

生駒市地域公共交通計画の再策定に向けて

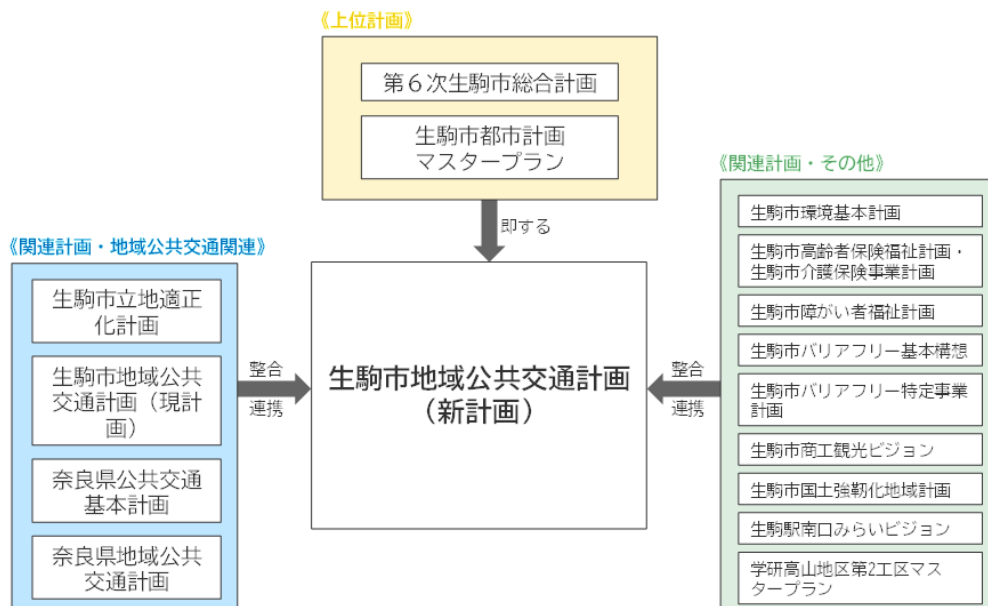
1. 生駒市地域公共交通計画の再策定に至った経緯について

生駒市では、鉄道、路線バス、タクシーといった民間事業者による公共交通サービスが市内全域に整備され、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。そのうえで、平成 23(2011)年には「生駒市地域公共交通総合連携計画」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）を、民間事業者による公共交通サービスを補完する形で運行してきました。

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、幹線交通である鉄道・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、幹線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。

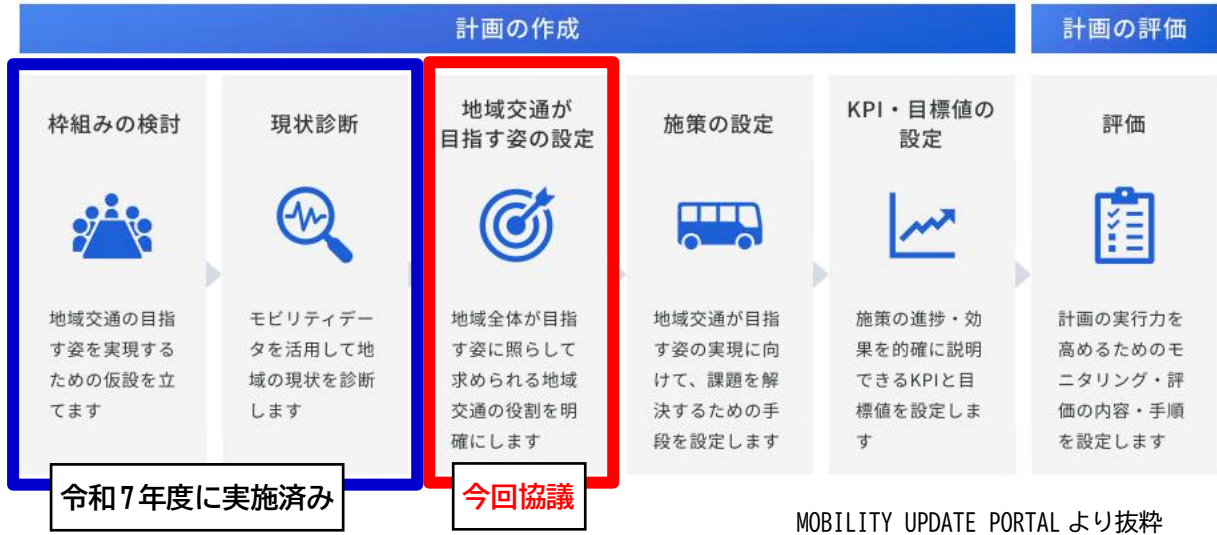
幹線交通である市内路線バスの運行継続に向けては、国の補助対象幹線路線である富雄北生駒線の一部（生駒市内部分）とフィーダー補助路線である北生駒傍生線について、令和 8 年度から市も財政支援を開始する予定ですが、前計画では民間の交通事業者に対する施策については基本的に記載できていません。

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（以下、新計画）」を策定します。

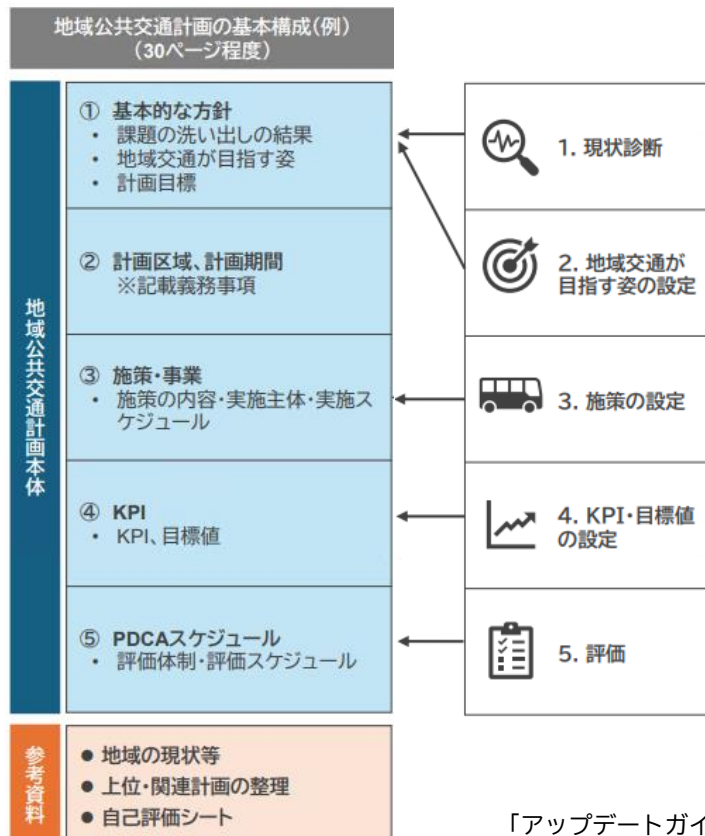


2. 地域公共交通計画の実質化に向けたアップデートガイダンスについて

令和 7 年 3 月に国土交通省が公表した地域公共交通計画の「アップデートガイダンス」は、モビリティデータを活用して、無理なく、難しくなく、実のある計画にアップデートしていくため、現状診断や KPI・目標値の設定などについて解説したものです。新計画の策定については「アップデートガイダンス」が示す手順に則って進めています。



新計画の策定に向けて、「枠組みの検討」と「現状診断」は令和 7 年度において実施済みであり、今回の分科会では主に「地域交通が目指す姿の設定」について協議する予定です。また、新計画の基本構成についても「アップデートガイダンス」に準拠したいと考えています。



3. 前計画の役割

前計画は、生駒市の地域公共交通のマスタープランとして作成しました。

この計画を作成することで、関係者全員が、生駒市の地域公共交通が目指す将来像を共有し、担当者の異動などで関係者の入れ替わりがあっても、計画に基づいた施策・事業を推進できるようになりました。

3.1. 地域公共交通の意義・必要性

そもそも、なぜ、地域公共交通計画を策定し、地域公共交通を行政が主体となって支える必要があるのでしょうか。それは、地域公共交通が、免許や自動車を持っていない人（子どもや高齢者等）でも自由に使うことができる移動手段だからです。

かつては黒字だったバス会社の多くが、社会構造等の変化により赤字になっており、生駒市内の路線バスは約 1 億円の赤字（令和 6 年度）となっています。そこで、地域公共交通のサービス水準を確保して免許や自動車を持たない人たちの移動を支援するために、国・都道府県・市町村では様々な支援を行っています。なぜなら、多くの人々が自由に移動できることで、まちに活気が生まれることが期待できるからです。さらにまちに活気が生まれることで、定住する人々も増加することが期待できます。

地域公共交通を支えることは、個々の人々にとっては生きがいや楽しみが多い生活環境の整備につながり、まちにとっては、賑わいが生まれ、魅力あるまちづくりにつながっていきます。こうした多くの社会的な効果は、地域公共交通を普段使わない人たちも含めた高い公益性があり、生駒市のまちづくりの方針とも一致しています。

また、免許や自動車を持っていない人だけでなく、お酒を飲んだり、病気や怪我等で運転が一時的にできなくなったりする場合など、普段運転できる人にとっても地域公共交通は大切な移動手段です。

出典：「地域公共交通のトリセツ」URL：<https://kotsutorisetsu.com/>

出典：「いこま公共交通マップ」URL：<https://www.city.ikoma.lg.jp/0000038869.html>

3.2. 前計画における地域公共交通の位置づけ

生駒市では、鉄道（近鉄）、ケーブル（生駒ケーブル）、路線バス（奈良交通）、タクシー（生駒交通、奈良近鉄タクシー、飛鳥タクシー）、コミュニティバス（たけまる号）、グリーンスローモビリティ（はぎくる）が運行しています。生駒市の地域公共交通の位置づけとしては、「幹線交通」「支線交通」「端末交通」の 3 項目で分類しました。

- ・ 幹線交通：鉄道等の市域を跨る広域的な交通
- ・ 支線交通：主に市内の移動を担う交通
- ・ 端末交通：タクシーや近隣での助け合い輸送（グリーンスローモビリティ）等

※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」と呼ぶこととする。

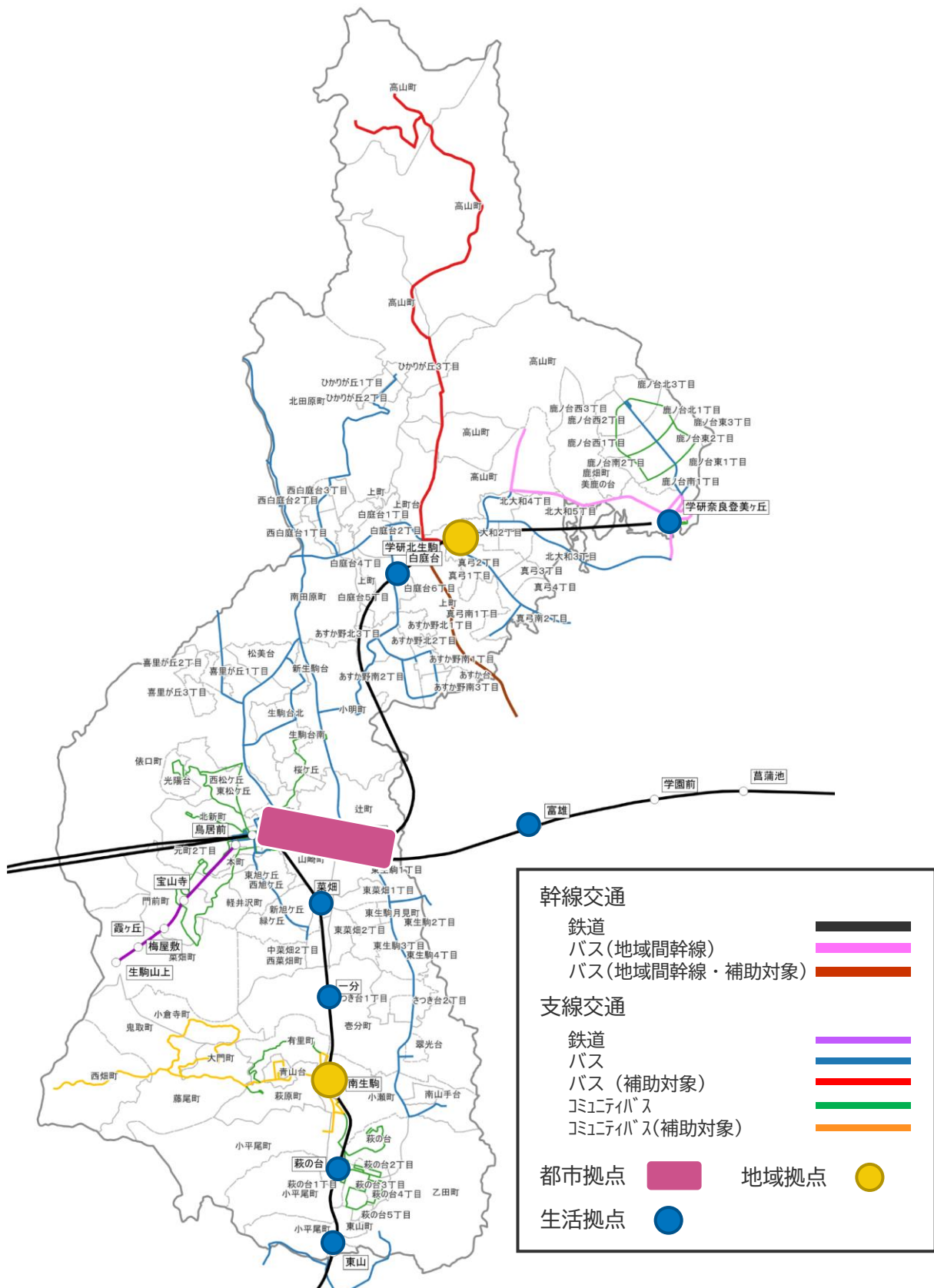


図 3-1 生駒市の公共交通の位置づけと役割（令和 7 年度）

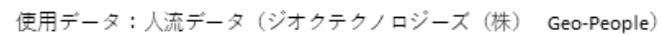
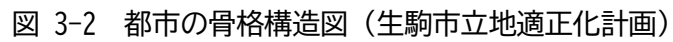


図 3-3 生駒市域の滞在分布割合（平日）

3.3. 前計画の方針と主な取組

前計画は、市民の活動機会が保障されたまちを目指し、「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」を将来像と位置づけ、整備優先順位の高い地区への公共交通サービスの提供や、公共交通サービス提供済みの地区でのサービスの維持・確保、公共交通の利用促進に向けた取組の企画・実施等を推進してきました。

表 3-1 現計画の将来像や基本方針等

計画期間	令和3年度～令和13年度
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
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 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
事業の方向性	・市民の日常生活における活動機会の保障 ・地域主体の公共交通サービスの検討 ・高齢者が安心して利用できる移動手段の確保 ・まちづくりや観光分野との公共交通の連携 ・新しい技術の活用 ・公共交通サービスの運行形態や評価基準の改善・検討 ・公共交通の情報提供 ・地元企業等との協働や連携の推進

前計画の期間中に取り組んできた主な事業等は、以下の通りです。

表 3-2 現計画期間中の公共交通に関する主な取組

公共交通サービスの提供	・たけまる号鹿ノ台線の本格運行開始（令和6年1月） ・たけまる号桜ヶ丘線の本格運行開始（令和8年4月）
利便増進実施計画の策定	・富雄庄田線の一部区間廃止案を受けて、高山地区を対象とした利便増進実施計画を策定（令和7年6月） ・上記計画に基づき、国のフィーダー補助対象路線として北生駒傍示線を再編（令和7年10月）することで運行継続
地域主体の公共交通サービス	・地域主体の公共交通サービス導入ガイドブックの作成 ・萩の台地区グリーンスローモビリティの本格運行開始（令和8年4月）
様々な利用促進活動	・ひかりが丘住宅線及び生駒ニュータウン線と北田原線の一部廃止・見直し案を受けて、地域のバス路線のあり方を協働して話し合う「三者協議」を開催（令和5年度～令和7年度） ※市内バス路線全体の収支均衡を前提として、路線の存続が決定 ・北田原線沿線お出かけマップ、いこま公共交通マップの作成 ・バス運賃無料 DAY などの各種イベントの実施

4. 上位計画・関連計画

生駒市地域公共交通計画は、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を踏まえ、また、その他の関連計画と連携・整合を図りながら策定します。

上位計画及び主な関連計画の作成趣旨や意義は以下の通りです。

表 4-1 生駒市の上位計画や関連計画の作成趣旨・意義（生駒市の計画のみ）

分類	計画名称	
上位計画 【包括】	生駒市総合計画 (最上位計画)	・ 生駒市の将来の在り方を展望し、市民にまちづくりの中長期的なビジョンを示す計画 ・ 生駒市の最上位計画に位置付けられ、各分野の行政計画の基本となる総合的な市政運営の指針を示す
	【まちづくり】 生駒市都市計画 マスタープラン	・ まちの整備・開発・誘導や保全に関するより具体的な指針を示す計画 ・ 「生駒市総合計画」に定める将来都市像を都市計画の観点から推進し、実現していく
関連計画 【まちづくり】	生駒市立地適正化計画	・ 「生駒市都市計画マスタープラン」の一部であり、都市機能の誘導等により、その有効性を高めるための計画
	【環境】 生駒市環境基本計画	・ 環境の保全及び創造に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本的な計画
	【福祉】 生駒市高齢者保健福祉計画・介護保健事業計画	・ 地域共生社会の実現に向けた中核的な基盤となる地域包括ケアシステムの推進を目的とする計画
	【福祉】 生駒市障がい者福祉計画	・ 地域共生社会の実現に向けた障がい者施策を推進する計画
	【福祉】 生駒市バリアフリー基本構想	・ 重点整備地区（南生駒駅周辺地区）におけるバリアフリーの方針や特定事業などを示す計画
	【商業観光】 生駒市商工観光ビジョン	・ 商業、工業、観光及びその横断的な分野に関する産業振興の具体的な指針を示す計画
	【まちづくり】 生駒市国土強靱化地域計画	・ 今後の生駒市の国土強靱化に関する施策を総合的・計画的に推進するための計画
	【まちづくり】 生駒駅南口みらいビジョン	・ 対象エリア（生駒駅南口）の魅力創出に取り組む公民がともにめざす将来のまちの姿や取組方針等についてとりまとめたもの

上位計画・関連計画のうち地域公共交通に関する記載内容のまとめは次頁の通りです。

表 4-2 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）

分類	計画名称	公共交通等に関する方針等
上位計画 【包括】	生駒市総合計画	[令和9年度末にめざす状態] ・ 快適で安全な空間づくりにより、出かけるひが増えている（魅力あふれる都市拠点の形成、移動しやすいまちづくり） [戦略的なまちづくりの視点] ・ 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 ・ マイカー移動に過度に依存しない移動手段の確保、公共施設等生活に必要な機能の集約や再配置等、生活・社会の構造変化に伴う都市構造の変化に対応する施策の転換
【まちづくり】	生駒市都市計画マスタープラン	・ 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
関連計画 【まちづくり】	生駒市立地適正化計画	・ 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
【環境】	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）
【福祉】	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、グリーンスローモビリティ等地域特性に応じた新しい移動手段の導入、高齢者交通費等助成事業実施）
【福祉】	生駒市障がい者福祉計画	・ 地域生活のための総合的な支援体制の充実（障がい者等交通費等助成、コミュニティバスの運行と利用支援、南生駒駅周辺バリアフリー整備事業）
【福祉】	生駒市バリアフリー基本構想	・ 南生駒駅周辺地区を重点整備地区の対象に選定し、鉄道駅やバスの整備を進める
【商業観光】	生駒市商工観光ビジョン	・ 「住んで楽しい」身近な観光価値が地域経済に繋がる観光振興（市内の公共交通事業者との連携強化による沿線・地域の魅力と交通アクセスの向上、公共交通機関を使った移動に関するガイド機能の向上）
【まちづくり】	生駒市国土強靱化地域計画	・ 市民の生活を守る（道路の分断におけるバス事業者等との連携強化）
【まちづくり】	生駒駅南口みらいビジョン	・ このまちの歴史・文化に触れられ、新たな生駒らしい商いを生み出す（公共交通の利用促進にもつながる観光ルートの検討）

生駒市の地域公共交通について、上位計画や主な関連計画で示されたまちづくり等の方針を踏まえて整理すると、次のように集約される。

交通結節点の機能強化が必要である ・ 生駒市では、都市機能を集約し各種サービスの効率的な提供を図る都市機能誘導区域を定めている。 ・ 都市機能誘導区域の拠点である交通結節点（鉄道駅等）では、駅周辺機能の充実などにより拠点形成・機能充実を図る必要がある。	公共交通ネットワークの維持・充実が必要である ・ 路線バスの減便・廃線問題に対して、三者協議の開催や国の補助制度の活用などで、公共交通ネットワークを維持してきた。 ・ 魅力ある都市づくりのために、鉄道や路線バス、コミュニティバス、タクシー等の公共交通ネットワークやサービスを維持・充実する必要がある。 ・ 新たな問題に対しても、市民・事業者・行政が協働して取り組む必要がある。
まちづくりを支える公共交通が必要である ・ 生駒市では、多様な生き方・暮らし方への変化に対応した都市へのまちづくりを進め、「生駒に住みたい」、「生駒にいつまでも住み続けたい」と思われるまちを目指しており、それを支える公共交通を実現する必要がある。 ・ 公共交通への関心や意欲のある市民や事業者に対して、行政が支える仕組みを提供する必要がある（協創による課題解決と新たな価値創造の実現）。	コンパクト・プラス・ネットワークの実現が必要である ・ コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりとして、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の形成を目指している。 ・ コンパクト・プラス・ネットワークの交通軸として公共交通ネットワークを確保していく必要がある。

図 4-1 上位計画等のまちづくりの方針を踏まえた地域公共交通のあり方の案