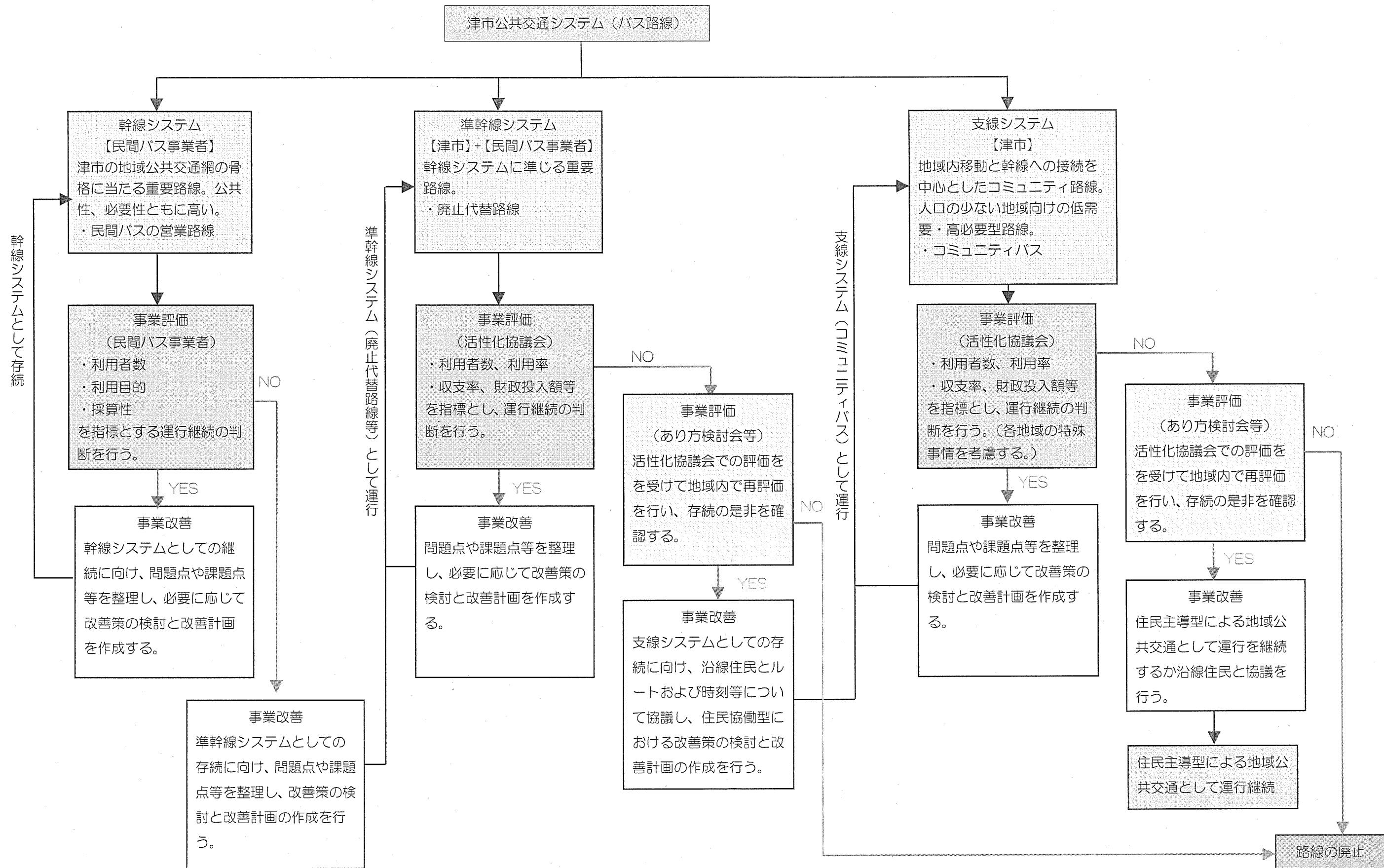


## 津市公共交通システム（バス路線）に係る事業評価フロー



## 資料7-2

### 【幹線、準幹線及び支線の定義】

#### ◎ 幹線（民間バス路線）

幹線とは、地域公共交通網の骨格にあたる重要路線で、公共交通としての必要性が高い路線である。定期的に通勤や通学、通院、買物などといった多様な使い方がされており、一定以上の乗車数や運行本数があり、広域圏や地域間を結ぶ民間バス路線のことをいう。本市においては、各地域から津駅や津新町駅、久居駅や三重会館などの重要結節点につながる路線で、民間事業者が維持している路線である。

#### ◎ 準幹線（廃止代替バス）

準幹線とは、幹線に準じて地域公共交通網の骨格に当たる重要路線であるが、モータリゼーションの進展等により利用者が減少し、不採算性により民間バス路線として維持できなくなった路線のことをいう。不採算路線ではあるが、少なからず日常的に必要とする利用者が存在しており、市が民間事業者に代わり運行主体となっている廃止代替路線などを指す。

#### ◎ 支線（コミュニティバス）

支線とは、主に地域内の各施設への移動や、幹線・準幹線への乗継場所までのアクセスを担う路線で、地域内移動を中心としたコミュニティバス路線のことをいう。

各地域のコミュニティバス路線は、その発足経緯や性格から、幹線型と純粋な支線型に分けられる。

幹線型としては、白山地域と美杉地域が上げられ、元は三重交通バス路線があつたものが、廃止により、それを補う目的を含めて作られた幹線型支線である。

## 事業評価の構成について

### 1 地域の公共交通の現状と課題

各地域の公共交通の現状（経緯や特性）、コミュニティバスの特徴、課題を文章で表現する。

### 2 運行状況

各ルートの運行状況、運行図を記載する。

### 3 各ルートの事業評価シート

#### (1) 事業評価指標

- ① 利用率
- ② 1便当たりの利用者数
- ③ 収支率
- ④ 利用者1人当たりの財政投入額
- ⑤ 1km当たりの財政投入額

#### (2) 事業評価シートの内容

- ① 特徴（役割）
- ② 課題
- ③ 事業概要
- ④ 事業評価指標と評価結果
- ⑤ 総評
- ⑥ 改善事項（次年度の計画）

※ 各地域の特殊事情（高齢化率、過疎度合、代替性、満足度など）を文章で表現し、  
数値的に不利な部分を補う。

### 4 事業評価フロー図

#### 【留意点】

※ 各地域の特徴や特性を文章で表現し、地域の事情を十分考慮する。

※ 各ルートの目的、役割等を明確化し、文章で表現する。また、役割を果たしているかを検証するとともに、そのことを補完するために評価指標を用いるが、数値だけが突出しないよう工夫する。

※ 各地域のルートごとに事業評価シートを作成し、ルートごとに評価を行う。

※ 評価指標に満足度は採用せず、代わりに1km当たりの財政投入額を入れる。

※ 路線を廃止するための事業評価ではなく、路線を可能な限り持続していくために  
行う事業評価とする。

## 資料7-4

### 評価指標について

評価指標	評価指標の説明
①利用率 算定方法 評価ポイント	沿線人口に対する年間利用者数の割合を示す指標 沿線の利用対象人口に比べて、どの程度の利用があるのかを見るためのもの $(\text{年間利用者} \div \text{沿線人口}) \times 100$ 住民の認知度や路線の必要性を見るのに有効
②1便当たりの利用者数 算定方法 評価ポイント	1便当たり何人の利用があるかを見るための指標 $(\text{年間利用者} \div \text{年間総便数})$ 路線の必要性や事業効率性を見るのに有効
③収支率 算定方法 評価ポイント	運行経費に対して運賃収入が占める割合を見るための指標 $(\text{運賃収入} \div \text{運行経費})$ 財政的健全性や費用対効果を見るのに有効
④利用者1人当たりの財政投入額 算定方法 評価ポイント	利用者1人に対してどれくらいの財政負担(運行経費 - 運賃収入)が必要になるかを見るための指標 $((\text{運行経費} - \text{運賃収入}) \div \text{年間利用者数})$ 財政的健全性や妥当性を見るのに有効
⑤1km当たりの財政投入額 算定方法 評価ポイント	1km当たりどれくらいの財政負担(運行経費 - 運賃収入)が必要になるかを見るための指標 $((\text{運行経費} - \text{運賃収入}) \div \text{年間走行距離})$ 財政的健全性や妥当性を見るのに有効

## 資料7-5

### 5 安濃地域

#### (1) 公共交通の現状

安濃地域は、三重交通バス路線である安濃線（市場系統）及び穴倉線が運行しており、また廃止代替路線である安濃線（立合系統）が運行している。安濃線（市場系統）及び穴倉線は、地域間幹線として位置付けられており、安濃地域から津市中心部に向かう幹線として重要な役割を担っている。地域間幹線が地域内を2本運行しているなど、恵まれた環境にあると言える。

#### (2) コミュニティバスの特徴

地域内では、高齢者等の足の確保を目的として、平成13年4月1日から無料の福祉バスとして明合地区方面、安濃地区方面、草生地区方面及び村主地区方面の4ルートで運行がされていた。

平成22年4月1日に利用料金を無料から200円に統一し、明合ルート、安濃ルート、草生ルート及び村主ルートの4ルートとして再編し、コミュニティバスの運行を開始した。

安濃地域のコミュニティバスの主な利用としては、買い物が多く、曾根橋にあるスーパー・ゼニヤの利用が圧倒的に多い傾向にある。

#### (3) 現在の課題

元々、無料の福祉バスで、公共施設等への利用者の送迎と、交通不便地域での高齢者等の交通手段の確保の観点から運行されていたため、地域内を気軽に移動する手段として利用されていたが、有料化により、利用者数が半減した。また、各ルートが1往2復の運行となっており、特に午後からの便は利用がしづらい運行となっている。

利用者の満足度調査では、運行本数と運行時間帯、運賃に対する不満度が高い傾向となっている。

#### (4) 運行状況

路線名 (4ルート)	安濃	明合	草生	村主
起終点 (経由地等)	サンヒルズ安濃～ (安濃地区)～ 安濃中央総合公園	サンヒルズ安濃～ (明合地区)～ 安濃中央総合公園	サンヒルズ安濃～ (草生地区)～ 安濃中央総合公園	サンヒルズ安濃～ (村主地区)～ 安濃中央総合公園
路線延長	17.4km	17.6km	17.6km	16.8km
所要時間	40分	44分	40分	38分
運行日	火・金曜日	月・水曜日	火・金曜日	月・水曜日
運行本数	3本/日 (右1、左2)	3本/日 (右1、左2)	3本/日 (右2、左1)	3本/日 (右2、左1)

※運行車両は、市所有のマイクロバス(日野リエッセ、29人乗り)

## 資料7-6

### 平成23年度 コミュニティバス事業評価シート

地域名： 安濃地域  
路線名： 村主ルート  
事業類型： 福祉系コミュニティバス

村主ルートの特徴	村主ルートは、スーパーゼニヤがある曾根橋、また安濃津中央クリニックや伊勢谷医院などの病院に比較的近いことから、徒歩や自転車などで買い物や通院に行く方が多い地域である。また幹線である安濃線（市場系統）及び穴倉線の路線上に村主地域があることから、コミュニケーションバスを利用せず、これらの路線で津市中心部に行く利用者も多く見られる傾向にある。												
村主ルートの課題	平成22年4月の再編後、利用者数が激減し、ほとんど利用されない状況となっている。平成23年4月に行った学童保育への対応見直しで、若干、利用状況の改善が図られたが、依然として利用者の低迷が続いている。抜本的な見直しが必要な路線である。												
事業概要 (インプット)	運行曜日： 月曜日・水曜日 年間運行日数： 94日 年間運行便数： 282便 車両台数： 1台（29人乗り） 運行経費： 委託料約53万円／年間 燃料費及び車両修繕費等約41万円／年間												
事業評価指標  評価結果 (アウトプット)	事業の適切性を評価する指標	実績	評価ポイント										
	①利用率	8.5%	1										
	②1便当たりの利用者数	0.1人	1										
	③収支率	0.6%	1										
	④利用者1人当たりの財政投入額	36,775.4円	1										
	⑤1km当たりの財政投入額	273.4円	6										
<b>○評価結果</b>													
<table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td>①利用率</td> <td>8.5%</td> </tr> <tr> <td>②1便当たりの利用者数</td> <td>0.1人</td> </tr> <tr> <td>③収支率</td> <td>0.6%</td> </tr> <tr> <td>④利用者1人当たりの財政投入額</td> <td>36,775.4円</td> </tr> <tr> <td>⑤1km当たりの財政投入額</td> <td>273.4円</td> </tr> </table>				①利用率	8.5%	②1便当たりの利用者数	0.1人	③収支率	0.6%	④利用者1人当たりの財政投入額	36,775.4円	⑤1km当たりの財政投入額	273.4円
①利用率	8.5%												
②1便当たりの利用者数	0.1人												
③収支率	0.6%												
④利用者1人当たりの財政投入額	36,775.4円												
⑤1km当たりの財政投入額	273.4円												
総評	福祉バスは無料であったことから利用していた地域住民も、再編後、200円の利用料金が必要となってからは、利用者が激減した。平成22年度の利用者は平成21年度の再編前と比較して8.5%しか利用されておらず、91.5%の減となっている。年間39人しか利用されなかったことから、1便当たりの利用者は0.1人となり、津市コミュニケーションバス全体の中で最も悪い数値となっている。これに比例し、利用率、収支率、利用者1人当たりの財政投入額についても、最低値となっている。利用者1人当たりの財政投入額については、36,775.4円という結果となっており、村主ルート単体での存続は困難な状況である。												
改善事項 (次年度の計画)	上記を踏まえると、村主ルートについては、廃止若しくは他ルートへの統合が望ましいと考える。村主ルートの停留所別乗降者数を見ると、平成22年度1年間で1人も利用していない停留所が多く見られることから、利用されていない停留所は廃止し、利用されている停留所については、他ルートへ組み込み、村主ルートとしては、廃止する方向で検討すべきである。												