

生駒市地域公共交通計画（案）

概要版

令和〇年〇月

本計画（本編）の構成

第1章 計画策定にあたっての背景と目的

第2章 上位計画及び関連計画の整理

概要版では削除

第3章 生駒市の地域公共交通に対する考え

第4章 生駒市地域公共交通総合連携計画のフォローアップ

概要版では削除

第5章 地域及び地域公共交通の現状・課題分析

概要版では削除

第6章 将来のまちづくりに向けた地域公共交通のあり方

第7章 地域公共交通計画の基本方針と目標設定

第8章 目標を達成するために行う事業・施策

第9章 計画の達成に向けた評価に関する事項

1 計画策定にあたっての背景と目的

背景と目的

生駒市は、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が、早期に開発された計画的市街地では、傾斜地の多い住環境、75歳以上人口の増加等により、バス停までの徒歩移動が困難な人が増えています。また、団塊世代の再雇用後の退職時期も迎え、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。

このような状況を踏まえ、総合計画等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られた地域公共交通に対する考えに則り、公共交通サービスの提供による市民の活動機会が保障されたまちを目指し、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す。

計画の区域

生駒市全域

計画の期間

2021年度～2031年度（11年間） ※2025年度：中間見直し

2 生駒市の地域公共交通に対する考え方：長期的な方針

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、大阪等への従業が多く、昼間時間帯の市内は、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。近年、運転免許が幅広い年齢層に行き渡り、自動車での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。
- ・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おり、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。
- ・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。

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す。

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 地域公共交通計画策定の考え方

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、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。

- ・現在までの生駒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」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。

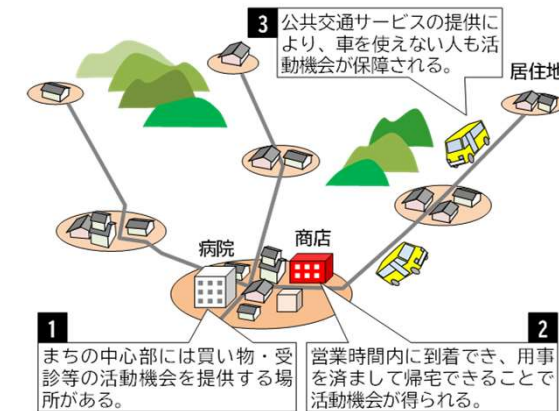


図 活動機会の保障のイメージ図

<活動機会> 日常生活に必要な活動は、通勤、通学、買い物、通院、社交等。これらの活動をするための会社が学校、商店、病院、交流のための施設等(活動拠点)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。これ活動機会という。

<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。

<活動機会の保障> 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。

地域の現状や要改善点

や都市構造

坂道の多い計画的市街地等における高齢化の進展
団塊世代の定年退職等による昼間人口の増加
自動車利用が中心の生活スタイル

日常生活の移動

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
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

公共交通サービス

利用者
駅までのアクセス手段が不便
バス停までの徒歩によるアクセスが困難
観光地間の公共交通サービスを使った周遊が困難

事業者等
コミュニティバスの行政負担額の増加の懸念
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
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

その他
環境問題に対する社会的な要請

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

位置づけ	交通手段	
幹線交通	鉄道	近鉄奈良線 近鉄けいはんな線 近鉄生駒線
	バス	富雄庄田線(地域間幹線系統) 高の原高山線(地域間幹線系統)
支線交通	鉄道	生駒ケーブル
	バス	上記以外の市内の路線バス
	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
補完的な交通	個別交通	住宅地内などでラストワンマイル※としての移動手段
	※タクシー含む	※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

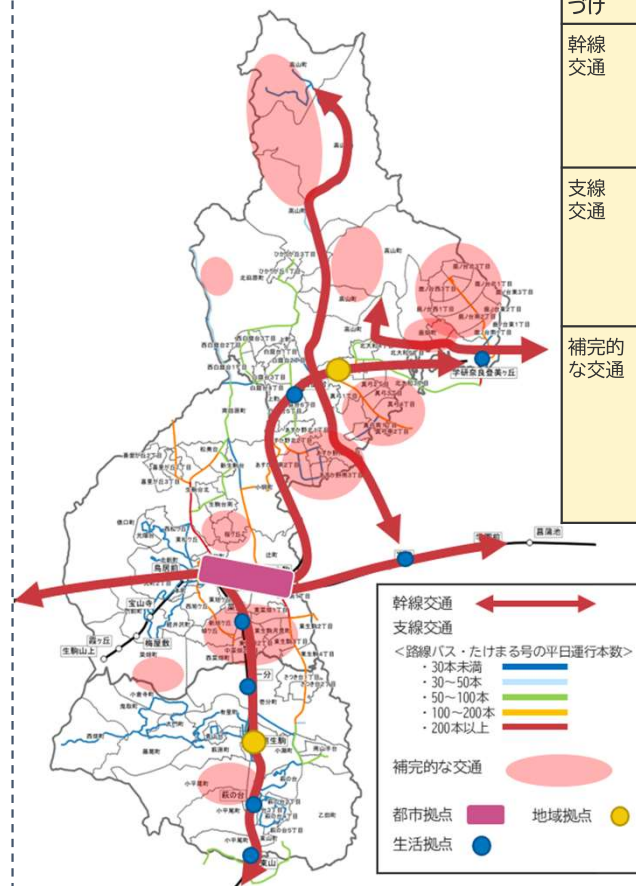


図 将来の交通体系図

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

- 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。
- 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。

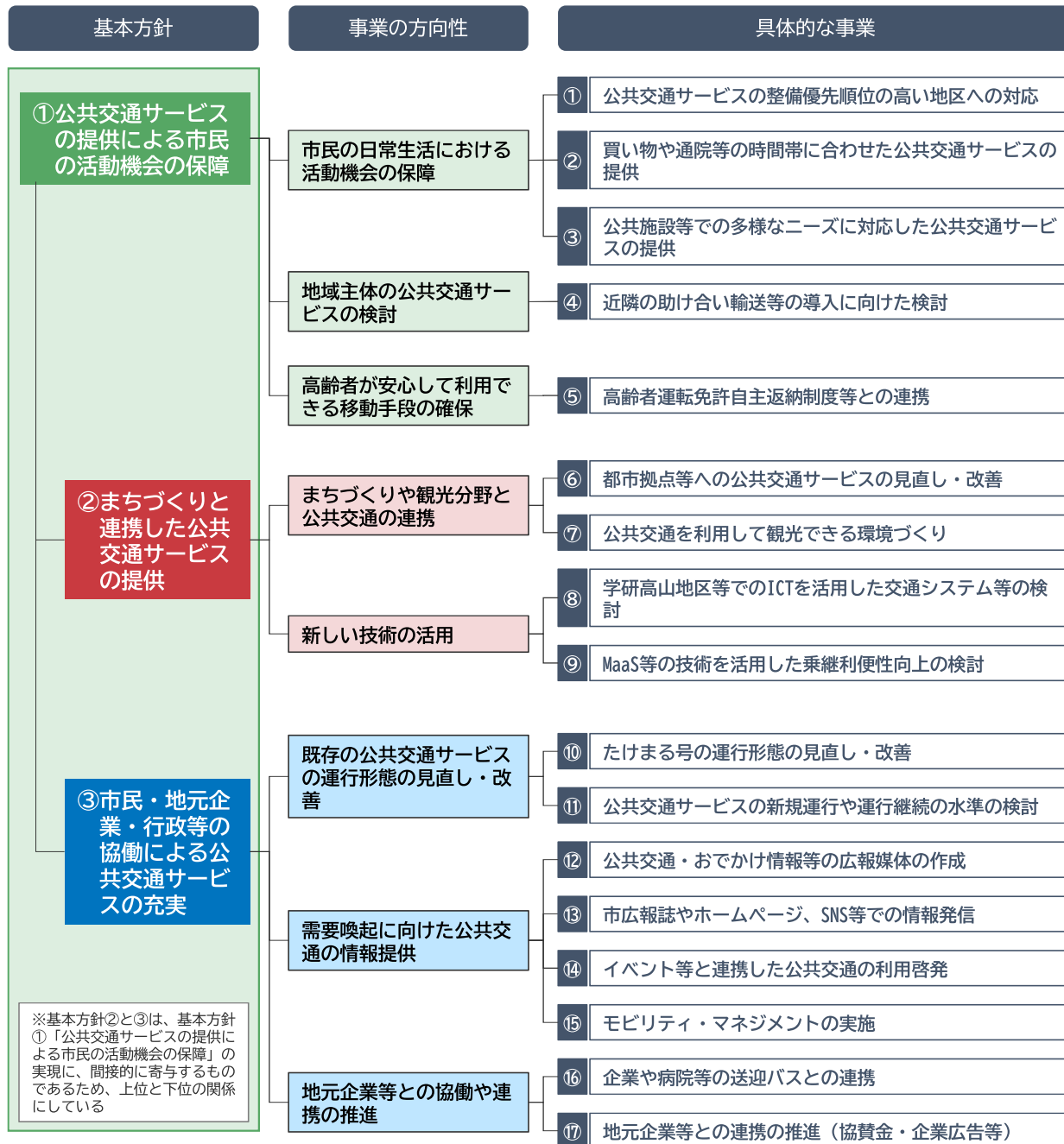
②まちづくりと連携した公共交通サービスの提供

- 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

- 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。
- 将来にわたり持続的な公共交通サービスの充実に向け、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



※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。

※モビリティ・マネジメント（Mobility Management）とは、渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを『かしこく』使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取り組みのことです。

評価に関する考え方

- 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。
- 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。本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。

計画の目標と数値目標

- 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」等を目標とします。

①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

②都市拠点等へのアクセス性の向上

③たけまる号西畑線の1日あたりの利用者数の維持

計画の目標	評価指標	現況値	目標値	評価方法
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	買い物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	80.0% [R2]	89.4% [R13]	毎年
	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	79.9% [R2]	90.0% [R13]	毎年
都市拠点等へのアクセス性の向上	生駒駅または東生駒駅周辺へ、60分以内に到着できる人の割合	68.4% [R2]	79.0% [R13]	毎年
	学研北生駒駅周辺へ、60分以内に到着できる人の割合	73.6% [R2]	93.7% [R13]	毎年
	南生駒駅周辺へ、60分以内に到着できる人の割合	46.4% [R2]	52.3% [R13]	毎年
たけまる号西畑線の1日あたりの利用者数の維持	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つの町の人口の合計に占める割合	2.68% [R1]	2.68% [R13]	毎年
	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人口の合計に占める割合	1.70% [R1]	1.70% [R13]	毎年