

生駒市地域公共交通網形成計画（スケジュール・計画内容の方向性の確認）

1. はじめに

生駒市では、「生駒市地域公共交通総合連携計画（以下、連携計画）」を平成 22 年度に策定し、当該計画に基づいて現在に至るまで様々な検討を行ってきた。現計画においては、策定当初の社会情勢を踏まえた計画内容となっているが、計画策定から約 10 年の月日が経過しようとしており、社会情勢も大きく変化してきている。そのため、現状に合わせた公共交通の計画を策定する必要があることから、次期計画である「生駒市地域公共交通網形成計画（以下、形成計画）」に向けての検討を進めているところである。

本年度及び来年度の第一四半期頃までは、主に連携計画における計画内容について検討を進めていくことを想定しているが、形成計画の計画内容についても併せて検討を進めていく予定である。

本資料においては、形成計画のスケジュール及び計画内容の検討の方向性（目次（案）、検討すべき項目）について改めて確認を行うこととする。

Timeline chart showing project phases from Heisei 22 to Heisei 30, divided into Heisei 22, Heisei 23, and Heisei 24. Activities include 'Review of service content', 'Cooperation plan summary', 'Formulation plan direction', etc.

現在

2. 形成計画における目次（案）

- ・本計画においては、以下の目次（案）に沿って計画を策定することを想定している。

第 1 章：計画策定にあたっての背景と目的

- ・背景、目的、対象地域、計画期間（2021年3月～）
- ・公共交通提供の基本方針（連携計画書冒頭の「生駒市の地域公共交通に対する考え」）
- ・生駒市地域公共交通総合連携計画のフォローアップ

第 2 章：上位計画及び関連計画の整理

- ・当該計画と生駒市の上位計画（第6次生駒市総合計画）や関連計画（都市計画マスタープラン等）における目標・事業との整合性
- ・生駒市の将来の展望（現況及び将来人口・世帯構成・交通流動等の社会変動について）

第 3 章：地域及び地域公共交通の現状・課題分析

- ・地域、交通（鉄道、路線バス、タクシー、シニアカー、電動自転車等）の現状・課題の整理
（e.g.：急速な高齢化によるオールドタウン化によって、今後、さらに生駒市内での移動が増加する（市外へと通勤していた方々が退職し、生駒市内での活動が増加する）ため、円滑な移動や活動機会を確保できるような公共交通網の形成が必要）

第 4 章：将来のまちづくりに向けた地域公共交通のあり方（課題・方向性）

- ・活動機会を確保する上での公共交通の役割、問題点、課題の整理（e.g.：東西方向のバス路線網の強化、近隣での助け合いで移動できる地域コミュニティの構築など）
- ・新たな技術革新（自動運転等）による将来のまちづくりに向けた公共交通のあり方

第 5 章：地域公共交通網形成計画の基本方針と目標設定

- ・生駒市が目指すべき将来像、公共交通が果たすべき役割の明確化、目標設定（定性的に表現するとともに、数値指標によって定量的に設定）
（e.g.：「活動機会の確保」を何らかの指標を用いて数値化することや、交通特性（利用者数、便数等）を数値化することなどが挙げられる。）

第 6 章：目標を達成するために行う事業・施策

- ・目標達成に向けた取組み（具体的な取組み、実施主体、実施期間、内容等）

第 7 章：計画の達成に向けた評価に関する事項

- ・P D C Aサイクルに基づいた計画の達成状況の評価の考え方及び手法

3. 形成計画において検討すべき項目の確認

・本計画においては、以下の項目内容を加味した計画を検討することとしている。

1) まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保

生駒市における都市計画やまちづくりの見直し、中心市街地活性化などまちづくりと一体になった計画（上位計画や関連計画（都市計画マスタープラン等）との整合を取った計画）を検討する。

2) 地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成

連携計画においては、生駒市の地域特性（地形、人口（世帯）構成）を分析したうえで、新たに公共交通サービスの提供が必要な地区を整理してきた。また、公共交通サービスを提供するための考え方や基本方針も明確にしている。形成計画を策定する際にも、こうした考え方を踏まえ、地域全体を見渡した公共交通ネットワークのあり方や将来像について検討する。（南北方向への移動は比較的整備されているが東西方向への移動は困難、発地（駅、バス停等）へのアクセス など）

3) 地域特性に応じた多様な公共交通サービスの組合せ

連携計画では、コミュニティバスを中心に検討していたため、形成計画を策定する際は、路線バスやタクシー、鉄道等の他の交通手段も含めた計画立案が必要である。（近隣の助け合い（地域のコミュニティ）で移動できるようなシステムの構築、バス運行に際して通学・通勤時間と日中で運行形態（ニーズに応じて運行）を変更する など）

4) 住民の協力を含む関係者の連携

生駒市のコミュニティバスは、市の財源（市民の納めた税金）と運賃収入（地域の負担）を用いて運行しており、連携計画においても、一定水準の利用や地域の協力など、地域住民等が主体的に参加することを謳っている。形成計画を計画する際にも、このような考え方を踏襲する。（商業施設からの協賛金や広告収入を求めるなども考えられる。）

5) 広域性の確保

連携計画では、生活圏における実態調査を行い、分析をしたうえで計画をしている。形成計画では、連携計画での調査結果を参照、もしくは必要に応じて再度調査・分析を行い、計画に反映する。（社会情勢の変化に伴って、人口や世帯構成、土地利用の変化も考えられることから、当該項目も踏まえた分析も必要であると考えられる。）

6) 具体的で可能な限り数値化した目標

連携計画では、コミュニティバスの運行に際して利用者の負担割合に関する基準を定めており、その評価とサービス内容の見直しを厳格に実施している。形成計画の策定に当たっては、こうした公共交通サービスに関する定性的な目標に加え、まちづくりなど様々な視点から定量的な数値目標・目標設定を行う。

※検討すべき目にある各下線は、「二重下線：形成計画を計画する際に新たに検討すべき項目」、「下線なし：連携計画にて当該項目の内容を一部検討した項目（同様の考え方を踏襲し、形成計画の検討を進める）」をそれぞれ意味する。