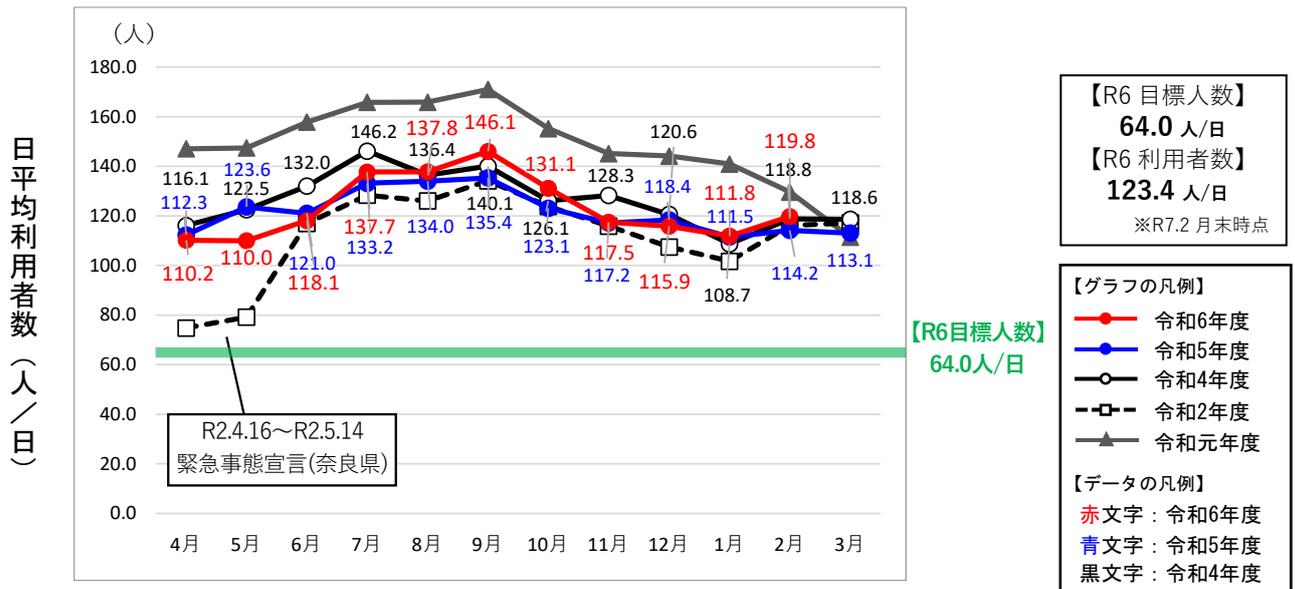


### 1. 光陽台線におけるコミュニティバスの利用者数（乗車人数）及び運賃収入の推移

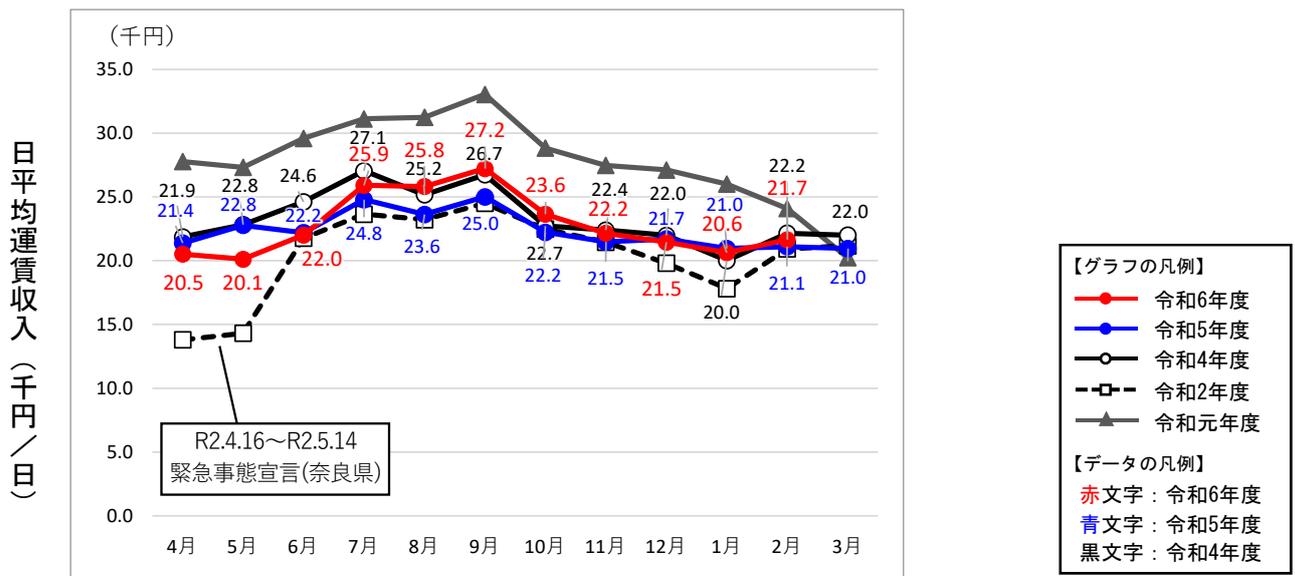
・利用者数（日平均利用者数）は、令和2年4月及び5月は新型コロナウイルスによる外出自粛の影響により大きく減少したが、緊急事態宣言が解除された令和2年6月以降は一部回復し、季節変動等の影響による増減を繰り返しつつ利用者数を維持している。令和6年4月以降は9月までは増加傾向にあったが10月以降は減少しており、令和6年11月以降は前年同月と同程度である。

・運賃収入(日平均運賃収入)は、令和6年4月以降は9月までは増加傾向にあったが10月以降は減少しており、令和6年11月以降は前年同月と同程度である。

【月別の1日あたりの平均利用者数の推移】



【月別の1日あたりの平均運賃収入の推移】

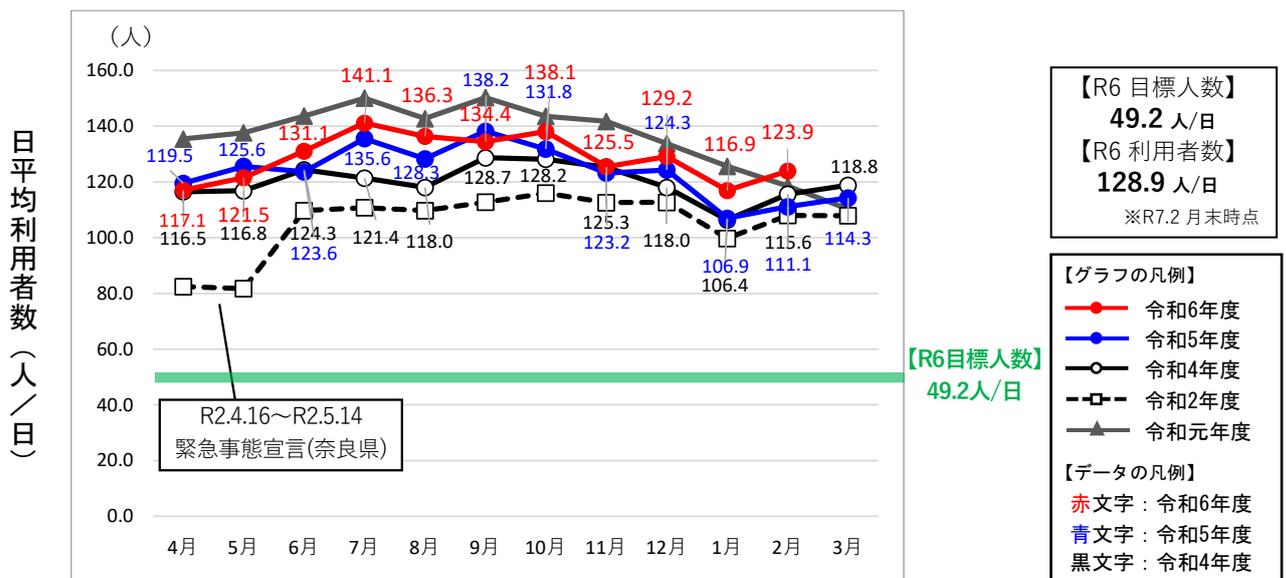


※運賃収入＝現金収入＋回数券（使った金額）

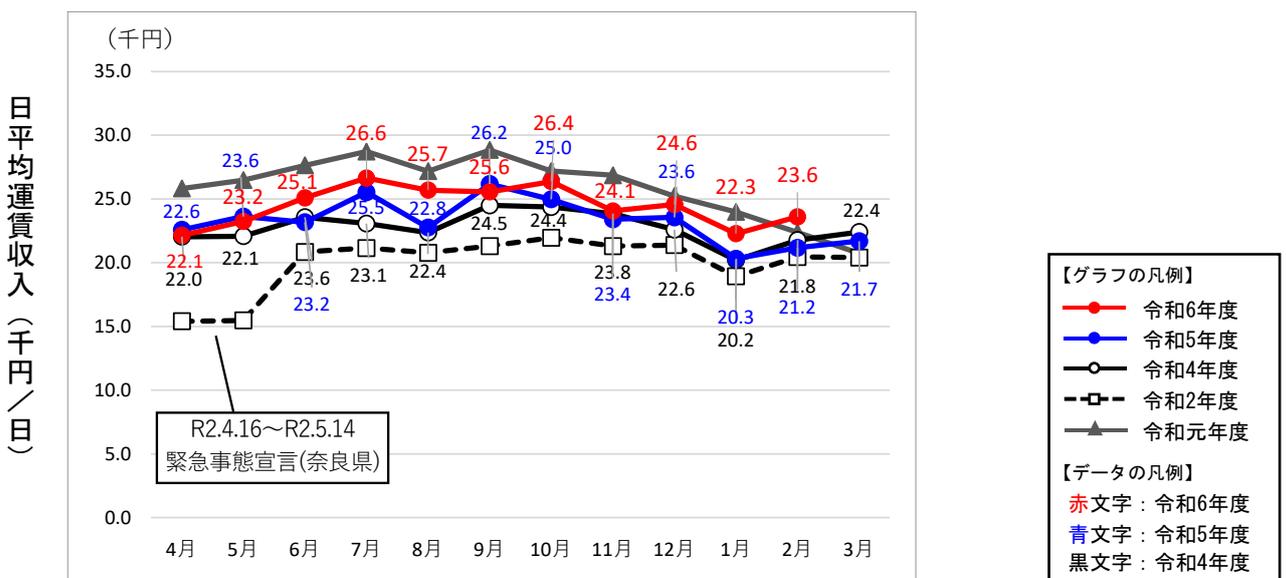
## 2. 門前線におけるコミュニティバスの利用者数（乗車人数）及び運賃収入の推移

- ・利用者数（日平均利用者数）は、緊急事態宣言が発令された令和2年4月及び5月は大きく減少していたが、解除された令和2年6月以降は季節変動等の影響による増減を繰り返しつつ年々増加傾向にある。令和6年8月以降は増減を繰り返しながら減少傾向にあるが、令和6年10月以降は前年同月を上回っている。
- ・運賃収入(日平均運賃)は、利用者数と同様に、令和6年8月以降は増減を繰り返しながら減少傾向にあるが、令和6年10月以降は前年同月を上回っている。

【月別の1日あたりの平均利用者数の推移】



【月別の1日あたりの平均運賃収入の推移】

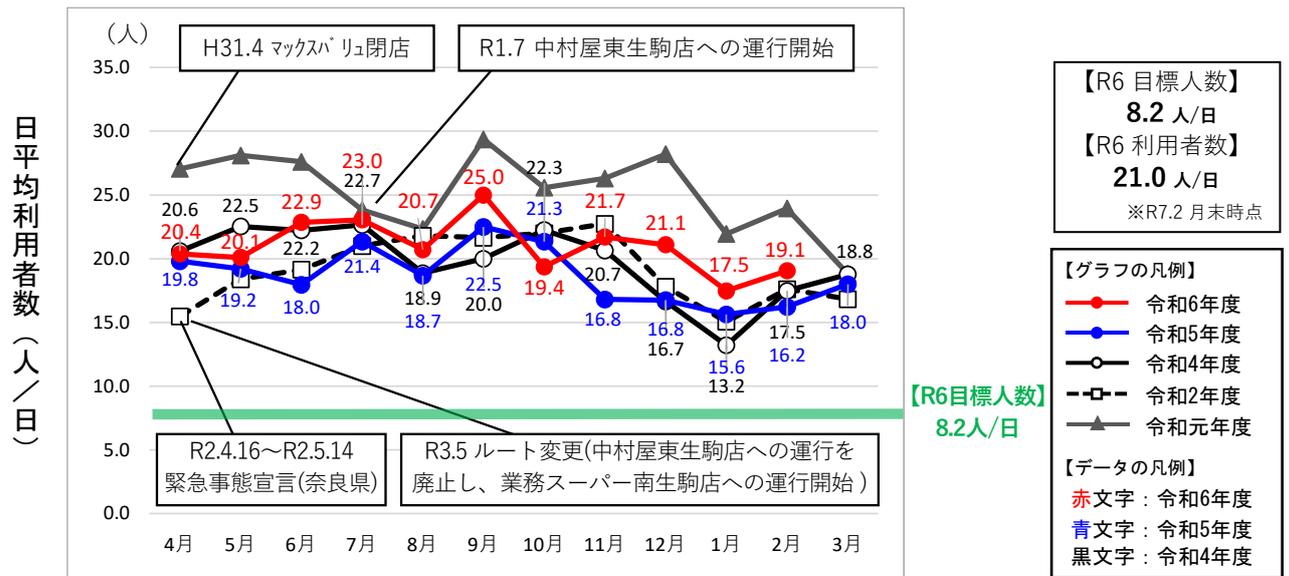


※運賃収入＝現金収入＋回数券（使った金額）

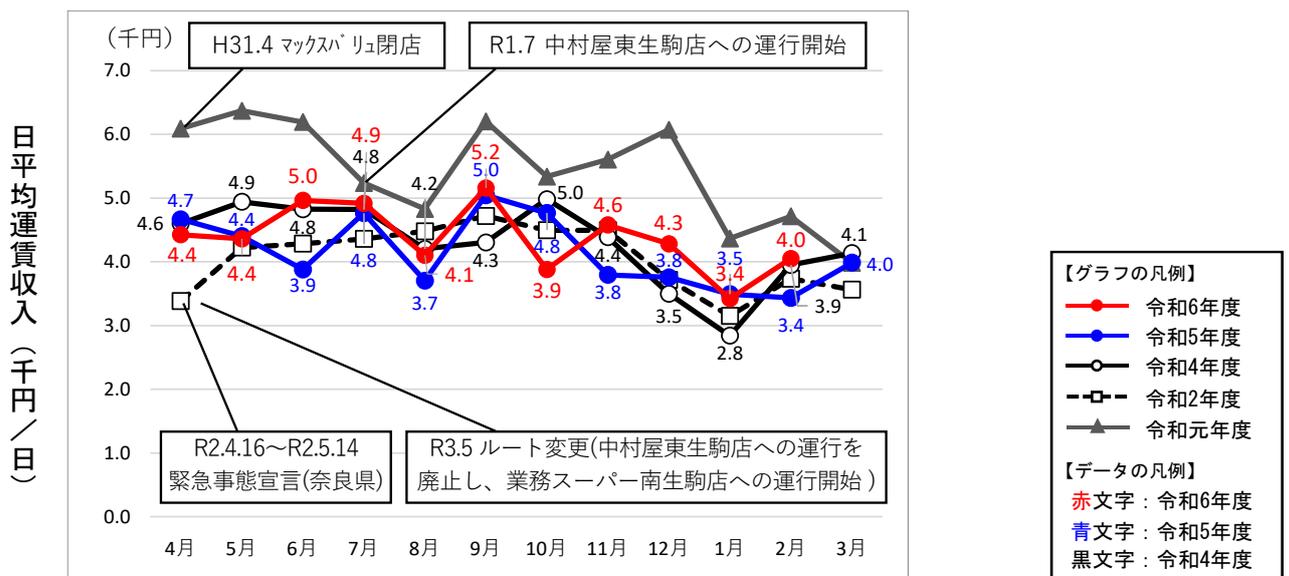
### 3. 西畑・有里線におけるコミュニティバスの利用者数（乗車人数）及び運賃収入の推移

- ・利用者数（日平均利用者数）は、緊急事態宣言が発令された令和2年4月及び5月は大きく減少していたが、解除された令和2年6月以降は季節変動等の影響による増減を繰り返しつつ利用者数を維持している。令和6年11月以降は減少傾向にあったが、前年同月を上回っている。
- ・運賃収入（日平均運賃収入）は、令和6年11月以降は減少傾向にあるが、令和7年2月は前年同月を上回っている。

【月別の1日あたりの平均利用者数の推移】



【月別の1日あたりの平均運賃収入の推移】

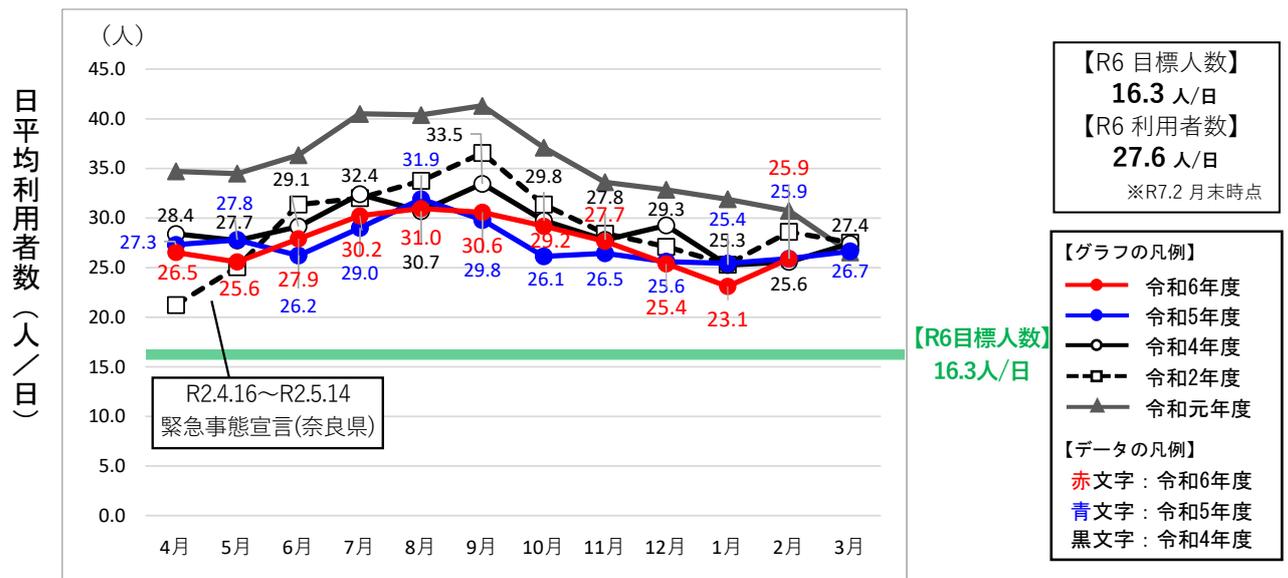


※運賃収入＝現金収入＋回数券（使った金額）

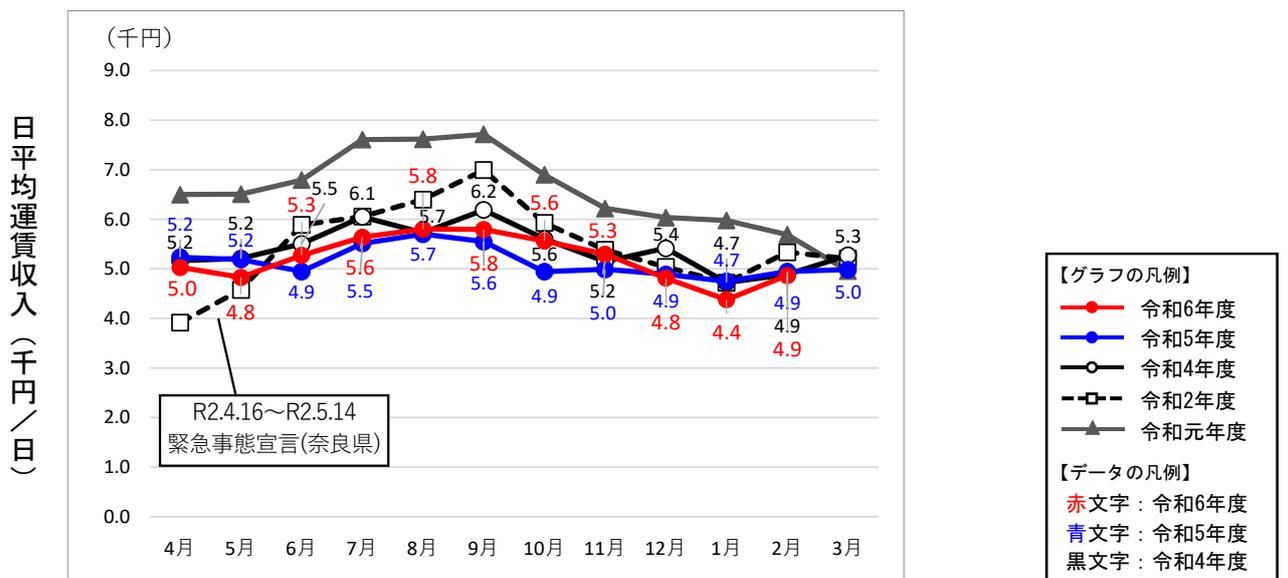
#### 4. 北新町線におけるコミュニティバスの利用者数（乗車人数）及び運賃収入の推移

- ・利用者数（日平均利用者数）は、緊急事態宣言が発令された令和2年4月及び5月は大きく減少していたが、解除された令和2年6月以降は季節変動等の影響による増減を繰り返しつつ利用者数を維持している。令和6年9月以降は減少傾向にあったが、令和7年2月は前月より増加し、前年同月と同程度である。
- ・運賃収入(日平均運賃収入)は、利用者数と同様に、令和6年9月以降は減少傾向にあったが、令和7年2月は前月より増加し、前年同月と同程度である。

【月別の1日あたりの平均利用者数の推移】



【月別の1日あたりの平均運賃収入の推移】

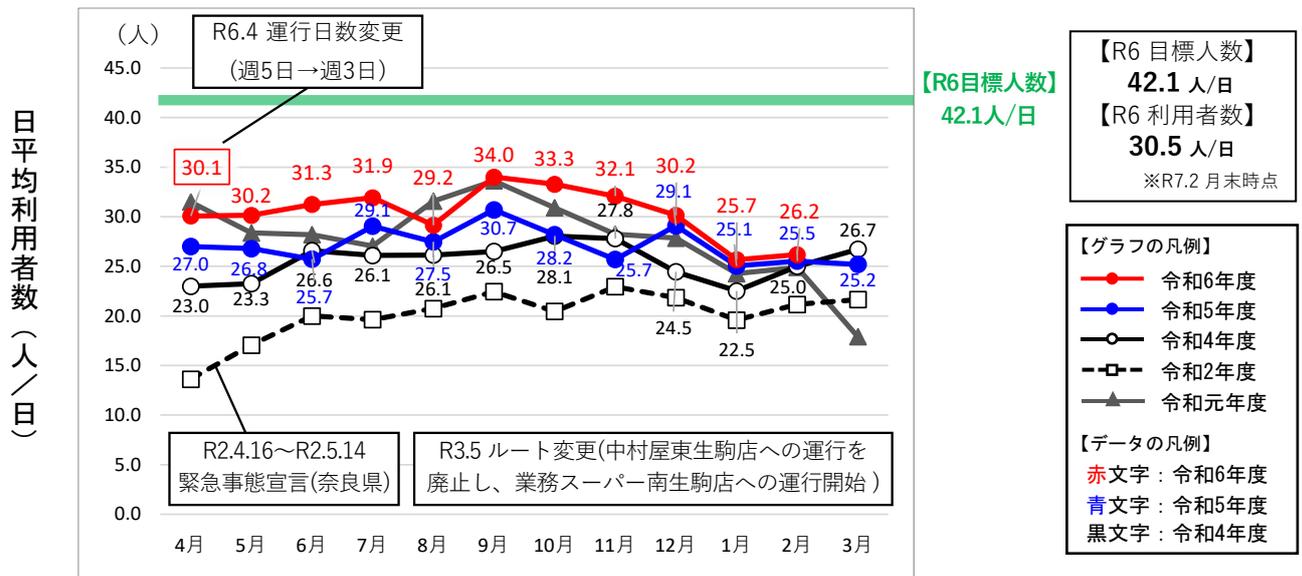


※運賃収入＝現金収入＋回数券（使った金額）

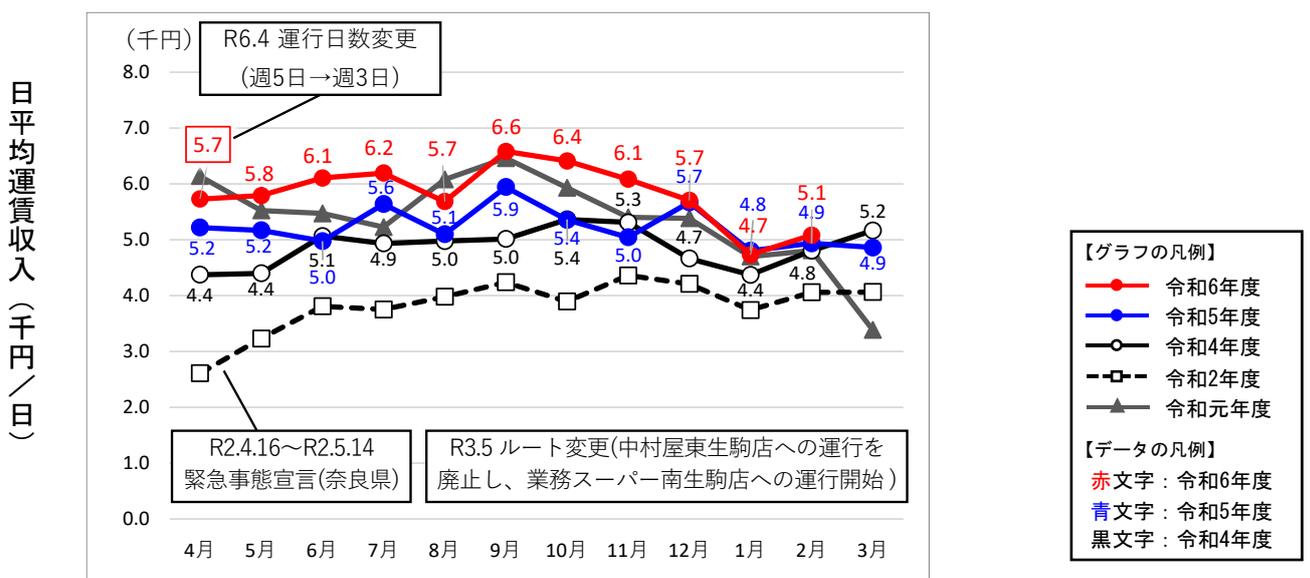
### 5. 萩の台線におけるコミュニティバスの利用者数（乗車人数）及び運賃収入の推移

- ・利用者数（日平均利用者数）は、緊急事態宣言が発令された令和2年4月及び5月は大きく減少していたが、解除された令和2年6月以降は季節変動等の影響による増減を繰り返しつつ利用者数を維持している。運行日数を週3日に縮小した令和6年4月以降は増加傾向にあり、前年同月を上回っている。令和6年10月以降はやや減少傾向にあり、令和6年12月以降は前年同月と同程度である。
- ・運賃収入（日平均運賃収入）は、利用者数と同様に、令和6年5月以降は前年同月を大きく上回っていたが、令和6年10月以降はやや減少傾向にあり、令和6年12月以降は前年同月と同程度である。

【月別の1日あたりの平均利用者数の推移】



【月別の1日あたりの平均運賃収入の推移】

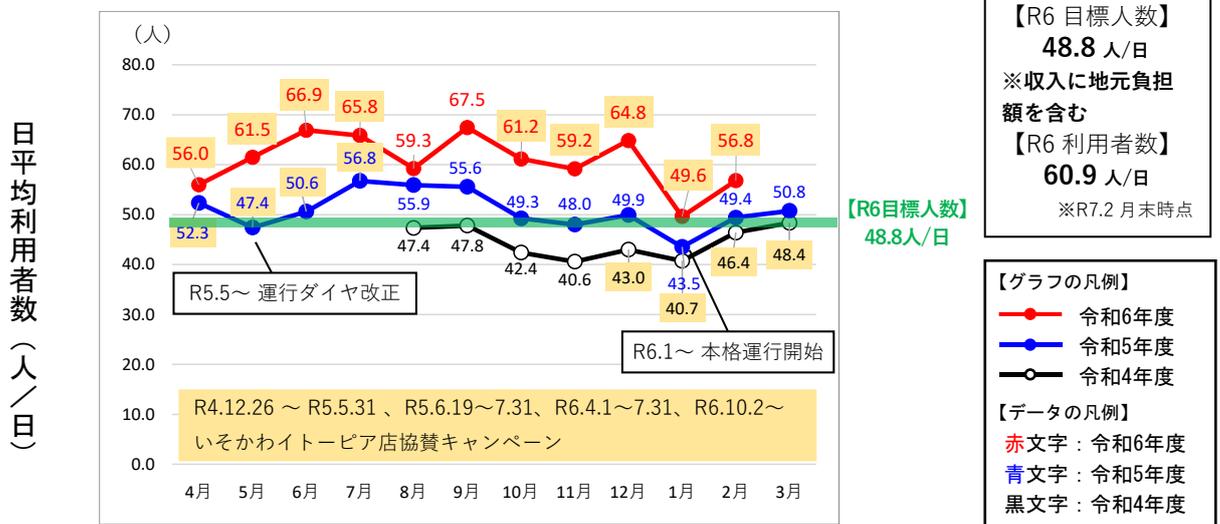


※運賃収入＝現金収入＋回数券（使った金額）

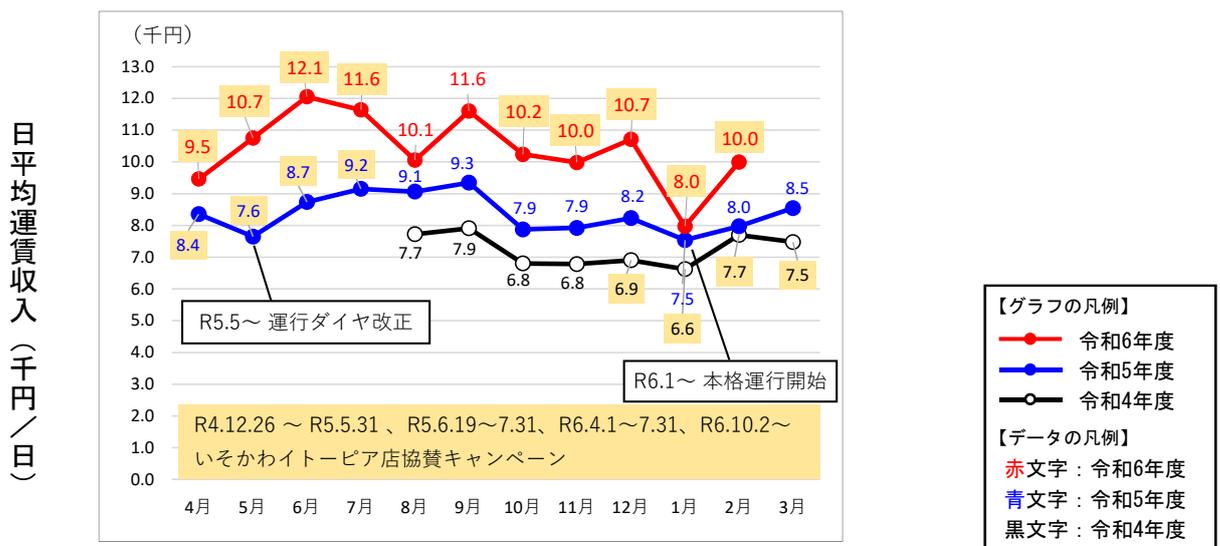
## 6. 鹿ノ台線におけるコミュニティバスの利用者数（乗車人数）及び運賃収入の推移

- ・利用者数（日平均利用者数）は、本格運行を開始した令和6年1月から7月にかけては地元スーパー協賛のキャンペーン等の影響で増加傾向にあった。令和6年8月以降は、増減を繰り返しながら利用者数を維持しており、令和7年1月は前月から減少したが、令和7年2月は増加している。令和6年度は、いずれの月も前年同月を上回っている。
- ・運賃収入(日平均運賃収入)は、利用者数と同様に、本格運行を開始した令和6年1月から7月にかけては地元スーパー協賛のキャンペーン等の影響で増加傾向にあった。令和6年8月以降は、増減を繰り返しながら利用者数を維持しており、令和7年1月は前月から減少したが、令和7年2月は増加している。令和6年度は、いずれの月も前年同月を上回っている。

【月別の1日あたりの平均利用者数の推移】



【月別の1日あたりの平均運賃収入の推移】

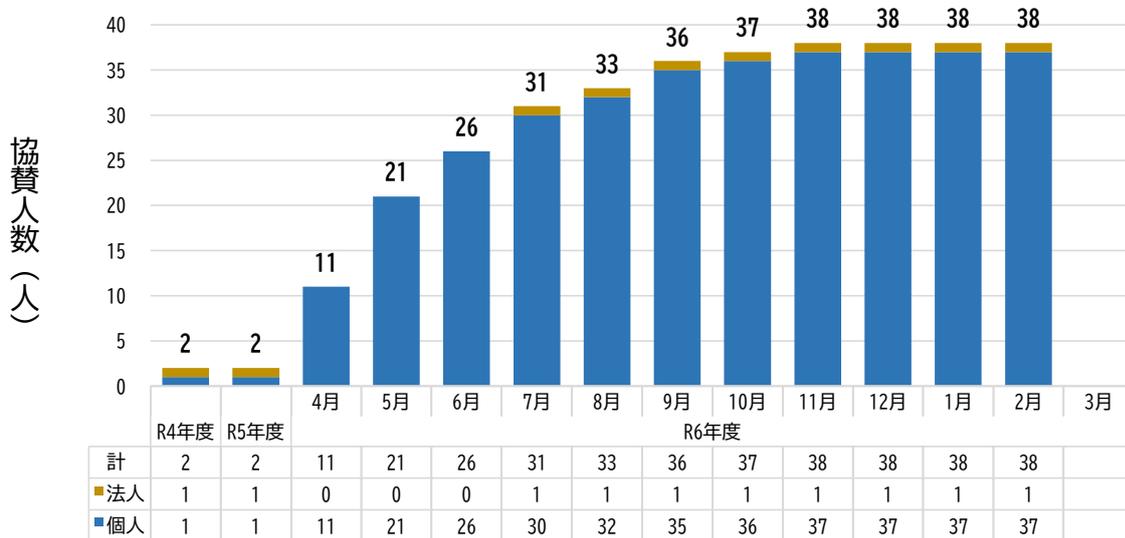


※運賃収入＝現金収入（回数券利用はなし）

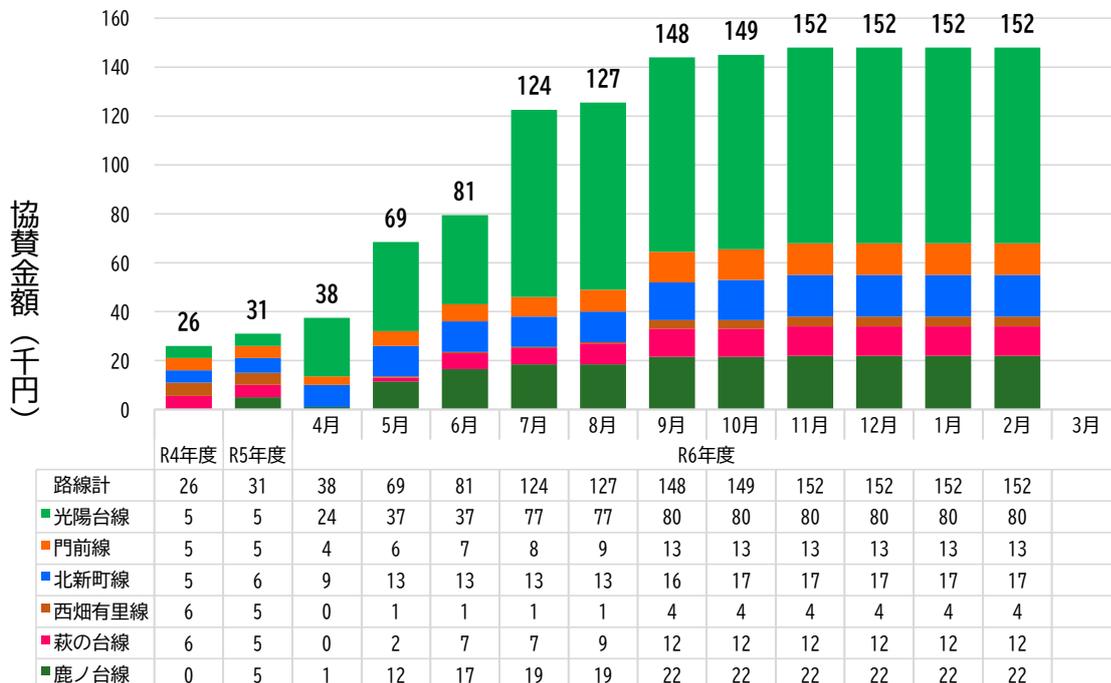
## 7. コミバス「たけまる号」サポーター制度の申込状況

- ・生駒市では、地域の足である「たけまる号」を住民や法人の皆様と一緒に支えていく制度として、令和4年4月1日からコミバス「たけまる号」サポーター制度を導入している。個人は1口500円、法人は1口5,000円から申込可能で、応援したい路線に対する協賛口数を指定することができる。サポーター（協賛者）は希望すると市HPやバス車内に名称掲載が可能となる特典がある。
- ・令和4年度は協賛人数が計1名、協賛法人数が計1社、協賛金額が計26,000円、令和5年度は協賛人数及び法人数は前年度と同じ、協賛金額が計31,000円であった。
- ・サポーターを増やしていくための令和5年度の実施として、オンライン申請導入、チラシを作成しバス車内や各公共施設へ配布、広報誌への掲載等を行った。
- ・令和6年度の申込状況は、2月末時点で協賛人数が計38名（個人37名、法人1名）、協賛金額が計152,000円である。

【協賛人数・法人数の推移】※各月の積み重ね



【協賛金額の推移】※各月の積み重ね



## 8. 利用実績評価方法の見直し検討

昨今の燃料費や人件費等の高騰をはじめとする外的要因が変化する中で、評価基準70%の達成が高いハードルとなってきていることや、評価基準が収支のみとなっており、「活動機会を保障するため」のコミュニティバスを評価する基準としては不十分であると考えているため、評価指標及び評価方法の見直しを検討する必要がある。

評価指標及び評価方法の見直し案について、クロスセクター効果の算出結果や他自治体で活用されている評価指標等を参考に事務局で検討した上で、令和7年度第1回協議会において協議いただく予定である。