【資料２－１】

# 自主運行バス及び津市コミュニティバス運行事業に係る数値目標の設定について

## １　直接運行事業の評価の概要

第２次津市地域公共交通網形成計画において、一般路線バス及びコミュニティバス等の運行に係る事業については、市民の利用に直接関係する事業であることから、毎年度個別に評価することとなっている。

このうち、自主運行バス及び津市コミュニティバスにおいては、１便当たり利用者数について数値目標を設定の上、その達成状況を評価することとなっている。

一般路線バス及びコミュニティバス等の評価内容

<table>
<tr><th colspan="2" rowspan="2">分類</th><th colspan="2">評価の方法</th></tr>
<tr><th>全般</th><th>自主運行バス（廃止代替バス）<br>・津市コミュニティバス</th></tr>
<tr><td rowspan="4">一般路線バス</td><td rowspan="2">幹線</td><td colspan="2">【サービス水準維持を確認】<br>■経路を確保しているか<br>ー都市拠点と地域拠点を経由<br>■ダイヤを確保しているか<br>ー毎日、おおむね６時～21 時・１本/時の運行<br>ー複数路線重複の場合は、路線間で運行間隔の調整</td></tr>
<tr><td rowspan="2">【数値目標達成度を確認】<br>■１便当たり利用者数<br>ー区間単位でも評価</td></tr>
<tr><td>準幹線</td><td>【サービス水準維持を確認】<br>■経路を確保しているか<br>ー市内及び市外の拠点間を結ぶ</td></tr>
<tr><td>市内線</td><td colspan="2">【サービス水準維持を確認】<br>■ダイヤを確保しているか<br>ー毎日、おおむね６時～21 時・１本/時の運行<br>ー居住誘導区域を評価※)</td></tr>
<tr><td colspan="2">【数値目標達成度を確認】<br>■１便当たり利用者数</td></tr>
<tr><td>コミュニティバス等</td><td>支線</td><td>ー</td><td>【数値目標達成度を確認】<br>■１便当たり利用者数<br>ールート単位だけでなく地域全体でも評価</td></tr>
</table>

※)　半径 500m以内にサービス水準を満たす幹線のバス停がある場合及び
半径１ｋｍ以内に鉄道駅がある場合は対象外

## ２　数値目標設定の考え方

自主運行バス及び津市コミュニティバスは、運行地域により主として買い物や通院等に利用されるルートもあれば、通勤通学や観光需要への対応を行っているルートもあり、利用実態が大きく異なる。

また、運行実績に基づき、今後の取組を検討する場合についても、さらに利用を促進し地域交通として定着を図るべきルートから、運行規模の縮小や運行形態の見直しを必要とするルートまで、ルート毎に効果的な取組も大きく異なる。

このため、数値目標については、１つではなく、段階的に評価できるよう以下の２つの指標を設定したい。

### ⑴　運行目標値【１便当たり利用者数　３．５人】

現行のルートを、より多くの方に利用いただき、地域交通の１つとして定着させるために目指す指標。

#### ◎　根拠

バス交通については、現在新型コロナウイルス感染症の影響を受け、利用者が減少傾向にあるが、感染症対策と利用促進により、まずは減少した利用者を取り戻すことを目標とし、下記のとおり設定する。

| コミュニティバス利用者数 | 令和元年度（コロナなし） | 令和2年度（コロナあり） | 令和元年度上半期（コロナなし） | 令和2年度上半期（コロナあり） | 令和3年度上半期（コロナあり）（再編後） |
|---|---|---|---|---|---|
| | 94,452 | 76,976 | 47,250 | 42,697 | 29,415 |

| 令和元年度利用者数 | | 新ルートの年間運行便数 | | 1便当たり利用者数 |
|---|---|---|---|---|
| 94,452人 | ÷ | 約27,000便 | ≒ | 3.5人 |

| 【運行目標値】 |
|---|
| ３．５人/便 |

### ⑵　運行維持基準値【１便当たり利用者数　２．０人】

現行のルートを維持する上で達成すべき指標であり、未達成の場合は減便等の事業の縮小を伴う見直しを検討する。

#### ◎　根拠

津市コミュニティバスの多くのルートは、地域公共交通確保維持改善事業費補助金の交付を受けており、運行の維持には当該補助金の活用が必須となっている。このため、指標の設定については当該補助における補助対象基準を参考とし設定する。（詳細別紙）

## ３　数値目標の運用

２つの数値目標の達成状況に応じ、以下のとおり取り組むこととする。

### ⑴　運行目標値を達成

【１便当たり利用者数　３．５人以上】

地域交通として更に定着するよう事業のＰＲ等の利用促進を継続する。

### ⑵　運行維持基準値を達成、運行目標値を未達成

【１便当たり利用者数　２．０人以上 ３．５人未満】

運行目標値の達成に向け、利用者の意見を取り入れたルートの改善等を含めた利用促進を実施する。

### ⑶　運行維持基準値を未達成

①　【１便当たり利用者数　１．０人以上 ２．０人未満】

地域公共交通あり方検討会等において、未達成のルートの現状や地域において担う役割について協議し、利用促進に合わせて、運行維持基準値の達成に向けた、減便等の事業の縮小を伴う見直しについて検討する。

②　【１便当たり利用者数　１．０人未満】

地域公共交通あり方検討会等において、未達成のルートの現状や地域において担う役割及び定時定路線型のコミュニティバスの運行がふさわしいかについて協議し、運行維持基準値の達成に向けた、減便等の事業の縮小を伴う見直しや地域の需要に見合った新たな公共交通の導入について検討する。

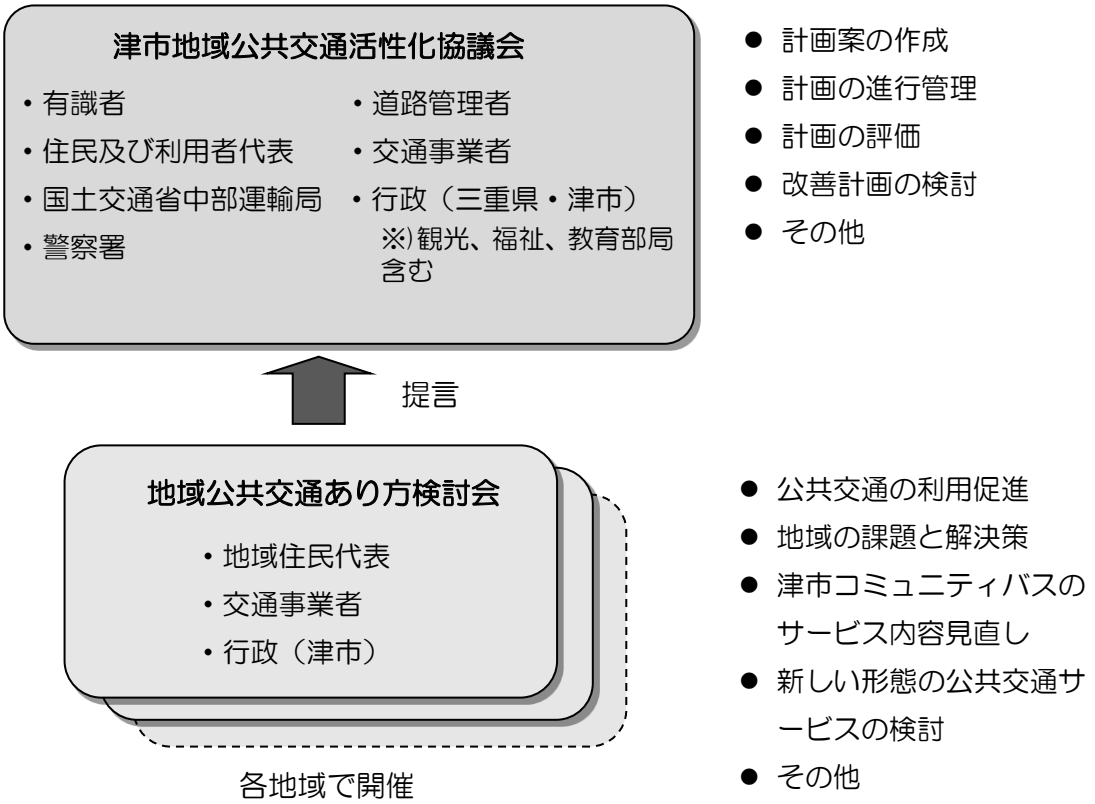
※１　上記の区分によらず、各ルートがより良いものとなるよう地域の意見等を取り入れながら、適宜、細やかな運行の見直しを実施する。

※２　数値目標については、新型コロナウイルス感染症の影響やルートの改善状況を踏まえ、必要に応じて見直しをする。

※３　運行維持基準値の達成が新たな公共交通の導入の検討をさまたげるものではない。

**【参考】地域公共交通あり方検討会について**

地域住民が地域公共交通の運営に参画する場として、地域住民、運行事業者、行政等により、地域ごとに開催し、地域公共交通の利用促進や地域の課題とその解決策等について協議するとともに、津市コミュニティバスのサービス内容や新しい形態の公共交通サービスのあり方等を検討し、「津市地域公共交通活性化協議会」へ提言する。



生活交通確保維持改善計画における補助対象基準

（輸送人員　÷　運行回数）によって算出される補助対象期間の１回当たりの輸送量が２人以上であるもの

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱
別表７　地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金（補助対象事業の基準）より抜粋

## 輸送量の考え方

### 通常ルートの場合　１往復で運行回数１回

**久居南・雲出ルート**

| | 【往路】 | 【復路】 |
|---|---|---|
| （起点） | イオンモール津南 | 三重中央医療センター |
| （経由地） | 新家 | 久居アルスプラザ南 |
| （経由地） | 久居アルスプラザ南 | 新家 |
| （終点） | 三重中央医療センター | イオンモール津南 |

↓の間に２人の利用があれば補助対象

片道１便当たり１人以上利用があれば補助対象

### 循環ルートの場合　１循環で運行回数１回

**河芸南・一身田・白塚循環ルート**

| | 【左回り】 | 【右回り】 |
|---|---|---|
| （起点） | 河芸総合支所 | 河芸総合支所 |
| （経由地） | かわきた苑 | 白塚駅西 |
| （経由地） | 白塚駅西 | かわきた苑 |
| （終点） | 河芸総合支所 | 河芸総合支所 |

↓と↓間にそれぞれ２人の利用があれば補助対象

１便当たり２人以上利用があれば補助対象

○上記より補助基準を満たすためには（片道）１便当たり２人以上の利用があれば良いためこれを運行維持基準値として設定する。

**運行維持基準値：１便当たり利用者数２人**

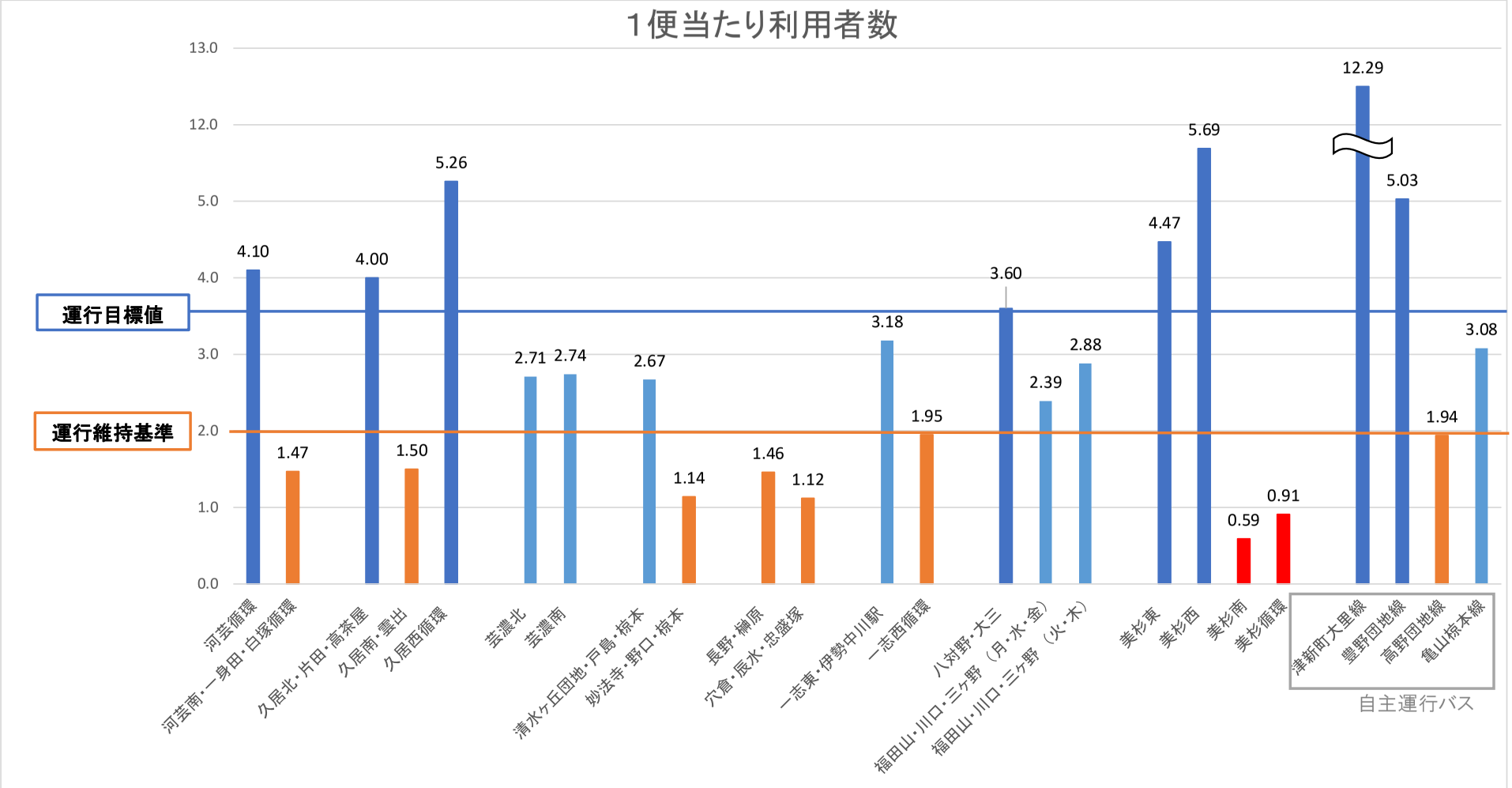
【資料２－１（別紙）】

【資料２－２】

**「自主運行バス及び津市コミュニティバス運行事業に係る数値目標の設定」**
**についてのご意見**

| NO. | ご意見 | ご意見に対する考え方 |
|---|---|---|
| 1 | 地域の検討会（自治会役員会、民生委員協議会など）で、その地域の実情を説明し、利用者増加に向けた意見などを聞く必要がある。 | 地域公共交通あり方検討会等にて、これから行う各ルートの評価結果をご報告させていただくとともに、地域のご意見を伺いたいと思います。 |
| 2 | コミュニティバスにこだわらず、移動手段の確保をするという観点から捉えるべき。 | 第2次津市地域公共交通網形成計画においては、現在のコミュニティバスを地域交通として維持すべきものと位置づけておりますが、ルートの評価結果に基づき、定時定路線型以外の公共交通の導入についても、地域のご意見を伺いながら合理的に判断したいと考えています。 |
| 3 | 【資料5-2（参考1）】を見ると、１便当たりの利用者数が１人未満の路線でも、最大乗車数が運行目標値を超えている時もあるので、その時の状況を把握する必要がある。 | 団体の利用者があったことや、観光シーズンなどで一時的に利用が集中したことが考えられます。その他の地域的な事情があることも考えられますので、聞き取り等により可能な限り把握に努めます。 |
| 4 | 体験乗車をしながら、実際に乗車している人の話を聞く必要がある。以前、体験乗車をして利用者の話を直接聞いたことがあるが、ずいぶん参考になった。 | 津市地域公共交通網形成計画（前計画）の評価にあたり、コミュニティバス車内でのアンケートを実施いたしましたが、再編後の運行についても、実際の利用者のご意見をお伺いすることが必要であると考えます。<br>こうしたアンケートを再度実施する若しくは、地域公共交通あり方検討会等に利用者の方が直接参加いただくことができるよう地域と調整したと思います。 |
| 5 | アンケートを実施してもコミュニティバスしか利用していない高齢者が回答をするとは考えにくい。 | 利用者の方に、地域公共交通あり方検討会等に参加いただきご意見を伺えるよう地域と調整したいと思います。 |
| 6 | コミュニティバスから他の交通手段への接続についても、考えられているが周知されていない。 | チラシの配布等で周知に努めておりますが、コミュニティバスのみならず鉄道、一般路線バスを一体とした公共交通のご案内ができるように努めます。 |

<table>
<tr><th>NO.</th><th>ご意見</th><th>ご意見に対する考え方</th></tr>
<tr><td>7</td><td>コミュニティバスを定期的に利用する人は限られていると思うので、その人の需要に合ったマイダイヤ表などを考えてあげたらどうか。細かい字で書かれた時刻表を配っても理解できる人は少ない。</td><td>津市の取り組みとして、各個人の利用に応じて、大きく、わかりやすく抜粋した「わたしの時刻表」の作成をさせていただいております。<br><br>≪行き≫<br>① 三重交通バス（城山線 津駅行）<br>（発）城山西<br>8：14 ～ 8：32<br>8：45 ～ 9：03<br>9：17 ～ 9：33<br>（着）岩田橋<br>② 三重交通バス（泉ヶ丘片田団地線 平木行 一身田・大里線 サオリーナ前行）<br>（発）岩田橋<br>8：37 ～ 8：39<br>9：13 ～ 9：15<br>9：37 ～ 9：39<br>（着）中新町<br><br>≪帰り≫<br>① 三重交通バス（穴倉線 津駅行、神戸白塚線 白塚駅行）（ぐるっと・つーバス）<br>（発）中新町、永井病院前<br>11：26 ～ 11：30<br>12：02 ～ 12：10<br>12：52 ～ 12：56<br>（着）岩田橋、三重会館<br>② 三重交通バス（城山線 警察学校行）<br>（発）岩田橋、三重会館<br>11：33 ～ 11：52<br>12：17 ～ 12：34<br>13：03 ～ 13：19<br>（着）城山西</td></tr>
<tr><td>8</td><td>環境の変化（少子高齢社会）に伴う運行かどうか？・適応しているか・対応できているか</td><td rowspan="2">津市コミュニティバスについては、高齢者等の生活の移動手段の確保を目的としております。買い物や通院等に使っていただくことができるように、今後も適宜運行の見直しを行っていきます。</td></tr>
<tr><td>9</td><td>利便性のみでなく、弱者のためのコミュニティバスでなければ！<br>津市民の平等性、弱者を作らない等を！！基本の考え方で</td></tr>
<tr><td>10</td><td>あまり数値にこだわらない。安全第一。収益にこだわらない</td><td>津市コミュニティバスについては、高齢者等の生活の移動手段を確保することを目的としています。<br>本事業は税金を投じている事業であるため、事業の状況把握や効果検証、改善は必須のものです。<br>今回のルートの評価結果については、コミュニティバスの主な目的をより効率的に達成することを目指し、地域や利用者を交えたルートの改善の協議に活用させていただくものです。<br>安全運行については、法令遵守のもと、運行事業者等と連携し引き続き努めていきます。</td></tr>
<tr><td>11</td><td>協議会の開催は適宜問題が生じた時に判断して開催するのはどうか</td><td>各ルート毎の課題については、地域公共交通あり方検討会等を開催し、実際に津市コミュニティバスが運行している地域において、利用される方のご意見を伺いながら、改善を検討して行きます。<br>地域協議を経て、改善点がまとまってきましたら、本協議会の議題として、皆様にご協議いただきたいと考えています。</td></tr>
</table>




| | 1便当たり利用者数（人/便） | 評価に応じて行う取組 |
|---|---|---|
| 運行目標値 | 3．5人～ | 地域交通として更に定着するよう事業のPR等の利用促進を継続する。 |
| 運行維持基準 | 2．0人～3．5人 | 運行目標値の達成に向け、利用者の意見を取り入れたルートの改善等を含めた利用促進を実施する。 |
| | 1．0人～2．0人 | 地域公共交通あり方検討会等において、未達成のルートの現状や地域において担う役割について協議し、利用促進に合わせて、運行維持基準の達成に向けた、減便等の事業の縮小を伴う見直しについて検討する。 |
| | 0人～1．0人 | 地域公共交通あり方検討会等において、未達成のルートの現状や地域において担う役割及び定時定路線型のコミュニティバスの運行がふさわしいかについて協議し、運行維持基準の達成に向けた、減便等の事業の縮小を伴う見直しや地域の需要に見合った新たな公共交通の導入について検討する。 |

【資料２－３】

【資料２－３（参考１）】

## 津市コミュニティバス1便当たり利用者数
## （令和3年4月1日～令和4年1月31日実績）

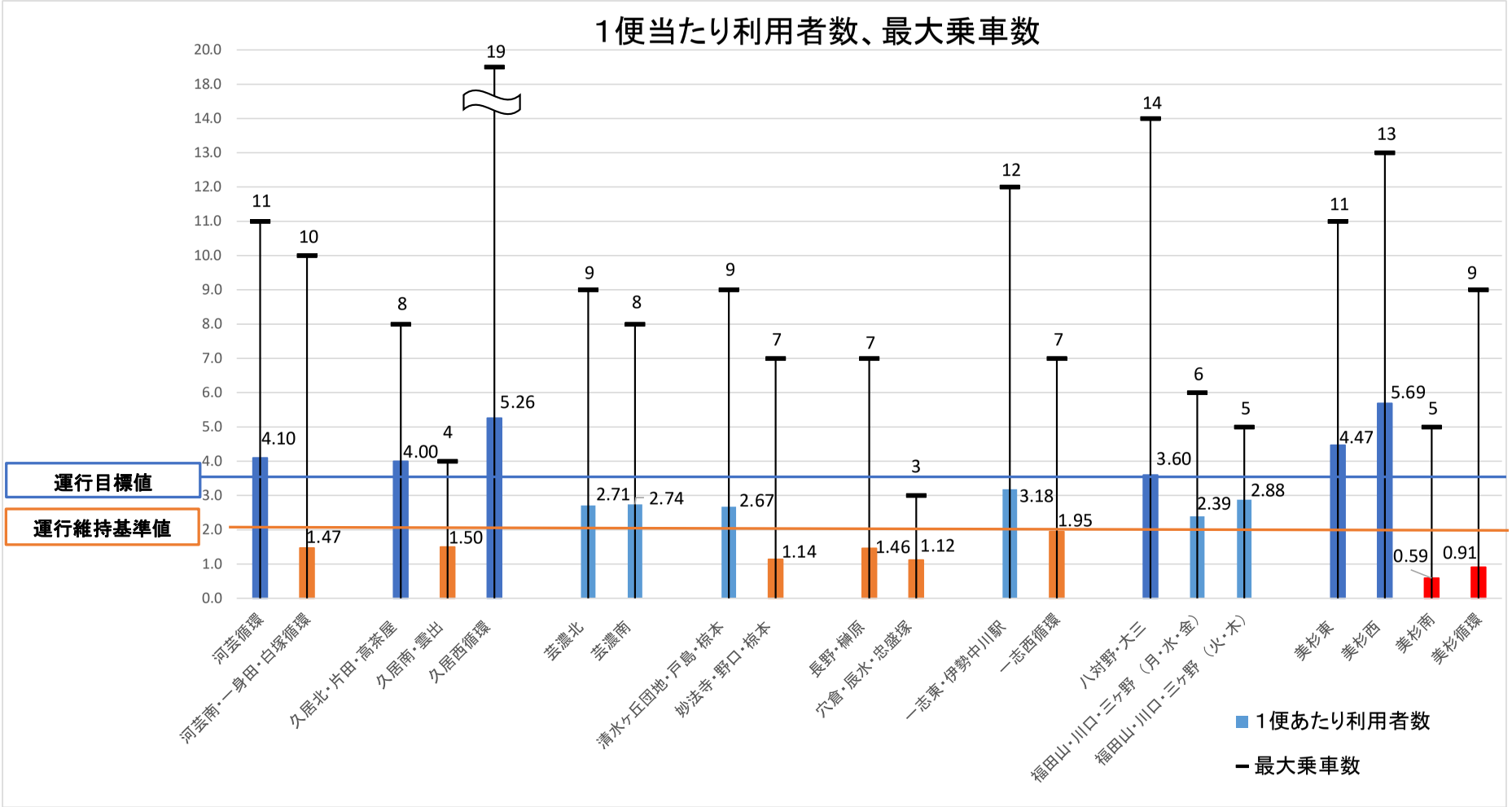
| 地域 | ルート | 利用者数<br>実績<br>（人）<br>① | 利用者数<br>コロナ補正<br>（人）<br>②＝①/0.815 | 運行日数<br>（日）<br>③ | 1日の<br>運行便数<br>（便）<br>④ | 総運行便数<br>（便）<br>⑤＝③×④ | 1便当たり<br>の利用者数<br>（人/便）<br>⑥＝②/⑤ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 北部地域 | 河芸循環ルート | 2,997 | 3,677 | 128 | 7 | 896 | 4.10 |
| | 河芸南・一身田・白塚循環ルート | 1,243 | 1,525 | 129 | 8 | 1,032 | 1.47 |
| | 小計（北部地域） | 4,240 | 5,202 | 257 | 15 | 1,928 | 2.69 |
| 南部地域 | 久居北・片田・高茶屋ルート | 3,372 | 4,137 | 129 | 8 | 1,032 | 4.00 |
| | 久居南・雲出ルート | 1,253 | 1,537 | 128 | 8 | 1,024 | 1.50 |
| | 久居西循環ルート | 739 | 906 | 43 | 4 | 172 | 5.26 |
| | 小計（南部地域） | 5,364 | 6,580 | 300 | 20 | 2,228 | 2.95 |
| 北西部地域（芸濃地域） | 芸濃北ルート | 2,285 | 2,803 | 129 | 8 | 1,032 | 2.71 |
| | 芸濃南ルート | 2,292 | 2,812 | 128 | 8 | 1,024 | 2.74 |
| | 小計（芸濃地域） | 4,577 | 5,615 | 257 | 16 | 2,056 | 2.73 |
| 北西部地域（安濃地域） | 清水ヶ丘団地・戸島・椋本ルート | 2,248 | 2,758 | 129 | 8 | 1,032 | 2.67 |
| | 妙法寺・野口・椋本ルート | 958 | 1,175 | 128 | 8 | 1,024 | 1.14 |
| | 小計（安濃地域） | 3,206 | 3,933 | 257 | 16 | 2,056 | 1.91 |
| 南西部地域（美里地域） | 長野・榊原ルート | 1,229 | 1,507 | 129 | 8 | 1,032 | 1.46 |
| | 穴倉・辰水・忠盛塚ルート | 825 | 1,012 | 128 | 7 | 896 | 1.12 |
| | 小計（美里地域） | 2,054 | 2,519 | 257 | 15 | 1,928 | 1.30 |
| 南西部地域（一志地域） | 一志東・伊勢中川駅ルート | 2,660 | 3,263 | 128 | 8 | 1,024 | 3.18 |
| | 一志西循環ルート | 1,644 | 2,017 | 129 | 8 | 1,032 | 1.95 |
| | 小計（一志地域） | 4,304 | 5,280 | 257 | 0 | 2,056 | 2.56 |
| 南西部地域（白山地域） | 八対野・大三ルート | 12,352 | 15,155 | 300 | 14 | 4,200 | 3.60 |
| | 福田山・川口・三ヶ野ルート（月・水・金） | 2,498 | 3,065 | 128 | 10 | 1,280 | 2.39 |
| | 福田山・川口・三ヶ野ルート（火・木） | 2,024 | 2,483 | 86 | 10 | 860 | 2.88 |
| | 小計（白山地域） | 16,874 | 20,703 | 514 | 34 | 6,340 | 3.26 |
| 南西部地域（美杉地域） | 美杉東ルート | 3,739 | 4,587 | 128 | 8 | 1,024 | 4.47 |
| | 美杉西ルート | 4,751 | 5,829 | 128 | 8 | 1,024 | 5.69 |
| | 美杉南ルート | 163 | 200 | 42 | 8 | 336 | 0.59 |
| | 美杉循環ルート | 961 | 1,179 | 86 | 15 | 1,290 | 0.91 |
| | 小計（美杉地域） | 9,614 | 11,795 | 384 | 39 | 3,674 | 3.21 |
| 合計 | | 50,233 | 61,627 | 2,483 | 155 | 22,266 | 2.76 |

## 自主運行バス1便当たり利用者数
## （令和3年4月1日～令和4年1月31日）

| 運行路線 | 利用者数<br>実績<br>（人）<br>① | 利用者数<br>コロナ補正<br>（人）<br>②＝①/0.815 | 運行日数（日）③ | | | 1日の運行便数（便）④ | | | 総運行便数<br>（便）<br>⑤＝③×④ | 1便当たり<br>の利用者数<br>（人/便）<br>⑥＝②/⑤ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 平日 | 土 | 日祝 | 平日 | 土 | 日祝 | | |
| 津新町大里線 | 41,861 | 51,363 | 201 | 44 | 61 | 14 | 13 | 13 | 4,179 | 12.29 |
| 豊野団地線 | 9,611 | 11,792 | | | | 8 | 7 | 7 | 2,343 | 5.03 |
| 高野団地線 | 3,889 | 4,771 | | | | 8 | 8 | 8 | 2,448 | 1.94 |
| 亀山椋本線 | 14,476 | 17,761 | | | | 19 | 19 | 18 | 5,753 | 3.08 |

●新型コロナウイルス感染症の影響を加味するための補正

| コミュニティバス<br>年間利用者数（人） | 令和元年度<br>コロナなし | 令和2年度<br>（コロナあり） | 年度比較<br>R2/R1 |
|---|---|---|---|
| | 94,452 | 76,976 | 81.5% |




| 1便当たり利用者数（人/便） | 評価に応じて行う取組 |
|---|---|
| ３．５人～ | 地域交通として更に定着するよう事業のPR等の利用促進を継続する。 |
| ２．０人～３．５人 | 運行目標値の達成に向け、利用者の意見を取り入れたルートの改善等を含めた利用促進を実施する。 |
| １．０人～２．０人 | 地域公共交通あり方検討会等において、未達成のルートの現状や地域において担う役割について協議し、利用促進に合わせて、運行維持基準の達成に向けた、減便等の事業の縮小を伴う見直しについて検討する。 |
| ０人～１．０人 | 地域公共交通あり方検討会等において、未達成のルートの現状や地域において担う役割及び定時定路線型のコミュニティバスの運行がふさわしいかについて協議し、運行維持基準の達成に向けた、減便等の事業の縮小を伴う見直しや地域の需要に見合った新たな公共交通の導入について検討する。 |

運行目標値

運行維持基準

【資料２－３（参考２）】

## 自主運行バス及び津市コミュニティバス運行事業に係る評価及び見直しのスケジュールについて

時期：令和４年４～６月

令和３年度運行実績の整理

↓

時期：第２回協議会（令和４年７月開催予定）

令和３年度運行事業の評価

↓

時期：令和４年８～１１月

運行の見直しに係る地域協議

（地域公共交通あり方検討会等）

↓

時期：令和４年１２月以降

運行の見直し（案）の作成

※　運行の見直しについては、運行事業の評価結果及び地域協議の内容を踏まえ、優先順位を付け、地域毎に実施していきます。

※　当該評価に基づく、運行の見直しの他、現行ルートの利用者に影響がない範囲で実施可能な、利便性や安全性の向上に係る見直しについては適宜実施します。

【資料２－４】