

## 萩の台線及び西畑・有里線の運行計画変更に伴う最終評価の考え方について

### 1. はじめに

萩の台線及び西畑・有里線における主な買い物施設はマックスバリュ生駒南店（以下、マックスバリュ）であったが、そのマックスバリュが平成31年4月末に閉店となった。現在は、マックスバリュの代わりに買い物施設として、中村屋東生駒店（以下、中村屋）にコミュニティバスが運行しているところである。（中村屋への運行は、令和1年7月半ばより開始しているため、マックスバリュの閉店後から中村屋へ運行を開始するまでの間は、神田橋西付近の買い物施設や各駅（萩の台駅・南生駒駅）を利用し買い物に出かけている状況であった。）

現在の中村屋の利用状況については、マックスバリュ利用時よりも利用者数が少なくなっているが、運行計画変更後約半年しか経過していないことから、地域に十分に浸透していないことが考えられる。そのため、今後も引き続き利用状況について分析を行っていくこととしているが、将来の中村屋への利用状況に応じて、運行計画を改めて検討することも想定している。

ここで、コミュニティバスの利用評価については、各年の4月から翌年3月の1年間における運行費用と運賃収入（現金収入、回数券収入（回数券の購入金額））から評価を行い、利用者は運行費用の3割以上を負担し、残りの金額（運行費用の7割以下）を生駒市が負担することとしている。

本年度についても、上記の方法によって各路線の評価を行うこととするが、先に述べたように萩の台線及び西畑・有里線においてマックスバリュが閉店したことによって買い物に行けなかった利用者もいることが考えられ、その影響は大きいことから当該2路線における評価方法を検討することが望ましいと考えられる。

そこで、本資料では萩の台線及び西畑・有里線における利用状況及び評価方法の考え方について整理を行った。

## 2. 各路線における利用状況について

### 2.1 萩の台線

- ・マックスバリュの閉店及び中村屋への運行に関して、特に影響を与えると考えられるバス停について、利用者数（日平均利用者数）を整理した。
- ・マックスバリュ閉店に伴って、神田橋西における利用者数が増加していることから、マックスバリュの代わりに神田橋西付近の買い物施設（業務スーパー、ダイキ等）で用事を済ませていることが考えられる。
- ・萩の台駅の利用は昨年度同月と比較すると大きな変化がないことから、マックスバリュの代わりとして、地域外に買い物に行く人は少ないと考えられる。

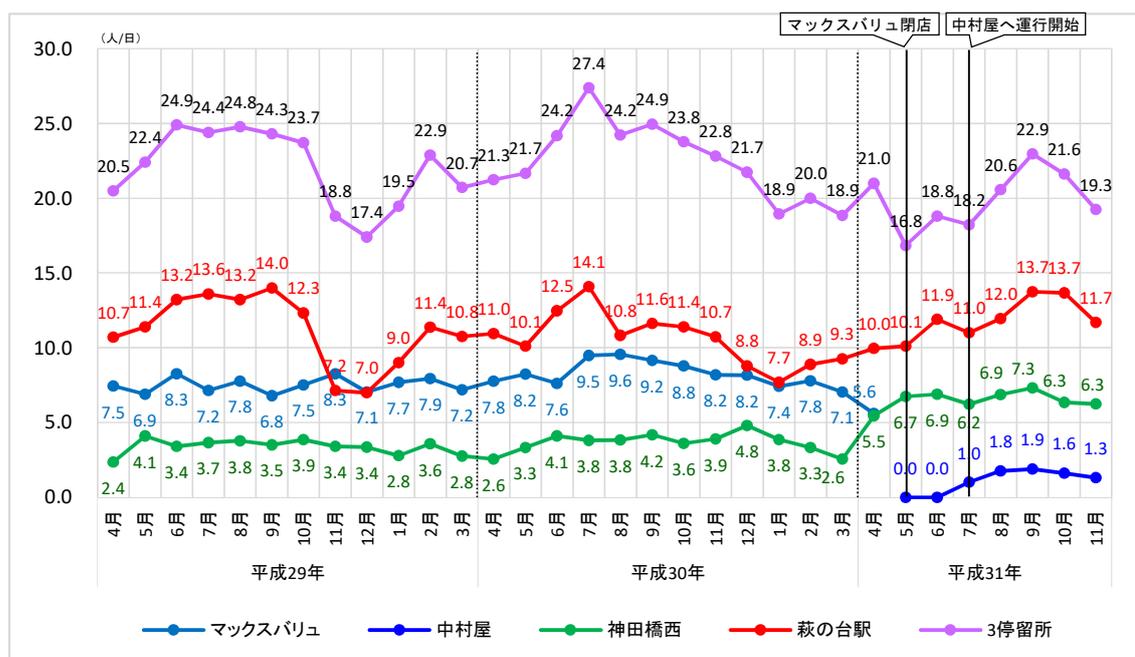


図1 各年月におけるバス停ごとの日平均利用者数

## 2.2 西畑・有里線

- ・マックスバリュの閉店及び中村屋への運行に関して、特に影響がみられると考えられるバス停について、利用者数（日平均利用者数）を整理した。
- ・マックスバリュ閉店に伴って、神田橋西における利用者数が増加していることから、萩の台地区と同様にマックスバリュの代わりに神田橋西付近の買い物施設（業務スーパー、ダイキ等）で用事を済ませていることが考えられる。
- ・南生駒駅の利用は昨年度同月と比較すると大きな変化がないことから、マックスバリュの代わりとして、地域外に買い物に行く人は少ないと考えられる。

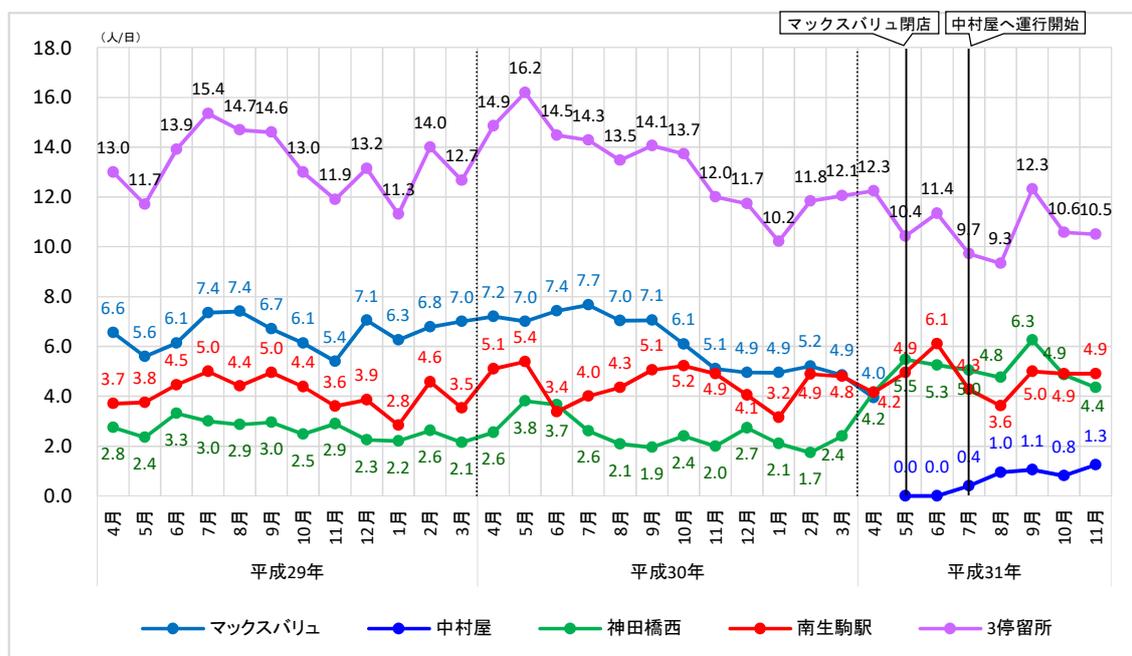


図2 各年月におけるバス停ごとの日平均利用者数

### 3. 評価方法について

- ・マックスバリュ閉店に伴って、萩の台線及び西畑・有里線の運行計画の検討を行ったが、マックスバリュの代替となる買い物施設である中村屋への運行が開始できたのは、7月16日からである。
- ・図3の日平均利用者数の推移をみると、両路線ともに9月の利用が最も多いことから9月頃までは回復期間（コミバスの利用者が浸透してきている期間）であることが考えられる。
- ・そのため、当該期間を評価期間（2019.4～2020.3（運行日数：240日））から外し、残りの期間について評価を行うことが好ましいと考えられる。

⇒マックスバリュ閉店後から中村屋運行開始後の9月まで（マックスバリュ・中村屋に行くことができなかった期間：4月22日～7月12日（54日間）、回復期間：7月16日～8月30日（33日間）の合計87日間）については、コミュニティバスの利用者に対して十分な公共交通サービスを提供することができなかったと考える。

- ・評価における具体的な方法については、次に示す。

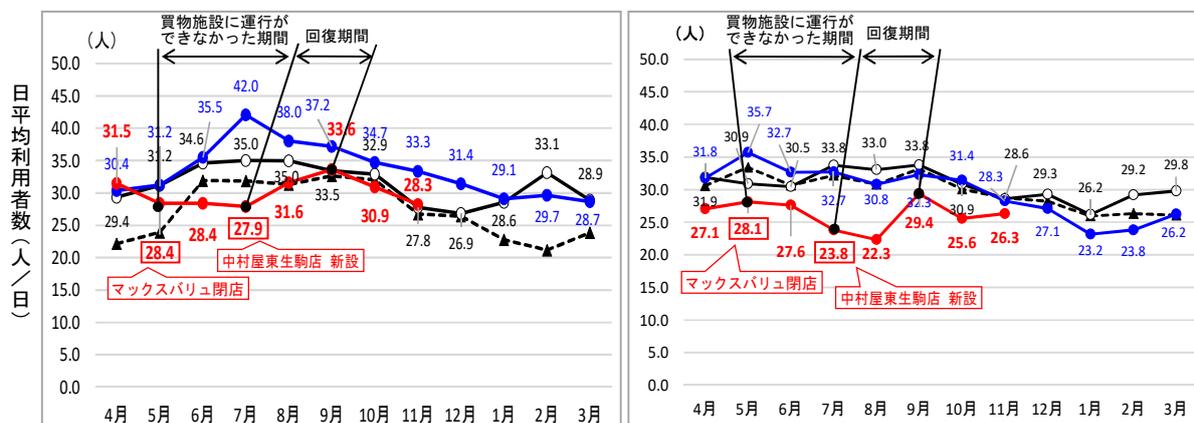


図3 萩の台線及び西畑・有里線の各年月における日平均利用者数

## 【評価方法】

- ①本年度におけるコミュニティバスの運行日数は、240日である。
- ②マックスバリュ閉店後（4月19日）から中村屋へ運行開始（7月16日）するまでの日数は54日間（4月22日～7月12日）となっている。また、コミュニティバスの利用の回復期間は33日間（7月16日～8月30日）であることから、合計87日間を評価期間（2019.4～2020.3（運行日数：240日）から外して評価を行うこととする。（残りの153日間を評価対象期間とする。）
- ③運行費用に関しては、87日間の運行費用を日割り計算し、全体の運行費用から差し引くこととする。

（例）年間運行費用を5,944,460円/年（萩の台地区の平成30年度における実績）、コミュニティバスの運行日数を240日（本年度）として、87日間に占める運行費用を算出する。

○87日間における運行費用：2,154,867円

⇒（5,944,460円/年）÷（87/240日）＝2,154,867円

○補正後の運行費用：3,789,593円/年

⇒（5,944,460円/年）－（2,154,867円）＝3,789,593円/年

- ④運賃収入に関しては、十分な公共交通サービスの提供ができなかった期間（87日間）における利用者分の運賃収入を全体から差し引くこととする。

（例）87日間における利用者数（マックスバリュ・中村屋以外のバス停を利用した人）2,529人であることから、当該人数に1人当たりの運賃収入の金額を乗じて87日間を除く運賃収入を算出する。

○1人当たりの運賃収入：194円/人（萩の台地区の平成30年度における実績）

⇒（1,589,475円/年）÷（8,187人）≒194円/人

○87日間における利用者数：2,529人/87日

○87日間における運賃収入：295,268円/87日

⇒（2,529人）×（194円/人）＝490,626円

ゆえに、運賃収入については2019.4～2020.3における実収入から87日間の運賃収入（490,626円）を差し引いた金額を評価時の運賃収入とする。

- ・上記で示した考え方に基づいて算出した運行費用・運賃収入の値を用いて、萩の台線及び西畑・有里線の評価を行うこととする。