

公共交通サービスの評価指標の検討

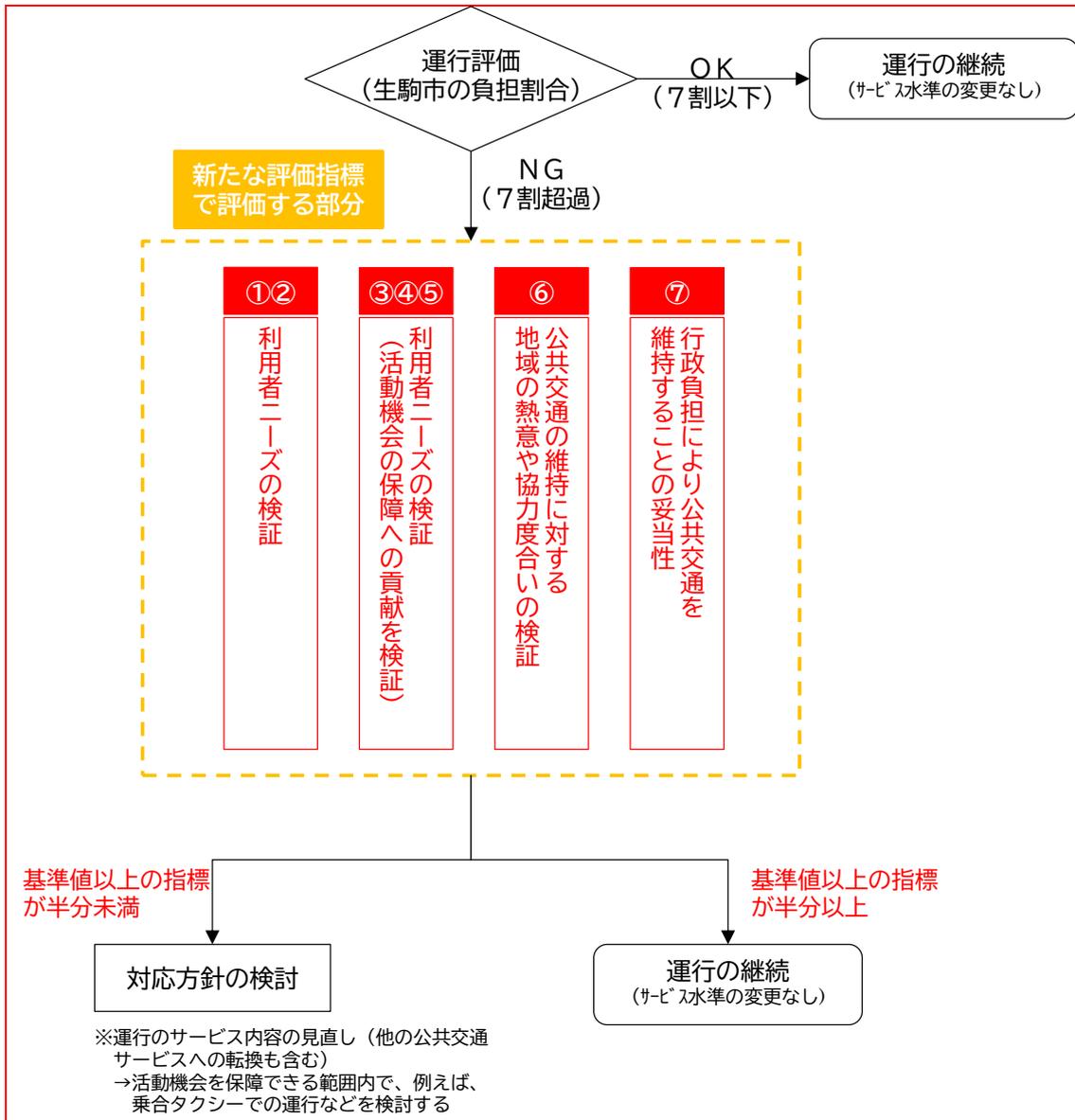
令和3年度第3回協議会での議論を踏まえ、行政負担割合以外の新たな評価指標の案（下表の1）を検討した。しかし、多くの指標が利用者数との相関が高いため、生駒市負担割合が7割を超える＝新たな評価指標案も基準値を満たさない可能性が高く、これらは市民の活動機会の保障に向けて複合的に評価できる運用ルールとはいえない。

そのため、新たに地域公共交通の多面的な効果をはかる評価指標として、⑦クロスセクター効果による分析等を追加して、次年度も継続して検討・協議することとする。

表1 新たな評価指標の案

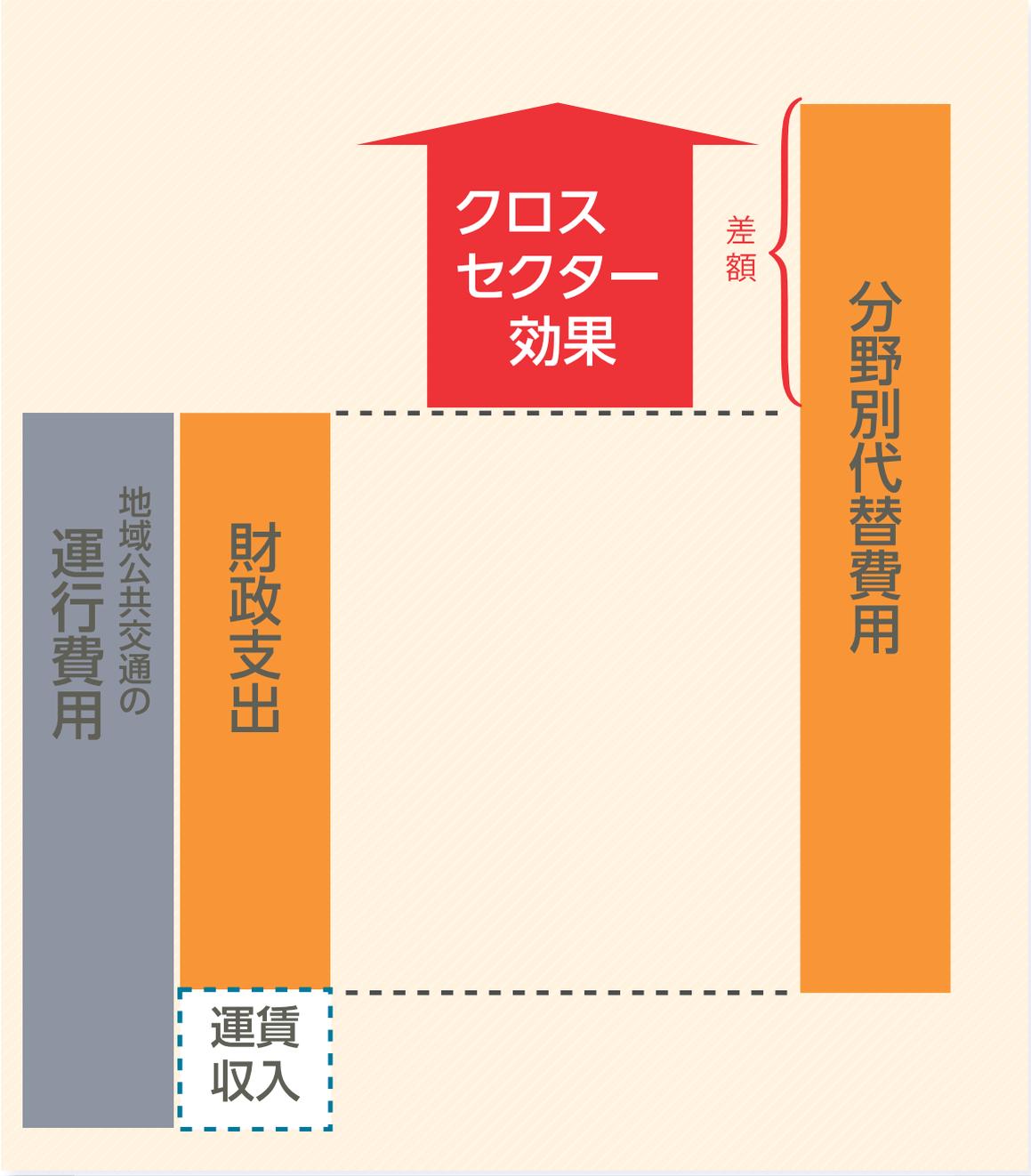
視点	評価指標の例	使用するデータ
利用者ニーズがある	① 沿線人口に対する利用者数の割合 [基準値] 沿線人口の前年比を下回らない	・ 輸送実績データ ・ 人口データ
	② 1便あたり利用者数の状況 [基準値] 沿線人口の前年比を下回らない	・ 輸送実績データ ・ 人口データ
（活動機会の保障に貢献している）	③ 買い物先や通院先の最寄りバス停の利用状況 [基準値の例] 評価対象バス停の前年比が、沿線人口の前年比を下回らない	・ 輸送実績データ ・ 人口データ
	④ 公共交通族のバス利用率 [基準値の例] 前年度もしくは過年度実績を下回らない	・ 輸送実績データ ・ 人口データ ・ R2 住民アンケート
	⑤ バスを使った外出日数の状況 [基準値の例] 前年度もしくは過年度実績を下回らない	・ 利用者アンケート
公共交通の維持に対する地域の熱意や協力度合い	⑥ 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
行政負担により公共交通を維持することの妥当性	⑦ クロスセクター効果※による分析 ※地域公共交通を廃止した時に追加的に必要となる多様な行政部門の分野別代替費用と、運行に対して行政が負担している財政支出を比較することにより把握できる地域公共交通の多面的な効果。	・ 輸送実績データ ・ 人口データ ・ 関係部局へのヒアリング 等

※赤字部分は、第3回協議会資料から追加・更新した箇所



※赤字部分は、第3回協議会資料から追加・更新した箇所

地域公共交通の クロスセクター効果のイメージ



出典：国土交通省近畿運輸局. 「地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？」より一部抜粋



クロスセクター効果の算定について(例)

通院に利用されているバス路線が廃止

通院に利用されているバス路線が廃止される場合には、病院までの送迎サービスを検討する必要があります。



通院のためのタクシー券配布 [円/年]

$$\begin{aligned} &= \text{バスを利用して通院しているタクシー券配布対象者数 [人/日]} \\ &\times \text{1人1回当たりタクシー券配布費用 [円/人回]} \\ &\times 2 \text{ (1往復)} \times \text{日数 [日/年]} \\ &\quad - \text{現在実施している通院のためのバス利用補助対策費 [円/年]} \end{aligned}$$

買物に利用されているバス路線が廃止

同様に、買物に利用されているバス路線が廃止される場合には、商業施設までの運行事業の実施を検討する必要があります。



買物のためのタクシー券配布 [円/年]

$$\begin{aligned} &= \text{バスを利用して買物しているタクシー券配布対象者数 [人/日]} \\ &\times \text{1人1回当たりタクシー券配布費用 [円/人回]} \\ &\times 2 \text{ (1往復)} \times \text{日数 [日/年]} \\ &\quad - \text{現在実施している買物でのバス利用補助対策費 [円/年]} \end{aligned}$$