

ご質問	ご質問の内容（要約）	回答	備考
奈良交通(株)が提案した再編案について	1) 再編案提案時期は9月で合っているのか。(3月に提案があったと聞いている)	令和4年3月に、奈良交通(株)から、コロナ禍により経営が非常に厳しいこと、そのため、大幅な赤字に陥っている市内5路線について、市内バスネットワーク維持に向けた協議を行っていきたいとの依頼がありました。その後5路線に対する具体的な再編案が提示されましたが、市民への影響が非常に大きいことから、まずは市から奈良交通に対し「このまま受け入れることはできない。何とか現状維持できないか。」と意思表示し、調整を行ってきました。しかしながら、燃料高騰などによる更なる状況の変化により、9月の協議会において具体的な再編案が提示されました。	
	2) 数年前から同様の申し入れを受けていたのではないかと。(市が対応をしなかった理由は)	<p>少子高齢化が進む社会情勢の中、全国の路線バス事業者は乗客数が減少を続け、非常に厳しい経営状況となっていました。奈良交通(株)においては、全国の流れから若干遅れた形で乗客数の減少が始まった状況であったものの、コロナ禍によって、一気に経営状況が厳しくなったものです。</p> <p>奈良交通(株)からは、路線バス利用者の減少や経費削減に向けて路線バス減便等のダイヤ効率化を実施するなどの情報提供はありましたが、今回のような申し入れを受けたのは令和4年3月であり、より具体的な提示についてはその後となります。</p>	
	3) 生駒ニュータウン線は朝夕を残して昼間を大幅に減便する時間別減便は検討したのか。奈良交通(株)はどのような企業努力したのか。	<p>(奈良交通(株)から回答)</p> <p>当該路線の昼間の運行便数は、ほぼ適正と考えています。</p> <p>また、減便することにより収支改善を行うには、基本的には必要な運転者及び車両を削減する必要があります。当該路線の運行に必要な運転者数及び車両数のピークは、朝夕通勤通学ラッシュ時間帯です。当該路線につきましては、昼間の減便だけでは、運転者及び車両の削減につながらず、利便性の低下に見合う効果が見込めないと判断しています。</p> <p>路線バス全体では、ICカードの導入、バスの位置情報がわかるバスロケーションシステムの導入や各種定期券（学生定期券、敬老定期券）の制度見直し等による利用促進を行ってきました。また、本年3月1日よりCI-CA Plus（自動継続型金額式定期券）のWEB販売を開始するなど、地域活性化にも積極的に貢献していきます。</p> <p>また、安全、環境、バリアフリー、運転者不足などへの対応が求められる中で、輸送コストの削減、抑制など効率的な運行に努めてきました。</p> <p>生駒市内では、近鉄けいはんな線開業時に、あすか野方面から近鉄生駒駅へ朝夕の直通運行便の運行を開始するとともに、運賃の値下げ（東生駒駅と生駒駅を同額に設定）を実施し、バスの利用促進に努めてきました。しかしながら、近鉄けいはんな線への利用者の分散により赤字に陥っており、早期の改善が必要な状況です。</p>	

4) 総合体育館の利用者への対応は考えたのか。(歩いて行くのか)	<p>今回、生駒ニュータウン線は、一定期間現行の路線を継続し、その間に、路線の収支均衡を目指すこととなりました。利用者、奈良交通(株)、市の三者で協議の場を設け、利用促進に取り組むとともに、並行して利用状況を確認しながら収支改善案について検討します。検討に当たっては、収支均衡に向けた具体策の検討が最優先事項となりますが、仮に収支均衡が困難となる場合であっても、要望や意見を踏まえて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等について検討することとしています。</p> <p>なお、令和6年4月以降の運行については、令和6年2月までを目途に協議していきます。</p>	説明会資料 P20 をご参照ください。
5) 令和6年2月に再編成とあるが、あすか野センター～東生駒駅間はなくなるのか。		
6) 稲倉から奈良北高校への通学者が不便になるのではないのか。		
7) 生駒駅～あすか野センター間を毎日利用しているが、通勤・通学時間帯は収支に問題ない。それ以外の時間帯を減便することで対応をお願いします。		
8) 再編案は撤回されたのか。		
9) 生駒ニュータウン線の次の再編案はいつ出されるのか。		
10) 東生駒駅～あすか野センター間が廃止されれば、コミバス等代替手段を用意するのか。		
11) 来年度は現行のダイヤ、ルートで運行を継続するのか。	ひかりが丘住宅線、生駒ニュータウン線、北田原線は、少なくとも令和5年度中は現行のダイヤ、ルートで運行を継続します。また、富雄庄田線については、後項14の回答をご参照ください。	
12) 稲倉折り返しとあるが、どこで折り返すのか。	(奈良交通(株)から回答) 現時点で具体的な場所は決まっています。	
13) 減便後のシミュレーションは。	(奈良交通(株)から回答) 令和4年9月の生駒市地域公共交通活性化協議会でご説明した再編案を実施すると生駒市内トータルで収支均衡になると考えています。	
14) 富雄庄田線が廃止されれば選挙、通学が不可能になるのではな	今回、富雄庄田線は、一定期間現行の路線を継続し、その間に、路線の収支均衡を目指すこととなりました。利用促進に取り組むとともに、並行して利用状況を確認しながら収支改善案について検討します。検討に当たって	説明会資料 P23 をご参照ください。

	いか。(学校関係に影響がでるので改善)	は、収支均衡に向けた具体策の検討が最優先事項となりますが、仮に収支均衡が困難となる場合であっても、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）について検討することとしています。 なお、令和7年10月以降の運行については、令和6年12月までを目途に協議していきます。	
	15) 児童の足、買い物等考慮した路線は。	各路線とも、仮に収支均衡が困難となる場合は、小中学生の通学や買い物等要望や意見を踏まえ利便性を最大限確保しながら、路線の見直しについて検討していくことになると考えています。	
	16) 生駒市の対応は	生駒市では、社会構造の変化やコロナ禍による危機的な状況にある地域公共交通事業者に対する支援策として、地域に不可欠な交通手段の確保やコロナ禍にあっても事業継続を図ることを目的として、市内に営業所を有するバス事業者を対象に、令和3年には事業継続支援金として294万円、令和4年には、燃料高騰対策支援金として1,843万7千円を、また、物価高騰分にとどまらず事業継続支援金として8,000万円を、それぞれ支出してきました。 また、今回のバス路線再編についての申し出が奈良交通(株)から出されて以降、路線維持に向け、何度も協議を行うとともに、実際の利用者の皆様のご意見をいただくため、対象路線沿線地域の自治会の協力のもと、アンケート調査を実施し、そこで寄せられた利用者の皆様の切実な想いを事業者に伝えながら、協議を続けてきたものです。 これら、現状と協議結果、今後の方向性について、市民の皆様へお伝えするため、説明会の開催、市広報誌による掲載（令和5年2月号）を行ってきました。 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です。市民、行政、事業者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きます。 具体的には、バス利用者増加に向けた積極的な施策の推進に向け、利用者、奈良交通(株)、生駒市の三者で協議する場を設け、利用促進策等に取り組む予定です。	路線ごとの対応は、説明会資料 P19～P22 をご参照ください。
	17) 補助金（支援策）の内容について説明してほしい。	社会構造の変化やコロナ禍による危機的な状況にある地域公共交通に対する支援策として、物価高騰分にとどまらず、地域に不可欠な交通手段の確保やコロナ禍にあっても事業継続を図ることを目的として、市内に営業所を有するバス事業者を対象に、1路線あたり上限500万円で市内各路線の運行経費の1/2の支援を行いました。（合計8000万円）下記のURLよりご参照ください。 <a href="https://www.city.ikoma.lg.jp/0000031501.html">https://www.city.ikoma.lg.jp/0000031501.html</a>	
補助金(支援策)に	18) 今後補助金を出す考えはある	生駒市では、社会構造の変化やコロナ禍による危機的な状況にある地域公共交通事業者に対する支援策として、	

<p>ついて</p>	<p>か。</p>	<p>地域に不可欠な交通手段の確保やコロナ禍にあっても事業継続を図ることを目的として、市内に営業所を有するバス事業者を対象に、令和3年には事業継続支援金として294万円、令和4年には、燃料高騰対策支援金として1,843万7千円を、また、物価高騰分にとどまらず事業継続支援金として8,000万円を、それぞれ支出してきました。</p> <p>今後においても、市は、奈良交通(株)、市民と協力してバス利用促進につながる取り組みを検討、実施するほか、奈良交通(株)による利用者の利便性が最大限確保されるバスネットワークの検討に協力し、また、必要な支援を検討します。</p>	
	<p>19)生駒市の補助金はいくら必要ですか。</p>	<p>現時点においては、お答えできません。</p>	
	<p>20)市も財政支援をしてほしい、これ以上の減便はやめてほしい</p>	<p>これまでも、交通事業者に対して、手厚い支援を行っています。持続可能なバスネットワーク維持に向けて、三者協議の場で利用促進策等議論を行い、少しでも減便を減らせるように取り組みます。</p>	
	<p>21)今後、県・市の補助金はあり得るのか？(市で補助金を出す)</p>	<p>これまでも、交通事業者に対して、手厚い支援を行っています。今後も状況に応じて検討します。</p>	
	<p>22)市職員のマイカー禁止(バス利用促進提案)はできないか。(市議・議員・等も)</p>	<p>公共交通の維持と環境負荷の低減の両方の観点から、できるだけ多くの市職員に公共交通を利用してもらえるよう推奨していきます。</p>	
<p>利用促進策、経費削減等の提案について</p>	<p>23)経費削減のため乗務員を外注できないか。</p>	<p>(奈良交通(株)から回答)</p> <p>安全面から経費削減のための外注は、困難と考えています。(バス運転者は大型2種免許が必要であり、弊社の場合、さらに実乗務まで約3か月間の社内研修を実施しています。)</p>	
	<p>24)人件費コスト削減方法はないか。(例えばシルバー人材等)</p>	<p>(奈良交通(株)から回答)</p> <p>弊社においても運転者不足が深刻化しています。</p> <p>運転者が全国的に不足している主な要因として、他産業平均と比較して①労働時間が長い、②賃金が低いというのがあります。今後、安定して運転者を確保するためには待遇の見直しが必要ですので、運転者人件費は全国的に増加していくものと考えています。</p> <p>なお、弊社では60歳の定年後も乗務できる再雇用制度を導入しています。</p>	
	<p>25)運転手の無人化について、市はどう考えているのか。(検討状</p>	<p>現在、国内で実験的に運行しているところもあり、状況を注視していきます。</p>	

	況は)		
	26) 運転手の無人化とシルバー化（高齢者への依頼）と小型化を組み合わせれば、人件費の削減になるのではないか。	（奈良交通㈱から回答） 運転手の無人化などの先進技術については、社内で研究しておりますが、実装まで相当の時間を要すると考えています。小型化については、後項 41 の回答をご参照ください。また、シルバー化（高齢者への依頼）についても、前項 24 の回答をご参照ください。	
	27) 利用者を増やす工夫はないのか。	持続的な公共交通機関の運営のため、市民、行政、事業者と三者協議の場で利用促進策等を検討します。	説明会資料 P24 をご参照ください。
	28) 生駒北スポーツセンターの活用方法はないか。	生駒北スポーツセンターにおいて、市主催のイベント等を開催し、公共交通機関による来場を推奨するなど、富雄庄田線における利用促進策の一つと考えられることから、今後、市内部において検討します。	
	29) 利用促進について具体的にどのようなことをしたか。	市では、高齢者の方、障がい者の方などを対象に、生きがい支援、社会参加の促進、健康づくりに役立ててもらうため、交通機関で利用できる交通系 IC カード（ICOCA）や奈良交通バスで利用できる CI-CA カードへのチャージができる「生きいきクーポン」制度を実施してきました。また、生駒駅周辺での各種イベント開催時には、広報誌やホームページ等において、公共交通利用促進の呼びかけを行ってきました。今後、市民、行政、事業者と三位一体となって利用促進策等を検討していくこととしています。	説明会資料 P24 をご参照ください。
	30) 収支状況（利用状況）について、結果だけでなく随時情報共有してほしい。	事業者と相談させていただき、積極的に情報共有に努めていきます。	
	31) バス無料券にして配布してはどうか。無料チケットならバスに乗ろうとするのではないかと？何回でも無料、持っていない人は有料	三者協議での利用促進の議論の場でしっかり参考にさせていただきます。	
運賃等について	32) バス代が高いからマイカーを選択するのではないかと。（他県より高い）	（奈良交通㈱から回答） 事業の構造上、輸送量に差があるため鉄道よりは高くなりますが、同業他社と比較して、当社の運賃が特別高いわけではありません。また、バス運賃は国土交通省から認可をいただいた上限運賃の範囲内で設定しております。	
	33) 運賃値上げの予定はあるのか。	（奈良交通㈱から回答） 現時点で値上げの予定はありません。	

	34) 学園前—学研北生駒、富雄—学研北生駒では富雄の方が、距離が短いのに料金が高いのはなぜか？	(奈良交通㈱から回答) バスの運賃は国土交通省に認可いただいた上限運賃の範囲内で実施運賃を設定することが可能です。以前から学園前駅方面へのご利用が多く収益も高いことから富雄駅と比べると安くなっています。なお、富雄駅～学研北生駒駅間も認可をいただいた上限運賃の範囲内で設定しています。	
	35) 奈良交通㈱の令和4年度の収支見通しはどうか。	(奈良交通㈱から回答) 収入についてはコロナ前を100とすると、令和4年度上半期(令和4年4月～9月)で82に留まっており厳しい状況が続いています。弊社は、人件費の削減、投資抑制などあらゆるコスト削減を令和2年度から継続して実施しています。加えて、本年度は国、県、生駒市をはじめ沿線の自治体から、燃料高騰などに対応したご支援をいただくことが出来たため、一定の収支改善が見込める状況です。 しかしながら、これらはコロナ禍の応急措置的なものによる改善であり、抜本的な改善策の実施が必要な状況です。加えて、来年度以降、沿線生産人口の減少、新しい生活様式への変容、インバウンド需要が戻らない中、運転者不足、自動車運転者改善基準の変更、燃料など輸送コストの高騰への対応など厳しい経営状況が続くものと考えています。	
収支について	36) 収支均衡の考え方は、路線ごとか、市内トータルか、人数の算出方法は。	(奈良交通㈱から回答) 生駒市内トータルで収支均衡を基本としています。今回、弊社から生駒市に協議の申し入れをさせていただいた5路線は、生駒市内で特に大きな赤字を抱えており、早急な改善策が必要な状況です。現状において当該5路線の赤字を解消することにより、生駒市内トータルで収支均衡となる見込みです。 年間利用人数につきましては、年間収入からの推定利用人数です。	
	37) 北田原線の収支には、生駒駅—新生駒台北口間も含まれているのでしょうか。	含まれています。	
	38) 収支均衡に向けて全国で似た事例はないのか。	全国での利用促進策の事例収集を行い、利用者数を増加させる取り組みを実施していきたいと考えています。	
	39) 減便の収支向上効果はどの程度か。	(奈良交通㈱から回答) 令和4年9月の生駒市地域公共交通活性化協議会でご説明させていただいた再編案を実施すると生駒市内トータルで収支均衡になると考えています。	
	40) 奈良交通㈱の原価構成、各路	(奈良交通㈱から回答)	説明会資料 P6 をご

	線の収支はどうやって計算しているのか。	弊社令和3年度の原価構成は人件費が約6割、燃料油脂費が約1割、車両償却・修繕費が約1割、その他が約2割であり、説明会の資料にもありました全国の乗合バス事業者の原価構成とほぼ同様の構成です。各路線の収支は路線ごとの年間運行時間、年間走行キロから算定した路線ごとの費用と路線ごとの収入の差し引きで算定しています。	参照ください。
	41) バス小型化で約9%しか削減にならないとあるが、「チリも積もれば山となる」様に少しでも改善出来るのではないか	(奈良交通㈱から回答) 現在の利用状況を勘案しますと、小型バスでは増便を実施しなければ朝のピーク時間帯の輸送を賄うことができないため、結果としてコストが増加する可能性があります。	
	42) デマンド交通の考えを聞かせてほしい。	デマンド交通は、タクシーのように利用者の要求に応じ、指定の場所から場所への移動を路線バス並みの低料金で提供するサービスで地域の課題解決や、環境への負担が少ない次世代の交通手段として期待されているシステムとされていますが、導入に向けては、通勤通学には車両が小さいことから不向きである、既存の公共交通事業者への影響が大きいなど、課題も多いことから、引き続き調査研究を行っていきます。	
	43) 収支均衡が困難なので、このような議論になっている。交通係だけでなく、いろんな分野の方と議論をすすめたいです。	庁内関連部署等と連携協力して取り組んでいきます。	
	44) コロナ禍以降の収支を見る期間を一手ではなく、少なくとも2年ほど見て検討いただきたい。	まずは1年、利用促進策等に取り組んでいきます。	
その他	45) 市の将来的なバスネットワークをどのように考えているのか。	令和3年3月に策定した「生駒市地域公共交通計画」P81に記載しています。下記のURLよりご参照ください。 <a href="https://www.city.ikoma.lg.jp/0000025418.html">https://www.city.ikoma.lg.jp/0000025418.html</a>	
	46) 廃止されれば不動産の資産価値が下がるのか。廃止後も都市計画税を払わないといけないか。	ケースバイケースですが、廃線により公共交通機関による移動が困難となれば資産価値の減少となる場合も考えられます。 都市計画税は、公園・道路・下水道等の都市施設の建設整備などの事業費用に充てるため、市街化区域内の土地や家屋に課税される税金です。バス路線の有無とは関係なく、市街化区域内の土地や家屋には課税されます。	
	47) 5路線に必要なドライバー数、平均年齢、給与は	(奈良交通㈱から回答) 5路線のみに限定したデータはありません。	

48) 便数の多い路線を 1 便減らし、少ない所に走らせられませんか。	(奈良交通㈱から回答) 収支均衡を目指す上で、路線ごとに適正な運行便数を検討しています。なお、様々な路線を組み合わせ、運転者の 1 日の勤務を組んでいますので、同じ 1 便でも路線ごとに運行距離、所要時間が異なるため、容易に変更することはできかねます。	
49) コミバスを運行している地域は公共交通機関がなく、生活困難な地域ですか。	本市では、公共交通空白地等交通不便地に対し、市民の日常生活に必要な買い物、通院等の「活動機会を保障する」との考えのもと、移動サービス（コミバス等）の導入検討を行っています。	
50) 生駒市以外のバスネットワークの現状、「廃止・減便」等検討状況は。	(奈良交通㈱から回答) 他の自治体にも同様に協議申し入れ文書を提出し協議を実施しており、昨年の春と秋に一部路線で減便を実施しましたが、廃止した路線はありません。	
51) 1/21 の説明会来場者の公共交通機関利用状況は。	今回の来場者に対しては、来場交通手段の聞き取り等を行わなかったことから、把握できていません。	
52) 市長のサボりは。	市長は、公人として適切に公務に取り組んでいます。 今回の奈良交通㈱からのバス路線再編に関する協議の申し入れについても、協議会運営については、市長又は副市長が対応しており、また、奈良交通㈱との協議や手続きについても、市長・副市長と担当課との間で常に情報共有を図りながら、進めてきたところです。	
53) 近鉄の赤字を廻されているのでは？	(奈良交通㈱から回答) そのようなことはありません。	
54) 生駒市の将来像の考え方に誤りがあるのでは。	生駒市では、「持続可能な公共交通サービスで誰もが円滑に移動でき、市民の活動機会が保障されているまち」を実現するため、生駒市地域公共交通活性化協議会での協議を経て、公共交通のマスタープランとなる「生駒市地域公共交通計画」を令和 3 年 3 月に策定しました。コロナ等の社会情勢の変化に対応しながら、「持続可能な公共交通サービスで誰もが円滑に移動でき、市民の活動機会が保障されているまち」を目指します。	
55) いきいきカードの配布再開予定はありますか。	「いきいきカード」平成 29 年度から「いきいきクーポン」として、令和 4 年度は 73 歳以上の市内在住の方を対象に配布しています。下記 URL よりご参照ください。 <a href="https://www.city.ikoma.lg.jp/0000020825.html">https://www.city.ikoma.lg.jp/0000020825.html</a>	
56) 鉄道と路線バスの乗り継ぎをよくできませんか	(奈良交通㈱から回答) 道路混雑による遅延等により、結果として鉄道と接続できていない場合もあるかと思いますが、原則として鉄道	

		との接続を意識してダイヤ設定を行っています。	
57)バス乗車人数の調査は行われていますか。	(奈良交通㈱から回答)	定期的実施しています。	
58) 10.1 のアンケート調査ではどんな人が困っているのか分析はされていますか。	例えば、富雄庄田線の場合、路線バスの代わりとなる移動手段がない人は富雄庄田線沿線の高齢単独世帯に多い等の結果が出ています。詳細な結果については下記 URL の第 3 回協議会【資料 6-1】利用者アンケート結果に記載していますので、ご確認お願い致します。下記 URL よりご参照ください。 <a href="https://www.city.ikoma.lg.jp/0000030535.html#link-20223">https://www.city.ikoma.lg.jp/0000030535.html#link-20223</a>		
59)市民の声をくみ上げる為に市が取り組んでいることは。	各地区を代表する自治連合会長に委員を務めていただいている「生駒市地域公共交通活性化協議会」で様々な声を届けていただいています。また、令和 4 年 10 月に実施したアンケート調査や、利用者、事業者、行政と三者で協議の場を設け、利用促進策等を検討していきます。		説明会資料 P24 をご参照ください。
60) コミバスのケーススタディはされていますか。	現在、実証運行を含め市内 6 路線においてコミュニティバスを運行しています。この運行実績については、生駒市地域公共交通活性化協議会で共有し、利用促進策や改善案等検討実施しています。		
61) 生駒市広域開発計画との統合化されますか。	生駒市広域開発計画というものは存在しませんが、上位計画である第 6 次生駒市総合計画や都市計画マスタープランに示されているまちづくりの方針や、本市の公共交通のマスタープランとなる「生駒市地域公共交通計画」(法定計画)を令和 3 年 3 月に策定しました。		
62) 今までの様に突然減便されませんか。(事前説明があり合議のもと減便されますか)	(奈良交通㈱から回答) 今回の路線の再編等は、影響が大きく、まちづくりなど生駒市のあらゆる政策との連携が必要と判断し、生駒市に協議を申し入れました。今後も影響が大きく生駒市との協議が必要と思われるものは、生駒市地域公共交通活性化協議会に対して提案し、議論していく予定です。		
63) なぜコロナ禍なのに説明会をしたのか。	今まで、コロナ禍を考慮し説明会を自粛していましたが、複数の自治会からの強い要望や、今回、対応方針がまとまったことから市から説明させていただく必要があると判断し実施しました。		

その他 今回ご提案いただいたご意見・ご要望

今回いただいた様々なご意見・ご要望をしっかりと受け止め、今後、事業者・行政・市民の三位一体による利用促進策の検討・実施を進めてまいりますので、その議論、実践の中でしっかりと活用させていただきます。

意見・要望の内容（要約）
64) 廃線というのは理解できません。(あすか野路線維持を)
65) 廃線は困る。減便してもいいから残してほしい。
66) 運転できないので、バスは残して欲しい。
67) コロナは鉄道・運輸等全般的な問題なので、事業者には短絡的に結びつけ路線廃止しないでいただきたい。
68) 廃止は困る。週2回(月・火)(火・金)のみでもあれば有難いです。
69) 赤字だから廃止するというのは納得できない。「奈良」という名前を名乗っている、奈良全体で黒字になるよう、赤字路線でも廃止せずに維持して
70) 公共交通機関は根本的に市民の生活を維持するものです。今後とも絶対継続して下さい。
71) 「あすか野センター～生駒駅・東生駒駅」間のバス路線はあすか野地域の生命線、廃止ないし減便はあすか野地域の特性を失わせる。市は補助金により、現状維持を図ってほしい。
72) あすか野～生駒駅、車がないのでバスが唯一の手段です。
73) 総合公園にでかける事ができなくなります。少しでも体の為に運動をしたいのでバスの運行をお願いします。上新とユニクロの買い物が困ります。
74) 廃止するなら代替え手段を
75) 交通網の分断はさけるべき。
76) 市民への説明はせめて、4月～5月にしてほしい。情報開示を早めにして下さい。
77) 令和6年4月以降の再検討としているが、継続のめどをはっきりと示してほしい。あすか野団地口バス停は、総合公園の入り口でもあり、利用者も生駒市の対応が必要
78) 廃止案だけが自治会を通じて公報され、今日ここに来るまで対応案は知らなかった。随時、広報していただきたい。(一方的な説明会では信頼関係は作れない)
79) 最低分の便数は確保してほしい。「生駒駅～ひかりが丘」は、あすか野センターで大半が降車するので、「生駒駅～ひかりが丘」は廃止する事で収支改善になるのではないかと。ただ、あすか野小学校へ通学している西白庭台の子供達の利便性をいかに確保するか、検討が必要。
80) 総合グラウンドへのアクセス確保の為、「生駒駅～あすか野センター」は絶対不可欠。
81) 総合グラウンドでイベントしたらどうか(「あすか野センター～あすか野団地口経由～生駒駅」は必要性が大きい、是非、残して欲しい。)
82) 高山には奈良交通は命綱。病院・銀行・役所・買い物など、バスがなければ陸の孤島。お店も移動販売車も来ない。「北生駒～傍示」間のバス路線を廃止しないでください。
83) これ以上の減便はやめてください。塾帰り、子供は車で30分バスを待っていることもあります。子育てに優しい街だと聞き生駒へ引っ越してきました。ご検討よろしくお願いします。

84) 西白庭台より生駒台小学校へ通学している小学生の事を考えて下さい。北田原系統は田原台路線との統合。延長と検討すべき。台小生対策としては西白庭台—白庭台—台小と経由して生駒駅へ向かう路線として通学時間帯だけでも運行を継続すべき。
85) 移動手段を確保することは必須。富雄庄田線は、機能をどういった方法で確保するかが最も重要。
助け合い輸送など、地域の力をいかしたやり方も生駒ならできるはず。奈良交通・市役所・市民で協力すればこの問題は乗り越えられる。
86) バスの小型化・減便を1つでも続行してもらいたい。
87) キャンペーン時は3人ほどと少し多いが、すぐに少なくなっている。いつもキャンペーンはできないし、用事がないのに乗れないし。とても困ります。
88) 富雄庄田線について、廃止される場合代替手段として、路線補助の具体的な方針を市に示してほしい。
89) 生駒ニュータウン線は減便でも構わないので存続して下さい。
90) 令和5年度からの運行が、とても心配です。
91) バス路線の廃止は延長されたが、これから先について今から検討すべき。
92) 北生駒駅—高山学校前は1時間に1便はほしい。
93) 富雄庄田線の現行15.1人/便は実際の利用で感じる人数よりも多い。
94) 若い世代が増えています。バスは通勤・通学には不可欠、すぐに数字には表れないが、若い世代のために継続的に検討を続ける必要がある。
95) あすか野が、子供に住みやすい・高齢者には出掛けやすい地域にしていきたいです。最近、利用者が増えているように思います。
96) 通勤・通学時間帯のみ、今まで通り運行望む。
97) ダイヤを安定して欲しい、時間帯により発着時間が異なると余計に乗りにくい。
98) 稲倉の回転場を新たに確保するより、生駒台循環と統合すれば新たな需要発掘にもなる。発展させて「生駒市内循環」を作り、生駒市内の基幹路線とすべき。
99) 人を増やさずできる路線の新設。病院・役所・スーパー・駅行きは、昼間30分に1本でも是非残して欲しい。生駒駅では時間がつぶせるが、富雄駅白庭台駅では時間がつぶせないので利用できなくなる。
100) 新路線で運用した後、また収支がバランス取れないという事が起こりうる可能性が有る。もっと根本的な対策が必要ではないか。
101) 自家用車ではなく、バスを利用したくなるような政策を考えてはどうか？(一定額を利用者に補助など)
102) 事業者は単に収支悪化だけでなく、行政は市民の移動手段を守る視点、利用者は現状理解と維持のため利用促進等。
103) 竹林公園に足湯導入。高山城など観光促進、バス利用客増加の案を考えたい。
104) 北田原線は、岩船神社や星のブランコなどへのアクセス拠点になります。富雄庄田線は、くろんど池への最寄バス停。観光視点で市にこれらのエリアの活性化と組み合わせた施策を講じていただきたい。

105) 観光客が利用できる良い案を考えてほしい。(山麓公園のお風呂のような施設。高山ちゃせんと和菓子とのコラボを仕掛けるなど)
106) 外部からの利用者を獲得、「くろんど池」等の観光やハイキング等のPRをする。県道7号線の整備歩道の設置、寺から獅子ヶ丘団地口まで歩きやすい環境をつくる。傍示から交野へのトンネルは高山の発展につながる。
107) 通学として奈良北+生駒駅。
108) JAと組んで地産ショップ。
109) 市のイベント時にバスを使うサービスを行う。片道有料時のサービスも考えられる。公の催し時にバス活用があれば高齢者は利用しやすい。スーパー・病院等の循環バスの活用。市民全体の生活にとっての利便性にもっとバス活用の努力。
110) いきいきクーポンを70才から配布に戻し、利用するように発信すれば少しでも活性化できるのではないかな。
111) 色々なイベント、バスをもっと魅力的な物にしてほしい。サロンカー等、バスに乗りたくなるようなものにしてほしい。
112) 住民も公共交通維持のための意識改革が必要と痛感、利用促進を積極的にすすめていきたい、そのために住宅地内へのバスの乗り入れを。利用者は高齢者も多く、足元が悪い道を傍示のバス停までの距離を歩くのは現実的に困難。
113) 一部の路線は、旧来のバス路線そのまま、アクセスネットワークの見直しをしてもいい時期。近隣の町との連携や路線見直しをすれば、バス利用を増やせるのではないのでしょうか。
114) 電車への乗り継ぎが悪く、歩く等他の選択をしてしまう。需要者をうみだす工夫をしてほしい。
115) 「いきいきクーポン」をなくしてでもコミバスを北にも走らせてほしい。生駒駅一市役所のバスはいらない。
116) 各自治会に利用者増の提案・検討をさせてはどうか。
117) 月に2回ノーマイカーデーを(ノーマイカーデーを月に1日作り自治会で管理する)
118) 燃料費削減。EVバスへの転換。
119) スーパーとコラボ等して買い物便を安くする。お得な回数を発行する。無駄な税金を見直し、バスへつぎ込む。格安年間バス発行。プラン別料金制度検討。路線代替え案は運賃が上がると利用者減になる。
120) 不便な割にバス料金が高すぎる。バスに乗る人に援助し、バス代を安くする。(100円~150円)ワンコインを売りにし、足りない分は市から補助する。(料金の見直し、利用促進。定額で(200円・300円均一)ICカード利用)
121) あすか野(白庭台)から、生駒駅までの料金が同じになる事も利用者増に結び付く。
122) 年金生活者には、今のバス代は高く、支出面で厳しい。(バス代が安価になれば利用者も増えると思います。)
123) 料金が高額。高齢者には一定補助はあるようですが、その現状では使い続ける事が難しく感じます(対象の路線は対象的に高額)100円で乗れるなど利用促進のため、考えていただけないのでしょうか。(利用促進が少ない、奈良市は高齢者利用1回100円。いきいきクーポンの廃止には反対)
124) バスに乗ったら特典があることを期待します。

125) 料金に差があると安い方に乗る。市の補助などで差をなくすような方法を検討して利用促進をしてほしい。
126) バスの料金の支払いがもっと簡単に、携帯のペイペイ等。
127) 料金体系を路線別に考える。
128) 北部地区合体で収支の計算をしていただいて、運行の継続をお願いしたいです。
129) 近鉄（新会社）の赤字のつりを廻されているのでは。あすか野 CC の進入道路使用の代金を払わない為の仕返しでは。
130) 堺市は 60 歳以上 1 回乗車 100 円で運行するようになり、保険からの出費が少なくなったと聞いた。健康な高齢者と介護が必要な高齢者それぞれの保障を同等にしてほしい。
131) 国や県との連携しながら生駒市独自も公共交通対策計画をしてください。
132) 坂が多くバス停へ行くのが困難。バス停を増加して乗降しやすくしてほしい。利用者増をはかるためバス停間の距離を短くした結果、乗客が増え収益が増したというニュースを見たことがある。
133) 県との協力関係が見えない、説明を！
134) コロナで観光客減、バス利用者激減で経営悪化を転化している様に思う。コロナ収束で見方もかわる、対局を見ず今後きめ細やかな対策を。現行維持、さらに拡大を図る。
135) 利用者を増やすことがポイント。高齢者に支給される「いきいきクーポン（1 万円）」の一部をバスカードに当ててもらえば得点がつくなど。“存続のために週 1 回はバスを利用しよう”等の旗をバス停に立てて住民に意識させる。
136) 車の利用を押さえバス利用を優先することだと考えます。
137) 事業者任せではなく、行政対応に移行していかなければいけない。減便、廃止路線は、バス停までのアクセスが悪い所が多い。細かい路線が必要。
138) バス停は残しつつ、ネットや電話を利用して、予約制の運行バスの検討をしてほしい。
139) 関係自治会からの補助を支出することも当然必要となる。路線を存続するためにはやむをえない。
140) この対応で良いと考える。北地区の一体的な開発及び高山第二工区の早急な開発が必要ではないだろうか。
141) 白庭台駅に乗り入れているバスを延長して、あすか野団地、あすか野センターにまで入れないのか？そうすれば、白庭台（地下鉄）利用で移動出来る。あすか野は高齢者 43% の 1/3 足が悪い方が多く歩く事が難しい状態である。
142) 奈良交通でも、コミバスでもなくては生活できません。（死活問題である）（路線の減便廃止はしかたない、コミバスの運用をする。）（コミバスを走らせる。）（自宅からバス停まで遠いから、コミバスにしても考えて欲しい。）
143) 北生駒の路肩に大型バスがズラリ。少子化に備えた対策欠けていたのでは。少子高齢化対策の失政（国）そんな政策を選んで国民の失敗。
144) SDGs の観点からも公共交通は必要、市が自ら利用促進すべきではないか？
145) 市民も文句を言うだけでなく、バス利用すべき。
146) 意見交換を直接すべき。（国や市の取り組み、奈良交通の気持ち、少し詳しく教えてほしい。）

147) バス利用の有意性がない。特に過疎地では。
148) タクシー・コミュニティーバスにもっと早い段階で移行しなかった失政、営業のつけが一時に出てきた。
149) アプリ L i g l i d、ピアッツァなどを活躍するべき。
150) 高山地区の各自治会をまわって説明会を開催してほしい。バスに乗るという機運も高めてほしい。(庄田自治会だけではなく、生駒北小学校区 8 自治会への地元への説明会、増員案、を考えたいので説明会をお願いします。)
151) バス停で待っている人をただで乗せる。(手をあげてのれる、とめるバス停の新設)
152) 子供が職場に行くのに親が車で送って行っているのはおかしい、バスで行けばいい。
153) バスは回り道が覆う時間がかかりすぎるので、協力したい気持ちはあるが、利用はしたくない。バス利用を 1 便当たり 27 人との事でしたが、通勤通学の時間帯で 1 時間 2 便しかなく、利用しづらい。(時間が合わない) (30 年程前は 5~6 便あった)
154) 自治会のコントロールで病院まで人を自家用車で、無料で送る。
155) なるべくバスに乗れたらと思います。
156) 減便はやむを得ない、運賃値上げも良いと思いますが、私はなくなることが困ります。
157) 資料の青が濃くて数字が読めない。P19.4 は特に色が悪い
158) ひかりが丘線とニュータウン線は状況が全く異なるので、別々に検討するべき。アンケート結果も別々に示すべき。白庭台駅を軸とした付加部分の早期実施の検討も
159) P9 の資料、わからない。各路線全体の数字ではなく、路線の中の一定の部分ごとの数字が必要。
160) あすか野センターの電灯のあかりが弱すぎて時刻表も見えません。明るい電灯に変えて下さい。
161) 令和 4 年度の補正予算の執行について、市民の方への説明の重要性を感じました。
162) 通勤通学者が多い時間帯はそれなりに収支が合うと思います。本日の来場者は昼間利用者が多そうで、通勤通学者が少ないので心配になりました。