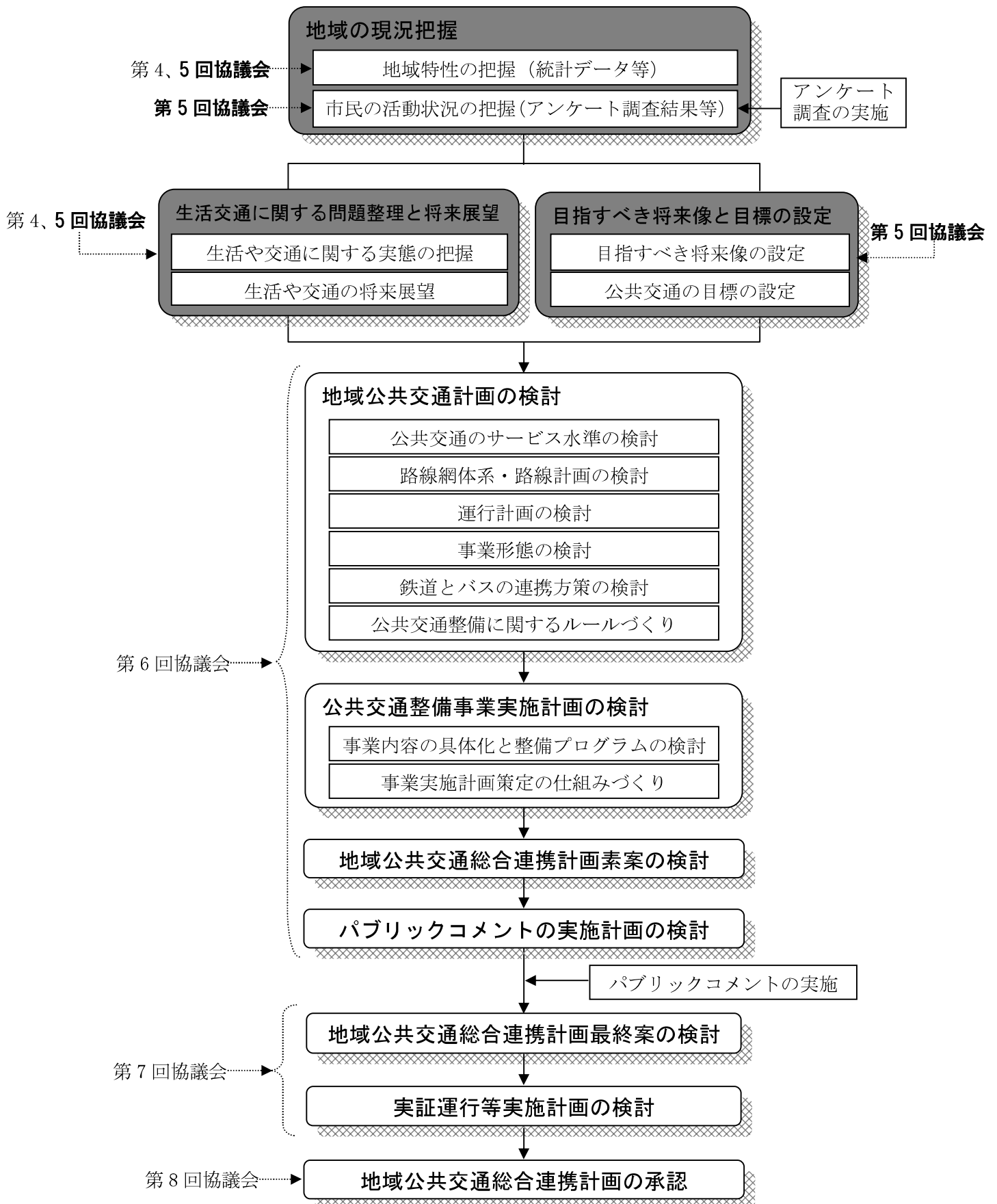


地域公共交通総合連携計画策定の流れ



第 4 回 生駒市地域公共交通活性化協議会を受けた今後の検討課題

協議会の発言要旨	対応方針
■連携計画策定に当たっての生駒市（協議会）の基本姿勢	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 個々の地域の問題を議論する前に、生駒市が将来目指す姿を議論し、共通認識として委員が共有する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 活動拠点となる施設配置計画を整理する。（第 5 回協議会資料 3 P17-19） ・ 「総合計画」から目指すべき将来像を整理する。（第 5 回協議会資料 3 P20-21） ・ 「データ等からみた生駒市の現状」や「すう勢で見通される将来の姿」から将来の姿（たたき台）を事務局で作成する。但し、この将来の姿は一つの家であり、今回協議会の中で生駒市が目指すべき姿をご議論頂き、協議会として提示する将来の姿を決定する。（第 5 回協議会資料 3 P23-26）
<ul style="list-style-type: none"> ・ 担保すべき活動・移動、公共交通サービスの基準（計画の目標）を設定する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通のサービスの目標設定（たたき台）を事務局で作成する。（第 5 回協議会資料 3 P27） ・ 生駒市が目指すべき姿について協議会で議論していただき、その結果を踏まえて事務局案を修正する。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 計画の主要な対象者を設定する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 総合的な検討を行うが、中でも高齢者に力点を置く。（詳しくは、「第 3 回地域公共交通活性化協議会を受けた今後の検討課題」を参照）
<ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者交通費等助成の取扱いを決める必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者、生駒市、地域の費用負担のあり方を検討する際に、取扱いを検討する。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 福祉面、医療面から交通に期待する事項を確認する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 必要に応じて協議会から市の担当課に施策の実施や検討を依頼する。
■人口動態の整理	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 過去から現在の推移を把握しておく必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 17 年～平成 22 年の地区別人口分布、過去 5 年間の住宅団地・マンション開発状況、大規模小売店の整備状況を整理する。（第 5 回協議会資料 3 P1-2、P12-P13） ・ 平成 17 年～平成 22 年の町別の人口増減について、それまでのすう勢に基づく推計値と実際の増減数を比較し、社会移動の状況を推察する。（第 5 回協議会資料 3 P14）
<ul style="list-style-type: none"> ・ 社会増減を考慮し、将来の推移を予測する必要がある。 ※必要であれば、不動産業者や高齢者団体、自治会へのヒアリングにより傾向を把握 	<ul style="list-style-type: none"> ・ すう勢に基づき、将来（平成 27 年、平成 32 年）の 75 歳以上の人口分布及び公共交通族の人口分布を予測している（第 5 回協議会資料 3 P15-16）が、今後の社会増減の影響については引き続き検討する。
■アンケート調査分析	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 回収数不足により発生する分析上の問題点と対応方法を整理する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本調査は抽出調査であり、年齢階層別、性別、地区別に見た場合、それぞれの階層のサンプル率が異なる。そのまま集計するとサンプル率の高い層のデータが過大に評価されるため、地区別、個人属性別（性別・年齢階層別）に拡大係数を付加することによって偏りのない集計ができるようにする。（第 5 回協議会資料 2 P2-5） ・ また、抽出調査であるため、集計結果には誤差を含む。サンプル率の低い層の集計や多重のクロス集計の際、集計に用いるサンプルが少なくなると誤差が大きくなる。得られた集計結果を解釈する際には、その点に十分に留意する。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 階層別のクロス分析が必要である。 例えば地区別、年齢別、性別（協議会で発言のあった項目） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 性別・年齢階層別や目的別の外出頻度等分析目的に応じてクロス分析を実施する。（第 5 回協議会資料 2）
■その他	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 他自治体の連携計画策定事例の整理（成功例、失敗例）する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 生駒市地域公共交通活性化協議会の開催案内に同封した「公共交通に関する市の計画」に地域公共交通活性化・再生事業の事例が収集されているホームページアドレスを記載し、確認頂く。必要に応じて別途情報を提供する。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 連携計画を策定するに当たっては、公共交通運行ルートの道路構造調査が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 具体的な地域別の検討をする際に調査を実施する。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 協議会から交通基本条例、公契約条例制定の提言をしてはどうか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 条例制定への提言という形にするかは別にして、公共交通サービスの内容や生駒市や地域の負担のあり方を明確にした基準を作り、今後の地域公共交通整備の指針となるような地域公共交通連携計画を策定し、市民に広く知って頂く。

生駒市地域公共交通総合連携計画の基本方針（骨子・案）

生駒市地域公共交通総合連携計画を策定するにあたり、前提となる基本方針を明確にし、市民に広く周知する必要がある。そこで、下記項目から成る基本方針を公表し、市民の意見を伺う。

【基本方針（骨子・案）】

①生駒市における人々の交流構造

- ・大阪のベッドタウンとして発展してきた生駒市では、大阪などで従業する人が多く、昼間時間帯の生駒市内では、高齢者や女性による買い物などの私的交通が多い。
- ・生駒市では鉄道と路線バスなどからなる公共交通網が充実しているが、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、市外への通勤流動の減少、市内での私的交通（特に自動車利用）の増加、後期高齢者の増加に伴う公共交通需要の増加などが見込まれる。

②生駒市における人々のモビリティの計画像

- ・生駒市民の日常生活に必要な活動が支障なく実行できるよう、必要な施策を講じる。
- ・その際、地区ごとに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、地区特性に応じた計画を検討する。

③公共交通サービスの確保の基本方針

- ・充実した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行政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生駒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の方針

- ・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い、財源の制約の中で持続可能な仕組みを確立する。

⑥地域の市民への行動喚起（共働の呼びかけ）

- ・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り、マイバス意識の涵養など市民一人ひとりの公共交通に対する意識を高め、自治会や市民とともに公共交通を守り育てていく。

⑦地域公共交通計画策定への基本方針

- ・公共交通サービスの充実に向け、必要な事業を推進する。その費用は行政と利用者、沿線の地域が適切に分担する。