

1. 上位計画及び関連計画等の整理

1.1. 計画の位置づけ

地域公共交通計画は、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、関連計画と連携・整合を図りながら、本市における今後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。

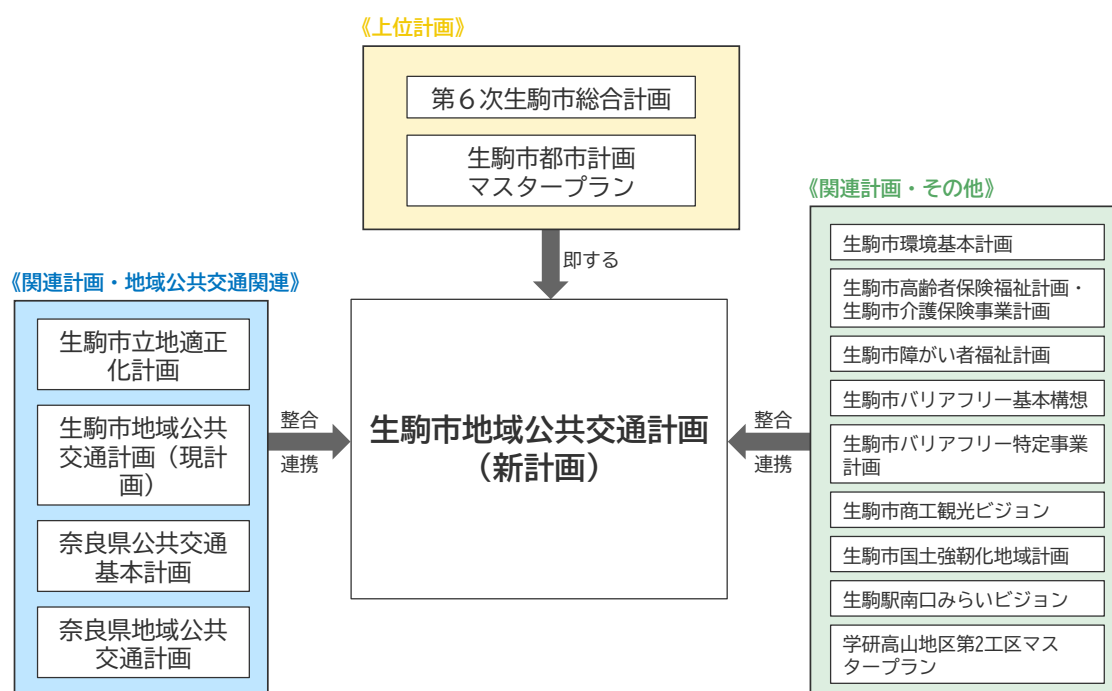


図 1-1 生駒市地域公共交通計画（新計画）の位置づけ

1.2. 上位計画及び関連計画の整理

1.2.1. 上位計画

- (1) 第 6 次生駒市総合計画（〔基本構想〕平成 31 年 3 月策定、〔基本計画 第 2 期〕令和 6 年 12 月策定）

計画期間	〔基本構想〕平成 31 年度・令和元年度～令和 20 年度 〔基本計画 第 2 期〕令和 6 年度～令和 9 年度
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	①安全で、安心して健康に暮らせるまち ②未来を担う子どもたちを育むまち ③人権が尊重され、市民が輝く、文化の薫り高いまち ④人と自然が共生する、住みやすく活動しやすいまち ⑤地域の資源と知恵を活かし、魅力と活力あふれるまち ⑥持続可能な行財政運営を進めるまち
戦略的な まちづくり の視点	①生活構造の視点 ②社会構造の視点 ③都市構造の視点
都市構造の 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を図る ・高齢化や人口減少、外国人観光客の増加といった動向を踏まえ、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視点から施策の転換を図る

◆基本的施策：施策 12 街の空間づくり

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、出かける人が増えている
施策の主な方 向性	●魅力あふれる都市拠点の形成 ・中心市街地の再構築 ●移動しやすいまちづくり ・既存交通手段の充実と多様な移動手段の組合せによる利便性の向上 ・バリアフリー事業等の歩行者空間の整備
市民や事業者 ができること	・生駒駅周辺のまちづくりに関心を持ち、社会実験等の公民連携の取組に積極的に参加する。（市民） ・マイカー利用の前提を見直し、公共交通サービスを普段から積極的に利用する。（市民） ・利用者の満足度の向上に向けた経営を進めるとともに、日常生活に支障がないよう、公共交通サービスの提供を継続する。（事業者）

◆基本的施策：施策 13 都市基盤

令和 9 年度末 にめざす状態	くらしを支える都市基盤の整備・更新が進み、魅力ある街と快適な住環境が充実している
施策の主な方向性	●学研都市づくり ・学研高山地区第 2 工区等の整備促進
市民や事業者 ができること	・学研都市づくりに関する情報を収集し、まちづくりへの関心を高める。 (市民・事業者)

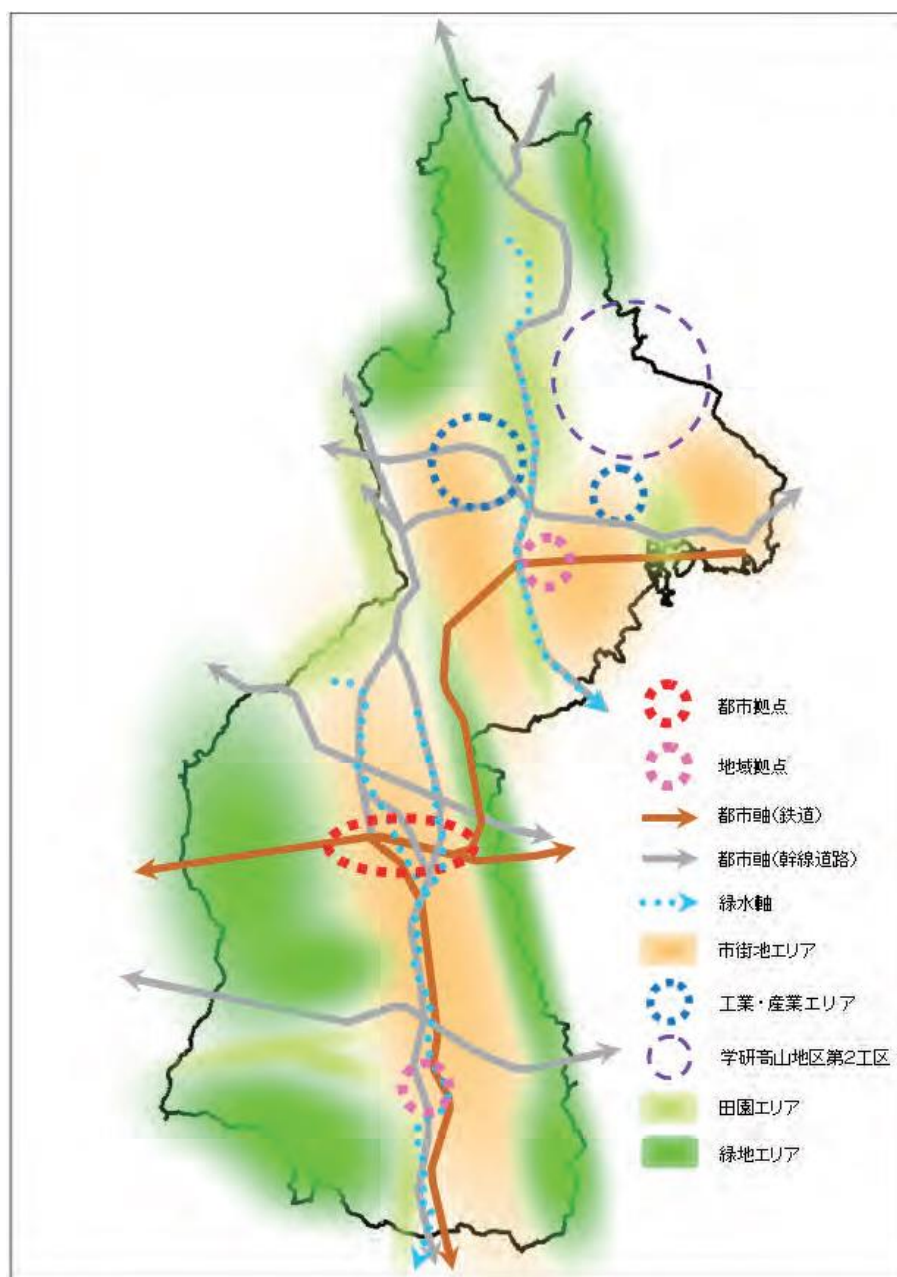


図 1-2 総合計画で示す都市構造イメージ図

※都市拠点：人口や都市機能が集積し、公共交通の利便性にも優れ、市民・事業者・行政の様々な活動の拠点となり、また、都市全体に魅力と活力をもたらす中核となる場所。本市の玄関口である生駒駅周辺地域と隣接する東生駒駅周辺地域を都市拠点と位置付けている。

※地域拠点：都市拠点に準ずる都市機能を備えた拠点。北部地域の地域拠点を学研北生駒駅周辺地域に、南部地域の地域拠点を南生駒駅周辺地域にそれぞれ位置付けている。

(2) 生駒市都市計画マスタープラン（令和 3 年 6 月策定）

計画期間	令和 3 年度～令和 13 年度
都市づくりの目標	住まい方・暮らし方を選択できるまち
都市づくりの方針	方針 1：災害に強い都市(防災) 方針 2：次世代に住みつがれる都市(住宅・住環境) 方針 3：安心して豊かに暮らすことができる都市(生活像) ①誰もが安心して健康に暮らせる都市空間の形成 ②新たな働き方を可能とする空間の創出 ③ゆとりや賑わいを創出する都市空間の再編 ・道路や公園などの都市空間の活用など、意欲ある市民等の活躍の場を創出し、自身の夢や目標を実現しようとする人たちとともに賑わい創出を図る ④新技術やデータを活用したスマートシティの実現 ・新技術と親和性の高いまちとなるよう、先端技術の活用による新しい都市サービスの導入に向けた取組を進める ⑤安心して子どもを育てられる場の充実 ⑥住民の知識やノウハウを地域社会に還元できる仕組みの構築 ⑦効率的で持続可能な都市運営の推進 方針 4：持続的な成長を生む都市(産業) 方針 5：誰もが移動しやすいコンパクトな都市(交通) ①鉄道駅周辺の機能の充実・強化 ・公共交通の結節点である鉄道駅周辺の機能の充実・強化を図りつつ、ユニバーサルデザインに配慮した誰もが利用しやすい駅前空間を形成する ②広域連携・基幹ネットワークの充実 ③暮らしの利便性を享受できる移動手段の確保 ・誰もが同様の都市的サービスを受けることができ、利便性を享受できる移動手段を確保する 方針 6：豊かで多様な自然と共生する景観都市(自然的環境)

◆都市づくりの方針 3－③：ゆとりや賑わいを創出する都市空間の再編

取組内容	●拠点を中心とした暮らしを支える空間整備 ・鉄道駅周辺などを中心とした暮らしを支える生活拠点の機能向上
------	--

◆都市づくりの方針 3－④：新技術やデータを活用したスマートシティの実現

取組内容	●ICT など先端技術の活用 ・ICT を活用した交通システム等の導入検討
------	--

◆都市づくりの方針 5－①：鉄道駅周辺の機能の充実・強化

取組内容	●交通結節点としての機能の充実・強化等 ・鉄道駅や鉄道駅周辺のバリアフリー化の推進 ・鉄道駅周辺の駐車・駐輪対策 ・都市拠点等への公共交通サービスの見直し、改善
------	---

◆都市づくりの方針 5－③：暮らしの利便性を享受できる移動手段の確保

取組内容	●地域の移動手段の確保 ・新たな公共交通サービスの導入検討 ・公共交通サービスの維持・改善 ・交通事業者等と連携したモビリティマネジメントの実施 ・ICT を活用した交通システム等の導入検討【再掲】
------	---

◆圏域別の都市づくり

鉄道駅等の生活拠点を中心に誰もが商業や医療など日常生活に必要な都市機能にアクセスすることができる「将来生活交通圏域」を既存の公共交通路線状況やコミュニティの単位を考慮したうえで 10 圏域設定し、圏域ごとに都市づくりの方針を整理している。

◆圏域別の公共交通に関する取組

学研奈良登美ヶ丘駅圏域	・学研奈良登美ヶ丘駅周辺などを中心とした暮らしを支える生活拠点の機能向上 ・新たな交通サービスの導入検討
学研北生駒駅圏域	・公共交通の利用促進のための観光ルート整備の検討 ・ICT を活用した交通システム等の導入検討（学研高山第 2 工区） ・学研高山第 2 工区の整備に合わせた計画道路や駅前広場の整備促進 ・新たな交通サービスの導入検討 ・路線バスの維持・改善
白庭台駅圏域	・白庭台駅周辺などを中心とした暮らしを支える生活拠点の機能向上 ・新たな公共交通サービスの導入検討 ・公共交通サービスの見直し・改善
東生駒駅(北)圏域	・東生駒駅周辺などを中心とした暮らしを支える生活拠点の機能向上
東生駒駅(南)圏域	・東生駒駅周辺などを中心とした暮らしを支える生活拠点の機能向上
生駒駅(北)圏域	・生駒駅周辺の駐車・駐輪対策 ・新たな公共交通サービスの導入検討 ・コミュニティバスの維持・改善
生駒駅(南)圏域	・生駒駅周辺の駐車・駐輪対策 ・新たな公共交通サービスの導入検討 ・コミュニティバスの維持・改善 ・公共交通の利用促進のための観光ルート整備の検討
菜畑駅・一分駅圏域	・菜畑駅、一分駅周辺および国道 168 号バイパス沿道を中心とした暮らしを支える生活拠点の機能向上 ・公共交通の利用促進のための観光ルート整備の検討
南生駒駅圏域	・公共交通の利用促進のための観光ルート整備の検討 ・駅や周辺のバリアフリー化の推進 ・コミュニティバスの維持・改善
萩の台駅・東山駅圏域	・萩の台駅、東山駅周辺などを中心とした暮らしを支える生活拠点の機能向上 ・コミュニティバスの維持・改善

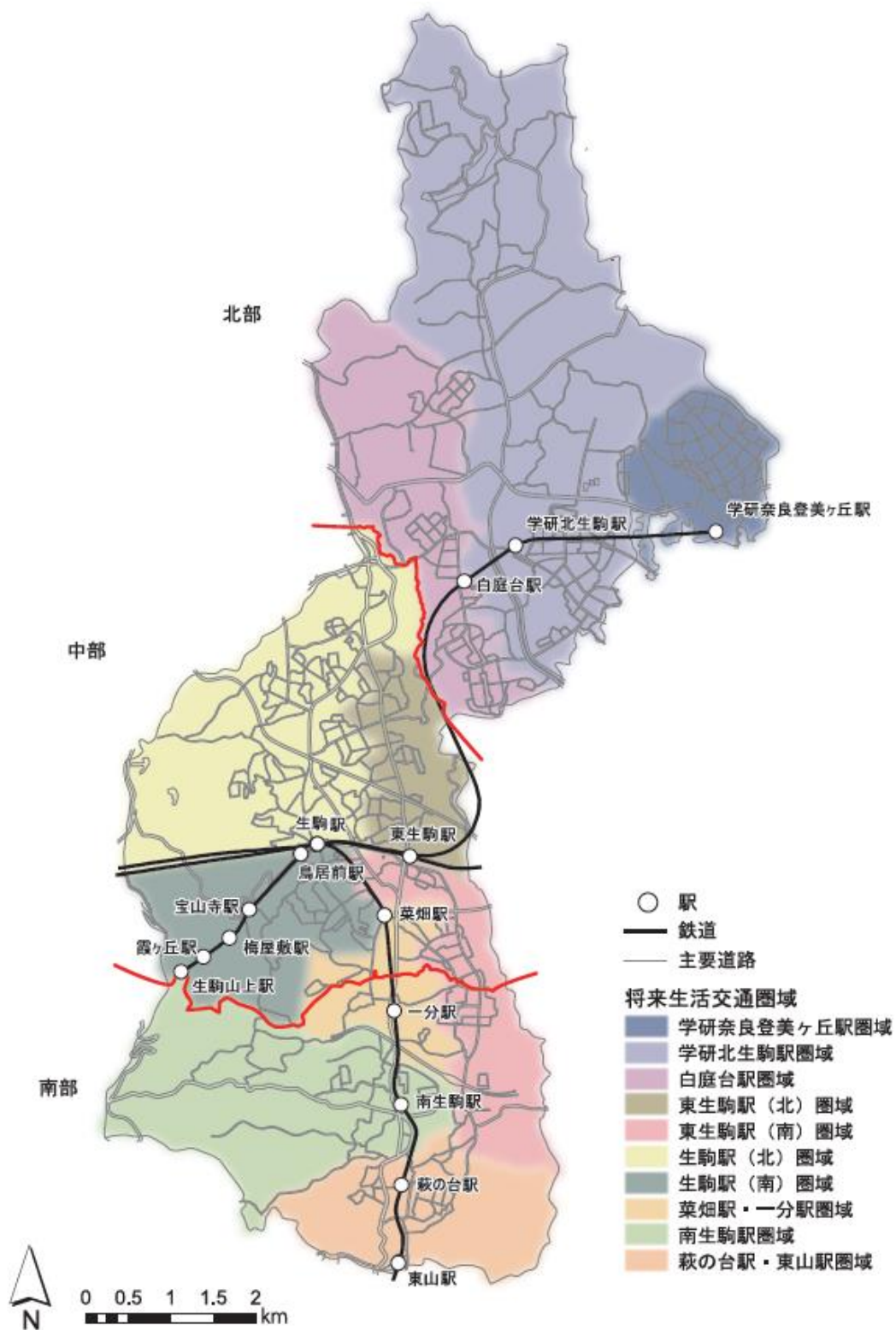


図 1-3 都市計画マスタープランで示す将来生活交通圏域図

1.2.2. 関連計画（地域公共交通関連）

(1) 生駒市立地適正化計画（令和 8 年 3 月策定）

計画期間	令和 8 年度～令和 27 年度
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	居住誘導に係る方針：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 都市機能誘導に係る方針：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 ①市の玄関口となる都市拠点の充実機能の充実と魅力づくり ②地域住民の生活を支える地域拠点・生活連携拠点の機能の充実 ③産業・学術研究拠点の整備推進 交通ネットワークに係る方針：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 ①幹線及び支線交通ネットワークの維持・充実 ②端末交通の運行維持・改善、新たな輸送の検討 ③まちづくりと連携した新たな公共交通サービスの提供 防災に係る方針：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

◆都市機能の誘導に係る施策

取組内容	①市の玄関口となる都市拠点の機能の充実と魅力づくり ・生駒駅及び東生駒駅周辺においては、本市の玄関口にふさわしい都市拠点として、従来の都市機能のみならずライフステージの変化や新しい生活様式に対応することのできる生活利便機能等の集積・誘導を図る。 ②地域住民の生活を支える地域拠点・生活連携拠点の機能の充実 ・学研北生駒駅周辺の都市機能誘導区域においては、市北部の地域拠点として、区域に立地している誘導施設（大規模商業施設）の維持・誘導を図る。 ・学研北生駒駅北口においては、駅前広場や道路等の基盤整備に加え、商業・業務機能が集積された賑わいゾーン、ビジネス・広域環境の移動拠点としての宿泊施設ゾーンなど、商業施設等を中心に誘導する。 ・南生駒駅周辺の都市機能誘導区域においては、市南部の地域拠点として、生駒らしい景観や田園空間を活かしたゆとりある住環境の中で、国道 168 号沿道に立地する誘導施設（大規模商業施設、生涯学習施設、図書館）の維持・誘導を図り、利便性の高いまちづくりを進める。 ・生駒南小学校・生駒南中学校を含む南生駒駅周辺においては、バリアフリー基本構想の実現・地域活動の活性化に向けた取組を推進するとともに、小中学校の統合と連携した都市基盤の整備を図る。 ・学研奈良登美ヶ丘駅周辺の都市機能誘導区域においては、隣接する奈良市とまたがり立地している誘導施設（大規模商業施設）の維持を図る。
------	--

◆交通ネットワークに係る施策

取組内容	幹線及び支線交通ネットワークの維持・充実 ・鉄道等の市域を跨る広域的な交通である幹線交通の利便性を確保し、その維持と充実を図る。 ・都市起点と地域拠点を結ぶ路線バス等の支線交通を維持・充実し、幹線交通との連携を通じて持続可能な地域交通ネットワークを形成する。 ②端末交通の運行維持・改善、新たな輸送の検討 ・他の公共交通がない地域で運行する既存コミュニティバス路線について、評価基準に基づき運行の維持や改善を図る。 ・バス停までの坂道の徒歩移動が困難な地区を中心に走行する公共交通サービス（コミュニティバスの新規路線）の導入を検討する。 ・コミュニティバスの運行要件を満たせない地区や、幹線道路から離れた道幅の狭い地区を中心に、地区内での移動を支援する地域主体の助け合い輸送等を検討する。 ・病院や商業施設、スポーツ施設等、市内の施設が運行している来訪者（施設利用者）送迎用バスについて、来訪者の利用の少ない時間帯等での一般市民の乗車可能性を検討する。 ③まちづくりと連携した新たな公共交通サービスの提供 ・新たな公共交通サービスの導入を検討する。 ・学研高山地区などでの新しいまちづくりの方向性と連携して、新しい技術を活用した交通システム導入に向けた情報収集・実証実験等を推進する。
-------------	---

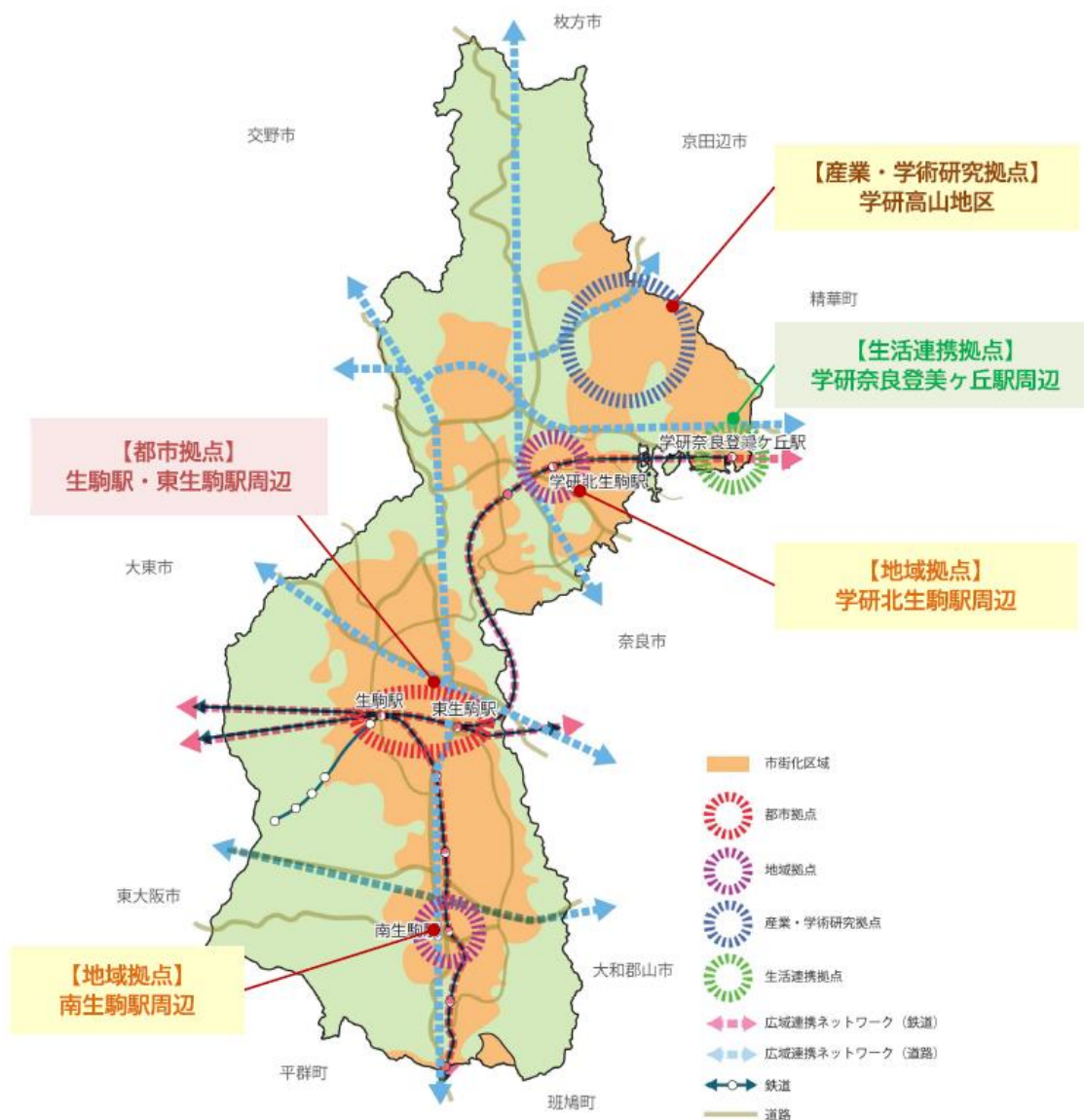


図 1-4 生駒市立地適正化計画で示す都市の骨格構造図

(2) 生駒市地域公共交通計画（令和 3 年 3 月策定、令和 7 年 6 月一部改訂）

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・行政等の共同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 ・地元企業等との共同や連携の推進

1.2.3. 関連計画（その他）

その他の関連計画における地域公共交通に係る取組みや事業は下表のとおりです。

表 1-1 生駒市のその他の関連計画における地域公共交通網に係る記載

計画名	公共交通や移動に関する項目	主な取組みや事業など
生駒市環境基本計画	家庭・事業活動・交通など、各分野におけるエネルギー需要の抑制と効率的な利用を進めます	・公共交通機関や自転車の利用を促すとともに、地域特性に応じた公共交通システムの構築検討を進め、自動車に依存しない交通への転換を図る ・歩行者空間を整備することで、歩行者が安全・安心に歩行を楽しめるようにする
H31～R10 年度 ※R6 年度改定		
生駒市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画	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 ・生駒市高齢者交通費等助成事業
第 9 期：R6～R8 年度		
生駒市障がい者福祉計画	・生活支援にかかるサービスの充実 ・生活環境の充実	・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
第 7 期：R6～R8 年度		
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	◆公共交通：鉄道駅（近鉄南生駒駅） ・駅東西地上部に改札口の設置（地下改札口の廃止） ・スロープ勾配の改修 ・スロープ部に屋根の新設 ・スロープ部の舗装面の段差の解消 ・スロープ部に設置されているインターホンの移設 ・スロープ部の点字ブロックの改修 ・音声案内（誘導チャイム）の設置 ・トイレへの誘導ブロックの設置 ・男女トイレの入口を区別できる蝕知案内図の設置 ・多機能トイレの設置 ・バリアフリーに則した改修 ・ホーム縁端部における視認性向上のための警告色設置 ◆公共交通：バス ・南生駒駅からバスへの乗り換え案内サイン等の整備
R3～R13 年度		
生駒市バリアフリー特定事業計画		
R4～R13 年度		

計画名	公共交通や移動に関する項目	主な取り組みや事業など
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	・市内の鉄道会社、バス会社やタクシー事業者との連携を強化し、沿線・地域の魅力と交通アクセスの向上を図る ・1 日や半日で移動可能な観光ルートや、北部地域の交通アクセスなど公共交通機関を使った移動に関するガイド機能の向上に向けた取り組みを実施する
R5～R9 年度		
生駒市国土強靱化地域計画	ライフラインの確保	・道路の分断において、代替ルートの確保の検討、バス事業者等の関係機関との連携強化を図る必要がある。
R5～R9 年度		
生駒駅南口みらいビジョン	文化や商い、暮らしが息づき、すごしやすいまち	◆居心地のよい公共的空間の形成プロジェクト ・魅力ある歩行者空間の創出 ◆エリアの魅力発信・観光案内プロジェクト ・公共交通の利用促進にもつながる観光ルートの検討
R5～R15 年度		
けいはんな学研都市「新たな都市創造プラン」のブラッシュアップ～中間評価と今後の展開方向～	科学・生活・文化・自然環境が融合する持続可能都市	・急速に進化するデジタル技術を環境・エネルギー、交通システムも含めたインフラに活用、多様な交通手段とその目的との一体性を高めることによる地域の活性化 ・JR 学研都市線及び JR 奈良線の複線化を促進、京阪奈新線の延伸を協議 ・けいはんな学研都市内の主要駅からのフィーダー交通や、本都市と母都市、関西国際空港とを結ぶ公共交通サービスの充実 ・ラストワンマイルモビリティ、GPS 搭載シェアサイクルなど MaaS や CASE などによる新たな交通システムやサービスの展開
R3～R7 年度		
学研高山地区第 2 エ区マスタープラン	時代のニーズに柔軟に対応しつつ、地権者や民間事業者の多様なニーズに合わせた、様々な機能が集積する複合市街地を順応・段階的に形成していくまちづくり	・学研北生駒駅、学研奈良登美ヶ丘駅、JR 祝園駅及び近鉄新祝園駅と当地区を繋ぐバスの運行ルートの検討・調整する ・学研北生駒駅と JR 祝園駅・近鉄新祝園駅間の公共交通での接続を関係機関と調整・推進する ・自動運転に係る実証実験の推進や魅力的な次世代都市交通システム（ART：Advanced Rapid Transit）の実現等に向け、けいはんな学研都市全体で都市モビリティの向上を進める
R4 年度～ ロードマップ： R4～R7 年度		

計画名	公共交通や移動に関する項目	主な取組みや事業など
奈良県公共交通基本計画 改訂版：R4 年度～R8 年度	・地域の自立を図り、くらしやすい奈良を創るため、県民・来訪者の移動ニーズを支える県内公共交通とその拠点を実現する ・地域がより主体的に公共交通を維持・充実する取組に参画する ・持続可能な社会・地域づくりに貢献する公共交通を構築する	◆県内公共交通の維持・充実に向けた取組 ・地域がより主体的に公共交通の維持・充実を図る取組の強化 ・地域の輸送資源や多様な交通モードの活用 ◆公共交通に関わる空間の質向上 ・地域の拠点としての駅・バス停等の質の向上 ・誰もが使いやすい利用環境の整備 ◆多様な関係者による連携・協働 ・「奈良モデル」に基づく、市町村・交通事業者・県民党との連携・協働 ・公共交通を担う人材の確保・育成 ◆時代の変革に対応した公共交通の構築 ・デジタル技術の活用による移動手段の確保や利便性向上 ・脱炭素社会の実現に向けた取組の推進
奈良県地域公共交通計画 R5 年度～R9 年度	・地域の自立を図り、くらしやすい奈良を創るため、県民・来訪者の移動ニーズを支える県内公共交通とその拠点を実現する ・地域がより主体的に公共交通を維持・充実する取組に参画する ・持続可能な社会・地域づくりに貢献する公共交通を構築する	◆北西部 A グループ（奈良市、生駒市） ・住民（利用層／非利用層）のニーズ把握 ・駅から大学・企業等までの移動手段の確保・充実 ・通勤・通学者の移動ニーズに応じた公共交通の充実 ・拠点駅から観光施設までの移動手段の確保・情報発信

1.3. 上位計画及び関連計画等のまとめ

本計画の上位計画や関連計画等では、公共交通に関する方針や事業が次のように示されています。特に、「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な都市構造」「マイカー移動に過度に依存しない移動手段の確保」などが示されています。

表 1-2 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
	【交通】 生駒市地域公共交通計画	・ 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
	【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）

2. 地域及び地域公共交通の現状整理

2.1. 地域の現状

2.1.1. 人口動態

(1) 市全体

- ・ 本市の人口は、平成 27 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 年後の令和 17 年には 10.8 万人、令和 32 年には 10 万人を下回ると推計されています。
- ・ 年齢別でみると、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。

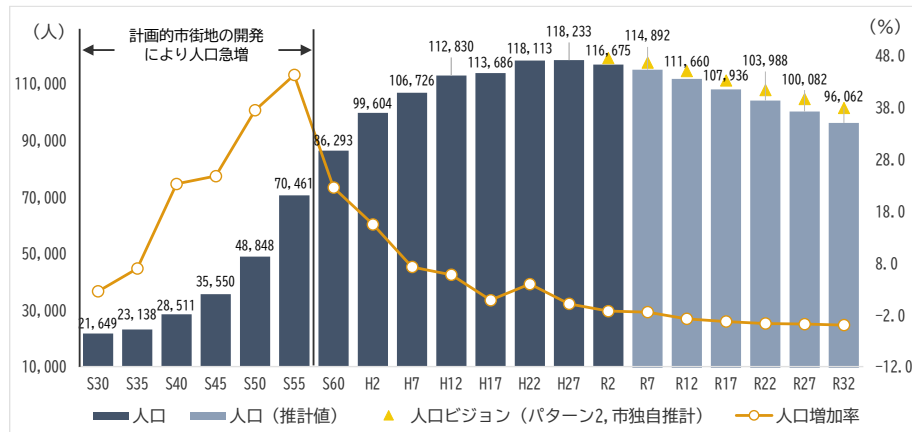


図 2-1 人口及び人口増加率の推移と将来推計

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）

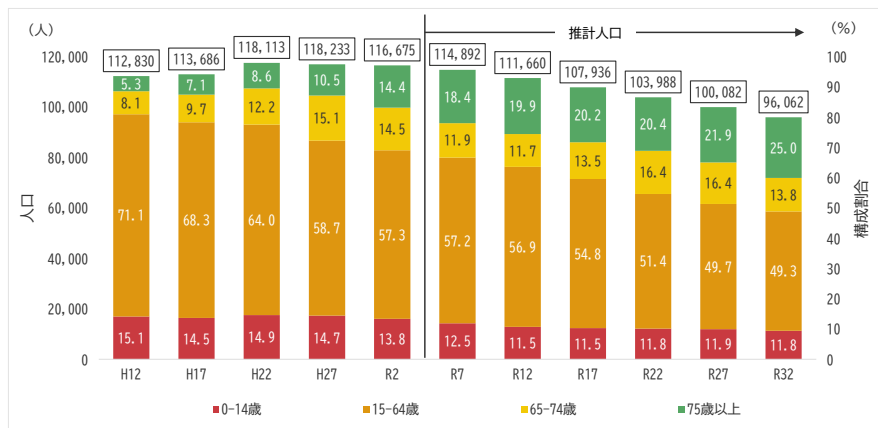


図 2-2 年齢別人口の推移（4 区分）

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」

※令和 5 年以降は将来推計人口

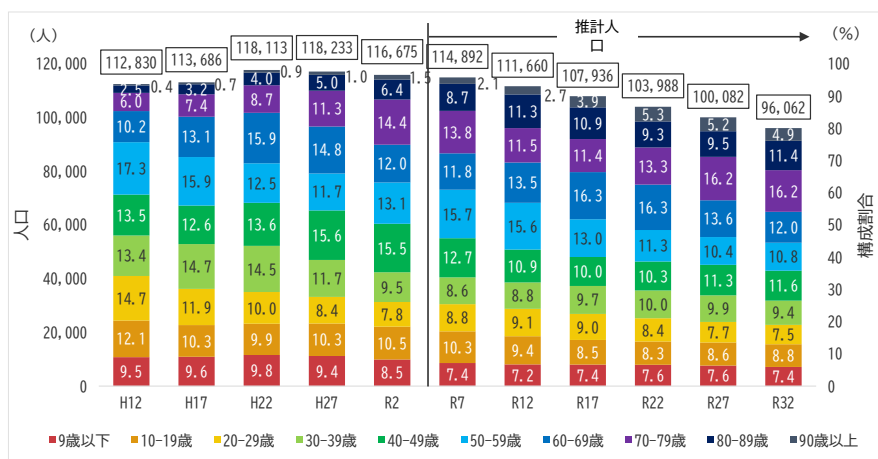


図 2-3 年齢別人口の推移 (10 歳階級)

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」

※令和 5 年以降は将来推計人口

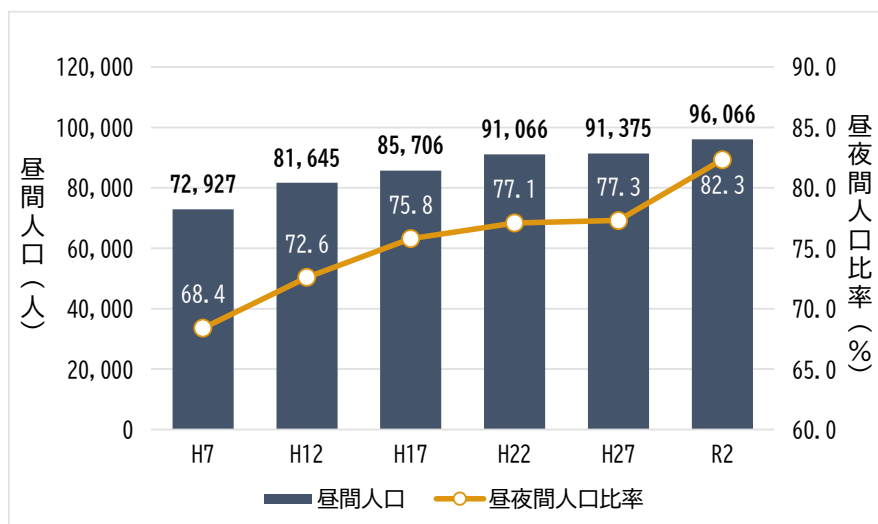


図 2-4 昼間人口の推移

出典：国勢調査

(2) 高齢層

- ・ 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、萩の台住宅地、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、萩の台住宅地等であり、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。

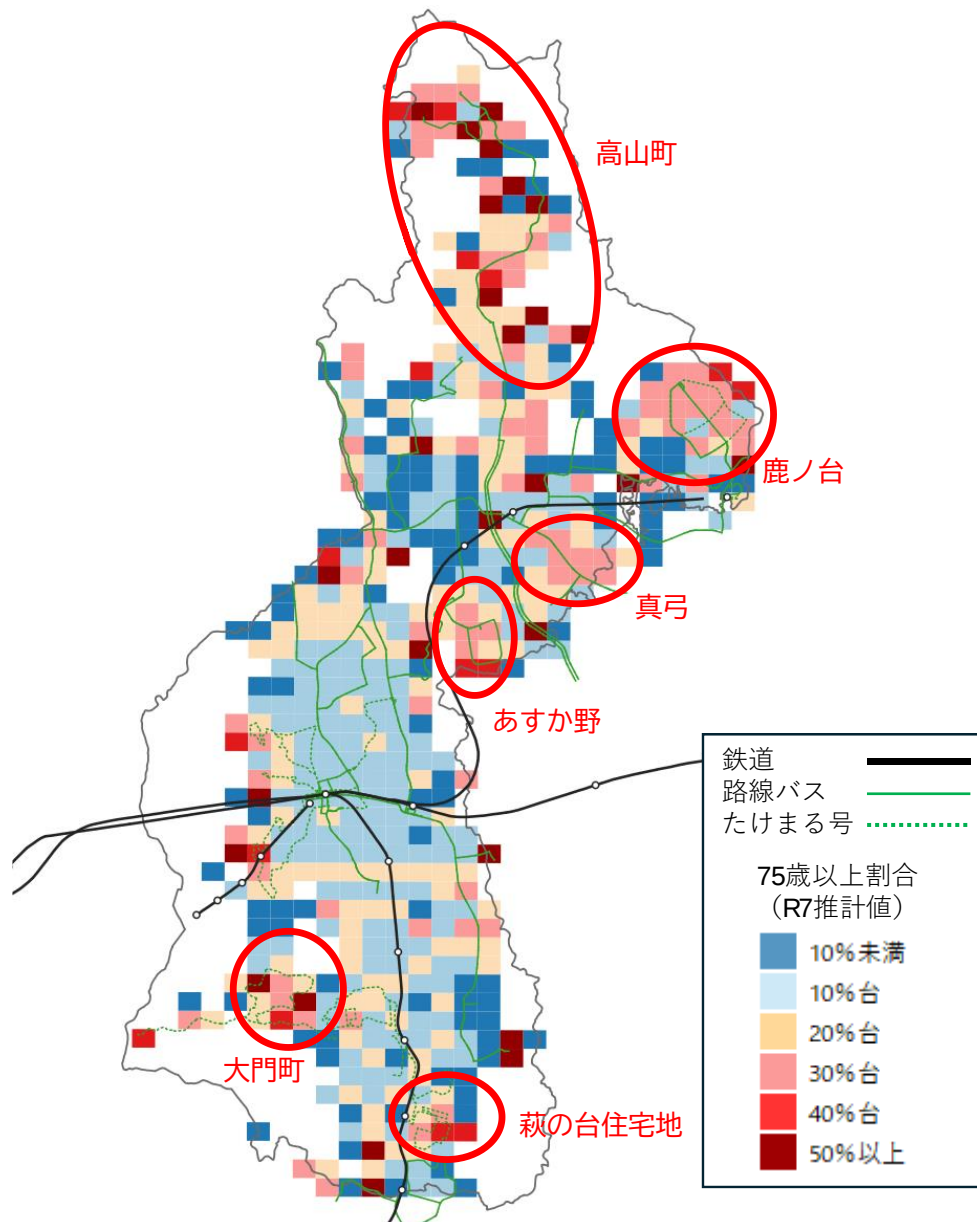


図 2-5 75 歳以上の人口割合の分布（令和 7 年推計値）

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

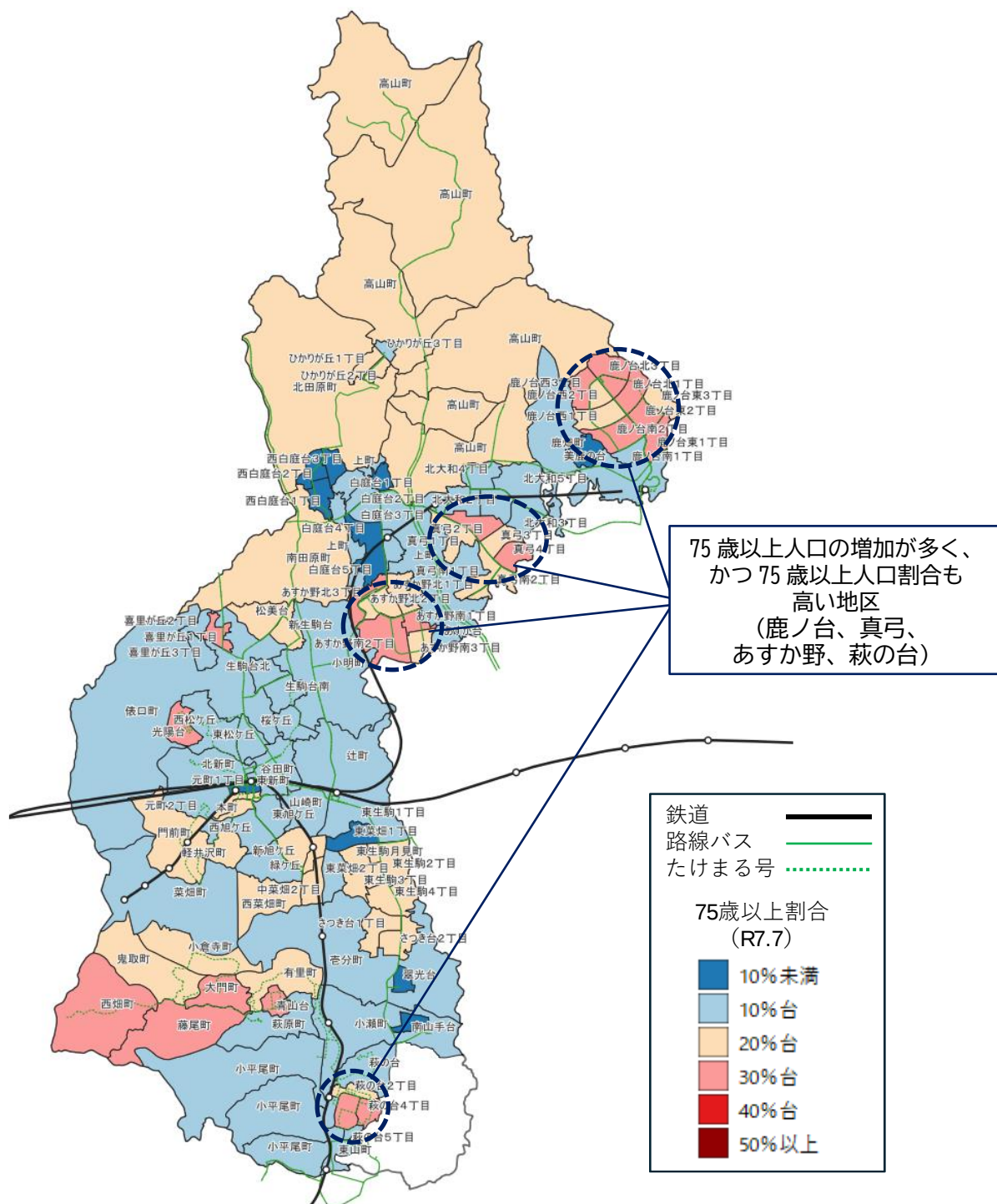


図 2-6 町字別の 75 歳以上の人口割合の分布 (令和 7 年)

出典：【人口】住民基本台帳人口 (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

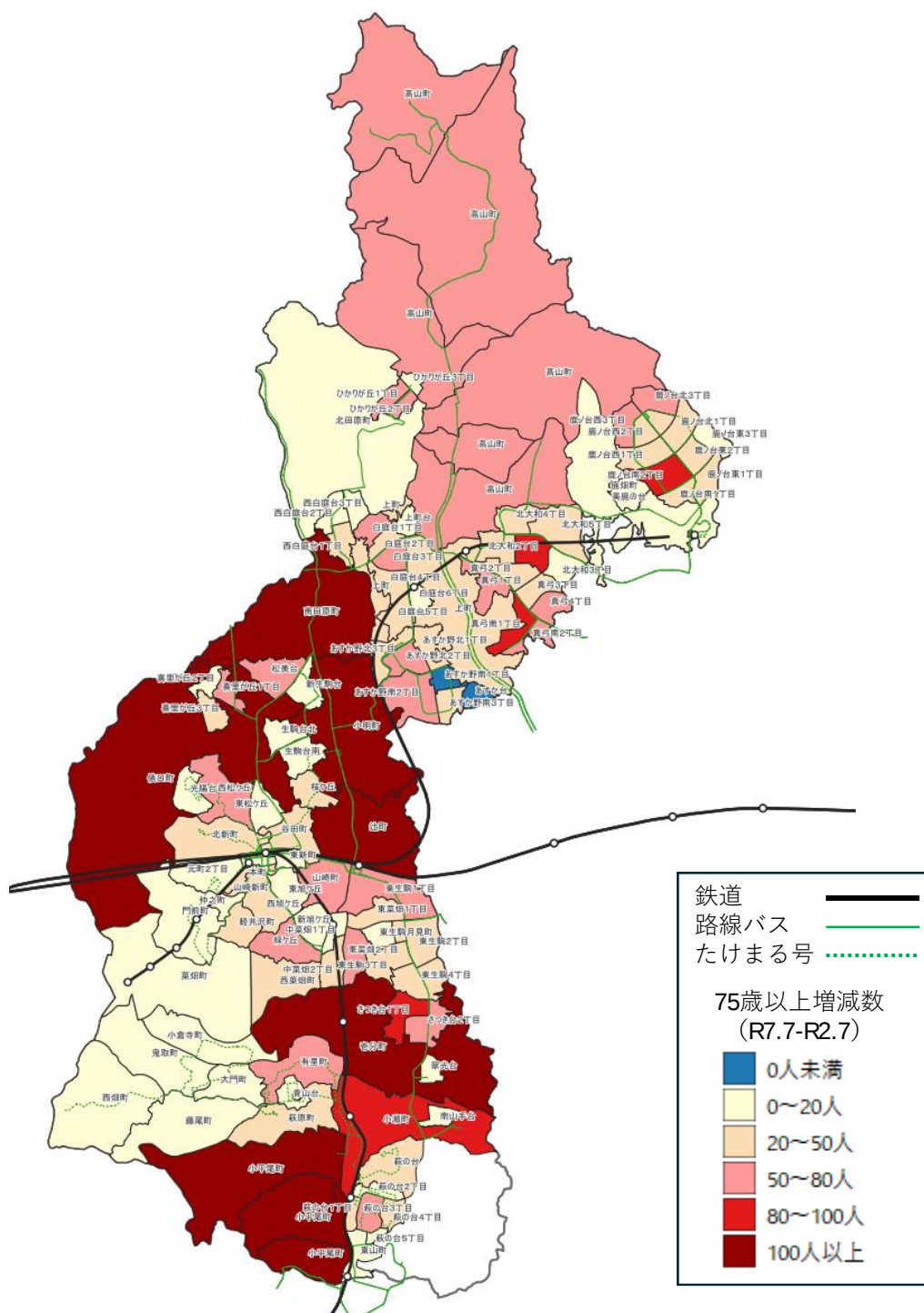


図 2-7 町字別の 75 歳以上の人口増減数の分布（令和 7 年－令和 2 年）

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

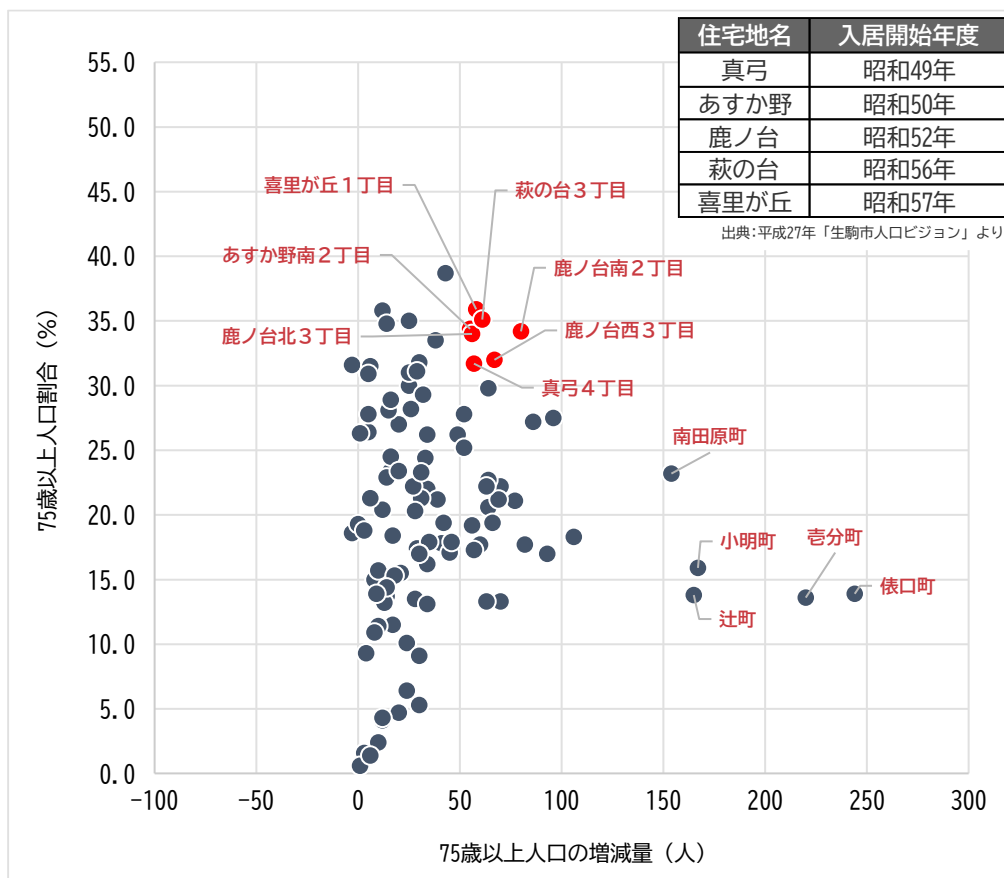


図 2-8 地区別の 75 歳以上人口割合と 75 歳以上人口の増減数の関係

出典：住民基本台帳人口（令和 2 年 7 月末、令和 7 年 7 月末）

(3) 若年層

- ・ 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、美鹿の台などの昭和 60 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

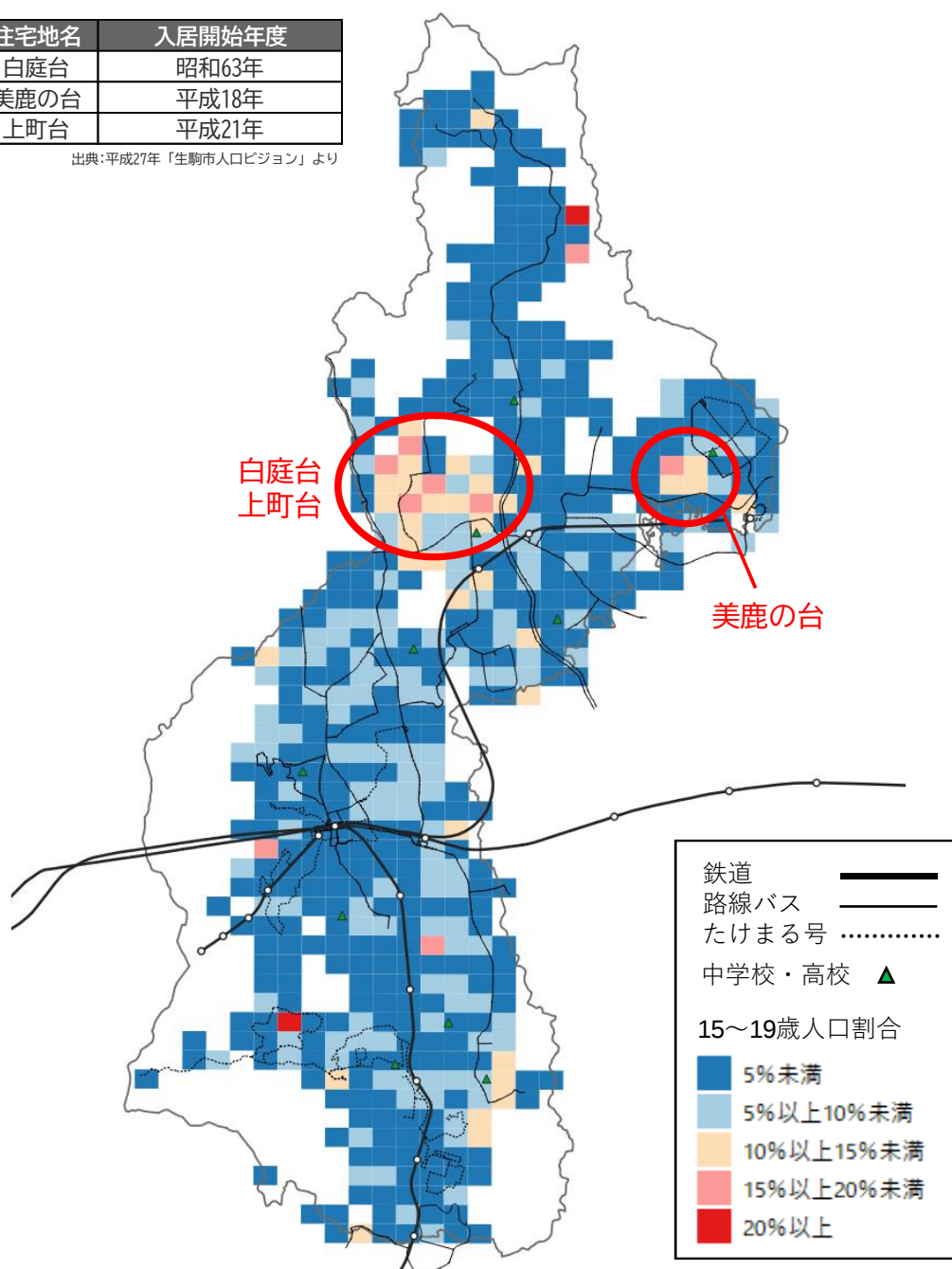


図 2-9 15～19 歳の人口割合の分布（令和 7 年推計値）

出典：【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）

【人口】国土数値情報（250m メッシュ別将来推計人口データ）

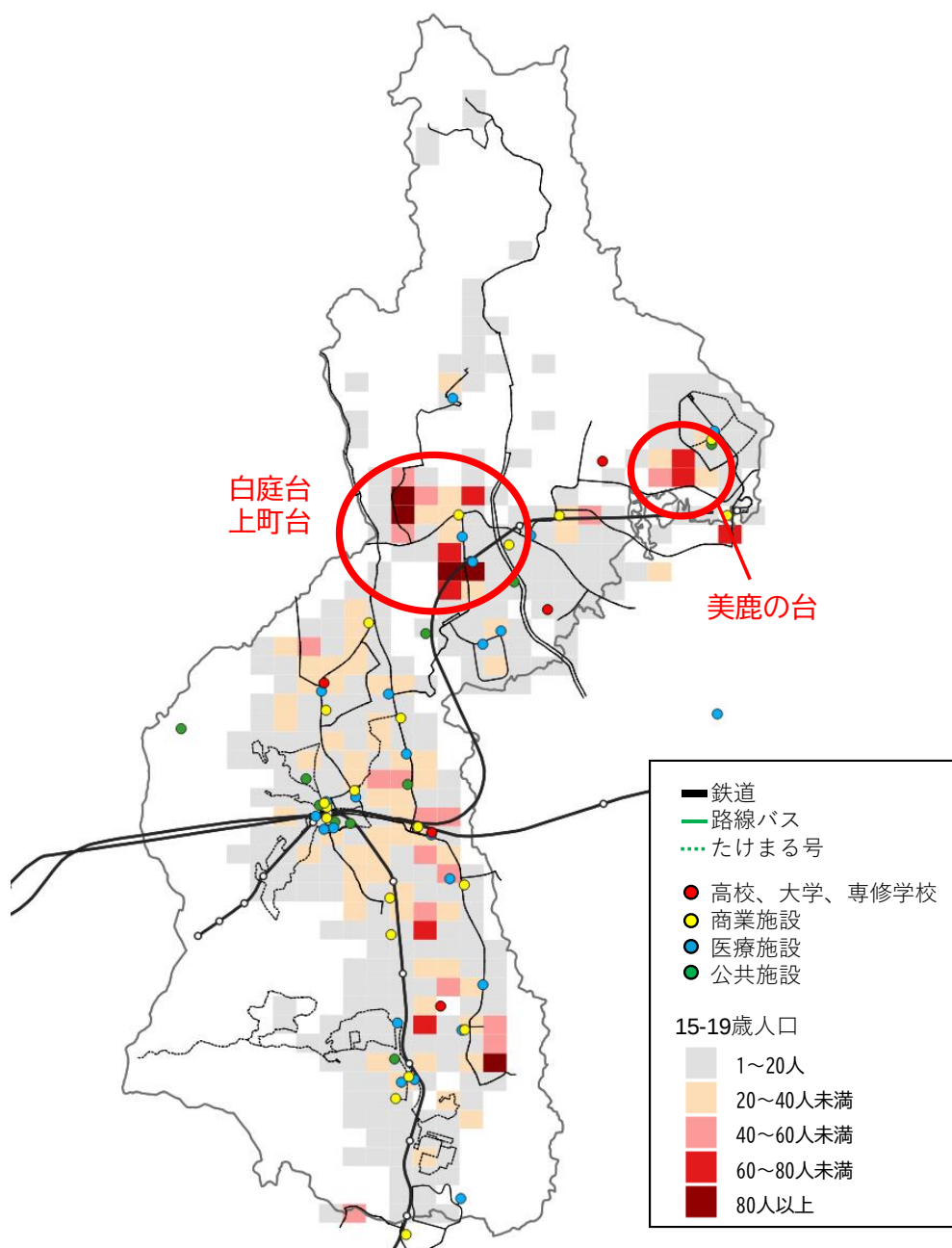


図 2-10 15～19 歳の人口数の分布（令和 7 年推計値）

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）

2.1.2. 都市構造

(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。

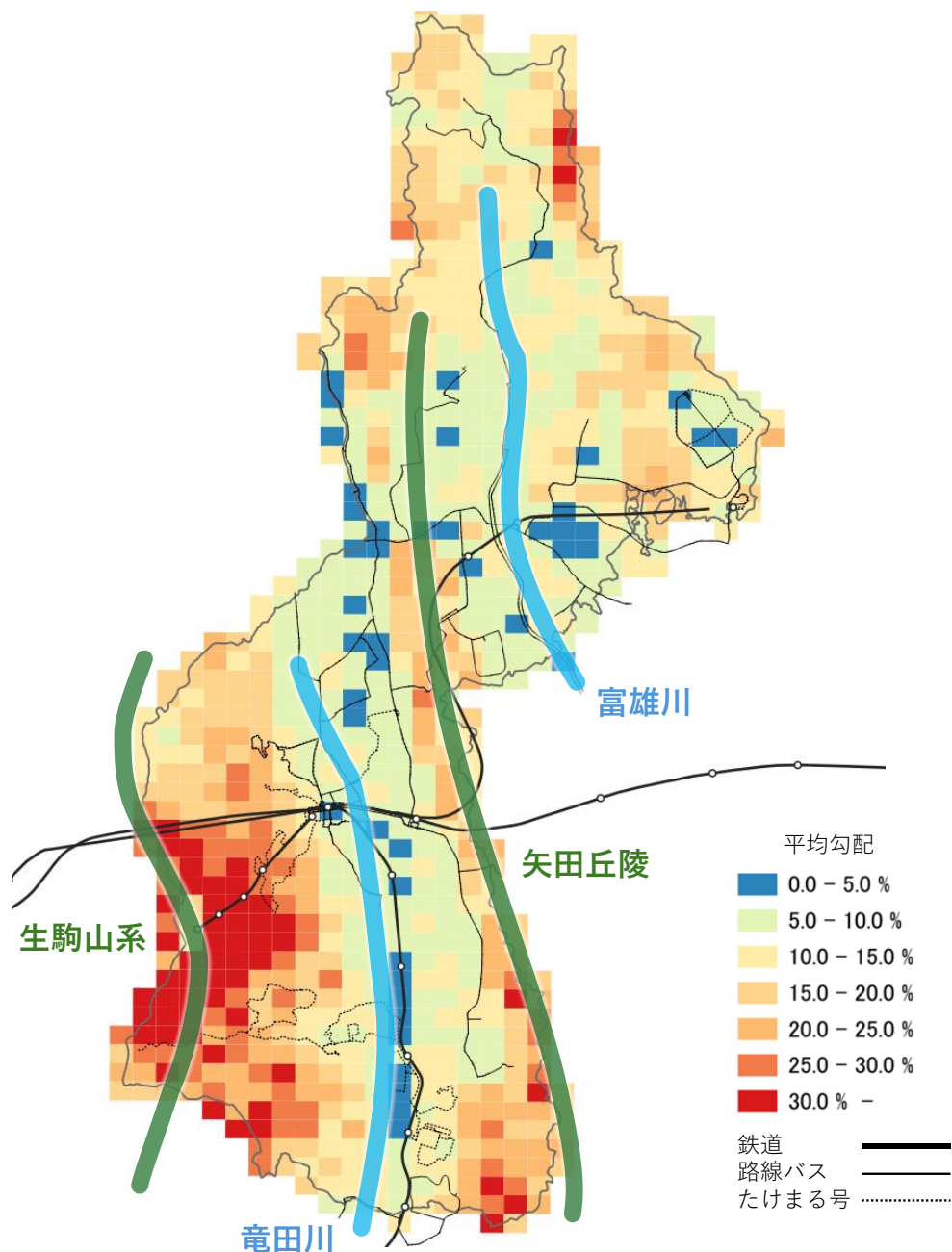


図 2-11 平均勾配

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	昭和56年
喜里が丘	昭和57年
ひかりが丘	昭和58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

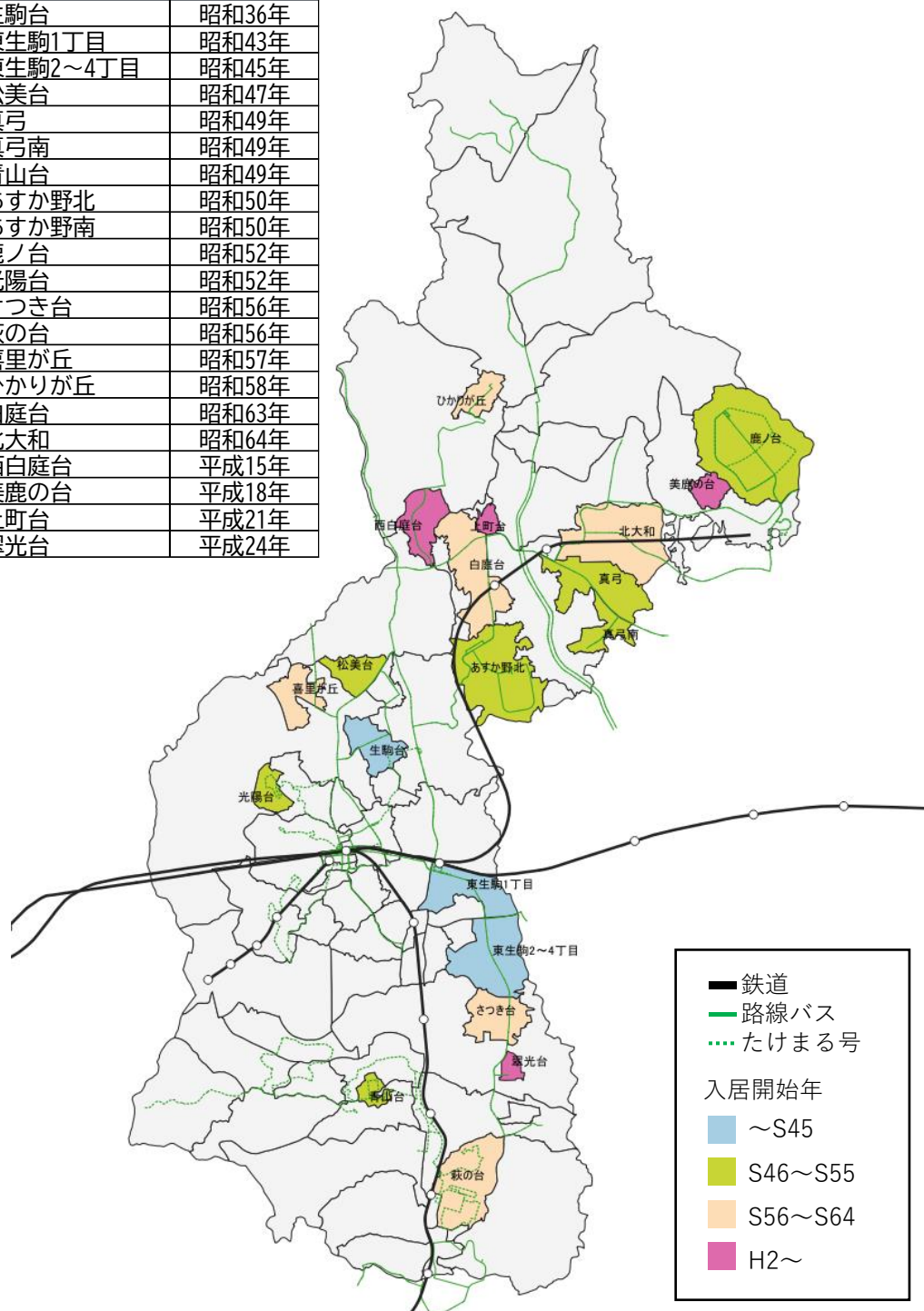


図 2-12 主な住宅地の入居開始年

出典：生駒市人口ビジョン、第 2 期生駒市空家等対策計画

2.1.3. 日常生活の移動

(1) 運転免許の保有状況

- 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。

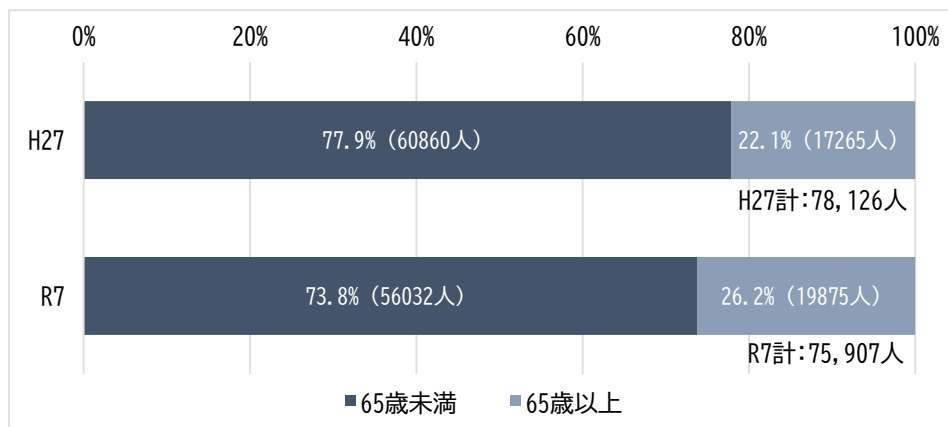


図 2-13 生駒市内の高齢者の運転免許保有率（平成 27 年、令和 7 年）

出典：生駒警察署データ

(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。

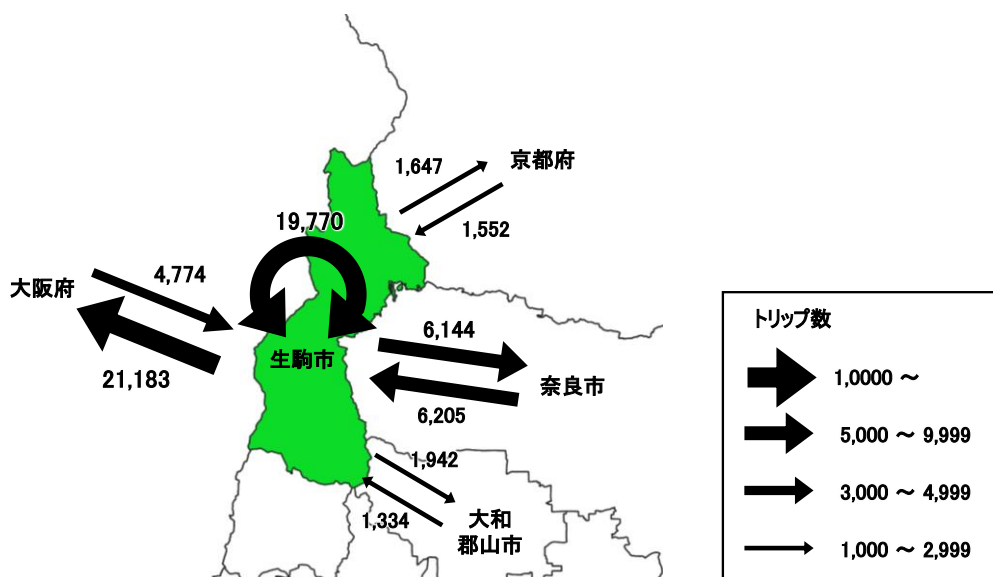


図 2-14 平日の通勤通学のトリップ数（1000 トリップ以上のみ表示）

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	3,199	1,647	1,552	4.6%
	京都府下	2,556	1,004	1,552	3.7%
	京都市	643	643	0	0.9%
	大阪府	25,957	21,183	4,774	37.2%
	大阪府下	11,574	7,877	3,697	16.6%
	大阪市	14,028	12,951	1,077	20.1%
	堺市	355	355	0	0.5%
	兵庫県	715	456	259	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

- ・ 生駒市在住者の通勤・通学の交通手段について、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。
- ・ 生駒市内で通勤・通学する方は、自家用車が約 41%と最も多く、次いで徒歩のみ、鉄道が多くなっています。

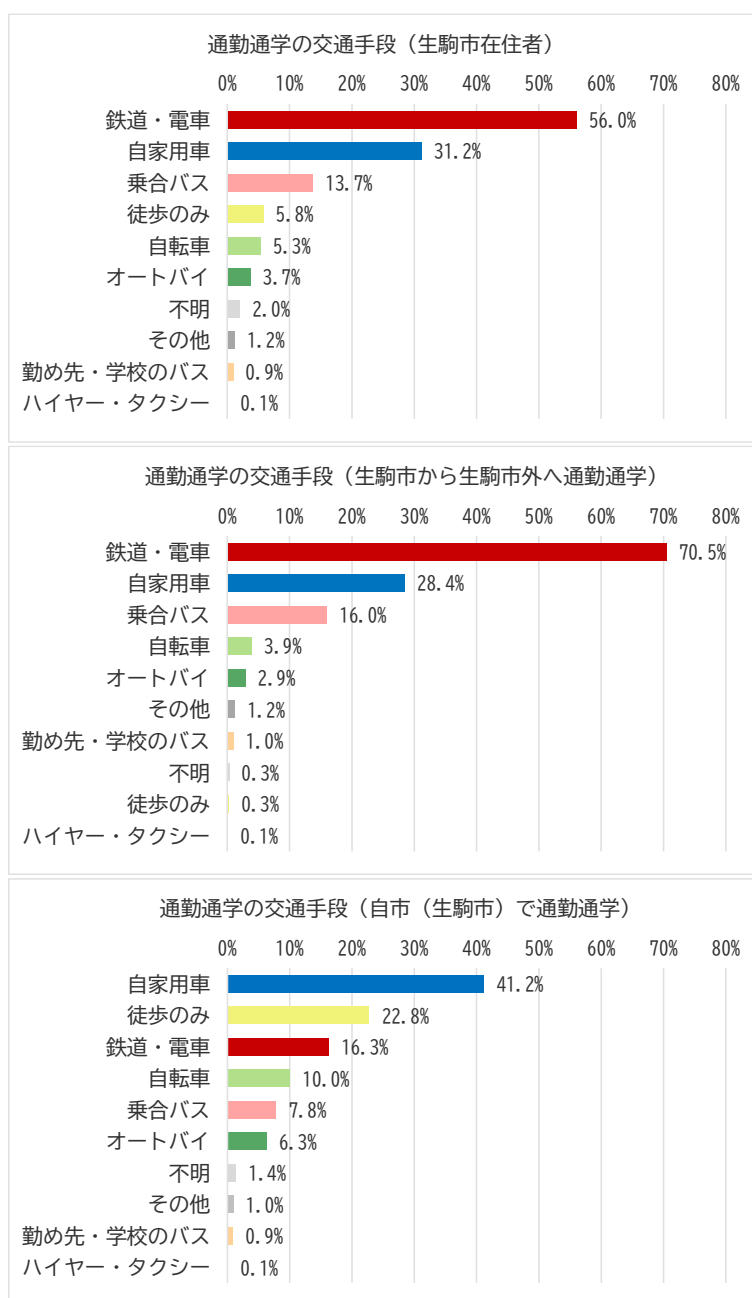


図 2-15 通勤通学の手段割合

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

出典：国勢調査（令和 2 年）

(3) 自由目的の移動

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。

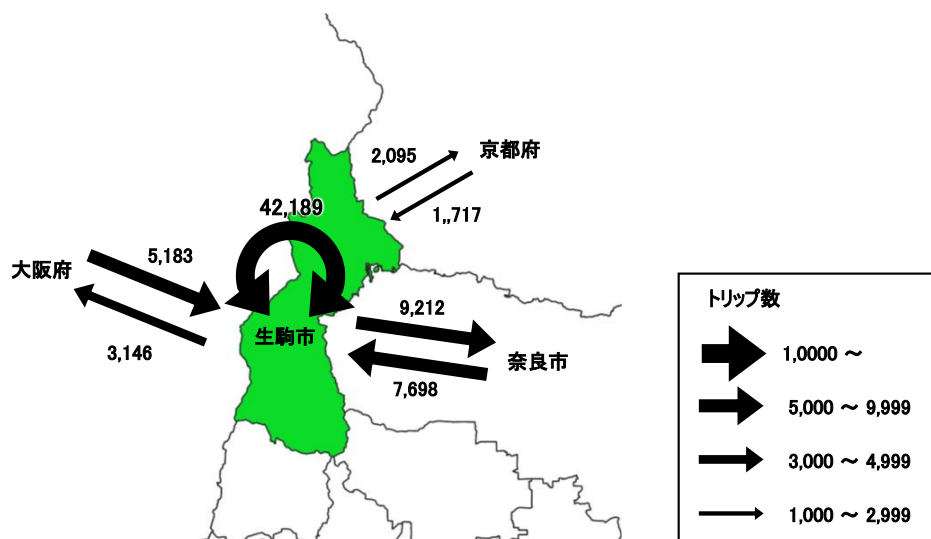


図 2-16 自由目的のトリップ数（1000 トリップ以上のみ表示）

※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	11,507	26.9%
	奈良市	16,910	9,212	22.3%
	大和高田市	107	107	0.1%
	大和郡山市	768	527	1.0%
	橿原市	44	44	0.1%
	香芝市	264	101	0.3%
	山辺郡山添村	104	104	0.1%
	生駒郡平群町	1,480	937	1.9%
	生駒郡三郷町	107	107	0.1%
	磯城郡川西町	15	0	0.0%
	北葛城郡王寺町	356	297	0.5%
	北葛城郡広陵町	15	15	0.0%
	北葛城郡河合町	65	0	0.1%
	吉野郡黒滝村	163	163	0.2%
県外	滋賀県	733	411	1.0%
	京都府	3,812	2,095	5.0%
	京都府下	2,858	1,763	3.8%
	京都市	954	332	1.3%
	大阪府	8,329	3,146	11.0%
	大阪府下	5,362	1,673	7.1%
	大阪市	2,967	1,473	3.9%
	兵庫県	255	255	0.3%
	兵庫県下	97	97	0.1%
	神戸市	158	158	0.2%
その他		210	210	0.3%

出典：パーソントリップ調査（令和 3 年）

2) 市内の買い物先

- ・ 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、壺分小学校区、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。

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		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	壺分	生駒南第二	
居住校区名	居住校区名	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%	
	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%	
	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%	
	壺分小学校区	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）

3) 自由目的の移動手段

- ・ 市内の買い物や通院、公共施設への移動における移動手段は、自動車（自分で運転）と徒歩・自転車が多く利用されています。また、通院は他の移動目的と比べて公共交通が多く利用されており、約 40%を占めています。

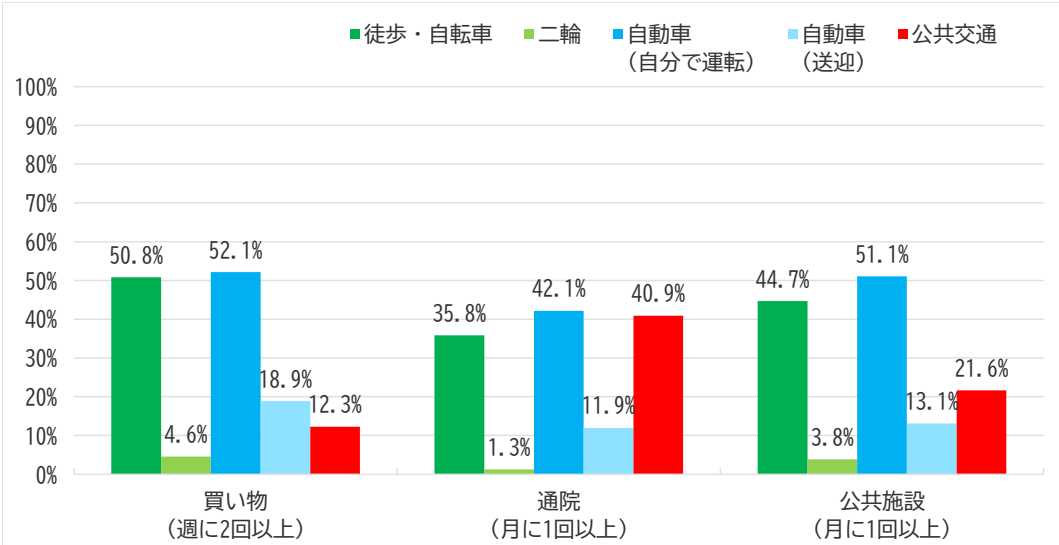


図 2-17 目的別の移動手段割合（市内への移動）

出典：令和 7 年度住民アンケート調査結果（生駒市）

(4) 交通手段分担の推移

- ・ 平成 12 年から令和 3 年の約 20 年間で、生駒市発着の移動は、自動車が増加している。
- ・ 一方で、自動二輪・原付が減少している。

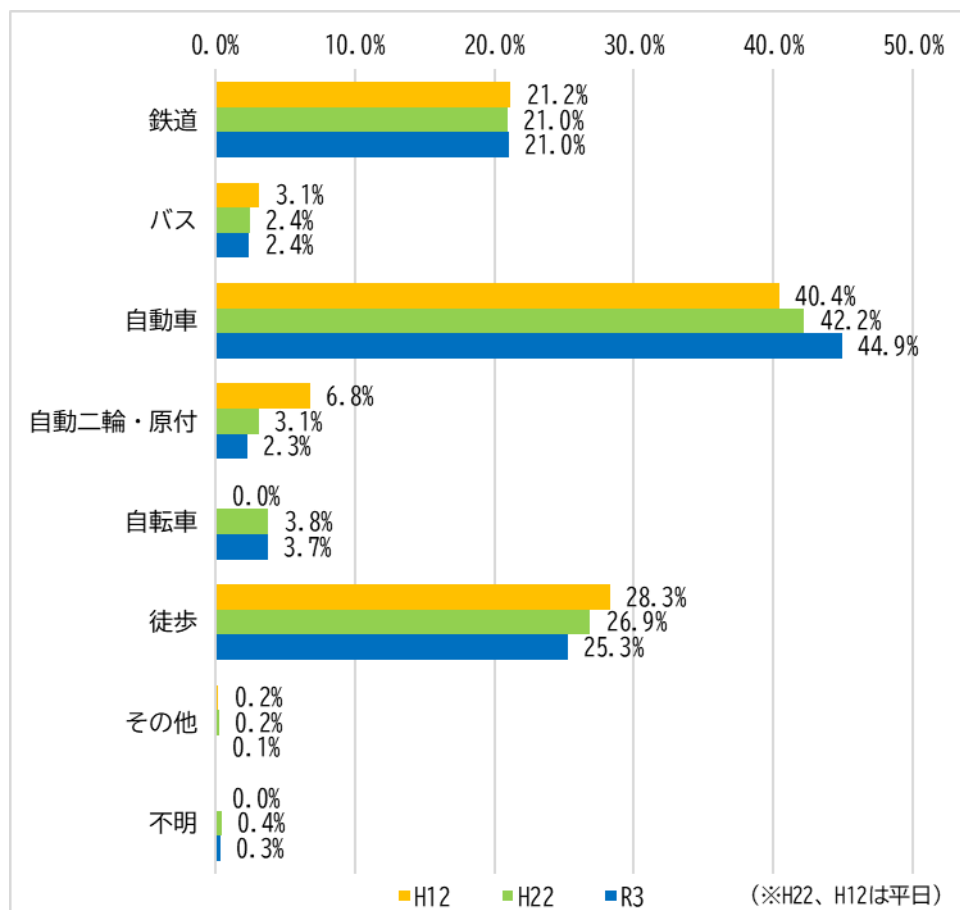


図 2-18 生駒市発着移動の交通手段分担率

出典：近畿圏パーソントリップ調査（平成 12 年、平成 22 年、令和 3 年）

2.2. 公共交通の現状

2.2.1. 公共交通全般

(1) 公共交通の概要

- ・ 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。

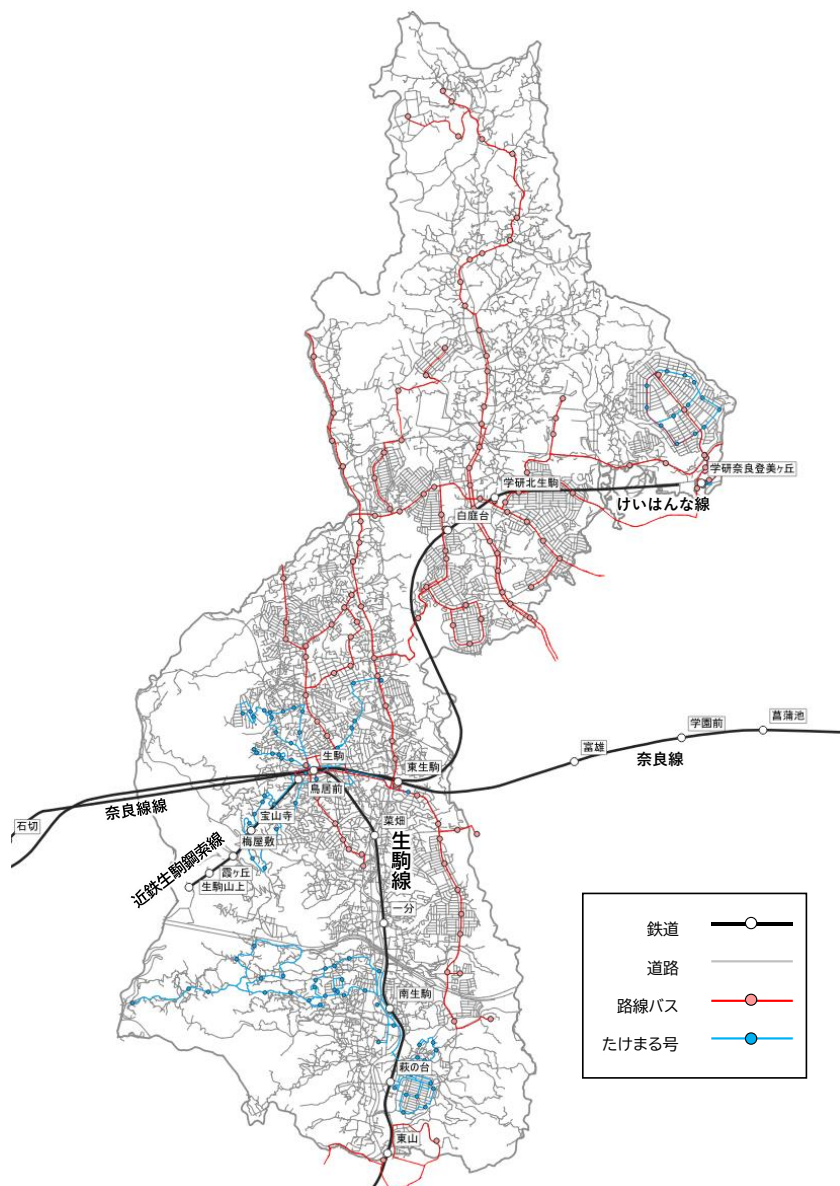


図 2-19 生駒市の公共交通の運行状況

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

(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。

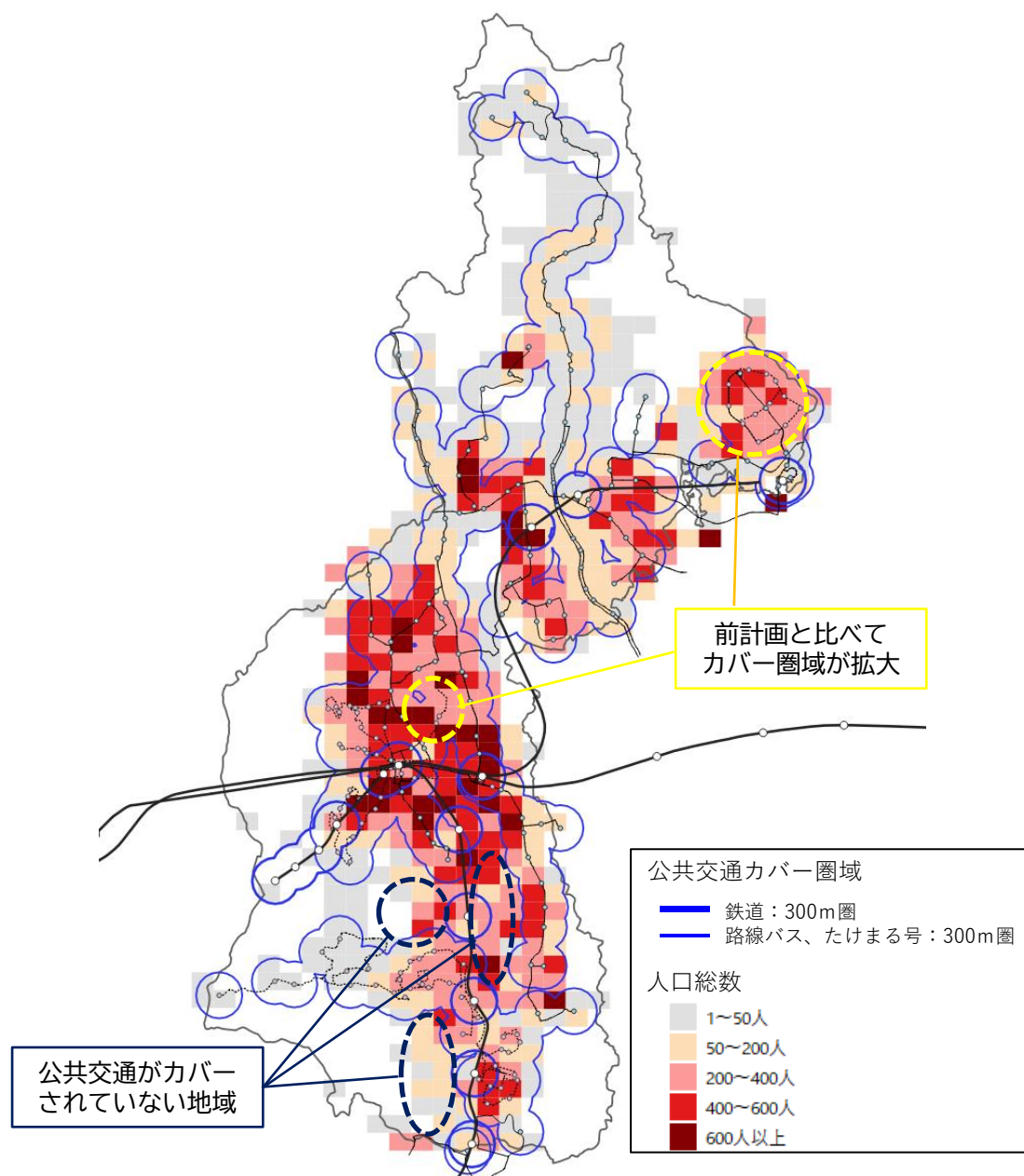


図 2-20 公共交通のカバー状況（R7 時点）

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

2.2.2. 鉄道

- ・ 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が、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。

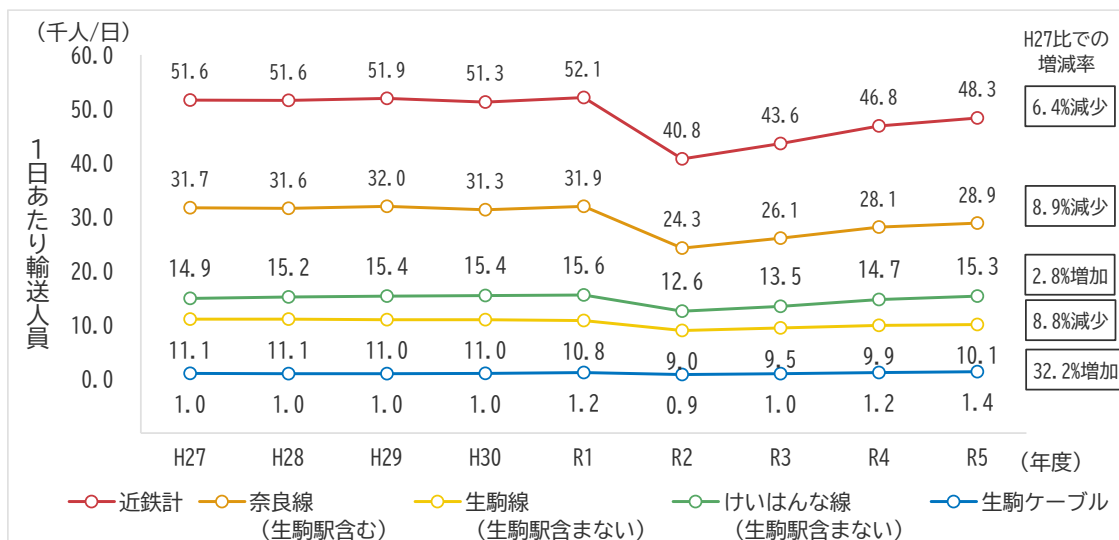


図 2-21 鉄道の 1 日あたり輸送人員の推移

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）

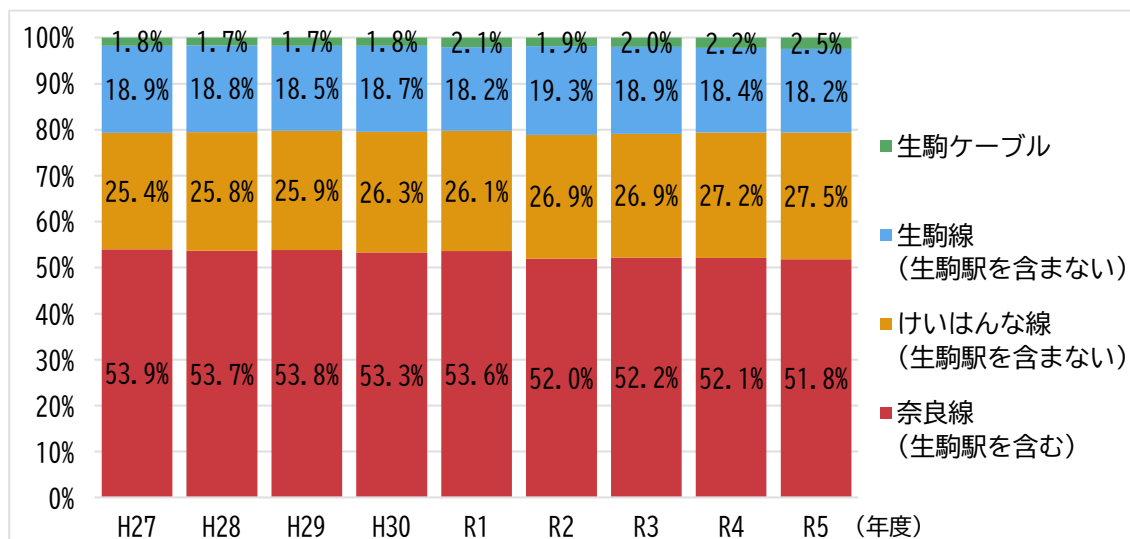


図 2-22 1 日あたり輸送人員の路線別構成割合の推移

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）

2.2.3. 路線バス

(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。

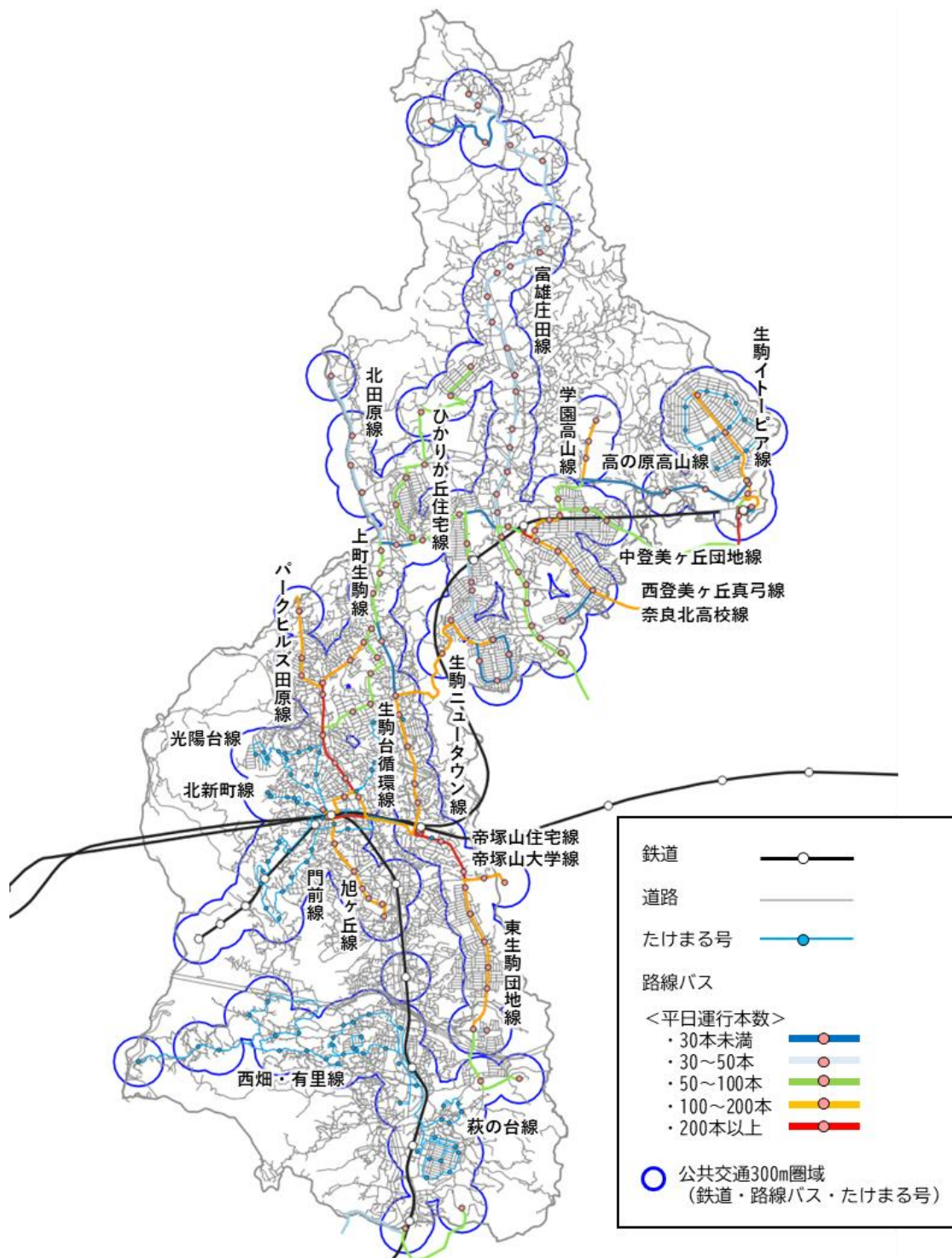


図 2-23 路線バス・たけまる号の運行状況

出典：バス事業者 HP（令和 8 年 3 月時点）、数値地図

(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。
- ・ 系統別の利用者数をみると、生駒イトピア線が 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。

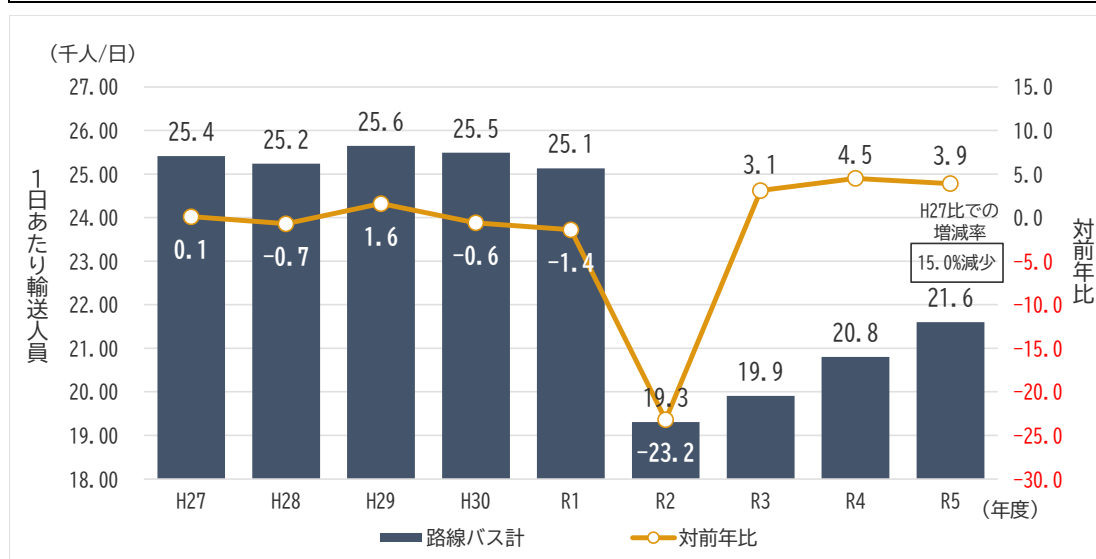


図 2-24 路線バスの 1 日あたり輸送人員の推移

出典：生駒市統計書

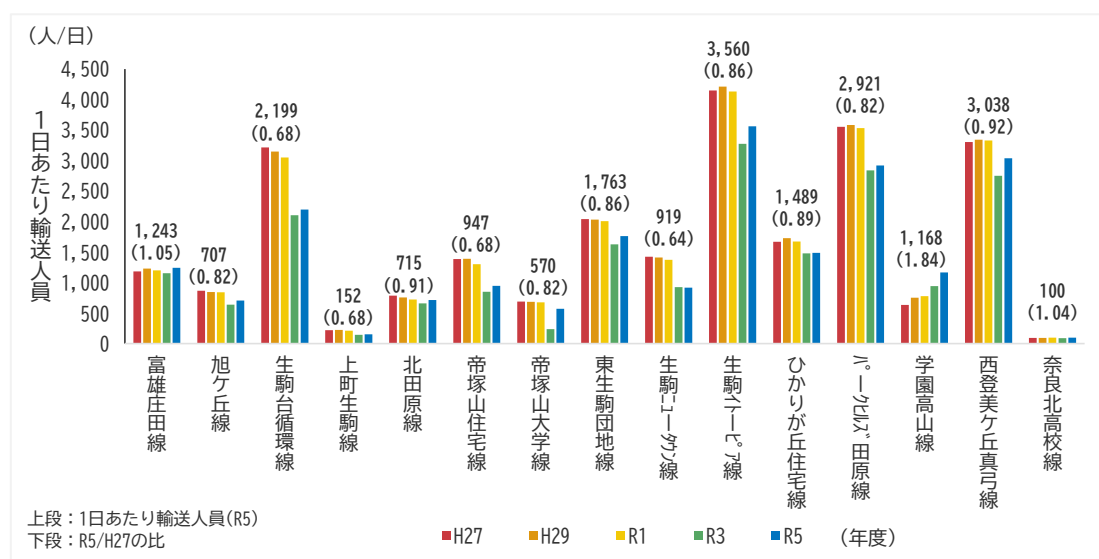


図 2-25 路線バス系統別の 1 日あたり輸送人員の推移

出典：生駒市統計書

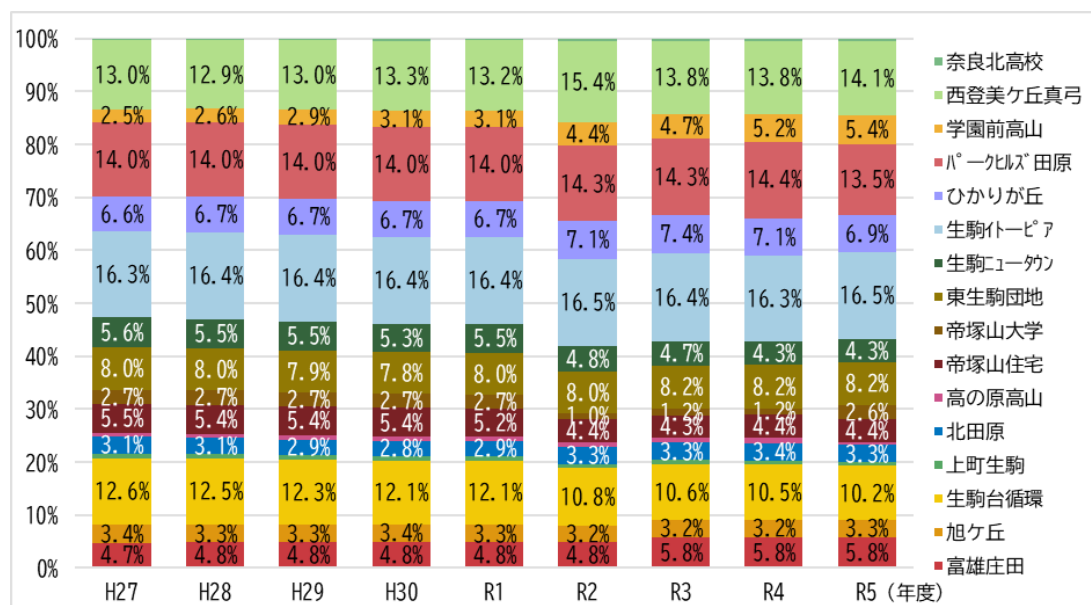


図 2-26 路線バスの 1 日あたり輸送人員の系統別構成割合の推移

※1%未満は数値非表示

出典：生駒市統計書

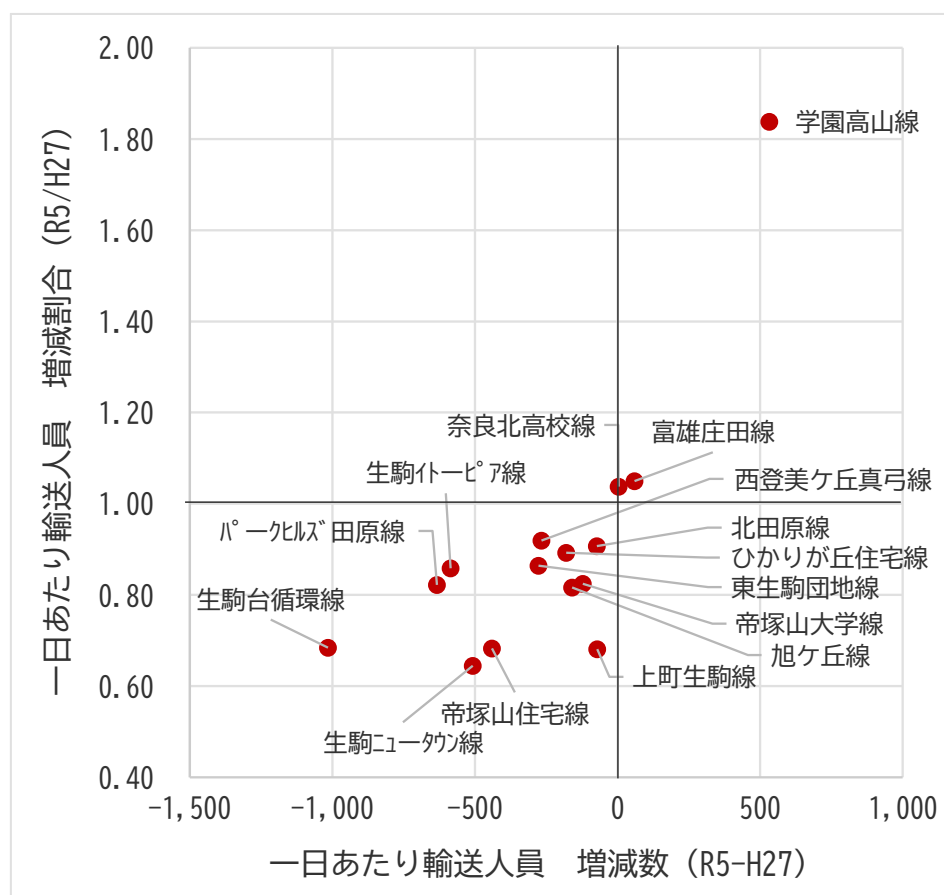


図 2-27 路線バス系統別の 1 日あたり輸送人員の増減数と増減割合の関係

出典：生駒市統計書

(3) 収支状況

- ・ 令和 6 年の路線バスの収支率をみると、令和 4 年 3 月に奈良交通株式会社から廃止・見直しの提案があった市内 5 路線（高の原高山線、富雄庄田線、ひかりが丘住宅線、生駒ニュータウン線、北田原線）は、収支率が 100% を下回っており赤字路線である。その他市内路線全体でみると、収支率が 100% を上回っており黒字である。
- ・ 市内路線全体の収支額は、令和 4 年度には約 3 千万の赤字であったが、令和 6 年度には約 1 億円の赤字と年々悪化している。

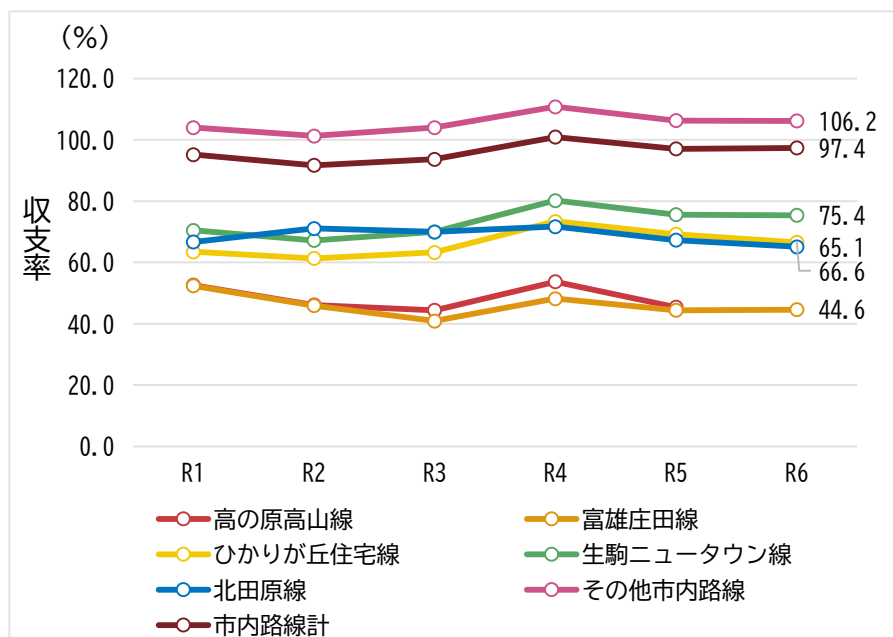


図 2-28 市内路線の収支率

※収支率：経常収益÷経常経費

※高の原高山線は令和 5 年 10 月に運行廃止

出典：生駒市公共交通活性化協議会資料

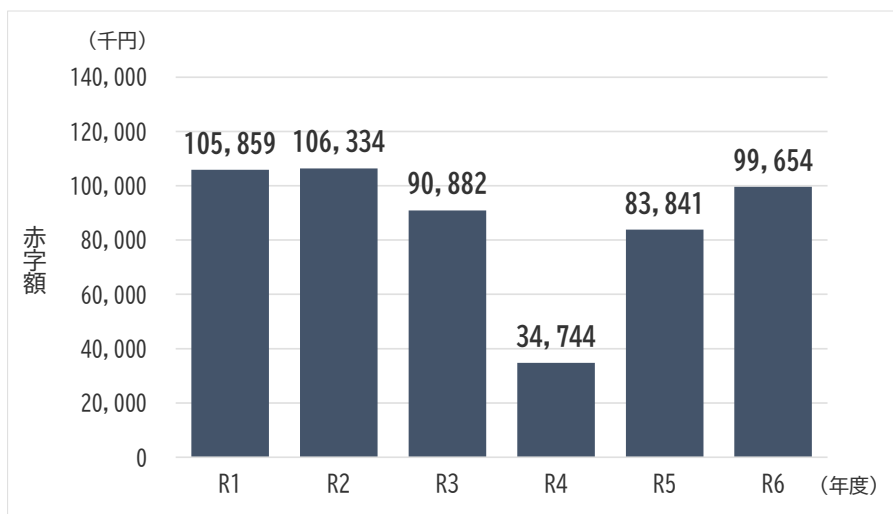


図 2-29 市内路線全体の赤字額

出典：生駒市公共交通活性化協議会資料

(4) 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 歳以上が約 20%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

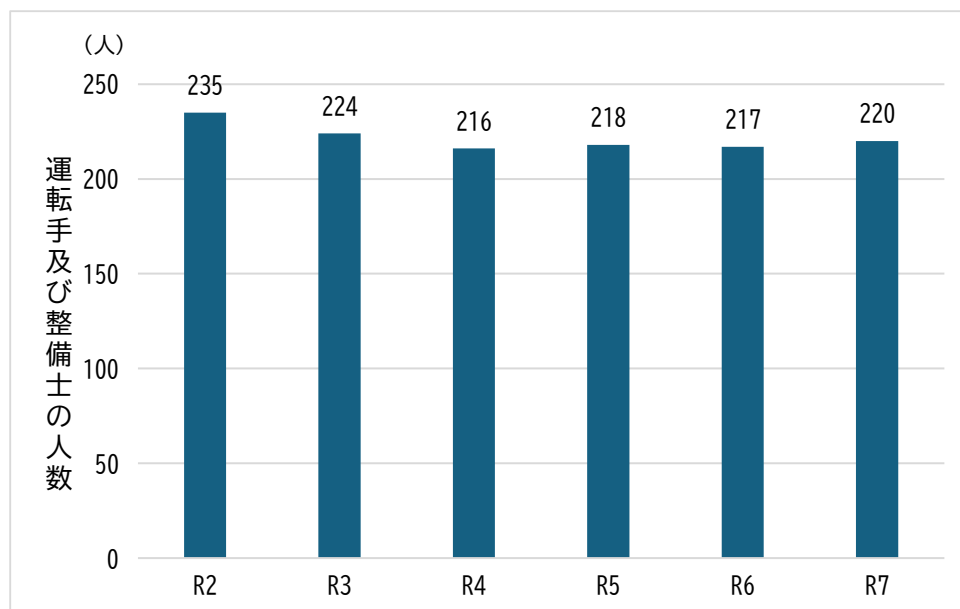


図 2-30 北大和営業所における路線バスの運転手及び整備士の人数

出典：交通事業者提供データ

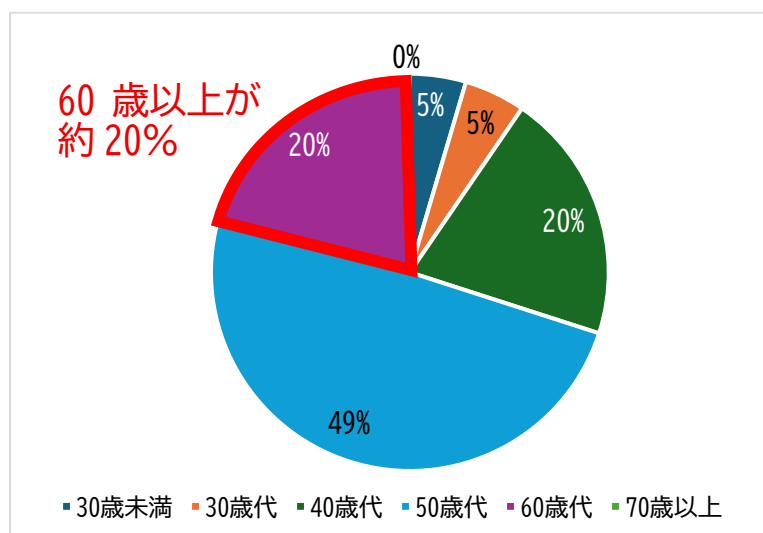


図 2-31 北大和営業所における路線バスの運転手及び整備士の年齢構成（令和 7 年）

出典：交通事業者提供データ

2.2.4. コミュニティバス「たけまる号」

(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。

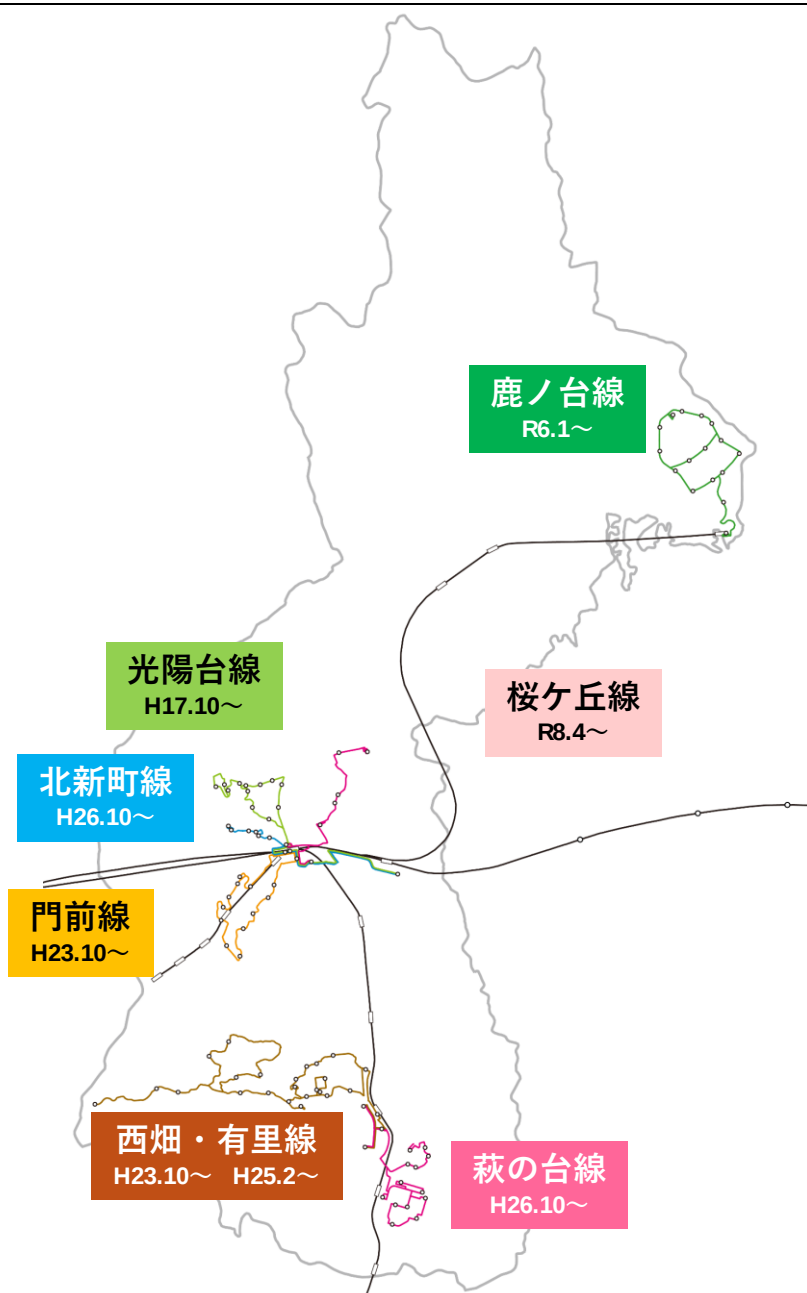


図 2-32 コミュニティバス「たけまる号」の路線図（令和 8 年 4 月時点）

出典：生駒市 HP

(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が、西畑・有里線と北新町線は、大きく変化していません。

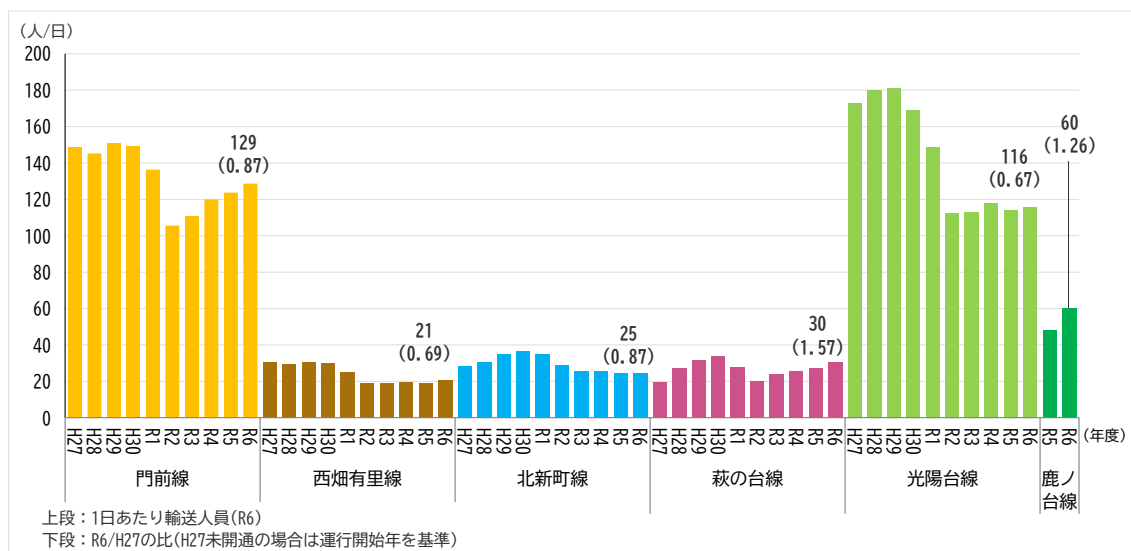
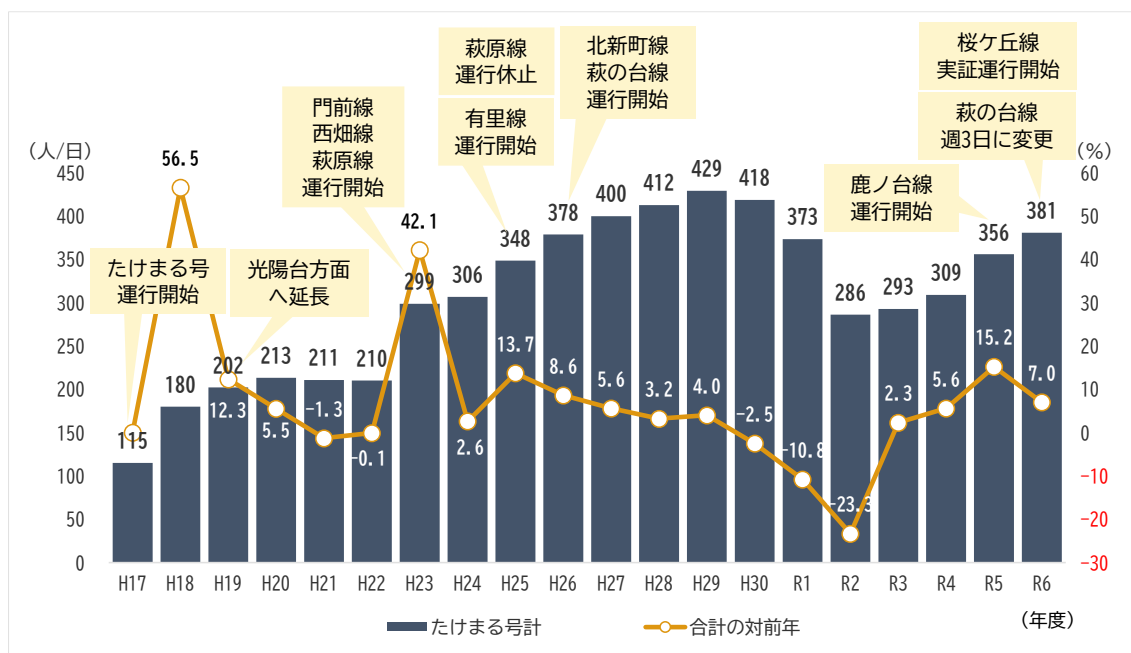


図 2-33 たけまる号の 1 日あたり輸送人員の推移（上：合計、下：系統別）

出典：生駒市地域公共交通活性化協議会資料

(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。

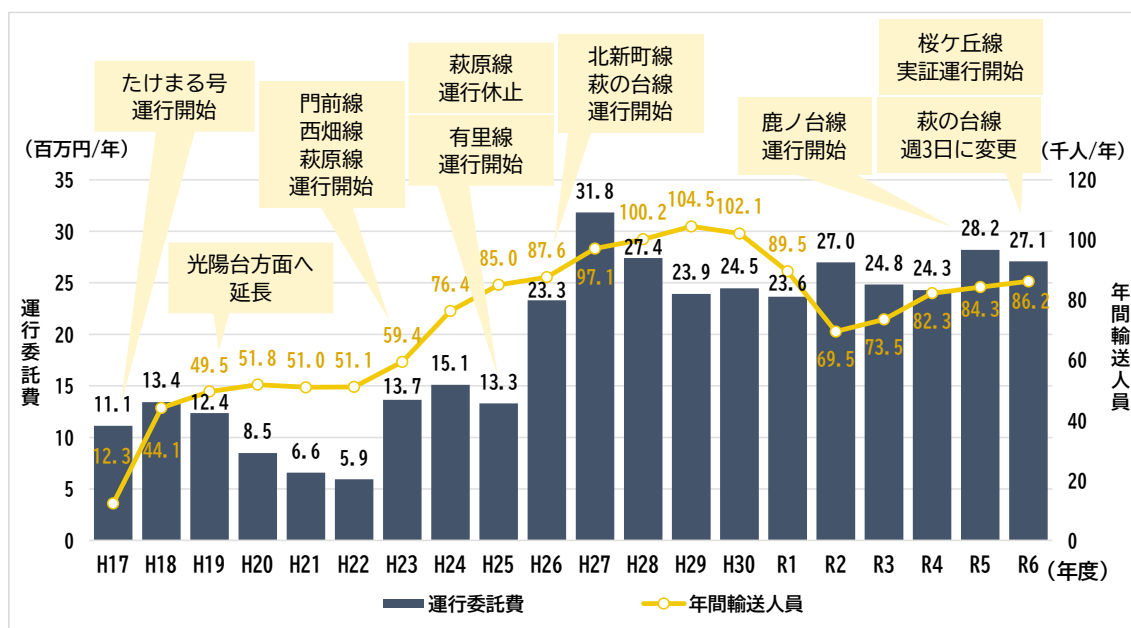


図 2-34 たけまる号の行政負担額の推移

※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。

出典：生駒市提供資料、生駒市統計書

2.2.5. 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みると、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。

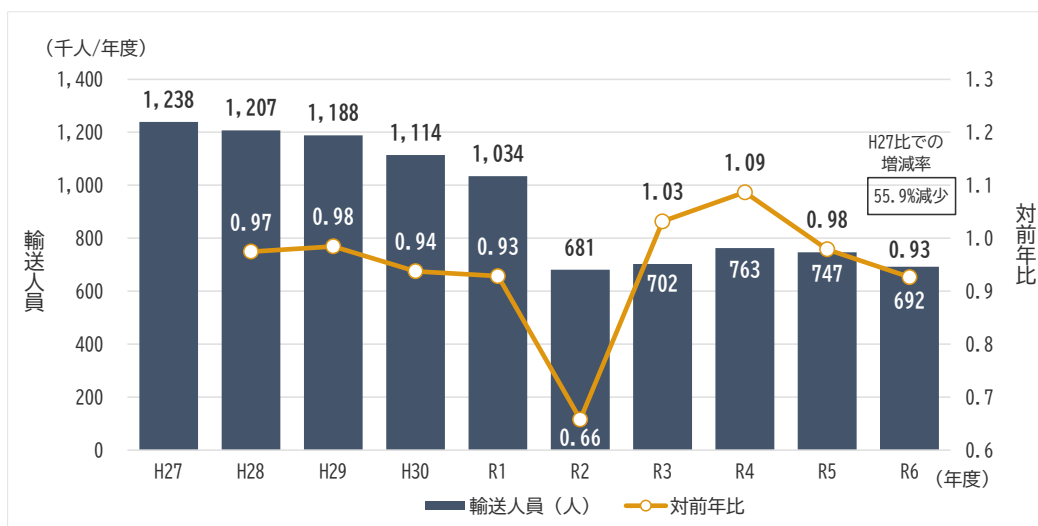


図 2-35 タクシー利用者数（生駒交通圏）

※生駒交通圏：生駒市、大和郡山市及び生駒郡（安堵町、斑鳩町、三郷町、平群町）

出典：奈良運輸支局

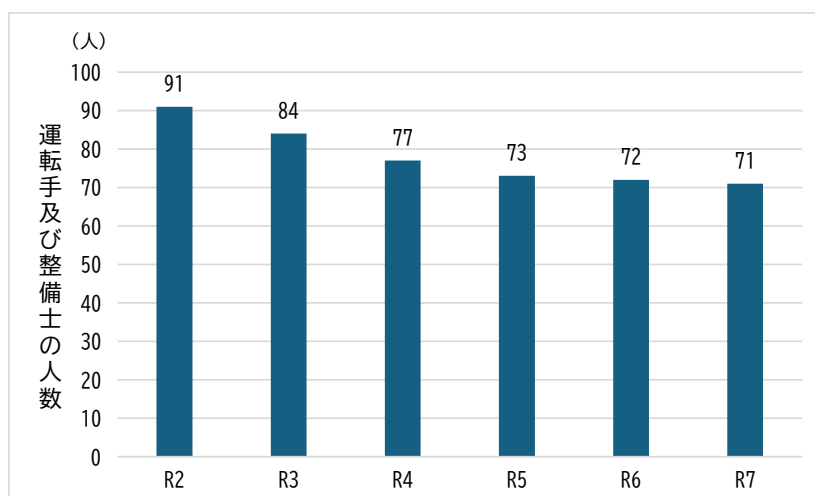


図 2-36 タクシー運転手及び整備士の人数（市内タクシー事業者の合計）

出典：交通事業者提供データ

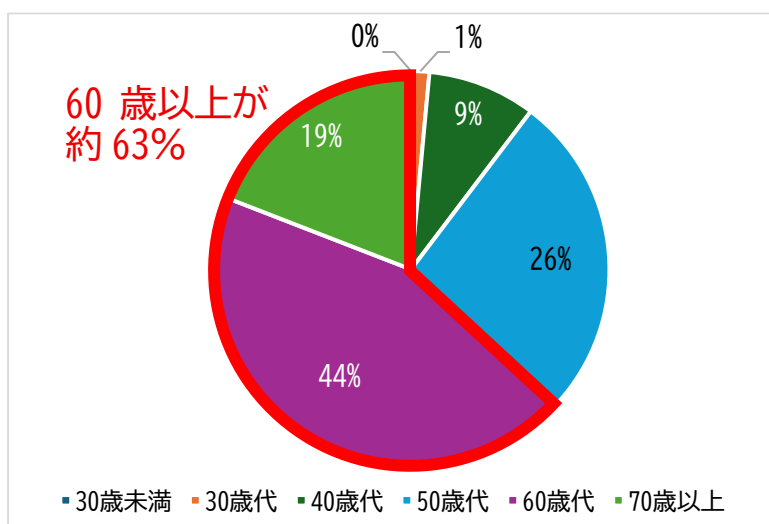


図 2-37 タクシー運転手及び整備士の年齢構成（令和 7 年）

※市内タクシー事業者の合計値

出典：交通事業者提供データ

2.3. 地域公共交通に対する意見

地域公共交通に対する意見を把握するために、住民を対象としたアンケート調査と、交通事業者や庁内部署等を対象としたヒアリング調査を実施した。

表 2-4 住民アンケート調査の概要

調査の目的	● 生駒市の地域公共交通のあり方の検討のために、市民を対象に調査を行い、普段の外出行動（活動状況）、公共交通の利用実態、課題仮説の検証、今後の公共交通の整備方針に対する考え、利用者が最低限求めるサービスレベル等を把握する。
調査の対象	● 生駒市にお住まいの 15 歳以上の方を対象（15 歳以上の生駒市民） ● 調査対象の抽出は、住民基本台帳より無作為抽出
調査方法	● アンケート調査票の郵送配布・郵送回収（回収先は、生駒市総務部防犯交通対策課とする） ● 回答負担の軽減のために、WEB 回答ページを作成
実施時期	● 調査票配布：11/21（金）～ ● 回答締切：12/10（水） ※調査票到着からおおよそ 2 週間後
配布数	● （配布数）4,692 世帯（1 世帯あたり 2 部封入） ● （抽出条件）地区別人口を考慮した無作為抽出
回収数	● 1,609 世帯（郵送回収世帯数） ● 3,172 部（WEB 回答含む） ➢ 郵送回収：2,208 部 ➢ WEB 回答：964 部（うちアンケートを送付した宛名本人 739 部）
回収率	● 50.0%（郵送回収世帯数＋WEB 回答の宛名本人部数）

表 2-5 ヒアリング調査の概要

調査目的	● 生駒市の地域公共交通のあり方の検討のために、移動サービスに関連する事業者等を対象に調査を行い、移動サービスの利用実態、課題仮説の検証、今後の公共交通の整備方針に対する考え、各事業者の運行サービスの持続可能性（事業存続含む）や今後の問題点等を把握する。
調査対象	● 生駒市内の交通事業者、その他移動サービス、生駒市関係部署を対象とする（計 17 事業者）。
調査方法	● 対面調査ないしは書面調査（ヒアリングシートの送付）により実施する。 ※学研生駒テクノエリアは、企業別に WEB アンケート調査形式でヒアリング調査を実施した。
実施時期	● 令和 7 年 10 月～令和 8 年 1 月

表 2-6 ヒアリング調査の対象

対象の分類		対象名	調査方法
交通事業者	鉄道	近畿日本鉄道株式会社 生駒駅	対面
	路線バス・ たけまる号	奈良交通株式会社 自動車事業本部 乗合事業部	対面
	たけまる号・ タクシー	生駒交通株式会社 タクシー事業部	対面
	タクシー	奈良近鉄タクシー株式会社 本社	対面
		飛鳥タクシー株式会社	対面
その他の移動サービス	病院送迎バス	白庭病院	書面
		生駒市立病院	書面
	企業送迎バス	学研生駒テクノエリア（学研生駒工業会）	書面
	施設送迎バス	TAC 井出山スポーツパーク	書面
庁内部署	まちづくり	都市整備部 都市づくり推進課	対面
	環境	地域活力創生部 SDGs・公民連携推進課	書面
	高齢	福祉部 地域共生社会推進課	書面
	観光	地域活力創生部 商工観光課	書面
	福祉	福祉部 地域包括ケア推進課	書面
	バリアフリー	建設部 事業計画課	書面
	地域コミュニティ	地域活力創生部 地域コミュニティ推進課	書面
	子育て	子育て健康部 こども政策課	書面

2.3.1. 住民アンケート調査結果

(1) 外出に困る人

- ・ 全体の 10%が「外出に困ることがある」と回答している。
- ・ 年齢別にみると若年層や高齢層、利用交通環境別にみると公共交通族の割合が多い。

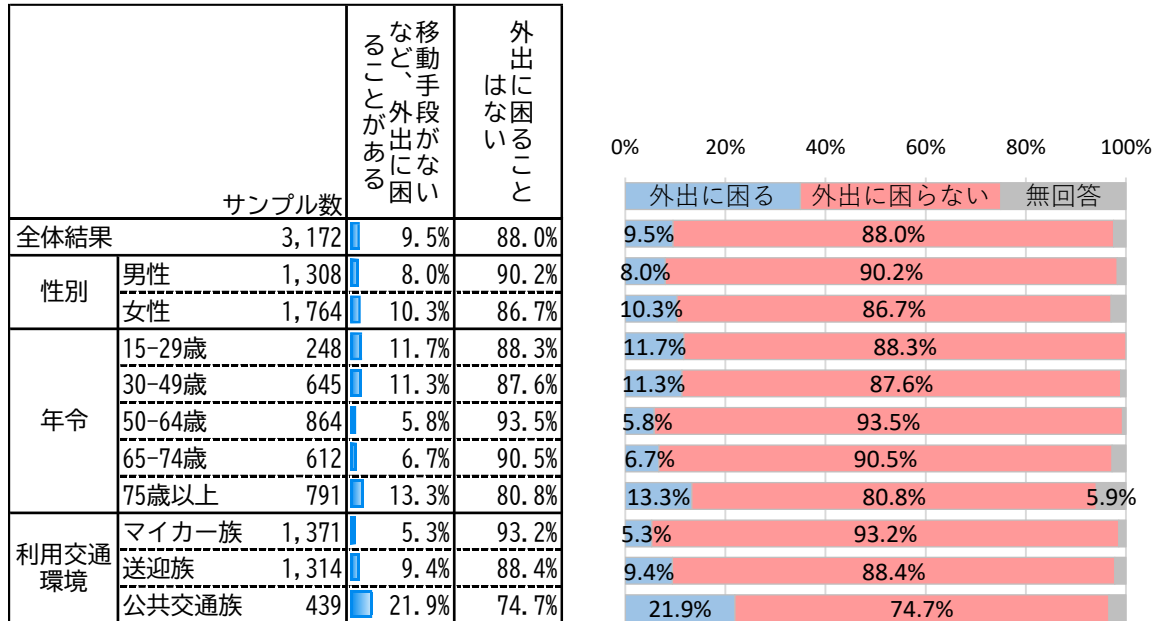


図 2-38 外出に困る人

5%未満は数値非表示

(2) 外出をあきらめた人

- ・ 全体の 8%が「直近 1 週間に外出したかったが外出をあきらめたことがある」と回答している。
- ・ 年齢別にみると若年層や高齢層、利用交通環境別にみると公共交通族の割合が多い。

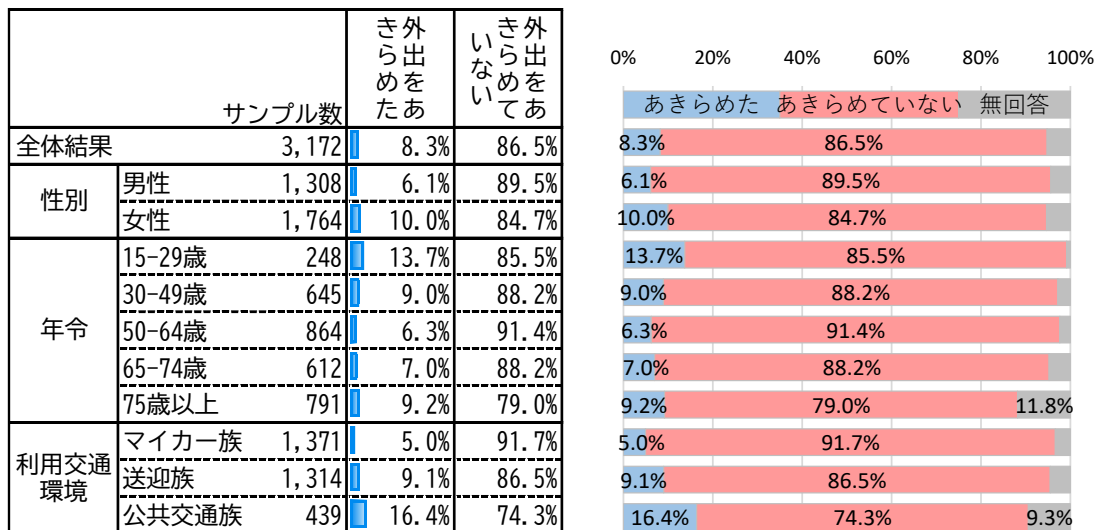


図 2-39 外出をあきらめた人

5%未満は数値非表示

(3) 買い物移動の状況

- ・ 買い物でよく行くお店として、生駒駅周辺（近鉄百貨店生駒店、近商ストア新生駒店、びっくり通り商店街）、万代生駒店、オークワ生駒上町店が多くあげられている。

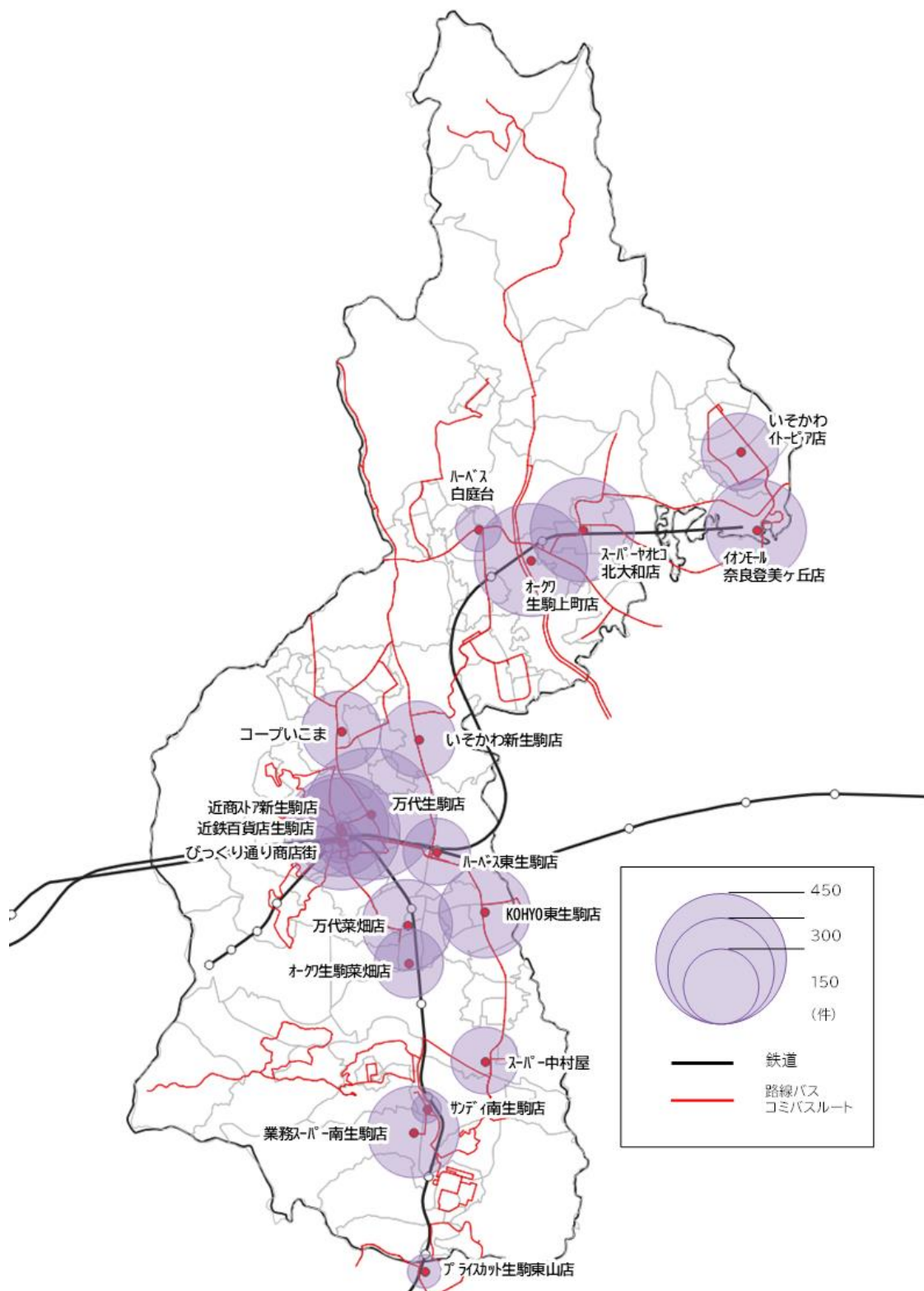


図 2-40 買い物でよく行くお店

(4) 定期的な通院の状況

- ・ 定期的な通院でよく行く医療機関として、「生駒市立病院」、「近畿大学奈良病院」、「白庭病院」が多くあげられている。

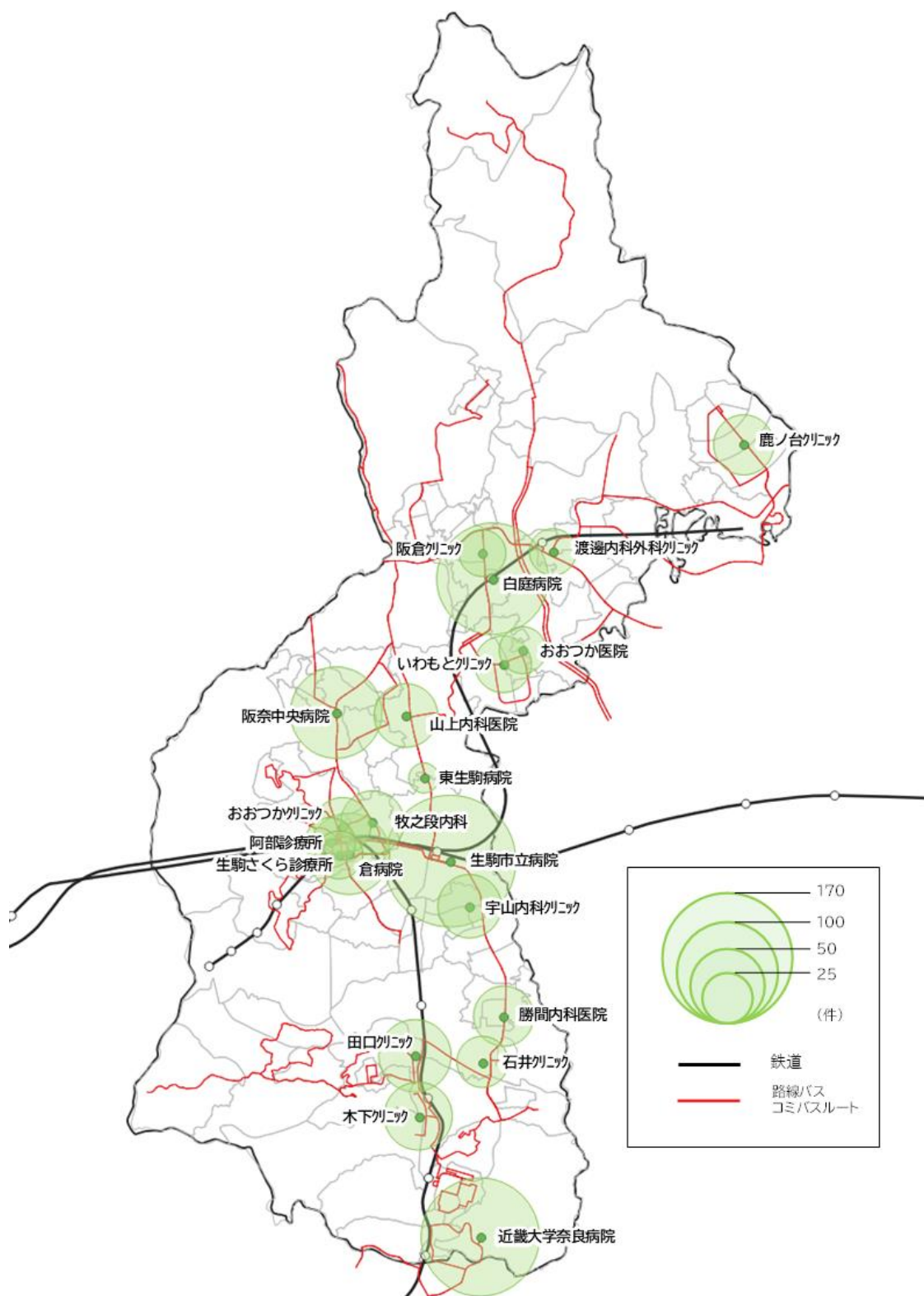


図 2-41 定期的な通院でよく行く医療機関

(5) 公共施設への移動の状況

- よく行く公共施設として、「生駒市役所」、「北コミュニティセンターISTA はばたき」、「生駒駅前図書館」、「生駒市図書会館」が多くあげられている。

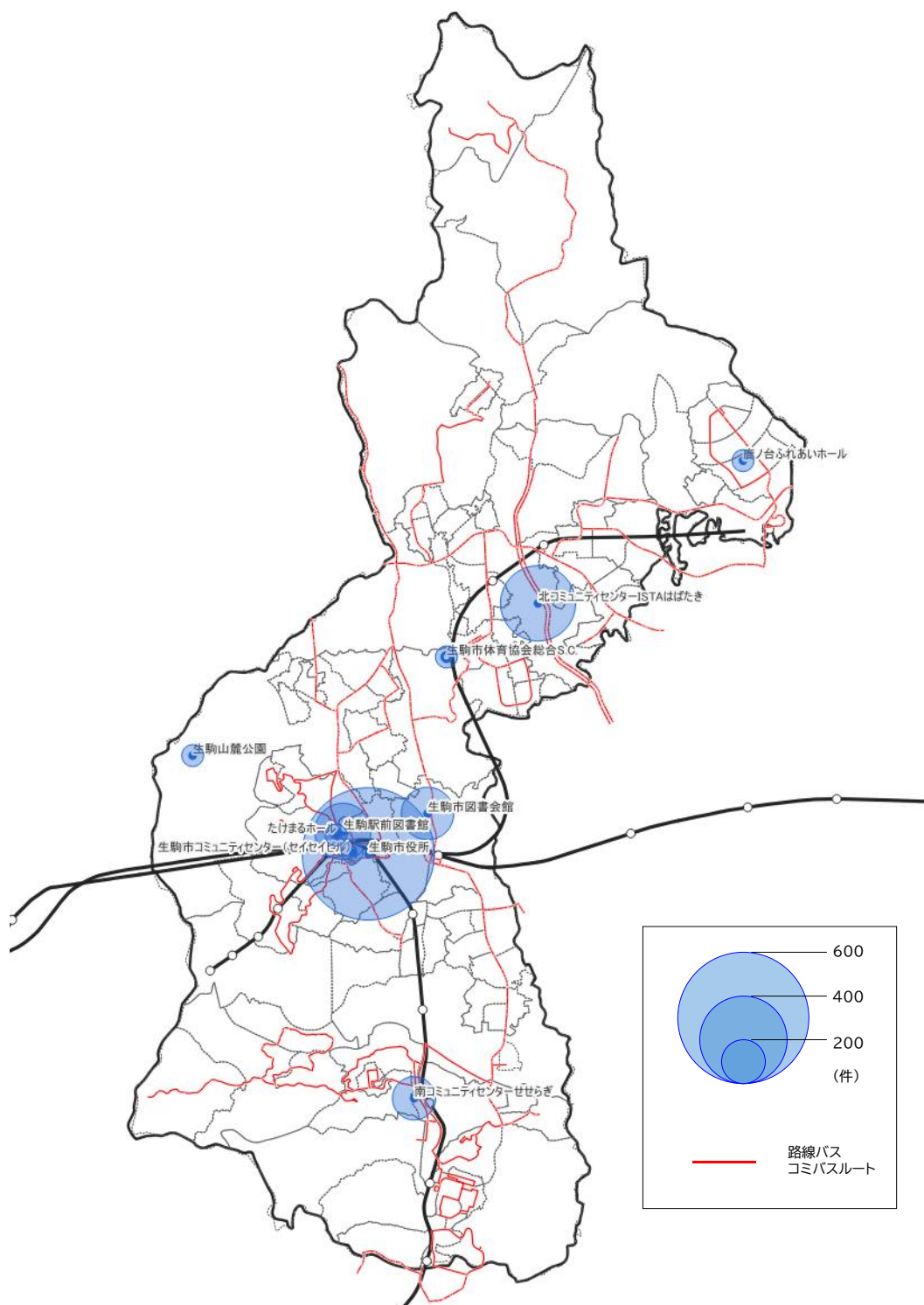


図 2-42 よく行く公共施設

(6) 送迎の状況

- ・ 47%が「送迎している」、39%が「送迎してもらっている」状況にあり、家族等の自動車での送迎は日常的に行われていることがわかる。
- ・ 送迎の内容について、「家族等の通勤・帰宅（飲酒時・雨天時など）」、「家族・近所の方等の買い物等」、「家族等の塾、クラブ等」、「家族等の通園・通学」、「家族・近所の方等の通院」と多様な目的で送迎している。
- ・ 特に、30-49 歳の「家族等の通園・通学」、「家族等の塾、クラブ等」の送迎割合が多い。

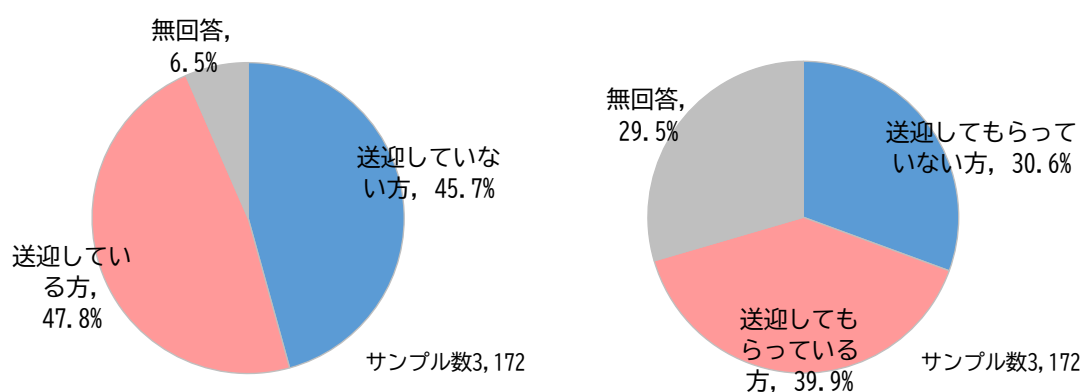


図 2-43 送迎状況（左：送迎しているか、右：送迎してもらっているか）

表 2-7 送迎の内容

サンプル数		送迎していない	家族等の通園・通学	家族等の塾、クラブ	家族・近所の方等の通院	家族・近所の方等の買い物等	家族等の通勤・帰宅（ほぼ毎日）	家族等の通勤・雨天・帰宅（飲酒時など）	その他
全体結果		3,172	46%	11%	11%	17%	4%	17%	2%
性別	男性	1,308	41%	9%	12%	25%	3%	15%	3%
	女性	1,764	49%	13%	11%	10%	5%	18%	1%
年齢	15-29歳	248	73%	5%	2%	3%	8%	3%	17%
	30-49歳	645	36%	29%	31%	13%	18%	4%	19%
	50-64歳	864	37%	15%	12%	12%	19%	6%	25%
	65-74歳	612	51%	3%	4%	11%	16%	4%	17%
	75歳以上	791	51%	1%	3%	10%	15%	2%	5%
利用交通環境	マイカー族	1,371	28%	15%	16%	18%	25%	5%	22%
	送迎族	1,314	55%	10%	9%	6%	12%	4%	16%
	公共交通族	439	72%	4%	3%	3%	4%	1%	4%

（複数回答）

(7) 送迎の負担

- ・ 送迎している方の 64%が「負担を感じていない」としている。
- ・ 一方で、送迎してもらっている方の 35%が「相手に気兼ねする」と回答しており、双方の思いに違いが見られる。

表 2-8 送迎の負担（送迎している方）

		サンプル数	自分の時間 拘束される である	精神的に負担 である	交通事故が怖 い	ガソリン代 費用が気になる	負担は感じて いない	家族等との時 間が取れて楽 しみである	（WEBの その他）
全体結果		1,515	18%	4%	12%	12%	64%	14%	0%
性別	男性	718	11%	2%	6%	8%	75%	14%	0%
	女性	753	24%	6%	17%	15%	56%	14%	1%
年齢	15-29歳	67	13%	3%	10%	13%	67%	10%	0%
	30-49歳	408	30%	5%	15%	22%	51%	16%	1%
	50-64歳	531	20%	5%	9%	10%	65%	16%	0%
	65-74歳	269	8%	3%	10%	7%	78%	10%	0%
	75歳以上	236	5%	1%	13%	4%	70%	13%	0%
利用交通 環境	マイカー族	944	17%	3%	10%	11%	67%	15%	0%
	送迎族	500	16%	5%	14%	12%	63%	11%	0%
	公共交通族	67	37%	7%	13%	19%	46%	16%	0%

（複数回答）

表 2-9 送迎の負担（送迎されている方）

		サンプル数	相手に気 兼ねする	交通事 故が怖 い	ガソ リン 代 費用 が気 になる	好 ま ず な 時 間 に 移動 でき ない	負担 はか らな い と思 う	家族等との時 間が取れて楽 しみである	（WEBの その他）
全体結果		1,266	35%	12%	10%	15%	30%	24%	1%
性別	男性	448	34%	12%	9%	11%	33%	23%	2%
	女性	791	36%	12%	10%	17%	28%	24%	1%
年齢	15-29歳	191	39%	10%	15%	18%	28%	24%	1%
	30-49歳	292	41%	14%	12%	15%	25%	21%	2%
	50-64歳	335	34%	13%	9%	10%	37%	21%	1%
	65-74歳	203	27%	11%	7%	15%	40%	23%	1%
	75歳以上	239	34%	10%	9%	18%	19%	32%	0%
利用交通 環境	マイカー族	401	33%	12%	6%	8%	40%	20%	1%
	送迎族	785	34%	11%	11%	17%	28%	27%	1%
	公共交通族	67	61%	15%	13%	25%	6%	12%	4%

（複数回答）

(8) 路線バスの利用状況

- ・ 路線バス（奈良交通）の利用について、64%が路線バス（奈良交通）を利用している。一方、181 人、5.7%の方が「本当は使いたいが使えない」状況である。
- ・ 利用頻度について、35%が「週に 1 回以上」利用しており、「趣味・娯楽・交流」、「買物」、「通院」、「通勤」など、多様な目的で利用されている。
- ・ 使えない理由として「自宅からバス停まで歩くことが大変だから」が最も多く、次いで「運賃が高い」、「目的地周辺にバス停がない」が多い。

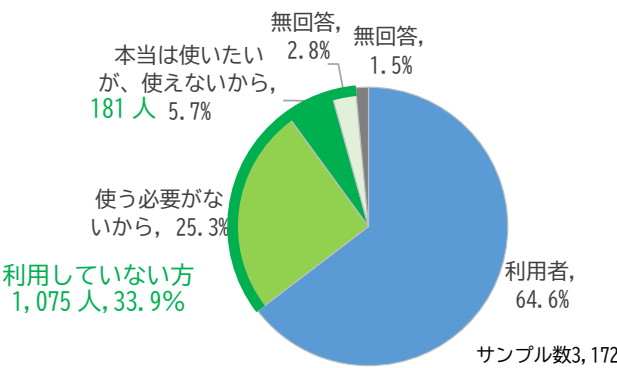


図 2-44 路線バスの利用状況

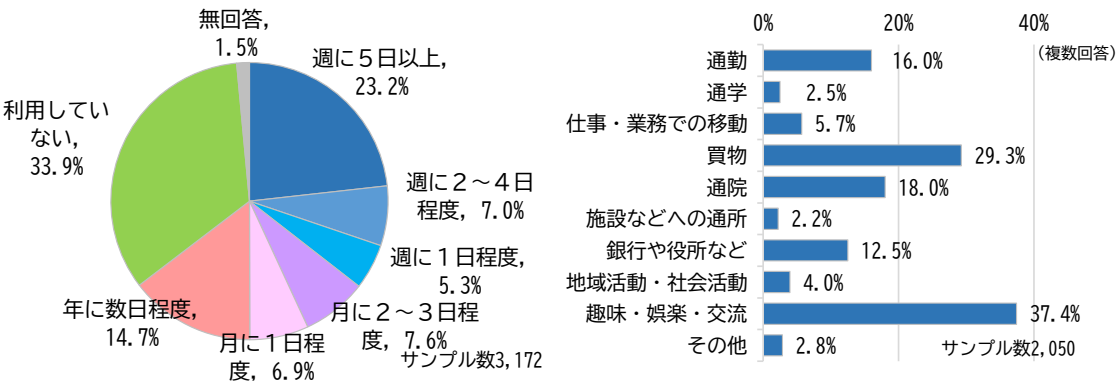


図 2-45 路線バスの利用頻度と利用時の外出目的

表 2-10 路線バスを使えない理由

		サンプル数	ま自宅からバス停まで歩くことが大変	目的の地が周辺にない	時刻通りに運行しない	鉄道の乗り継ぎが悪い	運賃が高い	早朝に運行しない	夜間に運行しない	がルートや時刻表がわかりにくい	待ち時間が長い	乗り方が分からない	その他
全体結果		181	49%	23%	4%	11%	24%	9%	11%	10%	10%	3%	31%
性別	男性	59	44%	22%	8%	17%	25%	7%	14%	12%	14%	3%	31%
	女性	113	50%	21%	3%	9%	25%	10%	10%	10%	10%	2%	33%
年齢	15-29歳	13	38%	23%	15%	31%	62%	15%	8%	8%	23%	8%	31%
	30-49歳	24	58%	13%	0%	13%	25%	21%	21%	25%	21%	4%	42%
	50-64歳	49	37%	22%	4%	14%	22%	8%	20%	12%	12%	6%	33%
	65-74歳	47	51%	28%	6%	9%	28%	9%	6%	9%	4%	0%	28%
	75歳以上	48	58%	23%	2%	4%	10%	2%	2%	4%	6%	0%	27%
利用交通環境	マイカー族	76	55%	16%	3%	11%	22%	13%	17%	12%	14%	4%	33%
	送迎族	68	38%	21%	6%	15%	24%	7%	7%	9%	6%	0%	31%
	公共交通族	31	55%	42%	6%	3%	29%	3%	6%	10%	10%	3%	29%

(複数回答)

(9) コミュニティバスたけまる号の利用状況

- ・ コミュニティバスたけまる号を利用していない人の理由について、「使う必要がない」という回答をのぞくと、「居住の地区で運行していない」、「ルートや時刻表がよくわからない」が多くあげられている。

表 2-11 コミュニティバスたけまる号を利用していない理由

	サンプル数	使う必要がない	運行している地区でない	バス目的停が周辺にない	週末に運行していない	朝や夜に運行していない	時刻通りに運行していない	鉄道との乗り継ぎが悪い	路線バスの乗り継ぎが悪い	ルートや時刻表がよくわからない	その他
全体結果	2,703	61%	25%	7%	2%	3%	0%	1%	1%	18%	3%
性別											
男性	1,170	64%	20%	5%	2%	3%	0%	1%	1%	15%	3%
女性	1,446	58%	29%	8%	2%	2%	0%	1%	0%	22%	3%
年令											
15-29歳	232	56%	11%	8%	1%	3%	0%	1%	1%	14%	2%
30-49歳	575	58%	21%	6%	4%	4%	0%	1%	1%	23%	3%
50-64歳	764	59%	23%	6%	3%	3%	0%	1%	1%	20%	3%
65-74歳	519	66%	28%	6%	2%	2%	0%	1%	1%	19%	4%
75歳以上	605	62%	34%	10%	0%	1%	0%	1%	1%	14%	3%
利用交通環境											
マイカー族	1,227	64%	22%	5%	2%	2%	0%	1%	1%	16%	3%
送迎族	1,117	59%	26%	7%	2%	3%	0%	1%	1%	20%	3%
公共交通族	326	52%	33%	12%	3%	4%	1%	2%	2%	21%	4%
生活交通圏域											
学研奈良登美ヶ丘	192	69%	10%	3%	6%	9%	0%	0%	0%	10%	6%
学研北生駒	299	48%	36%	7%	1%	1%	0%	1%	1%	19%	4%
白庭台	422	43%	36%	7%	0%	1%	0%	1%	1%	22%	2%
東生駒（北）	239	63%	23%	7%	4%	3%	0%	1%	0%	20%	3%
東生駒（南）	245	66%	20%	6%	2%	1%	0%	1%	0%	24%	1%
生駒駅（北）	473	60%	31%	5%	2%	3%	0%	1%	1%	18%	2%
生駒駅（南）	183	68%	21%	8%	6%	2%	0%	1%	1%	15%	2%
菜畑・一分	293	64%	24%	12%	1%	2%	0%	1%	0%	20%	4%
南生駒駅	234	76%	12%	9%	2%	3%	0%	3%	2%	15%	4%
萩の台・東山	96	79%	5%	8%	2%	5%	0%	3%	4%	13%	5%

（複数回答、灰色着色はたけまる号が運行していない将来生活交通圏域）

(10) 新たな公共交通サービスの必要性

- ・ 新たな公共交通サービス導入について、いずれの属性においても「今は必要でないが、将来的には必要だと思う」が最も多い。他の属性と比較し、「早急に必要である」は、若年層、高齢層、公共交通族、学研奈良登美ヶ丘圏域、萩の台・東山圏域で割合が多い。
- ・ 前回調査と比較し、「今は必要でないが、将来的には必要だと思う」、「早急に必要である」の割合が増加しており、「将来的にも必要でない」が半減している。

表 2-12 新たな公共交通サービスの必要性

		サンプル数	早急に必要である	今は必要でないが、将来的には必要だと思う	将来的にも必要でない	わからない	無回答
全体結果		3,172	9%	50%	8%	26%	8%
性別	男性	1,308	7%	50%	9%	26%	7%
	女性	1,764	10%	49%	6%	26%	8%
年齢	15-29歳	248	13%	35%	8%	43%	2%
	30-49歳	645	9%	52%	7%	30%	2%
	50-64歳	864	7%	56%	9%	25%	3%
	65-74歳	612	9%	56%	5%	22%	8%
	75歳以上	791	11%	40%	8%	22%	19%
利用交通環境	マイカー族	1,371	7%	55%	7%	25%	6%
	送迎族	1,314	9%	48%	8%	27%	7%
	公共交通族	439	15%	39%	8%	25%	14%
生活交通圏域	学研奈良登美ヶ丘	255	12%	53%	6%	20%	9%
	学研北生駒	320	9%	57%	4%	23%	7%
	白庭台	462	10%	56%	8%	22%	5%
	東生駒（北）	266	8%	48%	10%	29%	6%
	東生駒（南）	267	7%	46%	9%	33%	4%
	生駒駅（北）	612	10%	46%	8%	27%	10%
	生駒駅（南）	245	10%	42%	11%	29%	9%
	菜畑・一分	319	6%	50%	10%	24%	10%
	南生駒駅	265	7%	45%	5%	34%	8%
	萩の台・東山	124	13%	55%	7%	15%	10%

表 2-13 新たな公共交通サービスの必要性(前回調査との比較：無回答を除く)

	今回		前回	
	回答者数	割合	回答者数	割合
早急に必要である	291	9.9%	279	8.5%
今は必要でないが、将来的には必要だと思う	1,571	53.7%	1,502	45.8%
将来的にも必要でない	242	8.3%	517	15.8%
わからない	822	28.1%	978	29.9%
計	2,926	100.0%	3,276	100.0%

(11) 利用促進活動への参加意向

- ・ 全体では 31%が「積極的に利用するが、活動への参加は難しい」、31%が「利用も活動への参加も難しい」と多く、公共交通の利用意向は一定数あるものの、利用促進の活動への参加意向は多くない。
- ・ 可能な利用促進の活動として、「家族や知人に利用を呼び掛ける」、「便利な利用方法を口コミで拡散する」、「地域の集まりで利用を呼び掛ける」が多くあげられている。

表 2-14 公共交通の利用や利用促進活動の意向

	サンプル数	活動に積極的に参加したい	積極的に利用したいが、参加には難しい	積極的に活動への参加は難しい	積極的に活動への参加も難しい	利用も活動への参加も難しい	その他	無回答	公共交通の積極的な利用	活動への参加
全体結果	3,172	12%	12%	31%	31%	5%	10%		43%	23%
性別	男性	1,308	11%	12%	29%	35%	5%	9%	39%	23%
	女性	1,764	12%	12%	33%	28%	5%	11%	45%	24%
年齢	15-29歳	248	10%	15%	35%	37%	2%	2%	45%	25%
	30-49歳	645	11%	15%	30%	38%	4%	3%	41%	25%
	50-64歳	864	11%	14%	31%	34%	6%	4%	42%	25%
	65-74歳	612	13%	13%	32%	26%	5%	12%	45%	26%
	75歳以上	791	12%	6%	29%	23%	5%	24%	42%	18%
利用交通環境	マイカー族	1,371	10%	15%	28%	34%	6%	8%	37%	25%
	送迎族	1,314	11%	11%	34%	30%	4%	10%	45%	22%
	公共交通族	439	17%	7%	35%	24%	4%	13%	52%	24%
生活交通圏域	学研奈良登美ヶ丘	255	14%	11%	31%	27%	5%	12%	45%	25%
	学研北生駒	320	13%	13%	32%	27%	5%	11%	44%	26%
	白庭台	462	15%	14%	34%	25%	5%	8%	49%	29%
	東生駒（北）	266	9%	7%	46%	27%	4%	7%	55%	15%
	東生駒（南）	267	11%	11%	29%	37%	4%	7%	40%	22%
	生駒駅（北）	612	15%	10%	32%	30%	4%	10%	47%	24%
	生駒駅（南）	245	12%	14%	25%	33%	5%	11%	37%	27%
	菜畑・一分	319	6%	13%	25%	38%	5%	12%	31%	19%
	南生駒駅	265	6%	11%	29%	35%	7%	12%	35%	17%
	萩の台・東山	124	7%	19%	26%	35%	5%	8%	33%	26%

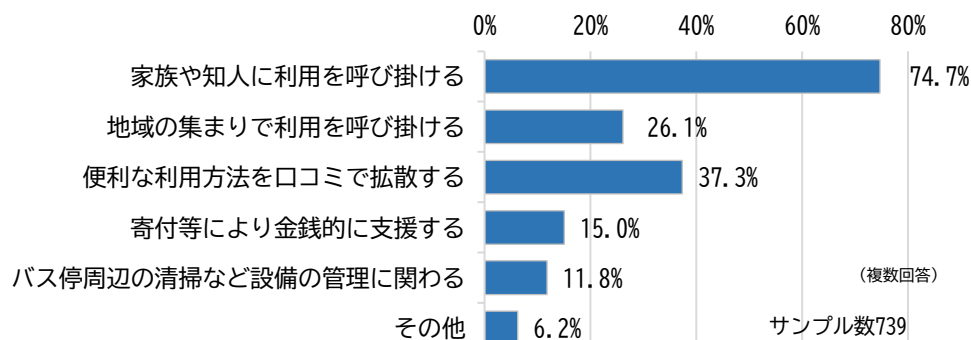


図 2-46 可能な利用促進活動

(12) 今後の生駒市の公共交通施策

- ・ 今後の生駒市の公共交通施策においてどのような取組を優先すべきかについて、「現在の公共交通サービスを維持する」が最も多く、普段公共交通を利用しないマイカー族でも 50%となっている。
- ・ 「運転免許証を返納後のサポートを充実させる」も多くあげられており、マイカー族の割合が多い。免許返納したいが、公共交通が不便で返納できない方が一定数いると推察できる。
- ・ 年齢別にみると、学生や保護者世代である「15-29 歳」、「30-49 歳」では「こどものための公共交通サービスを拡充する」が他の年齢層と比較し多く挙げられている。

表 2-15 今後の生駒市の公共交通施策に対する意向

サンプル数			現在の公共交通サービスを維持する	運転免許証を返納後のサポートを充実させる	こどものための公共交通サービスを拡充する	子育て世代が移動しやすい公共	駅周辺の自家用車の通行規制を行い、自家用車から公共交通への転換を促進する	駅周辺の駐車場・駐輪場の充実に活用を促進する	駅周辺のバス・乗継利用の促進	その他
全体結果	3,172		53%	50%	23%	18%	7%	26%	26%	11%
性別	男性	1,308	52%	47%	20%	17%	8%	27%	23%	11%
	女性	1,764	55%	53%	26%	18%	6%	26%	28%	11%
年齢	15-29歳	248	48%	42%	44%	25%	4%	29%	34%	7%
	30-49歳	645	46%	49%	44%	27%	7%	30%	24%	12%
	50-64歳	864	53%	59%	21%	16%	7%	28%	25%	11%
	65-74歳	612	62%	55%	15%	18%	8%	30%	28%	12%
	75歳以上	791	55%	38%	9%	11%	7%	17%	24%	10%
利用交通環境	マイカー族	1,371	50%	56%	23%	19%	5%	29%	23%	11%
	送迎族	1,314	54%	49%	25%	18%	7%	26%	29%	9%
	公共交通族	439	61%	33%	18%	17%	12%	20%	29%	14%
生活交通圏域	学研奈良登美ヶ丘	255	55%	44%	19%	16%	4%	25%	29%	14%
	学研北生駒	320	48%	55%	21%	19%	8%	24%	31%	11%
	白庭台	462	55%	56%	29%	15%	5%	23%	31%	11%
	東生駒（北）	266	56%	45%	25%	20%	9%	24%	24%	9%
	東生駒（南）	267	52%	56%	24%	18%	7%	31%	34%	9%
	生駒駅（北）	612	54%	51%	23%	19%	9%	29%	27%	12%
	生駒駅（南）	245	56%	44%	22%	17%	7%	23%	19%	10%
	菜畑・一分	319	46%	47%	21%	18%	6%	27%	23%	10%
	南生駒駅	265	58%	50%	20%	20%	7%	26%	15%	9%
	萩の台・東山	124	62%	42%	25%	19%	4%	25%	18%	11%

(複数回答)

2.3.2. ヒアリング調査結果

(1) 公共交通の現状、公共交通に関する施策の取組状況

分類		主な回答
交通事業者	鉄道	・朝夕の通勤通学での利用が多い（特に生駒駅） ・生駒ケーブル線で、親子連れやインバウンドの休日利用がみられる
	路線バス	・利用者数は、コロナ禍前の 8～9 割程度まで回復 ・通勤通学での利用が多い（住宅団地から駅への移動） ・高齢者の利用は、昼間が多い ・沿線人口の多い路線（生駒イトーピア線、パークヒルズ田原線、西登美ヶ丘真弓線、生駒台循環線）において利用が多い ・沿線企業から相談を受け、企業定期券購入を提案する場合あり ・市内での観光利用はみられない
	たけまる号	・いずれの路線も、高齢者の利用が多く、特定ユーザが繰り返し利用する傾向あり ・門前線は、沿線世帯が多いことや、坂道が急であること、1 週の運行時間が短いこと等の理由で、コロナ禍以降の利用増加 ・北新町線の病院線は、利用が少ない ・光陽台線や鹿ノ台線は、利用が順調
	タクシー	・利用者数は、コロナ禍前の 8 割程度まで回復 ・全体として高齢者の利用、市内での短距離利用が多い ・午前中の自宅から医療機関（近大奈良病院、阪奈中央病院、白庭病院等）への利用が特に多い ・朝夕の通勤通学利用や、夜間の飲食店（生駒駅周辺）からの帰宅利用も多い ・アプリ予約が可能な事業者もあるが、生駒市内はほぼ電話予約 ・車両は、生駒駅等の主要駅に常駐 ・萩の台自治会におけるグリーンスロー・モビリティの実証運行によるタクシー利用への影響は特になし
移動サービスの その他の	病院送迎バス	・来院者の多くがマイカーで来院 ・病院送迎バスの利用者は 1 日 10 名程度
	企業送迎バス	・従業員の多くがマイカー通勤 ・一部企業で企業送迎バスを実施（生駒駅や周辺市の駅）
	スポーツ施設送迎バス	・施設利用者のほとんどがマイカーで来訪 ・施設送迎バスは、施設利用者のみが乗車

分類		主な回答
庁内部署	都市づくり	都市計画マスタープラン ・将来生活交通圏域の拠点へのネットワークの維持・整備、そして拠点間のネットワークの維持・整備を目指して取り組んでいる
	環境	生駒市環境基本計画 ・イベント実施時の公共交通機関利用の呼びかけと自転車マップの役所窓口配架を実施した
		第 2 次生駒市環境モデル都市アクションプラン ・事業者等と連携した施策（超小型モビリティの普及・活用の検討など）は具体化に至っていない
	高齢	生駒市高齢者保健福祉計画・第 9 期介護保険事業計画 ・74 歳以上の高齢者に 10,000 円分の生きいきクーポン券を配布しており、IC カードへのチャージやタクシー・バス料金の支払い等に使える
	観光	生駒市商工観光ビジョン ・交通アクセスの向上に向けて、鉄道事業者との連携（生駒山ブランド協議会に近鉄の参加）やタクシー事業者との連携（夜景タクシーの実施）に取り組んでいる ・ガイド機能の向上（観光案内所の開設）や高山町散策マップの作成・配布を実施している
	バリアフリー	バリアフリー基本構想 ・南生駒駅のバリアフリー化の工事に着手している（R11 年度に供用開始を目標） ・南生駒駅の西出口と東出口付近の案内サインは、令和 11 年度に完了予定
	福祉	生駒市障がい者福祉計画 ・障がい者等交通費等助成を実施している（高齢者及び障がい者等を対象に、交通機関等のさまざまなメニューでご使用いただける一人当たり 10,000 円分のクーポン券を交付する制度） ・障がい者のコミュニティバスの利用料金の割引（5 割）
	子育て	生駒市こども計画 ・子育て支援事業で、ボランティアが送迎をおこなう際に公共交通を活用する場合がある

(2) 公共交通の課題

分類		主な回答
交通事業者	鉄道	・ 駅係員の人員不足と高齢化が課題
	路線バス	・ 収支均衡の実現が、最も大きな課題 ・ 運転手不足や車両修繕等の課題もある
	たけまる号	・ 近年の人件費や燃料費等の高騰で、運行費用は増大傾向
	タクシー	・ 運転手不足や高齢化の課題が特に大きい
サ 移の ー 移動 ー の ス の	病院送迎バス	・ 送迎バスの運転手不足、高齢化 ・ 燃料費の高騰、車両維持費等が課題
庁内部署	都市づくり	生駒駅南口みらいビジョン ・ 生駒駅前の渋滞対策が必要
		その他 ・ 観光地の1つである高山竹林園へバスでアクセスしづらい ・ 生駒ケーブル線の日常利用者への対応や駅舎改修が必要
	コミュニティ	生駒市複合型コミュニティ（まちのえき） ・ 複合型コミュニティ（まちのえき）は自治会内の集会所等の拠点で実施しており、範囲が広い自治会や、坂道が多い自治会では、拠点まで歩いていけない住民が一定数いる
	高齢者	生駒市高齢者保健福祉計画・第9期介護保険事業計画 ・ バス停まで辿り着けない高齢者の外出機会・意欲の低下（坂道が多いためバス停までの移動ができない高齢者が存在）
	福祉	生駒市障がい者福祉計画 ・ 物理的なバリア（駅構内の段差、狭い車内） ・ 情報アクセスの難しさ（視覚・聴覚障がい者への情報提供不足） ・ 時間帯や路線の制限（早朝・深夜の運行がない、混雑時の移動の難しさ） ・ 周囲の理解不足と社会的障壁（同乗者やスタッフの理解不足） ・ ハード面の設備の不備（車両や駅構内）

(3) 新たな公共交通計画との連携、期待する施策や方針

分類		主な回答
交通事業者	鉄道	・公共交通の利用促進施策（例：市民への情報提供、駅前での市民活動の強化、生きいきクーポン券の強化）を期待 ・近鉄の沿線市町に関する情報掲載サイトで、市内の公共交通利用促進に関するイベント紹介が可能 ・駅のバリアフリー整備の支援継続を望む
	路線バス	・運転手不足等の課題解決に取り組むために、まずは収支均衡の実現のための市から支援を望む
	たけまる号	・週 2 日運行の路線（桜ヶ丘線）の運行日拡大を検討する際は、運転手確保や路線バスへの影響が少ないルート設定等の調整が必要 ・路線新設は、運転手確保の点から難しい
	タクシー	・市が現在実施している支援（人材確保や燃料費に対する補助）を継続してほしい ・乗務員確保に向けた取組みを市にお願いしたい ・免許返納者や障がい者に対する運賃割引は、現状は事業者負担であるため、市に支援をお願いしたい
サ 移 ー 移 ー 移 の 他 ス の	病院送迎バス	・市内の医療機関同士を結ぶバス路線の新設
	企業送迎バス	・通勤時間帯における路線バスの運行本数増加 ・道路の渋滞緩和
庁内部署	都市づくり	立地適正化計画 ・立地適正化計画で目指している「コンパクト・プラス・ネットワーク」のうち「ネットワーク」部分の施策推進を公共交通計画にお願いしたい（特にコミバスの運行継続）
		生駒駅南口みらいビジョン ・生駒駅までのアクセス維持・充実を公共交通計画にお願いしたい
		その他 ・生駒駅前ウォークブルの点から、生駒駅までの公共交通アクセスの利便性確保や向上を公共交通計画にお願いしたい
	高齢者	生駒市高齢者保健福祉計画・第 9 期介護保険事業計画 ・コミュニティバスで IC カードによる支払ができるようになることが望ましい
	観光	生駒市商工観光ビジョン ・高山地域へのアクセス向上や、観光タクシーの導入による観光周遊性の向上が望ましい ・また、公共交通マップの観光協会 HP への掲載や宿泊施設への配架も必要である

分類		主な回答
庁内部署	福祉	生駒市障がい者福祉計画 ・ バリアフリー対応 ・ 視覚及び聴覚障がい者向けのサポート ・ 運転手やスタッフの理解と対応 ・ 乗り換えやアクセスのしやすさ ・ 事前予約システムやオンラインでの情報提供
	子育て	生駒市こども計画 ・ イベント情報の公共交通の車内アナウンスや車内広告での周知を検討いただきたい。

(4) 今後の取組予定

分類		主な回答
庁内部署	都市づくり	都市計画マスタープラン ・ 将来生活交通圏域の拠点へのネットワークの維持・整備、そして拠点間のネットワークの維持・整備を目指して取組中 ・ ICT を活用した交通システムとして、学研高山地区での自動運転バスを想定 ・ 生駒駅南口ロータリーの再整備を今後予定 ・ 新たな公共交通サービスに対する要望はあるが、コストや運行主体の問題から具体化が難しく、現状の駅やバス停で充足しているため導入は必須でないと考えている
		その他 ・ 壺分北地区で大規模や住宅開発を予定している。
	高齢者	生駒市高齢者保健福祉計画・第9期介護保険事業計画 ・ R10年度に生きいきクーポン券交付事業を見直すことによる財源約1億円を活用し、①健康増進・介護予防、②認知症施策・身寄りのない方の支援、③地域公共交通維持の3施策を実施予定
	子育て	生駒市こども計画 ・ こどもが参加できるイベント情報を載せるホームページ作成を検討している。

2.4. 人流データを用いた人の移動分析

生駒市内の人の動きを把握するため、ジオテクノロジーズ株式会社の人流データを用いて分析を行った。

なお、分析に使用したデータは、次のとおりである。

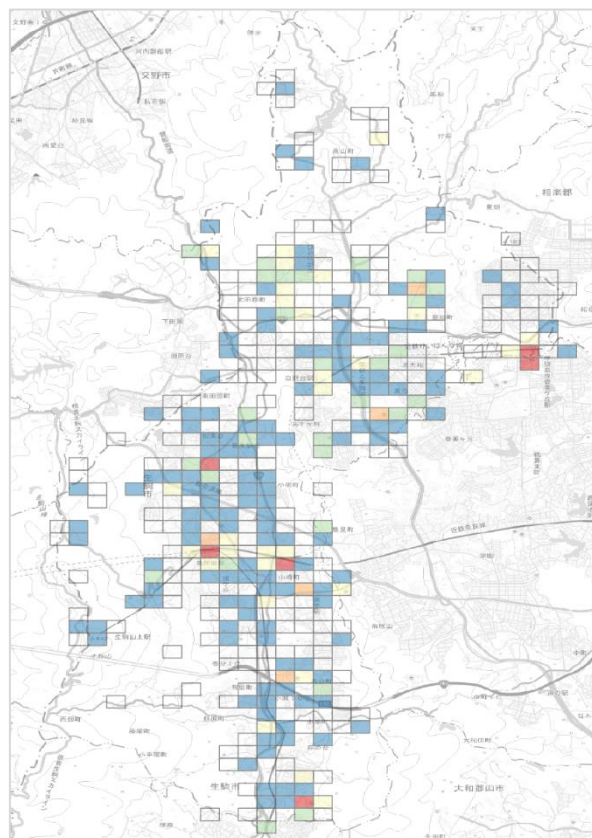
表 2-16 本分析に使用した人流データの特徴

対象エリア	生駒市内（生駒市内を移動したデータを使用）
対象期間	令和 6 年 10 月 1 日～10 月 31 日
データ種類	GPS データ（スマホアプリ経由でデータを取得）
データ項目	位置情報、推定居住地と推定勤務地（125mメッシュ）、性別、年代（5 歳階級）等
分析にあたって	・ 県単位の居住人口（R2 国勢調査）に拡大されたデータを使用 ・ 滞在の判定は、20 分以上 100m 以内に留まり続ける状態とする ・ 滞在結果図は、自宅周辺（ m）の滞在は集計から除外した

2.4.1. 生駒市域における滞在人口の推定

(1) 生駒市域における時間帯別推定滞在人口

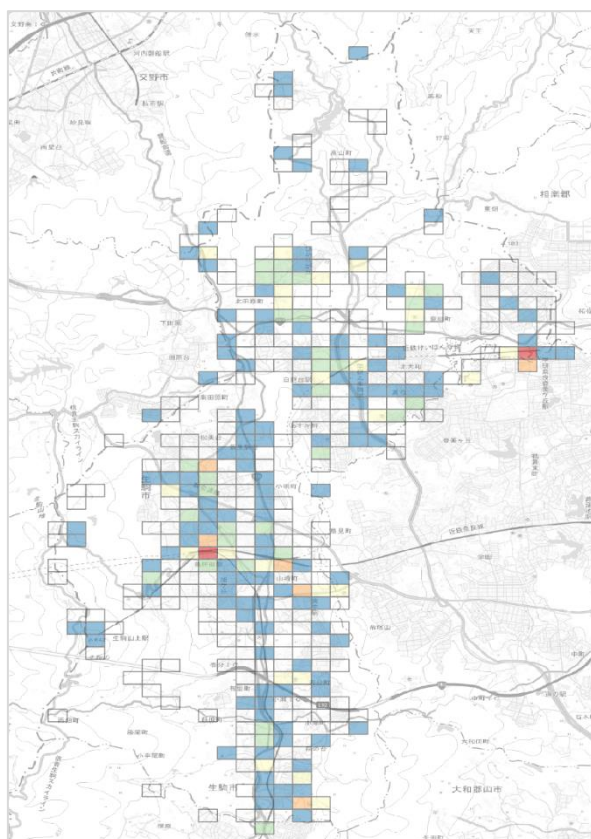
■平日 10 時台 の滞在状況



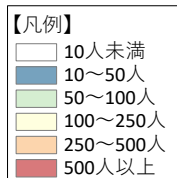
生駒駅周辺、生駒市立病院周辺、阪奈中央病院周辺、近畿大学奈良病院周辺、イオンモール奈良登美ヶ丘周辺に滞在者が多い

【凡例】	
10人未満	
10～50人	
50～100人	
100～250人	
250～500人	
500人以上	

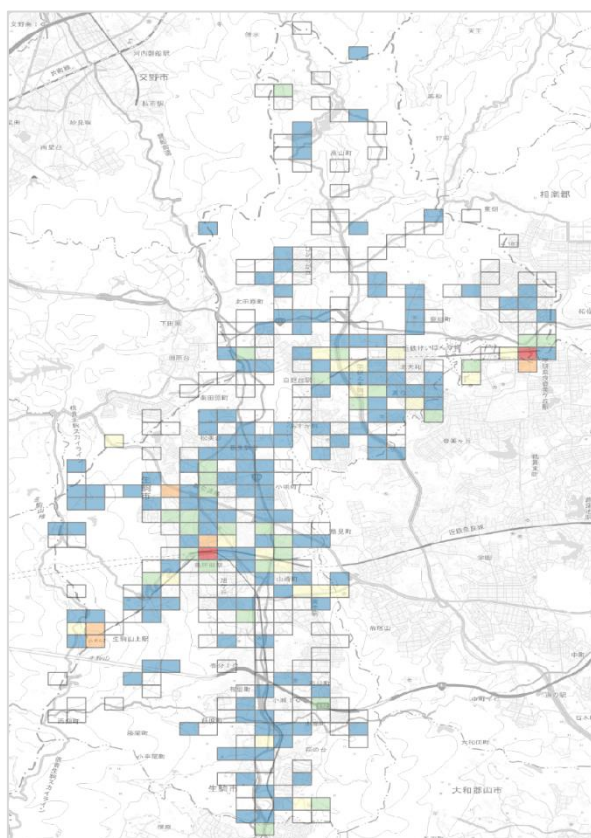
■平日 15 時台 の滞在状況



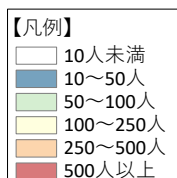
生駒駅周辺、イオンモール奈良登美ヶ丘周辺に滞在者が多い



■休日 12 時台 の滞在状況



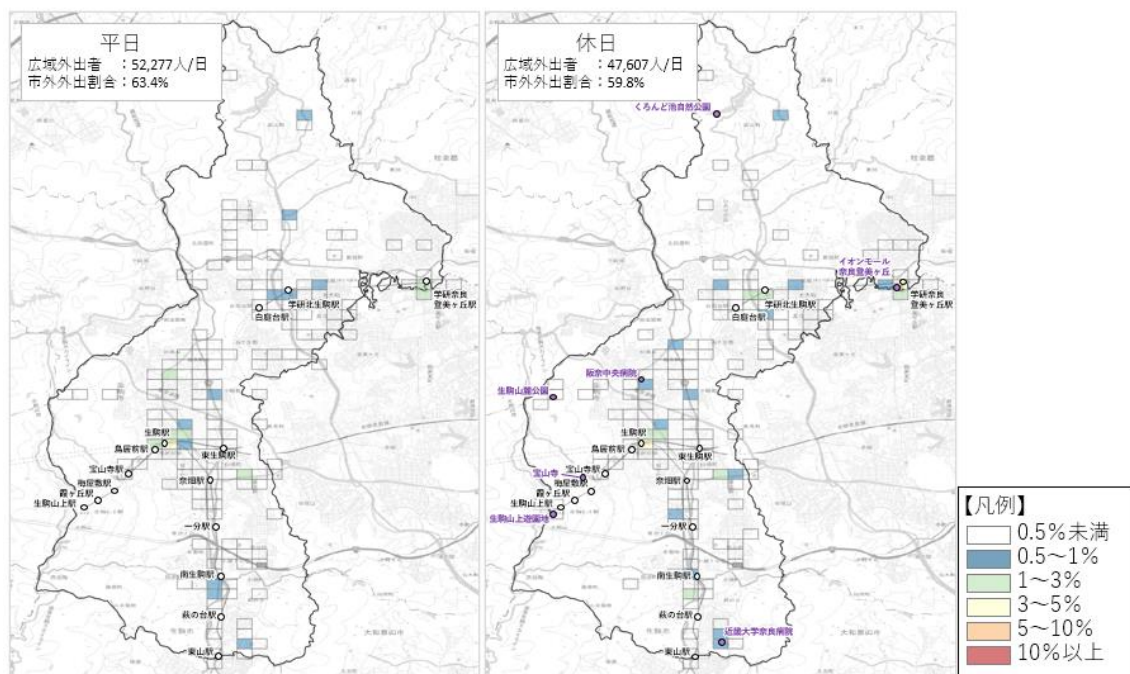
生駒駅周辺、イオンモール奈良登美ヶ丘周辺に滞在者が多い



(2) 居住地域別の滞在分布の推定

1) 生駒市民全体

生駒市域における居住地域別滞在分布：生駒市民全体



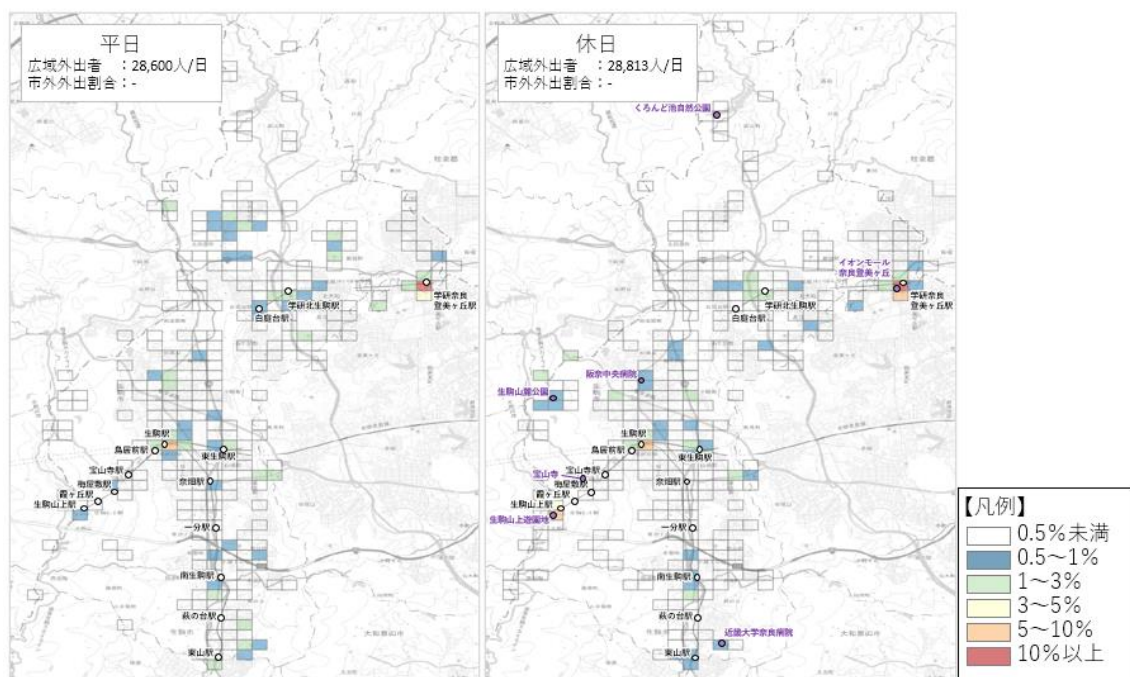
使用データ：人流データ（ジオスケテクノロジーズ（株） Geo-People）

※広域外出者とは、自宅周辺以外での滞在行動のある人を指す。滞在分布には自宅周辺における滞在は集計から除外

1

2) 生駒市外来訪者

生駒市域における居住地域別滞在分布：生駒市外来訪者



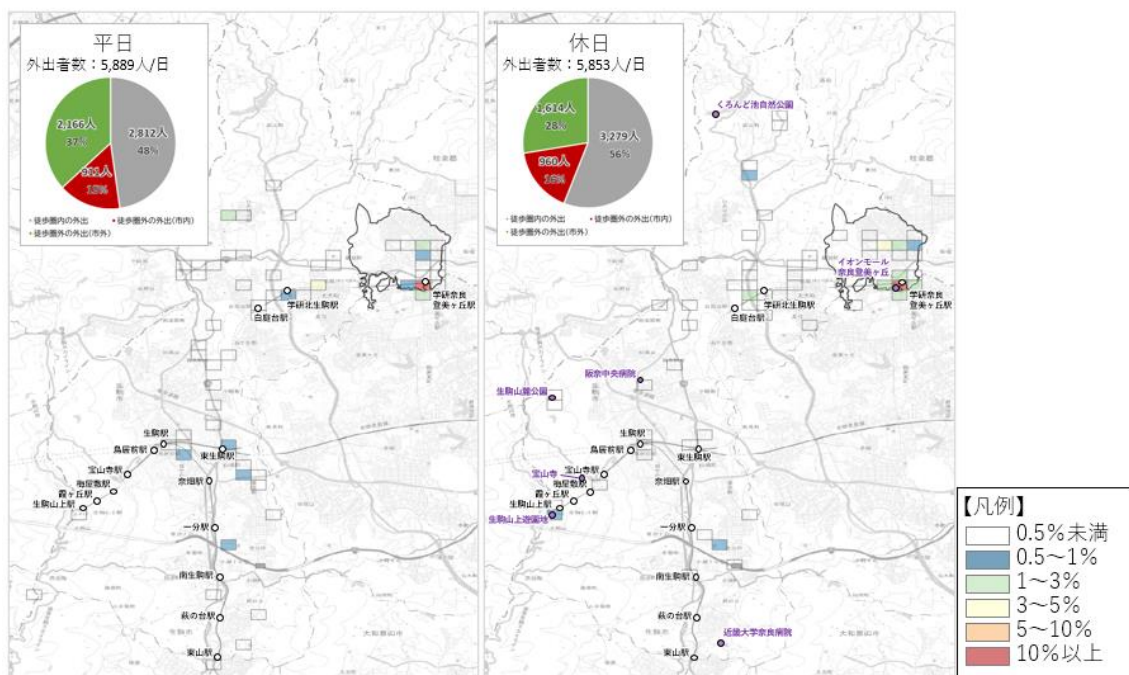
使用データ：人流データ（ジオスケテクノロジーズ（株） Geo-People）

※広域外出者とは、自宅周辺以外での滞在行動のある人を指す。滞在分布には自宅周辺における滞在は集計から除外

2

3) エリア別：学研奈良登美ヶ丘

生駒市域における居住地域別滞在分布：01 学研奈良登美ヶ丘

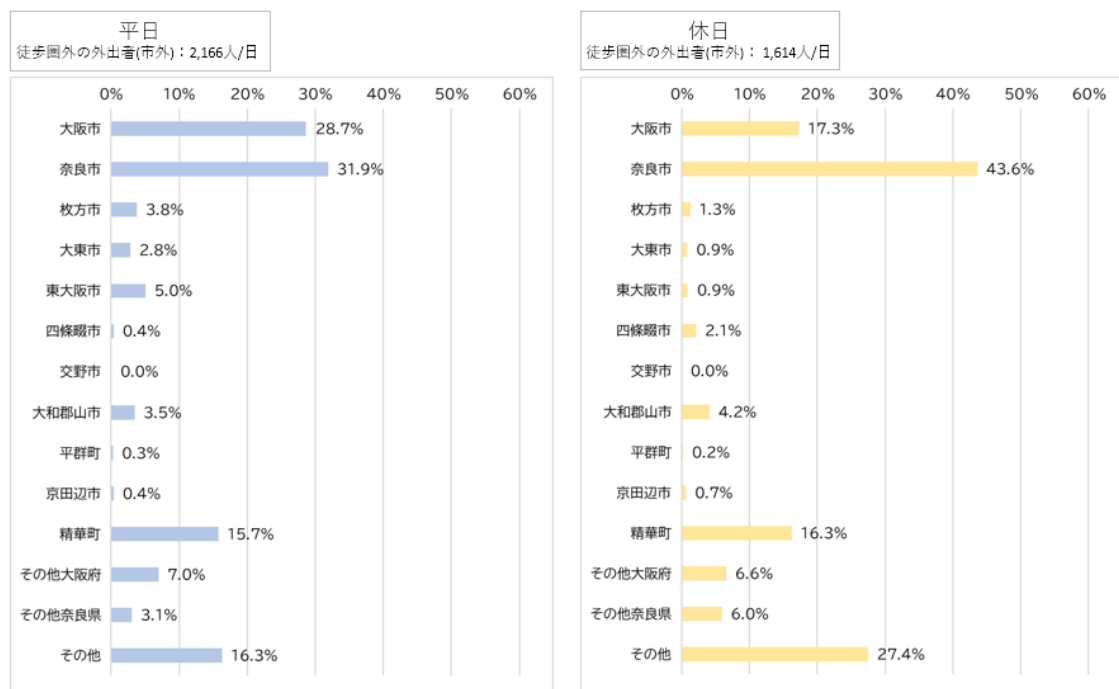


使用データ：人流データ（ジオクテクトロロジーズ（株） Geo-People）

※図示は①徒歩圏外の外出者数（市内・市外）に対する②徒歩圏内の外出者数（市内・市外）による滞在数の割合（①／②）

3

生駒市域における居住地域別滞在分布：01 学研奈良登美ヶ丘



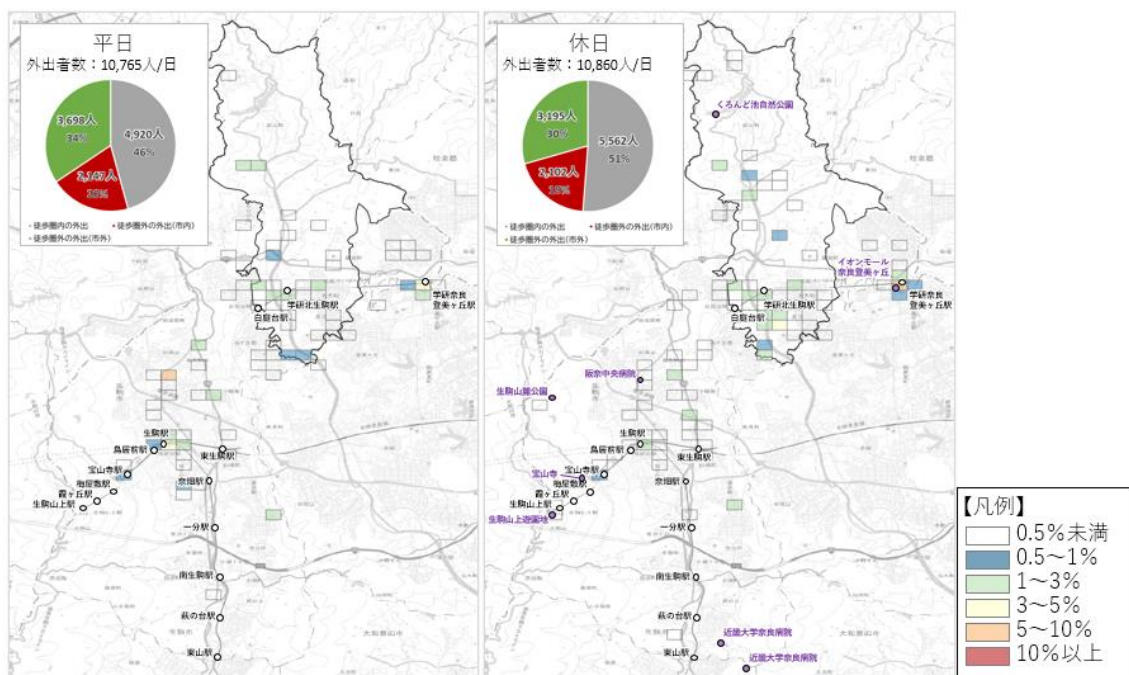
使用データ：人流データ（ジオクテクトロロジーズ（株） Geo-People）

※徒歩圏内の外出者（市外）の滞在地の市区町村を日単位のべ人数を集計。複数市区町村に滞在した場合はすべての市区町村で計上されるため、割合の合計値は100%にはならない。

4

4) エリア別：学研北生駒

生駒市域における居住地域別滞在分布：02 学研北生駒

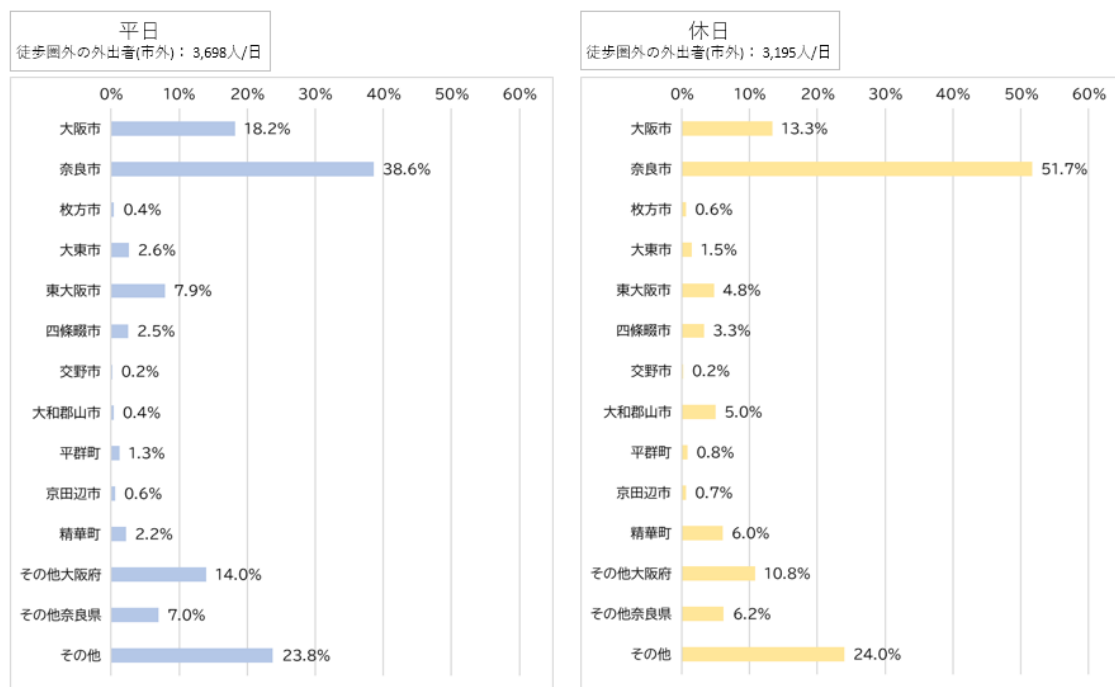


使用データ：人流データ（ジオクテテクノロジー（株） Geo-People）

※広域外出者とは、自宅周辺以外での滞在行動のある人を指す。滞在分布には自宅周辺における滞在は集計から除外

5

生駒市域における居住地域別滞在分布：02 学研北生駒



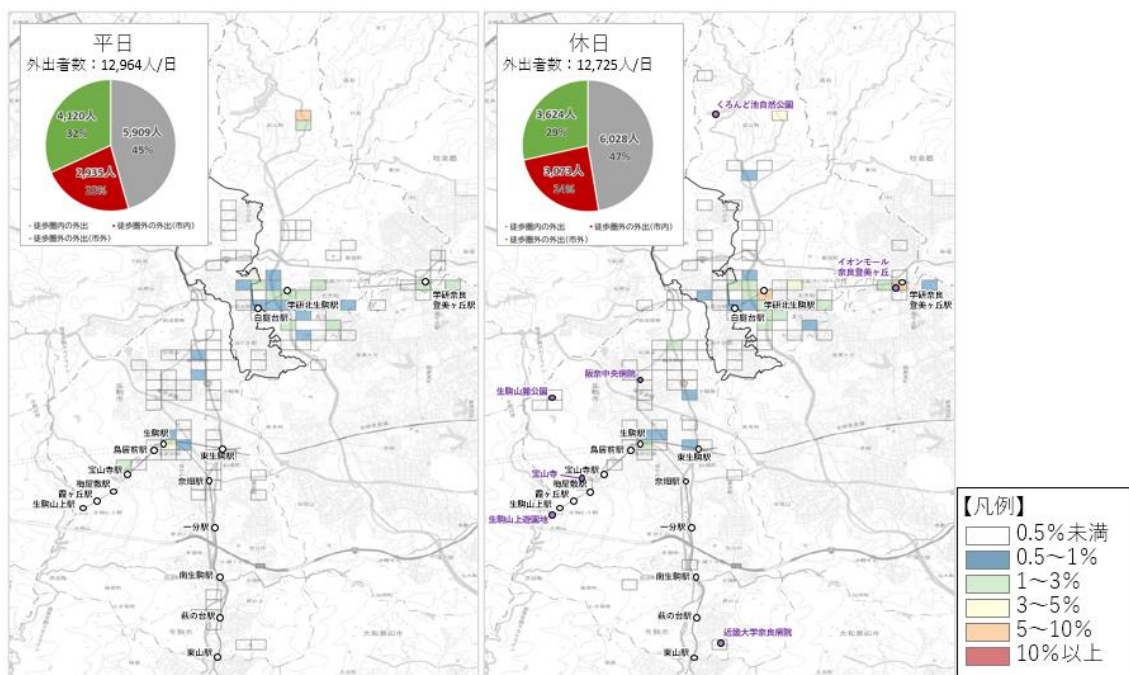
使用データ：人流データ（ジオクテテクノロジー（株） Geo-People）

※徒歩圏外の外出者（市外）の滞在地の市区町村を日単位のべ人数を集計。複数市区町村訪れた場合はすべての市区町村で計上されるため、割合の合計値は100%にはならない。

6

5) エリア別：白庭台

生駒市域における居住地域別滞在分布：03 白庭台

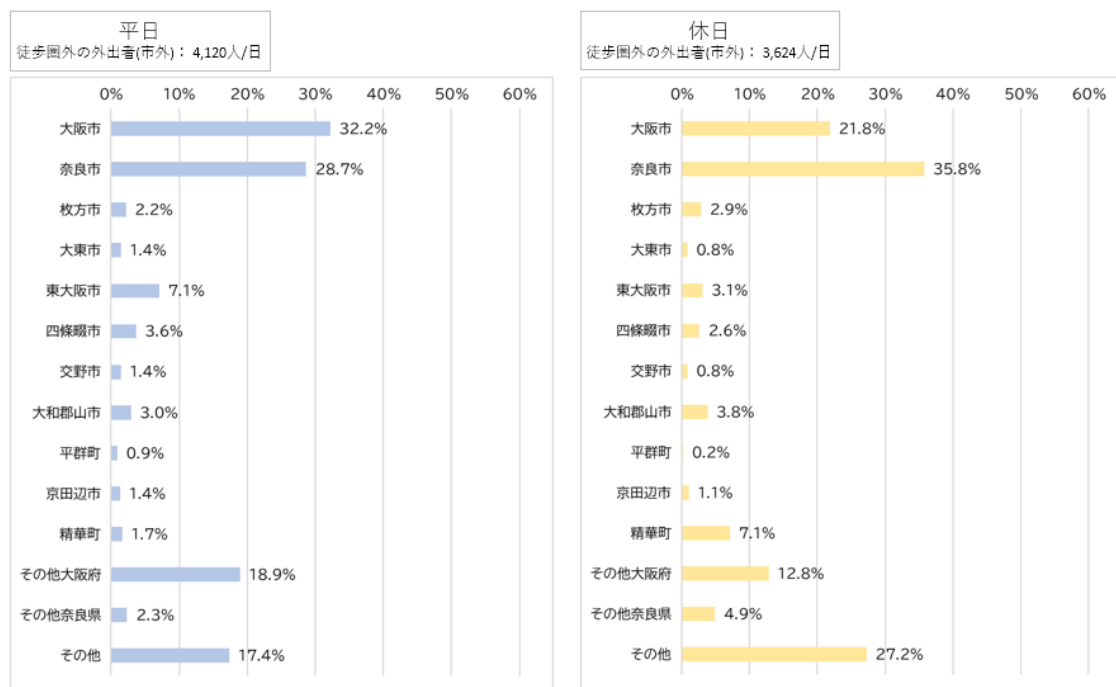


使用データ：人流データ（ジオクテテクノロジーズ（株） Geo-People）

※広域外出者とは、自宅周辺以外での滞在行動のある人を指す。滞在分布には自宅周辺における滞在は集計から除外

7

生駒市域における居住地域別滞在分布：03 白庭台



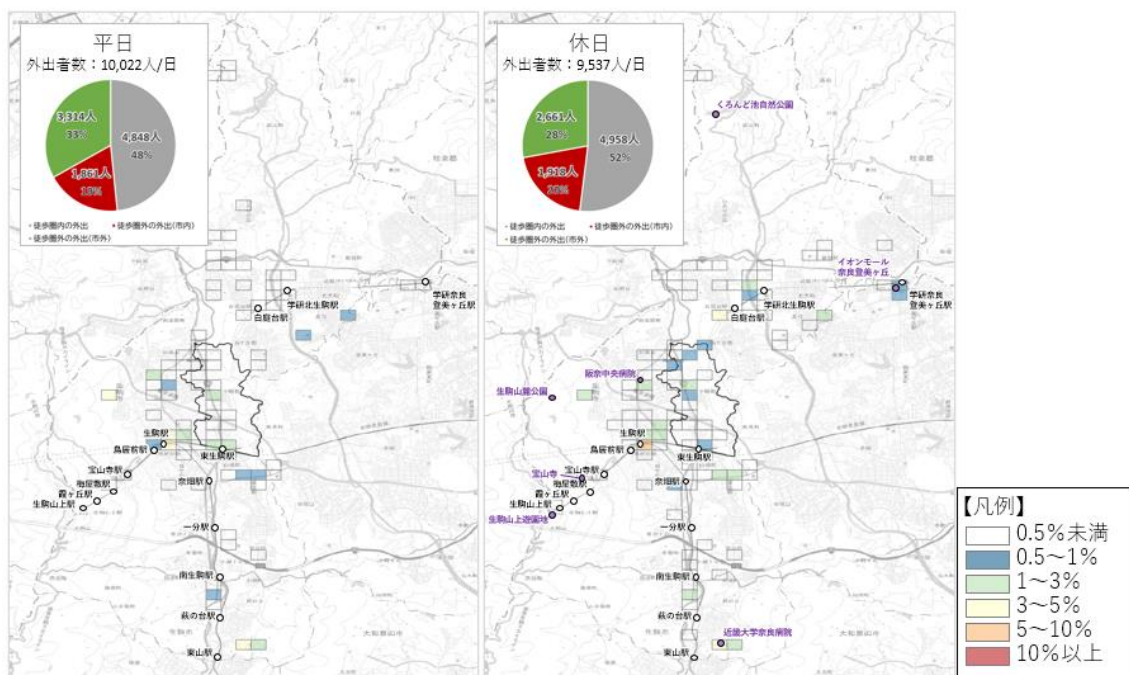
使用データ：人流データ（ジオクテテクノロジーズ（株） Geo-People）

※徒歩圏外の外出者（市外）の滞在地の市区町村を日単位のべ人数を集計。複数市区町村を訪れた場合はすべての市区町村で計上されるため、割合の合計値は100%にはならない。

8

6) エリア別：東生駒（北）

生駒市域における居住地域別滞在分布：04 東生駒（北）

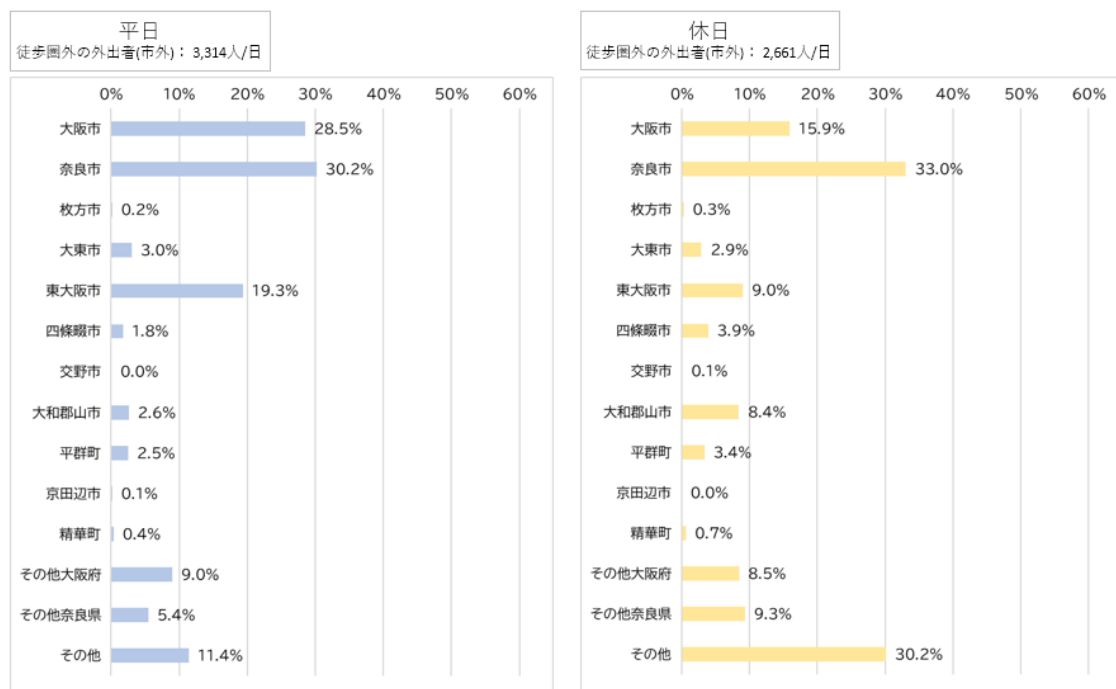


使用データ：人流データ（ジオクテテクノロジー（株） Geo-People）

※広域外出者とは、自宅周辺以外での滞在行動のある人を指す。滞在分布には自宅周辺における滞在は集計から除外

9

生駒市域における居住地域別滞在分布：04 東生駒（北）



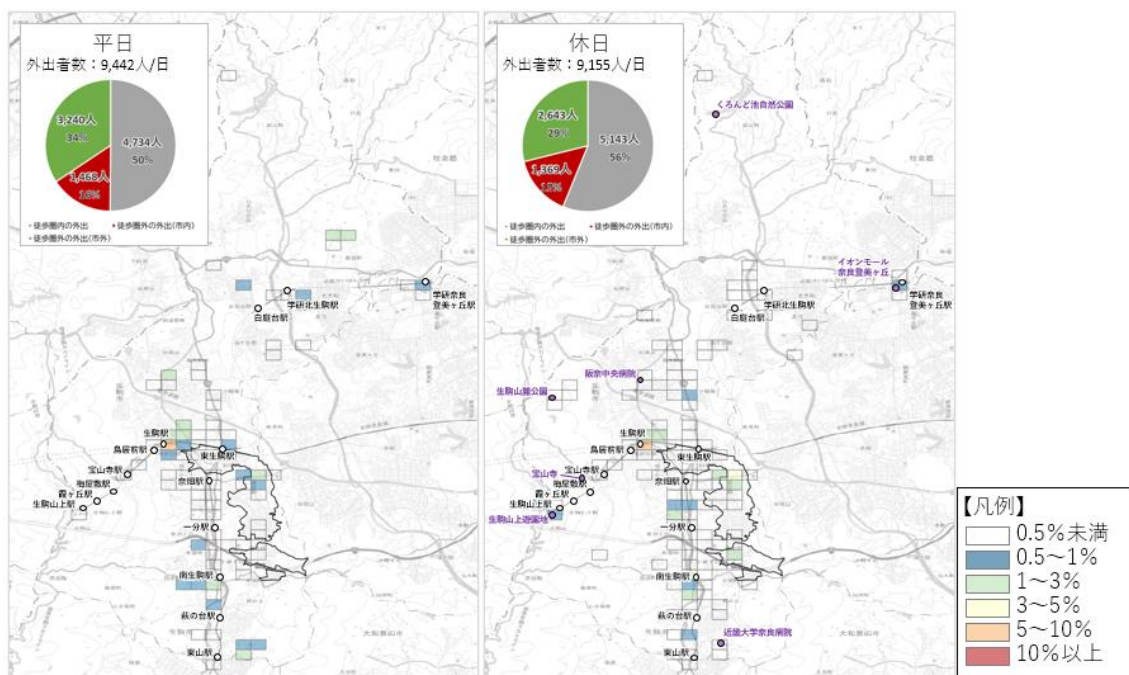
使用データ：人流データ（ジオクテテクノロジー（株） Geo-People）

※徒歩圏外外出者（市外）の滞在地の市区町村を日単位のべ人数を集計。複数市区町村訪れた場合はすべての市区町村で計上されるため、割合の合計値は100%にはならない。

10

7) エリア別：東生駒（南）

生駒市域における居住地域別滞在分布：05 東生駒（南）

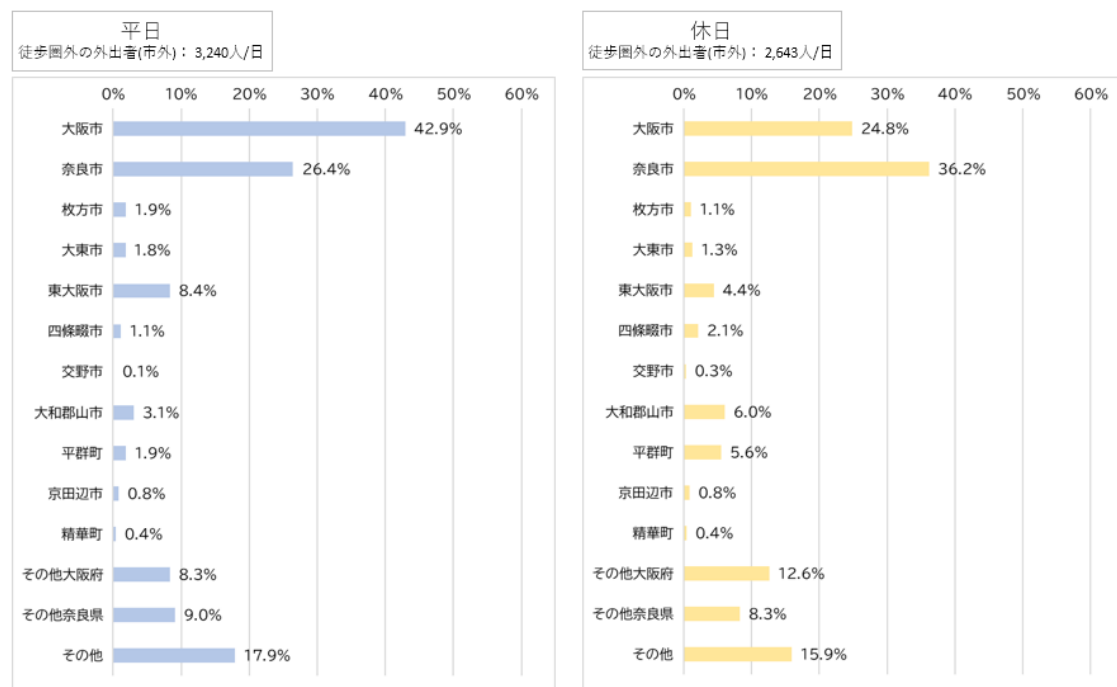


使用データ：人流データ（ジオクテテクノロジーズ（株） Geo-People）

※広域外出とは、自宅周辺以外での滞在行動のある人を指す。滞在分布には自宅周辺における滞在は集計から除外

11

生駒市域における居住地域別滞在分布：05 東生駒（南）



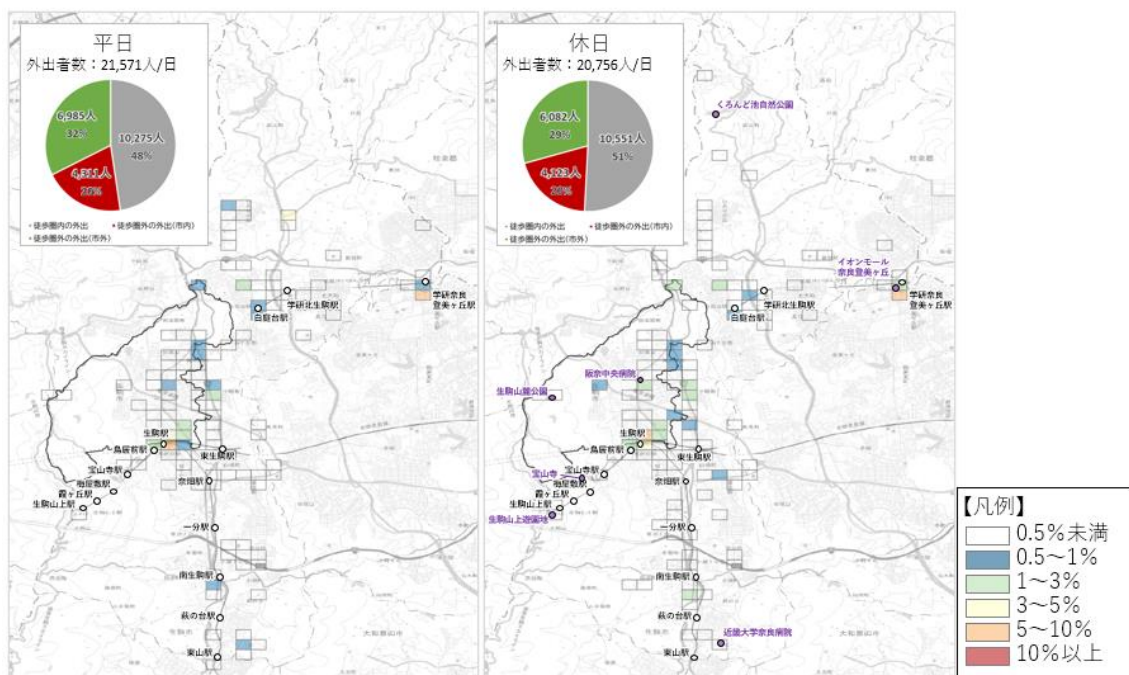
使用データ：人流データ（ジオクテテクノロジーズ（株） Geo-People）

※徒歩圏外の外出者（市外）の滞在地の市区町村を日単位のべ人数を集計。複数市区町村訪れた場合はすべての市区町村で計上されるため、割合の合計値は100%にはならない。

12

8) エリア別：生駒駅（北）

生駒市域における居住地域別滞在分布：06 生駒駅（北）

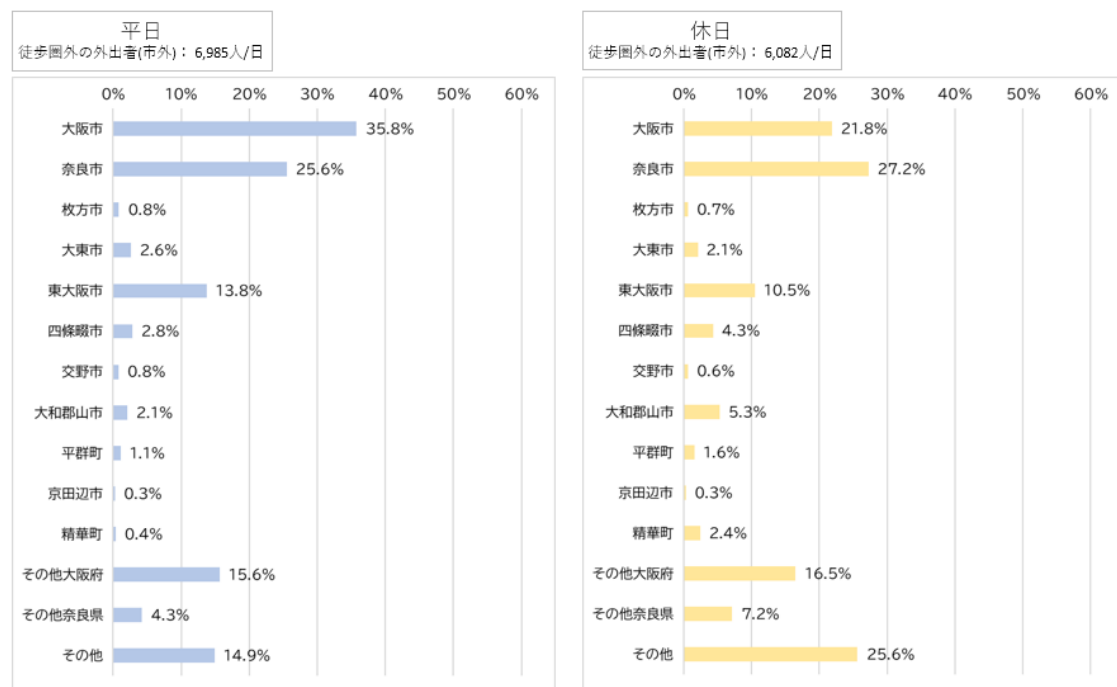


使用データ：人流データ（ジオクテテクノロジーズ（株） Geo-People）

※広域外出者とは、自宅周辺以外での滞在行動のある人を指す。滞在分布には自宅周辺における滞在は集計から除外

13

生駒市域における居住地域別滞在分布：06 生駒駅（北）



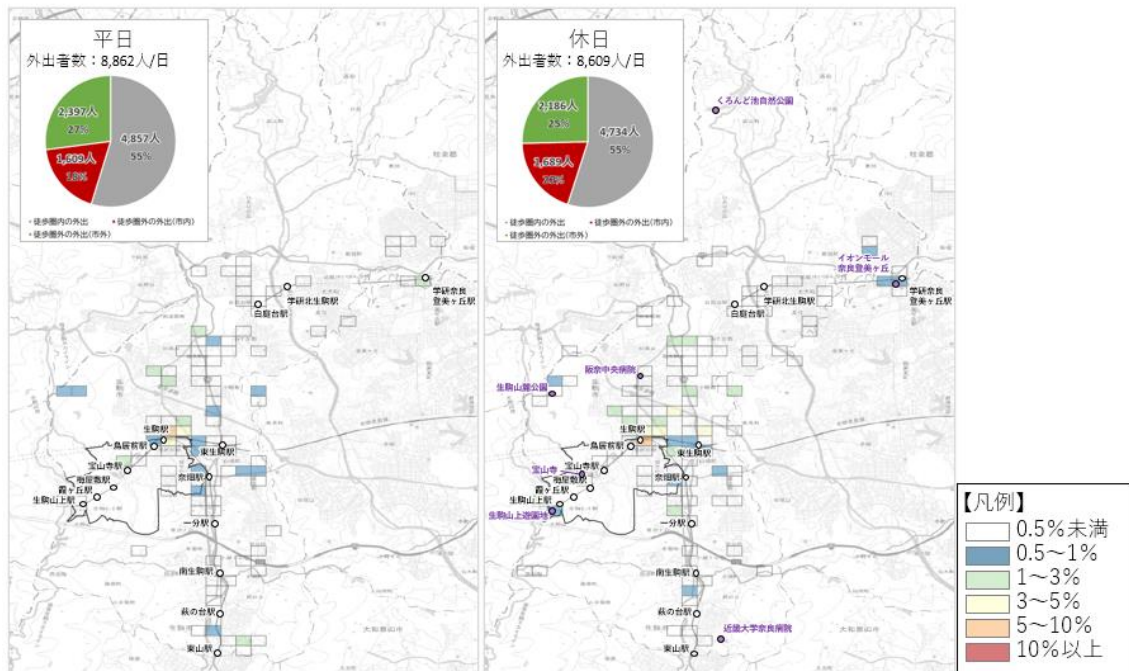
使用データ：人流データ（ジオクテテクノロジーズ（株） Geo-People）

※徒歩圏外の外出者（市外）の滞在地の市区町村を日単位のべ人数を集計。複数市区町村を訪れた場合はすべての市区町村で計上されるため、割合の合計値は100%にはならない。

14

9) エリア別：生駒駅（南）

生駒市域における居住地域別滞在分布：07 生駒駅（南）

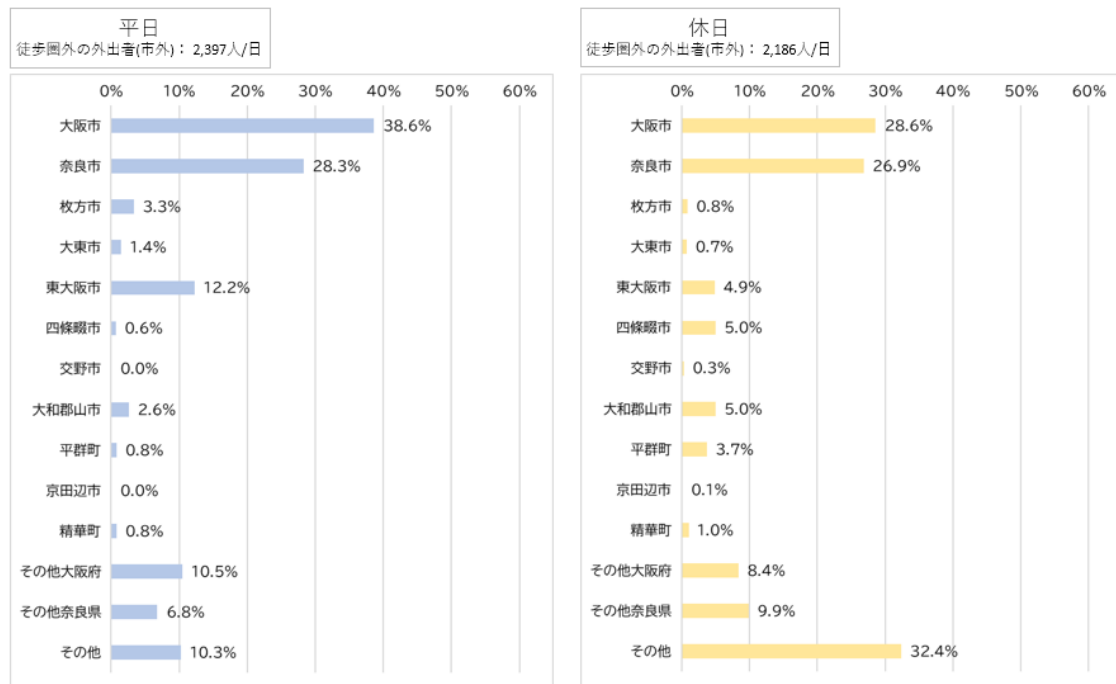


使用データ：人流データ（ジオクテクトロロジーズ（株） Geo-People）

※広域外出者とは、自宅周辺以外での滞在行動のある人を指す。滞在分布には自宅周辺における滞在は集計から除外

15

生駒市域における居住地域別滞在分布：07 生駒駅（南）



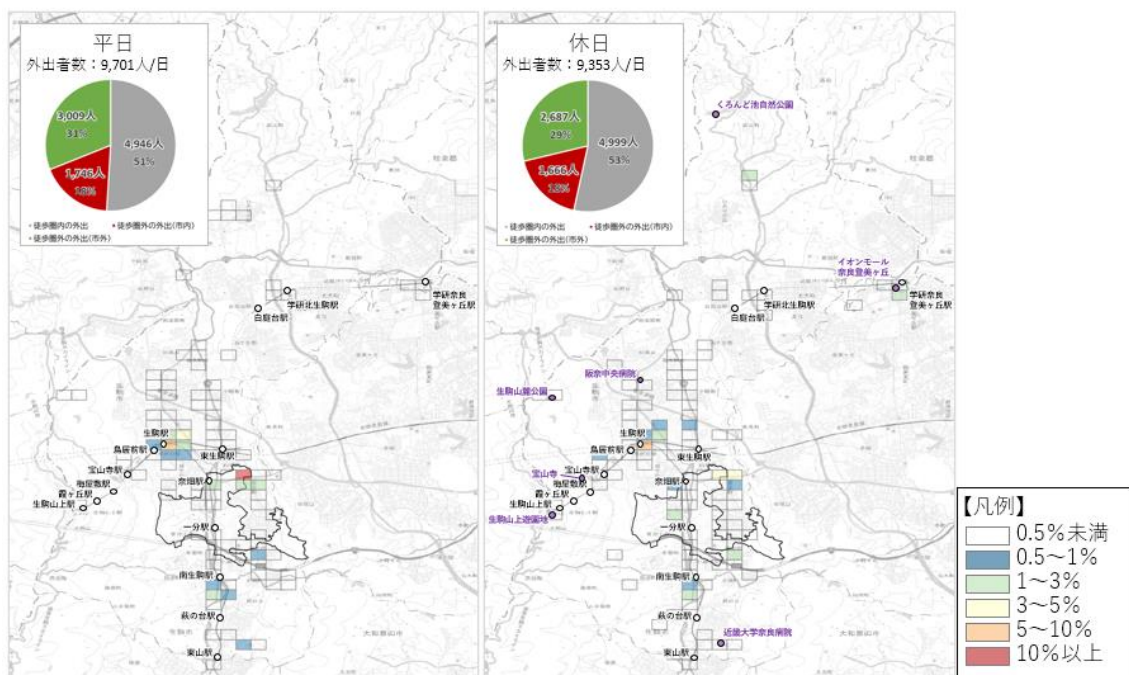
使用データ：人流データ（ジオクテクトロロジーズ（株） Geo-People）

※徒歩圏外の外出者（市外）の滞在地の市区町村を日単位のべ人数を集計。複数市区町村訪れた場合はすべての市区町村で計上されるため、割合の合計値は100%にはならない。

16

10) エリア別：菜畑・一分

生駒市域における居住地域別滞在分布：08 菜畑・一分

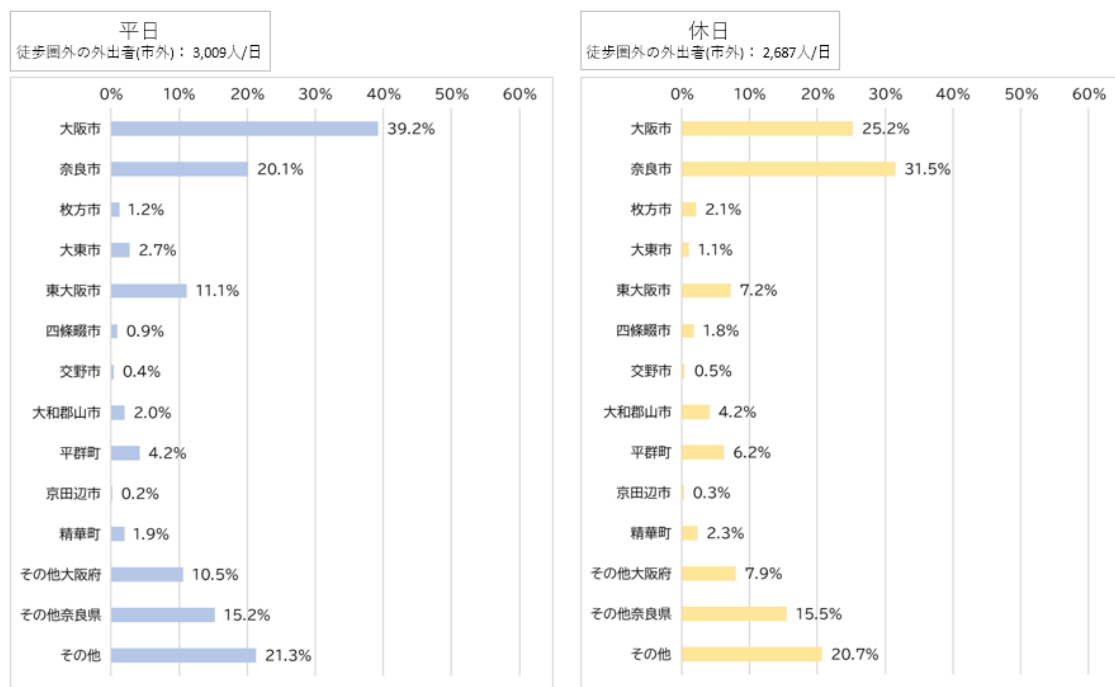


使用データ：人流データ（ジオクテクトロロジーズ（株） Geo-People）

※広域外出者とは、自宅周辺以外での滞在行動のある人を指す。滞在分布には自宅周辺における滞在は集計から除外

17

生駒市域における居住地域別滞在分布：08 菜畑・一分



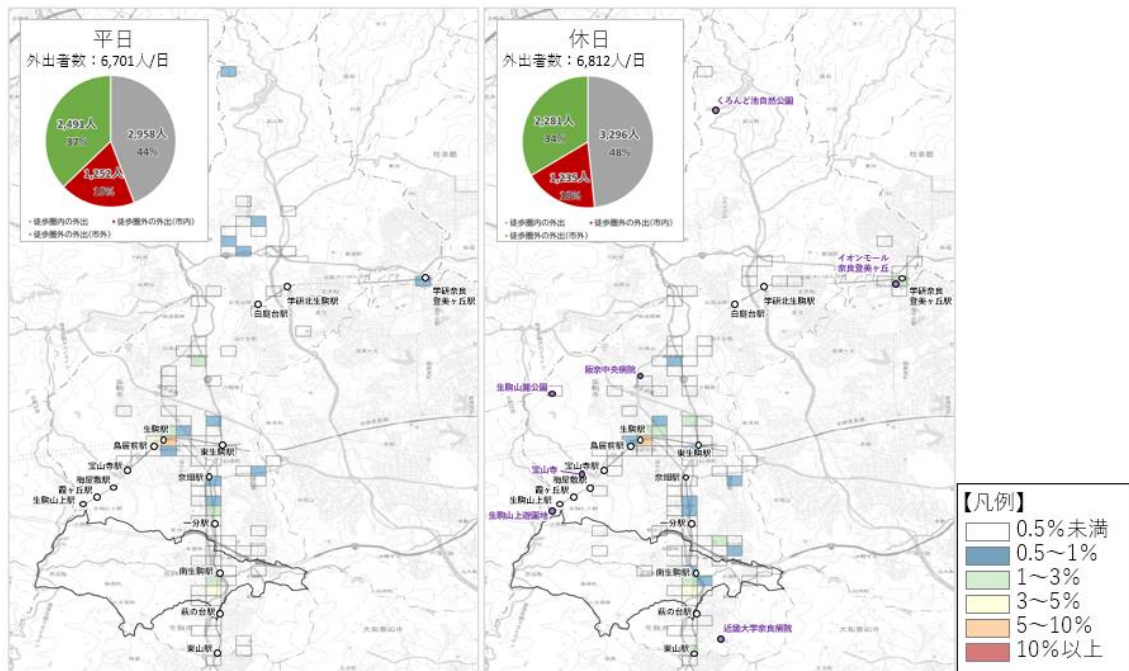
使用データ：人流データ（ジオクテクトロロジーズ（株） Geo-People）

※徒歩圏外の外出者（市外）の滞在地の市区町村を日単位のべ人数を集計。複数市町村訪れた場合はすべての市町村で計上されるため、割合の合計値は100%にはならない。

18

11) エリア別：南生駒駅

生駒市域における居住地域別滞在分布：09 南生駒駅

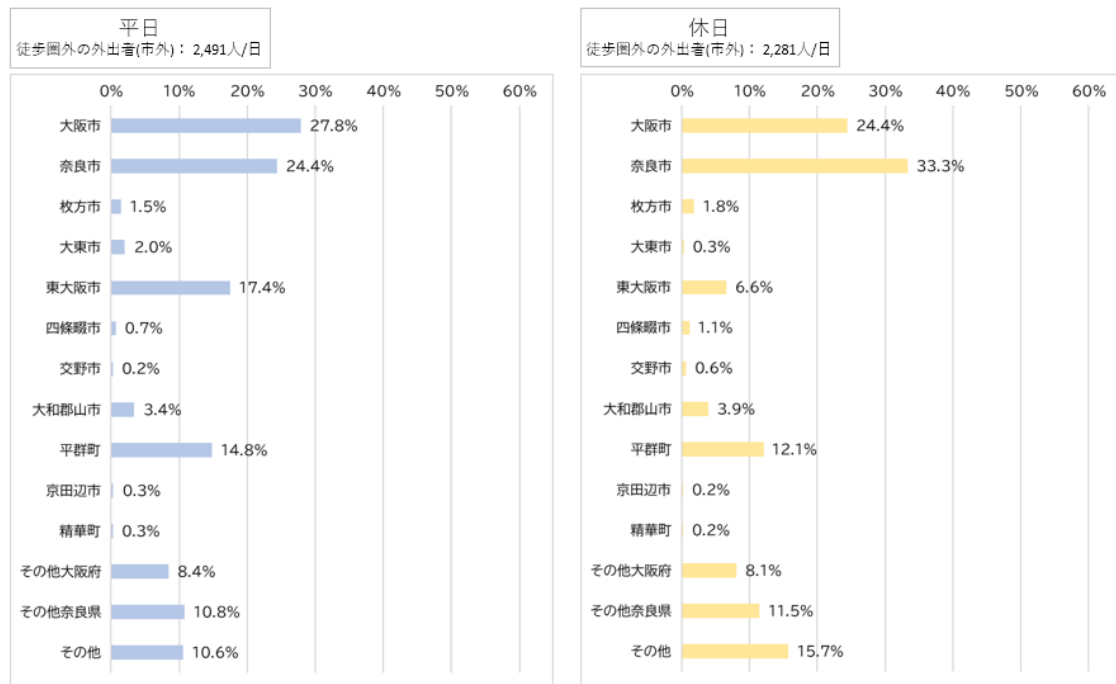


使用データ：人流データ（ジオクテテクノロジー（株） Geo-People）

※広域外出者とは、自宅周辺以外での滞在行動のある人を指す。滞在分布には自宅周辺における滞在は集計から除外

19

生駒市域における居住地域別滞在分布：09 南生駒駅



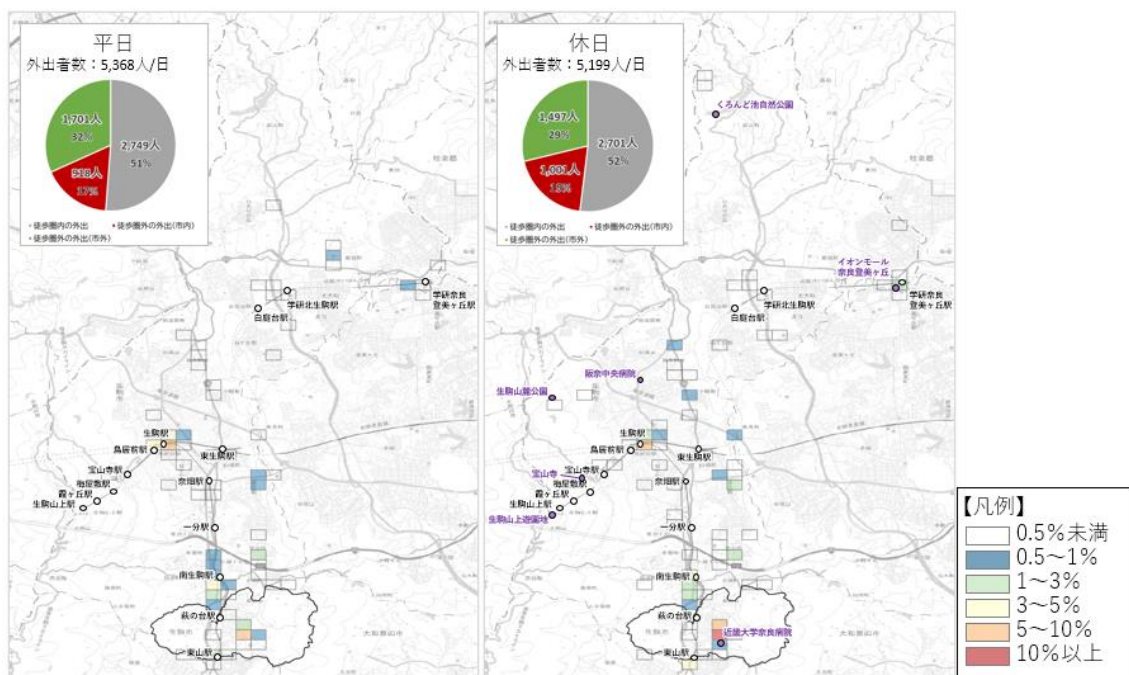
使用データ：人流データ（ジオクテテクノロジー（株） Geo-People）

※徒歩圏外の外出者（市外）の滞在地の市区町村を日単位のべ人数を集計。複数市区町村訪れた場合はすべての市区町村で計上されるため、割合の合計値は100%にはならない。

20

12) エリア別：萩の台・東山

生駒市域における居住地域別滞在分布：10 萩の台・東山

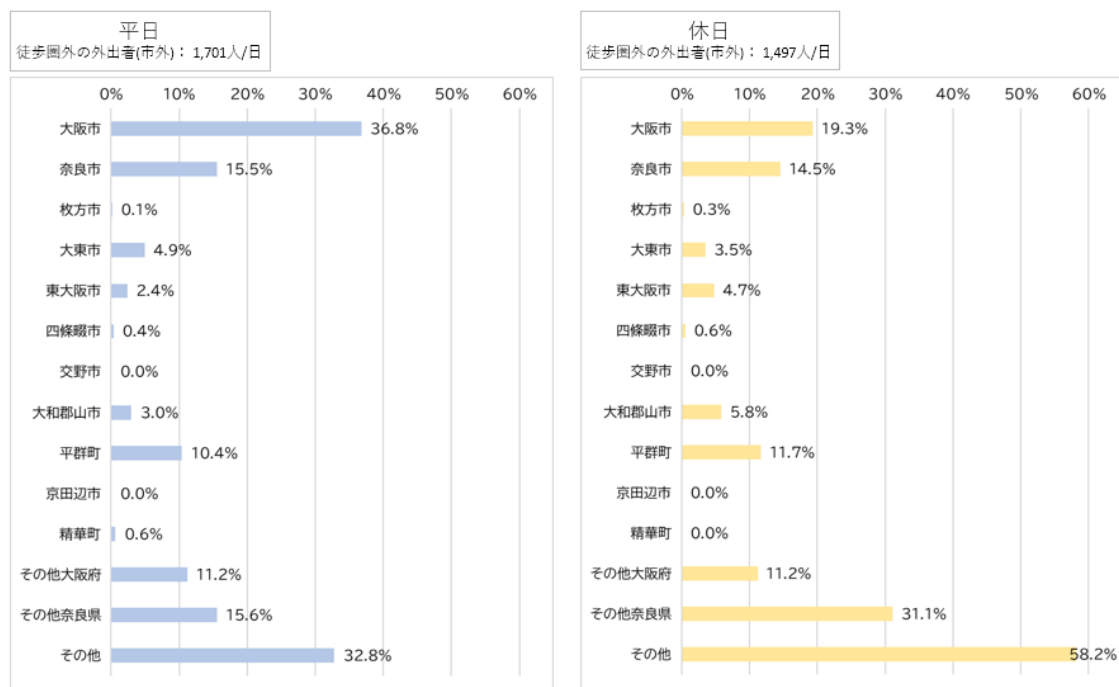


使用データ：人流データ（ジオクテテクノロジーズ（株） Geo-People）

※広域外出とは、自宅周辺以外での滞在行動のある人を指す。滞在分布には自宅周辺における滞在は集計から除外

21

生駒市域における居住地域別滞在分布：10 萩の台・東山



使用データ：人流データ（ジオクテテクノロジーズ（株） Geo-People）

※徒歩圏外の外出者（市外）の滞在地の市区町村を日単位のべ人数を集計。複数市町村訪れた場合はすべての市町村で計上されるため、割合の合計値は100%にはならない。

22

2.5. 地域及び地域公共交通の現状のまとめ

生駒市の地域及び地域公共交通の現状のまとめは次の通りです。

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）	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きている 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（生いき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
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 - 荻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	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
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	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
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%	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 2-47 生駒市の地域及び地域公共交通の現状のまとめ