

公共交通サービスの利用促進策のための調査について

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）」に基づいて公共交通サービスの提供に向けたさまざまな検討を行ってきたところである。

連携計画に示されている公共交通サービスを提供する候補地区における対策案の検討を行うことと並行し、既存コミュニティバス路線（門前線、西畑・有里線、北新町線、萩の台線、光陽台線）において、今後も継続的に運行を行うため、利用促進策の検討も進めていく必要があると考えられる。

連携計画では、公共交通サービスの提供ルールが定められており、各年の4月から翌年3月の1年間における運行費用と運賃収入（現金収入、回数券収入（回数券の購入金額））から、生駒市の負担割合70%を上回らないこととしている。第1回協議会資料2において、令和元年度の評価結果が示され、各路線とも生駒市の負担割合が70%を下回っていることから、現在のサービス内容での運行継続が妥当と判断されている。

表1-1-1 生駒市の負担割合

門前線	西畑・有里線	北新町線	萩の台線	光陽台線
22.8%	43.5%	49.7%	68.9%	16.6%

一方、既存コミュニティバス路線の利用者数の動向をみると、本年3月以降、新型コロナウイルスによる外出自粛の影響により、前年同月と比べて利用者数が減少している。今後も新しい生活様式が提唱され、利用動向は変化するものと考えられることから、利用状況を注視する必要がある。特に萩の台線では、令和元年度の生駒市の負担割合が68.9%であり、利用者の減少により、評価基準を満たさないことも懸念されるため、利用促進に向けた取り組みは急務である。

そこで、本資料では、萩の台線を中心とした利用促進策の検討を行うにあたり、住民の方々の日常の活動における課題を把握するための調査について整理するものである。

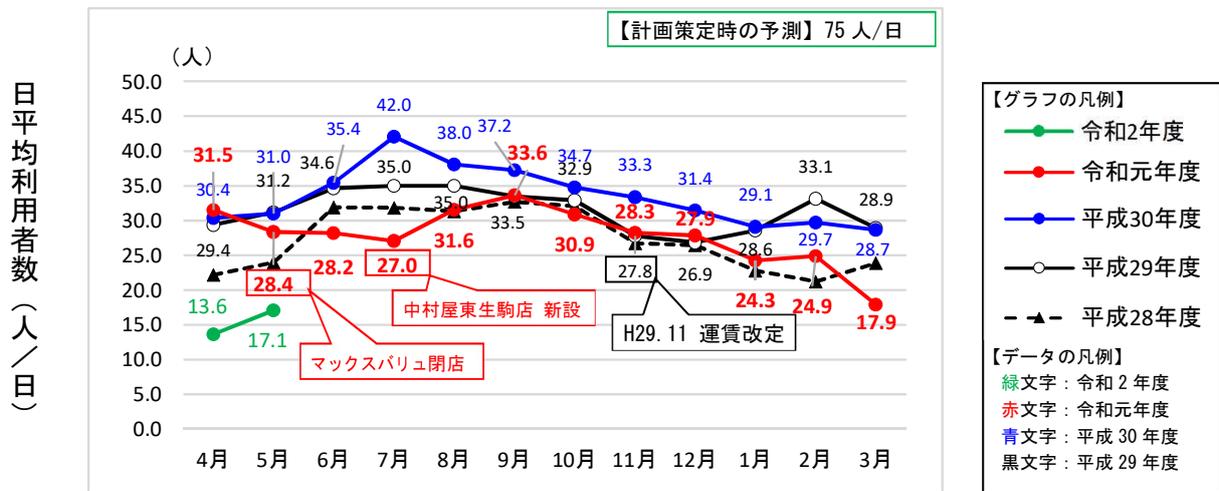
2. 萩の台線の利用状況

萩の台線においては、平成30年度は比較的高い水準の利用者数であったが、平成31年4月20日のマックスバリュ生駒南店の閉店後は、その水準に至っていない。

マックスバリュ生駒南店閉店後、日常的な買い物機会を確保するため、令和元年7月から比較的遠方の中村屋東生駒店への運行を行うなどの対応をし、運行距離、タイヤが変化している。

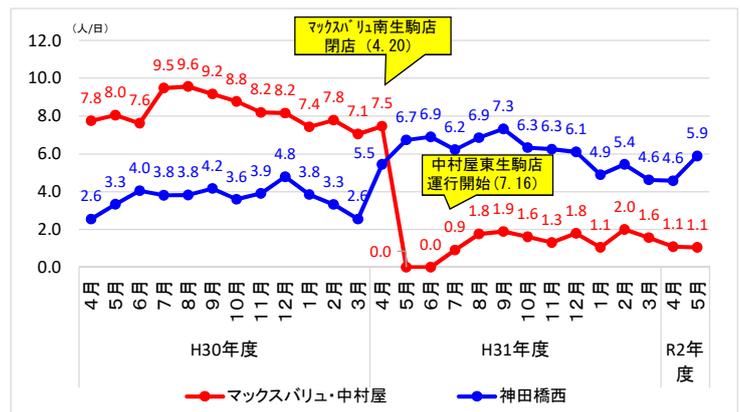
このような状況において、中村屋東生駒店バス停の乗車数は、平均1~2人/日と少ない一方、商業施設が立地している神田橋西バス停の利用者数は、平成30年度と比べ、増加しており、買い物の行き先が変化していることも考えられる。

【月別の1日あたりの平均利用者数の推移】



■萩の台線（マックスバリュ（～4.20）・中村屋（7.16～）、神田橋のバス停の利用状況）

	萩の台線		マックスバリュ・中村屋		神田橋西	
	月	運行日数	乗車数 (人/月)	日平均 (人/日)	乗車数 (人/月)	日平均 (人/日)
H30年度	4月	20	155	7.8	51	2.6
	5月	21	169	8.0	70	3.3
	6月	21	160	7.6	85	4.0
	7月	21	199	9.5	80	3.8
	8月	23	220	9.6	88	3.8
	9月	18	165	9.2	75	4.2
	10月	22	193	8.8	79	3.6
	11月	21	172	8.2	82	3.9
	12月	19	155	8.2	91	4.8
	1月	19	141	7.4	73	3.8
	2月	19	148	7.8	63	3.3
	3月	20	141	7.1	51	2.6
H31年度	4月	20	112	7.5	109	5.5
	5月	19	0	0.0	128	6.7
	6月	20	0	0.0	138	6.9
	7月	22	11	0.9	137	6.2
	8月	21	37	1.8	144	6.9
	9月	19	36	1.9	139	7.3
	10月	21	34	1.6	133	6.3
	11月	20	26	1.3	125	6.3
	12月	20	36	1.8	122	6.1
	1月	19	20	1.1	93	4.9
	2月	18	36	2.0	98	5.4
	3月	21	33	1.6	97	4.6
R2年度	4月	21	23	1.1	96	4.6
	5月	18	19	1.1	106	5.9



中村屋東生駒店へは、7月16日より運行しているため、7月における日平均利用者数は運行日数を12日として算出している。

3. 活動状況の把握調査

萩の台地区においては、ダイヤ変更後約1年が経過しており、コロナ禍ではあるが、公共交通サービスを必要としている人が制約のない時に、行きたい場所に、行きたい時間に利用することができているかを改めて検証し、必要に応じて運行ルートやダイヤを見直すことにより、潜在需要を掘り起こすことが重要である。

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にとって、利用したいダイヤや行き先の点から利用しづらい状況となっていないか、などという観点から、実態調査を行い、現在の運行内容の問題点・課題を整理するとともに、必要に応じて運行内容の見直しを検討することとする。

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、地区の活動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、行動変容を促すための住民を巻き込んだ検討会（ワークショップ）や広報の強化などの方策（対策メニュー）の良否を検討していくこととする。

○利用促進のための調査・検討工程案

- ・ヒアリング調査 : 7月末～8月
- ・アンケート調査（形成計画と併せて） : 8月配布 ⇒ 9月（とりまとめ）
- ↓
- ・サービス内容の課題の整理 : 9月～11月
- ・サービス内容の見直し検討 : 11月～3月

【参考資料】利用促進のための対策メニュー（案）

利用促進策としては、連携計画のコラム「みんなが少しずつの協力を！」で示されているように、年に数回、みんなで公共交通を利用する雰囲気を醸成ことが考えられる。

そのためには、下表に示すような“利用しやすい工夫”や“利用方法などの情報発信”、“公共交通を身近に感じるような取り組み”などを積極的に行っていくことが考えられる。

各対策メニュー（案）の概要

No	対策メニュー（案）	概要
1	ICカードの導入	<ul style="list-style-type: none"> ・ICカード方式への変更によりOD調査（起終点調査）が可能になり、加えて、現制度の生きいきクーポンでは、払い戻しにより換金が可能である。 ・現金よりもICカードのほうが利用しやすい。
2	交通総合交通マップの作成	<ul style="list-style-type: none"> ・市内全域の鉄道、路線バス・コミュニティバスを記載した総合交通マップの作成を検討する。 ・通勤時間帯を中心に市内各所で渋滞が発生しており、交通行動の変化を促す目的として、公共交通網の周知、転入者や市内事業所への配布等に活用できると考えられる。 ・作成費用については、広告を募り収入を得るなど。
3	公共交通施設HPのアクセス欄にアクセス方法の記載	<ul style="list-style-type: none"> ・市内全ての公共施設HPのアクセス欄に、鉄道の記載はあるが、路線バス、コミュニティバスで行ける場合は、アクセス方法に追加する。 ・施設を利用される方にとって、記載になればバスを利用される可能性は無いに等しいと考えられる。
4	市内公共交通の情報を発信する	<ul style="list-style-type: none"> ・現在の「コミュニティバス『たけまる号』/ 奈良交通 時刻表」に、市内全域の路線図及び時刻表を加えた総合的な案内資料を作成し、配布する。
5	商業施設との連携	<ul style="list-style-type: none"> ・『たけまる号』お買い物ポイントカードを発行する。 ・乗車ごとにポイントを付与し、一定のポイントにより市内の商業施設等での特典（例えば、割引お買物券、記念品の進呈等）を提供する。
6	公共交通利用者意識の醸成を図る取組みを実施①	<ul style="list-style-type: none"> ・市内の児童及び生徒を対象としたバスの乗り方教室・高齢者を対象とした車いす等での利用（乗車）体験会を開催する。
7	公共交通利用者意識の醸成を図る取組みを実施②	<ul style="list-style-type: none"> ・市内の園児及び児童を対象として、バスをテーマ（例えば「わたしたちのまちのバス」）にした作品を募集する。 ・優秀作品を表彰（例えば、協議会会長賞、市長賞等）し、市内の施設に展示及び広報誌に掲載する。