

生駒市地域公共交通計画の改訂部分抜粋

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

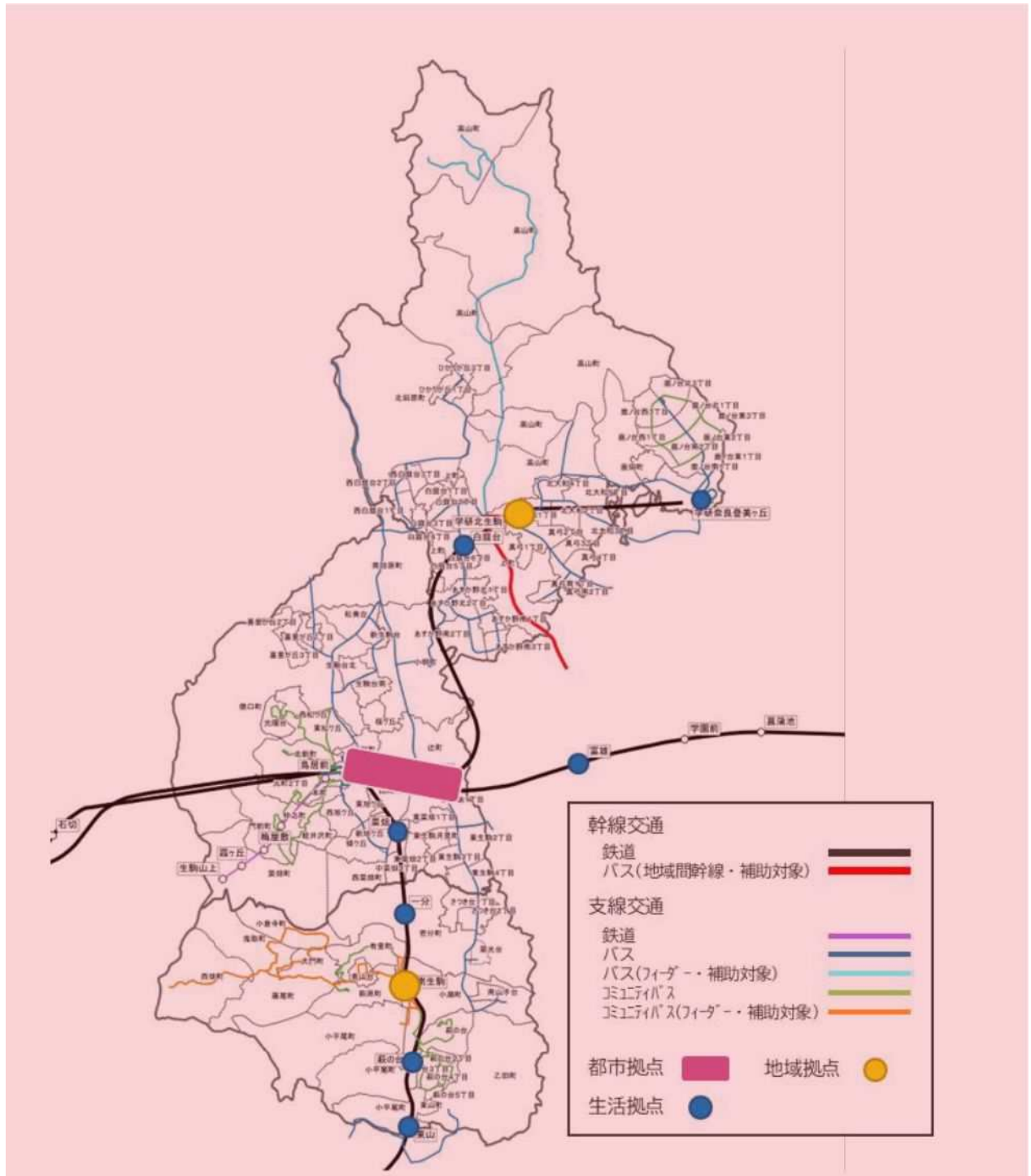


図 7-1 生駒市の公共交通の位置づけと役割 (令和7年度)

＜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
コミュニティバス	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		
	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。

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。

継続・拡充

事業②	買い物や通院等の時間帯に合わせた公共交通サービスの提供					
事業概要	○買い物や通院の時間帯に合わせた公共交通サービスの提供の検討					
	地元住民ニーズを参考にしながら、買い物や通院の時間帯に合わせた公共交通サービスの提供、既存の公共交通サービスの強化等を検討します。					
	①地区の検証) 令和2年度に実施した住民アンケート調査結果や現状の人口動態、公共交通サービス、施設立地状況等から、買い物や通院の活動機会が保障されていない地区等を検証。 高齢化等の指標により、整備優先順位を立案。					
	②ニーズの検証) 検討対象地区について、地元住民（自治会等）の意見・ニーズを収集し、地元として公共交通サービス提供を必要としているかの検証。					
	③代替案の作成) 公共交通サービス検討対象地区について、複数の導入する代替案を作成（計画立案）。この代替案について、地元が選択。					
※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。 愛知県春日井市 高蔵寺ニューモビリティタウン構想事業 自動運転 取組内容 (写真：春日井市提供・春日井市HPより 図：名古屋大学HPより) ゆっくり自動運転実証実験（2019年2月25日、26日）@藤山台 ➢ 地域住民の高齢化に伴う将来のボランティアドライバー等の不足を見据え、ボランティア輸送の代替をイメージしたラストマイル自動運転（レベル3）の「ゆっくり自動運転」の実証実験を実施。 ➢ 自宅からニュータウン内の拠点施設（グッドポムじどう）への移動を想定し、一般市民モニターを2台のゆっくり自動運転車両「ゆっくりカート」で輸送するなど、2日間で約40名が体験乗車。 ➢ 車両が自動で路上駐車車両や歩行者を避けたり、横断歩道を渡る歩行者を感知して一旦停止したりするデモンストラーションも実施。  ゆっくりカート (試乗車方式でない日本初の自動運転デモカー)  実験実施の走行ルート © OpenStreetMap contributors  写真上：路上車行り回避  写真下：歩行者感知デモンストラーション						
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

■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