

評価基準および実証運行結果の評価についての考え方

1. 評価基準選定のための代替案

地域間の公平性を担保するため、地域間の特性の違いを評価基準に反映させる。

地域間の特性の違い：沿線の人口密度，沿線の 75 歳以上人口比率，路線長，勾配など

(1) 生駒市の負担割合について，地域係数を加味する。

$$c=50(\%) \pm \alpha$$

c：生駒市の負担割合

α ：地域係数(%), $\alpha=0, 10, 20$ など

地域係数 α の決定方法：例えば，次のような試算に基づき定める。

例 1) 乗車率 100% (定員) で運行した場合の収支率

例 2) 沿線地域の 75 歳以上・運転免許非保有の人全員が 1 日に 1 往復した場合の収支率

※ 路線ごとにこのような仮定に基づき収支率を試算し，その大小関係から α の値を -20, -10, 0, +10, +20 から選ぶ。

(2) いくつかの条件を設定し，該当する条件の数によって生駒市の負担割合を定める。

(条件の例)

沿線の人口密度が一定水準以下，沿線の 75 歳以上人口が一定割合以下，路線長が一定水準より短い，勾配が一定の値より緩やか，など (いずれも条件に該当→利用者が少ない傾向に)

(市の負担割合の決定方法の例)

該当する条件の数：4 → A ランク，3 → B ランク，2 → C ランク

A, B, C のランク別に市の負担割合を定める (たとえば，順に 70%, 60%, 50% など)

※ どのような条件を設定するか，「一定水準」の具体数値をどう決定するか，条件に応じた市の負担率をどうするか，などの検討が必要。

2. 実証運行路線の今後のありかたに関する代替案

(1) 需要と適切な交通サービスの関係

例 1) コミュニティバスが適切な例 (図 1)

- ・時間当たり 5~15 人が利用
- ・10 人乗り・1 時間 1~2 便相当の需要

※コミュニティバスによる運行が必要

※運行費用は固定的

例 2) 乗合タクシーが適切な例 (図 2)

- ・時間当たり 0~3 人が利用
- ・5 人乗り・1 時間 1 便相当の需要

※乗合タクシーによる運行が適当

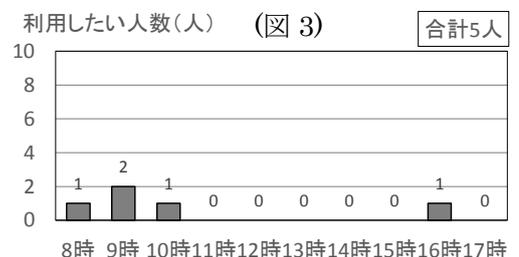
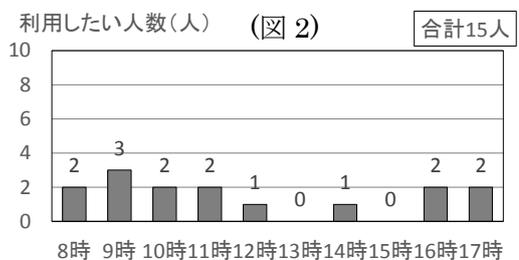
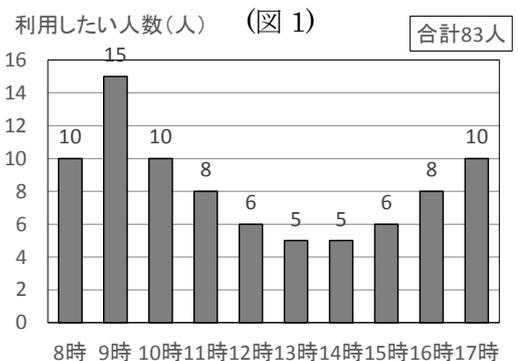
※予約制の導入→運行費用は運行回数分に抑制

例 3) タクシー運賃助成が適切な例 (図 3)

- ・時間当たりの利用は 0~2 人 (疎ら)
- ・利用のある時間帯の個別輸送が適当

※タクシーによる輸送が適当

※運行費用は運行回数分



(2) 実証運行の評価

評価基準を満たさない場合、需要（時間帯別の利用者数）と輸送手段の関係が適正かどうか、チェックすることが重要。需要と輸送手段の関係が不適正な場合（小さな需要に対して大きな器を用いている場合）は需要に見合った適切なサービスの導入に関する検討が必要。

また、潜在需要が顕在化する過程においては、多くの場合時間遅れを伴う。利用サイドにおいては、それまで存在しなかった公共交通サービスを認識する上での時間遅れ、それを生活パターンの中に組み入れる上での時間遅れ等が存在する。他方、提供サイドにおいては、より利用しやすいサービスを見出す上での時間遅れが存在する。いわゆる需要の掘り起こし（サービスを利用できず困っている人にサービスを届けるためのとりくみ）がどの程度できており、今後どこまで進められそうであるかも評価の重要な要素となる。

これらを見極めることが実証運行の目的であり、見極めることができたか否かを実証運行の継続・終了の判断基準とすることが望ましい。実証運行を通して見出した適切な輸送手段によるサービスが1.で選定された評価基準を満たす場合は本格運行に移行し、満たさない場合はサービスを提供しない、というのが実証運行終了後のサービスのあり方についてのひとつの考え方となるのではないか。