

「東バイパスライナー」について

(1) 12月以降の運行について

1) 12月以降の運行方針

9～11月までの利用状況を踏まえ、“通勤利用者のために朝6時台の便を新設”、“朝タラッシュ時以外は1本/時間”、“20時台の便を廃止”を実施し、12月から新たな設定のもとで運行を行った。

2) 事業概要

運行期間：平成21年12月1日～平成22年3月31日

ダイヤ：始発6:45を新設。15往復30便/日。終発19:30。

(長嶺団地発、西部車庫発ともに同じ)

運行日：平日運行(土曜、日曜、祝日、12/29～12/31は運休)

運行事業者：九州産交バス・熊本電鉄バス・熊本バス・熊本都市バスによる共同運行

運賃：11月までと同じ

その他：乗継半額割引実験は終了する。

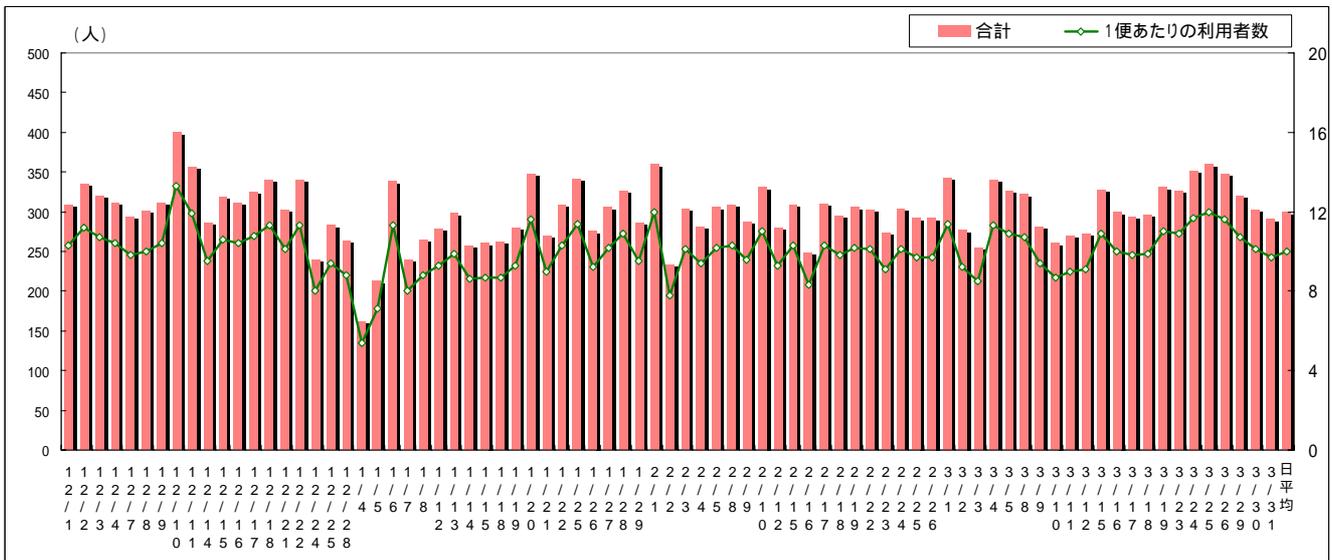
3) 利用状況

日別の利用者数

日別利用者数の合計は、9～11月の実験期間中の平均は348人/日であったが、12月以降は300人/日となっており、減便がその原因と考えられる。

しかし、1便あたりの利用者数は、9～11月の実験期間中の平均は7.3人/便であったが、12月以降は約10人/便と増加している。

期間中(12～3月)の利用者数の合計は、23,681人となっている

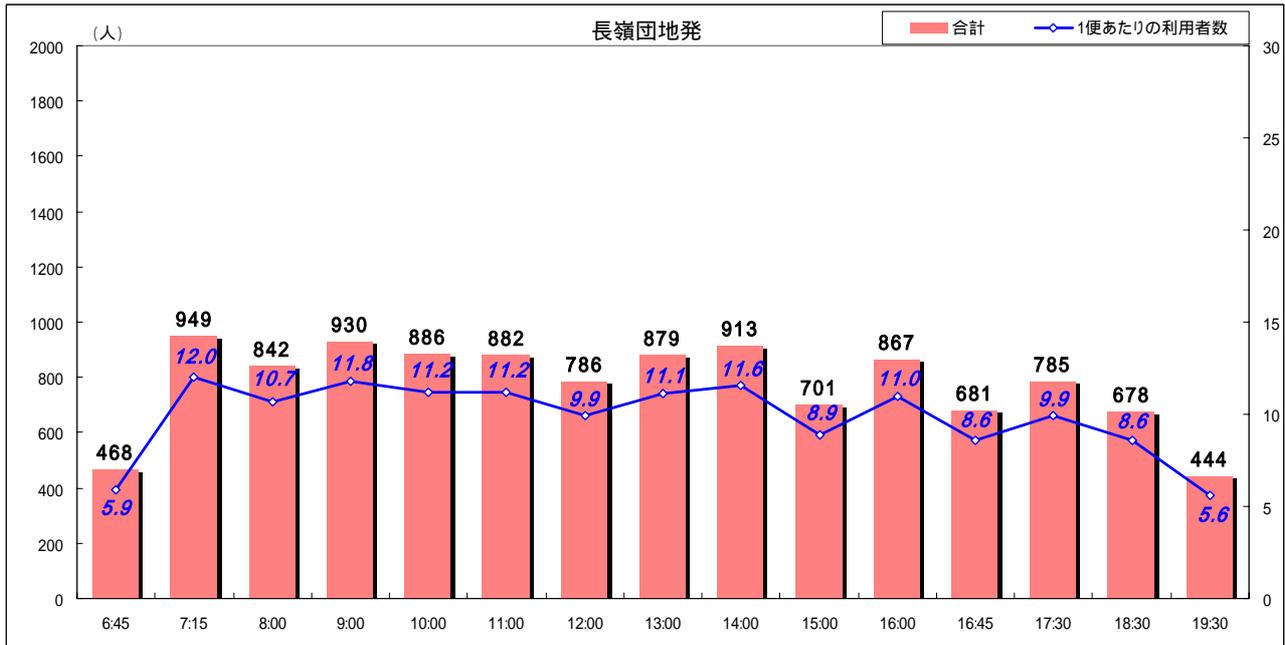


日別利用者数(合計)と1便あたりの利用者数

便別の利用者数

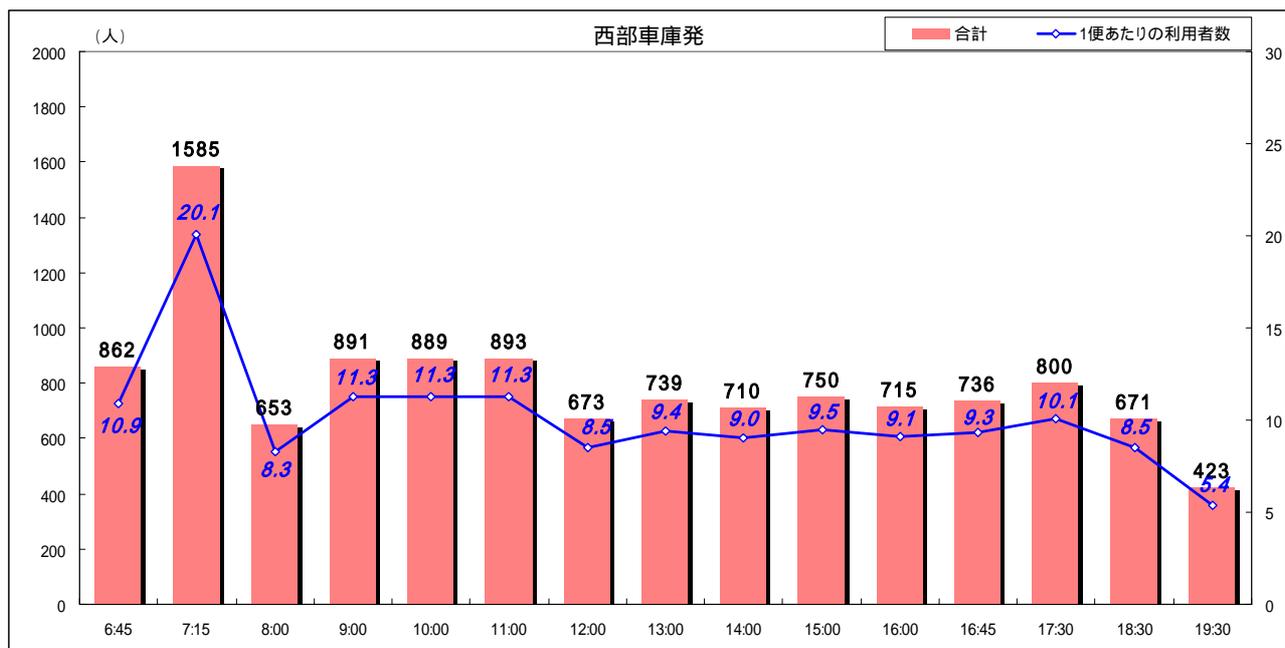
長嶺団地発の便別利用者数は、7:15 発の便が最も多く 12.0 人/便となっており、始発・終発を除くその他の便においても、概ね 10 人/便前後の利用となっている。

西部車庫発の便別利用者数は、7:15 発の便が 20.1 人/便と最も多く、終発を除くその他の便においても、概ね 10 人/便前後の利用となっている。



長嶺団地発の便別利用者数(4 カ月平均)

グラフの横軸は、発車時刻



西部車庫発の便別利用者数(4 カ月平均)

グラフの横軸は、発車時刻

4) 収支状況

12月以降の東バイパスライナーの収支の状況は、減便等に伴い支出が約半分に減少した一方、収入の方は9～11月までと比較してほとんど変化がなく、月あたり約250万円のマイナスまで改善されている。

東バイパスライナーの収支の状況（単位：円）

	収入	支出	収支	1人当り支払額
12月	964,737	3,560,616	2,595,879	162
1月	919,115	3,334,840	2,415,725	169
2月	917,448	3,334,840	2,417,392	162
3月	1,095,558	3,861,399	2,765,841	161
計	3,896,858	14,091,695	10,194,837	163
9月	885,497	6,494,766	5,609,269	143
10月	1,136,928	7,178,429	6,041,501	147
11月	951,409	6,494,766	5,543,357	143
計	2,973,834	20,167,961	17,194,127	144

(2) 実証実験の事後評価

これまで整理した結果を基に、東バイパスライナー実証実験の事後評価を行った。

路線に対する需要（利用者ニーズ）の有無の確認

- ・東バイパスライナーの需要は、9～11月の実験時は約7人/本（上り7.4人、下り7.1人）、12～3月の実験時は約10人/本（上り10.1人、下り9.9人）という状況
- ・実験開始当初（9～11月）において少なかった原因としては、新規路線に対する利用者の認知度不足等が考えられる。
- ・12月以降においては、37%減便したものの、1日あたりの利用者数は14%減に止まった。今後は継続的な運行を行い、認知度を高めることで利用者数の増加を図ることが期待される。

【需要増に向けた取り組み（案）】

- ・現在の東バイパスライナー利用者の利用目的は、「通勤」と「通院」で約5割を占めるが、「買い物」目的は約1割程度となっているため、さらに需要を増やすには、「買い物」目的の利用者を増やすことが重要となる。
- ・また、「通勤」目的の利用者をさらに増加させるため、通勤用定期券を新設するなどの施策が有効であると考えられる。
- ・その他、東バイパスライナーと路線バス及び市電を乗り継いで利用している人が1割以上いることから、乗換案内のアナウンスや乗換案内図作成など、乗換利便性を向上させる施策も有効であると考えられる。

本格運行に向けた路線維持の可能性（採算性）の確認

- ・東バイパスライナーの採算性は、実験当初(9～12月)は約600万/月のマイナスであったものの、減便により12月以降は約250万/月のマイナスまで改善されているが、依然として赤字での運行となっており、改善するには利用促進策やダイヤ改正等の調査、分析が必要である。
- ・しかし、現在の運行費用に対して採算性を確保しようとした場合、1便あたりの必要利用者数は約36人と、現状の3倍以上の利用者が必要となってくるため、で示した定期券の設定や病院等沿線施設との連携強化等、さらなる利用促進への取組みが必要である。
- ・一方、現在のキロあたりの運行費用は約308円/kmとなっており、これ以上のコスト削減は容易でないと考えられるが、採算性確保に向けては重要な要因となるため、今後も検討していく必要がある（例えば、運行車両を小型車両に変更するなど）。
- ・その他、運賃体系の見直し等も考えられるが、需要減につながる可能性があるため、利用者ニーズ等を踏まえた慎重な検討が必要である。

参考

【必要利用者数の算定方法】 2月の収支等の実績を基に算出。

- ・月あたりの必要利用者数 = 運行費（支出）(円/月) ÷ 1人あたり支払額（円/人）
= 3,334,840 ÷ 162
20,585（人/月）
- ・便あたりの必要利用者数 = 月あたりの必要利用者数（人/月） ÷ 運行本数（便/月）
= 20,585 ÷ 570
36（人/便）

【キロあたりの必要運行費用の算定方法】 2月の収支等の実績を基に算出。

- ・月あたりの総走行延長 = 路線長（km/便） × 運行本数（便/月）
= 19 × 570
= 10,830（km/月）
- ・キロあたりの運行費用 = 運行費（支出）(円/月) ÷ 月あたりの総走行延長（km/月）
= 3,334,840 ÷ 10,830
308（円/km）

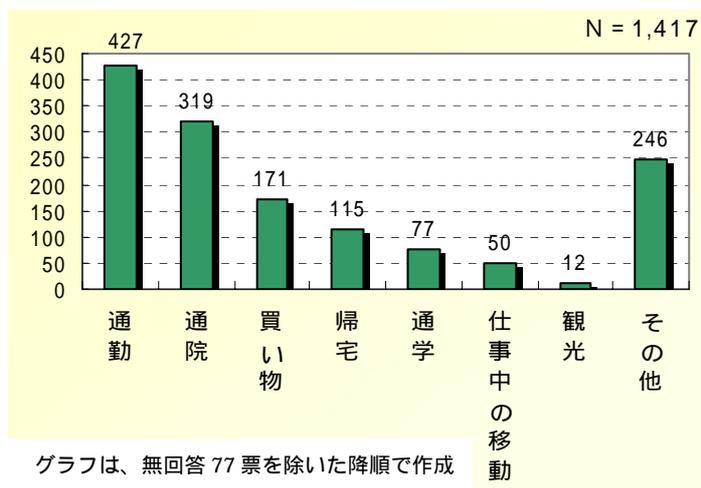
設定した運行ルート及び本数、時間帯など、サービス水準の妥当性の確認

【運行ルートに関して】

- ・利用促進に向けた運行ルートの設定は、実証実験開始から7か月経過し、ようやく地域に定着しつつあると考えられることから、しばらくは現状ルートのまま運行する方が望ましいが、利用状況等のモニタリングについては、今後も継続していく必要がある。
- ・路線延長に関しては、バス停間の利用状況や1人当りの平均支払額(約160円/人)等を見た場合、比較的短区間の利用が多く、路線長を長くした場合の運行費用増加分の需要増はあまり見込めないと考えられる。

【運行本数・時間帯に関して】

- ・利用促進に向けた運行本数及び時間帯の設定は、で示したように、「買い物」目的に着目した見直しが考えられる。
- ・これについては、例えば、土日等における昼間時間帯での運行などが考えられるが、導入に当たっては採算性等において慎重な検討が必要である。



	回答数(票)	割合(%)
通院	319	21.4
通勤	427	28.6
通学	77	5.2
買い物	171	11.4
仕事中的移動	50	3.3
観光	12	0.8
帰宅	115	7.7
その他	246	16.5
不明	77	5.2
合計	1494	100

複数回答

東バイパスライナー利用時の利用目的 (第7回協議会資料より)

乗継割引施策に対する有効性の確認

- ・全体の利用者数で比較した場合、乗継半額割引制度があった9～11月は、日平均349人（長嶺団地発171人、西部車庫発178人）に対して、乗継半額割引制度を終了した12～2月は日平均300人（長嶺団地発148人、西部車庫発152人）と50人/日程度減少している。
- ・1人当りの支払額は、9～11月では約144円に対して、12～2月では約164円に増えている。これを基に9～11月に乗継半額割引制度をしなかった場合を計算すると、9～11月の1人当りの支払額は約155円と推定されることから、9～11月と12月～2月の1人当りの支払額に差が生じた理由として、ダイヤ改正による通勤客のような中距離客の増加 減便や乗継割引制度を終了したことによる短距離客の減少が考えられる。
- ・東バイパスライナーの採算性を確保するためには、1便当り36人が必要だが、2月の平均利用者は1便当り9.9人であることから、1便当り約26人増やさなければならないことになる。
- ・サービス水準が現行のままであれば、今後利用者を増やすために乗継半額割引制度の採用が考えられるが、その場合には1便当り約52人（26人×2）増やさなければならず、採算性確保はさらに厳しくなる。
- ・しかし、乗継施策は、東バイパスライナーだけでなく、既存路線の利用者も増えることから、乗継半額割引制度を今後採用する場合には、利用者増加と収支のバランスをバス路線網全体で考慮しながら、実施可能かどうかを総合的に見極めることが重要である。

参考

【採算性確保のための必要利用者数の算定方法】 2月の収支実績を基に算出。

・月あたりの必要利用者数 = 運行費（支出）（円/月） ÷ 1人あたり支払額（円/人）

$$= 3,334,840 \div 162$$

$$20,585 \text{ (人/月)}$$

・便あたりの必要利用者数 = 月あたりの必要利用者数（人/月） ÷ 運行本数（便/月）

$$= 20,585 \div 570$$

$$\underline{36 \text{ (人/便)}}$$