

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29年6月29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、後藤委員（代理：橋本様）、池田委員（代理：岩藤様）、福井委員（代理：今谷様）、岡部委員（代理：牧田様）、米田委員（代理：本田様）、折原委員（代理：川村様）、霜永委員（代理：加藤様）、平岩委員、森岡委員、藤澤委員、藤尾委員、矢田委員、山下委員、村上委員

（事務局） 大西総務部長、杉浦防災安全課長
吉本防災安全課課長補佐、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 福寫委員、吾妻委員、山口委員

傍聴者 0名

議 事

1 報告案件

[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

(1)各路線の利用状況について

(2)その他

2 審議案件

(1)平成28年度 決算及び監査について

[資料 2-1] 平成28年度 生駒市公共交通活性化協議会 決算書

[資料 2-2] 平成28年度 会計監査報告書

(2)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）

(3) 評価基準（生駒市負担割合）の検討について

[資料 4-1] 北新町線、萩の台線等公共交通サービスの提供に関する今後の方針

[資料 4-2] 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 4-3] 実証運行路線における代替案について

[資料 4-4] 実証運行延長期間の検討プロセスとタイムスケジュールについて

(5) その他

[資料 5-1] 北新町地区（アンケート集計速報）

[資料 5-2] 萩の台地区（アンケート集計速報）

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： 各路線の利用状況について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）

[資料 1-1] 北新町線、萩の台線の実証運行の状況

- ・平成 29 年 5 月末時点での北新町線、萩の台線の実証運行の状況を示している。
- ・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、平成 27 年 8 月に当初予測を上回ることとなった。その影響で平成 28 年度 8 月は昨年度同時期と比較すると、微減しているが、

それ以外の全ての月において今年度の方が乗車数は伸びている。平成29年度についても、乗車数は増加傾向であると考えられる。

- ・平成28年6月からの運行経路の見直しにより、萩の台内を迂回するルートが解消されることによる利便性の向上や、地元自治会のコミュニティバスの利用促進への協力もあり、平成28年6月～10月は概ね順調に乗車数を伸ばしていたが、冬季に差し掛かり外出機会も減る影響を受けて、乗車数は減少した。しかし、前年度同月比で比較すると、平成28年度の方がすべての月において乗車数が増加しており、平成29年度についても乗車数は増加傾向といえる。

[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

- ・両地区とも平成28年度の1年間の利用者数及び運行日1日あたりの利用者数を1番上の段に示している。その下に平成27年度の同時期、その下に平成26年度の同時期を示している。その下は、実証運行を開始した平成23～25年度の下半期の実績及び実証運行期間内の実績を示し、運行日1日あたりの利用者数を対比している。
- ・折れ線グラフは今年度の5月末までの月別利用推移グラフで、いずれの地区も実証運行路線と同じく気温の下降に伴う外出機会の減少もあってか、利用者数の減少が見受けられる。
- ・西畑、有里線については予測人数を下回っているが、前年度よりは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。ご意見やご質問はありますか。

[資料1-2]で本町地区、南地区の運行開始以降の推移を示していますが、本町地区は最初80人ぐらいだったのが150人ぐらいに、南地区についても20人ぐらいが30人ぐらいまで、ダイヤや便数の変更もあるが、右肩に上がっている。すぐに上がるものではなく、一定の時間の経過があってこのようになっている。

今日は実証運行の話をしていただきますが、実証運行についてもすぐに需要が上がるということではないということを確認いただければ良いかと思えます。

各委員： 特になし。

(報告について了承)

2 審議案件

(1)平成 28 年度決算及び監査について

議 長:平成 28 年度決算及び監査について事務局からご説明お願いいたします。

事 務 局:([資料 2-1] 平成 28 年度 生駒市公共交通活性化協議会 決算書、[資料 2-2] 平成 28 年度 会計監査報告書を説明)

[資料 2-1] 平成 28 年度 生駒市公共交通活性化協議会 決算書

- ・平成 28 年度については、会議を、5 月、7 月、1 月、3 月の 4 回開催し市内の公共交通の有るべき姿や公共交通サービスの評価基準について協議した。
- ・歳入と歳出との差額約 16 万円は、平成 29 年度に繰り越した。

議 長:今の報告について、ご意見やご質問はありますか。

では、了承いただいたものと思いたいと思います。監事の方ありがとうございました。

(承認)

(2)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)を説明)

- ・毎年第 1 回の時期に合わせて上げている。
- ・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。国庫補助金は、貴重な財源になっている。
- ・西畑線については、駅やバス停から集落まで 1 km 以上の距離がある、交通不便地へのコミュニティバスの運行ということで、運行経費に対し、補助金が交付されている。

- ・補助金交付を受けるためには、この計画を策定のうえ、今年度については、8月30日までに国に提出し、承認を受ける必要があるが、それにあたり当協議会での協議・承認を経る必要がある。
- ・また、実際の交付額は、前年度までは後日、国から内定して通知されていたが、交付要綱が改正され、交付額については精算を持って確定することとなった。
- ・本日の案については、特に、「1. 目的・必要性」、「2. 目標・効果」について、本日いただいたご意見は、「8. 協議会の開催状況と主な議論」に記載し、計画の一部となる。

(「1. 目的・必要性」、「2. 目標・効果」の要点を説明)

- ・「1. 目的・必要性」については、昨年度から利用目定期としているもので特に変更なし。
- ・「2. 目標・効果」については、事業効果の確認のため、定量的な目標の設定が重要であり、平成26年度事業から、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、各年度内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と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各年度内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という2つの指標を設定している。
- ・8月30日が国への提出期限となるので、計画の主旨を変更しないこと、本日のご意見を反映することを条件に、数値の修正をはじめとして、事務局で計画を策定し提出することをご承認いただきたい。

議 長：毎年出しているものですが、「1. 目的・必要性」、「2. 目標・効果」についてご意見はいかがでしょうか。

委 員：今までは1往復で1人だったのが、1往復2人になったがそれはクリアしているのか。

事 務 局：1往復4人程度乗っていただいている。

委 員：「2. 目標・効果」の「減少が続いているが、利用は増加している」についてもう少し説明いただきたい。

事務局：住民基本台帳人口については減少していますが、利用者数は増えている。

議長：1人あたりの利用回数が増えている。②の1.92%→1.92%は合っているのか。

事務局：数値としては変わっていないという表現をしている。

議長：文章と整合していない感じがする。書き方を直してください。「1. 目的・必要性」の「利用者の運賃負担や地域の負担という自助努力のみで確保することは困難であり、財源の不足額を市で補填し続けることも今後の市の財政状況を考えると厳しい状況にある」とありますが、ここは住民を自治体と国の三者で共同して住民の交通手段を確保するというのが基本的な考え方だろうと思いますので、それが分かるような表現に改めた方が、主旨が分かりやすいのではないかと思います。具体的には国は全体的なナショナルミニマムを実現する形での支援を行う。財源の不足を市で補填するというところの表現を検討していただければと思いますが、どうでしょうか。

委員：国としては、全体的な考え方を示して制度をつくるのが役割。県や市、住民の役割はそれぞれあるが、そういうところで利用していただければいいかと思う。

議長：「2. 目標・効果」のアンダーライン部①、②どちらも利用者の数に関する指標だが、それによって、何人乗ったかではなく、地域全体としての生活の質がどの程度改善されたか、低下が防げたかが本来の目標、効果だと思う。それを測るのは難しいのでこういったもので代わりに測るということ。ガイドラインは指標に偏っているが、最近は分けて書くよう改善されていて、工夫してつくった指標がこれだと思う。

委員：交付要綱が変更になったと話があったが、最終決算した上での補助金を年度初めに提示した額で年度予算との差額が出る。今回の場合も収支した。国の予定額より上回った交付を必要とする場合も保障されるのか。それがあるから市の負担分を減らすことができるが、逆にいえば、国にも一定の目安額があると思う。市の負担額を先に出さないといけないのか、そのあたりの仕組みが分からなかった。

事務局：算定方法は大きな変更はない。予測ごとに立てた事前内定方式というのが以前の方法だったが、次年度からは実績に基づいて申請という形になった。そこは要綱に基づいて支払われるので、もし予想よりも大きかったとしても申請はしていただける。市全体の予算枠はあるので、国全体で不足すれば調整するというのはあるかもしれない。

委員：実際にそういう手法を取って、現場が困っているのを体験しているので、そうならないようにしたい。

事務局：今の質問については、次回までに正確なものを伝えたいと思う。

議長：今、示している「全体の予算を超える場合はこの限りではない」という記述はあるのか。

事務局：そこまでは確認していないが、ここに書いてあることをオーバーしたら払わないという書き方はしていなかったと思う。

委員：今までは国の補助額が決まっていて市の負担分が確定できたが、この場合は市の負担分があらかじめ分からないという仕組みということではないのか。

事務局：はい。ただ算定方法そのものに違いはなく、事前に内定するか後で精算するかの違いだけで、実際に支払う額に大きな違いはない。市の負担が増えるとは考えていない。最終確定はその期間の運行実績が出てからでないといけない。

議長：こちらについては若干の手直し行うということで、事務局に一任するとご了承いただけますか。作業の期間が十分でなかったということですので、改善していただければと思います。

(承認)

(3) 評価基準（生駒市負担割合）の検討について

(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

議 長： それでは、審議案件(3) 評価基準（生駒市負担割合）の検討について、続いて関連のある審議案件(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からご説明をお願いします。

事 務 局：（〔資料 4-1〕 北新町線、萩の台線等公共交通サービスの提供に関する今後の方針、〔資料 4-2〕 評価基準（生駒市負担割合）の検討、〔資料 4-3〕 実証運行路線における代替案について、〔資料 4-4〕 実証運行延長期間の検討プロセスとタイムスケジュールについて説明）

1 評価基準による生駒市の負担割合の上限について

- ・ 生駒市の地域公共交通の連携計画の方では、運行費用が運行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から補助することによって公共サービスを提供するという事になっている。
- ・ 金額は運行費用の一定の割合を上回らない。
- ・ 連携計画では、負担割合については「具体的な数値は今後検討する」としており、これまでは負担割合を 50%とすることを便宜的な基準としていた。
- ・ しかしながら、生駒市の提供する公共交通サービスは補助事業ではなく、運行事業者への委託事業であることに加え、市の負担割合が 50%を超える路線が出てきており、そもそも 50%はかなり高いハードルではないかといった懸念が生じている。
- ・ そこで、改めて、地域の特性などに左右されない公平な・基本的な（標準的な）負担割合を検討するものである。
- ・ その結果、評価基準による生駒市の負担割合の上限を現行 50%から 70%に改める。ただし、持続可能な運行とするために、地域においては運賃収入の増加に向け不断の努力を続けられるものとする。

2 実証運行中 2 路線の変更点（平成 29 年 10 月から）

- ・ 1 で説明した生駒市の負担割合 70%を基に北新町線、萩の台線の評価を行い、運行計画を変更しようとするものである。
- ・ 北新町線の生駒駅～生駒市役所～市立病院の区間は、市立病院へのアクセスのために延伸されたものであるため、北新町地区を中心とする利用者が乗車数向上のために取り組んだ結果をもってこの区間を含め

た北新町線の評価を行うことは適切とは言えないことから、この区間は今回の実証運行評価区間から除いたうえで、評価を行う。

- ・ 現行の運賃 150 円では、負担率が 75.0%となることから、運賃を 200 円に引き上げようとするものである。200 円に引き上げることで負担率は 66.7%になり、負担率 70%以内に抑えることができる。
- ・ 萩の台線は現行北の谷公園行 5 便、萩の台住宅循環 9 便を利用客の少ない北の谷公園行を 5 便から 4 便に減便を、一方、萩の台住宅循環を 9 便から 10 便に増便をそれぞれ行ったうえで、運賃を現行 150 円から 200 円に引き上げる。
- ・ 評価基準 70%達成に必要な利用者数は 1 日あたり 39.5 人であり、現状 25.5 人より 14 人多く乗車する必要があるため、引き続き地域での利用促進の取組みをしている。

3 実証運行の今後の予定

- ・ 北新町線、萩の台線とも 2 の変更によりもう 1 年間（平成 29 年 10 月から平成 30 年 9 月まで）実証運行を行う。ただし、中間評価日平成 30 年 3 月 1 日において 1 の評価基準を満たさない場合は、更に新たな変更案（例えば運行日の削減など）を講じたうえで平成 30 年 4 月から同年 9 月まで実証運行を行う。
- ・ 最終評価日平成 30 年 9 月 1 日において、評価基準を満たさない場合は実証運行を取りやめることも視野に入れ、今後の対応について検討する。

4 運賃の改定

- ・ 実証運行期間が終わった後、平成 30 年 10 月から光陽台線、門前線、西畑線・有里線についても運賃を 200 円に引き上げる。
- ・ 運行費用については、

$$\text{運行費用（円/年）} = \text{標準経常費用（円/km）} \times \text{サービス提供に必要な年間運行距離（km/年）}$$

という数式で計算する。

- ・ 最低限の利用として、運行地域に居住する公共交通族の全員が、4 週間に 1 回（1 往復）公共交通を利用すると考える。

- ・生駒市の負担は、各路線ともに標準経常費用を用いた費用の70%以下とする。
- ・実際に評価を行う際には、実際の運行費用と運賃収入から生駒市の負担割合を算出し、評価基準70%に照らし合わせて評価を行う。
- ・[資料4-3]は、萩の台地区と北新町地区両地区で運行されている公共交通サービス内容をベースとし、両路線を統合した場合の代替案、萩の台地区のそれぞれにおける代替案について整理したものである。

1 萩の台と北新町の路線を統合する案について

- ・萩の台線と北新町線の路線を統合するということも仮定して検討した。
- ・①②③の想定される運行ルートを用いて北新町線と萩の台線を統合するという試算を行った。いずれのケースにおいても、評価基準は70%以下にはならないという結果となった。

2 北新町地区の代替案について

- ・運行実績から評価基準の上限70%を視野に考え、運賃の値上げという策を出した。
- ・病院線は評価から外し、現行は150円、路線バスなみの運賃にすると190円だが、200円の設定にした。200円にすると、生駒市の負担割合は66.7%という試算結果だった。

3 萩の台地区の代替案について

- ・運賃の値上げについては、200円に改定し、現状ダイヤの萩の台5便・住宅地9便を萩の台4便・住宅地10便に見直す。
- ・運行日の削減については、運賃の値上げを用いても70%に達しない場合の一例として挙げている。サービス水準を引き下げ、運行費用を減らし、運行日を週3日に削減するという提案である。
- ・乗合タクシーについては、結果として運行費用は割高になり、導入は困難ではないかという試算結果である。

[資料4-4] 実証運行延長期間の検討プロセスとタイムスケジュールについて

- ・「公共交通サービスの提供」から「代替案の検討」と「評価基準の決定」の部分が本日にあたる。評価基準を決め、その後、代替案を改め、決まった内容で手続きを進める。
- ・平成 29 年 9 月の段階で、現状の 50%における評価を行ったところ、50%では達成不可能ということになり、NGの矢印を進んでいくことになる。
- ・平成 29 年 10 月からは運賃を 150 円から 200 円に上げる。
- ・平成 30 年 2 月まで運賃 200 円での運行状況を確認する。
- ・平成 30 年 3 月 1 日時点で、運賃の値上げによる事業実績を、改めて評価したいと考えている。
- ・平成 30 年 3 月 1 日の中間評価において、評価基準に達していない場合、平成 30 年 4 月からは新たな代替案で運行実施する予定である。
- ・平成 30 年 9 月 1 日に実証運行の最終評価を行う。その時点で評価基準の上限に収まっていない場合は、改めて公共サービスの提供に関する抜本的な見直しを行う必要がある。
- ・平成 30 年 10 月からは、それ以外の路線も 150 円から 200 円に引き上げる。

アンケートの速報について

事務局：（[資料 5-1] 北新町地区（アンケート集計速報）、[資料 5-2] 萩の台地区（アンケート集計速報）を説明）

[資料 5-1] 北新町地区（アンケート集計速報）について

- ・「個人属性」、「外出の傾向」、「コミュニティバスの利用頻度」、「運賃」の大きく 4 つに分けて集計している。
- ・（2）では「買い物」、「定期的な通院」、「買い物と定期的な通院」の 3 つにまとめて集計している。
- ・北新町地区はほとんどの人が生駒駅北口周辺に「買い物」、「定期的な通院」、「買い物と定期的な通院」を目的として行く人が多くいる。
- ・（3）で、「買い物」を目的とした人の希望外出時間は 9～11 時と、午前中を中心に外出したいと思っている人がほとんどである。

- ・午後からは1割未満のみであるため、コミュニティバスを走らせるのは午前中が良いのではないかと。
- ・コミュニティバスの利用頻度の結果から、年代が上がるにつれて利用が増えると分かる。
- ・区間別では、遠い場所への外出で利用しているということが分かる。
- ・(4)のコミュニティバスを利用しない人が利用しない理由では、北新町地区の人は生駒駅北口周辺に行く人がほとんどであるため、目的地や駅が歩いて行ける範囲にあるため、コミュニティバスを利用しないという人が多いと分かる。
- ・年齢別に見ても、目的地や駅が歩いて行ける範囲であるためコミュニティバスを利用しないと60%以上が回答している。
- ・運賃については、利用している人、利用していない人と分けて集計している。
- ・利用している人は、200円に上げてもしっかりの需要がある。
- ・利用していない人は、150円までなら支払ってもいいと思っている人が多数という結果となっている。

[資料 5-2] 萩の台地区（アンケート集計速報）

- ・最もよく行く目的地と交通手段では、コミュニティバスが経由しているイオンタウン周辺、新神田橋交差点周辺に行く人が多いが、経由していない生駒駅周辺へ行く人も多くいる。
- ・希望到着時間については、北新町同様8～11時と、午前中に買い物をしたいと思っている人が多い。午後にもいるが少数であるため、コミュニティバスを走らせるには午前中の方が利用する人にとっては便利ではないかと。
- ・年齢階層別利用頻度では、北新町同様年代が上がるにつれて需要が高まるという結果となっている。
- ・曜日別利用状況では、マックスバリュースが火水曜市を行っているので火曜、水曜と金曜日も多い。

- ・利用しない人の利用しない理由では、萩の台の特徴は、マイカー、バイク、自転車を利用する人が多いとわかる。コミュニティバスが経由していない生駒駅を目的地としている人が多いためではないか。
- ・北新町では徒歩が多かったことに対し、萩の台ではマイカー、バイク、自転車を利用している人が多いということが大きな違いである。
- ・運賃については、利用している人は200円に上がった場合でもこれまでと同じように利用する人が半数程度、利用するが頻度は減ると回答した人を含めると8割程度いるため、運賃引き上げ後、利用者数は減るかもしれないが、ある程度は確保できるのではないか。

議 長：アンケート結果速報を念頭において検討いただきたいと思いますが、まずはアンケートの結果について質問等がありますか。

委 員：[資料 5-2]萩の台でコミュニティバスの利用状況で、これまでと同じように利用する人が約半数を占めているということは、残り約半数の人が戸惑っているということだと思うが、それについてはどう考えているのか。

委 員：34%（利用するが頻度は減る）をどちらに組み入れるかということでセントラルコンサルタントの評価は46%+34%ということで評価を書いている。11%+9%+34%の人が迷っていると負の評価として捉えている。それに関しては意見が2つに分かれると思う。私はプラス評価をしたいと思う。

議 長：ここは両方の受け取り方が当然ある。そのことを念頭に検討いただければと思う。

委 員：[資料 5-1] [資料 5-2]共通に言えることで、サンプル数が少なすぎる。[資料 5-1] [資料 5-2]を並列に比較した方が利用傾向が見やすいのではないか。そのあたりを工夫して欲しい。生駒市、特に北新町は高低差がある。利用人数を区域別に書いてあるが、萩の台も含め、高低差、駅や病院との距離感も入れてもらえれば分かりやすくなると思うので検討して欲しい。

議 長：今回は速報なので、きちんとした分析には今の意見も入れていただければいい。

それでは[資料 4-1]について補足説明をさせていただきます。

1 評価基準による生駒市の負担割合の上限、これは評価の仕方を明確化し、それによって検討した結果がこれであると理解いただきたい。前回の協議会以降、委員の皆さんを中心に何度か話し合いの場を設け議論をしました。50～70%というのは結果としてこの数字が出たということであり、負担割合の決め方を決めたとのことです。当初の50%というのは、生駒市が補助をするという考え方だったが、連携計画自体は、生活に必要な活動をさせることは市が行うべき施策であり、これは補助ではなく、市が主体的に行うプロセスであると捉えていると考え方が変わってきている。現在の路線についての評価も大事だが、今後多数の地区についての検討が決まっているので、将来の検討を行う上でも有効な考え方として使えるものになっているのではないかと思う。1についてご意見はありますか。

委員：最終行の「続けられるものとする」という表現がわかりにくい。

議長：「続けるものとする」に変更でよろしいですか。

事務局：分かりました。

委員：「評価基準による生駒市の負担割合の上限」という表現が理解しにくい。「評価基準」と「生駒市の負担割合」というのは別のものなのか。評価基準をクリアしている中で、なおかつ生駒市の負担割合の上限をどれだけにするかということなのか。[資料 4-2]にあるように公共交通を必要とする人が他地域に比べ増加してきているというのが評価基準をクリアしている、しかし人数が少ないので50%はクリアできないという話だった。評価基準による生駒市の負担割合という表現を「評価基準の上で、生駒市の負担割合の上限」等、「評価基準」と「負担割合」の区分けが分かるような表現にした方がいいのではないか。

委員：「評価基準」と「生駒市の負担割合」は別のものなのか。「持続可能な運行とするために、地域においては運賃収入の増加に向け不断の努力を続けられるものとする」とあるが、結局利用者が少ないから運賃が増加しないという判断だと思うが、ただそれだけの問題なのか。運賃が少ないから廃線するというのは極端ではないか。

議 長：非常に本質的な意見でしたが、事務局から何かありますか。

事 務 局：50%から70%に上げたからそれでいいというのは困る。公共交通だから
とって、1人や2人だけではできない。やはり評価基準というものが
あって、3割分ぐらいは利用者が確保しなければならない。

議 長：市は1世帯、2世帯の地区については支援しないと理解してよろしい
ですか。公共交通では支援しないということですか。

事 務 局：市も税金を徴収してやるわけなので、例えば1人や2人しか利用しな
い公共交通に市の税金を充てるというのも違うような気がする。

議 長：市はそういう人について、必要な行政サービスを提供するということ
ですか。

事 務 局：今後の対応について検討する。

議 長：結局は収支しか見ていないのではないか。

事 務 局：今の形の実証運行は取りやめることも視野に入れ検討する。

委 員：行政からすると、税金は平等に使うというのが原則だと思うが、高齢
者、弱者等いろいろな立場の人がいる。そういうことについては原則か
ら外れることもある。それも考えて公共交通をするのであれば、単に運
賃だけでなく根本的な問題も併せて検討しなければならないのではない
か。

議 長：「地域においては運賃収入の増加に向け不断の努力を続けられるもの
とする」に加えて、こういう形で公共交通を提供できない市民に対し
ても市は市民の活動を支援する上で不断の努力を続ける等としてはど
うか。つまり、公共交通でなくても福祉で何か対応するなど。

委 員：1のタイトルを「評価基準の明確化」に変えないかとあったが、必要
に応じて見直しも、ということであれば「今後の方針」というところ
からは抜かなければいけないのではないか。50%から70%というのを皆
さんが認めていかないと進まない。

委 員：そのためにも50%から70%にした判断理由を書いておかないと、この
短い文章では説明できないと思う。

議 長：[資料4-2]に詳しく書いてあるものの要点をまとめてある。

委員：[資料 4-1]の表題について、1は全体についての内容で、北新町と萩の台だけではなく他も今後の生駒市の負担割合の上限は50%から70%にするということで、2以降が「北新町線、萩の台線等公共交通サービスの提供に関する今後の方針」になっている。ごちゃ混ぜになっているのに表題は「北新町線、萩の台線」とあるのはおかしい。「北新町線、萩の台線」を省いた方が分かりやすい。

事務局：そこは修正させていただきたいと思います。

事務局：「評価基準による生駒市の負担割合の上限」が分かりにくいとあったが、「生駒市が市の財源を用いて公共交通サービスを提供する際、生駒市の負担割合の上限を70%とする」という表現にすればいいのではないか。

議長：まず、検討して今日決めるのは、公共交通サービスを提供する際の評価に関する考え方を整理した、その考え方に基づいて生駒市はどの程度まで負担するのか等。なぜそうしたのかというプロセスも簡潔に入れていただきたい。

委員：[資料 4-2]表-4「試算結果」で各路線の運行経費が書いてあるが、実際と比べて高い低いが出てくると思うが、どうなのか。

事務局：路線長によって高い低いはあります。一部、距離の短いところでは実際の方が高くなります。

議長：この考え方で試算するとこうなるというもので、現実とは当然違ってくる。

それでは、2 実証運行中2路線の変更点に移りたいと思います。

結果としては、両地区の運賃を150円から200円に引き上げる、その他のサービス内容は、北新町線については事実上変えない。萩の台線については書いてある通りである。

委員：箇条書き等にして文章を短くしてはどうか。

議長：結論とその理由という書き方にしたら分かりやすい。

委員：(1)の北新町線の門前線に振っている便数は費用を減らしているのか。

事務局：減らしている。

- 委員：減らした上で70%を超えているのか。
- 事務局：減らした上で70%を超えており、生駒駅南口～奥薬師台の区間で試算している。
- 委員：運賃については前回別の会議で現状の利用者数であればやむを得ないという結果だった。萩の台路線では便数の変更があるが、慎重に進めていただきたい。
- 議長：慎重に進めるということの1つは、オープンにするタイミングを慎重に考えて欲しいということか。地元の人が知らないところに急に決まったということになっても駄目だと思う。
- 委員：現実的には6便→5便→4便となっていくが、萩の台線の方も乗っておられるので、そのことについても考えていただきたい。
- 議長：2については書き方を整理していただくということによろしいでしょうか。

(了承)

- 議長：3 実証運行の今後の予定について、かなりタイトなスケジュールになっている。いろいろな変更手続きをしながら、この流れで進める必要があるが、運輸局に届出をして認められてから、実施に至るまでどれぐらいかかるのか。
- 委員：事業計画の変更の申請を出して、通常は1ヶ月が審査期間になっている。補助金のかかっているものは当初の計画通りというのが原則。
- 議長：住民が新しい運行形態やダイヤに慣れて利用してもらうまでにある程度時間がかかると思うので、短期率的なことも考えて評価をする必要がある。
- 事務局：[資料4-4]※5の「季節変動等を加味して」というところで今の意見を踏まえている。
- 委員：住民にこれだけの資料を配って説明するのは難しい。この[資料4-4]のタイムスケジュールは簡単で、1枚で説明しやすい。
- 平成29年7月から評価基準による運行評価でOKかNGか、1日24人をクリアしていればOK、平成29年10月代替案による運行実施と

いうことで、北新町であれば75%を超えるので200円に変える。平成30年3月にもう一度評価基準による運行評価をし、70%の負担割合上限をクリアできているかどうか、クリアしていれば実証運行から本格運行に移行する。平成30年10月全ての路線を200円に値上げする、というのをポイントとして入れてもらえると、この1枚で住民に説明できる。資料がたくさんあると分かりにくいので、その点を工夫して欲しい。

事務局：住民に理解してもらえないと不便かと思うので、分かりやすい表現にしたいと思う。

委員：3 実証運行の今後の予定で、半年ごとにやり方を変えるとなっているが、北新町は200円に上げることによって、今の状況だと66.7%で、70%を下回るということでもいいと思うが、萩の台の方は200円に上げるだけだと1日あたり40人ほど必要で、実証運行期間が需要が少ない時期にあたる。今現在25人ほどだと評価されていて、冬場が22人ほど、夏場が30人を超え、変動が大きい。確実に3(1)の「満たさない場合は、更に新たな変更案(例えば運行日の削減など)…」に引っかかる。そうすると、30人以上乗る時期に3日では足りない。アンケートにもあったように午前中に集中して人が動いているので、積み残しが出てくる。コミュニティバス発展の阻害要因になる。「取りやめることも視野に入れ、今後の対応について検討する」とあるが、今後の対応について検討する時間がない。半年ずらして10月から1年間は200円に値上げだけで夏場の数字も見た上で、足りないということであれば運行日の削減等も受け入れざるを得ないと思うので、そうしてもらえないか。

議長：実証運行は2年ということはどう折り合いをつけるかが難しいところだが、みなさんどう思いますか。

委員：今の時点で判断するのか。とりあえずこの両路線同じスケジュールということで、この場で決めて、夏場の需要期を見ることも視野に入れていることを議事録に書いておくと、2年間という区切りを守れるのではないか。季節変動を加味するというので、最初のグラフでも傾向は見えているので半年でも推測はできると思う。

委員：来年3月の評価基準の検討で、冬場は落ちるということも込みでの検討をしてもらえるのであれば、半年のスパンもやむを得ない。

事務局：季節変動率の考え方をういて評価する。6ヶ月だけで評価するつもりはない。実証運行期間は6ヶ月だが、評価するのは実証運行が始まる平成29年10月～平成30年9月までの1年間の利用者数を平成29年10月～平成30年2月28日までの実績で予測するという。各月の傾向を見てから1年分を推定する。やり方を変えて、すぐにフルの需要にはならないので短期率を用いて1年分を予測するという形で対応する。

議長：それを評価するためにどう季節変動率、短期率を見込めばいいのかということは議論する必要がある。山下委員が懸念しているのは、評価は数値上でクリアしているかもしれないが、住民にコミュニティバスは役に立たないという印象をもたれてしまうのではないかとということで、そこは季節変動率や短期率の考慮ではクリアできない問題。実証運行2年間は変えられないが、次の地区で実証運行する際は期間の延長も検討する必要があるのではないか。萩の台の需要の促進については若干住民の認識に水を差すことが出てくるかもしれないが、評価については、スケジュール通りですということでしょうか。

委員：実証運行はするずるとはやらない、現時点で視野に入れるということか。

事務局：実証運行は平成30年9月をもって終了と考えている。

委員：条件が変わってから2年間という延長をすることもできるよう今後考えていけばいいと思う。

事務局：実証運行は2年間で、当初の目標を達成できていればそれで本格運行というものであったが、昨年9月の段階での実績から考えると残念ながらクリアされなかったということで、昨年9月の時点で最長2年間の延長をし、1年を迎える今年9月に再評価して、改善すべきところは改善して見ていこうという方向性になった。現在の改善点、方向性をもって取り組む期間としては昨年9月の段階で決めた2年間という枠の中で対応していきたいと考えている。

委員：今回はそれでいいと思う。今後の協議会で検討していく。

議 長：では、こちらのタイムスケジュールで進めるということで、これにも
う少し必要な情報を入れ込んで、Q & Aをつくる等も住民への説明に役
に立つのではないかとということも含めて資料づくりをお願いします。

事 務 局：今回承認いただけるのであれば運輸局に運賃値上げに関する手続きが
開始となるので協議が整ったということによろしいですか。

(了承)

事 務 局：では手続きを進めていきますのでよろしくお願いします。

議 長：4 運賃の改定で、「実証運行期間が終わった後」はいらぬのではな
いか。これも理由をつけた方がいいのかもしれない。

事 務 局：「実証運行期間が終わった後」は誤解を招く表現になっているかと思
うので削除し、「平成 30 年 10 月から光陽台線、門前線、西畑線・有里線
についても運賃を 200 円に引き上げる。」とまとめる。

委 員：病院線は 150 円のままなのか 200 円に上がるのか読み取れない。

事 務 局：病院線については現行の 150 円のまま考えている。

委 員：では 2、4 で 150 円を維持するというので、誤解を防ぐために入れ
ておいていただきたい。

議 長：2 では評価に入れぬからという説明だが、4 は実証運行の評価とは
関係ないので、4 には書いておく必要がある。

委 員：病院線だけ 150 円のままというのは違和感があると思うので、はっき
り 150 円で残すという書き方はやめた方がいいのではないか。

委 員：私自身は病院線も 200 円に上げてもいい距離だと思っている。外す
ということであれば、別の機会に話し合うということにさせていただければ
いいと思う。

議 長：病院線については平成 30 年 10 月に間に合うように今後検討する。暗
峠行きの運賃についても明記する。

委 員：議事録に残すだけでも効果はあると思う。

事 務 局：200 円というのは路線バスなみの運賃にするという話で、路線バスで
西畑線を走った距離に見合う運賃という意味かと思うので、300 円から
600 円になるということではないと考えている。

議 長：これも了承いただけますか。

(了承)

議 長：奈良県、国の方からこの検討について感想を聞きたいと思います。

委 員：昨年度からこの会議に出席しているが、コミュニティバスが生駒市の補助事業で、「補助率」という言い方をしているところに違和感を持っていた。なぜ生駒市が事業主体である委託事業なのに補助なのかと思っていたが、今回「負担割合」という表現に改められたということで理解しやすくなった。評価基準＝負担割合なのか議論があったが、参考までに、奈良県の協議会の方では補助対象とする系統の妥当性というものは診断指標を設定し、毎年度評価をしている。1年間の乗車人員、平均乗車密度、最大乗車人員、収支率、1人あたりの行政負担額。収支率の裏側がこの負担割合ということになる。こういった指標は、ニーズの有無や補助する側から見て妥当なものなのかを診断するために設けている。

議 長：評価指標は違和感を覚える。

委 員：負担割合は他の自治会でも設けているところがある。下回ったらやめるという話もあるが、まずはそれを設けた中で地域にも行政にも努力してもらい必要がある。

3 その他

(1) 今後の会議予定

事 務 局：今後の会議の予定ですが具体的な内容は決まっていないので、本日協議させて頂いた内容をまとめた折に、またご連絡しますので、参加の方よろしくをお願いします。

(2) その他

委 員：実証運行2路線に関する議事ばかりを進めているが、他のやるべきことが年度初めの会議であるにも関わらず示されていないがどうなっているのか。

事務局：今一番決めなければいけないものがこの2路線についての扱いということで対応しているので、まずはこれの最終的な結論を出したいので了承いただきたい。

委員：西畑線、病院線についての具体的な論議については小委員会方式で進めてはどうか。

議長：小委員会、作業部会等を設けて、効率的な検討をしていくと了承いただきたい。

(了承)

議長：評価の考え方、今後の方針は池田議員が積極的に考えていただいたので感謝申し上げます。

会長代理：評価基準については1年半議論しているが、いろいろと煮詰まった話もできている。実証運行に関しては最終的なところで、結果的に基準を満たさないから運行できないということでもないと思うので、今後の生駒市の全体的な考え方も必要だと思います。本日はありがとうございました。