

## 【1】問題点

### ①平均乗車密度と収支率の関係が現実的でない・わかりにくい

⇒従前は巡回路線で100円均一、社会実験路線は直行路線で200円上限運賃と、特性が異なっており、巡回バス路線、社会実験路線、そして一般路線バスとの比較が困難。

### ②収支率

⇒収支率50%は方針がわかりやすいが、達成困難。他の自治体では30%前後としているところが多い。どのような見直しの方向にもっていくかによって、設定が変わってくる。

## 【2】素案の修正

### 修正のポイント

- ・基準を現実的で、わかりやすいものとする
- ・評価の流れをよりわかりやすくすること

### ①1次評価の方法

⇒当初案では複数の評価項目で1次評価をし、見直しの方向性を決定することとしていたが、評価項目は1つに絞り、見直しの方向性を3又は2区分に仕分けることとした。

### ②1次評価の基準値

【バス】…収支率により3区分（30%未満、50%未満、50%以上）に仕分ける。税負担と利用者負担が半分ずつであれば、バス運行を継続することが可能だが、それ未満であれば見直し、廃止を検討という考え方。また、社会実験運行は財政再建の一環なので、全国平均（茨城県調査概算値28%）、兵庫県平均（H22 28.2%）等を参考に設定した30%未満なら廃止を検討する。

【デマンド】…デマンドは素案どおり、乗合成立実績のみとし、2区分に仕分け。乗合が成立していない、若しくは増車対応が多いような場合は廃止・見直しを検討

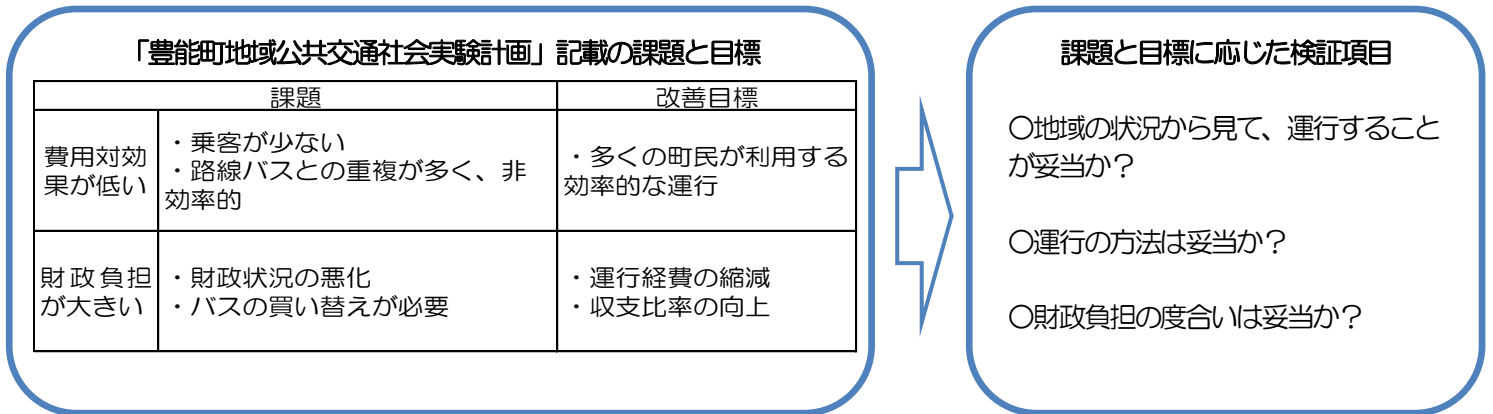
### ③その他

- ・「評価の流れ」の修正
- ・2次評価検証項目の整理
- ・平均乗車密度は比較が困難なので、項目から除外。利用状況は、1便あたりの人数や区間利用者数、利用実態等から総合的に検証する

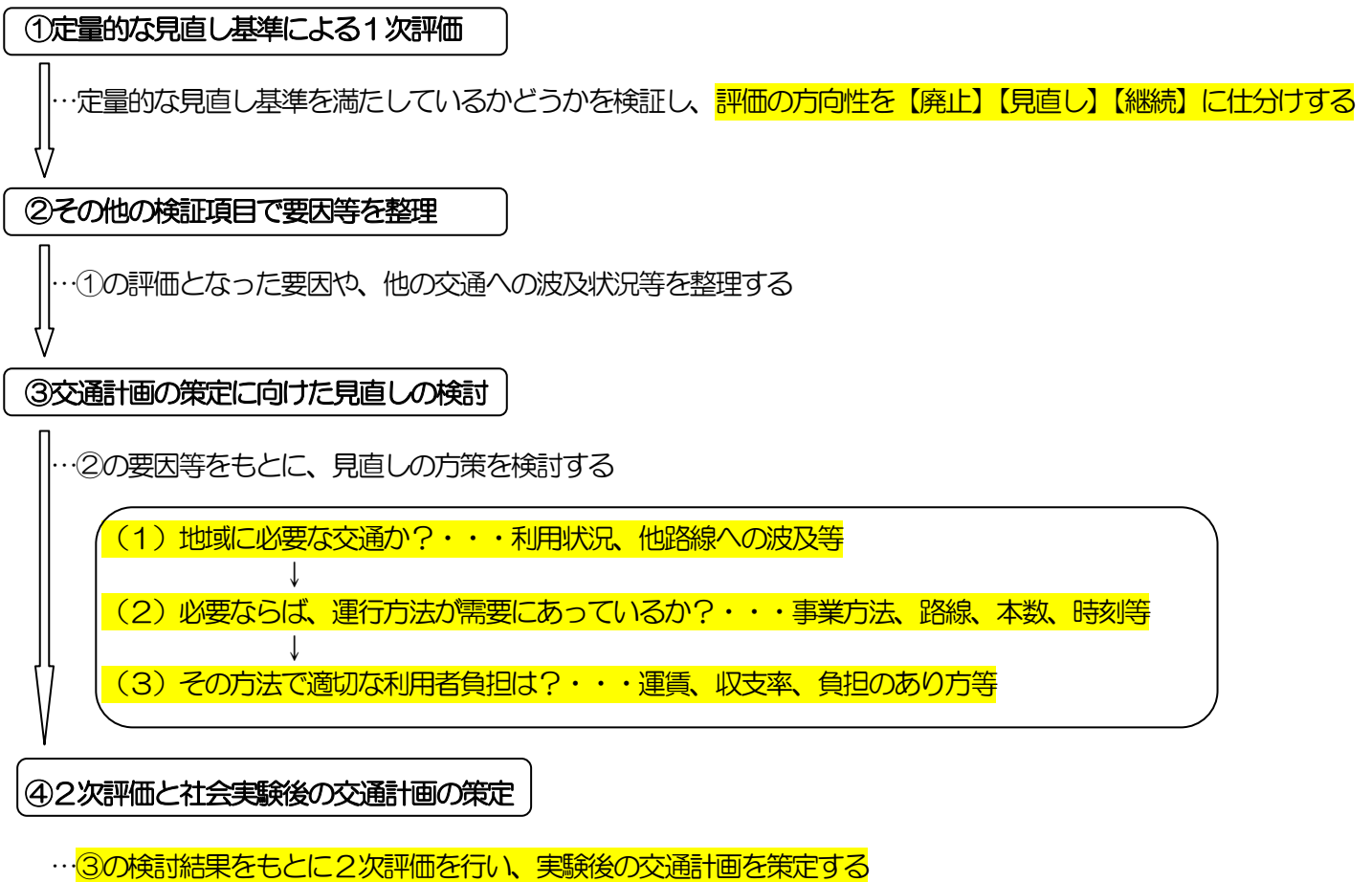
1. 評価の目的と手段

- 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、目標の確認



3. 評価の流れ



#### 4. 評価シート

##### 【東西バス】

1次 評価	収支率		
	30%未満	30~50%	50%以上
評価	廃止	見直し	継続・改善
	↓	↓	↓
検証	必要性 運行方法・形態 利用者負担		他の路線への波及 改善策
	↓		
2次 評価	廃止	見直し	継続・改善
		運行方法	路線
		路線	停留所
		停留所	時刻
		時刻	運賃
		運賃	

##### 【東地区デマンドタクシー】

1次 評価	乗合実績		
	2人未満又は4人超	2人以上~4人まで	
評価	廃止・見直し	継続・改善	
	↓	↓	
検証	必要性 運行方法・形態 利用者負担		
	↓		
2次 評価	廃止	見直し	継続・改善
		運行方法	路線
		路線	停留所
		停留所	時刻
		時刻	運賃
		運賃	

※1次評価により見直しの方向性を決定するが、検証結果により2次評価を改めて行うため、1次評価と2次評価が異なる結果となる場合がある

例①1次評価【継続・改善】⇒検証の結果、他の路線への波及が大きいと判断した⇒2次評価【見直し】

例②1次評価【廃止】⇒地域にとって必要性があり、かつ見直しによる改善が可能と判断した⇒2次評価【見直し】

例③1次評価【見直し】⇒見直しの余地はあるが、必要性がないと判断した⇒2次評価【廃止】

○【1次評価】見直し基準の詳細

東西バス	評価項目	計算方法	従前値（東西巡回）（%）	見直し基準（%）	
	収支率	$(\text{運賃収入} + \text{その他収入}) \div \text{運行経費} \times 100$	15.08	30未満	廃止
			30以上 50未満	見直し	
			50以上	継続・改善	

・運行の必要性や方法の妥当性といった全体の判断基準として収支率を用いる。

・1次評価では、【廃止】【見直し】【継続・改善】の仕分けを行う。

・【継続・改善】は、「税負担と利用者負担が半々（=50%）」を基準とし、50%未満なら見直しの対象とする。また、今回の社会実験は財政再建の一環として実施しているので、全国平均（茨木県が調査した概算値）等を参考に設定した30%以上とまらない場合は【廃止】に仕分ける。

東地区 デマンド	評価項目	計算方法	従前値	見直し基準（人）	
	乗合実績	利用者数÷便数		2未満 又は4超	廃止・見直し
			2以上 4まで	継続・改善	

・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、乗合の成立状況を基準として用いる。

・1次評価では【廃止・見直し】【継続・改善】の仕分けを行う。

・【継続・改善】は乗合が成立=2人以上4人までを基準とする。2人未満の場合は乗合の成立割合が低いため、4人以上の場合は増車対応割合が多いため、【廃止・見直し】に仕分ける。

○【2次評価】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 (バス)	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
		各便利用者数	時間帯別の利用状況を調べるため	月報
	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	税金の負担割合	公共交通にかかる支出額	公共交通への税負担の総額を比較するため	補助総額
		住民1人当たりの財政投入額	住民負担を比較するため	補助額/年度当初住基人口
		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

※項目は必要に応じて追加、変更する

## 5. 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