

公共交通サービス新規提供地区の選定等について

I. 検討事項

1. 概要

生駒市では、平成 22 年度に策定した生駒市地域公共交通総合連携計画（以下、「連携計画」）に基づき、平成 23 年度より 2 地区においてコミュニティバスたけまる号の運行を新たに開始し、実証運行との位置づけでこれまで運行してきた。

平成 25 年度は、これら 2 路線の運行実績を評価して、今後の方針を定めるとともに、連携計画に基づいて、新規に運行する地区の選定ならびに運行計画を策定する。

その際、運行実績の評価基準や新たな運行地区選定に関する考え方などについて、連携計画策定以降の情勢変化などを踏まえ、より実態に則したものとなるよう、見直しの検討を行う。

2. 検討内容

(1) 実証運行実績の評価

① 評価基準の見直し

- ・実証運行の 2 路線（門前線、西畑線・萩原線（有里線））の実績については、連携計画に定めた評価基準に基づいて評価を行ってきた。しかし、運行地域や路線の特性などを反映させた評価基準も必要ではないかと考えられる。
- ・そこで、これまでの利用実績や評価結果、ならびに路線沿線の地域特性などを検証し、評価基準の見直しの要否を検討するとともに、必要に応じて評価基準の見直しを行う。

② 平成 25 年度運行実績の評価

- ・上記の検討結果を反映した評価基準に基づき、実証運行の 2 路線の平成 25 年度運行実績を評価する。

③ 今後の運行計画の検討

- ・評価結果に基づき、実証運行の 2 路線の平成 26 年度以降の運行計画（路線、便数、ダイヤ、運賃等）について検討する。

(2) 新規整備地区の選定

① 公共交通サービス提供地区の選定基準の見直し

- ・連携計画には、生駒市が財源を用いて「公共交通サービスを提供する地区」の候補が抽出・整理されている。
- ・しかし、連携計画の策定から2年が経過し、その間に高齢化の進展など社会情勢の変化や、先行2路線におけるたけまる号の運行による情報や知見の蓄積など、取り巻く状況に変化が見られる。
- ・連携計画策定時には、「公共交通サービスを提供する地区」の要件を整理していたが、このような状況変化を踏まえてその要件や整備優先順位の考え方を再確認し、必要に応じてその内容を見直す。

② 対象地区リストの更新

- ・上記の検討結果を踏まえ、「公共交通サービスを提供する地区」に新たに加えるべき対象地区の有無を確認するなどして、対象地区のリストを更新する。

③ 新規整備地区の選定

- ・②で整理された「公共交通サービスを提供する地区」について、①で検討した整備優先順位の考え方を適用し、新規に公共交通サービスを提供する地区の候補を再選定する。

④ 運行計画の検討

- ・(1)での運行実績に対するの評価基準、及び(2)での「新規整備地区の抽出」や「整備時期」について検討した結果、近々に新規地区での運行開始が必要と認められた場合、運行計画を検討する。

3. 実施フロー

生駒市地域活性化協議会の実施フローを図-2 に記載する。

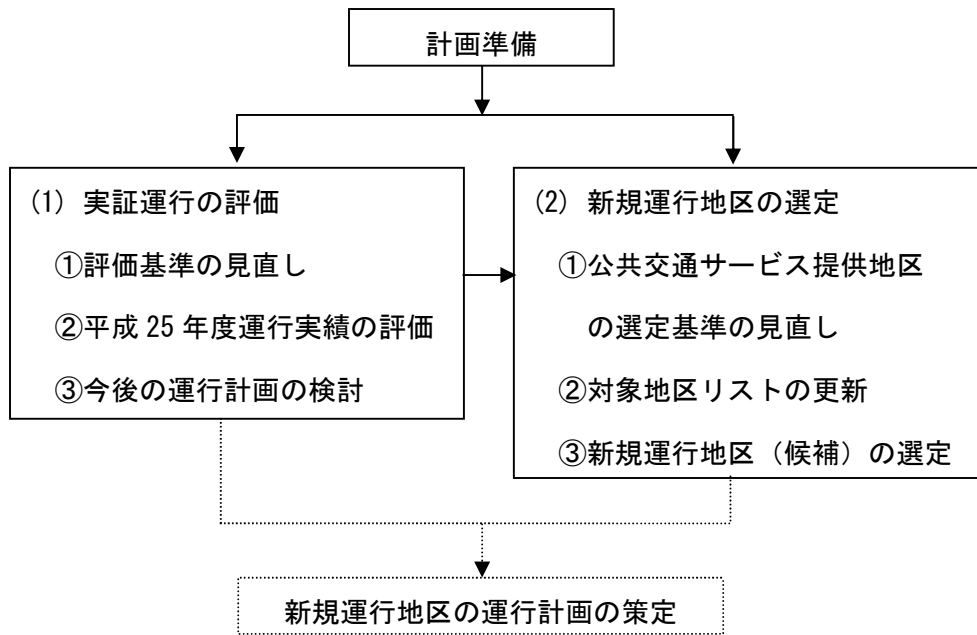


図-2 実施フロー

Ⅱ. 評価基準の見直し

1. これまでの状況

平成 23 年 3 月に策定された生駒市地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」）では、①市民が日常生活で必要とする活動機会を確保するため、生駒市が主体となって公共交通サービスを提供することが明記されるとともに、②「公共交通サービス提供のルール」が具体的に示され、生駒市の負担は運行経費の 50%以内とすることが定められたほか、③公共交通サービスを提供する地区の選定の基準が明確にされた。

平成 23 年 10 月には、連携計画に基づいてコミュニティバス「たけまる号」門前線、西畑線・萩原線（有里線）の運行が開始され、これらの路線の利用実績は「公共交通サービス提供のルール」に基づいて収支率が 50%以上となる（市の負担が 50%以内となる）ことを基準として評価されている。

平成 23 年 10 月の運行開始からこれまでに 1 年半が経過し、その間、ルールに基づいて利用実績を評価し、両路線とも基準を満たしてきたが、利用者数や利用特性、収入・支出などの実態が明らかになるにつれ、

- ・沿線地域は利用促進など様々な努力をしてきたが、それが収支率としてしか評価されない。
- ・路線選定の際には公共交通を必要とする人口（75 歳以上人口）の比率や土地の傾斜などが考慮されているが、実績を評価する際にはそれらの要因が反映されていない。

など、よりきめ細かな評価が必要ではないかと考えられるようになってきた。

また、新規サービス提供地区の選定においても、連携計画策定からの年数が経過していることもあり、これまでの選定地区や選定基準の妥当性を検証する必要があるのではないかと考えられるようになってきた。

2. 公共交通サービス提供のルール

連携計画では、「公共交通サービスの提供に関する基本的な考え方」として「生駒市が主体となって公共交通サービスの提供などを行う」と記載されている。

＜公共交通サービスの提供に関する基本的な考え方＞

市民が日常生活を行う上で必要となる活動機会を確保していくため、既存の鉄道や路線バス、自家用車、二輪車、徒歩などで活動拠点まで行くことのできない市民に対し、生駒市民のみさんの将来の生活を支えるという考え方のもとで、生駒市が主体となって公共交通サービスの提供などを行う。

(生駒市地域公共交通総合連携計画 19 ページ)

また、「公共交通サービス提供のルール」として、次のように記載されている。すなわち、「利用者、沿線地域、公共交通事業者、市民が協力して公共交通サービスを提供できるように協力する」とされている。

＜公共交通サービス提供のルール＞（その1）

- ・利用者はサービスの質に応じた運賃を負担する。また、公共交通事業者は効率的な運行に努め、運行費用の節減を図る。
- ・公共交通サービスの提供に必要な費用に対し、利用者の支払う運賃だけでは不足する場合、市民（市の財源＝税金からの支出）や沿線地域（沿線地域の住民や自治会）が必要な公共交通サービスを提供できるように協力する。

(生駒市地域公共交通総合連携計画 21 ページ)

その際、運行費用と運賃収入の差額を市民が納めた税金から補助するとされており、その具体的割合は、市の負担が50%以内と定められた。

＜公共交通サービス提供のルール＞（その2）

- ・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）。

(生駒市地域公共交通総合連携計画 21 ページ)

連携計画のこれらの記載に基づき、たけまる号門前線、西畑線・萩原線（有里線）について、「運賃収入（国庫補助金を含む）が運行経費の50%を超える」ということが「評価基準」となり、

運行開始以来、評価されてきた。

3. 対象地区の選定と整備優先順位

連携計画では、次の要件を満たす地区を「公共交通サービスを提供すべき地区」と位置付けた。

<公共交通サービスを提供する地区の考え方>

- ① 公共交通サービスが提供されていないために、日常生活に必要な活動（通勤・通学、買い物、通院、社交など）ができずに困っている人が存在する地区。
- ② その人数が一定以上あり、乗合の公共交通サービスで対応することが必要な地区。
- ③ 公共交通サービスの運営に対して、自治会の協力が得られる地区。

（生駒市地域公共交通総合連携計画 20 ページ）

そのような地区を具体化するため、「公共交通サービスを提供すべき地区の選定の考え方」を連携計画では次のように定めた。

<公共交通サービスを提供する地区の選定の考え方>

- ① 人口統計や地形データに基づき、公共交通サービスを必要とする高齢者（75 歳以上）の人口が多く、駅やバス停までの距離が長い、または地形が急峻で駅やバス停までのアクセスが困難であると考えられる地区。
 - ② 今後 5～10 年程度の間①のような状況になると考えられる地区。
 - ③ 自治会から公共交通サービスの提供に対する要望のある地区のうち、①または②の条件を満たすと判断される地区。
- なお、③については、現在既に要望の出されている地区に加え、今後、要望のあった場合も同様に対応する。

（生駒市地域公共交通総合連携計画 29 ページ）

さらに、選定された地区を対象に整備優先順位を決める基準を設定し、

- ① 直ちに検討に着手し、2～3年以内に公共交通サービスの提供を目指す地区
- ② 高齢化等の問題が顕在化すると考えられる時期（概ね5年後）に合わせ、公共交通サービスの提供を目指す地区
- ③ 高齢化等の問題が顕在化すると考えられる時期（概ね10年後）に合わせ、公共交通サービスの提供を目指す地区
- ④ 現在の公共交通サービスで問題に対応可能と考えられる地区

（生駒市地域公共交通総合連携計画 32 ページ）

という4つのカテゴリーに「公共交通サービスを提供する地区」を区分し、整備優先順位を定めた。

さらに、

- ・平成22年に75歳以上人口比率が20%を超えている
- ・公共交通サービスがない
- ・地形が特に急峻である（勾配10%以上）

（生駒市地域公共交通総合連携計画 32 ページ）

という条件を満たす地区が「直ちに検討に着手し、2～3年以内に公共交通サービスの提供を目指す地区」として最も高い整備優先順位とされ、それに該当する地区として本町地区、南地区が選定され、たけまる号門前線、西畑線・萩原線（有里線）がそれぞれの地区で運行されることとなった。

4. 評価基準の見直しの必要性等

(1) 運行実績に対しての評価基準

たけまる号門前線、西畑線・萩原線（有里線）の運行実績に対する評価は、「収支率が50%を超える」ことを基準として行われてきた。これは、連携計画の記載に忠実に従ったもので、このような評価自体に問題はないと考えられる。

しかし、次の視点から考えると、若干の改善余地があると思われる。

- ① 収支率は、利用者、地域、市民、交通事業者が協力して市の公共交通を維持していくという視点からの評価指標であり、市民の負担（税金による負担）を一定割合に抑え、受益者も一定の負担を行うという意味で意義のある評価指標である。
- ② しかし、連携計画では、「交通手段がなく日常生活に困っている人の活動機会を確保する」ことを目的として公共交通サービスを提供しているが、その目的の達成状況が評価されていない。
- ③ また、対象地区の選定において、「公共交通がなく困っている人が多くいる地区」や「自治会が公共交通サービスの運営に協力的である」ことなどが選定基準として示されているが、その達成状況についても評価されていない。

このようなことから、次の点について本協議会において議論し、評価基準を見直すこととすればどうか。

- a) 収支率以外の指標を評価基準に加えるなどして、よりきめ細かに評価することが必要ではないか。（評価基準見直しの要否）
- b) どのような視点から評価すべきか。（考え方の再整理）
- c) 具体的な評価指標をどう設定するか。（指標の具体化）
- d) その指標を当てはめて、現路線を評価すればどのような結果が得られるか。（設定した指標の妥当性の検証）

(2) 対象地区選定にあたっての評価基準

連携計画においては、公共交通サービスを提供すべき地区について、前述のように「選定の基準」に基づいて候補地を選定するとともに、さらに「整備優先順位を決定する基準」に基づき、本資料P 6に示す4区分によって整備優先順位を分類した。

しかし、次の視点から考えると、若干の改善余地があると思われる。

- ① 連携計画の策定以降、自治会と事業者による公共交通サービスの提供に関する取り組みなど、対象地区の選定に関する新たな動きが生じている。
- ② 連携計画の策定から3年程度が経過し、人口統計が更新されるなど、整備優先順位の決定に用いた指標を時点更新する必要がある。
- ③ 連携計画の策定後、技術革新により土地の傾斜データがインターネットで容易に入手できるようになるなど、整備優先順位の決定に必要なデータを、より精度よく入手できるようになっている。
- ④ 門前線、西畑線・萩原線（有里線）の利用実績から利用者の特性や利用と地形の関係など、コミュニティバスの利用に関わる要因が明らかになってきている。

このようなことから、次の点について本協議会において議論し、公共交通サービスを提供すべき地区の選定の考え方や、整備優先順位を決定するための基準について、改善を図ることとすればどうか。

- a) 「公共交通サービスを提供する地区」の追加の要否。
- b) 「公共交通サービスを提供する地区」を選定するための指標の見直し。
- c) 整備優先順位を決定するための数値基準の見直し。