

# コミュニティバスの 展開方針について

# 1.コミュニティバスの現状

## (1) Tacoバス利用者アンケート調査概要

○令和4年にTacoバスの利用状況や満足度について、以下のとおりアンケートを実施しました。

- ・ 調査日時 : 令和4年6月5日(日)、6月8日(水)
- ・ 調査対象者 : Tacoバス、Tacoバスミニの全15路線の利用者
- ・ 調査方法 : Tacoバス車内で直接配布
- ・ 配布枚数 : 2,925枚
- ・ 回収部数 : 1,625枚(一部WEB回答)
- ・ 回収率 : 55.5%

表 : Tacoバスアンケート調査項目

問1	性別	問11	コロナ禍のTacoバスを利用した外出頻度
問2	年齢	問12	コロナ禍の自動車を利用した外出頻度
問3	職業	問13	Tacoバスを利用した外出目的
問4	自動車の保有状況	問14	Tacoバスに替わる交通手段
問5	今日の利用ルート(複数ある場合は1ルート)	問15	Tacoバスがなくなった場合の外出頻度
問6	今日利用したバス停	問16	ルート見直しによる乗車時間が長くなる場合の許容時間
問7	コロナ前の外出頻度	問17	運賃がいくらまでなら利用するか
問8	コロナ前のTacoバスを利用した外出頻度	問18	Tacoバスの満足度
問9	コロナ前の自動車を利用した外出頻度	問19	Tacoバスに関するエピソードや意見
問10	コロナ禍の外出頻度		

# 1. コミュニティバスの現状

## (2) Tacoバス利用者アンケート調査結果集計

- 女性が約70%、60歳代以上が約70%です。
- 「無職」を除くと、「家事専業」「会社員・公務員等」「パート・非常勤」の割合が高くなっています。
- 職業は「無職 (44.7%)」、自動車の保有状況は「保有していない (65.1%)」が多くなっているのは、高齢者が多いことが要因として考えられます。

### 回答者属性

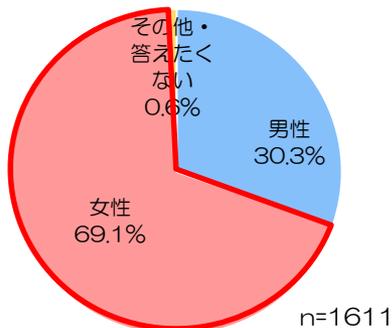


図. 性別

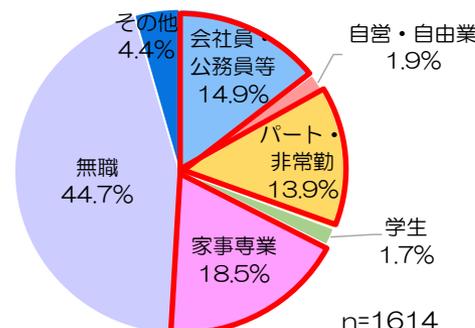


図. ご職業

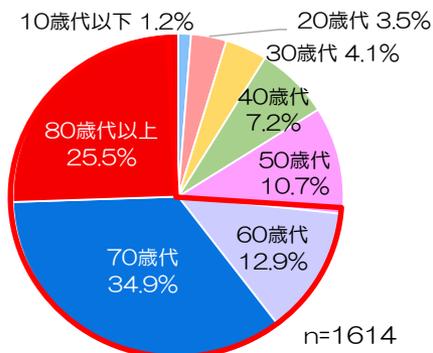


図. 年齢

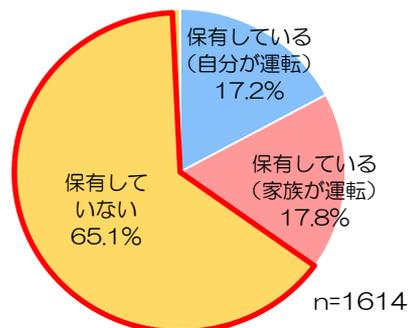


図. 自動車保有状況

出典：Tacoバス利用者アンケート調査

# 1. コミュニティバスの現状

## (2) Tacoバス利用者アンケート調査結果集計

- 利用ルートは、「清水西」「西岡西」の割合が少し低いですが、利用者実績の割合と概ね同程度の割合となっています。
- Tacoバスの利用目的は、「買い物 (38.7%)」の割合が最も高くなっています。
- 所要時間については、5分以上増加すると約37%※1の人が利用しなくなります。
- 運賃については、150円に上がったとしても約83%※2の人が利用を継続されます。

### Tacoバスの利用について

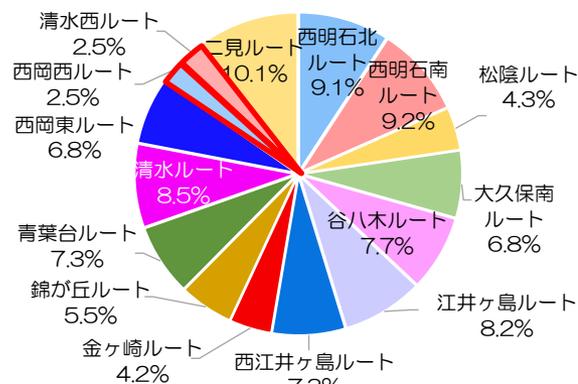


図. 利用ルート n=1613

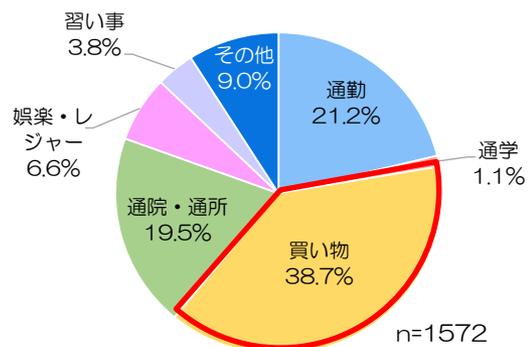


図. 利用目的

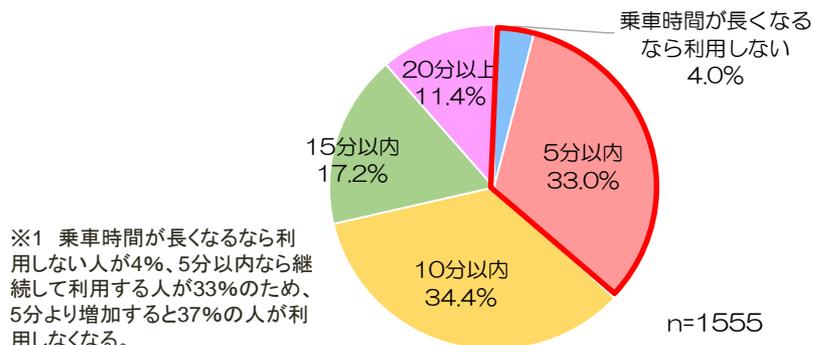


図. 利用抵抗 (所要時間の増加)

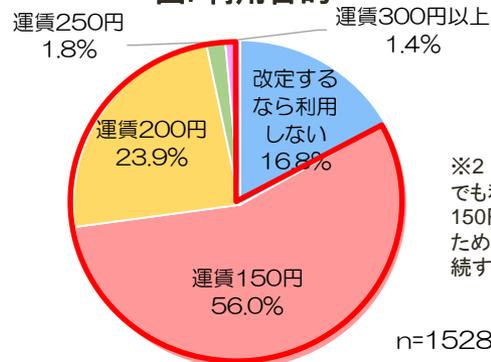


図. 利用抵抗 (運賃改定)

出典：Tacoバス利用者アンケート調査

※1 乗車時間が長くなるなら利用しない人が4%、5分以内なら継続して利用する人が33%のため、5分より増加すると37%の人が利用しなくなる。

※2 運賃が200円や250円でも利用を継続する人は150円でも利用を継続されるため、83%の人が利用を継続することになる。

# 1. コミュニティバスの現状

## (2) Tacoバス利用者アンケート調査結果集計

- 総合的にみると「満足」の割合は約70%です。
- 運賃に関しては約90%、運転手やダイヤの定時性、案内に関しては約80%、ダイヤの利便性については約40%が満足と回答しています。
- 運行便数に関しては約45%が不満となっています。

### Tacoバスの満足度について

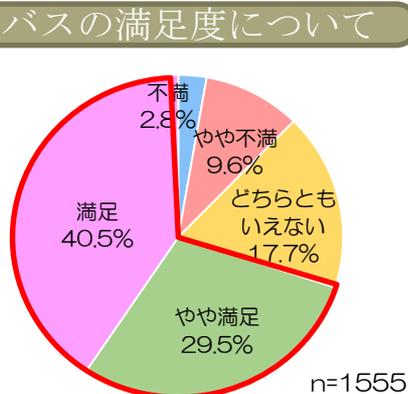


図. 利用満足度（運行ルート）

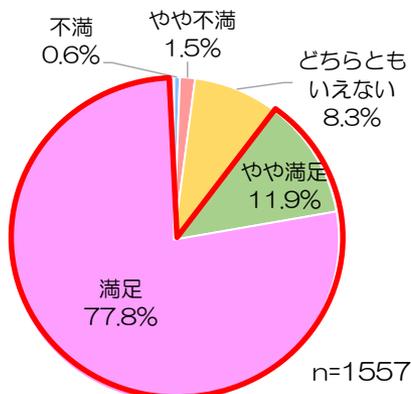


図. 利用満足度（運賃）

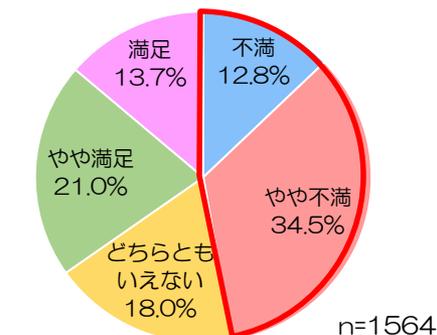


図. 利用満足度（運行便数）

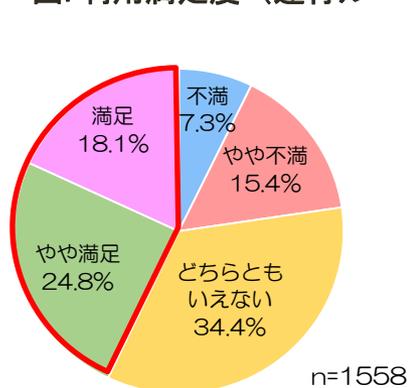


図. 利用満足度（ダイヤの利便性）

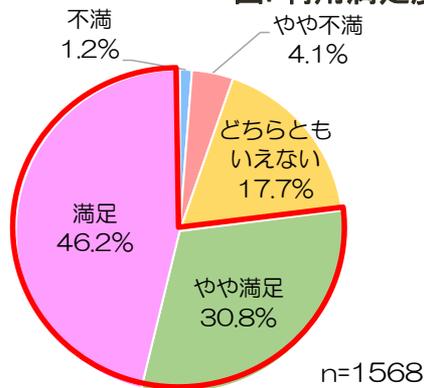


図. 利用満足度（運転手）

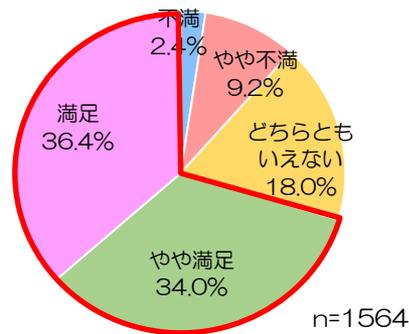


図. 利用満足度（定時性）

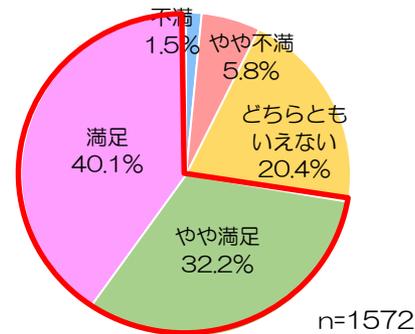


図. 利用満足度（案内）

# 1. コミュニティバスの現状

## (2) Tacoバス利用者アンケート調査結果集計

- Tacoバスの利用頻度はコロナ前後で、週1回以上の利用が約75%から約65%に減少していますが、自動車の利用頻度は大きな変化は見られません。
- 外出頻度はコロナ前後で、週1回以上の利用が約90%から約80%に減少し、
- もし、Tacoバスがなくなった場合は、外出頻度は約70%に減少しており、Tacoバスがあることで外出頻度が増加していることが分かります。
- もし、Tacoバスがなくなった場合の代替交通手段は、「徒歩 (42.8%)」の割合が最も高くなっています。

### 頻度について

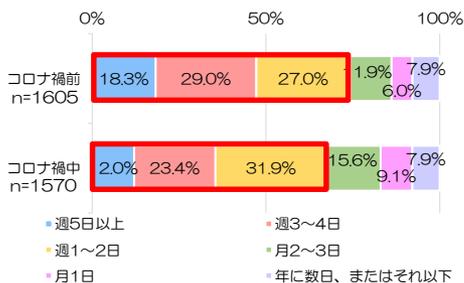


図. Tacoバスの利用頻度

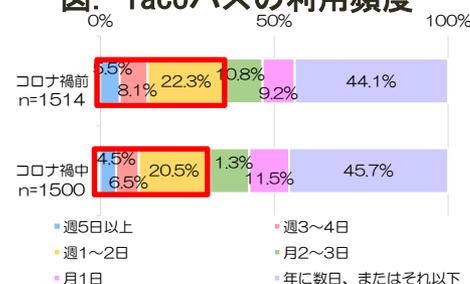


図. 自動車の利用頻度

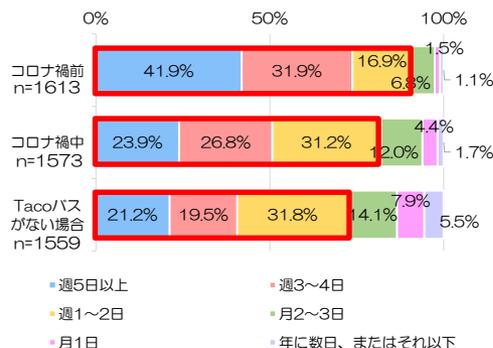
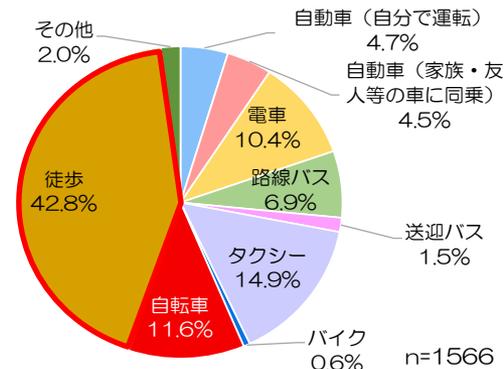


図. 外出頻度

### 代替交通手段



# 1. コミュニティバスの現状

## (2) Tacoバス利用者アンケート調査結果集計

- 60歳代以上の外出頻度は年齢とともに少なくなる傾向にあります。
- Tacoバスの利用頻度は、年齢が増すほど高い傾向にあり、60歳代以上は約70%以上が週に1回以上利用しています。
- もし、Tacoバスがなくなった場合、60歳代以上の外出頻度が低くなり、80歳代では週1回以上の外出が約60%程度となります。また、代替手段として60歳代以上は「タクシー」が増加しています。

### Tacoバス利用者の実態

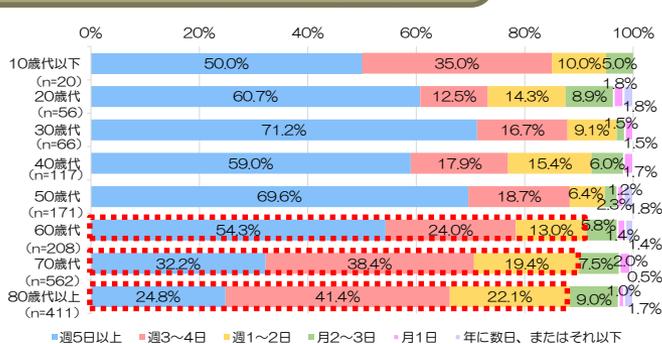


図. 年齢別コロナ前の外出頻度

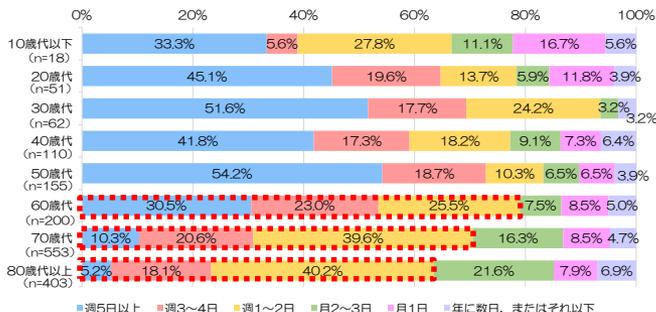


図. 年齢別Tacoバスがない場合の外出頻度

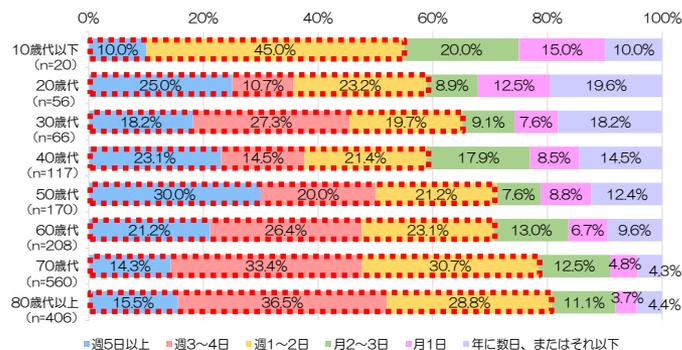


図. 年齢別コロナ前のTacoバスの利用頻度

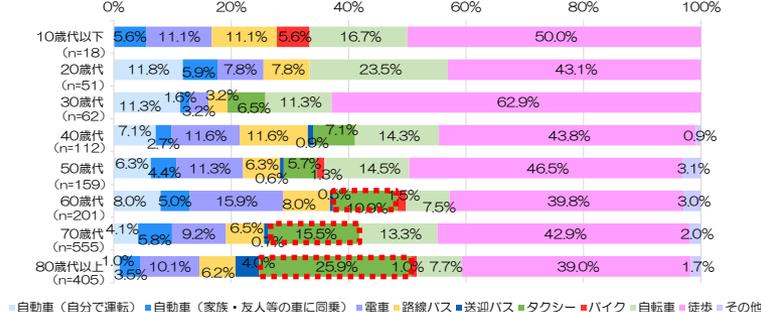


図. 年齢別Tacoバスがない場合の代替手段

出典：Tacoバス利用者アンケート調査

## 2.コミュニティバスの見直し基準について

### (1) 運行見直し基準

○コミュニティバスの運行見直し基準として、以下の基準を継続します。

### コミュニティバスの運行見直し基準

収支率※（運行収入/運行経費）が、以下の基準を下回る場合は、運行の見直しなどを検討します。

- ・Tacoバス : 50%
- ・Tacoバスミニ : 20%

※収支率は、全利用者が税抜き運賃を支払ったとみなした運行収入と、車両減価償却費を除いた運行経費より算出

#### 【参考】

コミュニティバス等を運行する自治体の全国平均※（令和3年度実績）の収支率

- ①小型バス（たこバス規模）：25%
- ②マイクロバス等（たこバスミニ規模）：19%

（※「中核市」及び「その他自治体（人口10万人以上かつ人口密度500人/km<sup>2</sup>以上）」の平均。①は31団体、②は13団体の平均。）

ただし、上記は新型コロナウイルス流行による利用者減少等の影響が強く反映された結果であると考えられ、前回調査時※と比較して悪化しています。

（※人口10万人以上または人口密度500人/km<sup>2</sup>以上の自治体（19団体）の平均が、①約50% ②約20%）

上記の収支率は、みなし収支率ではなく、実際の運行収入と減価償却費を含んだ運行経費で収支率を算出しています。

### 3.路線改廃スキームの見直し

#### (1) 路線改廃スキームの見直し

- 現行の路線改廃スキームは、目標年度を令和4年度としており、目標年度以降について、見直し基準を厳格に適用していくため、路線改廃スキームを見直す必要があると考えております。
- 今回の路線改廃スキームの見直しにあたっては、たこバスの現状を踏まえ、目標年度のおよびたこバスミニの沿線人口の利用率の目標値について見直しを行います。

	見直し理由
目標年度	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 計画全体の目標年度は、10年後の令和14年度ですが、目標の達成に向けて、利用が低迷しているルートについては見直しを早期に着手することが必要です。</li></ul>
たこバスミニの沿線人口の利用率の目標値	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 対象となる沿線人口は、たこバスルート、たこバスミニルートで、概ね同程度ですが、乗車定員が、たこバスミニは、たこバスより少なく、沿線人口の利用率を同じ1.0%にすると、たこバスミニの輸送量からみるとハードルが高い。</li></ul>

# 3.路線改廃スキームの見直し

## (2) 目標年度の見直し

### 【見直しの方向性】

- 計画全体の目標として、10年後の令和14年度にコミュニティバスの収支率を50%にすることとしています。
- 低迷しているルートの見直しを早期に着手するため目標年度を5年後に短縮します。
- ルートの見直しは、5年後に目標達成を目指し、目標年度は評価年度の5年後に毎年度スライドさせます。

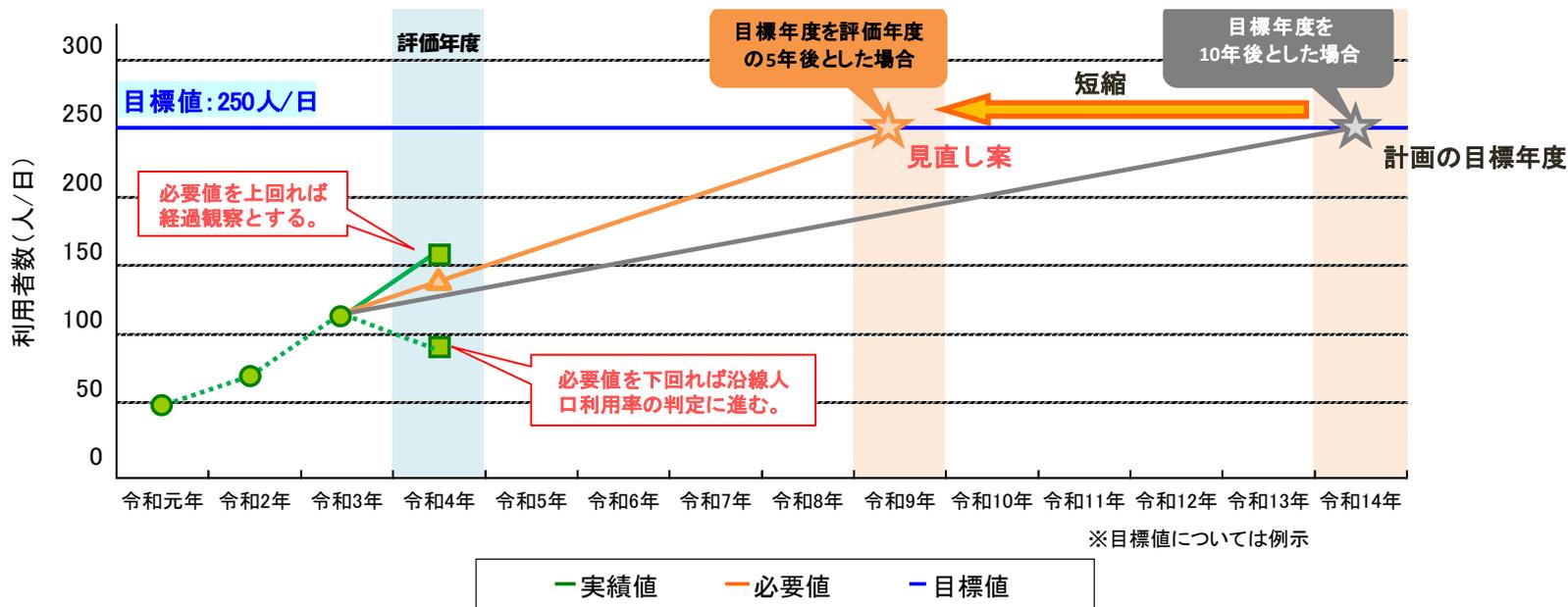


図 判定のイメージ

※目標年度が令和14年度を超える場合は、社会情勢等により年度更新の可否を判断します。

# 3.路線改廃スキームの見直し

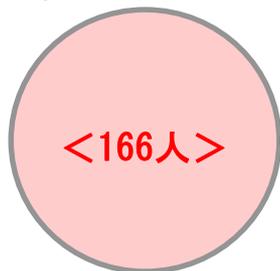
## (3) 沿線人口の利用率

### 【見直しの方向性】

○沿線人口の1%の輸送回数を比較すると、たこバスは 約5回、たこバスミニは 約11回と倍以上となることから、たこバスミニの利用率を0.5%に見直すとともに、目標値ではなく、運行継続のため必要な最小利用率（最小値）とします。

Tacoバス（35人乗り）で輸送した場合

沿線人口の平均の1%



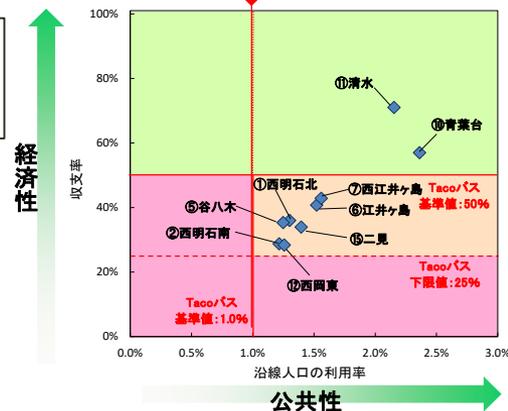
35人乗り

輸送回数：約5回

目的地

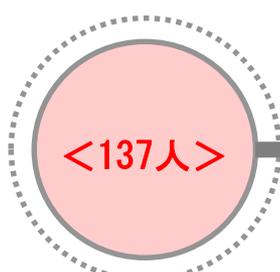


沿線人口利用率1.0%



Tacoバスミニ（12人乗り）で輸送した場合

沿線人口の平均の1%

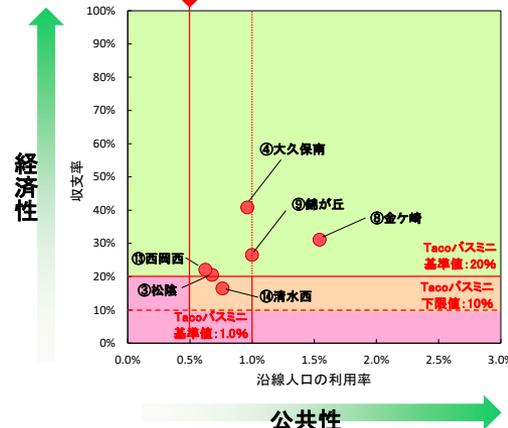


12人乗り

輸送回数：約11回

目的地

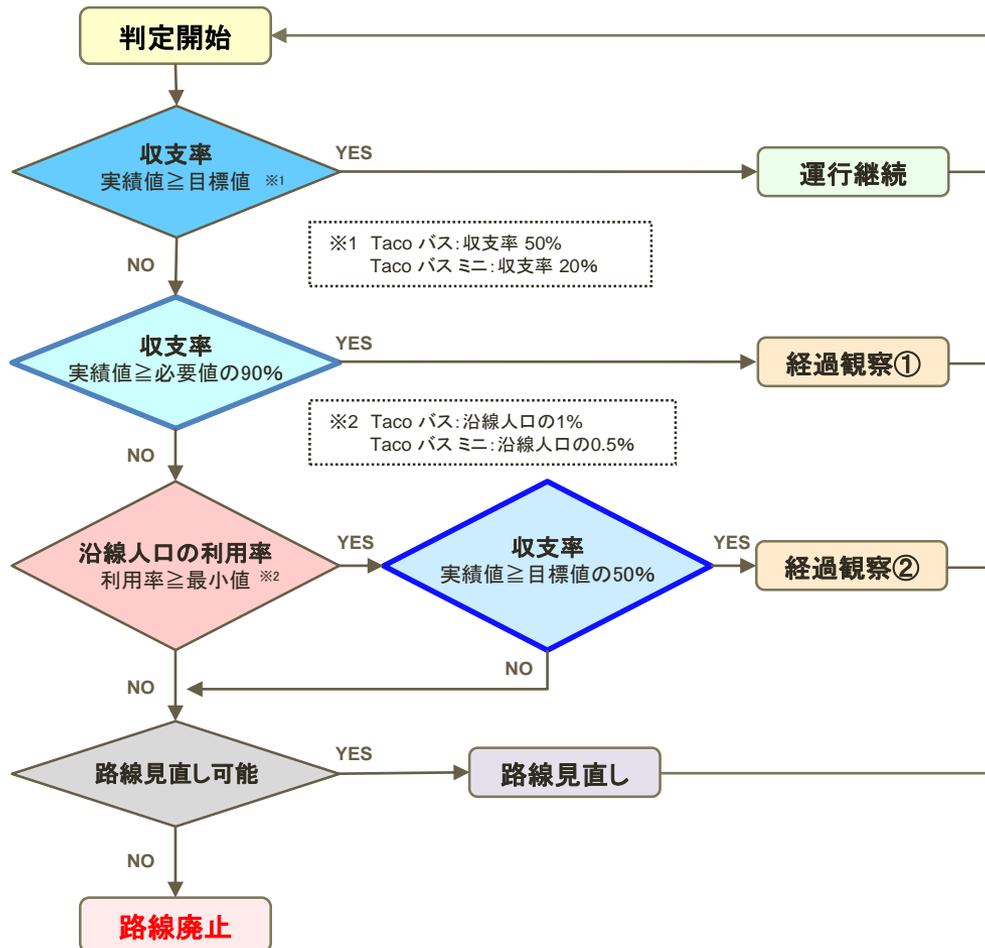
沿線人口利用率0.5%



# 3.路線改廃スキームの見直し

## (4) 新しい路線改廃スキーム

○見直した路線改廃スキームを厳格に適用し、適宜路線の見直しを図ることで持続可能な運行を目指します。



### 収支率：

全利用者が税抜き運賃を支払ったとみなした時の収支率

### 目標値：

収支率の見直し基準値を日利用者数に換算した値  

$$\text{目標値} = \left( \frac{\text{年間運行経費} - \text{減価償却費}}{365 \text{日}} \right) / \text{税抜き運賃} \times \text{見直し基準}$$

### 必要値：

評価前年度の実績から評価年度の5年後に目標値を達成するために必要な日利用者数

### 沿線人口の利用率：

各路線の日利用者数を沿線人口で除した値  
 ※沿線人口：バス停から半径300m圏内の人口

### 最小値：

沿線人口に最小沿線人口利用率を乗じた値

### 経過観察①：

現状の路線維持を原則とする

### 経過観察②：

地域と路線見直しや利用促進に向けた検討を始める

図 見直し後のコミュニティバス路線展開スキーム

# 4.運賃体系の見直し検討

## (1) 運賃体系の見直し検討について

○人件費や、燃料費の高騰により、運行経費は増加している中、他市町の事例や、運賃体系の見直しによる利用者への影響や政策的効果などを踏まえ、社会情勢に応じた最適な運賃体系について検討します。

### 現行の運賃体系

運賃：100円均一（小児・障害者手帳保持者は半額）

#### 各種割引

##### 優待制度

寿優待乗車証・障害者優待乗車証保持者は無料

##### 回数券

100円券×11枚つづり(1,000円)・50円券×11枚つづり(500円)

##### 1日フリーパス

大人用 400円・子供用 200円・親子ペア用 500円(大人1人+子供1人)

運行経費の増大

他市町の事例

利用者への影響

政策的効果

社会情勢に応じた  
最適な運賃体系

# 5.利便性向上および利用促進の実施について

## (1) 利便性向上および利用促進の実施について

○たこバスでは、これまで交通結節点へのシェルターの整備、バスの現在地が分かる「たこバスナビ」などの利便性向上、冬のキャンペーンや、たこバス応援店などの利用促進を実施してきましたが、今後も積極的に利便性の向上及び利用促進を図り、さらなる利用者の増加を目指します。

### 利便性向上

- ・ ICカードなどのキャッシュレス決済の導入検討
- ・ 道路状況に応じた車両大型化およびルート見直し検討
- ・ ノンステップバスの導入促進

### 利用促進

- ・ 沿線の地域や商業施設と連携した利用促進
- ・ 企画乗車券等の検討
- ・ 積極的な情報発信