

ひかりが丘住宅線・ 生駒ニュータウン線 三者協議

第3回

令和5年5月31日(水)19:00～

今日の予定

1. これまでの振り返り
2. 三者協議の進め方
3. 三者の状況について
4. 今後想定されるシナリオ
5. 今後の取り組み

三者協議と協議会について

協議会

- 三者協議で集約された地元意見・ニーズを踏まえ、収支均衡や収支改善に向けた、各路線の運行形態の見直し案の検討(ルート、ダイヤ等)
- 路線バスの利用ができなくなる地区等の代替手段の検討
- 行政主導の利用促進策、中長期的な利用促進策の検討
- 路線毎の見直し案を取りまとめ

生駒市地域公共交通活性化協議会

交通事業者の実情を踏まえつつ、必要な公共交通サービスの地元意見やニーズを提示

収支均衡や収支改善に向けた各路線の運行形態の見直し案を提示

三者協議

<富雄庄田線>

三者協議

<北田原線>

三者協議

<ひかりが丘住宅線
・生駒NT線>

- 路線の利用状況・収支状況を把握し、目標を共有する
- バスの運行に係る費用、バス利用実態、ニーズ等を踏まえ、今後の路線のあり方を住民と協働で話し合う
- 路線の利用促進に向けて、住民ができることを話し合い、出来ることから地域主体で利用促進活動を実行する
- 路線の利用促進に向けて、行政が支援できることを提案する

※路線沿線毎に検討

富雄庄田線・北田原線の三者協議は設置に向け調整中

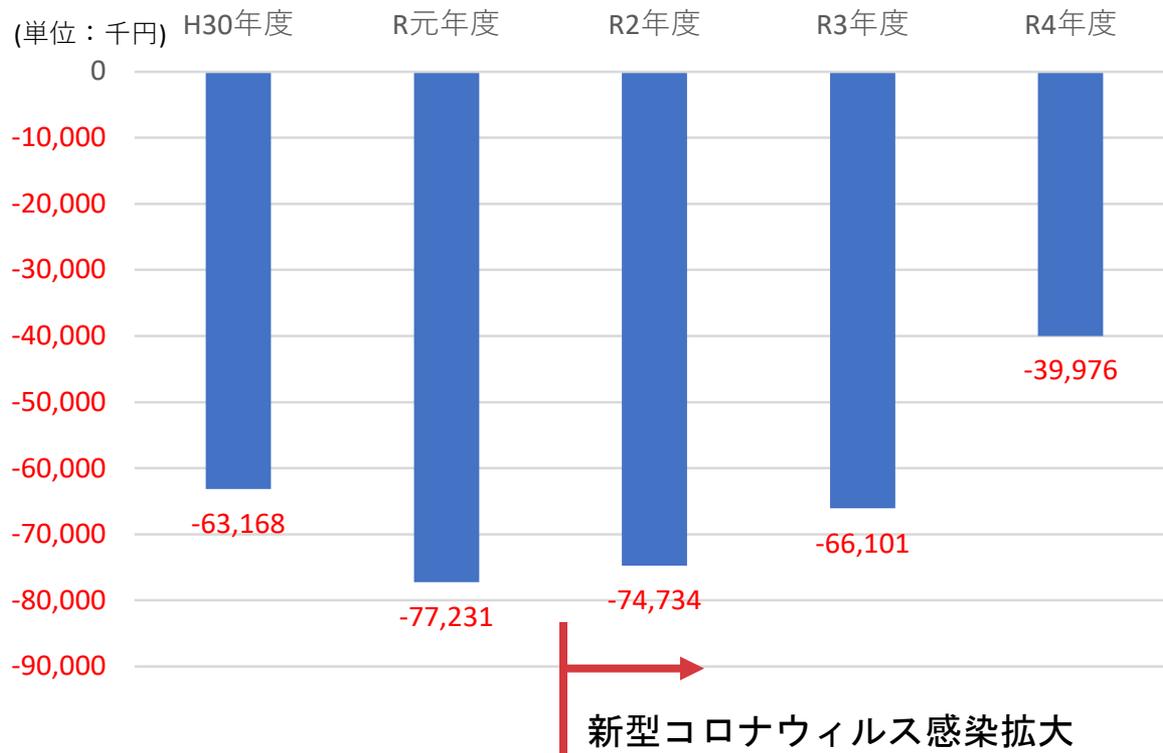
これまでの
振り返り

話し合いの 経緯

- アンケート調査の実施(令和4年10月～)
- 説明会の開催 (令和5年1月21日)
- 第1回協議会(令和5年2月15日)
- 第2回協議会(令和5年3月22日)

- ひかりが丘住宅線・生駒ニュータウン線では新型コロナウイルス感染拡大前から赤字が継続。

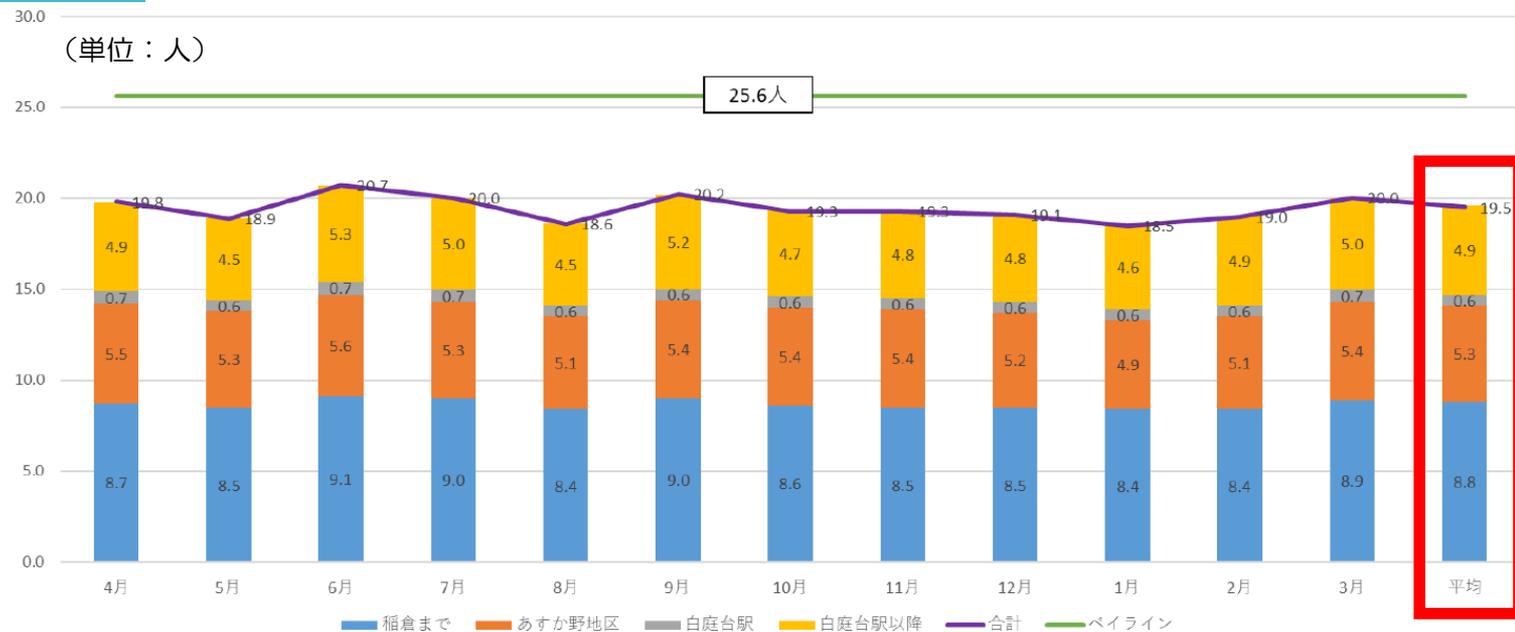
ひかりが丘住宅線・生駒ニュータウン線の収支の状況



奈良交通 の現状

- 採算があうペイライン(1便あたり25.6人)には、3割ほど利用者増が必要。

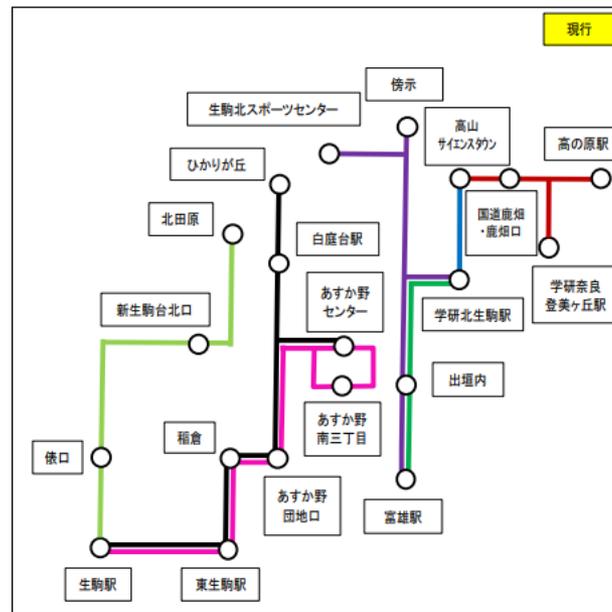
月別区間別1便当たり利用実績 (R4年度)



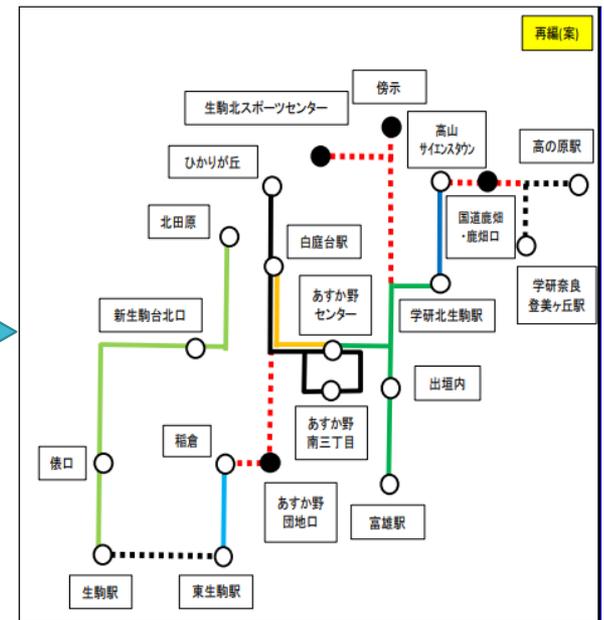
奈良交通の現状

- 以上を踏まえて、バス路線の再編を申し入れ

現行路線



再編路線（案）



..... 廃止路線

..... 既認可路線

○ 既設主要停留所 ● 廃止主要停留所

交通事業者

- 収支均衡でなければ継続は難しい。
- 収支均衡は最終的には市内便全体となるが、実現するためには路線ごとで目指していくことが必要。
- 朝と夕方の便数を減らさない限り人件費の削減はできない。
- 日常的な利用を増やしていきたい。

行政

- 行政としては、赤字だからと言ってすぐに予算をつけるのは難しい。総合的な判断となる。
- まずは、ひかりが丘住宅線・生駒ニュータウン線沿線地区で利用促進策を考え行動変容を伴う利用促進策を協議会で検討し、できる施策から実行していきたい。

住民

- 廃線(路線変更)に反対する声は65.4%。
(意見)免許返納しているので困る
 便数を減らしてでも残してほしい
 小型バスでもいいから残してほしい
- 便数が減ると、ますます利用から遠ざかる。
- 奈良交通が撤退した場合の代替手段が必要だろう。

三者協議の 進め方

各回の議論 のテーマ

第3回 (今回)

- 各主体の立場の理解と考えられるシナリオの共有

第4回 (6月)

- シナリオの実現に向けた取組の検討(事例学習、アイデア出し)



取組を試行する

第5回 (10月)

- 試行の振り返りとそれを踏まえたシナリオと取組方針の決定

第6回 (11月)

- 取組方針に基づく対策案に対する意見交換

第7回 (12月)

- とりまとめ

三者の状況 について

それぞれの立場の現状と
望ましい状況を考える。

どのような状況が望ましいと考えるか

- 生駒駅へのアクセスがよい環境を守りたい。
- 経済的・身体的負担の少ない移動手段を維持したい。

どのような立場(状況)に置かれるか？

- 生駒駅に行くには白庭台駅を経由することが必要になる。
- 生駒駅までの交通コストが1回あたり200円高くなる。
(現状)
あすか野センター→生駒駅 290円
(路線再編後)
あすか野センター→白庭台駅→生駒駅
490円(190円+300円)
- 大阪方面へのアクセスには大きな影響は出ない。

交通事業者

どのような状況が望ましいと考えるか

- 赤字の解消を行いたい。

交通事業者

どのような立場(状況)に置かれているか？

- 対象路線は赤字が続いている。
- 少子高齢化により旅客が減少している。
- 新型コロナウイルスによる人流減少により旅客が減少したが、現在は回復傾向。
- 対象路線の利用客は少なく、競合として鉄道駅が近隣にある。
- 他にも赤字路線が複数存在する。
- ドル箱路線についても、集客増には限界がある。
- 運転者の労働力不足で人件費の増加が懸念される。

どのような状況が望ましいと考えるか

- 限られた予算の中で市民の良好な移動環境を確保したい。

どのような立場(状況)に置かれているか？

- 財政が限られており、代替交通手段のない、廃止路線に優先的に補助を行う必要がある。
- イベントなどによる利用促進策は検討するが、住民も日常的な利用を増やしてほしい。

今後想定される シナリオ

3者の理想実現に向けたシナリオ

シナリオ	利用者増	路線 存続	概要	主な取組	課題	
【シナリオ①】 単独路線での 収支均衡	多	存続	収支均衡する1便あたり 25.6人まで利用者が増加 する	・積極的な利用／利 用促進	・利用者を日常的に大 きく増加させる要因 を生み出すことの ハードルが高い	
【シナリオ②】 市内便 全体での 収支均衡	↑ ↓	存続	利用促進等による利用者 増加に加え、市内便全体で の収支均衡により市の補 填なしで運行を継続する	(上記に加え) ・収益の高い路線の 更なる利用促進	・他にも赤字路線はあ り、当路線の大幅な利 用者増加が不可欠	
【シナリオ③】 減便 路線短縮		存続	利用促進等による利用者 増加に加え、減便や路線短 縮により運行経費を低減し、 収支均衡を図る	(上記に加え) ・ダイヤの見直し(減 便等)や路線の短縮	・できるだけ利用者離 れを起こさないダイヤ、 ルートを模索する必要 がある(朝夕便の運行 頻度の維持など)	
【シナリオ④】 路線再編		少	再編	利用者増加が十分に図れ ず、減便しても収支均衡す ることができない場合、白 庭台駅を中心とした路線 に再編を行う	・路線の再編	・乗り継ぎが発生する 生駒駅までの運賃が 高くなる ・一部、廃止されるバス 停がある

今後の取り組み

次回に 向けて

- 本日の内容について、住民の皆さまに広く周知を図るためニュースを作成・配布します。
- 次回は6月に開催予定です。