

2. 公共交通サービス提供の優先順位の区分

2.1 公共交通サービスの提供における考え方

生駒市地域公共交通連携計画では、次の要件を満たす地区を「公共交通サービスを提供すべき地区」と位置付け、利用者や地域（自治会）、市民が費用を負担して、新たに公共交通サービスを提供することとした。

<公共交通サービスを提供する地区の考え方>

- ① 公共交通サービスが提供されていないために、日常生活に必要な活動（通勤・通学、買い物、通院、社交など）ができずに困っている人が存在する地区。
- ② その人数が一定以上あり、乗合の公共交通サービスで対応することが必要な地区。
- ③ 公共交通サービスの運営に対して、自治会の協力が得られる地区。

そのような地区を具体化するため、「公共交通サービスを提供すべき地区の選定の考え方」を定めるとともに、次に示す4つのカテゴリーに「公共交通サービスを提供する地区」を区分し、整備優先順位を定めた。

<整備優先順位のカテゴリー>

- ① 直ちに検討に着手し、2～3年以内に公共交通サービスの提供を目指す地区
- ② 高齢化等の問題が顕在化すると考えられる時期（概ね5年後）に合わせ、公共交通サービスの提供を目指す地区
- ③ 高齢化等の問題が顕在化すると考えられる時期（概ね10年後）に合わせ、公共交通サービスの提供を目指す地区
- ④ 現在の公共交通サービスで問題に対応可能と考えられる地区

この考え方に則り、優先順位カテゴリー①に該当する地区である本町地区、南地区に平成23年10月からコミュニティバスが運行され、②に該当する地区である萩の台地区、北新町地区に平成26年10月からコミュニティバスが運行されている。

2.2 公共交通サービス提供の優先順位の区分

ここでは、連携計画策定時に用いた平成22年時点の人口統計を令和1年時点の人口統計に時点更新し、公共交通サービス提供の優先順位区分の変化を確認する。

表2-2-1は、人口統計を時点更新し、新たに整理した優先順位の区分を示している。優先順位の категорияに関しては、次頁に示す「優先順位のcategory選定理由」をもとに対象地区の選定を行っている。

人口の時点更新の結果、菜畑地区・真弓地区において高齢化が想定よりも進展したことにより、優先順位のcategoryに変動が生じている。(表2-2-2を参照)

表2-2-1 公共交通サービス提供の優先順位の区分

優先順位のcategory	対象地区		
	平成22年 (2010年)	平成27年 (2015年)	令和1年 (2019年)
①直ちに検討に着手し、2～3年以内に公共交通サービスの提供を目指す地区	・本町周辺地区 ・南地区	・本町周辺地区 ・南地区	・本町周辺地区 ・南地区
②高齢化等の問題が顕在化すると考えられる時期(概ね5年後)に合わせ、公共交通サービスの提供を目指す地区	・高山地区 ・北田原地区 ・鹿ノ台地区 ・真弓地区 ・あすか野地区 ・桜ヶ丘地区 ・光陽台地区 ・東生駒地区 ・萩の台地区	・高山地区 ・北田原地区 ・鹿ノ台地区 ・あすか野地区 ・桜ヶ丘地区 ・光陽台地区 ・萩の台地区	・高山地区 ・北田原地区 ・鹿ノ台地区 ・あすか野地区 ・桜ヶ丘地区 ・光陽台地区 ・萩の台地区 ・菜畑地区 ・真弓地区
③高齢化等の問題が顕在化すると考えられる時期(概ね10年後)に合わせ、公共交通サービスの提供を目指す地区	・菜畑地区	・菜畑地区 ・真弓地区	
④現在の公共交通サービスで問題に対応可能と考えられる地区	・新生駒台地区 ・松美台地区 ・喜里が丘地区 ・生駒台南地区	・新生駒台地区 ・松美台地区 ・喜里が丘地区 ・生駒台南地区 ・東生駒地区	・新生駒台地区 ・松美台地区 ・喜里が丘地区 ・生駒台南地区 ・東生駒地区

※灰文字で示す地区は、既に公共交通サービスの検討を実施した地区を表す。

- ・本町周辺地区：コミュニティバス導入済み
- ・南地区：コミュニティバス導入済み
- ・萩の台地区：コミュニティバス導入済み
- ・光陽台地区：コミュニティバス導入済み
- ・あすか野地区：路線バスの延伸済み

＜優先順位のカテゴリ―選定理由＞

① 直ちに検討に着手し、2～3年以内に 公共交通サービスの提供を目指す地区

- ・平成22年に75歳以上人口比率が20%を超えている。
- ・公共交通サービスがない。
- ・地形が特に急峻である。(勾配10%以上)

② 高齢化等の問題が顕在化すると考えられる時期(概ね5年後)に合わせ、公共交通サービスの提供を目指す地区

- ・平成27年に75歳以上人口比率が20%を超えている。
- ・「公共交通がなくて困っている人が多い」＝交通実態調査期間中(1週間)に「外出したいが外出をあきらめた人」の割合が15%以上である。

③ 高齢化等の問題が顕在化すると考えられる時期(概ね10年後)に合わせ、公共交通サービスの提供を目指す地区

- ・平成32年に75歳以上人口比率が20%を超える。

表2-2-2 整備優先順位検討のための地区の評価

対象地区	含まれる町	要望 有無	人口 平成27年	75歳以上人口比率			人口 令和1年	75歳以上人口比率			外出をあきらめた割合	公共交通 サービス	バス停(駅) までの距離	バス停(駅) までの勾配	収支率	路線特性 アクセス
				平成27年	平成32年	平成37年		令和1年	令和5年	令和10年						
本町周辺	本町		500	16.2%	21.4%	25.5%	528	18.0%	22.0%	22.8%	12%	ケーブル	0.9km	10.6%	A	生駒駅/ 中央公民館/ RAKU-RAKUはうす/ 市民体育館/ 老人憩の家
	山崎新町	○	1,213	16.2%	18.3%	18.6%	1,162	20.0%	20.5%	19.9%						
	仲之町	○	639	9.1%	13.1%	15.1%	608	12.0%	14.7%	18.1%						
	元町2丁目	○	728	11.5%	11.1%	11.9%	719	12.2%	12.9%	13.3%						
	門前町		841	22.9%	22.5%	22.2%	763	24.9%	24.2%	23.8%						
南	大門町	○	99	14.1%	22.7%	28.6%	100	29.0%	30.4%	30.5%	21%	なし	3.9km	8.6%	B~C	南生駒駅/ 南コミュニティセン ター
	青山台	○	630	20.8%	27.8%	30.1%	625	27.7%	29.9%	27.6%						
	藤尾町	○	80	12.5%	14.3%	30.7%	82	13.4%	26.9%	32.4%						
	西畑町	○	72	16.7%	16.9%	23.5%	61	19.7%	20.7%	35.1%						
	鬼取町	○	68	17.6%	22.1%	23.1%	65	21.5%	16.7%	26.3%						
	小倉寺町	○	52	15.4%	23.1%	28.0%	46	19.6%	21.7%	34.1%						
	高山	○	3,880	14.9%	17.5%	20.7%	3,644	18.2%	21.0%	22.4%						
北田原	北田原町		552	20.5%	21.6%	24.6%	523	22.8%	24.3%	23.8%	15%	路線バス	0.6km	8.5%	C	生駒駅/ 中央公民館/ RAKU-RAKUはうす
	鹿ノ台										8%	路線バス	0.7km	6.3%	A	学研奈良登美ヶ丘駅
鹿ノ台東1丁目		470	15.7%	23.2%	29.5%	484	21.9%	28.7%	29.4%							
鹿ノ台東2丁目		634	21.0%	28.0%	34.3%	623	25.4%	31.4%	31.2%							
鹿ノ台東3丁目		461	9.3%	15.6%	19.5%	434	16.8%	22.0%	21.2%							
鹿ノ台西1丁目		772	10.4%	14.5%	18.6%	743	14.8%	20.0%	20.8%							
鹿ノ台西2丁目		553	15.7%	20.9%	24.4%	554	19.9%	24.7%	26.6%							
鹿ノ台西3丁目		917	13.3%	22.1%	31.2%	839	23.2%	32.1%	35.1%							
鹿ノ台南1丁目		659	6.5%	9.4%	11.7%	684	8.5%	12.3%	13.3%							
鹿ノ台南2丁目		931	13.7%	23.0%	30.9%	888	22.6%	32.3%	33.6%							
鹿ノ台北1丁目		841	18.3%	25.6%	31.9%	788	25.5%	32.3%	33.6%							
真弓	真弓1丁目		813	10.0%	19.8%	27.2%	791	18.1%	26.4%	26.9%	9%	路線バス	0.6km	5.6%	A	学研北生駒駅/ 北大和公園/ 生駒市水道局
	真弓2丁目		678	18.1%	28.5%	33.3%	665	26.6%	32.0%	32.2%						
	真弓3丁目		649	17.6%	23.9%	29.3%	631	21.9%	27.9%	28.1%						
	真弓4丁目		721	15.7%	23.0%	32.9%	683	21.1%	31.4%	35.6%						
	あすか野		1,039	13.7%	19.8%	23.1%	1,020	19.7%	23.8%	23.2%						
あすか野	あすか野北1丁目		923	14.0%	22.6%	30.1%	915	21.9%	28.3%	28.7%	10%	鉄道 ・ 路線バス	0.8km	9.4%	A	白庭台駅
	あすか野北2丁目		542	13.7%	23.5%	30.3%	527	23.3%	31.6%	31.5%						
	あすか野北3丁目		477	22.0%	31.6%	33.7%	451	29.3%	33.5%	31.6%						
	あすか野南1丁目		952	15.3%	26.9%	34.5%	925	24.5%	33.6%	34.5%						
	あすか野南2丁目		729	18.8%	25.6%	30.1%	770	22.1%	27.3%	25.1%						
	あすか野南3丁目		277	21.3%	21.1%	20.1%	264	21.2%	19.7%	18.7%						
	あすか台		784	17.2%	20.2%	23.7%	740	19.5%	22.3%	23.7%						
新生駒台	新生駒台		1,933	14.1%	18.4%	22.2%	1,940	18.0%	21.7%	23.2%	7%	路線バス	0.2km	6.2%	-	生駒駅
	松美台		604	17.1%	25.0%	34.1%	593	22.6%	31.6%	33.3%	7%	路線バス	0.6km	6.7%	-	生駒駅
喜里が丘	喜里が丘1丁目		430	8.1%	10.2%	15.3%	480	10.0%	13.2%	17.8%	1%	路線バス	0.5km	8.2%	-	生駒駅
	喜里が丘2丁目		755	7.5%	10.9%	16.5%	731	12.0%	16.3%	19.1%						
	喜里が丘3丁目		922	21.7%	21.8%	22.3%	975	20.1%	20.0%	20.0%						
生駒台南	生駒台南		866	8.3%	12.6%	16.4%	815	13.3%	16.1%	19.2%	8%	路線バス	0.5km	2.0%	-	生駒駅
	桜ヶ丘	○									30%	路線バス	0.7km	9.9%	A	生駒駅/ 中央公民館/ RAKU-RAKUはうす
光陽台	光陽台	○	511	24.7%	32.5%	37.9%	486	31.7%	36.6%	33.1%		コミュニ ティバス	0.6km	6.6%	B~C	生駒駅/ 生駒市役所/ 中央公民館/ RAKU-RAKUはうす/ 福祉センター
	北新町	○	1,966	12.7%	15.7%	18.8%	2,116	15.6%	17.3%	17.8%						
	西松ヶ丘		2,087	10.9%	14.7%	17.8%	2,074	13.9%	17.1%	18.9%						
	東松ヶ丘		1,401	11.0%	13.3%	14.4%	1,370	12.5%	14.2%	15.0%						
東生駒	東生駒1丁目		2,611	9.1%	10.1%	12.1%	2,535	9.3%	11.7%	13.5%	10%	路線バス	0.6km	4.7%	A	東生駒駅/ 福祉センター
	東生駒2丁目		487	16.0%	19.1%	26.6%	450	18.9%	27.6%	30.2%						
	東生駒3丁目		891	17.4%	19.5%	21.0%	881	19.9%	21.2%	19.6%						
	東生駒4丁目		648	13.6%	18.8%	22.7%	648	20.1%	23.3%	25.8%						
菜畑	菜畑町	○	73	12.3%	21.9%	29.6%	80	21.3%	25.0%	21.1%	0%	ケーブル	2.3km	8.3%	B~C	宝山寺駅
	萩の台		966	10.2%	12.2%	15.6%	884	12.4%	15.2%	20.3%						
萩の台	萩の台1丁目	○	304	15.1%	21.7%	29.2%	278	22.3%	31.0%	35.5%	15%	鉄道	0.9km	8.8%	A~B	萩の台駅
	萩の台2丁目	○	837	16.4%	24.8%	32.8%	799	23.9%	31.3%	37.4%						
	萩の台3丁目	○	501	15.4%	27.1%	35.2%	488	27.3%	36.5%	38.2%						
	萩の台4丁目	○	422	5.0%	6.7%	9.0%	414	7.2%	7.6%	14.5%						
	萩の台5丁目	○	849	10.8%	12.0%	13.9%	860	12.3%	14.3%	15.8%						
	萩の台	○														

更新結果

(凡 例)

- 75歳以上人口比率
 - 20%~25%
 - 25%~30%
 - 30%~
- 75歳以上人口
 - 250人~
- 外出をあきらめた割合
 - 15%~
- バス停(駅)までの距離
 - 0.5km~1.0km
 - 1.0km~
- バス停(駅)までの勾配、想定ルート内の最急勾配
 - 5.0%~10.0%
 - 10.0%~
 - 5.0%~10.0%
 - 10.0%~

将来人口推計(出典:市町村人口推計マニュアル)

【コーホート変化率法の推計手順】

①基準年次(t年)の性、年齢別人口をもとに、その年から5年後までの年齢別コーホート変化率を用いて、t+5年における5歳以上の人口を計算する。
※年齢別コーホート変化率:基準年次とその5年前の男女・年齢別人口の変化率

②求められた t+5年女子の15~49歳人口に婦人子ども比(男女別)を乗ずることにより、t+5年の性別0~4歳人口を求める。
※婦人子ども比:基準年次の0~4歳男女別人口÷15~49歳女子人口

3. 公共交通サービス提供地区における対策案の検討（案）

3.1 対策案の検討について

本節では、今後、公共交通サービスの提供内容について検討を進めていく次の候補地区（公共交通サービスが導入されていない地区）に対して、現時点における考え得る対策案について整理を行った。なお、各対策案に関しては、導入における利点や課題についての整理を行っている。

表3-1-1 各対策案における概要及び利点・課題（1/2）

No	対策案	概要	利点	課題
①	既存の路線バスのルート変更の検討	既存の路線バスに関して、ルートの延伸や経路変更（時間帯に応じた変更も含む）を視野に入れた検討を行う。	・利用者の活動時間・活動範囲が拡大し、利便性が向上する	・既存利用者のサービス水準をできる限り損なわないよう計画案を検討する必要がある。
②	フリー乗降制（自由乗降区間）の導入	バス停以外でもバスの乗降ができる仕組み。駐停車が困難な場所もあることから、特定の区間での導入を視野に入れた検討を行う。	・目的や目的地に応じてバスの乗降できることから、利用者の利便性が向上する。	・駐停車が困難な箇所もあるため、道路状況を十分加味した検討が必要である。
3	自家用車に代わる移動手段の確保（自宅⇄駅・バス停間の短い区間の移動手段）	交通結節点までの移動手段として、電動アシスト自転車やシニアカーなどの導入検討を行う。（地域内での電動アシスト自転車やシニアカーのシェア・交通結節点における電動アシスト自転車やシニアカーの置き場の設置位置検討など）	・自宅と交通結節点間の移動が容易となり、移動機会の確保・増進を図ることができる。	・導入するにあたり、費用（イニシャル・ランニングコスト）が生じる。 ・駐車するための用地確保など
④	地域一体となった支援体制構築の支援	地域独自のコミュニティを形成する際、何らかの補助支援（地域独自でボランティア組織を形成し、自らで送迎を行う際の保険料の負担など）の検討を行う。	・地域のニーズは多種多様であることから、地域に見合った移動手段の確保が可能になる。 ・コミュニティが形成され、地域活性化・再生にもつながる。	・対象地域において、送迎を行う運転手及び持続可能性（現行の運転手の後継者がいるかどうか）の確保 ・地域で共有する車両の購入費が生じる
5	介護・福祉輸送との連携	介護タクシー等と調整を図りながら、住民の移動を支援する検討を行う。（介護タクシーや福祉バス等の本来業務のほか、空いている時間などを利用して運行を行う。）介護タクシー、福祉バスであれば地域住民はもちろん、車いす利用者なども利用できる。	・公共交通の利用が困難な高齢者など（車いす利用の高齢者・身体障害者の方など）に対する移動支援（買い物・通院など）が可能。（移動手段の選択肢の拡大・持続可能な移動手段の確保）	・運転手の確保 ・利用の仕方の検討（デマンド型で活用するか定時定路線のような運行形態で実施するかどうかなど）
⑥	相乗りの支援 （マイカー相乗り、タクシー相乗りなど）	同じ目的（買い物、通院等）を持つ地域住民に対して、タクシーなど一緒に乗り合わせるような体制の構築を検討する。	・タクシーを相乗りの場合、複数での利用で安価に利用することができる。 ・Door to Doorに近い移動が可能になり、利用者の利便性が向上する。	・相乗りの利用状況に応じては、利用したい時間帯に利用できない場合も考えられる。 ・相乗りを実施する体制の構築（相乗りの広報の仕方、マッチングシステムの構築の検討など）

※「No」の欄に「○」がついている番号：優先的に（比較的容易に）検討できると考えられる対策案

表3-1-2 各対策案における概要及び利点・課題 (2/2)

対策案		概要	利点	課題
7	デマンド型乗合交通の導入 (デマンドタクシー)	利用者の事前予約により運行を行う、デマンド型交通の導入について検討を行う。 (例)デマンドタクシー：交通手段に不便を来している方を自宅や指定場所から目的地まで途中乗り合う人を乗せながら、それぞれの行き先に送迎するタクシーによるサービス。	・Door to Doorに近い移動が可能となり、利用者の利便性が向上する。(需要に応じて柔軟に対応が可能) ・安価(一般のタクシー利用よりも安価)に利用することができる。	・高齢者によるタクシー予約がネックになる(特に出先からの予約)と考えられるため、導入する際は、予約体制を十分に整えることが必要である(利用の仕方の検討)。 ・路線バスや一般のタクシーとの競合
8	ファースト/ラストワンマイル対策 ・超小型モビリティ ・グリーンスローモビリティ など	ファースト/ラストワンマイルを埋めることで、既存の交通機関の補完や自宅・駅間の移動が容易となり、利用者の移動機会の確保・増進を図ることができる。(【参考資料】3~4頁参照のこと) 超小型モビリティ ：自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人~2人乗り程度の車両のこと。(走行速度：80km/h以下) グリーンスローモビリティ ：電動で、時速20km未満で公道を走る4人乗り以上のパブリックモビリティのこと。	・幅の狭い道路でも通行できる。 ・自宅⇄公共交通間の移動が容易となる。 ・超小型モビリティは小回りが利くため、高齢者による運転も容易である。 ・グリーンスローモビリティは速度制限があるため、高齢者も運転が可能である。	・導入するにあたり、費用(イニシャル・ランニングコスト)が生じる。(国からの車両購入費補助あり(【参考資料】を参照)) 【参考】車両価格(車両のみの価格) 超小型モビリティ：70万円/台~ グリーンスローモビリティ：260万円/台~
⑨	運転免許証返納者に対する支援	運転免許返納者に対する支援策として、公共交通の定期券(例：1乗車につき大人運賃の半額で乗車できる定期券(【参考資料】1頁を参照のこと)、公共交通の利用し放題の定期券など)を提供するなどの検討を行う。	・支援策の検討,実施により免許返納者が増加する。	・自家用車が必要である地域(特にバスなどの公共交通機関が運行していない地域)では、免許返納による特典を手厚くするなど、自家用車を利用して生活していたときと同等の生活ができるような支援の検討を行う必要がある。 ・地域の公共交通の整備状況に応じた免許返納者への支援などの検討が必要である。
⑩	タクシー利用券の配布	通常タクシー初乗り料金を助成するタクシー利用券配布を提供するなどの検討を行う。(【参考資料】4頁：(事例)タワラモトンタクシー(対象者(70歳以上、身体障害者等)にのみタクシー利用券を配布している。))	・日常生活(買い物・通院など)におけるタクシー利用は、バスに比べると運賃が高いため、利用しづらいが、タクシー補助があることで利用しやすくなり、移動手段の拡大につながる。	・タクシー利用券の配布枚数や対象利用者などの検討が必要である。 ・費用負担者の検討

※「No」の欄に「○」がついている番号：優先的に(比較的容易に)検討できると考えられる対策案

3.2 公共交通サービスを提供する候補地区について

本節では、次に公共交通サービスを提供する候補地区について、考え得る対策案（たたき台）について整理を行った。

3.2.1 高山町

- ・南北方向に路線バスが運行している。（下図において赤色で示した線）
- ・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。
- ・当該地区における対策案として、以下の案が挙げられる。
 - 路線バスの延伸（時間帯に応じて運行経路を変更）
 - シニアカーの導入・レンタル※（バス停付近に駐車場所を設置、保険の加入）
 - 地域一体となった支援体制構築の支援（地域内送迎が可能になるよう支援するなど）
 - 介護・福祉輸送との連携
 - 相乗り支援（マイカー、タクシー相乗りなど）
 - デマンドタクシーの導入
 - タクシー利用券の配布

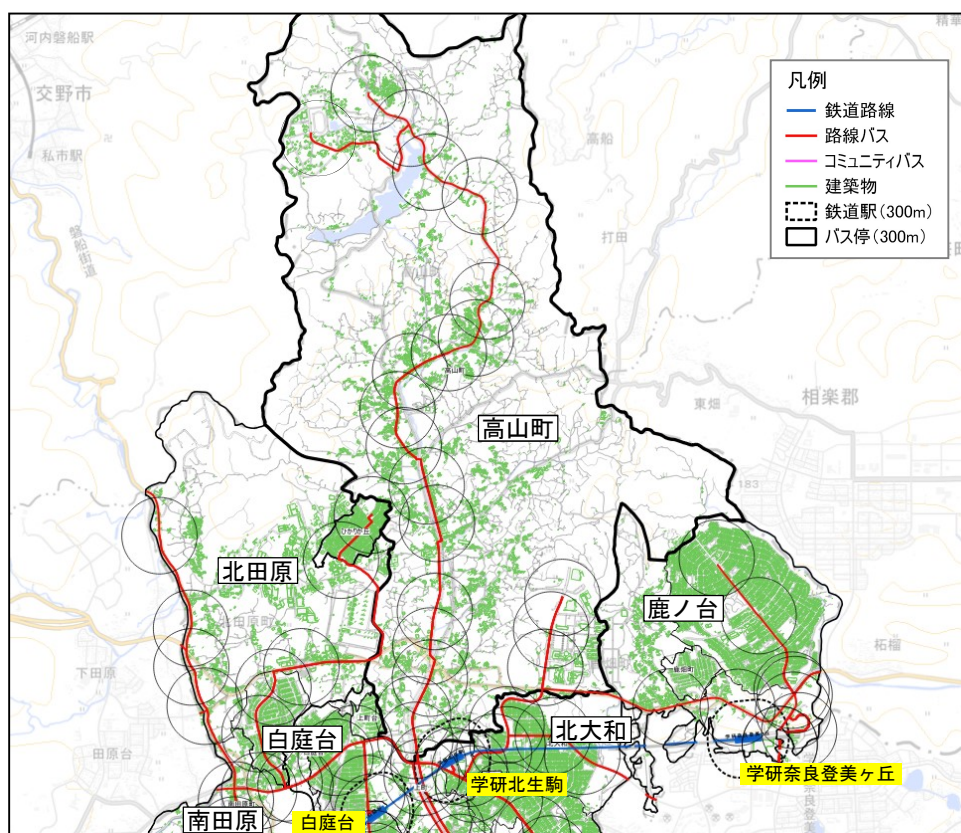


図3-2-1 高山町

3.2.2 北田原地区

- ・地区の西部, 南部の幹線道路で路線バスが運行している。(下図において赤色で示した線)
- ・当該地区における対策案として、以下の案が挙げられる。
 - 路線バスの延伸（時間帯に応じて運行経路を変更）
 - シニアカーの導入・レンタル※（バス停付近に駐車場所を設置、保険の加入）
 - 地域一体となった支援体制構築の支援（地域内送迎が可能になるよう支援するなど）
 - 介護・福祉輸送との連携
 - 相乗り支援（マイカー、タクシー相乗りなど）
 - デマンドタクシーの導入
 - タクシー利用券の配布

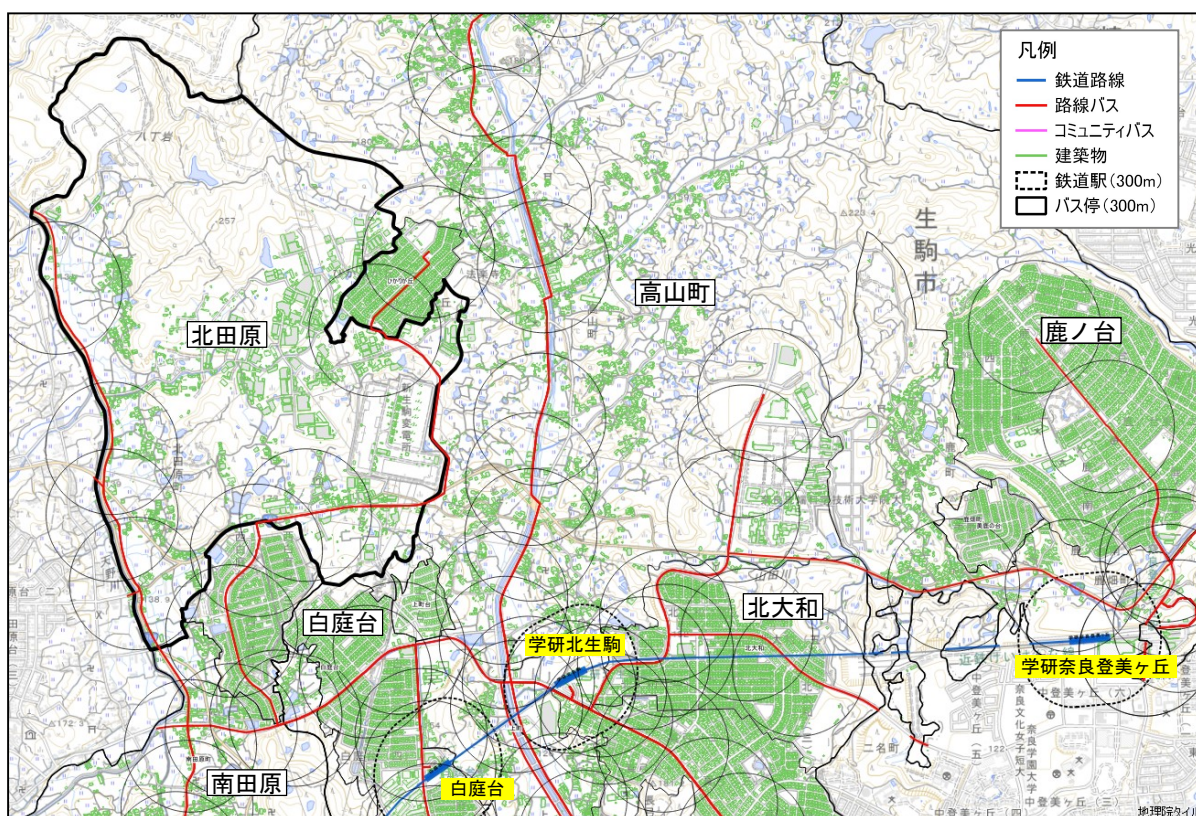


図3-2-2 北田原地区

3.2.3 鹿ノ台地区

- ・鹿ノ台地区内には路線バスが運行している。(下図において赤色で示した線)
- ・また、鹿ノ台地区の自治会ではコミュニティバスの運行計画を自らで検討している。(概要等については別紙参照)
- ・上記の通り、鹿ノ台の自治会自ら運行計画を検討しているが、以下の対策案も挙げられる。
 - 路線バスの延伸（時間帯に応じて運行経路を変更、フリー乗降制の導入も踏まえて）
 - シニアカーの導入・レンタル※（バス停付近に駐車場所を設置、保険の加入）
 - 地域一体となった支援体制構築の支援（地域内送迎が可能になるよう支援するなど）
 - 介護・福祉輸送との連携
 - 相乗り支援（マイカー、タクシー相乗りなど）
 - デマンドタクシーの導入
 - タクシー利用券の配布

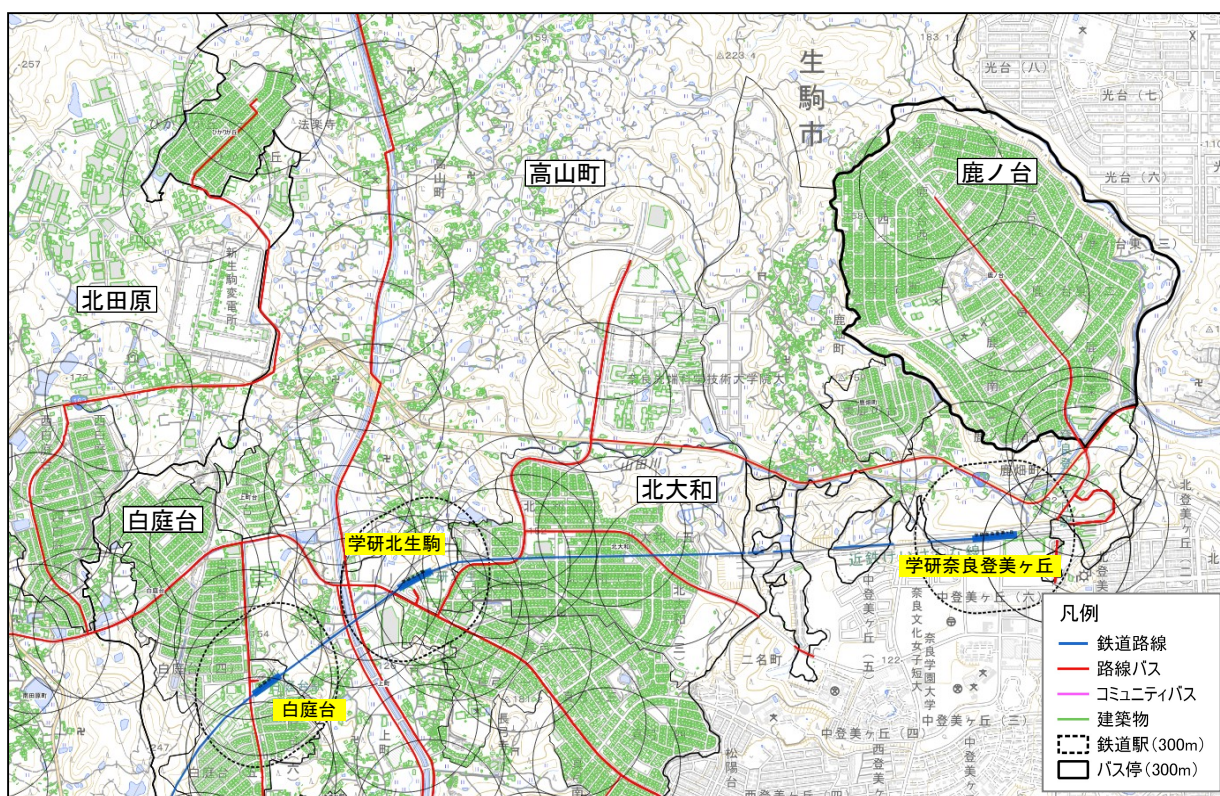


図3-2-3 鹿ノ台地区

3.2.4 桜ヶ丘地区

・桜ヶ丘地区には路線バスは運行していないが、周辺地区（光陽台地区、北新町地区）においてコミュニティバスが運行している。

・桜ヶ丘地区は丘陵部にあり、坂道が多い地形である。

・当該地区における対策案として、以下の案が挙げられる。

○コミュニティバスの延伸（時間帯に応じて運行経路を変更、フリー乗降制の導入も踏まえて）

○シニアカーの導入・レンタル※（バス停付近に駐車場所を設置、保険の加入）

○地域一体となった支援体制構築の支援（地域内送迎が可能になるよう支援するなど）

○介護・福祉輸送との連携

○相乗り支援（マイカー、タクシー相乗りなど）

○デマンドタクシーの導入

○タクシー利用券の配布

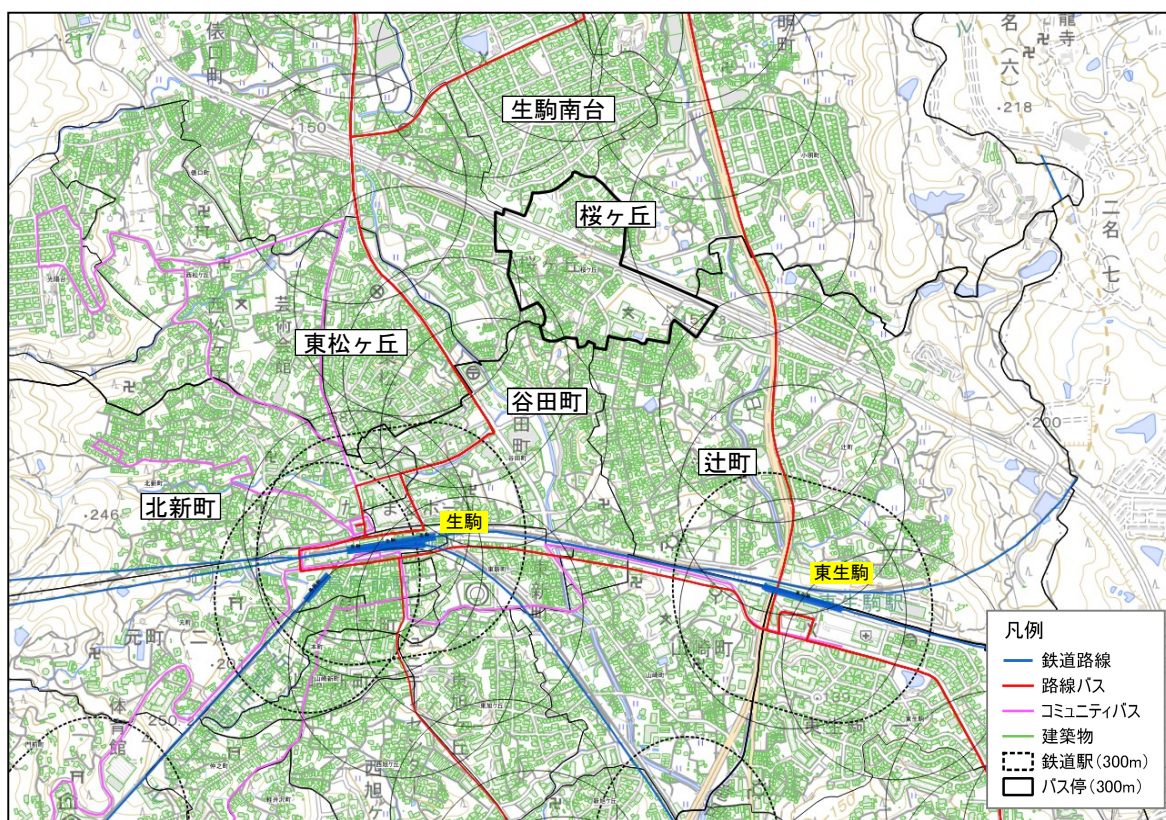


図3-2-4 桜ヶ丘地区

3.2.5 菜畑地区

- ・ 菜畑町には路線バスは運行していないが、周辺地区（本町地区）においてコミュニティバスが運行している。（コミュニティバス：門前線）
- ・ 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。
- ・ 当該地区における対策案として、以下の案が挙げられる。
 - コミュニティバスの延伸（時間帯に応じて運行経路を変更、フリー乗降制の導入も踏まえて）
 - 地域一体となった支援体制構築の支援（地域内送迎が可能になるよう支援するなど）
 - 介護・福祉輸送との連携
 - 相乗り支援（マイカー、タクシー相乗りなど）
 - デマンドタクシーの導入
 - タクシー利用券の配布

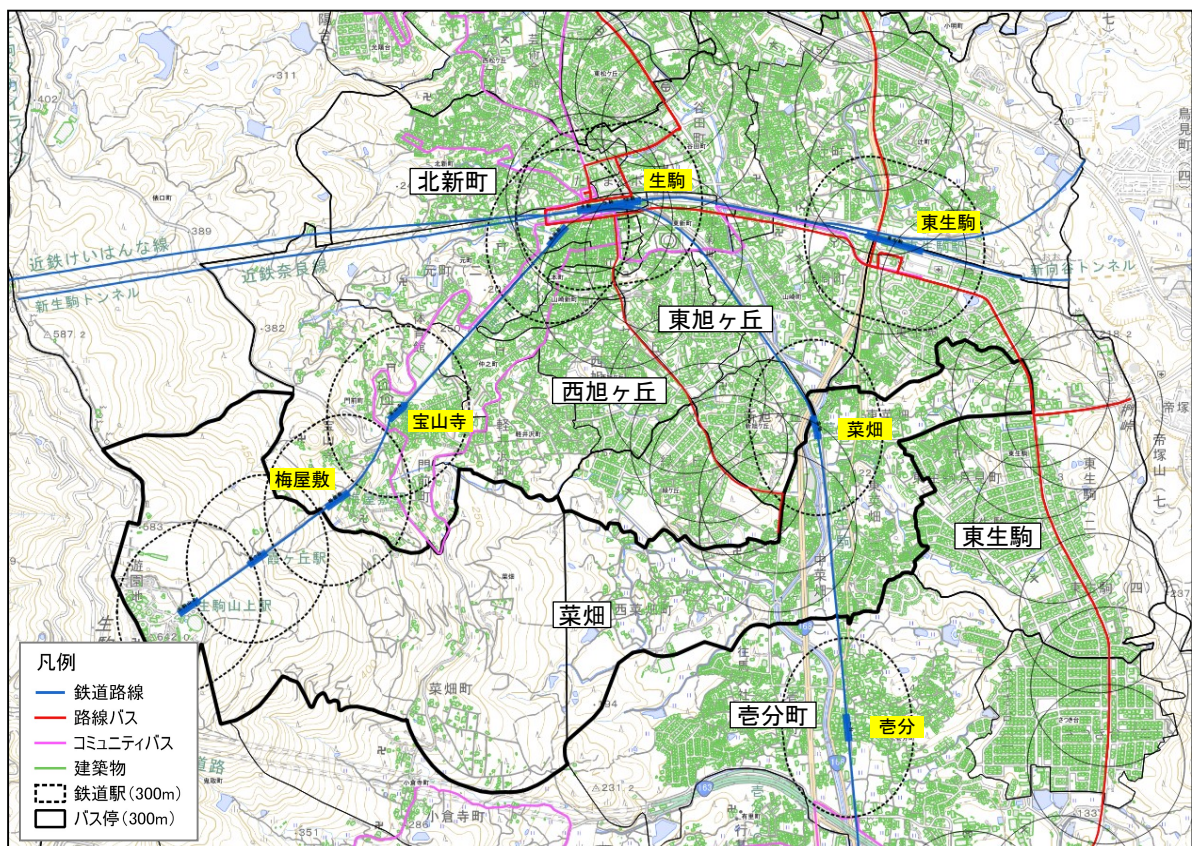


図3-2-5 菜畑地区

3.2.6 真弓地区

- ・真弓地区には路線バスが運行されており、当該バスを用いて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を利用することができる。
- ・真弓地区は丘陵部にあつて坂道が多い地形である。
- ・当該地区における対策案として、以下の案が挙げられる。
 - 路線バスの延伸（時間帯に応じて運行経路を変更、フリー乗降制の導入も踏まえて）
 - シニアカーの導入・レンタル*（バス停付近に駐車場所を設置、保険の加入）
 - 地域一体となった支援体制構築の支援（地域内送迎が可能になるよう支援するなど）
 - 介護・福祉輸送との連携
 - 相乗り支援（マイカー、タクシー相乗りなど）
 - デマンドタクシーの導入
 - タクシー利用券の配布

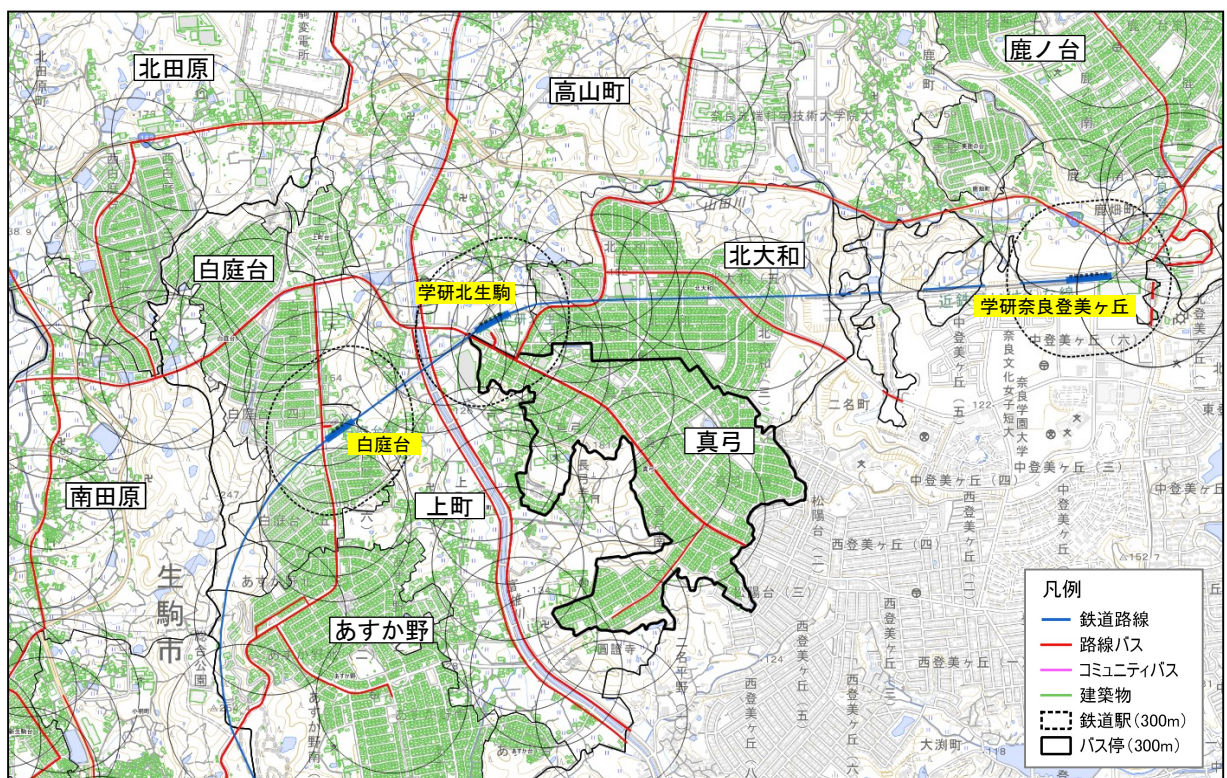
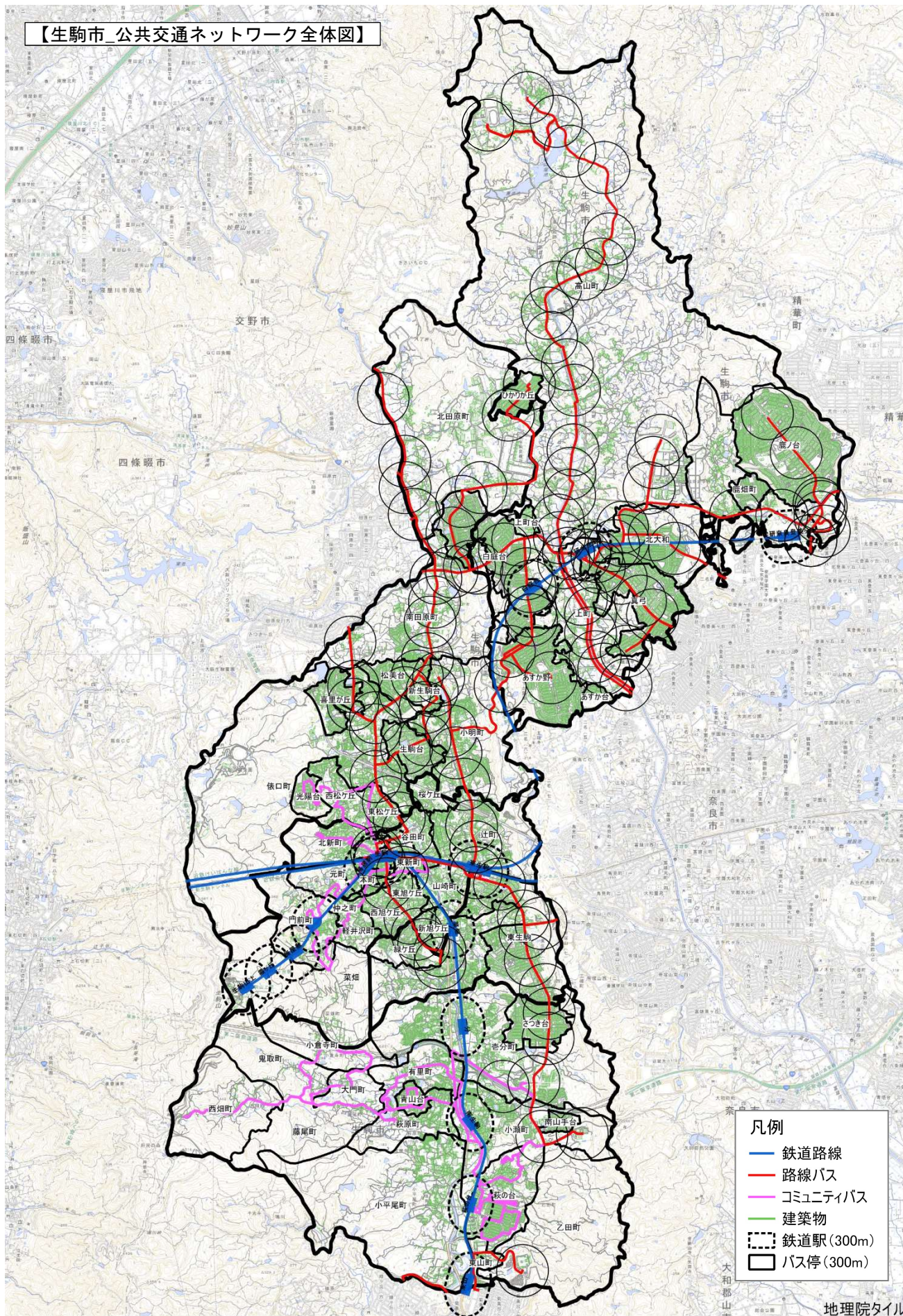


図3-2-6 真弓地区

【生駒市 公共交通ネットワーク全体図】



地理院タイル

4. 利用促進に向けた対策案

- ・既存の公共交通に関しては、以下に示す対策案（運行事業者及び行政側から頂いた意見）も参考にしながら利用促進策についても検討を行うことが好ましいと考えられる。

表4-1-1 各対策案における概要

No	対策案	概要
1	ICカードの導入	<ul style="list-style-type: none"> ・ICカード方式への変更によりOD調査（起終点調査）が可能になり、加えて、現制度の生きいきクーポンでは、払い戻しにより換金が可能である。 ・現金よりもICカードのほうが利用しやすい。
2	交通総合交通マップの作成	<ul style="list-style-type: none"> ・市内全域の鉄道、路線バス・コミュニティバスを記載した総合交通マップの作成を検討する。 ・通勤時間帯を中心に市内各所で渋滞が発生しており、交通行動の変化を促す目的として、公共交通網の周知、転入者や市内事業所への配布等に活用できると考えられる。 ・作成費用については、広告を募り収入を得るなど。
3	公共交通施設HPのアクセス欄にアクセス方法の記載	<ul style="list-style-type: none"> ・市内全ての公共施設HPのアクセス欄に、鉄道の記載はあるが、路線バス、コミュニティバスで行ける場合は、アクセス方法に追加する。 ・施設を利用される方にとって、記載になればバスを利用される可能性は無いに等しいと考えられる。
4	市内公共交通の情報を発信する	<ul style="list-style-type: none"> ・現在の「コミュニティバス『たけまる号』/ 奈良交通時刻表」に、市内全域の路線図及び時刻表を加えた総合的な案内資料を作成し、配布する
5	商業施設との連携	<ul style="list-style-type: none"> ・『たけまる号』お買い物ポイントカードを発行する。 ・乗車ごとにポイントを付与し、一定のポイントにより市内の商業施設等での特典（例えば、割引お買物券、記念品の進呈等）を提供する。
6	公共交通利用者意識の醸成を図る取組みを実施①	<ul style="list-style-type: none"> ・市内の児童及び生徒を対象としたバスの乗り方教室・高齢者を対象とした車いす等での利用（乗車）体験会を開催する。
7	公共交通利用者意識の醸成を図る取組みを実施②	<ul style="list-style-type: none"> ・市内の園児及び児童を対象として、バスをテーマ（例えば「わたしたちのまちのバス」）にした作品を募集する。 ・優秀作品を表彰（例えば、協議会会長賞、市長賞等）し、市内の施設に展示及び広報誌に掲載する。）

5. 今後の検討方針

- ・本資料において、公共交通サービスを提供すべき候補地区の時点更新を行った。
- ・時点更新を行った結果、高山地区、北田原地区、鹿ノ台地区、桜ヶ丘地区、菜畑地区、真弓地区が次の候補地区として挙げられた。
- ・本資料においては、各地区における公共交通ネットワークの現況整理及び考え得る対策案について整理を行ったところであるが、今後は、各地区の地域特性を十分に踏まえながら具体的な検討を進めていく必要があると考える。
- ・また、公共交通サービス提供内容の検討に際しては、対策案を複数組合せた検討も視野に入れながら行うこととする。
- ・また、コミュニティバスを導入している地区に関しても、利用促進策を検討し、導入が可能な場合は対策を講じていくこととする。

【コミュニティバスの利用促進策（案）】（各利用促進策における概要については、表 4-1-1 を参照）

コミュニティバス 導入地区 考え得る対策案	門 前 線	西 畑 ・ 有 里 線	光 陽 台 線	北 新 町 線	萩 の 台 線
ICカードの導入	○	○		○	○
交通総合マップの作成	○	○	○	○	○
公共交通施設HPのアクセス欄に アクセス方法の記載	○	○	○	○	○
市内公共交通の情報を発信する	○	○	○	○	○
商業施設との連携	○	○	○	○	○
公共交通利用者意識の 醸成を図る取組みの実施※	○	○	○	○	○
乗り継ぎの割引 (生駒市立病院へのアクセス時)			○	○	

※①市内の児童及び生徒を対象としたバスの乗り方教室・高齢者を対象とした車いす等での利用（乗車）体験会を開催する。

②園児及び児童を対象として、バスをテーマ（例「わたしたちのまちのバス」）にした作品を募集する。など