

## 生駒市地域公共交通総合連携計画の自己評価について

生駒市では、平成23年(2011年)3月に「生駒市地域公共交通総合連携計画」を策定し、当該計画にもとづき様々な検討を行い、施策を実施してきました。当該計画は、本年(2021年)3月に計画期間を終了することから、生駒市地域公共交通活性化協議会では、この10年間を振り返り、別紙のとおり計画の考え方や施策、運用について自己評価を行いました。その中で、できた施策等も多くありましたが、十分にできなかったことも残されていることから、次の計画である「生駒市地域公共交通計画」において、今後も継続的に検討を進めていきます。

【1. 連携計画における考え方に関する評価について】

大項目	小項目	評価結果	評価結果に対する意見と今後の方向性
I)市民の生活の質の向上	1 公共交通空白地帯に対する公共交通サービスの提供 ⇒公共交通空白地帯に対して、公共交通サービスを提供するという考え方は妥当であったかどうか。	A	・生駒市の地域公共交通に対する考えに則り、市民の日常生活に必要な活動が支障なく行えるよう、必要な施策を検討し、実現できた施策もあることから、妥当であったと考えられる。
	2 公共交通サービスを提供すべき地区の住民の活動機会の確保 ⇒公共交通サービスを提供し、活動機会（買い物、通院等）を確保する（生活の質の向上を図る）という考え方は妥当であったかどうか。	A	・公共交通サービスを提供すべき地区を抽出し、コミュニティバスの導入並びに継続運行を続けており、それらの地区において住民の活動機会の確保ができたことから、妥当であったと考えられる。
II)公共交通サービス提供地区、優先順位の設定方法の検討	3 公共交通サービスを導入する地区の選定方法 ⇒地区を選定するための指標として、「高齢化率（75歳以上人口）」「地形の急峻さ」「駅やバス停までの距離」「各地区の自治会からの要望」等を基準としていたが、その考え方は妥当であったかどうか。	A	・地区の選定とその優先順位の決定は、客観的な評価指標による評価と、地元の意向も踏まえたものであり、市民の日常生活に必要な活動を保障していく必要性の高い地区が選定され、その上位地区から公共交通サービスの提供検討をしてきたことから、選定方法の考え方は妥当であったと考えられる。
	4 公共交通サービスを導入する地区の優先順位決定 ⇒公共交通サービスを導入する地区の優先順位決定にかかる指標として、「高齢化率（75歳以上人口）」「地形の勾配」「公共交通族人口」「外出をあきらめた人の割合」等を基準に決定したが、その考え方は妥当であったかどうか。	A	
	5 公共交通サービス提供地区における対応方針の検討について ⇒公共交通サービス提供地区における対応方針の検討（地域特性・課題を分析したうえで、提供内容・提供時期等を検討）が妥当であったかどうか。	B	・地区の特性に応じてコミュニティバスのダイヤや運行経路を検討できたことから、概ね妥当であったと考えられる。
III)公共交通サービスの提供ルール	6 公共交通サービスを提供するにあたっての費用負担の考え方 ⇒公共交通サービスを提供するにあたり、市だけが費用を負担するのではなく、利用者・沿線住民も負担するという考え方が妥当であったかどうか。	B	・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が、市民一人ひとりの公共交通に対する意識を高めるとともに、財源の制約の中で持続可能な仕組みを確立するという観点において、概ね妥当であったと考えられる。 ・引き続き、将来にわたり持続していくための費用負担の考え方を検討していく必要がある。
	7 利用者・沿線住民と市の負担割合（評価基準）の評価方法 ⇒公共交通サービスを提供するにあたり、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）から補助し、協力を得ることとした。その補助を受ける金額は、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という考え方は妥当であったかどうか。	A	・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り、各路線の評価を行う際に具体的な「収支率」を指標として毎年度評価を行うことは、PDCAサイクルの観点から妥当であったと考えられる。 ・なお、今年度はコロナ禍として評価を実施しないこととしたが、今後、適切な評価方法を検討していく必要がある。

A：十分できた、又は十分妥当であった B：概ねできた、又は概ね妥当であった C：ある程度できた、又はある程度妥当であった D：あまりできなかった、又はあまり妥当ではなかった E：全くできなかった、又は全く妥当ではなかった

【2. 連携計画に基づいて実施してきた施策に関する評価について】

大項目	小項目	評価結果	評価結果に対する意見と今後の方向性
IV)公共交通サービス提供地区における対応方針	8 公共交通サービス提供地区における対応方針 ⇒公共交通サービスを提供すべき地区において、対応方針の検討ができたかどうか。	B	<ul style="list-style-type: none"> <li>連携計画に示されている、公共交通サービスを提供すべき候補地区のうち、4地区（本町、南、北新町、萩の台）に関して、対応方針の検討を行い、コミュニティバスについて実証運行及び本格運行を実施した。</li> <li>その他の候補地区（高山、北田原、桜ヶ丘、鹿ノ台、菜畑、真弓）については、候補地区の現状（地区特性、課題等）を把握し、地区に応じた公共交通サービスの提供内容の対応方針の整理を行った。【公共交通計画：事業①への引継ぎ事項】</li> </ul>
V)コミュニティバスの運行	9 住民の活動機会の確保 ⇒公共交通サービスを提供すべき地区において、市民（特に高齢者）の活動機会（買い物、通院など）を確保し、生活の質の向上を図ることができたかどうか。	B	<ul style="list-style-type: none"> <li>本町、南、北新町、萩の台地区については、コミュニティバスを導入することができ、その結果、住民の活動機会の確保に寄与できたと考えられる。</li> <li>その他の候補地区（高山、北田原、桜ヶ丘、鹿ノ台、菜畑、真弓）における公共交通サービス提供内容（活動機会を確保するための方策）については、様々な対応方針の検討は行ったが、具体的なサービスの提供を実施するには至らなかったため、引き続き、活動機会の確保及び生活の質の向上に向けた検討を行う。【公共交通計画：事業①への引継ぎ事項】</li> </ul>
VI)評価基準の設定	10 評価基準（生駒市の負担する割合）の設定 ⇒公共交通サービスを提供するにあたり、生駒市および利用者・沿線住民が負担すべき費用の割合（評価基準）の検討ができたかどうか。	B	<ul style="list-style-type: none"> <li>継続的な運行を図るため、コミュニティバスの評価基準について検討を行い、生駒市の負担割合が70%を満たす（下回る）こととした。</li> <li>今後も持続的なサービス提供に向けて、現在の評価指標や評価基準について見直しを行う必要がある。【公共交通計画：事業①への引継ぎ事項】</li> </ul>

【3. 連携計画の円滑な運用に関する評価について】

大項目	小項目	評価結果	評価結果に対する意見と今後の方向性
VII)公共交通の利用促進	11 公共交通の利用促進策について ⇒利用促進策として、PR（広報）、利用案内の作成、商業施設等の優待策などの検討ができたかどうか。	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>萩の台地区において、令和2年12月より乗降方法の変更（自由乗降方式の採用）、ダイヤの変更（利用の少ない昼間の便を夕方の便に移行）を実施した。また、商業施設とのタイアップ、ピンポイント広報の実施について、引き続き協議・検討していく必要がある。</li> <li>【公共交通計画：事業⑩・⑫～⑰への引継ぎ事項】</li> </ul>
	12 路線バス、鉄道、タクシー等との連携に関する検討 ⇒鉄道や路線バス・コミュニティバス・タクシー等との接続、ダイヤに関する相互の情報提供（例、鉄道車内における路線バスの乗り場・行き先案内）など検討ができたかどうか。	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用促進の一環として、鉄道ダイヤに合わせたコミュニティバスの検討が実施できた。</li> <li>引き続き、各事業者・関係者との情報共有を深め、検討を進めていく。【公共交通計画：事業⑨・⑫への引継ぎ事項】</li> </ul>
	13 市民の協力による利用増進策の検討 ⇒市民に「公共交通は他人事ではなく、みんなで守り・利用する」という意識を涵養し、既存の公共交通機関とコミュニティバス等地域公共交通との連携について、持続可能な公共交通体系の構築を目指していたが、市民の協力を得て、公共交通の採算性を向上させることができたかどうか。	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニティバスを導入している地区では、自治会における利用促進等の取り組みがある程度できた。</li> <li>一方、市民の協力による利用促進・増進策については、検討の余地がある。生駒市民約12万人が年1往復バスを利用するだけで、公共交通を維持することに大いに貢献できることから、より市民に利用してもらえるような利用促進策について、引き続き検討する必要がある。（運賃200円の場合、年間約4,800万円の収入を得ることが可能となる）【公共交通計画：事業⑩・⑭～⑰への引継ぎ事項】</li> </ul>

【3. 連携計画の円滑な運用に関する評価について】

大項目	小項目	評価結果	評価結果に対する意見と今後の方向性
Ⅷ)公共交通サービス提供内容の検討	14 既存バスの再編を含めた総合的な公共交通体系の検討 ⇒既存路線バスのルート変更、南北・東西方向への移動など総合的な公共交通体系の検討ができたかどうか。	C	・既存路線バスのルート変更、南北・東西方向への移動のしやすさなどの議論をある程度実施できた。具体的な対策等には至らなかったため、引き続き検討していく必要がある。【公共交通計画：事業⑥への引継ぎ事項】
	15 乗継利便性の検討 ⇒待ち環境、乗継運賃の割引サービスの検討など、利便性向上に向けて検討ができたかどうか。	C	・近鉄線との乗継ぎについて、ある程度検討できた。(災害時に発生したダイヤ変更への対応を実施) ・しかし、待ち環境や乗継運賃の割引サービスなどの利便性向上策については検討の余地があり、今後は、他市で実施されている施策などを参考にするなどの対応が必要である。【公共交通計画：事業⑨への引継ぎ事項】
	16 公共交通結節点までの移動手段の検討 ⇒自宅から公共交通結節点(バス停や駅)までの移動手段の検討ができたかどうか。	C	・公共交通結節点(バス停や駅)までの移動手段の確保については、ある程度検討できた。今後、引き続き他市で実施している施策等を参考にするなど対応していく必要がある。【公共交通計画：事業⑥への引継ぎ事項】
	17 地域独自で考えた公共交通に関する計画の実践に向けた技術的な支援 ⇒地域独自で考えた計画(地域自ら公共交通の運行計画を検討するなど)が実践できるよう、協議会として技術的な支援(助言等)ができたかどうか。	B	・地域に関する課題(例) あすか野地区における路線バスの運行)について検討を行い、計画が実施できるよう、協議会として技術的な支援ができた。 ・また、現在、鹿ノ台地区において、地区自ら運行計画の検討を行っていることから、計画が実施できるよう、引き続き技術的な支援を行っていく。 【公共交通計画：事業⑩への引継ぎ事項】
Ⅸ)公共交通以外のサービスとの連携検討	18 公共交通以外のサービス提供における検討 ⇒公共交通以外のサービス(福祉施策や買い物サービスなどとの連携や、移動販売車や宅配システム、ネットスーパー等の活用)の検討ができたかどうか	D	・主に公共交通サービスの内容について検討していたため、公共交通サービス以外の内容についても今後、検討する必要がある。【公共交通計画：事業④への引継ぎ事項】、<提案事項：商業施設とタイアップした買い物専用バスの導入検討>
Ⅹ)主な活動拠点への公共交通サービスの提供に関する検討	19 着地側の公共交通サービスの評価(分析) ⇒着地(活動拠点)までの移動(大きな乗換抵抗などがなくスムーズに目的地まで公共交通で行くことができるか)や着地側での移動(駅やバス停から活動拠点までの移動)についての評価(分析)ができたかどうか。	B	・「ISTA はばたき」や「阪奈中央病院等の医療施設」を対象とした、着地側の公共交通サービスの評価を検討(分析)した。
	20 問題点の抽出、検討すべき課題の整理 ⇒着地側の公共交通サービスの現状評価(分析)をするにあたっての問題点の抽出や検討すべき課題が整理できたかどうか。	B	・「ISTA はばたき」や「阪奈中央病院」を対象とした評価(分析)を行い、問題点を抽出した。
	21 着地側で提供すべきサービス水準の検討 ⇒問題点の抽出、検討すべき課題を整理し、着地側で提供すべきサービス水準の検討ができたかどうか。	D	・検討すべき課題の整理及び、今後の方向性(着地側で提供すべきサービス水準の内容)について検討していく必要がある。 ・今後、検討すべき課題を抽出し、着地側で提供すべきサービス水準の内容について検討していく必要がある。【公共交通計画：事業③・⑥・⑦への引継ぎ事項】
Ⅺ)進行管理および適切な評価の実施	22 定期的な評価(見直し)の実施 ⇒常に進行状況や実証運行の実施状況を把握するとともに、評価項目を定めて定期的に実施状況を評価し、必要に応じて地域公共交通総合連携計画を見直しが見えたかどうか。	B	・進行状況や実証運行の実施状況を把握するとともに、評価項目を定めて定期的に実施状況を評価した。