

市内バスネットワークに関する 奈良交通株式会社の申し入れに ついての説明会

令和5年1月21日（土）

生駒市事業計画課

○本日の説明会・スケジュール

開 始 10:00～ 終 了 11:40

1. 開会（挨拶・出席者紹介）
2. 市内バスネットワークに関する奈良交通(株)の
申し入れについての内容説明
3. 休憩・質問等の受付
(※お配りした質問票に記載をお願いします。)
4. 主な質問に対する回答
5. 閉会

市内バスネットワークに関する奈良交通(株) の申し入れについての内容説明

【説明の主な内容】

- ・はじめに（全国の路線バス事業の現状について）
 1. 申し入れの背景について
 2. 申し入れ内容について
 3. アンケートについて
 4. 対応方針について
 5. 今後について

・はじめに（全国の路線バス事業の現状について）

交通政策審議会 交通体系分科会 地域公共交通部会 説明資料より抜粋

バス事業は、地方部・都市部を問わず過疎化と少子高齢化の進展により旅客が年々減少傾向にあります。また、運転者等の労働力不足という課題を抱えております。

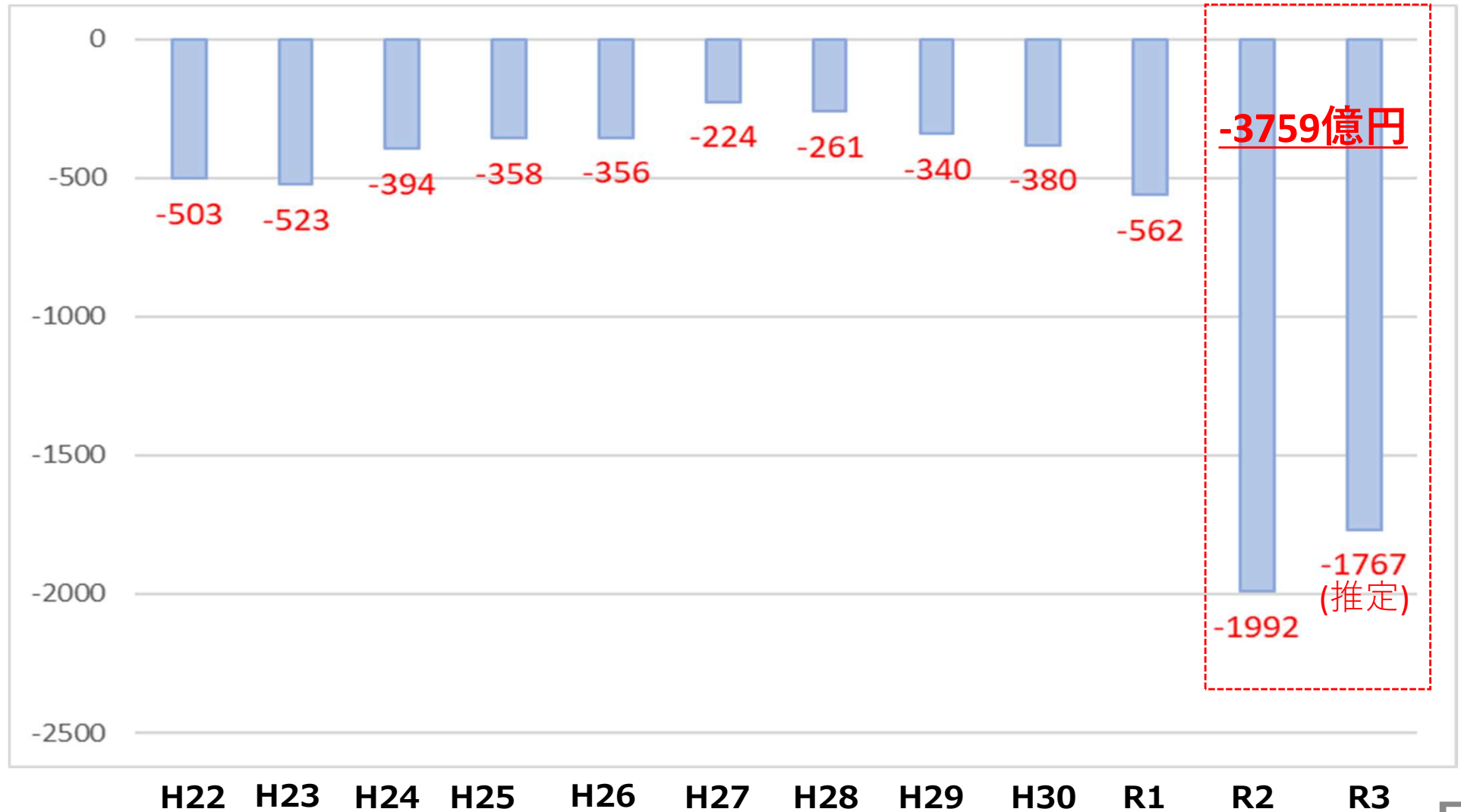
新型コロナウイルス感染症は2年を超えて我が国に深刻な打撃を与えておりますが、この間、人流抑制等が行われたことにより、バス事業は乗合バス、貸切バスとも都会や地方を問わず本当に苦境に立たされております。

バス事業における収支状況について（一般乗合バス）

交通政策審議会 交通体系分科会 地域公共交通部会 説明資料より抜粋

全国

単位：億円



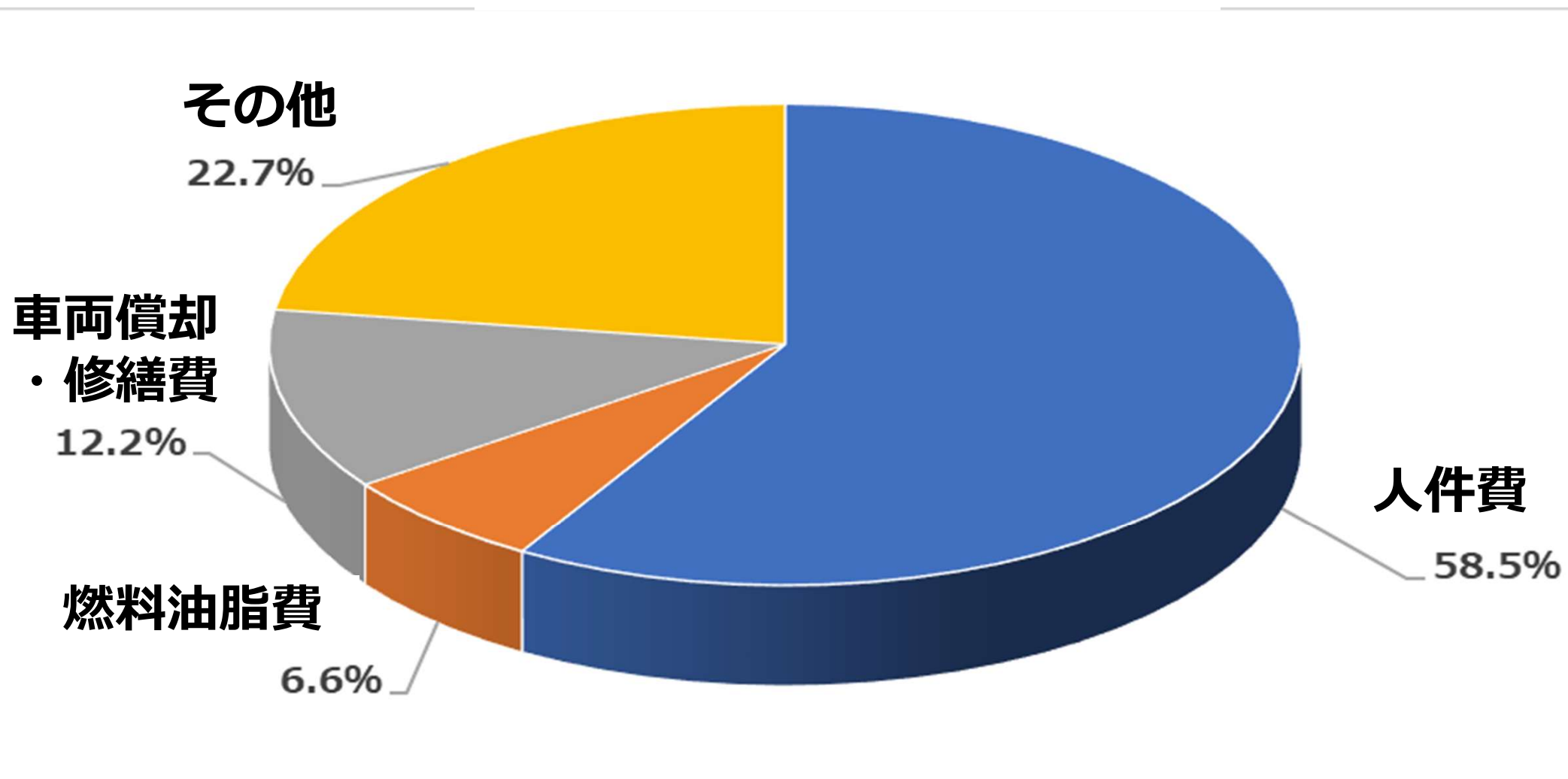
-3759億円

-1767
(推定)

乗合バス事業の現況（令和2年度）

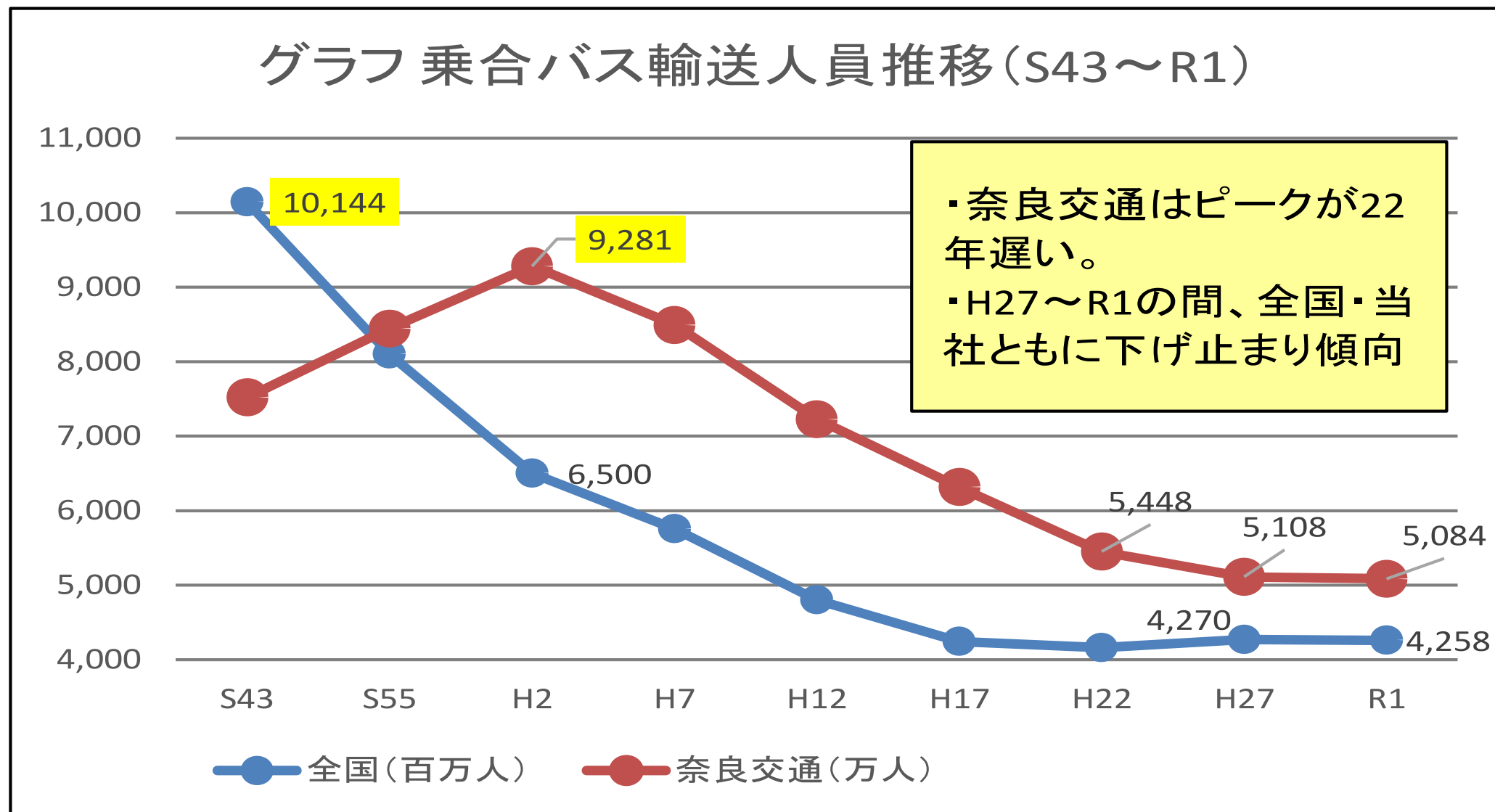
交通政策審議会 交通体系分科会 地域公共交通部会 説明資料より抜粋

原価構成（乗合バス）

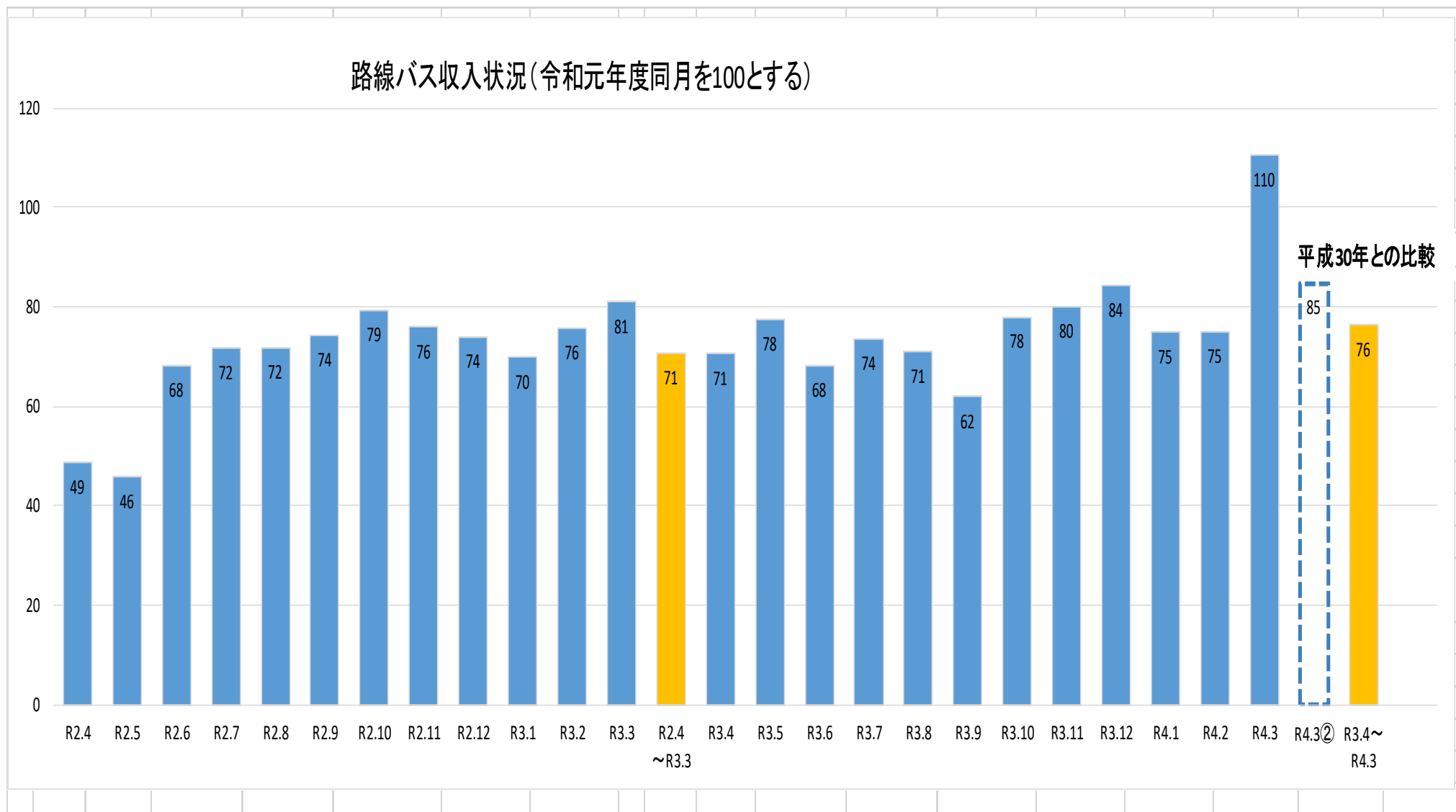


1. 申し入れの背景について (奈良交通株式会社の経営状況)

1-1 全国と県内の乗合バス輸送人員の推移



1-2 路線バスの月別収入状況（R2年度～R3年度）



1-3 生駒市内路線収支状況一覧表（R元年度・R2年度実績、R3見込み）

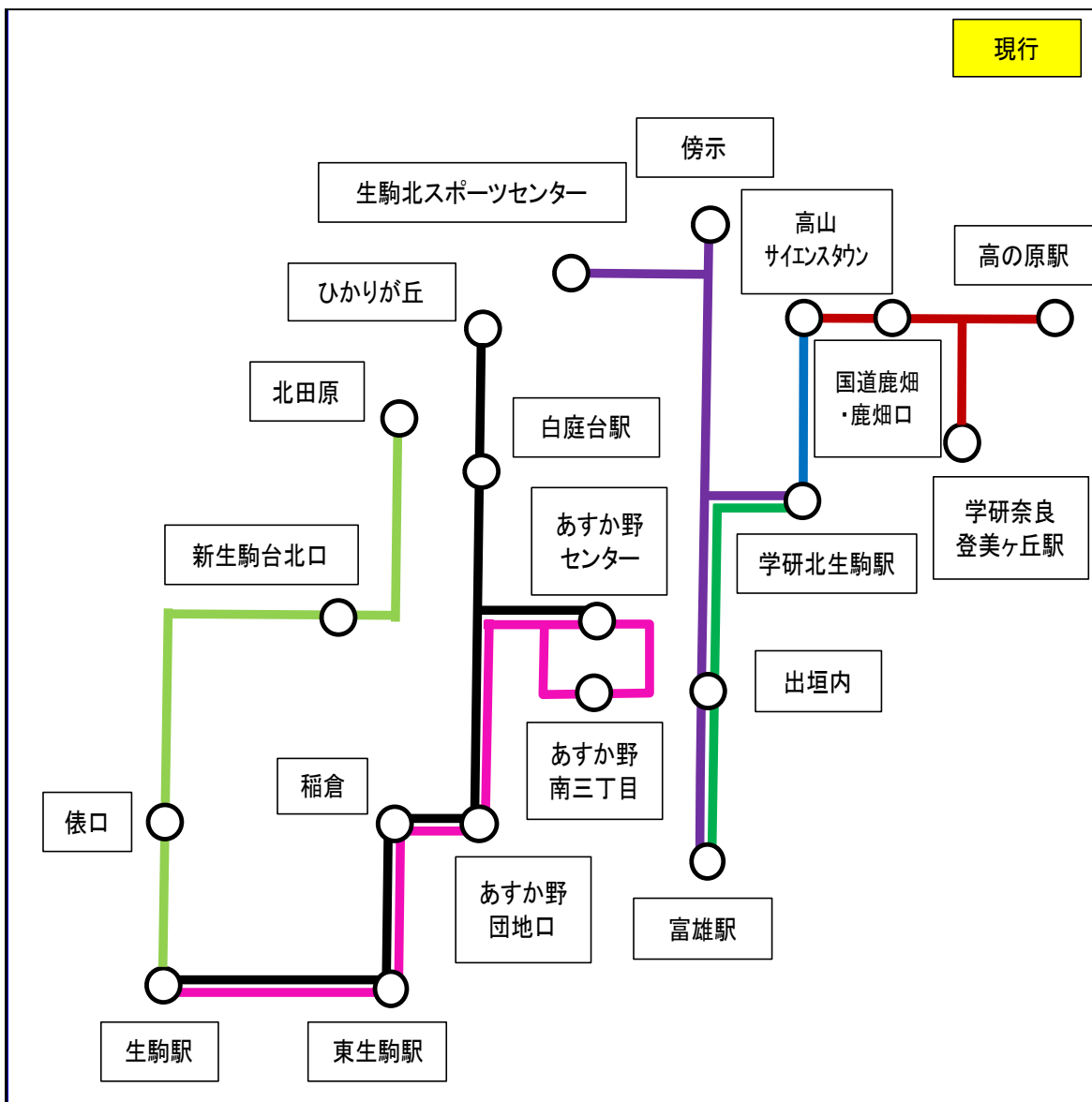
No.	路線名	主な運行区間	関係市町村	R元年度実績							R2年度実績								
				経常収益	経常経費	損益	収支率	補助金・委託料等	交付元	補助金込損益		経常収益	経常経費	損益	収支率	補助金・委託料等	交付元	補助金込損益	
				A (千円)	B (千円)	C=A-B (千円)	A/B (%)	D (千円)		C+D (千円)	うち生駒市 (千円)	A (千円)	B (千円)	C=A-B (千円)	A/B (%)	D (千円)		C+D (千円)	うち生駒市 (千円)
1	高の原高山		奈良市、木津川市、精華町	18,105	34,420	△ 16,315	52.6	1,731	国	△ 14,584	△ 7,380	15,336	33,265	△ 17,929	46.1	3,312	国	△ 14,617	△ 7,397
2	富雄庄田	富雄駅～学研北生駒駅～傍示	奈良市	47,332	90,400	△ 43,068	52.4	9,677	国、生駒市	△ 33,391	△ 22,895	40,302	87,858	△ 47,556	45.9	16,216	国、生駒市	△ 31,341	△ 21,493
3	ひかりが丘住宅	生駒駅南口～白庭台駅～ひかりが丘		80,271	126,476	△ 46,205	63.5			△ 46,205	△ 46,205	75,178	122,583	△ 47,405	61.3			△ 47,405	△ 47,405
4	生駒ニュータウン	生駒駅南口～あすか野センター～白庭台駅		74,031	105,057	△ 31,026	70.5			△ 31,026	△ 31,026	56,000	83,329	△ 27,329	67.2			△ 27,329	△ 27,329
5	北田原	生駒駅北口～北田原		40,677	60,970	△ 20,293	66.7			△ 20,293	△ 20,293	40,018	56,264	△ 16,246	71.1			△ 16,246	△ 16,246
その他 12路線				1,627,708	1,565,686	62,022	104.0			62,022	21,940	1,312,571	1,296,173	16,398	101.3			16,398	13,536
合計				1,888,124	1,983,009	△ 94,885	95.2	11,408		△ 83,477	△ 105,859	1,539,405	1,679,472	△ 140,067	91.7	19,528		△ 120,540	△ 106,334

No.	路線名	主な運行区間	関係市町村	R3年度見込み							
				経常収益	経常経費	損益	収支率	補助金・委託料等	交付元	補助金込損益	
				A (千円)	B (千円)	C=A-B (千円)	A/B (%)	D (千円)		C+D (千円)	うち生駒市 (千円)
1	高の原高山		奈良市、木津川市、精華町	15,396	34,420	△ 19,024	44.7	3,438	国	△ 15,586	△ 7,887
2	富雄庄田	富雄駅～学研北生駒駅～傍示	奈良市	45,161	90,400	△ 45,239	50.0	15,348	国、生駒市	△ 29,891	△ 20,499
3	ひかりが丘住宅	生駒駅南口～白庭台駅～ひかりが丘		75,410	120,332	△ 44,922	62.7			△ 44,922	△ 44,922
4	生駒ニュータウン	生駒駅南口～あすか野センター～白庭台駅		57,331	77,913	△ 20,582	73.6			△ 20,582	△ 20,582
5	北田原	生駒駅北口～北田原		41,629	57,888	△ 16,259	71.9			△ 16,259	△ 16,259
その他 12路線				1,311,131	1,282,866	28,265	102.2			28,265	17,869
合計				1,546,058	1,663,819	△ 117,761	92.9	18,786		△ 98,975	△ 92,280

(※)うち生駒市は、補助金込損益を生駒市内の走行キロと生駒市外の走行キロの比率で按分して算出しています。

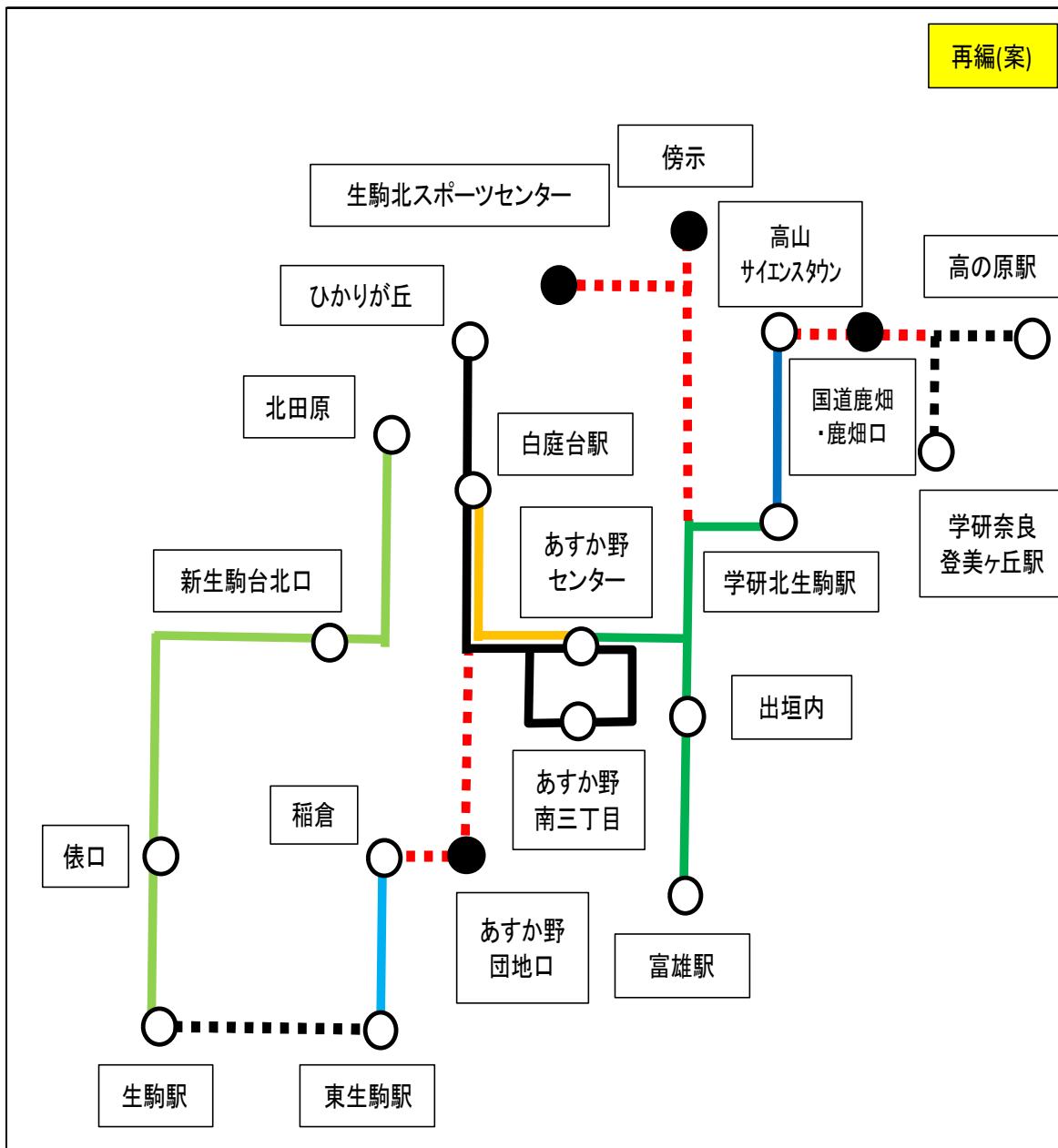
2. 申し入れ内容について (R4.9.27協議会)

2-1 奈良交通(株)の現行路線



- ひかりが丘住宅線 (生駒駅・東生駒駅～あすか野センター～ひかりが丘)
- 生駒ニュータウン線 (生駒駅・東生駒駅～あすか野南三丁目～あすか野センター)
- 北田原線 (生駒駅～新生駒台北口～北田原)
- 富雄庄田線 (富雄駅～学研北生駒駅～傍示・生駒北スポーツセンター)
- 高の原高山線 (高の原駅～学研奈良登美ヶ丘駅～高山サイエンスタウン)
- 学園高山線 (学園前駅～学研北生駒駅～高山サイエンスタウン)
- 既設主要停留所

2-2 奈良交通(株)から示された再編案



- ひかりが丘住宅線（あすか野南三丁目・あすか野センター～白庭台駅～ひかりが丘）
- 生駒ニュータウン線（あすか野センター～白庭台駅）
- 北田原線（生駒駅～新生駒台北口～北田原）
- 富雄庄田線（富雄駅～あすか野センター～学研北生駒駅）
- 稲倉東生駒線（稲倉～東生駒駅）
- 学園高山線（学園前駅～学研北生駒駅～高山サイエンスタウン）
- 廃止路線
- 既認可路線
- 既設主要停留所
- 廃止主要停留所

2-3 再編案の内容

<p>ひかりが丘住宅線 生駒ニュータウン線</p>	<ul style="list-style-type: none">・あすか野団地～東生駒駅・生駒駅南口間の路線廃止し、白庭台駅を起終点とした路線へ変更・富雄庄田線へ新たに接続（富雄駅・学研北生駒駅へ）・稲倉～東生駒駅間を新設・R5.4以降の運行は、R5.2までを目途に協議を依頼 ※R5.4から段階的に再編を実施
<p>北田原線</p>	<ul style="list-style-type: none">・ピーク時間帯の減便 北田原発の朝（6～8時台）2～3便/hを1便/hへ 北田原発の夜（18～21時台）1～2便/hを0～1便/hへ 生駒駅発の夜（17～20時台）1～3便/hを0～2便/hへ・R5.4以降の運行は、R5.2までを目途に協議を依頼
<p>高の原高山線</p>	<ul style="list-style-type: none">・高の原駅～高山サイエンスタウン間の路線廃止・R5.10以降の運行については、R4.12までを目途に奈良県地域交通改善協議会での協議を依頼
<p>富雄庄田線</p>	<ul style="list-style-type: none">・傍示～学研北生駒駅間（高山地区）の路線廃止・R6.10以降の運行については、R5.12までを目途に奈良県地域交通改善協議会での協議を依頼

2-4 申し入れ後の動き

奈良交通(株)から具体的な路線別の再編案の提示

R4. 9



コロナ禍を考慮し、地元住民を対象としたアンケート調査を実施（高の原高山線を除く）

R4. 10～11



利用者データやニーズ等を収集・分析

R4. 11～12



協議会で対応方針案の検討

R4. 12



住民説明会

R5. 1

3. アンケートについて (R4.12.15協議会)

3-1 アンケート調査結果

<実施概要>

調査対象：奈良交通(株)が示す路線再編案に大きな影響があると思われる自治会員を対象

配布時期：R4.10.1～順次配布

配布数：合計 7307枚

回収数：合計 3998枚 (回収率54.7%)

- ・ひかりが丘住宅線：配布5609枚、回収3034枚 (回収率54.1%)
- ・生駒ニュータウン線：
- ・北田原線：配布675枚、回収331枚 (回収率49.0%)
- ・富雄庄田線：配布1023枚、回収633枚 (回収率61.9%)



アンケート結果詳細 ホームページ上にアップしておりますので、ご参照ください。

3-2 アンケート自由意見（ひかりが丘住宅・生駒ニュータウン線）

■回答数3,034件のうち、問9（自由意見）の回答は1,133件、そのうち、

「廃線（路線変更）に反対である・廃線（路線変更）は困る」741件

「廃線（路線変更）はやむを得ない」8件

■主な意見は以下の通り

「免許返納しているから困る・今後免許返納したら困る」157件

「減便してもいいから残してほしい」102件

「廃止するなら代替手段（コミバス等）を考えてほしい」94件

「小型バスにしてもいいから残してほしい」91件

「買い物するのに困る」70件

「通院するのに困る」68件

「東生駒駅、生駒駅行きを廃止するなら白庭台駅行きを増やしてほしい」32件

3-3 アンケート自由意見（北田原線）

■回答数331件のうち、問9（自由意見）の回答は137件、そのうち、
「減便に反対である・減便は困る」87件

「減便は止むを得ない」2件

■主な意見は以下の通り

「免許返納しているから困る・今後免許返納したら困る」26件

「小型バスにしてもいいから減便しないでほしい」14件

「通勤・通学時間帯は残してほしい」12件

「通院するのに困る」11件

「買い物するのに困る」4件

「減便するなら代替手段（コミバス等）を考えてほしい」3件

3-4 アンケート自由意見（富雄庄田線）

■回答数633件のうち、問9（自由意見）の回答は322件、そのうち、

「廃線に反対である・廃線は困る」251件

「廃線はやむを得ない」6件

■主な意見は以下の通り

「廃止するなら代替手段（コミバス等）を考えてほしい」84件

「免許返納しているから困る・今後免許返納したら困る」71件

「買い物するのに困る」といった自由意見36件

「減便してもいいから残してほしい」31件

「通院するのに困る」30件

「通勤・通学時間帯は残してほしい」26件

「小型バスにしてもいいから残してほしい」22件

4. 対応方針について（R4.12.15協議会）

4-1 申し入れに対する生駒市の基本的な考え方

- ★**公共交通機関**は、市民の日常生活はもちろん、健康で充実した暮らしを実現するためには**欠かせない**
- ★コロナ禍により公共交通事業者への影響は大きく、**何らかの支援が必要な状況**（本市ではこれまでも支援を実施）
- ★再編案の内容は、市民への影響があまりにも大きく、このまま受け入れることは難しい。**抜本的な見直し**をしてほしい
- ★コロナ収束後の回復状況や、国の支援検討もあることから、性急な判断をせず**慎重かつ丁寧に時間をかけて判断**してほしい
- ★今後の持続可能な公共交通機関の運営には、事業者と行政だけではなく、市民による利用促進が不可欠。**事業者、行政、市民の三位一体**による利用促進策の具体化と実施に取り組む

4-2 申し入れに対する対応方針案の整理

生駒市の基本的な考え方に基づき、利用者へのアンケートを実施して意見をまとめながら、奈良交通(株)と具体的な調整を重ねた結果、以下のとおり両者で整理した。

★市からの財政支援やコロナ禍後の利用動向などを見極めるべきであることなどを踏まえ、奈良交通(株)は**現行のバスネットワークを一定期間継続**する

★これは、再編案を単に一定期間先延ばしするものではなく、今回のアンケートや市民説明会の意見等も踏まえ、9月に示された再編案の内容に拘らず、**時間をかけて協議**する

★バスネットワークの維持、再編については、**市民の利便性に最大限配慮**しつつ、**収支均衡**を目指し、**持続可能なバス運営**が出来るよう**事業者、行政、利用者が協力**する

4-3 対応方針（ひかりが丘住宅線・生駒ニュータウン線）

- 現行の運行を一定期間継続する。
 - ・ 路線の収支均衡を目指し、利用促進に取り組む
 - ・ 利用状況を確認しながら収支改善案について検討
 - ・ 収支均衡には1便当たり25.8人必要（現行18.2人/便）
- 検討に当たって
 - ・ 仮に収支均衡が困難となる場合は、利便性を確保しながら一定便数を維持するための方策、あすか野団地口バス停の維持、生駒駅までの路線をどのように維持するか等について検討

※利用促進に向けて地元自治会から要望されている、地元自治会、奈良交通(株)、市の三者協議の場設置に向けた調整を行う。
- R5.4～R6.3現行での運行
- R6.4以降の運行について、R6.2までを目途に協議

4-4 対応方針（北田原線）

- 現行の運行を一定期間継続する。
 - ・ 路線の収支均衡を目指し、利用促進に取り組む
 - ・ 利用状況を確認しながら収支改善案について検討
 - ・ 収支均衡には1便当たり17.3人必要（現行12.1人/便）
- 検討に当たって
 - ・ 仮に収支均衡が困難となる場合は、利便性を確保しながら一定便数を維持するための方策等について検討
- R5.4～R6.3現行での運行
- R6.4以降の運行について、R6.2までを目途に協議

4-5 対応方針（高の原高山線）

- 奈良交通(株)からの申し入れのとおり、令和5年10月から再編案を実施する
 - ・利便性を可能な限り確保した収支改善案について、関係者間で最終的な調整を実施
 - ・路線を高山サイエンスタウン～学研奈良登ヶ丘駅間に短縮し、学研奈良登美ヶ丘駅～高の原駅間は既存の路線を利用する
（学研奈良登美ヶ丘駅での乗り換えが必要となるが現行の便数を維持）
- 奈良県地域交通改善協議会開催（1月～2月予定）
- R5.10～新たな再編案で運行

4-6 対応方針（富雄庄田線）

- 現行の運行を一定期間継続する。
 - ・ 路線の収支均衡を目指し、利用促進に取り組む
 - ・ 利用状況を確認しながら収支改善案について検討
 - ・ 収支均衡には1便当たり27.0人必要（現行15.1人/便）
- 検討に当たって
 - ・ 仮に収支均衡が困難となる場合は、同区間は代替手段がなく、廃止されれば広範囲で公共交通空白地が発生することから、代替手段（路線補助、コミバス等の直営、スクールバス等）について検討
- R5.4～R7.9現行での運行
- R7.10以降の運行について、R6.12までを目途に協議

5. 今後について

利用者

バス利用促進の呼びかけや
公共交通は地域で守る意識の構築

事業者

利用状況調査・収支改善方策
を検討・実施

行政

バス利用促進策につながる取組
の検討・実施、必要に応じ支援

今後の持続可能な公共交通機関の運営のためには、事業者と行政との協力だけでなく、市民による利用促進が不可欠。事業者、行政、市民の三位一体による利用促進策の具体化と実施に向けて取り組んでいく

路線バス利用促進策（例）

- バス情報をわかりやすく広報
- Myバス意識の醸成（ラッピング、サポーター）（特典）
- 回数券購入
- 路線バス沿線の企業、病院、スーパー、商店との連携（特典）
- 路線バス沿線情報の提供
- 自家用車（送迎）からバスへの転換
→毎回ではなくたまにバス利用、帰りだけでもバス利用
- 公共交通のメリット発信（環境・お財布にやさしい）
- ノーマイカーデー、公共交通利用デー
- 乗車人数、収支改善の見える化
- モビリティマネジメント（学校でのバス体験等）
- 路線バスのイベント実施（スタンプラリー等）

路線バスに関する主な疑問点について

バスを小型化すれば収支が改善するのでは？

路線バスの経費のうち、人件費が約6割を占めており、運転士の給料は、大型でも小型でもほとんど変わりません。大型バスを運行している系統を小型バスに置き換えた場合、約9%のコスト削減が図られた事例がありますが、定員減に比例するような大きなコスト削減にはなりません。小型化するとピーク時間に輸送人員を運びきれないという問題も発生してきます。

※参照「公共交通トリセツ」QR：



1年後には路線バスは再編（廃線）されてしまうの？

今回、単に一定期間先延ばしするものではなく、今回実施したアンケート調査や、今回の市民説明会での意見等を踏まえ、市民の利便性に最大限配慮しつつ、収支均衡を目指し、持続可能なバス運営ができるように事業者・行政・利用者が協力して議論を進めていきます。

ご清聴ありがとうございました。

本日の説明会資料は生駒市のホームページでご覧いただけます。



QRコードからもアクセス可能です