

議題 2 検討課題における目標の数値化について

1 第 3 回検討委員会の審議状況

前回の第 3 回検討委員会において、この議題に関して議論しましたが、持ち越しとなっていた事項につきまして、決定する必要がありますので、再度議題とさせていただきます。

なお、前回の決定事項や継続審議事項等については、以下のとおりです。

■ 第 3 回検討委員会における決定事項

① 指標の設定

- ・ 1 便あたりの利用者数〇〇人以上を目指す
- ・ 収支率〇〇%以上を目指す

② 基本目標と指標との関連

③ 指標の優先順位

- 優先順位 1 1 便あたりの利用者数〇〇人以上を目指す
優先順位 2 収支率〇〇%以上を目指す

④ 指標の対象期間

平成 30 年 4 月から概ね 5 年間

■ 継続審議事項

① 指標の具体的数値（〇〇人・〇〇%）の設定

② 指標の活用方法（活用イメージ）

■ 指摘事項

- ① 路線ごとの収支率を推計すること
- ② 県内他市のコミュニティバスの収支率を把握しておくこと
- ③ 1 日あたりの利用者数を把握しておくこと
- ④ 路線ごとの障害者の乗車人数を調べること
- ⑤ 広告収入について、概算額を算出すること

[参考資料 1・参考資料 2 参照]

2 指標：1便あたりの利用者数〇〇人の具体的数値について

前回の検討委員会において、指標『1便あたりの利用者数〇〇人以上を目指す』の人数について、座席数が10席程度であり、これがすべて埋まることを目標とするため、10人を提案しました。

この指標については、路線の継続や廃止を検討する際の基準として活用したいと考えているため、数値の決定と指標の活用を一体で検討することとしました。

(1) 数値の決定に関する考え方

平成26年度における1便あたりの利用者数は、7.52人であることから、路線変更後の直近の実績値であるこの数値を基本として決定すべきと考えました。

目指すべき目標として数値を高く設定し過ぎると、路線の継続や廃止に関する評価につながらないため、路線変更を実施した後の平成26年度の実績値を基本に考えることとします。

したがって、実績値に近く、分かりやすい数値である **8人**（平成26年度比6.4%増）として、設定することとします。

(2) 路線の評価

当該年度が終了した後に、路線ごとに1便あたりの利用者数を算出することとし、以下のとおりランク付けを行います。

	1便あたりの利用者数	ランク
指標を大幅に上回る路線	12人以上	⇒ A
指標をやや上回る路線	8人以上 12人未満	⇒ B
指標をやや下回る路線	4人以上 8人未満	⇒ C
指標を大幅に下回る路線	4人未満	⇒ D

←指標 8人

ランク	評価
A	増便やバス停の増設などを含めた検討を行う継続すべき路線
B	引き続き継続すべき路線
C	A・Bへのランクアップを目指し、改善を行うべき路線
D	継続に向けた改善を行い、状況によっては統合や廃止を含めた検討を行う路線

(3) 評価の時期

当該年度が終了した後に、川越シャトルの1便あたりの利用者数を算出することとし、AからDまでのランク付けを行います。

(4) 次回見直し（平成35年度予定）に向けた評価

次回の見直しは、平成35年度春になることが予想され、それに向けた評価は、原則として平成30年度から32年度の3年間で行うこととします。

なお、33年度及び34年度については、次回の見直しの参考とするため、年度終了後に引き続き評価を実施します。

	運用開始			運用開始		
	30年度	31年度	32年度	33年度	34年度	35年度
市内循環バス 検討委員会			←-----→ 検討委員会での審議			
評価期間	1年目	2年目	3年目	評価継続（参考）		1年目
指標の対象期間	←-----→ 概ね5年間					

(5) その他

平成30年度から35年度までの期間内において、次に掲げる場合に限り、路線の廃止や統合等の検討を市で行い、決定することができることとします。

- ① 川越市都市・地域総合交通戦略(平成28年度策定予定)に基づき、川越シャトル以外に他の交通手段が導入されている、もしくは、導入される見込みとなった場合
- ② 収支率が著しく低く、改善の見込みが極めて低いと判断された場合

3 指標：収支率〇〇%の具体的な数値について

前回の検討委員会において、指標『収支率〇〇%以上を目指す』の収支率について、より高い目標とするため、30%を提案しました。

この数値については、現実的にはかなりハードルが高いのではないかとの意見をいただき、継続して審議することとなりました。

(1) 数値の決定に関する考え方

平成26年度における収支率は約24%であり、路線変更後の直近の実績値であるこの数値をもとに検討しました。

また、直近5年間の収支率の平均は約21%であり、本市と同規模の県内自治体のコミュニティバスの収支率は、調査の結果約23%でありました。

したがって、平成26年度の実績値や県内同規模の自治体の平均値に近い25%と設定することが考えられます。

しかしながら、高齢者の特別料金の見直しを実施する予定であり、値上げに伴う増収が見込めること、さらに、利用者数を減らさずにその他収入を確保できれば、収支率30%に近付ける見込みであることから、収支率の目標については高く設定することとし、前回と同様に30%としたいと考えております。

(2) 評価の時期

当該年度が終了した後に、川越シャトルの収支率を算出することとし、以下のとおり評価を行います。

(3) 収支率に関する評価・改善策

収 支 率	評 価
指標（30%）を上回る	⇒ 収支率の維持・向上に努める
指標（30%）を下回る	⇒ 改善策の検討・実施

←指標 30%

■具体的な改善策

- ・その他収入の確保
- ・広報やホームページ等を活用し、利用促進策の強化
- ・モビリティマネジメントの実践
- ・地域会議に出席し、川越シャトルの利用促進を依頼
- ・川越市以外にも川越シャトルの利用をPR

(4) その他収入の確保

運賃収入以外の収入を確保するため、バスの車体広告や車内広告などを導入することを検討します。

■料金（概算）

内容	運行形態	金額	備考
フラットニング	民間路線バス（中型）	60万～80万円程度	
	県内コミュニティバス	20万～40万円程度	
車内広告	民間路線バス	2～4万円程度	
	県内コミュニティバス	1～2万円程度	

※広告製作費及び貼付・撤去料等は、別途依頼者が負担。

※台数、大きさ、場所及び契約期間等の条件により、金額が異なります。

■試算

本市の場合、車両10台のうち2台が予備車両のため、8台のうち2台契約できるとすると、80万円程度の収入が確保できる見込みとなります。

また、車内広告を1台につき8枠程度設定し、8台すべてに2枠契約できるとすると32万円程度の収入となり、年間で112万円程度の収入が確保できることとなります。

[参考]

◇平成26年度実績で、広告収入112万円を加えて収支率を算出すると、24.8%（0.8%増加）となります。

4 指標の活用方法について

(1) 路線（系統）ごとの収支率

前回の検討委員会において、路線ごとの正確な収支率は算出できないと説明しましたが、路線ごとの収支率を推計により算出しました。あくまでも推計のため、指標として活用するかは課題が残りますが、先に述べたとおり、これを参考に路線の統合や廃止を判断することが可能となります。

[資料 8 参照]

(2) 路線の総合評価について

路線の総合評価につきましては、1 便あたりの利用者数を第 1 段階で使用することとし、第 2 段階として路線ごとの収支率を参考に使用することとします。

評価については、「増便」、「路線の統合・廃止」を検討するため、2 パターンを想定して実施します。

<増便に関して>

① 第 1 段階

年度が終了した後に、1 便あたりの利用者数をもとに路線のランク付けを行い、平成 30 年度から 32 年度までの 3 年間に於いて、3 回とも『A』の評価になった路線を抽出します。

② 第 2 段階

さらに、3 回とも収支率が 30% を超えた路線を抽出します。

③ 第 3 段階

その路線については、増便を含めた検討を実施することとします。

<路線の統合・廃止に関して>

① 第 1 段階

年度が終了した後に、1 便あたりの利用者数をもとに路線のランク付けを行い、平成 30 年度から 32 年度までの 3 年間に於いて、通算で 2 回『D』の評価となった路線を抽出します。

② 第 2 段階

その路線のうち、1 回でも路線ごとの収支率が 30% の半分の 15% 以下となった路線を抽出します。

③ 第 3 段階

年度ごとの 1 便あたりの障害者の利用者数等を考慮し、路線の統合や廃止を含めた検討を次回検討委員会において実施することとします。

[参考]

■平成26年度系統別運行実績をもとにした評価

	1便あたり利用者数	ランク	収支率 (路線別)	障害者乗者数 (1便あたり)	総合 評価
10系統	5.93人	C	24.0%	0.90	
11系統	3.34人	D	10.6%	0.45	
12系統	2.87人	D	4.2%	0.80	
20系統	4.21人	C	16.7%	0.69	
21系統	10.59人	B	55.2%	0.77	
22系統	9.65人	B	44.6%	1.15	
23系統	4.78人	C	13.5%	0.22	
24系統	1.91人	D	9.4%	0.19	
30系統	14.48人	A	27.0%	4.41	
31系統	14.94人	A	22.2%	2.50	
32系統	11.74人	B	21.0%	2.75	
33系統	6.27人	C	11.2%	0.86	
40系統	8.21人	B	14.5%	0.35	
合計	7.52人				

- ・ Aランク 2路線 (15.4%)
- ・ Bランク 4路線 (30.8%)
- ・ Cランク 4路線 (30.8%)
- ・ Dランク 3路線 (23.0%)

[参考資料2参照]