

生駒市地域公共交通計画 (骨子案)

令和 8 年 6 月 3 0 日版

目 次

<本編>

1.	目指す将来像と基本方針	1
1.1.	計画策定の背景と目的.....	1
1.2.	本計画の位置づけ.....	2
1.3.	生駒市の地域公共交通の課題.....	3
1.4.	目指す将来像.....	12
1.5.	基本方針	13
1.6.	公共交通の体系.....	14
2.	計画区域、計画期間	17
2.1.	計画の区域	17
2.2.	計画の期間	17

<資料編>

1.	上位計画及び関連計画等の整理.....	1
1.1.	計画の位置づけ.....	1
1.2.	上位計画及び関連計画の整理.....	2
1.3.	上位計画及び関連計画等のまとめ.....	14
2.	地域及び地域公共交通の現状整理.....	16
2.1.	地域の現状	16
2.2.	公共交通の現状.....	32
2.3.	地域公共交通に対する意見.....	45
2.4.	人流データを用いた人の移動分析.....	63
2.5.	地域及び地域公共交通の現状のまとめ.....	76

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、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（コミュニティバスなど）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、民間の交通事業者が担っている鉄道と路線バス、タクシー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、それらが維持されることを前提として計画していました。しかしながら、新型コロナウイルス感染症の感染拡大や、その後の物価高騰等により、民間の交通事業者の経営に大きな影響があり、公共交通ネットワーク全体の維持が難しくなってきました。そうした現状を踏まえると、民間の交通事業者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。

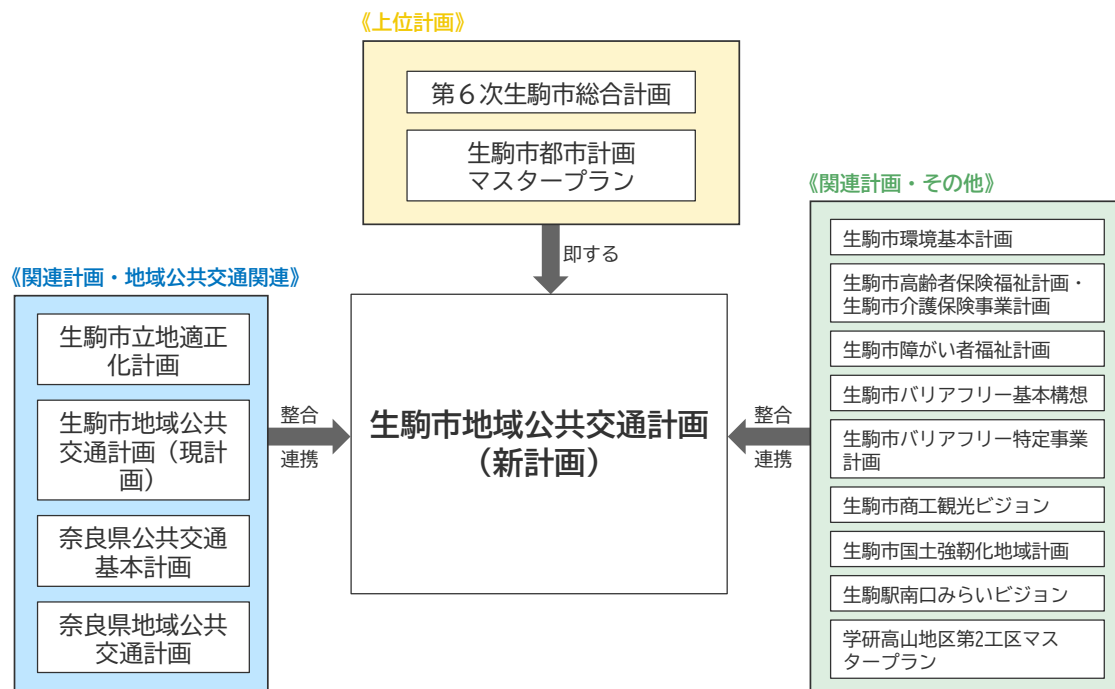


図 1-1 本計画の位置づけ

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の全体像は次のとおりです。

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・東生駒駅を都市拠点、学研北生駒駅・南生駒駅を地域拠点として位置づけたコンパクトな都市構造になっている（→南生駒駅は、今後も機能強化等の整備が、特に必要である）
- ・ 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、生駒駅周辺でウォカブル化を推進中、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、将来的に必要なと思う人はほぼ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、路線バスやコミュニティバスがそれを補完し（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**

コミュニティバス

- ・ 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萩の台線では、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）

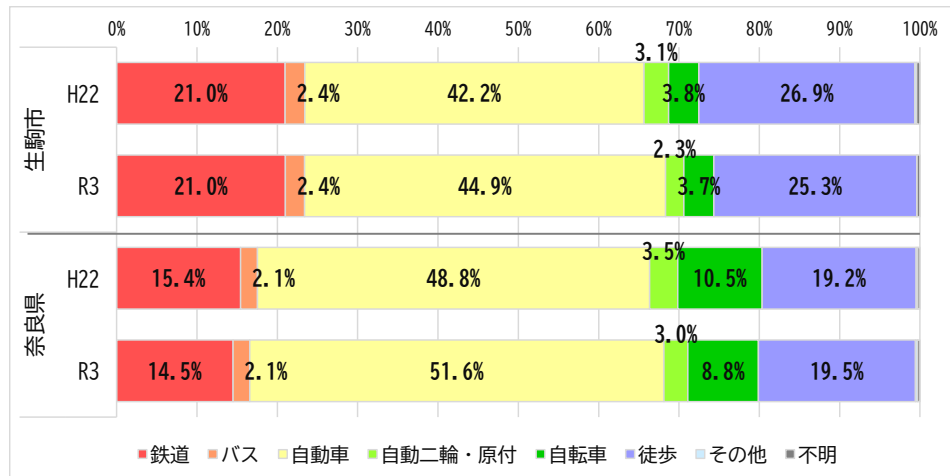
(1) 移動やまちづくりの現状

①生駒市の公共交通分担率

➡直近 10 年では、自動車の移動が増加しています。

- ・生駒市では、自動車分担率は 44.9%、公共交通（鉄道＋バス）分担率が 23.4%です。
- ・平成 22 年から令和 3 年の約 10 年間で、生駒市発着の移動は、自動車が増加しています。公共交通に変化はありませんが、自動二輪・原付や徒歩が減少しています。

（代表交通手段分担率の推移）



（出典：近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年、令和 3 年））

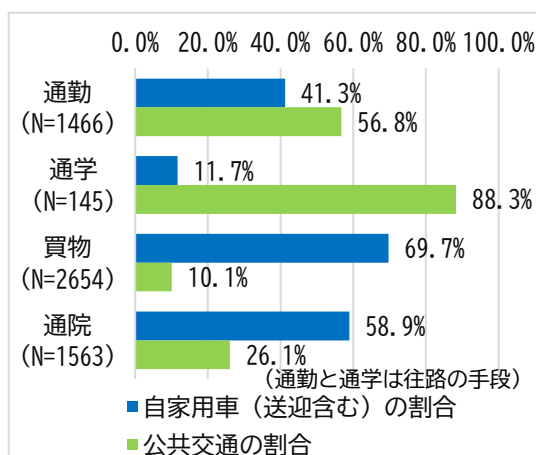
②目的別の移動手段

●通学は公共交通が中心である一方、通勤や買物、通院では自家用車移動が多い

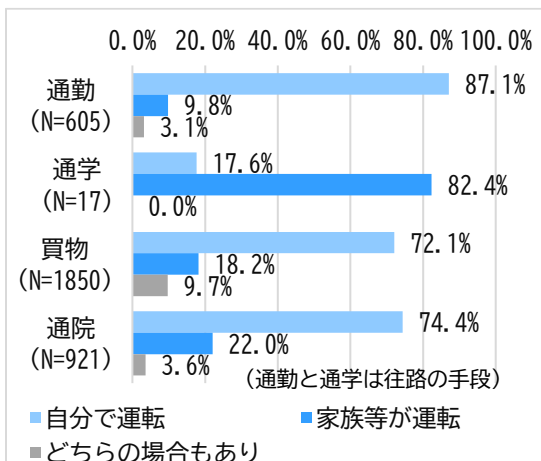
- ・通勤や通学の移動手段は、主な目的地が市外となることから、公共交通（主に鉄道）が半数以上ですが、通勤に限ると自家用車移動が 4 割程度存在します。
- ・買物や通院の移動手段は、主な目的地が市内となることから、自家用車移動が大半を占めており、日常生活での自家用車依存は高い状況です。

➡通勤の公共交通利用をさらに促進する必要があります。また、買物や通院では、自家用車移動のうち送迎の割合が 2 割程度存在するため、送迎から公共交通利用への転換を推進することで、送迎する人の負担も軽減することができます。

（目的別の移動手段割合）



（自家用車移動の内訳）



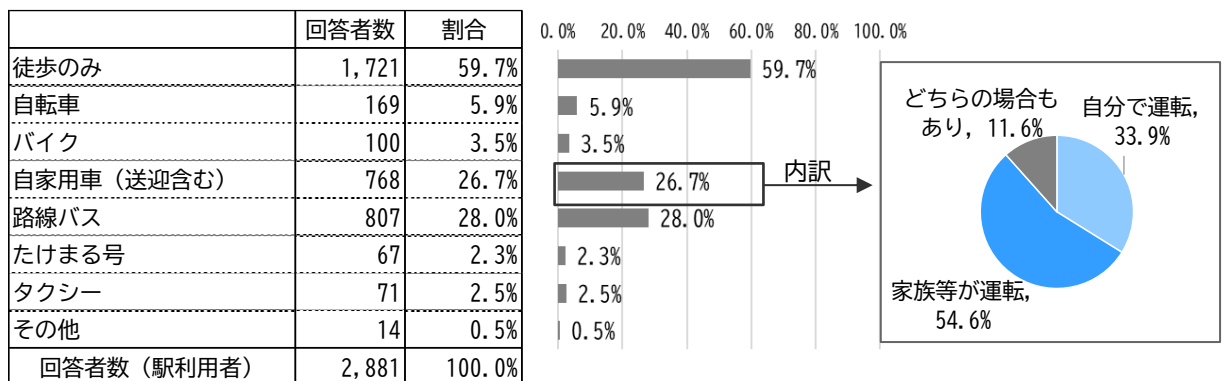
（出典：令和 7 年度住民アンケート調査結果）

③駅までの移動手段

●駅までの移動手段では、自家用車から路線バス利用への転換が重要

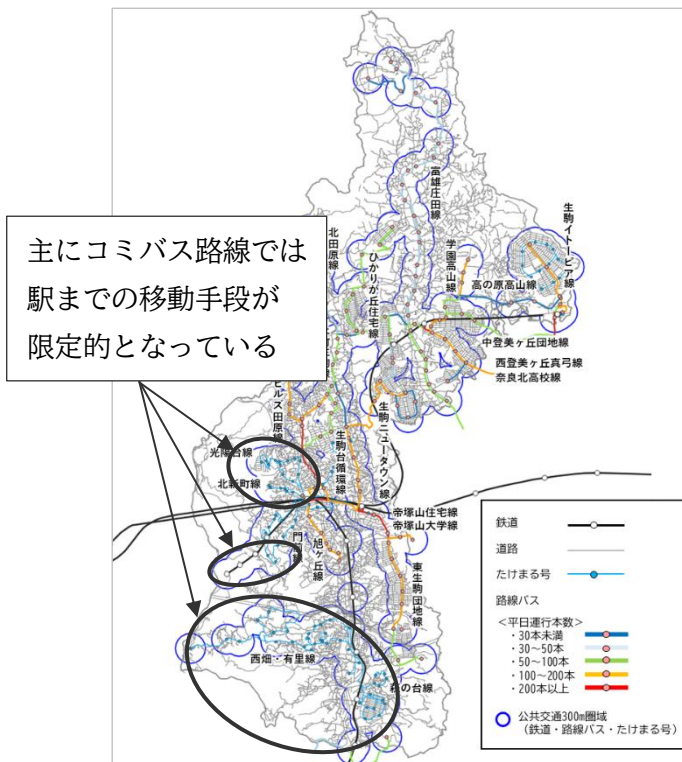
- ・駅までの移動手段としては、路線バスと自家用車の割合がともに 3 割程度となっています。自家用車のうち半分以上は送迎であるため、公共交通利用への転換を推進することで、送迎する人の負担も軽減することができます。
- ・市内の北部・中部については、駅までのアクセス手段として路線バスが運行しているため、自家用車から路線バスへの転換が可能です。
- ・市内の南部の一部地域においては、駅までバス路線がない地域や、早朝・夜間に運行していない地域（コミュニティバス路線沿線）があります。

(駅までの移動手段)

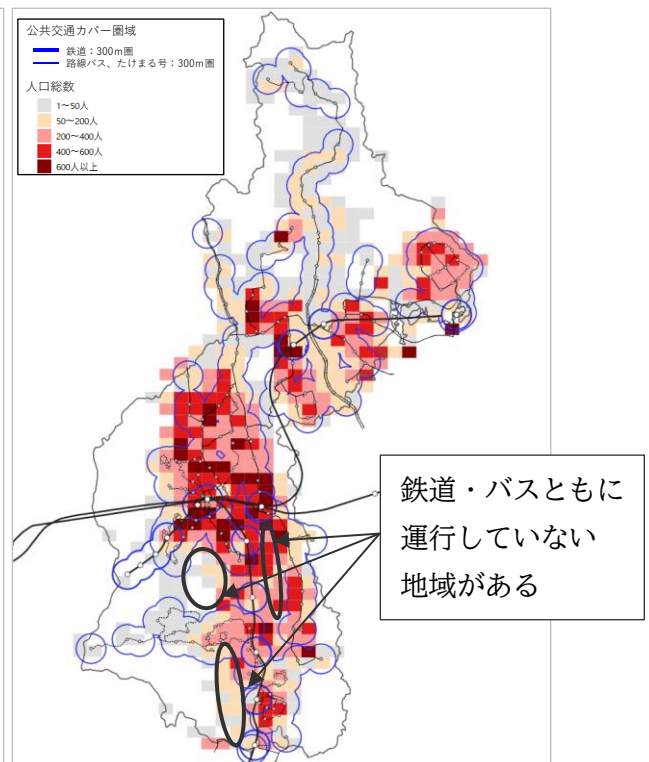


(出典：令和 7 年度住民アンケート調査結果)

(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)

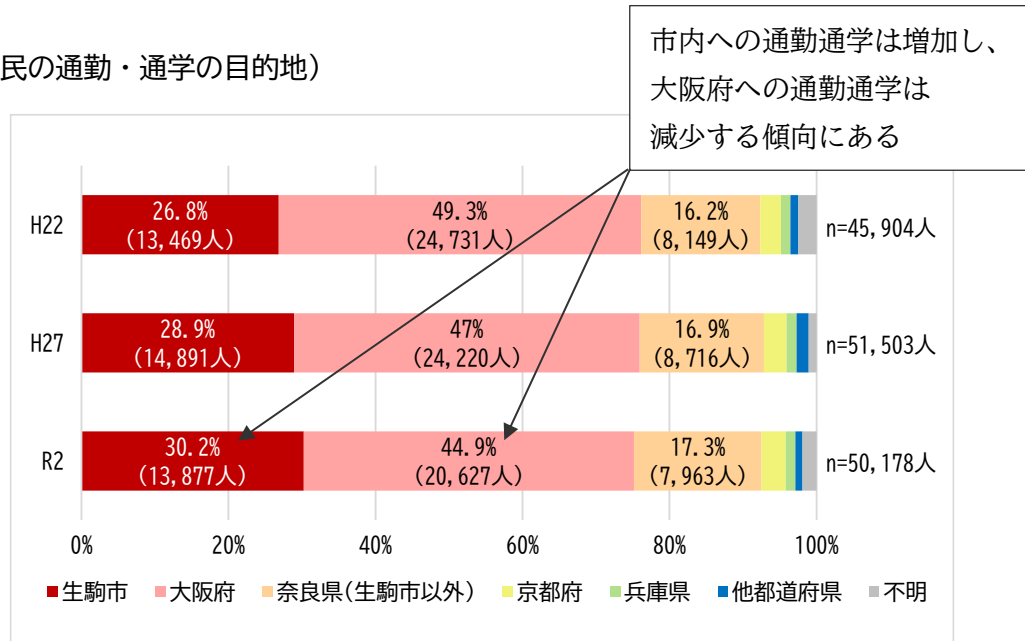


④通勤や通学の目的地

●通勤や通学の目的地は、最も多い大阪府が減少し、市内が増加傾向

- ・通勤や通学の目的地（通勤、通学先）は、市外が多くを占めており、大阪府が約 4 割程度、奈良県内が 2 割程度に対して、市内は 3 割程度となっています。
- ・市内への通勤や通学については、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となってきています。

（市民の通勤・通学の目的地）



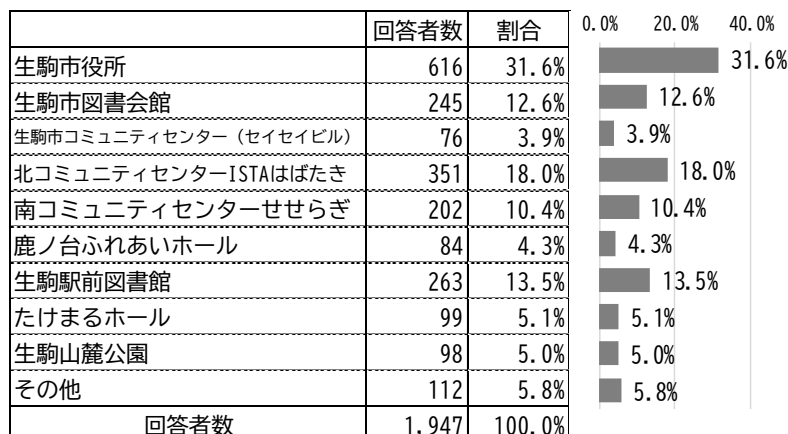
（出典：国勢調査（平成 22 年、平成 27 年、令和 2 年））

⑤文化活動の拠点への移動

●文化活動の拠点施設への移動手段の確保

- ・図書館やコミュニティセンター、総合スポーツセンターなどでの趣味や交流、部活動といった文化活動も、充実した市民生活に必要なものです。
- ・そうした文化活動ができる施設までの移動手段も確保する必要があります。

（一番よく行く文化活動の拠点施設）



（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

①本市の公共交通ネットワーク

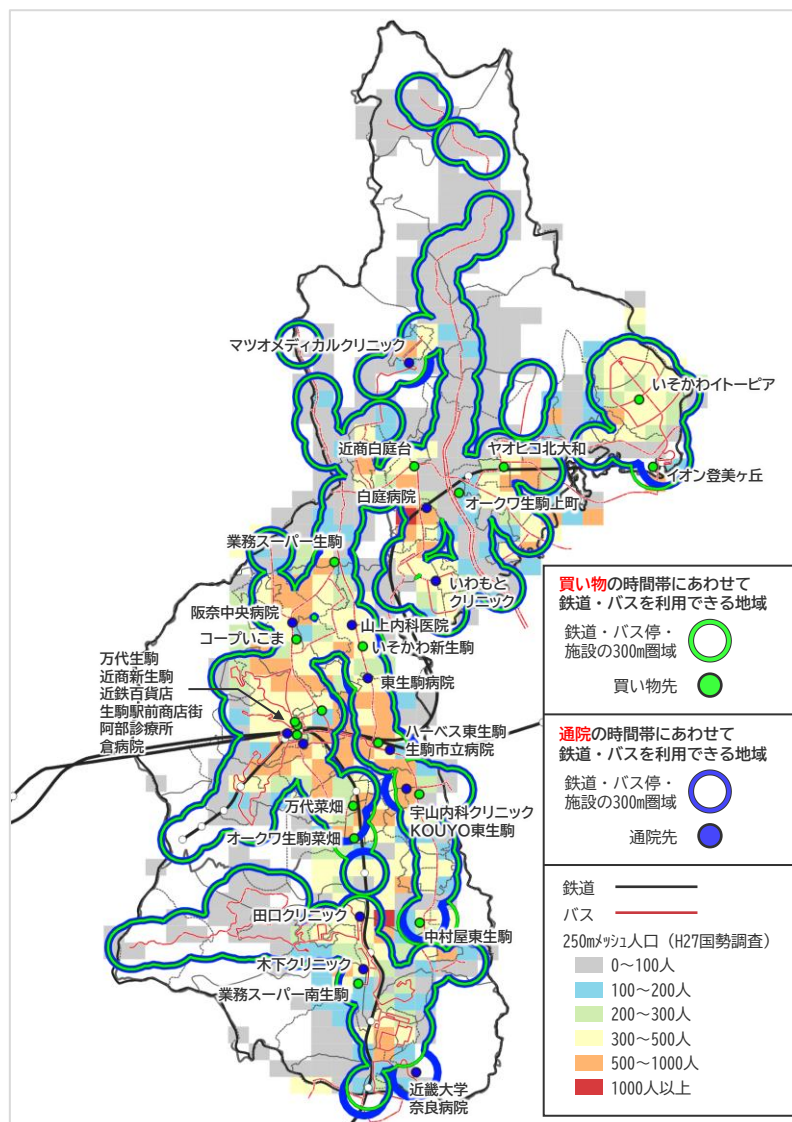
●駅を中心とした公共交通ネットワークがすでに形成されている

- ・本市は、生駒駅を中心として東西南北方向に近鉄電車が運行し、駅と住宅地を結ぶ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都市拠点とし、北部では学研北生駒駅、南部では南生駒駅を地域拠点として、コンパクトな都市構造がすでに形成されています。

●自宅から買物、通院先まで鉄道やバスで移動できない地域がある

- ・市内の大半の地域では、鉄道やバスで日常生活に必要な買物や通院ができますが、高山町や菜畑町、壱分町、小平尾町などの一部の地域では、鉄道やバスで日常生活に必要な移動ができない状況にあります。

(買物や通院時間帯にあわせて、鉄道・バスで移動できる地域)

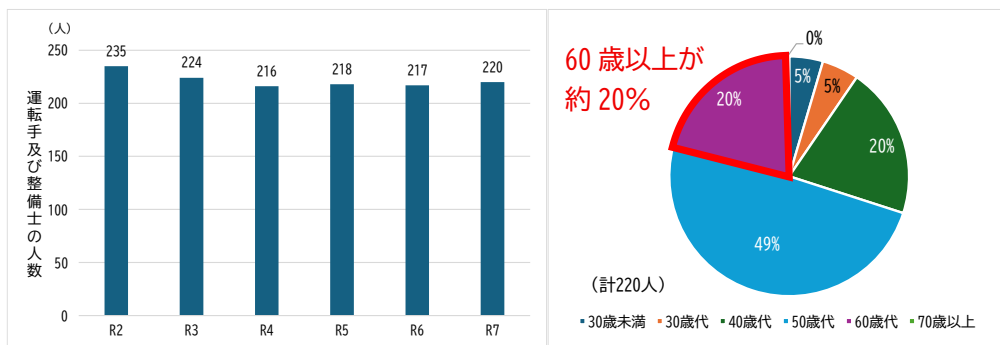


②交通事業者の状況

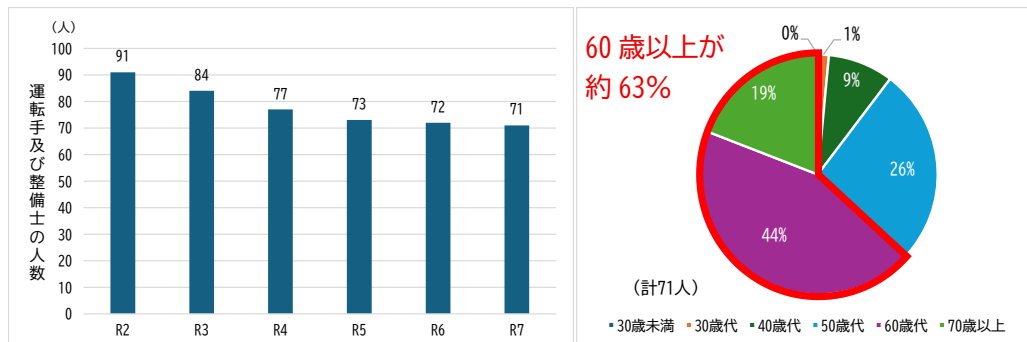
●行政負担の増大と運転士等の担い手不足・高齢化

- ・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。
- ・交通事業者の担い手不足・高齢化が進んでおり、路線バス・タクシーともに運転手及び整備士の数は減少傾向にあります。また、60 歳以上の割合は路線バスが 2 割程度、タクシーが 6 割程度となっており、今後さらに担い手不足が加速すると予想されます。

（奈良交通(株)北大和営業所の路線バス運転手及び整備士（左：人数推移、右：R7 年齢構成））



（生駒市内タクシー運転手及び整備士（左：人数推移、右：R7 年齢構成））



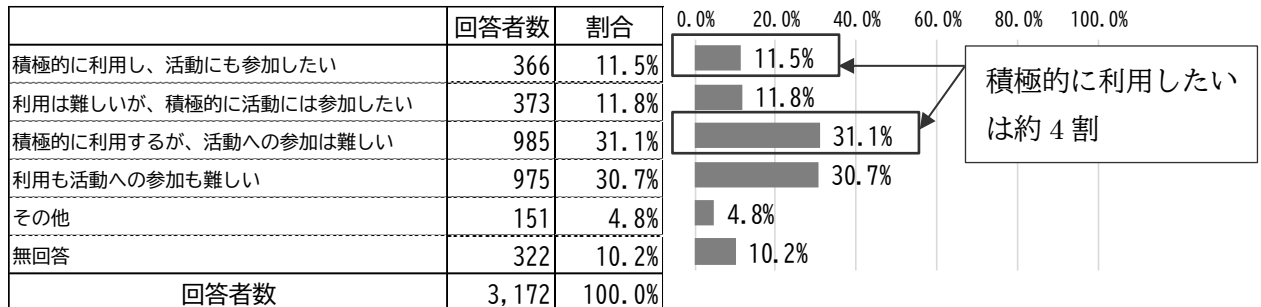
（出典：交通事業者提供データ）

③公共交通を守る意識醸成

●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、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	生活しやすい環境構築	居住地周辺の移動や都市拠点や各地域拠点間の移動を充実することで、住みやすい住環境を提供（実現）する必要がある。
	自立的な移動確保	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。
	駅アクセス確保	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。
	生活活動移動確保	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。
	土地利用と交通の連携	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。 雇用確保定着に向け、工業団地など市内通勤先との連携を図る必要がある。
	市民活動への支援	市民や市民団体等の自主的な活動を、支援する仕組みや支援内容の充実を図る必要がある（活動の例：ベンチ作成、維持管理、移動サービス等）。
	移動資源の活用	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。
サービスに関する課題	利用促進 担い手確保	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。
	評価基準の見直し	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。
	不便地の移動確保	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。
意識に関する課題	情報提供の強化	公共交通に関心が薄い人たちにも、しっかりと伝わるような情報提供（内容や伝え方）へと見直す必要がある。（伝わらないと意識改革できない）
	意識変革 意識向上	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。
	オール生駒で協働	近年の路線バスの減便・廃線問題を受けて、市民・事業者・行政の関係者が協働で利用促進の取組を進める必要がある。

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・快適な移動を通じて住み続けられる魅力的なまち」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・快適な移動を通じて住み続けられる魅力的なまち

（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

1.5. 基本方針

目指すべき将来像「安全・安心・快適な移動を通じて住み続けられる魅力的なまち」の実現に向けて、以下の通り基本方針を定めます。

基本方針 公共交通の負のスパイラルからの脱却～公共交通を重視するまちづくり

- ・ 公共交通の利用者数の減少により、運輸収入の減少、コスト削減のためのサービス見直し（減便）、サービス低下により利用者のさらなる減少、という公共交通の負のスパイラルに陥ると、廃線に至る可能性があります。
- ・ このような状況を回避・脱却するため、公共交通を重視するまちづくりを推進し、サービス水準の維持・向上による好循環や持続可能な公共交通の実現を目指します。

方針① 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（鉄道駅周辺など）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、自宅から最寄りの駅・バス停まで移動手段や、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市民、事業者、行政の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

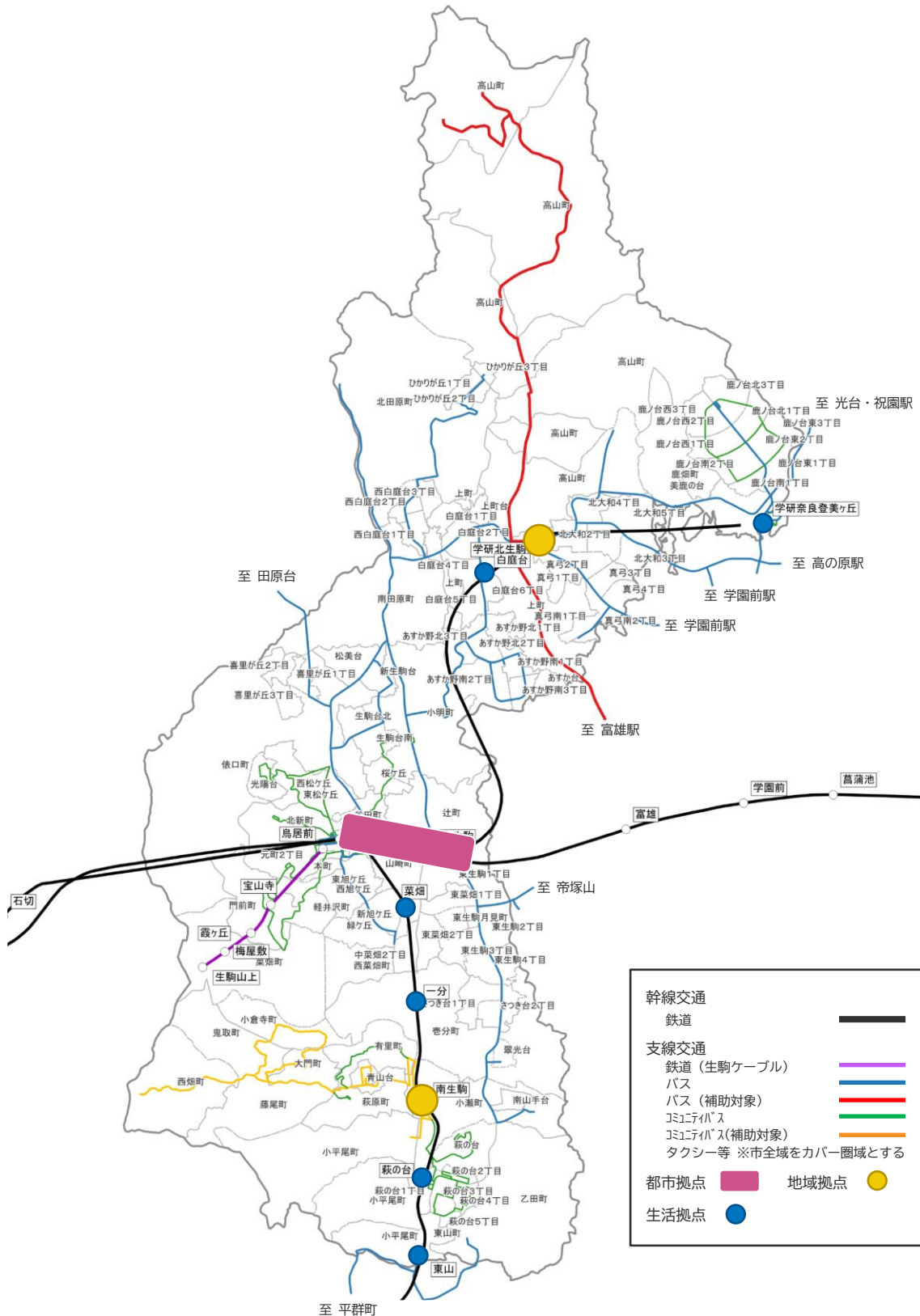
位置づけ	移動手段	路線名	役割	確保・維持策
幹線交通	鉄道	近鉄奈良線 近鉄けいはんな線 近鉄生駒線	・大阪府や奈良市等、隣接都市間や広域的な都市間の移動を支える公共交通網 ・市内の都市拠点や各地域拠点間の移動を支える公共交通網	交通事業者と協議の上、一定水準のサービスを確保
支線交通	鉄道	生駒ケーブル	・居住地と地域拠点や各生活拠点を結ぶ公共交通網（生活交通ネットワーク） ・市内での活動機会を支える交通	交通事業者と協議の上、一定水準のサービスを確保
	バス	学園前相楽線 旭ヶ丘線 生駒台循環線 北田原線 上町生駒線 帝塚山住宅線 東生駒団地線 生駒ニュータウン線 生駒イトーピア線 ひかりが丘住宅線 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）	富雄北生駒線 北生駒傍示線		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 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	移動手段	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
	タクシー等		・ 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 ・ 住宅地内等でラストワンマイル※¹の移動手段	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。

1.6.2. 将来の交通体系図

本市の目指す将来の交通体系図は以下のとおりです。



2. 計画区域、計画期間

2.1. 計画の区域

本計画の区域は、生駒市全域とします。

2.2. 計画の期間

本計画の期間は、令和 9 年度～令和 13 年度（2027 年度～2031 年度）の 5 年間とします。

（参考）

- ・ 第 6 次生駒市総合計画 基本構想：平成 31 年から概ね 20 年間（令和 22 年頃）
 - 第 2 期基本計画：令和 6 年度～令和 9 年度（2024～2027 年度）
 - 第 3 期基本計画（予定）：令和 10 年度～
令和 13 年度（2028～2031 年度）
- ・ 生駒市都市計画マスタープラン：令和 3 年度～令和 13 年度（2021～2031 年度）
- ・ 生駒市立地適正化計画：令和 8 年度～令和 27 年度（2026～2045 年度）