

市内公共交通に関する検討の経緯と今後のあり方について

1. 検討経緯

生駒市は昭和 50 年代頃より住宅地の開発が著しく進展し、大阪市や奈良市のベッドタウンとして発展を遂げてきた。その過程において、通勤・通学時間帯に発生する大量の交通需要に円滑に対応できる輸送力を備えた鉄道や市内の各地から主要駅にアクセスする充実した路線バス網が形成されるとともに、大阪市に直通する新たな鉄道が建設されるなど、ベッドタウンにふさわしい充実した公共交通網が築き上げられてきた。

ところが、最初の開発から 40 年以上が経過した昨今、同じ世代がいつときに居を構えた多くの住宅団地では居住者が一斉に高齢化し、外出が困難になる割合が高まるとされる 75 歳以上人口が 20% を超える地区が増えるなど、地区単位での高齢化が急速に進展するという問題に直面している。また、高齢化の進展とともに定年退職者が増加し、大阪や奈良への通勤交通需要が減少する一方で市内での移動が増加するなど、生駒市を取り巻く交通需要に質的な変化が表れている。こうした変化は、今後もさらに進展すると予想される。

このような問題に対応するため、生駒市では平成 22 年度に「生駒市地域公共交通総合連携計画」を策定し、高齢化が急速に進展する地区において日常生活に必要な活動ができるよう、必要などころに必要な公共交通サービスを提供する計画を立案した。それにより、傾斜の急な地区の居住者や、これまで公共交通が空白であった地区の高齢者など、公共交通を必要とする人々が日常生活に必要な活動を実行できる公共交通サービス提供のルールを作ることができた（資料 1-1 参照）。

また、地域総合交通総合連携計画では、公共交通サービスを提供する優先順位について定め、その考え方に従ってこれまでにいくつかの地域において、乗合型の公共交通サービスを提供してきた。（その実績や運行ルートについて資料 1-3～資料 1-6 に示す。）

2. 市内公共交通のあるべき姿

生駒市地域公共交通総合連携計画は、外出する際に自宅から利用できる公共交通サービスの提供について計画したものであり、いわば「居住地側」あるいは「発地側」の計画であるともいえる。

一方で、高齢化の進展とともに増加が見込まれる「生駒市内」での交通需要に対応するためには、自宅からの利用だけではなく「公共交通を降りてから目的地までの移動」や、通勤・

通学対応だけではなく「昼間の行き先に対応した公共交通サービス」についても検討することが必要である。しかしながら、地域公共交通総合連携計画ではこの点については触れていない。

このような背景や問題認識の下、市内の公共交通のあるべき姿を検討するためには発地側の検討に加え、「着地側」の視点からいま一度生駒市内の公共交通体系について評価し、改善すべき点を見出す必要があると考えられる。そこで、日常生活において市民がよく出掛ける行き先を抽出し、市内各地からそこへの「行き易さ」を評価することにより、改善点の具体化を図ることとしたい。（その具体的検討内容については、**資料 2**に記す）。