

生駒市地域公共交通計画

令和3年3月

(令和7年6月一部改訂)

生駒市



ごあいさつ

「生駒市地域公共交通計画の策定にあたって」

本市は、生駒山や矢田丘陵など緑豊かな自然環境に恵まれ、大都市へのアクセスも良好であることから、関西を代表する住宅都市として発展し、令和3年11月に市制50周年を迎えます。

市内では、鉄道をはじめ路線バス、コミュニティバス、タクシー等の公共交通がまちの発展とともに整備され、市民の生活を支えるうえで大きな役割を果たしています。

しかしながら、人口減少、高齢化の急速な進展や、新型コロナウイルス感染拡大に伴う在宅勤務やリモート授業の広がり等社会情勢が大きく変化し、公共交通の利用者が減少するなど公共交通を取り巻く状況は厳しさを増しており、このままではサービス水準の低下等地域の公共交通が成り立たなくなるのではないかとの懸念が広がっています。また、以前は坂道を歩いて駅やバス停まで行き来できていた方が、高齢になって坂道を歩くことが困難となり公共交通が利用しづらくなってきたという方も増えています。

このような状況の中、本市では「市民の活動機会の保障」という公共交通の基本的な考えに基づき、「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」を実現するため、公共交通のマスタープランとなる「生駒市地域公共交通計画」をこの度策定いたしました。

本計画では、3つの基本方針である、「公共交通サービスの提供による市民の活動機会の保障」、「まちづくりと連携した公共交通サービスの提供」、「市民・企業・行政等の協働による公共交通サービスの充実」に基づき、地域主体の公共交通サービスの検討やまちづくりや観光分野との連携等様々な施策の展開を検討しています。

今後、まちづくりと連動しながら本市の特性にあった交通政策について市民、事業者、行政が一体となり取り組みを進めてまいりたいと考えております。

最後に、本計画の策定にあたり、ご尽力を賜りました生駒市地域公共交通活性化協議会の皆様方をはじめ、アンケート調査やパブリックコメントに貴重なご意見を頂きました市民の皆様並びに関係各位に厚くお礼申し上げますとともに、本計画の推進に今後ともご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます、私の挨拶とさせていただきます。

令和3年3月

生駒市長 小 紫 雅 史



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（令和3年6月策定）.....	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.....	38
5.3.	現状の問題点の整理.....	55
6.	将来のまちづくりに向けた地域公共交通のあり方.....	70
6.1.	活動機会の保障に関する公共交通の課題.....	71
6.2.	公共交通の利便性に関する課題.....	72
6.3.	公共交通サービスの持続性に関する課題.....	72
7.	地域公共交通計画の基本方針と目標設定.....	74
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.....	74
7.2.	計画の指標と数値目標の設定.....	89
8.	目標を達成するために行う事業・施策.....	102
9.	計画の達成に向けて.....	128
9.1.	継続的な計画の見直し.....	128
9.2.	事業と評価指標との関連.....	129

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性が出てきています。

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。

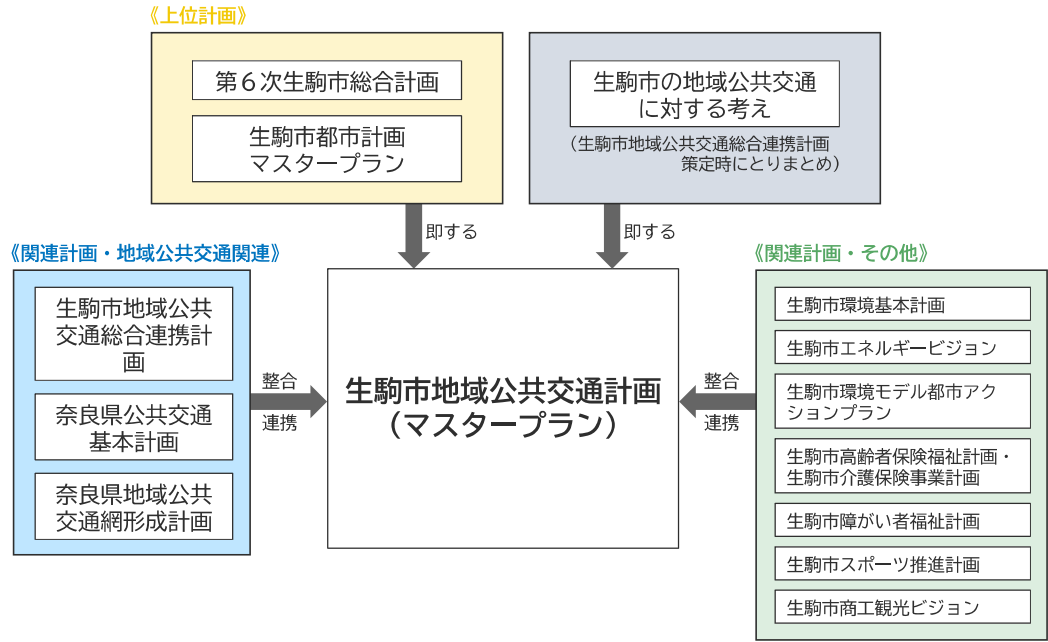


図 1-1 本計画の位置づけ

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。

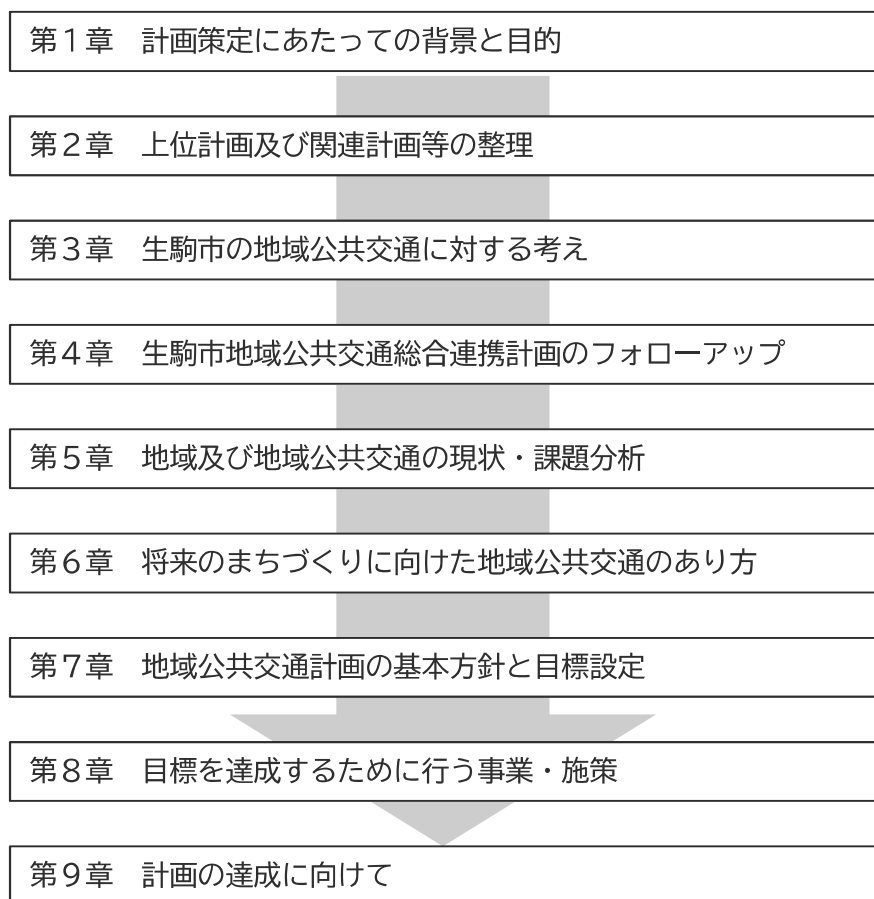


図 1-3 本計画の構成

2. 上位計画及び関連計画等の整理

2.1. 第6次生駒市総合計画（平成31年3月策定）

計画期間	[基本構想] 平成31年度・令和元年度～令和20年度 [基本計画 第1期] 平成31年度・令和元年度～令和5年度	
将来都市像	自分らしく輝けるステージ・生駒	
まちづくりの目標	①安全で、安心して健康に暮らせるまち ②未来を担う子どもたちを育むまち ③人権が尊重され、市民が輝く、文化の薫り高いまち ④人と自然が共生する、住みやすく活動しやすいまち ⑤地域の資源と知恵を活かし、魅力と活力あふれるまち ⑥持続可能な行財政運営を進めるまち	
戦略的なまちづくりの視点	①生活構造の視点 ②社会構造の視点 ③都市構造の視点	・ 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が求められている。 ・ 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で、良質な住まいや暮らしの空間を創出する都市構造の形成を図る。
都市構造の基本的な考え方	都市の拠点	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
	都市軸	鉄道や幹線道路の都市軸を中心とした、公共交通を利用しやすい環境づくりを進め、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

◆5年後の目標：4-2-1③ 交通ネットワークと生活基盤の整備（基本的施策）

5年後のまち	持続可能で誰もが円滑に移動でき機能的で利便性が高い公共交通の施策が進んでいる。
行政の5年間の主な取組	・ 生駒市地域公共交通活性化協議会を運営し、今後の公共交通のあり方について検討します。（事業計画課） ・ コミュニティバスを運行します。（事業計画課） ・ 公共交通機関の利用促進に向けた周知・啓発を行います。（事業計画課・SDGs推進課・商工観光課） ・ 公共交通機関の充実、維持について関係機関に要請します。（事業計画課） ・ 鉄道駅のバリアフリー化を実施します。（事業計画課）
市民ができること	交通問題を自らの問題として主体的に考え、マイカーの利用前提を見直し、公共交通は常にあるにあって当然ではなく、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。
事業者ができること	交通事業者は顧客満足度の向上に向けた経営を進めるとともに、交通結節点における他の交通手段の情報提供など利用者の利便性向上に繋がる取組を進める。

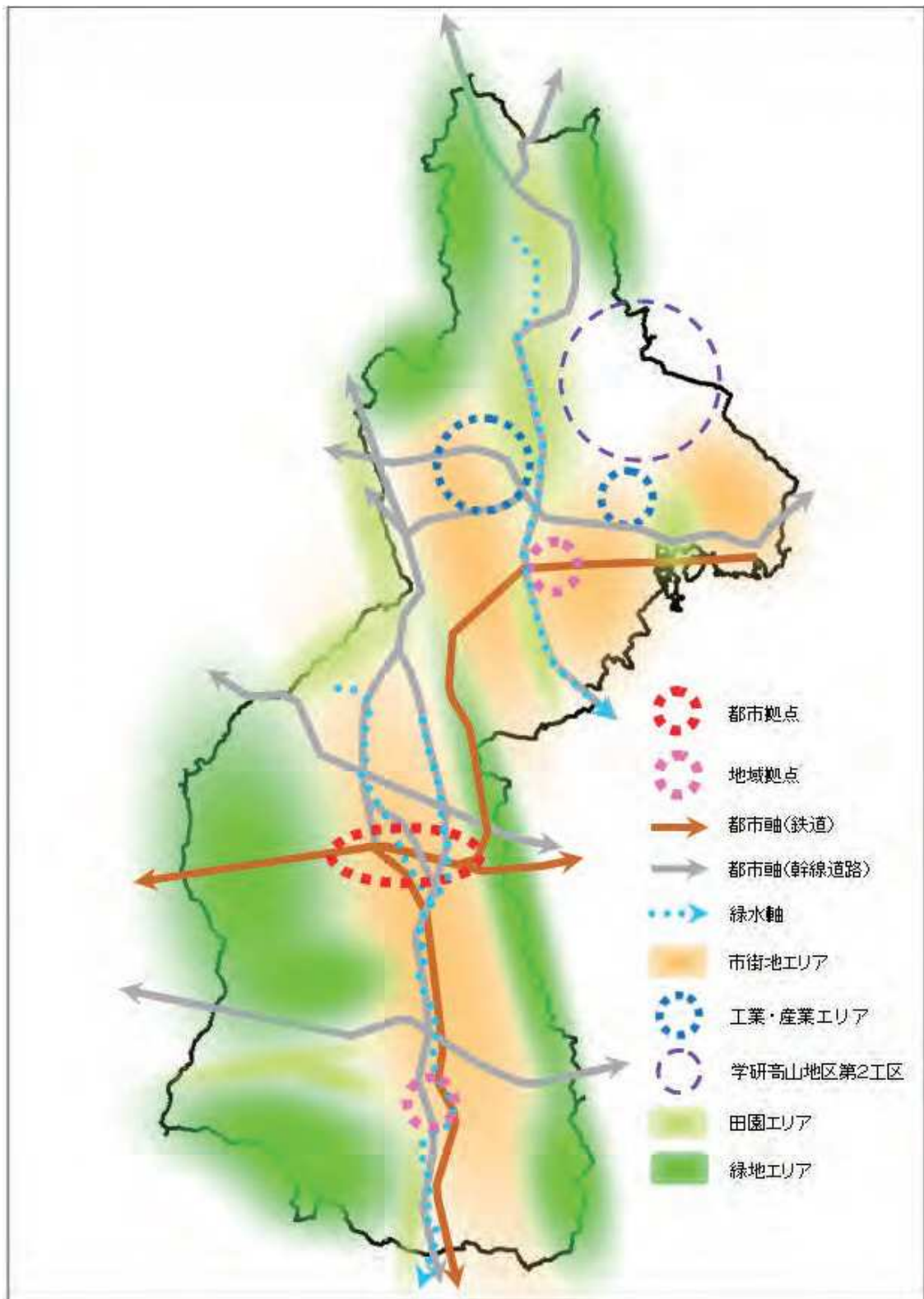


図 2-1 総合計画で示す都市構造イメージ図

※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。本市の玄関口である生駒駅周辺地域と隣接する東生駒駅周辺地域を都市拠点と位置付けている。

※地域拠点：都市拠点に準ずる都市機能を備えた拠点。北部地域の地域拠点を学研北生駒駅周辺地域に、南部地域の地域拠点を南生駒駅周辺地域にそれぞれ位置付けている。

2.2. 生駒市都市計画マスタープラン（令和3年6月策定）

計画期間	令和3年度～令和13年度
都市づくりの目標	住まい方・暮らし方を選択できるまち
都市づくりの方針	方針1：市街地環境の維持と適正な土地利用の増進 方針2：次世代に住みつながれる都市(住宅・住環境) 方針3：安心して豊かに暮らすことができる都市(生活像) ①誰もが安心して健康に暮らせる都市空間の形成 ②新たな働き方を可能とする空間の創出 ③ゆとりや賑わいを創出する都市空間の再編 ・道路や公園などの都市空間の活用など、意欲ある市民等の活躍の場を創出し、自身の夢や目標を実現しようとする人たちとともに賑わい創出を図る ④新技術やデータを活用したスマートシティの実現 ・新技術と親和性の高いまちとなるよう、先端技術の活用による新しい都市サービスの導入に向けた取組を進める ⑤安心して子どもを育てられる場の充実 ⑥住民の知識やノウハウを地域社会に還元できる仕組みの構築 ⑦効率的で持続可能な都市運営の推進 方針4：持続的な成長を生む都市(産業) 方針5：誰もが移動しやすいコンパクトな都市(交通) ①鉄道駅周辺の機能の充実・強化 ・公共交通の結節点である鉄道駅周辺の機能の充実・強化を図りつつ、ユニバーサルデザインに配慮した誰もが利用しやすい駅前空間を形成する ②広域連携・基幹ネットワークの充実 ③暮らしの利便性を享受できる移動手段の確保 ・誰もが同様の都市的サービスを受けることができ、利便性を享受できる移動手段を確保する 方針6：豊かで多様な自然と共生する景観都市(自然的環境)

◆都市づくりの方針3－③：ゆとりや賑わいを創出する都市空間の再編

取組内容	●拠点を中心とした暮らしを支える空間整備 ・鉄道駅周辺などを中心とした暮らしを支える生活拠点の機能向上
------	--

◆都市づくりの方針3－④：新技術やデータを活用したスマートシティの実現

取組内容	●ICT など先端技術の活用 ・ICT を活用した交通システム等の導入検討
------	--

◆都市づくりの方針5－①：鉄道駅周辺の機能の充実・強化

取組内容	●交通結節点としての機能の充実・強化等 ・鉄道駅や鉄道駅周辺のバリアフリー化の推進 ・鉄道駅周辺の駐車・駐輪対策 ・都市拠点等への公共交通サービスの見直し、改善
------	---

◆都市づくりの方針5－③：暮らしの利便性を享受できる移動手段の確保

取組内容	●地域の移動手段の確保 ・新たな公共交通サービスの導入検討 ・公共交通サービスの維持・改善 ・交通事業者等と連携したモビリティマネジメントの実施 ・ICTを活用した交通システム等の導入検討【再掲】
------	--

◆圏域別の都市づくり

鉄道駅等の生活拠点を中心に誰もが商業や医療など日常生活に必要な都市機能にアクセスすることができる「将来生活交通圏域」を既存の公共交通路線状況やコミュニティの単位を考慮したうえで10圏域設定し、圏域ごとに都市づくりの方針を整理している。

◆圏域別の公共交通に関する取組

学研奈良登美ヶ丘駅圏域	・学研奈良登美ヶ丘駅周辺などを中心とした暮らしを支える生活拠点の機能向上 ・新たな交通サービスの導入検討
学研北生駒駅圏域	・公共交通の利用促進のための観光ルート整備の検討 ・ICTを活用した交通システム等の導入検討（学研高山第2工区） ・学研高山第2工区の整備に合わせた計画道路や駅前広場の整備促進 ・新たな交通サービスの導入検討 ・路線バスの維持・改善
白庭台駅圏域	・白庭台駅周辺などを中心とした暮らしを支える生活拠点の機能向上 ・新たな公共交通サービスの導入検討 ・公共交通サービスの見直し・改善
東生駒駅(北)圏域	・東生駒駅周辺などを中心とした暮らしを支える生活拠点の機能向上
東生駒駅(南)圏域	・東生駒駅周辺などを中心とした暮らしを支える生活拠点の機能向上
生駒駅(北)圏域	・生駒駅周辺の駐車・駐輪対策 ・新たな公共交通サービスの導入検討 ・コミュニティバスの維持・改善
生駒駅(南)圏域	・生駒駅周辺の駐車・駐輪対策 ・新たな公共交通サービスの導入検討 ・コミュニティバスの維持・改善 ・公共交通の利用促進のための観光ルート整備の検討
菜畑駅・一分駅圏域	・菜畑駅、一分駅周辺および国道168号バイパス沿道を中心とした暮らしを支える生活拠点の機能向上 ・公共交通の利用促進のための観光ルート整備の検討
南生駒駅圏域	・公共交通の利用促進のための観光ルート整備の検討 ・駅や周辺のバリアフリー化の推進 ・コミュニティバスの維持・改善
萩の台駅・東山駅圏域	・萩の台駅、東山駅周辺などを中心とした暮らしを支える生活拠点の機能向上 ・コミュニティバスの維持・改善

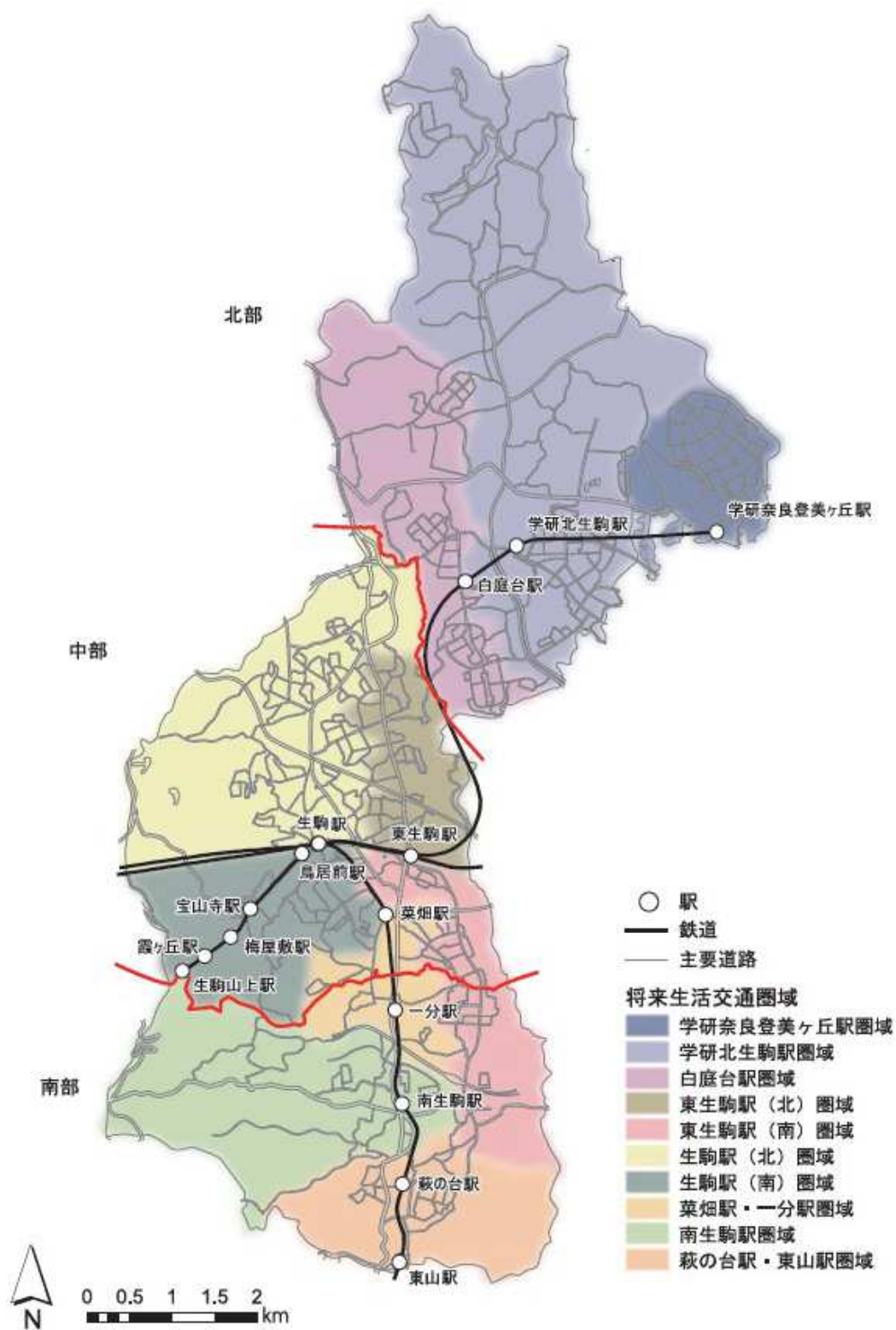


図 2-2 都市計画マスタープランで示す将来生活交通圏域図

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）

計画期間	平成23年度～令和2年度
基本方針	市民が日常生活を行う上で必要となる活動機会を確保していくため、既存の鉄道や路線バス、自家用車、二輪車、徒歩などで活動拠点まで行くことのできない市民に対し、生駒市民のみなさんの将来の生活を支えるという考え方のもとで、生駒市が主体となって公共交通サービスの提供などを行う。
生駒市の地域公共交通に対する考え	①人々の交流構造の把握 ②人々の移動の支援 ③公共交通サービスの確保 ④公共交通政策推進への市の役割 ⑤公共交通事業の効率的運営 ⑥公共交通サービス維持へ向けての市民との協働 ⑦市域の公共交通計画策定
公共交通や移動に関する施策	・公共交通の利用促進 ・関係機関や関連政策との連携 ・進行管理及び適切な評価の実施

2.4. その他の関連計画

その他の関連計画における地域公共交通に係る取組みや事業は下表のとおりです。

表 2-1 生駒市のその他の関連計画における地域公共交通網に係る記載

計画名	公共交通や移動に関する項目	主な取組みや事業など
生駒市環境基本計画	家庭・事業活動・交通など、各分野におけるエネルギー需要の抑制と効率的な利用を進めます	・モビリティ・マネジメントなど、公共交通機関の利用促進 ・地域公共交通網形成計画に即した公共交通サービスの検討 ・歩行者空間の整備
H31～R10 年度 ※R5 年度中間目標		
生駒市エネルギービジョン	低炭素なまちづくりと暮らし方の推進	・コミュニティバスの運行路線の拡大
短期：H26～H30 年度、 中長期目標年度：R12 年度		
生駒市環境モデル都市アクションプラン	環境にやさしい移動手段の普及促進	・公用車及びコミュニティバスなどの車両更新時における電気自動車導入検討 ・事業者と連携した、超小型モビリティの普及・活用の検討 ・公用車での超小型モビリティの運用 ・ICT を活用したオンデマンド型シェアリング交通サービスである AI 運行バスの導入検討 ・AI を活用した交通需要予測モデル構築の検討 ・ICT 技術を活用した自転車シェアリングの検討
H31～R5 年度		
生駒市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画	高齢者にやさしいまちづくりの推進	・コミュニティバスの運行（新たな地域への導入の検討） ・高齢者交通費等助成事業（生きいきクーポン券） ・交通安全意識の高揚を図り、高齢者が安全に移動できる環境整備を進める ・公共空間において、わかりやすい案内表示を行い、高齢者の外出を支援する
第 8 期：R3～R5 年度		
生駒市障がい者福祉計画	生活支援にかかるサービスの充実	・障がい者等交通費助成事業（生きいきクーポン券） ・コミュニティバスの運行と利用支援
第 6 期：R3～R5 年度		
生駒市スポーツ推進計画	“だれもが”利用しやすい施設環境を整備します	・施設までの交通手段の確保（スポーツイベントや大会開催時の参加者の送迎）
改訂版：H28～R5 年度		

計画名	公共交通や移動に関する項目	主な取組みや事業など
生駒市商工観光ビジョン	・操業・イノベーション環境の向上 ・人材確保・育成の支援 ・生駒市駅周辺商業集積地の活性化	◆事業活動を支える都市基盤の整備 ・道路や公共交通、雨水排水対策など、学研生駒テクノエリアにおける都市基盤の整備を進める ◆通勤環境の向上 ・公共交通のあり方など、学研生駒テクノエリア立地企業への交通手段の充実について検討する ◆歩いて楽しい駅周辺の統一感の創出 ・資源調査や観光サインの整備を進めるとともに、統一感を持った景観づくりに向けたデザインの誘導や地域資源の活用について検討する
H29 年度下半期～R4 年度		
けいはんな学研都市新たな都市創造に向けて -新たな都市創造プラン-	世界に先駆けスマートな暮らしを育む次世代インフラ整備を促進	・急速に進化する ICT を環境・エネルギー、交通、イノベーションなどに活用して新たなライフスタイル（スマートな暮らし）を育成 ・JR 片町線（学研都市線）及び JR 奈良線の複線化を促進、近鉄けいはんな線の延伸協議 ・ICT を活用した次世代型の連節バス、カーシェアリングシステムなど、モビリティを高める新たな交通システム等の展開
H28 年度～R7 年度		
奈良県公共交通基本計画	・地域の自立を図り、くらしやすい奈良を創るため、県民・来訪者の移動ニーズを支える県内公共交通とその拠点を実現する ・地域がより主体的に公共交通を維持・充実する取組に参画する ・持続可能な社会・地域づくりに貢献する公共交通を構築する	◆県内公共交通の維持・充実に向けた取組 ・地域がより主体的に公共交通の維持・充実を図る取組の強化 ・地域の輸送資源や多様な交通モードの活用 ◆公共交通に関わる空間の質向上 ・地域の拠点としての駅・バス停等の質の向上 ・誰もが使いやすい利用環境の整備 ◆多様な関係者による連携・協働 ・「奈良モデル」に基づく、市町村・交通事業者・県民党との連携・協働 ・公共交通を担う人材の確保・育成 ◆時代の変革に対応した公共交通の構築 ・デジタル技術の活用による移動手段の確保や利便性向上 ・脱炭素社会の実現に向けた取組の推進
改訂版：R4 年度～R8 年度		

計画名	公共交通や移動に関する項目	主な取組みや事業など
奈良県地域公共交通計画 R5 年度～R9 年度	・地域の自立を図り、くらしやすい奈良を創るため、県民・来訪者の移動ニーズを支える県内公共交通とその拠点を実現する ・地域がより主体的に公共交通を維持・充実する取組に参画する ・持続可能な社会・地域づくりに貢献する公共交通を構築する	◆北西部 A グループ（奈良市、生駒市） ・住民（利用層／非利用層）のニーズ把握 ・駅から大学・企業等までの移動手段の確保・充実 ・通勤・通学者の移動ニーズに応じた公共交通の充実 ・拠点駅から観光施設までの移動手段の確保・情報発信

2.5. 上位計画及び関連計画等のまとめ

本計画の上位計画や関連計画等では、公共交通に関する方針や事業が次のように示されています。特に、「持続可能で誰もが円滑に移動でき機能的で利便性が高い公共交通」「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」などが示されています。

表 2-2 生駒市の上位計画や関連計画の公共交通に関する方針等の抜粋（生駒市の計画のみ）

計画名称	公共交通等に関する方針等
生駒市総合計画	[5年後の目標：交通ネットワークと生活基盤の整備] ・ <u>持続可能で誰もが円滑に移動でき機能的で利便性が高い公共交通</u>の施策が進んでいる。 [戦略的なまちづくりの視点] ・ 自宅と職場を結ぶ動線を中心としていた<u>これまでのベッドタウン型の都市構造からの転換</u>。 ・ 市内の様々な場所で<u>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</u>で、良質な住まいや暮らしの空間を創出する都市構造の形成。
生駒市都市計画 マスタープラン	・ <u>拠点の形成と連携・アクセスの充実</u> ・ <u>誰もが生活しやすい圏域の形成</u>
生駒市地域公共交通 総合連携計画	・ 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ために、市が主体となって公共交通サービスを提供
生駒市環境基本計画	・ 再エネの地産地消が進む超低炭素のまち（環境にやさしい交通への転換）
生駒市エネルギー ビジョン	・ コンパクトなまちづくりとライフスタイルの転換（低炭素なまちづくりと暮らし方の推進）
生駒市環境モデル都市 アクションプラン	・ 環境がまちをつくる（魅力あるコンパクトシティの整備、環境にやさしい移動手段の普及促進）
生駒市高齢者保健福祉計 画・介護保健事業計画	・ 高齢者にやさしいまちづくりの推進（コミュニティバスの運行、高齢者交通費等助成事業実施）
生駒市障がい者福祉計画	・ 安心して暮らし続けるために（生活支援にかかるサービスの充実：障がい者の外出支援の一助としてコミュニティバスの利用料金割引実施）
生駒市スポーツ推進計画	・ だれもが利用しやすい施設環境の整備
生駒市商工観光ビジョン	・ 地域企業の支援（工業）：事業活動を支える都市基盤の整備（学研生駒テクノエリアにおける公共交通の整備） ・ 人材確保・育成の支援（工業）：通勤環境の向上（学研生駒テクノエリア立地企業への交通手段の充実） ・ 生駒駅周辺商業集積地の活性化（商業・サービス業）：歩いて楽しい駅周辺の統一感の創出（統一感を持った景観づくりに向けたデザインの誘導や地域資源の活用）

3. 生駒市の地域公共交通に対する考え

3.1. 生駒市の地域公共交通に対する考え

本市の地域公共交通の検討は、平成 23 年 3 月に策定した「生駒市の地域公共交通に対する考え※」を長期的な方針として位置づけ進めてきました。この方針も策定から 10 年が経過し、地域公共交通を取り巻く環境が急速に変化していることを踏まえて、次の通り、一部の内容を見直し、今後の生駒市の地域公共交通のあり方として進めていくこととします。

※生駒市地域公共交通総合連携計画（平成 23 年 3 月策定）で定めたもので、生駒市の地域公共交通を考える上での長期的な方針（＝大目的）。

①人々の交流構造の把握

- ・ 大阪のベッドタウンとして発展してきたことから、大阪等で従業する人が多く、昼間時間帯の市内では、高齢者や女性による買い物等の私用目的の交通が多い。
- ・ 鉄道と路線バス等からなる公共交通網が形成されているが、近年、運転免許が幅広い年齢層に行き渡り、自動車を利用した買い物や送迎等が日常的に行われている。
- ・ 団塊世代の退職時期が過ぎ、本格的な少子高齢化・生産年齢人口減少の中、市外への通勤・通学の減少、市内での通勤・通学以外の私用目的の交通（特に自動車利用）の増加、75 歳以上の高齢者の増加に伴う公共交通需要の変化が見込まれる。
- ・ 新型コロナウイルス感染症により、人々の暮らし方や働き方への考えが大きく変わろうとしている。ウィズコロナ・アフターコロナにおける交流構造の変化にも留意する必要がある。

②人々の移動の支援

- ・ 市民の日常生活に必要な活動が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。

③公共交通サービスの確保

- ・ 既存の公共交通を活用するとともに、急速に進展する高齢化等の問題に対応できる公共交通サービスの提供を目指す。

④公共交通政策推進

- ・ 生駒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す。

⑤公共交通事業の効率的運営

- ・ 公共交通サービスの提供に当たっては、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。

⑥公共交通サービスの維持へ向けての市民との協働

- ・ 生活に必要な公共交通サービスを維持するためには市民の理解と協力が不可欠であることから、市民一人ひとりの公共交通に対する意識を高めること等をはじめとして、市民とともに公共交通を守り育てていく。
- ・ 市民との協創により、課題をみんなで解決し、価値創造を目指す。

⑦市域の公共交通計画策定

- ・ 公共交通サービスの充実に向け、必要な事業を検討し推進する。
- ・ 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。

3.2. 地域公共交通計画策定の考え方

本市における公共交通サービスの提供については、「活動機会の確保」に従い、路線バスの見直しやコミュニティバス（たけまる号）の導入等を行ってきました。

※活動機会の確保：自力で通勤、通学、買物、通院、社交等を行うための活動場所まで行くことができない市民に対して、活動場所までの公共交通サービスを提供すること。

本計画におきましても、「活動機会の確保」の考え方を踏襲し、さらに「活動可能な時間内に活動拠点へ行く公共交通、活動拠点から帰ってくる公共交通サービスの提供」という視点を加え、本計画では「活動機会の保障」という考え方のもと、日常生活に必要な買い物や通院、公共施設への移動を主な対象として検討します。また、活動機会の大きさを示す指標値で施策を評価します。

公共交通サービスの提供に関する基本的な考え方

市民が日常生活を行う上で必要となる活動機会を保障していくため、既存の鉄道や路線バス、コミュニティバス、自家用車、オートバイ、自転車、徒歩等で活動拠点まで行くことのできない市民に対し、市民の将来の生活を支えるという考え方のもとで、生駒市が主体的となって公共交通サービスの提供等を行う。

<活動機会とは>

- ・日常生活に必要な活動として、通勤、通学、買い物、通院、社交等が挙げられる。
- ・それらの活動をするための会社や学校、商店、病院、交流のための施設等(以下、活動拠点という)に行くことができれば、それに応じてその地域でできる活動の内容が決まる。これを活動機会という。

<活動機会の保障とは>

- ・活動は、活動可能な時間内（例えば、商業施設の営業時間内、医療機関の診療時間内）に活動拠点に到達することによって初めて実施可能になる。
- ・そのため、何らかの交通サービスによって移動の機会が提供されることで活動機会の実行可能性が確保される。例えば、自動車やオートバイを自分で運転したり、自転車や徒歩で活動拠点まで行くことができれば、自らの力で活動機会を確保することができる。
- ・しかし、自動車やオートバイが運転できない、距離が長い、地形が急峻である等のため徒歩や自転車で活動拠点まで行くことができない等、自らの力で活動拠点まで行くことができない人が存在する。このような人に対し、活動可能な時間内に活動拠点まで移動する公共交通サービスと、活動を終えた後に活動拠点から帰ってくる公共交通サービスを提供することによって、これらの人の活動機会が確保される。
- ・このように、誰もが利用できる交通手段（公共交通サービス）によって、すべての人に活動機会が確保されることを活動機会の保障という。
- ・活動機会の保障は、行政だけが行うものではなく、交通事業者や市民が一体となって取り組み、実現していくものである。

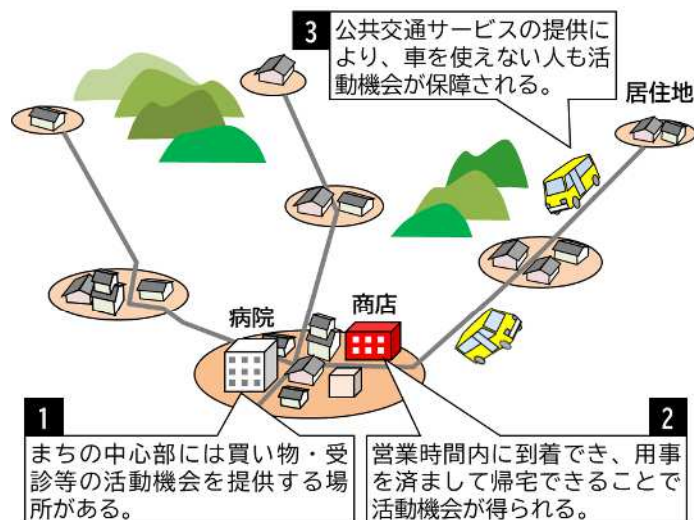


図 3-1 活動機会の保障とは

【コラム】活動機会の「保障」は、「人間の安全保障（Human Security）」という意味が込められています

本市における公共交通サービスの提供は、地域の状況に応じて公共交通サービスを適切に提供し、市民の活動機会を保障することを目指しています。ここで「保証」ではなく「保障」という用語を用いているのは、「人間の安全保障（Human Security）：危険・貧困等からの解放」といった意味合いを込めているためです。

最近では、2030年に向けた持続可能な社会を構築するための国際目標として、SDGs（エスディージーズ：Sustainable Development Goals；持続可能な開発目標）という言葉が耳にすることが多くなりましたが、ここには、地球上の「誰一人取り残さない」等の優れた理念が示されています。本市の公共交通サービスの提供の基本的な考え方である「活動機会の保障」は、SDGsの理念に沿ったものと言えます。

4. 生駒市地域公共交通総合連携計画のフォローアップ

4.1. 生駒市地域公共交通総合連携計画とは

生駒市地域公共交通総合連携計画（平成 23 年 3 月策定）は、「生駒市の地域公共交通に対する考え」に基づき、生駒市民の生活を支える「公共交通」の視点から、将来の変化を見通し、望ましい生駒市の姿の実現に向けた公共交通のあり方を検討するとともに、地域公共交通の整備を総合的かつ一体的に推進するための指針として策定しました。この計画を通じて、生駒市民の将来の生活を支えるとともに、健康増進、地域の活性化、良好なまちづくりを目指してきました。

表 4-1 連携計画の基本方針等

計画期間	平成 23 年度～令和 2 年度
基本方針	市民が日常生活を行う上で必要となる活動機会を確保していくため、既存の鉄道や路線バス、自家用車、二輪車、徒歩等で活動拠点まで行くことのできない市民に対し、生駒市民のみなさんの将来の生活を支えるという考え方のもとで、生駒市が主体となって公共交通サービスの提供などを行う。
生駒市の地域公共交通に対する考え	①人々の交流構造の把握 ②人々の移動の支援 ③公共交通サービスの確保 ④公共交通政策推進への市の役割 ⑤公共交通事業の効率的運営 ⑥公共交通サービス維持へ向けての市民との協働 ⑦市域の公共交通計画策定
公共交通や移動に関する施策	・公共交通の利用促進 ・関係機関や関連政策との連携 ・進行管理及び適切な評価の実施

4.2. これまでの取り組み

連携計画に示す考え方に基づいて、次に示す項目について主に検討を行い、施策を実施してきました。

(1) 公共交通サービスの提供

- ・公共交通サービスを提供する地区の優先順位の検討結果より、本町地区（門前線）、南地区（西畑・有里線）に、たけまる号を導入した。（H23.10～）
- ・本町地区、南地区においては、たけまる号の利用実態及び、たけまる号導入後の住民の日常生活における活動機会の変化を把握することを目的としたアンケート調査を実施した。
- ・門前線、西畑・有里線に次いで、北新町地区（北新町線）、萩の台地区（萩の台線）にたけまる号を導入した。（H26.10～）

(2) 連携計画の計画内容の見直し

- ・新たな評価基準の検討（負担割合の見直し）を行った。当初は、生駒市の負担割合の上限を運行費用の5割（地域住民・利用者は運行費用の5割以上を負担する）としていたが、北新町線、萩の台線の利用状況を勘案し、生駒市の負担割合の上限を7割に改めた。（地域住民・利用者は運行費用の3割以上を負担する）

(3) その他の検討

- ・着地側の公共交通サービスの在り方について、ケーススタディ（北コミュニティセンターISTA はばたき、南コミュニティセンターせせらぎ、医療施設を拠点とした、公共交通サービス水準の評価）を設けて検討を行った。
- ・生駒市立病院がH27.6に開院し、生駒市立病院への交通手段の一つとして、生駒駅から生駒市立病院までの路線を新設した。（既存路線（北新町線、光陽台線）の延長運行）

【これまでの主な検討経緯と今後について】

(R2.10時点)

	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度
地域公共交通総合連携計画 (策定H23.3、計画期間H23年度～R2年度)	計画 策定 検討(H23.3)										
地域公共交通総合連携計画の効果検証											

連携計画
の充実

■公共交通サービス提供

●本町周辺地区、南地区への提供	利用実績、地域の意向等を踏まえ、サービス提供内容の変更などを検討	市営負担割合や連携計画策定趣旨との整合等から評価(⇒本格運行へ移行)	随時、利用実績、地域の意向等を踏まえ、サービス提供内容の変更などを検討	H30.10より、運賃を150円から200円に改定							
●北新町地区、萩の台地区への提供	サービス提供地区の選定 ・運行計画の検討 ・実証運行の評価 ・サービス提供内容の検討(ダイヤ、運行経路など) ・運賃の改定(150円から200円に改定)	地区選定・運行計画検討 (H23.10～H25.9)	実証運行 (H23.10～H25.9)	本格運行 (H25.10～)	運賃改定 (H30.10～)	H29.11より、運賃を150円から200円に改定	最終評価の実施(H30.9)	本格運行 (H30.10～)	随時、利用実績、地域の意向等を踏まえ、サービス提供内容の変更などを検討		

実証運行、本格運行により得られた知見を反映し、検討

■今後の検討課題案

●公共交通サービス提供ルールの検討	利用者との負担割合などの検討 ・新たな評価基準の検討(標準経常費用を用いた考え方)	新たな評価基準として、「全路線の合算評価」や「個別路線の沿線人口に対する利用者数の割合」の適用を検討	評価基準検討(決定)	最終評価(H28.10～H30.9) ※H29.10～H30.9の1年間における最終評価を行うこととする。(評価対象期間：H29.11～H30.8の10ヵ月間)							
●主な活動拠点への公共交通サービスの提供に関する検討	着地側の公共交通サービスの現状評価 ・問題点の抽出、検討すべき課題の整理 ・着地側で提供すべきサービス水準の検討	公共交通サービスの現状評価 ・問題点の抽出、検討すべき課題の整理 ・着地側で提供すべきサービス水準の検討	公共交通サービスの現状評価(分析)	提供すべきサービス水準の検討 市内の公共交通のあり方に関する検討							
●公共交通サービス提供内容の検討	既存バスの再編(ルートの変更など)を含めた総合的な公共交通体系の検討 ・乗継利便性(待ち環境、乗継運賃引ききずきサービスなど)の検討 ・公共交通結節点までの移動手段(サイクル&ライドなど)の検討	あすが野南地区におけるバス路線の延長運行(H25.6) ※地元自治会と事業者の協働	現状評価(分析)	提供すべきサービス水準の検討 市内の公共交通のあり方に関する検討							
●公共交通以外のサービスなどの連携	福祉施設や買い物サービスなどの連携	鹿ノ台地区において、地元住民自らコミュニティバスの運行計画を立案している。									
●公共交通サービス提供地区における対応方針の検討	公共交通サービス提供地区における対応方針(サービス提供内容、提供時期などの検討) ・地域独自で考えたことを優先順位に問わず提供できる仕組みづくりの検討	地区選定、優先順位選定の指標として、「公共交通族」を追加(⇒北新町地区、萩の台地区の選定に適用)	H27年統計データを用いて整備優先順位検討	協議会において当該運行計画の内容について検討(予定)							
●コミュニティバス利用増進策の検討	PR(広報)方法や買い物バス券などの新たな利用増進策の検討	南地区、萩の台地区における回数券購入人などを地域の取り組みとして実施 H29年度より、生いきくクーポン券で回数券購入可									

4.3. 今後の課題

連携計画で設定した「公共交通サービスを提供する候補地区の優先順位」に基づいて、たけまる号の導入等を行ってきましたが、優先順位の高い地域の全てにおいて導入等が実現したわけではありません。

今後も引き続き、市民が日常生活を行う上で必要となる活動機会を保障していくために、公共交通サービスの提供等を検討します。

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

表 4-2 公共交通サービス提供の優先順位の区分（令和2年度見直し版）

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

※灰文字で示す地区は、既に公共交通サービスの検討を実施した地区を表す。

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