生駒市地域公共交通計画

（案）

［本編］

令和〇年〇月

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
2.　上位計画及び関連計画等の整理 4
2.1.　第6次生駒市総合計画（平成31年3月策定） 4
2.2.　生駒市都市計画マスタープラン（平成23年3月策定、平成26年9月変更） 6
2.3.　生駒市地域公共交通総合連携計画（平成23年3月策定） 9
2.4.　その他の関連計画 10
2.5.　上位計画及び関連計画等のまとめ 13
3.　生駒市の地域公共交通に対する考え 14
3.1.　生駒市の地域公共交通に対する考え 14
3.2.　地域公共交通計画策定の考え方 16
4.　生駒市地域公共交通総合連携計画のフォローアップ 18
4.1.　生駒市地域公共交通総合連携計画とは 18
4.2.　これまでの取り組み 19
4.3.　今後の課題 21
5.　地域及び地域公共交通の現状・課題分析 24
5.1.　公共交通 24
5.2.　地域公共交通に対する意見 39
5.3.　現状の問題点の整理 56
6.　将来のまちづくりに向けた地域公共交通のあり方 71
7.　地域公共交通計画の基本方針と目標設定 75
7.1.　生駒市の地域公共交通の目指すべき将来像と基本方針 75
7.2.　計画の指標と数値目標の設定 84
8.　目標を達成するために行う事業・施策 93
9.　計画の達成に向けた評価 115

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、1960 年代より良好な住宅都市、大阪等のベッドタウンとして発展してきました。1960 年では 2.3 万人程度であった人口が、1980 年には約 3 倍の 7 万人に達し、現在では人口 11 万人を超える都市となりました。しかしながら、早期に開発された計画的市街地（いわゆるニュータウン）では、開発当初に入居してきた住民が後期高齢者と呼ばれる 75 歳に到達し、傾斜地において住宅開発が進められてきたこともあり、バス停までの坂道の徒歩移動が困難な人も増えてきています。また、団塊世代（1947～1949 年生まれ）が再雇用後の退職時期（70 歳）を迎え昼間時間帯に市内で過ごす人も増えており、ベッドタウンとして発展してきた都市構造から、市内で過ごす暮らし方に対応したまちづくりへの転換が求められています。

生駒市では、鉄道、路線バス、コミュニティバス「たけまる号」、タクシー等の地域公共交通が整備され、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（たけまる号）の提供を行ってきました。しかし、早期に開発された計画的市街地を中心に、75 歳以上人口割合が 25%を超える地区が増えてきて、活動機会を保障するための公共交通サービスの確保が改めて必要になってきていることや、交通事業者側の乗務員の人材不足や高齢化問題により、公共交通サービスを供給する側の問題も深刻化している点等、市内の公共交通のあり方を様々な観点から検証する必要が出てきています。

また、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、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や、生駒市地域公共交通総合連携計画で定めた生駒市の地域公共交通に対する考えに則り、今後 11 年間の生駒市の公共交通の次期マスタープランとなる「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」を踏まえ、また、生駒市地域公共交通総合連携計画で定めた「生駒市の地域公共交通に対する考え方」を踏襲し、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 11 年間の地域公共交通の計画として位置づけます。

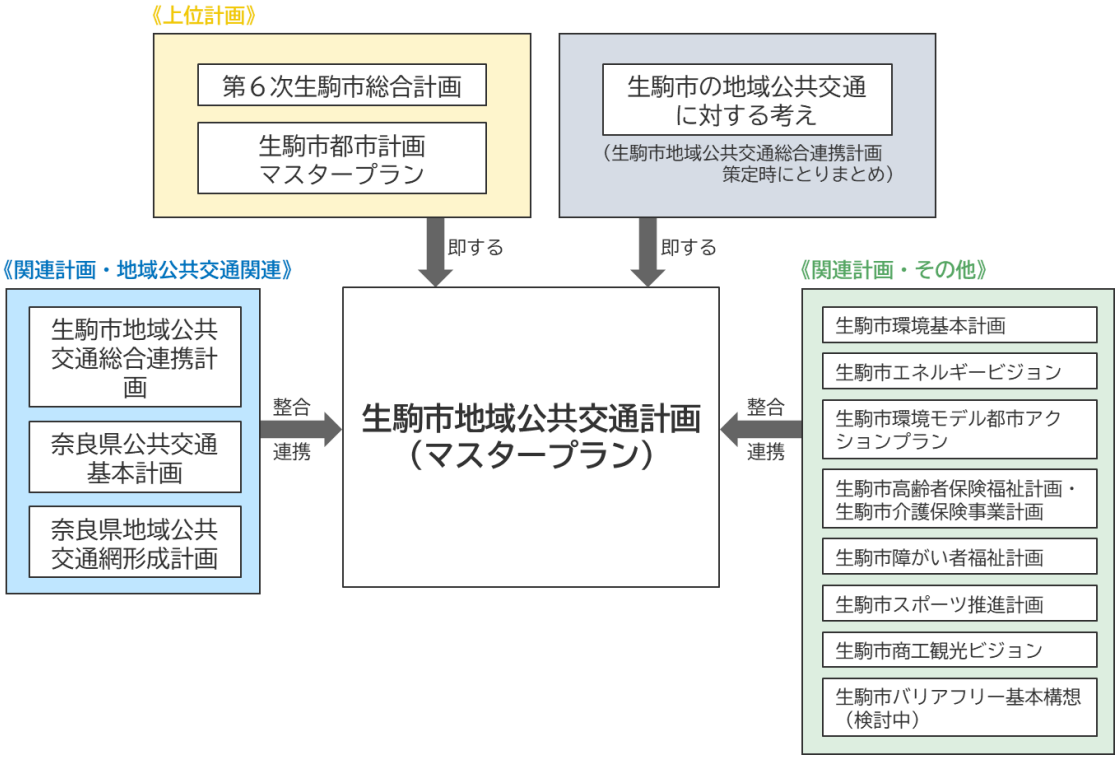


図 1-1　本計画の位置づけ

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、都市計画マスタープランにあわせて、策定から 11 年間（2021 年度～2031 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。

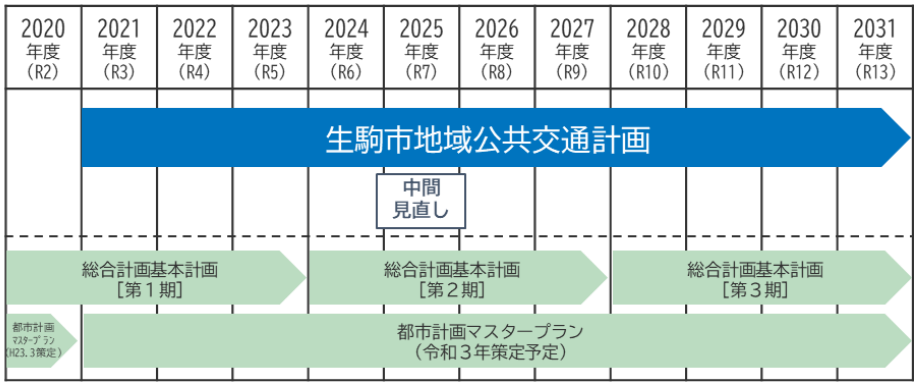


図 1-2　計画の期間

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。

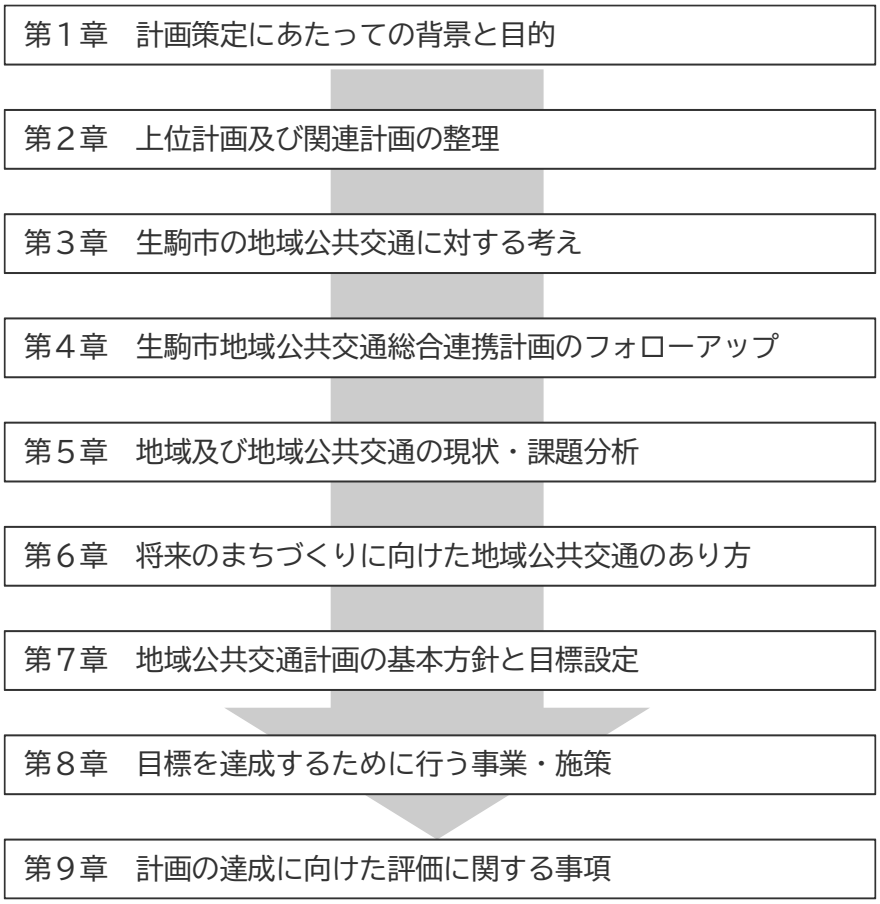


図 1-3　本計画の構成

2. 上位計画及び関連計画等の整理

2.1. 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	
戦略的なまちづくりの視点	①生活構造の視点 ②社会構造の視点 ③都市構造の視点 ・自宅と職場を結ぶ動線を中心としていたこれまでのベッドタウン型の都市構造からの転換が求められている。 ・市内の様々な場所で目的に応じて活動や交流ができる場所とそれらを結ぶネットワークが形成されたコンパクトで、良質な住まいや暮らしの空間を創出する都市構造の形成を図る。	
都市構造の基本的な考え方	都市の拠点	都市拠点：生駒駅周辺地域と東生駒駅周辺地域 地域拠点（北部地域）：学研北生駒駅周辺地域 地域拠点（南部地域）：南生駒駅周辺地域
	都市軸	鉄道や幹線道路の都市軸を中心とした、公共交通を利用しやすい環境づくりを進め、都市拠点を中心とする市内の総合的な交通ネットワーク形成の充実

◆5 年後の目標：4-2-1③　交通ネットワークと生活基盤の整備（基本的施策）

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。
行政の 5 年間の主な取組	・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。（事業計画課） ・コミュニティバスを運行します。（事業計画課） ・公共交通機関の利用促進に向けた周知・啓発を行います。（事業計画課・SDGs 推進課・商工観光課） ・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。（事業計画課） ・鉄道駅のバリアフリー化を実施します。（事業計画課）
市民ができること	交通問題を自らの問題として主体的に考え、マイカーの利用前提を見直し、公共交通は常にあって当然ではなく、マイカーを利用できなくなった場合の移動手段を考え、普段から公共交通を積極的に利用する。
事業者ができること	交通事業者は顧客満足度の向上に向けた経営を進めるとともに、交通結節点における他の交通手段の情報提供など利用者の利便性向上に繋がる取組を進める。

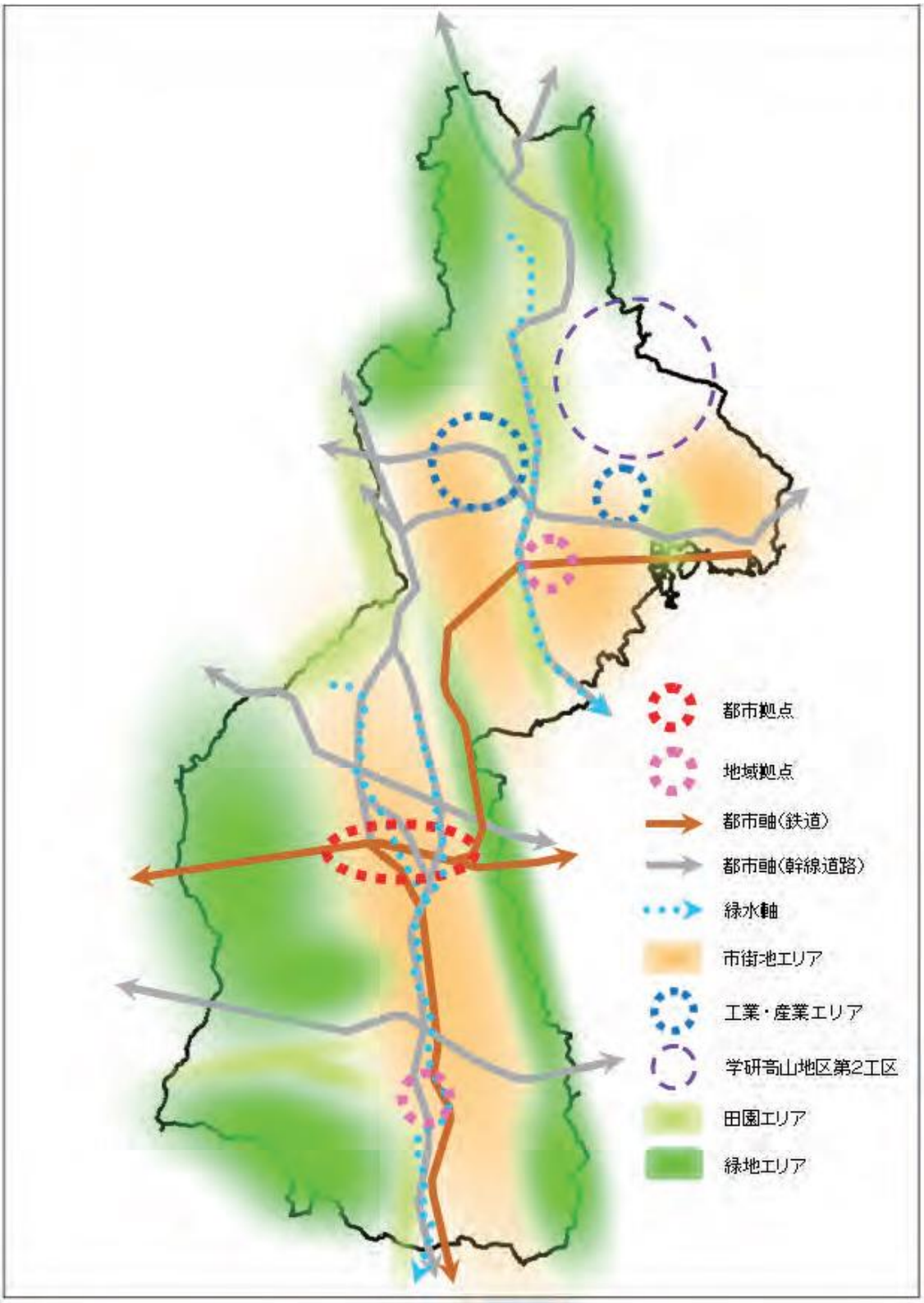


図 2-1　総合計画で示す都市構造イメージ図

2.2. 生駒市都市計画マスタープラン（平成 23 年 3 月策定、平成 26 年 9 月変更）

計画期間	平成２３年度～令和２年度
まちづくりの将来像	市民が創る　ぬくもりと活力あふれるまち・生駒
目標の柱と方針の柱	目標の柱①：豊かな自然が輝く環境まちづくり 目標の柱②：みんなが住み続けたくなるブランドまちづくり 方針 1)景観を守り魅せる ～豊かな緑に囲まれた生駒らしい景観をまちのブランドに高めよう～ 方針 2)良質な住環境を守り強化する ～ゆとり・うるおい・利便性に優れた、良質な住環境を守り育てよう～ 方針 3)産業機能を強化する ～活力あふれる産業・学術・研究機能を強化し、定住魅力を高めよう～ 目標の柱③：誰もが移動しやすいコンパクトなまちづくり 方針 1)都市拠点を強化する ～広域的な賑わいと風格のある、魅力あふれる中心部に発展させよう～ 方針 2)地域拠点を強化する ～地域の顔となり身近な生活や交流を支援する拠点機能を育もう～ 方針 3)交通環境を充実する ～誰もが移動しやすい交通環境を、みんなで支え、高めよう～ 目標の柱④：みんなが住み続けられる安全・安心なまちづくり

◆目標の柱②－方針２：良質な住環境を守り強化する

市民・行政が共に取組む協働	**●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。

◆目標の柱②－方針３：産業機能を強化する

行政施策の推進	**●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）の利便性を高める。

◆目標の柱③－方針１：都市拠点を強化する

行政施策の推進	**●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、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。

◆目標の柱③－方針２：地域拠点を強化する

行政施策の推進	**●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。

市民・行政が共に取組む協働	**●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進める。

◆目標の柱③－方針３：交通環境を充実する

行政施策の推進	**●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。 **●交通需要マネジメントの推進** ・自家用車を利用する市民が、交通手段やその利用方法を工夫して、交通混雑を緩和するためのモビリティ・マネジメントの構築に向け、その制度の構築を目指す。 **●拠点駅での交通結節点の機能強化** ・地域の特性に合わせ、利用者の立場を考慮した整備を進める。
市民・行政が共に取組む協働	**●公共交通サービスの検討（再掲）** ・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、利便性の向上を目指す。 ・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。 ・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。 ・公共交通の利用を促進するとともに、地球環境への影響を配慮し、ノーマイカーデーや駅周辺へのマイカー乗り入れ規制の導入について、関係機関とも連携し、導入の効果や影響なども考慮しながら、導入地区の検討を進める。 **●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。
市民の取組みへの支援	**●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：次期生駒市都市計画マスタープラン（検討中）

計画期間	20 年後のまちの姿を展望しつつ、概ね 10 年後における都市計画の基本的な指針として、計画を改定中
都市づくりの目標	**都市づくりの目標：住まい方・暮らし方を選択できるまち**
都市空間像	①市街地環境の維持と土地利用の増進 ②拠点の形成と連携・アクセスの充実 ③地域類型ごとの特性を生かした地域づくり ④誰もが生活しやすい圏域の形成 ⑤空間資源を活用した活動を育む場の創出
分野別の都市づくり方針	①災害に強い都市（防災） ②安心して豊かに暮らすことができる都市（生活像） ③持続的な成長を生む都市（産業） ＜学研北生駒駅圏域の例＞ ・拠点ごとの特性に応じた機能の充実・強化：学研北生駒駅中心地区の拠点性の充実・強化 ④誰もが移動しやすいコンパクトな都市（交通） ＜学研北生駒駅圏域の例＞ ・道路交通ネットワークの形成：国道 163 号バイパスや学研都市内クラスター連携道路の整備を推進 ・地域の移動手段の確保：地域の交通結節点である学研北生駒駅を起点とした公共交通ネットワークの確保を図るとともに、鉄道やバス利用者が利用しやすい歩道等の交通環境整備 ⑤豊かで多様な自然と共生する景観都市（自然的環境）

※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をもとに作成

2.3. 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	市民が日常生活を行う上で必要となる活動機会を確保していくため、既存の鉄道や路線バス、自家用車、二輪車、徒歩などで活動拠点まで行くことのできない市民に対し、生駒市民のみなさんの将来の生活を支えるという考え方のもとで、生駒市が主体となって公共交通サービスの提供などを行う。
生駒市の地域公共交通に対する考え	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

2.4. 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 2-1　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～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～H30 年度、 中長期目標年度: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～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～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を行い、高齢者の外出を支援する
生駒市障がい者福祉計画 第 5 期：H30～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～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）

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
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 ・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「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 ・災害時緊急時の対応 ・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 ・県職員をはじめ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

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
奈良県地域公共交通網形成計画 H28 年度～R7 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

2.5. 上位計画及び関連計画等のまとめ

本計画の上位計画や関連計画等では、公共交通に関する方針や事業が次のように示されています。特に、「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」「目的に応じて活動や交流ができる場所とそれらを結ぶネットワークが形成されたコンパクトな都市構造」などが示されています。

表 2-2　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（生駒市の計画のみ）

計画名称	公共交通等に関する方針等
生駒市総合計画	[5 年後の目標：交通ネットワークと生活基盤の整備] ・ 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。 [戦略的なまちづくりの視点] ・ 自宅と職場を結ぶ動線を中心としていたこれまでのベッドタウン型の都市構造からの転換。 ・ 市内の様々な場所で目的に応じて活動や交流ができる場所とそれらを結ぶネットワークが形成されたコンパクトで、良質な住まいや暮らしの空間を創出する都市構造の形成。
生駒市都市計画マスタープラン	・ 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
生駒市地域公共交通総合連携計画	・ 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ために、市が主体となって公共交通サービスを提供
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地の活性化（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）

3. 生駒市の地域公共交通に対する考え

3.1. 生駒市の地域公共交通に対する考え

本市の地域公共交通の検討は、平成 23 年 3 月に策定した「生駒市の地域公共交通に対する考え※」を長期的な方針として位置づけ進めてきました。この方針も策定から 10 年が経過し、地域公共交通を取り巻く環境が急速に変化していることを踏まえて、次の通り、一部の内容を見直し、今後の生駒市の地域公共交通のあり方として進めていくこととします。

※生駒市地域公共交通総合連携計画（平成 23 年 3 月策定）で定めたもので、生駒市の地域公共交通を考える上での長期的な方針（＝大目的）。

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、大阪等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等の私用目的の交通が多い。
- 鉄道と路線バス等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等が日常的に行われている。
- 団塊世代の退職時期が過ぎ、本格的な少子高齢化・生産年齢人口減少の中、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。
- 新型コロナウイルス感染症により、人々の暮らし方や働き方への考えが大きく変わろうとしている。ウィズコロナ・アフターコロナにおける交流構造の変化にも留意する必要がある。

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等、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等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等をはじめとして、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。

3.2. 地域公共交通計画策定の考え方

本市における公共交通サービスの提供については、「活動機会の確保」に従い、路線バスの見直しやコミュニティバス（たけまる号）の導入等を行ってきました。

※活動機会の確保：自力で通勤、通学、買物、通院、社交等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。

本計画におきましても、「活動機会の確保」の考え方を踏襲し、さらに「活動可能な時間内に活動拠点へ行く公共交通、活動拠点から帰ってくる公共交通サービスの提供」という視点を加え、本計画では「活動機会の保障」という考え方のもと、日常生活に必要な買い物や通院、公共施設を主な対象として検討いたします。また、活動機会の大きさを示す指標値で施策を評価いたします。

公共交通サービスの提供に関する基本的な考え方

市民が日常生活を行う上で必要となる活動機会を保障していくため、既存の鉄道や路線バス、コミュニティバス、自家用車、二輪車、徒歩等で活動拠点まで行くことのできない市民に対し、市民の将来の生活を支えるという考え方のもとで、生駒市が主体的となって公共交通サービスの提供等を行う。

＜活動機会とは＞

・日常生活に必要な活動として、通勤、通学、買い物、通院、社交等が挙げられる。
・それらの活動をするための会社や学校、商店、病院、交流のための施設等（以下、活動拠点という）に行くことができれば、それに応じてその地域でできる活動の内容が決まる。これを活動機会という。

＜活動機会の保障とは＞

・活動は、活動可能な時間内（例えば、商業施設の営業時間内、医療機関の診療時間内）に活動拠点に到達することによって初めて実施可能になる。
・そのため、何らかの交通サービスによって移動の機会が提供されることで活動機会の実行可能性が確保される。例えば、自動車やオートバイを自分で運転したり、自転車や徒歩で活動拠点まで行くことができれば、自らの力で活動機会を確保することができる。
・しかし、自動車やオートバイが運転できない、距離が長い、地形が急峻である等のため徒歩や自転車で活動拠点まで行くことができない等、自らの力で活動拠点まで行くことができない人が存在する。このような人に対し、活動可能な時間内に活動拠点まで移動する公共交通サービスと、活動を終えた後に活動拠点から帰ってくる公共交通サービスを提供することによって、これらの人の活動機会が確保される。
・このように、誰もが利用できる交通手段（公共交通サービス）によって、すべての人に活動機会が確保されることを活動機会の保障という。

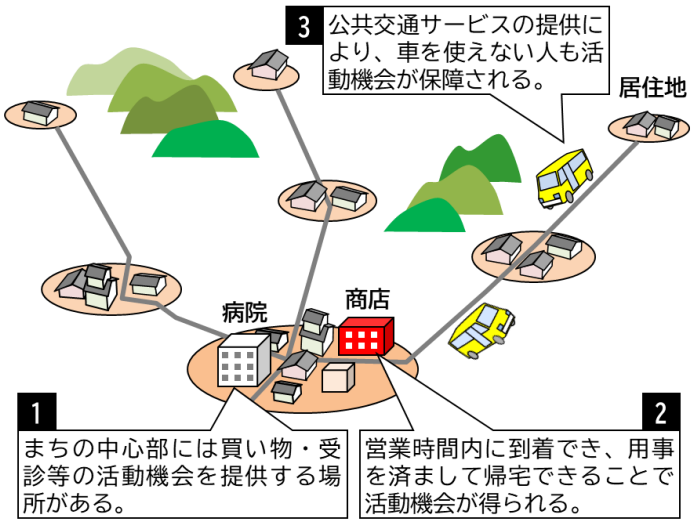


図 3-1　活動機会の保障とは

【コラム】活動機会の「保障」は、「人間の安全保障（Human Security)」という意味が込められています

本市における公共交通サービスの提供は、地域の状況に応じて公共交通サービスを適切に提供し、市民の活動機会を保障することを目指しています。ここで「保証」ではなく「保障」という用語を用いているのは、「人間の安全保障（Human Security)：危険・貧困等からの解放」といった意味合いを込めているためです。

最近では、2030 年に向けた持続可能な社会を構築するための国際目標として、SDGs（エスディージーズ：Sustainable Development Goals　持続可能な開発目標）という言葉を耳にすることが多くなりましたが、ここには、地球上の「誰一人取り残さない」等の優れた理念が示されています。本市の公共交通サービスの提供の基本的な考え方である「活動機会の保障」は、SDGs の理念に沿ったものと言えます。

4. 生駒市地域公共交通総合連携計画のフォローアップ

4.1. 生駒市地域公共交通総合連携計画とは

生駒市地域公共交通総合連携計画（平成 23 年 3 月策定）は、「生駒市の地域公共交通に対する考え」に基づき、生駒市民の生活を支える「公共交通」の視点から、将来の変化を見通し、望ましい生駒市の姿の実現に向けた公共交通のあり方を検討するとともに、地域公共交通の整備を総合的かつ一体的に推進するための指針として策定しました。この計画を通じて、生駒市民の将来の生活を支えるとともに、健康増進、地域の活性化、良好なまちづくりを目指してきました。

表 4-1　連携計画の基本方針等

計画期間	平成２３年度～令和２年度
基本方針	市民が日常生活を行う上で必要となる活動機会を確保していくため、既存の鉄道や路線バス、自家用車、二輪車、徒歩などで活動拠点まで行くことのできない市民に対し、生駒市民のみなさんの将来の生活を支えるという考え方のもとで、生駒市が主体となって公共交通サービスの提供などを行う。
生駒市の地域公共交通に対する考え	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

4.2. これまでの取り組み

連携計画に示す考え方に基づいて、次に示す項目について主に検討を行い、施策を実施してきました。

(1) 公共交通サービスの提供

・公共交通サービスを提供する地区の優先順位の検討結果より、本町地区（門前線）、南地区（西畑・有里線）に、はじめてたけまる号を導入した。(H23.10～)

・本町地区、南地区においては、たけまる号の利用実態及び、たけまる号導入後の住民の日常生活における活動機会の変化を把握することを目的としたアンケート調査を実施した。

・門前線、西畑・有里線に次いで、北新町地区（北新町線）、萩の台地区（萩の台線）にたけまる号を導入した。(H26.10～)

(2) 連携計画の計画内容の見直し

・新たな評価基準の検討（負担割合の見直し）を行った。当初は、生駒市の負担割合の上限を運行費用の 5 割（地域住民・利用者は運行費用の 5 割以上を負担する）としていたが、北新町線、萩の台線の利用状況を勘案し、生駒市の負担割合の上限を 7 割に改めた。(地域住民・利用者は運行費用の 3 割以上を負担する)

(3) その他の検討

・着地側の公共交通サービスの在り方について、ケーススタディ（ISTA はばたき、南コミュニティセンターせせらぎ、医療施設を拠点とした、公共交通サービス水準の評価）を設けて検討を行った。

・生駒市立病院が H27.6 に開院し、生駒市立病院への交通手段の一つとして、生駒駅から生駒市立病院までの路線を新設した。(既存路線（北新町線、光陽台線）の延長運行)

【これまでの主な検討経緯と今後について】

（R2.10 時点）

	H22 年度	H23 年度	H24 年度	H25 年度	H26 年度	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H30 年度	R1 年度	R2 年度
・地域公共交通総合連携計画 （策定 H23.3、計画期間 H23 年度～R2 年度） ・地域公共交通総合連携計画の効果検証	計画検討 策定（H23.3）	計画期間：H23 年度～H32 年度									連携計画の充実
								地域公共交通総合連携計画の効果検証			

■公共交通サービスの提供

●本町周辺地区、南地区への提供
- サービス提供地区の選定
- 運行計画の検討
- 実証運行、本格運行の評価
- サービス提供内容の検討（ダイヤ、運行経路など）
- 運賃の改定（150 円から 200 円に改定）

地区選定・運行計画検討

利用実績、地域の意向等を踏まえ、サービス提供内容の変更などを検討

市の費用負担割合や連携計画策定趣旨との整合等から評価（⇒本格運行へ移行）

実証運行（H23.10～H25.9）

随時、利用実績、地域の意向等を踏まえ、サービス提供内容の変更などを検討

本格運行（H25.10～）

H30.10 より、運賃を 150 円から 200 円に改定

運賃改定（H30.10～）

●北新町地区、萩の台地区への提供
- サービス提供地区の選定
- 運行計画の検討
- 実証運行の評価
- サービス提供内容の検討（ダイヤ、運行経路、［運行日数の削減］など）
- 運賃の改定（150 円から 200 円に改定）

地区選定・運行計画検討

利用実績、地域の意向等を踏まえ、サービス提供内容の変更などを検討

実証運行（H26.10～H28.9）

評価基準で実証運行路線を評価

実証運行延長（H28.10～H30.9）
※延長期間は 2 年を目安とするが、期間中において本格運行への移行が可能と判断された場合は本格運行に移行する

H29.11 より、運賃を 150 円から 200 円に改定

運賃改定（H29.11～）

最終評価の実施(H30.9)

本格運行（H30.10～）

随時、利用実績、地域の意向等を踏まえ、サービス提供内容の変更などを検討

実証運行、本格運行により得られた知見を反映し、検討

■今後の検討課題案

●公共交通サービス提供ルールの検討
- 利用者と市の負担割合などの検討
- 新たな評価基準の検討（標準経常費用を用いた考え方）

新たな評価基準として、「全路線の合算評価」や「個別路線の沿線人口に対する利用者数の割合」の適用を検討

評価基準検討（決定）

最終評価（H28.10～H30.9）
※H29.10～H30.9 の 1 年間における最終評価を行うこととする。（評価対象期間：H29.11～H30.8 の 10 ヵ月間）

●主な活動拠点への公共交通サービスの提供に関する検討
- 着地側の公共交通サービスの現状評価
- 問題点の抽出、検討すべき課題の整理
- 着地側で提供すべきサービス水準の検討

公共交通サービスの現状評価（分析）

提供すべきサービス水準の検討
市内の公共交通のあり方に関する検討

●公共交通サービス提供内容の検討
- 既存バスの再編（ルートの変更など）を含めた総合的な公共交通体系の検討
- 乗継利便性（待ち環境、乗継運賃割引きｻｰﾋﾞｽなど）の検討
- 公共交通結節点までの移動手段（ｻｲｸﾙ&ﾗｲﾄﾞなど）の検討

あすか野南地区におけるバス路線の延長運行（H25.6）
※地元自治会と事業者の協働

鹿ノ台地区において、地元住民自らコミュニティバスの運行計画を立案している。

●公共交通以外のサービスとの連携検討
- 福祉施策や買い物サービスなどとの連携

協議会において当該運行計画の内容について検討（予定）

●公共交通サービス提供地区における対応方針の検討
- 公共交通サービス提供地区における対応方針（サービス提供内容、提供時期などの検討）
- 地域独自で考えたことを優先順位に関わらず提供できる仕組みづくりの検討

地区選定、優先順位選定の指標として、「公共交通族」を追加（⇒北新町地区、萩の台地区の選定に適用）

H27 年統計データを用いて整備優先順位検討

サービス提供内容、提供時期などの検討

●コミュニティバス利用増進策の検討
- PR（広報）方法や買い物バス券などの新たな利用増進策の検討

南地区、萩の台地区における回数券購入などを地域の取り組みとして実施

H29 年度より、生きいきクーポン券で回数券購入可

4.3. 今後の課題

連携計画で設定した「公共交通サービスを提供する候補地区の優先順位」に基づいて、たけまる号の導入等を行ってきましたが、優先順位の高い地域の全てにおいて導入等が実現したわけではありません。

今後も引き続き、市民が日常生活を行う上で必要となる活動機会を確保していくために、公共交通サービスの提供等を検討します。（現時点での対応方針案を表 4-3 に示す）

表 4-2　公共交通サービス提供の優先順位の区分（令和 2 年度見直し版）

優先順位のカテゴリー	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 ・桜ケ丘地区 ・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 ・桜ケ丘地区 ・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 ・桜ケ丘地区 ・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 4-3　優先順位の高い地区の対応方針の案

地区名	公共交通サービスの提供に係る今後の対応方針
鹿ノ台	○路線バスは地区内の中心を運行している。 ○路線バスが運行している街路から離れたエリアでも、多くの人が居住しており、定時定路線のバス系での対応も可能である。
	⇒鹿ノ台ぐるぐるバスの運行に向けて調整中
高山	○地区が広く道幅も狭いため、定時定路線のバス系は収支や網羅性の面で厳しい。 ○買物は宅配や近商ストアーの移動スーパー（久保・芝・宮方）で賄って頂くことがある程度可能である。 ○鉄道駅まで距離があり、通院のほか、家族送迎に依存する通学や習い事の需要がある。
	⇒Ａ案：必要な手段を確保する観点で、タクシー系のシステムを検討する。 ⇒Ｂ案：地域との話し合いのもと、ボランティア輸送の可能性及び仕組みづくりを検討する。
真弓	○駅に近い町丁と駅から遠い町丁があり、幹線には路線バスが運行されている。 ○定時定路線のバス系よりはタクシー系の方が適正が高い。
	⇒Ａ案：必要な手段を確保する観点で、タクシー系のシステムを検討する。 ⇒Ｂ案：Ａ案の比較対象として、鹿ノ台ぐるぐるバス方式を検討する。（幹線は路線バスが運行し、地区内はコミュニティバスが運行する。北生駒駅まで運行させることで、幹線の路線バスと重複する場合は重複区間の運行経費は地元で負担する。）
北田原	○地区が広く道幅も狭いため、定時定路線のバス系は収支や網羅性の面で厳しい。 ○鉄道駅まで距離があり、通院のほか、家族送迎に依存する通学や習い事の需要がある。
	⇒Ａ案：必要な手段を確保する観点で、タクシー系のシステムを検討する。 ⇒Ｂ案：工業団地内事業者の社員送迎用車両の昼間時利用の可能性を検討する。 ⇒Ｃ案：地域との話し合いのもと、ボランティア輸送の可能性及び仕組みづくりを検討する。
桜ケ丘	○直線距離では生駒駅まで比較的近いが、道幅が狭く、坂道が多い。（但し、道路の整備計画あり。） ○自治会で費用負担をしてもらえる可能性がある。
	地形や道路形態から地区内を網羅的にカバーすることは難しいため、少なくとも、「地区内起点～スーパー(万代 生駒店)～生駒駅」を結ぶ経路を確保する。（可能であれば、ピストン経路とすることで運行頻度を高める。） ⇒Ａ案：コミュニティバスを前提とした経路調査(物理的な通行可能性)の上、可能性がある場合は収支シミュレーションを行う。 ⇒Ｂ案：Ａ案について、より小さな車両である、グリーンスローモビリティの可能性を検討する。

地区名	公共交通サービスの提供に係る今後の対応方針
菜畑	○地区は広いが、人口はあまり多くないため、地形的な面も含めて定時定路線のバス系は収支や網羅性の面で厳しい。（但し、コミュニティバスの要望はある。） ○鉄道駅まで距離があり、通院のほか、家族送迎に依存する通学や習い事の需要がある。
	⇒Ａ案：単独でのコミュニティバスの導入はハードルが高いことから、他地区のコミュニティバスの再編を含めて特定曜日（例. 火曜・木曜）の導入検討を行う。 ⇒Ｂ案：必要な手段を確保する観点で、タクシー系のシステムを検討する。 ⇒Ｃ案：地域との話し合いのもと、ボランティア輸送の可能性及び仕組みづくりを検討する。

5. 地域及び地域公共交通の現状・課題分析

5.1. 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、鹿ノ台や壱分町等の一部の地域では、圏域に含まれていない地域もあります。

※ 急峻な地形で坂道が多いことや高齢化率等を考慮し、駅及びバス停からの半径 300m を徒歩圏とします。

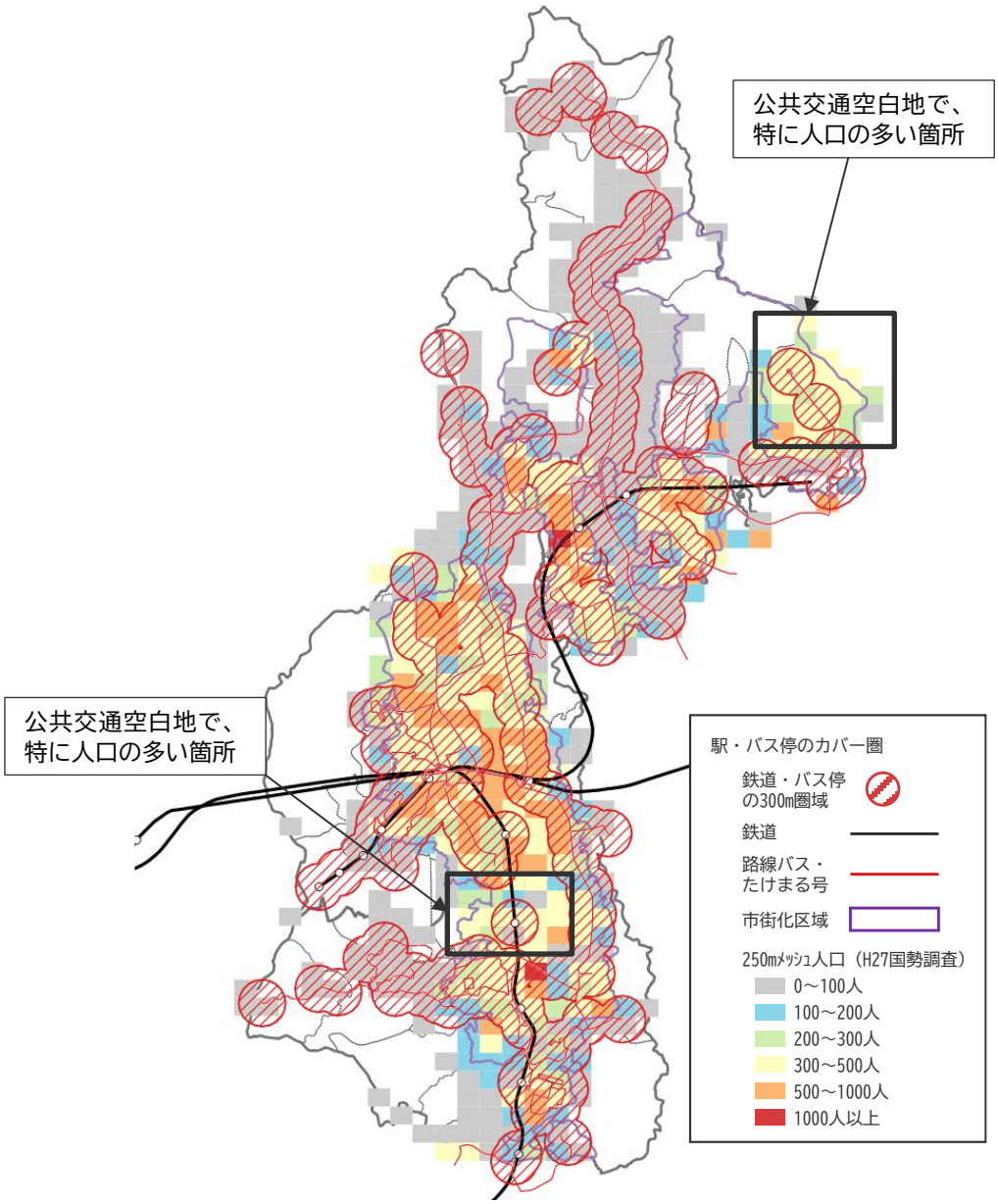


図 5-1 公共交通のカバー状況

出典：令和 2 年時点の鉄道・バス、コミュニティバスの路線網、平成 27 年国勢調査 250m メッシュ人口

＜公共交通を使った市の中心部へのアクセス性＞

・　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状況にありますが、北部地域の高山地区や、南部地域の近鉄生駒線とバス路線に挟まれた地区などで、都市拠点までアクセスが容易でない地区があります。

※　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。

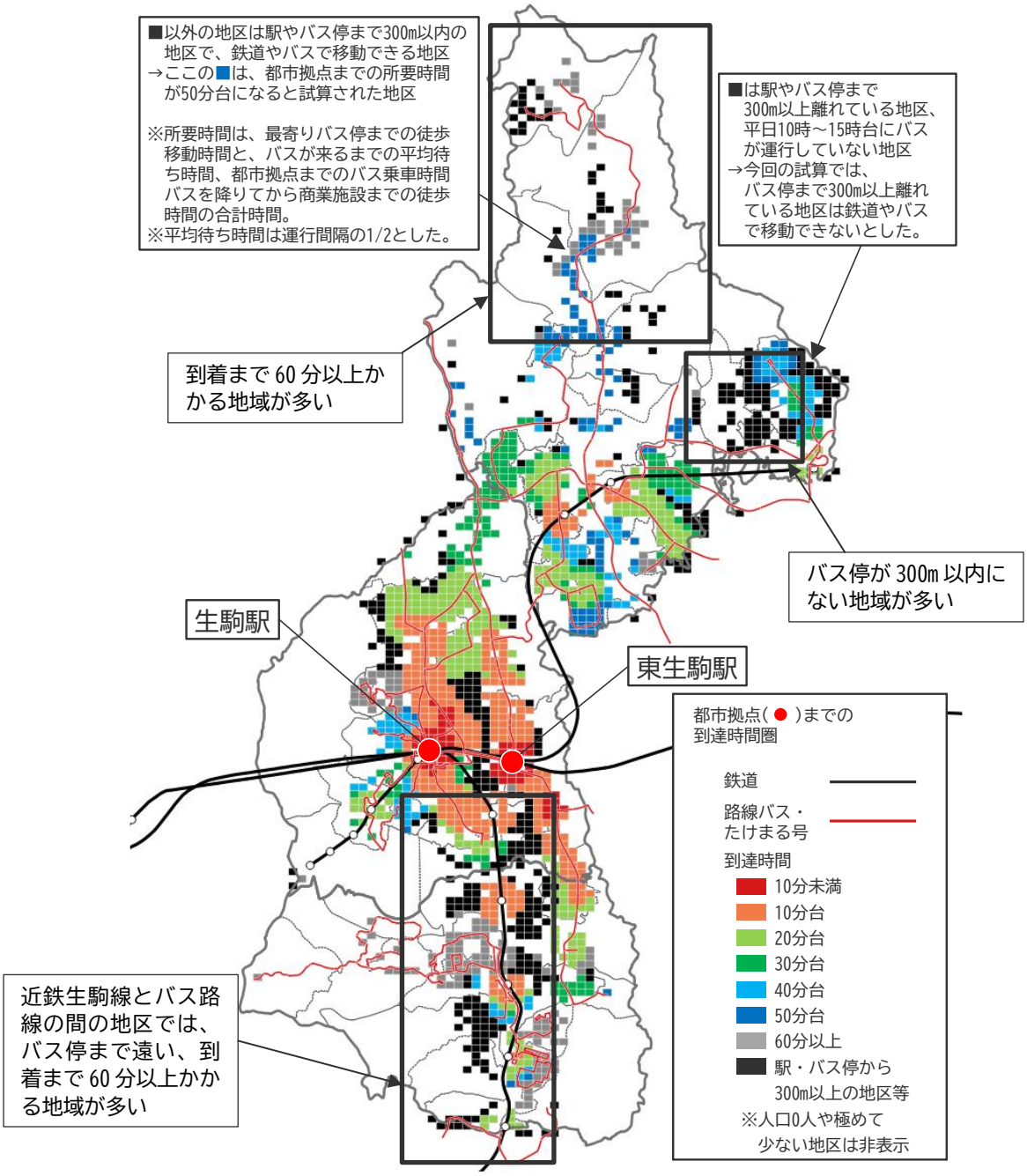


図 5-2　都市拠点である生駒駅と東生駒駅への到達時間圏（鉄道とバスによるアクセス）

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（詳細は次頁）

※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。

【参考】到達時間圏の算定方法について

本計画の現況整理等で作図している到達時間圏は、「アクセシビリティ指標活用の手引き（案）」（平成 26 年 6 月、国土技術政策総合研究所）を基にして作成しています。この手引きでは、目的地（本計画では、都市拠点や医療施設、商業施設等を目的地としています）までの到達時間の算定式が、次のように示されています。

目的地までの到達時間
＝徒歩の移動時間＋公共交通利用の移動時間＋公共交通の待ち時間の期待値

（算定の条件）　※手引きを参考に、本計画用に編集。

・徒歩の移動時間：出発地点から駅やバス停までの移動時間、駅やバス停から目的地までの移動時間、出発地点から目的地までの移動時間。徒歩速度 50m/分。

・徒歩移動の限界距離：直線距離で 300m 以内。
　※300m を超える場合は徒歩移動ができないものとする。

・公共交通利用の移動時間：平日 10 時～15 時台の平均的な所要時間。
　※実際のダイヤ情報から平均所要時間を算定。

・公共交通の待ち時間の期待値：平日 10 時～15 時台の 1 時間あたりの平均的な運行本数から運行間隔時間を求め、その運行間隔時間の 1/2 を用いる。
　※例えば、1 時間の平均的な運行本数が 4 本の場合、運行間隔時間は 60 分÷4 本＝15 分となり、その運行間隔時間（15 分）÷2＝7.5 分が公共交通の待ち時間の期待値とする。

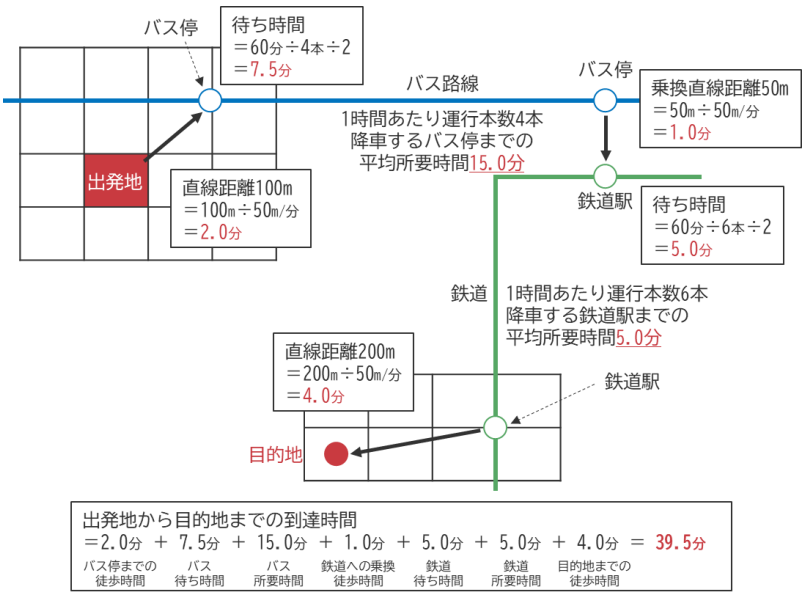


図 5-3　目的地までの到達時間算定のイメージ図

上記のように算定したものが目的地までの到達時間となりますが、これは簡易な計算方法であるため、実際の所要時間とは異なる場合があります。

(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。

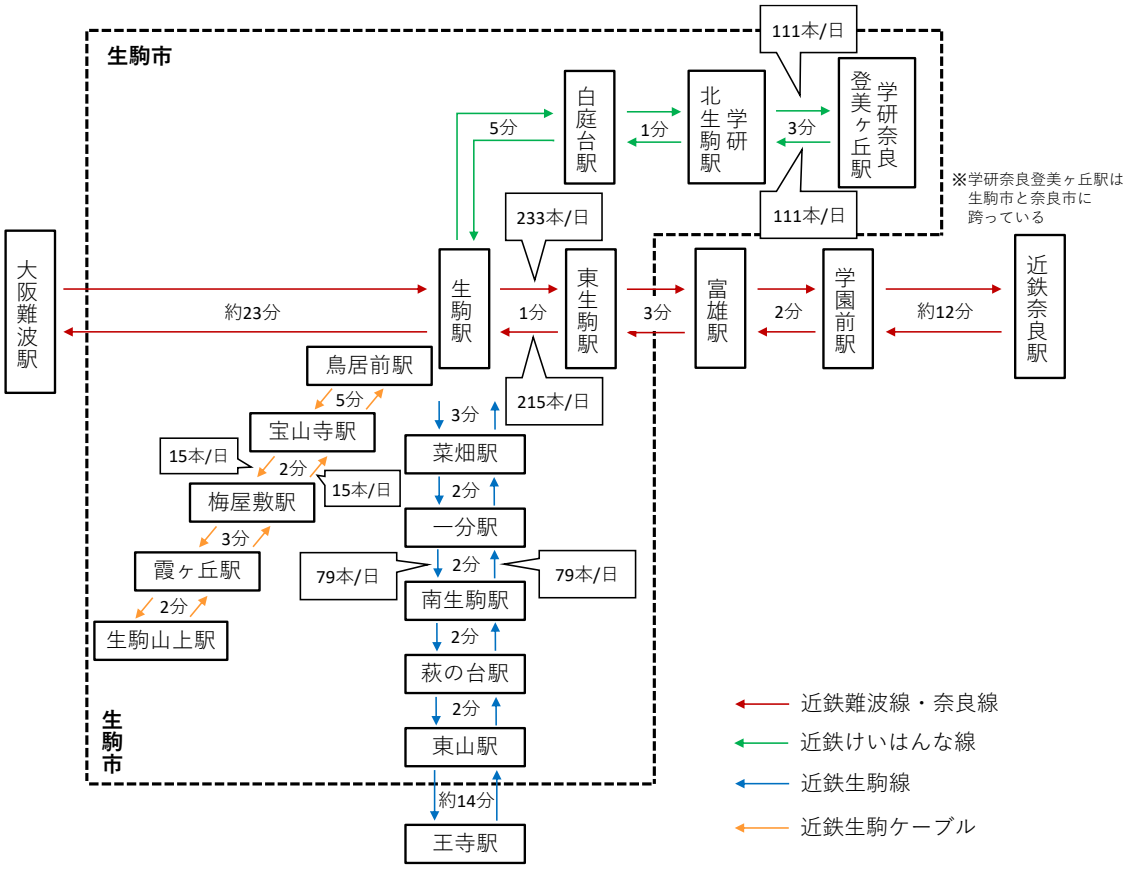


図 5-4　鉄道の運行情報（平日）

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、合計で約 51,300 人/日（H30 年度）の利用があります。H22 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）が約 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。けいはんな線は増加していますが、生駒ケーブルは減少傾向にあります。
- 乗車人数が増加傾向にある駅は、白庭台駅や学研奈良登美ヶ丘駅で、減少傾向にある駅は、東生駒駅、萩の台駅、鳥居前駅、宝山寺駅、生駒山上駅です。

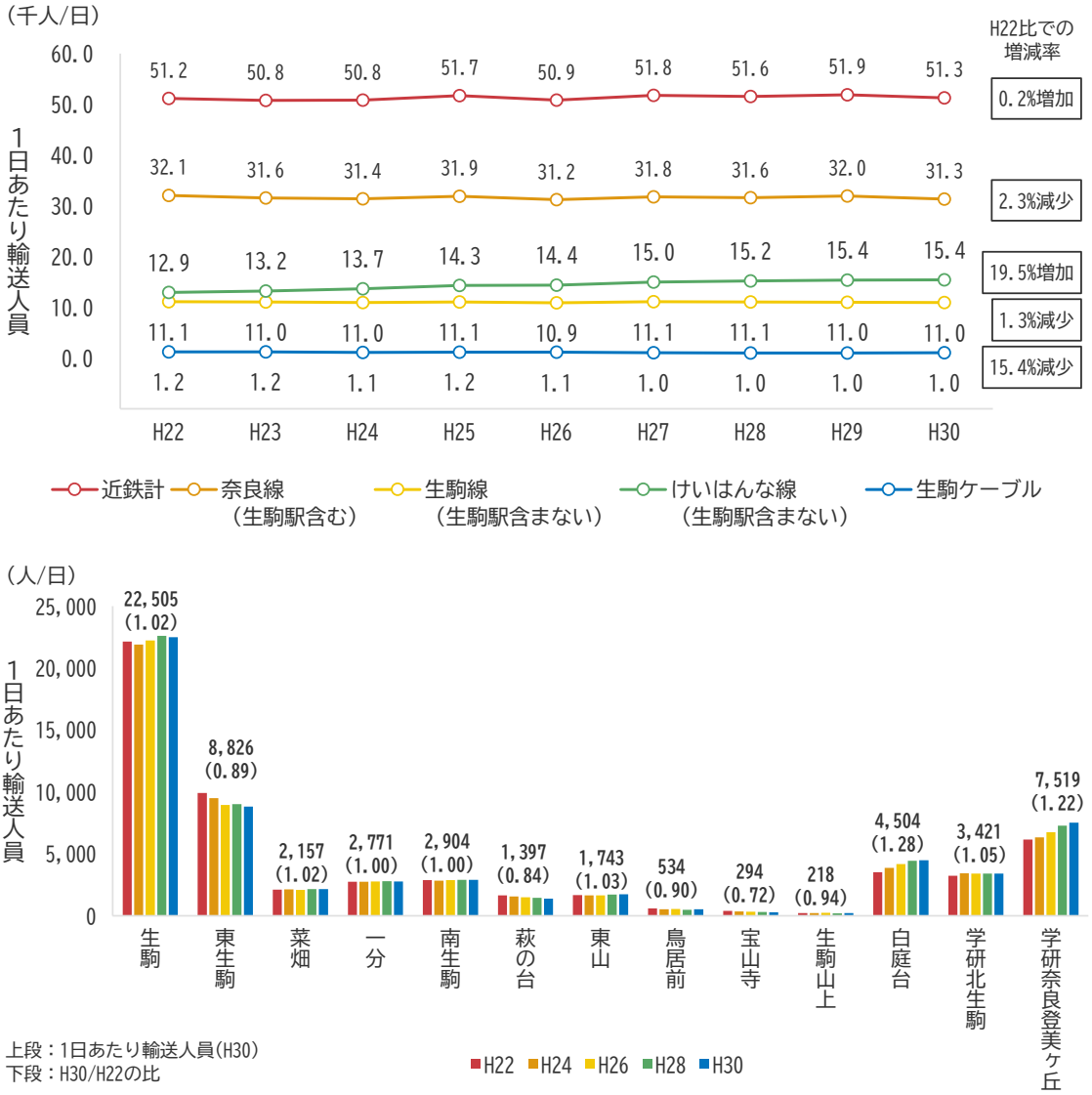


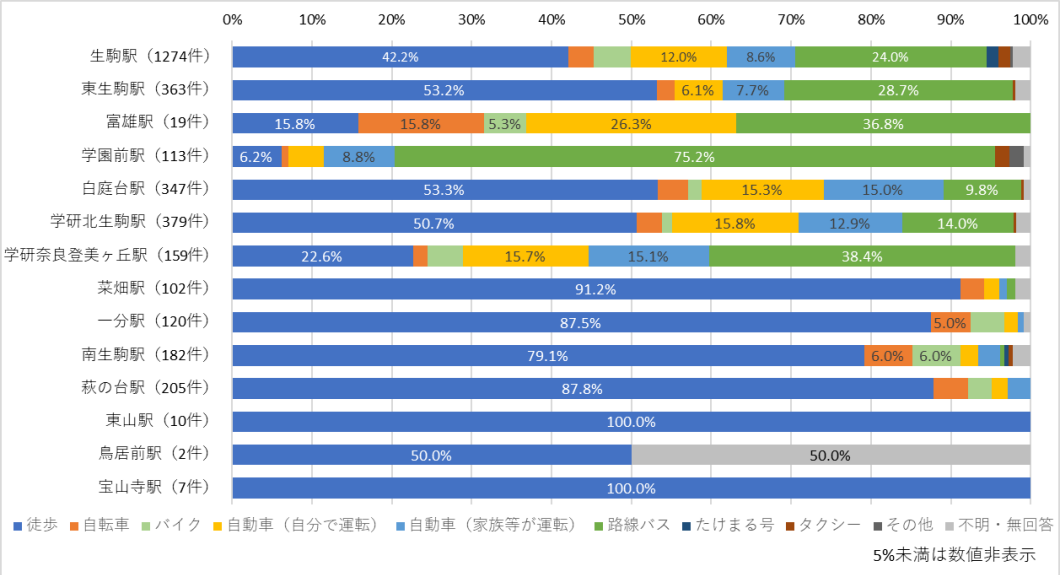
図 5-5　鉄道の１日あたり輸送人員の推移（上：合計、下：系統別）

出典：生駒市統計書（学研奈良登美ヶ丘駅は奈良市の統計書より抜粋）

3)　駅端末手段と不便な点

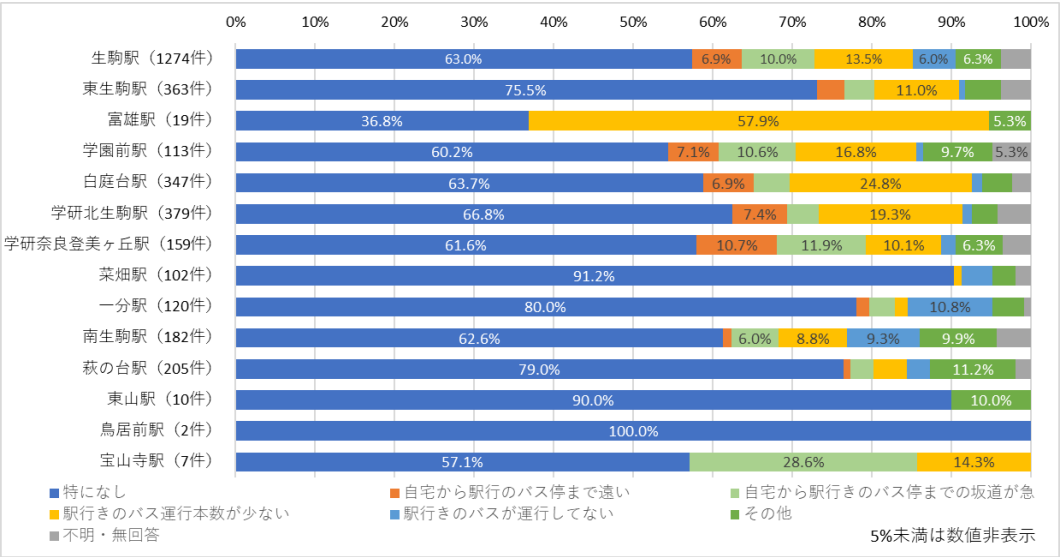
- 駅端末交通手段は大半が徒歩で、自動車送迎はけいはんな線の 3 駅で多く、生駒駅、東生駒駅、学研奈良登美ヶ丘駅は路線バスが多い状況にあります。また、市外の富雄駅や学園前駅も、路線バスでのアクセスが多い状況にあります。
- 駅までの移動で不便な点は「特になし」という回答が多くありました。
  不便な点としては、「バス停までの距離」や「坂道が急」は、学研奈良登美ヶ丘駅や生駒駅、学園前駅利用者から多い。
  「バス本数の少なさ」は、富雄駅や白庭台駅、学研北生駒駅利用者から多い。
  「バス運行が無い」ことは、一分駅や南生駒駅利用者から多い。

＜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。広域的な公共交通である鉄道までの移動手段として、また、市の中心部である生駒駅や東生駒駅への移動手段として、重要な役割を担っています。 ・　ただし、需要が多いと思われる団地であっても、北部地域のひかりが丘・西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。

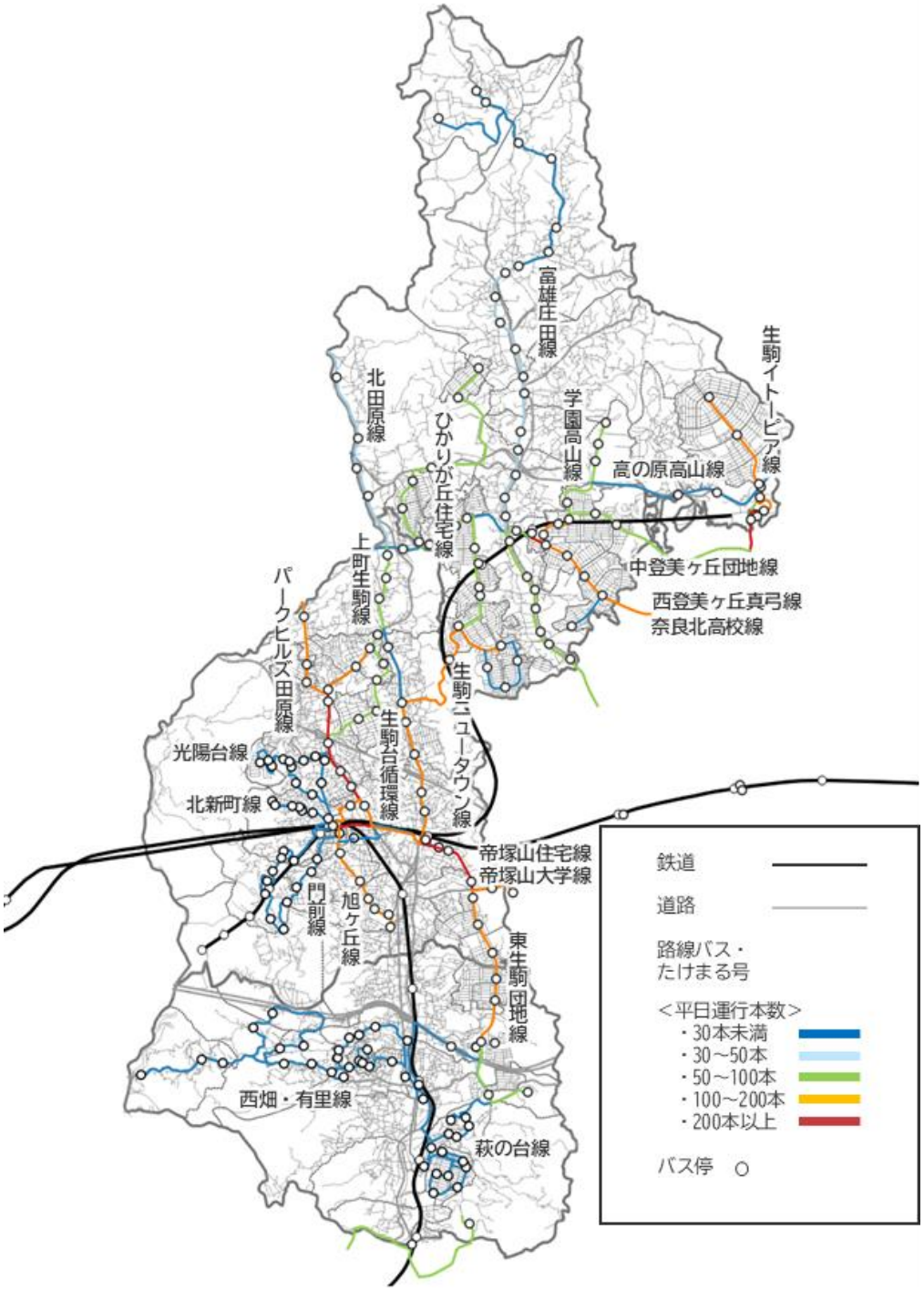
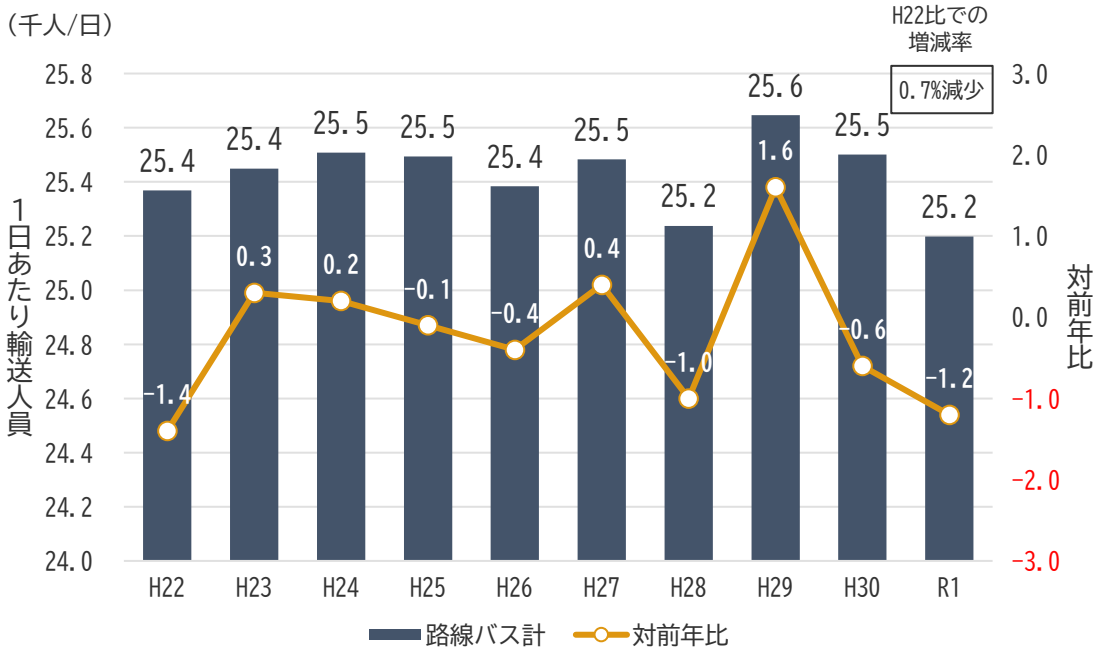


図 5-6　路線バス・たけまる号の運行本数

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、系統合計で約 25,200 人/日（R1 年度）の利用があります。H22 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利用の減少から、さらなる利用減少や収支の悪化が予想されます。



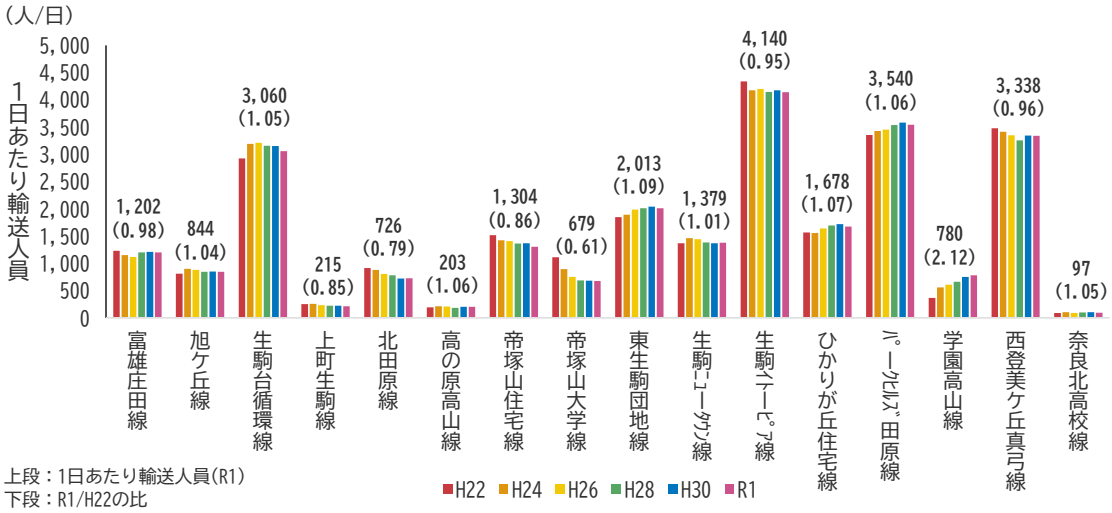


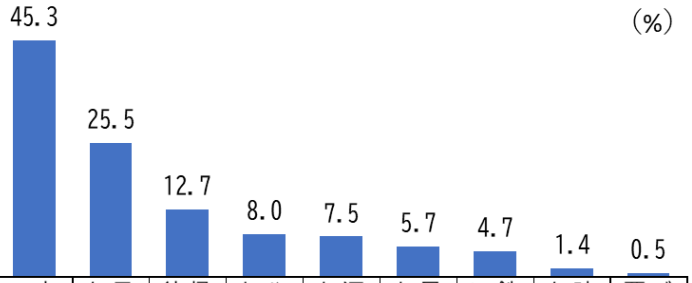
図 5-7　路線バスの１日あたり輸送人員の推移（上：合計、下：系統別）

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＞



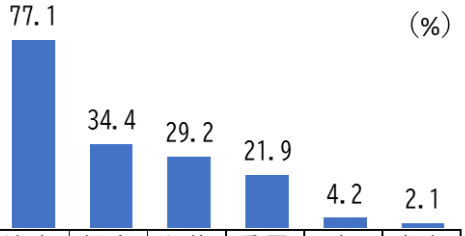
		サンプル数	家からバス停まで歩くことが大変だから	目的地周辺にバス停がないから	帰りのバスが来るまで待ち時間が長いから	ルートや時刻表がよくわからないから	深夜に運行していないから	早朝に運行していないから	鉄道との乗り継ぎが悪いから	時刻通りに運行していないから	バス同士の乗り継ぎが悪いから
全体結果		212	45.3	25.5	12.7	8.0	7.5	5.7	4.7	1.4	0.5
小学校区	生駒北小学校区	21	47.6	14.3	23.8	4.8	19.0	4.8	0.0	0.0	4.8
	鹿ノ台小学校区	8	50.0	0.0	25.0	0.0	37.5	37.5	25.0	0.0	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」

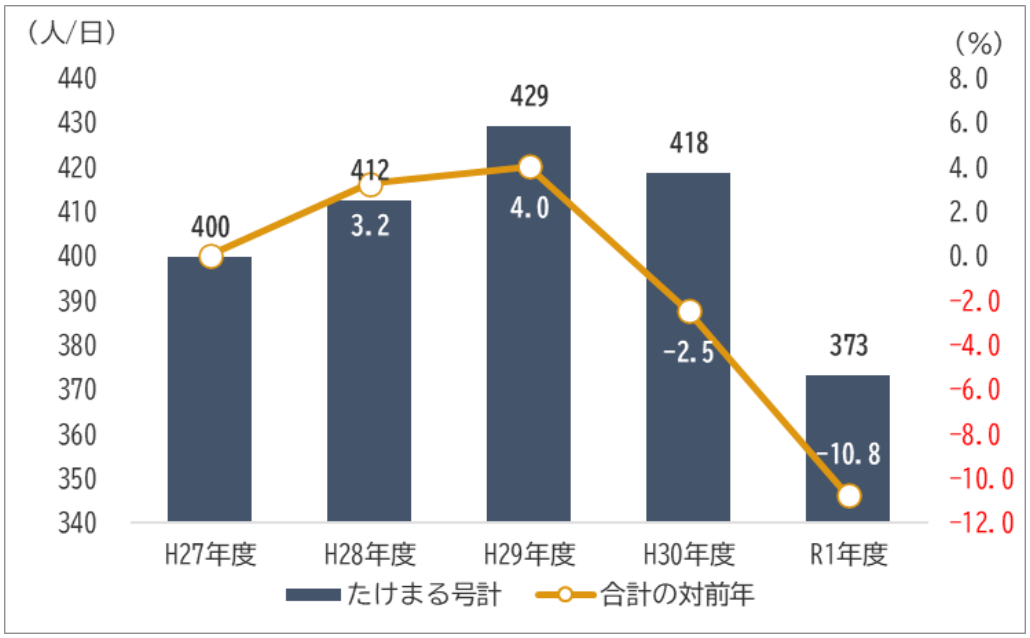
1)　運行状況

- 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、市民の活動機会を確保するための公共交通サービスの一つとして、重要な役割を担っています。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。

図 5-8　コミュニティバス「たけまる号」の路線図

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、H30 年度は若干減少、R1 年度は 1 割ほど更に減少しました。R1 年度の減少は新型コロナウイルス感染症対策による外出自粛の影響が大きいと推察され、現時点(R2.10)では効果的な治療法・治療薬やワクチン等は研究開発段階のため、今後も、高齢者を中心に外出を控える行動、公共交通の利用者数の減少の可能性が考えられます。
- 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、上記と同様、R1 年度は減少傾向にあります。



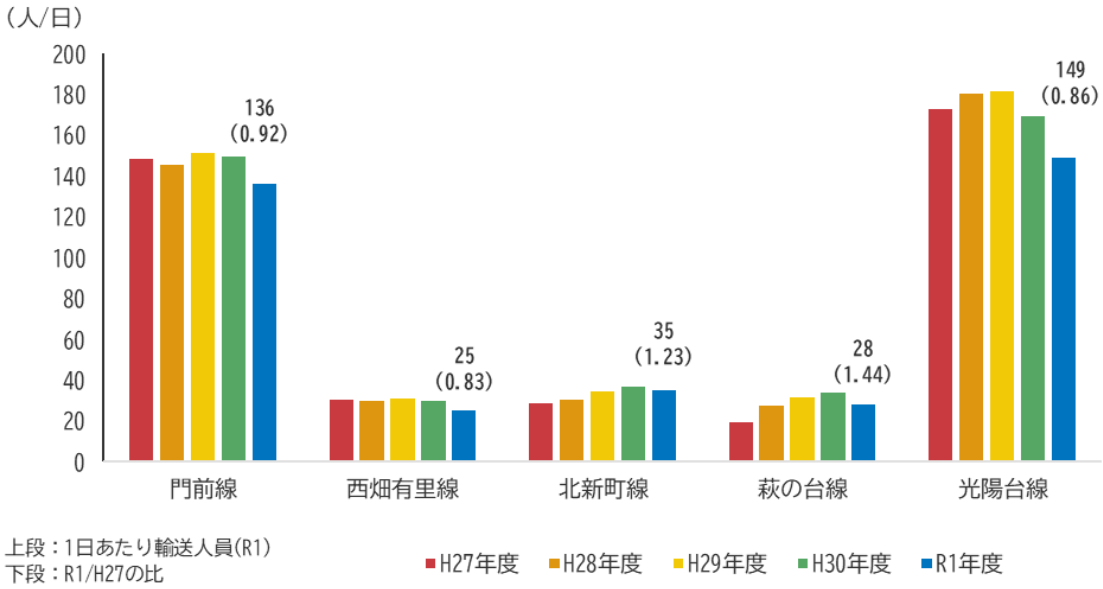


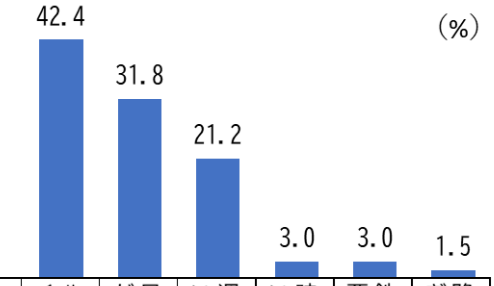
図 5-9　たけまる号の１日あたり輸送人員の推移（上：合計、下：系統別）

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

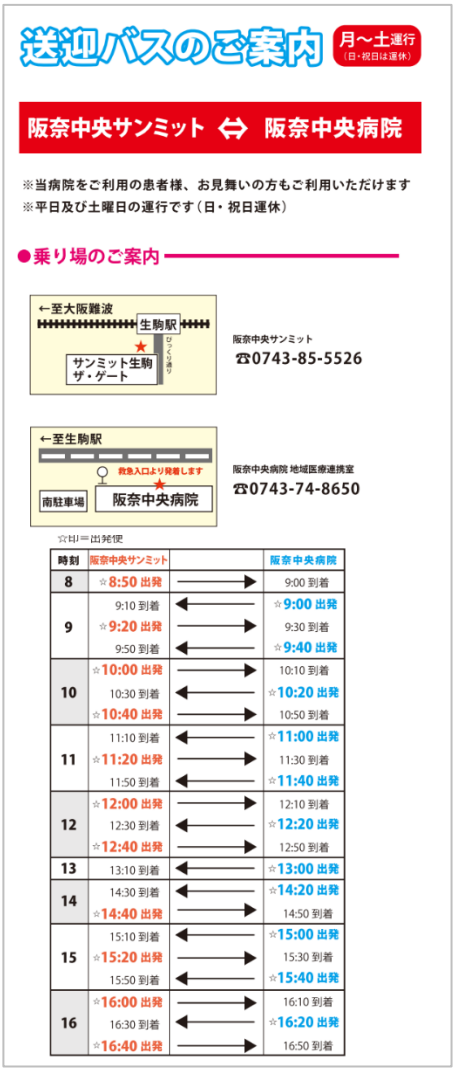
出典：令和 2 年度住民アンケート調査結果（生駒市）

(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。
- 病院送迎バスは、阪奈中央病院、白庭病院、東生駒病院で運行されています。



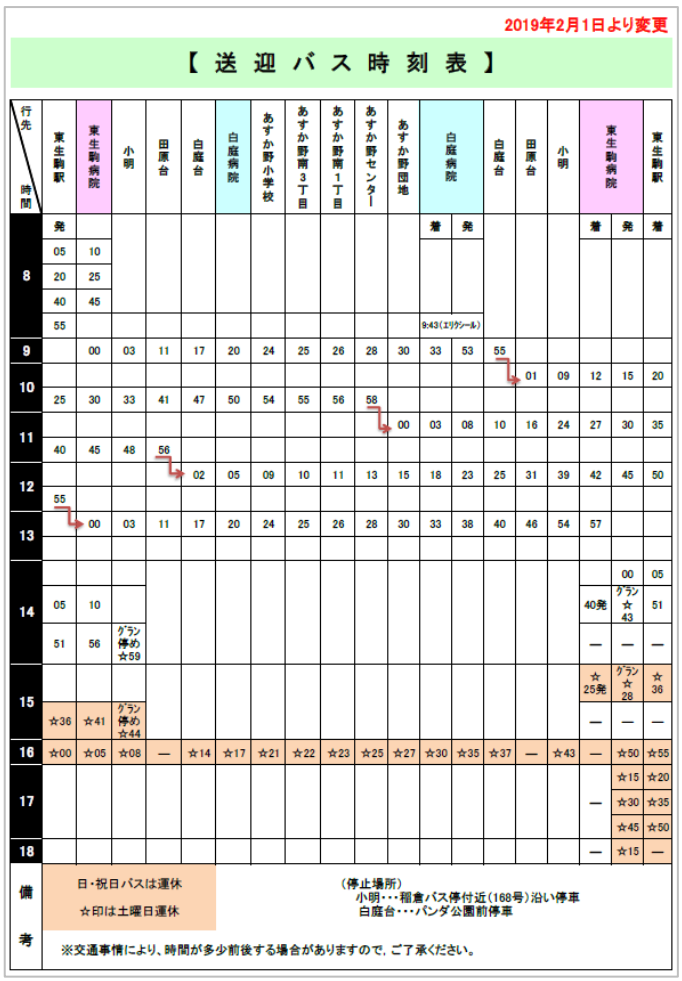


図 5-10　病院送迎バスの運行状況（左：阪奈中央病院、右：白庭病院・東生駒病院）

出典：各病院のホームページより抜粋

(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。

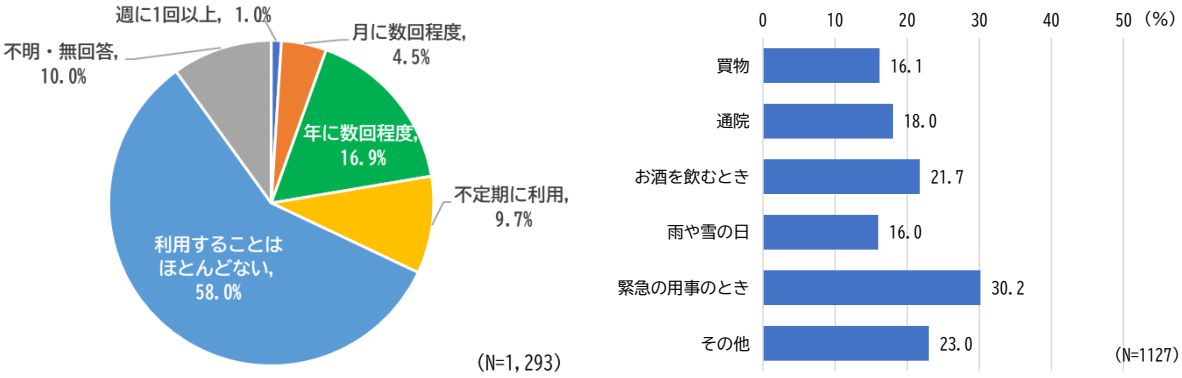


図 5-11　タクシーの利用状況（左：利用頻度の内訳、右：利用目的）

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、交通費等助成制度として「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。

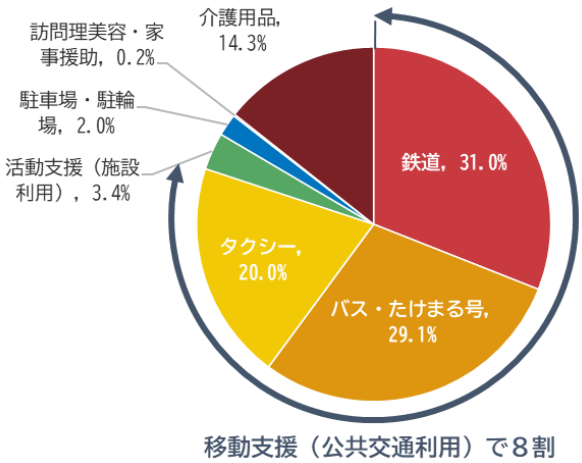


図 5-12　生きいきクーポン券使用実績の内訳

出典：生駒市提供資料（令和元年度 6 月～2 月データ）

5.2. 地域公共交通に対する意見

5.2.1. 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 5-1　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

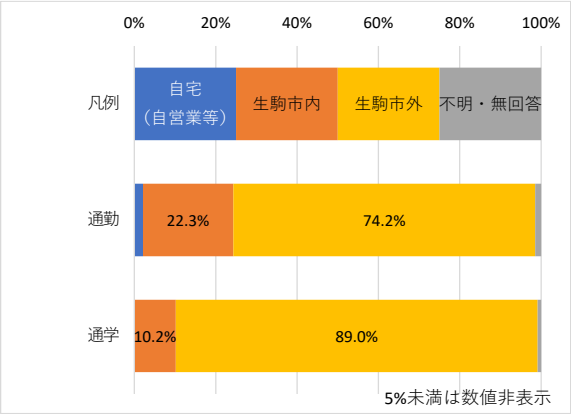
調査対象	市民向け調査	事業所向け調査	その他来訪施設向け調査
調査目的	公共交通の利用状況や公共交通の満足度・改善ニーズ等、公共交通に重点を置いた行動実態や現状評価等の把握	従業者送迎用バスの有無、公共交通通勤の問題点、新たな移動手段が導入される場合の協力の有無等の把握	来訪者の移動実態や公共交通の問題点、送迎バスの有無、新たな移動手段が導入される場合の協力の有無等の把握
調査方法	住民基本台帳から無作為抽出した市民に対して、アンケート調査票を郵送配布・郵送回収（WEB回答可能） ※世帯数の少ない地域では、全戸郵送配布を実施	生駒商工会議所の会員企業の内、従業員 10 人以上の事業所に対して、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

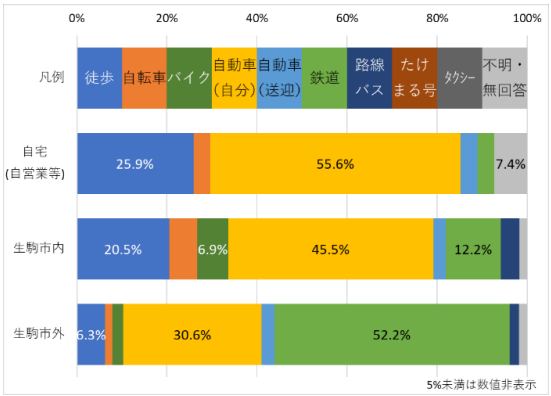
1）　通勤・通学の状況

- 通勤先は、約 74%程度が生駒市外、生駒市内は約 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。

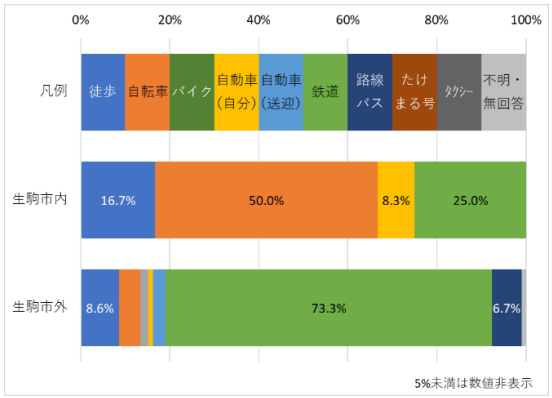
＜通勤や通学先＞



＜主な移動手段：職業有職＞



＜主な移動手段：高校生、短大生以上＞

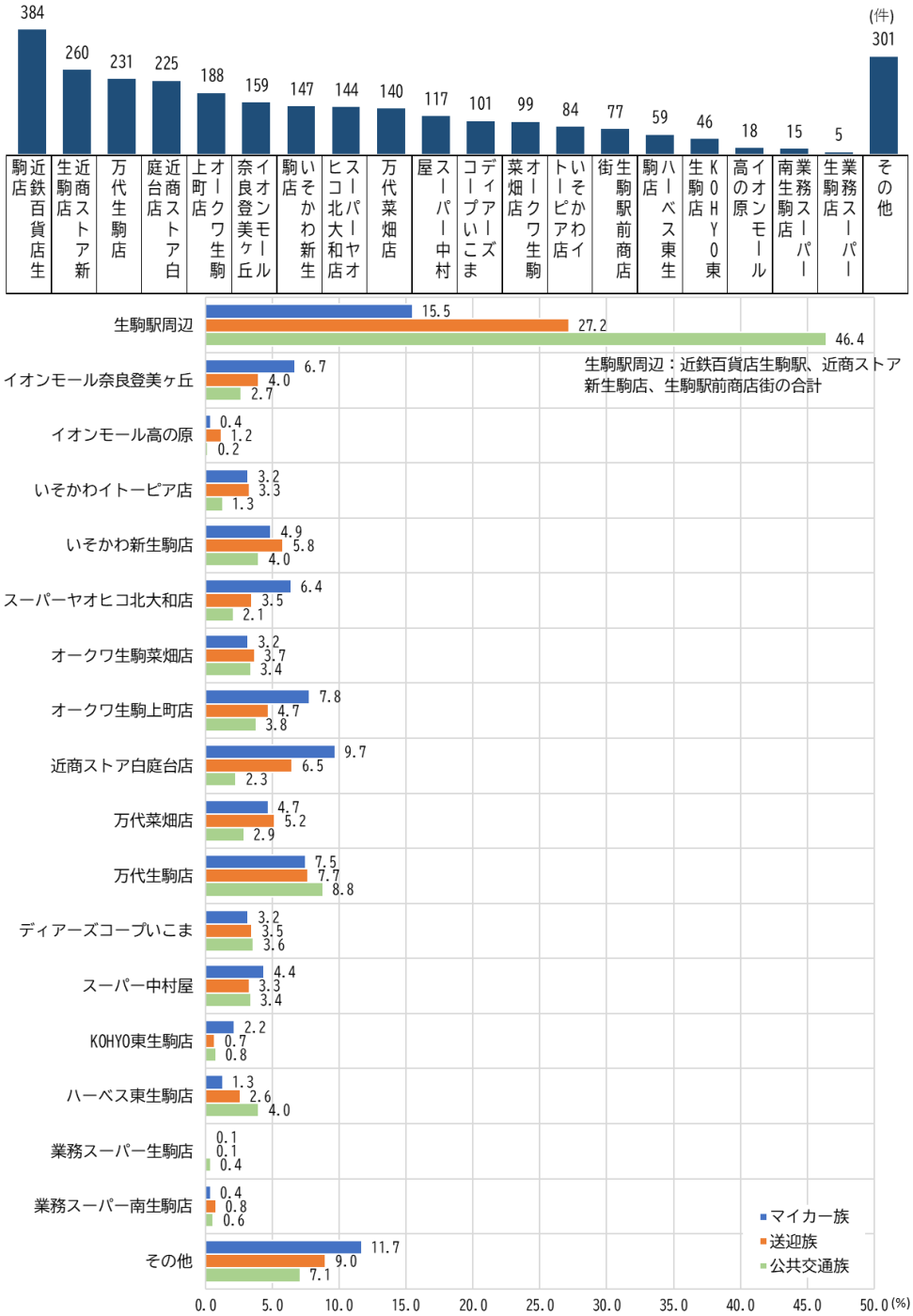


出典：令和 2 年度住民アンケート調査結果（生駒市）

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等、生駒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＞

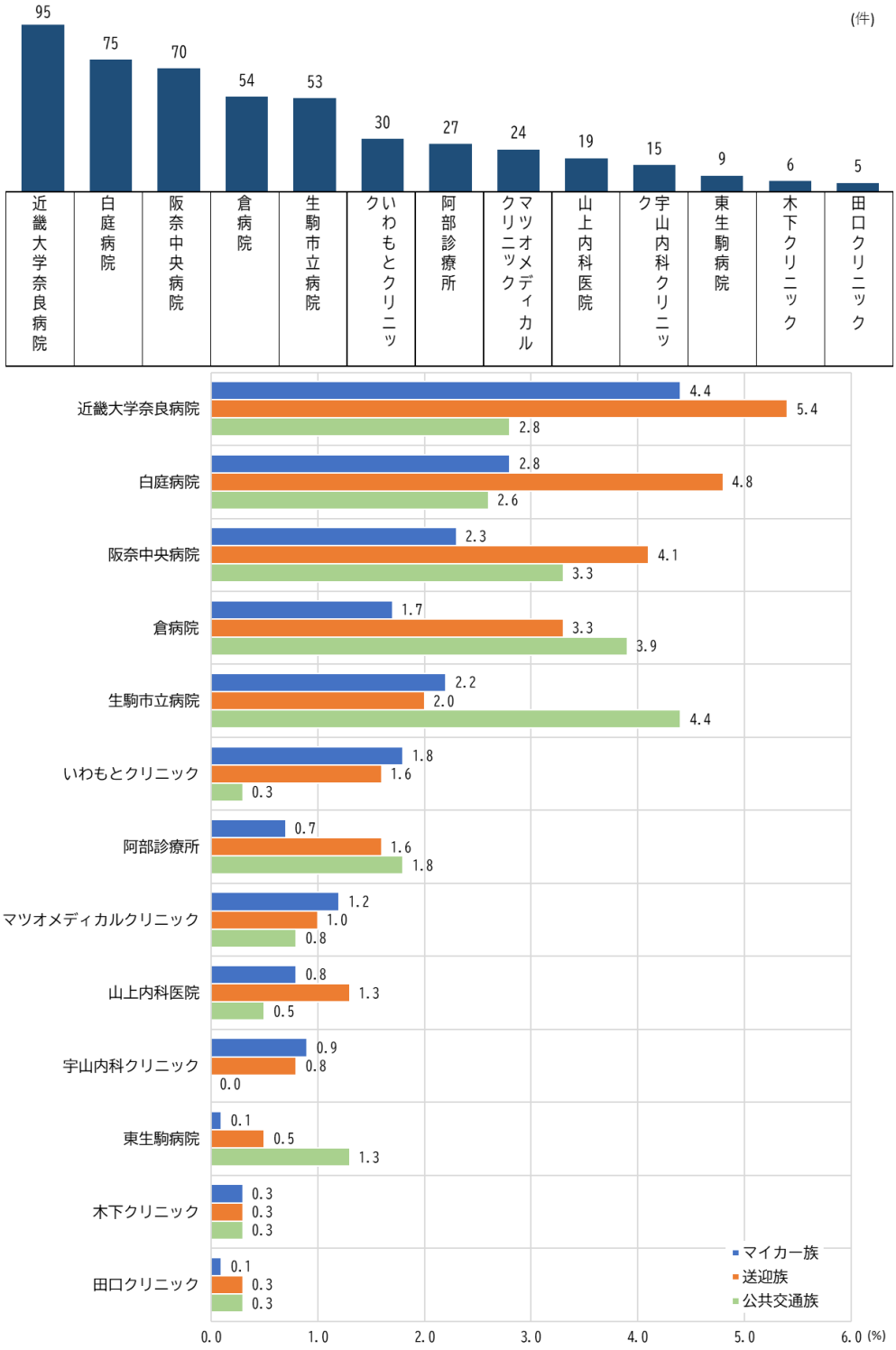


出典：令和 2 年度住民アンケート調査結果（生駒市）

3）　通院の状況

- 通院先は、近畿大学奈良病院や白庭病院が多いです。
- 公共交通族の通院先は、生駒駅や東生駒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＞

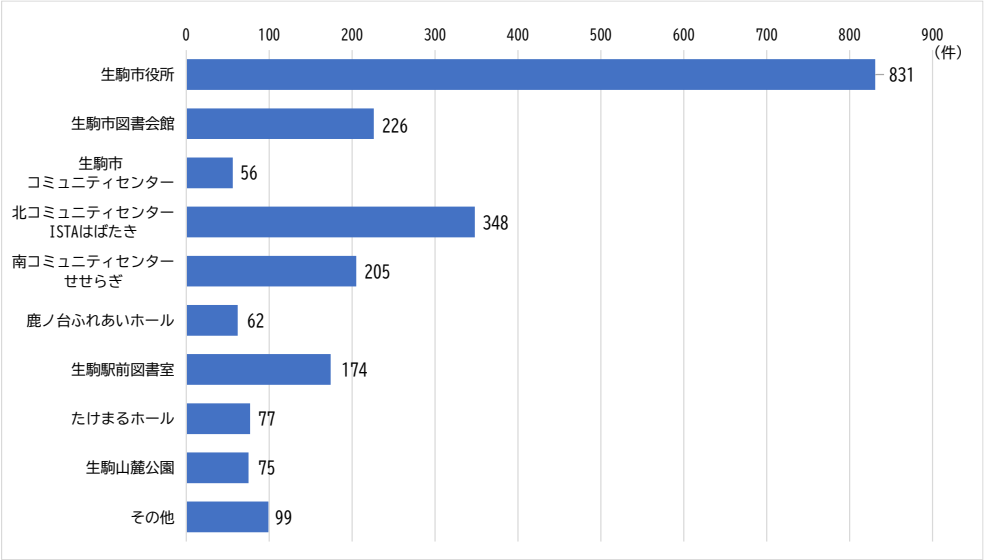


出典：令和 2 年度住民アンケート調査結果（生駒市）

4)　公共施設移動の状況

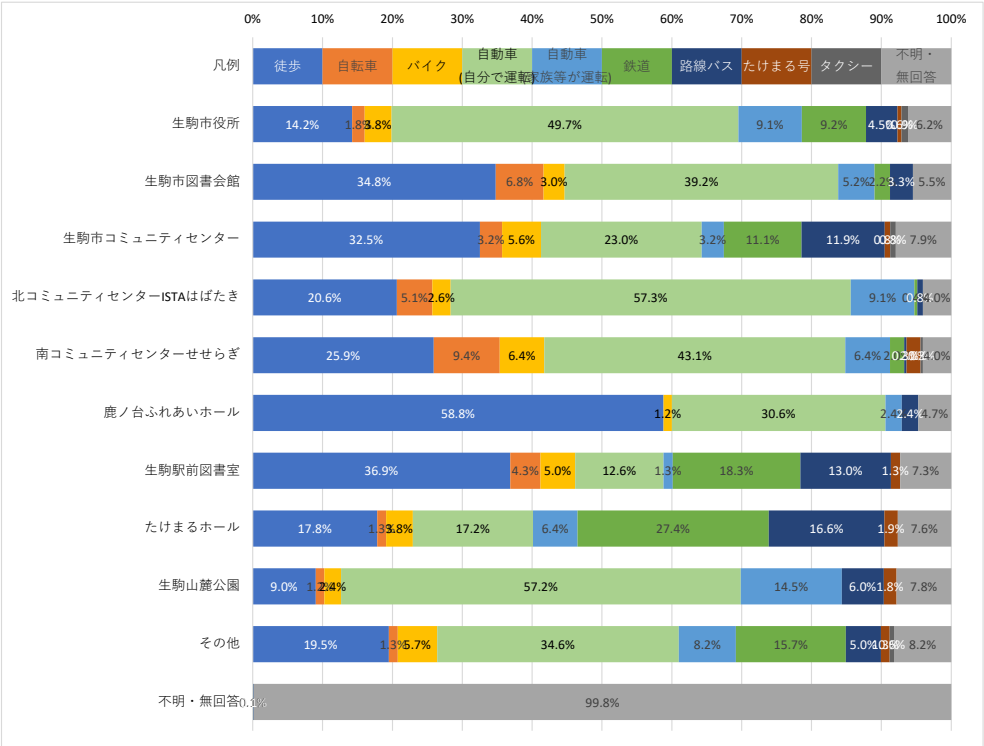
- 公共施設の利用は、生駒市役所が最も多く、ついで北コミュニティセンター、生駒市図書会館と続きます。
- 大半が、徒歩か自動車での移動となっています。生駒駅周辺施設は、公共交通での移動がみられます。

＜公共施設の行き先（1～2 番目の合計）＞



出典：令和 2 年度住民アンケート調査結果（生駒市）

＜公共施設までの移動手段＞

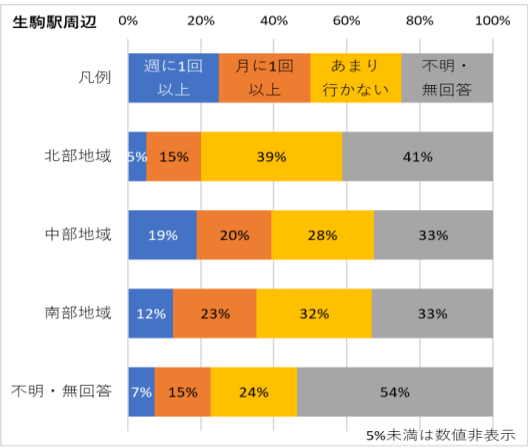


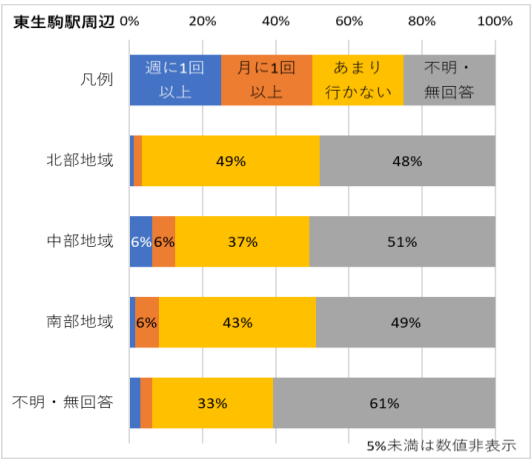
出典：令和 2 年度住民アンケート調査結果（生駒市）

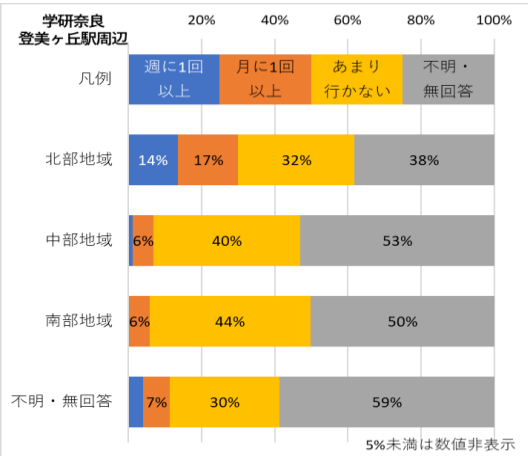
5)　地域拠点等への移動の状況

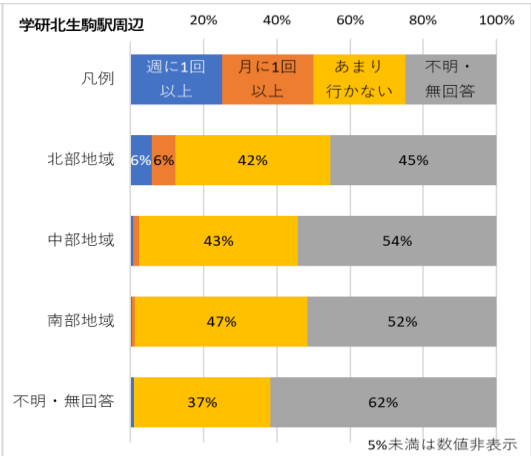
- 生駒駅：中部地域からの来訪が多いが、北部や南部地域からの来訪も見られます。
- 東生駒駅：中部地域からの来訪が多数を占めています。
- 学研奈良登美ヶ丘駅、学研北生駒駅、白庭台駅：北部地域からの来訪が大多数を占めています。学研奈良登美ヶ丘駅は、他の 2 駅よりも来訪が多いです。
- 南生駒駅：南部地域からの来訪が多数を占めています。

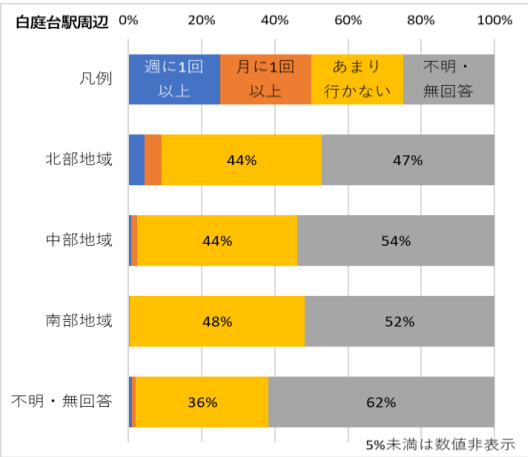
＜地域別の各駅への来訪頻度＞

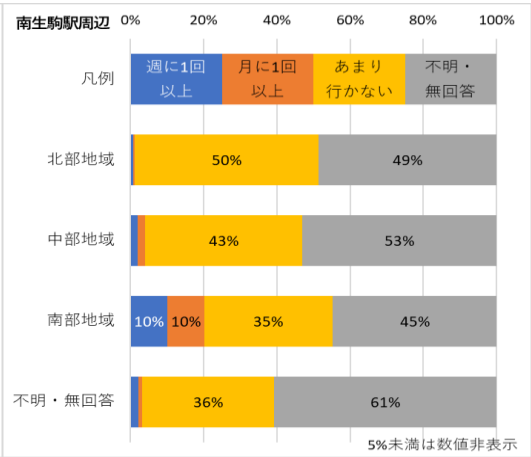










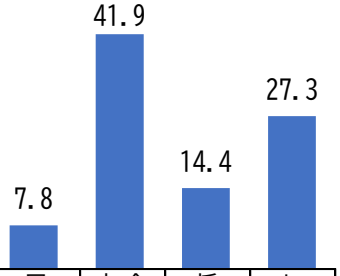


出典：令和 2 年度住民アンケート調査結果（生駒市）

6)　新たな公共交通サービスの必要性

- 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くあります。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くあります。

＜新たな公共交通サービスの必要性＞



		サンプル数	早急に必要である	今は必要ではないが、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

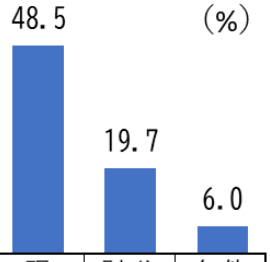
※30%以上の項目に色付け

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、マイカー族や公共交通族からも回答割合が多い結果となりました。

＜公共交通サービスに対する行政支援＞



		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

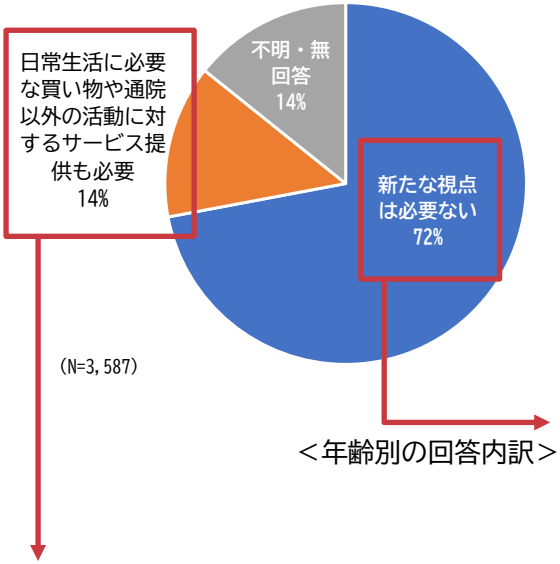
※30%以上の項目に色付け

出典：令和２年度住民アンケート調査結果（生駒市）

8）　活動機会の保障の新たな視点

- 活動機会の保障については、現在の「買い物や通院で良い（新たな視点は必要ない）」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。

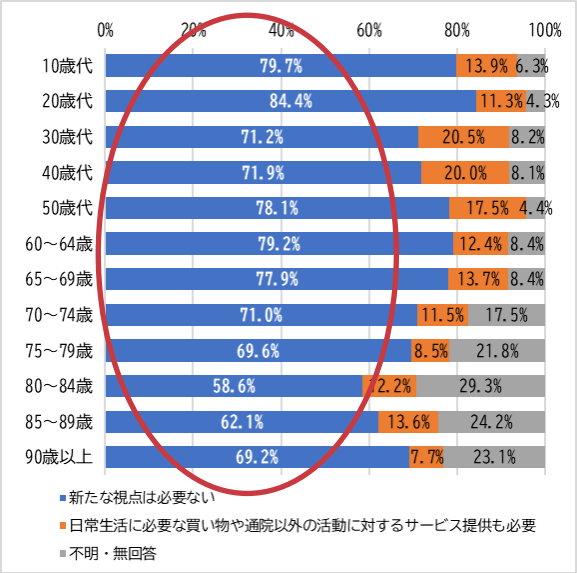
今後、新たな公共交通サービス提供を検討する上で、買い物や通院以外で必要なこと



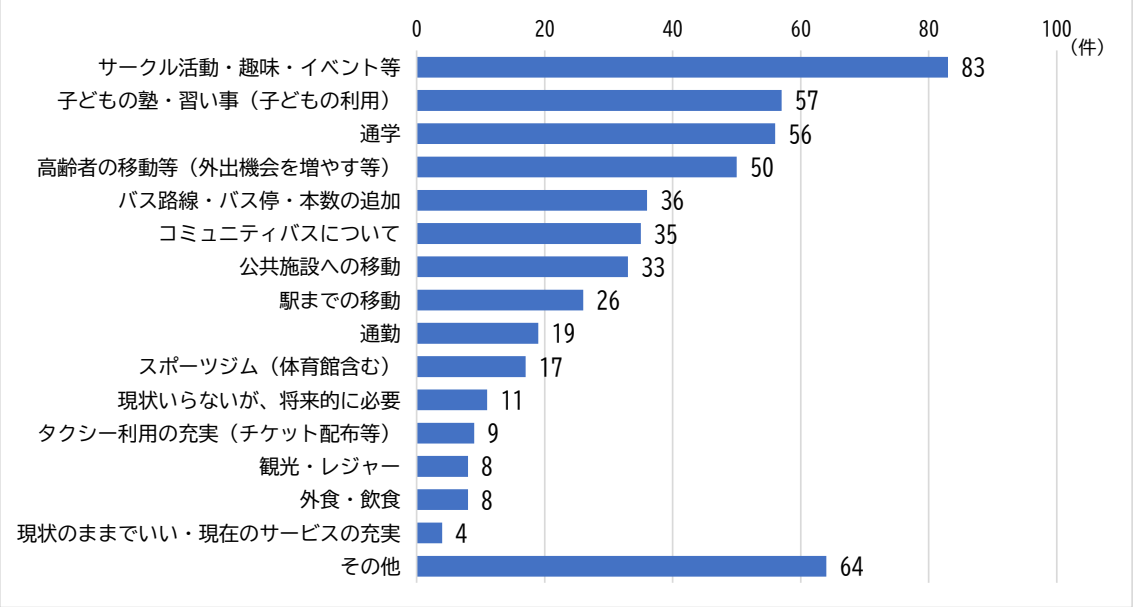
＜年齢別の回答内訳＞

＜年齢別の回答内訳＞

・若い世代からも、買い物や通院で良い（新たな視点は必要ない）との回答が多い。



＜買い物や通院以外の活動の案＞



出典：令和 2 年度住民アンケート調査結果（生駒市）

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。

・　送迎族や公共交通族の年齢別割合は、30～70 歳ぐらいまではそれほど多くありませんが、70 歳を過ぎると徐々に増加します。特に女性にその傾向は強く、75 歳以上になると、送迎族と公共交通族の割合は 7 割以上になります。

・　今後は、団塊世代が 75 歳を迎え、送迎族や公共交通族の高齢者数が増えることが予想されます。

※利用交通環境の区分

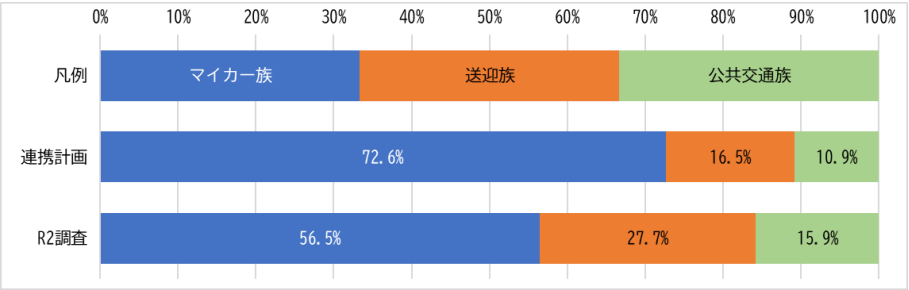
マイカー族：運転免許を持っており、自由に使える車を持っている人

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

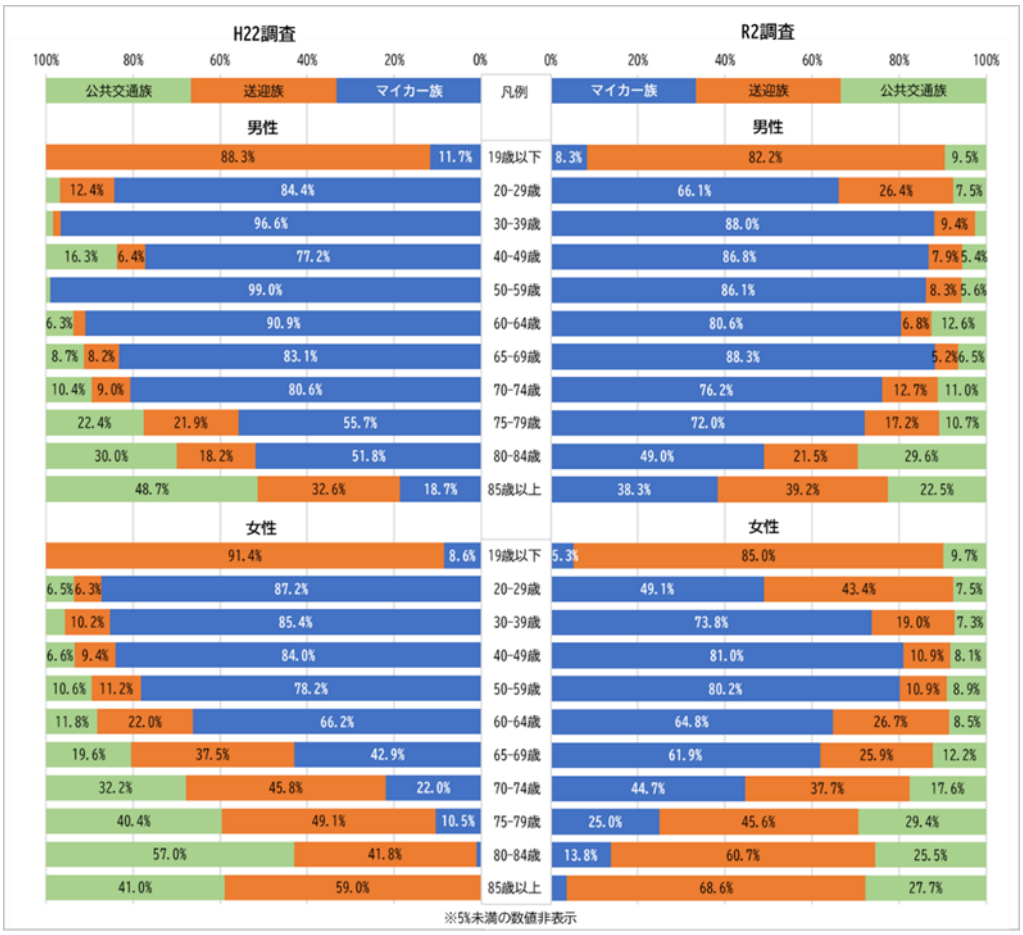
公共交通族：運転免許を持っていても自由に使える車を持っていない人や運転免許を持っていない人で、気兼ねなく送迎を頼むことができない人

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

＜利用交通環境の変化＞

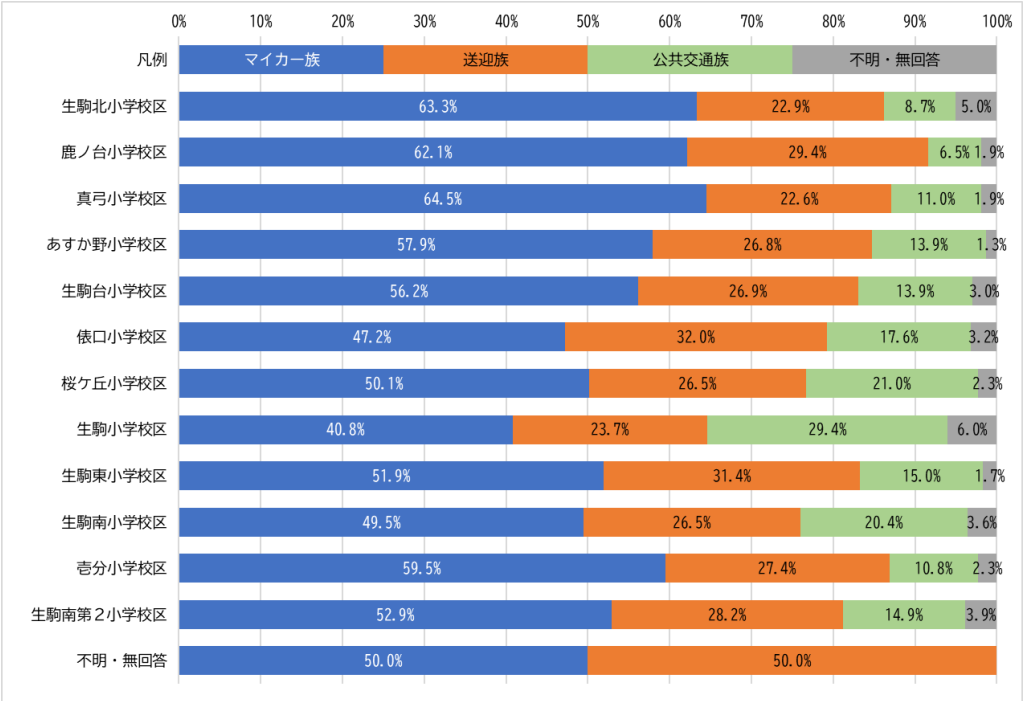


＜性別・年齢別利用交通環境＞



出典：令和 2 年度住民アンケート調査結果（生駒市）

＜校区別利用交通環境＞



出典：令和 2 年度住民アンケート調査結果（生駒市）

(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。

表 5-2　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）

出典：令和 2 年度通勤に関するアンケート調査結果（生駒市）

表 5-3　バス（路線バス・たけまる号）の課題点・改善要望

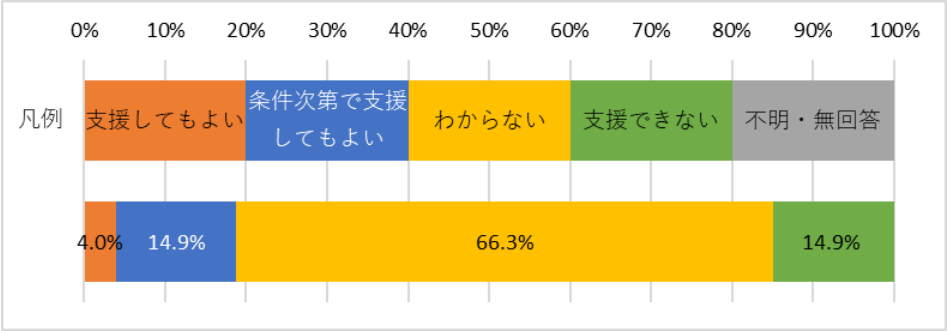
分類	具体的な課題点・改善要望
運行本数・運行間隔	・運行本数が少ない。（6 件） ・富雄－学研北生駒間のバス本数が少なく、電車の代替に利用できない。 ・ひかりが丘方面～白庭台駅間の運行は 1 時間に 2 本しかない。 ・通勤時間帯の運行本数が少ない。（7 件） ・たけまる号（門前線）の昼間の運行本数が増えると職員だけでなく、子育て支援事業等の利用者が活用しやすい。 ・通勤時間帯の運行本数が少なく、たまに使用すると不便を感じるが、利用者数を考えれば仕方ないと納得せざるを得ない現況。利用者増大に注力してもらえたら便利になると思う。
運行時間	・早朝に運行していない。 ・朝の時間帯をもっと早くしてほしい。 ・たけまる号（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。

出典：令和 2 年度通勤に関するアンケート調査結果（生駒市）

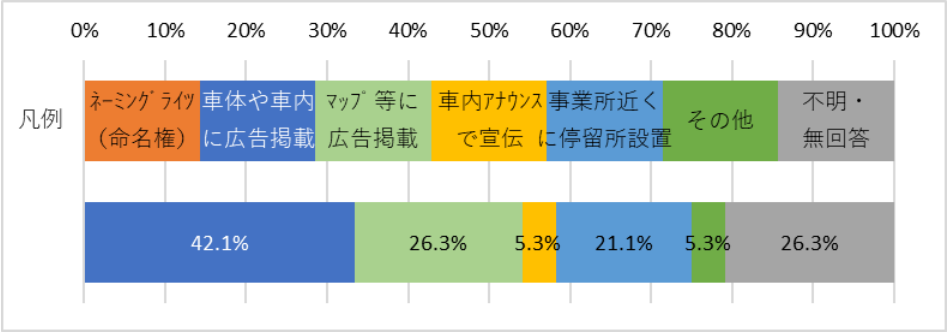
2)　公共交通サービス等への協力について

・　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＞



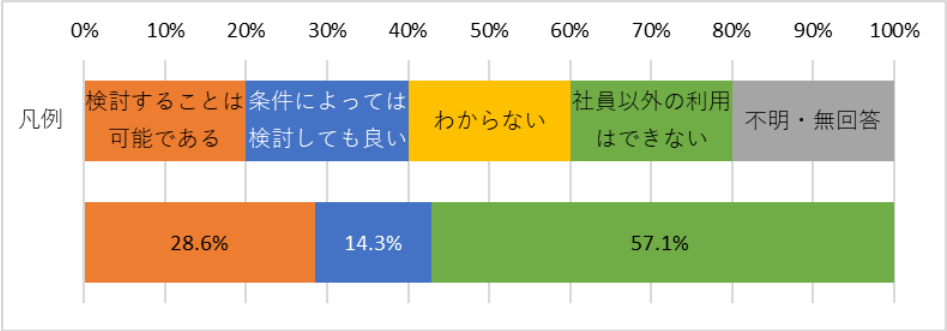
＜参加できそうな支援内容＞



出典：令和 2 年度通勤に関するアンケート調査結果（生駒市）

・　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、「条件によっては検討しても良い」と合わせ、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＞



出典：令和 2 年度通勤に関するアンケート調査結果（生駒市）

(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 5-4　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。 ・土日に滝寺スポーツセンターへ向かうたけまる号が運行していない。 ・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。

出典：令和 2 年度来訪に関するアンケート調査結果（生駒市）

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。

出典：令和 2 年度来訪に関するアンケート調査結果（生駒市）

(4)　関係者向け調査結果

1)　公共交通に関する課題

表 5-5　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	鉄道	・少子高齢化による沿線人口の減少により、人員の確保・収入の両面から影響がある
	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 号との接続箇所等） ・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、北原川バス停等） ・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。

出典：令和 2 年度ヒアリング調査結果（生駒市）

2)　今後について

表 5-6　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	鉄道	・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。 ・万博や IR の開業を控える夢洲から、近鉄けいはんな線が直通運転と

		なる計画があり、それに合わせ運行内容や案内等の対応を進めるとともに、沿線への直接アクセスに関する技術的検討を行っている。
	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等）がある。

5.3. 現状の問題点の整理

5.3.1. 地域の現状からみた問題点

〇坂道の多い計画的市街地等における高齢化の進展

・大阪等大都市へのアクセスが便利なことを背景に、住宅都市として発展してきましたが、近年は本市においても人口が減少に転じ（住民基本台帳人口では平成 25 年をピークに減少へ転じた）、本格的な人口減少と少子高齢化が見込まれます。

・特に、75 歳以上人口が 25%を超える地域・75 歳以上人口の増加が多い地域は、光陽台、あすか野、青山台、鹿ノ台、萩の台、真弓等であり、昭和 40～50 年代に入居を開始した計画的市街地（ニュータウン）を中心に増加が進んでいます。また、本市の計画的市街地では、バスの運行ルートは地区内の中心の道路を走行し、バス停間隔が長いことが特徴であり、家からバス停まで遠いことや坂道が急なことのため、バスを利用できない人が存在します。

・年齢が 75 歳以上になると、身体機能の低下などから外出が困難になる人が増えると言われていますが、本市の計画的市街地は坂道の多い住環境であるため、外出が困難になる高齢者の増加が懸念されます。

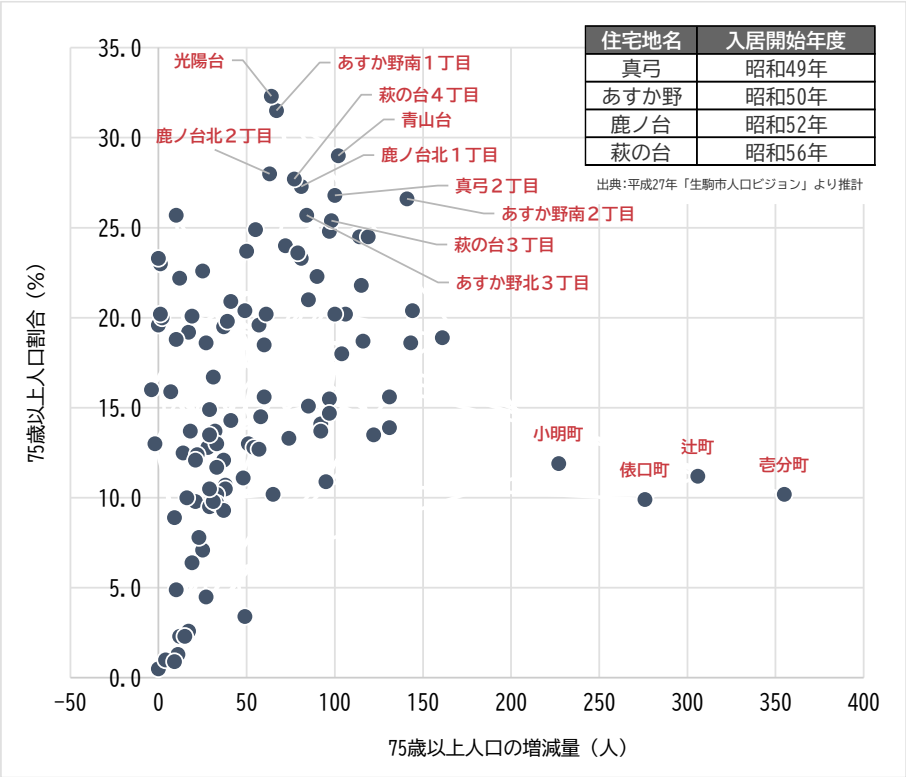


図 5-13　75 歳以上人口割合と 75 歳以上人口の増減量の関係

出典：住民基本台帳人口（平成 22 年 3 月末、令和 2 年 7 月末）

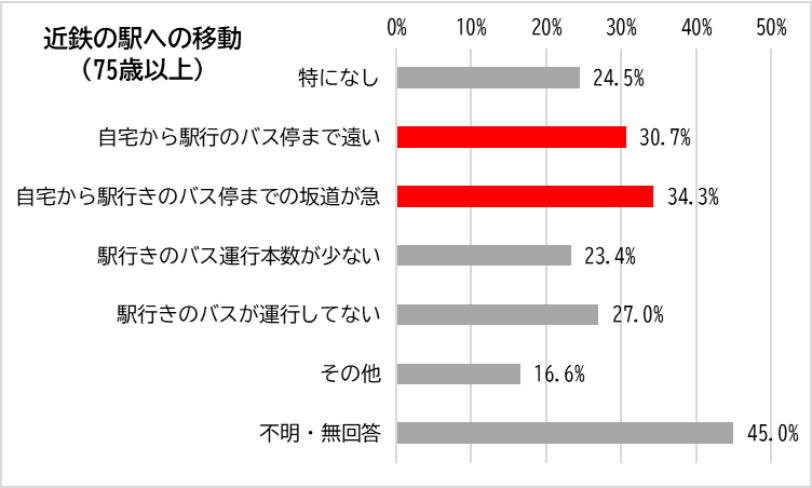


図 5-14　近鉄の駅への移動で不便に感じる点（75 歳以上）

出典：令和 2 年度住民アンケート調査結果（生駒市）

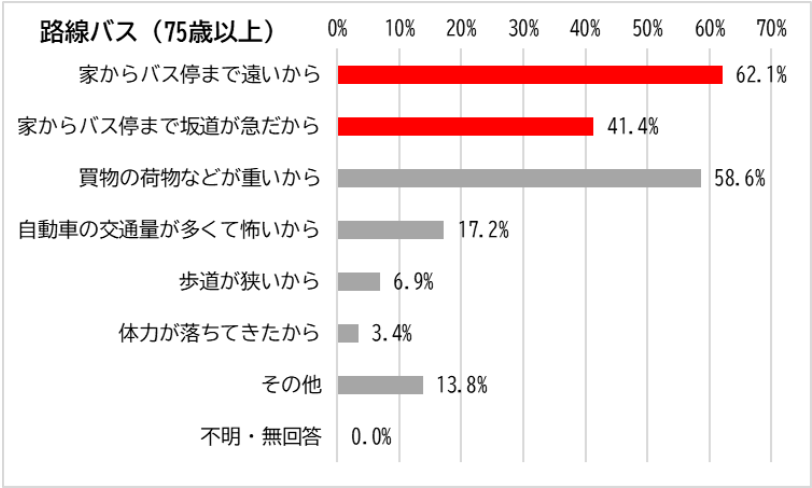


図 5-15　家からバス停（路線バス）まで歩くことが大変な理由（75 歳以上）

出典：令和 2 年度住民アンケート調査結果（生駒市）

○団塊世代の定年退職等による昼間人口の増加

・本市の年齢別人口の構成では、団塊世代（現在 71～73 歳）、団塊ジュニア世代（現在 46～49 歳）の人口が多く、団塊世代が 65 歳を迎えた頃（平成 24 年頃）まで昼間人口の増加が顕著でした。

・定年後の継続雇用等により、昼間人口の急激な増加はありませんでしたが、団塊世代が 75 歳を迎える約 5 年後は、本市の 75 歳以上人口や昼間人口もピークを迎え、日中の多くの時間を市内で過ごす暮らし方への対応が求められてきます。

・また、本市の転入・転出状況の特徴としては、20 歳代で就職等による転出超過（市外へ転出する人が多い状態）、30 歳代で結婚・子育て等による転入超過（市内へ転入する人が多い状態）があり、30 歳代の昼間人口の増加も考えられ、日中の高齢者対応だけではなく子育て世代対応も求められてきます。

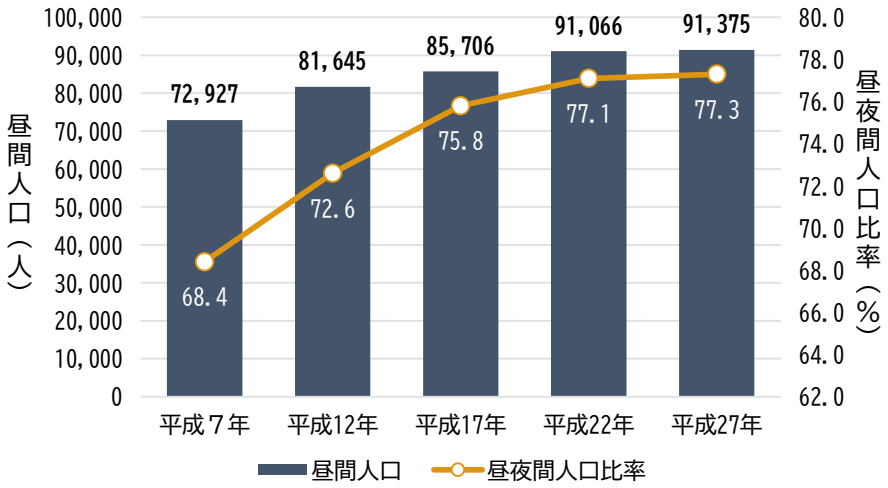


図 5-16　昼間人口の推移

出典：国勢調査

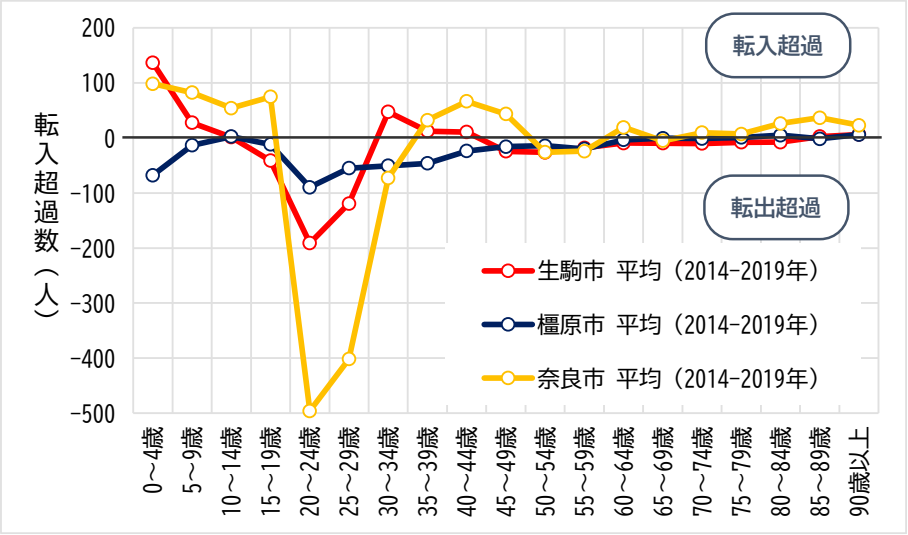


図 5-17　5 歳階級別の転入・転出の状況

出典：住民基本台帳人口移動報告（2014 年～2019 年の平均）

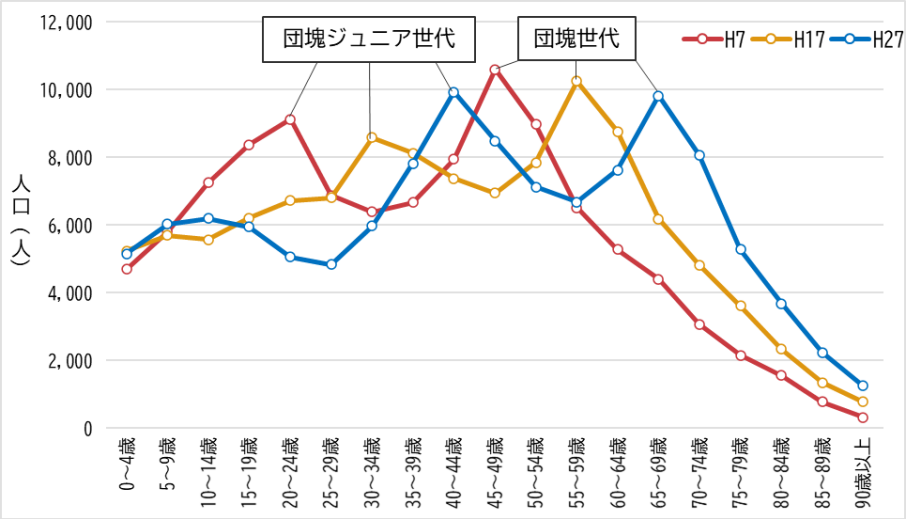


図 5-18　5 歳階級別の人口の変化

出典：国勢調査

○自動車利用が中心の生活スタイル

・市外への移動が多い通勤では公共交通利用が半数近くありますが、市内での移動が多い買い物や通院、公共施設への移動については、車利用が半数程度を占めています。

・また、住宅地で急な坂道が多い本市では、ほとんどの世帯に自動車が 1 台程度あり、自動車利用を前提とした生活スタイルが定着しています。10 年前と比較して高齢化が進んでいますが、公共交通族の割合に大きな変化はなく、車での移動が主流と言えます。

・運転免許自主返納数は増えていますが、高齢者の運転免許保有率は 10 年前と比較しても増えており、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の増加が懸念されます。

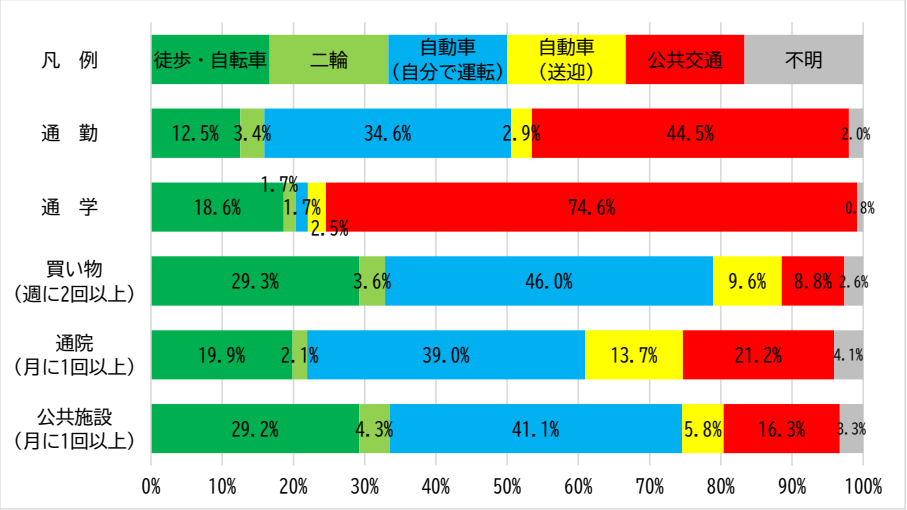


図 5-19　移動目的別の移動手段割合

出典：令和 2 年度住民アンケート調査結果（生駒市）

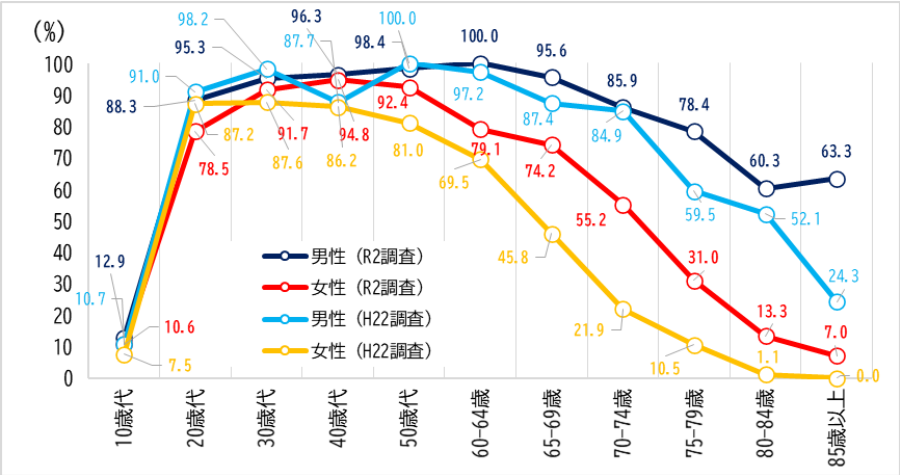


図 5-20　性別年齢別の運転免許保有率（生駒市内）

出典：平成 22 年及び令和 2 年度住民アンケート調査結果（生駒市）

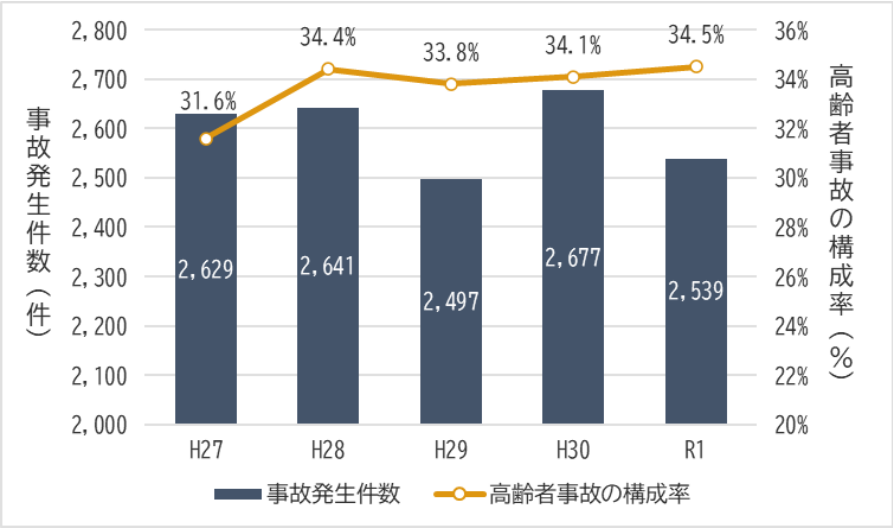


図 5-21　交通事故発生件数と高齢者事故の構成率の推移（生駒市内）

出典：生駒警察署提供データより作成

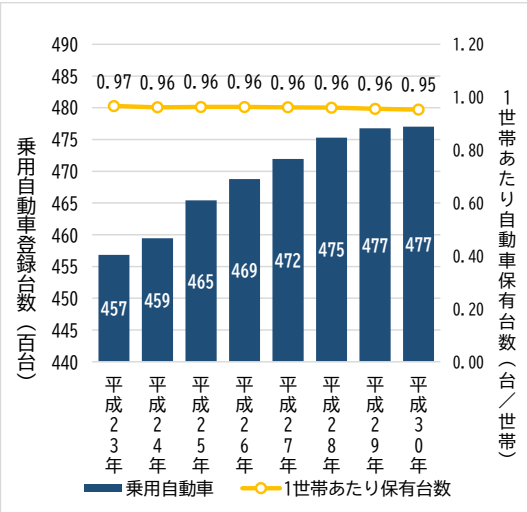


図 5-22　1 世帯あたり自動車保有台数

出典：生駒市統計書より作成

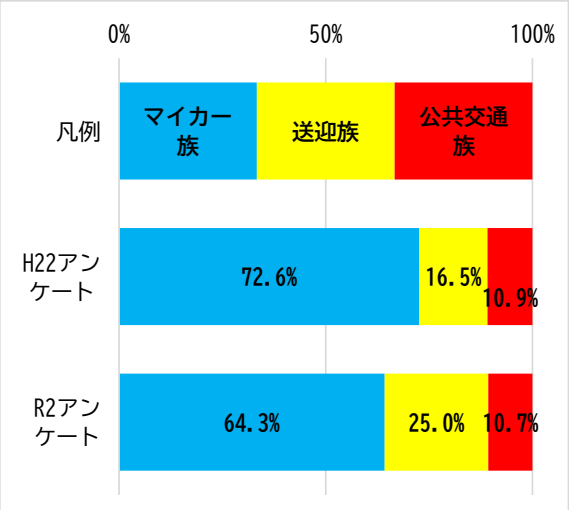


図 5-23　利用交通環境割合の比較

出典：平成 22 年及び令和 2 年の生駒市住民アンケート調査結果（拡大処理後）

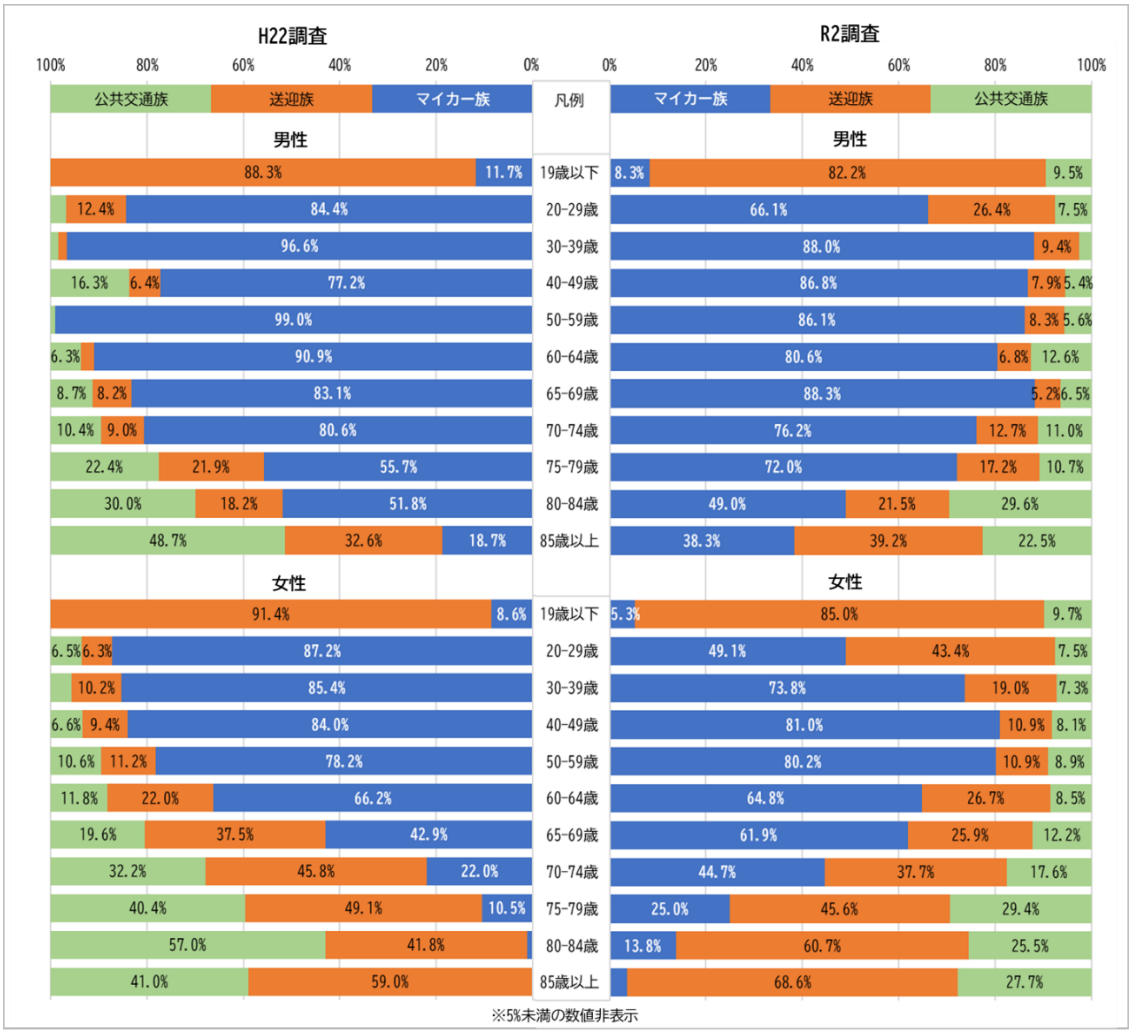


図 5-24　性別年齢別の利用交通環境の割合の比較

出典：平成 22 年及び令和 2 年度アンケート調査結果（生駒市）

区分	定義
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

5.3.2. 市民の日常生活の現状からみた問題点

○日常生活に必要な活動機会が保障されていない市民が少なからず存在しており、買い物や通院等を支える公共交通サービスに改善余地がある

・商業施設や医療施設は、市域を概ねカバーしており（施設から 800m 圏域で評価）、市内での買い物や通院は 7 割を超えています（10 年前と比較しても変化はありません）。例えば、市内での買い物先は、多くの地域で居住地の小学校区内等で買い物を済ませていますが、生駒北小学校区や、生駒台小学校区、俵口小学校区、生駒南小学校区、生駒南第二小学校区の住民は、隣接する校区や生駒駅周辺まで買い物に出かけています。買い物の活動の時間帯としては、公共交通族の約 6 割は午前中に買い物に行っており、本来希望する時間帯も午前中が 4 割程度を占めています。

・ただし、公共交通族のうち、買い物や通院での移動で不便を感じている人が 25%程度います。公共交通のサービスレベルの状況や本来行きたい目的地に行けない等で、日常生活に必要な活動機会が保障されていない市民が少なからず存在しています。

・また、新たな公共交通サービス提供を検討する上で、買い物や通院以外に必要なことを聞いたところ、回答の 7 割以上が現在の考え方で良いとの意向がありました。そのため、今後も、日常生活に必要な買い物や通院の活動機会を保障するための移動手段確保等を目指して検討を進める必要があります。

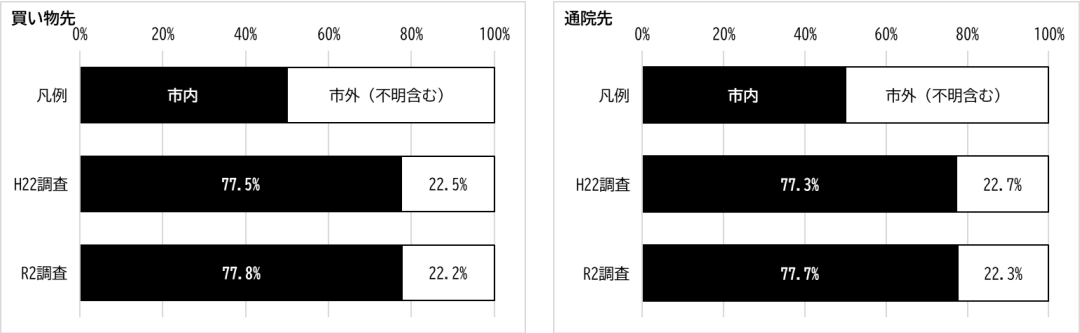


図 5-25　買い物先と通院先における市内と市外の割合

出典：平成 22 年及び令和 2 年度住民アンケート調査結果（生駒市）

表 5-7　居住校区別の買い物先（週に 2～3 回以上）の分布

居住地域	居住校区名	買い物先校区（週に2～3回以上）											
		北部地域				中部地域					南部地域		
		生駒北	鹿ノ台	真弓	あすか野	生駒台	俵口	桜ケ丘	生駒	生駒東	生駒南	壱分	生駒第二南
北部地域	生駒北小学校区	0.0%	0.9%	48.1%	34.3%	5.6%	0.0%	8.3%	0.9%	0.9%	0.0%	0.9%	0.0%
	鹿ノ台小学校区	0.0%	86.0%	9.3%	2.3%	0.0%	0.0%	1.2%	1.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	真弓小学校区	0.0%	0.4%	73.7%	18.3%	0.9%	0.0%	4.0%	0.9%	1.8%	0.0%	0.0%	0.0%
	あすか野小学校区	0.0%	0.0%	35.1%	44.5%	3.7%	1.6%	11.5%	3.1%	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%
中部地域	生駒台小学校区	0.0%	1.0%	10.4%	18.4%	22.2%	9.7%	22.9%	13.5%	1.7%	0.0%	0.0%	0.0%
	俵口小学校区	0.0%	0.4%	1.7%	1.3%	7.6%	23.3%	39.4%	25.8%	0.0%	0.0%	0.4%	0.0%
	桜ケ丘小学校区	0.0%	1.1%	0.7%	1.1%	17.5%	3.3%	50.9%	15.2%	9.3%	0.4%	0.4%	0.0%
	生駒小学校区	0.0%	0.0%	0.3%	0.3%	1.0%	0.7%	44.0%	39.9%	13.1%	0.0%	0.7%	0.0%
	生駒東小学校区	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%	0.5%	27.2%	10.3%	57.4%	0.0%	3.6%	0.0%
南部地域	生駒南小学校区	0.0%	0.8%	1.7%	0.0%	0.8%	1.7%	23.5%	8.4%	42.0%	4.2%	16.8%	0.0%
	壱分小学校区	0.0%	0.0%	0.6%	0.0%	1.3%	0.0%	19.4%	8.1%	39.4%	0.0%	31.3%	0.0%
	生駒南第二小学校区	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.7%	23.6%	16.2%	29.7%	6.1%	23.6%	0.0%

※生駒台小学校区は北部地域と中部地域に跨っており
本表では中部地域に分類した

居住校区と同一校区への買い物　　割合が20%以上の買い物先

出典：令和 2 年度住民アンケート調査結果（生駒市）

表 5-8　居住校区別の通院先（月に 1 回以上）の分布

居住地域	居住校区名	通院先校区（月に1回以上）											
		北部地域				中部地域					南部地域		
		生駒北	鹿ノ台	真弓	あすか野	生駒台	俵口	桜ケ丘	生駒	生駒東	生駒南	壱分	生駒南第二
北部地域	生駒北小学校区	41.0%	0.0%	0.0%	28.2%	0.0%	12.8%	0.0%	5.1%	2.6%	0.0%	0.0%	10.3%
	鹿ノ台小学校区	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	16.7%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%
	真弓小学校区	0.0%	0.0%	0.0%	45.8%	0.0%	16.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	37.5%
	あすか野小学校区	0.0%	0.0%	0.0%	83.0%	1.9%	1.9%	0.0%	1.9%	1.9%	0.0%	0.0%	9.4%
中部地域	生駒台小学校区	9.3%	0.0%	0.0%	16.3%	14.0%	19.8%	0.0%	14.0%	11.6%	0.0%	0.0%	15.1%
	俵口小学校区	0.0%	0.0%	0.0%	5.7%	3.8%	30.2%	0.0%	28.3%	11.3%	1.9%	0.0%	18.9%
	桜ケ丘小学校区	0.0%	0.0%	0.0%	13.5%	7.7%	25.0%	0.0%	13.5%	21.2%	0.0%	0.0%	19.2%
	生駒小学校区	0.0%	0.0%	0.0%	7.9%	0.0%	15.8%	0.0%	50.0%	10.5%	0.0%	0.0%	15.8%
	生駒東小学校区	0.0%	0.0%	0.0%	8.6%	0.0%	14.3%	0.0%	28.6%	28.6%	0.0%	0.0%	20.0%
南部地域	生駒南小学校区	0.0%	0.0%	0.0%	17.9%	0.0%	3.6%	0.0%	17.9%	14.3%	10.7%	0.0%	35.7%
	壱分小学校区	0.0%	0.0%	0.0%	3.4%	0.0%	6.9%	0.0%	6.9%	27.6%	3.4%	0.0%	51.7%
	生駒南第二小学校区	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	23.3%	43.3%	0.0%	0.0%	33.3%

※生駒台小学校区は北部地域と中部地域に跨っており
本表では中部地域に分類した

居住校区と同一校区への通院　　割合が20%以上の通院先

出典：令和 2 年度住民アンケート調査結果（生駒市）

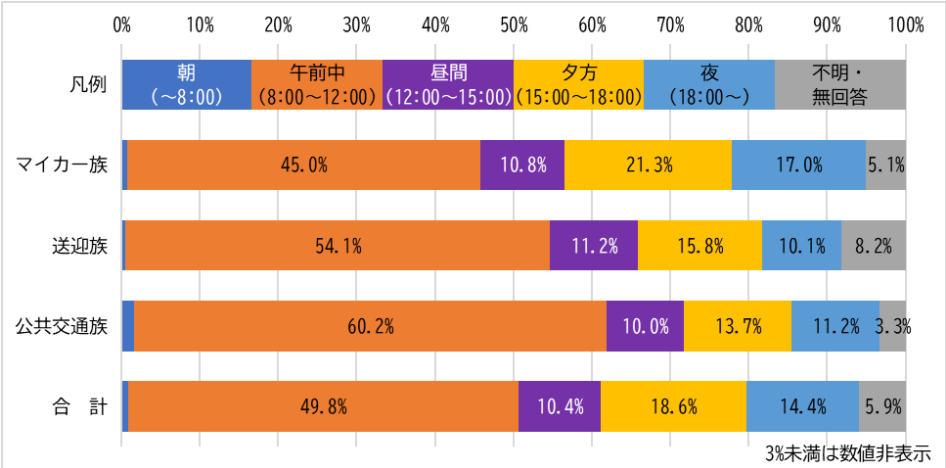


図 5-26　利用交通環境別の買い物先に普段よく到着している時間帯

出典：令和 2 年度住民アンケート調査結果（生駒市）

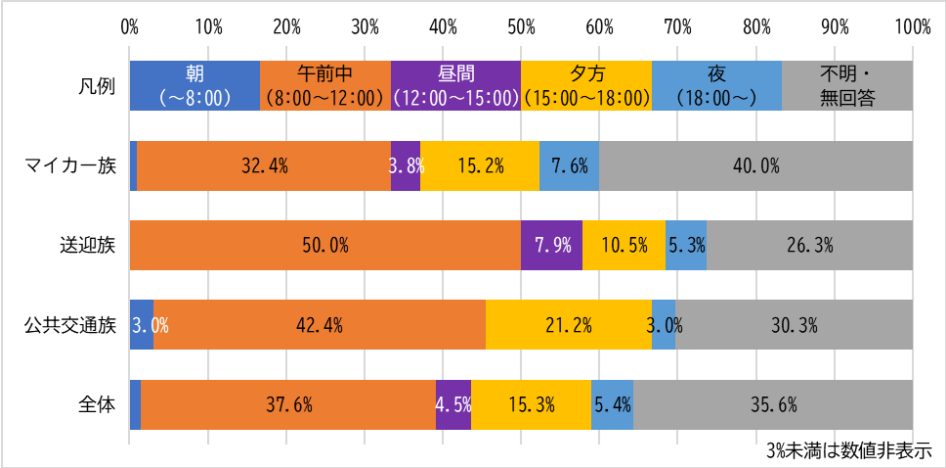


図 5-27　利用交通環境別の買い物先に本来到着したい時間帯

出典：令和 2 年度住民アンケート調査結果（生駒市）

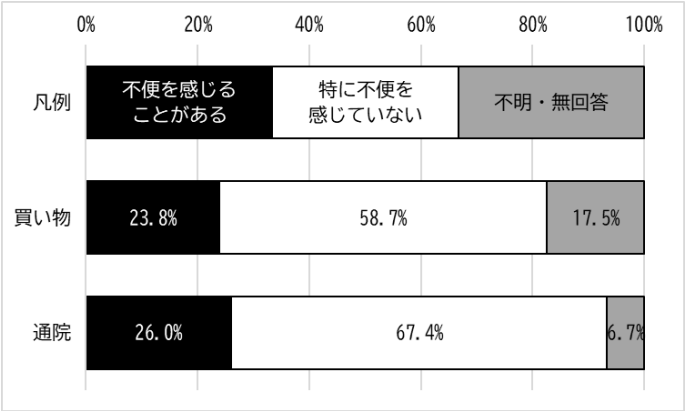


図 5-28　公共交通族における買い物や通院での移動に不便を感じる人の割合

出典：令和 2 年度住民アンケート調査結果（生駒市）

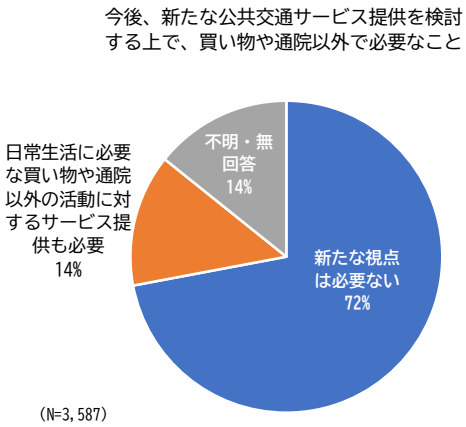


図 5-29　今後の新たな公共交通サービス提供を検討する上で必要な視点

出典：令和 2 年度住民アンケート調査結果（生駒市）

○公共施設への外出のための公共交通サービスに改善余地がある

・新たな公共交通サービス提供を検討する上で、買い物や通院ニーズは約 7 割を占めていますが、それ以外に必要な活動としては、サークル活動や高齢者の外出機会を増やすような活動、子供の塾や習い事等へのニーズが出てきました。

・高齢者の交流場所等である公共施設の来訪の特徴として、公共交通サービスでのアクセスが便利な生駒市役所は、マイカー族と公共交通族で来訪割合に大きな違いはありませんが、公共交通がそれほど便利ではない北コミュニティセンターや南コミュニティセンターでは、公共交通族の来訪割合は低下します。コミュニティセンターは文化活動や生きがいづくり等のために必要な施設ですので、今後さらに増加する高齢者ニーズの対応として、公共交通サービスで公共施設への移動を保障し、外出機会を創出する必要があります。

・なお、高齢者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、日常生活の活動機会の保障（買い物や通院、趣味等）ができなくなることを不安視している点もあり、交流場所への公共交通サービス提供の検討が必要となります。

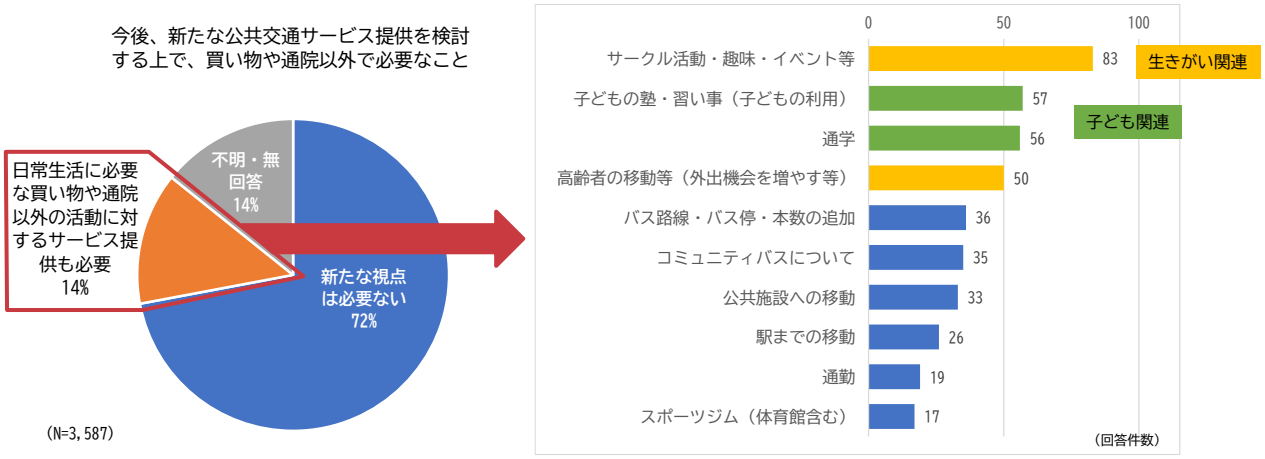


図 5-30　今後の新たな公共交通サービス提供を検討する上で必要な視点

出典：令和 2 年度住民アンケート調査結果（生駒市）

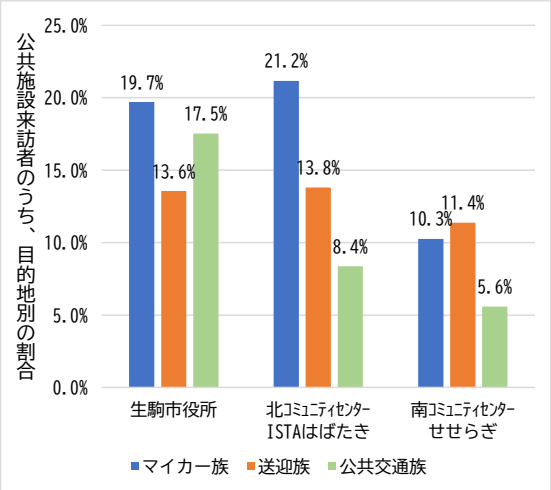


図 5-31　主な公共施設の利用割合

出典：令和 2 年度住民アンケート調査結果（生駒市）
※利用頻度の「年数回」「それ以下」を除く

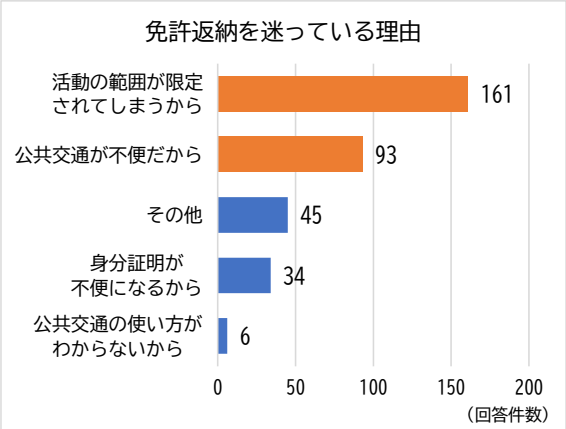


図 5-32　免許返納を迷っている理由

出典：令和 2 年度住民アンケート調査結果（生駒市）

5.3.3. 公共交通の現状からみた問題点

〇鉄道の問題

＜駅までのアクセス手段が不便＞

・市内の鉄道は、近畿日本鉄道による近鉄難波線・奈良線、けいはんな線、生駒線、生駒ケーブルが基幹的な公共交通として、また、大阪や奈良への広域的な移動のための公共交通として運行しています。

・鉄道の 1 日あたり輸送人員は、10 年前と比較して大きな変動はありませんが、近鉄生駒線の萩の台駅等の利用者数がやや減少傾向にあります。人口減少による利用者減少の可能性もあり、近鉄生駒線を中心に基幹的な公共交通の維持も必要となってきます。

・駅アクセス手段の問題として、北部地域では地域拠点である学研北生駒駅等でバス本数の少なさ、南部地域では南生駒駅等でバスの運行がないことへの意見が見られます。学研北生駒駅は、南側にバスターミナルやタクシーベイ、一般車両の送迎スペースが整備されており、交通結節点としての機能を有しています。しかし、南生駒駅は、東側に一般車両の送迎スペース、駅南西方向の少し離れた場所にたけまる号のバス停があり、交通結節点としての機能が不足しています。

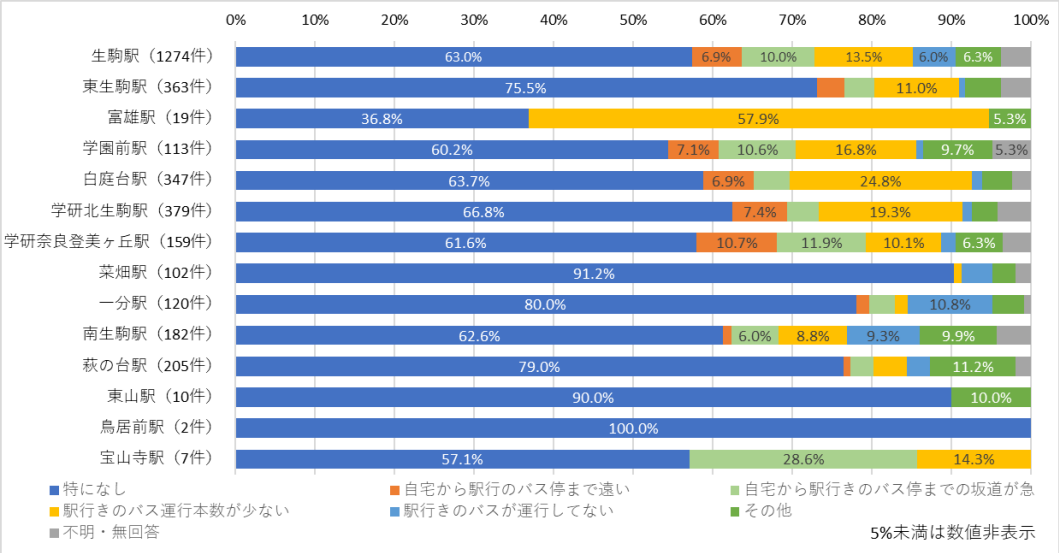


図 5-33　駅への移動で不便な点

出典：令和 2 年度住民アンケート調査結果（生駒市）

図 5-34　学研北生駒駅と南生駒駅の駅周辺の状況

○路線バスの問題

＜バス停まで徒歩によるアクセスが困難＞

・市内の路線バスは、奈良交通により 14 路線が運行しており、そのうち地域間幹線系統が 2 路線（富雄庄田線と高の原高山線）あります。

・この 10 年間の利用者数の変化として、地域間幹線系統の 2 路線では大きな変化はありませんが、北田原線や上町生駒線等では減少割合が大きく、沿線の生産年齢人口の減少が要因として考えられます。

・また、直近の傾向として、団塊世代の退職等に伴う生産年齢人口の減少や、少子高齢化により、利用者が減少している路線も見られます。

・路線バスを利用できない理由として、家からバス停まで歩くことが困難なことへの意見が多く、鹿ノ台小学校区（鹿ノ台）、生駒台小学校区（生駒台）、俵口小学校区（光陽台）、桜ケ丘小学校区（桜ケ丘）、生駒東小学校区（緑ケ丘）では 5 割を超えています。また、目的地周辺にバス停がないことへの意見も多く、生駒小学校区や生駒南小学校区、壱分小学校区、生駒南第二小学校区では 3 割を超えています。開発時期の早かった計画的市街地を中心に公共交通を利用できない人が増えています。

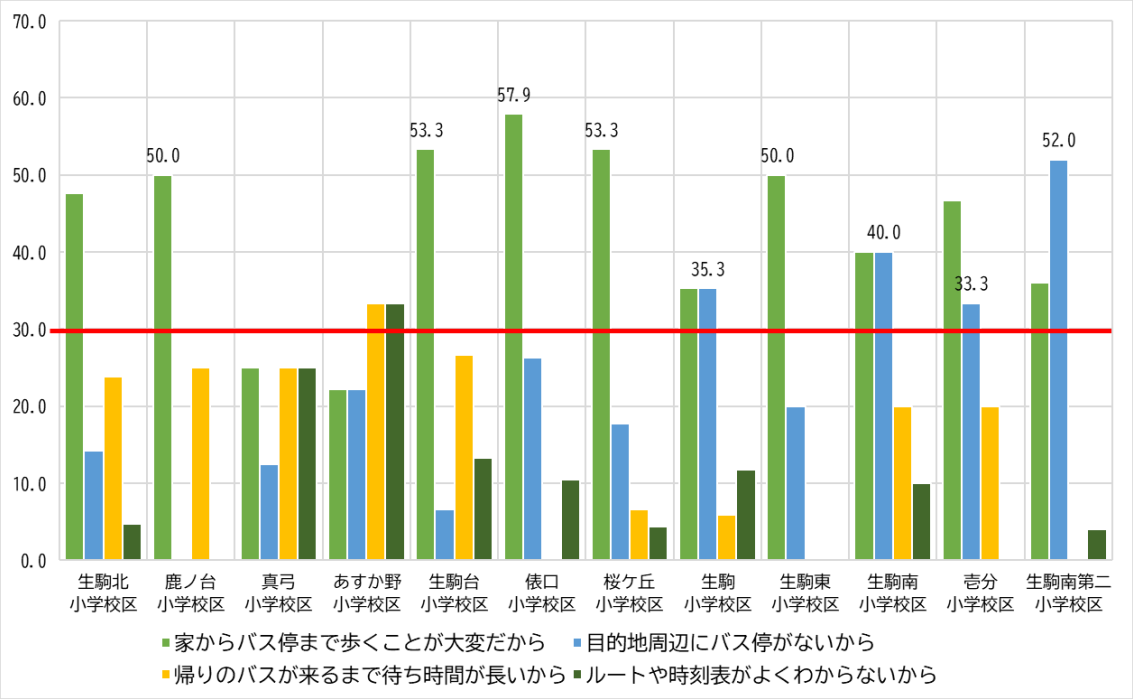


図 5-35　居住校区別の路線バスを利用できない理由

出典：令和 2 年度住民アンケート調査結果（生駒市）

○たけまる号の問題

＜行政負担額の増加の懸念＞

・市内のたけまる号は、奈良交通と生駒交通により 5 路線が運行しており、そのうち地域内フィーダー系統補助路線として、西畑線の 1 路線があります。

・たけまる号の運営には、行政による負担も含まれており、たけまる号の運行開始から、新規路線の開業等により、行政負担額は少しずつ増加しています。今後の生産年齢人口減少や少子高齢化が進展、新たな公共交通サービスの提供を鑑みると、行政負担額の増加の懸念があります。また、限りある財源の中での公共交通への予算の適切な使い方を考えると、たけまる号の運行目的（活動機会の保障）にあった効果的な投資になっているか検証も求められています。

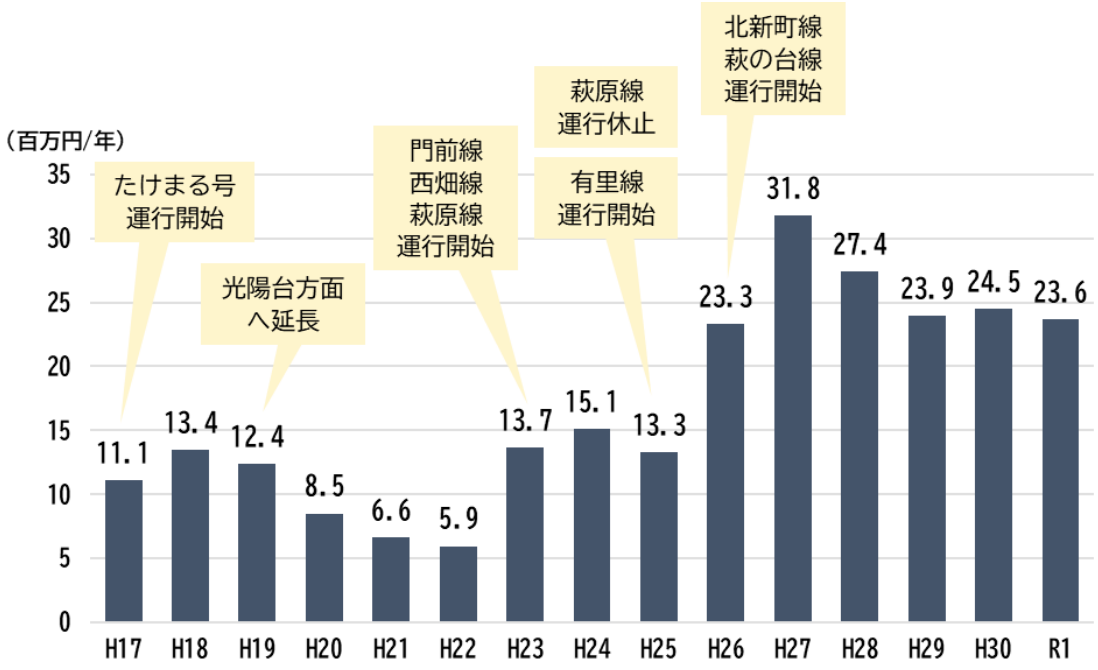


図 5-36　たけまる号の行政負担額の推移

出典：生駒市提供資料

○公共交通利用者の減少による交通事業者の経営継続が困難

・生産年齢人口の減少や少子高齢化により、市内の公共交通の利用者数の減少や、収入の減少が懸念されます。また、交通事業者側の乗務員不足や高齢化の問題も深刻化しています。

・このような要因により、交通事業者の事業環境の悪化により、活動機会の保障に向けた公共交通サービスの提供が難しくなる可能性があります。

○通勤や通学の輸送を前提とした路線バスネットワークの改善余地がある

・住宅都市として発展してきた本市では、計画的市街地内にまとまった需要（通勤利用、通学利用）があったことから、住宅地内の中心部と最寄り駅を結ぶ団地線が多く存在します。

・住宅地のまちびらき当初は住民も若く、少し離れた場所にあるバス停であっても徒歩で移動できました。現在は高齢化が進み、75 歳以上人口割合が 25%を超える住宅地も増えてきており、従来型の路線バスネットワークやバス停の設置間隔では市民の移動ニーズへの対応が難しくなってきています。

図 5-37　鹿ノ台住宅地内のバス路線の例（検討中）

○観光地間の公共交通サービスを使った周遊が困難

・本市の観光施設は、宝山寺や往馬大社等、寺社仏閣・史跡等の文化財を豊富に有していますが、公共交通は住民生活を基本に形成されており、観光地を周遊するルート設定にはなっていません。

・本市は住宅都市であるため、市民生活を重視した公共交通サービスとなっていますが、この公共交通サービスを上手く活用し、新たな需要（観光需要）を取り込むことで、交通事業者の経営改善に少しでも寄与する可能性があります。そのため、既存の公共交通サービス（タクシーも含む）による周遊観光の可能性等を検討する必要があります。

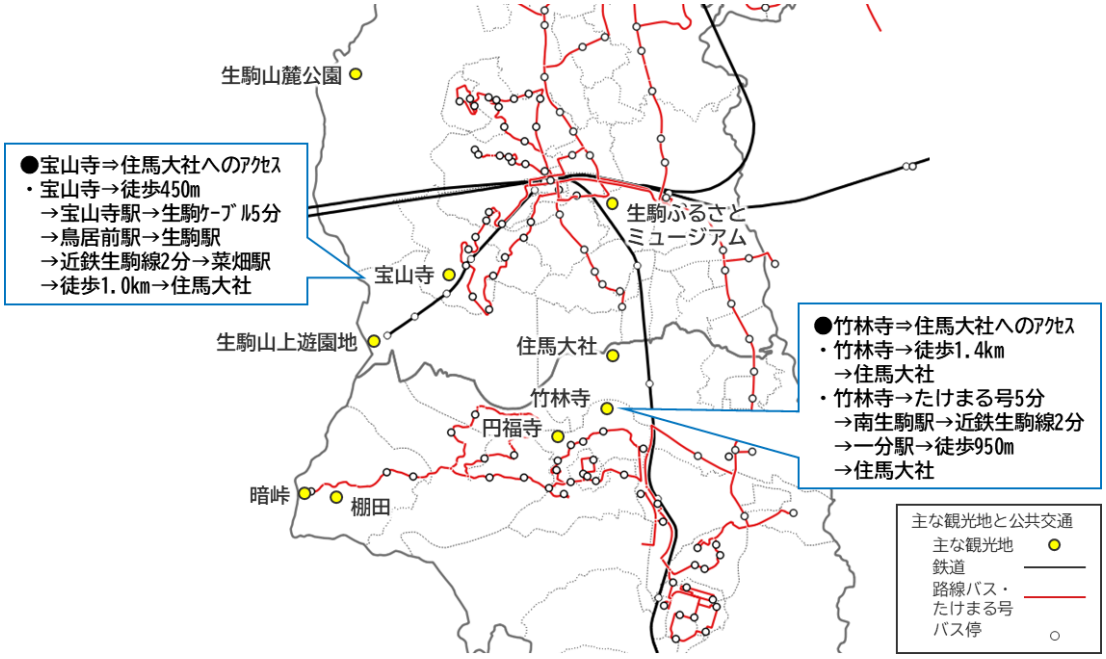


図 5-38　観光地と公共交通ネットワーク

○環境問題に対する社会的な要請（地域特性に応じた環境にやさしい公共交通システム）

・生駒市は、平成 26 年に低炭素社会の実現に取り組む「環境モデル都市」に大都市近郊の住宅都市として初めて選定されました。

・さらに、SDGs（Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標）の視点から、低炭素化と持続的発展を両立する地域モデルとの実現を先導することを目指した取組の推進により、令和元年に「SDGs 未来都市」にも選定されました。

・「環境モデル都市」「SDGs 未来都市」として、路線バス等従来型の公共交通手段も活用しながら、地域特性に応じた公共交通システムの構築検討を進め、環境負荷軽減に向けて、効率的で環境にやさしい交通体系を整備していく必要があります。

※SDGs とは、2015 年の国連サミットで採択された「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会を実現するための国際目標であり、世界全体で 2030 年を目指して明るい未来を作るための 17 のゴールと 169 のターゲットから構成されています。

※17 のゴールは、①貧困、②飢餓、③保健、④教育、⑤ジェンダー、⑥水・衛生、⑦エネルギー、⑧成長・雇用、⑨イノベーション、⑩不平等、⑪都市、⑫生産・消費、⑬気候変動、⑭海洋資源、⑮陸上資源、⑯平和、⑰実施手段となっており、世界が直面する課題を網羅的に示しています。

6. 将来のまちづくりに向けた地域公共交通のあり方

地域及び地域公共交通の現状等から、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。

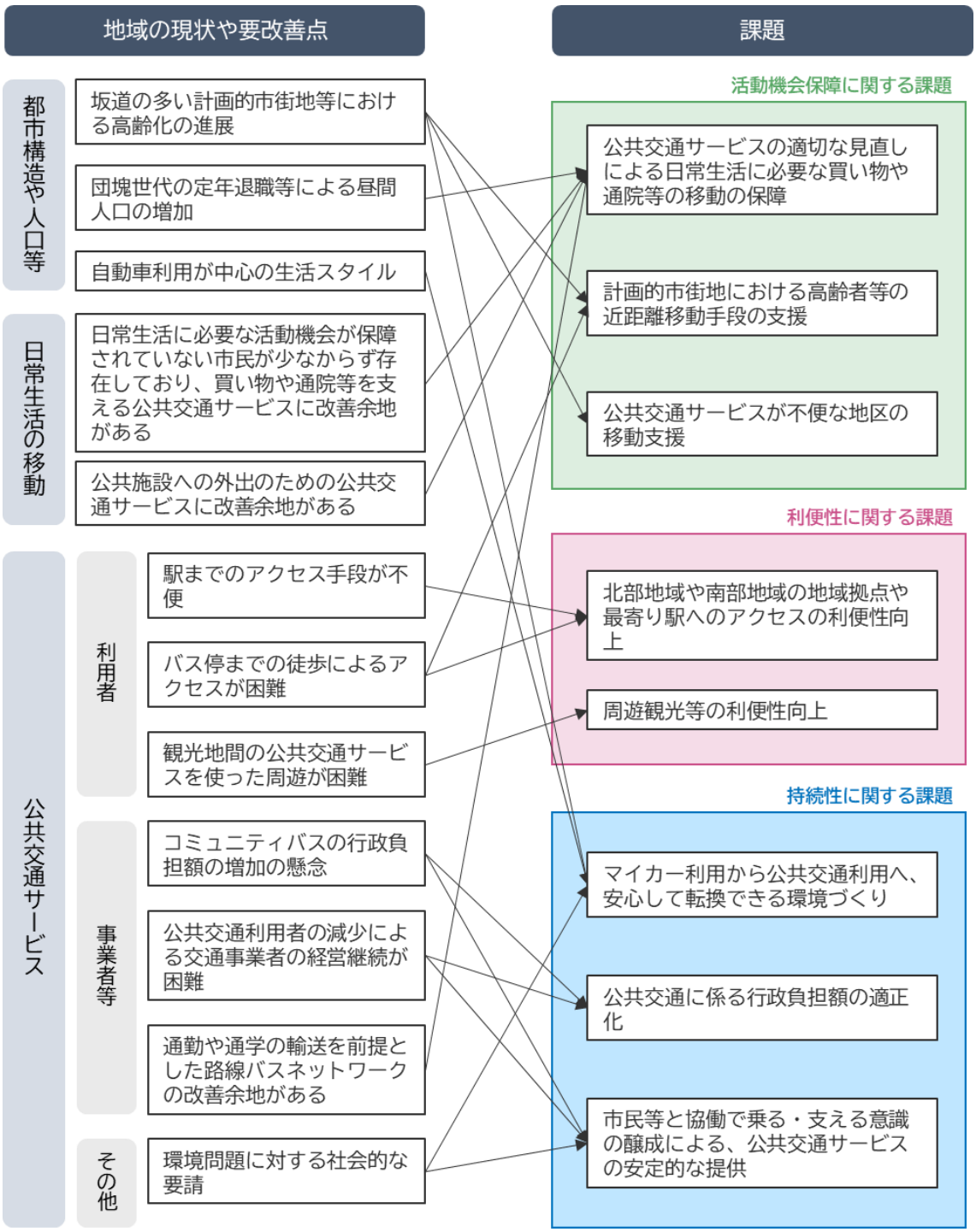


図 6-1　地域や公共交通の現状と今後の課題

(1)　公共交通サービスの適切な見直しによる日常生活に必要な買い物や通院等の移動の保障

日常生活を行う上で必要な活動機会の保障として、「拠点地区における活動機会の保障」と「住宅地区における活動機会の保障」を解決すべき課題とし、特に住宅地区において、公共交通サービスの提供により、買い物や通院等日常生活を行う上で必要となる活動機会の保障、豊かな生活を送るために文化活動等の活動機会の保障を進めてきました。

今回の住民意向でも、日常生活の買い物や通院の活動機会保障を目指した公共交通サービス提供が求められており、今後も継続して検討・提供する必要があります。

特に、今後の人口見通しとして、市内で最も人口の多い団塊世代がこの 5 年以内で 75 歳を迎えようとしており、現在よりも買い物や通院等の活動機会の保障や、趣味・サークル活動等を楽しめる場所での活動機会の保障について、重要性が更に高まることが予想されるため、住民の移動ニーズ等を基に、公共交通サービスの適切な見直しを図る必要があります。

(2)　計画的市街地における高齢者等の近距離移動手段の支援

昭和 40～50 年代にまちびらきを行った計画的市街地を中心に、急速な高齢化の問題と最寄りのバス停や駅までの徒歩移動困難者の増加の問題が顕著になっています。

坂道の多い住環境における高齢者等の外出意欲を喪失させないためにも、地域内や近隣のちょっとした外出、バス停や駅までの近距離移動について、住民の互助による輸送サービスの提供等についても検討を行い、誰もが安心して生涯にわたって健康に生活できるまちの実現に向けた支援を図る必要があります。

(3)　公共交通サービスが不便な地区の移動支援

南北に長く傾斜地で住宅開発が進められてきた本市では、北部地域等において都市拠点の生駒駅や東生駒駅までの公共交通サービスが不便な地区があります。また、住宅の最寄り駅までの急な坂や徒歩移動距離が長いことで、公共交通利用が不便と感じている人もいます。

この対策として、鹿ノ台や真弓等のように高齢者や移動困難な人がまとまっている場合は、既存の公共交通サービス（路線バス、たけまる号）の運行方法の見直しで対応することが可能となりますが、高山町などのように移動困難者が低密度で点在している場合は、路線バスやたけまる号といった定時定路線型の公共交通サービスでは、運行効率等の面から持続的な課題解消が難しい状況にあります。

そのため、通常の公共交通(定時定路線型のバス等)での移動支援だけではなく、デマンド型乗合タクシーや地域主体の公共交通サービス等、地域の特性にあわせた多様な公共交通サービスを選定して、活動機会の保障を目指すことが必要となります。

(4)　北部地域や南部地域の地域拠点や最寄り駅へのアクセスの利便性向上

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。

しかしながら、現在の公共交通サービスの提供状況では、地域拠点まで公共交通サービスでアクセスできない場所があったり、近距離であっても徒歩や自転車等で移動できない人がいたりと、公共交通サービスを使った活動機会が保障されていない場合があります。

そのため、まちづくりと連携し、居住地から拠点となる駅までの公共交通サービスの状況の検証、昼間の運行ルートや運行頻度の見直し等、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、活動機会を保障するような公共交通サービス提供が必要となります。

(5)　周遊観光等の利便性向上

宝山寺参道や生駒山などが集客拠点となる観光振興モデルが進められていますが、集客拠点から他の魅力ある観光地への公共交通サービスの利便性はそれほど高くないため、市内の観光地を公共交通を利用して周遊しながら楽しめる既存の公共交通サービスの活用が必要となります。

(6)　マイカー利用から公共交通利用へ、安心して転換できる環境づくり

運転免許保有率の高い団塊世代の高齢化により、さらなる高齢ドライバーの増加や高齢者が関連した交通事故の増加が懸念されます。ただ、公共交通サービスを利用したくても、活動の範囲が限定されてしまうことや公共交通サービスが不便なことが要因で、運転免許の自主返納を迷っている方がいます（マイカーから公共交通利用へ安心して転換できない）。

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、自分自身で外出できるような移動手段を確保することが、安全・安心して暮らせるまちづくりとして必要となります。

(7)　公共交通に係る行政負担額の適正化

たけまる号は、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うことで、地域住民の活動機会の保障を目指してきました。ただし、人口構造の変化により利用者数が減少している路線、活動機会の保障に向けて公共交通サービスが新たに必要となってきた地区、また、現在の新型コロナウイルスの影響による利用者数減少の状況下において、市の負担額の増加が懸念されます。

そのため、公共交通を取り巻く厳しい情勢の中、将来にわたり持続的に公共交通サービスを維持するためには、公共交通サービスに対する行政負担額のあり方を再検討する必要があります。

(8)　市民と協働で乗る・支える意識の醸成による、公共交通サービスの安定的な提供

生産年齢人口減少・少子高齢化の中、今後、新たな大規模住宅開発等が見込めない場合は、現在の人口規模で公共交通サービスの利用を増やし（事業者側の収入を増やし）、公共交通サービスの安定的な提供を目指すことも必要となります。ただ、行政や交通事業者だけの利用促進取組では限界があるため、市民や地元企業等の多様な関係者による協働で、乗る意識・支える意識を醸成し、持続可能な公共交通サービスを提供できる体制を構築する必要があります。

7. 地域公共交通計画の基本方針と目標設定

7.1. 生駒市の地域公共交通の目指すべき将来像と基本方針

7.1.1. 目指すべき将来像

本市の公共交通サービスは、鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシーで構成され、居住地の大半をカバーしています。しかしながら、昭和 40～50 年代に入居を開始した計画的市街地を中心に高齢化が進み、また坂道の多い住環境であるため、高齢者にとってはバス停まで歩くことが困難で、市民の誰もが公共交通サービスを気軽に利用できる環境とは言えません。

一方、総合計画等の上位計画では、「人と自然が共生する、住みやすく活動しやすいまち」や「誰もが移動しやすいコンパクトなまちづくり」などが目標等に挙げられており、“移動のしやすさ”や“活動のしやすさ”が重要な視点となっています。また、本市は、大都市近郊型の住宅都市として全国で初めて「環境モデル都市」に選定され、市民が日常生活を送る上で移動に支障をきたさないよう、地域特性に応じた環境にやさしい公共交通システムの構築検討を進めることなどを取組方針として掲げています。

そこで、本計画の目指すべき将来像としては、自動車を保有していなくても市内の様々な場所で活動でき、また、環境にやさしいまちを目指し自動車での移動に過度な依存をせず、「持続可能な公共交通サービスで誰もが円滑に移動でき、市民の活動機会が保障されているまち」とします。

＜目指すべき将来像＞

持続可能な公共交通サービスで誰もが円滑に移動でき、
市民の活動機会が保障されているまち

7.1.2. 地域公共交通に求められる方向性や役割

目指すべき将来像の実現にあたり、本市の地域公共交通に求められている方向性や役割を整理します。

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

- 自宅と職場を結ぶ動線を中心としていたこれまでの**ベッドタウン型の都市構造からの転換**（総合計画）
- **市内の様々な場所で目的に応じて活動や交流ができる場所とそれらを結ぶネットワークが形成**されたコンパクトな都市構造（総合計画）
- **都市拠点を中心とする市内の総合的な交通ネットワーク形成**の充実（総合計画）
  ※都市拠点：生駒駅周辺地域と東生駒駅周辺地域
  ※地域拠点（北部地域）：学研北生駒駅周辺地域
  ※地域拠点（南部地域）：南生駒駅周辺地域
- 市民ができることとして、**交通問題を自らの問題として主体的に考え、マイカーを利用できなくなった場合の移動手段を考え、普段から公共交通を積極的に利用する**（総合計画）
- 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**（都市マス）
- 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**（都市マス）
- **自動車に依存しない環境にやさしい交通への転換**を進めることで、エネルギーを効率的に利用するまちづくり（環境基本計画）
- **低炭素なまちづくり**と暮らし方の推進（エネルギービジョン）
- **生きがいづくり**や**社会参加促進**（高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画）

地域公共交通の課題（再掲）

- 公共交通サービスの適切な見直しによる日常生活に必要な買い物や通院等の移動の保障
- 計画的市街地における高齢者等の近距離移動手段の支援
- 公共交通サービスが不便な地区の移動支援
- 北部地域や南部地域の地域拠点や最寄り駅へのアクセスの利便性向上
- 周遊観光等の利便性向上
- マイカー利用から公共交通利用へ、安心して転換できる環境づくり
- 公共交通に係る行政負担額の適正化
- 市民等と協働で乗る・支える意識の醸成による、公共交通サービスの安定的な提供

7.1.3. 基本方針

目指すべき将来像「持続可能な公共交通サービスで誰もが円滑に移動でき、市民の活動機会が保障されているまち」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公共交通サービスの提供による市民の活動機会の保障

②まちづくりと連携した公共交通サービスの提供

③市民・地元企業・行政等の協働による公共交通サービスの充実

(1)　公共交通サービスの提供による市民の活動機会の保障

マイカーを保有していない高齢者等であっても、年齢や住環境に影響されず日常生活を行う上で必要な活動の場所まで、公共交通サービスにより移動できる環境を整備することが、本市の特性を踏まえると重要な課題となっています。

そのため、高齢者等の外出機会の保障や様々な場所で活動できる環境整備の実現に向けて、活動時間に合わせた公共交通サービスの提供を進めます。

具体的には、買い物や通院、趣味・サークル活動等の活動時間に合わせた公共交通サービス（既存の公共交通サービスの見直し、デマンド型乗合タクシー、近隣の助け合い輸送等）の提供の検討、公共交通サービスの整備優先順位の高い地区での地域特性に応じた提供方法の検討等を行います。

(2)　まちづくりと連携した公共交通サービスの提供

上位計画等で示されているまちづくりの方向性等と連携して公共交通サービスの提供に取り組むことで、より効果の高い公共交通施策になると考えられます。上位計画等では、都市拠点や地域拠点を中心とする公共交通ネットワークの形成や、市内の様々な場所で目的に応じて活動や交流ができるような公共交通サービス提供を目指しています。

そのため、今後の活動機会の拠点となりうる都市拠点や地域拠点、居住地から最寄りの鉄道駅周辺等への移動手段について、既存の公共交通サービスの見直しや、地域の特性に応じた新たな公共交通サービスの提供の検討、新しい交通システムの技術の活用を図ることで、市民の活動機会の保障だけではなく、より便利な公共交通サービス、地域の賑わい創出に寄与するような公共交通サービスの充実を検討します。

(3)　市民・地元企業・行政等の協働による公共交通サービスの充実

少子高齢化の進展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、市民や地元企業等、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、市民等に、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。また、地元企業等が有する輸送資源の活用や、利用促進に向けたタイアップ等を検討し、市全体で公共交通サービスを支える意識の醸成や利用促進を図ります。

さらに、公共交通を取り巻く厳しい情勢の中、将来にわたり持続的な公共交通サービスの充実に向けて、公共交通サービスの新規運行や運行継続の水準等のあり方を検討します。

将来像　持続可能な公共交通サービスで誰もが円滑に移動でき、市民の活動機会が保障されているまち

課題

活動機会保障に関する課題

- 公共交通サービスの適切な見直しによる日常生活に必要な買い物や通院等の移動の保障
- 計画的市街地における高齢者等の近距離移動手段の支援
- 公共交通サービスが不便な地区の移動支援

利便性に関する課題

- 北部地域や南部地域の地域拠点や最寄り駅へのアクセスの利便性向上
- 周遊観光等の利便性向上

持続性に関する課題

- マイカー利用から公共交通利用へ、安心して転換できる環境づくり
- 公共交通に係る行政負担額の適正化
- 市民等と協働で乗る・支える意識の醸成による、公共交通サービスの安定的な提供

基本方針

- ①公共交通サービスの提供による市民の活動機会の保障
- ②まちづくりと連携した公共交通サービスの提供
- ③市民・地元企業・行政等の協働による公共交通サービスの充実

※基本方針②と③は、基本方針①「公共交通サービスの提供による市民の活動機会の保障」の実現に、間接的に寄与するものであるため、上位と下位の関係にしている

事業の方向性

- 市民の日常生活における活動機会の保障
- 地域主体の公共交通サービスの検討
- 高齢者が安心して利用できる移動手段の確保
- まちづくりや観光分野と公共交通の連携
- 新しい技術の活用
- 既存の公共交通サービスの運行形態の見直し・改善
- 需要喚起に向けた公共交通の情報提供
- 地元企業等との協働や連携の推進

具体的な事業

- ① 公共交通サービスの整備優先順位の高い地区への対応
- ② 買い物や通院等の時間帯に合わせた公共交通サービスの提供
- ③ 公共施設等での多様なニーズに対応した公共交通サービスの提供
- ④ 近隣の助け合い輸送等の導入に向けた検討
- ⑤ 高齢者運転免許自主返納制度等との連携
- ⑥ 都市拠点等への公共交通サービスの見直し・改善
- ⑦ 公共交通を利用して観光できる環境づくり
- ⑧ 学研高山地区等でのICTを活用した交通システム等の検討
- ⑨ MaaS等の技術を活用した乗継利便性向上の検討
- ⑩ たけまる号の運行形態の見直し・改善
- ⑪ 公共交通サービスの新規運行や運行継続の水準の検討
- ⑫ 公共交通・おでかけ情報等の広報媒体の作成
- ⑬ 市広報誌やホームページ、SNS等での情報発信
- ⑭ イベント等と連携した公共交通の利用啓発
- ⑮ モビリティ・マネジメントの実施
- ⑯ 企業や病院等の送迎バスとの連携
- ⑰ 地元企業等との連携の推進（協賛金・企業広告等）

7.1.4. 地域公共交通の位置づけと役割

(1) 地域公共交通の位置づけと役割

目指すべき将来像の実現に向けて、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。

本市の地域公共交通の位置づけ等として、「幹線交通」「支線交通」「補完的な交通」の大きく 3 項目で分類します。鉄道等の市域を跨る広域的な交通については「幹線交通」とし、主に市内の移動を担う交通を「支線交通」とします。また、バス停までの近距離移動が困難な方が多い計画的市街地等では「補完的な交通」として、タクシー等を活用した個別輸送、近隣での助け合い輸送などを位置づけます。

表 7-1 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
幹線交通	鉄道	近鉄奈良線 近鉄けいはんな線 近鉄生駒線	・大阪府や奈良市等、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
	バス (地域間幹線系統)	富雄庄田線※ 高の原高山線※ ※富雄庄田線、高の原高山線は地域間幹線系統	
支線交通	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交通
	バス	旭ケ丘線 生駒台循環線 北田原線 上町生駒線 帝塚山住宅線 帝塚山大学線 東生駒団地線 生駒ニュータウン線 生駒イトーピア線 ひかりが丘住宅線 パークヒルズ田原線 学園高山線 西登美ケ丘真弓線 奈良北高校線 中登美ケ丘団地線	
	コミュニティバス	光陽台線 門前線 北新町線 西畑有里線※ 萩の台線 ※西畑線は補助対象路線	

位置づけ	交通手段		役割
補完的な交通	個別交通 （タクシー含む）	住宅地内等で ラストワンマイル※の移動手段	・幹線交通や支線交通である鉄道駅やバス停までの移動を支援する交通
［参考］ 拠点	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等、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

※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

(2)　目指すべき将来ネットワーク

本市で目指す地域公共交通の交通体系図は、次のとおりとします。

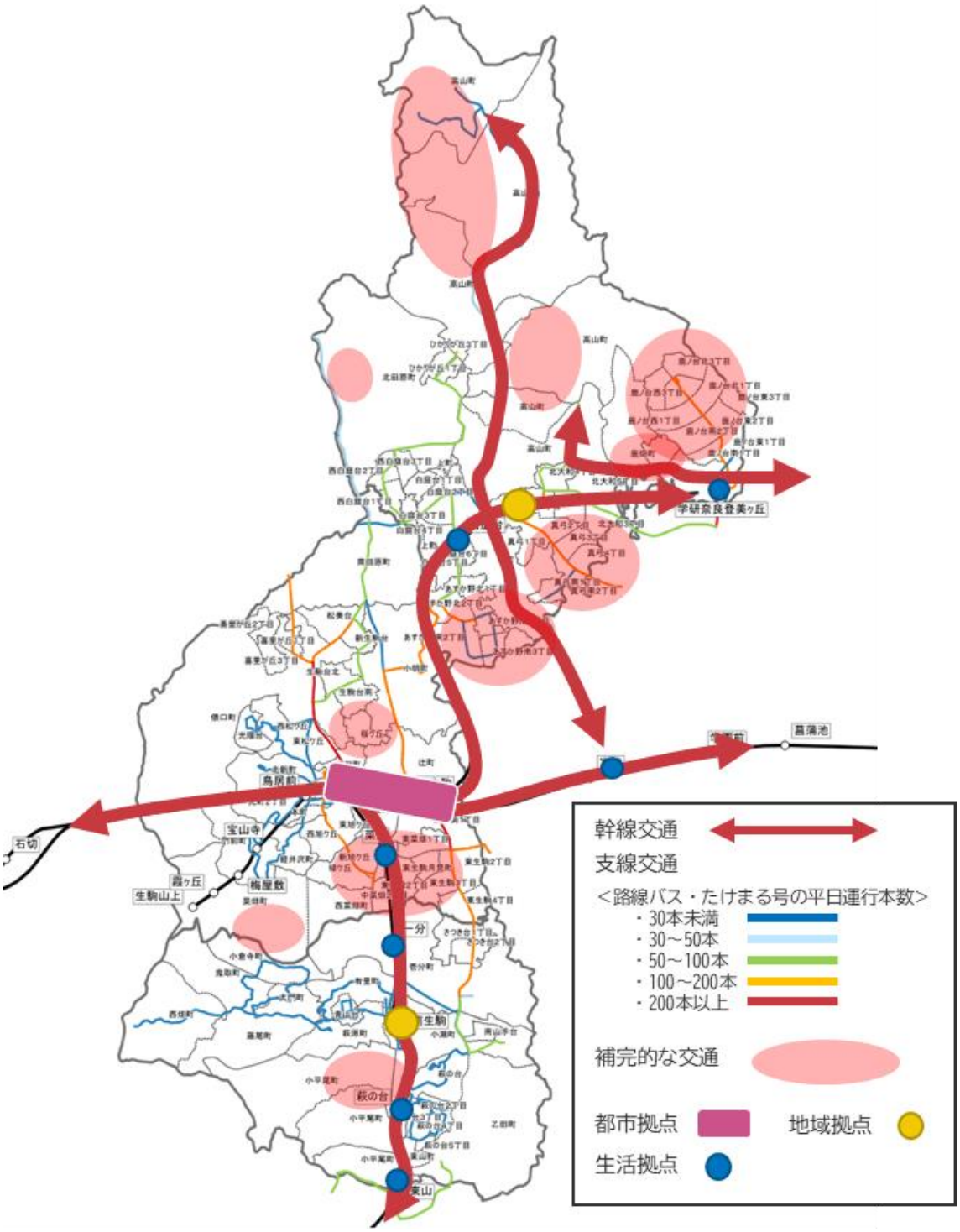


図 7-1　本計画における将来交通体系図

(3)　事業主体の役割

目指すべき将来像の実現に向けて、本計画に関わる市民・交通事業者・行政等が、それぞれの役割を担いながら、具体的な事業に取り組みます。

表 7-2　事業主体等が担う役割

事業主体等	役割
行政（生駒市）	・　市民が日常生活に必要な活動を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等、地区ごとの状況に応じた計画を検討する。 ・　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。 ・　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等、財源の制約の中で持続可能な仕組みを確立する。
国や県等	・　必要な施策の実施のために、積極的に協力する。 ・　必要な施策の実施のために、適切な補助メニュー等を提供する。
交通事業者	・　公共交通サービスを安全に運行する。 ・　市民が日常生活に必要な活動を支障なく行えるように、公共交通サービスの提供を継続する。 ・　行政とともに、地域ニーズに応じた公共交通サービスの提供方法を検討する。
市民	・　公共交通サービスを積極的に利用する。 ・　市民一人ひとりが「地域公共交通サービスの維持は他人事ではなく、みんなで確保する」という意識を高める。
地元企業等	・　公共交通サービスを積極的に利用する。 ・　必要な施策の実施のために、積極的に協力する。

7.2. 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。指標については、活動機会の大きさを示す指標値で施策を評価いたします。

基本方針①　公共交通サービスの提供による市民の活動機会の保障

基本方針①「公共交通サービスの提供による市民の活動機会の保障」については、本計画の趣旨である「公共交通サービス提供による買い物や通院の活動機会の保障」を念頭に置くと、買い物先や通院先に希望する時間帯に到着できて帰宅できる公共交通サービスを提供していくことが事業の内容であるため、「買い物や通院の時間帯に合わせて、公共交通サービスを利用できる人の割合の向上」を目標とします。

<table>
<tr><th colspan="4">目標</th></tr>
<tr><td colspan="4">買い物や通院の時間帯に合わせて、公共交通サービスを利用できる人の割合の向上</td></tr>
<tr><th colspan="4">目標の設定</th></tr>
<tr><td colspan="4">買い物や通院の時間帯に合わせた公共交通サービスを提供することで、買い物や通院の活動機会を保障される人を増やす。</td></tr>
<tr><th colspan="2">評価指標</th><th>現況値（R2）</th><th>目標値（R13）</th></tr>
<tr><td rowspan="2">買い物や通院の時間帯に合わせて、公共交通サービスを利用できる人の割合</td><td>買い物の場合</td><td>80.0%</td><td>89.4%</td></tr>
<tr><td>通院の場合</td><td>79.9%</td><td>90.0%</td></tr>
<tr><th colspan="4">評価方法等</th></tr>
<tr><td colspan="4">・使用するデータ：評価時点の地区別人口と公共交通サービス状況より把握する。
・評価時期：毎年</td></tr>
</table>

【参考】買い物や通院の時間帯に合わせて、公共交通サービスを利用できる人の割合の算定方法について

（算定の条件）

・**買い物先**：令和 2 年度住民アンケート調査結果を参考にして、回答の多かった買い物先を目的地として設定。

（買い物先として設定した店舗名）

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

・**通院先**：令和 2 年度住民アンケート調査結果を参考にして、回答の多かった通院先を目的地として設定。

（通院先として設定した施設名）

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

・**買い物の時間帯にあわせた公共交通サービス**：買い物先まで 9～10 時台に到着し、買い物先から 11～12 時台に出発（帰宅）できる公共交通サービスを対象。

・**通院の時間帯にあわせた公共交通サービス**：通院先まで 9～10 時台に到着し、通院先から 11～12 時台に出発（帰宅）できる公共交通サービスを対象。

・**徒歩移動の限界距離**：直線距離で 300m 以内。

・**鉄道とバスの乗継**：買い物については、荷物をもって帰宅することを考慮して公共交通同士の乗継はせずに直接到着できる公共交通サービスのみを対象。
通院については、帰宅時の荷物は少ないため、公共交通同士の乗換を考慮する。ただし乗換時間は 30 分以内とする。

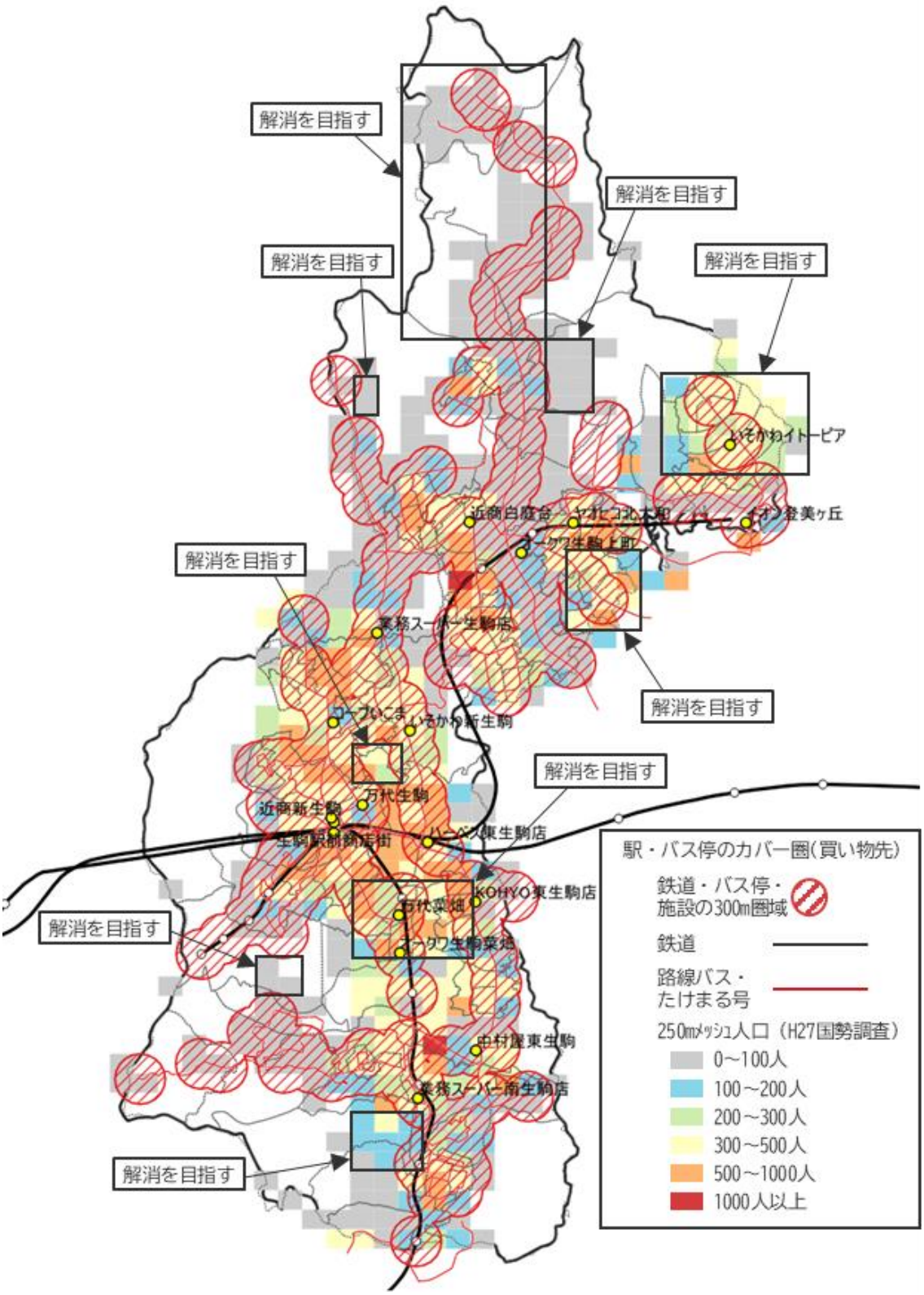


図 7-2　公共交通サービスによる活動機会の保障状況＜買い物＞

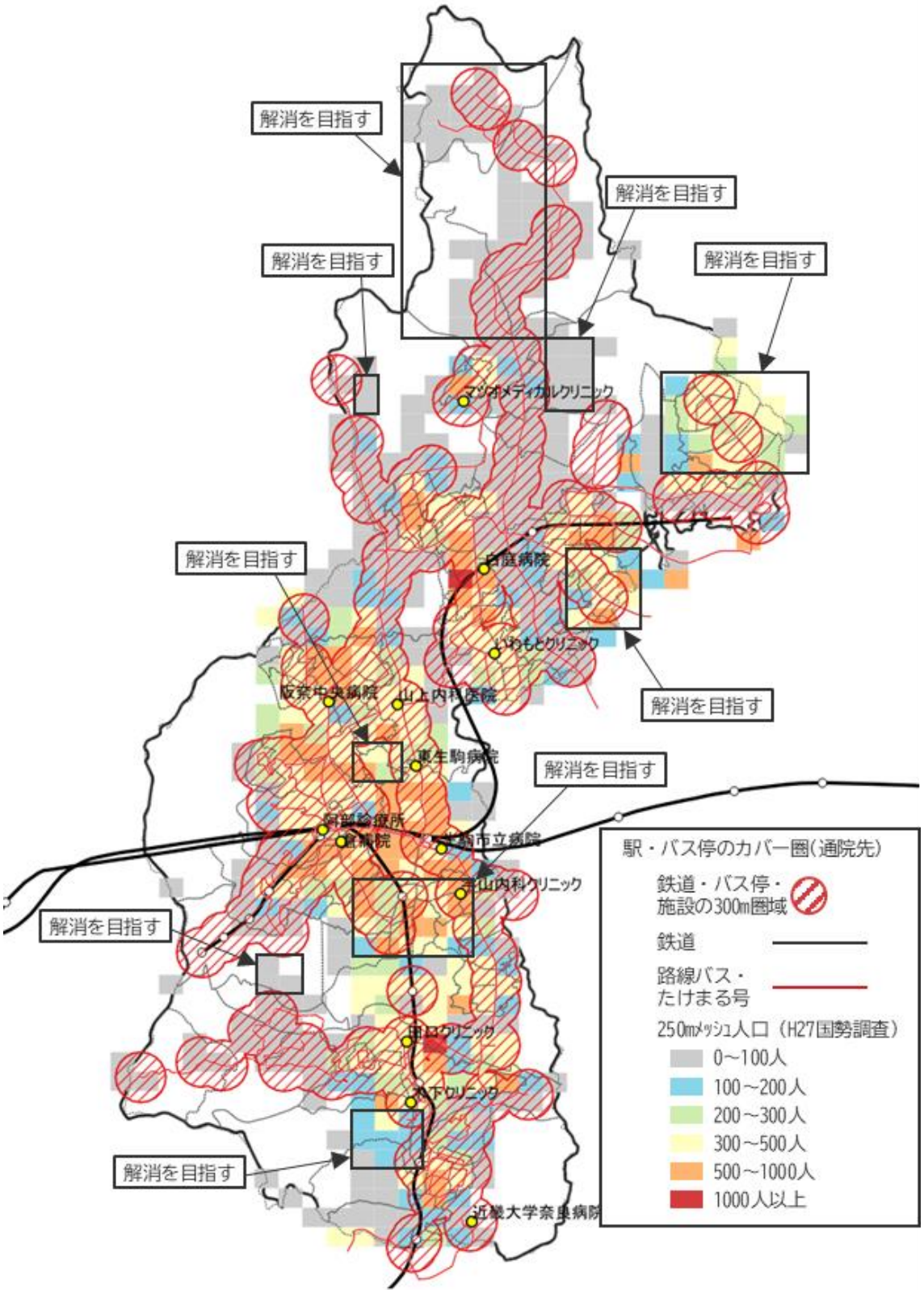


図 7-3　公共交通サービスによる活動機会の保障状況＜通院＞

基本方針②　まちづくりと連携した公共交通サービスの提供

基本方針②「まちづくりと連携した公共交通サービスの提供」については、「都市拠点等へのアクセス性の向上」を目標とします。

<table>
<tr><th colspan="4">目標</th></tr>
<tr><td colspan="4">都市拠点等へのアクセス性の向上</td></tr>
<tr><th colspan="4">目標の設定</th></tr>
<tr><td colspan="4">都市機能が集積している拠点（都市拠点と地域拠点）への公共交通サービスを提供することで、拠点での活動機会（交流等）を保障される人を増やす。
※都市拠点：生駒駅や東生駒駅。地域拠点：学研北生駒駅、南生駒駅。</td></tr>
<tr><th colspan="2">評価指標</th><th>現況値（R2）</th><th>目標値（R13）</th></tr>
<tr><td rowspan="3">都市拠点等へ、60 分以内に到着できる人の割合</td><td>生駒駅または東生駒駅周辺へのアクセス</td><td>68.4%</td><td>79.0%</td></tr>
<tr><td>学研北生駒駅周辺へのアクセス</td><td>73.6%</td><td>93.7%</td></tr>
<tr><td>南生駒駅周辺へのアクセス</td><td>46.4%</td><td>52.3%</td></tr>
<tr><th colspan="4">評価方法等</th></tr>
<tr><td colspan="4">・使用するデータ：評価時点の地区別人口と公共交通サービス状況より把握する。
・評価時期：毎年</td></tr>
</table>

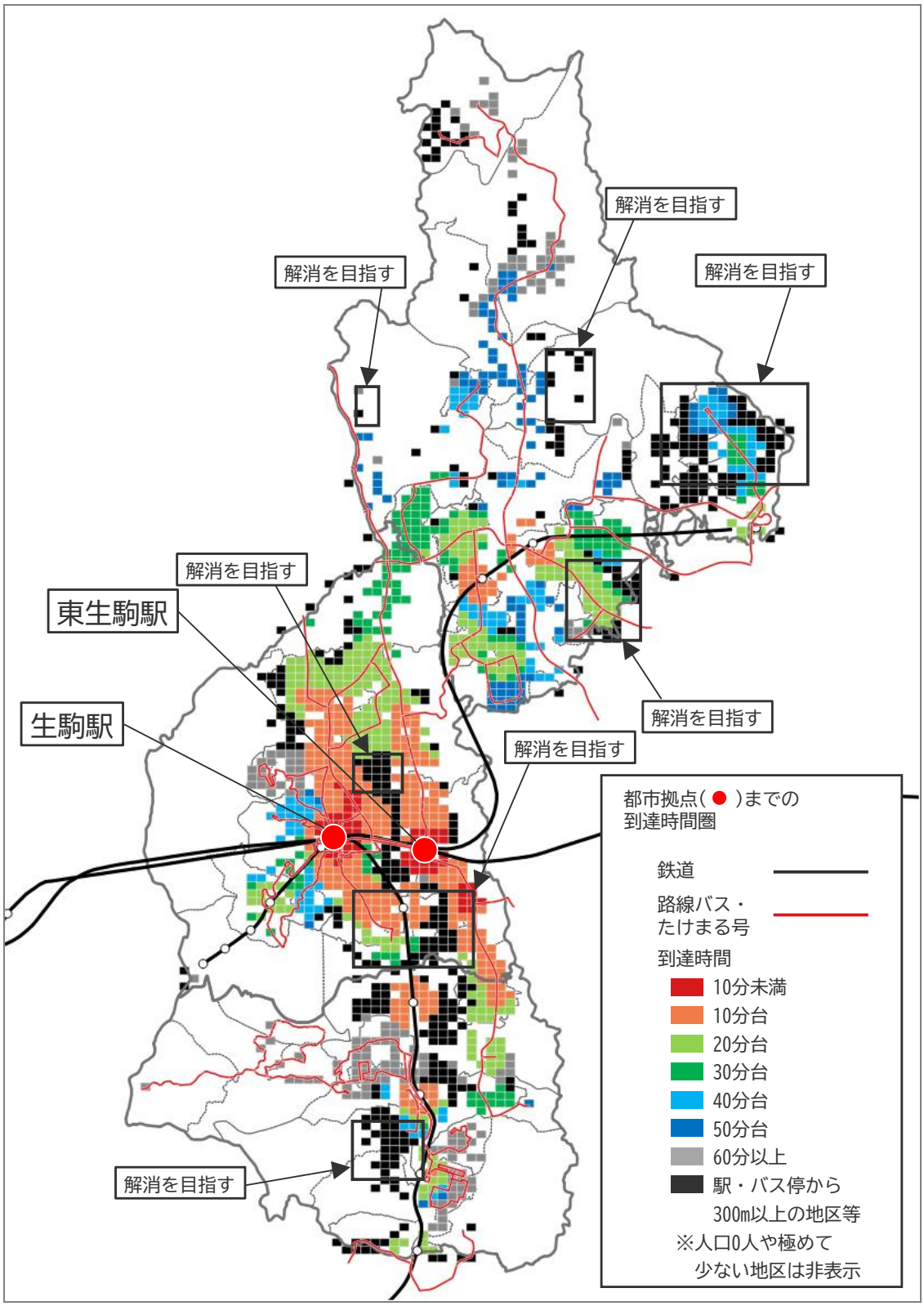


図 7-4　生駒駅と東生駒駅への到達時間圏

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。

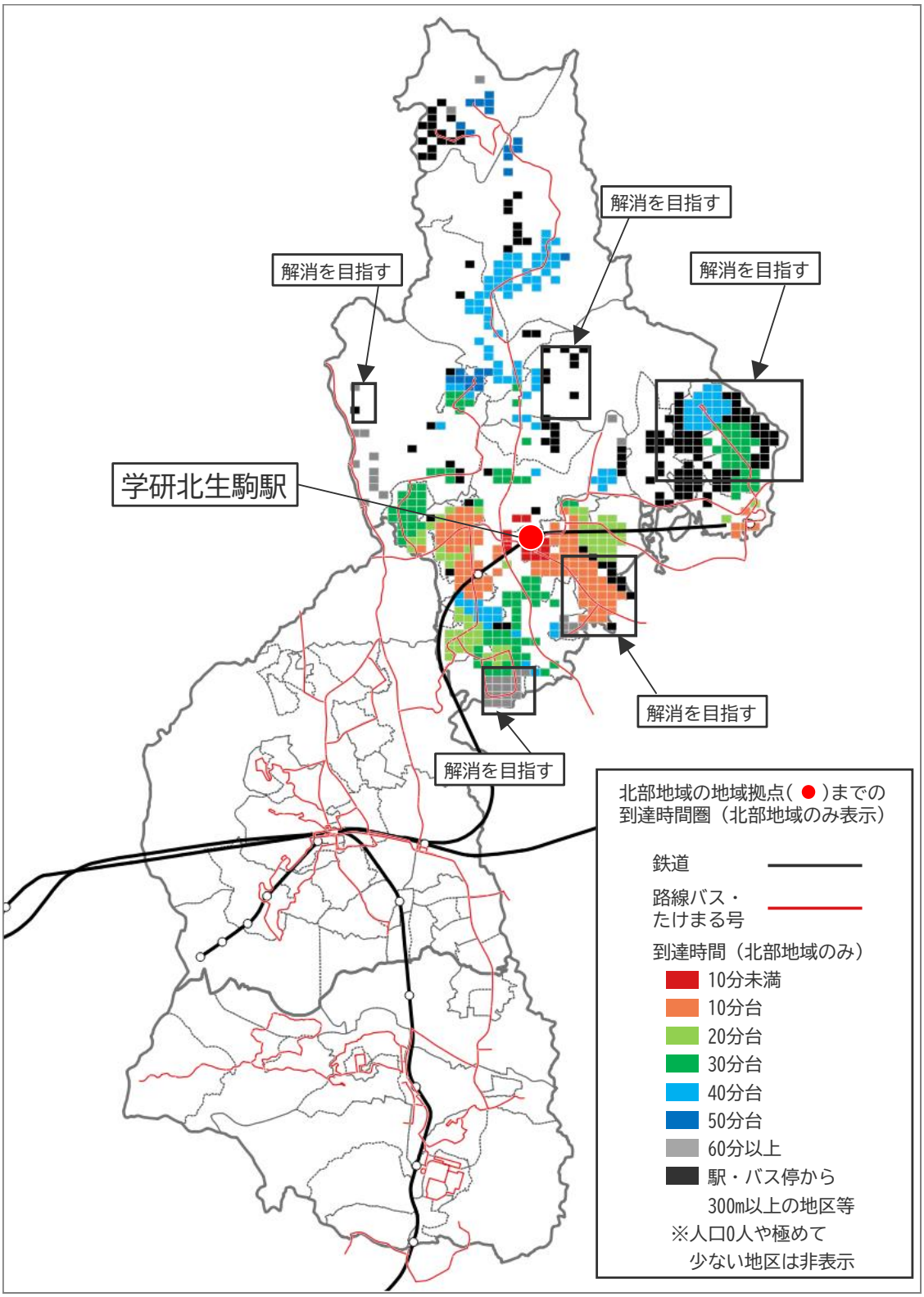


図 7-5　学研北生駒駅への到達時間圏

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。

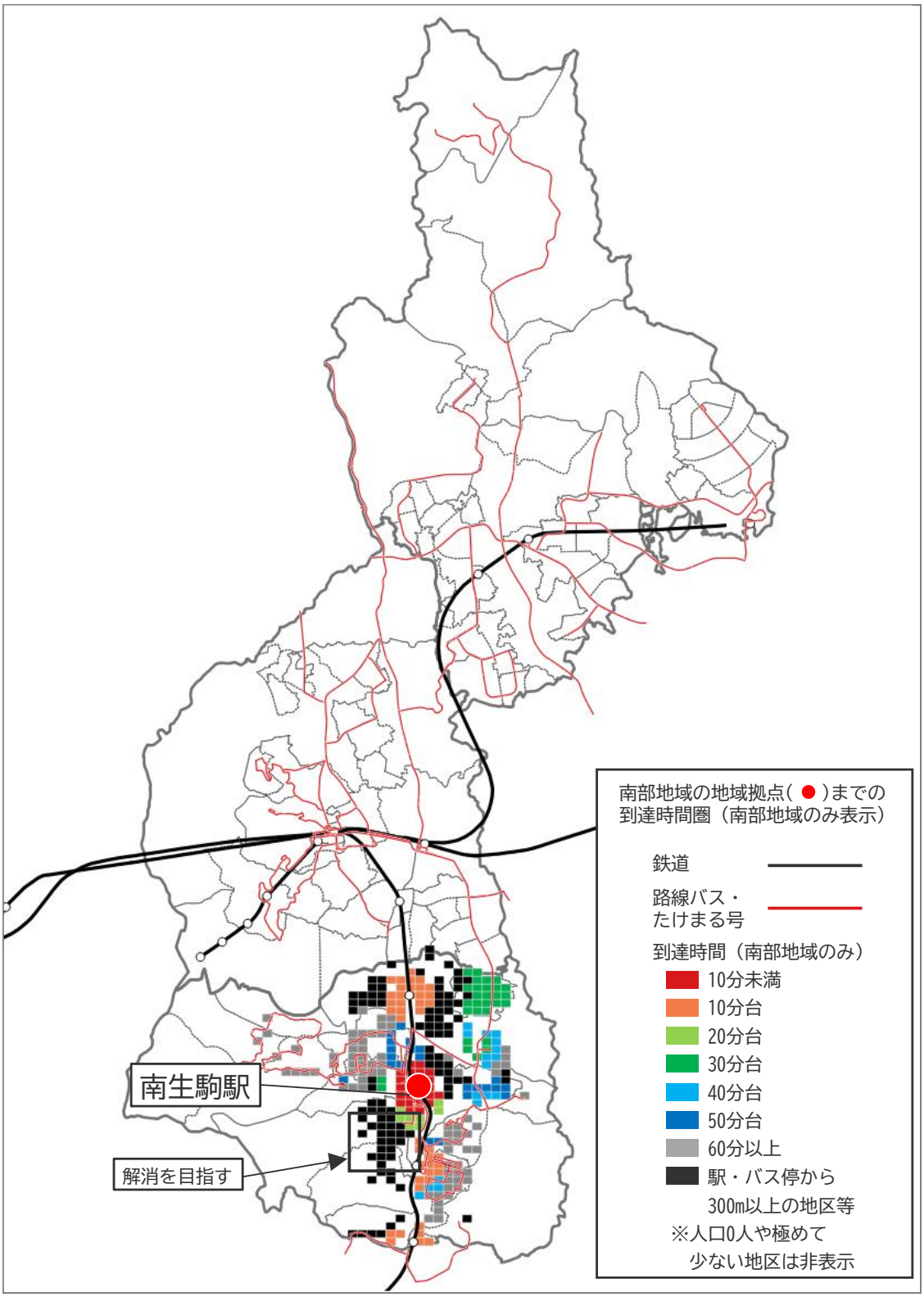


図 7-6　南生駒駅への到達時間圏

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。

基本方針③　市民・地元企業・行政等の協働による公共交通サービスの充実

基本方針③「市民・地元企業・行政等の協働による公共交通サービスの充実」については、地域内フィーダー系統補助を受けているたけまる号西畑線の維持に向けて、「1 日あたりの利用者数の維持」を目標とします。

<table>
<tr><th colspan="4">目標</th></tr>
<tr><td colspan="4">たけまる号西畑線の１日あたりの利用者数の維持</td></tr>
<tr><th colspan="4">目標の設定</th></tr>
<tr><td colspan="4">人口減少や生産年齢人口の減少が見込まれる中、地域内フィーダー系統補助を受けているたけまる号西畑線の維持に向けて、1 日あたりの利用者数を現在の水準で維持する。（新型コロナウイルス感染拡大前の状況に戻す）</td></tr>
<tr><th colspan="2">評価指標</th><th>現況値（R1）</th><th>目標値（R13）</th></tr>
<tr><td rowspan="2">1 日あたりの利用者数</td><td>交通不便地である5つの町で乗降する 1 日あたりの利用者数が、当該 5 つの町の住民基本台帳人口の合計に占める割合</td><td>2.68%</td><td>2.68%</td></tr>
<tr><td>補助対象系統全体での1日あたりの利用者数が、当該補助対象系統を利用する沿線町区の住民基本台帳人口の合計に占める割合</td><td>1.70%</td><td>1.70%</td></tr>
<tr><th colspan="4">評価方法等</th></tr>
<tr><td colspan="4">・使用するデータ：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。
・評価時期：毎年</td></tr>
</table>

8. 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。

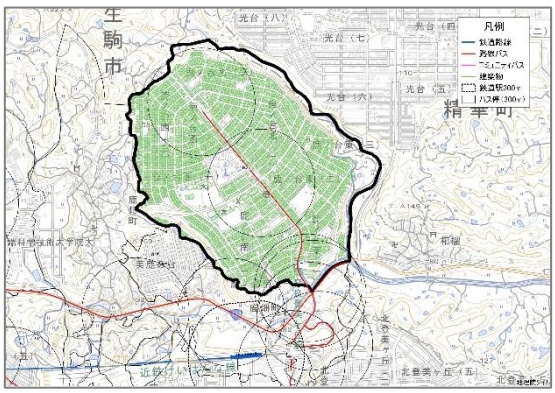
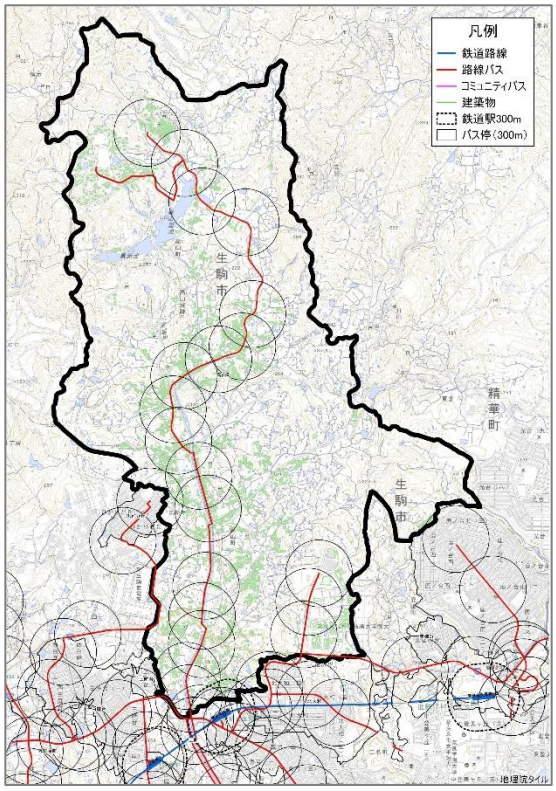
なお、各事業・施策の概要や実施主体等については、次頁以降に示します。

表 8-1 事業メニュー一覧

基本方針	事業の方向性	具体的な事業
①公共交通サービスの提供による市民の活動機会の保障	①市民の日常生活における活動機会の保障	事業①：公共交通サービスの整備優先順位の高い地区への対応 事業②：買い物や通院等の時間帯に合わせた公共交通サービスの提供 事業③：公共施設等での多様なニーズに対応した公共交通サービスの提供
	②地域主体の公共交通サービスの検討	事業④：近隣の助け合い輸送等の導入に向けた検討
	③高齢者が安心して利用できる移動手段の確保	事業⑤：高齢者運転免許自主返納制度等との連携
②まちづくりと連携した公共交通サービスの提供	①まちづくりや観光分野と公共交通の連携	事業⑥：都市拠点等への公共交通サービスの見直し・改善 事業⑦：公共交通を利用して観光できる環境づくり
	②新しい技術の活用	事業⑧：学研高山地区等での ICT を活用した交通システム等の検討 事業⑨：MaaS 等の技術を活用した乗継利便性向上の検討
③市民・地元企業・行政等の協働による公共交通サービスの充実	①既存の公共交通サービスの運行形態の見直し・改善	事業⑩：たけまる号の運行形態の見直し・改善 事業⑪：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需要喚起に向けた公共交通の情報提供	事業⑫：公共交通・おでかけ情報等の広報媒体の作成 事業⑬：市広報誌やﾎｰﾑﾍﾟｰｼﾞ、SNS 等での情報発信 事業⑭：イベント等と連携した公共交通の利用啓発 事業⑮：モビリティ・マネジメントの実施
	③地元企業等との協働や連携の推進	事業⑯：企業や病院等の送迎バスとの連携 事業⑰：地元企業等との連携の推進（協賛金・企業広告等）

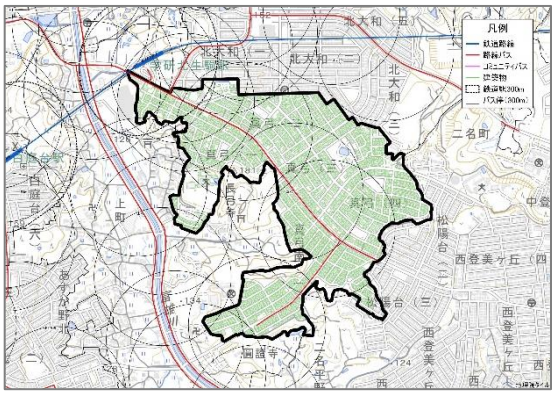
■基本方針①：公共交通サービスの提供による市民の活動機会の保障

【事業の方向性①：市民の日常生活における活動機会の保障】

事業①	公共交通サービスの整備優先順位の高い地区への対応
事業概要	**○鹿ノ台地区における公共交通サービスの提供の検討** **【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（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。 
	○高山地区における公共交通サービスの提供の検討 **【タクシーの活用】【予約型乗合タクシー】【助け合い輸送等】** 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。 道幅が狭い等の要因から、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ては、タクシーの活用、予約型乗合タクシー、助け合い輸送等を検討します。 

○真弓地区における公共交通サービスの提供の検討

【タクシーの活用】【予約型乗合タクシー】【たけまる号の運行】

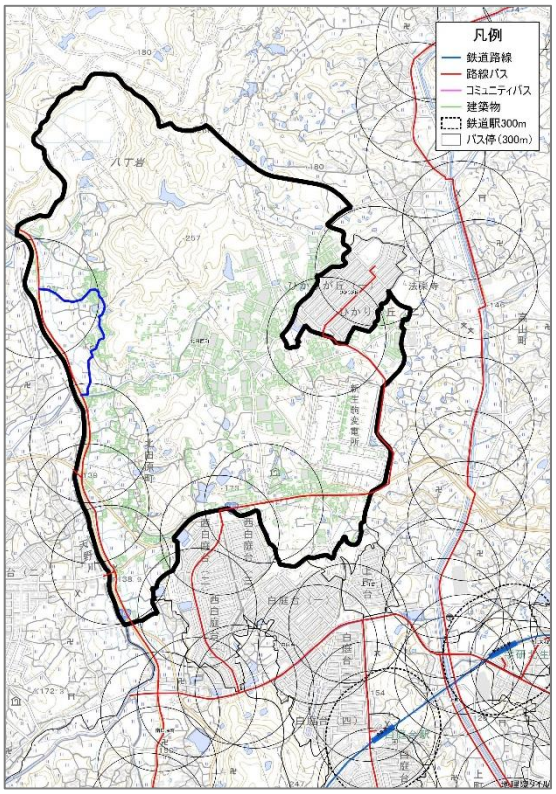


真弓地区の公共交通不便地域・空白地域は、真弓二丁目や三丁目の北大和地区との境界であり、人口が多く・坂道が多い地区になります。路線バスの西登美ケ丘真弓線が運行しており、学研北生駒駅へのアクセスが便利な地区です。

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・特定曜日のみの運行とする）を検討します。

○北田原地区における公共交通サービスの提供の検討

【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】

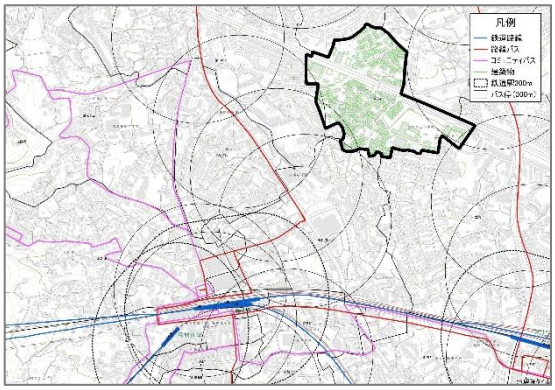


北田原地区の公共交通不便地域・空白地域は、幹線道路から東のエリアであり、人口が少なく・道幅が狭い地区になります。そのため、定時定路線の路線バスやたけまる号の導入が難しい地区になります。

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。

○桜ケ丘地区における公共交通サービスの提供の検討

【たけまる号の運行】【タクシーの活用】【予約型乗合タクシー】



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。

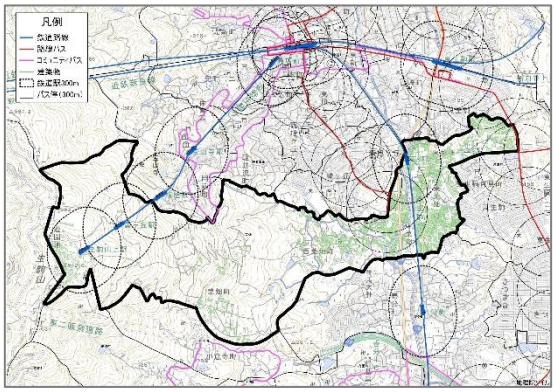
当該地区では市道谷田小明線の道路整備計画があるため、その改良にあわせて公共交通サービスの提供を検討します。

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等を検討します。

○菜畑地区における公共交通サービスの提供の検討

【たけまる号の運行】【タクシーの活用】【予約型乗合タクシー】

【助け合い輸送等】



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、助け合い輸送等を検討します。

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

実施予定時期（鹿ノ台）	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
	運行計画検討	実証運行開始	→	→	→	→
（他 5 地区）	運行計画検討	→	→	随時実施	→	→

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。

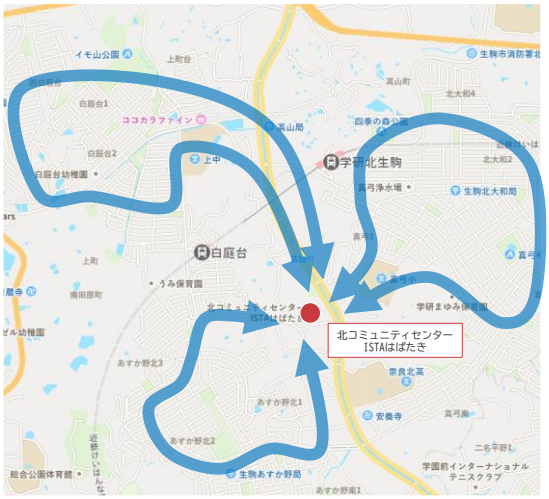
地区名	人口（人）	75歳以上割合（%）		65歳以上単独世帯割合	年少人口割合（%）	老年人口割合（%）	外出をあきらめた割合（%）	バス停・駅までの距離	バス停・駅までの勾配	公共交通族割合（%）	買物移動が不便と感じる割合（%）	通院移動が不便と感じる割合（%）	バスを本当は使いたい割合（%）	たけまる号を本当は使いたい割合（%）	公共交通サービス早急に/将来必要な割合（%）
	(R2.7)	(R2.7)	(R2.7)	(H27)	(R2.7)	(R2.7)	(R2)	(H22)	(H22)	(R2)	(R2)	(R2)	(R2)	(R2)	(R2)
鹿ノ台	7085	1558	22%	10%	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

事業②	買い物や通院等の時間帯に合わせた公共交通サービスの提供
事業概要	**○買い物や通院の時間帯に合わせた公共交通サービスの提供の検討** 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。 ①地区の検証）令和２年度に実施した住民アンケート調査結果や現状の人口動態、公共交通サービス、施設立地状況等から、買い物や通院の活動機会が保障されていない地区等を検証。高齢化等の指標により、整備優先順位を立案。 ②ニーズの検証）検討対象地区について、地元住民（自治会等）の意見・ニーズを収集し、地元として公共交通サービス提供を必要としているかの検証。 ③代替案の作成）公共交通サービス検討対象地区について、複数の導入する代替案を作成（計画立案）。この代替案について、地元が選択。

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

実施予定時期	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
	運行計画検討	→	→	随時実施	→	→

事業③	公共施設等での多様なニーズに対応した公共交通サービスの提供
事業概要	**○コミュニティセンターを起点とした公共交通サービスの提供の検討** 高齢者等の交流の場・生きがいづくりの場として中心的な施設であるコミュニティセンターでの活動機会保障を目指し、既存の公共交通サービスの強化やデマンド型の公共交通サービス等を検討します。 北コミュニティセンターISTA はばたきのイメージ 

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

実施予定時期	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
	運行計画検討	→	→	随時実施	→	→

【事業の方向性②：地域主体の公共交通サービスの検討】

事業④	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等、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（基本的にはエリアが広く、鉄道駅から距離があり、交通事業者の施策では収支の面でハードルが高いと思われる地区を対象とする） 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

黒岩地区内交通 あすくろ号　（岩手県北上市黒岩地区）

背景	・地区内にはコミュニティバス「おに丸号」が運行されているものの、運行経路は限られ、おに丸号の利用が困難な住民が存在
運行内容	・黒岩地区内交通 あすくろ号は、利用者の自宅とコミュニティバスとの乗継拠点にもなっている黒岩まんなか広場や地域行事の会場を結ぶ交通手段
経緯	・平成30年9月：おに丸号の経路見直しを地域から市に相談→検討開始 ・平成30年9月～平成31年3月：黒岩自治振興会が、交通弱者を救うための検討会を立ち上げ、市も検討に参加 ・平成31年4月～令和元年8月：黒岩自治振興会、NPOあすの黒岩を築く会、市、地域公共交通アドバイザー、車両提供者が運行開始に向けた検討 ・令和元年9月～：実証運行（令和2年4月～：本格運行（予定））

■取組のポイント

地域の交通体系における役割	
地域の交通体系における役割	● 北上市の公共交通ネットワークは幹線交通、拠点間交通、地域内交通により構成され、あすくろ号は地域内交通に位置づけ ● 乗合タクシー、空白地有償運送、互助による輸送の３案について検討し、互助による輸送を選択 ● 運行主体が無理なく続けられるよう、運行ルートや目的地を制限 ● 「黒岩まんなか広場わくわく夢工房」を待合施設として、おに丸号運行日に開放
生活サービス機能確保との連携	● 産地直売所、高齢者サロン、学童保育所等の生活サービス機能が整備された「黒岩まんなか広場」に乗継拠点「黒岩地域ターミナル」を設置
関係者の役割分担	
検討の進め方	● 黒岩自治振興会が、交通弱者を救うための検討会を立ち上げ ● 市が地域公共交通サポート事業、市互助輸送事業補助要領にもとづき導入を支援するとともに、検討に並行して運輸支局に相談
経費等の負担	● 燃料代・保険代の2/3を市、1/3を黒岩自治振興会が負担
地域住民の参加	
安全・安心の確保	● ドライバーは市内の自動車学校において交通安全講習を受講
利用の促進	● 民生委員が移動に困っている高齢者に対して、直接利用を呼び掛け ● 運行主体の広報誌で地域行事への交通手段としてあすくろ号を紹介

■交通ネットワーク

■費用負担

■運行概要

運営主体	黒岩自治振興会（NPOあすの黒岩を築く会に運行を委託）		
運行形態	端末交通型・特定目的型	車両	7人乗りワゴン車(1台)
運行ルート・エリア	・おに丸号利用：利用者自宅から黒岩地域ﾀｰﾐﾅﾙ（乗継拠点）―沢目コース・万内コースの２コース ・地域行事等への出席：自宅から各会場　※黒岩地区内のみ		
運行日・回数等	・おに丸号利用：飯豊黒岩線運行日（月・木曜日） ・地域行事等への出席：随時		
運転者	NPO法人あすの黒岩を築く会の職員　7名登録、主に2名が運行		
利用者	黒岩地区の住民		
利用方法	原則、前日15時までに電話予約	金銭収受	なし
利用者数	9月～10月：38人、11月：22人（計60人） （内訳-おに丸号利用：33人、地域行事等への出席：27人）		

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
	○	○	○	○	－	－

実施予定時期	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
	実現可能性検討	行政支援スキーム検討	実施準備	随時実施	→	→

【事業の方向性③：高齢者が安心して利用できる移動手段の確保】

事業⑤	高齢者運転免許自主返納制度等との連携
事業概要	**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充実等を検討します。 ＜運転経歴証明書の提示で受けられる特典の一例＞ ・タクシー乗車運賃の１割引（奈良近鉄ﾀｸｼｰ、生駒交通、飛鳥ﾀｸｼｰ等） ・奈良交通・エヌシーバス全路線の半額 ・「奈良交通ゴールドパス定期券(6 ヶ月券)」を 2 回に限り無料で配付 ・商品・施設入場料・飲食代等の割引　等 **〇生駒市高齢者交通費等助成事業との連携** 生駒市高齢者交通費等助成事業（生きいきクーポン券交付事業）は、高齢者の方、障がい者の方などを対象に、生きがい支援、社会参加の促進、健康づくりに役立ててもらうため、交通機関だけでなく、公共施設の施設使用料、カタログに記載された介護用品などさまざまなメニューでご使用いただける一人当たり 10,000 円分のクーポン券を交付する制度です。 鉄道・バス・タクシー等での利用が大半を占めている本事業については、担当部局と連携を図り、今後も周知を図っていきます。また、新たな公共交通サービス提供の状況を踏まえ、内容充実についても検討していきます。 ＜生きいきクーポンの利用の一例＞ ・交通系 IC カード（KIPS ICOCA・ICOCA）へのチャージ ・生駒ケーブルの回数券購入 ・コミュニティバス（たけまる号）の回数券購入 ・奈良交通バス CI-CA へのチャージ ・奈良交通ゴールドパスの購入、奈良交通バス回数券購入 ・タクシーの支払いに利用可能　　等

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

実施予定時期	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
	随時実施	→	→	→	→	→

■基本方針②：まちづくりと連携した公共交通サービスの提供

【事業の方向性①：まちづくりや観光分野と公共交通の連携】

事業⑥	都市拠点等への公共交通サービスの見直し・改善
事業概要	**○将来の生活交通圏域に準じた公共交通サービスの確保** 次期都市計画マスタープラン（検討中）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。 ＜関連する事業と効果のイメージ＞ ・学研北生駒駅／学研北生駒駅中心地区まちづくりにより駅周辺の整備が進めば利便性がよくなる。 ・南生駒駅／バリアフリー基本構想を策定、重点整備地区として南生駒駅選定、駅周辺の整備が進めば利便性がよくなる。 ＜運行改善の事業案＞ ・昼間時間帯等の運行頻度や運行ルートの変更 ・駅周辺の整備事業にあわせて、一般送迎車両用のスペースの整備やタクシーベイの整備、バスターミナルの整備等、交通結節機能強化を検討。またバスによるアクセス利便性向上策を検討　等

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

実施予定時期	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
	運行計画検討 →	→	→	→	随時実施 →	→

事業⑦	公共交通を利用して観光できる環境づくり

事業概要

○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等、観光振興に資する施策を検討します。

○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。

＜奈良交通で実施しているフリー乗車券＞

○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。

＜奈良交通で実施している路線図と観光案内のマップ＞

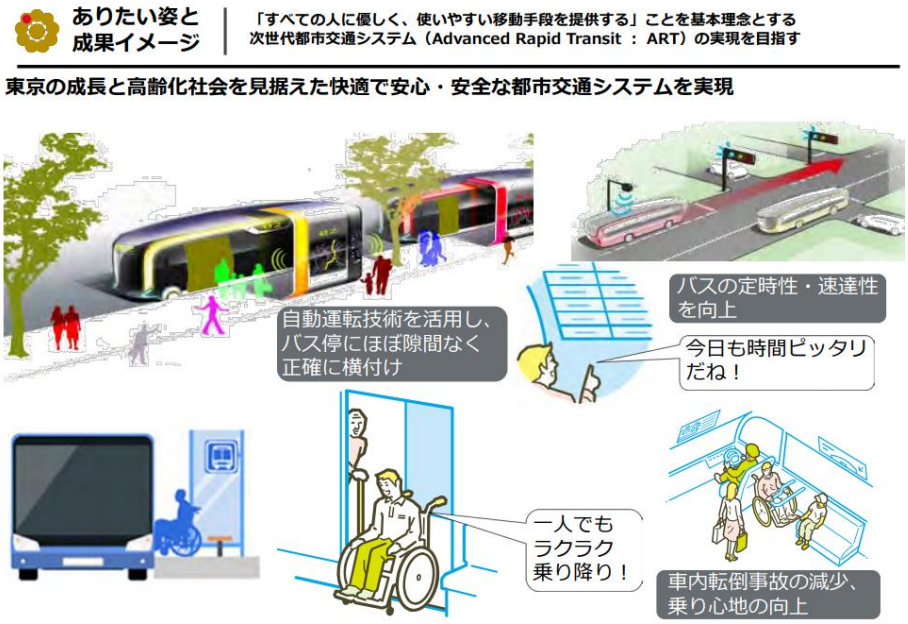
実施主体

生駒市	国・県	交通事業者	地元住民	企業	その他
○	－	○	－	○	観光施設

実施予定時期

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
実施準備	→	随時実施	→	→	→

【事業の方向性②：新しい技術の活用】

事業⑧	学研高山地区等での ICT を活用した交通システム等の検討
事業概要	**○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向性が示されています。 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向性と連携して、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 **○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
	○	○	○	－	－	－

実施予定時期	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
	情報収集 実現可能性検討	→	→	→	→	→

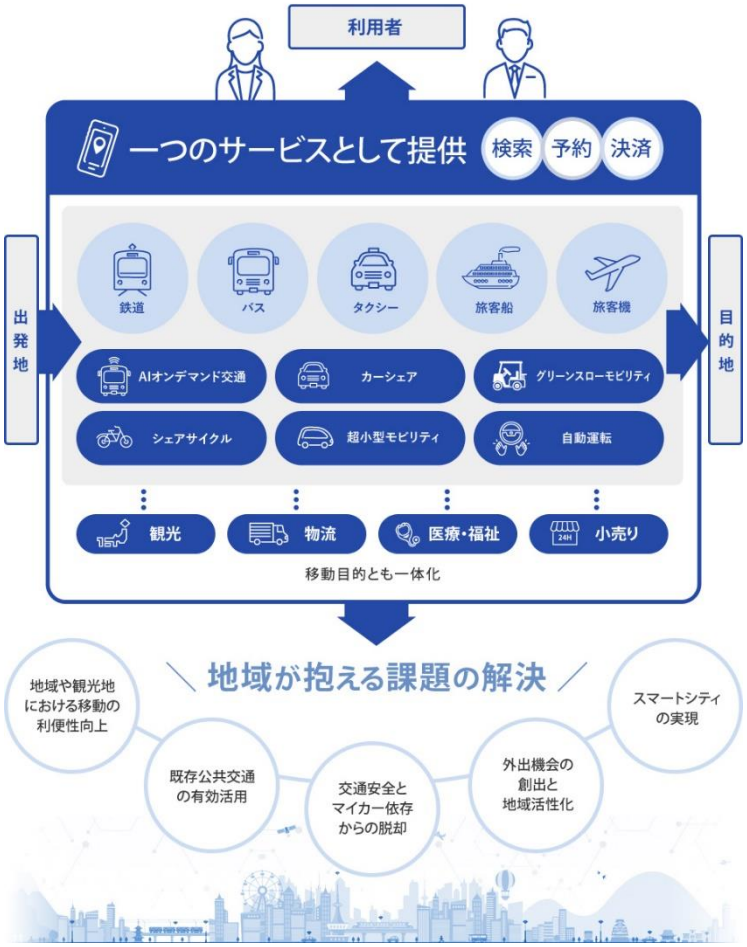
事業⑨	MaaS 等の技術を活用した乗継利便性向上の検討

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 等の情報収集や乗継利便性に資する交通施策の実施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
○	○	○	－	○	－

実施予定時期

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
情報収集 実現可能性検討	→	→	→	→	→

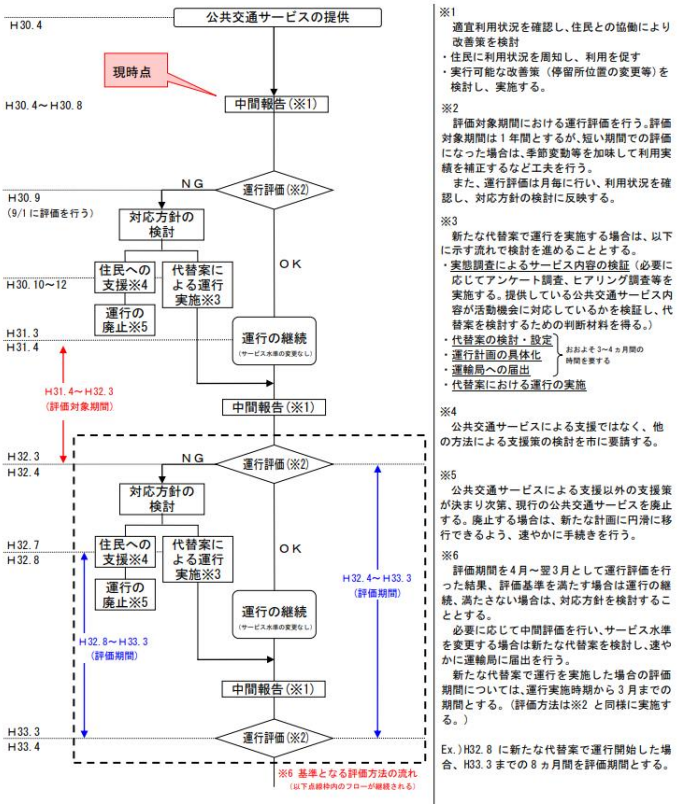
■基本方針③：市民・地元企業・行政等の協働による公共交通サービスの充実

【事業の方向性①：既存の公共交通サービスの運行形態の見直し・改善】

事業⑩	たけまる号の運行形態の見直し・改善
事業概要	**〇たけまる号西畑線の維持・確保（地域内フィーダー系統）** 地域内フィーダー系統補助を受けているたけまる号西畑線は、沿線地区の日常の生活交通の確保として必要不可欠なバス路線であるため、今後も継続的に運行できるように、利便性の確保及び財源の確保に向けた取り組みを実施します。 ＜定量的な効果を図るための指標＞ ①各年度において、交通不便地である 5 つの町で乗降する 1 日あたりの利用者数が、各年度内 4 月 1 日時点での当該 5 つの町の住民基本台帳人口の合計に占める割合（目標数値：2.68%【令和元年実績数値】） ②各年度において、補助対象系統全体での 1 日あたりの利用者数が、各年度内 4 月 1 日時点での当該補助対象系統を利用する沿線町区の住民基本台帳人口の合計に占める割合（目標数値：1.70%【令和元年実績数値】） ＜目標達成するために行う事業＞ ・沿線自治会における利用の呼びかけ ・市ホームページや広報紙を活用したコミュニティバスの周知 **〇地区特性に応じたたけまる号の運行改善** たけまる号萩の台線では、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。 ＜運行改善の事業案＞ ・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　等

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

実施予定時期	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
	随時実施	→	→	→	→	→

事業⑪	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。 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 上記①や②は、評価基準を下回らないように行う日々の取組で、上記③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等の方法により、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）  ※1 適宜利用状況を確認し、住民との協働により改善策を検討 ・住民に利用状況を周知し、利用を促す ・実行可能な改善策（停留所位置の変更等）を検討し、実施する。 ※2 評価対象期間における運行評価を行う。評価対象期間は１年間とするが、短い期間での評価になった場合は、季節変動等を加味して利用実績を補正するなど工夫を行う。 また、運行評価は月毎に行い、利用状況を確認し、対応方針の検討に反映する。 ※3 新たな代替案で運行を実施する場合は、以下に示す流れで検討を進めることとする。 ・実態調査によるサービス内容の検証（必要に応じてアンケート調査、ヒアリング調査等を実施する。提供している公共交通サービス内容が活動機会に対応しているかを検証し、代替案を検討するための判断材料を得る。） ・代替案の検討・設定 ・運行計画の具体化 ・運輸局への届出 （おおよそ3～4ヵ月間の時間を要する） ・代替案における運行の実施 ※4 公共交通サービスによる支援ではなく、他の方法による支援策の検討を市に要請する。 ※5 公共交通サービスによる支援以外の支援策が決まり次第、現行の公共交通サービスを廃止する。廃止する場合は、新たな計画に円滑に移行できるよう、速やかに手続きを行う。 ※6 評価期間を４月～翌３月として運行評価を行った結果、評価基準を満たす場合は運行の継続、満たさない場合は、対応方針を検討することとする。 必要に応じて中間評価を行い、サービス水準を変更する場合は新たな代替案を検討し、速やかに運輸局に届出を行う。 新たな代替案で運行を実施した場合の評価期間については、運行実施時期から３月までの期間とする。（評価方法は※2 と同様に実施する。） Ex.）H32.8 に新たな代替案で運行開始した場合、H33.3 までの８ヵ月間を評価期間とする。

○地域主体の公共交通サービス導入ガイドブックの作成

地域独自（地域主体）でコミュニティバス等の運行を計画する場合に、その運行実施に向けた支援を行うこととします。現在までのコミュニティバス（たけまる号）の導入や運営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、地域から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

○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保障を目的として、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た人が多い地区等

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

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

実施予定時期（評価指標）	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
	指標検討	運用開始	→	→	→	→
（ｶﾞｲﾄﾞﾌﾞｯｸ）	運用方法検討	→	運用開始	→	→	→
（小さな需要）	運行計画検討	→	→	随時実施	→	→

【事業の方向性②：需要喚起に向けた公共交通の情報提供】

事業⑫	公共交通・おでかけ情報等の広報媒体の作成
事業概要	**○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、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等を掲載した広報媒体を作成します。 ＜生駒市の公共交通マップ（企業広告付き）＞

実施主体	生駒市	国・県	交通事業者	地元住民	企業	その他
	○	－	○	－	○	公共交通の沿道施設

実施予定時期	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
	随時実施	→	→	→	→	→

事業⑬	市広報誌やホームページ、SNS 等での情報発信
事業概要	**○市広報誌やホームページ、SNS 等で情報の発信** 作成した広報媒体等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。 ＜現在の生駒市の交通に関するホームページ＞

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

実施予定時期	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
	ﾎｰﾑﾍﾟｰｼﾞ検討	運用開始	→	→	→	→

事業⑭	イベント等と連携した公共交通の利用啓発
事業概要	**○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。

実施主体	生駒市	国・県	交通事業者	地元住民	企業	その他
	○	－	○	○	○	イベントの実施主体等

実施予定時期	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
	随時実施	→	→	→	→	→

事業⑮	モビリティ・マネジメントの実施

事業概要

○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等を提供することで、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。

○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等、転入者に公共交通情報を提供します。

＜奈良県宇陀市でのモビリティ・マネジメントの取組事例＞

実施主体

生駒市	国・県	交通事業者	地元住民	企業	その他
○	－	○	○	－	－

実施予定時期

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
随時実施	→	→	→	→	→

【事業の方向性③：地元企業等との協働や連携の推進】

事業⑯	企業や病院等の送迎バスとの連携

事業概要

○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。

○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、来訪者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。

＜兵庫県福崎町の大学バスと連携した取組事例＞

福崎町と神戸医療福祉大学の間で締結した包括連携協定により実現した、全国でも非常に珍しい市町村運営有償運送による大学のバスを持ちこんで運行するバス。
既存のコミュニティバスの運行が終了する１６：２８以降に、駅前（交通広場）と西野南（ボンマルシェ）の２箇所を周回するため、空白時間帯だった午後４～９時の買い物やお出かけの利便性向上。

実施主体

生駒市	国・県	交通事業者	地元住民	企業	その他
○	－	○	－	○	医療機関等

実施予定時期

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
ﾊﾟｰﾄﾅｰの検討	→	→	運行計画検討	→	→

事業⑰	地元企業等との連携の推進（協賛金・企業広告等）
事業概要	**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、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、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。

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

実施予定時期	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
	随時実施	→	→	→	→	→

9. 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。

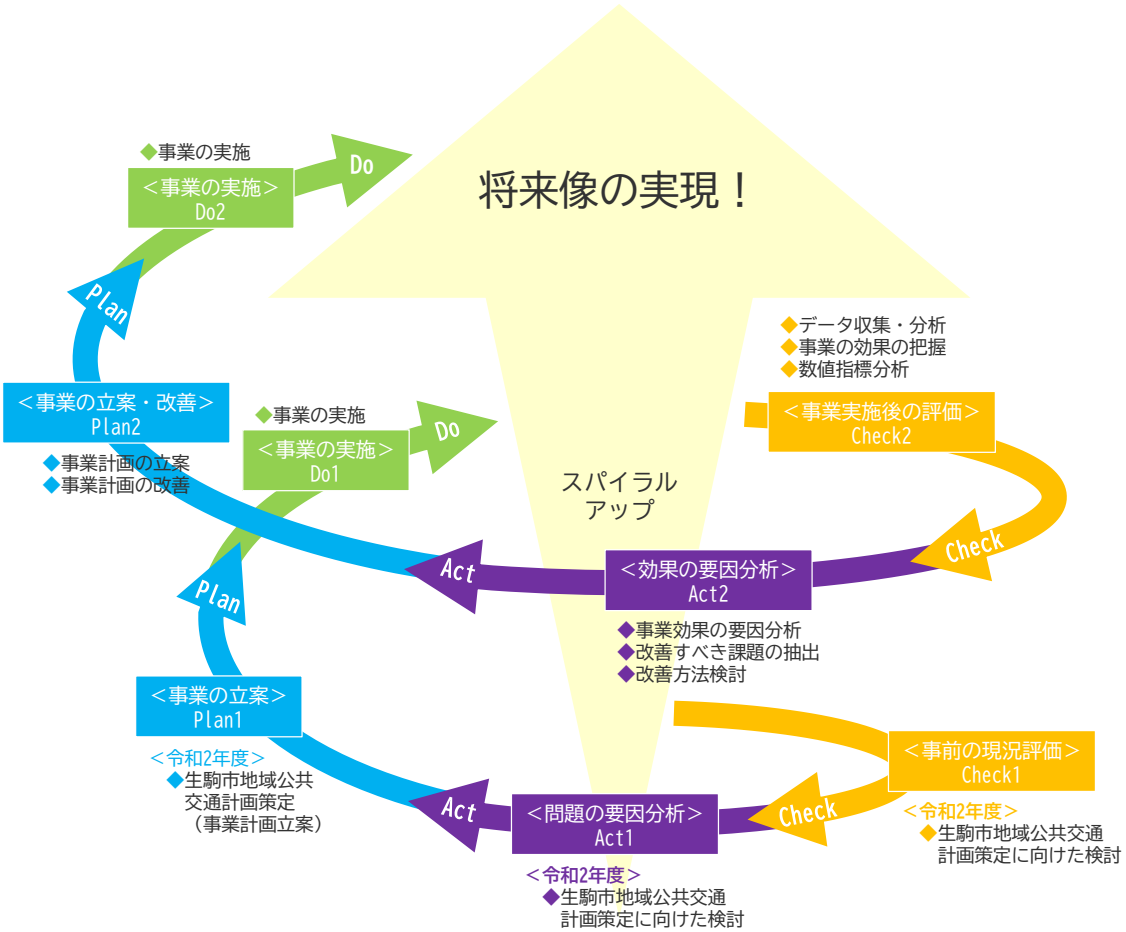


図 9-1　ＰＤＣＡサイクルのイメージ