

## 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30年3月20日（火）午後3時00分～午後5時00分

開催場所 生駒市役所 4階403, 404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）、山口委員、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：山田様）、折原委員（代理：川村様）、米田委員（代理：中井様）、金口委員（代理：森内様）、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  
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 霜永委員

傍聴者 5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30年度 生駒市地域公共交通活性化協議会予算（案）について
- (2) 実証運行2路線の利用実績の評価結果及び平成30年9月までの運行方針について
- (3) これまでの主な検討経緯と今後について
- (4) 生駒市内における公共交通サービス提供について
- (5) 地域公共交通網形成計画について
- (6) 生駒駅南口～生駒市立病院間の運賃改定について

### 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 30 年 2 月末までの北新町線、萩の台線の実証運行の状況です。
- ・北新町線においては、平成 29 年 11 月からの運賃改定後も地元自治会の利用促進へのご協力もあり、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。
- ・萩の台線においても北新町線と同じく地元自治会の利用促進へのご協力により、前年度同時期と比べ右肩上がりに乗車人員が伸びており、特に例年乗車数が落ち込みやすい 2 月は 1 日平均乗車人数 32.2 人で前年度同時期と比べ 1.55 倍の乗車人員と大きく伸びている。

#### 〔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、下の折れ線グラフは今年度 2 月末までの月別利用者数の推移ですが、南地区において、1 月に利用者数が落ち込み利用予測を割り込んでいる。

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ございますか。

各 委 員：特になし。

### (2)その他

議 長：続いて、その他ということで、何かありますか。

事務局：3 月 17 日から近鉄生駒線のダイヤ改正によりコミュニティバス萩の台線との乗継で一部待ち時間が長くなっていることから、事務局で調整させていただき、昨日 19 日からダイヤ改正を行っている。

議 長：事務局から、ダイヤ改正について説明があったが、これについて何かご質問等ございますか。

各 委 員：特になし。

## 2 審議案件

## (1)平成 30 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：それでは、審議案件（1）平成 30 年度生駒市地域公共交通活性化協議会  
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 30 年度生駒市地域公共交通活性化協議会予算（案）について）  
平成 30 年度予算の内容ですが、歳入として、負担金、繰越金合わせて  
61 万円、歳出として、委員及びアドバイザー報酬等の会議費、事務用品  
購入費等の事務費など合わせて 61 万円です。

なお、歳入の繰越金 5 万円は現時点での見込み額となる。

また、平成 30 年度では、協議会 4 回、その他分科会の開催を予定して  
いる。また、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：ただいまの事務局からの説明について、ご意見・ご質問等ございますか。

各 委 員：特になし。

議 長：事務局案のとおりご承認いただけますか。

議 長：ありがとうございました。審議案件（1）平成 30 年度生駒市地域公共交  
通活性化協議会予算（案）については承認されました。

## (2)実証運行 2 路線の利用実績の評価結果及び平成 30 年 9 月までの運行方針の決定 について

議 長：続きまして、審議案件（2）実証運行 2 路線の利用実績の評価結果およ  
び平成 30 年 9 月までの運行方針の決定について、事務局から説明をお願  
いします。

事 務 局：〔資料 3-1〕実証運行 2 路線における利用実績の評価結果及び平成 30 年 9 月まで  
の運行方針の決定について

- ・平成 29 年 11 月から平成 30 年 2 月までの 4 ヶ月間の利用実績が判明  
したので、4 ヶ月間の中間評価を報告する。
- ・萩の台地区において、台風の影響により鉄道とコミュニティバスの乗  
り継ぎがうまくいかない状態であったため、平成 30 年 1 月からコミ

ユニティバスのダイヤ改正を行った。このダイヤ改正による効果の分析も行った。

## 2. 実証運行 2 路線の評価について

### 2.1 北新町線について

- ・北新町線については、コミュニティバスが導入された当初の運行区間、生駒駅南口～奥薬師台を評価区間とする。（病院区間における利用実績は評価には含まない。）
- ・本資料での評価対象期間は、平成 29 年 11 月～平成 30 年 2 月（4 ヶ月間）とする。
- ・評価方法は、第 3 回生駒市地域公共交通活性化協議会で配布した【資料 4】の「2.1 北新町地区について」を参照されたい。
- ・検討した評価方法に則って試算をおこなうと、表 2.1.1 に示す結果が得られた。
- ・平成 29 年 11 月～平成 30 年 2 月を対象とした場合、北新町地区における生駒市の負担率は 53.1%であり、評価基準である 70%を満たす結果となっている。
- ・ゆえに、平成 30 年 9 月まで現在のサービス水準は変更せずに運行を継続することとする。

### 2.2 萩の台線について

- ・本資料での評価対象期間は、平成 29 年 11 月～平成 30 年 2 月（4 ヶ月間）とする。
- ・評価方法は、第 3 回生駒市地域公共交通活性化協議会で配布した【資料 4】の「2.2 萩の台地区について」を参照されたい。
- ・検討した評価方法に則って試算をおこなうと、表 2.2.1 に示す結果が得られた。
- ・平成 29 年 11 月～平成 30 年 2 月を対象とした場合、萩の台地区における生駒市の負担率は 69.3%であり、評価基準である 70%を満たす結果となっている。
- ・ゆえに、平成 30 年 9 月まで現在のサービス水準は変更せずに運行を継続することとする。

### 萩の台地区の各月の利用実績について

- ・ 図 3-1-1～図 3-1-4 は各年の 11～2 月における 1 日平均利用者数を示したものである。
- ・ 各図を比較すると、萩の台駅の 1 日平均利用者数において、11、12 月は減少しているが、1、2 月は増加している。
- ・ 平成 29 年 11 月、12 月における、萩の台駅の 1 日平均利用者数が減少した要因の 1 つとして、鉄道の臨時ダイヤの影響で萩の台駅でのコミュニティバスとの乗り継ぎがうまくいっていなかったことが挙げられる。
- ・ 一方で、平成 30 年 1 月、2 月においては、鉄道⇄コミュニティバスの乗り継ぎがうまくいくようなダイヤに改正したことから、1 日平均利用者数が増加したと考えられる。

議 長：ただいまの事務局からの説明について、自治会からご説明等ございますか。

委 員：特にありません。

議 長：事務局からの報告、今後の運行方針について、ご意見・ご質問等ございますか。

事 務 局：図 3-1-1～図 3-1-4 のグラフについての補足。(せせらぎ/神田橋西/マックスバリュ) は、買物に利用する方が多く、鉄道のダイヤ改正の影響が少ないバス停。(萩の台住宅・萩の台) は、住宅地なので鉄道のダイヤ改正が影響したかもしれないバス停。(萩の台駅) は、最も鉄道のダイヤ改正が影響したバス停。

前回の評価の時に、ダイヤ改正による影響を補正した試算をおこなった。今回、2 月までの結果が出たことにより正確な試算であったことが確認できた。

議 長：他にご意見・ご質問等ないようですので、実証運行 2 路線における生駒市の負担率はいずれも評価基準内に収まる結果となっていることから、平成 30 年 9 月まで、現在のサービス水準は変更せずに運行を継続することについてご承認いただけますか。

(承認)

議 長：ありがとうございました。審議案件 (2) 実証運行 2 路線における利用実績の評価結果及び平成 30 年 9 月までの運行方針の決定については承認されました。

事務局：[資料 3-2] 実証運行 2 路線の評価に関する検討プロセスとタイムスケジュールについて

- ・これまでの検討フローと平成 30 年 9 月の最終評価までのタイムスケジュールを示している。
- ・平成 30 年 3 月 1 日に評価をおこない、評価基準を満たしていたため運行の継続となった。
- ・平成 30 年 9 月の最終評価の前に毎月の利用実績による中間報告をおこない、評価基準を満たせないようならば代替案などを検討し 10 月以降の運行を考えていきたい。
- ・平成 30 年 9 月の最終評価で評価基準を満たせなければ、代替案による運行や抜本的な見直しを検討する。

議長：ありがとうございます。3 月までの実証運行の結果によって 9 月まで継続されることとなった。9 月までの実証運行の結果を見て、10 月以降の本格運行に移行できるか評価・判断していく。すんなり本格運行へ移行できればいいが、そうでない場合「公共交通サービスの提供に関する抜本的な見直し検討」とあるが、抜本的であるからこそ事前に検討しておく必要がある。これからどういう課題が出てくる可能性があるのか、それに対してどういう対応の仕方があるのか、ということタイムスパンと一緒に想定しておく必要がある。その辺りについて事務局からお話しただけの範囲でお願いします。

事務局：9/1 時点で評価基準の 70%を下回っていた場合、現行の定期的なダイヤの運行計画はもう一度ゼロベースから見直していく必要があるというのが昨年 9 月の判断であるが、詳細は決まっていない。次回の会議にはたたき台を示したい。本格運行している他の路線についても年 1 回は本格運行の継続評価を行っていくべきだと思っている。次回の会議にはそういったものも用意したい。

議長：この問題については、今から考えていかないと 10 月 1 日から間に合わない。不明な点や、このようなことを今のうちに検討し始めないといけないのではないかな等、それぞれの立場からお気づきになったことを何でも出していただき、それを整理して次回までに一通りのたたき台を作って提案できるようにしたい。

事務局：中間評価において評価基準を下回りそうな場合、代替案をいつ検討するのか。サービスの内容を変更するには運輸局に届出をし、手続きに時間がかかる。成案が出来てすぐ明日からという訳にはいかないため、10月からしばらくの間をどうするのか。この2つを検討しておかないといけない。

議長：成案が得られてから実施するまで手続きもあるので、どれくらい見込んでおく必要があるのかご説明いただきたい。

委員：路線を休廃止する場合、協議会で協議が整った後であれば実施日の1か月前の届出で結構です。ダイヤの変更も1か月前。ルートの変更は、今まで走行していないところを走行するのであれば、1か月前までに協議会で協議が整って変更の許可申請をしていただく必要がある。それに関しては道路管理者の意見や公安委員会の意見の調整を事前にさせていただく必要がある。

議長：9月まで実証運行をして、仮に本格運行できない場合しばらくの間というのはどういう扱いになるのか、どのように想定しておけばいいのか。議会でどこまで了解を得られているのか。

事務局：9月1日において評価基準を満たさない場合、実証運行を取りやめることも視野に入れ今後の対応を検討すると議会に提案している。評価基準を満たさない場合、現行計画における運行については無理であるという認識を持っていると思うが、10月1日から廃止するのは難しいのではないか、周知期間を踏まえて廃止や変更になると説明している。議会としてのコンセンサスは取れていないがそういった内容で説明している。9月にこの件について報告する。その時に結果報告と今後の取り扱いについて明らかにすると思うので、それまでに結論を出したい。

議長：9月1日に評価をして10月1日に間に合わせるのは無理なので、しばらくの間というのが生じるのは了解に入っていると推測される。今の説明で実証運行を取るやめることも視野に入れて検討するというのであれば取りやめないこともあり得るのか。

事務局：平成26年から実証運行を始めて、本来なら2年で結論を出す予定だったが、延長してきた。これ以上の実証運行の延長はなく、これで最後となる。

議長：10月1日以降で抜本的な見直しを検討するという時に少なくとも今の形とは変わるはずであるという説明をされましたが、代替案と抜本的な見直しとどのように違うのか。

事務局：まずはゼロベースからの見直しと思っている。地域にとって公共交通の望ましい姿を取り入れようと4年間やってきたので、一番望ましい姿はどれか考えるべきなのかと思う。

議長：その検討はいつごろから始めるのか。

事務局：今の段階で色々なケースを考えるというのは重要だと思うが、もう少し様子を見てどこまで準備をするのか考えたいと思う。

委員：季節によって毎月の市の負担率は変動する場合がある。8月までの平均値で判断するのか、1ヵ月でも評価基準を下回ると廃止になるのか。

事務局：今、判明しているデータを基に1年間でどうなるのかという推計を繰り返している。全期間のデータが出たら、平均ではなく1年のデータで判断できる。

委員：9月の評価で評価基準を下回り10月から本格運行されない場合、周知期間を1ヵ月見っておかないといけない。どの時点で周知期間を置くのか。抜本的な見直しをした方法で運行するのか、先のことを考えていかないと利用者が困る。

委員：コストの話で利用者負担30%以上というのは理解できるが、萩の台線は市の補助しかなく、ロケーション的にも市役所や百貨店、病院など人が集まる場所がないにも関わらず、国から補助が出ている路線よりも絶対数としては多い人数を確保できていることに対してどう評価してもらえるのか。明日自治会の総会で議題に挙げたいと思っている。萩の台線で利用者負担30%以上というのは1日40人となるが、これは厳しい。評価基準に満たなかった場合の案をいくつか聞きたい。路線の4自治体で回数券の補助をしているが、これがどれだけ嵩上げになっているのか。4月から9月の実証運行を現状維持するために、11月から2月の短期間がらばろうというのは結果が出しやすい。これからの5ヵ月間どれだけ自治会の呼びかけに応じてもらえるのか疑問を感じるし、ハードルが高い。明日自治会で、利用者負担30%を下回った分は自治会が負担することを提案しようかと思っている。これについて意見を伺いたい。

委員：広告収入を図ったり、市民が1年に1回バスに乗れば運行できると宣伝していったりしなければいけない。この4ヵ月で間に合うか分からないが、運賃収入だけで賄えない路線は今後の検討課題の中で出てくると思う。評価基準を満たなかった場合、代替案を考えることもやむを得ないが、そこを補足するのは運賃収入だけではないということは共有しておきたい。

議長：30%の基準は検討を経て今の基準になっている。それと同時に当初から条件不利地域があり、条件の違いを勘案せずに一律の基準でいいのかという議論は出ていた。本来はその基準をどうするかということを作り上げた上で個別路線の話に持っていければいいが、そうすると間に合わない。まずは目の前の検討課題に対応するということが今日になっている。山下委員がおっしゃったそれぞれの地区が持っている条件を踏まえた基準を考えて必要ならば議会にも説明するということになってくると思う。市としても全体的なバランスと合わせて考え、市としての判断で進めていただければいいと思う。今のような意見についてはそれぞれお考えがあるだろうと思うので、この後で検討していきたい。今日は今後生駒市内の公共交通サービスの提供についてどういうことを考えてどういう順番でやっていくのかの議論もしていただきたいと思っている。山下委員から出た自治会負担というものを先に考えておくというやり方もあるだろうと思う。全国でもすでにそのようなことをしているところもある。そういったことについても検討していくということは大事なことだと思う。

これまでも話に出ているが、どうやって入るを量るかについてもいろいろな案があると思う。先程紹介いただいたいくつかのやり方や他にもいろいろなやり方が提案されているが、そういったものも含めて生駒市として市民として、市民の足をどうやって確保していくのかということを考えてやすいように我々が案を作って手助けをすることになるだろうと思う。

委員：今、生駒市の総合計画が起案されている。それと同時に第三次生駒市環境基本計画の起案が始まり、それに先立って市民が主体のワークショップがスタートした。その中でコミュニティバスを走らせてほしいという具体的な要求が出てきた。代替案も含めて協議会でこのようなことを考

えていると環境基本計画の策定の中に織り込めるようにしておかないと生駒市内に2つの提案があるということになる。4ヵ月先ということもあるが、そういうことを考えておかないといけない時期に来たと思う。資料3-1・3-2のタイトルに「実証運行2路線」としか入っていないので具体的な路線名を入れておいてほしい。

- 議 長：タイトルについては付け直すということによろしいでしょうか。
- 今の話でも代替案を検討するということが出たが、抜本的な見直し検討というのはかなり時間がかかる可能性があると思うので1回では成案は得られないのではないかと。9月の協議会で検討し始めるとして、2,3回はかかる。このようなタイムスケジュールについてどう思うか。
- 委 員：実証運行から本格運行への移行ができなかった場合のことを2,3か月ぐらい前から検討すべきだと思う。コミュニティバスだけで考えるのか介護タクシーなどコミュニティバス以外の方法も検討していくのか。
- 議 長：それを検討するには1回や2回ではできないでしょう。1年以上はかかるだろうから次回から始めても10月には間に合わない。
- 委 員：生駒市全体に広げられるのか、70%が妥当だったのかも含めてデータを集めることは大事。新路線が定着するには時間がかかる。データを見ても少しずつ利用者が増えてきているので、評価基準を満たさなくても実証運行を続けて全体のデータを集めるなり今後の課題として検討していく必要があるのではないかと。
- 議 長：これまでは北新町路線、萩の台路線それぞれが本格運行できるかという実証運行であったが、生駒市全体を考えるとそれ以降に整備をしていく方針、評価基準を持っていない。それを考えていくうえでもデータ収集は必要である。将来を見据えた生駒市全体の実証運行があるのではないかと。それも含めて今後の方針を決めていく上で何が分かっているか、ということを整備する必要がある。
- 委 員：今後交通だけでなく色々な面で第3セクター方式のようなことも考えていかないと行政だけでは無理だと思う。
- 議 長：そういう考え方もあると思うが、自治会の負担が全自治会に及ぶのならばまとめて税とすればいいのではないかと。
- 委 員：利用者負担を増やしていかないといけないのではないかと。

議 長：7割負担というのは、受益者の負担とのバランスが第一義的に入っていたと思う。今後、自治会負担をどのように考えるのか、共同して受益するサービスについて誰がどう負担するのか。市と住民、あるいはそれ以外の負担のあり方をいずれ考えていく。

事務局：市が70%負担、利用者が30%負担という方針を平成29年度に決めたが、今現在はこれをベースに考えてほしい。9月の段階で評価基準を満たなくても即終わりにすべきではないと思っている。市議会にはそういうことを踏まえた内容で報告している。一旦9月の時点で実証運行はやめにして、新たな方法を考えていきたい。そのためにも必要に応じてこの会議は頻繁に開催しなければならないことも視野に入れていきたい。

議 長：抜本的な見直しをするためには見合った時間と労力をかけて検討しないといけない。本来、今日スケジュールや内容を検討しないといけないが、用意できていない。従って次回5月ぐらいにはそういった検討を始められるように準備をして臨みたい。

委 員：資料3-1の収入は実際利用された方の収受した運賃のみが計上されているのか。自治会負担や広告収入、寄付金などは入っていないのか。実際乗らなくても翌月乗るために地域にバスが必要だからと先に回数券を買っている方もいるかもしれない。地域としてバスが必要だから負担している方についても一定程度収入の中に入れてもいいと思うし、バス停に広告を募る作業を自治会でするのであれば、そういった努力も評価の指標の中に入れられたらいいと思う。

事務局：連携計画は自治会の負担も含めて収支率と理解している。回数券を前倒しで購入しているケースもあるが、それを4ヶ月に入れて年間推計するとおかしくなるので、この資料については実質収入だけ。

委 員：今回のようにこの月までに締め切って指標をクリア出来るか、ということになると先に購入した回数券を計上してクリア出来て良かったとなってしまう。回数券だけ残ってしまうし、来年も購入しなくてはいけなくなるので、そこを留意して制度設計しないといけない。利用実態も分かった上でそれ以外の収入も認めてもいいのではないか。会計検査院が指摘しているのは利用実態が伴っていない収入でも利用冊数とカウントして補助要件を満たしているのではないか、ということである。

委員：奈良県の地域交通改善協議会では、補助対象路線として運行を継続させていくことが妥当なのか5つの指標を設定して診断している。路線バスの場合、収支率は40%。奈良県でも運賃収入以外の収入源を確保しようと貨客混載、いわゆる山間路線に宅配便の荷物を載せて宅配業者から収入を得てバス路線の収益として計上するとどこまで改善効果があるのか検証することを目的に社会実験として昨年10月から実施している。3月末までの6ヵ月間が社会実験期間。宅配業者にもメリットがあるし、バス会社にとっても固定収入が得られる。数パーセントではあるが、収益改善に効果があることが確認できたため4月以降も本格実施として継続する。萩の台線で荷物を積むことは難しいと思うが、色々な収入を確保する方法を見つけていく地域の取り組みを評価していく方法もあると思った。

県の公共交通基本計画でクロスセクター効果について考えていく取り組みがある。公共交通が存在することによって他の行政部門や産業にも便益が発生しているのではないかという考え方も今後必要。他の部門で発生する便益を負担率にリンクさせようとするのが難しいと思うが、そういったところも考えていく多角的な視点も必要かと思う。

委員：萩の台2丁目・3丁目・4丁目は1番高齢者率が高い地域で、この路線が満足に動かないということになれば、ここから先はもっと条件不利地域になると思うので、30%が20%になるか、この事業は生駒市はやらないのかのどちらかではないかと思う。そこまで自治会は頑張ろうと明日話をしようと思っている。

健康寿命を延ばすために出掛けたり、活動したり、こういうところに補助が出ないのか。

委員：公共交通に支出するコストによってもっと大きなコストを低減できているのではないか。

議長：基準に満たないからやめるのは他の施策を逆行しているのではないかということになるが、ここまで走らせているのでここでは扱わない。

委員：高齢化の対策は1番大きな柱として考えていかないといけない。その中の1つが公共交通の話だと思っている。今の公共交通だけでなく他の考え方も入れていくべきだと思っている。生駒市は後ろ向きではないので、積極的に進めていきたい。

### (3)これまでの主な検討経緯と今後について

議 長：それでは、審議案件（3）これまでの主な検討経緯と今後について、事務局から説明をお願いします。

事務局：[資料 4-1] これまでの主な検討経緯と今後について

- ・地域公共交通網形成計画への更新は、平成 33 年 3 月に地域公共交通総合連携計画の計画期間終了となるため、それ以降にどのような交通計画を検討していかなければならないのか、地域公共交通網形成計画も念頭に置いて計画していかなければいけない。
- ・地域公共交通総合連携計画はコミュニティバスに特化した計画であるが、地域公共交通網形成計画は路線バス以外にも鉄道やまちづくりという観点で検討していく。
- ・地域公共交通網形成計画の更新とともに地域公共交通総合連携計画が終了となるため、効果検証も行っていく。
- ・公共交通サービス提供地区における対応方針の検討は、北新町地区・萩の台地区が本格運行に移行した場合のその後の提供する地区について検討していく。

議 長：ただいまの事務局からの説明について、ご意見・ご質問等ございますか。

委員：5 年先パーソナルモビリティが市販されてくると思う。サイクルアンドライドのような公共交通をいかに乗りやすくするか、そういうことを前面に出して代替案の 1 つとして視野に入れてもいいのかと思う。

議 長：パーソナルビークルを公共交通を利用しやすくする手段と考えるのか、それ自体が公共交通であると考えていいのかで変わってくると思う。技術的には可能だが制度的に可能なのか、社会実験など積極的に行っていくかを検討しておく必要がある。

議 長：それでは、これまでの主な検討経緯と今後について、事務局案のとおりご承認いただけますか。

### (4)生駒市内における公共交通サービス提供について

議 長：それでは、審議案件（4）生駒市内における公共交通サービス提供について、(5)地域公共交通網形成計画について、事務局から説明をお願いします。

事務局：[資料 4-2] 生駒市内における公共交通サービスの提供について

- ・今後の公共交通サービスを提供する候補地区についての修正を更新した。

事務局：[資料 4-3] 公共交通サービスの提供方法に関する事例紹介

- ・国土交通省の資料に基づいて公共交通サービスの提供方法の事例を集めた。
- ・全体的な位置づけ、コミュニティバスや自主運行バスなどの概要をまとめたものと事例を集めた。

事務局：[資料 4-4] 地域公共交通網形成計画について

- ・生駒市地域公共交通総合連携計画の策定期間が平成 33 年 3 月で終了するため、新たに地域公共交通網形成計画を策定していく。
- ・地域公共交通総合連携計画と地域公共交通網形成計画の具体的な変更点をまとめた。

議長：ただいまの事務局からの説明について、ご意見・ご質問等ございますか。

委員：公共交通サービスを提供する地区の今後の方針において、平成 31 年度以降整備手法等方針を決定とあるが、計画段階から住民の提案も聞き、時間をかけて検討したほうがいいのではないか。生駒市の収入は減少傾向で、福祉等にかかる支出は上昇傾向にある厳しい状況の中、公共交通についてどうしていったらいいか考えていけない時期にきている。今後厳しい課題も多いと思うが、住民に自分たちの問題として考えてもらわないといけない。

議長：具体的にどうしたらいいか。

委員：環境基本計画のワークショップなどで出てきた意見を集約して議論していく必要がある。

議長：この協議会の意見も総合計画や環境基本計画などに連携していく必要がある。

委員：総合計画が生駒市の柱になる。各担当課が作成した計画の連携をとっていきたい。

委員：連携していくために必要に応じて部署の方の出席を要請したい。

議長：地元と一体となって協議会で検討するには具体的にどうしたらいいか。

委員：全国的に 2 月末で 337 件地域公共交通網形成計画が策定されている。奈良県においては、奈良県、五條市、宇陀市、広陵町にとどまっている。

ぜひ生駒市もまちづくりと一体となった公共交通全体を考える計画の策定を進めていただきたい。地域公共交通網形成計画はまちづくりと一体となっているので、立地適正化計画の策定の移行や担当部署との連携を密にして進めてほしい。

議 長：地域公共交通総合連携計画はまちづくりと密接な関連をもたせている。地域公共交通網形成計画の要請に合うように変更していけばいい。

委 員：規約の名称等を変更しなければいけない。

議 長：生駒市独自の交通基本計画を持っていて、各省庁からの要請に応じて必要な部分を切り出していく形にしていくべきだと思う。

委 員：交通網の弱みなど色々調べているので積極的に活用し、それによって近鉄や奈良交通も連携して乗降客を増やし、まちの発展に繋げてほしい。

委 員：乗り継ぎなど条件を整備すれば市内の移動が楽になり、かつ電車やバスの利用が増える。

議 長：今の意見も含めて、着地点まで見据えた市内のネットワークをどう考えるか今後検討したいと思う。

#### (6)生駒駅南口～生駒市立病院間の運賃改定について

議 長：それでは、審議案件（6）生駒駅南口～生駒市立病院間の運賃改定について、事務局から説明をお願いします。

事 務 局：北新町線の生駒駅南口から生駒市立病院の間の運賃については、別途検討することとなっていました。現行においての市の負担率が高い水準であること、収支改善を図る必要があること等から、平成30年10月から光陽台線、門前線、西畑・有里線の運賃引き上げにあわせ、200円へ引き上げを行いたいと考えている。

議 長：ただいまの事務局からの説明について、ご意見・ご質問等ございますか。

議 長：乗り継ぎした場合の運賃はどうなっているのか。

事 務 局：区間ごとに運賃がかかる。北新町から生駒市役所まで150円、生駒駅から病院まで150円、通しで行くと300円かかる。生駒駅から生駒市立病院間はコミュニティバスと別の交通手段という位置づけである。病院に乗り入れ出来るたけまる号を利用しているが、別の交通手段であるため運賃も別途かかる。

委員：病院線の利用者が少ないのであれば運賃が別途かかることも理解できるので、生駒市役所の乗車データを示して説明してほしい。

議長：データを確認して次回引き続き議論したい。

### 3 その他

#### (1)今後の会議予定

議長：続いて、3 その他、(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：平成30年度の生駒市地域公共交通活性化協議会ですが、第1回目は5月を目処に開催を予定しておりますので、日程等決まりましたらご案内をさせていただきます。

#### (2)その他

事務局：鹿の台地区でぐるぐるバスの運行計画の策定に向けて取り組みを進めている。住民に対してアンケートを実施し、90%の回答を得た。住民のぐるぐるバスへのニーズは高いため、具体的な計画の立案が必要という認識を持っておられる。今後地域で具体案を考え、住民の投票を経て、運行計画を策定するという考えを持っておられる。行政側も今年以上に支援をしていきたい。

また、菜畑地区において公共交通サービス早期実施の要望を出されている。現在運行しているたけまる号の門前線と西畑線を結ぶようなルートを希望されている。

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：これもちまして、第4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。