

## 議題 2 検討課題における目標の数値化について

### 1 第 2 回検討委員会の審議状況

昨年 10 月に開催した第 2 回検討委員会において、川越シャトルの見直しに関する 3 つの柱、基本方針（コンセプト）及び基本目標について、提案させていただきました。

このうち基本目標の数値化〔以下、指標といいます〕については、さまざまな意見があり、路線ごとにおける運行収入や収支率を明確にしたうえで指標を設定してはどうか、などの意見が出されました。さまざまなデータを精査したうえで、指標に関して審議する必要がありますので、今回の検討委員会において再度議題とさせていただきました。

#### ■ 第 2 回検討委員会における指標（案）

- ① 利用者数を〇〇%以上増加
- ② 収入を〇〇%以上増加
- ③ 1人当たりの運行経費を〇%程度削減

前回の検討委員会における指標に関する意見としまして、

- 1 『1便あたりの利用者数』や『1路線あたりの収支率』を追加してはどうか。
- 2 『運行経費全体に占める補助金の割合』や『路線ごとの運行経費に占める収入の割合』はどうか。
- 3 便数や路線数が変わっても比較できるような、『1便あたり』や『1路線あたり』に関する指標を準備したい（事務局）。

との 3 つが出されました。

さらに、

- 4 目標に優先順位を付けることを検討し、市民や利用者が利益を最大限享受できるように、数値目標にこだわり過ぎないようにしてはどうか。

との意見がありました。

## 2 第2回検討委員会の意見をもとにした指標（案）

したがって、前ページの意見1及び意見2による新たな指標、さらには、意見3を既存の指標と組み合わせて指標を作成すると、以下のとおりまとめることができました。

### ■ 指標案

	項 目
1	1便あたりの利用者数を〇〇人以上とする
2	1路線あたりの収支率を〇〇%以上とする
3	運行経費全体に占める補助金の割合を〇〇%以下とする
4	路線ごとの運行経費に占める収入の割合を〇〇%以上とする
5	1便あたりの利用者を〇〇%以上増加させる
6	1路線あたりの利用者数を〇〇%以上増加させる
7	1便あたりの収入を〇〇%以上増加させる
8	1路線あたりの収入を〇〇%以上増加させる
9	1便あたり・1人あたりの運行経費を〇%削減させる
10	1路線あたり・1人あたりの運行経費を〇%削減させる

このように指標が10設定できましたが、このうち2と4は同じ指標であると考えられます。

また、9と10は指標とすることができないため、この時点で指標数は7となります。

なお、川越シャトルは、路線ごとにおける運行収入の数値を正確に算出できない状況であることが分かりました。

理由につきましては、1路線を1台のバスで運行していれば、収入を確定することができますが、川越シャトルは複数の路線を1台のバスで運行していることが多いため、どの路線でどれだけの収入があったかを正確に算出することができません [資料6参照]。

したがって、1路線あたり（1路線ごと）の収入や収支率を算出することができず、2・4と8は指標とすることができないため、指標は次ページのとおりになると思われます。

■ 指標案

	項 目
1	1 便あたりの利用者数を〇〇人以上とする
<del>2</del>	<del>1 路線あたりの収支率を〇〇%以上とする</del> ⇒ 路線ごとの収入を正確に算出できないため
3	運行経費全体に占める補助金の割合を〇〇%以下とする
<del>4</del>	<del>路線ごとの運行経費に占める収入の割合を〇〇%以上とする</del> ⇒ 路線ごとの収入を正確に算出できないため
5	1 便あたりの利用者を〇〇%以上増加させる
6	1 路線あたりの利用者数を〇〇%以上増加させる
7	1 便あたりの収入を〇〇%以上増加させる
<del>8</del>	<del>1 路線あたりの収入を〇〇%以上増加させる</del> ⇒ 路線ごとの収入を正確に算出できないため
<del>9</del>	<del>1 便あたり・1 人あたりの運行経費を〇%削減させる</del> ⇒ 指標とすることが不可能
<del>10</del>	<del>1 路線あたり・1 人あたりの運行経費を〇%削減させる</del> ⇒ 指標とすることが不可能

なお、4 の指標は、路線ごとの収支割合（収支率）は算出できませんが、川越シャトル全体における収支率は算出できますので、これを新規の指標として追加することとします。



■ 指標案

	項 目	資料番号
1	1 便あたりの利用者数を〇〇人以上とする	7・8・9
2	運行経費全体に占める補助金の割合を〇〇%以下とする	1 0
3	1 便あたりの利用者を〇〇%以上増加させる	7・8・9
4	1 路線あたりの利用者数を〇〇%以上増加させる	7・8
5	1 便あたりの収入を〇〇%以上増加させる	1 1
6	運行経費全体に占める収入の割合（収支率）を〇〇%以上とする	1 1

## 〈参考〉

次回までに準備することとされた資料

- ・ 路線ごとの利用者に関する資料 [資料 9 参照]
- ・ 路線変更前（平成 24 年度）における年間走行距離数 [資料 7 参照]
- ・ 公募委員選考の際に提出された論文（運行経費削減案）の一覧表 [資料 12 参照]

### 3 指標の分類について

前ページのとおり 6 指標設定されましたが、指標については 2 つの分野に分類できるのではないかと考えられます。

#### [利用状況に関する指標として]

指標 1・3・4

#### [収支（費用効率）に関する指標として]

指標 2・5・6

したがって、利用状況に関する 3 指標の中から、さらには、収支（費用効率）に関する 3 指標の中から、それぞれ指標を選択するのが良いのではないかと考えられます。

### 4 指標の選択について

指標を選択するには、今後の検討委員会において、審議を進めやすい指標を設定する必要があると考えております。

- ・ 誰もがイメージしやすく、分かりやすい指標
  - ・ 今後のシャトルの運行に関して、活用できる指標
- が、選択基準になり得るのではないかと考えられます。

したがって、これらを考慮しつつ指標が多くなり過ぎないように選択するのであれば、

**1 1 便あたりの利用者数〇〇人以上とする（を目指す）**

**6 収支率〇〇%以上とする（を目指す）**

の 2 つの指標が最適ではないかと考えました。

## 5 基本目標と指標との関連について

前回の検討委員会において、3つの基本目標を設定しました。

もし、事務局案が指標として設定されるのであれば、基本目標と指標との関連については以下のとおりとなり、整合しているのではないかと考えております。

### <生活の交通>

- 1 川越シャトルを「生活の足」として定着させるため、公共施設、駅、病院等の生活関連施設と居住地域を結ぶ、使いやすい公共交通を目指します。

指標 1便あたりの利用者数〇〇人以上を目指す と関連

### <持続可能な交通>

- 2 川越シャトルの持続的な運行ができるように、利用者数を増加させ、収入の増加を図るとともに、可能な限り効率化を図ります。

指標 1便あたりの利用者数〇〇人以上を目指す と関連

指標 収支率〇〇%以上を目指す と関連

### <協働の交通>

- 3 公共交通の重要性や『みんなで支える川越シャトル』の意識を利用者・バス事業者・行政で共有できる事業を継続的に実施します。

指標 1便あたりの利用者数〇〇人以上を目指す と関連

指標 収支率〇〇%以上を目指す と関連

## 6 指標の優先順位について

1ページにあるとおり、目標（指標）に優先順位を付けることを検討してはどうかとの意見がありました。前回の3つの指標については並立で設定していましたが、今回の指標は優先順位を付けたいと考えております。

3つの基本目標すべてに関連しており、なおかつ、川越シャトルの定量的評価となる利用者数に関する指標を最も優先することとし、次に、収支率に関する指標とすることとします。

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

## 7 指標の活用について

今回設定する指標については、単なる目標値として設定するだけではなく、4ページにあるとおり、今後も継続して活用できることが望ましいと考えております。

なお、『1便あたりの利用者数〇〇人以上を目指す』との指標については、川越シャトルの路線ごとの評価を行うことができ、かつ、路線の継続や廃止を決定する際の基準になり得ると考えられます。

さらに、『収支率〇〇%以上を目指す』との指標については、川越シャトルの事業全体の評価をすることができ、かつ、安定的に収入が確保されているかを確認する基準になり得ると考えられます。

優先順位	指標	評価対象	活用方法
1	1便あたりの利用者数〇〇人以上を目指す	路線ごと	路線の継続や廃止を決定する際の基準として活用
2	収支率〇〇%以上を目指す	事業全体	安定的に収入が確保されているかを確認する基準として活用

### 活用イメージ（例）

『1便あたりの利用者数〇〇人以上を目指す』との指標については、路線の継続や廃止を決定する際の基準として活用できると考えられ、以下のとおり1便あたりの利用者数から、各路線のランク付けをすることが可能となります。

#### ■ 1便あたりの利用者数に関する指標の活用例

大幅に指標を上回る路線	⇒	Aランク
指標を上回る路線	⇒	Bランク
指標を下回る路線	⇒	Cランク
大幅に指標を下回る路線	⇒	Dランク

←指標（具体的数値）

■ ランクの定義

A ランク	増便を検討し、引き続き継続すべき路線
B ランク	継続することが望ましい路線
C ランク	ただちに廃止は無いが、今後改善を要する路線
D ランク	廃止することが望ましい路線

※もし、この指標により路線ごとにランク付けなどを行うのであれば、改めて検討委員会において、詳細を審議することが必要になります。

また、『**収支率〇〇%以上を目指す**』との指標については、川越シャトルの収支バランスを確認することができ、安定的に収入が確保されているかを確認することができます。もちろん、経費を削減することは重要ですが、今後はいかに運賃収入やその他の収入を確保していくかが重要になると考えられます。

したがって、以下のような活用が考えられます。

■ 収支率に関する指標の活用例

収支率が指標を上回る	⇒ さらなる収支率のアップを図る
収支率が指標を下回る	⇒ <b>&lt;改善策の検討・実施&gt;</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広報やホームページ等を利用し、利用促進策の強化</li> <li>・ その他収入の確保の強化</li> <li>・ モビリティマネジメントの実践</li> <li>・ 川越市以外にも川越シャトルの利用をPR</li> </ul>

← 指標（具体的数値）

現在、川越シャトルを運行するバス事業者の努力により、すでに経費削減が図られています。これ以上の経費削減を求めますと、安全で安心な運行を損なう可能性がありますので、収支率の改善につきましては、まず収入アップを図ることを優先します。

なお、次の段階としましては、指標における具体的数値をどのように設定するかが重要となってきます。

## 8 指標の具体的な数値について

過去の数値等を参考にし、指標の具体的な数値（目標値）につきましては、委員の意見を伺いながら、設定したいと考えております。

なお、現在事務局で考えている案は、次のとおりです。

### 指標 1 便あたりの利用者数〇〇人以上を目指す

⇒ 〇〇人を何人に設定すべきか。

《参考：平成26年度 1便あたりの利用者数 7.52人》

[資料8参照]

### <事務局案>

➤ A案 7.5人

根拠：これ以上数値を減少させないように、平成26年度の数値を維持することを目標とする。

➤ B案 7.9人

根拠：平成24年度における実績値に戻すことを目標とする。

➤ C案 8.2人

根拠：平成19年に料金改定があった際に、利用者が8.8%増えたため。

[計算式  $7.52人 \times 1.088 = 8.18人$ ]

➤ D案 10人

根拠：川越シャトルの車両の座席数が10席程度であり、これがすべて埋まることを目標とする。

◆事務局案の中で、どの数値が一番良いと考えているか？

誰もがイメージしやすく、分かりやすい指標を設定したため、目標値についても、そのような数値が良いのではないかと考えられます。

したがって、D案の10人が目標値としては最適ではないかと考えています。



**指標 収支率〇〇%以上を目指す**

⇒ 〇〇%を何人に設定すべきか。

〈参考：平成26年度 収支率 24.0%〉

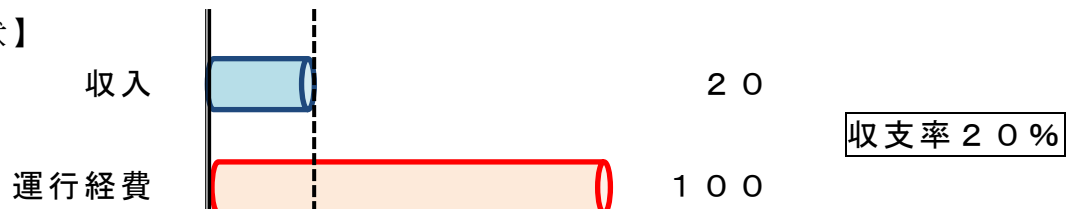
■直近5年間における収支率（減価償却費を除く）

	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
収支率	21.2%	19.8%	20.6%	19.6%	24.0%

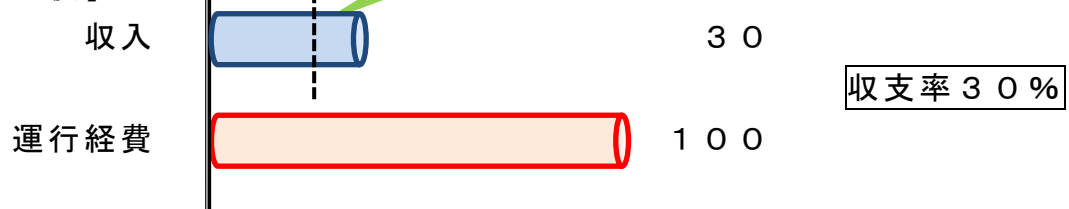
[資料11参照]

■収支率アップのイメージ

【現状】



【見直し後】



■収支率の定義

$$\frac{\text{収入（運賃・広告収入等）}}{\text{運行経費（減価償却費を除く）}}$$

※年度により減価償却費の変動が生じてしまうため、運行経費から減価償却費は除くものとします。

## <事務局案>

➤ A案 24%

根拠：これ以上減少させないように、平成26年度の数値を維持することを目標とする。

➤ B案 25%

根拠：直近5年間の収支率を考慮し、目標として現実的な数値を選定

➤ C案 30%

根拠：本市の現状や他市のコミュニティバス等運行継続基準を考慮

➤ D案 35%

根拠：本市の現状や他市のコミュニティバス等運行継続基準を考慮

### <参考>

#### □他市の主な状況

市名	基準となる収支率
浜松市	20%以上
新潟市・熊本市・吹田市・土浦市	30%以上
さいたま市・前橋市	40%以上
相模原市	50%以上

#### ◆事務局案の中で、どの数値が一番良いと考えているか？

目標値については、イメージしやすく、分かりやすい数値が良いと考えております。


本市の現状や他市でも多く用いられているC案の30%が目標値として最適ではないかと考えています。

## 9 数値目標の対象期間について

今回の見直しについては、平成30年4月の改正を目指しておりますが、指標における数値は、いつの時点における目標なのかを明確にする必要があると思われま

す。平成30年4月から概ね5年の期間において、今回の見直し内容に基づき運行されることから、数値目標についてもその5年間を対象期間とします。

したがって、この期間中すべて目標を達成できるよう、取り組んでいくこととします。

	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度	平成34年度
数値目標 の対象期間					

[指標 1便あたりの利用者数〇〇人以上を目指す]

[指標 収支率〇〇%以上を目指す]