

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、市民の納税を原資とする市の財源を用いて（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（の自治会等）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、路線ごと（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「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。
- ・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の補助（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。したがって、国からの補助金が得られた場合は、補助金の収入によって市民みんなの負担を減らすのではなく、路線を維持するための収入が増えたものとして扱う。（市民みんなの負担は運行費用の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、「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、第2回協議会において、評価基準の改善について次のような提案を行った。

(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。

① 事業全体の評価

- ・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、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) 地域別（路線別）の評価に関する検討

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を評価し、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： 基準となる数値については、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標にしよう）というのは

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： 基準となる数値については、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、公共交通族の数値はアンケート調査に基づく推計値である。

4. 新たな評価基準に関する提案

これらの検討を踏まえ、新たな評価基準について、次のように提案する。

- ◇ 生駒市が提供する公共交通サービスは、次の2つの基準に基づき評価する。
- ◇ 評価基準1（事業全体の評価）
 - ・生駒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を合算し、市民みんなの負担（生駒市による補助金）は車両費を除く運行費用の50%までとする。
 - ・なお、国や県から補助金を得た場合は、運行収入として計上する。
- ◇ 評価基準2（個別路線の評価）
 - ・個々の路線では、年間の利用者が沿線人口の5倍を超えること。

※沿線人口：当該路線の通過する町丁目・字単位の人口とする。

当該路線が通過していても、路線の起終点に近いなど、公共交通サービスの利用が日常生活において必要なしと考えられる地区の人口は除外する。

※この評価基準2については、前頁に記した「公共交通族」による評価は指標の計算に推計を伴うこと、「沿線人口」による評価はわかりやすい指標であることから、設定した基準である。

評価は毎年行い、評価基準を満たさない場合は、生駒市地域公共交通総合連携計画に記された方法により見直しを行う。

＜生駒市地域公共交通総合連携計画より抜粋＞

- ・利用者の負担と市民の協力を合わせても運行費用を下回る場合は、次のいずれかの方法で対応する。その方法は、沿線地域（住民や自治会など）の意向を尊重して決定する。
 - ①積極的に利用して利用者を増やしたり運賃を引き上げることにより、運賃収入と市の財源からの支出の合計が運行費用を上回るようにする。
 - ②沿線地域の住民や自治会が回数券を購入するなどして、不足する運行費用を沿線の住民や自治会が負担する。
 - ③運行形態の見直し（小型車両の導入や事前予約制の導入など）やダイヤの見直しなどにより運行費用を削減し、運行費用が運賃収入と市の財源からの支出の合計額を下回るようにする。