度の低い地域でも、公共交通の必要性は変わらない。公共交通族の人数や地区人口をベースにした地域特性を考慮した指標にした方がいいのではないか。個人的な考えを申し上げますと、生駒市の公共交通サービスは、公共交通が提供されておらず不便をしている方が多く存在し、かつ、自治会の協力が得られる地域に提供することが定められているので、必要とされている方の内、どの程度の方が利用されているのか、という指標案が最も計画の主旨に沿っており適切ではないか。

この場では、資料 2-1 の案 3 の考え方に則り、どういった要素をどういう条件で評価基準に組み込んでいくかを議論していきたい。

委員： 運賃を上げるとか下げる、というのは後の話で、まずは 50%という高い数値を見直し、引き下げることで、現状収支率が厳しい地域が再度、新しい目標数値に向けて頑張る、というのが先ではないか。

議長： 目標の収支率について、各路線で一律の条件を付すのはかなり厳しい話

になり、地域によって異なるのが通常であると考えられる。しかし、考え方としては統一の基準を作る必要がある。

委員： 運賃については、通常路線バスを利用している者の立場から見れば、同じ運賃を負担して欲しい。多くの市民の方と同等の負担は、コミバスの利用者にも負担して欲しい。

事務局： 連携計画で挙げているように、50円単位で切り下げを行っており、現行のコミバスは路線バスと同じ料金を負担している。

委員： 負担の割合について、生駒市は方針として、高齢化社会に向けて公共交通を増やしていこう、というのは変わっていない。公共交通族に利便性を図るのが、本来の公共交通の提供の目的である。費用については、変えられない分、やはり、地域によって公共交通族を利用する人の比率を考慮するのがいいのでは。現状の負担割合である50%と、資料2-1の図2で試算している市の負担率の間の乖離を埋めるための地域係数を定め、地域の努力によって近づけてもらえる数値を設定するのが妥当ではないか。

議長： ご指摘いただいたとおりの考え方で議論を進めていきたい。そのために資料2の案3に基づき、基準を定めていけるのではないかと考えている。

委員： 市で発行している市内70才以上の方に提供するいきいきカードを有効に活用できないか。

委員： たけまる号光陽台線では現在も利用できるが、カードを使えるようにするためには、車体に初期投資が必要。

議長： 次回の協議会では、案3のように、様々な条件を組み合わせた結果、各地域でどのような数値になるかを算出し、その試算に基づいて議論をして結論を出したいと考えますが、いかがでしょうか。

委員： 今回の試算では、市の負担割合が非常に高くなってしまいが、その負担割合を減らしていく工夫も必要ではないか。

議長： この協議会としては、条件を満たす地区については主体的にサービスを提供するということが定まっているので、負担割合を受けての市の行政判断とはまた異なってくる。ひとまず、協議会の意見としてまとめていく必要がある。「市が主体的に進めていく」という計画の理念を実現するために、地区間の不公平さや基準の不透明さが市民から指摘されないよう、議論を進めていきたい。

最後に、協議会のこれからの議論について、副市長から、市としての見

解を伺いたい。

会長代理： 基本的には、ご提案いただいた形で議論を進めていただくことで、問題ないと考える。市としては、当初に議会等で説明してきた経緯があるのでそこをきっちりと詰めた上で対応していきたい。

3 実証運行路線の対応方針について

議長： 事務局からご説明お願いいたします。

事務局：（〔資料 3〕 実証運行の評価と今後の公共交通サービス提供方針（案）を説明）

- ・萩の台地区は、利用者数を前年同月比で比べると 1.6～2.3 倍と各月とも増加傾向にあり、運行が地域に浸透し利用が促進されるまでに一定の期間が必要であったことに加え、地元、行政、事業者が継続的に意見・情報交換を行い、ルート・ダイヤの見直しを実施したこと、また地元自治会で利用促進に向けた積極的な取り組みを行った結果と評価でき、今後も利用者数の増加が期待される。

- ・一方、公共交通サービスの内容を定める重要な評価基準の一つとなる市の負担割合については 88.9%（平成 27 年度実績）であるが、徐々に改善傾向にある。

- ・以下の状況を踏まえると、実証運行期間を延長することが妥当と考えられる。

- 公共交通サービスの運営に対して、自治会の協力が得られており、今後も利用促進に向けた取り組みの意欲が示されていることから、生駒市が支援して公共交通サービスを提供する要件を満たしている。

- 新たな評価基準が定まった段階で実証運行の評価を行うことが妥当と考えられる。

- ・実証運行を延長する期間については、今後実施が期待されている地元の取り組みが浸透し利用が促進されるまでの期間や路線特性を考慮した評価。

- ・北新町地区は、図－2 に示す通り、利用者数を前年同月比で比べると、1.1～1.3 倍と各月とも増加傾向にあり、日平均利用者数は、計画策

定時の予測に近い。

- ・市の負担割合は、減少傾向にあるものの 79.9%（平成 27 年度実績）で

ある。

・本町地区と合わせて評価した場合、本町地区では、利用者増に伴い、時間帯によっては満員となり乗車できない事例も見られたことから、北新町線を運行するコミュニティバスのうち3便を本町地区も兼用して運行することにより、効率的に本町地区における公共交通サービスの運行頻度を向上させ、満員となり乗車できない状況を縮減することに寄与している。

・本町地区と合わせた市の負担割合は、53.7%（平成27年度実績）であり、現時点での基準としている市の負担割合50%に近い割合である。

・以下の状況を踏まえると、本格運行に移行することが妥当と考えられる。

○北新町地区の利用者は増加傾向にあるなか、全市的な利用が見込まれる市立病院への延長運行や本町地区への一部便の兼用運行を実施しており、他地区の外出機会の確保にも寄与している。

○一部の便を兼用運行している本町地区と合わせた市の負担割合が基準に近い値を示している。

○日平均利用者数が計画策定時の予測に近い。

・なお、継続的な運行のために、地元、行政、事業者が継続的に意見・情報交換を行い、改善できる部分を改善していくことが必要である。

議長： ご意見・ご質問はありませんか。

委員： 北新町線は単独でみると非常に厳しい状況である中で、病院線や前線と兼ね合わせるということで収支率を向上させている。ただ減便するだけでなく、こういった運行の組み合わせも工夫の一つではないか。こういった手段を生駒市として検討していくことも、重要ではないか。

生駒市域は南北に細長く、谷底に収まっており、東西の交通機関が弱い、というのは従来から指摘されている。そのような生駒市の特段の事情を、組み合わせで運行する工夫を含めて今後の検討課題としていくことによって、市の負担割合の減少に繋げられるのではないか。

議長： ご指摘いただいたとおり、運行を組み合わせることによってなるべく効率的にしていく策は適切であるが、運行路線の評価として2地区の収支を合算して出すことは果たして妥当であるのか。例えば、収支率の悪い地区が、収支率を上げるために収支率の良い地区に応援へ行く事態が考えられる。そうして組み合わせを重ねていくことで全体としての収支率が悪くなり、新規路線の進出が困難になってしまう。2つの路線を組み合わせる

と運転手の確保の面から人件費の削減になる。一人のドライバーが A 路線を 5 便、B 路線を 3 便運行する場合、運行費用を 5 : 3 で割り出すなど、割合を検討しないとイケない。ルールを定めた上でそれぞれの路線の収支率を算定するのが妥当ではないか。

委員： 北新町線は負担割合約 80% で本格運行に移行、萩の台線は約 90% で実証運行の 2 年間の延長、という結論の差があるは何故なのか。

事務局： ご指摘いただいたとおり、負担割合で見たときは、北新町線も萩の台線も実証運行の延長、という形をとるべきであるが、北新町線が本町地区に 3 便走ること、当該地区の混雑や積み残しの解消に大きく寄与していることを踏まえると、本格運行に移行すべきでは、と考えている。萩の台線については、単独路線であるので、現状は負担割合が高くなってしまっているが、自治会の相当な努力も見受けられ、今後も乗車数の増加が見込まれるので、実証運行の延長という形で様子見をする。

委員： 北新町線の応援なしで、本町地区が現状の路線を続けようとする、もう 1 台バスを増やすことになり、単純に倍の費用がかかるのか。

事務局： もう 1 台増やして、便数を倍にするほどの現状ではなく、北新町線からの 3 便の応援という実情が門前線にとっても非常に効率的に運用できている。今回の実証運行期間満了において、その点を踏まえて北新町線について、評価をしていただきたい、というのが事務局の意見である。

委員： 北新町線の運行路線は坂道が多く、まともに走ることができない、だからこそコミバスが必要な地域である。路線を構築しにくい地域であり、市内にもそういった地域がたくさんある。その点を考慮しなければならない。平坦な道で色々な地域の方を拾える利便性の高いコースが作ればよいが、北新町線のルート決定で苦労した時のように、今後も設定が難しい地域がたくさんある。そういった路線の特徴、コースの特徴、という点を考慮して評価していくべきでは。

委員： 今日の議論は 2 路線をどうすべきか、というのが主題であるが、評価基準があやふやな状態で判断するのは困難ではないか。

議長： 萩の台線、北新町線の判断基準の大きな違いは何であるか、それを見極めなければ判断はできない。新たな評価基準の考え方をどういうふうに通してはめていくかについて現状、定まっておらず、判断基準となる材料はどちらも同じである以上、どちらも実証運行を延長する、というのはいかがか。

- 委員： それで問題ないと考えるが、新たな判断基準については、早急に取り決める必要があり、次回の協議会で結論を出したい。
- 議長： 今回の協議会の結論としては、2路線とも2年間の実証運行を延長し、その評価基準について、実証運行期間中にきちんと定める、ということによろしいか。
- 委員： では、次回の協議会は新路線の議論ではなく、評価基準の見直しを継続的に議論していくということによろしいか。
- 事務局： 新規路線については、現行の路線の見通しが立ってから議論していきたいと考えている。
- 議長： 当初の連携計画では、ある程度時期を決めて検討していくと定めており、そのスケジュールに沿う形で検討を進めていきたい。
- 委員： これまでの議論の中で、東西方向に弱い、という分析を出してきた以上、そこに継続する議論を進めていただきたい。生駒の公共交通の弱点の分析結果に基づいた論議を進めていきたい。
- 議長： 頂いた意見に基づき、議論を進めていきたい。今回の実証運行の対応の結論としては、2路線とも実証運行の延長、ただし、2年間の期間内に、本格運行に移行できるような成果が出た場合、予定が前倒しになることもある、という結論によろしいか。

(承認)

4 その他

- 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。
- 事務局： ([資料 4] 国道 308 号改良工事に伴うルート変更についてを説明)
- ・西畑・有里線において、県郡山土木事務所が施工する国道 308 号の改良工事に伴い、やまびこホール下停留所付近の区間が、8月中旬から12月下旬までの予定で、朝9時から夕方5時までの間、通行止めになる。
 - ・具体的な日程が決まり次第、地元へ周知するが、期間が約3ヶ月にわたり、長期間になることも踏まえ、委員の皆様にも迂回運行のご理解をいただきたい。
- 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、10月頃に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。次回は重要な会議となるので、引き続きどうぞよろしくお願いいたします。