

# 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29年1月13日（金）午前10時～午前12時

開催場所 コミュニティセンター 401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（代理：黒川部員）、山口委員、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：今谷課長）、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）、平岩委員、森岡委員、藤澤委員、池田（健）委員、矢田委員、成田委員

（事務局） 今井総務部長、杉浦防災安全課長、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（岡本、橋本）

欠席者 片山委員

傍聴者 1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 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（生活交通ネットワーク計画に基づく事業）（案）

### 3 実証運行路線の延長に係る議会への報告について

[資料 3-1] 「生駒市コミュニティバス（北新町線・萩の台線）実証運行期間の延長について」

説明資料

[資料 3-2] 平成 28・29・30 年度 実証運行期間の工程（案）

[資料 3-3] 実証運行地区におけるアンケート調査の実施について（案）

#### 4 評価基準（生駒市負担割合）の検討について

[資料 4] 評価基準（生駒市負担割合）の検討

#### 5 人口統計に基づく公共交通サービス提供の優先順位の区分の更新について

### 1 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 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を説明）

・北新町線に関しては、平成 28 年 4 月から 8 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、10 月以降は季節柄外出機会が減るのを受けて、下降傾向にあるが、前年同月比のグラフを見ていただくとおわかりのとおり、今年度は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地元自治会の利用促進への協力もあり、6 月から 10 月まで、大幅に乗車数を伸びており、11 月、12 月で利用者数が減少しているが、昨年度と比較すると、乗車人数は伸びている。

・本格運行中の 2 路線については、両地区とも運行計画当初の利用予測を上回っている。

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 地域公共交通確保維持対策事業事後評価（案）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] 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（生活交通ネットワーク計画に基づく事業）（案）を説明）

・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 28 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協議会で評価し国に提出しなければならない。なお、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している。

①補助対象事業者は、生駒交通株式会社。

②事業の概要は、近畿日本鉄道(株)生駒線南生駒駅を經由する、南コミュニティセンターせせらぎ～暗峠間 1 系統のコミュニティバスの運行。今年度は、臨時的に国道 308 号の工事による迂回運行があったため、2 系統で申請。

③前回の事業評価結果の反映状況は、前回評価において、「第二次評価において、地元自治会関係者の働きかけのもと、利用実態等に関する情報交換を実施するなど、コミュニティバスの確保・維持に取り組み、目標数値についても達成できており、適切に事業を実施している」との評価を受けたことから、今年度についても積極的に地元住民の方から積極的に意見をいただき、協力して事業を実施するよう努めた。

また、「公共交通の利用を促す取組の一環として、ホームページを活用した情報提供方策が推進されるよう期待する」との評価に対し、ホームページの更新は随時最新情報を掲載し、時刻表についてはオープンデータ形式でも掲載している。

④事業実施の適切性は、円滑に運行がなされたことから、事業が計画に位置付けられたとおり、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、補助事業年度においての平成 27 年度中に交通不便地域での利用が 1 日あたり対前年度比 0.2 人増の 9.9 人、系統全体の利用は 1 日あたり対前年度比同数値の 19.2 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という沿線地区の状況も考えると、目的は一定程度達成されている。

また利用促進のための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日あたりの利用者数が、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日あたりの利用者数が、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0.13%増の2.72%②は対前年度比同数値の1.92%となっており、人口は減少している一方で利用者の割合は増加傾向にあることから利用促進の目標は達成されていると考えられる。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と考え、評価は「A」とした。

⑥事業の今後の改善点は、これまでの利用促進策の継続。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永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、以下のような利用促進策を実施してきた。結果として平成28年度での利用者増につながったため今後も継続する。

- ・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）
- ・利便性向上のための運行ダイヤの修正。
- ・アピールポイントとしては、沿線自治会長と利用状況等の報告会を行い、現状把握や利用促進策を協議するとともに地域の要望を聴取し、運行計画の変更につなげてきた。
- ・なお、この評価の提出期限は1月末となっており、本日、評価案の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、ご意見の反映を条件として、事務局に一任いただくよう、お願いします。

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。

委員： 運行形態の基礎データである系統数について、表記が統一されていない。

1系統（今年度は国道308号工事による迂回運行があったため、2系統で提出）という表記の方が分かりやすいので、こちらで統一して欲しい。

事務局： そのとおり、表記を統一して修正する。

委員： また、⑤の目標・効果達成状況について、目標の数値的には微増であるが、そのためにどれだけ自治会が努力されているか、またこの路線がどれだけ地元に必要な路線であるかが分かりにくい。それが伝わるような表現を加えてほしい。

議長： 指摘のような意見を入れるとすれば、アピールポイントに入れるのが適切ではないか。そのように事務局で修正をお願いします。

事務局： ご指摘いただいた内容で、アピールポイント欄に自治会の努力や地元住民からの需要が分かるよう追記修正する。

議長： いただいた意見を踏まえて、事務局が修正を行うことで、協議会として事後評価（案）について、承認いただけますか。

（承認）

### 3 実証運行路線の延長に係る議会への報告について

議長： 事務局からご説明お願いいたします。

事務局：（[資料 3-1] 「生駒市コミュニティバス（北新町線・萩の台線）実証運行期間の延長について」説明資料、[資料 3-2] 平成 28・29・30 年度 実証運行期間の工程（案）、[資料 3-3] 実証運行地区におけるアンケート調査の実施について（案）を説明）

- ・9月議会に、現在実証運行中の路線について、前回の協議会で提出した資料に基づく27年度実績データとともに、生駒市の結論として「2路線の実証運行期間を2年間延長し、1年後に評価を行い、①本格運行への移行、②実証運行の継続、③運行の廃止を決定する」ことを報告しており、議会からの承認を得た。
- ・そこで、1年後の実証運行路線の再評価に向けて、2年間行う実証運行期間中の協議会の行程案として、まず、4月頭に、実証運行中の2地区、北新町地区、萩の台の2地区に対してアンケート調査を実施。その結果に基づき、9月までに実証運行の再評価、そして10月以降の公共交通サービス内容の検討。そのために、次回は3月初旬にアンケート内容を決定、6月頃にアンケート結果の報告、8月ごろに実証運行の結果の評価、という議題で協議会を開催するスケジュールを事務局として提案します。

・今回のアンケートは、現在提供しているサービスの妥当性や住民の意向の調査であり、住民の活動機会（日常生活においていつ、どこに行く必要があるのか）を調べるとともに、それに対応した公共交通サービスが提供されているのかを検証し、同時に、現在のコミュニティバスの利用方法や利用に当たっての問題点などについて把握し、これらを通じて、提供すべきコミュニティバスのサービス水準について検討するとともに、運行を継続するための方策を検討するための判断材料を得ることを目的としている。

・調査対象は萩の台線、北新町線の高校生以上の沿線住民。

・調査内容は大きく①日常的にどのような活動をしているか、②コミュニティバスをどのように利用しているか、③個人属性、の3点。

・調査方法としては、世帯に調査票を3通ずつ配布し、高校生以上の世帯構成員全員の回答を求める。世帯人数が4人以上の場合は、年長者から3名の回答を回収。調査票は、①コミュニティバスに調査員を添乗させ、復路降車時に調査票を配布し、郵送回収する方法と、②自治会を通じて世帯に調査票を配布し、郵送回収する方法の2つの方法で実施。

・アンケート調査の企画のために、当該2地区において、事前調査ヒアリングを行う。アンケート調査の調査項目の企画に必要な情報を得るため、地元自治会との意見交換会を開催。

・[資料 3-3]3 ページ目以降が、配布するアンケート調査票の案を提示している。

・問1、問2では自分の日常生活で最も多い2つの外出について、その詳細をそれぞれ問うための設問。目的、行き先、交通手段、交通手段、頻度、目的地に着くのに最も都合のいい時間、用事を済ませるための所要時間、目的地を出るのに最も都合の良い時間の7点を設問に設定。これらを問うことにより、沿線住民の行動に対して、コミュニティバスの運行ルートや運行時刻、間隔等が妥当であるかを検証するとともに、実際にコミュニティバスがどのように利用されているかを把握する。

・問3～5は、コミュニティバスの利用についての設問。コミュニティバスの利用頻度、利用する条件、利用しない条件等を選択式で問い、こ

これらの設問により、コミュニティバスの利用実態について、より詳細に把握。

・問6では、個人の属性についての設問。年齢、性別、居住地域、世帯の構成人数、運転免許の有無、車やバイクの有無、送迎車の有無、外出に際しての身体的な困難の有無を問う。マイカー族、送迎族、公共交通族の判定を行い、その構成割合を把握するとともに、今後の公共交通族の人数の予測にも用い、これまでの設問とクロス集計することにより、アンケート調査の分析のキーとなる情報を引き出す。

・7ページからは、それぞれの設問についての意図や分析の方針を載せている。アンケート案とともにご覧いただき、今後の協議会のスケジュールや今回のアンケート調査へのご意見等をいただければと思います。

議長： ただいま、実証運行中の2路線に対する今後の方針について、事務局案の提示がありましたが、なにか、ご意見はございますか。

なお、資料3-1の議会への報告文書について、「50%の評価基準を以て、1年後に①本格運行への移行、②実証運行を継続、③運行の廃止を決定する」とあるが、これらは前回の協議会の結論とは異なっているのではないか。新たな判断基準を検討し、その基準を以て実証運行の評価を行うために、2年間の実証運行の延長を決定しているはずであるが、この報告文書ではその結論とは異なっているのではないか。

事務局： 事務局としては、その結論から異なっているとは考えておらず、会長と協議して、「1年後に再評価する」という意味を分かりやすくするために「①本格運行への移行、②実証運行の継続、③運行の廃止を決定する」という表記をした。

会長代理： 協議会の中で決定した表現とは異なることは理解しています。

委員： 資料3-3について、2地区で調査を実施すると提案しているのに、調査票の案が萩の台線のみになっているが、北新町線がないのはなぜか。自治会の協力を得て、アンケートを進めるような調査方法を提案しているが、例えばこの資料を自治会の集会等で提示した際に、北新町の調査票の案が無いことは必ず、自治会から意見が出るので、その際に説明ができるよう、納得のいく回答が欲しい。

委員： アンケート調査となると必ず萩の台線を始める時がそうであったように「税金の無駄遣いである」や「やめてしまえ」といったネガティブな意見ばかりが集まる可能性が高いのではないか。その調査が、例えば運行の継続か廃止かを定める評価の判断材料になってしまっているのか。

事務局： あくまで、今回の資料で提出させていただいているアンケートについては、タイトルにも（たたき台）と記載されているとおり、案であり、北新町の分については、時間の都合上、間に合わなかった点と、今回の議論では調査項目について、この案をベースに「こういうことを聞いた方がいい」であるといった意見を伺う目的でお出ししているにすぎないので、そのことをご理解いただきたい。

委員： 北新町線の案については、例えば時間があれば用意してもらえると考えていいか。

事務局： 資料として配布するのであれば、萩の台線同様、たたき台の作成を行うので日程等また相談させていただきたい。

委員： アンケート調査の企画のための事前調査ヒアリングとあるが、この内容がよく分からない。どういったものを想定されているのか。

事務局： こちらについては、漠然とした表記となっており大変申し訳ないが、4月にアンケートを実施し、9月にそれを以て評価を行うという短いスケジュールである以上、短期間で有効な回答を収集できるアンケートを作成しなければならない。そのために、事前に地元の事情に詳しい方々から話を伺い、どのような設問にすればいいのかについても、意見を伺いたいと考えて、このような提案をした。

委員： ある程度の具体的なスケジュールをこの場で決めておくべきでないか。

委員： スケジュールについては、まずは、中地区や南地区の連合会長に日程等の協議を行い、地区の連合会単位で周知・協力を図っていくのがスムーズではないか。事務局と地区連合会長で今後話し合っ、スケジュールを決定して欲しい。

事務局： 各地区連合会長と相談させていただいて、次回の協議会までにスケジュール等を決定したい。

委員： 調査方法として、アンケートでは、熟考した上での回答になってしまうため、本音や実情が聞き出しにくいのではないか。例えば、人海戦術にはなってしまうが、マックスバリュ等で萩の台地区から来た人を探し、どのような交通手段で来たかを調査するのが、効果的ではないか。

事務局： アンケートのたたき台と同じく、調査方法についても、あくまで事務局としての現在の提案であり、協議会の意見や事前ヒアリングでの意見を反映させて、内容を決めていきたいと考えている。

委員： コミュニティバス内の聞き込み調査をすると、乗っている人の利用方法については聞けるが、乗っていない人がなぜ乗らないかを掘り起こすことはできない。乗っている人の意見に偏らないように、設問を設置し、運行計画の改善点を見出すべきではないか。

事務局： 事務局が提案している今回の調査の目的は、当初の予測乗車人員数が、目標に達していないことから、「現在の運行方法」が「利用者の実際の活動」と合致しているかどうかの検証としている。例えば、利用者の主な目的が通院であれば、午前中に便数を増やすべきではないか、といった改善点が浮かび上がるように、そういった調査を提案しているが、これまで意見が上がったように、ここでいただいた意見を反映して、調査票を作成したい。

委員： 調査票の検討は、次回の協議会でもできるのか。

事務局： 次回、3月に開催を予定している第4回協議会で、最終の確認を行い、本日いただいた意見や自治会との協議の結果を修正反映した案を提示し、協議会で意見を伺って最終の決定をしたいと考えている。

議長： 調査方法については、今回の協議会で出た意見に基づいて事務局が案を再考し、次回の協議会で最終決定をするということで協議会として了承してよろしいか。

(承認)

#### 4 評価基準（生駒市負担割合）の検討について

議長： 事務局からご説明お願いいたします。

事務局： （[資料4] 評価基準（生駒市負担割合）の検討についてを説明）

・これまで継続的に議論を行ってきた新たな評価基準案として、実際にいくつかのケースに当てはめて試算した。

・試算の前提として、生駒市地域公共交通総合連携計画の策定から5年が経過していることを踏まえ、評価基準の検討に用いる人口データの更新を図る。試算に用いる人口データは、平成27年10月1日現在の住民基本台帳人口とする。

・公共交通族人口は、平成22年に生駒市民を対象に実施したアンケート調査に基づく集計値を基に、次の修正（人口データの時点更新など）を行って推計した。

・検討ケースについては、以下の3通りである。

①公共交通を必要とする人に、月1回程度の外出機会を保障する

各地区において、公共交通族全員が4週間に1往復利用するのと同等の利用があれば、収支の差額は生駒市が負担する。

②75歳以上の人に、月1回程度の外出機会を保障する。

各地区において、地区の75歳以上の居住者全員が4週間に1往復利用するのと同等の利用があれば、収支の差額は生駒市が負担する。

③地区全員が、年2往復程度利用する

各地区において、地区の居住者全員が1年間に2往復利用するのと同等の利用があれば、収支の差額は生駒市が負担する。

・また、各ケースにおいて、利用者が負担する運賃を現在のコミュニティバスと同額の150円とした場合と、奈良交通路線バスの運賃と同等（190円）の負担をする場合の2ケースについて試算。ただし、西畑線については300円区間を含むため、1人当たりの平均運賃を平成27年度の実績より求め、1乗車175円（奈良交通と同等の場合は220円）とした。

・その試算結果が、表-3であり、この試算結果を基に、本日、新たな評価基準案について、検討・議論を進めていきたい。

議長： 事務局から説明がありました。ご意見やご質問はありますか。

委員： 試算結果の表に運賃の値上げも含んでいるが、運賃を値上げするのは、この協議会で協議しないといけないことではないか。議題 4 と 5 については、時間的にも継続審議とするのがよいのでは。

## 5 人口統計に基づく公共交通サービス提供の優先順位の区分の更新について

議長： では、続いて、議事 5 の説明をお願いします。

事務局： ・生駒市地域公共交通連携計画では、次の要件を満たす地区を「公共交通サービスを提供すべき地区」と位置付け、利用者や地域、市民が費用を負担して、新たに公共交通サービスを提供することとした。

・そのような地区を具体化するため、「公共交通サービスを提供すべき地区の選定の考え方」を定めるとともに、①直ちに検討に着手し、2～3年以内に公共交通サービスの提供を目指す地区、②高齢化等の問題が顕在化すると考えられる時期（概ね 5 年後）に合わせ、公共交通サービスの提供を目指す地区、③高齢化等の問題が顕在化すると考えられる時期（概ね 10 年後）に合わせ、公共交通サービスの提供を目指す地区、④現在の公共交通サービスで問題に対応可能と考えられる地区という 4 つのカテゴリーに区分し、整備優先順位を定め、この考え方に則りコミュニティバスが運行されている。

・一方、連携計画策定時に公共交通サービスを提供すべき地区として選定された他の地区については、平成 25 年度第 4 回生駒市地域公共交通活性化協議会において、75 歳以上の人口割合、地域の熱意、既存交通機関との競合性など、それぞれの地区の状況を考慮し、整備手法、整備の目処などの方針が示されている。

・今後も連携計画やこれまでの協議会での検討内容に則り公共交通サービスの提供を検討するが、連携計画の策定から 6 年程度が経過したため、優先順位の決定に用いた人口指標を時点更新した。

・その結果、真弓地区が②から③へ、東生駒地区が②から④へとデータ上は更新されることとなり、平成 25 年度第 4 回生駒市地域公共交通活性化協議会において示された各地区の対応方針を併せて見直した結果、公共交通サービス提供の区分が変更になった真弓地区は、高山町、北田

原、鹿ノ台、桜ヶ丘地区の方針を検討後に整備手法等方針を定めることとし、東生駒地区は、現在の公共交通サービスで対応が可能と変更になると考えられる。

・現段階での修正については、以上のとおりと考えております。

議長： ありがとうございます。こちらにつきましては、議事4と同様、委員の意見にもありましたように、時間の都合上、次回以降の協議会に継続審議とさせていただきます。

#### 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： 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、3月30日、もしくは31日に開催いたしますので、ご出席をお願いいたします。

最後に会長代理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。今後は協議会の開催に至るまでに事務局、委員間で、こまめに協議をしながら、進めていただければと思います。引き続きどうぞよろしくをお願いいたします。