

4. 評価指標（KPI）

目指すべき将来像の実現に向けて、4 つの基本方針に沿って、以下の評価指標を設定します。

基本方針① 生活拠点を結ぶ交通ネットワークの確保	
	指標 1：公共交通を利用して地区内または最寄りのスーパー・病院へ行って帰れる地区数
基本方針② 市内の公共交通が相互に補完し合う交通体系の構築	
	指標 2：市内高齢者の外出率
	指標 3：コミュニティバスへの利用者 1 人あたりの公的資金投入額
	指標 4：コミュニティバスの収支率
基本方針③ 公共交通の利用促進と担い手確保の推進	
	指標 5：人口あたりの公共交通の年間利用回数
	指標 6：非自動車分担率
	指標 7：公共交通の運転者数の充足率
基本方針④ みんなで公共交通に乗って支える意識の醸成	
	指標 8：人口あたりの路線バスの年間利用回数

基本方針① 生活拠点を結ぶ交通ネットワークの確保

評価指標 1						公共交通を利用して地区内または最寄りのスーパー・病院へ行って帰れる地区数	
現況値 (R7)	買物	38 地区 / 43 地区	目標値 (R13)	買物	現状の地区数以上 (向上)		
	通院	38 地区 / 43 地区		通院			
	両方	38 地区 / 43 地区		両方			
目標の設定		生活拠点を結ぶ交通ネットワークを確保することで、公共交通サービス（鉄道、路線バス、コミュニティバス）を使って地区内または最寄りのスーパー・病院へ行って帰れる地区数の維持を目指します。 また、買物や通院に行き帰れない地区については、基本方針②の施策を通じて改善を目指しますので、目標としては維持ではなく向上とします。					
算出方法		➤ 市内の公共交通サービスの運行状況から毎年算出します。 《具体的な算出条件》 ・ 地区ごと（大字をベースとした区分）に居住地の中心地となるバス停を設定し、バス停から買物先・通院先へ行って帰れるかをチェック ・ 買物先・通院先は、生駒市都市計画マスタープランで定義されている将来生活交通圏域内に立地する施設を設定（圏域内に買物先・通院先がない場合は近くの施設を設定） ・ 買物先・通院先まで 9～10 時台に到着し、買物先・通院先から 11～12 時台に出発（帰宅）できるかをチェック ・ 鉄道とバスの乗継について、買物は乗換なし（バスのみ）、通院はバス→鉄道の乗換 1 回のみあり（乗換時間は 30 分以内）に設定 ・ 将来生活交通圏域内の買物先・通院先には行って帰ることができなくても、圏域外の買物先・通院先であれば可能な場合は、行って帰ることができる判断 ・ 乗換等により所要時間が大きくなる場合は、行って帰ることができないと判断 ・ 現況値は、2026 年 10 月時点のダイヤを使用 ※算出方法及び算出結果の詳細は、資料編に掲載しています。					

基本方針② 市内の公共交通が相互に補完し合う交通体系の構築

評価指標 2 市内高齢者の外出率			
現況値 (R7)	94.0%	目標値 (R13)	現状の外出率以上（向上）
目標の設定	路線バスやコミュニティバスの持続性確保や、地域主体の公共交通サービスの導入支援等に取り組むことで、高齢者の外出率向上を目指します。		
算出方法	➤ 生駒市福祉部地域包括ケア推進課で実施しているアンケート調査（基本チェックリスト）の結果から毎年算出します。 ➤ 高齢者の外出率は、アンケート調査に回答した 75 歳以上高齢者（要支援・要介護認定を受けている方を除く）のうち、週に 1 回以上外出したと回答した方の割合を用います。 ※算出方法及び算出結果の詳細は、資料編に掲載しています。		

評価指標 3 コミュニティバスへの利用者 1 人あたりの公的資金投入額			
現況値 (R7)	243 円/年・人	目標値 (R13)	243 円/年・人（維持）
目標の設定	燃料費や人件費等の高騰により運行費用が増大する中で、利用促進によって運行収入を増やしても、公的資金投入額を減らすことは難しいことが想定される。そのため、コミュニティバスへの利用者 1 人あたりの公的資金投入額の維持を目指します。		
算出方法	➤ コミュニティバスの実績から毎年算出します。 ※算出方法及び算出結果の詳細は、資料編に掲載しています。		

評価指標 4 コミュニティバスの収支率					
現況値 (R7)	光陽台線	64.1%	目標値 (R13)	光陽台線	30%以上
	門前線	64.2%		門前線	
	西畑・有里線	40.2%		西畑・有里線	
	北新町線	39.0%		北新町線	
	萩の台線	20.5%		萩の台線	
	鹿ノ台線	32.7%		鹿ノ台線	
	桜ヶ丘線	※R7 年度は実証 運行中のため 現況値なし		桜ヶ丘線	
	(参考)全路線	46.6%		(参考)全路線	
目標の設定		利用促進に取り組むことで、現在のコミュニティバスの評価基準である 収支率 30%以上を目指します。			
算出方法		➤ コミュニティバスの実績から毎年算出します。 ※算出方法及び算出結果の詳細は、資料編に掲載しています。			

基本方針③ 公共交通の利用促進と担い手確保の推進

評価指標 5 人口あたりの公共交通の年間利用回数			
現況値 (R6)	219 回/人 【定期利用率：56.6%】 参考 定期券の年間利用回数：124 回/人	目標値 (R13)	現状の利用回数以上（向上） 【現状の定期利用率以上（向上）】
目標の設定	市民全体に対して利用促進に取り組むことで、市内公共交通サービス（鉄道、路線バス、コミュニティバス）における人口あたりの年間利用回数の向上を目指します。 また、通勤・通学等で日常的に公共交通を利用する定期利用者の増加が、公共交通利用回数の増加に繋がることから、利用促進に取り組むことで、定期利用率の向上も目指します。		
算出方法	➤ 年間利用回数は、各交通事業者の実績及び住民基本台帳人口から毎年算出します。現況値は、定期利用者と定期外利用者を合算した数値です。 ➤ 定期利用率は、鉄道統計年報及び交通事業者提供データを用いて算出します。 ※算出方法及び算出結果の詳細は、資料編に掲載しています。		

評価指標 6 非自動車分担率			
現況値 (R3)	55.1%	目標値 (R13)	現状の非自動車分担率以上（向上）
目標の設定	公共交通の利用促進に取り組むことで、現状の非自動車分担率以上を目指します。		
算出方法	➤ 毎年実施している市民実感度調査に、利用交通手段に関する設問を追加し、その調査結果から毎年算出します。 ➤ 現況値は、令和 3 年近畿圏パーソントリップ調査結果より算出した値です。 ※算出方法及び算出結果の詳細は、資料編に掲載しています。		

評価指標 7 公共交通の運転者数の充足率			
現況値 (R8)	65.3%	目標値 (R13)	現状の充足率以上（向上）
目標の設定	交通事業者の担い手確保の施策・事業を支援することで、タクシー運転者数について現状の充足率以上を目指します。		
算出方法	➤ タクシー事業者の実績から毎年算出します。 ※算出方法及び算出結果の詳細は、資料編に掲載しています。		

基本方針④ みんなで公共交通に乗って支える意識の醸成

評価指標 8 人口あたりの路線バスの年間利用回数			
現況値 (R7)	67 回/年・人	目標値 (R13)	71 回/年・人（向上） ※年間利用回数を 1 人あたり 4 回増加
目標の設定	市民主体の利用促進活動を支援し、乗って支える意識を醸成することで、路線バスにおける人口あたりの年間利用回数の向上を目指します。 具体的には、市内バス路線における令和 6 年度の赤字額を解消するために、年間利用回数を 1 人あたり 4 回増やすことを目指します。		
算出方法	➤ 交通事業者の実績及び住民基本台帳人口から毎年算出します。 ※算出方法及び算出結果の詳細は、資料編に掲載しています。		