

富雄庄田線の現状について

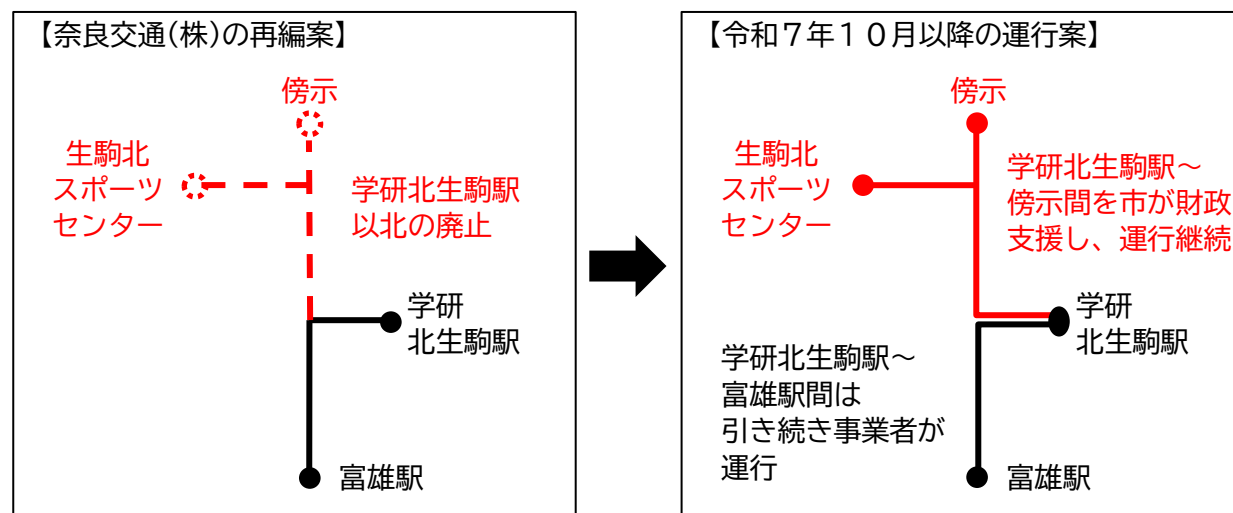
1. はじめに

令和4年3月に奈良交通(株)から、富雄庄田線のうち、学研北生駒駅～傍示・生駒北スポーツセンター間の廃止案が提示されたものの、バス路線廃止による地域への影響が大きいことから、対象区間のバス路線の存続に向けて、市と奈良交通(株)とで協議を続けていた。

(バス路線廃止が地域や市全体に及ぼす主な影響)

- ・高山地区全体が公共交通の空白地となる。
- ・生駒北小中学校へバス通学する学生の通学手段がなくなる。
- ・生駒北スポーツセンターへの公共交通による移動手段がなくなる。

令和6年3月15日に「生駒市と奈良交通株式会社との連携・協力に関する協定書」を締結し、学研北生駒駅～傍示・生駒北スポーツセンター間については、市が財政支援を行うことで、以下のとおり令和7年10月以降も運行を継続することが決定された。



学研北生駒駅～傍示間については、事業者による運行継続が不可能であるため、市の財政支援により、学研北生駒駅～傍示・生駒北スポーツセンター間の路線として令和7年10月以降の運行を継続する。運行継続に向けては、現在の利用状況を分析し、地域のニーズを把握した上で、利便性向上による利用者の増加と運行の効率化を図るため、地域公共交通利便増進実施計画の策定を行う。

2. 収支状況

富雄庄田線の収支状況は、コロナ前の令和元年度の約 2,300 万円の赤字から、コロナ禍による利用減や国庫補助金の減額などにより年々収支状況は悪化し、令和 4 年度では約 2,900 万円の赤字となった。

令和 5 年度は約 3,600 万円の赤字見込みとなっているが、これは、コロナ禍で抑えてきた車両投資の再開、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。

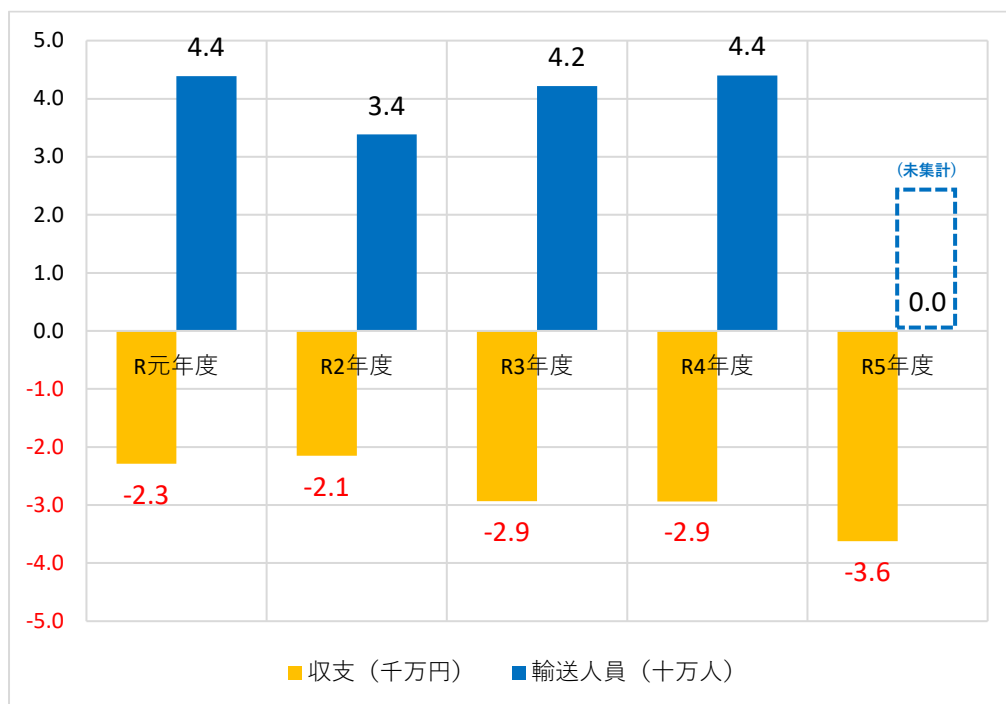


図 2-1 富雄庄田線の収支状況

(出典：令和 6 年度第 1 回活性化協議会資料より抜粋)

3. 利用実態

3.1. 1日あたり利用者数（R4～R6）

富雄庄田線（全区間）の1日あたりの利用者数は、平日は微増、土曜・休日は減少しており、令和6年6月時点では、平日で約462人、土曜で約288人、休日で約157人である。

富雄駅行きと傍示行きの利用者数を比較すると、いずれも富雄駅行き（北から南へ）の利用が多い（令和6年の休日はほぼ同数である）。

※令和5年の土曜に利用者数が多いのは、富雄駅行きでは生駒北スポーツセンターでの乗車と学研北生駒駅での降車が多く、傍示行きでは富雄駅での乗車と育英西校での降車が多いためである。調査日にスポーツセンターや育英西校で開催されたイベントや部活等での利用が想定される。

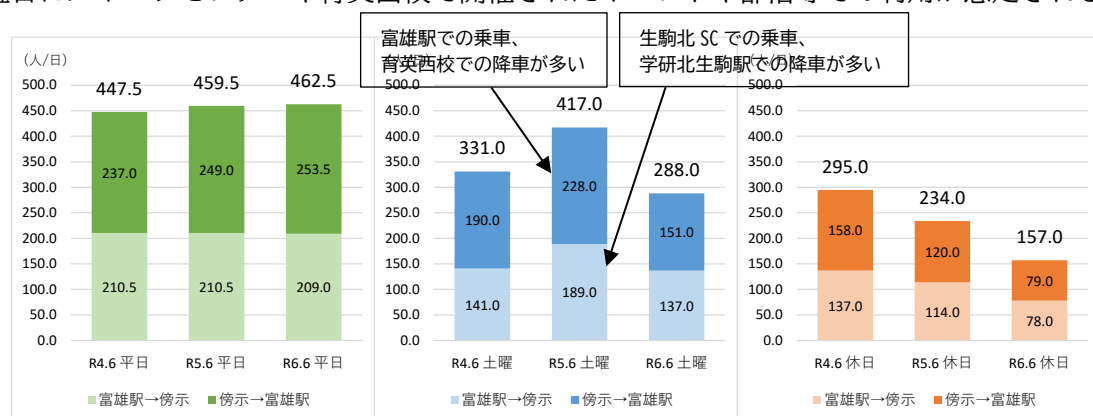


図 3-1 1日あたりの利用者数の変化（全区間）

（出典：奈良交通による調査データを用いて作成）

ここで、高山地区内の利用に着目すると（傍示～学研北生駒駅間の利用）、1日あたりの利用者数は、平日・土曜・休日はいずれも減少しており、令和6年6月時点では、平日で約102人、土曜で約63人、休日で約39人である。

学研北生駒駅行きと傍示行きの利用者数を比較すると、平日は学研北生駒駅行き（北から南へ）の利用が多いが、土曜・休日は傍示行き（南から北へ）の利用が多い。

※令和6年の土曜に学研北生駒駅行きの利用者数が少ないのは、生駒北スポーツセンターでの乗車が少なかったためであり、調査日におけるスポーツセンター利用の有無による影響が想定される。

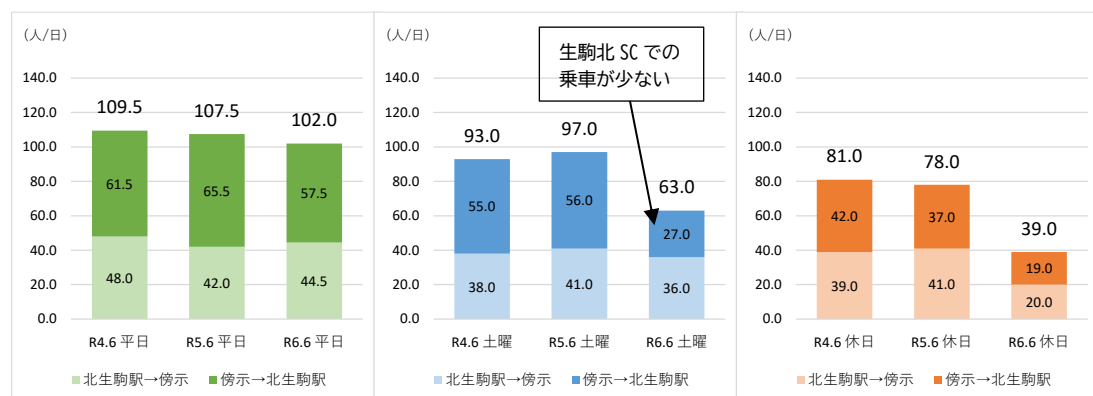


図 3-2 1日あたりの利用者数の変化（傍示～学研北生駒駅間）

（出典：奈良交通による調査データを用いて作成）

また、学研北生駒駅をまたがる利用に着目すると（高山地区～学研北生駒駅以南間の利用）、1日あたりの利用者数は、平日・休日は減少、土曜は増加している。令和6年6月時点では、平日で約41人、土曜で約15人、休日で約8人である。

富雄駅行きと傍示行きの利用者数を比較すると、平日は傍示行き（南から北へ）の利用が多いが、土曜・祝日は富雄駅行き（北から南へ）の利用が多い。

※令和5年の平日の傍示行き利用者数が少ないのは、学研北生駒駅での降車が多いためである。

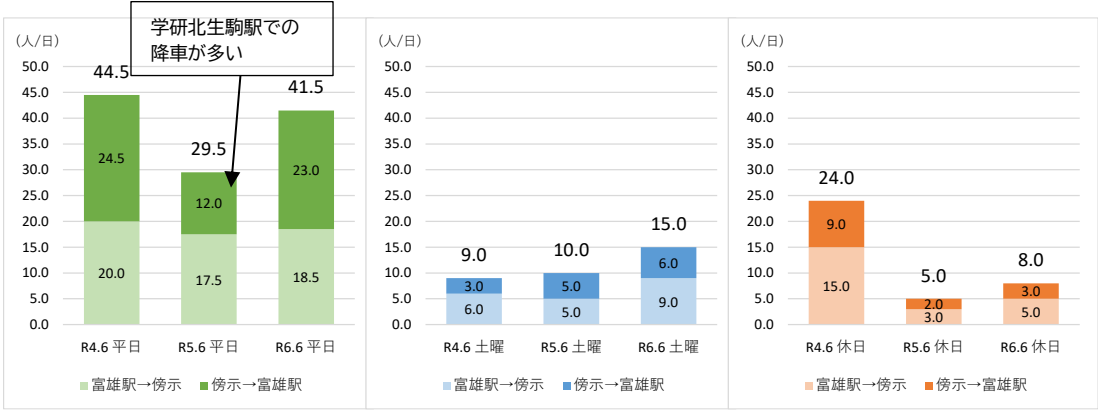


図 3-3 1日あたりの利用者数の変化（学研北生駒駅をまたがった利用）

（出典：奈良交通による調査データを用いて作成）

3.2. 便別の利用者数（R6 のみ）

【平日 富雄駅→傍示行き 高山地区に関連する利用者のみ抜粋】

高山地区に関連する利用者数は、朝の通勤時間帯が多く、通学利用が想定される富雄駅 7:22 発の利用がピークである。始発と最終の利用はとても少ないため、見直しの余地がある。

学研北生駒駅またがり利用は、富雄駅 7:22 発と 10 時台と 15 時台の 3 便で多く見られるが、他の時間帯はおおよそ 2 人未満の利用である。

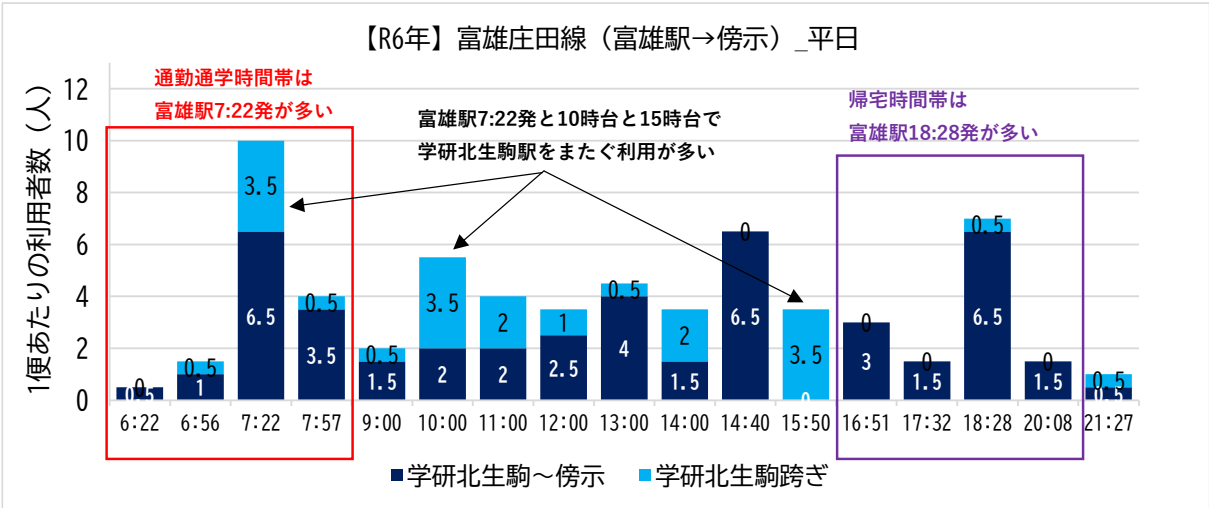


図 3-4 平日の富雄駅→傍示行きの利用状況（高山地区の利用者のみ抜粋）
（出典：奈良交通による調査データを用いて作成）

【平日 傍示→富雄駅行き 高山地区に関連する利用者のみ抜粋】

高山地区に関連する利用者数は、朝の通勤通学時間帯が多く、通学利用が想定される傍示 7:42 発の利用がピークである。

富雄駅→傍示行きの利用と比較して、学研北生駒駅またがり利用が少ない。

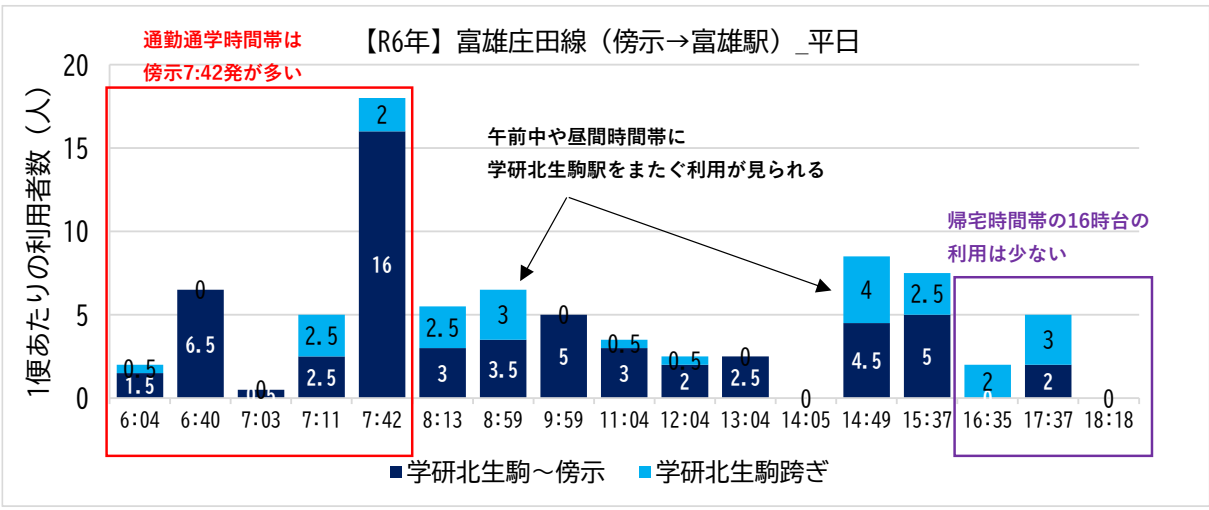


図 3-5 平日の傍示→富雄駅行きの利用状況（高山地区の利用者のみ抜粋）
（出典：奈良交通による調査データを用いて作成）

【土曜 富雄駅→傍示行き 高山地区に関連する利用者のみ抜粋】

高山地区に関連する利用者数は、朝の通勤通学時間帯が多く、通学利用が想定される傍示7:57発の利用がピークである。なお、始発と17時以降の利用はとて少ないため、見直しの余地がある。

学研北生駒駅またがり利用は、13時台と16時台の2便で比較的多く見られる。

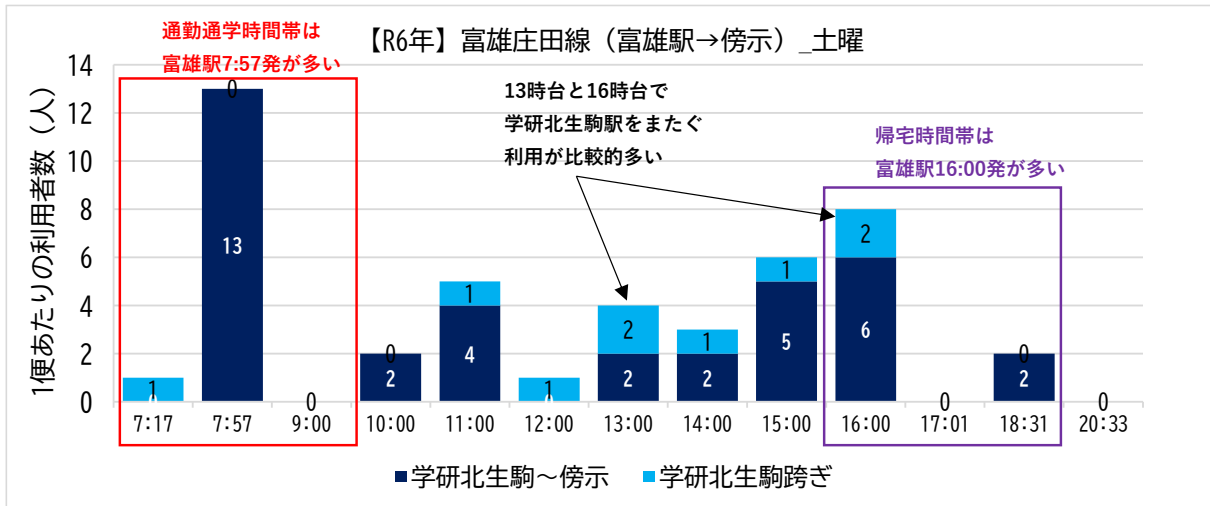


図 3-6 土曜の富雄駅→傍示行きの利用状況（高山地区の利用者のみ抜粋）

（出典：奈良交通による調査データを用いて作成）

【土曜 傍示→富雄駅行き 高山地区に関連する利用者のみ抜粋】

高山地区に関連する利用者数は、通学時間帯は8時台の利用が多い。なお、始発と16時以降の利用はとて少ないため、見直しの余地がある。

富雄駅→傍示行きの利用と比較して、学研北生駒駅またがりの利用が少なく、午前中に利用がみられる。

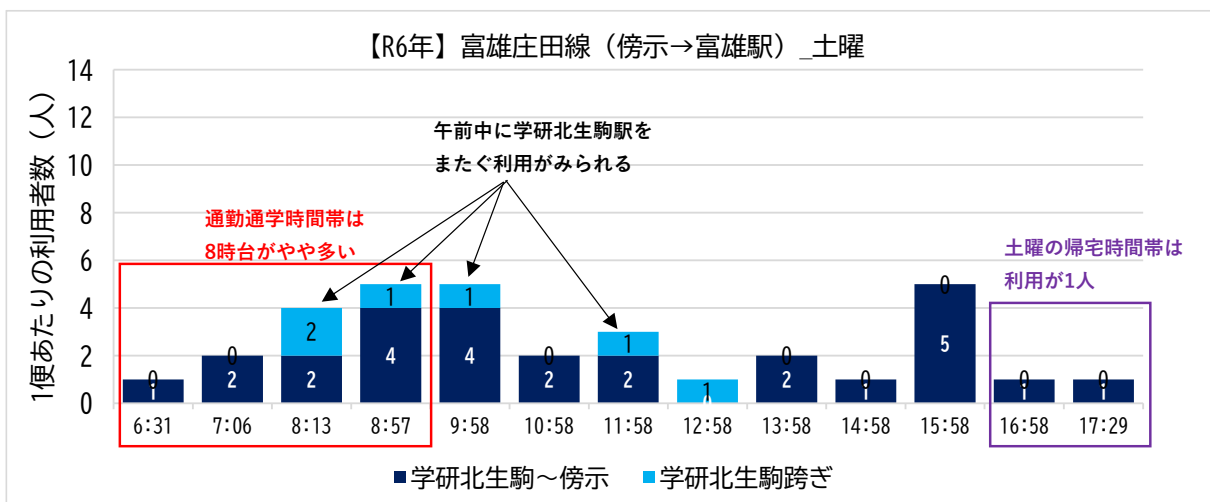


図 3-7 土曜の傍示→富雄駅行きの利用状況（高山地区の利用者のみ抜粋）

（出典：奈良交通による調査データを用いて作成）

【休日 富雄駅→傍示行き 高山地区に関連する利用者のみ抜粋】

高山地区に関連する利用者数は、富雄駅 10:00 発の利用が最も多い。朝の時間帯は富雄駅 8:03 発の利用が多い。昼間時間帯はほぼ利用がなく、0～1 人程度であった。なお、始発と最終の利用はとても少ないため、見直しの余地がある。

学研北生駒駅またがり利用は、午前中に 1～2 人見られる。

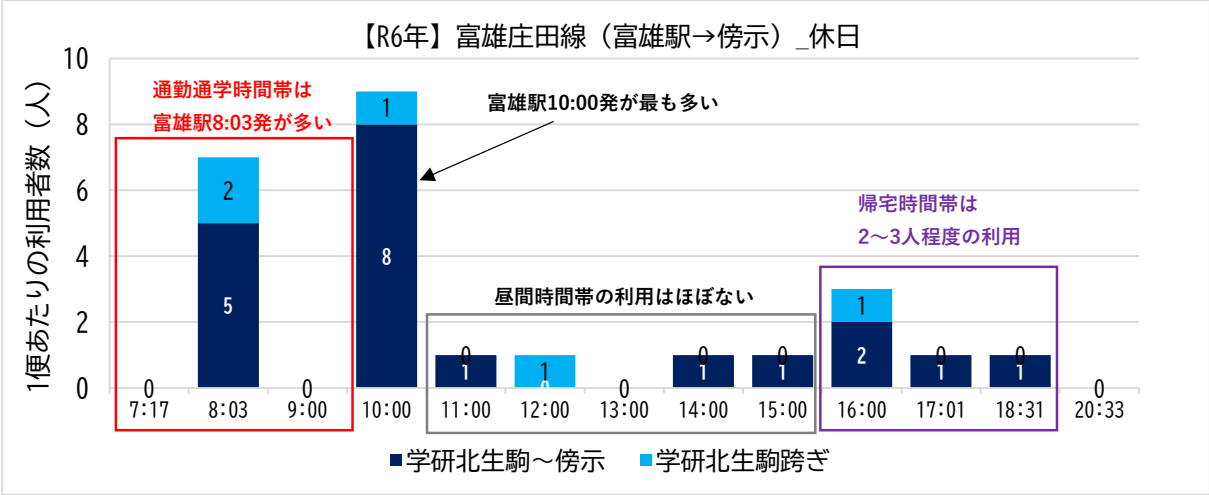


図 3-8 休日の富雄駅→傍示行きの利用状況（高山地区の利用者のみ抜粋）

（出典：奈良交通による調査データを用いて作成）

【休日 傍示→富雄駅行き 高山地区に関連する利用者のみ抜粋】

高山地区に関連する利用者数は、通勤通学時間帯は傍示 8:57 発、帰宅時間帯は傍示 16:58 発で利用が比較的多くみられる。なお、始発から 8 時台と 12 時台から 15 時台、最終の利用はとても少ないため、見直しの余地がある。

富雄駅→傍示行きの利用と比較して、学研北生駒駅またがりの利用は少ない。

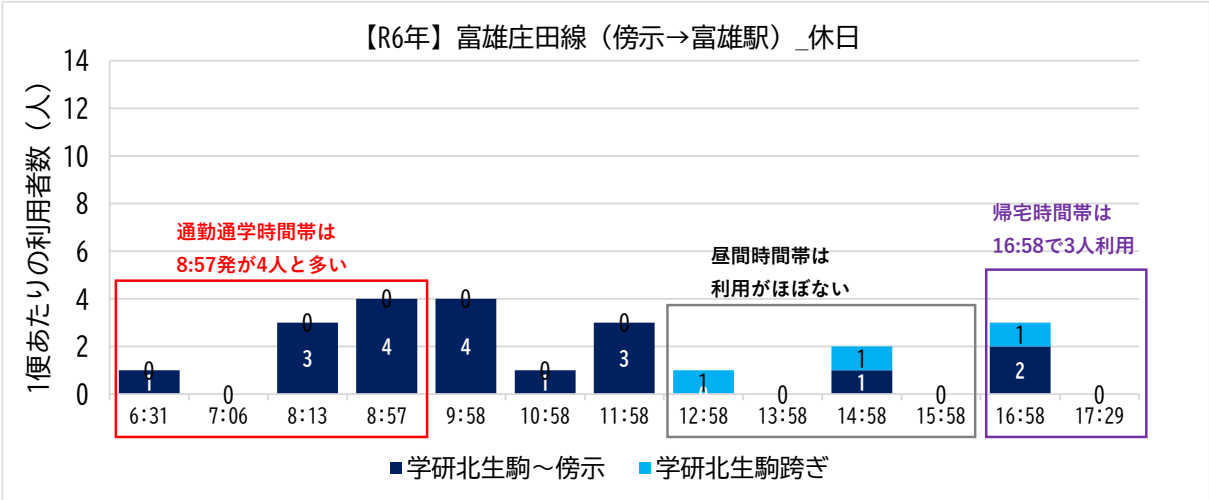


図 3-9 土曜の傍示→富雄駅行きの利用状況（高山地区の利用者のみ抜粋）

（出典：奈良交通による調査データを用いて作成）

3.3. 停留所別利用者数（R6 のみ）

【平日】

生駒市内では「学研北生駒駅」の乗降者数が最も多い。次に多いのが、高山地区内の「生駒北小中学校」、上町の「上町高樋」である。生駒北小中学校は通学利用が想定される。

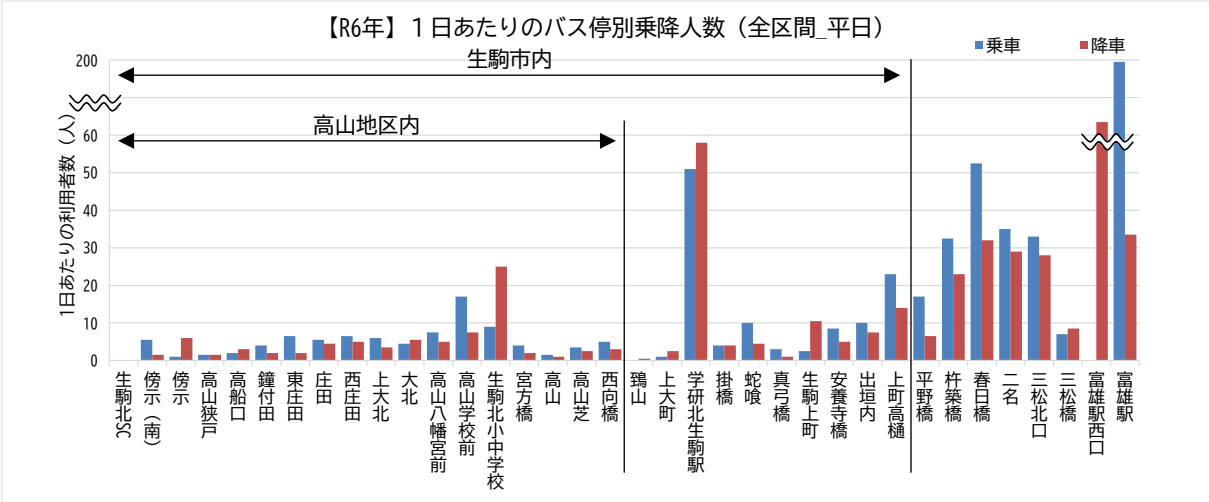


図 3-10 平日 1 日あたりのバス停別乗降人数
(出典：奈良交通による調査データを用いて作成)

【土曜】

生駒市内では「学研北生駒駅」の乗降者数が最も多い。次に多いのが、高山地区内の「生駒北スポーツセンター」、上町の「上町高樋」である。生駒北スポーツセンターはスポーツセンターの施設利用が想定される。

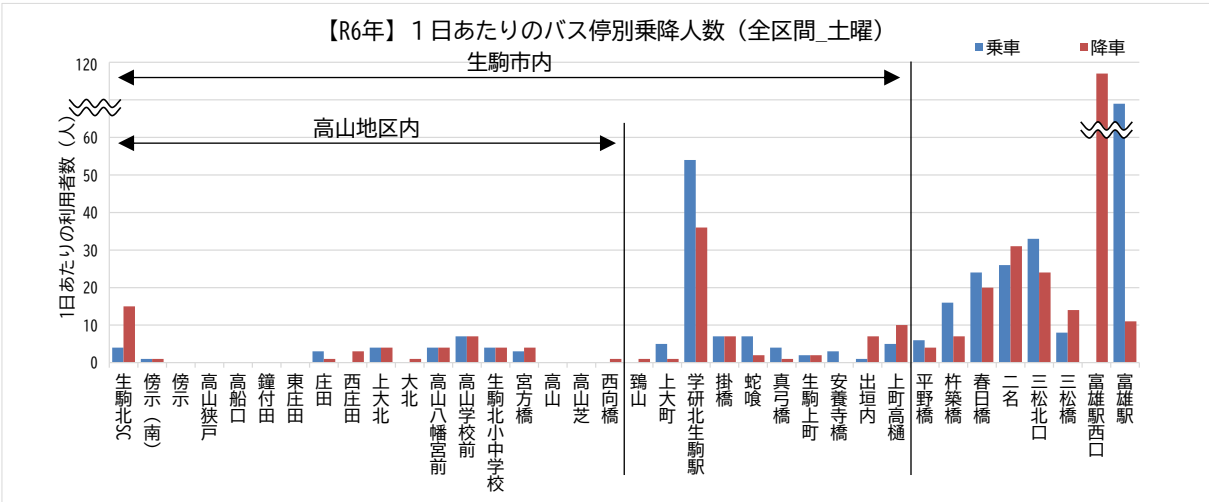


図 3-11 土曜 1 日あたりのバス停別乗降人数
(出典：奈良交通による調査データを用いて作成)

【休日】

生駒市内では「学研北生駒駅」の乗降者数が最も多い。次に多いのが、高山地区内の「生駒北スポーツセンター」、上町の「上町高樋」である。生駒北スポーツセンターはスポーツセンターの施設利用が想定される。

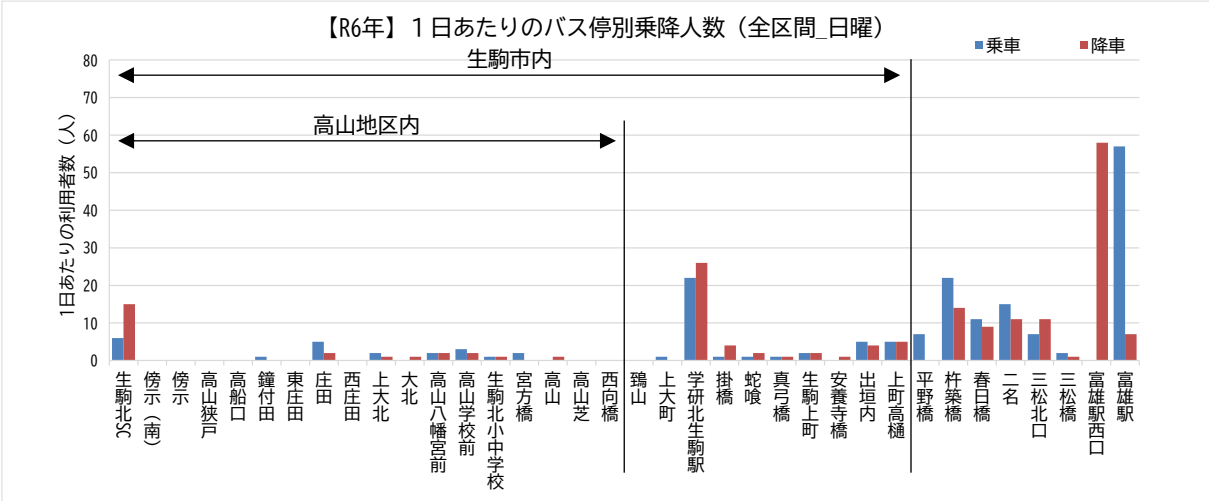


図 3-12 休日1日あたりのバス停別乗降人数

（出典：奈良交通による調査データを用いて作成）

【参考】曜日別のバス停別乗車降車人数の一覧表（R6）

	平日		土曜		日曜	
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
生駒北スポーツセンター	0.0	0.0	4.0	15.0	6.0	15.0
傍示（南）	5.5	1.5	1.0	1.0	0.0	0.0
傍示	1.0	6.0	0.0	0.0	0.0	0.0
高山狭戸	1.5	1.5	0.0	0.0	0.0	0.0
高船口	2.0	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0
鐘付田	4.0	2.0	0.0	0.0	1.0	0.0
東庄田	6.5	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0
庄田	5.5	4.5	3.0	1.0	5.0	2.0
西庄田	6.5	5.0	0.0	3.0	0.0	0.0
上大北	6.0	3.5	4.0	4.0	2.0	1.0
大北	4.5	5.5	0.0	1.0	0.0	1.0
高山八幡宮前	7.5	5.0	4.0	4.0	2.0	2.0
高山学校前	17.0	7.5	7.0	7.0	3.0	2.0
生駒北小中学校	9.0	25.0	4.0	4.0	1.0	1.0
宮方橋	4.0	2.0	3.0	4.0	2.0	0.0
高山	1.5	1.0	0.0	0.0	0.0	1.0
高山芝	3.5	2.5	0.0	0.0	0.0	0.0
西向橋	5.0	3.0	0.0	1.0	0.0	0.0
鷺山	0.0	0.5	0.0	1.0	0.0	0.0
上大町	1.0	2.5	5.0	1.0	1.0	0.0
学研北生駒駅	51.0	58.0	54.0	36.0	22.0	26.0
掛橋	4.0	4.0	7.0	7.0	1.0	4.0
蛇喰	10.0	4.5	7.0	2.0	1.0	2.0
真弓橋	3.0	1.0	4.0	1.0	1.0	1.0
生駒上町	2.5	10.5	2.0	2.0	2.0	2.0
安養寺橋	8.5	5.0	3.0	0.0	0.0	1.0
出垣内	10.0	7.5	1.0	7.0	5.0	4.0
上町高樋	23.0	14.0	5.0	10.0	5.0	5.0
平野橋	17.0	6.5	6.0	4.0	7.0	0.0
杵築橋	32.5	23.0	16.0	7.0	22.0	14.0
春日橋	52.5	32.0	24.0	20.0	11.0	9.0
二名	35.0	29.0	26.0	31.0	15.0	11.0
三松北口	33.0	28.0	33.0	24.0	7.0	11.0
三松橋	7.0	8.5	8.0	14.0	2.0	1.0
富雄駅西口	0.0	183.5	0.0	117.0	0.0	58.0
富雄駅	199.5	33.5	109.0	11.0	57.0	7.0

3.4. 乗車と降車の状況（R6のみ）

富雄庄田線利用者のうち、交通系 IC カードで利用した方の乗降バス停の組み合わせ結果を以下に示す。※使用するデータは、令和6年6月データ。

【平日】

生駒市内では「大北」→「学研北生駒駅」、「学研北生駒駅」→「大北」が4.5人/日と最も多い。次に多いのが、「高山八幡宮」→「学研北生駒駅」、「生駒北小中学校」→「西庄田」、「生駒北小中学校」→「宮方橋北」、「高山芝」→「生駒北小中学校」である。自宅周辺から学研北生駒駅や生駒北小中学校の間の通勤・通学時の利用が想定される。

学研北生駒駅を跨る利用は、「高山学校前」→「奈良市内のバス停」、「奈良市内のバス停」→「傍示」が多い。

$$\begin{aligned} \text{※ICカード利用率} &= [\text{交通系 IC カードの全利用者数(P11)}] \div [\text{図 2-1 の 1 日あたり利用者数}] \\ &= 439 \text{ 人} \div 462.5 \text{ 人} = 95\% \end{aligned}$$

【土曜】

生駒市内では「学研北生駒駅」→「生駒北スポーツセンター」が12人/日と最も多い。次に多いのが、「高山学校前」→「学研北生駒駅」、「学研北生駒駅」→「高山学校前」である。学研北生駒駅から生駒北スポーツセンターへ行く際の利用、「高山学校前」周辺の旧生駒北小学校体育館から北生駒駅への行き帰りでの利用が想定される。

学研北生駒駅を跨る利用は、「生駒北小中学校」→「奈良市内のバス停」、「奈良市内のバス停」→「生駒北小中学校」、「奈良市内のバス停」→「大北」が多い。

$$\begin{aligned} \text{※ICカード利用率} &= [\text{交通系 IC カードの全利用者数(P12)}] \div [\text{図 2-1 の 1 日あたり利用者数}] \\ &= 258 \text{ 人} \div 288 \text{ 人} = 90\% \end{aligned}$$

【休日】

生駒市内では「学研北生駒駅」→「生駒北スポーツセンター」が12人/日と最も多い。次に多いのが、「生駒北スポーツセンター」→「学研北生駒駅」である。学研北生駒駅から生駒北スポーツセンターへの行き帰りでの利用が想定される。

学研北生駒駅を跨る利用は、「生駒北スポーツセンター」→「奈良市内のバス停」、「奈良市内のバス停」→「高山八幡宮」が多い。

$$\begin{aligned} \text{※ICカード利用率} &= [\text{交通系 IC カードの全利用者数(P13)}] \div [\text{図 2-1 の 1 日あたり利用者数}] \\ &= 135 \text{ 人} \div 157 \text{ 人} = 86\% \end{aligned}$$

表 3-13 平日 1 日あたりの乗降バス停の組み合わせ別の利用者数 (00 表)

※2.0 名/日以上の利用がある組み合わせを赤色で着色

※（ ）付きのバス停名は自由乗降指定地

[illegible]

表 3-14 土曜1日あたりの乗降バス停の組み合わせ別の利用者数 (00 表)

※2.0 名/日以上の利用がある組み合わせを赤色で着色

※（ ）付きのバス停名は自由乗降指定地

[illegible]

表 3-15 休日 1 日あたりの乗降バス停の組み合わせ別の利用者数 (0D 表)

※2.0 名/日以上の利用がある組み合わせを赤色で着色
※ () 付きのバス停名は自由乗降指定地

学研北生駒駅を跨がっての利用		乗車バス停													降車バス停													合計																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
		生駒市内													奈良市内													合計																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
学研北スポーツセンター (獅子ヶ丘自治会館前) 傍示(南) 傍示 (獅子ヶ丘団地口) (枚方口) 高山狭戸 高船口 (八栄精機) 鐘付田 東庄田 (庄田口) 庄田 西庄田 (たんだ橋) 上大北 大北 (川崎橋) 高山八幡宮 高山学校前 生駒北小中学校 (宮方橋北) 宮方橋 高山 高山芝 西向橋 瑞山 上大町 学研北生駒駅 掛橋 蛇喰 真弓橋 生駒上町 安養寺橋 出垣内 上町高樋	学研北スポーツセンター (獅子ヶ丘自治会館前) 傍示(南) 傍示 (獅子ヶ丘団地口) (枚方口) 高山狭戸 高船口 (八栄精機) 鐘付田 東庄田 (庄田口) 庄田 西庄田 (たんだ橋) 上大北 大北 (川崎橋) 高山八幡宮 高山学校前 生駒北小中学校 (宮方橋北) 宮方橋 高山 高山芝 西向橋 瑞山 上大町 学研北生駒駅 掛橋 蛇喰 真弓橋 生駒上町 安養寺橋 出垣内 上町高樋	学研北生駒駅 掛橋 蛇喰 真弓橋 生駒上町 安養寺橋 出垣内 上町高樋	学研北生駒駅 上太町 瑞山 西向橋 高山芝 高山 宮方橋 (宮方橋北) 生駒北小中学校 高山学校前 高山八幡宮 (川崎橋) 大北 上大北 (たんだ橋) 西庄田 庄田 (庄田口) 東庄田 鐘付田 (八栄精機) 高船口 高山狭戸 (枚方口) (獅子ヶ丘団地口) 傍示 傍示(南) (獅子ヶ丘自治会館前)	奈良市内 合計	合計	学研北生駒駅	4	1	3	1	2	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1