

参考6 顕在化率の事例紹介

(1) 需要予測と社会実験による顕在化率

需要予測結果は、一般的に実際の利用者数より多くなる可能性が高いため、必要に応じて顕在化率を用いて補正しましょう。需要予測と社会実験を行っている全国的な事例から顕在化率を算出しています。

<全国の広域交通の導入状況>

| 市町村名 | 目標値・推計利用者数 | 実績値 |
|--------------------|---|--|
| 茨城県 神栖市 | 社会実験中の目標利用者数を10人/便と設定 | 約1人/便 (想定10%) |
| 茨城県 桜川市 つくば市 | アンケート結果・沿線人口から利用者数を推計し、顕在化率11.6%(他事例を参考に設定)をかけて算出 ◆市内移動の利用者推計 【推計】14,343人/月×【顕在化率】11.6%＝【補正想定】1,663人/月 ◆桜川市ーつくば市移動の利用者推計 【推計】9,340人/月×【顕在化率】11.6%＝【補正想定】580人/月 | 市内移動: 848人/月(想定78.3%) 桜川市ーつくば市移動; 871人/月(想定150.2%) |
| 京都府 長岡京市 | アンケート結果を基に目標利用者数を15人/便と設定 | 平均5.7人/便 (想定38.0%) |
| 埼玉県 ときがわ町 | 1人あたり運行経費の値下げに向け、運行経費から利用者数(現状より7,000人利用増)を設定 | 不明 |
| 千葉県 市川市 | 社会実験中の目標利用者数を389,842人/年と設定 | 461,438人/年(想定118%) ※H27 |
| 沖縄県 浦添市 | PT調査による地区内のトリップ数(全手段)に対し、体表路線バスの乗車実績比率(1.1%)を用いて算出 【潜在需要規模】55,991トリップ/日×【顕在化率】1.1%＝616トリップ/日 | 平日:67.5% 休日:61.0% |
| | アンケートの利用意向比率を地区全体人口へ拡大し、それに対し、2つの実証実験時の推計値と実績値から利用回数補正係数(11.7、18.2%)を用いて、最大最小需要を算出 ◆平日【推計数】4,022人/日×【顕在化率】11.7～18.2%＝771～1,264人/日 ◆休日【推計数】2,988人/日×【顕在化率】11.7～18.2%＝573～939人/日 | 平日:416人/日 (想定32.9～53.9%) 休日:376人/日 (想定40.0～65.6%) |
| 茨城県 潮来市 | 高速バス・鉄道利用者に対するアンケートの利用者数を沿線人口(300人)で拡大し、算出 スクールバス利用者が全転換し、沿線利用も増加するとして利用者数を算出、雨天時需要も加味、上記を合算して算出 【推計数】186,995人/年×各ケースの顕在化率＝各ケースの利用者数 【ケース①顕在化率100%】186,995人/年 【ケース②顕在化率50%の】132,261人/年 【ケース③顕在化率100%】87,935人/年 【ケース④アンケート回収率＝顕在化率37.5%】118,829人/年 | 3,456人/月 ※年間41,472人/年 (ケース①4.5%) (ケース②3.2%) (ケース③2.1%) (ケース④2.9%) |
| 兵庫県 播磨町 | 町丁目面積のうちバス圏域面積の比率を町丁目人口にかけ、対象人口を算出 対象人口に対し、利用意向、利用回数、徒歩時間等で補正し、アンケートの回収率(41.3%)を顕在化率として用いて利用者数を算出 | 不明 |
| 兵庫県 明石市 | 需要予測を415人/日として設定 | 約650人/日 (想定156.6%) |
| 兵庫県 姫路市 | 需要予測は実施していないが、社会実験中の目標利用者数を設定 【香呂】130人/日、【家島】60人/日、 【飾東】70人/日、【坊勢】25人/日 | 香寺:33人/日(想定25.4%) 家島:65人/日(想定108.3%) 飾東:8人/日(想定11.4%) 坊勢:32人(想定128.0%) |

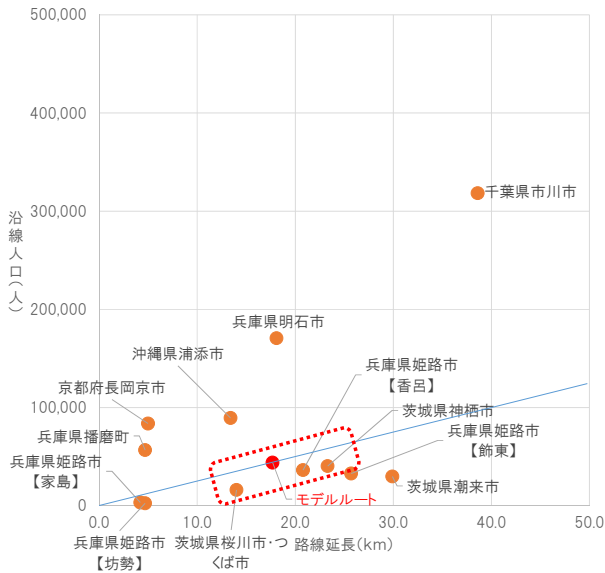
※各自治体のHP等より作成(H30.11時点)

(2) 他事例の路線延長・沿線人口の分布

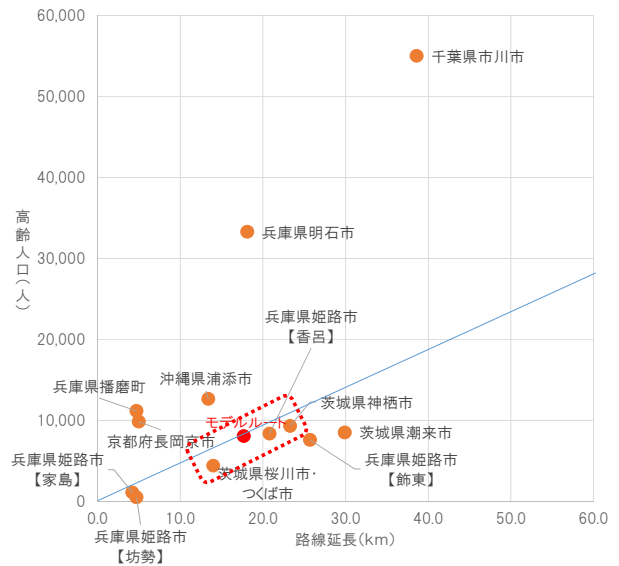
(1) の顕在化率を有する事例地における路線延長・沿線人口の分布を以下に示します。導入を考えている路線と属性の近い事例の顕在化率を用いて利用者数を想定しましょう。

Point !
 路線延長や沿線人口等の路線特性から、対象路線（モデルルート）と近い属性の事例を見つけましょう。

< 路線延長と沿線人口（＝沿線人口密度） >



< 路線延長と沿線高齢人口（＝沿線高齢人口密度） >



< 人口密度と高齢人口密度（＝沿線人口構成） >

