

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31年3月27日(水) 午前10時00分～正午

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、森岡副会長、山野委員(代理:木村様)、池田委員(代理:岩藤様)、金口委員(代理:山本様)、井上委員、金田委員(代理:木元様)、松尾委員(代理:小西様)、西村委員(代理:川村様)、平岩委員、福中委員、藤尾委員、藤澤委員、矢田委員、山下委員、村上委員

(事務局) 大西総務部長、澤井総務部次長、杉原防災安全課長
清水防災安全課課長補佐、寺西防災安全課係員、
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 吾妻委員、宮本委員、霜永委員

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)マックスバリュ生駒南店閉店に伴う今後の対応について

2 審議案件

- (1)平成31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)地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について
- (3)光陽台線の収支率に関する評価方法について
- (4)生駒市地域公共交通総合連携計画の評価項目における重点的に検討すべき項目
の今後の検討方針について

3 その他

- (1)今後の会議予定
- (2)その他

前回協議会の議事確認

事務局：前回協議会の会議録については、事前に確認をお願いし、ホームページにて公開していますので、宜しくお願いします。

1 報告案件

(1)各路線の利用状況について

議長：報告案件（1）の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]各路線におけるコミュニティバスの利用実績について説明）

- ・本資料では、現在運行しているコミュニティバスの路線における利用実績について整理を行った。
- ・まずは本町地区における利用実績について説明します。
- ・日平均利用者数の推移について、各年月の日平均利用者数の傾向が類似していることから、コミュニティバスの利用が浸透してきていると考えられる。
- ・運賃改定が実施された H30.10 以降の利用者数は減少傾向であり、さらに過年度の同月と比較すると H30.12～H31.2 では最も低い利用となっている。
- ・利用者数が減少傾向である一方で、日平均運賃収入の推移をみると、運賃改定が実施された H30.10 以降の運賃収入は、過年度の同月と比較すると増加していることがわかる。
- ・次に、南地区における利用実績について説明します。
- ・日平均利用者数の推移について、各年月の日平均利用者数の傾向が類似していることから、コミュニティバスの利用が浸透してきていると考えられる。
- ・運賃改定が実施された H30.10 以降の利用者数は減少傾向であり、さらに過年度の同月と比較すると H30.11～H31.2 では最も低い利用となっている。
- ・利用者数が減少傾向である一方で、日平均運賃収入の推移をみると、運賃改定が実施された H30.10 以降の運賃収入は、過年度の同月と比較すると増加していることがわかる。
- ・次に、北新町地区における利用実績について説明します。

- ・日平均利用者数の推移について、年々、全体的に日平均利用者数が増加している。
- ・運賃改定が実施された H29. 11 以降の利用者数は季節ごとによる増減は見られるものの、過年度（H27, 28 年度）と比較すると全体的に利用者数が増加している。
- ・日平均運賃収入の推移をみると、運賃改定が実施された H29. 11 以降の各月における運賃収入は、H30. 11 と H31. 2 を除く全ての月で過年度の同月よりも増加していることがわかる。
- ・次に、萩の台地区における利用実績について説明します。
- ・日平均利用者数の推移について、年々、全体的に日平均利用者数が増加している。
- ・運賃改定が実施された H29. 11 以降の利用者数は季節ごとによる増減は見られるものの、過年度（H27, 28 年度）と比較すると全体的に利用者数が増加している。
- ・日平均運賃収入の推移をみると、運賃改定が実施された H29. 11 以降の各月における運賃収入は、H31. 2 を除く全ての月で過年度の同月よりも増加していることがわかる。
- ・最後に、光陽台地区における利用実績について説明します。
- ・日平均利用者数の推移について、各年月の日平均利用者数の傾向が類似していることから、コミュニティバスの利用が浸透してきていると考えられる。
- ・運賃改定が実施された H30. 10 以降の利用者数は減少傾向であり、過年度の同月と比較すると全ての月（H30. 10～H31. 2）で最も低い利用となっている。
- ・利用者数が減少傾向である一方で、日平均運賃収入の推移をみると、運賃改定が実施された H30. 10 以降の運賃収入は、過年度の同月と比較すると増加していることがわかる。
- ・今後の各地区における利用実績について整理を行い、コミュニティバスの利用動向を分析していく考えである。

議 長：事務局から各路線の利用状況について説明がありましたが、ご意見やご質問はありますか。

委員：乗客が減少しても収入が増加するという当初の推測については、その通りの結果が出ていると思われる。しかし、グラフにおいて、収入の絶対額は把握できるが、経費に対する負担率に関する変化はあったのかどうか、傾向がみられるのかどうか気になる。

事務局：収支率については、運賃収入と運行経費の関係から算出する。運賃改定に伴って、経費が変化するという事は考えにくいので、運賃収入が増加している分、収支率は改善するはずである。

委員：了解した。

議長：グラフの利用者数は乗車人数のことであるが、少数の人が何回も利用しているのか、多数の方が利用していただいているのだろうか。利用していただきやすい、あるいは外出していただきやすいサービスを提供できているのかというのは、そういったデータがないため、おそらくわからないだろう。

事務局：確かにデータは取れていないが、データからの推測であるが、地区によって変化の仕方が異なるというのは地区の特性があると考えられる。例えば、門前線は坂道がきつくて、若くてもしんどいので乗っていた方がいた傾向であった。運賃改定の影響がこれだけ大きく出たというのは、短い運行距離で運賃が上がったため、例えば行きは歩いて帰りはバスに乗ろうという人が増えたことや、タクシーとの運賃の差が小さくなったので、タクシーを利用する人が増えたなど、そのような変化があったのではないかと考えられる。議長のご指摘に対しては、門前線については、特定の方ではなく、割と多数の人が利用しているという推測ができる。西畑・有里線については、人口がそれほど多い地区ではないので、おそらく特定の方が何度も利用していると考えられる。そうした方にとっては、コミュニティバスは生活になくてはならないものであるため、多少運賃が上がっても乗り続けている。あるいは人口の減少なども要因の1つであると考えられるが、南地区については運賃が改定しても必要な方は利用していると考えられ、運賃改定による影響は少ないという推測ができる。その他の地区についても何らかの分析をする必要はあると考えている。

議 長：どういふ方がどういふ利用をされているのか、それが経年でどう変化しているのかというのはわかるものであれば、是非とも知りたいところである。しかし、今のデータではわからないものであり、先ほどの説明のように推測でしか図れないものである。ただ、その推測が当たっているか外れているかというのはあるが、この協議会では資料中に推測ではあるがこのように言えるということをも明記しておくことも良いのではないかと思う。もし間違っていればご意見もいただけると思うので、いろいろな情報を集められることができればと考えている。

委 員：統計的にみると、本町地区と光陽台地区の利用者数が多く、その他の地区は利用者数が少ないということである。本町地区と光陽台地区については人数の多少の増減ではグラフの凹凸はあまり変わらない。できれば、本町地区と光陽台地区の結果を並べてどのような変化の違いがあるのか、統計的なものであるので、そういった結果にならざるを得ないこともあるが、比較して説明する方が誤解はなくなるのではないかと考えられる。

議 長：今のご指摘について、事務局側で対応は可能だろうか。

事 務 局：ご指摘ありがとうございます。例えばグラフの縦のスケール（目盛り）は、本来は合わせておくべきである。ただ、何百人程度の値となるので、少なくとも門前線と光陽台線については縦の高さが同じようにする、その他の路線についても縦の長さをできるだけ合わせるような表記にすると、ご指摘いただいた内容がよくわかると思う。

議 長：誤解が生じるということもあるので、先ほどのご指摘を参考に修正していただきたいと思う。ほかにご質問がなければ、この案件については、お認めいただいたということにしたいと思う。

各 委 員：特になし。

（報告について了承）

（2）マックスバリュ生駒南店閉店に伴う今後の対応について

議 長：報告案件（2）のマックスバリュ生駒南店閉店に伴う今後の対応について、事務局から説明をお願いします。

事 務 局：（[資料 2]マックスバリュ生駒南店閉店に伴う今後の対応について説明）

事務局：資料に入る前に、今回の経緯について説明します。（2019年）3月に入り、マックスバリュ生駒南店の店頭で4月20日で閉店するという告知が貼り出された。そこでマックスバリュ担当者に連絡をしたところ、4月20日以降バス停を撤去するように求められ、バスが敷地内に入れないことから、生駒交通との協議の結果マックスバリュの区間を休止するというので、運輸支局にその届出を行った。運行ダイヤについては、萩の台線では、マックスバリュが起終点であったものを南コミュニティセンターせせらぎに変更し、西畑・有里線については、マックスバリュをとばすことで、多少、南コミュニティセンターせせらぎで待ち時間が増加するが、ダイヤを変更せずに4月20日以降運行することが可能である。なお、西畑・有里線については、フィーダーの変更が必要となることから、後ほどご審議をお願いします。後は資料で説明します。

- 事務局：・平成31年4月20日をもってマックスバリュ生駒南店が閉店することとなった。
- ・そのため、先ほどの説明にもあった通り、この場所に位置するバス停（マックスバリュ生駒南店）を撤去せざるを得ない状況となった。
 - ・現時点では、当該バス停までの区間を一旦休止するというので手続きを進めている。
 - ・H30.4～H31.2の実績によると、萩の台線では全体（7,613人）の約25%（1,881人）を占めており、西畑・有里線では全体（6,739人）の約21%（1,425人）を占めている。
 - ・現時点では、マックスバリュの跡地における土地利用は定まっていないが、地域住民の生活の質が大きく低下することを防ぐため、早急な対応が必要であると考えられる。
 - ・そこで、本資料では、今後検討すべき事項について整理を行った。
 - ・なお、具体的な検討については、詳細がわかり次第、検討を進めることとしているが、必要に応じて、協議会とは別で分科会を開催することも考えられる。
 - ・まず、検討すべき項目としては、ヒアリング・アンケート調査である。
 - ・マックスバリュの跡地における土地利用（マックスバリュと同様の施設、もしくは異なる施設（洋服店、雑貨店等））に応じて、検討時期・内容

も異なってくるが、まずは、地域住民の買い物機会を保障するためのコミュニティバスによる適切な対応策を講じるため、マックスバリュに買い物に行っていた人の行動の変化を把握し、地域住民に対してヒアリングやアンケート調査を実施する必要があると考えられる。

- ・その調査結果に応じて、コミュニティバスの走行経路の見直しやバス停の新設・移動等の検討も考えられる。
- ・また、地域住民の活動機会が確保されず、利用状況にも大きく影響することが考えられるため、当該地区の路線計画の見直しも必要になると考えられる。
- ・最終ページには各路線における路線図を添付しているので、必要に応じて確認していただきたい。

議 長：事務局の説明について、ご質問等ありますか。

議 長：事務局側には申し訳ないことを申すかもしれないが、当初郵送でお送りいただいた資料から一部修正し、その資料に差し替えていただいている。何が修正されているかと申すと、例えば1頁目の「マックスバリュは、萩の台地区及び南地区にとっては、日常生活において買い物をするための主要な行き先の1つであり、当該施設がなくなることはコミュニティバスの利用に大きな影響を与えられ」とあるが、今回配布している資料では、「マックスバリュは、萩の台地区及び南地区にとっては、日常生活において買い物をするための主要な行き先の1つであり、当該施設がなくなることは、地域住民の日常生活に大きな影響を与えられ」となっている。つまりこの違いは何かというと、最初の資料はバスに注目しているが、今回の資料では、住民の生活に着目しており、住民の生活を確保することが目的であり、バスは手段に過ぎない。当初の資料ではバスの利用を確保することが目的となっており、たぶんこれは違うのではないかとということで修正いただいた。他の資料についてもそのようなことで修正していただいているものもあるが、今まで収支率について様々な検討を実施してきたので、そのような考え方に癖がついてしまったように感じる。しかし、本来は、連携計画にも記載されているように、コミュニティバスは市民の生活の質を高めるための手段としている。やはり、その原則は改めて確認してい

ただが必要があり、我々は公共交通の協議会であるため、萩の台地区に対して、どこまで支援してあげられるかを検討する必要があると考える。様々なご意見もあると思うので、議論を交わしながら進めていきたいと考えている。ほかにご意見はありますか。

委員：資料2の1頁目に、「萩の台線では全体（7,613人）の約25%（1,881人）を占めており」とあるが、これは乗車人数のデータか。

事務局：当該値はバス停を利用した、つまりそのバス停で乗車した人数を示している。

委員：となるといつも申し上げているが、傾斜地の高いところから降りて買い物に行く、行きは下りで手ぶらであるが、買い物をすると必然的に荷物が増える。往路の利用が少なく、復路の利用が多いということでこれでもいいとは思いますが、感覚的に25%というのは少ないという実感がある。そんなものではないと感じている。

議長：ほかにも情報等ありますでしょうか。値がどうというわけではなく、実態がどのようになっているのかということになるべく正確に把握したい。

委員：乗降に関してデータを取っているわけではないので、なかなかそのあたりの把握は難しい。事務局側でデータを整理していただいているが、来年度からは分析の材料となるよう、乗降ともにデータを取るようにしたいと考えている。

議長：よろしく申し上げます。これは、跡地の利用の動向を見るしかないということだろうか。あるいは、それが決まるまでに皆さんが困っていると思うので、マックスバリュ以外の他のところへ繋いであげるということも考えられる。

委員：萩の台線の利用者は7,613人であるが、このうちの何人が利用したのか、どこで乗ってどこで降りてそれが何人であるかという説明が欲しいというところである。統計的にそれがわかるように、つまり、マックスバリュでどれだけ降りたかというような値を具体的に出していただければありがたい。

議長：ただ、この4月からデータを取っていただくということであるが、フィーダー計画に間に合わせることは難しいだろうということだが、そのことに

関しては、現在こういった状況であるということを経験していただければと思うが、いかがだろうか。

委員：報告の内容については、ほぼほぼ理解したが、あくまでこれからの方向性ということで、具体的な内容については何をするのか、いつまでにしなければならないのかを議論する必要がある。(2.2)の路線計画の見直しについては、後からの議論でも問題はないと思うが、(2.1)については早急に対応する必要があるのではないだろうか。

事務局：そのことについては、明らかにここに行くということが明確であれば、そこに向けた計画を急ぐということになる。一方で、どこに行けばよいかという住民もいるはずであり、あちらこちらに試してからここに決めようという行動をとられるのであれば、1か月程度様子を見て、その時点で「どこに買い物に行きますか」というような調査を実施して、そこに合わせて路線を引くということになると考えている。しかしながら、1か月程度の空白時期があるので、そのことに関しては課題である。おそらく大幅な路線の見直しになると考えられるので、協議会で承認を得て届出を行うことになり、調査にかかる時間も踏まえると一定の時間は要することとなる。

委員：問題に直面している住民からすると、早く決めていただきたいところで、4月22日以降はどこに買い物に行けるのだろうか、という答えを望んでいる。それにはいろいろと手続きがあって夏ごろではないかということは地域住民には伝えているが、日々食べていかなければならない。中には、ご主人が毎日マックスバリュへお惣菜を買いに行っているご夫婦もいる。かなり極端な話であるが、マックスバリュがなくなり、買い物に行けなくなると生死にかかわる問題にもなる。事務局にもお願いしているが、4月4日に萩の台地区で集会があるので、その集会でマックスバリュの代わりにどこに買い物へ行くのかヒアリングを実施したいと考えている。また、4月13日は回数券の特別販売をする日であり、この日は、まさにコミュニティバスを利用する人が購入に来るので生々しい意見が聞けると思う。とにかく早く決めたいというのが切実な気持ちである。

事務局：状況に応じて事務局側が集会等に出向いて、説明をするというの也被えられるがいかがだろうか。

委員：そのお話もしていただいているが、自ら対応しようと考えている。

議長：地元の方のご意向もあると思うので、もし必要であれば改めてお声掛けしていただければ対応できるかと思う。今回、この案件は報告ということであるが、ほかにご意見はありますか。

会長代理：マックスバリュ閉店というのは、地域住民の生活にとって大きな影響を与えると思うので、できるだけ早く対応する必要がある。市としても積極的に動こうと思っている。

議長：これは提案ですが、この協議会では必要に応じて分科会のようなものを設けることができるということなので、必要に応じて開催することもあるって良いのではないかと考えている。このことに関しては、状況を見極めながら進めていくこととする。

委員：4月20日以降の変動については、これまでのことが検証できると考えられる。買い物客がこの程度の人数であったということや時間帯によってこの程度変化があったなど統計的に判明すると思うので、今後資料として作成いただければありがたい。

委員：マックスバリュが閉店することによって影響を受けるのは、萩の台地区だけでなく、南地区も同様である。萩の台地区についてはある程度意見を収集できると思われるが、南地区内では、この協議会でこのような話になっているのはご存じないので、是非、事務局側で対応していただきたい。

議長：このことについては、事務局側と相談をして進めていくこととする。ほかにご質問がなければ、この案件については、お認めいただいたということにしたいと思う。

各委員：特になし。

(報告について了承)

2 審議案件

(1)平成31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：審議案件（1）の平成 31 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 3〕平成 31 年度生駒市地域公共交通活性化協議会予算（案）について説明）

事務局：・平成 31 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 90 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 90 万円である。

・なお、歳入の繰越金 34 万円は現時点での見込み額である。

・また、平成 31 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。

議 長：このことについて、ご意見等ありますか。ほかにご質問がなければ、この案件については、お認めいただいたということにしたいと思う。

各 委 員：特になし。

（承認）

（2）地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について

議 長：審議案件（2）の地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について、事務局から説明をお願いします。

事務局：（〔資料 4〕地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について説明）

事務局：・日付は平成 31 年 3 月としているが、この資料は、平成 30 年 6 月に提示させていただいたフィーダーの変更案である。

・今回変更したところについては、下線を引いているので、ご確認いただきたい。

・1 頁目については、「また、商業施設が減るが目的・必要性は変わらない」としている。

・続いて、3 頁目の「9. 協議会の開催状況と主な議論」における黒丸の 2 つ目にある「平成 31 年 3 月 27 日開催（計画の変更について）」を追加している。意見の概要については、協議会で得られた意見を当該欄に記載することとしている。

・6 頁目の運行系統経由地について、マックスバリュを削除している。

- ・系統キロ程については、以前は往が 8.9km、復が 8.8km となっていたが、往が 8.3km、復が 8.2km に変更している。
- ・10 頁目には、西畑有里線のこれまでの運行経路を示しており、11 頁には新しい運行経路を示している。
- ・12 頁目にはダイヤを載せている。

議 長：事務局の説明について、ご質問等ありますか。

委 員：内容的にもきちんと修正していただいているので、計画変更については問題ないと思われる。

議 長：ほかにご質問がなければ、この案件については、お認めいただいたということにしたいと思う。

各 委 員：特になし。

(承認)

(3) 光陽台線の収支率に関する評価方法について

議 長：審議案件 (3) の光陽台線の収支率に関する評価方法について、事務局から説明をお願いします。

事 務 局：〔資料 5〕光陽台線の収支率に関する評価方法について説明)

- 事 務 局：・生駒市内を運行するコミュニティバス路線では、定期的(年 1 回)に評価を行うこととしている。
- ・各路線の評価を行う際は、収支率(生駒市の負担率)を評価指標の 1 つとしており、その収支率が評価基準(70%)を満たしているかどうかを判断基準としている。
 - ・評価対象期間は、その年の 4 月～翌年の 3 月までの 1 年間としており、当該期間における評価結果(生駒市の負担割合)が、評価基準(70%)を満たしている場合は、サービス水準は変更せずに運行を継続することとしている。
 - ・一方で、評価基準(70%)を満たしていない場合は、速やかに対応方針を検討し、対応することとしている。
 - ・また、光陽台線については、他路線とは位置付けが異なっており、これまで協議会では評価方法の説明は具体的に提示していなかった。

- ・しかし、光陽台線も生駒市内における公共交通サービス提供地区に該当することから、他路線と同様に評価を行うこととしている。
- ・本資料では、光陽台線における評価方法について整理を行った。
- ・収支率の考え方について説明します。
- ・光陽台線の生駒駅～生駒市役所～生駒市立病院の区間は、生駒市立病院の開院に伴い、アクセスのために延伸されたものであるため、当初の光陽台線の利用者や光陽台地区が収支に関して責任を負うものではないと考えられる。
- ・そのため、当該区間は光陽台線の路線評価を行う際は、加味しないものとする。
- ・北新町線と同様の評価方法で評価を実施することとする。
- ・運賃収入については、光陽台地区と病院区間の利用者数で運賃収入を按分する。
- ・H29.4～H30.3における実績値で試算をすると、光陽台線全体の利用者数は44,013人/年、光陽台地区の利用者数は41,169人/年、病院区間の利用者数は2,844人/年であり、(光陽台地区の運賃収入) = (光陽台線全体の運賃収入) × 93.5% [光陽台地区の占める割合] の算出式を用いることとする。
- ・運行費用については、光陽台地区と病院区間を運行する距離で運行費用を按分する。
- ・光陽台線全体の運行距離は77.1km/日、光陽台地区の運行距離は54.4km/日、病院区間の運行距離は22.7km/日であり、(光陽台地区の運行費用) = (光陽台線全体の運行費用) × 70.6% [光陽台地区の占める割合] の算出式を用いることとする。
- ・先ほど算出した運賃収入、運行費用の値を用いて、光陽台地区における収支率(生駒市の負担割合)を(生駒市の負担割合) = {(光陽台地区の運行費用) - (光陽台地区の運賃収入)} ÷ (光陽台地区の運行費用) × 100(%) の算出式を用いて算出し、当該値を用いて評価を行うこととする。
- ・1頁目の「はじめに」の上から8行目につきまして、「他路線(門前線、西畑有里線、北新町線、光陽台線)」となっておりますが、正し

くは「他路線（門前線、西畑有里線、北新町線、萩の台線）」である。

議 長：基本的には、光陽台線も他路線と同様に収支率の算出を行うということである。この資料も事前にお送りいただいていたが、本日も確認いただいている資料の前は、タイトルが「光陽台線における評価方法」となっており、中身は収支率の話、つまり評価は収支率で行うということの意味している資料となっていた。しかし、そうではなく、費用対効果の効果は収支率ではなく、収支率は路線を評価するための1つの指標であるということで、「光陽台線の収支率に関する評価方法」というタイトルに修正をしていただいた次第である。

議 長：ほかにご質問はありますか。ご質問がなければ、この案件については、お認めいただいたということにしたいと思う。

各 委 員：特になし。

（承認）

事 務 局：一点補足ですが、この収支率に関する評価については、平成30年4月から平成31年3月までの利用実績をもって評価することとしているので、平成31年3月におけるデータが判明した時点で速やかに評価を行うこととする。仮に収支率が70%を満たしていない場合は、早急にご報告させていただく。評価を満たしている場合は、来年度の第1回協議会でご報告させていただく。

（4）生駒市地域公共交通総合連携計画の評価項目における重点的に検討すべき項目の今後の検討方針について

議 長：審議案件（4）の生駒市地域公共交通総合連携計画の評価項目における重点的に検討すべき項目の今後の検討方針について、事務局から説明をお願いします。

事 務 局：（〔資料6〕生駒市地域公共交通総合連携計画の評価項目における重点的に検討すべき項目の今後の検討方針について説明）

事 務 局：・これまで、本協議会では、生駒市地域公共交通総合連携計画（以下、連携計画）を評価する際の評価項目を整理し、当該項目に対する評価を行ってきた。

- ・評価項目に対する評価については、委員各位から評価していただいた結果を参考に事務局側で最終的な評価を実施した。
- ・評価項目に対する委員各位からいただいたご意見については、参考資料 4～6 頁目に整理しているので、そちらをご確認いただきたい。
- ・さらに、評価項目に対する評価結果から、連携計画の計画期間終了までの残りの期間において、重点的に検討すべき項目について事務局側で整理を行い、整理した結果に対して委員各位からご意見をいただいた。
- ・これらのご意見については、参考資料の 1～3 頁目に整理しているので、そちらをご確認いただきたい。
- ・資料 6 では、委員各位からいただいたご意見を参考に、連携計画の計画期間終了までの残りの期間で、重点的に検討すべき項目を整理し、当該項目における今後の検討方針について整理した。
- ・各項目における具体的な内容は、次年度に検討することとする。
- ・重点的に検討すべき項目として、2 つ挙げている。
- ・まず 1 つ目は、「1）公共交通サービス提供地区（候補地区も含む）における今後の対応方針」である。
- ・連携計画では、地域住民の「活動機会の確保」を目的として、当該計画のルールに従い、公共交通サービスを提供すべき地区の抽出及び地区の優先順位を定めて、公共交通サービスを提供していくこととしていた。
- ・「活動機会の確保」とは、地域住民の日常生活に必要な活動拠点（会社、学校、買い物、病院などの施設）までの移動について、自らの力で活動拠点まで行くことができない人に対し、活動拠点まで移動するための公共交通を提供することを「活動機会の確保」としている。
- ・当該計画が策定されてから約 8 年が経過し、社会情勢はもちろん地域の状況も変化しているため、当初の考え方に加えて、現況状況も踏まえた検討を行う必要があると考えられる。
- ・これまでは、主に採算性（収支率）について検討を行ってきたが、ここで改めて連携計画の本来の目的である、地域住民の「活動機会を確

保」することが、どの程度達成できているかどうか評価・検証する必要があると考えられる。

- ・活動機会が確保されているか判断する方法としては、地域住民もしくはコミュニティバスの運転手(利用状況のある程度把握しているであろうと考えられるため)へのヒアリング調査等による評価・検証が考えられる。
- ・上記の調査等を参考に、サービスを提供すること(コミュニティバスの有無)により、どの程度地域住民の活動機会が確保されているか把握する。
- ・それらの結果を踏まえて、次の候補地区に対して公共交通サービスの検討を行うことが好ましいと考えられる。
- ・検討を進めるうえでは、前頁でも示しているように、社会情勢が大きく変化しているため、市の財政の制約を踏まえた検討や、最新のデータに基づいて、地域に最も適した公共交通サービスの検討を行う必要があると考えられる。
- ・次に、「2)公共交通を活用した活動機会を充足するような対策案の検討」である。
- ・「1)公共交通サービス提供地区における今後の対応方針」で示した評価・検証を実施したのちの結果(公共交通を必要とする人の活動機会が確保されているかどうか)について、公共交通を必要とする人に対してサービスが提供されていない(活動機会が確保されていない)場合は、活動機会を充足するような対策案の検討を行うことが必要であると考えられる。
- ・検討にあたっては、コミュニティバスだけでなく他の公共交通サービスの検討も実施し、地域特性に応じた実行可能で目的を達成できるような対策案の検討を行うこととする。

事務局：前回までの資料において、重点的に検討すべき項目として「地域独自で考えた公共交通に関する計画の実践に向けた技術的な支援」を挙げており、鹿ノ台地区における「ぐるぐるバス」について記載していた。このことについて、先日、ぐるぐるバス諮問委員会の委員さんが来庁され、鹿ノ台連合役員会の決定として、今後、地域で特別委員会を設置し、再

度ぐるぐるバスの計画について継続して議論をしていくというご報告を受けた。協議会としては、地元の議論の進捗に合わせて支援していければと考えているが、今回の重点的に検討すべき項目からは削除している。

議 長：鹿ノ台地区については、前回までに報告していた進み方と、若干違いが出てきたということであるが、その項目を削ってよいのかどうかということもある。しかし、まずは、地区での検討に委ねて、状況を見ながら支援していくこととする。参考資料に、今回頂いたご意見も列挙していただいているが、ここに記されているご意見に対して、もしくは他のご意見があれば、ご発言いただきたい。例えば、参考資料の3頁目の「本協議会は、生駒市全体を見回した公共交通体系（交通難民を救済する目的）からの話がなされていないように感じる。コミバスの運行を実施するためにどうするかという意見のみで、他の交通機関を選択肢にする議論がされていない。そのため、もっと柔軟な考え方を議論する場にして頂きたい。」というのはおっしゃる通りである。余裕がないということもあるが、全体像を描きながら検討を行わないとなかなか前には進まない。あるいは、「地方の地域（生駒市よりも規模の小さい地域）では、思い切った施策も実施しており、その他マスコミなどで放映されているものを見ると、こんなやり方もあるということがわかる。生駒市は偏った検討になっていると感じており、何が何でも自治体だけが被るという原則に縛られる必要はないと考えます」ということに対しては、重点項目の中にも示されている通り、かならずしも、コミュニティバスに限らない方法の検討も必要である。自動運転における方法を検討することは困難であるが、例えば、既存のバス路線見直しや連携を考えるなど、大規模ではない改善もできるのではないだろうか。こういったことも踏まえて何かご意見はないだろうか。

委員：自身が書いた意見の他、忘れていた意見も他の方が意見を出していただいている。なぜ、コミュニティバスだけを検討しているのかという大前提には、高齢化が進んでいるところ、自治会から要請を頂いているところは、まずはコミュニティバスが導入されているというイメージが先行しているからである。採算性を確保しようとする、その分、利用者が必要になるのは当然である。対象外の地域で公共交通が必要となる人はたくさんいる。さらに、この協議会の場で申したことであるが、既存のバス路線を見直すことで、検討の対象とならない北田原地域等にとって救済策となり得ることもある。他のワークショップで示した計画では、「地域の人が支えあって一緒に移動手段を考えていく」ということで、解決には多くの課題があるが自治会単位で対応していけば、歩けない人の移動支援も可能となる。ただし、これは人様の命を預かるものであり、プロの運行会社とは違うので、問題は多々ある。しかし、様々な方法や考え方があると思うので、これからは対象外となる地域の人々をどうするかということが多面的に検討していかなければならない。コミュニティバスばかり増やしていくと、市の財政も不足し、他の地域にも悪影響を及ぼすので、ここで検討内容について見直すターニングポイントであると考えている。

委員：年4回の会議で、コミュニティバスに関する議論ばかりであり、その他のことについて議論するのは難しいと思う。他の協議会では、協議会とは別でコア会議のようなものを開催し検討を行っているところもある。先ほど委員が申された通り、地域で取り組める課題もあるが、地域住民だけではクリアできない課題もある。例えば事故が発生した場合など。このような課題をこの協議会の場で協議しても時間が足りず、なかなか前には進まない。

議長：小回りの利くような協議の場を設けることも必要であると思われる。また、先ほど申された、ご近所で声をかけて移動するということに対して、これには様々な方法があり、例えば乗合タクシーが認可される場合である。そういったことをどう考えるかである。また、対象外の地域にも困っておられる方はたくさんいることは事実であるが、広域的に物事を考え

るか、あるいは、まだ公共交通が提供されていない地区に優先的に検討を進めていくか、これはどちらも考えられると思う。あれもこれも手を広げてこの協議会で検討を行うということは時間的に困難である。コミュニティバス導入の検討も可能であれば実施することも良いと考えられるが、導入できない場合何も残らない可能性もあるため、その場合は路線バスの見直しなど検討しやすい方法で手を差し伸べることができないだろうか。そういった目線で内容を絞りながら検討を進めることも必要だと考えている。

委員：この協議会ではなかなか理想的な話が行えていない。そのため、何か違うやり方で検討を進めていく必要があると思われる。

議長：何か良い案はないだろうか。

委員：例えば、以前であれば分科会を実施していた。分科会での協議結果を協議会で報告をするなどがあると思う。

委員：生駒市では新たな総合計画が策定されている。高齢化社会・住宅都市であり、より団結しなければならない。公共交通においても乗客数が減っており、これはサラリーマンが退職をして通勤に使っていた人が減っていることも含めてこのような状況となっている。特に、新たな総合計画に基づいて連携計画という公共交通の計画を検討してきた。公共交通に関係する人も含めて、対応策が実現できるかできないかではなく、公共交通を活性化させるといふ本来の目的に基づくような論議の仕方をするというのも1つの考え方である。ここにも書かれているように、地域に最も適した公共交通サービスを提供するという立場で、積極的に生駒市の活性化に携わっていかなければならない。大きなことを議論していかなければ、小さな課題も解決ができないと思われる。小さな課題ばかりに焦点を置くことも重要ではあるが、それだけでは生駒市の発展にも公共交通の活性化・維持にもつながらないと思う。これまでと違った論議の仕方をするということや、その地域に見合う公共交

通サービスは何なのかということなど、生駒モデルを構築し
論議をして頂きたいと思う。

議長：やりたいことはたくさん積み残っている。何人かの委員からご意見を頂
いた通り、この協議会とは別の場でもう少し広い議論をする必要がある
のかもしれない。1つの考えとして、協議会内において、1つは広い議
論を行い、もう半分では喫緊の課題について議論するというふうにして
も良いのではないかと感じる。別の会議を開くのも考えであるが、そう
いった検討ができるような時間が必要である。その方法についても今後
考えていきたいと思う。

会長代理：困っている人がいれば、どんどん助けていくという状況になってきてい
る。公共交通の会議であるので、公共交通をベースに検討を進めていか
なければならないが、福祉・まちづくりなど多面的に議論を進めていく
ことも必要であると思う。先ほど分科会という話もあったが、年4回で
は十分な議論ができないと思われるので、そういったことも念頭におい
て議論を進めていく必要があると思う。

議長：生駒市としてこれからどのようなことをしていくのかということを考えて
いると思うが、全国の多くの自治体でもまちづくりと交通は分離して
いて、一体的な議論はあまりなされていない。生駒市はどうだろうか。

会長代理：都市計画課において、まちづくりにおける計画を進めている。その中
でも公共交通に関する議論が行われている。福祉やまちづくり、道路に
関する人もこの協議会に参加していただいて議論することも必要である
と思う。そういった方々との意見交換も有益であると考えている。

議長：そういったことが次の計画策定のカギになると思うので、是非そういつ
た形で議論を進めていければよいと考えている。今、ご提案頂
いたことを議論していきたいと考えているが、あれもこれも検
討しなければならないということで、何を検討すればよいかク
リアになっていないように思える。以前、作成したかもしれないが、ロードマップがあったかと思う。こういった検討項目が
あって、それら項目がどういう関係になっているのか、大きい
話小さい話がある中でこういった順番で検討を進めていくの
か。そうすると、例えば小さい話の中で、これを検討するのは

難しいだろうだとか、これは集中的に検討すべきである、などが見えてくると思う。そのように整理してみてもいいか。

事務局：あくまで1つの意見であるが、この協議会の場で議論する時間が短いということに関しては、全体の協議会で図らなければならない事項、例えば負担に関すること、全体の方向性に関する検討などはこの場で議論することが好ましい。

個別に様々なテーマが出てくるのであれば、独自に検討してその結果を報告していただくということで切り分けていただければうまくいくのではないかと考えている。

委員：決定事項等は協議会で図り、決定事項における具体的な検討については個別に検討を行うという進めの方が良いと思う。具体的な検討はこの場ではなかなかできない。

議長：事務局側でそういった検討を進めていただくことはできるだろうか。

事務局：これまでの意見を聞き、そういった考え方に基づいて検討を進めていくことは重要であると感じている。しかし、そういったやり方が良いのかということも含めて委員各位のご意見もお聞きしながら検討させていただきたい。

議長：事務局的には予算についても気にされているかと思う。審議案件（1）で来年度予算における承認を得たところなので、その範囲内で実施できることを検討しなければならないと思う。ほかにご意見等ありますか。

委員：年4回という中で、例えば資料1の本町地区の結果などは、結論を報告するために整理していただいているわけである。しかし、それぞれの路線の中で個別の課題があると思うので、そういった課題は個別の場で議論していただければよいと思う。最終的な結論や全体的な話については協議会で議論し、それらに対する具体的な内容は個別で検討を行うというやり方で論議を進めていただければありがたい。

議長：だんだん意見も収束してきたように感じるので、この方向性で進めていくとして、具体的な進め方については事務局と相談しながら詰めていくこととする。ここで、資料6における重点的に検討すべき項目としては、「（1）公共交通サービス提供地区（候補地区も含む）における今

後の対応方針」「(2) 公共交通を活用した活動機会を充足するような対策案の検討」として今後検討を進めていく。

コミュニティバスに限らず、地域に見合った公共交通サービスの検討を行うことや、何人かの委員から頂いた意見である、生駒市全体として将来を見据えた検討を進めていくこととする。アドバイザーを中心としてロードマップの検討も進めていただきたいと思います。

ほかにご意見等ありますか。なければこの案件については、お認めいただいたということにしたいと思う。

各委員：特になし。

(承認)

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、事務局から説明をお願いします。

事務局：先ほどお話がありました分科会については、審議していただく内容等が整理でき次第、分科会の調整をさせていただきたい。また、平成31年度の第1回目の協議会については、6月を目途に開催をさせていただきたいと考えている。

議長：分科会で検討する内容について、事務局でも検討していただければよいと思うが、地区の方々からもご意見があれば整理していただきたいと思います。

(2) その他

事務局：事務局から報告事項が2点です。1点目、会議録についてですが、会議録作成の迅速・効率化等の観点から会議録の形式を来年度から、議事内容の概要をまとめた要旨会議録とさせていただきたいと考えているので、ご理解の程よろしくをお願いします。2点目、協議会の委員についてですが、今年度で2年の任期満了となりますが、現在、「連携計画」の計画期間が残り2年となり、新たに「形成計画」を策定するため、連携計画に基づいて実施してきた施策に対する評価や形成計画への更新に向けて検討を行う大事な時期となることから、学識経験者と公募市民の委員の皆様の再任をお願いし、了承を得たので、ご報告します。

議 長 :他に何かなければ、事務局にこの後の進行をお任せしたい。

事 務 局 :これをもちまして、第4回生駒市地域公共交通活性化協議会を閉会させていただきます。ありがとうございました。