

生駒市が提供する公共交通サービスの評価について

1. はじめに

- ・生駒市地域総合連携計画では、公共交通サービスの提供ルールを以下の通り定めている。

・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。

※現状では、生駒市の負担割合が、運行費用の 70%を上回らないこととしている。

・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。

- ・以上のルールのもと、各年の 4 月から翌年 3 月の 1 年間における運行費用と運賃収入（現金収入、回数券収入（回数券の購入金額））から評価を行い、現行のサービス内容での運行継続の妥当性を評価することとしている。
- ・ここでは、生駒市が運行費用の一部を負担している 5 路線（門前線、西畑・有里線、北新町線、萩の台線、光陽台線）を対象とし、平成 31 年 4 月から令和 2 年 3 月の 1 年間の評価を整理する。

2. 評価方法

- ・平成 31 年 4 月から令和 2 年 3 月の 1 年間における運行費用と運賃収入（現金収入、回数券収入（回数券の購入金額））の差額から、運行費用に対する生駒市の負担割合を算出する。

- ・ただし、以下の各路線の状況を反映した評価を行う。

■北新町線、光陽台線、門前線

- ・北新町線、光陽台線における生駒駅～生駒市役所～生駒市立病院の区間は、生駒市立病院の開院に伴い、病院へのアクセスのために延伸されたものであるため、利用者や沿線地区が収支に関して責任を負うものではないと考えられる。
- ・そのため、当該区間は路線評価を行う際は、加味しないものとする。
- ・また、北新町線については、一部ダイヤで門前線区間を運行しており、当該区間についても評価に含まないものとする。
- ・門前線については、北新町線運行車両で運行している門前線区間を加味した評価を行う。

■萩の台線、西畑有里線（詳細は、「令和元年度第 3 回協議会【資料 3】萩の台線及び西畑・有里線の運行計画変更に伴う最終評価の考え方について」を参照のこと）

- ・萩の台線及び西畑・有里線における主な買い物施設はマックスバリュ生駒南店（以下、マックスバリュ）であったが、マックスバリュが平成 31 年 4 月 20 日に閉店となった。現在は、マックスバリュの代わりの買い物施設として、令和 1 年 7 月 16 日より中村屋東生駒店（以下、中村屋）にコミュニティバスが運行しているところである。
- ・マックスバリュ閉店から、中村屋への運行開始までの期間は、買い物に行けなかった利用者もいることが考えられ、利用者数、運賃収入への影響は大きい。
- ・また、中村屋への運行開始後、新たな運行経路、買い物施設の利用が地域に浸透するまでには、一定の期間を要すると考えられ、両路線の利用者数を分析したところ、8 月までは利用が浸透するまでの回復期間と考えられる。
- ・そのため、令和元年度の評価に当たっては、マックスバリュ閉店後から中村屋運行開始後の 8 月までの 87 日間は、評価期間（2019.4～2020.3（運行日数：240 日）から外し、残りの期間（153 日）について評価を行う。

3. 評価結果

3.1 門前線

・平成 31 年 4 月から令和 2 年 3 月の 1 年間における運行費用と運賃収入（現金収入、回数券収入（回数券の購入金額））に新町線運行車両で運行している 3 便分の門前線区間の運行費用と運賃収入を追加し、評価する。

・運行費用は、以下の通り算定した門前線車両と北新町運行車両分の費用を合計し、算定する。

・門前線車両分：6,265,827 円（生駒交通実績）

・北新町運行車両分：1,421,315 円

北新町線全体の運行費用（6,206,615 円）に対し、全体運行距離（54.6km）に対する評価区間距離（12.5km）の割合（22.9%）を乗じて算定する。

・運賃収入は、以下の通り算定した門前線車両と北新町運行車両分の収入を合計し、算定する。

・門前線車両分：5,253,442 円（生駒交通実績）

・北新町運行車両分：680,470 円（生駒交通実績）

・運行費用に対する生駒市の負担割合を算出した結果、22.8%となる。

	単位	門前線		備考
		門前線車両のみ	北新町線車両含む	
運行日数	日	240	240	
利用者数	人/年	29,298	32,712	
①運行費用	円/年	6,265,827	7,687,142	H31.4～R2.3における利用実績
運賃収入②	A.現金	円/年	1,774,442	H31.4～R2.3における利用実績
	B.回数券	円/年	3,479,000	3,991,000
	合計	円/年	5,253,442	5,933,912 (A.現金) + (B.回数券)
③国庫補助金	円/年	0	0	平成31年(令和元年)度の実績
④運賃収入合計	円/年	5,253,442	5,933,912	②運賃収入 + ③国庫補助金
⑤生駒市の負担額	円/年	1,012,385	1,753,230	④運賃収入合計 - ①運行費用
⑥生駒市の負担割合	%	16.2%	22.8%	⑤生駒市の負担額 ÷ ①運行費用 × 100%

※北新町線 運行距離（1 日当たり）

- ① 生駒駅北口⇒奥薬師台⇒生駒駅北口： 2.1 km × 1 便 = 2.1 km
- ② 生駒駅南口⇒奥薬師台⇒生駒駅北口： 2.6 km × 8 便 = 20.8 km
- ③ 生駒駅北口⇒生駒市役所： 0.9 km × 8 便 = 7.2 km
- ④ 生駒市役所⇒生駒市立病院： 1.6 km × 5 便 = 8.0 km
- ⑤ 生駒市役所⇒生駒駅南口： 0.5 km × 8 便 = 4.0 km
- ⑥ 生駒駅南口⇒セイセイビル（門前線）： 4.5 km × 1 便 = 4.5 km
- ⑦ 生駒駅南口⇒山崎新町（門前線）： 4.0 km × 2 便 = 8.0 km

<合計> 54.6 km（門前線区間は 12.5km）

注：少数点以下の値があるため表中の数値と合わない場合がある

3.2 西畑・有里線

- ・平成31年4月から令和2年3月の1年間における運行費用と運賃収入（現金収入、回数券収入（回数券の購入金額））から、評価から除外する4月22日～8月30日までの87日間分を除外し、評価する。
- ・運行費用は、87日間の運行費用を日割り計算し、全体の運行費用から差し引いて算定する。
- ・運賃収入は、87日間の利用者数と1年間の日平均運賃収入から87日間の運賃収入を計算し、全体の収入から差し引いて算定する。
- ・運行費用に対する生駒市の負担割合を算出した結果、43.5%となる。

		西畑・有里線	単位	備考
①運行日数	全体	240	日/年	
	対象外	87	日	4月22日～8月までの運行日(87日間)
	評価日数	153	日/年	(全体)－(対象外)
②利用者数	全体	6,048	人/年	
	対象外	2,217	人/87日	4月22日～8月までの運行日における利用者数
	評価人数	3,831	人/年	(全体)－(対象外)
③運行費用	全体	6,137,707	円/年	平成31年(令和元年)度における利用実績
	評価費用	3,912,788	円/年	全体の運行費用×(153日/240)
Ⅰ.運賃収入 (H31.4～R2.3)	A.現金	368,830	円/年	
	B.回数券	848,800	円/年	※回数券:買ったベース
	合計	1,217,630	円/年	
Ⅱ.運賃収入 (H31.4～R2.3)	A.現金	368,830	円/年	
	B.回数券	929,310	円/年	※回数券:使ったベース
	合計	1,298,140	円/年	
④平均運賃収入		214.6	円/人	(Ⅱ.運賃収入)÷(②全体利用者数)
⑤評価から除く運賃収入		475,856	円/年	(②対象外_利用者数)×(④平均運賃収入)
⑥評価時の運賃収入		741,774	円/年	(Ⅰ.運賃収入)－(⑤評価から除く運賃収入)
⑦生駒市の負担額		1,704,014	円/年	西畑・有里線:国庫補助金(1,467,000円)含む
⑧生駒市の負担割合		43.5	%	

※回数券について

買ったベース:各地域で販売しているコミュニティバスの回数券綴りの売上金額

使ったベース:使用した回数券の売上金額

注:少数点以下の値があるため表中の数値と合わない場合がある

3.3 北新町線

- ・平成 31 年 4 月から令和 2 年 3 月の 1 年間における運行費用と運賃収入（現金収入、回数券収入（回数券の購入金額））から、評価から除外する病院線、門前線区間分を除外し、評価する。
- ・運行費用は、全体の運行費用（6,206,615 円）に対し、全体運行距離（54.6km）に対する評価区間距離（22.9km）の割合（41.9%）を乗じて算定する。
- ・運賃収入は、全体の運賃収入（1,528,485 円）に対し、全体利用者数（8,424 人）に対する評価区間利用者数（7,204 人）の割合（85.5%）を乗じて算定する。
- ・運行費用に対する生駒市の負担割合を算出した結果、49.7%となる。

	単位	北新町線		備考
		全線	病院・門前線除く区間	
運行日数	日	240	240	
利用者数	人/年	8,424	7,204	病院・門前線除く区間の割合85.5%
運行距離	km	54.6	22.9	病院・門前線除く区間の割合41.9%
①運行費用	円/年	6,206,615	2,600,572	H31.4～R2.3における利用実績
運賃収入②	A.現金	円/年	556,485	475,795 H31.4～R2.3における利用実績
	B.回数券	円/年	972,000	831,060 //
	合計	円/年	1,528,485	1,306,855 (A.現金)+(B.回数券)
③国庫補助金	円/年	0	0	平成31年(令和元年)度の実績
④運賃収入合計	円/年	1,528,485	1,306,855	②運賃収入+③国庫補助金
⑤生駒市の負担額	円/年	4,678,130	1,293,717	④運賃収入合計-①運行費用
⑥生駒市の負担割合	%	75.4%	49.7%	⑤生駒市の負担額÷①運行費用×100%

※病院・門前線除く区間の運行費用は、運行費用(全線)×運行距離の割合
 病院・門前線除く区間の運賃収入は、運行収入(全線)×利用者数の割合

※北新町線 運行距離（1日当たり）

- ① 生駒駅北口⇒奥薬師台⇒生駒駅北口： 2.1 km×1 便=2.1 km
- ② 生駒駅南口⇒奥薬師台⇒生駒駅北口： 2.6 km×8 便=20.8 km
- ③ 生駒駅北口⇒生駒市役所： 0.9 km×8 便=7.2 km
- ④ 生駒市役所⇒生駒市立病院： 1.6 km×5 便=8.0 km
- ⑤ 生駒市役所⇒生駒駅南口： 0.5 km×8 便=4.0 km
- ⑥ 生駒駅南口⇒セイセイビル（門前線）： 4.5 km×1 便=4.5 km
- ⑦ 生駒駅南口⇒山崎新町（門前線）： 4.0 km×2 便=8.0 km

<合計> 54.6 km（評価区間は 22.9km）

注：少数点以下の値があるため表中の数値と合わない場合がある

3.4 萩の台線

- ・平成31年4月から令和2年3月の1年間における運行費用と運賃収入（現金収入、回数券収入（回数券の購入金額））から、評価から除外する4月22日～8月30日までの87日間分を除外し、評価する。
- ・運行費用は、87日間の運行費用を日割り計算し、全体の運行費用から差し引いて算定する。
- ・運賃収入は、87日間の利用者数と1年間の日平均運賃収入から87日間の運賃収入を計算し、全体の収入から差し引いて算定する。
- ・運行費用に対する生駒市の負担割合を算出した結果、68.9%となる。

		萩の台線	単位	備考
①運行日数	全体	240	日/年	
	対象外	87	日	4月22日～8月までの運行日(87日間)
	評価日数	153	日/年	(全体)－(対象外)
②利用者数	全体	6,686	人/年	
	対象外	2,510	人/87日	4月22日～8月までの運行日における利用者数
	評価人数	4,176	人/年	(全体)－(対象外)
③運行費用	全体	6,117,615	円/年	平成31年(令和元年)度における利用実績
	評価費用	3,899,980	円/年	全体の運行費用×(153日/240)
Ⅰ.運賃収入 (H31.4～R2.3)	A.現金	203,060	円/年	
	B.回数券	1,494,000	円/年	※回数券:買ったベース
	合計	1,697,060	円/年	
Ⅱ.運賃収入 (H31.4～R2.3)	A.現金	203,060	円/年	
	B.回数券	1,087,050	円/年	※回数券:使ったベース
	合計	1,290,110	円/年	
④平均運賃収入		193.0	円/人	(Ⅱ.運賃収入)÷(②全体利用者数)
⑤評価から除く運賃収入		484,322	円/年	(②対象外.利用者数)×(④平均運賃収入)
⑥評価時の運賃収入		1,212,738	円/年	(Ⅰ.運賃収入)－(⑤評価から除く運賃収入)
⑦生駒市の負担額		2,687,241	円/年	
⑧生駒市の負担割合		68.9	%	

※回数券について

買ったベース:各地域で販売しているコミュニティバスの回数券綴りの売上金額

使ったベース:使用した回数券の売上金額

注:少数点以下の値があるため表中の数値と合わない場合がある

3.5 光陽台線

- ・平成31年4月から令和2年3月の1年間における運行費用と運賃収入（現金収入、回数券収入（回数券の購入金額））から、評価から除外する病院線区間分を除外し、評価する。
- ・運行費用は、全体の運行費用（11,643,818円）に対し、全体運行距離（78.6km）に対する評価区間距離（49.5km）の割合（63.0%）を乗じて算定する。
- ・運賃収入は、全体の運賃収入（6,582,689円）に対し、全体利用者数（35,679人）に対する評価区間利用者数（33,143人）の割合（92.9%）を乗じて算定する。
- ・運行費用に対する生駒市の負担割合を算出した結果、16.6%となる。

		単位	光陽台線		備考
			全線	病院線除く区間	
運行日数		日	240	240	
利用者数		人/年	35,679	33,143	病院線除く区間の割合92.9%
運行距離		km	78.6	49.5	病院線除く区間の割合63.0%
①運行費用		円/年	11,643,818	7,335,605	H31.4～R2.3における利用実績
運賃収入②	A.現金	円/年	4,158,689	3,863,422	H31.4～R2.3における利用実績
	B.回数券	円/年	2,424,000	2,251,896	〃
	合計	円/年	6,582,689	6,115,318	(A.現金) + (B.回数券)
③国庫補助金		円/年	0	0	平成31年(令和元年)度の実績
④運賃収入合計		円/年	6,582,689	6,115,318	②運賃収入+③国庫補助金
⑤生駒市の負担額		円/年	5,061,129	1,220,287	④運賃収入合計－①運行費用
⑥生駒市の負担割合		%	43.5%	16.6%	⑤生駒市の負担額÷①運行費用×100%

※病院線除く区間の運行費用は、運行費用(全線)×運行距離の割合
 病院線除く区間の運賃収入は、運行収入(全線)×利用者数の割合

※光陽台線 運行距離（1日当たり）

- ①生駒駅南口⇒光陽台中央公園⇒生駒駅北口：4.5km×11便＝49.5km/日
- ②生駒駅北口⇒生駒市役所：0.9km×12便＝10.8km/日
- ③生駒市役所～生駒市立病院：1.6km×8便＝12.8km/日
- ④生駒市役所⇒生駒駅南口：0.5km×11便＝5.5km
- ＜合計＞78.6km/日（評価区間は49.5km）

注：少数点以下の値があるため表中の数値と合わない場合がある