

【現計画】

【改訂案】

2.2. 生駒市都市計画マスタープラン（平成 23 年 3 月策定、平成 26 年 9 月変更）

2.2. 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	平成 23 年度～令和 2 年度
まちづくりの将来像	市民が創る めくもりと活力あふれるまち・生駒
目標の柱と方針の柱	<p>目標の柱①：豊かな自然が輝く環境まちづくり</p> <p>目標の柱②：みんなが住み続けたいブランドまちづくり</p> <p>方針 1) 景観を守り魅せる ～豊かな緑に囲まれた生駒らしい景観をまちのブランドに高めよう～</p> <p>方針 2) 良質な住環境を守り強化する ～ゆとり・うるおい・利便性に優れた、良質な住環境を守り育てよう～</p> <p>方針 3) 産業機能を強化する ～活力あふれる産業・学術・研究機能を強化し、定住魅力を高めよう～</p> <p>目標の柱③：誰もが移動しやすいコンパクトなまちづくり</p> <p>方針 1) 都市拠点を強化する ～広域的な賑わいと風格のある、魅力あふれる中心部に発展させよう～</p> <p>方針 2) 地域拠点を強化する ～地域の顔となり身近な生活や交流を支援する拠点機能を育もう～</p> <p>方針 3) 交通環境を充実する ～誰もが移動しやすい交通環境を、みんなで支え、高めよう～</p> <p>目標の柱④：みんなが住み続けられる安全・安心なまちづくり</p>

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	<p>方針 1：市街地環境の維持と適正な土地利用の増進</p> <p>方針 2：次世代に住みつがれる都市(住宅・住環境)</p> <p>方針 3：安心して豊かに暮らすことができる都市(生活像)</p> <p>①誰もが安心して健康に暮らせる都市空間の形成</p> <p>②新たな働き方を可能とする空間の創出</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>⑤安心して子どもを育てられる場の充実</p> <p>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</p> <p>⑦効率的で持続可能な都市運営の推進</p> <p>方針 4：持続的な成長を生む都市(産業)</p> <p>方針 5：誰もが移動しやすいコンパクトな都市(交通)</p> <p>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</p> <p>②広域連携・基幹ネットワークの充実</p> <p>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</p> <p>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)</p>

◆目標の柱②－方針 2：良質な住環境を守り強化する

市民・行政が共に取組む協働	<p>●公共交通サービスの検討</p> <p>・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が移動しやすい環境づくりを目指す。</p> <p>・費用対効果も十分に配慮しながら、地域住民やバス・タクシー事業者などとともに、コミュニティバスや乗合タクシーなどの具体的な方策について検討を進める。</p>
---------------	--

◆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	<p>●拠点を中心とした暮らしを支える空間整備</p> <p>・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</p>
------	---

◆目標の柱②－方針 3：産業機能を強化する

行政施策の推進	<p>●周辺環境と調和した産業・学術拠点機能の立地誘導</p> <p>・企業立地促進に向け、公共交通（バス）の利便性を高める。</p>
---------	---

◆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	<p>●ICT など先端技術の活用</p> <p>・ICT を活用した交通システム等の導入検討</p>
------	---

◆目標の柱③－方針 1：都市拠点を強化する

行政施策の推進	<p>●都市基盤の整備・充実による交通結節点の強化</p> <p>・拠点へのアクセスを向上させるため、駅前広場、駐車・駐輪施設などの公共施設を、環境に配慮しつつ整備し、交通ターミナルとしての機能の充実を図る。</p>
---------	--

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

◆目標の柱③－方針 2：地域拠点を強化する

行政施策の推進	<p>●地域拠点を支える都市基盤の整備・充実</p> <p>・地域拠点へのアクセスを向上させるため、周辺からのアクセス道路網や歩道の整備・充実、バリアフリー化、駐車・駐輪施設など、地域の課題に応じた公共施設等の整備を、環境に配慮しつつ図る。</p>
---------	--

市民・行政が 共に取組む 協働	<p>●乗り換え利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 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を進める。
-----------------------	--

◆目標の柱③－方針3：交通環境を充実する

行政施策 の推進	<p>●公共交通拠点へのアクセス強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 生駒駅周辺の都市計画道路など、都市拠点を支え、公共交通の利用促進を促すアクセス幹線道路について、整備を図る。 <p>●交通需要マネジメントの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 自家用車を利用する市民が、交通手段やその利用方法を工夫して、交通混雑を緩和するためのモビリティ・マネジメントの構築に向け、その制度の構築を目指す。 <p>●拠点駅での交通結節点の機能強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域の特性に合わせ、利用者の立場を考慮した整備を進める。
市民・行政が 共に取組む 協働	<p>●公共交通サービスの検討（再掲）</p> <ul style="list-style-type: none"> バス・鉄道をはじめとする公共交通サービスの維持・充実について、関係機関との連携のもと、取組みを検討し、利便性の向上を目指す。 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を目指す。 費用対効果も十分に配慮しながら、地域住民やバス・タクシー事業者などとともに、コミュニティバスや乗合タクシーなどの具体的な方策について検討を進める。 地球環境問題への配慮や道路交通の円滑化を図るために、関係機関とも連携しながら、バスの運行状況などの情報提供の方策について、関係機関と協議を行う。 公共交通の利用を促進するとともに、地球環境への影響を配慮し、ノーマイカーデーや駅周辺へのマイカー乗り入れ規制の導入について、関係機関とも連携し、導入の効果や影響なども考慮しながら、導入地区の検討を進める。 <p>●地域の生活交通の維持や活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域の生活交通のあり方を検討するため、市民・交通事業者・行政などで構成する生駒市地域公共交通活性化協議会を設置し、具体的な取組みなどを協議する。 <p>●駅及び駅周辺のユニバーサルデザインの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通機関の利便性と安全性の向上のため、鉄道事業者や関係機関と連携しながら駅とその周辺をユニバーサルデザインに配慮した整備を進める。
市民の取組み への支援	<p>●意識啓発への取組み</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路・交通対策等に関し、地球環境問題への配慮や道路交通の円滑化の観点から、公共交通利用への転換を示すなど、市民の意識啓発のための情報発信を図る。 市民の公共交通サービスに関する施策のあり方や利用促進への意識を啓発するために、公共交通サービスの状況や利用情報など、情報の発信を図る。 <p>●公共交通の利用促進の取組み</p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道・バス等の公共交通や、駅・バス停周辺の施設などについて、利用情報を収集し発信することで、誰もが公共交通を利用しやすい環境づくりにつながる、市民の自主的な取組みを支援する。 公共交通利用への意識付けや利用促進につながる、市民が自主的に進めるイベント開催等への取組みに対し、支援を図る。

◆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	<p>●地域の移動手段の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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

参考：次期生駒市都市計画マスタープラン（検討中）

計画期間	20年後のまちの姿を展望しつつ、概ね10年後における都市計画の基本的な指針として、計画を改定中
都市づくりの目標	都市づくりの目標：住まい方・暮らし方を選択できるまち
都市空間像	①市街地環境の維持と土地利用の増進 ②拠点の形成と連携・アクセスの充実 ③地域類型ごとの特性を生かした地域づくり ④誰もが生活しやすい圏域の形成 ⑤空間資源を活用した活動を育む場の創出
分野別の都市づくり方針	①災害に強い都市(防災) ②安心して豊かに暮らすことができる都市(生活像) ③持続的な成長を生む都市(産業) <学研北生駒駅圏域の例> ・拠点ごとの特性に応じた機能の充実・強化：学研北生駒駅中心地区の拠点性の充実・強化 ④誰もが移動しやすいコンパクトな都市(交通) <学研北生駒駅圏域の例> ・道路交通ネットワークの形成：国道163号バイパスや学研都市内クラスター連携道路の整備を推進 ・地域の移動手段の確保：地域の交通結節点である学研北生駒駅を起点とした公共交通ネットワークの確保を図るとともに、鉄道やバス利用者が利用しやすい歩道等の交通環境整備 ⑤豊かで多様な自然と共生する景観都市(自然的環境)

※生駒市都市計画審議会都市計画マスタープラン策定検討部会の会議資料をもとに作成

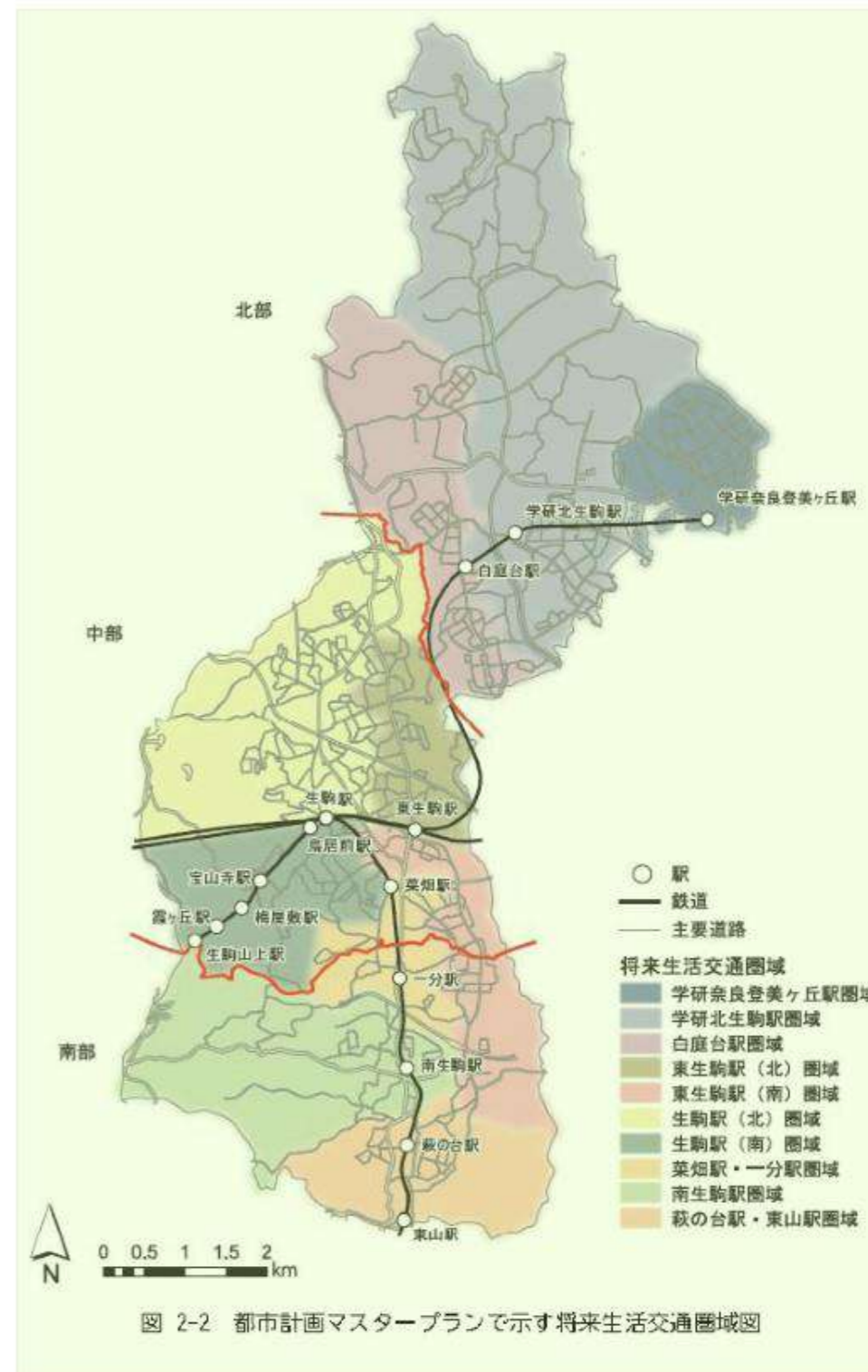


図 2-2 都市計画マスタープランで示す将来生活交通圏域図

2.4. その他の関連計画

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 2-1 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	<ul style="list-style-type: none"> ・モビリティ・マネジメントなど、公共交通機関の利用促進 ・地域公共交通網形成計画に即した公共交通サービスの検討 ・歩行者空間の整備
H31～R10 年度 ※R5 年度中間目標		
生駒市エネルギービジョン	低炭素なまちづくりと暮らし方の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスの運行路線の拡大
短期：H26～H30 年度、 中長期目標年度：R12 年度		
生駒市環境モデル都市アクションプラン	環境にやさしい移動手段の普及促進	<ul style="list-style-type: none"> ・公用車及びコミュニティバスなどの車両更新時における電気自動車導入検討 ・事業者と連携した、超小型モビリティの普及・活用の検討 ・公用車での超小型モビリティの運用 ・ICTを活用したオンデマンド型シェアリング交通サービスであるAI運行バスの導入検討 ・AIを活用した交通需要予測モデル構築の検討 ・ICT技術を活用した自転車シェアリングの検討
H31～R5 年度		
生駒市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画	生きがいづくりや社会参加の促進	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスの運行（新たな地域への導入の検討） ・高齢者交通費等助成事業（生きいきクーポン券） ・交通安全意識の高揚を図り、高齢者が安全に移動できる環境整備を進める ・公共空間において、わかりやすい案内表示を行い、高齢者の外出を支援する
第7期：H30～R2 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	<ul style="list-style-type: none"> ・障がい者等交通費助成事業（生きいきクーポン券） ・コミュニティバスの運行と利用支援
第5期：H30～R2 年度		
生駒市スポーツ推進計画	“だれもが”利用しやすい施設環境を整備します	<ul style="list-style-type: none"> ・施設までの交通手段の確保（スポーツイベントや大会開催時の参加者の送迎）
H28～R2 年度		

2.4. その他の関連計画

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 2-1 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	<ul style="list-style-type: none"> ・モビリティ・マネジメントなど、公共交通機関の利用促進 ・地域公共交通網形成計画に即した公共交通サービスの検討 ・歩行者空間の整備
H31～R10 年度 ※R5 年度中間目標		
生駒市エネルギービジョン	低炭素なまちづくりと暮らし方の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスの運行路線の拡大
短期：H26～H30 年度、 中長期目標年度：R12 年度		
生駒市環境モデル都市アクションプラン	環境にやさしい移動手段の普及促進	<ul style="list-style-type: none"> ・公用車及びコミュニティバスなどの車両更新時における電気自動車導入検討 ・事業者と連携した、超小型モビリティの普及・活用の検討 ・公用車での超小型モビリティの運用 ・ICTを活用したオンデマンド型シェアリング交通サービスであるAI運行バスの導入検討 ・AIを活用した交通需要予測モデル構築の検討 ・ICT技術を活用した自転車シェアリングの検討
H31～R5 年度		
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	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスの運行（新たな地域への導入の検討） ・高齢者交通費等助成事業（生きいきクーポン券） ・交通安全意識の高揚を図り、高齢者が安全に移動できる環境整備を進める ・公共空間において、わかりやすい案内表示を行い、高齢者の外出を支援する
第8期：R3～R5 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	<ul style="list-style-type: none"> ・障がい者等交通費助成事業（生きいきクーポン券） ・コミュニティバスの運行と利用支援
第6期：R3～R5 年度		
生駒市スポーツ推進計画	“だれもが”利用しやすい施設環境を整備します	<ul style="list-style-type: none"> ・施設までの交通手段の確保（スポーツイベントや大会開催時の参加者の送迎）
改訂版：H28～R5 年度		

【現計画】

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
生駒市商工観光ビジョン	<ul style="list-style-type: none"> ・操業・イノベーション環境の向上 ・人材確保・育成の支援 ・生駒市駅周辺商業集積地の活性化 	<ul style="list-style-type: none"> ◆事業活動を支える都市基盤の整備 ・道路や公共交通、雨水排水対策など、学研生駒テクノエリアにおける都市基盤の整備を進める ◆通勤環境の向上 ・公共交通のあり方など、学研生駒テクノエリア立地企業への交通手段の充実について検討する ◆歩いて楽しい駅周辺の統一感の創出 ・資源調査や観光サインの整備を進めるとともに、統一感を持った景観づくりに向けたデザインの誘導や地域資源の活用について検討する
H29年度下半期～R4年度		
けいはんな学研都市新たな都市創造に向けて「新たな都市創造プラン」	世界に先駆けスマートな暮らしを育む次世代インフラ整備を促進	<ul style="list-style-type: none"> ・急速に進化するICTを環境・エネルギー、交通、イノベーションなどに活用して新たなライフスタイル（スマートな暮らし）を育成 ・JR片町線（学研都市線）及びJR奈良線の複線化を促進、近鉄けいはんな線の延伸協議 ・ICTを活用した次世代型の連節バス、カーシェアリングシステムなど、モビリティを高める新たな交通システム等の展開
H28年度～R7年度		
奈良県公共交通基本計画	<ul style="list-style-type: none"> ・社会インフラとしての公共交通 ・移動ニーズに応じた交通サービスの実現 ・関係者の連携・協働 ～奈良モデル～ ・バリエーション豊かな交通サービス ・まちづくりの他、保健、医療、福祉、教育、観光、産業等に係る施策との連携 ・データに基づく実証的アプローチ 	<ul style="list-style-type: none"> ◆これまでの取組を更に推進していくもの ・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「地域公共交通網形成計画」の策定 ・まちづくりや保健、医療、福祉、教育、観光、産業等に係る施策との連携 ・公共交通の利用環境の整備 ・公共交通のソフト面での利用促進 ・市町村との連携・協働 ・県民等とのコミュニケーション ・災害等緊急時の対応 ・交通安全の取組との連携 ◆取組内容を今後新たに検討するもの ・まちづくりや保健、医療、福祉、教育、観光、産業等に係る施策との連携 ・県によるタクシー事業者、運転代行事業者、レンタカー事業者等との更なる協働のあり方 ・無人化された鉄道駅の再活性化 ・新たな交通サービスの実現に向けて ・働く場としての交通事業者のあり方 ・運賃の活用 ・財政支出のあり方 ・県職員をはじめ公共交通に関する人材の育成 ・行政が提供する交通サービスに係る今後の契約のあり方
H28年度～R2年度		

【改訂案】

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
生駒市商工観光ビジョン	<ul style="list-style-type: none"> ・操業・イノベーション環境の向上 ・人材確保・育成の支援 ・生駒市駅周辺商業集積地の活性化 	<ul style="list-style-type: none"> ◆事業活動を支える都市基盤の整備 ・道路や公共交通、雨水排水対策など、学研生駒テクノエリアにおける都市基盤の整備を進める ◆通勤環境の向上 ・公共交通のあり方など、学研生駒テクノエリア立地企業への交通手段の充実について検討する ◆歩いて楽しい駅周辺の統一感の創出 ・資源調査や観光サインの整備を進めるとともに、統一感を持った景観づくりに向けたデザインの誘導や地域資源の活用について検討する
H29年度下半期～R4年度		
けいはんな学研都市新たな都市創造に向けて「新たな都市創造プラン」	世界に先駆けスマートな暮らしを育む次世代インフラ整備を促進	<ul style="list-style-type: none"> ・急速に進化するICTを環境・エネルギー、交通、イノベーションなどに活用して新たなライフスタイル（スマートな暮らし）を育成 ・JR片町線（学研都市線）及びJR奈良線の複線化を促進、近鉄けいはんな線の延伸協議 ・ICTを活用した次世代型の連節バス、カーシェアリングシステムなど、モビリティを高める新たな交通システム等の展開
H28年度～R7年度		
奈良県公共交通基本計画	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ◆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
改訂版：R4年度～R8年度		

【現計画】

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
奈良県地域公共交通網形成計画 H28年度～	<ul style="list-style-type: none"> ・県、市町村、交通事業者、県民等による連携の証 ・公共交通とまちづくりのデッサン ・協議会の枠組みを活用し、実効性、継続性の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりや保健、医療、福祉、教育、観光、産業等に係る施策との連携 ・公共交通の利用環境の整備 ・公共交通のソフト面での利用促進

【改訂案】

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
奈良県地域公共交通計画 R5年度～R9年度	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ◆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

2.5. 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、「持続可能で誰もが円滑に移動でき機能的で利便性が高い公共交通」「目的に応じて活動や交流ができる場所とそれらをつなぐネットワークが形成されたコンパクトな都市構造」などが示されています。

表 2-2 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）

計画名称	公共交通等に関する方針等
生駒市総合計画	[5年後の目標：交通ネットワークと生活基盤の整備] ・ 持続可能で誰もが円滑に移動でき機能的で利便性が高い公共交通 の施策が進んでいる。 [戦略的なまちづくりの視点] ・ 自宅と職場をつなぐ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 。 ・ 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つなぐ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。
生駒市都市計画マスタープラン	・ みんなが住み続けたいブランドまちづくり ・ 誰もが移動しやすいコンパクトなまちづくり
生駒市地域公共交通総合連携計画	・ 市民が日常生活を行う上で必要となる活動機会を確保するために、市が主体となって公共交通サービスを提供
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）
生駒市エネルギービジョン	・ コンパクトなまちづくりとライフスタイルの転換（低炭素なまちづくりと暮らし方の推進）
生駒市環境モデル都市アクションプラン	・ 環境がまちをつくる（魅力あるコンパクトシティの整備、環境にやさしい移動手段の普及促進）
生駒市高齢者保健福祉計画・介護保健事業計画	・ 生きがいづくりや社会参加の促進（社会参加の促進、高齢者にやさしいまちづくりの推進）
生駒市障がい者福祉計画	・ 安心して暮らし続けるために（生活支援にかかるサービスの充実：障がい者の外出支援の一助としてコミュニティバスの利用料金割引実施）
生駒市スポーツ推進計画	・ だれもが利用しやすい施設環境の整備
生駒市商工観光ビジョン	・ 地域企業の支援（工業）：事業活動を支える都市基盤の整備（学研生駒テクノエリアにおける公共交通の整備） ・ 人材確保・育成の支援（工業）：通勤環境の向上（学研生駒テクノエリア立地企業への交通手段の充実） ・ 生駒駅周辺商業集積地の活性化（商業・サービス業）：歩いて楽しい駅周辺の統一感の創出（統一感を持った景観づくりに向けたデザインの誘導や地域資源の活用）

2.5. 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、「持続可能で誰もが円滑に移動でき機能的で利便性が高い公共交通」「目的に応じて活動や交流ができる場所とそれらをつなぐネットワークが形成されたコンパクトな都市構造」などが示されています。

表 2-2 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）

計画名称	公共交通等に関する方針等
生駒市総合計画	[5年後の目標：交通ネットワークと生活基盤の整備] ・ 持続可能で誰もが円滑に移動でき機能的で利便性が高い公共交通 の施策が進んでいる。 [戦略的なまちづくりの視点] ・ 自宅と職場をつなぐ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 。 ・ 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つなぐ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。
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
生駒市地域公共交通総合連携計画	・ 市民が日常生活を行う上で必要となる活動機会を確保するために、市が主体となって公共交通サービスを提供
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）
生駒市エネルギービジョン	・ コンパクトなまちづくりとライフスタイルの転換（低炭素なまちづくりと暮らし方の推進）
生駒市環境モデル都市アクションプラン	・ 環境がまちをつくる（魅力あるコンパクトシティの整備、環境にやさしい移動手段の普及促進）
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、高齢者交通費等助成事業実施）
生駒市障がい者福祉計画	・ 安心して暮らし続けるために（生活支援にかかるサービスの充実：障がい者の外出支援の一助としてコミュニティバスの利用料金割引実施）
生駒市スポーツ推進計画	・ だれもが利用しやすい施設環境の整備
生駒市商工観光ビジョン	・ 地域企業の支援（工業）：事業活動を支える都市基盤の整備（学研生駒テクノエリアにおける公共交通の整備） ・ 人材確保・育成の支援（工業）：通勤環境の向上（学研生駒テクノエリア立地企業への交通手段の充実） ・ 生駒駅周辺商業集積地の活性化（商業・サービス業）：歩いて楽しい駅周辺の統一感の創出（統一感を持った景観づくりに向けたデザインの誘導や地域資源の活用）

(2) 鉄道
1) 運行状況

- ・ 生駒市の玄関口である生駒駅を中心に、奈良市や難波・三宮方面への近鉄奈良線、王寺方面への近鉄生駒線、大阪南港・本町方面への近鉄けいはんな線が、基幹的な公共交通として運行しています。
- ・ 平日の運行本数は、近鉄奈良線は 200 本/日・片道以上、けいはんな線は 100 本/日・片道以上と、生駒市と他都市を結ぶ広域的・基幹的な公共交通ネットワークとして機能しています。また、生駒線も 70 本/日・片道程度の運行があり、市内の南部地域の基幹的な公共交通ネットワークとして機能しています。

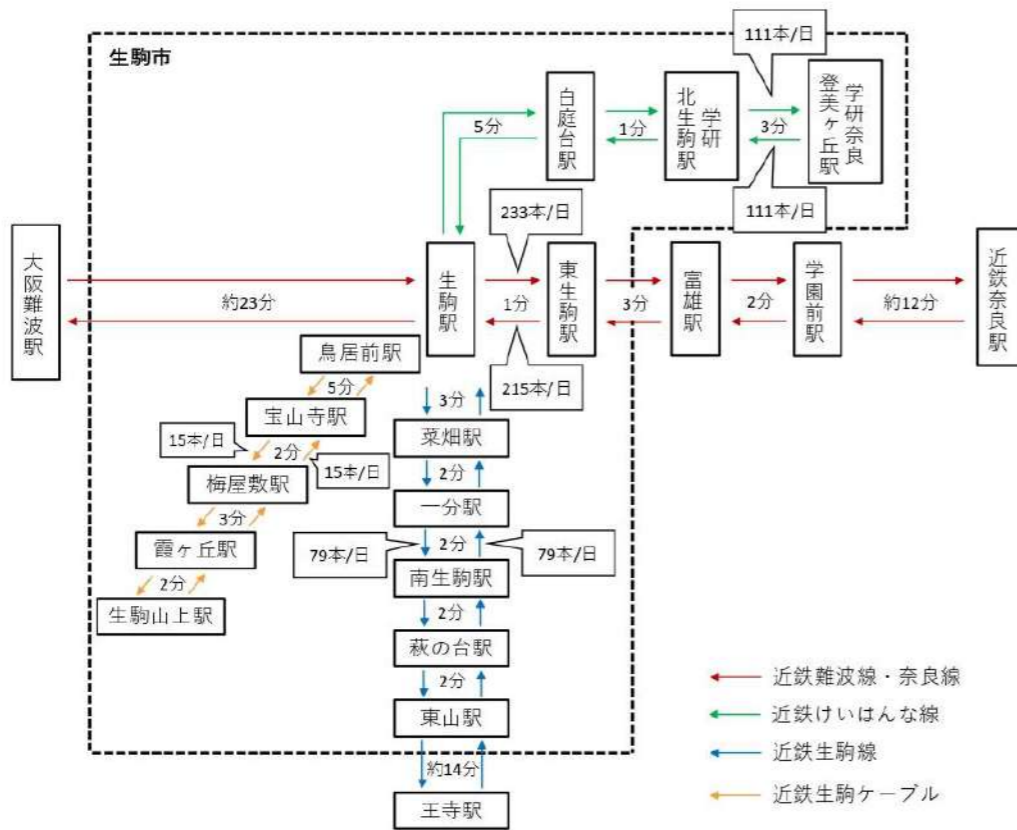


図 5-4 鉄道の運行情報 (平日)

出典：鉄道事業者 HP

(2) 鉄道
1) 運行状況

- ・ 生駒市の玄関口である生駒駅を中心に、奈良市や難波・三宮方面への近鉄奈良線、王寺方面への近鉄生駒線、大阪南港・本町方面への近鉄けいはんな線が、基幹的な公共交通として運行しています。
- ・ 平日の運行本数は、近鉄奈良線は 200 本/日・片道以上、けいはんな線は 100 本/日・片道以上と、生駒市と他都市を結ぶ広域的・基幹的な公共交通ネットワークとして機能しています。また、生駒線も 70 本/日・片道程度の運行があり、市内の南部地域の基幹的な公共交通ネットワークとして機能しています。

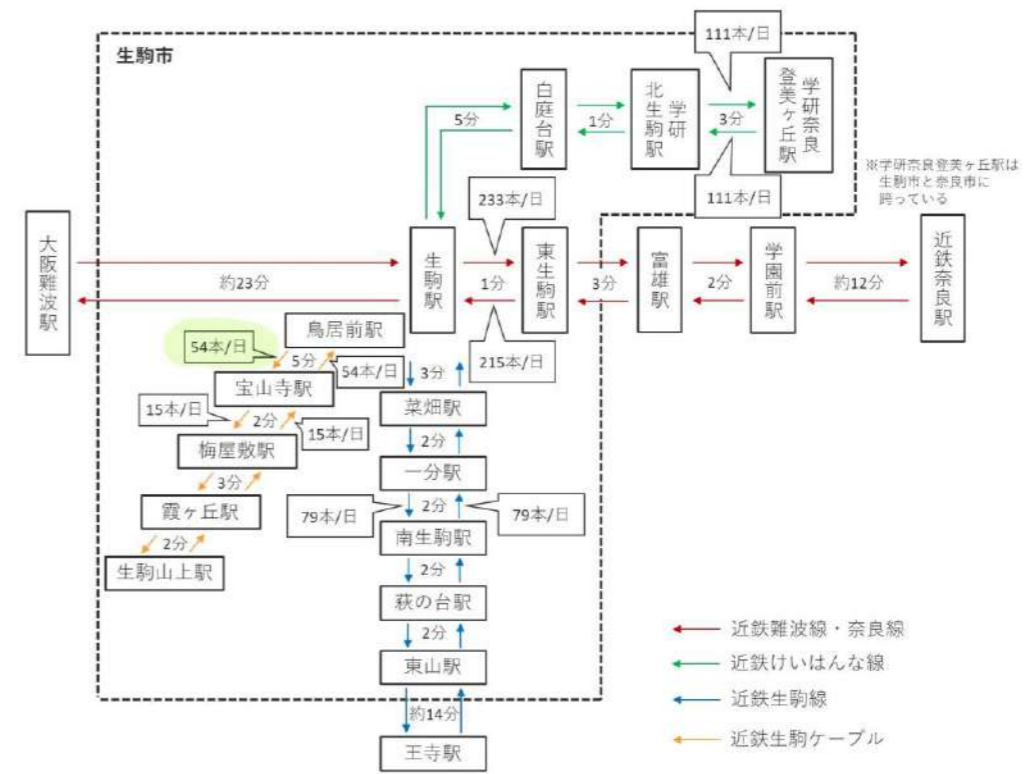


図 5-4 鉄道の運行情報 (平日)

出典：鉄道事業者 HP (令和 2 年 9 月時点)

(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といえます。広域的な公共交通である鉄道までの移動手段として、また、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。
- ・ただし、これまでの減便等に加え、都市拠点に直結する便がない地域があること、矢田丘陵で隔てられている竜田川沿い・富雄川沿いを連絡する東西方向の系統が少ないこと、南北方向を直結運行する系統がない等、課題があります。

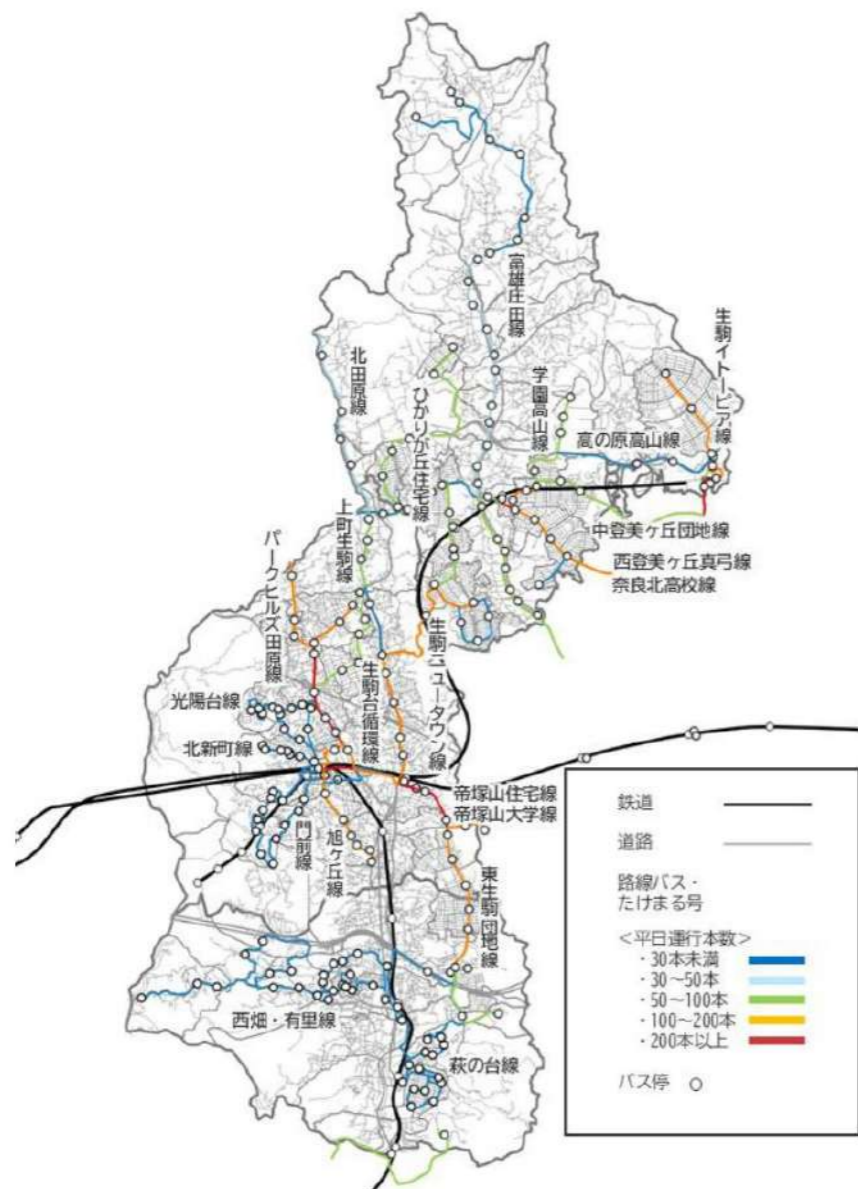


図 5-6 路線バス・たけまる号の運行本数

出典：バス事業者HP、数値地図

(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といえます。広域的な公共交通である鉄道までの移動手段として、また、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。
- ・ただし、これまでの減便等に加え、都市拠点に直結する便がない地域があること、矢田丘陵で隔てられている竜田川沿い・富雄川沿いを連絡する東西方向の系統が少ないこと、南北方向を直結運行する系統がない等、課題があります。

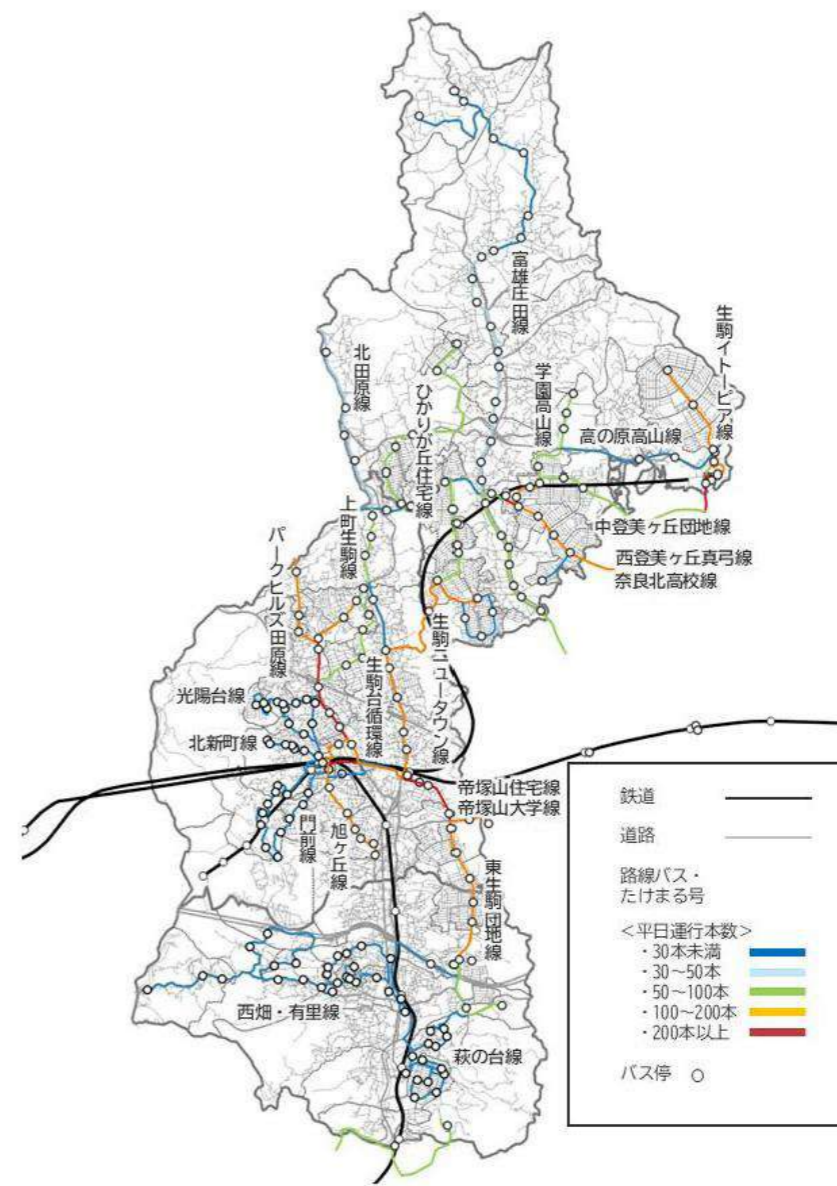


図 5-6 路線バス・たけまる号の運行本数

出典：バス事業者HP（令和2年9月時点）、数値地図

(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、市や沿線地域からの負担で補っています。
- ・ 路線は、光陽台線、門前線、北新町線、西畑・有里線、萩の台線の5路線があります。

(4) コミュニティバス「たけまる号」

1) 運行状況

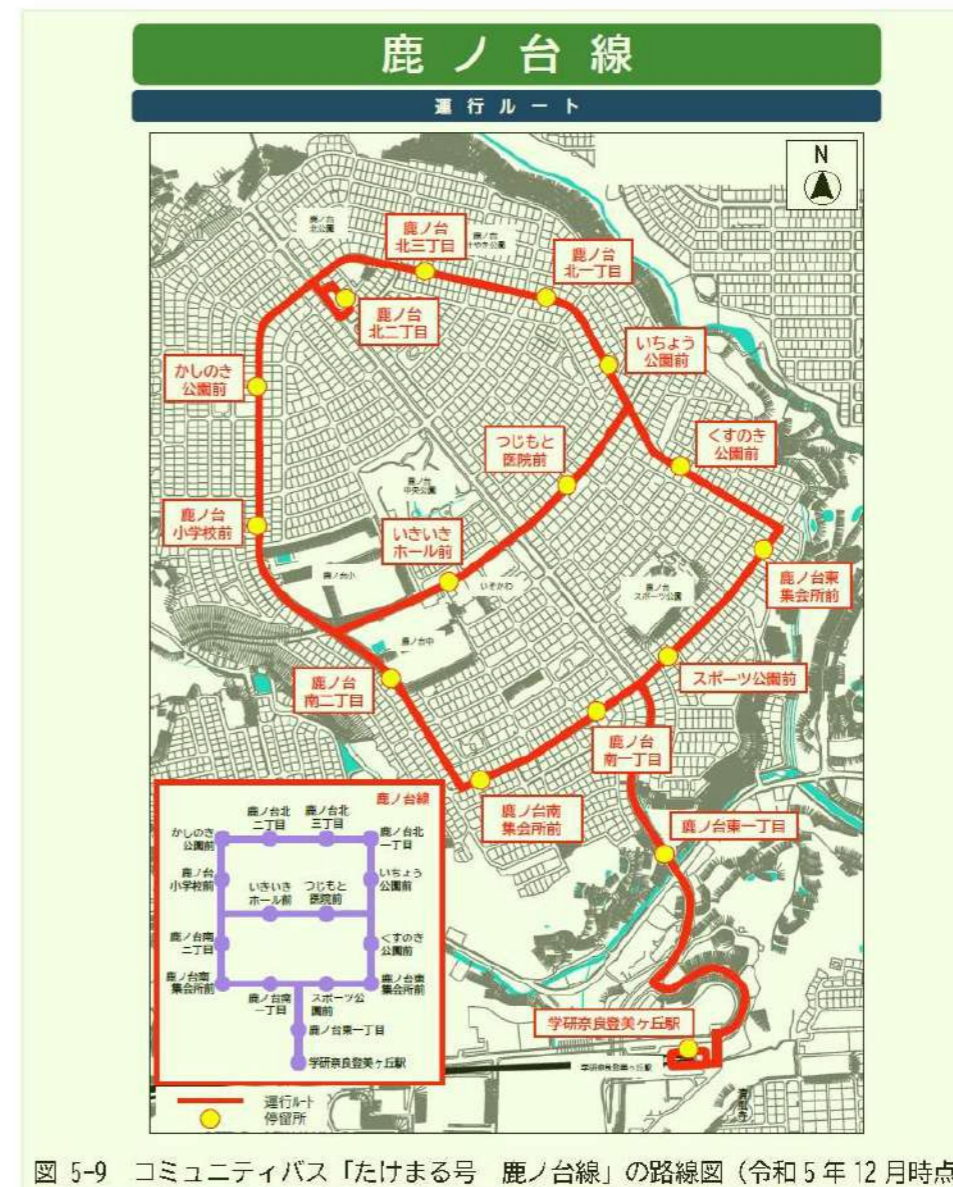
- ・ コミュニティバス「たけまる号」は、自動車を運転しない方でも日常生活に必要な買い物や通院ができるように昼間時間帯を中心に運行し、市民の活動機会を確保するための公共交通サービスの一つとして、重要な役割を担っています。また、運行に必要な費用が運賃収入だけでは不足する場合、市や沿線地域からの負担で補っています。
- ・ 路線は、光陽台線、門前線、北新町線、西畑・有里線、萩の台線の5路線があります(R2年時点)。R6年1月から新たに鹿ノ台線が本格運行し、計6路線になりました。



図 5-8 コミュニティバス「たけまる号」の路線図



図 5-8 コミュニティバス「たけまる号」の路線図(令和2年9月時点)



5.3.3. 公共交通の現状からみた問題点

○鉄道の問題

<駅までのアクセス手段が不便>

- ・市内の鉄道は、近畿日本鉄道による近鉄難波線・奈良線、けいはんな線、生駒線、生駒ケーブルが基幹的な公共交通として、また、大阪や奈良への広域的な移動のための公共交通として運行しています。
- ・鉄道の1日あたり輸送人員は、近鉄生駒線の萩の台駅等の利用者数がやや減少傾向にあります。人口減少による利用者減少の可能性もあり、近鉄生駒線を中心に基幹的な公共交通の維持も必要となってきます。
- ・駅アクセス手段の問題として、北部地域では地域拠点である学研北生駒駅等でバス本数の少なさ、南部地域では南生駒駅等でバスの運行がないことへの意見が見られます。学研北生駒駅は、南側にバスターミナルやタクシーベイ、一般車両の送迎スペースが整備されており、交通結節点としての機能を有しています。しかし、南生駒駅は、東側に一般車両の送迎スペース、駅南西方向の少し離れた場所にたけまる号のバス停があり、交通結節点としての機能が不足しています。

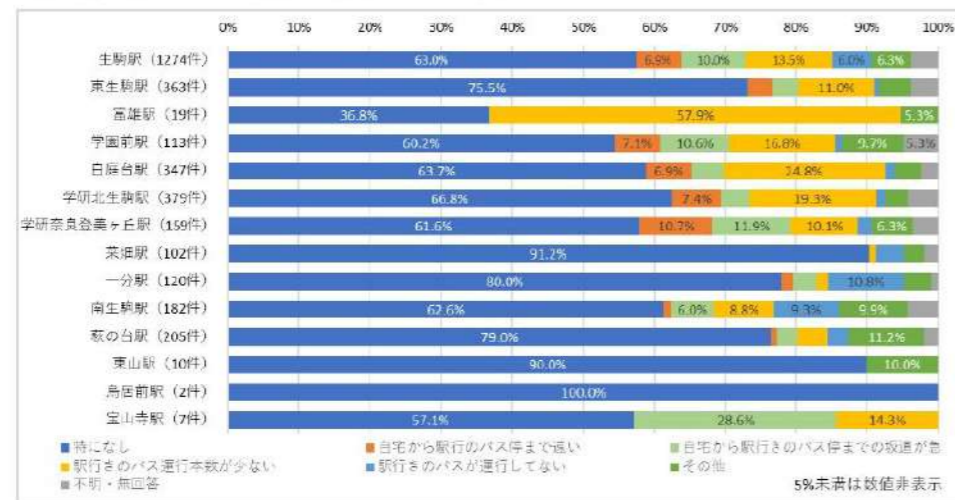


図 5-33 駅への移動で不便な点 (p.27 下図の再掲)

出典：令和2年度住民アンケート調査結果（生駒市）



図 5-34 学研北生駒駅と南生駒駅の駅周辺の状況

5.3.3. 公共交通の現状からみた問題点

○鉄道の問題

<駅までのアクセス手段が不便>

- ・市内の鉄道は、近畿日本鉄道による近鉄難波線・奈良線、けいはんな線、生駒線、生駒ケーブルが基幹的な公共交通として、また、大阪や奈良への広域的な移動のための公共交通として運行しています。
- ・鉄道の1日あたり輸送人員は、近鉄生駒線の萩の台駅等の利用者数がやや減少傾向にあります。人口減少による利用者減少の可能性もあり、近鉄生駒線を中心に基幹的な公共交通の維持も必要となってきます。
- ・駅アクセス手段の問題として、北部地域では地域拠点である学研北生駒駅等でバス本数の少なさ、南部地域では南生駒駅等でバスの運行がないことへの意見が見られます。学研北生駒駅は、南側にバスターミナルやタクシーベイ、一般車両の送迎スペースが整備されており、交通結節点としての機能を有しています。しかし、南生駒駅は、東側に一般車両の送迎スペース、駅南西方向の少し離れた場所にたけまる号のバス停があり、交通結節点としての機能が不足しています。

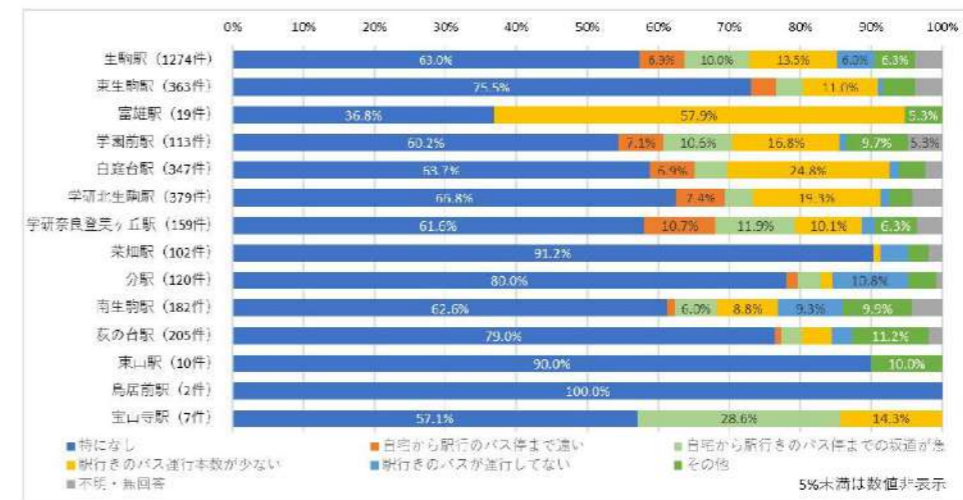


図 5-34 駅への移動で不便な点 (p.27 下図の再掲)

出典：令和2年度住民アンケート調査結果（生駒市）



図 5-35 学研北生駒駅と南生駒駅の駅周辺の状況 (令和2年9月時点)

○たけまる号の問題

<行政負担額の増加の懸念>

- ・市内のたけまる号は、奈良交通と生駒交通により5路線が運行しており、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。
- ・新規路線の開業等により、たけまる号の年間輸送人員は少しずつ増加しています。しかし、たけまる号の運営には行政による負担も含まれており、行政負担額も少しずつ増加しています。今後の生産年齢人口減少や少子高齢化が進展、新たな公共交通サービスの提供を鑑みると、行政負担額の増加の懸念があります。また、限りある財源の中での公共交通への予算の適切な使い方を考えると、たけまる号の運行目的（活動機会の保障）にあった効果的な投資になっているか検証も求められています。



図 5-37 たけまる号の行政負担額の推移

出典：生駒市資料

○公共交通利用者の減少による交通事業者の経営継続が困難

- ・生産年齢人口の減少や少子高齢化により、市内の公共交通の利用者数の減少や、収入の減少が懸念されます。また、交通事業者側の乗務員不足や高齢化の問題も深刻化しています。
- ・このような状況が続くと、交通事業者の事業環境の悪化を招き、活動機会の保障に向けた公共交通サービスの提供が難しくなる可能性があります。

○たけまる号の問題

<行政負担額の増加の懸念>

- ・市内のたけまる号は、奈良交通と生駒交通により5路線が運行しており、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(令和2年時点)。また、令和4年8月から実証運行を続けていた鹿ノ台線が令和6年1月から本格運行し、たけまる号は計6路線となりました。
- ・新規路線の開業等により、たけまる号の年間輸送人員は少しずつ増加しています。しかし、たけまる号の運営には行政による負担も含まれており、行政負担額も少しずつ増加しています。今後の生産年齢人口減少や少子高齢化が進展、新たな公共交通サービスの提供を鑑みると、行政負担額の増加の懸念があります。また、限りある財源の中での公共交通への予算の適切な使い方を考えると、たけまる号の運行目的（活動機会の保障）にあった効果的な投資になっているか検証も求められています。



図 5-38 たけまる号の運行委託費の推移

出典：生駒市資料（決算書）

※令和4年度の委託費及び年間輸送人員は、鹿ノ台線の実証運行（令和4年8月～令和5年3月）も含む。

○環境問題に対する社会的な要請（地域特性に応じた環境にやさしい公共交通システム）

- ・生駒市は、平成 26 年に低炭素社会の実現に取り組む「環境モデル都市」に大都市近郊の住宅都市として初めて選定されました。
- ・さらに、SDGs（Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標）の視点から、低炭素化と持続的発展を両立する地域モデルとの実現を先導することを目指した取組の推進により、令和元年に「SDGs 未来都市」にも選定されました。
- ・「環境モデル都市」「SDGs 未来都市」として、路線バス等従来型の公共交通手段も活用しながら、地域特性に応じた公共交通システムの構築検討を進め、環境負荷軽減に向けて、効率的で環境にやさしい交通体系を整備していく必要があります。

※SDGs とは、2015 年の国連サミットで採択された「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会を実現するための国際目標であり、世界全体で 2030 年を目指して明るい未来を作るための 17 のゴールと 169 のターゲットから構成されています。

※17 のゴールは、①貧困、②飢餓、③保健、④教育、⑤ジェンダー、⑥水・衛生、⑦エネルギー、⑧成長・雇用、⑨イノベーション、⑩不平等、⑪都市、⑫生産・消費、⑬気候変動、⑭海洋資源、⑮陸上資源、⑯平和、⑰実施手段となっており、世界が直面する課題を網羅的に示しています。



図 5-39 観光地と公共交通ネットワーク（令和 2 年 9 月時点）

○環境問題に対する社会的な要請（地域特性に応じた環境にやさしい公共交通システム）

- ・生駒市は、平成 26 年に低炭素社会の実現に取り組む「環境モデル都市」に大都市近郊の住宅都市として初めて選定されました。
- ・さらに、SDGs（Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標）の視点から、低炭素化と持続的発展を両立する地域モデルとの実現を先導することを目指した取組の推進により、令和元年に「SDGs 未来都市」にも選定されました。
- ・「環境モデル都市」「SDGs 未来都市」として、路線バス等従来型の公共交通手段も活用しながら、地域特性に応じた公共交通システムの構築検討を進め、環境負荷軽減に向けて、効率的で環境にやさしい交通体系を整備していく必要があります。

※SDGs とは、2015 年の国連サミットで採択された「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会を実現するための国際目標であり、世界全体で 2030 年を目指して明るい未来を作るための 17 のゴールと 169 のターゲットから構成されています。

※17 のゴールは、①貧困、②飢餓、③保健、④教育、⑤ジェンダー、⑥水・衛生、⑦エネルギー、⑧成長・雇用、⑨イノベーション、⑩不平等、⑪都市、⑫生産・消費、⑬気候変動、⑭海洋資源、⑮陸上資源、⑯平和、⑰実施手段となっており、世界が直面する課題を網羅的に示しています。

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。

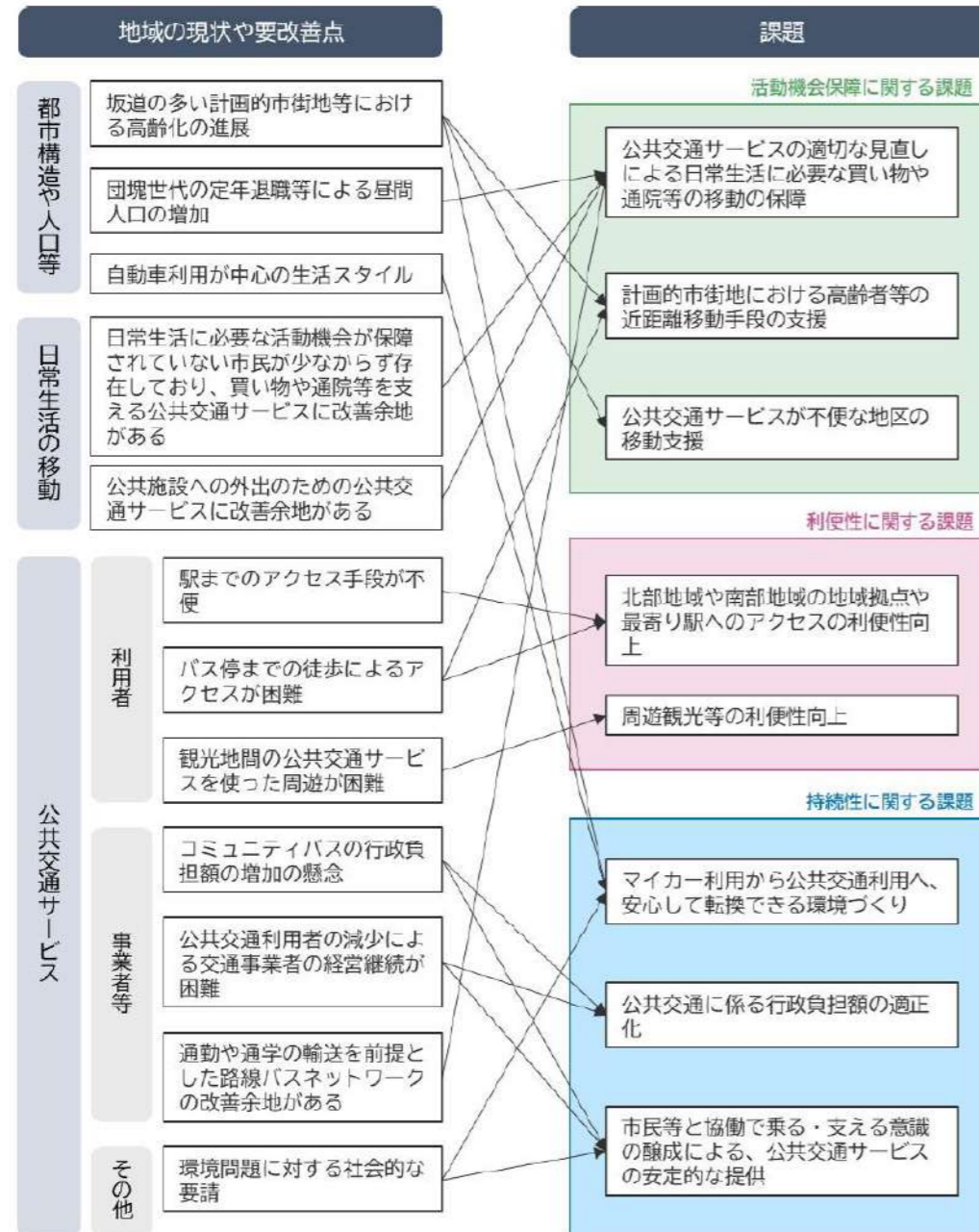


図 6-1 地域や公共交通の現状と今後の課題

6. 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。

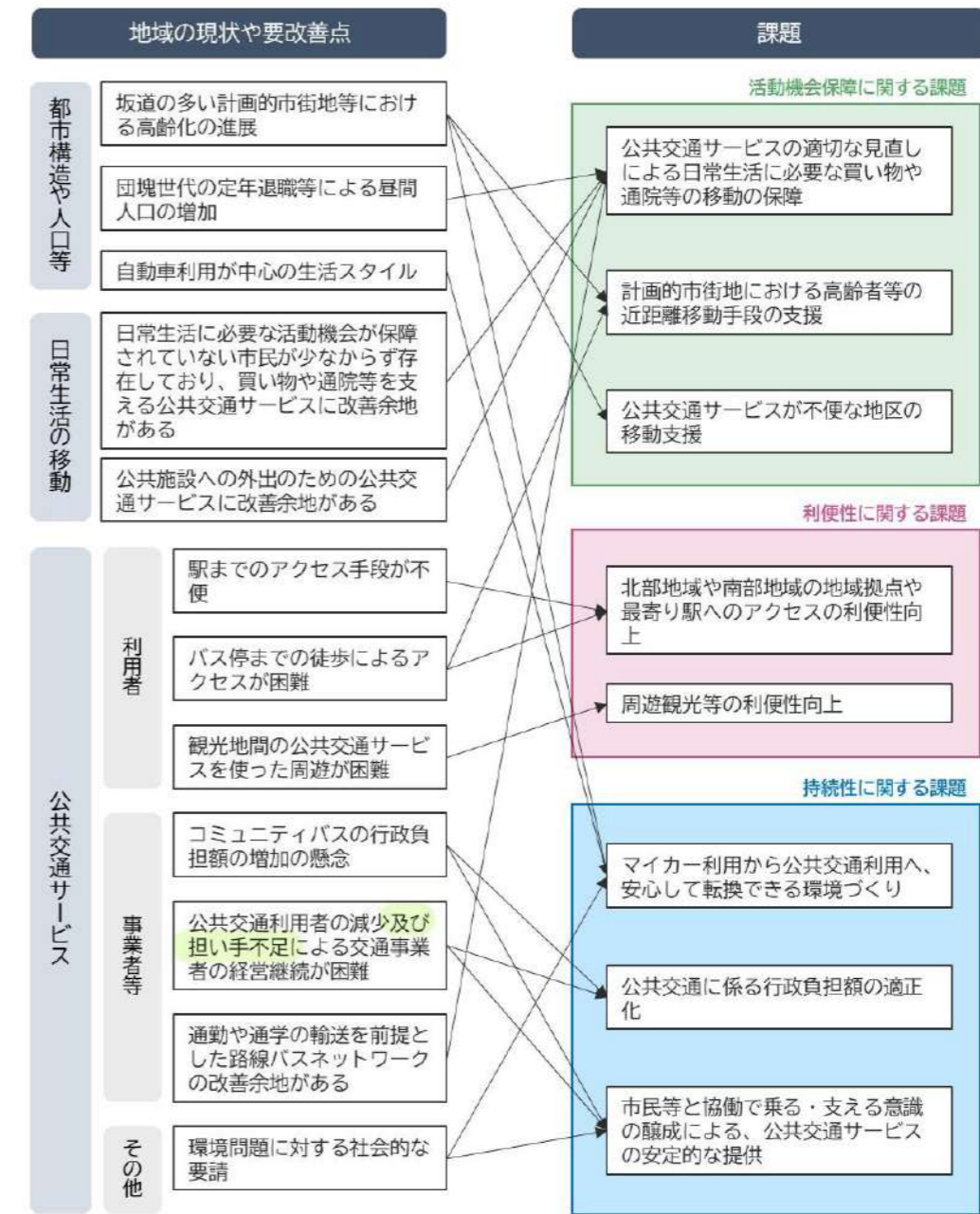


図 6-1 地域や公共交通の現状と今後の課題

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

7.1.2. 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）
- 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（都市マス）
- 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（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（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

(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。

(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。

※活動時間に合わせた公共交通サービスの提供の検討については、地域公共交通利便増進実施計画や公共交通ネットワーク再編などを検討する予定。

(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。

※都市拠点等への既存の公共交通サービスの見直しについては、地域公共交通利便増進実施計画や公共交通ネットワーク再編などを検討する予定。

(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

課題

活動機会保障に関する課題

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

利便性に関する課題

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

持続性に関する課題

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

基本方針

①公共交通サービス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

※基本方針②と③は、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」の実現に、関係的に寄与するものであるため、上位と下位の関係にある

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公共交通の連携

新しい技術の活用

公共交通サービスの運行形態や評価基準の改善・検討

公共交通の情報提供

地元企業等との協働や連携の推進

具体的な事業

- 整備優先順位の高い地区への公共交通サービスの提供
- 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
- 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
- 近隣の助け合い輸送等の導入に向けた検討
- 高齢者運転免許自主返納制度等との連携
- 都市拠点等への公共交通サービスの見直し・改善
- 公共交通を利用して観光できる環境づくり
- 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
- MaaS等の技術を活用した乗継利便性向上の検討
- たけまる号の運行形態の見直し・改善
- 公共交通サービスの新規運行や運行継続の水準の検討
- 公共交通・おでかけ情報等の広報媒体の作成
- 市広報誌やホームページ、SNS等での情報発信
- イベント等を通じた公共交通の利用啓発
- モビリティ・マネジメントの実施
- 企業や病院等の送迎バスとの連携
- 地元企業等との連携の推進（協賛金・企業広告等）

【現計画】

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

課題

活動機会保障に関する課題

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

利便性に関する課題

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

持続性に関する課題

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

基本方針

①公共交通サービス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

※基本方針②と③は、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」の実現に、関係的に寄与するものであるため、上位と下位の関係にある

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公共交通の連携

新しい技術の活用

公共交通サービスの運行形態や評価基準の改善・検討

公共交通の情報提供

地元企業等との協働や連携の推進

具体的な事業

- ※赤枠の事業は、地域公共交通利便性実証計画や公共交通ネットワーク再編などを検討する予定
- 整備優先順位の高い地区への公共交通サービスの提供
 - 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
 - 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
 - 近隣の助け合い輸送等の導入に向けた検討
 - 高齢者運転免許自主返納制度等との連携
 - 都市拠点等への公共交通サービスの見直し・改善
 - 公共交通を利用して観光できる環境づくり
 - 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
 - MaaS等の技術を活用した乗継利便性向上の検討
 - たけまる号の運行形態の見直し・改善
 - 公共交通サービスの新規運行や運行継続の水準の検討
 - 公共交通・おでかけ情報等の広報媒体の作成
 - 市広報誌やホームページ、SNS等での情報発信
 - イベント等を通じた公共交通の利用啓発
 - モビリティ・マネジメントの実施
 - 企業や病院等の送迎バスとの連携
 - 地元企業等との連携の推進（協賛金・企業広告等）

【改訂案】

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」「端末交通」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、ラストワンマイル移動^{※1}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「端末交通^{※2}」として位置づけます。なお、高齢者等の近距離での移動手段として、シニアカー等のパーソナルモビリティ^{※3}の活用が各地で進んでいます。マイカーのように自由に移動できるため、マイカー族から公共交通族へ転換する前段階での活用も考えられますが、現時点では本計画の対象外としました。

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	・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 [※] <small>※富雄庄田線、高の原高山線は地域間幹線系統</small>	
支線交通	鉄道	生駒ケーブル	・居住地と地域拠点や各生活拠点を結ぶ公共交通網(生活交通ネットワーク) ・市内での活動機会を支える交通
	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	

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」「端末交通」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、ラストワンマイル移動^{※1}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「端末交通^{※2}」として位置づけます。なお、高齢者等の近距離での移動手段として、シニアカー等のパーソナルモビリティ^{※3}の活用が各地で進んでいます。マイカーのように自由に移動できるため、マイカー族から公共交通族へ転換する前段階での活用も考えられますが、現時点では本計画の対象外としました。

位置づけ	交通手段	役割
	西畑有里線※ 萩の台線 ※西畑線は補助対象路線	
端末交通	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 駅やバス停との移動、近隣の買 い物・病院・公共施設との移動 を支援する交通
[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

- ※1) ラストワンマイル：目的地まで（駅やバス停から自宅まで等）のワンマイル程度の狭く限定された区間。本計画では、徒歩移動の限界距離をラストワンマイルとする。
- ※2) 端末交通：ここでの「端末交通」とは、鉄道駅からの交通手段のことを意味する鉄道端末交通ではなく、駅・バス停から自宅等の最終目的地までの近距離移動手段のことを「端末交通」と呼ぶこととする。
- ※3) パーソナルモビリティ：シニアカーや1人乗りのコンパクトな自動車等。

< “端末交通” を導入する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公共交通サービスによる買い物の活動機会が保障されていない地区のうち（条件は P84 に記載）、人口が密集している地区。（公共交通サービスによる買い物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）
- ③公共交通サービスによる通院の活動機会が保障されていない地区のうち（条件は P84 に

表 7-1 生駒市の公共交通の位置づけと役割（令和 5 年度）

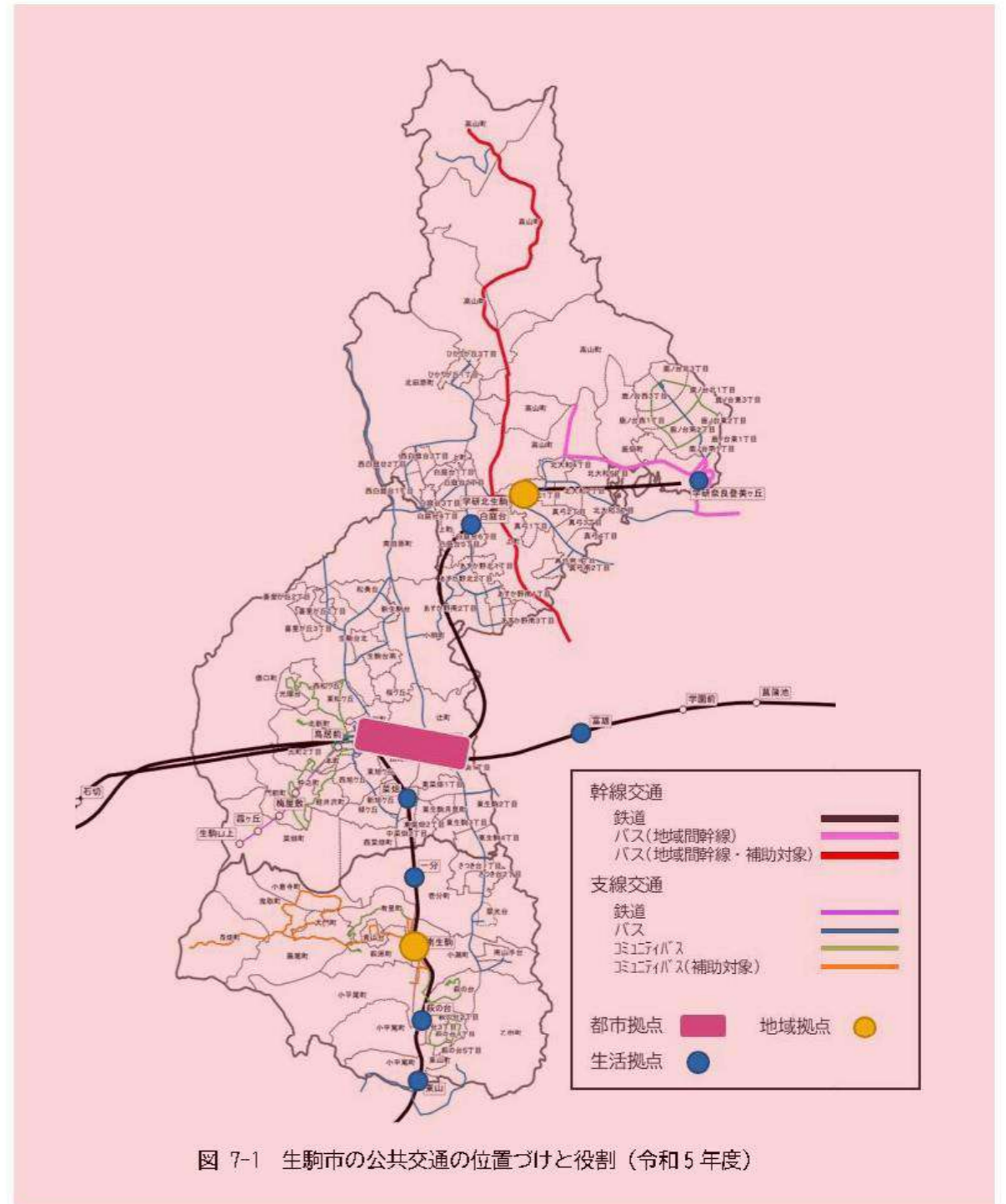
位置づけ	交通手段	役割	確保・維持策	
幹線交通	鉄道	近鉄奈良線 近鉄けいはんな線 近鉄生駒線	・大阪府や奈良市等、隣接都 市間や広域的な都市間の 移動を支える公共交通網	交通事業者と協議の 上、一定水準のサー ビスを確保 地域公共交通確保維 持事業（幹線補助） を活用し持続可能な 運行を確保 ※県が補助の認定を 受けている
	バス（地 域間幹線 系統）	学園前相楽線	・市内の都市拠点や各地域 拠点間の移動を支える公 共交通網	
	バス（地 域間幹 線・補助 対象）	富雄庄田線		
支線交通	鉄道	生駒ケーブル	・居住地と地域拠点や各生 活拠点を結ぶ公共交通網 （生活交通ネットワー ク）	交通事業者と協議の 上、一定水準のサー ビスを確保
	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	・市内での活動機会を支え る交通	
	コミュニ ティバス	光陽台線 門前線 北新町線 西畑有里線（有里線） 萩の台線 鹿ノ台線		
	コミュニ ティバス （補助対 象）	西畑有里線（西畑線）		地域公共交通確保維 持事業（フィーダー 補助）を活用し持続 可能な運行を確保

位置づけ	交通手段		役割	確保・維持策
端末交通	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との移動、近隣の買い物・病院・公共施設との移動を支援する交通	交通事業者と協議の上、一定水準のサービスを確保
[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	

※1) ラストワンマイル：目的地まで（駅やバス停から自宅まで等）のワンマイル程度の狭く限定された区間。本計画では、徒歩移動の限界距離をラストワンマイルとする。

※2) 端末交通：ここでの「端末交通」とは、鉄道駅からの交通手段のことを意味する鉄道端末交通ではなく、駅・バス停から自宅等の最終目的地までの近距離移動手段のことを「端末交通」と呼ぶこととする。

※3) パーソナルモビリティ：シニアカーや1人乗りのコンパクトな自動車等。



<地域公共交通確保維持事業の必要性>

- ・富雄庄田線は、近鉄けいはんな線学研北生駒駅、近鉄奈良線富雄駅の各鉄道駅と、本市及び奈良市の各集落や住宅地等を連絡し、通勤・通学、買い物、通院といった日常生活や、くろんど池、高山地区林園、長久寺島への観光ルートを結ぶ幹線交通として多様な移動を担っています。学研北生駒駅や富雄駅では、鉄道や他の支線交通と連絡し、本市を含む県北西部地域の公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を果たしています。一方で、市や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、県が申請する地域公共交通確保維持事業（幹線補助）により運行を確保・維持する必要があります。
- ・西畑有里線（西畑線）は、本市南西部の交通不便地域と鉄道駅（南生駒駅）や医療機関、商業施設を結ぶコミュニティバス路線であり、地域の移動手段としての役割を担っています。一方で、市や利用者・沿線地域の負担（自助努力）だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）により運行を確保・維持する必要があります。

表 7-2 補助系統に係る事業及び実施主体（令和5年度）

交通手段	系統名	起点	終点	運行主体	補助事業の活用
バス	富雄庄田線	富雄駅	生駒北スポーツセンター	奈良交通	幹線補助 （県が申請）
	学園前相楽線	高の原駅	高山サイエンスタウン		なし
	旭ヶ丘線	生駒駅	中菜畑二丁目		
	生駒台循環線	生駒駅	生駒台経由 生駒駅		
	北田原線	生駒駅	北田原		
	上町生駒線	生駒駅	学研北生駒駅		
	帝塚山住宅線	東生駒駅	帝塚山住宅		
	帝塚山大学線	生駒駅	帝塚山大学		
	東生駒団地線	生駒駅	小瀬保健福祉ゾーン、 翠光台		
	生駒ニュータウン線	生駒駅	白庭台駅		
	生駒イトーピア線	学園前駅	鹿ノ台北二丁目		
	ひかりが丘住宅線	生駒駅	ひかりが丘		
	パークヒルズ田原線	生駒駅	田原台一丁目		
	学園高山線	学園前駅	高山サイエンスタウン		

交通手段	系統名	起点	終点	運行主体	補助事業の活用
	西登美ヶ丘真弓線	学研北生駒駅	学園前駅		
	奈良北高校線	学園前駅	奈良北高校		
	中登美ヶ丘団地線	学研北生駒駅	学園前駅		
コミュニティバス	光陽台線	生駒市役所	光陽台口経由 生駒市役所	生駒市 (運行は 交通事業 者に委 託)	
	門前線	生駒駅	門前町南経由 生駒駅		
	北新町線	生駒市役所	薬師台経由 生駒市役所		
	西畑有里線 (有里線)	南コミュニティセンターせせらぎ	むかひやま公園入口経由 南コミュニティセンターせせらぎ		
	萩の台線	南コミュニティセンターせせらぎ	萩の台第1公園、萩の台北の谷公園経由 南コミュニティセンターせせらぎ		
	鹿ノ台線	学研奈良登美ヶ丘駅	いきいきホール前、鹿ノ台北二丁目経由 学研奈良登美ヶ丘駅		
	西畑有里線 (西畑線)	南コミュニティセンターせせらぎ	暗峠		
<p><全路線共通></p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業許可区分：4条乗合 ・運行形態：路線定期運行 					

(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。

(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。

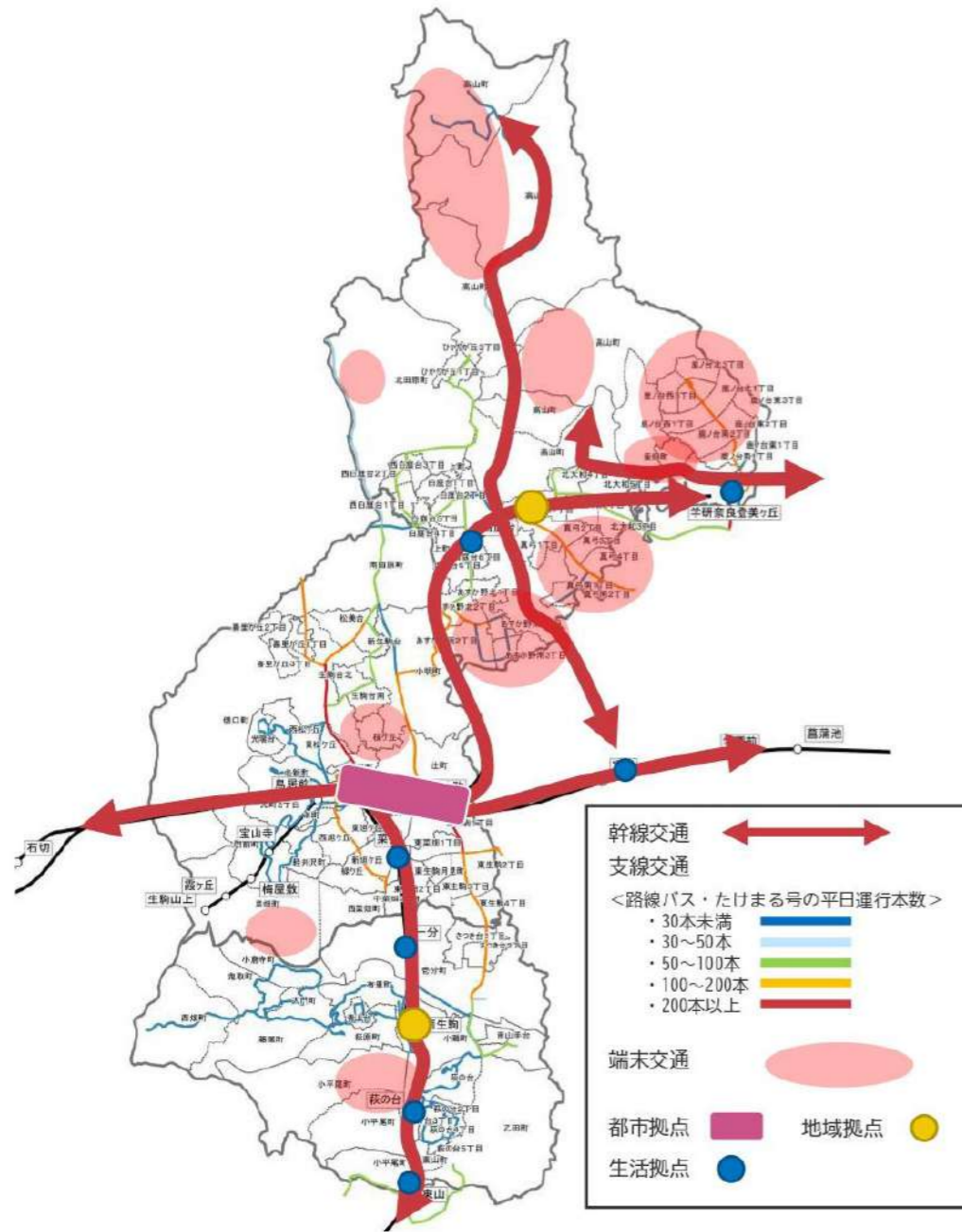


図 7-2 本計画における将来交通体系図

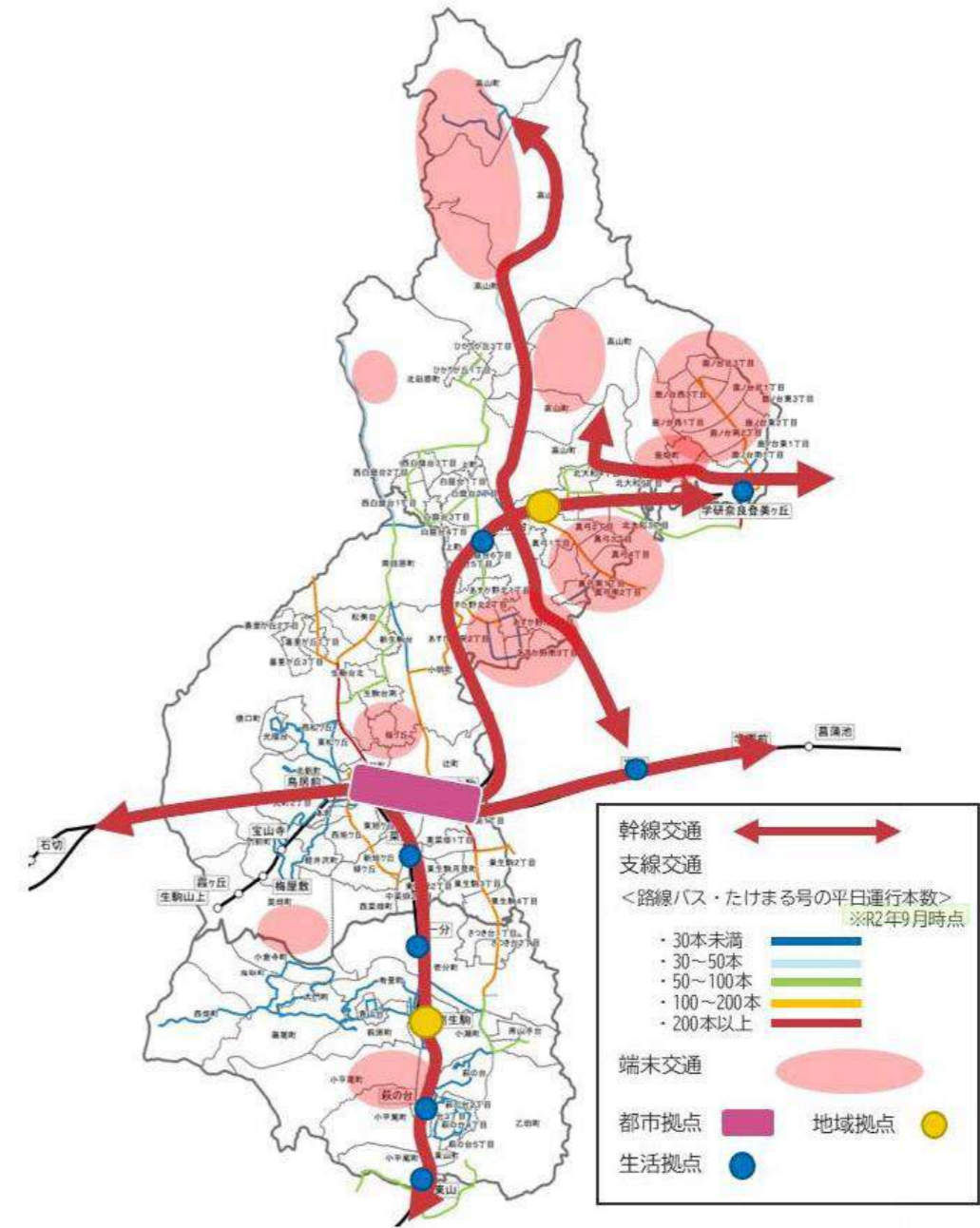


図 7-3 本計画における将来交通体系図

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	買物の場合	80.1%	87.7%
	通院の場合	80.0%	87.8%
評価方法等			
・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 7-5 の「公共交通サービスによる活動機会が保障されていない」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)。

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。

また、市民の活動機会を保障する公共交通サービスの提供により、鉄道やバス、たけまる号の利用者が増加することが考えられることから、「地域公共交通の利用者数」も目標とします。

<目標①-1>

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	買物の場合	80.1%	87.7%
	通院の場合	80.0%	87.8%
評価方法等			
・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 7-4 や図 7-6 の「公共交通サービスによる活動機会が保障されていない」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)。

<目標①-2> ※令和5年12月の改訂にあわせて追加

目標		
地域公共交通の利用者数の維持・確保		
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、地域公共交通（鉄道、路線バス、たけまる号）の利用者数を増やす。なお、新型コロナウイルス感染症の影響による新しい生活様式への変容などに伴い、公共交通の利用者数はコロナ禍前までの水準には戻らない可能性が高い。そのため、公共交通の1日あたりの利用者数をコロナ禍前の9割に維持することを目指す。		
評価指標	現況値 (R1)	目標値 (R13)
地域公共交通の年間利用者数	2835万人 ※最新値のR3は2323万人	2551万人
(参考)1日あたりの利用者数	77千/日 ※最新値のR3は63千人/日	69千人/日
評価方法等		
<ul style="list-style-type: none"> ・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 		

※地域公共交通の利用者数は、近鉄の鉄道12駅（生駒駅、東生駒駅、菜畑駅、一分駅、南生駒駅、萩の台駅、東山駅、鳥居前駅、宝山寺駅、生駒山上駅、白庭台駅、学研北生駒駅）、路線バス（奈良交通）、コミュニティバス（たけまる号）の利用者数の合計から算出した。

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			
たけまる号の主な利用者である高齢者の運転免許保有率が増加しており、公共交通利用への転換が進みにくい状況にある。また、人口減少や生産年齢人口の減少に伴い、公共交通の利用者数は減少する可能性が高い。そのため、たけまる号の1日あたりの利用者数を現在の水準で維持することを目指す。			
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			
<ul style="list-style-type: none"> ・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 			

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」、「収支率」、「公的資金投入額」を目標とします。

<目標③-1>

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			
たけまる号の主な利用者である高齢者の運転免許保有率が増加しており、公共交通利用への転換が進みにくい状況にある。また、人口減少や生産年齢人口の減少に伴い、公共交通の利用者数は減少する可能性が高い。そのため、たけまる号の1日あたりの利用者数を現在の水準で維持することを目指す。			
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			
<ul style="list-style-type: none"> ・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 			

<目標③-2> ※令和5年12月の改訂にあわせて追加

目標			現況値 (R4)	目標値 (R13)
たけまる号の事業効率の改善				
目標の設定				
たけまる号の運行にあたり、運行費用と運賃収入の差額を生駒市が負担している。持続可能な公共交通サービスの提供に向けて、たけまる号への生駒市公的資金投入額が運行費用の70%を下回る（=たけまる号の収支率が30%を上回る）ことを目指す。				
評価指標			現況値 (R4)	目標値 (R13)
公的資金投入額	たけまる号への生駒市公的資金投入額が運行費用に占める割合	光陽台線	30.8%	生駒市公的資金投入額が運行費用の70%を下回る水準を維持
		門前線	30.3%	
		北新町線	57.4%	
		西畑・有里線	58.2%	
		萩の台線	82.1%	
		鹿ノ台線	68.9%	
		(参考) 全路線	52.2%	
	(参考) たけまる号への生駒市公的資金投入額	光陽台線	2359 千円	
		門前線	2397 千円	
		北新町線	1580 千円	
		西畑・有里線	3812 千円	
		萩の台線	5449 千円	
		鹿ノ台線	3543 千円	
		(参考) 全路線	19142 千円	
収支率	たけまる号の収支率	光陽台線	69.2%	
		門前線	69.7%	
		北新町線	42.6%	
		西畑・有里線	41.8%	
		萩の台線	17.9%	
		鹿ノ台線	21.9%	
		(参考) 全路線	46.5%	
評価方法等				
・使用するデータ：たけまる号の実績を計上する。				
・評価時期：毎年				

※現況値の対象期間は、光陽台線、門前線、北新町線、西畑・有里線、萩の台線は令和4年4月～R5年3月、鹿ノ台線は令和4年8月～令和5年7月で算出した。

■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】

継続・拡充 ※

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" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%;">地域の状況</td> <td> <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>公共交通サービスの案</td> <td> <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。 				

※本計画での新たな事業を **新規**、連携計画からの引継ぎ事業を **継続・拡充** と示す。

■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

【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】

継続・拡充 ※

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="background-color: #e0ffe0;">※公共交通サービスの検討を踏まえて、令和6年1月からコミュニティバス（新規路線）の本格運行を開始する予定です。</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" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%;">地域の状況</td> <td> <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>公共交通サービスの案</td> <td> <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。 				

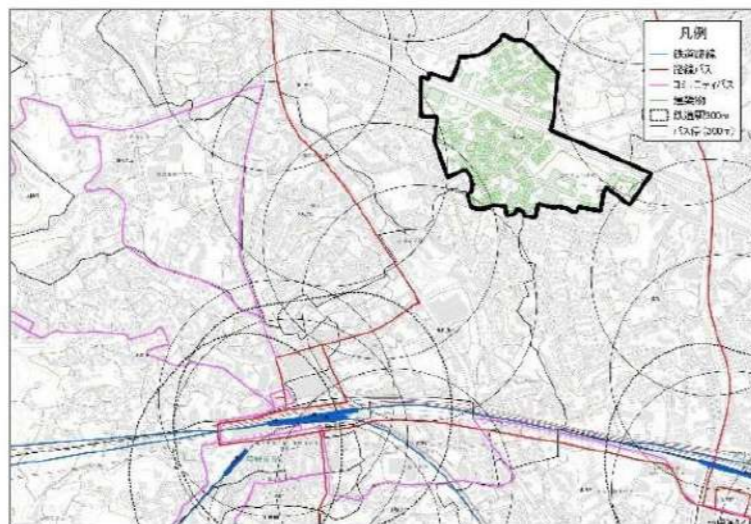
※本計画での新たな事業を **新規**、連携計画からの引継ぎ事業を **継続・拡充** と示す。

○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	・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	・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。

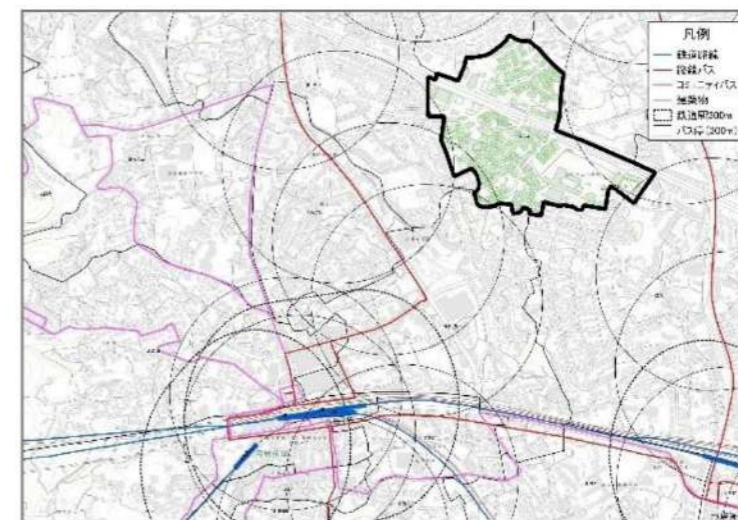
○事業1-6：桜ヶ丘地区における公共交通サービスの提供の検討

【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。

※公共交通サービスの検討を踏まえて、令和6年4月からコミュニティバス（新規路線）の実証運行を開始する予定です。

<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	・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	・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を行います。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	→			

実施予定時期 (高山・北田原・菜畑)	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	→		随時実施	→	

実施予定時期 (真弓・桜ヶ丘)	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	→	

○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を行います。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。

※公共交通サービスの検討を踏まえて、「鹿ノ台地区」では令和6年1月からコミュニティバスの本格運行、「桜ヶ丘地区」では令和6年4月からコミュニティバスの実証運行を開始する予定です。

＜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	→			

実施予定時期 (高山・北田原・菜畑)	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	→		随時実施	→	

実施予定時期 (真弓・桜ヶ丘)	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	→	

継続・拡充

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	<p>○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</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>					
	<p><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></p> <p>・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。</p>					
	 <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</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
	-	-	-	-	-	地区の検証 ニーズの検証

継続・拡充

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	<p>○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</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>※上記の取組については、地域公共交通利便増進実施計画や公共交通ネットワーク再編などの検討により、推進を図っていきます。</p>					
	<p><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></p> <p>・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。</p>					
	 <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</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
	-	-	-	ネットワーク 再編の検討	→	地区の検証 ニーズの検証

■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】

継続・拡充

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
	○	-	○	-	-	-
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
	-	-	-	-	-	運行計画検討

■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

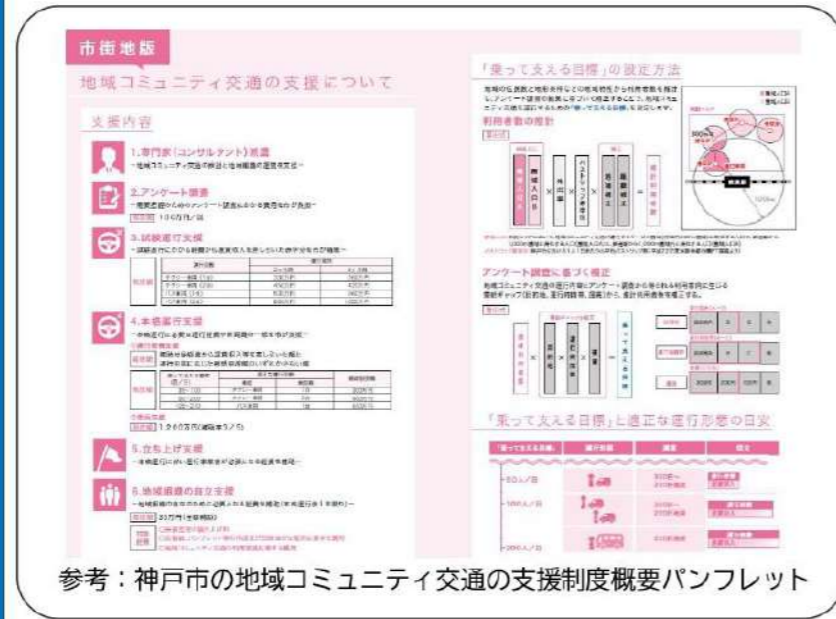
【事業の方向性①：まちづくりや観光分野と公共交通の連携】

継続・拡充

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>※上記の取組については、地域公共交通利便増進実施計画や公共交通ネットワーク再編などの検討により、推進を図っていきます。</p> <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
	○	-	○	-	-	-
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
	-	-	-	ネットワーク再編の検討	→	運行計画検討

○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。

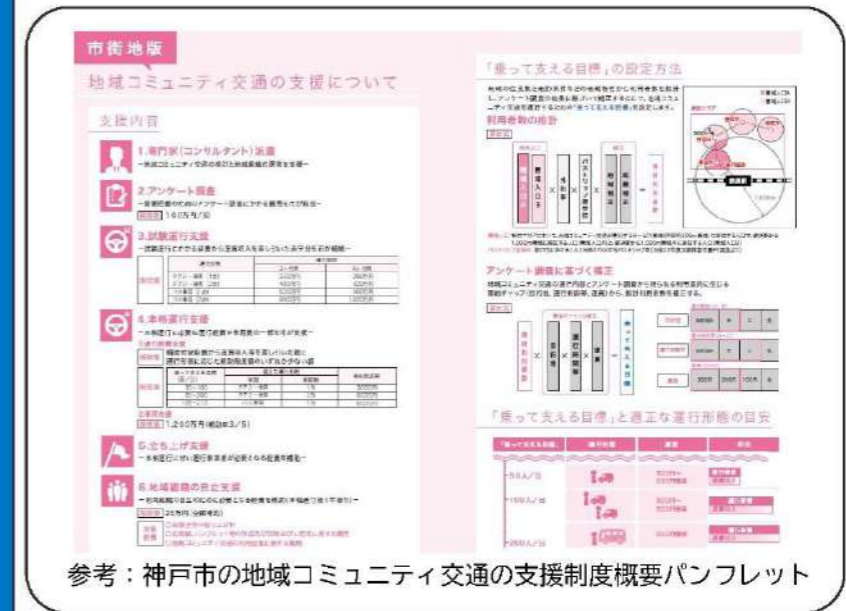


実施主体等	生駒市	国・県	交通事業者	地元住民	企業	その他
	○	-	○	○	-	-
実施予定時期 (評価指標)	令和3(2021)	令和4(2022)	令和5(2023)	令和6(2024)	令和7(2025)	令和8以降
	指標検討	運用開始	→			
(ガイドブック)	-	運用方法検討	→	運用開始	→	→

○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。

※令和4年3月に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した。



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
	指標検討	運用開始	→			
(ガイドブック)	-	運用方法検討	→	運用開始	→	→

継続・拡充

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 style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p><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 →					

継続・拡充

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> <p>※令和 5 年 8 月及び 11 月に、市内の路線バスに 1 回 100 円で乗車できる「バス運賃 100 円 DAY」を開催しました。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p><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 →					

継続・拡充

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	→				

継続・拡充

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> <p>※令和4年4月から、たけまる号の協賛制度として「生駒市公共交通サポーター制度」を導入しています。</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	→				

表 9-1 各事業を実施した場合の評価指標値の変化状況

基本方針	事業の方向性	具体的な事業 注1) ★は重点的に検討・実施する事業を示す 注2) 連携計画からの引継ぎ事業を【継続・拡充】 新たな事業を【新規】で示す	細目	実施予定時期						評価指標		
				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	評価指標と現況値・目標値	各事業の実施による評価指標の現況値からの変化状況(全市を対象とした変化状況)	
公共交通サービスの提供による市民の日常生活における活動機会の保障	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							<評価指標> 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 ●買物 ・現況値：80.1% ・目標値：87.7% ●通院 ・現況値：80.0% ・目標値：87.8%	【買い物】3.8%向上 【通院】4.1%向上	
			高山地区における公共交通サービスの提供の検討								【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								【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								【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								【買い物】1.5%向上 【通院】1.5%向上	
	地域主体の公共交通サービスの検討	★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	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の検討								【買い物】0.8%向上 【通院】0.8%向上	
			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	コミュニティセンターを起終点とした公共交通サービスの提供の検討							【買い物】0.8%向上 【通院】0.8%向上	
			④ 近隣の助け合い輸送等の導入に向けた検討	助け合い輸送の検討							※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。	
			⑤ 高齢者運転免許自主返納制度等との連携	高齢者運転免許自主返納支援制度との連携 生駒市高齢者交通費等助成事業との連携							※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。	
			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 道路整備事業と連携した公共交通サービスの検討							【生駒駅・東生駒駅】7.7%向上 【学研北生駒駅】21.3%向上 ※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	
まちづくりや観光分野と公共交通の連携	⑦ 公共交通を利用して観光できる環境づくり	公共交通を活用した観光ルート整備の検討							●生駒駅または東生駒駅周辺へのアクセス ・現況値：68.4% ・目標値：77.1%	※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。		
		企画乗車券発行の検討							●学研北生駒駅周辺へのアクセス ・現況値：73.6% ・目標値：94.9%	※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。		
	⑧ Ma5等の技術を活用した乗継利便性向上の検討	ICTを活用した交通システム等の検討							●南生駒駅周辺へのアクセス ・現況値：46.4% ・目標値：51.2%	現況値を維持		
		Ma5等による公共交通乗継利便性向上の検討										
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	公共交通サービスの運行形態や評価基準の改善・検討	★⑩ たけまる号の運行形態の見直し・改善	たけまる号西畑線の維持・確保(地域内フィーダー系統)							<評価指標> たけまる号の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 ・現況値：2.32% ・目標値：2.32% ※ ※人口減少や生産年齢人口の減少に伴い、公共交通の利用者数は減少する可能性が高いが、利用者数を少しでも増やし、1日あたりの利用者数を現在の水準で維持することとした。		
			地区特性に応じたたけまる号の運行改善									
		★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	本市が提供する公共交通サービスの評価指標の検討 地域主体の公共交通サービス導入ガイドブックの作成									
		公共交通の情報提供	★⑫ 公共交通・おでかけ情報等の広報媒体の作成	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								
				★⑬ 市広報誌やホームページ、SNS等での情報発信	市広報誌やホームページ、SNS等での情報発信							
	⑭ イベントを通じた公共交通の利用啓発			継続性のあるイベントとの連携 新たなイベントの実施								
	地元企業等との協働や連携の推進	⑮ モビリティ・マネジメントの実施	子どもの送迎に対するモビリティ・マネジメントの実施									
			⑯ 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 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								
			⑰ 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 たけまる号への協賛金、企業広告の掲載								

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	評価指標	
						評価指標と現況値・目標値	各事業の実施による評価指標の現況値からの変化状況(全市を対象とした変化状況)
運行計画検討	実施運行開始	→	→	→	→		
運行計画検討	→	→	随時実施	→	→		
運行計画検討	→	→	随時実施	→	→		
運行計画検討	→	→	随時実施	→	→		
情報収集実現可能性検討	→	→	→	→	→		
情報収集実現可能性検討	実施準備	→	随時実施	→	→		
随時実施	→	→	→	→	→		
実施準備	→	随時実施	→	→	→		
情報収集実現可能性検討	→	→	→	→	→		
情報収集実現可能性検討	→	→	→	→	→		
随時実施	→	→	→	→	→		
指標検討	運用開始	→	→	→	→		
	運用方法検討	→	運用開始	→	→		
随時実施	→	→	→	→	→		
HP検討	運用開始	→	→	→	→		
随時実施	→	→	→	→	→		
随時実施	→	→	→	→	→		
パートの検討	→	→	運行計画検討	→	→		
随時実施	→	→	→	→	→		

