

第2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9月7日(金)午後3時00分～午後5時00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、森岡副会長、後藤委員(代理:木村様)、金口委員(代理:森内様)、池田委員(代理:岩藤様)、山口委員、吾妻委員、金田委員(代理:山田様)、松尾委員(代理:小西様)、霜永委員、平岩委員、福中委員、藤尾委員、藤澤委員、矢田委員、山下委員

(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、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 宮本委員、村上委員、西村委員

傍聴者 1名

議 事

1 報告案件

(1)各路線の利用状況について

2 審議案件

(1)コミュニティバスにおける利用実績の評価について

(2)地域公共交通総合連携計画から地域公共交通網形成計画への更新に向けて

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： 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 8 月末までの北新町線、萩の台線の実証運行の状況を示している。
- ・北新町線においては、評価期間中前年同月比全ての月で乗車人員が伸びており、特に 7 月は 1 日当たり 43.5 人と過去最高の乗車人数となっている。
- ・萩の台線においても、評価期間中前年同月比全ての月で乗車人数が伸びており、北新町線と同じく 7 月は 1 日当たり 42.3 人と過去最高の乗車人数となっている。

[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、南両地区の本格運行開始後における利用者数の推移を示している。
- ・折れ線グラフは今年度 8 月末までの月別利用者数の推移を示している。
- ・両地区とも例年冬場に利用者数が落ち込む傾向で利用予測を割り込む状況も見られるが、その後回復している。

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) コミュニティバスにおける利用実績の評価について

議長： コミュニティバスにおける利用実績の評価について事務局から説明をお願いします。

事務局：（〔資料 2〕 コミュニティバスにおける利用実績の評価について）

- ・ 2. 北新町線、萩の台線における評価について、2.1 基本方針、2.2 運賃改定による補正、2.3 災害の影響による利用者数の補正については、既に審議していただいた内容なので説明は割愛させていただく。
- ・ 2.4 評価結果について、2.4.1 北新町線について、評価に当たり、今回、表の体裁を萩の台線と併せている。
- ・ 表 2-4-1 の備考欄①②は平成 29 年 11 月から平成 30 年 8 月の 10 ヶ月間の運賃収入だが、運賃収入を全体区間と評価対象区間（奥薬師台から生駒駅南口）の利用者数で按分し、③④で 1 年間に換算している。
- ・ ⑥で運賃改定による補正を行い、1,224,576 円が補正後の運賃収入となる。
- ・ ⑦の評価対象区間における運行費用 2,860,217 円から⑥の運賃収入を差し引いた⑧市の負担額は 1,635,642 円で、⑦運行費用に占める⑧市の負担額、⑨市の負担率は 57.2%であり、評価基準 70%を満たす結果となった。
- ・ 2.4.2 萩の台線について、表 2-4-2 の備考欄①②③は平成 29 年 11 月から平成 30 年 8 月の 10 ヶ月間の運賃収入で、④で現金収入、⑤で個人の回数券収入を 1 年間に換算している。
- ・ ⑥の自治会購入の回数券は数回に分け、まとめて購入されていることから 1 年間に換算せずに 10 ヶ月間の収入実績で評価を行う。
- ・ ⑧で災害による補正、⑩で運賃改定による補正を行い、2,110,399 円が補正後の運賃収入となる。
- ・ ⑪の運行費用 6,114,345 円から⑩の運賃収入を差し引いた⑫市の負担額は 4,003,946 円で、⑪運行費用に占める⑫市の負担額、⑬市の負担率 65.5%であり、評価基準 70%を満たす結果となった。
- ・ 2.5 今後の運行について、北新町線、萩の台線については評価基準 70%を満たす結果となったことから、平成 30 年 10 月以降、本格運行という位置づけで現行のサービス水準により運行を継続する。
- ・ 3. 門前線、西畑・有里線、光陽台線における評価について、平成 29 年 4 月から平成 30 年 3 月を対象期間とした評価を行っている。

- ・ 3.1 門前線は、表 3-1-1 の備考欄⑤市負担率 25.5%、3.2 西畑・有里線は、表 3-2-1⑤市負担率 38.1%、3.3 光陽台線は、表 3-3-1⑤市負担率 43.3%で、いずれも評価基準 70%を満たす結果となった。
- ・ 光陽台線については今まで協議会において議論されなかったことから、病院線も含めた全線の評価対象区間としている。今後、評価方法も含めて整理をする必要があると考える。
- ・ 4. 評価時期について、コミュニティバスの利用実績の評価は毎年度行い、4月から翌年3月までの1年間を対象として実施することとしているので、北新町線及び萩の台線についても他の路線と同じ時期に実施となる。
- ・ 次回は平成30年4月から平成31年3月を対象に評価を行う。

議 長：ただいまの事務局からの説明について、ご意見やご質問はありますか。

議 長：最初に確認しておきたいのですが、これは審議案件なので、何を審議するのか確認しておきたい。3ページの今後の運行についての本格運行に移行して、現行のサービス水準により運行を継続する、というところが審議の内容だと思う。そうすると3.門前線、西畑・有里線、光陽台線における評価についての審議事項が何かと言うと、見当たらないが、多分3.3光陽台線についての次に3.4今後の運行についてというものがある、評価基準を満たしているので本格運行を継続するというのが、審議案件だろうと思う。それから4.評価時期についてで、このようにしたいというのが3つ目の審議案件ということで、事務局よろしいですね。

事 務 局：はい、それでいいです。

議 長：ということで、3つの点について審議をしたいと思いますが、いかがでしょうか。前段の補正等については、以前に議論され承認をいただいているので、今日は特段の審議は必要ないと思う。北新町線と萩の台線の本格運行化、サービス水準は変わらない、それからそれ以外の路線の本格運行の継続、これについて何かご意見ありますでしょうか。

委員：萩の台線の自治会でご苦労されて購入されているが、将来も自治会内で問題はないのか。

委員：今のところ特に問題はない。実際に現時点で200円という料金になったので、2,000円の回数券のうち自治会が500円補助して1,500円で販売している状況だが、ほぼ売れているし、実際に乗っていただいているので、順調にいつていると思う。

議長：特段の問題はないということですが。

委員：将来についても大丈夫なのか。あと5%、すぐ70%になるから。

委員：ご指摘いただいている通り、65.5%なのであまり余裕はないということだが、前回も申し上げたかもしれないが、免許の更新のハードルが上がっているようで、非常に多くの方から返納したと聞いている。自主返納というよりもダメと言われて諦めたのではないかと推測しているのだが、そういう方向が顕著に表れていて当然その方々は昨日まで車に乗っていた健康な方なので、翌日からバスに移行するという流れになっているので、いつも申し上げている通り生駒市内でも高齢化率No.1を誇っているので当面大丈夫だと思っている。

議長：他の路線の関係自治会の中でも問題がないか。もし何かあるようなら報告いただければと思うが、特段なしということによろしいでしょうか。あるいは、4.評価時期を揃えるということについてもいかがでしょうか。また、今回初めて光陽台線の数字が出てきたようですが、これについてもご質問があれば伺いたいと思う。それでは特段ないので、この案件については、ご承認いただけますか。

(承認)

(2) 地域公共交通総合連携計画から地域公共交通網形成計画への更新に向けて

議長：審議案件(2)地域公共交通総合連携計画から地域公共交通網形成計画への更新に向けて、事務局から説明をお願いします。

事務局：([資料3]地域公共交通総合連携計画から地域公共交通網形成計画への更新に向けて、[参考資料1]生駒市地域公共交通総合連携計画における評価項目の整理(案)、[参考資料2]地域公共交通網形成計画の検討イメージを説明)

- ・本資料は、1.はじめに、にあるとおり、現行の「地域公共交通総合連携計画」が平成32年度で計画期間の終了となることから、連携計画を更新し、新たに「地域公共交通網形成計画」として事業を実施していく必要がある。
- ・今後、交通体系をより良いものとするために、形成計画の基となる連携計画に基づいて実施してきた施策に対する評価を行う必要があると考えられるため、その内容について整理を行う。また、形成計画への更新に向けて検討すべき内容についても整理を行う。
- ・2 連携計画に基づいて実施してきた施策に対する評価について、ということで、2.1 連携計画で定めた計画内容について整理を行う。
- ・連携計画では「生駒市の地域公共交通に対する考え」を明記し、これに基づいて施策を実施している。これは、他市の計画にない特徴として形成計画を検討する際にも継承すべきと考えられる。
- ・また、市民の生活に必要な活動を支えることは市が行うべき施策である認識のもと、税金を使って、一定条件を満たした地域へ公共交通サービスを提供することとしたこと。
- ・その他、市の負担割合に関すること、地区選定に関すること、候補地区の優先順位に関することについて計画を定めている。
- ・2.2 連携計画に基づいて実施した施策の内容と評価で、2.2.1 で公共交通サービスの提供内容として、4路線にコミュニティバスを導入した。
- ・2.2.2 で連携計画の計画内容の見直しについて、評価基準として市の負担割合を運行費用の5割から7割に改めた。
- ・2.2.3 でその他の検討について、着地側の公共交通サービスの在り方の検討を行い、また、生駒駅から生駒市立病院までの路線を新設した。
- ・現行の連携計画については、計画内容を実施、検討できたかどうかについて評価を行い、残りの計画期間において実施、検討できるものについては整理を行うこととする。

- ・ 参考資料 1 生駒市地域公共交通総合連携計画における評価項目の整理（案）として、大項目、市民の生活の質の向上として、小項目 1 外出頻度・活動範囲の拡大について項目として挙げている。
- ・ 大項目、公共交通サービスの提供ルールとして、小項目 2 利用者と市の負担割合などの検討、3 新たな評価基準の検討。
- ・ 大項目、公共交通サービス提供地区、優先順位の選定方法の検討として、小項目 4 地域独自で考えたことを優先順位に関わらず提供できる仕組みづくりの検討など 3 項目。
- ・ 大項目、公共交通の利用促進として、小項目 7 高齢ドライバーの運転免許返納制度、8 公共交通利用者に対する商業施設等の優待、10 ソフト面での鉄道との連携など 6 項目。
- ・ 大項目、公共交通サービス提供内容の検討として、小項目 13 既存バスの再編を含めた総合的な公共交通体系の検討など 3 項目。
- ・ 大項目、公共交通以外のサービスとの連携検討として、小項目 16 福祉施策や買い物サービスなどとの連携や、移動販売車や宅配システム、ネットスーパー等の活用の検討。
- ・ 大項目、主な活動拠点への公共交通サービスの提供に関する検討として、小項目 17 着地側の公共交通サービスの現状評価など 3 項目。
- ・ 大項目、進行管理及び適切な評価の実施として、小項目 20 P D C A サイクルの実施を評価項目としている。
- ・ 評価における凡例についてだが、対象項目の検討を行い、かつ、実施することができた項目は○、検討は行ったが実施するまでには至らなかった項目は△、検討ができていない項目は×とし、△と×の項目のうち、今後 2 年間に実施、検討できるものについては実行し、困難であるものについては、形成計画の計画内容に反映させていくこととしている。
- ・ 2.3 連携計画を遂行していくうえで生じた課題についても整理を行う。
- ・ 2.3.1 公共交通サービスを提供する候補地区の選定について、(1) 時点修正について、計画当時の統計データが新たに更新されているので、そのデータを用いて時点修正を行う必要がある。

- ・ (2) 選定方法について、公共交通サービスを提供する候補地区の選定では、いくつかの指標を用いて検討を行い、コミュニティバスの運行を実施し、利用状況の分析やアンケート調査も行った。それらの結果を踏まえて、選定する際に用いた指標が適切であるのかどうか、選定方法の見直しを図る必要があると考えられる。
- ・ 2.3.2 地域特性に応じた公共交通サービスの提供について、今後、地域特性に応じた公共交通サービスを提供する必要があるため、コミュニティバスだけでなく、デマンド型、乗合タクシー、新たなサービス（自動運転等）なども視野に入れた検討を行っていく必要があると考えられる。
- ・ 2.3.3 公共交通サービス以外のサービスとの連携、として、公共交通サービス以外のサービスについては、これまで具体的には検討できていない。今後は利用促進を図ることを目的として、商業施設や商工会などと連携し、サービス内容を検討していく必要があると考えられる。
- ・ 2.3.4 「発地側（居住地側）」の視点からの検討、として、「着地側」の視点から、市内の公共交通体系の改善すべき点について具体的に検討を行ってきた。今後は「発地側（居住地側）」の視点も含めて検討していく必要があると考えられる。
- ・ 3. 形成計画への更新に向けて検討する内容として、(1) 連携計画で検討できていない内容は、引き続き検討することとする。
- ・ (2) 形成計画の主旨に則り検討する内容として、①まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保、ということで、生駒市のまちづくりと一体になった計画（上位計画）との整合を取った計画にする必要がある。
- ・ ②地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成、で、連携計画では、地域特性を分析し、新たに公共交通サービスの提供が必要な地区を整理し、サービスを提供する考え方や基本方針も明確にしている。こうした考え方を踏まえ、地域全体を見渡した公共交通ネットワークのあり方や将来像について検討する必要がある。

- ・③地域特性に応じた多様な公共交通サービスの組合せ、として、連携計画では、コミュニティバス中心だったが、路線バスやタクシー、鉄道等の他の交通手段を含めた計画を立案する必要がある。
- ・④住民の協力を含む関係者の連携、としては、連携計画では、一定水準の利用や地域の協力など、地域住民等が主体的に参加することを謳っており、このような考え方を踏襲する必要がある。
- ・⑤広域性の確保、として、連携計画では、生活圏における実態調査、分析をしたうえで計画しており、調査結果を参照、必要に応じて再度調査・分析をおこない計画に反映する必要がある。
- ・⑥具体的で可能な限り数値化した目標、ということで、連携計画では、コミュニティバスの利用者の負担割合を定め、評価とサービス内容の見直しを厳格に実施しており、こうした公共交通サービスに関する数値目標に加え、まちづくりなど様々な視点から定量的な数値目標・目標設定をすることが求められている。
- ・次回以降の協議会で、本日の内容を議論していただければと思っている。

議

長：現在の連携計画は、平成23年に策定されており、今後、公共交通網形成計画という形で再策定するという事になっている。計画を踏襲するときには通常は、フォローアップを行うので、どういう項目についてフォローアップをどういうやり方でやっていったらいいか、というのが今回の議題の中身である。これまで個別の審議案件に注目して検討してきたので、全体としての検討が必ずしもよくできていなかったところがある。この計画期間を終えるまでに、事前に計画終了時点を見通してどういう評価ができるだろうか、あるいは、まだあと2年あるので、参考資料1がこの協議会の通信簿になる。市民に対してこういうことをやった、あるいはここは十分ではなかったということをまずは自己点検して、その通信簿を市民に見ていただいてそれに対する評価、あるいは評価の案を我々の方から示して、そうだねと言ってもらえるか、違うと言われるか、問うということになる。これまで何ができてきたのかということと、あとは今の段階で何ができていないのか、あと2年でどこまでできるのか、というところを色々検討して

いく必要があるかと思う。ということで、今、説明いただいた内容についてこれまでほとんど触れてこなかったのですが、目新しい内容であるが、どこからでもいいので、あるいは全体の進め方でもいいので、ご意見、説明内容に対する質問があればいただきたい。

委員：質問が2、3点ある。まず1点は、計画の名称が変わる。なぜこのように計画の内容が変わるのか、意図があると思う。それをお尋ねしたい。2つ目は、形成計画の作成にあたってということで、継承すべきことや課題などあり、私なりに○、△を付けてみた。これを次回事務局の方でなさるとおっしゃっていたが、どのようなやり方であるのかということをおききして確認しておかないと、またこれを白紙で持ってきたのでは意味がないと思う。あらかじめやっていただいて、各委員さんのものをまとめていただくのか、何かあってもいいのではないかと思う。それと、あと2年で何ができるのかというのは、策定は来年度にかからないと再来年スタートできないので、そういう時に私はやはり今回大きな項目の中に入れていただいた中で、どこに入れていいのか、いまだに迷っているが、住民の協力という形でとらえればいいのか、②地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成という意味でとらえればいいのか。生駒交通さんには申し訳ないが、バスが不便なところに住んでいると地元の人たちとの送迎サービスの構築、ただしこれは安全を確保しないと意味がないので、そのようなこともこの協議会の中で検討できるのかどうか。もしくは、本計画で無理であれば、次の計画の中で住民の助け合いというところで、正直言って先程藤澤委員から自治会のバックアップがなければどうなるか、という質問があったが、私も気になっていた。補助がなくなればどうなるのか、この2つのことを思っていたので、生駒市の特徴のある仕組み作りというものも考えていく方向性を打ち出す時期に来ているのではないかと思う。コミュニティバスばかり増やせない。

議長：ありがとうございます。今のご質問、ご意見に対して誰が答えるのが妥当なのか、必ずしも事務局ではないだろうと。

委員：2つの計画の違いについては、答えてくださるのかと思っている。

議 長：現在の連携計画は、活性化再生法のもとで最初にできたときに、まずはそういう計画を立てているところ自体があまりなかったので、まず立てましょうと、それを立てることの餌として補助金を出すと、当初はその計画を策定する調査、計画をすること自体にも補助が出ていた。まず総合連携計画の枠組み、それから網形成計画の枠組みを国の方から手短かに説明いただけますか。

委員：国の法定計画になっている。今現在の地域公共交通総合連携計画、これが活性化再生法による法定計画になっており、平成26年の11月に改正されて、地域公共交通網形成計画が新たに法定計画として計画された。その違いというのが、資料3.①今までは、コミュニティバスだけを考えて計画していただいていたが、それを今度はまちづくりと観光振興とか色々な計画、立地適正化計画とかと連動して公共交通についても計画していきましょうと。②も同様に計画をもとに法律的なネットワークを作って、維持できるような交通計画を立てていくというところが、総合連携計画と公共交通網形成計画の違いとなる。

委員：今までの連携計画の発展として考えていいのか。

委員：連携計画から引き続く形で立てていく。

委員：逆に言えば、前の計画は生きてるか、生きていないかを尋ねているのだと思う。

委員：前の計画自体は、引き続き生駒市の独自計画として続けたらいいという位置づけになっている。

議 長：国としては、最初にお話ししたように計画を立てるというのは、立ててちゃんとやってほしいというのが国の意図だが、そのためには餌もあると、それが補助金。補助金を受けるためには、計画を立てなければいけない。ということで連携計画を立てていれば、それぞれの路線について補助金がある。今度はその補助金を受ける前提となる計画が網形成計画になる。だから網形成計画を立てていれば、補助金の対象になる。ただし、今までの連携計画を継続するのであれば、網形成計画を持っていないということになるので補助金を受ける必要要件を欠くことになる。だから作り直して名前も変えるという話だと思う。今

までの連携計画は持っていてもいい、ただそれは補助金とは関係ない
生駒市独自で持っているには構わないというご説明だと思う。

委員：いわゆる任意の計画を継続されている。

議長：補助金とセットになる計画は、連携計画から網形成計画に変わったと
いうこと。

事務局：1つは、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律で決められたの
が、最初、地域公共交通総合連携計画という名前だった。その法律が
改正されて、その中身が少し変わって連携計画が網形成計画に変わっ
た。もう1つが、連携計画は計画期間を明記することになっていた。
生駒市の場合は、平成23年3月に立てたときに10年間、平成33年3
月までをこの計画の有効期間と定められたので、そこで期限が切れて
しまう。なので、それを継続していこうと思うと、今の法律で言うと
網形成計画を作らなければならない。

委員：次の交通網形成計画という名前を見るともっと自分たちで自立しなさい
と感じる。国もこれまで手厚く補助してきたけれども、10年間この
ようにやってきて皆さん色々なことを経験なされて、色々な手法も考
えてこられたからもっと行政と住民で考えられるようなものに作り変
えていきませんか、というふうに私は受け取った。

議長：それもあろうかと思う。ただ、私の理解では、今までの連携計画はコ
ミバスの路線別計画だった。路線別計画だと今まで民間の路線バスが
走っているところに並行してコミュニティバスを走らせて、安いから
全部そっちに移ると、コミバスの路線だけを見ると、利用者も多い
し、上手くいっているが、街全体で見ると評価できなかった。あるい
は、今回の我々の検討事項の中にも発地とか着地とかそれを含めてど
のようにいくのか、生駒市は南北はあるが東西がないとか、そういう
意見も出ていたが、ネットワークとして人がどこからどこへどのよう
に行きたいのか、ということをきちんと考えた上で、路線を張ってい
く、あるいはサービスを提供していくことが必要だという話。あるい
はそれは今後のまちづくりと大きく関係していく。そのところの繋
がりほとんど見えない。逆に言うとそういうものが無くても、いい
計画だと認めてもらえた。本来は、それは非常に不完全な計画であっ

て、まちづくりとそこへどうやってそれぞれのところから行くのか、そこで最終的にどのような生活、質の高い生活が出来るのかということ、評価しないといけない。従来の連携計画は、それをきちんと担保する形になっていない。そこを我々からすると色々なところでそれではダメだと言っていたわけだが、ようやくそういう形になって、制度も内容も整ってきたので、本来的な計画により近づくということで、生駒市の連携計画は、網形成計画の考え方を先取りして作っていると思う。もちろん都市計画や土地利用計画との連携、あるいは観光を入れるということにはなっていないが、ただ公共交通で人々の暮らしをとすることは網形成計画の考え方を先取りしていると思うので、そう大きな変更は必要ないのではないかなと思う。補助金を受けるには、必要条件を満たしておく必要があるので、もう一度見直しましょう。それから、どういう計画を作るかを求められているかに限らず、計画というのは作ってから、一旦作った計画をずっと使っていけばいいというものではなく、その都度見直してバージョンアップしていくべきものだと思う。10年の当初の期間が切れたということで、改めて見直す。場合によっては5年ぐらいで1回見直しても良かったわけだが。ということで、諸々の要因が絡まって平成33年度から新しい形にしませんか、というのが提案ですね。だから、国の意向は別にして独自の計画でずっとやっていったっていいというものもありだと思うが。

委員：だから最後の方に申し上げた住民が自治組織を作って、それがちゃんとこの協議会なり国なりで担保して、そういう組織が出来るような、まちづくりという観点からどんどん踏み込んで行けるなら、いい方にシフトしていると思う。

議長：特にそういう要素を盛り込んでいくことは歓迎される。

委員：今後の論議にも関わってきてよく分からないものが1つある。問題はこれまで連携計画でやって進めてきた路線をこれからどう進めていくのか。今言うように変更もあるし、色々な形で変化していくものだと思う。もう1つは、今の連携計画の中でまだコミバスを増やするという形で今後の路線という形で選定をどのように論議していくのか。新しい計画があって、あと3年という話もあるが、その辺でどのような

論議をしていくのか。新たな視点を付け加えていけばいいのかどうか。今、実際走っているバス路線も新しい計画の中でもう一度そういう点も見直しながら継続してやっていけるのか。その辺、今後の論議に関わってくるので、その辺がちょっとよく見えない。それでいいのか。

委員：今後の議論について、今まで通り議論していただいてもいいし、新たな基準、例えば数字等を設けてその中で基準を超えたものについては次の方針を考えましょうということで、そういった形で議論していただいてもどちらでも構わない。

議長：いくつかこういう条件は満たしてくださいというものがあるわけですよ。網形成計画で求めている計画の性質というか特性というのがあるって、それは参考資料2の見出しのところ、「①-①まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保」「①-②地域全体を見渡した総合的な公共交通網の形成」「①-③地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ」これは先程矢田委員さんがおっしゃったような助け合い的な交通に含まれると思う。このようなものを盛り込むとより良い計画になるのではないかと、逆に言うと連携計画の時の路線の話というのは、そこで困っている人がいるので何とか移動が出来るようになるという程度の視野だった。それも非常に大事なことだが、それだけではなくここに書いてあることにも目を配ってより総合的な計画を立てる。市の総合計画と一体的になってより上手くいくのではないかと、というお勧めだと理解していただけたらいいと思う。今までの考え方を変える必要はない。

委員：既存路線を新しい形でも見直していく。つまりそれがいつまでも同じ形で走り続けるということでもないし、そういう意味で新しい計画に基づいて見直していく。それと同時に今までの選定基準の中で選定されている部分というのがあるので、その基準も活かしながら、新しい基準に合致するような形で見直しというか論議をしていく、ということでもいいのか。あるいは、市の方もそういう考え方でいいのか。

会長代理：水を差す話になってしまうかもしれないが、網形成計画と一緒に考えていけないといけないというのが、資料3にもあるが立地適正化計画

も作っていかねばいけない。どういうことかという、コンパクトなまちづくりを考えていく必要があるということなので、先程話された、参考資料2の富山県富山市の例の「拠点集中型のコンパクトなまちづくりに対応した公共交通ネットワークの再構築」というのがある。その上のところに「医療、福祉等の都市機能の集積と公共交通沿線への居住の誘導によるコンパクトなまちづくりの実現」ということは、皆さん方の今住まわれているところ全てに交通網を作っていくという計画ではない。その中で特に必要な場所というものを、人々が今後居住していくところを絞って、そこに集中的に居住してもらおうという意図が必ずある。それがあっても一方で頭の中には入れておいていただきたい。前の計画よりも良くなることばかりではない。

議 長：誘導するにはそれだけの魅力を持ったものが必要。だから富山市のライトレールでも見た目で乗ってみたい、あるいはライトレールという形で整備されると将来もサービスを提供されるであろうという安心感があって、皆さんがその周辺に立地するという好循環が出来ている。ということは、相当魅力のあるものを作らないと。その誘導を目指しているということであれば、誘導手段として効果的な魅力のある交通ネットワークを作る。それによって誘導していくことは非常に重要なことだと思う。誘導というのは、ポジティブな形で持っていく。しかしながら既存の状態というのは何かあるかという、そこに住み続けたいという方々に対して、誘導されたいという方もいるし、今のところにいたいという方もいらっしゃる。その人々にどのようにサービスを提供するかというのは、非常に重要なところであって、報道によると全国の自治体へのアンケートで縮小しているところより拡大しているところの方が多いという実態である。富山市以外の例があまり出てこない。という状況もあるので、生駒市はこれからどのように考えた方がいいのかということときちんとすり合わせた形で、その将来像が実現するような誘導の仕方と将来像において皆さんが質の高い生活が出来るということの担保を、これを公共交通の側から探っていくということ。意味では立地適正化計画と密接に関係していると思う。

委員：将来生駒市でこのままの状態が70%以上になってきたら、その時の解決策として第3セクターでもいいし、管理者制度という形で考えてはいかがでしょうか。

会長代理：市の考え方では、管理者制度は考えていない。これから生駒市も高齢化が進むし、今後生駒が10年先20年先に移動手段をどうするか、この不安を解消するための方策を練っていかねばいけない。それをこの網形成計画の中でもきっちり練ってってもらいたい。生駒市もその中で一緒になって考えていきたい。これから皆さんと一緒に練っていくという考え方だと思う。エリアによって、市は70%を持つから誰かしませんかというエリアを決めて公募するようなやり方を今思っているかといえば、そうするとすごいお金が必要になるので、どこにどの路線が必要か、バスだけでなく他の交通手段はないかを十分に考えていきたい。

委員：今は、民間の奈良交通、あるいはタクシー会社のノウハウをあまり活かせていないのではないかと思います。

委員：この協議会が出来たときにお聞きしたのが、既存の事業者の方では難しいから行政がサポートして市民の足を確保するという事だった。今のご意見を聞くと、非常に難しい問題を抱えているのかと思う。

委員：資料3①②③に大いに関係があると思う。将来どうするのか聞いている。

議長：第3セクターや指定管理など色々なやり方があるが、どのやり方でやると一番上手くいくかという話である。

委員：今の時点でコストのことは言っていないが、人の問題とか、経営方針というものが出てくると思う。このまま運営していったらいいものか。奈良交通さんや関係者の方もいらっしゃっているので、その中で討議してもらった方がいいと思う。我々が一方的に経験もないのにこれがいいとかあれがいいとか言えない。企業の代表の方の意見を聞かせてもらえるとありがたい。

議長：委員や市役所とは比べ物にならないノウハウはお持ちであろうと思う。バス事業者さん、タクシー事業者さん、鉄道事業者さんの関連の方々のお知恵を借りてより良いやり方を探していくということはある

ますが、これはより上手くいく、同じコストであれば良いサービスが得られる、同じサービスでもより安くできるという、より良い方策を探す話であって、そのサービスが市民にとって必要であるか、というのはまた別の話である。最近行政サービスの考え方も変わってきて、例えば水道事業なんかでも民間の水道事業者が入ってきて運営をするというのが、非常に増えている。あるいは、公共交通についても公共交通事業者が入ってきて運営する。空港なんかでも民間にやってもらっている。そのようなやり方がある、どのようなやり方が出来るのかという話もあるが、それと並行して市民に対してどういうサービスを提供する必要があるのか。水供給についても会社がいっぱいあるが、各都市でサービスを売っている。その方が上手くいくので、買う都市もあるが、その水道事業が赤字になったときにどのように提供していくのか。最終的には個人の判断だが、その集合体である市民に対して、市民が税として市役所に委託する。それに対して市役所はどう応えるのかという話になる。必要なものであればそれをどう提供するのかという話になる。ごみ収集についてもこれは必要性がある。しかしながら、これは民間事業者に委託している。自治体によって違うが、民間事業者に委託して収集してもらっていることが多いと思う。公共交通も同じように考えるのか、生駒市ではそうっていない。ごみ収集は市の事業としてやるが、公共交通は市の事業として無制限にやる考えはない。一定の割合で引き受けるやり方を考えていきましょうということであって、水道やごみ収集と公共交通は生駒市では、少し扱いが変わる。それについてもご検討いただきたいという意見は、折に触れチクチクとお願いしているところだが、どういう形で実現していくのがいいのかというのは、非常に入り組んだ話なので、どうしたらいいかという話である。

委員：生駒に住んでいる方が暮らしやすくなるための色々な施策をしないといけない。その一部としてこれだという解釈でいいわけですね。奈良県の十津川村が集落の再編成をする、そういうふうなことも含めて考えるということでもいいのか。ただ、交通の足だけを便利にするのではなく、そういう解釈をすればいいのか。

会長代理：立地適正化計画とはそういうことなので、適正なところに適正なものを作っていきましょうということで、そういうことを誘導していきましょうということ。そういうことをやってくれたら、国のお金を補助金として出しましょうということもある。これから生駒市も高齢化してお金もだんだんなくなってくる。その中で交通手段にかけるお金をどれだけ確保していくか。一歩踏み込んでいかなければいけない時が来ると思いながら、次の計画はやはりいるのかという気がする。

委員：それは先の話で今だけのことを考えると、高齢者だけではないと思うが、生駒市民の動き方に基づいてやるべき。

議長：現在の動き方だけではなくて、動きたいけど動けないところがある。現在の動き方は、動けるところだけに動いている。だがこういう路線を作ったら、もっと皆さん利用されるというのがあれば、それを見据えて作る。

委員：今、総合計画を策定されている際中だが、人が減る、税金収入が減る、こんなことばかり言っている。5年先、10年先、減る減るとするのは計画ではない。そういう中でどういう夢を持って生駒を発展させていくか、こういう形の計画にしないと意味がない。そうでないと計画ではない。予算を削りましょうというものは、誰でもできる。ここにも書かれているように、「生駒市における都市計画やまちづくりの見直し、中心市街の活性化」これをいかにしていくか。良いことを書いているが、今生駒にない計画、口だけになっている。人が減る、税金が減る、収入が減る、としか言っていない。矛盾している。だから、そういう中で非常に厳しい財源の中で、人をいかに動かすか、動線を作っていくか、それによって新しい住民が、そこに路線バスが走ると、例えばそこに家を建てようかという話にもなっていく。こういう発展性の中で計画は立てるべきではないか。そういう意味で、言っていることは良いが、現実問題としてそうなっているのか、非常に危惧されるので、そこを併せて論議を今までの公共交通機関を増やす、あるいは路線を伸ばしたことによって、そこに活性化されるということをつけ加えていくということを言われていると思う。それが本当に腹に座ってそういう計画になっているかということに危惧する。だから

ら、この話はここで話をする話ではない。まちづくりとかというのは。交通のルートとか話をしているわけだから。ただ、活性化で未来に繋がっていく、そういうものに財源が厳しい中でたけまる号は走っている。それは、本当にお年寄りだけでなく、いろんな形で発展していく。それがここに書かれていることだと思う。そういうものに本当になっていかないといけないし、そういう目で計画を立てていかないといけない。そういう論議を出来るのか、してほしいと思っている。

議 長：今おっしゃったことは当然だと思う。そういうところを踏まえた中で、一方で今後の生駒の状況を理解していただいて、より活性化した生駒を作っていくということは同じ考えである。③にもあるように、今までは地域公共交通という枠の中でバスということでの話であるが、ここにあるように路線バスやタクシー、鉄道その他の公共手段も含めた計画立案ということで、もっとも適正な計画というものが何かということも含めて、今回は考えてもらおうという趣旨である。市にとってより良い方向なり良い形を作って、より良い生駒を作っていけたらということなので、よろしく願いたい。

委 員：今後この協議会では、連携計画から形成計画への移行の話をメインに続けていかれるのか。私は、今日からは萩の台路線が正式運行となって、この後の残っている路線をどのように選定していくのかということに入っていくのかと思っていたが、全く違う話でこれ以上税金を使うことは止めやと、当分これで協議会の議事についてはやっていくということなのか。ちょっと不安を感じている。

議 長：そういう発言が出てくるのを待っていた。審議案件の中には、今日が入っていない。その他の中に今後の会議予定があって、この会議予定が今後何を検討していくのか、という予定を作っていくこともある。例えば参考資料1をご覧くださいと、これはさっき言った通信簿である。1番上の大項目の市民の生活の質の向上とあるが、それぞれの住んでおられるところから行きたいところへ行けるかどうか、それによってどれだけ市民の生活の質が向上するかというのを見るわけだが、これは全体では中々見られないので、私の理解は、評価欄を地区別に区切って、ここは○です、ここは出来ませんでした、というのが出てく

る。そうすると連携計画を策定してから概ね5年以内に実施をすると謳っていた中でのかなりの地区が×である。そうすると再来年、計画が終わった段階での最終評価で×が並ぶ。私としては、なるべくその×を△に、△を○に持って行って、最終的には全部○は難しいが、それに持っていきたい。そのためには今から2年何をやったらいいのか。最終的な評価で良い点が取れるようにこれから我々は知恵を絞る必要がある。手が届いていない地区について、これからどう考えていくのか。北新町や萩の台のように0から100になるような形でサービスを提供するやり方もあると思うし、そうは出来ないがこういう改善は出来るというのであれば、×が小さい△くらいにはなるのかと思う。今からできることは何なのか。それによってどれだけ暮らしの質が上げられる可能性があるか、ということを考えて、この2年間何をやっていくのかということを検討していきたいと思う。これは私の個人的な思いだが、今委員からそういうお話があって心強いなと思った。皆さん、いかが思いますか。つまり、これから2年間何をやっていくのかを我々はまだ考えなくてはならない。

委員：今までの積み残しの課題がある。対象となる地域もあるし、いつも申し上げているように、確かに着地点のところの発想かもしれないが、どうしたら乗り継ぎが出来るか、というアンケートの部分も終わっている。そういう未着手の部分がまだあるので、それをしていったらいかかかと思っている。

議長：それを参考資料1の評価項目が必ずしもきちんと出来ているわけではないが、これと照らし合わせながら、かつ今までどういう議論をしてきて答えが出たのか、途中で終わってしまったのか、見ながらチェックをして行って、積み残したものもいっぱいある。それを同時並行的に難しいのであれば、ある程度順番をつけてやっていかなければならない。2年後を見据えてどこまで達成率を上げることが出来るのか、ということが喫緊の課題だと思う。これを見ていただいて、これの横に今まで検討してきた課題をリストアップしていく。今までの経緯、参考資料1の17に着地側の、と書いてある。資料3にもそのようなことが書いてあるが、実は着地側の検討だけをやって発地側をしていない

という話ではなくて、最初は発地側をやっていた。発地側だけではなく着地側も考えましょうということで、着地側の検討を数年前から始めた。その頃から参加された方は、着地側の検討しかやっていないように見えるかもしれないが、実は最初は発地側からしていた。そうすると残っているのは着地側の検討をきちんとやることと、発地と着地の関係をどうするのか。出発と到着地の繋がりをどのようにするのか、といった検討を進めていく必要がある、というのが積み残した課題である。

委員：それをするためには、バスだけでなく色々な方法があるだろうということか。新しい要望の×が小さな△にしようとしたら、バス以外の方法もあるだろうということか。潜在的な要望から選ぶということか。

議長：小さな△であれば、路線バスが走っているところでバス停まで遠いということであれば、路線の上であれば自由乗降が出来るものであればそういうふうにすると、そこは少し改善される。あるいはルートを少し変えることによって、今まで使えなかった方が使えるようになる地区もなくはないような感じがする。そういうものを相談して、可能であればそうしていただければ改善したことになる。検討して少し実施に移したということで、×は△になるのではないかとということを含めて今まで我々は最初の平成 23 年の連携計画のところ、市民に対してこの時点までにこういうことをやると言ってきた。皆さんは待っておられる。待っておられるのに、結局出来ませんでした、というとかなりお叱りを受けるのではないか。もちろんこういう理由で出来なかったと納得していただく手もあるが、出来ることはやはりやる。つまりここまでやって、だけでも到達はしなかったが、これぐらいには改善出来たという形で、×を小さな△、小さな△を大きな△、出来れば○に近いような△にしていくために、今から残された 2 年間で何が出来るのか、ということを考えたい。そういう意味でこの参考資料 1 のところに、まず自分で採点していただいて、採点しながらこの項目には今まで協議会で検討してきたどんなことが該当するのか、文言も違っているので、中々分からないところもあるので。

委員：こういう見直しの内容でいいのか。細かい内容のところもあれば、大きな括りの中になっっているものもある。新計画策定の前にどういふスケジュールで協議会が動くのかの確認もしておきたい。例えば未達課題というものをもう少しみんなで確認しておかないと、アバウトな未達課題では共有が出来ない。この見直し項目が20項目まである。別に20ちょうどにしなくても、もう少しきっちりで見直ししないといけない課題のところについては、リストアップをする。公共交通の利用促進のところの中で7・8・9だけ細かいことを書いてある。ところが全体のところは、ものすごく大きな括りになっっている。それをもう少しちゃんと評価できるようなものにしらない限り、市民の皆さんにも納得していただけないと思う。

委員：今、おっしゃった意見に関連して、7.高齢ドライバー運転免許返納制度の中に書かれていふこと。こんなことまで書いていふのか。ここまでするのか。運転免許を返納した人が、公共交通で全部行けるといふようなことが出来るのか。13.既存バスの再編は、ぜひともやってほしい。本当に生駒の市民の利便性を考えてもらって、そしてお客さんが増えるような、そのような形にしてもらいたい。このように書かれていふことが本当に論議してもらえるのか、そういう意味では大きい面もあれば、小さい面もあるとおっしゃっていただいたように、本当にそれでやるのかといふような気持ちもある。

議長：ただ、それをやらないと市民の方への説明が出来ない。

委員：こういう考え方で進めるのはいい。これを全否定してiるわけではない。従来になかったやり方かなといふことで、このやり方は二重丸だと思っっている。ただし、この項目が果たして適切か、といふことを申し上げてiる。

議長：事前に事務局と打ち合わせた側から言っると、こういうものを作りましよう、この中身をどうしたらいいでしようか、といふのが提案である。もちろん事務局の方で、こういう計画書を見て色々書いっただいっているが、皆さんがこれで確かにそうだね、良く出来てiるねとおっしゃるとは限らない。こんな見方もあるのかと、だが中身はいまいちだと、どこがいまいちなのか、それはどうやれば良くなるのか、と

いうことをまずは検討していただいて。それを次持って来てくださいますというの難しいかと思うので、ここから事務局にお願いですが、今までこの協議会で連携計画を策定してから色々な議論をしてきたのだが、どんな議論をしてきたのか。項目だけ。それはどのような結果になったのか、ここまでやって、例えばデータ、調査はしたが、調査をして終わっているのか、分析をしたのか、結果が得られたのか、これを整理していただいて、我々はどんな検討をしてきたのか、連携計画はどんな検討、実施をしようと言っているのか、ここにギャップが出てくる。このギャップを今からどうやって埋めていくのか。こういう順番かと思う。事務局には今までやってきたことをリストアップして、その趣旨となぜそんなことをやろうとしたのか、ということと具体的にどういう検討の仕方をしたのか、どこまで行ってどんな結果が得られたのか、結果なしというのも結果でいいと思うが、というようなものの一覧表を作っただけでないかと。それともう1つは、資料3の2.2に総合連携計画に基づいて実施した施策の内容と評価を付け加えて、実施した施策及び実施出来なかった施策の内容と評価にしていただけでないかと。前段の何を議論してどこまでいったかという話と、実施した施策、実施出来なかった施策とは非常に密接に関連しているので、その見取り図が出来れば、この参考資料1の項目が妥当なのか、ここはもっと細かくやるべきだ、こんなところまで書かなくてもいいのではないか、という判断がそれぞれの委員で出来るだろうと思う。その判断をするための、あるいは改定案を提案していただくための参考資料を準備して、なるべく早く送っていただけないかと。委員の皆さんにはそれを見ていただいて、その参考資料1、資料3でこういう項目を付け加えるべきではないか、あるいはこの項目はいいのではないかと、ということを検討して次回提案というか、この場で提案していただくとまとまらないので、次回までに事務局にご提出いただきたい。事務局でそれを取りまとめて検討用の資料にしていいただきたい。この話は住民側の委員さんだけでなく、事業所の委員さんにもかかってくる場所があるので、ぜひそういったことをお願いしたい。まず委

員の皆さん、こういう進め方でいいかどうか。それから事務局の方でこういう進め方で対応できるかどうか。

事務局：今ここでそのおっしゃった作業がどれぐらいの期間で出来るかさえ分からない。おそらくきちんとしたものを作ろうと思ったら、今までの会議の資料や議事録をずっと見返していかないといけないし、出来るだけ早くとおっしゃいましたが、1週間や2週間で出来るかといえば、そういうものでもない。一方で、どれだけかかるとも言えない。出来たら持ち帰らせて検討させていただきたい。

議長：希望としては今回、それも一緒に出てきたら良かったと思ったが、それは中々難しい問題なので、今皆さんからご意見いただいた見方をすべきではないかということで、そういう進め方をしてくのがいいのではないかと。それをやっていけば、改訂する網形成計画でどんなことを検討すべきか、ということと、それに至るまでの現行の計画で何を進めていくべきなのか、ということも併せて出来るだろう。あるいは検討の中で、これはさすがに2年では中々出来ないと、次の計画に申し送りましょうというものも出てくるだろうと思う。その辺の仕分けが出来るような材料を委員の皆さんに作っていただきたい。委員の皆さんに作っていただくための参考になるような情報整理を事務局にお願いしたい。これの事前の打ち合わせが全くなかったので、戸惑っておられると思うが。

委員：記録の掘り起こしは10年近く経っているので大変だと思う。少なくともレジュメ。レジュメの中には、何をどう論議したかということが分かる。それだけをまず時系列で表を作成していただいて、そこから必要なところはその時の資料とか見ていく。とにかく単純なものをまず一時集約資料として、そこから必要であればまた考えたらいい。

議長：おっしゃる通りだと思う。完璧な資料を作ろうとして、大変な思いをするよりも、とりあえず出来る資料を作って、それを見ながらみんなで足していく、という方がやりやすいだろう。

委員：いつ、何をしたか、だけでいいと思う。そしたら思い出してくると思う。お互い話をするうちで思い出す。単に何年ごろに何をしたかだけでいいと思う。細かいことまで踏み込んで行くと、むしろ肝心なこと

が分からなくなると思う。何をしてきたかの振り返りでないと、時間がかかると思う。

議長：今のご提案を受けて、議事次第に出ている審議事項を並べると、例えば3回続けて同じ議題をやっているということもあるだろうと思う。それを1つにまとめていただいたらいいと思う。

委員：時系列と大項目を作って、例えばコミバスに関してはいつやったか、評価についてはどうしたのか、ということ縦横すると割と簡単。

事務局：その辺の資料がどれだけ残っているかというところから、どういう媒体で残っているかところからチェックしないと。

委員：レジュメは残っているでしょう。

事務局：生駒市に平成22年から残っているのか。

事務局：残っている。

委員：それを期待している。

委員：今の議事録とか読んだら、だいたい議事録に載っている。過去もそういうことでいいかもしれないが、あと2年でどういうことをこれから協議会でやっていくか、というのは大事だと思う。コミバスの路線が色々あるが、要は利用率。市の負担が70%。それに実証運行や本格運行をやっているが、結局は市民の利用者がどのくらい増えるか。現状維持できるか。減らさないようにどういうことをしたらいいのか、という議論は今まで色々やっていたが、それに対しての評価というのは色々あると思うが、それはそれでいいと思う。あと待っている路線がある。それをどうしていくのか、ということもこれから2年かけてそれを検討していくというのは、大事だと思う。

議長：それを出すために、何を積み残していくのか、ということ整理しましょうという話。もちろんこれは作業を伴う話なので、どこまで出来るか分からないが、まずはご提案のあった過去の議事録がある範囲で、その審議事項の項目を整理していただく。抽出して列記していただく、ということで少し先が見えるのではないかと思うが、それは可能ですか。

事務局：項目の整理だけだったら、出来ると思う。さっきおっしゃったように、それがどういう背景でどういうことを議論したことになる、それは大変だと思う。

議長：その前に項目の整理だけまずやってみましょうか。

委員：評価は話し合いの中で出来るかもしれない。

委員：誰が評価するのか。

議長：評価は我々がする。

委員：協議会で評価するのか。やはり市民が評価するのではないのか。

議長：最終的にはそうする。だから我々が評価の案を作る。

委員：市民がどのように考えているのか、色々ある。

議長：だからそのための案を作る。事務局で今のような項目だけリストアップするのは出来なくもないのかと思うが、項目をリストアップする時に、これはこういうことだったと思い出せることもあろうかと思うので、その範囲で作っておいていただいたら。

事務局：今ここで話していたのは、やはり項目と要点ぐらひは整理してもらった上で、今ここでいつできるとは言にくい。市もお願いするのに予算が伴うものであれば、相談事になるし、この件について今日は申し上げられない。

議長：ではちょっと検討していただけますか。あと皆さん、我々の方で出来ることは、連携計画をお持ちだと思うので、新しい委員の方で持っていない方は、事務局から連携計画を1冊配布していただいて、それを見た上で抜けているところがあれば、事務局にお知らせいただければありがたい。事務局の方から委員の方に連携計画の目次と参考資料1と見比べて何か抜けているところがないか、抜けているところがあればお知らせください、というFAXか何かを1枚送っていただけたら。審議案件(2)はこれくらいにしておきたいと思うが、ご承認いただけますでしょうか

(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：次回の協議会は、今のご議論の中の資料もあるので、内容については今から検討させていただきたい。開催の時期としては、1月を目途としており日程等決まったらご案内させていただきたい。

議 長：今年度は、この1月だけになるのか、もう1回あるのか。

事 務 局：例年は3月にも開催している。

議 長：つまり今から2年間で何をするかということを決める第1回が1月だと時間が足りない気がするので、可能であれば年内に出来ないか。これは急に言われても即答は難しいと思うので、その辺も含めて今後のスケジュールを事務局としても少しお考えいただきたい。

(2) その他

事 務 局：事務局から特にありません。

議 長：委員の皆さんから検討すべきことのご提案はありませんか。それも含めて次回以降何をするのか、ということに触れていければと思う。それでは、本日の議事はこれで終了しました。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：これを持ちまして、第2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。