

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) 利用者数推移

○R1年度は、高齢者の運賃無料化もあり、過去最高の約128万人が利用し、通院や買物など生活の足として活用されています。

○コミュニティバスの利用者数は年々増加傾向にありましたが、R2年度は新型コロナウイルスの影響を受け、利用者数が大幅に減少したものの、R3年度より、利用者数は増加に転じています。

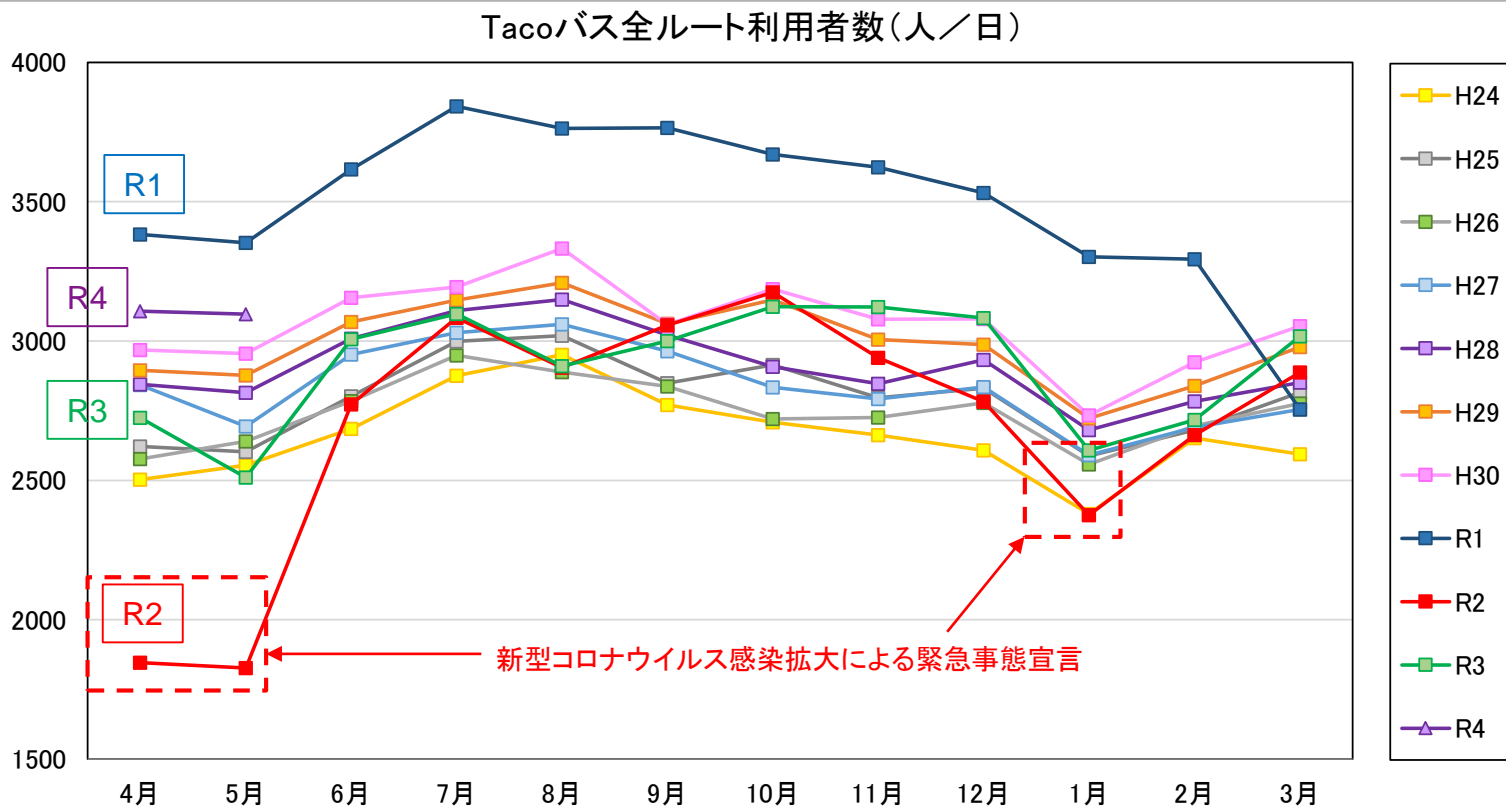


図 Tacoバス利用者数の推移

出典：明石市HP

1. コミュニティバスの現状

(2) コミュニティバスによる公共交通利用圏のカバー率

- コミュニティバスはJR西明石駅以西の路線バスが運行していない交通不便地域と最寄りの鉄道駅を結んでいます。
- コミュニティバスの運行により、公共交通利用圏は約20%増加しています。

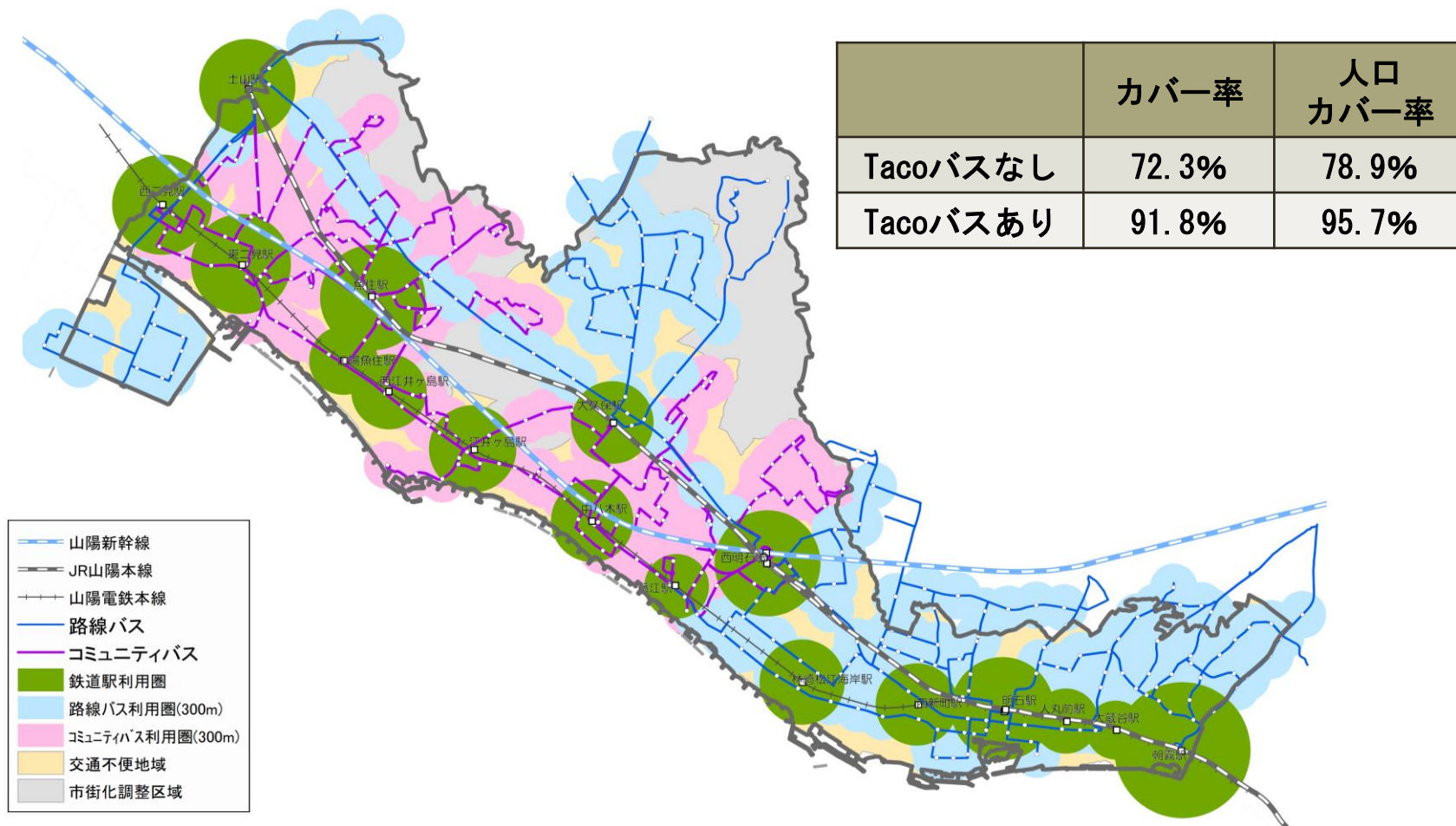


図-1 公共交通カバー圏域図

1.コミュニティバスの現状

(3) みなし収支率の推移

○Tacoバス、Tacoバスミニともに、みなし収支率はH24年度より増加傾向にありましたが、R1年度以降、運行経費の見直しや、コロナ禍による利用者の減少により収支率は下落傾向にあります。

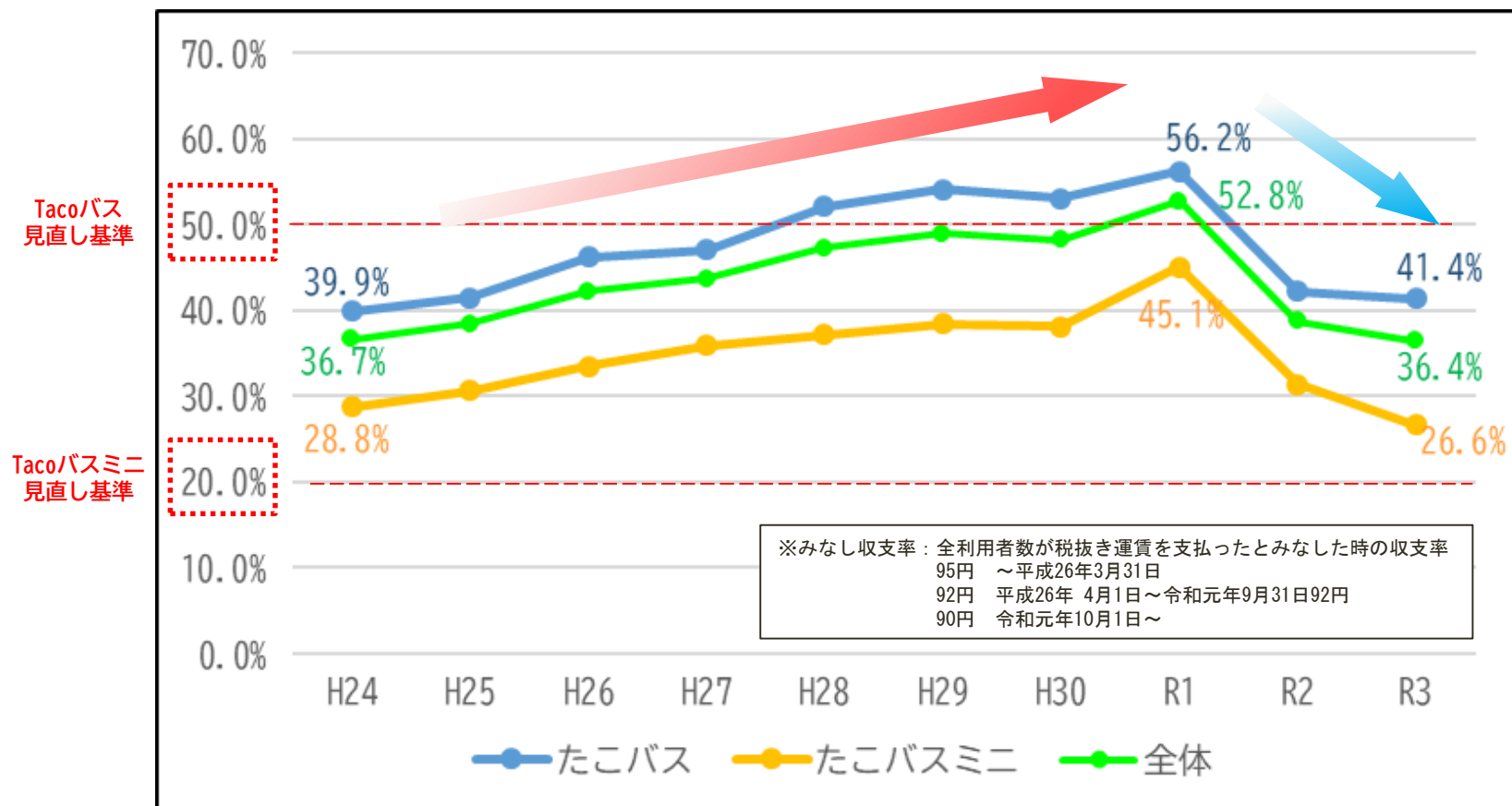


図-1 みなし収支率の推移

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効率的で持続可能な運営のため、「運行見直し基準」を平成19年5月策定の第1期明石市総合交通計画から設定しています。
- 見直し基準値を下回る場合には、地域住民、利用者、運行事業者、行政による話し合いを行い、運行本数・時間帯、運行経路の変更や廃止などを含めた見直しを行っています。

コミュニティバスの運行見直し基準

全国平均の収支率（運賃収入／運行経費）を参考に、それを上回るような日平均利用者数を運行見直し基準とする。

【全国平均収支率】

- ・コミュニティバス : 約50%
- ・コミュニティバス（小型） : 約20%

※全国平均：人口10万以上または人口密度500人以上の自治体（19団体）の平均

3.コミュニティバスの見直し基準の再検討

(2) 見直し基準の再検討

○コミュニティバスの見直し基準は、全国のコミュニティバスの平均収支率を参考にして設定していますが、計画に見直しにあたり、本検討会において現行の見直し基準について再検討をします。

現行の見直し基準（Tacoバス：50% Tacoバスミニ：20%）

明石市の考え方

- ・ 市内の交通ネットワークの一部を担うTacoバスは、少子高齢化が進展している現状において、持続的かつ効率的に運行をしていく必要があり、そのためには、一定の見直し基準は必要と考えています。
- ・ 現行のTacoバスの見直し基準の収支率50%は、公的負担と利用者負担の割合が1：1となっており、負担割合として妥当と考えています。
- ・ TacoバスとTacoバスミニは、乗車定員※が違うため、Tacoバスミニは見直し基準の設定を低くする必要があると考えています。

※乗車定員（ドライバー除く）

Tacoバス（日野ポンチョ）：定員35人

Tacoバスミニ（トヨタハイエース）：定員12人

4.現行計画の展開方針

(1) コミュニティバスの展開方針

○現行計画においては、コミュニティバスの展開方針として、以下の3つの展開方針を定めています。

路線改廃スキーム
の確立

運賃体系の
見直し検討

戦略的な利用促進方策
の実施

5.路線改廃スキーム

(1) 路線展開スキームの確立

総合交通計画より

○総合交通計画の見直しに合わせて、路線見直しや廃止に向けた手順を明確化し、以下の具体の手法により運用を行います。

- ・各路線の評価は、1年ごとに実施
- ・目標年における、目標収支率の達成可能性で評価
- ・達成可能性は、これまでの利用実績から予測値を算出し判定

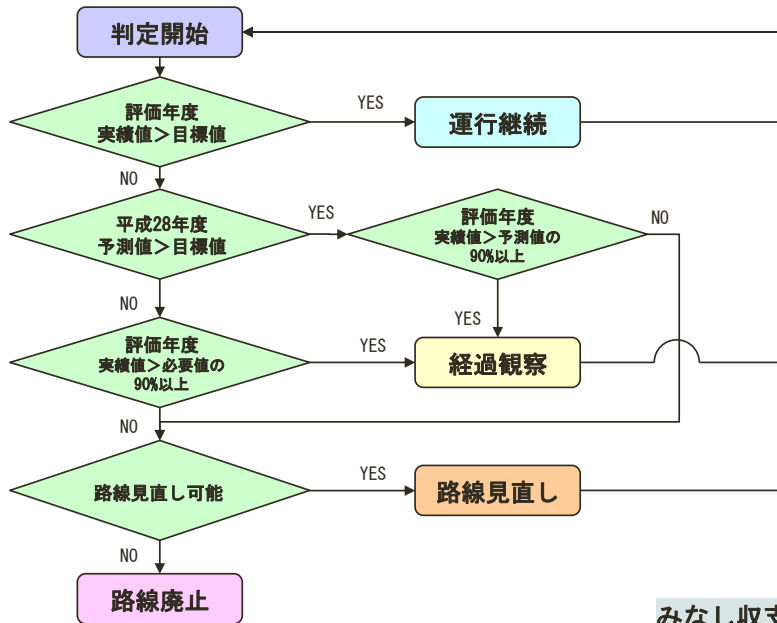


図 路線展開スキームフロー

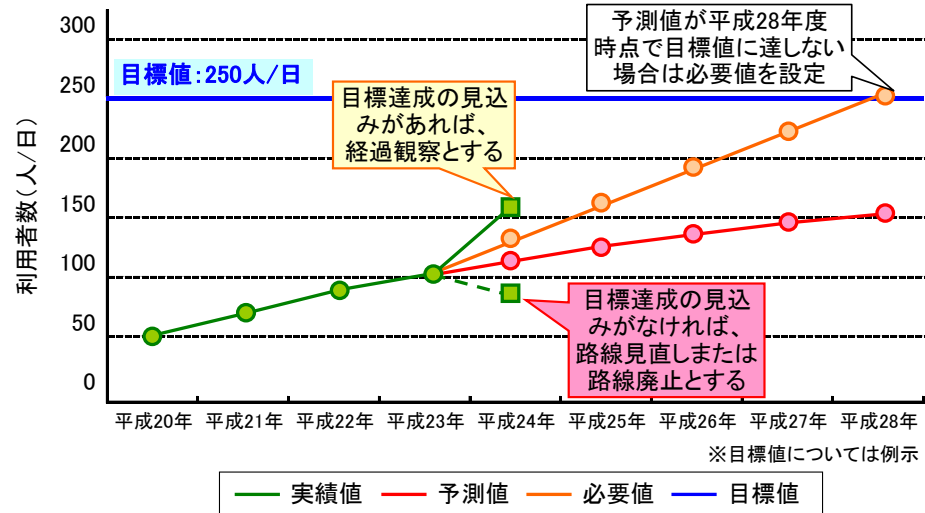


図 判定のイメージ

みなし収支率：全利用者が税抜き運賃約95円を支払った時の収支率
 目標収支率：全国事例から算出したコミュニティバスの目標、みなし収支率で判定する
 ・目標みなし収支率：Tacoバス50%、Tacoバスマニ20%
 目標値：目標みなし収支率を目標日利用者数に換算した値
 ・目標日利用者数 = 年間運行経費 / (365日) / 税抜き運賃約95円 × 目標収支率
 実績値：評価年度の1日あたり利用者数
 予測値：平成20年以降の実績から推計した利用者数の予測値
 必要値：評価年度の実績から目標年に目標を達成するために必要な利用者数

5.路線改廃スキーム

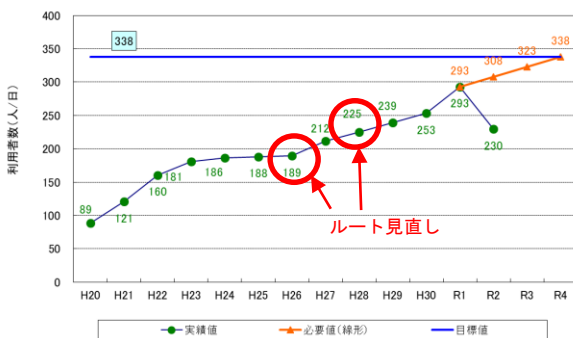
(2) 要改廃ルートの利用者数の推移

○路線改廃スキームにより、要改廃となったルートは、ルートを見なおして運行しています。

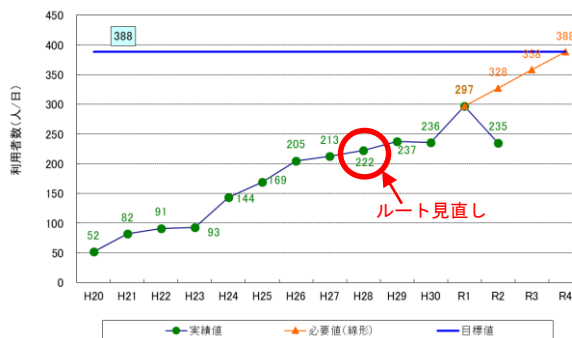
判定年度	要改廃判定ルート	見直し概要
平成24年度	西明石南	路線バスと重複している箇所を見直し
	二見（右・左）	2ルートを1ルートに統合
平成26年度	西明石南	沿線の病院内にバス停を新設
	西岡東	沿線の大型商業施設へのアクセス向上

日当たり利用者数の推移

西明石南



西岡東



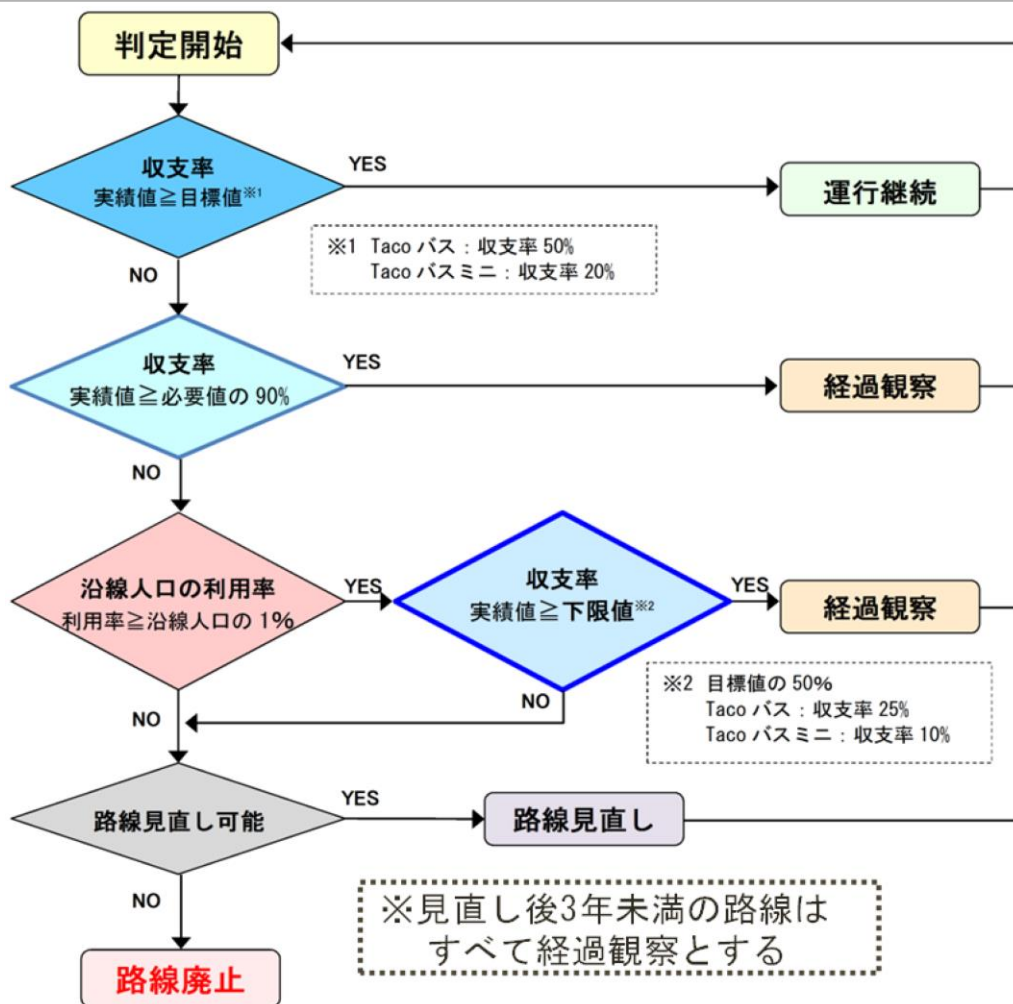
二見



5.路線改廃スキーム

(3) 路線展開スキームの見直し

○平成27年の中間検証時に、収支率だけでなく、公共性の面から沿線人口の利用率を指標として追加し運用しています。



収支率：

全利用者数が税抜き90円を支払ったとみなした時の収支率

目標値：

収支率の目標値を目標日利用者数に換算した値

$$\text{目標日利用者数} = \left(\frac{\text{年間運行経費} - \text{減価償却費}}{365 \text{日}} \right) \div \text{税抜き運賃約90円} \times \text{目標収支率}$$

実績値：

評価年度の実績から目標年度に目標を達成するために必要な利用者数

沿線人口利用率：

各路線の1日当たり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

下限値：

収支率の目標値の50%となる目標日利用者数

図 見直し後のコミュニティバス路線展開スキーム

5.路線改廃スキーム

(4) R3年度の判定結果

- Tacoバスについては、「経過観察」が7ルートとなっています。
- Tacoバスミニについては、「経過観察」が1ルートとなっています。

種別	ルート名	運行実績		R4判定											
		利用者数 (人/日)	見なし 収支率 (%)	① R3年 目標値	② R3年 実績値	③ コロナの 影響を考 慮した必 要値	④ 沿線 人口 (R3)	⑤ 下限値	判定					目標達成 状況	必要値算出式 (y: 必要値、x=年数 (H29=1))
									判定A ②>①	判定B ②>③ *0.9	判定C ②>④ *0.01	判定D ②>⑤	結果		
R3	R3														
Tacoバス	①西明石北	191	36%	266	215	229	16,536	133	×	○	-	-	【観察】	未達	$y = 8.6x + 215$
	②西明石南	230	29%	400	250	315	20,602	200	×	×	判定Dへ	○	【観察】	未達	$y = 29.18x + 225$
	⑤谷八木	216	35%	307	225	261	18,068	153	×	×	判定Dへ	○	【観察】	未達	$y = 6.95x + 265$
	⑥江井ヶ島	280	41%	344	290	312	19,078	172	×	○	-	-	【観察】	未達	$y = 8.05x + 296$
	⑦西江井ヶ島	210	43%	245	241	228	15,445	123	×	○	-	-	【観察】	未達	$y = 5.29x + 214$
	⑩青葉台	220	57%	193	243	193	10,281	97	○	-	-	-	【達成】	済	
	⑪清水	193	71%	136	213	136	9,896	68	○	-	-	-	【達成】	済	
	⑫西岡東	235	28%	415	265	325	21,090	207	×	×	判定Dへ	○	【観察】	未達	$y = 32.06x + 222$
	⑮二見	234	34%	345	251	289	17,973	172	×	×	判定Dへ	○	【観察】	未達	$y = 17.12x + 242$
Tacoバス ミニ	③松陰	106	21%	103	121	103	17,750	52	○	-	-	-	【達成】	済	
	④大久保南	158	41%	77	168	77	17,468	39	○	-	-	-	【達成】	済	
	⑧金ヶ崎	116	31%	75	116	75	7,494	37	○	-	-	-	【達成】	済	
	⑨錦が丘	130	27%	98	124	98	12,378	49	○	-	-	-	【達成】	済	
	⑬西岡西	78	22%	70	81	70	13,004	35	○	-	-	-	【達成】	済	
	⑭清水西	96	16%	117	108.0	107	14,159	58	×	○	-	-	【観察】	未達	$y = 1.36x + 109$

※コロナを考慮した必要値とは
 前年の実績値が目標値を満たしていたが、新型コロナウイルスの影響により目標値以下の実績となってしまった場合、当該年度の必要値＝当該年度の目標値としています。

<消費税率の設定について>

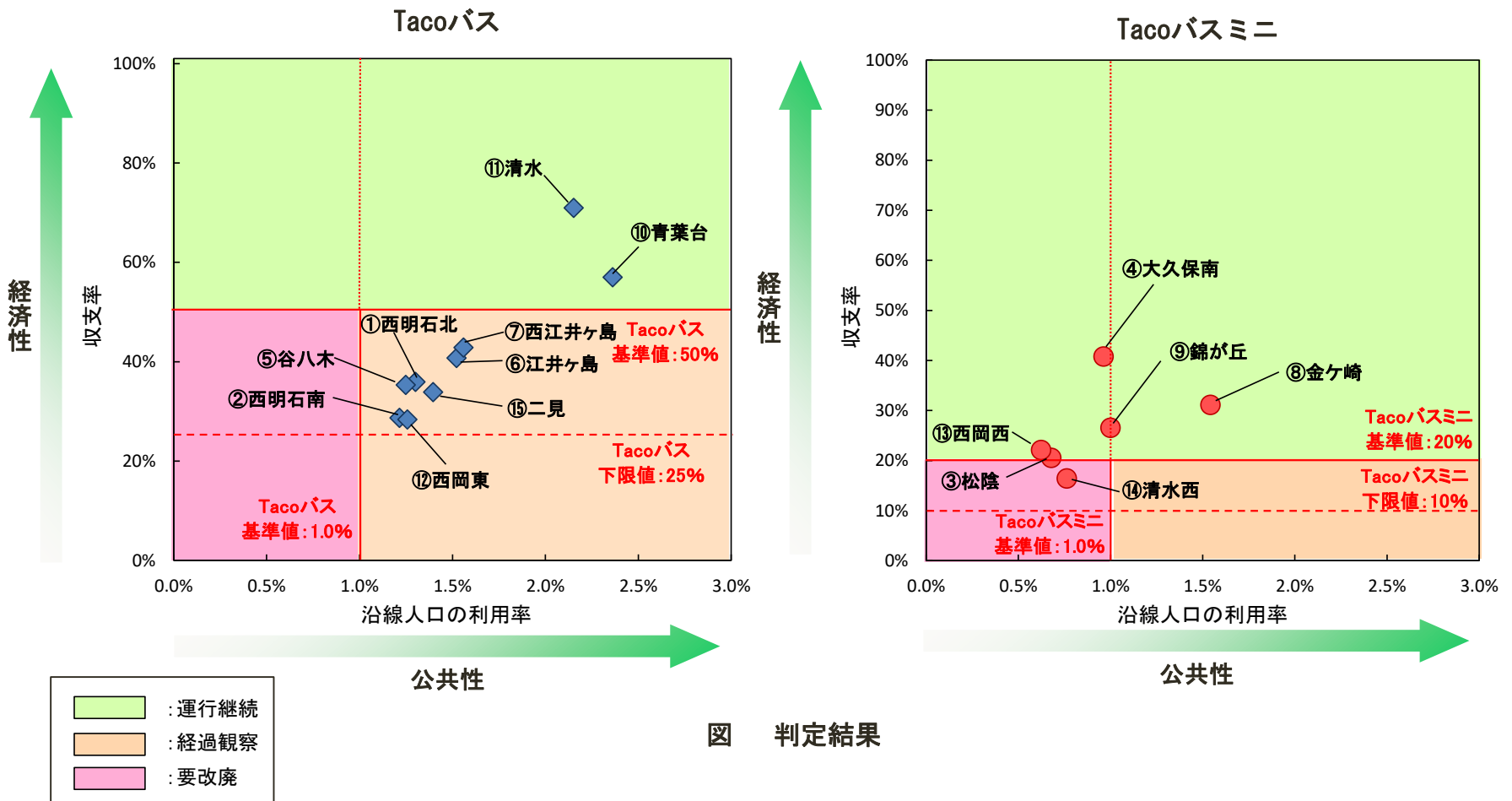
※見なし収支率は9月までは8%、10月より10%で算出

※R1年の目標値は通年10%で算出

5.路線改廃スキーム

(5) R3の判定結果（収支率・沿線人口利用率）

○Tacoバスは「清水」「青葉台」以外は、見直し基準を下回っています。
 ○Tacoバスミニは「清水西」のみが見直し基準を下回っていますが、見直し基準値の90%以上あるため、「経過観察」となっています。



6.運賃体系の見直し検討

(1) 運賃体系の見直し検討

総合交通計画より

○他市町の事例や運行内容に応じた最適な運賃体系を検討し、利用者へ運賃を提示した際の反応や政策的効果を見極めた上で適用します。

現在のコミュニティバスの運賃体系

平成18年度の本格運行時は、運賃は「距離料金制」でしたが、平成19年度の拡大運行時からは「均一料金（100円）」となっています。

割引制度

小児・障害者手帳保持者は半額

寿優待乗車証・障害優待乗車証保持者は無料

運賃体系の課題

コミュニティバス全体では、収支率目標が未達成となっています。
コミュニティバス利用者の増加に伴い、市の負担額は減少傾向にありましたが、人件費や、燃料費の高騰による運行経費の増加や、コロナ禍による利用者数の減少の影響で、R3年度のコミュニティバスの収支状況は、約64百万円の収入に対し、経費が約3億15百万円で、運行補助額は約2億51百万円となっています。

7.戦略的な利用促進方策の実施

(1) 戦略的な利用促進方策の実施

総合交通計画より

○路線ごとの特徴に応じて沿線施設や地域と連携した利用促進方策を実施します。

【取り組み実績】

◆地域主催イベントへの参加

- ・ルート沿線のイベントに参加し、Tacoバスの車両展示や路線図を配布



◆キャンペーンの実施

- ・利用者が減少する冬季に利用促進キャンペーンを実施
H30) 応募枚数：1,721票 応募口数：5,740口
応募者数：1,060人



◆Tacoバス応援店

- ・Tacoバスの乗車証明書をTacoバス応援店（13店舗）で提示することで割引などが受けられるサービス

◆バス停に主要バス停までの所要時分を記載

- ・各バス停に貼付している路線図に鉄道駅などの主要バス停までの所要時分を記載



8.その他

(1) アンケート調査の実施

○令和4年にTacoバスの利用状況や満足度について、アンケートを実施しました。今後はそのアンケートの結果を踏まえ、Tacoバスの運行について検討していきます。

- ・ 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 : 車内での直接配布
- ・ 配布枚数 : 2,925枚
- ・ 回収部数 : 1,480枚(一部WEB回答) 6月21日時点
- ・ 回収率 : 50.5%