※差し替え分のみ
・変更した部分を「赤字＋下線」で表記しました。
・図表で変更した部分は、図表タイトルを「赤字＋下線」にしました。

生駒市地域公共交通計画

（案）

［本編］

令和　年　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 22
5.1.　公共交通 22
5.2.　地域公共交通に対する意見 37
5.3.　現状の問題点の整理 54
6.　将来のまちづくりに向けた地域公共交通のあり方 69
6.1.　活動機会の保障に関する公共交通の課題 70
6.2.　公共交通の利便性に関する課題 71
6.3.　公共交通サービスの持続性に関する課題 71
7.　地域公共交通計画の基本方針と目標設定 73
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 73
7.2.　計画の指標と数値目標の設定 83
8.　目標を達成するために行う事業・施策 94
9.　計画の達成に向けて 120
9.1.　継続的な計画の見直し 120
9.2.　事業と評価指標との関連 121

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、近鉄奈良線をまたぐ南北方向の移動や、矢田丘陵で隔てら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が出てきています。

また、国の動きとしては、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正法が令和 2 年 11 月に施行され、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」（法定計画）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」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。

なお、本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき策定した法定計画になります。

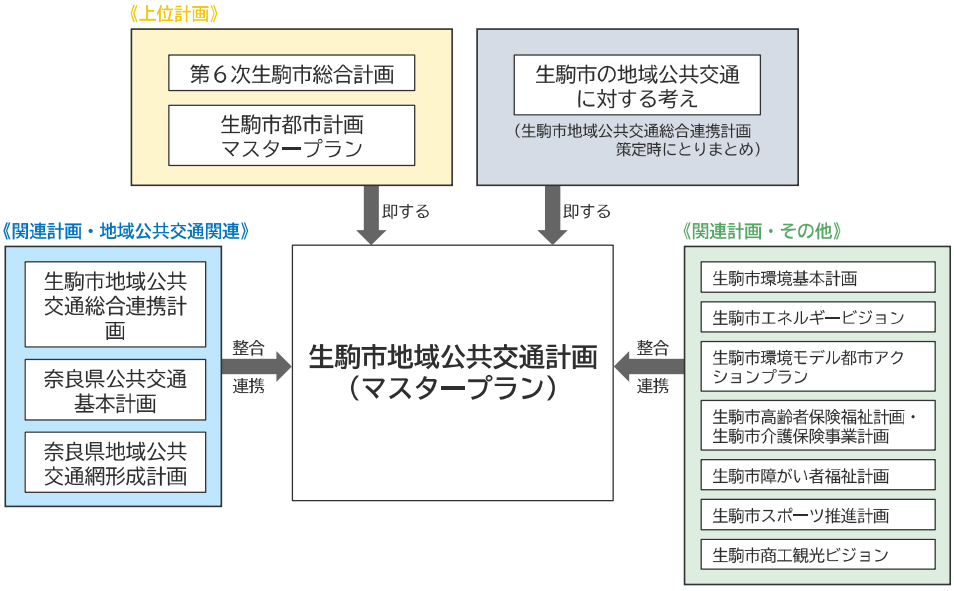


図 1-1　本計画の位置づけ

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。

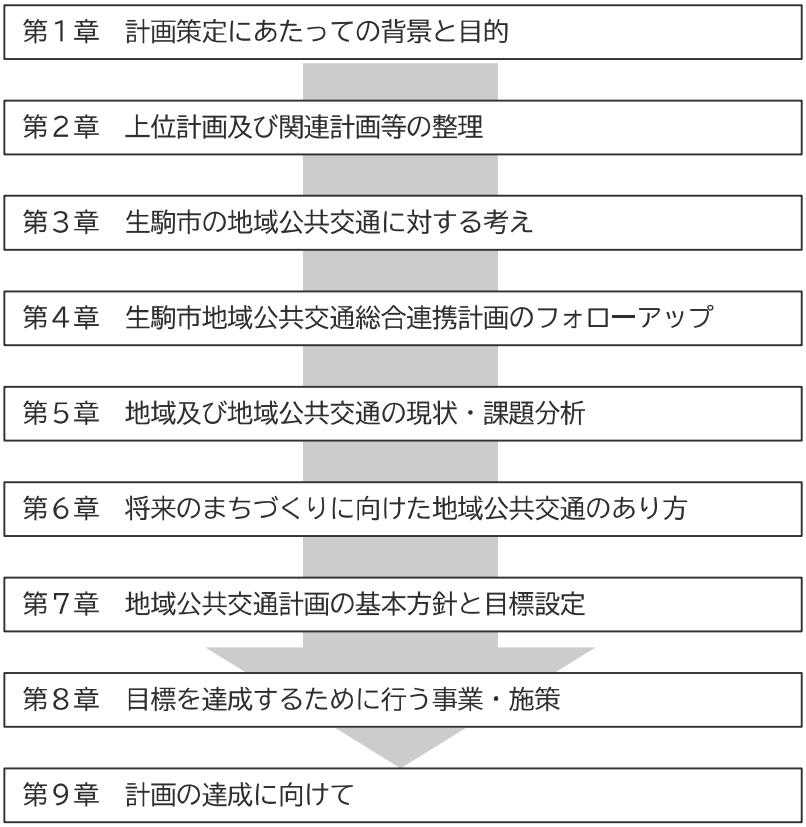


図 1-3　本計画の構成

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、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。

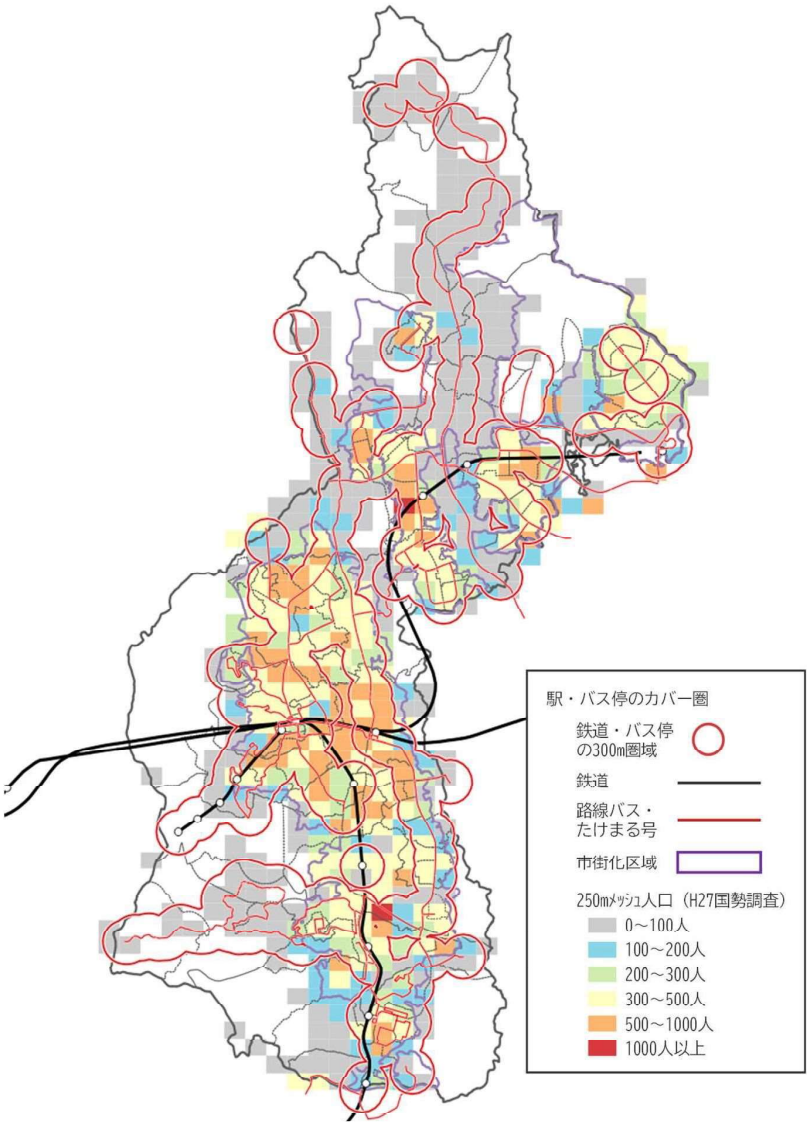


図 5-1 公共交通のカバー状況

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

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。

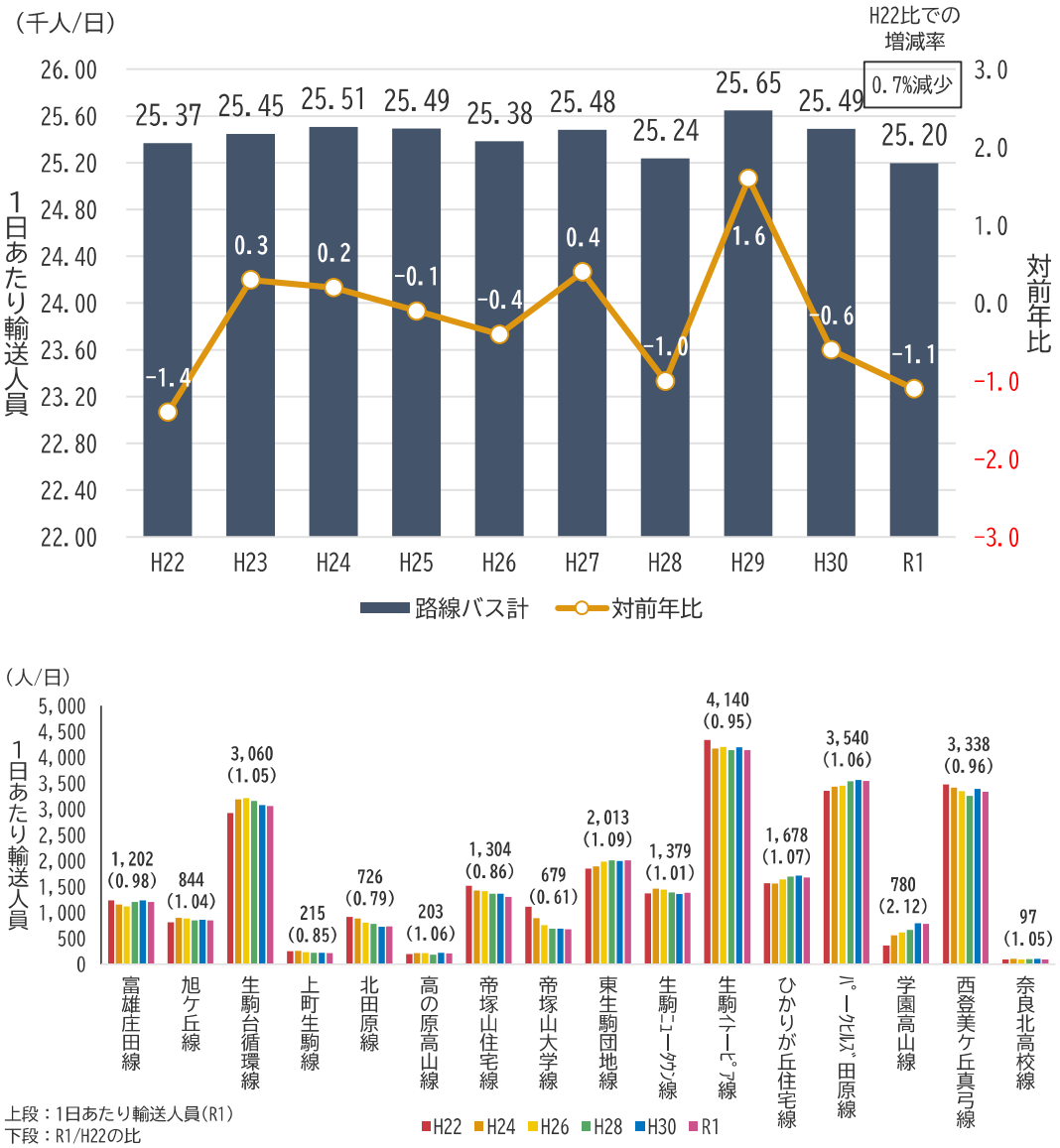


図 5-7　路線バスの１日あたり輸送人員の推移（上：合計、下：系統別）

出典：生駒市統計書

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。

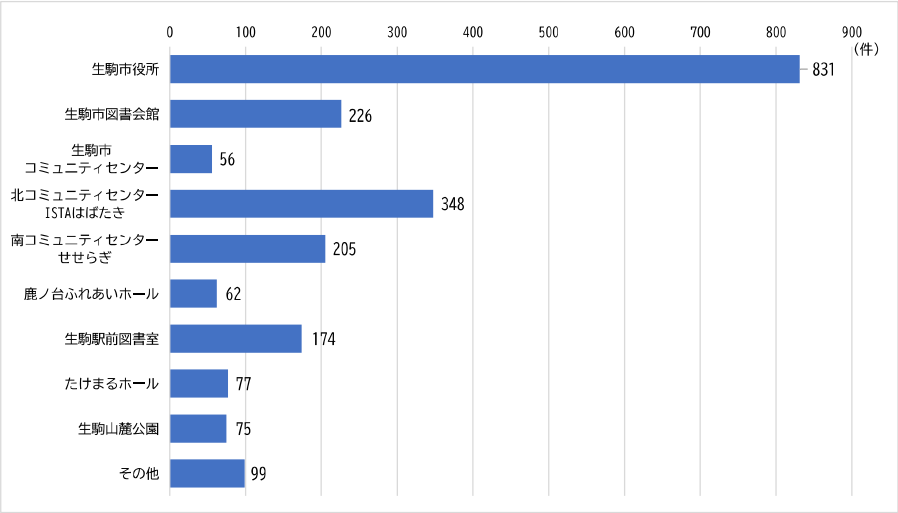
表 5-1　地域公共交通に対する意見収集のための調査の実施概要

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	1,898 世帯（郵送回収世帯数） 3,587 票（WEB 回答含む）	101 事業所	37 施設
回収率	40.4% （郵送回収世帯数ベース）	51.0%	100.0%

4)　公共施設移動の状況

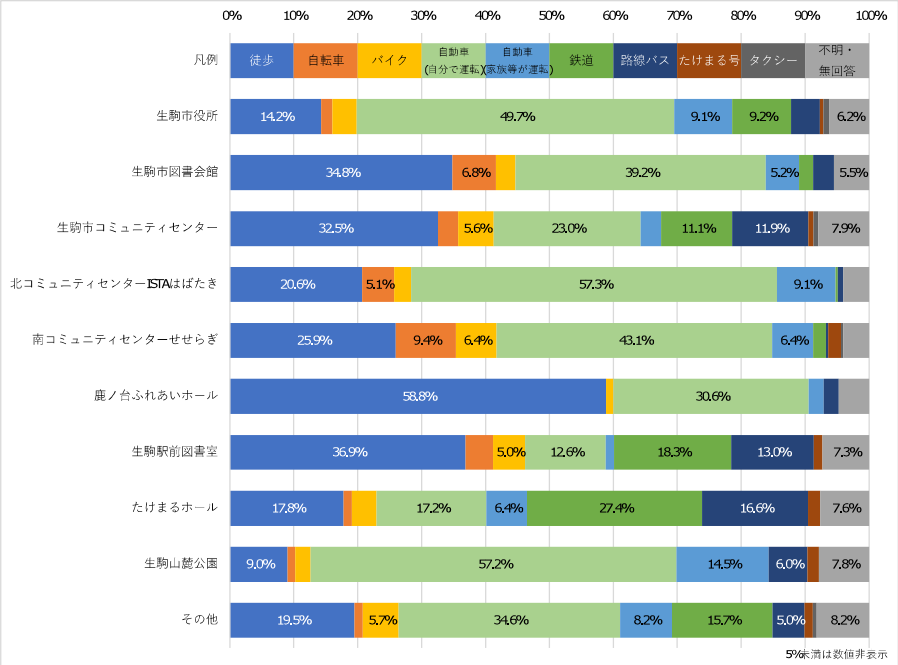
- 公共施設の利用は、生駒市役所が最も多く、ついで北コミュニティセンター、生駒市図書会館と続きます。
- 大半が、徒歩か自動車での移動となっています。生駒駅周辺施設は、公共交通での移動がみられます。

＜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）

○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。

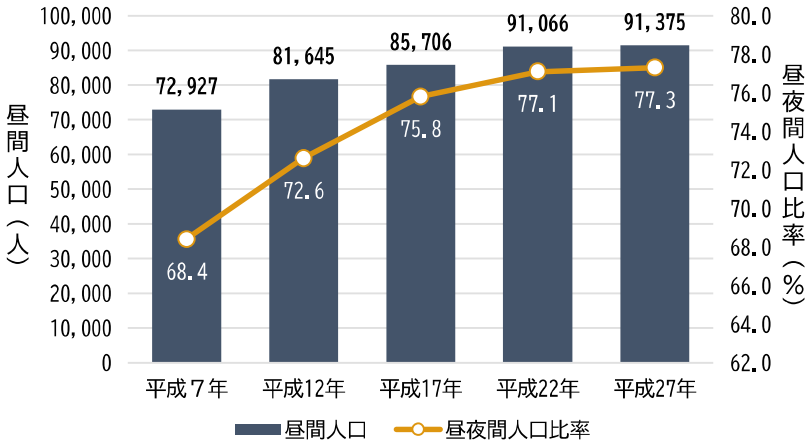


図 5-16　昼間人口の推移

出典：国勢調査

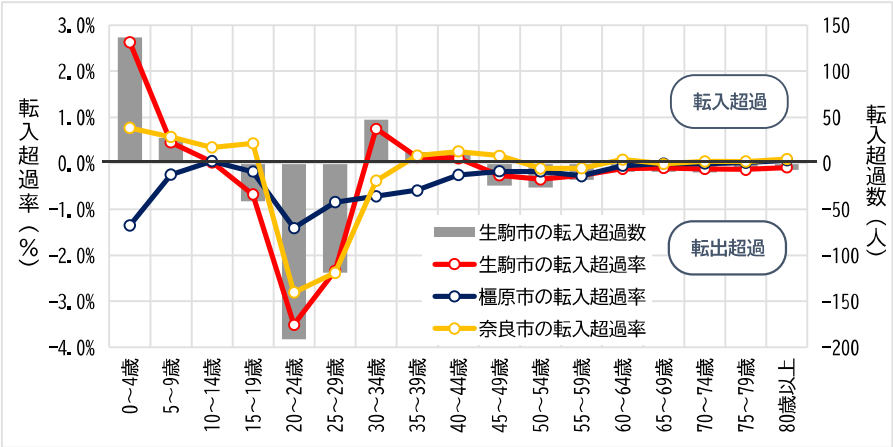


図 5-17　5 歳階級別の転入・転出の状況

出典：住民基本台帳人口移動報告（2014 年～2019 年の平均）

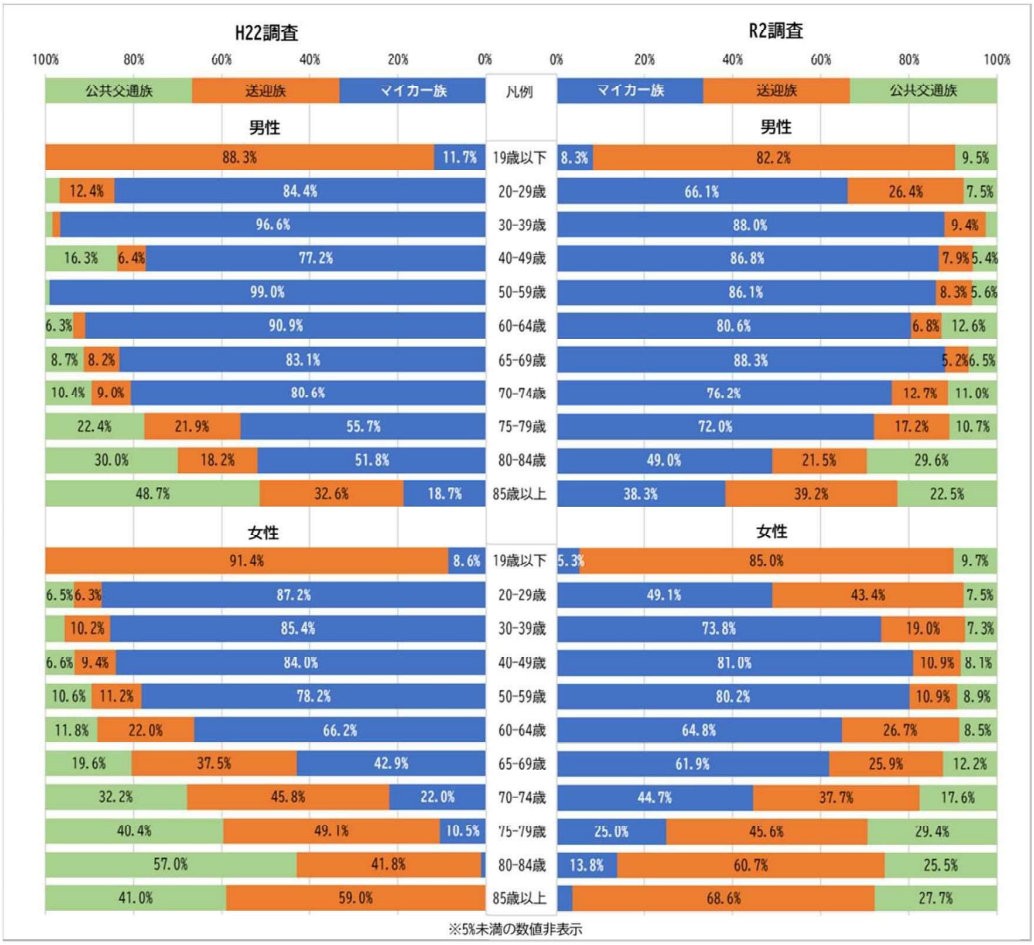


図 5-24　性別年齢別の利用交通環境の割合の比較（p.47 上図の再掲）

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

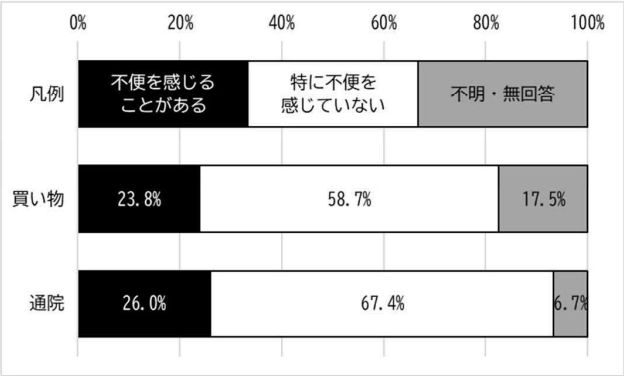


図 5-28　公共交通族における買い物や通院での移動に不便を感じる人の割合

出典：令和 2 年度住民アンケート調査結果（生駒市）

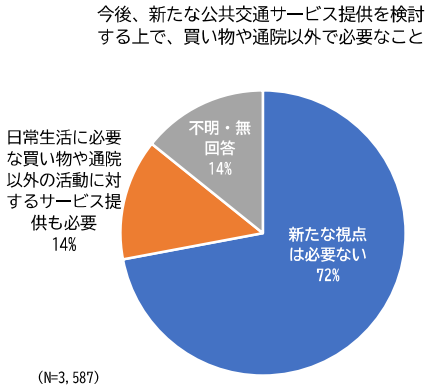


図 5-29　今後の新たな公共交通サービス提供を検討する上で必要な視点（p.45 の再掲）

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ISTA はばたきや南コミュニティセンターせせらぎは、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。このようなコミュニティ・文化施設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。

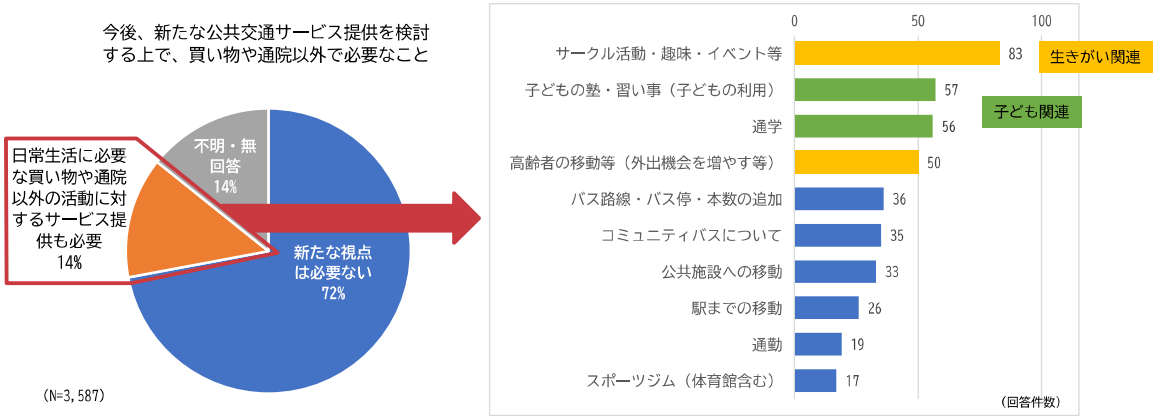


図 5-30　今後の新たな公共交通サービス提供を検討する上で必要な視点（p.45 の再掲）

出典：令和 2 年度住民アンケート調査結果（生駒市）

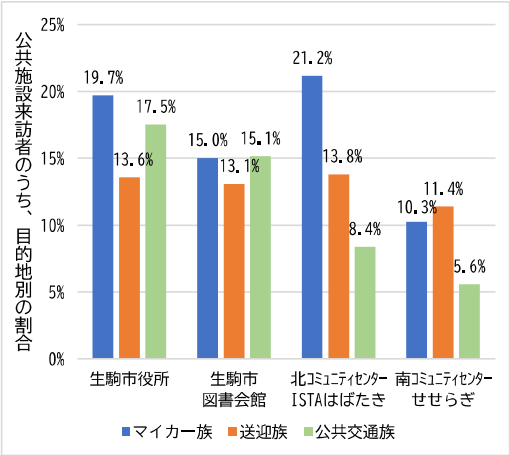


図 5-31　主な公共施設の利用割合

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

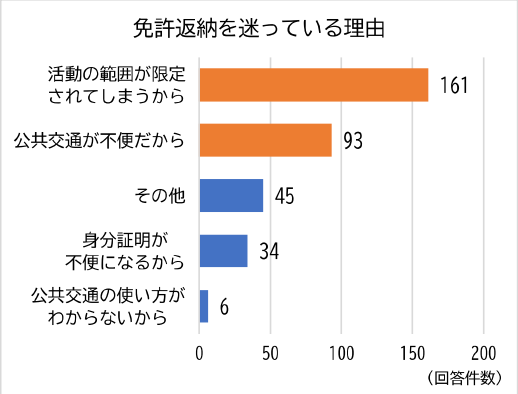


図 5-32　免許返納を迷っている理由

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、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。

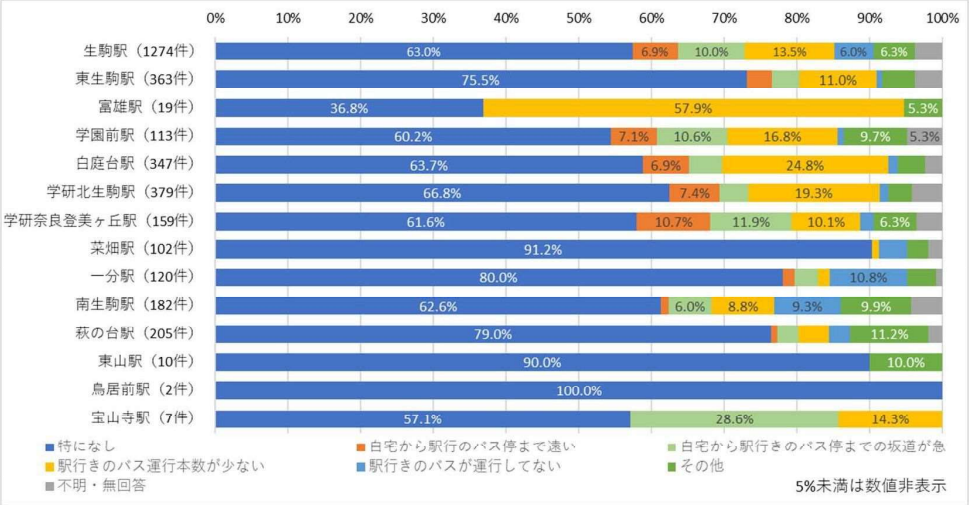


図 5-33　駅への移動で不便な点（p.27 下図の再掲）

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。地域間幹線系統として、維持していくために現在は国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。

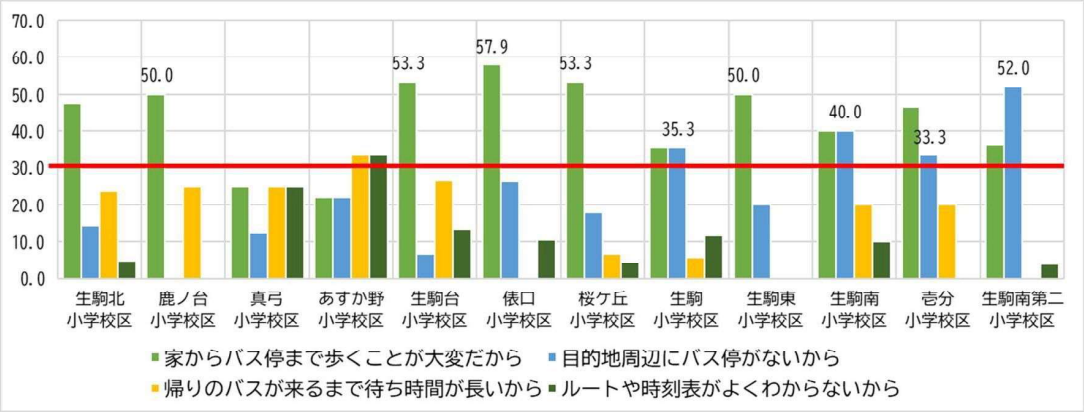


図 5-35　居住校区別の路線バスを利用できない理由

出典：令和 2 年度住民アンケート調査結果（生駒市）

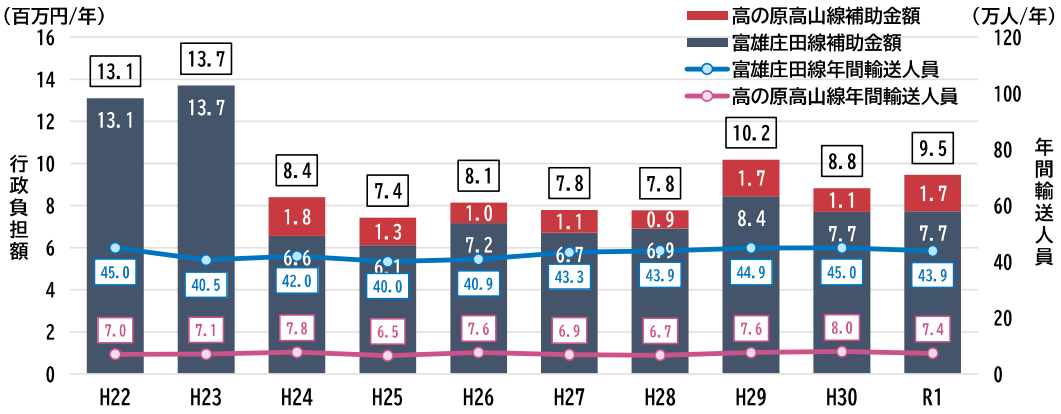


図 5-36　富雄庄田線と高の原高山線の行政負担額の推移

出典：奈良交通提供資料

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 / 具体的な事業

- 市民の日常生活における活動機会の保障
  - 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
  - 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
- 地域主体の公共交通サービスの検討
  - ④ 近隣の助け合い輸送等の導入に向けた検討
- 高齢者が安心して利用できる移動手段の確保
  - ⑤ 高齢者運転免許自主返納制度等との連携
- まちづくりや観光分野と公共交通の連携
  - 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
- 新しい技術の活用
  - 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
- 公共交通サービスの運行形態や評価基準の改善・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
- 公共交通の情報提供
  - 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 イベント等を通じ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
- 地元企業等との協働や連携の推進
  - 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」「端末交通」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、ラストワンマイル移動※1 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「端末交通※2」として位置づけます。なお、高齢者等の近距離での移動手段として、シニアカー等のパーソナルモビリティ※3 の活用が各地で進んでいます。マイカーのように自由に移動できるため、マイカー族から公共交通族へ転換する前段階での活用も考えられますが、現時点では本計画の対象外としました。

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	

位置づけ	交通手段		役割
		西畑有里線※ 萩の台線 ※西畑線は補助対象路線	
端末交通	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との移動、近隣の買い物・病院・公共施設と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

※１）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）端末交通：ここでの「端末交通」とは、鉄道駅からの交通手段のことを意味する鉄道端末交通ではなく、駅・バス停から自宅等の最終目的地までの近距離移動手段のことを「端末交通」と呼ぶこととする。
※３）パーソナルモビリティ：シニアカーや１人乗りのコンパクトな自動車等。

＜“端末交通”を導入する地区の選定について＞

アンケート結果より、公共交通サービスを必要としている割合が高い地区の中から、下記の①～④の地区を選定します。

①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」で、優先順位は高いが公共交通サービス導入に至っていない地区。

→高山地区、北田原地区、鹿ノ台地区、桜ケ丘地区、菜畑地区、真弓地区

②公共交通サービスによる買い物の活動機会が保障されていない地区のうち（条件は P84 に記載）、人口が密集している地区。（公共交通サービスによる買い物の活動機会の保障状況は、後述の図 7-4 に掲載）

→美鹿の台地区、小平尾町地区（上記①の地区を除く）

③公共交通サービスによる通院の活動機会が保障されていない地区のうち（条件は P84 に

記載)、人口が密集している地区。(公共交通サービスによる通院の活動機会の保障状況は、後述の図 7-6 に掲載)

→美鹿の台地区、小平尾町地区（上記①の地区を除く）

④地区の 75 歳以上人口割合が 20%を超過している地区。

→あすか野地区、光陽台地区（上記①の地区を除く）

※光陽台地区はコミュニティバスの見直し・改善で対応するため除外。

＜“端末交通”の移動手段について＞

・端末交通としては、デマンド型乗合タクシー、助け合い輸送、コミュニティバス（特定曜日のみの運行等の制約あり）等があります。

・デマンド型乗合タクシーとは、タクシー車両による予約制の公共交通サービスで、複数人が乗り合いながら運行します。大量輸送や長距離輸送には向いていないため、需要が比較的少ない場所、主な目的地までそれほど遠くない場所での提供を想定しています。また、運行する地域内に、既存の路線バスやコミュニティバス、タクシーが運行している場合は、運行内容は競合せず補完し合うことに留意する必要があります。

・助け合い輸送とは、コミュニティバス等の有償による運送が困難な場合に、ボランティアや地域の助け合いにより、自家用車を使って高齢者等を輸送するサービスです。利用者は、ガソリン代・道路通行料・駐車場料金の実費のみを負担することで、道路運送法に基づく許可や登録を必要としない輸送サービスとなります。デマンド型乗合タクシーと同様、大量輸送や長距離輸送には向いていないため、地域内の近距離移動、特に、バス停まで徒歩での移動が困難な方等への提供を想定しています。また、運行内容については、既存のタクシーと競合しないように留意する必要があります。

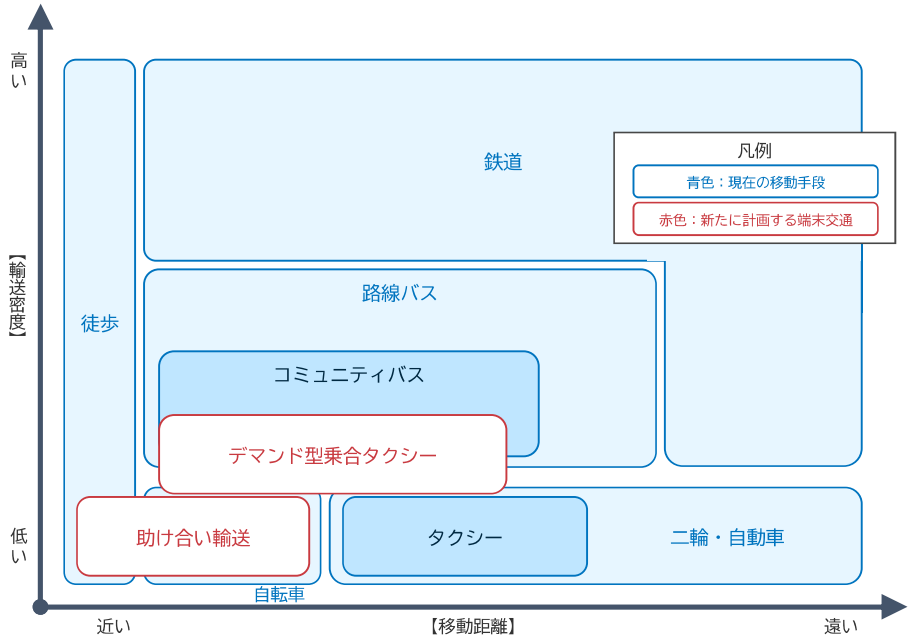


図 7-1　生駒市内の公共交通における端末交通の位置づけ

（「新谷ほか(2017).都市交通計画(第 3 版).技報堂出版」の図-7.1 を参考に加筆）

(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。

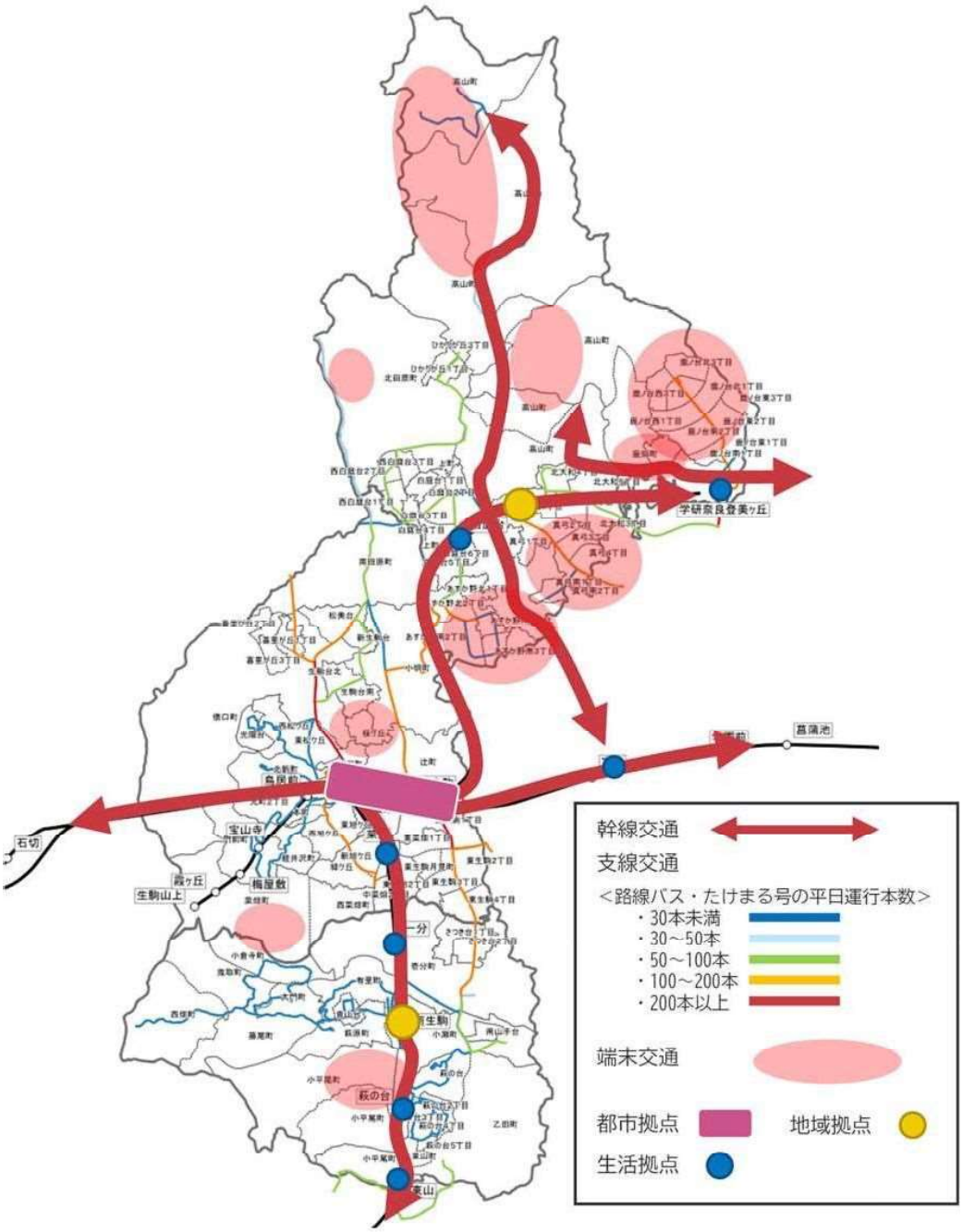


図 7-2　本計画における将来交通体系図

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（全市）の割合</td><td>買い物の場合</td><td>80.1%</td><td>87.7%</td></tr>
<tr><td>通院の場合</td><td>80.0%</td><td>87.8%</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>

※目標値は、図 7-3 や図 7-5 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（全市）。

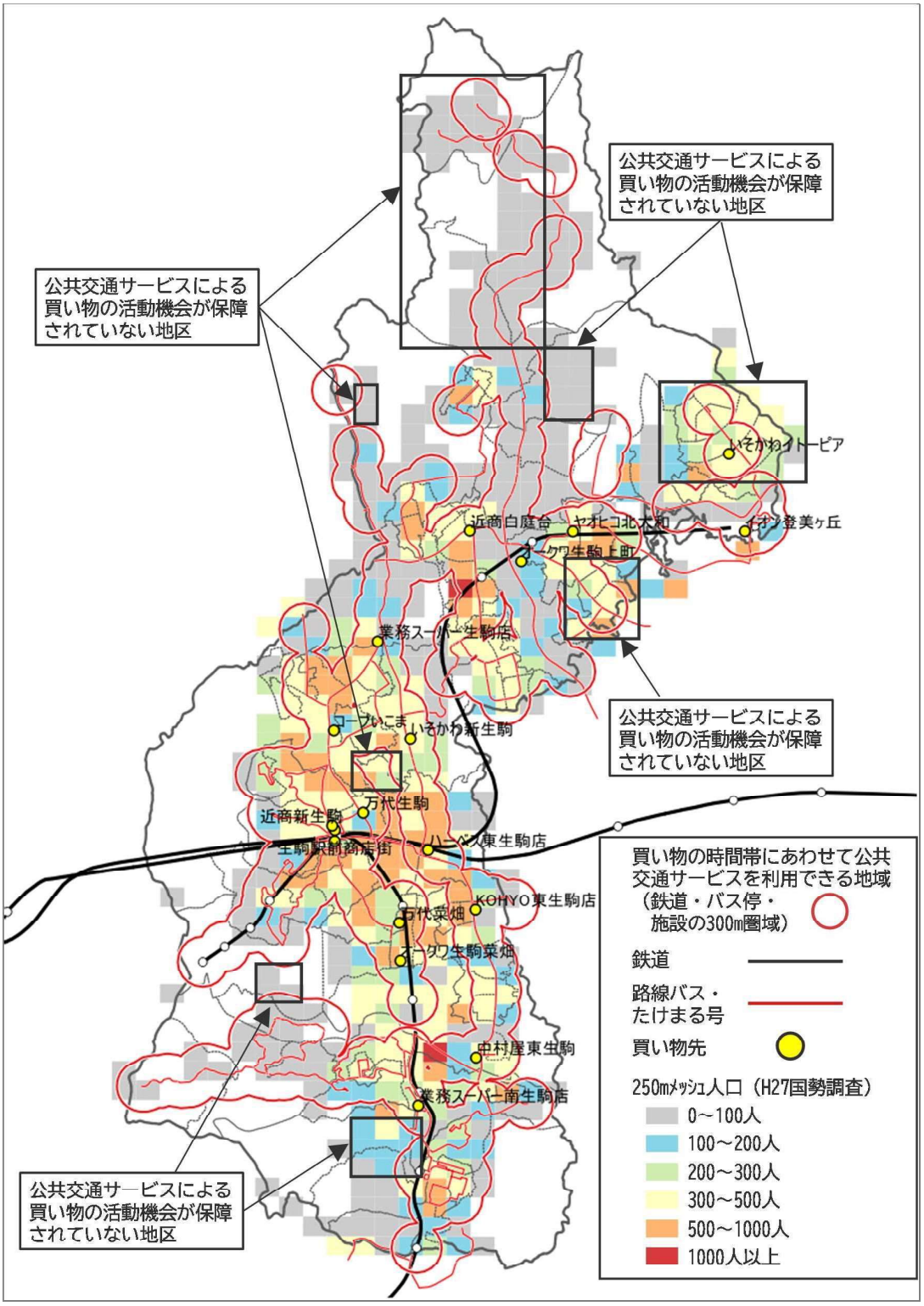


図 7-3　買い物の時間帯にあわせて公共交通サービスを利用できる地域＜現在＞

下図は、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を、地区別に示した図です。左図は、現在の公共交通サービスによる「買い物の活動機会」が保障された地区別人口割合です。右図は、本計画で示す事業等で、赤枠（将来の新たな圏域）内でも買い物の時間帯に合わせて公共交通サービスが利用できるようになった場合の地区別人口割合です。

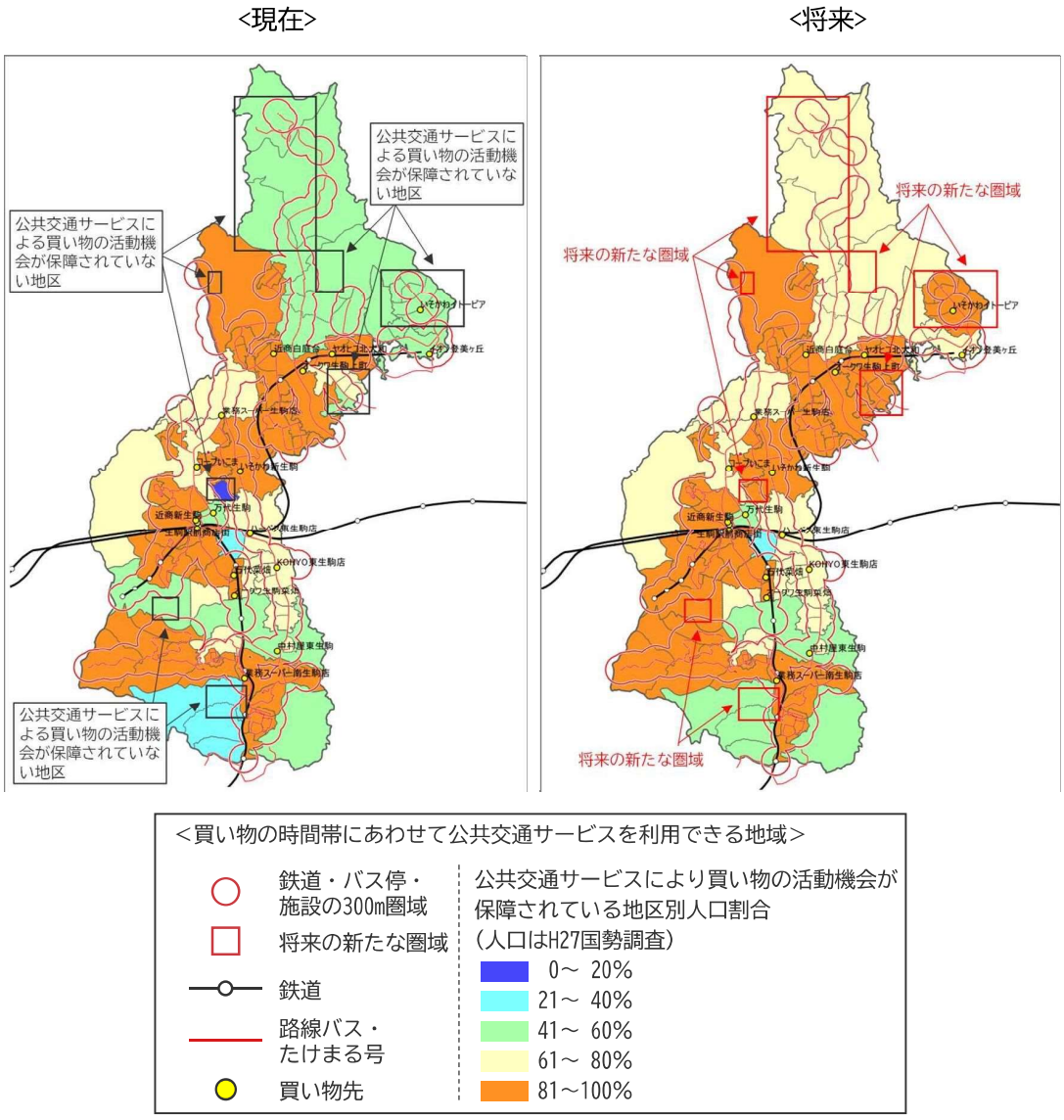


図 7-4　公共交通サービスによる活動機会の保障状況・地区別＜買い物＞

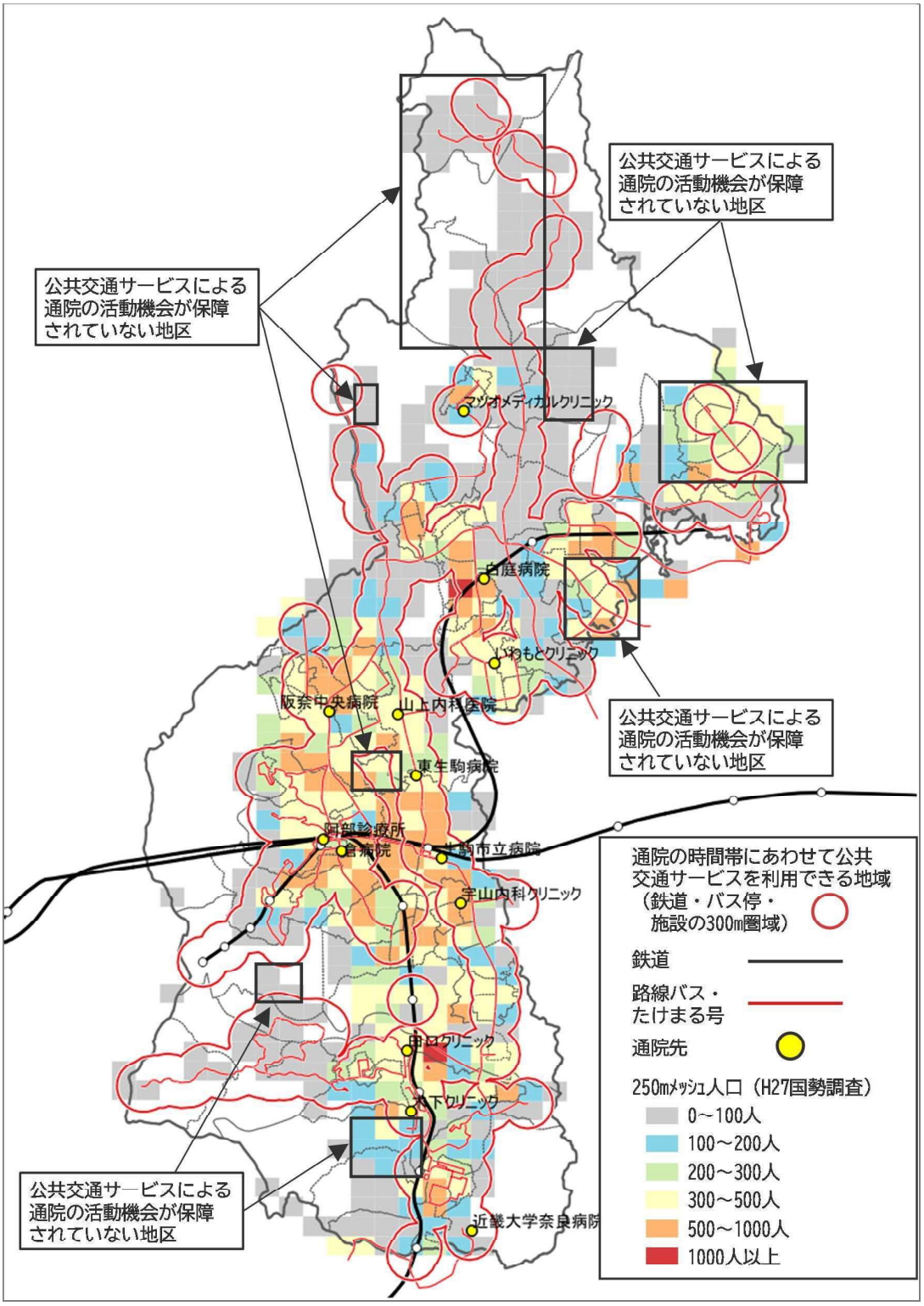


図 7-5　通院の時間帯にあわせて公共交通サービスを利用できる地域＜現在＞

下図は、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を、地区別に示した図です。左図は、現在の公共交通サービスによる「通院の活動機会」が保障された地区別人口割合です。右図は、本計画で示す事業等で、赤枠（将来の新たな圏域）内でも通院の時間帯に合わせて公共交通サービスが利用できるようになった場合の地区別人口割合です。

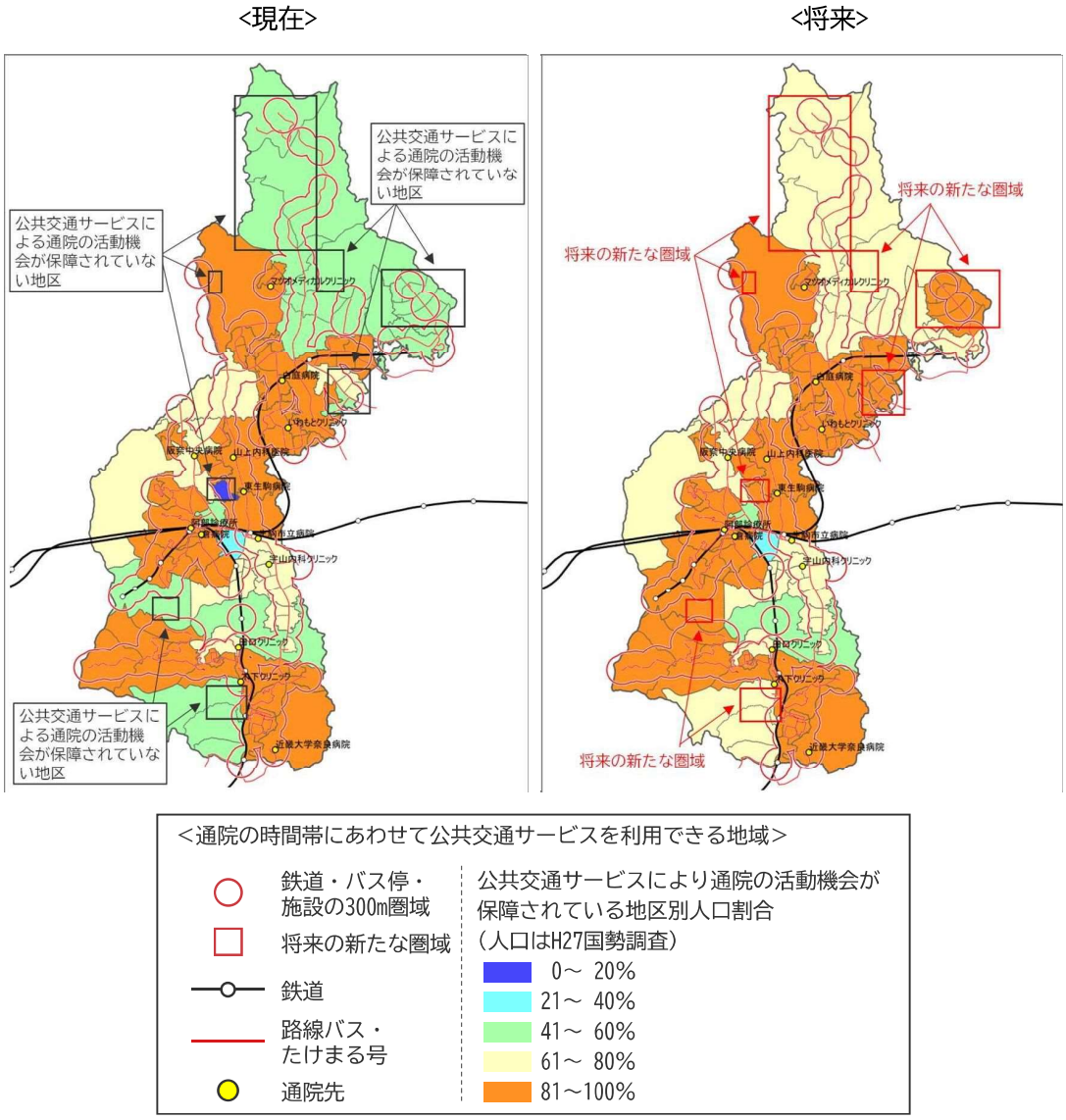


図 7-6　公共交通サービスによる活動機会の保障状況・地区別<通院>

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（全市）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>77.1%</td></tr>
<tr><td>学研北生駒駅周辺へのアクセス</td><td>73.6%</td><td>94.9%</td></tr>
<tr><td>南生駒駅周辺へのアクセス</td><td>46.4%</td><td>51.2%</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>

※目標値は、図 7-7～図 7-9 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（全市）。

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、生駒市が提供する公共交通サービスである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			
たけまる号の主な利用者である高齢者の運転免許保有率が増加しており、公共交通利用への転換が進みにくい状況にある。また、人口減少や生産年齢人口の減少に伴い、公共交通の利用者数は減少する可能性が高い。そのため、たけまる号の 1 日あたりの利用者数を現在の水準で維持することを目指す。			
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、実施予定時期等については、次頁以降に示します。また、実施予定時期は現時点での目安であり、毎年の事業進捗や事業評価の確認等に合わせて事業計画の見直しを行い、事業・施策を実施していくものとします。

また、本市の公共交通に関連する課題として、本計画のみでは解決できない課題（生駒駅のバスロータリーの拡充等）もあります。これらの課題解決に向けては、道路管理者や都市計画・商工関係者等の関連分野と協働し、よりよい公共交通サービスの提供を目指します。

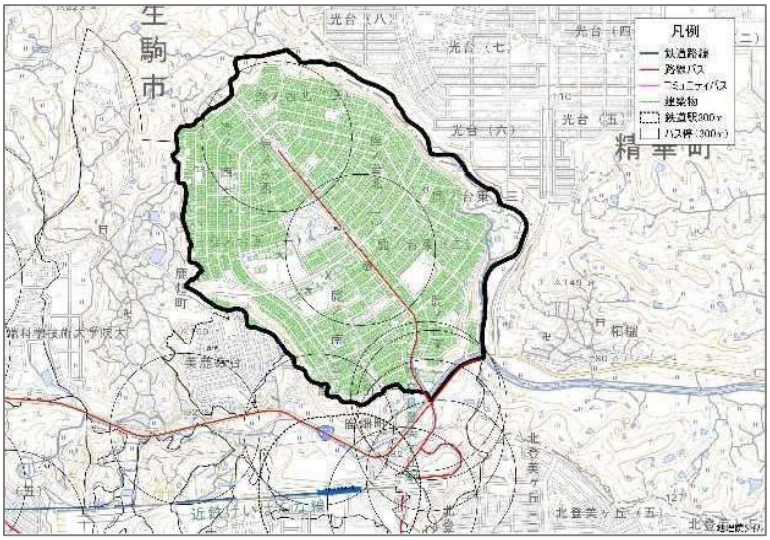
表 8-1　事業メニュー一覧

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：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ﾋﾞｽの見直し・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公共交通サービスの運行形態や評価基準の改善・検討	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】 継続・拡充 ※

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	○事業 1-1：鹿ノ台地区における公共交通サービスの提供の検討 【コミュニティバスの運行】 バス停までの坂道の徒歩移動が困難な地区を中心に走行する公共交通サービス（コミュニティバスの新規路線）の導入を検討します。<鹿ノ台地区の状況>



<当該地区で提供する公共交通サービスの選定理由>

地域の状況	・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。
公共交通サービスの案	・現状の路線バスと競合しない場所や時間帯において、特定曜日に新たなコミュニティバスの導入を検討する。

※本計画での新たな事業を 新規 、連携計画からの引継ぎ事業を 継続・拡充 と示す。

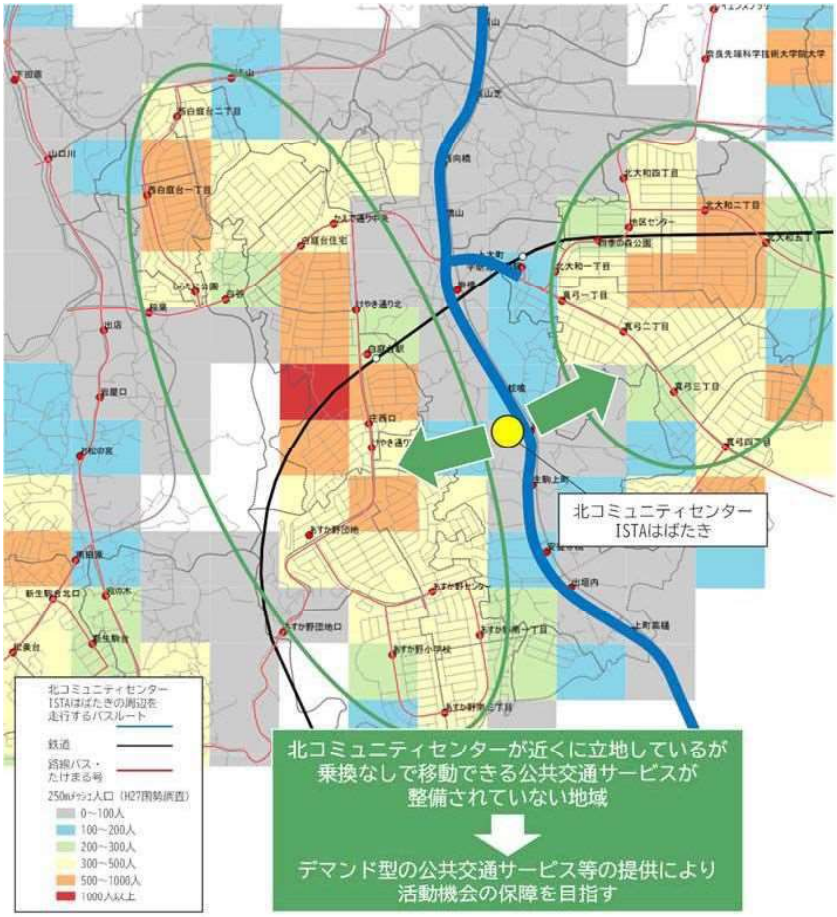
継続・拡充

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** 地元住民ニーズを参考にしながら、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、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。 ＜高齢化が進むニュータウンでの公共交通サービスの検討事例＞ ・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：電動小型低速車両）の自動運転化等が検討されています。 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

実施主体等	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
	－	－	－	－	－	地区の検証 ニーズの検証

継続・拡充

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・文化施設を起終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・文化施設での活動機会の保障を目指し、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 はばたき周辺の状況> 

実施主体等	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	→	→	→	→	→

【事業の方向性②：地域主体の公共交通サービスの検討】 継続・拡充

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	**○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等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導入の実現可能性検討、導入の際の行政支援制度を検討します。 地区の候補）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（既存タクシー等と競合しないように留意する） 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 ・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 ・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 ・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綱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 ・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 ・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 ・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：随来交通型・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）一沢目コース・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

実施主体等	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	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】 新規

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	**○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 **○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

実施主体等	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】 継続・拡充

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 **○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

実施主体等	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

継続・拡充

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モデルルートの整備等、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＞

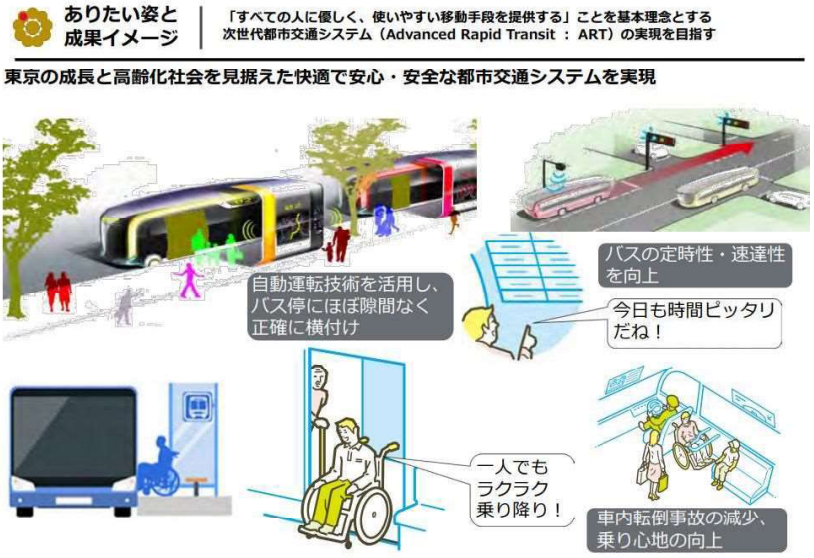
実施主体等

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】 新規

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

実施主体等	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	→	→	→	→	→

継続・拡充

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

実施主体等

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：公共交通サービスの運行形態や評価基準の改善・検討】　継続・拡充

事業⑩	たけまる号の運行形態の見直し・改善
事業概要	**○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。 ＜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　等 ＜たけまる号西畑線の必要性等＞

必要性や有効性等	○当該地区は、最寄りの鉄道駅から 1km 以上の距離があり、また勾配が急であるため、自動車を保有しない住民にとっては、医療施設や商業施設等への移動が不便で、生活しにくい状況にあった。 ○西畑線の運行により、高齢者をはじめとする地域住民の生活交通が確保されることで、地域の生活利便性の向上、観光客等の地域外からの入込を通じた地域活性化、当該地域の人口減少の歯止め等が期待される。
定量的な目標 随時検討を行う予定	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（現況値：令和 2 年（R1.10～R2.9）実績数値：2.18%） 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（現況値：令和 2 年実績数値：1.36%）

（生駒市 地域内フィーダー系統確保維持計画(令和 2 年 6 月)より抜粋）

○地区特性に応じたたけまる号の運行改善

沿道施設の立地の変化や移動困難者の増加等、各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、活動機会を保障できる公共交通サービスの継続的な提供を目指します。

＜運行改善の事業案＞

・住民の活動機会を考慮した運行区間や経路の見直し

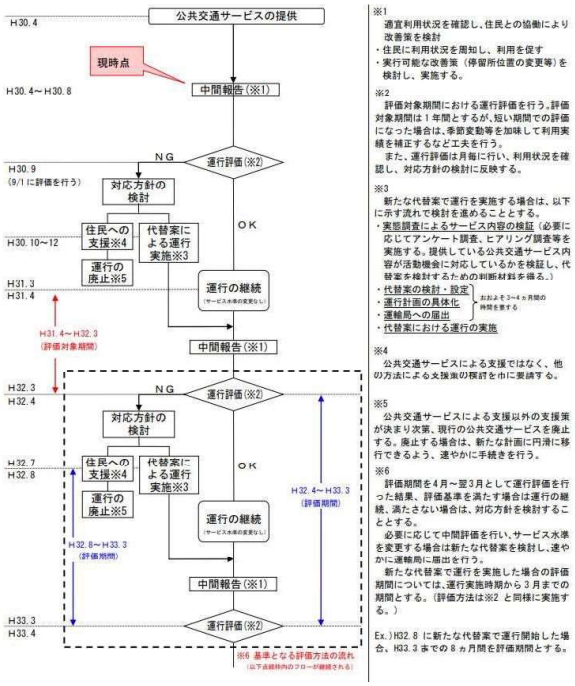
・新たな目的地（病院等）を経由するルートへの見直し

・地区内フリー乗降で運行　等

実施主体等	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	→	→	→	→	→

継続・拡充

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	○本市が提供する公共交通サービスの評価指標の検討 持続的な公共交通サービスの提供に向けて、たけまる号の運行や利用に対する評価指標や評価基準についての見直し、評価基準を達成できない場合の措置等について検討します。また、新たな公共交通サービスに対する評価指標や評価基準を検討します。 ＜現在のたけまる号の評価指標と評価基準＞ 現在の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、対応します。 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①～③を講じても基準を下回る場合は、活動機会を保障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します。 ＜現在の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 通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揃える。） ・代替案の検討・設定 ・運行計画の具体化 ・運輸局への届出 ・代替案における運行の実施 （おおよそ3～4ヶ月間の時間を要する） ※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。

【事業の方向性②：公共交通の情報提供】 継続・拡充

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、おでかけ情報等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）＞

実施主体等	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	→	→	→	→	→

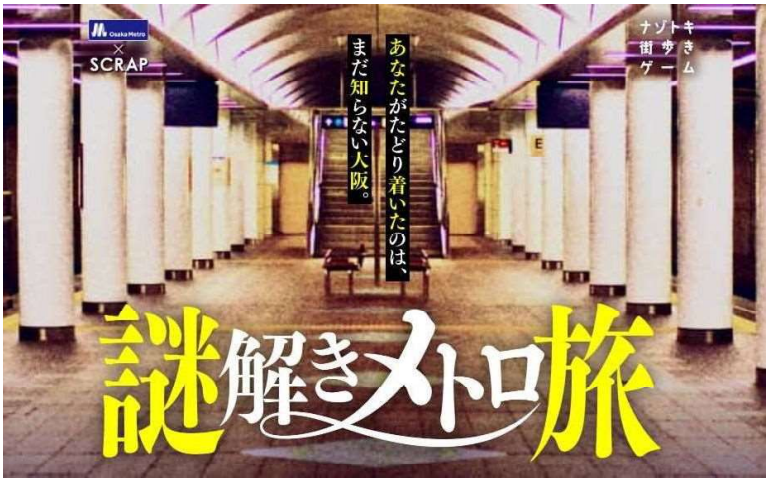
継続・拡充

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	**〇市広報誌やホームページ、SNS 等での情報の発信** 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＞

実施主体等	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	→	→	→	→

継続・拡充

事業⑭	イベントを通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との連携** 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を行い、公共交通の利用促進を図ります（例：「いこま環境フェスティバル」等）。 **○新たなイベントの実施** 公共交通事業者・市民・市の協働によるイベントを通して、普段公共交通を利用していない市民等に気軽に楽しく公共交通を利用してもらうきっかけづくりを行います。 ＜Osaka Metro でのナゾトキ街歩きゲーム「謎解きメトロ旅」＞ ・Osaka Metro は、「リアル脱出ゲーム」を企画・運営する株式会社 SCRAP と共催で、「ナゾトキ街歩きゲーム『謎解きメトロ旅』」を販売。 ・1 日乗車券「エンジョイエコカード」の利用を啓発。 

実施主体等	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	→	→	→	→	→

継続・拡充

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＞

※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。

実施主体等

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】 継続・拡充

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。

実施主体等	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	→	→

継続・拡充

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** 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。

実施主体等	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. 計画の達成に向けて

9.1. 継続的な計画の見直し

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、第 3 章の「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。

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。なお、生駒市地域公共交通活性化協議会は、平成 21 年に法定協議会として設立してから毎年複数回協議会を開催し、連携計画の事業の進捗や評価、事業計画の見直し等を続けており、今後も同様に、毎年複数回の協議会を開催し、PDCA サイクルを実践します。

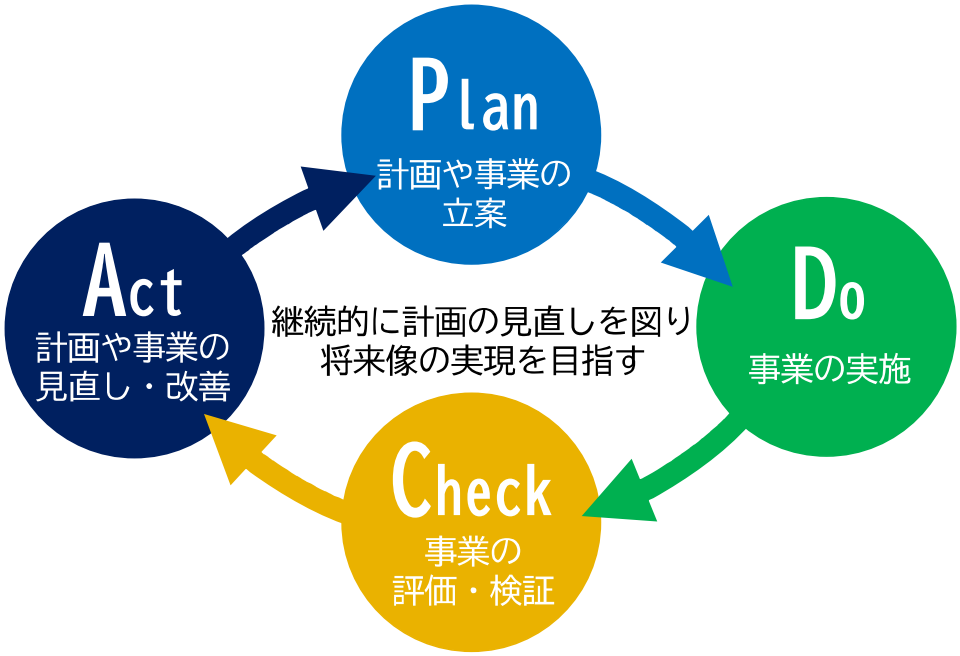


図 9-1　ＰＤＣＡサイクルのイメージ

9.2. 事業と評価指標との関連

本市におけるよりよい公共交通サービスの提供に向けて、PDCA サイクルの「事業の評価・検証（Check）」を実施するための参考資料として、各事業を実施した場合の評価指標値の変化状況を、次頁以降に整理しました。

なお、この評価指標値の変化の状況は、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行前の条件下で試算したものです。そのため、今後の社会情勢を鑑みながら、必要に応じて評価指標値の変化状況を見直し、事業の進捗確認や事業評価等に努めます。

表 9-1　各事業を実施した場合の評価指標値の変化状況

基本方針	事業の方向性	具体的な事業 注1）★は重点的に検討・実施する事業を示す 注2）連携計画からの引継ぎ事業を[継続・拡充] 新たな事業を[新規]で示す				細目
公共交通サービスの提供による市民の活動機会の保障	市民の日常生活における活動機会の保障	★	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	継続拡充	鹿ノ台地区における公共交通サービスの提供の検討
						高山地区における公共交通サービスの提供の検討
						北田原地区における公共交通サービスの提供の検討
						菜畑地区における公共交通サービスの提供の検討
						真弓地区における公共交通サービスの提供の検討
						桜ケ丘地区における公共交通サービスの提供の検討
			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	継続拡充	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の検討
			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	継続拡充	コミュニティセンターを起終点とした公共交通サービスの提供の検討
	地域主体の公共交通サービスの検討	★	④	近隣の助け合い輸送等の導入に向けた検討	継続拡充	助け合い輸送の検討
	高齢者が安心して利用できる移動手段の確保		⑤	高齢者運転免許自主返納制度等との連携	新規	高齢者運転免許自主返納支援制度との連携
						生駒市高齢者交通費等助成事業との連携
まちづくりと連携した公共交通サービスの提供	まちづくりや観光分野と公共交通の連携		⑥	都市拠点等への公共交通サービスの見直し・改善	継続拡充	将来の生活交通圏域に準じた公共交通サービスの確保
						道路整備事業と連携した公共交通サービスの検討
			⑦	公共交通を利用して観光できる環境づくり	継続拡充	公共交通を活用した観光ルート整備の検討
						企画乗車券発行の検討
						観光情報と合わせた公共交通情報の発信
	新しい技術の活用		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	新規	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	継続拡充	MaaS等による公共交通乗継利便性向上の検討
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	公共交通サービスの運行形態や評価基準の改善・検討	★	⑩	たけまる号の運行形態の見直し・改善	継続拡充	たけまる号西畑線の維持・確保（地域内フィーダー系統）
						地区特性に応じたたけまる号の運行改善
		★	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	継続拡充	本市が提供する公共交通サービスの評価指標の検討
						地域主体の公共交通サービス導入ガイドブックの作成
	公共交通の情報提供	★	⑫	公共交通・おでかけ情報等の広報媒体の作成	継続拡充	市の総合時刻表、おでかけ情報等を掲載した広報媒体の作成
		★	⑬	市広報誌やホームページ、SNS等での情報発信	継続拡充	市広報誌やホームページ、SNS等での情報発信
			⑭	イベントを通じた公共交通の利用啓発	継続拡充	継続性のあるイベントとの連携
						新たなイベントの実施
			⑮	モビリティ・マネジメントの実施	継続拡充	子どもの送迎に対するモビリティ・マネジメントの実施
						転入者に対するモビリティ・マネジメントの実施
	地元企業等との協働や連携の推進		⑯	企業や病院等の送迎バスとの連携	継続拡充	地元企業の送迎バス等への一般市民の混乗化の検討
						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
			⑰	地元企業等との連携の推進（協賛金・企業広告等）	継続拡充	商業施設と連携した料金施策
						たけまる号への協賛金、企業広告の掲載

実施予定時期						評価指標	
令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度 以降	評価指標と現況値・目標値	各事業の実施による 評価指標の現況値からの変化状況 （全市を対象とした変化状況）
運行計画 検討	実証運行 開始	→	→	→	→	＜評価指標＞ 買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（全市）の割合 ●買い物 ・現況値：80.1% ・目標値：87.7% ●通院 ・現況値：80.0% ・目標値：87.8%	【買い物】3.8%向上 【通　院】4.1%向上
運行計画 検討	→	→	随時実施	→	→		【買い物】0.6%向上 【通　院】0.6%向上
運行計画 検討	→	→	随時実施	→	→		【買い物】0.1%向上 【通　院】0.1%向上
運行計画 検討	→	→	随時実施	→	→		【買い物】0.0%向上 【通　院】0.0%向上
			運行計画 検討	→	→		【買い物】1.5%向上 【通　院】1.5%向上
			運行計画 検討	→	→		【買い物】0.8%向上 【通　院】0.8%向上
					地区の検 証・ニー ズの検証		【買い物】0.8%向上 【通　院】0.8%向上 ※小平尾町地区に公共交通サービスを 提供したとき
情報収集 実現可能 性検討	→	→	→	→	→		－ ※評価指標に直接影響しないが，趣味等の活動機会の保障が期待できる。
情報収集 実現可能 性検討	実施準備	→	随時実施	→	→		－ ※評価指標に直接影響しないが， 徒歩移動が困難な人の様々な活動機会の 保障が期待できる。
随時実施	→	→	→	→	→		－ ※評価指標に直接影響しないが， 高齢者の公共交通サービスの利用回数の 増加が期待できる。
					運行計画 検討	＜評価指標＞ 都市拠点等へ、60分以内に到着できる人の割合（全市） ●生駒駅または東生駒駅周辺へのアクセス ・現況値：68.4% ・目標値：77.1% ●学研北生駒駅周辺へのアクセス ・現況値：73.6% ・目標値：94.9% ●南生駒駅周辺へのアクセス ・現況値：46.4% ・目標値：51.2%	【生駒駅・東生駒駅】 7.7%向上 【　学研北生駒駅　】21.3%向上 ※事業①の地区とあすか野地区に公共交通 サービスを提供したとき
							【生駒駅・東生駒駅】1.0%向上 【　　南生駒駅　　】4.8%向上 ※小平尾町地区に公共交通サービスを 提供したとき
実施準備	→	随時実施	→	→	→		－ ※評価指標に直接影響しないが， 観光客の公共交通サービス利用割合の 増加が期待できる。
情報収集 実現可能 性検討	→	→	→	→	→		－ ※評価指標に直接影響しないが， 公共交通サービス利用者の満足度の 増加が期待できる。
情報収集 実現可能 性検討	→	→	→	→	→		
随時実施	→	→	→	→	→	＜評価指標＞ たけまる号の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 ・現況値：2.32% ・目標値：2.32% ※ ※人口減少や生産年齢人口の減少に伴い、公共交通の利用者数は減少する可能性が高いため、利用者数を少しでも増やし、1日あたりの利用者数を現在の水準で維持することとした。	現況値を維持
指標検討	運用開始	→	→	→	→		－
	運用方法 検討	→	運用開始	→	→		－
随時実施	→	→	→	→	→		－ ※評価指標に直接影響しないが， 市内の公共交通利用者の増加が 期待できる。
HP検討	運用開始	→	→	→	→		
随時実施	→	→	→	→	→		
随時実施	→	→	→	→	→		
ﾊﾟｰﾄﾅｰ の検討	→	→	運行計画 検討	→	→		
随時実施	→	→	→	→	→		

2. 住民アンケート調査結果

2.1. 実施概要

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
調査方法	住民基本台帳から無作為抽出した高校生以上の市民に対して、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
調査時期	令和 2 年 8 月 6 日～8 月 23 日
配布部数	4,700 世帯（1 世帯あたり 3 通封入）
回収部数	1,898 世帯（郵送回収の世帯数） 3,587 票（WEB 回答含む）
回収率	40.4%（郵送回収世帯数ベース）

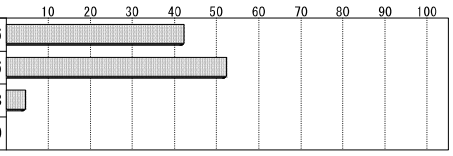
2.2. 回答結果

A. 普段の通勤・通学

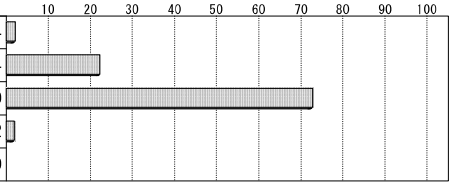
問１　通勤・通学の有無

・　「いいえ」が 1,886 件で 52.6%、「はい」が 1,528 件で 42.6%となっている。

		（件）	（%）
1.	はい	1528	42.6
2.	いいえ	1886	52.6
	不明・無回答	173	4.8
	合　計	3587	100.0



問１①　主な行き先

・　「生駒市外」が 1,116 件で 73.0%と最も多く、次いで「生駒市内」が 343 件で 22.4%、「自宅（自営業等）」が 36 件で 2.4%と続いている。

		（件）	（%）
1.	自宅（自営業等）	36	2.4
2.	生駒市内	343	22.4
3.	生駒市外	1116	73.0
	不明・無回答	33	2.2
	合　計	1528	100.0