

### 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
- ※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●人 (平成25年4月1日 現在)  
交通不便地域に指定された5町の人口: ●人 (平成25年4月1日 現在)  
面積: 53.18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: ●% (平成25年4月1日 現在)  
系統数: 5系統(内国庫補助2系統)  
運行回数: 3.5回 (1往復で1回) うち第1便である暗峠発の0.5回は商業施設を經由しないため、商業施設を經由する他の3回とは別系統としている。  
自治体等負担額: H24 4,125千円(全経費6,783千円のうち)  
協議会等開催状況: H24年6月 第1回協議会開催  
・南地区(西畑線を含む)アンケート結果の報告  
・地域内フィーダシステム確保維持計画(案)の協議  
H24年11月 第2回協議会開催  
・南地区路線の変更について  
・1年間の実証運行結果の報告及び評価  
H25年3月 第3回協議会開催  
・コミュニティバス利用状況の中間報告  
・地域公共交通確保維持対策事業事後評価(案)の協議

### 目的、計画、目標(Plan)

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のうえ選定したうえで、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ける、公共交通サービスを提供するに際しての目標として、当地区での生活交通を確保、当地区への来訪者の増による地域の活性化、及びこれらの実現のための持続的な運行に必要な収支率の改善(財源の確保)を掲げている。

### ネットワーク計画等の取組み(Do)

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日の間の平日、236日において、1日7便(3.5往復)の運行を行った。

平成25年度: 年度内の平日、245日において、1日7便(3.5往復)の運行を行った。

両年度とも、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。

### 実施状況、目標の達成(Check)

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、平成24年度上半期における交通不便地域での利用が1日あたり7人であり、一定の成果があったと認められるが、人口高齢化等の影響からか、前年度上半期の1日あたり9人を下回る結果となった。一方、補助対象系統における収支率の改善については、運行経常経費に占める運賃収入の割合は、上半期利用者数を比較すると5%程度の増加が見られることから、現時点では、前年度の14%を若干上回ると見込んでいる。

### 今後の課題、対応(Action)

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、系統全体での収支率の改善にも着目し、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
- ・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。(運行後の利用者アンケート結果等を踏まえ、H25.2に実施しているが、今後も利用状況に応じ対応を検討。)

※枠が足りない場合は次頁に作成可、必要に応じて参考資料を添付願います。