

地域公共交通総合連携計画から地域公共交通網形成計画への更新に向けて

1. はじめに

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」を策定しており、平成 32 年度に計画期間が終了する。そのため、連携計画を更新し、新たな計画「地域公共交通網形成計画^{※1}」に基づいて事業を実施していく必要がある。

今後、交通体系をより良いものとするために、形成計画の基となる連携計画に基づいて実施してきた施策に対する評価を行う必要があると考えられるため、その内容について整理を行う。また、形成計画への更新に向けて検討すべき内容についても整理を行う。

※1 平成 26 年 11 月「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」が施行し、法律の内容が一部改正^{※2}され、当該法律に基づいて作成する計画の名称が「地域公共交通網形成計画」となった。

※2 交通政策基本法の基本理念にのっとり、持続可能な地域公共交通網の形成に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための取組を推進することを目的とした法律に改正

2. 生駒市地域公共交通総合連携計画に基づいて実施してきた施策に対する評価について

2.1 生駒市地域公共交通総合連携計画で定めた計画内容について

・連携計画では、「生駒市の地域公共交通に対する考え」が冒頭に明記されており、この考えに基づいて施策を実施してきた。「生駒市の地域公共交通に対する考え」は、他市の計画にはない特徴であると考えられるため、形成計画を検討する際にも継承すべきであると考えられる。

- ・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認識のもと、市民が支払った税金を使って、一定の条件を満たした地域に公共交通サービスを提供することとした。
- ・公共交通サービスを提供するにあたっては、運行費用の一定割合を生駒市と地域住民・利用者がそれぞれ負担する。（当初は、生駒市の負担割合の上限を 5 割としていたが、実施状況を勘案し、生駒市の負担割合の上限を 7 割に改めた。）
- ・公共交通サービスを提供する地区の選定においては、いくつかの基準（公共交通サービスを必要とする高齢者（75 歳以上）の割合、駅・バス停までの距離が長い、地形が急峻など）に基づいて選定した。
- ・上記の基準に基づいて公共交通サービスを提供する候補地区の優先順位を検討し、地区を 4 段階に区分した。

2.2 生駒市地域公共交通総合連携計画に基づいて実施した施策の内容と評価

2.2.1 公共交通サービスの提供について

- ・公共交通サービスを提供する地区の優先順位の検討結果より、はじめに本町地区（門前線）、南地区（西畑・有里線）にコミュニティバスを導入した。（H23.10～）
- ・本町地区、南地区においては、コミュニティバスの利用実態及び、コミュニティバス導入後の住民の日常生活における活動機会の変化を把握することを目的としたアンケート調査を実施した。
- ・門前線、西畑・有里線に次いで、北新町地区（北新町線）、萩の台地区（萩の台線）にコミュニティバスを導入した。（H26.10～）

2.2.2 生駒市地域公共交通総合連携計画の計画内容の見直し

- ・新たな評価基準の検討（負担割合の見直し）を行った。

⇒当初は、生駒市の負担割合の上限を運行費用の5割（地域住民・利用者は運行費用の5割以上を負担する）としていたが、北新町線、萩の台線の利用状況を勘案し、生駒市の負担割合の上限を7割に改めた。（地域住民・利用者は運行費用の3割以上を負担する）

2.2.3 その他の検討について

- ・着地側の公共交通サービスの在り方について検討を行った。
- ・生駒市立病院がH27.6に開院し、生駒市立病院への交通手段の一つとして、生駒駅から生駒市立病院までの路線を新設した。（既存路線（北新町線）の延長運行）

2.3 生駒市地域公共交通総合連携計画を遂行していくうえで生じた課題について

2.3.1 公共交通サービスを提供する候補地区の選定について

(1) 時点修正について

連携計画を計画していた当時の統計データ（高齢化率など）が新たに更新されているため、そのデータを用いて時点修正を行う必要がある。

(2) 選定方法について

公共交通サービスを提供する候補地区の選定においては、いくつかの指標（高齢化率、勾配、駅・バス停までの距離等）を用いて検討を行っていた。その後、実際にコミュニティバスの運行を実施し、コミュニティバスの利用状況の分析やアンケート調査も行ったそこで、それらの結果を踏まえて、選定する際に用いた指標が適切であるのかどうか、選定方法の見直しを図る必要があると考えられる。

2.3.2 地域特性に応じた公共交通サービスの提供について

今後、公共交通サービスを提供する地区においては、地域特性に応じた公共交通サービスを提供する必要がある。そのため、コミュニティバスのみならず、デマンド型、乗合タクシー、新たなサービス（自動運転等）なども視野に入れた検討を行っていく必要があると考えられる。

2.3.3 公共交通サービス以外のサービスとの連携

公共交通サービス以外のサービス（公共交通の利用者に対する優待（買い物バス券）等）については、これまで具体的には検討できていなかった。そのため、今後は利用促進を図ることを目的として、商業施設や商工会などと連携し、サービス内容を検討していく必要もあると考えられる。

2.3.4 「発地側（居住地側）」の視点からの検討

「着地側」（公共交通を降りてから目的地までの移動）の視点から、生駒市内の公共交通体系の改善すべき点について具体的に検討を行ってきた。しかしながら、「発地側（居住地側）」の視点も含めて、今後、検討していく必要があると考えられる。

3. 地域公共交通網形成計画への更新に向けて

- (1) 地域公共交通網形成計画を検討するにあたって、生駒市地域公共交通総合連携計画で検討できていない内容は、引き続き検討することとする。
- (2) また、地域公共交通網形成計画を検討する際、当該計画の主旨に則った内容を検討する必要がある。そこで、その内容について、次頁に示す。

① まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保

⇒生駒市における都市計画やまちづくりの見直し、中心市街地活性化などまちづくりと一体になった計画（上位計画や横位計画（立地適正化計画等）との整合を取った計画）にする必要がある。

② 地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成

⇒連携計画においては、生駒市の地域特性を分析したうえで、新たに公共交通サービスの提供が必要な地区を整理してきた。また、公共交通サービスを提供するための考え方や基本方針も明確にしている。形成計画を策定する際にも、こうした考え方を踏まえ、地域全体を見渡した公共交通ネットワークのあり方や将来像について検討する。（南北、東西方向への移動、着地点（駅だけでなく施設）へのアクセス）

③ 地域特性に応じた多様な公共交通サービスの組合せ

⇒連携計画では、コミュニティバスを中心に検討していたため、形成計画を策定する際は、路線バスやタクシー、鉄道等の他の交通手段を含めた計画立案が必要である

④ 住民の協力を含む関係者の連携

⇒コミュニティバスは生駒市の財源（市民の納めた税金）と運賃収入（地域の負担）を用いて運行していることから、連携計画では、一定水準の利用や地域の協力など、地域住民等が主体的に参加することを謳っている。形成計画を計画する際にも、このような考え方を踏襲していく。

⑤ 広域性の確保

⇒連携計画では、生活圏における実態調査を行い、分析をしたうえで計画をしている。形成計画では、連携計画での調査結果を参照、もしくは必要に応じて再度調査・分析をおこなった計画に反映する。

⑥ 具体的で可能な限り数値化した目標

⇒連携計画では、コミュニティバスの運行に際し、利用者の負担割合に関する基準を定め、その評価とサービス内容の見直しを厳格に実施している。形成計画の策定に当たっては、こうした公共交通サービスに関する数値目標に加え、まちづくりなど様々な視点から定量的な数値目標・目標設定をすることが求められている。(活動機会の大きさを指標化し、可視化するという方法も案として考えられる。)