

さくらやまなみバス事業の評価基準及び評価方法（案）

I 評価事項、成果指標及び目標値

1. 評価事項の整理

1) 評価事項の抽出

- ① 総合事業計画における評価事項
 - ア. 南北両地域間の交流の促進
 - イ. 大学、高校等の通学利便性及び進学校の選択自由度の向上
 - ウ. 病院、市役所等の公共公益施設へのアクセス性の向上
 - エ. マイカー利用から公共交通への転換
 - オ. 観光、買い物目的での集客効果による地域の活性化
 - カ. バス交通に対する満足度の向上
- ②. その他の評価項目
 - ア. 高齢者等移動制約者の外出機会の増加
 - イ. 低炭素社会の実現への寄与
 - ウ. 事業の有効性・効率性

2) 事業目的としての評価事項の整理

- ① 公共交通の利用促進
- ② 南北地域間の交流促進
- ③ 乗車距離から見た輸送効率の向上
- ④ 運賃支払額から見た輸送効率の向上
- ⑤ 事業継続性の向上
- ⑥ 小学校・中学校・高校等の通学利便性の確保
- ⑦ 高齢者等移動制約者の外出機会の増加
- ⑧ 通院利便性の向上
- ⑨ 市役所等公共公益施設への来訪利便性の向上
- ⑩ 自家用乗車者から公共交通への交通手段の転換
- ⑪ 低炭素社会の実現への寄与

2. 評価事項に応じた成果指標の選定

- ① 年間輸送人員
- ② 年間南北間輸送人員
- ③ 乗車距離に基づく平均乗車密度
始点から終点まで平均して常時バスに乗車している旅客数
$$\text{乗車距離に基づく平均乗車密度} = \text{輸送人キロ} / \text{実車走行キロ}$$

輸送人キロ … 一定期間の全旅客について乗車した距離を合計したもの
実車走行キロ … 一定期間の全車両について実車で走行した距離を合計したもの
※ 「実車ででの走行」とは、「旅客を輸送するための走行」のこと
- ④ 運賃収入に基づく平均乗車密度
距離制運賃で、全旅客が大人普通運賃を支払っている場合に「乗車距離に基づく平均乗車密度」に近似する数値
$$\text{運賃支払額に基づく平均乗車密度} = \text{運賃収入} / \text{普通運賃相当額}$$

運賃収入 … 一定期間の全旅客について運賃支払額を合計したもの（一定期間における総運賃収入）
普通運賃相当額 … 一定期間の全便について起点から終点までの大人普通運賃相当額を合計したもの
- ⑤ 運行収支比率
- ⑥ 平日1日当たりスクールパス・通学定期券利用旅客数
通学目的の旅客のうち80～90%がスクールパス・通学定期券を利用しており、高校生以下の通学者のほとんどが利用していると考えられるため。
- ⑦ 平日1日当たりランドパス65利用旅客数
65歳以上の旅客のうち約半数がランドパス65を利用しており、市内在住者はその比率が高いと考えられるため。
- ⑧ 平日1日当たり通院目的旅客数
- ⑨ 平日1日当たり通勤・通学以外西宮市役所前・山口センター前乗降客数
当該バスに乗車して西宮市役所、山口センター、県立西宮病院等へ訪れた旅客が相当程度含まれていると考えられるため。
- ⑩ 平日の従前マイカー（車又は車＋電車）利用者の比率
- ⑪ 交通手段がマイカーからバスに転換したことによるCO₂排出削減量

3. 目標値設定の考え方

1) 南北間輸送人員が最も多い時間帯

平日南部方面行き・下山口6:30～8:00発の時間帯

（平成22年度では平日南部方面行き第3～8便）

2) 飽和近似状態

上記時間帯の南北間輸送人員の平均が30～35人/便となる状態

[理由] バスの座席が29席で定員が72人であり、輸送人員は、上記時間帯の中でも偏りがあり、時期によっては通常の倍程度になることもあるので。

3) 目標値

飽和近似状態における成果指標の数値

4. 成果指標についての目標値の設定

- ① 年間輸送人員
400,000 人／年
- ② 年間南北間輸送人員
180,000 人／年
- ③ 乗車距離に基づく平均乗車密度
11 人／台
- ④ 運賃収入に基づく平均乗車密度
9 人／台
- ⑤ 運行収支比率（運行収入／運行経費×100）
70%
- ⑥ 平日 1 日当たりスクールパス・通学定期券利用旅客数
500 人／日
- ⑦ 平日 1 日当たりグランドパス 65 利用旅客数
150 人／日
- ⑧ 平日 1 日当たり通院目的旅客数
50 人／日
- ⑨ 平日 1 日当たり通勤・通学以外西宮市役所前・山口センター前乗降客数
50 人／日
- ⑩ 平日の従前マイカー（車又は車＋電車）利用者の比率
20%
- ⑪ 交通手段がマイカーからバスに転換したことによる CO₂ 排出削減量
100 トン／年

II 評価方法

1. 成果指標についての目標値の達成率による評価（目標達成度評価）

各年度において、各成果指標についての目標値の達成率による評価を行う。

| 成果指標 | 目標値 a | 平成 21 年度実績値 | | 平成 22 年度予測値 | |
|--------------------------------------|-------------|-------------|------------|-------------|------------|
| | | b | 達成率 b/a | c | 達成率 c/a |
| ① 年間輸送人員 | 400,000 人/年 | 212,724 人/年 | 53% | 340,000 人/年 | 85% |
| ② 年間南北間輸送人員 | 180,000 人/年 | 105,829 人/年 | 59% | 140,000 人/年 | 78% |
| ③ 乗車距離に基づく平均乗車密度 | 11 人/台 | 7.36 人/台 | 67% | 9.00 人/台 | 82% |
| ④ 運賃収入に基づく平均乗車密度 | 9 人/台 | 6.17 人/台 | 69% | 7.30 人/台 | 81% |
| ⑤ 運行収支比率 | 70% | 53% | 76% | 61% | 87% |
| ⑥ 平日 1 日当たりスクールバス・通学定期券利用旅客数 | 500 人/日 | 181 人/日 | 36% | 360 人/日 | 72% |
| ⑦ 平日 1 日当たりグランドバス 65 利用旅客数 | 150 人/日 | 66 人/日 | 44% | 110 人/日 | 73% |
| ⑧ 平日 1 日当たり通院目的旅客数 | 50 人/日 | 11 人/日 | 22% | 30 人/日 | 60% |
| ⑨ 平日 1 日当たり通勤・通学以外西宮市役所前・山口センター前乗降客数 | 50 人/日 | 31 人/日 | 62% | 35 人/日 | 70% |
| ⑩ 平日の従前マイカー（車又は車＋電車）利用者の比率 | 20% | 10.3% | 52% | 15.0% | 75% |
| ⑪ 交通手段がマイカーからバスに転換したことによる CO2 排出削減量 | 100 トン/年 | 45 トン/年 | 45% | 70 トン/年 | 70% |

2. その他考慮すべき事項

当該バスの在来バス路線への影響を検証するため、評価に当たっては、以下の事項を考慮するものとする。

- 1) 市内の在来バス路線の 1 日平均乗車人員について、当該バス運行前の平成 20 年で 49,531 人であったことを踏まえ、その数値を大きく下回ることがないように留意する。
- 2) 競合する在来バス路線への影響を検証するため必要があるときは、バス事業者に当該影響を定量的に把握できる資料等の提出を求め、提出された資料等に基づき具体的な検証を行う。