

令和6年度 第1回生駒市地域公共交通活性化協議会
議事概要

日 時 令和6年6月27日(木) 午後2時～午後4時

場 所 たけまるホール 小ホール

出席者

(委員) 小紫会長、土井副会長(議長)、森岡副会長、大西委員、柳谷委員、井上委員、葛城委員、池田委員(代理:岩藤様)、渡邊委員(代理:浦久保様)、奥田委員、山本委員(代理:細田様)、本田委員(代理:内藤様)、深田委員(代理:坂下様)、室崎委員、阪本委員、長崎委員、松井委員(代理:井上様)、坂本委員、矢田委員、鐵東委員、新井委員

(事務局) 生駒市(山本副市長、米田建設部長、谷事業計画課長、楠下事業計画課課長補佐、菊池事業計画課交通対策係員、白川事業計画課交通対策係員、福呂事業計画課交通対策係員)、一般社団法人システム科学研究所(加藤、高橋、柿菌)

欠席者 1名

傍聴者 9名

議 事

1 報告案件

- (1)各路線におけるコミュニティバスの利用状況について
- (2)令和5年度各路線におけるコミュニティバスの利用実績報告について
- (2)桜ヶ丘地区コミュニティバス実証運行の利用実績について
- (3)市内バスネットワーク維持に向けた取組みについて

2 審議案件

- (1)令和5年度決算及び監査について
- (2)地域公共交通計画認定申請書(案)について
- (3)地域公共交通利便増進実施計画の策定について

3 その他

- (1)今後の会議予定等

【配布資料】

[前回協議会の議事概要]

[資料1] 各路線におけるコミュニティバスの利用実績

[資料2] 令和5年度各路線におけるコミュニティバスの利用実績報告について

[資料3] 桜ヶ丘地区コミュニティバス実証運行の利用実績について

[資料4] 市内バスネットワーク維持に向けた取組みについて

[資料5] 令和5年度生駒市地域公共交通活性化協議会決算書及び会計監査報告書

[資料6] 地域公共交通計画認定申請書(案)

[資料7] 生駒市地域公共交通利便増進実施計画の策定について

[資料8] 令和6年度生駒市地域公共交通活性化協議会スケジュールについて

[当日資料] 北田原線第2回三者協議ニュース

[当日資料] ひかりが丘住宅線及び生駒ニュータウン線第7回三者協議ニュース

[当日資料] 奈良交通(株)路線バス 生駒市内路線収支状況一覧表

- 会長から、令和5年度に様々なご議論をしていただき、課題はあるものの、民間の交通事業者の活動や市のコミバス等の取組、地域での新たな動き等、令和6年度の当初予算に反映することができた。今年度の協議会では、残された課題やこれまでの取組みのご報告をさせていただき、今年度の事業の進め方や、来年度予算に向けてご議論いただきたい。昨年度以上に忌憚のないご意見をいただき、我々も新たなことにチャレンジしていきたい。との挨拶があった。
- 議長から、生駒市の移動支援の活動は非常に先進的である。多くの地域の地域公共交通会議・協議会に出席しており、どの地域でも減便・廃線の問題がある。その中で、生駒市では地域で協議する仕組みを作っていることがすばらしく、その成果の1つとして、奈良交通の路線バス継続につながった。この協議会で議論していくことが、事業者や行政の背中を押していることになる。今回も積極的に発言していただき、生駒市のより良い公共交通のあり方を考えていきたい。との挨拶があった。
- 事務局から、新たな委員となった室崎委員、阪本委員、松井委員（井上代理）、奥田委員、山本委員（細田代理）、本田委員（内藤代理）、深田委員（坂下代理）を紹介した。

主な議事内容

1 報告案件

(1) 各路線におけるコミュニティバスの利用状況について

- 資料1に基づいて事務局から説明した。
- 議長から、まだ2ヶ月なので評価が早いかもしれないが、減便も含めて働きかけや活動があった路線は利用者が増加している。働きかけにより、地域の人に対してバスがあるというインパクトを与えたことで増加したかもしれない。今後も推移を見守っていきたい。との発言があった。

(2) 令和5年度各路線におけるコミュニティバスの利用実績報告について

- 資料2に基づいて事務局から説明した。
- 議長から、令和5年度の評価結果をみると、運賃収入は現金よりも回数券が多い。その理由として、現金を持ち歩いていない、回数券利用は割引があるといった要因が考えられるが、近年はキャッシュレス化が進んできているため、イニシャルコストやランニングコストがかかるので善し悪しがあるが、利用者にとって使いやすいものにしていくことも研究課題にすればよいと思う。また、市の負担割合7割が評価基準であり、効率的に運行できているかを判断するには良い指標だが、移動に困っている人を救えているかどうかは判断できない。今まで移動できなかったがコミュニティバスを利用して買い物できるようになった人の割合や、コミュニティバスがなくなると送迎が必要になる人の割合等、調査は難しいと思うが、人々の足を支えているかどうかという評価指標を検討していくことも必要

ではないか。との発言があった。

○委員から、萩の台線は市の負担割合が高く今年4月から減便したとの説明があったが、資料1をみると1日あたりの平均利用者数が増加している。現在の利用状況であれば市の負担割合上限7割を満たすかを教えていただきたい。との発言に対して、事務局から、週3日運行になり、運行費用は昨年度の5分の3になる。今までは週5日に分散されていた利用が週3日に集中するようになった。この傾向が継続すれば評価基準を満たすのではないかと期待している。ただし、萩の台地区でコミュニティバスに替わるグリーンスローモビリティの導入検証を行うことを前回協議会で報告したが、コミュニティバスとして維持するのであれば、もう少し乗車人数が増えないと難しいと感じている。との発言があり、委員から、地域の方がバスを残すために使おうという気持ちで利用者が増えている面もあると思うので、どれくらい利用があればよいという目安を地域の人に伝えた方がよい。との発言があった。

○委員から、協賛金として収入につながるサポーター制度は良い取組である。申込用紙を配るような運動ができれば、奈良交通の路線維持にも反映できると思う。お互いを支え合う仕組みとして、サポーター制度をより進めていきたい。との発言に対して、議長から、別の地域で、「応援は年に1度の利用から」というキャッチコピーを鉄道駅に掲示しており、利用者が伸びてきた。そういった心に刺さる訴え方も必要ではないか。ぜひ皆さんサポーターになっていただきたい。との発言があり、事務局から、令和4年度からサポーター制度はあったが、これまでHPに掲載とコミバス車内へ掲示のみであり、申込みは市役所窓口のみで行っていた。市としてももう少しPRできないかと申込書を裏面に記載したチラシを作成し、コミバス運転手に渡すことで申請可能とすることや、チラシに二次元バーコードを掲載し、申し込みフォームからオンラインで簡単に申し込めるようにした。その結果、今年度にサポーターが急増した。現在乗っていない人が将来自分の足として残すためにサポーター制度に協力しようという取組みになるように、よりPRしていきたい。との発言があり、委員から、オンライン申請は若者向けであり、コミュニティバスのメインの利用者である高齢者向けではない。紙ベースのチラシでPRするのがよいと思う。との発言があった。

○委員から、北新町線と光陽台線の病院線区間を評価の対象外にする理由を教えてください。病院線区間は評価しなくてよいのか。との発言に対して、事務局から、病院線区間は、生駒駅と市立病院を結ぶ政策的路線である。地域の足である北新町線と光陽台線の存続の有無が病院線区間の増減に左右されないよう運行の評価には入れておらず、生駒駅と地域を結ぶ区間の収入と費用だけで判断することとしている。行政の予算・決算には病院線区間も含まれており、病院線区間の存続の判断は行政側でしている。との発言があり、議長から、病院線区間も含めたコミュニティバス全体の収支も参考に見せてはどうか。との発言があった。

(3) 桜ヶ丘地区コミュニティバス実証運行の利用実績について

○資料3に基づいて事務局から説明した。

○議長から、目標を上回っており、地域がすばらしい取組みをされている。他の路線も回数

券を利用する割合が大きいことから、桜ヶ丘地区でも、ぜひ使いやすい形で回数券を導入していただきたい。との発言があった。

(4) 市内バスネットワーク維持に向けた取組みについて

○資料4、当日資料に基づいて事務局及び委員から説明した。

○委員から、奈良交通全体としては、コロナ前の令和元年度の収益を100とすると、令和5年度は93まで回復した。ただし、収支では、令和2年度が14億円の赤字、令和3年度が7億6000万円の赤字、令和4年度が2億円の赤字と回復していたが、令和5年度は3億5000万円の赤字と悪化した。これは、収入は増えたものの、コロナ禍で抑えてきた車両投資や燃料費の高騰、運転手不足に対応した人件費の増加などで支出が増加したことが要因である。今年度は令和6年2月の運賃改定による増収を見込んでおり、増分を運転手確保に充てたい。また、インバウンドが奈良市中心部で令和5年度から回復しており、今後も増収を図るために、大学生を中心とした市内循環線での外国語の案内を強化したり、今年7月1日から全国通訳案内士の資格を持ったガイドが乗る定期観光バスを運行したりして、事業の収益性の確保と、奈良に来られる観光客に対しての地域への貢献に寄与したいと考えている。生駒市内の路線の収支は、令和4年度に約3,400万円の赤字まで回復していたが、令和5年度は約8,400万円の赤字となり、約5,000万円赤字が拡大した。収益は、皆様にご協力いただき輸送人員が増えたことや2月からの運賃改定の効果により8,600万円増加したが、奈良交通全体と同様の理由で経費が1億5,800万円増加した。今年度は運賃改定も踏まえて収支均衡にしたいと考えているので、今後も引き続きご協力をお願いしたい。との説明があった。

○議長から、三者協議は、地元と事業者との接点をつくり、自分事として公共交通利用を考える非常に重要な会議であり、他の地域ではあまりやられていない。三者協議からアイデアが出てくることはすばらしい。利用者の増加だけでなく移動の目的も一緒に考えていくことで、このまちに住んでいて良かった、このまちに住み続けたいと感じる1つのきっかけになる。大変だと思うが、これからも続けていただきたい。との発言があった。

○委員から、北田原線の三者協議ニュースに、バスを使って観光してもらうための取組みをするとあるが、具体的に新たな取組みはしたのか。との発言に対して、事務局から、北田原線の第2回三者協議では、沿線住民の方に集まっていただき、こういうことをすれば乗るようになるのではないかというご意見をいただいた。ひかりが丘住宅線及び生駒ニュータウン線でも、昨年度に様々な提案をいただいた中で、住民の皆様が中心になってポスターコンクールをやるという提案があり、行政、奈良交通、住民が一緒になって1年かけて取り組んだ。北田原線、ひかりが丘住宅線及び生駒ニュータウン線ともに今年度1回目の三者協議であり、これから新しい取組みを一緒に作っていきこうというアイデア出しをしていただいた。このアイデアが必ず今年度の施策になるわけではないが、三者一緒に作り上げることで、住民の皆様に自分事として捉えていただけることが大きなメリットである。例えば、ひかりが丘住宅線及び生駒ニュータウン線の三者協議で提案された、サロンなどの集まりの生駒駅までバスに乗ってお出かけするといった地道な取組みを積み上げていくことで、赤字を減らしていきたいと考えている。また、三者協議は、あすか野地区の皆

様の提案からスタートして、現在の取組みになった。との発言があり、委員から、北田原線の三者協議に参加しているが、星和台では今年度の歩こう会でバスを活用することを計画している。これらのアイデアから今年度に何ができるか、長い目で見ていただきたい。との発言があった。

- 委員から、観光客、特にインバウンドを増やすという視点はないのか。との発言に対して、会長から、生駒山の夜景など、生駒市でもインバウンドがやや増えてきているが、バス利用を底上げするまでのインパクトにはなっていない。中長期的に観光客を生駒市に呼び込みたいと考えており、そうなれば路線バスやコミュニティバスの利用増にもつながることから、観光の取組を進めていきたいと考えている。との発言があり、委員から、奈良市だけでなく生駒市に観光客を呼び込むような外国人向けの観光バスを考えてみてはどうか。との発言があった。
- 委員から、令和5年度の収支をみると、補助金なしでは富雄庄田線の赤字が最も大きい状況だが、高山地区で三者協議はやらないのか。自治会から要望がなければ開催しないのか。との発言に対して、事務局から、高山地区8自治会の会長に説明するといったアプローチをしており、住民の皆様と一緒に考えていきたい。また、審議案件(3)で説明するが、富雄庄田線の利便性を向上させるため地域公共交通利便増進実施計画の策定を考えており、そちらにも地域の方に関わっていただきたいと考えている。との説明があった。
- 会長から、奈良交通の経費について、人件費が増加していくことは今後もトレンドだが、車両更新費は令和6年度以降は低減するという理解でよいか。との発言に対して、委員から、車両更新費は償却、リースで処理するので、令和6年度以降に大きく減ることはない。それよりも、経費の6割を占める人件費の影響が大きく、運転手不足に対応した人件費をどうしていくかが大きな課題である。との発言があった。
- 委員から、令和3年度から令和4年度に赤字が減り、令和4年度から令和5年度に赤字が増えた理由を教えてください。との発言に対して、委員から、収益は順調に増加している。経費については、令和元年度から減便や賃金カットなどにより抑えていたが、運転手を確保するために人件費を戻し、さらに世の中の趨勢からみるとより増加させる必要がある。また、令和2年度から令和4年度までのコロナ禍の厳しい状況では車両や施設の更新を控えたが、令和5年度からは必要なものは更新した。よって、令和4年度から令和5年度にかけて収益は増加したものの、経費も大きく増加したことから、収支が悪化した。との発言があり、議長から、令和5年度に収益がなぜ伸びたかを検証することで、収益をさらに伸ばすヒントになると思う。との発言があり、委員から、コロナ禍からの回復と運賃改定が要因であり、インバウンドなど輸送人員が大きく増えたわけではない。との発言があった。

2 審議案件

(1) 令和5年度決算及び監査について

- 資料5に基づいて事務局及び委員から説明した。
- 委員から特に意見はなかったことから、議長が審議案件(1)について全委員が承認した。

(2) 地域公共交通計画認定申請書（案）について

○資料6に基づいて事務局から説明した。

○委員から特に意見はなかったことから、議長が審議案件(2)について全委員が承認した。

(3) 地域公共交通利便増進実施計画の策定について

○資料7に基づいて事務局から説明した。

○副会長から、公共交通の活性化を図るためには、沿線住民に協力してもらうだけでなく、大阪等の生駒市外の方に来てもらうといった地域住民以外の視点も必要である。また、住民や利用者が行政や事業者に訴えるだけでなく、自身で利便性を考えて新しい形で活用することも考えていくべきである。様々な取組みを進めていく中で良いものが出てくるので、積極的に考えていろいろと打ち出していくことが必要である。ぜひ頑張ってください。との発言があった。

○議長から、利便増進実施計画の策定に最も重要なのは利用者の実態を掴むことである。奈良交通の利用者データ分析だけでなく、実際に利用している人がどんな人か、地域外の方の利用がどうなっているか等を把握するために、費用と時間を工夫して、乗り込み調査を実施できないか。との発言があった。

○その他委員から特に意見はなかったことから、議長が審議案件(3)について全委員が承認した。

3 その他

(1) 今後の会議予定等

○事務局から、資料8に基づいて説明をおこなった。第2回協議会は日程調整中であり、後日連絡する。グリーンスローモビリティ導入検証事業では、コミュニティバスが週3日運行になった萩の台地区において、地域に適した移動手段を検討したいと考えている。グリーンスローモビリティは、20km/h未満で公道を走れる車両であり、窓ガラスやシートベルトがない、電気を動力とする環境に優しいエコなモビリティである、車体が小さくきめ細やかな移動サービスの提供が可能である、といった特徴がある。具体的には、コミュニティバスが運行していない曜日で、地域のボランティアの方に運行管理やドライバーを担っていただく。実証運行を行い、既存のコミュニティバスとの比較検証をして、地域に最適な交通手段を模索したい。前回協議会において、低速走行やボランティアドライバーの運転であることから事故を懸念するご意見をいただいたことから、公道でグリーンスローモビリティを導入している他地域の実績調査をしたが、現時点で大きな人身事故等は発生していない。公道での導入においては、安全なルートを事前に設定し、周囲への周知を徹底することで、事故を未然に防いでいると考えられる。本事業でも、走行可能なルートについて生駒警察署と協議中だが、事故を防ぐための安全なルート設定やドライバーへの事前のトレーニング・講習を十分に行うことで事故を未然に防ぎ、万が一事故が起きた場合でもドライバーが不安に思うことがないようなマニュアルの作成、運行体系の構築を進めていきたい。また、本事業は、運賃を徴収せず、公共交通への該当判断が不明確であること

から、本協議会への報告・審議に含めていなかったが、コミュニティバスを運行している萩の台地区での比較対象としての実証実験であることから、運行計画が固まった段階で協議会に報告したうえで、実証運行を開始したいと考えている。また、本事業は、国土交通省が実施する令和6年度の共創・MaaS実証プロジェクトとして採択を受けたことから、萩の台住宅地グリスロ導入実証共創プラットフォームを構築して、地産の再生可能エネルギーを活用し、萩の台地区で現在推進中のまちづくり活動と連携して、空き家未利用地空間を活用した新たな集いの場や、既存の地域拠点、自治会館、駅などの生活拠点をきめ細やかにつなぎ、他分野との共創を図りつつ進めていきたい。との説明があった。

- 委員から、グリーンスローモビリティのボランティアドライバーには賃金を払わないのか。賃金を払うのであれば、どのように負担するか。ゴルフカートでの運行に対する雨や坂道の影響はどうか。一般道の走行に対する渋滞や事故の影響はどうか。コミュニティバスをもう少し小さくすればよいという考えもある。また、もしボランティアが他の企業に勤めていて空いた時間にドライバーをすることがあれば、ボランティアの労働時間管理をどう考えているか。運行主体は市、自治会、NPOのどれか。交通事業者との協議はどのように進めているか。車両購入や電気代といった運行費用は市が出すのか。また、実証実験なので、グリーンスローモビリティの運行ありきではなく、検証結果によっては導入しないかもしれないということではどうか。との発言に対して、事務局から、ボランティアドライバーは基本的に無償で考えているが、共創プラットフォームの中で地域の皆様と一緒に運行形態等について9月末を目標として定めていくので、詳細は現時点で未定である。ただし、グリーンスローモビリティの運行に対する対価はいただかない、払わないことが大前提である。また、現在のコミュニティバスを小型化しても、運行経費の大半が人件費で占めることから、現在の萩の台地区では小型化による収支率の改善は難しいと考えている。あくまで、コミュニティバスがよいか、グリーンスローモビリティがよいかを比較して、地域住民がどう思うかを検証することを目的として、前回協議会で提案させていただいた。今年度末に比較検証した際に、地域の皆様からコミュニティバスがよいということになるかもしれない。実証実験の結果は協議会で報告したい。また、平日の昼間に運行することを考えており、ドライバーはリタイアしている方や、現在地域内で青パト車両による安全確認をしていただいている方が主体となることを想定している。ただし、労働時間管理についてはご指摘の通りなので、地元説明会やワークショップでの検討材料としたい。運行主体は自治会を考えている。交通事業者への説明として、コミュニティバスを運行している生駒交通には前回協議会の前に話をしており、今後も協議をしながら進めていきたい。充電費用については、自治会がソーラーパネルを導入する予定であり、それを活用すると聞いている。車両費用については、市が購入して無料貸与することを想定している。その他の経費は共創プラットフォームの中で今後検討する。地域の皆様の足となるため、市で一定の費用負担は必要になると考えている。また、最終的に導入するかどうかは、検証結果によって決まるものである。との発言があり、議長から、大きな枠組みとして、主体が自治会、サポートが市である。市は、車両購入費や保険などのインシヤルコストをサポートし、運行すること、特に人手については自治会が中心となる。運行管理者や事故対応責任者が誰かといったことを今後決めていく。既存の交通事業者ともコミュニケーションを絶

- やさないことが重要である。20km/h未満で走行するグリーンスローモビリティについて、地域にきちんと説明して理解を得て、みんなで見守ろうという良い関係が実験を通じてうまくできれば長続きすると思う。皆様もぜひご協力していただきたい。との発言があった。
- 委員から、グリーンスローモビリティは国の補助をもらっているのか。との発言に対して、事務局から、すでに申請して採択をいただいている。また、奈良県からも補助をいただいている。との発言があった。
- 委員から、昨年度の協議会で、平群町のデマンド型乗合タクシーの近畿大学奈良病院への乗り入れについて、行きはデマンドタクシー、帰りは既存の公共交通という形で運行することが承認されたが、その後の運用状況や利用状況を報告していただきたい。との発言に対して、事務局から、平群町から報告等はないが、協議会で審議していただいた内容なので、その後の経過について資料を収集し、次回以降の協議会で報告したい。との発言があり、委員から、6月25日に開催された平群町の地域公共交通会議で実績を報告していたので、資料をもらえらると思う。との発言があった。
- 事務局から、次回協議会は9月から10月頃で日程調整中であり、詳細は後日連絡する。との説明があった。

以上