

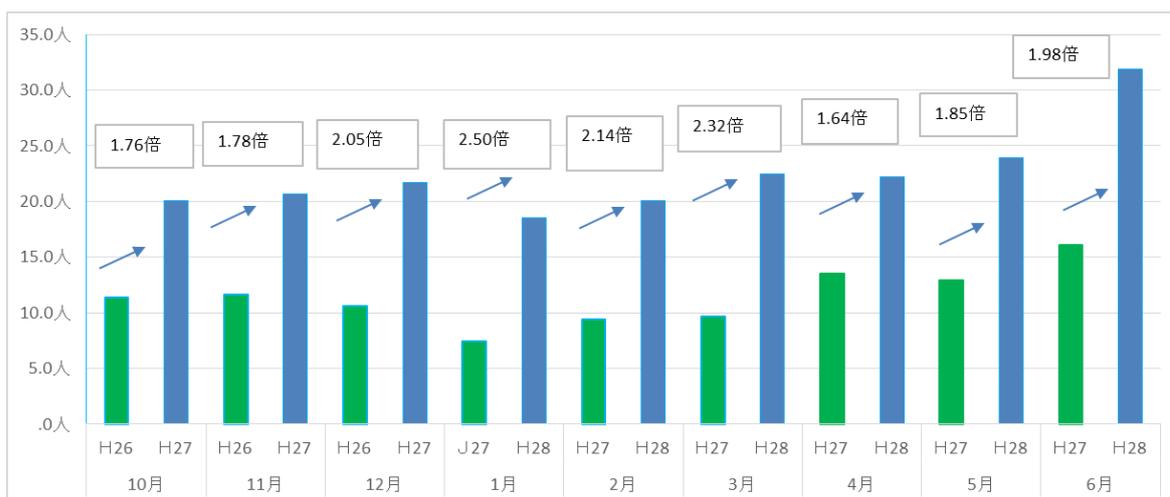
実証運行の評価と今後の公共交通サービス提供方針（案）

本資料は、平成 26 年 10 月より実施している北新町線、萩の台線の実証運行期間が、平成 28 年 9 月に当初予定していた 2 年を迎えるため、実証運行期間の評価を行うとともに、平成 28 年 10 月以降の公共交通サービス提供にかかる方針を検討するものである。

1. 萩の台地区

(1) 実証運行の評価

- ・萩の台地区は、図－1 に示す通り、利用者数を前年同月比で比べると 1.6～2.3 倍と各月とも増加傾向にある。
- ・これは、運行が地域に浸透し利用が促進されるまでに一定の期間が必要であったことに加え、地元、行政、事業者が継続的に意見・情報交換を行い、ルート・ダイヤの見直しを実施したこと、また地元自治会で利用促進に向けた積極的な取り組み（自治会だよりでの定期的な利用喚起や回数券の割引販売など）を行った結果と評価できる。
- ・今後も 3 者での意見・情報交換を継続して実施していくことにより、適切なサービス水準の維持が期待されること、
- ・また地元自治会の取り組み（回数券の割引、コミュニティバスを利用したツアー企画など）も継続して実施していくこととしており、今後も利用者数の増加が期待される。



図－1 萩の台地区の日平均利用者数の推移（前年同月比）※再掲

- ・一方、公共交通サービスの内容を定める重要な評価基準の一つとなる市の負担割合については 88.9%（平成 27 年度実績）であるが、徐々に改善傾向にあり、また、[資料 2-1](#) で示したとおり、路線特性を考慮することが妥当と判断される。

表－１ 実証運行期間中の市の負担割合等

	市の負担割合	利用者数	運賃収入
平成 26 年度 (H26. 10～H27. 3)	94.0%	10.0 人/日	201,041 円
平成 27 年度 (H27. 4～H28. 3)	88.9%	19.3 人/日	764,740 円

(2) 今後の公共交通サービス提供方針 (案)

- ・以下の状況を踏まえると、実証運行期間を延長することが妥当と考えられる。
 - ・公共交通サービスの運営に対して、自治会の協力が得られており、今後も利用促進に向けた取り組みの意欲が示されていることから、生駒市が支援して公共交通サービスを提供する要件を満たしている。
 - ・新たな評価基準が定まった段階で実証運行の評価を行うことが妥当と考えられる。
- ・実証運行を延長する場合には、実証運行期間内に以下の検討を行い、実証運行後の公共交通サービス提供内容を決定する。
 - ・萩の台における公共交通サービスの需要を見極める（地元でどのような取り組みが行われ、その取り組みが利用促進にどれぐらいつながっているかを分析）とともに、新たな評価基準を適用し、実証運行の評価を行う。
 - ・また、需要と輸送手段の関係が適切かどうかをチェックし、需要と輸送手段の関係が不適切な場合は、需要に見合った適切なサービスの導入に関する検討を実施する。
- ・実証運行を延長する期間については、以下の期間を考慮すると、表－２に示すとおり、2年間の延長が妥当と考えられる。
 - ・今後実施が期待されている地元の取り組みが浸透し利用が促進されるまでの期間
 - ・路線特性を考慮した評価基準の検討期間
 - ・需要を見極め、必要に応じ、需要に見合った適切なサービスを検討する期間

表－２ 実証運行延長期間の検討工程 (案)

年度 月	平成 28 年度						平成 29 年度									平成 30 年度							
	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8

【萩の台地区 実証運行の評価】

需要の見極め	[期間: 平成28年10月～平成29年8月]																							
実証運行の評価	[期間: 平成29年8月～平成30年7月]																							
サービス内容の検討	[期間: 平成29年8月～平成30年7月]																							

【公共交通サービスの評価基準検討】

評価基準の検討	[期間: 平成29年8月～平成30年7月]																							
---------	-----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

2. 北新町地区

(1) 実証運行の評価

- ・北新町地区は、図－2 に示す通り、利用者数を前年同月比で比べると 1.1～1.3 倍と各月とも増加傾向にある。
- ・これは、運行が地域に浸透し利用が促進されるまでに一定の期間が必要であったことに加え、平成 27 年 6 月に開院した市立病院まで路線を延長したことも効果として考えられる。
- ・また、本町地区では、利用者増に伴い、時間帯によっては満員となり乗車できない事例も見られたことから、北新町線を運行するコミュニティバスのうち 3 便を本町地区も兼用して運行することにより、効率的に本町地区における公共交通サービスの運行頻度を向上させ、満員となり乗車できない状況を縮減することに寄与している。



図－2 北新町地区の日平均利用者数の推移（前年同月比）※再掲

- ・一方、市の負担割合は、北新町地区単独では 79.9%（平成 27 年度実績）であるが、一部の便を兼用運行している本町地区とあわせて考えると 53.6%（平成 27 年度実績）となり、現時点で基準としている市の負担割合 50%に近い割合となっている。

表－3 実証運行期間中の市の負担割合等

	市の負担割合	利用者数	運賃収入※
平成 26 年度(H26. 10～H27. 3)	87.1%	22.1 人/日	399,510 円
平成 27 年度(H27. 4～H28. 3)	79.9%	28.5 人/日	1,294,295 円

※兼用して運行している本町地区の 3 便を含む

表－3 実証運行期間中の市の負担割合等（北新町地区+本町地区）

	市の負担割合	利用者数	運賃収入
平成 27 年度(H27. 4～H28. 3)	53.6%	177 人/日	5,916,460 円

(2) 今後の公共交通サービス提供方針(案)

- ・以下の状況を踏まえると、本格運行に移行することが妥当と考えられる。
 - ・北新町地区の利用者は増加傾向にあるなか、全市的な利用が見込まれる市立病院への延長運行や本町地区への一部便の兼用運行を実施しており、他地区の外出機会の確保にも寄与している。
 - ・一部の便を兼用運行している本町地区とあわせた市の負担割合が基準に近い値を示している。
- ・なお、継続的な運行のために、地元、行政、事業者が継続的に意見・情報交換を行い、改善できる部分を改善していくことが必要である。