

市内バスネットワーク維持に向けた協議申し入れについて

1. 概要（経緯）

令和4年3月23日に、奈良交通株式会社より、「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）」が提示された。

この背景は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、通勤・通学利用が減少するなどし、生駒市内の路線バス維持が危機的な状況になったことや、奈良交通株式会社の令和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ったことが挙げられている。

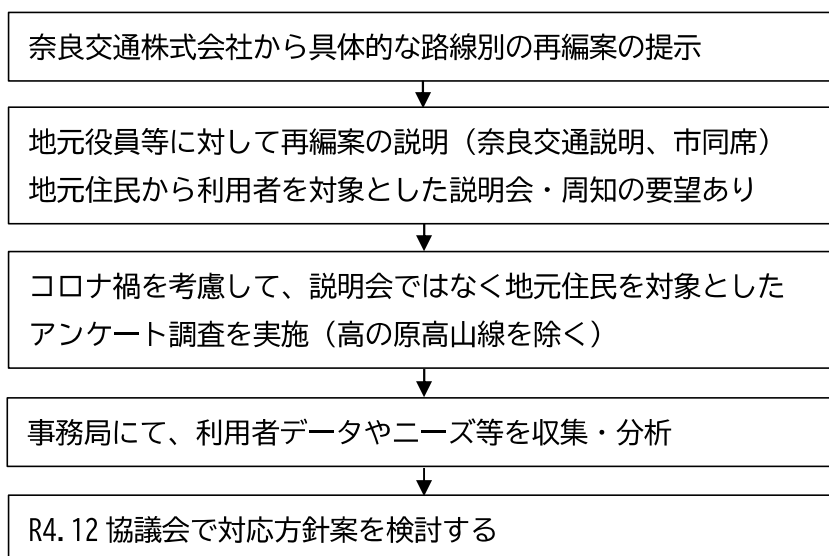
依頼の具体的な内容は、生駒市内の大幅な赤字に陥っている5路線について、現行の仕組みおよび運行計画での維持は極めて困難であることから、高齢社会の進展や生駒市の都市計画を踏まえて、移動ニーズに応じた再編を行いたいという申し入れである。

<対象の5路線>

No	路線名	運行区間	備考
1	ひかりが丘住宅	生駒駅(南口)～白庭台駅～ひかりが丘	市内を運行する路線
2	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	
3	北田原	生駒駅(北口)～北田原	
4	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	生駒市を跨る基幹路線
5	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	

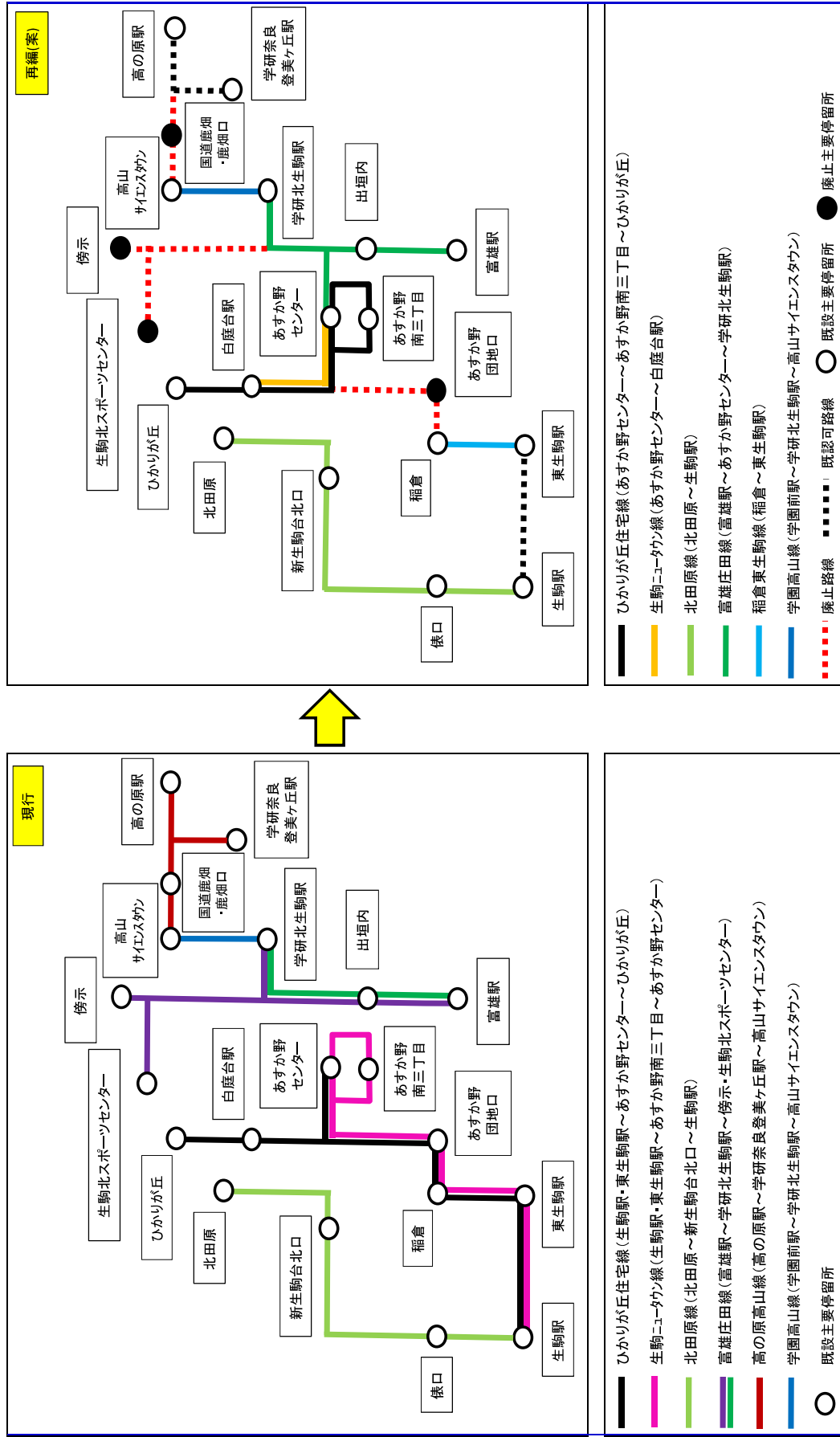
2. 対応方針（案）

利用者データ（奈良交通提供データ）や地元からのニーズ等を参考にして、具体的な路線別の再編案に対する方針案を検討する。



3. 路線別の再編案とその対応方針案

奈良交通株式会社からの具体的な路線別再編案（概略図は下図の通り）に対して、生駒市としての対応方針案を次ページに示す。



No	路線名	奈良交通株式会社の提案内容	事務局の見解（再編を実施した場合の問題点・懸案事項）	対応方針（対策）案	協議会での検討スケジュール案
1	ひかりが丘住宅線	<ul style="list-style-type: none"> あすか野団地～東生駒駅・生駒駅南口間の路線廃止し、白庭台駅を起終点とした路線へ変更 富雄庄田線へ新たに接続 稲倉～東生駒駅間を新設 R5.4以降の運行について、R5.2までを別途協議を依頼 ※ひかりが丘住宅線及び生駒二ユータウン線は R5.4 から段階的に再編を実施 	<ul style="list-style-type: none"> 白庭台駅での鉄道ダイヤとの連携が必要である（けいはんな線の昼間は4本/h運行） 生駒駅方面への運賃負担増が懸念される（例：[バスのみの移動] あすか野団地～生駒駅南口→270円、[バスと鉄道で移動]あすか野団地～白庭台駅～生駒駅→460円） あすか野団地口バス停利用者（周辺住民及び総合公園利用者）への対応が必要である 県道枚方大和郡山線沿いの北コミュニティや商業施設へのアクセスが向上することは評価できる 国道168号沿い施設へのアクセスが不便になる 利用者の集中する朝便は本数の維持が必要である（北田原発～生駒駅行きは6～8時台の利用者数は平日142人・全体の22%を占める） 将来的に（まちづくりの状況に応じて）、白庭台駅や学研生駒テクノエリア等への路線再編を検討する必要がある 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道と路線バスとの乗り継ぎ割引等の検討を依頼 あすか野団地口バス停までの延伸検討を依頼（総合公園でバス転回ができるか等） 利用者アンケートの結果を参考に検討 	<p>R4.9 対応方針案の提案</p> <p>R4.9 利用者アンケート実施（R4.9～11）</p> <p>R4.12 対応方針案の検討</p> <p>R5.3 対応方針案の検討（対応方針の決定）</p>
2	生駒二ユータウン線				
3	北田原線	<ul style="list-style-type: none"> ピーク時間帯の減便 北田原発の朝（6～8時台）：2～3便/hを1便/hへ 北田原発の夜（18～21時台）：1～2便/hを0～1便/hへ 生駒駅発の夜（17～20時台）：1～3便/hを0～2便/hへ R5.4以降の運行について、R5.2までを別途協議を依頼 		<ul style="list-style-type: none"> 利用者数に応じて、7時台の運行本数の維持を依頼 将来的に奈良交通株式会社とともに路線再編を検討 利用者アンケートの結果を参考に検討 	
4	高の原高山線	<ul style="list-style-type: none"> 高の原駅～高山サイエンスタウン間の路線廃止 R5.10以降の運行については、R4.12までを別途に奈良県地域交通改善協議会での協議を依頼 	<ul style="list-style-type: none"> 広域的な路線（奈良市・精華町・生駒市・木津川市）であるため、他自治体でも二コース把握や対応方針の検討が必要である（平日1日利用者数は約182人程度） 広域的な路線のため、奈良県主催の地域交通改善協議会で議論が必要である 地域住民の利用は少数で、主に奈良先端科学技術大学院大学への通学利用が多いと想定される 京都方面からの奈良先端科学技術大学院大学への通学が不便となる 	<ul style="list-style-type: none"> 奈良県主催の地域交通改善協議会で再編案に対する方針を協議する（利用の多い奈良先端科学技術大学院大学の参加を要請） 他自治体の動向を注視 	<p>R4.9 対応方針案の提案</p> <p>※R4.12までを別途に奈良県地域交通改善協議会で協議</p>
5	富雄庄田線	<ul style="list-style-type: none"> 傍示～学研北生駒駅間（高山地区）の路線廃止 R6.10以降の運行については、R5.12までを別途に奈良県地域交通改善協議会での協議を依頼 	<ul style="list-style-type: none"> 広域的な路線（奈良市・生駒市）であるため、他自治体でも二コース把握や対応方針の検討が必要である 広域的な路線のため、奈良県主催の地域交通改善協議会で議論が必要である 傍示～学研北生駒駅間（高山地区）の路線が廃止になった場合、同区間は代替交通手段のない地区であるため、広範囲で公共交通空白地が発生する 傍示～学研北生駒駅間（高山地区）は、路線バスで通学している小・中学生がおり、通学輸送に関する対応が必要である 代替手段検討の場合、コミュニティバス方式（たけまる号方式）であっても、1年程度の検討期間が必要となる 	<ul style="list-style-type: none"> 奈良県主催の地域交通改善協議会で再編案に対する方針を協議する 運行本数、運行日を調整し路線維持検討を依頼 路線補助が、コミバス等直営による代替手段導入により、公共交通空白地解消を検討 スクールバス（一般混乗可）の対応を別途検討 利用者アンケートの結果を参考に検討 	<p>R4.9 対応方針案の提案</p> <p>R4.9 利用者アンケート実施（R4.9～11）</p> <p>R4.12 対応方針案の検討</p> <p>R5.9 対応方針案の検討（対応方針の決定）</p> <p>※R5.12までを別途に奈良県地域交通改善協議会で協議</p>

4. 参考：対象5路線の利用状況

4.1. ひかりが丘住宅線・生駒ニュータウン線

■ ひかりが丘やあすか野から、生駒駅方面に直接移動できなくなる影響について

- ・ ひかりが丘住宅線・生駒ニュータウン線の利用者のうち、生駒駅～稲倉間の利用者数は、平日 981.5 人（全体の約 39.2%）です。一方、ひかりが丘～あすか野団地間の利用者数は、平日 841 人（全体の約 33.6%）です。
- ・ 今回の再編案では、西側と東側で路線を分割する案が出ています。ひかりが丘から生駒駅へ行くような、地域を跨って利用する平日 646 人（全体の約 25.8%）への影響が懸念されます。

表 4-1 ひかりが丘住宅線・生駒ニュータウン線の利用内訳

	1日あたり利用者数			1日あたり利用者数の割合		
	平日	土曜	日祝	平日	土曜	日祝
生駒駅～稲倉間の利用者数	981.5	576	404	39.2%	46.2%	49.6%
生駒駅→稲倉間での降車数	511	299	223			
稲倉→生駒駅間での乗車数	470.5	277	181			
あすか野団地間の利用者数	35.5	38	15	1.4%	3.0%	1.8%
乗車数	13.5	9	1			
降車数	22	29	14			
稲倉～あすか野団地口を跨ぐ利用者数	646	408	291	25.8%	32.7%	35.7%
稲倉→あすか野団地の利用者数	347	227	162			
あすか野団地→稲倉の利用者数	299	181	129			
ひかりが丘～あすか野団地間の利用者数	841	224	104	33.6%	18.0%	12.8%
あすか野団地→ひかりが丘間での乗車数	445.5	101	55			
ひかりが丘→あすか野団地間での降車数	395.5	123	49			
路線全体	2504	1246	814	100.0%	100.0%	100.0%

4.2. 北田原線

■ ピーク時間帯を中心に減便する影響について

- ・ 今回の再編案では、ピーク時間帯の減便案が出ています。例えば、北田原発の平日7時台は3便から1便への減便計画です。
- ・ 北田原線の利用者のうち、平日朝ピーク時間帯の利用者数は、142.5人（全体の約22.2%）です。また、平日夜ピーク時間帯の利用者数は、170人（全体の約26.5%）を占めています。
- ・ 北田原発の平日7時台の利用者合計は約100人になります。この利用者数を1便で輸送する場合、乗車定員を超過する区間が出てくることが予想され、積み残しの発生が懸念されます。

表 4-2 北田原線の利用内訳

		1日あたり利用者数			1日あたり利用者数の割合		
		平日	土曜	日祝	平日	土曜	日祝
減便対象時間帯の利用者数計		365.5	252	149	56.9%	56.3%	54.4%
生駒駅北口→北田原	朝（7時台）	204.5	167	95			
	昼（13時台）	16	8	1	2.5%	1.8%	0.4%
	夜（17～20時台）	18.5	13	3	2.9%	2.9%	1.1%
北田原→生駒駅北口	朝（6～8時台）	170	146	91	26.5%	32.6%	33.2%
	昼（※減便なし）	161	85	54			
	夜（18～21時台）	142.5	69	48	22.2%	15.4%	17.5%
路線全体		642	448	274	100.0%	100.0%	100.0%

4.3. 高の原高山線

■ 高の原駅～高山サイエンスタウン間の路線を廃止する影響について

- ・ 今回の再編案では、高の原駅～高山サイエンスタウン間の路線を廃止する案が出ています。生駒市内の利用者は、平日55人で全体の約30.1%（平日）を占めています。また、市境を跨って利用する人は、平日105.5人で全体の約57.8%（平日）です。これらの利用者への影響が懸念されます。

表 4-3 高の原高山線の利用内訳

		1日あたり利用者数			1日あたり利用者数の割合		
		平日	土曜	日祝	平日	土曜	日祝
生駒市内の利用者数	高山サイエンスタウン→鹿ノ台東一丁目での降車数	55	44	40	30.1%	42.7%	43.0%
	鹿ノ台東一丁目→高山サイエンスタウン間での乗車数	35	24	21			
市境を跨る利用者数	鹿ノ台東一丁目→柘榴の利用者数	105.5	53	42	57.8%	51.5%	45.2%
	柘榴→鹿ノ台東一丁目の利用者数	51.5	31	13			
路線全体		182.5	103	93	100.0%	100.0%	100.0%

4.4. 富雄庄田線

■ 高山地区内を廃止する影響について

- ・ 今回の再編案では、高山地区内（学研北生駒駅～傍示・生駒北スポーツセンター）の廃止案が出ています。

高山地区内の利用者は、平日 109.5 人で全体の約 25.9%（平日）を占めています。また、学研北生駒駅を跨って利用する人は、平日 34.5 人で全体の約 8.1%（平日）です。これらの利用者への影響が懸念されます。

表 4-4 富雄庄田線の利用内訳

		1日あたり利用者数			1日あたり利用者数の割合		
		平日	土曜	日祝	平日	土曜	日祝
高山地区内 の利用者数	学研北生駒→傍示・生駒北SC間での乗車数	52.5	61	40	25.9%	31.7%	42.6%
	傍示・生駒北SC→学研北生駒間での降車数	57	71	58			
		109.5	132	98			
学研北生駒駅 を跨ぐ 利用者数	学研北生駒→上大町の利用者数	18	7	4	8.1%	4.6%	3.5%
	あすか野団地→稲倉の利用者数	16.5	12	4			
			34.5	19			
高山地区外 の利用者数	富雄駅→学研北生駒間での降車数	134.5	144	62	66.0%	63.8%	53.9%
	学研北生駒→富雄駅間での乗車数	145	122	62			
			279.5	266			
路線全体		423.5	417	230	100.0%	100.0%	100.0%