

令和7年度 第3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12月25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)、長崎副会長、室崎委員、大西委員(代理:松石様)、高井委員(代理:金澤様)、岩崎委員、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)、竹内委員(代理:内藤様)、深田委員(代理:樋口様)、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:上武様)、木村委員、坂上委員

(事務局) 生駒市(領家副市長、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 1名

傍聴者 7名

議 事

前回協議会の議事概要確認

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) 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) 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
- (4) 市内バスネットワーク維持に向けた取組みについて

2 審議案件

- (1) 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価について

3 その他

- (1) 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] 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4-1] 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4-2] ひかりが丘住宅線・生駒ニュータウン線 第13回三者協議ニュース

[資料4-3] 北田原線 第8回三者協議ニュース

[資料4-4] バス運賃無料 DAY ちらし

[資料5] 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価

[当日資料] コミバス「たけまる号」サポーターちらし

- 会長から、少子高齢化等によって、地域公共交通を取り巻く環境が厳しくなる中で、かつてのように公共交通が当たり前のように運行する状況ではなくなっている。そうした厳しい状況の中で、人が集まる場所への移動手段を確保することが、人と人とのコミュニケーションを大切にしていちづくりを進める生駒市では重要である。人と人とのコミュニケーションがあることが、まちの賑わいや活性化に繋がるため、それを支える地域公共交通はまちづくりの大きな課題であると認識している。本日も忌憚のないご意見をいただき、令和8年の公共交通の活性化に関する事業の進展に繋げていきたい。との挨拶があった。
- 議長から、生駒市の市内ネットワーク維持に向けた取組みは、他の自治体と比べて先進的である。事業者や行政や住民にそれぞれ思惑がある中で、三者が連携して取組みを実施・継続していることは、本協議会の重要な成果である。しかし、公共交通を取り巻く状況は変化を続けているため、本日もしっかり協議していきたい。との挨拶があった。
- 事務局から、新たな委員となった高井委員（代理：金澤様）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、当日資料に基づいて事務局から説明した。門前線、西畑・有里線、萩の台線では、利用者を対象としたアンケート調査を実施中であるため、その結果を確認し、現状分析を行う予定である。また、サポーター制度について、今週から、桜ヶ丘地区コミュニティバスを新たに対象路線に加えた上で、オンライン決済機能を実装したため、今後はその周知に取り組む。との説明があった。
- 議長から、萩の台線の8月の運賃100円DAYについて、運賃割引による減収額以上に、利用者増加による増収額が大きかったのか。との発言に対して、事務局から、運賃100円DAYによる利用促進効果はあったと認識している。その効果が運賃割引による減収額以上であるか否かの判断は難しいが、割引による差額は自治会に負担いただいているため、8月の運賃収入は単純に100円DAYによる増客分大きく増加している。との発言があり、議長から、同じ利用者だけでは、利用者の平均年齢が高くなって、体調が優れないと通院にも利用しなくなる恐れがあるため、運賃100円DAYがきっかけで新たな利用者が増えるとよい。利用者アンケート調査で、こういった変化も明らかになると思うので報告を待ちたい。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、PayPay支払いの利用状況は厳しいように感じる。PayPay支払いの決済手数料は、どのように負担しているのか。との発言に対して、事務局から、PayPay支払いの決済手数料は、手数料が発生した場合にのみ市が負担する形で、市から交通事業者への委託料

に含めている。ランニングコストはかかっていないため、安価に導入できていると考えていただきたい。との発言があり、議長から、PayPay アプリを持っている方が少ない可能性があり、PayPay 支払いの利用状況の様子を見た方がよい。との発言があった。

(3) 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 に基づいて事務局から説明した。

○議長から、利用者数の推移をみると、着実に利用者が増えていることが分かる。住民がグリーンスローモビリティとコミュニティバス萩の台線をどのような割合で利用していて、利用者の属性にどのような特徴があるのかを把握することが、次の施策を考える上でのヒントとなるため、1 月に実施する住民アンケートの調査内容に含めていただきたいが、可能であるか。との発言に対して、事務局から、アンケート調査票を確認した上で、設問を追加するスペースがあるかどうかを踏まえて検討させていただく。との発言があった。

(4) 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 4-1、4-2、4-3、4-4、当日資料に基づいて事務局から説明した。地域の取組みとして、あすか野自治会が、路線バスについて専門家と考える学習会を、令和 8 年 1 月 25 日(日)に開催する。事前申し込み及び参加費は不要で、あすか野自治会以外の住民も参加可能である。との説明があった。

○委員から、北田原線の三者協議に参加していた。2 路線の三者協議を比較すると、ひかりが丘住宅線・生駒ニュータウン線の三者協議については、立ち上げ当初と比べて、住民の熱意が若干落ちてきており、沿線自治会数よりも参加者数が少ないことから、三者協議の休止はやむを得ないと考えている。北田原線の三者協議については、おでかけマップを作成したが、地域に浸透していないため、三者協議の休止以降も自治会として取組みを継続できるように、行政からのサポートをお願いしたい。高齢化が進むと公共交通を必要とする方が増えてくると思われ、市民の活動機会を保障するには移動の足として路線バスが大事であるため、三者協議は休止するが、参加者の気持ちを地域に浸透させていきたい。との発言があった。

○委員から、ひかりが丘住宅線・生駒ニュータウン線の三者協議に参加していた。ひかりが丘住宅線・生駒ニュータウン線の第 13 回三者協議において、熱心に三者協議に参加されていた方から、三者協議の休止は残念であり、今後も何らかの形で利用促進の活動を継続したいというご意見があった。そのため、三者協議は休止となるが、もう一度集まることが決定している。また、今後は市が地域の集まりに出向いて、利用促進の取組みを継続すると生駒市から聞いているので、今後はそうした形でも取組みを継続していただけるとありがたい。との発言があった。

○副会長から、三者協議のような取組みを実施している地域は他にもあるのか。三者協議は良い取組みであり、様々なことに横展開できると思っているため、形を変えとしても継続すれば、皆で話ができるため良いと思う。との発言に対して、議長から、知っている範囲では、減便・廃線問題に関する協議をおこなった結果、目標に到達する地域や、減便・廃線となる地域、地域住民が自分たちで運行する仕組みを作ろうとする地域など、地域に

よって様々である。高頻度で開催すると、協議が沈静化したり、毎回同じメンバーが同じ発言をしたりすることがあるのでうまくいかない場合もあるが、実際に利用している方からの声を聞くことができるため、三者協議のような地域住民との意見交換の場は、基本的に大事である。生駒市のこれまでの三者協議のプロセスをみると、こういうことをやりたいという地域からの声が大きいため、行政中心から地域主体の取組みに変えていき、それを行政がサポートする形になるのではないかと考えている。地域交通に関する取組みは、地域の人たちが、自分たちの足をどう支えるかを議論して、必要なお金を地域で出したり、ドライバーに立候補する人が出てきたりするため、結局はコミュニティ作りである。そのため、色々な形で横展開することで、生駒市の地域の力が上がっていくのではないかと考えている。との発言があった。

○会長から、生駒市はほぼ全ての自治会でサロンやいきいき百歳体操を開催しており、そこへ行って住民と話をすると、バスに関する話が一番多い。三者協議に行くほどではないが路線バスの問題に関心を持っている方が、サロンやいきいき百歳体操などに集まっているので、行政がそうした集まりに年に数回出向いて、路線バスに関する意見を聞く方法がよいと考えている。三者協議の思いや意義や実効性は引き継ぐ形で、従来から少し形式を変えて、より効果的に実施したいという思いであることを理解いただきたい。また、将来的に運転を卒業する可能性があることを考えると、現在は車を運転できるため路線バスの問題はあまり関係ないという方に、路線バスに対する当事者意識を持ってもらう取組みが必要である。さらに、市内バス路線の赤字額が拡大していることに危機感を感じているため、利用啓発も必要であるが、あすか野自治会のように地域のイベントで路線バスを利用したり、いきいき百歳体操の終了後にバスに乗ってお出かけしたりするなど、実際にバスを利用する取組みを地域でおこなっていただきたい。行政によるバス運賃無料DAYだけでなく、地域による取組みで実際に路線バスを利用することで、利用者増加に向けて行政と地域が一緒に取り組むことになる。市内バス路線の赤字額を解消する程の大きな効果はないかもしれないが、奈良交通には、地域と行政が連携して実際にバスを利用する取組みをおこなっているという思いを汲んでいただき、何とか路線を守っていく方向で検討していただけるとありがたい。三者協議を単に中止するというだけでなく、利用者数の効果的な増加に向けた取組みを、皆様の力をいただいて進めたいという思いである。との発言があった。

○委員から、あすか野自治会における体力づくりウォーキング大会でのバス利用のように、路線バスを団体で利用する場合の運賃割引について説明をいただきたい。今後、サロン等の団体で路線バスを利用する場合に、地域住民に共有したい。との発言に対して、委員代理から、10人以上の団体で利用する場合に、団体割引の適用を受けることができるが、案内書等の発行が必要であるため、地域で何か企画した場合は、事前にお声がけいただきたい。との発言があり、会長から、令和8年度のバス利用促進のための市の予算を現在考えているところであり、例えば、継続的に大規模で実施する地域の取組みがあれば、奈良交通の団体割引だけでなく、市としても何か支援できればと考えている。令和8年度の予算には間に合わないかもしれないが、長期的なテーマであるため、どのような制度や支援があれば地域として使いやすいかについて、今後ともご意見をいただきたい。との発言があった。

○議長から、今後のバス利用促進策として、資料4-1P3に、地域の集まりに行政が2回訪問すると記載されている。1回目の集まりの際に体験乗車をしてもらって、2回目に体験した結果を共有する方法は、様々な市町で実施されており、例えば、京都市の南太秦では、まず地域住民にバスを体験乗車してもらい、体験乗車の感想を皆で共有すると、自動車よりもバスの方が意外と楽であるという意見が多く出てきて、その意見を聞いた他の地域住民も小さい荷物の時はバスを利用しようとなった。地域住民と一緒にあって、簡単なところから行動を変えた結果、利用者が約3倍に増えて黒字系統となった。優秀なファシリテーターを見つけた上で、こうした活動に重点的に取り組むことはすごく良いことであり、地域が主体的に動いて、公共交通を支えることでコミュニケーションを広げていただきたい。との発言があった。

2 審議案件

(1) 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価について

○資料5に基づいて事務局から説明した。今回の評価期間外であるため、資料5に記載していないが、令和7年10月から生駒公共交通マップを転入者に配布し、有里線も含めて公共交通の利用促進に取り組んでいる。沿線住民の方以外にも利用を呼びかけるツールとして適しているため、観光案内所など積極的に配布していく。との説明があった。

○議長から、資料5P1の⑥事業の今後の改善点について、行政がいきいき百歳体操やコミュニティ活動の場へ行って、地域住民と連携して利用促進をするという項目を追記してはどうか。との発言に対して、事務局から、ご指摘いただいた内容を資料に追記する。との発言があった。

○委員から、年間利用者数の目標値が、コロナ禍前の9割となっているが、高齢化や人口減少が進んで状況が変わっている中で、9割という目標値は現実的なのか。との発言に対して、事務局から、西畑線は山の上側を運行しており、沿線地域の人口減少や高齢化が進んでいる状況であるため、コロナ禍前の9割は、実態からは遠い目標であると思っている。ただし、現在利用していない方にアプローチして利用率を上げることで何とか目標を達成できるように、いきいき百歳体操やサロン等の集まりに行政が出向いて、利用促進に取り組みたいと考えている。との発言があり、会長から、目標値の厳密な根拠を示すことは難しいが、資料1に示されたコミュニティバスの利用状況を見ると、各路線ともコロナ禍前と同じ利用状況には戻っていないが、コロナ禍前の8~9割程度まで戻ってきているため、9割を目標値に設定したと考えている。ただし、高齢化が進むと車に乗れなくなる人が増えることでバスに転換する人が増える可能性がある一方で、高齢になってもギリギリまで車に乗り続ける方も多いため、高齢化が進んでもバス利用者が増えない可能性もある。そのため、高齢化が原因でバス利用者数が少ないという解釈は、一足飛びの解釈であるため、データを確認した上で、必要に応じて実態に即した記載内容に修正させていただきたいと考えている。との発言があった。

○委員から、沿線人口が減少し続けているため、沿線の商業施設や飲食施設と連携した割引を実施したり、ハイキングで暗峠から大阪側へ移動する観光客に対して途中までのバス利用を提案したりするなど、他の利用促進方法を考える必要があるのではないか。今のまま

では、利用者数は増えない。との発言に対して、事務局から、沿線住民に対して、西畑線を使って沿線の商業施設や飲食施設へ行く方法を提案することで、利用促進に取り組んでいるところである。との発言があり、会長から、有里線の沿線地域に移動スーパーが来ているが、移動スーパーのみでは買い物は完結せず、週の終わり頃には買い物に行く必要があるため、鹿ノ台線のように商業施設と連携した取組みは良いのではないかと。また、1回乗車してみないと、買い物や通院に利用できるのか、バスが便利なのかが分からないため、実際に乗車して買い物に行っていたりすることを考えていきたい。人口や地理の面で条件が厳しい地域ではあるが、利用促進策もきちんとやっていきたい。との発言があった。

○委員から、自分の子どものように、コミュニティバスの運行ルートや、そもそも高齢者以外が乗車しているのかについて知らない市民が多いと思うので、コミュニティバスの運行内容や利用方法等の周知が必要ではないかと。との発言に対して、事務局から、生駒市のHPやSNSなどで周知はしているが行き届いていないため、行政が地域に入って直接伝えることが一番効果的であると考えている。5年10年先を見据えると、特定路線の沿線住民だけでなく市民全体の問題であるため、語り合って伝えることが大切であると考えている。伝えた内容は住民から派生的に広がっていくと考えている。今後、コミュニティバスを知って使ってもらい取組みを強化していく予定である。との発言があり、議長から、運賃やバス停の場所も分からないのではないかと。との発言に対して、委員から、自分の子どもは、運賃やバス停だけでなく運行時間帯も知らない。土日に運行しておらず、平日も運行時間帯が短いと、使い勝手が悪いと感じている若者がいるかもしれない。自分に関係ない情報であるため見えていないのか、コミュニティバスを見たことがないと聞くので、残念である。との発言があった。

○委員から、西畑線の車両は乗車定員が8人と少ないので、元気な観光客が利用することで、本当にバスを利用したい地元の方が積み残しになると本末転倒であると思っている。との発言に対して、会長から、桜ヶ丘地区コミュニティバスのように行き帰りで利用状況が異なる場合には、空いている便に観光客に乗り合わせてもらうことも考えられるが、地域住民と観光客が利用したい便が競合する場合は、観光客の利用をどのように調整するのかをサロン等で地域と一緒に考える必要がある。との発言があり、委員代理から、西畑線を運行している生駒交通では、令和8年度に13人乗りの新車両へ入れ替えを予定している。との発言があった。

○委員から、利用者数や収支等の定量目標について、現在は達成状況が厳しく、このままの状況ではずっとB評価が続くので、評価指標の見直しが今後必要になると考えている。との発言に対して、議長から、今回はこの評価指標と結果でよいと思うが、来年度の評価では変更してよいと思っている。との発言があり、事務局から、定量目標について運輸局から地域公共交通計画と連動した評価指標にするように指導を受けていた。今後は運輸局と相談しながら、評価指標を変更可能か検討したい。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、審議案件(1)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) その他

- 事務局から、地域公共交通計画の再策定に向けた住民アンケートについて、12月10日を締切日として4700世帯に配布をおこない、12月17日時点で2327世帯から回答があり、約50%の回収率である。回収した2327世帯のうち、郵送回答が1593世帯、WEB回答が734世帯である。前回の令和2年度住民アンケート調査では、郵送回答世帯数の結果であるが、回収率が41.4%であるため、今回は前回よりも高い回収率であると思っている。回答内容は、現在集計中であり、次回協議会で報告する。また、交通事業者や福祉事業者等の公共交通に関係する事業者へのヒアリング調査も併せて進めており、こちらも整理した内容を次回協議会で報告する。との説明があった。
- 事務局から、次回協議会は令和8年3月26日（木）14時から開催予定であり、開催場所は今回と同じく4階大会議室を予定している。との説明があった。

以上