

バス路線評価について

評価指標の考え方

1 目標値

路線区分	収支率(%)	1便当り利用者数(人)	利用率(%)	km当り運行費用(円/km)
基幹路線	50以上	15~20	—	事業者路線運行費用
支線交通路線	25~50程度	5~15	1.0以上	事業者路線運行費用
生活交通路線	25以上	1~3	1.0以上	事業者路線運行費用

2 定量評価(運行の効率性、公費補助等の妥当性、受益者負担率の妥当性)

評価指標と評価点数

点数1	点数2	収支率(%)	1便当り利用者数(人)	利用率(%)	km当り運行費用(円/km)
10	5	目標値以上を満たす。	最小の目標値を満たす。	最小の目標値を満たす。	目標値より100円以上安い。
8	4	目標値の75%以上を満たす。	// 目標値の75%以上を満たす。	// 目標値の75%以上を満たす。	目標値より安いほぼ同じ。
6	3	目標値の50%以上を満たす。	// 目標値の50%以上を満たす。	// 目標値の50%以上を満たす。	目標値より高いが100円以内。
4	2	目標値の25%以上を満たす。	// 目標値の25%以上を満たす。	// 目標値の25%以上を満たす。	目標値より100~200円高い。
2	1	目標値の25%以下。	// 目標値の25%以下。	// 目標値の25%以下。	目標値より200円以上高い。

※重要度が高い項目は10点満点で、これ以外の項目は5点満点とした。また、系統ごとには把握できない指標は、路線全体の数値を用いた。

3 定量評価結果(※事業者路線や代表路線で指標数値が把握できない場合、該当項目を除き、40点満点に換算して計算。)

A	40点満点換算で33点以上又は黒字路線	現状を維持、または運行を拡大
B	40点満点換算で25~32点以内	現状を維持とするが、課題もあるので解決を図ること。
C	40点満点換算で17~24点以内	運行の効率化を図ること。当面運行は現状を維持
D	40点満点換算で9~16点以内	運行方法の改善・効率化及び個人負担額の見直しを図ること。
E	40点満点換算で0~8点以内	公費負担、効率性ともに大きな問題あり。直ちに直視すべき。

4 定性評価

○	指標1(次のいずれかを満足していれば○) 1 東岡崎駅、大樹寺停留所、市民病院停留所及びJR岡崎駅を核として東西、南北を繋ぐ路線。 2 東岡崎駅、大樹寺停留所、市民病院停留所及びJR岡崎駅を核として環状線を構成する路線。
○	指標2(次のいずれも全て満足していれば○→生活交通路線の対象とする。) 1 市街化区域において、路線廃止により他路線の直近停留所まで500m以上となる場合。(生活交通路線であったものを除く。) 2 // 日常に必要な施設(生活物資商店、診療所等)施設のいずれかが500m以上離れている。 3 直近のバス停・鉄道駅まで、タクシーで移動すると、バス料金に比較し料金が4倍以上かかると予想される。
○ △	指標3(次の全てを満足していれば○、1項目を満足していれば△) 1 バス路線を検討するための地域組織をもっている。 2 バス路線の維持・利用促進や課題に関する会議を開催している。
○ △	指標4(次の全てを満足していれば○、2項目を満足していれば△) 1 バス運行に関する情報を把握・共有化している。 2 住民が主体となって改善策を実施し、利用促進に取り組んでいる。 3 運行が改善され、利用が促進されている。
○	指標5(次のいずれかを満足していれば○) 1 の政策的目的を果たすために、生活利用以外バス路線が必要である。 2 バス路線を維持することにより、運行費以上のメリットが期待できる。
○	指標6(次のいずれかを満足していれば○) 1 環境汚染、景観維持、観光など、移動以外でのメリットが見込まれる。 2 上記の他、バス路線の存在自体に大きなメリットが見込まれる。

5 定性評価結果

指標1、2、5、6で、いずれかの項目に1つでも○があればA

指標3・4では、○が2つでA、いずれかが○で他の一つが△であればB、これ以外はC

6 総合評価

イ	現状で運行継続(又は運行を拡大)	定量評価か定性評価がA
ロ	運行は継続するが、運行方法・住民による利用促進活動に改善の余地あり。	定量評価か定性評価がB
ハ	利用増が期待できる住民の利用促進策が継続されている間は、運行を継続	定量がC、定性の3、4が評価あり
ニ	定時定路線の運行を見直す。(地域の一層の利用促進活動が前提)	定量がD、定量がC、定性の3,4評価なし
ホ	デマンド運行等から他の移動支援に移行(タクシー利用補助等)。	定量がE、定性の3,4が評価あり
ヘ	公共交通その他移動手段のための公的資金導入をやめる。	定量がE、定性の3,4が評価なし