

市内バスネットワーク維持に向けた協議申し入れ対象路線の状況

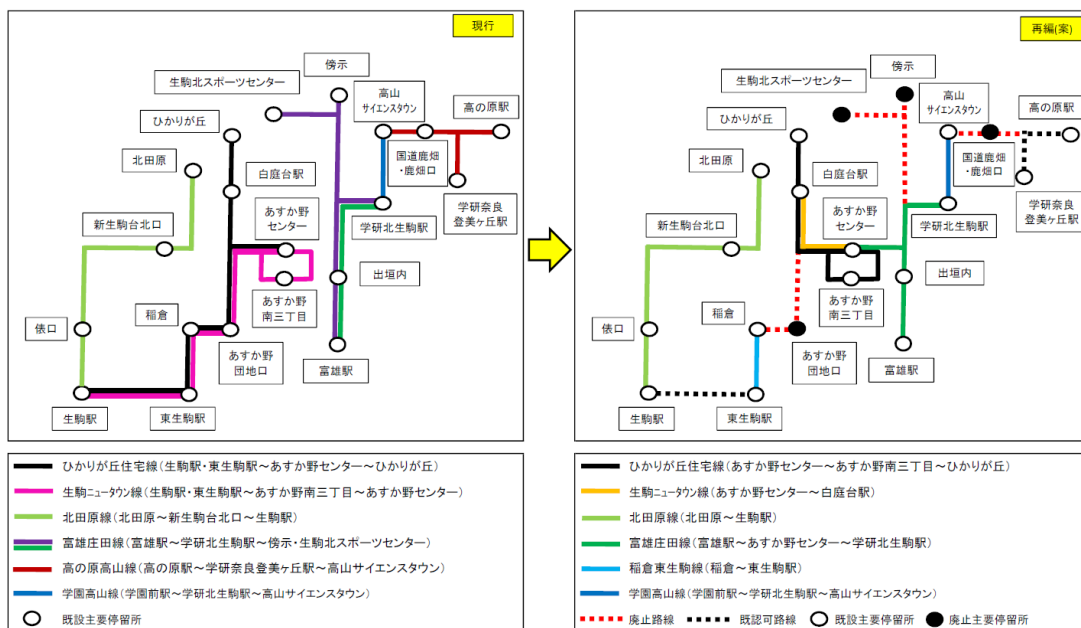
1. 奈良交通からの協議申し入れの内容

奈良交通からの「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（R4.3.23）」で示された再編案は次のとおりである。

- ・ 大幅な赤字に陥っている貴市内の5路線については、現行の仕組み及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いる。
- ・ 今後の持続可能性を念頭に運行計画を提案する。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協議をお願いする。
 - R5.4以降の運行について、R5.2までを目途に協議：ひかりが丘住宅線、生駒ニュータウン線、北田原線
 - R5.10以降の運行について、R4.12までを目途に奈良県地域交通改善協議会において協議：高の原高山線、富雄庄田線

No	路線名	運行区間	再編案
1	ひかりが丘住宅線	生駒駅(南口)～白庭台駅～ひかりが丘	<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
2	生駒ニュータウン線	生駒駅(南口)～あすか野センター～白庭台駅	
3	北田原線	生駒駅(北口)～北田原	<ul style="list-style-type: none"> ・ ピーク時間帯の減便
4	高の原高山線	高の原駅～学研奈良登美ヶ丘駅～高山サイエンスタウン	<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
5	富雄庄田線	富雄駅～学研北生駒駅～傍示～生駒北スポーツセンター	<ul style="list-style-type: none"> ・ 傍示～学研北生駒駅間（高山地区）の路線廃止

生駒市内路線再編略図



2. 奈良交通からの協議申し入れ以降の動き

全体

- ・令和4年12/15の活性化協議会において、奈良交通株式会社からの申し入れで示された市内5路線の廃止・見直しの提案に対する対応方針について承認を得た。
- ・路線再編で大きな影響を及ぼす地区を対象に、自治会の協力の下、アンケート調査を実施。アンケート調査では、バスの利用状況、再編等が実施された場合の代替手段の有無、生活への影響等を把握した。令和4年10月1日から順次配布を開始し、回収数は約4,000枚。
- ・市内バスネットワークに関する奈良交通株式会社の申し入れについての概要や今後の方針について、市民を対象にした説明会を開催（R5/1/21）。参加者231名、ご意見等162件。
- ・奈良県地域交通改善協議会地域別部会において、地域間幹線系統（高の原高山線、富雄庄田線）への対応の協議を開始。

ひかりが丘住宅線及び生駒ニュータウン線

- ・三者協議を5回開催（2/15、3/22、5/31、7/6、8/10）。
※三者協議の実施状況等については資料3
- ・8/10の三者協議において、自分たちや地域で取り組む利用促進案を決定。
 - ① 地域等で運行経費負担や利用促進を目指した「サポーター制度」の導入
 - ② 利用機会の創出を目指した「バスに乗ろうポスターコンクール」の開催
- ・今後は、8～12月まで利用促進の取組みを試行し、12月の三者協議にて、今後の進め方を協議・決定する予定（試行の継続や方向の転換等を協議）。

富雄庄田線

- ・富雄庄田線沿線自治会と今後の進め方について個別協議を実施（1/8）
- ・生駒北小中学校区自治会（傍示、獅子ヶ丘、庄田、大北、久保、宮方、芝、ひかりが丘）のR5年度新役員に対し、今後の取組み方について協議（6/10）
- ・他の路線の状況を踏まえて、今後の進め方を決定する予定。

北田原線

- ・北田原線沿線自治会と今後の進め方について個別協議を実施（2/14）
- ・R5年度新役員（北田原町、南田原町、星和台）に対し、これまでの経緯を説明（5/7）
- ・今後の進め方について地元と協議（6/23、8/22）

高の原高山線

- ・奈良県地域交通改善協議会地域別部会において、奈良先端科学技術大学院大学から、既存路線の延伸による代替案が提案され、関係者間で調整を行うこととなった。
- ・令和5年10月から、既存路線学園前相楽線を延伸することで、高の原高山線の機能を代替える運行を開始することとなった。

3. 現在の利用実績

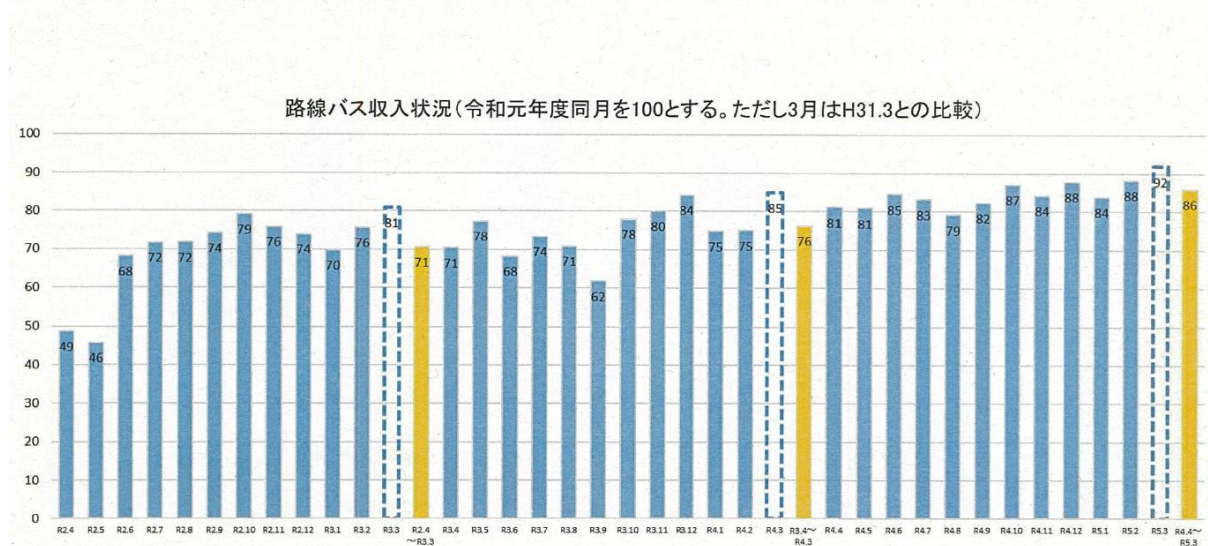
- ・各路線で直近の利用者数は協議申し入れ時点から増えているが、収支均衡となる目標値には、更なる利用促進が必要。
- ・富雄庄田線の収支均衡となる目標値について、令和4年度は国庫補助金が減少したことにより、協議申し入れ時点より高くなっている。

路線名	協議申し入れ時点での利用状況等		直近の利用状況等（R4年度）	
	利用状況	目標値	利用状況	目標値
ひかりが丘住宅線及び生駒ニュータウン線	18.2 人/便	25.8 人/便	19.5 人/便	25.6 人/便
富雄庄田線	15.1 人/便	27.0 人/便	16.0 人/便	30.0 人/便
北田原線	12.1 人/便	17.3 人/便	12.7 人/便	17.4 人/便

※高の原高山線については、奈良県の「奈良県地域交通改善協議会地域別部会」で主に協議を進めることになったため、本分科会での利用実績データの掲載は割愛する。

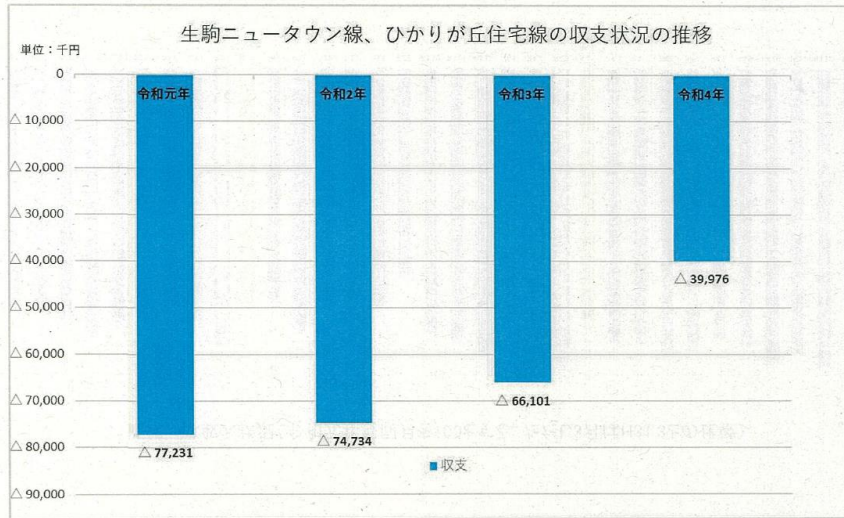
(奈良交通の路線バス全体の収入状況推移)

Ⅱ. 路線バスの月別収入の推移

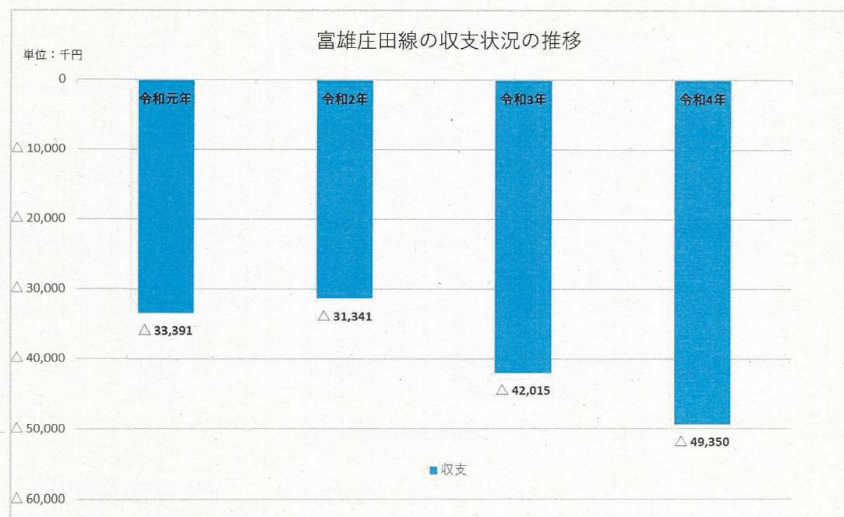


(協議申し入れ路線の収支状況推移)

生駒ニュータウン線、ひかりが丘住宅線の収支状況



富雄庄田線の収支状況



北田原線の収支状況

