

## 生駒市の公共交通のあるべき姿を考えるにあたって

## ■ はじめに

生駒市地域公共交通総合連携計画では、生駒市が公共交通サービスを提供するにあたっての基本的な考え方や姿勢、生駒市の公共交通の現状や将来見通し、望ましい生駒市の将来像などについて記述されている。

本協議会におけるこれまでの検討では、高齢化が著しく進展し、日常生活に必要な活動機会（日常的な買い物や定期的な通院など）が得られない市民が増加している中、その活動機会を確保することが喫緊の課題であるとの認識のもとで、公共交通サービスを必要としている地区の抽出とそのサービス提供について重点的に検討してきた。

公共交通サービスの提供が始まり、一定の成果が得られたことから、これまで十分に検討することができなかった生駒市の公共交通に関するあるべき姿について、今後議論を深めていきたい。

本資料では、生駒市地域公共交通総合連携計画より、次の項目に関する記載内容を抜粋して次頁以降に記している。

- ◇ 生駒市の地域公共交通に対する考え（公共交通サービス提供に対する市の方針）
- ◇ 将来のすう勢展望（現状のまま推移すれば行きつくであろう将来の姿）
- ◇ 望ましい生駒市の姿（望ましい将来像のシナリオ、実現のために解決すべき課題）

これらを参考に、生駒市における公共交通のあるべき姿についてご意見をいただきたい。

## 【ご意見をいただくにあたっての視点】

- ・人口高齢化に伴う公共交通利用形態の変化への対応（日常生活を確保するうえで必要となる活動機会の確保の視点から）
- ・既存公共交通との連携（今のやり方だけでなく、公共交通として工夫すれば何ができるか）
- ・公共交通サービス提供の手段（コミュニティバスの拡充という現在の手段では対応できない地域・住民への対応）
- ・福祉施策との連携（どの範囲までを公共交通として担うのか） など

**【生駒市の地域公共交通に対する考え】****①人々の交流構造の把握**

- ・ 大阪のベッドタウンとして発展してきたことから、大阪などで従業する人が多く、昼間時間帯の市内では、高齢者や女性による買い物などの私用目的の交通が多い。
- ・ 鉄道と路線バスなどからなる公共交通網が形成されているが、近年、運転免許が幅広い年齢層に行き渡り、自動車を利用した買い物や送迎などが日常的に行われている。
- ・ 団塊世代が退職時期を迎え、今後は、市外への通勤・通学の減少、市内での通勤・通学以外の私用目的の交通（特に自動車利用）の増加、75歳以上の高齢者の増加に伴う公共交通需要の変化が見込まれる。

**②人々の移動の支援**

- ・ 市民の日常生活に必要な活動が支障なく行えるよう、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など、地区ごとの状況に応じた計画を検討する。

**③公共交通サービスの確保**

- ・ 既存の公共交通を活用するとともに、急速に進展する高齢化などの問題に対応できる公共交通サービスの提供を目指す。

**④公共交通政策推進への市の役割**

- ・ 生駒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。

**⑤公共交通事業の効率的運営**

- ・ 公共交通サービスの提供に当たっては、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など、財源の制約の中で持続可能な仕組みを確立する。

**⑥公共交通サービス維持へ向けての市民との協働**

- ・ 生活に必要な公共交通サービスを維持するためには市民の理解と協力が不可欠であることから、市民一人ひとりの公共交通に対する意識を高めることなどをはじめとして、市民とともに公共交通を守り育てていく。

**⑦市域の公共交通計画策定**

- ・ 公共交通サービスの充実に向け、必要な事業を検討し推進する。
- ・ 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。

## 2. 将来のすう勢展望 (現状のまま推移すれば行きつくであろう将来の姿)

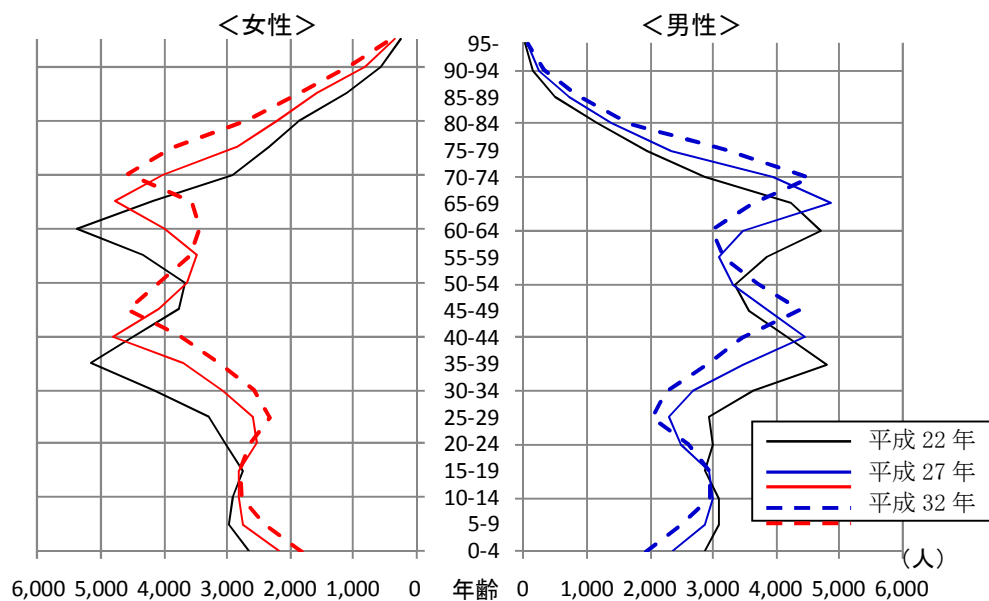
## ① 高齢化の進展

- ・団塊世代をはじめ、開発の進展とともに生駒市内に移り住んだ人々の高齢化により、生駒市では今後10年間に65歳以上人口が1.3倍、75歳以上人口が1.6倍に増加すると見込まれる。
- ・その結果、早い時期に開発の進んだ住宅団地をはじめ、北部の高山町などで75歳以上の高齢者が増加することが見込まれる。

表-1 性別・年齢階層別人口の現状と将来見通し

		0-14歳	15-64歳	65歳以上	75歳以上 (再掲)	合計	人口比率	
							65歳以上	75歳以上
男性	平成22年	9,063	36,908	10,896	3,798	56,867	19.2%	6.7%
	平成27年	8,226	32,148	13,571	4,777	53,945	25.2%	8.9%
	平成32年	7,384	30,486	14,303	6,161	52,173	27.4%	11.8%
女性	平成22年	8,553	40,060	13,195	6,110	61,808	21.3%	9.9%
	平成27年	7,776	34,742	16,598	7,804	59,116	28.1%	13.2%
	平成32年	7,002	32,871	18,077	9,948	57,950	31.2%	17.2%
合計	平成22年	17,616	76,968	24,091	9,908	118,675	20.3%	8.3%
	平成27年	16,002	66,890	30,169	12,581	113,061	26.7%	11.1%
	平成32年	14,386	63,357	32,380	16,109	110,123	29.4%	14.6%

図-1 人口の将来見通し



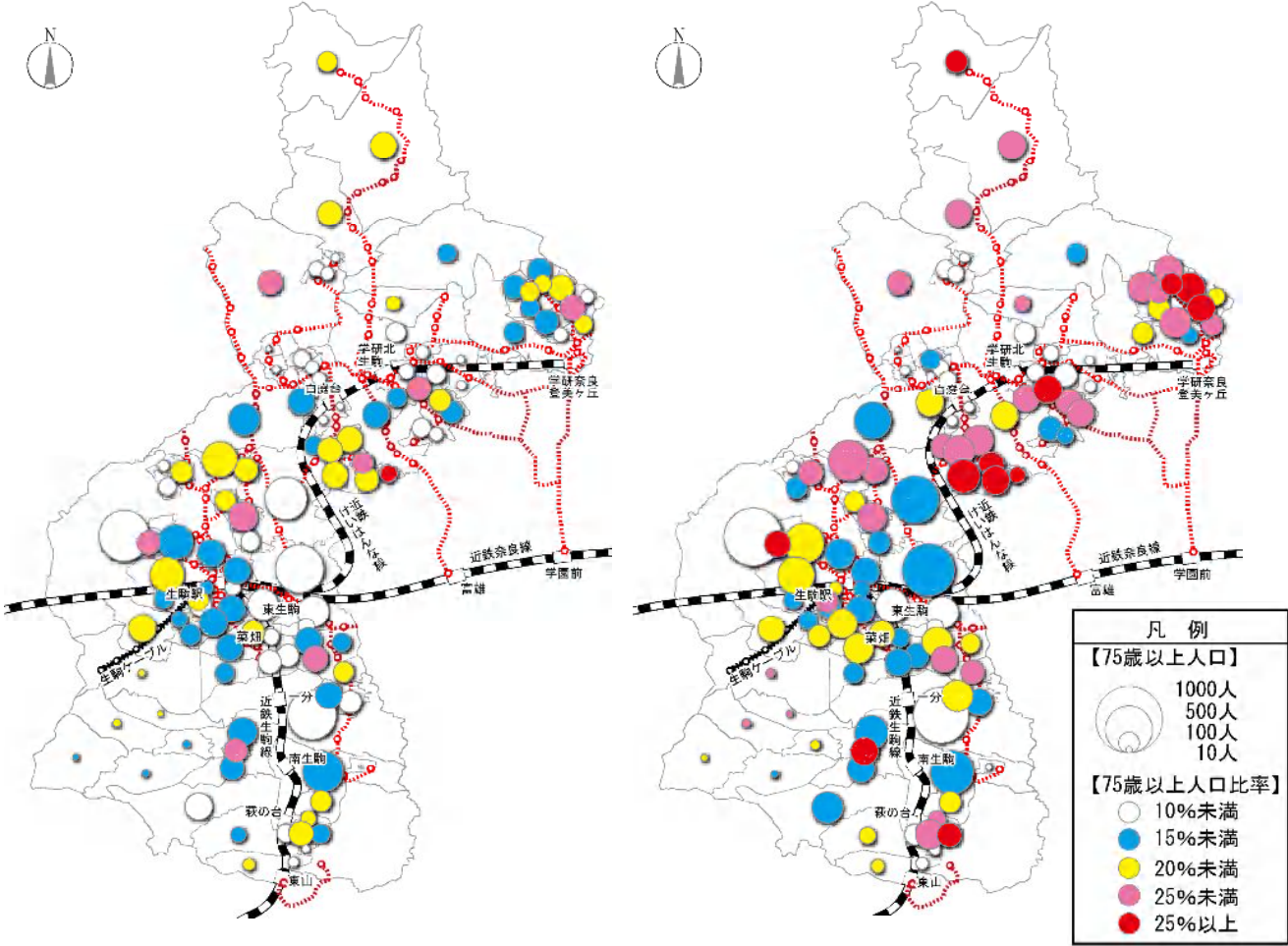
注：平成22年は住民基本台帳に基づく4月1日現在の人口、平成27年・32年は本調査による推計。

本計画では、将来のすう勢展望として“何も対策をしないで、現状のまま推移すればどのような問題が生じるか”について検討するため、年齢階層（5歳階級）毎に人口を過去の変化率（自然増と社会増が合成された人口変化率）を用いて試算した値であり、総人口推計を目的としたものではない。

図-2 75歳以上人口の将来見通し

<平成 27 年>

<平成 32 年>



注：平成 27 年・32 年は本調査による推計。

② 交通流動の変化

- ・人口の減少とともに、生駒市内のトリップ数は減少することが見込まれる。
- ・特に団塊世代が退職の時期を迎える5～10年後には、大阪方面への通勤流動が減少する。
- ・一方で、高齢化の進展に伴って生駒市内における高齢者の買い物、通院、その他私用目的の交通流動は増加することが見込まれる。
- ・それに伴い、通勤・通学に対応した公共交通体系とともに、買い物や通院に対応した交通体系の重要性が高まると考えられる。
- ・運転免許を保有する高齢者の増加に伴い、高齢ドライバーが増加することが見込まれる。
- ・また、74歳以下の年齢層でバス利用者は減少するが、75歳以上の高齢者のバス利用者が増加することが見込まれる。

図-3 目的別トリップ数の現状と将来見通し

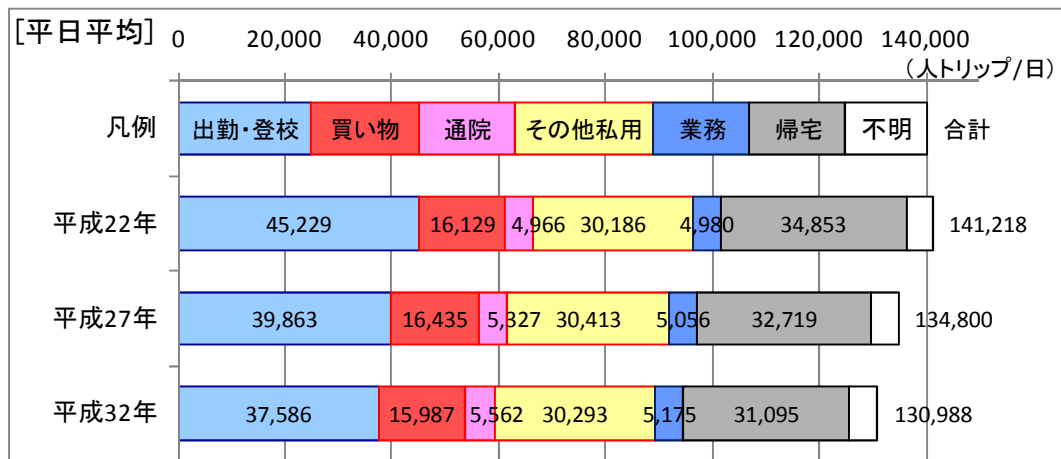


図-4 年齢別運転免許保有数

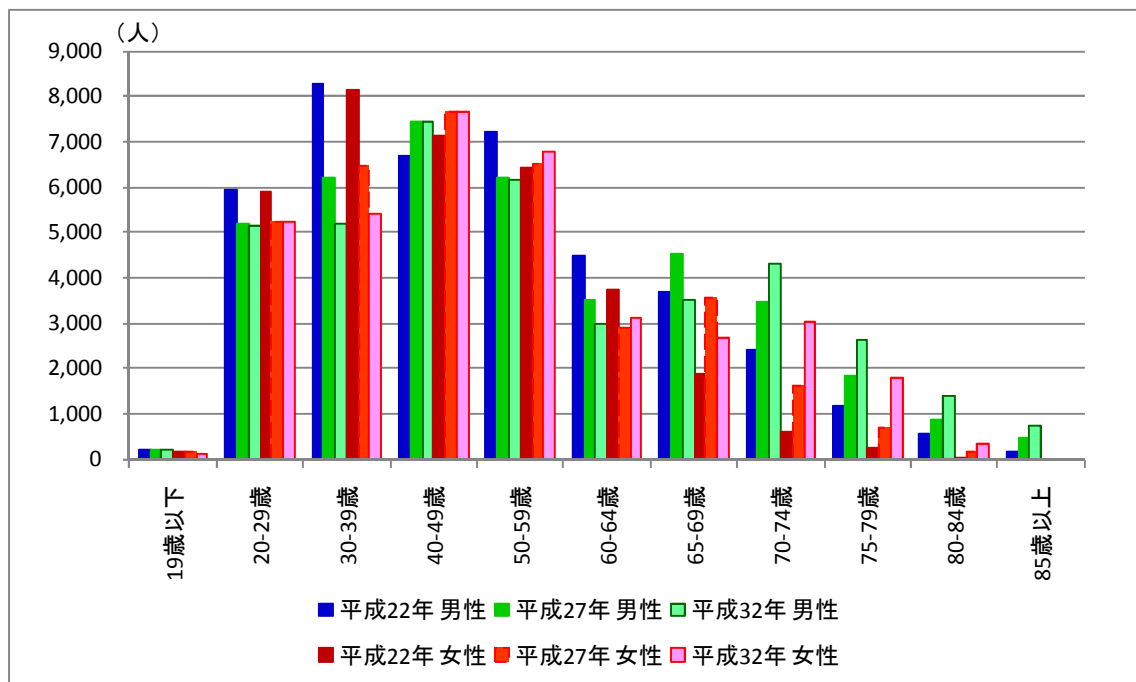
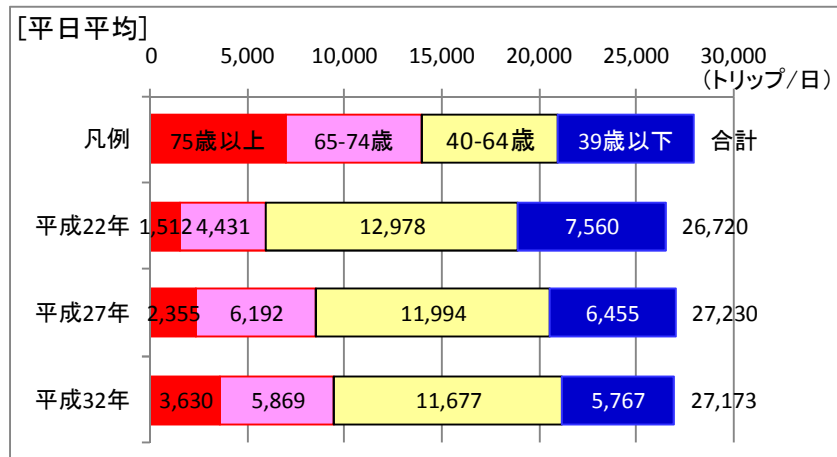
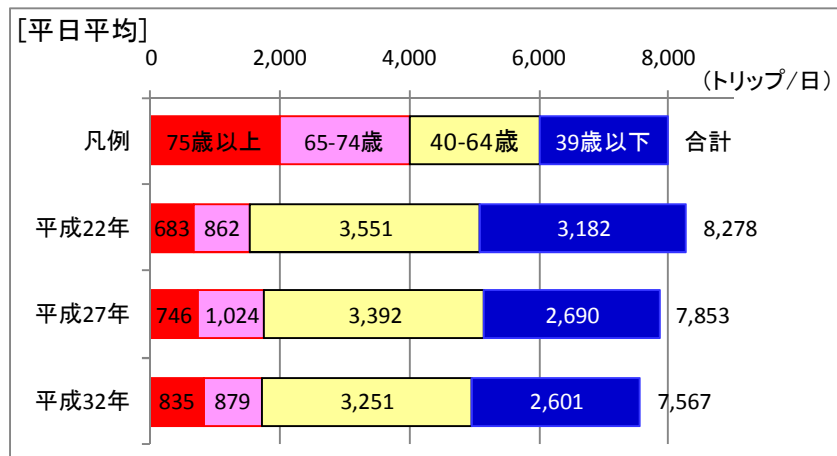


図-5 年齢別の自動車利用の現状と将来見通し



注：図中の数値は、アンケート調査結果に基づく生駒市民による自動車利用トリップ数を示したものである。団塊世代が退職期を迎え生駒市内で行動する機会が増えること、運転免許の保有率の高い世代が高齢化し、高齢者の免許保有率が上昇することなどから、高齢者の自動車利用が増えることが見てとれる。

図-6 年齢別のバス利用の現状と将来見通し



## ③ すう勢で見通される将来の姿

現在の状態がそのまま将来にわたって続く、すなわち、

- ・人口の社会移動および自然増減は現状と同様に推移する
  - ・交通体系は現在の状況が維持される
  - ・住宅団地の開発や商業施設の立地等は現在の計画に基づいて進展する（いくつかある鉄道駅のうち、利便性が高い駅の近くに立地する）
  - ・性別・年齢・運転免許の保有状況が同じであれば、現在も将来も同じ交通行動をする
- と仮定すると、生駒市の将来の姿は次のように見通される。

## &lt;人口&gt;

- ・昭和 40 年代頃から団塊世代が多く移り住んだ生駒市では、団塊世代の高齢化に伴って高齢化が急速に進展する。特に、早くから開発の進んだ住宅団地や既存集落では、75 歳以上の高齢者の増加が加速度的に進展する。
- ・多くの高齢者は現在の居住地で生活を続ける。その一方で、若い世代は新しく開発された住宅団地やマンションに居住する。その結果、75 歳以上人口が 25%を超える住宅団地があちらこちらに出現する。
- ・また、運転免許を持った人が高齢化することにより、「高齢のマイカー族」が増加する。

## &lt;土地利用・施設の立地&gt;

- ・今後、新たな住宅団地の開発計画はなく、住宅団地の開発は、これまでに比べ伸びは見込まれなくなる。
- ・中心部付近では、年に 1 棟程度のマンションが建設される。しかし、入居者の多くは若い世代である。
- ・商業施設の新規出店の計画は見られるが、新たな大規模商業施設の建設については、これまでに比べ伸びは見込まれなくなる。
- ・現在の計画に基づき、東生駒駅に生駒市立病院が開設される。

## &lt;日常生活における活動&gt;

- ・団塊世代が退職し、大阪方面に通勤する人が減少する。
- ・団塊世代の多くはマイカー族であり、マイカーを利用して生駒市内やその周辺のショッピングセンターなどに買い物や娯楽で出掛ける人が増加する。
- ・高齢者の運転免許保有率の高まりにより、高齢者でもマイカー族が増加する。身体機能が衰えても、何とかマイカーを利用して買い物や通院をする。しかし、いつまでもマイカー族でいられる訳ではなく、加齢とともにマイカー族から送迎族、公共交通族に転換していく。
- ・公共交通族は、居住地の近くまたは公共交通を利用して到達可能な範囲に商業施設や医療機関があるものの、①バス停が遠いこと、②バス～鉄道への乗換が困難なことなどから、買い物の行き来や通院の行き来が辛くなる。その結果、外出したくても外出できない人が増加したり、宅配サービスなどで買い物を代替する人が増える。

### 3. 望ましい生駒市の姿

#### ① 総合計画における目標

生駒市地域公共交通総合連携計画では、「生駒市総合計画」を上位計画として位置づけ、地域が目指す将来の姿を踏まえ計画検討を行う。下記に「生駒市総合計画」の中で、連携計画とかわりの深い「まちづくり」、「交通」、「医療・福祉」に関連した目標を整理する。

#### a. まちづくり全般

##### ◆土地利用

###### 【目指す姿】

- ◎適切な土地の有効活用による、良好な都市環境の形成と秩序あるまちづくりの実現
- ◎持続可能で、歩いて暮らせるコンパクトなまちの形成

##### ◆拠点整備

###### 【目指す姿】

- ◎魅力的な商業施設と利便性の高い公共公益施設を配置した、うるおいとにぎわいのある都市拠点の形成
- ◎学研都市地区第2工区における、自然環境に配慮し、市の活性化にもつながるまちづくりの適正な推進

#### b. 交通

##### ◆公共交通

###### 【目指す姿】

- ◎誰もが円滑に移動できる公共交通網の機能的な整備
- ◎マイカーで出かける割合の減少、公共交通を利用する市民の割合の向上

#### c. 医療・福祉

##### ◆医療

###### 【目指す姿】

- ◎医療機関が連携し、市民が安心して暮らせる医療体制の整備
- ◎緊急時、災害時において市、医療機関、消防、その他各機関との協力・連携体制を確立し、迅速かつ効率的な救急救命活動を行う体制の整備
- ◎二次医療まで対応可能な小児医療の確保

##### ◆高齢者保健福祉

###### 【目指す姿】

- ◎高齢者が安心して暮らせる地域支援体制の整備
- ◎高齢者の健康で生きがいを持った、自立した生活
- ◎介護保険制度の健全な運営を維持し、質の高いサービスの提供



## ② 望ましい将来の姿

すう勢で見通される将来の姿に対して、生駒市総合計画の目標を踏まえ、望ましい将来の姿を下記の通り想定する。

## 【望ましい将来の姿】

- ・ 中心部の便利なところに高齢者向けマンションがいくつか建設され、中心部に移り住む人が増えた。
- ・ 近くに商業施設はあるし、駅までもバリアフリー化された道を歩けば着くので、大変便利である。
- ・ 医療機関も商業施設と同じ建物になるので、通院と買い物が一回で済む。大きな病院に行くときは、電車に乗ればすぐに着く。いざというときは管理人が病院に連絡してくれるので安心だ。
- ・ 一方で、住み慣れた場所に住みたい人は、元の住宅団地に住み続けている。いままではバス停まで 500m の坂道を歩かないといけなかったが、いまは次の角まで歩けばバスに乗れるようになった。山あいの地域など、バスが通れないところでは、乗合タクシーが自宅前まで迎えに来てくれるようになった。
- ・ いまや 80 歳でも運転免許を持っている人は当たり前の状況になったが、幸い身近にバスやタクシーを利用できるので、運転免許を返納して公共交通を利用する人が増えてきた。
- ・ さすがに、住宅団地のあちこちで同世代の人の人口が減ってきた。しかし、公共交通体系をはじめ、まちの基盤がきちんと整備されているので、最近では若い世代も少し戻ってきた感じがする。

## ③ 目標の実現のために解決すべき課題

このような「望ましい生駒市の姿」を実現するためには、次に示す課題を解決することが重要であると考えられる。

## ＜日常生活を行う上で必要な活動機会の確保＞

## ・拠点地区における活動機会の確保

「都市拠点」である近鉄生駒駅・東生駒駅周辺地区や「地域拠点」である近鉄けいはんな線各駅周辺や近鉄生駒線南生駒駅周辺地区では、商業・業務や医療施設、公共公益施設の充実に加え、一般向けマンションや高齢者向けマンションの建設を推進し、商業施設や医療機関などの日常生活における活動の場（以下「活動拠点」）と居住地が近接したまちづくりを推進することが重要である。

そのためには、居住地と活動拠点の間の移動に当たり、高齢化に対応した駅周辺のバリアフリーの推進や移動手段を確保し、一層の利便性の向上を図ることが重要である。

## ・住宅地区における活動機会の確保

大規模住宅団地や近鉄生駒駅周辺、郊外部の既成集落では、高齢化が進展し、通勤目的のトリップから買い物や通院、文化活動などのトリップが増加し、生活のスタイルが変化することが予想される。

このような状況に対し、買い物や通院など日常生活を行う上で必要となる活動機会を確保するとともに、豊かな生活を送るために文化活動などの活動機会を確保していくための移動手段を確保することが重要である。

## ＜安全・安心な移動手段の確保＞

近年、交通事故は全体的に減少しているが、一方で、高齢ドライバーの増加などに伴い、高齢者の交通事故が増加している。生駒市では、急速な高齢化の進展が避けられない中で高齢者の交通事故は一層増加すると予想され、高齢者が加害者になるだけでなく、被害者にもなりえる状況にある。

また、既成集落では、道幅が狭く、高齢者や子供などの歩行には自動車との接触など危険が伴う箇所も多い。

このような状況に対し、高齢者が自主的に運転免許を返納し、自動車に頼らなくても移動ができる手段や高齢者や子供が安全・安心に移動できる手段を確保することが重要である。

## ④ 公共交通の計画課題

望ましい生駒市の姿を実現するために解決すべき課題のうち、公共交通で対応すべき事項は下記のように考えられる。

## ＜大規模住宅団地地区＞

大規模住宅団地では、他の地区に比べて路線バスや鉄道の運行頻度が高いが、路線バスは地区の外周道路など主要道路を運行しており、地区内の住宅からバス停または駅までの距離が比較的長い。地形的に高低差のある住宅地が多い生駒市では、今後高齢化の進展により、バス停または駅までの徒歩による移動が困難な人が増えると予想される。また、今後高齢化の進展につれ通勤者が減少し、日中の通院や買い物、私用などの移動手段の重要性が高まることが予想される。

このような状況の変化に応じた既存の路線バスの再編（時間帯毎の運行頻度の変更、ルートやバス停配置の見直し）など公共交通を確保することが必要になると考えられる。

## ＜近鉄生駒駅周辺既成集落地区＞

近鉄生駒駅に比較的近い地域では、公共交通機関は地区内を運行していない。地形が急峻であるため、今後高齢化の進展により、徒歩による移動が困難な人が増えると予想される。

住宅地と生駒駅を結ぶ公共交通を確保することが必要になると考えられる。

## ＜郊外部の既成集落地区＞

公共交通機関が地区周辺に運行していない、または公共交通の利便性が低い（運行頻度が低い、バス停や駅までの距離が長い）ため、自動車が主な移動手段となっている。今後、運転免許を保有する高齢者の増加に伴い、高齢者が自ら運転する機会が増加することが見込まれる。また、移動手段としては、家族や近隣住民の送迎も考えられるが、送迎者の人数や時間が限られていることや送迎者の高齢化も進展していることから、日常生活に必要な活動を行うための移動に対する制約が厳しくなると見込まれる。

高齢者や自動車利用が出来ない人に対して、住宅地と活動拠点を結ぶ公共交通を確保することが必要になると考えられる。