

平成 23・24・25 年度 実証運行の評価（運行開始後 1 年 11 ヶ月間）（案）

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 (H23.10～H25.8)	②計画策定時の予測	①／②
門前線	87.8～150.0 人／日 (118.3 人／日)	125 人／日	0.70～1.20 (0.95)
西畑線・萩原(有里)線	17.5～36.2 人／日 (23.4 人／日)	28 人／日	0.63～1.29 (0.84)

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。

下段（ ）内は、期間中の平均値。

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 (H23.10～H25.8)	②利用者等の負担割合 (同左)	③連携計画に記された市民負担①の限度
門前線	33.7%	66.3%	50%まで
西畑線・萩原(有里)線	44.8%	55.2%	50%まで

※この表は、運行開始から平成 25 年 9 月までの間の見込値で作成

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
・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？	両地区でのアンケート調査より、 ・高齢者や体はつらいが何とか一人で外出できるという人の外出機会が増えている。 ・それ以外の方の利用もあり、外出機会の増加に寄与している。 ・運行に対し否定的な意見は少なく、歓迎の意見が多数ある。 という結果が得られている。 また、これは利用者数の増加という状況にも表れている。
・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？	・自治会が集会の場で住民に継続的に利用の呼び掛けを行っている。 ・自治会が利用促進のため、チラシや回数券の配布などを行った。（青山台自治会） ・本町地区では、地元の要望により1便の増便、2停留所の増設を行った。 ・南地区では、地元の要望により、運行ルートの見直しを行った。 ・南地区における、沿線飲食店との協力によりサービス券を配布した。 これらの取組により、利用者数の増加につながっている。

4. 評価(案)

上記2地区3路線において、市民が日常生活を行う上で必要となる外出機会の確保という目的を達成するために、コミュニティバスの運行という手段を選択し、需要予測や道路状況など地域の状況に合せ車両や運行経路、運行時刻を定め、実証運行を開始したが、

- ・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た。
- ・地域も利用促進に対し積極的な取組みを行った。
- ・多数のご利用があり、両地区とも運行費用の負担割合について、市民の負担が基準内に収まった。

という良好な結果が得られるとともに、地域での取組状況等を踏まえると、今後もこの状況が続くことが想定される。

このことから、2地区3路線におけるコミュニティバスの運行については、本格運行に移行することが妥当と判断する。なお、継続的な運行のために資する場合には、改善できる部分を改善しながら運行することとする。

5. 実証運行を通じて

実証運行を通じ、以下のような事項を把握できた。

- ・利用者は、高齢者や外出困難な方だけではなく、多くの方の外出が容易に・気軽になった。
- ・利用増に伴い、時間帯によっては満員となり乗車できない事例が見られた。
- ・要望を受け開始した事業であり、運行開始前から周知にも努めたが、運行が地域に浸透し利用が促進されるまでには、一定の期間が必要だった。
- ・今後、実証運行を開始するにあたっては、利用状況により実証運行の中止や他のサービス提供手段へ変更する際の手続きについて、事前に定めておく必要がある。
- ・本協議会、地元、行政の3者での意見・情報交換のうえで、当初の運行計画を策定するとともに、必要に応じ運行計画を見直しながら実証運行を行うことで、「自分たちのバス」という意識が醸成され、利用促進につながったと考えている。この3者に運行事業者を加えた4者での協働体制の構築は、円滑で継続的な運行には不可欠である。

【実証運行開始から現在までの運行計画見直しの経緯】

- ・平成23年10月：門前線、西畑線・萩原線の実証運行開始
- ・平成24年10月：門前線 1 停留所増設、1 便増便
- ・平成25年 2 月：西畑線の時刻変更、萩原線を有里線に運行経路を変更
- ・平成25年 6 月：門前線 1 停留増設