

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

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

※) 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に以下の2つの指標を設定したい。

### (1) 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

$$\begin{array}{ccc} \text{令和元年度利用者数} & & \text{新ルートの年間運行便数} \\ 94,452 \text{人} & \div & \text{約}27,000 \text{便} \\ & & \text{=} \end{array} \quad \text{1便当たり利用者数}$$

3.5人

【運行目標値】

3.5人/便

### (2) 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。

#### (1) 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。

#### (2) 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。

#### (3) 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。

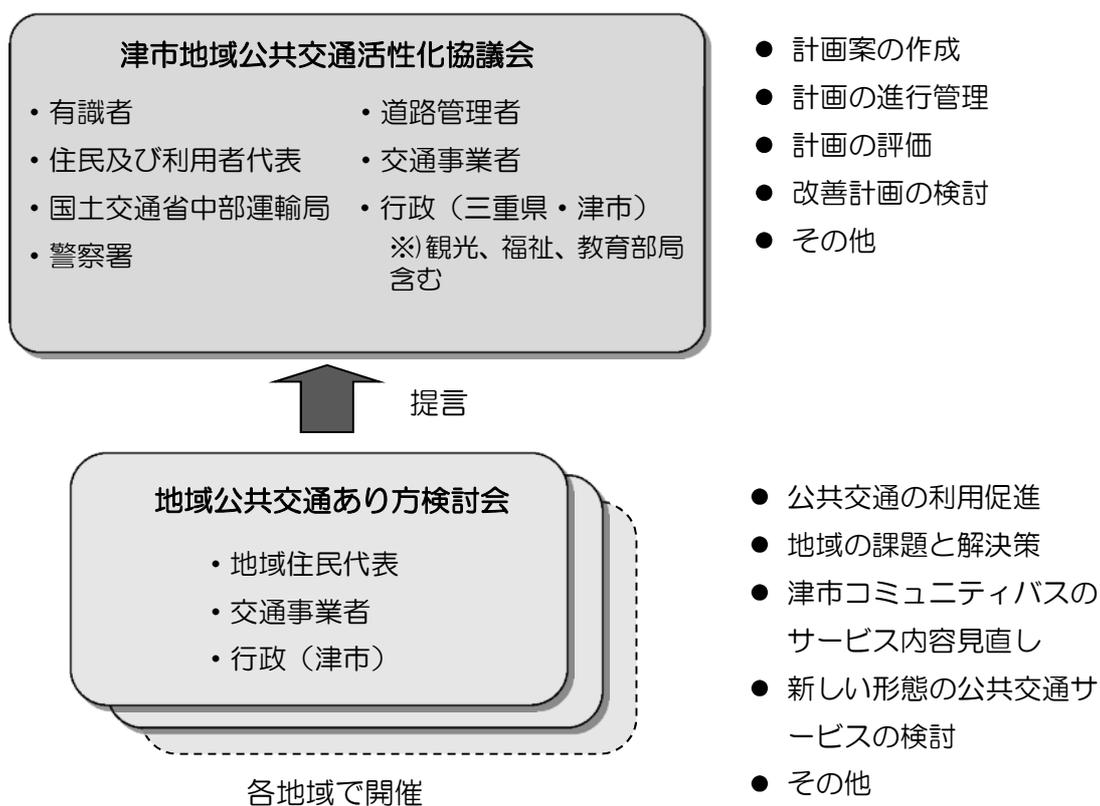
※1 上記の区分によらず、各ルートがより良いものとなるよう地域の意見等を取り入れながら、適宜、細やかな運行の見直しを実施する。

※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

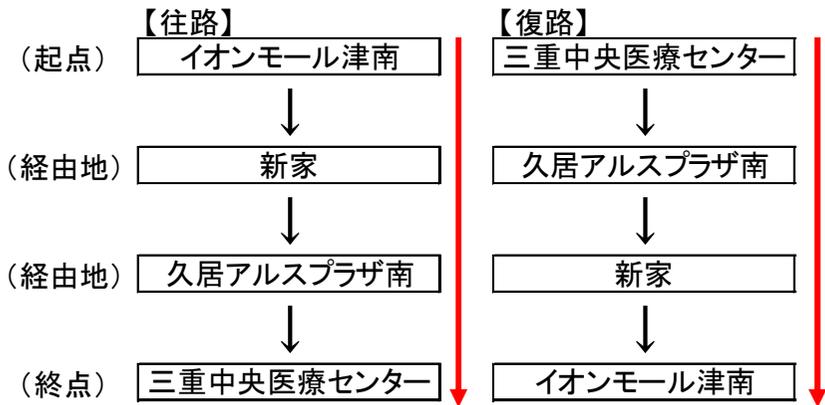
(輸送人員 ÷ 運行回数) によって算出される補助対象期間の1回当たりの輸送量が2人以上であるもの

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

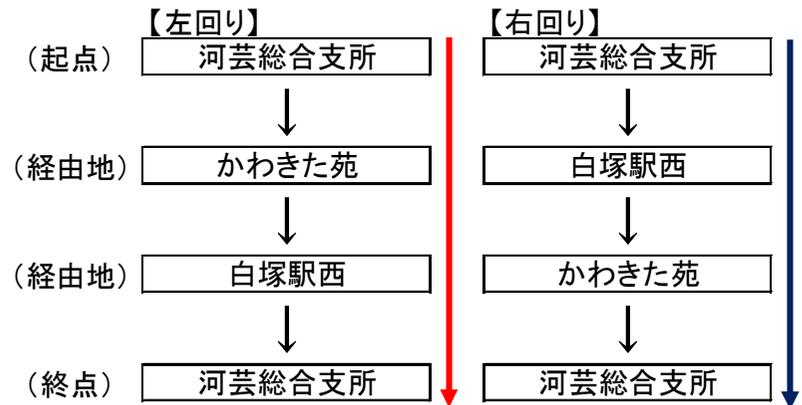


↓の間に2人の利用があれば補助対象

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



↓と↓間にそれぞれ2人の利用があれば補助対象

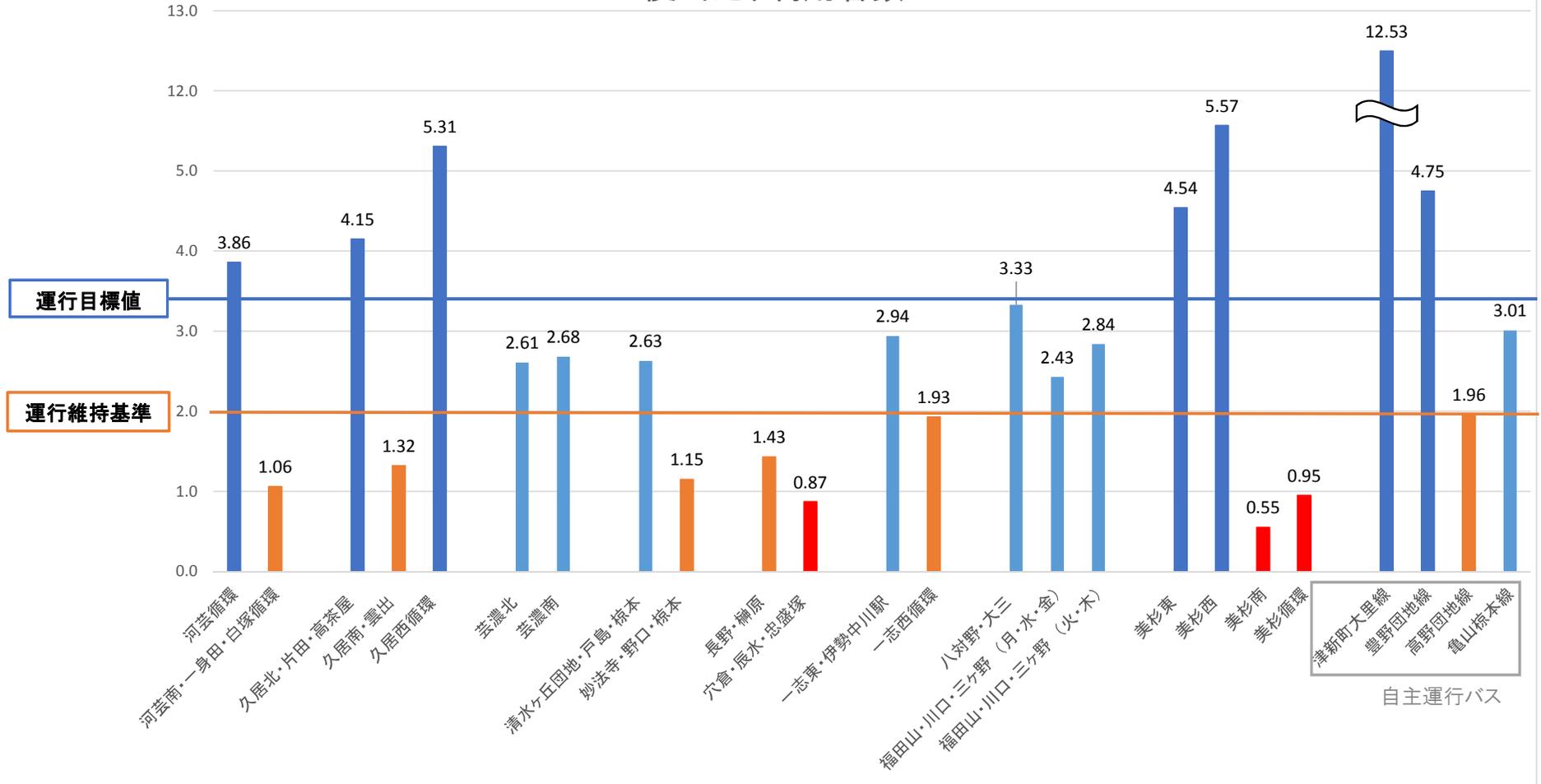
1便当たり2人以上利用があれば補助対象

○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

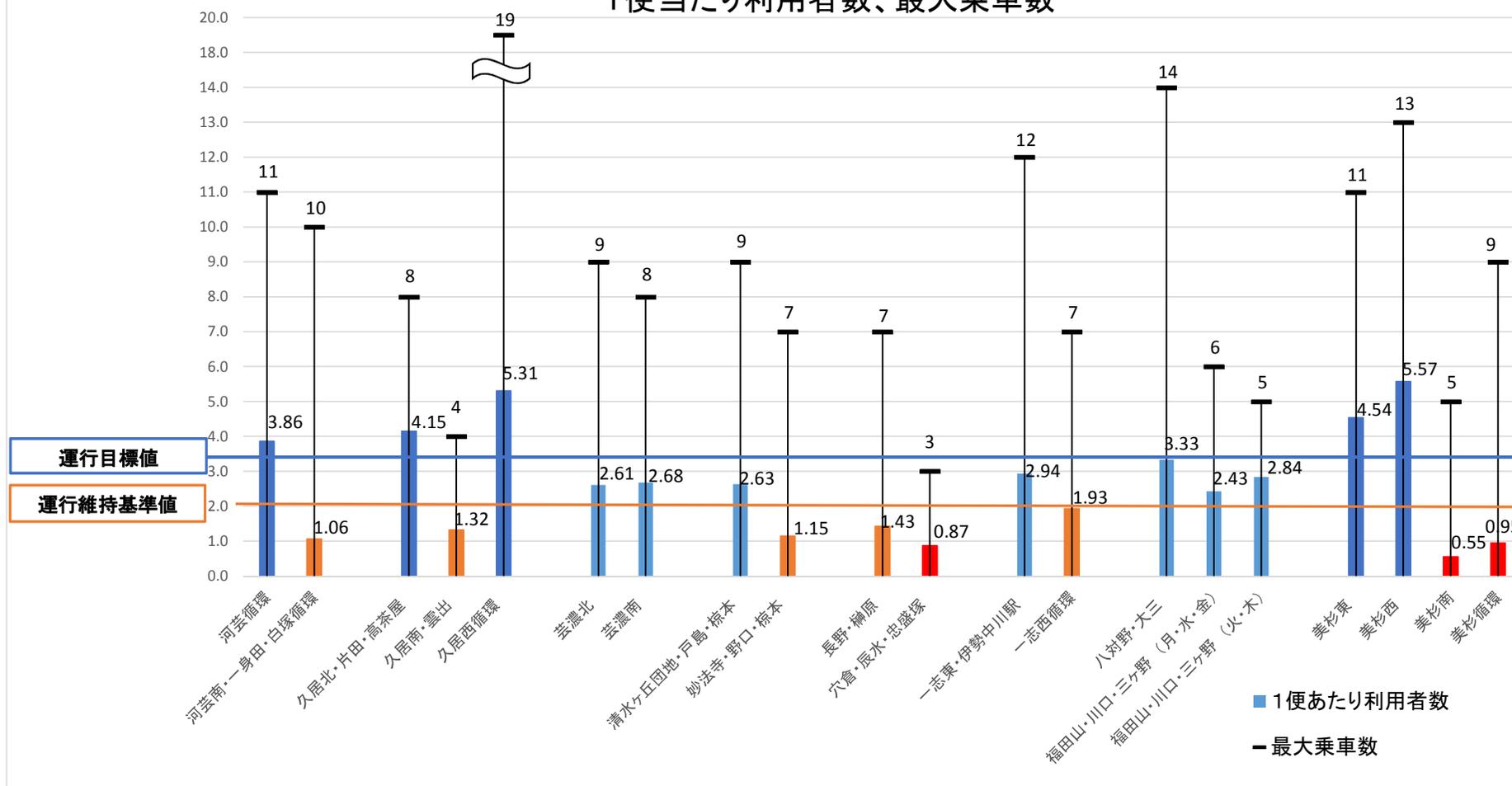
【資料5-1 (別紙)】

# 1便当たり利用者数



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変更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。

### 1便当たり利用者数、最大乗車数



	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変更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5-2(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～9月30日実績)

地域	ルート	利用者数 実績 (人) ①	利用者数 コロナ補正 (人) ②=①/0.815	1日の 運行便数 (便) ③	半年間の 運行日数 (日) ④	半年間の 総運行便数 (便) ⑤=③×④	1便当たり の利用者数 (人/便) ⑥=②/⑤
		北部地域	河芸循環ルート	1,721	2,111	7	78
	河芸南・一身田・白塚循環ルート	550	674	8	79	632	1.06
	小計(北部地域)	2,271	2,785	15	157	1,178	2.36
南部地域	久居北・片田・高茶屋ルート	2,138	2,623	8	79	632	4.15
	久居南・雲出ルート	675	828	8	78	624	1.32
	久居西循環ルート	451	553	4	26	104	5.31
	小計(南部地域)	3,264	4,004	20	183	1,360	2.94
北西部地域 (芸濃地域)	芸濃北ルート	1,345	1,650	8	79	632	2.61
	芸濃南ルート	1,366	1,676	8	78	624	2.68
	小計(芸濃地域)	2,711	3,326	16	157	1,256	2.64
北西部地域 (安濃地域)	清水ヶ丘団地・戸島・棕本ルート	1,360	1,668	8	79	632	2.63
	妙法寺・野口・棕本ルート	586	719	8	78	624	1.15
	小計(安濃地域)	1,946	2,387	16	157	1,256	1.90
南西部地域 (美里地域)	長野・榊原ルート	741	909	8	79	632	1.43
	穴倉・辰水・忠盛塚ルート	391	479	7	78	546	0.87
	小計(美里地域)	1,132	1,388	15	157	1,178	1.17
南西部地域 (一志地域)	一志東・伊勢中川駅ルート	1,496	1,835	8	78	624	2.94
	一志西循環ルート	998	1,224	8	79	632	1.93
	小計(一志地域)	2,494	3,059	16	157	1,256	2.43
南西部地域 (白山地域)	八対野・大三ルート	6,962	8,542	14	183	2,562	3.33
	福田山・川口・三ヶ野ルート(月・水・金)	1,548	1,899	10	78	780	2.43
	福田山・川口・三ヶ野ルート(火・木)	1,229	1,507	10	53	530	2.84
	小計(白山地域)	9,739	11,948	34	314	3,872	3.08
南西部地域 (美杉地域)	美杉東ルート	2,313	2,838	8	78	624	4.54
	美杉西ルート	2,835	3,478	8	78	624	5.57
	美杉南ルート	94	115	8	26	208	0.55
	美杉循環ルート	617	757	15	53	795	0.95
	小計(美杉地域)	5,859	7,188	39	235	2,251	3.19
	合計	29,416	36,085	171	1,517	13,607	2.65

自主運行バス1便当たり  
利用者数実績(令和3年4月1日～9月30日)

運行路線	利用者数 実績 (人) ①	利用者数 コロナ補正 (人) ②=①/0.815	1日の運行便数 (便)③			半年間の運行日数 (日)④			半年間の 総運行便数 (便) ⑤=③×④	1便当たり の利用者数 (人/便) ⑥=②/⑤
			平日	土	日祝	平日	土	日祝		
津新町大里線	25,534	31,330	14	13	13	121	26	36	2,500	12.53
豊野団地線	5,429	6,661	8	7	7				1,402	4.75
高野団地線	2,342	2,873	8	8	8				1,464	1.96
亀山棕本線	8,457	10,376	19	19	18				3,441	3.01

●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 年間利用者数(人)	令和元年度 コロナなし	令和2年度 (コロナあり)	年度比較 R2/R1
	94,452	76,976	81.5%