

評価基準の見直しについて（案）

1. 現在の評価基準の意義

＜基本的な考え方＞

- ・生駒市が、市の財源（市税）を用いて（市民みんなが負担して）公共交通サービスを提供するからには、利用者や沿線地域（自治会等）も応分の（一定水準以上の）負担をすべきである。
- ・市民のみんなが負担して公共交通サービスを提供するのは、自動車を自由に利用できないなど、移動手段を持たない人たちの活動機会を確保することが主目的であり、長く継続していくことが重要である。そのためには、当事者のみならず、地域住民の協力の下で公共交通サービスを維持していくこと（地域を挙げて公共交通を守り育てていくこと）が重要であり、路線（地域）ごとに目標を定め、その目標達成に向けて努力することが肝要である。評価基準はその目標を具体的に示すものである。
- ・評価基準は、地域の利用実績や地域の取り組みを、公平に評価できるものであるべきである。

＜現在の評価基準について＞

- ・このような考え方に基づき、評価基準として、「市民みんなの負担（市の財源による負担）の限界値」を示し、その具体的数値として「車両費を除く運行費用の50%まで」という値を示している。
- ・また、「地域の公共交通サービスは地域で守り育てる」という認識のもとで、路線ごとに評価することとしている。
- ・なお、国からの補助金は、「条件に見合う路線は国として支援する」という意味であり、市民みんなの負担とは異なる視点から支援するもの（地域の状況の違いにより、市民みんなの負担より、より基本的な視点から国が支援すべきものであるとの考え）である。したがって、国からの補助金が得られた場合は、路線を維持するための収入が増えたものとし、市民みんなの負担の一部とはしない。また、市民みんなの負担は車両費を除く運行費用の50%までという基準は変更しない。

2. 現在の評価基準の問題点

① 評価のための指標が1種類である

- ・現在の評価基準は、「車両費を除く運行費用に対する市民みんなの負担を50%以内とする」という一つの指標だけである。



- ・このため、「自動車を自由に利用できないなど、移動手段を持たない人たちの活動機会を確保する」という計画の目的が評価に反映されていない。

② 地域特性によって指標の値が一方に振れる懸念がある

- ・運行経費は、路線長が短いほど1回運行当たりの経費が少なくなる傾向にある。
 - ・利用者数は、沿線における人口密度が高いほど多くなる傾向にある。
- また、利用者数が多くなれば、運賃収入の総額は上がる傾向にある。



- ・これらのことから、概して
人口密度が高く、路線長が短い地域の方が運行費用に占める運賃収入の割合が高くなり、
人口密度が低く、路線長が長い地域の方が運行費用に占める運賃収入の割合が低くなる
傾向にある。
- ・すなわち、評価基準に関する地域間の公平性が担保されていない可能性がある。

※人口の多い地区ほど便数が多くなり費用が増えること、路線長が長くなれば運賃が高くなり運賃収入の総額が増えることなどの要素もあるので、すべての場合にそうであるとは断言できないが、人口密度が高く、路線長の短い地域の方が、乗車効率が高まる（1台当たりの輸送量が多くなる）ため、上記のような傾向になる。

3. 改善の方向性

上記のような問題認識のもとで、評価基準の改善について、次のような方向で検討する。

(1) 評価基準の複数化

次のような考え方のもとで評価基準を複数化（段階化）することにより、現在の評価基準が抱える問題点への対応を図ることを検討する。

① 事業全体の評価

- ・「車両費を除く運行費用に対する市民みんなの負担を 50%以内とする」という収支率は、市民みんなが公共交通サービスの提供という事業に対してどの程度まで負担するかを表す指標である。
- ・そこで、公共交通サービスの提供という事業全体を対象として、市民の負担割合が一定範囲内に収まることを、新たな評価基準とする。

② 地域別（路線別）の評価

- ・その一方で、「自動車を自由に利用できないなど、移動手段を持たない人たちの活動機会を確保する」あるいは「地域の公共交通サービスは地域が守り育てる」という本来の目的の達成状況を評価する新たな基準を設定する。
- ・これは、地域での取り組みを評価するものであり、地域単位での評価基準とする。

(2) 新たな評価基準の具体化

① 事業全体の評価

<評価基準の案>

- ・市が提供する公共交通サービスの全路線を対象として運行経費と運賃収入等を合算し、市民みんなの負担は車両費を除く運行費用の 50%までとする。

② 地域別（路線別）の評価（例）

a) 沿線地域の人口に対する利用者数の割合

<考え方>

- ・地域を挙げて積極的に利用に取り組んでいる状況の評価し、沿線人口に対して一定以上の利用がある地域について、公共交通サービスの提供を継続する。

<評価基準の案>

- ・指標： 利用者数／沿線の人口
- ・評価基準： 基準とする数値については、協議会の議論を経て決定する。

<既存路線における試算>

	沿線人口 (平成25年) ①	年間利用者数 (平成24年度) ②	比率 ②÷①
門前線	3,454	29,366	8.5
西畑線・萩原線	973	5,248	5.4

※ 地域の人が全員、年間●回は利用しよう（それに匹敵する利用者を目指しよう）という指標は目標値としてはわかりやすい。何回に設定するのが妥当かは、実態等から判断する。

b) 沿線地域の公共交通族の人口に対する利用者数の割合

<考え方>

- ・移動手段をもたない、いわゆる公共交通族の人たちの利用状況を評価し、積極的な利用が認められる地域については、公共交通サービスの提供を継続する。

<評価基準の案>

- ・指標： 利用者数／沿線の公共交通族の人口
- ・評価基準： 基準とする数値については、協議会の議論を経て決定する。

<既存路線における試算>

	公共交通族人口 (平成22年) ①	1日平均利用者数 (平成24年度) ②	比率 ②÷①
門前線	922	119.9	0.130
西畑線・萩原線	125	21.4	0.171

※ 「公共交通族の利用者」を特定することが難しく、「利用者÷公共交通族」がどの程度の数値以上になればよしとするか、指標の意味づけが難しい。また、現時点での公共交通族の数は、アンケート結果に基づく推計値である。

上記のほか、地区毎の状況（人口、75歳以上人口、駅等までの距離、勾配など）を勘案しながら、地区毎に市の負担割合の上限率を定めることも考えられる。