

## 実証運行（途中経過）の評価

## 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~H24.2)	②計画策定時の予測	①/②
門前線	87.8~92.8人/日	125人/日	0.70~0.74
西畑線・萩原線	17.5~23.0人/日	28人/日	0.63~0.82

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。

## 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~H24.2)	②利用者の負担割合 (同左)	③連携計画に記された市民負担の限度
門前線	56.2%	43.8%	50%まで
西畑線・萩原線	72.1%	27.9%	50%まで

## 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？	<p>&lt;門前線沿線のアンケート調査結果より&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・門前線の運行開始後、生駒駅および生駒駅周辺に 97% の人が頻繁に出掛けている。</li> <li>・生駒駅・同周辺に行くことができない人は全体の 3% (11 人) に留まった。</li> <li>・門前線の運行により、80 歳以上の 73%、体はつらいが何とか一人で外出できるという人の 71% が「外出機会が増えた」と回答。</li> <li>・外出の機会は概ね確保され、外出したくても外出できない人は皆無ではないが、ごく少数に抑えられた。</li> </ul>
・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？	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自治会が集会の場で住民に利用の呼び掛けを行った。</li> <li>・利用促進のためのチラシを自治会が配布した（青山台自治会）</li> <li>・飲食店との協力による利用案内の展開（南地区で今後実施予定）</li> </ul>

## 4. 評価（案）

- ・運行費用の負担割合は、市民の負担が基準を上回ることとなった。（しかし、市民負担の限度を地区の特性に応じてきめ細かく設定するなどの改善余地もあると思われる）。
- ・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ている。
- ・高齢者や外出困難な方のみならず、多くの人にとって外出が容易に・気軽になったという効果が表れている。
- ・沿線自治会も積極的な取り組みを行っている。
- ・これらのことを総合的に勘案すると、現在のスキームで引き続き運行を継続していくことが妥当と考えられる。