

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（令和 7 年度）

位置づけ	交通手段		役割	確保・維持策
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	交通事業者と協議の上、一定水準のサービスを確保
	バス（地域間幹線・補助対象）	富雄庄田線（富雄駅～学研北生駒駅）	・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	地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を確保
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	交通事業者と協議の上、一定水準のサービスを確保
	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		
	バス（補助対象）	富雄庄田線（学研北生駒駅～傍示・生駒北スポーツセンター）		地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を確保
	コミュニティバス	光陽台線 門前線 北新町線 西畑有里線（有里線） 萩の台線 鹿ノ台線		交通事業者と協議の上、一定水準のサービスを確保
	コミュニティバス（補助対象）	西畑有里線（西畑線）		地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を確保

位置づけ	交通手段		役割	確保・維持策
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	交通事業者と協議の上、一定水準のサービスを確保
[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。

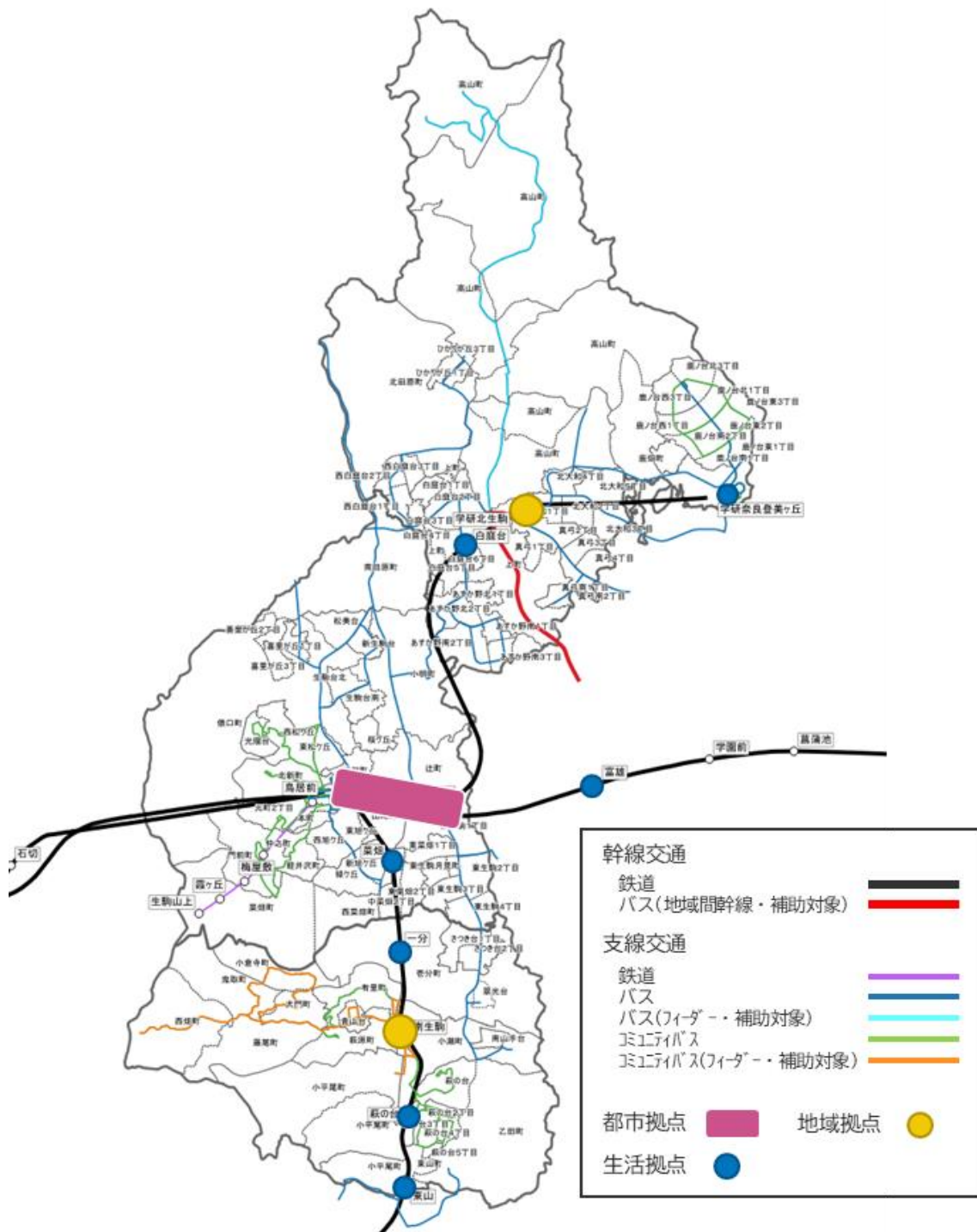


図 7-1 生駒市の公共交通の位置づけと役割（令和 7 年度）

< “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、桜ヶ丘地区、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 7-5 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 7-7 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輸送が困難な場合に、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。

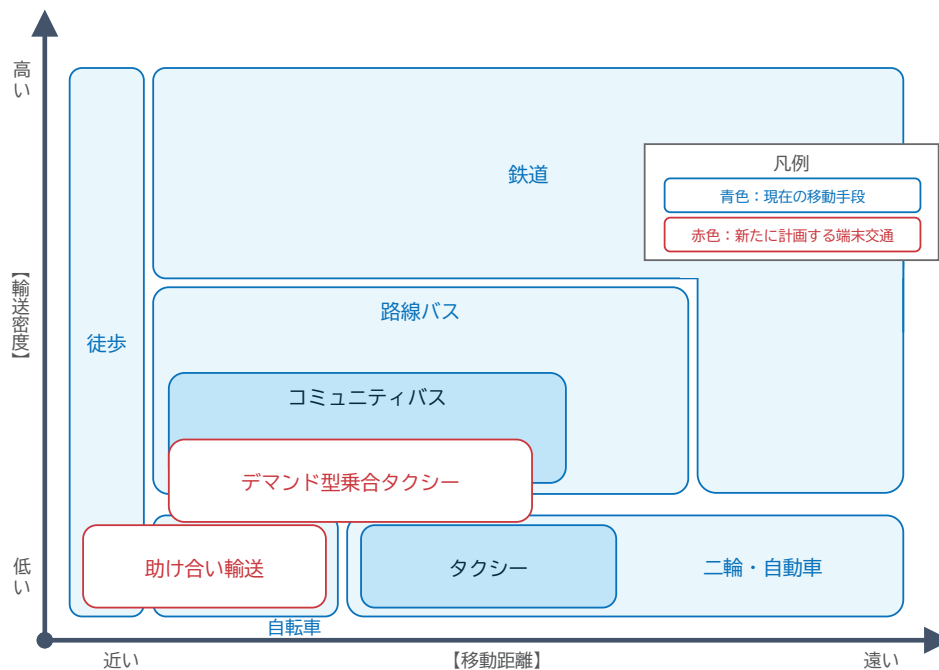


図 7-2 生駒市内の公共交通における端末交通の位置づけ

(「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)

<地域公共交通確保維持改善事業の必要性>

- ・富雄庄田線（富雄駅～学研北生駒駅）は、近鉄けいはんな線学研北生駒駅、近鉄奈良線富雄駅の各鉄道駅と、本市及び奈良市の各集落や住宅地等を連絡し、通勤・通学、買い物、通院といった日常生活や、長弓寺等への観光ルートを結ぶ幹線交通として多様な移動を担っています。学研北生駒駅や富雄駅では、鉄道や他の支線交通と連絡し、本市を含む県北西部地域の公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を果たしています。一方で、市や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業（幹線補助）により運行を確保・維持する必要があります。
- ・富雄庄田線（学研北生駒駅～傍示・生駒北スポーツセンター）は、本市北部の交通不便地域と鉄道駅（学研北生駒駅）や市立生駒北小中学校を結ぶバス路線であり、地域の移動手段としての役割を担っています。また、西畑有里線（西畑線）は、本市南西部の交通不便地域と鉄道駅（南生駒駅）や医療機関、商業施設を結ぶコミュニティバス路線であり、地域の移動手段としての役割を担っています。一方で、どちらの路線も、市や利用者・沿線地域の負担（自助努力）だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）により運行を確保・維持する必要があります。

表 7-2 補助系統に係る事業及び実施主体（令和7年度）

交通手段	系統名	起点	終点	運行主体	補助事業の活用
バス	富雄庄田線	富雄駅	学研北生駒駅	奈良交通	幹線補助
	富雄庄田線	学研北生駒駅	傍示・生駒北スポーツセンター		フィーダー補助
	旭ヶ丘線	生駒駅	中菜畑二丁目		なし
	生駒台循環線	生駒駅	生駒台経由 生駒駅		
	北田原線	生駒駅	北田原		
	上町生駒線	生駒駅	学研北生駒駅		
	帝塚山住宅線	東生駒駅	帝塚山住宅		
	帝塚山大学線	生駒駅	帝塚山大学		
	東生駒団地線	生駒駅	小瀬保健福祉ゾーン、 翠光台		
	生駒ニュータウン線	生駒駅	白庭台駅		
	生駒イトーピア線	学園前駅	鹿ノ台北二丁目		
	ひかりが丘住宅線	生駒駅	ひかりが丘		
	パークヒルズ田原線	生駒駅	田原台一丁目		
	学園高山線	学園前駅	高山サイエンスタウン		

交通手段	系統名	起点	終点	運行主体	補助事業 の活用
	西登美ヶ丘真弓線	学研北生駒駅	学園前駅		
	奈良北高校線	学園前駅	奈良北高校		
	中登美ヶ丘団地線	学研北生駒駅	学園前駅		
コミュニティバス	光陽台線	生駒市役所	光陽台口経由 生駒市役所	生駒市 (運行は 交通事業 者に委託)	
	門前線	生駒駅	門前町南経由 生駒駅		
	北新町線	生駒市役所	薬師台経由 生駒市役所		
	西畑有里線 (有里線)	南コミュニティセンターせせらぎ	むかいやま公園入口経由 南コミュニティセンターせせらぎ		
	萩の台線	南コミュニティセンターせせらぎ	萩の台第1公園、萩の台北の谷公園経由 南コミュニティセンターせせらぎ		
	鹿ノ台線	学研奈良登美ヶ丘駅	いきいきホール前、鹿ノ台北二丁目経由 学研奈良登美ヶ丘駅		
	西畑有里線 (西畑線)	南コミュニティセンターせせらぎ	暗峠		フィーダー補助

<全路線共通>

- ・事業許可区分：4条乗合
- ・運行形態：路線定期運行

(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。

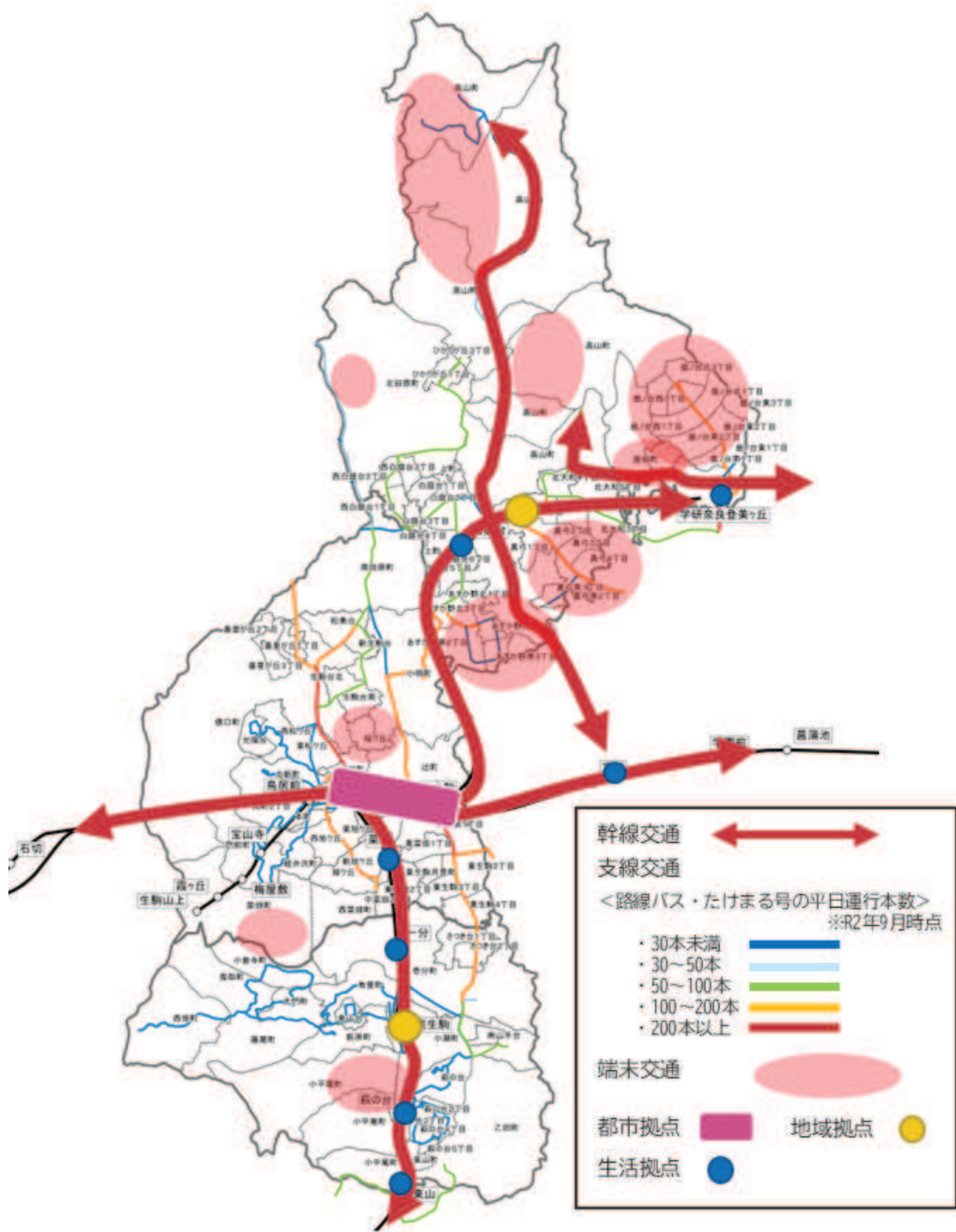


図 7-3 本計画における将来交通体系図

(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 7-3 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の提供や支援を行う。
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、みんなで守り育てる」という意識を持つ。
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、積極的に支援・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。

また、市民の活動機会を保障する公共交通サービスの提供により、鉄道やバス、たけまる号の利用者が増加することが考えられることから、「地域公共交通の利用者数」も目標とします。

<目標①－１>

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（全市）の割合	買い物の場合	80.1%	87.7%
	通院の場合	80.0%	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 7-4 や図 7-6 の「公共交通サービスによる活動機会が保障されていない」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）。

【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。(資料編 P. 21、P. 22 参照)

(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。(資料編 P. 27 参照)

(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。

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。

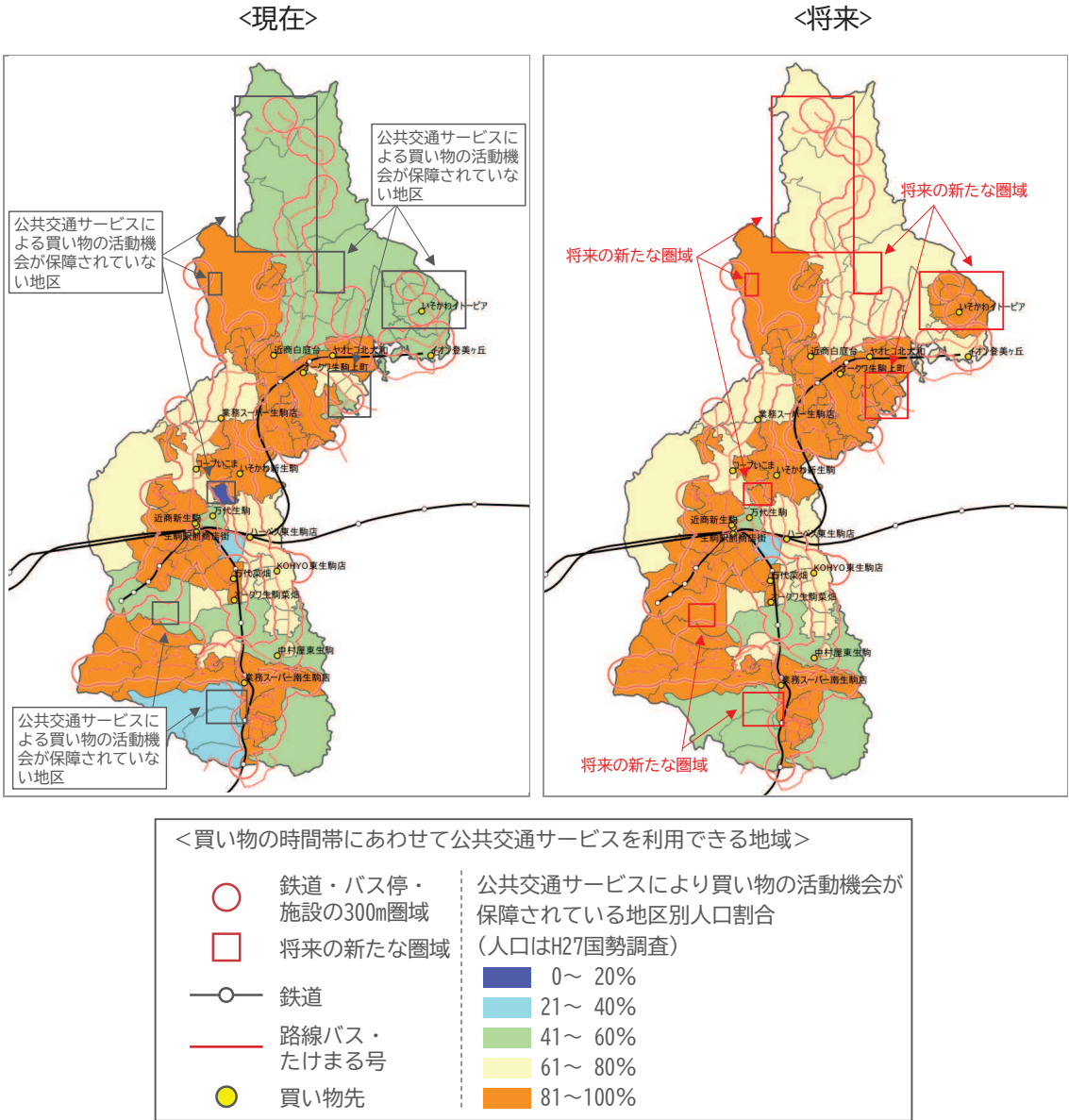


図 7-5 公共交通サービスによる活動機会の保障状況・地区別<買い物>

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。

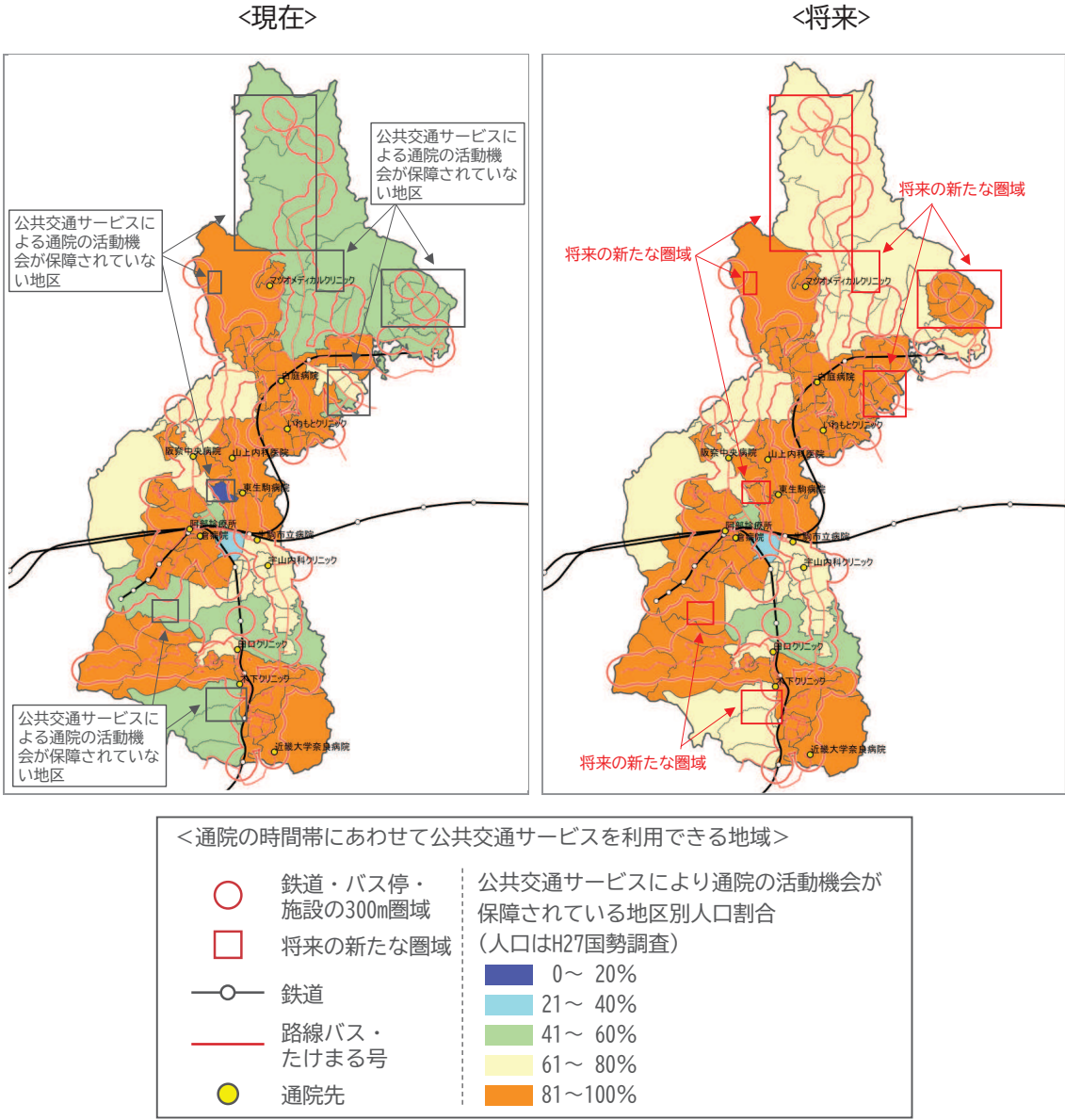


図 7-7 公共交通サービスによる活動機会の保障状況・地区別＜通院＞

<目標①－２> ※令和５年１２月の改訂にあわせて追加

目標		
地域公共交通の利用者数の維持・確保		
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、地域公共交通（鉄道、路線バス、たけまる号）の利用者数を増やす。なお、新型コロナウイルス感染症の影響による新しい生活様式への変容などに伴い、公共交通の利用者数はコロナ禍前までの水準には戻らない可能性が高い。そのため、公共交通の１日あたりの利用者数をコロナ禍前の９割に維持することを目指す。		
評価指標	現況値（R1）	目標値（R13）
地域公共交通の年間利用者数	2835 万人 ※最新値の R3 は 2323 万人	2551 万人
（参考）１日あたりの利用者数	77 千/日 ※最新値の R3 は 63 千人/日	69 千人/日
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		

※地域公共交通の利用者数は、近鉄の鉄道 12 駅（生駒駅、東生駒駅、菜畑駅、一分駅、南生駒駅、萩の台駅、東山駅、鳥居前駅、宝山寺駅、生駒山上駅、白庭台駅、学研北生駒駅）、路線バス（奈良交通）、コミュニティバス（たけまる号）の利用者数の合計から算出した。

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②>

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（全市）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 7-8～図 7-10 の「公共交通サービスによる都市拠点（または地域拠点）での活動機会が保障されていない」地区で都市拠点（または地域拠点）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）。

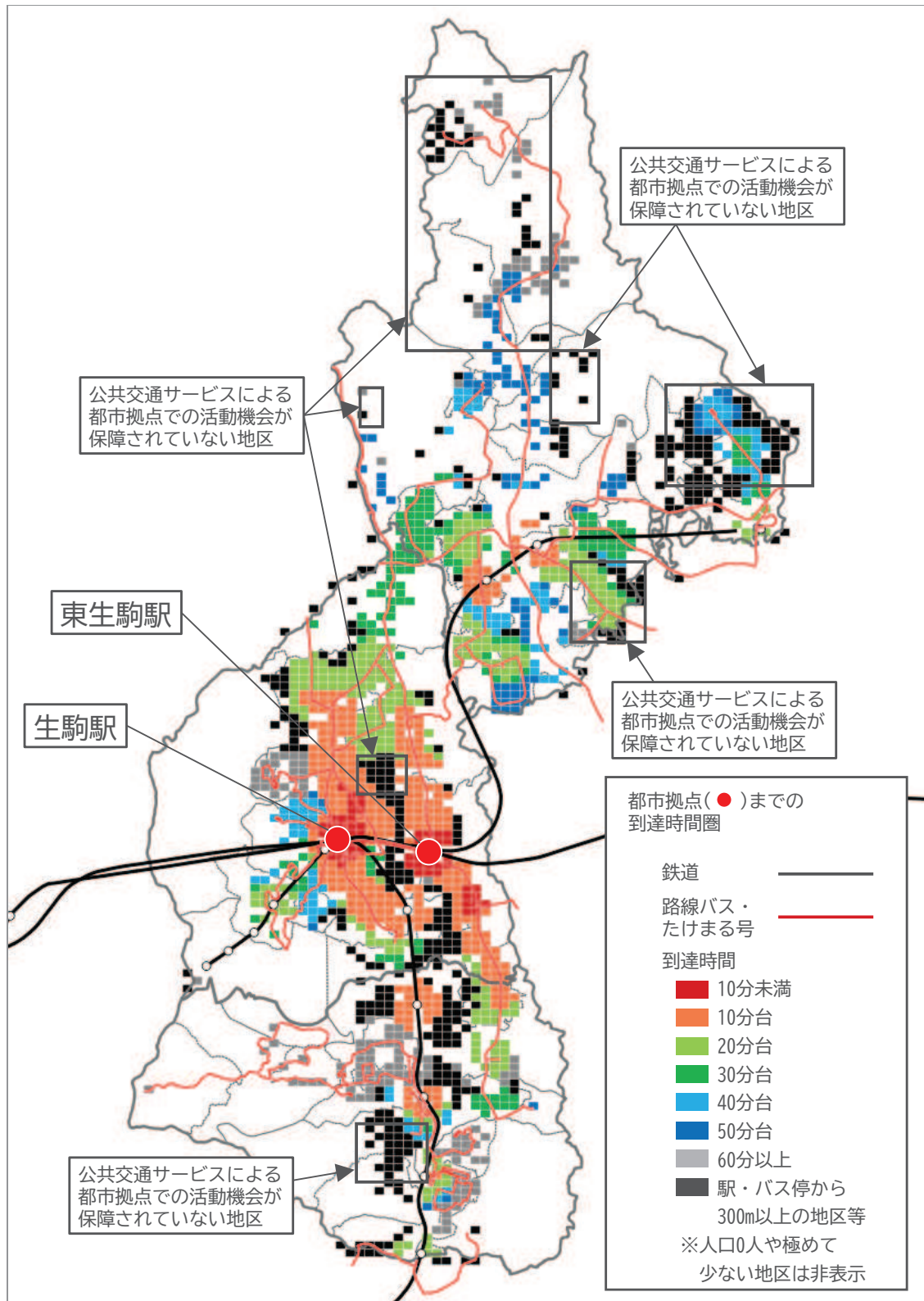


図 7-8 生駒駅と東生駒駅への到達時間圏

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。

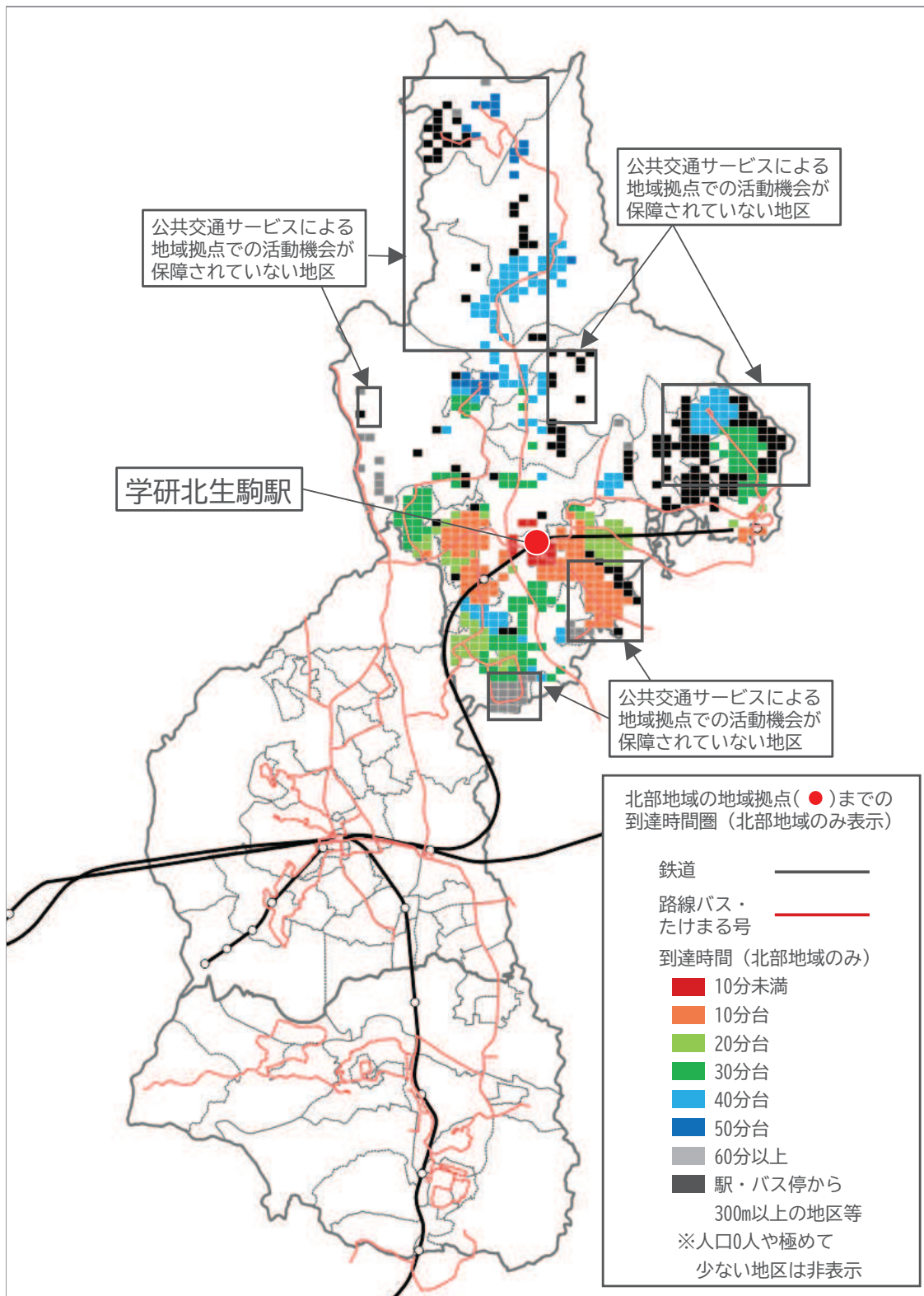


図 7-9 学研北生駒駅への到達時間圏

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。

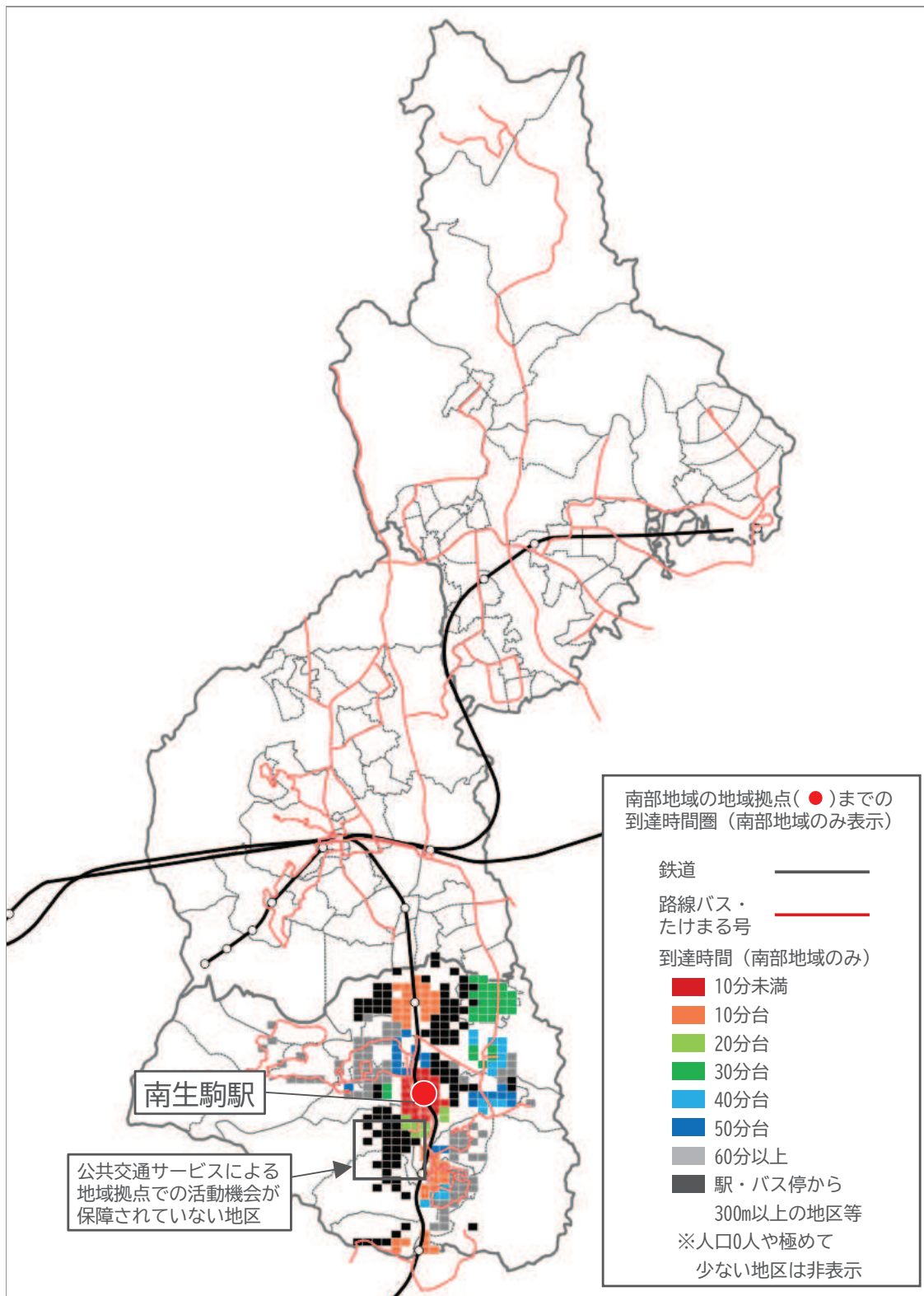


図 7-10 南生駒駅への到達時間圏

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、地域公共交通の維持に向けて、「1日あたりの利用者数の維持」、「収支率」、「公的資金投入額」を目標とします。

<目標③-1> ※令和7年6月の改訂にあわせて追加

目標			
地域公共交通の1日あたりの利用者数の維持			
目標の設定			
たけまる号・富雄庄田線（学研北生駒駅～傍示・生駒北スポーツセンター）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・富雄庄田線の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。			
たけまる号の評価指標		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%
富雄庄田線の評価指標		現況値（R6）	目標値（R13）
1日あたりの利用者数	富雄庄田線（学研北生駒駅～傍示・生駒北スポーツセンター）の1日あたりの利用者数が、富雄庄田線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	4.17%	4.17%
評価方法等			
・使用するデータ：（たけまる号）生駒市統計書で公表されている実績を計上する。（富雄庄田線）奈良交通提供資料より算出する。 ・評価時期：毎年			

※現況値の対象期間は、たけまる号は平成31年4月～令和2年3月、富雄庄田線は令和6年6月（平日）で算出した。

<目標③－２> ※令和５年１２月、令和７年６月の改訂にあわせて追加

目標				
地域公共交通の事業効率の改善				
目標の設定				
たけまる号・富雄庄田線（学研北生駒駅～傍示・生駒北スポーツセンター）の運行にあたり、運行費用と運賃収入の差額を生駒市が負担（富雄庄田線については令和 8 年度から）している。持続可能な公共交通サービスの提供に向けて、たけまる号への生駒市公的資金投入額が運行費用の 70%を下回る（＝たけまる号の収支率が 30%を上回る）こと、ならびに富雄庄田線への収支率が現在の水準より改善することを目指す。				
たけまる号の評価指標			現況値（R4）	目標値（R13）
公的資金投入額	生駒市公的資金投入額が運行費用に占める割合	光陽台線	30.8%	生駒市公的資金投入額が運行費用の 70%を下回る水準を維持
		門前線	30.3%	
		北新町線	57.4%	
		西畑・有里線	58.2%	
		萩の台線	82.1%	
		鹿ノ台線	68.9%	
		（参考）全路線	52.2%	
	（参考）生駒市公的資金投入額	光陽台線	2359 千円	
		門前線	2397 千円	
		北新町線	1580 千円	
		西畑・有里線	3812 千円	
		萩の台線	5449 千円	
		鹿ノ台線	3543 千円	
		（参考）全路線	19142 千円	
収支率	収支率	光陽台線	69.2%	
		門前線	69.7%	
		北新町線	42.6%	
		西畑・有里線	41.8%	
		萩の台線	17.9%	
		鹿ノ台線	21.9%	
		（参考）全路線	46.5%	
富雄庄田線の評価指標			現況値（R6）	目標値（R13）
収支率	収支率	富雄庄田線（学研北生駒駅～傍示・生駒北スポーツセンター）	23.5%	収支率が現況の水準より改善
評価方法等				
・使用するデータ：（たけまる号）たけまる号の実績を計上する。（富雄庄田線）奈良交通提供資料より算出する。 ・評価時期：毎年				

※現況値の対象期間は、光陽台線、門前線、北新町線、西畑・有里線、萩の台線は令和４年４月～令和５年３月、鹿ノ台線は令和４年８月～令和５年７月、富雄庄田線は令和５年１０月～令和６年９月で算出した。

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。 ※公共交通サービスの検討を踏まえて、令和6年1月からコミュニティバス（新規路線）の本格運行を開始する予定です。 ＜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＞ <table border="1"> <tr> <td>地域の状況</td><td> ・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。 </td></tr> <tr> <td>公共交通サービスの案</td><td> ・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。 </td></tr> </table>	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。
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。				

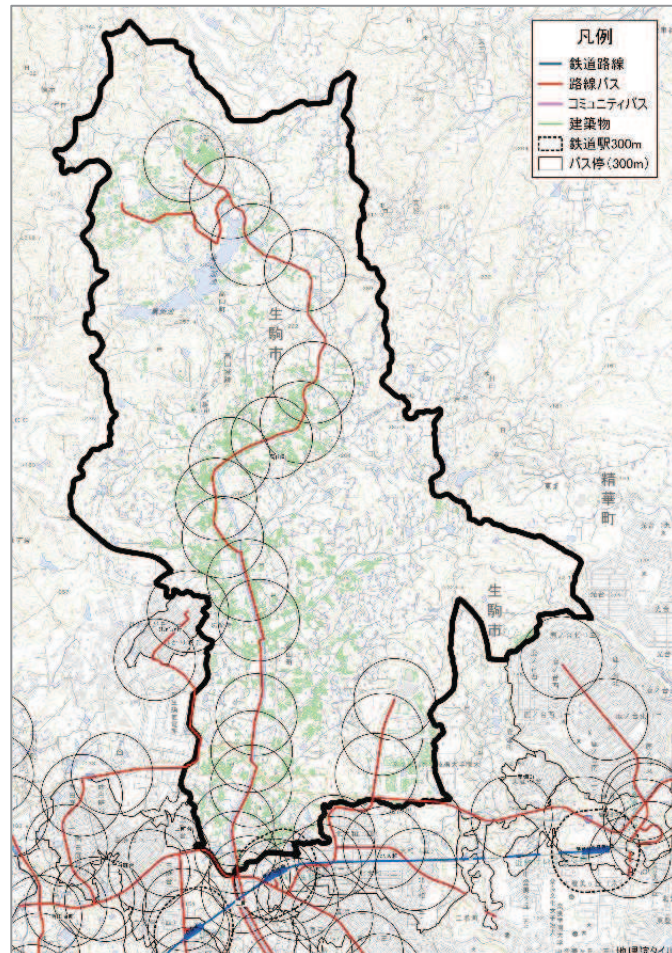
※本計画での新たな事業を **新規**、連携計画からの引継ぎ事業を **継続・拡充** と示す。

○事業 1-2：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】

幹線道路から離れた、道幅も狭い地区を中心に、高山地区内での移動を支援するデマンド型乗合タクシー、助け合い輸送等を検討します。

<高山地区の状況>



<当該地区で提供する公共交通サービスの選定理由>

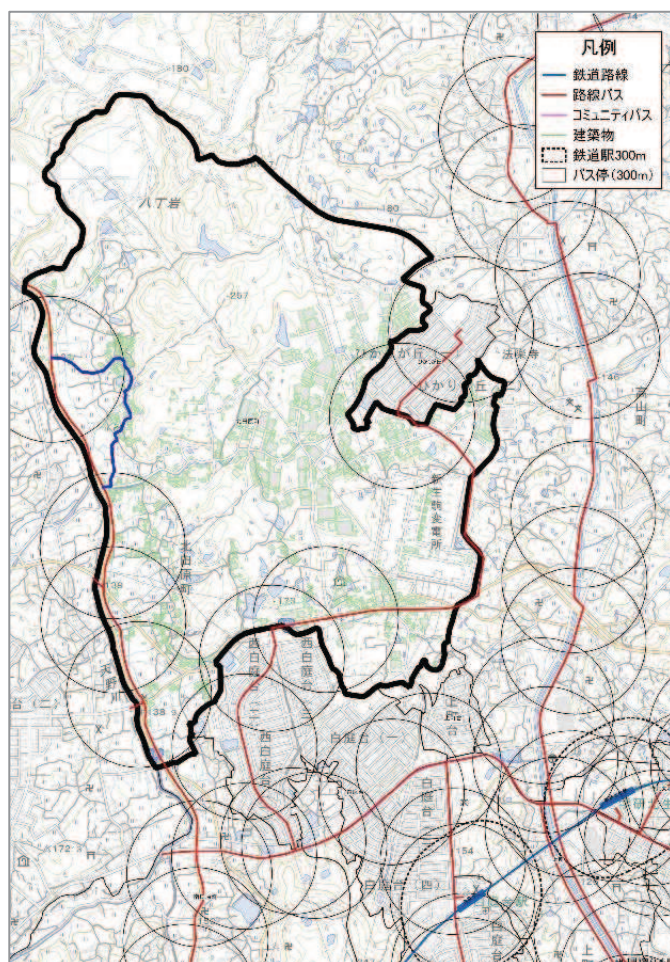
地域の状況	・地区が広く道幅も狭いため、定時定路線のバス系は収支や網羅性の面で厳しい。 ・買物は宅配や近商ストアの移動スーパー（久保・芝・宮方）で賄うことがある程度可能である。 ・獅子ヶ丘は、土日しか路線バスが運行していない。 ・鉄道駅まで距離があり、通院のほか、家族送迎に依存する通学や習い事の需要がある。
公共交通サービスの案	・必要な手段を確保する観点で、デマンド型乗合タクシーを検討する。 ・地域との話し合いのもと、助け合い輸送の可能性及び仕組みづくりを検討する。

○事業 1-3：北田原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】【送迎バスへの混乗化】【助け合い輸送】

国道 168 号沿線の公共交通サービスを利用しにくい地区を中心に、北田原地区内での移動を支援するデマンド型乗合タクシー、助け合い輸送等を検討します。また、近隣に北田原工業団地が立地していることを活用し、周辺企業の社員送迎バスへの混乗化を検討します。

<北田原地区の状況>



<当該地区で提供する公共交通サービスの選定理由>

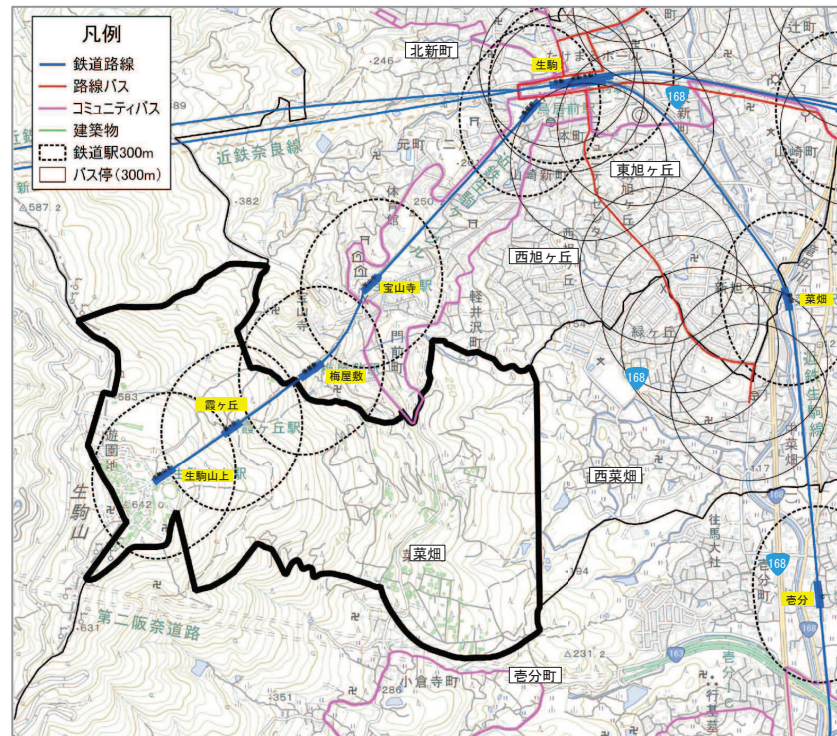
地域の状況	・地区が広く道幅も狭いため、定時定路線のバス系は収支や網羅性の面で厳しい。 ・鉄道駅まで距離があり、通院のほか、家族送迎に依存する通学や習い事の需要がある。
公共交通サービスの案	・必要な手段を確保する観点で、デマンド型乗合タクシーを検討する。 ・工業団地内事業者の社員送迎用車両の昼間時利用の可能性を検討する。 ・地域との話し合いのもと、助け合い輸送の可能性及び仕組みづくりを検討する。

○事業 1-4：菜畑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】【デマンド型乗合タクシー】【助け合い輸送】

市道門前町鬼取線沿道を中心に、コミュニティバスの新規運行（特定曜日のみ運行）、菜畑地区内での移動を支援するデマンド型乗合タクシー、助け合い輸送等を検討します。

<菜畑地区の状況>



<当該地区で提供する公共交通サービスの選定理由>

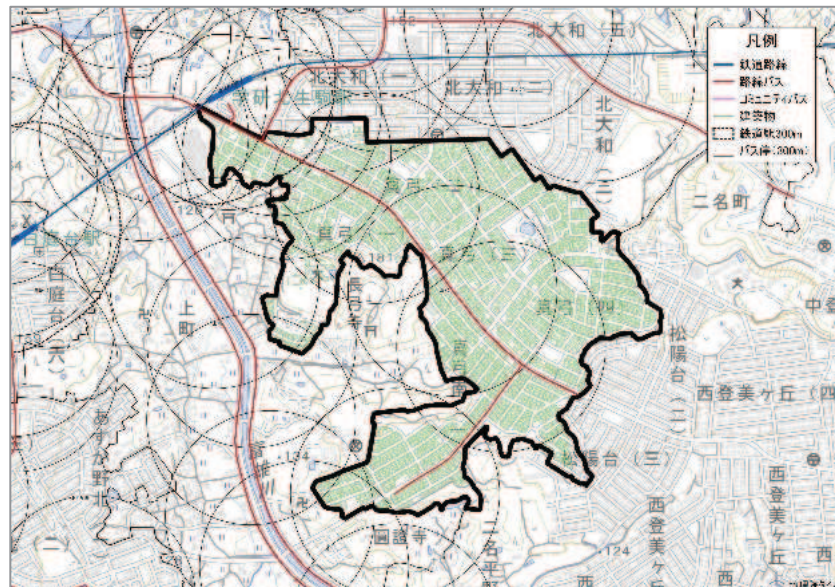
地域の状況	・地区は広いが、人口はあまり多くないため、地形的な面も含めて定時定路線のバス系は収支や網羅性の面で厳しい。 ・鉄道駅まで距離があり、通院のほか、家族送迎に依存する通学や習い事の需要がある。
公共交通サービスの案	・単独でのコミュニティバスの導入はハードルが高ことから、他地区のコミュニティバスの再編を含めて特定曜日の導入を検討する。 ・必要な手段を確保する観点で、デマンド型乗合タクシーを検討する。 ・地域との話し合いのもと、助け合い輸送の可能性及び仕組みづくりを検討する。

○事業 1-5：真弓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】【コミュニティバスの運行】

真弓二丁目・三丁目と北大和地区との境界地区を中心に、真弓地区内での移動を支援するデマンド型乗合タクシー、コミュニティバスの新規運行（ただし地区内・特定曜日のみの運行とする）等を検討します。

<真弓地区の状況>



<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	・ 駅に近い町丁と駅から遠い町丁があり、幹線には路線バスが運行されている。 ・ 定時定路線のバス系よりはタクシー系の方が適正が高い。
公共交通サービスの案	・ 必要な手段を確保する観点で、デマンド型乗合タクシーを検討する。 ・ 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。

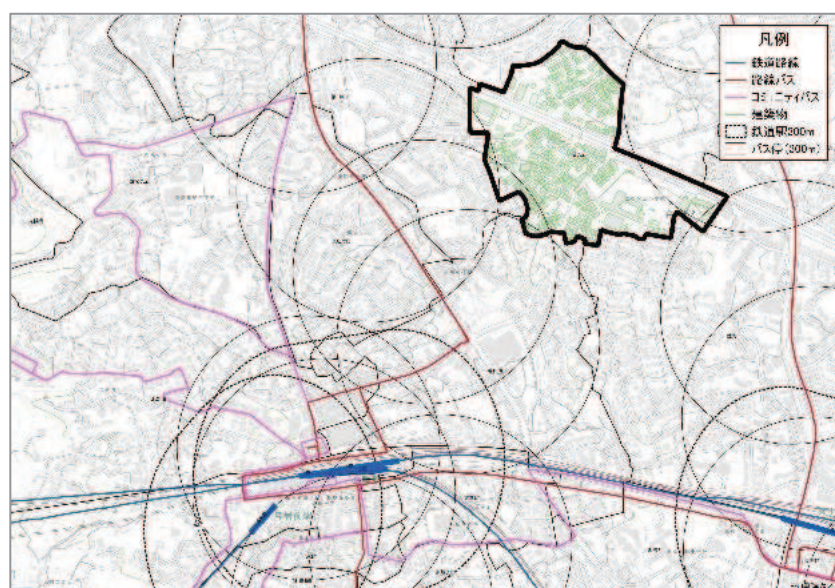
○事業 1-6：桜ヶ丘地区における公共交通サービスの提供の検討

【コミュニティバスの運行】【デマンド型乗合タクシー】

桜ヶ丘地区では、市道谷田小明線の道路整備計画にあわせて公共交通サービスの提供を検討します。提供方法としては、コミュニティバスの新規運行（特定曜日のみ運行）、桜ヶ丘地区内での移動を支援するデマンド型乗合タクシー等を検討します。

※公共交通サービスの検討を踏まえて、令和6年4月からコミュニティバス（新規路線）の実証運行を開始する予定です。

<桜ヶ丘地区の状況>



<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	・直線距離では生駒駅まで比較的近いが、道幅が狭く、坂道が多い。（但し、道路の整備計画あり。）
公共交通サービスの案	・コミュニティバスを前提とした経路調査（物理的な通行可能性）の上、可能性がある場合は収支シミュレーションを行う。 ・必要な手段を確保する観点で、デマンド型乗合タクシーを検討する。

○事業①の各事業の優先順位

事業①については、「鹿ノ台地区」での検討を優先的にを行います。残りの5地区については、「高山地区」「北田原地区」「菜畑地区」を次に優先度の高い地区として検討を進め、その後に「真弓地区」「桜ヶ丘地区」の検討をします。

※公共交通サービスの検討を踏まえて、「鹿ノ台地区」では令和6年1月からコミュニティバスの本格運行、「桜ヶ丘地区」では令和6年4月からコミュニティバスの実証運行を開始する予定です。

＜鹿ノ台地区以外の優先順位の考え方＞

優先度の区分	対象地区	理 由
高：緊急性が高い ため、速やかに公共交通サービスの提供を目指す地区	高山地区	●75歳以上人口が多い。 ●バス停(駅)まで遠い。 ●公共交通サービスを求める声が多い。
	北田原	●75歳以上人口が多く、高齢化率も高い。 ●バス停(駅)まで遠く、また勾配も大きい。 ●外出をあきらめた割合が高い。
	菜畑地区	●75歳以上人口は少ないが比率が高い。 ●バス停(駅)まで遠く、また勾配も大きい。 ●外出をあきらめた割合が高く、公共交通サービスを求める声が多い。
中：高齢化を見据えた対応が必要な地区	真弓	●75歳以上人口が多く、将来の高齢化率も高い。 ▲早急に公共交通サービスが必要と考える人の割合は、他地区に比べて低い。
	桜ヶ丘	●バス停(駅)まで遠く、また勾配も大きい。 ▲75歳以上人口が他地区と比べて少なく、将来の高齢化率も低い。

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 (鹿ノ台)	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	実証運行開始					
(高山・北田原・菜畑)	運行計画検討				随時実施		
(真弓・桜ヶ丘)	－	－	－	運行計画検討			

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。 ※上記の取組については、高山地区(富雄庄田線)での地域公共交通利便増進実施計画によるネットワーク再編により、推進を図っていきます。 ＜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
	—	—	—	ネットワーク再編の検討	→	地区の検証 ニーズの検証

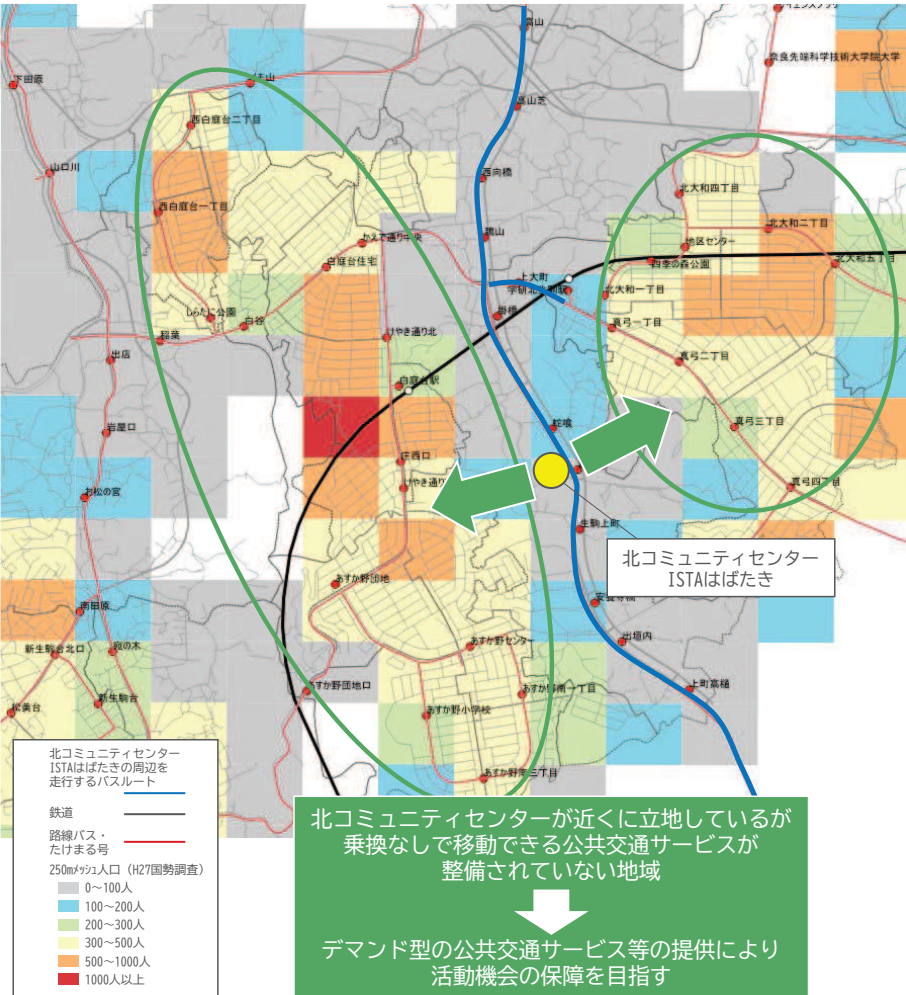
参考：整備優先順位検討のための地区の評価（具体的な施策や優先順位は今後検討予定）

- ・75歳以上人口や高齢単独世帯の観点から、あすか野、新生駒台、生駒台、光陽台、本町周辺等での対策が追加が必要。
- ・移動が不便やバス等を本当は使いたいというニーズの観点から、新生駒台、光陽台、南、鹿畑町・美鹿の台、小平尾町等での対策が追加が必要。
- ・公共交通サービス導入のニーズの観点から、光陽台、南、萩の台、ひかりが丘、鹿畑町・美鹿の台、北大和、西白庭台、南田原町、小平尾町等での対策が追加が必要。

地区名	人口 (人)	75歳以上割合 (%)		65歳以上 単独世帯 割合	年少人口 割合 (%)	老年人口 割合 (%)	外出を おぎらめ た割合 (%)	バス停・ 駅までの 距離	バス停・ 駅までの 勾配	公共交通 利用割合 (%)	買物移動 が不便と 感じる割 合 (%)	通院移動 が不便と 感じる割 合 (%)	バスを本 当は使 いたい割 合 (%)	たけまる 号を本 当は使 いたい割 合 (%)	公共交通 サービス 導入に 必要な 割合 (%)
		(R2.7)	(R2.7)	(H27)	(R2.7)	(R2.7)	(R2)	(H22)	(H22)	(R2)	(R2)	(R2)	(R2)	(R2)	(R2)
高山町	3611	684	19%	8%	8%	35%	10%	1.4	5.2	8%	26%	32%	12%	1%	69%
ひかりが丘	1606	159	10%	6%	10%	37%	15%			12%	30%	32%	5%	0%	81%
鹿畑町・美鹿の台	2035	117	6%	4%	27%	12%	17%			0%	31%	17%	18%	0%	78%
鹿ノ台	7085	1558	22%	10%	11%	41%	14%	0.7	6.3	8%	20%	30%	2%	1%	69%
上町	1241	178	14%	7%	15%	28%	37%			3%	19%	42%	3%	3%	52%
北大和	3505	327	9%	5%	12%	28%	16%			5%	12%	29%	2%	1%	60%
真弓	2772	640	23%	12%	11%	42%	16%	0.6	5.6	16%	19%	24%	1%	0%	55%
真弓南	1301	184	14%	7%	8%	43%	11%			8%	22%	18%	0%	0%	56%
あすか野	4848	1151	24%	12%	14%	40%	21%	0.8	9.4	19%	32%	22%	1%	0%	58%
白庭台	6526	380	6%	4%	24%	16%	18%			6%	7%	6%	5%	0%	46%
生駒台	1612	298	18%	16%	14%	33%	23%	0.5	2	24%	11%	17%	2%	0%	43%
北田原町	506	118	23%	11%	8%	39%	22%	0.6	8.5	11%	33%	32%	4%	3%	64%
小明町	4332	514	12%	9%	14%	26%	14%			15%	20%	30%	3%	3%	43%
新生駒台	731	145	20%	18%	12%	36%	14%	0.2	6.2	14%	30%	30%	0%	15%	21%
西白庭台	2626	54	2%	1%	28%	7%	15%			3%	8%	15%	6%	0%	63%
松美台	1926	358	19%	11%	14%	35%	16%	0.6	6.7	21%	17%	26%	2%	0%	38%
南田原町	2117	291	14%	10%	11%	34%	15%			12%	26%	24%	4%	2%	67%
喜里が丘	1800	281	16%	7%	12%	34%	18%	0.5	8.2	12%	17%	13%	0%	0%	45%
光陽台	480	155	32%	15%	6%	49%	12%	0.6	6.6	11%	48%	57%	24%	0%	64%
俵口町	7256	718	10%	9%	13%	23%	18%			21%	6%	16%	7%	3%	44%
東松ヶ丘・西松ヶ丘	3391	475	14%	13%	12%	27%	11%	0.6	6.6	19%	16%	11%	4%	0%	46%
桜ヶ丘	807	105	13%	7%	14%	28%	23%	0.7	9.9	15%	21%	32%	22%	2%	66%
谷田町	1530	170	11%	10%	14%	22%	8%			42%	0%	8%	4%	4%	25%
辻町	6012	671	11%	9%	15%	23%	13%			24%	13%	10%	1%	0%	42%
東旭ヶ丘・西旭ヶ丘・軽井沢町	3656	464	13%	11%	15%	24%	14%			34%	5%	21%	12%	0%	45%
北新町	2127	332	16%	13%	15%	28%	11%	0.6	6.6	33%	9%	10%	2%	0%	46%
新旭ヶ丘・緑ヶ丘	2054	344	17%	15%	15%	32%	11%			17%	18%	19%	0%	0%	47%
本町周辺	3785	696	18%	18%	9%	31%	16%	0.9	10.6	33%	28%	11%	2%	5%	43%
元町周辺	726	106	15%	11%	8%	28%	25%			33%	22%	19%	11%	0%	46%
山崎町	2441	266	11%	11%	14%	22%	8%			34%	12%	15%	4%	6%	33%
中葉畑	1458	274	19%	14%	9%	34%	13%			18%	10%	7%	0%	4%	20%
葉畑	82	13	16%	24%	9%	32%	25%	2.3	8.3	15%	8%	29%	50%	30%	82%
西葉畑	502	75	15%	10%	10%	33%	9%			25%	9%	43%	0%	10%	67%
東生駒	5413	827	15%	11%	11%	29%	22%	0.6	4.7	16%	10%	17%	3%	2%	50%
東葉畑	2258	219	10%	9%	13%	23%	18%			7%	15%	14%	3%	0%	29%
南	2215	406	18%	11%	11%	34%	25%	3.9	8.6	19%	37%	44%	21%	12%	66%
有里町	1600	248	16%	12%	10%	32%	7%			11%	31%	24%	3%	2%	50%
小瀬・南山手台	3897	457	12%	8%	16%	23%	13%			21%	14%	24%	4%	8%	58%
寺分町	7460	764	10%	7%	14%	21%	21%			12%	18%	20%	10%	1%	56%
さつき台	2377	391	16%	7%	11%	34%	18%			10%	22%	27%	0%	2%	58%
乙田町															
小平尾町	2372	321	14%	8%	11%	29%	33%			20%	26%	28%	18%	4%	62%
萩の台・萩の台住宅	3685	648	18%	10%	10%	37%	14%	0.9	8.8	15%	25%	24%	7%	1%	61%
東山町	538	50	9%	5%	13%	18%	22%			0%	14%	20%	0%	11%	22%
色の凡例			20%以上	15%以上	20%以上	40%以上	15%以上			30%以上	25%以上	30%以上	10%以上	10%以上	50%以上

※南：大門町、萩原町、青山台、藤尾町、西畑町、鬼取町、小倉寺町を集約した地区名

※乙田町は、住民がいいため、データの記載なし

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>  北コミュニティセンターISTA はばたき 北コミュニティセンターが近くに立地しているが乗換なしで移動できる公共交通サービスが整備されていない地域 デマンド型の公共交通サービス等の提供により活動機会の保障を目指す																		
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>実施主体等</th><th>生駒市</th><th>国・県</th><th>交通事業者</th><th>地元住民</th><th>企業</th><th>その他</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td><td>○</td><td>—</td><td>○</td><td>○</td><td>—</td><td>—</td></tr> </tbody> </table>						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④ 事業概要	近隣の助け合い輸送等の導入に向けた検討					
	○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、集まった人たちが車（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）					
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	→	→

参考：岩手県北上市の助け合い輸送の事例

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 都市計画マスタープラン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 ※上記の取組については、高山地区（富雄庄田線）での地域公共交通利便増進実施計画によるネットワーク再編により、推進を図っていきます。 ○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
	—	—	—	ネットワーク 再編の検討		運行計画検討

事業⑦ 事業概要	公共交通を利用して観光できる環境づくり																		
	○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> 																		
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>実施主体等</th><th>生駒市</th><th>国・県</th><th>交通事業者</th><th>地元住民</th><th>企業</th><th>その他</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td><td>○</td><td>—</td><td>○</td><td>—</td><td>○</td><td>観光施設</td></tr> </tbody> </table>						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	OICT 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	→				

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	OMaaS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使い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、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。 利用者 一つのサービスとして提供 検索 予約 決済 出発地 目的地 鉄道 バス タクシー 旅客船 旅客機 AIオンデマンド交通 カーシェア グリーンズローモビリティ シェアサイクル 超小型モビリティ 自動運転 観光 物流 医療・福祉 小売り 移動目的とも一体化 地域や観光地における移動の利便性向上 既存公共交通の有効活用 交通安全とマイカー依存からの脱却 外出機会の創出と地域活性化 スマートシティの実現 地域が抱える課題の解決 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	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た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
						

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

〇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)こととしています。

評価基準を満たすために、

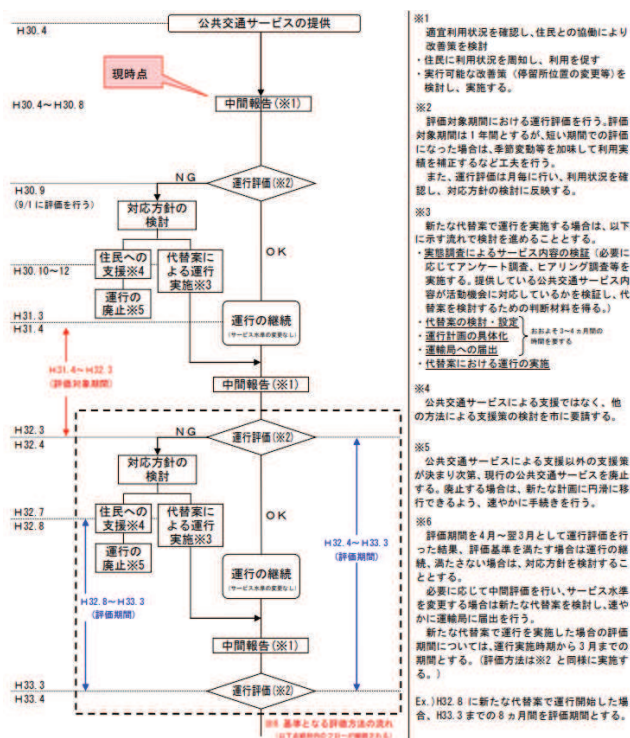
①沿線地域の住民などが積極的に利用するとともに、日常生活のみならず、地域を訪れる地区外の方にも活用いただくようPRし、利用者を増やして運賃収入を増やす

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

を講じても評価基準を満たさない場合は、速やかに対応方針を検討し、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、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 適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。
・実施計画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得る。)
・代替案の検討・設定
・運行計画の具体化
・運賃への算出
・代替案における運行の実施

※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～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。

○地域主体の公共交通サービス導入ガイドブックの作成

地域主体でコミュニティバス等の運行を計画する場合に、その運行実施に向けた支援を行うこととします。現在までのコミュニティバス（たけまる号）の導入や運営で得られた知見を取りまとめ、支援制度を検討し、地域主体の公共交通サービス導入ガイドブックを作成します。

※令和4年3月に地域主体の公共交通サービス導入ガイドブックを作成しました。

市街地版

地域コミュニティ交通の支援について

支援内容

- 1. 専門家(コンサルタント)派遣**
～地域コミュニティ交通の検討と地域組織の運営を支援～
- 2. アンケート調査**
～乗客把握のためのアンケート調査にかかる費用を市が負担～
[費用] 100万円/回
- 3. 試験運行支援**
～試験運行にかかる経費から運営収入を差し引いた赤字分を市が補助～
- 4. 本格運行支援**
～本格運行に必要な運行経費や車両費の一部を市が支援～
[乗客] 乗客1人あたり
補助対象経費から運営収入等を差し引いた額と、運行赤字に達しない場合は、運行赤字に達しない限り、市が補助する。
- 5. 立ち上げ支援**
～本格運行に伴い、運行事業者が必要となる経費を補助～
- 6. 地域組織の設立支援**
～地域組織の設立やそのための経費となる経費を補助(本格運行後1年限り)～
[費用] 25万円(全額補助)
[対象] ①地域組織の設立やそのための経費
②地域組織の運営やそのための経費
③地域組織の広報やそのための経費
④地域組織の施設やそのための経費

「乗って支える目標」の設定方法

地域の人口数と地形条件などの地域特性から利用客数を推計し、アンケート調査の結果に基づいて確定することで、地域コミュニティ交通を運行するための「乗って支える目標」を設定します。

利用客数の推計

乗客数 = 人口数 × 乗客率 × 乗客率補正係数 × 乗客率補正係数

乗客率補正係数 = 乗客率 / 乗客率

乗客率補正係数 = 乗客率 / 乗客率

アンケート調査に基づく補正

地域コミュニティ交通の運行内容とアンケート調査から得られる利用客数に生じる電算ギャップ(目的、運行時間、運賃)から、推計利用客数を確定する。

「乗って支える目標」と適正な運行形態の目安

乗客数	乗客率	乗客率補正係数	乗客率補正係数
50人/日	1.00	1.00	1.00
100人/日	1.00	1.00	1.00
200人/日	1.00	1.00	1.00
300人/日	1.00	1.00	1.00
400人/日	1.00	1.00	1.00
500人/日	1.00	1.00	1.00
600人/日	1.00	1.00	1.00
700人/日	1.00	1.00	1.00
800人/日	1.00	1.00	1.00
900人/日	1.00	1.00	1.00
1000人/日	1.00	1.00	1.00

参考：神戸市の地域コミュニティ交通の支援制度概要パンフレット

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 (評価指標)	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
	指標検討	運用開始				
(ガイドブック)	—	運用方法検討		運用開始		

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

〇市の総合時刻表、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					

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
	ホームページ 検討	運用開始				

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。 ※令和5年8月及び11月に、市内の路線バスに1回100円で乗車できる「バス運賃100円DAY」を開催しました。					
	<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	→				

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＞ 1-1 MM(モビリティマネジメント)に関する取組 近畿運輸局 資料Ⅳ-6 MM(モビリティマネジメント) 過度に自動車に頼る生活から公共交通や自転車など様々な交通手段を「かしこく」使う生活へと自発的に転換することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策 MM(モビリティマネジメント)の目的 次世代を担う子供達に、交通を取り巻く環境問題や電車・バス等の環境負荷の小さい交通体系について理解してもらうとともに、環境に優しい行動をとってもらうことを目的とした交通環境教室等のイベントを開催している。 宇陀市モビリティマネジメント 対象：奈良県宇陀市菟田野小学校3・4年生54名、教員6名 日時：平成27年11月20日 9:00～10:10 場所：奈良交通線原営業所 プログラム： ・9:00～ 奈良交通バス事業概要説明 ・9:05～ バスの役割、運転手について説明 ・9:20～ ノンステップバスの説明 - 車いすでの乗車体験、整備点検の説明 - ビット内車体底面の見学 - 現金、ICカードで運賃支払い体験 ・9:50～ 交通と環境について説明 (CO2をあまり出さない環境に良いバスについて) ・10:10～バスに乗り、洗車機を通り、終了。 コラボレーション ■「奈良県地域公共交通研修会」(奈良運輸支局主催) ・地域の交通計画づくりの中心的役割を担う自治体職員、交通事業者を対象に、必要な知識や情報の提供・コミュニケーション能力などのノウハウ取得を目的に平成27年11月19日～20日の日程で開催。 ・研修の一コマとして、環境・バリアフリー学習も兼ねた学校MMを見学。 					
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					

※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。

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。 【6. 大学バスの改編内容】 ① 運行本数の減 まちなか便の最終便1便追加に伴い、1便目の減 (5便 → 4便へ) ※交通空白時間一部解消に伴う 大学バス 月曜～土曜日 月曜～金曜日 駅前(交通広場) 西野南(ボンマルシェ前) 駅前(交通広場) 16:40 17:45 17:00 17:35 17:40 17:50 18:20 18:25 18:35 19:10 19:15 19:25 21:25 21:30 21:40 土曜日 駅前(交通広場) 西野南(ボンマルシェ前) 駅前(交通広場) 17:00 17:05 17:20 17:55 18:00 18:10 19:10 19:15 19:25 20:10 20:15 20:25 21:25 21:30 21:40 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持込車両による市町村運営有償運送です！ 駅前とボンマルシェ周辺の施設の利用に つり銭がないようにご注意ください！！																				
実施主体等																				
<table><tr><td>生駒市</td><td>国・県</td><td>交通事業者</td><td>地元住民</td><td>企業</td><td colspan="2">その他</td></tr><tr><td>○</td><td>—</td><td>○</td><td>—</td><td>○</td><td colspan="2">医療機関等</td></tr></table>							生駒市	国・県	交通事業者	地元住民	企業	その他		○	—	○	—	○	医療機関等	
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																				
<table><tr><td>令和 3(2021)</td><td>令和 4(2022)</td><td>令和 5(2023)</td><td>令和 6(2024)</td><td>令和 7(2025)</td><td colspan="2">令和 8 以降</td></tr><tr><td>パートナーの検討</td><td colspan="3">→</td><td>運行計画検討</td><td colspan="2">→</td></tr></table>							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		パートナーの検討	→			運行計画検討	→	
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															
パートナーの検討	→			運行計画検討	→															

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	○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。 ○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。 ※令和4年4月から、たけまる号の協賛制度として「生駒市公共交通サポーター制度」を導入しています。					
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		細目
		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		
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
				桜ヶ丘地区における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	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
		★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
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
	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	観光情報と合わせた公共交通情報の発信
				ICTを活用した交通システム等の検討
				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						令和5年度 時点の進捗 状況	利便増進実 施計画やネット ワーク再編を検 討する事業	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	→	→	→	→	事業完了		<評価指標①-1> 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% <評価指標①-2> ●地域公共交通の利用者数 ・現況値：2835万人/年 ・目標値：2551万人/年 ※ ※新型コロナウイルス感染症の影響に よる新しい生活様式への変容などに 伴い、公共交通の利用者数はコロナ禍 前までの水準には戻らない可能性が 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 コロナ禍前の9割に維持することと した。	【買い物】3.8%向上【通 院】4.1%向上 【利用者数】コロナ禍前の9割を維持
運行計画 検討	→	→	随時実施	→	→	検討したが 現状では 実施困難			【買い物】0.6%向上【通 院】0.6%向上 【利用者数】コロナ禍前の9割を維持
運行計画 検討	→	→	随時実施	→	→	未着手			【買い物】0.1%向上【通 院】0.1%向上 【利用者数】コロナ禍前の9割を維持
運行計画 検討	→	→	随時実施	→	→	検討中			【買い物】0.0%向上【通 院】0.0%向上 【利用者数】コロナ禍前の9割を維持
			運行計画 検討	→	→	未着手			【買い物】1.5%向上【通 院】1.5%向上 【利用者数】コロナ禍前の9割を維持
			運行計画 検討	→	→	検討中			【買い物】0.8%向上【通 院】0.8%向上 【利用者数】コロナ禍前の9割を維持
			ネット ワーク再 編の検討	→	地区の検 証・ニー ズの検証	未着手	○		【買い物】0.8%向上【通 院】0.8%向上 【利用者数】コロナ禍前の9割を維持 ※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	→	→	→	→	→	未着手			【利用者数】コロナ禍前の9割を維持
情報収集 実現可能 性検討	実施準備	→	随時実施	→	→	検討したが 現状では 実施困難			— ※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	→	→	→	→	→	未着手			【利用者数】コロナ禍前の9割を維持
			ネット ワーク再 編の検討	→	運行計画 検討	未着手	○	<評価指標②> 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
						未着手			【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	→	→	→	未着手			— ※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。
						未着手			— ※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	→	→	→	→	→	未着手			
情報収集 実現可能 性検討	→	→	→	→	→	未着手			
随時実施	→	→	→	→	→	実施中			【利用者数】現況値を維持 【公的資金投入額】負担率70%を下回る 【収支率】負担率70%を下回る
						検討中			
指標検討	運用開始	→	→	→	→	検討中			—
	運用方法 検討	→	運用開始	→	→	事業完了			—
随時実施	→	→	→	→	→	未着手			※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。 <評価指標③-2> たけまる号への公的資金投入額・ たけまる号の収支率 ●たけまる号全路線への公的資金 投入額 が運行費用に占める割合 ・現況値：52.2% ・目標値：生駒市公的資金投入額が運行 費用の70%を下回る水準を 下回る ●たけまる号全路線の収支率 ・現況値：46.5% ・目標値：生駒市公的資金投入額が運行 費用の70%を下回る水準を 下回る — ※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	→	→	→	→	実施中			
随時実施	→	→	→	→	→	実施中			
						未着手			
随時実施	→	→	→	→	→	未着手			
パートナ ーの検討	→	→	運行計画 検討	→	→	検討中 または 実施困難			
						検討中 または 実施困難			
随時実施	→	→	→	→	→	過去に 実施済み			
						実施中			

生駒市地域公共交通活性化協議会規約

平成 21 年 1 月 27 日制定

平成 22 年 7 月 26 日改正

平成 22 年 12 月 16 日改正

平成 23 年 5 月 18 日改正

平成 23 年 7 月 28 日改正

平成 24 年 6 月 20 日改正

平成 25 年 6 月 5 日改正

平成 26 年 8 月 5 日改正

平成 28 年 4 月 1 日改正

令和 2 年 1 月 8 日改正

令和 2 年 3 月 10 日改正

令和 2 年 9 月 30 日改正

令和 3 年 2 月 12 日改正

令和 5 年 12 月 21 日改正

(設置)

第 1 条 生駒市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号。以下「法」という。）第 6 条第 1 項の規定に基づき、地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）の策定に関する協議及び交通計画の実施に係る連絡調整を行うために設置する。

なお、この協議会は道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）に規定する地域公共交通会議の性格を有するものとする。

(事務所)

第 2 条 協議会の事務所は、奈良県生駒市東新町 8 番 38 号生駒市役所庁舎内に置く。

(協議事項等)

第 3 条 協議会は、次に掲げる事項を協議し、関係する事項を実施する。

- (1) 交通計画の策定及び変更の協議に関すること。
- (2) 交通計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (3) 交通計画に基づく事業の実施に関すること。

- (4) 生駒市の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様等に関すること。
- (5) 市営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関すること。
- (6) 前5号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要なこと。

(組織)

第4条 協議会は、別表に掲げる委員をもって組織する。

2 協議会に、次の役員を置く。

- (1) 会長 1人
- (2) 副会長 2人
- (3) 監事 2人

3 会長、副会長及び監事は相互に兼ねることはできない。

(委員の任期)

第5条 委員の任期は、2年とし、再任を妨げない。ただし、役職により協議会の委員となっている委員がその役職を退いたときは、委員の職を辞任したものとみなす。

2 補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長)

第6条 会長は、生駒市長をもって充てる。

2 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。

(副会長)

第7条 副会長は、委員の中から会長が指名する。

2 副会長は、会長を補佐する。

3 会長に事故があるとき、又は欠けたときは、会長があらかじめ指名する副会長がその職務を代理する。

(監事)

第8条 監事は、委員の中から会長が指名する。

2 監事は、協議会の会計監査を行う。

3 監事は、会計監査の結果を協議会の会議において報告しなければならない。

(会議の運営等)

第9条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長があらかじめ指名する副会長が議長となる。

2 会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。

3 委員（市民又は地域公共交通の利用者に区分する委員の内公募市民及び学識経験者に

区分する委員を除く。)は、都合により会議を欠席するときは、代理の者を出席させることができる。

- 4 前項の場合において、欠席する委員は、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告するものとする。
- 5 協議会の議決の方法は、出席委員の過半数をもって決定することとし、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 6 会議は原則として公開とする。
- 7 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。
- 8 緊急を要する場合又は会長が必要と認める場合にあっては、全ての委員からの意見の聴取及び賛否の意向の確認を行うこと並びに議事概要の作成及び公表を行うことを条件として、会議の開催に代えて書面の郵送又は持ち回りにより意見の聴取及び議決を行うことができるものとする。

(協議結果の尊重義務)

第10条 協議会で決議した事項について、委員はその結果を尊重しなければならない。

(分科会の設置)

第11条 協議会は、第3条各号に掲げる事項について、専門的な調査及び検討を行うため、必要に応じて分科会を設置することができる。

- 2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

第11条の2 乗合旅客運送の運賃、料金に関する事項は別に定める委員で構成された運賃協議分科会において協議を行う。

- 2 運賃協議分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第12条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

- 2 事務局は、生駒市建設部事業計画課に置く。
- 3 事務局に事務局長、事務局次長及び事務局員を置き、会長が定めた者を充てる。
- 4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費)

第13条 協議会の運営に要する経費は、負担金、補助金、繰越金及び諸収入をもって充てる。

(財務に関する事項)

第 14 条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(報酬)

第 15 条 委員は、会議又は分科会に出席したときは報酬及び費用の弁償を受けることができる。

2 報酬及び費用弁償に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第 16 条 協議会が解散した場合は、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを清算する。

(規約の変更)

第 17 条 この規約を変更する場合は、協議会の承認を得なければならない。

(その他)

第 18 条 この規約に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が協議会に諮り定める。

附 則

1 この規約は、平成 21 年 11 月 27 日から施行する。

2 協議会の設立初年度の委員の任期については、第 5 条第 1 項の規定にかかわらず、平成 23 年 3 月 31 日までとする。

附 則

この規約は、平成 22 年 7 月 26 日から施行する。

附 則

この規約は、平成 22 年 12 月 16 日から施行する。

附 則

この規約は、平成 23 年 5 月 18 日から施行する。

附 則

この規約は、平成 23 年 7 月 28 日から施行する。

附 則

この規約は、平成 24 年 6 月 20 日から施行し、改正後の生駒市地域公共交通活性化協議会規約の規定は、平成 24 年 4 月 1 日から適用する。

附 則

この規約は、平成 25 年 6 月 5 日から施行する。

附 則

この規約は、平成 26 年 8 月 5 日から施行し、改正後の生駒市地域公共交通活性化協議会規約の規定は、平成 26 年 4 月 1 日から適用する。

附 則

この規約は、平成 28 年 4 月 1 日から施行する。

附 則

この規約は、令和 2 年 1 月 8 日から施行する。

附 則

この規約は、令和 2 年 4 月 1 日から施行する。

附 則

この規約は、令和 2 年 9 月 30 日から施行する。

附 則

この規約は、令和 3 年 2 月 12 日から施行する。

附 則

この規約は、令和 5 年 12 月 21 日から施行する。

別表（第4条関係）

生駒市地域公共交通活性化協議会委員

区 分		委 員
法第6条第2項 第1号の委員	地域公共交通総合連携 計画作成市	生駒市長
法第6条第2項 第2号の委員	公共交通事業者等	奈良交通株式会社 自動車事業本部 乗合事業部 統括部長
		近畿日本鉄道株式会社 生駒駅長
		公益社団法人奈良県バス協会 専務理事
		一般社団法人奈良県タクシー協会 専務理事
		一般社団法人奈良県タクシー協会 生駒市部会 代表
	道路管理者	奈良県郡山土木事務所長
法第6条第2項 第3号の委員	公安委員会	生駒警察署長
	市民又は地域公共交通 の利用者	生駒市北地区自治連合会長
		生駒市西地区自治連合会長
		生駒市中地区自治連合会長
		生駒市東地区自治連合会長
		生駒市南地区自治連合会長
		エコネットいこま 代表
		生駒商工会議所 会頭
		公募市民
	学識経験者	学識経験者
	生駒市が必要と認める 者	近畿運輸局奈良運輸支局長
		奈良県県土マネジメント部 リニア推進・地域交通対策課長
		奈良県交通運輸産業労働組合協議会 事務局長