

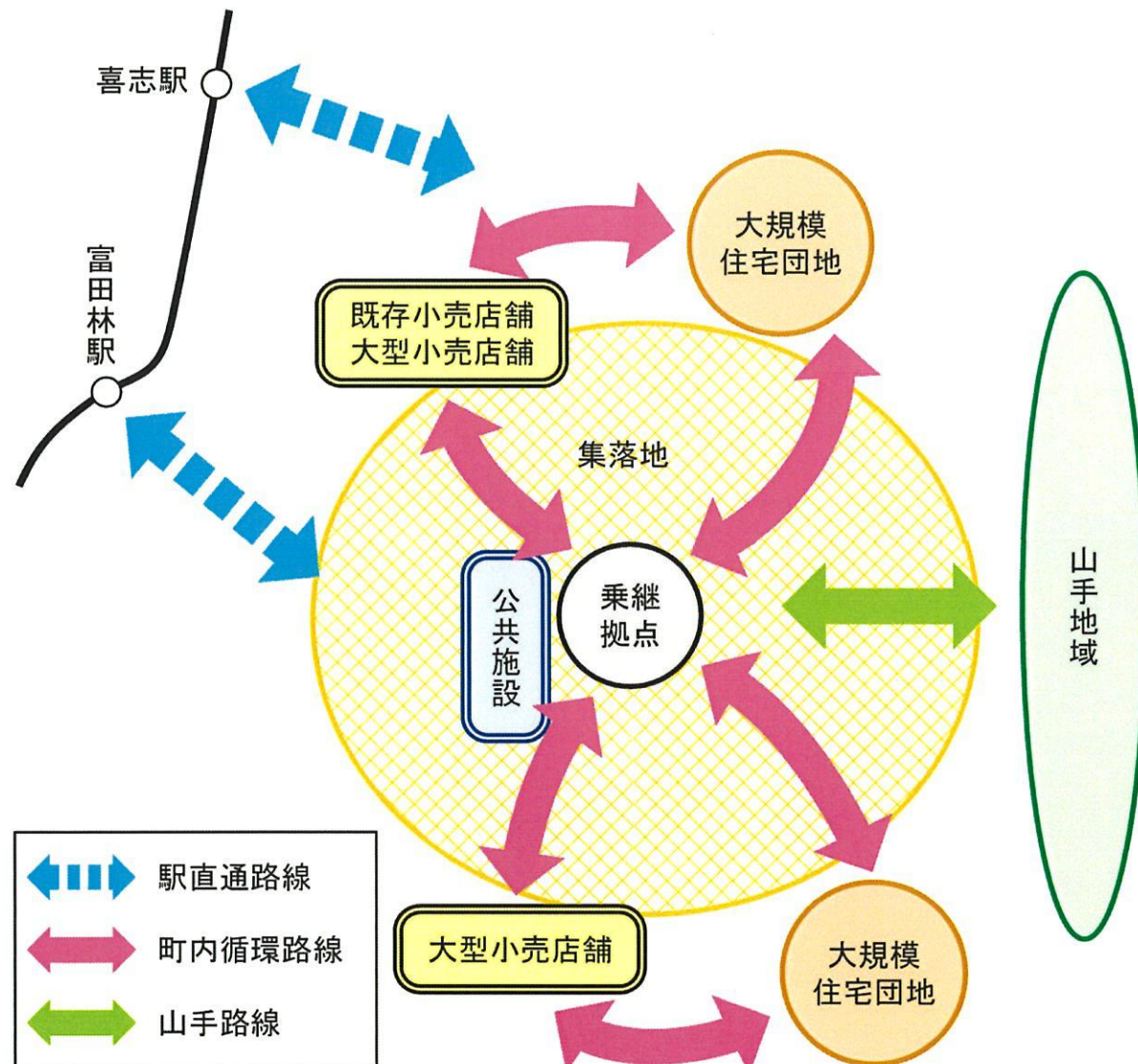
IV. カナちゃんバス・やまなみタクシーの運行評価

1. 河南町が目指すべき地域公共交通

- 河南町の地域公共交通体系は、住宅の立地状況や需要、目的などに応じた適切なサービスを提供する。
 - ・各区域と鉄道駅を結ぶ「駅直通路線（路線バス）」
 - ・大規模住宅団地や集落地などと町内の商業施設や病院、公共施設などを移動する「町内循環路線（町内循環バス）」
- 「町内循環路線（町内循環バス）」では対応していくことが困難な区域（山手地域など）へは、福祉・高齢者施策としての交通システムなどの総合的な施策展開により対応していくことが必要となる。

- 「にぎわいのあるまちづくり」に貢献する地域公共交通
- 高齢者や若者が「住み続けられる、暮らしやすいまちづくり」に貢献する地域公共交通

【河南町地域公共交通体系】



2. 評価項目

【評価の考え方】

河南町の地域公共交通の評価は、町全体としての移動手段の必要性など、定性的な評価（社会システム評価）を基本とし、路線網全体の費用効率面及び利用状況面の指標（交通システム評価）の定量的評価を考慮して、交通システム全体の評価を行う。

- 税金を投じて運行していくためには、「評価」を住民に示す必要がある。そのためには、政策目的に応じた目標の設定と、目標の達成度を測るための指標の設定を行うことが不可欠となる。
- 目標の達成度を測るための指標については、「外出回数の増加」や「利用者満足度」など、政策効果の面から設定することが望まれる。また、持続可能性の点から、「収支率（事業経費に対する運賃収入の割合）」の目標を設定することが必要である。
- なお、地域公共交通の維持には、地域住民の協力（利用）が不可欠であり、一利用者としての立場から本当に必要なのか否かを考えることが必要である。その意味で、目標が仮に達成できなければ「休止（継続しない）」または「見直しを行う」という姿勢を明確にしておくことも必要である。

【評価項目】

- 社会システム面での評価
 - 交通システム面での評価
 - ①費用効率面
 - ②利用状況面
 - ・利用者数
 - ・満足度
 - ・利便性など
- 地域公共交通について、その事業が適切に運営されているかどうかの評価を行う。

主な指標		定義例
費用効率面	収支率 (事業経費に対する運賃収入割合)	路線の費用効率面、事業収支状況を確認するための指標
	利用者数	順調に利用されているかを確認するための指標
利用状況面	単位当たりの利用者数 (1便当たり・1日当たりの利用者数)	利用者数をより明確な尺度を持って確認するための指標
	バス停利用者数	バス停の利用状況を確認するための指標
	満足度	利用者の満足と思う人の割合
	利便度(特定目的施設の移動に利便を感じている人)	商業施設、公共施設へのアクセス性についての移動に利便を感じている人
	交通システム面(乗り継ぎ)	循環バスと循環バス、路線バスとの乗り継ぎ利用をする人の割合
	外出回数が増えた人の割合	路線設置により、外出回数が増えた人の割合
	中学生の利用割合	地域の将来を担う子どもが中学校に通学できる環境が確保できているかの判断指標

3. 評価基準

地域公共交通に関して「社会システム」面と「交通システム」面の2面で評価する体系とする。

■社会システム面の評価

個別の運行による利用者の利便性向上による評価に加え、河南町全体から見た公共交通の総合的な評価によって決まる。当初設定した運行目的との関連から定性的な評価を行う。

●まちの活性化を担う交通体系

住民が移動しやすい交通体系の確立においては、中心市街地や大型商業施設のアクセス手段として、また、大型商業施設、道の駅などと連携し、まちなかの賑わいを創出・活性化を担う交通体系を確立する。

河南町の活性化を担う交通システムとなっているか

●住民が利用しやすい交通体系

自動車の運転ができない高齢者や子どもなど交通弱者と呼ばれる方をはじめとして、住民が安心して日常生活を過ごせる生活交通を確保する。

住民が利用しやすい交通システムとなっているか

●効率的で連携した交通体系（公共交通ネットワークの充実）

各交通システムにおける役割を明確にして交通システムの一体化、連携を行い効率的な交通体系を確立する。

効率的な交通ネットワークになっているか

●需要に見合った効率的な交通体系

利用状況や地域の実情を加味しながら、需要希望の多い運行日、運行路線などを厳選するなどの改善を図り、効果的・効率的な交通システムを目指す。

将来的にも需要に見合った効率的システムとなっているか

●適正な土地利用への誘導を支援する交通体系

河南町は大規模な住宅団地と市街地、山手地域が存在している。近年、少子高齢化などの社会問題により、まちの活性化が課題となっている。このため、北部と南部の大規模住宅団地と市街地、山手地域のアクセスを確保し、適正な土地利用への誘導を支援する交通システムを目指す。

河南町の適切な土地利用を支援する交通システムになっているか

■交通システム面の評価

評価基準は現行の運行状況と河南町全体から設定する

【現行運行から見た評価基準の設定（定量的評価）】

評価項目		評価基準
費用効率面	収支率	10%～15%以上 → 継続
	(事業経費に対する運賃収入割合)	10%未満 → 見直し・休止
利用状況面	1日当たりの利用者数	40人以上 → 継続 40人未満 → 見直し・休止
	バス停利用者数	0人 → 見直し・休止
	満足度	
	利便度(特定目的施設の移動に利便を感じている人)	50%以上 → 継続 50%未満 → 見直し・休止
	外出回数が増えた人の割合	

◆見直し → 運行方法、路線、バス停、運行日などの見直しを実施

「社会システム」面での評価を基本とし、「交通システム」面での評価は努力目標と位置づける。

●地域が支える交通体系

少子高齢化社会など、公共交通の存続が課題となっている中、地域や住民が協働して支える持続可能性の観点から、町の財政負担の効率化を図りながら、サービス水準の維持または向上を目指す。

住民が負担に耐えるシステムか（町の財政負担に耐えられるか）

		カナちゃんバス		やまなみタクシー		
		北部 (大宝地区他)	南部 (さくら坂地区他)	山手A (平石地区他)	山手B (青崩地区他)	
運行内容	運行日	毎日	毎日	火・水・木・金曜日	火・水・木・金曜日	
	運行時間	午前7時台～午後6時台	午前7時台～午後6時台	午前10時台～午後4時台	午前9時台～午後3時台	
	運行頻度	1時間に1本(12便/日)	1時間に1本(12便/日)	2時間に1本(4便/日)	2時間に1本(4便/日)	
	運行時間	40分	48分	41分	40分	
	運賃	100円/回	100円/回	100円/回	100円/回	
	運行車両	マイクロバス(定員28人)	マイクロバス(定員28人)	セダン型乗用車(定員4人)	セダン型乗用車(定員4人)	
	使用台数	1台	1台	1台	1台	
	バス停・停留所数	31箇所	30箇所	17箇所	12箇所	
人口	人口(H29.6)	6,825(大宝、石川区域)	6,674(さくら坂、鈴美台、中村区域)	1,756(白木区域)	505(河内区域)	
	高齢化率(H29.6)	34.3%	23.3%	38.1%	44.2%	
定量的評価 (平成29年2月～6月)	1日当たり利用者数(人/日)	50.7	47.2	3.3	7.2	
	1便当たり利用者数(人/便)	4.2	3.9	0.8	1.8	
	収支率	12.2%		3.9%		
	高齢者利用割合	70.3%	45.2%	—	—	
	中学生利用割合	3.9%	32.3%	—	—	
	乗継率	13.4%	17.4%	28.6%	16.5%	
定性的評価	満足度	(住民アンケート調査で把握)				
	生活の変化					生活の利便度
						外出回数の増加率
						公共施設・スーパー等の行きやすさ率
						自家用車の利用減少率
現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者が最も多い ・利用者数は増加傾向 ・高齢者利用が多い ・公共施設、買い物の交通手段として利用 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者数は増加傾向 ・中学生利用が多い ・早朝・夕方は中学生が通学で利用 ・公共施設、買い物、通勤の交通手段として利用 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者数が少ない ・利用者数は増加傾向 ・乗降のない停留所が多い (ほとんどが持尾一かなんびあの利用)	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者数は増加傾向 ・公共施設、買い物として利用 ・乗降のない停留所が見受けられる (ほとんどが青崩一オークワーかなんびあの利用)		
評価	(住民アンケート調査後に評価)	(住民アンケート調査後に評価)	(住民アンケート調査後に評価)	(住民アンケート調査後に評価)		

		循環バス				山手路線		
		北部循環 (大宝地区他)	南部循環A (さくら坂地区他)	南部循環B (白木地区他)	南部日曜便	山手A (平石地区他)	山手B (青崩地区他)	
運行内容	運行日	毎日	月・水・金曜日	火・木・土曜日	日曜日	月・水・金曜日	月・水・金曜日	
	運行時間	午前7時台～午後6時台	午前7時台～午後6時台	午前7時台～午後6時台	午前7時台～午後6時台	午前8時台～午後5時台	午前7時台～午後5時台	
	運行頻度	1時間に1本(12便/日)	1時間に1本(12便/日)	1時間に1本(12便/日)	2時間に1本(6便/日)	2時間に1本(5便/日)	2時間に1本(5便/日)	
	運行時間	40分	40分	40分	66分	36分	40分	
	運賃	100円/回	100円/回	100円/回	100円/回	200円/回	200円/回	
	運行車両	マイクロバス(定員28人)	マイクロバス(定員28人)	マイクロバス(定員28人)	マイクロバス(定員28人)	セダン型乗用車(定員4人)	セダン型乗用車(定員4人)	
	使用台数	1台	1台	1台	1台	1台	1台	
	バス停・停留所数	27箇所	26箇所	30箇所	44箇所	8箇所	11箇所	
人口	人口(H29.1)	6,832(大宝、石川区域)	3,805(さくら坂、鈴美台区域)	2,886(中村区域)	—	1,756(白木区域)	511(河内区域)	
	高齢化率(H29.1)	34.1%	14.2%	34.9%	—	37.3%	43.0%	
定量的評価	1日当たり利用者数(人/日)	45.4	44.1	9.5	6.7	2.4	5.3	
	1便当たり利用者数(人/便)	3.8	3.7	0.8	1.1	0.5	1.1	
	1便当たりピーク時利用者数(人/便)	22	31	18	10	4	8	
	バス停・停留所1日当たり利用者数(人/箇所・日)	1.9	2.4	0.6	0.3	0.3	0.5	
	収支率	8.7%				5.0%		
	高齢者利用割合	69.3%	51.3%	65.6%	54.2%	—	—	
定性的評価*	満足度	87%	72%	51%	0%	100%	75%	
	生活の変化	生活の利便度	92%	82%	88%	0%	100%	89%
		外出回数の増加率	62%	71%	75%	0%	100%	40%
		公共施設・スーパー等の行きやすさ率	88%	87%	63%	100%	100%	50%
		自家用車の利用減少率	71%	82%	50%	0%	100%	67%
現状と課題	・利用者数が最も多い ・収支率が最も高い ・満足度、利便度が高い	・利用者数が多い ・収支率が最も高い ・満足度、利便度が高い ・毎日運行のニーズが高い	・利用者数が少ない ・収支率が低い	・利用者数が少ない ・収支率が低い	・利用者数が少ない ・収支率が低い	・利用者数が少ない ・収支率が低い		
評価	現行運行内容での継続運行 (利用促進策の継続)	運行内容の見直し (運行日、運行ルートなど)	運行内容の見直し (運行日、運行方法など)	運行の休止 (交通空白地の解消策検討)	現行運行内容での継続運行 (交通空白地の対応)	現行運行内容での継続運行 (交通空白地の対応)		

*H28.8 利用者アンケート調査