

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

1. 事業概要

1.1. 生駒市におけるグリーンスローモビリティ導入の目的

生駒市では、市民の日常生活における活動機会を保障していくために、コミュニティバスなどの公共交通サービスの提供等を行ってきた。ただ、坂道の多い住環境であるため、高齢者にとっては既存のバス停や駅まで歩くことが困難で、公共交通サービスを気軽に利用できない地域もある。また、ニュータウン以外では道の狭い住環境が残っており、既存のコミュニティバス車両の走行が困難なため、公共交通サービスの提供が出来ていない地域も残っている。

そこで、既存の公共交通サービスでは対応が難しい場所であっても、市民の日常生活における活動機会を保障するために（地域での移動手段を確保するために）、低速の小さな移動手段「グリーンスローモビリティ」の生駒市内での実現可能性を検証する。

さらに、利用者数の減少や収支の悪化等で、既存の公共交通サービスの運行維持が困難になってきている場所について、「グリーンスローモビリティ」を使ったダウンサイジングによる公共交通サービスの維持を図る。

1.2. グリーンスローモビリティによるまちづくりへの効果

生駒市でのグリーンスローモビリティ導入にあたっては、地域の移動手段の確保のみに留まらず、このグリーンスローモビリティの特徴を活かして、地域活動の活発化、脱炭素化の推進、複合型コミュニティづくりやニュータウン再生・再編など、地域で進められている様々なまちづくりと連携を図り、グリーンスローモビリティでまちづくりを「つなぐ」ことで、相乗効果により各事業の効果を増大・発展させ、地域活力の一層の増進を図り、持続可能な次世代の住宅地づくりを推進することを目指す。

1.3. グリーンスローモビリティ導入実証事業について

グリーンスローモビリティを生駒市に導入した場合、上記に示した導入目的やまちづくりへの効果を達成することが可能なのか、まずは導入実証事業を通じて検証を行う。

導入実証事業においては、移動手段の確保や地域で進められている様々なまちづくりとの連携の可能性、グリーンスローモビリティの事業性について検証する。なお、グリーンスローモビリティの先進導入地域では、地域が主体となって運行している事例が多いため、生駒市においても地域主体での運行可能性を検証する。

また、既存の公共交通との関係性（競合か補完か）の確認や、運行にあたっての制約等を確認することで、生駒市内での展開方法についても取りまとめる。

1.4. 実証運行地区の選定

グリーンスローモビリティの導入実証事業を行うにあたっては、活動機会の保障ために移動

手段の確保が必要な地域、まちづくりの活動と連携が図れる地域、地域が運行主体となり実行できる地域を選定する。

そこで、活動機会の保障や地域活動の活発さなどから、「萩の台住宅地」を実証運行地区として選定する。萩の台住宅地で実証運行をすることで、現在利用が伸び悩む既存コミュニティバスとの比較検証も行い、地域における最適な交通手段も模索する。

1.5. グリーンスローモビリティの特徴



(ヤマハ発動機のグリーンスローモビリティパンフレットより)

【グリーンスローモビリティが持つ付加価値】

- ① 車内のコミュニケーションが弾むので、乗って楽しい
 - ② 車外とのコミュニケーションも弾むので、周りの人も楽しい
 - ③ 地域の人（高齢者、女性、障害者など）が運転手として新しい活躍の場を得やすい
 - ④ 地域コミュニティがデザインしやすいので、運営する人も楽しい
- 乗る人・住む人・運転する人・運営する人が「楽しい」

【グリーンスローモビリティの政策コンセプト】

- 1 従来の公共交通ネットワークを補完する「**低速の小さな移動サービス**」
- 2 運転手と乗客や乗客同士、乗客と歩行者などのコミュニケーションが弾む機能を持つ「**乗って楽しい移動サービス**」
- 3 福祉面での出かけ支援、地域の賑わい創出、観光客の満足度向上、高齢者の見守り、地域防災・防犯のための絆の強化等の多様な副次的効果を持つ「**コミュニケーション装置**」

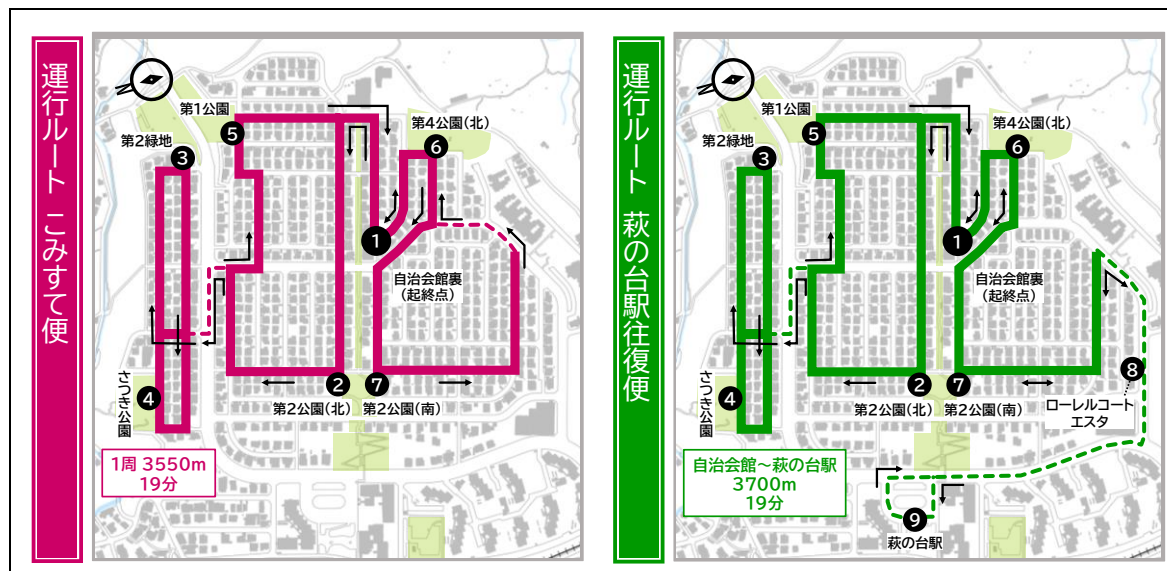
低炭素型・脱炭素型の持続可能な交通、持続可能な地域社会の実現

(国土交通省のグリーンスローモビリティの導入と活用のための手引きより)

1.6. 運行の概要

- ・運行主体：萩の台住宅地自治会を中心とした地元住民（ボランティア輸送）
- ・運行期間：令和 6 年 1 0 月 3 日（木）～令和 7 年 3 月 3 1 日（月）
- ・運行日：月・木曜日（平日運行／たけまる号の運行していない曜日）
- ・運行時間：午前便）9：00～12：00 午後便）13：00～16：00
- ・運行種類：定時定路線
- ・運行経路：萩の台住宅地内を運行し、萩の台駅や萩の台自治会館を往復する
- ・乗降場所：萩の台住宅地内は自由乗降、萩の台住宅地外は、萩の台駅のみ停車
- ・運行車両：ヤマハ発動機AR-07（電動カート公道仕様の7人乗り車両）
- ・運行便数：1日7～8便（1時間1便程度）
- ・運賃：無料
- ・愛称：はぎくる

<現在のルート及びダイヤ> ※2月末時点



<月曜日の運行ダイヤ>

午前				午後			
第1便	第2便	第3便	第4便	第5便	第6便	第7便	
駅往復便	こみすて便	こみすて便	駅往復便	駅往復便	駅往復便	駅往復便	
自治会館	自治会館	自治会館	自治会館	自治会館	自治会館	自治会館	
9:30	10:30	10:50	11:30	13:08	14:08	15:08	
出発	出発	出発	出発	出発	出発	出発	
萩の台駅	自治会館	自治会館	萩の台駅	萩の台駅	萩の台駅	萩の台駅	
9:49	10:42	11:02	11:49	13:27	14:27	15:27	
到着	到着	到着	到着	到着	到着	到着	
萩の台駅	自治会館	自治会館	萩の台駅	萩の台駅	萩の台駅	萩の台駅	
9:55	10:42	11:02	11:55	13:33	14:33	15:33	
出発	出発	出発	出発	出発	出発	出発	
自治会館	自治会館	自治会館	自治会館	自治会館	自治会館	自治会館	
10:14	10:49	11:09	12:14	13:52	14:52	15:52	
到着	到着	到着	到着	到着	到着	到着	

<木曜日の運行ダイヤ>

午前				午後			
第1便	第2便	第3便	第4便	第5便	第6便	第7便	
駅往復便	駅往復便	駅往復便	こみすて便	駅往復便	駅往復便	駅往復便	
自治会館	自治会館	自治会館	自治会館	自治会館	自治会館	自治会館	
9:30	10:30	11:30	12:40	13:08	14:08	15:08	
出発	出発	出発	出発	出発	出発	出発	
萩の台駅	萩の台駅	萩の台駅	自治会館	萩の台駅	萩の台駅	萩の台駅	
9:49	10:49	11:49	12:52	13:27	14:27	15:27	
到着	到着	到着	到着	到着	到着	到着	
萩の台駅	萩の台駅	萩の台駅	自治会館	萩の台駅	萩の台駅	萩の台駅	
9:55	10:55	11:55	12:52	13:33	14:33	15:33	
出発	出発	出発	出発	出発	出発	出発	
自治会館	自治会館	自治会館	自治会館	自治会館	自治会館	自治会館	
10:14	11:14	12:14	12:59	13:52	14:52	15:52	
到着	到着	到着	到着	到着	到着	到着	

※ルート図の実線区間が自由乗降区間。

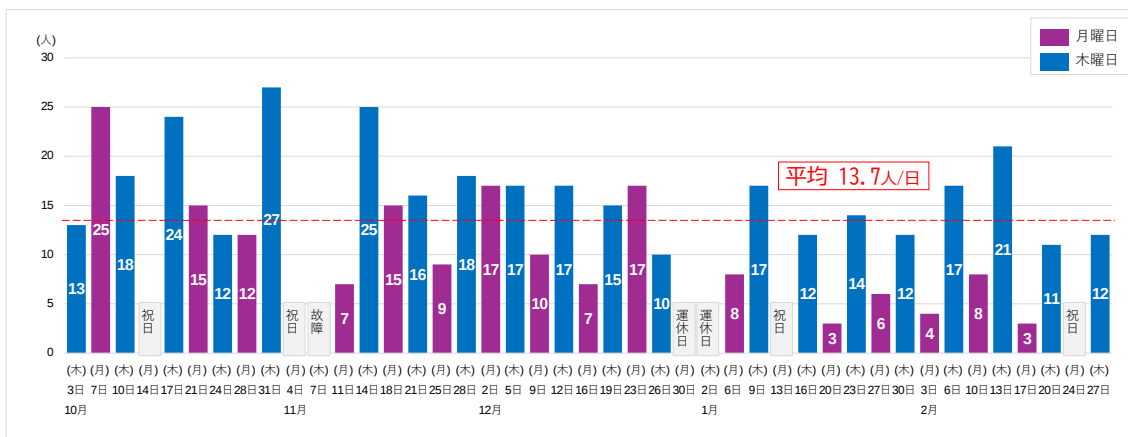
2. これまでの経緯

令和 6 年 4 月	国土交通省 令和 6 年度共創・MaaS 実証プロジェクト 採択
令和 6 年 5～9 月	実証運行に向けた準備
	・ 7/13 地元説明会
	・ 8/10 地元ワークショップ
	・ 9/ 7 地元ワークショップ 等
令和 6 年 10 月	10/3 実証運行開始（萩の台住宅地自治会館にて出発式を開催）
	※コミュニティバスの運行していない「月曜日と木曜日」に運行
令和 6 年 11～12 月	実証運行の中間見直しに向けた協議
	・ 11/ 5 ドライバーや添乗員へのグループインタビュー
	・ 11/17 地元ワークショップ
	効果検証に向けた調査の実施
	・ R6.11.25～12.22 利用者アンケート調査の実施
	・ R6.12. 5～12.28 住民アンケート調査の実施
令和 7 年 1 月	1/6 新しいルートとダイヤでの運行開始
	・ R7.1.23～R7.2.7 利用者アンケート調査の実施（2 回目）
	・ R7.1 下旬 ドライバーや添乗員への個別ヒアリングの実施 （運行に関して困ったことや今後の改善点などを質問）
令和 7 年 2 月	2/27 新しいダイヤでの運行開始（近鉄電車のダイヤ改正による）

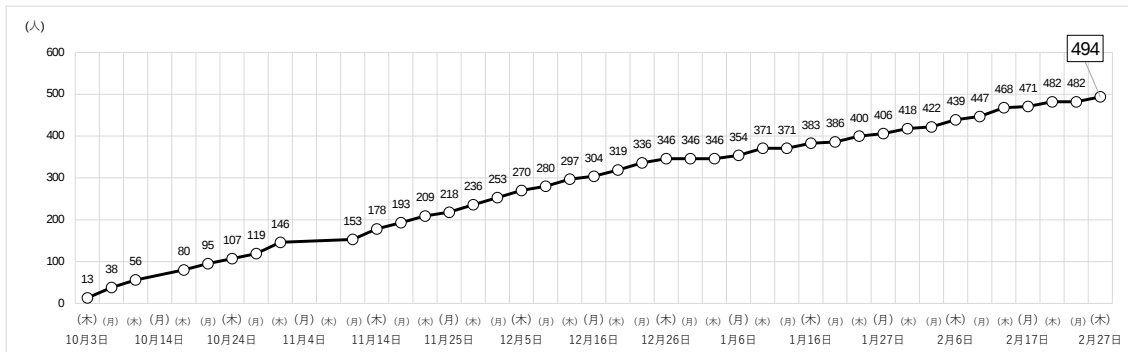
3. グリスロの利用状況の概況

- ・ 令和 6 年 10 月 3 日（木）の実証運行開始以降、2 月末時点で延べ 494 人の利用がある（36 日間の利用結果、1 日平均は 13.7 人）。
- ・ 1 月は寒さの影響もあり利用者が減少している。特に、月曜日の利用が少ない。
- ・ 木曜日は、いきいき百歳体操等の行き帰りでの利用があるため、利用者数が多い。体操参加者に対してグリスロ利用を呼びかけていることもあって、木曜日のこみすて便は利用が増えていると思われる。

<1 日あたりの利用者数の推移>



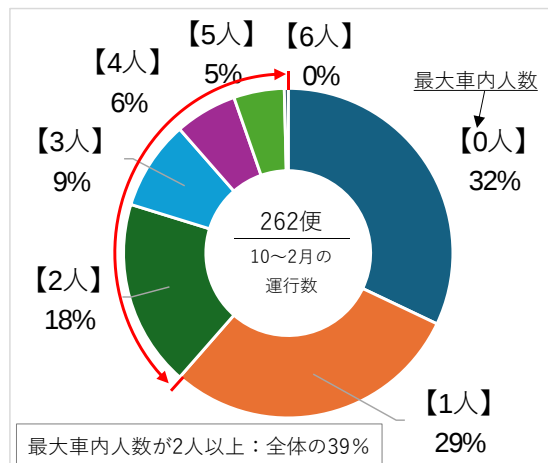
<延べ利用者数の推移>



<月別・曜日別の利用者数の推移>

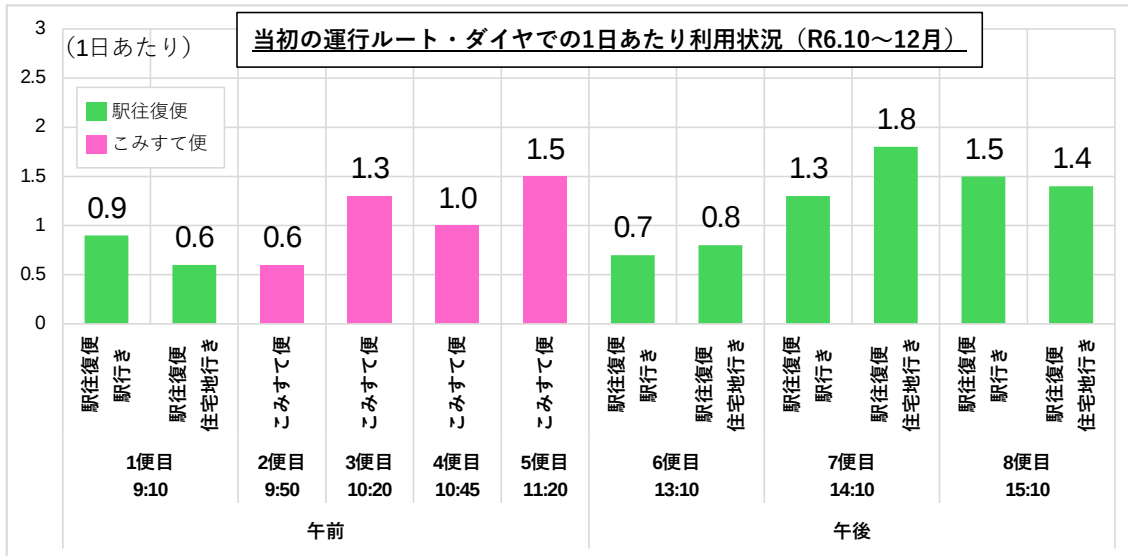
	月曜	木曜	平均
10月	17.3	18.8	18.3
11月	10.3	19.7	15.0
12月	12.8	14.8	13.8
1月	5.7	13.8	10.3
2月	5.0	15.3	10.9
3月			
平均	10.4	16.4	13.7

<1 便ごとの最大車内人数の状況>

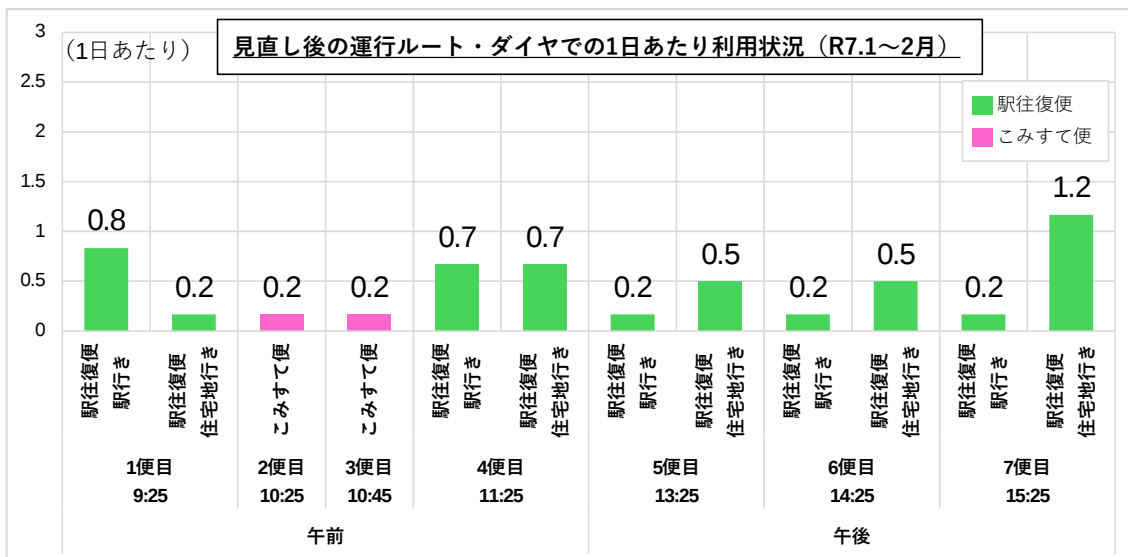


<便別の利用者数（1日あたり利用者数）>

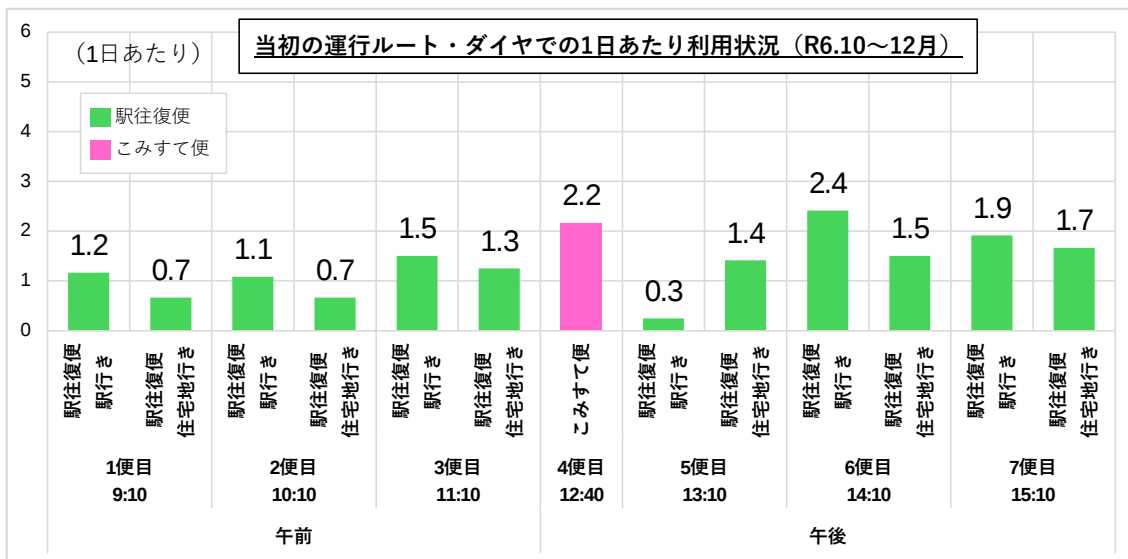
<月曜日の1日あたりの利用者数> ※R6.10～12月まで



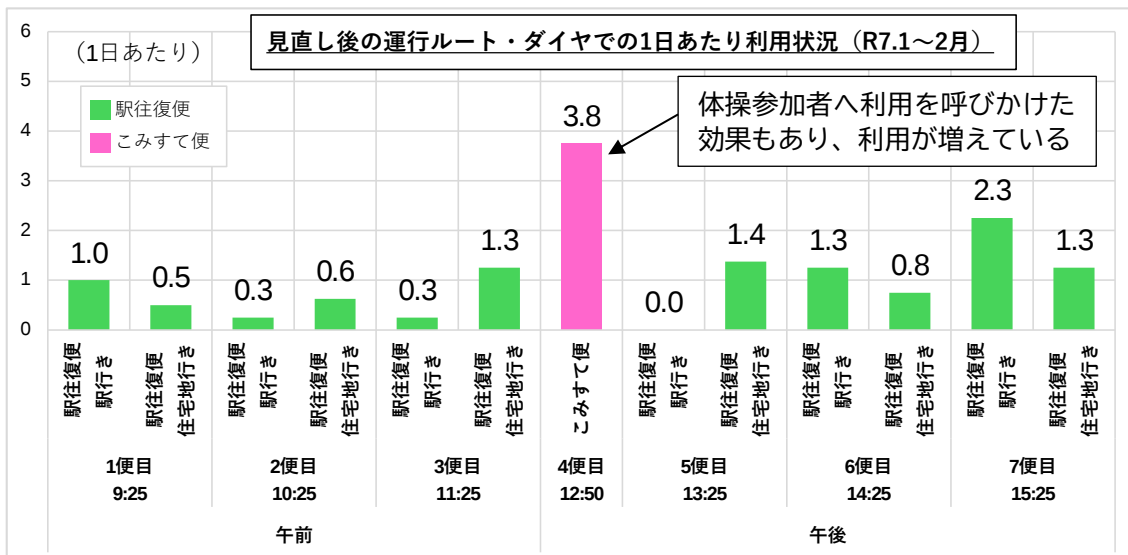
<月曜日の1日あたりの利用者数> ※R7.1～2月



<木曜日の1日あたりの利用者数> ※R6.10～12月まで



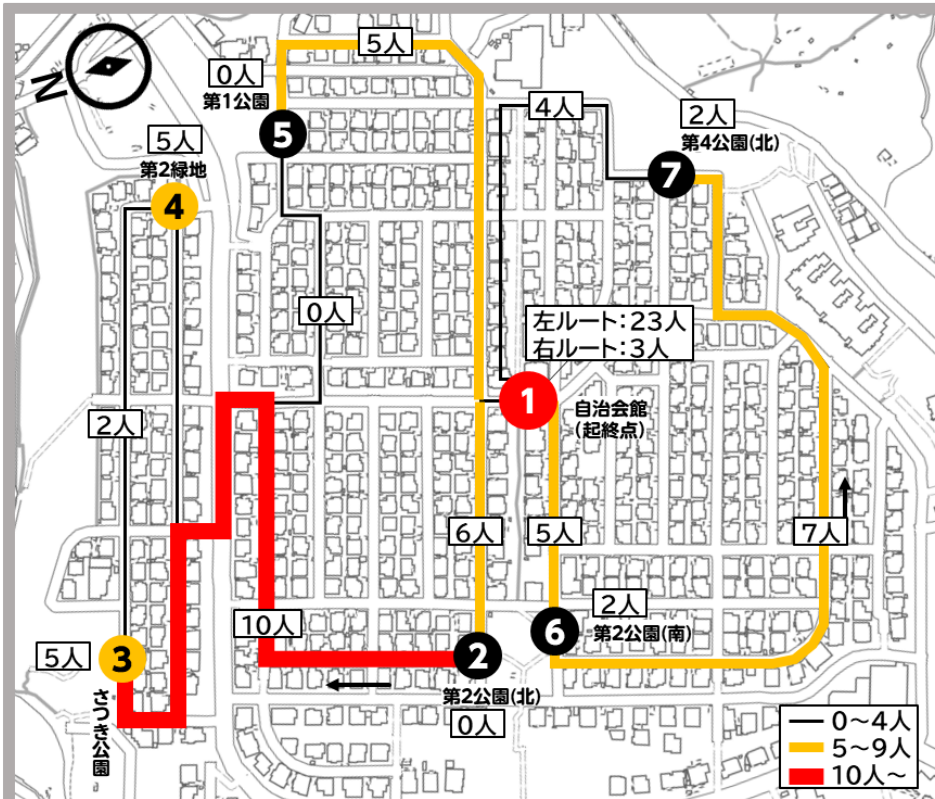
<木曜日の1日あたりの利用者数> ※R7.1～2月



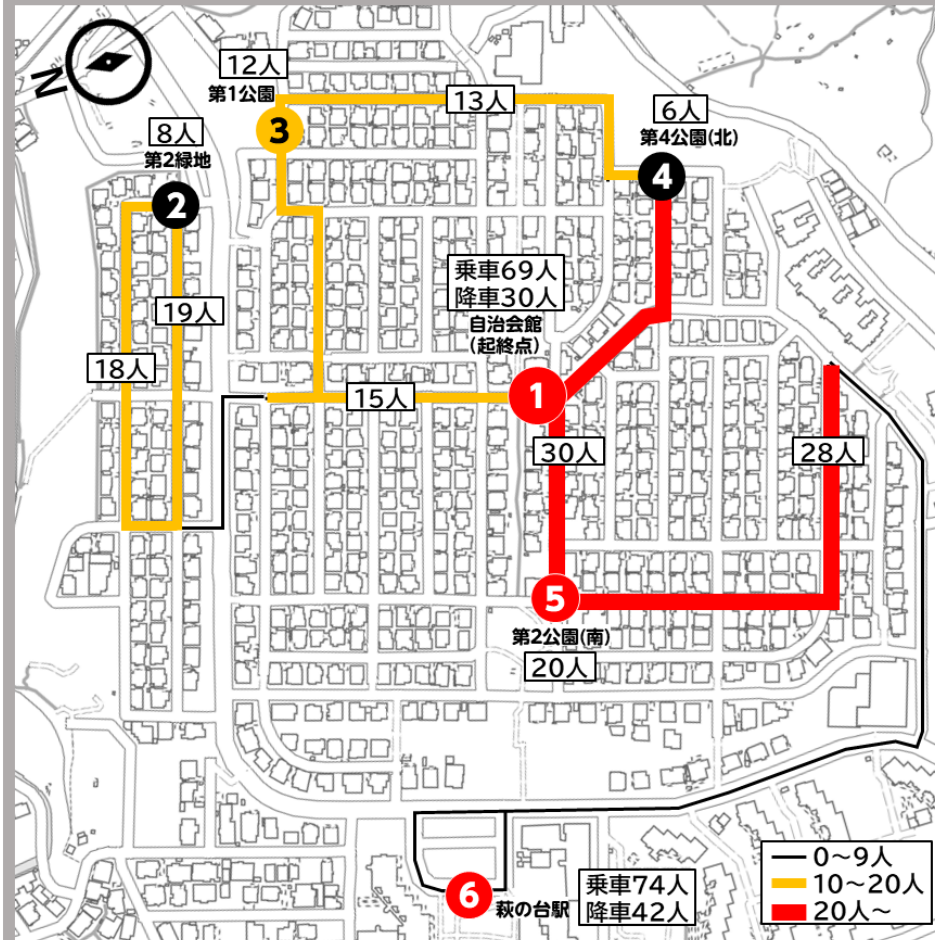
<乗降場所別の利用者数（延べ利用者数）>

当初の運行ルート・ダイヤでの乗降場所別利用状況（R6.10～12月）

運行ルート
こみすて便

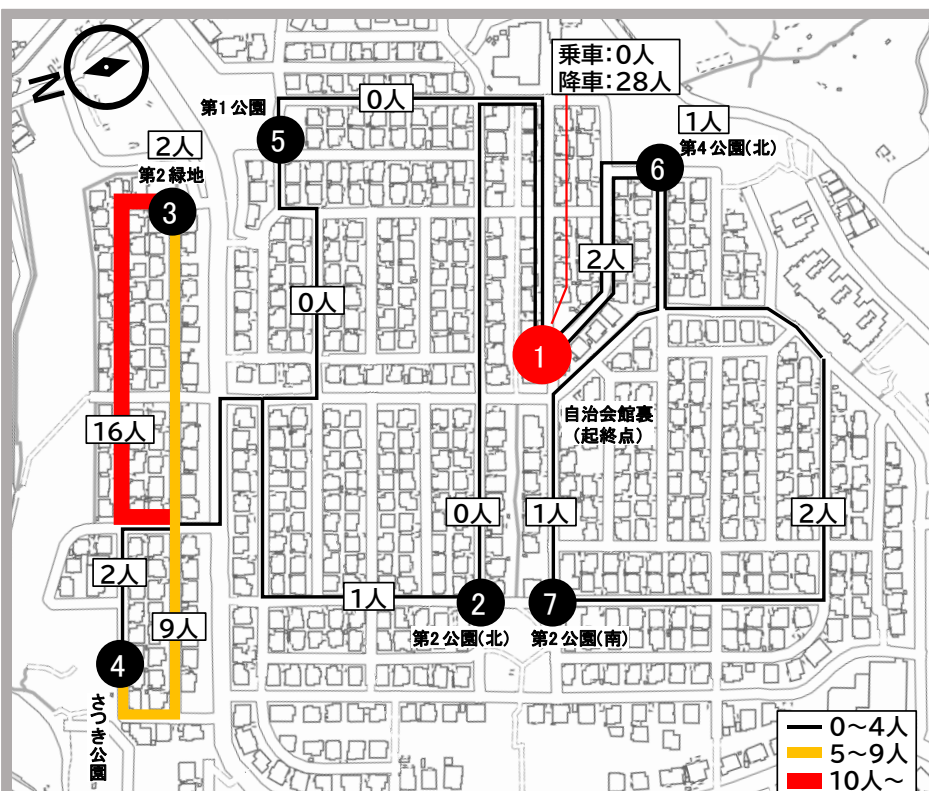


運行ルート
駅往復便

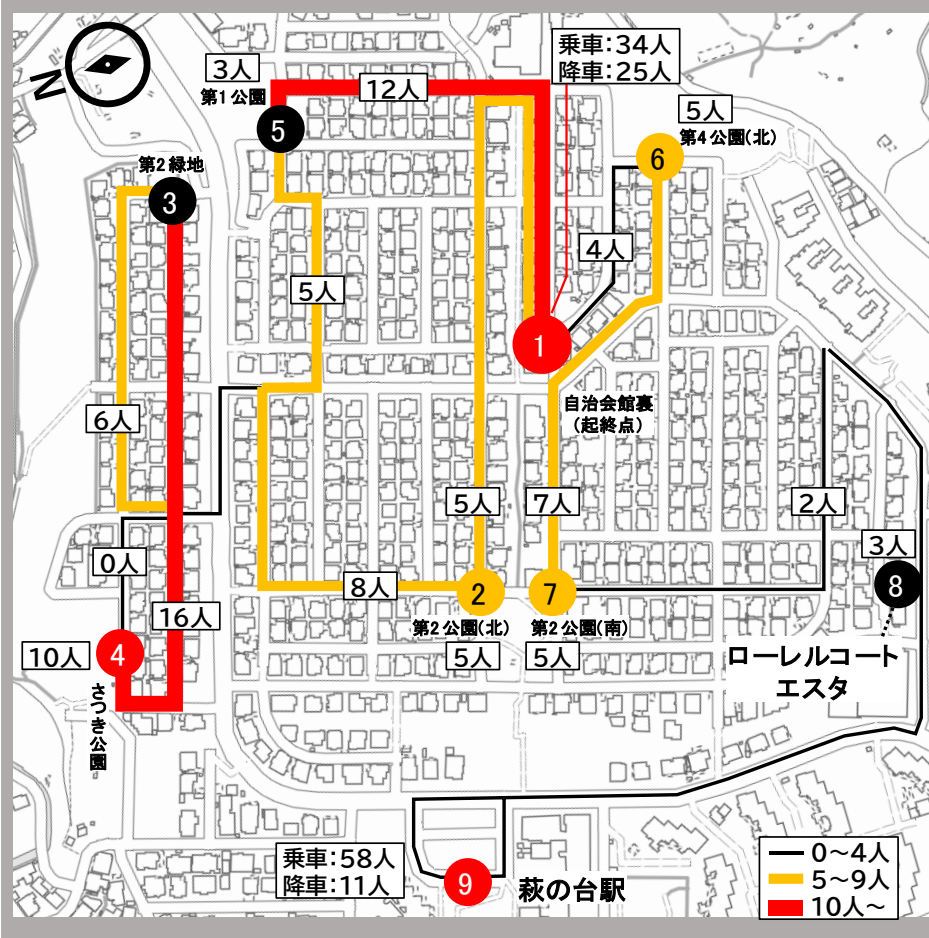


見直し後の運行ルート・ダイヤでの乗降場所別利用状況（R7.1月～2月）

運行ルート
こみすて便



運行ルート
駅往復便

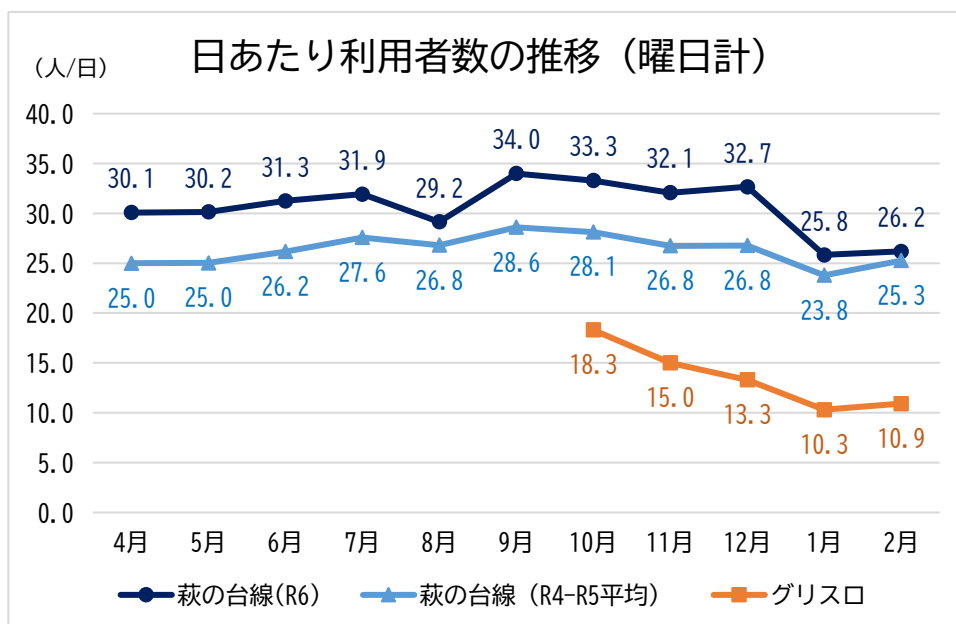


4. コミバスの利用状況（たけまる号萩の台線の利用状況）

グリスロの実証運行が始まった10月以降、萩の台線の利用はやや減少傾向にある。しかしながら、令和4～5年度平均の状況と同じような傾向を示していることから、グリスロの運行によって減少したのではなく、季節特有の変動だと推察される。なお、3月以降も萩の台線とグリスロの利用状況を引き続き確認することで、減少要因が季節変動だったのか、それともダイヤの影響なのか等を検証する。

＜たけまる号 萩の台線とグリスロの R6 年度利用者数（日あたり利用者数）＞

(人/日)	たけまる号 萩の台線				グリスロ		
	火曜	水曜	金曜	平均	月曜	木曜	平均
4月	30.4	27.3	32.5	30.1	—	—	—
5月	21.0	33.4	35.3	30.2	—	—	—
6月	29.3	28.0	36.5	31.3	—	—	—
7月	34.6	27.8	33.8	31.9	—	—	—
8月	30.0	24.8	32.0	29.2	—	—	—
9月	33.5	33.5	35.0	34.0	—	—	—
10月	33.2	30.6	36.8	33.3	17.3	18.8	18.3
11月	35.3	28.0	32.8	32.1	10.3	19.7	15.0
12月	33.0	32.8	32.3	32.7	12.8	14.8	13.8
1月	27.0	24.5	26.0	25.8	5.7	13.8	10.3
2月	27.0	23.0	28.8	26.2	5.0	15.3	10.9



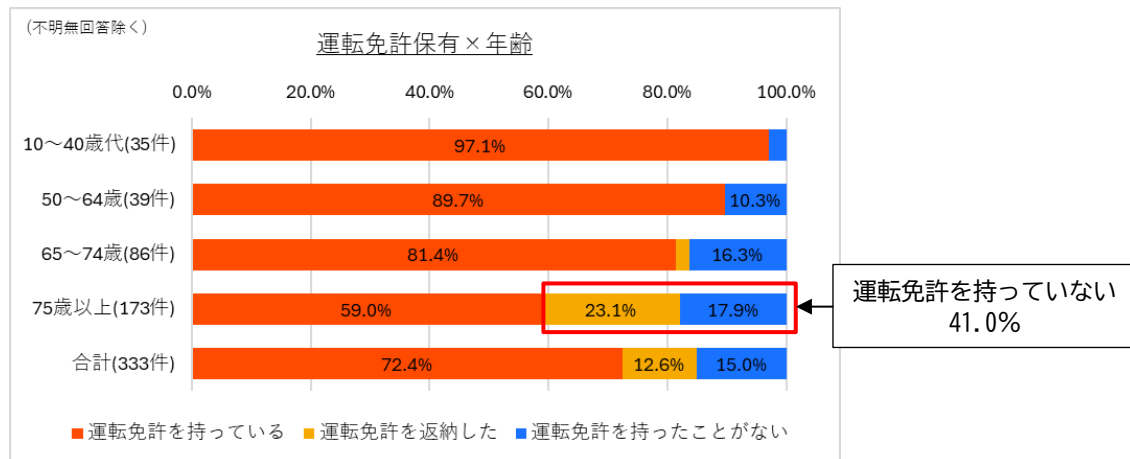
5. 住民アンケート調査の実施概要

実証運行の効果把握等に向けて、地域住民を対象としたアンケート調査を実施した。

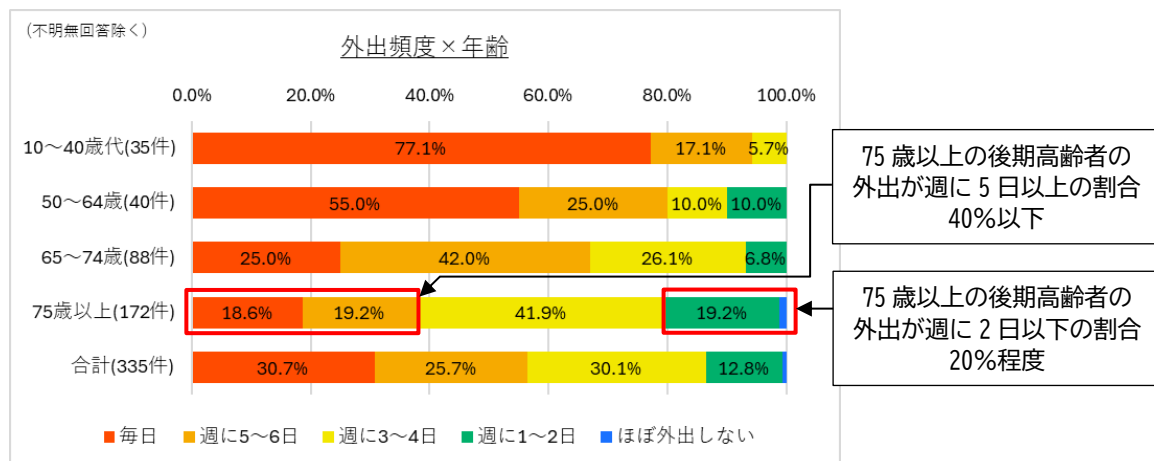
①調査対象	・ 萩の台 2 丁目～4 丁目の住民への全戸配布 ・ 回答は高校生以上を対象
②調査方法	【配布】 郵送配布 【回収】 郵送回収
③調査時期	【配布】 12 月 5 日～（12/5 に郵便局へ提出） 【回収】 12 月 28 日を回答締切
④配布数	・ 1 世帯につき 1 部配布：644 部 ※2 丁目：124 件、3 丁目：325 件、4 丁目：195 件
⑤回収数	・ 340 件（52.8%） ※2 丁目：54 件（43.5%）、3 丁目：172 件（52.9%）、 4 丁目：112 件（57.4%）、不明 2 件
⑥調査項目	・ 普段の外出行動（お出かけ回数、移動手段） ・ グリスロの認知度と利用状況（外出行動の変化も含む） ・ グリスロの受容性（不安感等） ・ 今後の継続意向 ・ 個人属性

■萩の台地区の高齢者に対して、移動手段の確保が必要である。

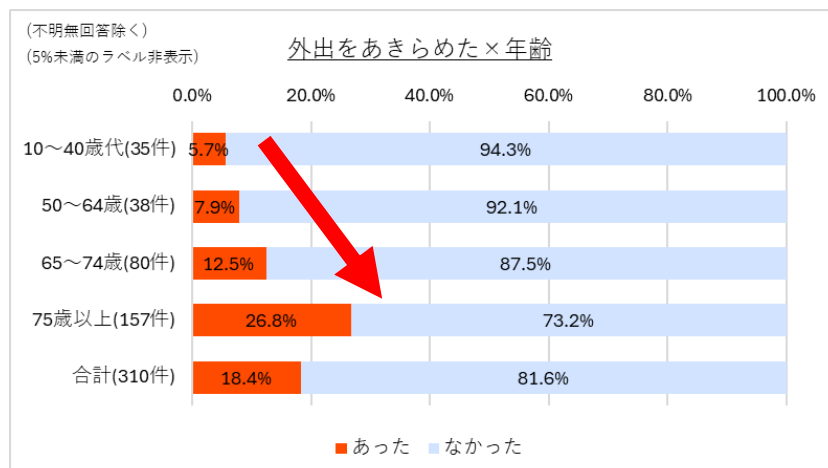
◇後期高齢者において、運転免許を持っていない割合が高い。坂道の多い萩の台地区では、加齢による体力の低下等を鑑みると、高齢者への移動手段の確保が必要である。



◇後期高齢者は外出頻度が少ない。外出頻度が少ない生活が続くと、身体機能や認知機能が低下するおそれがある。

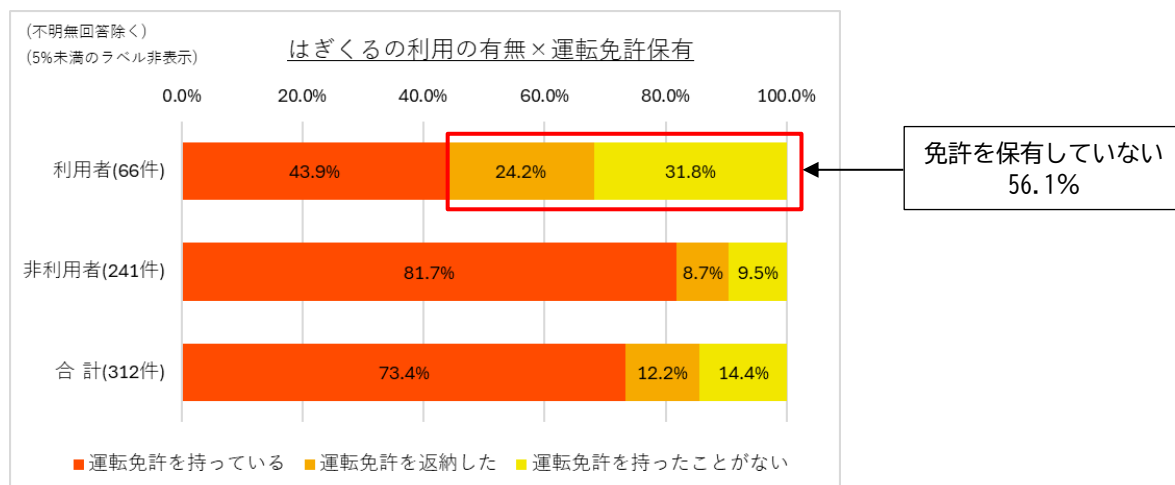
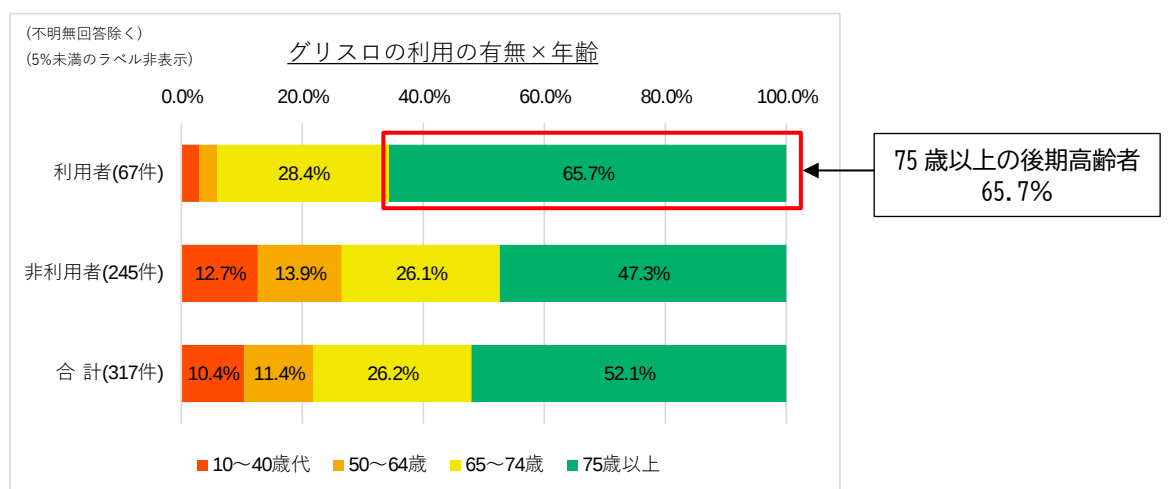


◇高齢者ほど、外出をあきらめる人が多くなる。送迎してくれる人がいない、利用できる交通手段がないことが理由であり、一人でも移動できる手段の確保が必要である。

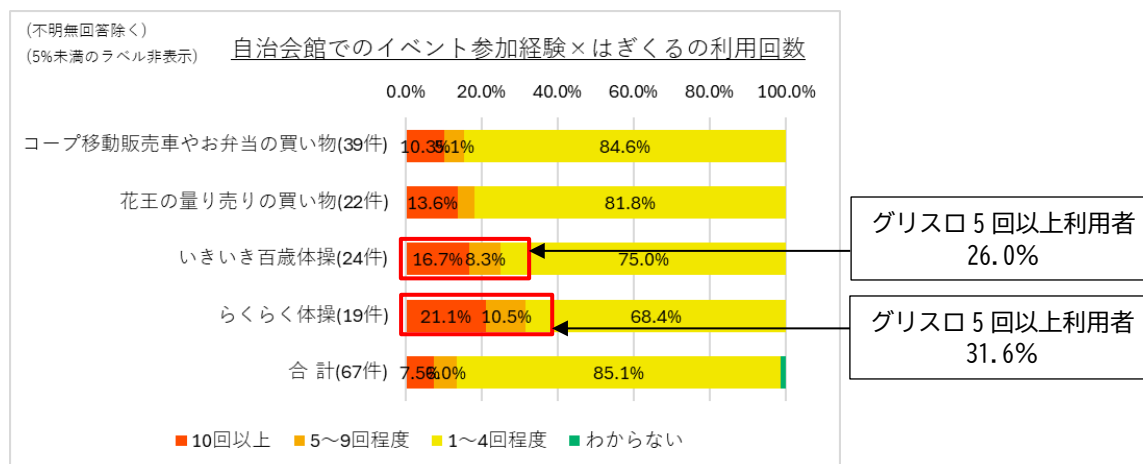


■グリスロは高齢者の移動に役立っており、地域のイベントの活性化にも寄与している。

◇グリスロの利用者の個人属性の特徴から、高齢者や運転免許非保有者の移動に役立っていると言える。

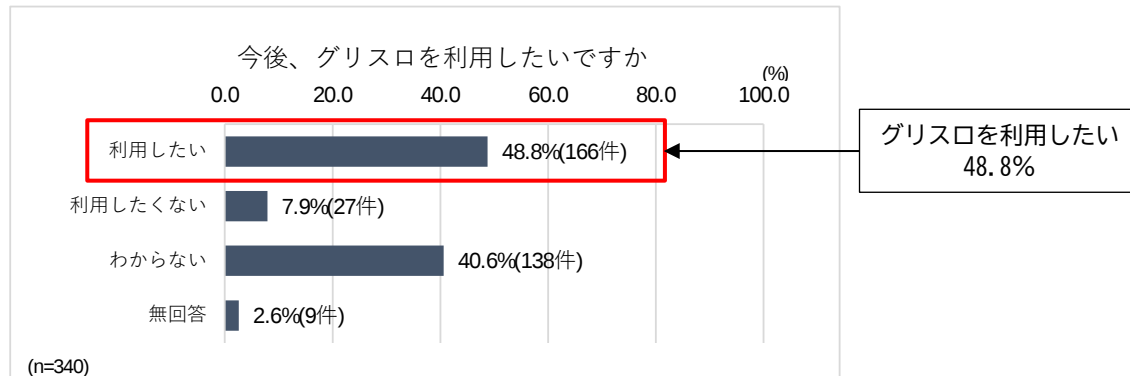


◇グリスロの利用の多い人は、自治会館でのいきいき百歳体操・らくらく体操参加者が多く、地域の活性化にも寄与している。

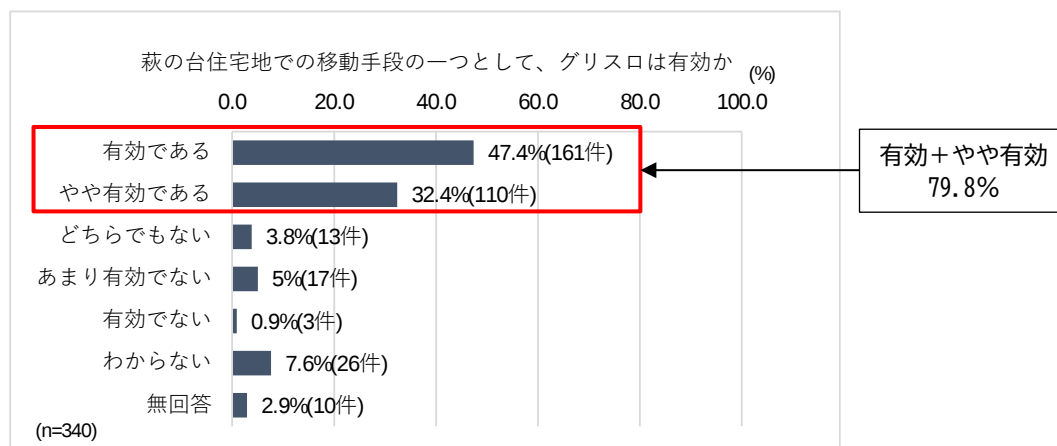


■グリスロの今後の利用意向は高く、地域にとって有効と感じている人が多い。今後の運行継続意向も高い。

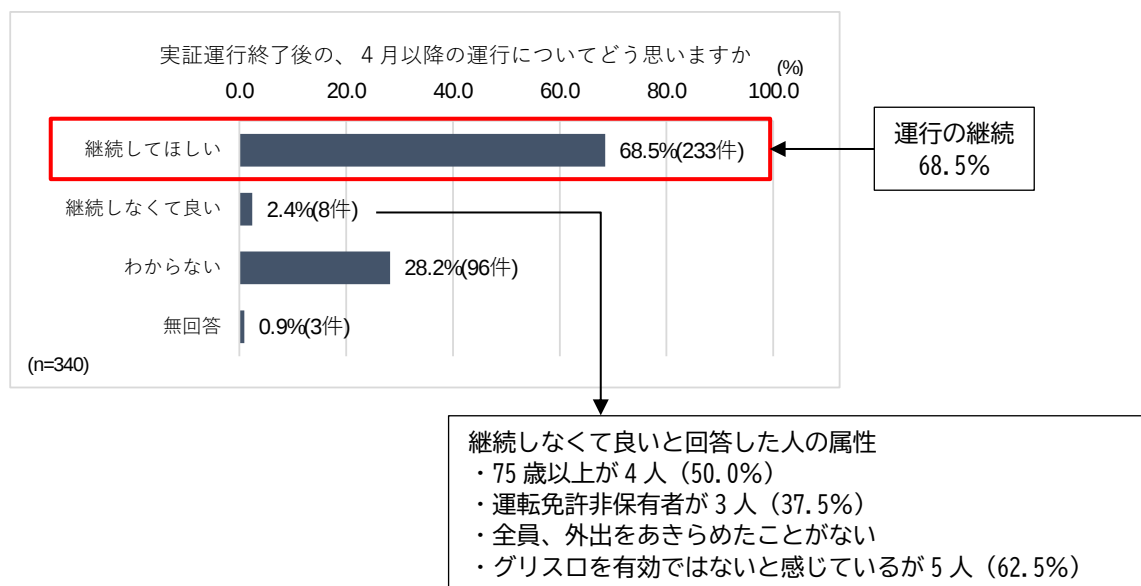
◇今後のグリスロの利用意向は、利用したいと思っている人が半数近くいる。



◇グリスロが萩の台住宅地にとって有効と感じている人は、全体の 8 割程度を占める。

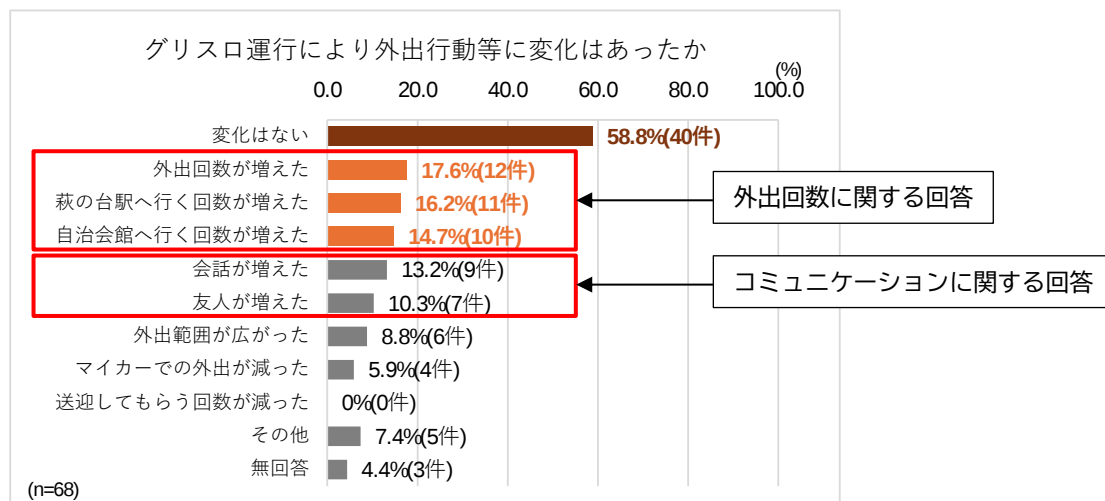


◇グリスロの 4 月以降の運行については、全体の 7 割近くが継続を希望している。



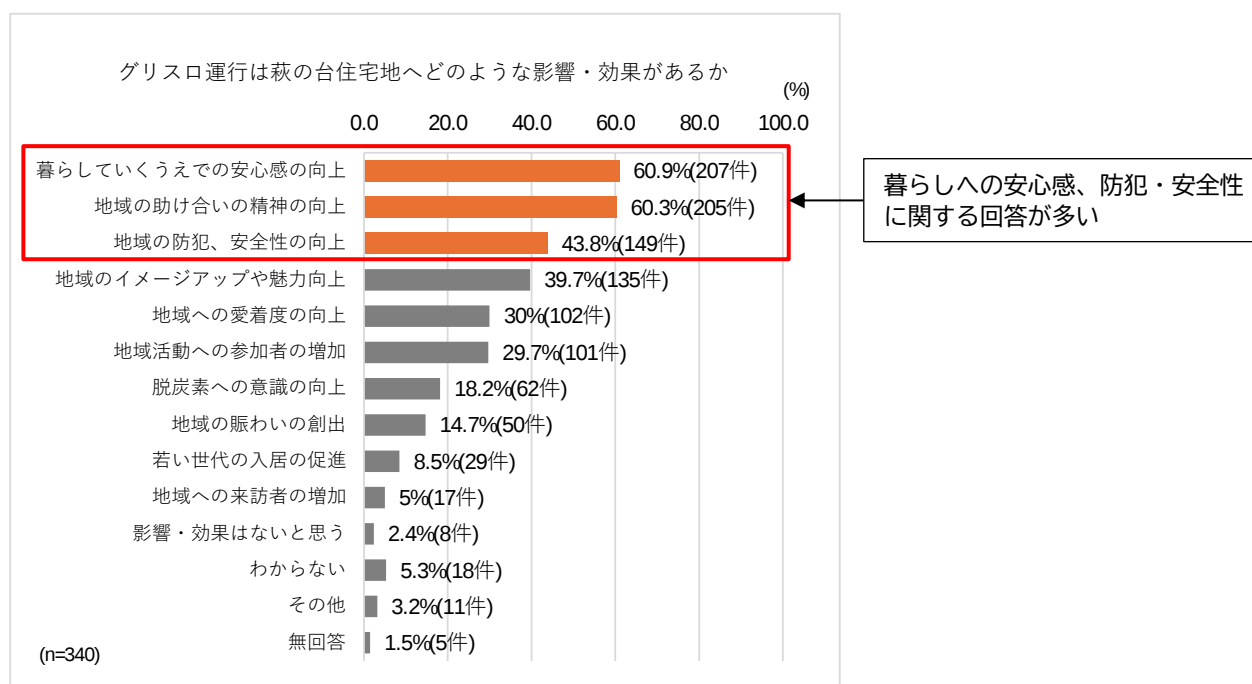
■実証運行の効果として、外出回数の増加、萩の台駅や自治会館へ行く回数の増加が見られた。(グリスロ利用の意見)

◇今回の実証運行により、外出回数の増加、駅や自治会館へ行く回数の増加が効果として挙げられた。また、会話が aumente、友人が増えたなど、コミュニケーションの活性化の効果も出ている。



■地域への影響・効果として、暮らしへの安心感や防犯・安全性の向上、助け合い精神の向上への期待が大きい。

◇地域にとっての影響・効果として、暮らしへの安心感や防犯・安全性の向上への回答が多かった。また、ボランティアドライバーによる運行であるため、地域の助け合い精神の向上に対しても、回答が多く集まった。



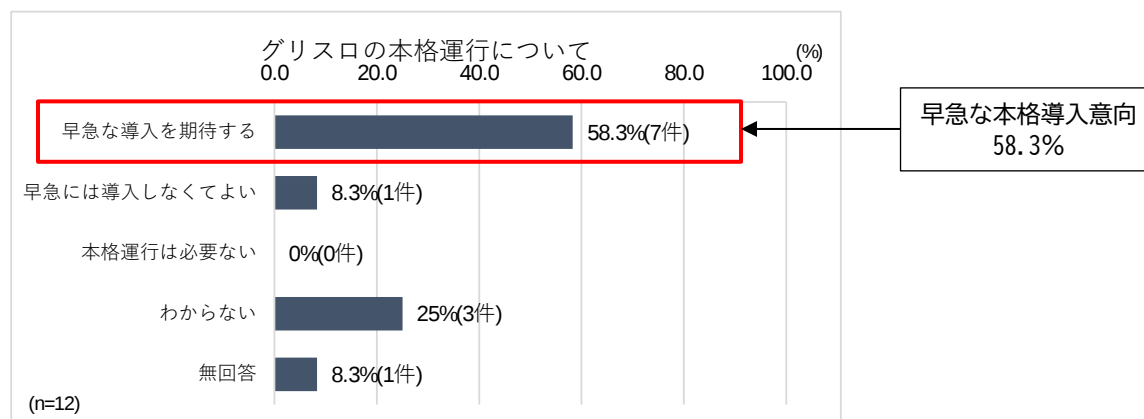
6. 利用者アンケート調査の実施概要

実証運行の効果把握等に向けて、実際の利用者を対象としたアンケート調査を実施した。

①調査対象	・ グリスロ利用者	
②調査方法	【配布】 ドライバーや添乗員から利用者へ直接配布 【回収】 ドライバーや添乗員へ手渡し/自治会館に回収ボックスを設置	
③調査時期	1 回目	2 回目
	【配布】 11/25 から 3 週間程度 【回収】 12 月 22 日を回答締切	【配布】 1/23 から 2 週間程度 【回収】 2 月 7 日を回答締切
④回収数	1 回目	2 回目
	・ 14 件	・ 12 件
⑤調査項目	1 回目	2 回目
	・ グリスロの利用状況（外出行動の変化も含む） ・ 外出行動の変化状況（お出かけ回数、移動手段） ・ グリスロの運行内容の評価 ・ 個人属性	（新規に追加した調査項目） ・ 外出行動変化の具体的な内容 ・ コミバスの利用回数の変化 ・ グリスロの本格運行への意向 ・ グリスロの運賃に対する意向

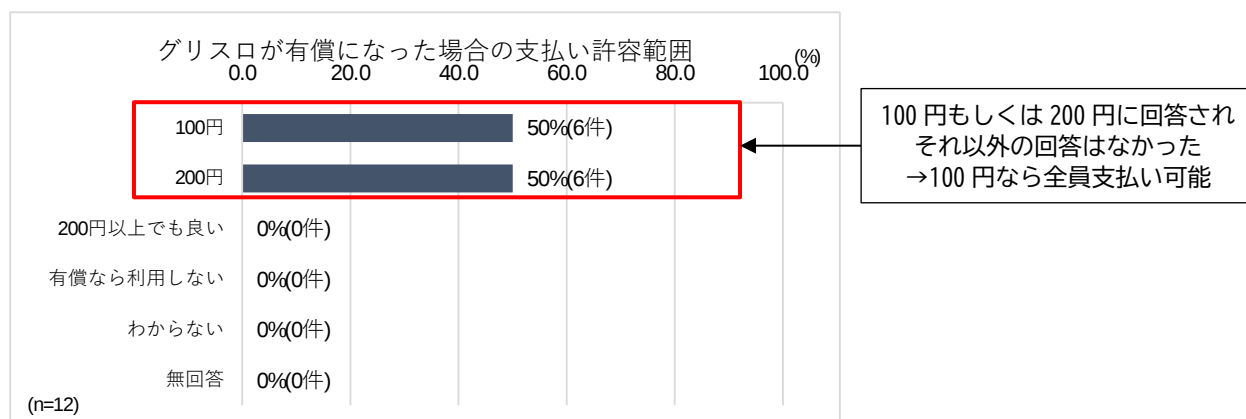
■グリスロの本格運行には、早急な導入を望む声が多い。

◇サンプル数が少ないため断定はできないが、利用している人は本格導入を期待している。

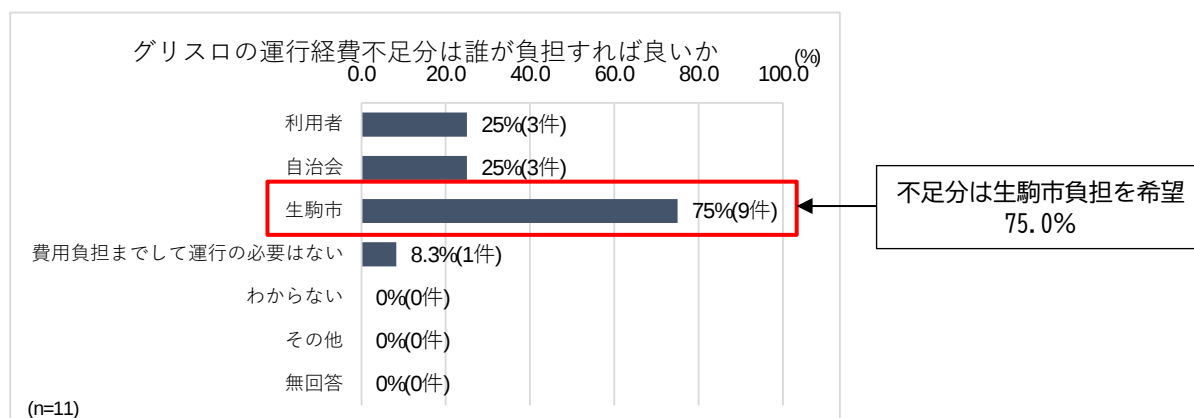


■グリスロの有償化について、100 円までなら全員支払いだが、運行経費の不足分は行政負担（生駒市負担）を望む人が 7 割を占める。

◇グリスロが有償になった場合の支払い意思額は、100 円と 200 円が半数を占める。コミバス運賃が 1 乗車 200 円であるため、同程度までなら支払い可能と判断したと思われる。なお、有償なら利用しないという人はいなかった。

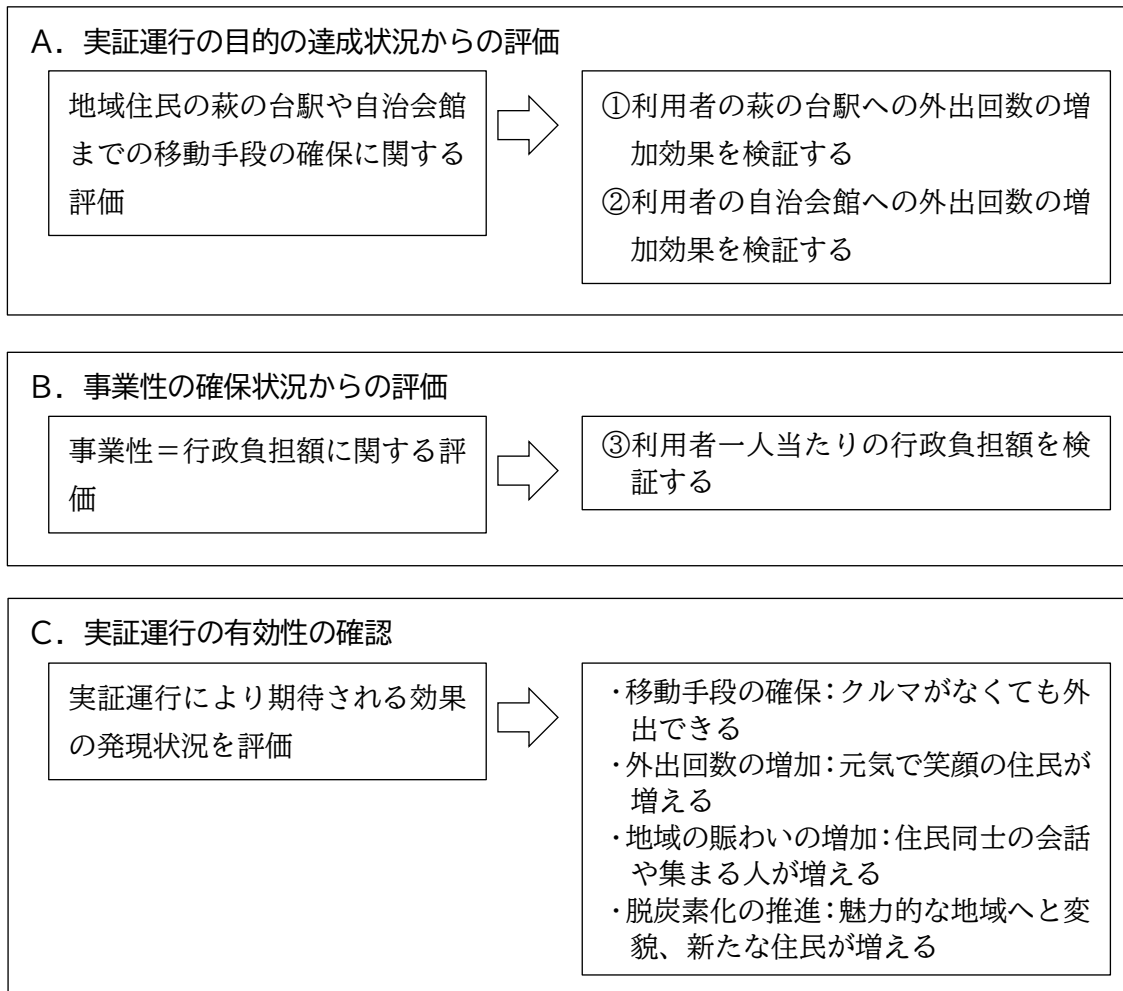


◇グリスロの運行経費の不足分は、行政負担を希望する人が最も多かった。



7. 実証運行の評価検証

本実証運行の評価は、実証運行の目的※1の達成状況と事業性の確保の観点から行う。また、運行の継続については、実証運行が地域にとって有効であることが確認でき、かつ、地域からの継続意向がある場合に、次年度も引き続き運行を継続するものとする。



(※1 参考：実証運行の目的)

- ・たけまる号萩の台線の運行日を縮小したことを受け、当該地域に適した移動手段を検討する。
- ・今回検証を試みる「グリーンスローモビリティ」によって、地域住民の萩の台駅や自治会館までの移動手段の確保を図る。
- ・加えて、まちづくりとの連携を図り、地域活力の一層の増進、持続可能な次世代の住宅地づくりを推進する。※地域の交流の場「こみすて」～「いこーえん」～「住み開き」の交流促進や脱炭素先行地域に適したモビリティの導入(再生可能エネルギーの活用)。

(令和 6 年度第 2 回生駒市地域公共交通計画活性化協議会当日資料等から抜粋)

A. 実証運行の目的の達成状況の評価

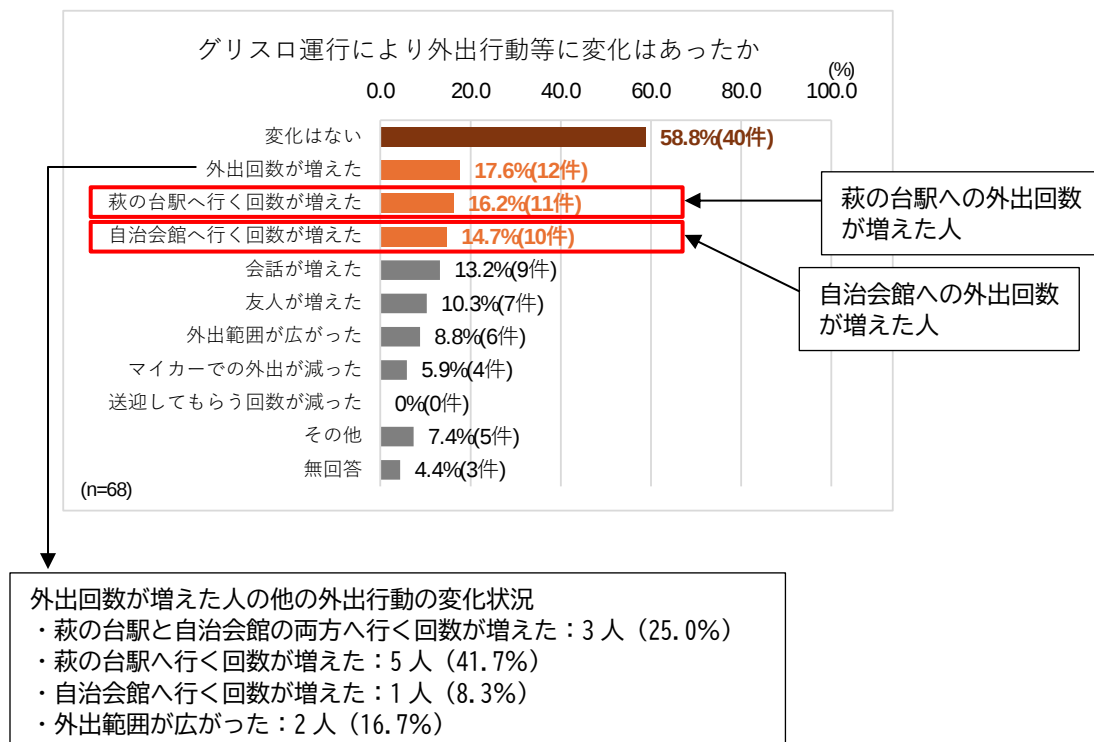
① 萩の台駅への外出回数の増加効果

- ・ 住民アンケート調査結果から、「萩の台駅へ行く回数が増えた＝利用者の約 16% (11 人)」いることが確認でき、一定の効果があったと言える。
- ・ お出かけの最終目的地については、“近鉄百貨店で買い物”との回答があったことから、生駒駅方面への買い物目的で増えている可能性が高いと推察される。
- ・ なお、萩の台駅への外出回数が増えた人のうち、自治会館への外出回数も増えた人は 4 人 (36.4%)、マイカーでの外出が減った人は 4 人 (36.4%)、外出範囲が広がった人は 4 人 (36.4%) いた。

② 自治会館への外出回数の増加効果

- ・ 住民アンケート調査結果から、「自治会館へ行く回数が増えた＝利用者の約 15% (10 人)」いることが確認でき、一定の効果があったと言える。
- ・ 自治会館への移動目的には“体操目的のお出かけ”との回答があったことから、木曜日午後のいきいき百歳体操やらくらく体操の参加回数が増えている可能性が高いと推察される。
- ・ なお、自治会館への外出回数が増えた人のうち、萩の台駅への外出回数も増えた人は 4 人 (40.0%)、マイカーでの外出が減った人は 2 人 (20.0%)、外出範囲が広がった人は 1 人 (10.0%) いた。

(再掲)



B. 事業性の確保の評価

③ 利用者一人当たりの行政負担額

- ・ 検証に用いる費用及び収入の項目や考え方は、次のとおりとする。なお、費用や収入の各項目は、コミュニティバス（たけまる号）の利用実績評価と同じ項目を使用している。
- ・ 行政負担額とは、初期費用（年間あたりにする）と運行費用の合計額から収入額を差し引いた金額とする。

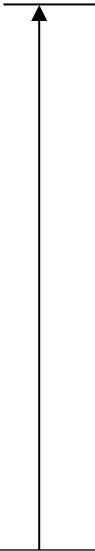
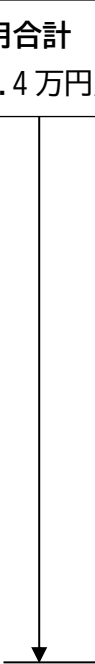
科目		考え方	備考
初期費用	車両本体 購入費	減価償却費として考える 耐用年数 10 年、償却率 0.1 の定額法とする	車両 433 万円
運行費用	人件費 （ドライバー、 添乗員、運行管 理者）	実証運行時はボランティアドライバーであつたが、事業性の計算では人件費を計上する 単価は「賃金構造基本統計調査による職種別平均賃金（時給換算）（厚生労働省、令和 7 年度適用）」の「バス運転者 1,109 円（基準値）」と「運輸・郵便事務従業者 1,170 円（基準値）」を使用する	1 日の稼働時間は、運行 6 時間に、運転前後の点検等 2 時間を加えた 8 時間とする
	電気代・ ガソリン代	今年と去年の電気代の差額分（増加分）を、グリスロ充電費用とみなす	1 ヶ月 1,600 円
	車両整備費・点 検費・車検代	自動車整備会社からの見積もりを参考とする	年間 11.1 万円
	自賠責保険	保険会社からの見積もりを参考とする	年間 1.2 万円
	任意保険	保険会社からの見積もりを参考とする	年間 20 万円
	自動車税	－	生駒市登録車両のため 0 円
収入	運賃収入	1 回 100 円と想定 利用者数は、10～2 月までの日平均 13.7 人を使用	年間 104 日運行と想定
	広告収入	グリスロは、車両に広告を掲出できるスペースが限られているため、「広告収入無し」とする	
	サポーター制度 協賛金	グリスロは「協賛金無し」とする	
	国庫補助金	グリスロの場合は「無し」とする	

※上記運行費用に含まれていない内容：ボランティアドライバーを対象とした運転講習会受講費用、運行内容の案内などの広報費用。

■グリスロ実証運行に係る費用（標準）

前ページの費用や収入の考えに沿って、グリスロの実証運行に係る標準費用（1 年間に係る費用合計）を計算すると、年間 359.4 万円かかる想定である。

なお、行政負担額は、この運行費用から収入分を差し引いた額となる。

運行費用 316.1 万円/年	人件費 ドライバーと添乗員 1,109 円/h 運行管理者 1,170 円/h $(1,109 + 1,109 + 1,170) \times 8 \text{ 時間/日} \times 104 \text{ 日/年}$ = 281.9 万円/年	
	電気代・ガソリン代 1,600 円/月 × 12 ヶ月/年 = 1.9 万円/年	
	車両整備費・点検費・車検代 = 11.1 万円/年	
	自賠責保険 = 1.2 万円/年	
	任意保険 = 20.0 万円/年	
	自動車税 = 0 万円/年	
費用合計 359.4 万円/年		
初期費用 43.3 万円/年	車両本体購入費 433 万円 ÷ 10 年 = 43.3 万円/年	

この費用合計から収入分を差し引いたものが行政負担額となる

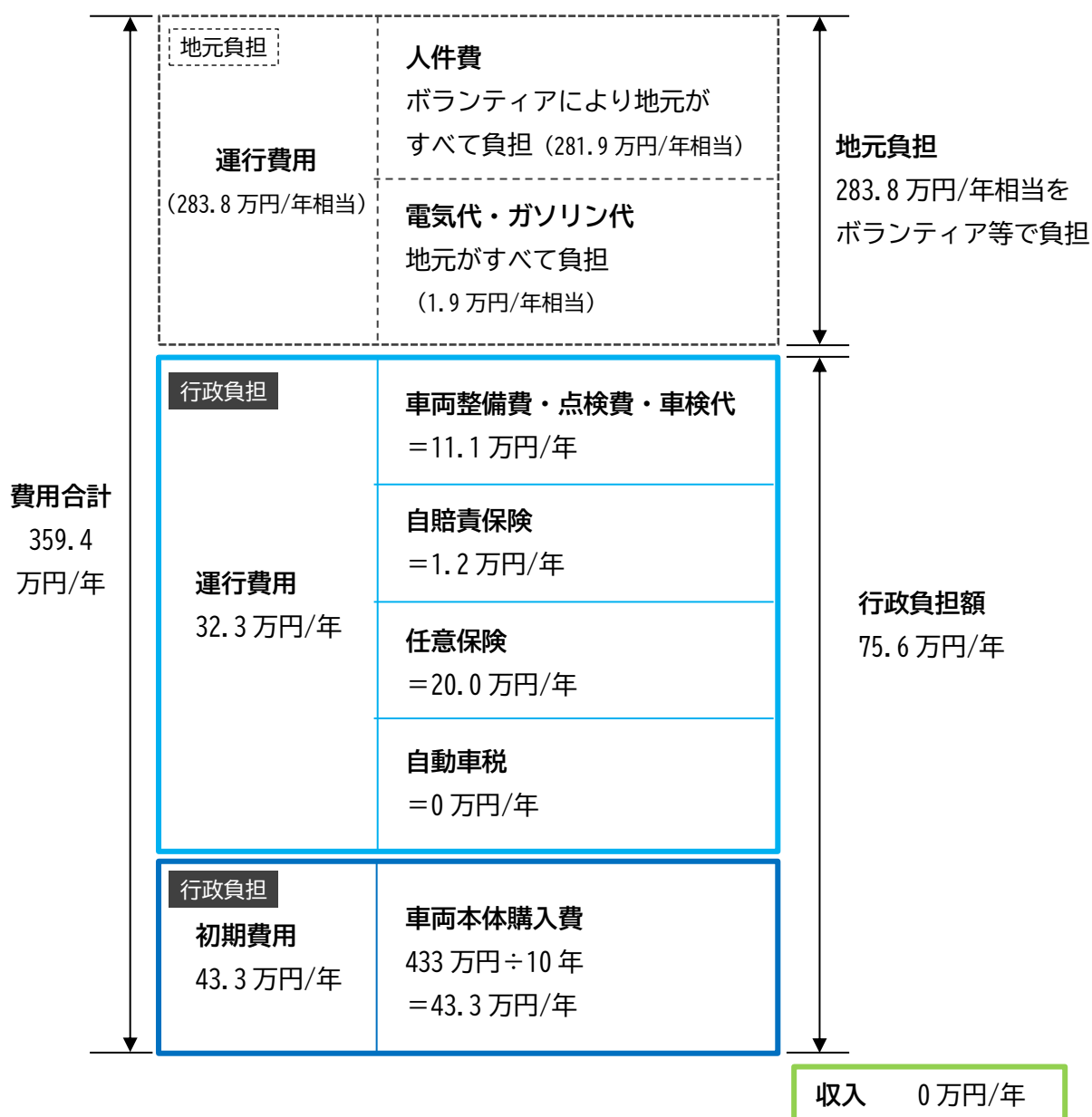
■今回の実証運行での費用負担の状況

今回の実証運行では、人件費と電気代・ガソリン代を地元が負担したため、運行費用の合計は年間 75.6 万円となった。前ページで示した費用合計と比べると 21%まで圧縮できた。

ここで行政負担額を算出するにあたって、収入の状況を整理する。

今回の実証運行は、運賃 0 円であるため運賃収入は 0 円、広告収入等のその他の収入も無かったため、収入合計は 0 円とした。

そのため、行政負担額は、運行費用から収入額を差し引いた 75.6 万円/年となる。費用合計と比べると、行政負担割合は 21%となる



■利用者 1 人あたりの行政負担額の算定

今回の実証運行では、1 日あたり 13.7 人の利用があった。年間の運行日数を 104 日とすると、1 年間の利用者数は 1,424.8 人/年となる。

そこで、利用者数 1 人あたりの行政負担額は、75.6 万円÷1,424.8 人=531 円/人となる。

ここで、仮に運賃を 1 乗車 100 円とすれば、運賃収入が 14.2 万円増えるため、利用者数 1 人あたりの行政負担額は、(75.6 万円－14.2 万円)÷1,424.8 人=431 円/人となる。

1 乗車 200 円だと 331 円/人となる。

以上より、事業性の観点では、グリスロ実証運行の利用者 1 人あたり行政負担額は 3～5 百円台、行政負担割合は 13～21%となる。たけまる号の 5 路線計の利用者 1 人あたり行政負担額（R5 年度評価結果）と比較して、運賃 200 円ケースであれば、数値に近い結果となり、事業性は確保されと言える。

項目		単位	運賃無料 (今回の運行パターン)	運賃 100 円	運賃 200 円
運行費用(標準)		万円/年	359.4	359.4	359.4
利用者数		人/年	1,424.8	1,424.8	1,424.8
収入	運賃	万円/年	0	14.2	28.5
	その他収入	万円/年	0	0	0
	収入合計	万円/年	0	14.2	28.5
生駒市負担額		万円/年	75.6	61.4	47.1
地元負担額		万円/年	283.8	283.8	283.8
生駒市負担割合		%	21%	17%	13%
1 人あたり行政負担額		円/人	531	431	331

※四捨五入の関係で合計値があわない場合がある。

(参考：たけまる号の令和 5 年度評価結果の抜粋 (R6 年度第 1 回協議会資料))

項目	単位	5 路線合計 (鹿ノ台線除く)	萩の台線
運行費用	万円/年	3,400.6	720.3
利用者数	人/年	74,470	6,567
収入合計	万円/年	1,598.5	129.7
生駒市負担額	万円/年	1,802.1	590.6
地元負担額	万円/年	0	0
生駒市負担割合	%	53%	82%
1 人あたり行政負担額	円/人	242	899

※四捨五入の関係で合計値があわない場合がある。

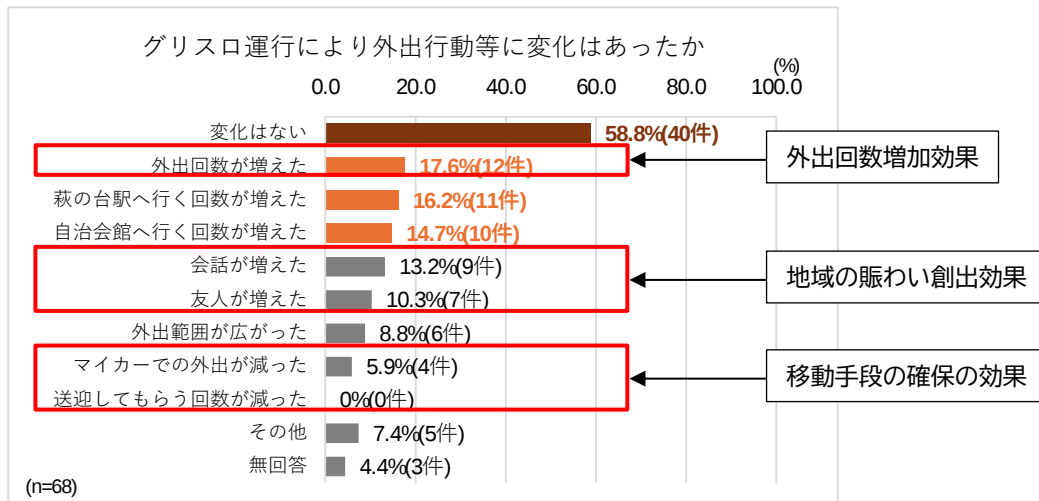
※令和 5 年度の鹿ノ台線の運行日数が 33 日と少なかったため、上記表の対象からは除外した。

C. 実証運行の有効性の確認

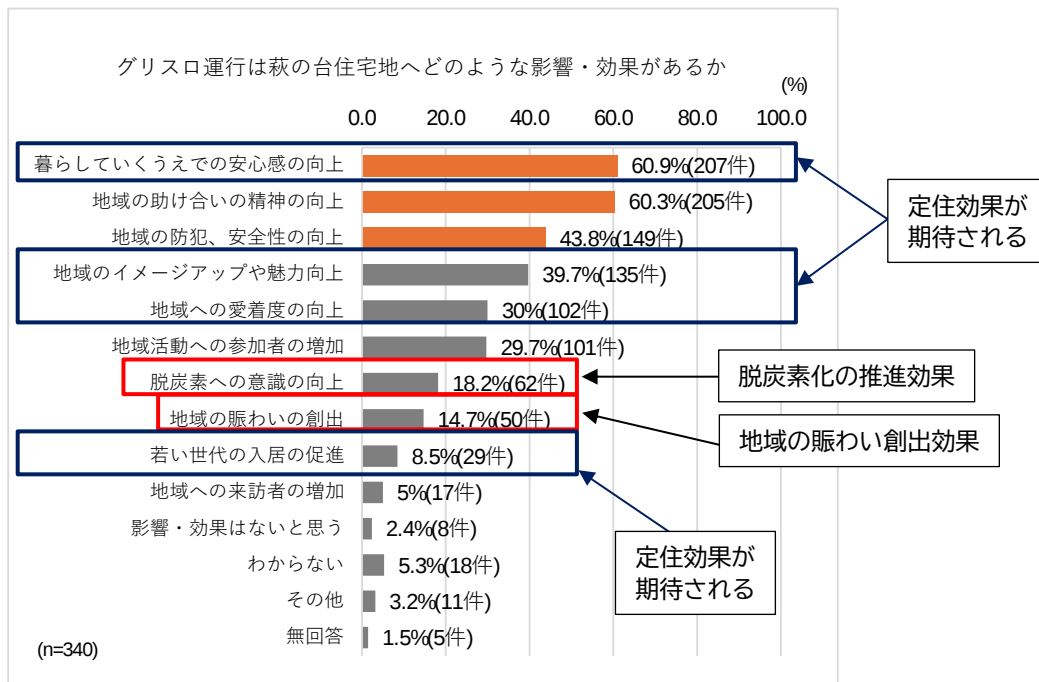
- ・ 実証運行により期待される効果の発現状況について、住民アンケート調査結果から次のような結果が得られた。
- ・ 一部の効果項目については発現状況を確認できたが、効果が小さくて確認できていない項目が残っているため、グリスロの有効性の確認については、継続的な調査が必要であるとする。

期待される効果項目	得られた結果等
移動手段の確保	萩の台駅や自治会館への移動手段の確保効果については、前述の「A. 実証運行の目的の達成状況の評価」で有効性を確認した。 その他の状況として、住民アンケート（次ページの上図）で「マイカーでの外出回数の減少効果」や「送迎回数の減少効果」を確認したが、1割未満の回答率であった。回答率が低いため、効果の発現状況について継続的な確認が必要である。
外出回数の増加	住民アンケート（次ページの上図）より「外出回数が増えた＝利用者の約17%(12人)」いることが確認でき、外出回数増加効果が出ていることを確認した。
地域の賑わいの増加	住民アンケート（次ページの上図）より「会話が增えた＝利用者の約13%(9人)」「友人が増えた＝利用者の約10%(7人)」いることが確認でき、地域の賑わいの増加に向けた下地が出来ていることを確認した。 また、グリスロの期待される影響・効果として（次ページの下図）、「地域の賑わいの創出効果がある」と考えている人は、住民全体の約14%を占めていることから、今後、効果が増えてくることが期待される。
脱炭素化の推進	住民アンケート（次ページの下図）より、グリスロの期待される影響・効果として「脱炭素への意識の向上効果がある」と考えている人は、住民全体の約18%を占めていることから、脱炭素化推進への一助になっていると考えられる。
その他	グリスロの期待される影響・効果として（次ページの下図）、暮らしの安心感やイメージアップ・魅力向上、地域への愛着度向上など、「定住に関する効果」への期待感が大きいことが確認できた。

(再掲：住民アンケート調査結果 ～グリスロ利用者の外出行動の変化～)



(再掲：住民アンケート調査結果 ～グリスロの地域への影響や効果～)



8. 実証運行のまとめ

- 地域の移動手段の確保として、一定の効果は得られた。
※外出回数増加の効果が見られた。
- 地域住民にとってグリーンスローモビリティの運行は有効であり、今後の継続運行を望む声も大きい。
- 事業性については、ボランティアドライバー（助け合い輸送）であれば、利用者あたりの行政負担額は低く抑えられる。
- グリスロの有効性として、外出回数増加、地域の賑わい増加については確認できたが、マイカーや送迎に頼らなくても外出できる移動手段の確保については、十分に確認できていない。



- 今後について、グリーンスローモビリティをボランティアドライバーによる地域主体の運行であれば、運行の継続は可能である。
- そのため、ボランティア活動が継続できるか、ボランティアドライバーなどの人材を継続的に確保できるかが最大の課題である。
- また、地域のボランティアに頼るということは、持続可能性に問題が残ることになる。そのため、運行の安全性や安定的なサービス提供を目指すには、ドライバーなどの運営面も行政が負担することが望ましいが、たけまる号以上に行政負担額が増加するかもしれないため、運営スキーム等について、引き続きの検討や協議が必要である。
- グリスロの効果把握として、マイカーや送迎に頼らなくても外出できる移動手段の確保等、継続的な調査が必要である。

9. 横展開に向けて

今回の実証運行を受けて、市内他地域への横展開の可能性検証については、生駒市地域公共交通計画に示す通り「市民の日常生活における活動機会の保障」を基本的な考え方とし、住宅地内などでラストワンマイルとしての移動手段を必要とする地域(将来の交通体系図の端末交通エリア(※下図))を対象としつつ、地元(自治会等)が主体となって運行体制の構築、日々の運行の実施ができる熱意のある地区で検討を進めることが望ましい。

なお、今回の萩の台地区では、次のような運行体制や役割分担の基、実証運行を行っているため、このような役割分担が行える地域が、横展開の最低条件となってくる。

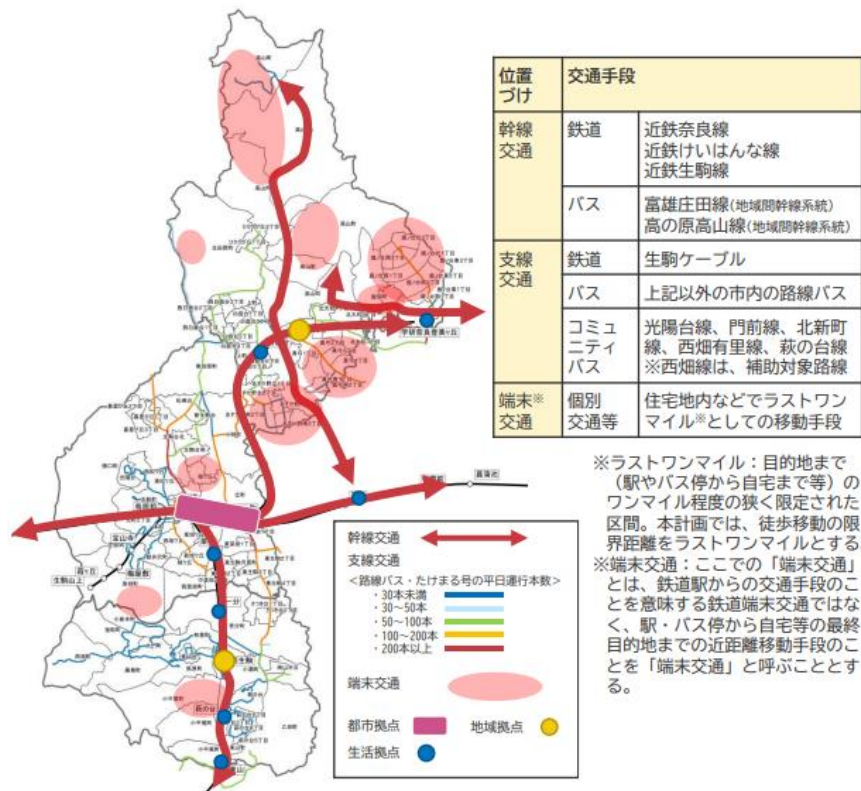
■萩の台地区での役割分担状況

項目	萩の台地区での対応状況	横展開の際に求めること
運行管理	萩の台住宅地自治会（運行管理者：自治会長）	自治会など地元の組織で運営する
運行主体	萩の台住宅地自治会（運転手 9 人、添乗員 10 人）	
運転手条件	自家用有償旅客運送の大臣認定講習受講者に限る	
車両点検	日々の点検は運転手と添乗員が実施 (車検や 1 年点検等はプロの整備事業者へ依頼)	日々の点検や確認、運行記録の実施
運行前点呼	運転手と添乗員がお互いを確認	
運行記録	運転手と添乗員	
車庫	自治会館駐車場を使用	駐車場の負担
充電	自治会館の電源を使用(充電作業と電気代は運行主体が負担)	電気代の負担
広報や案内	萩の台住宅地自治会が中心となり実施	
行政の役割	車両貸出、保険加入、講習会費用負担、運営の支援等	

また、今回の実証運行を通じて、グリスロの運行可能な土地的条件も見えてきた。生駒市においては、次のような道路等の条件が望ましいと考える。

項目	内容	備考
走行道路	片側 1 車線道路の場合は、交通量が少ない、もしくは追い越し可能な幅員が確保されている	幅員の狭い道路は不可 坂道の多い地区は可
	片側 2 車線以上の道路の場合は、渋滞が少ない	
	主要道以上の幹線道路は極力避ける	事故多発箇所も不可
運行範囲	1 回の運行が 50 分以内（概ね 5km 以内）	

■生駒市地域公共交通計画の将来の交通体系図



※ラストワンマイル：目的地まで（駅やバス停から自宅まで等）のワンマイル程度の狭く限定された区間。本計画では、徒歩移動の限界距離をラストワンマイルとする。

※端末交通：ここでの「端末交通」とは、鉄道駅からの交通手段のことを意味する鉄道端末交通ではなく、駅・バス停から自宅等の最終目的地までの近距離移動手段のことを「端末交通」と呼ぶこととする。

図 将来の交通体系図

（生駒市地域公共交通計画概要版から抜粋）

10. 令和 7 年度の予定

(1) 横展開に向けたグリスロ導入条件の検討

グリスロの横展開に向けて、実証運行を希望する地域向けのマニュアルを作成する。このマニュアルには、地元と行政の役割分担や、地元が準備すべき内容、運行に際してのルールなどをとりまとめる予定である。

また、グリスロの運行について、本協議会での関わり方を整理する。

(2) 萩の台地区の実証運行の継続～本格運行に向けた準備

現在のグリスロ実証運行を令和 7 年度も引き続き実施し、今後の本格運行に向けた準備や諸調整等を行う。具体的には、行政の関わり度合いを徐々に少なくし、本格運行時と同程度の地元主体水準による実証運行を実施する。

また、有償化等に向けた検討も並行して実施し、地域主体の運行であっても安全や持続性が確保された公共交通サービスの提供に向けて検討を進める。

さらに、実証運行の有効性の確認で、

(R7 での役割分担の案)

項目		役割分担	
		R6	R7(案)
運行管理	萩の台住宅地自治会（運行管理者：自治会長）	市が一部支援	地元
運行主体	萩の台住宅地自治会	市が支援	市が支援
運転手条件	自家用有償旅客運送大臣認定講習受講者	市が支援	市が支援
運転手指導	ルートやダイヤ変更時の指導を市が実施	市が実施	地元
車両点検	日々の点検は運転手と添乗員が実施 (車検や1年点検等はプロの整備事業者へ依頼)	地元	地元
運行前点呼	運転手と添乗員がお互いを確認	地元	地元
運行記録	運転手と添乗員	取りまとめは市が実施	地元
車庫	自治会館駐車場を使用	地元	地元
充電	自治会館の電源を使用 (充電作業と電気代は運行主体が負担)	地元	地元
広報や案内	萩の台住宅地自治会が中心となり実施	市が一部支援	地元
臨時運行等	体験乗車会や地域イベントでの運行	市が運行	地元
行政の役割	車両貸出、保険加入、講習会費用負担、運営の支援等	市が支援	市が支援する項目は限定的

(3) オンデマンド運行の検討

地域からの要望として、定時定路線の一部の時間帯を、オンデマンド運行に変更する案が出ている。そこで、R6 実証運行区域内に限定したオンデマンド運行の実施を支援する。

(4) 高齢者の外出支援に向けて

地域包括や民生委員などと連携して、外出意欲や外出回数が低下している高齢者を対象に、コミュニティバスやグリーンスローモビリティを使った外出方法を提案する活動を検討する。