

第17回 長岡京市地域公共交通会議

平成30年10月9日(火) 午後2時15分～
長岡京市役所 第一委員会室



● はっぴいバスの事業評価 (平成29年度)

- 東部社会実験の運行状況 (平成29年度)

評価の視点 (4項目)

- 1 事業の目的
- 2 利用状況
- 3 収支状況
- 4 経費の効率性

利用の面から

経費の面から

事業の目的に沿っているか

収支率は？

利用者は増えているか



他の方法よりも効率的か

はっぴいバス事業評価指標

項目	指標	備考
1.事業の目的	事業目的の達成度 ①公共交通空白地域の解消 ②高齢者等の交通弱者の外出支援	
2.利用状況	1便あたりの乗車人員 15.0 (人/便)	バスの座席が全部埋まる数
3.収支状況	前年度収支率と比較して改善されたか	2年連続で下回った場合運行内容見直し
4.経費の効率性	利用者1人あたりの運行経費とタクシー料金との比較 標準経常費用 (京阪神地区の平均) との比較	

1. 事業の目的に関する評価

- **事業の目的が達成されているか**を評価

事業目的は、

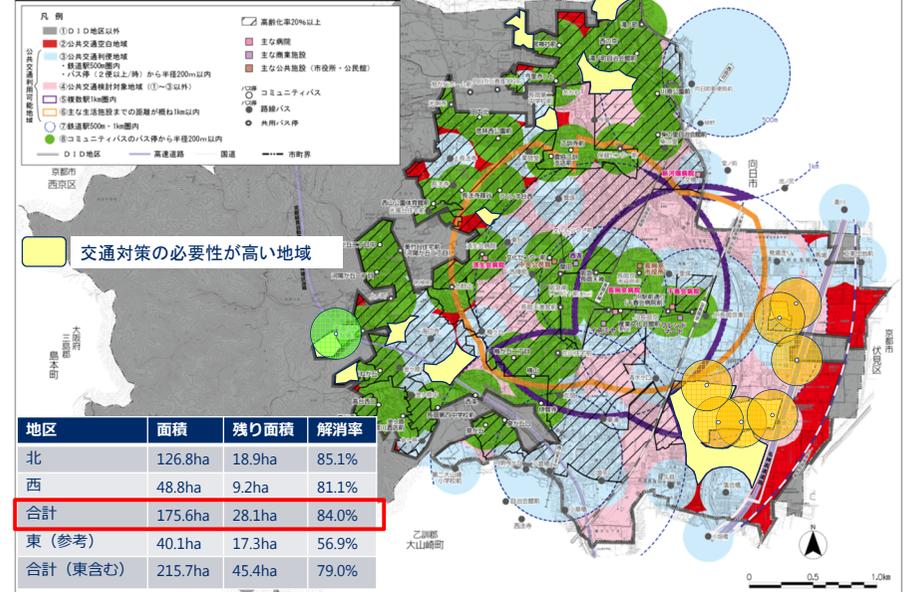
- ①公共交通空白地域等の解消
- ②高齢者等の交通弱者の外出支援

- 事業目的ごとに以下のような評価を実施

事業目的	評価
公共交通空白地域等の解消	事業前後で交通空白地域の解消度合を比較（以後、変化がないか定期的に検証） 要因：バス路線の変更、高齢化率の変化など
高齢者等交通弱者の外出支援	利用者の外出頻度の状況を調査 はっぴいバスがどの程度貢献しているか検証

①公共交通空白地域等の解消

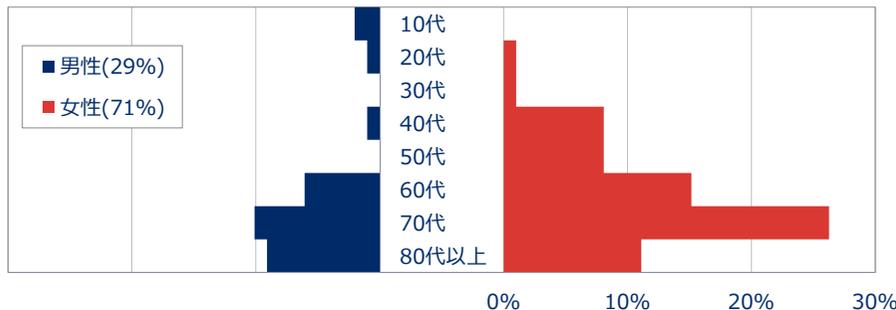
公共交通空白地域と検討対象地域のコミバス運行状況



②高齢者等交通弱者の外出支援 (アンケート結果から)

- はっぴいバス利用者にアンケートを実施
 - ・アンケート実施日：平成30年7/25(水)
 - ・回答者：100人（各コース50人ずつ）

乗車客属性



○回答者は女性のほうが多く、60歳以上の方が8割近くを占める。

②高齢者等交通弱者の外出支援 (アンケート結果から)

お出かけ頻度(全体/はっぴいバス)



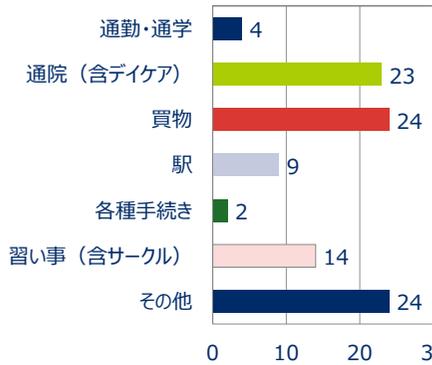
お出かけ頻度遷移



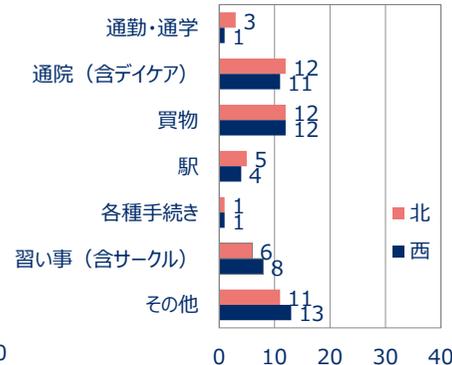
○お出かけ頻度は、全体回数が例年よりも少ないものの、はっぴいバス利用回数は例年どおり2(回/週)程度であった。

②高齢者等交通弱者の外出支援 (アンケート結果から)

利用目的 (SA)



利用目的 [北/西]

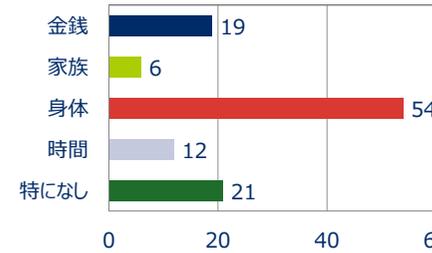


○「通院」と「買物」が約1/4で最も多く、「習い事」「駅」と続いている。また、コース別では有意な差は見られない。

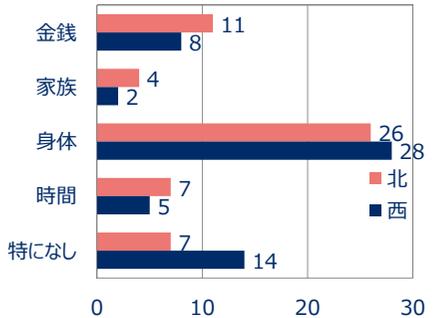
○昨年度アンケート (複数回答) では買物が最も多かった。

②高齢者等交通弱者の外出支援 (アンケート結果から)

負担種別 (n=100, MA112)



負担種別 [北/西]

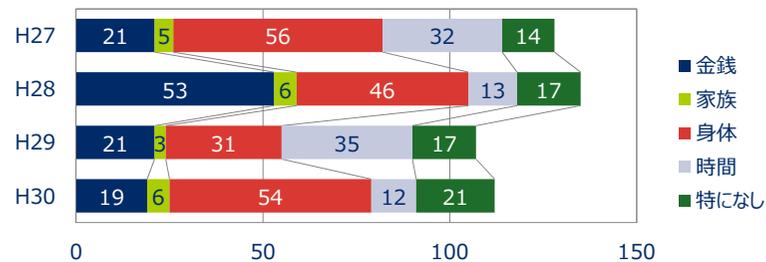


○はっぴいバスが無くなった場合の負担として、半数以上が「身体」を上げており、次いで「特になし」「金銭」となっている。

○西コースでは代替手段として路線バスがあるためか、「特になし」が多くなっている。

②高齢者等交通弱者の外出支援 (アンケート結果から)

はっぴいバスが無くなった場合の負担遷移

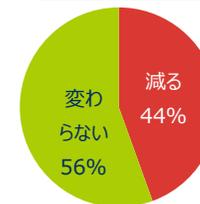


○はっぴいバスが無くなった場合の負担について、例年アンケートを取っているが、H28で「金銭」が非常に多い、H27,29で「時間」が多い、H29で「身体」が少ないなど、年度によってバラつきがある。

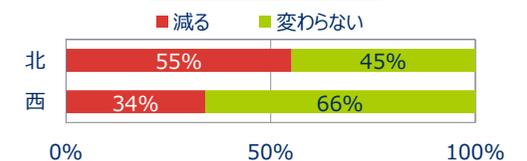
○今年度のアンケート実施日は気温が非常に高く、「身体」を挙げた利用者が多かったと考えられる。

②高齢者等交通弱者の外出支援 (アンケート結果から)

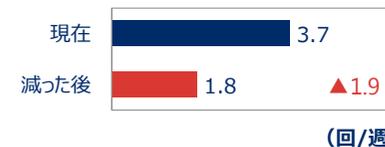
お出かけの変化



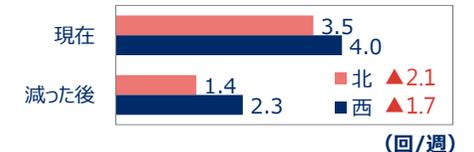
お出かけの変化 [北/西]



お出かけ回数の変化



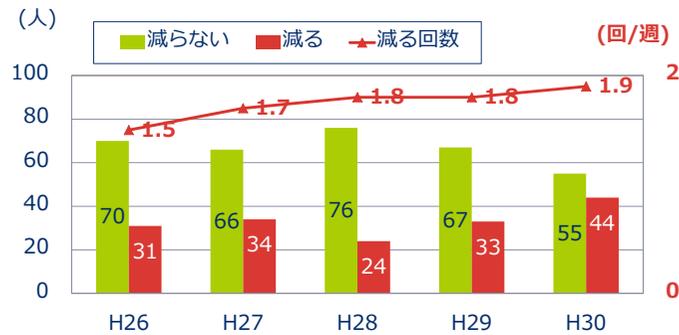
お出かけ回数の変化 [北/西]



○はっぴいバスが無くなった場合にお出かけ回数が減ると答えた方は4割を超え、北コースのほうがその影響は大きい。これは、西コースは路線バスが代替手段としてあるためと考えられる。

② 高齢者等交通弱者の外出支援 (アンケート結果から)

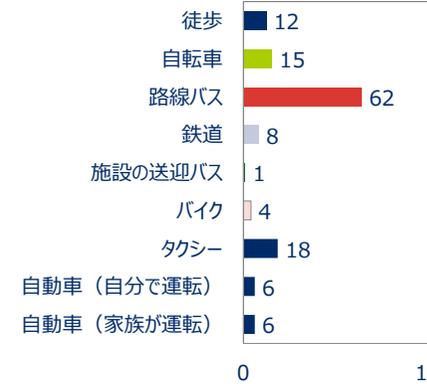
はっぴいバス有無お出かけ頻度遷移



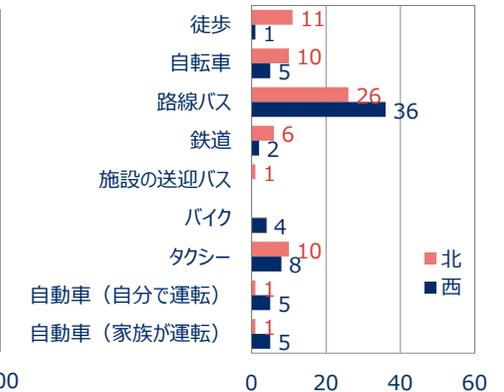
○はっぴいバスが無くなった場合、概ね平均で週に2回減少することとなる。

② 高齢者等交通弱者の外出支援 (アンケート結果から)

代替手段 (n=100, MA132)



代替手段(北/西)

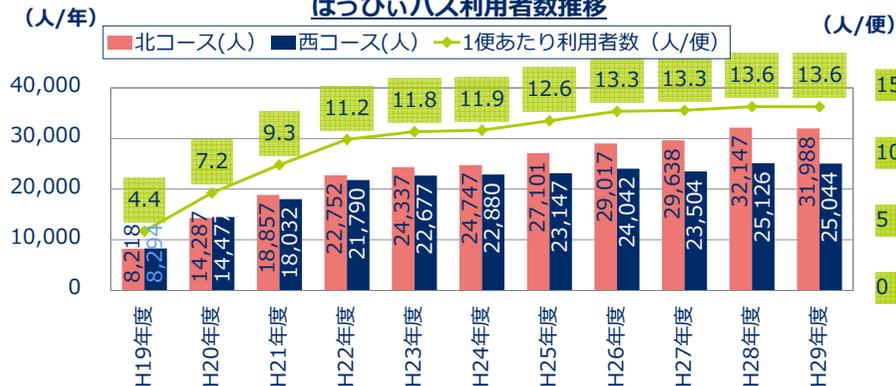


○代替手段として6割以上の方が「路線バス」を挙げており、西コースで特に多い。

○一方で、北コースでは「徒歩」「自転車」の割合が多くなっている。

2. 利用状況に関する評価

はっぴいバス利用者数推移



○平成29年度の利用者数は57,032人で、一便あたりの利用者数は横ばいとなっている。

○特に平成25年以降、北と西の利用者数に差が開いている。

○1便あたり利用者数の目標である15.0人/便には届いていない。

3. 収支状況に関する評価

はっぴいバス収支率遷移

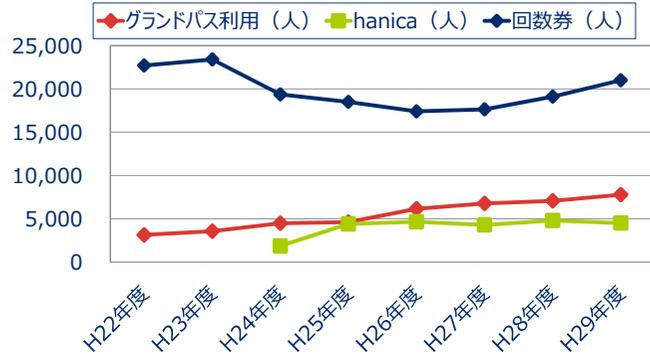


○利用者数は横ばいではあるが、収支率は微減となっている。

○収支率が下がった原因としては、回数券やランドパス（高齢者用のフリー定期券）利用者が増加していること等が考えられる。

回数券、グランドパス等の割引利用推移

はっぴいバス各種割引利用者数推移



○回数券やグランドパス利用が伸びている一因としては、高齢者の免許返納者への支援制度が挙げられる。

4. 経費の効率性に関する評価

- 運行経費が**標準経常費用**（京阪神ブロック）と比較して効率的であるかどうかを検証

キロ当たり運行経費※1
(H29実績: **386円/km**)

キロ当たり標準経常費用※2
471円/km



※1 利用者一人当たりの運行経費 (H29実績)
 $\text{運行経費} 20,874,627 \text{円} \times 1.08 \div 58,310.72 \text{ km} \doteq 386.63 \text{円/km}$
 便宜的に委託費用を割り戻しており、車両費が含まれていない。

※2 京阪神ブロックのキロ当たり標準経常費用471.61円/km
 ⇒過去3年間における乗合バス事業の標準原価に基づき算出される地方民営乗合バス事業者の実車走行キロ1キロメートル当たりの標準経常費用を平均して算出される。地域公共交通確保維持改善事業費補助金の算定にあたって用いられる。

はっぴいバス事業評価結果

項目	指標	平成29年度	判定
1.事業の目的	事業目的の達成度 ①公共交通空白地域の解消 ②高齢者等の交通弱者の外出支援	①解消率 84.0% ②週 3.7 回のお出かけのうち、週 1.9 回のお出かけで利用	○
2.利用状況	1便あたりの乗車人員 = 15人以上	13.6人 < 15.0人 (北 15.3人、西 11.9人)	×
3.収支状況	前年度収支率と比較して改善されたか? (平成28年度31.8%)	30.8% < 31.8%	×
4.経費の効率性	キロあたりの標準経常費用 (京阪神地区) との比較 (平成29年度471円)	386円 < 474円	○

判定

達成項目	判定
4項目全て達成	運行継続 (評価指標の再設定)
3項目達成	運行継続 (未達成項目の改善の取り組み)
2項目達成	運行継続 (運行内容の部分的見直し)
1項目達成	運行内容の抜本的見直し又は廃止の検討
全て達成できず	廃止又は代替手段の検討

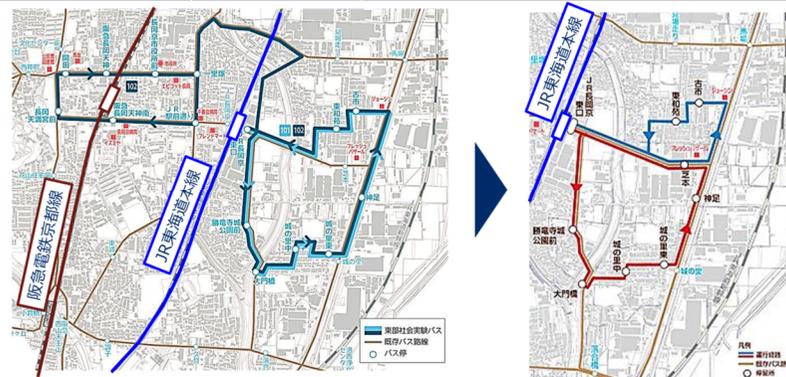
○車両更新に伴い、**広告収入の増加 (車内、車体)** の検討を進める。
 (平成30年度末の広告募集にあたっては、2つの空枠に対し、応募が6件あり、需要がある。)

● はっぴいバスの事業評価（平成29年度）

● 東部社会実験の運行状況（平成29年度）

東部社会実験バス運行の経緯

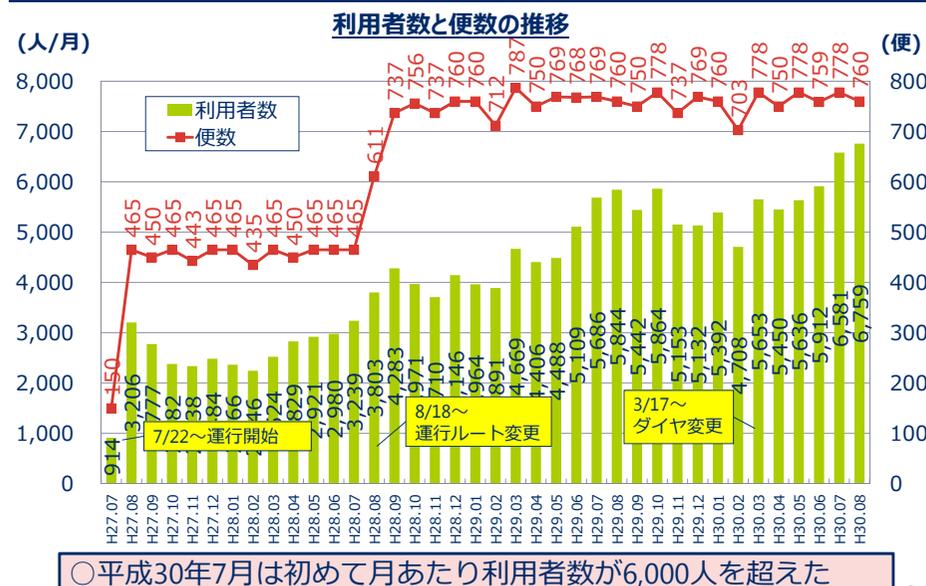
時期	内容	備考
平成27年7月22日	運行開始	・朝夕は東部のみ（30分/周）、昼間は阪急長岡天神周辺まで結ぶ（1時間/周）ルートで運行開始
平成28年8月17日	ルート見直し	・西側ルートをカットし増便（夜5便） ・循環経路を小さくし、速達性を向上 ・土日祝日の朝便をカット
平成30年3月17日	ダイヤ見直し	・京都方面からの帰宅の際にも利用しやすくするため、パターンダイヤを崩し夜便のダイヤを変更。



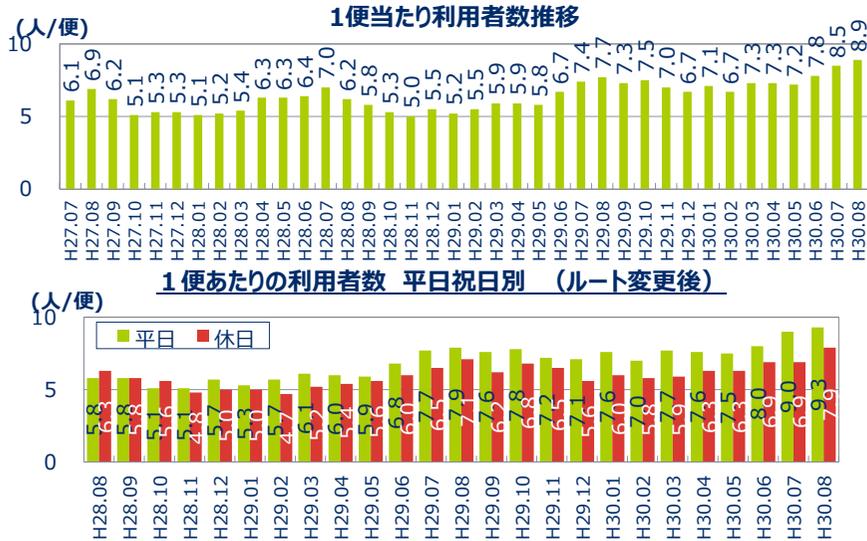
東部社会実験バス利用状況

	項目	27年度決算	28年度決算	29年度決算	前年比 29/28
収入	運賃収入	2,767	5,807	7,789	1.34
	国の補助金	16,820	-	-	-
	市の負担金	0	24,350	23,906	0.98
	合計	19,587	30,157	31,695	1.05
経費	運行経費	17,996	26,928	28,335	1.05
	車両費	1,505	3,010	3,010	1.00
	その他	86	219	350	1.60
	合計	19,587	30,157	31,695	1.05
利用者数（人）		21,237	44,406	62,877	1.42
運行便数（便）		3,810	7,716	9,091	1.18
1便平均利用者数（人）		5.6	5.7	6.9	1.21
1便あたり収入（円）		726	751	857	1.14
1便あたり経費（円）		5,141	3,897	3,486	0.89
1人あたり経費（円）		922	679	504	0.74
収支率（%）		14.1	19.3	24.6	1.27
1人あたり収入（円）		130	130	124	0.95
特記事項	H27.7.22運行開始 ・15便/日 ・平休同ダイヤ	H28.8.18変更 ・路線変更 ・平日28便/日、休日19便/日	H30.3.17変更 ・ダイヤ変更		

利用者数の推移①



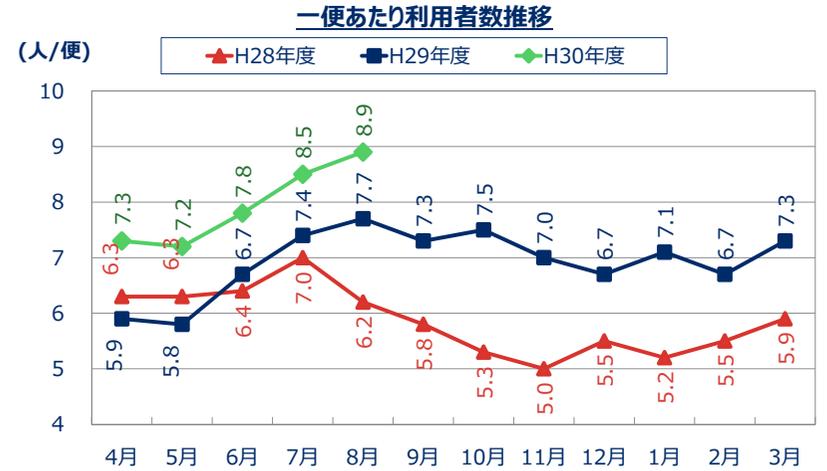
利用者数の推移②



○平日、祝日共に増加傾向にある。

25

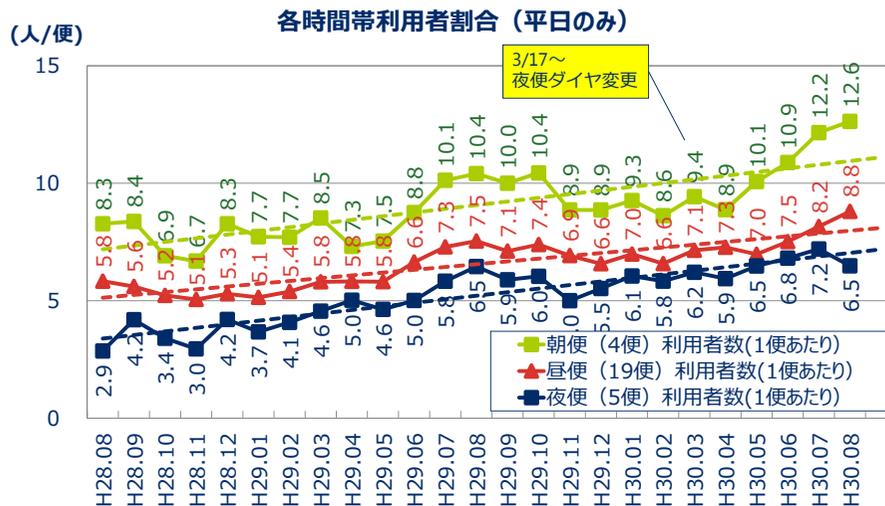
利用者の推移③



○いずれの月も前年度を上回っており(前年比約1.2倍)、この傾向は続くと推察される。

26

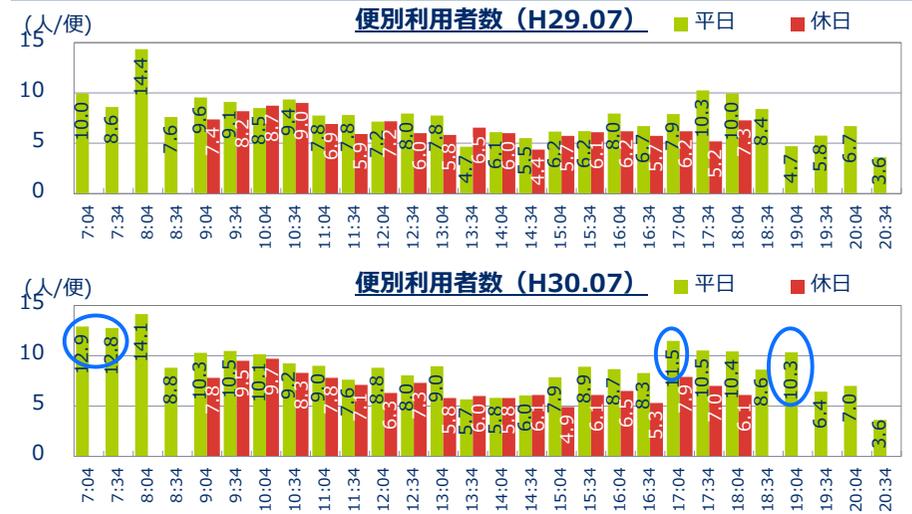
時間帯ごとの利用者



○いずれの時間帯も増加傾向にあり、朝便と夜便の通勤・通学時間帯では特に増えている。

27

時間帯ごとの利用者

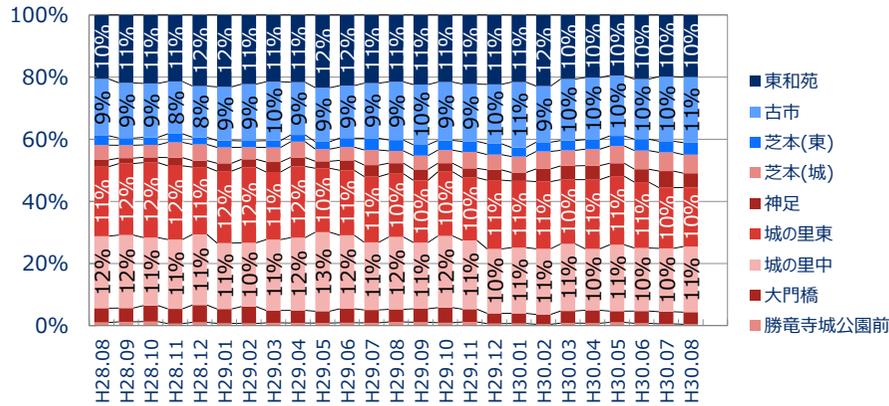


○7時台、17時台、19時台の通勤・通学時間帯で増加が著しい。

28

バス停ごとの利用者

各バス停の全体に占める利用者の割合



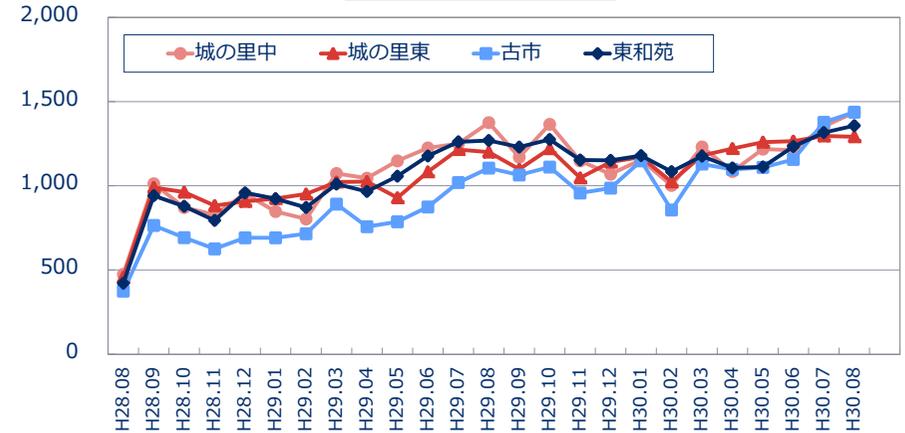
○「東和苑」「古市」「城の里東」「城の里中」の4つが主なバス停で乗降客数が多い。

○東和苑循環で45%、城の里循環で55%を占める。

29

主要バス停の利用者数

主要バス停乗降者数推移

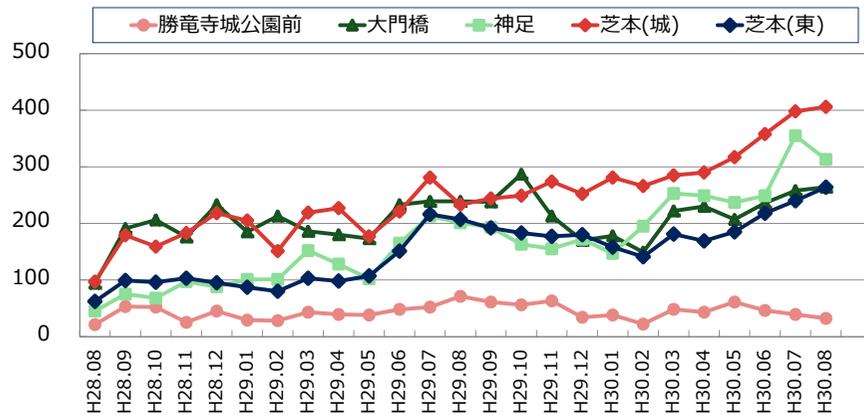


○利用者の少なかった「古市」の増加率が非常に高く、利用頻度の高い層が増えたと推察される。

30

その他バス停の利用者

その他バス停乗降者数推移



○「神足」の通勤客利用者や「芝本(城)」の買物利用者の増加が著しい。

31

通勤利用客の増加

東部社会実験バス通勤定期 (IC) 利用者数

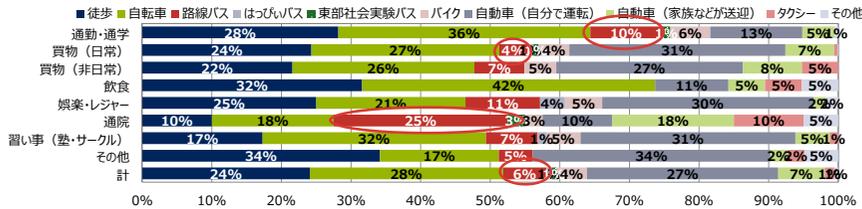


○平成30年4月から定期券利用者が飛躍的に増加しており、夜便のダイヤ変更により往復利用がしやすくなる等、通勤利用者にとって利便性が高まったと考えられる。

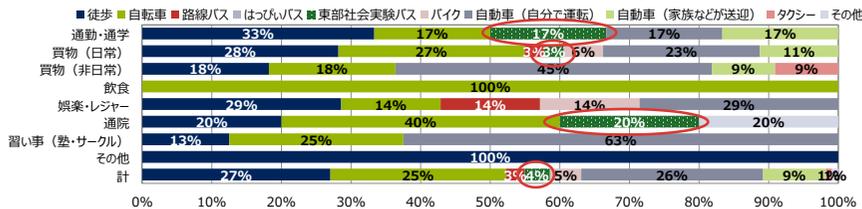
32

東部地域の目的別交通手段

市内目的別交通手段【全体】(n=1,379)



市内目的別交通手段【九小校区】(n=111)



○東部社会実験バスは「路線バス」として地域に根付いていることがわかる。

東部社会実験バスの今後について

- ✓ 利用が少なかった停留所においても、新たな利用者が増えており、1時間あたりでは**はっぴいバスよりも多く利用**されている。
- ✓ 通勤利用者をはじめとする頻度が高い利用者が増えており、**安定的な利用が見込まれる**。
- ✓ 通勤利便性の向上、買物利便性向上、外出機会増加による健康増進など**様々な便益**がある。
- ✓ バスに対して**税を投入することに対して一定の理解**を得られている。
- ✓ 城の里自治会では自治会費を投入して無料乗車券を配布するなどの取組みを行うなど、**公共交通の担い手**であることを認識し、公共交通の利用促進について理解・関心が深まっている。

はっぴいバスと同様に事業評価指標（見直しや廃止の基準）を設けたうえで、本格運行に移行したい。