

着地（活動拠点）への移動水準の整理方針（案）

■着地側の移動水準の検討にあたって

- ・これまでの協議会では、居住地側からの移動に着目し、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。
- ・しかし、公共交通で活動機会を保障するには、着地（活動拠点）までの移動（大きな乗換抵抗などがなくスムーズに目的地まで公共交通で行くことができるか）や着地側での移動（駅やバス停から活動拠点までの移動）についても評価をする必要があると考えられる。
- ・そのため、次のような検討を行う。
 - ①着地側の公共交通サービスの現状評価
 - ②問題点の抽出、検討すべき課題の整理
 - ③着地側で提供すべきサービス水準の検討
 - ④具体策の検討（改善すべき場所の具体化、それを改善する方法、その優先順位の検討など）

1. 着地側の公共交通サービスの問題点を整理するにあたっての視点

着地側の公共交通サービスの問題点を整理するにあたっては、下記の視点から整理を行う。

（1）公共交通のサービス内容（着地（活動拠点）までの移動）

- ・公共交通サービスを利用して、日常生活に必要な着地（活動拠点）にアクセスが可能か。
- ・乗継が必要か、必要な場合は、乗継モード間のダイヤの不整合や結節点のバリアフリー未対応等、大きな乗換え抵抗が発生する要素はあるか。
- ・必要な時間帯にサービスが提供されているか。

（2）着地側の移動（駅・バス停から着地（活動拠点）までの移動）

- ・駅・バス停から着地（活動拠点）までは、徒歩で移動可能な距離、勾配か

2. 着地となる市内の主な活動拠点への公共交通サービス提供の考え方

(1) 公共交通サービスを提供する主な活動拠点の考え方

- ・連携計画では、市民が日常生活を行う上で必要となる活動として、通勤、通学、日常的な買い物、医療機関での受診、人との交流（社交）を位置付けている。
- ・そこで、公共交通サービスの提供を検討する主な活動拠点として、上記活動を実施する拠点である下記の施設を対象とする。
 - ・通 院：二次医療施設（近畿大学医学部奈良病院、阪奈中央病院等）
 - ・買い物：大規模商業施設（近鉄百貨店生駒店、イオン登美ヶ丘店等）
 - ・社 交：文化施設、スポーツセンター（ISTA はばたき、コミュニティセンターせせらぎ等）
 - ・その他：市役所

※通勤、通学については、公共交通利用者等の現状において居住地から施設間の公共交通サービスが提供されていると考える

(2) 公共交通サービスの提供方法の考え方

- ・公共交通サービスの提供方法としては、新たな公共交通サービスを提供することが考えられるが、その他、下記表に示す様な、既存公共交通体系（運行区間、ダイヤ等）の改良や駅・バス停施設の改良が考えられるため、これらを含めて検討を行う。

公共交通サービスの問題	公共交通サービス提供方法（例）
駅・バス停から着地間の移動	・既存路線バス・コミュニティバスの延長運行により、より着地の近くまで公共交通サービスを提供する。 (例：生駒北スポーツセンターへの路線バスの運行延長)
	・既存の公共交通サービスの活用が困難、または利用人数が少ない場合は、乗合タクシーを提供する。
	・バス停の増設により、バス停から着地間距離を短縮する。 ・電動アシスト付レンタサイクルや電動カートを導入し、移動を支援する。
運行ダイヤ	・必要な時間帯（通院：8-11 時台、買物：10-12 時台、16-17 時台の増便 等）に公共交通サービスを提供する。
乗継ぎ	・朝晩は駅直結、日中は主な着地を経由する等、利用に応じた経路を運行する。
	・乗継する公共交通機関間のダイヤを調整する。
	・駅・バス停のバリアフリー化を推進する。

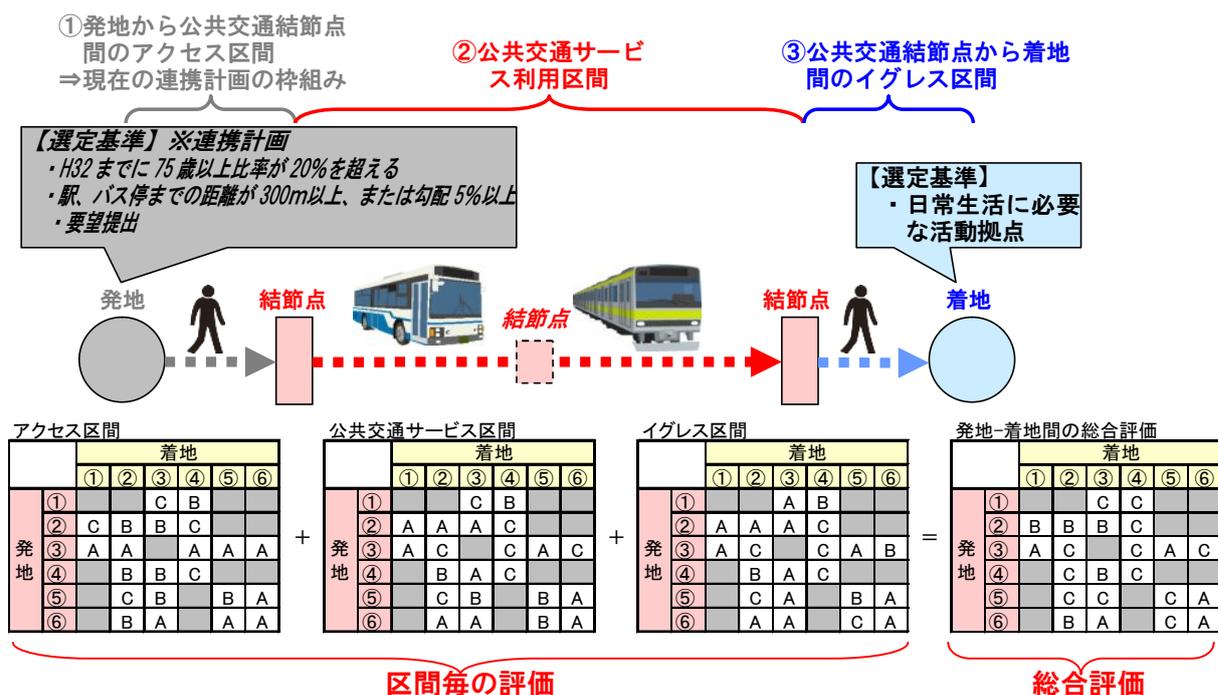
3. 公共交通サービスの提供を検討すべき着地（活動拠点）の選定

(1) 着地となる活動拠点選定の考え方

- ・活動拠点としては、基本的には各地区から最寄りの拠点を選定する。
 - ・ただし、下記のような状況を踏まえると、具体的な拠点を選定するに当たっては、拠点のサービス内容を踏まえ、複数の拠点を選定することも考えられる。
 - ・拠点によっては、施設内容が充実しており、広域的な利用者が来訪する。
 - ・公共交通族の行動範囲がマイカー族・送迎族に比べて限られる傾向の中、今後団塊世代の退職などにより、市内で活動する人が増加し、多様な施設へのアクセスが求められる。
- ※複数拠点の選定とは、例えば一つの発地につき、日常的な食料品を購入する商業施設と総合的な商品を購入できる商業施設（マックスバリュ等）の選定を想定している。

(2) 公共交通サービスを提供すべき着地（活動拠点）選定の考え方

- ・公共交通サービスを提供すべき活動拠点を選定するに当たり、居住地から活動拠点間の現況の公共交通サービス水準を評価する。
- ・発地から着地に到達する間の移動内容は、下記の3つに大別されることから、それぞれの区間で評価を行ったうえで、それぞれの評価を統合し、発地から着地間の総合的な評価を行う。
 - ①発地から最寄りの公共交通結節点間の区間（アクセス区間）
 - ②公共交通サービスの利用区間
 - ③最寄りの公共交通結節点から着地間の区間（イグレス区間）



- ・「①発地から最寄りの公共交通結節点間のアクセス区間」については、連携計画で評価を行っており、これを踏襲する。

- ・「②公共交通サービスの利用区間」については、下記の要件で評価を行う。

- 発地・着地間で路線バス、鉄道が整備されている場合には、「直通で可能」、「乗換が必要」「結節点のバリアフリー対応」の区分をし、「乗換が必要」な場合には、着地の最寄りの駅・バス停までの複数の公共交通サービスを含めた一連の評価を行う。
- 発地・着地間で路線バスが整備されている場合には、運行頻度が、「1便/時間以内」または「1便/時間以上」の区分をする。

※1便/時間：生駒市内の路線バスの運行頻度をみると、1時間間隔の時間帯が最も多く、これを評価基準とする。

- 徒歩の場合は、「居住地から1km圏内」にある施設へは移動可能とする。

公共交通サービス評価

		着地					
		①	②	③	④	⑤	⑥
発地	①			D	B		
	②	C	D	B	C		
	③	A	C		H	A	G
	④		B	D	C		
	⑤		C	E		G	D
	⑥		D	A		F	G

- A: 直通あり／バリアフリーあり／1(便/時間)以内
- B: 直通あり／バリアフリーなし／1(便/時間)以内
- C: 直通なし／バリアフリーあり／1(便/時間)以上
- D: 直通なし／バリアフリーなし／1(便/時間)以上
- E: 直通あり／バリアフリーあり／1(便/時間)以内
- F: 直通あり／バリアフリーなし／1(便/時間)以内
- G: 直通なし／バリアフリーあり／1(便/時間)以上
- H: 直通なし／バリアフリーなし／1(便/時間)以上



総合評価

		着地					
		①	②	③	④	⑤	⑥
発地	①			○	○		
	②	○	○	○	○		○
	③	○	○	○	○	○	○
	④	○	○	○	○		
	⑤		○	○		○	○
	⑥		○	○		○	○

徒歩評価

		着地					
		①	②	③	④	⑤	⑥
発地	①						
	②	A					A
	③			A		A	
	④	A					
	⑤			A			
	⑥						

A: 発地から1km圏内に着地が立地

- ・「③最寄りの公共交通結節点から着地間のイグレス区間」については、「①発地から最寄りの公共交通結節点間のアクセス区間」（連携計画の評価）で設定したアクセス評価指標を用いて評価を行う。

【アクセス評価指標】

- ・ 駅、バス停までの距離が300m以上、または勾配5%以上

4. 具体的な検討に向けて

(1) 市内の状況について

市内の居住地、主な施設、公共交通の整備状況、勾配の状況を把握するため、資料を作成した。資料6-2に居住地と公共交通の状況、資料6-3に居住地と勾配、公共交通の状況を示した。

(2) 発地（居住地）着地（活動拠点）間の移動交通手段について

着地の候補地は多数あると考えられるが、今回は今後の検討の例として、二次医療施設、商業施設、文化・スポーツ施設から2ヶ所ずつ抽出し、平成22年9月に実施した交通手段の利用に関するアンケート調査の結果に基づく交通手段別の移動状況を資料6-4に示した。なお、既存の公共交通の課題を明らかにするため、表示する交通手段は、移動時間等で最も便利で多くの方に利用されていると考えられる、車（送迎を含む）と公共交通の対比とした。