

### 【事業評価の考え方】

今回の事業評価については、平成 21 年 12 月に策定した津市地域公共交通総合連携計画に基づき、平成 22 年 4 月に再編を行ったコミュニティバスについて行うものとします。再編前の各ルートの目的や役割、機能などを再編時にどう見直したのか、また、見直し後の運行について、実証運行の 3 年間の状況を検証し、次のステップへ向けて改善計画を作るためのものとします。事業評価の考え方については、下記のとおりです。

- 1 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した事業評価とする。
- 2 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。
- 3 まず、各ルートの目的、役割、機能を明確にして、それらが果たされているかを検証し、その上で採算性をもう一つの視点で補完的に見る。採算性を見る評価指標については、数値だけが突出しないよう文章で工夫する。
- 4 ルート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、改善に向けて活用していくための事業評価とする。
- 5 そのルートがどういう使われ方をしているのかを見つけるような、そのルートの特徴を評価できるような指標を、ルートごとにそれぞれ設定する。
- 6 改善できることをある程度見据えた評価指標を設定していく。
- 7 地域住民が見て受け取って理解できる事業評価を行っていく。

## 資料 3-2

### 事業評価の構成について

#### 1 各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、課題等を文章で表現する。

#### 2 各地域の運行状況

各地域各ルートの運行状況、運行図を記載する。

#### 3 各地域のルートごとの事業評価シート

各地域のルートごとの事業評価シートを作成し、ルートごとに評価を行う。

##### (1) 事業評価シートの内容

- ①ルートの特徴（役割）
- ②ルートの課題
- ③ルートの概要
- 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）

##### (2) 事業評価指標

- ①利用率、②1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、⑤1km当たりの財政投入額
- を基本としながら、各ルートの機能や特長を表す指標を設定する。

#### 4 事業評価フロー図

## 資料 3-3

### 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せていたが、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

現行	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)

## 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、コミュニティバスを利用せず、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)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>事業の適切性を評価する指標</th> <th>実績</th> <th>評価ポイント</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①利用率</td> <td>8.5%</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>②1便あたりの利用者数</td> <td>0.1人</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>③収支率</td> <td>0.6%</td> <td>1</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> <td>1</td> </tr> <tr> <td>⑤1km当たりの財政投入額</td> <td>273.4円</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table> <p>○評価結果</p> <p>The radar chart displays the evaluation results for five indicators. The axes represent the utilization rate, number of passengers per trip, break-even ratio, per capita fiscal input amount, and km per capita fiscal input amount. The data points are plotted on the chart, showing the performance relative to the maximum value of each indicator.</p>	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便あたりの利用者数	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
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便あたりの利用者数	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																	
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便あたりの利用者は0.1人となり、津市コミュニティ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。																		

## 津市コミュニティバス路線に係る事業評価フロー

