

予約型乗合タクシーの利用状況

令和元年10月1日から予約型乗合タクシーの運行を開始したが、Eルート・Fルートともに、ミニバスのときよりも1日あたりの利用者数が減少している（令和2年2月末時点）。

その要因としては、運行本数が1日4本から3本に減少したことも挙げられるが、1便あたりの利用者数も減少していることから、運行内容の改善に向けた取り組みが必要であると考えられる。

表1 予約型乗合タクシーの利用状況

分析の視点	指標・データ	ミニバス時の利用状況		予約型乗合タクシーでの利用状況
		(H30年度)	(H31.4~R1.9)	(R1.10~R2.2)
公共性の視点 (需要など)	1日あたりの利用者数	E) 1.99人/日	2.51人/日	0.26人/日
		F) 3.33人/日	3.67人/日	1.91人/日
	1便あたりの利用者数(※1)	E) 0.67人/便	0.50人/便	0.09人/便
		F) 1.31人/便	0.83人/便	0.64人/便
経済性の視点 (効率性も)	収支率(※2)	E) 1.4%		
		F) 2.9%		
	利用者1人あたりの行政負担額(※2)	E) 7,024円/人		
		F) 3,413円/人		
	実際の運行回数 (予約率)	E) -	-	7.4回/月(0.09)
		F) -	-	39.2回/月(0.45)
運行1回あたりの利用者数(乗合率)	E) -	-	1.00人/回	
	F) -	-	1.40人/回	

※1：予約型乗合タクシーの1便あたりの利用者数は、1日3便とも運行したと仮定した場合の値。実際は予約の無かった便は運行していないため、1.0人/便以上となる。

※2：ルート別の支出額は、コミュニティバス全体の支出額に対して、運行距離で按分した数値を使用している。また、ルート別の収入額は、利用者数に100円を乗じた数値を使用している。データの出典は、平成30年12月第19回協議会の資料3を元に編集。

1. 年度別の推移

年度別の1日あたり利用者数は、Eルートは2.0人以上の利用があったが、現在は1.0人を下回っている。Fルートは3.0~5.0人程度の利用があったが、現在は2.0人程度の利用に留まっている。

EルートもFルートも、1日あたり2.0人程度の減少がでている。

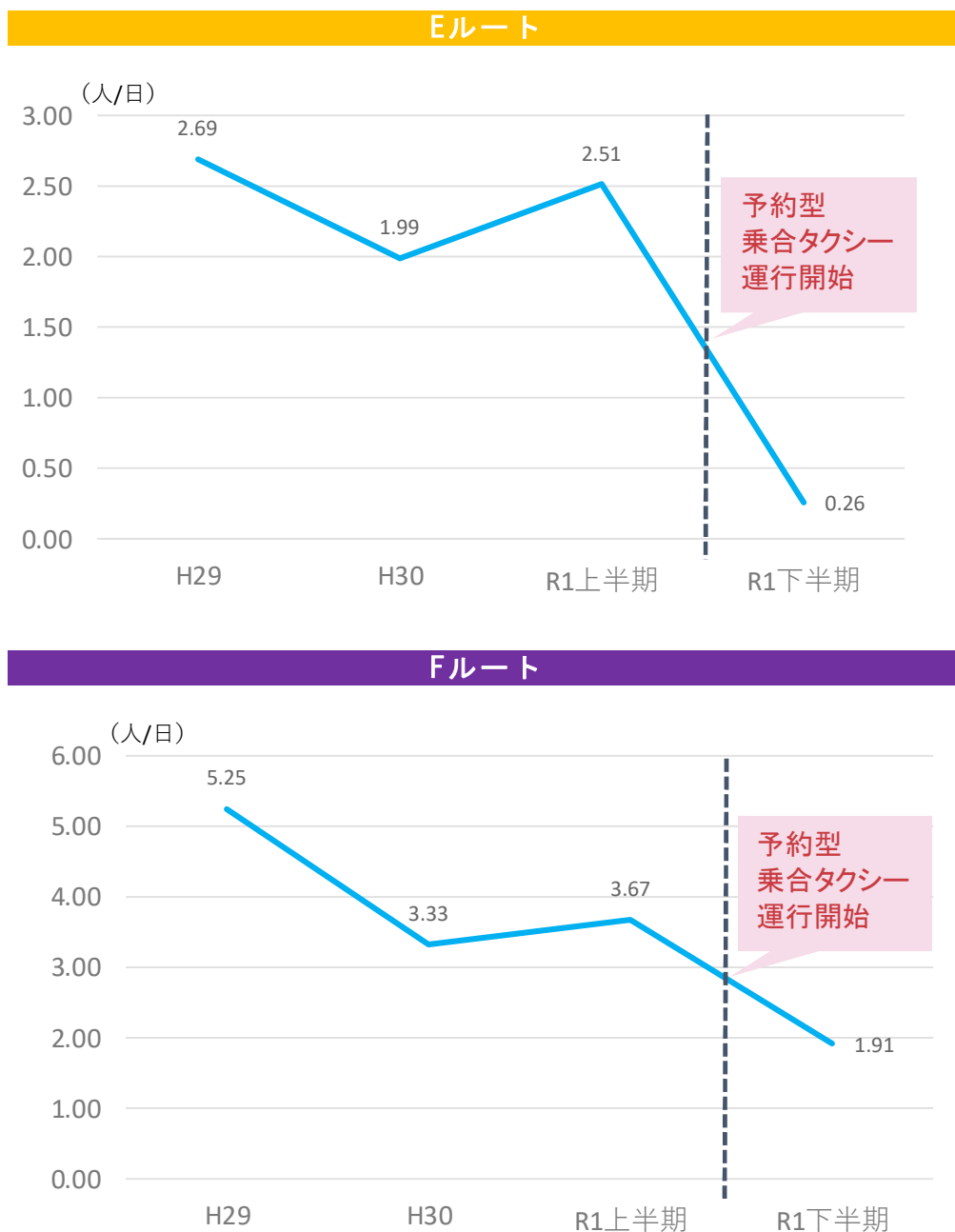


図1 年度別の利用者数の推移

2. 月別の推移

予約型乗合タクシーの月別の利用者数は、Eルートは開始直後の10月の利用が最も多かったが（13人/月）、その後は5～7人/月程度となっている。一方、Fルートは、10月は39人/月と最も少なかったが、11月以降は利用者が増え60人/月以上となっている。

Eルートの利用は11月に入り減少したが、特に1便目と3便目の利用がなく、2便目のみの利用となっている。

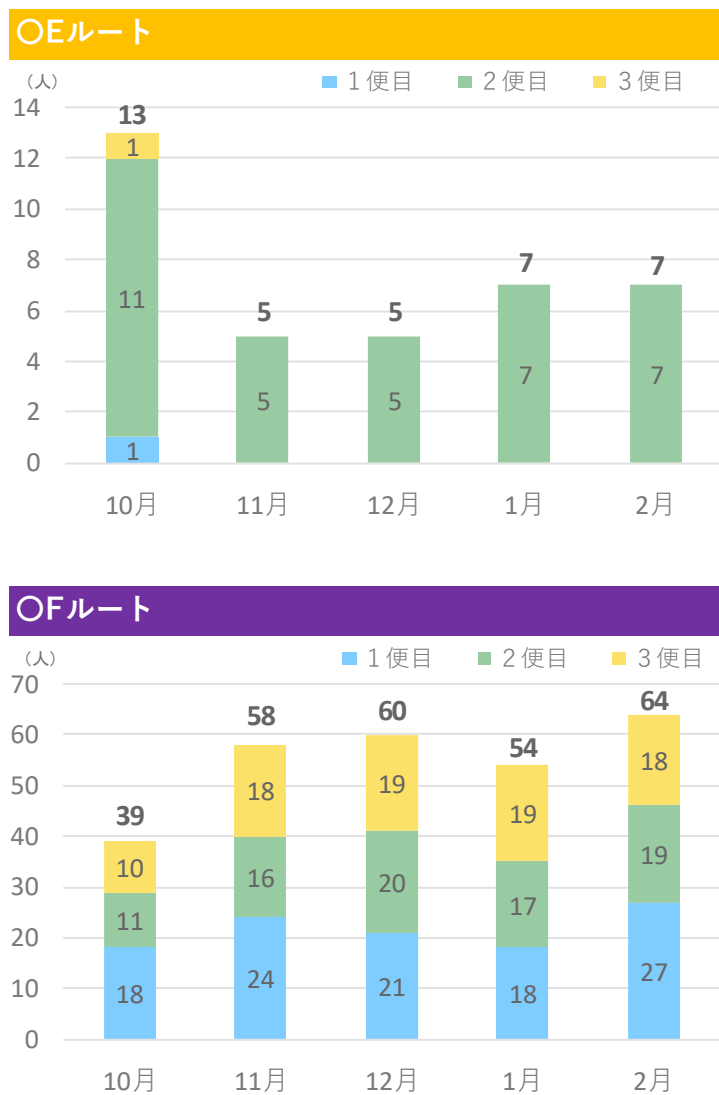


図2 月別の利用者数の推移（令和元年10月以降）

なお、ミニバスで運行していた年度からの月別1日あたり利用者数の推移を以下に示す。
 Eルートは、今年の7月と8月の利用者数は多かったが、概ね2.0人前後で推移し、ミニバス最後の令和元年9月に利用者数が減少、10月以降もその減少傾向が続いている状況にある。

一方、Fルートは、概ね3.5人前後で推移し、現在は以前よりも減少した状況にある。

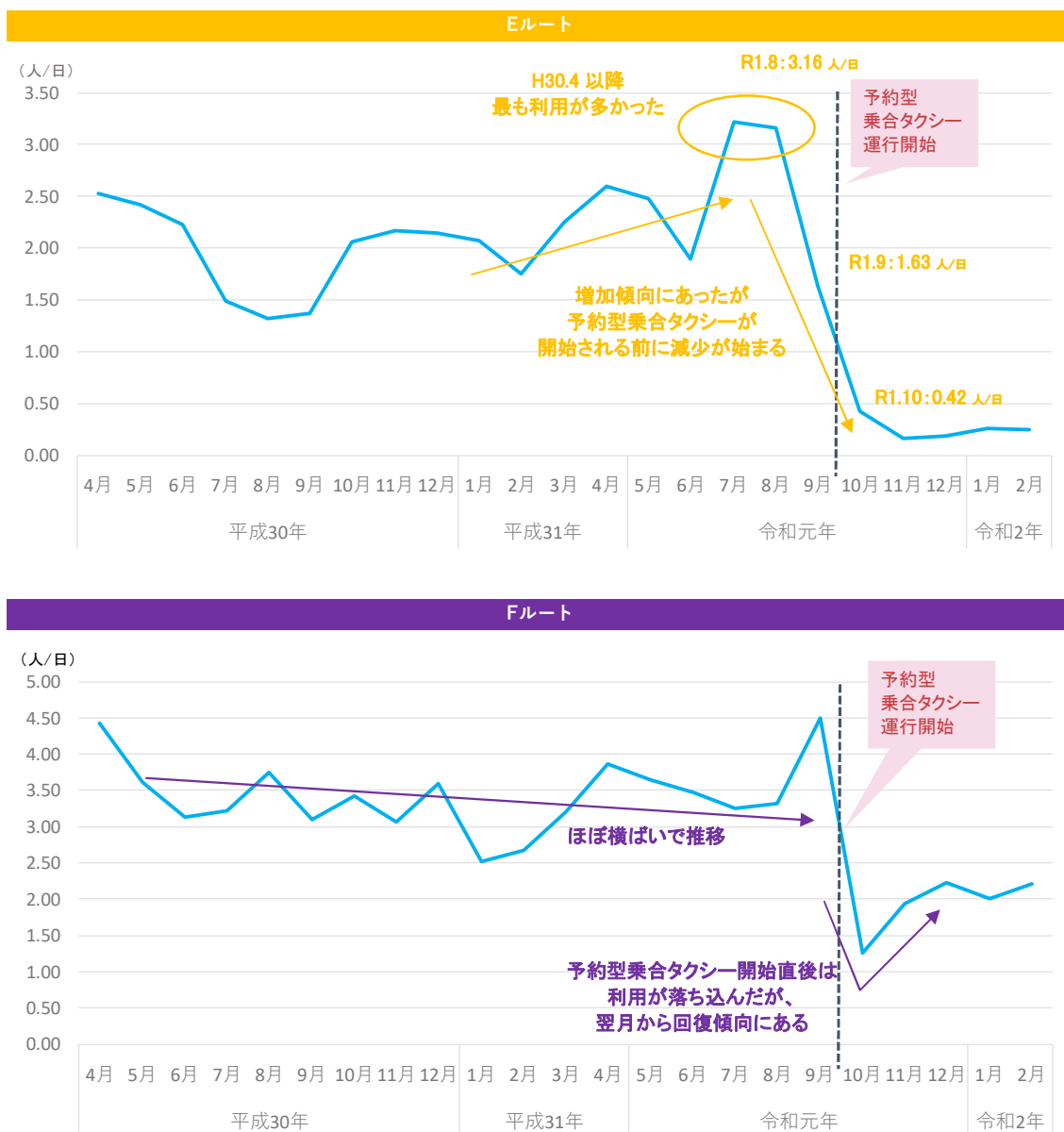


図3 月別の利用者数の推移

3. バス停別の利用状況

Eルートのバス停別の利用状況としては、以前は、ウェルネス新庄やいきいきセンター前、京阪忍海公民館での利用が多かったが、現在は、ウェルネス新庄と京阪忍海公民館の利用がほとんどである。

いきいきセンター前での利用者数が減り、新庄駅前通り～笹堂ふれあい広場などの利用も減っていることから、Eルートを使っていきいきセンター利用していた人が減少したと推測される。

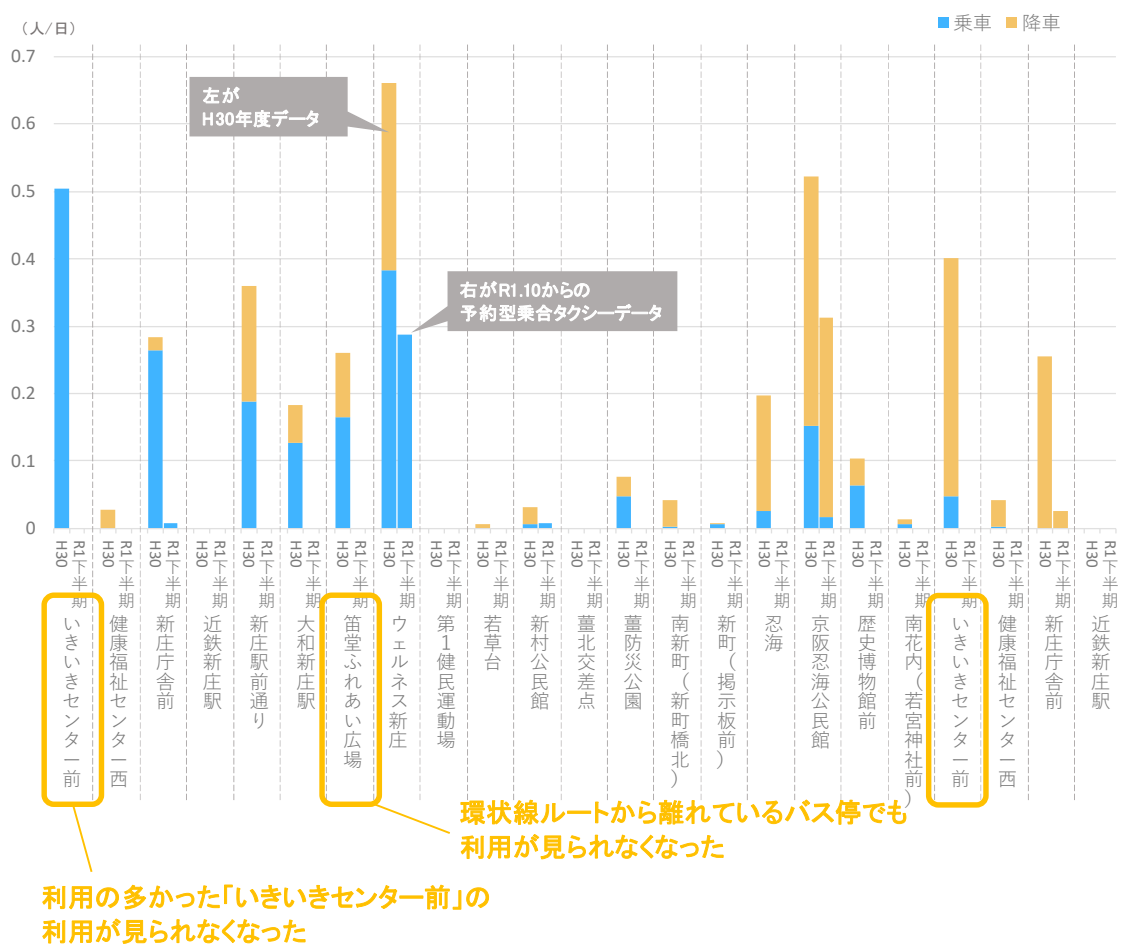


図4 Eルートのバス停別利用者数

Fルートの子バ停別の利用状況としては、以前は、新庄庁舎前や梅室コミセン、笛吹神社前での利用が多かったが、現在は、近鉄新庄駅や梅室コミセン、笛吹神社前での利用が多い傾向にある。

※現在の利用区間（乗車場所と降車場所）は、笛吹神社前→近鉄新庄駅間、近鉄新庄駅→林堂公民館間、新庄庁舎前→梅室コミセン間の利用が多い。

Fルートの利用者数減少は、今まで利用の多かった新庄庁舎前や梅室コミセンなどの利用者数減少が要因として挙げられるが、全体的に少しずつ減少していることや、新庄庁舎前の利用が減っていることから、ちょっとした用事や、近鉄電車を使っていた人が減少したと推測される。

※新庄庁舎前の利用は、近鉄新庄駅へ転換した可能性もある。

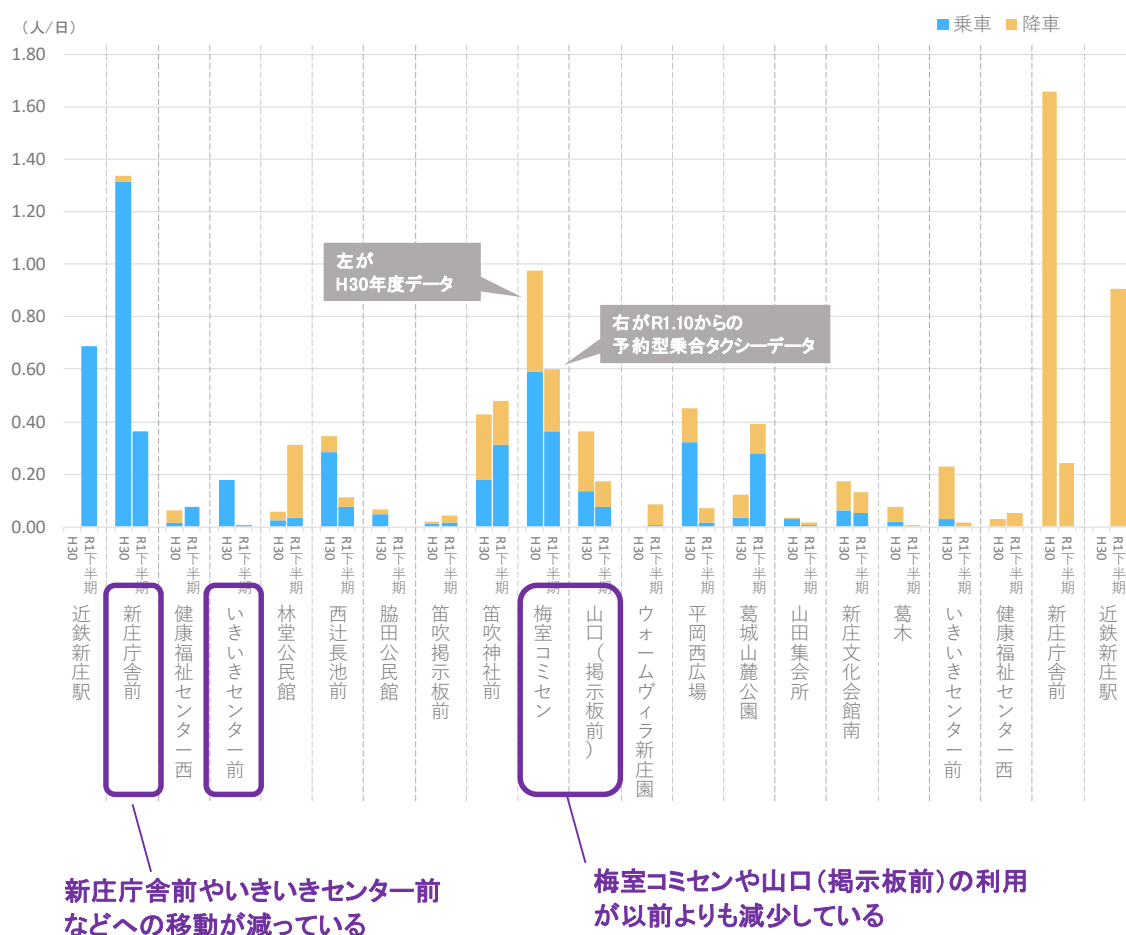


図5 Fルートのバス停別利用者数

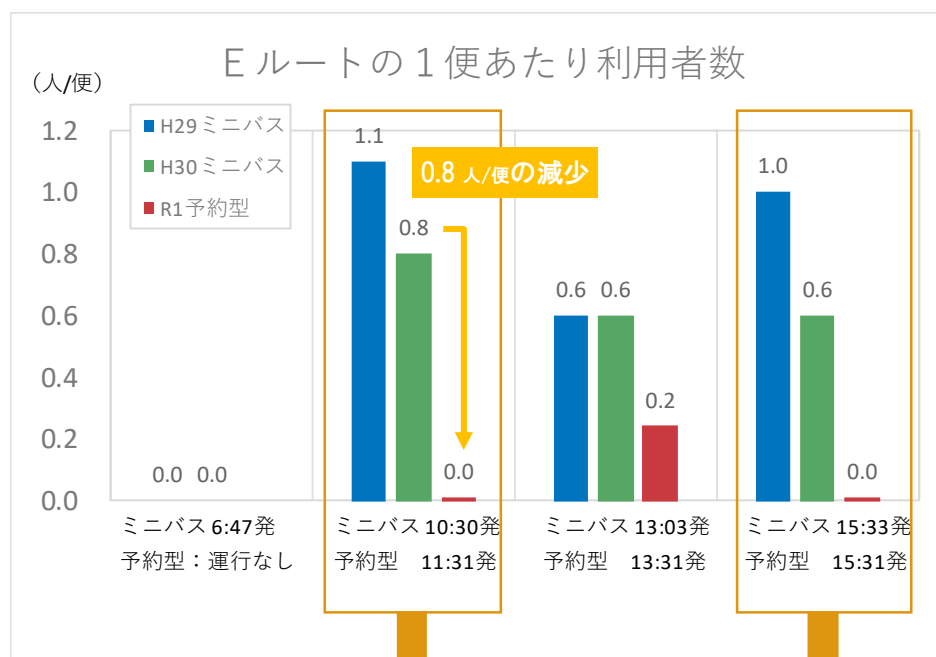
4. ダイヤ別の推移

ダイヤ別の利用状況を見ると、従来のミニバスルートで利用の多かった時間帯（Eルートでは10:30発、Fルートでは8:50発）で、特に利用が減少していることがわかる。

利用者数の減少状況から、今までの午前中の利用者は、午後の便も利用していたと考えられるため、予約型乗合タクシーの利用促進策としては、第1便目の運行時間を現状よりも早くするなどの、利便性向上を講じることが考えられる。

表2 Eルートの利用状況

ミニバス時の発時刻	ミニバス 平成29年度	ミニバス 平成30年度	予約型乗合 R1.10~R2.2	予約型乗合の 発時刻
6:47	0.0人/便	0.0人/便	—	—
10:30	1.1人/便	0.8人/便	0.0人/便	11:31
13:03	0.6人/便	0.6人/便	0.2人/便	13:31
15:33	1.0人/便	0.6人/便	0.0人/便	15:31

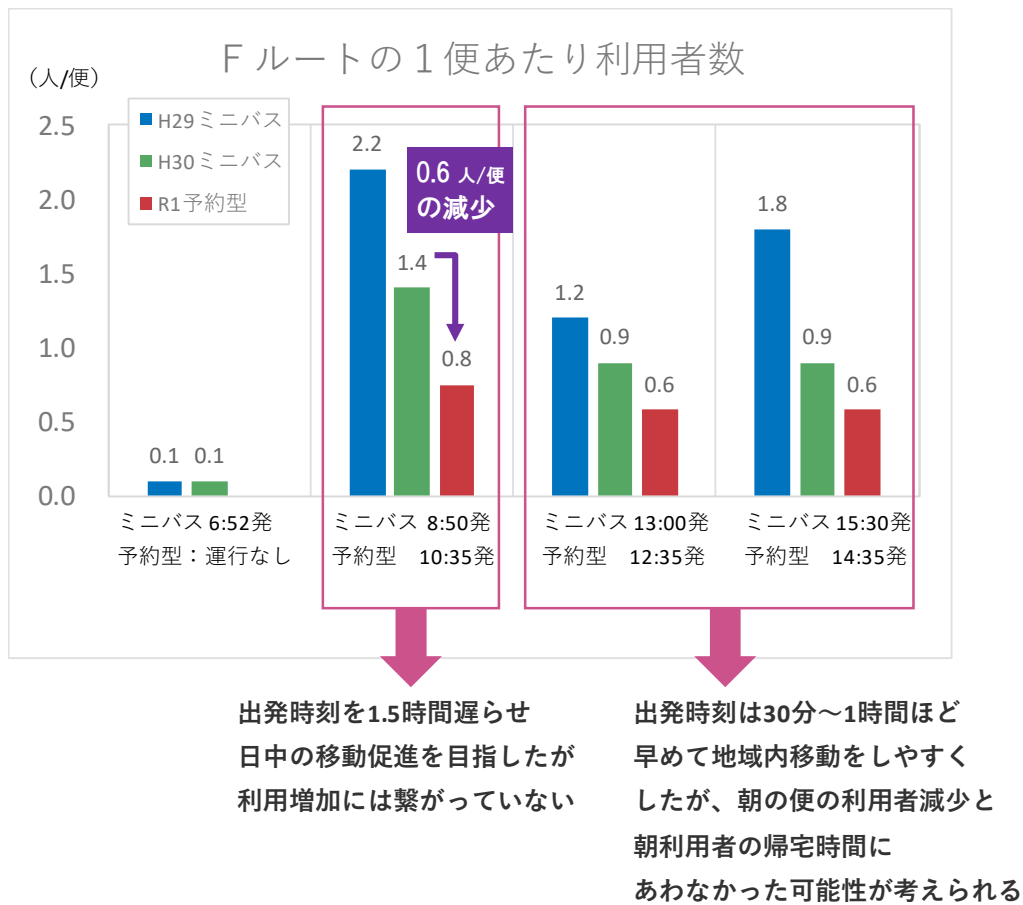


出発時刻を1時間遅らせ
日中の移動促進を目指したが
利用増加には繋がっていない

出発時刻はほぼ同じだが
利用が減少している
朝の便の利用者が使っていた
可能性が考えられる

表3 Fルートの利用状況

ミニバス時の発時刻	ミニバス 平成29年度	ミニバス 平成30年度	予約型乗合 令和元年10月	予約型乗合の 発時刻
6:52	0.1人/便	0.1人/便	—	—
8:50	2.2人/便	1.4人/便	0.8人/便	10:35
13:00	1.2人/便	0.9人/便	0.6人/便	12:35
15:30	1.8人/便	0.9人/便	0.6人/便	14:35



5. まとめ

- ・予約型乗合タクシー方式にして、EルートとFルートの利用者数は減少している。
- ・Fルートは開始直後と比べて利用が増えてきているが、以前の水準には達していない。
- ・EルートとFルートともに、午前中の1便目の利用が特に減少しており、地域住民の生活時間と1便目の運行時間が合っていない可能性がある。※1便目の利用が増えれば、帰宅移動となる2便目や3便目の利用も増える可能性がある。
- ・主要な公共施設に隣接するバス停での利用も減少しており、施設利用者の特徴も踏まえながら、改善に向けた検討を進めることが考えられる。