

令和 6 年度 第 3 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 12 月 25 日（水）午前 10 時～午前 12 時

場 所 生駒市役所 4 階 大会議室

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（代理：松石様）、柳谷委員（代理：石川様）、井上委員、葛城委員、池田委員（代理：岩藤様）、渡邊委員、奥田委員、山本委員（代理：細田様）、本田委員（代理：鈴木様）、深田委員（代理：坂下様）、阪本委員、長崎委員、松井委員、坂本委員、矢田委員、鐵東委員、新井委員、村田委員（事務局）生駒市（領家副市長、小林総務部長、谷事業計画課長、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）、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 10 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) 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
- (4) 生駒市地域公共交通利便増進実施計画策定に向けた進捗について（第 2 回分科会報告）
- (5) 萩の台地区グリーンスローモビリティ導入実証事業について

2 審議案件

- (1) 生駒市地域公共交通計画の見直しについて
- (2) 奈良交通バス路線「ひかりが丘住宅線」の経路変更（路線延長）について
- (3) 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価について

3 その他

- (1) その他

【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〕 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 3-1〕 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 3-2〕 ひかりが丘住宅線及び生駒ニュータウン線 第 8 回三者協議ニュース他

〔資料 3-3〕 北田原線 第 4 回三者協議ニュース

〔資料 3-4〕 公共交通マップ（構成案）

〔資料 4〕 生駒市地域公共交通利便増進実施計画策定に向けた進捗について（第 2 回分科会報告）

- [資料4 参考資料1] 令和6年度第2回生駒市地域公共交通活性化協議会分科会 議事概要
- [資料4 参考資料2] 令和6年度第2回生駒市地域公共交通活性化協議会分科会 資料一式
- [資料5] 萩の台地区グリーンスローモビリティ導入実証事業について
- [資料6] 生駒市地域公共交通計画の見直しについて
- [資料7] 奈良交通バス路線「ひかりが丘住宅線」の経路変更（路線延長）について
- [資料8] 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価
- [資料9] 平群町デマンド型乗合タクシーの近畿大学奈良病院への利用状況
- [当日資料] 北田原線おでかけマップ（案）
- [配布資料] 奈良運輸支局説明資料

○会長から、本協議会では毎回多くの審議事項があるが、前回協議会から今回にかけて様々な動きがあったため皆様にご報告し、ご意見をいただいた上で、公共交通に関する取組を来年度も進めていきたいと考えている。公共交通の問題は全国と同じく生駒市においても課題であり、特に高齢者の方からは移動支援に対する声が一番多い。生駒市が、行政と民間事業者と地域住民が三位一体となってインフラ整備を進めていく住宅都市のモデルの一つになるように、ご意見をいただきたい。との挨拶があった。

○議長から、本日も議案が多いので、色々なご発言をいただきたい。との挨拶があった。

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、萩の台線についてコミュニティバスとグリーンスローモビリティで利用者を取り合っていないような結果に見えるが、もう少し詳しく説明いただきたい。との発言に対して、事務局から、萩の台住宅地において、令和6年10月以降では月曜日・木曜日はグリーンスローモビリティ、火曜日・水曜日・金曜日はコミュニティバスという形で2種類の移動手段が確保されているため、利用者を取り合うというよりは、住民のお出かけに対する意識醸成に繋がっているのではないかと。お出かけ機会が増えることで住民の健康をより増進していけたらと考えている。との発言があった。

○委員から、鹿ノ台線の沿線自治会による40万円の負担金は、資料1 P6のグラフにどのように反映されているのか。との発言に対して、事務局から、グラフの折れ線には利用者数の実績を掲載しているため、地元負担金は反映されておらず、生駒市の行政負担額が7割以下となる目標人数を算出する際にコミュニティバスの収入と一緒に計上している。との発言があった。

(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

○資料2に基づいて事務局から説明した。11月の乗車人数が減少した理由について、地元自治会にて住民への聞き取り調査を実施しており、結果を後日共有いただく予定である。との説明があった。

○議長から、11月の乗車人数の減少は気がかりであるが、減少理由を地元自治会で確認中とのことなので、次回協議会で報告いただきたい。との発言があった。

(3) 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3-1、資料3-2、資料3-3、資料3-4、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、北田原線の沿線地域の魅力を、地元住民や地域外の方にも知ってもらい、北田原線を利用して訪れていただくためのマップを作成している。マップを作成して終了ではなく、北田原線の利用を増やすことを目的としているため、マップを使った企画や活用方法を皆様にも検討いただきたい。との説明があった。

○議長から、利用促進に向けた活動を地道に継続していくことが大事である。富雄庄田線のバス停は、寄付のおかげで非常に立派な待合環境ができたので、引き続きご支援をいただけるとありがたい。との発言があった。

(4) 生駒市地域公共交通利便増進実施計画策定に向けた進捗について（第2回分科会報告）

○資料4、資料4参考資料1、資料4参考資料2に基づいて事務局から説明した。

○議長から、計画を進めていくことで利用増加につながるとよい。との発言があった。

(5) 萩の台地区グリーンスローモビリティ導入実証事業について

○資料5に基づいて事務局から説明した。

○委員から、なぜ萩の台地区で導入したのか。との発言に対して、事務局から、生駒市地域公共交通計画では、鉄道や路線バスやタクシー等の主たる公共交通では移動を補うことができない地域において、コミュニティバスの運行だけでは補えないコンパクトな移動について様々な移動手段を検討・導入することを位置付けている。コンパクトな移動手段の一つとして全国的にグリーンスローモビリティの検討が進められている中で、坂道が多いという生駒市の地形的特徴に、坂道に強いグリーンスローモビリティが適合すると判断して、今回実験的に導入している。実験の対象地域を選定するにあたり、約3年前に自家用有償旅客運送の導入を検討したが実現せず、その後も地域に合った移動手段を検討し続けていた萩の台地区において、グリーンスローモビリティが移動を助ける手段の一つとなると考えて、実証実験の地域として選定した。また、今年度よりコミュニティバスの運行日数を週3日に減少した中で、コミュニティバスとグリーンスローモビリティの長所と短所を同地区内で比較可能であることも選定理由である。との発言があった。

○委員から、コミュニティバスの中で目標人数を唯一達成していない萩の台線が運行している萩の台地区をなぜ選定したのか説明いただきたい。コミュニティバスとグリーンスローモビリティを比較するのであれば、他の地区も当てはまるのではないかと。との発言に対して、事務局から、萩の台線についてはコロナ禍前から行政負担割合が7割に近い状況にあった中で、コミュニティバスと共存もしくはコミュニティバスに代わる移動手段の導入について、萩の台地区と行政で議論を重ねてきた経緯がある。利用者数が少ないからグリーンスローモビリティを導入することを決めたのではなく、地元と一緒に考えた手段の一つ

がグリーンスローモビリティであり、今回の実証実験に至った。との発言があった。

○委員から、グリーンスローモビリティがコミュニティバスを補完するのであれば、今の住民主体の運行体制があるべき姿なのか。との発言に対して、事務局から、グリーンスローモビリティを導入している国内の多くの地区で、地域住民が主体となって運行しているため、萩の台地区でも同様に進めている。との発言があった。

○委員から、資料1 P5のコミュニティバス萩の台線の利用実績に、グリーンスローモビリティの運行開始時期に関する記載があるが、コミュニティバスに関する報告の中に、別の移動手段である地域主体のグリーンスローモビリティについて記載するのはいかがなものか。との発言に対して、事務局から、前回協議会においてコミュニティバスとグリーンスローモビリティの競合を懸念する声があったため、両者間で利用者の取り合いが発生していないことを示すために、グリーンスローモビリティの運行開始時期をあえて記載している。次回協議会からはグリーンスローモビリティに関する記載を削除させていただく。との発言があり、議長から、コミュニティバスの利用者にはグリーンスローモビリティの利用者数は含めていないという理解でよいのか。という発言に対して、事務局から、その通りである。との発言があった。

○副会長から、地域公共交通計画を今後策定するにあたって、今回の実証実験の結果を踏まえた上で、生駒市としてのグリーンスローモビリティに関する取組方針を計画内に位置付ける必要があるのではないか。との発言に対して、会長から、計画を新たに策定する際に、グリーンスローモビリティも計画に位置付けることを考えている。萩の台線は行政負担割合が7割を超えており、コミュニティバスをグリーンスローモビリティに置き換える可能性があるのか、グリーンスローモビリティの導入により外出需要が喚起されコミュニティバスの行政負担割合を7割以下に抑えることができるのかを検証するために、地元住民の協力が得られた萩の台地区においてまずは実証実験をおこなっている。その結果、グリーンスローモビリティが効果的であると分かれば、将来的には他地域への横展開も可能性としてある。との発言があった。

○委員から、前回協議会において実証実験の目的と対象地域の選定理由に関する説明が不足していたので、今後の協議会では丁寧な説明をお願いしたい。資料5 P7の事業性確保の評価について、把握できる数字をどのように比較して評価するのかを説明していただきたい。との発言に対して、事務局から、評価時にインシヤルコストを含めるのか、ランニングコストのみとするのか、どのように比較するのか等の方針は検討中である。他地域の事例を参考に検討して、次回協議会で報告する予定である。との発言があり、委員から、ランニングコストのうちどの項目を計上して比較するのか、車両コストを減価償却として含めるのか等の基本的な行政負担の考え方を明確にしていきたい。との発言に対して、会長から、グリーンスローモビリティはコミュニティバスと車両や運行システムが大きく異なるため、他の自治体の事例を勉強し、十分に説明できる材料を揃えた上で、次回協議会で報告させていただく。との発言があった。

○副会長から、グリーンスローモビリティをどういう地域で導入するのか、今後どういう使い方をしていくのかを本協議会で決めていない。グリーンスローモビリティは生駒市の地形に適していると思うが、本協議会で十分に論議する必要があると考えている。との発言

に対して、会長から、今後の使い方や他地域への展開可能性を探るために実証実験をおこなっているため、実証実験の結果を踏まえた上で、今後の使い方や計画への位置付けについて今後の協議会で議論させていただく。との発言があった。

○委員から、グリーンスローモビリティがコミュニティバスの代わりになるのは難しいため、コミュニティバスの利用者数を増やすための実験ツールとして考えてもよいのではないか。グリーンスローモビリティがあることでコミュニティバスの運行エリアまで移動することができ、結果としてコミュニティバスの利用が増えるという仮説を立てて実証実験をおこない、コミュニティバスの利用が増えた場合は他地域でもグリーンスローモビリティの導入を検討するというストーリーの方が、グリーンスローモビリティの必要性が明確になると思う。との発言に対して、会長から、自宅から近くの公共交通機関までの移動手段の整備は進める必要があると考えている。コミュニティバスとグリーンスローモビリティはカバーできる範囲が異なっており、グリーンスローモビリティはコミュニティバスを完全に代替するものでないため、グリーンスローモビリティをどのように使い、どこに行っているのかはアンケート等で把握する必要がある。との発言があった。

○委員から、住戸数や高齢化率等のいろいろな条件から萩の台地区が選定されたと考えている。そういったデータを分析することで、グリーンスローモビリティの導入が可能となる要因や条件がみえてくると思う。との発言があった。

○委員から、交通事故が発生したときの責任は誰が持つのか。との発言に対して、事務局から、ドライバー及び運行主体である自治会に責任が発生し、保険で賠償等を賄うが、その保険の加入費用は生駒市が負担している。との発言があり、委員から、一般的な公共交通では、運行主体がリスクを管理して保険に加入するのではないかな。なぜ保険加入費用を行政が負担しているのか。との発言に対して、会長から、グリーンスローモビリティは他の公共交通とは仕組みが異なり、運行主体は自治会で、ドライバーは地元住民によるボランティアであり、地元が頑張っている。他の地域で横展開する場合も考えると、実証実験の段階で全てのリスクを地元負担させるのではなく、保険費用は行政が当然サポートする必要があると考えている。他地域で導入する場合や本格運行へ移行する場合には、より良いシステムを考えていきたい。との発言があった。

○議長から、資料 5 P6 に明記されている運転手条件や行政の役割等の仕組みは、ボランティア輸送や自家用有償旅客運送の実施にあたって道路運送法第 79 条の登録を取る際に必要となる内容であり、生駒市以外でもオーソドックスな仕組みである。萩の台地区以外でも導入する場合は同じような仕組みが必要であり、やる気があればそれをサポートするのが行政の役割である。萩の台線は利用が少ないため、ダウンサイジングしてコストを抑えて継続する手段として今回はグリーンスローモビリティの検証をおこなっており、コミュニティバスとコストを比較しながら、積み残し等の問題は実験しながら考えていく。グリーンスローモビリティは、コミュニティバスと併存するというよりは、コミュニティバスのダウンサイジングの一つの手段であり、グリーンスローモビリティをむやみに入れるだけで上手くいく訳ではないことは理解しておく必要がある。との発言があった。

○委員から、今後他地域へ横展開する可能性が示唆されているが、タクシー事業者としては脅威を感じている。現在も萩の台地区にタクシーが運行しているため、グリーンスローモ

ビリティの導入でタクシー利用が減る可能性を危惧している。どれだけタクシーのサービスを良くしても、グリーンスローモビリティは無料であるため、競合すると勝つことが難しい。これから長い年月をかけて交通手段を確保するためには、鉄道、バス、タクシーを維持できるように、地域で考えていただきたい。本日の議案ではないが、日本版ライドシェアや公共ライドシェアが今後広まるとタクシー事業者の維持が難しくなり、数十年後には公共交通が地域から無くなる可能性があるということも考慮して議論していただきたい。との発言に対して、議長から、住民の外出する量が変わらないと公共交通同士で取り合うことになるが、外出する量が増えると、行きはグリーンスローモビリティで帰りはタクシーのように、公共交通全体の利用が増える可能性がある。タクシーも含めてどういう手段で外出しているのかを、評価検証時に確認する必要がある。また、事業性の確保の評価についても、住民1人あたりの行政負担額ではなく、利用者1人あたりの行政負担額が基本であると考えている。利用者の外出行動の変化や交通手段、外出目的、外出目的に対する充足感などを確認することで、外出や生活がしやすくなったという効果があれば、グリーンスローモビリティ導入してもよいのではないかと思う。ただし、コミュニティバスとの棲み分けは検証する必要があるため、1日あたりの利用者数を見比べることも実証実験の評価として大事であると考えている。との発言があった。

- 委員から、当日資料に地域公共交通計画のポイントとして記載されている地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせの一つとして、グリーンスローモビリティも含めて地域公共交通計画を今後策定していくという理解で合っているか。という発言に対して、会長から、実証実験の結果を確認した上で、グリーンスローモビリティを計画に記載するかどうかは検討していく。との発言があった。

2 審議案件

(1) 生駒市地域公共交通計画の見直しについて

- 資料6及び当日資料に基づいて事務局及び委員代理から説明した。
- 委員代理から、令和7年度については地域公共交通計画のアップデートに取り組む意向のある計画を策定する場合のみを補助対象とするという話を国土交通省から聞いている。補助率や細かい要件については国土交通省で検討中のため、詳細が分かり次第、事務局へ共有する予定である。との説明があった。
- 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)について承認を求めた結果、全委員が承認した。

(2) 奈良交通バス路線「ひかりが丘住宅線」の経路変更（路線延長）について

- 資料7に基づいて事務局及び委員代理から説明した。
- 議長から、バス停新設によって所要時間が長くなるのか。との発言に対して、委員代理から、具体的な時間はこれから試運転を実施して確認するが、バス停を設置することで乗降時間が発生するため、所要時間が若干長くなる可能性がある。との発言があり、議長から、経路変更は、バスの利便性が向上するだけでなく、通勤手段でマイカーからバスへの転換を図ることでCO₂の排出削減にもつながる非常に良い施策なので、皆で盛り上げていただ

けるとありがたい。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(2)について承認を求めた結果、全委員が承認した。

(3) 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価について

○資料 8 に基づいて事務局及び松石委員代理から説明した。

○委員から特に意見はなかったことから、議長が審議案件(3)について承認を求めた結果、全委員が承認した。

3 その他

(1) その他

○事務局から、資料 9 に基づいて令和 6 年 4 月より本格運行を開始した平群町デマンド型乗合タクシーの利用状況を説明した。委員から、平群町の評価結果を聞いていれば教えてほしい。との発言に対して、事務局から、現時点では評価結果は特に聞いておらず、平群町の公共交通会議で報告された内容については、本協議会で随時報告する予定である。との発言があり、委員から、近畿大学奈良病院からの帰りはデマンド型乗合タクシーが利用できないという説明があったが、帰りの利用に対する要望があったのか知りたい。との発言に対して、事務局から、要望の有無は平群町から特に聞いていないが、帰りも運行する場合は、本協議会で承認しないと実施することができないため、その際は平群町から提案があると思う。との発言があった。

○事務局から、次回協議会は令和 7 年 3 月 19 日の午後に開催を予定している。との説明があった。

以上