

生活・交通に関する問題整理と将来展望等

1. 地域状況の把握

(1) 生駒市内のバス運行状況

近鉄奈良線・生駒線・けいはんな線が生駒駅で結節し、これら路線の駅が市内に9駅あるほか、住宅地と駅を結ぶ路線バスとコミュニティバスによって公共交通網を形成している。路線バスは、鹿ノ台、あすか野、生駒台、田原台（大阪府四條畷市）、帝塚山（奈良県奈良市）などの大規模住宅地と生駒駅、東生駒駅、学園前駅、白庭台駅など主要鉄道駅を起終点とする路線の運行頻度が高く、1日平均15分に1便以上の間隔で運行されている区間も多い。7時～12時台の運行状況をみると、生駒台環状や田原台（大阪府四條畷市）生駒駅、学研北生駒駅、学園前駅、鹿ノ台、学園前駅では、7時台は3分～5分に1便、8時台は4分～7分に1便、9時～2時台は7分～14分に1便間隔で運行されている。一方、北部の高山町など路線バスは運行しているものの運行頻度が低い地域や、南部地区など路線バスの空白地域も存在している。

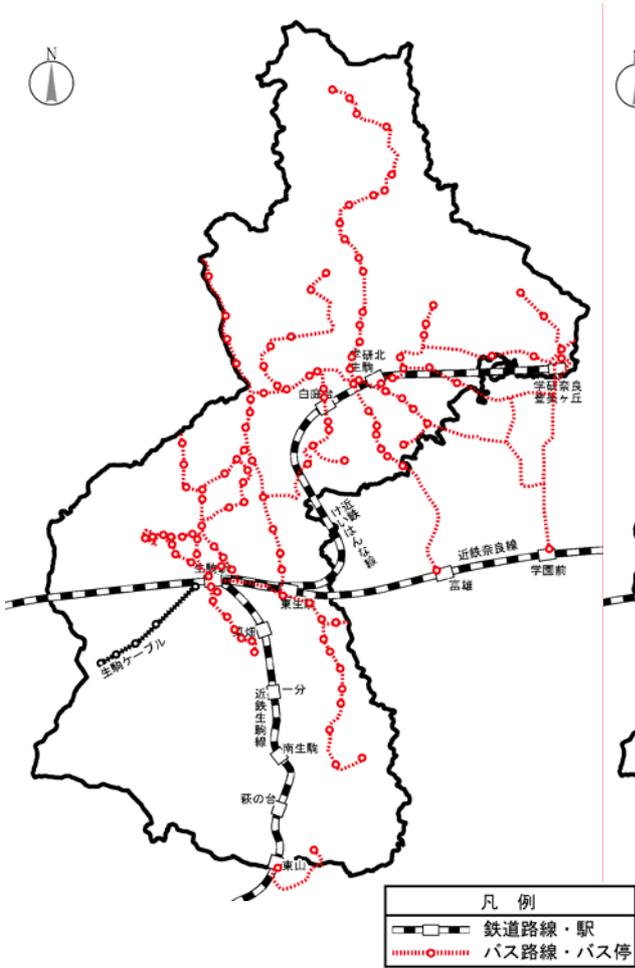


図1 鉄道及びバス路線網

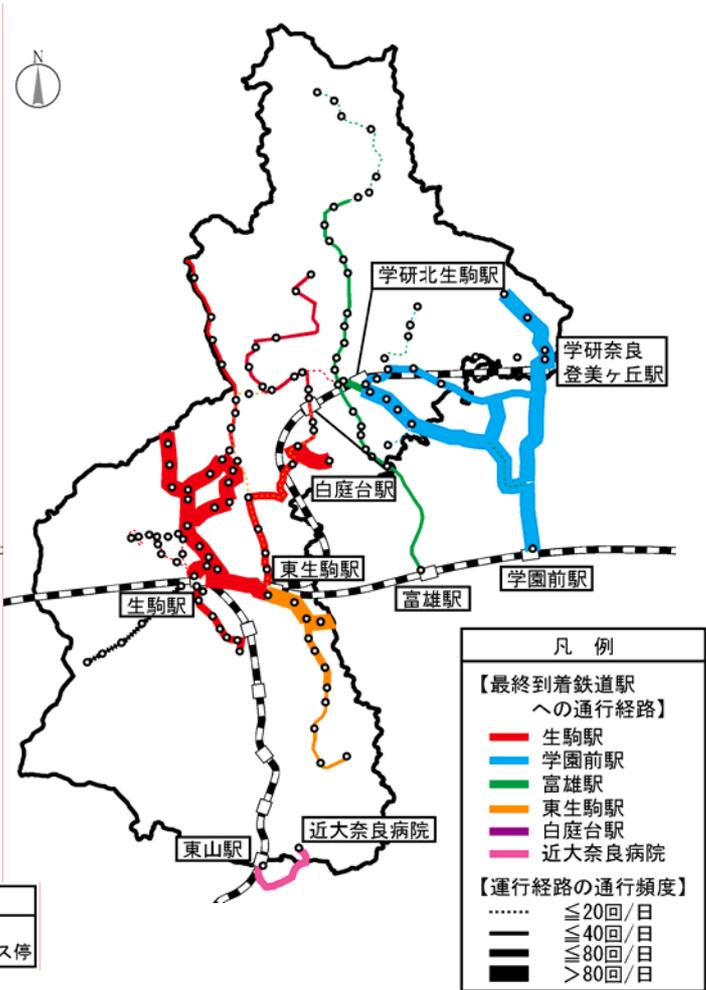


図2 1日のバス運行頻度

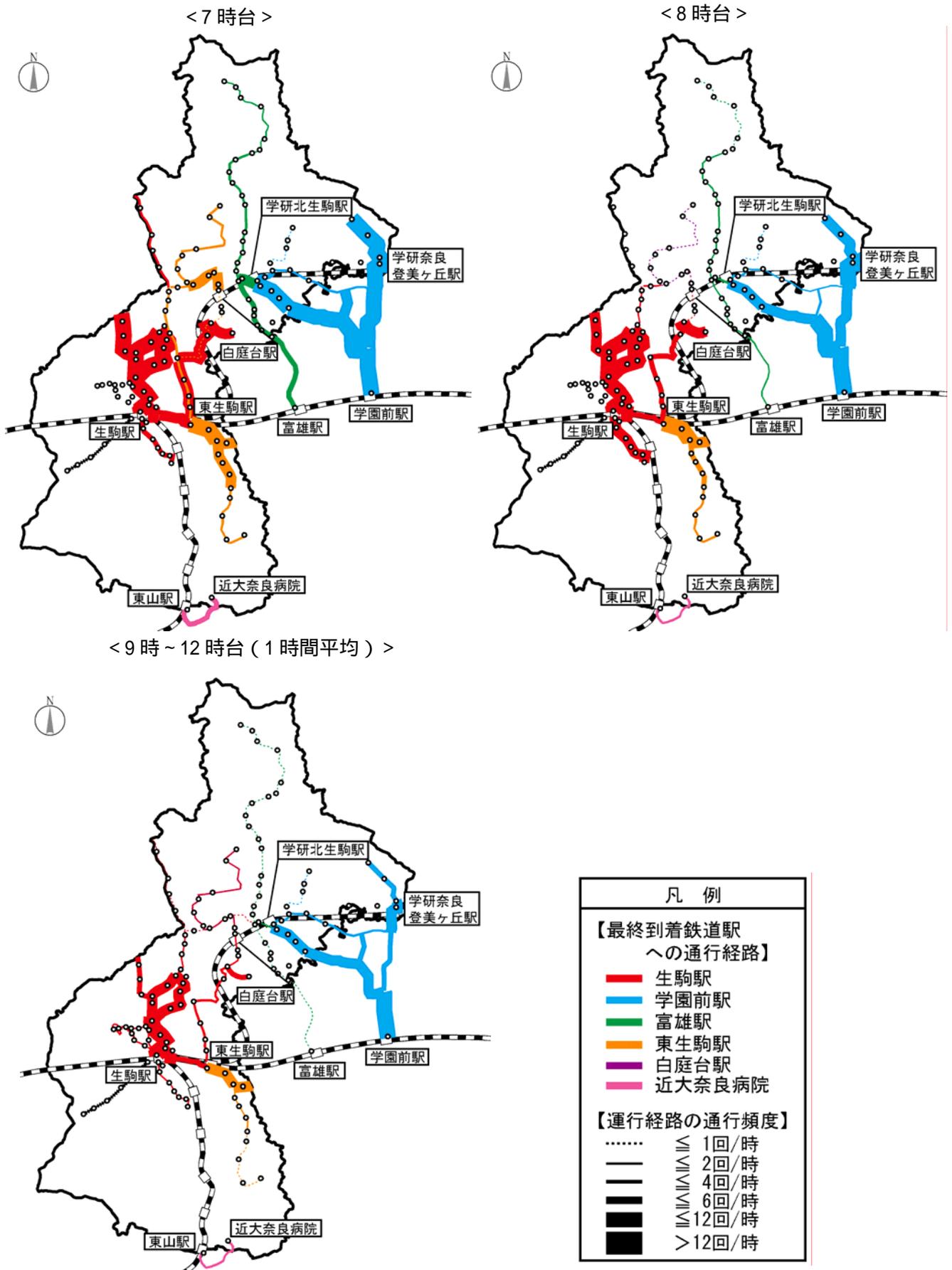


図3 時間帯別バス運行頻度

(2) 高齢化の進展予測

75歳以上人口は、平成22年に比べ、平成27年は約1.3倍、平成32年は約1.6倍に増加する。町丁目別に75歳以上の人口比率をみると、平成22年は75歳以上の人口比率が20%を超えているのは4町丁であるのに対し、平成22年に比べ、平成27年は2.5倍（10町丁）、平成32年は9.8倍（39町丁）に増加する。

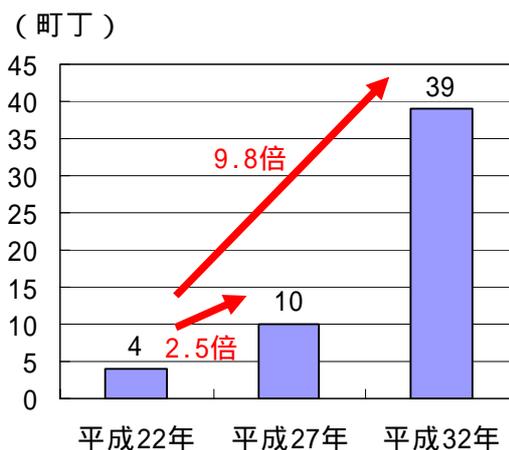
北部の高山町のほか、鹿ノ台、真弓、あすか野、光陽台、青山台、萩の台の大規模な住宅団地において、平成32年には75歳以上人口比率が25%を超過する。

また、平成32年に75歳以上人口比率が25%を超過する大規模住宅団地周辺では、75歳以上人口比率が20%を超過する地域が多く存在する他、中部の喜里が丘、生駒台などの住宅団地、南部の小規模な集落でも20%を超過する。



注) 平成17年国勢調査による町丁目別人口および平成12年～平成17年の年齢別人口の推移に基づき、算出

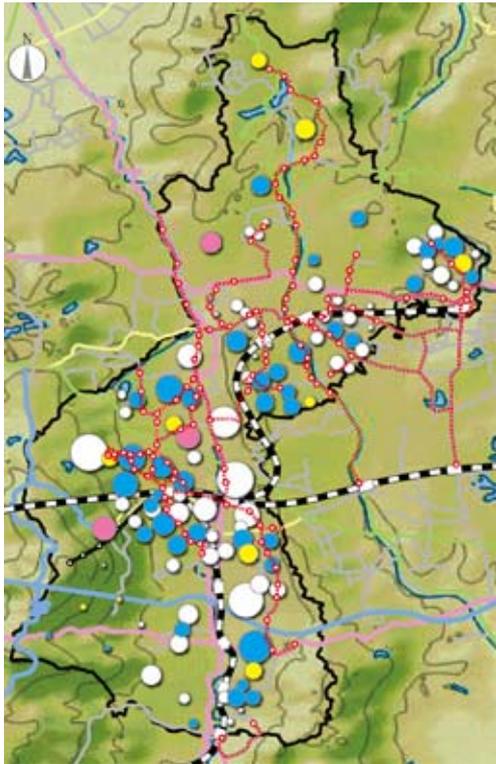
図4 75歳以上人口の推移予測



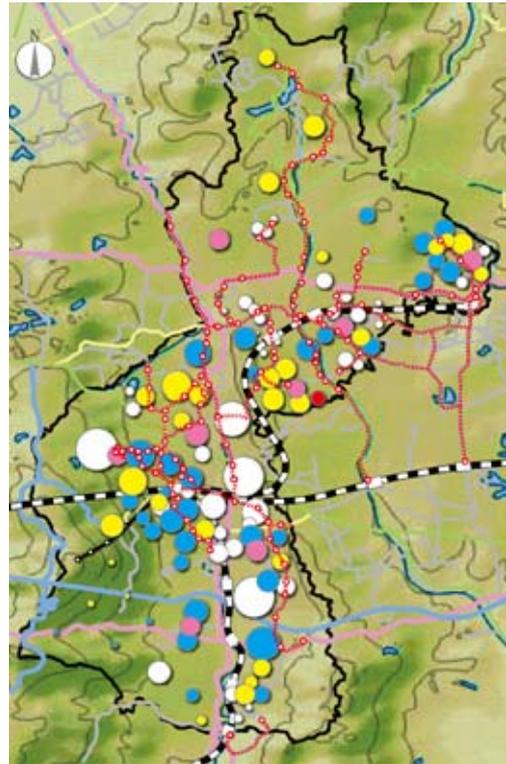
注) 平成17年国勢調査による町丁目別人口および平成12年～平成17年の年齢別人口の推移に基づき、算出

図5 75歳以上人口比率が20%を超える地区数

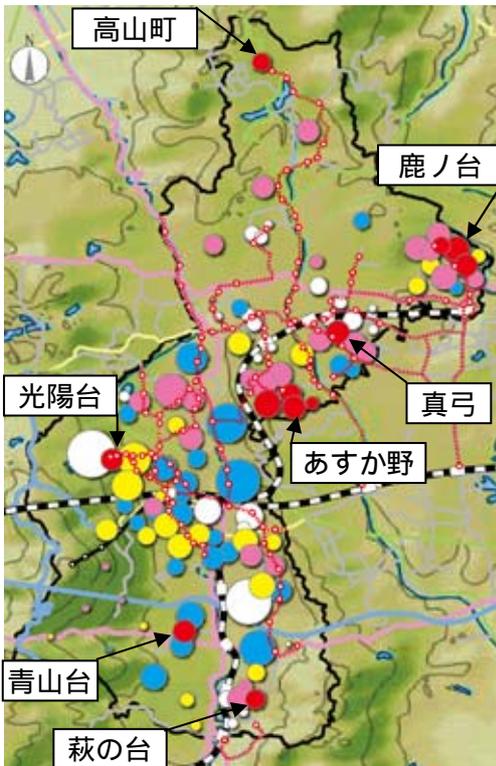
<平成 22 年>



<平成 27 年>



<平成 32 年>



凡 例	
【75歳以上人口】	
	1000人
	500人
	100人
	10人
【75歳以上人口比率】	
	10%未満
	15%未満
	20%未満
	25%未満
	25%以上

注) 平成 17 年国勢調査による町丁目別人口および平成 12 年～平成 17 年の年齢別人口の推移に基づき、算出
 図 6 町丁目別に見た 75 歳以上人口とその比率 (平成 22 年・27 年・32 年)

2. 公共交通サービスの見直しが必要な地区の抽出

下記基準に基づき、公共交通サービスの見直しが必要な地区を抽出した。

また、抽出した地区については、地区の近接性から表の通り 16 地区に分類し整理を行った。

【地区抽出基準】

平成 32 年時点で 75 歳以上人口比率が 20%を超える地区（次頁参照）

コミュニティバスに関する要望が出されている地区（次々頁参照）

表 1 公共交通サービスの見直しが必要な地区分類

	地区名
1	高山町（獅子ヶ丘）
2	北田原町
3	鹿ノ台地区
4	真弓地区
5	あすか野地区、あすか台
6	新生駒台
7	松美台
8	喜里が丘地区
9	生駒台南
10	桜ヶ丘
11	光陽台、北新町
12	本町、山崎新町、仲之町
13	東生駒地区
14	菜畑町
15	大門町、萩原町、青山台、藤尾町、西畑町、鬼取町、小倉寺町
16	萩の台住宅、萩の台

表中赤文字地区：平成 32 年時点で 75 歳以上人口比率が 20%を超える地区で要望も出されている地区

表中青文字地区：平成 32 年時点で 75 歳以上人口比率が 20%を超える地区で要望が出されていない地区

表中緑文字地区：要望が出されているが、平成 32 年時点で 75 歳以上人口比率が 20%を超えない地区

【高齢化の進展が著しい地区】

ここでは、高齢化の進展が著しく、公共交通サービスの見直しが必要になると考えられる地区を抽出する。地区の抽出は、平成 32 年時点で 75 歳以上人口比率が 20%を超えるという基準に基づくこととする。

平成 32 年時点で 75 歳以上人口比率が 20%を超える地区は下記通りである。

表 2 平成 32 年時点で 75 歳以上人口比率が 20%を超える地区

町丁名	地区人口			65歳以上人口			75歳以上人口			75歳以上人口 比率 (H32)
	H22	H27	H32	H22	H27	H32	H22	H27	H32	
青山台	614	594	557	246	273	266	77	123	174	31.3
あすか野北1丁目	880	858	817	280	335	330	92	141	195	23.8
あすか野北2丁目	971	947	908	313	398	394	99	145	219	24.2
あすか野北3丁目	574	563	543	183	233	236	47	77	133	24.5
あすか野南1丁目	484	467	439	204	220	206	66	101	145	33.0
あすか野南2丁目	1020	989	944	351	444	442	103	155	248	26.3
あすか野南3丁目	701	679	642	259	307	299	91	132	182	28.4
あすか台	251	238	223	91	87	82	41	62	59	26.6
生駒台南	850	803	745	307	312	286	181	190	186	24.9
小倉寺町	52	50	48	16	18	21	9	8	10	20.1
萩の台2丁目	312	303	287	101	123	131	41	53	70	24.2
萩の台3丁目	901	881	845	282	362	397	110	133	192	22.7
萩の台4丁目	564	542	516	199	248	245	72	81	129	25.1
鬼取町	79	75	72	24	23	24	13	15	16	21.9
北田原町	613	563	519	235	220	199	141	131	124	23.9
喜里が丘1丁目	633	616	590	205	267	270	76	104	140	23.7
光陽台	532	507	472	223	253	238	83	121	153	32.5
新生駒台	796	770	734	239	276	278	107	130	154	21.0
鹿ノ台東1丁目	500	489	470	147	189	195	59	74	99	21.1
鹿ノ台東2丁目	657	632	595	256	304	295	110	139	171	28.8
鹿ノ台西2丁目	563	543	517	173	211	214	81	87	114	22.1
鹿ノ台西3丁目	959	937	900	289	398	401	89	126	202	22.5
鹿ノ台南2丁目	984	967	929	298	392	389	98	129	212	22.8
鹿ノ台北1丁目	894	866	823	308	361	354	123	152	207	25.2
鹿ノ台北2丁目	417	404	383	154	181	180	50	72	109	28.4
鹿ノ台北3丁目	808	789	754	252	333	342	77	118	176	23.4
高山町	2458	2350	2223	795	873	877	379	431	496	22.3
菜畑町	73	71	68	22	23	24	4	12	16	24.1
東生駒3丁目	731	700	660	244	261	248	122	142	159	24.1
東生駒4丁目	613	597	571	184	217	219	68	91	124	21.7
本町	602	591	568	182	197	192	72	95	119	20.9
松美台	1931	1885	1811	555	653	680	222	286	373	20.6
真弓1丁目	758	746	720	223	294	308	56	84	162	22.4
真弓2丁目	651	630	595	266	301	288	83	127	188	31.6
真弓3丁目	678	660	633	211	252	241	70	108	145	22.9
真弓4丁目	797	780	752	230	306	329	66	107	163	21.6

注) 平成 17 年国勢調査による町丁目別人口および平成 12 年～平成 17 年の年齢別人口の推移に基づき、算出

高山町の人口は、75 歳以上人口比率 (H32) が 20%を超える地区の合計 (平成 17 年国勢調査では、高山町は 6 地区に分割されており、内 20%を超える地区は 4 地区)

【コミュニティバスについての要望が出されている地区】

コミュニティバスに関する要望が、15 自治会(平成 22 年 9 月 17 日現在)より出されている。

表 3 要望地区一覧

要望日	自治会名	内容	人口 (H22.4.1 住基)
H20	光陽台	土日運行、時間延長	555 人
H21.6.15	大門町 萩原町 青山台 藤尾町 西畑町 鬼取町 小倉寺町 南地区自治連合会	新規運行	2,370 人
H21.6.15	萩の台住宅地 萩の台 南地区自治連合会	新規運行	4,022 人
H21.7.16	仲之町 山崎新町	新規運行	617 人 (仲之町)
H21.7.22	獅子ヶ丘	新規運行	381 人
H21.8.25	山崎新町	新規運行	1,106 人
H21.9.30	桜ヶ丘	新規運行	870 人
H21.12.16	北新町	新規運行	1,781 人

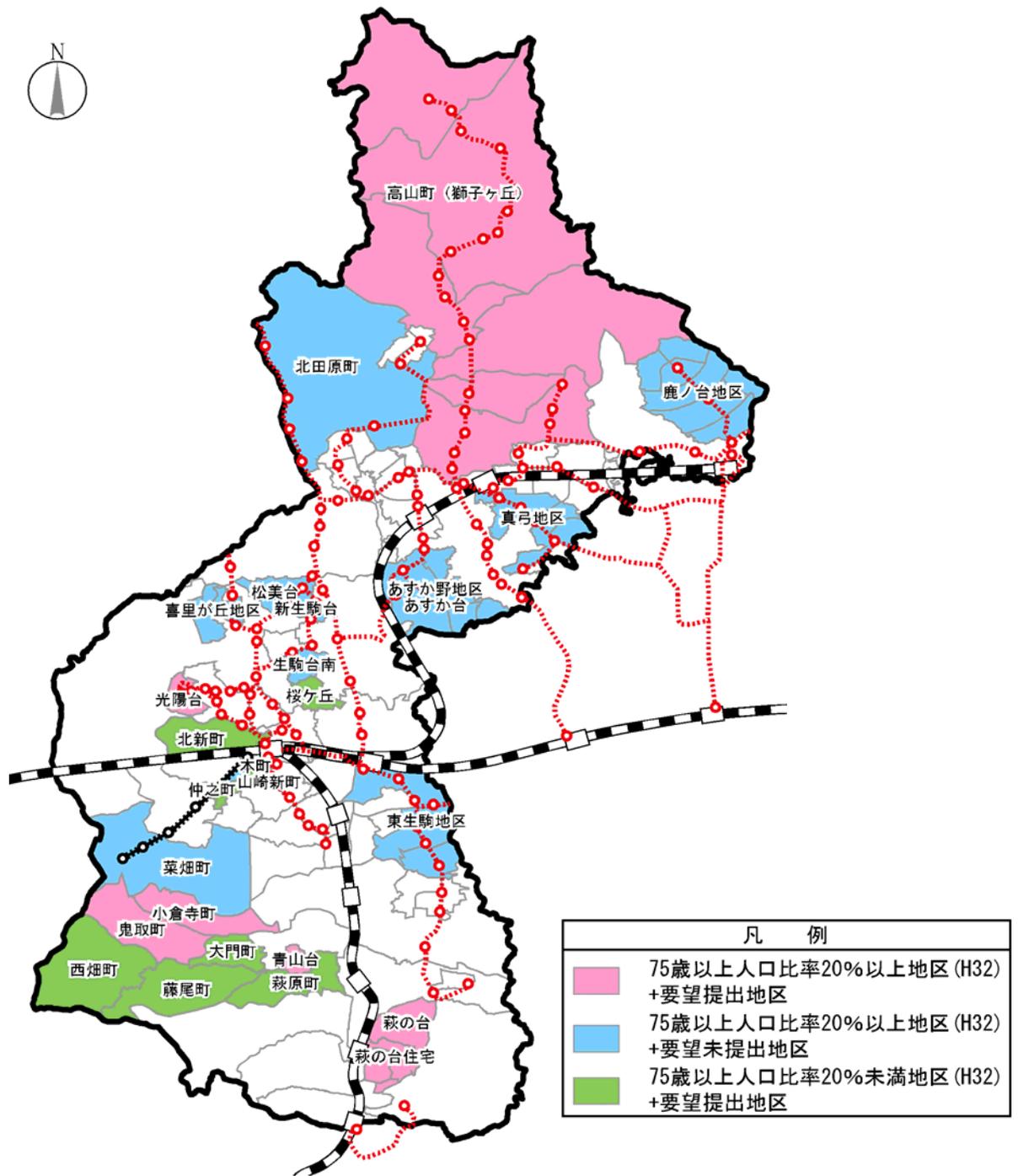


図7 公共交通サービスの見直しが必要な地区分類

3. 交通サービス改善の課題

(1) 公共交通サービスの見直しが必要な地区における公共交通サービスの現況

上記で抽出した地区における公共交通サービスの現況を整理する。

高山町

高山町内には、路線バスが運行されており、近鉄けいはんな線学研北生駒駅方面、近鉄奈良線富雄駅方面へは、16のバス停（傍示、傍示(南)、高山狭戸、高船口、鐘付田、東庄田、庄田、西庄田、上大北、大北、高山八幡宮前、高山学校前、宮方橋、高山、高山芝、西向橋）を利用することができる。その内、傍示、庄田、高山学校前バス停は、起終点バス停となっているが、ピーク時間帯の7時台で庄田、高山学校前バス停で15分に1便、その他多くの時間帯で1時間に1便運行されている。

高山町は、丘陵地であり、高山町北部から生駒方面へは下り坂が続いている。集落が点在していることから、バス停までの距離は多くの住宅から遠くなっており、住宅団地の獅子ヶ丘地区からバス停までは最大1.4kmの距離があり、その間は下り坂となっている。

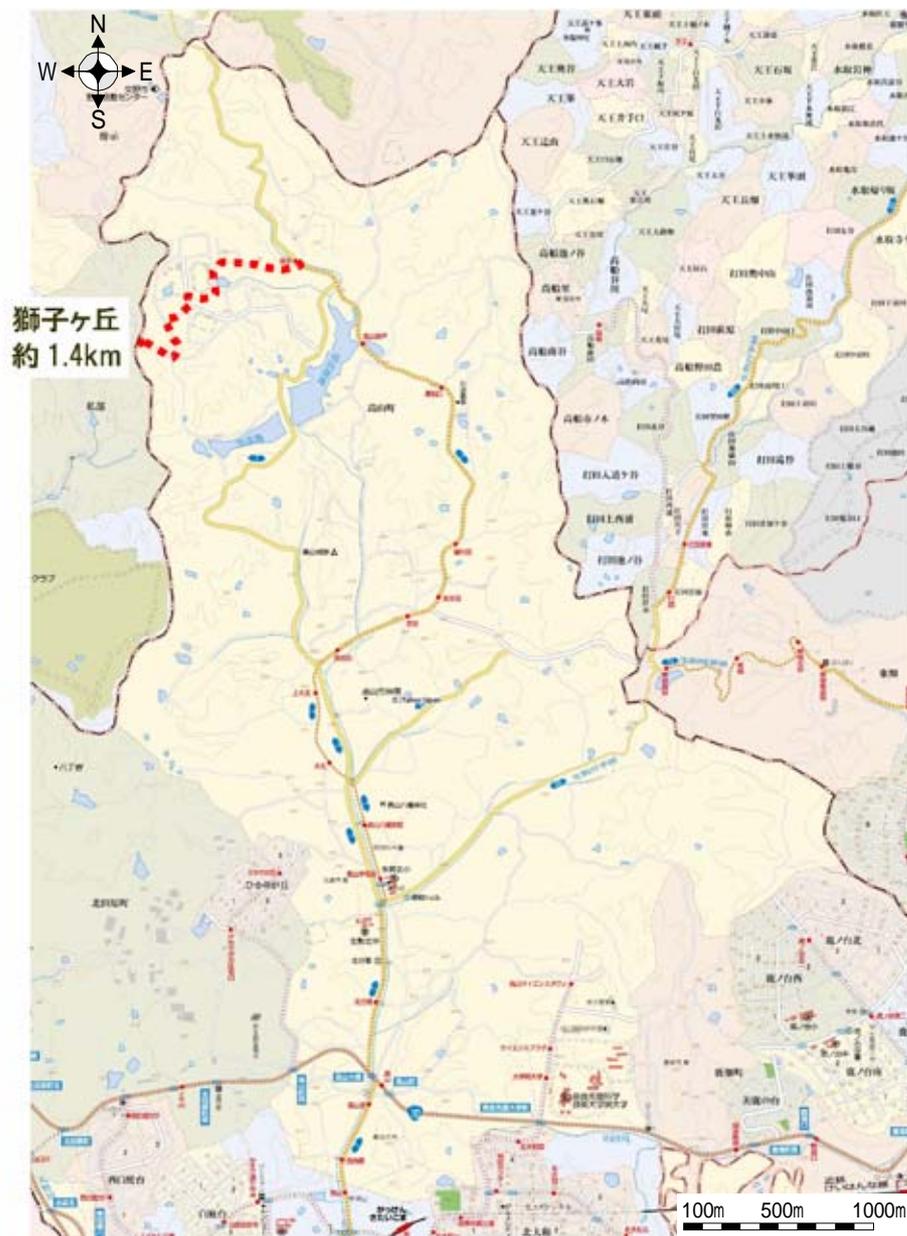


表4 時間帯別バス運行便数（平日）

時間帯	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
傍示 (学研北生駒駅、富 雄駅方面)	-	3	2	1	2	-	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-
庄田 (学研北生駒駅、富 雄駅方面)	1	-	4	2	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-
高山学校前 (学研北生駒駅、富 雄駅方面)	1	2	4	3	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	-	-	-

北田原町

地区の西部・南部の幹線道路で路線バスが運行されており、近鉄奈良線の生駒駅・東生駒駅方面へは、3つのバス停（北田原、北田原口、下田原）を利用することができる。これらバス停から近鉄奈良線生駒駅方面（東生駒駅、白庭台駅含む）へは、北田原バス停は5時台始発・20時台終発となっており、7時台は12分から15分に1便、その他時間帯は30分～1時間に1便運行されている。

北田原町は、地区中部から東部に工業団地が形成されており、西部・南部の比較的平坦な田園の周辺に集落が点在している。北田原町の住宅からバス停までは最大600mの距離があり、その間は比較的平坦な地形となっている。

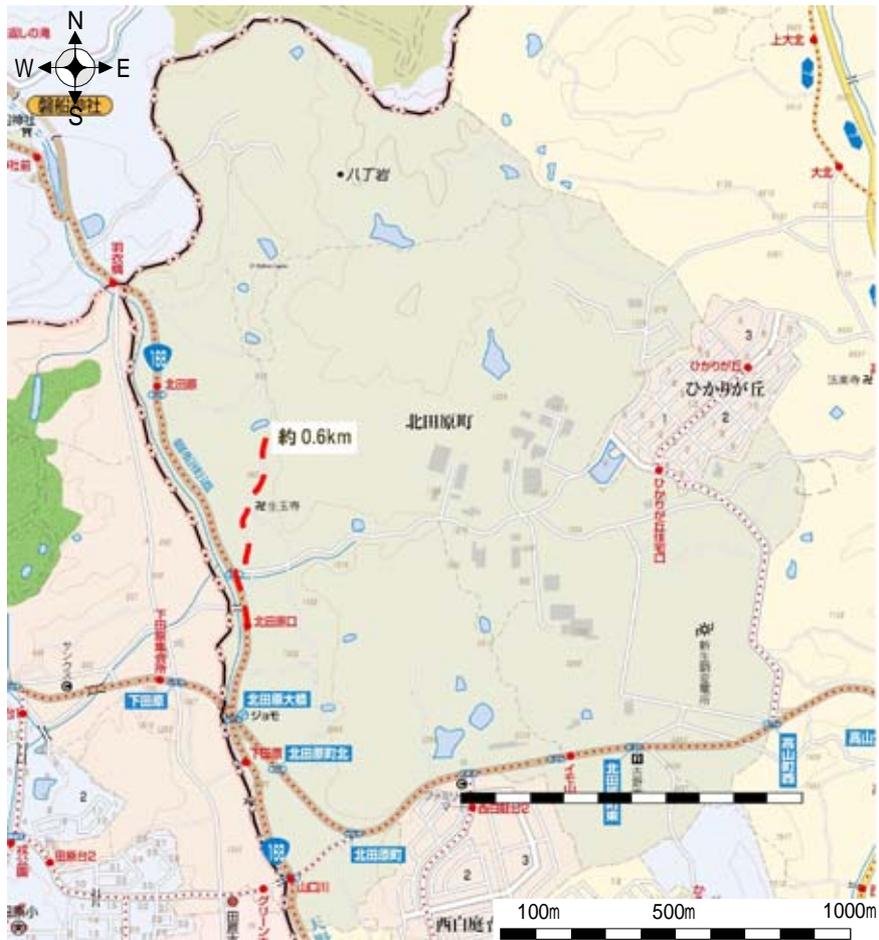


表5 時間帯別バス運行便数（平日）

時間帯	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
北田原 (生駒駅方面)	1	3	4	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	3	-	-	-	-

鹿ノ台地区

鹿ノ台地区内には路線バスが運行されており、近鉄奈良線の学園駅前方面へは、3つのバス停（鹿ノ台北二丁目、鹿ノ台東二丁目、鹿ノ台東一丁目）を利用することができる。これらバス停から近鉄奈良線学園駅前方面へは、5時台始発・23時台終発となっており、ピーク時間帯の6時～8時台は4分～8分に1便、その他時間帯も10分～15分に1便程度運行されている。

鹿ノ台地区は、丘陵部にあり、地区北部から国道163号へは下り坂が続いている。鹿ノ台地区の住宅からバス停までは最大700mの距離があり、その間は上り坂となっている。



表6 時間帯別バス運行便数（平日）

時間帯	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
鹿ノ台北二丁目(学園駅前方面)	2	8	15	11	6	6	6	6	6	6	6	6	4	6	4	5	5	3	2	-

真弓地区

真弓地区内には路線バスが運行されており、近鉄奈良線の学園前駅、近鉄けいはんな線の学研北生駒駅へは、4つのバス停（真弓、真弓二丁目、真弓三丁目、真弓四丁目）を利用することができる。学園前駅方面へは、ピーク時間帯の6時～8時台は7分に1便以上、その他多くの時間帯で10分に1便程度運行されている。また学研北生駒駅方面へは、ピーク時間帯の7時～8時台は8分に1便以上、その他多くの時間帯で10分に1便程度運行されている。

真弓地区は、丘陵部にあつて坂道が多い地形である。真弓地区の住宅からバス停までは最大600mの距離があり、その間は下り坂となっている。また生駒北大和郵便局付近から学研北生駒駅までは700mの距離があり、その間も下り坂となっている。



表7 時間帯別バス運行便数（平日）

時間帯	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
真弓二丁目 (学園前駅方面)	5	9	14	11	7	7	7	7	7	7	7	7	6	5	6	5	6	3	4	-
真弓二丁目 (学研北生駒駅方面)	-	2	10	8	6	7	7	7	7	7	7	7	8	6	6	6	4	5	4	2

あすか野地区、あすか台

あすか野地区内には路線バスが運行されており、近鉄奈良線の生駒駅・東生駒駅方面へは、4つのバス停（あすか野センター、けやき通り南、あすか野団地、あすか野団地口）を利用することができる。これらバス停から近鉄奈良線生駒駅・東生駒駅方面へは、5時台始発・23時台終発となっており、ピーク時間帯の7時～8時台は10分に1便以上、6時台及び17時～18時台は12分に1便、その他多くの時間帯で15分～20分に1便程度運行されている。また、近鉄けいはんな線白庭台駅方面へは、7時～9時台は30分に1便、18時～20時は20分に1便、その他多くの時間帯で1時間に1便運行している。

あすか野地区は、地区西側の丘陵地の中腹から裾野にあり、西部から東部に向かって下り坂が続いている。あすか野南地区の住宅からバス停まで最大800mの距離があり、その間は比較的平坦な地形となっている。



表8 時間帯別バス運行便数（平日）

時間帯	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
あすか野センター (生駒駅・東生駒 駅方面)	2	5	8	6	4	4	3	3	3	3	3	4	5	5	4	3	2	3	2	-
あすか野センター (白庭台駅方面)	-	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	3	3	3	1	2	1	-

新生駒台

新生駒台周辺には、路線バスが運行されており、近鉄奈良線の生駒駅方面へは、5つのバス停（松美台、生駒台小学校前、新生駒台、南田原、新生駒台北口）を利用することができる。これらバス停から近鉄奈良線生駒駅方面へは、6時始発・23時終発となっており、ピーク時間帯の7時～8時台は4分に1便以上、その他多くの時間帯で10分に1便以上運行している。

新生駒台地区は、丘陵部にあつて坂道が多い地形である。新生駒台の住宅からバス停まで最大200mの距離があり、その間は下り坂となっている。



表9 時間帯別バス運行便数（平日）

時間帯	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
松美台 (生駒方面)	-	6	23	17	11	7	7	7	7	8	8	7	11	13	8	11	6	8	4	-
新生駒台 (生駒方面)	-	6	19	16	9	6	7	6	6	6	6	9	10	10	7	9	6	7	4	-

松美台

松美台周辺には、路線バスが運行されており、近鉄奈良線の生駒駅・東生駒駅方面へは、4つのバス停（南田原、新生駒台北口、松美台、喜里が丘一丁目）を利用することができる。これらバス停から近鉄奈良線生駒駅方面へは、6時台始発・23時台終発となっており、松美台では、ピーク時間帯の7時～8時台は4分に1便以上、その他多くの時間帯で10分に1便以上運行している。

松見台は、丘陵部にあつて坂道が多い地形である。松美台の住宅から松美台バス停までは最大600mの距離があり、その間は下り坂となっている。また、喜里が丘一丁目バス停までは最大600mの距離があり、その間も下り坂となっている。



表 10 時間帯別バス運行便数（平日）

時間帯	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
喜里が丘一丁目 (生駒方面)	-	7	15	9	6	4	4	4	4	4	4	5	6	8	8	4	2	2	1	-
松美台 (生駒方面)	-	6	23	17	11	7	7	7	7	8	8	7	11	13	8	11	6	8	4	-

喜里が丘地区

喜里が丘地区内には、路線バスが運行されており、近鉄奈良線の生駒駅方面へは、2つのバス停（喜里が丘一丁目、喜里が丘南口）を利用することができる。これらバス停から近鉄奈良線生駒駅方面へは、6時台始発・23時台終発となっており、7時台の4分に1便をピークに6時～9時台及び17時～19時台は10分に1便以上、その他多くの時間帯で15分～30分に1便程度運行されている。

喜里が丘地区は、生駒山の裾野にあり、西部から東部に向かって下り坂が続いている。喜里が丘地区の住宅からバス停までは最大500mの距離があり、その間は下り坂となっている。



表 11 時間帯別バス運行便数（平日）

時間帯	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
喜里が丘南口 (生駒駅方面)	-	7	15	9	6	4	4	4	4	4	4	5	6	8	8	4	2	2	1	-

生駒台南

生駒台南内には、路線バスが運行されており、近鉄奈良線の生駒駅方面へは、2つのバス停（生駒台、生駒台東口）を利用することができる。これらバス停から近鉄奈良線生駒駅方面へは、6時始発・23時終発となっており、ピーク時間帯の7時～8時台は3分～4分に1便以上、その他多くの時間帯で10分に1便以上運行している。

生駒台南は、丘陵部にあつて坂道が多い地形である。生駒台南の住宅からバス停までの距離は最大500mの距離があり、その間は下り坂となっている。



表 12 時間帯別バス運行便数（平日）

時間帯	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
生駒台(生駒駅方面)	-	6	20	15	9	6	7	6	6	6	6	9	11	9	8	8	6	7	4	-

桜ヶ丘

桜ヶ丘には、路線バスが運行されていない。

阪奈道路により地区が分断されており、阪奈道路北側の最寄の島田バス停から生駒駅・東生駒駅方面へは、5時始発・23時終発であり、ピーク時間帯の6時～8時台は7分～10分に1便、その他多くの時間帯で15分～20分に1便程度運行されている。

また阪奈道路南側の最寄の谷田バス停から生駒駅方面へは、5時始発・23時終発であり、ピーク時間帯の7時～8時台は3分に1便以上、その他多くの時間帯で10分に1便以上の頻度で運行されている。

桜ヶ丘は、丘陵部にあつて坂道が多い地形である。住宅から島田バス停までは600mの距離があり、その間は下り坂となっている。また住宅から谷田町バス停までは700mの距離があり、その間は下り坂となっている。(谷田バス停から生駒駅までは400mの距離)



表 13 時間帯別バス運行便数 (平日)

時間帯	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
谷田町(生駒駅北口方面)	-	9	23	19	12	7	8	7	7	8	8	9	13	10	10	11	7	6	6	-
島田(生駒駅・東生駒駅方面)	1	6	9	9	4	4	3	3	3	3	4	4	4	5	4	3	3	2	3	-

光陽台、北新町

光陽台内には、コミュニティバスが運行されており、地区と生駒駅間を循環運行している。
9時台始発・18時台終発となっており、45分間隔で運行されている。

また北新町は、地区北側縁でコミュニティバスが運行されている。

光陽台、北新町は、生駒山の裾野にあり、西部から東部に向かって下り坂が続いている。
光陽台内の住宅からバス停まで最大 300m の距離があり、その間は下り坂となっている。北新町
の住宅から生駒駅までは、最大 600m の距離があり、その間は下り坂となっている。



表 14 時間帯別バス運行便数（平日）

時間帯	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
光陽台中央公園	-	-	-	-	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-	-	-

本町、山崎新町、仲之町

本町、山崎新町、仲之町内には、路線バスが運行されていない。

本町、山崎新町、仲之町内は、生駒山の裾野にあり、坂道が多い地区である。生駒駅から3地区中最も遠い仲之町地区から生駒駅までは最大 900m の距離があり、その間は下り坂となっている。



東生駒地区

東生駒地区内には、路線バスが運行されており、近鉄奈良線の生駒駅・東生駒駅方面へは、3つのバス停（東生駒二丁目、東生駒三丁目、東生駒四丁目）を利用することができる。これらバス停から近鉄奈良線生駒駅・東生駒駅方面へは、6時台始発・24時台終発となっており、ピーク時間帯の7時～8時台は9分に1便、17時～20時台は12分に1便以上、その他多くの時間帯で15分～20分に1便程度運行されている。

東生駒地区は、地区東側の丘陵地の裾野にあり、東部から西部に向かって下り坂が続いている。東生駒3丁目の住宅からバス停まで最大600mの距離があり、その間は上り坂となっている。



表 15 時間帯別バス運行便数（平日）

時間帯	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
東生駒四丁目 (生駒方面)	-	4	7	7	3	3	3	3	3	3	3	3	6	6	6	5	3	3	3	1

菜畑町

菜畑町は、路線バスが運行されていない。

最寄の生駒ケーブル宝山寺駅から生駒方面へは、6時始発・23時終発となっており、7時～8時台は15分に1便、その他多くの時間帯で20分に1便運行されている。

また近鉄生駒線一分駅から生駒方面へは、5時始発・24時終発となっており、朝6時～7時台は10分に1便以上、その他多くの時間帯で15分に1便運行されている。

菜畑町は、生駒山の中腹にあり、西部から東部に向かって下り坂が続いている。菜畑町の住宅から生駒ケーブル宝山寺駅までは1.4kmの距離があり、その間は上り坂となっている。また近鉄生駒線一分駅までは2.3kmの距離があり、その間は下り坂となっている。



表 16 時間帯別近鉄生駒線及び生駒ケーブル運行便数（平日）

時間帯	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
宝山寺駅(鳥居前方面)	-	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	-
一分駅(生駒方面)	1	6	8	6	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	1

宝山寺駅：生駒ケーブル

一分駅：近鉄生駒線

大門町、萩原町、青山台、藤尾町、西畑町、鬼取町、小倉寺町
 大門町、萩原町、青山台、藤尾町、西畑町、鬼取町、小倉寺町は、路線バスが運行されていない。

最寄の近鉄生駒線南生駒駅から生駒方面へは、5時始発・24時終発となっており、朝6時～8時台は10分に1便以上、その他多くの時間帯で15分に1便運行されている。

大門町、萩原町、青山台、藤尾町、西畑町、鬼取町、小倉寺町は、生駒山の山腹にあり、西部から東部に向かって下り坂が続いている。最も遠い西畑町の住宅から近鉄生駒線南生駒駅までは3.9kmの距離があり、その間は下り坂となっている。



表 17 時間帯別近鉄生駒線運行便数（平日）

時間帯	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
南生駒駅 (生駒方面)	1	6	8	6	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	1

萩の台地区

萩の台地区は、路線バスが運行されていない。

萩の台地区から最寄の近鉄生駒線萩の台駅から生駒方面へは、5時始発・23時終発となっており、朝6時～8時台は5分～12分に1便、その他多くの時間帯で15分に1便運行されている。

萩の台地区は、地区東側の丘陵地の裾野にあり、東部から西部に向かって下り坂が続いている。萩の台地区の住宅から近鉄生駒線萩の台駅までは約0.9kmの距離があり、その間は下り坂となっている。



表 18 時間帯別近鉄生駒線運行便数（平日）

時間帯	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
萩の台駅 (生駒方面)	2	5	9	5	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	5	-

(2) 交通サービス改善の課題

ここでは、前項までの整理結果から、各地区の交通サービス改善の課題を整理する。

地区内の路線バス（又は鉄道）の運行頻度が高い大規模住宅団地

対象地区：鹿ノ台地区、真弓地区、あすか野地区・あすか台、新生駒台、松美台、
喜里が丘地区、生駒台南、桜ヶ丘、東生駒地区

地区の課題：路線バスは地区の外周道路など主要道路を運行しており、地区内の住宅からバス停までの距離が比較的長い。地形的に高低差のある住宅地が多い生駒市では、今後高齢化の進展により、バス停までの徒歩による移動が困難な人が増えると予想される。

また、今後高齢化の進展につれ通勤者が減少し、日中の通院や買物などの移動手段の重要性が高まることが予想されることから、それに応じた既存の路線バスの再編が必要になると考えられる。

地区内を路線バス（又は生駒ケーブル）が運行しているが、運行頻度が低い集落

対象地区：高山町地区、北田原町地区、菜畑町地区

地区の課題：集落が点在しており、地区内の住宅からバス停（生駒ケーブル駅）までの距離が長いことや運行頻度が低いことから路線バス（生駒ケーブル）の利便性は高くない。移動手段としては、家族や近隣住民の送迎も考えられるが、送迎者の人数や時間が限られていることや送迎者の高齢化も進展していることから、住民が自立して活動できる移動手段を確保することが必要になると考えられる。

コミュニティバスが運行している住宅団地

対象地区：光陽台、北新町

地区の課題：光陽台はコミュニティバスが住宅団地内をきめ細かく巡廻しているが、土日運行や時間の延長への要望はある。一方、北新町は、生駒駅に近く、また地区北側縁をコミュニティバスが運行しているが、地区の大部分が利用しづらい状況にある。地形的に高低差のある住宅地であり、今後高齢化の進展により、徒歩による移動が困難な人が増えると予想され、住民が自立して活動できる移動手段を確保することが必要になると考えられる。

路線バス・コミュニティバスが運行していない住宅団地

対象地区：萩の台地区・萩の台

地区の課題：鉄道駅には近接しているが、住宅地から鉄道駅までの高低差があり、今後高齢化の進展により、徒歩による移動が困難な人が増えると予想される。移動手段としては、家族や近隣住民の送迎も考えられるが、送迎者の人数や時間が限られていることや送迎者の高齢化も進展していることから、住民が自立して活動できる移動手段を確保することが必要になると考えられる。

公共交通空白地域（丘陵部）

対象地区：大門町、萩原町、青山台、藤尾町、西畑町、鬼取町、小倉寺町

地区の課題：公共交通機関が地区周辺に運行されておらず、自動車が主な移動手段となっている。移動手段としては、家族や近隣住民の送迎も考えられるが、送迎者の人数や時間が限られていることや送迎者の高齢化も進展していることから、住民が自立して活動できる移動手段を確保することが必要になると考えられる。

公共交通空白地域（市街地部）

対象地区：本町地区、山崎新町、仲之町

地区の課題：生駒駅に比較的近い地域であり、公共交通機関は地区内を運行していない。今後高齢化の進展により、徒歩による移動が困難な人が増えると予想され、住宅地と生駒駅を結ぶ移動手段を確保することが必要になると考えられる。