

○公共交通サービスの提供に関する今後の方針について

生駒市は、生駒市地域公共交通活性化協議会での協議結果を尊重し、公共交通サービスの提供に関する今後の方針について下記のとおり決定する。

記

1 実証運行中の北新町線及び萩の台線の最終評価

(1)平成 30 年 10 月以降の方針

平成 30 年 9 月 1 日の最終評価日において、北新町線及び萩の台線における生駒市の負担率は以下のとおり評価基準 70%を満たす結果となったことから、これら 2 路線については、平成 30 年 10 月以降、本格運行という位置づけで現行のサービス水準により運行を継続する。

なお、今後においても毎年度評価を行うことから、評価期間における評価結果が評価基準 70%を満たさない場合は、速やかに対応方針を検討し適切に対応する。

(2)評価結果

①北新町線

- ・評価方法に則って評価を行うと、表 1 の結果が得られた。
- ・北新町線における生駒市の負担率は 57.2%であり、評価基準 70%を満たす結果となっている。(表 1⑨)

<表 1 平成 29 年 10 月～平成 30 年 9 月における北新町線の評価結果>

| 項目 | 数量 | 単位 | 備考 |
|---------------------|--------------|-----|--|
| 利用者数(全体) | 7,507 | 人 | H29.11～H30.8の利用実績 |
| 利用者数(評価対象区間) | 6,247 | 人 | H29.11～H30.8の利用実績 |
| 運賃収入(現金) | 418,650 | 円 | ① [H29.11～H30.8の全体における利用実績:503,090円] × ([H29.11～H30.8の評価対象区間における利用者数:6247人] ÷ [H29.11～H30.8の全体における利用者数:7507人]) |
| 運賃収入(回数券:個人) | 555,048 | 円 | ② [H29.11～H30.8の全体における利用実績:667,000円] × ([H29.11～H30.8の評価対象区間における利用者数:6247人] ÷ [H29.11～H30.8の全体における利用者数:7507人]) |
| 年間に換算した運賃収入(現金) | 511,181 | 円/年 | ③=① × ([H28.10～H29.9の評価対象区間における利用者数:6,226人] ÷ [H28.11～H29.8の評価対象区間における利用者数:5,099人]) |
| 年間に換算した運賃収入(回数券:個人) | 677,727 | 円/年 | ④=② × ([H28.10～H29.9の評価対象区間における利用者数:6,226人] ÷ [H28.11～H29.8の評価対象区間における利用者数:5,099人]) |
| 評価対象区間における運賃収入の合計 | 1,188,909 | 円/年 | ⑤=③+④ |
| 運賃改定による補正 | ※1 1,224,576 | 円/年 | ⑥=⑤ × 1.03(運賃改定による補正) |
| 評価対象区間における運行費用 | 2,860,217 | 円/年 | ⑦ [H29.4～H30.3における運行費用:6,013,490円] × ([運行距離(評価区間)24.4km] ÷ [運行距離(全体)51.3km]) |
| 生駒市の負担額 | 1,635,642 | 円/年 | ⑧=⑦-⑥ |
| 生駒市の負担率 | 57.2 | % | ⑨=⑧ ÷ ⑦ × 100 |

※表中は小数点以下を含む計算をしているため、計算結果と必ずしも一致しない。

- ・なお、※1の運賃改定による補正を行わなかった場合においても、生駒市の負担率は58.4%であり、評価基準を満たす結果となっている。

②萩の台線

- ・評価方法に則って評価を行うと、表2の結果が得られた。
- ・萩の台線における生駒市の負担率は65.5%であり、評価基準70%を満たす結果となっている。(表2⑬)

<表2 平成29年10月～平成30年9月における萩の台線の評価結果>

| 項目 | 数量 | 単位 | 備考 |
|----------------------|-----------|-----|---|
| 利用者数 | 6,643 | 人 | H29.11～H30.8の利用実績 |
| 運賃収入(現金) | 291,225 | 円 | ① H29.11～H30.8の利用実績 |
| 運賃収入(回数券:個人) | 283,000 | 円 | ② " |
| 運賃収入(回数券:自治会) | 1,300,000 | 円 | ③ " |
| 年間に換算した運賃収入(現金) | 356,328 | 円/年 | ④=①×([H28.10～H29.9の利用者数:7,170人]÷[H28.11～H29.8の利用者数:5,860人]) |
| 年間に換算した運賃収入(回数券:個人) | 346,265 | 円/年 | ⑤=②×([H28.10～H29.9の利用者数:7,170人]÷[H28.11～H29.8の利用者数:5,860人]) |
| 年間に換算した運賃収入(回数券:自治会) | 1,300,000 | 円/年 | ⑥=③(販売額を計上) |
| 運賃収入の合計 | 2,002,593 | 円/年 | ⑦=④+⑤+⑥ |
| 災害による補正 ※2 | 46,339 | 円 | ⑧=補正者数(H29.11、12:238人)×1人あたりの平均運賃収入(194.7円/人) |
| 災害による補正後の運賃収入 | 2,048,931 | 円/年 | ⑨=⑦+⑧ |
| 運賃改定による補正 ※3 | 2,110,399 | 円/年 | ⑩=⑨×1.03(運賃改定による補正) |
| 運行費用 | 6,114,345 | 円/年 | ⑪ H29.4～H30.3の運行費用 |
| 生駒市の負担額 | 4,003,946 | 円/年 | ⑫=⑩-⑪ |
| 生駒市の負担率 | 65.5 | % | ⑬=⑫÷⑩×100 |

※表中は小数点以下を含む計算をしているため、計算結果と必ずしも一致しない。

- ・なお、※2の災害による補正及び※3の運賃改定による補正を行わなかった場合においても、生駒市の負担率は67.2%であり、評価基準70%を満たす結果となっている。

(3)評価方法

①基本方針

- ・評価期間は実証運行期間の平成29年10月から平成30年9月までの1年間としているが、運賃改定が平成29年11月より実施されたこと、また平成30年10月以降に新たな代替案による運行を実施する場合は代替案を検討する時間の余裕がないことから、評価対象期間を平成29年11月から平成30年8月までの10ヵ月間とする。
- ・評価対象期間の運賃収入を1年間に換算して評価を行うが、萩の台線において自治会が数回に分け、まとめて購入している回数券の運賃収入は1年間に換算せずに10ヶ月間の収入実績により評価を行う。(表1③④、表2④⑤⑥)
- ・北新町線は、生駒駅南口から奥薬師台の間を評価対象として評価を行う。(病院区間における利用者数は評価に含まない)

②運賃改定による補正

- ・北新町線及び萩の台線においては、平成 29 年 11 月より 150 円から 200 円へ運賃改定が実施されており、平成 23 年に運賃改定が実施された光陽台線の平成 22 年 10 月から平成 29 年 9 月までの各年の利用者数と運賃収入の推移を分析したところ、運賃改定直後の利用者数は減少したがその後少しずつ回復する傾向にあったことから、運賃改定による影響を加味した補正を行う。
- ・具体的には、運賃改定直後の利用者数は減少（498,000 人→421,000 人）しているが、その後 5 年間の平均利用者数は増加（421,000 人→428,000 人）した。また、運賃改定直後の運賃収入は、その後 5 年間の平均値で 1.03 倍増加（5,810,000 円→5,980,000 円）していることから、評価期間の運賃収入に 1.03 を乗じる。
（表 1⑥、表 2⑩）

③災害の影響による利用者数の補正

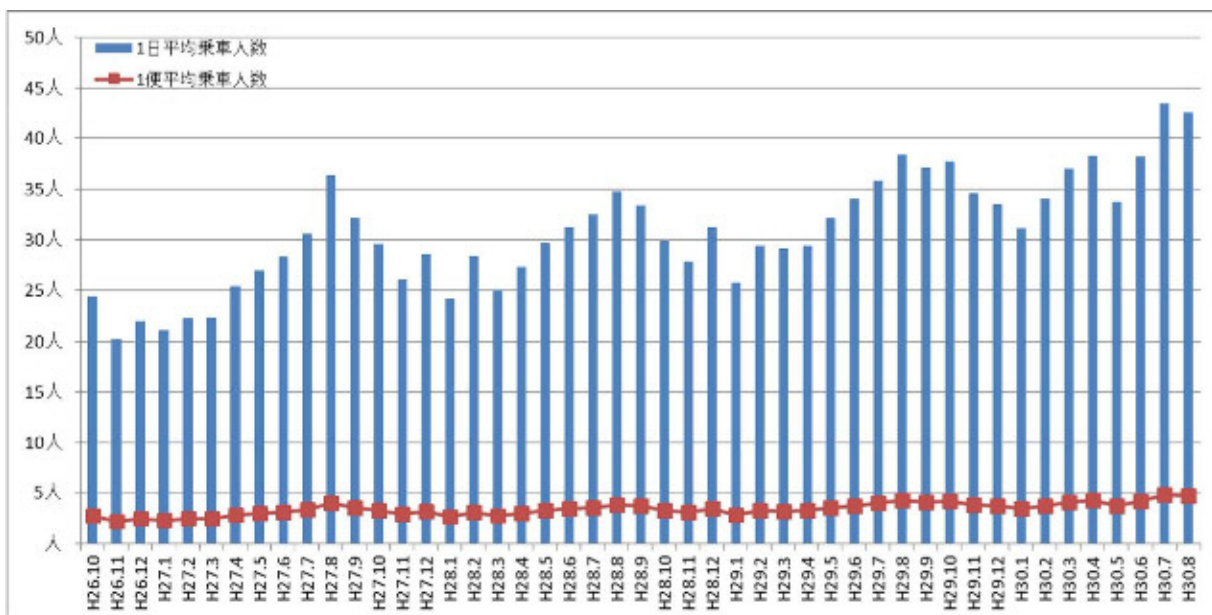
- ・萩の台線においては、平成 29 年 10 月の台風 21 号で発生した災害の影響により近鉄生駒線が臨時ダイヤとなり、萩の台駅でコミュニティバスとの乗り継ぎがうまくいかないという状況が発生し、利用者数を分析したところ災害の影響があったことから、災害の影響を加味した補正を行う。（利用者数＝乗車人数のみ）
- ・具体的には、萩の台線の各バス停における平成 29 年 11 月及び 12 月と前年同月（平成 28 年 11 月及び 12 月）の利用者数を比較したところ、鉄道を利用しない人が利用していると考えられるバス停（マックスバリュ生駒南店、南コミュニティセンターせせらぎ等）では 1 日の平均利用者数が増加（11 月 1.19 倍、12 月 1.08 倍）していたが、一方萩の台駅では 1 日の平均利用者数が減少していた。（11 月 0.77 倍、12 月 0.79 倍）
- ・鉄道を利用しない人が利用していると考えられるバス停（マックスバリュ生駒南店、南コミュニティセンターせせらぎ等）と同じく、平成 29 年 11 月及び 12 月の萩の台駅における利用者数も前年同月に比べて増加したと推定し、その差（11 月 77 人、12 月 42 人）の補正を行う。
- ・更にコミュニティバスの利用者数は乗車人数のみのため、萩の台駅の降車人数も乗車人数と同じであると推定し、乗車人数の倍（11 月 154 人、12 月 84 人）を補正者数（合計 238 人）とし、平均運賃収入を乗じる。（表 2⑧）
- ・なお、1 月からはコミュニティバスのダイヤ改定を行い鉄道の乗継を改善した。

2 全運行路線の今後の予定

- ・全運行路線の評価は毎年度行うこととし、その期間は4月から翌年3月までの1年間とする。
- ・評価期間における評価結果が、評価基準70%を満たす場合は、サービス水準は変更せずに運行を継続する。
- ・評価期間における評価結果が、評価基準70%を満たしていない場合は、速やかに対応方針を検討し、適切に対応する。

○実証運行の利用者の状況

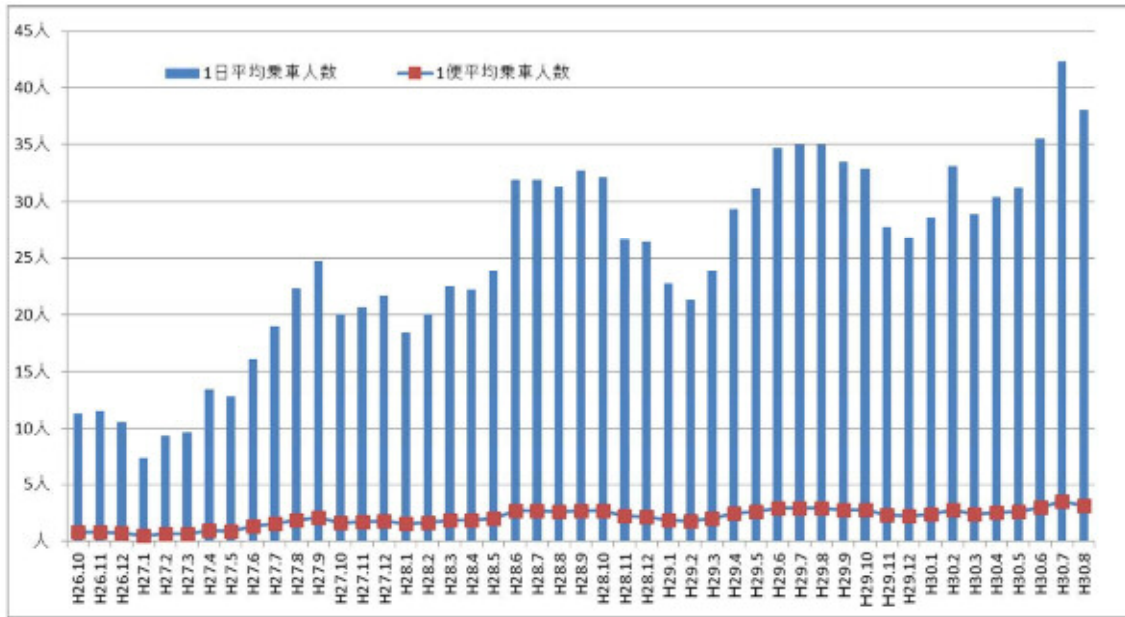
【北新町地区】



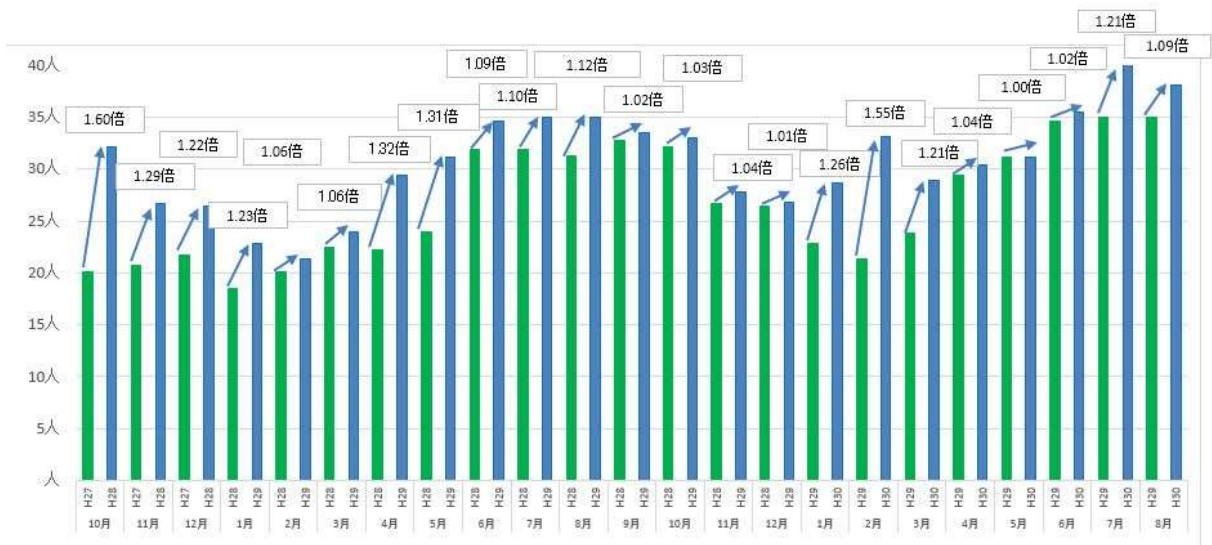
前年同月比 (1日平均乗車人数)



【萩の台地区】



前年同月比 (1日平均乗車人数)





公共交通サービスの提供に関する今後の方針について（報告）

このことについて、平成30年9月7日開催の第2回生駒市地域公共交通活性化協議会において、公共交通サービスの提供に関する今後の方針について、協議が調いましたので、下記のとおり報告いたします。

記

1 実証運行中の北新町線及び萩の台線の最終評価

(1) 平成30年10月以降の方針

平成30年9月1日の最終評価日において、北新町線及び萩の台線における生駒市の負担率は以下のとおり評価基準70%を満たす結果となったことから、これら2路線については、平成30年10月以降、本格運行という位置づけで現行のサービス水準により運行を継続する。

なお、今後においても毎年度評価を行うことから、評価期間における評価結果が評価基準70%を満たさない場合は、速やかに対応方針を検討し適切に対応する。

(2) 評価結果

①北新町線

・評価方法に則って評価を行うと、北新町線における生駒市の負担率は57.2%であり、評価基準70%を満たす結果となっている。

②萩の台線

・評価方法に則って評価を行うと、萩の台線における生駒市の負担率は65.5%であり、評価基準70%を満たす結果となっている。

(3) 評価方法

①基本方針

・評価期間は実証運行期間の平成29年10月から平成30年9月までの1年間としているが、運賃改定が平成29年11月より実施されたこと、また平成30年10月以降に新たな代替案による運行を実施する場合は代替案を検討する時間の余裕がないことから、評価対象期間を平成29年11月から平成30年8月までの10ヵ月間とする。

・評価対象期間の運賃収入を1年間に換算して評価を行うが、萩の台線において

自治会が数回に分け、まとめて購入している回数券の運賃収入は1年間に換算せず、10ヶ月間の収入実績により評価を行う。

- ・北新町線は、生駒駅南口から奥薬師台の間を評価対象として評価を行う。(病院区間における利用者数は評価に含まない)

②運賃改定による補正

- ・北新町線及び萩の台線においては、平成29年11月より150円から200円へ運賃改定が実施されており、平成23年に運賃改定が実施された光陽台線の平成22年10月から平成29年9月までの各年の利用者数と運賃収入の推移を分析したところ、運賃改定直後の利用者数は減少したがその後少しずつ回復する傾向にあったことから、運賃改定による影響を加味した補正を行う。

③災害の影響による利用者数の補正

- ・萩の台線においては、平成29年10月の台風21号で発生した災害の影響により近鉄生駒線が臨時ダイヤとなり、萩の台駅でコミュニティバスとの乗り継ぎがうまくいかないという状況が発生し、利用者数を分析したところ災害の影響があったことから、災害の影響を加味した補正を行う。

2 全運行路線の今後の予定

- ・全運行路線の評価は毎年度行うこととし、その期間は4月から翌年3月までの1年間とする。
- ・評価期間における評価結果が、評価基準70%を満たす場合は、サービス水準は変更せずに運行を継続する。
- ・評価期間における評価結果が、評価基準70%を満たしていない場合は、速やかに対応方針を検討し、適切に対応する。

平成30年9月10日

生駒市長 小 紫 雅 史 殿

生駒市地域公共交通活性化協議会

会長 小 紫 雅 史

