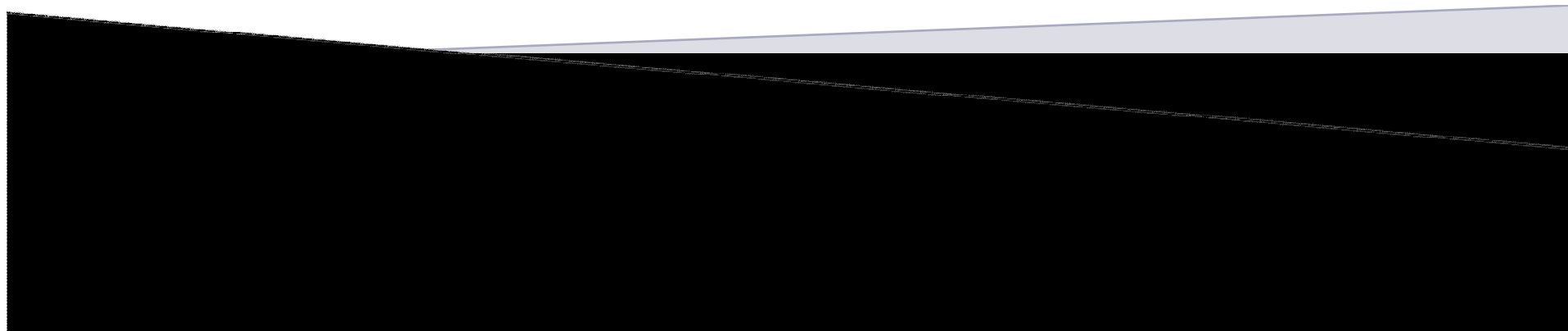


# 生駒市地域公共交通総合連携計画策定 に当たっての考え方

平成22年7月26日

セントラルコンサルタント株式会社



# 説明の全体構成

## 課題認識

- ▶ 生駒市の公共交通を取り巻く情勢
- ▶ 公共交通の変化見通し
- ▶ 公共交通体系整備の課題

## 調査の全体構成と進め方

- ▶ 調査の全体構成
- ▶ 地域公共交通総合連携計画の策定方針
- ▶ 市民ニーズの把握方法

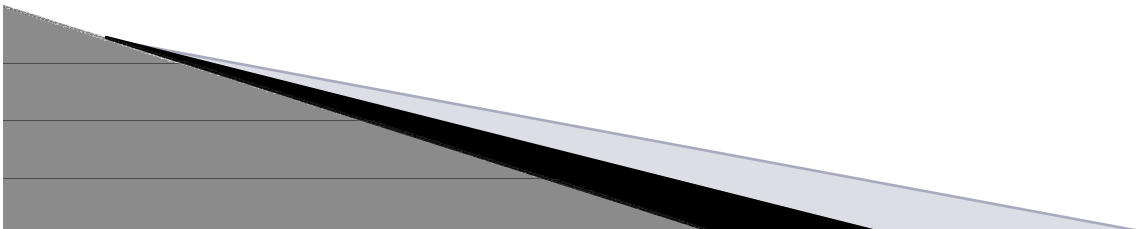
# 課題認識

## 》》 キーワード

高齢化の急速な進展

外出しづらい75歳以上人口の急増

役割の高まるコミュニティバス



# 生駒市の公共交通を取り巻く情勢

## ◇ 背景

- ▶ 高度経済成長期に住宅地として発展  
→ 当時生駒市に移り住んだ人々の高齡化

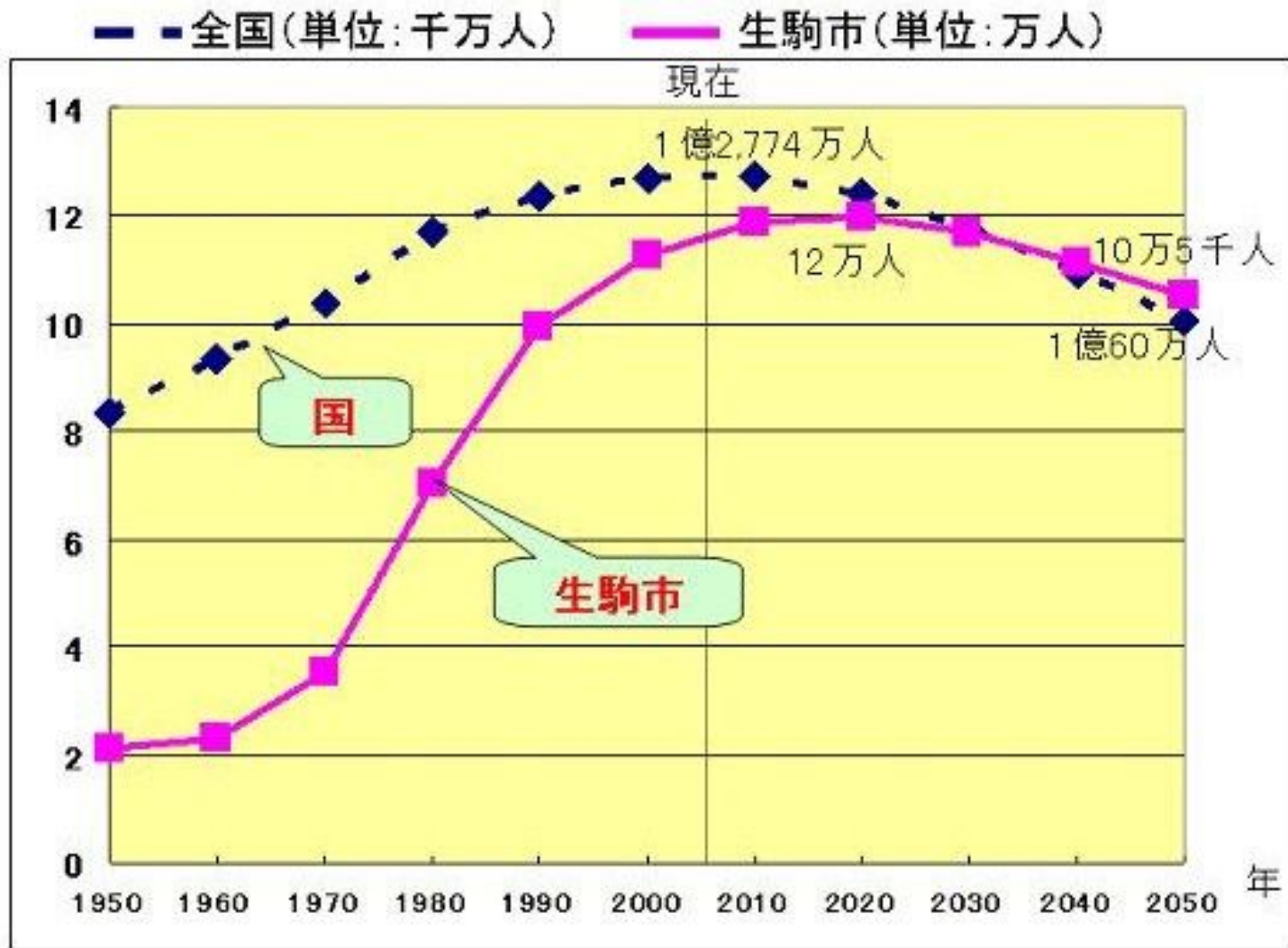
団塊世代  
に相当

## ◇ 予想される今後の情勢

- ① 今後10年程度の間には**高齡化が急速に進展**
- ② 外出や移動に制約を受ける**75歳以上の高齡者が急速に増加**
- ③ 早くに開発の進んだ**住宅団地**で**75歳以上の高齡者が増加**



# 生駒市の人口の推移

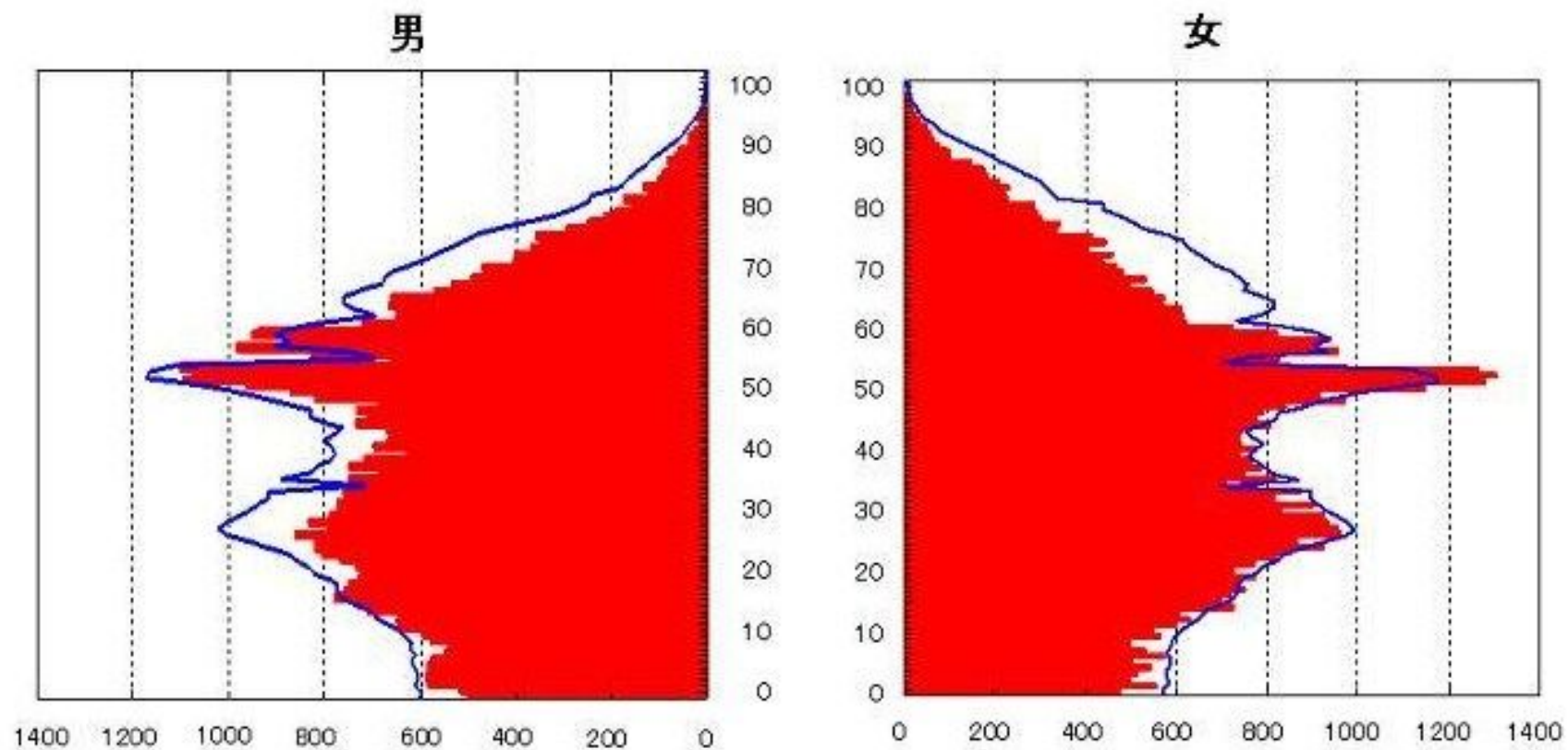


生駒市市民活動推進課 ホームページより引用

# 生駒市の人口ピラミッド

＜平成12年＞

— 全国(単位:千万人)    — 生駒市(単位:万人)

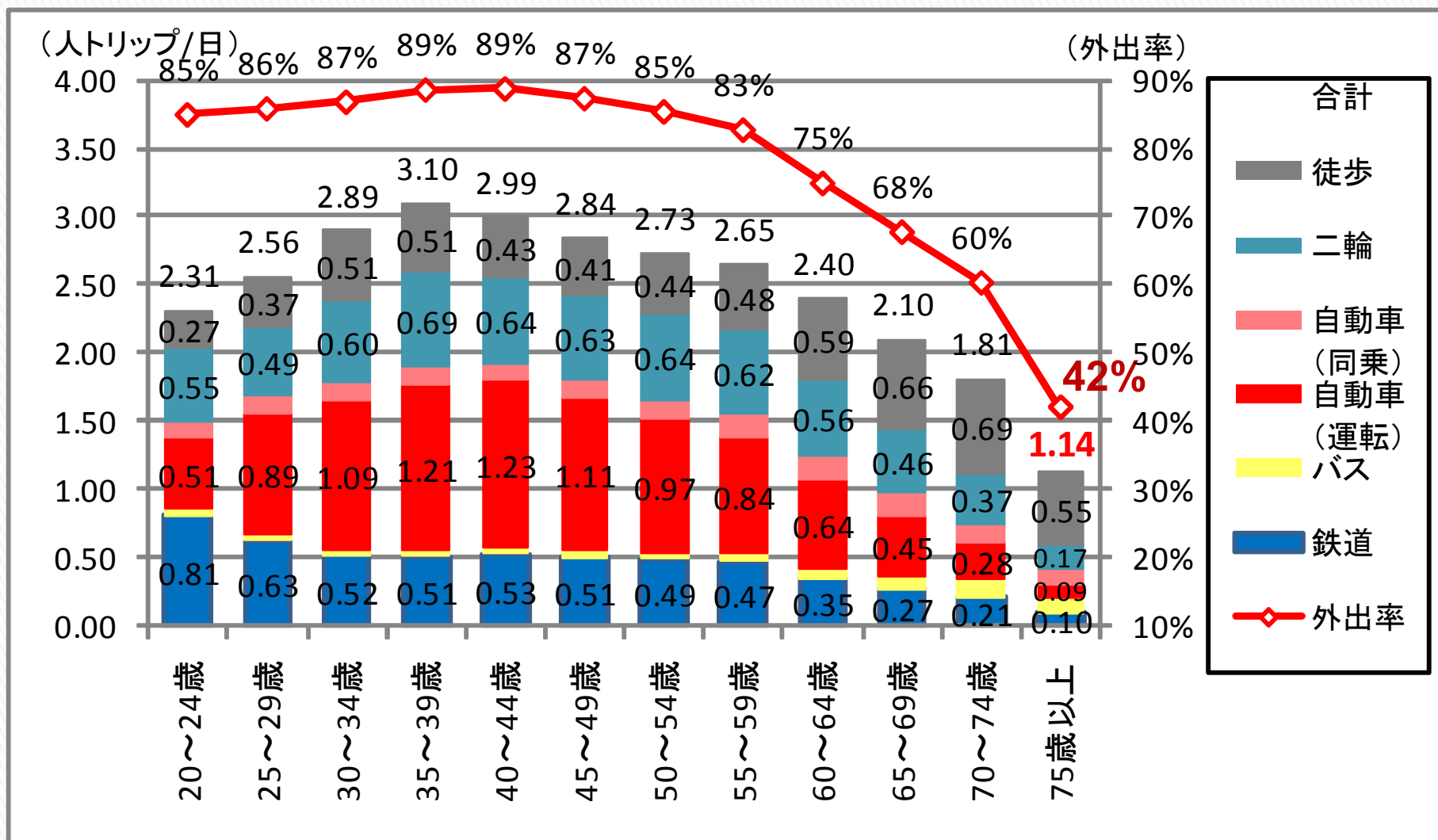


生駒市市民活動推進課 ホームページより引用





# 年齢別の平均トリップ数と外出率

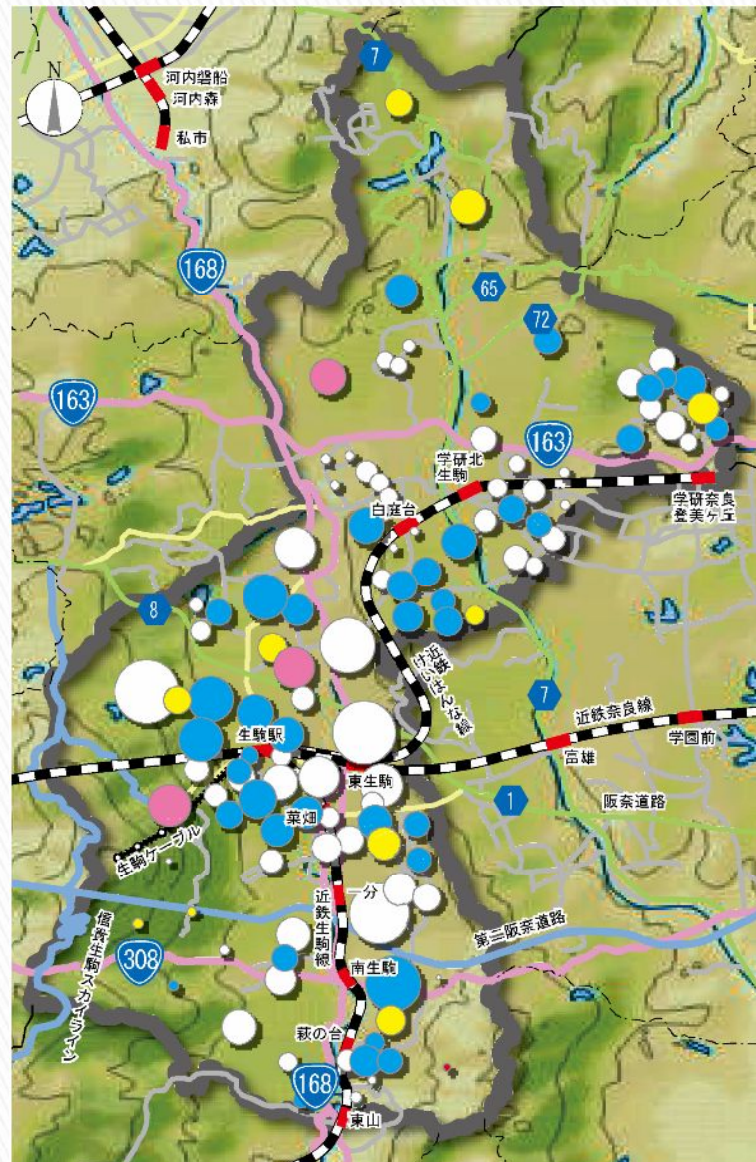


資料: 第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査(平成12年、京阪神都市圏交通計画協議会)



# 地区別の75歳以上人口と比率

<平成22年>

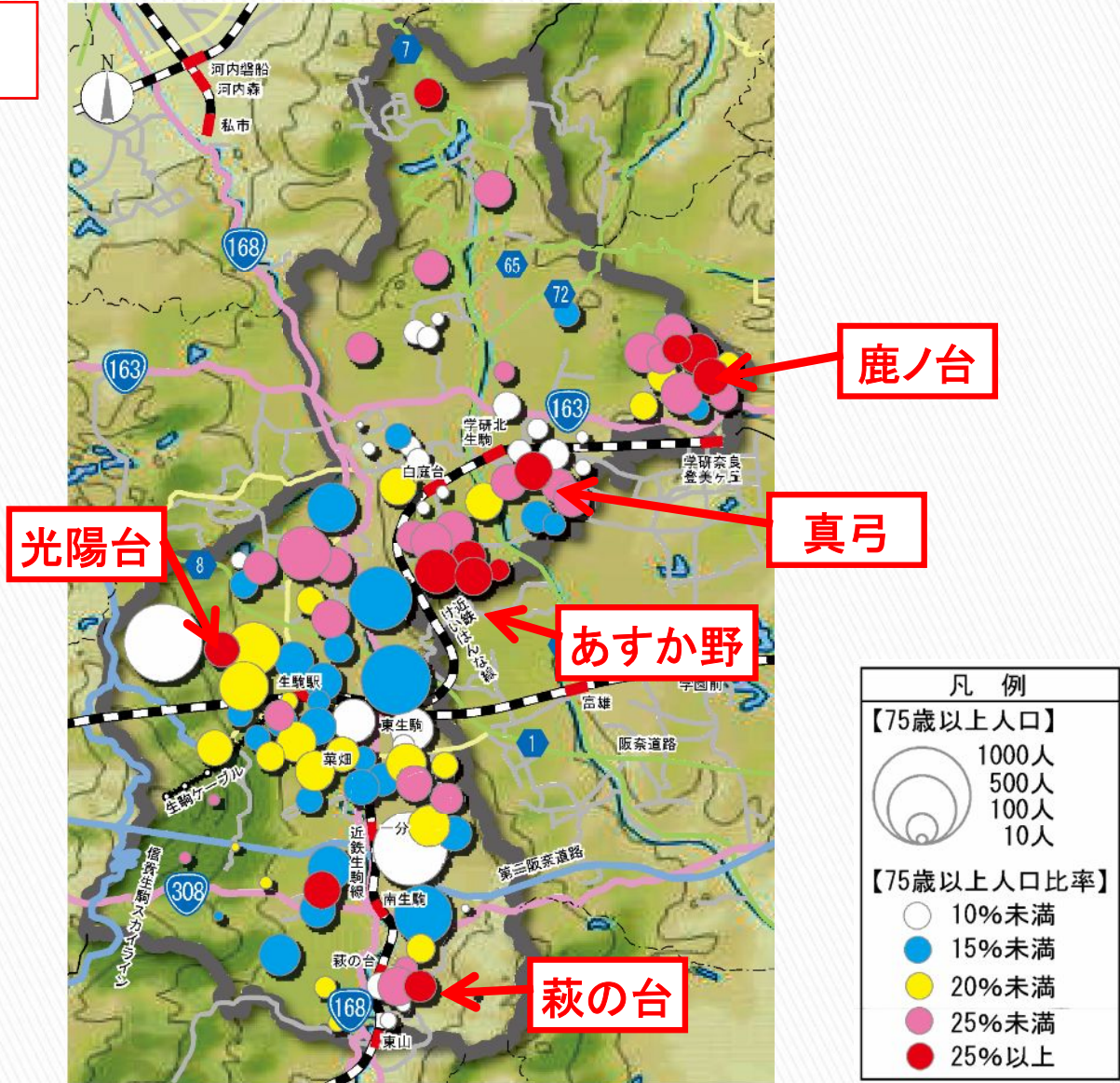


凡例	
【75歳以上人口】	
	1000人
	500人
	100人
	10人
【75歳以上人口比率】	
	10%未満
	15%未満
	20%未満
	25%未満
	25%以上



# 地区別の75歳以上人口と比率

<平成32年>



凡 例	
【75歳以上人口】	
	1000人
	500人
	100人
	10人
【75歳以上人口比率】	
	10%未満
	15%未満
	20%未満
	25%未満
	25%以上



# 公共交通の変化の見通し

## ◇ 見込まれる公共交通の変化

### ① 通勤交通の減少と私用交通の増加

#### ▶ 団塊世代の退職・若い世代の人口減少

→ 大阪方面への流動減少、生駒市内の流動増加

### ② コミュニティバスの役割の高まり

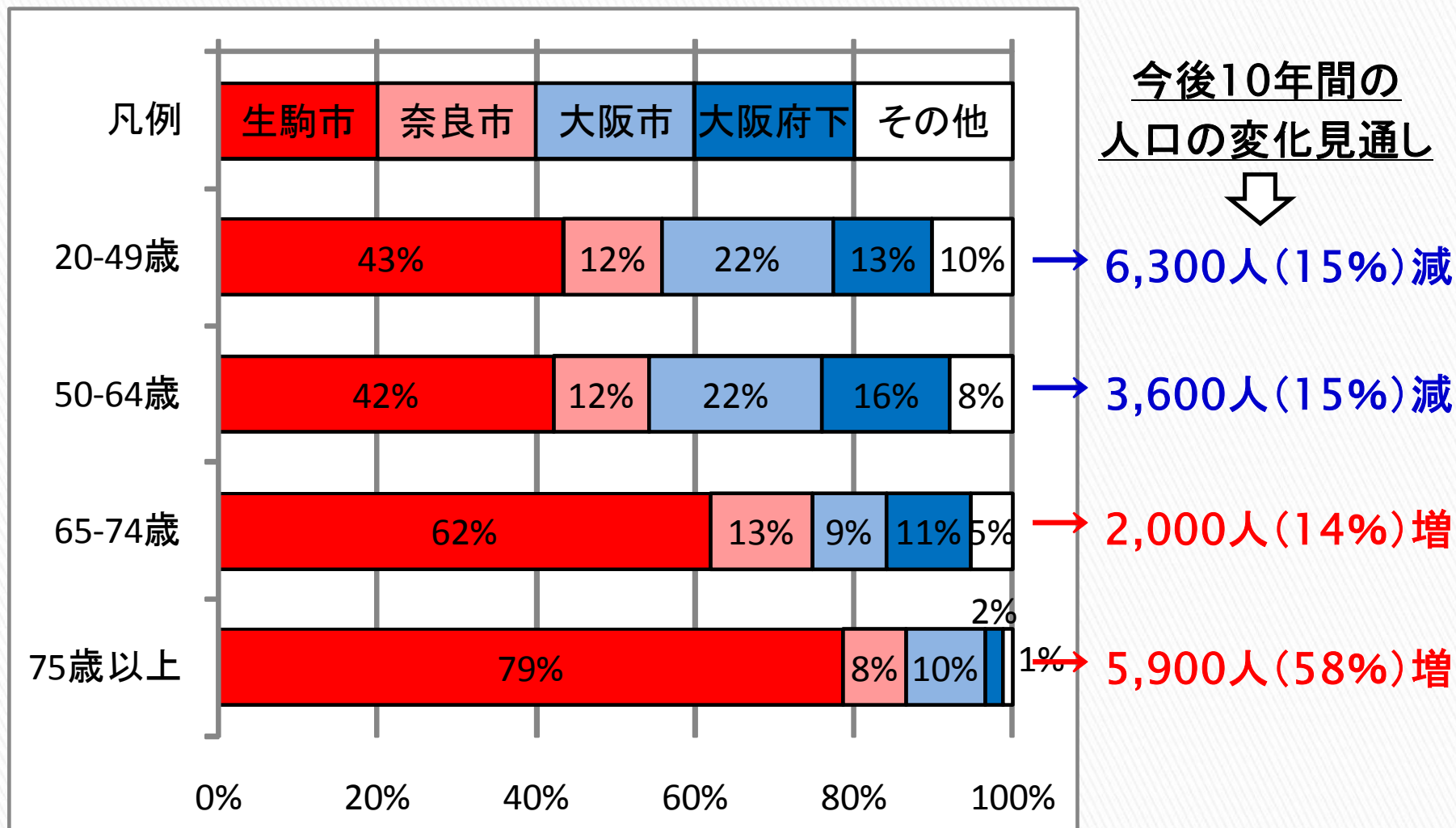
#### ▶ 公共交通を必要とする75歳以上人口の増加

→ 今後重視される公共交通サービス

- ・ 出発地・目的地とバス停の近接性
- ・ 買い物・通院などに利用できるサービス
- ・ 乗換の少ない公共交通サービス



# 自宅発トリップの行き先の分布



資料: 第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査(平成12年、京阪神都市圏交通計画協議会)

# 生駒市の公共交通体系整備の課題

## ◇充実した公共交通施設のストック

- ▶ 鉄道3路線・9駅＋路線バスのネットワーク

現状は・・・



- ▶ 大阪への通勤・通学の大量輸送に対応

## ◇公共交通の利用者・利用目的・行き先の急速な変化

- ▶ 「通勤・通学対応」から「**通院・買い物対応**」への  
既存ストックの組み換え
- ▶ (プラス)必要に応じた新規サービスの導入



# 路線バスとコミュニティバスの違い

項目	路線バス	コミュニティバス
主な用途 (例)	通勤・通学時間帯の大量輸送 (奈良交通の路線バス)	日中の通院や買い物などの移動手段(たけまる号)
路線・行き先	住宅地⇔最寄りの鉄道駅	住宅地⇔商業施設や病院、市の中心部
バス停配置	運行効率を向上させるため、主要地点などに集約して配置	高齢者等が容易に利用できるよう居住地や目的地の近くにきめ細かく配置
利用時間帯	朝・夕のピーク時間帯に集中	商業施設や病院の営業時間帯に合わせて利用
車両の大きさ	一度に大量の利用者を運ぶことのできる大型車両	狭い道路にも入ることのできる小型車両
運営形態	事業として成り立つ路線はバス事業者が乗合バスとして運行	利用者が少なく採算が取れない路線は市が関与して運行



# 路線バスとコミュニティバスの違い

## <路線バス>



## <コミュニティバス>

- バス路線
- バス停





# 新たなコミュニティバスの必要性

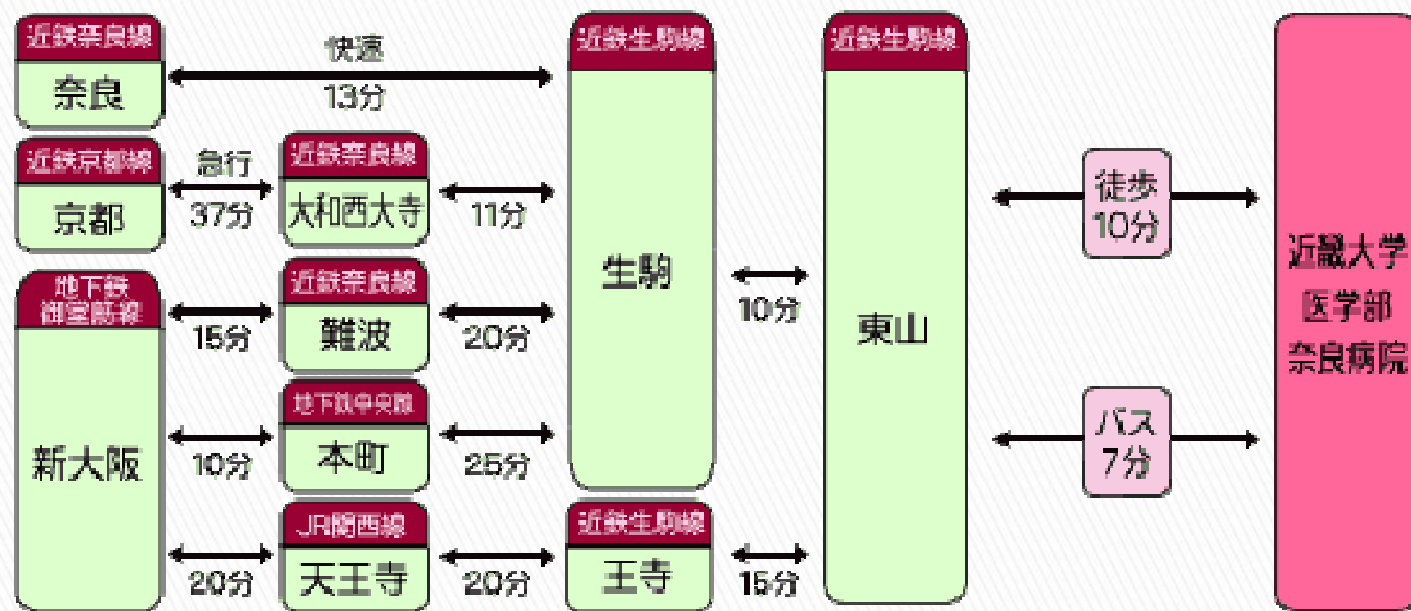
(例) 近畿大学医学部 奈良病院へのアクセス

- ▶ 現状では、東山駅で鉄道⇔バスの乗換が必要

これに対し...



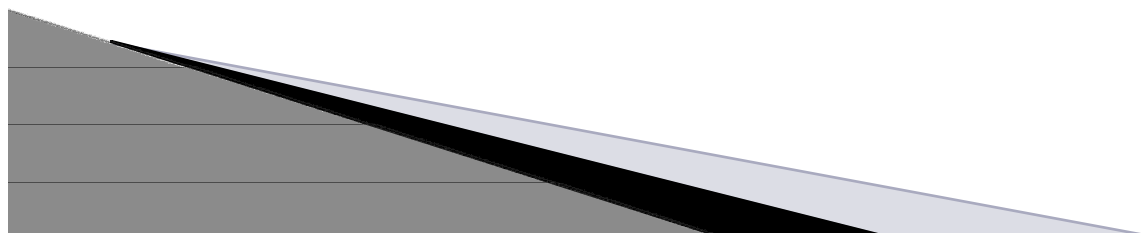
- ▶ 乗換回数を減らす方策が必要ではないか？



近畿大学医学部奈良病院ホームページより引用

# 調査の全体構成と進め方

- ▶▶ 調査の全体構成
- 地域公共交通総合連携計画  
の策定方針
- 市民ニーズの把握方法





# 検討の全体構成

## (1) 地域の現況把握

- ① 地域特性の把握
- ② 市民の活動状況の把握  
(アンケート調査の実施)

## (2) 生活・交通に関する問題整理と 将来展望

## (3) 目指すべき将来像と目標の設定

## (4) 地域公共交通計画の検討

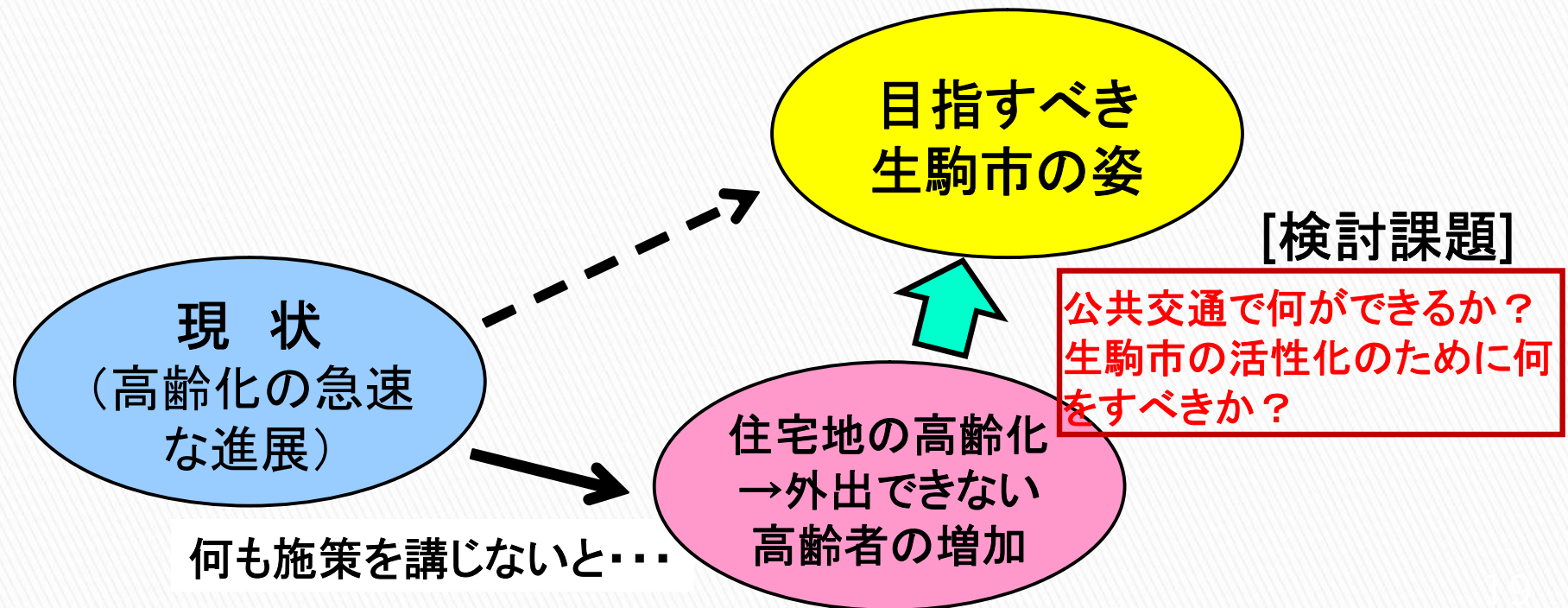
- ① 公共交通サービス水準の検討
- ② 路線網体系・路線計画の検討
- ③ 運行計画の検討
- ④ 事業形態の検討
- ⑤ 鉄道とバスの連携方策の検討
- ⑥ 公共交通整備に関するルールづくり

## (5) 事業実施計画の検討

## (6) 地域公共交通総合連携計画のまとめ

# 地域公共交通総合連携計画の策定方針

- ① 「成り行き任せで行きついてしまう姿」を見通す一方、「目指すべき将来の姿」を想定し、「目指すべき姿の実現のために何をすれば良いか」という観点から計画を策定する。





# 地域公共交通総合連携計画の策定方針

具体的には…



- ▶ 公共交通を必要とする人が、将来、どこに何人くらい居住するか？
  - ▶ 公共交通を必要とする人は、どこでどのような活動を行うか？
  - ▶ 現状の交通体系のまま推移したとき、活動機会が確保できない人（通院や買い物に行けない人）がどこに何人くらいいるか？
- などにより、「成り行き任せで行きつく姿」を見通す。

# 地域公共交通総合連携計画の策定方針

一方で…



- ▶ 目指すべき将来の姿・望ましい生活のあり方とは？  
    └ 第5次生駒市総合計画(基本構想)などから想定 ※
- ▶ 目指すべき将来の姿・望ましい生活を実現するための公共交通の役割や計画の目標を設定。

目標達成のために…

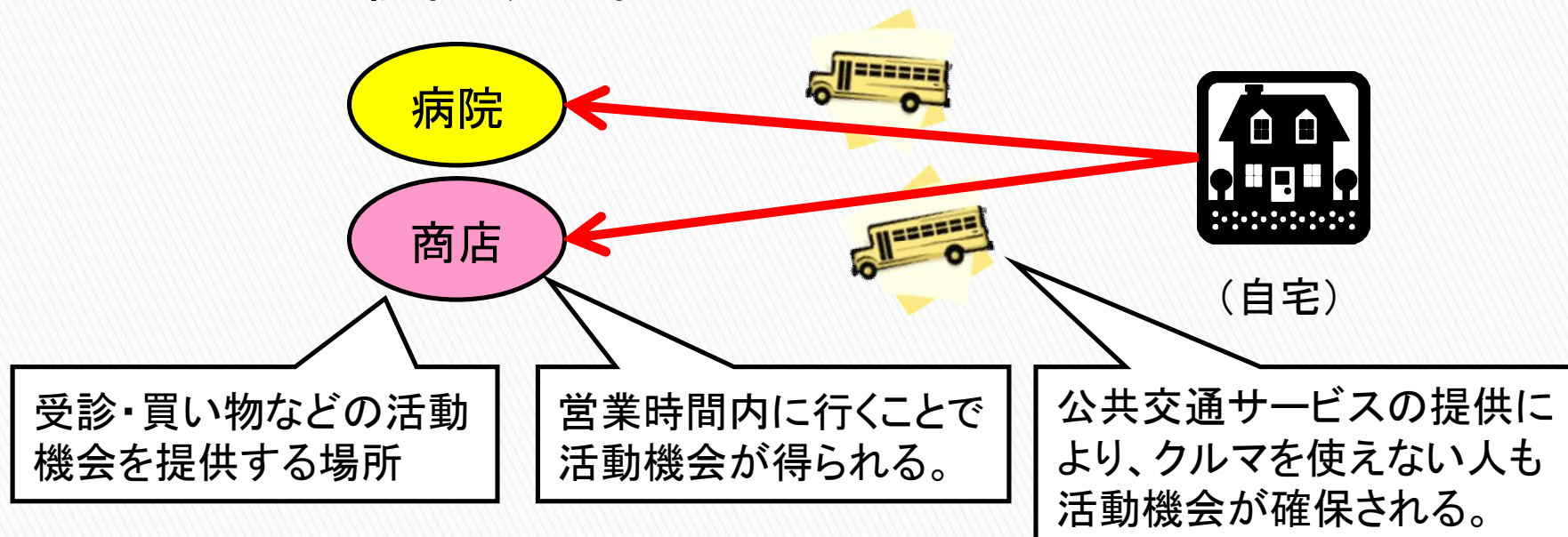


- ▶ 現状の交通体系のどの部分を改善すればよいか？
  - ▶ 新たにどのような公共交通サービスを提供すればよいか？
- という視点から計画を策定。



# 地域公共交通総合連携計画の策定方針

- ② 計画の目標は「公共交通を活性化する」のではなく、「市民の活動機会を確保すること」を通じ、「地域を活性化すること」にあると認識し、そのために提供すべき公共交通サービスの内容について検討する。



# 地域公共交通総合連携計画の策定方針

## <目標設定の例>

- 総合病院の午前中の受付時間内に到着するバスを最低●便は確保する。
- 外出できない高齢者は●%以内にする。 など

そのために…



## <公共交通のサービス内容の検討>

- 路線、バス停配置、ダイヤ、運行形態、車種などについて検討する。



# 地域公共交通総合連携計画の策定方針

- ③ 公共交通サービスの内容と利用者の負担の  
組合せを示した「メニュー」を市民に提示し、  
そのメニューから市民が選択できる仕組みを作る。

## <レストランの例>

### § コース料理 §

- ◇松コース 5,000円
- ◇竹コース 4,000円
- ◇梅コース 2,500円

### § 定食 §

- ◇A定食 1,500円
- ◇B定食 1,200円
- ◇C定食 900円

### § 一品料理 §

- ◇天井 800円
- ◇かつ丼

## <公共交通の例> (イメージ)

### § デマンド乗合タクシー §

- ◇行先自由・自宅送迎 800円
- ◇定路線・自宅送迎 600円
- ◇定路線 400円

### § コミュニティバス §

- ◇生駒駅・病院行(20分毎) 300円
- ◇生駒駅・病院行(30分毎) 250円
- ◇最寄駅行(60分毎) 200円

### § 路線バス §

- ◇最寄駅行(朝夕のみ5分毎) 200円

# 地域公共交通総合連携計画の策定方針

- ④ 持続可能な公共交通計画の策定のため、  
効率的な運行方法を導入し経費の縮減を図るほか、  
市が公共交通サービスを提供する際のルールを  
定める。

## 費用負担に関するルールの例

- ・ 生駒市の負担（補助金）は運行費用の●%まで
- ・ 残りは利用者と沿線自治会が負担  
（利用者＝運賃、沿線自治会＝回数券購入等）
- ・ ダイヤや運賃は利用者や自治会の意向を汲む。



# 公共交通に対する市民ニーズの把握 (市民アンケート調査の実施)

項目	内容
調査対象	生駒市民
調査項目	① 普段の生活における外出を伴う活動の有無 ② <b>活動の内容</b> <b>目的、行き先、利用交通手段、活動の頻度、活動の時間帯</b> ③ 生駒市の公共交通に関する意見 ④ 個人属性(性別・年齢、自動車利用の可否など)
調査方法	郵送配布・郵送回収
サンプル	住民基本台帳より <b>4,000世帯</b> を無作為抽出 1世帯当たり3票の調査票を配布 高校生以上の家族全員(ただし上限3人)に回答を求める <b>目標有効回収=1,000世帯(約2,500~3,000票)</b> ※

# 公共交通に対する市民ニーズの把握 (市民アンケート調査の活用)

< 自宅出発～帰宅の時間帯 >

通院

(千分率)

		帰宅時間帯										合計
		8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
自宅 出発 時間 帯	7	0	101	0	7	16	1	1	22	0	0	149
	8	5	6	25	29	38	15	19	1	0	10	148
	9		7	43	114	80	2	0	7	0	0	253
	10			7	83	82	13	10	0	0	0	196
	11				4	14	23	0	0	0	0	41
	12					0	0	46	2	0	0	49
	13						0	8	11	9	0	27
	14							2	28	4	0	34
	15								5	41	22	68
	16									0	28	28
17										5	5	
合計		5	114	75	237	230	55	87	76	53	65	1,000



# 公共交通に対する市民ニーズの把握 (市民アンケート調査の活用)

＜自宅出発～帰宅の時間帯＞

買い物

(千分率)

		帰宅時間帯										合計
		8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
自宅 出発 時間 帯	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	9		21	22	25	18	0	0	3	0	0	88
	10			58	222	67	12	0	0	0	0	360
	11				5	131	10	0	0	7	0	154
	12					14	11	3	0	0	0	27
	13						0	6	27	0	0	33
	14							3	80	34	3	120
	15								27	47	22	97
	16									6	92	98
17										24	24	
合計		0	21	80	253	230	34	11	137	94	141	1,000