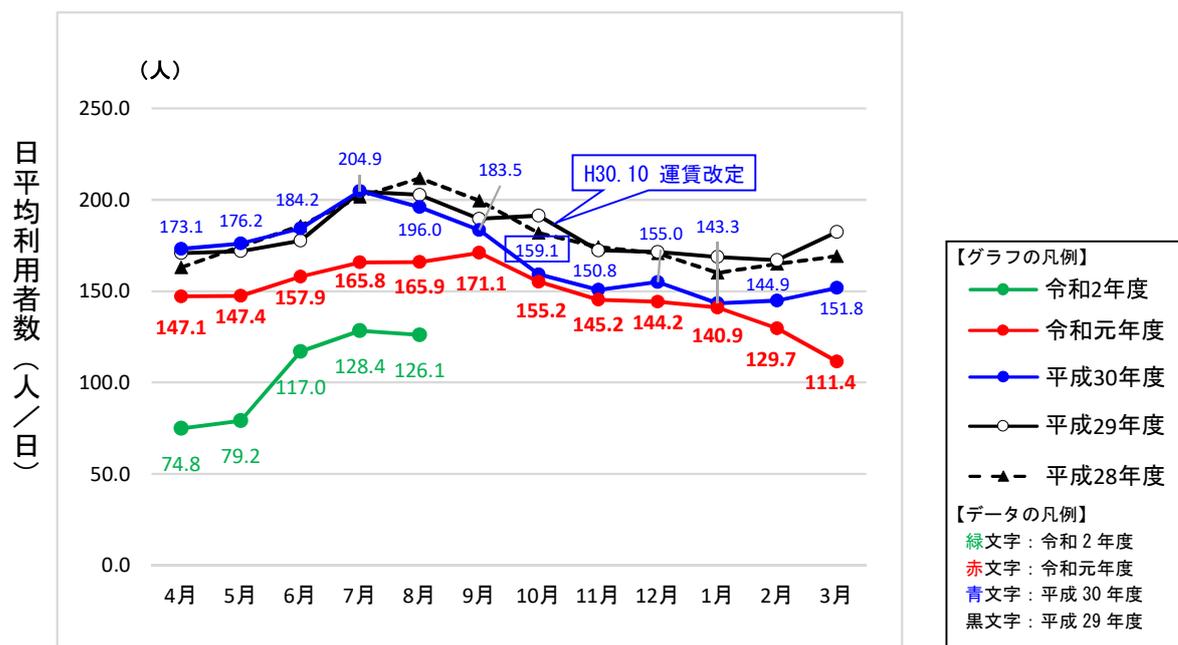


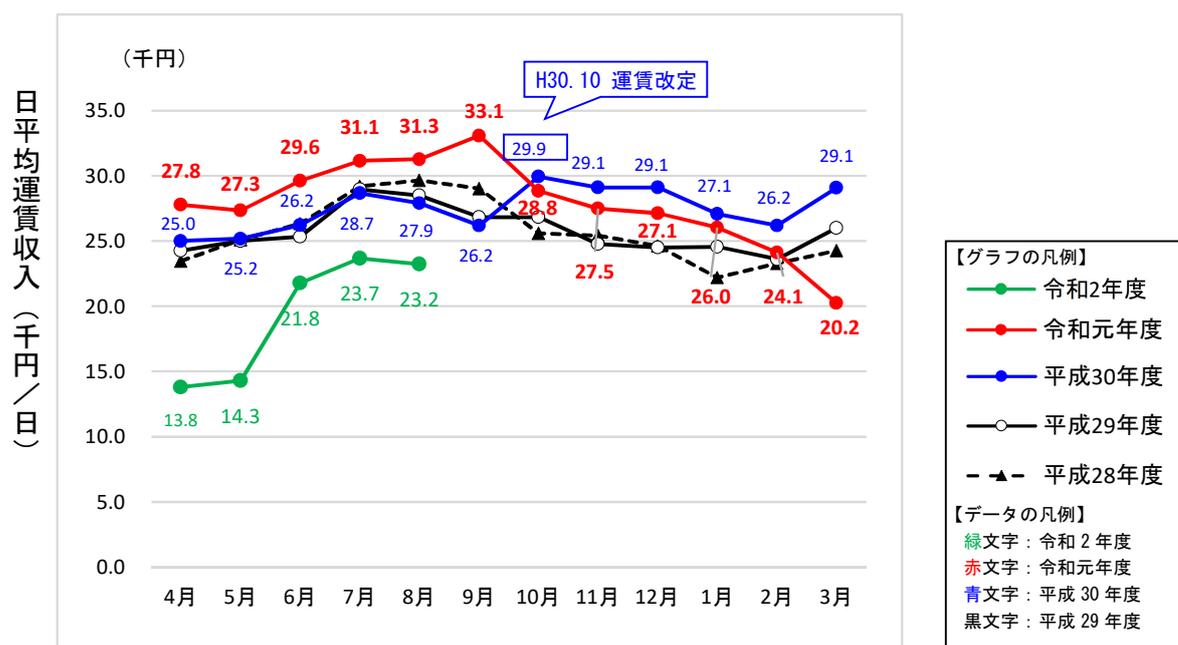
### 1. 光陽台線におけるコミュニティバスの利用者数（乗車人数）及び運賃収入の推移

- ・平成 30 年 10 月における運賃改定の影響により、利用者数（日平均利用者数）は減少傾向である。
- ・さらに、令和 2 年 3 月以降は新型コロナウイルスの影響により、前年同月と比べて大きく減少しているが、4 月以降は徐々に増加している。
- ・運賃収入（日平均運賃収入）は、運賃改定前よりも増加していたが、令和元年 10 月以降徐々に減少し、令和 2 年 3 月以降は前年度と比べると大きく減少している。
- ・令和 2 年 3 月以降は、過去 5 年間に於いて、利用者数、運賃収入ともに最低値であるが、緊急事態宣言の解除や、経済活動の再開の影響から両者とも増加傾向にある。

【月別の 1 日あたりの平均利用者数の推移】



【月別の 1 日あたりの平均運賃収入の推移】

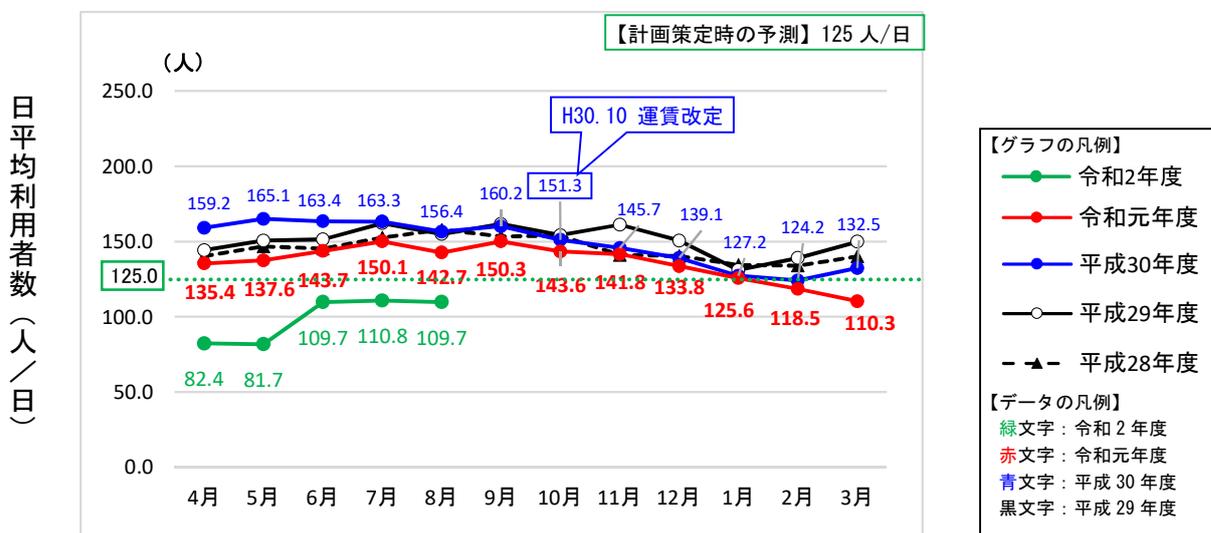


※運賃収入＝現金収入＋回数券（使った金額）

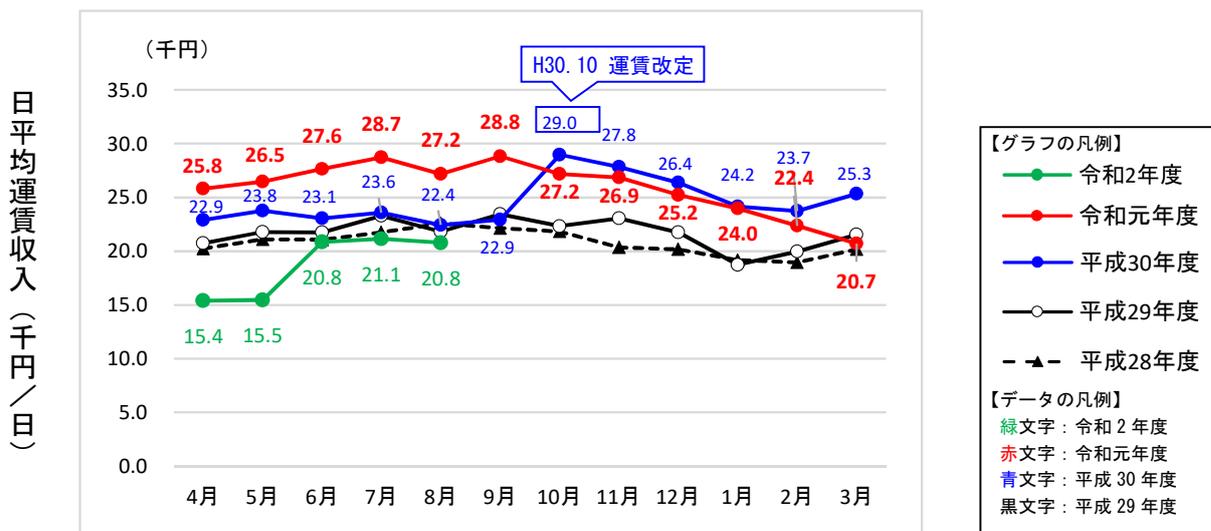
## 2. 門前線におけるコミュニティバスの利用者数（乗車人数）及び運賃収入の推移

- ・平成 30 年 10 月における運賃改定の影響により、利用者数（日平均利用者数）は減少傾向である。
- ・特に、令和 2 年 4 月以降は前年同月と比べて大きく減少しており、新型コロナウイルスによる外出自粛の影響が考えられる。
- ・令和 2 年 6 月は緊急事態宣言の解除により、前月と比較すると増加したが、7 月、8 月は 6 月と同様の利用者数にとどまっている。
- ・計画策定時の予測（125 人/日）と比較すると令和 2 年 2 月以降下回っている。
- ・運賃収入（日平均運賃収入）は、運賃改定前よりも増加していたが、令和元年 10 月以降は前年度と比べると減少傾向にあり、さらに令和 2 年 2 月以降は運賃改定前よりも減少している。
- ・ただし、令和 2 年 6 月以降は、平成 28 年度の運賃収入に近い水準まで回復している。

【月別の 1 日あたりの平均利用者数の推移】



【月別の 1 日あたりの平均運賃収入の推移】

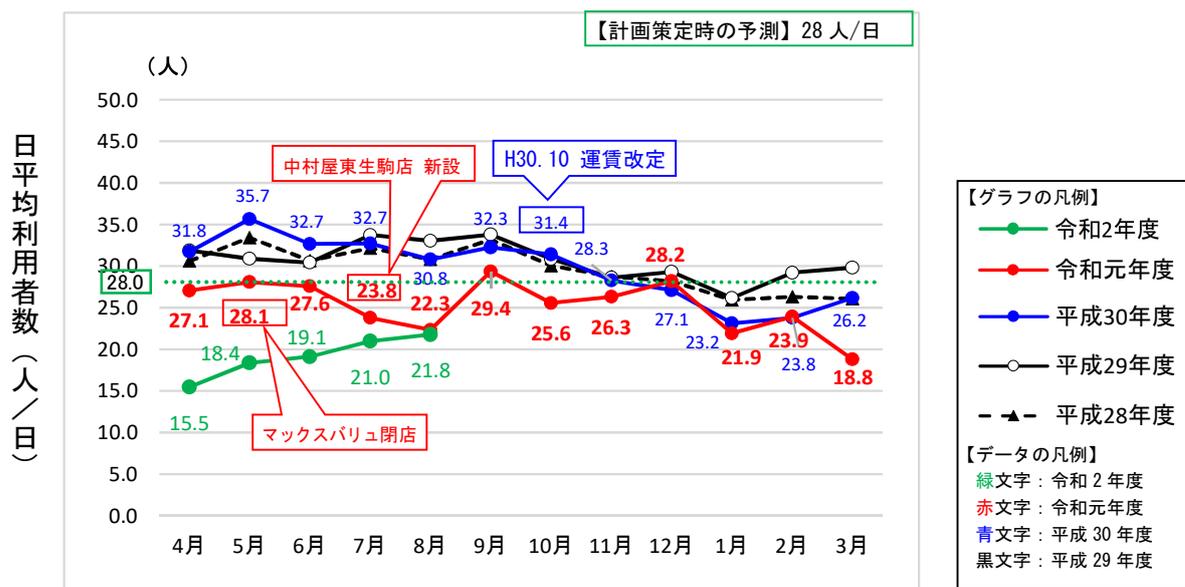


※運賃収入＝現金収入＋回数券（使った金額）

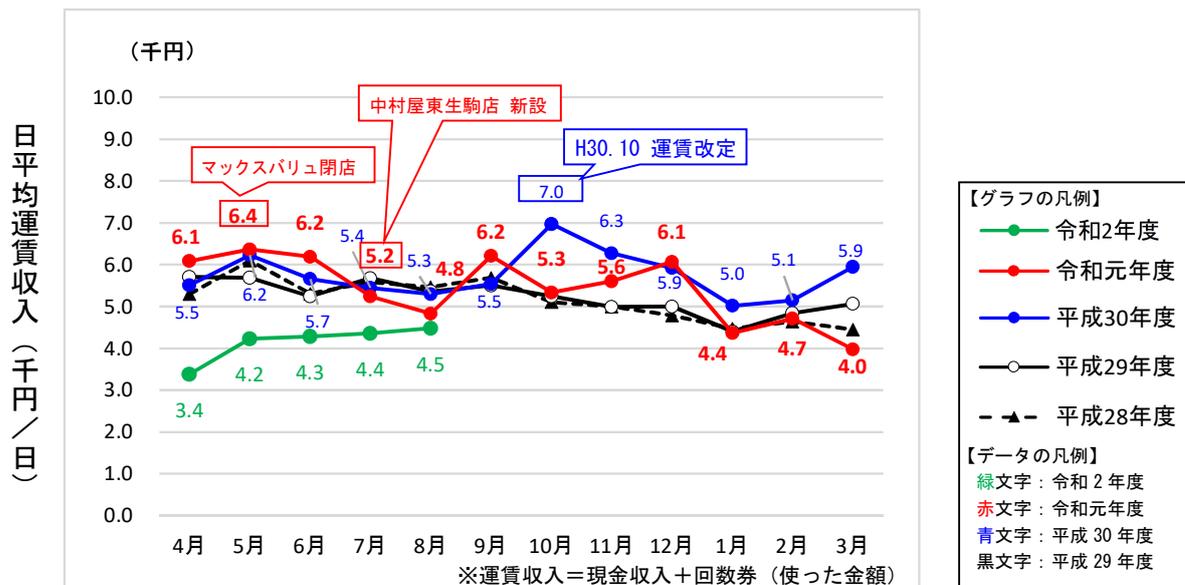
### 3. 西畑・有里線におけるコミュニティバスの利用者数（乗車人数）及び運賃収入の推移

- ・平成 30 年 10 月における運賃改定の影響により、利用者数（日平均利用者数）は減少傾向にある。
- ・令和 2 年 3 月以降、新型コロナウイルスによる外出自粛の影響により、前年同月と比べて大きく減少しているが、徐々に増加しており、令和 2 年 8 月は前年同月に近い利用者数となった。
- ・計画策定時の予測（28 人/日）と比較すると下回っている月が多い。
- ・運賃収入（日平均運賃収入）は、令和 2 年 3 月以降、前年同月と比較すると大きく減少しているが、利用者数と同様に徐々に増加傾向にある。

【月別の 1 日あたりの平均利用者数の推移】



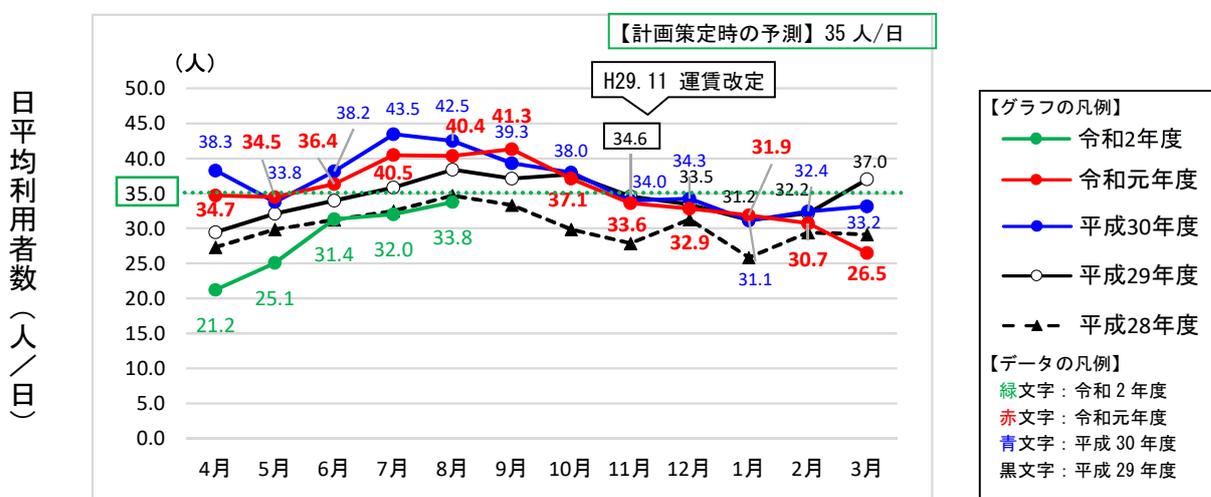
【月別の 1 日あたりの平均運賃収入の推移】



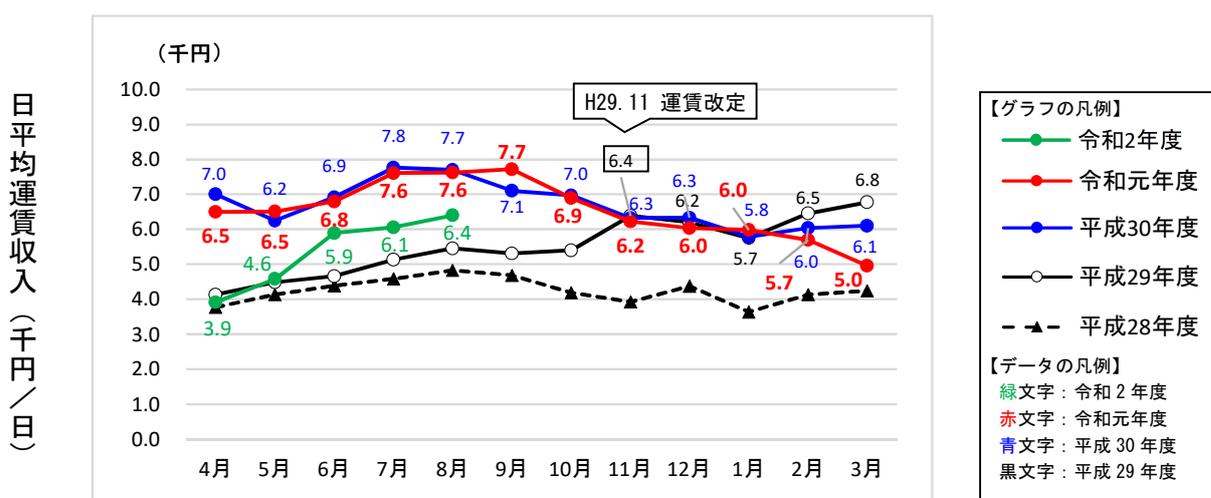
#### 4. 北新町線におけるコミュニティバスの利用者数（乗車人数）及び運賃収入の推移

- ・利用者数は、平成 29 年 11 月の運賃改定前と比べて増加傾向であり、平成 30 年度と令和元年度を比べると同様の推移であったが、令和 2 年 3 月以降は前年同月と比べて大きく減少しており、新型コロナウイルスによる外出自粛の影響が考えられる。
- ・ただし、緊急事態宣言解除後の令和 2 年 6 月以降は、前年と比較すると減少しているものの、平成 28 年度の利用者数と同じ水準まで回復しており、計画策定時の予測（35 人/日）近くまで増加している。
- ・運賃収入(日平均運賃収入)は、令和 2 年 3 月～5 月は大きく減少していたが、5 月以降は運賃改定前よりも増加している。

【月別の 1 日あたりの平均利用者数の推移】



【月別の 1 日あたりの平均運賃収入の推移】

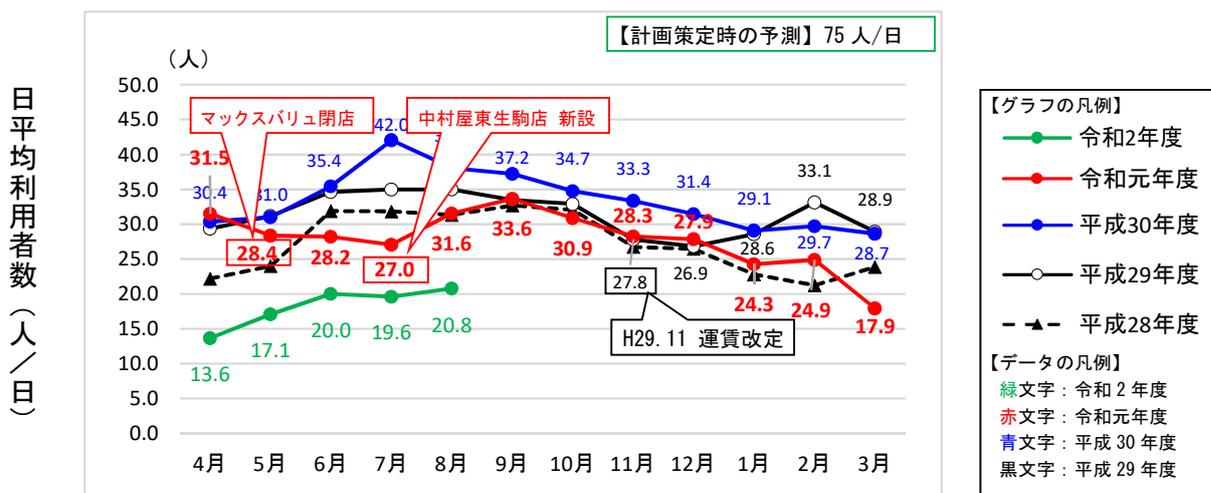


※運賃収入＝現金収入＋回数券（使った金額）

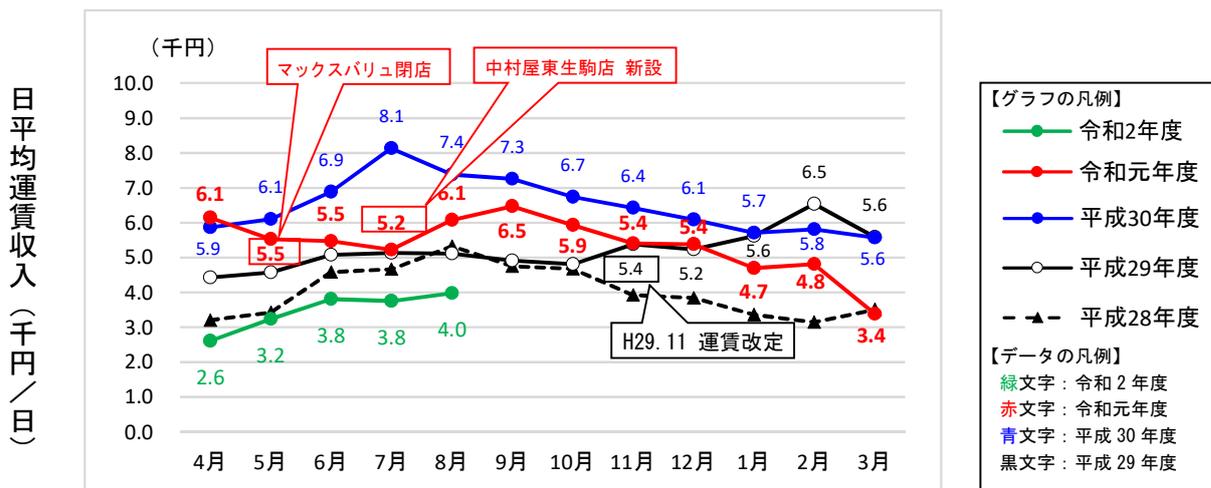
### 5. 萩の台線におけるコミュニティバスの利用者数（乗車人数）及び運賃収入の推移

- ・利用者数は、令和2年3月以降、前年同月と比べて大きく減少しており、新型コロナウイルスによる外出自粛の影響が考えられる。
- ・ただし、5月に緊急事態宣言が解除されてからは、徐々に回復傾向にある。
- ・運賃収入(日平均運賃収入)は、料金改定前よりも増加していたが、令和2年3月以降は料金改定前の運賃収入以下にまで減少している。
- ・ただし、利用者数と同様に、令和2年4月以降は運賃改定前よりも減少しているものの、徐々に増加している。

【月別の1日あたりの平均利用者数の推移】



【月別の1日あたりの平均運賃収入の推移】

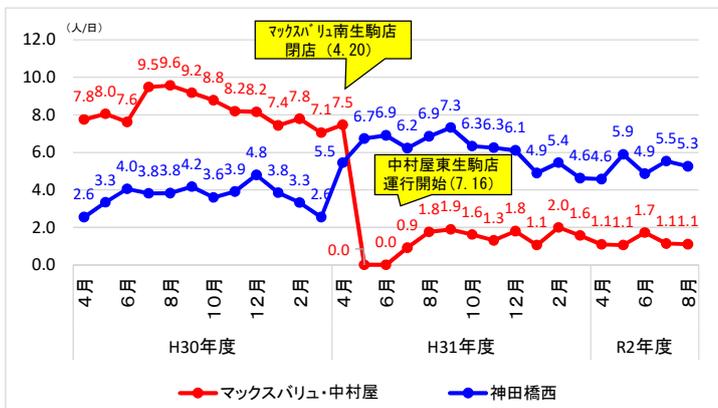


※運賃収入＝現金収入＋回数券（使った金額）

【参考】「マックスバリュ生駒南店」から「中村屋東生駒店」へと運行経路を変更したのちの萩の台線及び西畑・有里線の利用傾向について

■萩の台線（マックスバリュ（～4.20）・中村屋（7.16～）、神田橋のバス停の利用状況）

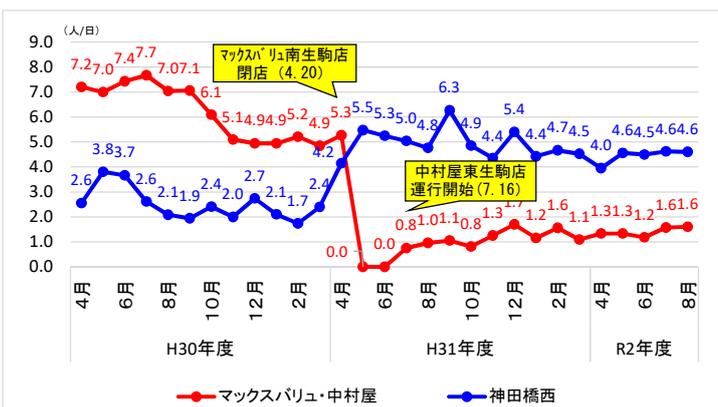
萩の台線		マックスバリュ・中村屋		神田橋西		
	月	運行 日数	乗車数 (人/月)	日平均 (人/日)	乗車数 (人/月)	日平均 (人/日)
H30年度	4月	20	155	7.8	51	2.6
	5月	21	169	8.0	70	3.3
	6月	21	160	7.6	85	4.0
	7月	21	199	9.5	80	3.8
	8月	23	220	9.6	88	3.8
	9月	18	165	9.2	75	4.2
	10月	22	193	8.8	79	3.6
	11月	21	172	8.2	82	3.9
	12月	19	155	8.2	91	4.8
	1月	19	141	7.4	73	3.8
	2月	19	148	7.8	63	3.3
	3月	20	141	7.1	51	2.6
H31年度	4月	20	112	7.5	109	5.5
	5月	19	0	0.0	128	6.7
	6月	20	0	0.0	138	6.9
	7月	22	11	0.9	137	6.2
	8月	21	37	1.8	144	6.9
	9月	19	36	1.9	139	7.3
	10月	21	34	1.6	133	6.3
	11月	20	26	1.3	125	6.3
	12月	20	36	1.8	122	6.1
	1月	19	20	1.1	93	4.9
	2月	18	36	2.0	98	5.4
	3月	21	33	1.6	97	4.6
R2年度	4月	21	23	1.1	96	4.6
	5月	18	19	1.1	106	5.9
	6月	22	38	1.7	107	4.9
	7月	21	24	1.1	116	5.5
8月	20	22	1.1	105	5.3	



中村屋東生駒店へは、7月16日より運行しているため、7月における日平均利用者数は運行日数を12日として算出している。

■西畑・有里線（マックスバリュ（～4.20）・中村屋（7.16～）、神田橋のバス停の利用状況）

西畑・有里線		マックスバリュ・中村屋		神田橋西		
	月	運行 日数	乗車数 (人/月)	日平均 (人/日)	乗車数 (人/月)	日平均 (人/日)
H30年度	4月	20	144	7.2	51	2.6
	5月	21	147	7.0	80	3.8
	6月	21	156	7.4	77	3.7
	7月	21	161	7.7	55	2.6
	8月	23	162	7.0	48	2.1
	9月	18	127	7.1	35	1.9
	10月	22	134	6.1	53	2.4
	11月	21	107	5.1	42	2.0
	12月	19	94	4.9	52	2.7
	1月	19	94	4.9	40	2.1
	2月	19	99	5.2	33	1.7
	3月	20	97	4.9	48	2.4
H31年度	4月	20	79	5.3	83	4.2
	5月	19	0	0.0	104	5.5
	6月	20	0	0.0	105	5.3
	7月	22	9	0.8	111	5.0
	8月	21	20	1.0	100	4.8
	9月	19	20	1.1	119	6.3
	10月	21	17	0.8	102	4.9
	11月	20	25	1.3	87	4.4
	12月	20	34	1.7	108	5.4
	1月	19	22	1.2	84	4.4
	2月	18	28	1.6	84	4.7
	3月	21	23	1.1	95	4.5
R2年度	4月	21	28	1.3	83	4.0
	5月	18	24	1.3	82	4.6
	6月	22	26	1.2	99	4.5
	7月	21	33	1.6	97	4.6
8月	20	32	1.6	92	4.6	



中村屋東生駒店へは、7月16日より運行しているため、7月における日平均利用者数は運行日数を12日として算出している。