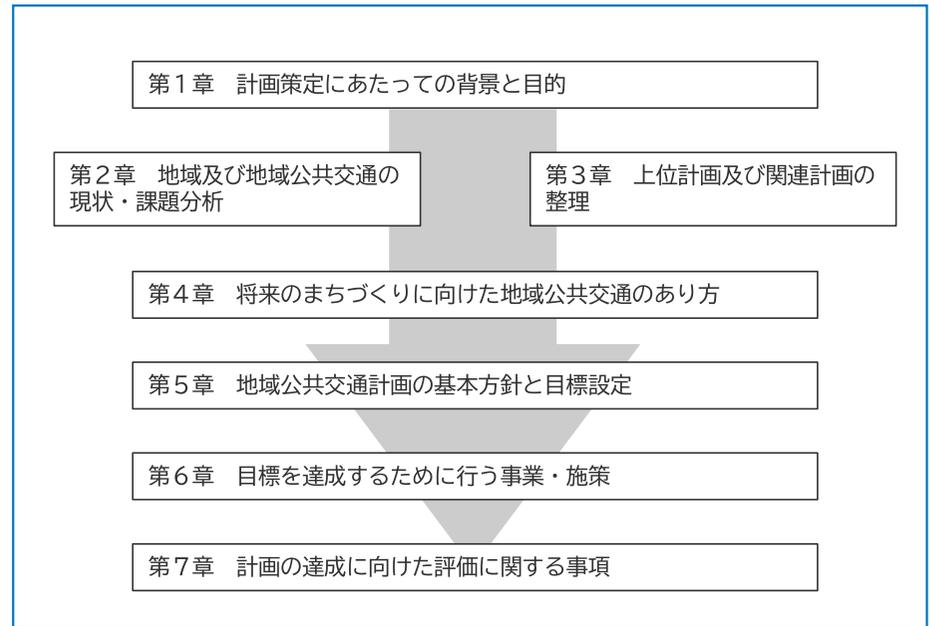


生駒市地域公共交通計画（素案）

概要版

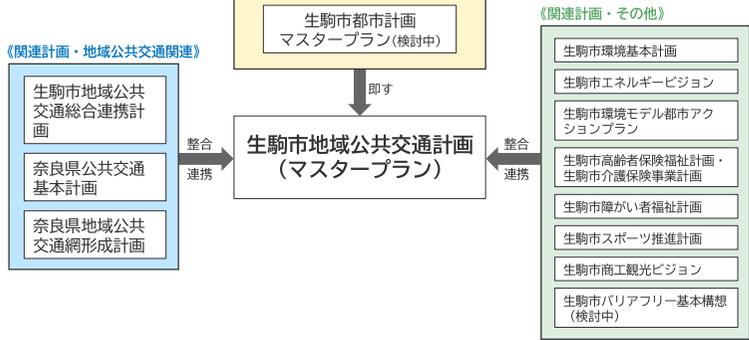
令和3年3月

本計画の構成



第1章 計画策定にあたっての背景と目的

計画の位置づけ



計画の区域 生駒市全域

計画の期間 2021年度～2030年度（10年間） ※2025年度：中間見直し

生駒市の地域公共交通に対する考え

「生駒市の地域公共交通に対する考え」を踏襲

- ①人々の交流構造の把握
- ②人々の移動の支援
- ③公共交通サービスの確保
- ④公共交通政策推進への市の役割
- ⑤公共交通事業の効率的運営
- ⑥公共交通サービス維持へ向けての市民との協働
- ⑦市域の公共交通計画策定

地域公共交通計画策定の考え方

「活動機会の確保」という生駒市地域公共交通総合連携計画の考え方を踏襲

<活動機会の確保>

- ・ 自力で、通勤、通学、買い物、通院、社交などを行うための活動場所まで行くことができない市民に対して、活動場所までの公共交通サービスを提供すること。
- ・ 主に日常生活に必要な買い物や通院を対象。
- ・ 活動機会の大きさを示す指標値で施策を評価する。

第2章 地域及び地域公共交通の現状・課題分析

現状の問題点等

地域の概況	地勢・土地利用	<ul style="list-style-type: none"> 住宅系用途が半分以上を占め、商業系・工業系用途の占める割合が低い。 バス停周辺で急勾配な地区がある。
	人口	<ul style="list-style-type: none"> 総人口は2015年から減少に転じ、今後10年で5%程度減少の見込み。 生産年齢人口が減少し、高齢化が進展（高齢者世帯も増加）。2030年には、65歳以上人口が30%を超え、75%以上人口が20%程度まで増加する見込み。 現況の65歳以上人口割合は、鹿ノ台、真弓、あすか野、喜里が丘、光陽台、東生駒、青山台、萩の台で40%を超えている。萩の台4丁目は50%を超過。 計画的市街地の一部で75歳以上人口割合増加。オルト・ニュータウン問題の顕在化。
	施設立地	<ul style="list-style-type: none"> 医療施設：診療所を中心に全域をカバー（内科・外科）。 商業施設：概ね市域全域をカバー。ロードサイド型が多い。ひかりが丘やあすか野など、人口の多い地域でカバーされていない地域もある。
	観光	<ul style="list-style-type: none"> 市の南部地域に多くの観光施設が分布しているが、公共交通で巡回できる設定にはなっていない。

鉄道（公共交通）	利用者等（アンケート等）	<ul style="list-style-type: none"> 利用者数は横ばい傾向。ただし、生駒ケーブルは減少。 乗車人数が近年増加傾向にある駅は、東山駅、白庭台駅。減少傾向にある駅は、宝山寺駅、生駒山上駅、萩の台駅。 駅端末交通手段は、徒歩が大半。けいはんな線各駅では自動車利用も多い。生駒駅、東生駒駅、学研奈良登美ヶ丘駅では路線バス利用も多い。 駅までの不便な点は、バスの運行本数が少ない、坂道が多い。
	事業者（ヒアリング）	<ul style="list-style-type: none"> 少子高齢化による沿線人口の減少により、今後、人員確保や収入の両面から影響が出てくる。 サービスレベルの維持のため、ホームページやアプリでの情報提供の拡充等、利用者利便性向上を図っている。

路線バス（公共交通）	利用者等（アンケート等）	<ul style="list-style-type: none"> 利用者数はやや減少傾向。利用の多い系統は、生駒イトーピア線、パークヒルズ田原台線、西登美ヶ丘真弓線、生駒台循環線。 今後の生産年齢人口減少による定期需要の減少で、団地線などで、さらなる利用減少や収支の悪化のおそれ（コロナ禍で、今後の見通しも不透明） バスを利用できない理由は、バス停まで歩くことが困難（坂道）、目的地周辺にバス停がない点が多い。
	事業者（ヒアリング）	<ul style="list-style-type: none"> 需要の減少→若い世代への利用促進の必要性 生駒駅前ロータリーのスペース不足 西白庭台の小学生の輸送のためのバス台数追加 乗務員高齢化に伴う乗務員不足（現在は新型コロナの影響もあり足りている）（新ルート導入へのマンパワー不足）

たけまる号（公共交通）	利用者等（アンケート等）	<ul style="list-style-type: none"> H30年度まで増加傾向にあったが、減少に転じた。光陽台線や門前線は1日100人以上の利用があるが、西畑有里線や萩の台線は1日30人利用を下回っている。 たけまる号を利用できない理由は、ルートや時刻表がよくわからない、目的地周辺にバス停がない点が多い。 現状の費用負担割合では、コミュニティバスを用いた公共交通サービス提供が困難な地区が出てきている（既存、新ルート案の両方）
	事業者（ヒアリング）	<ul style="list-style-type: none"> 近鉄電車との接続性（萩の台線） 利用者の少ない便やバス停への対応（中村屋バス停、北原川バス停など） 車両の老朽化と乗降ステップの高さ（西畑有里線） ICカードが利用できない→設備導入等のコストがかかる 生駒駅南口の乗降スペース不足 休日運行や増便（12時台、朝・夜）の要望

現状の問題点等

タクシー (公共交通)	利用者等 (アンケート)	<ul style="list-style-type: none"> 利用の大半は、生駒駅・東生駒駅から、病院や買い物移動。 概ね3~5kmの利用 (運賃として1000円前半) 鉄道・バス等を利用できないときにタクシーを利用する方は少ない。
	事業者 (ヒアリング)	<ul style="list-style-type: none"> 生駒駅前ロータリーのスペース不足 駅前や商業施設前への乗降場所の設置 道路環境の改善 (渋滞解消など) 乗務員の高齢化に伴う乗務員不足 小学校周辺での登校時間帯のタクシー進入禁止
地元企業	通勤移動 (アンケート)	<ul style="list-style-type: none"> マイカー通勤が主流で、公共交通通勤は少ない。 鉄道に対しては、「駅前広場の環境 (混雑している、駐車できない等)」「運行時間が短い (始発が遅い、終発が早い)」 バスに対しては、「運行本数が少ない (特に通勤時間帯)」「周辺にバス停がない」「運行時間が短い (始発が遅い、終発が早い)」 利用者のニーズに応じたバス路線の運行本数や運行時間帯、運行ルートの検討、駅前広場の混雑状況の改善が必要。

人の移動	利用者等 (アンケート)	<ul style="list-style-type: none"> 通勤先は7割以上が生駒市外、高校生以上の通学先も9割ほどが生駒市外 買い物は、近鉄百貨店生駒店、近商ストア新生駒店、万代生駒店が多い 通院は、近畿大学奈良病院や白庭台病院が多い その他の移動は、生駒市役所、北コミュニティセンター、生駒市図書館が多い
	新たな公共交通サービス (アンケート)	<ul style="list-style-type: none"> 早急に必要・将来的に必要と思う方は、半数程度。特に、生駒北、鹿ノ台、真弓、桜ヶ丘、生駒南、壱分、生駒南第二小学校区から多い。 高齢の方、女性の方からの意見も多い。
公共交通に対する考え方	予算の使い方 (アンケート)	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通に関する予算の割合について、約2割程度の方が増やしてもいいと回答。半数以上が、現状の予算割合で良いとの回答。 高齢の方から、予算割合増加の意見がやや多い。
	活動機会の確保 (アンケート)	<ul style="list-style-type: none"> 現状の考え方 (最低限の買い物や通院) への賛同が約7割。 現状以外では、趣味・サークル活動、子どもの通学・習い事に関する機会の保障への意見が多い。

第3章 上位計画及び関連計画等の整理

生駒市総合計画

<まちづくりの目標>

- 安全で、安心して健康に暮らせるまち
- 未来を担う子どもたちを育むまち
- 人権が尊重され、市民が輝く、文化の薫り高いまち
- 人と自然が共生する、住みやすく活動しやすいまち
- 地域の資源と知恵を活かし、魅力と活力あふれるまち
- 持続可能な行財政運営を進めるまち

<5年後のまち>

持続可能で誰もが円滑に移動でき機能的で利便性が高い公共交通の施策が進んでいる

- 生駒市地域公共交通活性化協議会を運営し、今後の公共交通のあり方について検討します (地域公共交通網形成計画の検討・策定)
- コミュニティバスを運行します (コミュニティバスの利用促進)
- 公共交通機関の利用促進に向けた周知・啓発を行います (公共交通機関利用促進啓発事業)
- 公共交通機関の充実、維持について関係機関に要請します (公共交通機関の維持・充実)
- 鉄道駅のバリアフリー化を実施します (鉄道駅バリアフリー化設備整備事業)

都市計画マスタープラン (次期計画) ※検討中

<都市づくりの目標>

住まい方・暮らし方を選択できるまち

- 市街地環境の維持と土地利用の増進
- 拠点の形成と連携・アクセスの充実
- 地域類型ごとの特性を活かした地域づくり
- 誰もが生活しやすい圏域の形成
- 空間資源を活用した活動を育む場の創出

- 鉄道や幹線道路を「基幹ネットワーク」として位置づけ、拠点間の補完性及び住まいからのアクセス性の確保を図る
- 「基幹ネットワーク」の計画的な充足を図るとともに、将来にわたりこれらの維持をめざす
- 市域を縦横断し、隣接都市間や広域的な都市間の移動、様々な都市の営みの連携を支える基盤を「広域連携ネットワーク」として位置づけ、その維持・増進を図る

- 鉄道駅等の交通結節点である「生活拠点」を中心に広がる生活交通ネットワーク (路線バス・コミュニティバスや個別交通の路線) により誰もが商業や医療、福祉など日常生活に必要な都市機能にアクセスすることができる誰もが生活しやすい「生活交通圏域」の形成をめざす



※生活交通圏域は、概ね10年後を見据えた圏域

上位計画や関連計画の公共交通や移動に関する施策

分野	計画名	公共交通や移動に関する施策	計画期間
総合計画	生駒市総合計画	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通機関の利用促進(環境にやさしい交通への転換) 生駒市地域公共交通活性化協議会の運営 コミュニティバスの運行 公共交通機関の利用促進に向けた周知・啓発 公共交通機関の充実、維持について関係機関に要請 鉄道駅のバリアフリー化 	H31・R1～R5
道路・公共交通	生駒市地域公共交通総合連携計画	<ul style="list-style-type: none"> 高齢ドライバーの運転免許返納 高齢者の交流会・外出機会の拡大 公共交通利用者に対する商業施設等の優待 利用案内の作成 ソフト面での鉄道との連携 市民の協力による利用促進 	H23～R2
都市づくり	生駒市都市計画マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通サービスの検討(コミュニティバスや乗合タクシーなどの検討) 周辺環境と調和した産業・学術拠点機能の立地誘導(公共交通(バス)の利便性向上) 都市基盤の整備・充実による交通結節点の強化 地域拠点を支える都市基盤の整備・充実 乗り換え利便性の向上 公共交通サービスの検討(コミュニティバスや乗合タクシーなどの検討)(公共交通サービスの維持・充実)(バスの運行状況などの情報提供) 地域の生活交通の維持や活性化(生駒市地域公共交通活性化協議会の設置) 駅及び駅周辺のユニバーサルデザインの推進 公共交通拠点へのアクセス強化 意識啓発への取組み(サービス状況や利用情報などの情報発信) 公共交通の利用促進の取組み(市民の自主的な取組み(イベント開催等)の支援) 	H23～R2
低炭素・循環型社会・生活環境	生駒市環境基本計画	<ul style="list-style-type: none"> モビリティ・マネジメントなど、公共交通機関の利用促進 地域公共交通網形成計画に即した公共交通サービスの検討 歩行者空間の整備 	H31・R1～R10
低炭素・循環型社会	生駒市エネルギービジョン	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバスの運行路線拡大(H26:運行路線拡大、H27～30:運行の継続・検証) 	H26～H30
	生駒市環境モデル都市アクションプラン	<ul style="list-style-type: none"> 公用車及びコミュニティバスなどの車両更新時における電気自動車導入検討 事業所と連携した、超小型モビリティの普及・活用の検討 公用車での超小型モビリティの運用 ICTを活用したオンデマンド型シェアリング交通サービスであるAI運行バスの導入 AIを活用した交通需要予測モデル構築の検討 ICT技術を活用した自転車シェアリングの導入を検討 	H31・R1～R5
高齢者保健福祉・地域福祉	生駒市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバスの運行 高齢者交通費等助成事業 ユニバーサルデザインのまちづくりの推進 	H30～R2
障がい者保健福祉	生駒市障がい者福祉計画	<ul style="list-style-type: none"> 移動支援 同行援護 障がい者等交通費等助成事業 コミュニティバスの運行と利用支援 	H30～R2
生涯学習・スポーツ	生駒市スポーツ推進計画	<ul style="list-style-type: none"> 施設までの交通手段の確保 	H28～R2
商工観光	生駒市商工観光ビジョン	<ul style="list-style-type: none"> 事業活動を支える都市基盤の整備 通勤環境の向上 歩いて楽しい駅周辺の統一感の創出 	H29下半年～R4
その他	けいはんな学研都市新たな都市創造に向けて -新たな都市創造プラン-	<ul style="list-style-type: none"> ICTを交通に活用して新たなライフスタイル(スマートな暮らし)を育成 主要道路の未整備区間の整備を促進 近鉄けいはんな線の延伸協議 モビリティを高める新たな交通システム等の展開(次世代型の連節バス、カーシェアリングシステムなど) 	H28～R7

- 公共交通サービス・コミュニティバスの提供
- 駅・鉄道関連
- 利用促進(ソフト施策)
- 高齢者・福祉関連
- 新たな技術を活用した公共交通サービスの検討

現況の問題点等（再掲：主な内容を抜粋）

- ・ 総人口は2015年から減少に転じ、今後10年で5%程度の減少見込み。少子高齢化の進展。
- ・ 開発時期の早い計画的市街地（真弓・あすか野・鹿ノ台等）では、75歳以上人口割合が高い。傾斜地での造成も多く、高齢者はバス停までの徒歩移動が困難、公共交通を利用しにくい
- ・ 高齢ドライバーの増加、活動の範囲が限定される等の理由で、運転免許を返納しにくい状況。
- ・ 公共交通族は連携計画時よりも増加。
- ・ 人口減少や少子高齢化の影響により、公共交通の収支の悪化の懸念。
- ・ 新たな公共交通サービスは、早急に必要及び将来的に必要と思う方が半数を占める。
- ・ 活動機会の確保として、現状の考え方（買い物・通院）への賛同は約7割。現状以外は、趣味・サークル活動、子どもの通学・習い事に関する機会の保障への意見が多い。

地域公共交通に求められる方向性

<上位計画や関連計画から生駒市の公共交通に求められている方向性や役割>

- ・ 安全で安心して健康に暮らせるまちを支える公共交通
- ・ 人と自然が共生する住みやすく活動しやすいまちを支える公共交通
- ・ 誰もが移動しやすいコンパクトなまちづくりのための公共交通
- ・ 環境にやさしく低炭素なまちづくりと暮らし方の推進のための公共交通
- ・ 生きがいづくりや社会参加促進のための公共交通
- ・ 鉄道を広域連携ネットワークと基幹ネットワーク、路線バスやたけまる号や個別交通路線を生活交通ネットワーク、都市拠点を生駒駅周辺地域と東生駒駅周辺地域、地域拠点を学研北生駒駅周辺地域（北部地域）と南生駒駅周辺地域（南部地域）に位置づける

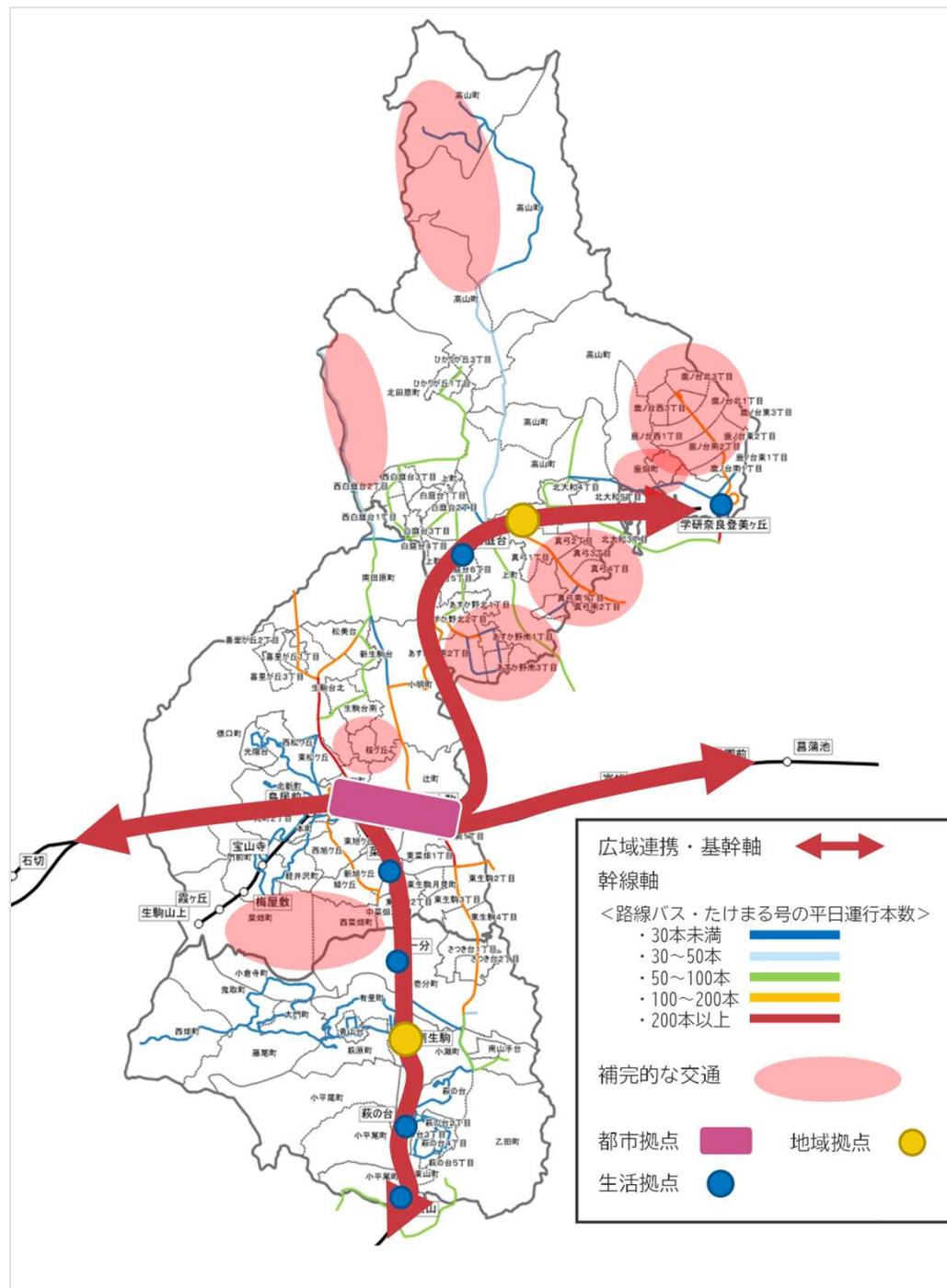
地域公共交通の位置づけと役割

位置づけ	交通手段		役割
広域連携・基幹軸	鉄道	近鉄奈良線（広域） 近鉄けいはんな線（広域） 近鉄生駒線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大阪や奈良市など、隣接都市間や広域的な都市間の移動を支える公共交通網 ・ 市内の都市拠点や各地域拠点間の移動を支える公共交通網
幹線軸	鉄道	生駒ケーブル	<ul style="list-style-type: none"> ・ 居住地と地域拠点や各生活拠点を結ぶ公共交通網 ・ 市内での活動機会を支える軸
	バス	市内の路線バス	
	コミュニティバス	市内のたけまる号	
補完的な交通	個別交通	住宅地内などでラストワンマイル*としての移動手段	<ul style="list-style-type: none"> ・ 幹線軸の駅やバス停までの移動を支援

*ラストワンマイル：目的地まで（駅やバス停から自宅まで等）のワンマイル程度の狭く限定された区間

地域公共交通の課題

- ・ 日常生活に必要な買い物や通院等の活動機会の確保
- ・ 高齢者等が安全・安心に移動できる手段の確保
- ・ 高齢化が急速に進む計画的市街地における移動手段の確保
- ・ まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成
- ・ 地元等の関係者との協働による公共交通サービスの維持や意識の醸成



地域公共交通計画の目標と基本方針

今後の公共交通計画での具体的な施策

<目標> 市内の各地域にお住まいの誰もが、日常生活を行う上で必要となる活動機会を確保できる、公共交通サービスを提供（活動機会の保障）

地域にとって望ましい手段を検討
例) 路線バスの運行内容の見直し、
たけまる号や乗合タクシーや
ボランティア輸送等の導入検討

基本方針①
：公共交通不便地域における公共交通サービスの提供・維持・確保

基本方針①の定量指標

- 公共交通不便地域（空白地）の解消率
- たけまる号に対する生駒市の負担割合

① 公共交通不便地域での公共交通サービスの提供

- 連携計画で未提供地区での、公共交通サービス提供について検討
- 1地区ずつ、対策案を掲載する
- 今回の計画策定で新たに必要となる地区を追加

① コミュニティバスの運行形態の見直し・改善

- 店舗撤退などルート上の環境変化や、利用者ニーズ・需要量に応じて、必要な見直しや改善を検討・実施する

① 公共交通サービスの新規運行や運行継続の水準の検討

- 既存のコミュニティバスの評価指標の見直し
- 新規の導入サービスの評価指標

基本方針②
：住民の移動ニーズやまちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成

基本方針②の定量指標

- 拠点場所までの30分到達時間圏の人口割合
- 主な買い物場所や通院場所までの30分到達時間圏の高齢者人口割合

② まちづくりと連携した公共交通サービスの提供

- 将来の生活交通圏域に準じた公共交通網への維持・確保
- 既存の路線バスの再編（昼間時間帯等での運行頻度やルートの変更などの検討）
- アンケートの着地ニーズを踏まえた公共交通網の検討

② 観光との連携

② 学研高山地区第2工区等新しいまちづくりとの連携

- ICTを活用した交通システム等の実現に向けて協働（相乗りアプリや自動運転バスの実証実験など）
- 広域幹線道路整備事業（小平尾BP、清滝生駒道路等）などの道路事業の供用時期には、交通事業者と公共交通網のあり方を検討

② MaaSの検討

基本方針③
：ラストワンマイル※を担う新たな移動手段の導入

基本方針③の定量指標

- 公共交通不便地域（空白地）の解消率
※基本方針①と同じ指標

※ラストワンマイル：目的地まで（駅やバス停から自宅まで等）のワンマイル程度の狭く限定された区間

③ 近隣の助け合い輸送等の導入に向けた検討

- バス停までの移動など、近距離移動を支援するための仕組みづくりの検討
- 助け合い輸送（ボランティア輸送）、自家用有償等の導入に向けた市の支援内容を検討（乗務員確保のための広報活動含む）
- 自動運転バスやグリーンズローモビリティ等の新たな移動手段の導入検討

④ 需要喚起に向けた公共交通に関する情報の発信

- 市の総合時刻表、おでかけ情報などを掲載した広報媒体の作成
- 市広報誌やホームページ、SNS等で情報の発信
- 公共交通の啓発に向けたイベント等の開催

基本方針④
：地域公共交通ネットワークの維持に向けた利用促進

基本方針④の定量指標

- 生駒市内の公共交通の利用者数

④ モビリティ・マネジメントの実施

- 子どもの送迎、高齢者の免許自主返納との連携、転入者への情報提供

④ 企業や病院等の送迎バスとの連携

- 地元企業の送迎バス等への一般市民の混乗化の検討
- 病院などの市内施設が運行している送迎バスの混乗化検討

④ 地元企業等との連携の推進（協賛金・企業広告等）

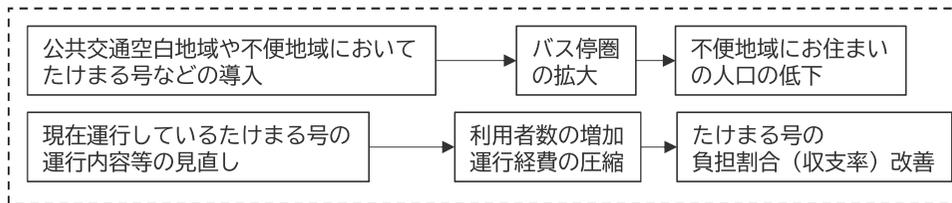
- 商業施設と連携した料金施策（割引乗車券）
- たけまる号への協賛金～企業広告の掲載

※具体的な施策は暫定案であり、
今後、実施主体等関係者と協議の上、内容を見直す

※基本方針の定量指標は暫定指標であり、
今後、活動機会の大きさを示す指標として精査する

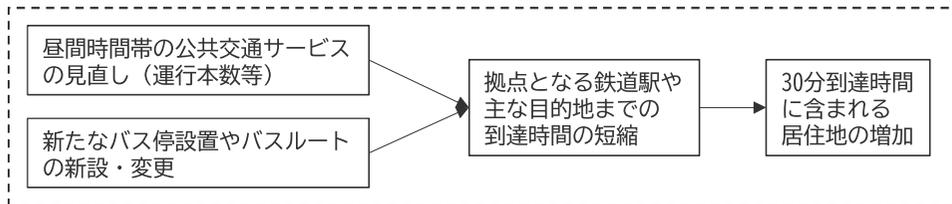
基本方針1：公共交通不便地域における公共交通サービスの提供・維持・確保

指標名		現況値	目標値
公共交通不便地域（空白地）の解消率 ※駅・バス停の300m圏外の人口の割合		80.0% (H27)	〇〇%
たけまる号に対する 生駒市の負担割合	光陽台線	16.6% (R1：以降も同様)	70.0% を超過しない
	門前線	22.8%	
	北新町線	49.7%	
	西畑・有里線	43.5%	
	萩の台線	68.9%	



基本方針2：住民の移動ニーズやまちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成

指標名	現況値	目標値
都市拠点までの30分到達時間圏の人口割合 ※都市拠点：生駒駅、東生駒駅（全市対象）	46.0% (H27)	〇〇%
地域拠点までの30分到達時間圏の人口割合 ※北部：学研北生駒駅、南部：南生駒駅	北部地域：36.0% 南部地域：23.0% (H27)	〇〇%
主な買い物場所や通院場所までの30分到達時間圏の高齢者人口割合 ※高齢者：65歳以上人口	買い物：59.0% 通院：53.0% (H27)	〇〇%

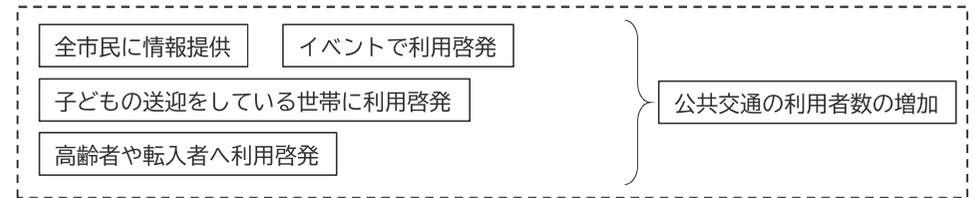


基本方針3：ラストワンマイルを担う新たな移動手段の導入

指標名	現況値	目標値
公共交通不便地域（空白地）の解消率 （基本方針1と同じ指標）	80.0% (H27)	〇〇%

基本方針4：地域公共交通ネットワークの維持に向けた利用促進

指標名		現況値	目標値
生駒市内の公共交通 の利用者数 （1日平均）	鉄道	51,000人 (H30)	〇〇人
	路線バス	25,000人 (H30)	〇〇人
	たけまる号	370人 (R1)	〇〇人



第7章 計画の達成に向けた評価

- 本計画で示した事業や施策については、関係者が連携して、各事業の計画を立案し（Plan）、その計画に沿って各事業を実施し（Do）、事業の進捗や達成状況、事業実施の評価・検証を行います（Check）。また、評価・検証結果に基づいて、必要に応じて事業の見直し・改善を図ります（Action）。このPDCAサイクルを繰り返し実施し、目標とする将来像の実現を目指します。
- また、事業の実施にあたっては、「生駒市の地域公共交通に対する考え」に記載している通り、「事業推進の費用は市と利用者、沿線の地域が適切に分担する」「事業推進にあたっては、必要なルールを定める」ことを念頭にし、公共交通サービス提供の計画案や費用負担等の試算結果を地域（住民や自治会等）に提示し、地域が選択できるように努めます。
- なお、この評価や検証、事業の見直し等については、「生駒市地域公共交通活性化協議会」が主体となって実施します。生駒市地域公共交通活性化協議会は、連携計画策定後も毎年協議会を開催して事業の進捗や評価、事業計画の見直し等を行っており、これまでもPDCAサイクルを実践してきています。本計画の策定後も協議会を毎年開催し、事業進捗や事業評価（数値目標等）の確認を行うとともに、社会情勢の変化に対応しつつ、よりよい公共交通サービスの提供に努めます。

