

## 新たな代替案検討の方向性について

平成29年11月～平成30年3月における実証運行の評価結果より、評価基準を満たさなかった場合は平成30年4月～平成30年9月に新たな代替案を用いて実証運行を行うこととなっている。その新たな代替案の一つの考え方として、運行日を削減する案が示されている。そこで本資料では、萩の台地区における新たな代替案を導入するにあたっての課題について整理を行った。

### 1. 新たな代替案を検討するに至る経緯について

第1回協議会において、萩の台地区では以下の代替案が挙げられている。

- ①運賃の値上げ、利用促進への取組み（ダイヤの変更）
- ②運行日数の削減（週3日運行など）
- ③乗合タクシー

①の運賃の値上げ、利用促進への取組みについては、平成29年10月～平成30年3月までの期間で実証運行を行う予定であり、平成30年3月1日時点で評価を行うこととしている。

③の乗合タクシーについては、試算結果より、萩の台の現状の利用者数では運行費用がかえって割高になることから、導入が困難であることが判明した。（現行の運行費用：6,034,706円 乗合田タクシー：6,825,600円）

一方、②の運行日数削減の案については、試算では、評価基準（生駒市の負担率）70%を下回る結果となっており、この代替案（案運行日数削減案）について検討することになっている。

### 2. 新たな代替案を導入するにあたっての課題について

代替案（運行日数削減案）を検討するにあたって、生駒交通とヒアリングを実施し、4路線あるコミュニティバスは4名の運転手で運行されていることや、運行日数を減らすことで運行費用が変わるものではないことなどが判明した。

萩の台地区にコミュニティバスを3日間運行させた場合でも、運行しない残りの2日間の運行費用は発生するため、その2日間のコミュニティバスの利用方法について検討する必要がある。（萩の台地区が、運行しない残りの2日間の運行費用を負担することは考えないこととする。）

前頁の内容を踏まえて、代替案（運行日数削減案）を導入するにあたっては、以下の検討課題が挙げられる。

### ①運行の削減日（曜日）の検討

- ・運行日を削減する場合は、萩の台住民の方々のコミュニティバスの利便性を極力損なわないよう、利用状況を見ながら慎重に検討する必要がある。
- ・検討方法として、以下が挙げられる。
  - ・萩の台住民の方々に意見を伺う（スーパーの特売日や病院の診察日などのコミュニティバスの利用が望ましい曜日について）
  - ・利用実績（日別利用実績、アンケート調査等）を分析する。

※図 2-1-1 は萩の台地区におけるコミュニティバスの利用状況についてのアンケート結果である。結果から、火曜日の利用が最も多く、木曜日の利用が最も少なくなっており、その要因として以下が考えられる。（図 2-1-1）

- ・火曜日の利用が多い理由の1つとして、マックスバリュの特売日であることが挙げられる
- ・木曜日の利用が少ない理由の1つとして、新神田橋周辺にある病院（木下クリニック、おすみ整形外科、やしき皮膚科等）の定休日が木曜日であることが挙げられる。

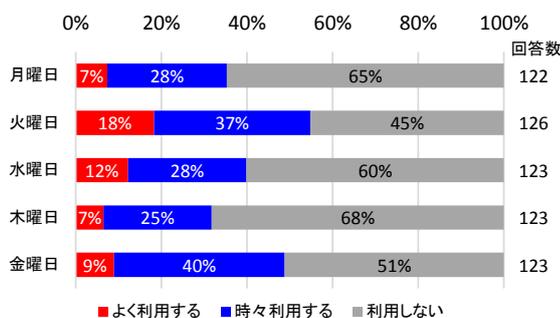


図2-1-1 曜日別のコミュニティバス利用状況

### ②運行しない日のコミュニティバス利用方法の検討

- ・萩の台地区を運行しない日は、他の地区に運行させるなど考えられるが、運行させる場合どの地区を対象とすべきか検討する必要がある。

・対象地区の考え方として、以下が挙げられる。

・コミュニティバスが運行している地区

⇒各地区の利用状況を見ながら慎重に検討する必要があるが、導入する地区として、現行の利用状況で利用者の積み残しが発生している門前線などが考えられる。

・連携計画に示されている、次の候補地区

⇒残りの2日分のみの運行となるため、運行計画の検討を慎重に行う必要がある。(公共交通サービス提供の優先順位については、5頁の【参考資料】を参照)

・連携計画に示されていない、萩の台地区周辺を位置する地区(例えば、アンケート結果からは南山手台に運行してほしいという意見寄せられており、路線バスとの連携が可能となる)

⇒検討するにあたり、まず連携計画に示されていないおらず、コミュニティバス導入の趣旨と合致しないことから位置づけを整理する必要がある。需要や採算性を把握するため、調査を実施し、慎重に検討する必要がある。

### ③運行日数を削減した場合の運行費用設定の検討

- ・運行日数を削減した場合の評価方法として、運行費用の算出方法等、評価方法を検討する必要がある。
- ・検討方法として、運行費用を運行日数で按分する方法が考えられる。(以下に試算結果を示す。)

#### 【評価方法について(運行日数によって按分した場合の試算)】

- ・萩の台地区の運行日数を削減し、その分の日数を他の路線で運行した場合の1つの評価方法として以下が考えられる。
- ・運行日数によって運行費用を按分する。
- ・萩の台地区を運行しない日のコミュニティバスを他の路線に運行させ、その分の運行費用を除いた評価を行う(除いた分の運行費用は、他の路線の運行費用に加算する方法をとる)

- ・上記の評価方法で試算を行った結果は、表 2-1-1 の通りである。
- ・萩の台地区における生駒市の負担率は 62.4% であり、生駒市の負担率を満たす試算結果となった。(運行費用を運行日数分(3日間)で按分している)
- ・乗車員数が減少した場合の生駒市の負担率は、1割減少で 66.1%、2割減少で 69.9%、3割減少で 73.7% となっている。
- ・現状の利用者(7173人)よりも約2割減少した場合(5738人)、生駒市の負担率は約70%になる。

表2-1-1 運行費用を按分したときの試算

		対象期間(H28.10~H29.9)			
		現行の利用者数	利用者数1割減少	利用者数2割減少	利用者数3割減少
<b>運行日</b>		146 日	146 日	146 日	146 日
車両使用料等		486,000 円	486,000 円	486,000 円	486,000 円
初期経費		0 円	0 円	0 円	0 円
運行費用	人件費	2,610,026 円	2,610,026 円	2,610,026 円	2,610,026 円
	燃料油脂費	575,294 円	575,294 円	575,294 円	575,294 円
	車両等修繕費	225,810 円	225,810 円	225,810 円	225,810 円
	諸費	277,790 円	277,790 円	277,790 円	277,790 円
	車両償却費	0 円	0 円	0 円	0 円
	諸税公課	21,060 円	21,060 円	21,060 円	21,060 円
	営業外費用	0 円	0 円	0 円	0 円
	(小計)	3,709,980 円	3,709,980 円	3,709,980 円	3,709,980 円
運行経費総計	4,195,980 円	4,195,980 円	4,195,980 円	4,195,980 円	
年間利用者数	7,173 人	6,456 人	5,738 人	5,021 人	
日平均利用者数	49 人/日	44 人/日	39 人/日	34 人/日	
運賃収入	1,395,753 円	1,256,178 円	1,116,603 円	977,027 円	
国庫補助金	0 円	0 円	0 円	0 円	
広告収入	0 円	0 円	0 円	0 円	
収入総計	1,395,753 円	1,256,178 円	1,116,603 円	977,027 円	
業務委託料(消費税含む)	2,800,227 円	2,939,802 円	3,079,377 円	3,218,953 円	
生駒市の負担額	2,314,227 円	2,453,802 円	2,593,377 円	2,732,953 円	
生駒市の負担率	62.4% %	66.1% %	69.9% %	73.7% %	
現行の乗車員数	7173 人				
日平均利用者数	29 人/日				

【参考資料】

連携計画に示されている、次に公共交通サービスを提供することとなっている候補地区は以下の通りである。※平成 27 年の人口統計に時点更新を行っている。

優先順位の区分	対象地区		理由
	平成 22 年	平成 27 年	
①直ちに検討に着手し、2～3 年以内に公共交通サービスの提供を目指す地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本町周辺地区</li> <li>・南地区</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本町周辺地区</li> <li>・南地区</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 22 年に 75 歳以上人口比率が 20%を超えている</li> <li>・公共交通サービスがない</li> <li>・地形が特に急峻である（勾配 10%以上）</li> </ul>
②高齢化等の問題が顕在化すると考えられる時期（概ね 5 年後）に合わせ、公共交通サービスの提供を目指す地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高山地区</li> <li>・北田原地区</li> <li>・鹿ノ台地区</li> <li>・真弓地区</li> <li>・あすか野地区</li> <li>・桜ヶ丘地区</li> <li>・光陽台地区</li> <li>・東生駒地区</li> <li>・萩の台地区</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高山地区</li> <li>・北田原地区</li> <li>・鹿ノ台地区</li> <li>・あすか野地区</li> <li>・桜ヶ丘地区</li> <li>・光陽台地区</li> <li>・萩の台地区</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 27 年に 75 歳以上人口比率が 20%を超える見込みである</li> <li>・公共交通がなくて困っている人が多い＝交通実態調査期間中（1 週間）に「外出したいが外出をあきらめた人」の割合が 15%以上である。</li> </ul>
③高齢化等の問題が顕在化すると考えられる時期（概ね 10 年後）に合わせ、公共交通サービスの提供を目指す地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・菜畑地区</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・菜畑地区</li> <li>・真弓地区</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 32 年に 75 歳以上人口比率が 20%を超える</li> </ul>
④現在の公共交通サービスで問題に対応可能と考えられる地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新生駒台地区</li> <li>・松美台地区</li> <li>・喜里が丘地区</li> <li>・生駒台南地区</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新生駒台地区</li> <li>・松美台地区</li> <li>・喜里が丘地区</li> <li>・生駒台南地区</li> <li>・東生駒地区</li> </ul>	