

公共交通サービスを提供する候補地区における対策案等の検討

1. はじめに

昨年度の生駒市地域公共交通活性化協議会において、連携計画策定当時に検討した公共交通サービスを提供する候補地区における優先順位の区分について見直しを行い、次に公共交通サービスを提供する候補地区として、表 1-1-1 の②に区分されている高山地区、北田原地区、鹿ノ台地区、桜ヶ丘地区、菜畑地区、真弓地区の 6 地区が抽出されている。

表1-1-1 公共交通サービス提供の優先順位の区分

優先順位の категория	対象地区		
	平成22年 (2010年)	平成27年 (2015年)	令和1年 (2019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	・本町周辺地区 ・南地区
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	・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	・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 ・菜畑地区 ・真弓地区
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	・菜畑地区	・菜畑地区 ・真弓地区	
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	・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	・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

※灰文字で示す地区は、既に公共交通サービスの検討を実施した地区を表す。

- ・本町周辺地区：コミュニティバス導入済み
- ・南地区：コミュニティバス導入済み
- ・萩の台地区：コミュニティバス導入済み
- ・光陽台地区：コミュニティバス導入済み
- ・あすか野地区：路線バスの延伸済み

また、抽出結果を受け、6地区の対応方針を検討するため、考え得る対策案を整理するとともに、対策案の中から比較的検討しやすいと考えられる既存の路線バスやコミュニティバスの延伸案を軸として、各地区の道路状況などを踏まえた対策案の方向性の整理が行われている。(表 1-1-2 参照)

表1-1-2 「路線バスやコミュニティバスの延伸」案の検討について

対象地区	既存バスの延伸策	備 考
高山地区	検討の余地あり	国の補助を受けるための補助要件を満たす運行計画の検討が必要である。
北田原地区	延伸は困難	道幅が狭いためバスの進入が困難（その 他対策案：フリー乗降制の導入、バス停 の設置について検討の余地あり）
鹿ノ台地区	—	地域独自でコミュニティバスの運行計 画の検討を行っている。
桜ヶ丘地区	延伸は困難	道幅が狭いためバスの進入が困難（生駒 駅までの移動手段確保に向けた対策案 の検討（シニアカーの導入など））
菜畑地区	検討の余地あり	既存路線バス（生駒駅～中菜畑二丁目） の延伸など
真弓地区	検討の余地あり	運行に必要な道幅は確保されている。

2. 公共交通サービスの提供が必要な地区の状況

先に示した候補地区 6 地区については、以下に示すこれまでの考え方（指標）のとおり、社会的状況などから公共交通サービスの提供が必要とされている。

- ・令和元年に 75 歳以上人口比率が高い
- ・令和元年に 75 歳以上人口が多い
- ・公共交通族の人数が多い
- ・地形が特に急峻である

表2-1-1 候補地区における指標値

地区名	75 歳以上比率	75 歳以上人口	公共交通族	バス停までの勾配
高山	18.2%	663 人	37 人	5.2%
北田原	22.8%	119 人	36 人	8.5%
鹿ノ台	26.6%	1,476 人	583 人	6.3%
真弓	26.6%	602 人	224 人	5.6%
桜ヶ丘	13.3%	108 人	117 人	9.9%
菜畑	21.3%	17 人	72 人	8.3%

市民生活に必要な活動を支える公共交通サービスの提供は、市の役割であるとともに、市民の理解と協力が不可欠である。公共交通サービスを維持・発展していくためには、住民の熱意も重要な要素であることから、本当に公共交通サービスを必要としている方を把握し、その課題が何であるかを踏まえて、具体策を詰めていくこととする。

3. 候補地区の実態把握調査について

過去には公共交通に関する要望を受けている地区（高山・鹿ノ台・桜ヶ丘・菜畑）もあり、また、委員各位のご協力のもとに実施したアンケート調査も利用しつつ、その後時間が経過していることや新型コロナウイルスによる生活スタイルの変化もあることから、前ページにも記したとおり、地元の熱意や現状の（最新の）各地区の活動実態の把握が必要と考えられる。

活動実態の把握にあたっては、公共交通サービスを必要としている人及び将来必要となる可能性のある人がどの程度いるのか、どのようなサービスと負担であれば、市民として協力ができるのか、またそれらについて高い熱意が得られそうかなどという観点で行うものとする。

公共交通サービスの提供が必要で、かつ地区の高い熱意が確認されれば、例えば、バスの場合では以下の様な項目を検討する。

- ・輸送需要予測等に基づく利用や収支の見込み
- ・既存路線バスの活用可能性の検証も含めたサービス内容

実態調査の方法としては、地区の代表者（自治会長など）にヒアリング調査を実施し、地区全体の概況を把握するとともに、地域公共交通網形成計画策定に向けて実施される予定のアンケート調査にあわせ、住民の意見を広く収集し、地区の状況や課題を把握することとする。

これらの調査結果を踏まえ、公共交通サービスの導入の意向や必要性が高い地区の有無の確認を行った上で、その様な地区において、具体化のための住民を巻き込んだ検討会（ワークショップ）などにより、公共交通サービスの内容を検討していくこととする。

なお、鹿ノ台地区においては、地域独自のアンケート調査やコミュニティバス（鹿ノ台ぐるぐるバス）の検討が既に行われていることから、早急にその支援策の具体化・実現性を検討していくこととする。（今後の検討事項等については次頁参照）

○公共交通サービス提供のための調査・検討工程案

- ・ヒアリング調査 : 7月末～8月上
- ・アンケート調査（形成計画と併せて） : 8月（配布・一次集計）
- ・各地区の対応方針整理 : 9月
- ・公共交通サービスの具体化検討 : 10月～3月

資料：「鹿ノ台ぐるぐるバス」について、運行計画を検討する際に検討が必要と考えられる事項

(令和元年度 第3回協議会<R2.1.8>資料の別紙8頁 編集)

○運行シミュレーションによる収支予測の検討

⇒「鹿ノ台ぐるぐるバス」を運行するにあたり、どの程度の運賃収入を得ることができるかシミュレーション（試算）を行う。

○自治会等負担の見積と費用の捻出方法の検討

⇒コミュニティバス利用者の運賃収入のほか、自治会等による負担によって運行費用を賄うことから、その見積・費用捻出方法などの検討を行う。

○鹿ノ台ぐるぐるバス停留所設置の検討

⇒運行経路については概ね検討を行っているが、バスの停留所について住民の意見を踏まえながら設置個所について検討を行う。

○既存バス路線での大型、中型バスの併用運行の可能性の検討依頼

⇒現在、鹿ノ台地区では南北方向に路線バスが運行しているが、時間帯に応じて鹿ノ台地区の住宅内への運行（延伸）も考えられる。しかし、車両の大きさも考慮する必要があることから中型バス等の併用運行の可能性についても検討が必要となるため、これら課題について運行事業者と協議を行いながら検討を行う。

○その他の検討項目

- ・運行形態又は実施主体について
- ・既存コミュニティバスとの関係について
- ・運行評価の基準について
- ・実施スケジュールについて
- ・代案の可能性について