

公共交通サービスの提供に関する今後の方針

1. はじめに

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 카테고리>

- 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、優先順位カテゴリ①に該当する地区である本町地区、南地区に平成23年10月からコミュニティバスが運行され、②に該当する地区である萩の台地区、北新町地区に平成26年10月からコミュニティバスが運行されている。

一方、連携計画策定時に公共交通サービスを提供すべき地区として選定された他の地区については、平成25年度第4回生駒市地域公共交通活性化協議会において、75歳以上の人口割合、地域の熱意、既存交通機関との競合性など、それぞれの地区の状況を考慮し、整備手法、整備の目処などの方針が示されている。（P4～5 参照）

今後も連携計画やこれまでの協議会での検討内容に則り、公共交通サービスの提供を検討するが、連携計画の策定から6年程度が経過し、各地区の高齢化の進展状況などの人口動向を反映した統計が更新されている。

そこで、本資料では、優先順位の決定に用いた人口指標を時点更新し、連携計画策定時に区分していた整備優先順位の 카테고리 に変化がないか、また各地区の整備手法、整備の目処などの方針の見直しが必要がないかを確認する。

2. 公共交通サービス提供の優先順位の区分

ここでは、連携計画策定時に用いた平成 22 年時点の人口統計を平成 27 年時点の人口統計に時点更新し、公共交通サービス提供の優先順位区分の変化を確認する。

表-1 は、連携計画策定時、および人口統計を時点更新し、新たに整理した優先順位の区分を示している。

多くの地区で優先順位に変動はないが、連携計画策定時の予測よりも高齢化が進展していない真弓地区、東生駒地区については、公共交通サービス提供の緊急性が下がり、前者は区分③、後者は区分④に優先順位を下げている。（表-2 に区分に用いた各地区の指標を示す。）

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
	平成 22 年	平成 27 年	
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"> 本町周辺地区 南地区 	<ul style="list-style-type: none"> 本町周辺地区 南地区 	<ul style="list-style-type: none"> 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）
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"> 高山地区 北田原地区 鹿ノ台地区 真弓地区 あすか野地区 桜ヶ丘地区 光陽台地区 東生駒地区 萩の台地区 	<ul style="list-style-type: none"> 高山地区 北田原地区 鹿ノ台地区 あすか野地区 桜ヶ丘地区 光陽台地区 萩の台地区 	<ul style="list-style-type: none"> 平成 27 年に 75 歳以上人口比率が 20%を超えている。 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。
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"> 菜畑地区 	<ul style="list-style-type: none"> 菜畑地区 真弓地区 	<ul style="list-style-type: none"> 平成 32 年に 75 歳以上人口比率が 20%を超える
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"> 新生駒台地区 松美台地区 喜里が丘地区 生駒台南地区 	<ul style="list-style-type: none"> 新生駒台地区 松美台地区 喜里が丘地区 生駒台南地区 東生駒地区 	

表-2 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	平成22年度人口				平成27年度人口				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											
			人口		75歳以上人口比率		人口		75歳以上人口比率								H27	H32	H37									
			平成22年	平成27年	平成22年	平成32年	平成27年	平成32年	平成37年																			
本町周辺	山崎新町	○	1,106	8.3%	8.9%	10.8%	1,213	16.2%	18.3%	18.6%		ケーブル	0.9km	10.6%	3.9%	17.4%	750	760	771									
	仲之町	○	617	8.3%	10.6%	14.2%	639	9.1%	13.1%	15.1%				4.4%														
	元町2丁目	○	723	9.0%	11.9%	11.6%	728	11.5%	11.1%	11.9%				10.3%														
	門前町		870	20.6%	20.1%	19.9%	841	22.9%	22.5%	22.2%				24.5%														
南	大門町	○	113	8.8%	12.4%	18.2%	99	14.1%	22.7%	28.6%	21%	なし	3.9km	8.6%	16.2%	14.0%	122	132	120									
	青山台	○	614	12.2%	20.8%	31.2%	630	20.8%	27.8%	30.1%					5.9%													
	藤尾町	○	85	14.1%	11.0%	11.8%	80	12.5%	14.3%	30.7%					12.3%													
	西畑町	○	68	14.7%	11.8%	15.8%	72	16.7%	16.9%	23.5%					20.7%													
	鬼取町	○	79	16.5%	19.8%	21.9%	68	17.6%	22.1%	23.1%					22.9%													
	小倉寺町	○	47	19.1%	16.3%	20.1%	52	15.4%	23.1%	28.0%					17.8%													
高山	高山町1	○	443	19.9%	19.6%	26.0%	442	19.9%	27.4%	34.9%	15%	路線バス	1.4km	5.2%	8.6%	3.9%	27	43	37									
	高山町2		805	16.4%	18.6%	22.0%	738	20.5%	24.5%	30.7%					6.3%													
	高山町3		751	15.2%	17.6%	21.0%	787	17.0%	19.7%	22.1%					6.6%													
	高山町4		560	14.3%	12.9%	14.5%	595	11.4%	13.6%	16.1%					4.0%													
	高山町5		251	17.1%	17.8%	21.3%	841	5.5%	5.9%	6.8%					2.4%													
	高山町6		—	—	—	—	477	19.1%	20.4%	25.5%					5.9%													
	北田原		638	18.5%	23.4%	24.0%	552	20.5%	21.6%	24.6%					4.4%													
鹿ノ台	鹿ノ台東1丁目		531	11.5%	15.1%	21.1%	470	15.7%	23.2%	29.5%	8%	路線バス	0.7km	6.3%	5.4%	7.2%	493	601	590									
	鹿ノ台東2丁目		651	15.5%	22.0%	28.8%	634	21.0%	28.0%	34.3%					4.0%													
	鹿ノ台東3丁目		460	4.1%	8.4%	15.3%	461	9.3%	15.6%	19.5%					4.1%													
	鹿ノ台西1丁目		733	8.2%	11.8%	17.1%	772	10.4%	14.5%	18.6%					2.9%													
	鹿ノ台西2丁目		597	12.6%	16.0%	22.1%	553	15.7%	20.9%	24.4%					4.5%													
	鹿ノ台西3丁目		947	9.8%	13.4%	22.5%	917	13.3%	22.1%	31.2%					1.7%													
	鹿ノ台南1丁目		574	5.9%	7.7%	11.5%	659	6.5%	9.4%	11.7%					9.5%													
	鹿ノ台南2丁目		1,008	9.6%	13.4%	22.9%	931	13.7%	23.0%	30.9%					7.6%													
	鹿ノ台北1丁目		929	14.4%	17.6%	25.2%	841	18.3%	25.6%	31.9%					1.8%													
	鹿ノ台北2丁目		403	9.7%	17.9%	28.4%	385	19.5%	28.3%	35.0%					5.8%													
	鹿ノ台北3丁目		808	9.4%	15.3%	23.8%	740	16.8%	25.1%	35.4%					5.9%													
	真弓	真弓1丁目		791	7.5%	11.3%	22.4%	813	10.0%	19.8%					27.2%					9%	路線バス	0.6km	5.6%	3.7%	6.4%	212	224	277
		真弓2丁目		692	11.8%	20.1%	31.6%	678	18.1%	28.5%					33.3%									2.3%				
		真弓3丁目		681	9.5%	16.5%	23.1%	649	17.6%	23.9%					29.3%									6.8%				
真弓4丁目			778	8.4%	13.8%	21.6%	721	15.7%	23.0%	32.9%	5.3%																	
あすか野	あすか野北1丁目		900	13.3%	18.9%	24.1%	1,039	13.7%	19.8%	23.1%	10%	鉄道 路線バス	0.8km	9.4%	6.7%	7.1%	740	867	809									
	あすか野北2丁目		966	12.0%	18.6%	25.7%	923	14.0%	22.6%	30.1%					9.3%													
	あすか野北3丁目		530	10.4%	19.2%	27.9%	542	13.7%	23.5%	30.3%					12.6%													
	あすか野南1丁目		493	19.7%	27.3%	32.9%	477	22.0%	31.6%	33.7%					4.7%													
	あすか野南2丁目		976	12.5%	21.2%	30.3%	952	15.3%	26.9%	34.5%					7.4%													
	あすか野南3丁目		740	15.5%	23.9%	29.3%	729	18.8%	25.6%	30.1%					2.6%													
新生駒台	新生駒台		257	17.9%	23.9%	20.7%	277	21.3%	21.1%	20.1%	7%	路線バス	0.2km	6.2%	6.2%	3.3%	26	27	37									
	松美台		793	13.4%	17.0%	21.1%	784	17.2%	20.2%	23.7%					5.7%													
喜里が丘	喜里が丘1丁目		1,935	11.1%	15.2%	20.6%	1,933	14.1%	18.4%	22.2%	7%	路線バス	0.6km	6.7%	5.7%	4.0%	276	303	337									
	喜里が丘2丁目		646	10.7%	16.9%	23.7%	604	17.1%	25.0%	34.1%					6.5%													
	喜里が丘3丁目		365	3.8%	6.9%	9.8%	430	8.1%	10.2%	15.3%					5.9%													
	喜里が丘4丁目		800	6.4%	8.4%	12.4%	755	7.5%	10.9%	16.5%					5.3%													
生駒台南	生駒台南		937	19.1%	23.7%	25.0%	922	21.7%	21.8%	22.3%	8%	路線バス	0.5km	2.0%	1.8%	8.1%	148	177	210									
	桜ヶ丘	○	870	6.2%	9.3%	13.0%	866	8.3%	12.6%	16.4%					7.1%													
光陽台	光陽台	○	555	16.4%	23.8%	32.5%	511	24.7%	32.5%	37.9%	30%	路線バス	0.7km	9.9%	15.4%	11.8%	106	118	145									
	北新町	○	1,781	11.3%	16.0%	19.7%	1,966	12.7%	15.7%	18.8%					9.9%													
	西松ヶ丘		2,155	9.3%	12.9%	17.1%	2,087	10.9%	14.7%	17.8%					13.8%													
	東松ヶ丘		1,365	10.5%	12.0%	14.3%	1,401	11.0%	13.3%	14.4%					15.4%													
東生駒	東生駒1丁目		2,444	8.6%	8.6%	9.5%	2,611	9.1%	10.1%	12.1%	10%	路線バス	0.6km	4.7%	6.6%	4.6%	445	485	544									
	東生駒2丁目		526	14.1%	14.2%	17.0%	487	16.0%	19.1%	26.6%					3.5%													
	東生駒3丁目		823	14.1%	20.3%	24.1%	891	17.4%	19.5%	21.0%					6.0%													
	東生駒4丁目		637	10.8%	15.3%	21.7%	648	13.6%	18.8%	22.7%					5.2%													
	栗畑	○	61	9.8%	17.1%	24.1%	73	12.3%	21.9%	29.6%					0.9%													
萩の台	萩の台1丁目	○	1,001	5.4%	6.9%	8.9%	966	10.2%	12.2%	15.6%	15%	鉄道	0.9km	8.8%	1.6%	7.6%	467	503	569									
	萩の台2丁目	○	333	11.4%	17.3%	24.2%	304	15.1%	21.7%	29.2%					6.2%													
	萩の台3丁目	○	878	11.8%	15.1%	22.7%	837	16.4%	24.8%	32.8%					9.7%													
	萩の台4丁目	○	543	10.5%	15.0%	25.1%	501	15.4%	27.1%	35.2%					7.8%													
	萩の台5丁目	○	483	1.9%	3.1%	5.3%	422	5.0%	6.7%	9.0%					2.3%													
	萩の台	○	784	11.7%	16.6%	17.8%	849	10.8%	12.0%	13.9%					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~
- 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~

3. 今後の対応方針

表-3 に示すのは、平成 25 年度第 4 回生駒市地域公共交通活性化協議会において示された各地区の対応方針である。

これに対し、前述の優先順位区分の変動を踏まえ、対応方針を見直した結果を表-4 に示す。

公共交通サービス提供の区分が変更になった真弓地区は、高山町、北田原、鹿ノ台、桜ヶ丘地区の方針を検討後、整備手法等方針を定めることとし、東生駒地区は、現在の公共交通サービスで対応が可能と考えられる。

なお、地域の状況に変化が応じた場合は、適宜見直しを行う。

表-3 平成 25 年に検討した地区に応じた今後の対応方針

対象地区	今後の対応方針		整備の目途	備考
	各地域固有の状況 (考慮すべき事項)	想定される整備手法		
高山町	既存バス路線との競合 人口（構成）の推移	既存バスの活用 タクシーの活用	平成 30 年度 を目途に整備 手法等方針を決定	
北田原	既存バス路線との競合 道路の状況 人口（構成）の推移	既存バスの活用 タクシーの活用		
鹿ノ台	既存バス路線との競合	既存バスの活用		
真弓	既存バス路線との競合	既存バスの活用		
東生駒	既存バス路線との競合	既存バスの活用		
桜ヶ丘	道路の状況	新たな公共交通サービスの提供		他地区との一体 運行も検討
松美台	既存バス路線との競合 道路の状況	現在の公共交通サービスで対応		
生駒台南	既存バス路線との競合	現在の公共交通サービスで対応		
喜里が丘	既存バス路線との競合	現在の公共交通サービスで対応		
あすか野	既存バス路線との競合	既存バスの活用		H25.6 から路線 バス延長運行
菜畑	人口（構成）の推移	新たな公共交通サービスの導入		門前線に地域最 寄りの停留所を 増設

表-4 優先順位の変更に伴い検討し直した今後の対応方針

対象地区	今後の対応方針		整備の目途	備考
	各地域固有の状況 (考慮すべき事項)	想定される整備手法		
高山町	既存バス路線との競合 人口（構成）の推移	既存バスの活用 タクシーの活用	平成 30 年度を目 途に整備手法等 方針を決定	
北田原	既存バス路線との競合 道路の状況 人口（構成）の推移	既存バスの活用 タクシーの活用		
鹿ノ台	既存バス路線との競合	既存バスの活用		
桜ヶ丘	道路の状況	新たな公共交通サー ビスの導入		他地区との一体 運行も検討
真弓	既存バス路線との競合 人口（構成）の推移	既存バスの活用	上記 4 地区検討 後、整備手法等方 針を決定	
東生駒	既存バス路線との競合	現在の公共交通サー ビスで対応		
松美台	既存バス路線との競合 道路の状況	現在の公共交通サー ビスで対応		
喜里が丘	既存バス路線との競合	現在の公共交通サー ビスで対応		
生駒台南	既存バス路線との競合	現在の公共交通サー ビスで対応		
あすか野	既存バス路線との競合	既存バスの活用		H25.6 から路線 バス延長運行
菜畑	人口（構成）の推移	新たな公共交通サー ビスの導入		門前線に地域最 寄りの停留所を 増設