

萩の台地区グリーンスローモビリティ効果検証事業について

1. 事業概要

地域住民の日常生活に必要な買い物や通院の移動手段確保のため、萩の台住宅地のラストワンマイルとして、令和6年10月から行っているグリーンスローモビリティ（以下、「グリスロ」という）愛称：「はぎくる」の実証運行について、既存コミュニティバスたけまる号との比較を踏まえ、当該地域に適応する移動手段等を検証することを目的に実施する。加えて、当該地域における実証運行で得られた情報をもとに、本市におけるグリスロ運行の導入条件等の整理を行う。



2. 運行概要

- ・ 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）10：00～12：00 午後便）13：00～16：00
- ・ 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
- ・ そ の 他：令和7年12月から駅行便にデマンド型運行を導入

令和7年 12月8日(月) ダイヤの変更のお知らせ

萩の台駅 往復便

※ 駅行きは予約が必要です。

※ 住宅地内のルート上はどこでも乗り降りできます。（点線の区間を除く）

※ 予約不要

[R7.12.8～] ★予約便では各便出発時間の3分前までに予約をしてください。

主な乗降場所	1	2	3	4	5	6	7
①自治会館裏(北行き)	10:30	10:50	11:30	13:08	14:08	15:08	16:09
②ウィンパゾグライ	11:31	13:09	11:31	13:09	14:09	15:09	16:09
③第2公園地(北)④3丁目5番	10:32	10:52	11:32	13:10	14:10	15:10	16:10
⑤2丁目5番/⑥第2緑地	10:36	10:56	11:36	13:14	14:14	15:14	16:14
⑦つつき公園	10:38	10:58	11:38	13:16	14:16	15:16	16:16
⑧4丁目6番	10:39	10:58	11:39	13:17	14:17	15:17	16:17
⑨第1公園⑩4丁目3番	10:40	11:00	11:40	13:18	14:18	15:18	16:18
⑪自治会館裏(南行き)	10:42	11:02	11:42	13:20	14:20	15:20	16:20
⑫第4公園(北)	10:43	11:03	11:43	13:21	14:21	15:21	16:21
⑬3丁目7番	10:43	11:03	11:44	13:22	14:22	15:22	16:22
⑭第2公園(南)	10:45	11:05	11:45	13:23	14:23	15:23	16:23
⑮3丁目12番	-	-	11:46	13:24	14:24	15:24	16:24
⑯ローレルコートエスタ前	-	-	11:47	13:25	14:25	15:25	16:25
①自治会館裏	10:49	11:09	11:49	13:27	14:27	15:27	16:27
②萩の台駅	11:55	13:33	14:33	15:33	16:33	-	-
③第2公園(南)	(11:59)	(13:37)	(14:37)	(15:37)	(16:37)	-	-
④第4公園(北)	(12:01)	(13:39)	(14:39)	(15:39)	(16:39)	-	-
①自治会館裏(北行き)	(12:02)	(13:40)	(14:40)	(15:40)	(16:40)	-	-
②第2公園(北)	(12:04)	(13:42)	(14:42)	(15:42)	(16:42)	-	-
③第2緑地	(12:08)	(13:46)	(14:46)	(15:46)	(16:46)	-	-
④第1公園	(12:12)	(13:50)	(14:50)	(15:50)	(16:50)	-	-
①自治会館裏	(12:14)	(13:52)	(14:52)	(15:52)	(16:52)	-	-

主な乗降場所	1	2	3	4	5	6	7
①自治会館裏(北行き)	10:30	11:30	12:40	13:08	14:08	15:08	16:09
②ウィンパゾグライ	10:31	11:31	12:40	13:09	14:09	15:09	16:09
③第2公園地(北)④3丁目5番	10:32	11:32	12:42	13:10	14:10	15:10	16:10
⑤2丁目5番/⑥第2緑地	10:36	11:36	12:46	13:14	14:14	15:14	16:14
⑦つつき公園	10:38	11:38	12:46	13:16	14:16	15:16	16:16
⑧4丁目6番	10:39	11:39	12:48	13:17	14:17	15:17	16:17
⑨第1公園⑩4丁目3番	10:40	11:40	12:50	13:18	14:18	15:18	16:18
⑪自治会館裏(南行き)	10:42	11:42	12:52	13:20	14:20	15:20	16:20
⑫第4公園(北)	10:43	11:43	12:53	13:21	14:21	15:21	16:21
⑬3丁目7番	10:44	11:44	12:53	13:22	14:22	15:22	16:22
⑭第2公園(南)	10:45	11:45	12:55	13:23	14:23	15:23	16:23
⑮3丁目12番	10:46	11:46	-	13:24	14:24	15:24	16:24
⑯ローレルコートエスタ前	10:47	11:47	-	13:25	14:25	15:25	16:25
①自治会館裏	10:49	11:49	12:59	13:27	14:27	15:27	16:27
②萩の台駅	10:55	11:55	13:33	14:33	15:33	16:33	-
③第2公園(南)	(11:59)	(11:59)	(13:37)	(14:37)	(15:37)	(16:37)	-
④第4公園(北)	(12:01)	(12:01)	(13:39)	(14:39)	(15:39)	(16:39)	-
①自治会館裏(北行き)	(12:02)	(12:02)	(13:40)	(14:40)	(15:40)	(16:40)	-
②第2公園(北)	(12:04)	(12:04)	(13:42)	(14:42)	(15:42)	(16:42)	-
③第2緑地	(12:08)	(12:08)	(13:46)	(14:46)	(15:46)	(16:46)	-
④第1公園	(12:12)	(12:12)	(13:50)	(14:50)	(15:50)	(16:50)	-
①自治会館裏	(12:14)	(12:14)	(13:52)	(14:52)	(15:52)	(16:52)	-

3. 検証結果

検証①：萩の台住宅地に適合する移動手段とは

⇒結果：週3日のコミバスと週2日のグリスロで相互に補完し、地域の移動を支えている。

- ・ 利用状況やアンケート結果から、週3日運行するコミバスと週2日運行するグリスロで競合は発生しておらず、むしろ相互に補完する関係にあり、現時点においてはどちらも一定数の利用者を確保していることから、地域の移動手段として有効性が認められる。
- ・ 一方でグリスロの利用者は、コミバス利用者の半分以下であることから、仮にコミバスの運行を取りやめて週5日グリスロを運行することができたとしても、グリスロ単独では地域の移動需要を満たすことは難しいと想定される。

※参考ページ：P3((1)利用者数の比較)、P6((3)他の公共交通の利用回数の変化)

検証②：グリスロに対する行政負担はコミバスと比較してどうか

⇒結果：年間行政負担額と利用者一人あたりの行政負担額ともにコミバス萩の台線よりも少ない。

- ・ グリスロの年間行政負担額は75.6万円（車両代43.3万円（実耐用年数10年として計算）を含む）である。地域のボランティアによる運行で人件費の負担がないため、コミバス萩の台線の年間行政負担額340万円の1/4未満である。また、利用者一人あたりの行政負担額についても、グリスロは529円で、コミバス萩の台線の行政負担額743円と比べて少ないという結果になった。

※参考ページ：P3((2)行政負担額の比較)

検証③：萩の台住宅地でのグリスロ運行の持続可能性は

⇒結果：安定的に運営可能な人数が確保できており、少なくとも来年度も運行継続可能。

- ・ 令和7年度の運営体制は、ドライバー8人、添乗員10人、合計18人で実施していた。当番の回数は1ヶ月に1～3回程度で、特定の人物へ過度に集中せず、全員で満遍なく担当していた。
- ・ 現在のドライバーの年齢幅は概ね70～78歳で、グリスロのドライバーの高齢化は喫緊の課題ではあるため、5年10年と長期的に運行を継続するためには新たなドライバー確保が必要である。

検証④：グリスロ運行による直接的な効果や副次的な効果は

⇒結果：お出かけの促進や地域の活性化に寄与。

- ・ グリスロ利用者の一部では、外出回数の増加や自家用車送迎からの転換効果が出ており、また、地域にとっては、安心感の向上や防犯・安全性の向上、地域の魅力向上などの効果が出てきている。

※参考ページ：P6(6.グリスロ利用者の外出行動の変化)、P7(7.グリスロ実証運行の地域への影響)

4. コミバスとの比較

(1) 利用者数の比較

グリスロの導入当初、運賃無料の移動手段が地域に導入されることにより、コミュニティバスの利用者数減少を懸念していたが、令和7年度のコミュニティバス萩の台線の利用状況は、グリスロ運行前の令和4～5年度平均利用者数よりも多い結果となっている。

令和7年度の萩の台線の利用増は、運賃100円DAY実施など、地域の熱意と努力の影響も大きいものの、運行日を分けた現在の運用において、萩の台線とグリスロは競合関係にないと言える。

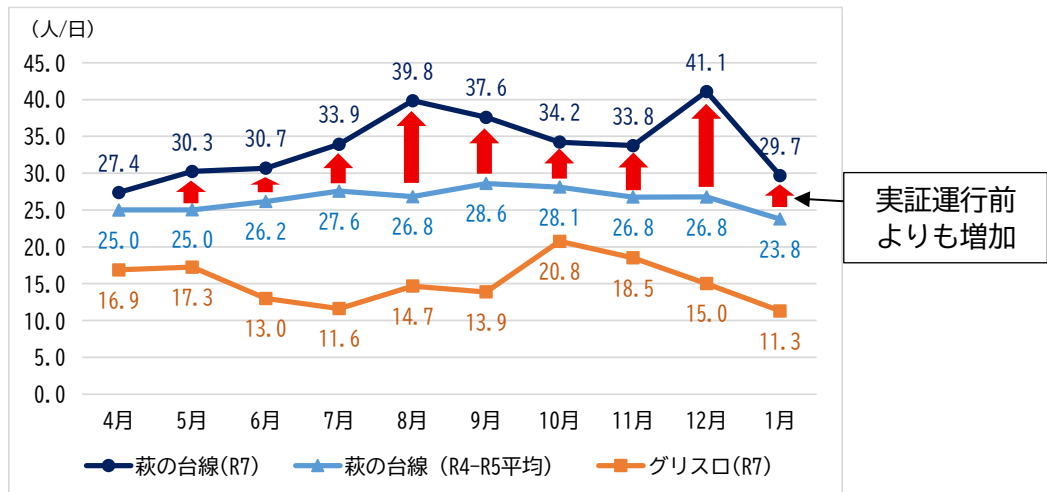


図 1 日別利用者数の推移

(2) 行政負担額の比較

グリスロの年間行政負担額は車両本体購入費（車両代433万円を実耐用年数10年として1年あたり43.3万円で計算）、保険代、車両整備費で、年間75.6万円であり、コミュニティバス萩の台線の年間行政負担額340万円の1/4未満である。また、利用者一人あたりの行政負担額についても、グリスロは529円で、コミュニティバス萩の台線の743円と比べて少ないという結果になった。

表 1 利用者一人あたり行政負担額の算定

項目	数値	備考
① 年間利用者数	1,428.8 人/年	15.2 人/日 × 94 日/年
② 行政負担額	75.6 万円/年	
③ 一人あたり行政負担額	529 円/人	② ÷ ①

表 2 コミバスの利用者一人あたり行政負担額 (R6 年度)

路線名	年間の行政負担額	利用者一人あたり
光陽台線	339 万円/年	120.7 円/人
門前線	280 万円/年	89.4 円/人
西畑・有里線	428 万円/年	844.3 円/人
北新町線	157 万円/年	261.8 円/人
萩の台線	340 万円/年	743.2 円/人
鹿ノ台線	352 万円/年	408.9 円/人

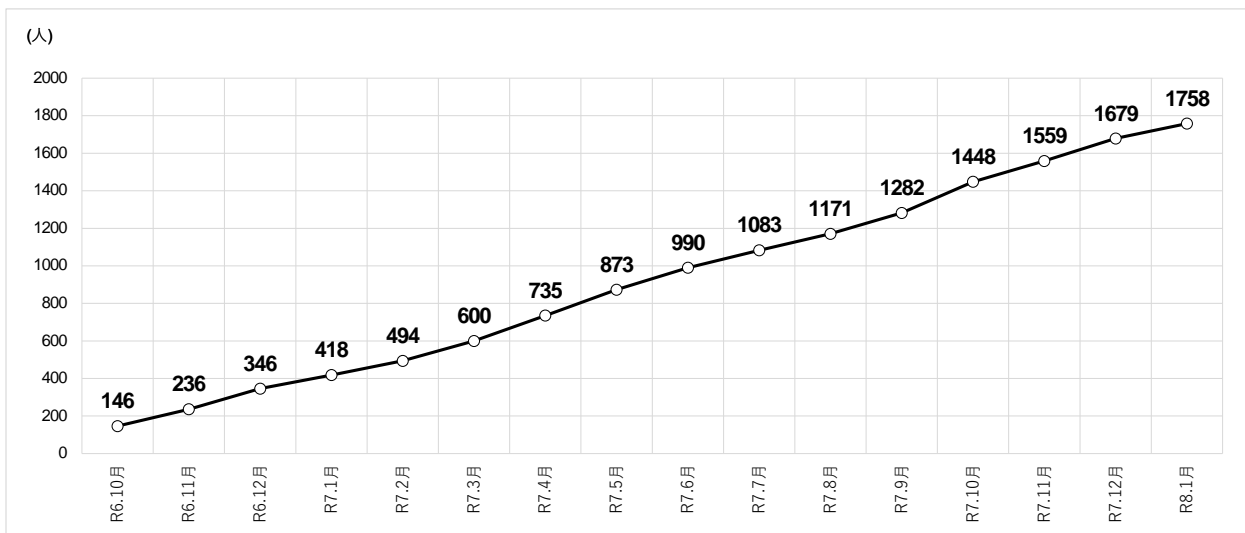
※行政負担額：運行費用から運賃収入等を引いた金額。

5. 利用者数の推移

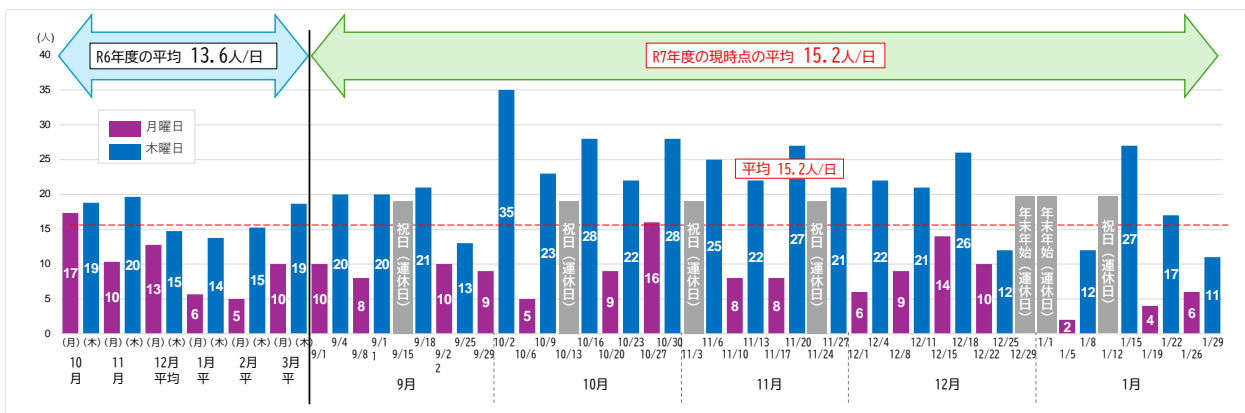
- ・令和6年10月3日（木）の実証運行開始以降、1月末時点で延べ1,758人の利用がある。令和7年度の1日平均は15.2人と、令和6年度の1日平均13.6人よりも多い。
- ・曜日別の利用者数は、木曜日の午後の利用が特に多い。これは、毎週木曜日午後には開催している「いきいき100歳体操」参加者の利用と、駅から住宅地へ帰宅する人が利用しているためである。
※最新月（令和8年1月）の月曜日の利用者数は1日平均4.0人、木曜日は1日平均16.8人。
- ・令和6年度と比較して、月曜日、木曜日共に午後の利用が伸びている。特に、萩の台駅から住宅地行きの駅復路便の利用が多く、駅から帰宅する手段として活用されている状況が見えてくる。
- ・一方、午前中の利用や、萩の台駅行きの駅往路便の利用に大きな変化はなく、利用が少ない。

（集計対象期間：令和6年10月3日～令和8年1月31日）

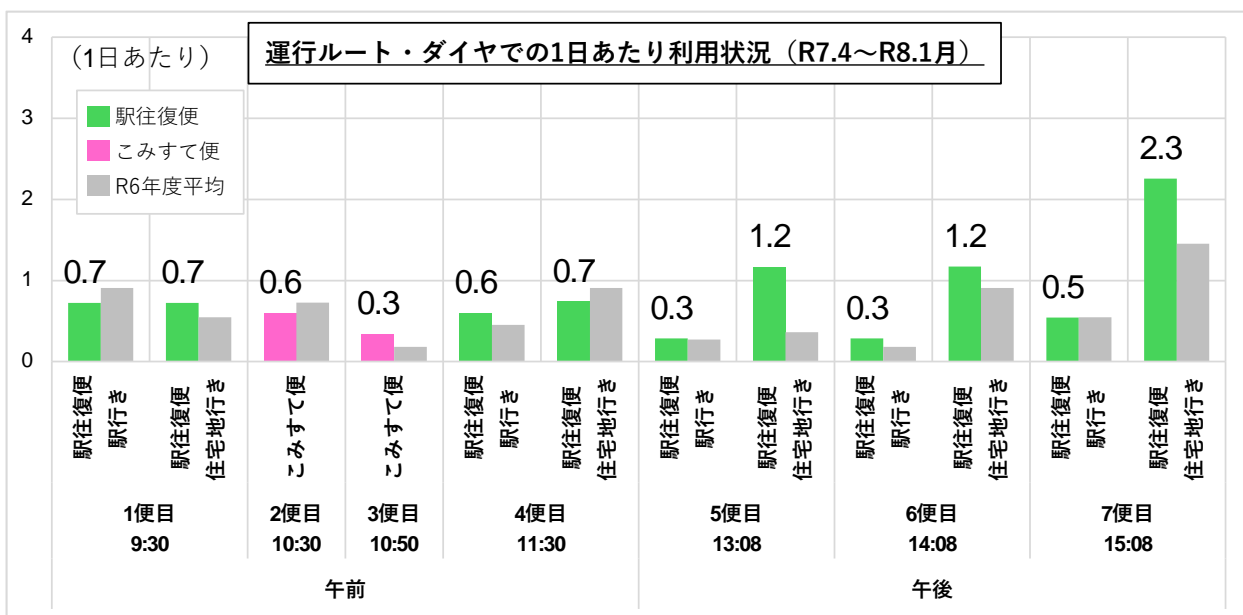
【延べ利用者数の推移】※月単位で記載



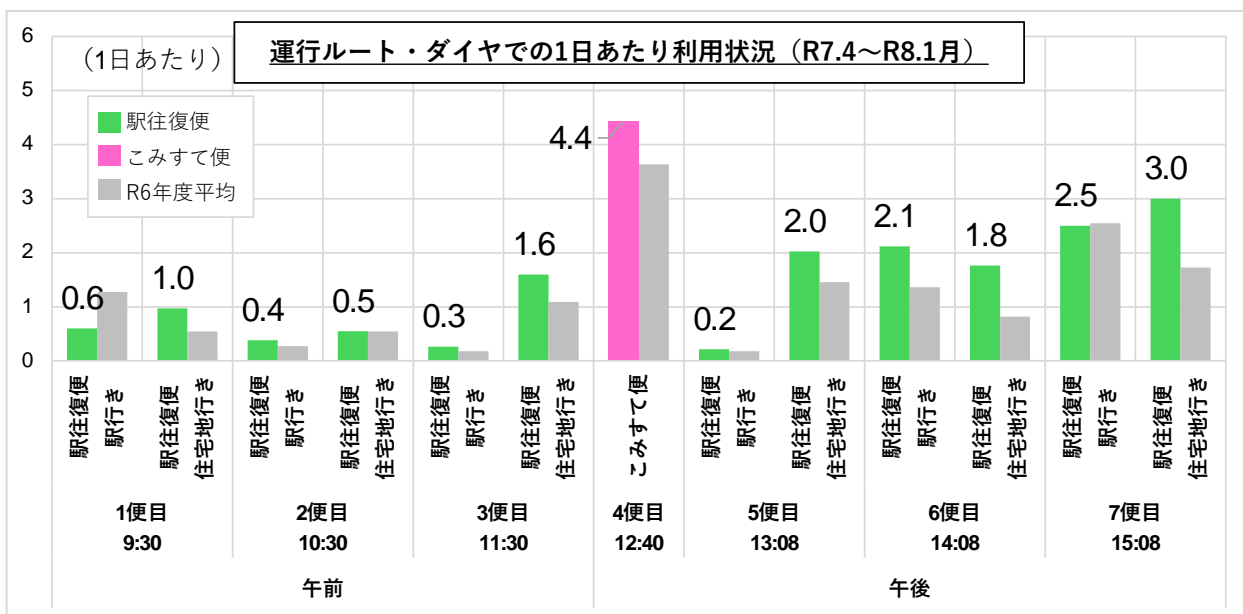
【月別の1日あたりの乗車人数の推移】※令和6年度は月単位で記載



【月曜日の便別利用状況】



【木曜日の便別利用状況】

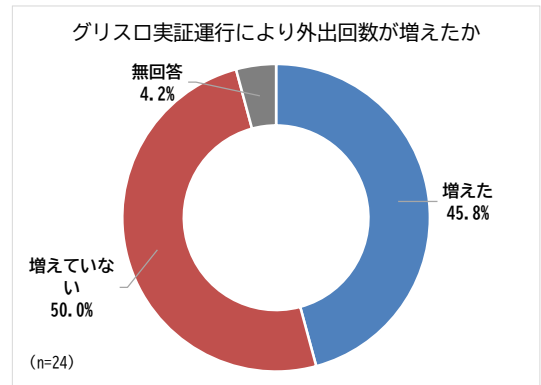


6. グリスロ利用者の外出行動の変化（利用者アンケート調査結果より）

(1) 外出回数の変化

グリスロ利用者のうち、45.8%（11件）が「外出回数が増えた」と答えている。

増加したお出かけの内容としては、自治会館へのお出かけに加え、生駒駅方面への買い物移動もあった。自治会館での地域コミュニティ活動への参加のための移動に加え、日常生活に必要な活動である「買い物移動」にも貢献しているといえる。

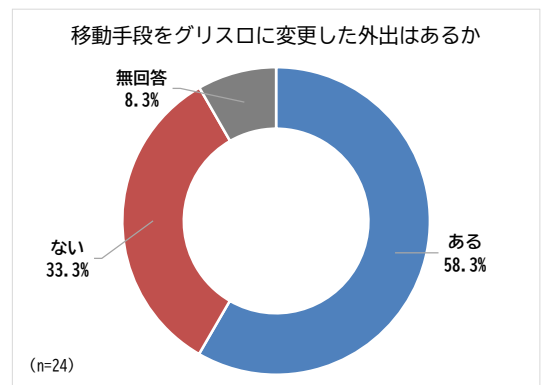


(2) 家族等の送迎回数の変化

グリスロの実証運行により、移動手段をグリスロに変更した外出の有無を聞いたところ、58.3%（14件）が「ある（変更した）」と答えている。

グリスロに変更する前の移動手段を確認すると、16.7%（4件）が「送迎からグリスロへ変更した」と答えている。

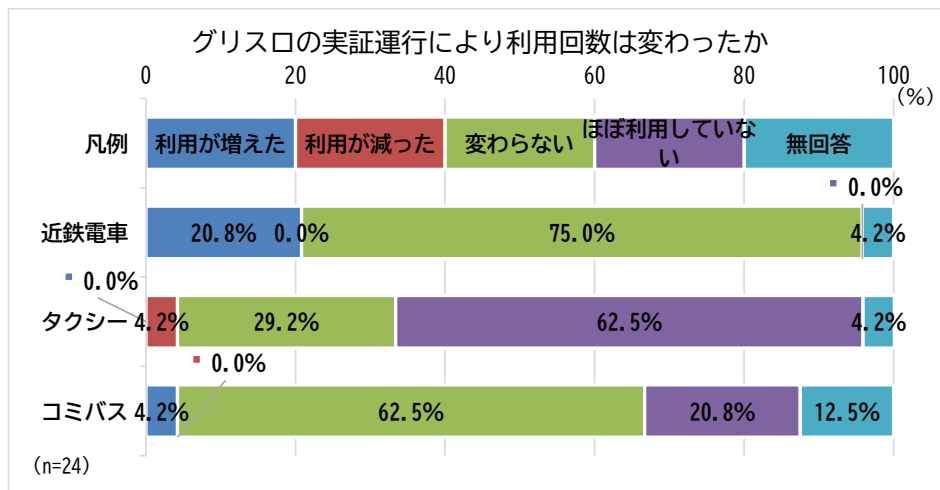
変化した移動は、生駒駅方面のお出かけが3件あり、「グリスロ～近鉄電車」という利用に転換されている。



(3) 他の公共交通の利用回数の変化

グリスロの実証運行により、他の公共交通（近鉄電車、タクシー、コミバス萩の台線）の利用回数の変化を聞いたところ、「増えた」と答えたのは、近鉄電車利用の20.8%（5件）、コミバス利用の4.2%（1件）である。一方、「減った」は、タクシー利用の4.2%（1件）である。

コミバスもタクシーも増減の回答があったのは1件のみのため、主に影響があったのは近鉄電車の利用（増加効果）と言え、特に懸念材料であったタクシー利用の減少についてはほぼ影響がないことがわかった。

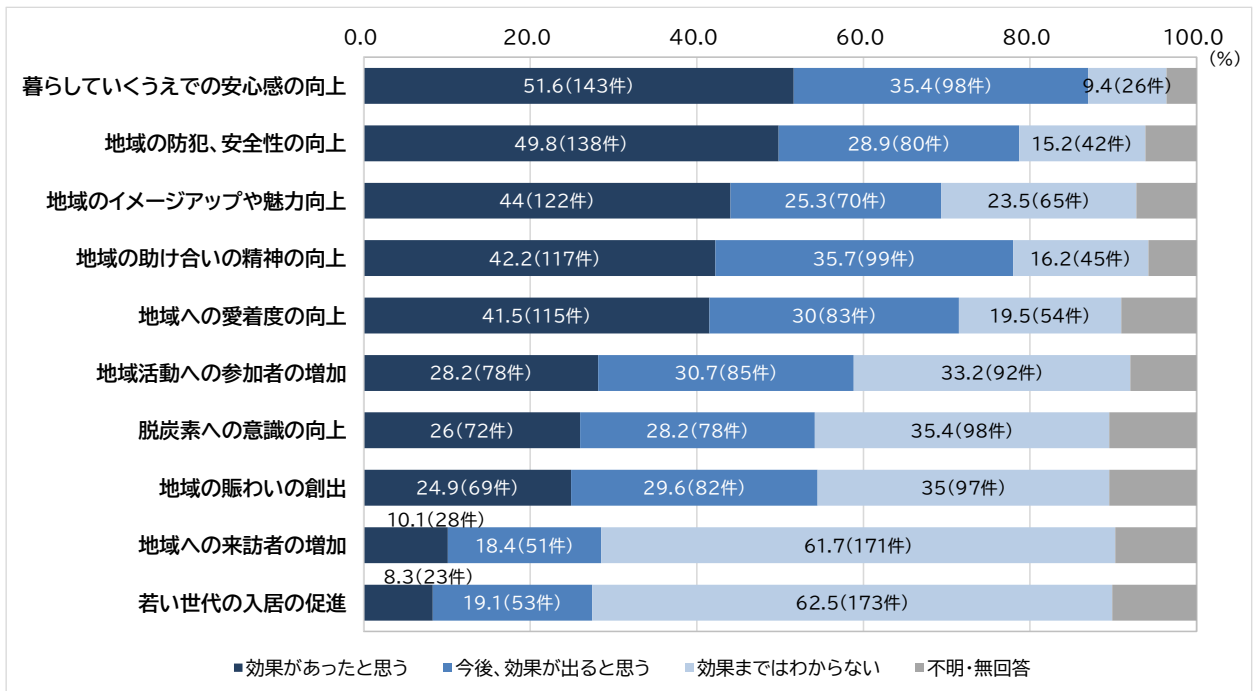


7. グリスロ実証運行の地域への影響（住民アンケート調査結果より）

グリスロの実証運行によって、最も地域に影響・効果があったと感じたことは、「暮らしていくうえでの安心感の向上」であった。「地域の防犯、安全性の向上」への回答も多かった。

地域の活性化への寄与としては、「地域のイメージアップや魅力向上」に44.0%（122件）、「地域への愛着度の向上」に41.5%（115件）との回答があった。

今後の期待感（今後、効果が出ると思う）も含めると、多くの視点で5割を超える結果となった。



8. 今後について

グリスロの運行に関して、住民アンケート調査結果では、萩の台住宅地の移動手段としての有効性については、「有効 or やや有効」が79.4%、グリスロの継続意向については「継続したほうが良い」が71.5%、という結果となった。

また、実際の運行に携わっているドライバー・添乗員からも、今後も運行に携わることは可能である、というお声をいただいている。

上記以外でも、既存の公共交通への影響がないこと、週3日のコミバス萩の台線の運行を補完する移動手段（コミバス運休日の移動手段）として地域に定着してきていること、コミバスの運行経費よりも低廉に運行できていることなどから、実証運行を終了し、次年度から萩の台住宅地においてグリスロ本格運行を実施する予定である。

