

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

日 時 令和6年11月29日（金）午後2時～午後3時30分

場 所 生駒市コミュニティセンター401

出席者

（委員）領家副市長（会長）、室崎委員（副会長）、阪本委員、新井委員、大西委員（代理：松石様）、本田委員（代理：内藤様）、深田委員（代理：坂下様）

（事務局）生駒市（米田建設部長、谷事業計画課長、菊池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 0名

議 事

- 1 開会
- 2 前回分科会の議事概要確認
- 3 高山地区住民アンケート調査結果について
- 4 富雄庄田線の利便増進方針について
- 5 今後のスケジュールについて
- 6 閉会

【配布資料】

[前回分科会の議事概要]

[資料 1-1] 高山地区住民アンケート調査結果

[資料 1-2] 生駒北小中学校 小中学生アンケート調査結果

[資料 1-3] 地元意見の集約結果について

[資料 1 参考資料] 高山地区住民アンケート調査票一式

[資料 2] 今後のスケジュール

[当日資料 1] 高山地区住民アンケート意見への回答

[当日資料 2] 富雄庄田線の利用増進方針について（案）

主な議事内容

1 開会

- 事務局から、分科会の会長だった山本前副市長が10月31日付で退任し、11月1日付で領家副市長が就任した。分科会規定では、会長は生駒市副市長と規定されているため、分科会の会長も領家副市長に就任していただく。との説明があった。
- 会長から、ベッドタウンとして発展してきた生駒市の成り立ちからしても、公共交通は非常に大切である。市としても、公共交通をしっかりと維持・発展させていきたいと思っている。個人的に、5年前に大阪府庁から生駒市に来たが、平成18年10月の道路運送法等の一部改正で福祉有償運送制度が立ち上がったときに、大阪府全域で、ブロック協議会方式で運営協議会を立ち上げて、近畿運輸局と一緒に進めた経験がある。それ以降、公共交通や自家用有償旅客運送は関心を持って見てきた政策分野である。この度、分科会の会長を拝命したので、しっかりと責任を認識して務めていきたい。分科会の協議対象である奈良交通の富雄庄田線は、高山地区の住民が日常生活を行う上で必要となる活動機会を保障するために欠かせないバス路線である。富雄庄田線を持続可能で利便性の高いものにするために、地域公共交通利便増進実施計画の策定が重要である。前回7月18日の第1回分科会では、富雄庄田線の利用実績を基にした議論をしていただき、地元意見の集約方法とアンケート調査票の内容を決定した。今回の分科会では、アンケート調査結果の報告を受け、その結果に基づいて利便増進方針を協議したいと考えている。忌憚のないご意見を頂戴したい。との挨拶があった。

2 前回分科会の議事概要確認

- 前回分科会の議事概要に基づいて事務局から説明した。

3 高山地区住民アンケート調査結果について

- 資料1-1、資料1-2、資料1-3、資料1参考資料、当日資料1に基づいて事務局及び委員代理から説明した。
- 委員から、資料1 P5の表2-1の居住地別・年齢別の富雄庄田線の利用目的について、年齢別では、若い方は通学、次の世代が通勤、75歳以上が通院・買い物といった日常の暮らしのために使っていることが分かる。居住地別にみると、大体の傾向は似ているが、傍示でその他が圧倒的に多い。通院・買い物は自家用車で行くが、その他に富雄庄田線を使いたくなる具体的な要因が分かれば教えていただきたい。との発言に対して、事務局から、アンケート調査結果をみると、主に飲食、特にお酒を伴う飲食の際にはバスを使って移動するという方がいた。お酒を飲むのであれば車を運転できないからバスに乗るという回答だと考えられる。との発言があり、委員から、少し遅い時間帯にバスがあると、みんなでご飯を食べてお酒を飲んでバスで帰る、という利用が可能性としてあり得るのではないかと感じた。との発言があった。
- 委員から、資料1 P.11の図2-5の富雄庄田線の利用頻度別の路線再編による自分の生活への影響について、富雄庄田線をよく使うの方が「変わらない」が少なくなっている一方で、「良くなる」・「やや良くなる」と「やや悪くなる」・「悪くなる」のどちらも多くな

る傾向がある。この要因として、自分の生活に影響すると感じている一方で、それが良くなるか、悪くなるかという情報がうまく伝わっていない部分もあるのではないかと感じた。もしかしたら、富雄庄田線を使っている人に、学研北生駒駅での乗り継ぎが良くなることが伝わり切っていないのではないかと感じたので、路線再編案の良いところがうまく伝わっていけばよいと思った。との発言があった。

- 委員から、資料 1-2 P. 1 で、生駒北小中学校の小中学生アンケート調査の配布数は、令和 6 年 4 月時点の生徒数の 222 件である。回収数が 42 件、回収率が 18.9%という結果だが、222 名の生徒のうち、どれくらいの割合でバスを利用しているか、おおよそでよいので教えていただきたい。との発言に対して、事務局から、生徒数全体で捉えたときにどう考えるかは難しいところがあるが、回答いただいた 42 件の方の利用頻度をみると、バス通学をしている生徒がアンケート調査に回答し、逆に、バス通学をしていない、バスに関心がない生徒はアンケート調査に回答していないのではないかと考えている。その考え方で調査結果をみると、生徒数全体の 20%+ α 程度の方が主にバスを使っていて、それ以外の方は家族の送迎等が中心ではないかと感じている。資料 1-1 の高山地区住民アンケート調査結果では、バスを使っていない人の使わない理由として、「乗りたい時間に運行していない」が多くなっているが、そういったマイナスの部分は小中学生でも一緒ではないかと思っている。資料 1-2 の小中学生アンケート調査結果は、バスを使っている人の意識調査として捉えたらよいのではないかと考えている。との発言があり、会長から、資料 1-1 P. 3 の図 2-1 の富雄庄田線の利用頻度についても、アンケート調査の回答者の割合なので、実際のノンユーザーはもっと多くなるのではないかと思う。との発言があり、委員から、実際の状況を見ると、相対的に小中学生はバスに乗っておらず、送迎が多い。大北地区でも、上大北の方は乗っているが、その他は学校から近いので徒歩である。との発言があった。
- 委員から、資料 1-1 P. 8 の富雄庄田線利用で困っていること、富雄庄田線を利用しない理由のどちらについても、「自宅からバス停まで歩くことが大変」と答えた人は獅子ヶ丘、久保、宮方が多い。獅子ヶ丘では平日に地域内まで運行していないことが原因だと考えられることは分かるが、久保・宮方が多い理由は何か。バス停の位置と住民が多く住んでいるエリアが離れているなど、状況を教えていただきたい。との発言に対して、事務局から、久保・宮方は、バスが走っている道路と集落のあるエリアが離れており、相対的に自宅からバス停まで遠い。逆に、庄田・大北は、バスが走っているメイン道路沿いに集落が多いため、相対的に自宅からバス停まで近い。との発言があり、委員から、「自宅からバス停まで歩くことが大変」という課題について、獅子ヶ丘は平日に地域内まで運行するという方策で解決できるかもしれない。一方で、久保・宮方は、そもそもバス路線から離れている方にとっては運行本数で解決できないかもしれない課題も含まれている。バスを使っていない人は送迎してもらえないと外出頻度が減るという話をふまえると、これから富雄庄田線の運行本数を検討することで公共交通が必要な高齢者の外出機会が維持できればよいと考えていたが、久保・宮方では、富雄庄田線の運行本数変更によって課題を解決できる方もいる一方で、解決が難しい方もいることが分かった。との発言に対して、委員から、宮方・久保は、奈良先端科学技術大学院大学側に出て別のバス路線を使う方がよいという集落の方もいるのではないか。との発言があり、事務局から、宮方では、富雄庄田線

よりも高山学研第1工区を走る路線のバス停の方が近い方が多いかもしれない。久保は、別のバス路線まで一山越える必要がある。高山学研第2工区が整備され、地区内にバス停が整備されると、久保はそちらが主体になるのではないかと考えている。との発言があった。

- 委員から、富雄庄田線で学研北生駒駅まで出て行くのは良いが、帰りの便がない。1本乗り遅れると、学研北生駒駅で1時間待つことがある。利用者目線としては、学研北生駒駅発傍系方面行きの16時台・17時台の便を増やしてほしい。との発言があった。
- 会長から、運転手不足といった奈良交通の事情もあり、運転手の増員につながる変更は難しいという話だった。今後、アンケート調査結果を基に利便増進方針を検討するにあたって議論していくことになり、要望事項すべてに対応することは難しいと思うが、1時間に0本の時間帯に運行する、平日に獅子ヶ丘地域内または生駒北スポーツセンターバス停まで運行する、夜の時間帯を延長するといった内容は、できることから対応していただきたいと考えている。交通事業者としては、どう考えているか。との発言に対して、委員代理から、当日資料1での回答通りにはなるが、奈良交通としてもできるだけ利用を増やしていくことが重要だと認識している。一方で、費用面や運転手不足の問題もあるので、対応できる範囲内で利便増進を図っていきたいと考えている。皆さまからのご意見をいただきながら、市と協議・検討していきたい。との発言があった。
- 委員から、当日資料1で、学研北生駒駅でのバス乗継割引の適用はICカードでご乗車された方のみであれば可能とあるが、奈良交通のCI-CAに限らず、交通系ICカードでも対応可能という理解でよいか。との発言に対して、委員代理から、ICOCAやSuicaなど、全国相互利用可能な交通系ICカードであれば適用できると考えている。との発言があり、委員から、交通系ICカードで適用できるのであれば、富雄庄田線を日常的に利用していない方でも適用されるので良いことだと思う。との発言があった。
- 委員から、バスの運行本数は現状とほぼ同じで、アンケート調査結果を基に、どこに運行時刻を変更すれば適切かを考えていくことになると思う。学研北生駒駅で1時間待つことになるとの話もあったが、待つことができる場所があるだけで、待つことの苦痛は緩和されると思う。学研北生駒駅は、いずれ開発が進むと待つことができるような場所になるという話だったが、雨風を凌ぐことができる状態で少し待つことができれば、本を読む、スマホを見るといった形で待つことのつらさは変わらぬと思うので、大きな費用をかけなくともそういった整備ができないか、市にも検討していただきたい。運行本数が増やせないのであれば、待ち時間はどうしても発生するため、快適に待つことができることもセットで考えていければ良いと思う。との発言があった。

4 富雄庄田線の利便増進方針について

- 当日資料2に基づいて事務局から説明した。
- 委員から、昼間時間以降のダイヤを一定間隔で周期的に運行するパターンダイヤに変更するとあるが、ダイヤを固定しても、学研北生駒駅での乗り継ぎとの連携は鉄道の本数が多いから問題ないという理解でよいか。との発言に対して、事務局から、昼間時間は鉄道側も基本的にパターンダイヤになっているので、それに一定合わせられるのではないかと

っている。帰宅時間帯になると近鉄けいはんな線の本数がかなり増えてくるためバスとの乗り継ぎの連携は問題ないが、昼間時間帯はパターンダイヤ同士を合わせていきたいと考えている。との発言があった。

- 会長から、富雄庄田線の利便増進方針は、どれくらいの年次で実現していくものか。との発言に対して、事務局から、令和6年度中に地域公共交通利便増進実施計画として取りまとめを行い、令和7年5月に国土交通大臣に認定申請をして、令和7年10月1日から利便増進方針に基づいたダイヤで運行を実施していく。地域公共交通利便増進実施計画は、地域公共交通計画を超えない範囲での計画期間の設定を今後検討していくが、その期間内は利便増進方針で定めた内容から後退する変更ができない形で運用することになる。令和7年10月に実施できるスケジュールで今後動いていく。ただし、モビリティマネジメントの実施については、令和7年10月の運行後に、もっと使っていただくための周知活動として記載している。との発言があり、会長から、モビリティマネジメント以外は令和7年10月から実施するというので理解した。利便増進方針(案)に記載している内容は、事前に市と奈良交通とで一定調整しているとのことだが、土日祝のみ運行している学研北生駒駅～生駒北スポーツセンター系統の平日運行や、くろんど池直近へのバス停の新設は、奈良交通としても検討可能という理解でよいか。との発言に対して、事務局から、奈良交通と協議しており、具体的なダイヤは令和7年度以降に組み立てていくが、学研北生駒駅から傍示までの所要時間が片道30分を切るくらいであり、1往復1時間程度でパターンダイヤにすることができる。すべての便で生駒北スポーツセンターまで行くと、片道40分程度になり、パターンダイヤにすることが難しい。そういった課題がある中で、生駒北スポーツセンターまで行くべき便がどれだけ必要かなども整理しながら、より使いやすいものにしていきたいと考えている。との発言があった。
- 委員から、生駒北スポーツセンターまで行く便は、傍示を経由するという理解でよいか。との発言に対して、事務局から、現在の運行は、学研北生駒駅から傍示まで行き、その後戻って生駒北スポーツセンターに行く。逆に、生駒北スポーツセンター発の便は、生駒北スポーツセンターから傍示まで行き、その後戻って学研北生駒駅に行く。小中学生アンケート調査結果から、獅子ヶ丘から生駒北小中学校に通学している方が9～12人いるので、朝夕の通学・帰宅時間帯だけでも生駒北スポーツセンターまで行くことができないかと考えている。との発言があり、委員から、生駒北スポーツセンターまで行く便は、行きも帰りも傍示を経由するという理解でよいか。との発言に対して、事務局から、奈良交通と協議中のため実現するかは分からないが、傍示との往復分をもう少し効率化できないか検討している。との発言があった。
- 委員から、富雄庄田線の利用促進について、周知ができていないので利用しないといった人もいるかもしれない。時刻表の配布をぜひお願いしたい。との発言があった。
- 委員代理から、富雄駅から学研北生駒駅の運行本数は将来的に変わらないと理解している。高山地区から富雄駅まで利用している方が一定いる中で、学研北生駒駅での富雄駅方面へのバスとの接続に関する記載が利便増進方針(案)になくともよいか、どのように考えているか教えていただきたい。との発言に対して、事務局から、前回分科会でお示しした富雄庄田線の利用実績や、今回の住民アンケート調査結果から、富雄駅方面までバスで利用

することのウエイトは低いのではないかと考えている。学研北生駒駅でのバス同士の接続より、けいはんな線との接続に対する意見が多いので、鉄道との乗り継ぎを中心にした方が利便性は高くなるのではないかと考えている。また、学研北生駒駅での乗り継ぎで待ち時間を過ごせる環境づくりについても、市として面的な整備も進めているところであり、学研北生駒駅のまちづくりとあわせて、待つことができる魅力ある場所になっていくことも踏まえつつ、ウエイトとしてはバス乗り継ぎより鉄道乗り継ぎをメインにしたいと考えている。との発言があり、委員代理から、北コミュニティセンターISTA はばたきへ行く方も一定いるのではないかと。との発言に対して、委員から、北コミュニティセンターISTA はばたきで住民票の写し等を発行できる。昔は高山竹林園で発行できたが、現在はできない。若い人はコンビニで発行できるかもしれないが、高齢者になると難しい。学研北生駒駅より北に、証明書を発行できる場所ができるか。との発言があり、事務局から、昔は学研北生駒駅から徒歩圏内の真弓浄水場で発行できたが、今はできなくなっており、令和7年4月以降は市の施設でなくなるので、どのようになるかは把握できていない。駅前のローソンであれば証明書を発行できる。また、学研北生駒駅から北コミュニティセンターISTA はばたきに行くバスの本数が減るわけではない。高山地区から学研北生駒駅までバスで来て、そこから富雄駅方面のバスに乗るのに1時間待つといったことがないように配慮したダイヤ設定になるべくしていきたいと考えている。との発言があり、会長から、実際にダイヤを組む中で、どの便で待ち時間が出るといったことが分かってくるので、北コミュニティセンターISTA はばたきに行く方がバスを利用すると想定されるのであれば、必要に応じて、コンビニでも証明書を発行できるといったアナウンスをしていけばよいと思う。との発言があった。

- 委員から、「土日祝のみ運行している学研北生駒駅～生駒北スポーツセンター系統を平日にも運行し、獅子ヶ丘地区の生活利便向上と、くろんど池直近へのバス停の新設によるくろんど池の観光利用の促進」と記載しているが、前半は平日の住民利用、後半は土日祝の観光利用の話のため、2つの文章に分けてはどうか。それとも、平日の朝夕に観光客がくろんど池に行くために利用するということか。との発言に対して、事務局から、現行でも土日祝は生駒北スポーツセンターに行っており、土日祝の観光需要としてくろんど池直近のバス停を新設する。また、平日に、生駒北スポーツセンターまでどれくらいの便が入っていけるかは今後検討していくので、朝夕以外の便数もゼロではないと考えている。との発言があり、委員から、平日もくろんど池への観光客が利用できるような運行も目指せるダイヤ設定を考えていきたいという意味で、1つの文章にしているということで理解した。との発言があった。
- 委員代理から、利便増進実施計画を国土大臣に認定申請するためには、計画期間内は計画通り運行するという奈良交通の同意書が必要になる。市と奈良交通の間できちんと調整していくようお願いしたい。との発言があった。

5 今後のスケジュールについて

- 資料2に基づいて事務局から説明した。

6 閉会

- 事務局から、次回の第3回分科会は、令和7年2月に開催を予定している。日程等は改めて調整の上でご連絡する。との説明があった。
- 委員から、大北バス停について、市と奈良交通に、東屋のような立派なバス停を作っていた。大変感謝している。との発言があった。

以上