

## 6. 将来のまちづくりに向けた地域公共交通のあり方

地域及び地域公共交通の現状等から、生駒市における地域公共交通の課題を次の通り整理しました。

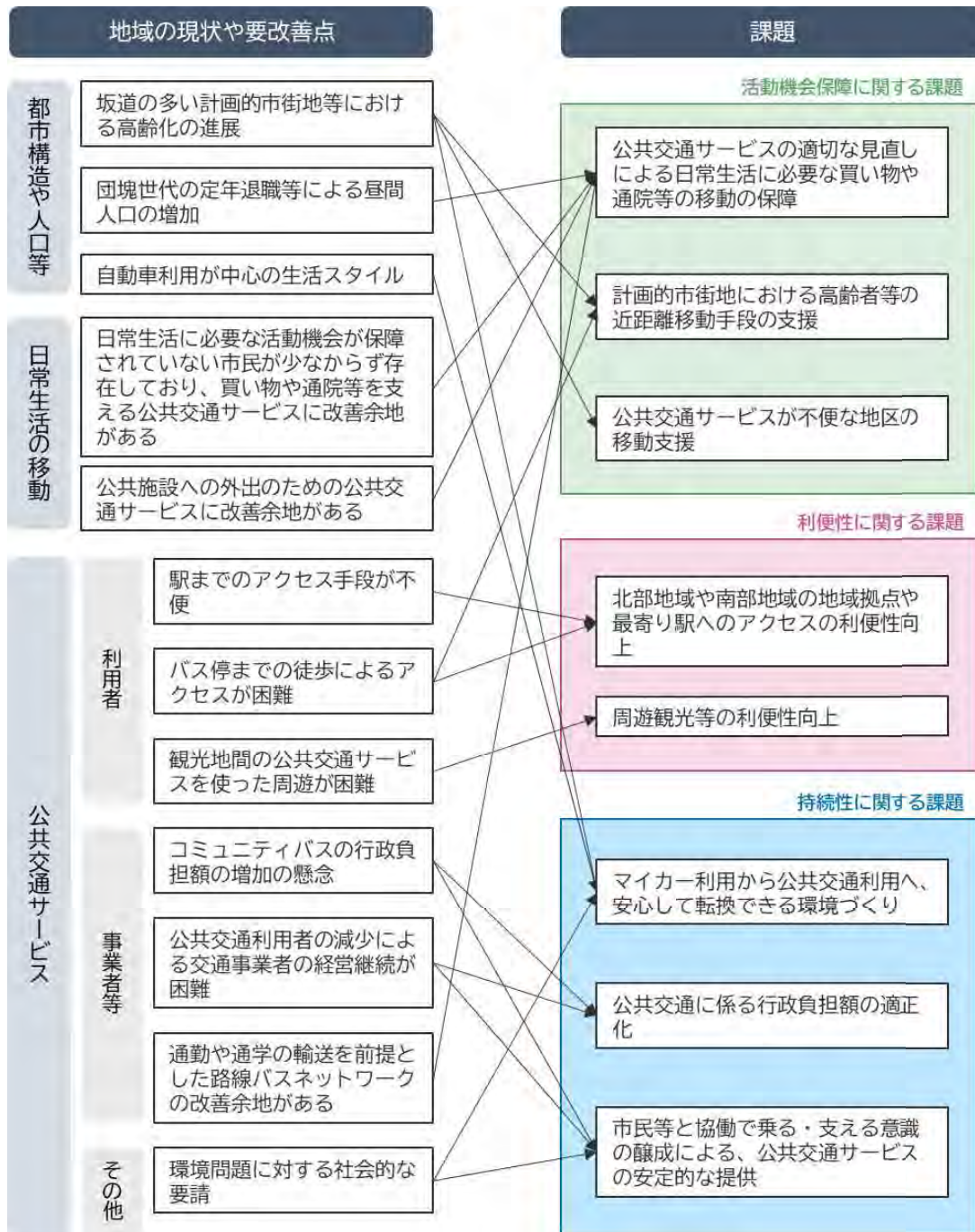


図 6-1 地域や公共交通の現状と今後の課題

## 6.1. 活動機会の保障に関する公共交通の課題

### (1) 公共交通サービスの適切な見直しによる日常生活に必要な買い物や通院等の移動の保障

日常生活を行う上で必要な活動機会の保障として、「拠点地区における活動機会の保障」と「住宅地区における活動機会の保障」を解決すべき課題とし、特に住宅地区において、公共交通サービスの提供により、買い物や通院等日常生活を行う上で必要となる活動機会の保障、豊かな生活を送るために文化活動等の活動機会の保障を進めてきました。

今回の住民意向でも、日常生活の買い物や通院の活動機会の保障を目指した公共交通サービス提供が求められており、今後も継続して検討・提供する必要があります。

特に、今後の人口見通しとして、市内で最も人口の多い団塊世代がこの5年以内で75歳を迎えようとしており、現在よりも買い物や通院等の活動機会の保障や、趣味・サークル活動等を楽しめる場所での活動機会の保障について、重要性が更に高まることが予想されるため、公共交通サービスの適切な見直しを図る必要があります。

### (2) 計画的市街地における高齢者等の近距離移動手段の支援

昭和40～50年代にまちびらきを行った計画的市街地を中心に、急速な高齢化の問題と最寄りのバス停や駅までの徒歩移動困難者の増加の問題が顕著になっています。

坂道の多い住環境における高齢者等の外出意欲を喪失させないためにも、地域内や近隣のちょっとした外出、バス停や駅までの近距離移動について、住民による助け合い輸送サービスの導入等についても検討を行い、誰もが安心して生涯にわたって健康に生活できるまちの実現に向けた支援を図る必要があります。

### (3) 公共交通サービスが不便な地区の移動支援

南北に長く傾斜地で住宅開発が進められてきた本市では、北部地域等において都市拠点の生駒駅や東生駒駅までの公共交通サービスが不便な地区があります。また、住宅の最寄り駅までの急な坂や徒歩移動距離が長いことで、公共交通利用が不便と感じている人もいます。

この対策として、鹿ノ台や真弓等のように高齢者や移動困難な人がまとまっている場合は、既存の公共交通サービス（路線バス、たけまる号）の運行方法の見直しで対応することが可能となりますが、高山町などのように移動困難者が低密度で点在している場合は、路線バスやたけまる号といった定時定路線型の公共交通サービスでは、運行効率等の面から持続的な課題解消が難しい状況にあります。

そのため、通常の公共交通（定時定路線型のバス等）での移動支援だけではなく、デマンド型乗合タクシー（タクシー車両を使った予約型の公共交通サービス）や地域主体の公共交通サービス等、地域の特性にあわせた多様な公共交通サービスを選定して、活動機会の保障を目指すことが必要となります。

## 6.2. 公共交通の利便性に関する課題

### (1) 北部地域や南部地域の地域拠点や最寄り駅へのアクセスの利便性向上

本市では、生駒駅や東生駒駅を都市拠点、学研北生駒駅を北部地域の地域拠点、南生駒駅を南部地域の地域拠点として、まちづくりが進められています。地域拠点では、身近な生活や交流を支援する機能の集約を目指しているため、高齢者の趣味等の活動は、生駒市内・地域内での活動機会が増えてくると予想されます。

しかしながら、現在の公共交通サービスの提供状況では、地域拠点まで公共交通サービスでアクセスできない場所があったり、近距離であっても徒歩や自転車等で移動できない人がいたり、公共交通サービスを使った活動機会が保障されていない場合があります。

そのため、まちづくりと連携し、居住地から拠点となる駅までの公共交通サービスの状況の検証、昼間の運行ルートや運行頻度の見直し等、住民の生活行動等と整合した公共交通ネットワークの形成、活動機会を保障できる公共交通サービス提供が必要となります。

### (2) 周遊観光等の利便性向上

宝山寺参道や生駒山などが集客拠点となる観光振興モデルが進められていますが、集客拠点から他の魅力ある観光地への公共交通サービスの利便性はそれほど高くないため、市内の観光地を公共交通を利用して周遊しながら楽しめる既存の公共交通サービスの活用が必要となります。

## 6.3. 公共交通サービスの持続性に関する課題

### (1) マイカー利用から公共交通利用へ、安心して転換できる環境づくり

運転免許保有率の高い団塊世代の高齢化により、さらなる高齢ドライバーの増加や高齢者が関連した交通事故の増加が懸念されます。ただ、公共交通サービスを利用したくても、活動の範囲が限定されてしまうことや公共交通サービスが不便なことが要因で、運転免許の自主返納を迷っている方がいます（マイカーから公共交通利用へ安心して転換できない）。

今後さらに増加する高齢者の方が、自分で自動車を運転することなく、また送迎を頼める人がいなくても、自分自身で外出できるような移動手段を確保することが、安全・安心して暮らせるまちづくりとして必要となります。

### (2) 公共交通に係る行政負担額の適正化

たけまる号は、運行に必要な費用が運賃収入だけでは不足する場合、市や沿線地域からの負担で補うことで、地域住民の活動機会の保障を目指してきました。ただし、人口構造の変化により利用者数が減少している路線、活動機会の保障に向けて公共交通サービスが新たに必要となってきた地区、また、現在の新型コロナウイルスの影響による利用者数減少の状況下において、市の負担額の増加が懸念されます。

そのため、公共交通を取り巻く厳しい情勢の中、将来にわたり持続的に公共交通サービスを維持するためには、公共交通サービスに対する行政負担額のあり方を再検討する必要があります。

(3) 市民と協働で乗る・支える意識の醸成による、公共交通サービスの安定的な提供

生産年齢人口減少・少子高齢化の中、今後、新たな大規模住宅開発等が見込めない場合は、現在の人口規模で公共交通サービスの利用を増やし（事業者側の収入を増やし）、公共交通サービスの安定的な提供を目指すことも必要となります。ただ、行政や交通事業者だけの利用促進取組では限界があるため、市民や地元企業等の多様な関係者による協働で、乗る意識・支える意識を醸成し、持続可能な公共交通サービスを提供できる体制を構築する必要があります。

## 7. 地域公共交通計画の基本方針と目標設定

### 7.1. 生駒市の地域公共交通の目指すべき将来像と基本方針

#### 7.1.1. 目指すべき将来像

本市の公共交通サービスは、鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシーで構成され、居住地の大半をカバーしています。しかしながら、昭和40～50年代に入居を開始した計画的市街地を中心に高齢化が進み、また坂道の多い住環境であるため、高齢者にとってはバス停まで歩くことが困難で、市民の誰もが公共交通サービスを気軽に利用できる環境とは言えません。

一方、上位計画では、将来都市像を「自分らしく輝けるステージ・生駒」と掲げ、「人と自然が共生する、住みやすく活動しやすいまち」や「誰もが移動しやすいコンパクトなまちづくり」等が目標等に挙げられており、「移動のしやすさ」や「活動のしやすさ」が重要な視点となっています。また、本市は、大都市近郊型の住宅都市として全国で初めて「環境モデル都市」に選定され、市民が日常生活を送る上で移動に支障をきたさないよう、地域特性に応じた環境にやさしい公共交通システムの構築検討を進めること等を取組方針として掲げています。

そこで、本計画の目指すべき将来像としては、自動車を保有していなくても市内の様々な場所で活動でき、また、環境にやさしいまちを目指し自動車での移動に過度な依存をせず、「持続可能な公共交通サービスで誰もが円滑に移動でき、市民の活動機会が保障されているまち」とします。

#### <目指すべき将来像>

持続可能な公共交通サービスで誰もが円滑に移動でき、  
市民の活動機会が保障されているまち

### 7.1.2. 地域公共交通に求められる方向性や役割

目指すべき将来像の実現にあたり、本市の地域公共交通に求められている方向性や役割を整理します。

#### 上位計画等で生駒市の公共交通に求められている方向性や役割

- 自宅と職場を結ぶ動線を中心としていたこれまでのベッドタウン型の都市構造からの転換（総合計画）
- 市内の様々な場所で目的に応じて活動や交流ができる場所とそれらを結ぶネットワークが形成されたコンパクトな都市構造（総合計画）
- 都市拠点を中心とする市内の総合的な交通ネットワーク形成の充実（総合計画）  
※都市拠点：生駒駅周辺地域と東生駒駅周辺地域  
※地域拠点（北部地域）：学研北生駒駅周辺地域  
※地域拠点（南部地域）：南生駒駅周辺地域
- 市民ができることとして、交通問題を自らの問題として主体的に考え、マイカーを利用できなくなった場合の移動手段を考え、普段から公共交通を積極的に利用する（総合計画）
- 公共交通サービスの空白地域において、高齢者を含め車の利用が難しい方々が移動しやすい環境づくり（都市マス）
- 公共交通の利用促進と地域拠点における交流等の賑わい強化に向けて、乗り換え利便性の向上等、電車とバスを利用しやすい交通環境づくり（都市マス）
- 自動車に依存しない環境にやさしい交通への転換を進めることで、エネルギーを効率的に利用するまちづくり（環境基本計画）
- 低炭素なまちづくりと暮らし方の推進（エネルギービジョン）
- 生きがいづくりや社会参加促進（高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画）

#### 地域公共交通の課題（再掲）

- 公共交通サービスの適切な見直しによる日常生活に必要な買い物や通院等の移動の保障
- 計画的市街地における高齢者等の近距離移動手段の支援
- 公共交通サービスが不便な地区の移動支援
- 北部地域や南部地域の地域拠点や最寄り駅へのアクセスの利便性向上
- 周遊観光等の利便性向上
- マイカー利用から公共交通利用へ、安心して転換できる環境づくり
- 公共交通に係る行政負担額の適正化
- 市民等と協働で乗る・支える意識の醸成による、公共交通サービスの安定的な提供

### 7.1.3. 基本方針

目指すべき将来像「持続可能な公共交通サービスで誰もが円滑に移動でき、市民の活動機会が保障されているまち」の実現に向けて、基本方針を以下の通り定めます。

#### <基本方針>

- ①公共交通サービスの提供による市民の活動機会の保障
- ②まちづくりと連携した公共交通サービスの提供
- ③市民・地元企業・行政等の協働による公共交通サービスの充実

### (1) 公共交通サービスの提供による市民の活動機会の保障

マイカーを保有していない高齢者等であっても、年齢や住環境に影響されず日常生活を行う上で必要な活動の場所まで、公共交通サービスにより移動できる環境を整備することが、本市の特性を踏まえると重要な課題となっています。

そのため、高齢者等の外出機会の保障や様々な場所で活動できる環境整備の実現に向けて、活動時間に合わせた公共交通サービスの提供を進めます。

具体的には、買い物や通院、趣味・サークル活動等の活動時間に合わせた公共交通サービス（既存の公共交通サービスの見直し、デマンド型乗合タクシー、近隣の助け合い輸送等）の提供の検討、公共交通サービスの整備優先順位の高い地区での地域特性に応じた提供方法の検討等を行います。

### (2) まちづくりと連携した公共交通サービスの提供

上位計画等で示されているまちづくりの方向性等と連携して公共交通サービスの提供に取り組むことで、より効果の高い公共交通施策になると考えられます。上位計画等では、都市拠点や地域拠点を中心とする公共交通ネットワークの形成や、市内の様々な場所で目的に応じて活動や交流ができるような公共交通サービス提供を目指しています。

そのため、今後の活動機会の拠点となりうる都市拠点や地域拠点、居住地から最寄りの鉄道駅周辺等への移動手段について、既存の公共交通サービスの見直しや、地域の特性に応じた新たな公共交通サービスの提供の検討、新しい交通システムの技術の活用を図ることで、市民の活動機会の保障だけでなく、より便利な公共交通サービス、地域の賑わい創出に寄与するような公共交通サービスの充実を検討します。

### (3) 市民・地元企業・行政等の協働による公共交通サービスの充実

少子高齢化の進展や生産年齢人口が減少する中、既存の公共交通サービスを持続的に維持するためには、行政や交通事業者だけではなく、市民や地元企業等、生駒市に関係するすべての方が一丸となり取り組むことが必要になってきます。

そのため、市民等に、公共交通に関するわかりやすい情報提供や公共交通を利用することのメリット等を発信することで、生駒市の公共交通サービスを自分たちで支える・守る・利用するという意識を醸成し、需要を喚起するための施策検討や体制構築を図ります。また、地元企業等有する輸送資源の活用や、利用促進に向けたタイアップ等を検討し、市全体で公共交通サービスを支える意識の醸成や利用促進を図ります。

さらに、公共交通を取り巻く厳しい情勢の中、将来にわたり持続的な公共交通サービスの充実に向けて、公共交通サービスの新規運行や運行継続の水準等のあり方を検討します。



将来像

持続可能な公共交通サービスで誰もが円滑に移動でき、市民の活動機会が保障されているまち

課題

活動機会保障に関する課題

公共交通サービスの適切な見直しによる日常生活に必要な買い物や通院等の移動の保障

計画的市街地における高齢者等の近距離移動手段の支援

公共交通サービスが不便な地区の移動支援

利便性に関する課題

北部地域や南部地域の地域拠点や最寄り駅へのアクセスの利便性向上

周遊観光等の利便性向上

持続性に関する課題

マイカー利用から公共交通利用へ、安心して転換できる環境づくり

公共交通に係る行政負担額の適正化

市民等と協働で乗る・支える意識の醸成による、公共交通サービスの安定的な提供

基本方針

①公共交通サービス提供による市民の活動機会の保障

②まちづくりと連携した公共交通サービスの提供

③市民・地元企業・行政等の協働による公共交通サービスの充実

※基本方針②と③は、基本方針①「公共交通サービスの提供による市民の活動機会の保障」の実現に、間接的に寄与するものであるため、上位と下位の関係にしている

事業の方向性

市民の日常生活における活動機会の保障

地域主体の公共交通サービスの検討

高齢者が安心して利用できる移動手段の確保

まちづくりや観光分野と公共交通の連携

新しい技術の活用

公共交通サービスの運行形態や評価基準の改善・検討

公共交通の情報提供

地元企業等との協働や連携の推進

具体的な事業

① 整備優先順位の高い地区への公共交通サービスの提供

② 買い物や通院等の時間帯に合わせた公共交通サービスの提供

③ 公共施設等での多様なニーズに対応した公共交通サービスの提供

④ 近隣の助け合い輸送等の導入に向けた検討

⑤ 高齢者運転免許自主返納制度等との連携

⑥ 都市拠点等への公共交通サービスの見直し・改善

⑦ 公共交通を利用して観光できる環境づくり

⑧ 学研高山地区等でのICTを活用した交通システム等の検討

⑨ MaaS等の技術を活用した乗継利便性向上の検討

⑩ たけまる号の運行形態の見直し・改善

⑪ 公共交通サービスの新規運行や運行継続の水準の検討

⑫ 公共交通・おでかけ情報等の広報媒体の作成

⑬ 市広報誌やホームページ、SNS等での情報発信

⑭ イベント等を通じた公共交通の利用啓発

⑮ モビリティ・マネジメントの実施

⑯ 企業や病院等の送迎バスとの連携

⑰ 地元企業等との連携の推進（協賛金・企業広告等）

#### 7.1.4. 地域公共交通の位置づけと役割

##### (1) 地域公共交通の位置づけと役割

目指すべき将来像の実現に向けて、本計画における公共交通の位置づけや役割を次のように定めます。

本市の地域公共交通の位置づけ等として、「幹線交通」「支線交通」「端末交通」の大きく3項目で分類します。鉄道等の市域を跨る広域的な交通については「幹線交通」とし、主に市内の移動を担う交通を「支線交通」とします。また、バス停までの近距離移動が困難な方が多い計画的市街地等では、ラストワンマイル移動<sup>※1</sup>を支援するコミュニティバスや、タクシー等を活用した個別輸送、近隣での助け合い輸送等を「端末交通<sup>※2</sup>」として位置づけます。なお、高齢者等の近距離での移動手段として、シニアカー等のパーソナルモビリティ<sup>※3</sup>の活用が各地で進んでいます。マイカーのように自由に移動できるため、マイカー族から公共交通族へ転換する前段階での活用も考えられますが、現時点では本計画の対象外としました。

表 7-1 生駒市の公共交通の位置づけと役割

位置づけ	交通手段		役割
幹線交通	鉄道	近鉄奈良線 近鉄けいはんな線 近鉄生駒線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大阪府や奈良市等、隣接都市間や広域的な都市間の移動を支える公共交通網</li> <li>・市内の都市拠点や各地域拠点間の移動を支える公共交通網</li> </ul>
	バス (地域間幹線系統)	富雄庄田線 <sup>※</sup> 高の原高山線 <sup>※</sup> <sup>※</sup> 富雄庄田線、高の原高山線は地域間幹線系統	
支線交通	鉄道	生駒ケーブル	<ul style="list-style-type: none"> <li>・居住地と地域拠点や各生活拠点を結ぶ公共交通網（生活交通ネットワーク）</li> <li>・市内での活動機会を支える交通</li> </ul>
	バス	旭ヶ丘線 生駒台循環線 北田原線 上町生駒線 帝塚山住宅線 帝塚山大学線 東生駒団地線 生駒ニュータウン線 生駒イトーピア線 ひかりが丘住宅線 パークヒルズ田原線 学園高山線 西登美ヶ丘真弓線 奈良北高校線 中登美ヶ丘団地線	
	コミュニティバス	光陽台線 門前線 北新町線	

位置づけ	交通手段	役割
		西畑有里線※ 萩の台線 ※西畑線は補助対象路線
端末交通	個別交通等	住宅地内等で ラストワンマイル※の 移動手段
[参考] 拠点	都市拠点	生駒駅、 東生駒駅
	地域拠点	学研北生駒駅、 南生駒駅
	生活拠点	学研奈良登美ヶ丘駅、 白庭台駅、菜畑駅、 一分駅、萩の台駅、 東山駅

※1) ラストワンマイル：目的地まで（駅やバス停から自宅まで等）のワンマイル程度の狭く限定された区間。本計画では、徒歩移動の限界距離をラストワンマイルとする。

※2) 端末交通：ここでの「端末交通」とは、鉄道駅からの交通手段のことを意味する鉄道端末交通ではなく、駅・バス停から自宅等の最終目的地までの近距離移動手段のことを「端末交通」と呼ぶこととする。

※3) パーソナルモビリティ：シニアカーや1人乗りのコンパクトな自動車等。

#### < “端末交通”を導入する地区の選定について>

アンケート結果より、公共交通サービスを必要としている割合が高い地区の中から、下記の①～④の地区を選定します。

①連携計画で設定した「公共交通サービスを提供する候補地区の優先順位」で、優先順位は高いが公共交通サービス導入に至っていない地区。

→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

②公共交通サービスによる買い物の活動機会が保障されていない地区のうち（条件はP84に記載）、人口が密集している地区。（公共交通サービスによる買い物の活動機会の保障状況は、後述の図7-4に掲載）

→美鹿の台地区、小平尾町地区（上記①の地区を除く）

③公共交通サービスによる通院の活動機会が保障されていない地区のうち（条件はP84に

記載)、人口が密集している地区。(公共交通サービスによる通院の活動機会の保障状況は、後述の図 7-6 に掲載)

→美鹿の台地区、小平尾町地区(上記①の地区を除く)

④地区の75歳以上人口割合が20%を超過している地区。

→あすか野地区、光陽台地区(上記④の地区を除く)

※光陽台地区はコミュニティバスの見直し・改善で対応するため除外。

#### < “端末交通” の移動手段について >

- ・端末交通としては、デマンド型乗合タクシー、助け合い輸送、コミュニティバス(特定曜日みの運行等の制約あり)等があります。
- ・デマンド型乗合タクシーとは、タクシー車両による予約制の公共交通サービスで、複数人が乗り合いながら運行します。大量輸送や長距離輸送には向いていないため、需要が比較的少ない場所、主な目的地までそれほど遠くない場所での提供を想定しています。また、運行する地域内に、既存の路線バスやコミュニティバス、タクシーが運行している場合は、運行内容は競合せず補完し合うことに留意する必要があります。
- ・助け合い輸送とは、コミュニティバス等の有償による輸送が困難な場合に、ボランティアや地域の助け合いにより、自家用車を使って高齢者等を輸送するサービスです。利用者は、ガソリン代・道路通行料・駐車料金の実費のみを負担することで、道路運送法に基づく許可や登録を必要としない輸送サービスとなります。デマンド型乗合タクシーと同様、大量輸送や長距離輸送には向いていないため、地域内の近距離移動、特に、バス停まで徒歩での移動が困難な方等への提供を想定しています。また、運行内容については、既存のタクシーと競合しないように留意する必要があります。

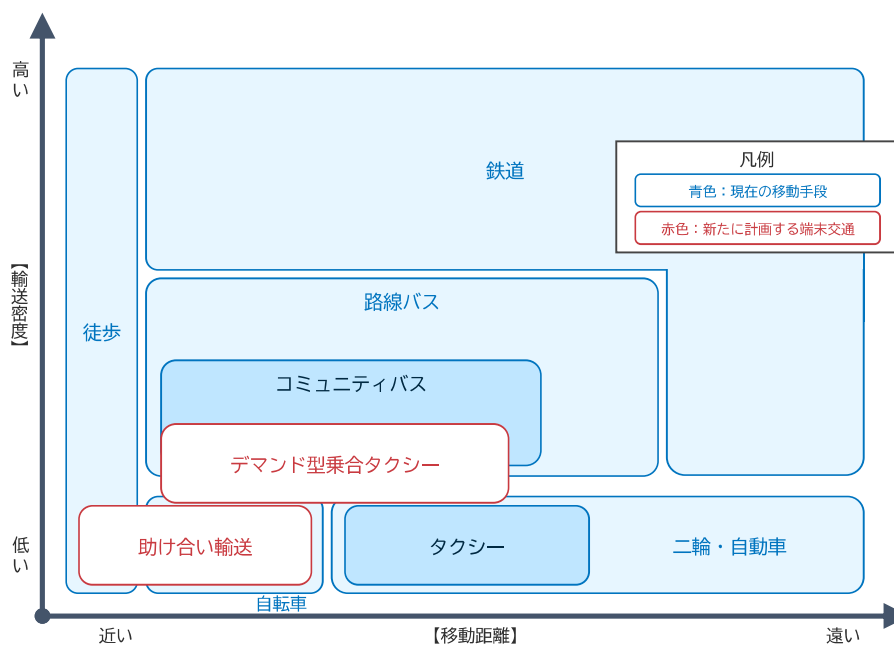


図 7-1 生駒市内の公共交通における端末交通の位置づけ

(「新谷ほか(2017). 都市交通計画(第3版). 技報堂出版」の図-7.1を参考に加筆)

(2) 目指すべき将来ネットワーク

本市で目指す地域公共交通の交通体系図は、次のとおりとします。

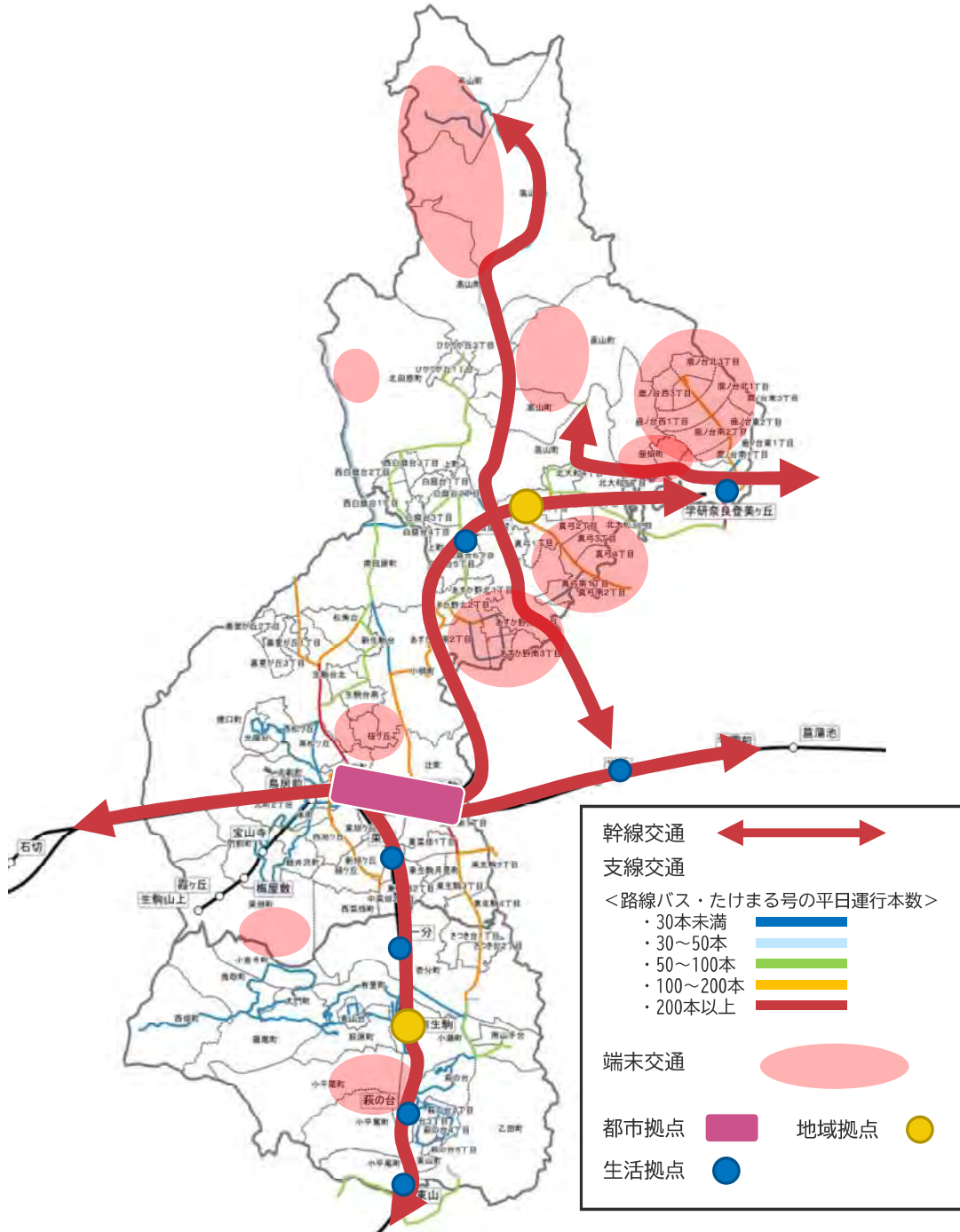


図 7-2 本計画における将来交通体系図

### (3) 事業主体の役割

目指すべき将来像の実現に向けて、本計画に関わる市民・交通事業者・行政等が、それぞれの役割を担いながら、具体的な事業に取り組みます。

表 7-2 事業主体等が担う役割

事業主体等	役割
行政（生駒市）	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 市民が日常生活に必要な活動を支障なく行えるように、必要な施策を検討する。</li><li>・ 居住者の属性や活動の状況、生活に必要な施設の整備状況、公共交通体系の整備状況等、地区ごとの状況に応じた計画を検討する。</li><li>・ 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認識し、それに必要な公共交通政策の推進は市が積極的に役割を果たしていく。</li><li>・ 交通事業者をはじめとする関係機関との連携のもとで効率的な運営を行う等、財源の制約の中で持続可能な仕組みを確立する。</li></ul>
国や県等	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 必要な施策の実施のために、積極的に協力する。</li><li>・ 必要な施策の実施のために、適切な補助メニューの提供や支援を行う。</li></ul>
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 公共交通サービスを安全に運行する。</li><li>・ 市民が日常生活に必要な活動を支障なく行えるように、公共交通サービスの提供を継続する。</li><li>・ 行政とともに、地域ニーズに応じた公共交通サービスの提供方法を検討する。</li></ul>
市民	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 公共交通サービスを積極的に利用する。</li><li>・ 市民一人ひとりが「地域公共交通サービスの維持は他人事ではなく、みんなで守り育てる」という意識を持つ。</li></ul>
地元企業等	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 公共交通サービスを積極的に利用する。</li><li>・ 必要な施策の実施のために、積極的に支援・協力する。</li></ul>

## 7.2. 計画の指標と数値目標の設定

目指すべき将来像の実現に向け、計画の達成状況や効果を評価するために、指標と数値目標を設定します。指標については、活動機会の大きさを示す指標値で施策を評価します。

### 基本方針① 公共交通サービスの提供による市民の活動機会の保障

基本方針①「公共交通サービスの提供による市民の活動機会の保障」については、本計画の趣旨である「公共交通サービス提供による買い物や通院の活動機会の保障」を念頭に置くと、買い物先や通院先に希望する時間帯に到着できて帰宅できる公共交通サービスを提供していくことが事業の内容であるため、「買い物や通院の時間帯に合わせて、公共交通サービスを利用できる人の割合の向上」を目標とします。

目標			
買い物や通院の時間帯に合わせて、公共交通サービスを利用できる人の割合の向上			
目標の設定			
買い物や通院の時間帯に合わせた公共交通サービスを提供することで、買い物や通院の活動機会を保障される人を増やす。			
評価指標		現況値 (R2)	目標値 (R13)
買い物や通院の時間帯に合わせて、公共交通サービスを利用できる人(全市)の割合	買い物の場合	80.1%	87.7%
	通院の場合	80.0%	87.8%
評価方法等			
<ul style="list-style-type: none"> <li>・使用するデータ：評価時点の地区別人口と公共交通サービス状況より把握する。</li> <li>・評価時期：毎年</li> </ul>			

※目標値は、図 7-3 や図 7-5 の「公共交通サービスによる活動機会が保障されていない」地区で買い物や通院の時間帯に合った公共交通サービスの提供が実現した場合の数値(全市)。

【参考】買い物や通院の時間帯に合わせて、公共交通サービスを利用できる人の割合の算定方法について

(算定の条件)

- ・買い物先：令和2年度住民アンケート調査結果を参考にして、回答の多かった買い物先を目的地として設定。(資料編 P.21、P.22 参照)

(買い物先として設定した店舗名)

近鉄百貨店生駒店、生駒駅前商店街、イオンモール奈良登美ヶ丘店、いそかわイトーピア店、いそかわ新生駒店、スーパーヤオヒコ北大和店、オークワ生駒菜畑店、オークワ生駒上町店、近商ストア白庭台店、近商ストア新生駒店、万代菜畑店、万代生駒店、ディアーズコープいこま、スーパー中村屋東生駒店、KOHYO 東生駒店、ハーベス東生駒店、業務スーパー生駒店、業務スーパー南生駒店

- ・通院先：令和2年度住民アンケート調査結果を参考にして、回答の多かった通院先を目的地として設定。(資料編 P.27 参照)

(通院先として設定した施設名)

生駒市立病院、近畿大学奈良病院、阪奈中央病院、白庭病院、東生駒病院、倉病院、田口クリニック、いわもとクリニック、木下クリニック、阿部診療所、宇山内科クリニック、マツオメディカルクリニック、山上内科医院

- ・買い物の時間帯にあわせた公共交通サービス：買い物先まで9～10時台に到着し、買い物先から11～12時台に出発(帰宅)できる公共交通サービスを対象。
- ・通院の時間帯にあわせた公共交通サービス：通院先まで9～10時台に到着し、通院先から11～12時台に出発(帰宅)できる公共交通サービスを対象。
- ・徒歩移動の限界距離：直線距離で300m以内。
- ・鉄道とバスの乗継：買い物については、荷物をもって帰宅することを考慮して公共交通同士の乗継はせずに直接到着できる公共交通サービスのみを対象。通院については、帰宅時の荷物は少ないため、公共交通同士の乗換を考慮する。ただし乗換時間は30分以内とする。





下図は、買い物の時間帯に合わせて公共交通サービスを利用できる人の割合を、地区別に示した図です。左図は、現在の公共交通サービスによる「買い物の活動機会」が保障された地区別人口割合です。右図は、本計画で示す事業等で、赤枠（将来の新たな圏域）内でも買い物の時間帯に合わせて公共交通サービスが利用できるようになった場合の地区別人口割合です。

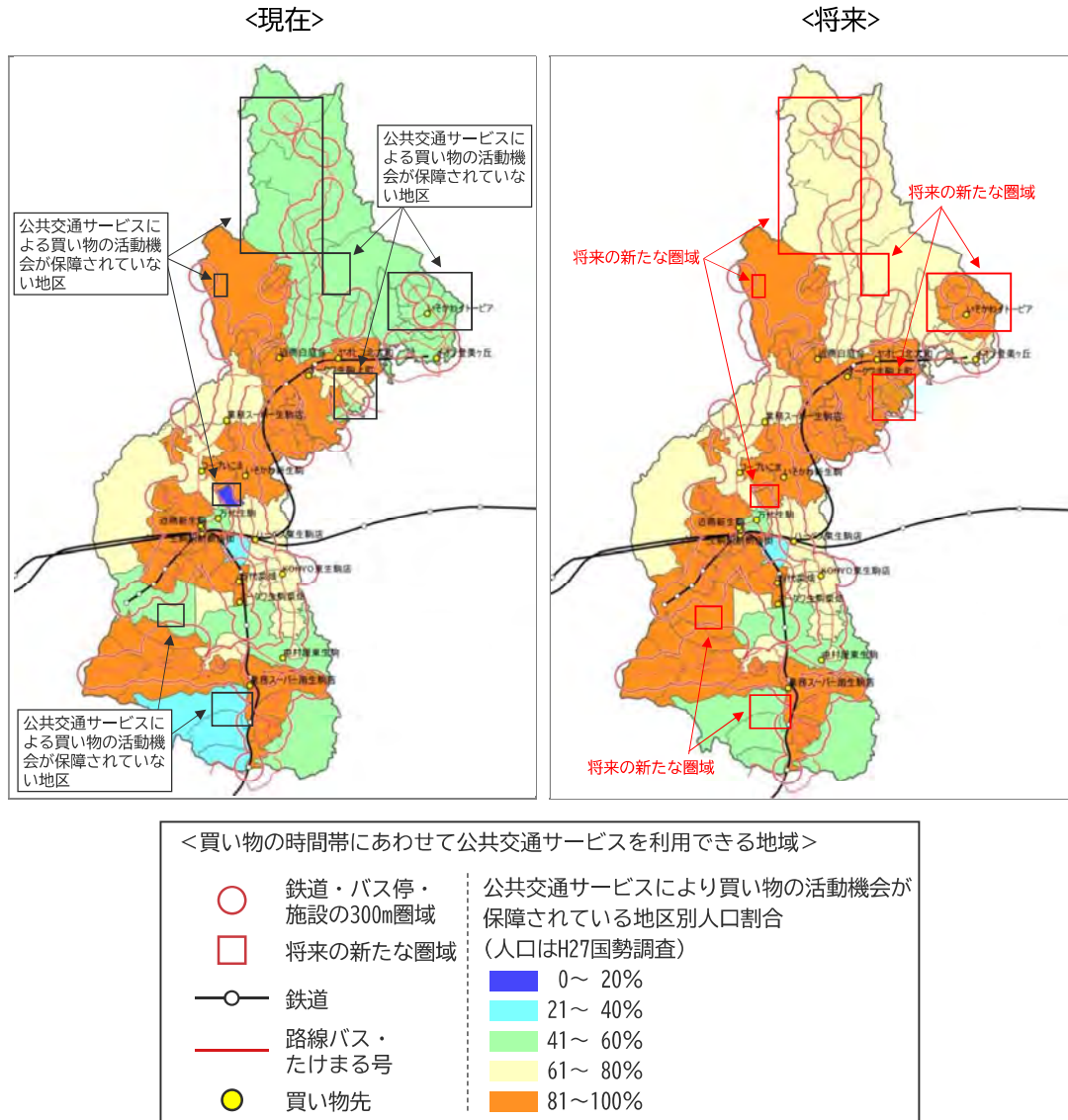


図 7-4 公共交通サービスによる活動機会の保障状況・地区別<買い物>



下図は、通院の時間帯に合わせて公共交通サービスを利用できる人の割合を、地区別に示した図です。左図は、現在の公共交通サービスによる「通院の活動機会」が保障された地区別人口割合です。右図は、本計画で示す事業等で、赤枠（将来の新たな圏域）内でも通院の時間帯に合わせて公共交通サービスが利用できるようになった場合の地区別人口割合です。

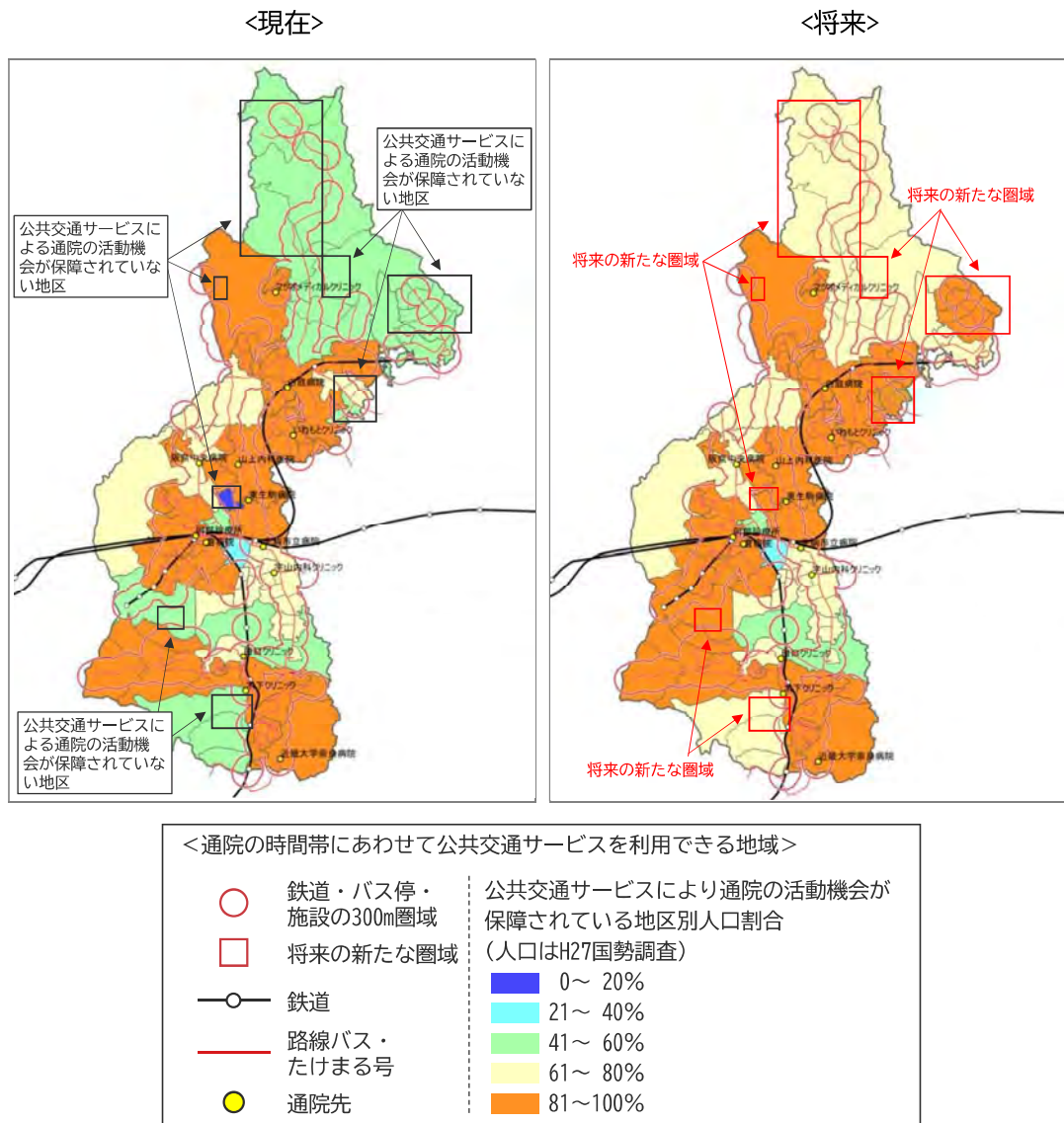


図 7-6 公共交通サービスによる活動機会の保障状況・地区別<通院>

## 基本方針② まちづくりと連携した公共交通サービスの提供

基本方針②「まちづくりと連携した公共交通サービスの提供」については、「都市拠点等へのアクセス性の向上」を目標とします。

目標			
都市拠点等へのアクセス性の向上			
目標の設定			
都市機能が集積している拠点（都市拠点と地域拠点）への公共交通サービスを提供することで、拠点での活動機会（交流等）を保障される人を増やす。 ※都市拠点：生駒駅や東生駒駅。地域拠点：学研北生駒駅、南生駒駅。			
評価指標		現況値（R2）	目標値（R13）
都市拠点等へ、60分以内に到着できる人（全市）の割合	生駒駅または東生駒駅周辺へのアクセス	68.4%	77.1%
	学研北生駒駅周辺へのアクセス	73.6%	94.9%
	南生駒駅周辺へのアクセス	46.4%	51.2%
評価方法等			
<ul style="list-style-type: none"> <li>・使用するデータ：評価時点の地区別人口と公共交通サービス状況より把握する。</li> <li>・評価時期：毎年</li> </ul>			

※目標値は、図 7-7～図 7-9 の「公共交通サービスによる都市拠点（または地域拠点）での活動機会が保障されていない」地区で都市拠点（または地域拠点）へ 60 分以内に到達できる公共交通サービスの提供が実現した場合の数値（全市）。

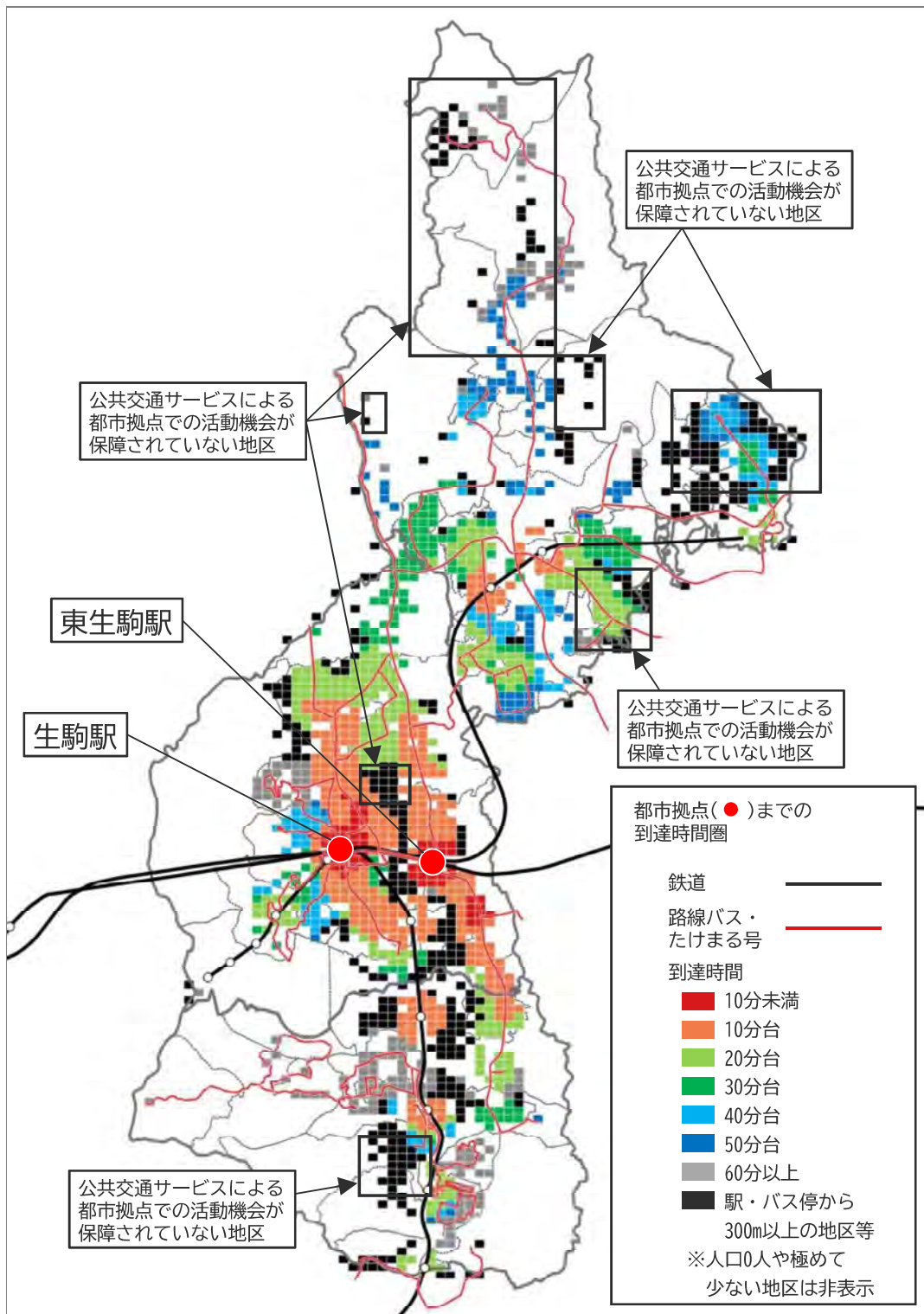


図 7-7 生駒駅と東生駒駅への到達時間圏

出典：令和2年時点の鉄道・バス時刻表(平日10時～15時台)をもとに算出

※到達時間圏は、住宅地から目的地までの公共交通で移動した場合の所要時間を図示したものです。公共交通の所要時間には、バス停や目的地までの徒歩時間、公共交通での移動時間、公共交通が到着するまでの待ち時間の合計時間です。

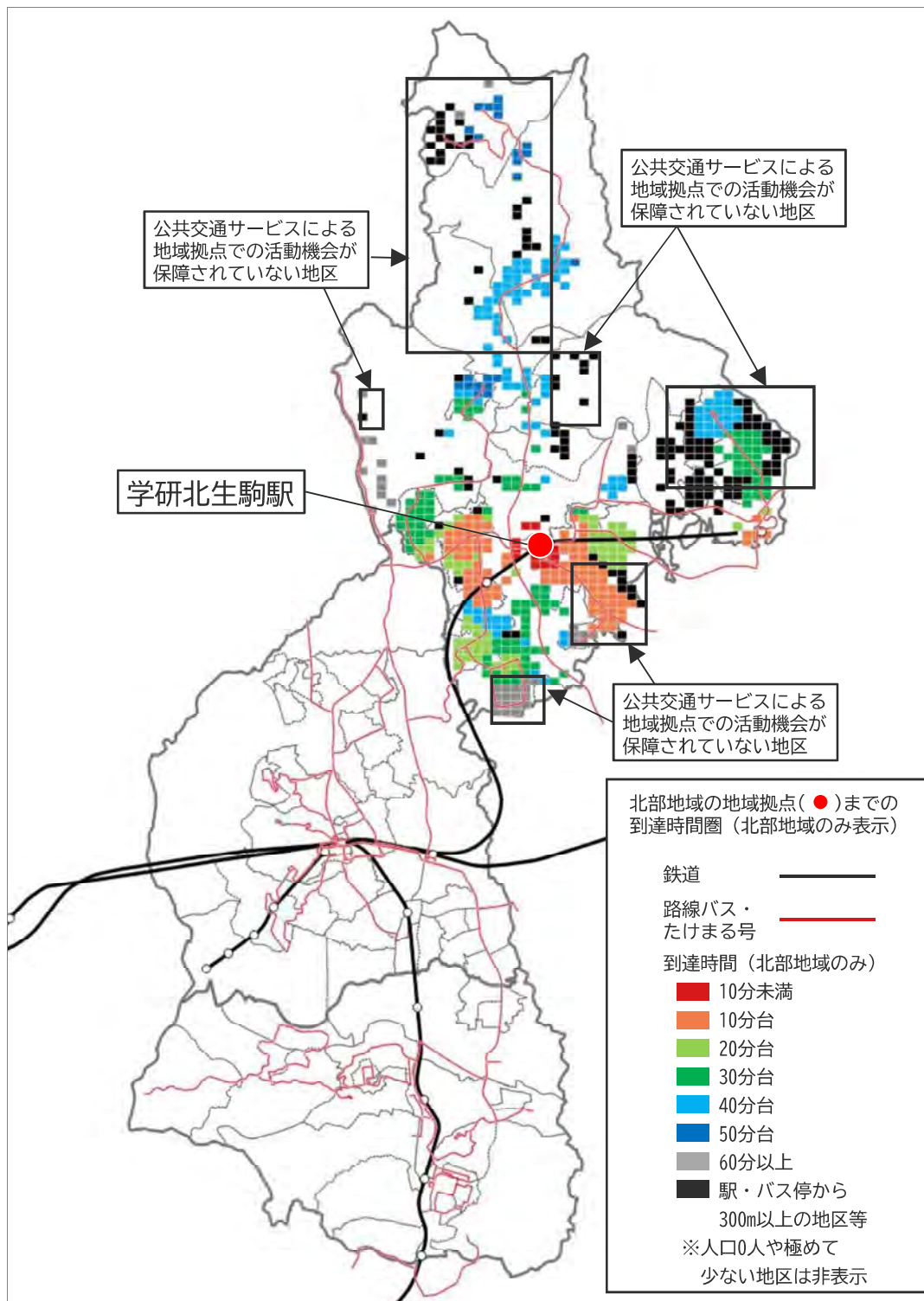


図 7-8 学研北生駒駅への到達時間圏

出典：令和2年時点の鉄道・バス時刻表(平日10時～15時台)をもとに算出

※到達時間圏は、住宅地から目的地までの公共交通で移動した場合の所要時間を図示したものです。  
公共交通の所要時間には、バス停や目的地までの徒歩時間、公共交通での移動時間、公共交通が到着するまでの待ち時間の合計時間です。

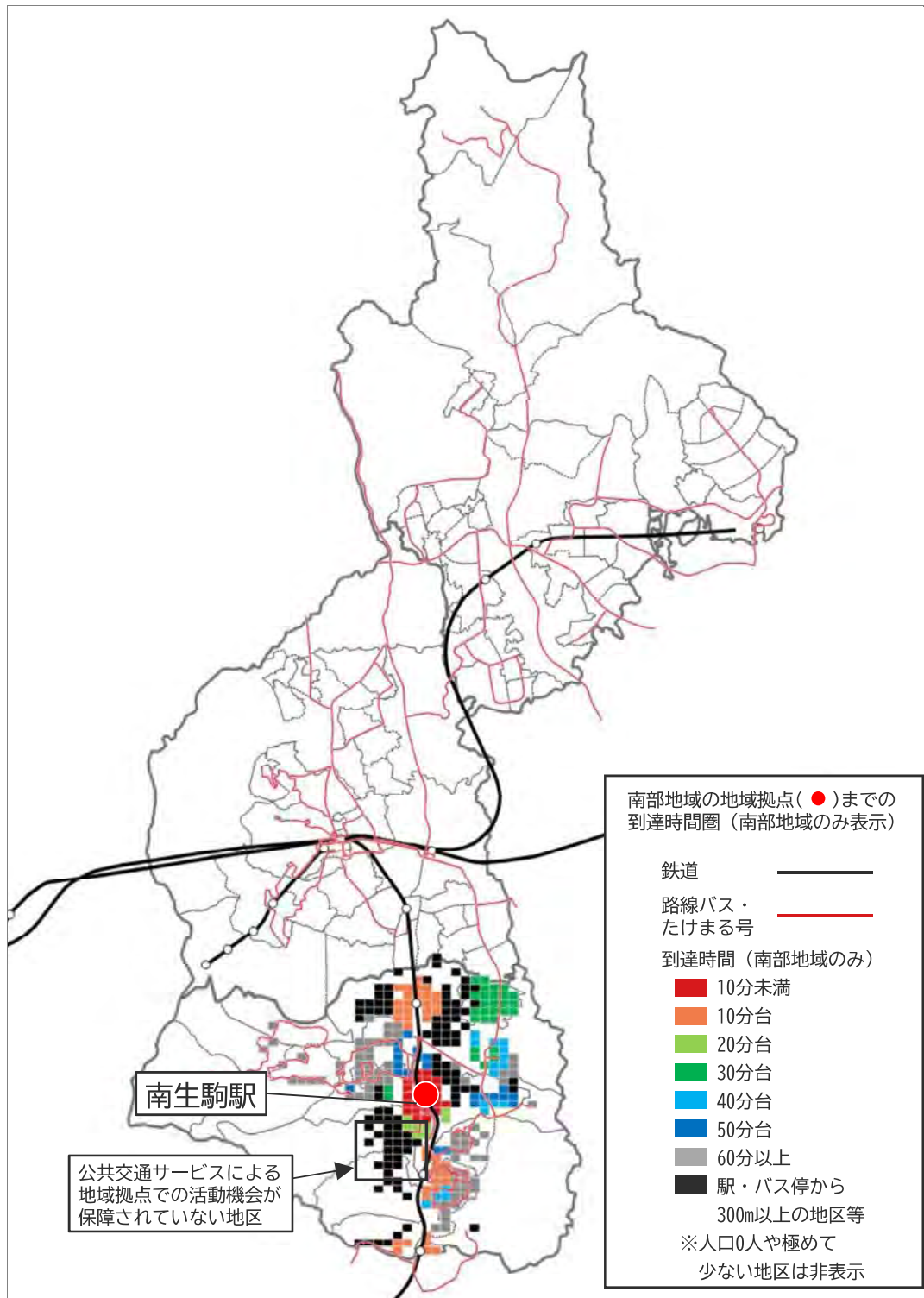


図 7-9 南生駒駅への到達時間圏

出典：令和2年時点の鉄道・バス時刻表(平日10時～15時台)をもとに算出

※到達時間圏は、住宅地から目的地までの公共交通で移動した場合の所要時間を図示したものです。公共交通の所要時間には、バス停や目的地までの徒歩時間、公共交通での移動時間、公共交通が到着するまでの待ち時間の合計時間です。



### 基本方針③ 市民・地元企業・行政等の協働による公共交通サービスの充実

基本方針③「市民・地元企業・行政等の協働による公共交通サービスの充実」については、生駒市が提供する公共交通サービスであるたけまる号の維持に向けて、「1日あたりの利用者数の維持」を目標とします。

目標			
たけまる号の1日あたりの利用者数の維持			
目標の設定			
たけまる号の主な利用者である高齢者の運転免許保有率が増加しており、公共交通利用への転換が進みにくい状況にある。また、人口減少や生産年齢人口の減少に伴い、公共交通の利用者数は減少する可能性が高い。そのため、たけまる号の1日あたりの利用者数を現在の水準で維持することを目指す。			
評価指標		現況値 (R1)	目標値 (R13)
1日あたりの利用者数	たけまる号全路線の1日あたりの利用者数が、たけまる号を利用する沿線地区の住民基本台帳人口の合計に占める割合	2.32%	2.32%
評価方法等			
<ul style="list-style-type: none"> <li>・使用するデータ：生駒市統計書で公表されている各交通事業者の実績を計上する。</li> <li>・評価時期：毎年</li> </ul>			