

# 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30年1月5日（金）午後3時00分～午後4時30分

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）、吾妻委員、池田委員（代理：岩藤様）、岡部委員（代理：牧田様）、福井委員（代理：今谷様）、折原委員（代理：川村様）、霜永委員、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  
清水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 金口委員、山口委員、米田委員

傍聴者 0名

議 事

## 1 報告案件

- (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29年度 生駒市地域公共交通活性化協議会補正予算（案）について
- (2) 地域公共交通確保維持対策事業事後評価（案）について
- (3) 平成29年度11月の実績を参考とした評価結果
- (4) 災害による萩の台線への影響について
- (5) その他

## 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： それでは、報告案件(1)各路線の利用状況について、事務局から説明をお願いします。

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 12 月末までの北新町線、萩の台線の実証運行の状況です。
- ・北新町線に関しては、平成 29 年 10 月、また運賃改定後の 11 月から 12 月にかけても、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。
- ・萩の台線に関しても、北新町線と比べて率は低いが、運賃改定後も乗車人員が伸びている。

#### [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

- ・本町、南両地区の利用者数の推移で、表は前回協議会で示している。
- ・下の折れ線グラフは今年度 12 月末までの月別利用者数の推移だが、平成 29 年度はいずれの路線も利用予測人数を上回っている。

議 長： 事務局から、各線の利用状況について説明があったが、今の項目について何かご質問等ありますでしょうか。

各 委 員： 特になし。

(報告について了承)

### (2)その他

議 長： 続いて、その他案件ということで、事務局から何かありますか。

事 務 局： 北新町線及び萩の台線の新たな代替案の検討等について、昨年 12 月 4 日と 22 日に分科会を開催した。前回協議会において、実証運行の評価方法で、運賃改定直後の利用者数が特に落ち込むのではとのことから月毎の分析を行ったが、利用者に大きな変化が見られなかったことから前回示したとおり、1.03 倍の補正をすることが望ましいとの結果だった。

また、新たな代替案の導入にあたっては、各地区の生駒市の負担率やコミュニティバスの利用状況を踏まえて、萩の台地区を運行しない日に

運行させる候補地区の1つとして、門前線を挙げ、試算結果で運賃150円の場合で生駒市の負担率が50.2%となり、門前線の運行は可能との結果だった。

また、10月の台風被害により11月から近鉄生駒線の臨時ダイヤとコミュニティバスの乗継がうまくいかない状況であったことから、11月と12月については利用者数の補正を行って評価し、1月4日から、コミュニティバスのダイヤを変更することとなった。詳細については審議案件の(3)(4)で説明する。

## 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補正予算(案)について

議 長： それでは、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補正予算(案)について、事務局から説明をお願いします。

事 務 局：([資料2]平成29年度生駒市地域公共交通活性化協議会補正予算(案)について)

今回、補正予算として、北新町線及び萩の台線の新たな代替案を検討するために2回開催した分科会の委員報酬等136,000円をお願いします。

議 長： ありがとうございます。こちらの予算を承認してよろしいか。

(承認)

### (2)実証運行の評価について

議 長： 続きまして、審議案件(2)地域公共交通確保維持対策事業事後評価(案)について、事務局から説明をお願いします。

事 務 局：([資料3]北新町線、萩の台線の実証運行の状況について)

- ・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29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、国に提出する資料である。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されている。
- ・1枚目を中心に説明する。

- ①補助対象事業者は、生駒交通株式会社である。
- ②事業の概要としては、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（今年度は 308 号工事による迂回運行があったため 2 系統）のコミュニティバスの運行を行っている。
- ③前回の事業評価結果の反映状況だが、前回の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」との評価を受けており、今年度についても積極的に地元住民の方と協力して事業を実施するよう努めたことを記載している。

また、「公共交通の利用を促す取組の一環として、市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。」との評価を得たことに対し、市ホームページの更新は随時最新情報を掲載し、時刻表や停留所の位置情報についてはオープンデータ形式でも掲載している点を記載している。

- ④事業実施の適切性については、円滑に運行がなされたことから、事業が計画に位置づけられたとおり、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、補助事業年度における交通不便地域での利用が 1 日あたり対前年度比 0.9 人減の 9 人、系統全体の利用は 1 日あたり対前年度比 0.2 人減の 19 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たと考えている。

また、利用促進のため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は対前年比0.24%減の2.48%  
②は対前年度比同数値の1.92%となっており、前年度と比較して利用者は減少しているが、運行の継続に必要な財源は確保できており、人口が減少傾向であり、高齢化が進んでいる沿線地区の状況も鑑みると、目標は達成されていると考えている。

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として、これまでの利用促進策の継続について記載している。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、

- ・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・配布
- ・市ホームページや広報誌を活用したコミュニティバスの周知
- ・利便性向上のための運行ダイヤの修正などの利用促進策を実施し、今後も継続していく。
- ・2枚目の資料には、取組状況を記載している。
- ・内容は、前回提出時の内容から変化のあった数値などについて、1枚目で説明した内容を中心に新しい情報に入れ替えている。また、アピールポイントを記入する欄があるので、「平成29年8月から、福祉施策として、75歳以上の高齢者や障害のある方に対して配布する「生きいきクーポン券」を実施、コミュニティバスの回数券の購入に利用ができる。」という取組状況を記載した。
- ・なお、この事後評価については、1月末に提出期限となっており本日のご意見による修正については、ご意見の反映を条件として、事務局に一任いただきますようお願いいたします。

議 長： ただいまの事務局からの説明について、ご意見・ご質問等ありますでしょうか。

議 長： 私のほうから2点。1点目は、資料3の1枚目、③に「～市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。との評価を得たことに対し～」とあるが、評価ではなく、意見や示唆ではないかと思う。「意見を得た」「示唆を得た」にしてはどうか。2点目は、⑤の目標・

効果の達成状況で②（対前年度比同）というのは、①の（0.24%減）と同じなのか、前年度と同様の値であったのかどちらなのか。

事務局： 前年度と同様の数字ということですので、表記を改めたい。

議長： 前年度比 0.24%減っているというのは達成していないと見られそうだが、私の推測では高齢者の免許保有率が増えてきているのではないかと思う。このコミュニティバスの趣旨は、困っている方に移動手段を提供することなので、もし免許保有率が高まっていることが原因であれば、それについて触れておいたほうがいい。免許保有率の増加を勧案すると必ずしも減少しているとは言えない、というような表現に改められないか。

委員： 年々免許の返納は増えている。ただ、免許の保有率は横ばいなのか、上がっているのかについては確認させていただきたいと思う。

議長： それでは、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)平成 29 年 11 月の実績を参考とした評価結果について・(4) 災害による萩の台線への影響について**

議長： それでは、審議案件（3）平成 29 年 11 月の実績を参考とした評価結果について、及び審議案件（4）災害による萩の台線への影響について、あわせて事務局から説明をお願いします。

事務局：（〔資料 4〕 平成 29 年 11 月の実績を参考とした評価結果について）

- ・平成 29 年 11 月の実績を参考とした北新町地区、萩の台地区の評価を示している。
- ・平成 29 年 11 月から運賃を 150 円から 200 円に改定し、11 月の利用実績が判明した。
- ・平成 30 年 3 月に平成 29 年 11 月から平成 30 年 2 月を評価対象期間として最終的な評価をすることとなっているが、11 月の実績が判明したので、両路線の今後の見通しを立てるためにも、速報的に評価しておくことは重要であると考えられる。

**2. 試算方法及び結果について / 2.1 北新町地区について（病院線は除く）**

- ・北新町線については、回数券を購入する割合は月毎に大きく変動していないため、回数券の収入も加味して試算することとする。
- ・平成 29 年 11 月から平成 30 年 2 月の運賃収入は、「平成 29 年 11 月の運賃収入」に「平成 28 年度の（11～2 月の利用者数） / （11 月の利用者数）の割合（≒4.00）」を乗じて推計する。
- ・過年度の（年間運賃収入）÷（11 月～2 月の運賃収入）の値を平成 29 年 11 月～平成 30 年 2 月の運賃収入に乗じて平成 29 年 10 月から平成 30 年 9 月の年間の運賃収入を推計する。

⇒北新町地区における（年間運賃収入）÷（11 月～2 月の運賃収入）の

値は、3.79 である。

- ・運賃改定による乗車数の変化は、光陽台線の利用実績（運賃収入）を参考に補正を行う。運賃改定直後の運賃収入と、運賃改定後 5 年間の運賃収入の平均を比較すると、改定直後から 1.03 倍回復していることから、1 年間の運賃収入を算出した後に 1.03 倍を補正する。

#### 2.1.2 試算結果

- ・北新町地区では病院線を除いた区間で評価しているので、運行費用と運賃収入は人数や運行距離で按分して試算している。
- ・年間の運賃収入（補正Ⅰ）は、1,661,951 円である。
- ・運賃改定による補正をしたときの年間運賃収入（補正Ⅱ）は、1,711,810 円である。
- ・運賃収入から生駒市の負担率を算出すると 41.8%となり、生駒市の評価基準である 70%を下回る結果となった。

#### 2.2 萩の台地区について

- ・評価の前に災害の影響を分析する。

（[資料 5]災害による萩の台線への影響について）

- ・平成 29 年 10 月に発生した台風の影響により、鉄道が臨時ダイヤとなり、萩の台駅でのコミュニティバスとの乗り継ぎが上手くいかず利用者が減少している場合は、補正を行い、利用者数を推計することとする。

#### 2. 各年 11 月におけるコミュニティバスの利用状況について

- ・ 図 2-1-1 にバス停ごとの各年 11 月の 1 日平均利用者数を示している。
- ・ 萩の台駅における 1 日利用者数は、平成 28 年 11 月は 9.3 人/日であるのに対して、平成 29 年 11 月は 7.2 人/日であり、利用者は 0.77 倍減少している。
- ・ 一方、鉄道を利用していない人が利用しているバス停（鉄道の臨時ダイヤの影響を受けにくいと考えられるバス停）〔マックスバリュ、南コミュニティセンターせせらぎ、神田橋西〕における 1 日平均利用者数は、平成 28 年 11 月は 10.7 人/日であるのに対して、平成 29 年 11 月は 12.7 人/日であり、利用者数は 1.19 倍増加している。
- ・ 表 2-1-1 は、コミュニティバスの改定前のダイヤと近鉄の通常ダイヤ、萩の台地区の改定後のダイヤと近鉄の臨時ダイヤとなっている。赤枠で囲っている近鉄電車からたけまる号への待ち時間が、臨時ダイヤになって長くなっている。このような影響を受けて利用者が減少したのではないかという分析を行った。

### 3. 災害の影響を加味した補正方法及び結果について

- ・ 2 章でも示した通り、鉄道の影響を受けにくいと考えられるバス停〔せせらぎ/神田橋西/マックスバリュ〕は、昨年度に比べて 1.19 倍増加しているのに対して、萩の台駅は、0.77 倍減少している。
- ・ もし災害の影響がなければ、萩の台駅も前年に比べて 1.19 倍増加したであろうと推定した場合、萩の台駅における利用者数は 220 人/月（ $\div 185$  人（平成 28 年度） $\times 1.19$  倍）となる。
- ・ 平成 29 年 11 月の萩の台駅での利用者数（143 人/月）との差は、77 人（ $= 220$  人 $-143$  人）となるが、往復でバスを利用するのではないかと考えられるため、乗車数と降車数、それぞれ 77 人（計 154 人）を 11 月の利用者に補正して試算している。

（〔資料 4〕 平成 29 年 11 月の実績を参考とした評価結果について）

#### 2.2 萩の台地区について / 2.2.1 試算方法

- ・ 回数券の購入において自治会購入と個人購入があり、購入の割合が月毎に大きく変動し、不確定要素となり得るため、11 月 1 ヶ月分を試算する際には回数券の収入を加味しないほうが望ましいと思われる。
- ・ 平成 28 年度の実績より、「年間の回数券を含む運賃収入」から「年間

の利用者数」を割ることで「利用者1人あたりの平均運賃収入」を算出する。(年間の回数券を含む運賃収入の中に季節変動は含まれている。)

- ・資料5の補正分を含めた平成29年11月の利用者数に基づいて年間の利用者数を推計し、その利用者数に「運賃改定による値上げを反映した1人あたりの平均運賃収入」を乗じることで年間の運賃収入を推計する。
- ・資料5の補正分を含めた平成29年11月の利用者数に基づいて年間の利用者数を推計し、その利用者数に「運賃改定による値上げを反映した1人あたりの平均運賃収入」を乗じることで年間の運賃収入を推計する。
- ・運賃改定による影響を加味した補正を行い、補正した年間運賃収入から生駒市の負担率を算出する。

#### 2.2.2 試算結果

- ・利用者1人あたりの平均運賃収入は、145.9円/年である。
- ・運賃改定による値上げを反映した1人あたりの平均運賃収入は、194.6円/年である。
- ・平成29年11月の利用者数に基づいて推計した年間利用者数は、9,519人である。
- ・運賃改定による影響を加味した年間運賃収入は、1,907,877円である。  
これらの値を用いて萩の台地区の生駒市の負担割合を算出すると69.1%となり、生駒市が定めている評価基準70%を下回る結果となった。

議長： 北新町線についてはかなりの可能性で本格運行へいけるだろうという見通しだが、萩の台線については見通しがつきにくいため、なるべく詳細に検討していきたい。「回数券購入の年間変動」と「近鉄生駒線のダイヤの乱れによる接続悪化」の影響という2つの不確実性があるため、試算推計の結果はまだ変動があるが、概ね現在見通せる最良の見通しではないか。今の説明について、ご意見・ご質問等ありますでしょうか。

委員： 資料5の萩の台駅の利用者数というのは、萩の台駅から乗車した人を計算しているということか。ここでは乗った人が利用者数という意味合いでいいのか。

萩の台の地形を考えると、駅へ行く下りは徒歩で、帰りの上りは乗る方がいると思うが、単純に2倍にただけでいいのか。

事務局： コミュニティバスの利用実績のカウントが乗車時のみとなっている。降車人数は分からないため、利用者数は乗車人数を2倍して計算している。ご指摘いただいた傾向はあるかもしれないが、どのような補正をすればいいか分からないため、1か月間ないし2か月間の災害の影響期間だけ大胆に2倍した。

議長： ここの評価は分かれるが、何が真値かということは誰にも分からない。その判断は甘いのではないかというご意見があれば、真摯に受け止めるが今のところは、そういう判断をしたということ。

議長： 最後の数字のパーセンテージだけに目が行きがちだが、見ていただきたいところは、それを出すプロセス。2月末に実績値が出てくるので、ここでの予測が甘い、あるいは過大にならないために、不適切な推計、評価があればご指摘いただきたい。

回数券や臨時ダイヤ、季節変動など色々な条件、仮定をおいて推計しているが、これ以上正確に出すのは難しいのではないか。

事務局： 近鉄の災害後ダイヤに対して、コミュニティバスも1月4日から運行事業者の協力を得てダイヤ変更している。1月分の数字が出たら、それがある程度反映出来たものが出るのではないか。

議長： ありがとうございます。審議案件(3)平成29年11月の実績を参考とした評価結果について・(4)災害による萩の台線への影響については予測に基づく評価であることをご了承いただきたい。承認してよろしいか。

(承認)

## (5)その他

議長： それでは、審議案件(5)その他、何かありますか。北新町線、萩の台線に特化した協議会ではないので、他の地区の話や意見でも結構です。列挙した地区には時期の違いこそあれ、サービスを提供することになっている。ただ、昨年あるいは一昨年あたりの協議会での検討からすると、生駒市の負担率等も含めて、かなり難しい状況にある。どういう方針を

打ち出していくか、あるいはどういう手立てを考えていけば、計画に沿ったサービスを開始していくことが出来るか、ということもこの協議会で早急に検討していきたい。あるいは、発地側だけでなく、着地のことも考えた市域全域の交通計画、交通ネットワークの見直しも途中で止まっているので、早く検討したい。

今日あるいは、次回以降で検討したいことはないか。

委員： 生駒市でも公道での自動運転バスの導入を検討したらどうか。経費などかからないのではないか。

議長： ご指摘の通りだと思う。これからの1番大きな変化の要因になるのではないか。システムのにも法規的にも乗り越えないといけない障害はあるが、みんなで乗り越えようという機運になってきており、内閣府でも現在の形の公共交通サービスが行き届いていないところへの切り札になるのではないかとやっている。生駒市としては、その前の喫緊の課題があったので、なかなかそこまでは検討に進めなかったが、出遅れることのないように検討を進めたい。例えばこの中でも軽井沢町はもともとコミュニティバスを入れたいということだったが、道路の制約で難しく、なかなか検討できていない。今後の生駒市全体の公共交通サービスを考える上で、そういった可能性も含めてどこにどういうやり方で導入していくべきか、検討の自由度を広げる話だろう。情報提供も含めて積極的に検討していきたい。

委員： 今の意見も含めて、現在やっているコミュニティバス以外の手段について会議に出てくるが、そういう議論を始めるのであれば、最初に全国で行われている事例やこういう可能性があるという一覧を出して欲しい。

事務局： おっしゃっていただいている先進的な取組みは、NPOが主体でやっている事例の他、いろいろな事例がある。お示しできるものをいつかのタイミングで用意したいと思う。

委員： 生駒市には奈良線、地下鉄、生駒線も含めて市内に相当数の電車の駅があるが、北新町線、萩の台線ともに駅との繋がりが悪い。駅との繋がりを良くすることで、乗客数も増加するのではないか。

事務局： 今後の協議会の協議の予定としては、まずは、実証運行中の2路線における最終的な判断を行うことが、第一の課題であると考えている。ま

た、平成 23 年度に策定した「生駒市地域公共交通総合連携計画」は平成 32 年度までの計画であり、まもなく目標年次に到達するため、最終的な評価をしていかなければならない。さらに、地域公共交通網形成計画への移行について検討していく必要がある。

コミュニティバスの新規路線については、どのようにしていくのかについて

整理する必要がある。まずは、平成 30 年 9 月に実証運行 2 路線の最終評価を行い、それ以降の方向性を示せるような資料を整えていきたい。

議 長： 市民の方々は待っておられると思うので、市民の思いになるべく早く応えていきたい。

### 3 その他

#### (1)今後の会議予定

議 長： 続いて、その他案件(1)今後の会議予定について、事務局からご説明をお願いします。

事務局： 2 月末の実績を持って 3 月 1 日時点での中間評価が今年度最後の協議会となる。次の会議の予定は、3 月 20 日（火）15 時から開催させていただきたい。

#### (2)その他

議 長： 続いて、その他ございませんか。

なければ、事務局にこの後の進行をお任せしたいと思います。

事務局： 第 3 回生駒市地域公共交通活性化協機会を閉会させていただきます。ありがとうございました。