

## コミュニティバスにおける利用実績の評価について

### 1. はじめに

北新町線、萩の台線については、H29.10～H30.9において、新たな代替案（運賃改定やダイヤ改正）で実証運行を実施しており、当該期間における実証運行の最終評価を、H30.9に実施した。評価対象期間である H29.11～H30.8 までの 10 ヶ月間の利用実績から、北新町線・萩の台線における最終評価を行い、その結果を整理した。

また、H29.4～H30.3 における、門前線、西畑・有里線、光陽台線の利用実績の評価も併せて行った。

### 2. 北新町線、萩の台線における評価について

#### 2.1 基本方針

- ・評価期間は H29.10～H30.9 の 1 年間としているが、運賃改定が H29.11 より実施されたことや、H30.10 以降に新たな代替案による運行を実施する場合、H30.9 までの実績を評価しては代替案を検討する余裕がないため、評価対象期間を H29.11～H30.8 の 10 ヶ月間として、当該期間を 1 年間に換算して評価を行う。
- ・H29.11～H30.8 の 10 ヶ月間の利用実績を 1 年間に換算する際は、各月の利用者数は均等ではなく各月に応じて変動していることも十分に考慮したうえで評価を行う。（過去の利用実績を参考にすることとする。）

#### 2.2 運賃改定による補正

- ・北新町線、萩の台線において H29.11 より運賃改定（150 円⇒200 円）が実施されているため、運賃改定による影響の補正（[運賃収入]×1.03 倍）を行うこととする。（補正值の算出過程は、H29 年度 第 2 回生駒市地域公共交通活性化協議会【資料 2-2】を参照されたい。）

## 2.3 災害の影響による利用者数の補正

- ・萩の台地区については、H29.10に発生した災害の影響により、利用者数が減少していると考えられる（利用実績を分析した結果から判明した）ため、その要因についても補正を行うこととする。（補正方法および補正值は、H29年度第2回生駒市地域公共交通活性化協議会【資料3-1】を参照されたい。）

## 2.4 評価結果について

### 2.4.1 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である、生駒駅南口～奥薬師台を評価対象区間とする。（病院区間における利用実績は評価には含まない）
- ・検討した評価方法に則って評価を行うと、表2-4-1に示す結果が得られた。
- ・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2-4-1 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:6,247人] ÷ [H29.11～H30.8の全体における利用者数:7,507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:6,247人] ÷ [H29.11～H30.8の全体における利用者数:7,507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	1,224,576	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。

## 2.4.2 萩の台線について

- ・検討した評価方法に則って評価を行うと、表 2-4-2 に示す結果が得られた。
- ・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2-4-2 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	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	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÷⑪×100

※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。

## 2.5 今後の運行について

- ・北新町線、萩の台線について、評価基準（70%）を満たす結果となっている。
- ・そのため、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。

## 3. 門前線、西畑・有里線、光陽台線における評価について

## 3.1 門前線について

- ・門前線における H29.4～H30.3 を対象期間とした評価結果は、表 3-1-1 の通りである。

表3-1-1 H29.4～H30.3における門前線の評価結果

項目	数量	単位	備考
利用者数	36,870	人/年	①H29.4～H30.3における実績
運賃収入	4,620,760	円/年	② "
運行費用	6,200,268	円/年	③ "
生駒市の負担額	1,579,508	円/年	④=③-②
生駒市の負担率	25.5	%	⑤=④÷③×100

### 3.2 西畑・有里線について

- ・西畑・有里線における H29.4～H30.3 を対象期間した評価結果は、表 3-2-1 の通りである。

表3-2-1 H29.4～H30.3 における西畑・有里線の評価結果

項目	数量	単位	備考
利用者数	7,488	人/年	①H29.4～H30.3における実績
収入総計	3,809,560	円/年	②=[運賃収入:1,292,560円/年]+[国庫補助金:2,517,000円/年]
運行費用	6,149,736	円/年	③H29.4～H30.3における実績
生駒市の負担額	2,340,176	円/年	④=③-②
生駒市の負担率	38.1	%	⑤=④÷③×100

### 3.3 光陽台線について

- ・光陽台線における H29.4～H30.3 を対象期間した評価結果は、表 3-3-1 の通りである。

表3-3-1 H29.4～H30.3 における光陽台線の評価結果

項目	数量	単位	備考
利用者数	44,013	人/年	①H29.4～H30.3における実績
運賃収入	6,481,761	円/年	② "
運行費用	11,426,674	円/年	③ "
生駒市の負担額	4,944,913	円/年	④=③-②
生駒市の負担率	43.3	%	⑤=④÷③×100

## 4. 評価時期について

- ・コミュニティバスの利用実績の評価については、毎年度行うこととし、4月から翌年3月までの1年間を対象として実施することとしている。
- ・北新町線、萩の台線の評価については、平成26年10月から実証運行を開始していたため、10月～翌年9月を対象として評価を行っていたが、上記の通り4月～翌年3月を対象に評価を行う。
- ・なお、次回的评价是、H30.4～H31.3を対象とした評価を行う。