

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

日 時 令和6年7月18日（木）午後3時～午後5時

場 所 生駒市コミュニティセンター201

出 席 者

（委 員）山本副市長（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、楠下事業計画課課長補佐、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 分科会について

- ・生駒市地域公共交通活性化協議会分科会規程の改正について
- ・会議の公開・非公開について

3 地域公共交通利便増進実施計画について

4 富雄庄田線の現状について

5 地元意見の集約方法・調査内容について

6 今後のスケジュールについて

7 閉会

【配布資料】

〔資料 1-1〕 生駒市地域公共交通活性化協議会分科会規程

〔資料 1-2〕 生駒市情報公開条例より一部抜粋

〔資料 2-1〕 地域公共交通利便増進実施計画について

〔資料 2-2〕 国土交通省 HP「第2章地域公共交通利便増進事業について」

〔資料 3〕 富雄庄田線の現状について

〔資料 4-1〕 地元意見の集約方法・調査内容について

〔資料 4-2〕 富雄庄田線に関するアンケート調査～アンケート調査へのご協力をお願い～

〔資料 4-3〕 富雄庄田線に関するアンケート調査票

〔資料 4-4〕 アンケート調査時の情報提供用チラシ構成案

〔資料 5〕 今後のスケジュール

主な議事内容

1 開会

○事務局から、各委員を紹介した。

○会長から、本分科会は、赤字額が大きい富雄庄田線を含む5路線について奈良交通から運行見直しの提案があった中で、路線見直しに関して協議するために立ち上げた経緯がある。富雄庄田線は生駒市が赤字額を負担する形で運行継続となったが、特に学研北生駒駅から北側の区間について、路線を維持するための取組が必要であり、国からの補助金の活用も考えている。本分科会でご意見をいただいて方針を作っていきたい。との挨拶があった。

2 分科会について

・生駒市地域公共交通活性化協議会分科会規程の改正について

○資料1-1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、全委員が承認した。

・会議の公開・非公開について

○資料1-2に基づいて事務局から説明し、協議対象が奈良交通の再編案から、富雄庄田線の利便性向上を図るための利便増進実施計画の策定となることから、事務局案として公開での会議を提案した。

○会長から、市民へ状況を周知するために、会議は可能な範囲で公開とすることが望ましい。個人情報や奈良交通の企業内情報を取り扱う事案の場合は非公開とすればよい。との発言があった。

○委員から特に意見がなかったことから、会議を公開とすることで、全委員が承認した。

3 地域公共交通利便増進実施計画について

○資料2-1、2-2に基づいて事務局から説明した。

○委員代理から、計画の策定に向けては国土交通大臣の認定を受ける必要があるという説明があったが、正しくは、策定自体は大臣の認定に関わらず地方公共団体がおこなうことができ、大臣の認定を受けることで法律上の特例措置を受けることができる。との発言があった。

○副会長から、想定されている計画の実施予定期間を教えてください。との発言に対して、事務局から、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するため、最長でも令和13年度末までとすることを考えている。との発言があり、委員代理から、計画期間に問題はないが、期間中は利便が低下するような内容変更が基本的にできない点を認識いただきたい。との発言があった。

○会長から、現在の富雄庄田線を富雄駅から学研北生駒駅までの区間と学研北生駒駅から傍示までの区間に分割するという認識で合っているのか。その場合、両者が計画の対象となるのか。との発言に対して、事務局から、長大な富雄庄田線を学研北生駒駅で分割し、傍示から北生駒間の利便向上を図ることで全体の利便向上にもつながると考えており、計画

- の対象については、この分科会で協議した上で決めていきたい。との発言があり、委員代理から、現状は富雄駅から傍示までの富雄庄田線 A と富雄駅から学研北生駒駅までの富雄庄田線 B の 2 種類があるため、今回の再編は分割というよりは富雄庄田線 A を学研北生駒駅までに短縮するという再編内容となる。富雄駅から学研北生駒駅までは富雄庄田線 B がすでにあるため、計画の対象となるのは新たに設定される学研北生駒駅から傍示までの区間となる。との発言があり、委員代理から、仮に富雄駅から傍示までの全区間が対象であれば、市を跨ぐため、奈良市にも会議に参加いただく必要がある。との発言があった。
- 会長から、傍示行きと書いてあっても、普段乗らない人からするとどこまでいくのか分からない。可能であれば、平日も生駒北スポーツセンターまで運行することや、傍示へ寄った上で、くろんど池まで歩いて移動できる獅子ヶ丘の入口辺りで停車することができないか。休憩時間を考慮して往復の時間が確保できるのであれば可能なのではないか。行先を傍示から生駒北スポーツセンター行きやくろんど池行きという表記に変更したり、くろんど池の名前がついたバス停を設置したりすることで分かりやすくなるため、利用が増えると考えている。との発言に対して、委員から、現在の路線はくろんど池には行っていないのか、くろんど池まで行くことはできるのか。との発言があり、委員代理から、現状はくろんど池には行っていないため、別での相談とさせていただく。との発言があった。
- 会長から、利便増進に向けて共通乗車券の販売等の様々な取組みを考えていく必要があり、取組みに関するご意見等はまたいただきたい。との発言があった。

4 富雄庄田線の現状について

- 資料 3 に基づいて事務局から説明した。
- 副会長から、資料 3 P4 の図 3-3 で令和 5 年の平日の富雄駅行きの利用者数が大きく減少しており、学研北生駒駅での降車が多いというコメントがあるが、その理由を教えてください。ニーズが大きく減少したということなのか。との発言に対して、委員代理から、具体的な要因は把握できていないが、集計に使用したデータは平日 2 日間の調査結果であるため、調査日の利用が偶然少なく、年度間で変動が生じた可能性がある。との発言があった。
- 会長から、P5 以降の結果について説明が割愛されていたので、詳しく説明いただきたい。との発言に対して、事務局から、令和 6 年 6 月に実施した奈良交通の乗務員による調査データであり、例えば P5 の図 3-4 と図 3-5 では通勤通学時間帯として 6~7 時台の便を赤枠で囲んでいる。生駒北小中学校への通学時間帯と想定される傍示行き 7:22 発や富雄駅行き 7:42 発の便が 1 日の中で最も利用が多く、それ以外の通勤通学時間帯の利用が少ないことから、鉄道を使つての通勤通学の需要にはほぼ対応できていない実情を読み取ることができる。との発言があり、会長から、P5 の図 3-4 は傍示行きの利用状況であるが、富雄駅から乗車した学生はどこで降りているのか。との発言があり、事務局から、P5~P7 は学研北生駒駅から傍示までの高山地区の利用者のみを抜粋した結果であり、図 3-4 や 3-5 における 7 時台の便の利用の大部分は生駒北小中学校の生徒や関係者だと思われる。との発言があった。
- 会長から、P5 の図 3-4 の傍示行き 15:50 の便で、学研北生駒駅跨りの利用が 3.5 人とあ

るのは、高山地区の人が傍示方面へ利用しているということか。高山地区の利用者のうち、学研北生駒跨ぎで利用する方が本当にいるのか。との発言があり、事務局から、学研北生駒跨ぎは、富雄駅から乗車して、生駒北スポーツセンター等の高山地区内のバス停で降車した方も含めて集計している。学研北生駒駅で路線を分割する際は、学研北生駒跨ぎの方は乗換が生じる可能性がある。との発言があった。

○委員代理から、資料に記載されている高山地区は、どのバス停が該当するのか。との発言に対して、事務局から、学研北生駒駅から傍示・生駒北スポーツセンター間のバス停を高山地区として定義している。との発言があった。

○委員代理から、学研北生駒駅で路線を分割した後も、高山地区内の区間は引き続き奈良交通が路線バスとして運行し、コミュニティバスとして運行する話ではないという認識で合っているか。との発言に対して、事務局から、その認識の通りである。との発言があり、会長から、コミュニティバスになると更に利用しなくなるため、住民自身が利用促進に取り組むことで路線バスとして維持してほしいという住民の意向がある。との発言があった。

○委員から、高山地区のうち大北の生駒北小中学校周辺の住民は、ひかりが丘住宅線を利用して通勤することもできるため、富雄庄田線を利用していない方もいる。傍示の方は、山を越えて大阪方面へ通勤通学している。立地的に庄田の方が富雄庄田線を利用するのに適しているが、生駒北小中学校まで車で送迎している方がおり、高校生だと学研北生駒駅まで自転車利用が多い。利用促進の声かけをしているが、なかなか利用が増えていない。との発言に対して、会長から、奈良交通から再編案が提案されたことでバスに乗って支える意識を持つ市民が増えており、今後も地道に利用者数を増やすことが必要である。学研北生駒駅までの自転車利用が多いのは、周辺の駐輪場の料金が安いことも要因と考えられる。との発言があり、委員から、学研北生駒駅で路線が分割されると、北コミュニティセンターISTA はばたきにある図書館を利用する人の乗継が発生する。との発言があり、委員代理から、乗継時間や料金を調整して、学研北生駒駅でのバス同士の乗り継ぎをしやすくする方法を検討していきたい。との発言があった。

○会長から、令和 6 年 6 月の土曜と休日について高山地区内では生駒北スポーツセンターの利用が最も多いが、人数としてはそこまで多くない。との発言に対して、委員代理から、生駒北スポーツセンターの利用者数は、イベントの有無で変動する。との発言があり、事務局から、令和 4 年と令和 5 年のデータをみると令和 6 年の約 2 倍の利用者数であるため、調査日の影響が考えられる。との発言があった。

○副会長から、P8 の図 3-10 について、生駒北小中学校で乗車より降車の人数が多いのは、帰りはバスを利用していないということか。との発言に対して、事務局から、生駒北小中学校から隣の高山学校前までは歩道橋を使って安全に移動することが可能であるため、生駒北小中学校と高山学校前で利用者数が分散している可能性がある。との発言があり、委員から、高山学校前の周辺には学童保育があるため、その影響も考えられる。との発言があり、事務局から、学童からの帰りは家族等の送迎を利用している可能性がある。との発言があった。

○副会長から、学研北生駒駅で乗車より降車の人数が多いことから、駅からの帰りはバスを利用していない可能性がある。不便なため利用者数を逃がしている時間帯があるのであ

れば、分かる範囲で教えていただきたい。との発言に対して、事務局から、学研北生駒駅については、行きは高山地区内から学研北生駒駅までバスで移動するが、帰宅時は学研北生駒駅でのバスの待ち時間が長く、また、遅い時間はバスが運行していないため、家族等の送迎を利用している可能性がある。との発言があった。

○会長から、P11 以降の表の見方を教えていただきたい。との発言に対して、事務局から、利用したバス停の組み合わせを示した表であり、表側が乗車バス停、表頭が降車バス停である。赤色でハッチを掛けた箇所は、1 日 2 名以上の利用があったバス停の組み合わせである。P11 の表 3-13 でみると、高山地区内では平日は大北から乗車して学研北生駒駅で降車した方が 4.5 人と最も多いことが読み取れる。また、多くの方が学研北生駒駅で降車している状況や、生駒北小中学校周辺の高山芝や西向橋から生駒北小中学校までの近距離利用が多い状況も分かる。令和 6 年 6 月のデータでは北コミュニティセンター ISTA はばたきの最寄りである蛇喰の利用は見られなかったが、別年度のデータでは利用が見られていた。P13 の表 3-15 をみると、休日は学研北生駒駅から生駒北スポーツセンターまでの利用が 12 人あり、土日は生駒北スポーツセンターの利用が多いことが分かる。なお、特定日のデータであると理解の上でご覧いただきたい。との発言があり、会長から、人数が小数点となる箇所があるのは何故なのか。との発言に対して、事務局から、平日 2 日分のデータを日平均とした人数であるため、小数点となっている。との発言があった。

5 地元意見の集約方法・調査内容について

○資料 4-1、4-2、4-3、4-4 に基づいて事務局から説明した。

○委員から、アンケート結果をもって富雄庄田線が廃止となることはあるのか。との発言に対して、事務局から、路線廃止は基本的に考えていない。学研北生駒駅での電車とバスの接続等の実態等を把握するために、アンケートを実施する。学研北生駒駅で分割する案を前提としており、どのようにすれば便利になるのかを検討する際の参考としたい。との発言があり、委員から、学研北生駒駅でのバスの待ち時間が長いので、帰りはバスを利用しづらいという現状がある。駅周辺に待ち時間を過ごすことができる飲食店や買い物施設があれば利用しやすくなるため、高山地区の住民としては高山地区第 2 工区や学研北生駒駅での再開発が早く進んでほしいと考えている。との発言があった。

○会長から、資料 4-4 の学研北生駒駅から富雄駅を結ぶ放物線の矢印が太字で強調されているように見える。との発言に対して、事務局から、線の太さを他と揃えるようにする。との発言があった。

○委員代理から、通勤通学の方は CI-CA plus を利用することで、傍示から富雄駅まで現状よりも安く移動することができる。再編後は料金が高くなるだけでないことを理解いただきたい。との発言に対して、会長から、CI-CA plus のメリットを周知いただきたい。との発言があり、委員代理から、CI-CA plus は金額式定期券であり、定期券に記載の金額内であれば奈良交通のどの区間でも乗り放題である。また、定期券に記載の金額を超えた場合は、差額分のみの支払いとなる。との発言があり、委員から、CI-CA plus や、免許返納すれば運賃が半額になる奈良交通ゴールドパスの通算 1 年分を無料で配布してもらえることを周知いただきたい。また、CI-CA Plus は何回乗車することでお得になるのか

等も具体的に周知いただきたい。高校生等へ周知すれば、土日のお出かけに利用する可能性がある。との発言があった。

- 委員代理から、資料 4-3 P3 や資料 4-4 裏面の図表では、路線分割により新たな路線が生まれるような書き方になっているが、学研北生駒駅から南側の区間には既存路線の富雄庄田線 B があるため不正確である。高山地区を対象としたアンケートのため、このような表現としているのか。との発言に対して、事務局から、高山地区の住民に対して高山地区から富雄駅への直通がなくなることを伝えるため、このような表現とした。との発言があり、委員代理から、富雄駅から学研北生駒駅間の路線が無くなるかのようにミスリードされる恐れがある。との発言があり、会長から、誤解が生じない表現への修正を検討いただきたい。との発言があり、事務局から、高山地区の住民への説明資料では分かりやすくするために分割という表現を用いているが、公的な文書において分割という表現が不正確であれば別の表現を検討したい。との発言があり、委員代理から、分割という表現でも構わないが、学研北生駒駅を跨って利用する方を考慮して、分割後も富雄駅から学研北生駒駅間の路線が残ることを明記しておく必要があるのではないか。との発言があり、会長から、資料 4-4 裏面の表について、再編案の欄に富雄駅から学研北生駒駅間の路線を記載する必要がある。記載がないため、富雄駅から学研北生駒駅間の運行がなくなるように誤解する。記載方法を検討いただきたい。との発言があった。
- 副会長から、資料 4-3 について、問 10-1 で利用しない理由として運行本数が少ないことを選択肢に入れているが、現状の運行本数のままでもダイヤを前後にずらすことで利便性が向上する場合もあるため、乗りたい時間にバスがないことも選択肢に追加してはどうか。問 11 で、選択肢の「週に 1～2 日」と「月に数回」は同じ頻度を感じるため、「月に数回」は「月に 2～3 回」に変更してはどうか。問 11 の選択肢の「年に数回」は、年に 1 回程度の利用者が選択しやすいように「年に数回以下」としてはどうか。との発言があった。
- 委員代理から、資料 4-3 について、問 10-1 の利用しない理由と問 16 の困っている理由は共通する点も多いため、選択肢をなるべく共通化しておく方が良いのではないかと。との発言があった。
- 委員代理から、資料 4-2 や資料 4-3 P3 について、国等の支援を最大限活用することを記載すると住民の危機感が薄れる懸念があるので、市の財政支援に限りがあることや運行効率化・利便性向上を目的とすることを記載してはどうか。との発言に対して、事務局から、指摘内容を踏まえて文言を修正する。との発言があった。
- 委員代理から、地域住民に自分事と捉えて危機感を持ってもらうために、資料 4-4 に具体的な市の財政負担額を示してもよいのではないかと。との発言に対して、事務局から、書き方は難しいが事務局で協議する。との発言があり、委員から、住民に危機感をもってもらう必要があるため、表現を工夫して伝えていただきたい。との発言があった。
- 副会長から、資料 4-3 の問 26 で学研北生駒駅での望ましいと思う乗り換え時間を尋ねている意図を教えてください。との発言に対して、事務局から、現状は学研北生駒駅での電車とバスの乗り換え時間に課題がある中で、再編に向けて大阪方面からの電車とバスの接続を検討するにあたって、適切な乗り換え時間を把握したいという意図である。と

の発言があり、会長から、行きと帰りのどちらを優先して検討するのか。との発言があり、事務局から、行きは電車が1時間に4本程度運行しているためバスからの乗り換えは問題ないが、帰りは電車の時刻次第でバスの待ち時間が最大1時間程度になるため、帰りの接続を特に検討する必要がある。現状は富雄駅での電車との接続を考慮したダイヤになっているため、再編後は学研北生駒駅での電車との接続を考慮したダイヤ設定とし、その目安としたい。ダイヤ設定にあたっては、バス同士の接続とバスと電車の接続のどちらを優先するのかという課題もあるため、アンケート結果を踏まえて考えていきたい。との発言があり、副会長から、アンケートで集めた乗り換え時間に関する意見を全て反映できる訳ではないが、再編案にどのように反映するのか。との発言があり、委員から、バスと電車と、バス同士の2通りの検討項目がある。との発言があり、事務局から、今回のアンケート案では電車とバスの乗り換えについて尋ねている。適切な乗り換え時間の目安としたいが、高齢者が多く利用するのではあれば、ゆとりを持った乗り換え時間を設定したい。との発言があり、副会長から、高齢者の歩行速度やゆとり時間を考慮するのであれば、アンケート以外の方法で乗り換え時間を検討することもできるのではないか。適切な乗り換え時間は、駅前の待合空間の整備状況によっても変化すると思われる。との発言があった。

6 今後のスケジュールについて

○資料5に基づいて事務局から説明した。

○会長から、アンケート案に対する追加意見がある場合、いつまでに事務局へ伝えたらいいのか。アンケート案はいつまでに修正するのか。との発言に対して、事務局から、追加意見の締め切りは7月末までとして、8月前半を目途に各委員へ修正案を送付し確認いただいた上で、8月19日に各自治会に配布することを考えている。との発言があった。

7 閉会

○事務局から、第2回分科会は令和6年12月、第3回分科会は令和7年2月に開催を予定している。第2回分科会の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。

以上