

公共交通サービス提供の判断基準について（案）

1. 現在の判断基準について

＜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。
- ・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。

＜現在の判断基準＞

- ・このような考え方にに基づき、判断基準として、「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、路線ごとに判断することとしている。

2. 新たな判断基準の検討について

＜現在の判断基準の問題点＞

- ・現在の判断基準に対しては、これまでの協議会で以下のような問題点を示している。
 - ① 評価のための指標が1種類である
（「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
（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る傾向にあるため、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。）

<新たな判断基準の検討>

- ・新たな判断基準として、これまでの協議会で以下の案を示している。

- ① 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。
(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ため。)
- ② 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。
(地域での取り組みを評価し、「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」、「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の評価する指標を設定)

3. 判断基準の運用について

- ・生駒市が市の財源を用いて運行する公共交通サービスの存続／見直し等に関する判断は、生駒市地域公共交通総合連携計画に記された考え方に従い、判断基準に則って行う。
- ・今後、公共交通サービスの提供を拡大するにあたっては、対象地区の沿線人口などの状況がこれまでの地区とは異なるため、新たな判断基準の検討とともに、次に示すような判断基準の運用についても引き続き検討する。
 - ・判断基準は満たさなくても、乗車人数の伸びが顕著であるなど、「地域の公共交通サービスは地域が守り育てる」という目標に向かって努力する地区に対する評価の検討
 - ・収支率に関する精査（50%に含める費用の構成に関する検討など）

(参考) 生駒市地域公共交通総合連携計画 p. 22 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。

■ 基準の具体化に際して

(1) 利用者数の基準について

- ・ 前述のとおり、「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」を具体的な指標として提案しているが、これに対し、「免許を持たない高齢者など困っている人の活動機会を確保するために寄与しているか」という視点から、それを明示できる指標が望ましいという意見がある。
- ・ これに替わる指標として、考えられるものについて、その長所、短所とともに整理する。

指標の案	○長所、●短所・課題
① コミュニティバス利用者数÷75歳以上人口 ≧ ●人	<ul style="list-style-type: none"> ○ 外出がしづらくなる 75歳以上人口に対する利用者数の比率であり、コミュニティバス導入の本来の趣旨を評価できる。 ○ 統計上、地区の75歳以上人口の把握は可能であり、利用者数も計測しているため、指標の値を計算することが容易である。 ● 一般的には、75歳以上の方がバスの利用率は高いこと、コミュニティバスの利用者には75歳以下の人も利用するがバスの利用率は若い世代は低いことなどから、理論的には75歳以上人口比率の高い地区ほど、指標の数値は大きくなる。(指標の公平性に課題がある)
② 75歳以上のコミュニティバス利用者数 ÷ 75歳以上人口 ≧ ●人	<ul style="list-style-type: none"> ○ 75歳以下の世代の利用に影響しない指標であるため、コミュニティバス導入の本来の趣旨をより明確に評価できる。 ● 75歳以上の利用者数のカウントが、現時点では困難である。(たとえば、ICカードの導入などにより、75歳以上の利用者数を特定して計測できるようになれば、この問題はクリアされる)
③ コミュニティバス利用者数÷公共交通族の人口 ≧ ●人	<ul style="list-style-type: none"> ○ 公共交通族は公共交通を必要とする人そのものであり、コミュニティバス導入の本来の趣旨をより明確に評価できる指標である。 ● 公共交通族の判定がアンケート調査などに依らざるを得ず、年々その人数が変化する中で、その数値を特定することが困難である。平成22年に実施した調査結果を援用するとしても、時間が経過しており、何らかの推計が必要となる。

(2) 評価基準を満たさなかった場合の対応について

- ・生駒市地域公共交通総合連携計画にも記されているように、評価基準を満たさなかった場合は、コミュニティバスを必要とする地区において、利用者・沿線地域・市民（税金）による負担割合を維持するために、コミュニティバスのサービス水準を見直すこととなっている。
- ・その方法は、地域が主体となって選択する（決定する）こととなっており、具体的には次のような方法が考えられる。

区 分	具体的な方法
① 運賃収入を増やす	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の住民が積極的にコミュニティバスを利用し、利用者数を増やす。 ・自治会が回数券を購入する。（購入した回数券を各世帯に配布して利用するなどして、利用増進に努める） ・コミュニティバスを利用するイベントなどを企画し、外部からの利用者の増進を図る。 ・運賃を上げて運賃収入を増やす。 ・ダイヤを見直し、同じ便数を維持しながら利用の多い時間帯の運行頻度を高め（利用の少ない時間帯は削減し）1 便当たりの利用者数を増やす。
② 運行費用を減らす	<ul style="list-style-type: none"> ・ダイヤを見直し、利用者の少ない時間帯を減便するなどして運行費用を減らす。 ・路線や経路を見直し、1 回当たりの運行費用を削減する。（時間帯によって、経路を定めるなど） ・運行日数を減らし（たとえば、平日のみの運行とする、毎日運行を週 3 日運行に減らすなど）、運行費用を削減する。 ・利用者数に見合ったサイズの車両で運行し、運行費用を節減する。 ・事前予約制とし、予約のない便は運行しないようにして運行費用を節減する。 ※例えば、セダン型タクシー車両を用いた乗合タクシーを導入し、一般タクシーの間合いに乗合タクシーを運行すれば、運行費用は安価となる。 ※利用の多い時間帯はワゴン車で、利用の少ない時間帯や利用の少ない便は予約制にするなどの組み合わせでも費用節減の効果はある。
③ コミュニティバス以外の方法で活動機会を確保する	<ul style="list-style-type: none"> ・特定の条件を満たす市民（一定年齢以上の人）について、助成等を行う。

(3) 対応策の効果分析

- ・評価基準を満たさない事態が生じた場合、実際にどの方策を選択すればよいのかを判断するとき、「どの方策がより効果的か」「利用者をどれだけ増やせば基準を満たすのか」などの問題に直面すると考えられる。
 - ・これに対し、考えられる方策について、対策を実施した場合の指標の改善の程度をあらかじめ示しておく判断がしやすいと考えられる。
 - ・そこで、たとえば次のような数値計算を行うことが考えられる。
 - ① 同じ便数・ダイヤの運行を小型バス、ワゴン車、セダン型タクシー車両を用いて行った場合の年間の運行費用の比較
 - ② 同じ金額の収益改善を図るために必要な「減便の数」と「利用者の増加数」「運賃値上げ額」の試算
 - ③ 同じ便数（または利用機会）の公共交通サービスを、路線定期運行、デマンド運行で実施した場合の生駒市の負担額の比較
- など