

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年代から良好な住宅都市、大阪等のベッドタウンとして発展してきました。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、路線バスは生駒駅や東生駒駅を中心に放射線状に運行しているため、近鉄奈良線で分断されている南北方向の移動や、矢田丘陵で分断されている竜田川沿い・富雄川沿いを連絡する東西方向の移動が不便な状況にあります。また、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性が出てきています。

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。

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、オートバイ、自転車、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。
- ・活動機会の保障は、行政だけで保障するのではなく、交通事業者や市民が一体となって取り組み、保障していくものである。

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保障していくために、公共交通サービスの提供等を検討します。

また、下記の優先順位の高い地域以外についても、公共交通サービスの提供が必要な地区を評価し、サービスの提供等を検討します。

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 категория	対象地区		
	平成22年 (2010年)	平成27年 (2015年)	令和1年 (2019年)
①直ちに検討に着手し、2～3年以内に公共交通サービスの提供を目指す地区	・本町周辺地区 ・南地区	・本町周辺地区 ・南地区	・本町周辺地区 ・南地区
②高齢化等の問題が顕在化すると考えられる時期(概ね5年後)に合わせ、公共交通サービスの提供を目指す地区	・高山地区 ・北田原地区 ・鹿ノ台地区 ・真弓地区 ・あすか野地区 ・桜ヶ丘地区 ・光陽台地区 ・東生駒地区 ・萩の台地区	・高山地区 ・北田原地区 ・鹿ノ台地区 ・あすか野地区 ・桜ヶ丘地区 ・光陽台地区 ・萩の台地区	・高山地区 ・北田原地区 ・鹿ノ台地区 ・あすか野地区 ・桜ヶ丘地区 ・光陽台地区 ・萩の台地区 ・菜畑地区 ・真弓地区
③高齢化等の問題が顕在化すると考えられる時期(概ね10年後)に合わせ、公共交通サービスの提供を目指す地区	・菜畑地区	・菜畑地区 ・真弓地区	
④現在の公共交通サービスで問題に対応可能と考えられる地区	・新生駒台地区 ・松美台地区 ・喜里が丘地区 ・生駒台南地区	・新生駒台地区 ・松美台地区 ・喜里が丘地区 ・生駒台南地区 ・東生駒地区	・新生駒台地区 ・松美台地区 ・喜里が丘地区 ・生駒台南地区 ・東生駒地区

※灰文字で示す地区は、既に公共交通サービスの検討を実施した地区を表す。

- ・本町周辺地区：コミュニティバス導入済み
- ・南地区：コミュニティバス導入済み
- ・萩の台地区：コミュニティバス導入済み
- ・光陽台地区：コミュニティバス導入済み
- ・あすか野地区：路線バスの延伸済み

(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、これまでの減便やコロナ禍での減便などに加え、都市拠点に直結する便がない地域があること、矢田丘陵で分断されている竜田川沿い・富雄川沿いを連絡する東西方向の系統が少ないこと、南北方向を直結運行する系統がない等、バスを利用しにくい状況は残っています。

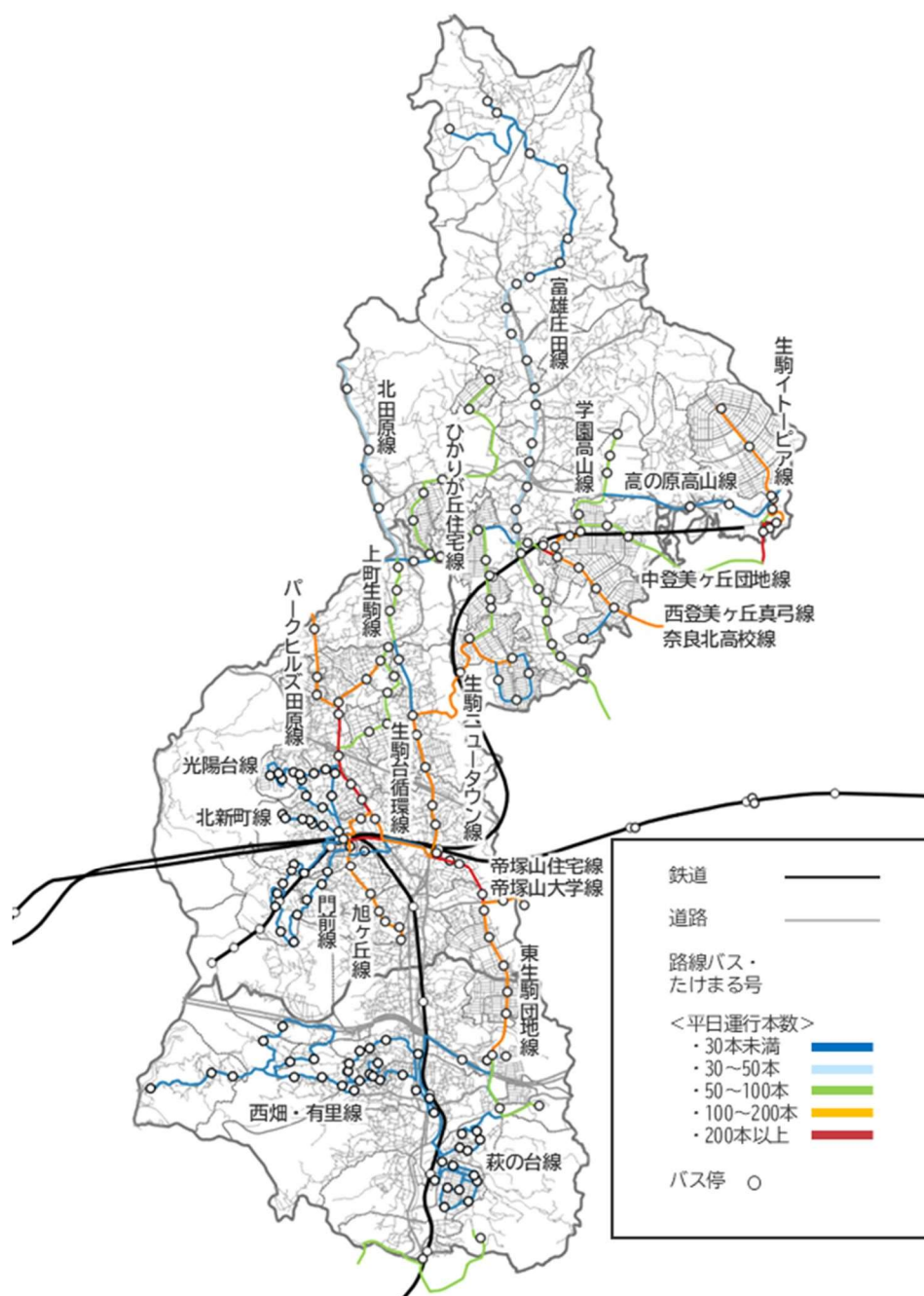


図 5-6 路線バス・たけまる号の運行本数

出典：バス事業者 HP、数値地図

2) 利用状況

- ・ 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。H17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、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。

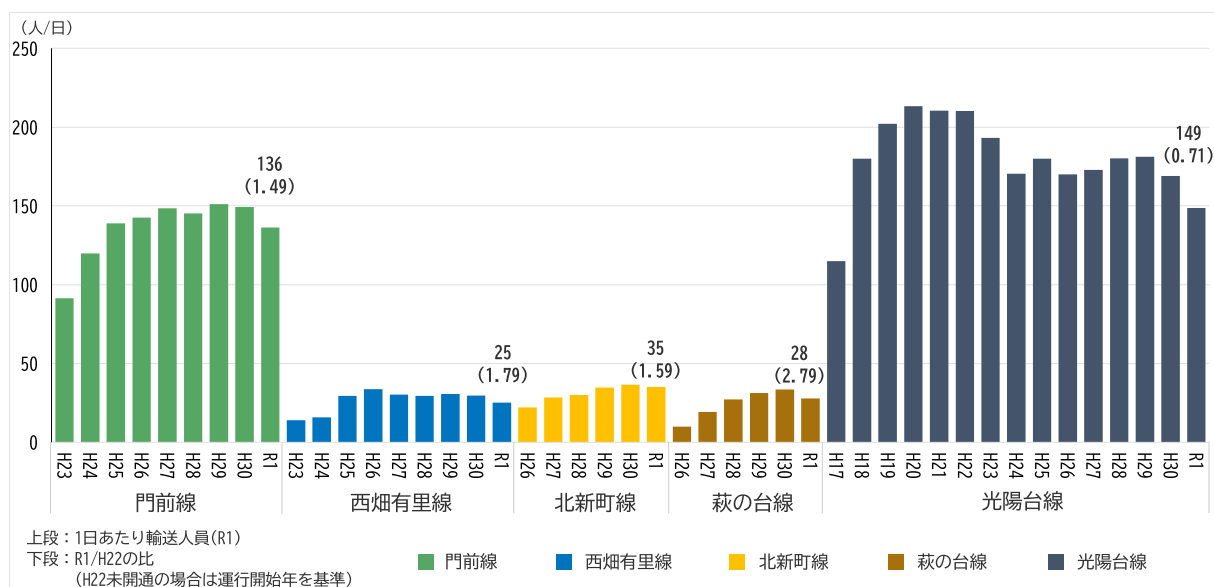
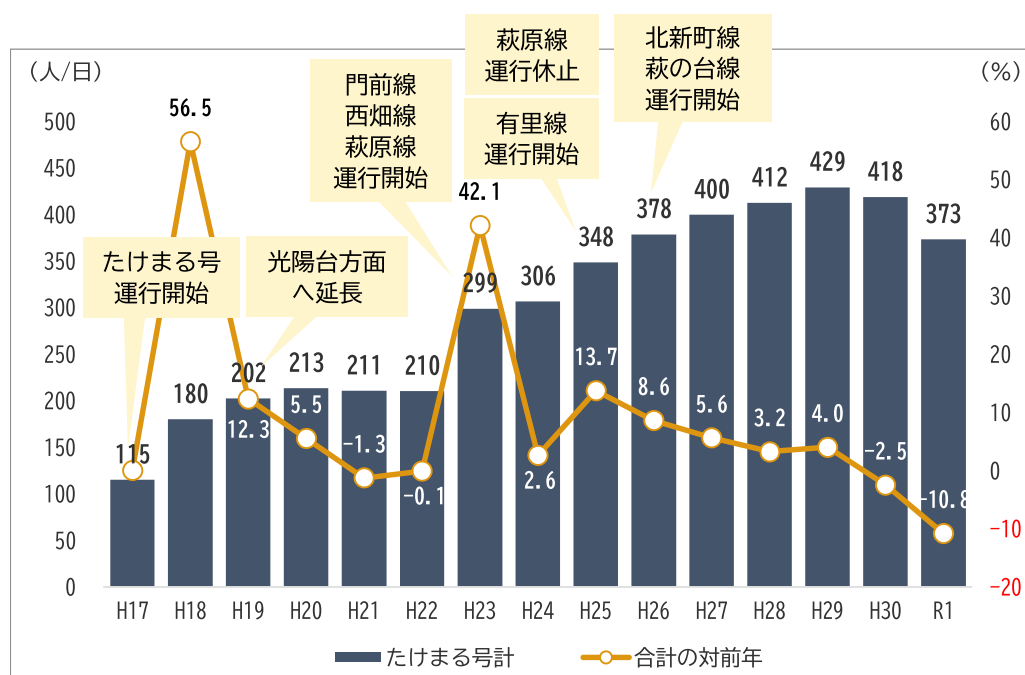


図 5-9 たけまる号の1日あたり輸送人員の推移（上：合計、下：系統別）

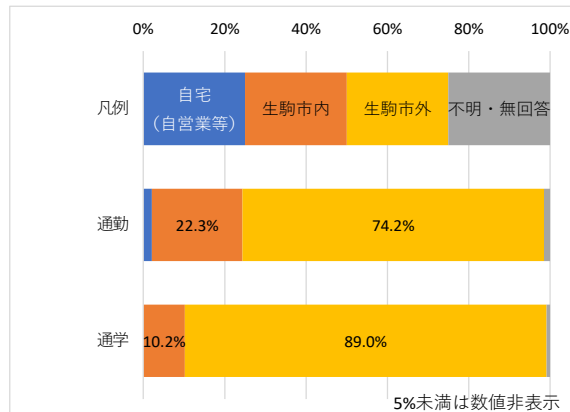
出典：生駒市統計書

(1) 市民向け調査結果

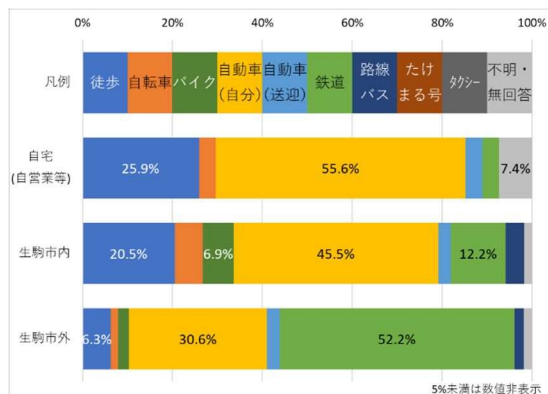
1) 通勤・通学の状況

- ・ 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。

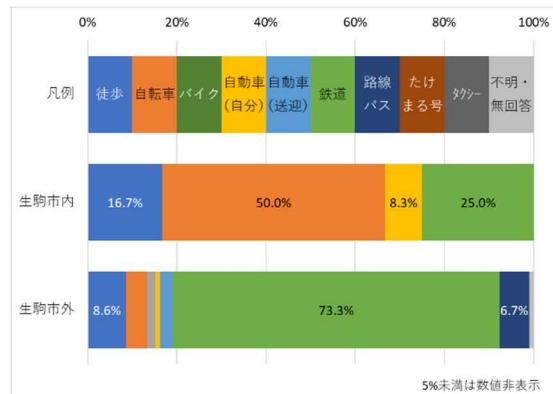
<通勤や通学先>



<主な移動手段：通勤>



<主な移動手段：通学>



出典：令和 2 年度住民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	—	・ 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してほしい。
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	—	・ 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、乗務員の確保・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

交通事業者	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。
-------	----	---

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

○坂道の多い計画的市街地等における高齢化の進展

- ・本市では、平成 25 年をピークに人口減少へ転じ、今後、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的です。家からバス停まで遠いことや坂道が急なことから、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。

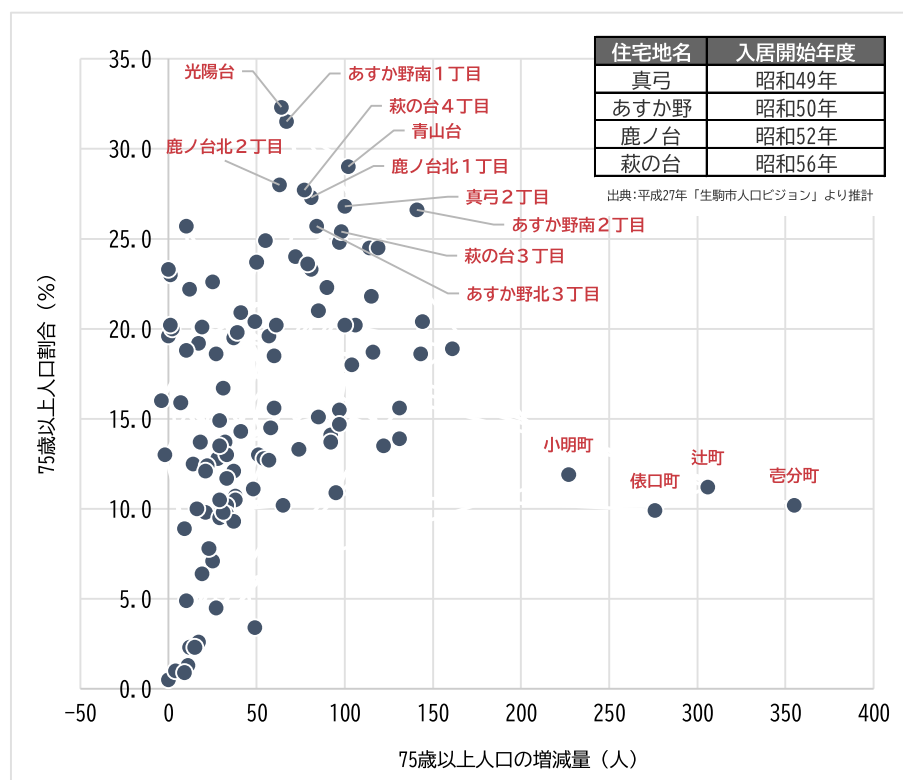


図 5-13 75 歳以上人口割合と 75 歳以上人口の増減量の関係

出典：住民基本台帳人口（平成 22 年 3 月末、令和 2 年 7 月末）

○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。
- ・昼間人口は徐々に増えてきており、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 歳代では就職等による転出超過（市外へ転出する人が多い状態）、30 歳代では結婚・子育て等による転入超過（市内へ転入する人が多い状態）がみられます。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。

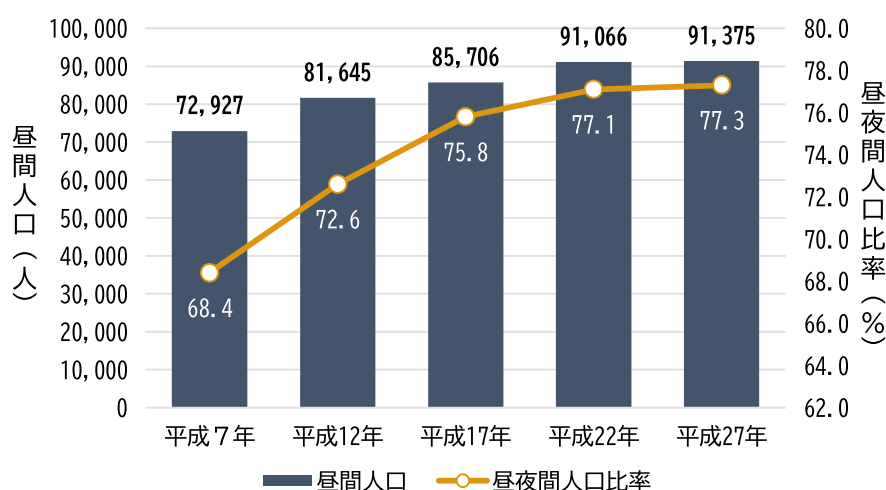


図 5-16 昼間人口の推移

出典：国勢調査

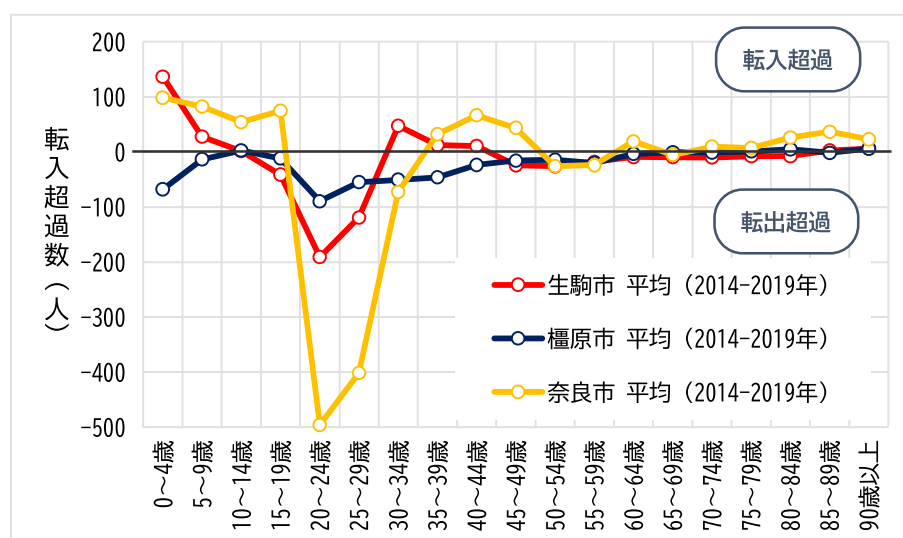


図 5-17 5歳階級別の転入・転出の状況

出典：住民基本台帳人口移動報告（2014 年～2019 年の平均）

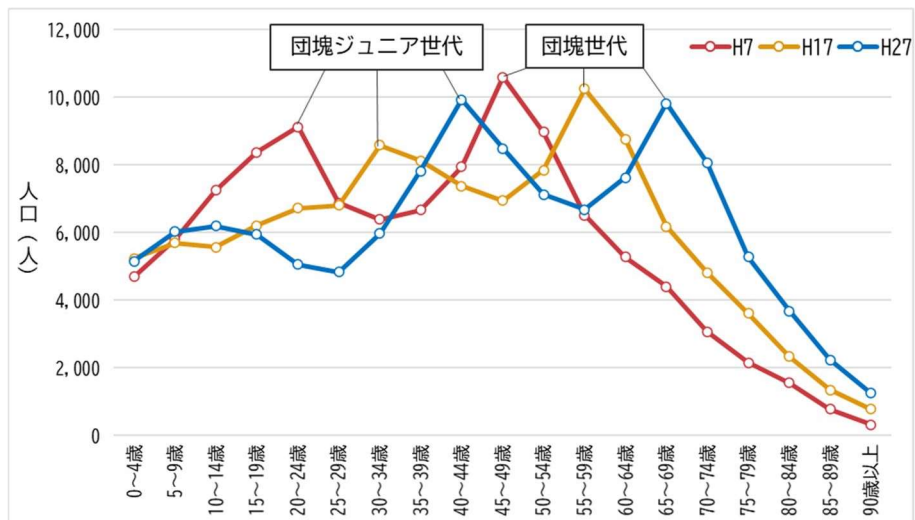


図 5-5-18 5 歳階級別の人口の変化

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を占めています。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、車利用が半数以上を占めています。
- ・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み、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。
- ・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。

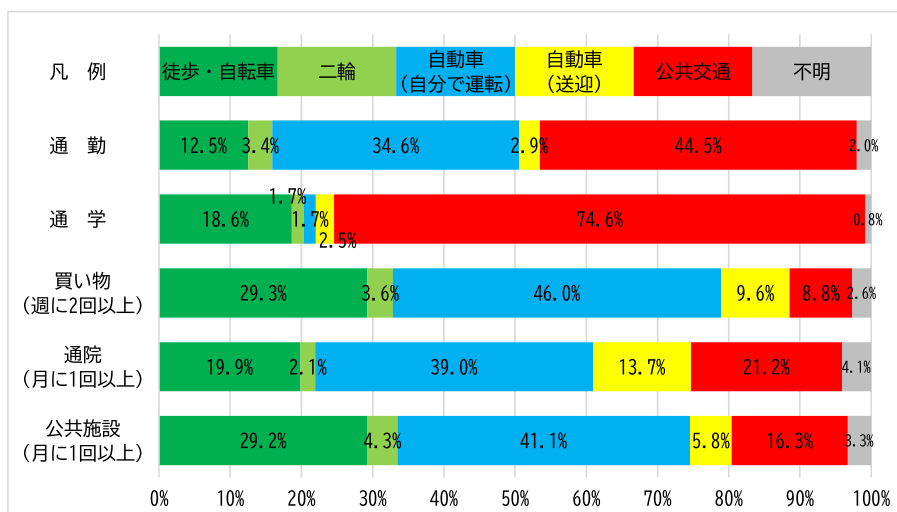


図 5-19 移動目的別の移動手段割合

出典：令和2年度住民アンケート調査結果（生駒市）

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。ただし、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。
- ・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。

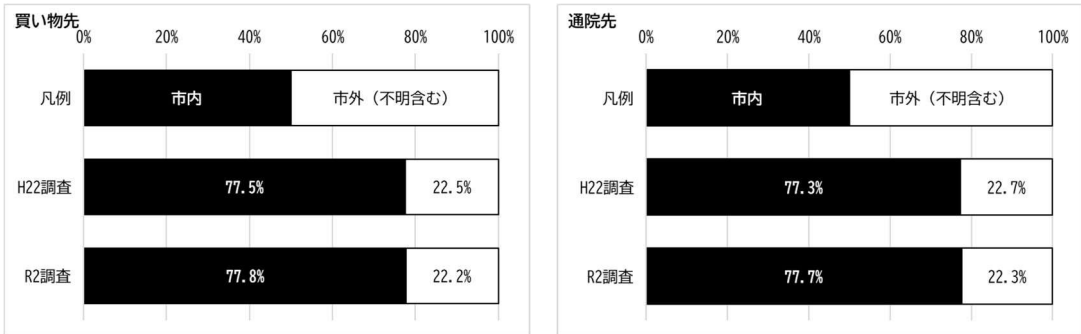


図 5-25 買い物先と通院先における市内と市外の割合

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		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	桜ヶ丘	生駒	生駒東	生駒南	吉分	第二生駒南
居住校区名													
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%
	桜ヶ丘小学校区	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%
	吉分小学校区	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	桜ヶ丘	生駒	生駒東	生駒南	壹分	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%
	桜ヶ丘小学校区	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%
	壹分小学校区	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

白庭病院はあすか野小学校区内
倉病院は生駒小学校区内
近畿大学奈良病院は生駒南第二小学校区内

阪奈中央病院は俵口小学校区内
生駒市立病院は生駒東小学校区内

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）

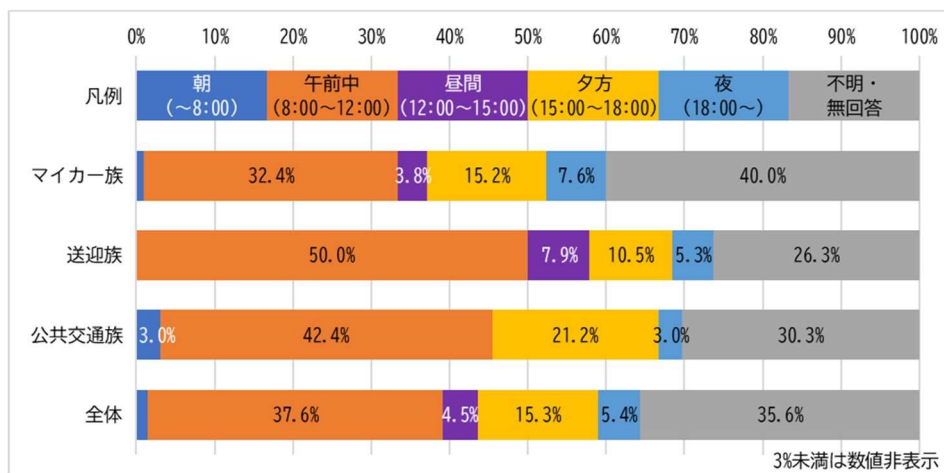


図 5-27 利用交通環境別の買い物先に本来到着したい時間帯

出典：令和2年度住民アンケート調査結果（生駒市）

○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。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への来訪の特徴として、生駒市役所は公共交通サービスでのアクセスは便利です。しかし、北コミュニティセンターや南コミュニティセンターは、公共交通サービスがあまり便利ではなく、公共交通族での割合は低下します。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あるため、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」という理由が多く挙げられました。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。

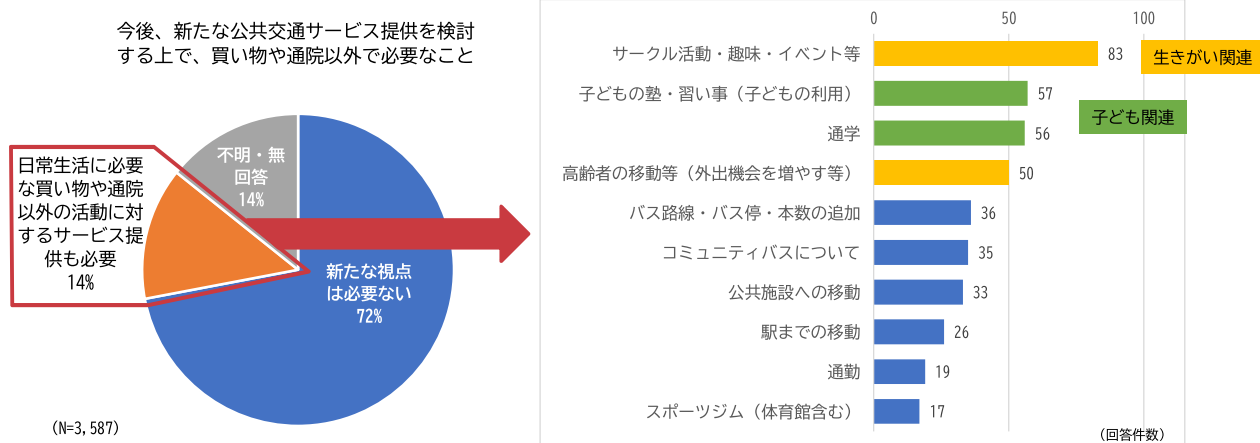


図 5-30 今後の新たな公共交通サービス提供を検討する上で必要な視点

出典：令和 2 年度住民アンケート調査結果（生駒市）

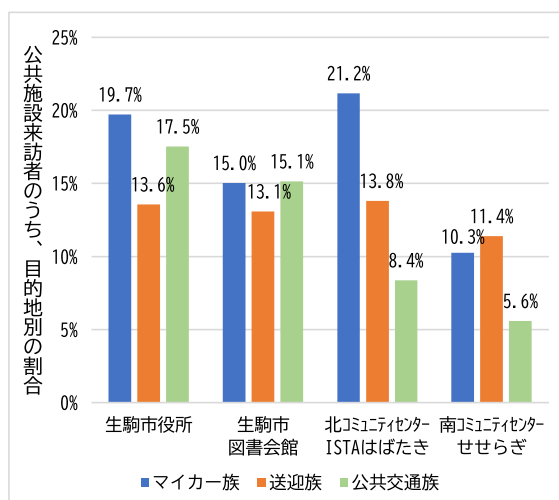


図 5-31 主な公共施設の利用割合

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

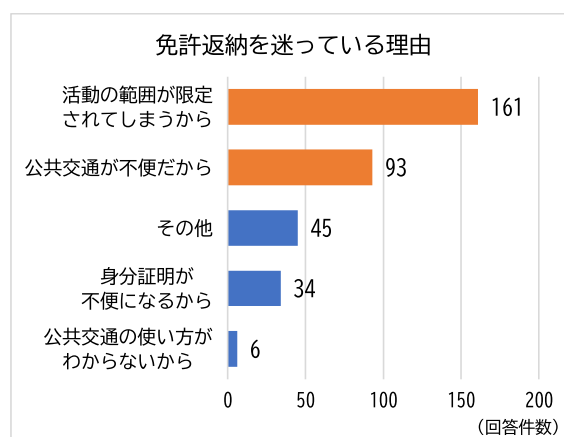


図 5-32 免許返納を迷っている理由

出典：令和 2 年度住民アンケート調査結果（生駒市）

○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。地域間幹線系統として、維持していくために国及び県から補助を受けています。
- ・この 10 年間の利用者数の変化として、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）、桜ヶ丘小学校区（桜ヶ丘）、生駒東小学校区（緑ヶ丘）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。

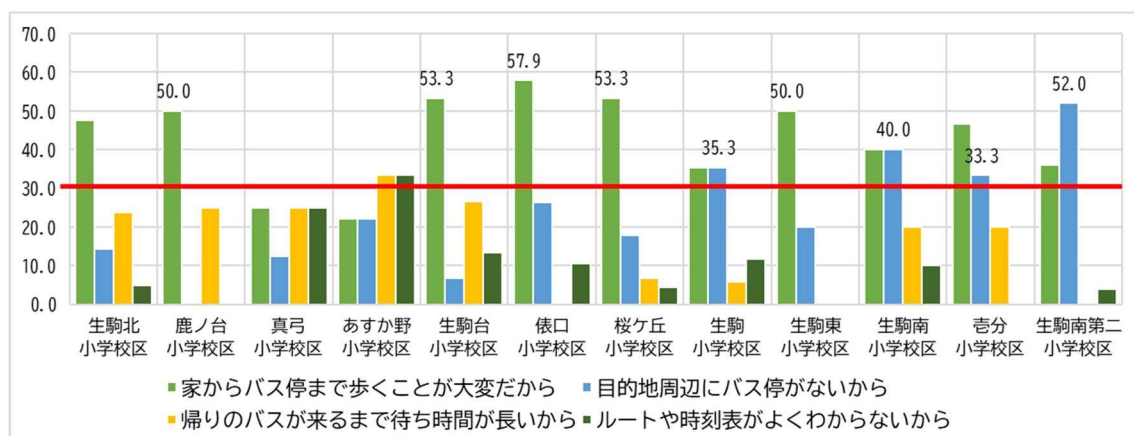


図 5-35 居住校区别の路線バスを利用できない理由

出典：令和 2 年度住民アンケート調査結果（生駒市）

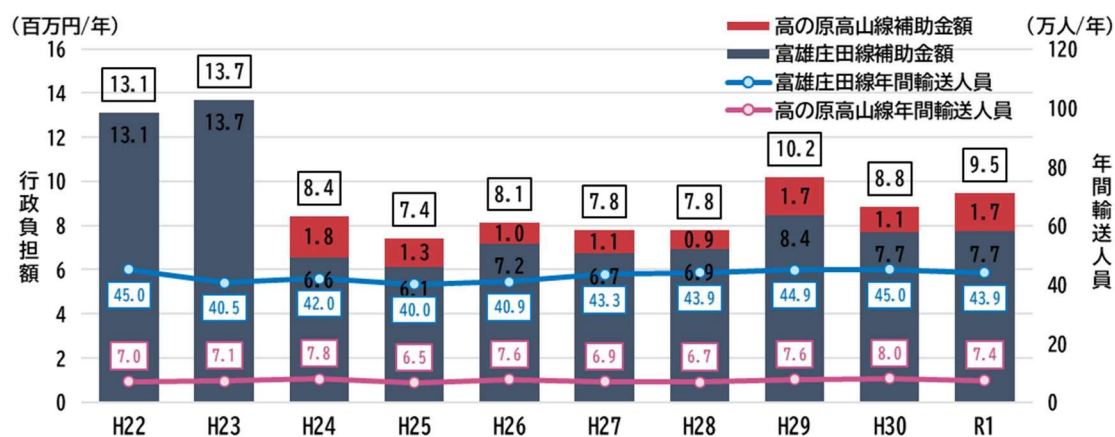


図 5-36 富雄庄田線と高の原高山線の行政負担額の推移

出典：奈良交通提供資料

○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。
- ・新規路線の開業等により、たけまる号の年間輸送人員は少しずつ増加しています。しかし、たけまる号の運営には行政による負担も含まれており、行政負担額も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。

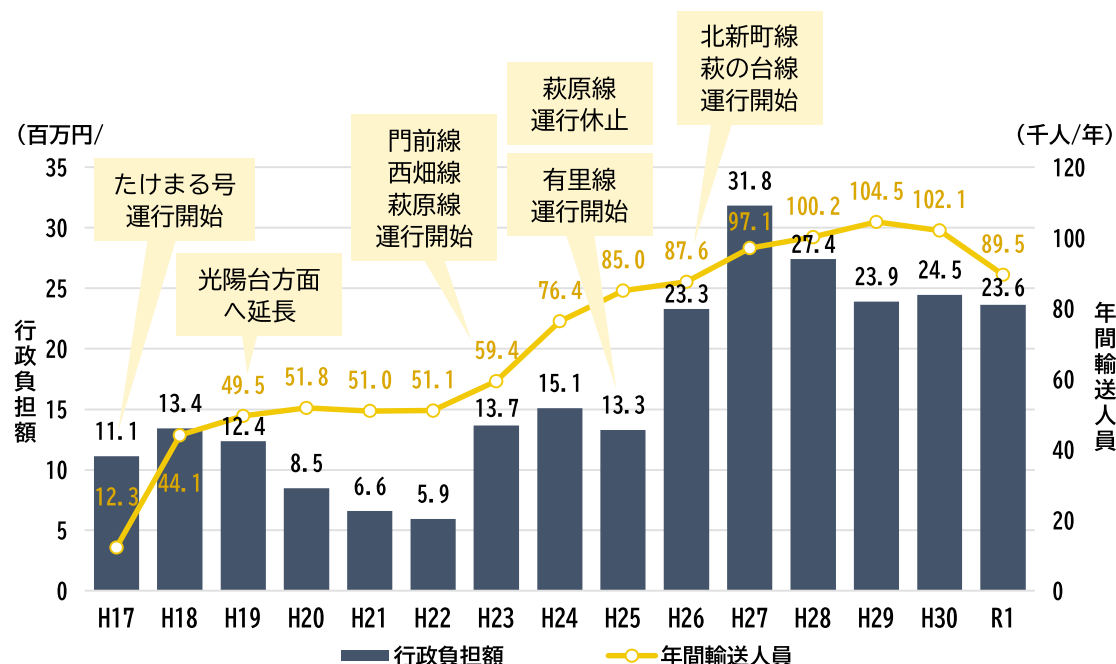


図 5-37 たけまる号の行政負担額の推移

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。
- ・このような状況が続くと、交通事業者の事業環境の悪化を招き、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、住宅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。
- ・住宅地の入居当初は住民も若く、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います。

○観光地間の公共交通サービスを使った周遊が困難

- ・本市は、宝山寺や往馬大社等、寺社仏閣・史跡等の文化財や、生駒山麓公園やくろんど池等のレクリエーション施設を豊富に有しています。しかし、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。
- ・既存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。

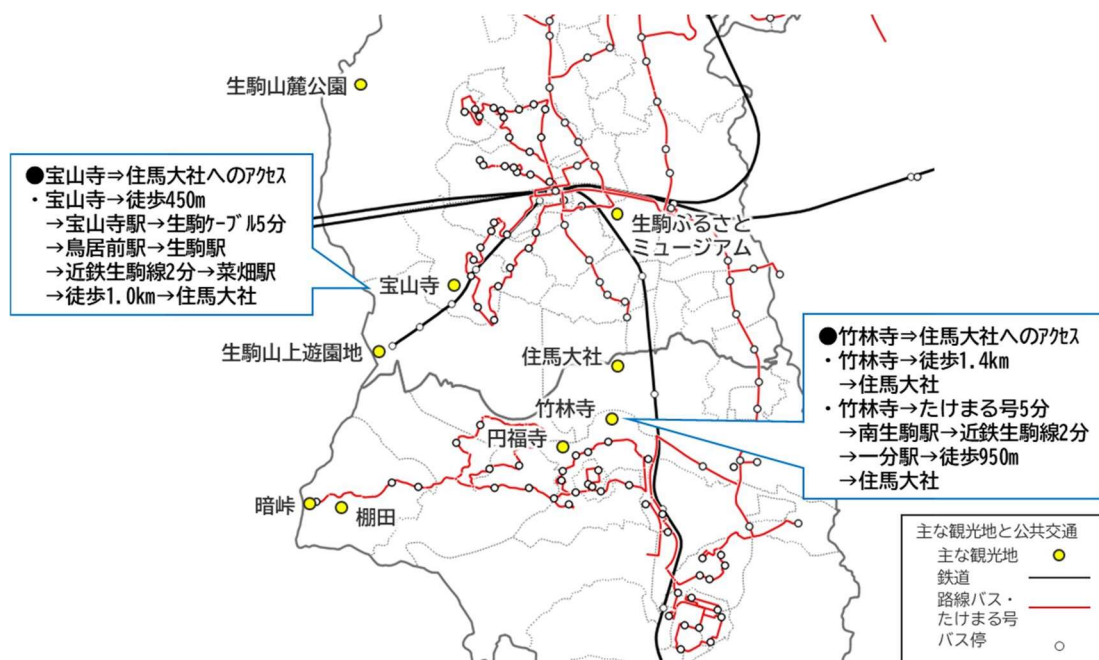


図 5-38 観光地と公共交通ネットワーク

6.1. 活動機会の保障に関する公共交通の課題

(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の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、住民による助け合い輸送サービスの導入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なく、デマンド型乗合タクシー（タクシー車両を使った予約型の公共交通サービス）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。

6.2. 公共交通の利便性に関する課題

(1) 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、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。

(2) 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。

6.3. 公共交通サービスの持続性に関する課題

(1) 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。

(2) 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。

(3) 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。