

生駒市地域公共交通総合連携計画及び生駒市地域公共交通網形成計画に おける計画内容の確認と各計画における今後の検討方針について

1. はじめに

生駒市では、2011年3月に「生駒市地域公共交通総合連携計画（以下、連携計画）」を策定し、これまでに様々な検討を行い、施策を実施してきた。連携計画の計画期間が2021年3月までとなっており、2021年4月以降は、連携計画の内容を更新し、「生駒市地域公共交通網形成計画（以下、形成計画）」に基づいて事業を実施していくこととしている。

本資料では、連携計画の計画内容（当該計画の考え方や、その考え方に基づいて実施してきた施策等）や、形成計画への更新に向けた検討すべき項目について、改めて確認をするために内容の整理を行った。

さらに、連携計画における残りの計画期間で重点的に検討すべき項目の今後の検討方針や、形成計画における計画策定にあたっての検討項目（目次（案））についても整理を行った。

2. 生駒市地域公共交通総合連携計画について

2.1 生駒市地域公共交通総合連携計画で定めた計画内容（考え方）について

- ・連携計画では、「生駒市の地域公共交通に対する考え」が冒頭に明記されており、この考えに基づいて施策を実施してきた。
- ・生駒市民の生活に必要な活動を支えることは市が行うべき施策であるという認識のもと、市民が支払った税金を使って、一定の条件を満たした地域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にあたっては、運行費用の一定割合を生駒市と地域住民・利用者がそれぞれ負担する。（当初は、生駒市の負担割合の上限を5割としていたが、実施状況を勘案し、生駒市の負担割合の上限を7割に改めた。）
- ・公共交通サービスを提供する地区の選定においては、いくつかの基準（公共交通サービスが必要とする高齢者（75歳以上）の割合、駅・バス停までの距離が長い、地形が急峻など）に基づいて選定した。
- ・上記の基準に基づいて、公共交通サービスを提供する候補地区の優先順位を検討し、地区を4段階に区分した。（下表を参照）

表 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	・本町周辺地区 ・南地区	・本町周辺地区 ・南地区	・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	・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	・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	・平成27年に75歳以上人口比率が20%を超える見込みである ・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	・菜畑地区	・菜畑地区 ・真弓地区	・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	・新生駒台地区 ・松美台地区 ・喜里が丘地区 ・生駒台南地区	・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	

2.2 生駒市地域公共交通総合連携計画に基づいて実施してきた施策の内容

連携計画に示す考え方に基づいて、下記に示す項目について主に検討を行い、施策を実施してきた。(連携計画における実施内容の全体把握のためのロードマップや詳細な検討内容等については、【参考資料2】、【参考資料3】を参照)

2.2.1 公共交通サービスの提供

- ・公共交通サービスを提供する地区の優先順位の検討結果より、本町地区（門前線）、南地区（西畑・有里線）に、はじめてコミュニティバスを導入した。(H23.10～)
- ・本町地区、南地区においては、コミュニティバスの利用実態及び、コミュニティバス導入後の住民の日常生活における活動機会の変化を把握することを目的としたアンケート調査を実施した。
- ・門前線、西畑・有里線に次いで、北新町地区（北新町線）、萩の台地区（萩の台線）にコミュニティバスを導入した。(H26.10～)

2.2.2 生駒市地域公共交通総合連携計画の計画内容の見直し

- ・新たな評価基準の検討（負担割合の見直し）を行った。当初は、生駒市の負担割合の上限を運行費用の5割（地域住民・利用者は運行費用の5割以上を負担する）としていたが、北新町線、萩の台線の利用状況を勘案し、生駒市の負担割合の上限を7割に改めた。(地域住民・利用者は運行費用の3割以上を負担する)

2.2.3 その他の検討

- ・着地側の公共交通サービスの在り方について、ケーススタディ（ISTAはばたき、南コミュニティセンターせせらぎ、医療施設を拠点とした、公共交通サービス水準の評価）を設けて検討を行った。
- ・生駒市立病院がH27.6に開院し、生駒市立病院への交通手段の一つとして、生駒駅から生駒市立病院までの路線を新設した。(既存路線（北新町線、光陽台線）の延長運行)

2.3 今後、2年間で重点的に検討すべき項目について

2.3.1 生駒市地域公共交通総合連携計画における評価について

これまで、本協議会では、連携計画を評価する際の評価項目を整理し、当該項目に対する評価を行ってきた。以下にその評価結果を示す。(詳細(小項目に対するコメント等)については、【参考資料4】を参照)

表 生駒市地域公共交通総合連携計画における評価項目の評価結果

1.連携計画における考え方に関する評価	No.	小項目	評価結果
I)市民の生活の質の向上	1	公共交通空白地帯に対する公共交通サービスの提供	○
	2	公共交通サービスを提供すべき地区の住民の活動機会の確保	○
II)公共交通サービス提供地区、優先順位の選定方法の検討	3	公共交通サービスを導入する地区の選定方法	○
	4	公共交通サービスを導入する地区の優先順位決定	○
	5	公共交通サービス提供地区における対応方針の検討について	○
III)公共交通サービスの提供ルール	6	公共交通サービスを提供するにあたっての費用負担の考え方	○
	7	利用者・沿線住民と市の負担割合(評価基準)の評価方法	△
2.連携計画に基づいて実施してきた施策に関する評価	No.	小項目	評価結果
IV)公共交通サービス提供地区における対応方針	8	公共交通サービス提供地区における対応方針	△
V)コミュニティバスの運行	9	住民の活動機会の確保	△
VI)評価基準の設定	10	評価基準(生駒市の負担する割合)の設定	△
3.連携計画の円滑な運用に関する評価	No.	小項目	評価結果
VII)公共交通の利用促進	11	公共交通の利用促進策について	△
	12	路線バス、鉄道、タクシー等との連携に関する検討	×
	13	市民の協力による利用促進策の検討	△
VIII)公共交通サービス提供内容の検討	14	既存バスの再編を含めた総合的な公共交通体系の検討	△
	15	乗継利便性の検討	△
	16	公共交通結節点までの移手段の検討	×
	17	地域独自で考えた公共交通に関する計画の実践に向けた技術的な支援	○
IX)公共交通以外のサービスとの連携検討	18	公共交通以外のサービス提供における検討	△
X)主な活動拠点への公共交通サービスの提供に関する検討	19	着地側の公共交通サービスの評価(分析)	○
	20	問題点の抽出、検討すべき課題の整理	△
	21	着地側で提供すべきサービス水準の検討	×
XI)進行管理および適切な評価の実施	22	定期的な評価(見直し)の実施	△

【凡例】

- ：対象となる項目について検討を行い、かつ、実施することができた。
- △：対象となる項目について、検討は行ったが、十分に実施するまでには至らなかった。
- ×

2.3.2 重点的に検討すべき項目について

また前節で示した、評価項目に対する評価結果から、連携計画の計画期間終了（2021年3月）までの残りの期間において、重点的に検討すべき項目について整理した。

・公共交通サービス提供地区（候補地区も含む）における今後の対応方針

⇒主に採算性（収支率）について検討を行ってきたが、ここで改めて連携計画の本来の目的である、地域住民の「活動機会を確保」することが、どの程度達成できているかどうか評価・検証する必要があると考えられる。

上記の分析・検証結果を踏まえて、次の候補地区に対して公共交通サービスの検討を行うことが好ましいと考えられる。検討を進めるうえでは、社会情勢が大きく変化しているため、市の財政の制約を踏まえた検討や、最新のデータに基づいて、地域に最も適した公共交通サービスの検討を行う必要があると考えられる。

・公共交通を活用した活動機会を充足するような対策案の検討

⇒「公共交通サービス提供地区における今後の対応方針」で実施した評価・検証結果（公共交通を必要とする人の活動機会が確保されているかどうか）について、公共交通を必要とする人に対してサービスが提供されていない（活動機会が確保されていない）場合は、活動機会を充足するような対策案の検討を行うことが必要であると考えられる。

検討にあたっては、コミュニティバスだけでなく他の公共交通サービスの検討も実施し、地域特性に応じた実行可能で目的を達成できるような対策案の検討を行うこととする。

2.3.3 今後の検討方針について

前節の重点的に検討すべき項目について、今後の検討方針を整理した。

- ①連携計画の本来の目的である、地域住民の「活動機会を確保」することがどの程度達成できているかどうか評価・検証を行う必要があると考えられることから、アンケート調査の実施を検討している。(形成計画を計画する際、詳細な調査を実施することを予定しているため、今回実施する調査では、概ね生駒市全体の公共交通の利用状況を把握できるような調査の実施を考えている。(アンケートの調査票(案)を、【参考資料6】に示す。))
- ②評価・検証の結果、「十分に活動機会が確保されている」と判断された場合は、連携計画の考え方に基づいて、下記に示す③以降の検討を進めることとする。一方、「十分に活動機会が確保されていない」と判断された場合は、活動機会を充足するような対策案の検討を行うことが必要であると考えられる。
- ③最新のデータ(人口指標)に基づいて時点更新を行い、現時点における公共交通サービス提供地区の優先順位の区分の見直しを行う。(連携計画には示されていない地区についても、地域特性等の確認を行うことも必要であると考えられる。)
- ④見直しを行ったうえで、提供すべき地区における地域の現状や地域特性・課題等を整理し、公共交通サービスの提供内容や今後の対応方針について検討を行うこととする。
(公共交通サービスの提供内容の検討を行う際は、コミュニティバスに限らず、幅広い視点から検討を行うこととする。)
- ⑤連携計画の計画期間内に検討することが困難である内容については、形成計画の計画期間内に継続して検討を進めていくこととする。

3. 生駒市地域公共交通網形成計画について

3.1 地域公共交通網形成計画の計画内容について

平成26年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」が施行され、法律の内容が一部改正となり^{※1}、当該法律に基づいて作成する計画の名称が「地域公共交通網形成計画」となった。（※1 交通政策基本法の基本理念に則り、持続可能な地域公共交通網の形成に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための取組を推進することを目的とした法律に改正）

形成計画では、連携計画に加えて、「観光振興、健康、福祉等の地域戦略と連携したまちづくり」、「地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築」を踏まえた計画にする必要があり、形成計画が示す基本方針（「3.2 地域公共交通網形成計画を検討する際に検討すべき項目」を参照）に照らして内容が十分でないものについては、形成計画を計画する際に新たに検討する必要がある。（【参考資料5】を参照）

3.2 地域公共交通網形成計画を計画する際に検討すべき項目

(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（上位計画や横位計画(立地適正化計画等)との整合を取った計画）にする必要がある。

(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、東西方向への移動、着地点（駅だけでなく施設）へのアクセス）

(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。

(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していく。

(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。

(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・目標設定をすることが求められている。

3.3 今後の検討方針について

本年度（2019年度）における協議会では、2020年度策定予定の「生駒市地域公共交通網形成計画」における計画内容の項目整理及び方向性について、検討を行うこととする。

本節では、形成計画の目次（案）を整理した。

■目次（案）（【】内は「3.2 地域公共交通網形成計画を計画する際に検討すべき項目」の項目番号を示す。）

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【(1)】

- ・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（医療、福祉等）における目標・事業との整合性
- ・生駒市の将来の展望（人口・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【(5)】

- ・地域、交通（鉄道、路線バス、タクシー等）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ため、円滑に移動ができるような公共交通網の形成が必要となる)

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）【(2)、(3)】

- ・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

第5章：地域公共交通網形成計画の基本方針と目標設定【(6)】

- ・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【(4)】

- ・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

- ・PDCA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