

# 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和 6年 月 日

協議会名: 生駒市地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名: 陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統)

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
<p>生駒交通株式会社</p> <p>■R5.10.1～R6.9.30 コミュニティバス西畑線の暗峠(1)</p>	<p>■R5.10.1～R6.9.30 近畿日本鉄道(株)生駒線 南生駒駅を経由する、南コミュニティセンターせせらぎ～暗峠間の1系統の運行</p>	<p>コミュニティバスの持続的な運行実現のため、以下の対策を実施し、交通不便地域での利用促進につなげた。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コロナ禍前と比較した利用者数の推移を踏まえ、沿線自治会と利用者増を目指した協議を行った。</li> <li>・沿線地域を対象にコミバスの利用促進の案内を全戸配布。</li> <li>・自治会が回数券を購入し、自治会員に配布。</li> <li>・利用者の要望等を参考に、電車との乗り継ぎ時間を考慮し、ダイヤの見直しを実施。</li> <li>・バス利用を呼びかけるポスターを作成し、市内自治会の掲示板への掲出を実施。</li> <li>・生駒市で開催された地域共生社会推進全国サミットにて、コミュニティバスの紹介パネルを展示。</li> </ul>	<p>A 計画どおり、事業は適切に実施された。</p>	<p>A 公共交通サービスの提供が無かった地域に、コミュニティバスを運行し、地域住民の利便性や生活交通の確保を図るという目標については、補助事業年度における交通不便地域での利用が1日あたり5.9人(前年度から0.4人減)、系統全体の利用は1日あたり19.8人(前年度から0.8人増)の実績となった。</p> <p>また定量的な目標として、①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、補助事業年度内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、②補助対象沿線での1日あたりの利用者数が、当該補助対象系統を利用する沿線町区の補助事業年度内4月1日時点での住民基本台帳人口の合計に占める割合、の2つを設定した。①は1.80%(目標1.36%)、②は2.16%(目標1.32%)という結果となった。地域の高齢化や人口減少が進んでいる中、目標を達成し、地域と共に利用促進にも取り組んでいることから、評価をAとする。</p>	<p>当地区での生活交通の確保や地域の活性化という目的を達成するために、コミュニティバスの持続的な運行が求められるところであり、その実現のため、以下のような対策を継続し、交通不便地域での利用促進につなげる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・系統全体での利用率にも着目し、交通不便地域以外の地域での利用促進も図っていく。</li> <li>・沿線自治会における利用状況の共有</li> <li>・コミバス利用の呼びかけだけではなく、具体的な利用例(買い物プラン等)の提示</li> <li>・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</li> <li>・利用するきっかけをつくるイベントの実施</li> <li>・必要に応じてダイヤの見直し等、利便性向上のための運行内容の見直しを検討</li> </ul>

A: 事業が計画に位置づけられた目標を達成した(見込み)

B: 事業が計画に位置づけられた目標を達成できていない点があった(一部達成できない見込み)

C: 事業が計画に位置づけられた目標を達成できなかった(達成できない見込み)

## 事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和6年 月 日

協議会名:	生駒市地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統)
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>当路線の沿線地区のうち西側部分は、当市の南西部の生駒山麓に位置する5つの町から構成されている。当該地区については、最寄りの鉄道駅から1km以上の距離がありながら、人口が少ないことや道路が狭隘で勾配も急であることなどの地理的条件も相まって、当路線の運行を開始するまでは定期運行による公共交通サービスの提供がなされず、地域住民の自助努力により生活が送られてきた。しかし、昨今の高齢化の進展という社会情勢の変化に伴い、住民の自助努力のみでは、これまでどおりの生活を送ることが困難になると予測され、当該地域においては、居住人口の減少の進展度合い、地形的条件などから、他の地域よりその傾向がより顕著になると想定されていた。</p> <p>こういった状況を踏まえ運行を開始した本件補助対象路線は、当該地域と鉄道駅、医療機関、商業施設を結ぶ路線であり、地域の生活交通の確保を第一の目的とするものの、暗峠等へのハイキングコースや特徴的な飲食店などが立地する当該地域への市内外他地域からの来訪により、地域の活性化がもたらされるという副次的な効果も期待している。</p> <p>本件補助対象路線の利用者数は、乗車定員の制約もあり、比較的少ない状況で推移しているが、当該地区における日常の生活交通の確保は重要な課題であり、その役割を果たすコミュニティバスの継続的な運行は必要不可欠と考えている。</p>

# 生駒市地域公共交通活性化協議会 (奈良県生駒市) 2-1

## 事業名: 令和6年度地域内フィーダー系統

### 概要

#### ■路線の概要

生駒市コミュニティバス西畑線

南コミュニティセンターせせらぎ、業務スーパー南生駒店を起点とし、商業施設、近畿日本鉄道生駒線 南生駒駅を經由し、交通不便地域に指定された、藤尾町、大門町、小倉寺町、鬼取町、西畑町を經由して暗峠終点に至る全長8.2~10.1kmの路線(主系統)

#### ■運行の主体

生駒交通株式会社

#### ■上位計画

生駒市地域公共交通計画(令和3年3月策定、令和5年12月一部改訂)



運行車両



石佛寺停留所



鬼取町停留所

### 基礎データ

■人口: 11万6,819人 (令和6年4月1日現在)

交通不便地域に指定された5町の人口: 326人(令和6年4月1日現在)

■面積など: 53.15平方キロメートル

■合併状況: なし、過疎地域等指定: なし

■高齢化率: 47.24%

(令和6年4月1日現在の交通不便地域における65歳以上人口の比率)

■系統数: 令和5年10月1日~令和6年9月30日 : 1系統

■運行回数: 3.5回(1往復で1回)

■自治体等負担額: 令和5年度決算 4,226千円(全経費6,943千円のうち)

■協議会等開催状況(令和5年度)

・令和5年6月 第1回協議会開催

地域内フィーダー系統確保維持計画(案)について

・令和5年10月 第2回協議会開催

コミュニティバスの利用状況について

地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について

・令和5年12月 第3回協議会開催

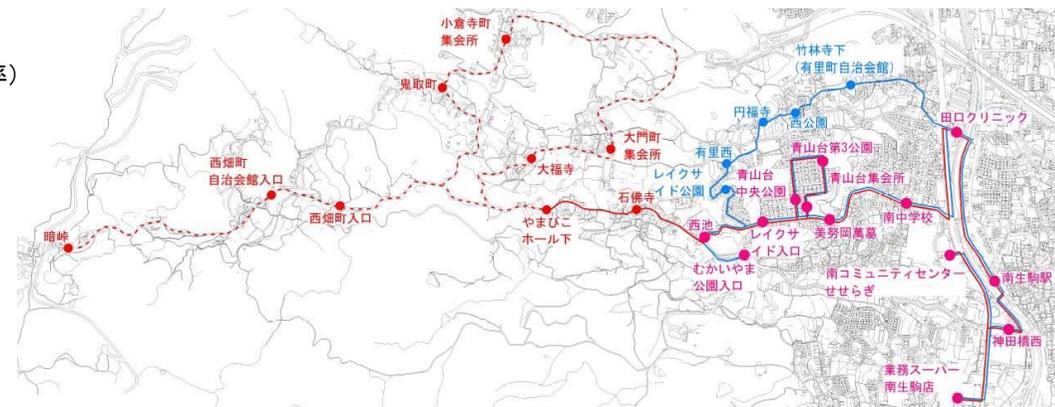
地域公共交通確保維持改善事業・事業評価について

・令和6年3月 第4回協議会開催

コミュニティバスの利用状況について

コミュニティバス運行計画の変更について

令和5年10月1日~令和6年9月30日



# 生駒市地域公共交通活性化協議会（奈良県生駒市）2-2

事業名：令和6年度地域内フィーダー系統

## 目的 計画 目標 (P)

平成23年度に策定した生駒市地域公共交通総合連携計画においては、公共交通サービスの提供を行う地域を、地区の75歳以上人口の比率、公共交通サービスの有無、バス停や駅までの距離、勾配の緩急等に着目して評価し、選定した上で、それぞれの地域の状況に応じてサービス提供の優先順位も設定した。令和3年3月に策定した生駒市地域公共交通計画においては、西畑線の維持・確保を実施事業として位置づけている。

当地区は、最寄りの既存公共交通機関（鉄道駅）までの距離、勾配が急であるなどの地域の状況から、最優先地区と位置付けられ、平成23年10月からコミュニティバスの実証運行を開始し、利用の状況等から平成24年10月から本格運行に移行している。

人口が少なく地形が急峻で、道路が狭いという地域の状況から、これまで定期運行による公共交通サービスが提供されてこなかった当地区においては、公共交通サービスを提供するに際しての目標として、①当地区での生活交通の確保、②当地区への来訪者の増加による地域の活性化、③これらの実現のための持続的な運行に必要な財源の確保に向けた利用率の維持向上の3点を掲げている。

## 取組みに対する評価 (C)

公共交通サービスの提供が無かった地域に、コミュニティバスを運行し、地域住民の利便性や生活交通の確保を図るという目標については、補助事業年度における交通不便地域での利用が1日あたり5.9人（前年度から0.4人減）、系統全体の利用は1日あたり19.8人（前年度から0.8人増）の実績となった。

また定量的な目標として、①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、補助事業年度内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、②補助対象沿線での1日あたりの利用者数が、当該補助対象系統を利用する沿線町区での補助事業年度内4月1日時点での住民基本台帳人口の合計に占める割合、の2つを設定した。①は1.80%（目標1.36%）、②は2.16%（目標1.32%）という結果となった。新型コロナウイルス感染拡大から回復傾向にあり、①、②とも目標値を上回る結果となった。

## 自己評価から得られた課題、対応 (A)

当地区での生活交通の確保や地域の活性化という目的を達成するために、コミュニティバスの持続的な運行が求められるところであり、その実現のため、以下のような対策を継続し、交通不便地域での利用促進につなげる。また、系統全体での利用率にも着目し、交通不便地域以外の地域での利用の促進も図っていく。

- ・沿線自治会における利用状況の共有
- ・コミバス利用の呼びかけだけでなく、具体的な利用例（買い物プラン等）の提示
- ・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
- ・利用するきっかけをつくるイベントの実施
- ・必要に応じてダイヤの見直し等、利便性向上のための運行内容の見直しを検討

## アピールポイント、特に工夫した点など

- ・平成29年11月：経路検索アプリ（ジョルダン、令和元年6月からNAVITIME）でダイヤ検索を開始。
- ・令和5年1月：GTFSデータを整理し、google map上でのダイヤ検索を開始。
- ・令和5年8月：「バス運賃100円DAY」を実施し、積極的に利用周知を図った。
- ・令和5年11月：沿線地域を対象にコミバスの利用促進の案内を全戸配布。
- ・令和6年3月：自治会が回数券を購入し、自治会員に配布。電車との乗り継ぎ時間を考慮し、ダイヤの見直しを実施。
- ・令和6年8月：バス利用を呼びかけるポスターを作成し、市内自治会の掲示板への掲出を実施。
- ・令和6年10月：生駒市で開催された地域共生社会推進全国サミットにて、コミュニティバスの紹介パネルを展示。

## 具体的取組み (D)

令和元年度：

年度内の年末年始を除く平日、241日において、1日8便（3.5往復）を運行した。

令和2年度：

年度内の年末年始を除く平日、241日において、1日8便（3.5往復）を運行した。

令和3年度：

年度内の年末年始を除く平日、243日において、1日8便（3.5往復）を運行した。

令和4年度：

年度内の年末年始を除く平日、243日において、1日8便（3.5往復）を運行した。

令和5年度：

年度内の年末年始を除く平日、244日において、1日8便（3.5往復）を運行した。

令和6年度：

年度内の年末年始を除く平日、243日において、1日8便（3.5往復）を運行した。

各年度において、日毎の停留所毎の利用者数や運賃等収入、運行経費について、運行事業者の協力のもとに把握し、運行による効果につながる利用状況や持続的な運行につながる収支の状況について検証を行った。

近畿様式

## 生駒市地域公共交通活性化協議会

## 1. 協議会が目指す地域公共交通の将来像

## 公共交通の将来像

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」を策定した。市民の生活を支えるとともに、まちづくりや観光分野等と連携し、様々な施策の展開を検討していく。

## ■地域特性

本市は、恵まれた自然環境や立地条件から、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た。近年、本格的な高齢社会を迎える中、早期に開発された計画的市街地では急速な高齢化が進んでおり、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が増えてきている。また、団塊世代の定年退職を迎え、昼間時間帯に市内で過ごす暮らし方に対応したまちづくりが求められている。

## ■計画の基本方針

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、以下の3つの基本方針を定めている。

- 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

## ■計画の目標及び期間

## ・期間

令和3年度～令和13年度の11年間

## ・目標

- ①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
- ②都市拠点等へのアクセス性の向上
- ③だけまる号の1日あたりの利用者数の維持

## 公共交通ネットワークのイメージ図

添付資料①のとおり

## 2. 目標設定及びその達成状況の評価に関する事項

## 計画の指標と数値目標の設定・評価方法等

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、基本方針に対応した指標と数値目標を設定する。

## ■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

## 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

- 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 現況値 (R2) : 80.1% 目標値 (R13) : 87.7%
  - ・ 通院の場合 現況値 (R2) : 80.0% 目標値 (R13) : 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

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旨とする。

## 評価指標

- ・ 地域公共交通の年間利用者数  
現況値 (R1) : 2835万人 目標値 (R13) : 2551万人

## 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

## ■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

## 目標

都市拠点等へのアクセス性の向上

## 目標の設定

都市拠点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

都市拠点へ、60分以内に到達できる人（全市）の割合

- ・生駒駅または東生駒駅周辺へのアクセス

現況値（R2）：68.4% 目標値（R13）：77.1%

- ・学研北生駒駅周辺へのアクセス

現況値（R2）：73.6% 目標値（R13）：94.9%

- ・南生駒駅周辺へのアクセス

現況値（R2）：46.4% 目標値（R13）：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

■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

#### 目標

だけまる号の1日あたりの利用者数の維持

#### 目標の設定

だけまる号の主な利用者である高齢者の運転免許保有率が増加しており、公共交通利用への転換が進みにくい状況にある。また、人口減少や生産年齢人口の減少に伴い、公共交通の利用者数は減少する可能性が高い。そのため、だけまる号の1日あたりの利用者数を現在の水準で維持することを目指す。

#### 評価指標

1日あたりの利用者数

- ・だけまる号全路線の1日あたりの利用者数が、だけまる号を利用する沿線地区の住民基本台帳人口の合計に占める割合

現況値（R2）：2.32% 目標値（R13）：2.32%

#### 評価方法等

- ・使用するデータ：生駒市統計書で公表されている各交通事業者の実績を計上する。
- ・評価時期：毎年

#### 目標

だけまる号の事業効率の改善

#### 目標の設定

だけまる号の運行に当たり、運行費用と運賃収入の差額を生駒市が負担している。持続可能な公共交通サービスの提供に向けて、だ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（＝だけまる号の収支率が30%を上回る）ことを目指す。

#### 評価指標

<p>公的資金投入額 だけまる号への生駒市公的資金投入額が運行費用に占める割合</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現況値 (R4)</li> <li>光陽台線：30.8%、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%</li> <li>・目標値 (R13)：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収支率 だけまる号の収支率</li> <li>・現況値 (R4)</li> <li>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%</li> <li>・目標値 (R13)：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</li> </ul> <p><b>評価方法等</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・使用するデータ：だけまる号の実績を計上する。</li> <li>・評価時期：毎年</li> </ul>
---

3. 目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容  
(1) 取組経緯

<p><b>目標を達成するため行う事業・施策</b></p> <p>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、推進する事業・施策は次のとおりである。</p>		
基本方針	事業の方向性	具体的な事業
<p>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</p> <p>②まちづくりと連携した公共交通</p>	<p>①市民の日常生活における活動機会の保障</p> <p>②地域主体の公共交通サービスの検討</p> <p>③高齢者が安心して利用できる移動手段の確保</p>	<p>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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>事業④：近隣の助け合い輸送等の導入に向けた検討</p> <p>事業⑤：高齢者運転免許自主返納制度等との連携</p> <p>事業⑥：都市拠点等への公共交通サービスの見直し・改善</p> <p>事業⑦：公共交通を利用して観光できる環境づくり</p> <p>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</p> <p>事業⑨：MaaS等の技術を活用した乗継利便性向上の検討</p>

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：だ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：モバイル・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）	

**各事業の実施予定時期など**

添付資料②のとおり

(2) 目標を達成するために行う事業・実施主体・事業概要等

**補助対象事業**

地域公共交通確保維持改善事業				
事業	実施主体	着手・実施期間	種別	事業概要
コミュニティバス	生駒市	平成23年	フ	西畑線

【種別】 幹：地域間幹線系統、フ：地域内フイター系統、策：計画策定事業、推：計画推進事業  
再策：再編計画策定事業、再推：再編計画推進事業

**その他補助事業**

事業	実施主体	着手・実施期間	事業概要
該当なし			

**非補助事業**

事業	実施主体	着手・実施期間		事業概要
コミュニティバス	生駒市	H17.11～	光陽台線	
		H23.10～	門前線	
			有里線	
		H26.10～	萩の台線	
R6.1～	鹿ノ台線	北新町線		

(3) 生産性向上の視点から取り組んだ事業

※「(2) 目標を達成するために行う事業・実施主体・事業概要等」のうち、生産性向上を目指して取り組んだ事業について、その内容を記入して下さい。

※上記以外の事業においても、該当する事業・取組等があれば、その内容を記入して下さい。

事業	取組内容	効果目標
乗換案内アプリの利用開始	市のオープンデータのオープンサイトにコミュニティバスの時刻表を掲載し、平成29年11月から経路検索アプリ(シヨルダン、令和元年からNAVITIME)でダイヤ検索を開始した。	利便性の向上
だけまる号ご利用案内のリニューアル	市公式ホームページに掲載している、だけまる号ご利用案内について、令和3年9月より、時刻表やルート等を見やすいデザインにリニューアルした。	利便性の向上
バス運賃100円DAYの実施	市内を走る路線バス、コミュニティバスを1乗車100円で令和5年8月3～5日に実施した。いごまどこまつり等、市内のイベントに合わせて実施することで、普段バスを使わない層にもバスを利用するきっかけづくりのイベントを実施した。	利用者数増

4. 具体的取組に対する評価

令和3年3月に協議会において策定した地域公共交通計画では、市民等へのアンケート調査や事業所等へのヒアリングを実施するとともに、本市が抱える現状と課題等を分析し、公共交通の在り方、今後の方針及び事業の方向性等を議論した。引き続き具体的な事業実施に向け、協議会において議論を進めていく。

また、西畑・有里線において、令和6年3月に利用者の要望等に基づいて、電車との乗り継ぎ時間を考慮し、ダイヤ改正を行った。萩の台線において、評価基準を満たさないことから、令和6年4月から週5日運行から週3日運行に縮小した。

5. 自己評価から得られた課題と対応方針

課 題	課題への対応方針
<p>現在の定量的な目標達成については達成できたが、運行を今後も続けていくために引き続き利用促進策に取り組み必要がある。</p>	<p>利用者の利便性向上のため鉄道駅との接続等に支障がないようダイヤの見直し等随時対応を検討するとともに、利用状況を沿線自治会に共有し、地域と共に利用促進に向け取り組んでいく。</p>
<p>現在、公共交通サービスが必要とされる地区で提供できていない地区についても検討を進める必要があるが、限られた財源を最大限効率的に行う必要がある。</p>	<p>令和3年3月に策定した地域公共交通計画において、実施すべき事業として検討することとしており、地区の特性や課題等の現状等から地区に応じたサービス内容の検討を進める。</p>

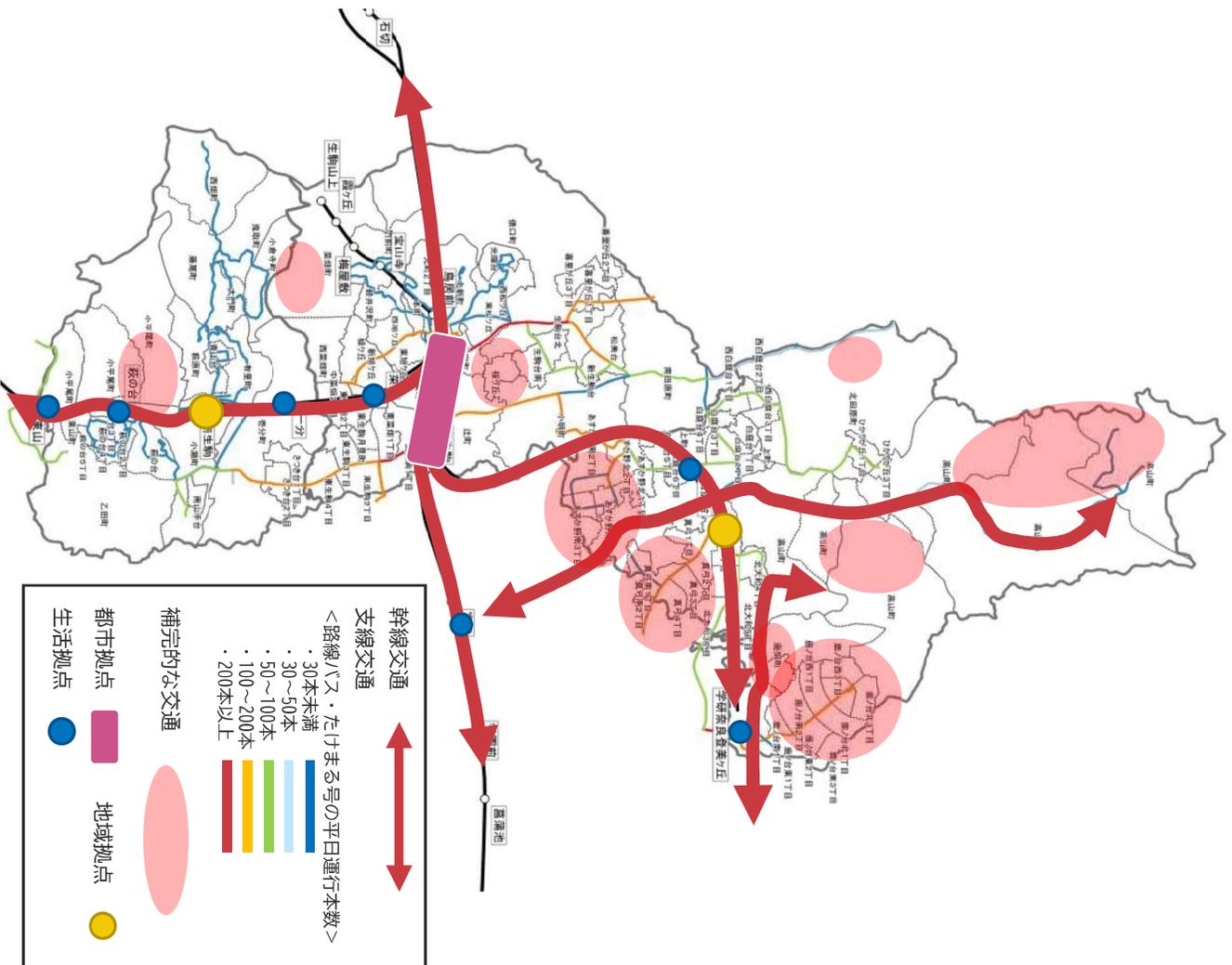
生駒市地域公共交通活性化協議会

1. 昨年まで（直近）の二次評価の活用・対応状況		
昨年まで（直近）の二次評価における事業評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
<p>目標・効果が達成できなかったものの、公共交通の利用啓発を実施するなど、利便性を向上させたことは評価できる。バス運賃100円DAYなどを実施しながら、引き続き、利用促進されることを期待する。</p>	<p>令和3年3月に策定した生駒市地域公共交通計画において、西畑線の維持・確保を実施事業として位置づけ、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ている。 電車との乗り継ぎ時間を考慮したダイヤの見直しや、沿線地域への利用促進の案内の配布等を実施した。</p>	<p>引き続き、取り組みを進める。</p>

## 2. ツピールポイント、特に工夫した点など

- 平成29年8月から福祉施策として実施している「生きいきクーポン券」(73歳以上の高齢者や障がい者へ配布)でコミュニティバス回数券の購入に利用できる取り組みにおいて、運行事業者とともに登録した自治会単位でも販売できるように取り組んだ。
- 生駒市の公開する「オープンデータ」のオープンサイトにコミュニティバスの時刻表を掲載し、平成29年11月から経路検索アプリ(シヨルダン、令和元年6月からNAVITIME)でダイヤ検索を開始した。
- コミュニティバス「だけまる号」と奈良交通の時刻表が掲載された広告付き交通マップを公共施設等で配付した。
- 広報いこま「いこまち」の令和3年9月号にて公共交通の特集記事を掲載し、市民への啓発を行った。
- 生駒市地域公共交通活性化協議会にて、「生駒市の地域公共交通を守るためのツピール」を行い、ホームページに掲載した。
- 令和4年4月に生駒市公共交通サポーター制度を策定し、コミュニティバス「だけまる号」を応援して頂けるサポーターの募集を開始した。
- 令和5年1月、GTFSSデータを整理し、google map 上でのダイヤ検索を開始した。
- 令和5年8月「バス運賃100円DAY」を実施し、今まで利用したことのない層にも積極的に利用周知を図った。
- 令和5年11月、沿線地域を対象にコミュニティバスの利用促進の案内を全戸配布。
- 令和6年3月、自治会が回数券を購入し、自治会員に配布。また、電車との乗り継ぎ時間を考慮し、ダイヤの見直しを実施。
- 令和6年8月、バス利用を呼びかけるポスターを作成し、市内自治会の掲示板への掲出を実施。
- 令和6年10月、生駒市で開催された地域共生社会推進全国サミットにて、コミュニティバスの紹介パネルを展示。

公共交通ネットワークのイメージ図



基本方針	事業の方向性	具体的な事業 注1) ★は重点的に検討・実施する事業を示す 注2) 連携計画からの引継ぎ事業を[継続・]	細目	実施予定時期						評価指標			
				令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度以降	評価指標と現況値・目標値	各事業の実施による評価指標の現況値からの変化状況(全市を対象とした変化状況)		
公共交通の活性化   市民の日常生活における活動機会の保障	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	鹿ノ台地区における公共交通サービスの提供の検討	運行計画検討	実施運行開始	→	→	→	→	<p>&lt;評価指標&gt; 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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●買物           <ul style="list-style-type: none"> <li>・現況値：80.1%</li> <li>・目標値：87.7%</li> </ul> </li> <li>●通院           <ul style="list-style-type: none"> <li>・現況値：80.0%</li> <li>・目標値：87.8%</li> </ul> </li> </ul> <p>地区の検証・ニーズの検証</p>	<p>【買物】3.8%向上 【通院】4.1%向上</p> <p>【買物】0.6%向上 【通院】0.6%向上</p> <p>【買物】0.1%向上 【通院】0.1%向上</p> <p>【買物】0.0%向上 【通院】0.0%向上</p> <p>【買物】1.5%向上 【通院】1.5%向上</p> <p>【買物】0.8%向上 【通院】0.8%向上</p> <p>【買物】0.8%向上 【通院】0.8%向上</p> <p>※小平尾町地区に公共交通サービスを提供したとき</p> <p>※評価指標に直接影響しないが、趣味等の活動機会の保障が期待できる。</p> <p>※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。</p> <p>※評価指標に直接影響しないが、高齢者の公共交通サービスの利用回数の増加が期待できる。</p>		
			高山地区における公共交通サービスの提供の検討	運行計画検討	→	→	→	→	→				
			北田原地区における公共交通サービスの提供の検討	運行計画検討	→	→	→	→	→				
			菜畑地区における公共交通サービスの提供の検討	運行計画検討	→	→	→	→	→				
			真弓地区における公共交通サービスの提供の検討	運行計画検討	→	→	→	→	→				
	桜ヶ丘地区における公共交通サービスの提供の検討	運行計画検討	→	→	→	→	→						
	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 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	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	情報収集実現可能性検討	→	→	→	→	→			<p>地区の検証・ニーズの検証</p> <p>●買物 ・現況値：80.1% ・目標値：87.7%</p> <p>●通院 ・現況値：80.0% ・目標値：87.8%</p>	<p>※評価指標に直接影響しないが、趣味等の活動機会の保障が期待できる。</p> <p>※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。</p> <p>※評価指標に直接影響しないが、高齢者の公共交通サービスの利用回数の増加が期待できる。</p>
			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	情報収集実現可能性検討	→	→	→	→	→				
			助け合い輸送の検討	情報収集実現可能性検討	→	→	→	→	→				
			高齢者運転免許自主返納制度等の連携	情報収集実現可能性検討	→	→	→	→	→				
生駒市高齢者交通費等助成事業との連携			情報収集実現可能性検討	→	→	→	→	→					
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	④ 都市拠点等への公共交通サービスの見直し・改善	将来の生活交通圏域に準じた公共交通サービスの確保	→	→	→	→	→	<p>運行計画検討</p> <p>&lt;評価指標&gt; 都市拠点等へ、60分以内に到着できる人の割合(全市)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●生駒駅または東生駒駅周辺へのアクセス           <ul style="list-style-type: none"> <li>・現況値：68.4%</li> <li>・目標値：77.1%</li> </ul> </li> <li>●学研北生駒駅周辺へのアクセス           <ul style="list-style-type: none"> <li>・現況値：73.6%</li> <li>・目標値：94.9%</li> </ul> </li> <li>●南生駒駅周辺へのアクセス           <ul style="list-style-type: none"> <li>・現況値：46.4%</li> <li>・目標値：51.2%</li> </ul> </li> </ul>	<p>【生駒駅・東生駒駅】7.7%向上 【学研北生駒駅】21.3%向上</p> <p>※事業④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</p> <p>【生駒駅・東生駒駅】1.0%向上 【南生駒駅】4.8%向上</p> <p>※小平尾町地区に公共交通サービスを提供したとき</p> <p>※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。</p> <p>※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。</p>			
			道路整備事業と連携した公共交通サービスの検討	→	→	→	→	→					
			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	⑤ 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 ⑥ MaaS等の技術を活用した乗継利便性向上の検討	ICTを活用した交通システム等の検討	情報収集実現可能性検討	→	→	→	→			→		
			MaaS等による公共交通乗継利便性向上の検討	情報収集実現可能性検討	→	→	→	→			→		
	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	★ ⑦ たけまる号の運行形態の見直し・改善	たけまる号西畑線の維持・確保(地域内フィーダー系統)	→	→	→	→			→	<p>現状値を維持</p> <p>→</p> <p>→</p> <p>&lt;評価指標&gt; たけまる号の1日あたりの利用者数</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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           <ul style="list-style-type: none"> <li>・現況値：2.32%</li> <li>・目標値：2.32% ※</li> </ul> </li> </ul> <p>※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。</p> <p>※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。</p>	
				地区特性に応じたたけまる号の運行改善	→	→	→	→			→		
		公共交通の情報提供	★ ⑧ 公共交通サービスの新規運行や運行継続の水準の検討	★ ⑧ 公共交通・おでかけ情報等の広報媒体の作成	本市が提供する公共交通サービスの評価指標の検討	指標検討	運用開始	→			→		→
					地域主体の公共交通サービス導入ガイドブックの作成	→	→	→			→		→
市広報誌やホームページ、SNS等での情報発信					→	→	→	→	→				
市広報誌やホームページ、SNS等での情報発信					HP検討	運用開始	→	→	→	→			
イベントを通じた公共交通の利用啓発					→	→	→	→	→				
地元企業等との協働や連携の推進		⑨ 企業や病院等の送迎バスとの連携	⑨ 企業や病院等の送迎バスとの連携	継続性のあるイベントとの連携	→	→	→	→	→				
				新たなイベントの実施	→	→	→	→	→				
				子どもの送迎に対するモビリティ・マネジメントの実施	→	→	→	→	→				
公共交通サービスの充実	⑩ 地元企業等との連携の推進(協賛金・企業広告等)	⑩ 地元企業等との連携の推進(協賛金・企業広告等)	子ども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	→	→	→	→	→					
公共交通サービスの充実	⑩ 地元企業等との連携の推進(協賛金・企業広告等)	⑩ 地元企業等との連携の推進(協賛金・企業広告等)	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	→	→	→	→	→					
公共交通サービスの充実	⑩ 地元企業等との連携の推進(協賛金・企業広告等)	⑩ 地元企業等との連携の推進(協賛金・企業広告等)	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	→	→	→	→	→					

令和3年7月26日～

# 西畑線・有里線

## 時刻表

	有里①	西畑②	有里③	西畑④	有里⑤	西畑⑥	有里④	西畑③
南コミュニティセンターせせらぎ	8:16	8:55	10:22	11:02	13:42	14:42	16:42	17:30
業務スーパー南生駒店	↓	8:58	10:25	11:05	13:45	14:45	16:45	17:33
袖田橋西	8:18	9:00	10:27	11:07	13:47	14:47	16:47	17:35
南生駒駅	8:19	9:01	10:28	11:08	13:48	14:48	16:48	17:36
田口クリニック	8:21	9:03	10:30	11:10	13:50	14:50	16:50	17:38
南中学校	8:23	9:05	10:32	11:12	13:52	14:52	16:52	17:40
業務園草葦	8:24	9:06	10:33	11:13	13:53	14:53	16:53	17:41
青山台中央公園	8:25	9:07	10:34	11:14	13:54	14:54	16:54	17:42
青山台第3公園	8:26	9:08	10:35	11:15	13:55	14:55	16:55	17:43
青山台集会所	8:27	9:09	10:36	11:16	13:56	14:56	16:56	17:44
ライクサイド入口	8:28	9:10	10:37	11:17	13:57	14:57	16:57	17:45
西池	8:29	9:11	10:38	11:18	13:58	14:58	16:58	17:46
むかいやま公園入口	8:31	↓	10:40	↓	14:00	↓	17:00	↓
石佛寺		9:12		11:19		14:59		17:47
やまびこホール下		9:14		11:21		15:01		17:49
大福寺				11:24		15:04		17:52
大門前集会所				11:25		15:05		17:53
小倉寺町集会所				11:29		15:09		17:57
南生駒駅				11:30		15:10		17:58
西畑入口		9:16		11:38		15:18		18:01
西畑町自治会館入口			9:17	11:34		15:14		18:02
暗峠		9:21		11:38		15:18		18:06

	西畑①	西畑②	西畑③	西畑④	西畑⑤	西畑⑥	西畑⑦	
暗峠	7:28	9:29		13:00		15:18		
西畑町自治会館入口	7:31	9:32		13:03		15:21		
西畑入口	7:32	9:33		13:04		15:22		
泉取町	7:35	9:36		13:07		15:25		
小倉寺町集会所	7:36	9:37		13:08		15:26		
大門前集会所	7:41	9:42		13:13		15:31		
石佛寺	7:43	9:44		13:15		15:33		
やまびこホール下	7:45	9:46		13:17		15:35		
石佛寺	7:47	9:48		13:19		15:37		
西池	7:48	9:49	10:41	13:20	14:01	15:38	17:01	
ライクサイド入口	7:49	9:50		13:21		15:39		
青山台中央公園	7:50	9:51		13:22		15:40		
青山台第3公園	7:51	9:52		13:23		15:41		
青山台集会所	7:52	9:53		13:24		15:42		
業務園草葦	7:52	9:53		13:24		15:42		
南中学校	7:53	9:54		13:25		15:43		
ライクサイド公園		8:34	10:43		14:03		17:03	
南生駒駅		8:35	10:44		14:04		17:04	
田口クリニック		8:35	10:44		14:04		17:04	
西池		8:36	10:45		14:05		17:05	
竹森寺下(有里町自治会館)		8:37	10:46		14:06		17:06	
田口クリニック	↓	8:39	9:56	10:48	13:27	14:08	15:45	17:08
南生駒駅	7:58	8:42	9:59	10:51	13:30	14:11	15:48	17:11
袖田橋西	7:59	8:43	10:00	10:52	13:31	14:12	15:49	17:12
業務スーパー南生駒店	↓	8:45	10:02	10:54	13:33	14:14	15:51	17:14
南コミュニティセンターせせらぎ	8:01	8:48	10:05	10:57	13:36	14:17	15:54	17:17

## 運賃

■南コミュニティセンターせせらぎ～西池・むかいやま公園入口の区間内

大 人：1乗車200円 ※障がい児(小学生以下)は1乗車50円、付添人は1名のみ正規料金の半額。  
小学生・障がい者：1乗車100円

■西池～暗峠の区間内

大 人：1乗車200円 ※障がい児(小学生以下)は1乗車50円、付添人は1名のみ正規料金の半額。  
小学生・障がい者：1乗車100円

・ICカードはご利用いただけません。

・障がい者の方は、運賃支払時に手帳、又は障害者手帳アプリ「ミライID」の画面を運転手に提示してください。

## 回数券

大 人：11枚2,000円  
小学生・障がい者：11枚1,000円

・生駒交通本社、バス車内で販売しています。  
・11枚1,500円の高額回数券も販売しています。

## その他

・乗客定員は3名で、満席時はご乗車になれません。  
・荒天時や路面凍結時など、安全運行に支障のあるときは運休します。  
HPでご確認ください。

## 運行日

月～金曜日  
・年末年始(12/29～1/3)及び土日祝は運行しません。

## お問い合わせ

■運行に関すること  
生駒交通株式会社  
生駒市小町町1835番01  
TEL：0743-73-3131

■その他  
生駒市建設部事業計画課  
生駒市東新町3番38号  
TEL：0743-74-1111 (内線696)



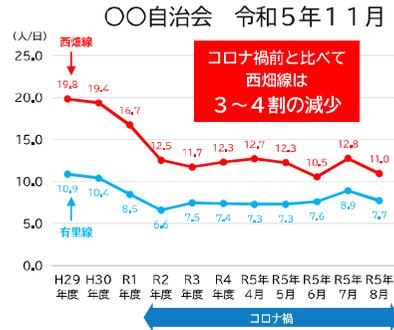
# 乗って残そう、西畑・有里線

私たちの地域を走る生駒市コミュニティバスたけまる号の「西畑・有里線」は、南生駒駅と業務スーパー南生駒店方面へ、1日8往復の運行をしています。

平成23年に西畑線、平成25年に有里線の運行を開始しました。それ以降、地域のみなさんに支えられ、利用者数は着実に増えてきましたが、コロナ禍の影響により大きく減少しました。

この状況が続いてしまうと、運行日数を減らす等のサービス見直しや、最悪の場合廃線の検討も必要となります。

地域にバスを残すために、バスを使ってお出かけをしてみませんか？



# バスでお出かけしてみよう！



## みなさんへお願い

- 利用者が減ると、収入が減少し、その結果、サービスが低下するという悪循環が生じるかもしれません。そうすると「西畑・有里線」が無くなる可能性も0%ではありません。
- 西畑線・有里線を残すために一番大切なことは、乗ってみることです。まだ利用したことが無い方は、この機会にまずは1回、ご利用いただき、すでにご利用の方は、普段よりも月1回でも多く利用してみませんか。

# バスを使って、業務スーパーや神田橋西周辺でのお買い物

業務スーパー・神田橋西周辺でお買い物プラン！

午前中のうちに買い物ができます

**START**

午前中にお買い物  
**ご自宅**

西畑線  
「暗峠」を9:29に出発

西畑線  
「南コミュニティセンターせせらぎ」  
行きのバスに乗車

**GOAL**

12時までに帰宅！  
**ご自宅**

**午前中にお買い物**

約1時間ゆっくりお買い物

10:00 着	神田橋西 <small>DCM(夕・特)・リテイ等</small>	発 11:07
10:02 着	業務スーパー 南生駒店	発 11:05

西畑線  
「暗峠」に11:38に到着

西畑線  
「暗峠」行きのバスに乗車

---

業務スーパー・神田橋西周辺でお買い物プラン！

午後からも安心！

**START**

午後からのお買い物  
**ご自宅**

西畑線  
「暗峠」を13:00に出発

西畑線  
「南コミュニティセンターせせらぎ」  
行きのバスに乗車

**GOAL**

夕方までに帰宅！  
**ご自宅**

**午後にお買い物**

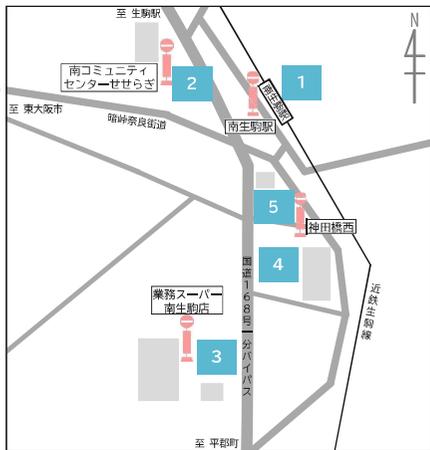
約1時間ゆっくりお買い物

13:31 着	神田橋西 <small>DCM(夕・特)・リテイ等</small>	発 14:47
13:33 着	業務スーパー 南生駒店	発 14:45

西畑線  
「暗峠」に15:18に到着

西畑線  
「暗峠」行きのバスに乗車

## 周辺地図



この車両で、西畑線・有里線を運行しています。黄土色っぽい車体が目印です。ぜひご利用ください！

(施設の名称)	(最寄りバス停)
1 近鉄南生駒駅	南生駒駅
2 南コミュニティセンターせせらぎ (9:00~22:00)	南コミュニティセンターせせらぎ
3 業務スーパー (9:00~21:00) スギドラッグ (9:00~21:00) など	業務スーパー南生駒店
4 DCM(夕・特) など (9:00~20:00)	神田橋西
5 サンデイ (10:00~19:30) など	神田橋西

## 西畑線・有里線 運行ルート

