

令和6年度 第2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9月18日(水) 午後2時～午後4時30分

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、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(代理:中南様)、新井委員、村田委員

(事務局) 生駒市(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)、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 5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1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)地域公共交通計画変更届出書(案)について

3 その他

- (1)奈良県のタクシーの現況(生駒交通圏)について
- (2)生駒市地域公共交通計画の見直しについて
- (3)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] 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] 令和5年度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1回分科会報告)

[資料4参考資料1] 令和6年度第1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] 富雄庄田線に関するアンケート調査他

[資料5] 地域公共交通計画変更届出書(案)

[当日資料] 北田原線第3回三者協議ニュース

[当日資料] コロナ禍における当社の状況について(奈良交通株式会社)

[当日資料] 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

[当日資料] 奈良県のタクシーの現況 生駒交通圏版

○会長から、夏のいこまどんどこまつりとあわせて開催した奈良交通のバス運賃100円DAYや、それぞれの地域での三者協議など、様々な動きがある。来年度は生駒市地域公共交通計画の中間見直しもあり、重要な節目となっている。今まで議論したものを形にして、生駒市の地域公共交通活性化の取組みを進めていきたいので、忌憚のないご意見をいただきたい。との挨拶があった。

○議長から、暑さなど気候が厳しい日は、歩くより公共交通を利用する人もいるが、そもそも外出を控える人もいる。公共交通に乗れば必要なところに連れて行ってもらえるという状況がうまく実現できればよいと思う。身近なところから大きな移動まで、これからの生駒市の公共交通のあり方を一緒に考えていきたい。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、萩の台線が現状の利用者数では行政負担割合7割を下回ることが厳しいという説明だったが、それに対する働きかけはしているか。との発言に対して、事務局から、コミュニティバスに対する利用促進の働きかけを現時点ではできていないが、後の議事で説明するグリーンスローモビリティの導入の件で地域に入っていると、コミュニティバスはなくてはならない貴重な生活の足であり守っていかなければならないという意識を地域住民が持っていることを感じる。地域公共交通という自分たちの足を自分たちで守っていくという意識をより醸成していき、コミュニティバスとグリーンスローモビリティの2つの交通手段について取り組んでいきたい。との発言があり、議長から、新しい交通手段が注目され、コミュニティバスに対する意識が薄れてしまうと、何をしているか分からなくなる。地域住民の足をどう支えていくか、自分たちの足を自分たちでどう支えるか、様々な形で働きかけ、萩の台線の行政負担割合7割を下回る1日44.6人の目標をクリアできるように取り組んでいただきたい。との発言があった。

○委員から、萩の台地区では、コミュニティバスの利用が1日44.6人の目標に達していない状況なのにグリーンスローモビリティを導入するが、生駒市全体からみて一定の地域に注力する必要があるのか。との発言に対して、事務局から、萩の台地区では現行のコミュニティバスの大きさを満たすだけの利用者数に現時点で至っていない。小型の車両に変更しても経費はそれほど変わらないため、令和6年4月から週3日運行に減便した。行政として、週5日に分散して利用していた方が週3日に集約してもらえば目標を達成できるのではと考えていたが、一定の集約はされているものの、全ての利用者が週3日に移ってい

るわけではないことが現状である。コミュニティバスを運行しているが利用者が目標人数に達していない地域という前提条件で、新たな移動手段として様々な地域で導入されているグリーンスローモビリティが生駒市に導入できるのか、コミュニティバスが運行されなくなった曜日に他の交通手段を導入することで地域住民がどう受け止めるか、同一地区でコミュニティバスとグリーンスローモビリティのそれぞれの特徴を見極める社会実験として、萩の台地区でグリーンスローモビリティを運行する。どっちつかずという意見もあるが、生駒市でグリーンスローモビリティがどういう役割を果たすか、今後コミュニティバスが運行していない他の地域に導入できるか、様々な要素がある社会実験であるをご理解いただきたい。との発言があり、議長から、グリーンスローモビリティについては、後の議事で事務局から詳しく説明いただきたい。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。

○議長から、利用者が増えてきたが、潜在需要が顕在化したのか、あるいは、何か他の具体的な理由があるのか。例えば、自家用車を利用していた人がコミュニティバスに転換した、送迎が必要で移動を控えていた人が新しく移動できるようになった等が考えられる。利用者が増えた理由は非常に重要である。今すぐでなくてもよいので、どういう人が利用しているか、コミュニティバスが運行する前はどのように生活していたかを把握していただきたい。との発言に対して、事務局から、コミュニティバスの運行がきっかけで今まで外出していなかった人が外出するようになることは、地域公共交通だけでなく介護予防など生駒市全体にとって非常に有意義なことである。外出機会が増えた、移動手段が変わったということ等を把握するアンケート調査を今後実施できればと考えている。また、年1回、介護予防に関する基礎調査を生駒市の高齢者に対して実施しており、桜ヶ丘地区・生駒台地区で外出するようになった人がどれだけ増えたかを経年でみることはできると思うので、そういう調査も参考にしながらコミュニティバス実証運行の効果を検証したいと考えている。との発言があった。

○議長から、QRコード決済としてPayPayを導入するという説明だったが、手数料は誰が支払うのか。との発言に対して、事務局から、手数料は、運行主体の生駒交通がPayPay(株)に支払うが、最終的に精算を行い生駒市が負担する。本来は200円の運賃から手数料を差し引いた金額が収入になるが、手数料が既存の回数券割引分よりも安価であることから、回数券と同様に収入は200円のままで換算して収支を計算する。との発言があり、議長から、運行経費に手数料が上乗せされ、経費が上がる分、目標人数が増えるという理解でよいか。との発言に対して、事務局から、手数料は生駒市が負担し、評価の際は手数料を除いた元々の運行経費と運行収入を用いて、現在の1日35人という目標は変えずに評価することを考えている。との発言があり、議長から、今後PayPayの利用者が大きく増えた場合に再検討するとして、まずは従来通りに計算するという事で理解した。との発言があった。

○委員から、私は桜ヶ丘地区コミュニティバスを利用している生駒台地区の住民だが、口コミの効果が大きいと感じる。高齢者だけでなく、妊婦も利用している。現金しか使えずコ

コミュニティバスに乗れなかったという話も実際に聞いたので、PayPay が導入されれば地域住民も喜ぶと思う。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、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、コロナ禍前の令和元年度の収入を 100 とすると、令和 5 年度は 93 まで回復したが、100 に至っていないのが現状であり、今後も 100 まで戻すことは厳しいのではないかと思っている。路線別の収支状況について、生駒ニュータウン線・ひかりが丘住宅線、北田原線では、コロナ禍に輸送人員が減ったものの、令和 2 年度の減便等もあり収支状況が回復していたが、令和 2 年度から令和 4 年度に実施していた人件費カットを運転手確保のために取りやめたことから、令和 5 年度は収支が悪化した。富雄庄田線では、元々少ない便数を減便できなかったこともあり、収支が悪化している。また、予算上の数値ではあるが、令和 6 年度の生駒市内の収支状況について、令和 6 年 2 月からの運賃改定により収益は約 9300 万円増えるの見込んでいるが、コロナ禍に抑えてきた車両更新や人件費・燃料費の高騰などにより経費が約 5000 万円増えるの見込んでおり、約 4000 万円の赤字になると考えている。赤字の大きい富雄庄田線の収支改善により、収支均衡を保っていけると思っている。生駒市内の収支均衡に向けて企業努力をしており、また、利用促進について皆様にかんりの努力をしていただいているが、引き続きご支援いただきたい。との説明があった。

○会長から、令和 5 年度・令和 6 年度にコロナ禍で抑えてきた車両更新を行うから経費が増えるという説明だったが、令和 7 年度以降は車両更新費が減っていくといった金額の変動はあるか。との発言に対して、委員から、計画的な車両更新が必要であり、単年の購入で済むわけではなく、年間 30 台を超える台数を購入する必要がある。奈良県から補助をいただいている車両については減価償却としているが、ほとんどの車両が 10 年リースであり、単年ではなく均等償却としている。との発言があった。

○議長から、利用促進の取組みとして多くのイベントを開催しているが、イベントの実施によりバスの利用者数がどれくらい増えたか教えていただきたい。との発言に対して、事務局から、その数字を捉えることが難しい状況である。イベント来場者に実施したアンケート調査の中で、今後バスを使おうと思うかという質問を入れており、生駒市のバスが思っていたよりも使えそうなので今後使っていきたいという声はいただいている。ただし、その人が本当にバスを利用したかどうかという追跡調査は難しく、どういう形で数字を把握していくかは今後の課題である。数年に 1 回、生駒市の総合的なアンケート調査を実施しているので、そこに調査項目を追加していければと考えているが、どのようにすればイベントの効果を把握できるか、ご教示いただきたいと思っている。との発言があり、議長から、イベント実施の効果は広く薄くなってしまい、あまり把握しにくい。1 つの方法としては、エリアを絞り、そこで集中的に話をする事で公共交通に転換してもらえる可能性がある。もう 1 つの方法としては、送迎してもらっている人が自分で動くことができるという体験を増やすことが重要で、様々な人に対してタイプ別に話を聞く仕組みを作っていく方が効果を把握しやすく、また、改善策についても困っている人が乗ってくれる可能性

が見えてくる。1つ1つの取組みも重要だが、結果がどうだったかと問われたときに答えられるようにしておくことも重要だと思う。との発言があった。

○森岡副会長から、イベントなど様々な取組みの中で、こういう目的があるからこういう取組みをしようという考えがあるか。各路線にどのような資産が眠っているか、まずは調査をしていただきたい。そのうえで、その資産をどう活用できるかという話になる。例えば、高山竹林園では、高山竹あかりなどの様々なイベントを実施しているが、利用者を増やすことができないか。との発言に対して、事務局から、北田原線の三者協議において、地域で沿線の魅力を見つけて地域外の人にも見に来てもらうという取組みを進めている。との発言があり、委員から、北田原線の三者協議でグループワークを行い、3自治会の中で北田原線の魅力を発信しようという大きな点が一致した。つまり、沿線住民は自分の地域に対して非常に誇りを持っている。こういう活動を見守っていただきたい。との発言があり、事務局から、北田原線の沿線住民が中心となって、沿線の魅力を発掘して発信することを取り組んでいただくことになった。この成功体験を他路線にも広げていければと考えている。三者協議の結果をニュースで発行し、北田原線でこういうことができたので、違う路線でもできないかという働きかけをしたいと思っている。最終的に、生駒市内の奈良交通の全路線でこういうことができれば、集大成としてそれを巡るツアーを組んで、1日乗車券でそのツアーを回るといった壮大な夢を抱きながら進めていきたい。との発言があり、議長から、地域外から来てもらうことも重要だが、住民が地域の中から外に移動するときに車を利用しなくても問題ないという意識を持つことも重要である。2つの話を一緒に進めるとよいと思う。日常使いのことも考えながら、引き続き取り組んでいただきたい。との発言があった。

○委員から、秋にもバス運賃 100 円 DAY を実施するが、いこま国際 Friendship フェスタやくらしのブンカサイの開催日に実施しないのはなぜか。対象路線が多い方が、利用者が多くなり、バスの状況を理解してもらえるのではないか。バス運賃 100 円 DAY を実施する 11 月 10 日（日）の農業祭について、富雄庄田線には効果があるかもしれないが、他路線にはあまり効果がない。バス運賃 100 円 DAY を実施するのであれば、いこま国際 Friendship フェスタやくらしのブンカサイなど、市内各地から多くの方が集まる日に設定するという配慮をしていただきたいかった。との発言に対して、事務局から、いこまどんどこまつりは生駒市を挙げてのイベントのため、2年連続でいこまどんどこまつりの開催日に実施した。昨年にくらしのブンカサイの開催日に実施した。今年の秋の日程を設定した理由として、10月12日（土）の第6回地域共生社会推進全国サミット in いこまは、市外・県外の方が多く集まるタイミングだったため実施することとした。残りの1日については、多くのイベントが秋に開催される中で、昨年と違う秋のイベントとして、今年は農業祭を選んだ。毎年イベントを変えながら実施したいと考えている。富雄庄田線は、生駒市地域公共交通利便増進実施計画の対象路線でもあることから、沿線のイベントで実施したいということが行政側の考えである。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1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、地域公共交通利便増進実施計画とは何か、簡潔に説明していただきたい。との発言に対して、事務局から、前回協議会で説明した通り、利便性の高い地域旅客運送サービスの持続可能な提供を目指すために、生駒市地域公共交通計画に基づいた利便増進実施計画を作成する。現行の不便な路線やダイヤの改善、運賃設定の見直し等について利便増進実施計画に盛り込み、使いにくいと思われる部分をどのように改善して使いやすくできるのか検討していきたい。計画策定にあたり、現状把握や地域住民の意見収集・分析を行い、方針を検討し、交通事業者や地域関係者の意見集約・調整をしたうえで、計画をまとめるという流れを考えている。そのうち、現状把握を第1回分科会で行い、地域住民の意見収集・分析が9月から実施しているアンケート調査である。次回の第2回分科会では、現状把握とアンケート調査結果から、富雄庄田線をどのようにすれば使いやすくなるかを検討していただき、まとめていく。との発言があり、議長から、現在よりもサービス水準を上げて、利用者や地域住民が使いやすくするためにどこをテコ入れすればよいかを把握するために、調査や意見聴取を行う。サービス水準を上げるためには費用がかかるので、利便増進実施計画の中で費用についても記載し、できれば補助もいただきたいということである。との発言があった。

○議長から、第1回分科会の議事内容について、生駒市地域公共交通利便増進実施計画の実施予定期間は生駒市地域公共交通計画の計画期間と同じ期間もしくはその期間内とあるが、利便増進実施計画が令和13年度末までという長い計画になる。できるだけ短い期間内に計画を策定して事業を展開していく心意気が重要だと思うので、検討・精査をしていただきたい。沿線住民や奈良交通と協議して目標やスケジュールを決めていただければと思う。との発言に対して、事務局から、第1回分科会において、奈良運輸支局から利便増進実施計画は上位計画である地域公共交通計画の期間内が最長であるというご教授をいただいた。利便増進実施計画の具体的な実施期間は、今後の分科会で議論していきたいと思っている。との発言があり、議長から、計画期間と事業実施期間は異なるので、どのタイミングで何をするかというスケジュールを共有していくことを検討していただきたい。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

○当日資料に基づいて事務局から説明した。

○議長から、コミュニティバスとグリーンスローモビリティの役割をどう分担しているか、簡潔に説明していただきたい。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の運行日は、コミュニティバスが運行しなくなった月曜日と木曜日に設定している。グリーンスローモビリティは非常にコンパクトな車両で、19km/h以下でしか走行できない。コミュニティバスは、萩の台地区からスーパーや病院が集まっている地区や南コミュニティセンターせせらぎまで運行しており、地域外への買い物・通院・地域活動の足として利用できるが、グリーンスローモビリティは、地域内の移動が中心となる。グリーンスローモビリティの使い方について、地域の玄関口である萩の台駅と坂道の多い地域内の移動手段として利用していただく。また、月曜日と木曜日の運行による移動手段の確保にとどまらず、萩の台地区で取り組まれている、いこーえん活動という公園を活用した土日のイベ

ントや、住み開きという自家用車を手放した家の空いているガレージを活用した土日のイベント等、地域内の取組みをつなぐ足としてもグリーンスローモビリティを使えるのではないかと考えている。まずは第1段階として月曜日と木曜日に運行し、今後ワークショップなども開催しながら土日の地域活動と連携して若い世代にどう活用してもらえるかを検討していきたい。そういう地域としての使い方が、コミュニティバスとの大きな違いだと考えている。との発言があった。

- 委員から、運賃が無料だが、保険や車両購入費などの経費は必要である。グリーンスローモビリティは地域住民にとってなくてはならない足になると思うし、実証運行が成功すれば生駒市内で水平展開していくことができ良いことだと思うが、経営面が非常に気にかかっている。との発言に対して、事務局から、二種免許を持っていない地域住民がドライバーとなって運行する場合、自家用有償旅客運送、あるいは、許可又は登録を要しない運送の2択になる。自家用有償旅客運送は、交通空白地の設定を協議会で議論していただき、運行を認めていただくという流れになるが、実証運行という建付けの中で一旦その議論はしていない。許可又は登録を要しない運送では、利用者から実費相当分をいただくか、無料かの2択になる。実費相当分として、ガソリン代や車両消耗分等から算出して費用を徴収することはできるが、グリーンスローモビリティは電気自動車でガソリン代が不要であり、車両は生駒市が負担し、車両消耗もほぼないため、実費相当分がほぼないことから、実証運行としては運賃を無料とする。将来的にグリーンスローモビリティが地域にとって非常に良い交通手段の1つであるとなれば、再度議論していかなければならない。いつまでも運賃無料で生駒市がお金を払うことは違うと思っているので、相応の負担をしていただきながら運行する形を模索していきたい。との発言があり、委員から、電気自動車だから費用がかからないという説明は不足している。萩の台住宅地自治会館では太陽光パネルを設置しており、その電力で電気自動車を動かす。なぜ費用がかからないかをきちんと説明しなければいけないと思う。との発言があり、会長から、あくまで実証運行期間は無料であり、今後有料にするかどうかを検討する必要がある。有料であっても、道路運送法の中で許可が下りる形でなければならない。グリーンスローモビリティは、ドライバーが地元ボランティアであり、ガソリン代ではなく電気代であることもあり、コミュニティバスとはランニングコストの算出方法が異なる。ただし、車両購入・リースなどのインシャルコストは費用がかかったり、安全面の対策として保険の費用がかかったりするので、それらをどのように考えるか検討していかなければならない。との発言があり、事務局から、費用はかかるが、自動車の燃費・ガソリン代の計算と比較すると、例えば1乗車1円程度というあまりに安価であり計算しづらいことが実情で、実費相当分を運賃としてもらいにくい。との発言があり、委員から、無料で運行できるはずがない。無料のグリーンスローモビリティが生駒市を網羅するのであれば、極論を言うと、奈良交通もコミュニティバスもいらないことになってしまう。という発言に対して、会長から、実費相当分として計算するランニングコストと、インシャルコストは違う。コミュニティバスは人件費やガソリン代などでランニングコストがかかるので、運賃収入で3割をまかなうことも非常に厳しいという状況がある。それに対してグリーンスローモビリティは、車両購入費となるインシャルコストは高いが、ランニングコストは低い。実施相当分をどう考えるか、道路運送

法との兼ね合いもある中で理屈は考えていきたいが、運賃を無料にする弊害もあるので、今後どのようにしていくか検討していきたい。との発言があった。

- 委員から、坂道が多いルートであり、また、自由乗降のため、高齢者が急斜面で乗降する可能性があるが、安全面は確保できているか。との発言に対して、事務局から、生駒警察署にも相談し、通行してはいけない道路についてもご教示いただいた。そのうえで、地域住民の歩く距離が少なくグリーンスローモビリティに乗れるルートを、地域住民自身に選んでいただいた。9月11日（水）に納車され、体験乗車会も行ったが、グリーンスローモビリティの速度は19km/h以下だが、現実的には15km/h程度であり、利用者が手を挙げれば十分に止まれる速度であるため、安全性は一定確保されていると認識している。主な運行ルートとして2種類を提示しており、実際に10月3日（木）から運行するが、地域住民の意見も踏まえて臨機応変にルート設定を考えながら、よりきめ細かく、かつ、安全な形でのルートに更新していきたいと考えている。との発言があり、委員から、2,700mと長いルートだったり、地域内をぐるぐる回るルートだったりするが、ゴルフカートで走行するうえでどれくらいの距離や回転が妥当か、安全性について検証して報告していただきたい。高齢者にとって安全な乗り物か疑問を感じる。との発言に対して、会長から、ドライバー講習会をする中で安全性を確保していきたい。また、ワークショップでは、地域住民から利便性の面を重視したルートが多く上がってきたが、警察署との協議・調整を何度もしたうえで、安全面を重視したルートになっている。例えば、萩の台地区の外周の幹線道路は、見通しが良い箇所以外は走行しないなどがある。また、注意看板を多く設置したり、回覧等で地元で周知したりするという取組みもしている。高齢者が斜面で乗り降りすることについては、十分に注意をしていきたいと思っている。との発言があった。
- 委員から、実証運行の結果、何をもちょう良かったと判断するか、評価基準を教えてください。との発言に対して、事務局から、最終的にどう決定するか具体的に基準をきちんと決めてはいない。決め方についても今後ワークショップで考えていくが、地域住民の様々な意見を聞き、グリーンスローモビリティが運行して良かったという声がどれだけあるか、この地域にどれだけ役に立ったかが判断基準になるのではないかと考えている。コミュニティバスでは行政負担割合7割を下回るという評価基準を定めているが、今回の実証運行ではどれだけコストがかかるかではなく、グリーンスローモビリティが地域にどれくらい効果があるかが大きな判断基準になると思っている。今後のあり方として、単なる移動手段だけでなく、地域が取り組んでいる様々な活動を結び付ける手段になるかが大きなウエイトを占めるのではないかと。実際に運行してみて、どれくらい利用していただけるか、地域の声をどう反映して良くしていけるか、令和7年2月に取りまとめて3月に報告すると同時に、地域としてグリーンスローモビリティがなくてはならないという声が大きければ続けていくという判断基準になるのではないかと考えている。との発言があり、委員から、グリーンスローモビリティ導入の検証について、特定の地域ではなく生駒市全体に拡大できるかを、コミュニティバスを運行している地域で運行していない曜日に検証するという説明だったが、生駒市全域に展開するには、コミュニティバスが運行していない地域でなければ導入できないのではないかとという誤解が生じる。生駒市全域に導入を展開するというランドデザインがない。どのように検証するかという評価基準は具体的に

いという説明だったが、この問題をクリアして、このような特徴がある萩の台地区で導入してうまくいったので、次は似ている地域に導入するといったグランドデザインがなく、住民にアンケート調査を行って良かったら導入していくことは観念論でしかない。また、地域の活動とジョイントしていきたいという説明だったが、127自治会それぞれがそういう活動をしている。高低差があることは生駒市全域の特徴であり、平坦で自治会館に行ける地域は少ない。高低差が大変だからグリーンスローモビリティを利用するという説明だったが、健康寿命を延ばすために地域内は歩くべきという考えもある。グリーンスローモビリティを導入するためのグランドデザインや評価基準をまずは考えるべきである。さらに、コミュニティバスを運行していない地域でもグリーンスローモビリティを導入できるのではないかと説明だったが、対向車でもすれ違いが厳しいような狭い道路を走るのに安全を担保できるか。生駒市としてグリーンスローモビリティを導入する目的・目標を明確にした方がよいと思う。との発言があり、委員から、住民の声だけでなく、どれくらいの利用者があったかという数字もあわせて評価すべきだと思う。運賃が無料なので住民の意見を重要視して判断することは良いが、利用状況の数値の報告もしていただきたい。また、経費は必ずかかっている。どれだけの費用が実証運行にかかったかが分からなければ、有償で地域に展開できるかを判断することができない。評価の対象にはしなくても、どれくらい費用がかかったかを報告していただきたい。実証運行の判断基準は地域住民で話し合うという説明だったが、最終判断は萩の台地区か、あるいは協議会か。また、コミュニティバスの導入地区を選定するにあたって、地域の高齢化率や勾配等の評価基準があったと思うが、グリーンスローモビリティの導入についても、それに準ずるということか。との発言があり、会長から、コミュニティバスと同様の評価ができるかという話はあるが、利用者数や費用などについては協議会にも報告したいと思っている。コミュニティバスとは異なり、グリーンスローモビリティの実証運行はゼロからのスタートだが、萩の台地区の住民がドライバーも出して運行していくことなので、まずはこの地域で実施した評価を行い、その結果を踏まえて、生駒市の中で適した地域があるか、ドライバーなどの協力がどれくらい必要か、グリーンスローモビリティのメリットとデメリットはどうなっているか、生駒市全域に広げるためのグランドデザインをきちんと考えていきたい。他地域でもやっていきたいという話があれば、その相談にも乗っていきたいと思っている。との発言があり、事務局から、外出機会の増加に効果があったか、行動範囲がどのように広がったか、自家用車利用の低減があったかといった観点は、コミュニティバスと同様である。コミュニティバスとグリーンスローモビリティの違いを同じ地区で比較検証するために、コミュニティバスが運行していて、かつ、運行していない曜日がある地区をグリーンスローモビリティの実証運行地域に選定した。また、元気な高齢者は自治会館まで歩いていくという考え方もあるが、自治会館まで歩くのが大変で最近来なくなったということもあると思う。そのような部分が解消できればという福祉対策的な観点も評価項目として検討していきたい。こみすてを中心とした地域活動と移動手段との関連性として、地域活動に行きづらかった人が行く回数が増えるということも大きな効果だと思っている。との発言があり、議長から、グリーンスローモビリティの実証運行はコミュニティバスが運行している萩の台地区を借りて実施し、時間的な空白部分を選定している。交通空白地の概念には空

間と時間の両方があるので、運輸局とも相談しながら、時間の空白地を埋める形で交通空白地有償運送が適用できるかどうか、検証テーマの1つになる。また、グリーンスローモビリティの評価基準について、現在は非常に甘い基準になっている。コミュニティバスは行政負担割合7割を下回るという厳しい基準がある中で、コミュニティバスとグリーンスローモビリティの評価基準の差ができることは良くないのではないかと。生駒市として評価基準をどうしていくか、きちんと考えておかなければならない。本来は定量的なもので比較できればよいが、グリーンスローモビリティは、車両購入の減価償却や保険料、ドライバーの人件費等をどう負担するか、定員7名から運転手を除く利用者で収支のバランスを図るためどれくらいの利用者が必要かを考えると、非常に収支が厳しい乗り物になると思う。とはいえ、コミュニティバスでカバーできないところをカバーできるのであれば導入の意味があるという実証運行のイメージを共有して持つ必要がある。また、自由乗降区間が多いので、利用者がいたら急に止まる乗り物であることを事前に周知しないと危険になる。そういう様々な観点があるので、実証運行で検証すべき項目をきちんと考えておくべきである。どのような移動サポートができるか、実証運行を通して検証していただきたい。との発言に対して、委員から、コミュニティバスとグリーンスローモビリティの違いとして、コミュニティバスは地域内から地域外への移動、グリーンスローモビリティは地域内の身近な移動であり、目的が違うと理解している。よって、コミュニティバスの空白地にグリーンスローモビリティを導入するという考え方が腑に落ちていない。また、グリーンスローモビリティは地域活動への足を担うとの説明もあったが、元気な高齢者は歩くので、歩けない方は福祉関連の別のサポートが必要ではないか。との発言があり、事務局から、コミュニティバスは目的地に対して行って帰るために移動しているが、グリーンスローモビリティはあくまでもラストワンマイル、駅から家までの短い区間で困っている方の移動手段として提供できないかという考え方で実証運行をしていきたい。との発言があった。

- 議長から、様々な視点から、大変活発な議論となった。それだけ重要なテーマであり、大きな期待もあると思う。継続できるような評価基準を考えることを進めていただきたい。また、費用はかかるので、その費用をどのように位置づけるか、収支の均衡をとることは難しいと思うがどこまでサポートをすればよいか、考えなければならない。実証運行の途中経過もきちんと報告していただきたい。との発言があった。

2 審議案件

(1) 地域公共交通計画変更届出書（案）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。

3 その他

(1) 奈良県のタクシーの現況（生駒交通圏）について

- 委員から、当日資料に基づいて説明を行った。奈良県には7つの交通圏があり、そのうち生駒交通圏は生駒市、大和郡山市、生駒郡のエリアである。生駒交通圏のタクシー会社は、

生駒交通圏内、あるいは、圏内から圏外、圏外から圏内という条件でなければ運行をしてはいけないという規定がある。生駒交通圏の事業者数・車両数は、コロナ禍の影響もあり減少傾向が続いている。総走行キロ・総実車キロもコロナ禍に大きく減少し、若干持ち直しているもののコロナ禍前には戻っていない。実働率は平成 22 年度以降減少しており、コロナ禍の影響で令和 2 年度に大きく減少し、以降も横ばい状態が続いている。動いていない車両が多い、つまり、ドライバーが不足しているという現状がある。車両数の減少、ドライバー不足等もあり、輸送人数は奈良県全体、生駒交通圏ともに大きく減少し、大変苦しい現状である。実働車数が少ないので 1 日 1 台あたり営業収入は増加しているが、総営業収入はコロナ禍前の水準まで回復していない。奈良県では、全労働者の推定年収とタクシー乗務員の推定年収との差が大きく、なかなかタクシー乗務員にはなっていない。車両もドライバーも減少し、ドライバーの高齢化も進んでいるが、収入も上がっていないことから若い方に来てもらえず、大変厳しい中で皆様の移動手段の確保のために事業を継続しているという現状を理解していただければありがたい。また、巷ではライドシェアが叫ばれているが、ライドシェアが入ってくると、ますますタクシーは厳しくなり、なくなってしまふ。ライドシェアは儲からない地域には来ないので、儲からなくなるとタクシーもライドシェアもない、地域の足がなくなる恐れがあることを覚えておいていただきたい。との説明があった。

○議長から、なかなかタクシーの現状を聞かせていただくことはない。非常に貴重な資料と説明をしていただいた。ライドシェアがあれば何でも解決するという大きな勘違いをしている人も多いが、適材適所であり、うまく棲み分けをしていかなければならないと思う。との発言があった。

(2) 生駒市地域公共交通計画の見直しについて

○議長から、本協議会で策定した現在の生駒市地域公共交通計画は令和 13 年度末を計画期間としており、中間見直しをどのようにしていくか議論をしていく必要がある。ただし、本協議会の当初の会議時間を超過しているので、本議題は次回協議会の審議案件として位置付けていただけないか。との発言に対して、事務局から、中間見直しを来年度に行うという説明をする予定としていたが、議長からご提案いただいた通り、中間見直しの内容について、次回協議会の審議案件としたい。との発言があり、議長から、本日議論したグリーンスローモビリティは現計画に記載されていない。また、大きな時代の変化、例えば、コロナ禍の影響やドライバー不足、奈良交通との協議等も現計画に反映されていない。きちんと先を見通して、現在の取組みも含めた内容を検討するためには会議時間が足りないので、そういう体系も含めて次回協議会の審議案件としていただきたい。との発言があった。

(3) その他

○事務局から、次回の第 3 回協議会は 12 月 25 日（水）午後、生駒市役所 4 階大会議室で開催する予定である。また、前回協議会において、昨年度の協議会で審議いただいた平群町のデマンド型乗合タクシーについて状況を報告すべきというご指摘をいただいた。平群町

に確認したところ、平群町の地域公共交通会議で報告しておらず、来月に予定している次回会議の報告後に生駒市に情報共有するということだったので、次回協議会で報告したい。との説明があった。

以上