

# 生駒市地域公共交通総合連携計画（概要）

みなさんもお存知のとおり、生駒市では昭和 30 年代から住宅開発が始まり、高度経済成長期には大阪のベッドタウンとして人口が急増するなど、低層住宅を中心とした質の高い住宅地として発展してきました。

その後数十年が経過し、わが国が本格的な高齢社会を迎える中、生駒市でも早期に開発の進んだ住宅地の住民の高齢化が急速に進展しています。以前は坂道を歩いて駅まで行き来できたけれど、高齢になって坂道を歩くのが困難になり、鉄道が利用しづらくなってきたという人が増えています。

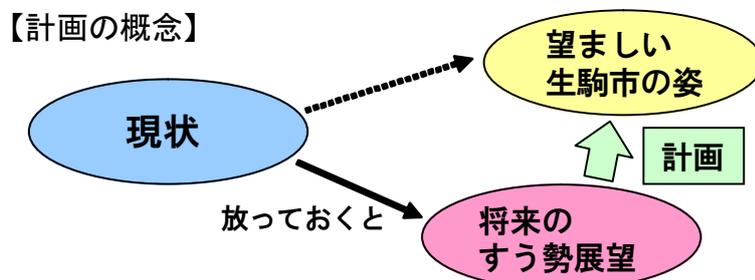
また、数年後には団塊世代の多くの方が定年退職を迎えられます。それに伴って大阪への通勤交通が減少して生駒市内での移動が多くなると考えられ、そのような変化に対応した公共交通の整備が求められています。

これまでベッドタウンとして発展してきた生駒市にとって、このような変化はこれまでに経験したことのない変化であり、今後 10 年程度の間これらの変化は急速に進展すると考えられます。それに的確に対応するためには、

- ① 変化の全体像を見通すこと
- ② それがどのような影響を及ぼすかを把握すること
- ③ 対応の方針を考えること
- ④ 実行可能な解決策を見出すこと

が重要であると考えられます。

そのためには、総合的な視点から、必要となる様々な施策を検討し、実施することが重要と考えられますが、この「地域公共交通総合連携計画」は生駒市民の生活を支える「公共交通」の視点から、将来の変化を見通し、必要な対策について検討することを目的として策定するものです。この計画を通じて、生駒市民のみなさんの将来の生活を支えるとともに、それを通じてみなさんの健康増進、地域の活性化、良好なまちづくりにつながることを目指しています。



参考：「地域でつくる公共交通計画」（平成 22 年 3 月、国際交通安全学会）

平成 23 年 3 月  
生駒市

## ■ 生駒市地域公共交通総合連携計画策定にあたって

本計画は、人々の生活を支える公共交通の計画が主となっています。生駒市には、鉄道や路線バスからなる公共交通ネットワークが形成されています。計画策定にあたっては、

- ・既存の鉄道や路線バスの相互連携を図り、既存のストックを有効活用する。
- ・高齢化の進展などに起因して、既存ストックの利用がそのままでは難しくなってきたところには改良を加える。
- ・民間の公共交通事業者（バス会社やタクシー会社）の経営によって公共交通が維持・運営できるところは民間の公共交通事業者に委ねる。
- ・民間の公共交通事業者では運営が難しいところ（公共交通を必要とするが、不採算で民間の公共交通事業者では対応が難しいところ）に生駒市が関与して対応を図る。

という考え方に基づいて行います。

なお、今後は、本計画に示した理念や考え方に従い、公共交通の運行計画の検討を進めるとともに、既存のコミュニティバスについても、公平性の観点から計画の検討を行う考えです。運行計画の検討に当たっては、本計画は人々の生活を支えることを目的とするものですので、関係する自治会や住民の意見を計画に反映させたいと考えています。

市民をはじめ、交通事業者、関係機関、生駒市が互いに協力して、本計画を実現し、将来にわたって市民の皆さんの生活を支えることができると考えています。

## ■ 生駒市地域公共交通総合連携計画の概要

○経緯：平成23年3月25日作成

平成23年3月25日公表

○計画区域：生駒市内全域

○計画期間：平成23年度～平成32年度の10年間

○検討経緯：生駒市地域公共交通活性化協議会を設置（平成21年11月27日設立）し、平成23年3月18日まで計8回の協議会を経て、生駒市地域公共交通総合連携計画を策定

### ※【生駒市地域公共交通活性化協議会とは】

- ・「地域公共交通の再生及び活性化に関する法律」に定められた協議会で、住民の代表、学識経験者、関係する行政機関、交通事業者、生駒市などで構成される協議会です。
- ・公共交通の維持や地域の活性化に向けた方策を継続的に検討し、生駒市地域公共交通総合連携計画の策定、同計画に基づく事業の実施、事業の成果の評価と計画の見直しなどを行います。

## 生駒市地域公共交通総合連携計画の目指す方向

### 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

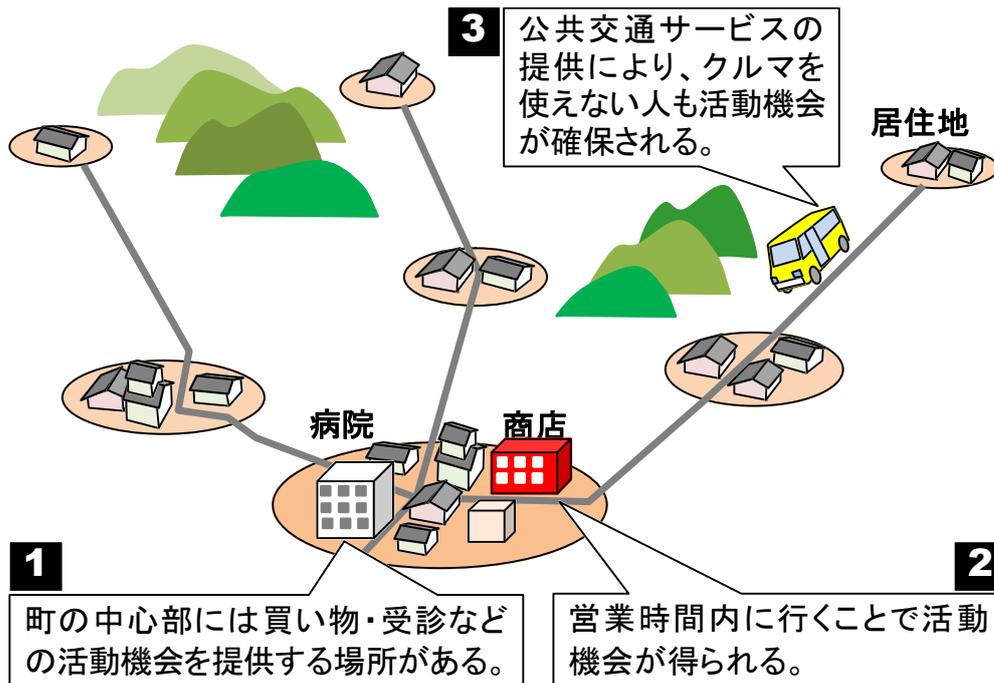
- ・公共交通サービスの充実に向け、必要な事業を検討し推進する。
- ・事業推進の費用は市と利用者、沿線の地域が適切に分担する。
- ・事業推進にあたっては、必要なルールを定める。

## 公共交通計画の基本方針

### ■公共交通サービスの提供に関する基本的な考え方

市民が日常生活を行う上で必要となる活動機会を確保していくため、既存の鉄道や路線バス、自家用車、二輪車、徒歩などで活動拠点まで行くことのできない市民に対し、生駒市民のみなさんの将来の生活を支えるという考え方のもとで、生駒市が主体的となって公共交通サービスの提供などを行う。

#### 【活動機会の確保とは】



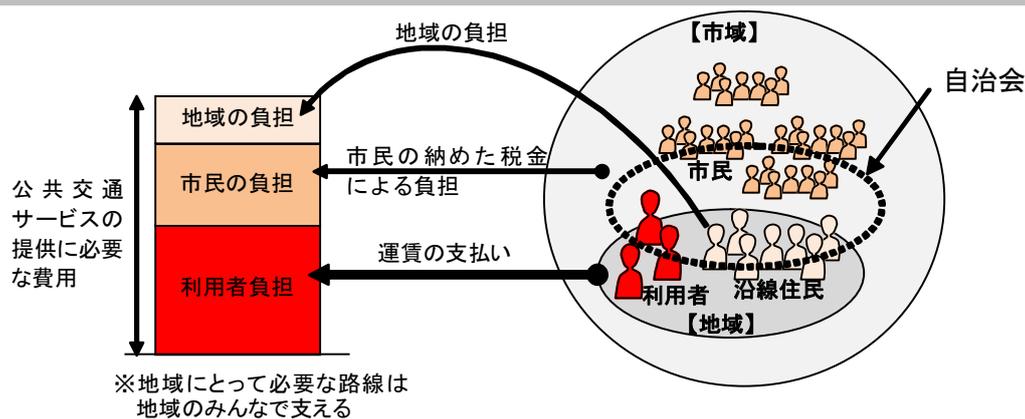
### ■公共交通サービスを提供する地区の考え方

市民の活動機会を確保していくために、生駒市が支援して公共交通サービスを提供する地区は、次の要件を満たす地区とする。

- ① 公共交通サービスが提供されていないために、日常生活に必要な活動（通勤・通学、買い物、通院、社交など）ができずに困っている人が存在する地区。
- ② その人数が一定以上あり、乗合の公共交通サービスで対応することが必要な地区。
- ③ 公共交通サービスの運営に対して、自治会の協力が得られる地区。

## ■公共交通サービス提供のルール

- ・公共交通サービスの提供に当たっては、生駒市が実行可能な計画案（サービスの内容とそれに対して利用者が支払う対価）を示し、沿線地域（沿線地域の住民や自治会）がサービス内容と費用負担の組合せを選択する。
- ・利用者はサービスの質に応じた運賃を負担する。また、公共交通事業者は効率的な運行に努め、運行費用の節減を図る。
- ・公共交通サービスの提供に必要な費用に対し、利用者の支払う運賃だけでは不足する場合、市民（市の財源＝税金からの支出）や沿線地域（沿線地域の住民や自治会）が必要な公共交通サービスを提供できるように協力する。
- ・市民は、運行費用が運賃収入を上回る路線に対して、運行費用と運賃収入の差額を市の財源（＝市民の納めた税金）から補助することによって協力する。ただし、その金額は運行費用の一定割合を上回らないこととし、その限度額を設定する。（具体的な数値は今後検討する）。
- ・利用者の運賃負担と市民の協力（市の財源からの補助）を合わせても運行費用を下回る場合は、①沿線地域の住民などが積極的に利用するとともに、日常生活のみならず、地域を訪れる地区外の方にも活用いただくようPRし、利用者を増やして運賃収入を増やす、②不足する運行費用を沿線地域の住民や自治会が負担する（例えば、不足分に相当する回数券を購入してみんなで利用する）、また沿線の企業や事業所にも利用促進や享受する便益に応じた費用負担を求めるなどの協力を求めるなどの方法で、沿線地域が必要な公共交通サービスの提供に協力するほか、③運行形態を見直し費用の低減を図る、のいずれかの方法で対応する。
- ・これらの方法を講じても基準を下回る場合は、活動機会を確保できる範囲内で運行日を減らす、需要に見合った他の交通手段を導入するなどの方法により、必要な公共交通サービスを確保する方法を検討する。
- ・市民の協力によって（市の財源を使って）新たな公共交通を運行する場合は、一定期間、実証運行を行うこととする。実証運行の結果に基づき、サービスの内容と利用者・市民・沿線地域の負担の割合を定める。
- ・地域全体として公共交通のサービス水準が低下することのないよう、必要に応じて公共交通事業者と調整する。



## 事業実施計画

### ■公共交通サービスを提供する地区選定の考え方

公共交通サービスを提供する地区は、次の考え方に基づいて選定する。

- ① 人口統計や地形データに基づき、公共交通サービスを必要とする高齢者（75歳以上）の人口が多く、駅やバス停までの距離が長い、または地形が急峻で駅やバス停までのアクセスが困難であると考えられる地区。
- ② 今後5～10年程度の間①のような状況になると考えられる地区。
- ③ 自治会から公共交通サービスの提供に対する要望のある地区のうち、①または②の条件を満たすと判断される地区。

なお、③については、現在既に要望の出されている地区に加え、今後、要望のあった場合も同様に対応する。

公共交通サービスを提供する地区として、参考表 1、参考図 1 に示す 16 地区を選定した。

### ■公共交通サービス提供の優先順位検討の考え方

公共交通サービスの整備や充実が必要とされた地区に対し、次の考え方に基づき公共交通サービスを提供する順序や時期を定める。

- ① 公共交通サービスを必要とする人数や人口に占めるその割合が高い地区で、通院や買い物などの日常生活の活動拠点にアクセスするために公共交通を必要としている地区を優先する。
- ② ①のうち、公共交通サービスが提供されていない地区を優先する。
- ③ 将来、公共交通サービスを必要とする人数や人口に占める割合の増加が見込まれる地区は、その人数や割合が高まった時点で公共交通サービスを提供する。

また、運行計画を検討し、必要に応じて次のような条件についても考慮する。

- ④ 複数の地区から主要な医療機関（2次救急医療機関）や公共施設へのアクセス
- ⑤ 公共交通を守り、維持していく取り組みができていない地区
- ⑥ 費用と便益のバランス

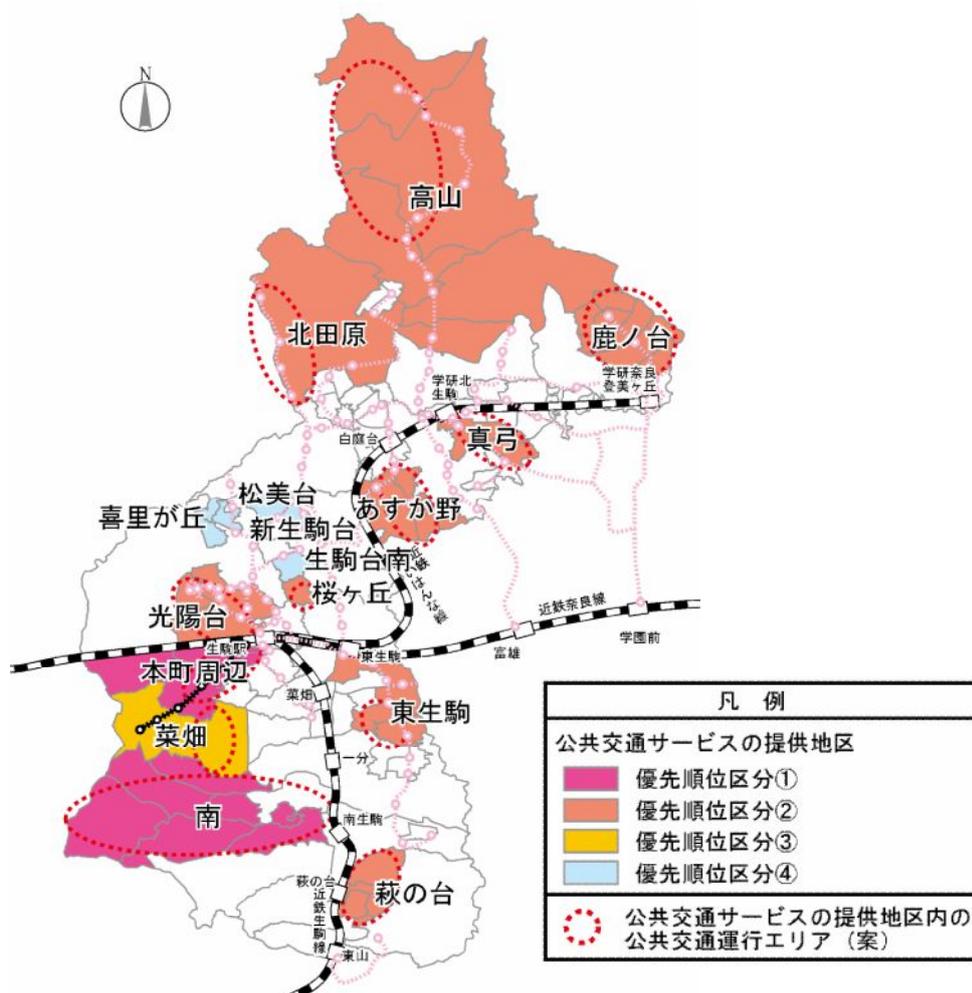
公共交通サービスを提供する地区として選定した 16 地区の優先順位を参考表 1、参考図 1 に示す。なお、優先順位は、下記 4 区分に分類整理した。

- ① 直ちに検討に着手し、2～3年以内に公共交通サービスの提供を目指す地区
- ② 高齢化等の問題が顕在化すると考えられる時期（概ね5年後）に合わせ、公共交通サービスの提供を目指す地区
- ③ 高齢化等の問題が顕在化すると考えられる時期（概ね10年後）に合わせ、公共交通サービスの提供を目指す地区
- ④ 現在の公共交通サービスで問題に対応可能と考えられる地区

参考表 1 公共交通サービス提供の優先順位の区分

優先順位の区分	対象地区	理由
① 直ちに検討に着手し、2～3年以内に公共交通サービスの提供を目指す地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本町周辺地区</li> <li>・南地区</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成22年に75歳以上人口比率が20%を超えている</li> <li>・公共交通サービスがない</li> <li>・地形が特に急峻である(勾配10%以上)</li> </ul>
② 高齢化等の問題が顕在化すると考えられる時期(概ね5年後)に合わせ、公共交通サービスの提供を目指す地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高山地区</li> <li>・北田原地区</li> <li>・鹿ノ台地区</li> <li>・真弓地区</li> <li>・あすか野地区</li> <li>・桜ヶ丘地区</li> <li>・光陽台地区</li> <li>・東生駒地区</li> <li>・萩の台地区</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成27年に75歳以上人口比率が20%を超える見込みである</li> <li>・公共交通がなくて困っている人が多い=交通実態調査期間中(1週間)に「外出したいが外出をあきらめた人」の割合が15%以上である</li> </ul>
③ 高齢化等の問題が顕在化すると考えられる時期(概ね10年後)に合わせ、公共交通サービスの提供を目指す地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・菜畑地区</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成32年に75歳以上人口比率が20%を超える</li> </ul>
④ 現在の公共交通サービスで問題に対応可能と考えられる地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新生駒台地区</li> <li>・松美台地区</li> <li>・喜里が丘地区</li> <li>・生駒台南地区</li> </ul>	

参考図 1 公共交通サービス提供の優先順位の区分



## ■事業を継続して実施するために

今回新たに導入する公共交通サービスは、自動車が利用できない、あるいは地形の制約などで駅やバス停へのアクセスが困難な人々の日常生活を支えることを目的とするものである。

しかし、今は自動車を利用している人や急坂を登り降りして駅やバス停にアクセスできる人も、やがては公共交通が必要になる時が来ると考えられ、現在の利用者のみならず、生駒市民をはじめ関係機関が協力してサービスを維持・継続していくことが必要である。

また、この事業は生駒市が費用の一部を負担して実施するものであり、限られた財源を有効活用する観点からも、“行政や事業者のみならず市民を含めたみんな”で公共交通を守り育てていくことが重要である。そのためには、市民や関係機関が協力して利用促進を図ること、事業の実施内容をきちんとチェック・評価して随時計画の見直しを行うことが必要である。

### ① 公共交通の利用促進

生駒市における公共交通の利用促進策には、下記に示す例の様に様々な方策が考えられる。今後、関係機関との連携を図りながらその具体化について検討していく。

- 高齢ドライバーの運転免許返納制度（運転免許を返納しても生活に支障のない公共交通整備の推進）
- 高齢者の交流機会・外出機会の拡大（気軽に集まり交流できる施設整備や催しの企画など）
- 公共交通利用者に対する商業施設等の優待（買い物ポイントの付与など）
- 利用案内の作成（新たに導入する公共交通や既存路線バス、鉄道の時刻などを含めた分かりやすい利用案内の作成、配布など）
- ソフト面での鉄道との連携（鉄道車内での路線バスの乗り場・行き先案内など）
- 市民の協力による利用増進（コラム参照）

### ② 関係機関や関連施策との連携

身近な場所で提供できないモノやサービスを移動販売車や宅配などで届けるシステムの利用やネットスーパーの活用についても検討する。

### ③ 進行管理および適切な評価の実施

本計画を進めるに当たり、常に進行状況や実証運行の実施状況を把握するとともに、評価項目を定めて定期的に実施状況を評価し、必要に応じて地域公共交通総合連携計画を見直しながら進めていく（PDCAサイクルの実施）。

### コラム：みんなが少しずつの協力を！

あなたは「公共交通を利用しましょう」と聞いたとき、どのようなことを想像されますか？

「いま使っている自動車をやめて、電車やバスを使えって言われても、そんなことは不可能です！」と思われた方が多いのではないのでしょうか。

生駒市では、高齢者の公共交通利用の助成やコミュニティバスの運行などに年間1億8千万円の予算を計上しています。いま仮に、生駒市民12万人全員が年に1往復だけ路線バスを利用したとしましょう。片道の運賃を180円とすると、 $120,000 \times 180 \times 2 = 4,320$ 万円の収入になります。これを公共交通のために活用すれば、年間1億8千万円の予算を24%も減らすことができます。年に2往復利用すれば、その予算を半減できます。

決して、「自動車をやめて全面的に公共交通の利用を」とは言いません。たった年に数回、みなさんが公共交通を利用することだけで、生駒市の公共交通を維持することに大いに役立ちます。

「みなさんが少しずつ」の協力を是非よろしくお願いします。