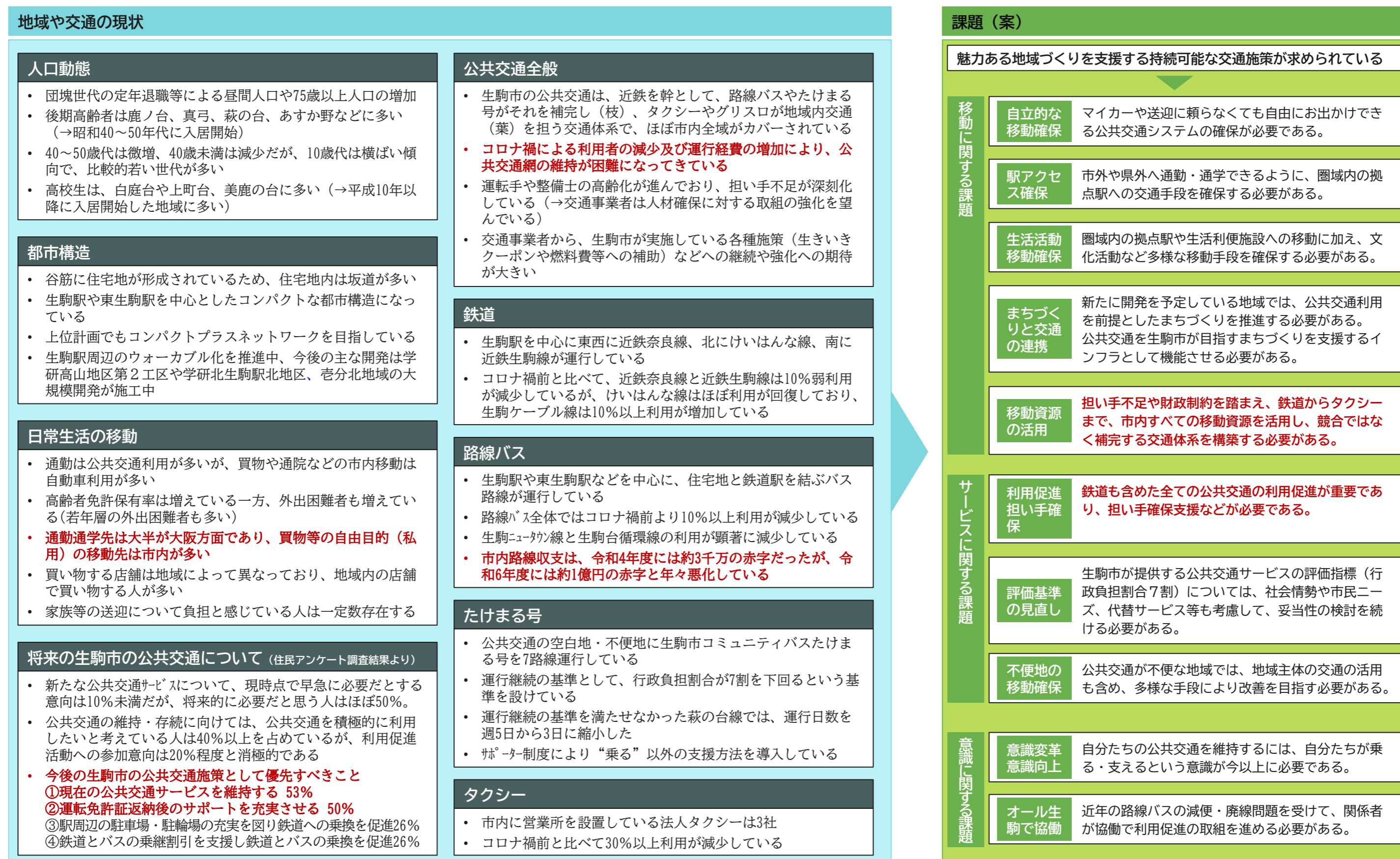


生駒市の公共交通の現状と課題について

1. 生駒市の地域や交通の現状と課題（案）



2. 生駒市の地域の現状

2.1. 都市構造や人口等

2.1.1. 人口

(1) 全体

- ・ 本市の人口は、2015年をピークに減少しています。今後は人口減少が進み、現在から10年後の2035年には10.8万人、2050年には10万人を下回ると推計されています。
- ・ 年齢別で見ると、近年は、生産年齢人口（15～64歳）の減少が進む一方で、65歳以上の高齢者の人口が増加しています。今後は、生産年齢人口の減少や、高齢者の増加が更に進むことが推計されています。
- ・ 本市の昼間人口は徐々に増えてきており、令和2年度は96,602人です。高齢化が進み、団塊世代が75歳を迎えた現在は、昼間人口は更に高いことが予想されます。

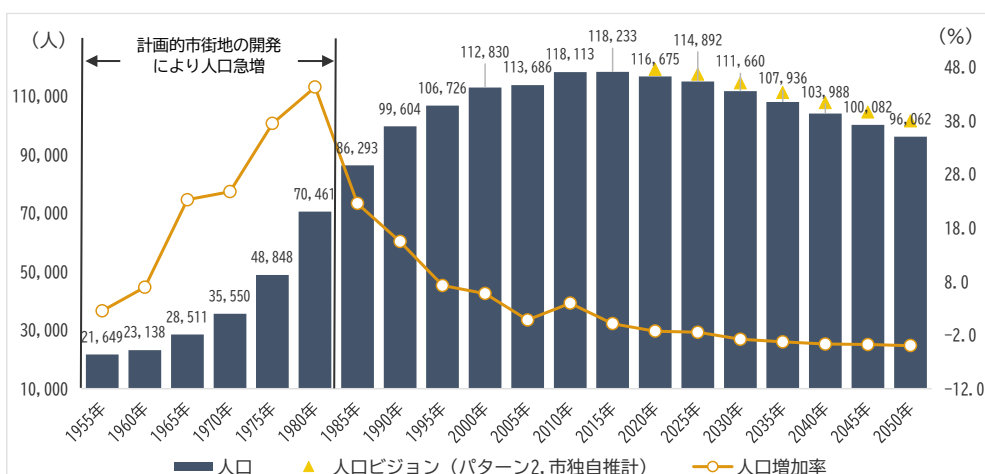


図 2-1 人口及び人口増加率の推移と将来推計

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口 令和5(2023)年推計」
第6次生駒市総合計画第2期基本計画（R6.12）

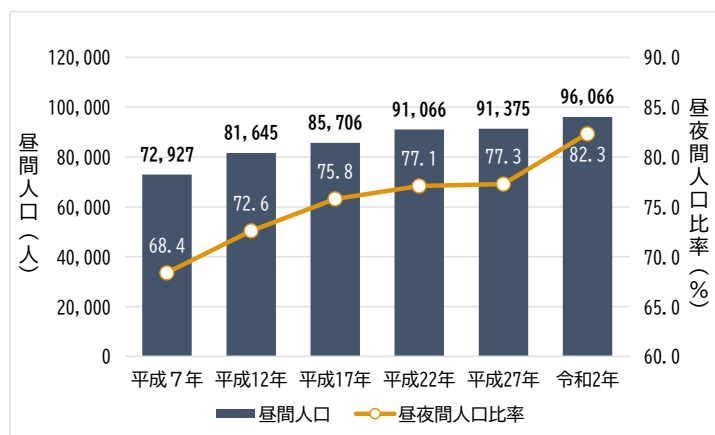


図 2-2 昼間人口の推移

出典：国勢調査

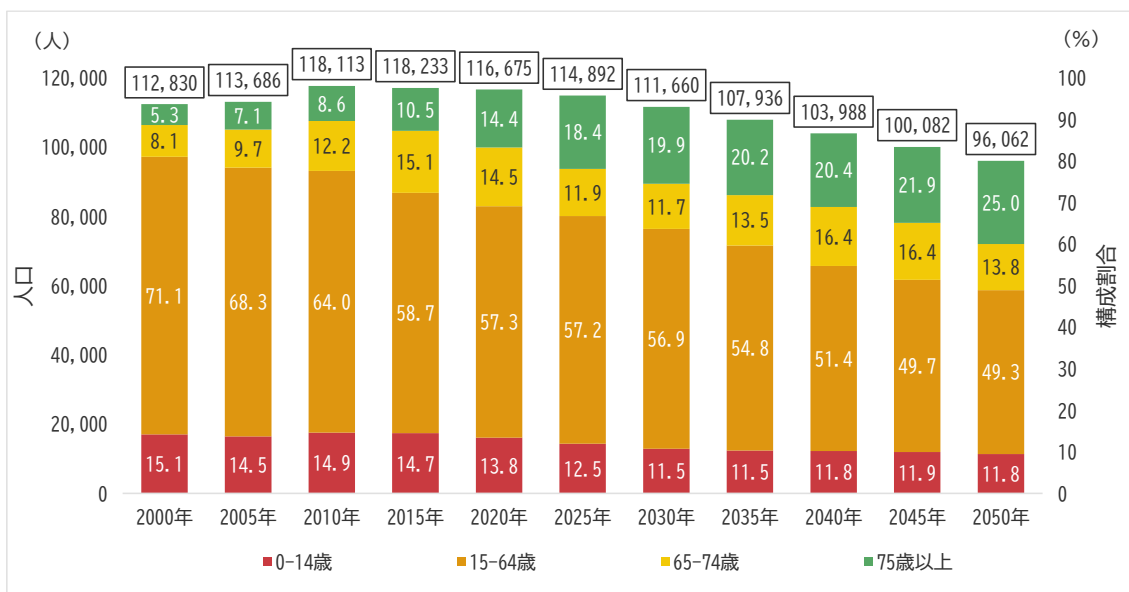


図 2-3 年齢別人口の推移 (4 区分)

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口令和5年推計」

※2025年以降は将来推計人口

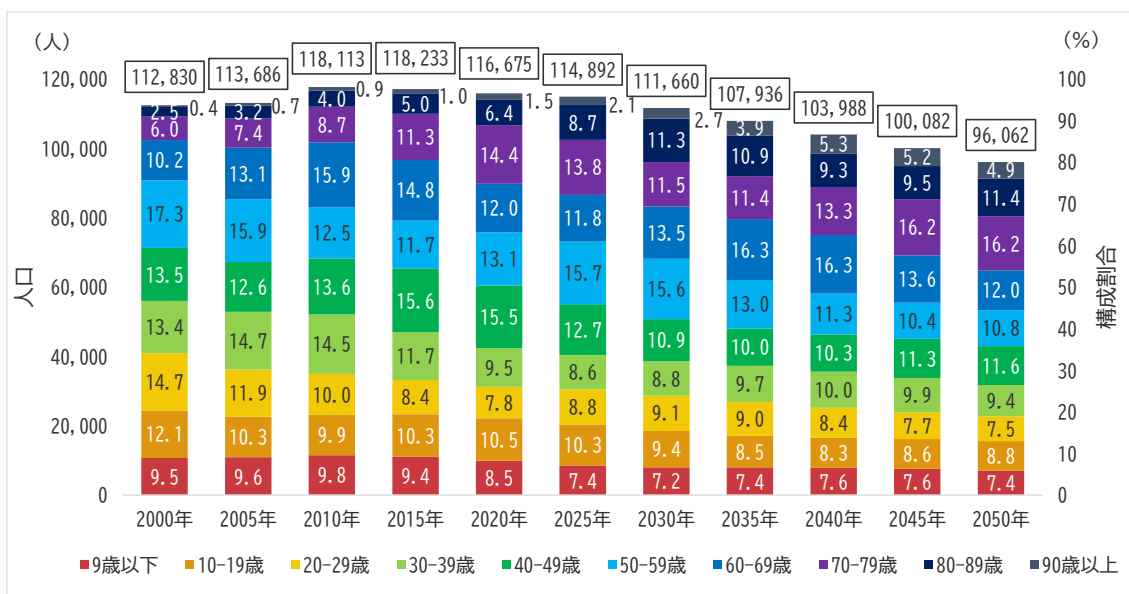


図 2-4 年齢別人口の推移 (10 歳階級)

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口令和5年推計」

※2025年以降は将来推計人口

- (2) 若年層
 - 1) 15-19 歳人口（高校生等）

・ 高校生等（15～19 歳）の人口割合及び人口数の分布をみると、白庭台や上町台、美鹿の台などの 1980 年以降に開発された比較的新しい住宅団地に多く居住しています。

住宅地名	入居開始年度
白庭台	昭和63年
美鹿の台	平成18年
上町台	平成21年

出典：平成27年「生駒市人口ビジョン」より推計

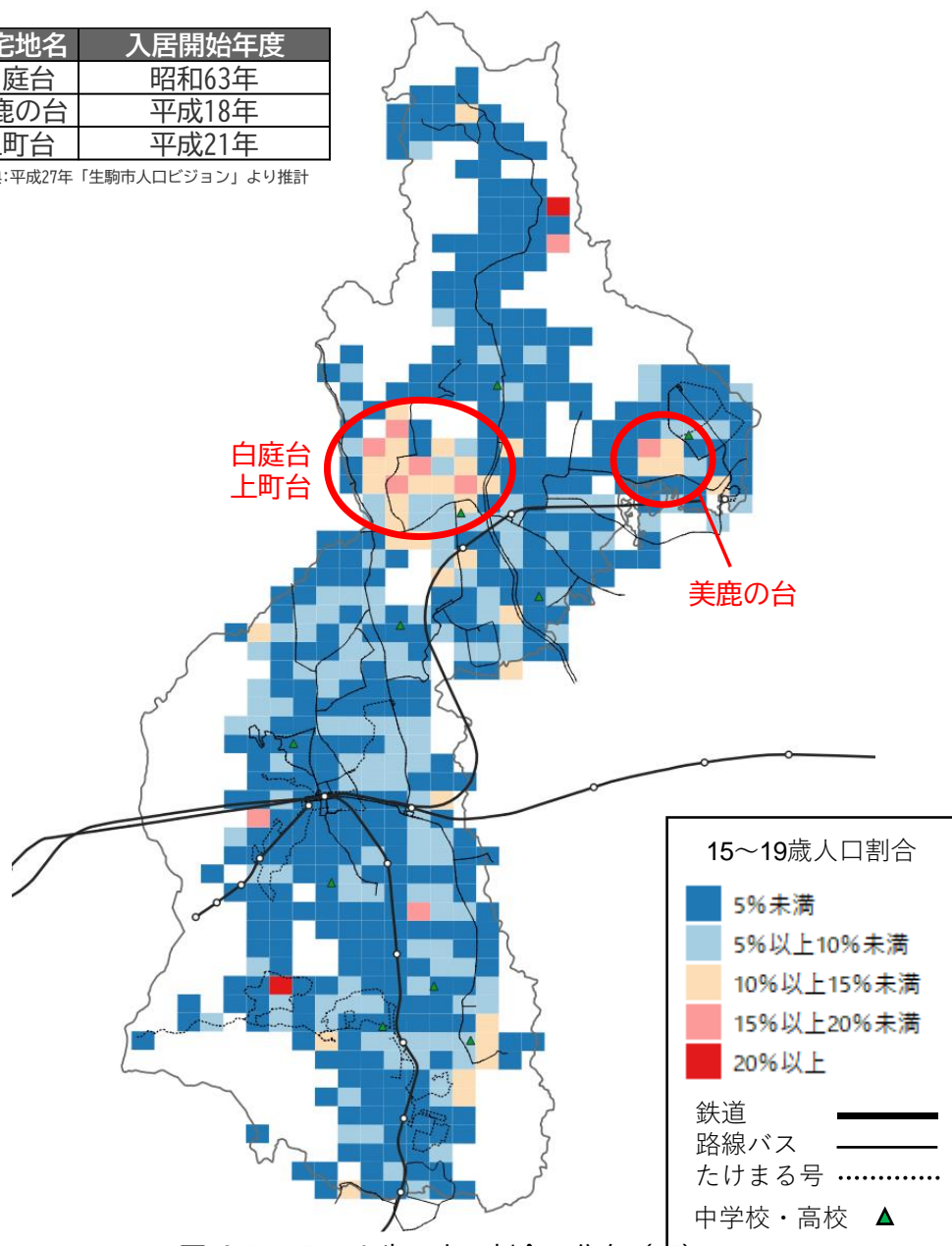


図 2-5 15～19 歳の人口割合の分布 (R7)

出典：【人口】国土数値情報（250m メッシュ別将来推計人口データ）

【鉄道・路線バス・たけまる号】令和7年時点の路線網

【中学校・高校】国土数値情報（学校データ）

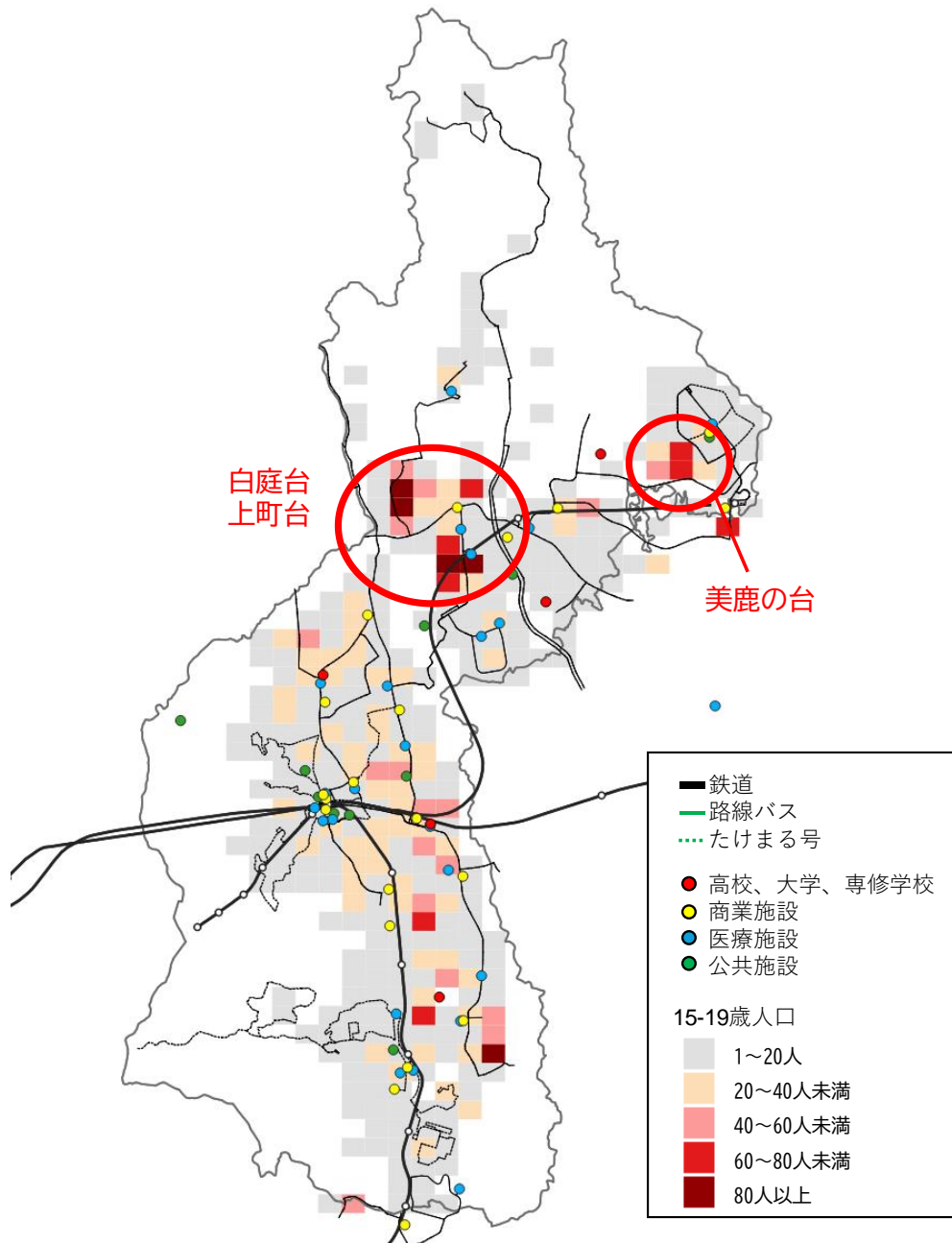


図 2-6 15~19 歳の人口数の分布 (R7)

出典：【鉄道・路線バス・たけまる号】令和7年時点の路線網

【高校、大学、専修学校】国土数値情報（学校データ）

【商業施設・医療施設・公共施設】令和7年度住民アンケート調査

【人口】国土数値情報（250mメッシュ別将来推計人口データ）

(3) 高齢層（後期高齢者）

- ・ 75歳以上の人口分布をみると、人口割合が高い地区は、鹿ノ台、真弓、あすか野、萩の台、高山町、大門町等です。これらの地区の中には、商業施設や医療施設等が近くに立地していないため、高齢者の買い物や通院において徒歩以外の移動手段が必要な地区（高山町、真弓、大門町等）があります。
- ・ 75歳以上人口割合が高い地区のうち、特に75歳以上人口が増加している地区は、鹿ノ台、真弓、あすか野、萩の台等であり、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、高齢化が進んでいます。

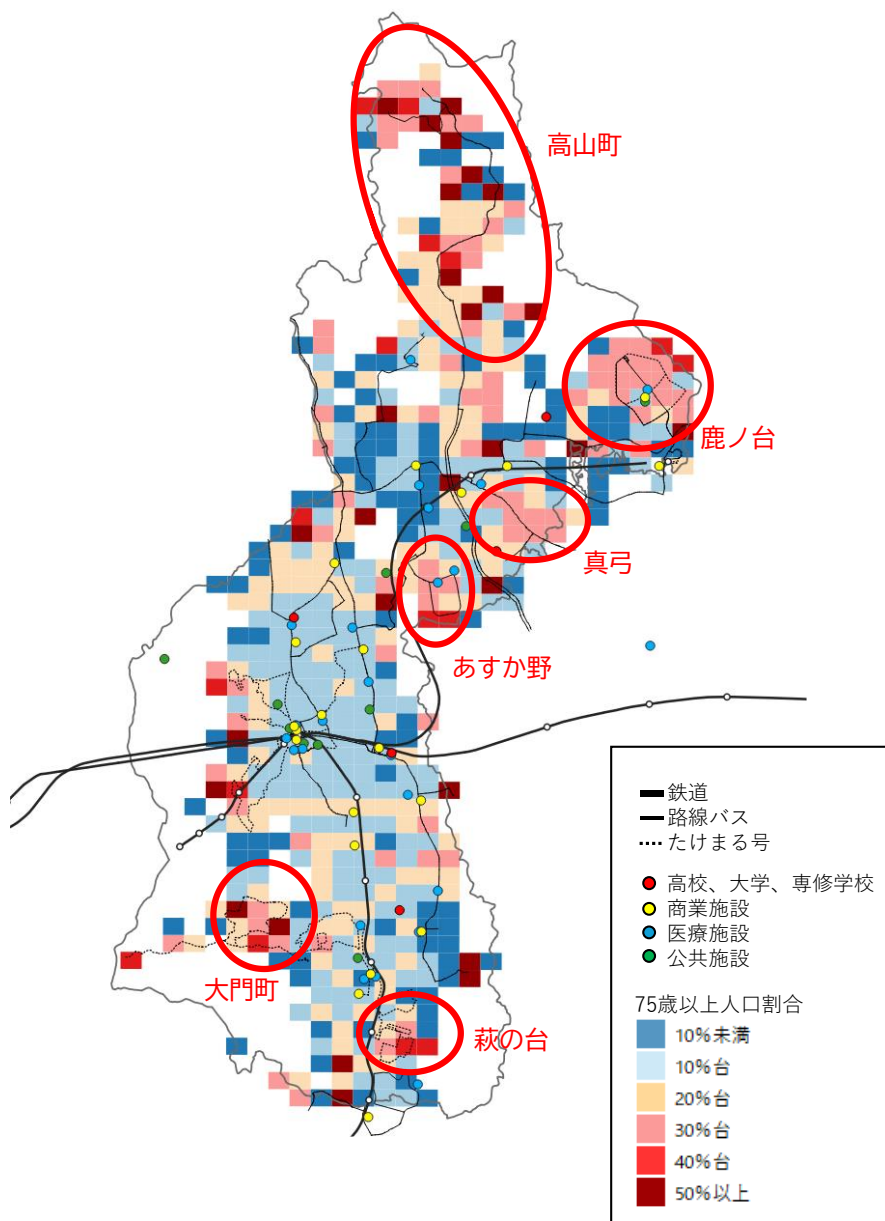


図 2-7 75歳以上の人口割合の分布（250mメッシュ）

出典：【人口】国土数値情報（250mメッシュ別将来推計人口データ）

【鉄道・路線バス・たけまる号】令和7年時点の路線網

【高校、大学、専修学校】国土数値情報（学校データ）

【商業施設・医療施設・公共施設】令和7年度住民アンケート調査

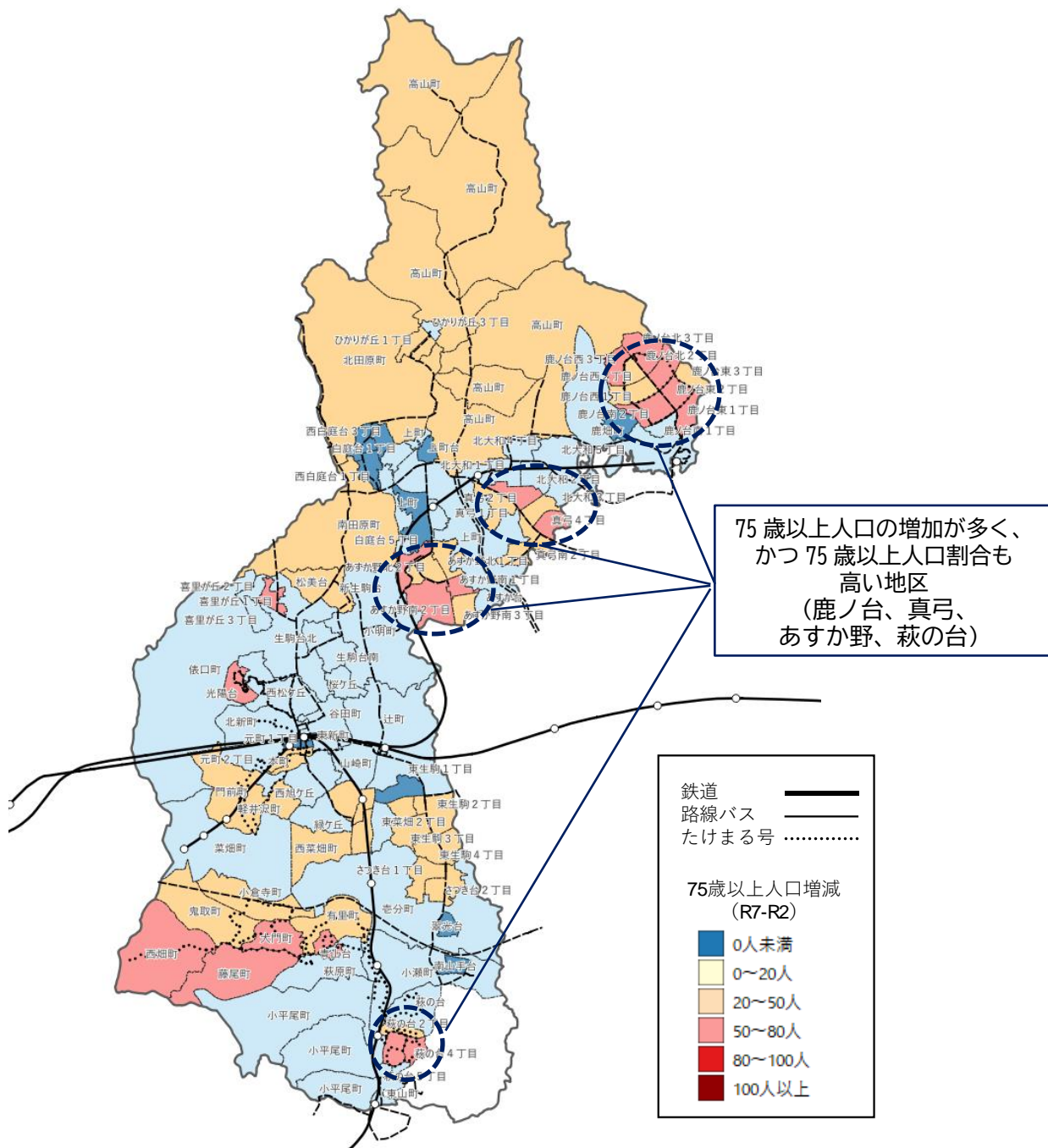


図 2-9 75歳以上の人口増減数の分布(町字別)

出典：【人口】住民基本台帳人口(令和2年7月末、令和7年7月末)

【鉄道・路線バス・たけまる号】令和7年時点の路線網

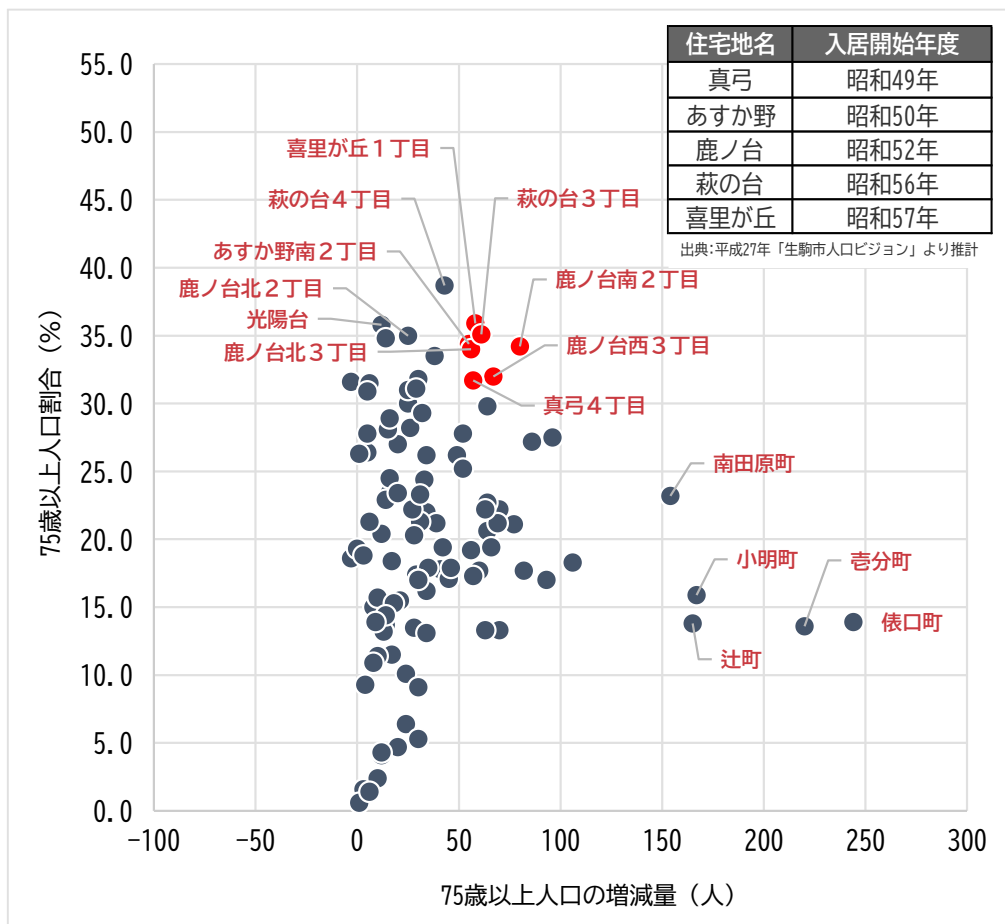


図 2-10 地区別の 75 歳以上人口割合と 75 歳以上人口の増減数の関係

出典：住民基本台帳人口（令和 2 年 7 月末、令和 7 年 7 月末）

2.1.2. 地勢・土地利用

(1) 地勢

- ・ 生駒市は、西に生駒山系の山々、中央に矢田丘陵が連なっており、急峻な地形となっています。
- ・ これらの麓の南北に流れる竜田川と富雄川沿いの谷筋や、鉄道沿線を中心に、居住地や市街地が形成されています。

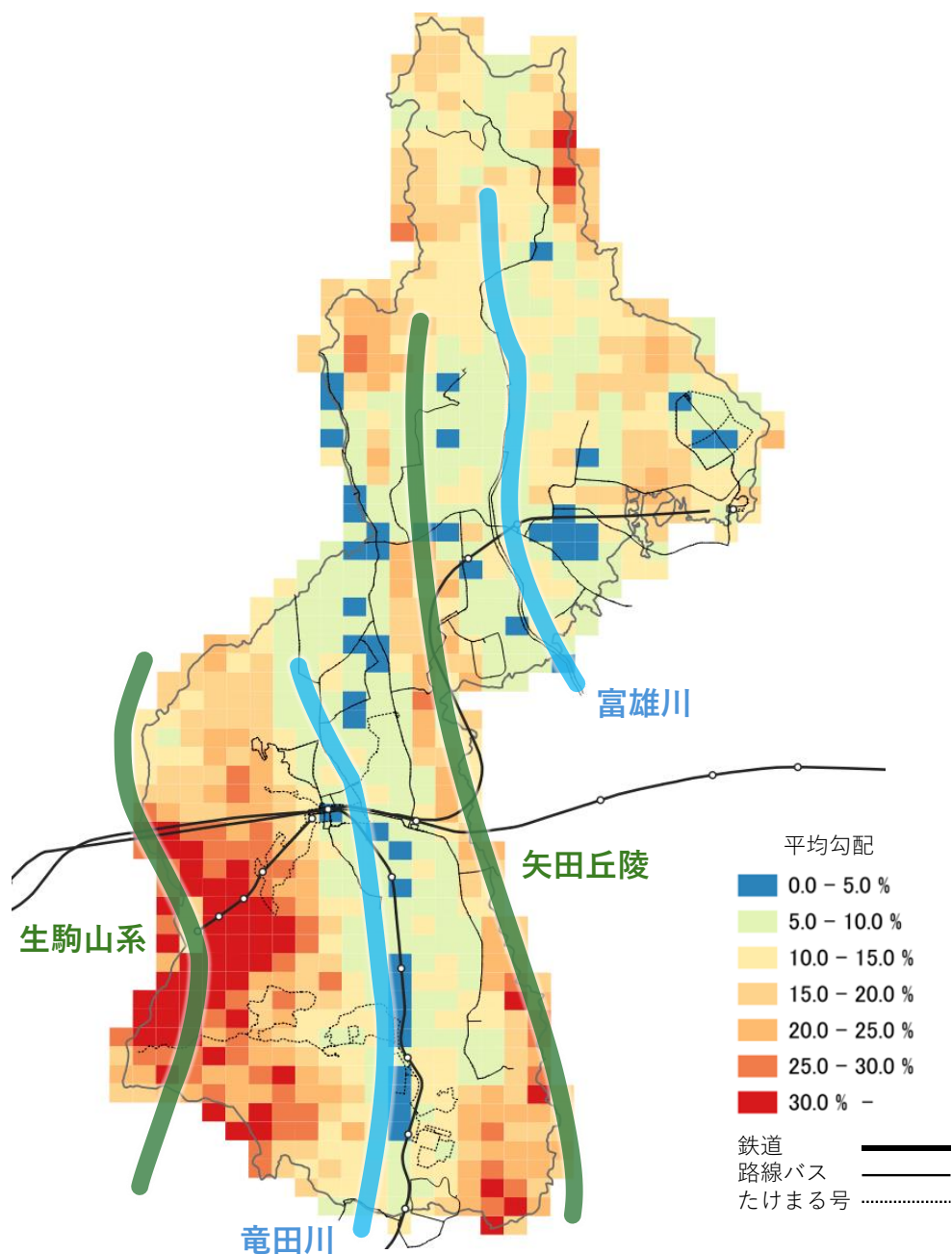


図 2-11 平均勾配

出典：【勾配】国土数値情報（標高・傾斜度 5 次メッシュ）

【鉄道・路線バス・たけまる号】令和 7 年時点の路線網

(2) 住宅地の開発状況

- ・ 昭和40年～60年代に入居を開始した住宅地が多く、萩の台やあすか野等の一部住宅地は勾配がきつい場所に立地しています。
- ・ 比較的新しい住宅地（入居開始年が平成2年以降）は、西白庭台や上町台、美鹿の台、翠光台です。

住宅地名	入居開始年
生駒台	昭和36年
東生駒1丁目	昭和43年
東生駒2～4丁目	昭和45年
松美台	昭和47年
真弓	昭和49年
真弓南	昭和49年
青山台	昭和49年
あすか野北	昭和50年
あすか野南	昭和50年
鹿ノ台	昭和52年
光陽台	昭和52年
さつき台	昭和56年
萩の台2～4丁目	昭和56年
喜里が丘	昭和57年
ひかりが丘	昭和58年
萩の台	昭和59年
白庭台	昭和63年
北大和	昭和64年
西白庭台	平成15年
美鹿の台	平成18年
上町台	平成21年
翠光台	平成24年

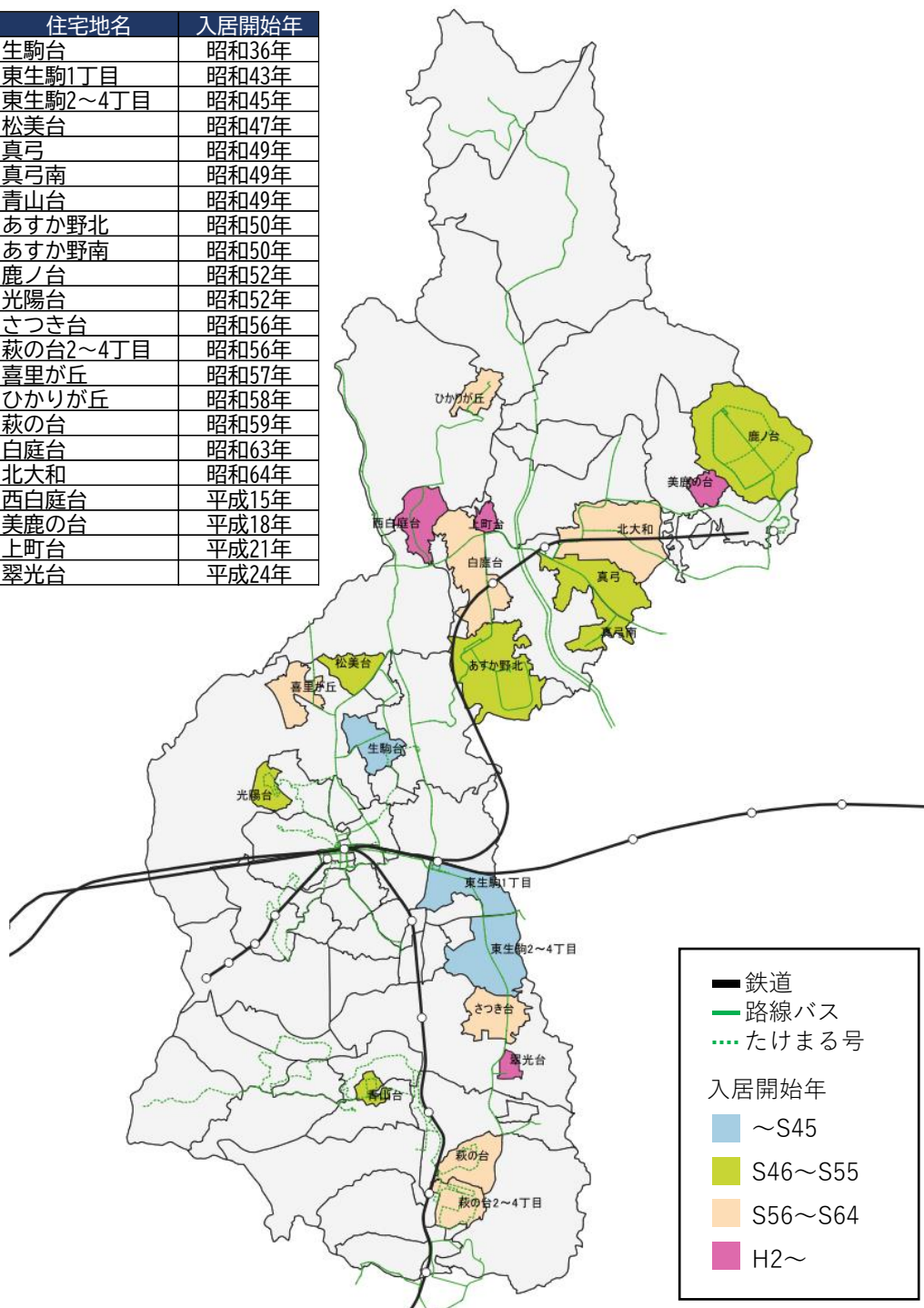


図 2-12 主な住宅地の入居開始年

出典：生駒市人口ビジョン、第2期生駒市空家等対策計画

2.2. 日常生活

2.2.1. 自動車利用

(1) 運転免許の保有

- 市内の免許保有者のうち 65 歳以上の高齢者が占める割合は、令和 7 年は約 26% であり、平成 27 年と比べて、高齢ドライバーの割合が増加しています。

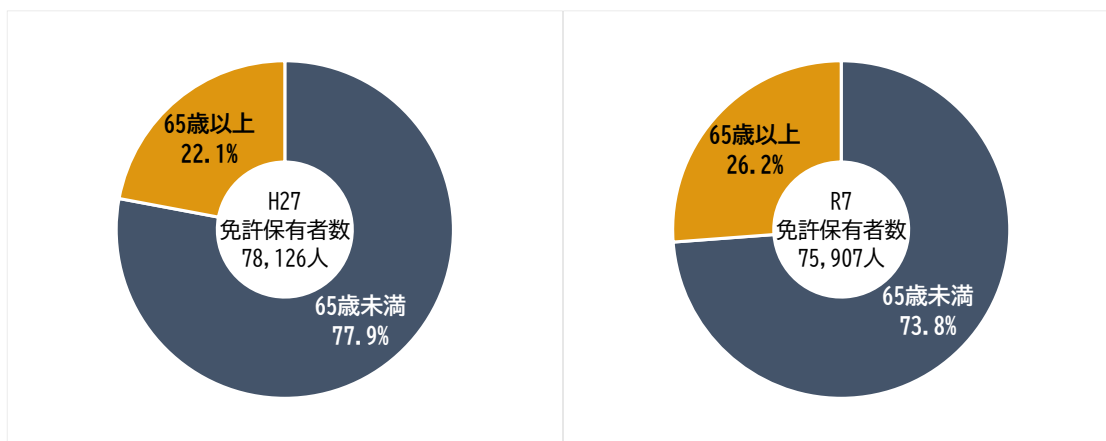


図 2-13 生駒市内の高齢者の運転免許保有率

(左：平成 27 年、右：令和 7 年)

出典：生駒警察署データ

2.2.2. 通勤・通学

(1) 通勤・通学状況

・ 通勤・通学は、市外や県外への通勤・通学が多く、特に大阪府への通勤・通学が多くなっています（約 35%）。生駒市内での通勤・通学も全体の約 28%を占めています。

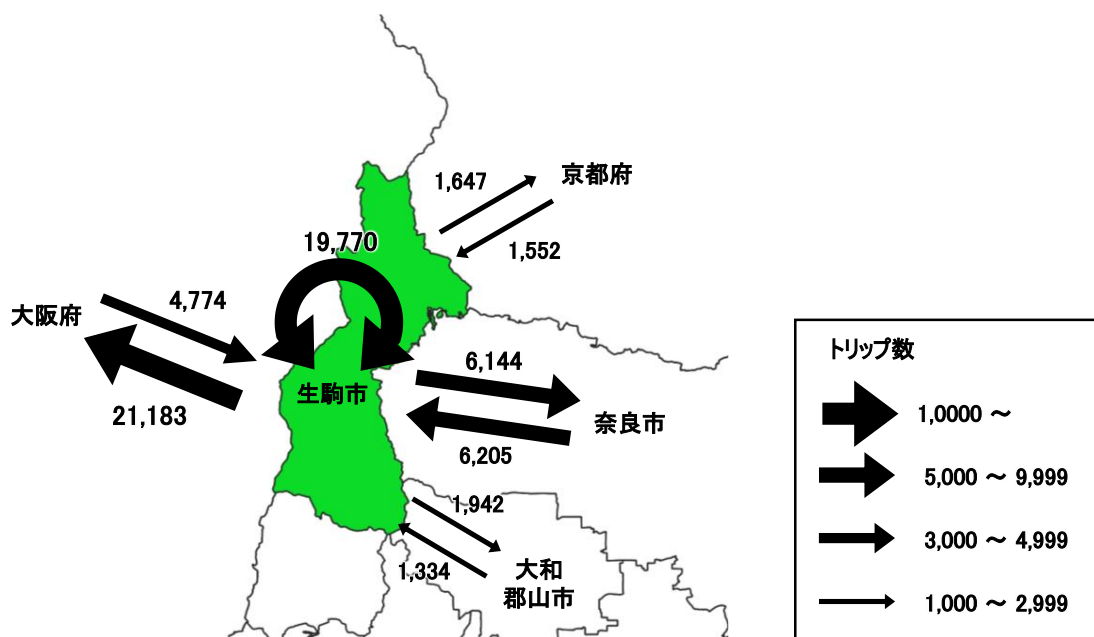


図 2-14 平日の通勤通学のトリップ数 (1000トリップ以上のみ表示)

出典：パーソントリップ調査 (令和3年)

表 2-1 通勤通学のトリップ数及び構成割合の一覧（1トリップ以上のみ表示）

発着地		トリップ総数		構成割合	
		生駒市内 から移動	生駒市外 から移動		
生駒市		19,770	19,770	28.3%	
県内	奈良県全体	19,936	9,607	10,329	28.6%
	奈良市	12,349	6,144	6,205	17.7%
	大和高田市	177	0	177	0.3%
	大和郡山市	3,276	1,942	1,334	4.7%
	天理市	564	303	261	0.8%
	橿原市	197	0	197	0.3%
	桜井市	138	0	138	0.2%
	御所市	341	341	0	0.5%
	香芝市	834	554	280	1.2%
	葛城市	141	0	141	0.2%
	生駒郡平群町	665	0	665	1.0%
	生駒郡三郷町	130	0	130	0.2%
	生駒郡斑鳩町	333	158	175	0.5%
	生駒郡安堵町	202	0	202	0.3%
	磯城郡田原本町	335	165	170	0.5%
	北葛城郡広陵町	110	0	110	0.2%
北葛城郡河合町	144	0	144	0.2%	
県外	滋賀県	97	0	97	0.1%
	京都府	3,742	1,647	2,095	5.4%
	京都府下	2,556	1,004	1,552	3.7%
	京都市	643	643	0	0.9%
	大阪府	24,329	21,183	3,146	34.8%
	大阪府下	11,574	7,877	3,697	16.6%
	堺市	14,028	12,951	1,077	20.1%
	大阪市	355	355	0	0.5%
	兵庫県	711	456	255	1.0%
	兵庫県下	395	136	259	0.6%
神戸市	320	320	0	0.5%	
その他	148	148	0	0.2%	

出典：パーソントリップ調査（令和3年）

(2) 通勤・通学手段

- ・ 通勤・通学の交通手段について、生駒市在住者は、鉄道が約 56%と最も多く、次いで自家用車、乗合バスが多くなっています。通勤・通学時間帯における最寄りの鉄道駅への移動手段が必要となっています。
- ・ 生駒市内から市外へ通勤・通学する方は、鉄道が約 71%と最も多く、次いで自家用車、乗合バスが多くなっています。
- ・ 生駒市外から市内へ通勤・通学する方は、自家用車が約 51%と最も多く、次いで鉄道、乗合バスが多くなっています。

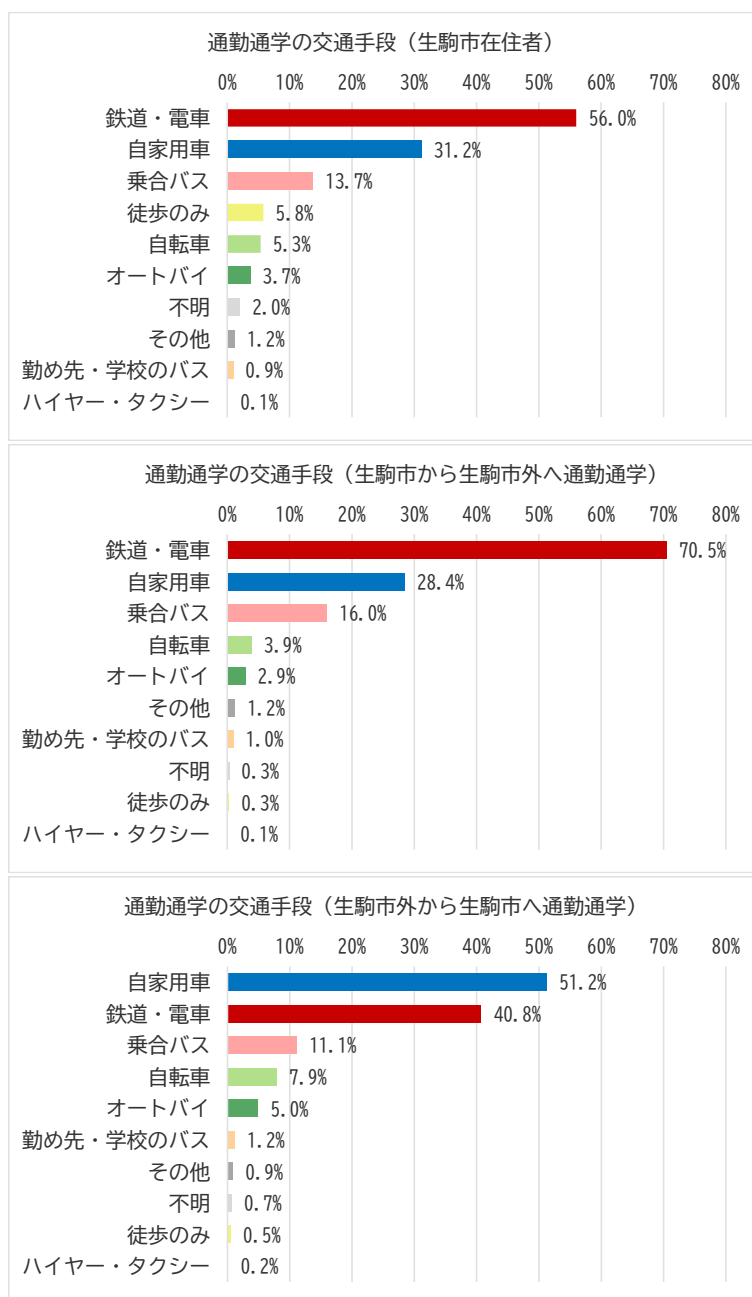


図 2-15 通勤通学の手手段割合

（上：生駒市在住者、中：生駒市から生駒市外へ通勤通学、下：生駒市外から生駒市へ通勤通学）

出典：国勢調査（令和2年）

2.2.3. 自由目的

(1) 自由目的の移動状況

- ・ 自由目的（通勤・通学・業務以外の買い物等の私用）での移動は、生駒市内での移動が大半を占めています（約56%）。市外への移動は、近隣の奈良市、大阪府、京都府が多くなっています。
- ・ 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、あすか野小学校区、生駒台小学校区、俵口小学校区、生駒南小学校区、壱分小学校区、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。

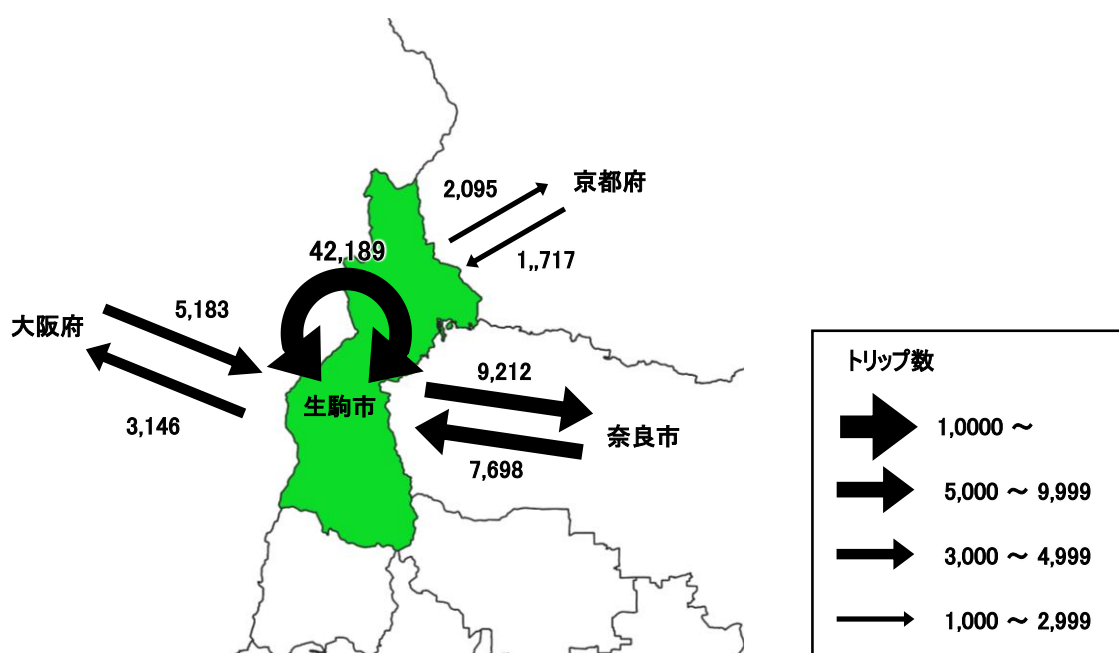


図 2-16 自由目的のトリップ数（1000トリップ以上のみ表示）

※自由目的は買物、食事、レクリエーション等の生活関連のトリップ

出典：パーソントリップ調査（令和3年）

表 2-2 自由目的のトリップ数及び構成割合の一覧（1トリップ以上のみ表示）

発着地		トリップ総数			構成割合
		生駒市内 から移動	生駒市外 から移動		
生駒市		42,189	42,189		55.6%
県内	奈良県全体	20,398	8,891	11,507	26.9%
	奈良市	16,910	7,698	9,212	22.3%
	大和高田市	107	107	0	0.1%
	大和郡山市	768	241	527	1.0%
	橿原市	44	0	44	0.1%
	香芝市	264	163	101	0.3%
	山辺郡山添村	104	0	104	0.1%
	生駒郡平群町	1,480	543	937	1.9%
	生駒郡三郷町	107	0	107	0.1%
	磯城郡川西町	15	15	0	0.0%
	北葛城郡王寺町	356	59	297	0.5%
	北葛城郡広陵町	15	0	15	0.0%
	北葛城郡河合町	65	65	0	0.1%
吉野郡黒滝村	163	0	163	0.2%	
県外	滋賀県	733	322	411	1.0%
	京都府	3,812	1,717	2,095	5.0%
	京都府下	2,858	1,095	1,763	3.8%
	京都市	954	622	332	1.3%
	大阪府	8,329	5,183	3,146	11.0%
	大阪府下	5,362	3,689	1,673	7.1%
	大阪市	2,967	1,494	1,473	3.9%
	兵庫県	255	0	255	0.3%
	兵庫県下	97	0	97	0.1%
	神戸市	158	0	158	0.2%
その他	210	0	210	0.3%	

※自由目的は買物、食事、レクリエーション等の生活関連のトリップ

出典：パーソントリップ調査（令和3年）

表 2-3 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	第二生駒南
北部地域	生駒北小学校区	0.0%	1.3%	70.5%	10.3%	1.3%	1.3%	7.7%	0.0%	3.8%	2.6%	1.3%	0.0%
	鹿ノ台小学校区	0.0%	82.1%	12.0%	0.0%	0.0%	0.9%	3.4%	0.9%	0.0%	0.9%	0.0%	0.0%
	真弓小学校区	0.0%	1.8%	78.3%	5.4%	0.6%	1.2%	6.6%	3.6%	1.8%	0.6%	0.0%	0.0%
	あすか野小学校区	0.0%	0.6%	75.8%	5.6%	2.5%	0.6%	11.8%	1.2%	0.6%	1.2%	0.0%	0.0%
中部地域	生駒台小学校区	0.0%	3.0%	17.9%	3.0%	27.8%	8.5%	27.8%	7.3%	1.7%	2.6%	0.4%	0.0%
	俵口小学校区	0.0%	0.8%	2.3%	0.8%	4.7%	20.2%	44.0%	20.6%	4.3%	1.9%	0.4%	0.0%
	桜ヶ丘小学校区	0.0%	1.2%	1.2%	0.6%	7.4%	1.2%	43.8%	8.0%	34.6%	1.9%	0.0%	0.0%
	生駒小学校区	0.0%	0.0%	0.7%	0.4%	1.4%	1.8%	40.4%	35.5%	16.7%	2.8%	0.4%	0.0%
南部地域	生駒東小学校区	0.0%	0.4%	0.8%	0.4%	0.8%	0.4%	21.1%	5.3%	62.3%	3.6%	4.9%	0.0%
	生駒南小学校区	0.0%	0.0%	2.2%	0.7%	0.7%	2.9%	15.9%	6.5%	37.0%	19.6%	14.5%	0.0%
	吉分小学校区	0.0%	0.0%	1.0%	0.0%	0.5%	0.5%	15.3%	4.6%	53.6%	6.6%	17.9%	0.0%
	生駒南第二小学校区	0.0%	0.0%	2.4%	0.0%	0.8%	0.0%	19.7%	8.7%	26.8%	29.9%	11.8%	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7年度住民アンケート調査結果（生駒市）

(2) 自由目的の移動手段

・ 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。

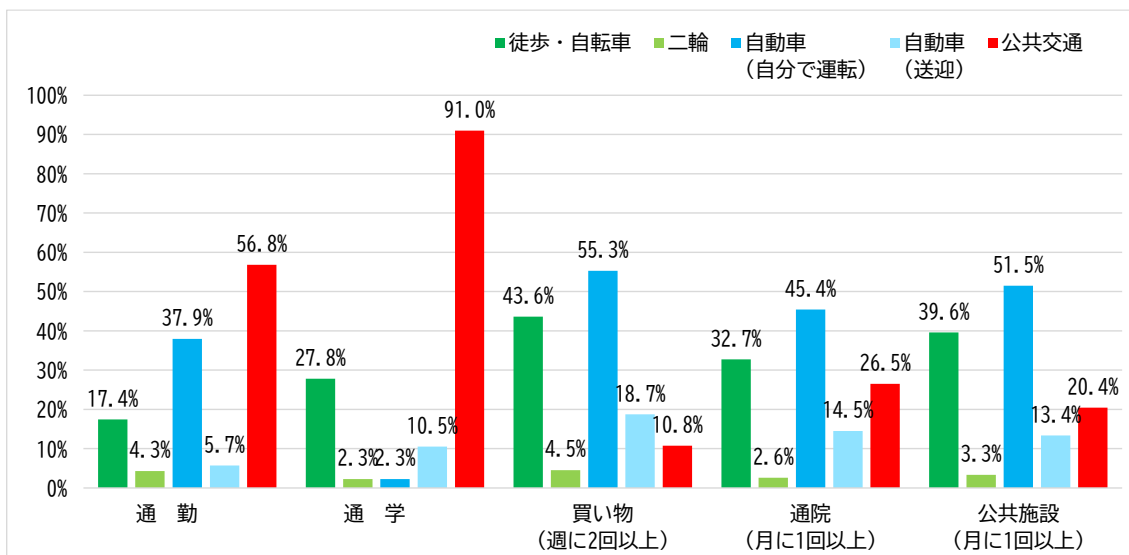


図 2-17 移動目的別の移動手段割合

出典：令和7年度住民アンケート調査結果（生駒市）

3. 公共交通の現状

3.1. 公共交通全般

3.1.1. 公共交通の運行状況

- ・ 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3社あります。
- ・ 鉄道は、生駒駅を中心に、東西南北方向へ運行しています。
- ・ 路線バス及びコミュニティバスは、生駒駅を中心に、団地（住宅地）と鉄道駅を結ぶ系統が運行しています。谷筋の南北方向へ運行する路線が多いが、勾配の変化が大きい東西方向の運行は一部地域に限られています。

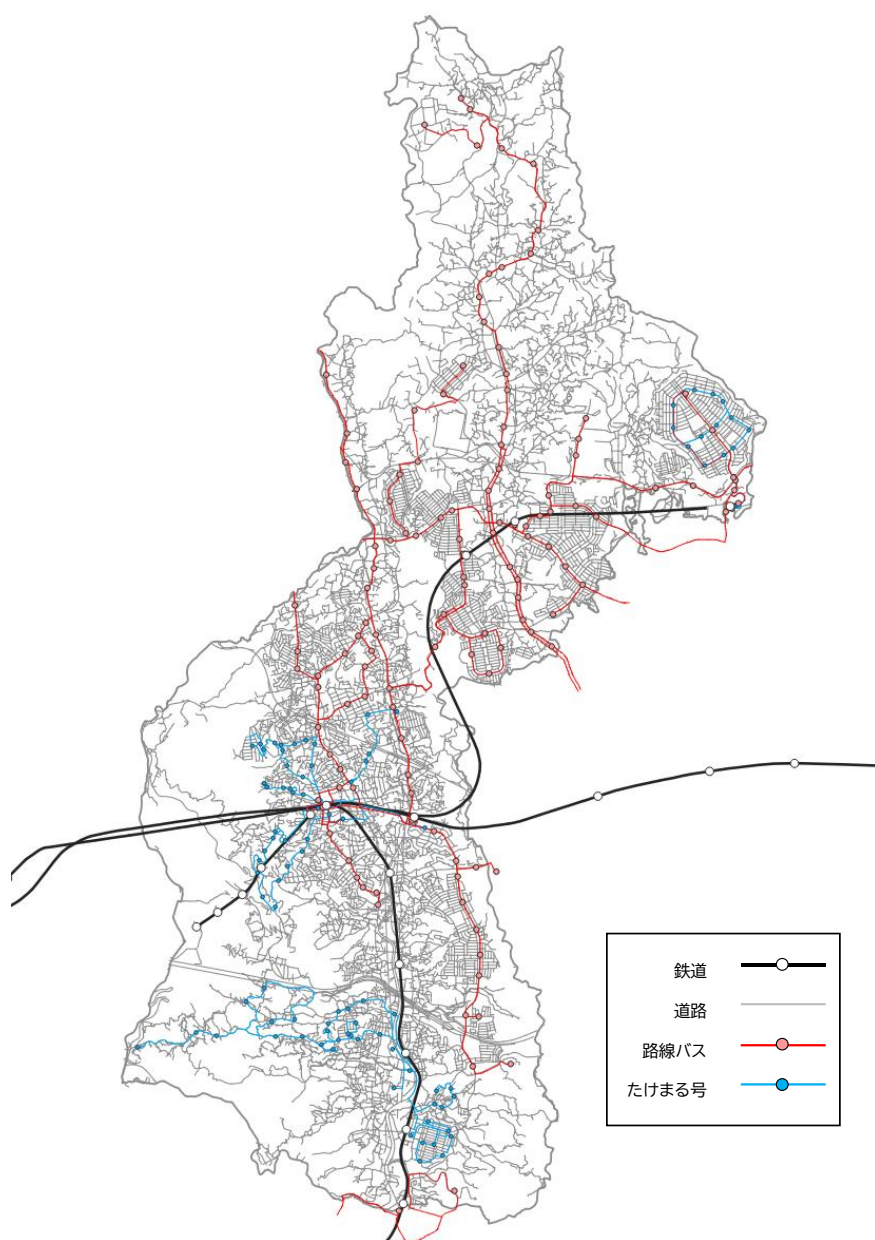


図 3-1 生駒市の公共交通の運行状況

出典：令和7年時点の鉄道・バス、コミュニティバスの路線網

3.1.2. 公共交通のカバー状況

- ・ 駅やバス停のカバー圏域（300m 圏※）は、市街化区域は概ねカバーしていますが、市南部の一部地域（西菜畑町、東菜畑町、小平尾町等）では、一定の人口集積があるにもかかわらず圏域に含まれていない地域があります。
 - ・ 前計画（令和2年）と比較すると、たけまる号の新規路線（鹿ノ台線、桜ヶ丘線）の運行が開始したことで、鹿ノ台や桜ヶ丘が圏域に含まれ、カバー圏域が拡大しています。
- ※ 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。

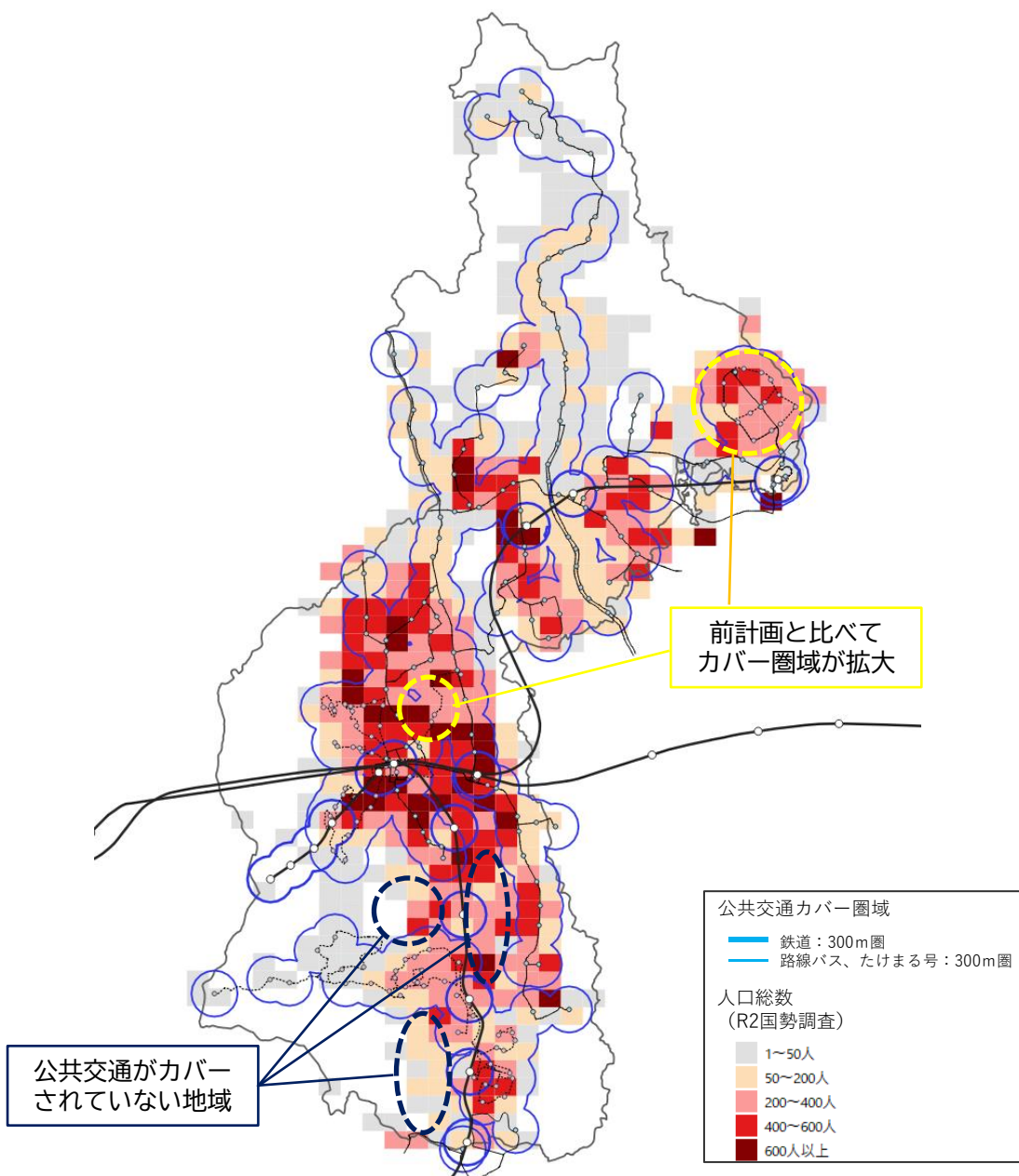


図 3-2 公共交通のカバー状況

出典：令和7年時点の鉄道・バス、コミュニティバスの路線網、令和2年国勢調査250mメッシュ人口

3.2. 鉄道

3.2.1. 利用状況

- ・ 鉄道の1日あたり平均乗車人員は合計で約48,300人/日（令和5年度）の利用があります。新型コロナウイルス感染症の影響で利用者が大きく減少した令和2年度以降は増加傾向にあります。平成27年度と比べると利用者が少ない状況です。
- ・ 路線別では、奈良線（生駒駅含む）が約28,900人/日と最も多く（全体の約52%）、次いで生駒線（約28%）、けいはんな線（約18%）、生駒ケーブル（約3%）と続きます。いずれも路線全体と同様に、令和2年度以降は増加傾向にあります。また平成27年度と比べて、けいはんな線と生駒ケーブルは微増しています。奈良線と生駒線は減少していますが、コロナ前の9割程度まで利用者数が回復しています。

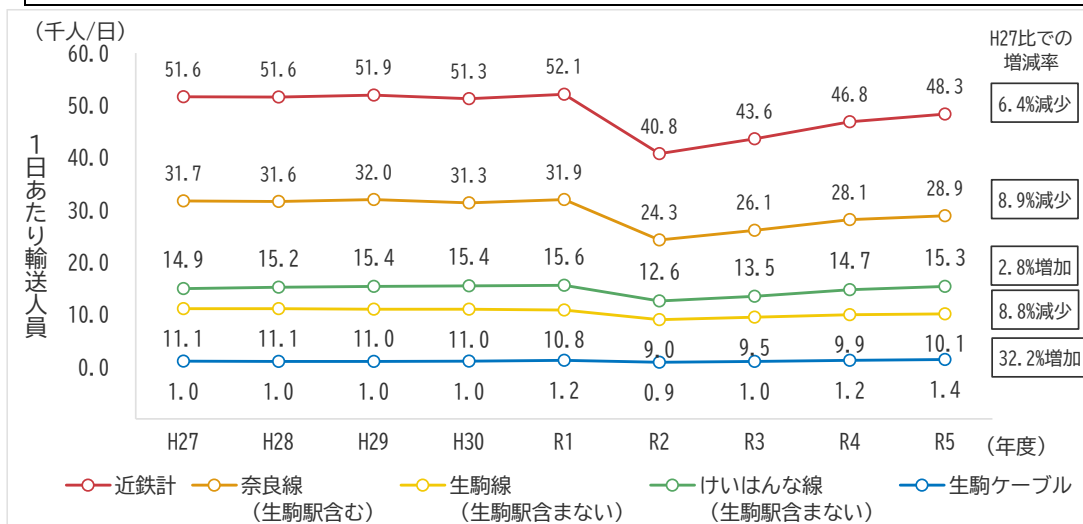


図 3-3 鉄道の1日あたり輸送人員の推移

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）

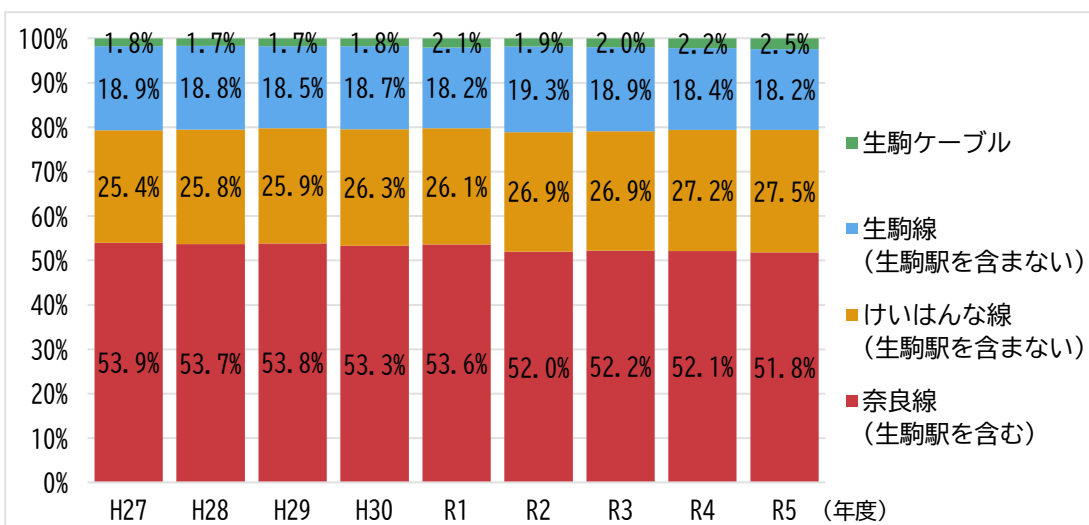


図 3-4 1日あたり輸送人員の路線別構成割合の推移

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）

3.3. 路線バス

3.3.1. 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です。広域的な公共交通である鉄道の最寄り駅や、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。

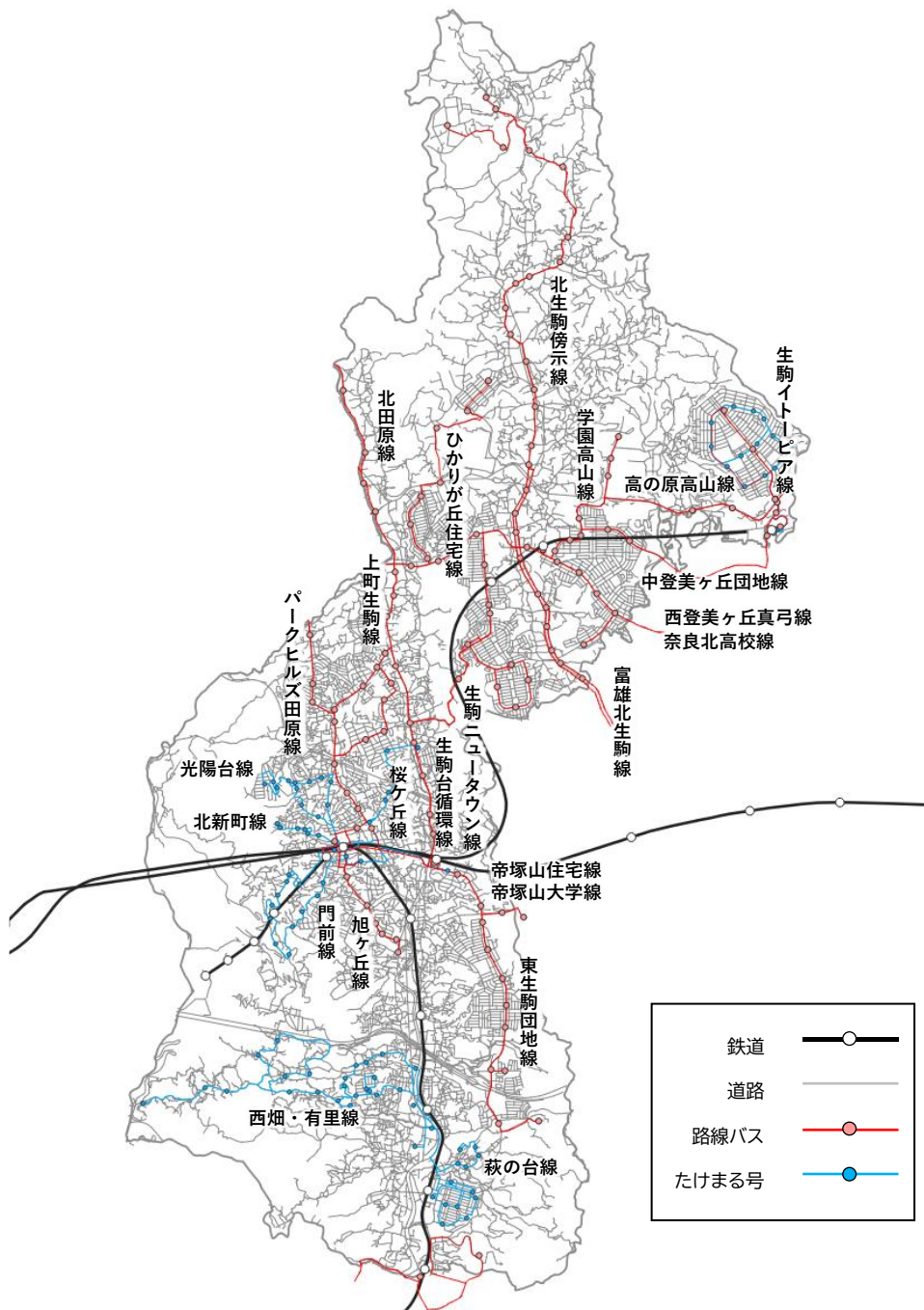


図 3-5 路線バス・たけまる号の運行状況

出典：バス事業者 HP（令和7年10月時点）、数値地図

3.3.2. 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21,600人/日（令和5年度）の利用があります。新型コロナウイルス感染症の影響で利用者が大きく減少した令和2年度以降は増加傾向にあります。平成27年度と比べると利用者が少ない状況です。
- ・ 系統別では、生駒イトピア線が3,560人/日と最も多く、西登美ヶ丘真弓線やパークヒルズ田原線、生駒台循環線も利用の多い系統です。

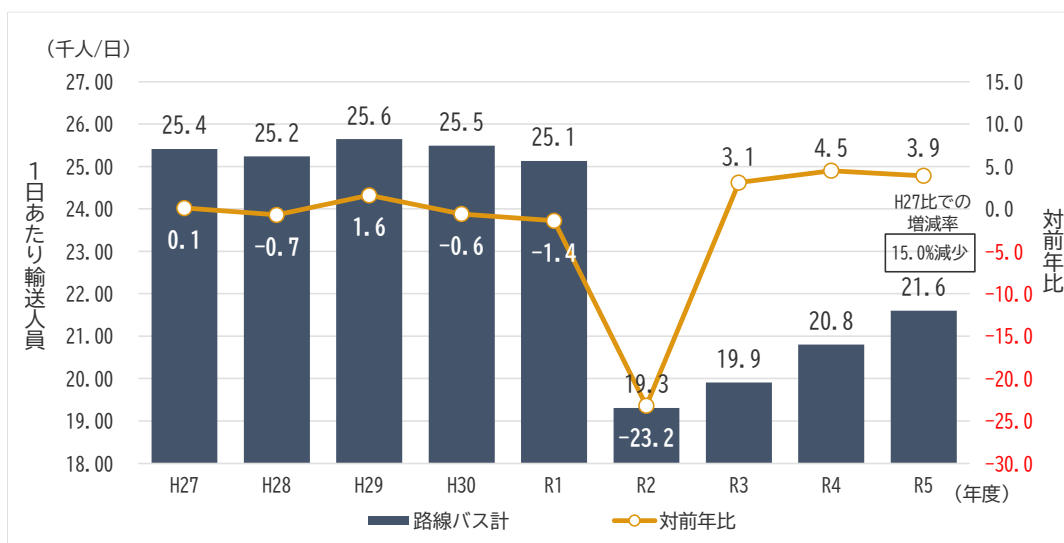


図 3-6 路線バスの1日あたり輸送人員の推移

出典：生駒市統計書

- ・ 系統別の利用者数をみると、生駒イトーピア線が 3,560 人/日と最も多く（約 16.5%）、西登美ヶ丘真弓線（約 14.5%）やパークヒルズ田原線（約 13.5%）、生駒台循環線（約 10.0%）も利用の多い系統です。
- ・ 系統別の利用者数の増減数及び増減割合をみると、平成 27 年度から令和 5 年度にかけて、ほぼ全ての系統で利用が減少しており、特に生駒台循環線、生駒ニュータウン線は大きく減少しています。

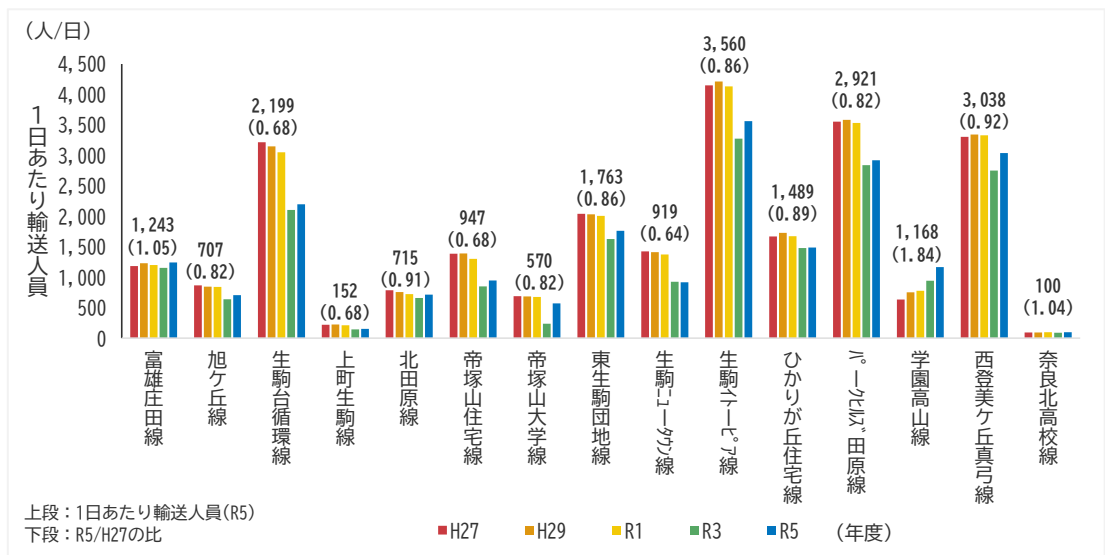


図 3-7 路線バス系統別の 1 日あたり輸送人員の推移

出典：生駒市統計書

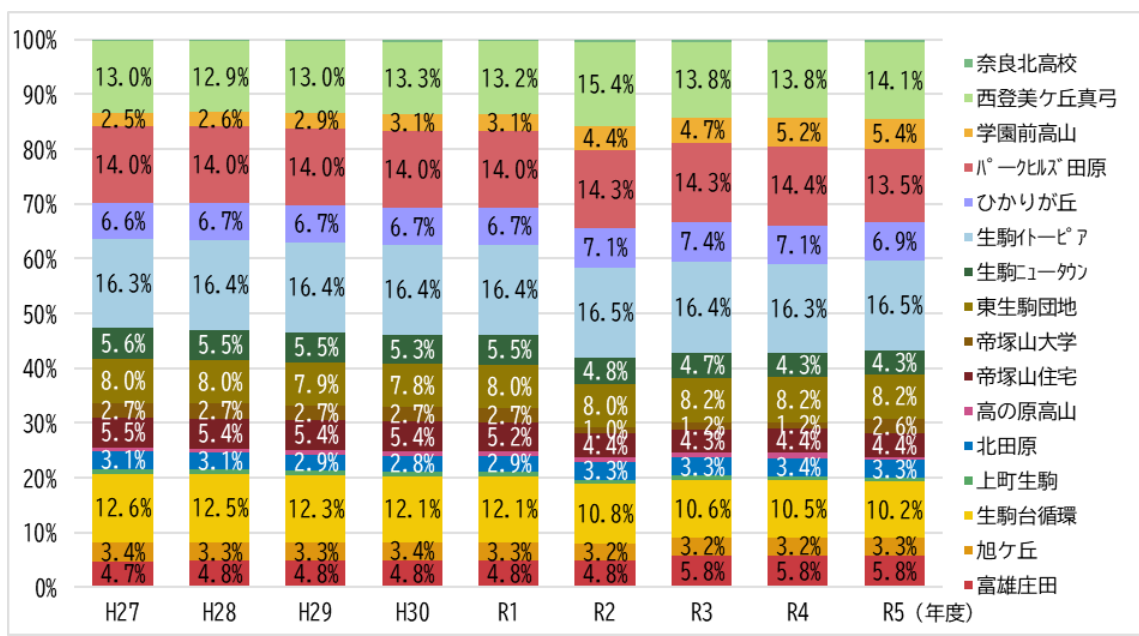


図 3-8 路線バスの 1 日あたり輸送人員の系統別構成割合の推移

※1%未満は数値非表示

出典：生駒市統計書

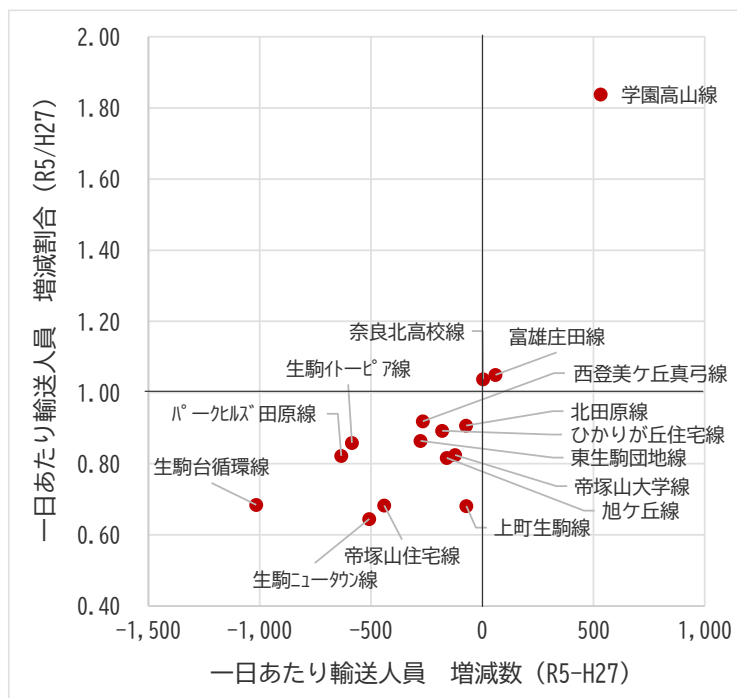


図 3-9 路線バス系統別の1日あたり輸送人員の増減数と増減割合の関係

出典：生駒市統計書

3.3.3. 運転手確保状況

- ・ 路線バスの運転手及び整備士の人数をみると、減少傾向にあり、担い手不足が進んでいます。
- ・ 年齢構成をみると、60歳以上が65%以上を占めて高齢化が進んでおり、今後更に担い手が減少することが懸念されます。

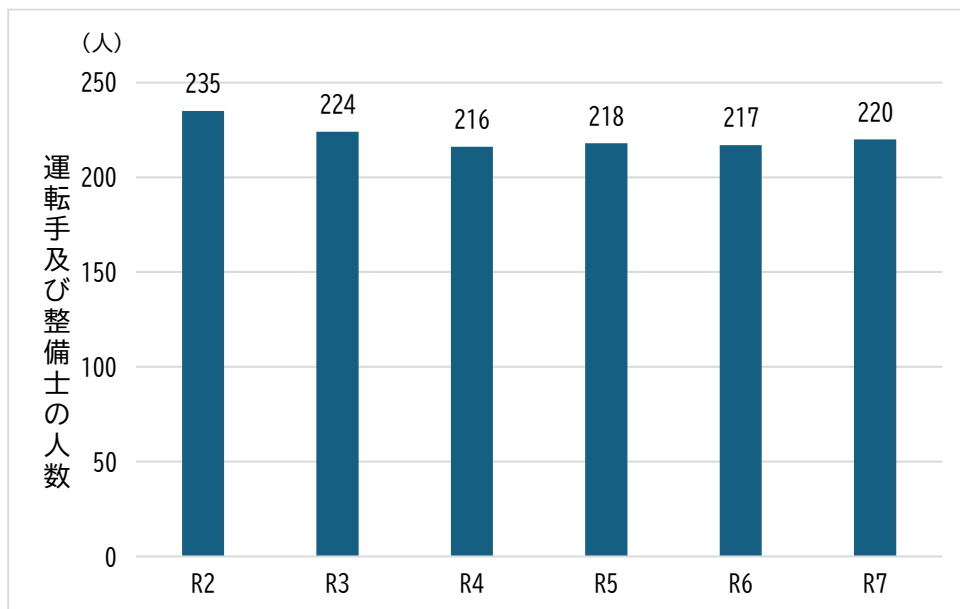


図 3-10 路線バスの運転手及び整備士の人数（北大和営業所）

出典：交通事業者提供データ

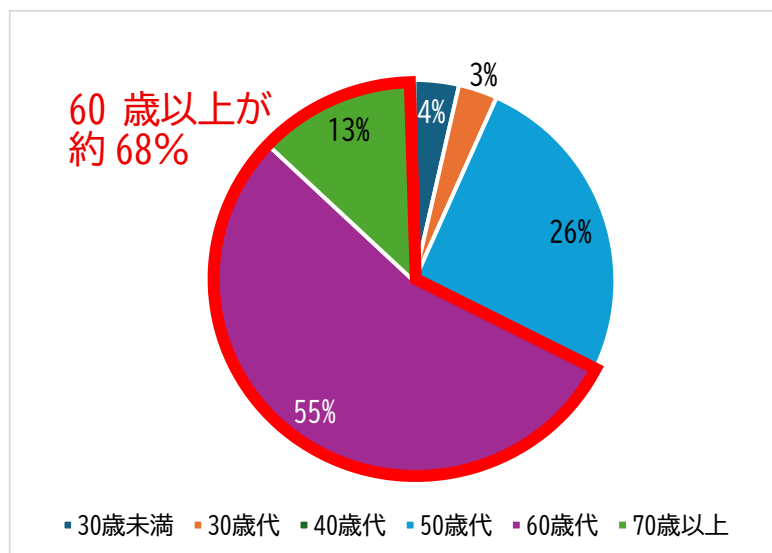


図 3-11 路線バスの運転手及び整備士の年齢構成（北大和営業所）

出典：交通事業者提供データ

3.4. コミュニティバス「たけまる号」

3.4.1. 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、市の負担で補っています。
- ・ 奈良交通と生駒交通により光陽台線、門前線、北新町線、西畑・有里線、萩の台線、鹿ノ台線、桜ヶ丘線の7路線が現在運行しています。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。

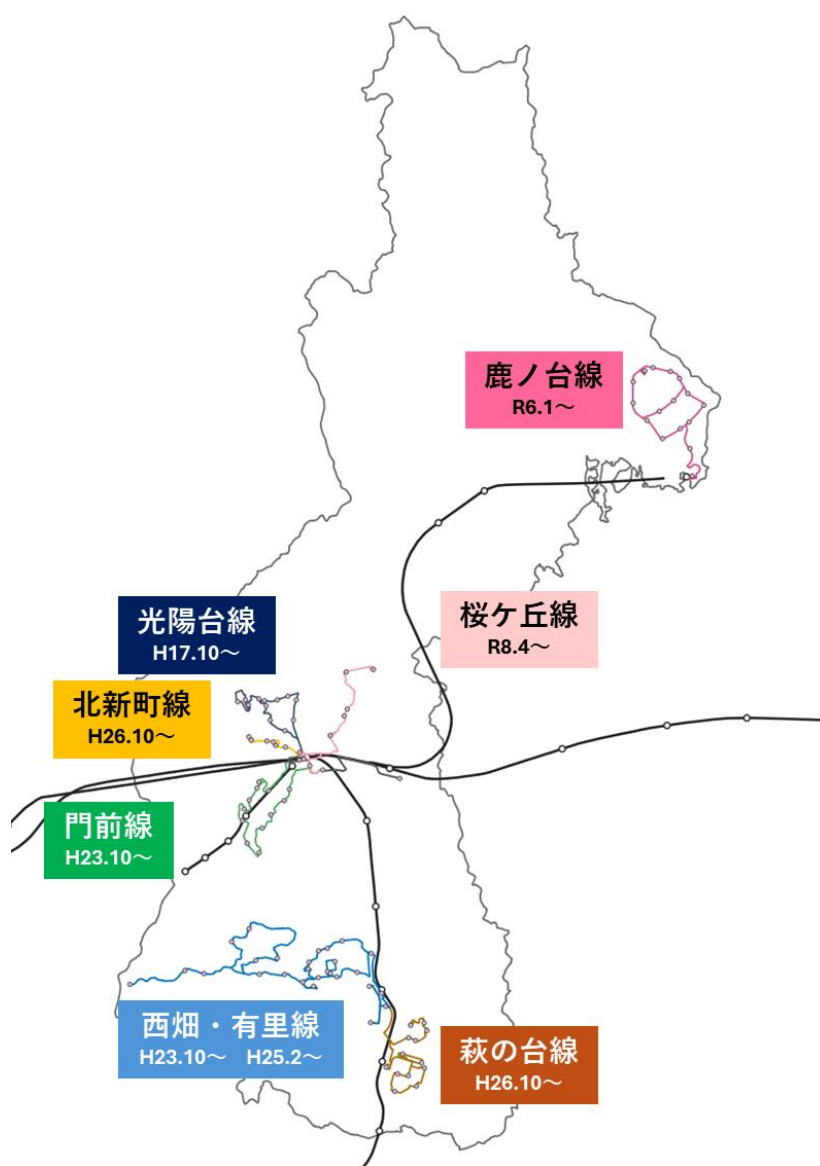


図 3-12 コミュニティバス「たけまる号」の路線図（令和8年4月時点）

出典：生駒市 HP

3.4.2. 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381人/日（令和5年度）の利用があります。令和元年度と令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響で利用者が大きく減少しましたが、令和2年度以降は増加傾向にあります。
- ・ 系統別では、門前線が129人/日と最も利用が多く、次いで光陽台線が116人/日と利用の多い系統です。門前線と光陽台線と萩の台線は、令和2年度以降は増加傾向にあります。西畑・有里線と北新町線は、大きく変化していません。

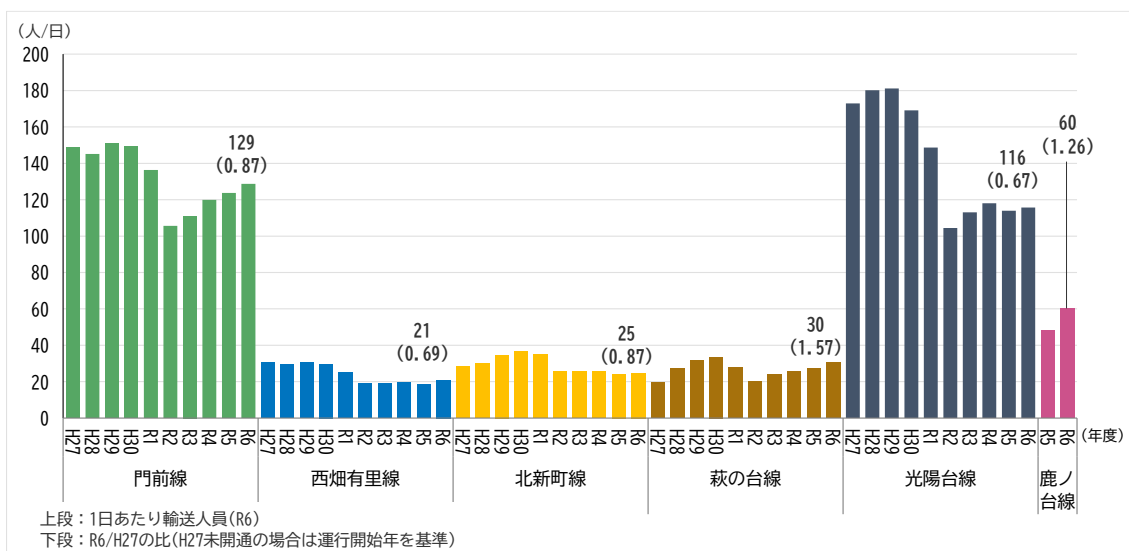
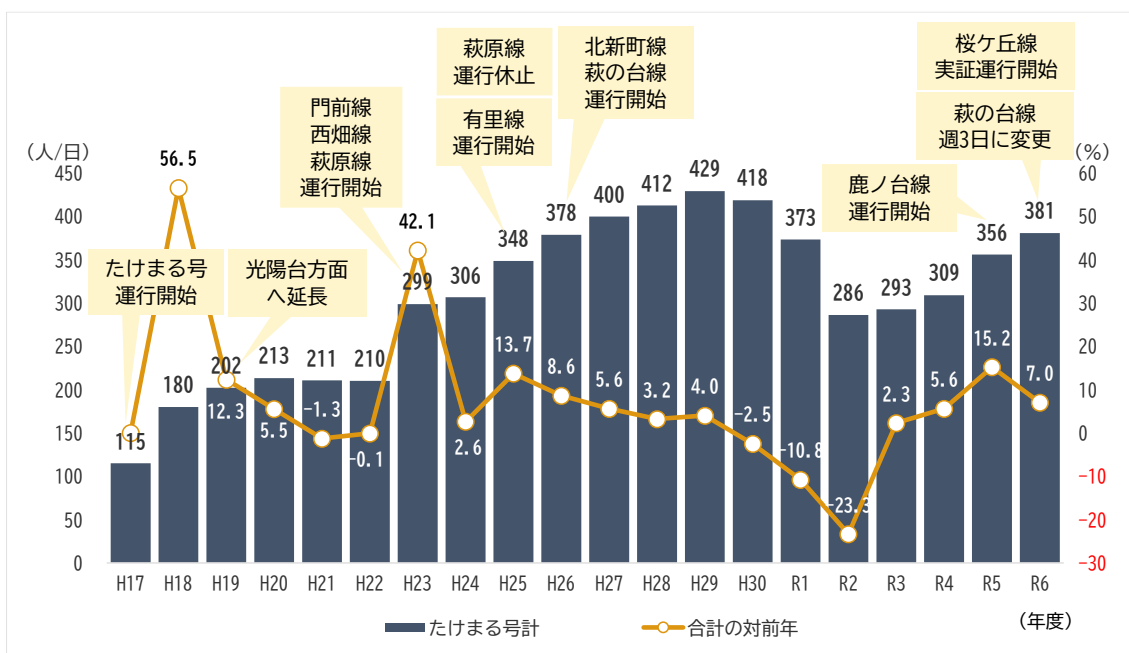


図 3-13 たけまる号の1日あたり輸送人員の推移（上：合計、下：系統別）

出典：生駒市地域公共交通活性化協議会 コミュニティバスの利用実績報告書

3.4.3. 行政負担状況

- ・ たけまる号全体の行政負担額は、増加傾向にあります。新規路線の開業だけでなく、燃料費や人件費等の高騰、運転手不足などの地域公共交通を取り巻く状況の変化も要因であると考えられます。
- ・ 今後は、沿線地域の人口減少に伴う利用者数減少、燃料費・人件費等の更なる高騰などによって、行政負担額の増加が懸念されます。

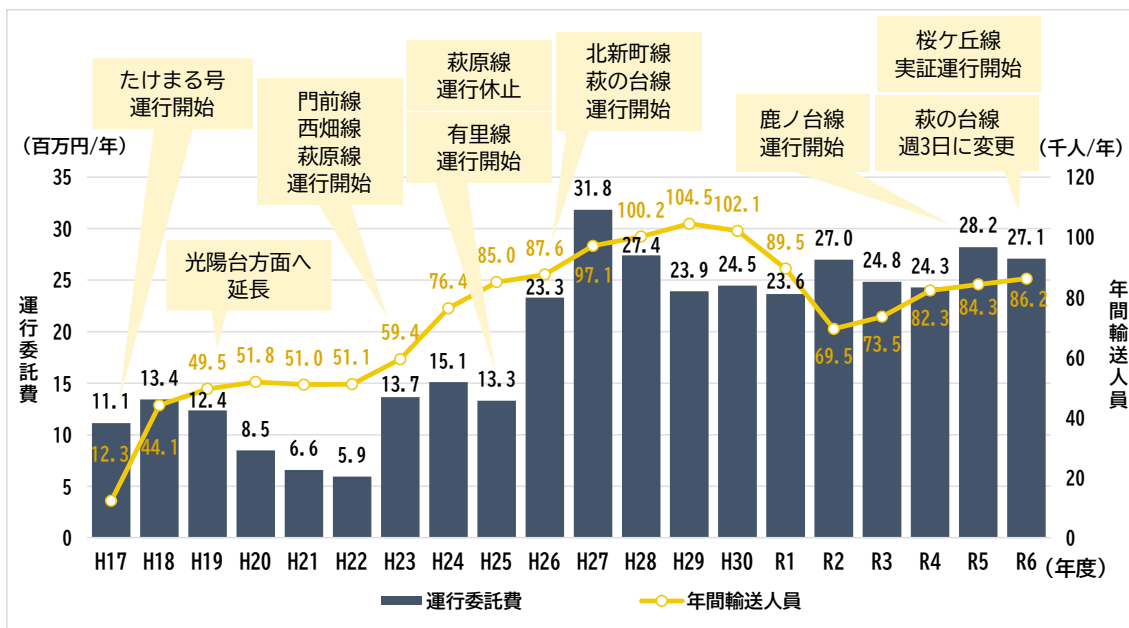


図 3-14 たけまる号の行政負担額の推移

出典：生駒市提供資料、生駒市統計書

※令和4年度の委託費及び輸送人員は、鹿ノ台線の実証運行（令和4年8月～令和5年3月）も含む。

3.5. 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。
- ・ 生駒交通圏での利用状況を見ると、平成27年度から減少傾向にある中で、令和2年度に新型コロナウイルス感染症の影響で利用者数が大きく減少しました。令和2年度以降は利用者数が横ばいであり、コロナ禍前の利用者数に戻っていません。令和6年度の利用者数は、平成27年度と比べると約56%減少しており、利用が大きく減少しています。
- ・ 市内のタクシー事業者の運転手及び整備士の人数をみると、近年は減少傾向にあり、担い手不足が進んでいます。また、年齢構成をみると、60歳以上が60%以上を占めて高齢化が進んでおり、今後更に担い手が減少することが懸念されます。

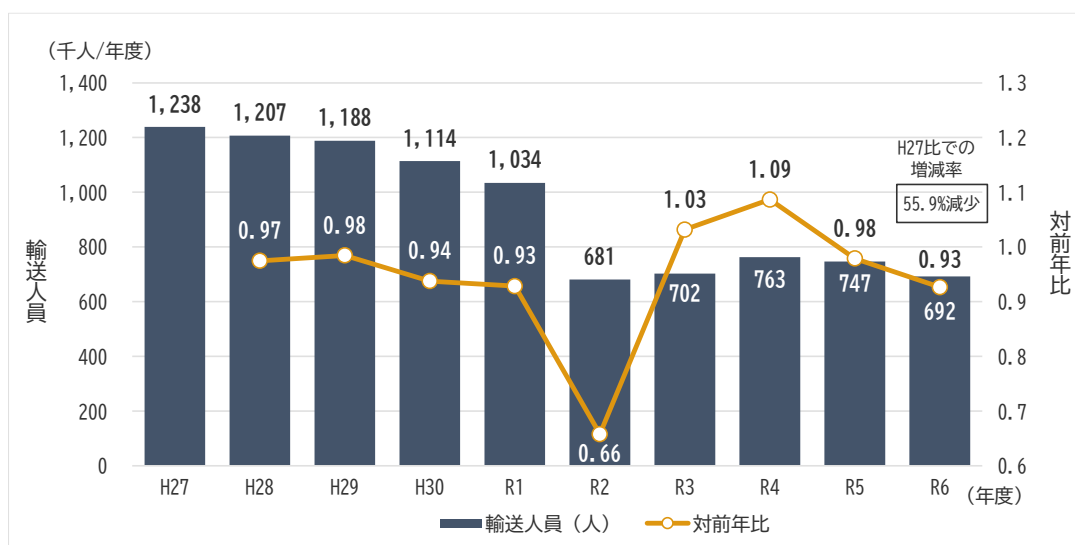


図 3-15 タクシー利用者数（生駒交通圏）

出典：奈良運輸支局

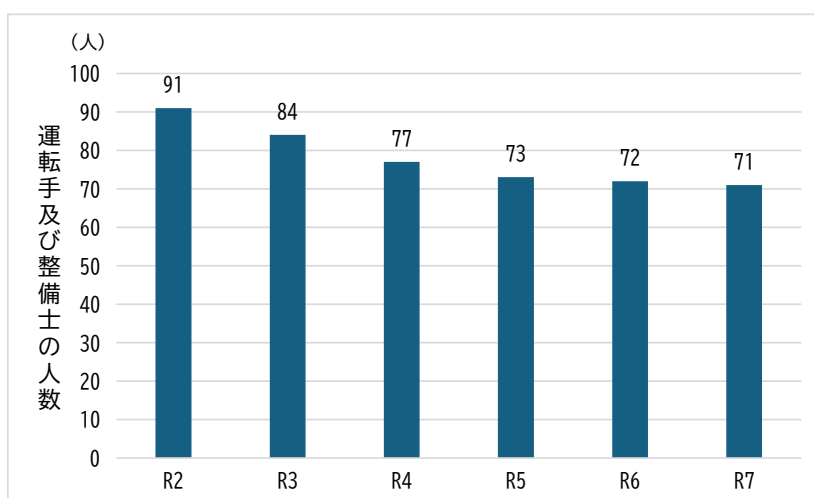


図 3-16 タクシー運転手及び整備士の人数（市内タクシー事業者の合計）

出典：交通事業者提供データ

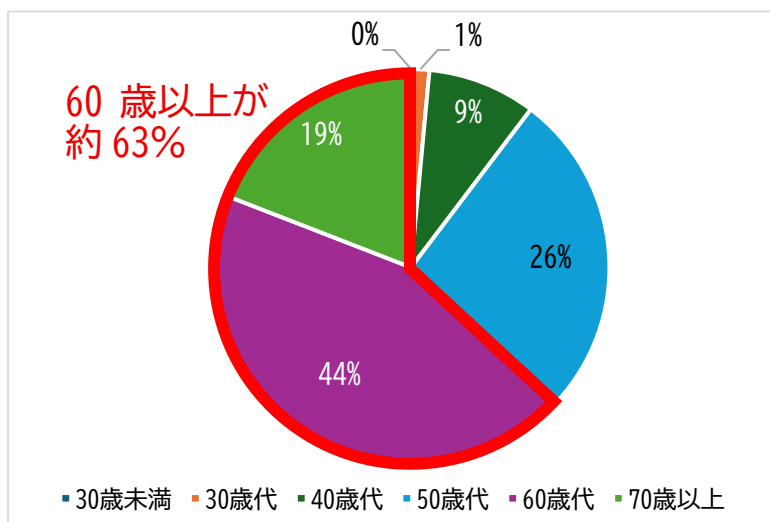


図 3-17 タクシー運転手及び整備士の年齢構成（市内タクシー事業者の合計）

出典：交通事業者提供データ