

生駒市内の公共交通サービスのあり方に関する意見の整理

1. 高齢者等の交通手段の確保について

(1) 協議会における意見

- ①高齢者は歩ける距離に限界がある。自宅からバス停までをどうするかが課題ではないか。
- ②連携計画では、コミュニティバスの運行の優先順位が検討されており、コミュニティバスの運行には一定の需要が必要であることは理解できるが、連携計画の対象以外の地域にも高齢者はいる。誰にでも等しくサービスが提供されるのが理想である。
- ③タクシーの相乗りは、移動を便利にする一つ的手段とならないか。
- ④福祉タクシーと一般のタクシーの中間的な乗り物ができないか。
- ⑤タクシー協会では、バリアフリーのタクシー導入を推奨している。
- ⑥乗合タクシーは、工夫次第でいろいろな対応が可能だろう。
- ⑦ドア・トゥ・ドアの輸送も良いが、シームレス化についてどうすれば良いかも大事な視点。
- ⑧地域によっては、困っている人がいても自治会単位でまともされず、行政に声が届かないことがある。

(2) 生駒市の見解（事務局の見解）

- ・①の、自宅からバス停までの距離を短くするというご指摘は事務局も同感である。あすかの取り組みは、その例の一つとなる。
- ・また、門前線や南地区（西畑線・有里線）の計画の際には、バス停までの距離にできるかぎり配慮し、可能なところは自由乗降として自宅近くで乗降できるようにしている。
- ・他の地区でもそのような対応が可能なところは多数あると考えられ、新規に公共交通サービスを提供する地区の計画に反映させることに加え、既存路線でもバス停配置の見直し・バス停の追加などの方法で対応できるのではないかと考えられる。
- ・②のご意見に対しては、コミュニティバスで対応しようとする、どうしても一定の需要がある地域に対応が限られてしまう。そのため、タクシーの活用など、他の方法を含めて、公共交通を必要とされる方にサービスが行き届く方法を検討していきたい。
- ・③～⑥のように、タクシーの活用について、いくつかのご意見をいただいた。方法はいくつかあるのではないかと考えられるので、状況に応じて適切な方法を検討していきたい。
- ・⑦の、輸送のシームレス化についても、駅での結節性の向上、駅を中心としたネットワークから日常生活の活動内容に応じた路線配置などを組み合わせ、必要とする移動がなるべく円滑な乗継で実施できる公共交通体系を検討すべきと考えている。

(たとえば、朝夕の行き先は駅だが、日中の行き先は商業施設等であり、既存のバス路線を朝は駅に直行するが、日中は商業施設等を経由するように変更するなど)。

・⑧については、ご要望の把握の方法をどうするか、また少数の方々の要望にどういった方法でお応えするかといった課題があり、困難であるが検討を続けたい。

2. 市内の移動利便性の改善について

(1) 協議会における意見

- ①高齢者といっても元気な方がいる。退職しても市内の移動がある。運転免許を持たない若い人も増えている。生駒市は南北に長いので、円滑に南北方向の移動ができる公共交通のルートを考えてほしい。
- ②東生駒に市立病院ができるが、既存の公共交通では行きにくい地区がある。公共施設へのアクセスについても同様である。これまでの協議会では公共施設を巡る循環バス運行の意見も出ていた。
- ③路線バスを駅にどのように接続するかがポイントだと思う。
- ④バス路線の再編は行うことになろうが、路線バスの定時運行に対するサポートも必要と思う。
- ⑤大型の車両では効率が悪い昼間に小型車両を用いて運行すれば、効率的だし道路事情で走れなかった場所にも入れる。
- ⑥デマンドの乗合交通を考えてほしい。
- ⑦生駒市は坂道が多いので、駅と公共施設の連絡のため、電動アシスト付のレンタサイクルも有効だと思う。
- ⑧道路も、歩きやすく、自転車の走りやすい道を整備すべき。

(2) 生駒市の見解（事務局の見解）

- ・①については、団塊世代が定年を迎えたことや生駒市の開発当初に移り住んだ人の高齢化などにより、通勤交通が減少し、生駒市内の私用の交通が増えていることは、連携計画の策定を始めた当初から意識している。
- ・事務局としても、朝・夕は通勤・通学型の公共交通体系を維持するものの、日中の公共交通体系は、市内の行き先などを踏まえて見直していくべきと考えている。
- ・②の、新しい市立病院へのアクセスもご意見のとおりと考える。
- ・④の、定時運行の確保もご意見のとおりであるが、遅延の原因を調べ、適切な対応を検討する。ただし、具体的な対策まではこの協議会では決められないので、国・県・警察・市内関係部局などと調整する必要がある。

- ・⑤の、昼間に小型車両を導入する点は、前回協議会で奈良交通㈱からお話いただいたように、朝夕と昼間で車両を使い分けると保有車両の増加や回送等の非効率が生じるので、現段階では実現は困難と考えている。今後の検討課題としたい。
- ・⑥の、デマンドの乗合交通については、デマンド交通に適した条件が整った地域には有効であるが、どこでも導入すれば成功するというものではない。（たとえば、需要（乗客）の多い地域では、デマンドよりも路線定期運行の方が効率的である）。計画を検討する上で、デマンド乗合交通が適切と考えられる地区・路線があれば、導入について検討する。
- ・⑦の、自転車やレンタサイクルの活用については、適切な地域があれば、検討を進めたい。

3. 公共交通の利用促進・公共交通サービスの維持について

(1) 協議会における意見

- ①需要があるから公共交通を整備するのだが、人口が減ると成り立たないからやめるとなる。最小コストで運営することを考えないといけない。
- ②公共交通の役割を地域住民に問う必要があると思う。公共交通サービスの提供に賛成か反対かではなく、世帯が負担してでも整備すべきかどうかを問う方が良い。
- ③運転免許返納に伴う公共交通の優待制度があるが徹底しないように思う。バス利用がしやすくなる制度だと思われるが。
- ④運転免許の返納者の地区別の人数がわかれば、公共交通サービスの整備の度合いに関連しているので公共交通の波及効果を推し計ることができる。
- ⑤公共交通の利用者を増やすために自家用車からの転換を促進する必要がある。

(2) 生駒市の見解（事務局の見解）

- ・①、②については、生駒市が市民の税金を用いて提供する公共交通サービスの整備方針については、連携計画に示したとおりである。すなわち、自動車を自由に利用できない人の活動機会を確保するために行うものであるとともに、収支率の目標やその目標がクリアできない場合のルールなどを定めており、継続的な運行が実現するよう考えている。
- ・また、収支率が目標値に達しなかった場合のルールの一つとして、地域が負担することを謳っている。
- ・③、④、⑤については、公共交通の利用促進は重要な課題であり、市民の理解と協力を得ながら進めていく必要があると認識している。ご意見はその具体策を示していただいたものとする。
- ・試算として、12万人の市民全員がたった1年に1回バスを利用するだけで数千万円の運賃

収入が得られ、それを公共交通整備の財源に充てることができれば、公共交通を必要とするもっと多くの人に必要なサービスを届けることができる。

- ・このような情報の提供などとともに、公共交通利用促進について検討することは重要であると考えている。

4. 今後の検討テーマ（論点）

上記の意見の整理を踏まえ、今後は次のようなテーマについて、協議会で議論を重ねたいと考えている。

テーマ1：高齢者等、公共交通を必要としている人に対する生活交通の確保方策について

（論点・案）

- ・連携計画の整備対象地区に含まれない地域における生活交通を確保する方策
- ・既存の公共交通サービス（鉄道、路線バス）の活用
- ・需要の少ない地域でのタクシーの活用
- ・福祉サービスと公共交通の隙間への対応（シームレス化） など

テーマ2：生駒市内の今後の公共交通サービスのあり方について

（論点・案）

- ・日中の活動に対する現状のバス路線の問題点の具体化
 - 日中の活動に何が不自由か？
 - 公共施設に行けないことが不自由なのか？買い物や通院には十分対応できているか？
 - 路線により、サービスが行き届いている／行き届いていない の違いはないか。
- ・既存の路線バスサービスの見直し（運行費用を増やさない範囲でのルート・バス停配置・運行間隔の見直しなど）
- ・鉄道・バス以外の交通手段の活用方法

テーマ3：継続的な公共交通サービスの提供に向けた取組

（論点・案）

- ・公共交通利用につながる取組
- ・公共交通利用を促進するために地域（自治会）で対応可能な取組
- ・地域（自治会）での取組事例（良い取組例）の紹介