

公共交通サービスの評価指標の検討

1. 公共交通サービスの評価指標の検討

(事業①：公共交通サービスの新規運行や運行継続の水準の検討の「本市が提供する公共交通サービスの評価指標の検討」)

現在の公共交通サービス(たけまる号)の評価指標と評価基準では、生駒市の負担割合の上限が70%以下となるように下記の(1)~(3)を講じ、それでも評価基準を満たさない場合は、運行のサービス内容の見直し(活動機会を保障できる範囲内で運行日を減らす等)を検討することになっている。

この考えは、連携計画に従ったものである。(地域公共交通計画においても、この考え方を引き継いでいる)。

<たけまる号の評価指標と評価基準>

■生駒市の負担割合の上限が70%以下

<評価基準を満たすように講じる内容>

- (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PR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、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。
- (3)運行形態を見直し費用の低減を図る。

<評価基準を満たさない場合>

・速やかに対応方針を検討し、活動機会を保障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等、必要な公共交通サービスを確保する方法を検討する。

しかしながら、昨今の高齢ドライバーの増加やCOVID-19(新型コロナウイルス)の影響等により運賃収入の見通しが厳しく、一部の路線では行政負担割合が7割を超過する可能性が出てきている。

そこで、行政負担割合以外の指標を新たに検討し、市民の活動機会の保障に向けて複合的に評価できる運用ルールを検討する。

A. 行政負担割合以外の新たな評価指標の案

- ・原則として、最も優先される評価指標は“生駒市の負担割合”とする。
- ・新たな評価指標は、生駒市の負担割合が7割を超過した路線について、生駒市が公共交通サービス（たけまる号）を提供することの趣旨に合致しているかを追加的に評価するためのものとする。
- ・新たな評価指標では、主に該当路線の使われ方を分析する。評価基準以上であれば、サービスレベルを大きく変えずに運行を継続する。ただし、新たな評価指標によって運行を継続するのは、連続2年までとする。

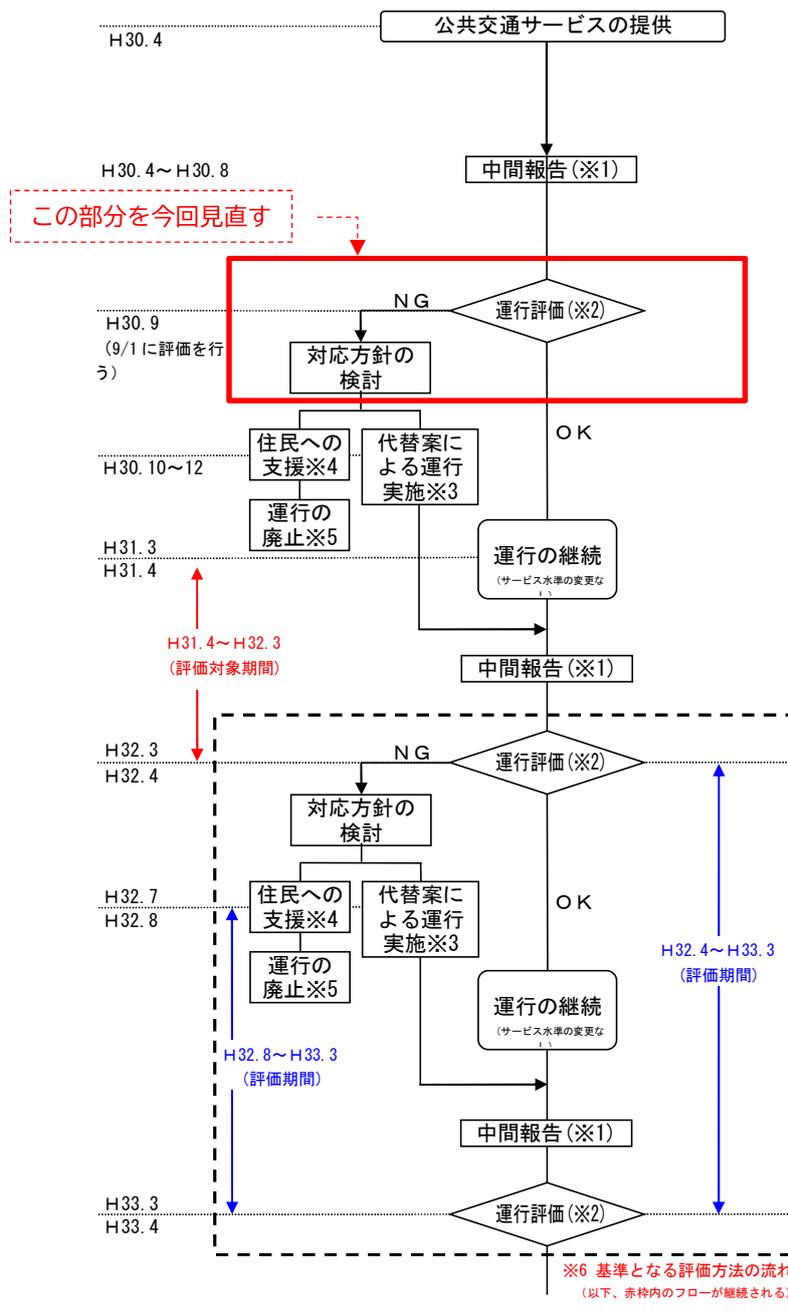
表 1-1 新たな評価指標の案

視点	評価指標の例	使用するデータ
マイカーを保有していない人の活動機会の保障に貢献している	① 沿線人口に対する利用者数の割合 ・沿線人口は、年齢計または75歳以上人口を想定 [基準値の例] 現状維持（前年の数値を下回らない）	・輸送実績データ ・人口データ
利用者ニーズがある	② ダイヤ別利用者数の状況 [基準値の例] 毎便1.0人以上	・輸送実績データ
	③ バス停間通過人員の状況 ・乗合として2人以上の利用があるか。 [基準値の例] バス停間通過人員2.0人以上のバス停区間がある	・輸送実績データ
買い物や通院の活動機会の保障に貢献している	④ 買い物先や通院先の最寄りバス停の利用状況 [基準値の例] 現状維持（前年の数値を下回らない）	・輸送実績データ
公共交通の維持に対する地域の熱意や協力度合い	⑤ 沿線住民主体の利用促進活動の状況 ・自治会で回数券を購入している（金銭面で地域が負担している） ・自治会集会で公共交通を議題にした回数 ・自治会加入者へ利用の呼びかけ回数 ・バス停の美化清掃活動の回数 等 [基準値の例] 活動の有無	・地元自治会等へのヒアリング

B. 運用ルールの見直し案

<現在の運用ルール・フロー> (平成30年度第4回協議会資料より抜粋)

評価基準の運用ルール (検討プロセスとタイムスケジュール)



※1
適宜利用状況を確認し、住民との協働により改善策を検討
・住民に利用状況を周知し、利用を促す
・実行可能な改善策 (停留所位置の変更等) を検討し、実施する。

※2
評価対象期間における運行評価を行う。評価対象期間は1年間とするが、短い期間での評価になった場合は、季節変動等を加味して利用実績を補正するなど工夫を行う。
また、運行評価は月毎に行い、利用状況を確認し、対応方針の検討に反映する。

※3
新たな代替案で運行を実施する場合は、以下に示す流れで検討を進めることとする。
・実態調査によるサービス内容の検証 (必要に応じてアンケート調査、ヒアリング調査等を実施する。提供している公共交通サービス内容が活動機会に対応しているかを検証し、代替案を検討するための判断材料を得る。)
・代替案の検討・設定 } おおよそ3~4ヵ月間の時間を要する
・運行計画の具体化
・運輸局への届出
・代替案における運行の実施

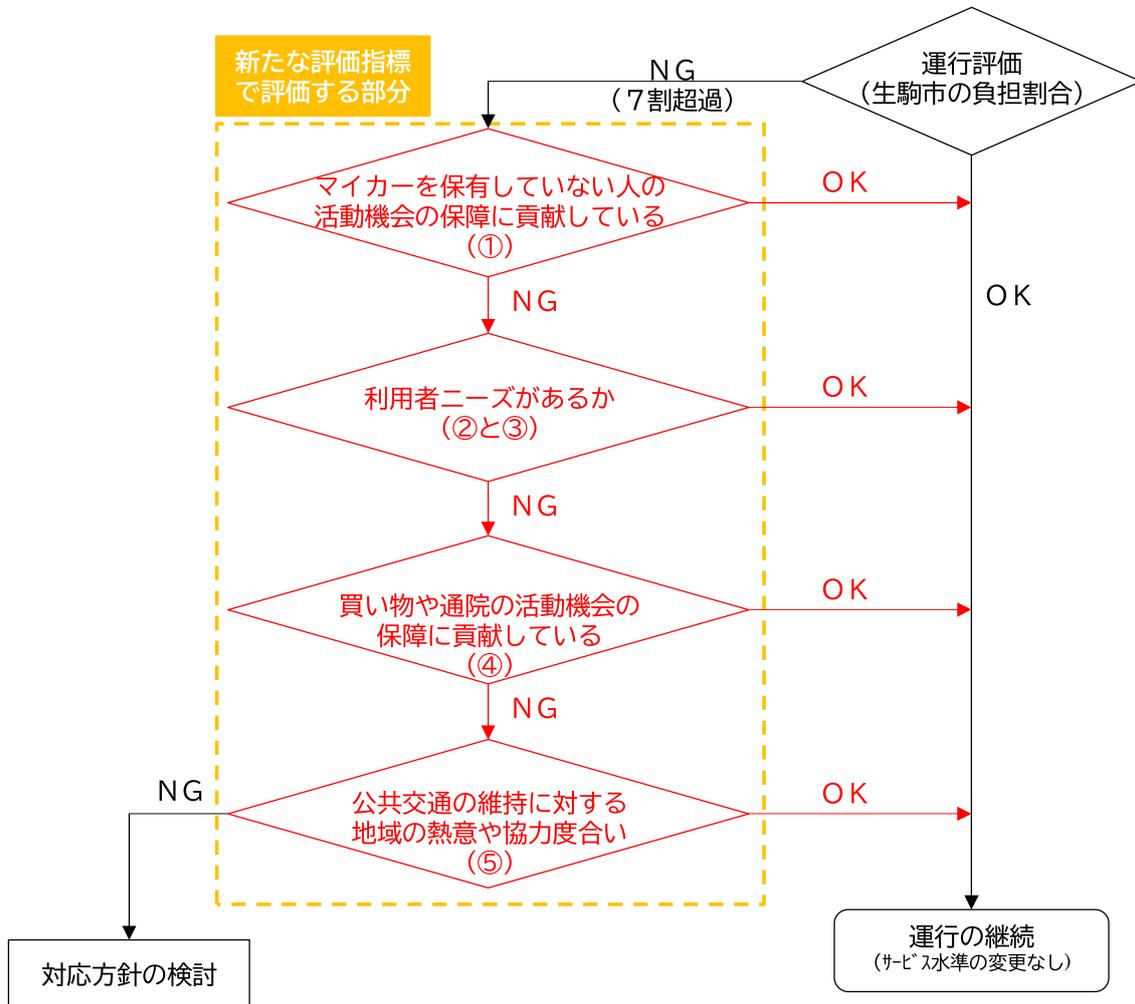
※4
公共交通サービスによる支援ではなく、他の方法による支援策の検討を市に要請する。

※5
公共交通サービスによる支援以外の支援策が決まり次第、現行の公共交通サービスを廃止する。廃止する場合は、新たな計画に円滑に移行できるよう、速やかに手続きを行う。

※6
評価期間を4月~翌3月として運行評価を行った結果、評価基準を満たす場合は運行の継続、満たさない場合は、対応方針を検討することとする。
必要に応じて中間評価を行い、サービス水準を変更する場合は新たな代替案を検討し、速やかに運輸局に届出を行う。
新たな代替案で運行を実施した場合の評価期間については、運行実施時期から3月までの期間とする。(評価方法は※2と同様に実施する。)

Ex.) H32.8 に新たな代替案で運行開始した場合、H33.3 までの8ヵ月間を評価期間とする。

<前ページの赤枠部分>



※運行のサービス内容の見直し（他の公共交通サービスへの転換も含む）
→活動機会を保障できる範囲内で、例えば、乗合タクシーでの運行などを検討する

参考

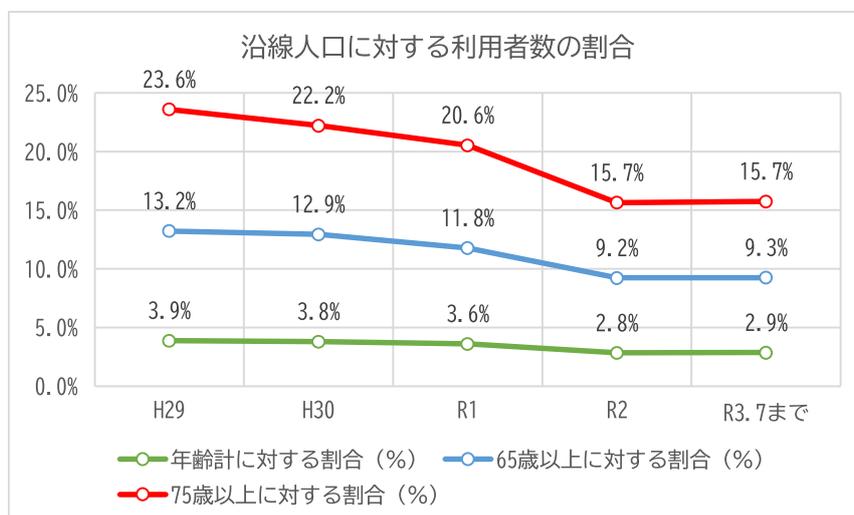
<新たな評価指標：令和元年度門前線でのケーススタディ>

①沿線人口に対する利用者数の割合

<令和元年度の評価：平成30年度からの比較>

- ・沿線人口（年齢計）は微減しているが、利用者数の減少度合いのほうが大きく、沿線人口に対する割合は少し低下している。（基準値例に満たない）
- ・65歳以上や75歳以上の人口はほぼ横ばい傾向だが、利用者数は減少しており、沿線人口に対する割合は低下している。（基準値例に満たない）

表 1-2 沿線人口に対する利用者数の割合



			H29	H30	R1	R2	R3.7まで
利用者数	(人/年)		36,873	36,446	32,712	25,657	8,814
	(人/日)		151.1	149.4	136.3	106.9	108.8
運行日数	(日)		244	244	240	240	81
人口	年齢計	(人)	3,902	3,935	3,778	3,775	3,809
	65歳以上	(人)	1,142	1,154	1,158	1,160	1,175
	75歳以上	(人)	640	672	663	683	691
年齢計に対する割合		(%)	3.9%	3.8%	3.6%	2.8%	2.9%
65歳以上に対する割合		(%)	13.2%	12.9%	11.8%	9.2%	9.3%
75歳以上に対する割合		(%)	23.6%	22.2%	20.6%	15.7%	15.7%

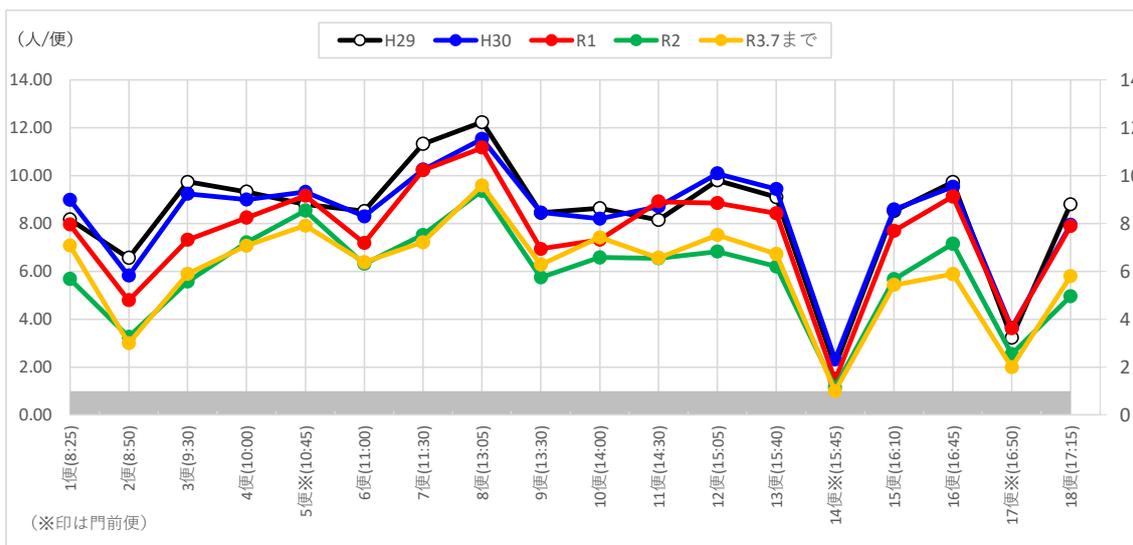
※沿線人口は、本町、山崎新町、仲之町、元町2丁目、門前町の人口（住民基本台帳人口）を集計。

②ダイヤ別利用者数の状況

<令和元年度の評価>

- ・全てのダイヤにおいて、毎便1.0人以上の利用がある。(基準値例を満たしている)

表 1-3 ダイヤ別利用者数



R3ダイヤ	H29	H30	R1	R2	R3.7まで
1便(8:25)	8.17	8.99	7.96	5.69	7.09
2便(8:50)	6.57	5.82	4.80	3.27	3.00
3便(9:30)	9.74	9.24	7.32	5.57	5.90
4便(10:00)	9.32	9.00	8.25	7.21	7.07
5便※(10:45)	8.80	9.32	9.15	8.54	7.91
6便(11:00)	8.52	8.30	7.19	6.32	6.38
7便(11:30)	11.33	10.25	10.23	7.53	7.22
8便(13:05)	12.23	11.54	11.17	9.37	9.59
9便(13:30)	8.45	8.46	6.94	5.75	6.28
10便(14:00)	8.64	8.20	7.32	6.58	7.42
11便(14:30)	8.15	8.71	8.91	6.55	6.57
12便(15:05)	9.80	10.09	8.85	6.83	7.52
13便(15:40)	9.10	9.44	8.43	6.20	6.73
14便※(15:45)	2.03	2.32	1.45	1.16	1.00
15便(16:10)	8.52	8.58	7.69	5.68	5.43
16便(16:45)	9.73	9.53	9.13	7.16	5.89
17便※(16:50)	3.23	3.64	3.63	2.55	2.00
18便(17:15)	8.80	7.95	7.89	4.96	5.80
平均	8.40	8.30	7.57	5.94	6.05
1未満の便数	0	0	0	0	0

※上表に掲載している時刻は、R3 現在の始発バス停での出発時刻である。

③バス停間通過人員の状況

<令和元年度の評価>

- ・1便あたりのバス停間通過人員は、全ての区間で1.0人/便以上の運行であった。
(基準値例を満たしている)

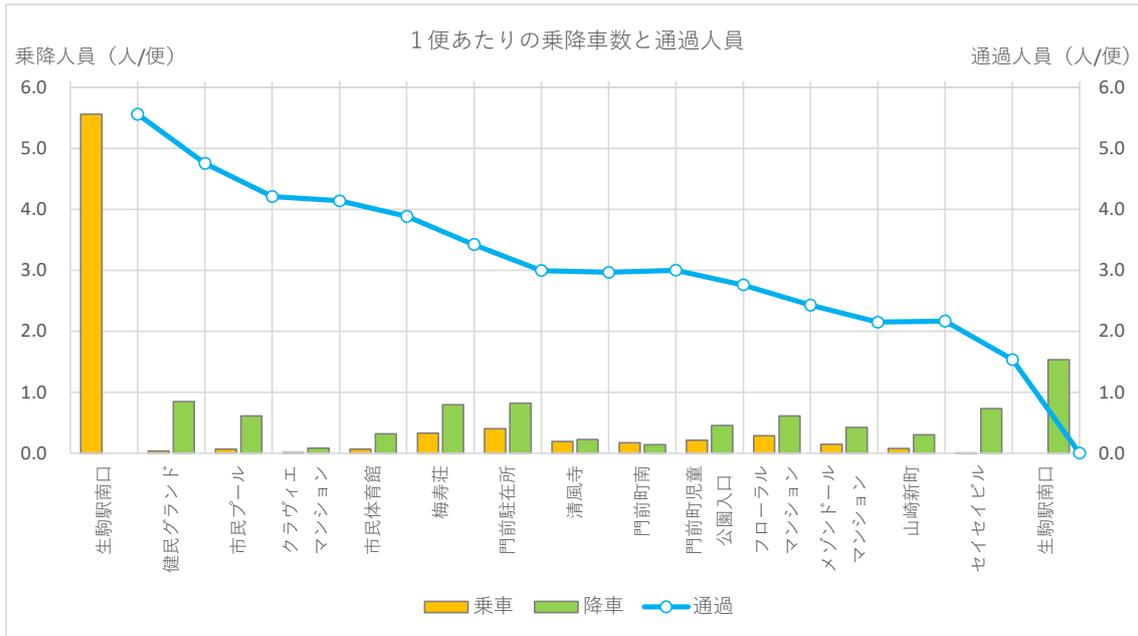


図 1-1 1便あたりのバス停間通過人員 (令和元年度)

④買い物先や通院先の最寄りバス停の利用状況

<令和元年度の評価：平成30年度からの比較>

- ・買い物先や通院先の最寄りバス停である「生駒駅南口」は、微細ではあるが平成30年度よりも減少している。(基準値例に満たない)

・買い物先の最寄りバス停 <生駒駅南口>

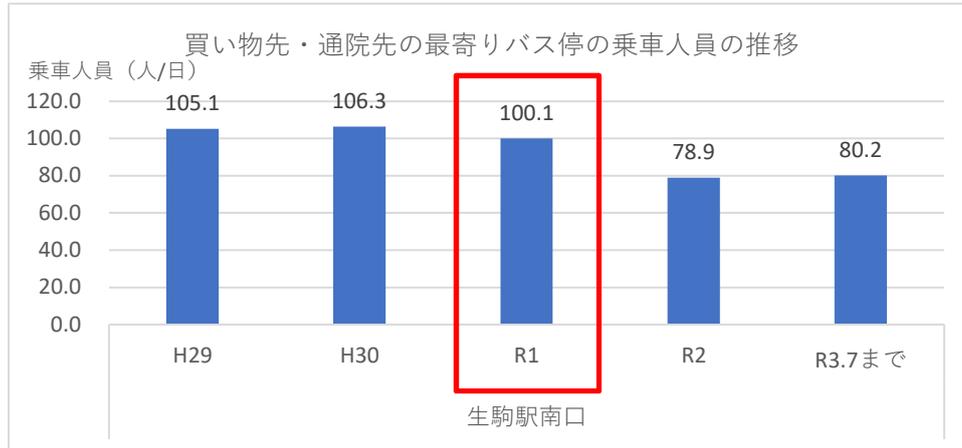


図 1-2 生駒駅南口バス停の乗車人員