

【第1回】豊能町地域公共交通会議 分科会

次 第

日時：平成23年6月24日（金）午後2時より

場所：豊能町役場 本庁2階第1・2会議室

(1) 会長の選任

(2) 職務代理者の指名

(3) 分科会の設置経緯と概要について

(4) 豊能町地域公共交通社会実験の事業評価について

(5) その他

.....

○配布資料

- ・【資料1】分科会設置経緯と概要
- ・(参考) 豊能町地域公共交通会議分科会設置規程
- ・(参考) 東西バス/東地区デマンドタクシーご利用案内

- ・【資料2】豊能町地域公共交通社会実験運行 評価方法書（素案）
- ・(参考) 検討用データ

- ・第1回分科会出席者表（次第裏面）

豊能町地域公共交通会議 分科会メンバー名簿

H23.6.24

地域公共交通会議委員長より指名のあったメンバー(H23.3.4協議)	団体名等	出席者	
豊能町総務部長又はその指名する者	豊能町	総務部長	いぬいあきお 乾 晃夫
阪急バス株式会社の代表又はその指名する者	阪急バス株式会社	自動車事業部副部長 兼営業計画課課長	のづとしあき 野津 敏明
豊能町自治会長会の代表又はその指名する者	自治会	木代自治会長	むかいあきよし 向井 暉勝
大阪運輸支局の代表又はその指名する者	国土交通省近畿運輸局 大阪運輸支局	首席運輸企画専門官	いのうえかきゆき 井上 景之
学識経験者又はその指名する者	大阪大学大学院 工学研究科	地球総合工学博士	いのいひろと 猪井 博登
京都タクシー株式会社の代表又はその指名する者	京都タクシー株式会社	代表取締役	かわもとやすひろ 川本 康博

○随行者

京都タクシー株式会社	宗口 雅之助
------------	--------

○事務局

豊能町企画政策課	木田 正裕
	東浦 進
	江崎 純史

【資料1】

分科会設置経緯と概要

【1】経緯

①豊能町巡回バスの見直し

…利用者が少なく、財政負担が大きい巡回バス3路線を見直し

↓

②「豊能町地域公共交通社会実験計画」策定と実施

…地域公共交通会議で報告し、東地区デマンドタクシーについて実施の合議

↓

③社会実験運行の検証を通じ、社会実験後のさらなる見直しを検討し、「交通計画」としてとりまとめる

⇒実務的な詳細協議を行うため、分科会を設置

【2】検討内容等

- ・社会実験運行の見直し基準の設定
- ・地域公共交通計画策定方法等の検討
- ・実績値の検証
- ・社会実験運行の評価
- ・さらなる見直しの検討と交通計画案の策定

【3】「交通計画」のイメージ（裏面）

○地域公共交通計画のイメージ

○社会実験運行の評価
○町の公共交通の現状と課題の整理

- ・社会実験運行の実績
- ・当初目標の達成度
- ・他の交通への影響
- ・その他の課題

○計画の基本方針
○計画の区域
○計画の目標

- ・社会実験後の交通施策の実施計画
- ・課題に対応した目標と目標値の設定

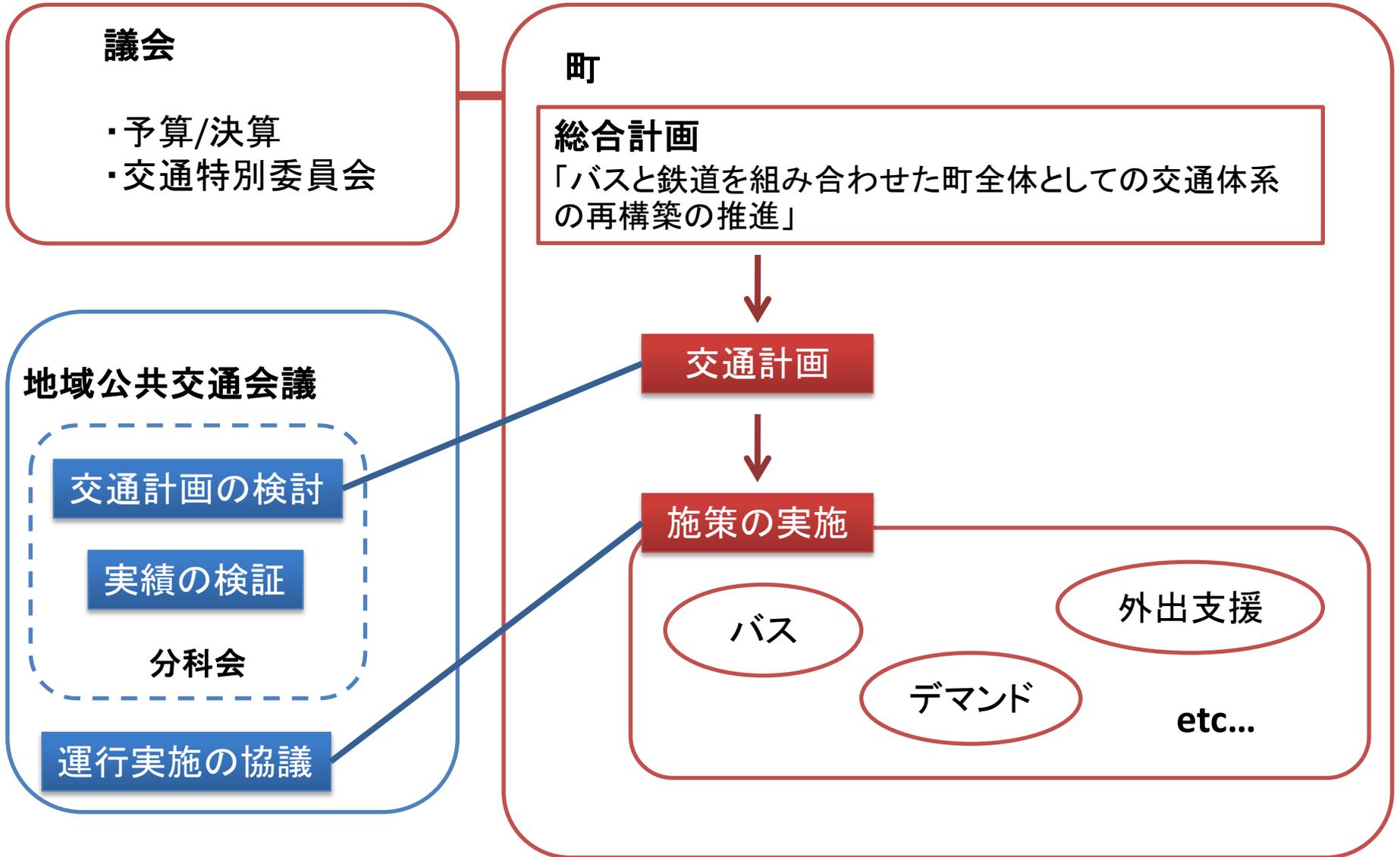
○事業及び事業主体
○事業内容

- ・事業を実施する場合の内容
- ・「事業」は運行だけでなく、モビリティマネジメント等の施策も含む

○計画期間

- ・定期的な見直しを行うために、期間設定を行う

○交通施策実施体系のイメージ



豊能町地域公共交通会議分科会設置規程

(目的)

第1条 この規程は、豊能町地域公共交通会議設置要綱（以下「要綱」という。）第5条第2項の規定に基づき、豊能町地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）の分科会（以下「分科会」という。）の組織及び運営に関し、必要な事項を定めるものとする。

(所掌事務)

第2条 分科会は、交通会議の指示を受け、要綱第2条各号に掲げる事項について専門的な調査及び検討を行うものとする。

(組織)

第3条 分科会はその内容に応じ、交通会議の委員長が指名する者をもって組織する

(分科会の運営)

第4条 分科会に会長をおき、委員の互選により定める。

2 会長は、分科会を代表し、会務を総括する。

3 分科会は、交通会議会長からの要請があったとき又は会長が必要と認めるときに、会長が招集する。

4 会長に事故ある場合には、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。

5 会長は、必要に応じて、分科会の構成員以外の者を会議に出席させ、説明又は意見を求めることができる。

(報告)

第5条 会長は、分科会の協議経過及び結果について、交通会議に報告するものとする。

(庶務)

第6条 分科会の庶務は、豊能町総務部企画政策課において処理する。

(その他)

第7条 この規程に定めるもののほか、分科会の運営に関して必要な事

項は、会長が別に定める。

附 則

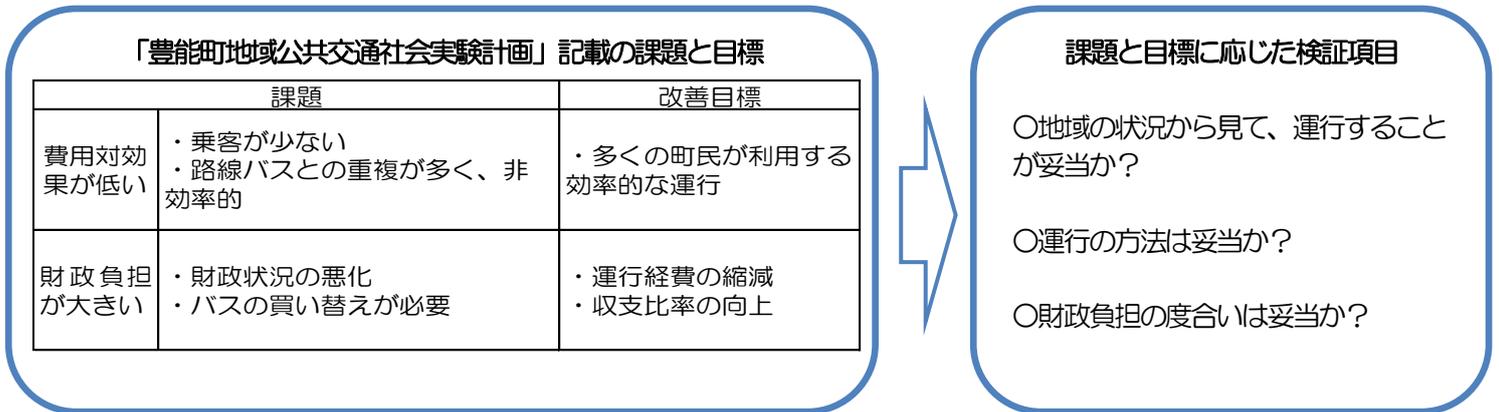
この規程は、平成 23 年 3 月 4 日から施行する。

1. 評価の目的と手段

○目的…評価基準を設け、廃止も含めたさらなる見直しを検討し、社会実験後の交通計画を策定する。

○手段…客観的な判断ができるよう定量的な基準による評価を行い、その他の検証項目を用いてその要因を整理する。これをもとにさらなる見直しを検討する。

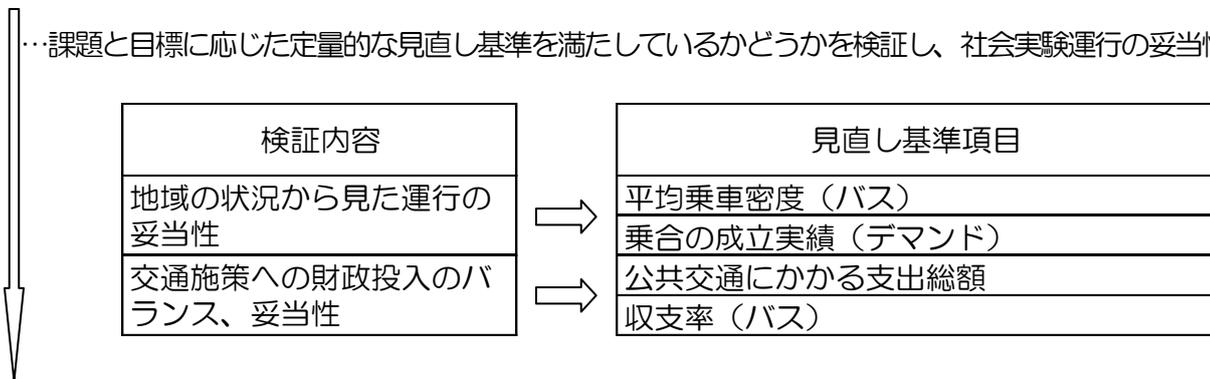
2. 課題、目的の確認



3. 評価の流れ

①定量的な見直し基準による評価

…課題と目標に応じた定量的な見直し基準を満たしているかどうかを検証し、社会実験運行の妥当性を評価する

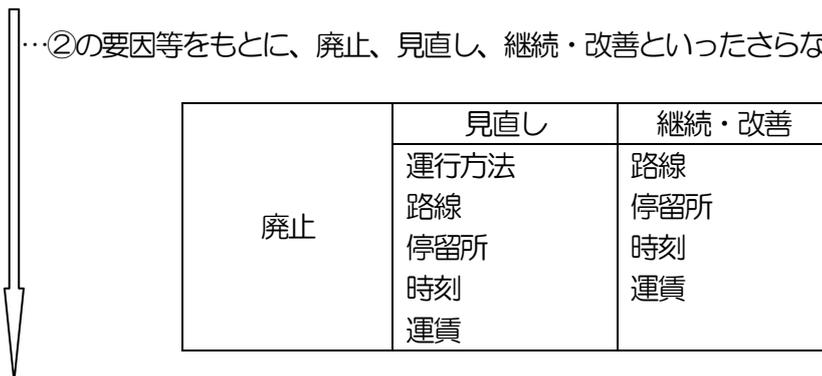


②その他の検証項目で要因等を整理

…①の評価となった要因や、他の交通への波及状況等を整理する

③さらなる見直しの検討

…②の要因等をもとに、廃止、見直し、継続・改善といったさらなる見直しの方策を検討する



④社会実験後の交通計画の策定

4. 見直し基準の詳細（本項及び5の検証項目は中部運輸局発行「コミュニティバスの事業評価の手引」を参考とした）

○見直し基準

検証項目	評価項目	方法	従前値	見直し基準値	目標値の設定理由
			(H22年度実績)		
地域の状況から見た運行の妥当性	平均乗車密度（バス）	運賃収入÷平均賃率÷運送距離	3.49（東西巡回）	4.06	収支率を50とした場合の適正值
	乗合の成立実績（デマンド）	利用者数÷運行便数		2	乗合交通=1 便当たり2人以上
交通施策への財政投入のバランス、妥当性	公共交通にかかる支出額	補助金決算額－その他の収入	47,964,578	14,065,000	下記収支による支出額+デマンド予測
	収支率（バス）	運賃収入+経常収入/事業経費	15.08（東西巡回）	50	町と利用者が運行費用を半分ずつ負担するという考え方

○基準の内容と設定理由

- ・平均乗車密度（バス）：キロ当たりの平均乗車人数を比較（始点から終点まで平均してバスに乗車している人数。一見した乗車人数の感覚に近い数値）。バスの乗車状況を、国や自治体の路線バス補助等の基準として用いられている客観的な数値を用いることで、バス運行の妥当性を評価するため。
- ・乗合の成立実績（デマンド）：運行した便のうち、1 便当たりの人数。予約があったときのみ運行するデマンドタクシーが、需要の少ない東地区における乗合交通として妥当な方法かどうかを評価するため。
- ・公共交通にかかる支出額：経費の縮減額。支出額の決算額を比較することで、交通施策への費用負担の縮減が図れているかどうかを評価するため。
- ・収支率（バス）：採算性の比較。交通施策における税金の負担割合の縮減が図れているかどうかを評価するため。（デマンドは予約があったときのみ走行となるため、乗合の成立実績のみで評価）

5. 検証項目の詳細

検証項目		評価項目		
			採択理由	方法
地域の状況から見た運行の妥当性	利用者数	1 便あたりの利用者数	平均利用者数の増減を比較するため	利用者数を全便数で除した数
		利用率	沿線需要を調べるため	沿線200メートルに含まれる丁字の人口のうち1日あたりの利用者割合及び全人口の利用者割合
	利用動向	乗継率	乗継によるネットワークとなっているかを調べるため	利用実態調査
		指定区間利用者数	主要区間の利用を調べ、利用実態を調べるため	乗降者数調査
		利用者特性	運行目的が利用実態と合っているかどうかを調べるため	利用実態調査
	他の交通への波及	路線バス利用者数	路線バスへの波及効果を調べるため	阪急バス実績
		鉄道利用者数	鉄道への波及効果を調べるため	能勢電鉄実績
		タクシー利用者数	タクシーへの波及効果を調べるため	京都タクシー実績
		利用形態の変化	他の交通からの手段変更の有無を調べるため	利用実態調査
	交通施策への財政投入のバランス、妥当性	町の負担割合	住民1人当たりの財政投入額	住民負担を比較するため
利用者1人当たりの財政投入額			費用効率を比較するため	補助額/利用者数
その他		各便利用者数	時間帯別の利用状況を調べるため	月報

6. 評価のスケジュール（概略）

	H23						H24						H25												
	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9		10	11	12	1	2	3	4	
運行	社会実験運行期間																						交通計画の実施		
	評価対象運行期間																								
検証ターム	I						II						III												
分科会	方法書	交通の課題整理・交通計画の枠組み策定						実績の整理⇒評価⇒交通計画案																	
														中間評価	利用傾向調査										
交通会議				報告																					
町						予算計上															予算計上	新交通計画にかかる手続き			

【Ⅰ期】…町の公共交通の課題を整理するとともに、交通計画の枠組みを策定する

- 中間評価…6カ月の運行実績により傾向を分析
- 交通の課題整理…町における交通の課題（セーフティーネットとしての交通、地域内交通、地域外交通）を整理
- 交通計画の枠組み…交通計画は実績をもとに策定するが、整理した課題に応じた枠組みをあらかじめ策定しておく
- 利用傾向調査…評価に用いる利用傾向を調査（OD調査やアンケート等）

【Ⅱ期】…評価による見直しを反映した交通計画を策定し、パブリックコメントを実施

- 実績の整理…実績をまとめ、定量的な見直し基準による評価を行う
- 評価と交通計画案…要因の整理と交通計画案の策定

【Ⅲ期】…計画の決定と実施準備

○参考とした国や自治体のコミュニティバス等の導入、見直し基準の例など

団体	内容	収支基準	不便地域の基準(バス停等からの距離)	平均乗車密度	1便当たりの人数	その他
国	地方路線バス補助(旧制度)	55	1km	5		
中部運輸局	事業評価の手引			2		運行内容に応じて項目を設定(別紙)
兵庫県	地方路線バス補助	45				
茨木県	(参考数値)	全国平均 28				
箕面市	市街地運行コミュニティバス	50(当初 35)	勾配に応じ 200m~400m			その他、利用率、認知率など
河内長野市	市街地運行コミュニティバス		500m			8便以上
豊岡市	路線バス廃止代替	25		1	1	
相模原市	導入の基準	50	300m		10	
市川市	導入の基準	30	300m			

○平均乗車密度(H22実績)

	東西	西
運送収入	3,799,587	2,310,695
平均賃率	11.7079945	16.453736
運送距離	93,010	25,058
平均乗車密度	3.49	5.60

○公共交通にかかる支出額と収支率(H22実績)

	全線	東西	東	西
経費	54,300,000	25,200,000	12,100,000	17,000,000
収入	6,335,422	3,799,587	225,140	2,310,695
決算	47,964,578	21,400,413	11,874,860	14,689,305
収支率	11.67	15.08	1.86	13.59

○東西バス収支率と平均乗車密度、全体収支率の関係

バス収支率の設定⇒		東西巡回と 同じ	東西巡回の 経費を東西 バスと同額と した場合の 東西巡回の 収支率実績	豊岡市(路 線バス廃止 代替)	需要予測①	全国平均 (茨城県調 査)	箕面市社会 実験当初目 標	需要予測②	兵庫県補助 基準	箕面市最終 目標、相模 原市コミュニ ティバス導入 基準	国地方路線 バス補助	100	
東西バス	収支率	15.08	20.02	25	27.01	29	35	36.28	45	50	55	100	
	経費	18,980,000	18,980,000	18,980,000	18,980,000	18,980,000	18,980,000	18,980,000	18,980,000	18,980,000	18,980,000	18,980,000	
	収入	2,861,752	3,799,587	4,745,000	5,126,262	5,504,200	6,643,000	6,885,362	8,541,000	9,490,000	10,439,000	18,980,000	
	決算	16,118,248	15,180,413	14,235,000	13,853,738	13,475,800	12,337,000	12,094,638	10,439,000	9,490,000	8,541,000	0	
	走行距離	64,058	64,058	64,058	64,058	64,058	64,058	64,058	64,058	64,058	64,058	64,058	64,058
	平均賃率	36.50	36.50	36.50	36.50	36.50	36.50	36.50	36.50	36.50	36.50	36.50	36.50
	平均乗車密度	1.22	1.63	2.03	2.19	2.35	2.84	2.94	3.65	4.06	4.46	8.12	
デマンド	経費	5,000,000	5,000,000	5,000,000	5,000,000	5,000,000	5,000,000	5,000,000	5,000,000	5,000,000	5,000,000	5,000,000	
	収入	425,000	425,000	425,000	425,000	425,000	425,000	425,000	425,000	425,000	425,000	425,000	
	収支率	8.5	8.5	8.5	8.5	8.5	8.5	8.5	8.5	8.5	8.5	8.5	
合計	経費	23,980,000	23,980,000	23,980,000	23,980,000	23,980,000	23,980,000	23,980,000	23,980,000	23,980,000	23,980,000	23,980,000	
	収入	3,286,752	4,224,587	5,170,000	5,551,262	5,929,200	7,068,000	7,310,362	8,966,000	9,915,000	10,864,000	19,405,000	
	決算	20,693,248	19,755,413	18,810,000	18,428,738	18,050,800	16,912,000	16,669,638	15,014,000	14,065,000	13,116,000	4,575,000	
	収支率	13.7	17.6	21.6	23.1	24.7	29.5	30.5	37.4	41.3	45.3	80.9	

○東西バス需要予測と収支率の関係

【基礎数値】

	1日平均	年間	運賃	収入	1便当たり	備考
西地区利用者数	103	36,929				東西巡回の西地区利用
西地区森町利用者数	474	170,166				森町利用者のうち西地区住民
東西利用者数	15	5,385				東西巡回の東西移動者数

【需要予測①(最低ライン)】

	1日平均	年間	運賃	収入	1便当たり	備考
西地区利用者数	24	8,446	150	1,266,849	1.66	東西巡回の内、支所-ときわ台利用割合
西地区森町利用者数	52	18,549	150	2,782,412	3.65	接続便の内、沿線利用者の非送迎利用割合
東西利用者数	15	5,385	200	1,077,000	1.06	東西巡回実績
計	90	32,380		5,126,262	6.37	東地区森町利用者と森町住民利用者は算入せず
			経費	18,980,000		
			収支比率	27.01		

【需要予測②(東地区・森町住民利用算入最低ライン)】

	1日平均	年間	運賃	収入	1便当たり	備考
西地区利用者数	24	8,446	150	1,266,849	1.66	東西巡回の内、支所-ときわ台利用割合による人数
西地区森町利用者数	52	18,549	150	2,782,412	3.65	接続便の内、沿線利用者の非送迎利用割合による人
東西利用者数	15	5,385	200	1,077,000	1.06	東西巡回実績
東地区森町利用者数	14	5,026	200	1,005,200	0.99	1便当たり1名と仮定
森町住民利用者数	14	5,026	150	753,900	0.99	1便当たり1名と仮定
計	90	32,380		6,885,362	6.37	
			経費	18,980,000		
			収支比率	36.28		

【需要予測③】

	1日平均	年間	運賃	収入	1便当たり	備考
西地区利用者数	37	13,283	150	1,992,450	2.65	東西巡回の内、支所-ときわ台利用割合による+東ときわ台7-ときわ台利用者を1便あたり1名
西地区森町利用者数	52	18,549	150	2,782,412	3.70	接続便の内、沿線利用者の非送迎利用割合
東西利用者数	15	5,385	200	1,077,000	1.07	東西巡回実績
東地区森町利用者数	28	10,052	200	2,010,400	2.00	1便当たり2名
森町住民利用者数	28	10,052	165	1,658,580	2.00	1便当たり2名(支所前とときわ台駅利用が半数)
計	160	57,321		9,520,842	11.42	
			経費	18,980,000		
			収支比率	50.16		

※その他、希望ヶ丘-余野等の需要も考えられる