

新たに公共交通サービスを提供すべき地区の検討

1. はじめに

(1) これまでの経緯

生駒市地域公共交通連携計画では、次の要件を満たす地区を「公共交通サービスを提供すべき地区」と位置付け、利用者や地域（自治会）、市民が費用を負担して、新た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地区の考え方>

- 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。

そのような地区を具体化するため、「公共交通サービスを提供すべき地区の選定の考え方」を定めるとともに、次に示す4つのカテゴリーに「公共交通サービスを提供する地区」を区分し、整備優先順位を定めた。

<整備優先順位のカテゴリー>

- 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

この考え方に則り、

- ・平成22年に75歳以上人口比率が20%を超えている
- ・公共交通サービスがない
- ・地形が特に急峻である（勾配10%以上）

という条件を満たす地区が「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」とされた。これに該当する地区として本町地区、南地区が選定され、平成23年10月から、たけまる号門前線、西畑線がそれぞれの地区で運行されることとなった。

(2) 新たに公共交通サービスを提供する地区の選定

しかるに、次の視点から考えると、新たに公共交通サービスを提供する地区の有無やその要否、選定基準の見直しなどについて検討する必要性が生じている。

- ① 連携計画の策定以降、自治会からの新たな要請や、自治会と事業者による公共交通サービスの提供に関する取り組みなど、対象地区の選定に関する新たな動きが生じている。
- ② 連携計画の策定から3年程度が経過し、高齢化の進展などが進み、公共交通サービスを必要とする人の分布が変化している。その動向を反映した人口統計が更新されるなど、整備優先順位の決定に用いた指標が時点更新されている。
- ③ 連携計画の策定後、技術革新により土地の傾斜データがインターネットで容易に入手できるようになるなど、整備優先順位の決定に必要なデータを、より精度よく入手できるようになっている。
- ④ 門前線、西畑線の利用実績から利用者の特性や利用と地形の関係など、コミュニティバスの利用に関わる要因が明らかになってきている。

このような認識のもとで、本資料では次の点に関する検討材料を提示し、今後の新たに公共交通サービスを提供することの要否や、整備優先順位を決定するための考え方や基準について改めて検討することを目的とする。

- a) 最新（平成25年4月）の町別人口データに基づく75歳以上の分布と今後の見通し
- b) 公共交通を必要とする「公共交通族」（※P4）の人数
- c) 最新の情報に基づく土地傾斜データの更新

2. 新たな検討材料について

(1) 最新の人口データに基づく将来人口推計の結果

- ・生駒市地域公共交通総合連携計画の策定から3年が経過したことを踏まえ、最新の人口データ（住民基本台帳、平成25年4月1日）に基づき、町別の75歳以上人口比率を改めて推計した。
- ・現状（平成25年）で75歳以上人口比率が20%を超えるのは、門前町と生駒台南である。しかし、20%に近い町がいくつか見られる。
- ・平成30年には、17の町で75歳以上人口比率が20%を超える。とりわけ、光陽台とあすか野南1丁目では27～28%になると推計され、他の町よりも突出して高くなる。
- ・平成35年には、多くの町で25%を超える。あすか野南1丁目、光陽台、真弓2丁目、あすか野南2丁目、萩の台4丁目は30%を超える。

表.1 各町の現状、5年後、10年後の75歳以上人口比率

町名	人口 平成25年	平成25年 75歳以上比率	平成30年 75歳以上比率	平成35年 75歳以上比率
生駒市	121,031	9.5%	11.8%	14.6%
門前町	877	21.6%	21.8%	21.2%
生駒台南	937	21.2%	22.3%	21.9%
あすか野南1丁目	493	19.7%	27.3%	32.9%
光陽台	538	19.5%	28.1%	32.7%
北田原町	564	19.0%	21.7%	21.7%
鹿ノ台北1丁目	875	18.1%	22.4%	27.8%
あすか台	257	17.9%	23.9%	20.7%
高山町1	471	17.8%	19.7%	28.2%
高山町6	482	17.6%	20.4%	23.1%
鹿ノ台東2丁目	658	17.6%	23.8%	28.0%
高山町2	781	17.4%	21.1%	25.6%
青山台	637	17.1%	24.7%	29.0%
あすか野南3丁目	740	15.5%	23.9%	29.3%
真弓2丁目	671	15.5%	24.1%	30.1%
本町	520	14.4%	18.1%	22.6%
鹿ノ台北2丁目	400	14.3%	22.4%	27.1%
真弓3丁目	654	14.1%	19.5%	25.4%
萩の台3丁目	858	13.8%	20.6%	25.1%
喜里が丘1丁目	625	13.6%	19.5%	28.1%
あすか野北1丁目	900	13.3%	18.9%	24.1%
鹿ノ台北3丁目	782	12.7%	19.0%	29.4%
あすか野南2丁目	976	12.5%	21.2%	30.3%
真弓4丁目	745	12.1%	18.3%	26.7%
あすか野北2丁目	966	12.0%	18.6%	25.7%
萩の台4丁目	527	11.6%	18.0%	30.0%
鹿ノ台西3丁目	918	11.3%	17.3%	26.5%
鹿ノ台南2丁目	956	11.3%	16.8%	25.7%
あすか野北3丁目	530	10.4%	19.2%	27.9%
菜畑町	79	8.9%	23.2%	29.1%

20%～25%
25%～30%
30%～

(2) 公共交通を必要とする人数

- ・公共交通を必要とする人を区分する方法として、谷本らによる「公共交通の利用環境の区分」という概念がある。
- ・すなわち、運転免許の保有状況や送迎できる人の有無に基づき、マイカー族、送迎族、公共交通族に分類することが提案されている。
- ・ここでは、平成 22 年に生駒市民を対象に実施した交通実態調査の結果に基づき、地区別の公共交通族の人数を計算し、さらに平成 27 年・32 年の公共交通族の人数を推計した。

＜公共交通の利用環境の区分＞

区 分	定 義
マイカー族	運転免許を持っており、自由に使える車を持っている人
送迎族	運転免許を持っていても自由に使える車を持っていない人や運転免許を持っていない人で、気兼ねなく送迎を頼める人
公共交通族	運転免許を持っていても自由に使える車を持っていない人や運転免許を持っていない人で、気兼ねなく送迎を頼むことができない人

出典：谷本圭志・宮崎耕輔、「活動機会の保障を目的とした公共交通サービスの計画」、地域社会が保障すべき生活交通のサービス水準に関する研究報告書 pp. 21～22、国際交通安全学会、平成 20 年 3 月

(3) 土地の傾斜

- ・土地の傾斜が急な地区では、高齢者のみならず、若い世代の人でも荷物が多い場合や幼児連れの場合など、徒歩での移動が困難であり、コミュニティバスが積極的に利用されることが、門前線を運行することで明らかになった。
- ・また、連携計画を策定した時点では、土地の標高を求めるには地図上で等高線を逐一読み取るなどの作業が必要であったが、現在ではインターネットを介して地図上の標高が簡単に得られるようになった。
- ・このようなことから、各地区においてコミュニティバス等を導入した場合の走行ルートを想定し、そのルート上の縦断勾配ならびにその最急勾配のデータを作成した。

3. 新たな検討材料を加えた各地区の評価

・連携計画において「公共交通サービスを提供する地区」の候補とされた各地区について、前述の3つの指標を新たに加えた。その結果を表. 2 (P6) に示す。

<最新の人口データに基づく75歳以上人口比率>

- ・あすか野では5年後に75歳以上人口比率が20%を超える町が多く、10年後には全域で20%を超える。菜畑は現状では75歳以上人口比率は10%以下であるが、5年後、10年後には23%、27%に急増する。
- ・そのほか、真弓や鹿ノ台において10年後に75歳以上が25%を超える町が多くなる。

<公共交通族の人数>

- ・公共交通族の人数は、喜里が丘、光陽台、鹿ノ台、あすか野、東生駒、萩の台などで多い。
- ・公共交通族の人数は、運転免許を持った人が高齢化することにより、今後は若干減少するが、これらの地区では平成32年時点でも公共交通族の人数は400人以上に及ぶ。
- ・萩の台では、75歳以上人口比率は他の地区ほど高くないが、公共交通族人口は多い(400人超)。
また、連携計画における優先順位が「4」であった、喜里が丘の公共交通族人口が最も多い。

<土地の傾斜>

- ・菜畑、光陽台、桜ヶ丘で最急勾配が10%以上になるほか、生駒台南、萩の台、北田原などで最急勾配が8%前後に及ぶ。

※ 連携計画による優先順位の区分

- 1：ただちに検討に着手し、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

表.2 新たな検討材料を加えた整備優先順位検討のための地区の評価

対象地区	含まれる町	要望 有無	人口 平成25年	75歳以上人口比率			平成30年 75歳以上人口	外出を あきらめた割合	公共交通 サービス	バス停(駅) までの距離	バス停(駅) までの勾配	バス停(駅) までの勾配	ルート内の 最急勾配	公共交通族人数			収支率	路線特性 アクセス	優先 順位
				平成26年	平成30年	平成35年								H22	H27	H32			
本町周辺	山崎新町	○	1214	13.3%	15.1%	15.7%	186		ケーブル	0.9km	10.6%	3.9%	17.4%	922	729	536	A	生駒駅/ 中央公民館/ RAKU-RAKUまようす/ 市民体育館/ 老人憩の家	1
	仲之町	○	638	7.8%	10.6%	12.9%	70				12.7%								
	元町2丁目	○	725	10.5%	11.2%	10.5%	84				10.3%								
	門前町		877	21.6%	21.6%	21.2%	182				24.5%								
南	大門町	○	105	10.5%	19.6%	20.6%	21	21%	なし	3.9km	8.6%	16.2%	14.0%	125	130	126	B~C	南生駒駅/ 南コミュニティセンター	1
	泰山台	○	637	17.1%	24.7%	29.0%	155					5.9%							
	藤尾町	○	85	14.1%	16.9%	16.7%	14					12.3%							
	西ノ町	○	70	14.3%	19.7%	17.9%	14					20.7%							
	鬼取町	○	76	15.8%	16.7%	18.3%	12					22.9%							
	小倉寺町	○	48	14.6%	18.8%	25.5%	9					17.8%							
高山	高山町1	○	471	17.8%	19.7%	28.2%	89	15%	路線バス	1.4km	5.2%	8.6%	3.9%	28	28	21	B~C	学研北生駒駅	
	高山町2		781	17.4%	21.1%	25.6%	161					6.3%							
	高山町3		812	15.3%	17.7%	18.9%	142					15.3%							
	高山町4		610	12.3%	12.3%	14.8%	76					4.0%							
	高山町5		765	6.4%	6.3%	6.2%	51					2.4%							
	高山町6		482	17.6%	20.4%	23.1%	96					5.9%							
北田原	北田原町		564	19.0%	21.7%	21.7%	119	15%	路線バス	0.6km	8.5%	4.4%	7.5%	40	33	32	C	生駒駅/ 中央公民館/ RAKU-RAKUまようす	
鹿ノ台	鹿ノ台東1丁目		515	13.4%	16.5%	23.3%	85	8%	路線 バス	0.7km	6.3%	5.4%	7.2%	666	612	517	A	学研奈良登美ヶ丘駅	
	鹿ノ台東2丁目		658	17.6%	23.8%	28.0%	153					4.1%							
	鹿ノ台東3丁目		471	6.6%	11.8%	16.7%	57					4.0%							
	鹿ノ台西1丁目		794	8.4%	12.1%	16.4%	99					2.9%							
	鹿ノ台西2丁目		578	15.2%	17.5%	22.1%	99					4.5%							
	鹿ノ台西3丁目		918	11.3%	17.3%	26.5%	158					1.7%							
	鹿ノ台南1丁目		669	5.7%	7.3%	9.9%	51					9.5%							
	鹿ノ台南2丁目		956	11.3%	16.8%	25.7%	161					7.6%							
	鹿ノ台北1丁目		875	18.1%	22.4%	27.8%	192					1.8%							
	鹿ノ台北2丁目		400	14.3%	22.4%	27.1%	89					5.8%							
真弓	真弓1丁目		795	9.6%	15.5%	23.5%	124	9%	路線 バス	0.6km	5.6%	5.9%	6.4%	163	208	191	A	学研北生駒駅/ 北大和公園/ 生駒市水道局	
	真弓2丁目		671	15.5%	24.1%	30.1%	159					3.7%							
	真弓3丁目		654	14.1%	19.5%	25.4%	126					2.3%							
	真弓4丁目		745	12.1%	18.3%	26.7%	135					6.8%							
	あすか野	あすか野北1丁目		900	13.3%	18.9%	24.1%					170							
あすか野北2丁目		966	12.0%	18.6%	25.7%	180	9.3%												
あすか野北3丁目		530	10.4%	19.2%	27.9%	101	12.6%												
あすか野南1丁目		493	19.7%	27.3%	32.9%	131	4.7%												
あすか野南2丁目		976	12.5%	21.2%	30.3%	204	7.4%												
あすか野南3丁目		740	15.5%	23.9%	29.3%	174	2.6%												
新生駒台	新生駒台		815	15.0%	18.1%	21.7%	146	7%	路線バス	0.2km	6.2%	6.2%	3.3%	26	26	25	-	生駒駅	
	松葉台		1931	13.1%	17.1%	19.4%	330	7%	路線バス	0.6km	6.7%	5.7%	4.0%	259	262	232	-	生駒駅	
喜里が丘	喜里が丘1丁目		625	13.6%	19.5%	28.1%	120	1%	路線バス	0.5km	8.2%	6.5%	7.2%	737	727	727	-	生駒駅	
	喜里が丘2丁目		400	4.8%	6.0%	10.5%	25					5.9%							
	喜里が丘3丁目		772	6.3%	9.5%	13.4%	76					5.3%							
生駒台南	生駒台南		937	21.2%	22.3%	21.9%	203	8%	路線バス	0.5km	2.0%	1.8%	8.1%	135	153	151	-	生駒駅	
桜ヶ丘	桜ヶ丘	○	859	7.3%	9.7%	12.4%	86	30%	路線バス	0.7km	9.9%	7.1%	11.8%	117	116	103	A	生駒駅/ 中央公民館/ RAKU-RAKUまようす	
光陽台	光陽台	○	538	19.5%	28.1%	32.7%	147		コミュ ニ ティバス	0.6km	6.6%	15.4%	10.1%	792	617	629	B~C	生駒駅/ 生駒市役所/ 中央公民館/ RAKU-RAKUまようす/ 高倉金庫商業集	
	北新町	○	1709	12.6%	15.8%	18.1%	273					9.9%							
	西松ヶ丘		2133	10.0%	12.7%	15.8%	278					13.8%							
	東松ヶ丘		1409	11.0%	12.5%	13.5%	181					15.4%							
東生駒	東生駒1丁目		2635	8.4%	8.9%	10.2%	243	10%	路線 バス	0.6km	4.7%	6.6%	4.6%	489	429	410	A	東生駒駅/ 福祉センター	
	東生駒2丁目		512	15.2%	17.2%	21.1%	87					3.5%							
	東生駒3丁目		896	16.0%	18.0%	18.9%	161					6.0%							
	東生駒4丁目		638	12.5%	17.0%	20.3%	109					5.2%							
築畑	築畑町	○	79	8.9%	23.2%	29.1%	19	0%	ケーブル	2.3km	8.3%	0.9%	14.3%	97	61	61	B~C	宝山寺駅	
	萩の台		990	7.6%	10.0%	12.0%	102	15%	鉄道	0.9km	8.8%	1.6%	7.6%	451	467	415	A~B	萩の台駅	
萩の台1丁目	○	320	12.2%	17.8%	23.0%	57	6.2%												
萩の台2丁目	○	859	13.8%	20.6%	25.1%	174	9.7%												
萩の台3丁目	○	527	11.6%	18.0%	30.0%	93	7.8%												
萩の台4丁目	○	468	4.3%	5.6%	6.7%	27	2.3%												
萩の台5丁目	○	838	10.6%	11.6%	12.4%	101	1.4%												

凡 例

75歳以上人口比率
 20%~25%、
 25%~30%、
 30%~

75歳以上人口 250人超

外出をあきらめた割合
 15%~

バス停(駅)までの距離
 0.5km~1.0km、
 1.0km~

バス停(駅)までの勾配、想定ルート内の最急勾配
 5.0%~10.0%、
 10.0%~
 5.0%~10.0%、
 10.0%~

公共交通族人数
 200人~400人、
 400人~600人、
 600人~

収支率
A: 50%以上、B: 25%以上 50%未満、C: 25%未満

表.3 (参考) 連携計画における整備優先順位検討のための地区の評価結果

対象地区	含まれる町	要望 有無	人口 平成22年	75歳以上人口比率			外出を あきらめた割合	公共交通 サービス	バス(駅) までの距離	バス(駅) までの勾配	収支率	路線特性 アクセス	前回の 優先順位	
				平成22年	平成27年	平成32年								
本町周辺	本町		578	13.7%	16.4%	21.3%	12%	ケーブル	0.9km	10.6%	A	生駒駅/ 中央公民館/ RAKU-RAKUほうす/ 市民体育館/ 老人憩の家	1	
	山崎新町	○	1,106	8.3%	8.9%	10.8%								
	仲之町	○	617	8.3%	10.6%	14.2%								
	元町2丁目	○	723	9.0%	11.9%	11.6%								
南	門前町		870	20.6%	20.1%	19.9%	21%	なし	3.9km	8.6%	B	南生駒駅/ 南コミュニティセンター	1	
	大門町	○	113	8.8%	12.4%	18.2%								
	萩原町	○	1,364	7.9%	10.2%	13.4%								
	青山台	○	614	12.2%	20.8%	31.2%								
	藤尾町	○	85	14.1%	11.0%	11.8%								
	西畑町	○	68	14.7%	11.8%	15.8%								
	鬼取町	○	79	16.5%	19.8%	21.9%								
高山	小倉寺町	○	47	19.1%	16.3%	20.1%	15%	路線 バス	1.4km	5.2%	B~C	学研北生駒駅	1	
	高山町1	○	443	19.9%	19.6%	26.0%								
	高山町2		805	16.4%	18.6%	22.0%								
	高山町3		751	15.2%	17.6%	21.0%								
	高山町4		560	14.3%	12.9%	14.5%								
	高山町5		251	17.1%	17.8%	21.3%								
北田原	北田原町		638	18.5%	23.4%	24.0%	15%	路線バス	0.6km	8.5%	C	生駒駅/ 中央公民館/ RAKU-RAKUほうす	2	
鹿ノ台	鹿ノ台東1丁目		531	11.5%	15.1%	21.1%	8%	路線 バス	0.7km	6.3%	A	学研奈良登美ヶ丘駅	2	
	鹿ノ台東2丁目		651	15.5%	22.0%	28.8%								
	鹿ノ台東3丁目		460	4.1%	8.4%	15.3%								
	鹿ノ台西1丁目		733	8.2%	11.8%	17.1%								
	鹿ノ台西2丁目		597	12.6%	16.0%	22.1%								
	鹿ノ台西3丁目		947	9.8%	13.4%	22.5%								
	鹿ノ台南1丁目		574	5.9%	7.7%	11.5%								
	鹿ノ台南2丁目		1,008	9.6%	13.4%	22.9%								
	鹿ノ台北1丁目		929	14.4%	17.6%	25.2%								
	鹿ノ台北2丁目		403	9.7%	17.9%	28.4%								
真弓	鹿ノ台北3丁目		808	9.4%	15.3%	23.8%	9%	路線 バス	0.6km	5.6%	A	学研北生駒駅/ 北大和公園/ 生駒市水道局	2	
	真弓1丁目		791	7.5%	11.3%	22.4%								
	真弓2丁目		692	11.8%	20.1%	31.6%								
	真弓3丁目		681	9.5%	16.5%	23.1%								
あすか野	真弓4丁目		778	8.4%	13.8%	21.6%	10%	鉄道・ 路線 バス	0.8km	9.4%	A	白庭台駅	2	
	あすか野北1丁目		900	13.3%	18.9%	24.1%								
	あすか野北2丁目		966	12.0%	18.6%	25.7%								
	あすか野北3丁目		530	10.4%	19.2%	27.9%								
	あすか野南1丁目		493	19.7%	27.3%	32.9%								
	あすか野南2丁目		976	12.5%	21.2%	30.3%								
新生駒台	あすか野南3丁目		740	15.5%	23.9%	29.3%	7%	路線バス	0.2km	6.2%	-	生駒駅	4	
	あすか台		257	17.9%	23.9%	20.7%								
	新生駒台		793	13.4%	17.0%	21.1%								
	松美台		1,935	11.1%	15.2%	20.6%								
喜里が丘	松美台		1,935	11.1%	15.2%	20.6%	7%	路線バス	0.6km	6.7%	-	生駒駅	4	
	喜里が丘1丁目		646	10.7%	16.9%	23.7%								
	喜里が丘2丁目		365	3.8%	6.9%	9.8%								
	喜里が丘3丁目		800	6.4%	8.4%	12.4%								
生駒台南	生駒台南		937	19.1%	23.7%	25.0%	8%	路線バス	0.5km	2.0%	-	生駒駅	4	
桜ヶ丘	桜ヶ丘	○	870	6.2%	9.3%	13.0%	30%	路線バス	0.7km	9.9%	A	生駒駅/ 中央公民館/ RAKU-RAKUほうす	2	
	光陽台	光陽台	○	555	16.4%	23.8%	32.5%	10%	コミュニ ティバス	0.6km	6.6%	B	生駒駅/ 生駒市役所/ 中央公民館/ RAKU-RAKUほうす/ RAKU-RAKUほうす	2
		北新町	○	1,781	11.3%	16.0%	19.7%							
		西松ヶ丘		2,155	9.3%	12.9%	17.1%							
東生駒	東松ヶ丘		1,365	10.5%	12.0%	14.3%	10%	路線 バス	0.6km	4.7%	A	東生駒駅/ 福祉センター	2	
	東生駒1丁目		2,444	8.6%	8.6%	9.5%								
	東生駒2丁目		526	14.1%	14.2%	17.0%								
	東生駒3丁目		823	14.1%	20.3%	24.1%								
	東生駒4丁目		637	10.8%	15.3%	21.7%								
栗畑	栗畑町		61	9.8%	17.1%	24.1%	0%	ケーブル	2.3km	8.3%	B	室山寺駅	3	
萩の台	萩の台	○	784	11.7%	16.6%	17.8%	15%	鉄道	0.9km	8.8%	A~B	萩の台駅	2	
	萩の台1丁目	○	1,001	5.4%	6.9%	8.9%								
	萩の台2丁目	○	333	11.4%	17.3%	24.2%								
	萩の台3丁目	○	878	11.8%	15.1%	22.7%								
	萩の台4丁目	○	543	10.5%	15.0%	25.1%								
	萩の台5丁目	○	483	1.9%	3.1%	5.3%								

4. 公共交通サービスを新たに提供する地区について（たたき台）

(1) 地区選定の考え方

- ・新たな検討材料を加えた表.2 に基づき、公共交通サービスを提供する優先順位ならびに新たに公共交通サービスを提供する地区の選定について検討する。

- ・連携計画では、

- ・平成 22 年に 75 歳以上人口比率が 20%を超えている
- ・公共交通サービスがない
- ・地形が特に急峻である（勾配 10%以上）

という 3 つの視点から整備優先順位を定めた。

- ・これに対し、本検討では新たな検討材料を反映し、次の考え方に基づいて優先してサービスを提供する地区を抽出する。

① 公共交通サービスの提供がより切実なところ

- ・次のような条件を満たすところは公共交通サービスの提供がより切実と考えられる。
- ・サービス提供地区の選定に際しては、これらの条件をより多く満たす地区を優先する。

- ・平成 30 年に 75 歳以上人口比率が 20%を超えることが見通される、または 15%を超え 75 歳以上人口が 250 人以上と予想される町がある
- ・公共交通族の人数が多い（600 人を超えている／400 人を超えている）
- ・駅や中心市街地にアクセスする公共交通サービスがない
- ・地形が特に急峻である（勾配 10%以上／7.5%以上）

※ 数値が 2 つ記載されている項目は、左側の数値を超える地区をより優先する

② 公共交通サービスを維持・発展させる熱意のある地区

- ・平成 23 年度より運行を開始した 2 地区では、公共交通サービスの維持・発展に対して地域が熱心に取り組み、その結果利用者が時間とともに増加し、市民の負担（市による補助金）が軽減されている。
- ・事前に要望の出されている地区は、地区としての問題意識が高く、積極的に取り組まれる可能性が高いと考え、地区選定の際に考慮する。

(2) 対象地区の検討

・表.2 より、前頁に示した条件に該当する地区を抽出すると次のようになる。

① 公共交通サービスの提供がより切実な地区の抽出

条件	該当地区
・平成30年に75歳以上人口比率が20%を超えることが見通される、または15%を超え75歳以上人口が250人以上と想定される町がある	高山町、北田原、鹿ノ台、真弓、あすか野、松美台、生駒台南、光陽台（北新町）、菜畑、萩の台
・公共交通族の人数が多い（600人／400人を超えている）	600人超：鹿ノ台、あすか野、喜里が丘、光陽台 400人超：東生駒、萩の台
・駅や中心市街地にアクセスする公共交通サービスがない	
・地形が特に急峻である（勾配10%以上／7.5%以上）	10%以上：桜ヶ丘、菜畑 7.5%以上：北田原、生駒台南、光陽台（北新町）、萩の台

② 公共交通サービスを維持・発展させる熱意のある地区

条件	該当地区
・公共交通サービスの提供に関する要望が出されている地区	高山町、光陽台（北新町）、桜ヶ丘、菜畑、萩の台

・これに基づき、地区別に該当する条件の数を整理すると、次のようになる。

対象地区	①の該当数	②の該当有無
高山町	1	○
北田原	1.5	
鹿ノ台	2	
真弓	1	
あすか野	2	
松美台	1	
生駒台南	1.5	
光陽台（北新町）	2.5	○
東生駒	0.5	
桜ヶ丘	1	○
喜里が丘	1	
菜畑	2	○
萩の台	2	○

※ 数値が2つある項目については、高い方に該当する場合は1、低い方に該当する場合は0.5とした。

- ・結果として、地域の熱意があり、①の条件に該当する項目が多いことから、「光陽台（北新町）」「萩の台」が、次に優先して公共交通サービスを提供する対象地区としての要件を備えることになる。

(3) 運行地区の選定

今後、(2)での検討対象地区を中心に、以下の項目も検討のうえサービス提供地区を決定する。

- ・地形や道路状況等に基づく運行の実現性
- ・他地区との連携による運行の効率性・利便性の向上度
- ・輸送需要予測等に基づく利用や収支の見込
- ・既存交通機関との競合性 など