【資料 2-2】

生駒市地域公共交通計画

（素案）

［本編］

令和３年３月

目　次

1.　計画策定にあたっての背景と目的..... 1
1.1.　計画策定の背景と目的..... 1
1.2.　計画の位置づけ..... 2
1.3.　計画の区域..... 2
1.4.　計画の期間..... 2
1.5.　計画の構成..... 3
1.6.　生駒市の地域公共交通に対する考え　※精査中..... 4
1.7.　生駒市地域公共交通総合連携計画のフォローアップ..... 5
2.　地域及び地域公共交通の現状・課題分析..... 6
2.1.　地勢・土地利用..... 6
2.2.　人口・世帯..... 9
2.3.　事業所・従業者数..... 14
2.4.　各種施設分布..... 16
2.5.　運転免許保有状況..... 20
2.6.　観光・交流..... 22
2.7.　公共交通 23
2.8.　地域公共交通に対する意見..... 37
2.9.　現状及び課題の整理..... 54
3.　上位計画及び関連計画等の整理..... 57
3.1.　第 6 次生駒市総合計画（平成 31 年 3 月策定）..... 57
3.2.　生駒市地域公共交通総合連携計画（平成 23 年 3 月策定）..... 57
3.3.　生駒市都市計画マスタープラン（平成 23 年 3 月策定）..... 58
3.4.　その他の関連計画..... 62
4.　将来のまちづくりに向けた地域公共交通のあり方..... 65
4.1.　地域公共交通に求められる方向性..... 65
4.2.　地域公共交通の位置づけと役割..... 67
4.3.　地域公共交通の課題..... 69
5.　地域公共交通計画の基本方針と目標設定..... 73
5.1.　生駒市の地域公共交通の目指すべき将来像と基本方針..... 73
5.2.　計画の指標と数値目標の設定..... 75
6.　目標を達成するために行う事業・施策..... 85
7.　計画の達成に向けた評価..... 103

1. 計画策定にあたっての背景と目的

1.1. 計画策定の背景と目的

生駒市は、生駒山や矢田丘陵など自然環境に恵まれ、奈良市・大阪府・京都府と隣接する立地条件から、良好な住宅都市、大阪等のベッドタウンとして発展してきました。現在では人口 11 万人を超える都市となりましたが、全国的な傾向と同様に少子高齢化が本格化し、2013 年をピークに人口が減少しています。平地が少ない生駒市においては、傾斜地において住宅開発が進められてきたため、自家用車中心のライフスタイルが定着しており、高齢ドライバーの増加や交通事故に占める高齢者の割合の増加は、今後のまちづくりの大きな課題であるといえます。また、定年延長や多様な働き方や多様な暮らし方、新型コロナウイルス感染症などのライフスタイルの変化等、様々な状況が変化してきています。

また、生駒市の公共交通は、鉄道、路線バス、コミュニティバス（たけまる号）、タクシー等が整備され、市民の日常生活を支える移動手段として大きな役割を果たしています。平成 23 年には、「生駒市地域公共交通総合連携計画（以下、連携計画）」を策定し、市民が日常生活を行う上で必要となる活動機会を確保することを基本的な考え方として、生駒市が主体となって公共交通サービス（コミュニティバス）の提供を行ってきました。しかし、連携計画で定めた公共交通サービス提供の優先順位の高い地区において、未提供地区が残っており、今後の課題と言えます。さらに、交通事業者では、乗務員等の人材不足や高齢化問題が他業界よりも顕著であり、公共交通を供給する側の問題も深刻化しています。

国の動きとしては、「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」が令和 2 年 6 月 3 日に公布され、原則として全ての地方公共団体において地域交通に関するマスタープランとなる計画（地域公共交通計画）を策定した上で、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組める仕組みを拡充するとともに、特に過疎地などでは、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取組を促すことが示されました。

このような状況を踏まえ、また、生駒市の上位計画である第 6 次生駒市総合計画や都市計画マスタープランに示されているまちづくりの方針に則り、生駒市の公共交通のマスタープランである「生駒市地域公共交通計画」を策定しました。

1.2. 計画の位置づけ

本計画は、本市の上位計画である「第 6 次生駒市総合計画」や「生駒市都市計画マスタープラン（令和 3 年度策定予定）」を踏まえ、その他の関連計画と連携・整合を図りながら、本市における今後の地域公共交通のマスタープランとして位置づけます。

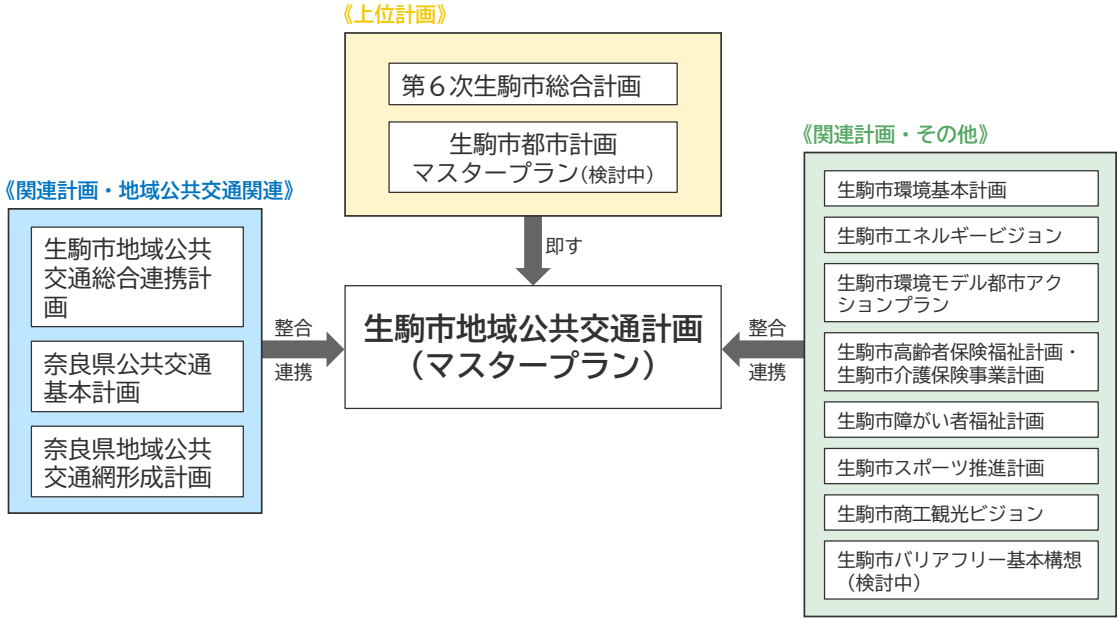


図 1-1　本計画の位置づけ

1.3. 計画の区域

本計画の区域は、生駒市全域とします。

1.4. 計画の期間

本計画の対象期間は、策定から 10 年間（2021 年度～2030 年度）とします。
計画の中間年次である 5 年後の 2025 年に中間見直しを行います。

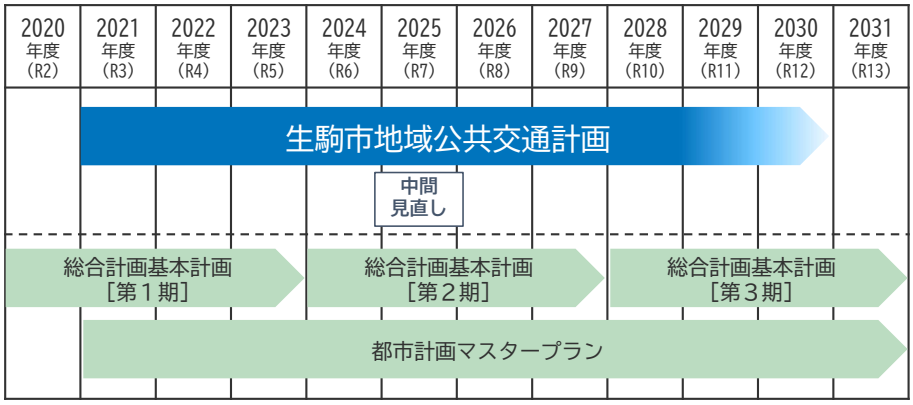


図 1-2　計画の期間

1.5. 計画の構成

本市における地域公共交通等を取り巻く現状と課題を把握し、将来のまちづくりに向けた地域公共交通のあり方、基本方針を記載しています。また、この基本方針を受けた目標を達成するための事業・施策を記載しています。

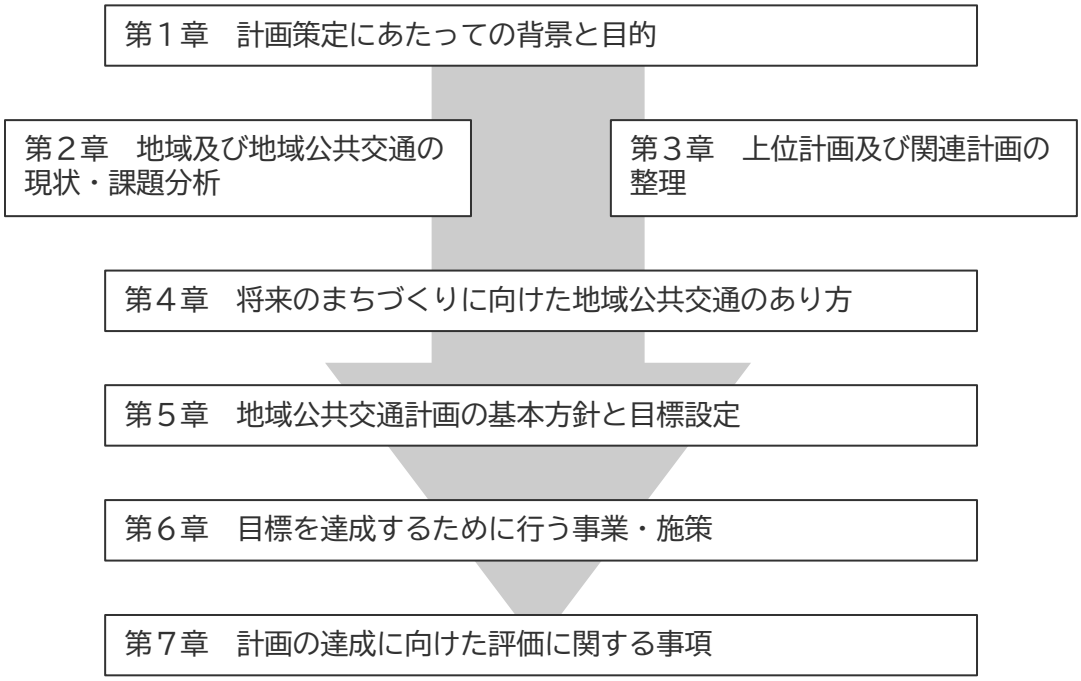


図 1-3　本計画の構成

1.6. 生駒市の地域公共交通に対する考え　※精査中

①人々の交流構造の把握

- 大阪のベッドタウンとして発展してきたことから、大阪などで従業する人が多く、昼間時間帯の市内では、高齢者や女性による買い物などの私用目的の交通が多い。
- 鉄道と路線バスなどからなる公共交通網が形成されているが、近年、運転免許が幅広い年齢層に行き渡り、自動車を利用した買い物や送迎などが日常的に行われている。
- 団塊世代が退職時期を迎え、今後は、市外への通勤・通学の減少、市内での通勤・通学以外の私用目的の交通（特に自動車利用）の増加、７５歳以上の高齢者の増加に伴う公共交通需要の変化が見込まれる。

②人々の移動の支援

- 市民の日常生活に必要な活動が支障なく行えるように、必要な施策を検討する。
- 居住者の属性や活動の状況、生活に必要な施設の整備状況、公共交通体系の整備状況など、地区ごとの状況に応じた計画を検討する。

③公共交通サービスの確保

- 既存の公共交通を活用するとともに、急速に進展する高齢化などの問題に対応できる公共交通サービスの提供を目指す。

④公共交通政策推進

- 生駒市民の生活に必要な活動を支えることは市が行うべき施策であると認識し、それに必要な公共交通政策の推進は市が積極的に役割を果たしていく。

⑤公共交通事業の効率的運営

- 公共交通サービスの提供に当たっては、交通事業者をはじめとする関係機関との連携のもとで効率的な運営を行うなど、財源の制約の中で持続可能な仕組みを確立する。

⑥公共交通サービスの維持へ向けての市民との協働

- 生活に必要な公共交通サービスを維持するためには市民の理解と協力が不可欠であることから、市民一人ひとりの公共交通に対する意識を高めることなどをはじめとして、市民とともに公共交通を守り育てていく。
- 市民との協創により、課題をみんなで解決し、価値創造を目指す。

⑦市域の公共交通計画策定

- 公共交通サービスの充実に向け、必要な事業を検討し推進する。
- 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。

1.7. 生駒市地域公共交通総合連携計画のフォローアップ

別途精査中

2. 地域及び地域公共交通の現状・課題分析

2.1. 地勢・土地利用

(1) 生駒市の概況

- 生駒市は奈良県北西部に位置し、西に生駒山地、東に矢田丘陵と西の京丘陵があり、南北に細長い形をしています。また、奈良市、大阪府、京都府と隣接しており、自然環境の良さや交通の利便性から、良好な住宅都市・大阪等のベッドタウンとして発展してきました。
- 生駒市の総面積は約 53.2km² で、市街化区域面積は約 21.4km² で市域の約 4 割を占めています。また、市街化区域内の大半は住宅用地（特に、第一種低層住居専用地域）で、商業用地は駅の周辺に、工業用地は北田原の工業団地に集積しています。

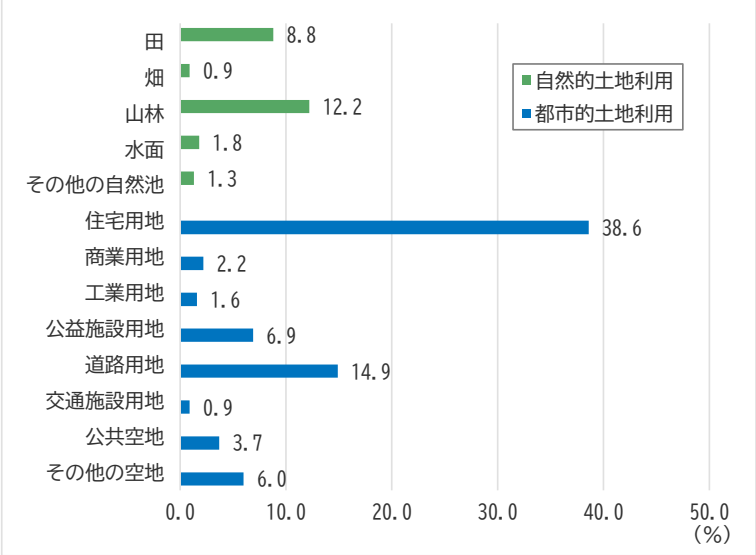


図 2-1 市街化区域における各土地利用の面積割合（H26）

出典：都市計画基礎調査

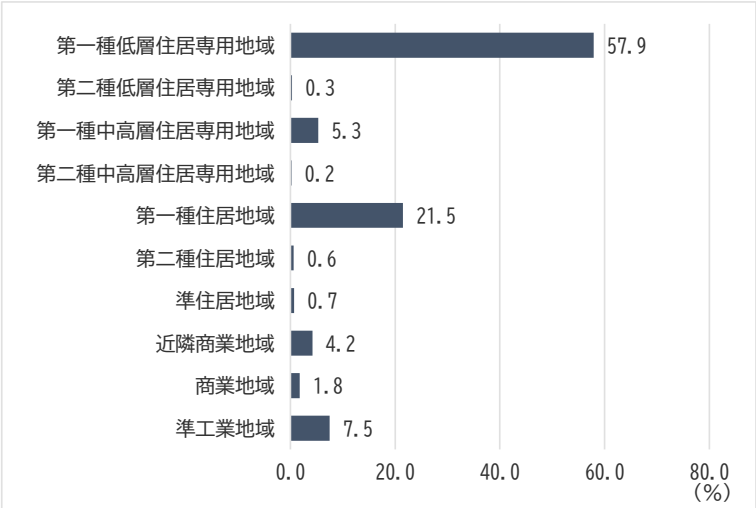


図 2-2 用途地域の面積割合（H26）

出典：都市計画基礎調査

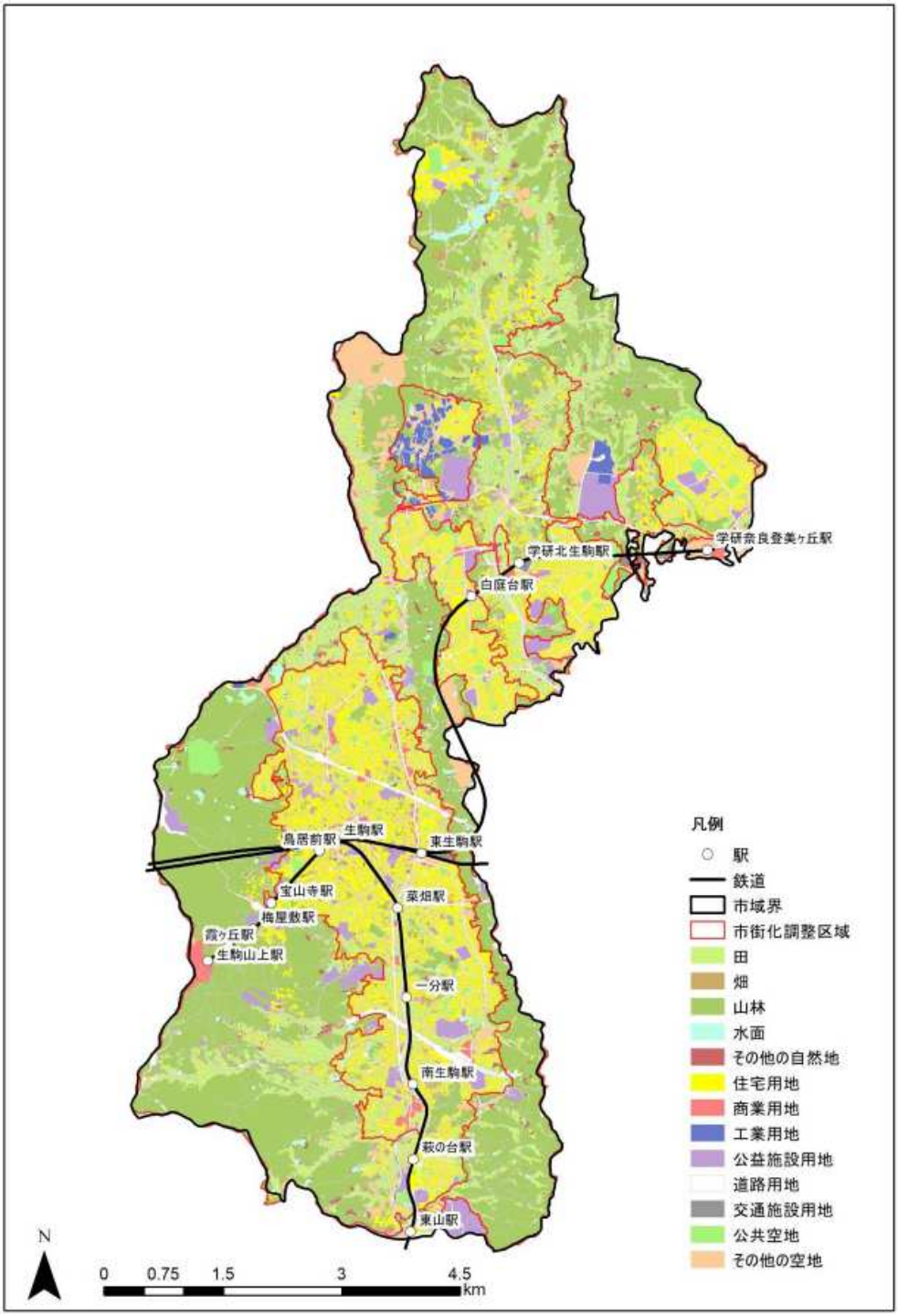


図 2-3　土地利用の状況（H26）

出典：都市計画基礎調査

(2)　勾配の状況

・　市内の中心部や近鉄生駒線周辺以外では急勾配の場所が多く存在し、西畑町自治会館入口バス停（たけまる号）、さつき台一丁目バス停、国道鹿畑バス停、鬼取町バス停（たけまる号）などのバス停周辺で、最大勾配 45%を超えています。

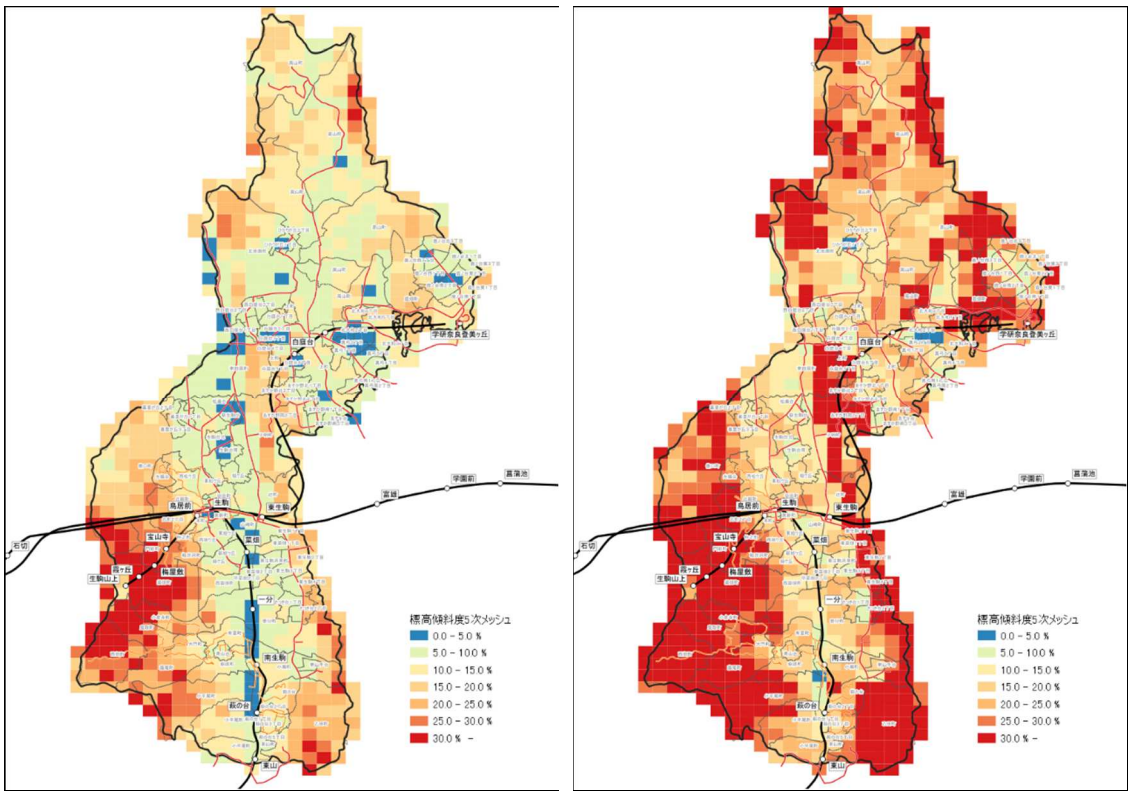


図 2-4　勾配の状況（左：平均勾配、右：最大勾配）

出典：国土数値情報(H23 標高傾斜度 5 次メッシュデータ)を加工して作成

表 2-1　急勾配のバス停（最大勾配の大きい順）

バス停名	平均勾配(%)	最大勾配(%)
西畑町自治会館入口	31.0	48.1
さつき台一丁目	21.4	47.7
国道鹿畑	22.9	46.4
鬼取町	28.1	45.8
東生駒三丁目	13.7	44.1
稲葉	22.2	43.3
大福寺	22.0	42.0
あすか野小学校	18.4	41.6
暗峠	26.8	40.8
東生駒一丁目東	18.5	40.4
薬師台	22.4	40.2
奥薬師台	22.4	40.2

出典：国土数値情報(H23 標高傾斜度 5 次メッシュデータ)を加工して作成

2.2. 人口・世帯

(1)　人口

- 生駒市の人口は 2015 年(H27)で 11.8 万人となっています。
- 今後は人口減少が進み、10 年後の 2030 年には 11.1 万人（2030 年/2020 年：0.95)、2045 年には 10 万人（2045 年/2020 年：0.83）を下回ると推計されています。
- 人口移動の特徴として、20 歳代は転出超過（就職等に伴う転出）を、30 歳代は転入超過（結婚・子育てに伴う転入）と、子育て世代にとって魅力的なまちと言えます。

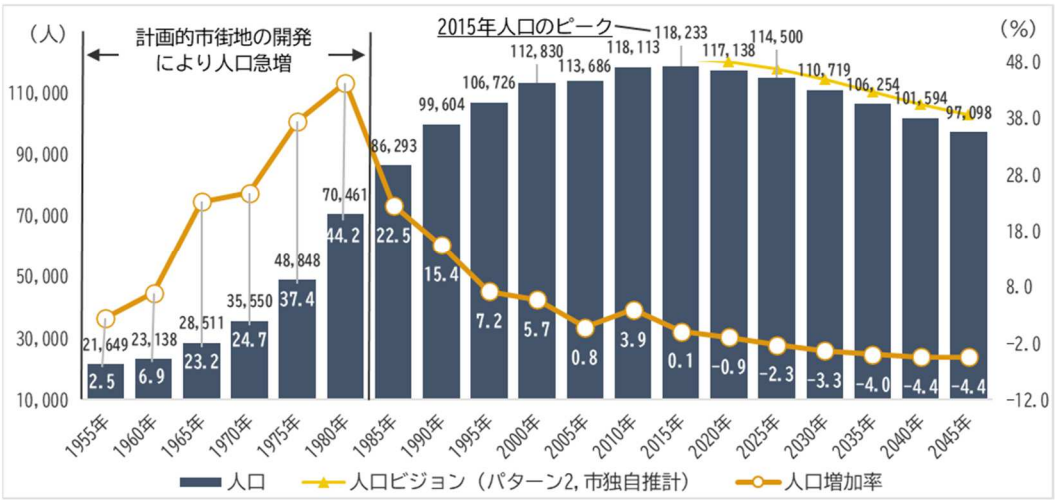


図 2-5　人口及び人口増加率の推移と将来推計

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成 30（2018）年推計)」※2020 年以降は将来推計人口
人口ビジョンデータは、第 2 期生駒市まち・ひと・しごと創生総合戦略より抜粋

図 2-6　年齢階級別の純移動数（2017 年・2018 年平均）

出典：第 2 期まち・ひと・しごと創生

(2)　高齢化の動向（年齢別）

- 2015 年の 65 歳以上人口割合は 25%を超え、高齢化が進んでいます。
- 10 年後の 2030 年には、65 歳以上人口割合は 30%を超え、15～64 歳人口は 60%を下回ります。75 歳以上人口割合は 20%近くまで増える見込みです。

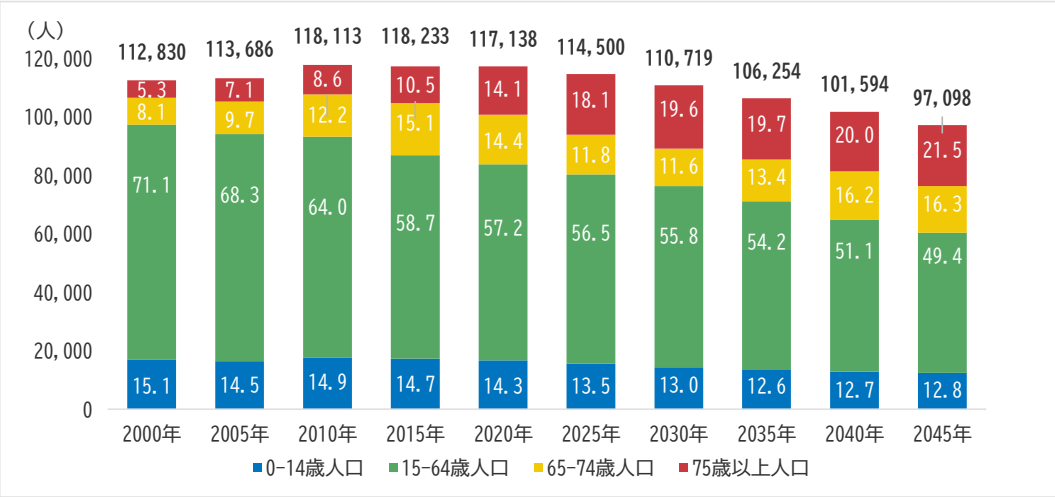


図 2-7　年齢別人口割合

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成 30（2018）年推計）」※2020 年以降は将来推計人口

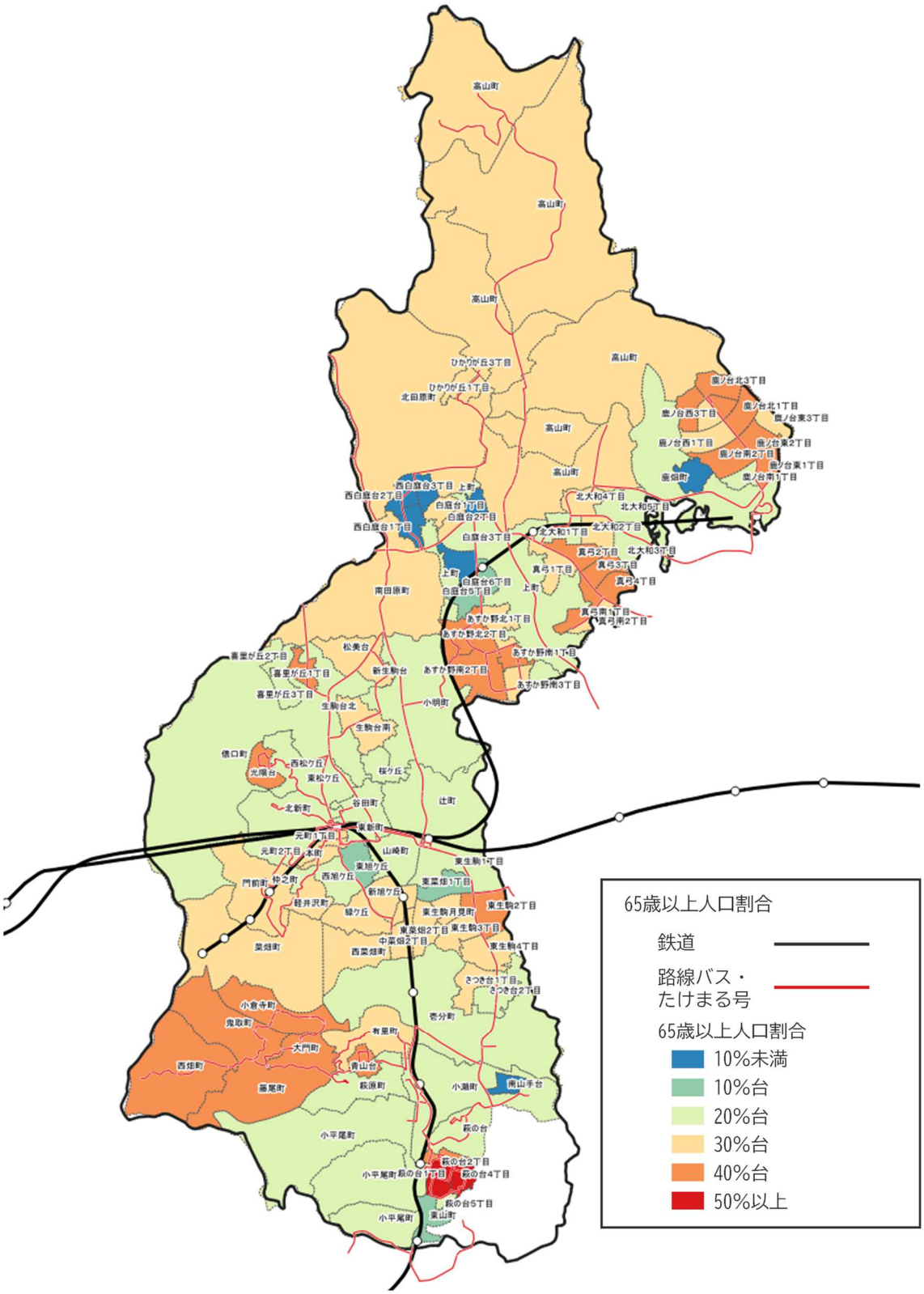


図 2-8　地区別 65 歳以上人口割合

出典：住民基本台帳人口（令和 2 年 7 月末）

・ 平成 22 年からの人口の変化として、70 歳以上人口が増加しており、これは団塊世代で、45～54 歳人口は団塊ジュニア世代を示しています。
・ 町別の 75 歳以上人口割合が 25%を超えている地域・増加人口が多い地域は、光陽台、あすか野、青山台、鹿ノ台、萩の台、真弓で、団塊世代の高齢化とともに、75 歳以上人口の割合は上昇し、高齢化対策が必要な地区と言えます。

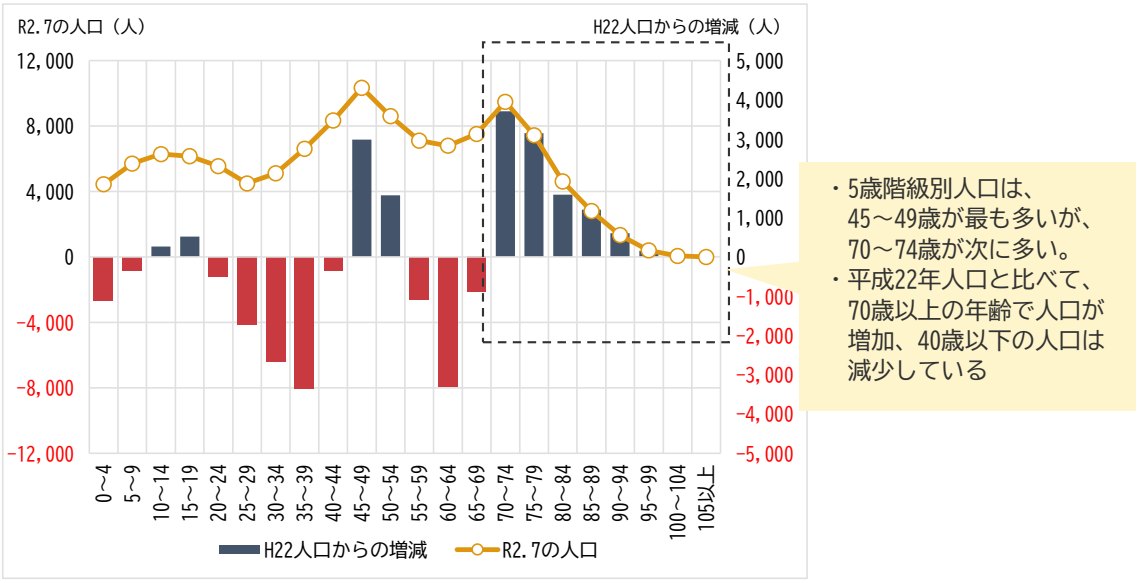


図 2-9　5 歳階級別人口の推移

出典：住民基本台帳人口（平成 22 年 3 月末、令和 2 年 7 月末）

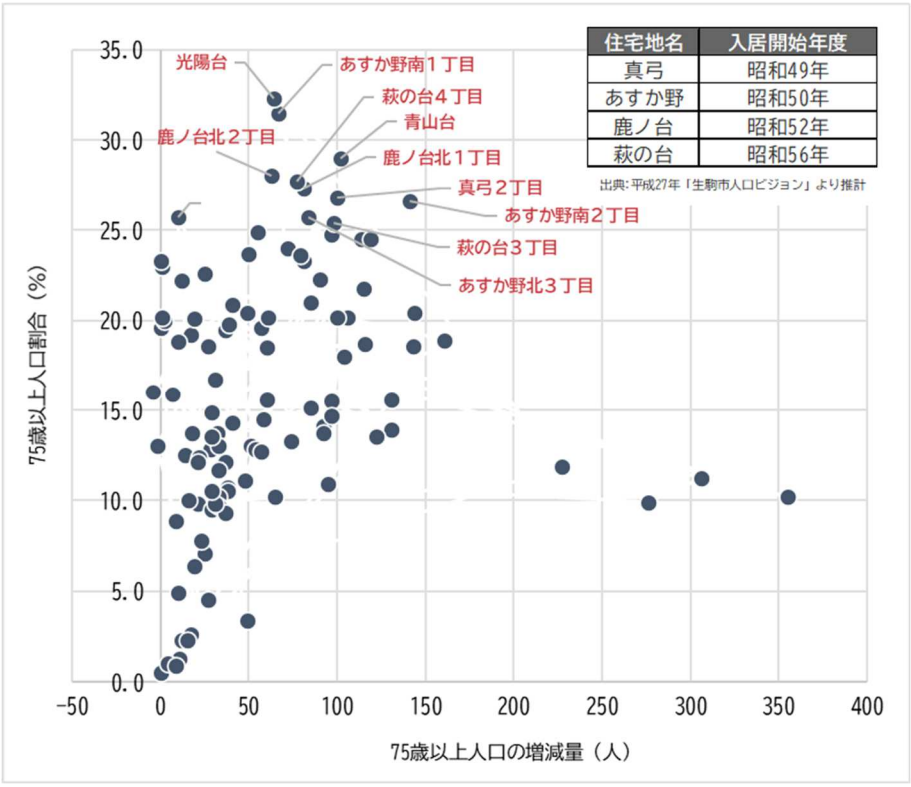


図 2-10　75 歳以上人口割合と 75 歳以上人口の増減量の関係

出典：住民基本台帳人口（平成 22 年 3 月末、令和 2 年 7 月末）

(3)　世帯数

- 世帯数は増加傾向にありますが、一世帯あたりの人数は減少傾向にあります。
- 高齢者（65 歳以上）の世帯員のいる世帯数は増加傾向にあります。また、高齢者単身世帯も増加傾向にあり、全世帯の 1 割程度を占めています。

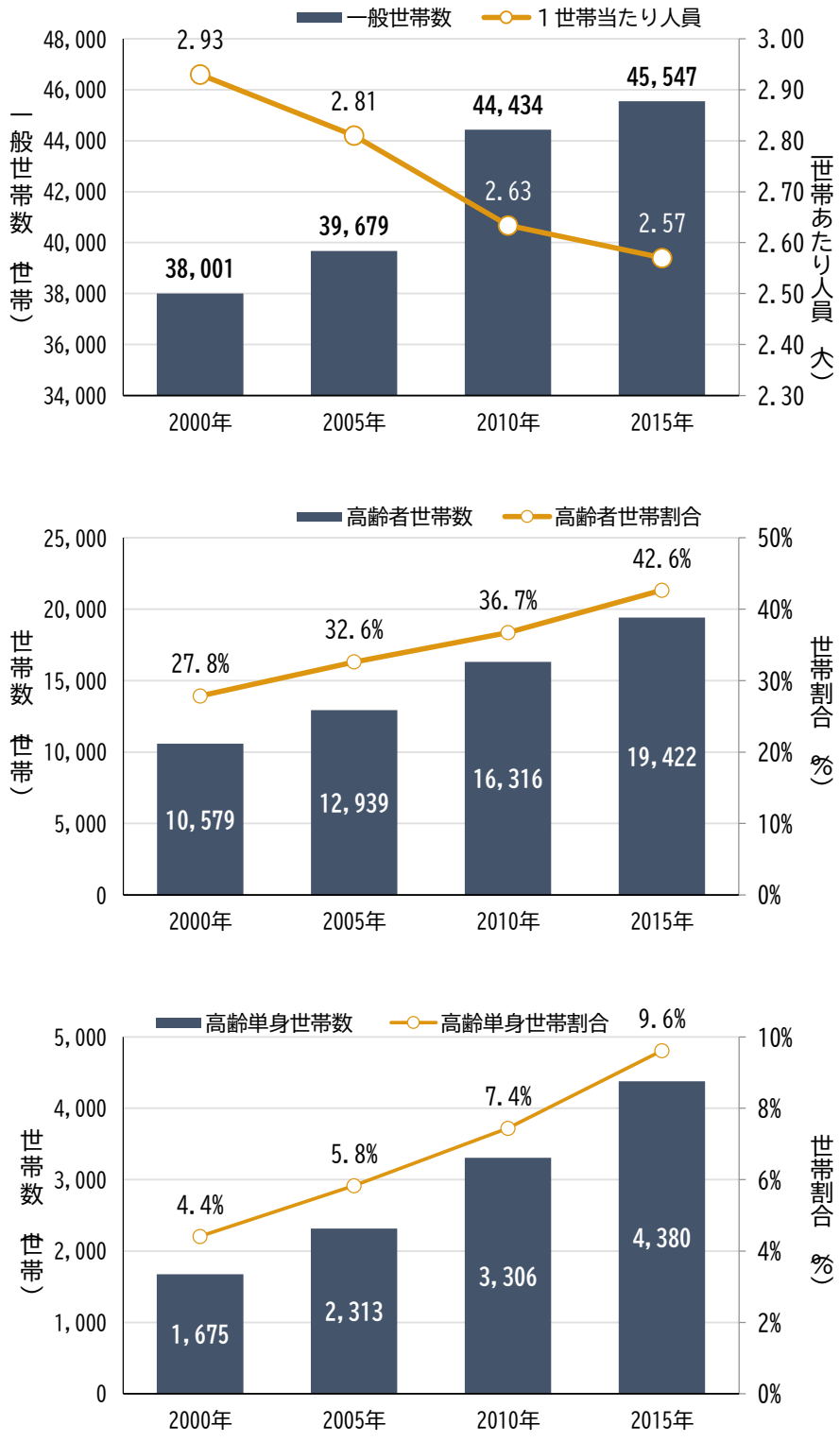


図 2-11　世帯の状況（上：一般世帯数と一世帯あたり人員、中：高齢者のいる世帯、下：高齢者単身世帯）

出典：国勢調査

2.3. 事業所・従業者数

(1) 事業所数・従業者数

- 事業所数と従業者数に大きな経年変化はなく、市内では約 2,800 事業所、約 27,000 人規模の企業活動があります。
- 駅周辺や北田原工業団地で多くの従業者数が集中しています。

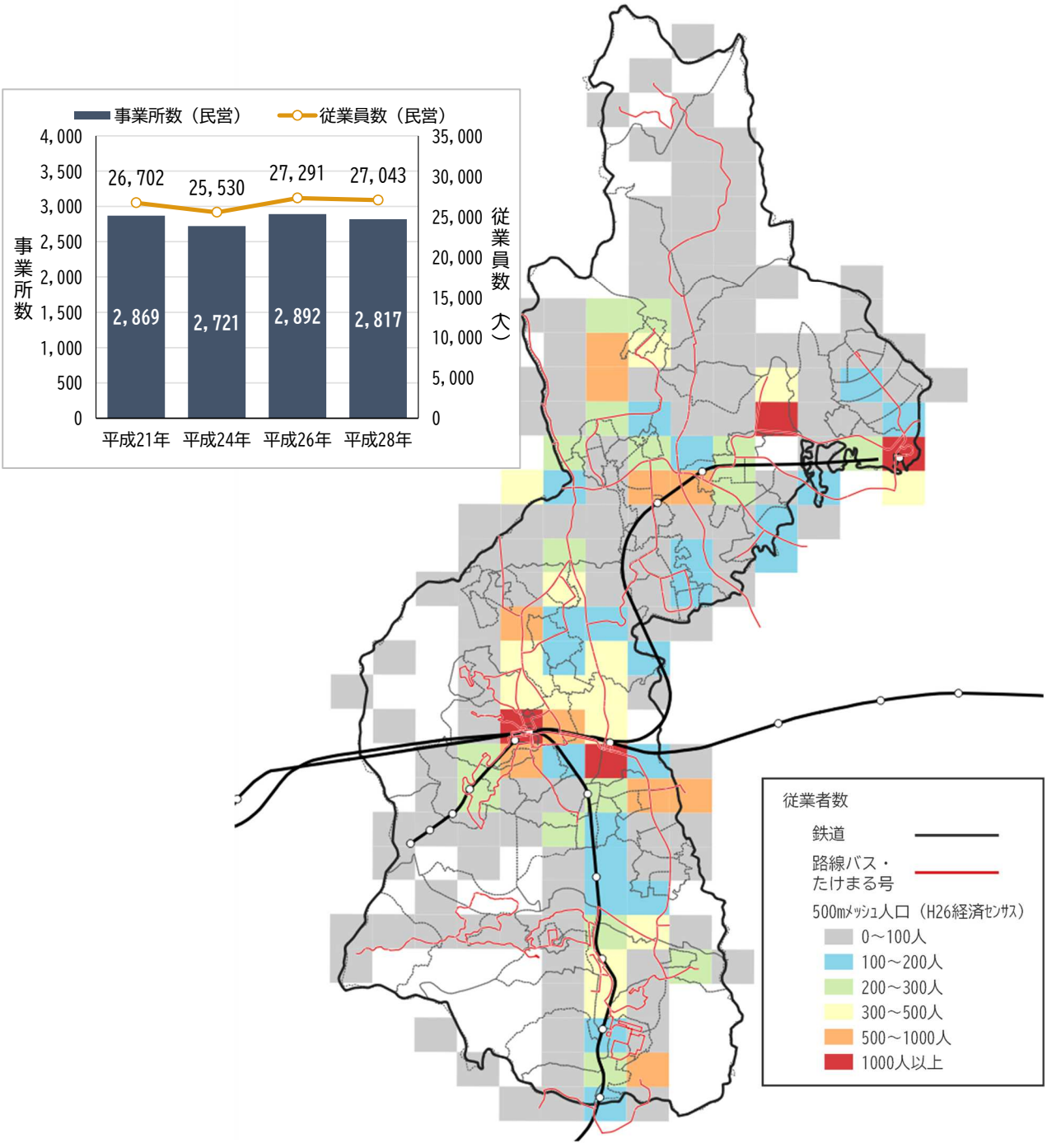


図 2-12 従業者分布(H26)及び事業所数と従業者数の推移（民営）

出典：経済センサス（民営のみ）

(2)　通勤の状況等

- 通勤手段は、自家用車・バイク通勤者が 63%と全体の半数以上を占めています。一方、近鉄やバス通勤者は 27%、徒歩・自転車通勤は 10%を占めています。
- 自家用車・バイク通勤の方は、主に生駒市内にお住まいの方が 42%、奈良市にお住まいの方が 23%と、近隣の方が利用されている傾向にあります。

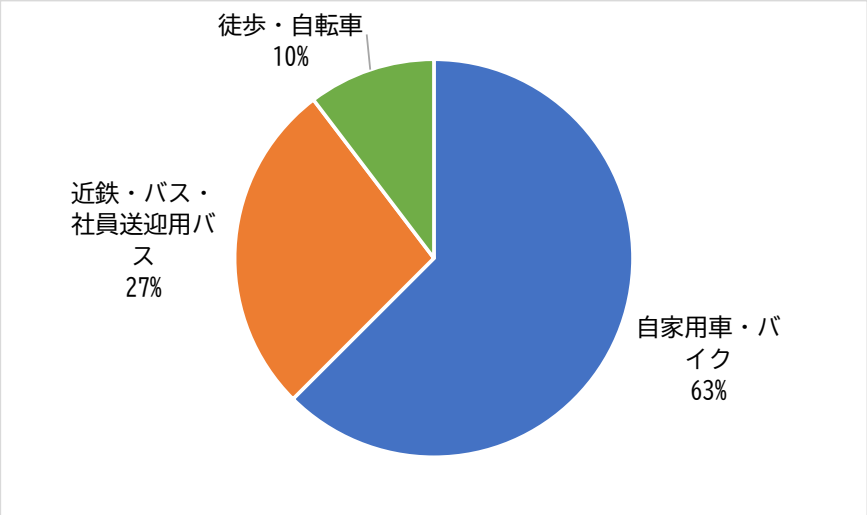


図 2-13　通勤手段割合

出典：令和 2 年度事業所アンケート調査結果（生駒市）

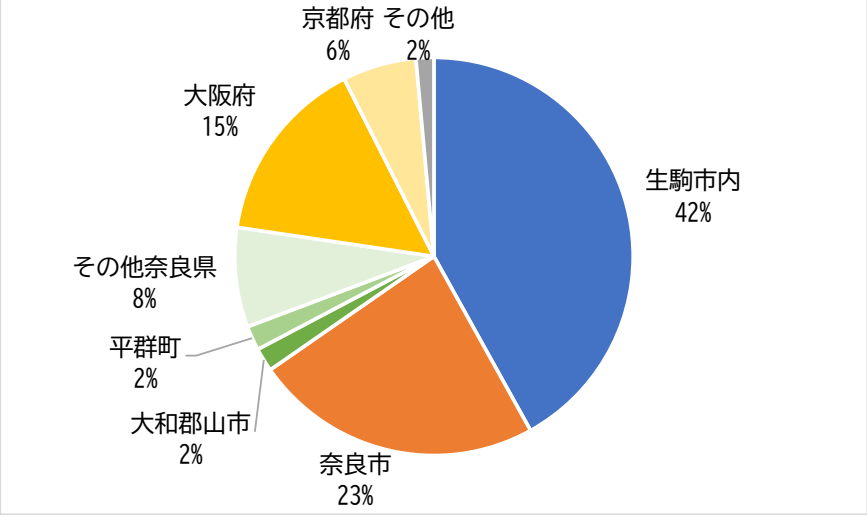


図 2-14　自家用車・バイク通勤の方の居住地割合

出典：令和 2 年度事業所アンケート調査結果（生駒市）

2.4. 各種施設分布

(1)　医療施設の分布

- 医療施設（内科・外科）は、診療所を中心に概ね全域をカバーしています。
- 主な医療施設へ公共交通を使ったアクセスとしては、大半の地域で概ね 60 分で到着できる状況にありますが、南部地域等では公共交通でアクセスできない地域もあります。

※主な医療施設：住民アンケート調査で、通院先として回答の多かった施設を採用

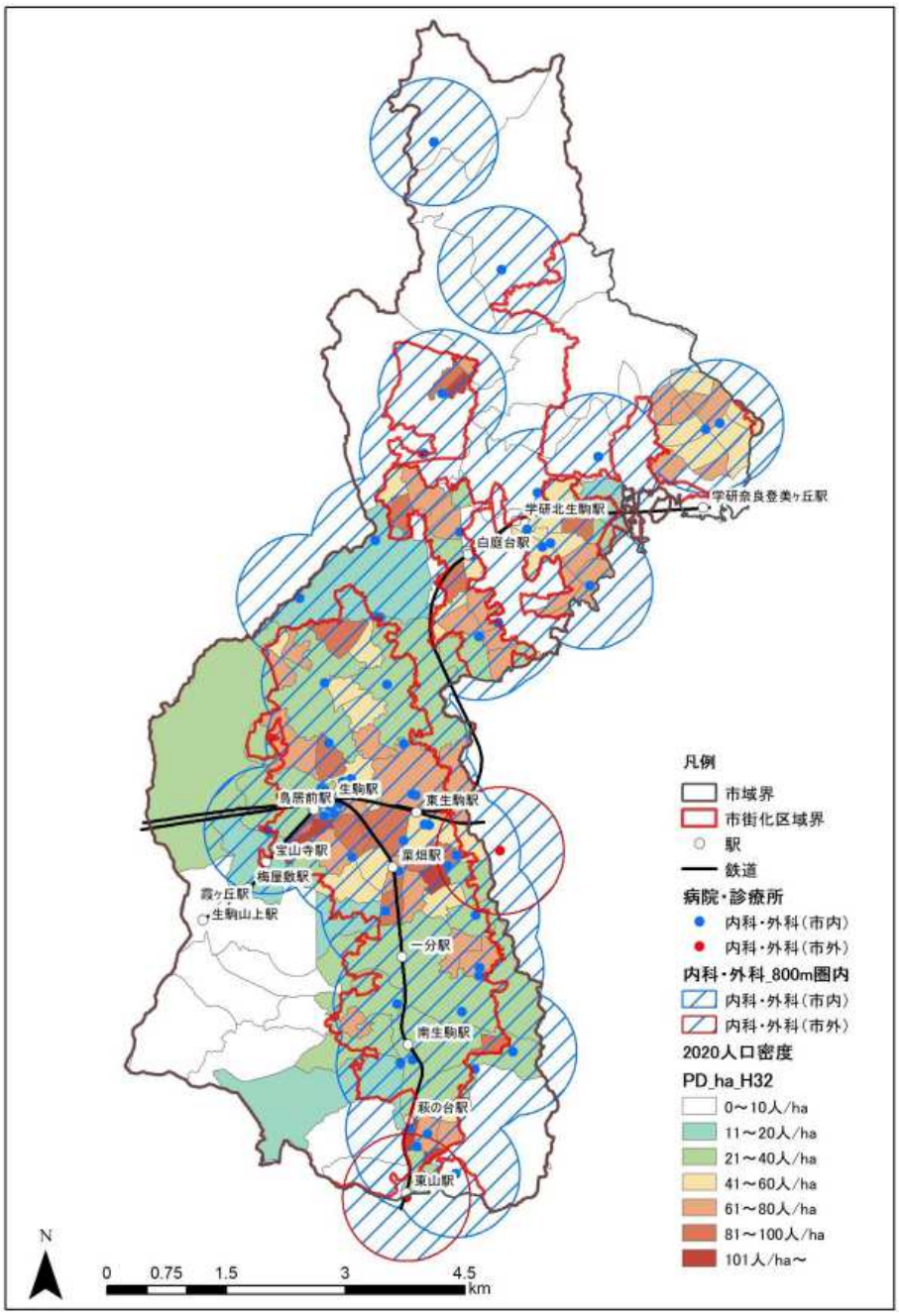


図 2-15　医療施設の分布状況

出典：生駒市都市計画審議会都市計画マスタープラン策定検討部会　第 2 回資料より抜粋

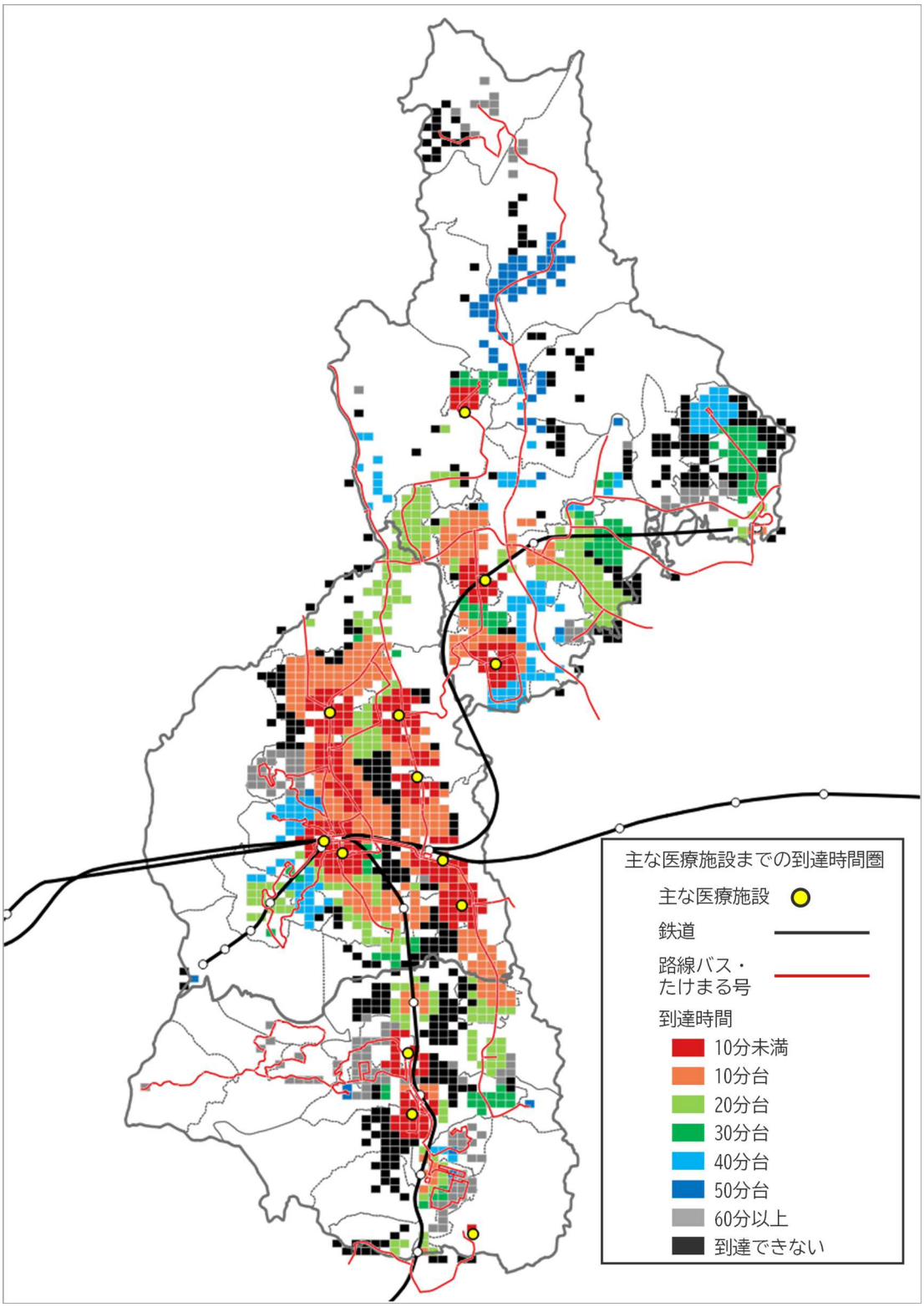


図 2-16　主な医療施設への到達時間圏（鉄道とバスによるアクセス）

出典：令和 2 年時点の鉄道・バス時刻表(平日 10 時～15 時台)をもとに算出

※到達時間圏は、住宅地から目的地までの公共交通で移動した場合の所要時間を図示したものです。
公共交通の所要時間には、バス停や目的地までの徒歩時間、公共交通での移動時間、公共交通が到着するまでの待ち時間の合計時間です。

(2)　商業施設（大規模小売店舗、小規模スーパー）の分布

- 商業施設は、概ね充足していますが、ロードサイド型スーパーが多いため、マイカーを保有していない方にとってはやや利便性が劣ります。
- ひかりが丘、あすか野など、大規模住宅地で買い物需要が多いにもかかわらず、カバーされていない地域もあります。
- 主な商業施設へ公共交通を使ったアクセスとしては、大半の地域で概ね 60 分で到着できる状況にありますが、南部地域等では公共交通でアクセスできない地域もあります。

※主な商業施設：住民アンケート調査で、通院先として回答の多かった施設を採用

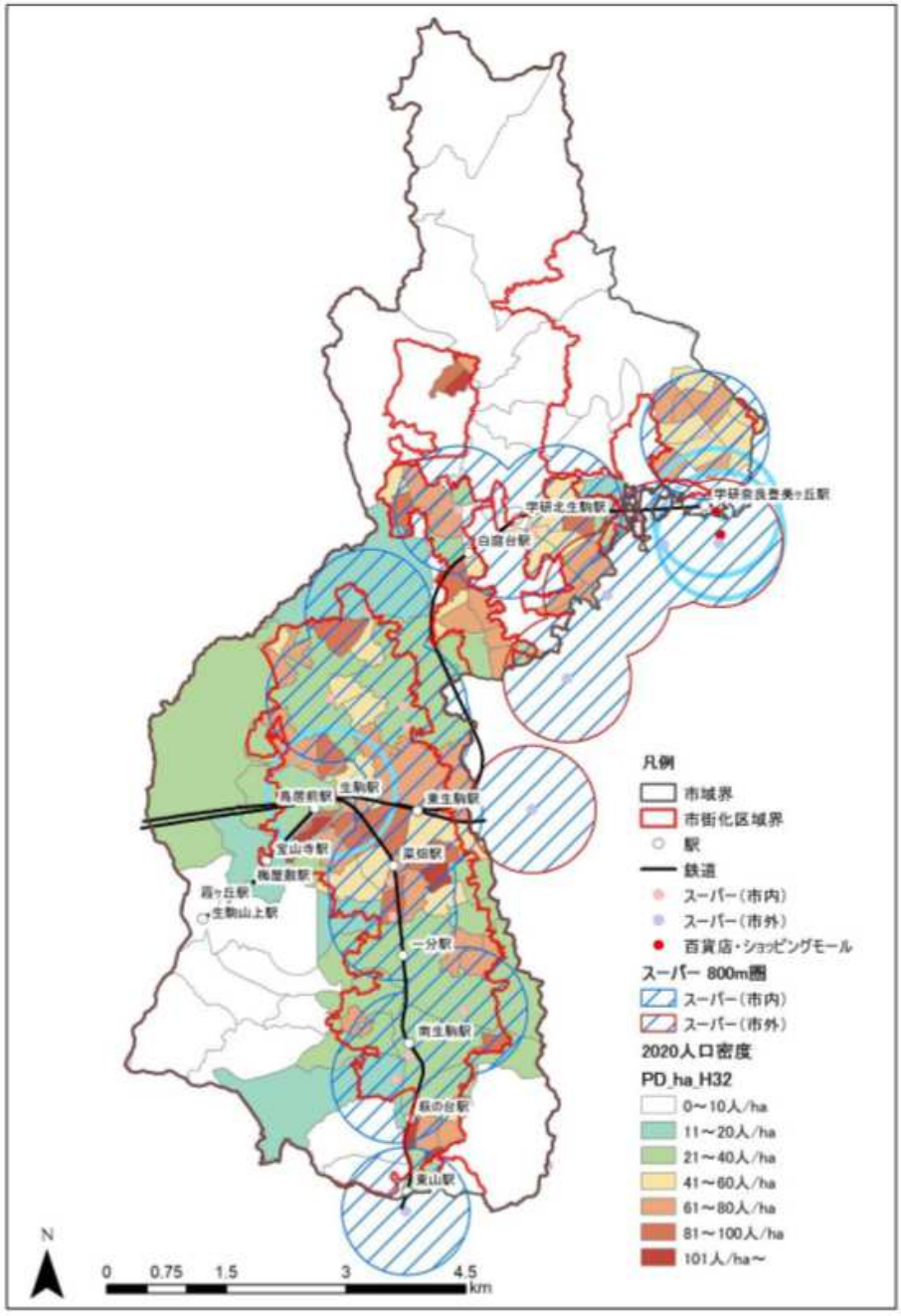


図 2-17　商業施設の分布状況（H27）

出典：生駒市都市計画審議会都市計画マスタープラン策定検討部会　第 2 回資料より抜粋

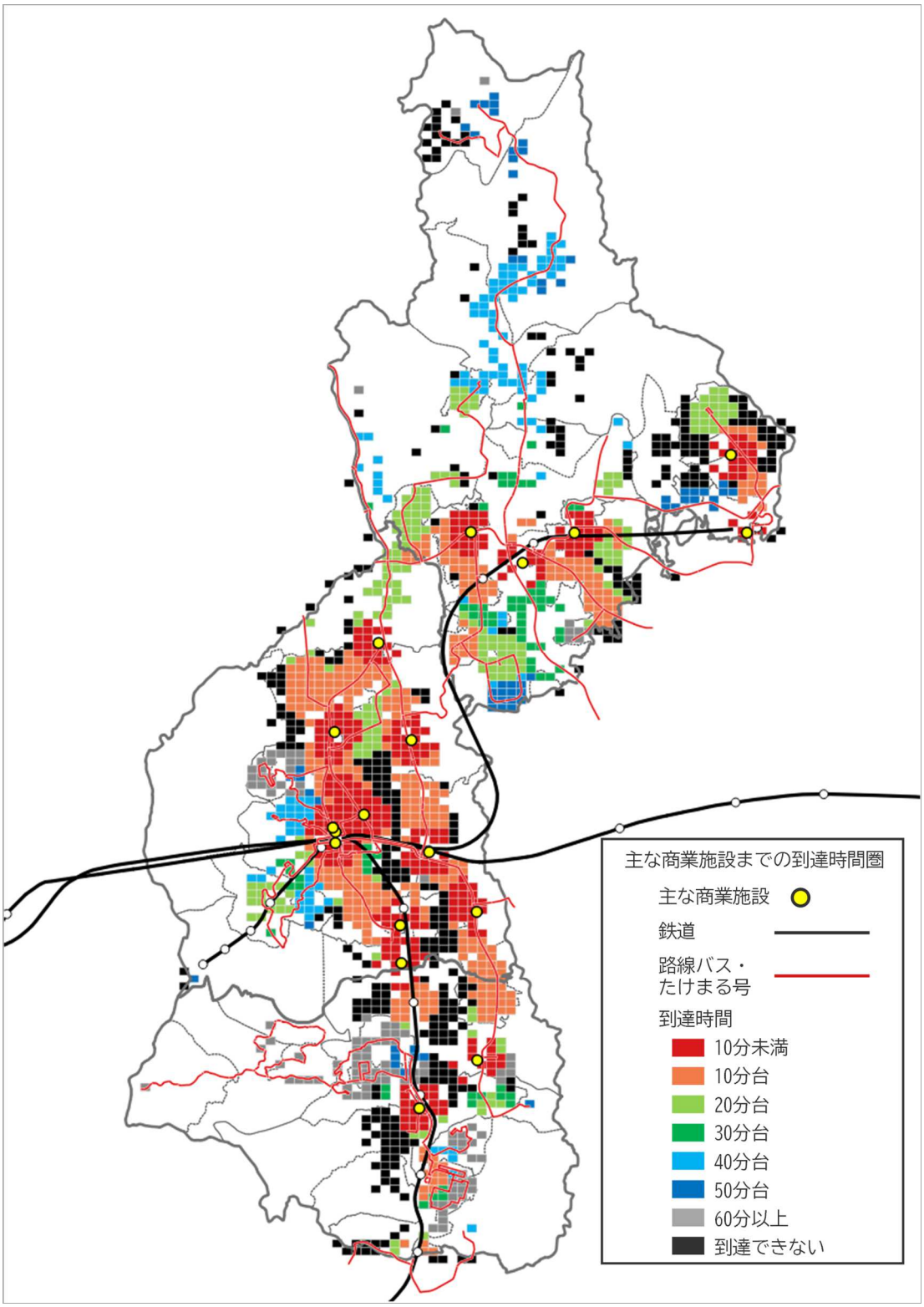


図 2-18　主な商業施設への到達時間圏（鉄道とバスによるアクセス）

出典：令和 2 年時点の鉄道・バス時刻表(平日 10 時～15 時台)をもとに算出

※到達時間圏は、住宅地から目的地までの公共交通で移動した場合の所要時間を図示したものです。
公共交通の所要時間には、バス停や目的地までの徒歩時間、公共交通での移動時間、公共交通が到着するまでの待ち時間の合計時間です。

2.5. 運転免許保有状況

- 奈良県内の高齢者免許返納数は増加傾向にあるものの、高齢者免許保有率は増加傾向にあります。奈良県内の運転免許返納者は、男性の 80～84 歳や女性の 70～74 歳の方が多く、70 歳までの返納数はそれほど多くありません。
- 生駒市の年齢別の運転免許保有率は、連携計画時の保有率と比較して、いずれの年齢層も増加しており、特に、女性の 65～79 歳で増加しています。

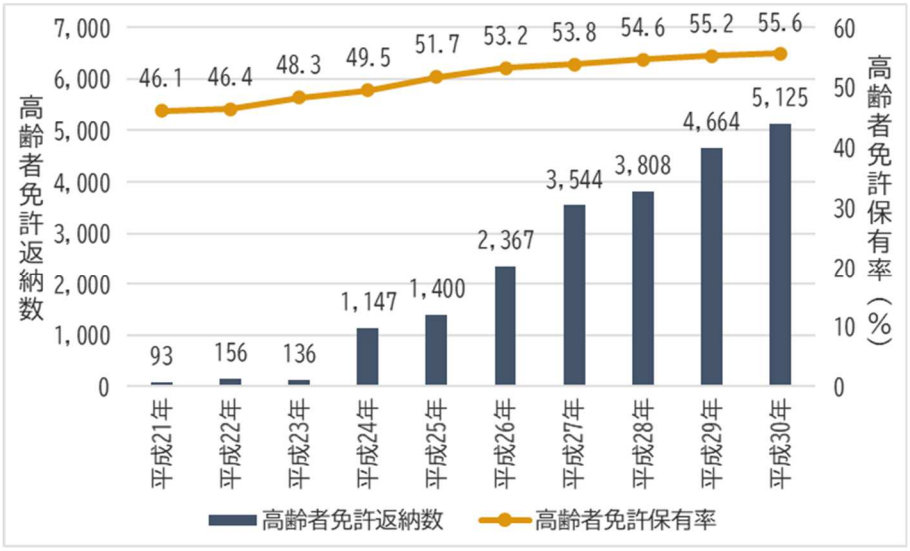


図 2-19　高齢運転者の運転免許返納数と免許保有率（奈良県内）

出典：奈良県警「高齢運転者の交通事故特徴」より作成

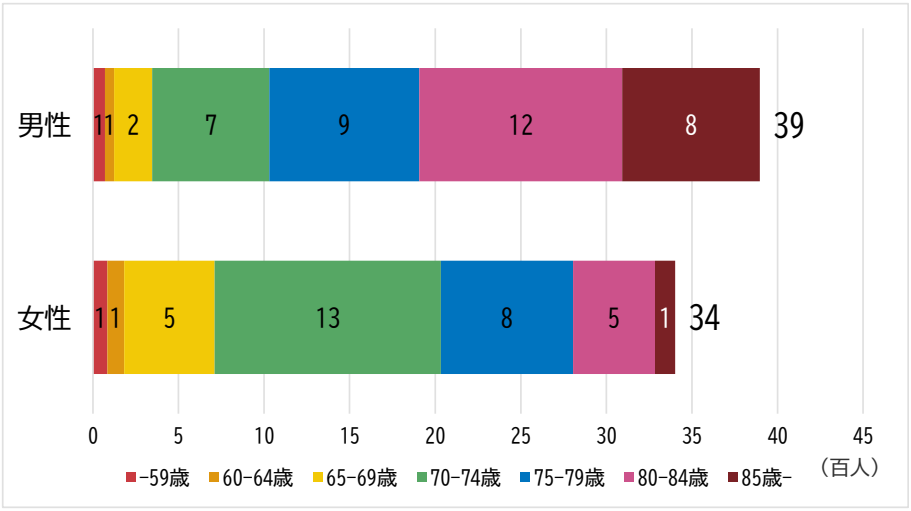


図 2-20　性別年齢別運転免許自主返納者数（令和元年・奈良県内）

出典：奈良県警提供データより作成

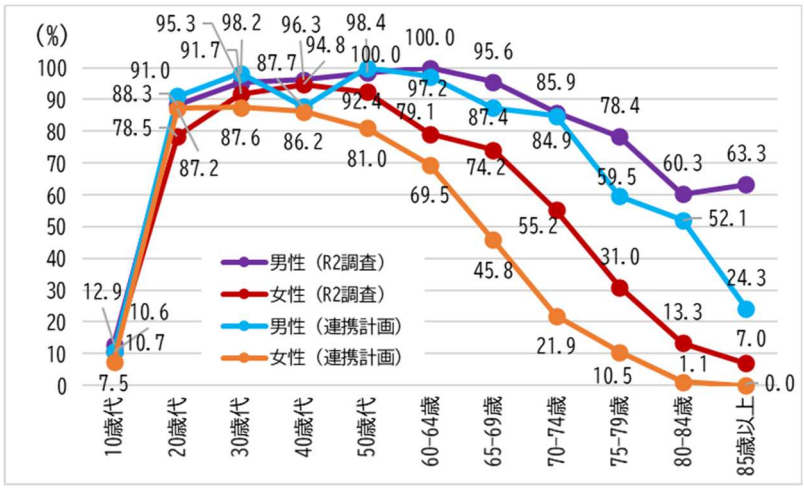


図 2-21　性別年齢別運転免許保有率（生駒市内）

出典：地域公共交通総合連携計画策定時・令和２年度住民アンケート調査結果（生駒市）

		平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年
1当運転者事故件数		5,525	4,794	4,280	4,218	3,804
	うち高齢運転者	1,044	969	949	963	852
	高齢運転者の構成率	18.9%	20.2%	22.2%	22.8%	22.4%
1当運転者死亡事故件数		42	36	37	37	34
	うち高齢運転者	10	9	10	11	10
	高齢運転者の構成率	23.8%	25.0%	27.0%	29.7%	29.4%

図 2-22　高齢運転者の事故件数と構成率（奈良県内）

出典：奈良県警「高齢運転者の交通事故特徴」

図 2-23　直近１週間以内に外出をあきらめたことがある人の割合

出典：地域公共交通総合連携計画策定時・令和２年度住民アンケート調査結果（生駒市）

2.6. 観光・交流

- 生駒市には、江戸時代に創建された生駒聖天・宝山寺、市内唯一の国宝建造物である長弓寺本堂、伝統行事の火祭りが県の無形民俗文化財に指定されている往馬大社など、寺社仏閣、史跡などの文化財を豊富に有しています。また生駒山には、家族で楽しめる生駒山麓公園や生駒山上遊園地などのレジャー施設もあります。
- 観光客数は、宝山寺とくろんど池は減少傾向にありますが、生駒山上はほぼ横ばい傾向にあります。

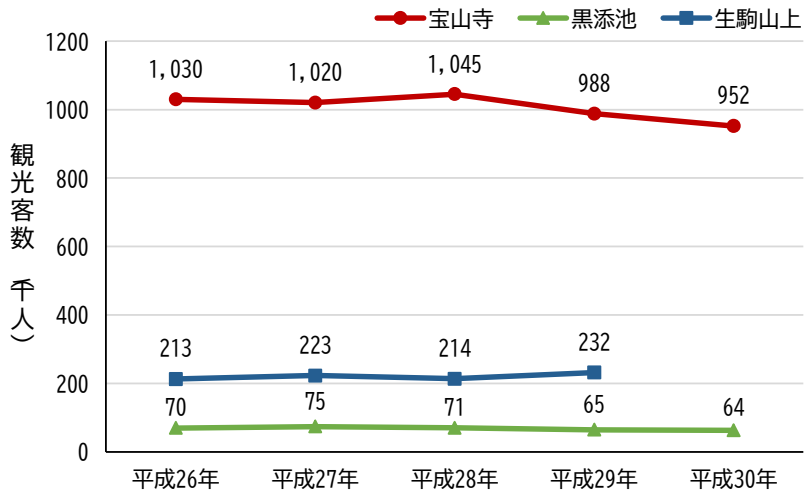


図 2-24　宝山寺、くろんど池、生駒山上の観光客数の推移

出典：生駒市統計書

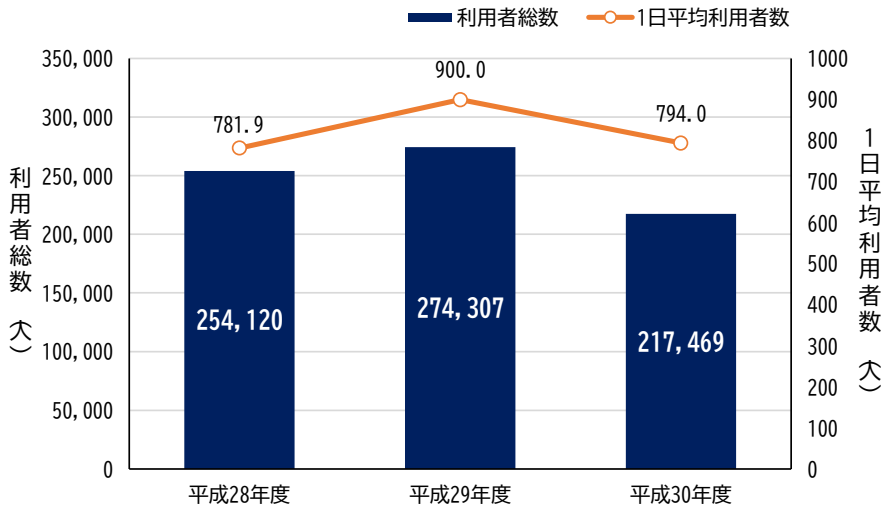


図 2-25　生駒山麓公園及び生駒山麓ふれあいセンターの利用状況

出典：生駒市統計書

2.7. 公共交通

(1)　公共交通の概要

- 本市では、鉄道・ケーブル・路線バス・コミュニティバス（たけまる号）が運行しています。タクシーの営業所は 4 社あります。
- 駅やバス停のカバー圏域（300m 圏）は、市街化区域内で一定の人口集積がある地域は概ねカバーしていますが、鹿ノ台や壱分町などの一部の地域では、圏域に含まれていない地域もあります。

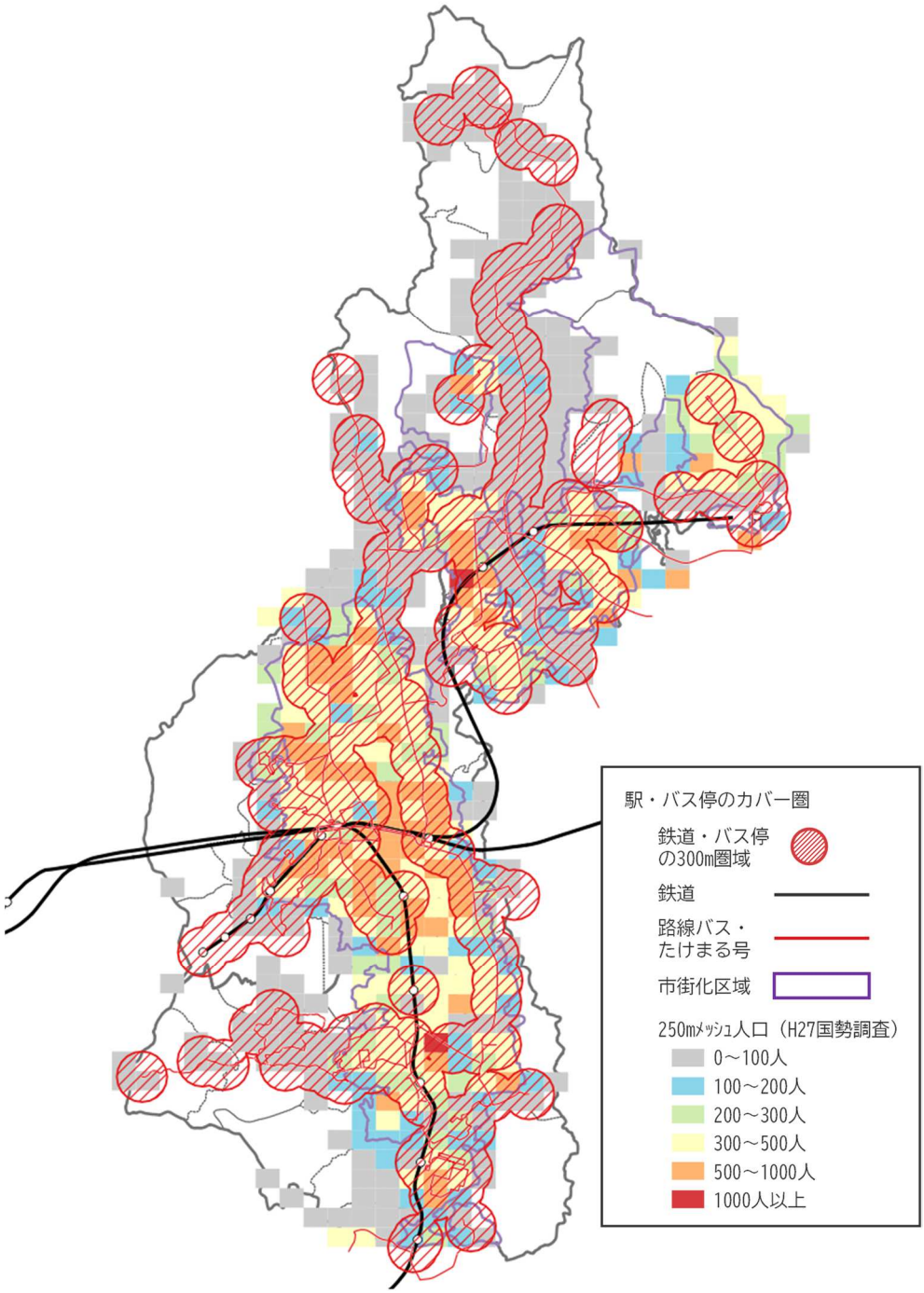


図 2-26　公共交通のカバー状況

出典：平成 27 年国勢調査 250m メッシュ人口

・　本市の都市拠点（生駒駅周辺、東生駒駅周辺）への公共交通でのアクセスは、ほぼ全域で 60 分以内で到達できるようなサービスレベルとなっていますが、到達できない地域も一部あります。

※　都市拠点：人口や都市機能が集積し、公共交通の利便性にも優れ、市民・事業者・行政の様々な活動の拠点。都市全体に魅力と活力をもたらす中核となる場所。

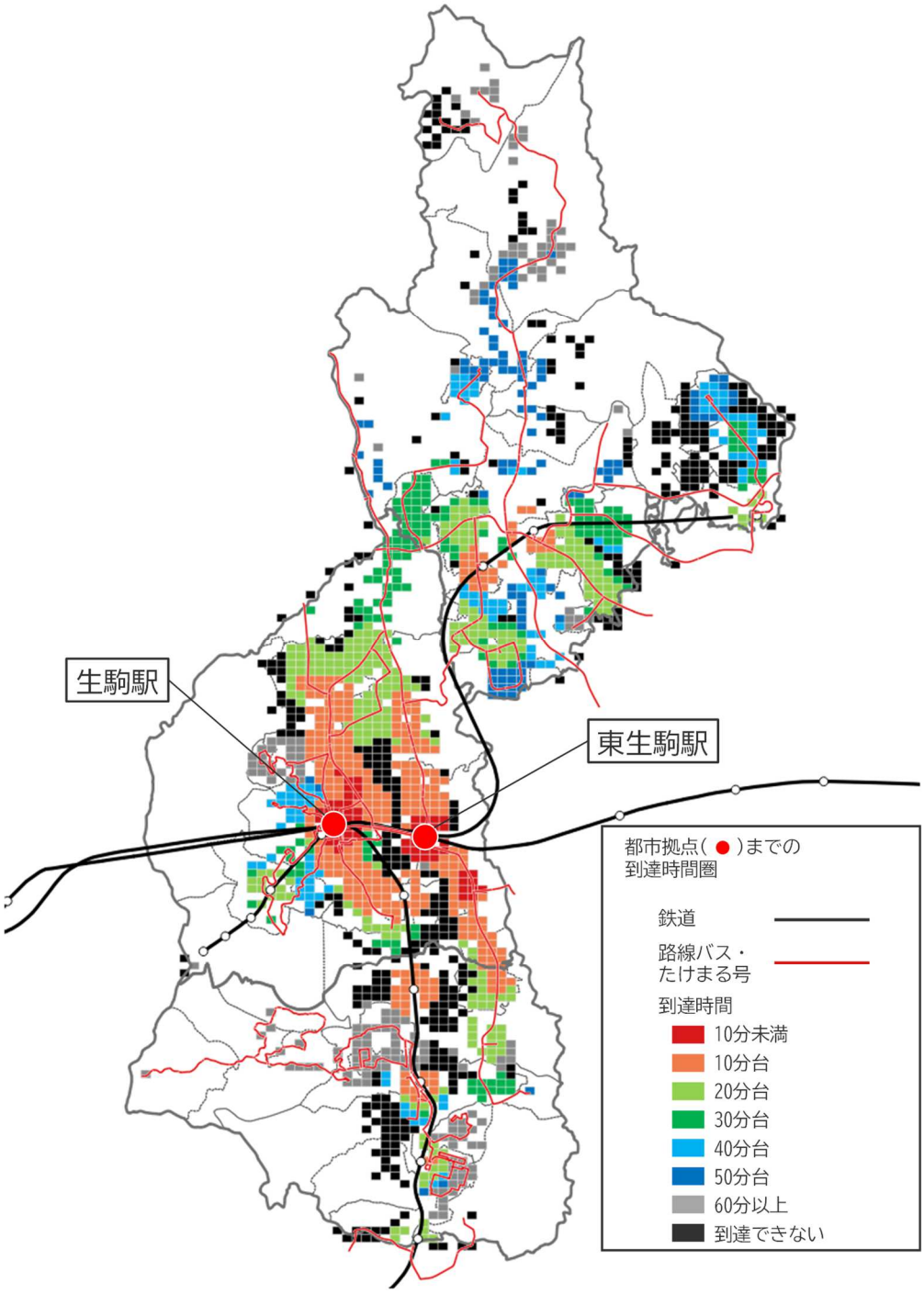


図 2-27　都市拠点である生駒駅と東生駒駅への到達時間圏（鉄道とバスによるアクセス）

出典：令和 2 年時点の鉄道・バス時刻表(10 時～15 時台)をもとに算出

※到達時間圏は、住宅地から目的地までの公共交通で移動した場合の所要時間を図示したものです。
公共交通の所要時間には、バス停や目的地までの徒歩時間、公共交通での移動時間、公共交通が到着するまでの待ち時間の合計時間です。

(2)　鉄道

1)　運行状況

- 生駒市の玄関口である生駒駅を中心に、奈良市や難波・三宮方面への近鉄奈良線、王寺方面への近鉄生駒線、大阪南港・本町方面への近鉄けいはんな線が、基幹的な公共交通として運行しています。
- 平日の運行本数は、近鉄奈良線は 200 本/日・片道以上、けいはんな線は 100 本/日・片道以上と、生駒市と他都市を結ぶ広域的・基幹的な公共交通ネットワークとして機能しています。また、生駒線も 70 本/日・片道程度の運行があり、市内の南部地域の基幹的な公共交通ネットワークとして機能しています。

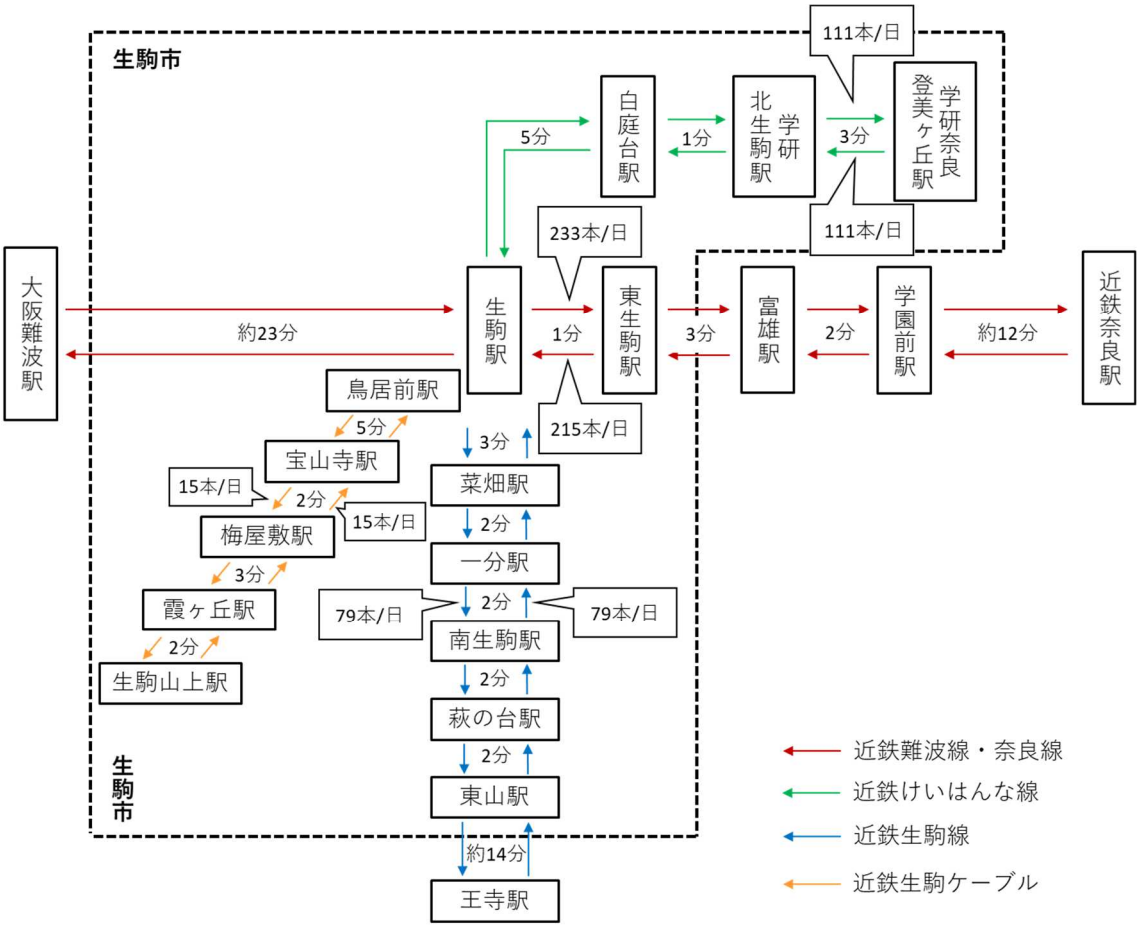
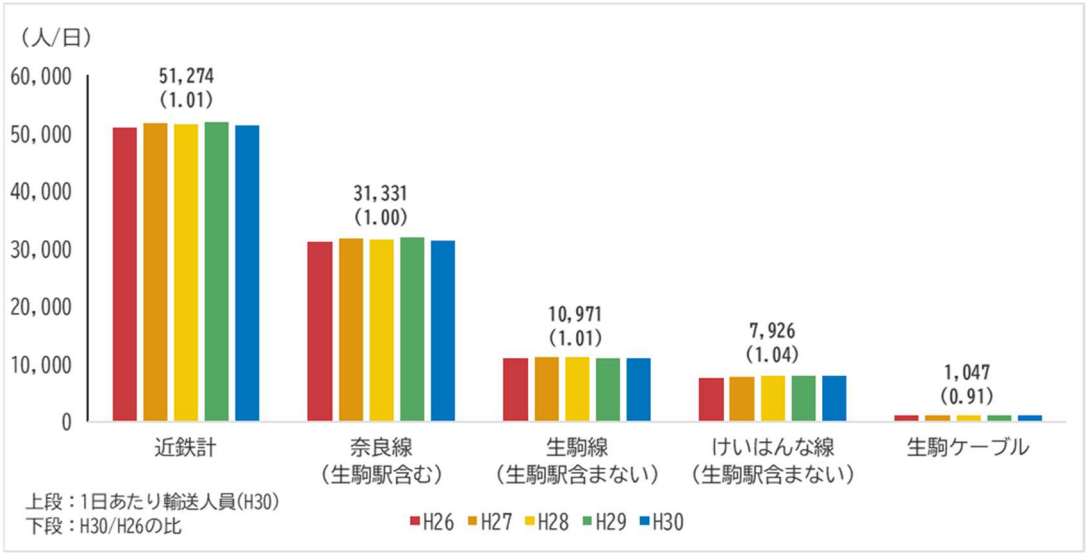


図 2-28　鉄道の運行情報（平日）

出典：鉄道事業者 HP

2)　利用状況

- 鉄道の 1 日あたり平均乗車人員は、合計で 51,300 人/日（H30 年度）の利用があります。H26 からの推移は横ばい傾向にあります。
- 路線別では、奈良線（生駒駅含む）が 31,300 人/日と最も多く、ついで生駒線、けいはんな線、生駒ケーブルと続きます。けいはんな線は微増していますが、生駒ケーブルは減少傾向にあります。
- 乗車人数が近年増加傾向にある駅は、東山駅、白庭台駅で、減少傾向にある駅は、宝山寺駅、生駒山上駅、萩の台駅です。



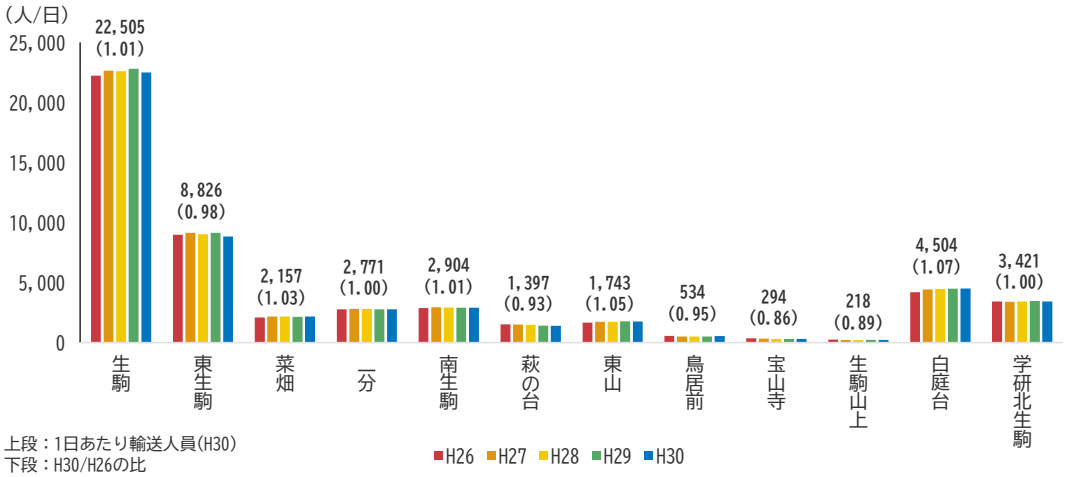


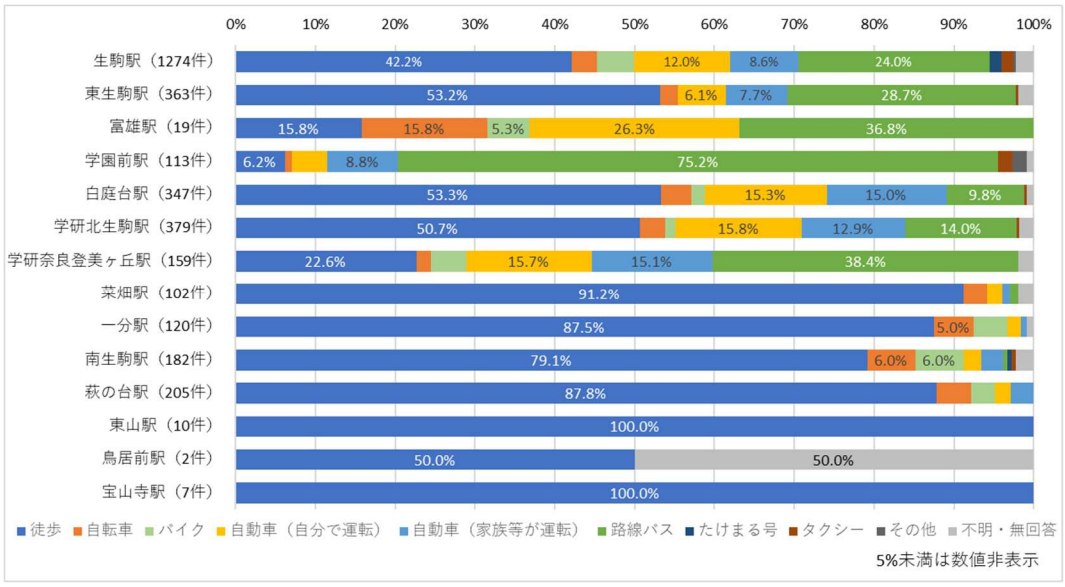
図 2-29　鉄道の１日あたり輸送人員の推移（上：合計、下：系統別）

出典：生駒市統計書

3)　駅端末手段と不便な点

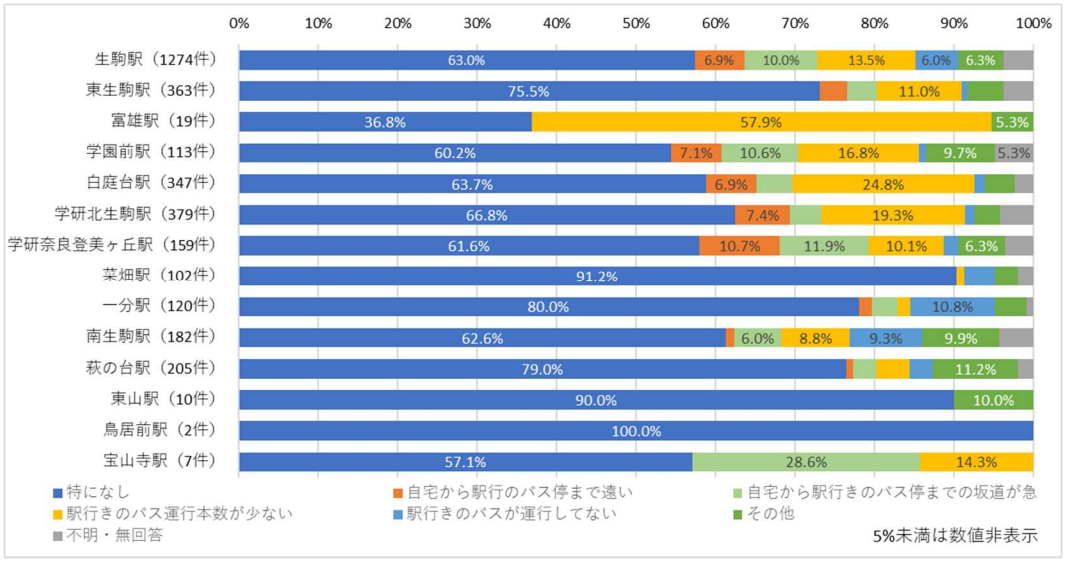
- 駅端末交通手段は大半が徒歩で、自動車送迎はけいはんな線の 3 駅で多く、生駒駅、東生駒駅、学研奈良登美ヶ丘駅は路線バスが多い傾向にあります。
- 駅までの移動で「不便な点がない」という回答が多くありました。
  バス停までの距離や坂道は、学研奈良登美ヶ丘駅や学研北生駒駅利用者から多い。
  バス本数の少なさは、白庭台駅や学研北生駒駅利用者から多い。
  バス運行が無いことは、壱分駅や南生駒駅利用者から多い。

＜駅までの移動手段＞



出典：令和 2 年度住民アンケート調査結果（生駒市）

＜駅への移動で不便な点＞



出典：令和 2 年度住民アンケート調査結果（生駒市）

(3)　路線バス

1)　運行状況

・　本市の路線バスは、駅と団地を結ぶ系統、南北方向の系統が多い点が特徴といえます。ただし、需要の見込める団地であっても、北部地域のひかりが丘・白庭台では運行本数が少なく、利用しにくい状況にあります。

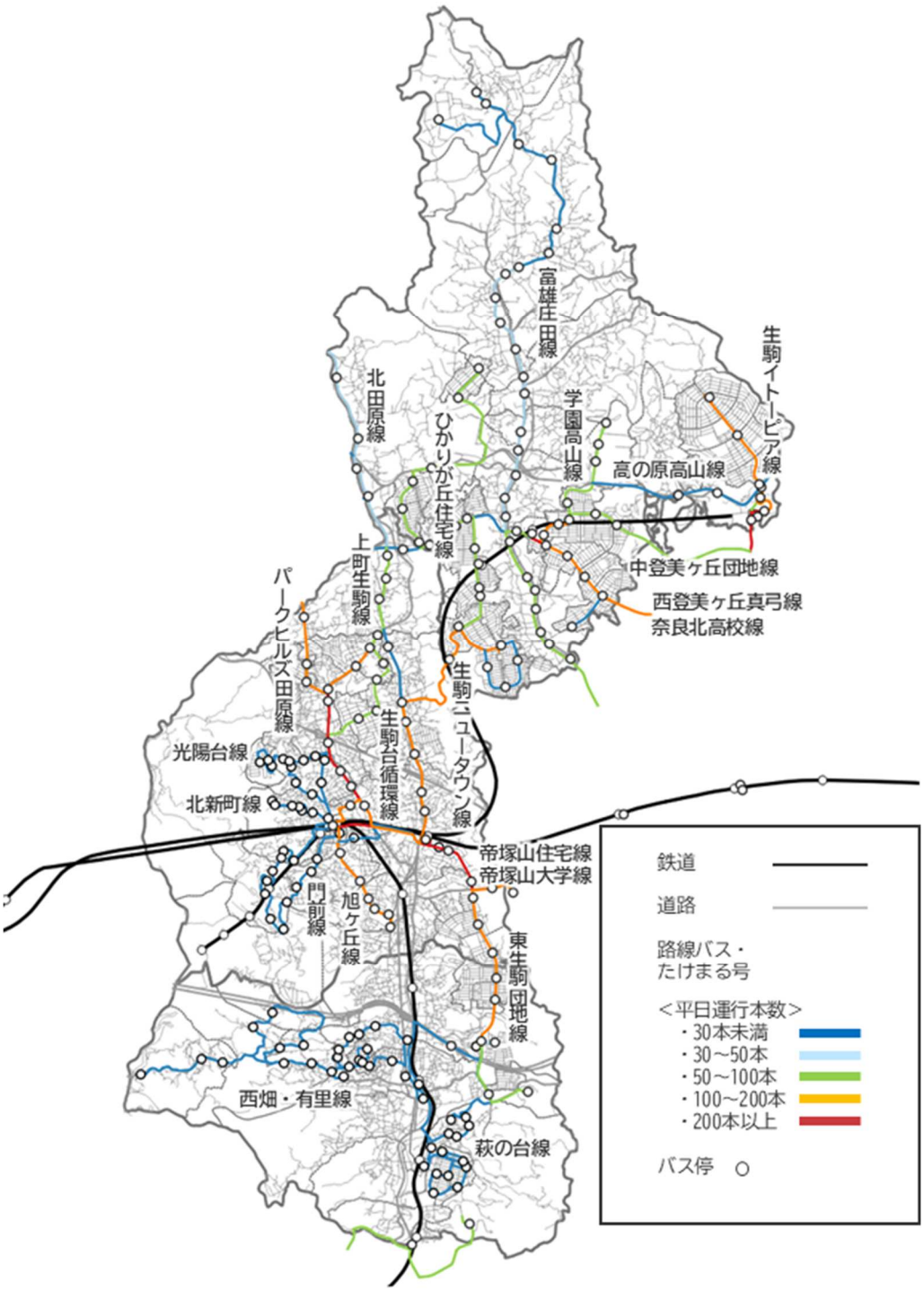


図 2-30　路線バス・コミュニティバスの運行本数

出典：バス事業者 HP、数値地図

2)　利用状況

- 路線バスの 1 日あたり平均輸送人員は、系統合計で 25,198 人/日（R1 年度）の利用があります。H27 からの推移はやや減少傾向にあると言えます。
- 系統別では、生駒イトーピア線が 4,140 人/日と最も多く、パークヒルズ田原台線や西登美ケ丘真弓線、生駒台循環線も利用の多い系統です。
- 今後の生産年齢人口減少を考えると定期需要の減少から、さらなる利用減少や収支の悪化が予想されます。

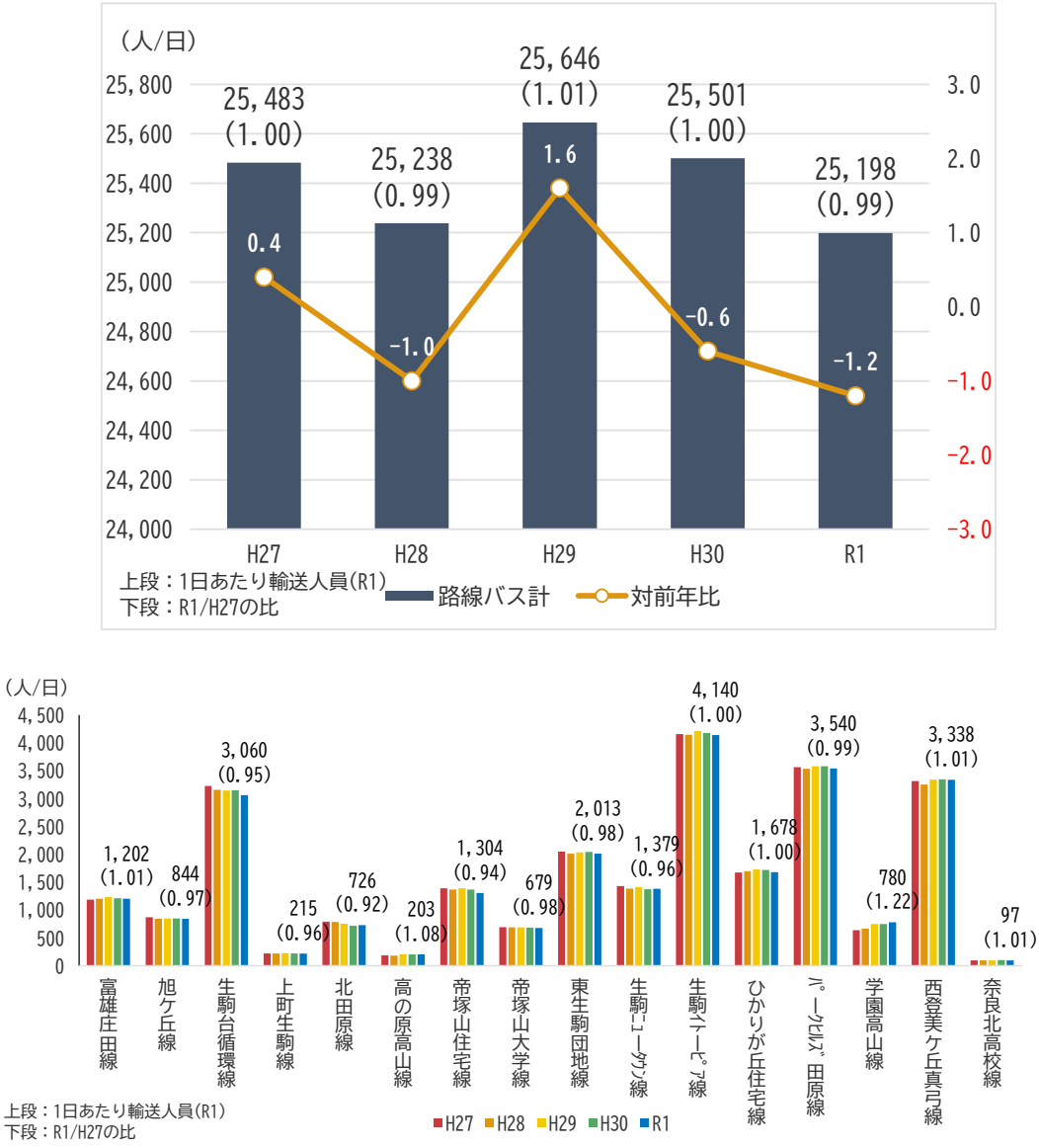


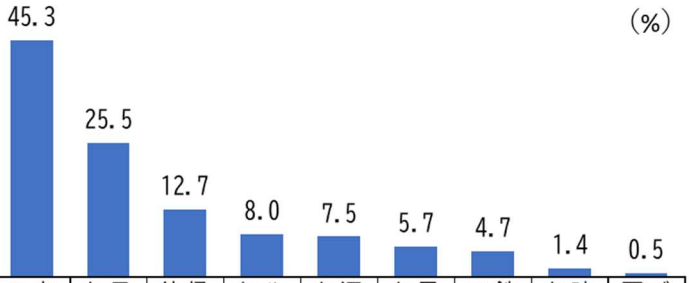
図 2-31　路線バスの１日あたり輸送人員の推移（上：合計、下：系統別）

出典：生駒市統計書

3)　路線バスの利用できない理由

- 路線バスを本当は利用したいが利用できない理由は、「家からバス停まで歩くことが大変」「目的地周辺にバス停がない」という回答が多く集まりました。
- バス停まで歩くことが大変な状況として、バス停までの距離や坂道についての回答が多く集まりました。

＜路線バスを本当は利用したいが、利用できない理由＞



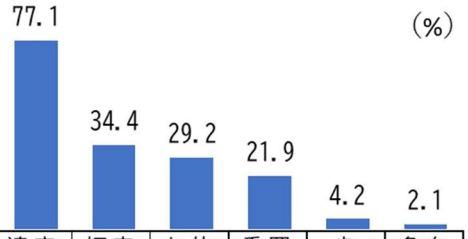
		サンプル数	家からバス停まで歩くことが大変だから	目的地周辺にバス停がないから	帰りのバスが来るまで待ち時間が長いから	ルートや時刻表がよくわからないから	深夜に運行していないから	早朝に運行していないから	鉄道との乗り継ぎが悪いから	時刻通りに運行していないから	バス同士の乗り継ぎが悪いから
全体結果		212	45.3	25.5	12.7	8.0	7.5	5.7	4.7	1.4	0.5
小学校区	生駒北小学校区	21	47.6	14.3	23.8	4.8	19.0	4.8	0.0	0.0	4.8
	鹿ノ台小学校区	8	50.0	0.0	25.0	0.0	37.5	37.5	25.0	0.0	0.0
	真弓小学校区	8	25.0	12.5	25.0	25.0	0.0	0.0	12.5	0.0	0.0
	あすか野小学校区	9	22.2	22.2	33.3	33.3	0.0	11.1	33.3	11.1	0.0
	生駒台小学校区	15	53.3	6.7	26.7	13.3	6.7	6.7	6.7	6.7	0.0
	俵口小学校区	19	57.9	26.3	0.0	10.5	15.8	15.8	0.0	5.3	0.0
	桜ケ丘小学校区	45	53.3	17.8	6.7	4.4	4.4	0.0	0.0	0.0	0.0
	生駒小学校区	17	35.3	35.3	5.9	11.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	生駒東小学校区	10	50.0	20.0	0.0	0.0	10.0	10.0	0.0	0.0	0.0
	生駒南小学校区	20	40.0	40.0	20.0	10.0	5.0	5.0	0.0	0.0	0.0
	壱分小学校区	15	46.7	33.3	20.0	0.0	6.7	6.7	20.0	0.0	0.0
	生駒南第２小学校区	25	36.0	52.0	0.0	4.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
性別	男性	73	39.7	31.5	2.7	4.1	6.8	5.5	2.7	1.4	0.0
	女性	134	48.5	21.6	17.2	10.4	6.7	4.5	4.5	1.5	0.7
年齢	10-29歳	11	45.5	45.5	27.3	27.3	18.2	0.0	9.1	18.2	0.0
	30-49歳	43	37.2	25.6	16.3	16.3	7.0	9.3	2.3	0.0	0.0
	50-64歳	45	35.6	28.9	17.8	6.7	15.6	8.9	2.2	0.0	0.0
	65-74歳	53	54.7	15.1	13.2	3.8	3.8	5.7	9.4	0.0	1.9
	75歳以上	58	50.0	27.6	3.4	3.4	3.4	1.7	1.7	1.7	0.0
利用交通環境	マイカー族	96	42.7	20.8	18.8	8.3	12.5	9.4	6.3	1.0	1.0
	送迎族	70	57.1	24.3	7.1	5.7	2.9	2.9	4.3	2.9	0.0
	公共交通族	39	28.2	41.0	10.3	12.8	5.1	2.6	0.0	0.0	0.0

※30%以上の項目に色付け

出典：令和２年度住民アンケート調査結果（生駒市）

※マイカー族：運転免許を持っており、自由に使える車を持っている人
送迎族：運転免許を持っていても、自由に使える車を持っていない人
や運転免許を持っていない人で、気兼ねなく送迎を頼める人
公共交通族：運転免許を持っていても、自由に使える車を持っていない人
や運転免許を持っていない人で、気兼ねなく送迎を頼むことができない人

＜家からバス停まで歩くことが大変な状況＞



		サンプル数	家からバス停まで遠いから	家からバス停まで坂道が急だから	体力が落ちてきたから	買物の荷物などが重いから	歩道が狭いから	自動車の交通量が多くて怖いから
全体結果		96	77.1	34.4	29.2	21.9	4.2	2.1
小学校区	生駒北小学校区	10	90.0	30.0	30.0	20.0	20.0	0.0
	鹿ノ台小学校区	4	50.0	25.0	25.0	0.0	0.0	0.0
	真弓小学校区	2	50.0	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0
	あすか野小学校区	2	50.0	100.0	50.0	50.0	0.0	0.0
	生駒台小学校区	8	62.5	25.0	25.0	12.5	12.5	12.5
	俵口小学校区	11	90.9	27.3	18.2	0.0	0.0	0.0
	桜ケ丘小学校区	24	79.2	50.0	33.3	16.7	4.2	0.0
	生駒小学校区	6	50.0	16.7	50.0	33.3	0.0	0.0
	生駒東小学校区	5	80.0	0.0	40.0	60.0	0.0	0.0
	生駒南小学校区	8	100.0	62.5	25.0	37.5	0.0	0.0
	壱分小学校区	7	71.4	14.3	0.0	28.6	0.0	0.0
	生駒南第２小学校区	9	77.8	22.2	33.3	33.3	0.0	11.1
性別	男性	29	75.9	24.1	37.9	13.8	3.4	3.4
	女性	65	78.5	40.0	26.2	26.2	4.6	1.5
年齢	10-29歳	5	80.0	40.0	0.0	20.0	0.0	20.0
	30-49歳	16	93.8	37.5	0.0	12.5	0.0	0.0
	50-64歳	16	87.5	37.5	25.0	43.8	12.5	0.0
	65-74歳	29	75.9	24.1	24.1	20.7	0.0	0.0
	75歳以上	29	62.1	41.4	58.6	17.2	6.9	3.4
利用交通環境	マイカー族	41	87.8	29.3	26.8	26.8	4.9	2.4
	送迎族	40	70.0	32.5	27.5	7.5	5.0	0.0
	公共交通族	11	54.5	45.5	45.5	54.5	0.0	0.0

※30%以上の項目に色付け

出典：令和２年度住民アンケート調査結果（生駒市）

※マイカー族：運転免許を持っており、自由に使える車を持っている人
送迎族：運転免許を持っていても、自由に使える車を持っていない人
や運転免許を持っていない人で、気兼ねなく送迎を頼める人
公共交通族：運転免許を持っていても、自由に使える車を持っていない人
や運転免許を持っていない人で、気兼ねなく送迎を頼むことができない人

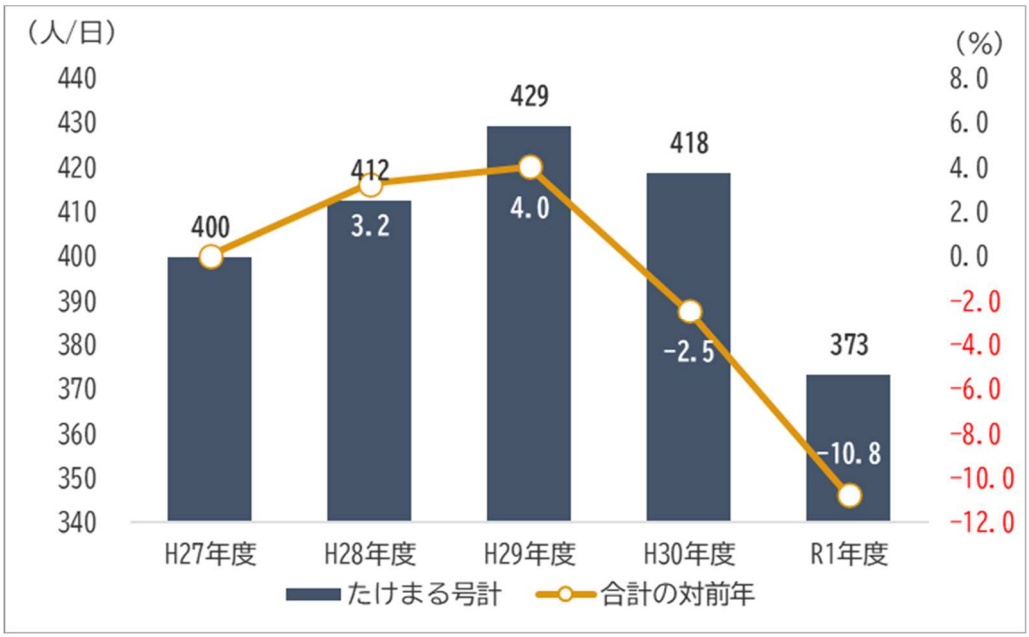
(4)　コミュニティバス「たけまる号」

1)　運行状況

- コミュニティバス「たけまる号」は、自動車を運転しない方でも日常生活に必要な買い物や通院ができるように、昼間時間帯を中心に運行しています。また、運行に必要な費用が運賃収入だけでは不足する場合、市や沿線地域からの負担で補っています。
- 路線は、光陽台線、門前線、北新町線、西畑・有里線、萩の台線の５路線があります。

2)　利用状況

- たけまる号の 1 日あたり平均輸送人員は、系統合計で 373 人/日（R1 年度）の利用があります。H27 年度からの推移は、H29 年度まで増加傾向にありましたが、その後は減少に転じています。
- 系統別では、光陽台線が 149 人/日と最も多く、門前線も 136 人/日と利用の多い系統です。ただし、この 2 系統ともに、近年は減少傾向にあります。



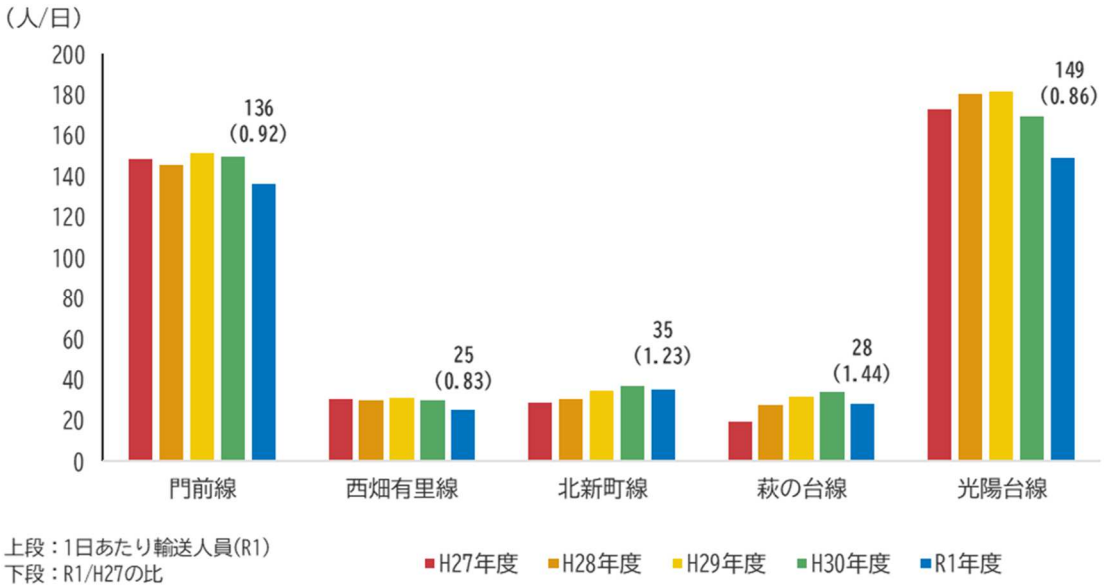


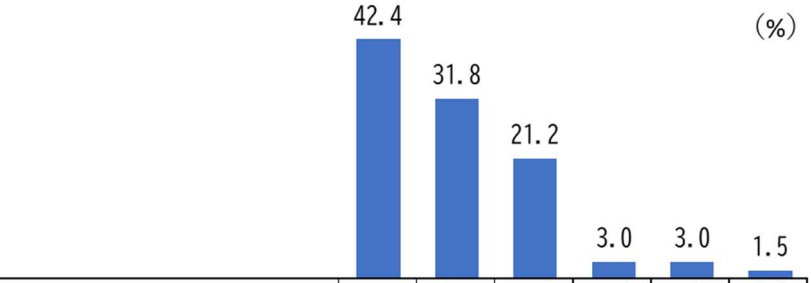
図 2-32　たけまる号の１日あたり輸送人員の推移（上：合計、下：系統別）

出典：生駒市統計書

3)　たけまる号の利用できない理由

・　たけまる号を本当は利用したいが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」「週末に運行していない」という回答が多く集まりました。

＜たけまる号を本当は利用したいが、利用できない理由＞



		サンプル数	ルートや時刻表がよくわからないから	目的地周辺にバス停がないから	週末に運行していないから	時刻通りに運行していないから	鉄道との乗り継ぎが悪いから	路線バスへの乗り継ぎが悪いから
全体結果		66	42.4	31.8	21.2	3.0	3.0	1.5
小学校区	生駒北小学校区	2	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	鹿ノ台小学校区	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	真弓小学校区	2	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	あすか野小学校区	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	生駒台小学校区	10	40.0	50.0	20.0	0.0	0.0	10.0
	俵口小学校区	4	75.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	桜ケ丘小学校区	5	20.0	40.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	生駒小学校区	6	50.0	33.3	33.3	0.0	0.0	0.0
	生駒東小学校区	9	22.2	44.4	44.4	11.1	11.1	0.0
	生駒南小学校区	17	29.4	23.5	29.4	0.0	0.0	0.0
	壱分小学校区	4	100.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	生駒南第２小学校区	6	33.3	33.3	16.7	16.7	16.7	0.0
性別	男性	21	19.0	28.6	23.8	4.8	4.8	0.0
	女性	43	55.8	34.9	18.6	2.3	2.3	2.3
年齢	10-29歳	3	33.3	0.0	0.0	33.3	0.0	0.0
	30-49歳	12	50.0	33.3	58.3	0.0	0.0	0.0
	50-64歳	16	50.0	18.8	18.8	6.3	6.3	6.3
	65-74歳	19	42.1	47.4	15.8	0.0	0.0	0.0
	75歳以上	15	33.3	33.3	6.7	0.0	6.7	0.0
利用交通環境	マイカー族	30	30.0	33.3	26.7	0.0	3.3	0.0
	送迎族	16	56.3	37.5	18.8	6.3	6.3	6.3
	公共交通族	18	55.6	27.8	11.1	5.6	0.0	0.0

※30%以上の項目に色付け

出典：令和２年度住民アンケート調査結果（生駒市）

(5)　スクールバス

- 生駒市立幼稚園のスクールバスが 7 台で運行しています。
- スクールバスの運行は、なばた幼稚園、あすか野幼稚園、壱分幼稚園、生駒台幼稚園、こども園生駒幼稚園、南こども園、俵口幼稚園の 7 園です。

(6)　その他の送迎バス

- 生駒山麓公園ふれあいセンターでは、東生駒駅・生駒駅南口・俵口を経由する送迎バスを運行しています。9 時台～18 時台に 1 時間 1 往復で運行しています。
- 生駒市福祉センターでは、生駒駅・東生駒駅を経由する送迎バスを運行しています。生駒市福祉センター行きは、9 時台に 2 本、12 時台に 1 本、13 時台に 1 本の計 4 本運行、生駒市福祉センター発（駅行き）は、12 時台に 2 本、15 時台に 1 本、16 時台に 1 本の計 4 本運行しています。

(7)　タクシー

- 生駒市内に営業所を設置しているタクシー事業者は、飛鳥タクシー、生駒交通、奈良近鉄タクシー、奈良中央交通の 4 社です。
- 駅前のタクシーベイは、生駒駅、東生駒駅、白庭台駅、学研北生駒駅、学研奈良登美ヶ丘駅、東山駅で整備されています。
- 近鉄・路線バス・たけまる号を利用できないときのタクシーの利用頻度としては、年に数回程度が最も多く、全体の約 17%を占めています。なお、その際の利用目的としては、緊急の用事が約 30%、お酒を飲むときが約 22%を占めています。

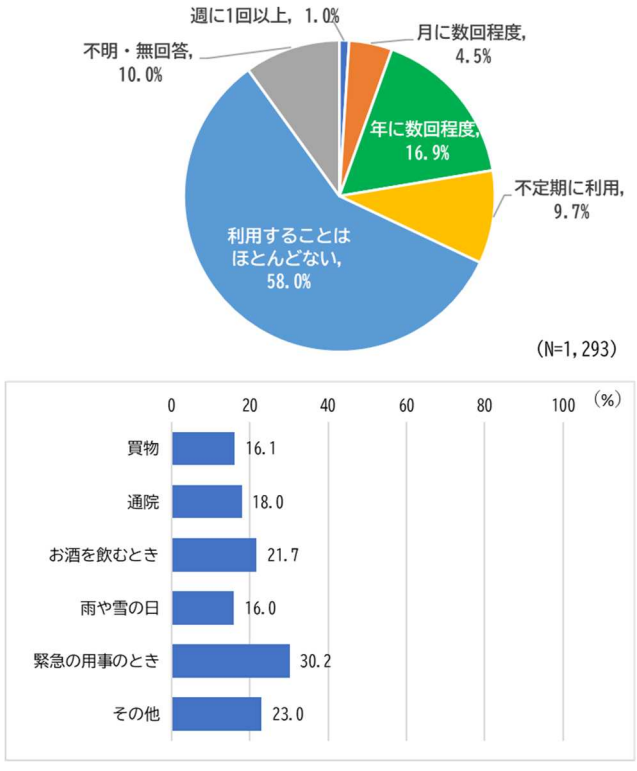


図 2-33　タクシーの利用状況（上：利用頻度の内訳、下：利用目的）

出典：令和 2 年度住民アンケート調査結果（生駒市）

(8)　交通費等助成制度：生きいきクーポン

- 本市では、72 歳以上の方と障がい者等の皆さまに、生きがい支援、社会参加の促進のために、交通費等助成制度「(シルバー・障がい者等) 生きいきクーポン券」を配布しています。(令和 2 年時点)
- 令和元年度の使用実績では、鉄道・バス・タクシー等公共交通機関での利用が 8 割程度を占めており、高齢者等の移動支援に役立っています。

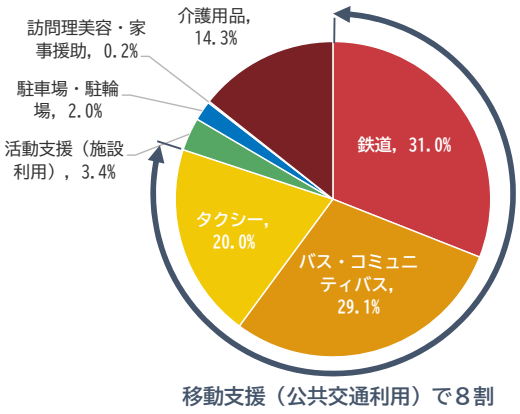


図 2-34　生きいきクーポン券使用実績の内訳

出典：生駒市提供資料（令和元年度 6 月～2 月データ）

2.8. 地域公共交通に対する意見

2.8.1. 調査の実施概要

地域公共交通に対する意見等を把握するために、アンケート調査（市民向け、事業所向け、その他来訪施設向け）を実施しました。

表 2-2　地域公共交通に対する意見収集のための調査の実施概要

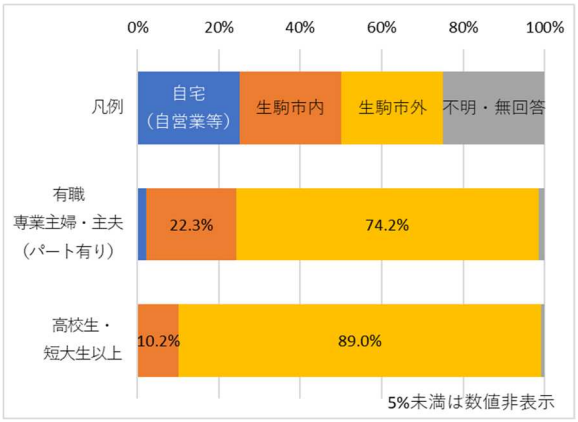
調査対象	市民向け調査	事業所向け調査	その他来訪施設向け調査
調査目的	公共交通の利用状況や公共交通の満足度・改善ニーズ等、公共交通に重点を置いた行動実態や現状評価等の把握	従業者送迎用バスの有無、公共交通通勤の問題点、新たな移動手段が導入される場合の協力の有無等の把握	来訪者の移動実態や公共交通の問題点、送迎バスの有無、新たな移動手段が導入される場合の協力の有無等の把握
調査方法	住民基本台帳から無作為抽出した市民に対して、アンケート調査票を郵送配布・郵送回収（WEB回答可能） ※世帯数の少ない地域では、全戸郵送配布を実施	生駒商工会議所の会員企業の内、従業員 10 人以上の事業所に対して、アンケート調査票を郵送配布・郵送回収（WEB回答可能）	主な病院・商業施設・観光施設・公共施設等に対して、聞き取り調査もしくはアンケート調査票の郵送配布・郵送回収（調査への協力有無を事前確認）
調査時期	令和 2 年 8 月 6 日～8 月 23 日	令和 2 年 8 月 15 日～9 月 4 日	令和 2 年 8 月下旬～9 月末
配布部数	4,700 世帯 （1 世帯あたり 3 通封入）	198 事業所	37 施設
回収部数	2,031 世帯（郵送回収世帯数） 4,043 票（WEB 回答含む）	101 事業所	37 施設
回収率	43.2% （郵送回収世帯数ベース）	51.0%	－

（1）　市民向け調査結果

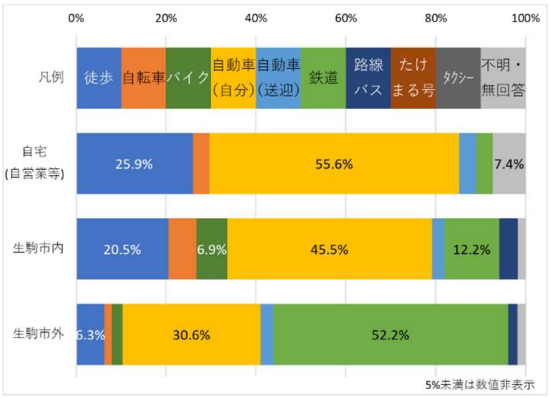
1）　通勤の状況

- 通勤先は、74%程度が生駒市外、生駒市内は 22%です。
- 通学先は、生駒市外がほとんどを占め、9 割程度になります。
- 通勤の生駒市外への移動手段は、鉄道が最も利用されており、次に多いのが自動車（自分で運転）になります。

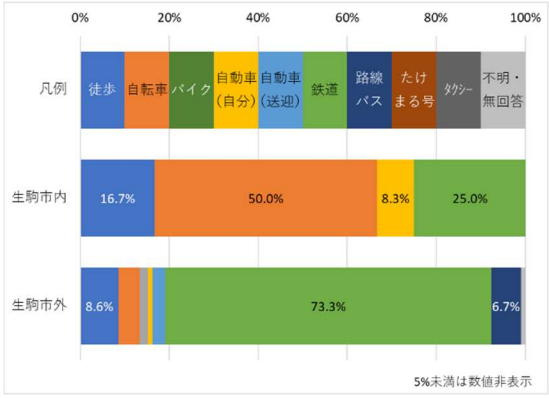
＜通勤先＞



＜主な移動手段：職業有職＞



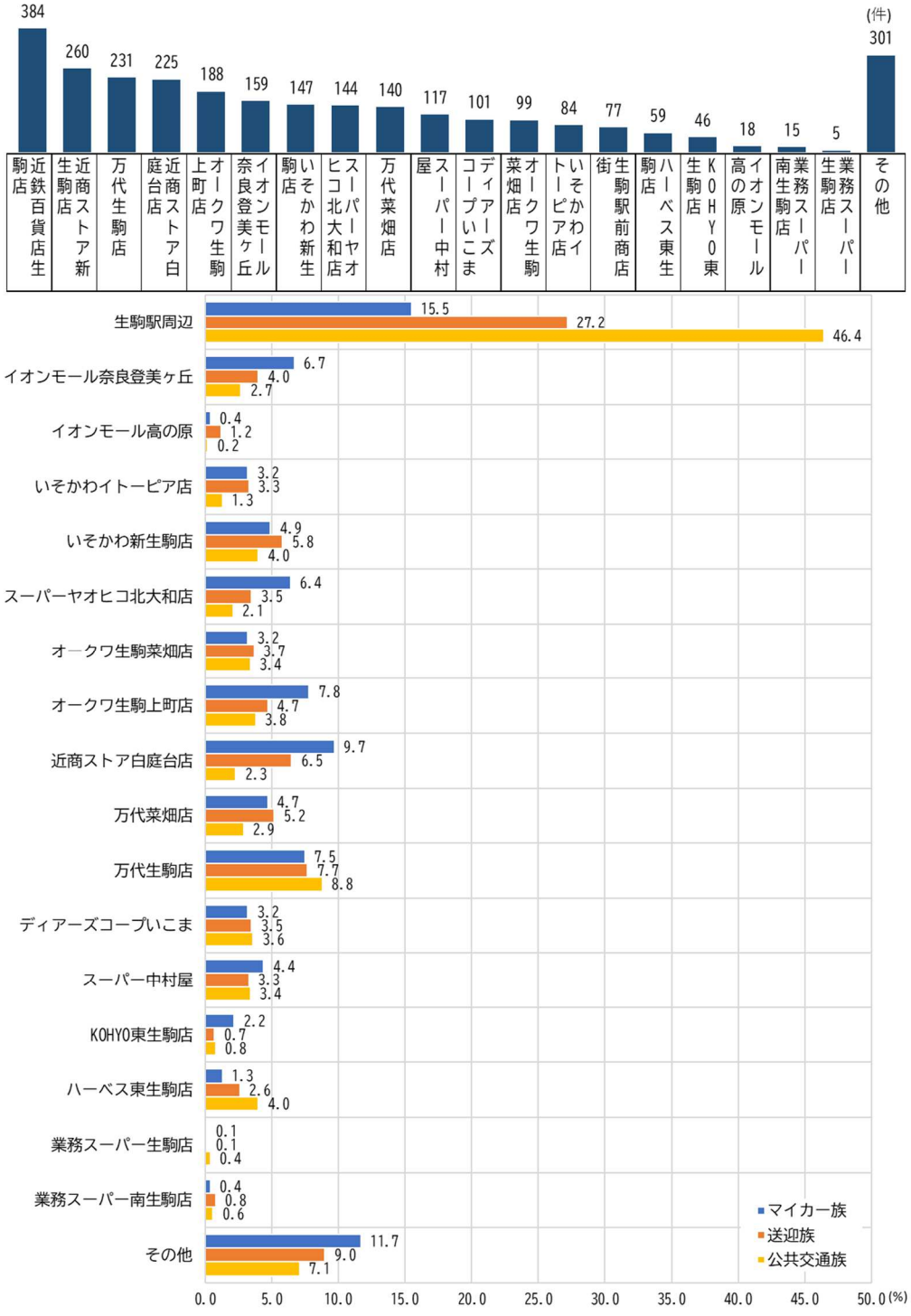
＜主な移動手段：高校生、短大生以上＞



2)　買い物移動の状況

- 買い物先で多いのは、近鉄百貨店生駒店、近商ストア新生駒店、万代生駒店です。
- 公共交通族の買い物先は、近鉄百貨店生駒店や近商ストア新生駒店など、駅周辺の商業施設に集中しています。

＜買い物先（1～3 番目の合計）：週に 2～3 回以上＞

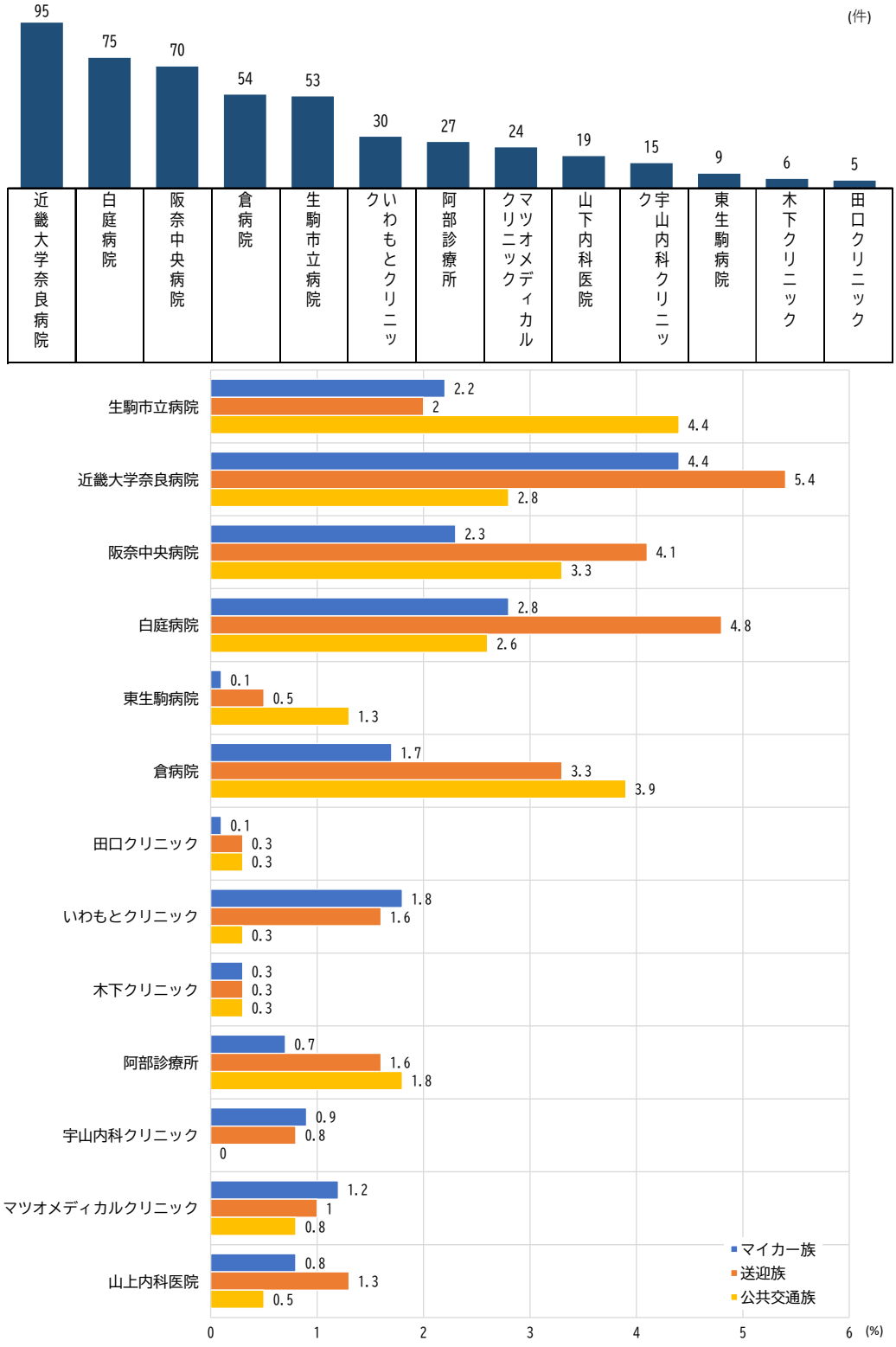


出典：令和 2 年度住民アンケート調査結果（生駒市）

3)　通院の状況

- 通院先は、近畿大学奈良病院や白庭台病院が多いです。
- 公共交通族の通院先は、駅に近い生駒市立病院、倉病院です。

＜通院先（1～2 番目の合計）：月に 1 回以上＞

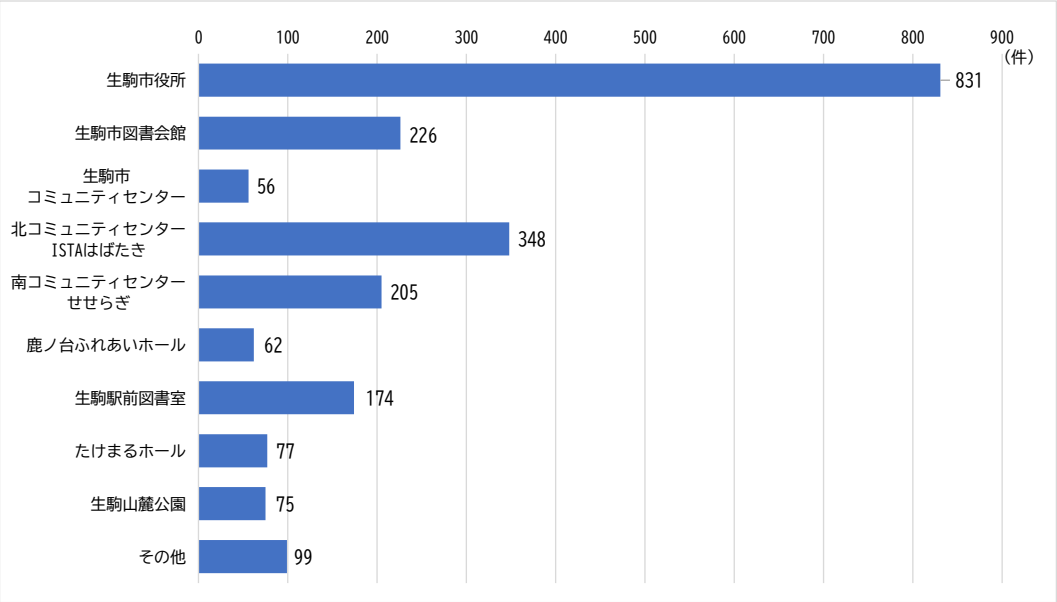


出典：令和 2 年度住民アンケート調査結果（生駒市）

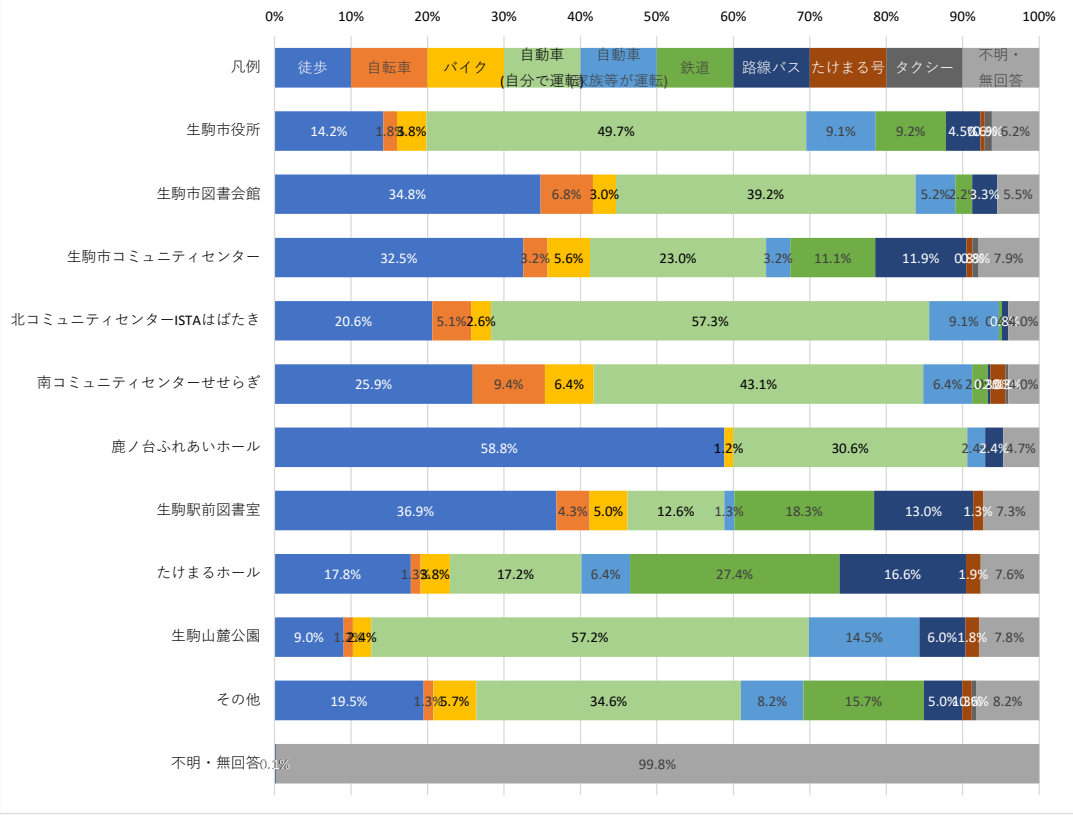
4)　公共施設移動の状況

- 公共施設の利用は、生駒市役所が最も多く、ついで北コミュニティセンター、生駒市図書会館の利用も多く見られます。
- 大半が、徒歩か自動車での来訪となっています。生駒駅周辺施設は、公共交通の利用がみられます。

＜公共施設の行き先（1～2 番目の合計）＞

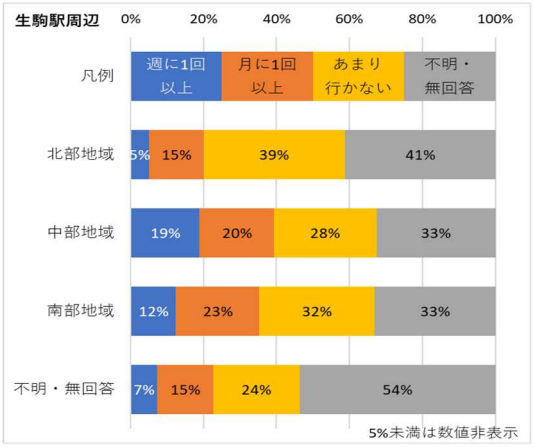


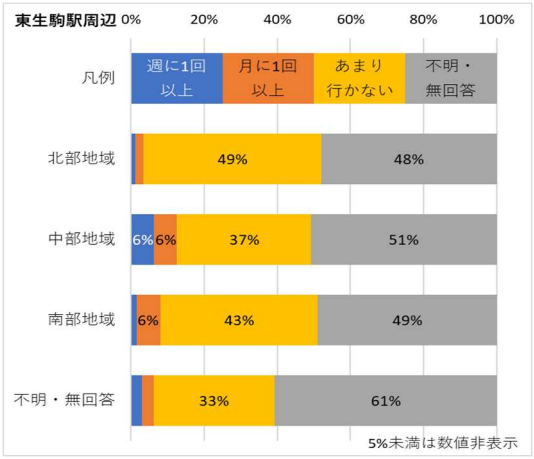
＜公共施設までの移動手段＞

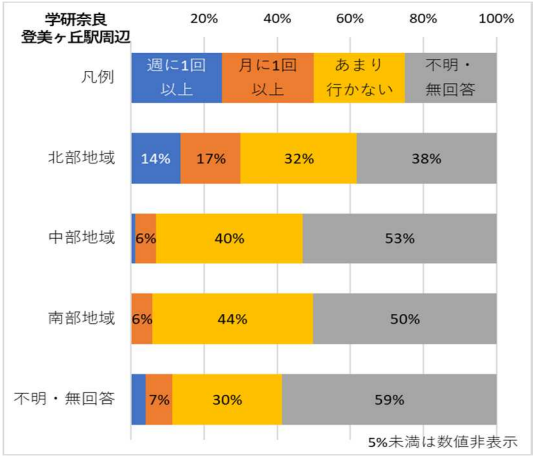


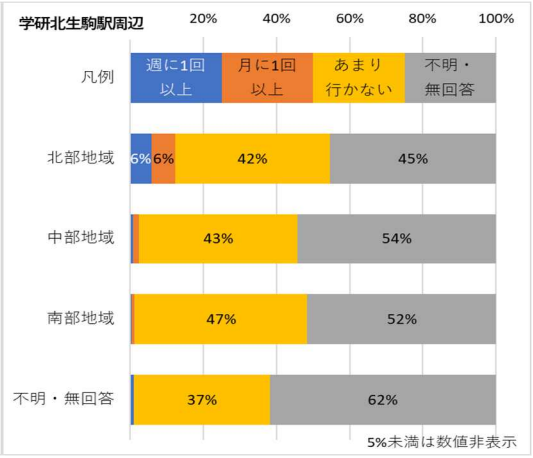
5)　地域拠点等への移動の状況

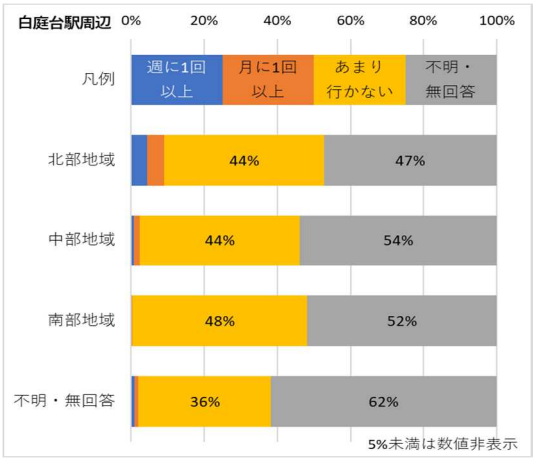
- 生駒駅：中部地域からの来訪が多いが、北部や南部地域からの来訪も見られる。
- 東生駒駅：中部地域からの来訪に限られている。
- 学研奈良登美ヶ丘駅、学研北生駒駅、白庭台駅：北部地域からの来訪に限られている。学研奈良登美ヶ丘駅は、他の 2 駅よりも来訪が多いです。
- 南生駒駅：南部地域からの来訪に限られています。

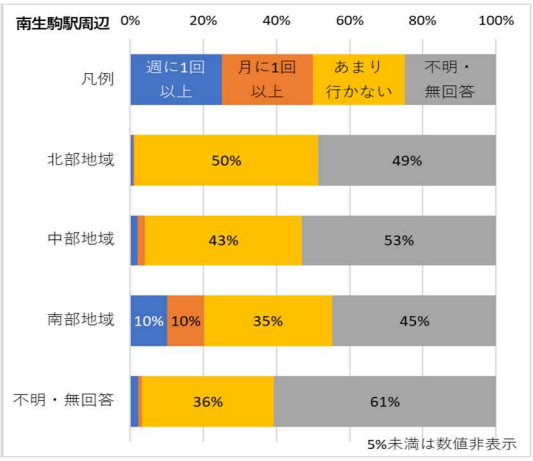






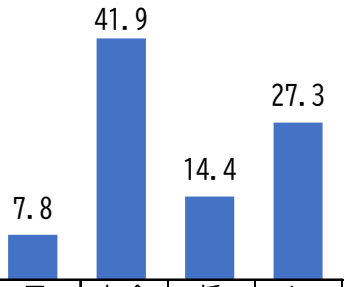






6)　公共交通サービスに対する地元負担

- 新たな公共交通サービスの必要性については、「今は必要ではないが、将来的には必要だと思う」という回答が最も多くあります。
- 早急に必要との意見は、生駒北、桜ケ丘小学校区が多い傾向にあります。将来的に必要との意見も含めると、60%以上を超える地域は、生駒北、鹿ノ台小学校区、50%以上を超える地域は、真弓、桜ケ丘、生駒南、壱分、生駒南第二小学区からの意見が多い傾向にあります。



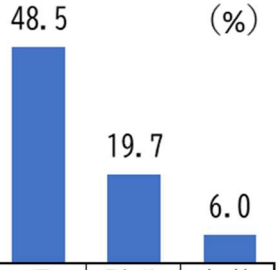
		サンプル数	早急に必要である	今は必要でないが、将来的には必要だと思う	将来的にも必要でない	わからない
全体結果		3,587	7.8	41.9	14.4	27.3
小学校区	生駒北小学校区	218	15.1	49.5	7.3	19.7
	鹿ノ台小学校区	214	10.7	53.3	10.3	17.8
	真弓小学校区	420	3.6	47.6	16.7	25.0
	あすか野小学校区	302	3.3	45.0	15.2	28.8
	生駒台小学校区	438	7.8	40.2	15.5	27.4
	俵口小学校区	284	6.3	34.9	18.0	32.0
	桜ケ丘小学校区	343	14.9	36.7	13.7	28.0
	生駒小学校区	316	5.4	33.5	19.3	30.4
	生駒東小学校区	287	5.2	32.4	20.2	31.7
	生駒南小学校区	196	10.7	40.3	11.2	25.0
	壱分小学校区	259	3.9	50.6	10.8	30.1
	生駒南第２小学校区	308	10.4	43.2	9.1	26.9
性別	男性	1,523	6.8	43.9	17.3	25.1
	女性	1,996	8.4	41.0	12.2	29.4
年齢	10-29歳	220	6.4	31.4	18.6	42.3
	30-49歳	639	6.7	40.7	14.7	34.9
	50-64歳	683	8.2	49.3	12.6	25.6
	65-74歳	1,041	6.3	49.7	13.5	23.8
	75歳以上	961	9.8	32.6	15.9	24.2
利用交通環境	マイカー族	1,962	6.1	48.7	15.1	25.2
	送迎族	965	9.0	36.6	13.2	31.9
	公共交通族	554	11.0	31.6	14.6	29.8

※30%以上の項目に色付け

出典：令和２年度住民アンケート調査結果（生駒市）

7)　公共交通サービスに対する行政支援

- 公共交通の予算の使い方については、「現状のままで良い」という回答が最も多くありました。
- どの地区も概ねよく似た回答傾向にありますが、桜ケ丘や壱分小学校区からは、公共交通により多くの財源を振り分けても良いとの回答が多い傾向にあり、マイカー族からも、公共交通族よりも回答割合が多い結果となりました。



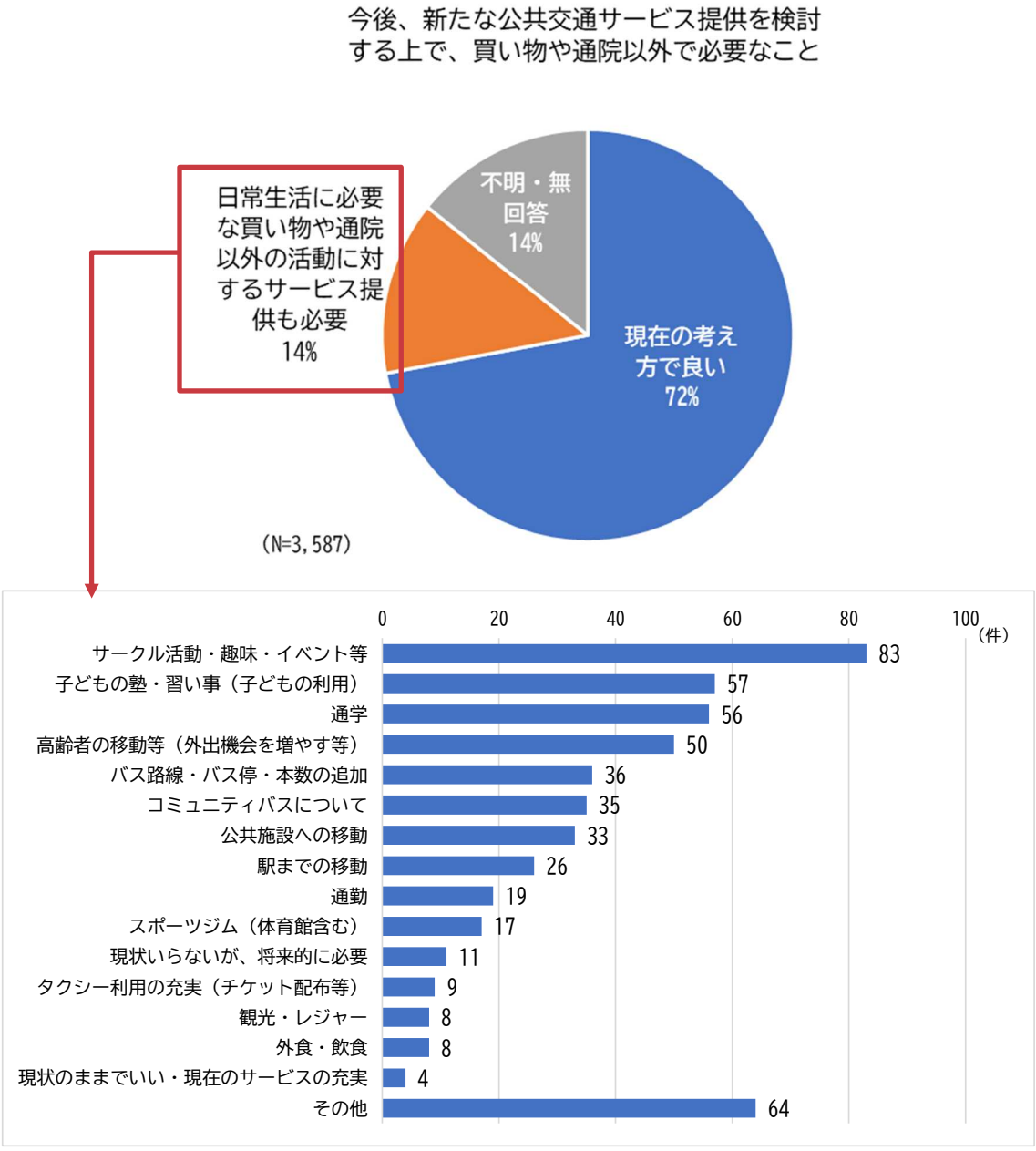
		サンプル数	現状のままで良い	公共交通により多くの財源を振り向けて良い	他の施策の充実に振り向ける方が良い
全体結果		3,587	48.5	19.7	6.0
小学校区	生駒北小学校区	218	35.8	18.8	6.0
	鹿ノ台小学校区	214	41.6	21.0	6.5
	真弓小学校区	420	52.9	17.1	5.7
	あすか野小学校区	302	44.0	21.9	8.3
	生駒台小学校区	438	47.9	19.2	4.8
	俵口小学校区	284	48.9	20.1	7.7
	桜ケ丘小学校区	343	43.4	22.7	6.1
	生駒小学校区	316	56.6	19.6	4.7
	生駒東小学校区	287	56.1	12.9	7.0
	生駒南小学校区	196	52.0	21.4	2.6
	壱分小学校区	259	47.1	22.4	5.8
	生駒南第２小学校区	308	49.7	20.8	6.8
性別	男性	1,523	50.7	20.7	6.5
	女性	1,996	47.4	19.2	5.6
年齢	10-29歳	220	61.4	15.5	10.9
	30-49歳	639	52.1	17.8	8.5
	50-64歳	683	50.8	20.6	5.9
	65-74歳	1,041	47.2	21.9	5.0
	75歳以上	961	44.0	19.3	4.7
利用交通環境	マイカー族	1,962	50.1	21.1	6.4
	送迎族	965	50.2	17.7	6.3
	公共交通族	554	44.8	19.9	5.4

※30%以上の項目に色付け

出典：令和２年度住民アンケート調査結果（生駒市）

8)　活動機会の確保の新たな視点

- 活動機会の確保については、現在の「買い物や通院」で良いという考えの方が大半を占める結果となりました。
- なお、買い物・通院以外の視点としては、サークル活動・趣味・イベント等への回答が最も多く、通学や子どもの塾・習い事（子ども関連）も回答が多く集まりました。



9)　利用交通環境

・　利用交通環境は、連携計画時よりもマイカー族が減少し、送迎族や公共交通族が増加しました。大半の地域でマイカー族が 5 割以上を占めますが、生駒や生駒南小学校区では、公共交通族の割合が他地区よりも多い傾向にあります。

・　年齢別にみると、20 歳代からマイカー族の割合が多くなり、50 歳代では 8 割程度がマイカー族。公共交通族は、60 歳、70 歳、80 歳で、徐々に占める割合が高くなる傾向にある。

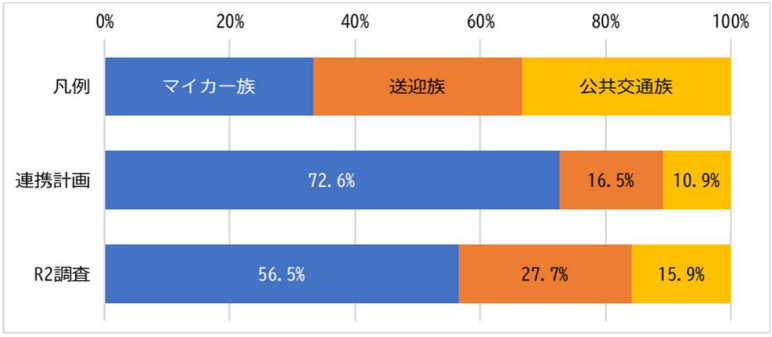
※利用交通環境の区分

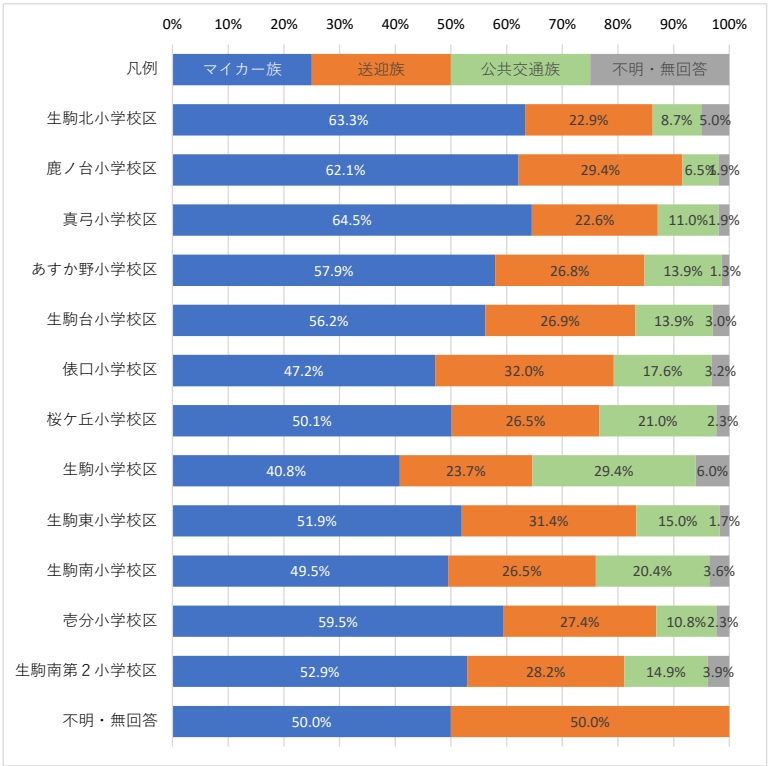
マイカー族：運転免許を持っており、自由に使える車を持っている人

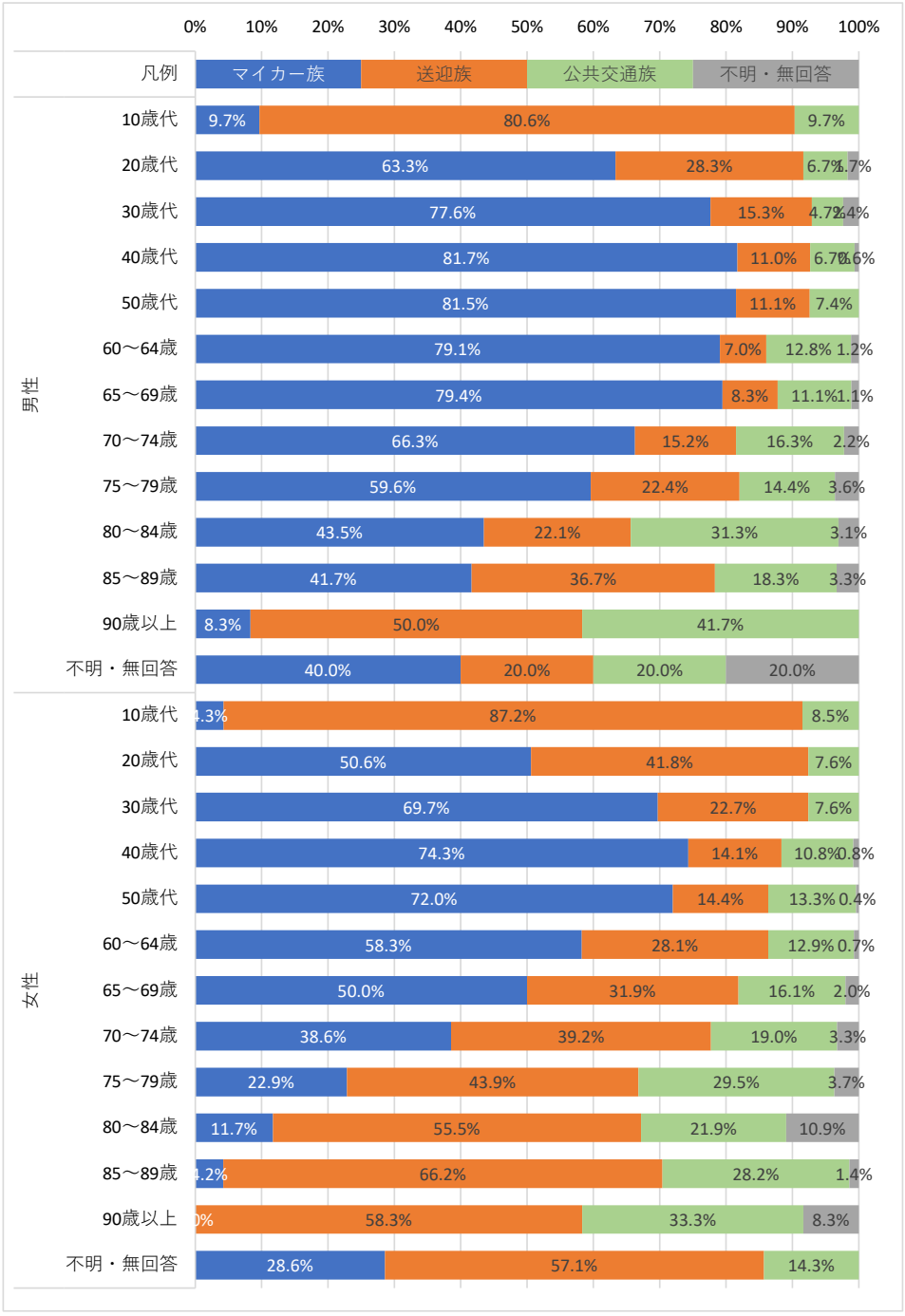
送迎族　　：運転免許を持っていても自由に使える車を持っていない人や運転免許を持っていない人で、気兼ねなく送迎を頼める人

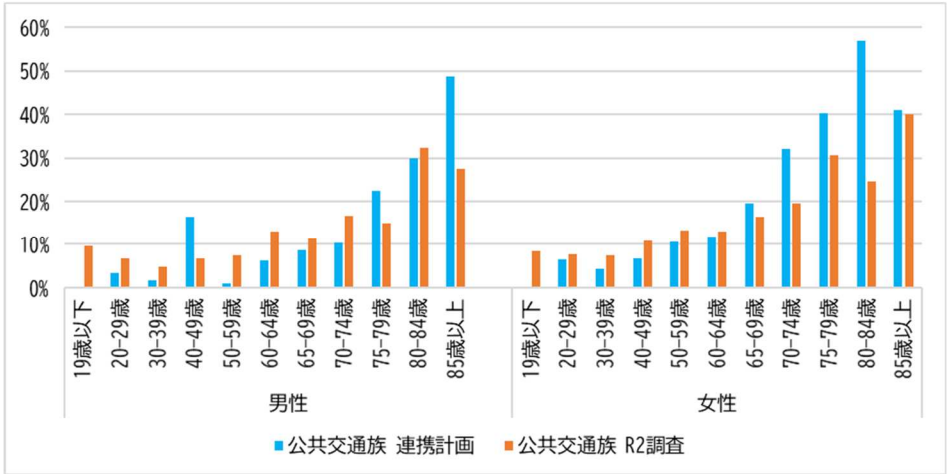
公共交通族：運転免許を持っていても自由に使える車を持っていない人や運転免許を持っていない人で、気兼ねなく送迎を頼むことができない人

出典：谷本圭志・宮崎耕輔、「活動機会の補償を目的とした公共交通サービスの計画」、地域社会が保障するべき生活交通のサービス水準に関する研究報告書 pp.21～22、国際交通安全学会、平成 20 年 3 月






0%
10%
20%
30%
40%
50%
60%
70%
80%
90%
100%
凡例
マイカー族
送迎族
公共交通族
不明・無回答
男性
10歳代 9.7% 80.6% 9.7%
20歳代 63.3% 28.3% 6.7% 1.7%
30歳代 77.6% 15.3% 4.7% 2.4%
40歳代 81.7% 11.0% 6.7% 0.6%
50歳代 81.5% 11.1% 7.4%
60～64歳 79.1% 7.0% 12.8% 1.2%
65～69歳 79.4% 8.3% 11.1% 1.1%
70～74歳 66.3% 15.2% 16.3% 2.2%
75～79歳 59.6% 22.4% 14.4% 3.6%
80～84歳 43.5% 22.1% 31.3% 3.1%
85～89歳 41.7% 36.7% 18.3% 3.3%
90歳以上 8.3% 50.0% 41.7%
不明・無回答 40.0% 20.0% 20.0% 20.0%
女性
10歳代 4.3% 87.2% 8.5%
20歳代 50.6% 41.8% 7.6%
30歳代 69.7% 22.7% 7.6%
40歳代 74.3% 14.1% 10.8% 0.8%
50歳代 72.0% 14.4% 13.3% 0.4%
60～64歳 58.3% 28.1% 12.9% 0.7%
65～69歳 50.0% 31.9% 16.1% 2.0%
70～74歳 38.6% 39.2% 19.0% 3.3%
75～79歳 22.9% 43.9% 29.5% 3.7%
80～84歳 11.7% 55.5% 21.9% 10.9%
85～89歳 4.2% 66.2% 28.2% 1.4%
90歳以上 0% 58.3% 33.3% 8.3%
不明・無回答 28.6% 57.1% 14.3%


60%
50%
40%
30%
20%
10%
0%
19歳以下
20-29歳
30-39歳
40-49歳
50-59歳
60-64歳
65-69歳
70-74歳
75-79歳
80-84歳
85歳以上
男性
女性
公共交通族 連携計画
公共交通族 R2調査

(2) 事業所向け調査結果

1) 通勤における公共交通の課題

- 鉄道や駅に対する課題としては、「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）」等に関して、多くの意見が集まりました。
- バスに対する課題としては、「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）」等に関して、多くの意見が集まりました。

鉄道・駅（近鉄）の課題点・改善要望

分類	具体的な課題点・改善要望
運行時間	・生駒駅から近鉄生駒線王寺方面の終電を遅くしてほしい。 ・早朝に運行していない。
乗り換え	・生駒駅のけいはんな線と近鉄奈良線の乗換時の連絡が悪い。
運賃	・けいはんな線の運賃が高い。（2 件）
駅構内の環境	・駅構内で日中陰になる部分が少ない。送風機やミスト等もない。
駅前広場の環境	・生駒駅前や東生駒駅前に車を一時的に駐車できる場所がほしい。 ・生駒駅前北側ロータリーの車の進入で優先がわかりにくい。ラウンドアバウトのようにしてほしい。 ・生駒駅北口・南口が夕方以降、学習塾等の送迎車で混雑し、二重停車状態になっている。 ・白庭台駅付近が混雑している。
その他	・駅が遠い。（2 件）

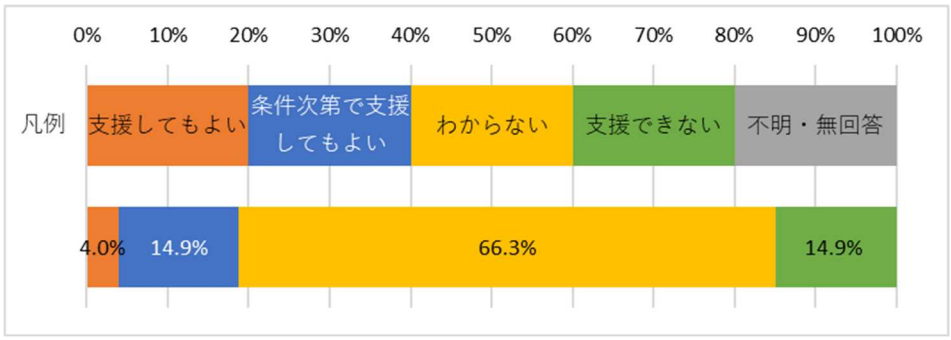
バス（路線バス・コミュニティバス）の課題点・改善要望

分類	具体的な課題点・改善要望
運行本数・運行間隔	・運行本数が少ない。（6 件） ・富雄－学研北生駒間のバス本数が少なく、電車の代替に利用できない。 ・ひかりが丘方面～白庭台駅間の運行は 1 時間に 2 本しかない。 ・通勤時間帯の運行本数が少ない。（7 件） ・コミュニティバス（門前線）の昼間の運行本数が増えると職員だけでなく、子育て支援事業等の利用者が活用しやすい。 ・通勤時間帯の運行本数が少なく、たまに使用すると不便を感じるが、利用者数を考えれば仕方ないと納得せざるを得ない現況。利用者増大に注力してもらえたら便利になると思う。
運行時間	・早朝に運行していない。 ・朝の時間帯をもっと早くしてほしい。 ・コミュニティバス（門前線）の土日祝運行希望（休日も勤務あり）。運行時間について、17 時までなので、就業時間に合わない（18 時まで希望）。 ・通勤時間帯のバスがない。
乗り換え	・電車への乗り継ぎで無駄な時間が発生してしまうため通勤に利用しづらい。 ・高山の運行線と鹿畑町の運行線は連動していない。 ・東生駒駅でバスと近鉄奈良線大阪方面の連絡が悪い。
運賃	・運賃が高い。 ・生駒駅や東生駒駅から最寄りバス停まで高い。 ・定期代が高い。
運行速度	・生駒駅や東生駒駅から最寄りバス停まで遅い。 ・阪奈道路生駒 IC 周辺がいつも混む。ひどい時には生駒警察署を越えて混んでいる。 ・駅までが遠回りになり時間もかかる。
運行エリア	・バスが運行していないので公共交通通勤ができない。 ・工業団地内を通るバスがないので、公共交通で通勤してほしいと言いにくい。 ・近くに停留所がない。 ・会社からバス停までが遠いので全員自家用車で通勤している。 ・バスの路線が合っていない（出先が多岐にわたるため）。
バス停の環境	・バス停で日中陰になる部分が少ない。送風機やミスト等もない。

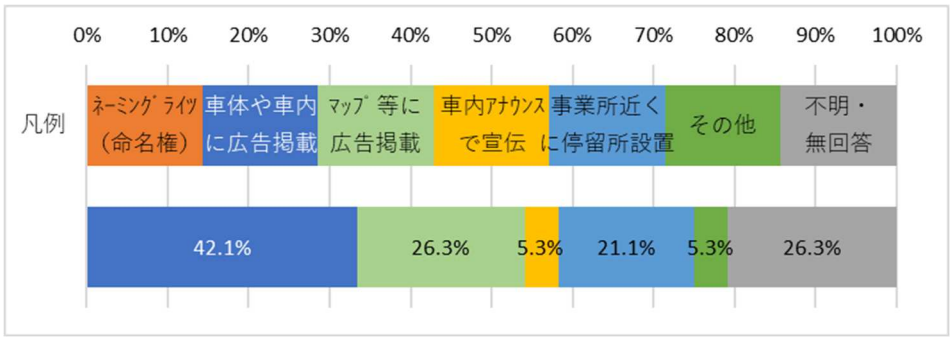
2)　公共交通サービス等への協力について

・　公共交通サービスに対する支援については、支援可能（条件付き含む）な事業所が約 19%あります。特に、「車体や車内に広告掲載」「マップ等に広告掲載」への支援に多くの意見が集まりました。

＜公共交通サービスの維持・確保のための支援の可否＞

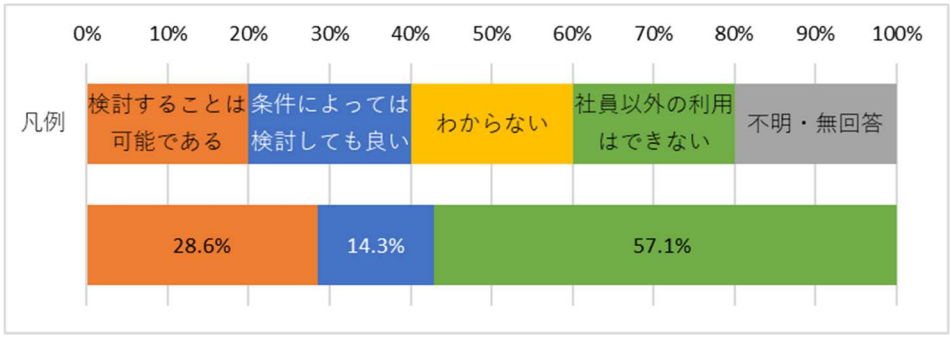


＜参加できそうな支援内容＞



・　社員送迎バスを運行している事業所のうち、事業所が保有する送迎バスの社員以外利用については、約 43%の事業所で検討可能との回答をいただきました。

＜社員送迎用バスの社員以外利用の検討の可否＞



(3)　その他来訪施設向け調査結果

1)　来訪における公共交通の課題

表 2-3　来訪における公共交通の課題

調査対象	鉄道・駅	バス
病院関係	・富雄駅前ロータリーに送迎車の停車場所がない。	・日中のバスの本数を増やしてほしい。 ・病院前に停留所をつくってほしい。 ・生駒駅から近畿大学奈良病院まで乗換えなしのバスルートを作ってほしい。 ・近鉄富雄駅から奈良西部病院までの直通バスがない。
商業施設関係	－	・店の前（入口の前）で停まってほしい。
観光施設関係	・学研北生駒駅前にタクシーが少ない。	・バスの本数が少ない（例：富雄川沿い）。 ・バス停から遠い（徒歩 15 分以上）。
文化施設関係	－	・富雄駅、学研北生駒駅から北コミュニティセンターへ向かう路線バスが少ない。 ・生駒駅、東生駒駅から北コミュニティセンターへ向かう路線バスは、施設からバス停が遠い。 ・北コミュニティセンター周辺にコミュニティバスが通っていない。
スポーツ施設関係	－	・路線バスがない。 ・土日に市民体育館へ向かうコミュニティバスの本数が少ない。 ・平日に生駒北スポーツセンターへ向かう路線バスが運行していない。

2)　公共交通サービス等への協力について

- 公共交通サービスに対する支援については、支援可能（条件付き含む）な施設が 5 件あります。特に、病院施設、商業施設関係からの支援意向が高い結果となりました。
- 利便性向上に向けた協力については、「施設内に時刻表・路線図の掲示」への意向が高い結果となりました。
- 施設が保有する送迎バスの来訪者以外利用については、2 件の施設で検討可能との回答をいただきました。

（4） 関係者向け調査結果

1） 公共交通に関する課題

表 2-4 各交通事業者と福祉施設の利用に関する課題

交通事業者	路線バス	・生駒駅前ロータリーのスペース不足 ・渋滞の発生（生駒インター交差点、東生駒 2 丁目交差点、国道 163 号との接続箇所など） ・定時性の確保 ・乗務員の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） ・西白庭台の小学生の輸送のためのバス台数追加
	たけまる号	・近鉄電車との接続性（萩の台線） ・利用者の少ないバス停（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。（門前線、西畑有里線、北新町線、萩の台線） ・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
	タクシー	・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（新生駒台の進入禁止区域、渋滞解消など） ・乗務員の高齢化に伴う乗務員不足
福祉事業者	社会福祉協議会	・自治会域や小学校区域内での徒歩等による移動に代わる公共交通の整備
	福祉センター	・路線バスのバス停の中間に位置するため、高齢者や障がい者にとって不便である。 ・萩の台方面からは路線バスを利用しての来訪ができず、生駒駅・東生駒駅まで出る必要がある。 ・生駒市の北部（鹿ノ台など）から福祉センターまで遠い。
	RAKURAKU はうす	・生駒駅から近距離に立地しているため、公共交通利用は便利なので、特に問題はない。

2)　今後について

表 2-5　各交通事業者と福祉施設の利用に関する今後の取組み

交通事業者	路線バス	**◆課題の解消への取組み** ・若い世代に向けての利用促進 ・安易な料金施策は、一時しのぎであるため、考えていない。 ・乗務員不足解消へ向けた取組みの実施（広告掲載、紹介者制度、二種免許取得の補助） ・生駒線沿線は、駅から徒歩圏内に居住地があるため、新規路線の運行は考えていない。 ・道路整備や信号調整による渋滞解消は、定時性確保につながるが、住民との兼ね合いが難しい。 **◆新しい交通手段の導入** ・新しい交通手段の導入時には、役割（既存の移動手段の補完 or 代替・競合）を明確にする必要がある。 ・実証実験の実施については、当該路線への効果だけでなく、既存の路線バスやタクシーへの影響についても分析・評価する必要がある。 ・自家用有償旅客運送やボランティア輸送については、運行サービスの維持や安全面の課題を考慮する必要がある。
	たけまる号	・ダイヤ改正の検討（門前線） ・利用者の少ない便を減らす。（門前線の午後、西畑有里線の朝） ・現状の運行間隔が限界であるため、路線延長は難しい。（光陽台線） ・IC カードの導入については、設備導入等のコストがかかるため、考えていない。（門前線、西畑有里線、北新町線、萩の台線）
	タクシー	・スマホアプリを用いた配車システムの導入 ・自家用有償旅客運送への協力については、疑問点（旅客の利便性の保持、利益、派遣場所までの移動手段等）の解消が必要 ・デマンド型への協力については、他地域での成功事例や車両登録の仕組みによっては検討する。 ・乗務員不足解消へ向けた取組みの実施（広告掲載、紹介者制度、二種免許取得の補助）
福祉事業者	社会福祉協議会	・自治会域や小学校区域内での徒歩等による移動に代わる移動支援の整備や社会参加の仕組みについて、関係機関や団体等と協議する。
	福祉センター	・送迎用バスの利用促進に向けて、居住地から生駒駅・東生駒駅へのアクセス向上が必要（特に萩の台方面からのアクセス） ・送迎用バスの路線延長については、バスの管理スペースや施設利用以外での乗車増加の問題があるため難しい。 ・空いている時間での送迎用バスの活用については、検討すべき点（生駒線の各駅から福祉センターまでの狭い道の通行、活用できる空き時間の長さなど）がある。

2.9. 現状及び課題の整理

項目		まとめ
地域の概況	地勢・土地利用	・ 用途地域は、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。 ・ 北部地域や南部地域のバス停周辺で急勾配な地区がある。
	人口・世帯	・ 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。 ・ 人口の社会移動は、20 歳代で転出超過、30 歳代で転入超過。 ・ 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。特に、萩の台 4 丁目は 50%を超えている。 ・ 計画的市街地の一部では、75 歳以上人口割合が増加。 ・ 高齢者単身世帯の増加。
	運転免許	・ 高齢者免許返納数は増加傾向、しかし高齢者免許保有率は増加傾向にある（奈良県内）。 ・ 生駒市の年齢別の運転免許保有率は、いずれの年齢層も増加しており、特に、女性の 65～79 歳で増加。
	施設立地	・ 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しているが、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	・ 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。
公共交通	鉄道	・ 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、坂道が急。 ・ 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	・ 利用者数はやや減少傾向。ただし、生産年齢人口減少等によ

項目		まとめ
		り、団地線を中心に定期利用の減少の兆候。（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。 ・ 今後の需要の減少のおそれ→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の問題 ・ 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	・ 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） ・ 近鉄電車との接続性の問題（萩の台線） ・ 利用者の少ない便やバス停への対応の必要性（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の問題（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。（門前線、西畑有里線、北新町線、萩の台線） ・ 生駒駅南口の乗降スペース不足の問題 ・ 休日運行や増便（12 時台、朝・夜）の要望が利用者からある。
	タクシー	・ 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 3～5㎞ 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。 ・ 生駒駅前ロータリーのスペース不足の問題 ・ 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
人の動き		・ 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。

項目		まとめ
		・ 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、北ｺﾐｭﾆｾﾝﾀｰ、生駒市図書会館が多い。
公共交通に対する考え	新たな公共交通サービス	・ 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、桜ケ丘、生駒南、壱分、生駒南第二小学校区から多い。 ・ 高齢の方、女性の方から意見が多い。
	予算の使い方	・ 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多い。
	活動機会の確保	・ 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。
その他	利用交通環境	・ マイカー族の減少、公共交通族の増加。ただし、マイカー族は、大半の小学校区で半数以上を占める。

3. 上位計画及び関連計画等の整理

3.1. 第 6 次生駒市総合計画（平成 31 年 3 月策定）

計画期間	［基本構想］平成３１年度・令和元年度～令和２０年度 ［基本計画 第１期］平成３１年度・令和元年度～令和５年度
将来都市像	自分らしく輝けるステージ・生駒
まちづくりの目標	①安全で、安心して健康に暮らせるまち ②未来を担う子どもたちを育むまち ③人権が尊重され、市民が輝く、文化の薫り高いまち ④人と自然が共生する、住みやすく活動しやすいまち ⑤地域の資源と知恵を活かし、魅力と活力あふれるまち ⑥持続可能な行財政運営を進めるまち
公共交通や移動に関する施策	・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

3.2. 生駒市地域公共交通総合連携計画（平成 23 年 3 月策定）

計画期間	平成２３年度～令和２年度
基本方針	計画を通じて、本市のみなさんの将来の生活を支えるとともに、健康増進、地域の活性化、良好なまちづくりにつながることを目指す。
まちづくりの目標	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
公共交通や移動に関する施策	・公共交通の利用促進 ・関係機関や関連政策との連携 ・進行管理及び適切な評価の実施

3.3. 生駒市都市計画マスタープラン（平成 23 年 3 月策定）

<table>
<tr><td>計画期間</td><td>平成２３年度～令和２年度</td></tr>
<tr><td>まちづくりの将来像</td><td>“市民が創る　ぬくもりと活力あふれるまち・生駒”</td></tr>
<tr><td>目標の柱
めざす方向</td><td>

</td></tr>
<tr><td>公共交通や移動に関する施策</td><td>
●公共交通サービスの検討
・公共交通サービスの空白地域において、高齢者を含め車の利用が難しい方々が移動しやすい環境づくりを目指す。
・費用対効果も充分に配慮しながら、地域住民やバス・タクシー事業者などとともに、コミュニティバスや乗合タクシーなどの具体的な方策について検討を進める。
●周辺環境と調和した産業・学術拠点機能の立地誘導
・企業立地促進に向け、公共交通（バス）の利便性を高めます。
●都市基盤の整備・充実による交通結節点の強化
・拠点へのアクセスを向上させるため、周辺地域の道路網や駅前広場、駐車・駐輪施設などの公共施設を、環境に配慮しつつ整備し、交通ターミナルとしての機能の充実を図る。
●地域拠点を支える都市基盤の整備・充実
・地域拠点へのアクセスを向上させるため、周辺からのアクセス道路網や歩道の整備・充実、バリアフリー化、駐車・駐輪施設など、地域の課題に応じた公共施設等の整備を、環境に配慮しつつ図る。
・学研北生駒駅周辺のまちづくりに合わせ、関連する都市計画道路の見直しを進める。
●乗り換え利便性の向上
・公共交通の利用促進と地域拠点における交流等の賑わい強化に向けて、乗り換え利便性の向上等、電車とバスを利用しやすい交通環境づくりを
</td></tr>
</table>

	進める。 **●公共交通サービスの検討** ・公共交通サービスの空白地域において、高齢者を含め車の利用が難しい方々が移動しやすい環境づくりを目指す。 ・費用対効果も充分に配慮しながら、地域住民やバス・タクシー事業者などとともに、コミュニティバスや乗合タクシーなどの具体的な方策について検討を進める。 ・バス・鉄道をはじめとする公共交通サービスの維持・充実について、関係機関との連携のもと、取組みを検討し、利便性の向上をめざす。 ・地球環境問題への配慮や道路交通の円滑化を図るために、関係機関とも連携しながら、バスの運行状況などの情報提供の方策について、関係機関と協議を行う。 **●地域の生活交通の維持や活性化** ・地域の生活交通のあり方を検討するため、市民・交通事業者・行政などで構成する生駒市地域公共交通活性化協議会を設置し、具体的な取組みなどを協議する。 **●駅及び駅周辺のユニバーサルデザインの推進** ・公共交通機関の利便性と安全性の向上のため、鉄道事業者や関係機関と連携しながら駅とその周辺をユニバーサルデザインに配慮した整備を進める。 **●公共交通拠点へのアクセス強化** ・生駒駅周辺の都市計画道路など、都市拠点を支え、公共交通の利用促進を促すアクセス幹線道路について、整備を図る。 ・学研北生駒駅など、主要拠点駅へのアクセスを向上させるため、地域の課題に応じて、周辺からのアクセス道路網や歩道の整備・充実等を図る。 **●意識啓発への取組み** ・道路・交通対策等に関し、地球環境問題への配慮や道路交通の円滑化の観点から、公共交通利用への転換を示すなど、市民の意識啓発のための情報発信を図る。 ・市民の公共交通サービスに関する施策のあり方や利用促進への意識を啓発するために、公共交通サービスの状況や利用情報など、情報の発信を図る。 **●公共交通の利用促進の取組み** ・鉄道・バス等の公共交通や、駅・バス停周辺の施設などについて、利用情報を収集し発信することで、誰もが公共交通を利用しやすい環境づくりにつながる、市民の自主的な取組みを支援する。 ・公共交通利用への意識付けや利用促進につながる、市民が自主的に進めるイベント開催等への取組みに対し、支援を図る。

※参考：次期計画

計画期間	令和３年度～令和１２年度
まちづくりの将来像	“自分らしく輝けるステージ・いこま”
目標の柱めざす方向	・ベースとなるゾーンの維持と転換 ・拠点の形成と連携・アクセスの充実 ・包摂性・利便性のある圏域の形成 ・活動を育む小さなコミュニティの場づくり

図 3-1　次期生駒市都市計画マスタープランにおける将来都市構造概念図

（出典：第 5 回生駒市都市計画審議会都市計画マスタープラン策定検討部会の会議資料 5）

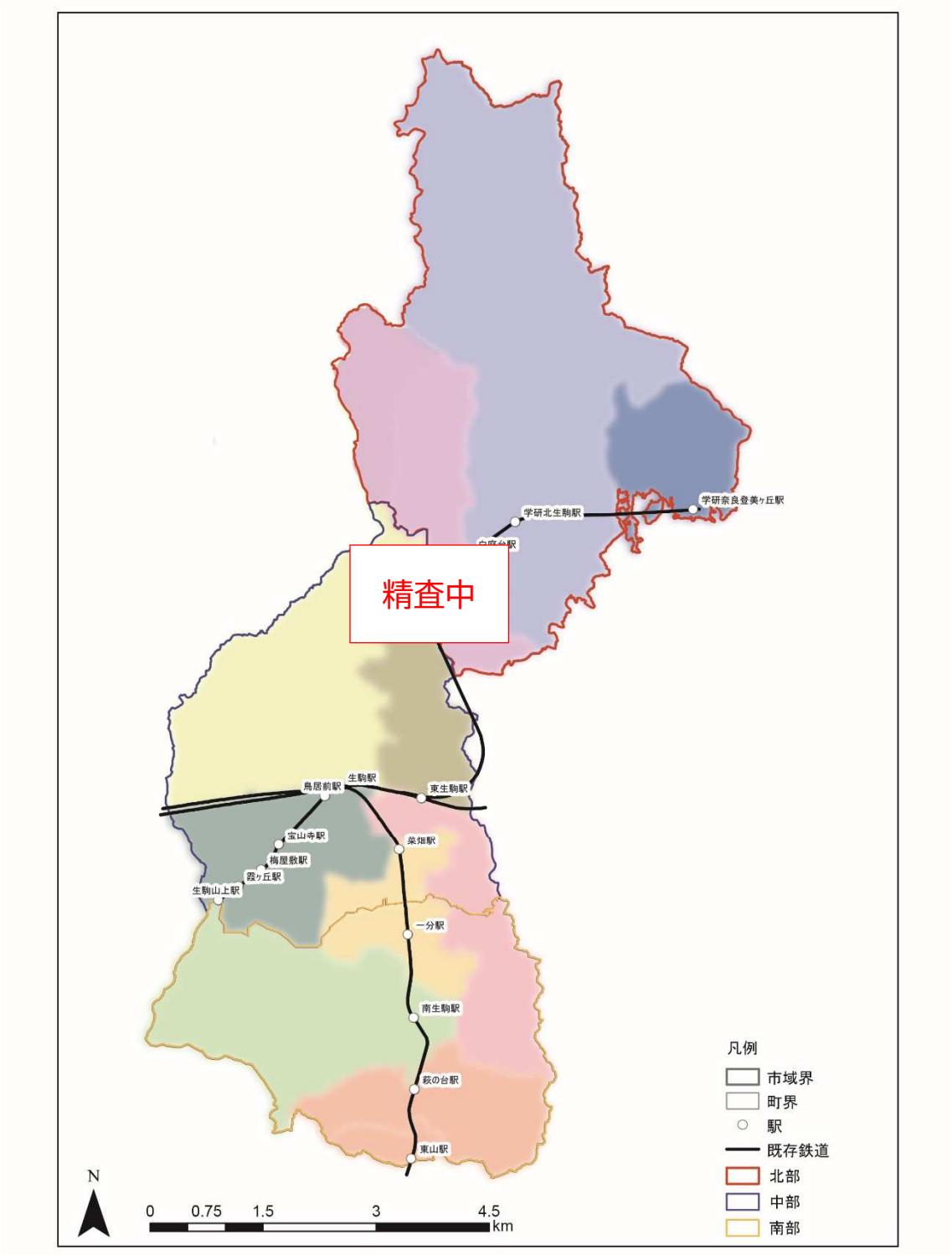


図 3-2　次期生駒市都市計画マスタープランにおける生活交通圏域イメージ図

（出典：第 5 回生駒市都市計画審議会都市計画マスタープラン策定検討部会の会議資料 5）

3.4. その他の関連計画

その他の関連計画における地域公共交通に係る取組みや事業は下表のとおりです。

表 3-1　生駒市のその他の関連計画における地域公共交通網に係る記載

計画名	公共交通や移動に関する項目	主な取組みや事業など
生駒市環境基本計画（H31 年度・R1 年度～R10 年度） ※R5 年度中間目標	家庭・事業活動・交通など、各分野におけるエネルギー需要の抑制と効率的な利用を進めます	・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
生駒市エネルギービジョン（短期：H26 年度～H30 年度、中長期：H26 年度～R12 年度）	低炭素なまちづくりと暮らし方の推進	・コミュニティバスの運行路線の拡大
生駒市環境モデル都市アクションプラン（H31 年度・R1 年度～R5 年度）	環境にやさしい移動手段の普及促進	・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 ・事業者と連携した、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 運行バスの導入検討 ・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の検討
生駒市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画（第 7 期：H30 年度～R2 年度）	生きがいづくりや社会参加の促進	・コミュニティバスの運行（新たな地域への導入の検討） ・高齢者交通費等助成事業（生きいきクーポン券） ・交通安全意識の高揚を図り、高齢者が安全に移動できる環境整備を進める ・公共空間において、わかりやすい案内表示（大きな文字、サインによる表示等）を行い、高齢者の外出を支援する

計画名	公共交通や移動 に関する項目	主な取組みや事業など
生駒市障がい者福祉計画 （第5期：H30年度～R2年度）	生活支援にかかるサービスの充実	・障がい者等交通費助成事業（生きいきクーポン券） ・コミュニティバスの運行と利用支援
生駒市スポーツ推進計画 (H28年度～R2年度)	“だれもが”利用しやすい施設環境を整備します	・施設までの交通手段の確保（スポーツイベントや大会開催時の参加者の送迎）
生駒市商工観光ビジョン （H29 年度下半期～R4年度）	・操業・イノベーション環境の向上 ・人材確保・育成の支援 ・生駒市駅周辺商業集積地の活性化	◆事業活動を支える都市基盤の整備 ・道路や公共交通、雨水排水対策など、学研生駒テクノエリアにおける都市基盤の整備を進める ◆通勤環境の向上 ・公共交通のあり方など、学研生駒テクノエリア立地企業への交通手段の充実について検討する ◆歩いて楽しい駅周辺の統一感の創出 ・資源調査や観光サインの整備を進めるとともに、統一感を持った景観づくりに向けたデザインの誘導や地域資源の活用について検討する
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- （H28年度～R7年度）	世界に先駆けスマートな暮らしを育む次世代インフラ整備を促進	・急速に進化するICTを環境・エネルギー、交通、イノベーションなど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 ・JR片町線（学研都市線）及びJR奈良線の複線化を促進、近鉄けいはんな線の延伸協議 ・ICTを活用した次世代型の連節バス、カーシェアリングシステムなど、モビリティを高める新たな交通システム等の展開

表 3-2　奈良県の関連計画における地域公共交通網に係る記載

計画名	公共交通や移動 に関する項目	主な取組みや事業など
奈良県公共交通基本計画 （H28 年度～R2 年度）	・社会インフラとしての公共交通 ・移動ニーズに応じた交通サービスの実現 ・関係者の連携・協働～奈良モデル～ ・バリエーション豊かな交通サービス ・まちづくりの他、保健、医療、福祉、教育、観光、産業等に係る施策との連携 ・データに基づく実証的アプローチ	◆これまでの取組を更に推進 ・「地域公共交通網形成計画」の策定 ・まちづくりや、保健、医療、福祉、教育、観光、産業等に係る施策との連携 ・公共交通の利用環境の整備 ・公共交通のソフト面での利用促進 ・市町村との連携・協働 ・県民等とのコミュニケーション ・交通安全の取組との連携 ◆取組内容を今後新たに検討 ・まちづくりや保健、医療、福祉、教育、観光、産業等に係る施策との連携 ・県によるタクシー事業者、運転代行事業者、レンタカー事業者等との更なる協働のあり方 ・無人化された鉄道駅の再活性化 ・新たな交通サービスの実現に向けて ・働く場としての交通事業者のあり方 ・運賃の活用 ・財政支出のあり方 ・公共交通に関する人材の育成 ・行政が提供する交通サービスに係る今後の契約のあり方
奈良県地域公共交通網形成計画 （H28 年度～R2 年度）	・県、市町村、交通事業者、県民等による連携の証 ・公共交通とまちづくりのデッサン ・協議会の枠組みを活用し、実効性、継続性の確保	・まちづくりや、保健、医療、福祉、教育、観光、産業等に係る施策との連携 ・公共交通の利用環境の整備 ・公共交通のソフト面での利用促進

4. 将来のまちづくりに向けた地域公共交通のあり方

4.1. 地域公共交通に求められる方向性

上位計画や関連計画等から整理した生駒市の地域公共交通の役割は次のとおりです。まちづくりや住民の活動機会を支える基盤としての役割を求められています。

上位計画等で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

表 4-1　生駒市の上位計画や関連計画の公共交通に関する方針等の抜粋

計画名称	公共交通等に関する方針等
生駒市総合計画	[基本構想] ・　安全で安心して健康に暮らせるまち ・　人と自然が共生する住みやすく活動しやすいまち [基本計画] ・　低炭素・循環型社会の構築と生活環境の保全 ・　交通ネットワークと生活基盤の整備
生駒市都市計画 マスタープラン	[現計画] ・　みんなが住み続けたくなるブランドまちづくり ・　誰もが移動しやすいコンパクトなまちづくり [新たな計画(検討中)] ・　拠点の形成と連携・アクセスの充実 ・　誰もが生活しやすい圏域の形成
生駒市環境基本計画	・　再エネの地産地消が進む超低炭素のまち（環境にやさしい交通への転換）
生駒市エネルギービジョン	・　コンパクトなまちづくりとライフスタイルの転換（低炭素なまちづくりと暮らし方の推進）
生駒市環境モデル都市アクションプラン	・　環境がまちをつくる（魅力あるコンパクトシティの整備、環境にやさしい移動手段の普及促進）
生駒市高齢者保健福祉計画・介護保健事業計画	・　生きがいづくりや社会参加の促進（社会参加の促進、高齢者にやさしいまちづくりの推進）
生駒市障がい者福祉計画	・　安心して暮らし続けるために（生活支援にかかるサービスの充実：障がい者の外出支援の一助としてコミュニティバスの利用料金割引実施）
生駒市スポーツ推進計画	・　だれもが利用しやすい施設環境の整備
生駒市商工観光ビジョン	・　地域企業の支援（工業）：事業活動を支える都市基盤の整備（学研生駒テクノエリアにおける公共交通の整備） ・　人材確保・育成の支援（工業）：通勤環境の向上（学研生駒テクノエリア立地企業への交通手段の充実） ・　生駒駅周辺商業集積値の活性化（商業・ｻｰﾋﾞｽ業）：歩いて楽しい駅周辺の統一感の創出（統一感を持った景観づくりに向けたデザインの誘導や地域資源の活用）

4.2. 地域公共交通の位置づけと役割

現在検討中の生駒市都市計画マスタープランにおいて示されている生駒市の公共交通の役割等を基にして、本計画における公共交通の位置づけや役割を次のように定めます。

表 4-2　生駒市の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	・大阪府や奈良市など、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	・居住地と地域拠点や各生活拠点を結ぶ公共交通網（生活交通ネットワーク） ・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	ー	住宅地内などでラストワンマイルの移動手段	・幹線軸の駅やバス停までの移動を支援
[参考] 交通結節点	都市拠点	生駒駅、東生駒駅	・人口や都市機能が集積し、公共交通の利便性にも優れ、市民・事業者・行政の様々な活動の拠点となり、また、都市全体に魅力と活力をもたらす中核となる場所
	地域拠点	学研北生駒駅、南生駒駅	・都市拠点に準ずる都市機能を備えた拠点として、地域の顔となり身近な生活や交流を支援する機能が集約された拠点形成を図る ・北部地域と南部地域にそれぞれ位置づける
	生活拠点	学研奈良登美ヶ丘駅、白庭台駅、菜畑駅、一分駅萩の台駅、東山駅	・鉄道駅周辺や既存の商業集積場所など、都市拠点や地域拠点へのアクセスを確保し、生活交通ネットワークの起点となる場所

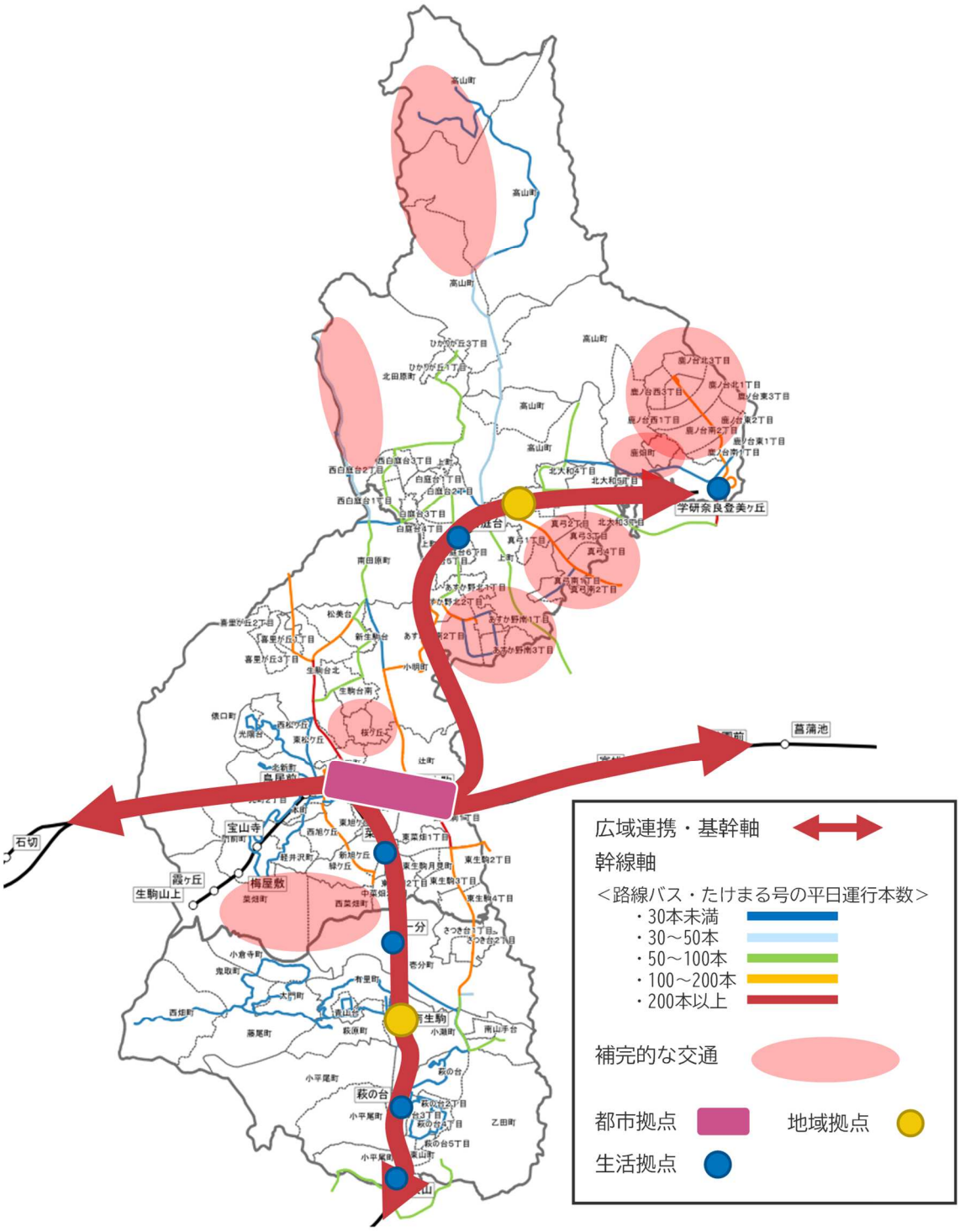


図 4-1　本計画における将来交通体系図

4.3. 地域公共交通の課題

地域及び地域公共交通の現状や、地域公共交通に求められる方向性から、生駒市における地域公共交通の課題を次の通り整理しました。

公共交通の課題

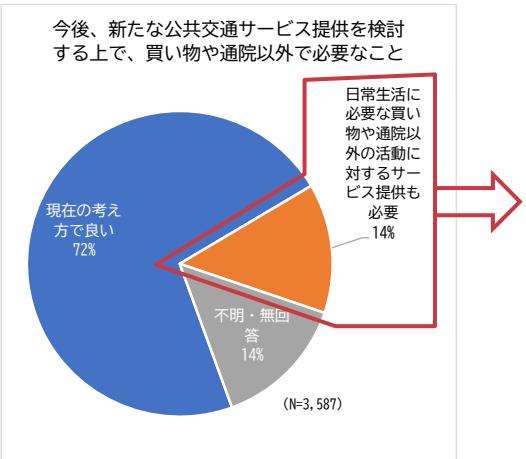
- 日常生活に必要な買い物や通院等の活動機会の確保
- 高齢者等が安全・安心に移動できる手段の確保
- 高齢化が急速に進む計画的市街地における移動手段の確保
- まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成
- 地元等の関係者との協働による公共交通サービスの維持や意識の醸成

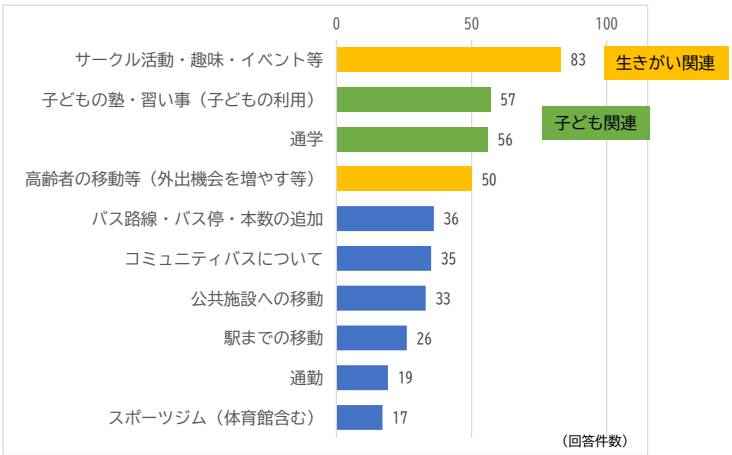
(1) 日常生活に必要な買い物や通院等の活動機会の確保

連携計画では、日常生活を行う上で必要な活動機会の確保をとして、「拠点地区における活動機会の確保」と「住宅地区における活動機会の確保」を解決すべき課題とし、特に住宅地区における活動機会の確保では、買い物や通院など日常生活を行う上で必要となる活動機会の確保、豊かな生活を送るために文化活動などの活動機会の確保が挙げられていました。

本市の公共交通サービス提供方針としては、住民の活動機会の確保を基本目標として、自動車を運転しない方でも日常生活に必要な買い物や通院ができるように、公共交通サービス提供としてコミュニティバス「たけまる号」の運行を行ってきました。ただ、開発の早かった計画的市街地では、75 歳以上人口割合が 25%を超え、今後も同様の地域が増えてくると予想されます。75 歳以上になると、自動車の運転やバス停までの坂道を歩くことも困難で、外出意欲低下にも繋がります。そのため、日常生活に必要な買い物や通院の活動機会を確保するための移動手段を確保することは重要であります。

また、高齢者の生きがいづくりや、次代を担う若い世代が住み続けたくなる公共交通づくりを考えると、趣味に対する活動機会の確保や、子どもの通学・送迎に関する活動機会の確保も必要であると考えます。



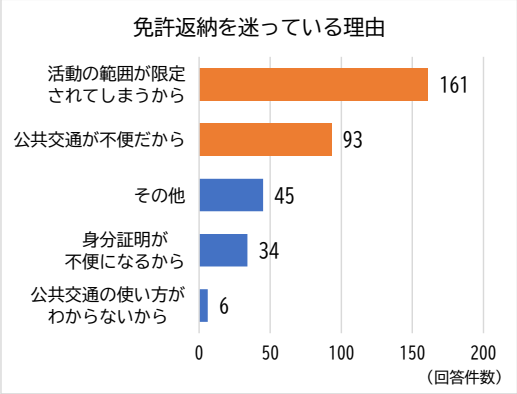


(2)　高齢者等が安全・安心に移動できる手段の確保

本市においても、生産年齢人口の減少や高齢者の増加が進展しており、光陽台、あすか野（南 1・南 2・北 3）、青山台、鹿ノ台（北 1・北 2）、萩の台（3・4）、真弓（2）では、75 歳以上人口割合が 25%を超えています。今後も同様の地域が増えてくると予想され、また、高齢化に伴い公共交通サービスを必要とする人は増加しますが、運転免許を返納できない高齢ドライバーの増加、それに伴う高齢者が関連した交通事故が増えることも想定されます。

高齢者の方が運転免許を返納できないのは、「活動の範囲が限定されてしまう」「公共交通が不便だから」という理由が多く、言い換えると、買い物や通院に限らず、趣味の活動も含めた活動機会の確保ができなくなることを不安視していると言えます

そのため、今後さらに増加する高齢者の方が、自分で自動車を運転することなく、また送迎を頼める人がいなくても、自分自身で安心して外出できるような移動手段を確保することが重要であります。

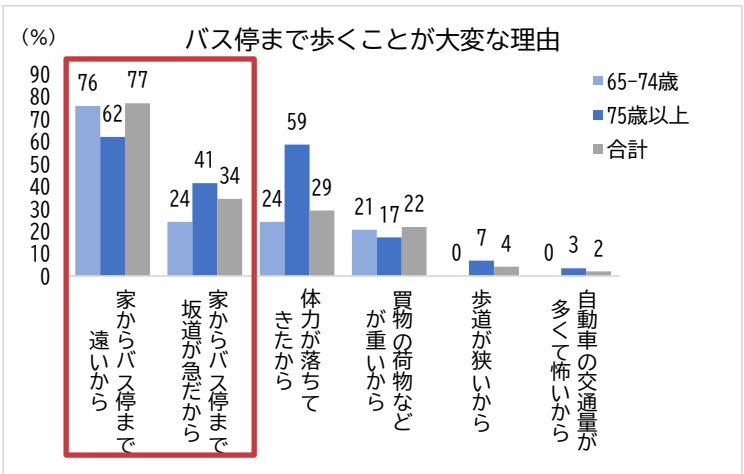


(3)　高齢化が急速に進む計画的市街地における移動手段の確保

本市における計画的市街地では、上記のように急速な高齢化の問題を抱えていますが、平地が少ない本市においては、傾斜地において住宅開発が進められてきたため、坂道の多い住環境であり、最寄りのバス停や駅まで徒歩や自転車で移動するのが大変な状況にあるという問題も抱えています。まちびらきの当初は、入居した方も若く、バス停や駅までの移動は体力的にそれほど大変ではありませんでしたが、歳を重ねた現在では、バス停や駅まで歩くことがとても大変な状況になり、外出することに困難を伴う方も増えてきています。

高齢者で、バスを使いたいけど「バス停まで遠い」「バス停まで坂道が急」という理由でバスを使っていない方が多く、バス停までの徒歩距離や急な坂道が原因でバスを気軽に利用できない状況にあり、それが活動機会確保を阻害している要因と言えます。

そのため、坂道の多い地域にお住まいの高齢者であっても、外出意欲を失わず、安心して暮らせるためには、住民同士でバス停や駅までの短距離移動を支援するなど、移動手段を確保する必要があります。

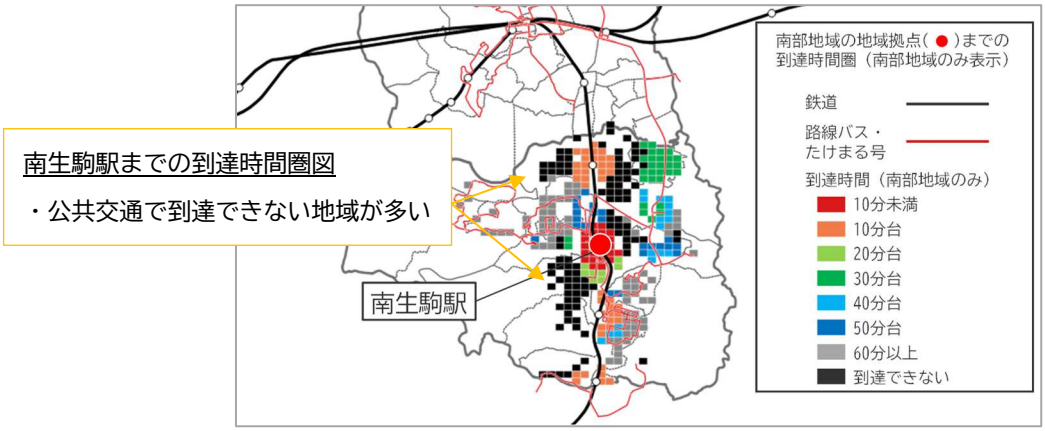


(4)　まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成

本市では、生駒駅や東生駒駅を都市拠点、学研北生駒駅を北部地域の地域拠点、南生駒駅を南部地域の地域拠点として、まちづくりが進められています。地域拠点では、身近な生活や交流を支援する機能の集約を目指しているため、高齢者の趣味等の活動は、生駒市内・地域内での活動機会が増えてくると予想されます。ただし、地域拠点である2駅については、駅までのアクセス手段として路線バスやコミュニティバスが十分に整備されていないため、地域拠点まで気軽に移動することができない状況にあります。

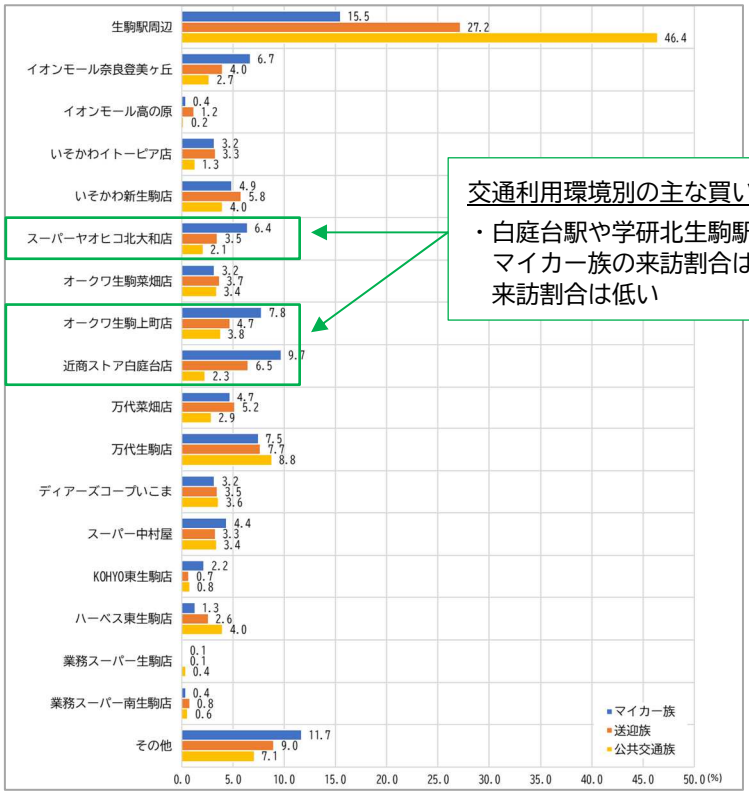
また、日常生活における買い物先や通院先などは、マイカー族、送迎族及び公共交通族とでは目的地に乖離があり、マイカー族のように行きたい時間に行きたい場所へ移動することができないという課題もあります。

そのため、まちづくりとの連携に向けては、お住まいの場所から拠点となる駅までの公共交通サービスの提供状況を検証し、昼間の運行ルートや運行頻度の見直しなど、住民の生活行動等と整合した公共交通ネットワークの形成、サービスの提供を検討し、豊かな生活を送るために文化活動などの活動機会の確保をすることが重要であります。



南生駒駅までの到達時間圏図

・公共交通で到達できない地域が多い



交通利用環境別の主な買い物先割合

・白庭台駅や学研北生駒駅の周辺の商業施設はマイカー族の来訪割合は高いが、公共交通族の来訪割合は低い

(5)　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

本市は大阪等のベッドタウンとして発展し、団地と駅を結ぶバス路線は、旺盛な通勤・通学需要により安定した運行・経営が出来ていたと言えます。ただ、本市においても近年は人口減少・生産年齢人口減少下にあり、今後、新たな大規模住宅開発等が見込めない場合は、公共交通の利用者は減少する可能性が高く、利用者が減少すれば運行サービス（頻度や運行時間帯等）の低下・廃止につながる可能性もあります。公共交通サービスの水準が低下すると、生駒駅周辺などの拠点地区への外出機会が減り、まちの魅力低下にもつながることから、現状の公共交通サービスを維持・確保することは重要であります。

また、将来的には公共交通を必要とする公共交通族予備軍は多く存在し、その点からも現状の公共交通サービスを維持・確保することは重要と言えます。

ただし、将来に渡って公共交通サービスの維持・確保するには、行政や交通事業者だけの取組では限界があるため、地元住民や地元企業等の多様な関係者による協働で、乗る意識・支える意識を醸成する必要があります。

5. 地域公共交通計画の基本方針と目標設定

5.1. 生駒市の地域公共交通の目指すべき将来像と基本方針

5.1.1. 目指すべき将来像

地域公共交通等の課題や上位計画・連携計画の方針等を踏まえ、本市における地域公共交通の目指すべき将来像を以下に示します。

＜目指すべき将来像＞

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まち

5.1.2. 基本方針

目指すべき将来像「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まち」の実現に向けて、基本方針を以下の通り定めます。

＜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

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

③ ラストワンマイルを担う新たな移動手段の導入

④ 地域公共交通ネットワークの維持に向けた利用促進

(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

公共交通サービスを利用しにくい地域において、それぞれの地域の特性（人口、地形、最寄りの駅・バス停の状況等）に応じて現在の公共交通サービスの見直しや新たな公共交通サービスの提供を検討し、公共交通サービスを享受できない空白地域や利便性の低い地域の解消を目指します。

また、コミュニティバス（たけまる号）に対する行政側の負担割合（現在は７割を上限）の見直しや、新たな公共交通サービスを導入する際の評価指標等を検討し、今後も持続可能な運用体制の構築を目指します。

(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

総合計画や都市計画マスタープランなどのまちづくりの方向性との連携、関連計画等で求められている公共交通の役割、住民の移動ニーズを参考にしながら、既存の公共交通サービスの再編等（昼間時間帯等での運行頻度やルートの変更などの検討等）による利便性や効率性の向上を図り、市民が必要とする活動場所にアクセスしやすい公共交通ネットワークの形成を目指します。

また、公共交通サービスに関する新しい技術や手法等についても、積極的に情報収集を行い、誰もが利用しやすい公共交通サービスの実現に向けて検討いたします。

(3)　ラストワンマイルを担う新たな移動手段の導入

住宅周辺で路線バスやコミュニティバス（たけまる号）は運行しているが、駅やバス停まで、地形的な問題・体力的な問題等から、歩いて移動することが大変な方に対して、近距離移動を支援するための仕組みづくり（住民同士の助け合い輸送（ボランティア輸送）、自家用有償旅客運送等）を検討し、利便性の向上や外出機会の創出を目指します。検討にあたっては、既存の公共交通と利用者の取り合いにならないよう連携を図り、地域全体を見据えた検討を行います。

(4)　地域公共交通ネットワークの維持に向けた利用促進

人口減少や生産年齢人口が減少する中、既存の公共交通サービスを持続的に維持するためには、行政や交通事業者だけではなく、市民や事業者等、生駒市に関係するすべての方が一丸となり取り組むことが必要になってきます。そのため、公共交通に関するわかりやすい情報提供や公共交通を利用することのメリット等を発信することで、生駒市の公共交通サービスを自分たちで支える・守る・利用するという意識を醸成し、需要を喚起するための施策検討や体制構築を図ります。

5.2. 計画の指標と数値目標の設定

目指すべき将来像の実現に向け、計画の達成状況や効果を評価するために、指標と数値目標を設定します。

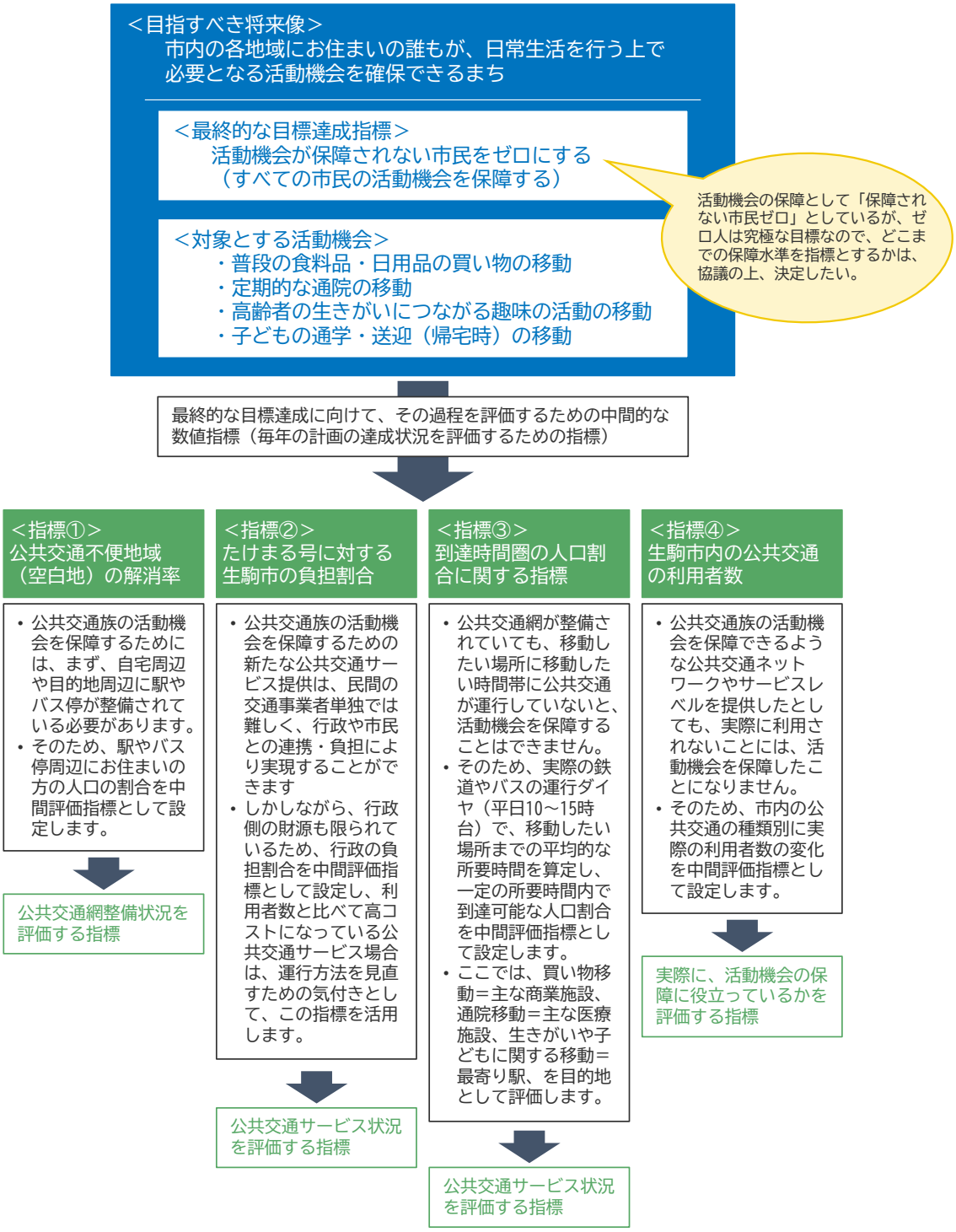


図 5-1　目指すべき将来像と指標の関係

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「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」の指標については、「公共交通不便地域（空白地）の解消率」と「たけまる号に対する生駒市の負担割合」とします。

公共交通不便地域（空白地）の解消率については、公共交通サービスを必要としている住民に対して、そもそも公共交通を利用するための乗り場が、近くに整備されているか（提供できているか）を判断するための指標になります。

また、たけまる号に対する生駒市の負担割合については、公共交通サービスを維持・確保していくために、利用者と行政の費用負担割合に偏りがないかを表す指標となります。

評価指標	現況値	目標値
公共交通不便地域（空白地）の解消率※1	80.0% （人口 H27、公共交通 R2）	○○%
たけまる号に対する生駒市の負担割合※2 （または、たけまる号の収支率）	光陽台線：16.6% 門前線　：22.8% 北新町線：49.7% 西畑・有里線：43.5% 萩の台線：68.9% （R1 年度）	70.0%を超過しない

※１：駅やバス停から 300m圏に含まれない地域を公共交通不便地域（空白地）と設定。解消率は、生駒市の総人口（H27 国勢調査）に対して、300m圏に含まれる総人口の割合としている。駅やバス停の整備状況は、令和 2 年度の状況。

※２：たけまる号の年度あたりの運行費用と運賃収入の実績より設定。

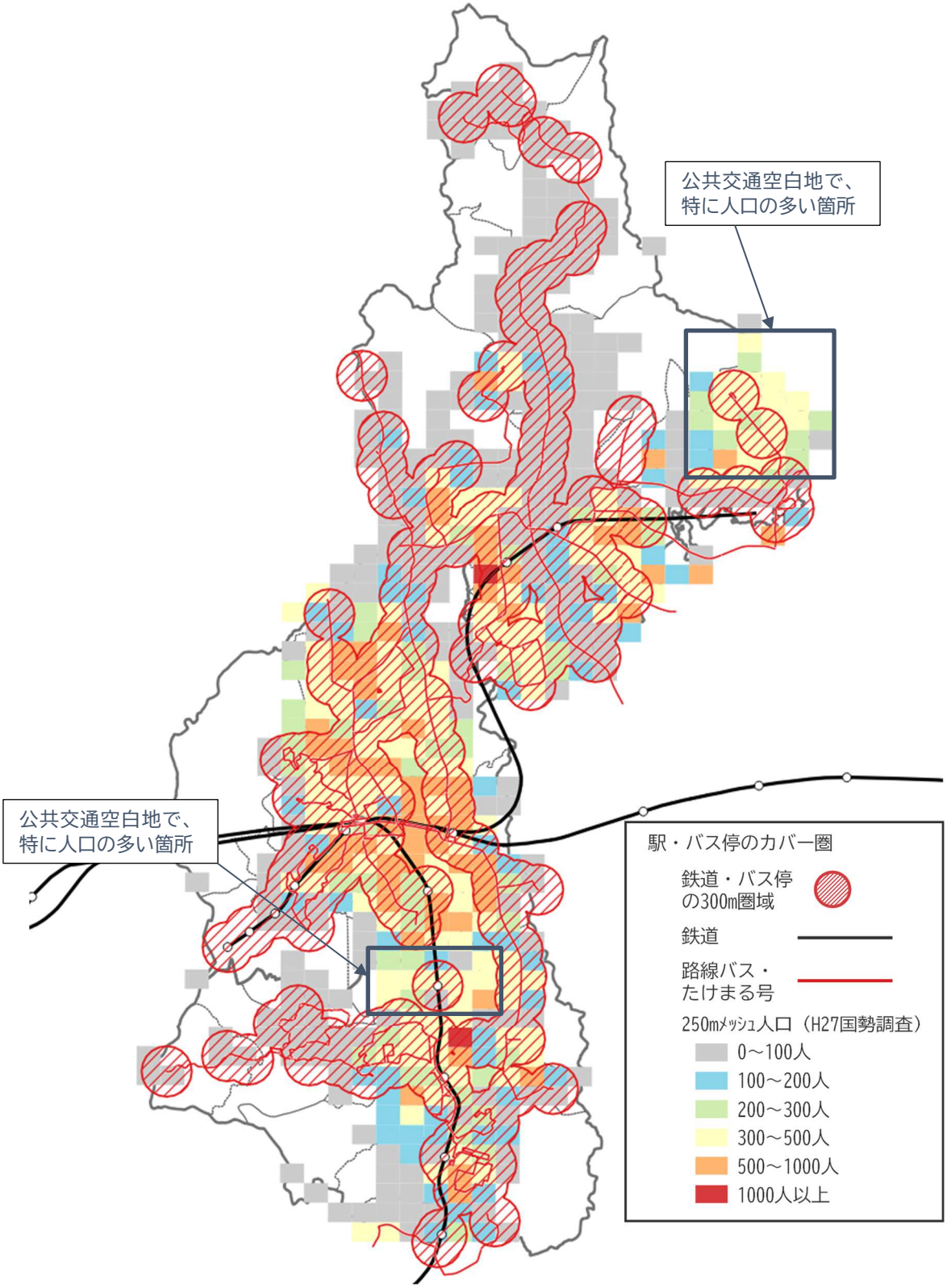


図 5-2　現況の生駒市における公共交通不便地域（空白地）

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「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」の指標については、都市拠点等までの「到達時間圏の人口割合」とします。

到達時間圏の人口割合については、公共交通サービスを必要としている住民に対して、日常生活の暮らしに必要な買い物や通院について、必要な時間帯において公共交通サービスを利用して移動できるか（公共交通サービスを提供できているか）を判断するための指標になります。

評価指標	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※3	46.0% （人口 H27、公共交通 R2）	○○%
地域拠点までの 30 分到達時間圏の人口割合※4	北部地域：36.0% 南部地域：23.0% （人口 H27、公共交通 R2）	○○%
主な買い物や通院場所までの 30 分到達時間圏の高齢者割合※5	買い物：59.0% 通　院：53.0% （人口 H27、公共交通 R2）	○○%

※３：到達時間圏は、令和 2 年度の鉄道及びバス時刻表（10 時台～15 時台）を用いて、特定の目的地までの所要時間（鉄道やバスの待ち時間も考慮）を算定したもの。都市拠点は、生駒駅と東生駒駅。ここでの人口割合は、生駒市の総人口（H27 国勢調査）に対して、30 分で都市拠点まで到達できる出発地の総人口の割合とする。

※４：地域拠点は、北部地域は学研北生駒駅、南部地域は南生駒駅。ここでの人口割合は、学研北生駒駅の場合は、北部地域の人口に対する割合、南生駒駅の場合は、南部地域の人口に対する割合とする。

※５：主な買い物場所と通院場所は、次のとおりとする。

（主な買い物場所）近鉄百貨店生駒店、生駒駅前商店街、イオンモール奈良登美ヶ丘店、いそかわイトーピア店、いそかわ新生駒店、スーパーヤオヒコ北大和店、オークワ生駒菜畑店、オークワ生駒上町店、近商ストア白庭台店、近商ストア新生駒店、万代菜畑店、万代生駒店、ディアーズコープいこま、スーパー中村屋東生駒店、KOHYO 東生駒店、ハーベス東生駒店、業務スーパー生駒店、業務スーパー南生駒店

（主な通院場所）生駒市立病院、近畿大学奈良病院、阪奈中央病院、白庭病院、東生駒病院、倉病院、田口クリニック、いわもとクリニック、木下クリニック、阿部診療所、宇山内科クリニック、マツオメディカルクリニック、山上内科医院

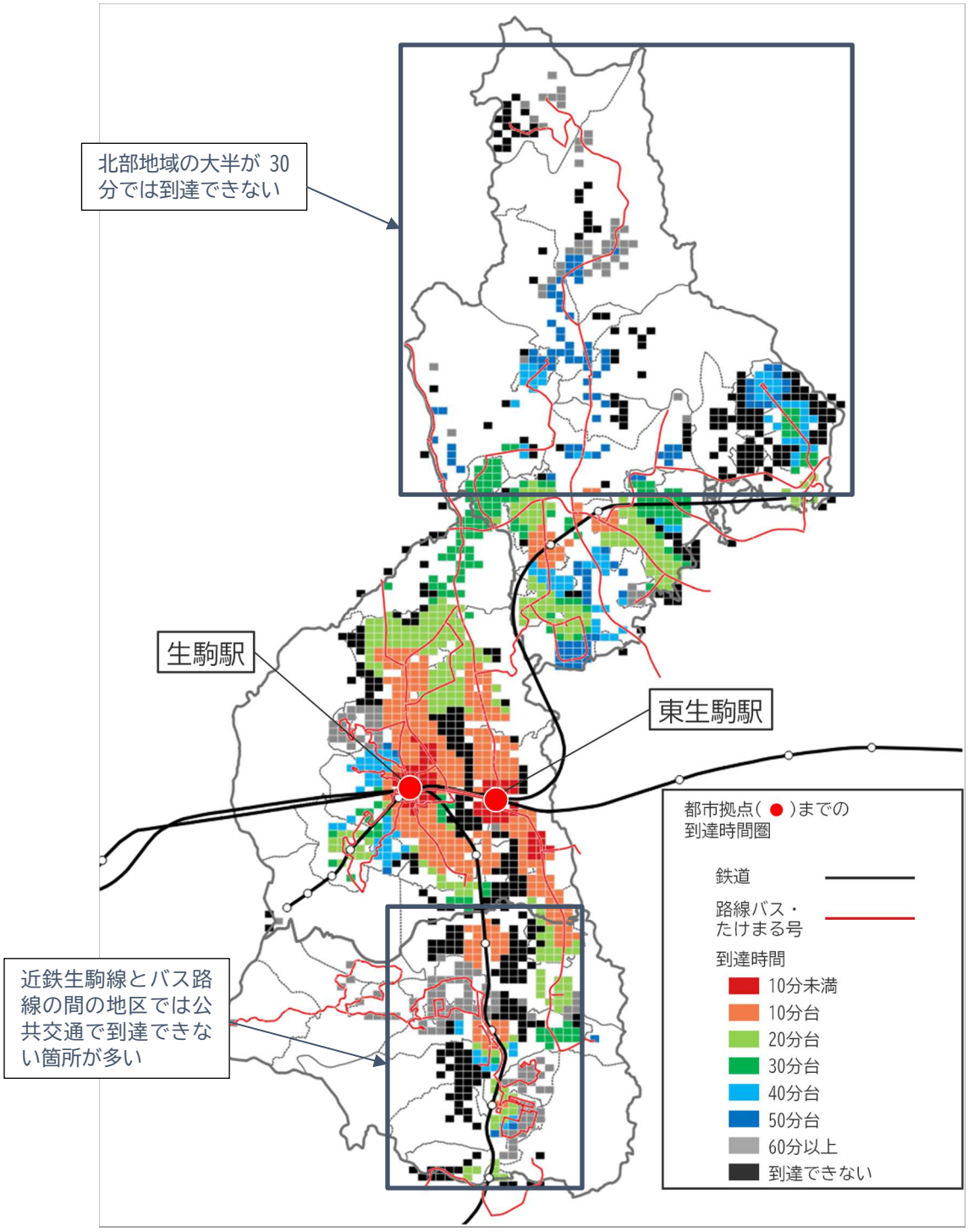


図 5-3　都市拠点の生駒駅・東生駒駅への到達時間圏（現況／鉄道とバスによるアクセス）

出典：令和 2 年時点の鉄道・バス時刻表(平日 10 時～15 時台)をもとに算出

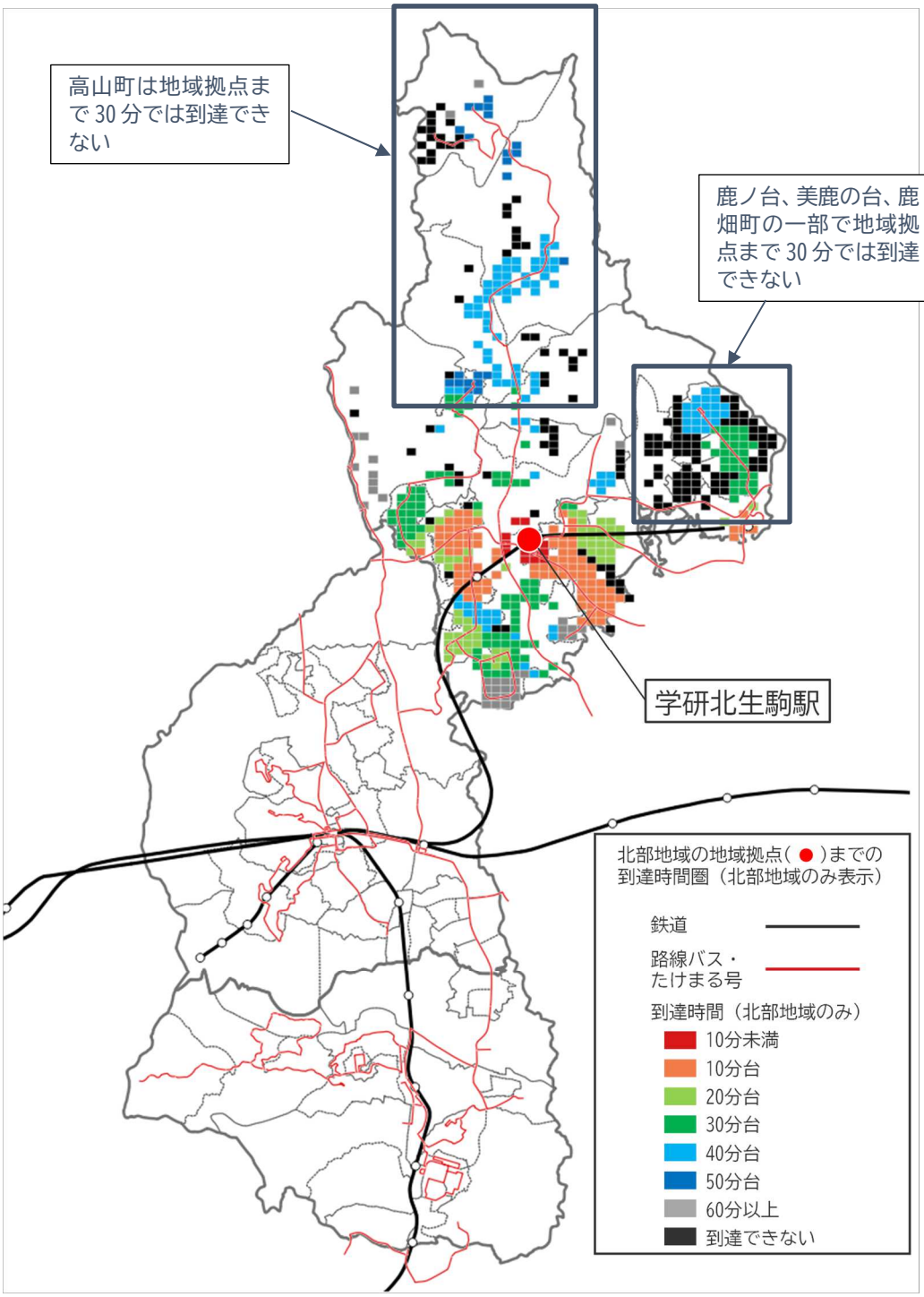


図 5-4　北部地域拠点の学研北生駒駅への到達時間圏（現況／鉄道とバスによるアクセス）

出典：令和 2 年時点の鉄道・バス時刻表(平日 10 時～15 時台)をもとに算出

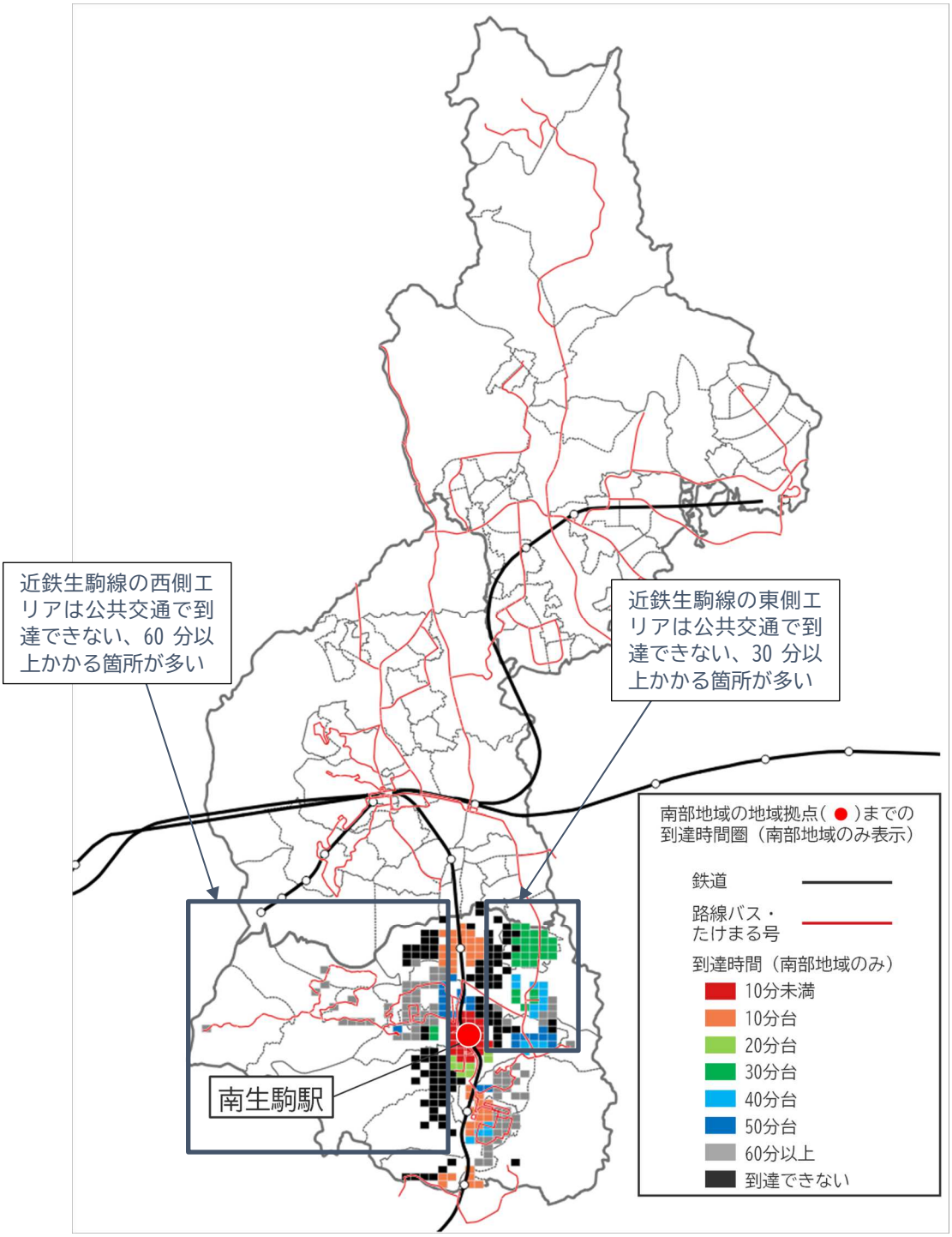


図 5-5　南部地域拠点の南生駒駅への到達時間圏（現況／鉄道とバスによるアクセス）

出典：令和 2 年時点の鉄道・バス時刻表(平日 10 時～15 時台)をもとに算出

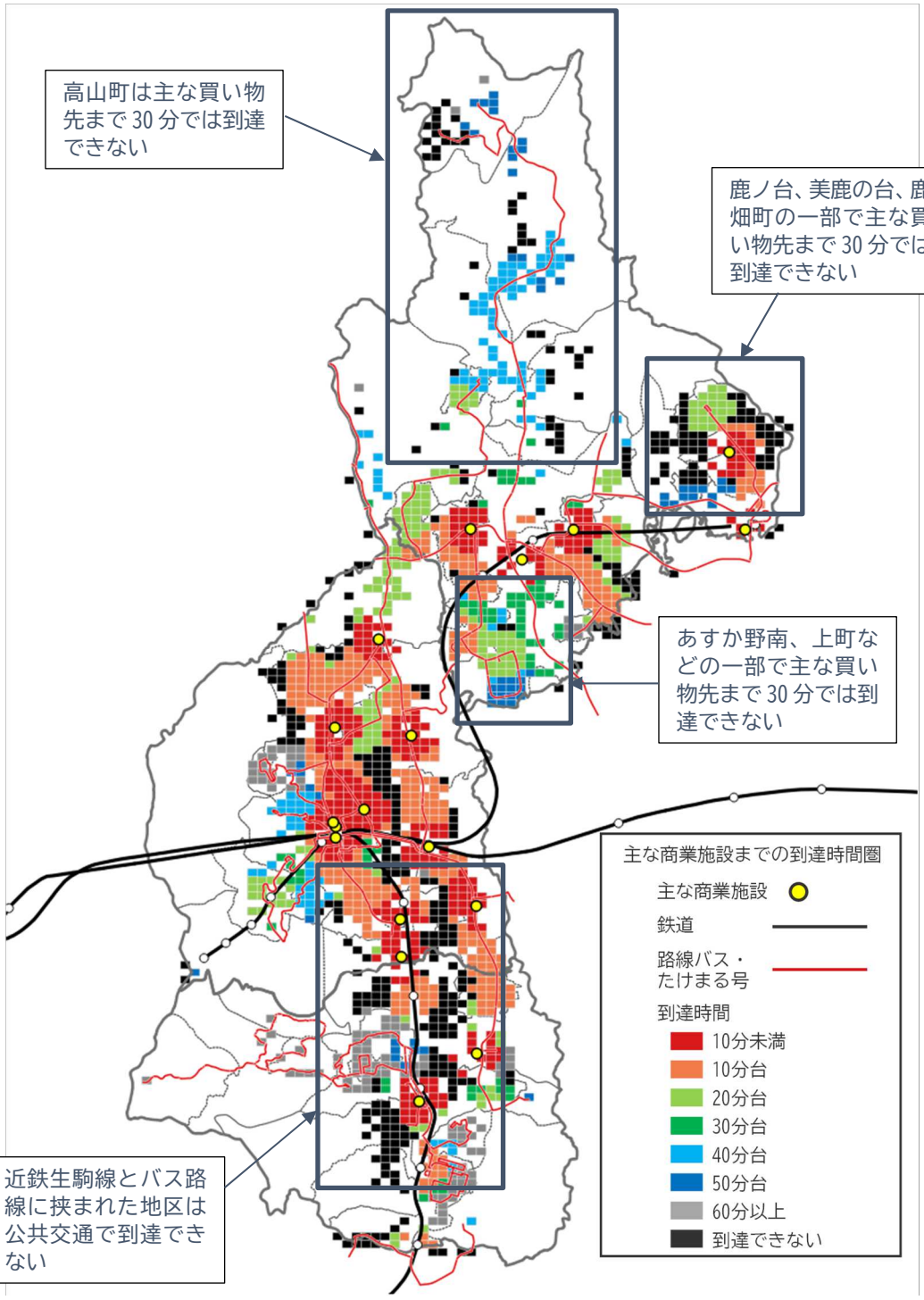


図 5-6　主な買い物場所への到達時間圏（現況／鉄道とバスによるアクセス）

出典：令和 2 年時点の鉄道・バス時刻表(平日 10 時～15 時台)をもとに算出

（主な買い物場所）近鉄百貨店生駒店、生駒駅前商店街、イオンモール奈良登美ヶ丘店、いそかわイトーピア店、いそかわ新生駒店、スーパーヤオヒコ北大和店、オークワ生駒菜畑店、オークワ生駒上町店、近商ストア白庭台店、近商ストア新生駒店、万代菜畑店、万代生駒店、ディアーズコープいこま、スーパー中村屋東生駒店、KOHYO 東生駒店、ハーベス東生駒店、業務スーパー生駒店、業務スーパー南生駒店

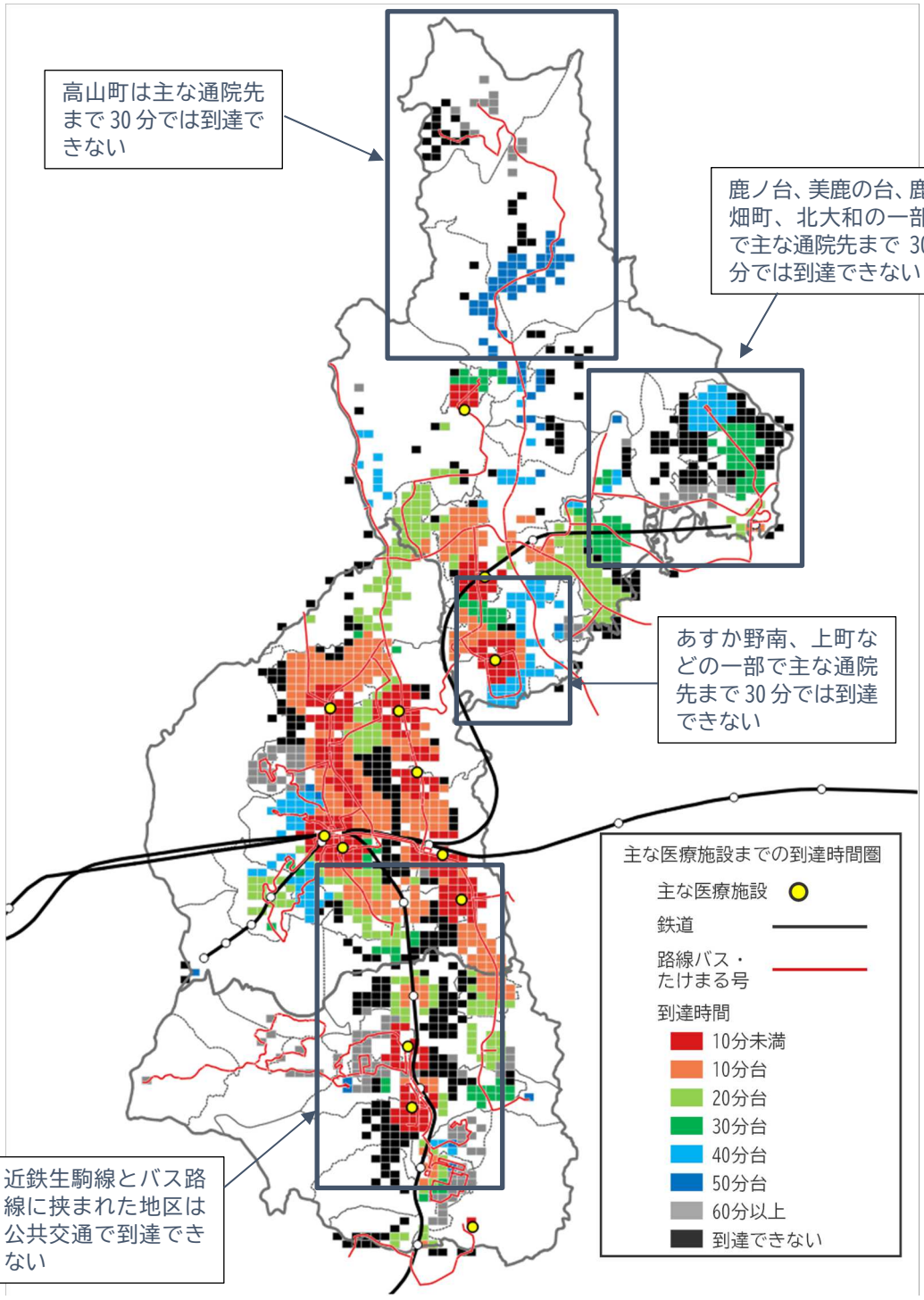


図 5-7　主な通院場所への到達時間圏（現況／鉄道とバスによるアクセス）

出典：令和 2 年時点の鉄道・バス時刻表(平日 10 時～15 時台)をもとに算出

（主な通院場所）生駒市立病院、近畿大学奈良病院、阪奈中央病院、白庭病院、東生駒病院、倉病院、田口クリニック、いわもとクリニック、木下クリニック、阿部診療所、宇山内科クリニック、マツオメディカルクリニック、山上内科医院

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「ラストワンマイルを担う新たな移動手段の導入」の指標については、基本方針①の指標と同様、「公共交通不便地域（空白地）の解消率」とします。

公共交通不便地域（空白地）の解消率については、公共交通サービスを必要としている住民に対して、そもそも公共交通を利用するための乗り場が、近くに整備されているか（提供できているか）を判断するための指標になります。

評価指標	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% （人口 H27、公共交通 R2）	○○%

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「地域公共交通ネットワークの維持に向けた利用促進」の指標については、「生駒市内の公共交通の利用者数」とします。

利用促進に関する活動・施策を行ったとしても、すぐに効果が発現するとは限りませんが、着実に継続して実施することで少しずつ公共交通の利用者数に反映されてくると考えます。そのため、利用促進に関する活動・施策の指標として、公共交通利用者数を設定します。

評価指標		現況値	目標値
生駒市内の公共交通の利用者数※6 （１日平均）	鉄道	51,000 人 （H30）	
	路線バス	25,000 人 （H30）	
	たけまる号	370 人 （R1）	

※６：生駒市統計書で公表されている各交通事業者の実績を計上する。

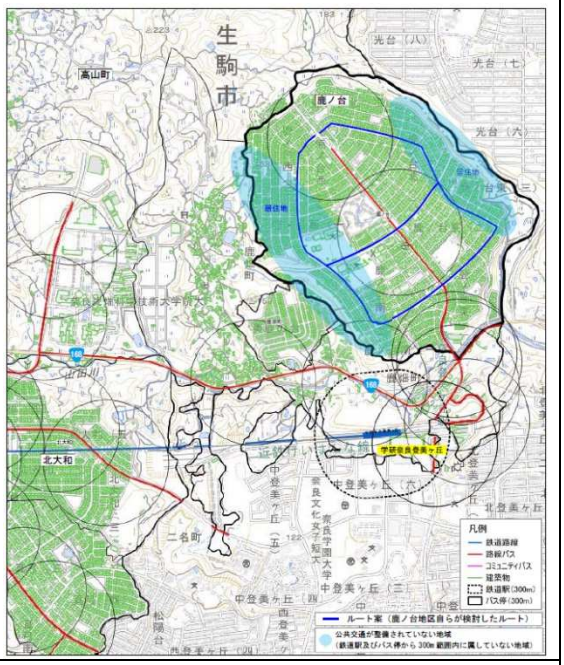
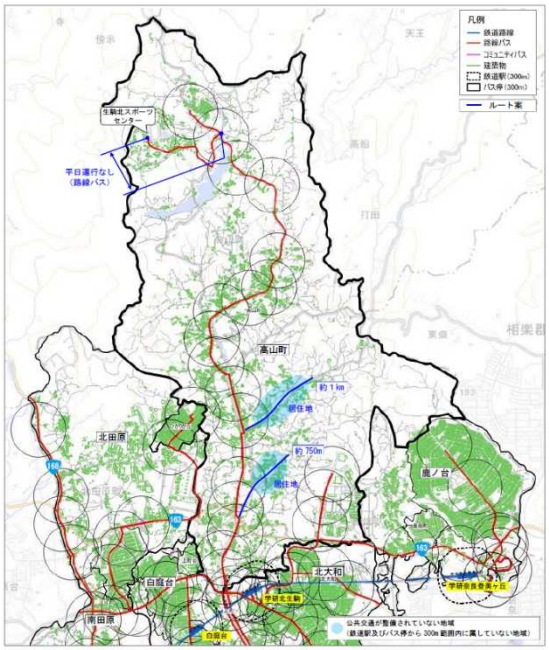
6. 目標を達成するために行う事業・施策

本市の地域公共交通が目指すべき将来像・基本方針や、果たすべき役割の実現に向けて、本計画において推進する事業・施策は次のとおりとします。

なお、各事業・施策の概要や実施主体等については、次頁以降に示します。

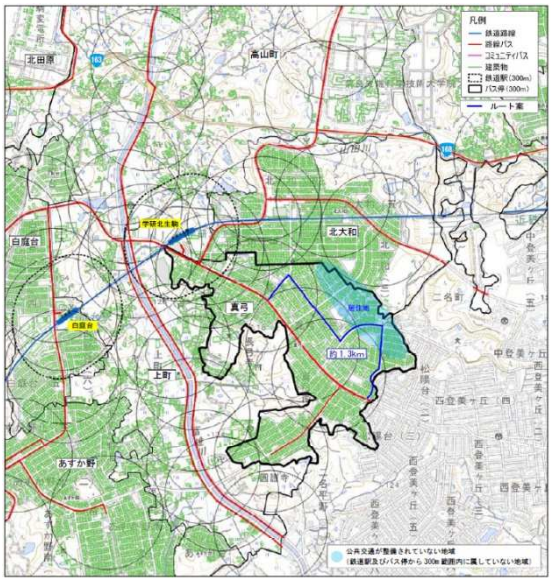
表 6-1　事業メニュー一覧

基本方針	事業
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	事業①：公共交通不便地域での公共交通サービスの提供 事業②：コミュニティバスの運行形態の見直し・改善 事業③：公共交通サービスの新規運行や運行継続の水準の検討
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	事業④：まちづくりと連携した公共交通サービスの提供 事業⑤：観光との連携 事業⑥：学研高山地区第２工区等、新しいまちづくりとの連携 事業⑦：MaaS の検討
③ラストワンマイルを担う新たな移動手段の導入	事業⑧：近隣の助け合い輸送等の導入に向けた検討
④地域公共交通ネットワークの維持に向けた利用促進	事業⑨：需要喚起に向けた公共交通に関する情報の発信 事業⑩：モビリティ・マネジメントの実施 事業⑪：企業や病院等の送迎バスとの連携 事業⑫：地元企業等との連携の推進（協賛金・企業広告等）

事業①	公共交通不便地域での公共交通サービスの提供
事業概要	**〇鹿ノ台地区における公共交通サービスの提供** **【たけまる号の運行】** 鹿ノ台地区の公共交通不便地域・空白地域は、路線バスが運行している街路から離れたエリアで、多くの人が居住している地区になります。 当該地区の公共交通不便地域・空白地域である地区の外周道路を走行する公共交通サービス（コミュニティバスたけまる号の新規路線）の導入に向けて実証実験等を実施します。  **〇高山地区における公共交通サービスの提供** **【タクシーの活用】【予約型乗合タクシー】【ボランティア輸送】** 高山地区の公共交通不便地域・空白地域は、幹線道路から東に入ったエリアであり、人口が少なく・道幅が狭い地区になります。また、生駒北スポーツセンターのある獅子ヶ丘は、土日しか路線バスが運行していないため平日の移動が不便な状況にあります。 道幅が狭いなどの要因から、定時定路線の路線バスやたけまる号の導入が難しい地区になります。 そのため、当該地区での公共交通サービスの提供としましては、タクシーの活用、予約型乗合タクシー、ボランティア輸送を検討します。 

〇真弓地区における公共交通サービスの提供

【タクシーの活用】【予約型乗合タクシー】【たけまる号の運行】

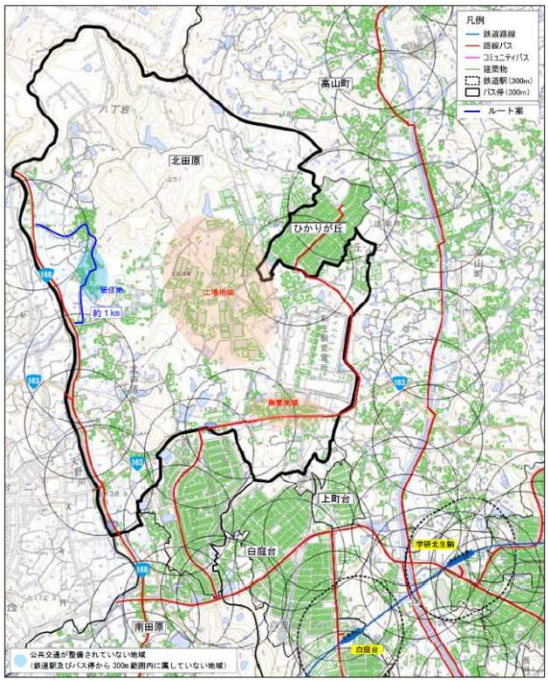


真弓地区の公共交通不便地域・空白地域は、真弓二丁目や三丁目の北大和地区との境界であり、人口が多く・坂道が多い地区になります。路線バスの西登美ケ丘真弓線が運行しており、学研北生駒駅へのアクセスが便利な地区です。

当該地区での公共交通サービスの提供としましては、タクシーの活用、予約型乗合タクシー、たけまる号の新規運行（ただし地区内のみの運行とする）を検討します。

〇北田原地区における公共交通サービスの提供

【タクシーの活用】【予約型乗合タクシー】【送迎バスへの混乗化】

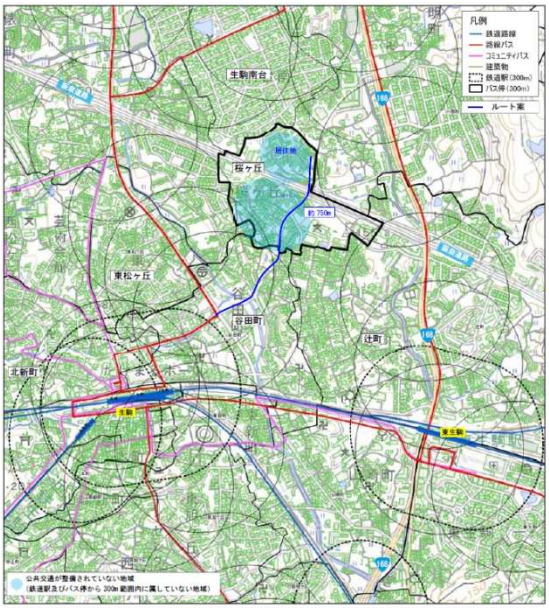


北田原地区の公共交通不便地域・空白地域は、幹線道路から東のエリアであり、人口が少なく・道幅が狭い地区になります。そのため、定時定路線の路線バスやたけまる号の導入が難しい地区になります。

当該地区での公共交通サービスの提供としましては、タクシーの活用、予約型乗合タクシーを検討するとともに、近隣に北田原工業団地が立地していることを活用し、周辺企業の社員送迎バスへの混乗化を検討します。

〇桜ケ丘地区における公共交通サービスの提供

【たけまる号の運行】【タクシーの活用】【予約型乗合タクシー】【ボランティア輸送】



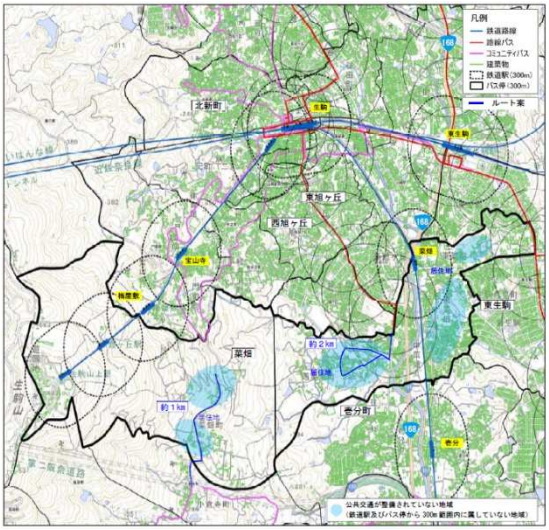
桜ケ丘地区の公共交通不便地域・空白地域は、ほぼ地区全域であり、道幅が狭く坂道のある地区になります。そのため、定時定路線の路線バスの導入が難しい地区になります。

当該地区では市道谷田小明線の道路整備計画があるため、その改良にあわせて公共交通サービスの提供を検討します。

提供方法としましては、たけまる号の新規運行（特定曜日のみ運行）、タクシーの活用、予約型乗合タクシー、ボランティア輸送を検討します。

〇菜畑地区における公共交通サービスの提供

【たけまる号の運行】【タクシーの活用】【予約型乗合タクシー】【ボランティア輸送】



菜畑地区の公共交通不便地域・空白地域は、菜畑町であり、人口が少なく・道幅が狭い地区になります。そのため、定時定路線の路線バスの導入が難しい地区になります。

当該地区での公共交通サービスの提供としましては、たけまる号の新規運行（特定曜日のみ運行）、タクシーの活用、予約型乗合タクシー、ボランティア輸送を検討します。

実施主体	生駒市	国・県	交通事業者	地元住民	企業	その他
	○	－	○	○	－	－

実施時期	令和 3(2021)	令和 4(2022)	令和 5(2023)	令和 6(2024)	令和 7(2025)	令和 8 以降

参考：整備優先順位検討のための地区の評価（具体的な施策や優先順位は今後検討予定）

・75 歳以上人口や高齢単独世帯の観点から、あすか野、新生駒台、生駒台、光陽台、本町周辺等での対策が追加で必要。

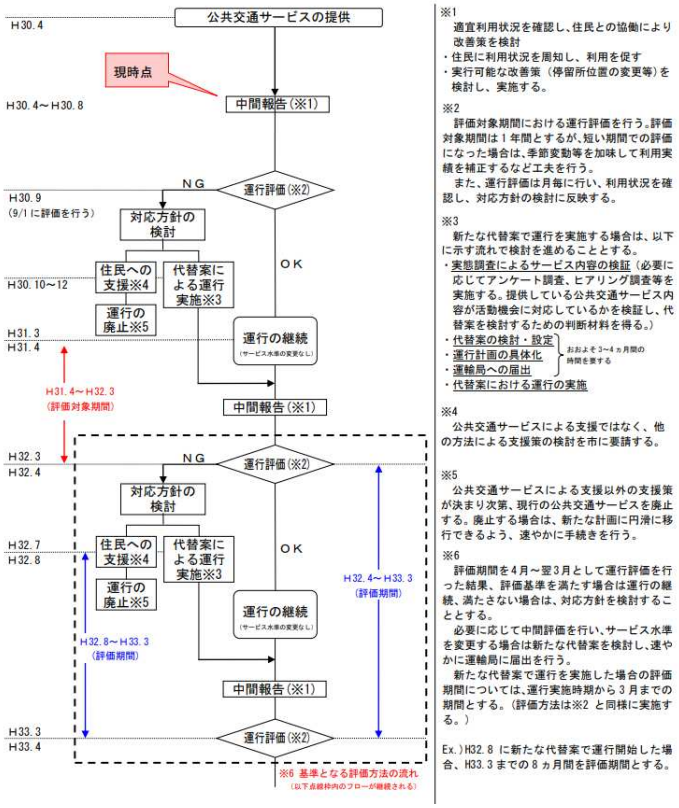
・移動が不便やバス等を本当は使いたいというニーズの観点から、新生駒台、光陽台、南、鹿畑町・美鹿の台、小平尾町等での対策が追加で必要。

・公共交通サービス導入のニーズの観点から、光陽台、南、萩の台、ひかりが丘、鹿畑町・美鹿の台、北大和、西白庭台、南田原町、小平尾町等での対策が追加で必要。

地区名	人口（人）	75歳以上割合（%）		65歳以上単独世帯割合	年少人口割合（%）	老年人口割合（%）	外出をあきらめた割合（%）	バス停・駅までの距離	バス停・駅までの勾配	公共交通族割合（%）	買物移動が不便と感じる割合（%）	通院移動が不便と感じる割合（%）	バスを本当は使いたい割合（%）	たけまる号を本当は使いたい割合（%）	公共交通サービス早急に/将来必要な割合（%）
	(R2.7)	(R2.7)	(R2.7)	(H27)	(R2.7)	(R2.7)	(R2)	(H22)	(H22)	(R2)	(R2)	(R2)	(R2)	(R2)	(R2)
鹿ノ台	7085	1558	22%	10%	11%	41%	14%	0.7	6.3	8%	20%	30%	2%	1%	69%
高山町	3611	684	19%	8%	8%	35%	10%	1.4	5.2	8%	26%	32%	12%	1%	69%
真弓	2772	640	23%	12%	11%	42%	16%	0.6	5.6	16%	19%	24%	1%	0%	55%
北田原町	506	118	23%	11%	8%	39%	22%	0.6	8.5	11%	33%	32%	4%	3%	64%
桜ケ丘	807	105	13%	7%	14%	28%	23%	0.7	9.9	15%	21%	32%	22%	2%	66%
菜畑	82	13	16%	24%	9%	32%	25%	2.3	8.3	15%	8%	29%	50%	30%	82%
西菜畑	502	75	15%	10%	10%	33%	9%			25%	9%	43%	0%	10%	67%
あすか野	4848	1151	24%	12%	14%	40%	21%	0.8	9.4	19%	32%	22%	1%	0%	58%
新生駒台	731	145	20%	18%	12%	36%	14%	0.2	6.2	14%	30%	30%	0%	15%	21%
松美台	1926	358	19%	11%	14%	35%	16%	0.6	6.7	21%	17%	26%	2%	0%	38%
喜里が丘	1800	281	16%	7%	12%	34%	18%	0.5	8.2	12%	17%	13%	0%	0%	45%
生駒台	1612	298	18%	16%	14%	33%	23%	0.5	2	24%	11%	17%	2%	0%	43%
光陽台	480	155	32%	15%	6%	49%	12%	0.6	6.6	11%	48%	57%	24%	0%	64%
北新町	2127	332	16%	13%	15%	28%	11%	0.6	6.6	33%	9%	10%	2%	0%	46%
松ケ丘	3391	475	14%	13%	12%	27%	11%	0.6	6.6	19%	16%	11%	4%	0%	46%
本町周辺	3785	696	18%	18%	9%	31%	16%	0.9	10.6	33%	28%	11%	2%	5%	43%
東生駒	5413	827	15%	11%	11%	29%	22%	0.6	4.7	16%	10%	17%	3%	2%	50%
南	2215	406	18%	11%	11%	34%	25%	3.9	8.6	19%	37%	44%	21%	12%	66%
萩の台・萩の台住宅	3685	648	18%	10%	10%	37%	14%	0.9	8.8	15%	25%	24%	7%	1%	61%
ひかりが丘	1606	159	10%	6%	10%	37%	15%			12%	30%	32%	5%	0%	81%
鹿畑町・美鹿の台	2035	117	6%	4%	27%	12%	17%			0%	31%	17%	18%	0%	78%
上町	1241	178	14%	7%	15%	28%	37%			3%	19%	42%	3%	3%	52%
北大和	3505	327	9%	5%	12%	28%	16%			5%	12%	29%	2%	1%	60%
真弓南	1301	184	14%	7%	8%	43%	11%			8%	22%	18%	0%	0%	56%
白庭台	6526	380	6%	4%	24%	16%	18%			6%	7%	6%	5%	0%	46%
西白庭台	2626	54	2%	1%	28%	7%	15%			3%	8%	15%	6%	0%	63%
小明町	4332	514	12%	9%	14%	26%	14%			15%	20%	30%	3%	3%	43%
南田原町	2117	291	14%	10%	11%	34%	15%			12%	26%	24%	4%	2%	67%
俵口町	7256	718	10%	9%	13%	23%	18%			21%	6%	16%	7%	3%	44%
谷田町	1530	170	11%	10%	14%	22%	8%			42%	0%	8%	4%	4%	25%
辻町	6012	671	11%	9%	15%	23%	13%			24%	13%	10%	1%	0%	42%
旭ケ丘・軽井沢町	3656	464	13%	11%	15%	24%	14%			34%	5%	21%	12%	0%	45%
新旭ケ丘・緑ケ丘	2054	344	17%	15%	15%	32%	11%			17%	18%	19%	0%	0%	47%
元町周辺	726	106	15%	11%	8%	28%	25%			33%	22%	19%	11%	0%	46%
山崎町	2441	266	11%	11%	14%	22%	8%			34%	12%	15%	4%	6%	33%
中菜畑	1458	274	19%	14%	9%	34%	13%			18%	10%	7%	0%	4%	20%
東菜畑	2258	219	10%	9%	13%	23%	18%			7%	15%	14%	3%	0%	29%
有里町	1600	248	16%	12%	10%	32%	7%			11%	31%	24%	3%	2%	50%
小瀬・南山手台	3897	457	12%	8%	16%	23%	13%			21%	14%	24%	4%	8%	58%
壱分町	7460	764	10%	7%	14%	21%	21%			12%	18%	20%	10%	1%	56%
さつき台	2377	391	16%	7%	11%	34%	18%			10%	22%	27%	0%	2%	58%
乙田町															
小平尾町	2372	321	14%	8%	11%	29%	33%			20%	26%	28%	18%	4%	62%
東山町	538	50	9%	5%	13%	18%	22%			0%	14%	20%	0%	11%	22%
色の凡例			20%以上	15%以上	20%以上	40%以上	15%以上			30%以上	25%以上	30%以上	10%以上	10%以上	50%以上

※南：大門町、萩原町、青山台、藤尾町、西畑町、鬼取町、小倉寺町を集約した地区名

<table>
<tr><td>事業②</td><td colspan="6">コミュニティバスの運行形態の見直し・改善</td></tr>
<tr><td>事業概要</td><td colspan="6">〇小さな需要に応じたたけまる号の運行
坂道が急でバス停までの移動が困難な方が多い地区において、買い物や通院の活動機会確保を目的として、特定の曜日に特定の目的地までを運行するたけまる号の導入を検討します。
地区の候補）坂道が急な地区・75 歳以上人口割合が高い地区・移動が不便や外出をあきらめ人が多い地区等
運行内容の例）・民間事業者が実施している買い物移動店舗の場所に、火・土曜日の 14 時～17 時まで、地区内フリー乗降で運行
〇地区特性に応じたたけまる号の運行改善
萩の台線では、主要な目的地であった商業施設（マックスバリュ生駒南店）の閉店を受けルートを変更し（中村屋東生駒店への運行）、現在も運行を続けています。今後も、地区の環境変化に応じて、たけまる号のサービスレベル改善について検討します。
運行改善の例）・利用者の少ないバス停や区間での運行の見直し（ルートの変更を検討）
・新たな目的地（病院等）を経由するルートへの見直し</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施主体</td><td>生駒市</td><td>国・県</td><td>交通事業者</td><td>地元住民</td><td>企業</td><td>その他</td></tr>
<tr><td>〇</td><td>－</td><td>〇</td><td>〇</td><td>－</td><td>－</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施時期</td><td>令和 3(2021)</td><td>令和 4(2022)</td><td>令和 5(2023)</td><td>令和 6(2024)</td><td>令和 7(2025)</td><td>令和 8 以降</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>

事業③	公共交通サービスの新規運行や運行継続の水準の検討
事業概要	**〇既存のたけまる号の評価指標の見直し** 現在のたけまる号の運行や利用に対する評価指標と評価基準は、生駒市の負担割合が７０％を満たす（下回る）こととし、評価基準を満たしていない場合は、速やかに対応方針を検討し、対応することとしています。 ここで、評価基準を下回る場合は、次のいずれかの方法を対応することにしています。 ①沿線地域の住民などが積極的に利用するとともに、日常生活のみならず、地域を訪れる地区外の方にも活用いただくようＰＲし、利用者を増やして運賃収入を増やす ②不足する運行費用を沿線地域の住民や自治会が負担する、また沿線の企業や事業所にも利用促進や享受する便益に応じた費用負担を求めるなどの協力を求めるなどの方法で、沿線地域が必要な公共交通サービスの提供に協力する ③運行形態を見直し費用の低減を図る これらの方法を講じても基準を下回る場合は、活動機会を確保できる範囲内で運行日を減らす、需要に見合った他の交通手段を導入するなどの方法により、必要な公共交通サービスを確保する方法を検討することとしています。 今後も、たけまる号の持続的なサービス提供に向けて、現在の評価指標や評価基準について見直しを行います。 評価指標等のフロー案） 評価基準の運用ルール（検討プロセスとタイムスケジュール） 

〇地域主体の公共交通サービス導入ガイドブックの作成

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（仮称；鹿ノ台ぐるぐるバス）を行っていることから、その運行実施に向けた支援を行うこととします。また、鹿ノ台ぐるぐるバスの運行に向けた検討の中で得られた知見を取りまとめ、地域主体の公共交通サービス導入ガイドブックを作成し、他地区で同様の運行要望がある場合に活用いたします。

参考：神戸市の地域コミュニティ交通の支援制度概要パンフレット

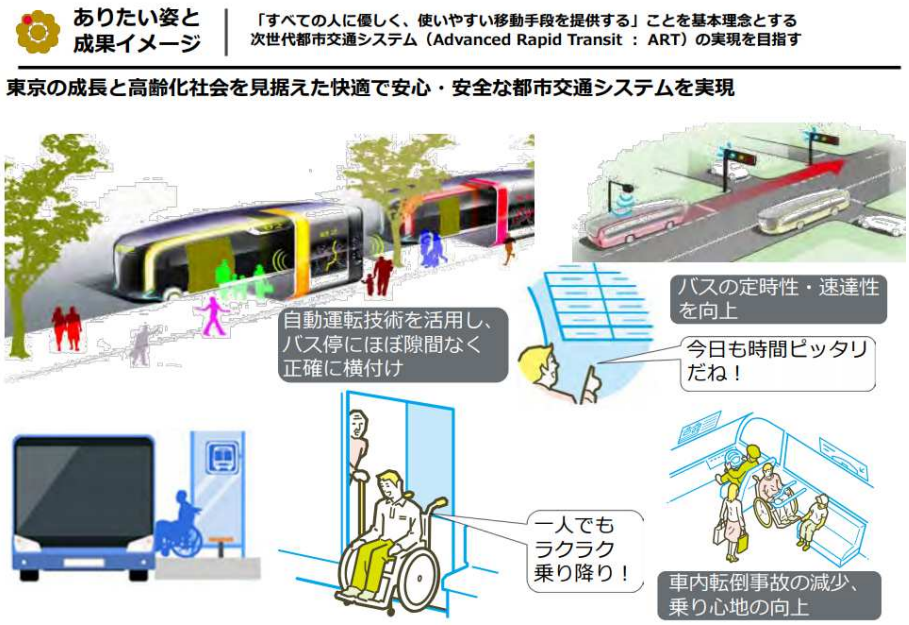
実施主体	生駒市	国・県	交通事業者	地元住民	企業	その他
	〇	－	〇	〇	－	－

実施時期	令和 3(2021)	令和 4(2022)	令和 5(2023)	令和 6(2024)	令和 7(2025)	令和 8 以降

<table>
<tr><td>事業④</td><td colspan="6">まちづくりと連携した公共交通サービスの提供</td></tr>
<tr><td>事業概要</td><td colspan="6">〇将来の生活交通圏域に準じた公共交通サービスの維持・確保
　次期都市計画マスタープランの将来生活交通圏域では、地域拠点として、北部地域は学研北生駒駅、南部地域は南生駒駅が位置づけられ、生活拠点として各鉄道駅周辺や既存の商業集積が位置づけられています。
　現状の公共交通網やサービスレベルでは、地域拠点や生活拠点まで公共交通サービスを利用して移動できない（時間がかかる）地区については、路線バスやたけまる号のサービス提供状況を検証し、必要に応じて改善等の検討を行います。
　運行改善の例）　・昼間時間帯等の運行頻度や運行ルートの変更

〇活動機会の確保に向けた公共交通サービスの強化
　日常の買い物や定期的な通院先として、マイカーで移動できる方と公共交通で移動できる方とでは、同じ地区に住んでいても目的地が異なることがあります。公共交通でしか移動できない方であっても、マイカー移動の方と同じように移動できるよう、既存の公共交通サービスの強化等を検討します。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施主体</td><td>生駒市</td><td>国・県</td><td>交通事業者</td><td>地元住民</td><td>企業</td><td>その他</td></tr>
<tr><td>〇</td><td></td><td>〇</td><td></td><td></td><td>※具体的に記入</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施時期</td><td>令和 3(2021)</td><td>令和 4(2022)</td><td>令和 5(2023)</td><td>令和 6(2024)</td><td>令和 7(2025)</td><td>令和 8 以降</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>事業⑤</td><td colspan="6">観光との連携</td></tr>
<tr><td>事業概要</td><td colspan="6">〇公共交通を活用した観光ルート整備の検討
　交通事業者や観光施設と連携して、鉄道や路線バス、コミュニティバス、タクシーを活用した観光ルートの整備など、観光振興に資する施策を検討します。
〇企画乗車券発行の検討
　観光客を対象とした公共交通の利用促進を図るために、施設やイベントと連携した企画乗車券の発行を検討します。
〇観光情報と合わせた公共交通情報の発信
　市観光協会や交通事業者、観光施設等と連携し、各ホームページ等の広報媒体に掲載されている観光情報と合わせて、時刻表や乗り換え情報等の公共交通情報を発信し、観光客を対象とした公共交通の利用促進を図ります。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施主体</td><td>生駒市</td><td>国・県</td><td>交通事業者</td><td>地元住民</td><td>企業</td><td colspan="2">その他</td></tr>
<tr><td>〇</td><td>－</td><td>〇</td><td>－</td><td>〇</td><td colspan="2">観光施設</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施時期</td><td>令和 3(2021)</td><td>令和 4(2022)</td><td>令和 5(2023)</td><td>令和 6(2024)</td><td>令和 7(2025)</td><td>令和 8 以降</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>

事業⑥	学研高山地区第２工区等、新しいまちづくりとの連携
事業概要	**〇ICT を活用した交通システム等の検討** 北部地域では、学研北生駒駅中心地区まちづくり構想策定や学研高山地区第 2 工区まちづくり検討会が設置され、北部地域の玄関口としてふさわしいまちに向けた方針や、奈良先端大学を中心とした“イノベーションを創出”するまちづくりに向けた方針が定められてきています。 この中で、超スマート社会の実現に向けたまちづくりとして、自動運転や次世代都市交通システム（ＡＲＴ）などの新たな交通システムの導入が示されていますので、このような新しいまちづくりの方針と連携して、新しい技術を活用した交通システム導入に向けた情報収集・実証実験等を検討します。  参考：次世代都市交通システム（ＡＲＴ）のイメージ図 **〇道路整備事業と連携した公共交通サービスの検討** 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サービスの提供方法等を検討します。

実施主体	生駒市	国・県	交通事業者	地元住民	企業	その他
	○		○			※具体的に記入

実施時期	令和 3(2021)	令和 4(2022)	令和 5(2023)	令和 6(2024)	令和 7(2025)	令和 8 以降

事業⑦	MaaS の検討
事業概要	**〇MaaS 等による公共交通乗継利便性向上の検討** 住民の様々なニーズに対応した公共交通サービスが提供されてくると、自宅から目的地までの移動で複数の乗り物を乗り継ぐことが想定され、外出の際のダイヤ検索の煩雑さや運賃支払いの手間が増えてきます。乗継の際の手間が増えると、公共交通を利用する意欲が削がれる可能性もあるため、公共交通の利便性向上・乗換抵抗の低減を目指し、市民生活用 MaaS 構築に向けた情報収集や導入に向けた検討を行います。 ※MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。 参考：MaaS のイメージ図

実施主体	生駒市	国・県	交通事業者	地元住民	企業	その他

実施時期	令和 3(2021)	令和 4(2022)	令和 5(2023)	令和 6(2024)	令和 7(2025)	令和 8 以降

事業⑧	近隣の助け合い輸送等の導入に向けた検討
事業概要	**〇助け合い輸送の検討** 道幅が狭い地区や人口の少ない地区、ちょっとした距離での移動ニーズにおいては、路線バスやたけまる号などでの支援が困難な場合があります。そのため、日常の買い物や自宅と病院の間の移動、最寄りのバス停や駅までの移動など、近距離移動ニーズに対応して「道路運送法上の許可・登録を要しない運送」という形で、自家用車（白ナンバー）を使って高齢者等を輸送するサービスの実施を検討します。 地区の候補）南部地域の公共交通空白地域等 運行の例）100 の複合型コミュニティづくりにおける地域コミュニティの場（自治会館等）に参加した後、集まった人たちで車（マイカー）を乗り合わせて買い物に行く

道路運送法上の「許可・登録を要しない運送」について

（前略）それぞれの事例に即して個別に総合的な判断を行うことが必要であるが、主として、ボランティア活動における送迎行為等を念頭におきながら、許可又は登録が不要な場合の考え方及びこれに該当すると思われるケースの例を示せば、次のとおりである。

（1）サービスの提供を受けた者（以下「利用者」という）からの給付が、「好意に対する任意の謝礼」と認められる場合

（2）利用者からの給付が、金銭的な価値の換算が困難な財物や流通性の乏しい財物などによりなされる場合

（3）当該運送行為が行われない場合には発生しないことが明らかな費用（同種の運送を行った場合には、運送目的、運送主体を問わず発生する費用に限る。）であって、客観的、一義的に金銭的な水準を特定できるもの（ガソリン代、道路通行料及び駐車場料金。以下「特定費用」という。）を負担する場合

（4）市町村が公費で負担するなど利用者は対価を負担しておらず、反対給付が特定されない場合など

「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について（平成30年3月30日自動車局旅客課）」より抜粋

参考：助け合い輸送の定義例

参考：岩手県北上市の助け合い輸送の事例

〇小さな公共交通や自動運転バス等の検討

高齢化が進むニュータウンの住民の移動に対する課題解決として、低速の小さな公共交通（グリーンスローモビリティ）の自動運転化等が検討されています。本市においても、高齢化が進むニュータウンは数多く存在することから、国の動向を踏まえながら、本市での適用方法を検討します。

参考：愛知県春日井市のグリーンスローモビリティ自動運転実験の事例

実施主体	生駒市	国・県	交通事業者	地元住民	企業	その他
	○	－	－	○	－	－

実施時期	令和 3(2021)	令和 4(2022)	令和 5(2023)	令和 6(2024)	令和 7(2025)	令和 8 以降

<table>
<tr><td>事業⑨</td><td colspan="6">需要喚起に向けた公共交通に関する情報の発信</td></tr>
<tr><td>事業概要</td><td colspan="6">
〇市の総合時刻表、おでかけ情報などを掲載した広報媒体の作成
市内を運行する鉄道、路線バス、コミュニティバス「たけまる号」をすべて網羅した総合時刻表や、鉄道駅や主要バス停の乗り換え情報、公共交通を利用した公共施設や観光施設へのおでかけ情報などを掲載した広報媒体を作成します。
（右図：生駒市の公共交通マップ（企業広告付き）

〇市広報誌やホームページ、SNS 等で情報の発信
作成した広報媒体など公共交通についての情報を広く市民に周知するために、市広報誌やホームページ、SNS 等を活用した情報提供を推進します。
〇継続性のあるイベント等との連携（公共交通の啓発に向けた料金施策）
市内のイベントのなかで、毎年実施しているような継続性の高いイベントと連携して、公共交通利用の啓発に向けた料金施策等を実施することで、公共交通の利用促進を図ります。
</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>生駒市</td><td>国・県</td><td>交通事業者</td><td>地元住民</td><td>企業</td><td colspan="2">その他</td></tr>
<tr><td></td><td>〇</td><td>－</td><td>〇</td><td>－</td><td>〇</td><td colspan="2">公共交通の沿道施設</td></tr>
<tr><td>実施時期</td><td>令和 3(2021)</td><td>令和 4(2022)</td><td>令和 5(2023)</td><td>令和 6(2024)</td><td>令和 7(2025)</td><td colspan="2">令和 8 以降</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td colspan="2"></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>事業⑩</td><td colspan="6">モビリティ・マネジメントの実施</td></tr>
<tr><td>事業概要</td><td colspan="6">〇子どもの送迎に対するモビリティ・マネジメントの実施
　子どもの通学や塾・習い事等で、家族の方が日常的に駅まで送迎している方等を対象に（子育て世帯等）、夕方以降の公共交通時刻表や安心して待合できる場所の情報などを提供することで、子どもが公共交通を使って安心して帰宅できるような生活スタイルを目指します。
〇高齢者運転免許自主返納支援制度との連携
　奈良県警や交通事業者と連携して、高齢者運転免許自主返納支援制度を周知し、元気なうちに公共交通を利用する習慣づけを行います。
　また、市内における高齢者運転免許自主返納者へのインセンティブとして、公共交通利用者への割引特典の導入等を検討します。
〇転入者に対するモビリティ・マネジメントの実施
　転入者の交通手段が定着する前に公共交通の利用促進を図るために、転入届を提出する際に市内の総合時刻表やおでかけ情報を掲載した広報誌を配布するなど、転入者に公共交通情報を提供します。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施主体</td><td>生駒市</td><td>国・県</td><td>交通事業者</td><td>地元住民</td><td>企業</td><td>その他</td></tr>
<tr><td>〇</td><td>－</td><td>〇</td><td>－</td><td>－</td><td>教育機関、県警</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施時期</td><td>令和 3(2021)</td><td>令和 4(2022)</td><td>令和 5(2023)</td><td>令和 6(2024)</td><td>令和 7(2025)</td><td>令和 8 以降</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>事業⑪</td><td colspan="6">企業や病院等の送迎バスとの連携</td></tr>
<tr><td>事業概要</td><td colspan="6">〇地元企業の送迎バス等への一般市民の混乗化の検討
　市内企業が自社で運行している従業員送迎用バスについて、従業員の利用の少ない時間帯等での一般市民の混乗化（一般市民の乗車可能）を検討します。
　また、送迎バスが運行していない時間帯にバス車両を一般市民に貸し出すなど、バス車両の有効活用方策を検討します。
〇病院などの市内施設が運行している送迎バスの混乗化の検討
　病院や商業施設、スポーツ施設等、市内の施設が運行している来訪者（施設利用者）送迎用バスについて、従業員の利用の少ない時間帯等での一般市民の混乗化（一般市民の乗車可能）を検討します。
　また、送迎バスが運行していない時間帯にバス車両を一般市民に貸し出すなど、バス車両の有効活用方策を検討します。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施主体</td><td>生駒市</td><td>国・県</td><td>交通事業者</td><td>地元住民</td><td>企業</td><td>その他</td></tr>
<tr><td>〇</td><td>－</td><td>〇</td><td>－</td><td>〇</td><td>医療機関等</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施時期</td><td>令和 3(2021)</td><td>令和 4(2022)</td><td>令和 5(2023)</td><td>令和 6(2024)</td><td>令和 7(2025)</td><td>令和 8 以降</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>事業⑫</td><td colspan="6">地元企業等との連携の推進（協賛金・企業広告等）</td></tr>
<tr><td>事業概要</td><td colspan="6">〇商業施設と連携した料金施策（割引乗車券）
　市内の商業施設と連携して、コミュニティバス「たけまる号」を利用した買物客への割引乗車券の配布や、買物に利用しやすい回数券の発行など、公共交通利用を啓発するための料金施策を検討し、実施します。
〇たけまる号への協賛金、企業広告の掲載
　公共交通の維持・確保や利便性向上のために、コミュニティバス「たけまる号」の運行について、協賛金により運行を支援する事業者等を募集します。また、協賛いただく事業所等の地域貢献を周知するために、たけまる号の車体や車内に企業広告を掲載します。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施主体</td><td>生駒市</td><td>国・県</td><td>交通事業者</td><td>地元住民</td><td>企業</td><td>その他</td></tr>
<tr><td>〇</td><td>－</td><td>〇</td><td>－</td><td>〇</td><td>－</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施時期</td><td>令和 3(2021)</td><td>令和 4(2022)</td><td>令和 5(2023)</td><td>令和 6(2024)</td><td>令和 7(2025)</td><td>令和 8 以降</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>

7. 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続けており、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。

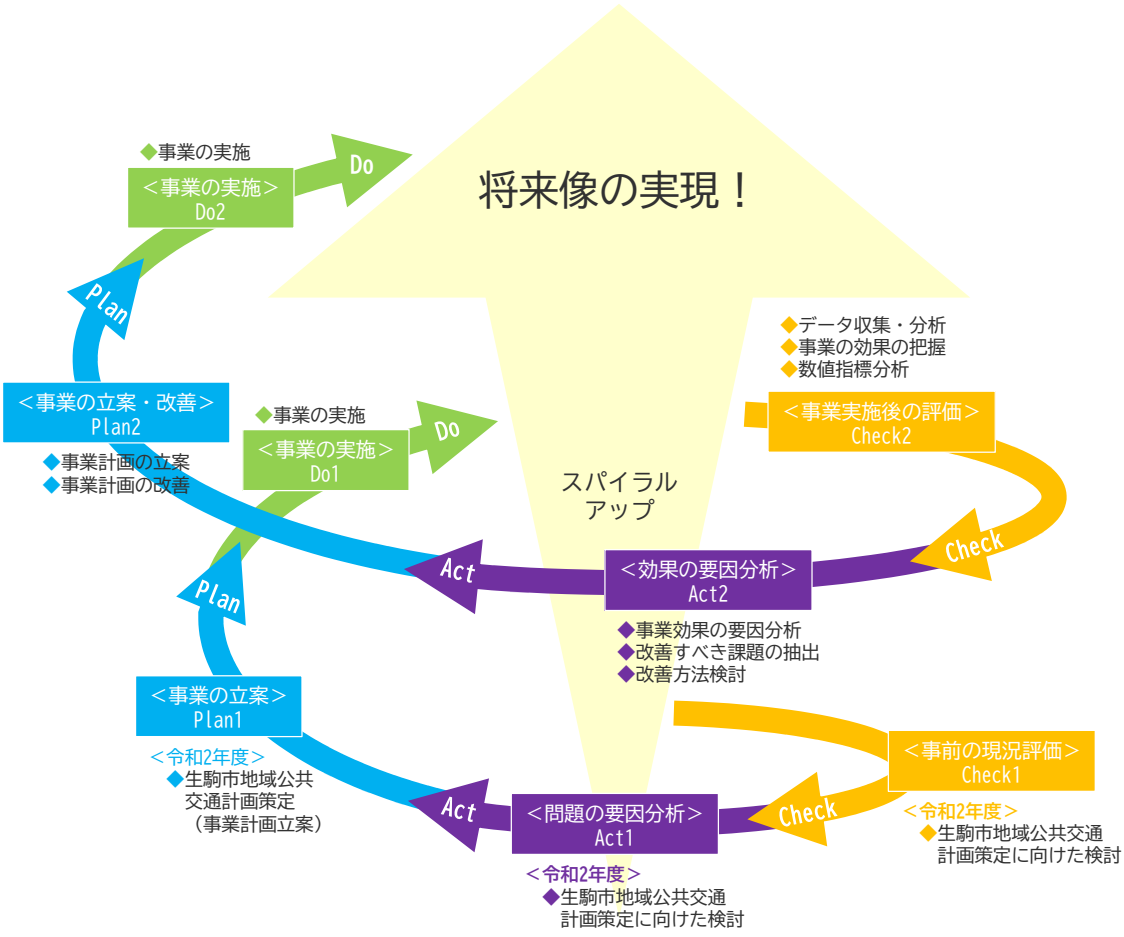


図 7-1　ＰＤＣＡサイクルのイメージ