

第 4 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 3 月 30 日（木）午前 9 時 30 分～午前 12 時

開催場所 生駒市役所 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（代理：黒川部員）、吾妻委員、池田（誠）委員（代理：福本次長）、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、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、吉本防災安全課課長補佐、中谷事業計画課課長補佐、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 山口委員、谷村委員、森岡委員

傍聴者 2 名

議 事

1 報告案件

(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) あすか野南地区 路線バス延長運行について

[資料 2] あすか野南地区 路線バス延長運行に伴う乗降客数の推移について

2 審議案件

(1) 平成 29 年度生駒市地域公共交通活性化協議会予算(案)について

[資料 3] 平成 29 年度生駒市地域公共交通活性化協議会予算(案)

(2)実証運行路線のアンケート調査について

[資料 4]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)

(3)評価基準(生駒市負担割合)の検討について

[資料 5]評価基準(生駒市負担割合)の検討

(4)公共交通サービスの提供に関する今後の方針について

[資料 6]公共交通サービスの提供に関する今後の方針

3 その他

(1)今後の会議予定

(2)その他

1 報告案件

(1)各路線の利用状況について

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り、前年度と比較すると、8 月以外の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 月以降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、実証運行路線の 2 路線と同じく気温の下降に伴う外出機会自体の減少もあり利用者数の減少が見受けられ、

西畑・有里線については、利用予測人数を下回っているが、前年度より増加した数値になっている。

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)あすか野南地区 路線バス延長運行について

議長：事務局からご説明お願いいたします。

事務局：〔資料2〕あすか野南地区 路線バス延長運行に伴う乗降客数の推移についてを説明)

- ・平成25年6月の延長運行開始後の利用状況について、延長運行開始前、平成27年度の平均、平成28年度の平均を比較したものを表にまとめている。
- ・乗降者数は微減となっているが、全般的に路線バスの乗降者数が減少傾向にある中では、一定の継続的な利用があると考えられ、こちらは実証運行という形で延長運行をしていたのが、平成29年4月1日より本格運行が開始となる。

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 審議案件

(1)平成29年度生駒市地域公共交通活性化協議会予算(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：(平成29年度生駒市地域公共交通活性化協議会予算(案)を説明)

- ・平成29年度予算の内容としては、平成28年度同様、会議費として委員及びアドバイザーの報酬、事務費として事務用品購入費などである。
- ・平成28年度は、協議会4回の開催を予定している。
- ・各路線の運行に要する費用については、市の一般会計予算に計上している。

- ・収入のうちの市からの負担金については、市議会での議決を得て正式に決定となる。

議 長：ありがとうございました。こちらの予算を承認してよろしいか。

(承認)

(2)実証運行路線のアンケート調査について

議 長：事務局からご説明お願いいたします。

事 務 局：〔資料 4〕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)

- ・実証運行中の2路線について、利用状況が必ずしも当初の想定どおりではないことを踏まえ、提供しているサービスの妥当性や住民の意向を検証するため、沿線地区の住民を対象としたアンケート調査を実施する。
- ・スケジュールについては、10月以降の実証運行に向け、必要に応じてサービス内容の見直しを検討するため、4月中に配布回収、6月までに集計・分析を行う予定をしている。
- ・調査対象は、2路線の沿線自治会の住民（ただし中学生以上）とする。
- ・調査内容は、大きく以下の3つである。
 - ① 日常生活においてよく出かける外出先の所在地、目的、頻度、最も都合のよい目的地への到着・出発時刻、目的地で活動するのに必要な所要時間、利用交通手段といった日常生活における活動機会。
 - ② コミュニティバスの利用頻度、またはどんな時に／どのような場合なら利用するかもしくはしないかといった利用する条件。
 - ③ 性別、年齢、居住地：駅やバス停までの距離、運転免許や自家用車の保有状況、気軽に送迎を頼める人の有無、身体機能の状況といった個人属性。
- ・世帯に調査票を3通ずつ配布する。年長者より3名の回答を求める。調査票は、自治会を通じて自治会に加入している全世帯に調査票を配布・回収する。

- ・ 3 ページ目は、自治会長への協力依頼文書、4 ページ目がアンケートと
いっしょに各戸へ配布する文書で、このような形で自治会と協働でアン
ケートを行う。
- ・ 5～8 ページが北新町線で行うアンケート調査票、9・10 ページが分析
の方針、11～14 ページが萩の台線で行うアンケート調査票、15・16
ページが分析の方針となっている。
- ・ 内容については事前にそれぞれの路線の沿線自治会の方とヒアリング
調査を行っており、その結果をそれぞれの調査票に反映しているため、
内容が少しだけ異なる。
- ・ 北新町線については、7 ページ問 3(3)「コミバスの運賃を最大いくら
までなら負担できるか」との間を追加しており、萩の台線については、
13 ページ問 3(3)「何曜日によく利用されるか」を追加している。想
定される行先や居住地等の情報がそれぞれ異なっているが、それ以外
は、全て共通した設問になっている。
- ・ この内容で問題ないか協議し、意見をいただきたい。本日いただいた
ご意見を修正反映し、配布の準備を進めていきたい。

議 長：ありがとうございます。ずいぶん前にもこういったアンケートを実
施したが、時間が経っているため現時点の実態を把握するデータとして
参考にならないと思われる。今回このアンケートをすることで実態が把
握できるのかどうかを批判的に見ていただきたい。アンケートは、実態
とは違うことがあるので、そういうことがあり得るということを念頭
においたうえで、協議していただきたい。

委 員：(1)では目的地を一つと限定しているが、(2)では最大3つまで○がつ
けられるようになっている。目的地が一つしか書けないのに、集計がで
きるのかどうか若干疑問に思う。

事 務 局：原案は問1と問2で一番よく行くところ、それと2番目によく行くと
ころという形で1個に限定していた。そうした時に、地域の方と協議し
た中でたとえば買い物に行くとしてもいつも決まった場所ではない。た
とえば病院によく行くけど、診療科目によって行き先が違うといった時
に答えづらいという意見があったので、外出の目的は一つ、行き先につ

いては複数に分けた。交通手段についても、一つに限定すると雨が降っていないければコミバスで行くけれども雨が降ったら送ってもらうという人もいるため、複数に分けた。クロス集計ができるかどうかは、原案は今申し上げた前提で作った調査票なので、出てきた結果を監査しながら解析・分析してきたいと考えている。

委員：(2)でつけた目的地について、(3)、(4)、(5)に反映できるのか。

事務局：これまでの経験で100人中100人が複数回答する訳ではなく、複数回答する場合はそれほど多くない。一つに限定すると書きにくいと言われることと複数にすると集計しにくくなるという指摘はよく分かる。それを天秤にかけて複数回答を案では選んでいる。

委員：枝分かれするが、(2)の行先の場合にはどうなるか、というところをそれぞれ回答してもらえようになればもう少し精査できるかと。

事務局：それも考えたが、書いていただく方がややこしくなる。特にコミバスについて聞きたい高齢の方が多いことから、出来るだけ調査票をシンプルにしておきたくて、こういう形になった。精緻な調査表を作って、厳密に聞けば精密な回答が得られるのは確かであるが、一方で書いていただく方のわかりやすさ、ということも配慮してこういう形になっている。

委員：逆に書いていただく方がね、書けるのか心配をしている。行き先によって頻度は違うのではないか。

事務局：大半は前回に提示した原案の一か所限定である。最もよく行くところを一か所だけ○してもらうが、交通手段は複数にならざるを得ないかもしれない。それに対する地域の方の意見が一個では書きにくいということでこうなった。

委員：買い物、通院、趣味はどういう形で行くか、それぞれの自分の中での優先順位があるため、自分の生活の中での上位2つを書いてもらう方がより実態に近いのではないか。

議長：(2)で行き先は複数あった方が書きやすいというなら、その中で一番よく行くところを◎をつけてもらって、その◎について(3)以降答えてもらうのはどうか。

事務局：目安としては分析結果を何に使うかである。今回は精緻な需要予測というよりも、コミュニティバスをどう使うのか、どこに行くのに使うのか、それは想定と違うのかを確認したいので、多少複数〇がついても、◎をつけるのも可能である。

委員：(1)、(2)を統合して、◎ではなく、行く順番に1番、2番、3番と書かせるのはどうか。

議長：問1のページだけを見ると、色々書きたくなるが、各ページまとめて見ると一番行くところ、その次行くところの2つを選んでそれぞれ書いてもらう構成になっているため、そういう構成になっている。それが分かりにくいと思うので、一番よく行くところと次行くところをセットになって聞くのはどうか。

委員：地域別の説明会でもお願いしたが、聞く方はいろいろ聞きたいが、書く方は面倒であり、出来るだけ簡潔にしないと書いてくれる人が減るため、簡潔にしてほしい。

事務局：アンケートに書いていただける限界はA4で4ページであり、それを超えると回答率が落ちる。1番、2番、3番の番号を書く形式のアンケートは誤解が多く、シンプルに〇がつけられる方がよい。見た目は多く見えるかもしれないが、回答形式は簡潔である。

委員：問1の「最もよく行く」が、最もよく行く目的なのか最もよく行く場所なのか、まずそこが戸惑うのではないか。(1)を見て目的を聞かれているのがやっとわかる。最もよく、の解釈で躓くのではないか。もう一点、(3)は複数回答であるが、(3)がコミバスの運行ルートが妥当かどうかの検証に用いるという目的ならば、複数回答にすると、コミバスの利用が多いのかコミバス以外の利用が多いのか把握できないのではないか。

事務局：「最もよく行く」の定義は、出かける回数が多いである。

委員：そういう意味ではなく、出かける回数の定義が「目的」がもっとも多いでカウントするのか、「行き先」が最も多いでカウントするのか、最初の一行ではわからない。

事務局：その点には配慮して記述するが、一番知りたいのは活用の機会であって、コミバスを使ってどこに行っているかを知りたい。特に萩の台の場

合はマックスバリュやせせらぎに行っているが、本当にそこでいいのかどうか。あるいはそういった場所に行く方の内コミバスで行く方がどれぐらいの割合かを知りたい。

議 長：回答する方がどう考えて回答するのか、想像するのは非常に重要である。問1を一度だけ読むと、ご指摘の通り目的なのか場所なのかと思われるかもしれないが、(1)でどのような目的の外出か、(2)で行き先はどこかと書いてあれば、迷わないかと思う。

委 員：通常はそういう風に思うだろう。先ほどから言われているよう高齢者に、極力戸惑いを生じないようにという観点から指摘をした次第で、一般的に理解できるならそれでいいと思う。

委 員：問1と問2で(1)(2)が同じ質問になっているので、最もよく出かける目的の一番目、二番目はどれかというのについて、(1)について問1の質問をする、(2)について問1の質問をするという形にするのはどうか。

事 務 局：これについては、現在の形でやる。個人差があるかもしれないが、問1で一回一通りやった後、問2で同じ選択肢が並んでいれば同じ調子でもう一度答えればいいのかという形でいけるかなと踏んでいる。

委 員：問2で、問1(1)で1～7に○を付けた方にお尋ねしますという一文があるが、これを1～7に限定されたのはどういう趣旨か。

事 務 局：1～9の記載ミスなので、直しておく。

議 長：(2)に◎をつけてもらい、3番以降は◎についてお書きくださいというのはいかがでしょうか。

事 務 局：求める回答方法を複雑にするほど誤回答は増える。その中で◎をつける方がよいと思ったのは、誤回答が増えるデメリットよりも後で明確になるメリットの方が大きいと思った次第である。

委 員：回答を求める年齢等がバラバラである以上、誰でもわかるような設問方法・表現がいいと思う。

事 務 局：調査であるので、100%きっちり答えていただくことが重要ではあるが、不正確なデータを交えて分析するとダメになってしまうため、記入率が悪い調査表は集計できない。調査表が複雑になると回答の内容が悪くなるのは否めないが全て平たくしてしまうと、今回取りたいデータが

取れない。わかりにくい方もいるだろうが、一般的なアンケートでいけばこれぐらいで大丈夫だと思われる。

議 長：たとえば(2)で◎1個と○を書いてもらうことできちんと書ける方は書きやすくなる。きちんと書けない方は◎なしで、普通の○3つまで書いているのと同じことを書くことになるので少しは改善されるかと。(1)(2)はこういう形にして他のところでご意見いただきたい。

会 長 代 理：通勤通学を入れることによって、コミバスの調査という軸がぶれないか。また、通勤通学する方でも土日の外出をここに書いてしまうのではないか。

事 務 局：全世帯に配布するので、当然中にはコミバスを使わない方もいる。コミバスを目的とした調査には、世帯の中でコミバスを使っている人を選んで回答してもらうよう協力者に選別をお願いする場合と、とにかく全員書いてもらったあと集計の時にこちらで選別する場合の2つのやり方があり、協力して下さる住民の方に過度な負担はかけたくないため、後者を選んでいる。通勤通学に○をつける方のデータはあまり分析に使わない可能性も有るが、そこは考慮したい。平日の件は抜けていたので、平日の普段の生活でという文面に修正し対象を限定する。

会 長 代 理：運行の曜日を変えたいという要素、考え方はないのか。今は月・金だけれども、月曜日を土曜日に振り替えたりという考え方をアンケートでとるのではないのか。

事 務 局：曜日については、萩の台の方では問1で曜日を聞こうというのがあり、省ける方の曜日を問う設問になっており月曜から金曜の内どこが必要かは聞いていない。平日限定にすると申し上げたが、そうなると土日の動きが取れなくなる。少し考えさせていただきたい。

会 長 代 理：問3(1)の文言はどれぐらいの頻度で「利用しますか」となっているが「利用していますか」ではないか。「利用しますか」では、希望に○を付ける可能性があるので明確にした方がよいと思う。運賃については利用していない人にも聞きたい。(3)はあくまでも利用している人にしか聞いていないので。

委員：問 3(3)は、低価格を見出す可能性が大きいのではないか。たとえば 100 円という回答が多かった場合、多数の意見であるから採用するののかという話になる。非常にここはリスクの高い質問ではないか。

委員：萩の台と北新町に聞くのであれば、もっと踏み込んだ内容にできないか。たとえば現在の利用状況が悪い中でたとえば値上げをするなら、値上げをするならこのあたりまでなら可能という数字を聞く話にするとか。あるいは場合によっては値上げをするのか、便数を減らすのかどちらがいいのかとか。現状の内容で、この後の利用費に反映できるのか。

議長：この問 3(3)に加えてたとえばその金額より運賃が高くなったらどうするか、みたいなのを聞いていくのはどうか。

委員：アンケートを取れば、路線バスより安いのに「高い」と回答するのではないか。コミュニティバスの適正な負担がなんなのかということベースに置いて質問をすべきである。路線バス同等の負担を求めるのが妥当なのかどうなのか、といった聞き方はどうか。ただ、あまりにも料金について、空白で自由記述で問うのはどうかと思う。

事務局：問 3 (3)については、いくらまでなら払っていいと思うかが知りたいという指摘があって設けており、協議会全体のことまでは考えずに書いている次第である。運賃については、いくらならいいかと単純に書けば安い方で書かれるので、最大いくらまでなら支払っていいかという設問にしている。代替案としては、ご指摘があったように例えば 100 円ならどうか、150 円ならどうか、と価格ごとに妥当であるかを問うのも方法の一つである。

議長：それぞれの路線についてどういう状況であってそれに対して地域の方はどう考えているか、という設問の仕方が答えやすいし、欲しい答えが得られるのではないか。

委員：例えばこのコミュニティバスの運賃を全て乗車料金で支払うとすると、1 回の乗車は 1,000 円になると書いた上で、何円までなら支払っていいと思うか、と問うのはどうか。

議長：情報を適切に理解していただいたうえでどう判断されるか、という設問が望ましい。提案の一问だけで回答してもらおうと、何を考えて回答さ

れた結果か数値として出てきているのかわからない、ということになるので。そのあたりは検討していただきたい。

事務局：利用されている方がいくらぐらいなら支払えるのか知り隊という意向で設置した設間であるので、北新町地区の方にそういう変更があり得るのかどうか北新町地区の方に確認して進めていきたい。

議長：それはぜひやっていただきたいが、踏み込んだ質問、設間をしてどう答えるのかどうかというのをどう考えるか。そこまで聞いて問題が起こり得るのか。問題はないし、その方が認識が高くなっていいかと思うが、そのあたりはどうか。

委員：もっと踏み込んだ方がいいのもあるが、利用者から見てではなく我々から見て利用が増えないといけないという前提で考えており、あまり踏み込み過ぎても利用者が増えるということにはならないのでは。

議長：利用者が増えることと、利用者が若干減るが収支率が改善されるというのがあるかもしれない。そのどちらがいいのかということもある。

事務局：今回のアンケートは現在の利用状況の周知と、利用啓発の意味合いもある。土日の利用は、希望が非常に多いようであれば考える余地があるかもしれない。ルートに関しても他のルートが増えるかもしれない。

議長：2つの路線に対して当初の予想と違ってきているので、実態把握をしたいという今回の趣旨である。限定した目的でいいと思うが、それで今のように土日運行はどうかとか、安くしたら利用するかどうかというのは、次にやってもいいのではないか。全部詰め込むと、回答しにくいと思うので、この程度に限定して、ただし問3については指摘内容を受けて修正するというのはどうか。

委員：今の趣旨で通勤や通学は聞く意味があるのか。最も多いのは通勤・通学だと思うが、通勤の人がほぼ毎日とか、自分が働いている何時～スタートして何時～何時まで働いています、というのを書くのはほとんど意味がないのではないか。

事務局：通勤・通学でもコミバスを使っている方が可能性として考えられる。それを排除することになるので、聞く必要がある。

議長：それについては原案の通りで。他にお聞きすることはありますか。

- 委員：問3(4)の「コミュニティバスを利用しないのはなぜですか」という設問はコミバスの存在を知らないとかコミバスの利用する方法が分からないとかというのがあるかと思うので、選択肢に加えてもよいのでは。
- 事務局：特に萩の台地区に関しては、地区を上げてコミバスに乗ろうということ自治会が主導してやっているので、コミバスのことを知らない、乗り方が分からないという方は恐らくいない。
- 議長：問1(7)「そこで用事を終えてそこを発つ」という記述は、(1)で「定期的な通院と買い物」と記述ををしている以上、「そこ」というのはどこを指すのかややこしい。
- 議長：何時に帰りのバスに乗りたいか、ではどうか。ここは記述を検討してほしい。
- 委員：アンケートを配布するときに、現在の実証運行の状況を知っていただいた方がいいと思うので、住民の方にわかりやすいように説明を加えるのはどうか。
- 事務局：その通りにさせていただきます。
- 議長：今のご意見を受けて、もう一回アンケート表を再構成していただきたい。
- 事務局：ご意見ありがとうございました。今日提案いただいた分をまた修正して、地元の方々にも再度お伺いし、配布予定である4月15日に合わせて、地元回覧をスタートさせていただきたいと思います。今日いただいたご意見の修正等については事務局と喜多副会長で連絡調整を取り、最終的な素案の方向性を固めていきたいと考えていきたいと思います。
- 議長：この方向性で進めていただくということでご了承いただけますでしょうか。

(承認)

(3) 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5]評価基準(生駒市負担割合)の検討を説明)

事務局：これまで評価基準の検討について何度か資料を出してきたが、今回は次の2点で改善をした。

①数字の羅列だけになっててわかりにくいということなので説明を加えた。

②評価基準は運行費用に対する生駒市の負担割合を基本的な数値としているが、路線が違ってても運行費用がほぼ同じ水準となっているため、これまで示してきた試算方法では、路線の距離や運行頻度の違いが評価基準に反映されない。そのため、路線の特性が指標に反映できるように、運行費用の試算方法など、一部の見直しを行う。

評価基準の検討として、(ケース1)公共交通族の方が一定回数乗られる、(ケース2)高齢者の方が一定回数乗られる、(ケース3)地域の方が一定回数乗られるという3ケースを検討する。

(ケース1)では、①公共交通族の方が②必要不可欠な活動(定期的な通院)で③1か月に1回利用する分の運賃収入を地域が負担し、④運行費用と運賃収入の差額を市の財源で負担するという考え方である。そして、運賃収入は設定する運賃の額によって、運行費用は提供するサービスの内容によって異なることから、⑤次の数式を満足するよう、運賃収入やサービス内容を定める。(●をどういう数値にするかを検討する。)

$B \div (A + B) \leq \bullet$ (A+B=運行費用の総額、この式は生駒市の負担割合を表す) ⑥が今回の変更点であり、これまでは実際の運行費用に対して何%までという考え方をしてきたが、運行費用は路線長に関わらずほぼ一定であることから、国が示している標準的運行経費(1kmあたり運行をするのにかかる標準的費用)を用いて費用を試算し、その費用に対して利用者がどれぐらい負担をするかを負担割合とする提案をしている。

表1は公共交通族の方が月に1回乗るという考え方に基づいて、運賃を150円で計算しており、その結果、市の負担率が59.7%~84.5%という数字になっている。

表 2 は運賃水準を見直し 190 円で計算している。これは利用者の減少は見込んでおらず、収入が増えるため、市の負担率は表 1 から減少しており、49.0%～80.4%となっている。

この試算の結果、(3)で評価基準を生駒市の負担を 70%以内とする案を提示する。表 3 はその基準を満たすために、何人が乗車する必要があるかを 150 円の場合と 180 円の場合に分けて示している。

ケース 2、ケース 3 の説明も同様の手法で試算しており、市の負担割合はケース 2 では、65%以内、ケース 3 では 60%以内となる。

今回この数字に基づき、検討していただきたいポイントが 9 ページにまとめている(1)～(6)の 6 点であり、これを受けて議論をしていただきたい。

議 長：ありがとうございます。標準費用という考え方はどうかと疑問に思われる方もいらっしゃるのではないかと。

委 員：今回のこの提案は、基本的に現行の 50%という負担率を上げる前提になっているが、上げるかどうか、上げるならどれぐらいの負担をするのかシュミレーションされており、非常にわかりやすい。これにより妥当な乗車運賃も判断できるかと思うので、2段階に分けてご説明頂きたい。

議 長：非常に効率的なお話であり、この協議会でまず考えるべきことである。これを考えたうえで生駒市が施策としてどういう判断をされるかということも大きな話である。負担割合を上げるつもりがなく、5割なら5割にすべきという考え方もむなしい気がするので、打診したい。

会 長 代 理：去年の 9 月議会の中でも公共交通に対して質問や議論があり、今年の 9 月議会では一定の考え方を出したい。そのためには今まで決めていた基準である 50%を変えるのか、考え方を改めて 50%という形を残すのか、基準を経常運行経費で算出するのかどうかということも含めて、検討していったらいいのではないかと。その中で、利用者以外の費用は市の負担になり、市の負担は市民の方の税金を使う以上、一定の理屈が通るようにしたい。以上のことから、はっきり言って 50%という基準は以前の形を維持することではないと思っており、ここできちんと決めていけばいいという風に思っている。

議 長：ありがとうございます。前から申し上げているが、民間業者のサービスに対して補助する場合は補助事業でいいが、生駒市のコミュニティバスは委託事業、市が主体となってやる事業だと考えると、市の補助事業の上限というのは必ずしもあてはまらないという風に考えていいではないか。その考え方を変えられる可能性があるのかどうか踏み込んで打診したい。

事 務 局：会長としては年間の補助事業というのは若干の思いがあるようである。ただしずっと補助事業でないといけないとは言っていないので、そこを協議会の中で方向を出していければと思っている。

議 長：今の説明に関して、まず委員から50%ありきで考えるのかそうでないのかというのを検討した上で、次の内容に入っていったらいいという提案が出たが、そういう考え方でよろしいでしょうか。

委 員：コミバスをやめるとなると、地元住民の足をどう確保するのか、確保するためにそれ以外の地域の方からの理解を得られるようにしたい。そのうえで、存続するというのを大前提に考えていきたい。

事 務 局：評価基準の50%は、前回も前々回の時も評価基準の検討ということで進めておりので、50%をやめるから評価基準を検討するのではなく、今現実にどういった評価基準が適切なのかということを経験し、それが50%と合わなければ変わっていくという理解をしているので、まず50%を変えるからということではなく、今の時点で適切な評価基準を出していただくというのをお願いしているので、よろしく願いいたします。

議 長：では、2段階1段階中身に入っていきたいが、これまでの色々ないきさつも含めて、やはり50%では維持できないだろうなと思う。これまで基準達成のためにご苦労いただいた自治会もあるが。

委 員：現状の50%ではこれから新路線をつくるのも厳しくなると思う。希望は30%であるが、これが市民の了解が得られるかわからないが、30%に下げる案をここでご理解いただかないと北新町線、それから萩の台線の継続は努力しても困難である。今後の新路線もどんどん厳しくなっていくので、30%に下げるもことを提案したい。

議 長：今の30%というのはだいぶ踏み込んだ意見であるが、先ほど事務局から話があったようにこだわらずにどうあるべきかを検討した結果が30%であれば、それはそれで妥当な数字ではないだろうかという考え方でいいか。現状も踏まえて必要とする市民に必要な最低限のサービスを提供するということで考えると、現状50%はかなり厳しいという指摘はおっしゃる通りである。以上を踏まえて、ほかの地区の方にも納得してもらえようというのは、非常に大事なことである。根拠をきちんと整備しておくのは協議会の責務であり、ご検討いただけたらと思う。

委 員：ほかの地区の方は判断基準の存在を全然知らないと思う。そういった方にこの数字を出した場合にどういう反応が出るか、非常に恐ろしい。基準のことも含めて他の地区の方に周知しているのか。

事 務 局：公共交通は全市民の問題であり、全員が関係あると思ってくれればそれに越したことはない。委員のご指摘では現状ではまだ市民にそういう意識を持ってもらえていないのではないかと、ということであり、そう思われるように努力するべきである。そのためにきちんと説明できるかどうか、疑問点に答えられるようになっているのかが重要である。計画で示しているこれから整備を進めていく地区についても基準というのは大きく関わってくるため、自分の問題として思ってもらえるようになるだろう。

委 員：敢えてもう一度同じ話になるが他の地区の方から、このバスは本当に必要なかと意見が出ることもある。生駒市のコミュニティバスは全て新設バスであり、従来の民間バスがなくなったわけではない。そういった意味では根拠が不足しているのではないかと。

事 務 局：色々な考え方があるが、民間バスがどこを走るかは市が市民のことを考えて決めた話ではなく、民間業者が事業として判断している。地域住民の声を聞いているだろうが、それと市として市民の方全体が暮らしやすくなるという判断は必ずしも一致しないこともあると考えられる。当初の計画は民間バス路線があるところは民間バスを使い、それとは別にバスが必要なところはどこかを整理した結果である。計画を立てた段階

では生駒市として手立てを講じる必要があるという判断が、候補の地区でもされたと思うが、そこで必要と判断したにもかかわらず数字的に難しいという現在のような場合にどう実現していくのが重要である。まずは計画の中で公平かどうか、どういう考え方でサービスを提供していったらいいのかを必ずしも今の路線だけではなく検討していく。

委員：実証運行期間が2路線とも10月までであり、それまでに基準を決めないといけない。50%というのはどうしても無理なため、それなら30%、とこれは絶対に守るという形のものを決めなければ、新規に運行しようとしてもできない。50%を30%まで引き下げて努力するというのを示さなければ2路線とも廃止となったら大問題であるため、早く決めたい。

議長：早く決めないといけないのはおっしゃる通りであるが、後で拙速だといわれるのは避けたい。委員の中から30%にしてはどうかという意見が出たが、提案していただいている考え方のもとでありうる話かどうかというのを考えたい。

事務局：ありうるというのは実行、目標達成できるかどうかということか。

議長：試算の結果を示していただいているので、例えばその試算結果から見て住民負担3割といった基準はどうなっているかを説明して頂きたい。

事務局：たとえば4ページを見ていただくと、試算の基準が70%になっており、目標を達成するために西畑線であれば37人となっており、現状を考慮すると、30人乗るので達成できていないと思われるが、門前はクリアしているほか、北新町もだいたい同じぐらいの数字ぐらいの実績がある。萩の台は三十数人なので、かつてのように70人というハードルではなくなったものの、もう少し努力が必要である。これは今のサービス水準と運行費用での試算であるため目標を達成するために運行費を減らすことも可能である。今回この基準であれば、運行の改善により水準も改善されるため、そういったことを考え合わせていきたい。

事務局：今議論している50、70という基準は経常運行費用から試算した数値に基づいた割合であるのか、それとも実際にかかる運行経費に対する割合であるのか。

議 長：計算上の運営ができるかどうかという話と、実際の市の負担、住民の負担をみるのかでは話が違ってくる。計算上の方法では便数を減らすとコストが減ることになっているが、専用車両を用意し、ドライバーも専任に近い形でやっていただいているとなると、現実にはそれはできない。そのやり方以外に何か計算上のやり方に近づける方法がないだろうか。

事務局：これはケースバイケースになる。この資料の趣旨は、公平性あるいは同じ基準で判断するために標準的な費用を使って計算するものであり、実際の運行費用とは差異が出てくる。基準は基準で70%なら70ぎりぎりまでではなくその中で市民の方が負担していることなので、できるだけその数字を減らすという形で努力することが大事である。例えば生駒市が運行費用を出来るだけ少なく委託できるように委託の方法を考えると。沿線住民の方も7割まで出してもらえるからと甘えるのではなくそれをいかに下げて市民の方の負担を減らすのかを実質的により良い方法を考える。そんなことも兼ねての希望、期待もかねての資料である。

委員：数字上の操作で、なんとなく条件を満たしているようになるというのは抵抗感があるため、常に実態と比較検討できる状態にはしたい。条件を満たしていれば乗客が減少していいわけではなく、住民の方も利用者を増やすという努力は続けていかなければいけない。それによって新規の路線を確保することができるという考え方をもっておくべきである。一定基準であれば、無尽蔵にコミュニティバスを増やすことができるかというやはり生駒市の経済状況から限度が絶対にあるはずであり、市民の利便性を確保するという福祉の考え方がベースにあるとはいえ、それをどの辺りで線引きするのかというビジョンをもたねばならない。

議 長：ご指摘いただいたような将来を十分に見渡したうえでの判断とはいってもなく必要であるが、時間は限られている。遠い将来まで考えて完璧な基準を作りたいので間に合わなかったということは避けたい。よって、それは継続的に検討するとしてもまずは今対象となっている2つの路線についてどうするのかという判断ができるような結論をだしておきたい。そういう意味では暫定的な基準でもやむをえないのではないかと思うが、その暫定的な基準であっても説明の方が全くつかないというの

は困る。試算結果から見た計算上の話と実質的な話を照らし合わせてきちんとモニターして、提案頂いた基準、標準経常費用に基づく考え方に沿って、地区の方々と努力をして進めていければと思う。

委員：運行計画と実際のところはあまり経費が変わらないというところで、それをクリアするためにキロ値という考え方を入れているのだろうが、委託という考え方になった時には固定の費用がある。人数が多い少ないにかかわらずバス1台走らせると経費がかかり、その人数が多いほど負担は少なくなり、少なければそれだけたくさん乗っていただかないといけない。その固定の部分を市がいくらか負担するという考え方にした方があえてその計算上の数字と実際の数字の2種類とややこしくするよりは、絶対必要最低限かかる部分は市が持ち、そこから先については何%かを負担してもらおうという考え方をした方がより現実に合うのではないか。

事務局：本市の負担割合の計算については、車両の使用料や初期経費を除いた運行経費、人件費とか燃料とかそういったもので計上しており、固定費を全額とまではいかないが、ある程度の部分は市の負担としており、それを除いて負担割合を計算している。本市としては9月末までに評価基準を決めて実証運行をするのか本格運行するのかは決定していく。今現実には北新町線、27年度でしたら北新町線が79.9%、萩の台線が88.9%と。70という数字を仮に決めても難しいという状況になる可能性も有る。その場合は、本格運行に移行せずに残り一年かけて先ほど話にあったような他の運行方法をするのか、便数を減らすのか、曜日を減らすのか、そういった形で評価基準に達するような方法を検討していくというのが一年後という風にこちらは考えている。

たとえば市の負担割合を70%に上げてても、市の負担がもっと多くなる場合にすぐにやめるのではなく、便数を減らして、出来るだけ70に近づけていくとか次の方法を考える必要があるが、まずは今の運行方法でしっかりとした基準を作って、その基準については利用する方だけではなく利用しない方、あるいはその沿線住民の方以外の方もある程度納得されるような基準でないといけない。

委員：暫定でバスの運賃を値上げして評価基準は未来永劫ではなくたとえば2年後にもう一度見直すとして、あくまでも10月の実証運行の実態に合わせた数値として70%を提起する。利用者の方にも190円、ないし200円の負担をお願いする。そういう方向性で決めていくというのがいいのではないか。

議長：このご意見に対してこういうところが考え漏れがあるのではないかとか、ご指摘いただきたい。

事務局：確かに以前から50%という数値だけでやってきたので、それをどうするのか非常に大きいところだと思っている。それを変えるにしても、今でも3通りの案を出しているのでどれがいいのかというのを検討したい。高齢者や子どもが増えていく状況や、地区の特性とはどうか、そういったことも考慮する必要があるのではないか。先ほどの50%をクリアできなくても一定の要件があればある程度それに下駄をはかすというわけではないが、その必要があるかと思う。それを数値化するというのはなかなか難しいのが現実で、やはりここにお集まりいただいている委員の方のご意見を集約しながら、5%10%ちょっと上向き傾向にあれば本格運行に移行するという結論を出すのも手である。この評価基準、負担割合以外の要素というのをどうするべきか。

議長：評価基準をどう作るのかということと、その要件に達した場合達しなかった場合、どう考えるのかというのは分けて考える必要があるだろう。達しない場合に、他の要因を考える。結論として、数値としては暫定的に70%として、その中にはここに書いてあるような地区としての運行条件の反映はされていない点とか、実際に支払う金額と計算上のずれがあり、その費用をどういうやり方でどの程度圧縮できるかということについても現在まだそれを決められていないということも明記した上で、暫定的に提案されている数字をクリアできるのかというところを努力していただきたい。

会長代理：まだそれでいくというのは時期尚早かなと思う。料金をあげるというのも一つであるが、もう一つの話としては便数を減らすというものもある。たとえば、机上の話としての考えではあるが、北新町線と萩の台

線が今非常に苦しい状況なのだとしたら両方を1台で運行するというのもある。要は利用される方が金額を上げることに對してそれでいいのか、あるいは便数を減らして金額はそのままがいいのか実際はどうかも考えなければならない。

委員：6年間やってきて50%ではできないということが逆に証明されてしまった以上、市の負担率をあげないといけない、という点は少なくともここは一致しているのではないか。

委員：サービスの提供は一つとして、便数を減らすということを含めてこちらで論議することだと思う。実際に負担割合をどうするのか検討し、それに対してどういうサービスを提供するのかというところについてはこちらでもう一度論議するべきではないか。

委員：市場原理というのは便数減らしたら客数は減り、需要が落ちる。そうしたときにどんどん市の負担率が上がるのではないか。

議長：2地区を合わせて運行するというのは前もしたことがあるが、やり方はいろいろある。客が減らない程度に全体として運賃を上げて収入が増えるようなやり方もなくはない。あるいは、運行形態の見直しで下げることが出来るかもしれない。そういうことをやっても50%に届かないのではないか。

委員：50%には、届かないという認識でいいと思う。だから、その前提の話をしている。

委員：10月に本格運行をするのか、実証運行を延長するのかを決定するということは、評価基準の結論は今日ではなく来年度の第1回の会議で出さないといけない。ということは今、暫定案を提案しているのであって、この2路線について今日のこの場で決められなかったら2路線は10月以降は実証の延長すらできないという形になる。最低限1年間の実証の延長を延ばすために、この暫定案を提案している。今のままだと50%という基準が生きてしまい、実証で採算が採れないことになってしまっていて、廃止という結論になるのではないか。

事務局：今回評価基準が70%かどうか決まらなかったら、次8月9月までいくのかというご懸念があるかと思うが、それは避けたい。もう一回4月5

月ぐらいに会議をして評価基準を決めたい。特に評価基準に関しては、今まで50%と説明していた以上、全ての方に納得いただけるような数字、それを変える根拠が必要になる。今回この3つの案を出しているが、今の議論を経て次の時には1つの案としてまとめていかないといけない。次回5月頃の会議でそれを提示するという流れでお願いいたします。

(4) 公共交通サービスの提供に関する今後の方針について

事務局：時間がないため手短になるが公共交通機関の提供については連携計画で優先順位を決めており、

- ・3ページの表の2、これは人口とかとかで決めている。
- ・4ページにあるように、随時見直しをしているところである。
- ・今回人口の新しい数字で見た結果、それによって優先順位が変わったところを検討した結果、5ページにあるようにこれまでの地区の変更があった。

議長：考え方を考えるのではなく、新しいデータでアップデートしたということか。

事務局：そのとおりであり、75歳以上の人数を更新している。

議長：この議案については、確認は次回以降ということにしたい。

3 その他

(1) 今後の会議予定

事務局：次回協議会でアンケートのある程度の進捗を報告したい。ただ、次回についてはこの評価基準を徹底的に、中心的に結論を導き出せるような会議にしたい。その見直しで、今後の方針についてもお話しできれば。日程については、またこちらの方で事前にご案内申し上げます。時節柄、異動の時期になったりとか交替の時期になるので、恐れ入りますが、それぞれの団体、役員さま方における交替がございましたら引継ぎの方よろしくをお願いいたします。

(2) 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。では、進行を事務局の方にお任せしたいと思います。

事 務 局：それでは、長時間にわたりご議論ありがとうございました。先ほども申し上げた通り、次回会議は大変重要な会議になっておりますのでご出席の程よろしく願いいたします。本日はありがとうございました。以上をもちまして終了とさせていただきます。