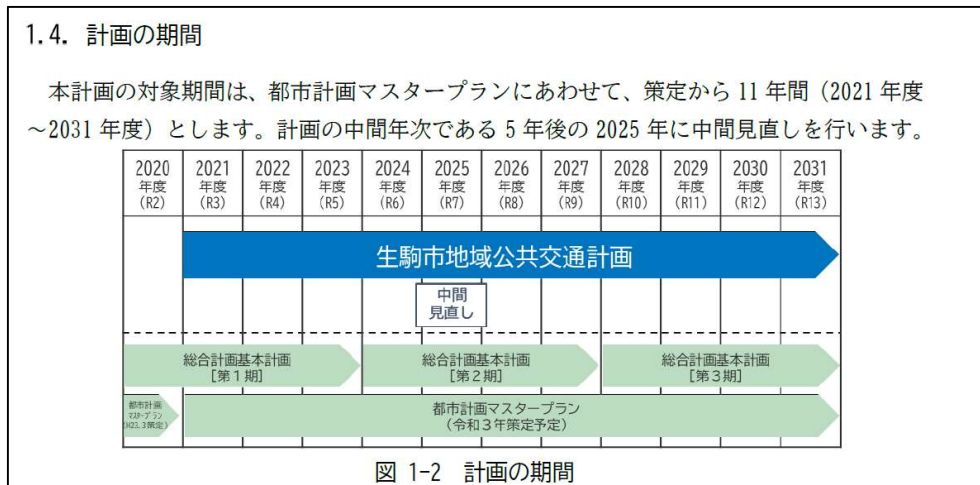


生駒市地域公共交通計画の見直しについて

1. 見直しにあたって

生駒市地域公共交通計画は、計画の中間年次である 2025 年度に中間見直しを行う予定となっている。



（出典：生駒市地域公共交通計画 P2 抜粋）

計画の中間見直しにあたっては、生駒市の地域公共交通やまちづくりに関する現状等を十分に反映する必要があるが、計画策定後の 5 年間で、これまでとは異なる大きな変化が起こっている。

全国的に路線バスの休止・廃止が相次いでおり、近畿 2 府 4 県の休止・廃止区間合計は 2022 年からの 3 年間で 200 km にも及んでいる。バス運転手が慢性的に不足していること等から、路線を維持することが大変困難になってきている。

国の動きとしては、地域公共交通の「リ・デザイン」の推進（共創、交通 DX、交通 GX を柱とした取組）、「交通空白」解消本部設置による交通空白解消に向けた取組（日本版ライドシェアや公共ライドシェア等による対策）などを進め、地域公共交通の利便性・生産性・持続可能性を高めるための取組を進めているところである。また一部の都市では、バス路線の公設民営方式（車両購入やバス停整備などを行政が負担）や共同経営などの新たな試みを行っている。

県内の状況として、奈良県公共交通基本計画や奈良県地域公共交通計画の策定（改定）し、既存公共交通の維持・確保に加え、自動運転バスの実証実験や事業者協力型広域自家用有償旅客運送の検討などを進めている。ただ県内路線バスでは、新型コロナウイルスの影響もあり、運行系統の廃止や運行回数の変更なども実施されてきた。

次に、生駒市内での大きな動きとして、令和 4 年 3 月に奈良交通㈱からバスネットワーク維持に向けた協議の申し入れがあった。申し入れを受け、生駒市地域公共交通活性化協議会にて対応を協議し、令和 6 年 3 月には奈良交通㈱と生駒市と協定を締結し、運行を継続することが決定した。運行継続が決まってからも、路線バス存続のため、利便増進実施計画の策定や三者協議を実施する等、地域の移動を支えるために新しい状況に対する取り組みを進めている。

(計画策定後からの大きな変化)

対象	計画策定後からの大きな変化
公共交通全般 (社会情勢等)	● 運転士や整備士など交通事業に関わる人材不足、高齢化問題 ● 人件費や燃料費の高騰 ● 新型コロナによる生活様式の変化（以前の需要の1～2割減で定着） ● 市民のラストワンマイル対策への意識の高まり等 ● 運賃の値上げ
路線バス	● 奈良交通バス路線の存廃問題（奈良交通に市内バスネットワーク維持に向けた協議の申し入れ／ひかりが丘住宅線及び生駒ニュータウン線、北田原線、富雄庄田線） ● 富雄庄田線の利便増進実施計画の策定及び分科会の設置 ● 新たなフィード補助路線の設定（富雄庄田線の運行区間短縮） ● 三者協議の実施
コミュニティバス	● 鹿ノ台線の本格運行開始 ● 萩の台線の週5日運行を週3日運行に変更 ● 桜ヶ丘地区コミュニティバス実証運行の開始
その他の公共交通サービス	● 地域主体による移動サービスの提供という新たな運行方式の実証開始（萩の台地区グリーンスローモビリティ） ● 全国的に広がっている自動運転やライドシェア等 ● バス路線の公設民営方式や共同経営の導入などの新しい試み
行政	● 生駒市のまちづくり計画（立地適正化計画）の策定

2. 見直しの考え方・方針案

現行計画では、公共交通の根幹である鉄道及び路線バスについては、維持されることを前提として策定している。しかし、社会情勢の変化とともに生駒市の現状も大きく変化しており、根幹であるこれらの公共交通ネットワークについても維持することが難しくなっている。そのため、計画の中でそれぞれの交通体系ごとに方針を定めていく必要があると考えている。

したがって、計画を抜本的に見直すことが必要であると考え、計画期間中ではあるが現行の計画を廃止し、新たに計画を策定すべきであると考える。



※計画期間については、来年度以降検討する。