

## 平成 23 年度実証運行の評価

## 1. 利用者数と事前予測との比較

表-1 利用実績と計画策定時の予測値の比較

| 路線      | ①日平均利用者数<br>(H23.10~H24.3) | ②計画策定時の予測 | ①/②       |
|---------|----------------------------|-----------|-----------|
| 門前線     | 87.8~96.1 人/日              | 125 人/日   | 0.70~0.77 |
| 西畑線・萩原線 | 17.5~23.0 人/日              | 28 人/日    | 0.63~0.82 |

注：日平均利用者数は、月単位で最も少なかった月～最も多かった月の値を記載。

## 2. 計画の目標との比較

## (1) 公共交通サービス提供のルール

生駒市地域公共交通総合連携計画には、公共交通サービスの提供ルールの中で、運行費用と利用者・市民（生駒市の財源＝市民の納めた税金）による負担を次のように定めている。

・市民は、運行費用が運賃収入を上回る路線に対して、運行費用と運賃収入の差額を市の財源（＝市民の納めた税金）から補助することによって協力する。ただし、その金額は運行費用の一定割合[注]を上回らないこととし、その限度額を設定する。（具体的な数値は今後検討する）。

注：具体的な数値として、協議会の場で 50% という値が示されている。

## (2) 費用負担割合の実績と基準との比較

表-2 収支実績とルールに示された数値の比較

| 路線      | ①市民の負担割合<br>(H23.10~H24.3) | ②利用者等の負担割合<br>(同左) | ③連携計画に記された市民負担の限度 |
|---------|----------------------------|--------------------|-------------------|
| 門前線     | 47.6%                      | 52.4%              | 50%まで             |
| 西畑線・萩原線 | 66.1%                      | 33.9%              | 50%まで             |

## 3. 計画の目的や計画策定の趣旨との比較

表-3 計画の目的や計画策定の趣旨と実績の比較

| 評価の視点   | 利用状況・実績等  |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティバスの運行により、日常生活に必要な外出の機会が確保されるようになったか？</li> </ul> | <p>&lt;門前線沿線のアンケート調査結果より&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・門前線の運行開始後、生駒駅および生駒駅周辺に 97% の人が頻繁に出掛けている。</li> <li>・生駒駅・同周辺に行くことができない人は全体の 3% (11 人) に留まった。</li> <li>・門前線の運行により、80 歳以上の 73%、体はつらいが何とか一人で外出できるという人の 71% が「外出機会が増えた」と回答。</li> <li>・外出の機会は概ね確保され、外出したくても外出できない人は皆無ではないが、ごく少数に抑えられた。</li> </ul> <p>&lt;西畑線アンケート調査結果より&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者や体はつらいが何とか一人で外出できる方のバス利用が見られ、外出機会も増えている。</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・門前線では、高齢者のみならず、若い世代でも「重い物・多くの物を買物できるようになった」「子供を連れて気軽に外出できるようになった」などの意見が寄せられている。</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線の地域は「公共交通を守り、維持していく取り組み」を行っているか？</li> </ul>         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・自治会が集会の場で住民に利用の呼び掛けを行った。</li> <li>・利用促進のためのチラシを自治会が配布した（青山台自治会）</li> <li>・飲食店との協力による利用案内の展開（南地区で今後実施予定）</li> </ul>  |

## 4. 評価（案）

- ・南地区については、運行費用の負担割合は、市民の負担が基準を上回ることとなった。（ただし、実証運行開始から半年しか経過していないことも考慮し評価する必要があると思われる。なお、今後においては市民負担の限度を地区の特性に応じてきめ細かく設定するなどの改善余地もあると思われる）。
- ・日常生活に必要な外出機会を確保するという計画の目的は十分に達成されている。
- ・高齢者や外出困難な方の外出が容易に・気軽になったという効果が表れている。また、本町地区については、こういった方々のみならず、多くの人にとって外出が容易に・気軽になったという効果が表れている。
- ・沿線自治会も積極的な取り組みを行っている。
- ・これらのことを総合的に勘案すると、改善できる部分は改善しながら、現在のスキームで引き続き運行を継続することが妥当と考えられる。

## 5. 要望への対応

表-4 要望に対応できていない項目と理由

| 項 目                                | 理 由  |
|------------------------------------|--|
| ・乗車口の高さが高い                         | 両路線とも勾配が急なことに加え、勾配の変化点が多いことから、車体底を道路に摺る可能性があり、車外ステップが故障し作動しなくなる恐れがあるとの車両ディーラーの助言から、車外ステップは取り付けておりませんが、今後、装置の改良など状況の変化に応じ、設置を検討いたします。                     |
| ・土休日や早朝夜間への運行の拡大                   | コミュニティバスの運行目的は日常生活交通の確保にあること、また運行経費面も考慮して平日の日中の運行としています。今後も他の地区への公共交通サービスの提供を第一に進めたいと考えておりますので、現時点では運行拡大は考えていません。  |
| ・停留所の設置                            | 地域からのご要望をもとに設置箇所を検討しましたが、道路の状況、運行事業者や道路管理者、警察との協議を経て、利用者の方々や他の道路交通の安全性を考慮のうえ現在の箇所に停留所を設置しています。<br>道路の拡幅や道路外での私有地の使用承諾など、状況の変化に応じ、停留所の増設について検討したいと考えています。 |
| ・門前線の右回り(現在と反対方向)の運行               | 運行事業者との協議の結果、道路の幅や勾配の状況から、右回りの運行は安全性確保に問題があるとの結論に至ったこと、運行時間が1周22分と比較的短かく、乗車時間が多少長くなっても容認いただける範囲であると考えたことから、左回りのみでの運行としています。                              |
| ・門前線生駒駅発 10:30、及び 11:30~13:30 間の増便 | 11:30~13:30 の増便については、バスの待機所(生駒交通本社)までの回送時間が必要であり、乗務員の休憩時間も必要なことから、現状では困難な状況です。<br>10:30 発の増便については、11:30~13:30 の増便も含め、今後検討したいと考えています。                     |
| ・南地区~生駒駅 間の運行                      | 既存交通機関の活用を前提に、地域の日常生活交通の確保を目的に事業を実施しておりますので、地域の最寄り駅である、南生駒駅への運行としています。   |

ご不便をおかけすることもございますが、ご理解ご協力をお願いします。