

概要

- ※路線の概要: 生駒市コミュニティバス西畑線
市公共施設(南コミュニティセンターせせらぎ)を起点とし、商業施設、近畿日本鉄道生駒線 南生駒駅を經由し、交通不便地域に指定された、藤尾町、大門町、小倉寺町、鬼取町、西畑町を經由して暗峠終点に至る全長8.8kmの路線(主系統)
- ※運行の主体: 生駒交通株式会社
- ※上位計画: 生駒市公共交通総合連携計画(平成22年度策定)



運行車両



石佛寺停留所



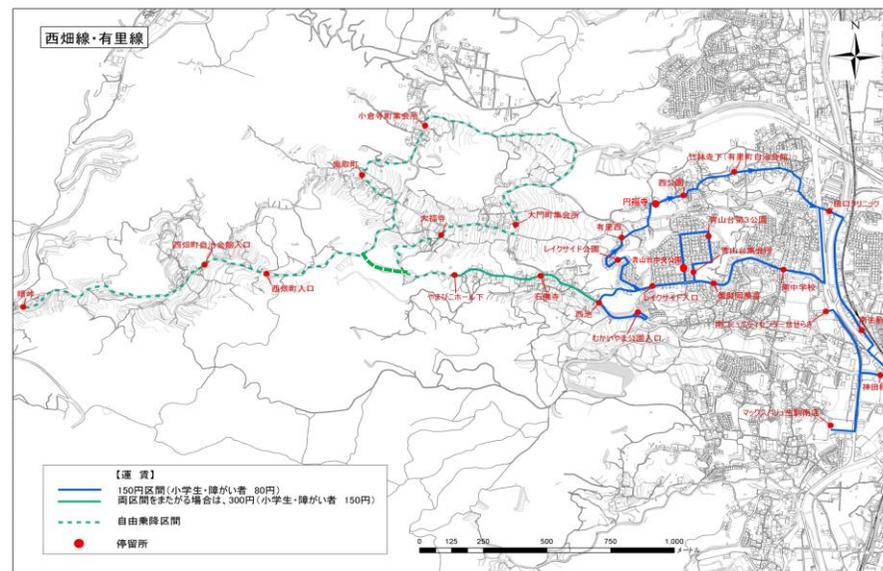
鬼取町停留所

基礎データ

- 人口: 12万835人(平成28年4月1日 現在)
- 交通不便地域に指定された5町の人口: 364人(平成28年4月1日 現在)
- 面積: 53.15平方キロメートル
- 合併状況: なし
- 過疎地域等指定: なし
- 高齢化率: 25.8%(平成28年4月1日 現在の65歳以上人口の比率)
- 系統数: 1系統(今年度は国道308号工事による迂回運行があったため2系統で提出)
- 運行回数: 4回(1往復で1回)

自治体等負担額: H27年度決算 4,189千円(全経費5,037千円のうち)
協議会等開催状況(平成27年度): H27年5月 第1回協議会開催

- ・ご利用状況について
- ・地域内フィーダシステム確保維持計画について
- H27年10月 第2回協議会開催
- ・市内の公共交通のあり方について
- ・地域公共交通確保維持対策事業事後評価(案)について
- H28年1月 第3回協議会開催
- ・各路線の利用状況等について
- ・運行継続の判断基準について
- H28年3月 第4回協議会開催
- ・各路線の利用状況等について
- ・公共交通サービスの判断基準について



目的 計画 目標 (P)

平成23年度に策定し、その計画期間を平成32年度までとする、生駒市地域公共交通総合連携計画においては、公共交通サービスの提供を行う地域を、地区の75歳以上人口の比率、公共交通サービスの有無、バス停や駅までの距離、勾配の緩急などに着目して評価し、選定したうえで、それぞれの地域の状況に応じてサービス提供の優先順位も設定した。

当地区は、その選定地区のうちでも、最寄りの既存公共交通機関(鉄道駅)までの距離、勾配が急であるなどの地域の状況から、最優先地区と位置付けられ、平成23年10月からコミュニティバスの実証運行を開始し、利用の状況等から平成24年10月から本格運行に移行している。

人口が少なく地形が急峻で、道路が狭いという地域の状況から、これまで定期運行による公共交通サービスが提供されてこなかった当地区においては、公共交通サービスを提供するに際しての目標として、①当地区での生活交通の確保、②当地区への来訪者の増加による地域の活性化、③これらの実現のための持続的な運行に必要な財源の確保に向けた利用率の維持向上の3点を掲げている。

取組みに対する評価 (C)

公共交通サービスの提供が無かった地域に、コミュニティバスを運行し、地域住民の利便性や生活交通の確保を図るという目的については、補助事業年度平成28年度における交通不便地域での利用が1日あたり9.9人(対前年度0.2人増)、系統全体の利用は1日あたり19.2人(対前年度同)という利用実績があり、人口が減少傾向にあるという沿線地区の状況も考えると、目的は一定程度達成されたと考えている。

また定量的な目標として、①交通不便地である5つの町で乗降する1日あたりの利用者数が、補助事業年度内の4月1日時点での当該5つの町の住民基本台帳人口の合計に占める割合及び②補助対象系統全体での1日あたりの利用者数が、当該補助対象系統を利用する沿線町区の補助事業年度内4月1日時点での住民基本台帳人口の合計に占める割合の2つを設定したところ、①は2.72%(対前年度比0.13%増)、②は1.92%(対前年度比同)、という結果となり、継続的な運行を確保するための目標は達成されている。

具体的取組み (D)

平成24年度: 平成23年10月17日の運行開始以降、平成24年9月30日の間の年末年始を除く平日、236日において1日7便(3.5往復)を運行した。

平成25年度: 年度内の年末年始を除く平日、245日において、1日7便(3.5往復)を運行した。

平成26年度: 年度内の年末年始を除く平日、244日のうち160日(平成26年5月31日まで)において、1日7便(3.5往復)、84日において1日8便(4往復)を運行した。

平成27年度: 年度内の年末年始を除く平日、242日において、1日8便(4往復)を運行した。

平成28年度: 年度内の年末年始を除く平日、244日において、1日8便(4往復)を運行した。

各年度において、日毎の停留所毎の利用者数や運賃等収入、運行経費について、運行事業者の協力のもとに把握し、運行による効果につながる利用状況や持続的な運行につながる収支の状況について検証を行った。

自己評価から得られた課題、対応 (A)

地域の活性化という目的を達成するためにも、コミュニティバスの持続的な運行が求められるところであり、その実現のため、以下のような対策を継続し、交通不便地域での利用促進につなげる。また、系統全体での利用率にも着目し、交通不便地域以外の地域での利用の促進も図っていく。

- ・沿線自治会における利用の呼びかけ
- ・沿線一部自治会における回数券の購入・全世帯配布
- ・市ホームページや広報紙を活用したコミュニティバスの周知(時刻、利用状況、収支状況等)
- ・利便性向上のための運行ダイヤの修正等。(地元要望を踏まえ、系統の新設(増便)、時刻の変更を利用状況に応じた対応を検討する。)

アピールポイント、特に工夫した点など

沿線自治会長と利用状況等の報告会を行い、現状把握や利用促進策を協議するなど、地域住民の方と協力しながら、運行計画の変更につなげてきた。