

生駒市が提供する公共交通サービスの評価基準について

1 現行の考え方

○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 P 2 1）

- ・公共交通サービスの提供に必要な費用に対し、利用者の支払う運賃だけでは不足する場合、市民（市の財源＝税金からの支出）や沿線地域（沿線地域の住民や自治会）が必要な公共交通サービスを提供できるように協力する。
- ・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）。
※現状は、市民の協力が 50%を上回らない（運賃収入などで 50%以上を賄う）としている。この数値の根拠は、生駒市補助金制度に関する指針（平成 20 年 10 月）であり、「補助率については、原則として補助対象経費の 1 / 2 を上限とし、見直しを図っていくものとする。政策的な理由等から 1 / 2 を超える場合は、市民に対しその妥当性を十分説明するものとする。」としている。
- ・利用者の運賃負担と市民の協力（市の財源からの補助）を合わせても運行費用を下回る場合は、①沿線地域の住民などが積極的に利用するとともに、日常生活のみならず、地域を訪れる地区外の方にも活用いただくよう P R し、利用者を増やして運賃収入を増やす、②不足する運行費用を沿線地域の住民や自治会が負担する（例えば、不足分に相当する回数券を購入してみんなで利用する）、また沿線の企業や事業所にも利用促進や享受する便益に応じた費用負担を求めるなどの協力を求めるなどの方法で、沿線地域が必要な公共交通サービスの提供に協力するほか、③運行形態を見直し費用の低減を図る、のいずれかの方法で対応する。
- ・これらの方法を講じても基準を下回る場合は、活動機会を確保できる範囲内で運行日を減らす、需要に見合った他の交通手段を導入するなどの方法により、必要な公共交通サービスを確保する方法を検討する。

2 現行の判断基準の問題点（H28.3.23 開催資料4）

- ・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）

- ・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）

※特に市の負担が50%以内との基準設定が高い。

3 これまでの議論の概要

見直しに関する論点	主な意見
市民の納めた税金による負担割合50%を見直すべきか	<ul style="list-style-type: none"> ○そもそも50%はかなり高いハードルではないか。 ○後発の路線では50%をクリアするのが難しい路線もある。 ○全ての路線を合わせて市の負担が50%以内に収まれば良いのではないか。 ○これまで路線ごとに50%という目標を掲げ、その達成に向けて努力してきたので安易に基準を変更すべきでない。
沿線人口当たりの利用者数など、他の指標を加えるべきではないか	<ul style="list-style-type: none"> ○地域の利用しようとする意欲を示す指標であり、加えてもよいのではないか。 ○75歳以上人口当たりの利用者数など、公共交通を必要とする人がどの程度利用したかという指標も有効ではないか。
指標の議論だけでなく、どのようなサービスを導入すればよいかということも考えるべきではないか	<ul style="list-style-type: none"> ○コミュニティバスの運行を前提として、指標数値がクリアできるかどうかを議論するだけでなく、他の方法（タクシー補助券など）を含め、公共交通を必要とする人の日常生活における活動機会の確保方策を考えるべき。

4 収支率を基準以内とするための方策

- ・現状のコミュニティバスを前提とした形態で収支率を基準以内とするための方策の例及びコミュニティバス以外のサービスの導入について検討した。

①現状のコミュニティバスの形態を維持する場合（萩の台線を対象とした検討例）

方法	平成27年度の実績	市民負担を50%以下とする方策
(1) 利用者数を増やす	・1日平均利用者数 19.3人	・1日平均利用者数 86.8人 (利用者数を約4.5倍に増やす)
(2) 運賃を上げ収入を増やす（利用者数は同じとする）	・運賃収入 764千円 ・運賃（1乗車）150円	・運賃収入 3,437千円 ・運賃（1乗車）675円 (運賃を約4.5倍に上げる)
(3) 利用者を増やすとともに運賃も上げる	・1日平均利用者数 19.3人 ・運賃（1乗車）150円	・1日平均利用者数 43.4人 ・運賃（1乗車）300円 (利用者数を2.25倍に増やし、運賃を2倍に上げる)

(4) 運行日を減らす (運行費用を削減する)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運賃収入 764 千円 ・ 運行費用 6,874 千円 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運賃収入 764 千円 ・ 運行費用 1,528 千円 <p>※現在の 4.5 分の 1 のサービス水準＝週 1 日の運行、かつ運賃収入を維持</p>
----------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

②コミュニティバス以外の方法で対応する場合

方 法	具体策のイメージ
(1) 事前予約型乗合タクシーの導入	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線と乗降場所、運行時刻を定めた乗合タクシーを運行する。 ・ 事前予約制とし、予約のある便・区間のみを運行する。 ・ 運賃は定額とする。 ・ 運行事業者には、運行実績（運行回数または運行距離）に応じた費用を支払う。 <p>[市民負担が 50%以下となる条件の例]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 1 回運行当たり平均 2 人の利用、運賃を 200 円とする ・ ・ ・ ・ 1 回当たり運賃収入は 400 円。 ・ 市民の負担の上限は 400 円 → 合計 800 円。 → 一般タクシー運賃では、約 2 km 相当 <p>◎市民の負担が 50%以内で納まる一つの目安として、1 便平均 2 人が乗車し、運賃 1 人 200 円で 2 km 程度の範囲なら乗合タクシーで対応できる。</p> <p>○課題 運行事業者が、運行実績に応じた費用で請け負われるか。そもそも、運行形態は、その地域の特性に合わせて検討すべきであり、地域住民の利便性に期すかが疑問。</p>
(2) タクシー利用に対する助成	<ul style="list-style-type: none"> ・ 一定の条件のもとで、タクシー運賃に対する助成を行う。 <p>[条件の例]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 年齢制限などを設ける（たとえば、70 歳以上など） ・ 助成の対象となる行き先、範囲などを限定する（現在のコミュニティバスの運行範囲内など） ・ 助成の対象となる運賃の上限を定める など <p>[市民負担が 50%以下となる条件の例]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 助成率を 50%以内とすれば市民の負担は 50%以下となる。 <p>○課題 特定の地域に収まらず、市域全域に拡大する。現行の交通費助成と同様である。</p>