

実証運行の評価と改善事項(案)について

1. 実証運行の定量的評価

①利用者満足度

目標：利用者調査により満足度7割達成

→車内配布アンケートにて、総合評価による満足度73%。

→昨年度よりやや下がるも概ね同水準で達成。

②利用者数の向上

目標：平成20年度の利用者数を維持

→犀川線全体としてH20年度比88%に低下しているものの、H21年度比1.3%増。

→犀川線の生坂村内区間だけに限定すれば、利用者数は増加に転換。

③運行の効率化

目標：所定のサービス水準を保ちつつ3000万円以内での事業実施

→今年度事業費約2460万円。目標水準以内。

2. 実証運行開始以降における改善の取り組み事項とその成果

2-1 幹線バス関連

(1) ダイヤ改正

①バス停間隔の調整

- ・国道区間のバス停間の所要時間間隔を調整したことにより、運行が円滑に。

②小立野経由便の調整

- ・明科地区の利用促進の観点から、この4月より2往復の小立野経由へのルート変更を行ったものの、効果はみられず、引き続き減少傾向が続いている。(→資料2；前年比82%)
- ・このルート変更により、小立野地区の中学生の登下校に不都合が生じたことから、10月より1往復を再び小立野経由に戻すという措置をとっている。
(この影響・効果については次回提示)

③JR明科駅での接続改善

- ・JRの3月のダイヤ改正とあわせ、不具合のあった箇所を調整。
- ・これによって、駅での接続の悪さに対する意見は、概ね解消。

(2) 最終便デマンドバス(26便)の導入

- ・部活帰りの高校生の利便性向上のため、20:30明科発の予約便を4月より導入開始。
- ・稼働率は半分程度と高くはないものの、利用者および保護者からは好評を得ている。

(3) 新規車両の導入

- ・マイクロバスの乗合車両が2台揃い、従前の大型バスは処分。
- ・新規車両が揃い、利用者からは全般に好評を得ている。
- ・また、周回バス兼用の15人乗りワゴン車についても、幹線バスとして利用者の少ない一部の時間帯に導入をしているが、これについては、やや狭いという意見もあげられている。
- ・なお、15人乗り車両については、要望のあった降車ブザーを昨年度中に整え、路線バス車両として利用しやすいようになっている。

2-2 周回バス関連

(1) デマンド予約・配車システムの導入

- ・昨年度末にシステム構築を行い、今年度4月より運用開始。
- ・システムにより車両の送迎時刻を比較的正確に予測することができ、受付電話と折返し連絡という従前の二段階の方式が一元化され、予約がスムーズに。
- ・利用者情報などをパソコン画面で確認しながらオペレーションできることも、スムーズな予約に寄与している。
- ・運行履歴が蓄積・管理できるようになったことで、データ分析なども容易になっている。
- ・さらに、オペレーターからドライバーへの伝達漏れを防ぐため、送迎箇所をレシート用の小型プリンターで出力して、紙で手渡す方式を8月に追加導入。ミス軽減に寄与している。

(2) 新規車両の導入

- ・実証運行開始に併せて導入した15人乗り車両に加え、8人乗り小型車両が導入され、小回りのきく運行体制が整っている。
- ・小型車ながらも、必要十分な車内スペースは備えており、利用者からの評判も全般的によい。

(3) 運行エリアの拡大

- ・小型車両の導入により、これまで進入できなかった長谷久保、袖山の地域への運行が可能となっている。
- ・小立野地域についても、幹線バスの運行便の減少に伴い、周回バスの対象地区としてカバーしており、同地区の利用も進んできている。

2-3 利用促進関連

(1) マイ時刻表の作成

- ・持ち歩けるサイズの時刻表がほしいという要望に応え、今年度より自分の最寄りバス停の時刻を手書きで書き込めるカードサイズの「マイ時刻表」の作成サービスを開始している。
- ・役場やバス車内などで配布しており、11月現在における発行実績は概ね40～50枚である。

(2) 免許返納者への福祉定期券の進呈

- ・高齢ドライバーの事故防止と公共交通の利用促進の観点から、免許返納者に対し、今年度より1年分の福祉定期券を進呈している。
- ・11月現在における発行実績は1枚である。

(3) 高齢者説明会の実施

- ・(2)と同じく、高齢ドライバーの事故防止と公共交通の利用促進の観点から、PR事業を行った。
- ・9月28日、B&Gセンターで行われた「生坂敬老の日」において実施し、村内のお年寄り約160名にバス利用をPRした。

(4) 中学生説明会の開催

- ・昨年度末に中学3年生に対するレクチャーを実施し、今年4月の新入生の利用定着に対する一定の効果をもたらした。
- ・今年度についても、中学3年生の3学期にバス利用に関するレクチャーを行う予定にしており、可能であれば、保護者へのレクチャーも同時に行える事業参観日などで調整する予定である。
- ・開催日等について引き続き、生坂中学校と調整を図っていく。

(5) やまなみ荘ヒアリングの実施[予定]

- ・やまなみ荘ロビー等における交通不便者への聞き取り調査に併せ、利用促進の呼びかけについても実施すべく、現在調整中である。

3. 次年度に向けての要調整事項(素案)

今年度の取り組みにおいて、要望等への対応はかなり進んできているが、まだ検討・調整が十分でない事項や、アンケートのなかで利用者からの要望が引き続きあげられているものなどがある。これらについて、重要性の高いもの、件数の多いもの、対応のしやすいもの等については検討を行っていく必要がある。

①ダイヤ調整（前回見送ったもの）

10月1日のダイヤ改正時に見送った次の2点については、次のような方向性が考えられる。

a) 下り 20 便の関屋下での路線短縮について

今年度の下り 20 便の関屋下以北の乗車実績（4～10月）を下表に示した。

基本的に明科からの戻りの利用が中心のため、関屋下以北から乗り込む客はほとんどいないと言えるが、降車利用については、少ないながらも一定量はあり、利用者全体の 1/5 以上はいることがわかる。1 便あたりでみると 0.7 人と少ないものの、これを打ちきるかどうかについては慎重な判断が求められる。

関屋下以北から乗り込む利用者はほぼいないことから、少なくとも利用者があるときのみ運行するというような対応をとる必要が考えられ、調整を進めていく。

	乗車数		降車数	
	合計	1便あたり	合計	1便あたり
関 屋 下 以 南	581	3.32	464	2.65
関 屋 下 以 北	4	0.02	121	0.69
合 計	585	3.34	585	3.34

b) 上り 7 便および下り 20 便の 1 往復セットでの土曜運休について

今年度の上り 7 便・下り 20 便の乗車実績（4～10月の土曜）を下表に示した。

1 便あたりの乗車人数は 7 便が 1.2 人、20 便が 2.6 人となっており、一般的に利用は少ないものの、土曜日の他便に比べ、この 1 セットだけが、とりわけ乗車実績が悪いとは言えない。車両やドライバーローテーションなどの効率性を総合的に勘案し、調整を図っていく。

便名	4～10月の土曜日の乗車人数	1便あたり	便名	4～10月の土曜日の乗車人数	1便あたり
			下り14便	8	0.3
上り2便	114	3.7	下り15便	28	0.9
上り3便	138	4.5	下り16便	77	2.5
上り4便	256	8.3	下り17便	72	2.3
上り5便	95	3.1	下り18便	168	5.4
上り6便	74	2.4	下り19便	104	3.4
上り7便	38	1.2	下り20便	80	2.6
上り8便	42	1.4	下り21便	47	1.5
上り9便	37	1.2	下り22便	100	3.2
上り11便	6	0.2	下り24便	121	3.9

②ダイヤ調整（利用者要望の多いもの）

利用者アンケートで多いものとしては次のものがある。

a) 全般的な増便・運行日数の拡大（土日など）

昨年度から提示している通り、全体としての運行便数の拡充は困難であり、個別の事項への対応を図りながら利便性を向上させていくという方針が基本となる。

b) 14時台の便の増便（上下とも）

時間帯別の要望としては、14時台の増便というものが多い。a)に記した通り、全体としての増便は困難なため、13時台もしくは15時台と入れ替えるかたちで調整を図ることとなる。14時台が最もニーズが低いと見込んだ現状の設定であるため、現行を維持する方向が妥当と認識している。

c) 南回りデマンドの下生野で乗継ぎ改善

白日方面の利用者を早く迎えに行き過ぎてしまい、結果的に下生野での待ち時間が非常に長くなっている現状がある。小立野方面との重複予約などがない場合は、やまなみ荘の出発時刻を遅らせて、早くても10:30前には到着しないように改善する方向で、現場サイドの状況も確認しながら調整を図っていく。

d) 電車が遅れたときのバスとの待ち合わせの確保

電車の到着が遅れる場合があるが、村営バスが時刻通りに出発してしまい、次のバスまで1時間以上待つというケースが発生している。JR明科駅に確認したところ、明科駅側から村営バスへ、その都度情報提示をすることは困難とのこと。高校生帰宅便などニーズの多い便については、電車の到着状況などを確認して、出発を遅らせることが、どの程度できるかどうか、現場サイドに確認しながら、調整を図っていく。

②運賃

a) 運賃の値下げ・改定

運賃については、従前の体系に比べて十分に安くなっており、さらなる値下げは困難と考えられる。ただし、一部区間については、短距離の乗車で従前よりも高くなる箇所があり、この点に対する改善要望も挙げられている。要望はあるものの、基本的には運賃のわかりやすさを優先させて、現行体系で継続する方向で進めていく。

③車両・設備

a) 幹線へのワゴン車の投入の除外

現在、利用者の少ない時間帯については、幹線（犀川線）にワゴン車を投入しているが、29人乗りのバス車両で運行してほしいという要望があげられている。乗車人数としては、15人乗りのワゴン車に十分に乗り切れる範囲ではあるが、車両を小さくしたことによる、運行コストの低減はさほど大きくはなく、公共交通としての分かりやすさや、まとまった人数の利用などがあるときへの対応などを考えると、バス車両のメリットもある。このあたりを踏まえ、調整を図っていく。

b) バス車両の窓への日除けの設置

近年、鉄道やバスの車両はガラスの紫外線カット、冷暖房効率の向上などにより、日除け・カーテンが設置されない車両が主流となっている模様である。車両の仕様などを再確認し、設置の必要性、純正部品の有無などを含め、引き続き検討していく。