

## ○生駒市地域公共交通総合連携計画における評価結果に対するご意見

・事務局案から提示した、「重点的に検討すべき項目」に対する意見として、10名にご回答頂いた。

(うち8名の方に「妥当である」とご回答を頂いている。)

・以下に、「重点的に検討すべき項目」に対して、委員各位から頂いた意見を整理している。

### (1) 公共交通サービス提供地区における今後の対応方針

■公共交通サービス提供に至っていない候補地区については、早急に検討を実施し、実証運行を行うべきである。利用者負担 30%達成は困難であるという腰が引けた状況にあるが、予断を持たず、取り組むべきであると考え。実証運行に際しては、これまでのコミバスの経緯を自治会に説明し、それでもなお、導入を希望するという地区には即実施をする。利用者負担 30%の達成が見込めない場合は、打ち切りを明確に説明することが必要と考える。

■候補地区は公共交通を必要とする地区であり、対応策の検討は是であるが、コミュニティバスが最適(含次善)かどうかの判断も要する。(道路事情・現状の必要とする人口(把握済みだが)・先行4路線の運行開始期との社会情勢の変化、採算性など踏まえて)

■代替策の有無・必要性、地域に応じたサービス範囲の検討

■結節点までの対策は既存公共交通の利用促進にもなると考えられる。

### (2) 公共交通を利用した利用促進策

■利用促進については、現実には非常に難しい。これはコミバスにいくつもの欠落事項があるためである。例えば、土日祝日は運休、昼休みがある、早朝や晩は運行していないこと。広く市民に利用してもらえる運行状況にはないため、自家用車を利用できない高齢者をアシストしているということを念頭に置かなければ、的外れの問題提起・議論になると考えられる。

■利用促進に関して、防災安全課だけではなく、高齢施策課や地域包括ケア推進課などとも連携し、コミバス乗車対象者向けの講習会や教室を開催する取り組みも検討していただきたい。

■利用結節点までの対策・乗り換えの利便性向上・乗り換え案内

■低価格車両の導入で経済性・採算性向上を図る

■自治会規模

■沿線諸施設の支援・協力拡大

■市民への周知・広報、支援願い

### (3) 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について

■現在検討中の鹿ノ台地区は、対策対象地区であり支援は必要だが、市の高齢者施策に依るところが大きく、財政的にやや不安を感じる。

■特定の地区を見据えた支援策の検討だけでなく、もう少し範囲を広げて、多様な地区・内容に対応できる支援の検討は、対象地区以外の市民の足の確保にもつながる。

(ex 住民の送迎組織に対する支援 (個人の善意には限界))

■鹿ノ台地区のように、各自治会上げて地区自ら運行計画の検討に図り前向きに実施に向けて行動を起こすことが必要であると思う。

■能力と時間があれば協力することも良いと考えるが、どちらとも不足している状況であるため、現状では、協議会から外して、行政で対応していただきたい。

### (4) その他意見

■「重点的に検討すべき項目」以外にも積み残した重要案件があるため、時間の許す限り取り組むべきだと考える。そのためには、密な意見交換が必要であることから、協議会以外に分科会の開催などの機会を設けても良いのではないかと思う。

■利用の有無にかかわらず市民の方から、「なぜ、100円で乗れないのか」という質問をよく受ける。既存公共交通と地域公共交通について市民の理解を得る努力・工夫が必要である。

■生駒市も遅まきながら人口減がはじまっている。10年後はまだまだニーズが多いが、20年後はどう変化しているのか？

- 総合計画や環境基本計画など、市が策定する計画やアクションプラン等との整合性も必要である。
- 今後、高齢化が益々深刻になっていく中で、市補助金等の負担が増えることのないように考えていくことが必要であると思う。
- 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。
- 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。

## 生駒市地域公共交通総合連携計画における評価項目の評価について

## 【1. 連携計画における考え方に関する評価について】

大項目	小項目	評価結果 (事務局案)	評価結果に対する意見と今後の方向性(事務局案)
Ⅰ)市民の生活の質の向上	1 公共交通空白地帯に対する公共交通サービスの提供 ⇒公共交通空白地帯に対して、公共交通サービスを提供するという考え方は妥当であったかどうか。	○	妥当であったと考えられる。
	2 公共交通サービスを提供すべき地区の住民の活動機会の確保 ⇒公共交通サービスを提供し、活動機会(買い物、通院等)を確保する(生活の質の向上を図る)という考え方は妥当であったかどうか。	○	妥当であったと考えられる。
Ⅱ)公共交通サービス提供地区、優先順位の選定方法の検討	3 公共交通サービスを導入する地区の選定方法 ⇒地区を選定するための指標として、「高齢化率(75歳以上人口)」「地形の急峻さ」「駅やバス停までの距離」「各地区の自治会からの要望」等を基準としていたが、その考え方は妥当であったかどうか。	○	妥当であったと考えられる。
	4 公共交通サービスを導入する地区の優先順位決定 ⇒公共交通サービスを導入する地区の優先順位決定にかかる指標として、「高齢化率(75歳以上人口)」「地形の勾配」「公共交通族人口」「外出をあきらめた人の割合」等を基準に決定したが、その考え方は妥当であったかどうか。	○	妥当であったと考えられる。 (今後、必要に応じて、新たな指標の検討や見直しも考えられる。)
	5 公共交通サービス提供地区における対応方針の検討について ⇒公共交通サービス提供地区における対応方針の検討(地域特性・課題を分析したうえで、サービス提供内容・提供時期等を検討)が妥当であったかどうか。	○	妥当であったと考えられる。
Ⅲ)公共交通サービスの提供ルール	6 公共交通サービスを提供するにあたっての費用負担の考え方 ⇒公共交通サービスを提供するにあたり、市だけが費用を負担するのではなく、利用者・沿線住民も負担するという考え方が妥当であったかどうか。	○	妥当であったと考えられる。
	7 利用者・沿線住民と市の負担割合(評価基準)の評価方法 ⇒公共交通サービスを提供するにあたり、運行費用と運賃収入の差額を市の財源(市民の納めた税金)から補助し、協力を得ることとした。その補助を受ける金額は、運行費用の一定割合を上回らないこととし、その限度額を設定するという考え方は妥当であったかどうか。	△	考え方については妥当であったと考えられる。評価基準については、これまで十分に検討を行い、評価基準における考え方を確立した。現在、各路線の評価を行う際は「収支率」を指標として評価を行っているが、今後、評価方法(新たな評価指標の検討、負担する上限額を設定するなど)の見直しも必要に応じて行うことが適切と考えられる。

## 【2. 連携計画に基づいて実施してきた施策に関する評価について】

大項目	小項目	評価結果 (事務局案)	評価結果に対する意見と今後の方向性(事務局案)
Ⅳ)公共交通サービス提供 地区における対応方針	8 公共交通サービス提供地区における対応方針 ⇒公共交通サービスを提供すべき地区において、対応方針の検討ができたかどうか。※対応方針を検討し、実施しているのは4地区である。	△	連携計画に示されている、公共交通サービスを提供すべき候補地区のうち、4地区（本町、南、北新町、萩の台）に関して、対応方針の検討を行い、実証運行及び本格運行を実施した。その他の候補地区（高山、北田原、桜ヶ丘、鹿ノ台等）についても、順次検討していくことが必要であると考えられる。今後は、候補地区の現状（地区特性、課題等）を把握し、地区に応じたサービス内容の検討を行う必要があると考えられる。
Ⅴ)コミュニティバスの運行	9 住民の活動機会の確保 ⇒公共交通サービスを提供すべき地区において、市民（特に高齢者）の活動機会（買い物、通院など）を確保し、生活の質の向上を図ることができたかどうか。※現在、4地区にコミュニティバスを導入している。	△	本町、南、北新町、萩の台地区については、コミュニティバスを導入したことで、住民の活動機会を確保できたと考えられる。他の地区における公共交通サービス提供内容（活動機会を確保するための方策）についても、順次検討していくことが必要であると考えられる。今後は、候補地区の現状を把握（地区特性や課題等）し、地区に応じたサービス内容の検討を行い、住民の活動機会を確保していく必要があると考えられる。
Ⅵ)評価基準の設定	10 評価基準(生駒市の負担する割合)の設定 ⇒公共交通サービスを提供するにあたり、生駒市および利用者・沿線住民が負担すべき費用の割合（評価基準）の検討ができたかどうか。	△	評価基準については、これまで十分に検討を行い、評価基準における考え方を確立した。現在、各路線の評価を行う際は「収支率」を指標として評価を行っているが、今後、評価方法（新たな評価指標の検討、負担する上限額を設定するなど）の見直しも必要に応じて行うことが適切と考えられる。

## 【3. 連携計画の円滑な運用に関する評価について】

大項目	小項目	評価結果 (事務局案)	評価結果に対する意見と今後の方向性(事務局案)
Ⅶ)公共交通の利用促進	11 公共交通の利用促進策について ⇒利用促進策として、PR（広報）、利用案内の作成、商業施設等の優待策などの検討ができたかどうか。	△	本協議会では、生駒市における公共交通の利用促進策の検討について、他市の事例を紹介したのみである。具体的な利用促進策について、今後、生駒市に適した利用促進・増進策の検討を行う必要があると考えられる。
	12 路線バス、鉄道、タクシー等との連携に関する検討 ⇒鉄道や路線バス・コミュニティバス・タクシー等との接続、ダイヤに関する相互の情報提供（例）鉄道車内における路線バスの乗り場・行き先案内）など検討ができたかどうか。	×	路線バス、鉄道、タクシー等との連携を図るためにも、今後、各事業者・関係者の情報共有を深め、具体的な検討を進めていく必要があると考えられる。
	13 市民の協力による利用増進策の検討 ⇒市民に「公共交通は他人事ではなく、みんなで守り・利用する」という意識を涵養し、既存の公共交通機関とコミュニティバス等地域公共交通との連携について、持続可能な公共交通体系の構築を目指していたが、市民の協力を得て、公共交通の採算性を向上させることができたかどうか。	△	コミュニティバスを導入している地区では、自治会における利用促進等の取り組みによって公共交通の採算性を向上させることができたと考えられる。一方、市民の協力による利用促進・増進策については、検討の余地があると考えられる。連携計画に明記している「コラム」にもある通り、生駒市民約12万人が年1往復バスを利用するだけで公共交通を維持することに大いに貢献できる。（運賃200円の場合、年間約4,800万円の収入を得ることが可能となる）そのため、市民に利用してもらえるような利用促進策に取り組んでいく必要があると考えられる。

## 【3. 連携計画の円滑な運用に関する評価について】

大項目	小項目	評価結果 (事務局案)	評価結果に対する意見と今後の方向性(事務局案)
Ⅷ)公共交通サービス 提供内容の検討	14 既存バスの再編を含めた総合的な公共交通体系の検討 ⇒既存路線バスのルート変更、南北・東西方向への移動など総合的な公共交通体系の検討ができたかどうか。	△	既存路線バスのルート変更、南北・東西方向への移動のしやすさなどの議論は行ったが、具体的な対策等について、今後検討する必要があると考えられる。今後も引き続き検討を重ね、実施内容については検討を進める。
	15 乗継利便性の検討 ⇒待ち環境、乗継運賃の割引サービスの検討など、利便性向上に向けて検討ができたかどうか。	△	近鉄線との乗継ぎについて、検討できたと考えられる。(災害時に発生したダイヤ変更への対応を実施)しかし、待ち環境や乗継運賃の割引サービスなどの利便性向上策については、検討の余地があると考えられる。今後は、他市で実施されている施策などを参考に検討を行う必要があると考えられる。
	16 公共交通結節点までの移動手段の検討 ⇒自宅から公共交通結節点(バス停や駅)までの移動手段の検討ができたかどうか。(e.g. サイクル&ライドなど)	×	公共交通結節点(バス停や駅)までの移動手段の確保については検討の余地があり、今後、他市で実施している施策等を参考にすることとする。
	17 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 ⇒地域独自で考えた計画(地域自ら公共交通の運行計画を検討するなど)が実践できるよう、協議会として技術的な支援(助言等)ができたかどうか。	○	地域に関する課題(例)あすか野地区における路線バスの運行)について検討を行い、計画が実施できるよう、協議会として技術的な支援ができたと考えられる。また、現在、鹿ノ台地区において、地区自ら運行計画の検討を行っていることから、計画が実施できるよう、本協議会では、技術的な支援を行っていきたいと考えている。
Ⅸ)公共交通以外の サービスとの連携検討	18 公共交通以外のサービス提供における検討 ⇒公共交通以外のサービス(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)の検討ができたかどうか	△	本協議会では、主に公共交通サービスの内容について検討していたため、公共交通サービス以外の内容についても今後、検討する必要があると考えられる。なお、検討する際は、他市の事例について整理する必要があると考えられる。
Ⅹ)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	19 着地側の公共交通サービスの評価(分析) ⇒着地(活動拠点)までの移動(大きな乗換抵抗などがなくスムーズに目的地まで公共交通で行くことができるか)や着地側での移動(駅やバス停から活動拠点までの移動)についての評価(分析)ができたかどうか。	○	「ISTA はばたき」や「阪奈中央病院等の医療施設」を対象とした、着地側の公共交通サービスの評価の検討(分析)を十分に実施することができたと考えられる。
	20 問題点の抽出、検討すべき課題の整理 ⇒着地側の公共交通サービスの現状評価(分析)をするにあたっての問題点の抽出や検討すべき課題が整理できたかどうか。	△	「ISTA はばたき」や「阪奈中央病院」を対象とした評価(分析)を行い、問題点の抽出はできたと考えられる。今後、改めて現状を把握し、検討すべき課題について整理する必要があると考えられる。
	21 着地側で提供すべきサービス水準の検討 ⇒問題点の抽出、検討すべき課題を整理し、着地側で提供すべきサービス水準の検討ができたかどうか。	×	検討すべき課題の整理及び、今後の方向性(着地側で提供すべきサービス水準の内容)の検討が必要であると考えられる。今後、検討すべき課題を抽出し、着地側で提供すべきサービス水準の内容について検討を行う必要があると考えられる。
Ⅺ)進行管理および 適切な評価の実施	22 定期的な評価(見直し)の実施 ⇒常に進行状況や実証運行の実施状況を把握するとともに、評価項目を定めて定期的に実施状況を評価し、必要に応じて地域公共交通総合連携計画を見直しができたかどうか。	△	進行状況、実施状況の評価(見直し)は実施してきたが、定期的にはではなく必要に応じて実施してきたと考えられる。引き続き、評価(見直し)を行っていくこととするが、定期的かつ必要に応じて行うこととする。