

議題(2) 実証運行の評価について

1. 認知率

※市民アンケート結果より

目標値	目標達成度			
	項目	H22年度	H23年度	H24年度
1年目 : 50%以上	運賃	79.3%	78.9%	75.6%
	最寄のバス停	68.8%	69.7%	69.0%
3年目以降 : 80%以上	ルート・行き先	45.7%	46.2%	44.6%
	誰でも、どんな目的でも乗れる	79.8%	82.2%	82.9%
評価				
<p>◆各評価項目とも、昨年度と横ばいの認知率となっている。</p> <p>◆“運賃”と“誰でも、どんな目的でも乗れる”についての認知率は、ほぼ3年目の目標値となっている。</p> <p>◆“ルート・行き先”についての認知率は、1年目の目標値50%にも達していない。</p>				

2. 利用率

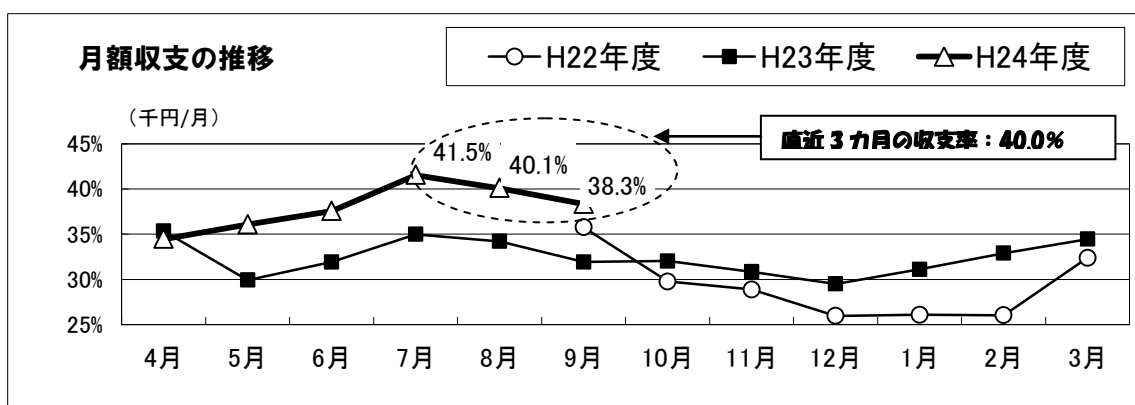
※市民アンケート結果より

目標値	目標達成度				
	項目	H22年度	H23年度	H24年度	
40%以上	利用率		20.9%	33.9%	37.1%
	内訳	定期利用者	3.1%	5.2%	5.4%
		不定期利用者	17.8%	28.7%	31.7%
評価					
◆平成22年度以降、継続的に改善しており、目標値に近づいている。					

3. 収支率

※平成 24 年 9 月末まで

目標値	目標達成度		
50%以上	当初の運行 30.0%	軽微な見直し後の運行 32.6%	抜本的見直し後の運行 34.7%
評価			
<p>◆当初の運行より増加し、昨年度と同時期の収支率と比較しても、増加傾向である。</p> <p>◆直近3ヶ月の収支率は約4割となっている。</p>			



4. 総括

評価
<p>①認知率は、誰でも利用可能なことは目標値を達成しているが、特に低いルート・行き先については、目標値に近づけることにより、さらに利用率が上がり、収入も増加することから<u>ルート・行き先を重点的に周知する</u>必要がある。</p> <p>②利用率は、当初の運行開始時より上がり目標値に近づき、苦情・要望の件数も減少しているが、アンケート調査から非利用者や不定期利用者の意向も考慮して<u>効率的・効果的な運行サービスの見直しに取り組む</u>必要がある。</p> <p>③収支率は、増加傾向にあるが目標値に近づけるためには<u>効率的・効果的な運行サービスの見直しによる支出の縮減、利用促進による収入増加及び運賃等の費用負担の見直しによる収支率の改善に取り組む</u>必要がある。</p> <p>④今後は、国からの補助が廃止される平成 25 年度以降の本格運行に向けて、上記の取り組みを行い、<u>持続可能な運行内容(運行サービス・費用負担)に見直す</u>ことが必要と考えられる。</p>