

実証運行 2 路線における利用実績の評価結果及び平成 30 年 9 月までの運行方針について

1. はじめに

H29.11～H30.3 において、新たな代替案（運賃改定）で実証運行を実施することとなっている。評価対象期間である H29.11～H30.2 までの 4 ヶ月間の利用実績が判明したところである。そこで本資料では、H29.11～H30.2 までの 4 ヶ月間における評価を行うことを目的として、実証運行 2 路線の試算結果を整理した。

また、萩の台地区において、台風の影響により H29.11 から鉄道のダイヤが臨時ダイヤとなり、H29.11～H29.12 の 2 ヶ月間においては、コミュニティバスとの乗り換えがうまくいかない状態であった。そのため、H30.1 からはコミュニティバスのダイヤを鉄道の臨時ダイヤに合わせて改定を行い、新たなダイヤで運行している。そこで、コミュニティバスのダイヤの改定による効果が生じているのかどうか、という分析も同時に行った。

評価の結果およびダイヤの改定による効果については、次章以降に示す。

2. 実証運行 2 路線の評価について

2.1 北新町線について

- ・北新町線については、コミュニティバスが導入された当初の運行区間、生駒駅南口～奥薬師台を評価区間とする。（病院区間における利用実績は評価には含まない）
- ・本資料での評価対象期間は、H29.11～H30.2（4 ヶ月間）とする。
- ・評価方法については、第 3 回生駒市地域公共交通活性化協議会で配布した【資料 4】の「2.1 北新町地区について」を参照されたい。
- ・検討した評価方法に則って試算をおこなうと、表 2.1.1 に示す結果が得られた。
 - ・H29.11～H30.2 を対象とした場合、北新町地区における生駒市の負担率は 53.1% であり、評価基準である 70% を満たす結果となっている。
- ・ゆえに、H30.9 まで現在のサービス水準は変更せずに運行を継続することとする。

表2-1-1 H29.11～H30.2（4ヶ月間）における北新町線の評価結果

H29.11～H30.2の利用実績における評価				
項目		数量	単位	計算式
運行距離(1日)	全体	51.3	km	①
	評価区間	24.4	km	②
	割合	47.6%		③=②÷①
運行費用	全体	6,183,375	円	④H28.10～H29.9の運行費用
	評価区間	2,941,020	円	⑤=④×③
利用者数 (H29.11～H30.2)	全体	2,564	人	⑥H29.11～H30.2の実績
	評価区間	2,123	人	⑦H29.11～H30.2の実績
	割合	82.8%		⑧=⑦÷⑥
運賃収入	全体	427,000	円	⑨H29.11～H30.2の運賃収入
	評価区間	353,557	円	⑩=⑨×⑧
運賃収入(11月～2月)		353,557	円	⑪
運賃収入(補正Ⅰ)		1,339,846	円	⑫=⑪×3.79
運賃収入(補正Ⅱ)		1,380,041	円	⑬=⑫×1.03
生駒市の負担額		1,560,979	円	⑭=⑤-⑬
生駒市の負担率		53.1%		⑮=⑭÷⑤

※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。

2.2 萩の台線について

- ・本資料での評価対象期間は、H29.11～H30.2（4ヵ月間）とする。
- ・評価方法については、第3回生駒市地域公共交通活性化協議会で配布した【資料4】の「2.2 萩の台地区について」を参照されたい。
- ・検討した評価方法に則って試算をおこなうと、表2.2.1に示す結果が得られた。
 - ・H29.11～H30.2を対象とした場合、萩の台地区における生駒市の負担率は **69.3%** であり、評価基準である70%を満たす結果となっている。
- ・ゆえに、H30.9まで現在のサービス水準は変更せずに運行を継続することとする。

表 2.2.1 H29.11～H30.2（4ヶ月間）における萩の台線の評価結果

項目	数量	単位	備考
H29.11の利用者数	556	人/月	①H29.11における利用実績
補正值	154	人	②災害の影響による萩の台駅の利用者数を補正
補正後の利用者数	710	人/月	③=①+②
H29.12の利用者数	537	人/月	①'H29.12における利用実績
補正值	84	人	②'災害の影響による萩の台駅の利用者数を補正
補正後の利用者数	621	人/月	③'=①'+②'
H30.1の利用者数	543	人/月	①''H30.1における利用実績
H30.2の利用者数	629	人/月	①'''H30.2における利用実績
補正後の利用者数	2503	人/4ヵ月	①H29.11～H30.2における利用実績=③'+③''+①'''+①''''
年間利用者数	9,475	人/年	②=①×([H28.10～H29.9の利用者数:7170人]÷[H28.11～H29.2の利用者数:1894人])
運賃収入	1,844,546	円/年	③=②×194.6円/人(H28.10～H29.9の利用実績から算出)
運賃改定の補正	1,899,883	円/年	④=③×1.03(運賃改定による補正)
運行費用	4,283,417	円/年	⑤H28.10～H29.9における実績
生駒市の負担額		円/年	⑥=⑤-④
生駒市の負担率	69.3%		⑦=⑥÷⑤

※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。

萩の台地区の各月の利用実績について

- ・ 図 3-1-1～図 3-1-4 は各年の 11～2 月における 1 日平均利用者数[※]を示したものである。

※1 日平均利用者数とは、「バス停ごとの乗車人数」を「各月の運行日数」で除した値のことである。（生駒市のコミュニティバスの利用実績は、乗務員が乗車時にバス停ごとの乗車人数を数えたものであり、降車したバス停や降車人数は数えられていない。）

- ・ 各図を比較すると、萩の台駅の 1 日平均利用者数において、11, 12 月（図 3-1-1 と図 3-1-2）は減少しているが、1, 2 月（図 3-1-3、図 3-1-4）は増加している。
- ・ H29. 11, 12 における、萩の台駅の 1 日平均利用者数が減少した要因の 1 つとして、鉄道の臨時ダイヤの影響で萩の台駅でのコミュニティバスとの乗り継ぎがうまくいっていなかったことが挙げられる。
- ・ 一方で、H30. 1, 2 においては、鉄道⇄コミュニティバスの乗り継ぎがうまくいくようなダイヤに改定したことから、1 日平均利用者数が増加したと考えられる。

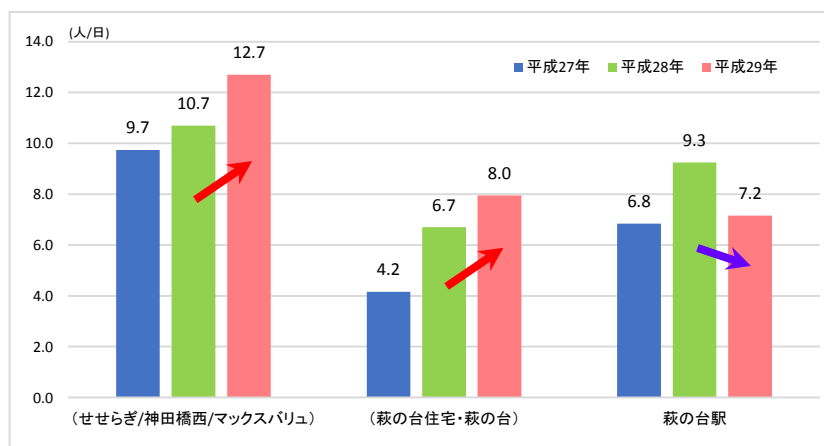


図3-1-1 各年の 11 月におけるバス停ごとの 1 日平均利用者数

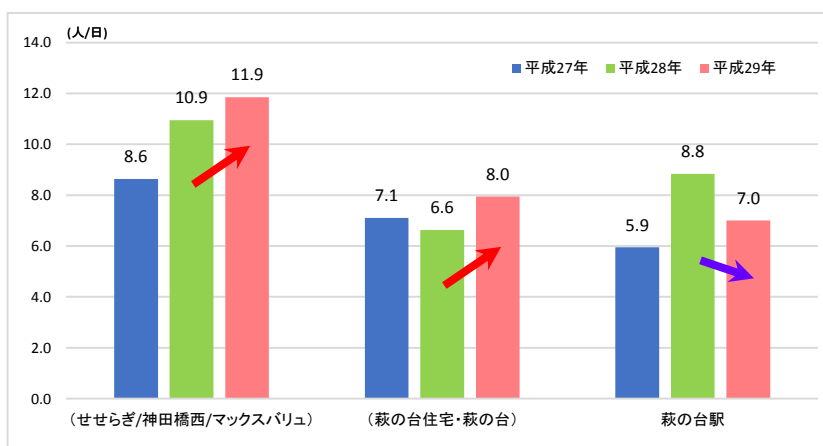


図3-1-2 各年の12月におけるバス停ごとの1日平均利用者数

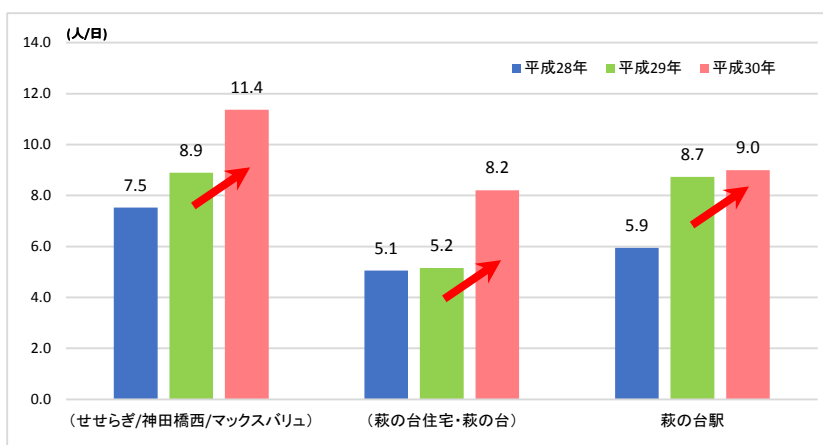


図3-1-3 各年の1月におけるバス停ごとの1日平均利用者数

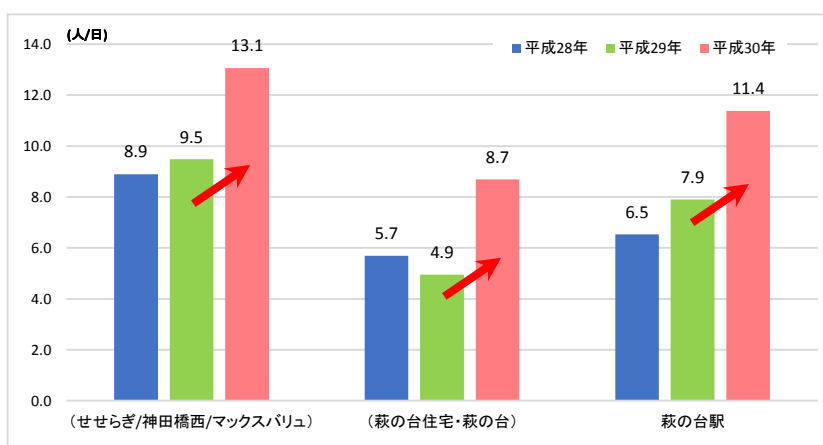


図3-1-4 各年の2月におけるバス停ごとの1日平均利用者数