

令和4年9月21日

生駒市長
生駒市地域公共交通活性化協議会・会長
小紫 雅史 様

奈良交通株式会社からの申し入れへの対応についての要望書

～ 貴市内におけるバスネットワーク維持に向けた協議の申し入れについて（依頼）～

いつも地域自治にご配慮いただき、ありがとうございます。

さて、8月に標題の件（別紙参照）につきまして、奈良交通株式会社・担当者および生駒市建設部事業計画課・担当者より、以下の路線バスの運用変更に関する自治会への説明を受けました。

<説明を受けた路線>

- ・ ひかりが丘住宅： 生駒駅（南口）～白庭台駅～ひかりが丘
- ・ 生駒ニュータウン： 生駒駅（南口）～あすか野センター～白庭台駅

しかし、自治会・会長もしくは自治会・役員向けの説明会を受けましても、それを影響を受ける対象地域の住民全員に伝えることは不可能です。

また、影響を受ける対象地域の住民の意見を聴くことは将来にわたる地域での公共交通を考えるにあたって不可欠の情報と考えます。

本運用変更によって影響を受ける可能性のある地域住民への真摯な対応を要望いたします。

<要望事項>

- ・ 関係する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
- ・ 関係する住民からの意見集約の実施
- ・ 関係する住民からの意見集約の結果をふまえた生駒市地域公共交通活性化協議会での協議

あすか野自治会	会長 蓮 哲昭
あすか台自治会	会長 平田 隆志
白庭台自治会	会長 阪本 隆利
西白庭台1丁目自治会	会長 高木 正行
西白庭台2丁目自治会	会長 櫛 健太郎
西白庭台3丁目自治会	会長 竹下 誠
ひかりが丘自治会	会長 福中 香行





令和4年度第1回協議会【資料7】

奈交乗事第248号
令和4年3月23日

生駒市長 小柴 雅史 殿



貴市内バスネットワーク維持に向けた協議の申し入れについて (依頼)

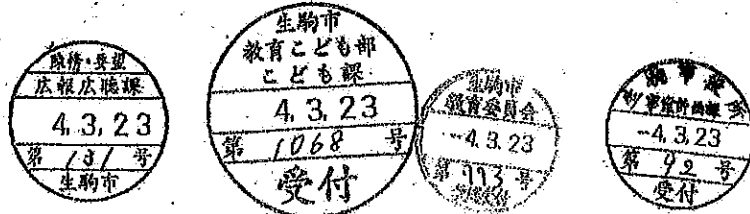
謹啓 時下ますますご隆盛のこととお慶び申し上げます。
平素は、弊社社業につきまして格別のご高配を賜り厚く御礼申し上げます。
とりわけコロナ対策として、ご支援を頂きましたことに感謝申し上げます。

さて、ご高承のとおり弊社は、人口減少、少子高齢社会の進展により路線バスの輸送人員が平成2年をピークに半減する中、需要とニーズに応じた運行計画への見直し、人件費を中心とした経費抑制に加え、他事業も含めた企業全体の収益で収支均衡をとることによって、永年貴市内バスネットワークを維持してまいりました。

しかしながら現在、貴市内バスネットワークは、新型コロナウイルス感染症流行の影響によるリモートワークなど新しい生活様式への変容等により通勤・通学需要が縮小するなどこれまでにない危機的な状況にあります。

これまでの間、弊社では、バス事業継続のため雇用を確保しつつ、適正な運行計画への見直しなど諸経費全般の大幅な費用削減を実施いたしました。令和2年度決算では19億円の当期純損失を計上する結果となりました。

貴市内バスネットワークの今後の需要については、コロナ収束後も前述のとおり、新しい生活様式への変容等により移動ニーズが縮小することが懸念されるなど、コロナ前までの回復は到底見込めない厳しい状況で推移するものと思われ。このような中、大幅な赤字に陥っている貴市内の5路線については、現行の仕組みおよび運行計画での維持は極めて困難であり、高齢社会の進展や貴市の都市計画を踏まえ、移動ニーズに応じた再編が急務であると考えております。



以上のような状況から、今後の持続可能性を念頭に運行計画をご提案申しあげ、ご検討賜りたく存じます。

つきましては、市民の皆様の負託に応えるためにも、これら路線について収支均衡を前提として、私どもが引き続き運行を担わせていただきたく、バスネットワーク確保に向け下記の日程でご協議をお願い申しあげる次第であります。

何卒、本主旨をご理解頂き、ご検討賜りますようお願い申し上げます。

謹白

記

1. 貴市内路線 3 路線

路線名	運行区間
ひかりが丘住宅	生駒駅（南口）～白庭台駅～ひかりが丘
生駒ニュータウン	生駒駅（南口）～あすか野センター～白庭台駅
北田原	生駒駅（北口）～北田原

令和5年4月以降の運行について、令和5年2月までを目途にご協議をお願いします。

2. 貴市内に跨る広域な基幹路線 2 路線

路線名	運行区間
高の原高山	高の原駅～学研奈良登美ヶ丘駅～高山サイエンスタウン
富雄庄田	富雄駅～学研北生駒駅～傍示～生駒北スポーツセンター

令和5年10月以降の運行について、令和4年12月までを目途に奈良県地域交通改善協議会においてご協議をお願いします。

以上

令和4年10月4日

生駒市長
生駒市地域公共交通活性化協議会・会長
小紫 雅史 様

奈良交通株式会社からの申し入れへの対応についての要望書
～ 貴市内におけるバスネットワーク維持に向けた協議の申し入れについて（依頼）～

いつも地域自治にご配慮いただき、ありがとうございます。

さて、8月に標題の件（別紙参照）につきまして、奈良交通株式会社・担当者および生駒市建設部事業計画課・担当者より、以下の路線バスの運用変更に関する自治会への説明を受けました。

<説明を受けた路線>

- ・ 高野原高山： 高の原駅～学研奈良登美ヶ丘駅～高山サイエンスタウン
- ・ 富雄庄田： 富雄駅～学研北生駒駅～傍示～生駒北スポーツセンター

しかし、自治会・会長もしくは自治会・役員向けの説明会を受けましても、それを影響を受ける対象地域の住民全員に伝えることは不可能です。

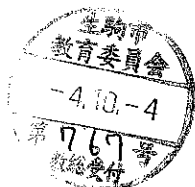
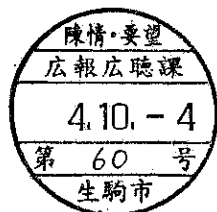
また、影響を受ける対象地域の住民の意見を聴くことは将来にわたる地域での公共交通を考えるにあたって不可欠の情報と考えます。

本運用変更によって影響を受ける可能性のある地域住民への真摯な対応を要望いたします。

<要望事項>

- ・ 関係する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
- ・ 関係する住民からの意見集約の実施
- ・ 関係する住民からの意見集約の結果をふまえた生駒市地域公共交通活性化協議会での協議

傍示自治会	会長	上武 敏一
獅子ヶ丘自治会	会長	江川 輝彦
庄田自治会	会長	岩前 利典
大北自治会	会長	久保 建史
久保自治会	会長	中谷 泰也
宮方自治会	会長	稲垣 武司
芝自治会	会長	池田 典夫
ひかりが丘自治会	会長	福中 香行



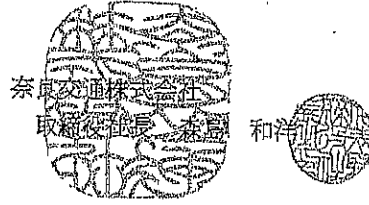


令和4年度第1回協議会【資料7】

奈交乗事第 248 号

令和 4 年 3 月 23 日

生駒市長 小紫 雅史 殿



貴市内バスネットワーク維持に向けた協議の申し入れについて (依頼)

謹啓 時下ますますご隆盛のこととお慶び申し上げます。

平素は、弊社社業につきまして格別のご高配を賜り厚く御礼申し上げます。

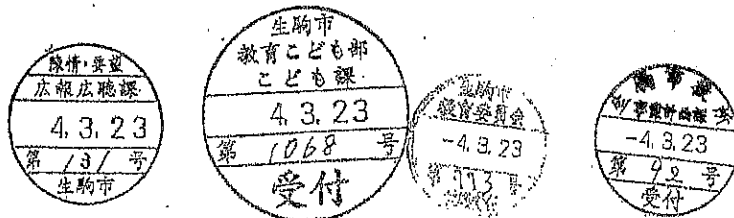
とりわけコロナ対策として、ご支援を頂きましたことに感謝申し上げます。

さて、ご高承のとおり弊社は、人口減少、少子高齢社会の進展により路線バスの輸送人員が平成2年をピークに半減する中、需要とニーズに応じた運行計画への見直し、人件費を中心とした経費抑制に加え、他事業も含めた企業全体の収益で収支均衡をとることによって、永年貴市内バスネットワークを維持してまいりました。

しかしながら現在、貴市内バスネットワークは、新型コロナウイルス感染症流行の影響によるリモートワークなど新しい生活様式への変容等により通勤・通学需要が縮小するなどこれまでになく危機的な状況にあります。

これまでの間、弊社では、バス事業継続のため雇用を確保しつつ、適正な運行計画への見直しなど諸経費全般の大幅な費用削減を実施いたしました。令和2年度決算では19億円の当期純損失を計上する結果となりました。

貴市内バスネットワークの今後の需要については、コロナ収束後も前述のとおり、新しい生活様式への変容等により移動ニーズが縮小することが懸念されるなど、コロナ前までの回復は到底見込めない厳しい状況で推移するものと思われ。このような中、大幅な赤字に陥っている貴市内の5路線については、現行の仕組みおよび運行計画での維持は極めて困難であり、高齢社会の進展や貴市の都市計画を踏まえ、移動ニーズに応じた再編が急務であると考えております。



以上のような状況から、今後の持続可能性を念頭に運行計画をご提案申しあげ、ご検討賜りたく存じます。

つきましては、市民の皆様の負託に応えるためにも、これら路線について収支均衡を前提として、私どもが引き続き運行を担わせていただきたく、パスネットワーク確保に向け下記の日程でご協議をお願い申しあげる次第であります。

何卒、本主旨をご理解頂き、ご検討賜りますよう重ねてお願い申し上げます。

謹白

記

1. 貴市内路線3路線

路線名	運行区間
ひかりが丘住宅	生駒駅(南口)～白庭台駅～ひかりが丘
生駒ニュータウン	生駒駅(南口)～あすか野センター～白庭台駅
北田原	生駒駅(北口)～北田原

令和5年4月以降の運行について、令和5年2月までを目途にご協議をお願いします。

2. 貴市内に跨る広域な基幹路線2路線

路線名	運行区間
高の原高山	高の原駅～学研奈良登美ヶ丘駅～高山サイエスタウン
富雄庄田	富雄駅～学研北生駒駅～傍示～生駒北スポーツセンター

令和5年10月以降の運行について、令和4年12月までを目途に奈良県地域交通改善協議会においてご協議をお願いします。

以上

令和4年10月25日

生駒市
建設部事業計画課
都市整備部都市計画課学研推進室 御中

関西文化学術研究都市
高山地区立地施設等連絡協議会
事務局長 増田 康浩



関西文化学術研究都市高山地区への交通アクセスの確保について

拝啓 時下ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。

高山地区立地施設等連絡協議会は、高山地区に立地する6つの法人からなる組織で、国家プロジェクトである同地区の文化、学術及び研究の発展のため、地域住民への情報発信・地域交流などの活動に取り組んでいる団体でございます。

さて、過日、奈良県地域交通改善協議会地域別部会エリア公共交通検討会議【北西部 A グループ】において、奈良交通バス「高の原高山線」について廃止を軸にご検討されているとの情報に接し、当協議会にも影響がある点に鑑み、当協議会会員（以下「各会員」という。）の意見も踏まえ、下記のとおり交通アクセスの確保についてご配慮いただきますようお願い申し上げます。

敬具

記

【高の原駅から高山地区へのアクセスの必要性】

- ①関西文化学術研究都市は、文化、学術及び研究の中心となり、我が国及び世界の文化等の発展並びに国民経済の発達に資することを目的としており、近畿圏をはじめとする国内外の諸都市等との連携を確保するための交通基盤の確保は必要不可欠です。
- ②国が定めた「関西文化学術研究都市の建設に関する基本方針」、奈良県が作成した「関西文化学術研究都市（奈良県域）の建設に関する計画」、生駒市の「学研高山地区第2工区マスタープラン」にも、バス交通について路線網の充実を図ることが明記されていることから、各会員は、京都方面を念頭に首都圏とのアクセスが引き続き確保され、さらに、公共交通の利便性が向上されることを望んでいます。



③令和5年10月及び令和7年には、新たな企業転入に伴う新規利用が予定されていますが、高の原や登美ヶ丘方面からのアクセスがなくなることは、奈良県北部の発展及び関西文化学術研究都市の相互連絡に重大な影響が生じる懸念があります。

④以上のことから、京都及び首都圏と高山地区との交通アクセスの確保について、十分ご議論いただきますようお願いいたします。

【添付データ】

- ・会員名簿
- ・各会員の意見

【協議会事務局連絡先】

(公財) 奈良先端科学技術大学院大学支援財団 0743-72-5810 企画事業部長 志茂

関西文化学術研究都市 高山地区立地施設等連絡協議会 会員名簿

○国立大学法人 奈良先端科学技術大学院大学

学長：塩崎一裕

○参天製薬株式会社 奈良研究開発センター

施設長：今村孝史

○上六印刷株式会社

代表取締役社長：三島基司

○株式会社Burley Plus

取締役社長：鵜飼一郎

○株式会社芦田製作所

代表取締役社長：芦田 健

○公益財団法人 奈良先端科学技術大学院大学支援財団

理事長：小林哲也

(近鉄グループホールディングス株式会社代表取締役会長)

各会員の意見

【各会員の意見】

○奈良先端大

別添のとおり

○(株)参天製薬

当該路線バスを利用している従業員があることから**存続**をお願いしたい。

○上六印刷(株)

京都方面からのアクセスは**必要**なので代替案を検討していただきたい。

○(株)バーレープラス

従業員が利用しており、学園前迂回となると相当負担増が予想されるので**存続**をお願いしたい。

○(株)芦田製作所

京都方面からのアクセスは地区にとって**必要**と考えます。

○支援財団

現在、定例の地域交流事業である「音楽会」「サイエンス塾」を月1回ずつ実施しています。

・「音楽会」は、周辺ニュータウンを中心に高齢者の参加が多く、高の原方面からのアクセスとして**存続**が必要と考えております。

・「サイエンス塾」は、小学生対象の科学実験教室で、京都方面からの応募者が4割程度います。公共交通機関に頼らざるを得ない家庭もあるため、**存続**をお願いしたいと考えております。

○(株)日阪製作所<転入後に会員となる予定>

令和5年10月の操業に伴い従業員が高の原駅から利用する予定なので、ぜひ**存続**させてい
いただきたい。将来的に途中乗車の従業員が出てくる可能性もあります。

奈良交通路線バス「高の原高山線」の路線維持に関する意見

1. 現状

主に京都方面からの教職員・学生が通勤・通学に利用している以外に、京都以東の方面からの来訪者、本学内の宿舎に居住する教職員・学生・その家族が登美ヶ丘・高の原方面での買い物・通院・通学等の移動手段として利用している。

また、学研登美ヶ丘駅を経由して、けいはんな学研都市の中心地区である精華・西木津地区への共同研究や学生実習などへの移動手段として教員・学生が利用している。

2. 意見

(1) 国が定めた「関西文化学術研究都市の建設に関する基本方針」及び奈良県が作成した「関西文化学術研究都市（奈良県域）の建設に関する計画」において、バス交通について路線網の充実を図ることとされており、けいはんな学研都市間をつなぐバス交通の充実に向け今後とも自治体・バス事業者各位の努力をお願いするとともに、ゆめゆめ、バス交通が現状よりも後退するようなことがないよう、切に願う。

(2) エリア公共交通検討会議において、奈良交通から、学園前駅と高山サイエスタウンを結ぶバスで代替できるとの意見があったと聞き及んでいるが、本学では、次の各点から「高の原高山線」の代替にはならないと考えている。

① 高の原駅から「高の原高山線」を利用して本学へアクセスする者は、大和西大寺方面からの者はほとんどおらず、ほぼ全員が京都方面からの者、又は高の原駅周辺の居住者であるため、学園前駅からのバスでは代替にはならない。

② 本学から精華・西木津地区への共同研究や学生実習などの移動にも学研登美ヶ丘駅を経由する同線を利用するしかない。

同様に、本学内の宿舎に居住する教職員・学生が登美ヶ丘駅周辺における買い物等の日常生活の移動手段として「高の原高山線」を利用しているが、学園前駅からのバスではその代替にはならない。

(3) また、奈良交通から、「高の原高山線」について、途中利用客が少ないとの意見があったと聞き及んでいる。この点について、本学としては、高の原から本学に至る間のルートについて、途中利用が見込まれる見直し（例えば住宅地を通るなど）をすることは、できるだけ柔軟に受け止める。

例えば、高の原から登美ヶ丘の住宅地を通る既存路線の「学園前相楽線」を本学まで延伸するのであれば、「高の原高山線」の経常経費に比較して、延伸分の3キロ程度の

コストにとどまるほか、当該住宅地に居住する教職員・学生の新たな利用も見込まれるため、「高の原高山線」を廃止せざるを得ない場合は、このような実質的に代替として機能する措置をお願いしたい。

生駒市地域公共交通活性化協議会

生駒市役所

建設部事業計画課 様

2022年11月9日

日本共産党 生駒北後援会

代表者 浜川正弘

本年9月27日の生駒市地域公共交通活性化協議会で、奈良交通(株)より生駒市のバスネットワークのうち5つの路線に対する見直し・廃止の申し入れがあった旨聞いております。そのうち特に北地区に関わる2つの路線について 次のように要望いたします。

要 望 書

1. 生駒市高山町傍示から近鉄学研北生駒駅までのバス路線の廃止計画は撤回してください。
現在1時間に1本程度の運行をせめて30分に1本程度に増便してください。自動車運転免許証返納の高齢者が増えています。バス利用者も増えます。バスが命綱です。
2. あすか野田地から稲倉までのバス路線廃止計画は撤回してください。

以上

生駒市長

小紫雅史様

2022年11月9日

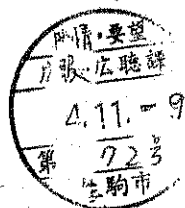
日本共産党 生駒北後援会

代表者 浜川正弘

本年9月27日の生駒市地域公共交通活性化協議会で、奈良交通(株)より生駒市のバスネットワークのうち5つの路線に対する見直し・廃止の申し入れがあった旨聞いております。そのうち特に北地区に関わる2つの路線について 次のように要望いたします。

要 望 書

1. 生駒市高山町傍示から近鉄学研北生駒駅までのバス路線の廃止計画は撤回してください。
現在1時間に1本程度の運行をせめて30分に1本程度に増便してください。自動車運転免許証返納の高齢者が増えています。バス利用者も増えます。バスが命綱です。
2. あすか野田地から箱倉までのバス路線廃止計画は撤回してください。



以上

令和4年11月21日

生駒市長
生駒市地域公共交通活性化協議会・会長
小紫 雅史 様

あすか野自治会
会長：蓮 哲昭



奈良交通株式会社からの申し入れへの対応についての要望書

いつも地域自治にご配慮いただき、ありがとうございます。

さて、8月に標題の件（別紙参照）につきまして、奈良交通株式会社・担当者および生駒市建設部事業計画課・担当者より、以下の路線バスの運用変更に関する自治会への説明を受け、また、10月に本件に対してのアンケートによる説明・意見聴取が実施されました。

<説明を受けた路線>

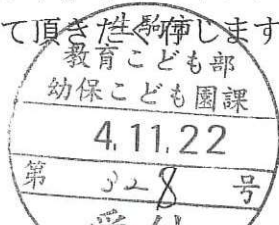
- ・ ひかりが丘住宅： 生駒駅（南口）～白庭台駅～ひかりが丘
- ・ 生駒ニュータウン： 生駒駅（南口）～あすか野センター～白庭台駅

本アンケート実施に関連し、あすか野地区の住民の方々より多数の意見等をいただきました。これらの意見等を別に添付させていただき、下記をあすか野自治会として要望いたします。意見等にも示されているように、あすか野住民にとり上記各路線は重要な交通手段です。あすか野自治会においては既に、これらの意見等を踏まえて乗車促進の働きかけ等を進めているところですが、貴市におかれましても上記各路線の運行継続に向けて積極的な支援等をして下さるよう、格別の御配慮を賜りますよう要望いたします。

記

<要望事項>

- ・ 生駒市地域公共交通活性化協議会での奈良交通バスの現状の運行の継続について決定
上記各路線は合算すると市内でも有数の利用者数を抱えており、今回の提案がそのまま実施されると市民にとり甚大な不利益がもたらされます。
- ・ 奈良交通バスの現状の運行の継続に対する生駒市としての支援の実施
バスは社会基盤としての重要性を有する一方、近年の社会情勢の変化によりこれを民間企業である奈良交通にのみ担わせることにはもはや限界が来ております。鉄道路線から離れたニュータウンを多く抱えまたこれらのニュータウンに多数の市民が居住している貴市におかれましては、バスの社会基盤としての重要性を踏まえてこれを積極的に支えていく姿勢を確立して頂きたいと存じます。
- ・ 関係する住民への説明会の開催
今回アンケートにより初めて提案内容を知った住民が殆どであり、住民には大きな動揺が走っております。そこで市におかれましても本件につき、詳細な内容を住民に説明する機会を設けて頂きたく存じます。



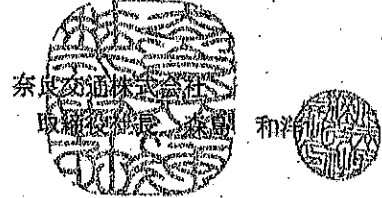
以上



令和4年度第1回協議会【資料7】

奈交乗事第248号
令和4年3月23日

生駒市長 小紫 雅史 殿



貴市内バスネットワーク維持に向けた協議の申し入れについて (依頼)

謹啓 時下ますますご隆盛のこととお慶び申し上げます。
平素は、弊社社業につきまして格別のご高配を賜り厚く御礼申し上げます。
とりわけコロナ対策として、ご支援を頂きましたことに感謝申し上げます。

さて、ご高承のとおり弊社は、人口減少、少子高齢社会の進展により路線バスの輸送人員が平成2年をピークに半減する中、需要とニーズに応じた運行計画への見直し、人件費を中心とした経費抑制に加え、他事業も含めた企業全体の収益で収支均衡をとることによって、永年貴市内バスネットワークを維持してまいりました。

しかしながら現在、貴市内バスネットワークは、新型コロナウイルス感染症流行の影響によるリモートワークなど新しい生活様式への変容等により通勤・通学需要が縮小するなどこれまでにない危機的な状況にあります。

これまでの間、弊社では、バス事業継続のため雇用を確保しつつ、適正な運行計画への見直しなど諸経費全般の大幅な費用削減を実施いたしましたが、令和2年度決算では1.9億円の当期純損失を計上する結果となりました。

貴市内バスネットワークの今後の需要については、コロナ収束後も前述のとおり、新しい生活様式への変容等により移動ニーズが縮小することが懸念されるなど、コロナ前までの回復は到底見込めない厳しい状況で推移するものと思われます。このような中、大幅な赤字に陥っている貴市内の5路線については、現行の仕組みおよび運行計画での維持は極めて困難であり、高齢社会の進展や貴市の都市計画を踏まえ、移動ニーズに応じた再編が急務であると考えております。



以上のような状況から、今後の持続可能性を念頭に運行計画をご提案申しあげ、ご検討賜りたく存じます。

つきましては、市民の皆様への負託に応えるためにも、これら路線について収支均衡を前提として、私どもが引き続き運行を担わせていただきたく、バスネットワーク確保に向け下記の日程でご協議をお願い申しあげる次第であります。

何卒、本主旨をご理解頂き、ご検討賜りますよう重ねてお願い申し上げます。

謹白

記

1. 貴市内路線 3 路線

路線名	運行区間
ひかりが丘住宅	生駒駅（南口）～白庭台駅～ひかりが丘
生駒ニュータウン	生駒駅（南口）～あすか野センター～白庭台駅
北田原	生駒駅（北口）～北田原

令和5年4月以降の運行について、令和5年2月までを目途にご協議をお願いします。

2. 貴市内に跨る広域な基幹路線 2 路線

路線名	運行区間
高の原高山	高の原駅～学研奈良登美ヶ丘駅～高山サイエンスタウン
富雄庄田	富雄駅～学研北生駒駅～傍示～生駒北スポーツセンター

令和5年10月以降の運行について、令和4年12月までを目途に奈良県地域交通改善協議会においてご協議をお願いします。

以上



令和4年12月5日

生駒市長
生駒市地域公共交通活性化協議会・会長
小紫 雅史 様



あすか野自治会
会長：蓮 哲昭



奈良交通株式会社からの申し入れへの対応についての要望書

いつも地域自治にご配慮いただき、ありがとうございます。

さて、11月21日付であすか野自治会から以下の要望を出させていただきました。

<要望事項>

- ・ 生駒市地域公共交通活性化協議会での奈良交通バスの現状の運行の継続について決定
- ・ 奈良交通バスの現状の運行の継続に対する生駒市としての支援の実施
- ・ 関係する住民への説明会の開催

その翌日11月22日にありました市長からのメッセージ「公共交通事業者への財政支援と、奈良交通株式会社によるバス廃止・見直し提案に対する調整の進捗」を拝読し、奈良交通に対して生駒市から提案されている以下の調整提案につきまして、気になりました点がありましたので、下記の通り、自治会からの具体的な意見を挙げさせていただきます。ご検討いただきますようお願いいたします。

<生駒市からの調整提案（メッセージから抜粋）>

具体的には、生駒ニュータウン線（あすか野の山を越える路線）の便数を一定数維持することや、富雄庄田線の路線編成時期の延期などを求めています。

記

「生駒ニュータウン線（あすか野の山を越える路線）の便数を一定数維持すること」についての意見

「一定数維持する」という表現から、必ずしも現在の便数の維持を提案しているわけではない、との含みがあるとみられます。また既に示されている再編案では稲倉—あすか野団地間に加えて生駒駅—東生駒駅間の廃止も提案されていました。先の要望書で、「現状の運行の継続」を要望しておりますが、その具体的な内容につきまして、意見として述べさせていただきます。また、意見のそれぞれについて詳細な理由を別紙に記載しましたので、併せてご参照いただければ幸いです。

・ 現状便数の維持について

あすか野住民からは、通学および通勤、特に通学での東生駒駅もしくは生駒駅までの利用者から現状の便数維持の要望が出されております。曜日を問わず終日の現状の便数の維持そして少なくとも稲倉を境とした以遠の減便は取りやめていただくことを、強く要望します。

・ 生駒駅までの運行の維持について

先般実施したアンケートでは、バス存続希望の理由として生駒駅への直行のメリットを挙げるものが少

なくありませんでした。また高齢者にとってはバリアフリー設備を欠く東生駒駅の乗り換えは大きな負担となっております。是非とも、生駒駅までの路線維持につきまして検討いただきますようお願いいたします。

またこれらの要望の前提として、以下の事情を挙げさせていただきます。それぞれの詳細は別紙を御覧ください。

・通勤通学需要の必要

公共交通の収支にとっては通勤通学需要が不可欠です。

・バス利用者数増加に向けての積極的な政策の推進

公共交通機関の存続のためには行政による財政的支援のみではなく、利用者数の増加が不可欠です。市としましても、市内バス路線の存続のために、利用者数が増加するための具体的な施策をとっていただきたく存じます。

・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

この度のバス路線廃止問題は、あすか野のみならずバス利用ニュータウンを多く抱える生駒市にとり全市民的な課題といえます。同様の問題は今後の高齢化により生駒市の他地域でも生じることは明らかなです。バスは道路水道電気と同様の地域インフラであることを認識していただき、公共交通を支援する姿勢に転じていただきたく存じます。

以上

別紙 1 各意見の理由

・現状便数の維持について

(1)減便による具体的支障

11月22日の市長発言では「生駒ニュータウン線(あすか野の山を越える路線)の便数を一定数維持」とありますが、具体的には下記の表にあるように、従来検討されていた富雄庄田線のあすか野センター乗り入れを取りやめこれを東生駒行に振り分けたにすぎず、現状と比べると大幅な減便となっています。

平日朝7時台

	現状	10月案	11月案
東生駒行	5	0	3
白庭台行	2	3	2
富雄行	0	2	0

なお昨年まではこの時間帯は東生駒行だけでも1時間に8本が運行されていました。

朝の便数が確保されないということになりますと、通学時の利用の可否に直結します。本路線は沿線住民のみならず奈良北高校への通学にも用いられており(30名程度)、通勤通学時の減便の影響は広範にわたります。また各方面を合算すると一定の便数が確保されているようにみえますが、定期券利用の場合経路が選択できないので、平日朝7時台でも最大毎時3本となり、減便の影響はますます大きいです。以上のことから、通学・通勤、特に通学者のための路線および便数確保をお願いいたします。

また市民病院や市役所、生駒駅周辺施設への高齢者の利便性の確保の要望があります。昼間につきましても路線として生駒駅までの確保と便数の維持を求めます。また平日土日を問わず夕方夜間がこれ以上減便されると、帰宅時にバスがないというのは負担が大きく感じられることから(昨年までは平日23時台でも毎時4本あったのが後記のダイヤ改正により毎時2本となり、40分近く間隔が空いています)、これを避けるため自家用車への逸走が生ずることが十分に予想されます。

(2)稲倉バス回転場新設への懸念

平日朝に毎時3本では東生駒—稲倉間の需要は到底さばくことはできません。よって稲倉にバス回転場を新設し、現在は不可能な稲倉以遠の減便を計画していることが窺えます。しかし従来の便数にも明らかなように、あすか野からの旅客流動は圧倒的に白庭台駅ではなく東生駒駅に向いています。稲倉にバス回転場が設置され稲倉以遠での減便が容易となった場合、減便を契機として容易に想定される需要減による路線全体の将来的な廃止を導きかねないことから、稲倉へのバス回転場が新設される可能性には強い懸念を持っています。

(3)公共交通の存続にとっての便数維持の必要性

昨年の 2 回にわたるダイヤ改正により利用者数に見合う十分な減量は果たされているところ、これ以上の減便はバス利用者の減少をもたらしかねず、更なる減便最終的には路線廃止への引き金となりかねません。先般のダイヤ改正により白庭台駅以北も日中は 1 時間に 1 本となりました。生駒市内で現在日中毎時 1 本のバス路線沿線のうち西白庭台や翠光台は新しい住宅地で通勤通学需要が見込めるにもかかわらず、人口規模からするとバス利用者はあまり多くありません。これは、本数が少ないことによりとりわけ若い世代のライフスタイルからバスの利用が抜け落ちていることによります。このようになってしまえば、もはや利用者数の増加によるバス路線の維持はおぼつかないといつてよいでしょう。バスに限らずおよそ公共交通にとり便数は利用者確保のための最大のツールです(交通事業者内では「ダイヤは商品」とも称されます)。生駒ニュータウン線及びひかりが丘住宅線がこれまでその便数の多さから便数の少ない近隣路線よりも選好されてきたことは、富雄庄田線があるにもかかわらず、前記の奈良北高校生のほか、上町・真弓南の居住者でも上記 2 路線の利用があることに示されています。

よって、曜日を問わず終日の現状の便数の維持そして少なくとも稲倉にバス回転場を新設した上での稲倉以遠の減便は取りやめていただくことを、強く要望します。

・生駒駅までの運行の維持について

生駒駅には商業施設や行政関係施設が集積していることから、生駒駅への直通を望む声はアンケートでも多く、稲倉―あすか野団地口間の廃止に反対する理由として特に高齢者に白庭台駅での乗り換えを敬遠する意見が少なくありませんでした。また現在、生駒駅はバス停を降りてからのバリアフリー設備が市により完備されているのに対し、東生駒駅はバス停を降りてから改札までに 1 階分の階段があることから、これを負担と感じて生駒駅まで利用する高齢者の存在も忘れてはなりません。これらはあすか野のみならず、小明地区をはじめとした本件バス沿線利用者にも共通する問題です。是非とも、市民の市内移動の確保の観点から、生駒駅までの路線維持につきまして検討いただきますようお願いいたします。

またこれらの要望の前提として、以下に事情を述べさせていただきます。

・通勤通学需要の必要

(1)公共交通機関にとっての通勤通学需要の重要性

鉄道ローカル路線に典型的ですが、マス輸送手段である鉄道・バスは一定の需要特に通勤通学需要によってはじめて収支面で支えられるところ、減便によりこれらの需要を逃すことにより、更なる減便最終的には路線廃止を招くことが危惧されます。通勤通学による利用は定期券を購入するのが通例ですので、これにより車利用に傾かない恒常的な需要が確保できるというメリットもあります。これは他方で、通勤通学需要を考慮しないダイヤ編成が公

公共交通にとりダメージとなることを示してもいます。

(2)多数の利用者数を抱える生駒ニュータウン線とひかりが丘住宅線

また今回再編提案のされている生駒ニュータウン線とひかりが丘住宅線は合算するとその利用者数は市内 3 位のバス路線となります。市で運営しているコミュニティバスと比較するならば、利用者数の多い上記 2 路線に対してもそれに見合う継続的な支援を行う意義はあるのではないかと考えられます(なお昨年度はたけまる号については 1 回の利用当たり 217.7 円の市税が投入されています)。

・バス利用者数増加に向けての積極的な政策の推進

公共交通機関の存続のためには行政による財政的支援に頼るのみではなく、利用者数の増加が不可欠です。今回の問題が明らかとなってから、本自治会でも乗車促進運動を開始するなど、できる試みはしておりますが、限界はあります。市としましても、市内バス路線の存続のために、継続的な財政的支援—これも重要で—他にも、利用者数が増加するための具体的な施策をとっていただきたく存じます。その際には、交通事業者や自治会等の利用者を交えた協議の場を設けることが肝要かと存じます。公共交通のあり方を協議する場としては既に市地域交通活性化協議会もありますが、交通事業者である奈良交通だけでなく、利用者も自らの問題として捉えて課題を共有し共に考え、あるべき公共交通の姿を協働して作り上げていくことが、利用者増のためには不可欠であると思われるからです。

・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

(1)あすか野にとってのバスの重要性

近年高齢化が問題となっておりますが、それは特に駅から離れバスに頼るニュータウンにおいて顕著です。しかしあすか野はそのような状況にあっても人口が維持されています。これはあすか野の住環境の良さによるもので、近年は文教面での価値に惹かれた子育て世代が数多く入ってきています。これらは全国的にも稀有なものです。そして生駒市は全国で最も県外就業率の高い自治体ですので、上記の子育て世代も少なからず県外に通勤していますが、その際には公共交通機関が不可欠であることは明らかでしょう。現在世代交代の進むあすか野においてこのタイミングで今回のようなバスの利便性を損なう提案は新規流入に対する強力な障害となることから、将来に向けた街の存続にとり致命的となりかねません。地縁によるものを除き、新規住民は住環境、教育環境そして交通事情を総合的に考慮した上で居住地を選択しているのであり、このどれかを欠くようでは居住地の検討候補から外れることになるからです。加えてこの度の提案は、免許返上をした多くの高齢者に深刻な動揺をもたらしております。あすか野の高齢者は、これまでと同様にバスが運行されることを前提

に免許を返上しているからです。

(2)バス路線の維持は生駒市全体の課題

また今回の問題はあすか野のみに留まるものではありません。生駒市はバスに頼るニュータウンの人口比率が極めて高いことから、地域基盤としてのバスの重要性は他自治体に比べ高いといえます。公共交通は他の営利事業と異なり収支のみでその意義を測るものではなく、道路水道電気と同様の社会的インフラとしてその維持を自治体の政策の中で図っていくべきものですが、こと前記の事情を抱えた生駒市にとってはその優先順位は高いといえます。仮にバスが不便となった場合には、市において人口の上でかなりの比重を占めるニュータウンが衰退し、開発時期からすると近くない将来にその対処が深刻な問題となることは類例を見ても明らかでしょう。路線毎の収支のみをみるのではなく、近年喧伝されている都市間競争も視野に入れつつ、この機会に公共交通を積極的に支援する方向に政策転換していただければ、今後の市勢の発展も期待できるのではないかと思います。

別紙 2 あすか野自治会バス意見書追加

(バスを通勤通学に利用する現役世代の意見)

生駒駅⇄あすか野センターの往復について

- ・ラッシュ時の通勤・通学の時間にも生駒駅まで乗り入れないとやはり意味がないと思います。
- ・もし東生駒駅での往復となると、あすか野の人たちだけでなく、稲倉や小明寺垣内など途中から乗ってこられる方々も非常に不便になると思います。
- ・急行が停まらない東生駒駅、さらに東生駒駅にはエスカレーターなどもなく階段のみです。生駒駅はエスカレーターやエレベーターなどもきちんとあり、急行も停まります。それらも含めて利便性のある生駒駅での往復を望みます。
- ・大阪方面に行く方は、生駒駅で乗り換えを行わなければ、鶴橋・上本町に早くつけません。
- ・通学時間に生駒駅からあすか野センターに行く便がなくなったり減ったりする場合、奈良北高校に行く生徒が困ると思います。
生駒線やけいはんな線、奈良線がつながった生駒駅、そこから一本のバスで通える奈良北高校。学生にとっても乗り入れやすい生駒駅。学生にとって便利な生駒駅経路を残してほしいです。
- ・難波や梅田、神戸など様々な場所へあすか野センターからバスに乗り通勤しています。重い荷物を持ち近鉄奈良線で生駒駅に帰ってくる際、バスの接続が悪く生駒駅で20分待っている時があります。
夕食を作る母親にとってはこの時間は非常にもったいないと感じます。
これ以上のバスの減便や、朝夕の東生駒駅⇄あすか野センター間しかバスが走らないとかなり不便になります。
- ・仕事帰りに、生駒駅前の近鉄百貨店やびっくり通りの商店街、いなもりの文房具などで買い物をして帰宅していました。
もし、バスが東生駒駅⇄あすか野センター間しか走らない場合は生駒駅では降りないので、びっくり通りの商店街や近鉄百貨店の活性化にもならないし、私たちはそこでの買い物もできず不便になります。
- ・近鉄奈良線が時々遅延していたり、または止まっているときがあります。
バスが生駒駅まで走っていることでけいはんな線で職場へ行けたことが何回もあります。朝のバスが東生駒駅までだと、近鉄奈良線が停まった場合職場へ行けません。
- ・仕事帰りの夕方、生駒駅からあすか野へ向かうバスはすでに満員です。東生駒駅からバ

スに乗ると座れません。

それくらい生駒駅からの利用者は多いのに、なぜ朝夕の東生駒駅⇔あすか野センター間という案がでていいのか理解できません。

- ・若い世帯、特にあすか野センターから距離があるあすか野南には、これから入居するかたは減るかもしれません。
- ・22時・23時台など塾に行っていた学生などが帰宅する際、減便により帰宅時間が心配になる家族も出てきます。

(すべての子育て世代が車を持っているわけではなく、運転ができるわけではありません)

- ・あすか野は、住みやすく非常にいい街です。
- ・現在、昔あすか野に住んでいて、今現在ご両親があすか野に住んでいるからとその子供世代の方々があすか野に戻ってこられ子育てをはじめられているのをよく聞きます。
- ・今まで奈良交通をよく利用されていた親世代の方々のことも考えることもさることながら、このあすか野の土地をわざわざ選んで住み始めた若い子供世代(働き盛り世代)、またその方々の子供たち(学生)のことも考えていただき、このあすか野で必要な公共機関である奈良交通のバスの運行を減便などしないでほしいです。
- ・またあすか野には、活躍されている方がたくさんいらっしゃいます。バス便でその才能が各地とつながっています。これ以上不便にしないでください。
- ・生駒駅からは遠いけれど、生駒駅までのバスがあるから大阪へ勤務、子供たちも通学できると思いあすか野へ引っ越してきました。

あすか野センターと生駒駅間の減便やラッシュ時の東生駒駅とあすか野センターとの往復は通勤者や通学者には非常に不便になり困ります。生駒駅までのバスを残してください。