

6. 将来のまちづくりに向けた地域公共交通のあり方

地域及び地域公共交通の現状等から、生駒市における地域公共交通の課題を次の通り整理しました。

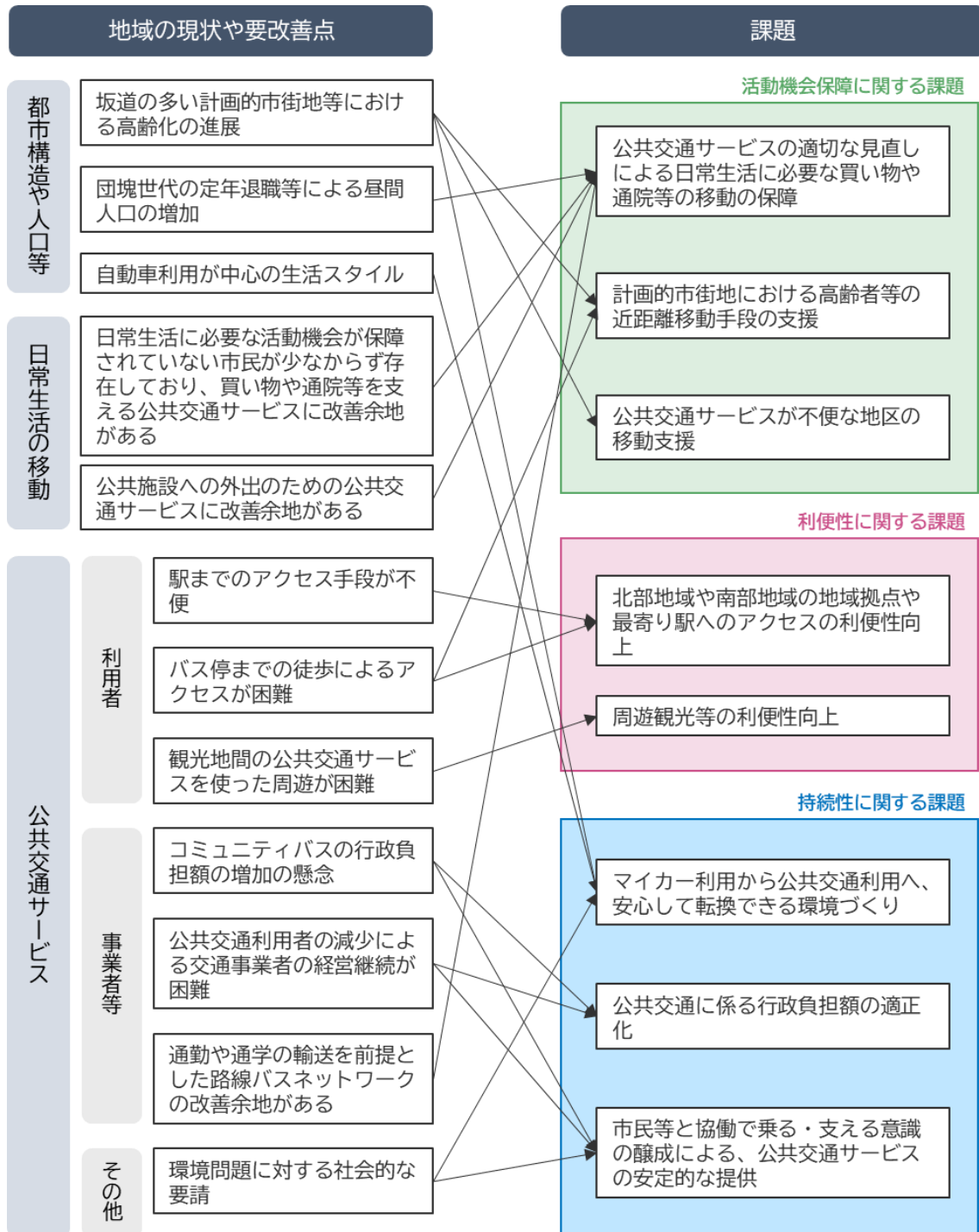


図 6-1 地域や公共交通の現状と今後の課題

6.1. 活動機会の保障に関する公共交通の課題

(1) 公共交通サービスの適切な見直しによる日常生活に必要な買い物や通院等の移動の保障

日常生活を行う上で必要な活動機会の保障として、「拠点地区における活動機会の保障」と「住宅地区における活動機会の保障」を解決すべき課題とし、特に住宅地区において、公共交通サービスの提供により、買い物や通院等日常生活を行う上で必要となる活動機会の保障、豊かな生活を送るために文化活動等の活動機会の保障を進めてきました。

今回の住民意向でも、日常生活の買い物や通院の活動機会の保障を目指した公共交通サービス提供が求められており、今後も継続して検討・提供する必要があります。

特に、今後の人口見通しとして、市内で最も人口の多い団塊世代がこの5年以内で75歳を迎えようとしており、現在よりも買い物や通院等の活動機会の保障や、趣味・サークル活動等を楽しめる場所での活動機会の保障について、重要性が更に高まることが予想されるため、公共交通サービスの適切な見直しを図る必要があります。

(2) 計画的市街地における高齢者等の近距離移動手段の支援

昭和40～50年代にまちびらきを行った計画的市街地を中心に、急速な高齢化の問題と最寄りのバス停や駅までの徒歩移動困難者の増加の問題が顕著になっています。

坂道の多い住環境における高齢者等の外出意欲を喪失させないためにも、地域内や近隣のちょっとした外出、バス停や駅までの近距離移動について、住民による助け合い輸送サービスの導入等についても検討を行い、誰もが安心して生涯にわたって健康に生活できるまちの実現に向けた支援を図る必要があります。

(3) 公共交通サービスが不便な地区の移動支援

南北に長く傾斜地で住宅開発が進められてきた本市では、北部地域等において都市拠点の生駒駅や東生駒駅までの公共交通サービスが不便な地区があります。また、住宅の最寄り駅までの急な坂や徒歩移動距離が長いことで、公共交通利用が不便と感じている人もいます。

この対策として、鹿ノ台や真弓等のように高齢者や移動困難な人がまとまっている場合は、既存の公共交通サービス（路線バス、たけまる号）の運行方法の見直しで対応することが可能となりますが、高山町などのように移動困難者が低密度で点在している場合は、路線バスやたけまる号といった定時定路線型の公共交通サービスでは、運行効率等の面から持続的な課題解消が難しい状況にあります。

そのため、通常の公共交通（定時定路線型のバス等）での移動支援だけでなく、デマンド型乗合タクシー（タクシー車両を使った予約型の公共交通サービス）や地域主体の公共交通サービス等、地域の特性にあわせた多様な公共交通サービスを選定して、活動機会の保障を目指す必要があります。

6.2. 公共交通の利便性に関する課題

(1) 北部地域や南部地域の地域拠点や最寄り駅へのアクセスの利便性向上

本市では、生駒駅や東生駒駅を都市拠点、学研北生駒駅を北部地域の地域拠点、南生駒駅を南部地域の地域拠点として、まちづくりが進められています。地域拠点では、身近な生活や交流を支援する機能の集約を目指しているため、高齢者の趣味等の活動は、生駒市内・地域内での活動機会が増えてくると予想されます。

しかしながら、現在の公共交通サービスの提供状況では、地域拠点まで公共交通サービスでアクセスできない場所があったり、近距離であっても徒歩や自転車等で移動できない人がいたり、公共交通サービスを使った活動機会が保障されていない場合があります。

そのため、まちづくりと連携し、居住地から拠点となる駅までの公共交通サービスの状況の検証、昼間の運行ルートや運行頻度の見直し等、住民の生活行動等と整合した公共交通ネットワークの形成、活動機会を保障できる公共交通サービス提供が必要となります。

(2) 周遊観光等の利便性向上

宝山寺参道や生駒山などが集客拠点となる観光振興モデルが進められていますが、集客拠点から他の魅力ある観光地への公共交通サービスの利便性はそれほど高くないため、市内の観光地を公共交通を利用して周遊しながら楽しめる既存の公共交通サービスの活用が必要となります。

6.3. 公共交通サービスの持続性に関する課題

(1) マイカー利用から公共交通利用へ、安心して転換できる環境づくり

運転免許保有率の高い団塊世代の高齢化により、さらなる高齢ドライバーの増加や高齢者が関連した交通事故の増加が懸念されます。ただ、公共交通サービスを利用したくても、活動の範囲が限定されてしまうことや公共交通サービスが不便なことが要因で、運転免許の自主返納を迷っている方がいます（マイカーから公共交通利用へ安心して転換できない）。

今後さらに増加する高齢者の方が、自分で自動車を運転することなく、また送迎を頼める人がいなくても、自分自身で外出できるような移動手段を確保することが、安全・安心して暮らせるまちづくりとして必要となります。

(2) 公共交通に係る行政負担額の適正化

たけまる号は、運行に必要な費用が運賃収入だけでは不足する場合、市や沿線地域からの負担で補うことで、地域住民の活動機会の保障を目指してきました。ただし、人口構造の変化により利用者数が減少している路線、活動機会の保障に向けて公共交通サービスが新たに必要となってきた地区、また、現在の新型コロナウイルスの影響による利用者数減少の状況下において、市の負担額の増加が懸念されます。

そのため、公共交通を取り巻く厳しい情勢の中、将来にわたり持続的に公共交通サービスを維持するためには、公共交通サービスに対する行政負担額のあり方を再検討する必要があります。

(3) 市民と協働で乗る・支える意識の醸成による、公共交通サービスの安定的な提供

生産年齢人口減少・少子高齢化の中、今後、新たな大規模住宅開発等が見込めない場合は、現在の人口規模で公共交通サービスの利用を増やし（事業者側の収入を増やし）、公共交通サービスの安定的な提供を目指すことも必要となります。ただ、行政や交通事業者だけの利用促進取組では限界があるため、市民や地元企業等の多様な関係者による協働で、乗る意識・支える意識を醸成し、持続可能な公共交通サービスを提供できる体制を構築する必要があります。

7. 地域公共交通計画の基本方針と目標設定

7.1. 生駒市の地域公共交通の目指すべき将来像と基本方針

7.1.1. 目指すべき将来像

本市の公共交通サービスは、鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシーで構成され、居住地の大半をカバーしています。しかしながら、昭和40～50年代に入居を開始した計画的市街地を中心に高齢化が進み、また坂道の多い住環境であるため、高齢者にとってはバス停まで歩くことが困難で、市民の誰もが公共交通サービスを気軽に利用できる環境とは言えません。

一方、上位計画では、将来都市像を「自分らしく輝けるステージ・生駒」と掲げ、「人と自然が共生する、住みやすく活動しやすいまち」や「誰もが移動しやすいコンパクトなまちづくり」等が目標等に挙げられており、“移動のしやすさ”や“活動のしやすさ”が重要な視点となっています。また、本市は、大都市近郊型の住宅都市として全国で初めて「環境モデル都市」に選定され、市民が日常生活を送る上で移動に支障をきたさないよう、地域特性に応じた環境にやさしい公共交通システムの構築検討を進めること等を取組方針として掲げています。

そこで、本計画の目指すべき将来像としては、自動車を保有していなくても市内の様々な場所で活動でき、また、環境にやさしいまちを目指し自動車での移動に過度な依存をせず、「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」とします。

<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

7.1.2. 地域公共交通に求められる方向性や役割

目指すべき将来像の実現にあたり、本市の地域公共交通に求められている方向性や役割を整理します。

上位計画等で生駒市の公共交通に求められている方向性や役割

- 自宅と職場を結ぶ動線を中心としていたこれまでのベッドタウン型の都市構造からの転換（総合計画）
- 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な都市構造（総合計画）
- 都市拠点を中心とする市内の総合的な交通ネットワーク形成の充実（総合計画）
※都市拠点：生駒駅周辺地域と東生駒駅周辺地域
※地域拠点（北部地域）：学研北生駒駅周辺地域
※地域拠点（南部地域）：南生駒駅周辺地域
- 市民ができることとして、交通問題を自らの問題として主体的に考え、マイカーを利用できなくなった場合の移動手段を考え、普段から公共交通を積極的に利用する（総合計画）
- 公共交通サービスの空白地域において、高齢者を含め車の利用が難しい方々が移動しやすい環境づくり（都市マス）
- 公共交通の利用促進と地域拠点における交流等の賑わい強化に向けて、乗り換え利便性の向上等、電車とバスを利用しやすい交通環境づくり（都市マス）
- 自動車に依存しない環境にやさしい交通への転換を進めることで、エネルギーを効率的に利用するまちづくり（環境基本計画）
- 低炭素なまちづくりと暮らし方の推進（エネルギービジョン）
- 生きがいづくりや社会参加促進（高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画）

地域公共交通の課題（再掲）

- 公共交通サービスの適切な見直しによる日常生活に必要な買い物や通院等の移動の保障
- 計画的市街地における高齢者等の近距離移動手段の支援
- 公共交通サービスが不便な地区の移動支援
- 北部地域や南部地域の地域拠点や最寄り駅へのアクセスの利便性向上
- 周遊観光等の利便性向上
- マイカー利用から公共交通利用へ、安心して転換できる環境づくり
- 公共交通に係る行政負担額の適正化
- 市民等と協働で乗る・支える意識の醸成による、公共交通サービスの安定的な提供

7.1.3. 基本方針

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」の実現に向けて、基本方針を以下の通り定めます。

<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

(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

マイカーを保有していない高齢者等であっても、年齢や住環境に影響されず日常生活を行う上で必要な活動の場所まで、公共交通サービスにより移動できる環境を整備することが、本市の特性を踏まえると重要な課題となっています。

そのため、高齢者等の外出機会の保障や様々な場所で活動できる環境整備の実現に向けて、活動時間に合わせた公共交通サービスの提供を進めます。

具体的には、買い物や通院、趣味・サークル活動等の活動時間に合わせた公共交通サービス（既存の公共交通サービスの見直し、デマンド型乗合タクシー、近隣の助け合い輸送等）の提供の検討、公共交通サービスの整備優先順位の高い地区での地域特性に応じた提供方法の検討等を行います。

(2) まちづくりと連携した公共交通サービスの提供

上位計画等で示されているまちづくりの方向性等と連携して公共交通サービスの提供に取り組むことで、より効果の高い公共交通施策になると考えられます。上位計画等では、都市拠点や地域拠点を中心とする公共交通ネットワークの形成や、市内の様々な場所で目的に応じて活動や交流ができるような公共交通サービス提供を目指しています。

そのため、今後の活動機会の拠点となりうる都市拠点や地域拠点、居住地から最寄りの鉄道駅周辺等への移動手段について、既存の公共交通サービスの見直しや、地域の特性に応じた新たな公共交通サービスの提供の検討、新しい交通システムの技術の活用を図ることで、市民の活動機会の保障だけでなく、より便利な公共交通サービス、地域の賑わい創出に寄与するような公共交通サービスの充実を検討します。

(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

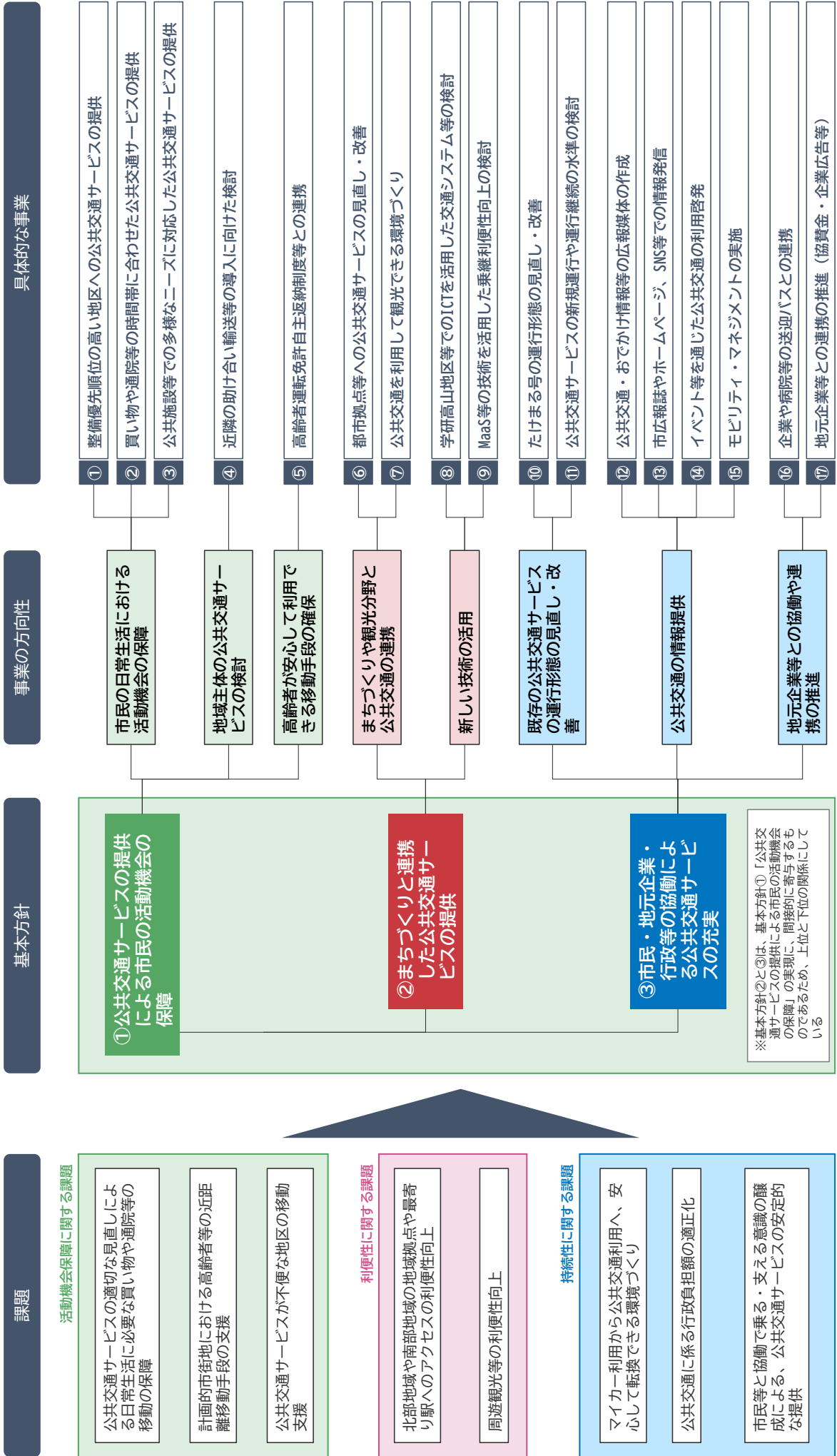
少子高齢化の進展や生産年齢人口が減少する中、既存の公共交通サービスを持続的に維持するためには、行政や交通事業者だけではなく、市民や地元企業等、生駒市に関係するすべての方が一丸となり取り組むことが必要になってきます。

そのため、市民等に、公共交通に関するわかりやすい情報提供や公共交通を利用することのメリット等を発信することで、生駒市の公共交通サービスを自分たちで支える・守る・利用するという意識を醸成し、需要を喚起するための施策検討や体制構築を図ります。また、地元企業等有する輸送資源の活用や、利用促進に向けたタイアップ等を検討し、市全体で公共交通サービスを支える意識の醸成や利用促進を図ります。

さらに、公共交通を取り巻く厳しい情勢の中、将来にわたり持続的な公共交通サービスの充実に向けて、公共交通サービスの新規運行や運行継続の水準等のあり方を検討します。

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



7.1.4. 地域公共交通の位置づけと役割

(1) 地域公共交通の位置づけと役割

目指すべき将来像の実現に向けて、本計画における公共交通の位置づけや役割を次のように定めます。

本市の地域公共交通の位置づけ等として、「幹線交通」「支線交通」「補完的な交通」の大きく3項目で分類します。鉄道等の市域を跨る広域的な交通については「幹線交通」とし、主に市内の移動を担う交通を「支線交通」とします。また、バス停までの近距離移動が困難な方が多い計画的市街地等では「補完的な交通」として、ラストワンマイル移動^{*}を支援するコミュニティバスや、タクシー等を活用した個別輸送、近隣での助け合い輸送等を位置づけます。

表 7-1 生駒市の公共交通の位置づけと役割

位置づけ	交通手段		役割
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"> ・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
	バス (地域間幹線系統)	富雄庄田線 [*] 高の原高山線 [*] [*] 富雄庄田線、高の原高山線は地域間幹線系統	
支線交通	鉄道	生駒ケーブル	<ul style="list-style-type: none"> ・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
	バス	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 帝塚山大学線 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 奈良北高校線 中登美ヶ丘団地線	
	コミュニティバス	光陽台線 門前線 北新町線 西畑有里線 [*] 萩の台線 [*] 西畑線は補助対象路線	

位置づけ	交通手段		役割
補完的な交通	個別交通等	住宅地内等でラストワンマイル※の移動手段	・幹線交通や支線交通である鉄道駅やバス停までの移動を支援する交通
[参考] 拠点	都市拠点	生駒駅、東生駒駅	・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
	地域拠点	学研北生駒駅、南生駒駅	・都市拠点に準ずる都市機能を備えた拠点として、地域の顔となり身近な生活や交流を支援する機能が集約された拠点形成を図る ・北部地域と南部地域にそれぞれ位置づける
	生活拠点	学研奈良登美ヶ丘駅、白庭台駅、菜畑駅、一分駅、萩の台駅、東山駅	・鉄道駅周辺や既存の商業集積場所等、都市拠点や地域拠点へのアクセスを確保し、生活交通ネットワークの起点となる場所

※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する。

<補完的な交通の地区の選定について>

アンケート結果より、公共交通サービスを必要としている割合が高い地区の中から、下記の①～④の地区を選定します。

①連携計画で設定した「公共交通サービスを提供する候補地区の優先順位」で、優先順位は高いが公共交通サービス導入に至っていない地区。

→高山地区、北田原地区、鹿ノ台地区、桜ヶ丘地区、菜畑地区、真弓地区

②買い物の活動機会が保障されていない地区のうち、人口が密集している地区。（買い物の活動機会の保障状況は、後述の図 7-3 に掲載）

→美鹿の台地区、小平尾町地区（上記①の地区を除く）

③通院の活動機会が保障されていない地区のうち、人口が密集している地区。（通院の活動機会の保障状況は、後述の図 7-4 に掲載）

→美鹿の台地区、小平尾町地区（上記①の地区を除く）

④地区の75歳以上人口割合が20%を超過している地区。

→あすか野地区、光陽台地区（上記①の地区を除く）

※光陽台地区はコミュニティバスの見直し・改善で対応するため除外。

<補完的な交通の移動手段について>

- ・補完的な交通としては、デマンド型乗合タクシー、助け合い輸送、コミュニティバス（特定曜日みの運行等の制約あり）等があります。
- ・デマンド型乗合タクシーとは、タクシー車両による予約制の公共交通サービスで、途中に複数人が乗り合いながら運行します。大量輸送や長距離輸送には向いていないため、需要が比較的少ない場所、主な目的地までそれほど遠くない場所での提供を想定しています。また、運行する地域内に、既存の路線バスやコミュニティバスが運行している場合は、運行内容は競合せず補完し合うことに留意する必要があります。
- ・助け合い輸送とは、コミュニティバス等の有償による輸送が困難な場合に、ボランティアや地域の助け合いにより、自家用車を使って高齢者等を輸送するサービスです。利用者は、ガソリン代等の実費のみを負担することで、道路運送法に基づく許可や登録を必要としない輸送サービスとなります。デマンド型乗合タクシーと同様、大量輸送や長距離輸送には向いていないため、地域内の近距離移動ニーズに対する提供を想定しています。

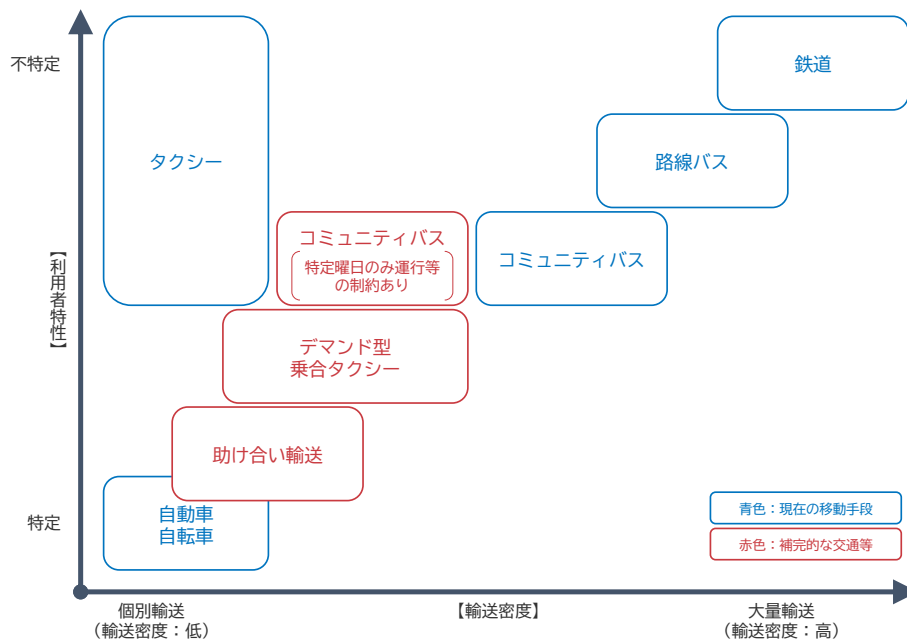


図 7-1 補完的な交通の提供範囲

(2) 目指すべき将来ネットワーク

本市で目指す地域公共交通の交通体系図は、次のとおりとします。

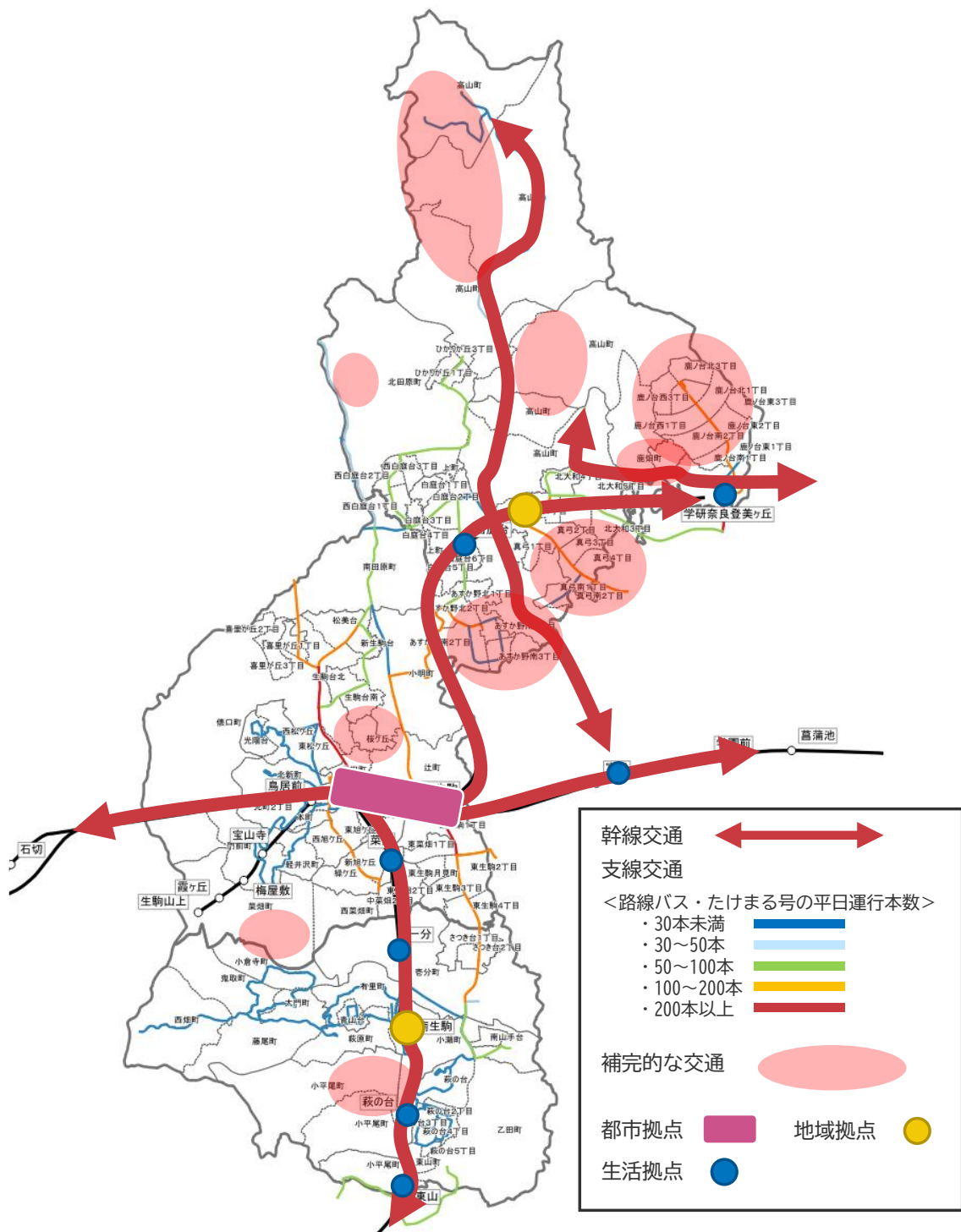


図 7-2 本計画における将来交通体系図

(3) 事業主体の役割

目指すべき将来像の実現に向けて、本計画に関わる市民・交通事業者・行政等が、それぞれの役割を担いながら、具体的な事業に取り組みます。

表 7-2 事業主体等が担う役割

事業主体等	役割
行政（生駒市）	<ul style="list-style-type: none">・ 市民が日常生活に必要な活動を支障なく行えるように、必要な施策を検討する。・ 居住者の属性や活動の状況、生活に必要な施設の整備状況、公共交通体系の整備状況等、地区ごとの状況に応じた計画を検討する。・ 市民の生活に必要な活動を支えることは市が行うべき施策であると認識し、それに必要な公共交通政策の推進は市が積極的に役割を果たしていく。・ 交通事業者をはじめとする関係機関との連携のもとで効率的な運営を行う等、財源の制約の中で持続可能な仕組みを確立する。
国や県等	<ul style="list-style-type: none">・ 必要な施策の実施のために、積極的に協力する。・ 必要な施策の実施のために、適切な補助メニューの提供や支援を行う。
交通事業者	<ul style="list-style-type: none">・ 公共交通サービスを安全に運行する。・ 市民が日常生活に必要な活動を支障なく行えるように、公共交通サービスの提供を継続する。・ 行政とともに、地域ニーズに応じた公共交通サービスの提供方法を検討する。
市民	<ul style="list-style-type: none">・ 公共交通サービスを積極的に利用する。・ 市民一人ひとりが「地域公共交通サービスの維持は他人事ではなく、みんなで守り育てる」という意識を持つ。
地元企業等	<ul style="list-style-type: none">・ 公共交通サービスを積極的に利用する。・ 必要な施策の実施のために、積極的に支援・協力する。

7.2. 計画の指標と数値目標の設定

目指すべき将来像の実現に向け、計画の達成状況や効果を評価するために、指標と数値目標を設定します。指標については、活動機会の大きさを示す指標値で施策を評価いたします。

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

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」については、本計画の趣旨である「公共交通サービス提供による買い物や通院の活動機会の保障」を念頭に置くと、買い物先や通院先に希望する時間帯に到着できて帰宅できる公共交通サービスを提供していくことが事業の内容であるため、「買い物や通院の時間帯に合わせて、公共交通サービスを利用できる人の割合の向上」を目標とします。

目標			
買い物や通院の時間帯に合わせて、公共交通サービスを利用できる人の割合の向上			
目標の設定			
買い物や通院の時間帯に合わせた公共交通サービスを提供することで、買い物や通院の活動機会を保障される人を増やす。			
評価指標		現況値 (R2)	目標値 (R13)
買い物や通院の時間帯に合わせて、公共交通サービスを利用できる人（全市）の割合	買い物の場合	80.0%	87.6%
	通院の場合	79.9%	87.8%
評価方法等			
<ul style="list-style-type: none"> ・使用するデータ：評価時点の地区別人口と公共交通サービス状況より把握する。 ・評価時期：毎年 			

※目標値は、図 7-3 や図 7-4 の「解消を目指す」と掲げた地区で買い物や通院の時間帯に合った公共交通サービスの提供が実現した場合の数値（全市）。

【参考】買い物や通院の時間帯に合わせて、公共交通サービスを利用できる人の割合の算定方法について

(算定の条件)

- ・買い物先：令和2年度住民アンケート調査結果を参考にして、回答の多かった買い物先を目的地として設定。(資料編 P.21、P.22 参照)
(買い物先として設定した店舗名)
近鉄百貨店生駒店、生駒駅前商店街、イオンモール奈良登美ヶ丘店、いそかわイトーピア店、いそかわ新生駒店、スーパーヤオヒコ北大和店、オークワ生駒菜畑店、オークワ生駒上町店、近商ストア白庭台店、近商ストア新生駒店、万代菜畑店、万代生駒店、ディアーズコープいこま、スーパー中村屋東生駒店、KOHYO 東生駒店、ハーベス東生駒店、業務スーパー生駒店、業務スーパー南生駒店
- ・通院先：令和2年度住民アンケート調査結果を参考にして、回答の多かった通院先を目的地として設定。(資料編 P.27 参照)
(通院先として設定した施設名)
生駒市立病院、近畿大学奈良病院、阪奈中央病院、白庭病院、東生駒病院、倉病院、田口クリニック、いわもとクリニック、木下クリニック、阿部診療所、宇山内科クリニック、マツオメディカルクリニック、山上内科医院
- ・買い物の時間帯にあわせた公共交通サービス：買い物先まで9～10時台に到着し、買い物先から11～12時台に出発(帰宅)できる公共交通サービスを対象。
- ・通院の時間帯にあわせた公共交通サービス：通院先まで9～10時台に到着し、通院先から11～12時台に出発(帰宅)できる公共交通サービスを対象。
- ・徒歩移動の限界距離：直線距離で300m以内。
- ・鉄道とバスの乗継：買い物については、荷物をもって帰宅することを考慮して公共交通同士の乗継はせずに直接到着できる公共交通サービスのみを対象。通院については、帰宅時の荷物は少ないため、公共交通同士の乗換を考慮する。ただし乗換時間は30分以内とする。

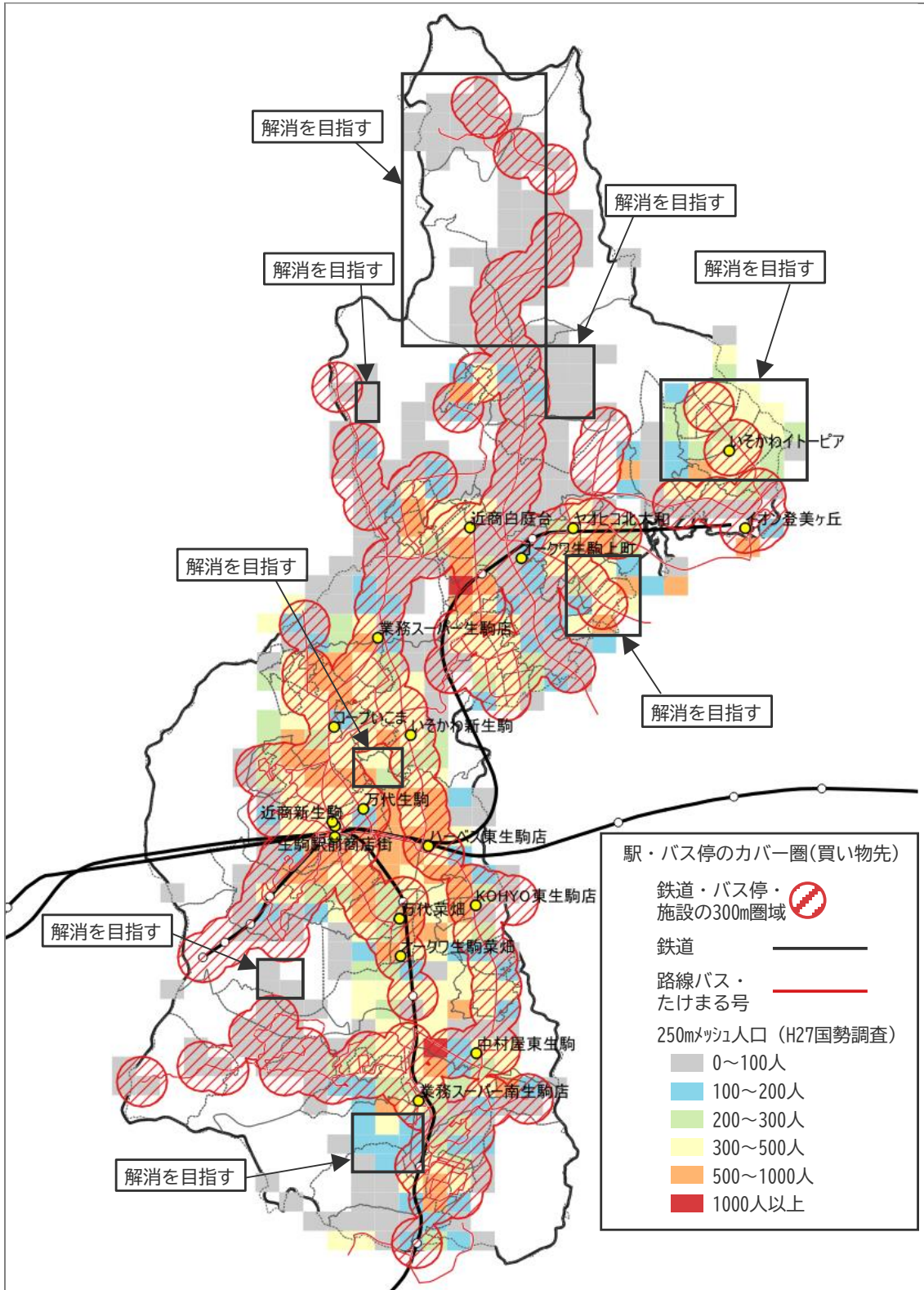


図 7-3 公共交通サービスによる活動機会の保障状況<買い物>

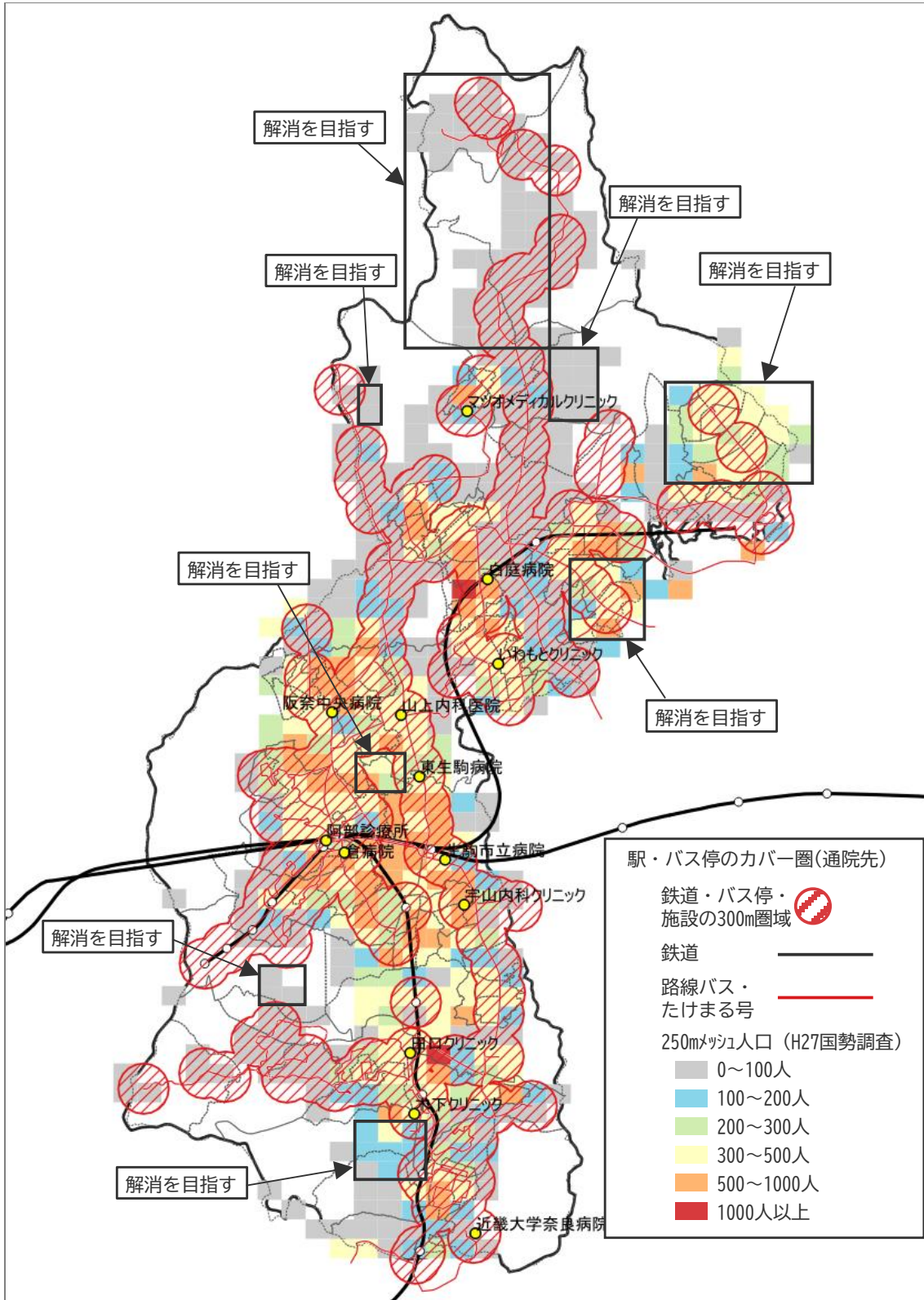


図 7-4 公共交通サービスによる活動機会の保障状況<通院>

基本方針② まちづくりと連携した公共交通サービスの提供

基本方針②「まちづくりと連携した公共交通サービスの提供」については、「都市拠点等へのアクセス性の向上」を目標とします。

目標			
都市拠点等へのアクセス性の向上			
目標の設定			
都市機能が集積している拠点（都市拠点と地域拠点）への公共交通サービスを提供することで、拠点での活動機会（交流等）を保障される人を増やす。 ※都市拠点：生駒駅や東生駒駅。地域拠点：学研北生駒駅、南生駒駅。			
評価指標		現況値（R2）	目標値（R13）
都市拠点等へ、60分以内に到着できる人（全市）の割合	生駒駅または東生駒駅周辺へのアクセス	68.4%	77.1%
	学研北生駒駅周辺へのアクセス	73.6%	94.9%
	南生駒駅周辺へのアクセス	46.4%	51.2%
評価方法等			
<ul style="list-style-type: none"> ・使用するデータ：評価時点の地区別人口と公共交通サービス状況より把握する。 ・評価時期：毎年 			

※目標値は、図 7-5～図 7-7 の「解消を目指す」と掲げた地区で都市拠点等へ 60 分以内に到達できる公共交通サービスの提供が実現した場合の数値（全市）。

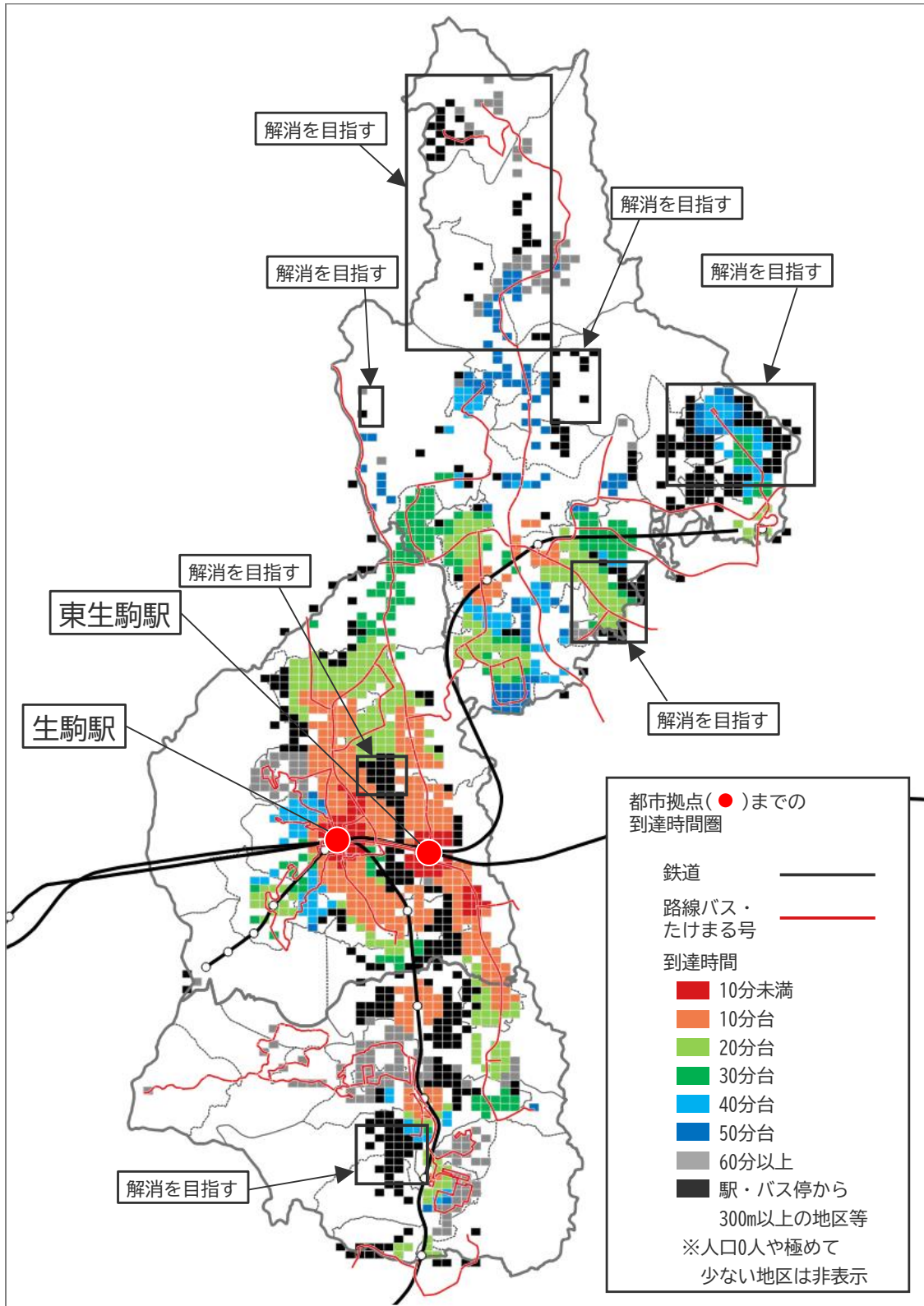


図 7-5 生駒駅と東生駒駅への到達時間圏

出典：令和2年時点の鉄道・バス時刻表(平日10時～15時台)をもとに算出

※到達時間圏は、住宅地から目的地までの公共交通で移動した場合の所要時間を図示したものです。公共交通の所要時間には、バス停や目的地までの徒歩時間、公共交通での移動時間、公共交通が到着するまでの待ち時間の合計時間です。

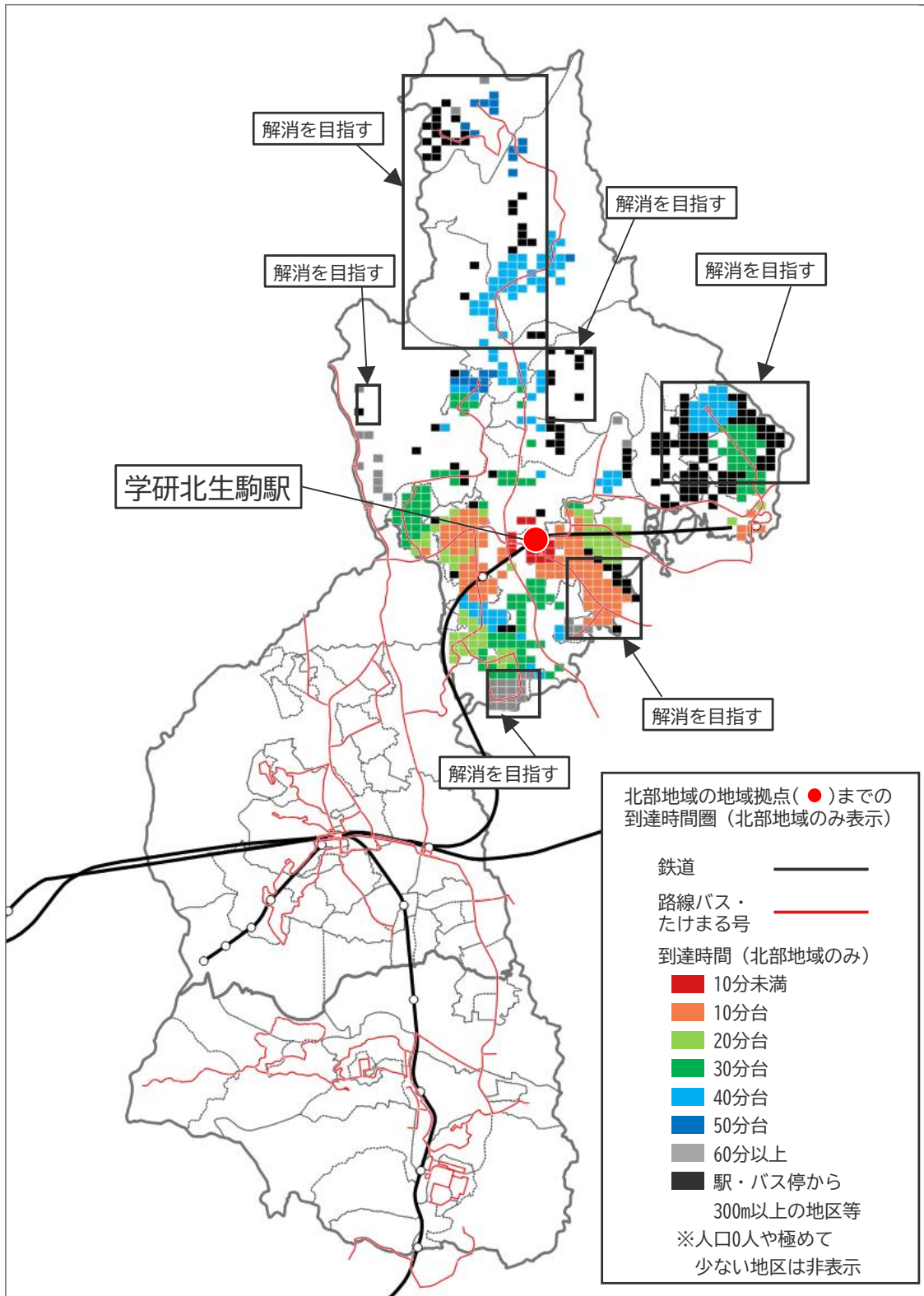


図 7-6 学研北生駒駅への到達時間圏

出典：令和 2 年時点の鉄道・バス時刻表(平日 10 時～15 時台)をもとに算出

※到達時間圏は、住宅地から目的地までの公共交通で移動した場合の所要時間を図示したものです。公共交通の所要時間には、バス停や目的地までの徒歩時間、公共交通での移動時間、公共交通が到着するまでの待ち時間の合計時間です。

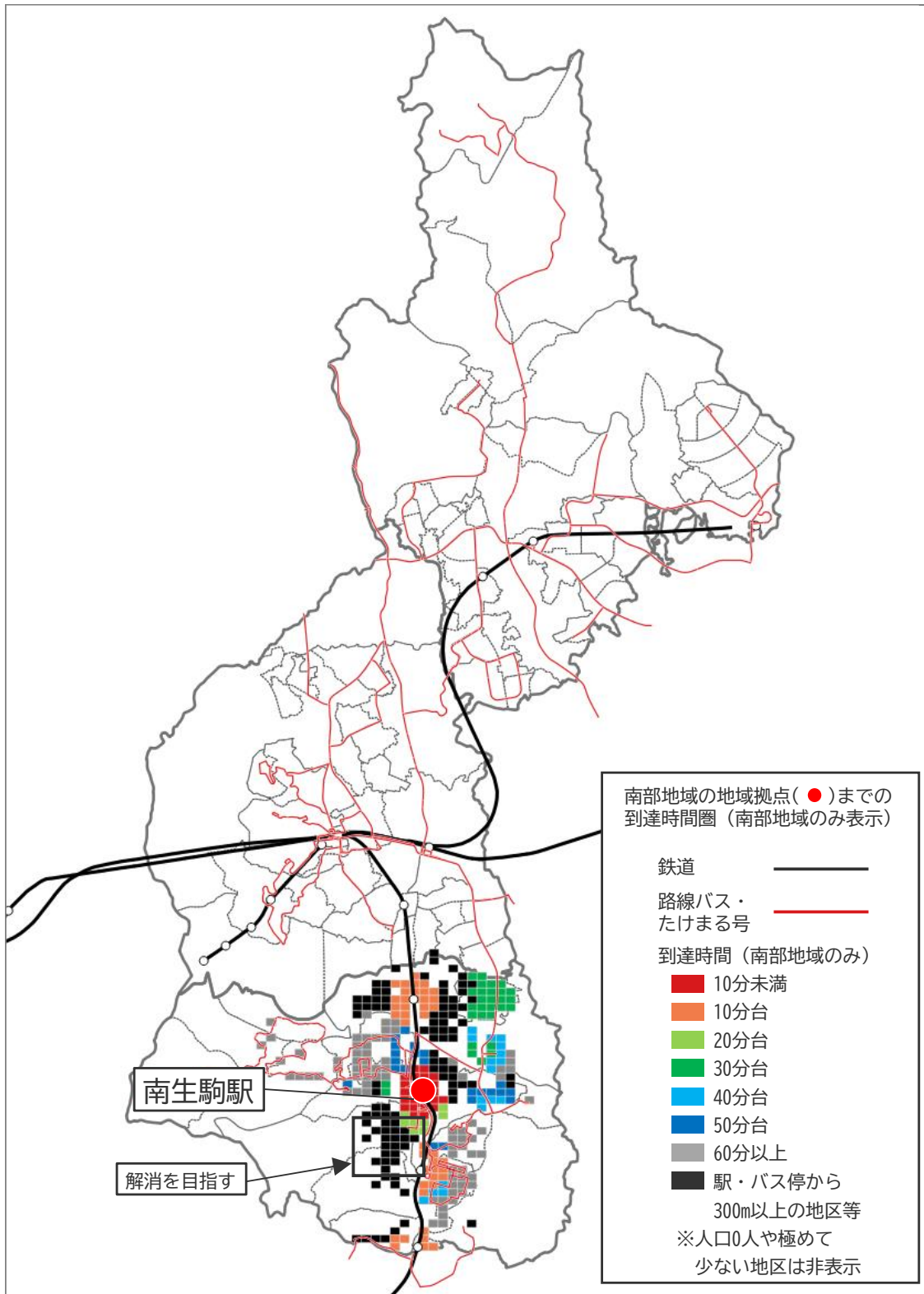


図 7-7 南生駒駅への到達時間圏

出典：令和2年時点の鉄道・バス時刻表(平日10時～15時台)をもとに算出

※到達時間圏は、住宅地から目的地までの公共交通で移動した場合の所要時間を図示したものです。
公共交通の所要時間には、バス停や目的地までの徒歩時間、公共交通での移動時間、公共交通が到着するまでの待ち時間の合計時間です。

基本方針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

基本方針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」については、生駒市が提供する公共交通サービスであるたけまる号の維持に向けて、「1日あたりの利用者数の維持」を目標とします。

目標			
たけまる号の1日あたりの利用者数の維持			
目標の設定			
人口減少や生産年齢人口の減少が見込まれる中、生駒市が提供する公共交通サービスであるたけまる号の維持に向けて、1日あたりの利用者数を現在の水準で維持する。			
評価指標		現況値 (R1)	目標値 (R13)
1日あたりの利用者数	たけまる号全路線の1日あたりの利用者数が、たけまる号を利用する沿線地区の住民基本台帳人口の合計に占める割合	2.32%	2.32%
評価方法等			
・使用するデータ：生駒市統計書で公表されている各交通事業者の実績を計上する。 ・評価時期：毎年			

8. 目標を達成するために行う事業・施策

本市の地域公共交通が目指すべき将来像・基本方針や、果たすべき役割の実現に向けて、本計画において推進する事業・施策は次のとおりとします。

なお、各事業・施策の概要や実施主体、実施予定時期等については、次頁以降に示します。また、実施予定時期は現時点での目安であり、毎年の事業進捗や事業評価の確認等に合わせて事業計画の見直しを行い、事業・施策を実施していくものとします。

表 8-1 事業メニュー一覧

基本方針	事業の方向性	具体的な事業
① 民の活動機会の保障 公共交通サービスの提供による市	① 市民の日常生活における活動機会の保障	事業①：整備優先順位の高い地区への公共交通サービスの提供 事業②：買い物や通院等の時間帯に合わせた公共交通サービスの提供 事業③：公共施設等での多様なニーズに対応した公共交通サービスの提供
	② 地域主体の公共交通サービスの検討	事業④：近隣の助け合い輸送等の導入に向けた検討
	③ 高齢者が安心して利用できる移動手段の確保	事業⑤：高齢者運転免許自主返納制度等との連携
② 公共交通サービスの提供 まちづくりと連携した公	① まちづくりや観光分野と公共交通の連携	事業⑥：都市拠点等への公共交通サービスの見直し・改善 事業⑦：公共交通を利用して観光できる環境づくり
	② 新しい技術の活用	事業⑧：学研高山地区等での ICT を活用した交通システム等の検討 事業⑨：MaaS 等の技術を活用した乗継利便性向上の検討
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	① 既存の公共交通サービスの運行形態の見直し・改善	事業⑩：たけまる号の運行形態の見直し・改善 事業⑪：公共交通サービスの新規運行や運行継続の水準の検討
	② 公共交通の情報提供	事業⑫：公共交通・おでかけ情報等の広報媒体の作成 事業⑬：市広報誌やホームページ、SNS 等での情報発信 事業⑭：イベント等を通じた公共交通の利用啓発 事業⑮：モビリティ・マネジメントの実施
	③ 地元企業等との協働や連携の推進	事業⑯：企業や病院等の送迎バスとの連携 事業⑰：地元企業等との連携の推進（協賛金・企業広告等）

■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

【事業の方向性①：市民の日常生活における活動機会の保障】

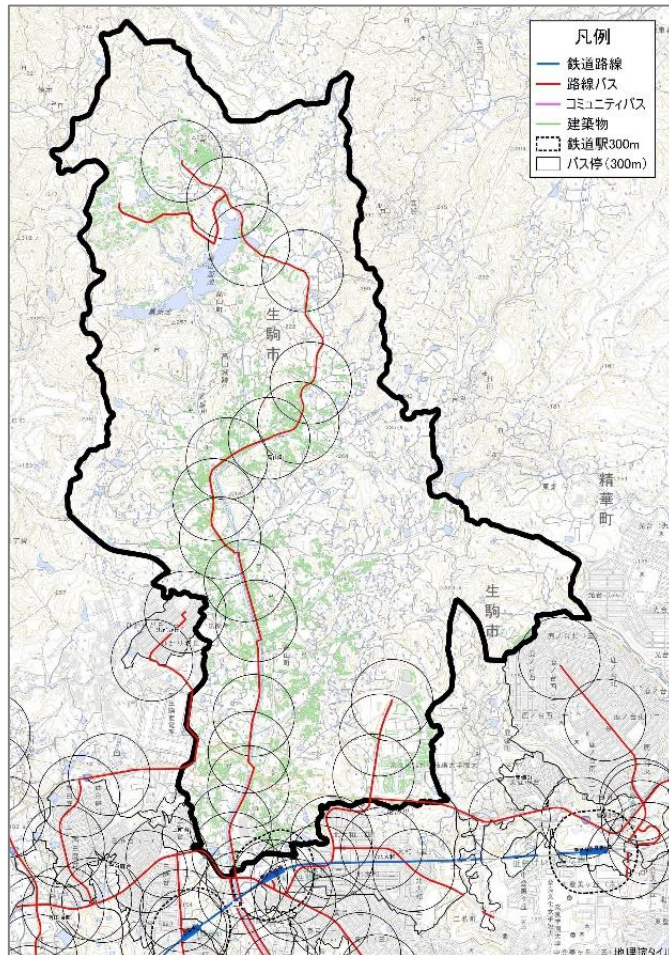
事業①	整備優先順位の高い地区への公共交通サービスの提供				
事業概要	<p>○事業 1-1：鹿ノ台地区における公共交通サービスの提供の検討</p> <p>【コミュニティバスの運行】</p> <p>バス停までの坂道の徒歩移動が困難な地区を中心に、鹿ノ台地区の環状道路を走行する公共交通サービス（コミュニティバスの新規路線）の導入を検討します。</p> <p style="text-align: center;">＜鹿ノ台地区の状況＞</p>  <p style="text-align: center;">＜当該地区で提供する公共交通サービスの選定理由＞</p> <table border="1" data-bbox="427 1294 1327 1630"> <tr> <td data-bbox="427 1294 603 1485">地域の状況</td> <td data-bbox="603 1294 1327 1485"> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスは地区内の中心を運行している。 ・路線バスが運行している街路から離れたエリアでも、多くの人々が居住しており、定時定路線のバス系での対応も可能である。 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="427 1485 603 1630">公共交通サービスの案</td> <td data-bbox="603 1485 1327 1630"> <ul style="list-style-type: none"> ・現状の路線バスと競合しない場所や時間帯において、特定曜日に新たなコミュニティバスの導入を検討する。 </td> </tr> </table>	地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスは地区内の中心を運行している。 ・路線バスが運行している街路から離れたエリアでも、多くの人々が居住しており、定時定路線のバス系での対応も可能である。 	公共交通サービスの案	<ul style="list-style-type: none"> ・現状の路線バスと競合しない場所や時間帯において、特定曜日に新たなコミュニティバスの導入を検討する。
地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスは地区内の中心を運行している。 ・路線バスが運行している街路から離れたエリアでも、多くの人々が居住しており、定時定路線のバス系での対応も可能である。 				
公共交通サービスの案	<ul style="list-style-type: none"> ・現状の路線バスと競合しない場所や時間帯において、特定曜日に新たなコミュニティバスの導入を検討する。 				

○事業 1-2：高山地区における公共交通サービスの提供の検討

【デマンド型乗合タクシー】【助け合い輸送】

幹線道路から離れた、道幅も狭い地区を中心に、高山地区内での移動を支援するデマンド型乗合タクシー、助け合い輸送等を検討します。

<高山地区の状況>



<当該地区で提供する公共交通サービスの選定理由>

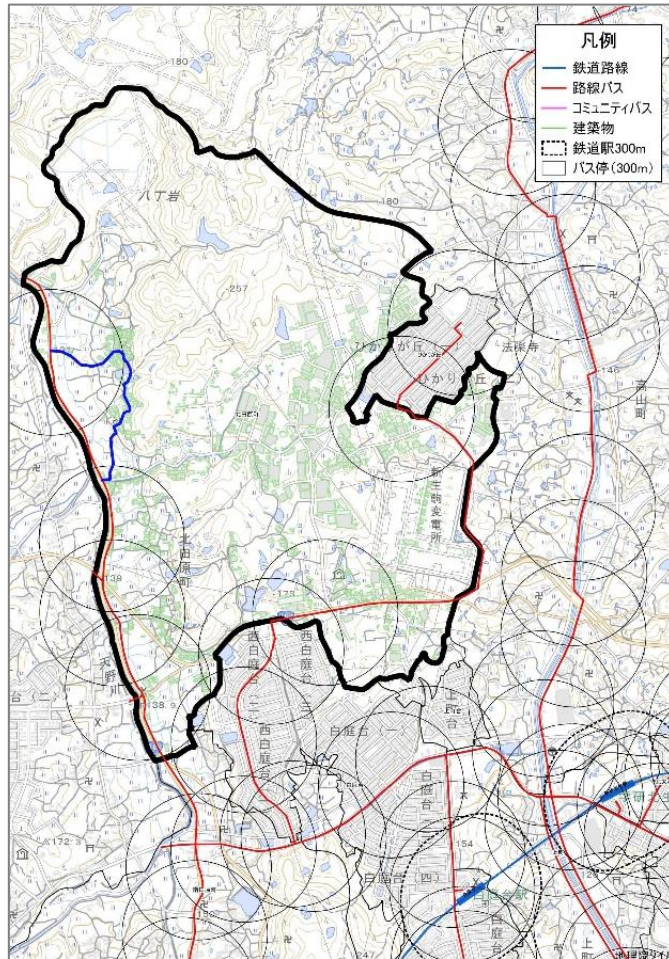
地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・地区が広く道幅も狭いため、定時定路線のバス系は収支や網羅性の面で厳しい。 ・買物は宅配や近商ストアの移動スーパー（久保・芝・宮方）で賄うことがある程度可能である。 ・獅子ヶ丘は、土日しか路線バスが運行していない。 ・鉄道駅まで距離があり、通院のほか、家族送迎に依存する通学や習い事の需要がある。
公共交通サービスの案	<ul style="list-style-type: none"> ・必要な手段を確保する観点で、デマンド型乗合タクシーを検討する。 ・地域との話し合いのもと、助け合い輸送の可能性及び仕組みづくりを検討する。

○事業 1-3：北田原地区における公共交通サービスの提供の検討

【デマンド型乗合タクシー】【送迎バスへの混乗化】【助け合い輸送】

国道 168 号沿線の公共交通サービスを利用しにくい地区を中心に、北田原地区内での移動を支援するデマンド型乗合タクシー、助け合い輸送等を検討します。また、近隣に北田原工業団地が立地していることを活用し、周辺企業の社員送迎バスへの混乗化を検討します。

<北田原地区の状況>



<当該地区で提供する公共交通サービスの選定理由>

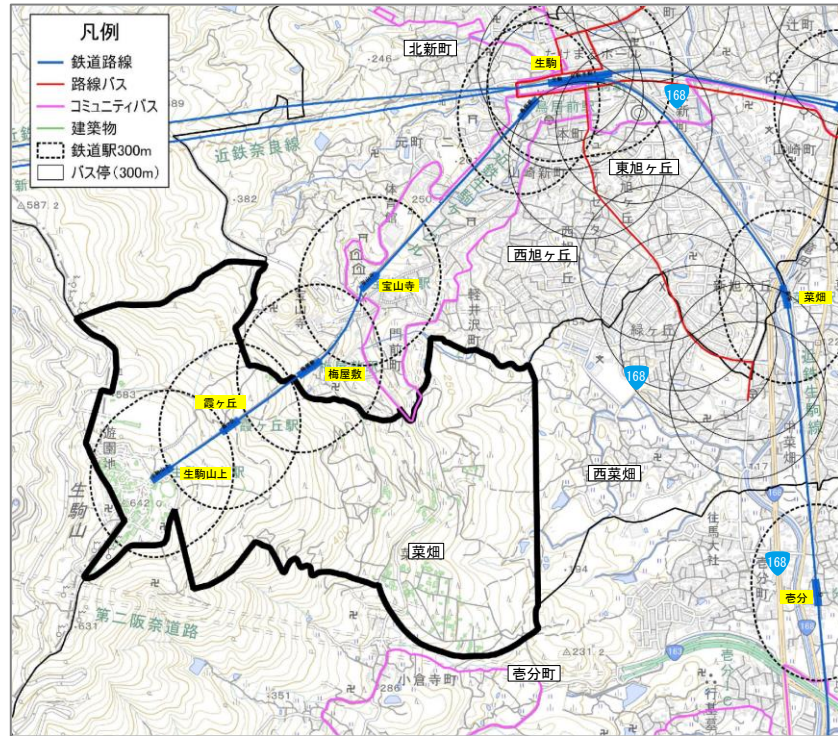
地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・地区が広く道幅も狭いため、定時定路線のバス系は収支や網羅性の面で厳しい。 ・鉄道駅まで距離があり、通院のほか、家族送迎に依存する通学や習い事の需要がある。
公共交通サービスの案	<ul style="list-style-type: none"> ・必要な手段を確保する観点で、デマンド型乗合タクシーを検討する。 ・工業団地内事業者の社員送迎用車両の昼間時利用の可能性を検討する。 ・地域との話し合いのもと、助け合い輸送の可能性及び仕組みづくりを検討する。

○事業 1-4：菜畑地区における公共交通サービスの提供の検討

【コミュニティバスの運行】【デマンド型乗合タクシー】【助け合い輸送】

市道門前町鬼取線沿道を中心に、コミュニティバスの新規運行（特定曜日のみ運行）、菜畑地区内での移動を支援するデマンド型乗合タクシー、助け合い輸送等を検討します。

<菜畑地区の状況>



<当該地区で提供する公共交通サービスの選定理由>

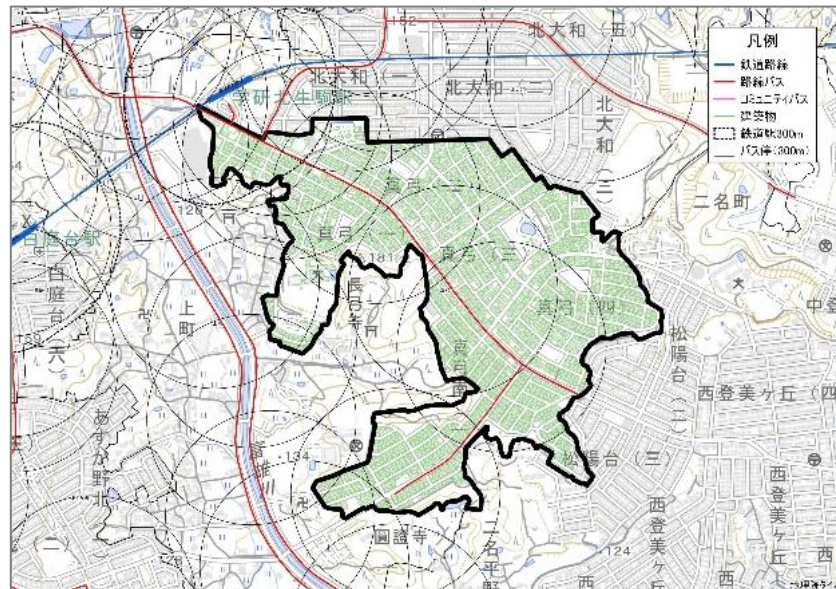
地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・地区は広いが、人口はあまり多くないため、地形的な面も含めて定時定路線のバス系は収支や網羅性の面で厳しい。 ・鉄道駅まで距離があり、通院のほか、家族送迎に依存する通学や習い事の需要がある。
公共交通サービスの案	<ul style="list-style-type: none"> ・単独でのコミュニティバスの導入はハードルが高ことから、他地区のコミュニティバスの再編を含めて特定曜日の導入を検討する。 ・必要な手段を確保する観点で、デマンド型乗合タクシーを検討する。 ・地域との話し合いのもと、助け合い輸送の可能性及び仕組みづくりを検討する。

○事業 1-5：真弓地区における公共交通サービスの提供の検討

【デマンド型乗合タクシー】【コミュニティバスの運行】

真弓二丁目・三丁目と北大和地区との境界地区を中心に、真弓地区内での移動を支援するデマンド型乗合タクシー、コミュニティバスの新規運行（ただし地区内・特定曜日のための運行とする）等を検討します。

<真弓地区の状況>



<当該地区で提供する公共交通サービスの選定理由>

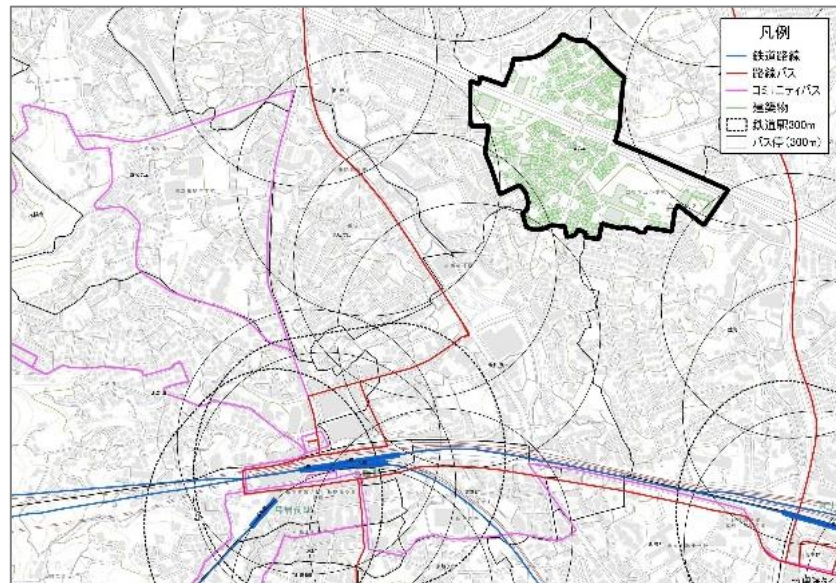
地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・駅に近い町丁と駅から遠い町丁があり、幹線には路線バスが運行されている。 ・定時定路線のバス系よりはタクシー系の方が適正が高い。
公共交通サービスの案	<ul style="list-style-type: none"> ・必要な手段を確保する観点で、デマンド型乗合タクシーを検討する。 ・現状の路線バスと競合しない場所や時間帯において、特定曜日に新たなコミュニティバスの導入を検討する。

○事業 1-6：桜ヶ丘地区における公共交通サービスの提供の検討

【コミュニティバスの運行】【デマンド型乗合タクシー】

桜ヶ丘地区では、市道谷田小明線の道路整備計画にあわせて公共交通サービスの提供を検討します。提供方法としては、コミュニティバスの新規運行（特定曜日のみ運行）、桜ヶ丘地区内での移動を支援するデマンド型乗合タクシー等を検討します。

<桜ヶ丘地区の状況>



<当該地区で提供する公共交通サービスの選定理由>

地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・直線距離では生駒駅まで比較的近いが、道幅が狭く、坂道が多い。（但し、道路の整備計画あり。）
公共交通サービスの案	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスを前提とした経路調査(物理的な通行可能性)の上、可能性がある場合は収支シミュレーションを行う。 ・必要な手段を確保する観点で、デマンド型乗合タクシーを検討する。

○事業①の各事業の優先順位

事業①については、「鹿ノ台地区」での検討を優先的に行います。残りの5地区については、「高山地区」「北田原地区」「菜畑地区」を次に優先度の高い地区として検討を進め、その後に「真弓地区」「桜ヶ丘地区」の検討をします。

<鹿ノ台地区以外の優先順位の考え方>

優先度の区分	対象地区	理由
高：緊急性が高いため、速やかに公共交通サービスの提供を目指す地区	高山地区	●75歳以上人口が多い。 ●バス停(駅)まで遠い。 ●公共交通サービスを求める声が多い。
	北田原	●75歳以上人口が多く、高齢化率も高い。 ●バス停(駅)まで遠く、また勾配も大きい。 ●外出をあきらめた割合が高い。
	菜畑地区	●75歳以上人口は少ないが比率が高い。 ●バス停(駅)まで遠く、また勾配も大きい。 ●外出をあきらめた割合が高く、公共交通サービスを求める声が多い。
中：高齢化を見据えた対応が必要な地区	真弓	●75歳以上人口が多く、将来の高齢化率も高い。 ▲早急に公共交通サービスが必要と考える人の割合は、他地区に比べて低い。
	桜ヶ丘	●バス停(駅)まで遠く、また勾配も大きい。 ▲75歳以上人口が他地区と比べて少なく、将来の高齢化率も低い。

実施主体等	生駒市	国・県	交通事業者	地元住民	企業	その他	
		○	—	○	○	—	—
実施予定時期 (鹿ノ台)	令和3(2021)	令和4(2022)	令和5(2023)	令和6(2024)	令和7(2025)	令和8以降	
	運行計画検討	実証運行開始	→				
(高山・北田原・菜畑)	運行計画検討	→			随時実施	→	
(真弓・桜ヶ丘)	—	—	—	運行計画検討	→		

事業② 買い物や通院等の時間帯に合わせた公共交通サービスの提供

事業概要 ○買い物や通院の時間帯に合わせた公共交通サービスの提供の検討

地元住民ニーズを参考にしながら、買い物や通院の時間帯に合わせた公共交通サービスの提供、既存の公共交通サービスの強化等を検討します。

- ①地区の検証) 令和2年度に実施した住民アンケート調査結果や現状の人口動態、公共交通サービス、施設立地状況等から、買い物や通院の活動機会が保障されていない地区等を検証。高齢化等の指標により、整備優先順位を立案。
- ②ニーズの検証) 検討対象地区について、地元住民(自治会等)の意見・ニーズを収集し、地元として公共交通サービス提供を必要としているかの検証。
- ③代替案の作成) 公共交通サービス検討対象地区について、複数の導入する代替案を作成(計画立案)。この代替案について、地元が選択。

＜高齢化が進むニュータウンでの公共交通サービスの検討事例＞

・高齢化が進むニュータウンの住民の移動に対する課題解決として、低速の小さな公共交通(グリーンスローモビリティ:電動小型低速車両)の自動運転化等が検討されています。

愛知県春日井市	高蔵寺ニューモビリティタウン構想事業	自動運転
(写真: 春日井市提供・春日井市HPより 図: 名古屋大学HPより)		
取り組み		
ゆっくり自動運転実証実験 (2019年2月25日、26日) @藤山台		
<ul style="list-style-type: none"> ▶ 地域住民の高齢化に伴う将来のボランティアドライバー等の不足を見据え、ボランティア輸送の代替をイメージしたラストマイル自動運転(レベル3)の「ゆっくり自動運転」の実証実験を実施。 ▶ 自宅からニュータウン内の拠点施設(グルッポふじとう)への移動を想定し、一般市民モニターを2台のゆっくり自動運転車両「ゆっくりカート」で輸送するなど、2日間で約40名が体験乗車。 ▶ 車両が自動で路上駐車車両や車いす利用者を避けたり、横断歩道を渡る歩行者を感知して一旦停止したりするデモンストラーションも実施。 		
<p style="font-size: x-small;">ゆっくりカート (誘導線方式でない日本初の自動運転ランドカー)</p>	<p style="font-size: x-small;">実証実験の走行ルート © OpenStreetMap contributors</p>	<p style="font-size: x-small;">(写真上) 路上車いす回避 (写真下) 歩行者認知デモンストラーション</p>

参考：愛知県春日井市のグリーンスローモビリティ自動運転実験の事例

実施主体等	生駒市	国・県	交通事業者	地元住民	企業	その他
	○	—	○	○	—	—
実施予定時期	令和3(2021)	令和4(2022)	令和5(2023)	令和6(2024)	令和7(2025)	令和8以降
	—	—	—	—	—	地区の検証 ニーズの検証

参考：整備優先順位検討のための地区の評価（具体的な施策や優先順位は今後検討予定）

- ・75歳以上人口や高齢単独世帯の観点から、あすか野、新生駒台、生駒台、光陽台、本町周辺等での対策が追加が必要。
- ・移動が不便やバス等を本当は使いたいというニーズの観点から、新生駒台、光陽台、南、鹿畑町・美鹿の台、小平尾町等での対策が追加が必要。
- ・公共交通サービス導入のニーズの観点から、光陽台、南、萩の台、ひかりが丘、鹿畑町・美鹿の台、北大和、西白庭台、南田原町、小平尾町等での対策が追加が必要。

地区名	人口 (人)	75歳以上割合 (%)		65歳以上 単独世帯 割合 (H27)	年少人口 割合 (%)	老年人口 割合 (%)	外出を おさ らめた 割合 (%)	バス停・ 駅までの 距離		公共交通 族割合 (%)	買物移動 が不便と 感じる割 合(%)	通院移動 が不便と 感じる割 合(%)	バスを本 当は使 いたい割 合(%)	たけまる 号を本 当は使 いた い割合 (%)	公共交通 サービス 早急に/ 将来必要 な割合 (%)
		(R2.7)	(R2.7)					(R2.7)	(H22)						
高山町	3611	684	19%	8%	8%	35%	10%	1.4	5.2	8%	26%	32%	12%	1%	69%
ひかりが丘	1606	159	10%	6%	10%	37%	15%			12%	30%	32%	5%	0%	81%
鹿畑町・美鹿の台	2035	117	6%	4%	27%	12%	17%			0%	31%	17%	18%	0%	78%
鹿ノ台	7085	1558	22%	10%	11%	41%	14%	0.7	6.3	8%	20%	30%	2%	1%	69%
上町	1241	178	14%	7%	15%	28%	37%			3%	19%	42%	3%	3%	52%
北大和	3505	327	9%	5%	12%	28%	16%			5%	12%	29%	2%	1%	60%
真弓	2772	640	23%	12%	11%	42%	16%	0.6	5.6	16%	19%	24%	1%	0%	55%
真弓南	1301	184	14%	7%	8%	43%	11%			8%	22%	18%	0%	0%	56%
あすか野	4848	1151	24%	12%	14%	40%	21%	0.8	9.4	19%	32%	22%	1%	0%	58%
白庭台	6526	380	6%	4%	24%	16%	18%			6%	7%	6%	5%	0%	46%
生駒台	1612	298	18%	16%	14%	33%	23%	0.5	2	24%	11%	17%	2%	0%	43%
北田原町	506	118	23%	11%	8%	39%	22%	0.6	8.5	11%	33%	32%	4%	3%	64%
小明町	4332	514	12%	9%	14%	26%	14%			15%	20%	30%	3%	3%	43%
新生駒台	731	145	20%	18%	12%	36%	14%	0.2	6.2	14%	30%	30%	0%	15%	21%
西白庭台	2626	54	2%	1%	28%	7%	15%			3%	8%	15%	6%	0%	63%
松美台	1926	358	19%	11%	14%	35%	16%	0.6	6.7	21%	17%	26%	2%	0%	38%
南田原町	2117	291	14%	10%	11%	34%	15%			12%	26%	24%	4%	2%	67%
喜里が丘	1800	281	16%	7%	12%	34%	18%	0.5	8.2	12%	17%	13%	0%	0%	45%
光陽台	480	155	32%	15%	6%	49%	12%	0.6	6.6	11%	48%	57%	24%	0%	64%
俵口町	7256	718	10%	9%	13%	23%	18%			21%	6%	16%	7%	3%	44%
東松ヶ丘・西松ヶ丘	3391	475	14%	13%	12%	27%	11%	0.6	6.6	19%	16%	11%	4%	0%	46%
桜ヶ丘	807	105	13%	7%	14%	28%	23%	0.7	9.9	15%	21%	32%	22%	2%	66%
谷田町	1530	170	11%	10%	14%	22%	8%			42%	0%	8%	4%	4%	25%
辻町	6012	671	11%	9%	15%	23%	13%			24%	13%	10%	1%	0%	42%
東旭ヶ丘・西旭ヶ丘・軽井沢町	3656	464	13%	11%	15%	24%	14%			34%	5%	21%	12%	0%	45%
北新町	2127	332	16%	13%	15%	28%	11%	0.6	6.6	33%	9%	10%	2%	0%	46%
新旭ヶ丘・緑ヶ丘	2054	344	17%	15%	15%	32%	11%			17%	18%	19%	0%	0%	47%
本町周辺	3785	696	18%	18%	9%	31%	16%	0.9	10.6	33%	28%	11%	2%	5%	43%
元町周辺	726	106	15%	11%	8%	28%	25%			33%	22%	19%	11%	0%	46%
山崎町	2441	266	11%	11%	14%	22%	8%			34%	12%	15%	4%	6%	33%
中菜畑	1458	274	19%	14%	9%	34%	13%			18%	10%	7%	0%	4%	20%
菜畑	82	13	16%	24%	9%	32%	25%	2.3	8.3	15%	8%	29%	50%	30%	82%
西菜畑	502	75	15%	10%	10%	33%	9%			25%	9%	43%	0%	10%	67%
東生駒	5413	827	15%	11%	11%	29%	22%	0.6	4.7	16%	10%	17%	3%	2%	50%
東菜畑	2258	219	10%	9%	13%	23%	18%			7%	15%	14%	3%	0%	29%
南	2215	406	18%	11%	11%	34%	25%	3.9	8.6	19%	37%	44%	21%	12%	66%
有里町	1600	248	16%	12%	10%	32%	7%			11%	31%	24%	3%	2%	50%
小瀬・南山手台	3897	457	12%	8%	16%	23%	13%			21%	14%	24%	4%	8%	58%
吉分町	7460	764	10%	7%	14%	21%	21%			12%	18%	20%	10%	1%	56%
さつき台	2377	391	16%	7%	11%	34%	18%			10%	22%	27%	0%	2%	58%
乙田町															
小平尾町	2372	321	14%	8%	11%	29%	33%			20%	26%	28%	18%	4%	62%
萩の台・萩の台住宅	3685	648	18%	10%	10%	37%	14%	0.9	8.8	15%	25%	24%	7%	1%	61%
東山町	538	50	9%	5%	13%	18%	22%			0%	14%	20%	0%	11%	22%
色の凡例			20%以上	15%以上	20%以上	40%以上	15%以上			30%以上	25%以上	30%以上	10%以上	10%以上	50%以上

※南：大門町、萩原町、青山台、藤尾町、西畑町、鬼取町、小倉寺町を集約した地区名

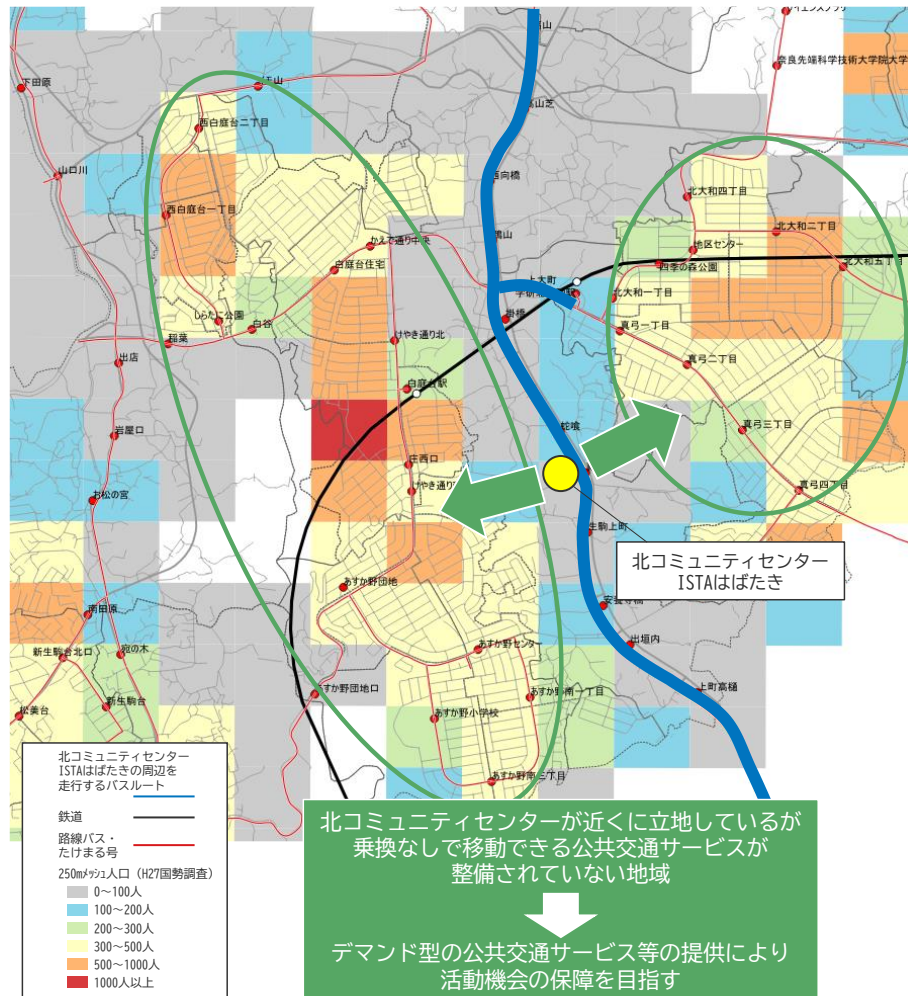
※乙田町は、住民がいなかったため、データの記載なし

事業③ 公共施設等での多様なニーズに対応した公共交通サービスの提供

事業概要 ○コミュニティ・文化施設を起点とした公共交通サービスの提供の検討

高齢者等の交流の場・生きがいの場として中心的な施設であるコミュニティ・文化施設での活動機会の保障を目指し、既存の公共交通サービスの強化やデマンド型の公共交通サービス等を検討します。

<北コミュニティセンターISTAはばたき周辺の状況>



実施主体等	生駒市	国・県	交通事業者	地元住民	企業	その他
	○	—	○	○	—	—
実施予定時期	令和 3(2021)	令和 4(2022)	令和 5(2023)	令和 6(2024)	令和 7(2025)	令和 8 以降
	—	—	—	—	—	実現可能性検討

【事業の方向性②：地域主体の公共交通サービスの検討】

<p>事業④</p>	<p>近隣の助け合い輸送等の導入に向けた検討</p>																																													
<p>事業概要</p>	<p>○助け合い輸送の検討</p> <p>道幅が狭い地区や人口の少ない地区、ちょっとした距離での移動ニーズにおいては、路線バスやたけまる号等での支援が困難な場合があります。そのため、日常の買い物や自宅と病院の間の移動、最寄りのバス停や駅までの移動等、近距離移動ニーズに対応して「道路運送法上の許可・登録を要しない運送」という形で、自家用車（白ナンバー）を使って高齢者等を輸送するサービスの導入の実現可能性検討、導入の際の行政支援制度を検討します。</p> <p>地区の候補) 公共交通空白地域等（基本的にはエリアが広く、鉄道駅から距離があり、交通事業者の施策では収支の面でハードルが高いと思われる地区を対象とする)</p> <p>運行の例) 100の複合型コミュニティづくりにおける地域コミュニティの場（自治会館等）に参加した後、集まった人たちで車（マイカー）を乗り合わせて買い物に行く</p> <div data-bbox="443 965 1316 1579" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">黒岩地区内交通 あすくろ号 (岩手県北上市黒岩地区)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">背景</td> <td>・地区内にはコミュニティバス「おに丸号」が運行されているものの、運行経路は限られ、おに丸号の利用が困難な住民が存在</td> </tr> <tr> <td>運行内容</td> <td>・黒岩地区内交通 あすくろ号は、利用者の自宅とコミュニティバスとの乗継拠点にもなっている黒岩まんなか広場や地域行事の会場を結ぶ交通手段</td> </tr> <tr> <td>経緯</td> <td>・平成30年9月：おに丸号の経路見直しを地域から市に相談→検討開始 ・平成30年9月～平成31年3月：黒岩自治振興会が、交通弱者を救うための検討会を立ち上げ、市も検討に参加 ・平成31年4月～令和元年8月：黒岩自治振興会、NPOあすの黒岩を築く会、市、地域公共交通アドバイザー、車両提供者が運行開始に向けた検討 ・令和元年9月～：実証運行（令和2年4月～：本格運行（予定））</td> </tr> <tr> <td>■取組のポイント</td> <td> <p>地域の交通体系における役割</p> <ul style="list-style-type: none"> 北上市の公共交通ネットワークは幹線交通、拠点間交通、地域内交通により構成され、あすくろ号は地域内交通に位置づけ 乗合タクシー、空白地有償運送、互助による輸送の3案について検討し、互助による輸送を選択 運行主体が無理なく続けられるよう、運行ルートや目的地を制限 「黒岩まんなか広場わくわく夢工房」を待合施設として、おに丸号運行日に開放 <p>生活サービス確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 産地直売所、高齢者サロン、学童保育所等の生活サービス機能が整備された「黒岩まんなか広場」に乗継拠点「黒岩地域ターミナル」を設置 <p>関係者の役割分担</p> <ul style="list-style-type: none"> 黒岩自治振興会が、交通弱者を救うための検討会を立ち上げ 市が地域公共交通サポート事業、市互助輸送事業補助要領にもとづき導入を支援するとともに、検討に並行して運輸支局に相談 <p>経費等の負担</p> <ul style="list-style-type: none"> 燃料代・保険代の2/3を市、1/3を黒岩自治振興会が負担 <p>地域住民の参加</p> <ul style="list-style-type: none"> ドライバーは市内の自動車学校において交通安全講習を受講 民生委員が移動に困っている高齢者に対して、直接利用を呼び掛け 運行主体の広報誌で地域行事への交通手段としてあすくろ号を紹介 </td> </tr> </table> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 10px;"> <div style="width: 45%;"> <p>■交通ネットワーク</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p>■費用負担</p> </div> </div> <div style="margin-top: 10px;"> <p>■運行概要</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>運営主体</td> <td colspan="3">黒岩自治振興会（NPOあすの黒岩を築く会に運行を委託）</td> </tr> <tr> <td>運行形態</td> <td>端末交通型・特定目的型</td> <td>車両</td> <td>7人乗りワゴン車(1台)</td> </tr> <tr> <td>運行ルート・エリア</td> <td colspan="3"> <ul style="list-style-type: none"> おに丸号利用：利用者自宅から黒岩地域ターミナル（乗継拠点） 一沢目コース・万内コースの2コース 地域行事等への出席：自宅から各会場 ※黒岩地区内のみ </td> </tr> <tr> <td>運行日・回数等</td> <td colspan="3"> <ul style="list-style-type: none"> おに丸号利用：飯豊黒岩線運行日（月・木曜日） 地域行事等への出席：随時 </td> </tr> <tr> <td>運転者</td> <td colspan="3">NPO法人あすの黒岩を築く会の職員 7名登録、主に2名が運行</td> </tr> <tr> <td>利用者</td> <td colspan="3">黒岩地区の住民</td> </tr> <tr> <td>利用方法</td> <td>原則、前日19時までに電話予約</td> <td>金銭収受</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>利用者数</td> <td colspan="3">9月～10月：38人、11月：22人（計60人） （内訳：おに丸号利用：33人、地域行事等への出席：27人）</td> </tr> </table> </div> </div> <p style="text-align: center; margin-top: 10px;">参考：岩手県北上市の助け合い輸送の事例</p>						背景	・地区内にはコミュニティバス「おに丸号」が運行されているものの、運行経路は限られ、おに丸号の利用が困難な住民が存在	運行内容	・黒岩地区内交通 あすくろ号は、利用者の自宅とコミュニティバスとの乗継拠点にもなっている黒岩まんなか広場や地域行事の会場を結ぶ交通手段	経緯	・平成30年9月：おに丸号の経路見直しを地域から市に相談→検討開始 ・平成30年9月～平成31年3月：黒岩自治振興会が、交通弱者を救うための検討会を立ち上げ、市も検討に参加 ・平成31年4月～令和元年8月：黒岩自治振興会、NPOあすの黒岩を築く会、市、地域公共交通アドバイザー、車両提供者が運行開始に向けた検討 ・令和元年9月～：実証運行（令和2年4月～：本格運行（予定））	■取組のポイント	<p>地域の交通体系における役割</p> <ul style="list-style-type: none"> 北上市の公共交通ネットワークは幹線交通、拠点間交通、地域内交通により構成され、あすくろ号は地域内交通に位置づけ 乗合タクシー、空白地有償運送、互助による輸送の3案について検討し、互助による輸送を選択 運行主体が無理なく続けられるよう、運行ルートや目的地を制限 「黒岩まんなか広場わくわく夢工房」を待合施設として、おに丸号運行日に開放 <p>生活サービス確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 産地直売所、高齢者サロン、学童保育所等の生活サービス機能が整備された「黒岩まんなか広場」に乗継拠点「黒岩地域ターミナル」を設置 <p>関係者の役割分担</p> <ul style="list-style-type: none"> 黒岩自治振興会が、交通弱者を救うための検討会を立ち上げ 市が地域公共交通サポート事業、市互助輸送事業補助要領にもとづき導入を支援するとともに、検討に並行して運輸支局に相談 <p>経費等の負担</p> <ul style="list-style-type: none"> 燃料代・保険代の2/3を市、1/3を黒岩自治振興会が負担 <p>地域住民の参加</p> <ul style="list-style-type: none"> ドライバーは市内の自動車学校において交通安全講習を受講 民生委員が移動に困っている高齢者に対して、直接利用を呼び掛け 運行主体の広報誌で地域行事への交通手段としてあすくろ号を紹介 	運営主体	黒岩自治振興会（NPOあすの黒岩を築く会に運行を委託）			運行形態	端末交通型・特定目的型	車両	7人乗りワゴン車(1台)	運行ルート・エリア	<ul style="list-style-type: none"> おに丸号利用：利用者自宅から黒岩地域ターミナル（乗継拠点） 一沢目コース・万内コースの2コース 地域行事等への出席：自宅から各会場 ※黒岩地区内のみ 			運行日・回数等	<ul style="list-style-type: none"> おに丸号利用：飯豊黒岩線運行日（月・木曜日） 地域行事等への出席：随時 			運転者	NPO法人あすの黒岩を築く会の職員 7名登録、主に2名が運行			利用者	黒岩地区の住民			利用方法	原則、前日19時までに電話予約	金銭収受	なし	利用者数	9月～10月：38人、11月：22人（計60人） （内訳：おに丸号利用：33人、地域行事等への出席：27人）		
背景	・地区内にはコミュニティバス「おに丸号」が運行されているものの、運行経路は限られ、おに丸号の利用が困難な住民が存在																																													
運行内容	・黒岩地区内交通 あすくろ号は、利用者の自宅とコミュニティバスとの乗継拠点にもなっている黒岩まんなか広場や地域行事の会場を結ぶ交通手段																																													
経緯	・平成30年9月：おに丸号の経路見直しを地域から市に相談→検討開始 ・平成30年9月～平成31年3月：黒岩自治振興会が、交通弱者を救うための検討会を立ち上げ、市も検討に参加 ・平成31年4月～令和元年8月：黒岩自治振興会、NPOあすの黒岩を築く会、市、地域公共交通アドバイザー、車両提供者が運行開始に向けた検討 ・令和元年9月～：実証運行（令和2年4月～：本格運行（予定））																																													
■取組のポイント	<p>地域の交通体系における役割</p> <ul style="list-style-type: none"> 北上市の公共交通ネットワークは幹線交通、拠点間交通、地域内交通により構成され、あすくろ号は地域内交通に位置づけ 乗合タクシー、空白地有償運送、互助による輸送の3案について検討し、互助による輸送を選択 運行主体が無理なく続けられるよう、運行ルートや目的地を制限 「黒岩まんなか広場わくわく夢工房」を待合施設として、おに丸号運行日に開放 <p>生活サービス確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 産地直売所、高齢者サロン、学童保育所等の生活サービス機能が整備された「黒岩まんなか広場」に乗継拠点「黒岩地域ターミナル」を設置 <p>関係者の役割分担</p> <ul style="list-style-type: none"> 黒岩自治振興会が、交通弱者を救うための検討会を立ち上げ 市が地域公共交通サポート事業、市互助輸送事業補助要領にもとづき導入を支援するとともに、検討に並行して運輸支局に相談 <p>経費等の負担</p> <ul style="list-style-type: none"> 燃料代・保険代の2/3を市、1/3を黒岩自治振興会が負担 <p>地域住民の参加</p> <ul style="list-style-type: none"> ドライバーは市内の自動車学校において交通安全講習を受講 民生委員が移動に困っている高齢者に対して、直接利用を呼び掛け 運行主体の広報誌で地域行事への交通手段としてあすくろ号を紹介 																																													
運営主体	黒岩自治振興会（NPOあすの黒岩を築く会に運行を委託）																																													
運行形態	端末交通型・特定目的型	車両	7人乗りワゴン車(1台)																																											
運行ルート・エリア	<ul style="list-style-type: none"> おに丸号利用：利用者自宅から黒岩地域ターミナル（乗継拠点） 一沢目コース・万内コースの2コース 地域行事等への出席：自宅から各会場 ※黒岩地区内のみ 																																													
運行日・回数等	<ul style="list-style-type: none"> おに丸号利用：飯豊黒岩線運行日（月・木曜日） 地域行事等への出席：随時 																																													
運転者	NPO法人あすの黒岩を築く会の職員 7名登録、主に2名が運行																																													
利用者	黒岩地区の住民																																													
利用方法	原則、前日19時までに電話予約	金銭収受	なし																																											
利用者数	9月～10月：38人、11月：22人（計60人） （内訳：おに丸号利用：33人、地域行事等への出席：27人）																																													
<p>実施主体等</p>	<p>生駒市</p> <p style="text-align: center;">○</p>	<p>国・県</p> <p style="text-align: center;">-</p>	<p>交通事業者</p> <p style="text-align: center;">○</p>	<p>地元住民</p> <p style="text-align: center;">○</p>	<p>企業</p> <p style="text-align: center;">-</p>	<p>その他</p> <p style="text-align: center;">-</p>																																								
<p>実施予定時期</p>	<p>令和 3(2021)</p> <p>実現可能性 検討</p>	<p>令和 4(2022)</p> <p>実施準備</p>	<p>令和 5(2023)</p> <p style="text-align: center;">→</p>	<p>令和 6(2024)</p> <p>随時実施</p>	<p>令和 7(2025)</p> <p style="text-align: center;">→</p>	<p>令和 8 以降</p> <p style="text-align: center;">→</p>																																								

【事業の方向性③：高齢者が安心して利用できる移動手段の確保】

事業⑤	高齢者運転免許自主返納制度等との連携					
事業概要	<p>○高齢者運転免許自主返納支援制度との連携</p> <p>奈良県警や交通事業者と連携して、高齢者運転免許自主返納支援制度を周知し、元気なうちに公共交通を利用する習慣づけを行います。</p> <p>また、市内における高齢者運転免許自主返納者へのインセンティブとして、公共交通利用者への割引特典の充実等を検討します。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;"><運転経歴証明書の提示で受けられる特典の一例></p> <ul style="list-style-type: none"> ・タクシー乗車運賃の1割引（奈良近鉄タクシー、生駒交通、飛鳥タクシー等） ・「奈良交通ゴールドパス定期券(6ヶ月券)」を2回に限り無料で配付 ・商品・施設入場料・飲食代等の割引 等 </div> <p>○生駒市高齢者交通費等助成事業との連携</p> <p>生駒市高齢者交通費等助成事業（生きいきクーポン券交付事業）は、高齢者の方、障がい者の方などを対象に、生きがい支援、社会参加の促進、健康づくりに役立ててもらうため、交通機関だけでなく、公共施設の施設使用料、カタログに記載された介護用品など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です。</p> <p>鉄道・バス・タクシー等での利用が大半を占めている本事業については、担当部局と連携を図り、今後も周知を図っていきます。また、新たな公共交通サービス提供の状況を踏まえ、内容充実についても検討していきます。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;"><生きいきクーポンの利用の一例></p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通系 IC カード（KIPS ICoca・ICOCA）へのチャージ ・生駒ケーブルの回数券購入 ・コミュニティバス（たけまる号）の回数券購入 ・奈良交通バス CI-CA へのチャージ ・奈良交通ゴールドパスの購入、奈良交通バス回数券購入 ・タクシーの支払いに利用可能 等 </div>					
実施主体等	生駒市	国・県	交通事業者	地元住民	企業	その他
	○	-	○	-	○	県警
実施予定時期	令和3(2021)	令和4(2022)	令和5(2023)	令和6(2024)	令和7(2025)	令和8以降
	随時実施	→				

■基本方針②：まちづくりと連携した公共交通サービスの提供

【事業の方向性①：まちづくりや観光分野と公共交通の連携】

事業⑥	都市拠点等への公共交通サービスの見直し・改善					
事業概要	<p>○将来の生活交通圏域に準じた公共交通サービスの確保</p> <p>次期都市計画マスタープラン（検討中）の将来生活交通圏域では、地域拠点として、北部地域は学研北生駒駅、南部地域は南生駒駅が位置づけられ、生活拠点として各鉄道駅周辺や既存の商業集積が位置づけられています。</p> <p>現状の公共交通網やサービスレベルでは、地域拠点や生活拠点まで公共交通サービスを利用して移動できない（時間がかかる）地区については、路線バスやたけまる号のサービス提供状況を検証し、必要に応じて改善等の検討を行います。</p> <p><関連する事業と効果のイメージ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・学研北生駒駅／学研北生駒駅中心地区まちづくりにより駅周辺の整備が進めば利便性がよくなる。 ・南生駒駅／バリアフリー基本構想を策定、重点整備地区として南生駒駅選定、駅周辺の整備が進めば利便性がよくなる。 <p><運行改善の事業案></p> <ul style="list-style-type: none"> ・昼間時間帯等の運行頻度や運行ルートの変更 ・駅周辺の整備事業にあわせて、一般送迎車両用のスペースの整備やタクシーベイの整備、バスターミナルの整備等、交通結節機能強化を検討。またバスによるアクセス利便性向上策を検討 等 <p>○道路整備事業と連携した公共交通サービスの検討</p> <p>広域幹線道路整備事業（小平尾 BP、清滝生駒道路等）などの道路事業の供用時期には、交通事業者と公共交通サービスの提供方法等を検討します</p>					
実施主体等	生駒市	国・県	交通事業者	地元住民	企業	その他
	○	-	○	-	-	-
実施予定	令和 3(2021)	令和 4(2022)	令和 5(2023)	令和 6(2024)	令和 7(2025)	令和 8 以降
時期	-	-	-	-	-	運行計画検討

事業⑦ 公共交通を利用して観光できる環境づくり

事業概要 ○公共交通を活用した観光ルート整備の検討

交通事業者や観光施設と連携して、鉄道や路線バス、コミュニティバス、タクシーを活用した観光モデルルートの整備等、観光振興に資する施策を検討します。

○企画乗車券発行の検討

観光客を対象とした公共交通の利用促進を図るために、施設やイベントと連携した企画乗車券の発行を検討します。


＜奈良交通で実施しているフリー乗車券＞



○観光情報と合わせた公共交通情報の発信

市観光協会や交通事業者、観光施設等と連携し、各ホームページ等の広報媒体に掲載されている観光情報と合わせて、時刻表や乗り換え情報等の公共交通情報を発信し、観光客を対象とした公共交通の利用促進を図ります。

＜奈良交通で実施している路線図と観光案内のマップ＞



実施主体等	生駒市	国・県	交通事業者	地元住民	企業	その他
	○	-	○	-	○	観光施設

実施予定時期	令和 3(2021)	令和 4(2022)	令和 5(2023)	令和 6(2024)	令和 7(2025)	令和 8以降
	実施準備	➡		随時実施	➡	

【事業の方向性②：新しい技術の活用】

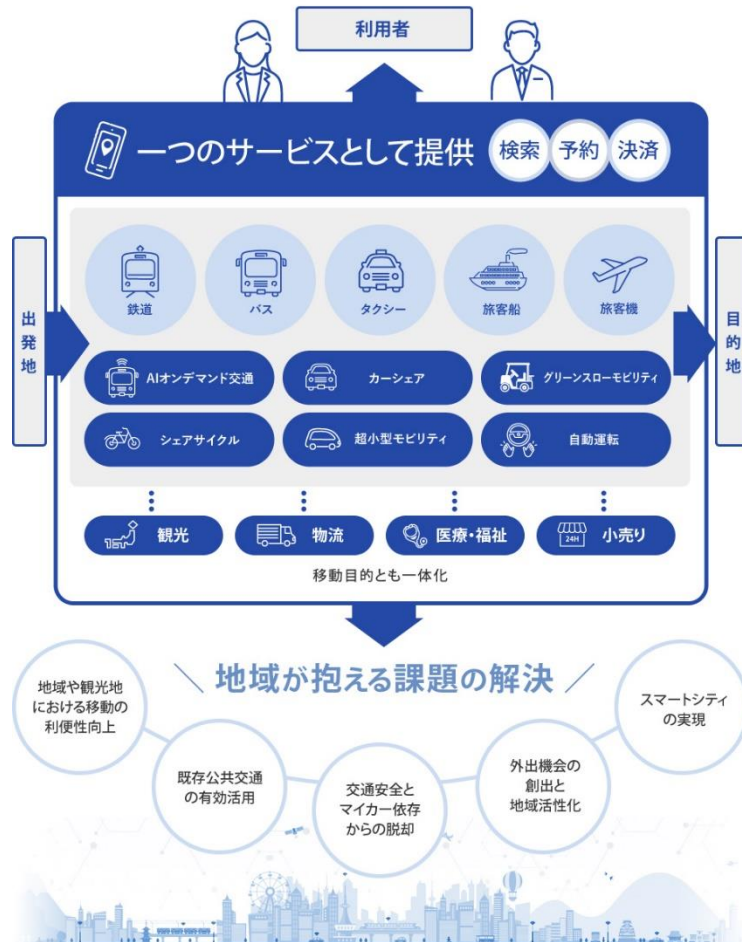
事業⑧	学研高山地区等での ICT を活用した交通システム等の検討					
事業概要	OICT を活用した交通システム等の検討					
	<p>北部地域では、学研北生駒駅中心地区まちづくり構想策定や学研高山地区第 2 工区まちづくり検討会が設置され、北部地域の玄関口としてふさわしいまちに向けた方針や、奈良先端大学を中心とした“イノベーションを創出”するまちづくりに向けた方向性が示されています。</p> <p>この中で、超スマート社会の実現に向けたまちづくりとして、自動運転や次世代都市交通システム（ART）などの新たな交通システムの導入が示されていますので、このような新しいまちづくりの方向性と連携して、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・実証実験等を検討します。</p> <div data-bbox="443 779 1327 1384"> <p>ありがたい姿と成果イメージ 「すべての人に優しく、使いやすい移動手段を提供する」ことを基本理念とする次世代都市交通システム（Advanced Rapid Transit：ART）の実現を目指す</p> <p>東京の成長と高齢化社会を見据えた快適で安心・安全な都市交通システムを実現</p>  <p>自動運転技術を活用し、バス停にほぼ隙間なく正確に横付け</p> <p>バスの定時性・速達性を向上 今日も時間ピッタリだね！</p> <p>一人でもラクラク乗り降り！</p> <p>車内転倒事故の減少、乗り心地の向上</p> </div> <p>参考：次世代都市交通システム（ART）のイメージ図</p>					
実施主体等	生駒市	国・県	交通事業者	地元住民	企業	その他
実施予定時期	令和 3(2021)	令和 4(2022)	令和 5(2023)	令和 6(2024)	令和 7(2025)	令和 8 以降
	<p>情報収集 実現可能性検討</p> 					

事業⑨ MaaS等の技術を活用した乗継利便性向上の検討

事業概要 OaaS等による公共交通乗継利便性向上の検討

住民の様々なニーズに対応した公共交通サービスが提供されてくると、自宅から目的地までの移動で複数の乗り物を乗り継ぐことが想定され、外出の際のダイヤ検索の煩雑さや運賃支払いの手間が増えてきます。乗継の際の手間が増えると、公共交通を利用する意欲が削がれる可能性もあるため、公共交通の利便性向上・乗換抵抗の低減を目指し、市民生活用MaaS等の情報収集や乗継利便性に資する交通施策の実施に向けた検討を行います。

※MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。




参考：MaaSのイメージ図

実施主体等	生駒市	国・県	交通事業者	地元住民	企業	その他
	○	○	○	—	○	—
実施予定時期	令和3(2021)	令和4(2022)	令和5(2023)	令和6(2024)	令和7(2025)	令和8以降
	情報収集 実現可能性検討					

■基本方針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①：既存の公共交通サービスの運行形態の見直し・改善】

事業⑩	たけまる号の運行形態の見直し・改善									
事業概要	<p>○たけまる号西畑線の維持・確保（地域内フィーダー系統）</p> <p>地域内フィーダー系統補助を受けているたけまる号西畑線は、沿線地区の日常生活交通の確保として必要不可欠なバス路線であるため、今後も継続的に運行できるように、利便性の確保及び財源の確保に向けた取り組みを実施します。</p> <p style="text-align: center;">＜目標達成するために行う事業＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線自治会における利用の呼びかけ ・市ホームページや広報紙を活用したコミュニティバスの周知 等 <p style="text-align: center;">＜たけまる号西畑線の必要性等＞</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; text-align: center; vertical-align: middle;">必要性や有効性等</td> <td> <p>○当該地区は、最寄りの鉄道駅から1km以上の距離があり、また勾配が急であるため、自動車を保有しない住民にとっては、医療施設や商業施設等への移動が不便で、生活しにくい状況にあった。</p> <p>○西畑線の運行により、高齢者をはじめとする地域住民の生活交通が確保されることで、地域の生活利便性の向上、観光客等の地域外からの入込を通じた地域活性化、当該地域の人口減少の歯止め等が期待される。</p> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;">定量的な目標</td> <td> <p>①各年度において、交通不便地である5つの町で乗降する1日あたりの利用者数が、各年度内4月1日時点での当該5つの町の住民基本台帳人口の合計に占める割合（現況値：令和2年（R1.10～R2.9）実績数値：2.18%）</p> <p>②各年度において、補助対象系統全体での1日あたりの利用者数が、各年度内4月1日時点での当該補助対象系統を利用する沿線町区の住民基本台帳人口の合計に占める割合（現況値：令和2年実績数値：1.36%）</p> </td> </tr> </table> <p>○地区特性に応じたたけまる号の運行改善</p> <p>沿道施設の立地の変化や移動困難者の増加等、各地区の環境変化に応じてたけまる号のサービスレベル改善について検討し、活動機会を保障できる公共交通サービスの継続的な提供を目指します。</p> <p style="text-align: center;">＜運行改善の事業案＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・住民の活動機会を考慮した運行区間や経路の見直し ・新たな目的地（病院等）を経由するルートへの見直し ・地区内フリー乗降で運行 等 						必要性や有効性等	<p>○当該地区は、最寄りの鉄道駅から1km以上の距離があり、また勾配が急であるため、自動車を保有しない住民にとっては、医療施設や商業施設等への移動が不便で、生活しにくい状況にあった。</p> <p>○西畑線の運行により、高齢者をはじめとする地域住民の生活交通が確保されることで、地域の生活利便性の向上、観光客等の地域外からの入込を通じた地域活性化、当該地域の人口減少の歯止め等が期待される。</p>	定量的な目標	<p>①各年度において、交通不便地である5つの町で乗降する1日あたりの利用者数が、各年度内4月1日時点での当該5つの町の住民基本台帳人口の合計に占める割合（現況値：令和2年（R1.10～R2.9）実績数値：2.18%）</p> <p>②各年度において、補助対象系統全体での1日あたりの利用者数が、各年度内4月1日時点での当該補助対象系統を利用する沿線町区の住民基本台帳人口の合計に占める割合（現況値：令和2年実績数値：1.36%）</p>
必要性や有効性等	<p>○当該地区は、最寄りの鉄道駅から1km以上の距離があり、また勾配が急であるため、自動車を保有しない住民にとっては、医療施設や商業施設等への移動が不便で、生活しにくい状況にあった。</p> <p>○西畑線の運行により、高齢者をはじめとする地域住民の生活交通が確保されることで、地域の生活利便性の向上、観光客等の地域外からの入込を通じた地域活性化、当該地域の人口減少の歯止め等が期待される。</p>									
定量的な目標	<p>①各年度において、交通不便地である5つの町で乗降する1日あたりの利用者数が、各年度内4月1日時点での当該5つの町の住民基本台帳人口の合計に占める割合（現況値：令和2年（R1.10～R2.9）実績数値：2.18%）</p> <p>②各年度において、補助対象系統全体での1日あたりの利用者数が、各年度内4月1日時点での当該補助対象系統を利用する沿線町区の住民基本台帳人口の合計に占める割合（現況値：令和2年実績数値：1.36%）</p>									
実施主体等	生駒市	国・県	交通事業者	地元住民	企業	その他				
	○	-	○	○	-	-				
実施予定時期	令和3(2021)	令和4(2022)	令和5(2023)	令和6(2024)	令和7(2025)	令和8以降				
	随時実施									

事業①

公共交通サービスの新規運行や運行継続の水準の検討

事業概要

○既存のたけまる号の評価指標の見直し

たけまる号の持続的なサービス提供に向けて、現在のたけまる号の運行や利用に対する評価指標や評価基準について見直しを行います。

＜現行のたけまる号の評価指標と評価基準＞

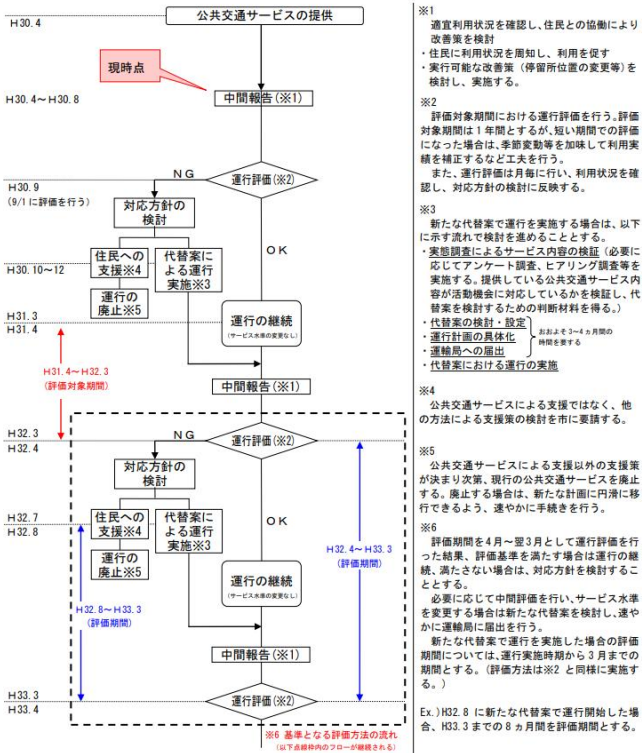
現在の評価指標と評価基準は、生駒市の負担割合が70%を満たす(下回る)こととし、評価基準を満たしていない場合は、速やかに対応方針を検討し、対応します。

- ①沿線地域の住民などが積極的に利用するとともに、日常生活のみならず、地域を訪れる地区外の方にも活用いただくようPRし、利用者を増やして運賃収入を増やす
- ②不足する運行費用を沿線地域の住民や自治会が負担する、また沿線の企業や事業所にも利用促進や享受する便益に応じた費用負担を求めるなどの協力を求めるなどの方法で、沿線地域が必要な公共交通サービスの提供に協力する
- ③運行形態を見直し費用の低減を図る

上記①～③を講じても基準を下回る場合は、活動機会を保障できる範囲内で運行日を減らす、需要に見合った他の交通手段を導入する等の方法により、必要な公共交通サービスを確保する方法を検討します。

＜現行の評価指標等のフロー＞

評価基準の運用ルール（検討プロセスとタイムスケジュール）



○地域主体の公共交通サービス導入ガイドブックの作成

地域主体でコミュニティバス等の運行を計画する場合に、その運行実施に向けた支援を行うこととします。現在までのコミュニティバス(たけまる号)の導入や運営で得られた知見を取りまとめ、支援制度を検討し、地域主体の公共交通サービス導入ガイドブックを作成します。

市街地版

地域コミュニティ交通の支援について

支援内容

- 1. 専門家(コンサルタント)派遣**
→ 地域コミュニティ交通の検討と地域組織の運営を支援
【標準費】 100万円/年
- 2. アンケート調査**
→ 必要段階のためのアンケート調査にかかる費用を市が負担
【標準費】 100万円/年
- 3. 試験運行支援**
→ 試験運行にかかる経費から運営収入を差し引いた赤字分を市が補填
- 4. 本格運行支援**
→ 本格運行に必要な運行経費や車両費の一部を市が支援
※運行経費支援 補助対象経費から運営収入等を差し引いた額と運行形態に応じた補助率のいずれか少ない額
- 5. 立ち上げ支援**
→ 本格運行に伴い運行事業者が必要となる経費を補助
- 6. 地域組織の自立支援**
→ 地域組織の自立のために必要となる経費を補助(本格運行後1年限り)
【標準費】 35万円(全額補助)

運行形態	3ヶ月間	運行期間
子ども専用(1日)	3,000円	200円
子ども専用(2日)	4,000円	4,000円
小学生専用(1日)	5,000円	500円
小学生専用(2日)	6,000円	1,000円

乗客定数(乗客)	運行形態	補助率	補助対象額
20~100	子ども専用	1割	200円
20~100	小学生専用	2割	600円
100~210	小学生専用	1割	600円

全年度標準費 【標準費】 1,200万円(補助率3/5)

「乗って支える目標」の設定方法

地域の自然数と地形条件などの地域特性から利用者数を推計し、アンケート調査の結果に基づいて補正することで、地域コミュニティ交通を運行するための「乗って支える目標」を設定します。

利用者数の推計

乗客人口 × 乗客人口係数 × 乗客人口係数補正係数 × 乗客人口係数補正係数補正係数 × 乗客人口係数補正係数補正係数補正係数 × ...

アンケート調査に基づく補正

地域コミュニティ交通の運行内容とアンケート調査から得られる利用意向に生じるギャップ(目的、運行時間、運賃)から、推計利用者数を補正する。

乗客人口係数	乗客人口係数補正係数	乗客人口係数補正係数補正係数
乗客人口係数	乗客人口係数補正係数	乗客人口係数補正係数補正係数
乗客人口係数	乗客人口係数補正係数	乗客人口係数補正係数補正係数
乗客人口係数	乗客人口係数補正係数	乗客人口係数補正係数補正係数

「乗って支える目標」と適正な運行形態の目安

「乗って支える目標」	運行形態	運賃	収入
50人/日	子ども専用	300円~200円/乗客	乗客定数(乗客収入)
100人/日	小学生専用	300円~200円/乗客	乗客定数(乗客収入)
200人/日	小学生専用	200円/乗客	乗客定数(乗客収入)

参考：神戸市の地域コミュニティ交通の支援制度概要パンフレット

実施主体等	生駒市	国・県	交通事業者	地元住民	企業	その他
	○	—	○	○	—	—
実施予定時期 (評価指標)	令和3(2021)	令和4(2022)	令和5(2023)	令和6(2024)	令和7(2025)	令和8以降
(ガイドブック)	—	運用開始	→	運用開始	→	→

【事業の方向性②：公共交通の情報提供】

事業⑫ 公共交通・おでかけ情報等の広報媒体の作成

事業概要 ○市の総合時刻表、おでかけ情報等を掲載した広報媒体の作成
 市内を運行する鉄道、路線バス、たけまる号をすべて網羅した総合時刻表や、鉄道駅や主要バス停の乗り換え情報、公共交通を利用した公共施設や観光施設へのおでかけ情報等を掲載した広報媒体を作成します。



実施主体等	生駒市	国・県	交通事業者	地元住民	企業	その他
	○	—	○	—	○	公共交通の沿道施設
実施予定時期	令和 3 (2021)	令和 4 (2022)	令和 5 (2023)	令和 6 (2024)	令和 7 (2025)	令和 8 以降
	随時実施					→

事業⑬ 市広報誌やホームページ、SNS 等での情報発信

事業概要 ○市広報誌やホームページ、SNS 等での情報の発信

作成した広報媒体等公共交通についての情報を広く市民に周知するために、市広報誌やホームページ、SNS 等を活用した情報提供を推進します。

<現在の生駒市の交通に関するホームページ>

The screenshot shows the '交通' (Transportation) section of the city website. A red callout box highlights the text: '公共交通を利用することによるメリット等を周知するようなコンテンツに改善等' (Improvements to content that publicizes the merits of using public transport, etc.). The page lists various transportation-related news items and features images of a bus and a van.

実施主体等	生駒市	国・県	交通事業者	地元住民	企業	その他
	○	—	—	—	—	—
実施予定時期	令和 3(2021)	令和 4(2022)	令和 5(2023)	令和 6(2024)	令和 7(2025)	令和 8 以降
	ホームページ 検討	運用開始	→			

事業⑭	イベントを通した公共交通の利用啓発					
事業概要	<p>○継続性のあるイベントとの連携</p> <p>市内のイベントのなかで、毎年実施しているような継続性の高いイベントと連携して、公共交通利用の啓発を行い、公共交通の利用促進を図ります（例：「いこま環境フェスティバル」等）。</p> <p>○新たなイベントの実施</p> <p>公共交通事業者・市民・市の協働によるイベントを通して、普段公共交通を利用していない市民等に気軽に楽しく公共交通を利用してもらうきっかけづくりを行います。</p> <div data-bbox="427 712 1337 1473" style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">＜Osaka Metro でのナゾトキ街歩きゲーム「謎解きメトロ旅」＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・Osaka Metro は、「リアル脱出ゲーム」を企画・運営する株式会社 SCRAP と共催で、「ナゾトキ街歩きゲーム『謎解きメトロ旅』」を販売。 ・1日乗車券「エンジョイエコカード」の利用を啓発。  </div>					
実施主体等	生駒市	国・県	交通事業者	地元住民	企業	その他
	○	-	○	○	○	イベントの実施主体等
実施予定時期	令和 3(2021)	令和 4(2022)	令和 5(2023)	令和 6(2024)	令和 7(2025)	令和 8 以降
	随時実施	→				

事業⑮ モビリティ・マネジメントの実施

事業概要 ○子どもの送迎に対するモビリティ・マネジメントの実施

子どもの通学や塾・習い事等で、家族の方が日常的に駅まで送迎している方等を対象に（子育て世帯等）、夕方以降の公共交通時刻表や安心して待合できる場所の情報等を提供することで、子どもが公共交通を使って安心して帰宅できるような生活スタイルを目指します。

○転入者に対するモビリティ・マネジメントの実施

転入者の交通手段が定着する前に公共交通の利用促進を図るために、転入届を提出する際に市内の総合時刻表やおでかけ情報を掲載した広報誌を配布する等、転入者に公共交通情報を提供します。

＜奈良県宇陀市でのモビリティ・マネジメントの取組事例＞

近畿運輸局
資料Ⅳ-6

1-1 MM(モビリティマネジメント)に関する取組

MM(モビリティマネジメント)
過度に自動車に頼る生活から公共交通や自転車など様々な交通手段を「かしこく」使う生活へと自発的に転換することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策

MM(モビリティマネジメント)の目的
次世代を担う子供達に、交通を取り巻く環境問題や電車・バス等の環境負荷の小さい交通体系について理解してもらうとともに、環境に優しい行動をとってもらうことを目的とした交通環境教室等のイベントを開催している。

宇陀市モビリティマネジメント

対象：奈良県宇陀市菟田野小学校3・4年生54名、教員6名
日時：平成27年11月20日 9:00～10:10
場所：奈良交通様原営業所

プログラム：
・9:00～ 奈良交通バス事業概要説明
・9:05～ バスの役割、運転手について説明
・9:20～ ノンステップバスの説明
車いすでの乗車体験、整備点検の説明
ビット内車体底面の見学
現金、ICカードで運賃支払い体験
・9:50～ 交通と環境について説明
(CO2をあまり出さない環境に良いバスについて)
・10:10～バスに乗車し、洗車機を通り、終了。

コラボレーション


■「奈良県地域公共交通研修会」(奈良運輸支局主催)
・地域の交通計画づくりの中心的役割を担う自治体職員、交通事業者を対象に、必要な知識や情報の提供・コミュニケーション能力などのノウハウ取得を目的に平成27年11月19日～20日の日程で開催。
・研修の1コマとして、環境・バリアフリー学習も兼ねた学校MMを見学。

※モビリティ・マネジメント (Mobility Management) とは、渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを『かしこく』使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取り組みのことです。

実施主体等	生駒市	国・県	交通事業者	地元住民	企業	その他
	○	-	○	○	-	-
実施予定時期	令和3(2021)	令和4(2022)	令和5(2023)	令和6(2024)	令和7(2025)	令和8以降
	随時実施	→				

【事業の方向性③：地元企業等との協働や連携の推進】

事業⑯	企業や病院等の送迎バスとの連携																																																					
事業概要	<p>○地元企業の送迎バス等への一般市民の混乗化の検討</p> <p>市内企業が自社で運行している従業員送迎用バスについて、従業員の利用の少ない時間帯等での一般市民の混乗化（一般市民の乗車可能）を検討します。</p> <p>○病院などの市内施設が運行している送迎バスの混乗化の検討</p> <p>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混乗化（一般市民の乗車可能）を検討します。</p> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">＜兵庫県福崎町の大学バスと連携した取組事例＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・福崎町と神戸医療福祉大学の間で締結した包括連携協定により実現した、全国でも非常に珍しい市町村運営有償運送による大学のバスを持ちこんで運行するバス。 ・既存のコミュニティバスの運行が終了する16：28以降に、駅前(交通広場)と西野南(ボンマルシェ)の2箇所を周回するため、空白時間帯だった午後4～9時の買い物やお出かけの利便性向上。 <div style="background-color: #0070C0; color: white; padding: 5px; text-align: center; font-weight: bold;">[6. 大学バスの改編内容]</div> <div style="background-color: #0070C0; color: white; padding: 5px; font-weight: bold;">① 運行本数の減</div> <p style="text-align: center; color: #0070C0;">まちなか便の最終便1便追加に伴い、1便目の減 (5便 → 4便へ) ※交通空白時間一部解消に伴う</p> <div style="border: 1px solid #FFD700; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p style="text-align: center; font-weight: bold; color: #0070C0;">大学バス 月曜～土曜日</p> <p style="text-align: center; font-size: small;">(日・祝は利用できません)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; font-size: x-small;"> <tr> <td style="text-align: center;">月曜～金曜日</td> <td style="text-align: center;">6:40</td> <td style="text-align: center;">17:35</td> <td style="text-align: center;">18:20</td> <td style="text-align: center;">19:10</td> <td style="text-align: center;">21:25</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">駅前(交通広場)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">西野南(ボンマルシェ前)</td> <td style="text-align: center;">17:45</td> <td style="text-align: center;">17:40</td> <td style="text-align: center;">18:25</td> <td style="text-align: center;">19:15</td> <td style="text-align: center;">21:30</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">駅前(交通広場)</td> <td style="text-align: center;">17:00</td> <td style="text-align: center;">17:50</td> <td style="text-align: center;">18:35</td> <td style="text-align: center;">19:25</td> <td style="text-align: center;">21:40</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">土曜日</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">駅前(交通広場)</td> <td style="text-align: center;">17:00</td> <td style="text-align: center;">17:55</td> <td style="text-align: center;">19:10</td> <td style="text-align: center;">20:10</td> <td style="text-align: center;">21:25</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">西野南(ボンマルシェ前)</td> <td style="text-align: center;">17:05</td> <td style="text-align: center;">18:00</td> <td style="text-align: center;">19:15</td> <td style="text-align: center;">20:15</td> <td style="text-align: center;">21:30</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">駅前(交通広場)</td> <td style="text-align: center;">17:20</td> <td style="text-align: center;">18:10</td> <td style="text-align: center;">19:25</td> <td style="text-align: center;">20:25</td> <td style="text-align: center;">21:40</td> </tr> </table> <p style="font-size: x-small; margin-top: 5px;">福崎町と神戸医療福祉大学の間で締結した包括連携協定により実現した持込車両による市町村運営有償運送です！</p> <p style="font-size: x-small; margin-top: 5px;">駅前とボンマルシェ周辺の施設の利用に つり銭がないようにご用意ください!!</p> </div> </div>						月曜～金曜日	6:40	17:35	18:20	19:10	21:25	駅前(交通広場)						西野南(ボンマルシェ前)	17:45	17:40	18:25	19:15	21:30	駅前(交通広場)	17:00	17:50	18:35	19:25	21:40	土曜日						駅前(交通広場)	17:00	17:55	19:10	20:10	21:25	西野南(ボンマルシェ前)	17:05	18:00	19:15	20:15	21:30	駅前(交通広場)	17:20	18:10	19:25	20:25	21:40
月曜～金曜日	6:40	17:35	18:20	19:10	21:25																																																	
駅前(交通広場)																																																						
西野南(ボンマルシェ前)	17:45	17:40	18:25	19:15	21:30																																																	
駅前(交通広場)	17:00	17:50	18:35	19:25	21:40																																																	
土曜日																																																						
駅前(交通広場)	17:00	17:55	19:10	20:10	21:25																																																	
西野南(ボンマルシェ前)	17:05	18:00	19:15	20:15	21:30																																																	
駅前(交通広場)	17:20	18:10	19:25	20:25	21:40																																																	
実施主体等	生駒市	国・県	交通事業者	地元住民	企業	その他																																																
	○	-	○	-	○	医療機関等																																																
実施予定時期	令和3(2021)	令和4(2022)	令和5(2023)	令和6(2024)	令和7(2025)	令和8以降																																																
	パートナーの検討			運行計画検討																																																		

事業⑰	地元企業等との連携の推進（協賛金・企業広告等）					
事業概要	<p>○商業施設と連携した料金施策</p> <p>市内の商業施設と連携して、たけまる号を利用した買物客への割引乗車券の配布や、買物に利用しやすい回数券の発行など、公共交通利用を啓発するための料金施策を検討し、実施します。</p> <p>○たけまる号への協賛金、企業広告の掲載</p> <p>公共交通の維持・確保や利便性向上のために、たけまる号の運行について、協賛金により運行を支援する事業者等を募集します。また、協賛いただく事業所等の地域貢献を周知するために、たけまる号の車体や車内に企業広告を掲載します。</p>					
実施主体等	生駒市	国・県	交通事業者	地元住民	企業	その他
	○	-	○	-	○	-
実施予定時期	令和 3(2021)	令和 4(2022)	令和 5(2023)	令和 6(2024)	令和 7(2025)	令和 8 以降
	随時実施					

9. 計画の達成に向けた評価

9.1. 評価方法

本計画で示した事業や施策については、関係者が連携して、各事業の計画を立案し (Plan)、その計画に沿って各事業を実施し (Do)、事業の進捗や達成状況、事業実施の評価・検証を行います (Check)。また、評価・検証結果に基づいて、必要に応じて事業の見直し・改善を図ります (Action)。この PDCA サイクルを繰り返し実施し、目標とする将来像の実現を目指します。

また、事業の実施にあたっては、「生駒市の地域公共交通に対する考え」に記載している通り、「事業推進の費用は市と利用者、沿線の地域が適切に分担する」「事業推進にあたっては、必要なルールを定める」ことを念頭にし、公共交通サービス提供の計画案や費用負担等の試算結果を地域（住民や自治会等）に提示し、地域が選択できるように努めます。

なお、この評価や検証、事業の見直し等については、「生駒市地域公共交通活性化協議会」が主体となって実施します。生駒市地域公共交通活性化協議会は、連携計画策定後も毎年協議会を開催して事業の進捗や評価、事業計画の見直し等を行っており、これまでも PDCA サイクルを実践してきています。



図 9-1 PDCAサイクルのイメージ

9.2. 事業と評価指標との関連性

各事業が達成した場合の評価指標の達成状況を以下に示します。協議会を毎年開催し、事業進捗や事業評価（数値目標等）の確認を行うとともに、社会情勢の変化に対応しつつ、よりよい公共交通サービスの提供に努めます。

基本方針	事業の方向性	具体的な事業	実施予定時期					評価		
			令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度以降	事業実施による評価指標の増減数	現況値と目標値
公共交通サービスの活動機会の提供保障による市民の日常生活における活動機会の保障	① 整備優先順位の高い地区への公共交通サービスの提供	鹿ノ台地区における公共交通サービスの提供の検討	運行計画検討	→	→	→	→	→	【買い物】3.8%向上 【通院】4.1%向上	買物や通院の時間帯に合わせて、公共交通サービスを利用できる人(全市)の割合 ●買い物 ・現況値：80.0% ・目標値：87.6% ●通院 ・現況値：79.9% ・目標値：87.8%
		高山地区における公共交通サービスの提供の検討	運行計画検討	→	→	→	→	→	【買い物】0.6%向上 【通院】0.6%向上	
		北田原地区における公共交通サービスの提供の検討	運行計画検討	→	→	→	→	→	【買い物】0.1%向上 【通院】0.1%向上	
		菜畑地区における公共交通サービスの提供の検討	運行計画検討	→	→	→	→	→	【買い物】0.0%向上 【通院】0.0%向上	
		真弓地区における公共交通サービスの提供の検討	運行計画検討	→	→	→	→	→	【買い物】1.5%向上 【通院】1.5%向上	
		桜ヶ丘地区における公共交通サービスの提供の検討	運行計画検討	→	→	→	→	→	【買い物】0.8%向上 【通院】0.8%向上	
		買物や通院等の時間帯に合わせて公共交通サービスの提供の検討	運行計画検討	→	→	→	→	→	【買い物】0.8%向上 【通院】0.8%向上	
		コミュニティセンターを起点とした公共交通サービスの提供の検討	運行計画検討	→	→	→	→	→	※小平尾町地区に公共交通サービスを提供したとき	
		近隣の助け合い輸送等の導入に向けた検討	運行計画検討	→	→	→	→	→	※評価指標に直接影響しないが、趣味等の活動機会の保障が期待できる。	
地域主体の公共交通サービスの検討	④ 高齢者が安心して利用できる移動手段の確保	助け合い輸送の検討	実現可能性検討	→	→	→	→	→	※評価指標に直接影響しないが、徒歩移動が困難な人の様々な活動機会の保障が期待できる。	
		高齢者運転免許自主返納制度等との連携	随時実施	→	→	→	→	→	※評価指標に直接影響しないが、高齢者の公共交通サービスの利用回数の増加が期待できる。	
		生駒市高齢者交通費等助成事業との連携	随時実施	→	→	→	→	→	【生駒駅・東生駒駅】7.7%向上 【学研北生駒駅】21.3%向上	
まちづくりや観光分野と公共交通の連携	⑥ 都市拠点等への公共交通サービスの見直し・改善	将来の生活交通圏域に準じた公共交通サービスの確保	運行計画検討	→	→	→	→	→	※事業①の地区とあすか野地区に公共交通サービスを提供したとき	都市拠点等へ、60分以内に到着できる人(全市)の割合 ●生駒駅または東生駒駅周辺のアクセス ・現況値：68.4% ・目標値：77.1% ●学研北生駒駅周辺のアクセス ・現況値：73.6% ・目標値：94.9% ●南生駒駅周辺のアクセス ・現況値：46.4% ・目標値：51.2%
		道路整備事業と連携した公共交通サービスの検討	運行計画検討	→	→	→	→	→	【生駒駅・東生駒駅】1.0%向上 【南生駒駅】4.8%向上	
		公共交通を活用した観光ルート整備の検討	実施準備	→	→	→	→	→	※評価指標に直接影響しないが、観光客の公共交通サービス利用割合の増加が期待できる。	
新しい技術の活用	⑧ MeaS等の技術を活用した乗継利便性向上の検討	観光情報と合わせた公共交通情報の発信	情報収集	→	→	→	→	→	※評価指標に直接影響しないが、公共交通サービス利用者の満足度の増加が期待できる。	
		ICTを活用した交通システム等の検討	情報収集	→	→	→	→	→	→	
		MeaS等による公共交通乗継利便性向上の検討	情報収集	→	→	→	→	→	→	

基本方針	事業の方向性	具体的な事業	実施予定時期							評価		
			令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度以降	事業実施による評価指標の増減数	現況値と目標値		
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	既存の公共交通サービスの運行形態の見直し・改善	⑩ たけまる号の運行形態の見直し・改善	随時実施	→	→	→	→	→	→	現況値を維持	<p>たけまる号の1日あたりの利用者数</p> <p>●たけまる号全路線の1日あたりの利用者数が、たけまる号を利用する沿線地区の住民基本台帳人口の合計に占める割合</p> <p>・現況値：2.32%</p> <p>・目標値：2.32%</p> <p>※評価指標に直接影響しないが、市内の公共交通利用者の増加が期待できる。</p>	
		⑪ 公共交通サービスの新規運行や運行継続の水準の検討	指標検討	→	→	→	→	→	→			
	公共交通・おでかけ情報等の広報媒体の作成	⑫ 地域主体の公共交通サービス導入ガイドブックの作成	随時実施	→	→	→	→	→	→	→		
		⑬ 市の総合時刻表、おでかけ情報等を掲載した広報媒体の作成	随時実施	→	→	→	→	→	→	→		
		⑭ 市広報誌やホームページ、SNS等での情報発信	HP検討	運用開始	→	→	→	→	→	→		
	公共交通の情報提供	⑮ イベントを通じた公共交通の利用啓発	随時実施	→	→	→	→	→	→	→		
		⑯ モビリティ・マネジメントの実施	随時実施	→	→	→	→	→	→	→		
	地元企業等との協働や連携の推進	⑰ 企業や病院等の送迎バスとの連携	地元企業の送迎バス等への一般市民の混乗化の検討	パートナーの検討	→	→	→	→	→	→		→
		⑱ 地元企業等との連携の推進（協賛金・企業広告等）	商業施設と連携した料金施策	随時実施	→	→	→	→	→	→		→
		⑲ たけまる号への協賛金、企業広告の掲載	随時実施	→	→	→	→	→	→	→		→