

名古屋市バス黒川 11 号系統の県営名古屋空港への延伸社会実験に係る評価〔案〕

	評価項目		評価の視点	社会実験の結果等	評価
(1)	交通安全	道路交通の安全	・ 道路交通に障害・支障はなかったか。	・ 緩いカーブのある「青山東栄」停付近においても安全対策工事を行ったことにより、道路交通の安全は確保されている。(市バス運行に支障なし)	◎
		歩行者等の安全	・ 歩行者(利用者)等の安全性は確保されたか。	・ 歩行者、利用者の安全は確保されている。(市バス運行に支障なし) ・ 苦情等はなかった。	◎
(2)	交通環境への影響	渋滞等の発生	・ 市バス運行による渋滞等は生じなかったか。	・ 最混雑時間帯においても市バス運行に起因する渋滞は見られなかった。	◎
(3)	利用状況	利用者数	・ 1 運行当たりの平均利用人員 ・ 運転キロ当たりの乗車人員	・ 1 運行当たりの平均利用人員は 9.4 人(1 日平均 218 人) ・ 31 日間：利用者数 6754 人 ÷ 運転キロ 2304 km ≒ 2.9 人/km ※黒川 11 号系統全体(平成 28 年度) 4.92 人/km	△
		各バス停の利用状況	・ 「青山東栄」、「社会教育センター」及び「県営名古屋空港」の各停の利用者数	・ 1 運行あたり利用者数は「青山東栄」(0.6 人)、「社会教育センター」(0.8 人)、「県営名古屋空港」(8.0 人)であり、中間停の利用者が少なかった。	△
		利用者の属性等	・ 利用者住所(豊山町民、名古屋市民の利用割合) ・ 利用者目的施設(空港へのアクセス向上)	・ 利用者の約 80%が名古屋市民で、豊山町民は約 2%と少なかった。 ・ 具体的な目的施設としては空港(102 回答)が最も多かった。	△
(4)	黒川 11 号系統への影響		・ 黒川 11 号系統の営業係数への影響	・ 黒川 11 号系統全体の営業係数 87(28 年度)。なお、市バス全系統の営業係数 106.1。 ※営業係数：100 円の営業収入を得るのに要した営業費用を表す指数 ・ 社会実験区間については、利用者数による推計では営業係数 100 を超える(赤字)。	△
(5)	既設バス路線への影響	タウンバス(南ルート) あおい交通空港直行バス (名古屋駅発着、勝川駅発着) 名鉄バス(西春・空港線)	・ 「県営名古屋空港への名古屋市バス乗り入れに伴う影響調査」(名古屋大学大学院環境学研究科への受託研究)による。	<p>【実際の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> 社会実験による他バス路線への影響(利用者の減少)は観測されなかった。 <p>【アンケート結果による考察等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 社会実験路線の利用者は、「試乗」、「既設バス路線からの転換」及び「新規誘発等」で概ね各 3 分の 1。 各バス利用者は居住地や目的によってある程度固定的になっていることがうかがわれ、他路線への転換はそれほど起こらないのではないかと考えられる。 既設バス路線から市バス(現行運賃 210 円)への転換(経路変更)可能性は、最大で 2~3 割程度と推計される。「あおい交通空港直行バス」への影響が最も大きい。 	○
(6)	将来性	将来的な利用見込・需要創出	<ul style="list-style-type: none"> 「県営名古屋空港への名古屋市バス乗り入れに伴う影響調査」(名古屋大学大学院環境学研究科への受託研究)等による。 <p>〔 ・ 路線新設により需要が創出されるか。 ・ 将来的な利用者の増加が見込まれるか。 〕</p>	<p>【本格運行時の利用意向】</p> <ul style="list-style-type: none"> 総じて、市バス運賃を現行 210 円とした場合、他路線からの転換や、社会実験を知らなかった人の新規需要および他手段からの転換によって、今回の社会実験と比べ大きく利用が増えることが予想される。なお、市バス運賃を高くすると転換は少なくなる。 本町では、航空旅客の増加、航空機の生産拠点化(MR J)、さらに「あいち航空ミュージアム」の開設(H29.11.30)があり、通勤・ビジネス・観光に係る交通需要の増大が見込まれている。名古屋(黒川)と豊山町(県営名古屋空港)を結ぶ新路線として定着すれば社会実験よりも利用は増加すると予想される。 社会実験路線がなければ移動しなかった利用者、「自家用車・バイク」等の他の交通手段から転換した利用者が多数みられ、公共交通の需要を創出した。 	○
(7)	ルート・バス停	ルート設定	・ 利用者にとって合理的で利用しやすく、既存の公共交通と補完的なルートであったか。	・ バス路線網が薄い青山地区の公共交通利便性向上のため設定したルートであり、市バス運行上の支障はなく、また、実験ルートに反対・苦情を表した意見等はなかった。	◎
		バス停設置	・ バス停設置に住民(地先地権者等)の協力は得られたか。 ・ タウンバスの利用者との混乱は生じなかったか。	・ バス停設置に対し、住民の方は協力的であり、苦情等もなかった。 ・ タウンバスと同一停の「青山東栄」、「社会教育センター」において、利用者の混乱は見られず、苦情等もなかった。	◎
(8)	住民・利用者の意向		・ アンケート調査での意見 ・ 住民等からの意見、苦情等	・ アンケートでは本格運行(それを前提とした意見を含む)を望む意見が多い。 ・ 市バス社会実験に関する苦情は豊山町役場にはなかった。(本格運行を望む意見あり)	◎
総合評価			豊山町の公共交通の課題解決に資するか。 (課題：増加する交通需要への対応等)	社会実験の結果、安全性や交通環境、円滑な利用などに問題がないことが確認されている。路線が定着すれば社会実験時よりも、交通需要の増大が見込まれ将来性はある。新路線の設定により、公共交通アクセスが充実し、全体の公共交通需要の底上げを図ることが可能となる。一方、既設バス路線から一定の転換が予想され、運賃水準の検討が必要となる可能性がある。	

〔評価区分〕 ◎・・・優良

○・・・普通(標準)

△・・・やや劣る

×・・・劣る