

公共交通サービスを提供する候補地区における対策案等の検討

1. はじめに

生駒市では「生駒市地域公共交通総合連携計画（以下、連携計画）」が策定されており、当該計画に基づいて公共交通サービスの提供に向けたさまざまな検討を行ってきた。

現計画においては、策定当初の社会情勢を踏まえた計画内容となっているが、当該計画策定から約10年の月日が経過しようとしており、社会情勢も大きく変化してきている。

そのため、現状に合わせた交通計画の計画を策定する必要があることから、次期計画である「生駒市地域公共交通網形成計画（以下、形成計画）」に向けて検討を進めているところである。

今後は、形成計画の策定に向けた検討を進めていく必要があるが、一方で、連携計画に示されている公共交通サービスを提供する候補地区における対策案の検討や既存コミュニティバス路線（門前線、西畑・有里線、北新町線、萩の台線、光陽台線）における利用促進策の検討も進めていく必要があると考えられる。

そこで本資料では、連携計画における公共交通サービスを提供すべき次の候補地区に対する対策案及び既存コミュニティバス路線における利用促進策について整理を行った。

2. 候補地区における対策案の検討

2.1 公共交通サービスを提供する候補地区について

令和元年度第3回生駒市地域交通活性化協議会では、連携計画策定当時に検討した公共交通サービスを提供する候補地区における優先順位の区分について見直しを行った結果を示したところである。(表2-1-1を参照)

次に公共交通サービスを提供する候補地区は、表2-1-1の②に区分されている高山地区、北田原地区、鹿ノ台地区、桜ヶ丘地区、菜畑地区、真弓地区の6地区である。

まずは、当該地区において考え得る対策案について次頁以降に整理を行った。

なお、鹿ノ台地区においては地域独自で「鹿ノ台ぐるぐるバス」(コミュニティバス)の運行計画を検討しているところであり、本協議会では運行実施に向けた支援を行うこととしている。

表2-1-1 公共交通サービス提供の優先順位の区分

優先順位の категория	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

表2-1-2 生駒市地域公共交通総合連携計画に示す地区における評価

対象地区	含まれる町	要望有無	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
				令和1年	令和5年	令和10年						
本町周辺	本町		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	○	1,162	20.0%	20.5%	19.9%						
	仲之町	○	608	12.0%	14.7%	18.1%						
	元町2丁目	○	719	12.2%	12.9%	13.3%						
南	門前町		763	24.9%	24.2%	23.8%	21%	なし	3.9km	8.6%	B~C	南生駒駅/ 南コミュニティセン ター
	大門町	○	100	29.0%	30.4%	30.5%						
	青山台	○	625	27.7%	29.9%	27.6%						
	藤尾町	○	82	13.4%	26.9%	32.4%						
	西畑町	○	61	19.7%	20.7%	35.1%						
	鬼取町	○	65	21.5%	16.7%	26.3%						
高山	高山町	○	3,644	18.2%	21.0%	22.4%	15%	路線バス	1.4km	5.2%	B~C	学研北生駒駅
	北田原		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	鹿ノ台東1丁目		484	21.9%	28.7%	29.4%	8%	路線バス	0.7km	6.3%	A	学研奈良登美ヶ丘駅
	鹿ノ台東2丁目		623	25.4%	31.4%	31.2%						
	鹿ノ台東3丁目		434	16.8%	22.0%	21.2%						
	鹿ノ台西1丁目		743	14.8%	20.0%	20.8%						
	鹿ノ台西2丁目		554	19.9%	24.7%	26.6%						
	鹿ノ台西3丁目		839	23.2%	32.1%	35.1%						
	鹿ノ台南1丁目		684	8.5%	12.3%	13.3%						
	鹿ノ台南2丁目		888	22.6%	32.3%	33.6%						
	鹿ノ台北1丁目		788	25.5%	32.3%	33.6%						
	鹿ノ台北2丁目		372	26.6%	33.8%	35.9%						
真弓	真弓1丁目		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		665	26.6%	32.0%	32.2%						
	真弓3丁目		631	21.9%	27.9%	28.1%						
	真弓4丁目		683	21.1%	31.4%	35.6%						
あすか野	あすか野北1丁目		1,020	19.7%	23.8%	23.2%	10%	鉄道 ・ 路線バス	0.8km	9.4%	A	白庭台駅
	あすか野北2丁目		915	21.9%	28.3%	28.7%						
	あすか野北3丁目		527	23.3%	31.6%	31.5%						
	あすか野南1丁目		451	29.3%	33.5%	31.6%						
	あすか野南2丁目		925	24.5%	33.6%	34.5%						
	あすか野南3丁目		770	22.1%	27.3%	25.1%						
新生駒台	新生駒台		740	19.5%	22.3%	23.7%	7%	路線バス	0.2km	6.2%	-	生駒駅
	松美台		1,940	18.0%	21.7%	23.2%	7%	路線バス	0.6km	6.7%	-	生駒駅
喜里が丘	喜里が丘1丁目		593	22.6%	31.6%	33.3%	1%	路線バス	0.5km	8.2%	-	生駒駅
	喜里が丘2丁目		480	10.0%	13.2%	17.8%						
	喜里が丘3丁目		731	12.0%	16.3%	19.1%						
生駒台南	生駒台南		975	20.1%	20.0%	20.0%	8%	路線バス	0.5km	2.0%	-	生駒駅
桜ヶ丘	桜ヶ丘	○	815	13.3%	16.1%	19.2%	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	○	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/
	北新町	○	2,116	15.6%	17.3%	17.8%						
	西松ヶ丘		2,074	13.9%	17.1%	18.9%						
	東松ヶ丘		1,370	12.5%	14.2%	15.5%						
東生駒	東生駒1丁目		2,535	9.3%	11.7%	13.0%	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		450	18.9%	27.6%	30.2%						
	東生駒3丁目		881	19.9%	21.2%	19.6%						
	東生駒4丁目		648	20.1%	23.3%	25.8%						
菜畑	菜畑町	○	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	萩の台1丁目	○	884	12.4%	15.2%	20.3%	15%	鉄道	0.9km	8.8%	A~B	萩の台駅
	萩の台2丁目	○	278	22.3%	31.0%	35.5%						
	萩の台3丁目	○	799	23.9%	31.3%	37.4%						
	萩の台4丁目	○	488	27.3%	36.5%	38.2%						
	萩の台5丁目	○	414	7.2%	7.6%	14.5%						
	萩の台	○	860	12.3%	14.3%	15.8%						

※高山町における人口及び75歳以上人口比率に関して、高山町には奈良先端科学技術大学院大学が立地しており当該施設の関係者も在住しているため、それら関係者数を除くと高山町としての人口は3,644人よりも少なく、75歳以上人口比率は18.2%よりも高くなることが推測される。

令和1年における「75歳以上人口比率」は、北田原・鹿ノ台・真弓・菜畑地区において20%以上となっており、「外出をあきらめた割合」は高山町・北田原・桜ヶ丘で15%以上となっている。

また、「バス停(駅)までの距離」は菜畑地区が6地区の中でも特に突出しており、次いで高山町となっている。「バス停(駅)までの勾配」は、桜ヶ丘・北田原・菜畑地区で8%を超えている状況である。

2.2 候補地区における対策案の検討

前節において示した候補地区に関して、考え得る対策案について以下に示す。当該案も参考にしながら、各地区における最も適した対策案の検討を進めていくこととする。（まずは、比較的検討しやすいと考えられる①路線バスやコミュニティバスの延伸の案を検討の軸として、必要に応じて他の対策案とも組み合わせる形で検討を進めていくこととする。）

①路線バスや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するなど、既存のバスを活用した検討を行う。

②シニアカーの導入（自宅からバス停までの短い距離の移動手段確保）

自宅からバス停までの短い距離の移動手段を確保するための対策案である。導入に際しては、バス停付近に駐車場を設置することや保険の加入に関しても検討が必要となる。

③地域独自で行う移動手段確保に向けた取組の支援

地域住民自らで移動手段確保に向けた取組を計画・実施する場合、運行実施に向けた支援を行うこととする。

④介護・福祉輸送との連携

介護・福祉輸送バスの本来業務（どの地区で運行しているかの確認が必要）のほか、空いている時間などを利用して運行が行えるような検討を行う。（介護・福祉輸送バスであれば、車いす利用者でも容易に利用できる。）

⑤相乗り支援（相乗りタクシーなど）

同じ目的（買い物、通院など）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。

⑥デマンド型乗合タクシーの導入

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。

⑦タクシー利用券（定期券・回数券）の配布

タクシーを利用していただきやすいよう、タクシー利用券（定期券や回数券等）を提供するなどの検討を行う。

2.2.1 高山地区

- ・南北方向に路線バスが運行している。(右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。

■路線バスやコミュニティバスの延伸(時間帯に応じた運行経路の変更)

⇒公共交通サービスが提供されていない地域(平日運行していない区間(獅子ヶ丘)(右図))について、時間帯に応じた運行経路の変更など検討の余地があると考えられる。ただし、検討を行う際は、以下の内容について留意する必要がある。

- ・路線バスが運行するための道幅が確保されているかどうか、また路線バスの転回が可能かどうかなどの確認が必要である。
- ・高山地区を運行する路線バスは、国から補助を受けている路線(富雄駅～生駒北スポーツセンター)であるため、路線バスの延伸の検討を行う際は補助要件(輸送量、収支率など)を満たすような運行計画を検討する必要がある。
- ・また、獅子ヶ丘地区(生駒北スポーツセンター周辺地域)における利用見込みや利用時間帯などの利用者特性の把握が必要である。

(参考) 生駒市内の公共交通の利用状況を把握するためのアンケート調査(委員各位にご協力いただいたアンケート調査)において高山町では、「バス停までが遠い(例:町内(獅子ヶ丘)⇒バス停(傍示南))」「運行本数が少ない(日中:1便/時間)」「運賃が高い」「最終便の時間帯(18時49分)が早く、通学・通勤時間帯でバスが利用しづらい」などの意見が挙げられている。(【参考2】各地区におけるアンケート調査の概要)の高山町を参照)

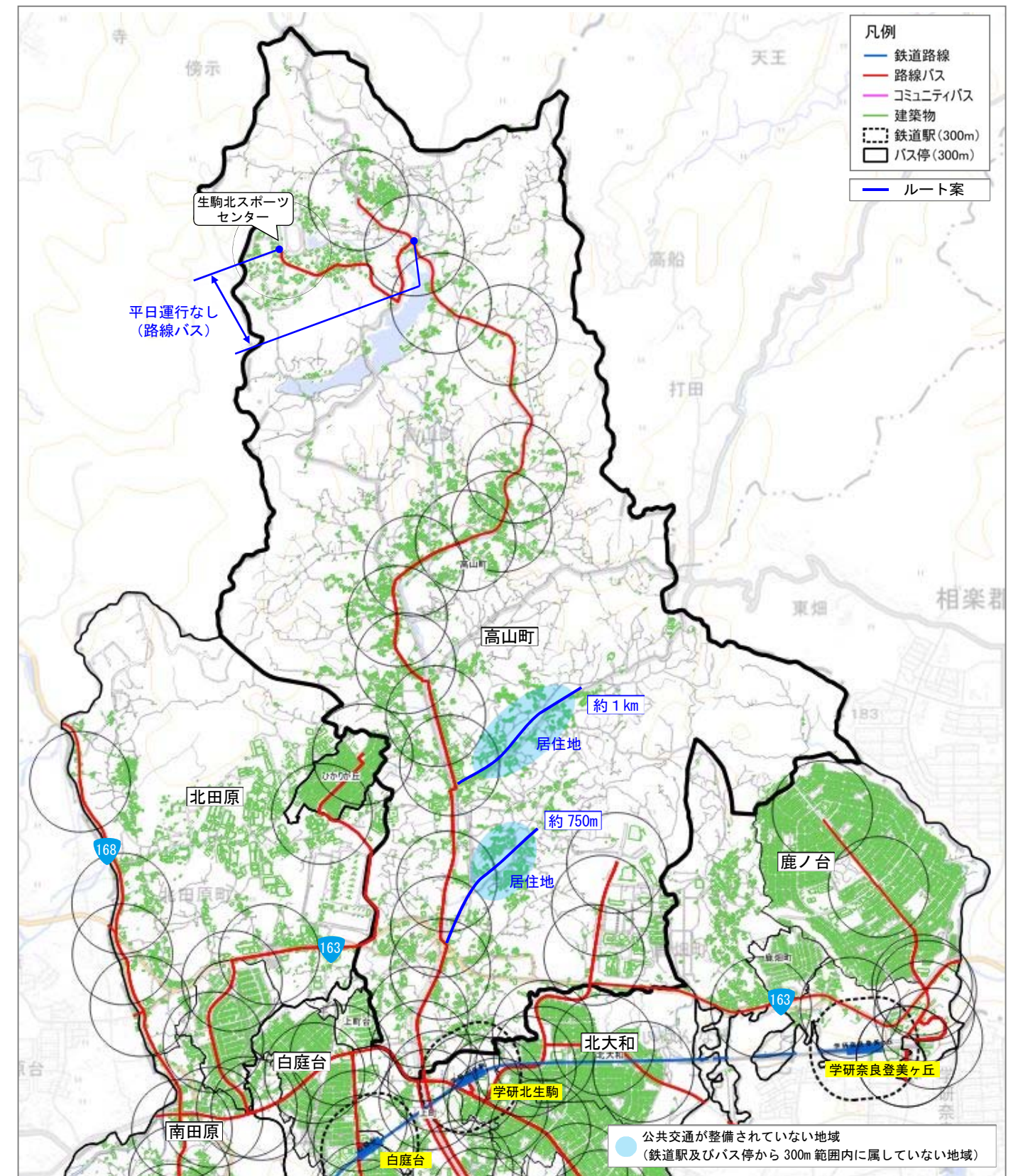


図2-2-1 高山地区

2.2.2 北田原地区

- ・地区の西部, 南部の幹線道路（国道 163 号、国道 168 号）で路線バスが運行している。（右図において赤色で示した線）
- ・北田原地区中央部は工業地域となっており、国道 163, 168 号における大型車の出入りがある。

■路線バスやコミュニティバスの延伸（時間帯に応じた運行経路の変更）

⇒時間帯に応じた運行経路の変更など検討の余地があると考えられるが、道幅が狭い箇所も存在し路線バスが進入できないため、当該ルートへの延伸は困難である。そのため、その他対策案として、以下が考えられる。

- ・路線バスが運行する国道 168 号においてフリー乗降制の導入を検討する。
- ・ただし、交通の安全と円滑の確保ができない（フリー乗降制の導入が困難である）場合は、設置可能な範囲でバス停を設置するなど利便性の向上を図る検討を行う。

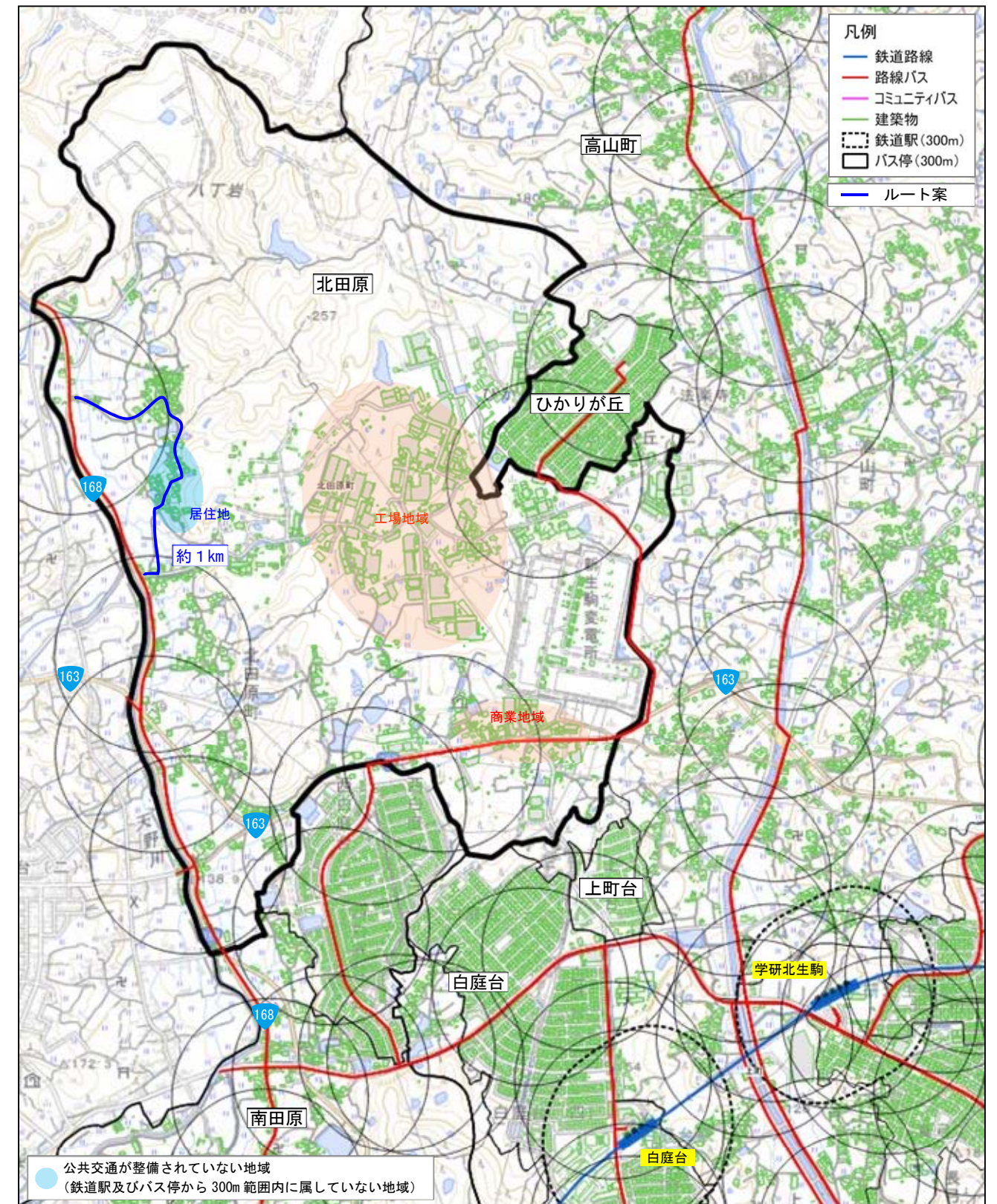


図2-2-2 北田原地区

2.2.3 鹿ノ台地区

- ・鹿ノ台地区内には路線バスが運行している。(右図において赤色で示した線)
- ・また、鹿ノ台地区では地域独自でコミュニティバスの運行計画の検討を行っていることから、協議会においては運行実施に向けた支援を行うこととする。

■路線バスやコミュニティバスの延伸（時間帯に応じた運行経路の変更）

⇒道路の構造上、鹿ノ台地区における路線バスの延伸（時間帯に応じた運行ルートの変更）は可能であるが、鹿ノ台地区内に大型バスを運行することに対する住民の合意形成を得ることができていないため、路線バスの延伸は困難であると考えられる。

■地域独自で行う移動手段確保に向けた取組の支援（コミュニティバスの運行）

⇒地域独自にコミュニティバスの運行計画を検討していることから、本協議会においては運行実施に向けた支援を行うこととしている。

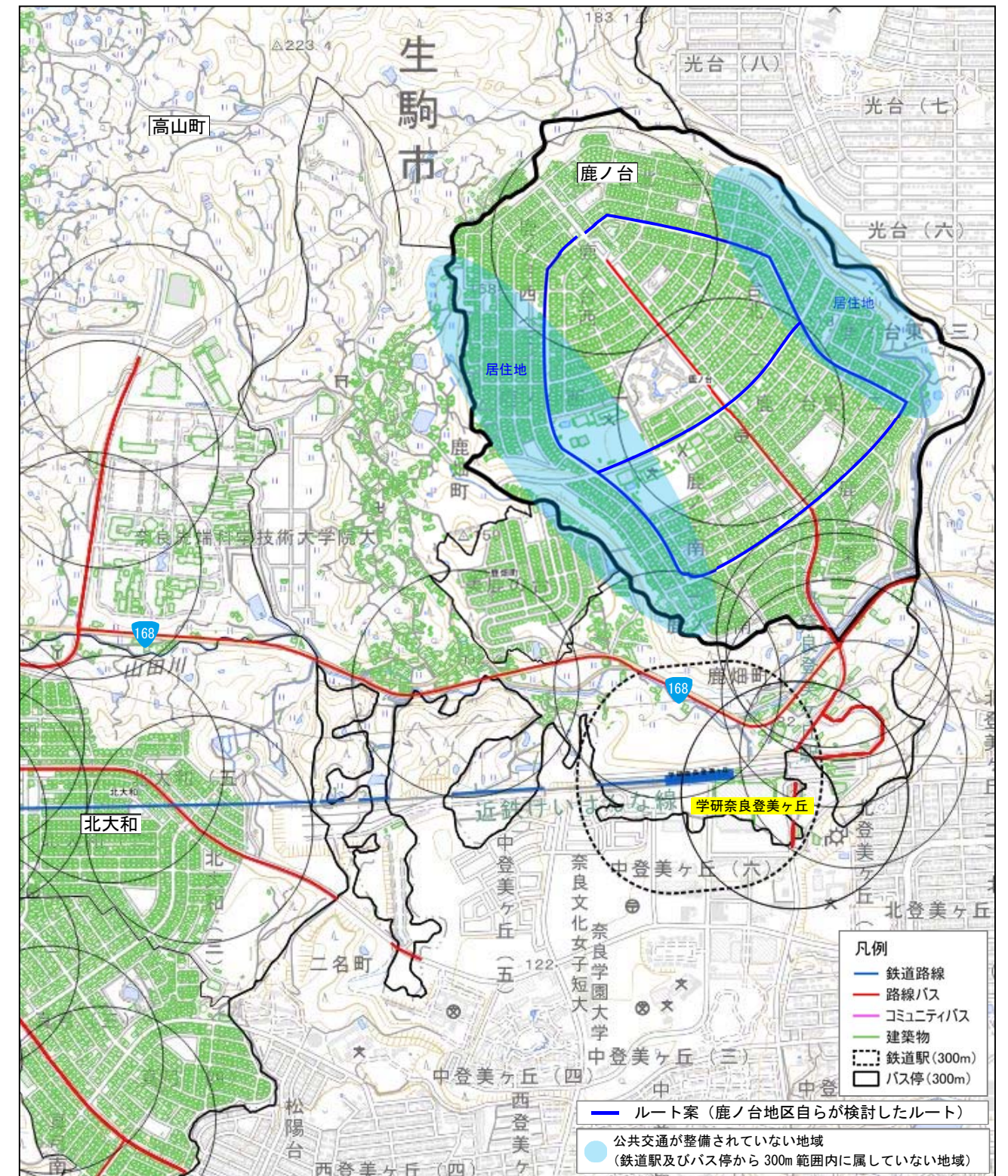


図2-2-3 鹿ノ台地区

令和2年2月20日
奈良交通株式会社

鹿ノ台ぐるぐるバスについて(案)

鹿ノ台ぐるぐるバスについて、以下のとおり検討いたしました。

○計画概要

・路線図

別紙参照

・運行計画

起点	経由地	終点	キロ程	運行 時分	運行 便数
学研奈良 登美ヶ丘駅	緑～赤	学研奈良 登美ヶ丘駅	km 6.35	分 25	便 4
学研奈良 登美ヶ丘駅	赤～緑	学研奈良 登美ヶ丘駅	6.35	25	4

運行日数

- ①241日：平日5日運行
- ②144日：月・水・金運行

・運行時刻

別紙参照

○収支予想(概算、税込)

	①241日運行	②144日運行
	千円	千円
収入	1,648	985
経費	9,500	5,700
収支	△ 7,852	△ 4,715

注)収入は1便当5人乗車で推定
1日当=6,840円

○懸案事項

- ・1周25分の想定で5分のポケット時分となる時間は、遅延時等に吸収ができない可能性がある。
- ・路上駐車の抑制が必要

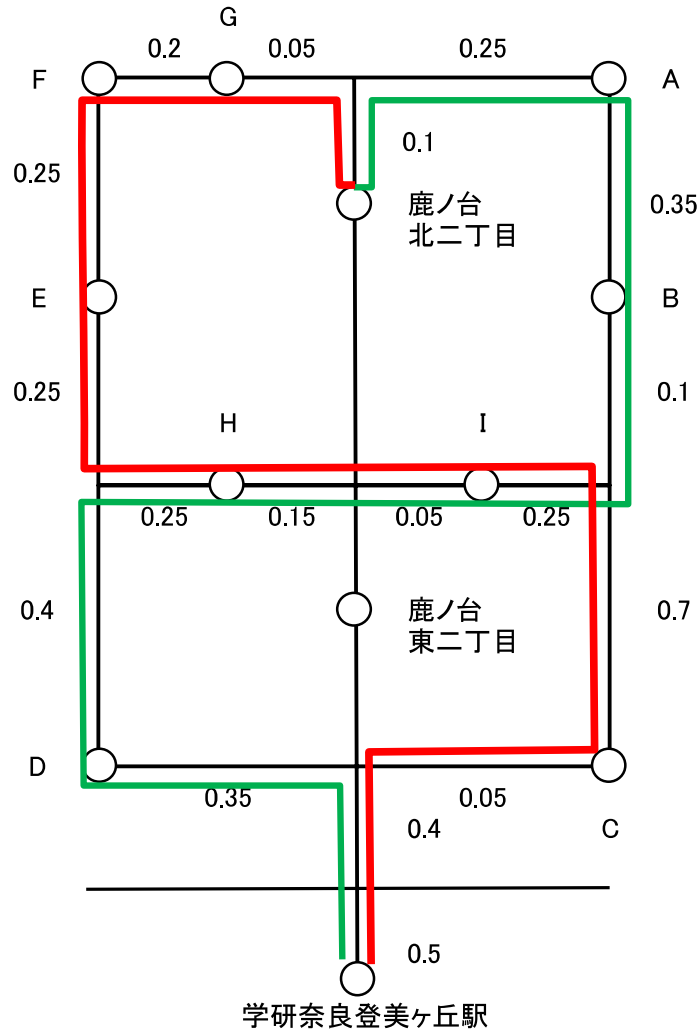
以上

路線図



至 学研奈良登美ヶ丘駅

運行経路



登美ヶ丘駅～D・H・I・B・A・北二丁目・G・F・E・H・I・C～登美ヶ丘駅 6.35km
 登美ヶ丘駅～C・I・H・E・F・G・北二丁目・A・B・I・H・D～登美ヶ丘駅 6.35km

鹿ノ台ぐるぐるバス運行ダイヤ(案)

緑→赤	区間キロ	区間時分	第1便	第3便	第5便	第7便
登美ヶ丘駅			10:00	11:15	13:00	14:15
鹿ノ台東一丁目	0.50	0:02	10:02	11:17	13:02	14:17
D	0.75	0:03	10:05	11:20	13:05	14:20
H	0.65	0:03	10:08	11:23	13:08	14:23
I	0.20	0:01	10:09	11:24	13:09	14:24
B	0.35	0:01	10:10	11:25	13:10	14:25
A	0.35	0:01	10:11	11:26	13:11	14:26
鹿ノ台北二丁目	0.35	0:01	10:12	11:27	13:12	14:27
G	0.15	0:01	10:13	11:28	13:13	14:28
F	0.20	0:01	10:14	11:29	13:14	14:29
E	0.25	0:01	10:15	11:30	13:15	14:30
H	0.50	0:02	10:17	11:32	13:17	14:32
I	0.20	0:01	10:18	11:33	13:18	14:33
C	0.95	0:03	10:21	11:36	13:21	14:36
鹿ノ台東一丁目	0.45	0:02	10:23	11:38	13:23	14:38
登美ヶ丘駅	0.50	0:02	10:25	11:40	13:25	14:40
合計	6.35	0:25				

赤→緑	区間キロ	区間時分	第2便	第4便	第6便	第8便
登美ヶ丘駅			10:30	11:45	13:30	14:45
鹿ノ台東一丁目	0.50	0:02	10:32	11:47	13:32	14:47
C	0.45	0:02	10:34	11:49	13:34	14:49
I	0.95	0:03	10:37	11:52	13:37	14:52
H	0.20	0:01	10:38	11:53	13:38	14:53
E	0.50	0:02	10:40	11:55	13:40	14:55
F	0.25	0:01	10:41	11:56	13:41	14:56
G	0.20	0:01	10:42	11:57	13:42	14:57
鹿ノ台北二丁目	0.15	0:01	10:43	11:58	13:43	14:58
A	0.35	0:01	10:44	11:59	13:44	14:59
B	0.35	0:01	10:45	12:00	13:45	15:00
I	0.35	0:01	10:46	12:01	13:46	15:01
H	0.20	0:01	10:47	12:02	13:47	15:02
D	0.65	0:03	10:50	12:05	13:50	15:05
鹿ノ台東一丁目	0.75	0:03	10:53	12:08	13:53	15:08
登美ヶ丘駅	0.50	0:02	10:55	12:10	13:55	15:10
合計	6.35	0:25				

2.2.4 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。
- ・また、生駒駅までの経路における道路の幅員は狭くなっている。

■路線バスやコミュニティバスの延伸（時間帯に応じた運行経路の変更）

⇒周辺地域には路線バスやコミュニティバス（光陽台線、北新町線）が運行していることから、時間帯に応じて延伸するなどの案が考えられるが、生駒駅～桜ヶ丘地区間における道路の幅員が狭いことから運行は困難であると考えられる。右図に示すルートのほか、阪奈道路を経由するルートも考えられるが、既存バスのサービス水準の低下（経路を延伸することにより、便数が減少し利便性が低下するなど）も懸念されるため、好ましくないと考えられ、桜ヶ丘地区については路線バスやコミュニティバスの延伸は困難であると考えられる。そのため、その他対策案としては生駒駅までアクセスできるよう、シニアカーの導入、相乗り支援などの検討が考えられる。

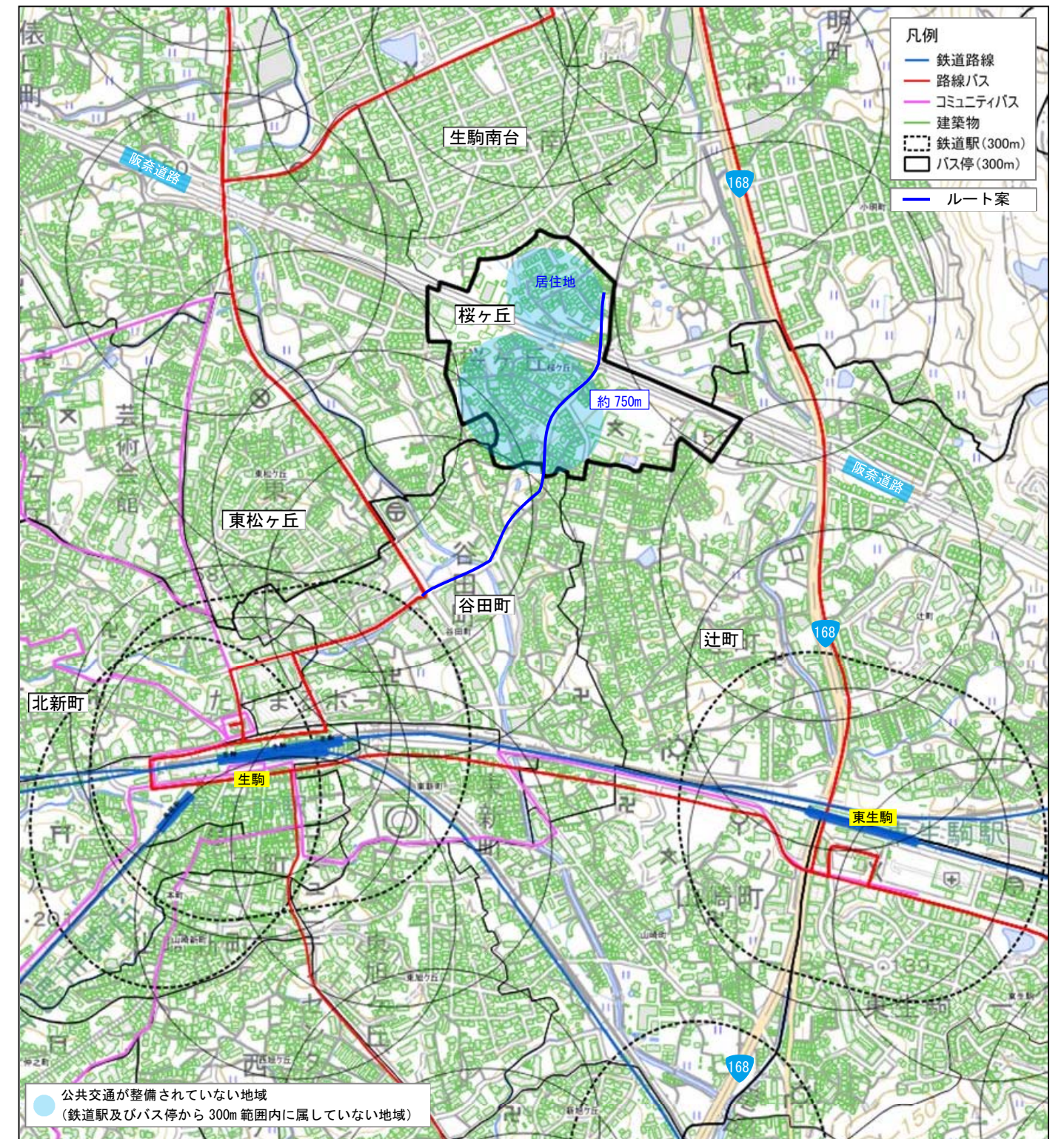


図2-2-4 桜ヶ丘地区

2.2.5 菜畑地区

- ・菜畑町周辺地区において、コミュニティバス（門前線や西畑・有里線）が運行している。
- ・また、生駒駅南口～中菜畑二丁目間は路線バス（90系統[生駒]）が運行している。
- ・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。

■路線バスやコミュニティバスの延伸（時間帯に応じた運行経路の変更）

⇒路線バスやコミュニティバスにおける時間帯に応じた運行経路の変更など、検討の余地があると

考えられる。（関係機関との協議のうえ、道路状況等を十分に考慮した検討が必要である。）

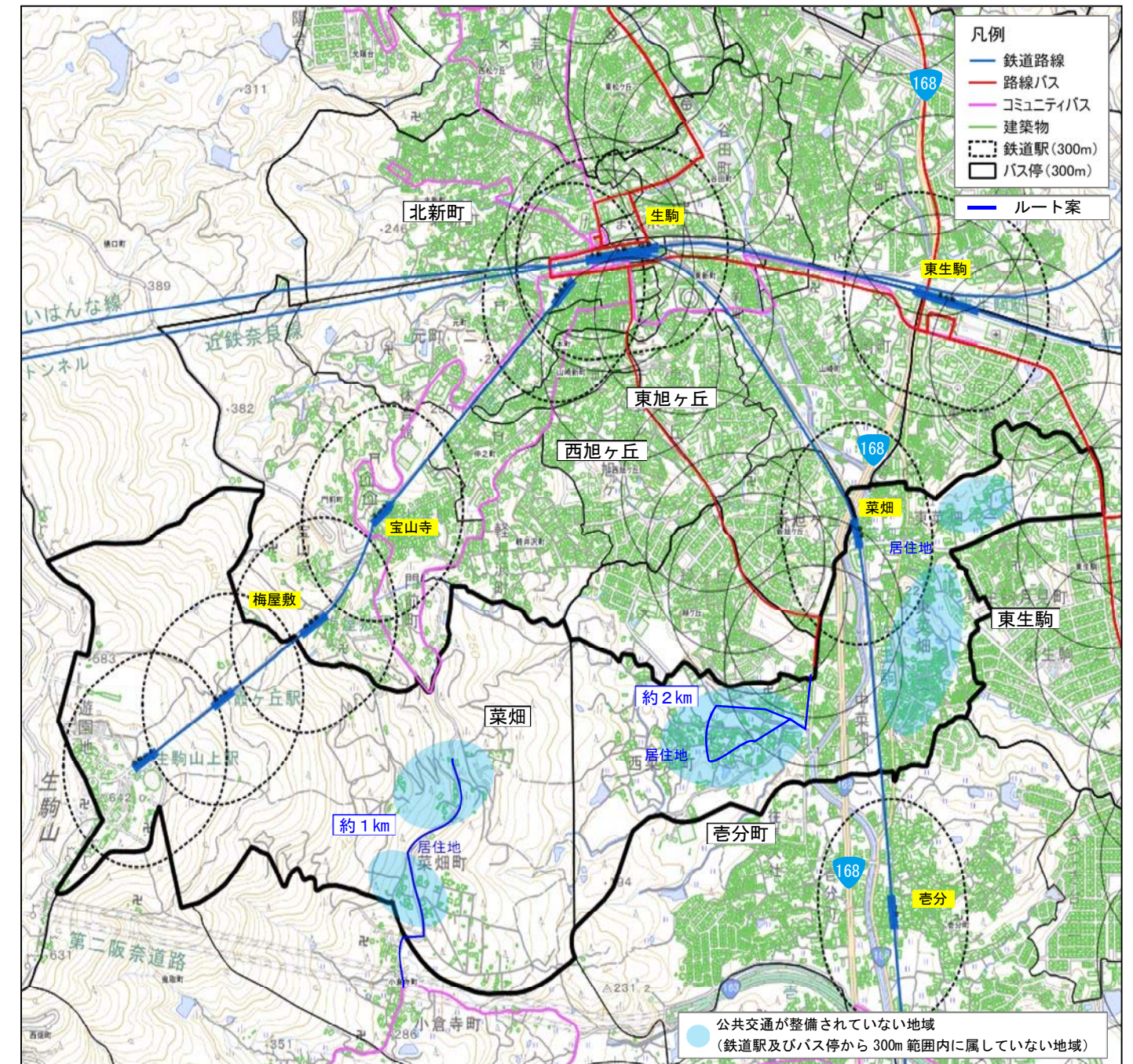


図2-2-5 菜畑地区

2.2.6 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や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り、坂道が多い地形である。

■路線バスやコミュニティバスの延伸（時間帯に応じた運行経路の変更）

⇒路線バス（大型バス）が運行するのに必要な道路幅員も確保されていることから、時間帯に応じた運行経路の変更など検討の余地があると考えられる。（関係機関との協議のうえ、道路状況等を十分に考慮した検討が必要である。）

（参考）生駒市内の公共交通の利用状況を把握するためのアンケート調査（委員各位にご協力いただいたアンケート調査）において真弓地区では、「学研北生駒駅を中心とした真弓・真弓南・北大和の循環バスがあれば便利」「生駒駅・生駒市役所・たけまるホール等へ行くのが不便」「路線の拡大」などの意見が挙げられている。（【参考2】各地区におけるアンケート調査の概要）の真弓1、2丁目を参照）

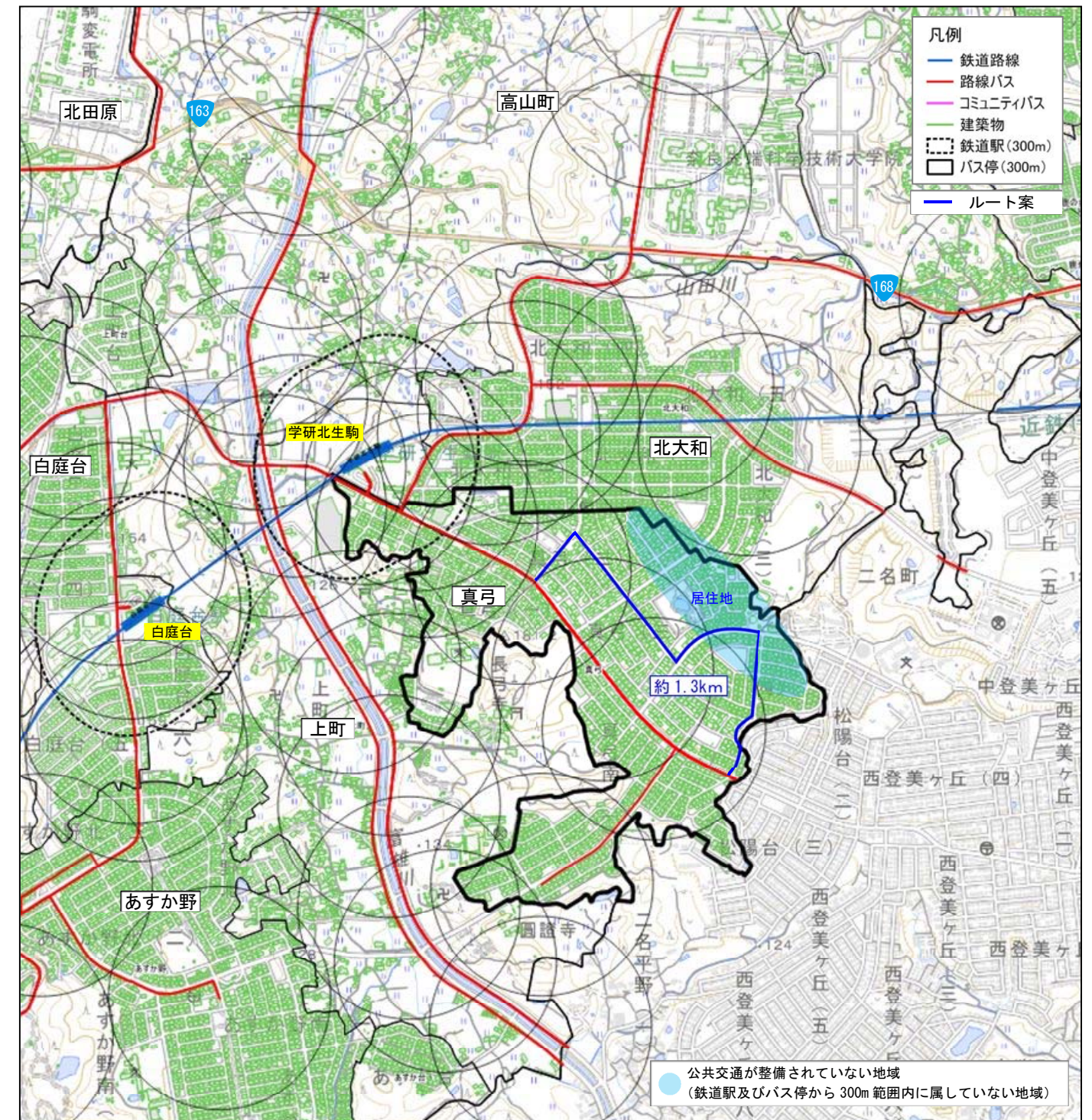


図2-2-6 真弓地区

2.3 今後の検討方針

前節において、各地区における「路線バスやコミュニティバスの延伸」案について整理を行った。(表 2-3-1 を参照) これら地区のうち、優先して対策案の検討を実施する地区を選定するとともに詳細な検討を進めていくこととする。

また、鹿ノ台地区においては地域独自でコミュニティバスの運行計画の検討を実施していることから、新たな候補地区における対策案の検討と併せて支援を行っていくこととする。

表2-3-1 「路線バスやコミュニティバスの延伸」案の検討について

対象地区	既存バスの延伸策	備 考
高山地区	検討の余地あり	国の補助を受けるための補助要件を満たす運行計画の検討が必要である。
北田原地区	延伸は困難	道幅が狭いためバスの進入が困難（その 他対策案：フリー乗降制の導入、バス停 の設置について検討の余地あり）
鹿ノ台地区	—	地域独自でコミュニティバスの運行計 画の検討を行っている。
桜ヶ丘地区	延伸は困難	道幅が狭いためバスの進入が困難（生駒 駅までの移動手段確保に向けた対策案 の検討（シニアカーの導入など））
菜畑地区	検討の余地あり	既存路線バス（生駒駅～中菜畑二丁目） の延伸など
真弓地区	検討の余地あり	運行に必要な道幅は確保されている。

3. 既存コミュニティバス路線における利用促進策の検討

3.1 利用促進策における概要

既存の公共交通（本資料ではコミュニティバス路線（門前線、西畑・有里線、北新町線、萩の台線、光陽台線））に関して、以下に示す対策案を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3-1-1 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。）

3.2 今後の検討方針

表 3-1-1 に示す対策案のうち、比較的検討に時間を要しない「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」などの対策案を優先して検討・実施することが好ましいと考えられる。

ここで、アンケート調査（生駒市内の公共交通の利用状況を把握するためのアンケート調査（委員各位にご協力いただいたアンケート調査））にて北新町線・光陽台線における生駒市立病院への運賃が高い（片道 400 円/人（往復 800 円/人））という意見（【参考2】光陽台を参照）も寄せられており、生駒市立病院への乗り継ぎの割引についても検討を進めていくことが好ましいと考えられる。

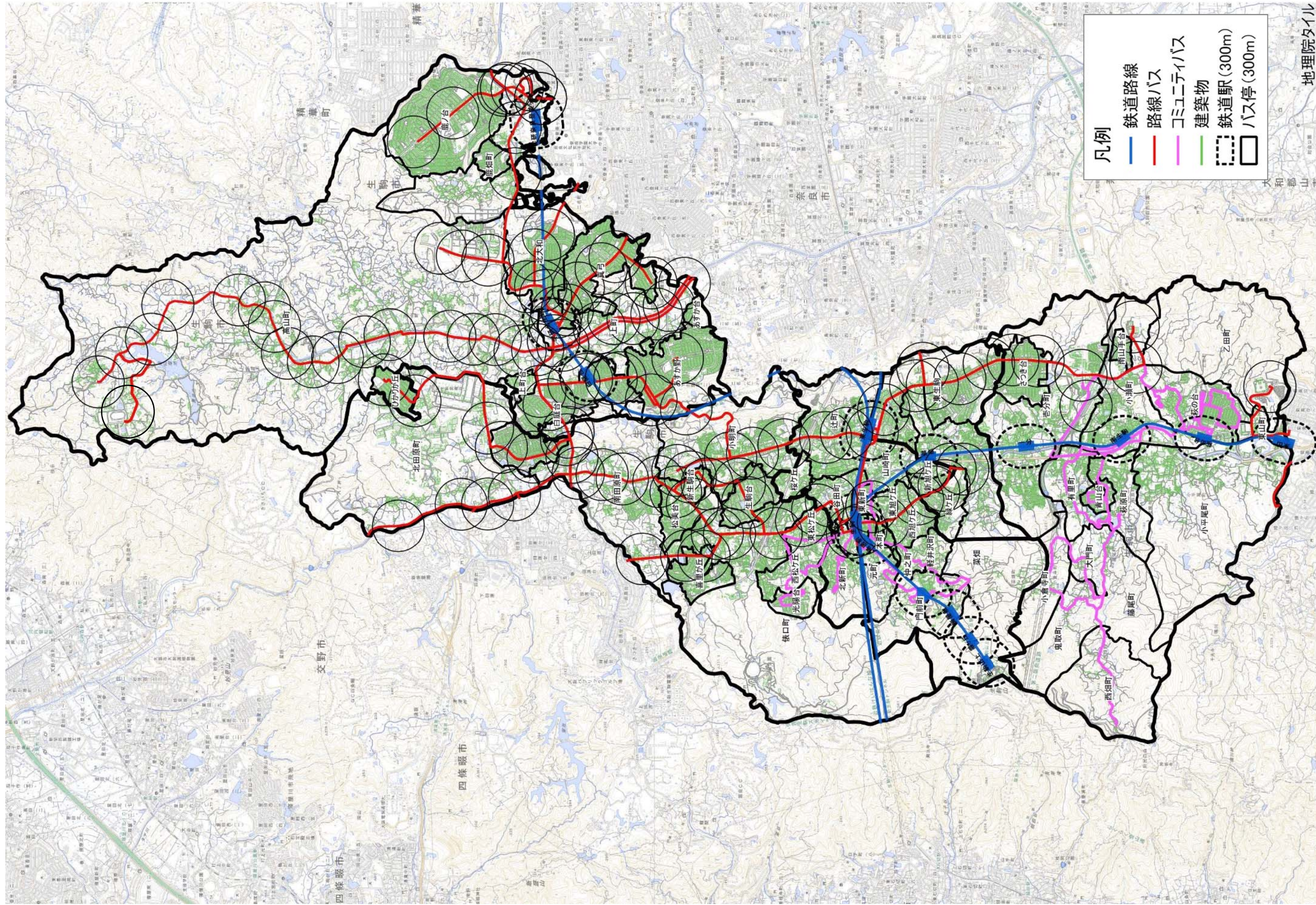
【コミュニティバスの利用促進策（案）】（各利用促進策における概要については、表 3-1-1 を参照）

考え得る対策案	コミュニティバス 導入地区	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		○	○	○	○	○
施設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

【参考1】生駒市_公共交通ネットワーク全体図



【参考2】各地区におけるアンケート調査の概要（ 公共交通サービスを提供すべき候補地区 利用促進策の検討を進める地区（既存コミュニティバス路線）

各地区におけるアンケート調査結果の概要（コミュニティバスが運行している地区）

北地区	(1) 公共交通が利用しづらいという住民の意見について	(2) 身体的な理由等で外出が困難な人の買い物・通院への移動手段	(3) その他意見
運行地区なし	—	—	—
西地区	(1) 公共交通が利用しづらいという住民の意見について	(2) 身体的な理由等で外出が困難な人の買い物・通院への移動手段	(3) その他意見
光陽台（地区自 らでアンケート調 査を実施）	<ul style="list-style-type: none"> 便数（1便/時）が少ない 運休日がある（市の計画する催物が土日なので、両日とも運行してほしい） 運賃が高い（夫婦で病院に行く場合、往復だと高額となり、費用負担が大きい） 車いす利用者への対応は可能なかどうか質問したい。 	<ul style="list-style-type: none"> 徒歩で移動している 自ら自家用車、単車を運転 タクシーの利用 	<ul style="list-style-type: none"> 朝夕の時間帯の増便や土日の運行を検討してほしい。 停留所を増やしてほしい 30分間隔に運行してほしい 安価な運賃での利用（運賃が上がるとかえって利用しなくなる） 停留所名にローマ字を表記してほしい 既存ルート以外にも集客が見込める路線、時間帯を含めた採算性が取れるような検討してほしい 定期的な運行ダイヤの見直し 今後も見据えて、学生も含めた若い世代にも利用してほしい
中地区	(1) 公共交通が利用しづらいという住民の意見について	(2) 身体的な理由等で外出が困難な人の買い物・通院への移動手段	(3) その他意見
その他の地区	<ul style="list-style-type: none"> 軽井沢町近くを通るルートに変更してほしい。 門前線におけるバス停の乗降場所を改善してほしい。 		<ul style="list-style-type: none"> 北新町線では運行距離が短いにもかかわらず費用負担が大きい。（運行距離を延伸してほしい。）
東地区	(1) 公共交通が利用しづらいという住民の意見について	(2) 身体的な理由等で外出が困難な人の買い物・通院への移動手段	(3) その他意見
運行地区なし	—	—	—
南地区	(1) 公共交通が利用しづらいという住民の意見について	(2) 身体的な理由等で外出が困難な人の買い物・通院への移動手段	(3) その他意見
萩の台	<ul style="list-style-type: none"> バスの定員が少ない（乗れないのでは？帰れないのでは？という不安） 便数が少ない（≒乗りたい時間に便がない） 運休日がある（土日、年末等の買い物の回数が増えるときに運休となっている。） 	<ul style="list-style-type: none"> 近隣に住む住民や家族に頼って買い物や病院に行く。 	<ul style="list-style-type: none"> 萩の台線では、利用者負担が満足せず廃線も考えられることから、免許返納を躊躇しているのではないかと。 免許返納を躊躇して自ら運転することで事故につながらないかと心配である。 近大病院行ってほしい
萩原町	<ul style="list-style-type: none"> バス乗り場までが遠いため、利用しづらい。 	<ul style="list-style-type: none"> 電車を利用している。（マックスバリュ⇒オークワ） 	<ul style="list-style-type: none"> 最寄りのバス停から、生駒駅、生駒市民病院、生駒市役所にバス一本で行けると安心である。

※空白欄は設問の未回答である。

各地区におけるアンケート調査結果の概要（コミュニティバスが運行していない地区）

北地区	(1) 公共交通が利用しづらいという住民の意見について	(2) 身体的な理由等で外出が困難な人の買い物・通院への移動手段	(3) その他意見
鹿ノ台	<ul style="list-style-type: none"> バス停までの歩行が厳しいため、既存のバス停と自宅の間に停留所を設置してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ボランティア委員会（いきいき街づくり会）を設置し、無料で送迎支援を行っている。 ⇒利用希望者増加に対応するサポート体制が追いつかない 	<ul style="list-style-type: none"> たけまる号の充実もよいが、身体的な理由で活動できない人への支援が一番大事である。 どういう人に視点を合わせた施策を行うのか見直す必要がある。 SDGs3（すべての人に健康と福祉を）
鹿畑町	<ul style="list-style-type: none"> バス停・駅までが遠い 	<ul style="list-style-type: none"> 家族による送迎 	<ul style="list-style-type: none"> 鹿ノ台にコミバスを導入する際は鹿畑町も含めてほしい。 フリー乗降制
北大和1丁目		<ul style="list-style-type: none"> 家族による送迎 タクシーの利用 	<ul style="list-style-type: none"> 安価な運賃（100円）での利用 高の原（奈良市）に行けると楽であるという話はよく聞く。 北大和⇄市役所間をバスで行くことができれば便利である。 免許返納後は電動アシスト自転車
北大和2丁目	<ul style="list-style-type: none"> 問題提起なし 		<ul style="list-style-type: none"> 安価にドア to ドアができるサービスが欲しい
北大和4丁目		<ul style="list-style-type: none"> 家族による送迎 介護タクシー 生協(COOP), 宅配 	<ul style="list-style-type: none"> たけまる号の周知が必要 ICカードの利用(たけまる号)
北大和5丁目	<ul style="list-style-type: none"> 問題提起なし 		<ul style="list-style-type: none"> 手ごろな運賃での利用
真弓1丁目	<ul style="list-style-type: none"> 電車の運行間隔（特に昼間時間）の短縮（15分→7分程度） 		<ul style="list-style-type: none"> 学研北生駒駅を中心とした、真弓・真弓南・北大和を循環するバスがあれば利用する人もいと考える。
真弓2丁目	<ul style="list-style-type: none"> 学習、行事、スポーツ等に参加しやすいような公共交通のサービスを検討してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> シルバー人材センターと契約し、それぞれの地域包括支援センターでヘルパーに助けられて買い物、病院等に出かける。 	<ul style="list-style-type: none"> 運行頻度、路線の拡大 路線の地図やバスの時刻表を広報で知りたい。
真弓南	<ul style="list-style-type: none"> 学研北生駒駅まで遠い 生駒駅、公共施設（市役所、せいせいビル、たけまるホール等）へ行くのが不便 バス3駅で190円は高い 	<ul style="list-style-type: none"> 宅配利用 自家用車を利用 タクシーの利用 家族、近隣に住む住民による送迎 アシスト付き自転車 	<ul style="list-style-type: none"> 安価な運賃での利用(100～150円) 一人暮らし、免許返納した時、交通網の充実を図らないと日常生活が不安で住みづらい。 真弓4丁目から富雄川向き（あすか野、白庭台方面）への公共交通手段ができれば便利
上町		<ul style="list-style-type: none"> 家族、近隣に住む住民による送迎 生協(COOP), 宅配 ネットショッピング、通販 タクシーの利用 往診を頼む 	<ul style="list-style-type: none"> ネット、通販の利用で公共交通の利用が減るかもしれない。 シニアカー、電動車いすを使用するため、歩道の整備(草刈等)が必要 安価な運賃での利用

北地区	(1) 公共交通が利用しづらいという住民の意見について	(2) 身体的な理由等で外出が困難な人の買い物・通院への移動手段	(3) その他意見
白庭台		<ul style="list-style-type: none"> ・宅配 ・介護サービス、介護タクシー 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通に関する要望はない。 ・公共交通を廃止し、民間の介護サービスに対する助成支援等へ切り替えるほうが有効利用につながる。 ・コミバスが運行していない地区には何らかの補完策を講じなければ税利用の地域格差（不公平感）に対する批判が出ると思われる。
上町台	<ul style="list-style-type: none"> ・若い世代が多く、移動手段は自家用車を利用しており、不便さを感じていない。 		
高山町(傍示)	<ul style="list-style-type: none"> ・本数が少なく、最終便の時間帯も早いので通勤・通学で利用しづらい 	<ul style="list-style-type: none"> ・家族、近隣に住む住民による送迎 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通が充実すれば免許返納にもつながる。 ・富雄行でなく、学研北生駒駅折返して経費削減が図れるのではないかと。
高山町(獅子ヶ丘)	<ul style="list-style-type: none"> ・町内⇒バス停(傍示南)が遠い ⇒バス停までの林道では道も狭く、蛇や蜂に遭遇しており危険である。 ・学研北生駒駅からの最終便(18:49)が早く、利用しづらい 	<ul style="list-style-type: none"> ・家族、近隣に住む住民による送迎 ・町内の老人ホームの乗合いバスを利用している。 ⇒ただし、周囲の時間帯に合わせて移動しなければならないため、自由には行けない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・安価な運賃での利用 ・平日もバスを運行してほしい。 ・免許返納を推進しているが、返納すると日常生活に支障をきたす。(その不安から高齢になるとやむなく家を売却する者が多い。)
高山町(庄田)	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停までが遠い ・運行本数が少ない(特に日中) ・乗降時の段差がづらい ・運賃が高い ・目的地(e.g. 生駒市民病院)までの乗換が多い 	<ul style="list-style-type: none"> ・家族の休暇に合わせて病院へ送迎してもらう ・宅配サービス、通販の利用 ・(仕方なく) タクシーを利用 	<ul style="list-style-type: none"> ・乗合タクシーの導入 ・地域内タクシー会社を設立し、市が補助する。(退職者の雇用) ・安価な運賃での利用
高山町(大北)	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの運行本数が少ない ・運賃が高い 	<ul style="list-style-type: none"> ・家族、近隣に住む住民による送迎 ・知人に買い物をお願いする ・宅配サービス、通販の利用 ・タクシーの利用 	<ul style="list-style-type: none"> ・安価な運賃での利用 ・日常生活維持のため、自家用車私用の補助がほしい。 ・公共交通の改善(免許返納のためにも)
高山町(宮方)	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの運行本数が少ない ・運賃が高い ・バス停までが遠い 	<ul style="list-style-type: none"> ・個人的に付き合いのある人に「無理」を頼んで送迎してもらう ・ボランティアで活動している人にたまに送迎を依頼する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・近年、高齢者の利用が多い電動カーに補助金を交付するなどの制度を検討してほしい。 ・社会福祉等を重点に考えるならば、僻地(高山地区)対策を検討すべき

北地区	(1) 公共交通が利用しづらいという住民の意見について	(2) 身体的な理由等で外出が困難な人の買い物・通院への移動手段	(3) その他意見
ひかりが丘	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃が高い ・バスの運行本数が少ない ・最終バスの時間が早い 	<ul style="list-style-type: none"> ・生協(COOP)、宅配 ・病院へは、生活総合支援を利用し、送迎を依頼 	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢化が急速に進んでいるため、コミュニティバス等の支援の検討をしてほしい

西地区	(1) 公共交通が利用しづらいという住民の意見について	(2) 身体的な理由等で外出が困難な人の買い物・通院への移動手段	(3) その他意見
東松ヶ丘	<ul style="list-style-type: none"> ・問題提起なし 		

中地区	(1) 公共交通が利用しづらいという住民の意見について	(2) 身体的な理由等で外出が困難な人の買い物・通院への移動手段	(3) その他意見
その他の地区		<ul style="list-style-type: none"> ・生協などの宅配を利用 ・コンビニの利用 	<ul style="list-style-type: none"> ・急傾斜地において屋外エスカレーターの設置 ・シニアカーの設置も検討すべき

東地区	(1) 公共交通が利用しづらいという住民の意見について	(2) 身体的な理由等で外出が困難な人の買い物・通院への移動手段	(3) その他意見
その他の地区	<ul style="list-style-type: none"> ・問題提起なし 	<ul style="list-style-type: none"> ・自家用車の利用 ・タクシーの利用 ・路線バス、近鉄線 	<ul style="list-style-type: none"> ・第3セクター方式で会社を立ち上げて官・民間と共同運営にする →奈良先端大学と共同参画コマンド方式で運営できないか

【参考4】各対策案における概要と利点及び課題

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の検討が必要である。
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	地域住民自らで移動手段を確保する取組みを実施する場合（地域によるコミュニティ輸送の導入など）、何らかの補助支援（例：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（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のか定時定路線のような運行形態で実施するのかどうかなど）
6	相乗りの支援（マイカー、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）
7	デマンド型乗合交通の導入	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必要がある。 ・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。 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、環境性能に優れ、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】8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。	・自家用車が必需品である地域（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し、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】12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