

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。

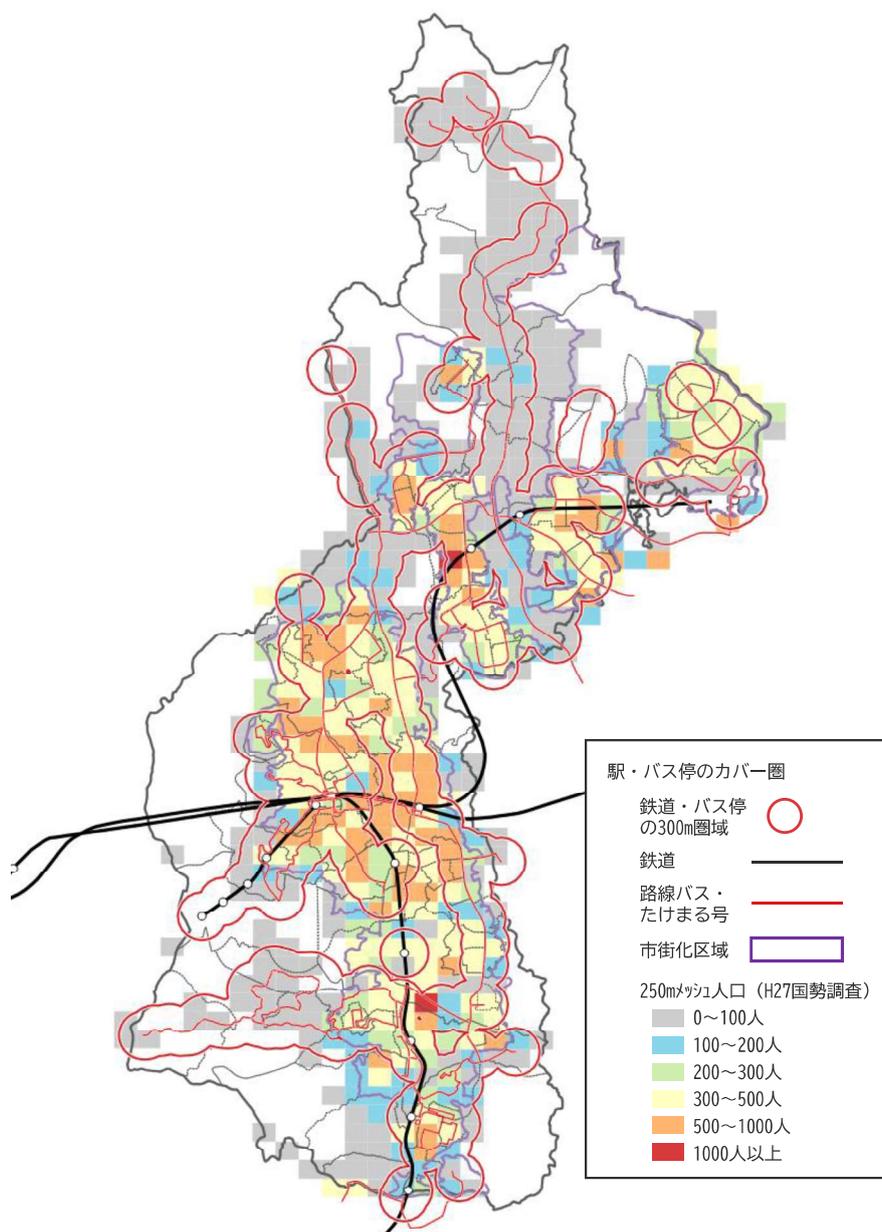


図 5-1 公共交通のカバー状況

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

<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分以内に到達できる状況にあります。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等で、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。

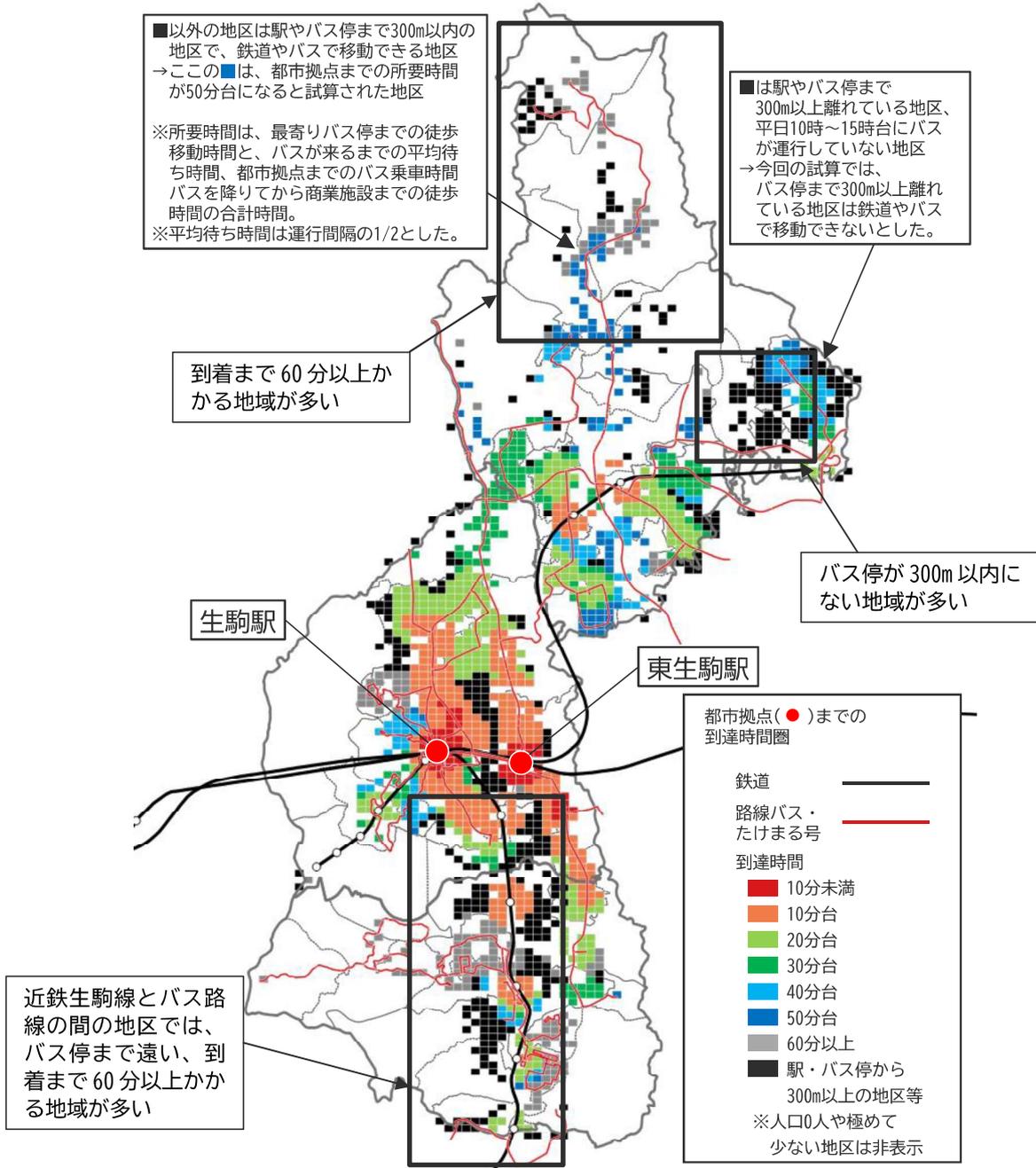


図 5-2 都市拠点である生駒駅と東生駒駅への到達時間圏（鉄道とバスによるアクセス）

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。

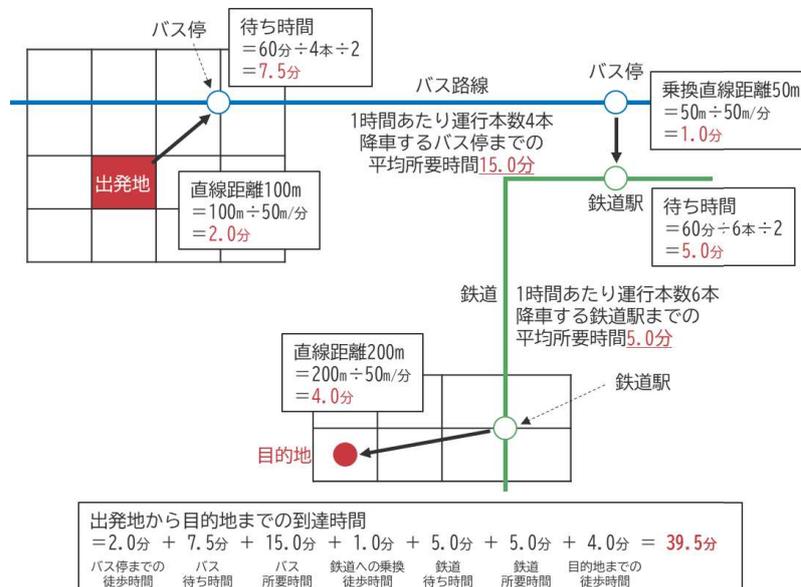


図 5-3 目的地までの到達時間算定のイメージ図

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。

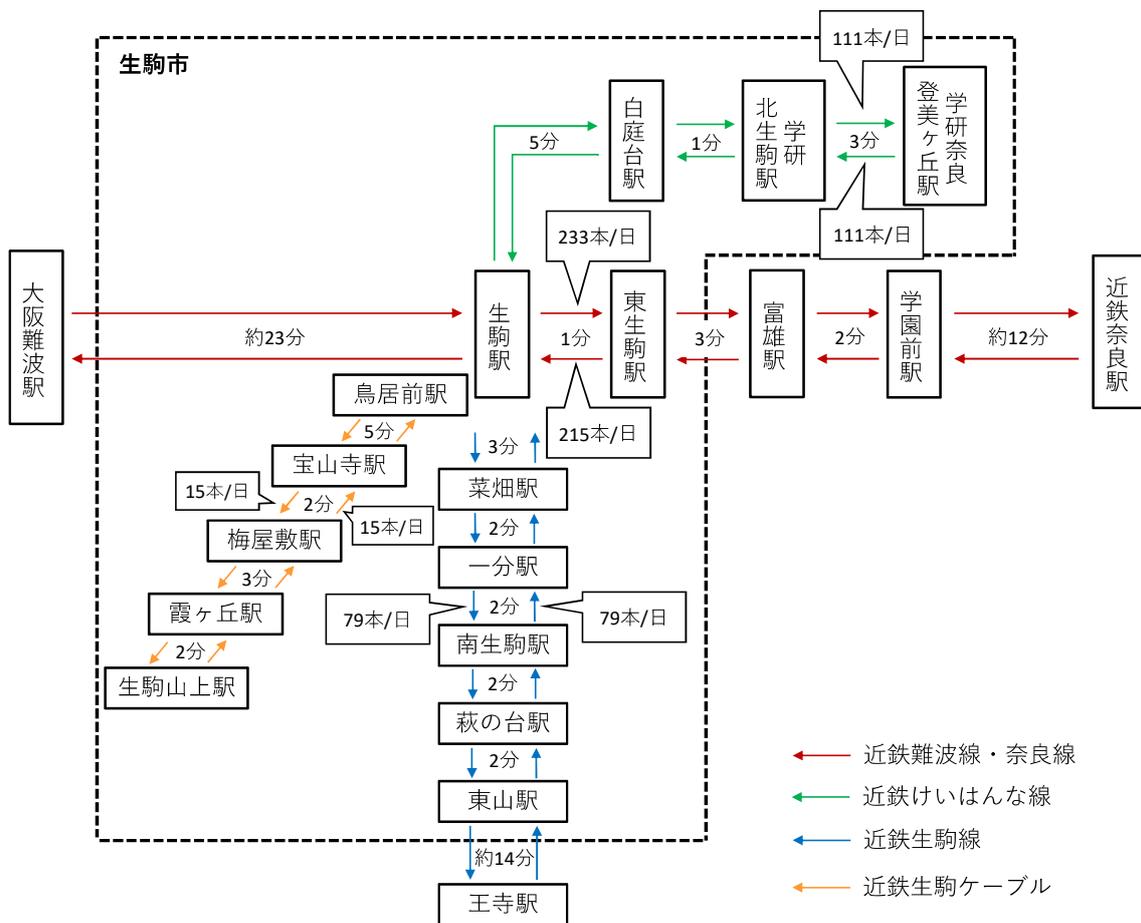


図 5-4 鉄道の運行情報（平日）

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。

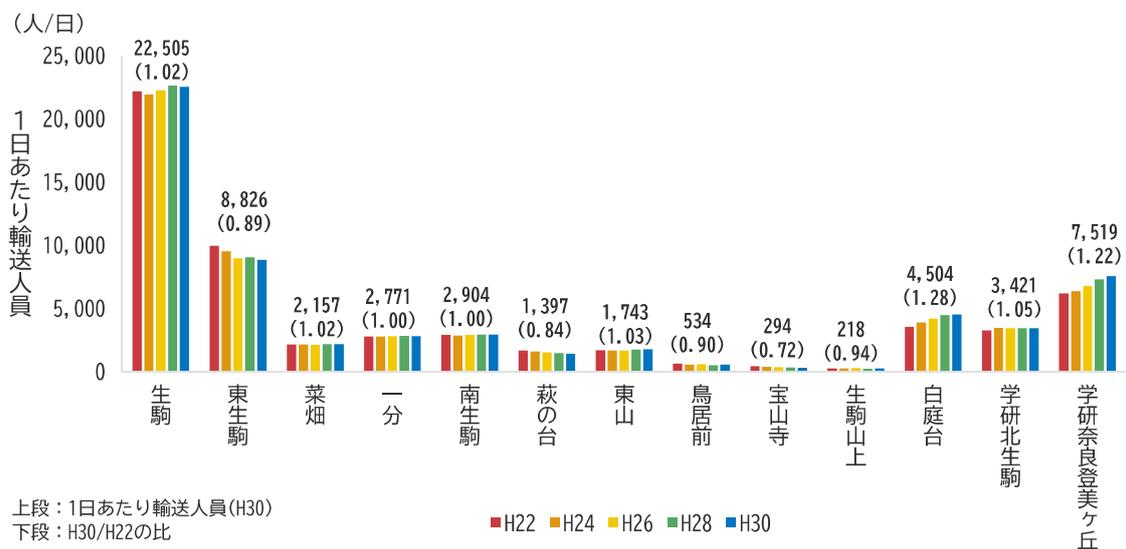
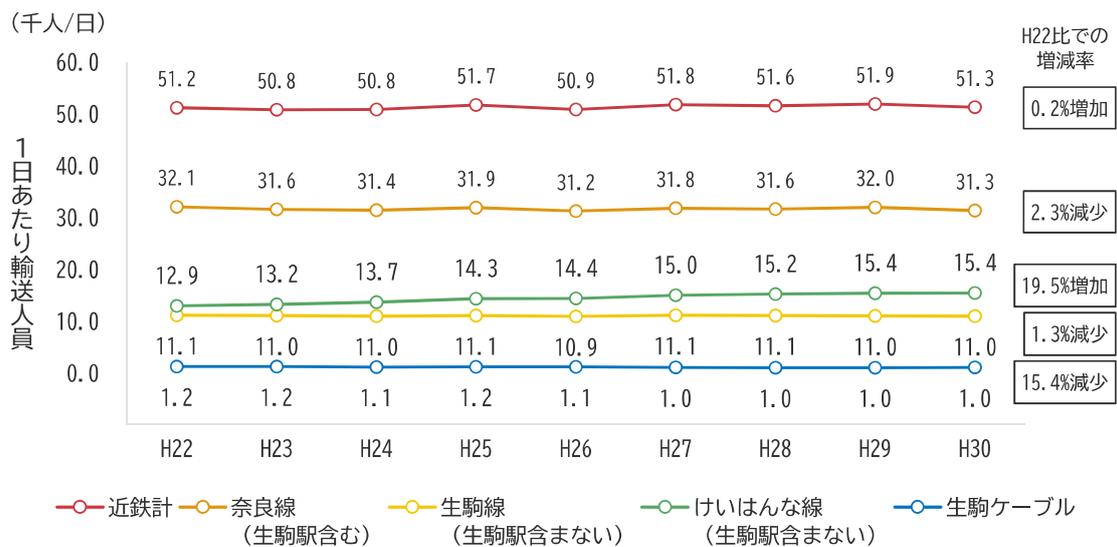


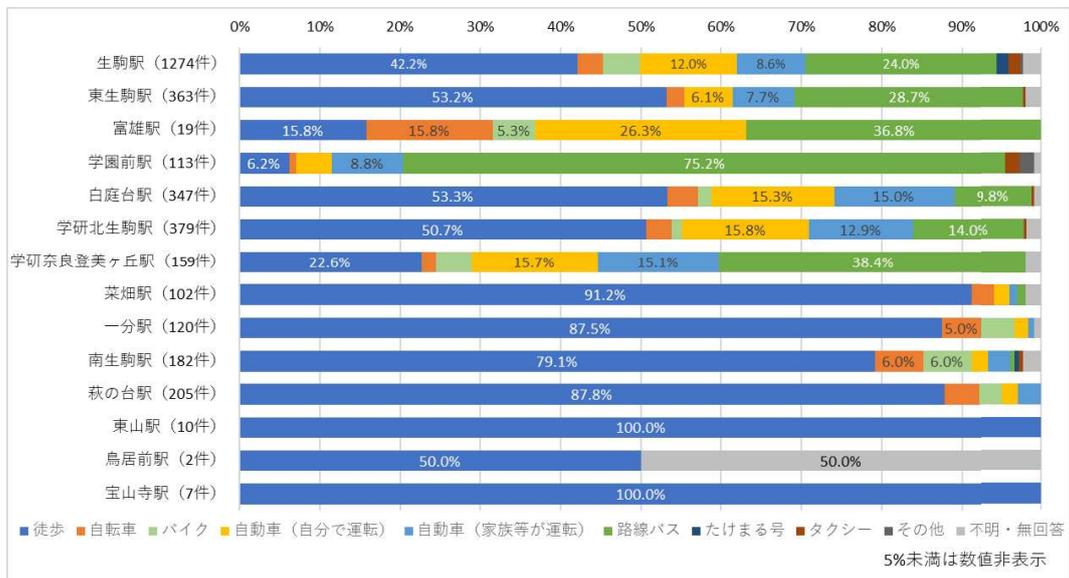
図 5-5 鉄道の1日あたり輸送人員の推移（上：合計、下：系統別）

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

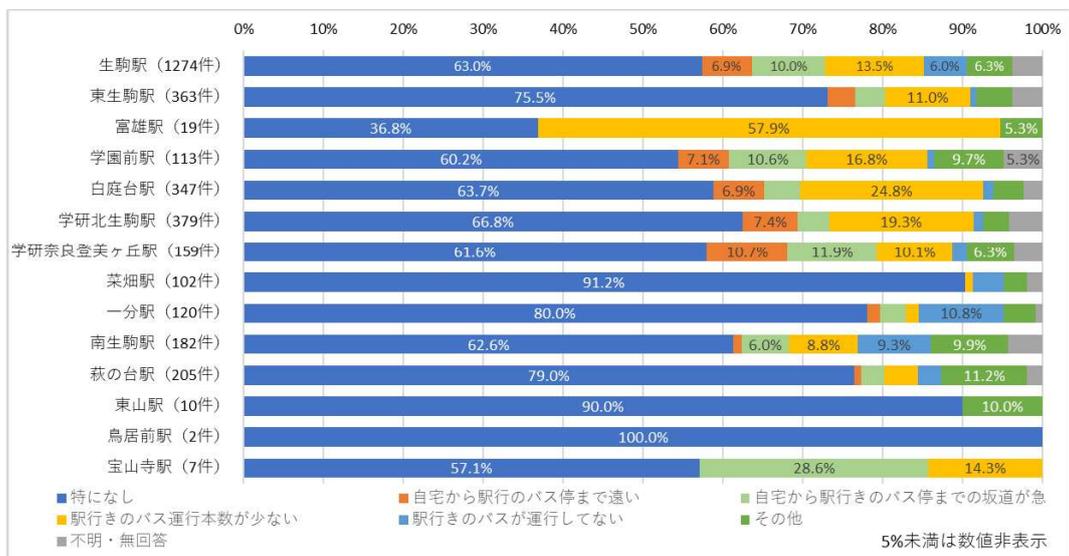
- ・ 駅端末交通手段は大半が徒歩で、自動車送迎はけいはんな線の3駅で多く、生駒駅、東生駒駅、学研奈良登美ヶ丘駅は路線バスが多い状況にあります。また、市外の富雄駅や学園前駅も、路線バスでのアクセスが多い状況にあります。
- ・ 駅までの移動で不便な点は「特になし」という回答が多くありました。不便な点としては、「バス停までの距離」や「坂道が急」は、学研奈良登美ヶ丘駅や生駒駅、学園前駅利用者から多い。「バス本数の少なさ」は、富雄駅や白庭台駅、学研北生駒駅利用者から多い。「バス運行が無い」ことは、一分駅や南生駒駅、富雄駅利用者から多い。

<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、これまでの減便等に加え、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、課題があります。

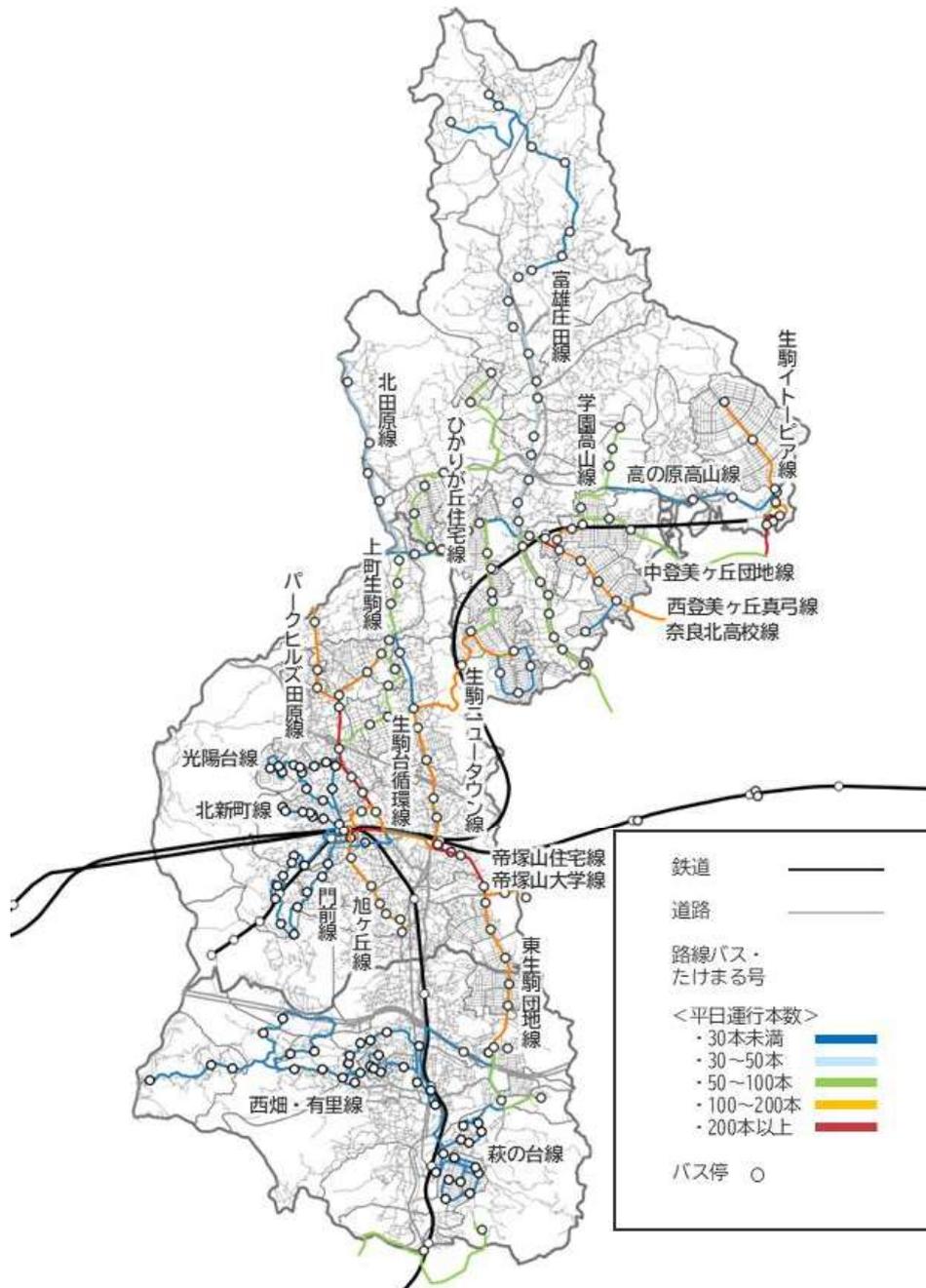


図 5-6 路線バス・たけまる号の運行本数

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ヶ丘真弓線、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。

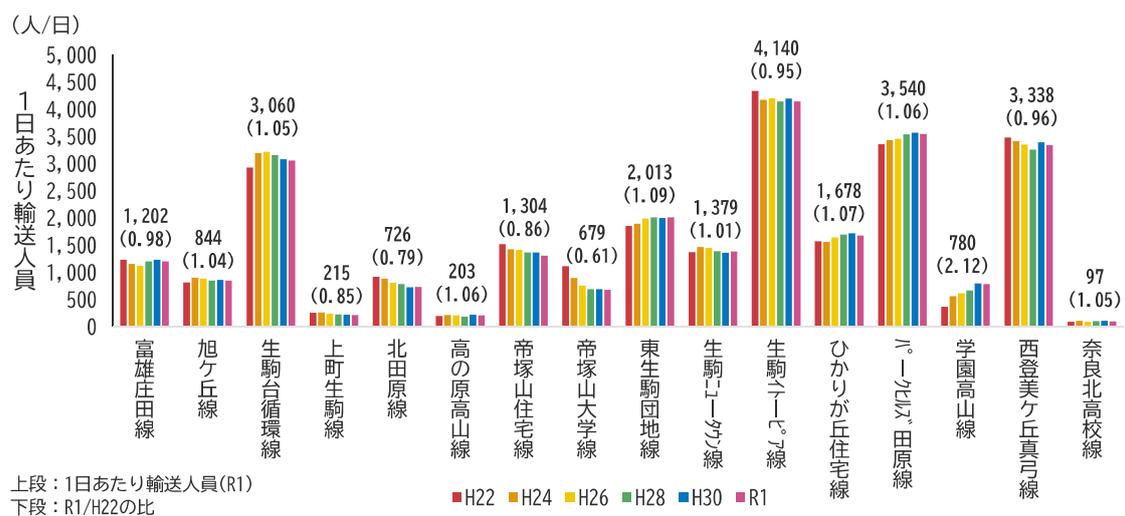
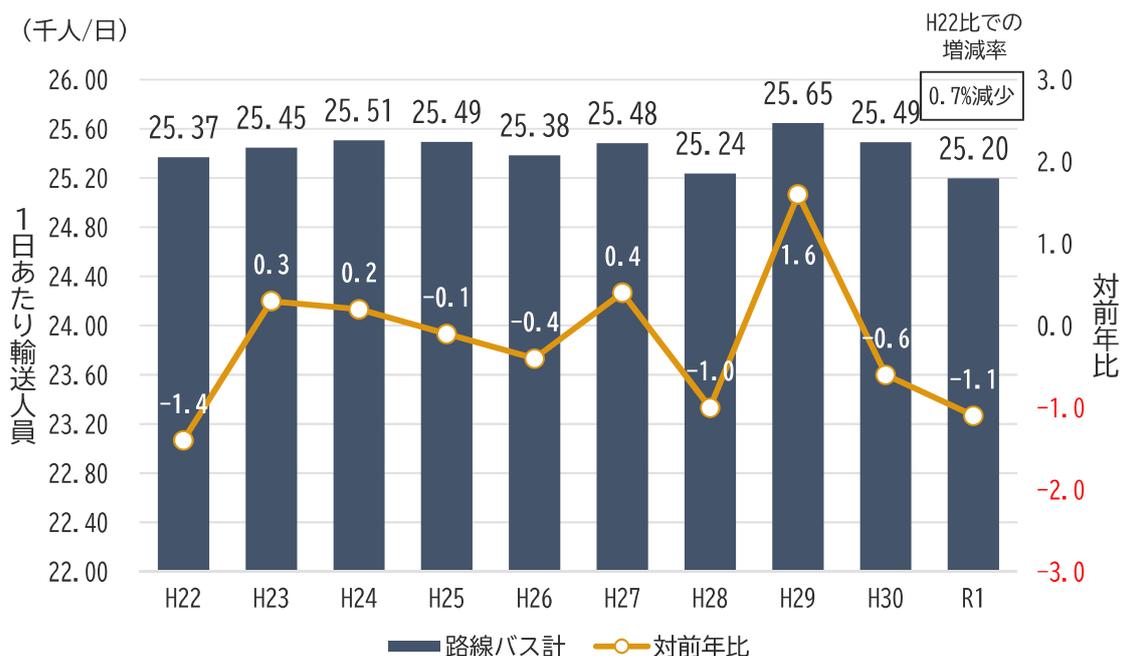


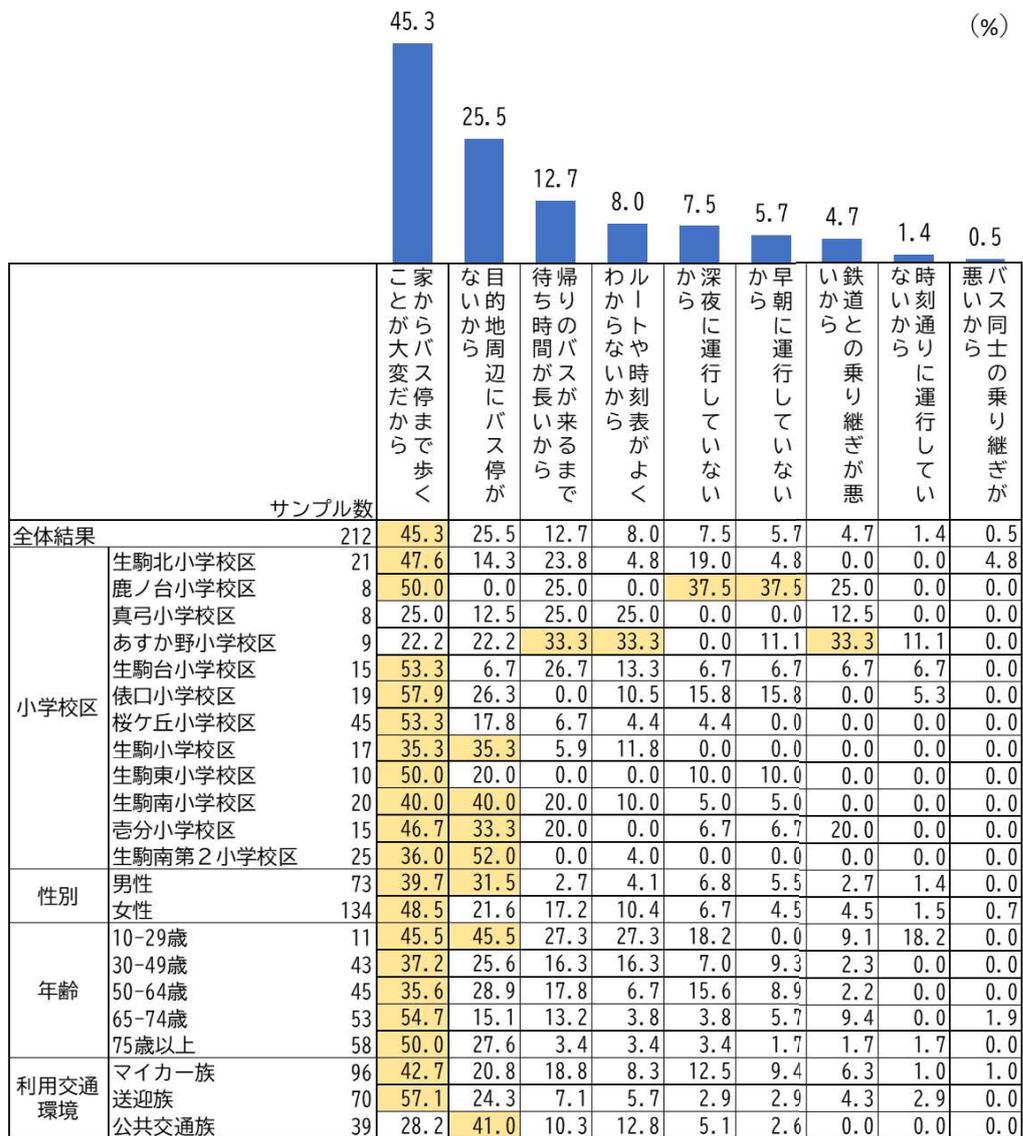
図 5-7 路線バスの1日あたり輸送人員の推移（上：合計、下：系統別）

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。
- ・ 鹿ノ台や真弓やあすか野や生駒台小学校区では、帰りのバスの待ち時間についての回答が25%を超えました。
- ・ 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>

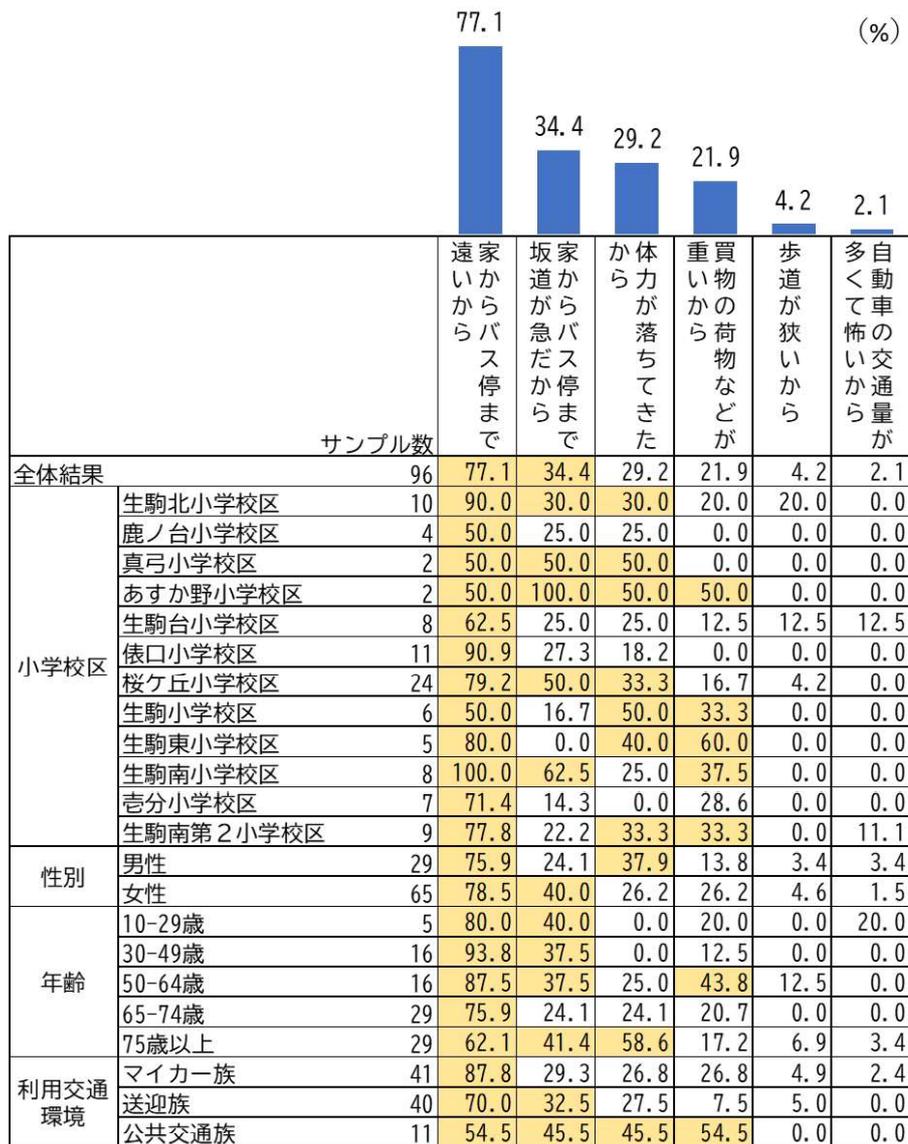


※30%以上の項目に色付け

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>



※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。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。

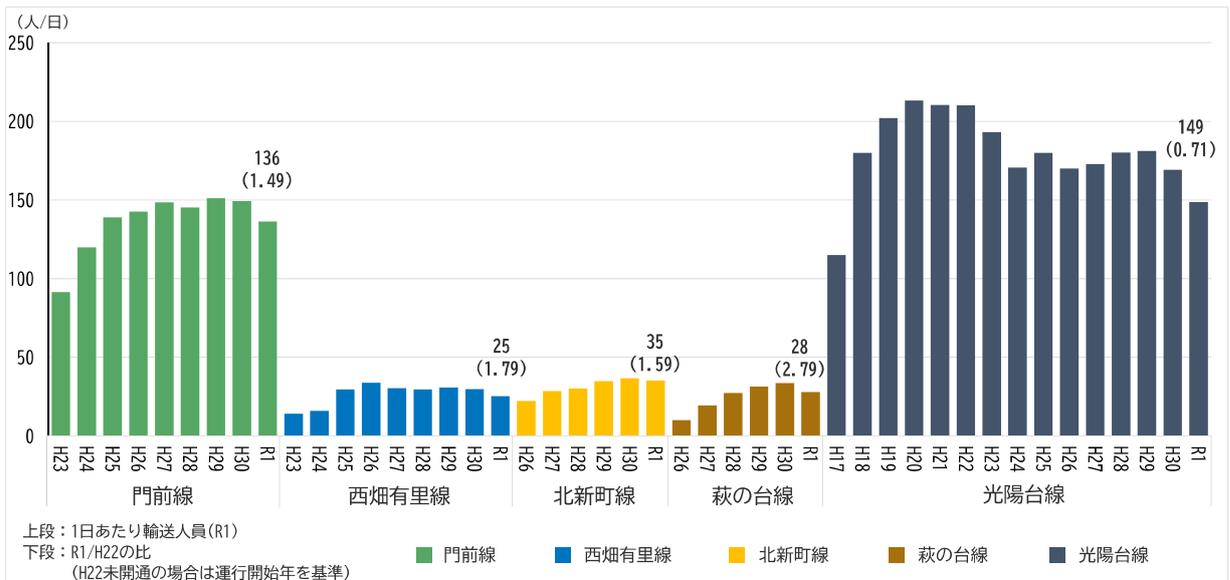
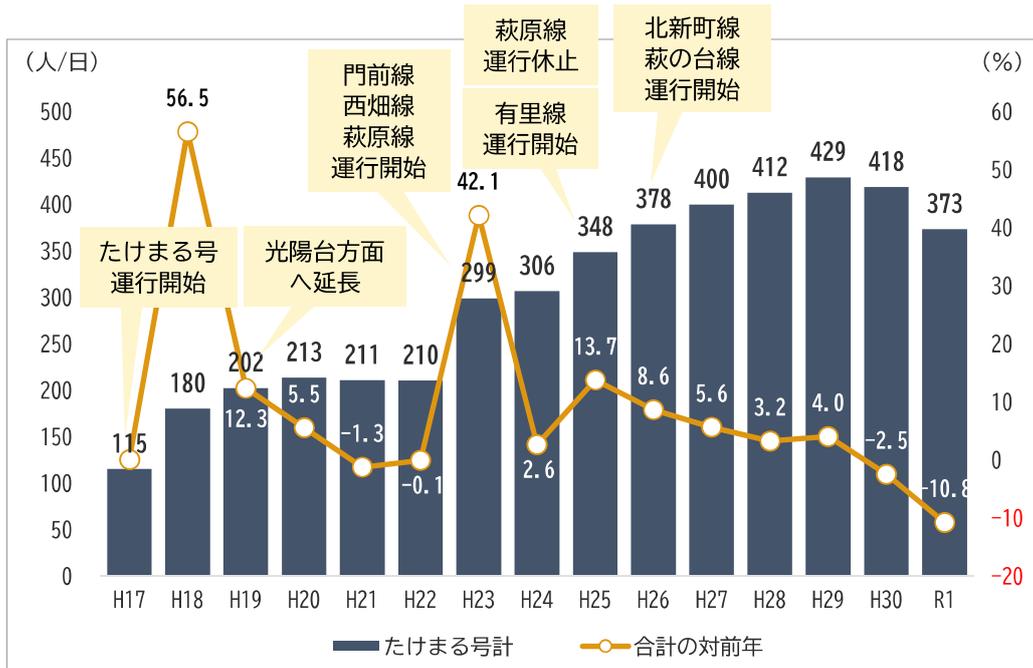


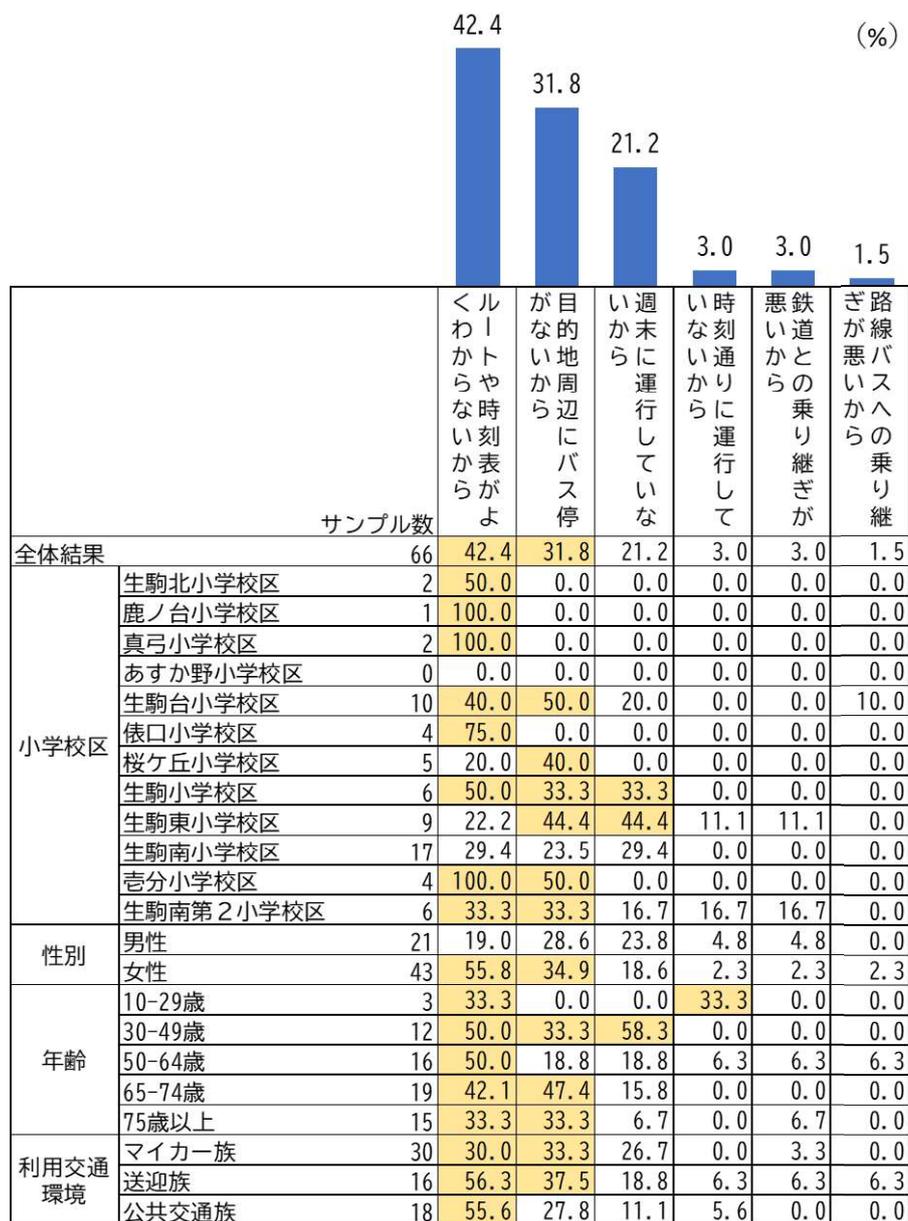
図 5-9 たけまる号の1日あたり輸送人員の推移（上：合計、下：系統別）

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>



※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、壹分幼稚園、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。

送迎バスのご案内 月～土運行 (日・祝日は運休)

阪奈中央サンミット ⇄ 阪奈中央病院

※当病院をご利用の患者様、お見舞いの方もご利用いただけます
※平日及び土曜日の運行です(日・祝日運休)

●乗り場のご案内

←至大阪難波
生駒駅
サンミット生駒ザ・ゲート
阪奈中央サンミット ☎0743-85-5526

←至生駒駅
救急入口より発着します
南駐車場 阪奈中央病院
阪奈中央病院 地域医療連携室 ☎0743-74-8650

☆印＝出発便

| 時刻 | 阪奈中央サンミット | 阪奈中央病院 |
|----|-----------|-----------|
| 8 | ※8:50 出発 | 9:00 到着 |
| | 9:10 到着 | ※9:00 出発 |
| 9 | ※9:20 出発 | 9:30 到着 |
| | 9:50 到着 | ※9:40 出発 |
| 10 | ※10:00 出発 | 10:10 到着 |
| | 10:30 到着 | ※10:20 出発 |
| | ※10:40 出発 | 10:50 到着 |
| 11 | ※11:20 出発 | 11:30 到着 |
| | 11:50 到着 | ※11:40 出発 |
| 12 | ※12:00 出発 | 12:10 到着 |
| | 12:30 到着 | ※12:20 出発 |
| | ※12:40 出発 | 12:50 到着 |
| 13 | 13:10 到着 | ※13:00 出発 |
| | 14:30 到着 | ※14:20 出発 |
| 14 | ※14:40 出発 | 14:50 到着 |
| | 15:10 到着 | ※15:00 出発 |
| | ※15:20 出発 | 15:30 到着 |
| | 15:50 到着 | ※15:40 出発 |
| 15 | ※16:00 出発 | 16:10 到着 |
| | 16:30 到着 | ※16:20 出発 |
| 16 | ※16:40 出発 | 16:50 到着 |

2019年2月1日より変更

【送迎バス時刻表】

| 行先 | 東生駒駅 | 東生駒病院 | 小川 | 田原台 | 白庭台 | 白庭病院 | あすか野小学校 | あすか野南3丁目 | あすか野南1丁目 | あすか野センター | あすか野団地 | 白庭病院 | 白庭台 | 田原台 | 小川 | 東生駒病院 | 東生駒駅 | | | | |
|----|------|-------|------------------|-----|-----|------|---------|----------|----------|----------|--------|-------------|-----|-----|----|-------|------|------------|-----|-----|---|
| 時間 | 発 | | | | | | | | | | | 着 | 発 | | | 着 | 発 | 着 | | | |
| 8 | 05 | 10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 20 | 25 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 40 | 45 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 55 | | | | | | | | | | | ※43(エクスプレス) | | | | | | | | | |
| 9 | 00 | 03 | 11 | 17 | 20 | 24 | 25 | 26 | 28 | 30 | 33 | 53 | 55 | | 01 | 09 | 12 | 15 | 20 | | |
| 10 | 25 | 30 | 33 | 41 | 47 | 50 | 54 | 55 | 56 | 58 | | | | | | | | | | | |
| 11 | 40 | 45 | 48 | 56 | | | | | | | | 00 | 03 | 08 | 10 | 16 | 24 | 27 | 30 | 35 | |
| 12 | | | | | 02 | 05 | 09 | 10 | 11 | 13 | 15 | 18 | 23 | 25 | 31 | 39 | 42 | 45 | 50 | | |
| | 55 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 13 | 00 | 03 | 11 | 17 | 20 | 24 | 25 | 26 | 28 | 30 | 33 | 38 | 40 | 46 | 54 | 57 | | | | | |
| 14 | | | | | | | | | | | | | | | | | 00 | 05 | | | |
| | 05 | 10 | | | | | | | | | | | | | | | 40発 | クラン ☆43 | 51 | | |
| | 51 | 56 | クラン 停め ☆59 | | | | | | | | | | | | | | — | — | — | | |
| 15 | | | | | | | | | | | | | | | | | ☆25発 | クラン ☆28 | ☆36 | | |
| | ☆36 | ☆41 | クラン 停め ☆44 | | | | | | | | | | | | | | — | — | — | | |
| 16 | ☆00 | ☆05 | ☆08 | — | ☆14 | ☆17 | ☆21 | ☆22 | ☆23 | ☆25 | ☆27 | ☆30 | ☆35 | ☆37 | — | ☆43 | — | ☆50 | ☆55 | | |
| 17 | | | | | | | | | | | | | | | | | | ☆15 | ☆20 | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | — | ☆30 | ☆35 | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ☆45 | ☆50 | |
| 18 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | — | ☆15 | — |

備 日・祝日は運休 (停止場所)
☆印は土曜日運休 小川…雑倉バス停付近(168号)沿い停車
白庭台…パンダ公園前停車

考 ※交通事情により、時間が多少前後する場合がありますので、ご了承ください。

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、奈良近鉄タクシーの3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。

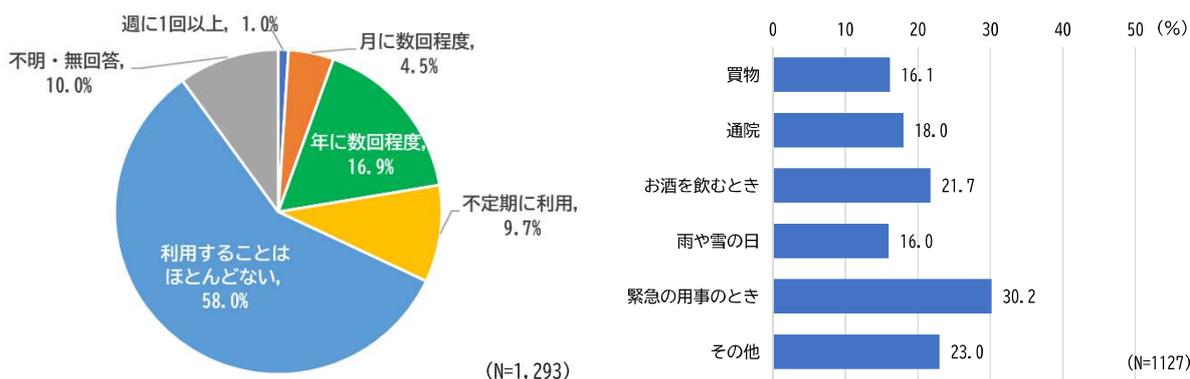


図 5-11 タクシーの利用状況 (左：利用頻度の内訳、右：利用目的)

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。

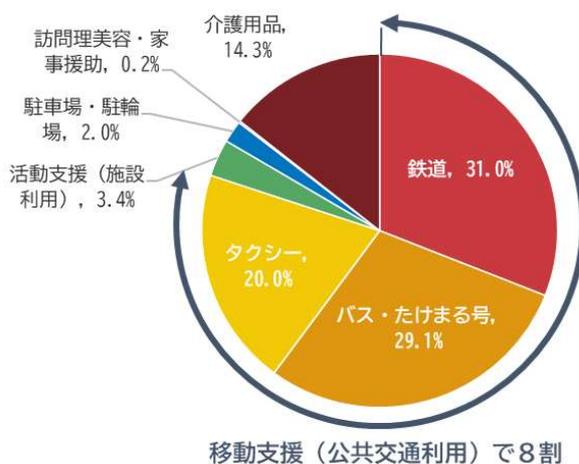


図 5-12 生きいきクーポン券使用実績の内訳

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

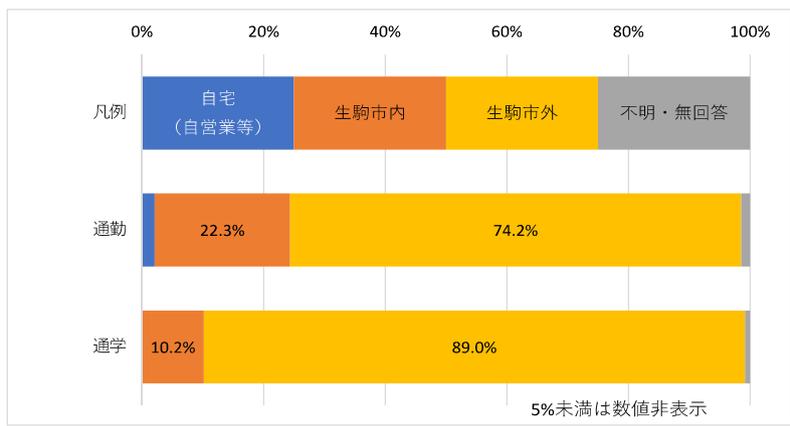
| 調査対象 | 市民向け調査 | 事業所向け調査 | その他来訪施設向け調査 |
|------|---|---|--|
| 調査目的 | 公共交通の利用状況や公共交通の満足度・改善ニーズ等、公共交通に重点を置いた行動実態や現状評価等の把握 | 従業者送迎用バスの有無、公共交通通勤の問題点、新たな移動手段が導入される場合の協力の有無等の把握 | 来訪者の移動実態や公共交通の問題点、送迎バスの有無、新たな移動手段が導入される場合の協力の有無等の把握 |
| 調査方法 | 住民基本台帳から無作為抽出した市民に対して、アンケート調査票を郵送配布・郵送回収（WEB回答可能） ※世帯数の少ない地域では、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

(1) 市民向け調査結果

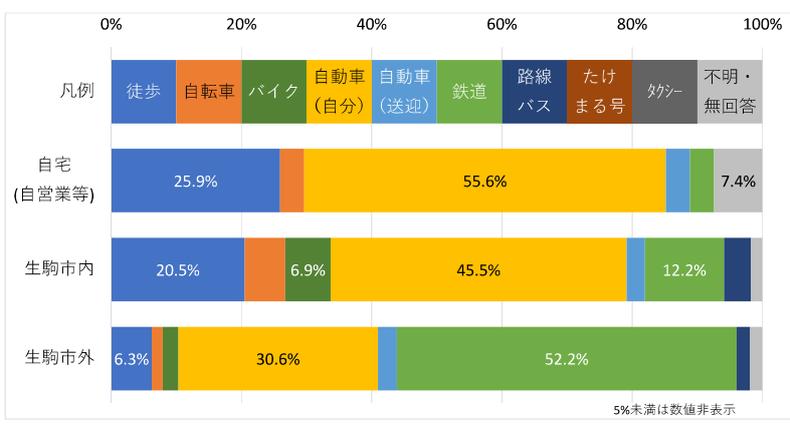
1) 通勤・通学の状況

- ・ 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。

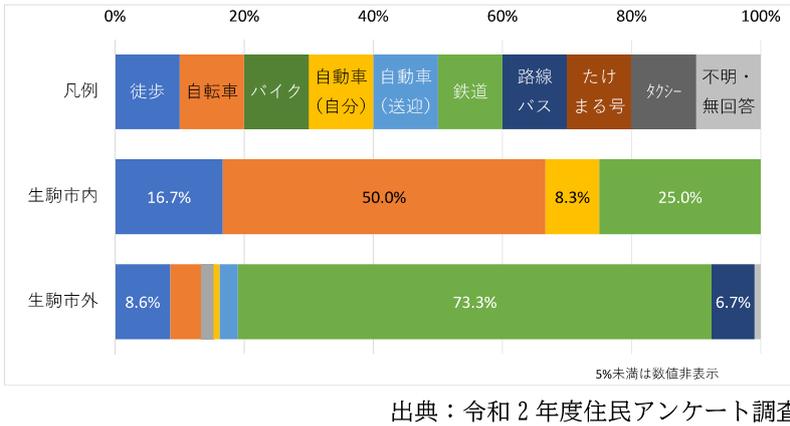
<通勤や通学先>



<主な移動手段：通勤>



<主な移動手段：通学>

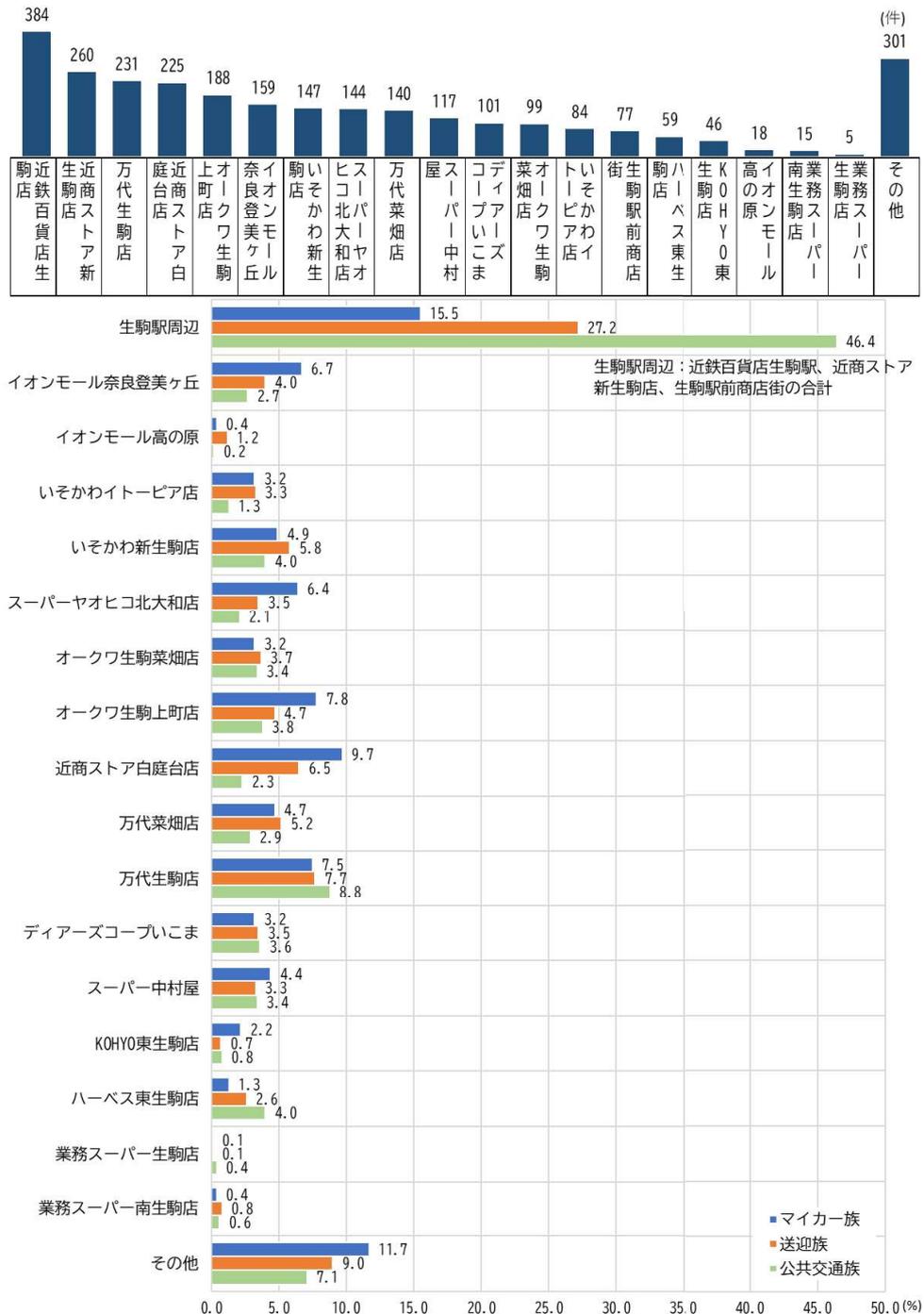


出典：令和2年度住民アンケート調査結果（生駒市）

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>

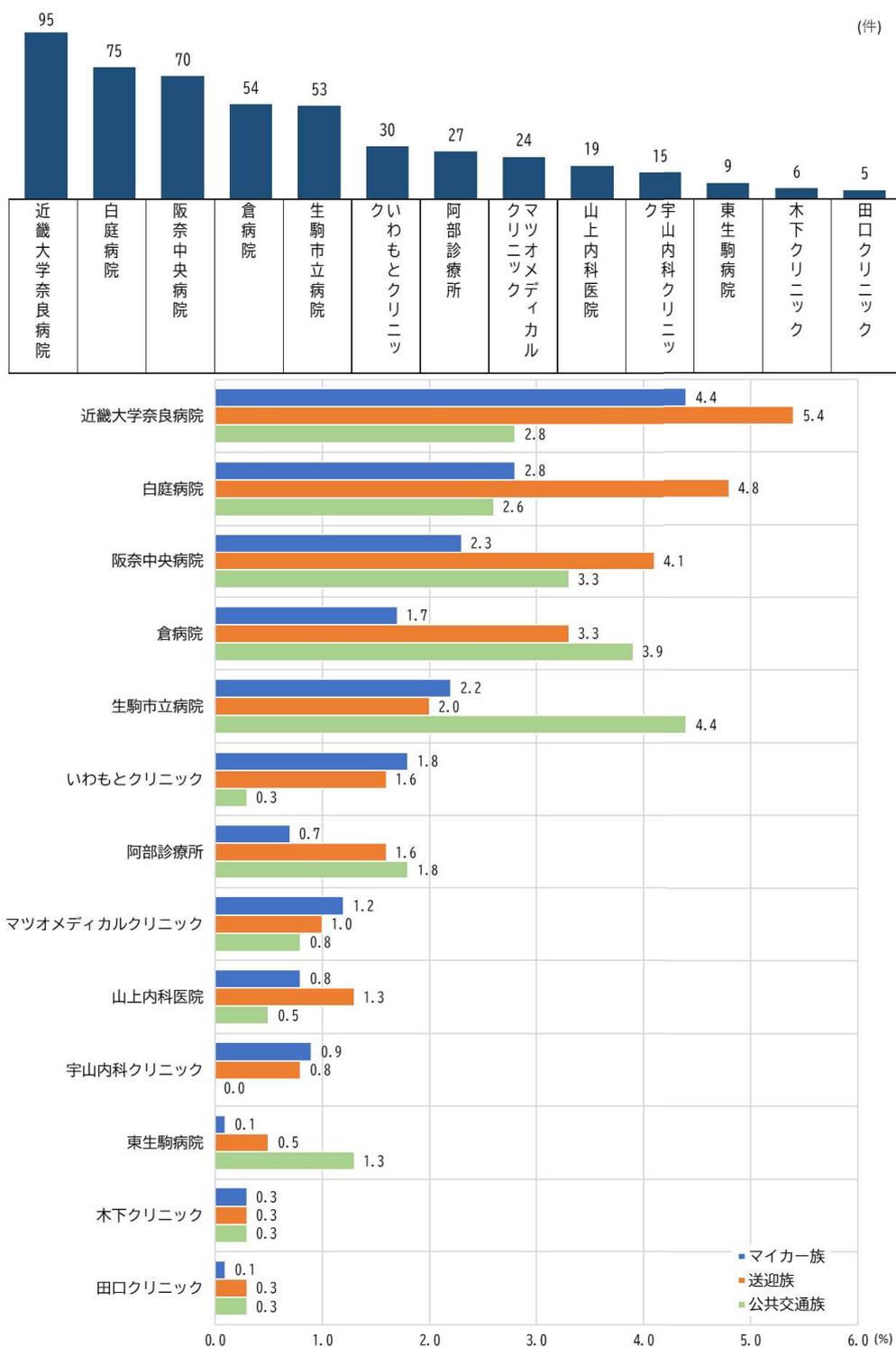


出典：令和2年度住民アンケート調査結果（生駒市）

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>

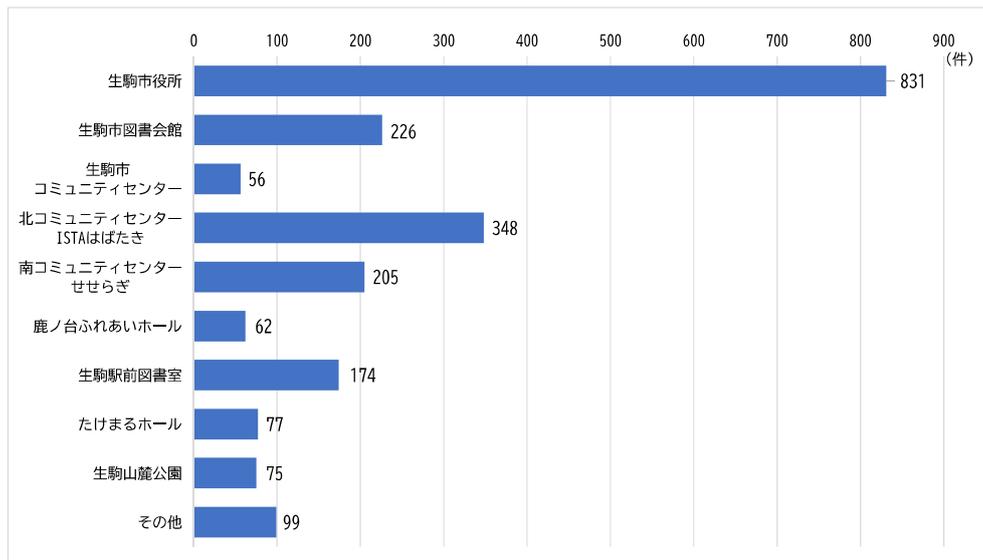


出典：令和2年度住民アンケート調査結果（生駒市）

4) 公共施設移動の状況

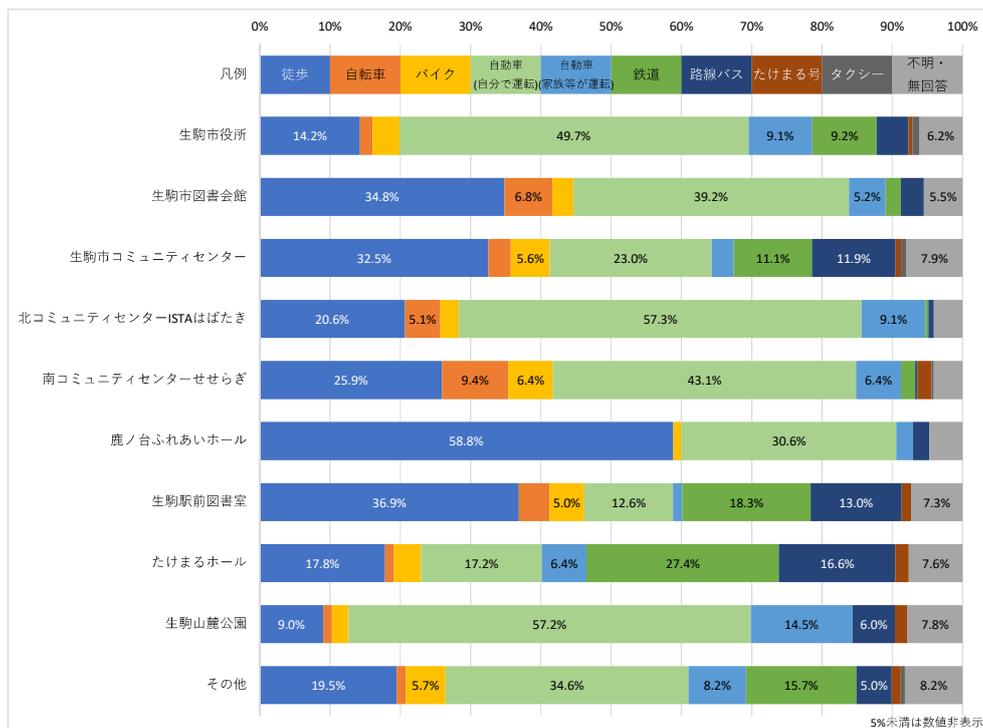
- ・ 公共施設の利用は、生駒市役所が最も多く、ついで北コミュニティセンター、生駒市図書館と続きます。
- ・ 大半が、徒歩か自動車での移動となっています。生駒駅周辺施設は、公共交通での移動がみられます。

<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>

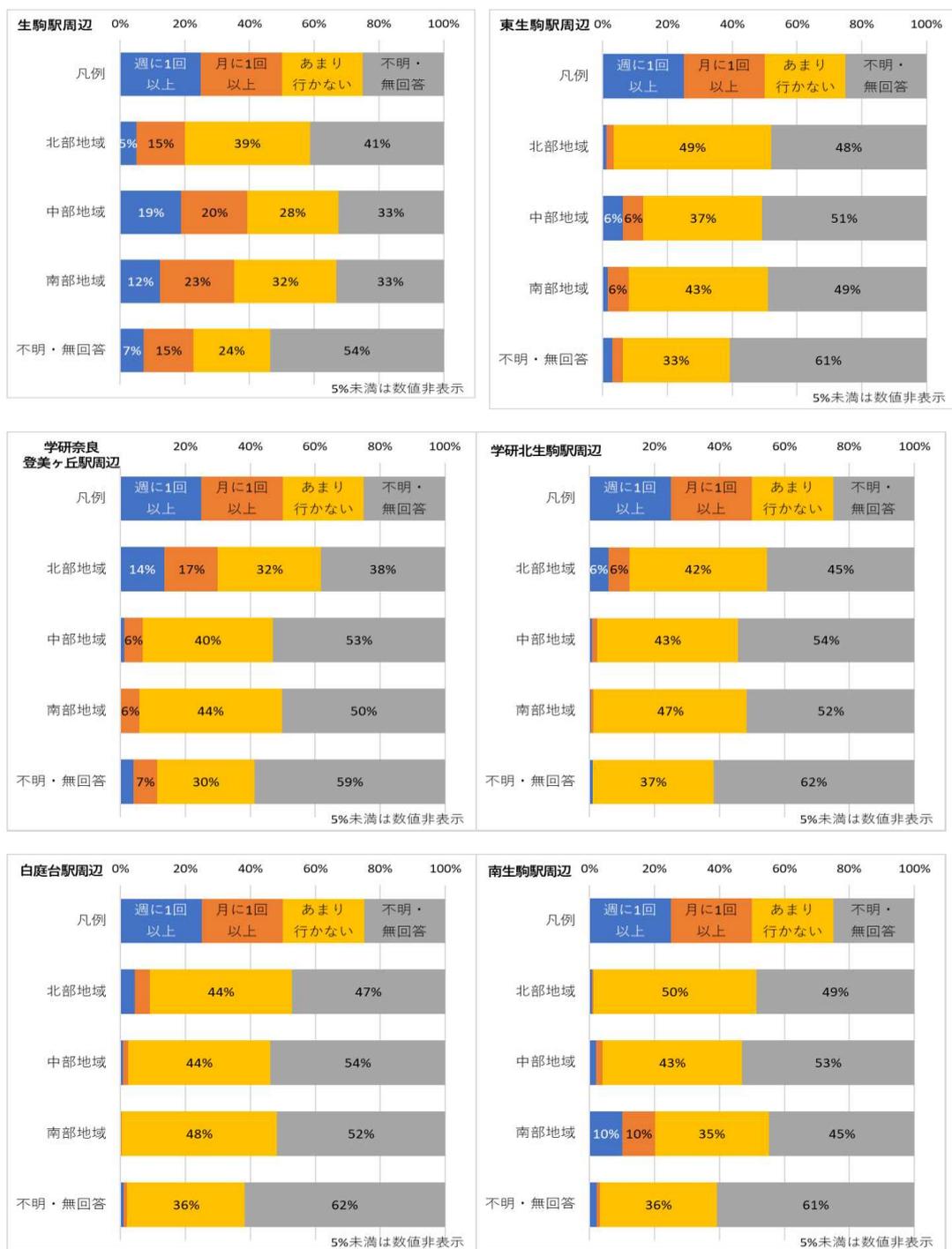


出典：令和2年度住民アンケート調査結果（生駒市）

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、桜ヶ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、桜ヶ丘、生駒南、壺分、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>



※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、桜ヶ丘や壺分小学校区からは、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>



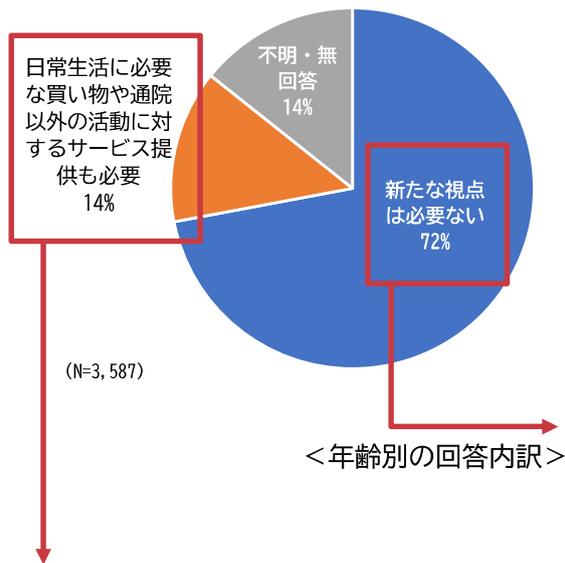
※30%以上の項目に色付け

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

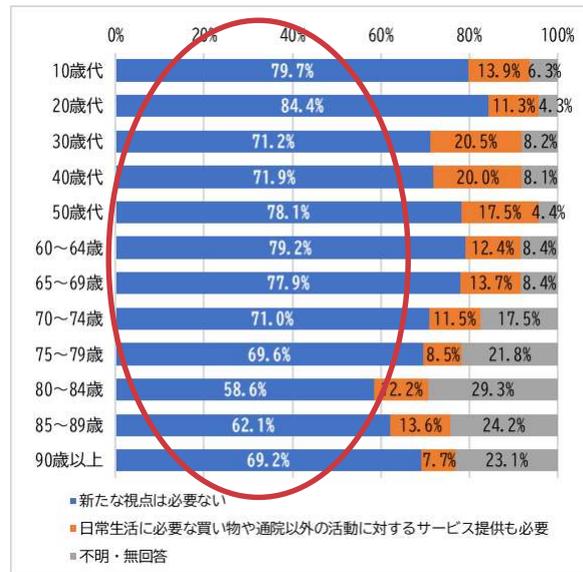
- ・ 活動機会の保障については、現在の「買い物や通院で良い（新たな視点は必要ない）」という考えの方が大半を占める結果となりました。
- ・ なお、買い物・通院以外の視点としては、サークル活動・趣味・イベント等への回答が最も多く、通学や子どもの塾・習い事（子ども関連）も回答が多く集まりました。

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

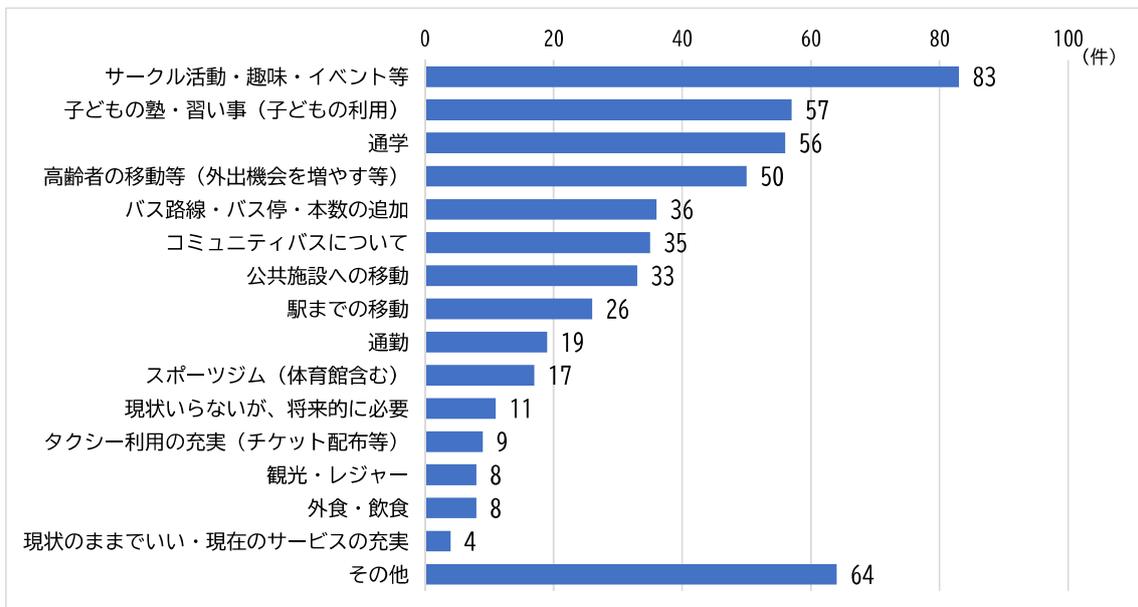


<年齢別の回答内訳>

- ・ 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、生駒や桜ヶ丘、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

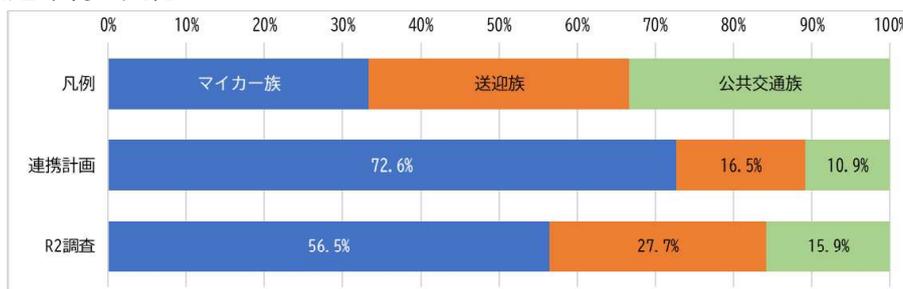
マイカー族：運転免許を持っており、自由に使える車を持っている人

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

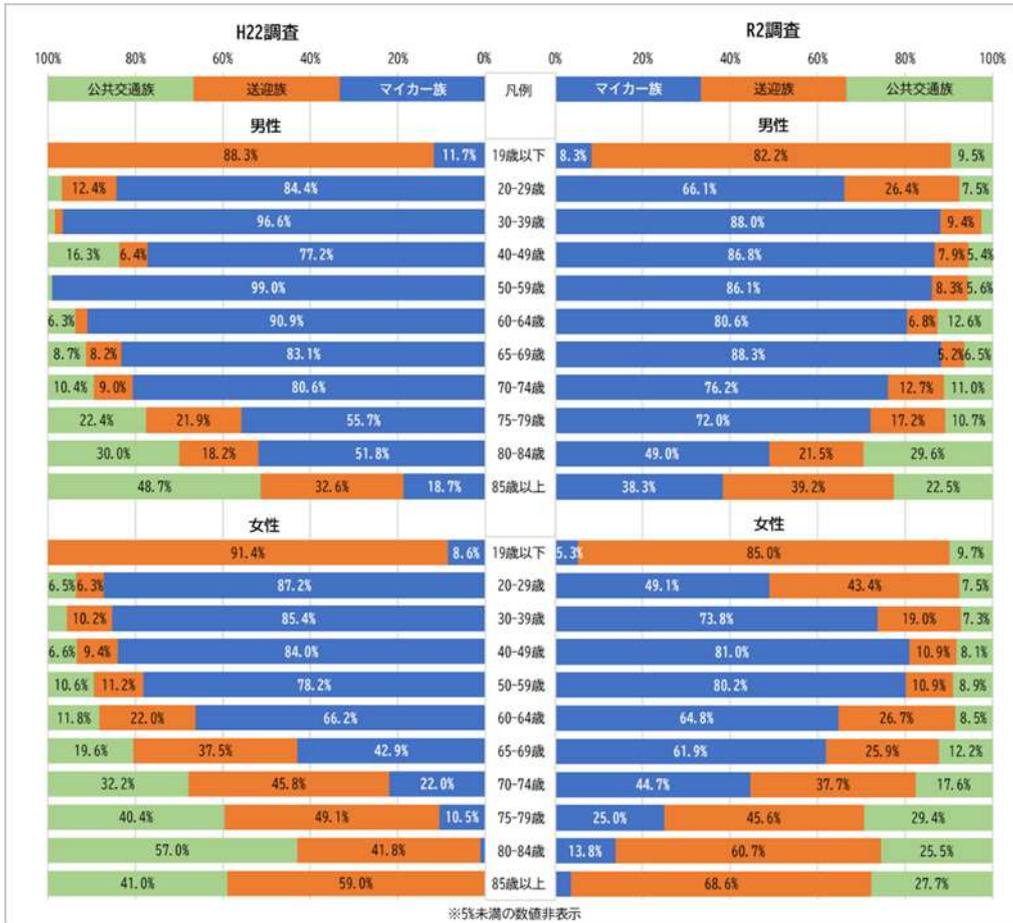
公共交通族：運転免許を持っていても自由に使える車を持っていない人や運転免許を持っていない人で、気兼ねなく送迎を頼むことができない人

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>

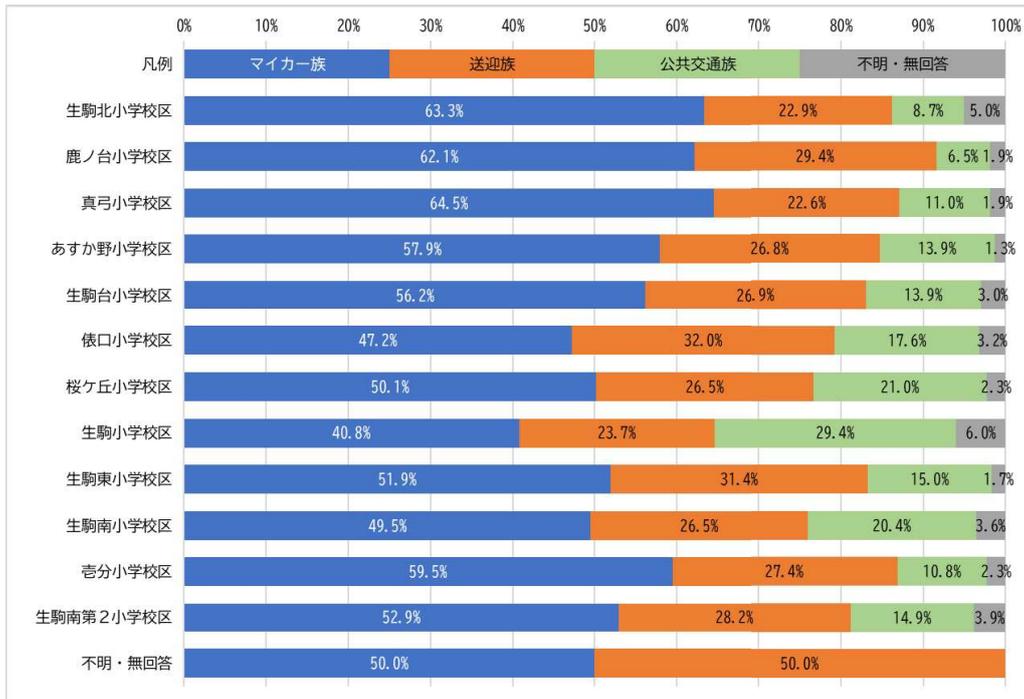


<性別・年齢別利用交通環境>



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

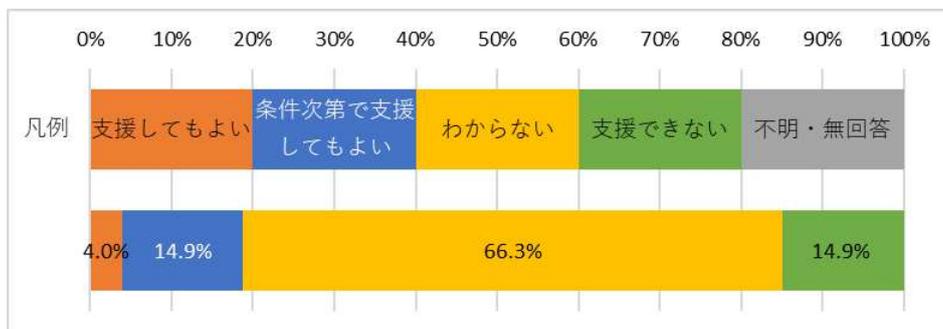
| 分類 | 具体的な課題点・改善要望 |
|---------------|--|
| 運行本数・ 運行間隔 | <ul style="list-style-type: none"> ・運行本数が少ない。(6件) ・富雄－学研北生駒間のバス本数が少なく、電車の代替に利用できない。 ・ひかりが丘方面～白庭台駅間の運行は1時間に2本しかない。 ・通勤時間帯の運行本数が少ない。(7件) ・たけまる号（門前線）の昼間の運行本数が増えると職員だけでなく、子育て支援事業等の利用者が活用しやすい。 ・通勤時間帯の運行本数が少なく、たまに使用すると不便を感じるが、利用者数を考えれば仕方ないと納得せざるを得ない現況。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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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）

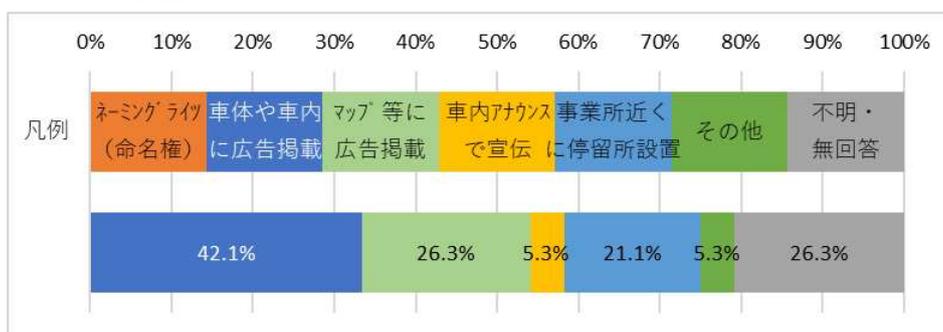
2) 公共交通サービス等への協力について

- 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>



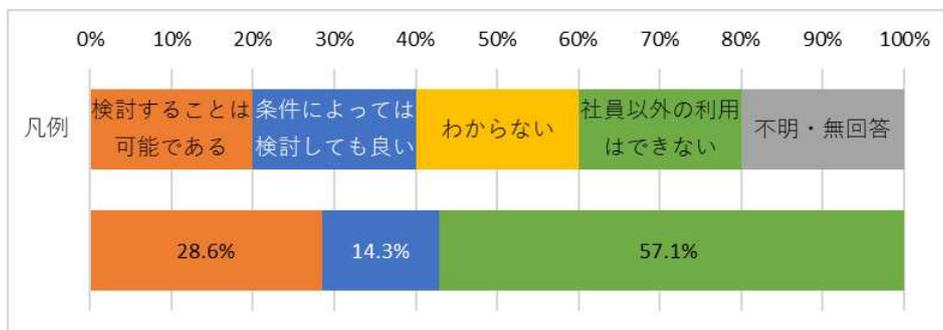
<参加できそうな支援内容>



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 | — | <ul style="list-style-type: none"> ・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 | — | <ul style="list-style-type: none"> ・店の前（入口の前）で停まってほしい。 |
| 観光施設関係 | <ul style="list-style-type: none"> ・学研北生駒駅前にタクシーが少ない。 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 | — | <ul style="list-style-type: none"> ・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 | — | <ul style="list-style-type: none"> ・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の利用については、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。 |
|-------|----|---|

| | | |
|-------|---------|---|
| 交通事業者 | 路線バス | <p>◆課題の解消への取組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>◆新しい交通手段の導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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） |
| 福祉関係 | 社会福祉協議会 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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。 |

出典：令和2年度ヒアリング調査結果（生駒市）

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。

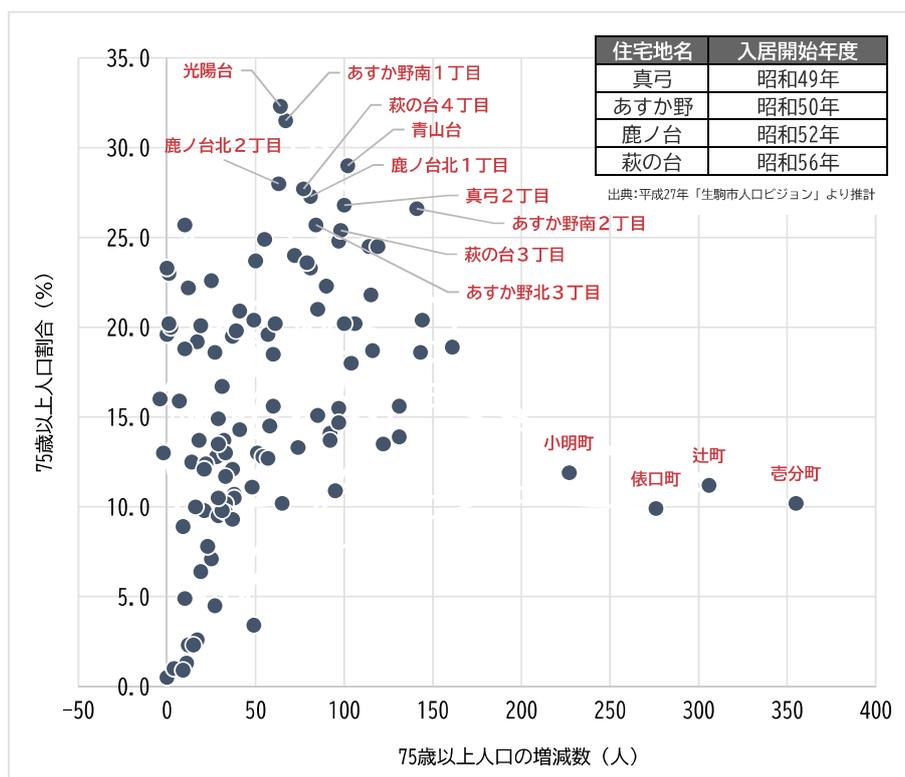


図 5-13 75 歳以上人口割合と 75 歳以上人口の増減数の関係

出典：住民基本台帳人口（平成 22 年 3 月末、令和 2 年 7 月末）

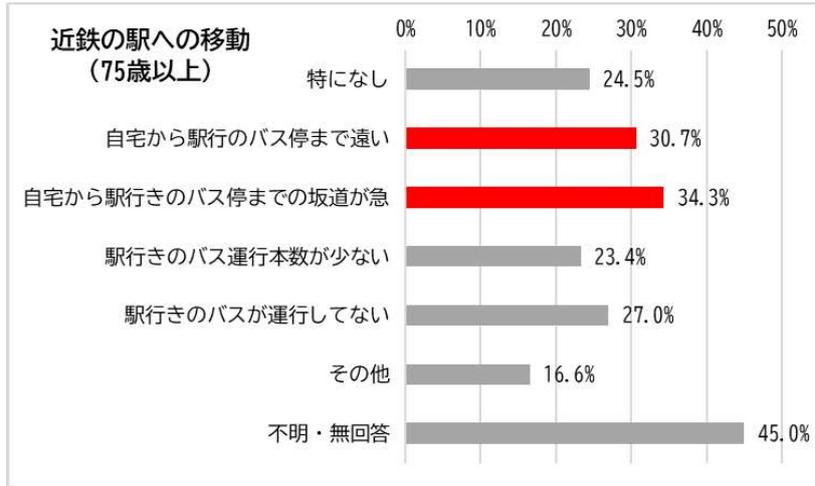


図 5-14 近鉄の駅への移動で不便に感じる点（75 歳以上）

出典：令和 2 年度住民アンケート調査結果（生駒市）

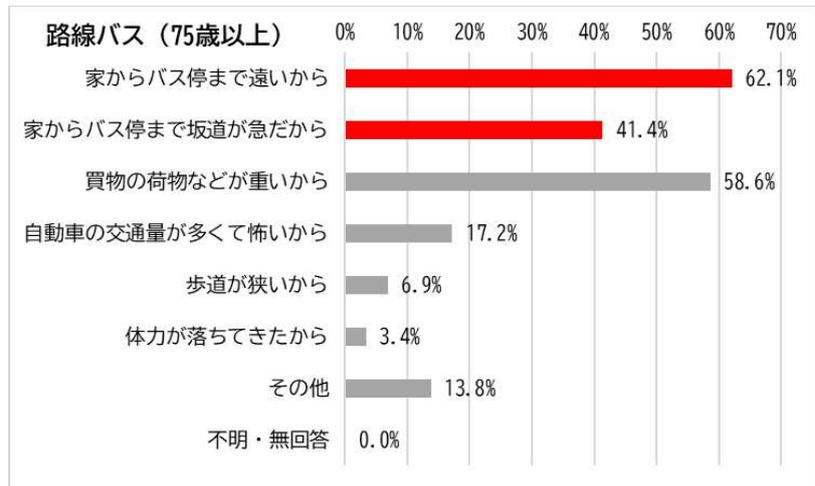


図 5-15 家からバス停（路線バス）まで歩くことが大変な理由（75 歳以上）

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。
- ・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。

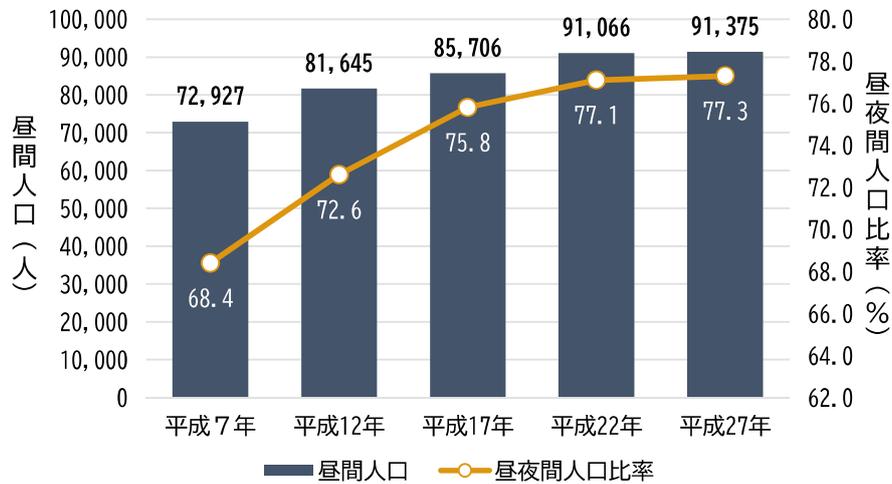


図 5-16 昼間人口の推移

出典：国勢調査

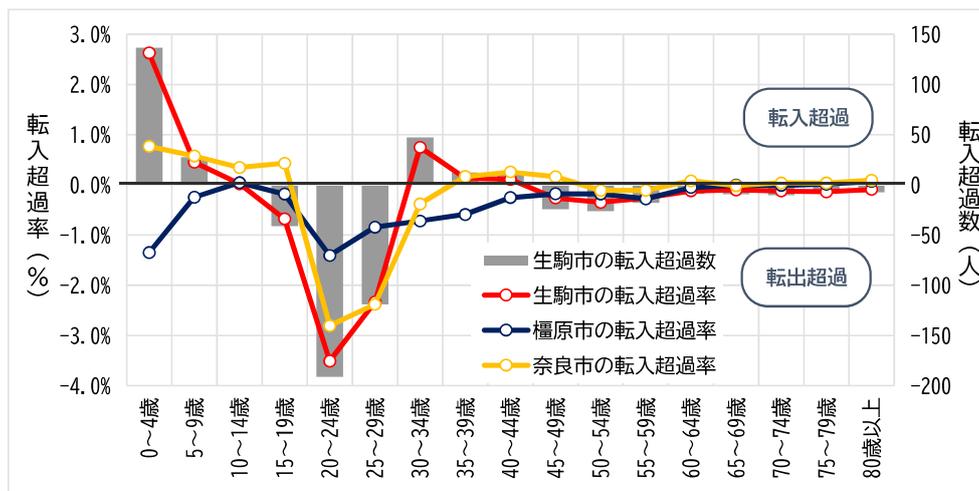


図 5-17 5 歳階級別の転入・転出の状況

出典：住民基本台帳人口移動報告（2014 年～2019 年の平均）

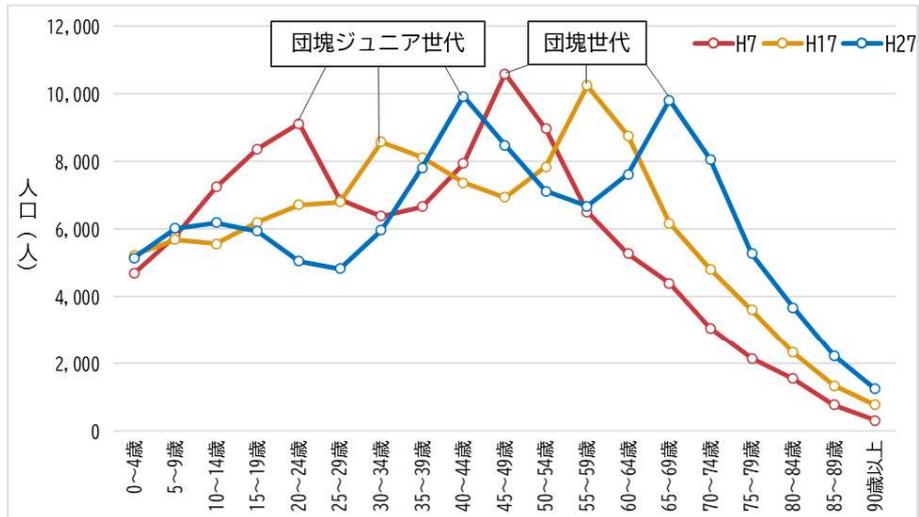


図 5-18 5歳階級別の人口の変化

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。

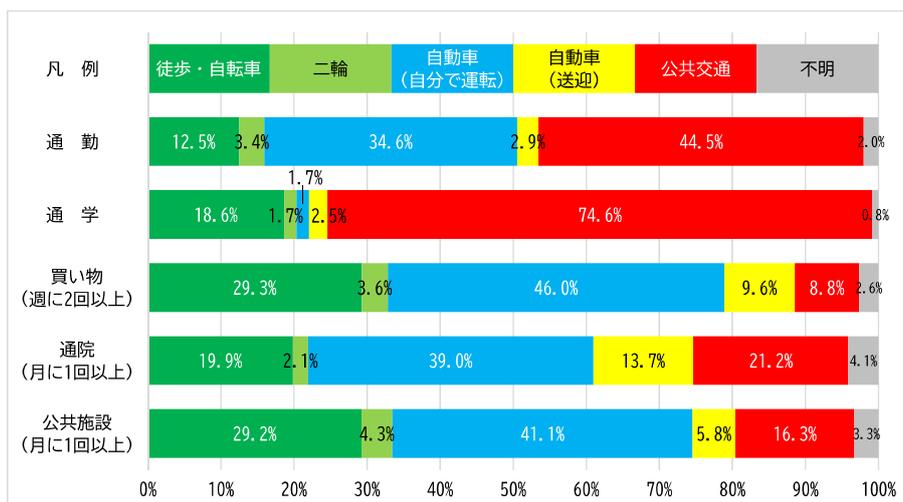


図 5-19 移動目的別の移手段割合

出典：令和2年度住民アンケート調査結果（生駒市）

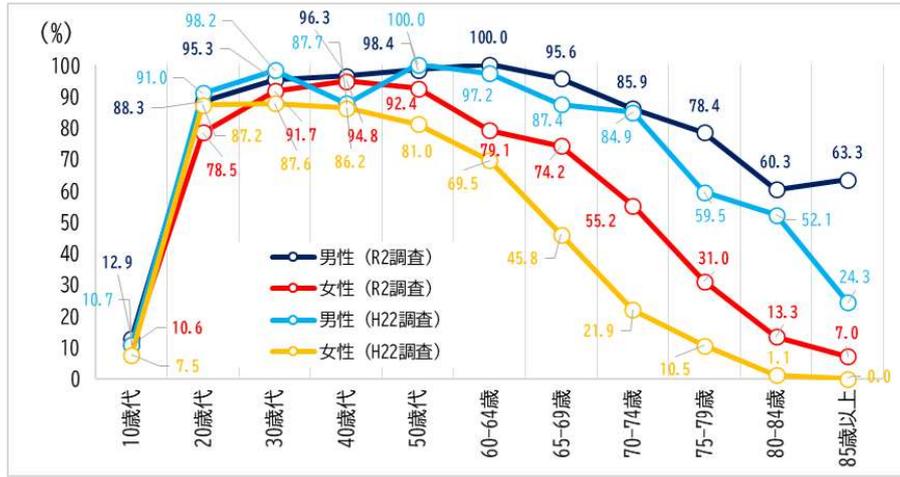


図 5-20 性別年齢別の運転免許保有率 (生駒市内)

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

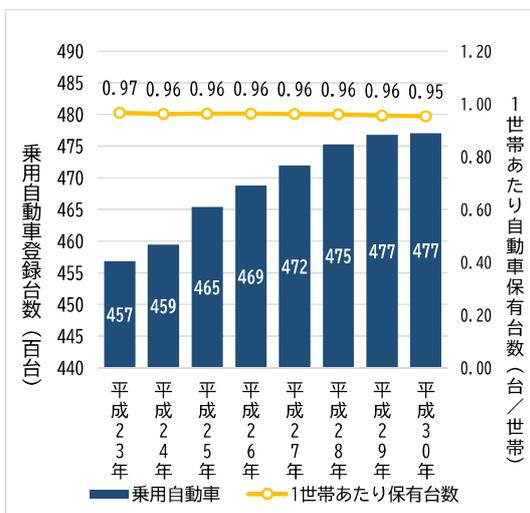


図 5-22 1世帯あたり自動車保有台数

出典：生駒市統計書より作成

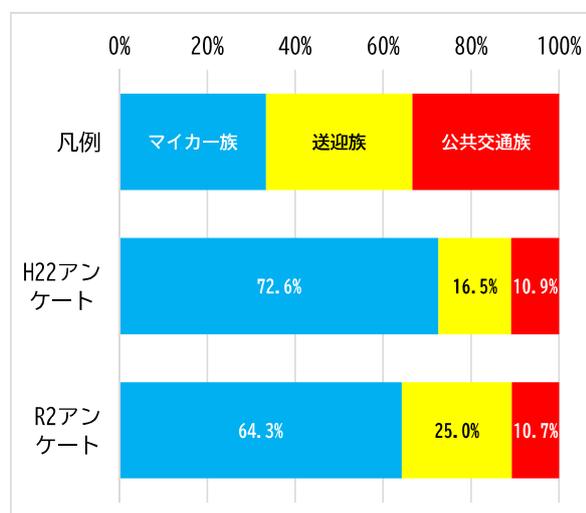


図 5-23 利用交通環境割合の比較

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)

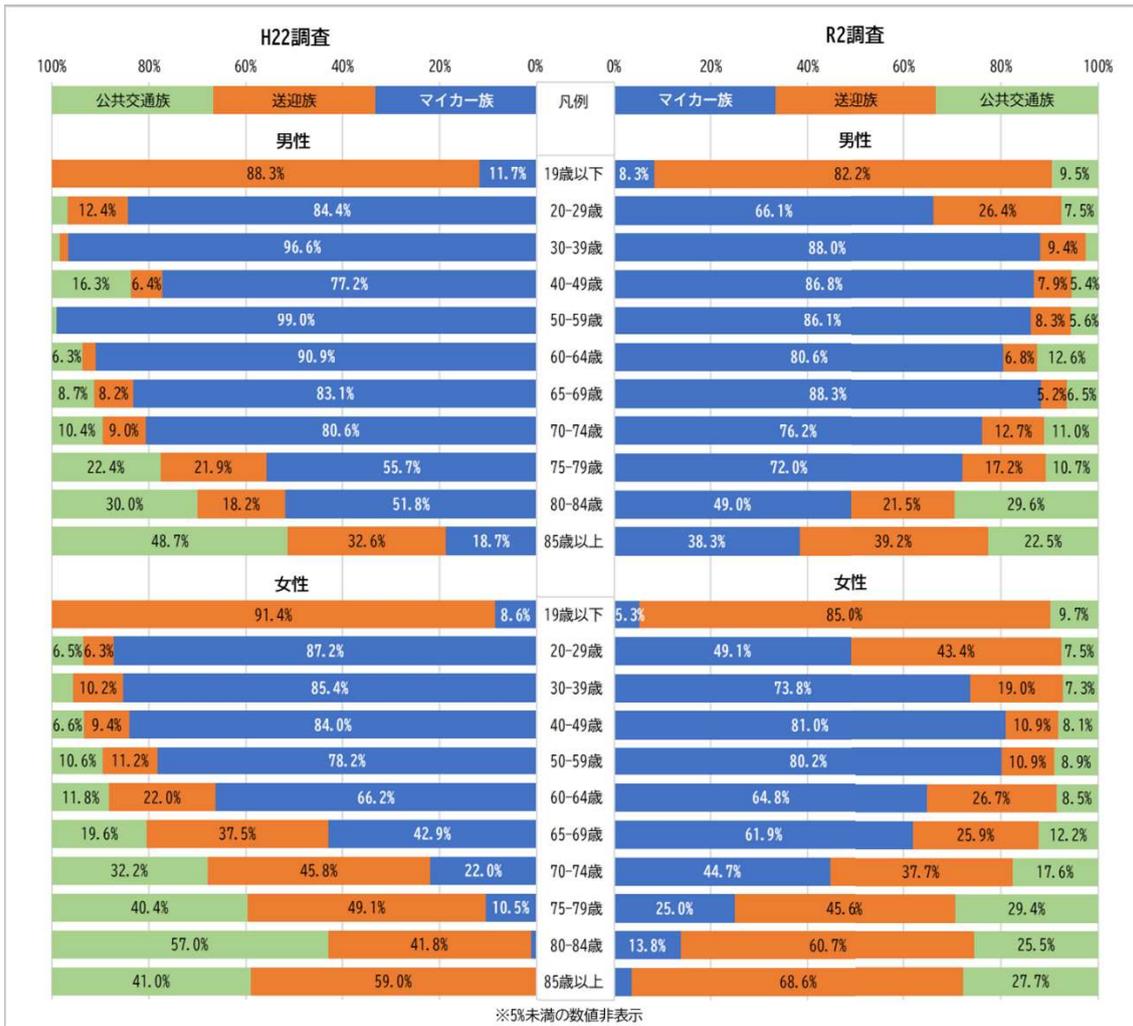


図 5-24 性別年齢別の利用交通環境の割合の比較 (p. 47 上図の再掲)

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 |

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。

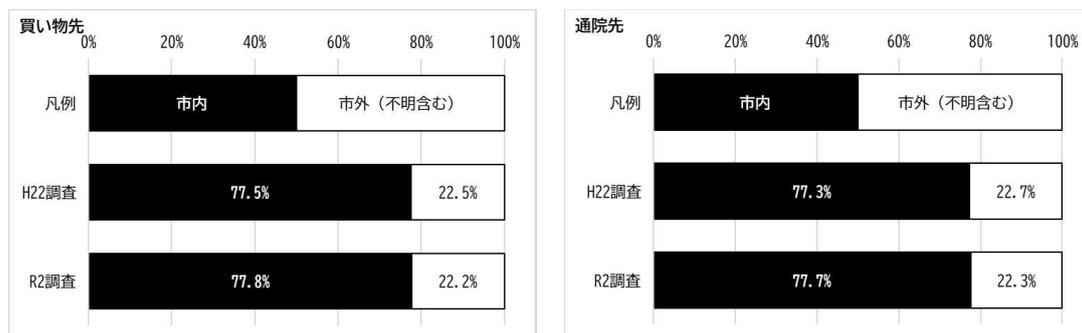


図 5-25 買い物先と通院先における市内と市外の割合

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 | 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 | 桜ヶ丘 | 生駒 | 生駒東 | 生駒南 | 吉分 | 生駒南第二 |
| 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% |
| 中部地域 | 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% |
| | 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% |
| 南部地域 | 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% |
| | 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 | 言分 | 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% |
| 南部地域 | 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% |
| | 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% |
| | 言分小学校区 | 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）

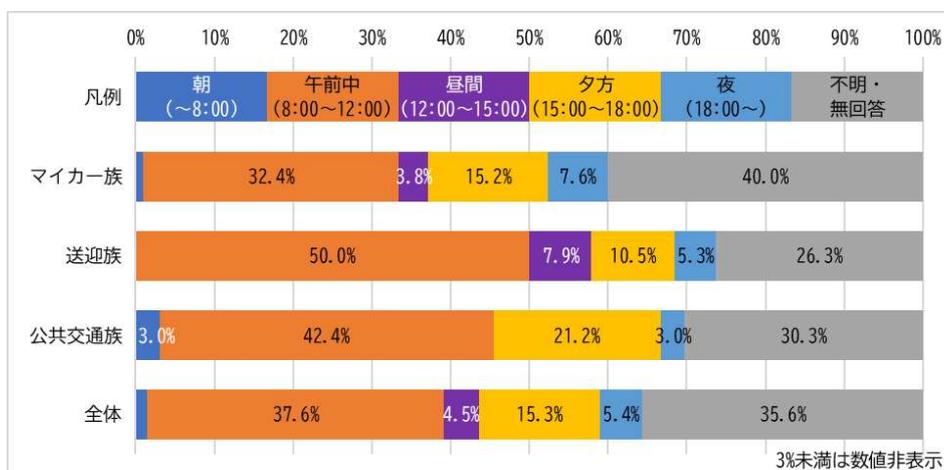


図 5-27 利用交通環境別の買い物先に本来到着したい時間帯

出典：令和2年度住民アンケート調査結果（生駒市）

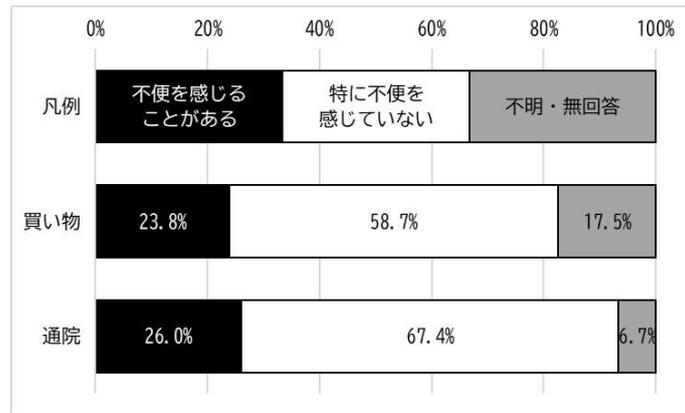


図 5-28 公共交通族における買い物や通院での移動に不便を感じる人の割合

出典：令和 2 年度住民アンケート調査結果（生駒市）

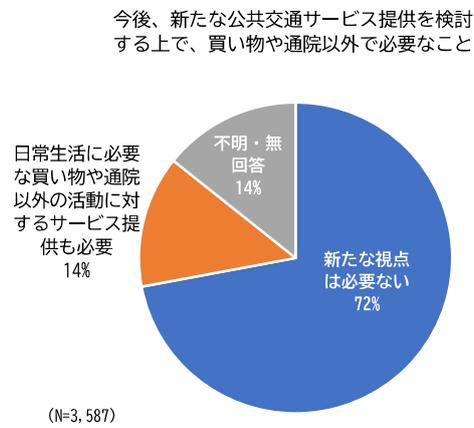


図 5-29 今後の新たな公共交通サービス提供を検討する上で必要な視点（p. 45 の再掲）

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。

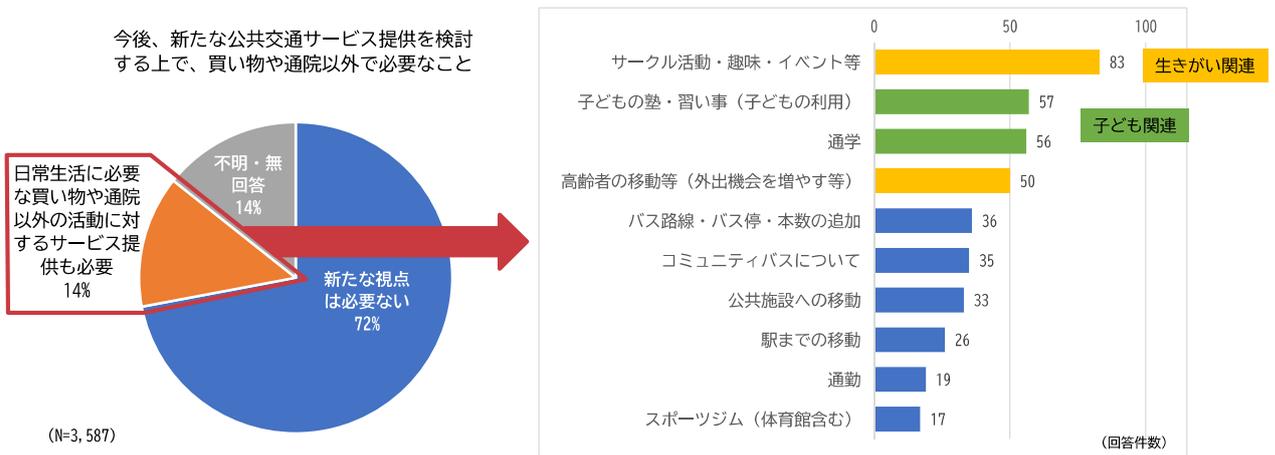


図 5-30 今後の新たな公共交通サービス提供を検討する上で必要な視点 (p. 45 の再掲)

出典：令和 2 年度住民アンケート調査結果（生駒市）

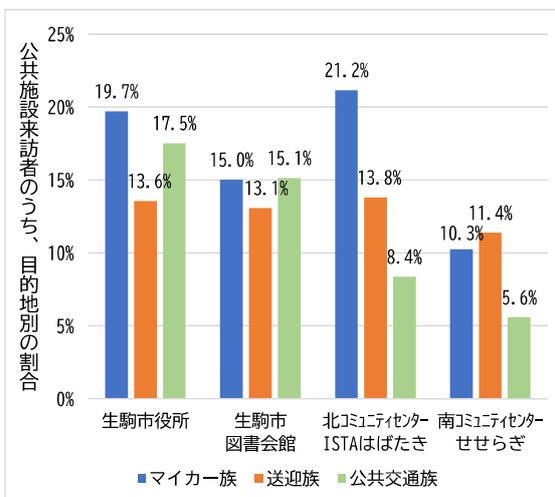


図 5-31 主な公共施設の利用割合

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

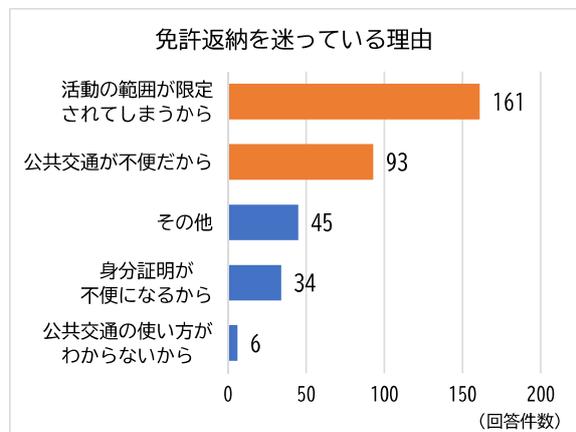


図 5-32 免許返納を迷っている理由

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

○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。

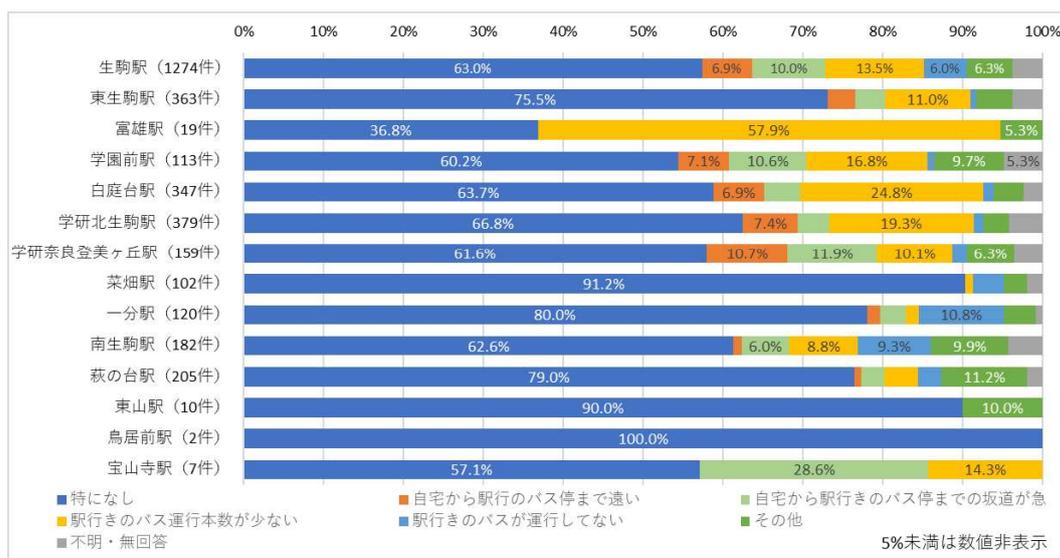


図 5-33 駅への移動で不便な点 (p. 27 下図の再掲)

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。

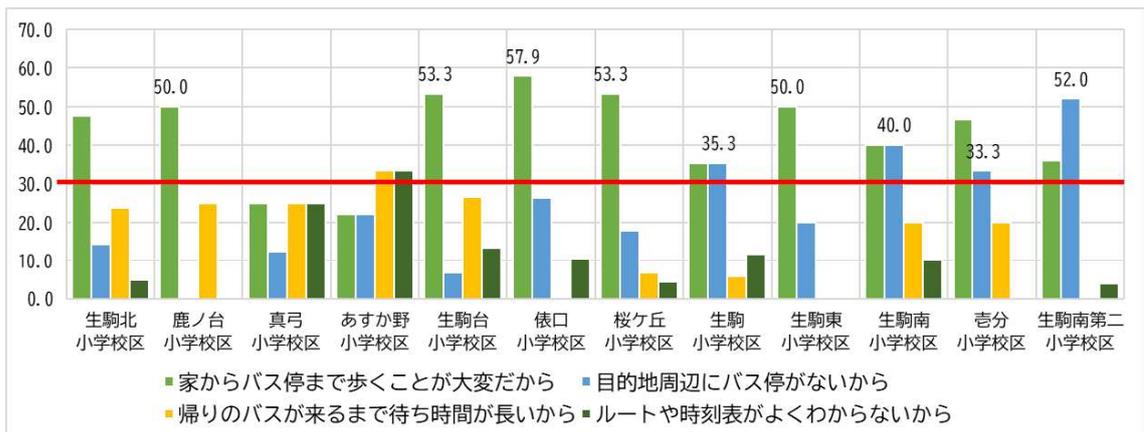


図 5-35 居住校区別の路線バスを利用できない理由

出典：令和 2 年度住民アンケート調査結果（生駒市）

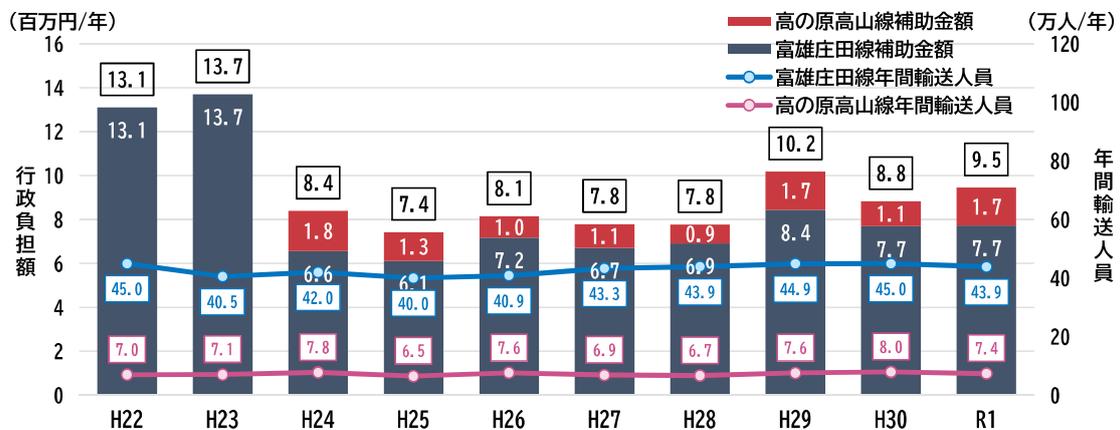


図 5-36 富雄庄田線と高の原高山線の行政負担額の推移

出典：奈良交通提供資料

○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。

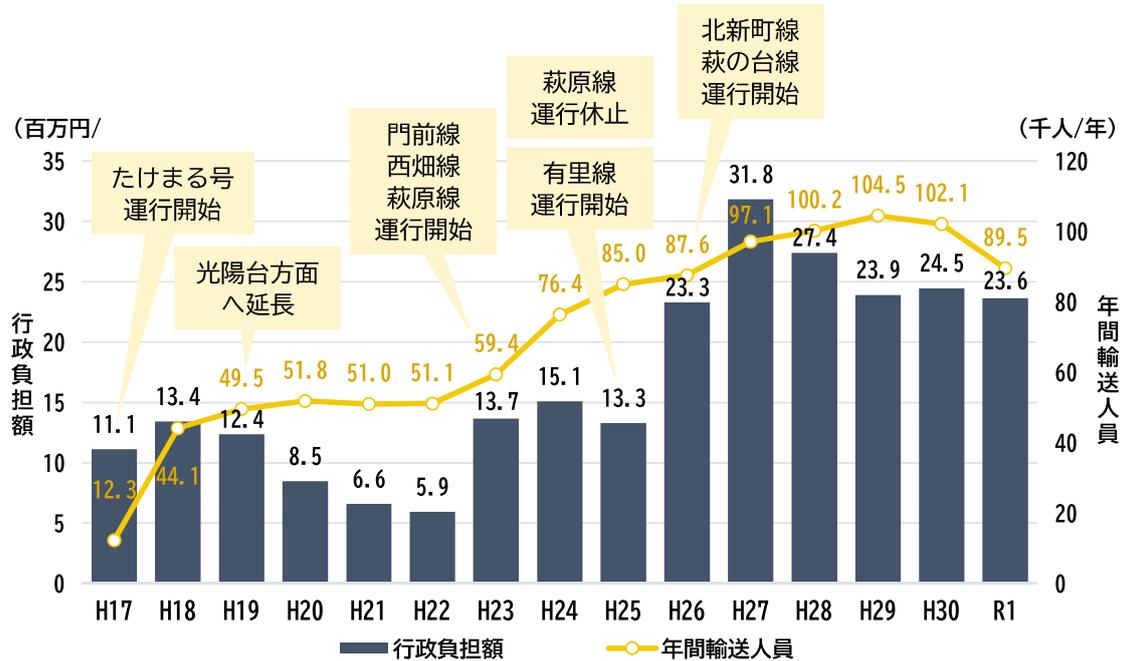


図 5-37 たけまる号の行政負担額の推移

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、宝山寺や住馬大社等、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ない。
- ・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。

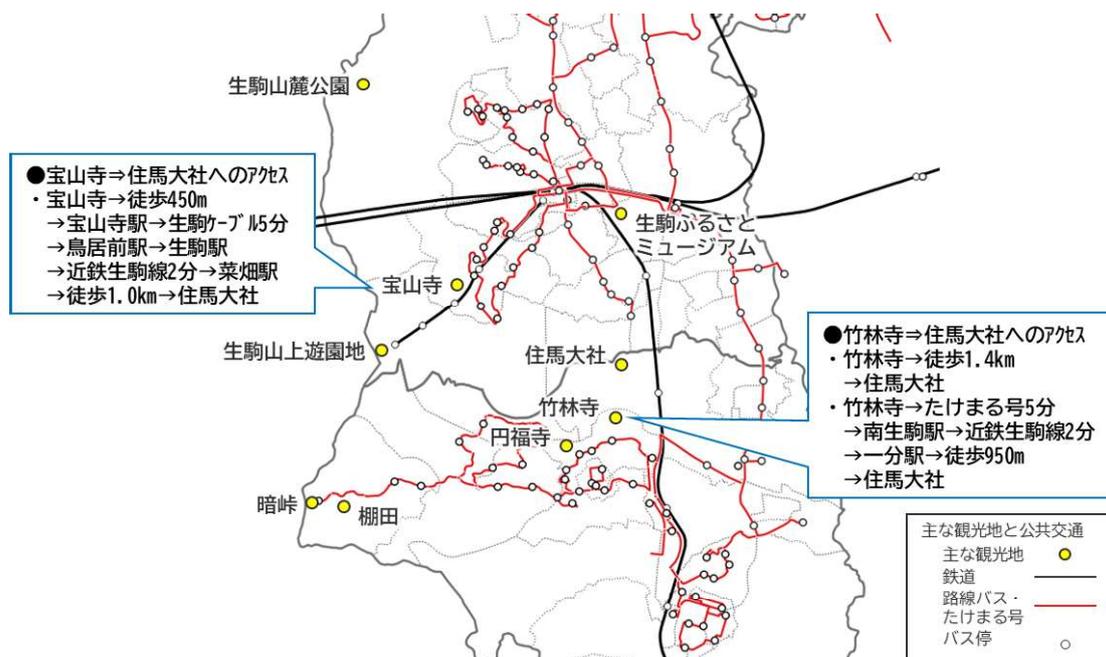


図 5-38 観光地と公共交通ネットワーク

○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。

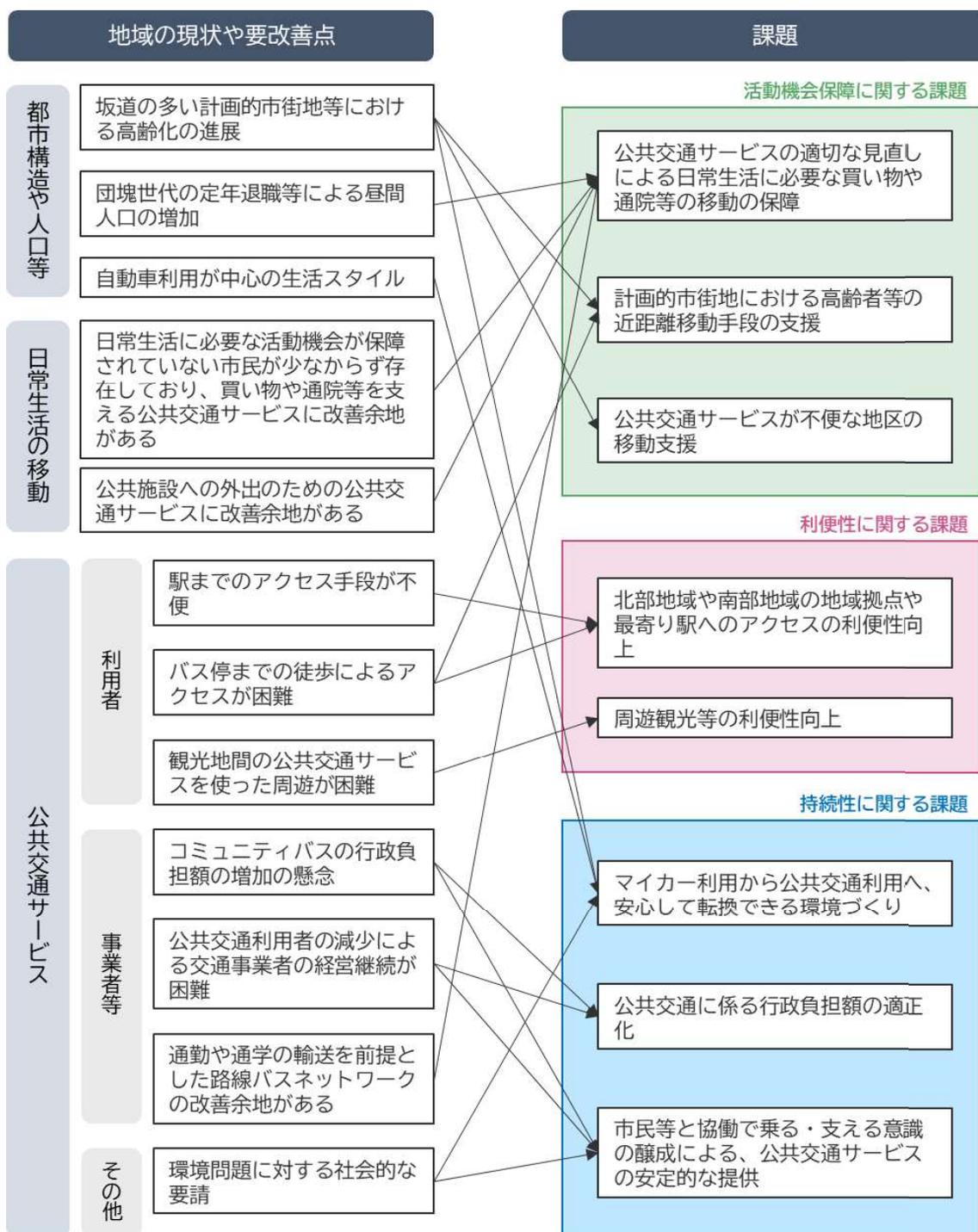


図 6-1 地域や公共交通の現状と今後の課題

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、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、活動機会を保障できる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。

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

