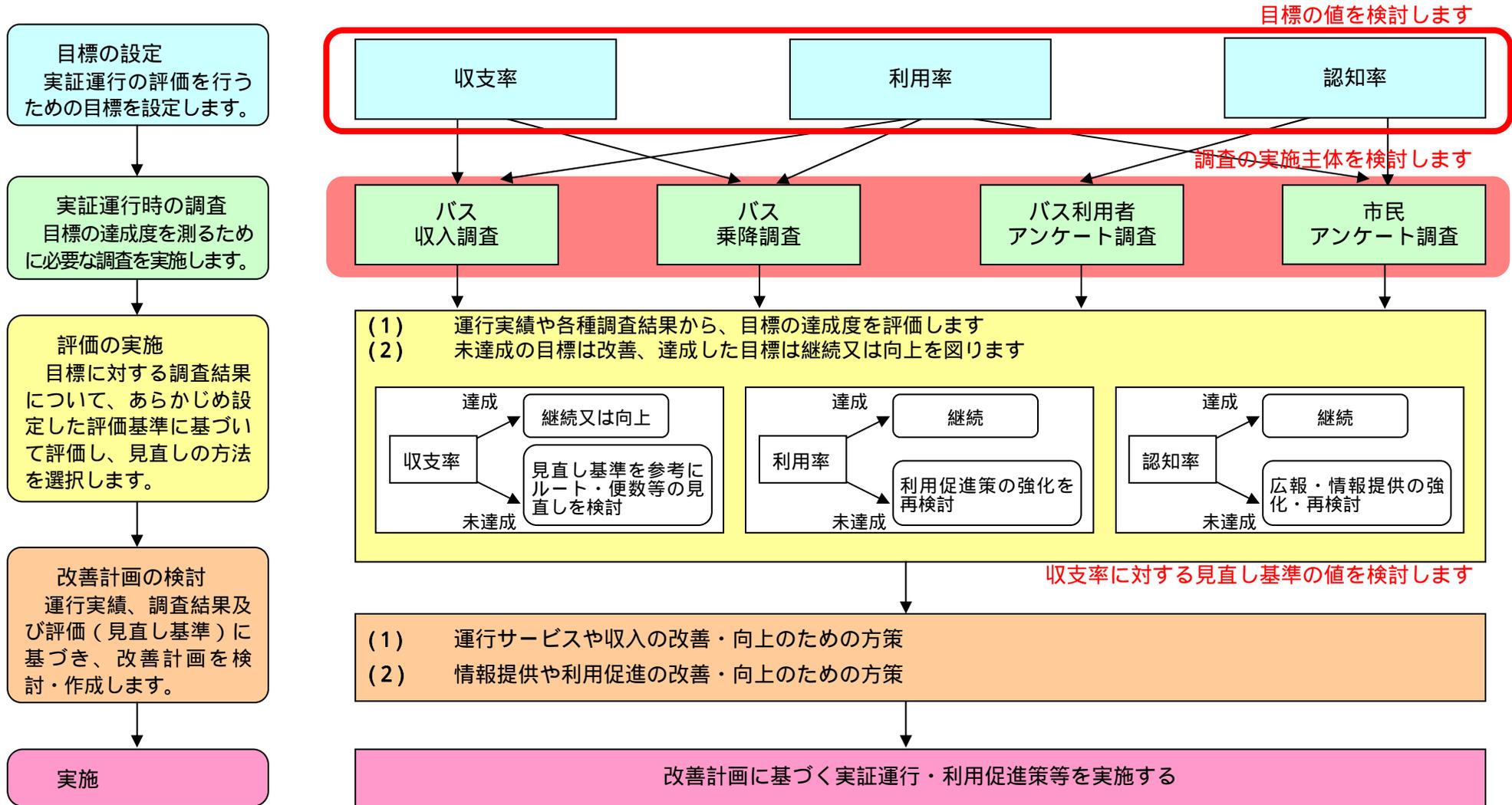


評価基準の検討について

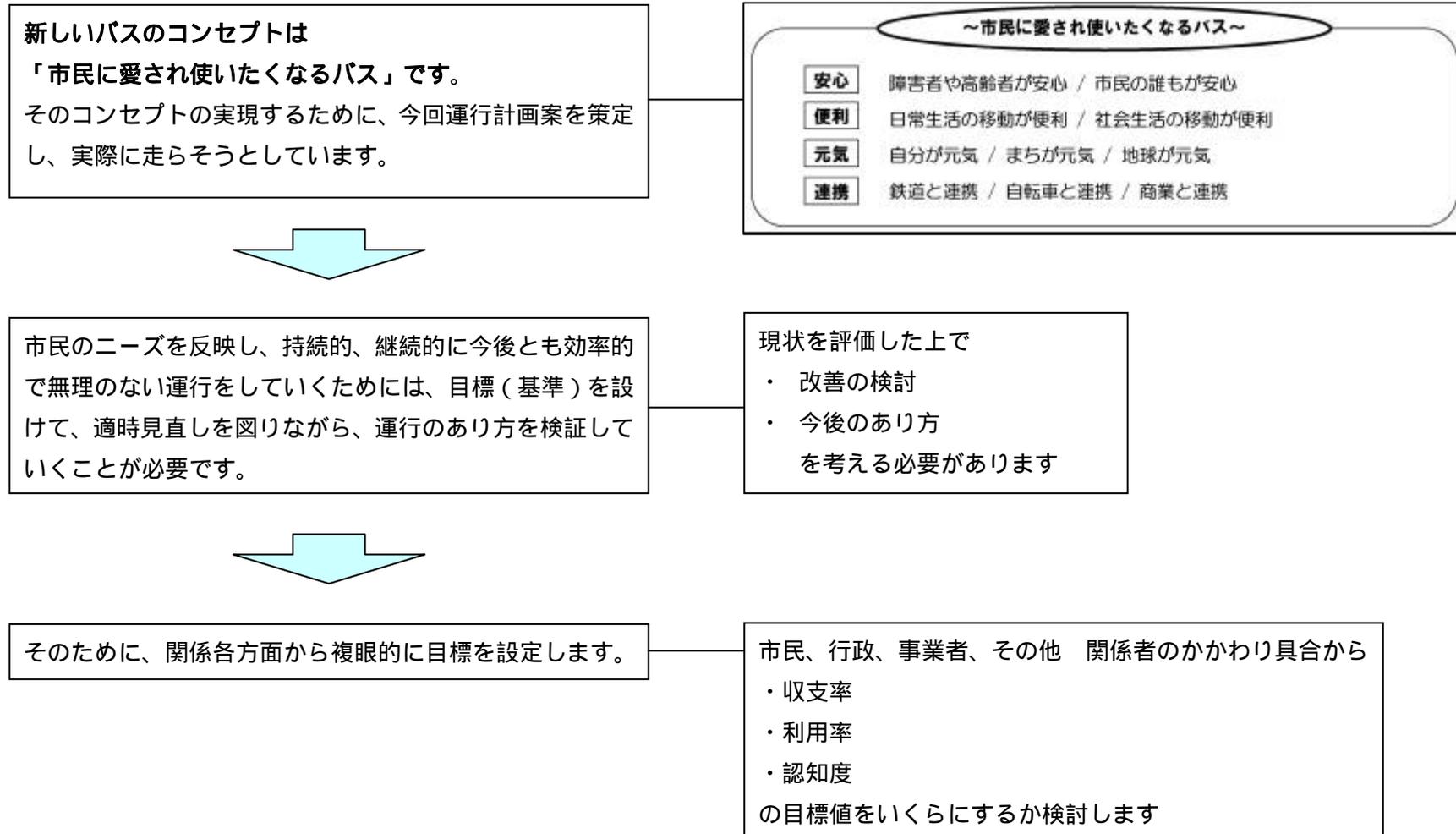
1. 評価の流れ

実証運行開始後は、年度毎に運行結果の評価を行い、本格運行に向けて改善を実施していきます。
評価の流れを下图に示します。 は今回検討を行うところです。



2. 目標の設定

2.1 目標を設定する考え方



2.2 評価基準となる目標項目

新しいバスの運行に際しては、収支率、利用率、認知率の3項目について、目標となる数値を設定します。

目標の項目	目標設定の意味	現状・事例・考え方	選択 (印を記入)
収支率	<p>運行の見直し等を行うための最も基本的な指標。 経営上やサービス提供の妥当性などを数値として把握するために導入。 運行計画（運行日、便数、運賃など）を評価する場合に用いることが考えられます。 評価実施のための調査：<u>バス収入調査</u></p>	<p>明石市、加古川市など・・・収支率：50%以上 群馬県など・・・・・・・・・収支率：40%以上 市川市など・・・・・・・・・収支率：30%以上 (但し、利用意向等も高いことが条件)</p>	<p>収支率</p> <p>30%以上 40%以上 50%以上 その他()</p>
利用率	<p>地区における公共交通のサービスのあり方を数値として把握するために導入。 利用促進策の取り組み成果などを評価する場合に用いることが考えられます。 評価実施のための調査：<u>市民アンケート調査</u> <u>バス利用者アンケート調査</u> <u>バス乗降調査</u></p>	<p>市民アンケート調査結果（H18年度）・・・ 利用率：路線バス 約55% Mバス 約13%</p>	<p>市民に対して調査実施の</p> <p>13%以上 26%以上 50%以上 その他()</p>
認知率	<p>市民への公共交通を利用するための情報が十分かどうかを把握するために導入。 情報提供のあり方などを評価する場合に用いることが考えられます。 評価実施のための調査：<u>市民アンケート調査</u> <u>バス利用者アンケート調査</u></p>	<p>市民アンケート調査結果（H18年度）・・・ 認知度：路線バス 約83% Mバス 約39%</p>	<p>40%以上 60%以上 80%以上 その他()</p>

(参考) 全国のコミュニティバスにおける運行計画の評価基準の例

市町村名	運行概要	評価(見直し)基準				記事
		収支率	利用者数・乗車率	利用実態・利用率	その他	
兵庫県明石市 (Tacoバス) 本格運行中	17路線 7時～20時 60分間隔	50%～ (ジャンボタクシー：20%～)	-	-	-	
千葉県市川市	3路線 7時～20時 30～120分間隔	30%～ (実証運行期間：半年)	-	・沿線住民(無作為抽出)へのアンケートの回収率が35%～ ・「実際に利用した」及び「利用していないが今後利用する意向がある」の合計が65%～	-	収支率が基準を満たし、利用状況のアンケート調査の2つの要件を満たす場合は本格運行へ移行
兵庫県加古川市 本格運行中	12路線 7～19時 60～180分間隔	50%～	乗車率：3%～	-	-	収支率が基準値を下回った場合には収支向上の改善策を検討し、乗車率が基準値を下回った場合には利用者の増加策を検討し、いずれも基準値を下回った場合には、廃止も含めた見直しを検討
栃木県佐野市 実証運行中	7路線 6～21時 30～120分間隔	-	平均乗車密度：1.0人/km～	-	(定性的な評価) ・交通弱者の安全・安心な移動手段の確保への影響 ・地域活性化への影響 ・生活のしやすさに対する影響	平均乗車密度が基準値以下の場合、3段階で見直しを実施する計画 廃止を含めた判断は、その他の項目の定性的な評価も含めた総合的評価に基づいて行う
群馬県	-	40%～	-	-	-	
東京都港区 実証運行準備中	5路線 7～20時 15～20分間隔 (計画時)	目標：50%～ (実証運行期間中は40%～)	-	-	・周辺のまちづくりへの動向 ・他の交通手段との乗り継ぎ	収支率が基準を下回った場合には最低値とそれを共用する期間をその他の基準をもとに別途決定する

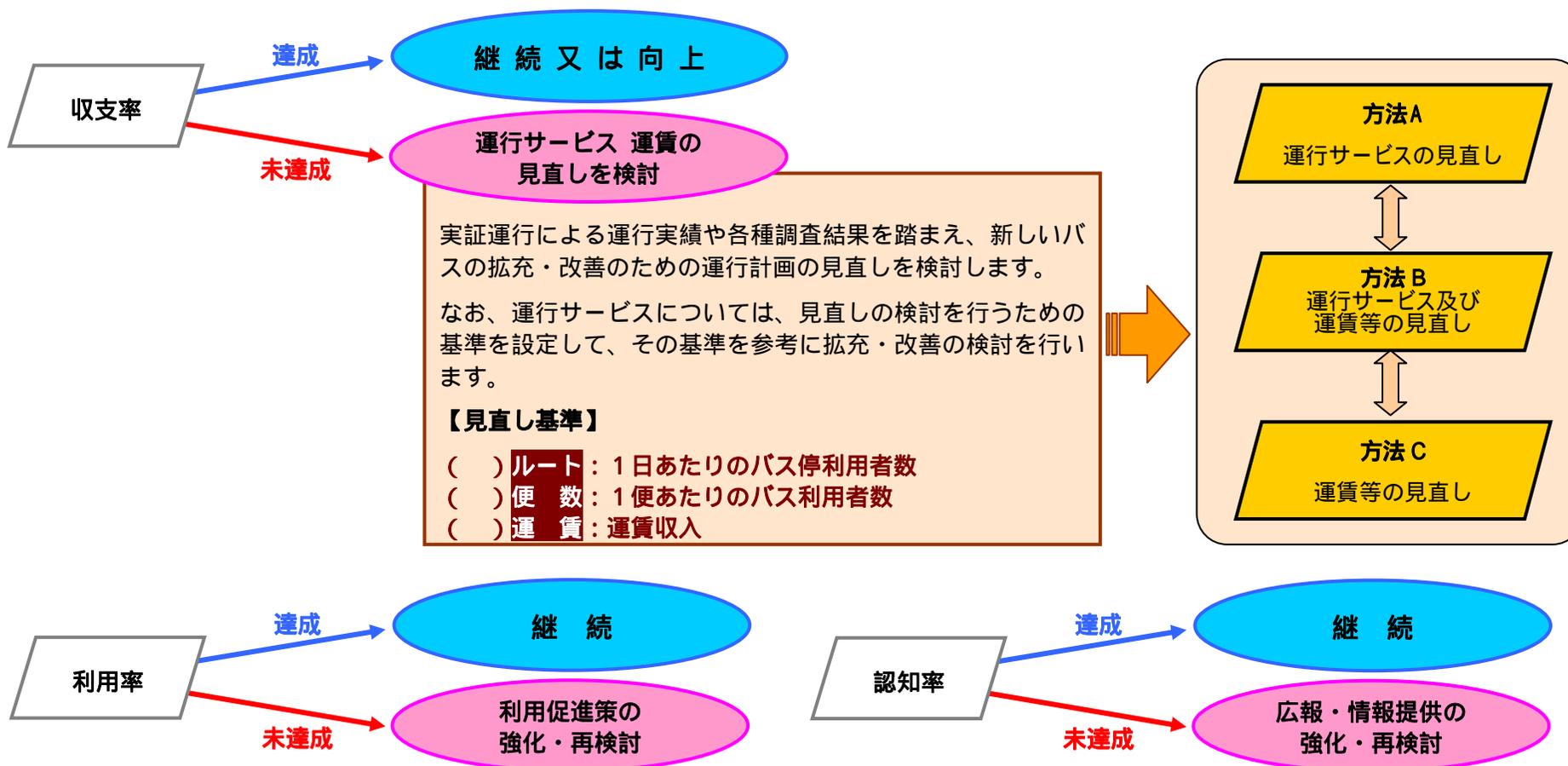
3. 評価(見直し)基準

実証運行後は、年度毎に収支率、利用率、認知率について、あらかじめ定めた目標値に到達しているかどうかを調査等の結果を用いて評価を行います。

(1) 運行実績や各種調査結果から、目標の達成度を評価します。

(2) 未達成の目標は改善、達成した目標は継続又は向上を図ります。

(3) 特に、収支率については、見直し基準を参考にして運行サービス(ルート、便数等)と運賃を見直します。



運行サービス・運賃等の見直し基準

項目		方策		見直し基準		意見 (基準値が妥当と思う場合は印、思わない場合は数値等を記入)
ルートの見直し	バス停 1日あたりの 利用者数	向上	系統（ルート）の追加・新設を検討対象とする	50人以上		
		改善	他ルートとの統合・廃止、通過便の設定や区間の廃止を検討対象とする	9人以下		
便数の見直し	バス 1便あたりの 利用者数	向上	増便を検討対象とする	27人以上		
		改善	減便を検討対象とする	15人以下		
運賃等の見直し	運賃収入 + その他収入 の 収支率	向上	割引運賃の適用範囲の拡大を検討対象とする	収支率 (運賃収入+その他収入)	65% 以上	
		改善	割引運賃の適用範囲の縮小を検討対象とする		50% 以下	

4. 調査の方法

実証運行の評価ならびに運行実績の把握を行うために、以下の調査を実施します。

新しいバスのテーマ・コンセプトを踏まえ、市民が支えるバスとの観点から、市民（住民）が主体的に調査に参加されることが期待されます。

調査の種類	調査の目的	調査項目	評価項目 <見直し基準>	選択 (市民が主体的に 参加する調査に 印)
市民アンケート調査	新しいバスの利用状況や認知状況、利用促進策に対する市民の反応を把握するとともに、今後の利用動向や需要（ニーズ）を分析するため	利用経験、利用頻度、新しいバスに対する認知、公共交通に対する評価 ほか	利用率 認知率	(市及び協議会)
バス利用者アンケート調査	バス利用者に対して、利用状況の把握を行うとともに、今後の利用動向や需要（ニーズ）を分析するため	利用目的（目的地）、利用頻度、精算方法、属性（年齢、性別、住所）、改善や充実の要望 ほか	<運行サービス> <運賃等>	
バス乗降調査	ルート、便、地区の実際の利用実態を把握し、運行の見直しを行う判断基準に対して客観的な評価を行うため	乗車区間（系統、停留所）、乗車便（時間）、利用目的（目的地）、利用頻度、精算方法、属性（年齢、性別、住所）、乗り継ぎの有無 ほか	<運行サービス> 利用者数 <運賃等> 運賃収入率	
バス事業収入調査	ルートごとの運賃収入を把握し、運賃体系の見直しの有無を判断するため	売上げ調査（日別、券種別）	収支率	(事業者)