

地域公共交通検討委員会だより

〈概要編—1枚で分かるバス問題〉

第1号 2023年2月

地域公共交通特別委員会は、あすか野に関係するバス路線の一部廃止案の表面化をきっかけに昨年11月末に発足しました。この度、皆様に情報をお伝えするために本たよりを発行することにしました。今後動きがあり次第随時刊行してまいります。なお本号について、より詳しく知りたい方は〈本編〉をご覧ください。 自治会 HP にもバス特設ページあります

これまでの経緯

2022年3月:奈良交通が生駒市に対しあすか野に関係する2路線等につき協議の申入

2022年10月:市が生駒—東生駒・稲倉—あすか野団地等の廃止を内容とする再編案を住民アンケートで公表

2022年11月:市が大幅減便の上で稲倉—あすか野団地間を維持する案を作成

2022年12月:市がこれまでの再編案を事実上撤回すると共に新たな「対応方針案」を決定

2023年1月:市による初めての住民向け説明会

現在の状況と課題

バス問題に関する市の「対応方針案」は次のような内容です(あすか野に関係するもの)。

- ・ 来年3月までの現行の運行形態の維持
- ・ 検討期間は1年間
- ・ 収支均衡が困難な場合には「一定便数を維持するための方策(減便による存続?)、あすか野団地口バス停の維持、生駒駅までの路線をどのように維持するか(東生駒駅への短縮)等について」検討する
- ・ あすか野自治会の提案した市・奈良交通そして自治会による3者協議の設置

3者協議の採用は歓迎されますが、問題が解決したとはいえ、1年後に再編問題が再燃する可能性があります。対応方針案の課題としては次のものがあります。

- ・ 1年後の検討の目安として達成困難な目標(従来の4割増の乗客増)がうたわれている
- ・ 検討期間が1年間と短い
- ・ 1年で収支均衡が困難な場合には従来の再編案(減便・東生駒駅までの短縮)が復活するおそれ→11月再編案の1年遅れの実施
- ・ 検討期間の短さと達成困難な目標による3者協議の形骸化

⇒バス問題は今年1年が勝負であることが分かります。みんなでバスに乗りましょう

地域公共交通検討委員会だより

〈本編〉

第1号 2023年2月

ごあいさつ

昨年10月の生駒市アンケートであすか野に関するバス路線の一部区間(稲倉―あすか野団地)の廃止と大幅減便が明るみにされて以来、住民に不安が広がっています。そして同アンケートでは、バスの運行継続を求める多数の意見が出されたほか、県議会・市議会議員や生駒市に対しても同様の陳情が多数されました。これを受けて自治会では、まず同月中に乗車促進の呼びかけを開始しましたが、それと共にこの問題に集中して取り組む特別委員会として地域公共交通検討委員会を設けることを決定し、同委員会は昨年11月に発足しました。その後、生駒市や奈良交通と協議を開始すると共に、数度にわたり要望をしてきました。今後も、現状の運行の継続を目指して精力的に取り組んで参りますので、皆様の引き続きの御支援を賜れば幸いです。

この度のバス問題では、住民に対する情報提供が極めて乏しかったこともまた、大きな批判を呼んでいました。生活にとって大きな影響を及ぼすこの問題に関する情報は、住民の関心事であることはいまでもありません。そこで本委員会では、この度本「地域公共交通検討委員会だより」を発行することにしました。本来であればもっと早くに発行を開始すべきものでしたが、本委員会の発足後間もなくの体制がまだ整っていない時期に取り組みを要する事態が続いたため、漸くこの時期の発行となりました。今後バス問題に関する動きがありましたら随時発行致しますので、こちらも宜しくお願ひします。

これまでの経緯

そもそもあすか野に関する2つのバス路線(生駒ニュータウン線・ひかりが丘線)の存廃問題が俎上に上がったのは、昨年3月末に奈良交通が生駒市に対して上記2路線等の存続について協議の申し入れをしたことに始まります。その後8月に行われた自治会役員向けの市の説明会で上記2路線の廃止が検討されていることが示された後、10月の市アンケートでは一部区間(生駒―東生駒、稲倉―あすか野団地)の廃止と富雄駅行のバス路線の新設が挙げられていたことはご存じかと思ひます。その後11月には稲倉―あすか野団地間にも「一定便数」が維持されることと富雄線新設の撤回とを含む案が作成されましたが、さらに市は12月の地域公共交通活性化協議会(バス路線の廃止等といった公共交通の問題を協議する場)で、これまでの「再編案の内容に拘らず」奈良交通と協議を行うとして従来の再編案が事実上撤回されたことを示すと共に、今後は次に取り上げる新たな対応方針に依っていくことを

表明しました(詳細については自治会ホームページで纏められています)。このような度重なる方針の転換は、いかに住民からの反対意見が強くまた絶え間なく続いてきたことを示しています(アンケート結果と寄せられた意見については生駒市ホームページを御覧ください〔市地域公共交通活性化協議会>令和4年第3回協議会の「資料6-1」「アンケート自由意見一覧」〕)。あすか野からの意見の数は他の廃止路線沿線と比べ群を抜いていました。もともと12月の市議会本会議では複数議員により毎日バス問題に関する質疑がなされ一般質問では最多の項目となるなど、この問題はあすか野だけでなく市全体の関心事となっています。

自治会の対応

あすか野自治会が独自の取り組みとして最初に行なったのは、昨年10月1日の市アンケート開始後間もなくして開始した乗車促進の呼びかけでした。同時にバス問題に取り組む特別委員会の設置を決定し、これは11月末に発足しました。この間の11月22日に、市に対して①現状運行の継続②バス運行に対する市の支援③住民説明会の開催、の3点を要望すると共に、同月28日には奈良交通に対して①現状運行の継続②利用者増に向けた積極的実験的試みの実施、の2点を要望しました。市に対して要望書を提出した日に市は奈良交通に対する財政支援と前記のように稲倉―あすか野団地間の「一定便数」の維持等を求めることを発表しましたが、その内容には朝夕の東生駒止めや大幅減便が含まれていることを聞き及んだことから、12月5日に再度市に対して①現状便数の維持②生駒駅への運行の維持、の2点を要望すると共に、その理由として①収集した通勤通学者の意見を示しつつ、検討案にある朝夕の大幅減便は通勤通学に大きな支障をもたらすこと②稲倉転回場設置への危惧③公共交通存続にとっての便数の重要性④利用者増に向けての積極的政策の推進とそれを支える交通事業者・自治会等の利用者を含めた協議の場の設定⑤あすか野にとってのバスの重要性⑥バス路線の維持は市全体の課題、をそれぞれ挙げていました。12月14日には同内容の要望を奈良交通に対しても行ないましたが、その翌日、市から新たな対応方針案が示され今に至ります。なお特別委員会では対応方針案について懸念される点(後述参照)を同月28日に市に対して伝えていきます(各要請文等、詳細は自治会ホームページをご覧ください)。

現状と課題

バス問題に関する現在の市の対応方針は市ホームページに掲載されています(生駒市地域公共交通活性化協議会>令和4年第3回協議会の「資料6-2」。なお再編案が提示されこれに関する議論が行われた9月の第2回協議会の「議事概要」は様々の興味深い点を含んでいますので、関心のある方はこちらもご覧ください。〔第3回協議会の議事概要は1月28日時点でまだ掲載されていません〕)。ここでは紙幅の関係から特にあすか野に係る2つのバス路線に関する部分を抜粋します。

NO	路線名	要望や意見（まとめ）等	対応方針（案）	今後のスケジュール（案）
1	ひかりが丘住宅線	<p>■あすか野自治会外6自治会から、市長、協議会会長宛て要望書提出（9月21日付）</p> <p><内容></p> <p>住民への説明会の開催、もしくは他の方法による十分な情報周知と意見集約の実施、また、その結果をふまえて協議会での協議</p> <p>■あすか野自治会から市長、協議会会長宛て要望書提出（11月21日付）</p> <p><内容></p> <p>協議会での奈良交通バスの現状の運行継続について決定、現状の運行継続に対する生駒市の支援、また、住民への説明会の開催</p> <p>■あすか野自治会から、市長、協議会会長宛て要望書提出（12月6日付）</p> <p><内容></p> <p>現状便数の維持、生駒駅までの運行維持、通勤通学需要の必要、バス利用者増加に向けた積極的な政策の推進、あすか野を含めた街づくりの基盤としてのバスの重要性</p> <p>■アンケート調査による自由意見 1,133件</p> <p><主な意見></p> <ul style="list-style-type: none"> ・免許返納しているから困る、今後免許返納したら困る（再掲） ・減便してもいいから残してほしい（再掲） 	<p>・現行の運行を一定期間継続する。その間、路線の収支均衡を目指すこととし、利用促進に取り組むとともに、並行して利用状況を確認しながら収支改善案について検討する。</p> <p>※収支均衡に必要な1便当たりごとの利用者数 25.8人/便（現行18.2人/便）</p> <p>・検討に当たっては、収支均衡に向けた具体策の検討が最優先事項となるが、仮に収支均衡が困難となる場合は、要望や意見を踏まえて利便性を確保しながら一定便数を維持するための方策、あすか野団地バス停の維持、生駒駅までの路線をどのように維持するか等について検討する。</p> <p>※地元自治会から、バス利用者増加に向けた積極的な施策の推進に向け、地元自治会、奈良交通、市の三者の協議の場を設けることが要望されていることを受け、設置に向けた調整を行う。</p>	<p>R4.12 対応方針案の検討</p> <p>R5.1 説明会開催</p> <p>R5.4 現行での運行継続</p> <p>～R6.3</p> <p>※奈良交通の申し入れによる協議時期 R6.4以降の運行について、R6.2までを目途に協議</p>
2	生駒ニュータウン線	<p>■アンケート調査による自由意見 1,133件</p> <p><主な意見></p> <ul style="list-style-type: none"> ・免許返納しているから困る、今後免許返納したら困る（再掲） ・減便してもいいから残してほしい（再掲） 	<p>※地元自治会から、バス利用者増加に向けた積極的な施策の推進に向け、地元自治会、奈良交通、市の三者の協議の場を設けることが要望されていることを受け、設置に向けた調整を行う。</p>	

「資料6-2」3頁より

対応方針の内容からは

- ・現行の運行形態が確保されているのは来年3月までであること
- ・収支均衡が困難となる場合には「一定便数を維持するための方策、あすか野団地バス停の維持、生駒駅までの路線をどのように維持するか等について」の検討が行われることになっていること
- ・検討期間は概ね年内であること
- ・あすか野自治会の提案した市・奈良交通そして自治会による3者協議の場を設置がみてとれます。

これをみると、問題はいまだ解決したとはいえないことが分かります。現在の市の対応方針が抱えていると思われる課題としては次のようなものがあり、今後の対処が求められるものです。

① 収支均衡が主要な判断基準とされていること

バスを運行している奈良交通は民間事業者であるため、確かに運行が赤字となることは望ましくありません。しかしバスが無くなることは社会的にも様々な負の影響をもたらすため、路線の存続の判断に当たってはこれらも勘案した上でなければなりません（いわゆる「クロスセクター効果」）。現在市ではクロスセクター効果の分析を取り入れるよう検討を始めたとのことですが、今の対応方針案では明示されていません。

② 目標とされている収支基準が極めて高く達成が困難であること

対応方針では「収支均衡に必要な1便当たりごとの利用者数」として25.8人（現在18.2人）が記載されています。しかしこのような数値（現在の4割増）はコロナ禍前の利用状況に戻った場合でも達成はできません。仮にこの数値が基準とされるならば、来春以降の現行の運行形態の継続はそもそも期待できないこととなります。市は対応方針で再編案を「先送りする

ものではない」としていますが、このような基準が掲げられている限りではその未達は想定内であり、実質的には再編案の延期ともみられかねません。なお市長は説明会同日のフェイスブックで、「収支均衡が仮に実現しなくても直ちに廃止につながるものでなく可能な限り市民の影響が小さい形での見直しを3社で議論して決めていくとの方針」を奈良交通に理解いただいていると発言しています。またこの数値の算定方法にも問題がありますが、その説明は後日に致します。

③ 検討期間が1年と極めて短いこと

市により利用者増のための様々な施策が立案されるのはこれからで、未だ具体的な施策は一つとして決まっています。そして具体的な施策の実施が3者協議で決まったとしても、これを実施するのが奈良交通や市であった場合、それぞれで実施に向けての準備を進めるにはそれなりの時間が必要です。例えば昨年12月の市協議会で奈良交通により乗車促進策として示された金額式定期券の導入ですが(発表は11月)、これもその1年前には既に導入に向けての検討が進められていました。更に利用者増のための新規施策が採用され実施に移されたとしても、多数の住民の行動変容を要するためその効果はすぐに出るものではありません。また利用者増をもたらすのは一つの決定的な方策のみではなく、複数の方策の組み合わせによるものですので、効果は自ずから徐々に出てくるものになります。ましてやその効果を1年の内に検証するのは極めて困難です。行政が行なっている社会実験もこのような短期間で実施→検証→存廃の判断に至るものは殆どみられないといってよいでしょう。例えば昨年8月から行われている鹿ノ台循環バス社会実験は運行開始までに1年半以上の検討期間がかかっており、運行開始後1年間を運行期間としています。これらのことから、3者協議によりまとめられた施策をまともに実施しようと考えているのであれば、1年という検討期間はあまりに短いといえます。

④ 再編案の復活が含みとされていること

仮に収支均衡が達成できない場合(②でみたようにその可能性は高いです)、「一定便数を維持するための方策、あすか野団地口バス停の維持、生駒駅までの路線をどのように維持するか等について」の検討が行われることになっています。「一定便数を維持するための方策」には減便もありえ、「生駒駅までの路線をどのように維持するか」は生駒駅までの運行を日中のみにすることなどが想定されます。これらは11月の再編案に含まれていたものです。従って現状では、達成困難な目標を媒介とした11月再編案の1年遅れての実施という評価もありうるといわざるをえません。なお減便による維持は乗客の逸走による更なる事態の悪化を招くものとして、12月5日に市に提出した自治会要望書(市ホームページ「市地域公共交通活性化協議会」令和4年第3回協議会の「路線バス再編案に関する要望書一覧」の最後)に掲載)でも言及しています。市は対応方針案や先月の説明会で、再編案を「先送りするものではない」と繰り返し表明し、市長も前記フェイスブックで同様の発言をされています。

しかし前記の懸念を払拭するためには、より具体的な説明が求められましょう。

⑤ 3者協議が形骸化しかねないこと

今回市があすか野自治会の提案した3者協議を採用したことは評価されます。しかしせっかく3者協議を採用しても、③のように検討期間が短いことからすると、3者協議で出された提案もその十分な検証がなされる前に結論の判断となってしまう、3者協議の実効性が問われるようなものとなっています。加えて②のように達成の極めて困難な目標が設けられていることからすると、そもそも3者協議を設けたことの意義が問われかねません。3者協議が有効に機能するための制度設計が求められます。

*

3者協議は、これまで交通事業者任せになっていた公共交通の運営について、その社会基盤としての重要性から、行政そして利用者が知恵を出し合い、有効な施策が実施されることによる乗車促進を促すための枠組です。これが有効に機能すればバス路線存続に向けての推進力となりましょう。今回市は自治会の提案した3者協議を評価し、先月の説明会でも市長は必要があればどこへでも説明に伺うと仰られていました。また説明会では、全ての市民の質問・疑問に答えるとも述べていました。このような市の積極的な対話の姿勢は評価できますが、これを一歩進め、公共交通存続のために行政しかできない役割を具体的に果たすことが、今回の問題で市民に広がっている不安を払拭する鍵となります。生駒市の対応が待たれる所以です。

バス問題に関する市説明会の開催

1月回覧でも周知されたように、昨秋から市北地区自治連合会等で求めてきた市による住民向けのバス問題説明会がようやく1月21日に北コミュニティセンターはばたきで開催されました(バスの説明会なのに徒歩・バスで行き難いところで開催するのは背理ですが…自治会ではバスの運行を求めましたが、対象範囲が広範であることを理由に断られました)。あすか野だけでなく検討対象路線沿線の住民が数多く駆け付け(市ツイッターによると231人)、市の説明を聴くと共に、質問票に熱心に記入する姿がみられました。説明内容は12月15日付市ホームページで公開された前記の対応方針に3者協議の説明や乗車促進に向け考えられる具体的な市の取り組みを加えたものでした。参加者から質問票を回収し、主な質問には回答を行っていました。

これに先立ち18日には、ひかりが丘線沿線自治会役員向けの説明会が市により開催されました。そこでは蓮会長より前記の①②③⑤に関係する質問が出されると共に、他の特別委員会委員より通勤通学の考慮や情報公開の必要性が求められました。同説明会では3者協議の進め方についての議論も行なわれ、次の方向で進めていくことになりました。

- ・早期の開催(その後2月15日に第1回開催決定)
- ・協議で決まった施策は年度途中でもできるものから逐次実施

- ・参加自治会はまずはあすか野自治会をベースとしつつ、他の自治会にも開かれたものとする・また一般住民の参加も検討していく(非自治会員の考慮も)
 - ・会議は公開とする
 - ・市ホームページやツイッター等による開催・検討結果の公表
- 3者協議の制度設計はまだ詰めなければならない点が多々ありますが、まずは上記の点からということです。

乗車促進の呼びかけ、今年も継続しています!

現在の市の対応方針を前提とするならば、まさに今年は現行のバスの運行形態維持の正念場です。利用者増がバス路線存続の一番の鍵です。1回でも多く乗車することが今後につながります。引き続き皆様の御協力をお願い致します。

乗って残そう 生駒駅へのバス

この1年が勝負です