

## 1. 目指す将来像と基本方針

### 1.1. 計画策定の背景と目的

#### <都市構造など>

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、昭和 35（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。しかしながら、本市の人口は平成 25（2013）年の 121,350 人をピークに減少しています。昭和 50 年代までに開発された計画的市街地（いわゆるニュータウン）では、住民の 3 割以上が後期高齢者となっている地区もあり、傾斜地に開発された住宅地では、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。

#### <公共交通>

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（2011）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、令和 3（2021）年には「生駒市地域公共交通計画（以下、前計画）」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、生駒市が主体となる公共交通サービス（たけまる号など）の提供や、市民等と協働で公共交通を支える取組を行ってきました。

前計画策定時は、近鉄電車と路線バスの収支悪化や運転士不足等の問題が顕在化していなかったため、公共交通の根幹である鉄道及び路線バスが維持されることを前提に計画していましたが、新型コロナウイルス感染症拡大により、基幹交通である鉄道・路線バスの経営にも大きな影響がありました。現在においてもコロナ禍以前までの回復には至っておらず、公共交通ネットワークの維持が難しくなっている現状を踏まえると、基幹交通も含めたすべての地域公共交通の問題に対処する必要性が生じてきています。

#### <本計画について>

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都市づくりの方向性でもある「コンパクト・プラス・ネットワーク」の実現に向けて、今後 5 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. 本計画の位置づけ

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、生駒市立地適正化計画など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 5 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。

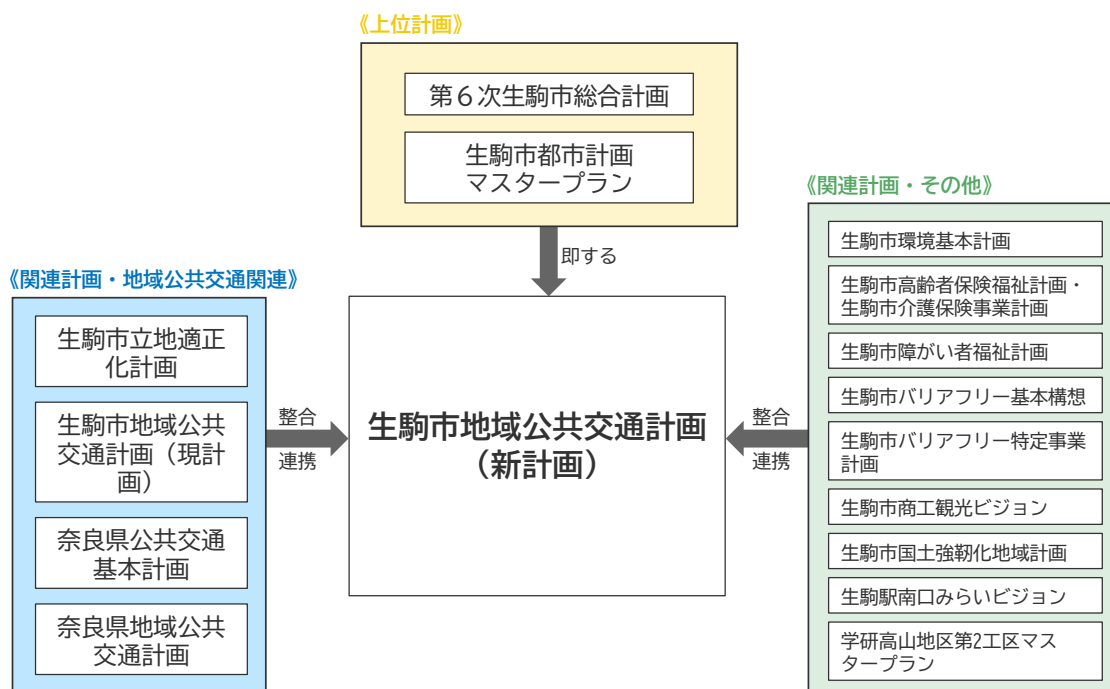


図 1-1 本計画の位置づけ

### 1.3. 生駒市の地域公共交通の課題

#### 1.3.1. 現状診断

本市の公共交通等に関する現状は次のとおりです。

#### 地域や交通の現状

##### 人口動態

- ・ 団塊世代の定年退職等による昼間人口や75歳以上人口の増加
- ・ 後期高齢者は鹿ノ台、真弓、萩の台、あすか野などに多い（→昭和40～50年代に入居開始）
- ・ 40～50歳代は微増、40歳未満は減少だが、10歳代は横ばい傾向で、比較的若い世代が多い
- ・ 高校生は、白庭台や上町台、美鹿の台に多い（→平成10年以降に入居開始した地域に多い）

##### 都市構造

- ・ 谷筋に住宅地が形成されているため、住宅地内は坂道が多い
- ・ 生駒駅や東生駒駅を中心としたコンパクトな都市構造になっている
- ・ 上位計画でもコンパクトプラスネットワークを目指している
- ・ 壱分北地域の大規模開発が施行中であり、生駒駅周辺でウォークアブル化を推進中、今後の主な開発は学研高山地区第2工区や学研北生駒駅北地区を予定

##### 日常生活の移動

- ・ 通勤は公共交通利用が多いが、買物や通院などの市内移動は自動車利用が多い
- ・ 高齢者免許保有率は増えている一方、外出困難者も増えている（若年層の外出困難者も多い）
- ・ **通勤通学先は大半が大阪方面であり、買物等の自由目的（私用）の移動先は市内が多い**
- ・ 買い物する店舗は地域によって異なっており、地域内の店舗で買い物する人が多い
- ・ 家族等の送迎について負担と感じている人は一定数存在する

##### 将来の生駒市の公共交通について（住民アンケート調査結果より）

- ・ 新たな公共交通サービスについて、現時点で早急に必要だとする意向は10%未満だが、将来的に必要だと思う人はほぼ50%。
- ・ 公共交通の維持・存続に向けては、公共交通を積極的に利用したいと考えている人は40%以上を占めているが、利用促進活動への参加意向は20%程度と消極的である
- ・ **今後の生駒市の公共交通施策として優先すべきこと**
  - ①現在の公共交通サービスを維持する 53%
  - ②運転免許証返納後のサポートを充実させる 50%
  - ③駅周辺の駐車場・駐輪場の充実を図り鉄道への乗換を促進26%
  - ④鉄道とバスの乗継割引を支援し鉄道とバスの乗換を促進26%

図 1-2 生駒市の地域及び地域公共交通の現状のまとめ（1）

## 地域や交通の現状

### 公共交通全般

- 生駒市の公共交通は、鉄道を幹として、路線バスやたけまる号がそれを補完し（枝）、タクシーやグリスロが地域内交通（葉）を担う交通体系で、ほぼ市内全域がカバーされている
- **コロナ禍による利用者の減少及び運行経費の増加により、公共交通網の維持が困難になっている**
- **運転手や整備士の高齢化が進んでおり、担い手不足が深刻化している（→交通事業者は人材確保に対する取組の強化を望んでいる）**
- 交通事業者から、生駒市が実施している各種施策（生きいきクーポンや燃料費等への補助）などへの継続や強化への期待が大きい

### 鉄道

- 生駒駅を中心に東西に近鉄奈良線、北にけいはんな線、南に近鉄生駒線が運行している
- コロナ禍前と比べて、近鉄奈良線と近鉄生駒線は10%弱利用が減少しているが、けいはんな線はほぼ利用が回復しており、生駒ケーブル線は10%以上利用が増加している

### 路線バス

- 生駒駅や東生駒駅などを中心に、住宅地と鉄道駅を結ぶバス路線が運行している
- 路線バス全体ではコロナ禍前より10%以上利用が減少している
- 生駒ニュータウン線と生駒台循環線の利用が顕著に減少している
- **市内路線収支は、令和4年度には約3千万の赤字だったが、令和6年度には約1億円の赤字と年々悪化している**

### たけまる号

- 路線バスが運行していない地域に生駒市コミュニティバスたけまる号を7路線運行している
- 運行継続の基準として、行政負担割合が7割を下回るという基準を設けている
- 運行継続の基準を満たせなかった菽の台線では、運行日数を週5日から3日に縮小した
- サポーター制度により“乗る”以外の支援方法を導入している

### タクシー

- 市内に営業所を設置している法人タクシーは3社
- コロナ禍前と比べて30%以上利用が減少している

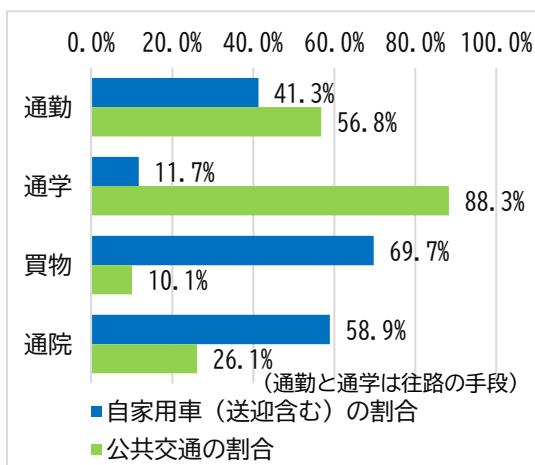
図 1-3 生駒市の地域及び地域公共交通の現状のまとめ (2)

(1) 移動やまちづくりの現状

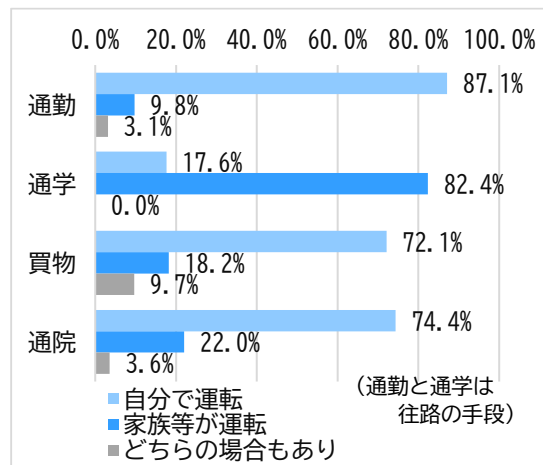
●買物や通院で自家用車利用が多く、日常生活での自家用車への依存が高い

- ・通勤通学移動は、市外を目的地にしている人が多いことから、鉄道移動が半数以上を占めますが、通勤での自家用車移動（送迎含む）は 4 割程度存在します。
- ・一方、市内を目的地にする人が多い買い物移動や通院の移動については、自家用車移動が大半を占めています。生駒市民の移動として、日常生活での自家用車利用の依存は高いといえます。
- ・また、送迎による移動は通勤で 1 割程度、通学で 8 割程度、買物・通院が 2 割程度存在します。

(目的別の交通手段割合)



(自家用車移動の内訳)



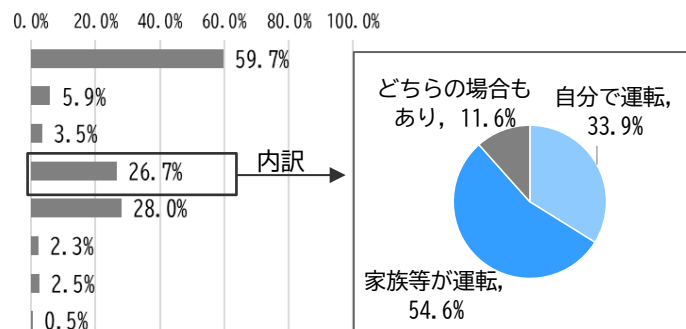
(出典：令和 7 年度住民アンケート調査結果)

●鉄道を使った通勤通学移動が多いが、駅までのバス利用はそれほど多くない

- ・大阪方面や奈良市方面への通勤通学では鉄道利用が多い一方、駅までのアクセス手段としては、路線バスと自家用車（送迎含む）の割合が多いです。
- ・主に市内の北部・中部については、駅までのアクセス手段として路線バスが運行しているため、自家用車から路線バスへの転換が重要です。
- ・市内の南部においては、駅までバス路線がない地域や、早朝・夜間に運行していない地域（コミュニティバス路線沿線）があります。

(駅までの移動手段)

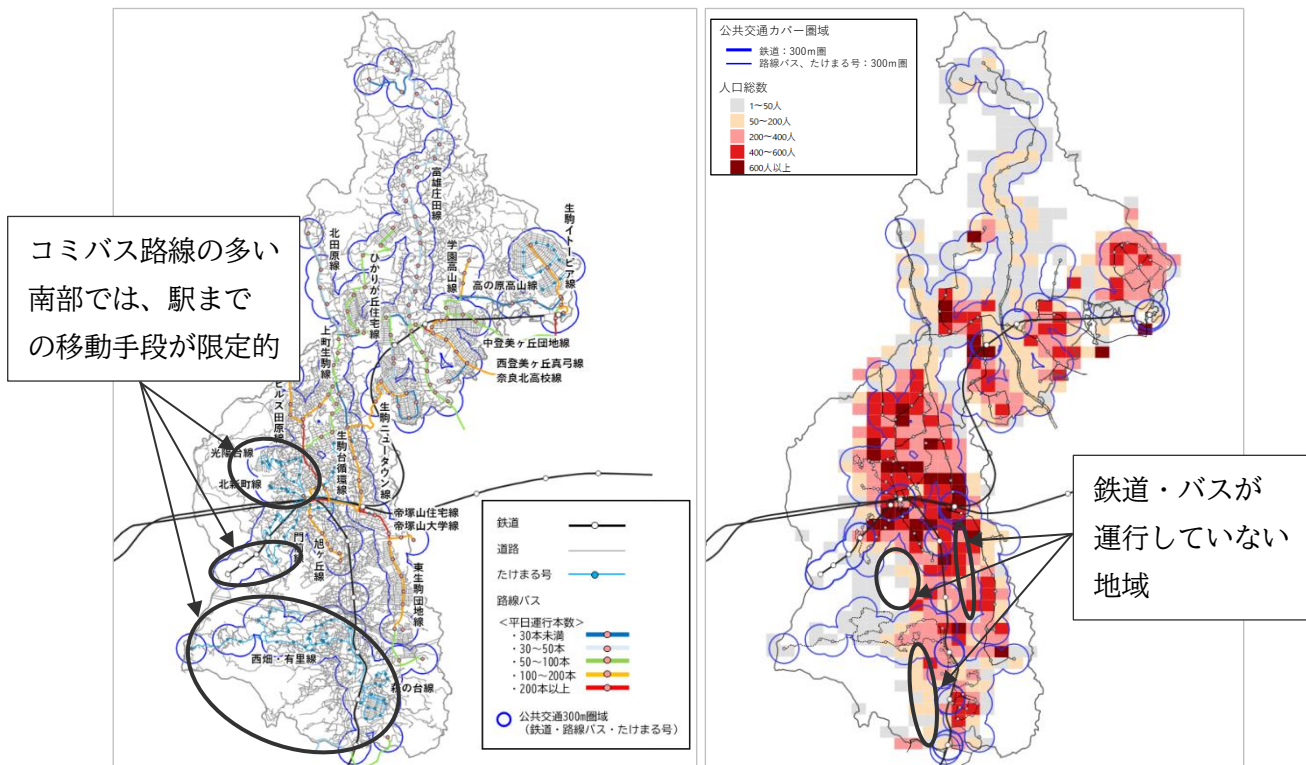
移動手段	回答者数	割合
徒歩のみ	1,721	59.7%
自転車	169	5.9%
バイク	100	3.5%
自家用車 (送迎含む)	768	26.7%
路線バス	807	28.0%
たけまる号	67	2.3%
タクシー	71	2.5%
その他	14	0.5%
回答者数 (駅利用者)	2,881	100.0%



(出典：令和 7 年度住民アンケート調査結果)

(路線別・運行頻度別のバス路線網図)

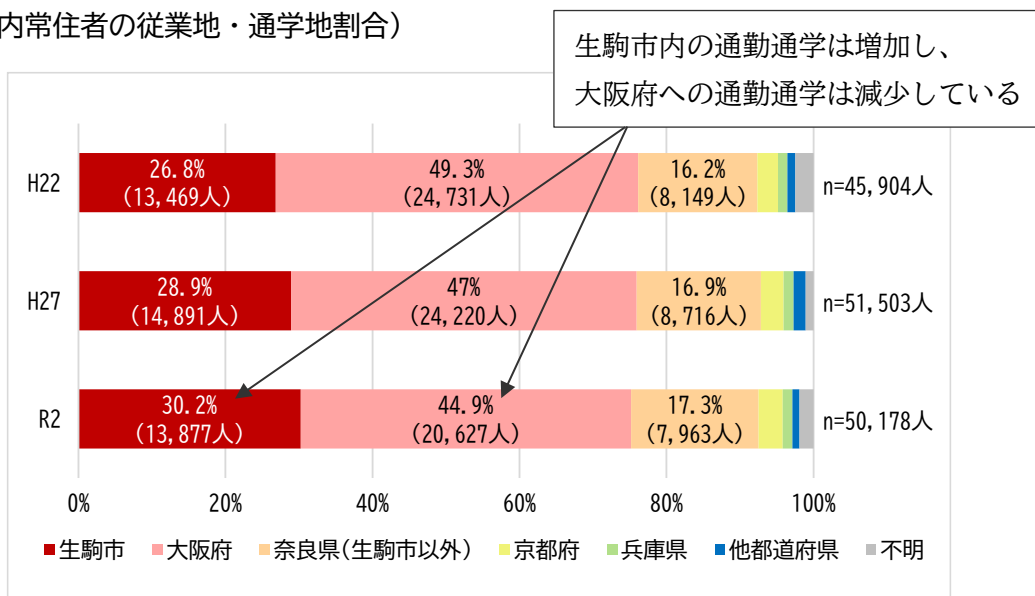
(人口密度とカバー圏域)



●通勤通学移動の目的地は最も多い大阪府が減少し、市内が増加傾向

- ・通勤通学移動の目的地（通勤通学先）は、大阪府が4割程度、市内が3割程度、奈良県が2割程度であり、市外への通勤通学移動が多くを占めます。
- ・一方、通勤通学先が市内である割合は約20年間で増加傾向にあり、市外だけでなく、市内の通勤通学先（工業団地など）への公共交通移動の充実も重要です。

(市内常住者の従業地・通学地割合)

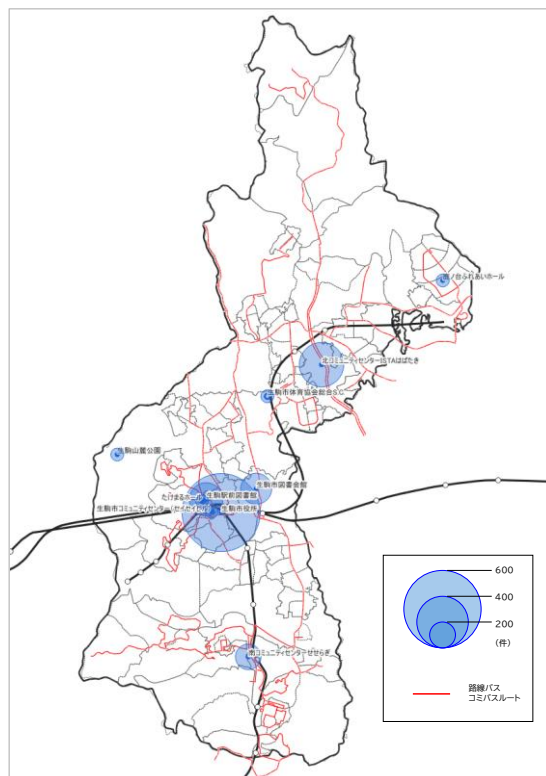


(出典：国勢調査 (平成 22 年、平成 27 年、令和 2 年))

●文化活動などの移動が多い

- ・生駒市民は、図書館やコミュニティセンターなどの趣味や交流のための文化的施設への移動も多いです。
- ・このような文化活動ができる施設は、駅から少し離れた場所に立地しており、駅から施設までの移動手段を確保する必要があります。

	回答者数	割合
生駒市役所	616	31.6%
生駒市図書館	245	12.6%
生駒市コミュニティセンター（セイセイビル）	76	3.9%
北コミュニティセンターISTAはばたき	351	18.0%
南コミュニティセンターせせらぎ	202	10.4%
鹿ノ台ふれあいホール	84	4.3%
生駒駅前図書館	263	13.5%
たけまるホール	99	5.1%
生駒山麓公園	98	5.0%
その他	112	5.8%
回答者数	1,947	100.0%



(出典：令和 7 年度住民アンケート調査結果)

(2) 公共交通サービスやネットワークの現状

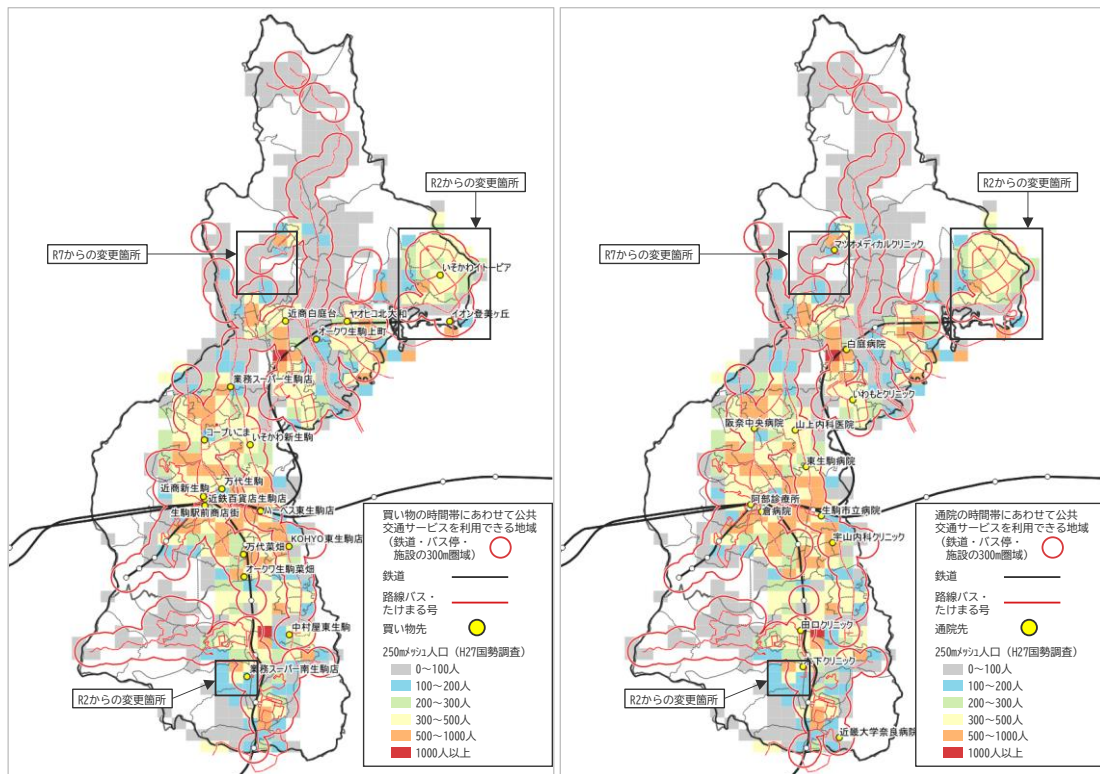
●駅を中心とした公共交通ネットワークの形成

- ・本市は、近鉄生駒駅を中心として東西南北方向に近鉄電車（広域幹線交通ネットワーク）が運行し、また、市内住宅地へ路線バスやコミュニティバスが運行しています。
- ・生駒駅や東生駒駅を中心としたコンパクトな都市構造が形成されています。

●買物先や通院先に路線バスやコミュニティバスでは移動できない地域が残っている

- ・市内の大半の地域では、公共交通で買物や通院できる地域であるが、高山町や菜畑町、壱分町、小平尾町などは、路線バスやコミュニティバスで移動できない（往復できない）状況にあります。

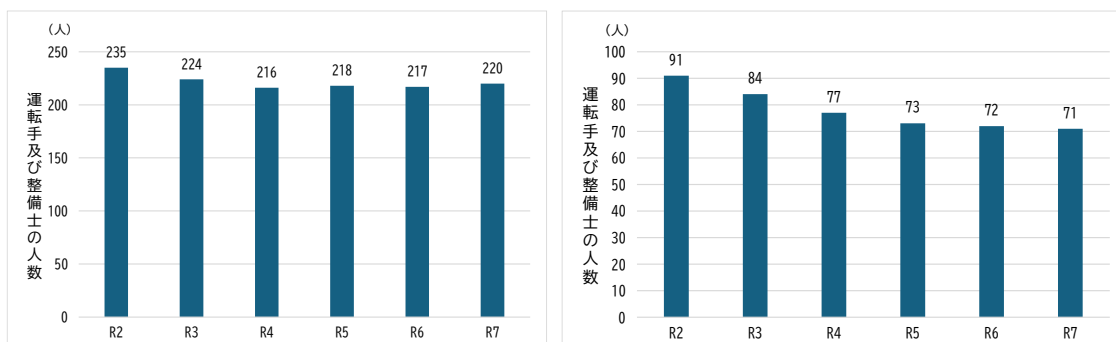
(買物時間帯にあわせて移動できる地域) (通院時間帯にあわせて移動できる地域)



●行政負担の増大と運転士等の担い手不足

- ・コミュニティバスや路線バス（補助路線）の行政負担額が年々増加しているため、公共交通サービスの安定的な維持・確保に向けて収支の改善が必要です。
- ・運転士をはじめとする担い手不足は、根本的な解決には至っておらず、今後も対策が必要です。

（北大和営業所の路線バス運転手及び整備士）（生駒市内タクシー運転手及び整備士）

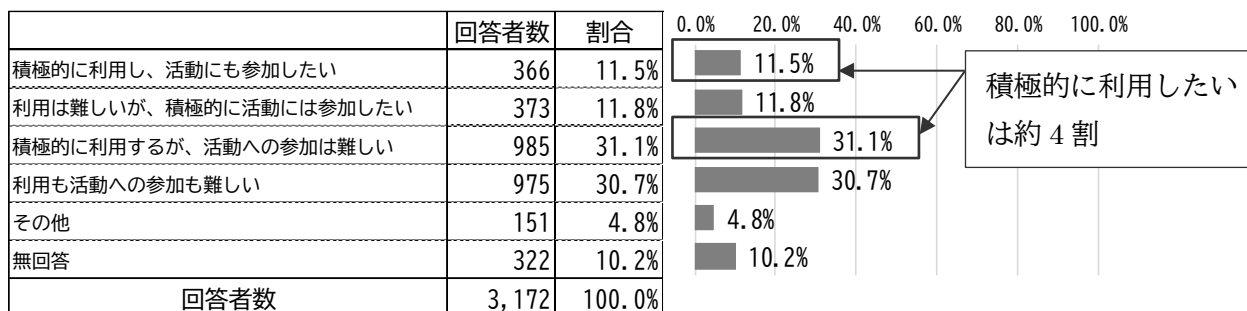


（出典：交通事業者提供データ）

●市民が自分たちで公共交通を守る意識の状況

- ・公共交通の維持・確保に向けた市民の利用や活動について、半数ほどは利用が難しいと回答しており、まだ「乗って残す」意識向上の余地があることがわかりました。
- ・自分たちで公共交通を守る意識がさらに根付くように、また「乗る」ことを実践できるように、丁寧な情報提供などを行う必要があります。

（公共交通の利用や利用促進活動への参加意向）



（出典：令和 7 年度住民アンケート調査結果）

●関係者全員で公共交通を守る

- ・公共交通の存廃問題については、交通事業者や行政だけで維持・確保していくことができる、という状況ではなくなっています。
- ・市民や市内関係者、交通事業者、行政が一体となって、積極的な公共交通利用を第一として行動していく必要があります。

### 1.3.2. 課題のまとめ

上記の現状診断結果を踏まえ、本市の地域公共交通等に関する課題を、「移動に関する課題」「公共交通サービスに関する課題」「意識に関する課題」に分類し、次のように設定します。

課題（案）	
移動に関する課題	<b>自立的な移動確保</b> <p>マイカーや送迎に頼らなくても自由にお出かけできる公共交通システムの確保が必要である。</p>
	<b>駅アクセス確保</b> <p>市外や県外へ通勤・通学できるように、圏域内の拠点駅への交通手段を確保する必要がある。</p>
	<b>生活活動移動確保</b> <p>圏域内の拠点駅や生活利便施設への移動に加え、文化活動など多様な移動手段を確保する必要がある。</p>
	<b>まちづくりと交通の連携</b> <p>新たに開発を予定している地域では、公共交通利用を前提としたまちづくりを推進する必要がある。 工業団地など市内通勤先との連携を図る必要がある。 公共交通を生駒市が目指すまちづくりを支援するインフラとして機能させる必要がある。</p>
	<b>移動資源の活用</b> <p><b>担い手不足や財政制約を踏まえ、鉄道、路線バス、タクシー等、市内すべての移動資源を活用し、競合ではなく補完し合う交通体系を構築する必要がある。</b></p>
サービスに関する課題	<b>利用促進担い手確保</b> <p><b>鉄道も含めた全ての公共交通の利用促進が重要であり、担い手確保支援などが必要である。</b></p>
	<b>評価基準の見直し</b> <p>生駒市が提供する公共交通サービスの評価指標（行政負担割合 7割）については、社会情勢や市民ニーズ、代替サービス等も考慮して、妥当性の検討を続ける必要がある。</p>
	<b>不便地の移動確保</b> <p>公共交通が不便な地域では、地域主体の交通の活用も含め、多様な手段により改善を目指す必要がある。</p>
意識に関する課題	<b>意識変革意識向上</b> <p>自分たちの公共交通を維持するには、自分たちが乗る・支えるという意識が今以上に必要である。</p>
	<b>オール生駒で協働</b> <p>近年の路線バスの減便・廃線問題を受けて、関係者が協働で利用促進の取組を進める必要がある。</p>

図 1-4 生駒市の地域及び地域公共交通の課題

#### 1.4. 目指す将来像

上位計画である総合計画では、「安全で、安心して健康に暮らせるまち」や「人と自然が共生する、住みやすく活動しやすいまち」などをまちづくりの目標としています。また、都市計画マスタープランでは「住まい方・暮らし方を選択できるまち」、立地適正化計画では「誰もが自分らしい住まい方・暮らし方を実現し安全・安心・快適に住み続けられる都市」を目標として掲げています。

本計画では、これら上位・関連計画との整合・連携を図るため、「安全・安心・快適に移動でき、住まい方・暮らし方を選択し、住み続けることができるまち」を将来像として、施策や事業を進めていきます。

#### 目指すべき 将来像

安全・安心・快適に移動でき、  
住まい方・暮らし方を選択し、住み続けることができるまち

(参考) この将来像が実現することで・・・

1. 市内のどこに住んでいても、マイカーを保有していなくても・自家用車を運転できなくても、最寄り駅まで移動することができ、市外にも通勤・通学できます
2. 自宅周辺の買物先や病院、趣味の場所などに、送迎などに頼らなくても移動することができ、坂道の多い住宅地でも、安心して住み続けることができます

#### 新旧対比表

	前計画	本計画
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	安全・安心・快適に移動でき、住まい方・暮らし方を選択し、住み続けることができるまち

#### 【解説】

前計画では、「持続可能な公共交通サービス」「誰もが円滑に移動できる」「市民の活動機会が保障されている」を将来像として設定していましたが、上位・関連計画におけるまちづくりの方向性との関連性が一目でわかるものではありませんでした。

本計画の策定にあたり、本市の上位・関連計画のまちづくりの方向性である「安全、安心、健康に暮らせるまち」「住まい方・暮らし方を選択できるまち」の実現に向けて、交通施策を実行していくことを明確化するため、「持続可能な公共サービス・円滑な移動⇒安全・安心・快適に移動」や、「活動機会の保障⇒住まい方・暮らし方の選択」へと改めて、将来像を見直すこととしました。

(参考) 上位計画におけるまちづくりの方向性

→目指すべき将来像は、上位計画の赤線箇所を参考にしました。

計画名	計画期間	項目	目標等
生駒市総合計画（基本構想）	R1-R20	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	安全で、安心して健康に暮らせるまち
			未来を担う子どもたちを育むまち
			人権が尊重され、市民が輝く、文化の薫り高いまち
			人と自然が共生する、住みやすく活動しやすいまち
			地域の資源と知恵を活かし、魅力と活力あふれるまち
			持続可能な行財政運営を進めるまち
		まちづくりの基本的な考え方	市民主体のまちづくり
			自助・共助・公助
			多様な主体との協創によるまちづくり
行政経営の基本方針	持続可能な社会を支える行政経営 証拠に基づく政策づくり		
生駒市総合計画（第2期基本計画）	R6-R9	戦略的施策	子育て世代が住みやすい環境づくり
			地域共生社会の実現に向けた環境づくり
			多様な働き方と市内での経済循環の促進
			都市ブランドの構築
生駒市都市計画マスタープラン	R3-R13	都市づくりの目標	住まい方・暮らし方を選択できるまち
		都市空間を形成する視点	市街地環境の維持と適正な土地利用の誘導
			拠点の形成と連携・アクセスの充実
			誰もが生活しやすい圏域の形成
			空間を活用した活動を育む場の創出
		都市づくりの方針	災害に強い都市（防災）
			次世代に住みつがれる都市（住宅・住環境）
			安心して豊かに暮らすことができる都市（生活像）
			持続的な成長を生む都市（産業）
			誰もが移動しやすいコンパクトな都市（交通）
豊かで多様な自然と共生する景観都市（自然的環境）			
生駒市立地適正化計画	R8-R27	基本理念	誰もが自分らしい住まい方・暮らし方を実現し安全・安心・快適に住み続けられる都市
		基本方針	将来生活交通圏域での多様な住まい方・暮らし方を支え、安全・安心・快適に住み続けることができる都市づくり 商業・業務、生活サービス、交流、産業などの都市機能が集積し、市内のどこで生活しても利便性を享受できる都市づくり 鉄道・路線バス・コミュニティバス等の公共交通ネットワークを維持・充実し、魅力ある地域と暮らしを育む都市づくり 急峻な地形や河川形態に起因する災害への備えが進み、安全で安心して暮らすことができる都市づくり

## 1.5. 基本方針

目指すべき将来像「安全・安心・快適に移動でき、住まい方・暮らし方を選択し、住み続けることができるまち」の実現に向けて、以下の通り基本方針を定めます。

### 方針 1 鉄道駅を中心とした生活拠点を結ぶ交通ネットワークの確保

- ・ 大阪府や奈良市などの市外へ安心して通勤・通学できるように、地域の拠点駅までの移動手段を確保します
- ・ マイカーや送迎に頼らなくても日常生活を不自由なく行えるように、買物・通院などの目的地への移動手段を確保します
- ・ 市民の多様な活動と交流を支援するために、文化活動の拠点への移動手段を確保します

### 方針 2 市内の公共交通が相互に補完し合う交通体系の構築

- ・ 鉄道、路線バス、タクシー、コミュニティバス、グリーンスローモビリティ、送迎バスなど、多様な市内の公共交通サービスが競合することなく、お互いに補完し合う交通体系の構築に努めます
- ・ 新たな公共交通サービスを導入する場合は、既存の公共交通と競合しないようにサービスレベル（ルート、ダイヤ、運賃など）を設定します

### 方針 3 公共交通の利用促進と担い手確保の推進

- ・ 公共交通の利用促進によって利用者を増やし、交通事業者の経営基盤の安定化を推進します
- ・ 交通事業者の実施する担い手確保の施策を支援し、将来にわたって持続可能な体制構築を推進します

### 方針 4 生駒市民みんなで公共交通を乗って支える意識の醸成

- ・ 公共交通は、ひとりひとりが自由に安心して暮らすための、みんなの日常生活の“足”です。ひとりひとりの利用によって、みんなの“足”を支えていく意識づくりを関係者全員で進めていきます。

1.6. 公共交通の体系

1.6.1. 位置づけ・役割

生駒市内の公共交通の位置づけと役割は以下のとおりです。

表 1-1 位置づけと役割

位置づけ	交通手段	路線名	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>	交通事業者と協議の上、一定水準のサービスを確保
支線交通	鉄道	生駒ケーブル	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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）</li> <li>・市内での活動機会を支える交通</li> </ul>	交通事業者と協議の上、一定水準のサービスを確保
	バス	学園前相楽線 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 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 中登美ヶ丘団地線 祝園登美ヶ丘線		
		バス（補助対象）		
		北生駒傍示線	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	路線名	役割	確保・維持策
	コミュニティバス	光陽台線 門前線 北新町線 有里線 萩の台線 鹿ノ台線 桜ヶ丘線		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
端末交通※2	タクシー等		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> <li>・ 住宅地内等でラストワンマイル※1 の移動手段</li> </ul>	交通事業者等と協議の上、一定水準のサービスを確保

※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します。

※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」と呼ぶこととしています。

1.6.2. 将来の交通体系図

