

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通ネットワーク計画に基づく事業)(案)

協議会名: 生駒市地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名: 陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統)

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
生駒交通株式会社 コミュニティバス(1)暗峠(2)暗峠(工事)の2系統	近畿日本鉄道(株)生駒線 南生駒駅を經由する、南コミュニティセンターせせらぎ～暗峠間1系統の運行(今年度は国道308号工事による迂回運行があったため2系統で提出)	<p>前回の第二次評価において、「地元自治会関係者の働きかけのもと、利用実態等に関する情報交換を実施するなど、コミュニティバスの確保・維持に取り組み、目標数値についても達成できており、適切に事業を実施している」との評価を受けており、今年度についても積極的に地元住民の方と協力して事業を実施するよう努めた。</p> <p>また、「公共交通の利用を促す取組の一環として、市ホームページを活用した情報提供方針が推進されるよう期待する。」との評価を得たことに対し、市ホームページの更新は随時最新情報を掲載し、時刻表や停留所の位置情報についてはオープンデータ形式でも掲載している。</p>	A 計画どおり、事業は適切に実施された。	A 公共交通サービスの提供が無かった地域に、コミュニティバスを運行し、地域住民の利便性や生活交通の確保を図るという目的については、補助事業年度における交通不便地域での利用が1日あたり9.0人(対前年度0.9人減)、系統全体の利用は1日あたり19.0人(対前年度日0.2人減)という利用実績があり、また定量的な目標として、①交通不便地である5つの町で乗降する1日あたりの利用者数が、補助事業年度内の4月1日時点での当該5つの町の住民基本台帳人口の合計に占める割合及び②補助対象系統全体での1日あたりの利用者数が、当該補助対象系統を利用する沿線町区の補助事業年度内4月1日時点での住民基本台帳人口の合計に占める割合の2つを設定したところ、①は2.48%(対前年度比0.24%減)、②は1.92%(対前年度比同)、という結果となった。前年度と比較して利用者は減少しているが、運行の継続に必要な財源は確保できており、人口が減少傾向であり、高齢化が進んでいる沿線地区の状況も鑑みると、目標は一定程度達成されたと評価できる。	<p>当地区での生活交通の確保や地域の活性化という目的を達成するためにも、コミュニティバスの持続的な運行が求められるところであり、その実現のため、以下のような対策を継続し、交通不便地域での利用促進につなげる。また、系統全体での利用率にも着目し、交通不便地域以外の地域での利用の促進も図っていく。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線自治会における利用の呼びかけ ・沿線一部自治会における回数券の購入・配布 ・市ホームページや広報紙を活用したコミュニティバスの周知 ・利便性向上のための運行ダイヤの修正等。(地元要望を踏まえ、沿線鉄道駅との接続に支障がないよう随時対応を検討する)

概要

※路線の概要: 生駒市コミュニティバス西畑線
市公共施設(南コミュニティセンターせせらぎ)を起点とし、商業施設、近畿日本鉄道生駒線 南生駒駅を経由し、交通不便地域に指定された、藤尾町、大門町、小倉寺町、鬼取町、西畑町を經由して暗峠終点に至る全長8.8kmの路線(主系統)

※運行の主体: 生駒交通株式会社

※上位計画: 生駒市地域公共交通総合連携計画(平成22年度策定)



運行車両



石佛寺停留所



鬼取町停留所

基礎データ

人口: 12万741人(平成29年4月1日 現在)

交通不便地域に指定された5町の人口: 364人(平成29年4月1日 現在)

面積: 53.15平方キロメートル

合併状況: なし

過疎地域等指定: なし

高齢化率: 40.4%(平成29年4月1日 現在の65歳以上人口の比率)

系統数: 1系統(今年度は国道308号工事による迂回運行があったため2系統で提出)

運行回数: 4回(1往復で1回)

自治体等負担額: H28年度決算 3,883千円(全経費7,496千円のうち)

協議会等開催状況(平成28年度): H28年5月 第1回協議会開催

- ・各路線の利用状況について
- ・地域内フィーダ系統確保維持計画について

H28年7月 第2回協議会開催

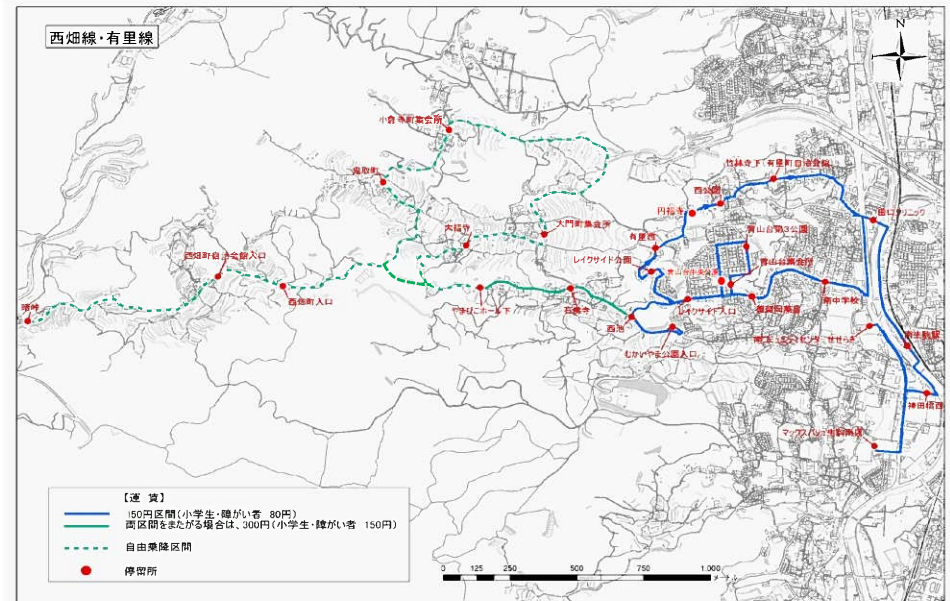
- ・生駒市が提供する公共交通サービスの評価基準について
- ・実証運行路線の対応方針について

H29年1月 第3回協議会開催

- ・各路線の利用状況について
- ・評価基準(生駒市負担割合)の検討について

H29年3月 第4回協議会開催

- ・実証運行路線のアンケート調査について
- ・公共交通サービスの提供に関する今後方針について



目的 計画 目標 (P)

平成23年度に策定し、その計画期間を平成32年度までとする、生駒市地域公共交通総合連携計画においては、公共交通サービスの提供を行う地域を、地区の75歳以上人口の比率、公共交通サービスの有無、バス停や駅までの距離、勾配の緩急などに着目して評価し、選定したうえで、それぞれの地域の状況に応じてサービス提供の優先順位も設定した。

当地区は、その選定地区のうちでも、最寄りの既存公共交通機関(鉄道駅)までの距離、勾配が急であるなどの地域の状況から、最優先地区と位置付けられ、平成23年10月からコミュニティバスの実証運行を開始し、利用の状況等から平成24年10月から本格運行に移行している。

人口が少なく地形が急峻で、道路が狭いという地域の状況から、これまで定期運行による公共交通サービスが提供されてこなかった当地区においては、公共交通サービスを提供するに際しての目標として、①当地区での生活交通の確保、②当地区への来訪者の増加による地域の活性化、③これらの実現のための永続的な運行に必要な財源の確保に向けた利用率の維持向上の3点を掲げている。

取組みに対する評価 (C)

公共交通サービスの提供が無かった地域に、コミュニティバスを運行し、地域住民の利便性や生活交通の確保を図るという目的については、補助事業年度における交通不便地域での利用が1日あたり9.0人(対前年度0.9人減)、系統全体の利用は1日あたり19.0人(対前年度日0.2人減)という利用実績があり、また定量的な目標として、①交通不便地である5つの町で乗降する1日あたりの利用者数が、補助事業年度内の4月1日時点での当該5つの町の住民基本台帳人口の合計に占める割合及び②補助対象系統全体での1日あたりの利用者数が、当該補助対象系統を利用する沿線町区の補助事業年度内4月1日時点での住民基本台帳人口の合計に占める割合の2つを設定したところ、①は2.48%(対前年度比0.24%減)、②は1.92%(対前年度比同)、という結果となった。前年度と比較して利用者は減少しているが、運行の継続に必要な財源は確保できており、人口が減少傾向であり、高齢化が進んでいる沿線地区の状況も鑑みると、目的は一定程度達成されたと考えている。

自己評価から得られた課題、対応 (A)

当地区での生活交通の確保や地域の活性化という目的を達成するためにも、コミュニティバスの永続的な運行が求められるところであり、その実現のため、以下のような対策を継続し、交通不便地域での利用促進につなげる。また、系統全体での利用率にも着目し、交通不便地域以外の地域での利用の促進も図っていく。

- ・沿線自治会における利用の呼びかけ
- ・沿線一部自治会における回数券の購入・配布
- ・市ホームページや広報紙を活用したコミュニティバスの周知
- ・利便性向上のための運行ダイヤの修正等。(地元要望を踏まえ、沿線鉄道駅との接続に支障がないよう随時対応を検討する)

具体的取組み (D)

平成25年度: 年度内の年末年始を除く平日、245日において、1日7便(3.5往復)を運行した。

平成26年度: 年度内の年末年始を除く平日、244日のうち160日(平成26年5月31日まで)において、1日7便(3.5往復)、84日において1日8便(4往復)を運行した。

平成27年度: 年度内の年末年始を除く平日、242日において、1日8便(4往復)を運行した。

平成28年度: 年度内の年末年始を除く平日、244日において、1日8便(4往復)を運行した。

平成29年度: 年度内の年末年始を除く平日、244日において、1日8便(4往復)を運行した。

各年度において、日毎の停留所毎の利用者数や運賃等収入、運行経費について、運行事業者の協力のもとに把握し、運行による効果につながる利用状況や永続的な運行につながる収支の状況について検証を行った。

アピールポイント、特に工夫した点など

平成29年8月から、福祉施策として、75才以上の高齢者や障がいのある方に対して配布する「生きいきクーポン券」を実施。コミュニティバスの回数券の購入に利用ができる。

生駒市地域公共交通活性化協議会

1. 協議会が目指す地域公共交通の将来像

公共交通の将来像

生駒市では、生駒市民の生活を支える「公共交通」の視点から、将来の変化を見通し、必要な対策について検討することを目的として「生駒市地域公共交通総合連携計画」を平成23年度に策定した。この計画を通じて、生駒市民のみなさんの将来の生活を支えるとともに、健康増進、地域の活性化、良好なまちづくりを目指す。

○地域特性

昭和30年代から住宅開発が始まり、高度経済成長期には低層住宅を中心とした質の高い住宅地として発展した。本格的な高齢社会を迎える中、早期に開発の進んだ住宅地の住民の高齢化が急速に進展している。大阪のベッドタウンとして発展したため、団塊世代の多くが定年退職を迎える数年後には、大阪への通勤交通が減少して生駒市内における移動が多くなると考えられ、そのような変化に対応した公共交通の整備が求められている。

○計画の基本方針

市民が日常生活を行う上で必要となる活動機会を確保していくため、既存の鉄道や路線バス、自家用車、二輪車、徒歩などで活動拠点まで行くことのできない市民に対し、生駒市民のみなさんの将来の生活を支えるという考え方のもとで、生駒市が主体的となって公共交通サービスの提供などを行う。

○計画の目標及び期間

期間：平成23年度～平成32年度の10年間

① 人々の交流構造の把握

居住者の属性や活動の状況、生活に必要な施設の整備状況、公共交通体系の整備状況など、地区ごとの状況に応じた計画を検討する。

② 人々の移動の支援

市民の日常生活に必要な活動が支障なく行えるよう、必要な施策を検討する。

③ 公共交通サービスの確保

既存の公共交通を活用するとともに、急速に進展する高齢化などの問題に対応できる公共交通サービスの提供を目指す。

④ 公共交通政策推進への市の役割

生駒市民の生活に必要な活動を支えることは市が行うべき施策であると認識し、それに必要な公共交通政策の推進は市が積極的に役割を果たしていく。

⑤ 公共交通事業の効率的運営

公共交通サービスの提供に当たっては、交通事業者をはじめとする関係機関との連携のもとで効率的な運営を行うなど、財源の制約の中で持続可能な仕組みを確立する。

⑥ 公共交通サービス維持へ向けての市民との協働

生活に必要な公共交通サービスを維持するためには市民の理解と協力が不可欠であることが

ら、市民一人ひとりの公共交通に対する意識を高めることなどをはじめとして、市民とともに公共交通を守り育てていく。

⑦ 市域の公共交通計画策定

公共交通サービスの充実に向け、必要な事業を検討し推進する。

○まちづくりの将来像

① 土地利用

- ・適切な土地の有効活用による、良好な都市環境の形成と秩序あるまちづくりの実現
- ・持続可能で、歩いて暮らせるコンパクトなまちの形成

② 拠点整備

- ・魅力的な商業施設と利便性の高い公共施設を配置したうるおいにぎわいのある都市拠点の形成
- ・学研都市地区第2工区における、自然環境に配慮し、市の活性化にもつながるまちづくりの適正な推進

③ 公共交通

- ・誰もが円滑に移動できる公共交通網の機能的な整備
- ・マイカーで出かける割合の減少、公共交通を利用する市民の割合の向上

④ 高齢者保健福祉

- ・高齢者が安心して暮らせる地域支援体制の整備
- ・高齢者の健康で生きがいを持った、自立した生活
- ・介護保険制度の健全な運営を維持し、質の高いサービスの提供

公共交通ネットワーク図

添付資料のとおり

2. 計画の達成状況の評価に関する事項

計画の基本方針に従い公共交通サービスを提供するために、以下の要件とルールを定めている。

○公共交通サービスを提供する地区の要件

- ① 公共交通サービスが提供されていないために、日常生活に必要な活動（通勤・通学、買い物、通院、社交など）ができずに困っている人が存在する地区。
- ② その人数が一定以上あり、乗合の公共交通サービスで対応することが必要な地区。
- ③ 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る地区。

○公共交通サービス提供のルール

- ① 公共交通サービスの提供に当たっては、生駒市が計画案を示し、沿線地域が選択する。
- ② 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、市民や沿線地域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。
- ③ 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、その負担割合の上限を70%と設定する。

3. 目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容

(1) 取組経緯

〇市が提供する公共交通サービスの優先順位の決定

75歳以上の人口比率、最寄りの駅やバス停までの距離と勾配、公共交通サービスの整備状況などに基づき、公共交通サービスを新たに提供すべき地区、または既存の公共交通サービスを改編すべき地区を抽出し、その整備優先順位および時期を下表のように定めた。

優先順位の区分	対象地区		理由
	平成22年	平成27年	
①直ちに検討に着手し、2～3年以内に公共交通サービスの提供を目指す地区	・本町周辺地区 ・南地区	・本町周辺地区 ・南地区	・平成22年に75歳以上人口比率が20%を超えている ・公共交通サービスがない ・地形が特に急峻である（勾配10%以上）
②高齢化等の問題が顕在化すると考えられる時期（概ね5年後）に合わせ、公共交通サービスの提供を目指す地区	・高山地区 ・北田原地区 ・鹿ノ台地区 ・真弓地区 ・あすか野地区 ・桜ヶ丘地区 ・光陽台地区 ・東生駒地区 ・萩の台地区	・高山地区 ・北田原地区 ・鹿ノ台地区 ・あすか野地区 ・桜ヶ丘地区 ・光陽台地区 ・萩の台地区	・平成27年に75歳以上人口比率が20%を超えている。 ・公共交通がなくて困っている人が多い＝交通実態調査期間中（1週間）に「外出したいが外出をあきらめた人」の割合が15%以上である。
③高齢化等の問題が顕在化すると考えられる時期（概ね10年後）に合わせ、公共交通サービスの提供を目指す地区	・葉畑地区	・葉畑地区 ・真弓地区	・平成32年に75歳以上人口比率が20%を超える
④現在の公共交通サービスで問題に対応可能と考えられる地区	・新生駒台地区 ・松美台地区 ・喜里が丘地区 ・生駒台南地区	・新生駒台地区 ・松美台地区 ・喜里が丘地区 ・生駒台南地区 ・東生駒地区	

※対象地区については、平成27年時点の人口統計で見直しを行っている。

〇市が提供する公共交通サービスの概要

- ① 優先順位の区分①に該当する地区である本町地区と南地区に平成23年10月からコミュニティバスの実証運行を開始。
- ② 優先順位の区分②に該当する地区である萩の台地区と光陽台地区（その内、既存のコミュニティバス「光陽台線」が運行している範囲を除いた北新町地区）に平成26年10月からコミュニティバスを運行。

(2) 目標を達成するために行う事業・実施主体・事業概要等

補助対象事業

地域公共交通確保維持改善事業				
事業	実施主体	着手・実施期間	種別	事業概要
コミュニティバス	生駒市	平成23年	フ	西畑線

【種別】 幹：地域幹線系統、フ：地域内フィーダー系統、策：計画策定事業、推：計画推進事業
再策：再編計画策定事業、再推：再編計画推進事業

その他補助事業				
事業	実施主体	着手・実施期間	事業概要	
該当なし				

非補助事業

事業	実施主体	着手・実施期間	事業概要
コミュニティバス	生駒市	H17. 11～	光陽台線
		H23. 10～	門前線
			有里線
		H26. 10～	萩の台線
北新町線			

4. 具体的取組に対する評価

計画当初に策定した優先順位のとおり、公共交通を必要とする地区について優先順位の高い地区から公共交通サービスを提供できており、計画はおおむね達成できている。

しかし、平成26年10月から2年間の実証運行を実施している萩の台線・北新町線について、公共交通サービス提供のルールに定めている「市民の負担する割合の上限」を達成できていないため、2年間の実証運行をさらに2年間延長している。

また、協議会での検討内容も北新町線・萩の台線の今後の方針についてが主な議論の内容になっているため、さらなる計画の推進のために、現在公共交通サービスを提供していないその他の地区についても検討を進める必要がある。

5. 自己評価から得られた課題と対応方針

課 題	課題への対応方針
北新町線・萩の台線について、市民の負担割合70%が達成できておらず、実証運行の延長をしている。	ダイヤの改正等、運行計画の見直しを実施しており、平成30年9月に①本格運行への移行、②運行計画の抜本的な見直しを決定する。
現在公共交通サービスを提供していないその他の地区についても検討を進める必要がある。	下表のとおり検討を進める。

対象地区	今後の対応方針		整備の目途	備考
	各地域固有の状況 (考慮すべき事項)	想定される整備手法		
高山町	既存バス路線との競合 人口（構成）の推移	既存バスの活用 タクシーの活用	平成30年度を目 途に整備手法等 方針を決定	
北田原	既存バス路線との競合 道路の状況 人口（構成）の推移	既存バスの活用 タクシーの活用		
鹿ノ台	既存バス路線との競合	既存バスの活用		
桜ヶ丘	道路の状況	新たな公共交通サー ビスの導入		他地区との一体 運行も検討
真弓	既存バス路線との競合 人口（構成）の推移	既存バスの活用	上記4地区検討 後、整備手法等方 針を決定	
東生駒	既存バス路線との競合	現在の公共交通サー ビスで対応		
松美台	既存バス路線との競合 道路の状況	現在の公共交通サー ビスで対応		
喜里が丘	既存バス路線との競合	現在の公共交通サー ビスで対応		
生駒台南	既存バス路線との競合	現在の公共交通サー ビスで対応		
あすか野	既存バス路線との競合	既存バスの活用		H25.6 から路線 バス延長運行
菜畑	人口（構成）の推移	新たな公共交通サー ビスの導入		門前線に地域最 寄りの停留所を 増設

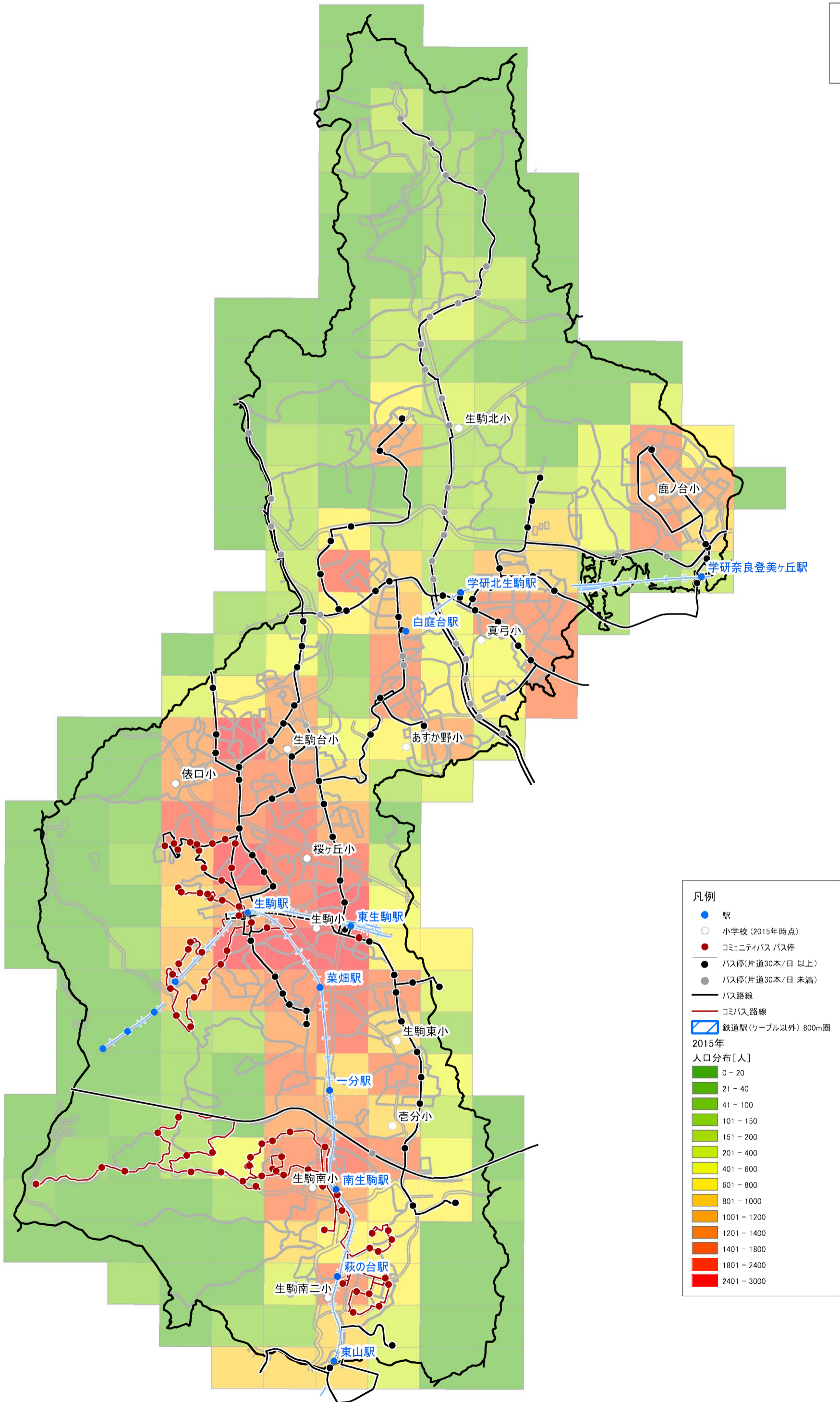
生駒市地域公共交通活性化協議会

1. 昨年まで（直近）の二次評価の活用・対応状況

昨年まで（直近）の二次評価における事業評価結果	事業評価結果の反映状況（具体的対応内容）	今後の対応方針
公共交通の利用を促す取組の一環として、市ホームページを活用した情報提供方策が推進されるよう期待する。	市ホームページだけでなく、路線情報のアプリで時刻表が検索できるように情報提供を行った。	コミュニティバスに関するデータについて更なるオープンデータ化の推進を図る。
地元自治会関係者の働きかけのもと、利用実態等に関する情報交換を実施するなど、コミュニティバスの確保・維持に取り組む、目標数値についても達成できており、適切に事業を実施している	引き続き地元自治会と協力してコミュニティバスの確保・維持に取り組んでいる。	今後も利用実態等に関する情報交換会等を実施したい。

2. アピールポイント、特に工夫した点など

- ・平成 29 年 8 月から、福祉施策として、75 才以上の高齢者や障がいのある方に対して配布する「生きいきクーポン券」を実施。コミュニティバスの回数券の購入に利用できる。
- ・沿線自治会長と利用状況等の報告会を行い、現状把握や利用促進策を協議するなど、地域住民の方と協力しながら、運行計画の変更につなげてきた。



凡例

- 駅
- 小学校 (2015年時点)
- コミュニティバス バス停
- バス停(片道30本/日 以上)
- バス停(片道30本/日 未満)
- バス路線
- コミバス路線
- ▭ 鉄道駅(ケーブル以外) 800m圏

**2015年
人口分布[人]**

0 - 20
21 - 40
41 - 100
101 - 150
151 - 200
201 - 400
401 - 600
601 - 800
801 - 1000
1001 - 1200
1201 - 1400
1401 - 1800
1801 - 2400
2401 - 3000