

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、上位計画では、将来都市像を「自分らしく輝けるステージ・生駒」と掲げ、「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」等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等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

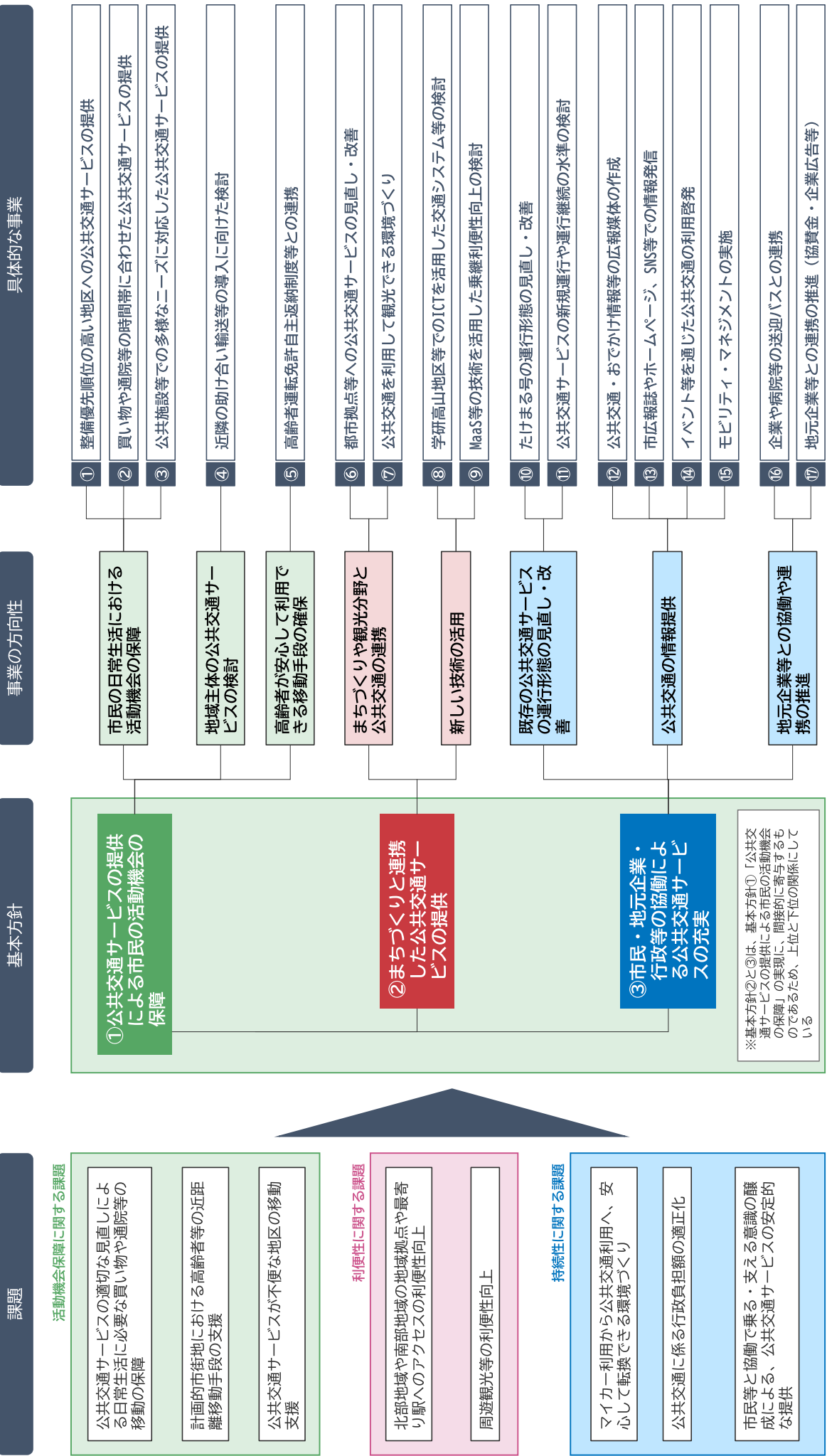
少子高齢化の進展や生産年齢人口が減少する中、既存の公共交通サービスを持続的に維持するためには、行政や交通事業者だけではなく、市民や地元企業等、生駒市に係るすべての方が一丸となり取り組むことが必要になってきます。

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



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、ラストワンマイル移動※を支援するコミュニティバスや、タクシー等を活用した個別輸送、近隣での助け合い輸送等を位置づけます。

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	旭ヶ丘線 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 西登美ヶ丘真弓線 奈良北高校線 中登美ヶ丘団地線	
	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	個別交通等	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。本計画では、徒歩移動の限界距離をラストワンマイルとする。

(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。

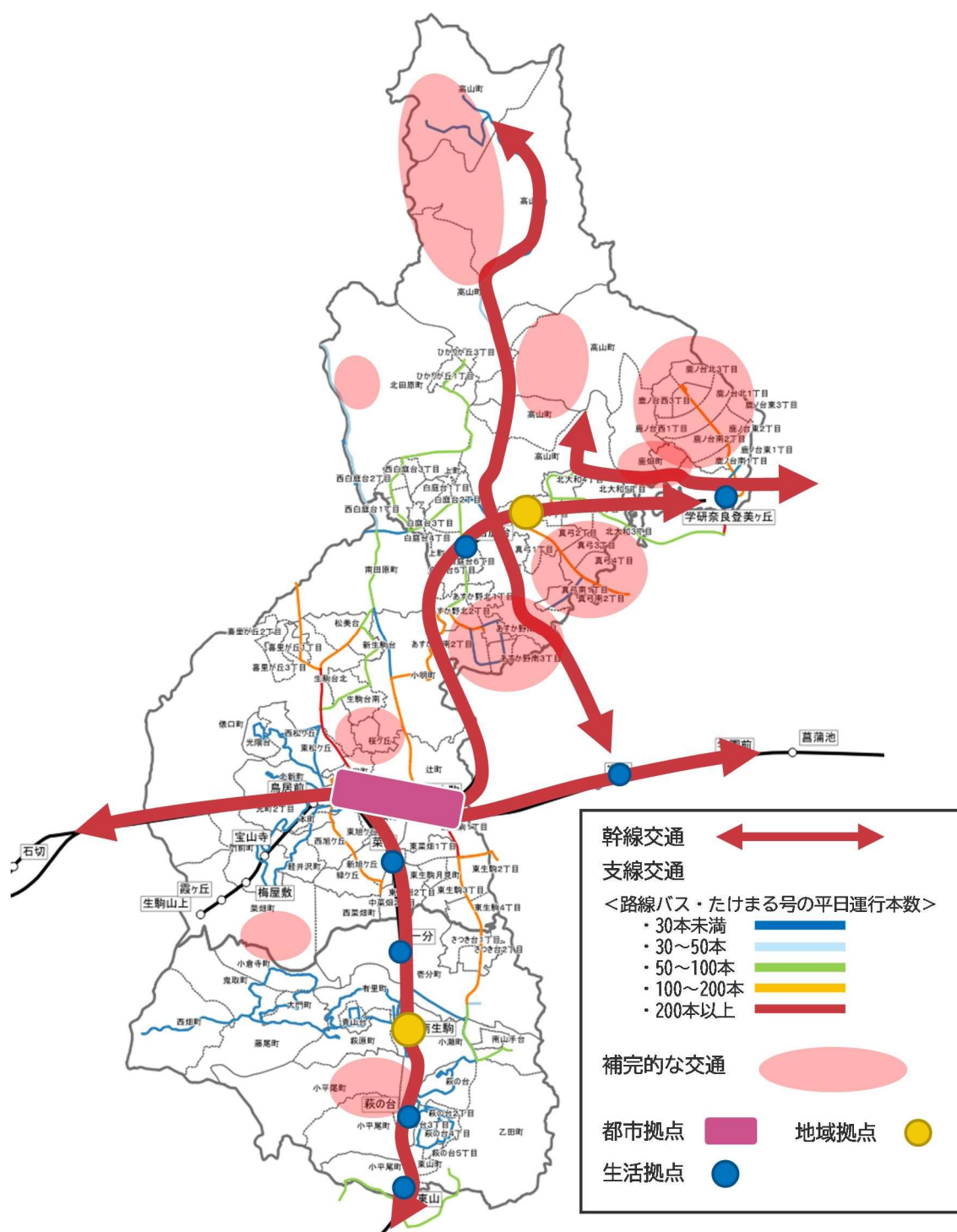


図 7-1 本計画における将来交通体系図

(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。

目標			
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			
目標の設定			
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。			
評価指標		現況値（R2）	目標値（R13）
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	買い物の場合	80.0%	87.6%
	通院の場合	79.9%	87.8%
評価方法等			
・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			

※目標値は、図 7-2 や図 7-3 の「解消を目指す」と掲げた地区で、買い物や通院の時間帯に合った公共交通サービスの提供が実現した場合の数値。

【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。

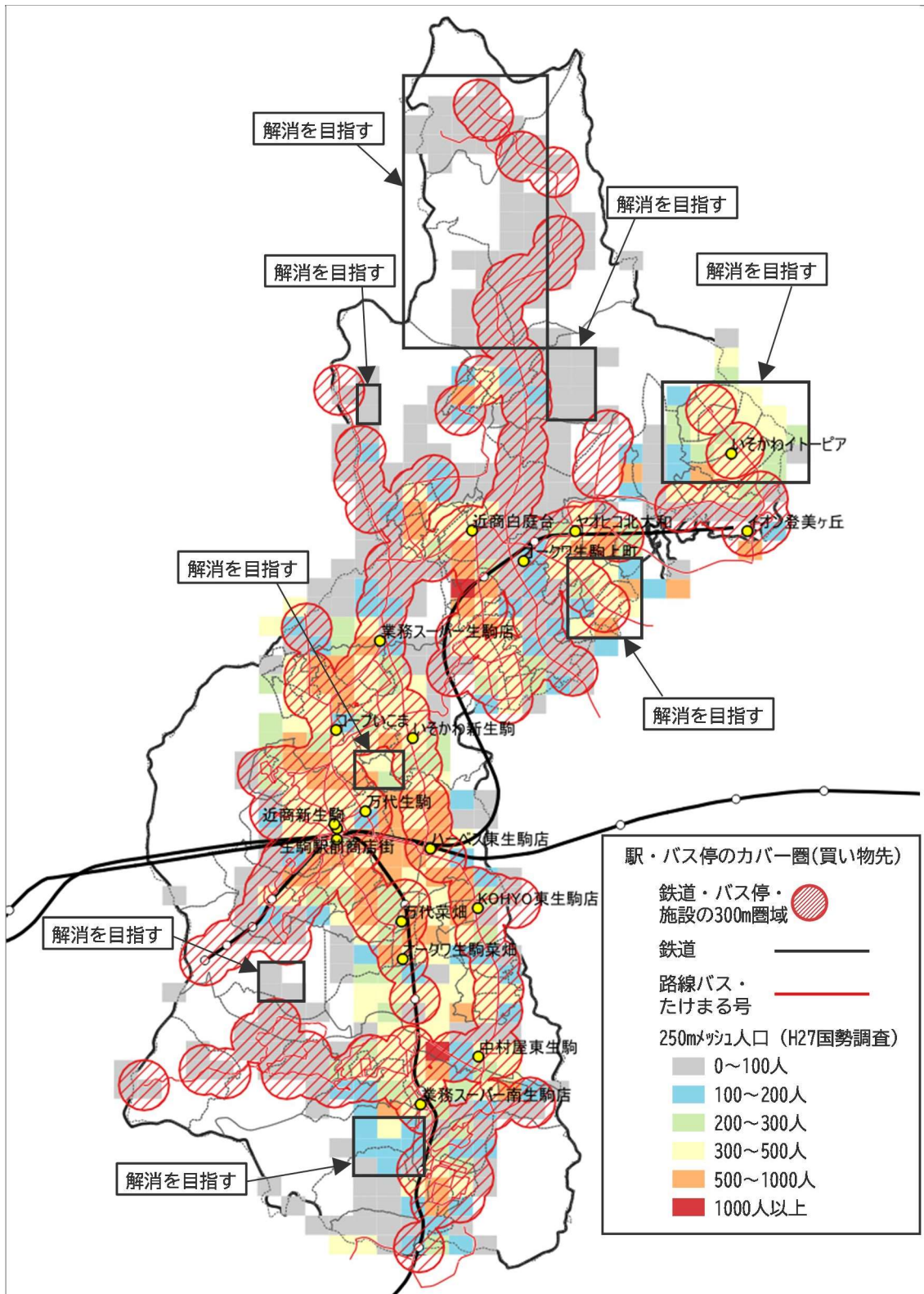


図 7-2 公共交通サービスによる活動機会の保障状況＜買い物＞

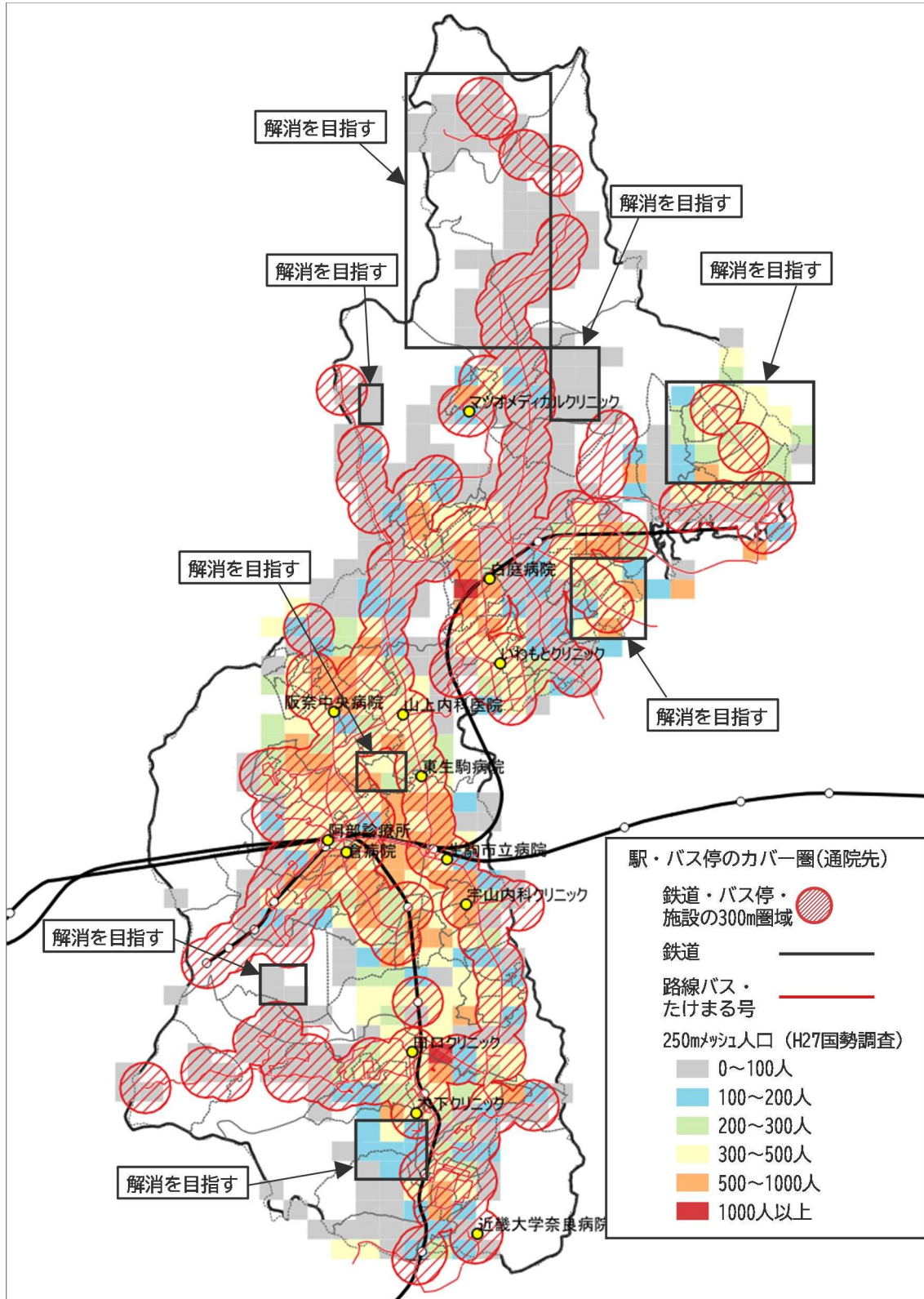


図 7-3 公共交通サービスによる活動機会の保障状況<通院>

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。

目標			
都市拠点等へのアクセス性の向上			
目標の設定			
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。			
評価指標		現況値（R2）	目標値（R13）
都市拠点等へ、60分以内に到着できる人の割合	生駒駅または東生駒駅周辺へのアクセス	68.4%	77.1%
	学研北生駒駅周辺へのアクセス	73.6%	94.9%
	南生駒駅周辺へのアクセス	46.4%	51.2%
評価方法等			
・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			

※目標値は、図 7-4～図 7-6 の「解消を目指す」と掲げた地区で、都市拠点等へ 60 分以内に到達できる公共交通サービスの提供が実現した場合の数値。

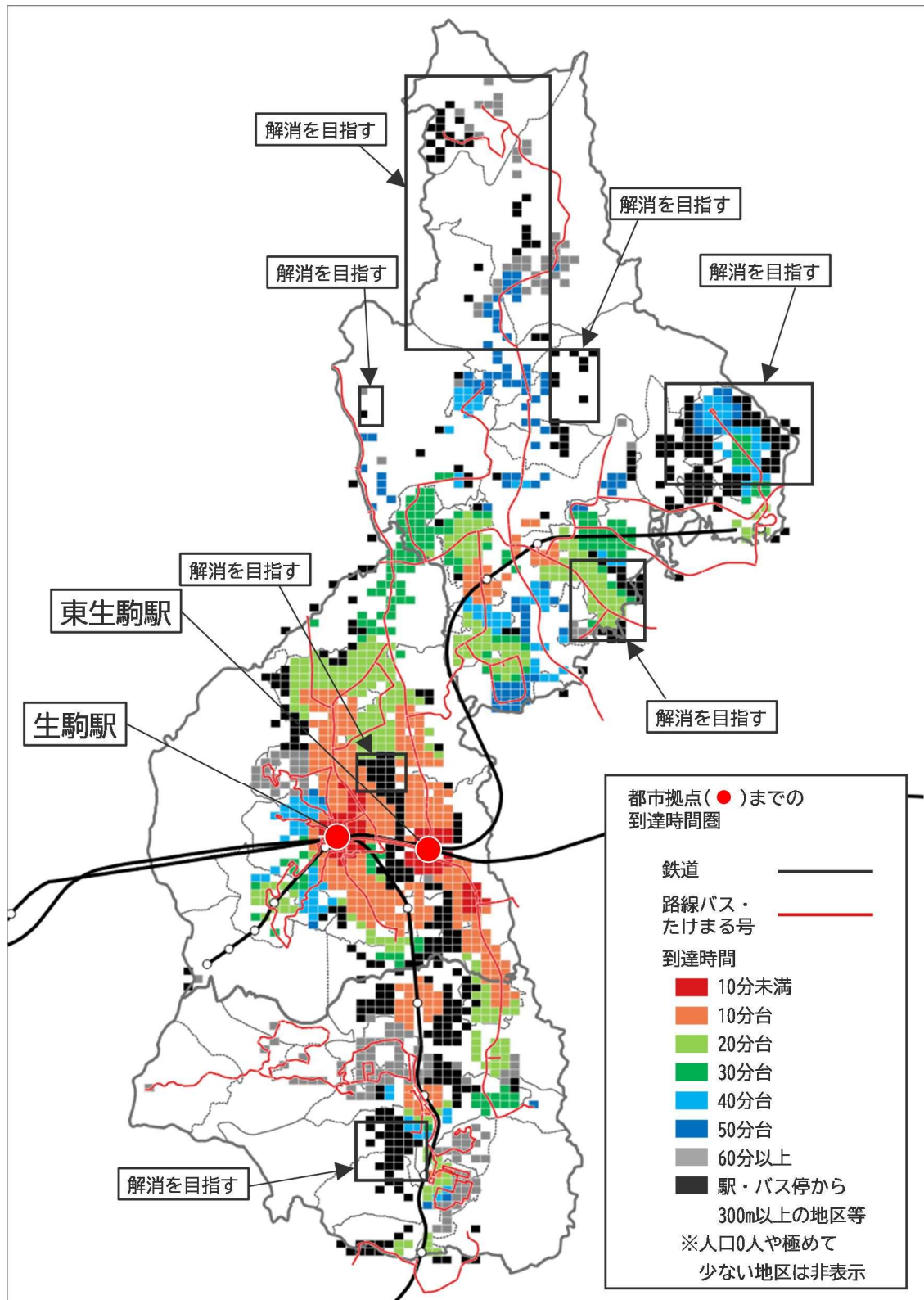


図 7-4 生駒駅と東生駒駅への到達時間圏

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。

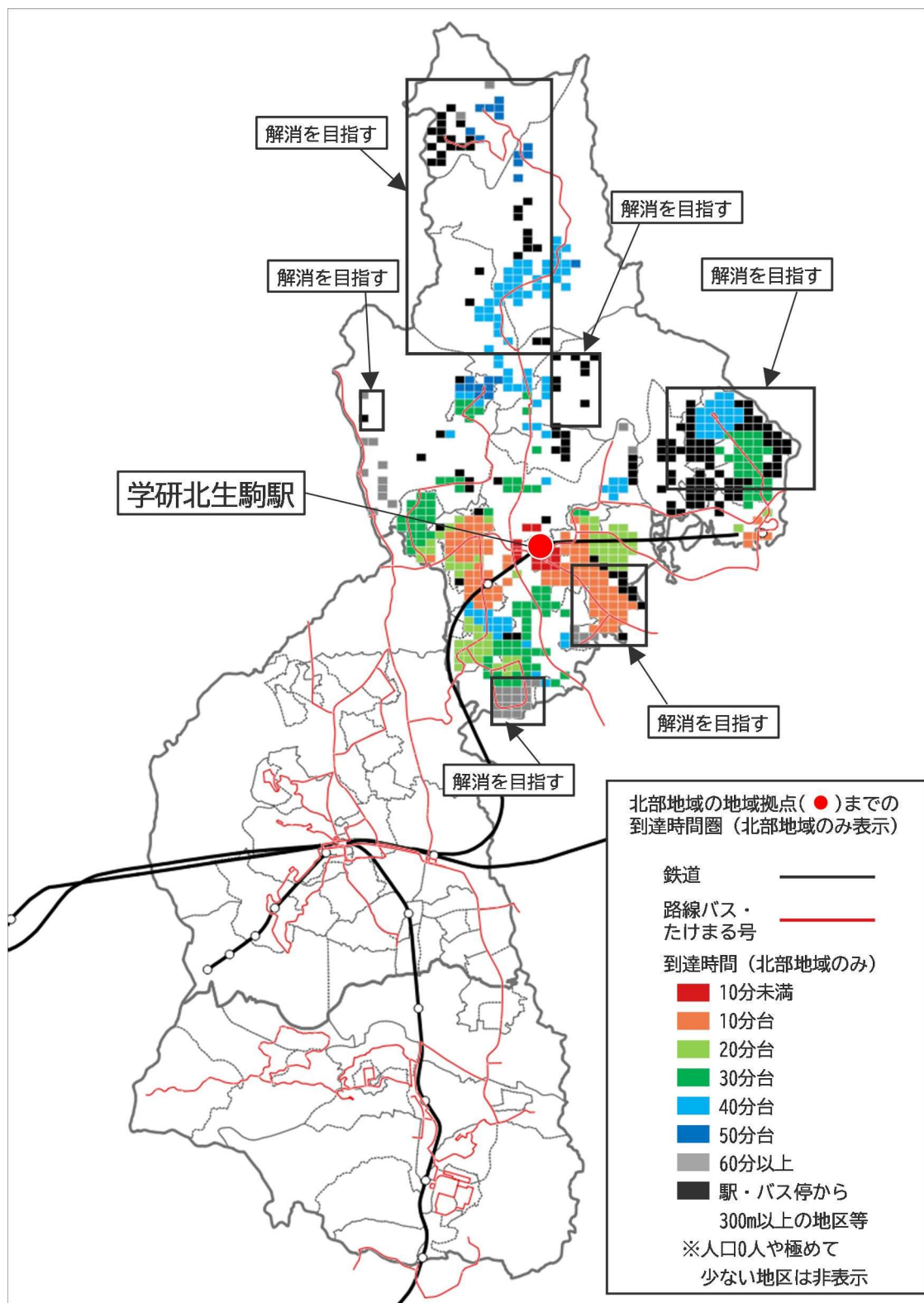


図 7-5 学研北生駒駅への到達時間圏

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。

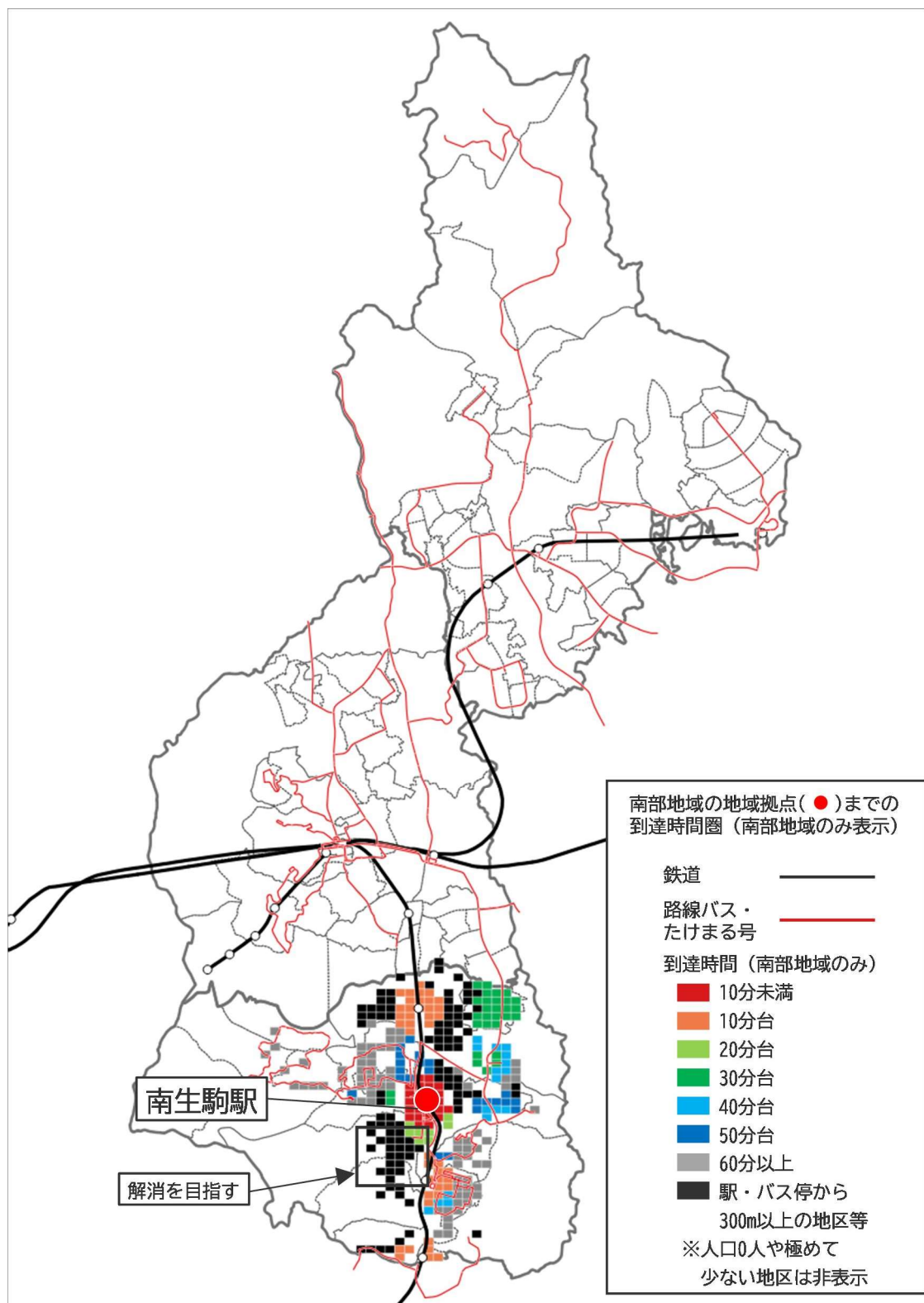


図 7-6 南生駒駅への到達時間圏

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、たけまる号の維持に向けて、「1日あたりの利用者数の維持」を目標とします。

目標			
たけまる号の1日あたりの利用者数の維持			
目標の設定			
人口減少や生産年齢人口の減少が見込まれる中、たけまる号の維持に向けて、1日あたりの利用者数を現在の水準で維持する。			
評価指標		現況値 (R1)	目標値 (R13)
1日あたりの利用者数	たけまる号全路線の1日あたりの利用者数が、たけまる号を利用する沿線地区の住民基本台帳人口の合計に占める割合	2.32%	2.32%
評価方法等			
・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			

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 民の活動機会の保障 公共交通サービスの提供による市	① 市民の日常生活における活動機会の保障	事業①：整備優先順位の高い地区への公共交通サービスの提供 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 公共交通サービスの提供 まちづくりと連携した公	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 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：市広報誌やホームページ、SNS 等での情報発信 事業⑭：イベント等を通じ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	整備優先順位の高い地区への公共交通サービスの提供
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 【デマンド型乗合タクシー】【助け合い輸送】 高山地区の公共交通不便地域・空白地域は、幹線道路沿道以外で、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、デマンド型乗合タクシー、助け合い輸送等を検討します。

