

令和7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7年10月23日（木）午後2時～午後4時

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）、大西委員（代理：松石様）、柳谷委員（代理：野口様）、岩崎委員、葛城委員、池田委員（代理：岩藤様）、渡邊委員（代理：棚田様）、辻井委員、中西委員（代理：長谷川様）、本田委員（代理：柏原様）、深田委員（代理：森様）、藤堂委員、上田委員、松井委員、坂本委員、矢田委員、唐金委員（代理：山中様）、木村委員、坂上委員

（事務局）生駒市（小林総務部長、猪原総務部参事、大塚防犯交通対策課長、菊池、岡田、城野）、一般社団法人システム科学研究所（加藤、高橋、柿菌）

欠席者 2名

傍聴者 1名

議 事

前回協議会の議事確認

1 報告案件

- (1) 各路線におけるコミュニティバスの利用実績について
- (2) 萩の台地区グリーンスローモビリティ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) 地域公共交通計画の令和6年度事業進捗状況について

2 審議案件

- (1) 地域公共交通計画の再策定にかかるアンケート調査票の素案について
- (2) コミュニティバス桜ヶ丘線の本格運行について
- (3) 地域公共交通計画変更届出書（案）について

3 その他

- (1) 今後の会議予定等

【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〕 萩の台地区グリーンスローモビリティ実証運行の利用実績について

〔資料3-1〕 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3-2〕 第12回ひかりが丘住宅線・生駒ニュータウン線三者協議ニューズペーパー

〔資料3-3〕 第7回北田原線三者協議ニューズペーパー

〔資料3-4〕 本町地区おでかけマップ

〔資料4-1〕 地域公共交通計画の令和6年度事業進捗状況について

- [資料 4-2] 地域公共交通計画 事業進捗管理表
- [資料 5-1] 生駒市民アンケート調査 実施概要
- [資料 5-2] 生駒市の交通に関するアンケート調査案内状・調査用紙
- [資料 6] コミュニティバス桜ヶ丘線の本格運行について
- [資料 7] 地域公共交通計画変更届出書（案）
- [当日資料] 当社の状況について（奈良交通株式会社）
- [当日資料] いこま公共交通マップ
- [当日資料] 高山町散策マップ

○会長から、本日は、定期的な報告案件に加えて、地域公共交通計画の再策定に向けたアンケート調査や、コミュニティバス桜ヶ丘線の本格運行、地域公共交通計画の変更届出書案に関して審議いただく。公共交通を取り巻く環境が日々変わっている中で、三者協議でのマップ作成など、利用促進に向けた色々な取組みを各地域で実施している。市内には多様なマップがあり、実際にバスに乗ってもらうために、これらのマップをどのように活用するのかを考えていく必要がある。公共交通を未来に残すことに繋がるため、マップ活用を具体的に進めていくために知恵をいただきたい。との挨拶があった。

○議長から、円滑な議事進行にご協力をお願いしたい。との挨拶があった。

○事務局から、新たな委員となった唐金委員（代理：山中様）、木村委員、坂上委員を紹介した。

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実績について

○資料 1 に基づいて事務局から説明した。西畑・有里線は、令和 7 年 6 月と 7 月の利用者数が減少しており、暗峠から定期的に利用されている方を一時的に見かけなくなったと運転手から聞いている。今後も継続して、時刻表配布等の利用促進の取組みをおこなっていく。萩の台線は、令和 7 年 8 月に差額分を自治会が負担する形で運賃 100 円 DAY を開催したことで、利用者数が大きく増加した。開催期間中は、萩の台駅からの親子連れの利用や子どもだけでの利用等が新たに見られたと運転手から聞いている。との説明があった。

○議長から、西畑・有里線の令和 7 年 6 月と 7 月の減少について、ヘビーユーザの利用が一時的に見られなかったと説明があったが、8 月以降はヘビーユーザの利用が戻ってきているのか。との発言に対して、事務局から、1 日あたりの利用者数をみると 8 月は大きく回復しているため利用が戻っていると考えているが、最新の状況を確認する。との発言があり、議長から、若い世代の方にも知って利用してもらうために、萩の台線の運賃 100 円 DAY の取組みが継続していくとよい。萩の台線の運賃 100 円 DAY で新しく利用された方が、どのように利用されていたのかを知りたい。との発言に対して、事務局から、資料には反映できていないが、9 月の利用実績をみると前年同月よりも利用が多いため、運賃 100 円 DAY によって利用が増えていることは確認している。との発言があり、議長から、新しい方の利用を増やすヒントを得るために、利用者調査の実施を検討していただきたい。と

の発言があった。

- 委員から、令和元年度と比べると、どの路線もコロナ禍前の利用状況まで回復していないため、何とかする必要がある。サポーター制度の申込が少ないので、協議会委員も含めて、皆様から住民に周知していただきたい。との発言に対して、事務局から、コロナ禍前の利用状況まで回復していない路線が多いので、公共交通全体で利用が戻るように、利用促進に取り組んでいきたい。との発言があり、議長から、コミュニティバスの利用実績を示していただくことで、利用促進を頑張らなくてはならない路線がわかるので、皆様にも注視していただきたい。との発言があった。

(2) 萩の台地区グリーンスローモビリティ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、萩の台駅までの行きは利用が少ないが、駅からの帰りは多く利用されている。利用が少ない便の車両について、荷物を運ぶなどの使い道の工夫ができればよい。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 3-1、3-2、3-3、3-4、当日資料に基づいて事務局及び委員代理から説明した。
- 委員代理から、奈良交通では、令和 6 年度の輸送人員が 4,711 万人であり、昨年度と比較すると約 1.9%増加している。全国では横ばいであるが、奈良県内はインバウンド利用があることで昨年度から若干伸びている。コロナ禍前の令和元年度の利用者数には回復しておらず、生産年齢人口が年々減少していることが一因と思われる。収入については、令和 6 年 2 月の運賃改定の影響によって令和 6 年度にコロナ禍前を超えており、今年度もインバウンド利用が増えたことで収入が増加傾向にある。令和 4 年 3 月に協議申し入れをおこなったひかりが丘住宅線及び生駒ニュータウン線、富雄庄田線、北田原線の収支状況は、いずれも昨年度と比べて赤字額が増えている。人件費等を中心とした費用増大を理由として運賃改定をおこなったため、運賃改定によって収入は増えたが、それ以上に費用が増加した。補助金込損益をみると、生駒市内での最終的な赤字額が示されており、令和 6 年度は 99,654 千円の赤字であった。との説明があった。
- 事務局から、高山町散策マップは、高山地区の魅力を PR するために高山文化研究会が独自で作成されたマップである。今後のバスの利用促進活動で、積極的に活用させていただく。との発言があった。
- 議長から、住民と行政と交通事業者が一緒になって話し合う三者協議は、全国的に珍しい取組みである。一旦役割を終えたことで休止とするが、次に問題が起きた場合に、今回の三者協議の枠組みを生かしていただきたい。また、公共交通マップを転入者に配布することは大事であり、公共交通の運行内容を知って利用するきっかけになる。転入者向けの公共交通マップを配布していない自治体も多いので、非常に良い取組みであり、継続していただきたい。実際に公共交通マップを使っているのか、使いやすくするにはどうすればよいのか等を転入者に確認して、公共交通マップのバージョンアップを検討する際に活用していただきたい。との発言があった。

- 委員から、高山町散策マップは、どこで手に入れることができるのか。との発言に対して、事務局から、高山文化研究会と連携して、市のホームページ等で広く配布することを考えている。との発言があった。
- 委員から、実際に三者協議に参加してみて、良い会議であったと感じている。利用促進に向けて取り組んできた仲間と別れるのは残念である。三者協議は、いつから休止とするのか。との発言に対して、事務局から、今年度は、現在の活動の区切りがつくまで開催を続けたいと考えている。地域住民と良い関係を築くことができたと感じているため、三者協議という形ではなくなるが、引き続き地域と連携していきたい。との発言があり、議長から、住民と行政と交通事業者は何か問題が生じた時に集まることが多いので対立関係となることが多いが、コミュニケーションが取れていると答えを見つけやすいため、今回構築した良い関係性を次に繋げることが大事である。マンパワーの許す範囲で、協力いただきたい。との発言があった。
- 会長から、経営判断において収支は重要であるが、協議申し入れの対象であり三者協議を開催した3路線の乗降客数において、三者協議や地域の取組みによる成果がみられるのか、分かる範囲で教えていただきたい。との発言に対して、委員代理から、詳細なデータは後日事務局へお伝えするが、他路線と比べて対象路線の乗降者数の変化に大きな違いはないと感じている。収入は増加傾向にあるが、運賃改定の効果を差し引くと、生駒市内のどの路線も乗降客数は微減であると認識している。生駒市内の路線は、住宅地を中心に運行しているため、沿線人口の減少に伴って乗降客数も減少する形となる。との発言があり、会長から、三者協議の休止について、参加者の負担が大きいため一定理解はできるが、令和6年3月に締結した生駒市と奈良交通の連携・協力に関する協定は有効期限が令和9年3月であるため、今後赤字が拡大していくと再度見直しとなる可能性がある。そのため、三者協議という形は休止するにしても、ワークショップのような場を住民と行政で年に数回開催し、奈良交通にも時々同席いただいて、乗降客数や収支の改善のために、マップ作成だけでなく、実際のバス利用に繋がるような具体的な取組みを考える必要があると思っている。行政として、しっかり現場に行き、利用に繋がる具体的な取組みを考えていきたいと思っているため、皆様にも理解及び協力いただきたい。との発言があり、議長から、人口が減少すると公共交通の利用が減ると思いがちであるが、車から公共交通へ転換することを考えると公共交通の利用が増えることもある。高齢者だけでなく、高校生や、送迎する家族に使ってもらえるような運行内容を考えると、公共交通の利用につながる。三者協議は、そういった議論の受け皿として活用できるかもしれないので、一緒に協力していきたい。との発言があった。
- 委員から、協議会や三者協議では奈良交通にお世話になった。収支状況をみると、令和4年度の数値だけが良いが、その理由を教えてほしい。との発言に対して、委員代理から、令和4年度は、コロナ禍であるため人件費を大きくカットして費用を削減していた中で、利用が戻りつつあったため、他年度と比べると収支が比較的良好な結果であった。との発言があり、委員から、各路線の赤字額が増えているが、収支率をみると、令和6年度は令和元年度と比べて改善しているため、今後も協力して取り組んでいきたい。との発言があり、議長から、収入は増えても、それ以上に燃料費や人件費等の支出が増えて大変な状況であ

る。まずは皆様に乗っていただいて運賃収入を増やすことが重要である。利用促進の入口となるマイバス意識の醸成なども大事であるが、協議する枠組みの工夫は必要なので、改めて議論させていただきたい。との発言があった。

(4) 地域公共交通計画の令和 6 年度事業進捗状況について

○資料 4-1、4-2 に基づいて事務局から説明した。

○議長から、運賃 100 円 DAY では、運賃が安くなることで、住民が短距離でもバスを利用してみようという気持ちになるため、短距離利用が増えると思うが、実際の利用状況はどうか。との発言に対して、事務局から、奈良交通が現地調査を実施しており、そのデータを提供いただいている。事務局として、長距離利用は運賃割引の効果が大きいと考えていたため、長距離利用に注目して分析していたが、特に変化は見られなかった。短距離利用はデータから分析できていないため、確認をおこなう。との発言があり、議長から、利用しやすい形にすることで、利用者が増えて収入も増えるみたいな仕組みができればよいと考えている。運賃 100 円 DAY の場合は、短距離利用者が増えることで、利用者数全体が増えて、収入も結果的に増えるようなことも想定されるので、実験結果を見ながら、そういった仕組みを考えることができないかと思っている。との発言があった。

○議長から、事務局として多くの取組みをおこなっている実感があるのではないか。との発言に対して、事務局から、事務局としては様々な取組みを進めることができたと考えているが、未実施の取組みも事実として残っているため、引き続き取り組んでいく。との発言があった。

2 審議案件

(1) 地域公共交通計画の再策定にかかるアンケート調査票の素案について

○資料 5-1、5-2 に基づいて事務局から説明した。

○委員から、コミュニティバスのサポーター制度の認知状況に関する設問を追加できないか。との発言に対して、事務局から、紙面上のスペースの問題はあるが、追加を検討する。との発言があり、議長から、アンケートは、回答いただくことも大事であるが、取組みを宣伝する場でもあるため、取組みの認知に繋がると思う。との発言があった。

○委員から、問 5 について、商業施設の選択肢をどのように決めたのか教えてほしい。例えば、業務スーパーは市内に 2 店舗あるのに、調査票の選択肢には 1 店舗しか示されていない。との発言に対して、事務局から、令和 2 年度の住民アンケート調査において回答が特に多かった店舗を抜粋しており、選択肢に無い店舗はその他で回答いただくことを想定している。との発言があった。

○委員から、問 7 と問 11 について、単純に送迎してもらう場合と、家族等が運転して一緒に行く場合を区別できるようにした方がよい。との発言に対して、事務局から、単純送迎はその他に回答いただくようにしているが、スペースがあれば選択肢として追加を検討する。との発言があった。

○委員から、問 8 について、家族の通院での送迎は選択肢に含めないのか。送迎から公共交通へ転換してもらうことを考えているのであれば、送迎状況を把握することが重要ではな

いかと思っている。との発言に対して、事務局から、現状の選択肢に該当しない送迎があるため、事務局で検討した上で修正する。との発言があった。

○委員から、問 4 について、「1. 通勤している」「2. 通学している」を選択した方を次の設問へ誘導する矢印が、異なる設問項目を指しているため、回答者が次に回答する設問を誤解しないように修正していただきたい。との発言に対して、事務局から、見せ方を工夫する。との発言があった。

○委員から、問 17 について、選択肢 2 に「運転免許証を返納する方への公共交通の利用料金割引を行うなどのサポートをおこなう」とあるが、現状はタクシー事業者がサポートをおこなっている中で、この選択肢で示す取組みにおけるサポートは誰が担当するか分かるように、具体的に記載したり、注釈をつけたりする等の工夫をしてほしい。との発言に対して、事務局から、現在実施中の交通事業者へのヒアリング結果から、運転免許返納者に対する料金割引分をタクシー事業者が負担されていることは把握しており、表現の見直し等を検討する。との発言があり、会長から、タクシー事業者に負担いただいている現在の取組みは非常にありがたいと思っており、その取組みを周知すると同時に、現在の取組みに追加する形で市のサポートを実施できればと考えている。との発言があった。

○委員から、再策定する地域公共交通計画の方針に対する検証項目がどれなのかが分からない。との発言に対して、事務局から、仮説検証ができるような調査票になるように考えていきたいと思う。との発言があり、会長から、現状を把握するための設問も必要である一方で、委員からの指摘の通り、事務局で想定している取組みから逆算して設問を設定できるように考えていきたい。との発言があり、議長から、地域公共交通計画の策定にあたって、誰のどんな移動をどういう手段で誰が支えるのかがポイントであり、そういった内容をアンケートから読み解いて計画へ反映していくので、委員の皆様にも注目いただきたい。との発言があった。

○委員から、15 歳以上を調査対象としているが、調査項目をみると、高齢者に関する項目がメインであり、学生などの若者に関する項目が少ないと感じる。また、抽出条件について、高齢者（65 歳以上）と非高齢者（15～64 歳）の結果を比較するのであれば、高齢者と非高齢者の配布数を 1:1 とする現在の調査計画で問題ないと思うが、生駒市全体の結果を確認する場合は、実際の人口の年齢構成と異なるため、回答の重みづけ等の対応が必要であると思う。との発言に対して、事務局から、非高齢者の平日の移動は、基本的に通学・通勤のみであり、市内の移動実態に対する掘り下げが難しいため、高齢者に関する項目がメインとなっている。また、高齢者と非高齢者の配布比率について、平日の移動が基本的に通勤・通学のみである非高齢者よりも、高齢者への配布を手厚くすることで、市内の移動実態を把握したいと考えている。との発言があり、会長から、子どもの通学移動でのバスに対するニーズなど、子ども関連の設問を増やすことが可能か検討する。また、高齢者と非高齢者の配布比率については、事務局で検討するので、最終的な判断は一任いただきたい。との発言があり、委員から、母集団の比率については、各設問の回答結果を年齢とクロス集計すれば問題ないと考えている。高齢者がメインの項目が多いことについては、高齢者に優しい交通の仕組みは交通弱者全体に通ずるため、その仕組みを顕在化させるために高齢者をメインとしていると思っているため、現在の調査票案のように高齢者に関する

- 項目が多くても問題はないと思っている。との発言に対して、会長から、子どもに関する取組みを想定するのであれば子どもに関する設問が必要であるし、交通弱者全体に関する取組みを想定するのであれば高齢者に関する設問が必要であるため、事務局で検討する。との発言があり、議長から、結果に大きな歪みが生じる場合は、年齢層別にサンプル数をコントロールした方がよいが、そうでなければ単純に集計しても大きな間違いはないと考えている。まずはできるだけ多くの回答を集めることが重要だと思う。との発言があった。
- 委員から、想定回収率を 35%としているが、前回の回収率が 44%なので、今回はもう少し高い回収率を想定して抽出条件を設定した方が、精度の高いアンケート結果が得られるのではないと思う。との発言に対して、会長から、想定回収率については、WEB 回答も設けることで多くの方に回答いただけるようにしているが、配布比率の話と関連するため、事務局で検討する。との発言があった。
- 委員から、問 13 について、コミュニティバスを利用していない理由の選択肢として「自宅周辺で運行していないから」を設定しているが、自宅がルート沿線にあるけどバス停まで離れていることを指しているのか、自宅がルート沿線にないことを指しているのかを明確にした表現に修正していただきたい。との発言があった。
- 議長から、公共交通は高齢者のものであると思っている住民も多いので、依頼文に、高齢者以外の方にも公共交通は大事なものであり、皆様の足を支えるための調査であるということに記載する方がよい。との発言があった。
- 委員から、高校によっては、通学時にバスを使う方が不便な場合がある。そういう人は公共交通が改善されても利用しない気がするが、致し方ない点もある。との発言に対して、議長から、致し方ない点をどうにかできるとよい。との発言があった。
- 会長から、本日指摘いただいた内容は、基本的に調査票へ反映した上で実施していこうと考えている。サポーター制度や運賃 100 円 DAY、免許返納者割引など、実施している様々な取組みを可能な範囲で調査票に記載して、市民の方に知っていただくことで利用促進に協力いただくことが大切である。取組みの周知も兼ねて、住民アンケート調査をしっかりと実施していきたいと考えている。との発言があった。
- 議長から、アンケート調査は何度も実施することが難しいため、委員の皆様は現在の調査票の内容で一度回答していただいて、回答しにくい設問等があれば事務局へ伝えていただきたい。との発言に対して、事務局から、ご意見があれば来週中までにご連絡いただきたい。との発言があった。
- 委員からその他の意見はなかったことから、アンケートに関する修正は事務局に一任した上でアンケート調査を実施することを全委員が承認した。

(2) コミュニティバス桜ヶ丘線の本格運行について

- 資料 6 に基づいて事務局から説明した。評価対象期間における行政負担割合は 57.3%であり、評価基準である上限 70%を達成している。また、本格運行への意向に関して地元自治会で調査した結果、80.2%の住民が本格運行に賛同している。との説明があった。
- 議長から、本格運行への意向に関する地元調査で、8 割が賛同していることは重要なことであるが、賛同しなかった 2 割の方は、どのような意見であったのか教えてほしい。との

発言に対して、事務局から、賛同されなかった方のうち、3名が反対で、残りはどちらでもよいという回答であった。どちらでもよいと回答された方は、そもそもコミュニティバス桜ヶ丘線を利用していないことが背景にあると思われる。との発言があった。

○議長から、実証運行期間中に、こういう理由で反対である等の意見をもらったことはあるのか。との発言に対して、事務局から、実証運行開始前に地元住民と話をした際に、道が狭いため、バスが入ることができるのかと心配する声はあったが、実際に多くの方に利用していただいているため、本格運行を検討している。との発言があり、議長から、安全対策はどのようにしているのか。との発言に対して、事務局から、運行事業者と協議の上で、安全に配慮したバス停設置や、自由乗降区間であっても駐停車禁止エリアでは取り扱わないことなどを徹底している。との発言があった。

○委員からその他の意見はなかったことから、議長が審議案件(2)について承認を求めた結果、全委員が本格運行を承認した。

(3) 地域公共交通計画変更届出書（案）について

○資料7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(3)について承認を求めた結果、全委員が承認した。

3 その他

(1) 今後の会議予定等

○事務局から、次回協議会は12月25日（木）14時から開催予定であり、開催場所は今回と同じ大会議室である。との説明があった。

以上