

市内循環線における実証運行について

【経過】

- 令和元年 11 月 南郷里地域の一部自治会及び地域づくり協議会から、地域の中心部に路線バスを走らせてほしいと市へ要望があり、アンケート調査を実施した。
⇒アンケート調査の結果、年間 4,248 人の追加利用があることがわかったため、実証運行を実施することを決定した。
- 令和 2 年 7 月 長浜市地域公共交通会議（以下、「交通会議」という。）にて今後の方針を決定した。
（実証運行期間）
令和 2 年 11 月 1 日～令和 3 年 10 月 31 日（1 年間）
（経路変更の効果が得られたと判断する基準）
下記の条件をすべて満たしている場合に経路変更（本格運行化）を行う。
①市内循環線において、実証運行期間の収支率が、令和元年度実績収支率（20.6%）を上回っている。
②月平均乗降者数が、事前アンケート調査（令和元年度実施）で試算された新設バス停 4 か所における予測乗降者数（354 人/月）の 7 割（248 人/月）を上回っている。
③その他、経路変更による不具合が生じないと認められる。
- 令和 3 年 6 月 南郷里地域づくり協議会からの要望にそって、ダイヤ改正を行った。ダイヤ改正後の実証運行の効果検証を十分に行うため、実証運行期間を令和 4 年 3 月 31 日まで延長した。
- 令和 4 年 3 月 交通会議にて本実証運行について総括した結果、当初の判断基準を満たさない結果となったが、コロナ禍その他の要因が存在しており、これらの要因を踏まえないと今回の実証運行を検証できない、とのご意見・ご見解が委員から一定数寄せられたので、実証運行期間をさらに 1 年間延長し、令和 5 年 3 月 31 日までとした。
- 令和 4 年 6 月 交通会議にて、当初の判断基準からの社会環境変化等を考慮し、新たな判断基準を設定した。
- 令和 4 年 11 月 新たな判断基準をもとに検証した結果、基準を満たさない結果となったため、交通会議にて実証運行を終了することを決定した。

【新たな判断基準】

下記の①～③の条件をすべて満たしている場合に経路変更（本格運行化）を行う。

① 収支率

令和4年度の市内循環線における収支率が、当初の基準の収支率（20.6％）に、新型コロナウイルス感染拡大による全体の収支率の減少分を考慮して算定した、新しい基準の収支率を上回っている。

$$\text{新しい基準の収支率} = 20.6\% \times A = \underline{22.6\%}$$

$$A = \frac{\text{市内コミュニティバス補助路線の令和4年度収支率}}{\text{同上の令和元年度収支率}(20.4\%)} = \frac{22.4\%}{20.4\%}$$

② 利用者数

4 停留所合計（南郷里幼稚園前、加納新、新栄、南小足）の月平均利用者数が、実証運行導入に係る経費及び令和元年度の収入並びに新しい基準の収支率を連動させて算定した新しい基準の利用者数を上回っている。

$$\text{新しい基準の利用者数} = \left(\frac{B}{5 \text{ 年}} + C \right) \times D \times \frac{1}{E} \times \frac{1}{12 \text{ 月}} = \underline{112.5 \text{ 人/月}}$$

B / 5 年 = 実証運行導入に係る経費を5年で按分

$$= 1,500,000 \text{ 円} / 5 \text{ 年}$$

$$= 300,000 \text{ 円}$$

C = 令和元年度の実証運行区間における経費

$$= 2,920 \text{ km} \times 294 \text{ 円/km (令和元年度の市内循環線における 1km 当たり費用)}$$

$$= 858,480$$

D = 新しい基準の収支率 = 22.6%

E = 令和元年度の市内循環線における1人当たり収入 = 194 円/人

③ その他

その他、経路変更による不具合が生じないと認められること。

【利用実績】

①収支率

⇒市内循環線における令和4年度収支率＝25.3%

②利用者数（4停留所合計（南郷里幼稚園前、加納新、新栄、南小足））

R2.11	R2.12	R3.1	R3.2	R3.3	R3.4	R3.5	R3.6	R3.7
37	63	38	25	31	25	28	21	22
R3.8	R3.9	R3.10	R3.11	R3.12	R4.1	R4.2	R4.3	R4.4
17	27	21	21	26	15	12	35	15
R4.5	R4.6	R4.7	R4.8	R4.9				
19	27	16	17	19				
							合計	月平均
							577	25.1

⇒月平均乗降者数：25.1人/月

※ 上記の人数は、乗降者数の延人数であるため、1人の人が10日間バスを乗り降りした場合は、1人×10日×2回＝20人として計上される。

③その他

⇒他路線への影響もなく、利用者からの苦情もないため、経路変更による不具合は生じていないと認められる。

【検証結果】

	新たな判断基準	利用実績	結果
①収支率	22.6%	25.3%	達成
②利用者数	112.5人/月	25.1人/月	未達成
③その他	経路変更による 不具合なし	経路変更による 不具合なし	達成

【今後の取扱い方針】

新たな判断基準①、③は達成しているものの、②が未達成であるため、実証運行としては、令和5年3月31日までの運行とし、令和5年4月1日からは元の経路に戻すこととする。