

評価・見直し基準等について

【評価指標と目標値】

評価指標と目標値は、市民ニーズを反映し、持続的、継続的に今後とも運行するために、利便性と効率性・採算性の両面から再検討し、改善を図りながら、運行のあり方を検証するため、次のように設定される。

評価指標	指標設定の意味	目標値	目標値設定理由	その他分科会での少数意見
収支率	<ul style="list-style-type: none"> ・運行の見直し等を行うための最も基本的な指標。 ・採算性・効率性とサービス提供の妥当性などを数値として把握する。 ・運行計画（運行日、便数、運賃など）を評価する場合に用いる。 	50%以上	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者負担として半分は負担するとの考え方。 ・全国の事例を参考。 	<ul style="list-style-type: none"> ・1年目は30%以上、3年目以降は50%以上を目指す、あるいは経営を行う観点から当然100%以上を目指すべき。
利用率	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 	40%以上	<ul style="list-style-type: none"> ・利用率は、Mバスが13%、路線バスが55%であり、路線バスに少しでも近づけることが大切。 	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの利用率を考慮すると市内移動のためのバスとしては目標値が高すぎるのではないか。
認知率	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・情報提供のありなどを評価する場合に用いる。 	<p>1年目：50%以上</p> <p>3年目以降： 80%以上</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・認知率は、Mバスが39%、路線バスが83%であり、3年目は、路線バス並みとし、1年目は市民の半分が知っていることが必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市民のバスである意識を持ってもらうためにも100%を目指すべきとの意見あり。

【評価と見直し基準】

評価

実証運行中は、適時、評価指標（収支率、利用率、認知率）が目標値に到達しているかについて、調査結果等から評価を実施する。

前述のとおり運行内容、利用促進策又は、情報提供等は、評価指標の目標値を達成していれば、継続又は向上、未達成であれば、見直し再検討することになる。

見直し基準

運行計画の見直しを検討するため、運行サービス（ルート、便数）・運賃等の見直し基準は、下表のとおりとする。この見直し基準は、運行サービス又は運賃のどちらか一方のみを見直しする場合において、検討対象となる目安である。したがって、運行計画見直しは、運行サービスと運賃の両方を見直す場合や、国庫補助金、市負担金、その他収入等の増減がある場合など、様々な要素がからみ合っているため、総合的な判断となる。

項目		見直し基準値	方策	
ルート・バス停 の見直し	バス停 1 日あたりの 利用者数	50 人以上	向上	系統（ルート）の追加・ 新設を検討対象とする
		9 人以下	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
便数の見直し	バス 1 便あたりの 利用者数	27 人以上	向上	増便を検討対象とする
		15 人以下	改善	減便を検討対象とする
運賃等の見直し	収支率 (運賃収入 + その他収入)	65%以上	向上	割引運賃の適用範囲の拡大等 を検討対象とする
		50%以下	改善	割引運賃の適用範囲の縮小等 を検討対象とする

【質の評価】

見直しの検討に際しては、単に基準に満たないから廃止するのではなく、オレンジゆずのバスのテーマ・コンセプトである「市民に愛され使いたくなるバス」となっているかどうか、安心・便利・元気・連携を実現するためのバスとなっているかどうかを評価する必要がある。

質の評価に関する協議会での意見を示す。

第4回協議会（平成21年11月25日） 議事録より

【新田副会長】

もう少し付け加えるとすれば、あまり経営的な観点だけにとらわれずに、市民が頑張れるような夢というか、地域におけるモビリティの格差を公共交通で解消していくというところが大きいわけですから、一人ひとりの生活が向上したといった内容、例えば、「～に行きやすくなった」であるとかといった内容をアンケート調査で取れるようにしてみてもどうかと思います。

将来的には、交通基本計画を策定していく必要があると思います。個別の交通計画もありますが、クルマによってもたらされた交通格差の是正を公共交通で救うということがありますので、公共交通による基本計画をつくる最初のステップとして、また、暮らしの向上という観点で、これだけでは救済できない人に対しては、福祉系のドア・ツー・ドアによる交通も費用がかかるものの必要になってくると思います。効率は重要ですが、効率ばかりでは公が行う役割ではないかと思います。

それから指標として、収支率の基準を設けることはいいことなのですが、これを全市画一で適用するののかどうかについては、地域の人々の思いも必要となりますので、基準値を地域毎に設定していくようなこともあっていいのではないのかと思います。そうすれば、地域で積極的に関わってくれる人たちのやる気も上がると思います。

【永田委員】

目標の数値も必要だと思いますが、地域性とか独自性も含めて、仮に収支率が低くても地域として必要な路線もあるかと思います。例えば、バス停の近くに自転車を止めるためのスペースがあるといった内容も評価に入れるなどして、ここのバス停にはこんな特徴なり付加価値がありますよ、といった市内で走らずバスならではの評価を導入してもらってもいいのではないかと思います。数字ばかりを追いかけていくと、しんどくなっていくと思いますので、弾力的な部分も残してもらいと思います。私たちとしても、そうした形で参加していきたいと思います。

【猪井委員】

今回数字を設定した理由は、何かルートなり運行サービスなりに問題があるのではないかと、いうことを考えるための基準という考えです。基準に達していない地域なり場所では、何かおかしいことが起こっているのではないかと、いうことを考えてもらうための最初の引き金として、設けているわけですし、これまでにご意見いただいた内容も当然必要な視点であると思います。