

## 計画事業に係る事後評価記載様式(初年度・2年度目)

### 総合評価

地域の主体的な取組みと創意工夫による公共交通の活性化・再生を通じ、個性豊かで活力に満ちた地域社会実現に寄与するために適切な事業を選び出し、当該事業を本格実施する環境を整備するための検討を行ったか。

「佐野市地域公共交通協議会」(以下、法定協議会)の分科会として設置されている「佐野市地域公共交通会議」(以下、交通会議)において、佐野市内の公共交通として試行的に導入した計画事業を実施する中で、初年度に引き続き、その問題点の検討、事業内容の見直しも含めた検討の実施等、当該事業を本格実施するための環境整備に向けて必要な検討を行った。

### 計画事業の実施

事業計画に位置づけられた事業が適切に実施されたか。事業計画に位置づけられた事業が事業計画どおりに実施されなかった場合には、適切な理由等が明らかにされているか。

初年度の結果や地域住民の意向から、定時性の確保、乗継等の利便性の向上を目的として運行ダイヤの見直しを実施し、7月27日のダイヤ改正以降、利用者数が増加、運行ダイヤの定時性が確保されるようになった。また、住民のバスに対する潜在的なニーズを呼び起こすため、無料乗車日の実施、ダイヤ改正時刻表作成時に添付した無料乗車券の配布等を行い、バス利用者意識改革を行った。しかし、利用者は前年度の利用実績を上回っているものの、目標としている(4人/便)の利用者に達したのは基幹線のみであり、他の路線は目標を達成していない。これは、枝線はダイヤ改正により利用者の非常に少ない夜間の便をなくしたものの、時間帯によって、利用者の少ない便が発生していることが要因として挙げられる。また、利用者が少ない便の対応策としてデマンド運行の拡大を検討したが、デマンド運行導入に伴い、近々に大幅な運行コストの削減効果の期待ができないこと、利用者の予約抵抗が予想されることなどから、デマンド運行の拡大については実施を見送った。

### 具体的成果

定められた評価方法・評価基準にしたがって、評価事項について事業を評価したか。その際、事業の効果・影響とそれ以外の効果・影響を分離して評価したか。

定量的な評価項目として、「利用者数(路線、バス停別)」のほか、路線別の「平均乗車密度(見直し基準)」を設定し、評価することとしている。また、収支状況も新たに評価項目として追加し、路線ごとの評価を行った。さらに、利用者や沿線住民、沿線地域へのアンケート、ヒアリングを実施し、実験運行開始から1年経過した中での、定性的な評価を行うことを検討している。

なお、土日祝日の利用者数については、実験運行の効果を判定するにあたっては、無料乗車日を実施した8月の5日間の利用者数を除いた数値で推移をとらえることとした。

実施した事業が地域公共交通に関する目標を達成するために適切な事業であるかどうかを検証したか。

利用者数は前年度の同時期に比べ増加し、毎月の利用者数も少しずつではあるが増加傾向にある。また、冬季に外出が減少傾向になり利用者の減少が予想されたが、12月の利用者数は9、10月とほぼ同水準となっている。このことから「公共交通の活性化」という目標はある一定程度達成されていると考えられ、適切な事業であると判断される。なお、定性的な評価は、実験運行開始から1年経過後の利用者意識、沿線住民意識の調査を行い、評価を行うことを検討している。

\* 必要に応じて、参考資料を添付して下さい。

自立性・持続性
1 事業の本格実施に向けての準備
実施した事業を翌年度実施するにあたって問題点があるかどうかを検証したか。
利用者数は前年度の実績を上回っており、実験運行開始当初に比べて利用者が増加している。しかし、1便あたりの利用者数は目標値に達していない。そのため収支率が低い現状では、本格運行実施に向けて運行経費の削減を含めた検討が重要な課題となる。また、無料乗車日実施時には利用者数が増えるなど、人口の多い基幹線や名水赤見線沿線では、バスへの潜在的なニーズがあることから、継続的にPR活動、市民の意見を聞くなど、バス利用の機会の場を創出する取り組みを引き続き実施することを検討している。
実施した事業について利用者数が想定をかなり下回るなど効果が現れていない場合には、翌年度事業を実施するにあたって必要な見直しを行っているか。翌年度も同じ事業を実施する場合には、適切な理由等が明らかにされているか。
バスの持続的な運営を実施していくためには、運行経費の削減は必要不可欠であり、利用者の少ない便についてはデマンド運行で運行経費の削減を検討した。しかし、デマンド運行導入が検討される枝線においては、沢沿いの路線を走行するため、デマンド運行の効果を最大限に発揮できない状況にある。また、運行事業者との契約内容などからデマンド運行導入が直接的に運行経費の削減につながらないものと考えられる。そのため翌年度は、運行経費削減についてはこれまでの実験運行の結果から需要の多い便と少ない便を精査し、利用者のターゲット層を明確にする。また、運行事業者との契約内容を検討し、デマンド運行による運行経費削減策を視野に入れ、地域住民の生活の足として必要最低限の運行便数を確保する方法で運行経費の削減を検討している。
2 事業の実施環境
当該事業の翌年度実施のための財源について検討を行い、財源の目処がついたか。
平成22年度において市営バスの実証運行及びデマンド運行の実験運行等の事業を実施するにあたっては、総合事業(計画事業)による国費のほか、佐野市からの財政支出によるということで関係者の合意が形成されており、佐野市の平成22年2月議会に平成22年度予算案を提出し、市議会において審議してもらっている。
住民等による自主的な利用促進、啓発等の活動や協賛金拠出への協力等当該事業を翌年度実施する環境を整備しているか。
市内のイベント開催日を「バス無料乗車日」とし、利用促進につながる啓発活動を実施した。無料乗車日は、普段の土日利用者の2倍近くの利用者がバスを利用したことが確認され、有効な啓発活動であることから、引き続き無料乗車日等の実施などを検討し、潜在的な利用者ニーズの呼び起こしを実施していくことを検討している。 また、初年度同様、沿線の宿泊施設や物産店などが、「佐野市バス・エコ・サポーターズクラブ」の会員に対して、各種サービスを提供しているほか、法人会員については、協力企業として、企業名をチラシ、佐野市HPに掲載するなど、企業の協力体制も整備している。さらにこれらの連携施策を発展させていくとともに、車内広告の充実なども検討していく予定である。
当該事業の本格実施のための財源について検討を行ったか。
「佐野市地域公共交通総合連携計画(H20.3)」において、安定した市営バスの運行維持を実践するには、運賃収入だけではなく、固定的な収入源の確保が必要であるとされおり、引き続き運賃収入以外の収入源の確保を行える仕組みづくりについて検討を行うこととしており、「佐野バス・エコ・サポーターズクラブ」の個人会員、法人会員の加入への働きかけを実施するとともに、車体広告などに取組んでいる。

\* 必要に応じて、参考資料を添付して下さい。

住民の参加等による地域関係者の実質的な合意形成
協議会における審議事項が明確に定められ、計画事業の進め方、実施状況について審議される体制となっているか。
法定協議会において、計画事業の実施内容の検討及び計画事業の評価については、分科会として設置されている交通会議において協議することとしており、計画事業内容及び計画事業の進め方、事業の実績等について審議している。
協議会に住民が参加したり、住民の意見が反映される仕組みが設けられているか（公募制、住民意向調査等の実施が協議会の運営要領において定められているか。）。
協議会のメンバーに住民代表が含まれているとともに、住民のバス利用に対する意識を把握するため、利用者や沿線住民を対象にバス利用の関する説明会を実施し、住民の意見が反映できる仕組みとなっている。
計画事業を実施するにあたって協議会が適切に開催されているか。
第1回法定協議会において、法定協議会の運営要綱、計画事業の進め方、実施状況等が報告・審議されたほか、第2回法定協議会において、計画事業に係る自己評価報告案が報告・審議されており、計画事業を実施するにあたって法定協議会が適切に開催された。なお、計画事業の進め方、実施した計画事業の結果及び自己評価報告の素案については、交通会議において3回の審議を行う。（3回目については2月5日に予定）。
協議会の議事が傍聴、議事録や関係資料の公開等によって適切に開示されているか。
協議会及び交通会議、ワークショップの開催内容、バス運行の説明会や計画事業の内容については、佐野市の広報やHPにて公開されており、それらについての意見がある場合には、事務局まで問い合わせできる状態となっている。
地域公共交通に関する目標を達成するために適切な事業を翌年度実施することについて地域関係者の実質的な合意が形成されたといえるか。
住民説明会等で出された意見から利用者ニーズを把握し、利用者ニーズに対応するために検討を行っているところである。また、住民説明会や住民中心のワークショップを次年度も引き続き開催することや、市内イベント開催時の連携施策等検討しており、次年度以降の事業実施に向け、地域関係者との合意形成が図られている。

\* 必要に応じて、参考資料を添付して下さい。

## 参考資料

### (1) ダイヤ改正 <参考資料- >

住民ヒアリングや運行状況調査の結果より、基幹線の遅れの解消（スムーズな乗継ぎ利用の確保）、枝線の夜間運行の廃止、日中の増便など、時刻表の改正を検討し、平成 21 年 7 月 27 日にダイヤ改正を実施した。

#### <ダイヤ改正の基本的考え方>

- ・基幹線の遅れを解消し、枝線とのスムーズな乗継ぎを可能とする
- ・枝線において、利用目的の多い通院や買物への往復便を充実する  
往路：8 時台～10 時台 ， 復路：11 時台～15 時台
- ・特に枝線の夜間利用は非常に少ないため、廃止もしくはデマンド運行とする  
18 時以降の便（秋山、野上、飛駒、足利線は廃止、名水赤見線はデマンド運行を検討）
- ・鉄道駅や佐野新都市 B T、新都市線との乗継ぎがスムーズになるように設定

表 路線別ダイヤ改正概要

路線名	ダイヤ改正項目
基幹線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行便数の変更なし</li> <li>・帰宅目的に合わせ 15 時台を運行</li> </ul>
秋山線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行便数の変更なし</li> <li>・利用者の少ない夕方以降の便を廃止</li> <li>・所要時間を短縮し、昼間の時間帯に多く運行</li> </ul>
仙波会沢線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行便数の増便（10 便 → 12 便）</li> <li>・利用者の少ない夕方以降の便を廃止</li> <li>・所要時間を短縮し、昼間の時間帯に多く運行</li> </ul>
野上線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行便数の減便（12 便 → 11 便）</li> <li>・利用者の少ない夕方以降の便を廃止</li> </ul>
飛駒線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行便数の減便（12 便 → 10 便）</li> <li>・利用者の少ない夕方以降の便を廃止</li> <li>・16 時台の飛駒方面の便を設定</li> </ul>
足利線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行便数の増便（8 便 → 10 便）</li> <li>・利用者の少ない夕方以降の便を廃止</li> <li>・利用者より要望のあった午後の便を増便</li> </ul>
名水赤見線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行便数の変更なし</li> <li>・所要時間の短縮</li> <li>・佐野駅での乗継ぎ利便性の向上</li> </ul>

1) 利用者数 <参考資料- >

ダイヤ改正前（7月26日以前）とダイヤ改正後（7月27日以降）の各路線の1日当たりの平均利用者数は、仙波会沢線、名水赤見線以外の路線で増えており、特に基幹線、飛駒線、足利線の利用者増加率が高くなっている。このことからダイヤ改正による一定の効果があらわれたものと考えられる。

表 ダイヤ改正前、改正後の路線別の日平均利用者数（無料乗車日除く）(単位：人/日)

日平均利用者数	基幹線	秋山線	仙波 会沢線	野上線	飛駒線	足利線	名水 赤見線	合計
ダイヤ改正前 H21/1/1～7/26	74.9	22.8	12.7	18.1	23.4	22.5	24.9	199.1
ダイヤ改正後 H21/7/27～12/31	96.7	25.3	12.1	20.7	29.1	28.7	24.2	236.8
増減数	21.9	2.5	-0.6	2.6	5.7	6.2	-0.7	37.7
増加率	129%	111%	95%	115%	124%	128%	97%	119%

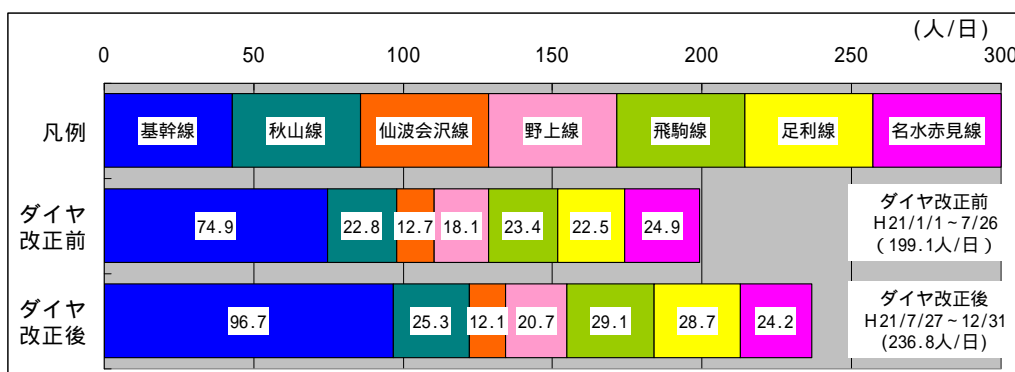


図 ダイヤ改正前後の路線別利用者数の推移

2) 運行状況について <参考資料- >

路線ごとの運行状況について、H21年8月16日(日)～22日(土)の1週間調査した結果について、以下に整理する。なお、仙波会沢線に関しては乗合タクシー型運行のため整理していない。

所要時間調査結果(単位:分)

<基幹線 道の駅経由>

平均所要時間	基幹線 道の駅経由		通常 所要時間	備考
	平日	土日		
葛の里壱番館発 新都市BT行き	0:56	0:55	0:55	1便
差	+0:01	0:00		
葛の里壱番館発 新都市BT行き	1:10	1:08	1:08	3,7,9,11,15,17,19便
差	+0:02	0:00		
新都市BT発 葛の里壱番館行き	1:09	1:10	1:08	2,6,8,10,12,16,18便
差	+0:01	+0:02		
新都市BT発 葛の里壱番館行き	1:00	1:00	0:58	20便
差	+0:02	+0:02		

<基幹線 栃本経由>

平均所要時間	基幹線 栃本経由		通常 所要時間	備考
	平日	土日		
葛の里壱番館発 新都市BT行き	1:06	1:07	1:06	5,13便
差	0:00	+0:01		
新都市BT発 葛の里壱番館行き	1:09	1:09	1:07	4,14便
差	+0:02	+0:02		

<秋山線>

平均所要時間	秋山線		通常 所要時間	備考
	平日	土日		
あきやま学寮発 市営バス車庫行き	0:30	0:31	0:27	1,3,5,7,9,11便
差	+0:03	+0:04		
市営バス車庫発 あきやま学寮行き	0:29	0:29	0:27	2,4,6,8,10,12便
差	+0:02	+0:02		

<野上線>

平均所要時間	野上線		通常 所要時間	備考
	平日	土日		
蓬山刈ビレッジ発 田沼庁舎行き	0:41	0:42	0:41	1,3,5,7,9,11便
差	0:00	+0:01		
田沼庁舎発 蓬山刈ビレッジ行き	0:40	0:41	0:41	2,4,6,8,10便
差	-0:01	0:00		

<飛駒線>

平均所要時間	飛駒線		通常 所要時間	備考
	平日	土日		
寺沢入口発 田沼庁舎行き	0:53	0:53	0:52	1,3,5,7,9便
差	+0:01	+0:01		
田沼庁舎発 寺沢入口行き	0:53	0:51	0:52	2,4,6,8,10便
差	+0:01	-0:01		

<足利線>

平均所要時間	足利線		通常 所要時間	備考
	平日	土日		
下彦間明神前発 東武足利市駅行き	0:44	0:44	0:44	1,3,5,7,9便
差	0:00	0:00		
東武足利市駅発 下彦間明神前行き	0:43	0:43	0:44	2,4,6,8,10便
差	-0:01	-0:01		

<名水赤見線>

平均所要時間	名水赤見線		通常 所要時間	備考
	平日	土日		
佐野駅発 右周り 旗川経由	1:15	1:14	1:15	1,3,5,7,9便
差	0:00	-0:01		
佐野駅発 左周り 石塚経由	1:16	1:14	1:15	2,4,6,8,10便
差	+0:01	-0:01		

- ・全路線で平日、土日ともに平均所要時間の5分以上の遅れは発生していない。
- ・ダイヤ改正前は基幹線の平均所要時間の遅れが5分以上となっていたが、7月のダイヤ改正後は、3分以内となっているため、ダイヤ改正の効果があらわれたものと考えられる。

3) 路線間の乗継ぎ < 参考資料 - >

7月に実施したダイヤ改正以降、基幹線から枝線、枝線から枝線への乗継ぎ利用者が増えており、ダイヤ改正により路線間の乗継ぎ状況が改善されたものと考えられる。

表 基幹線から枝線への乗継ぎ状況 (単位: 人/日)

-1 基幹線との乗継ぎ (基幹線 枝線)

乗継ぎ前	基幹線					合計	人/日
乗継ぎ後	秋山線	仙波会沢	野上線	飛駒線	名水赤見		
1月	20	16	13	35	1	85	2.7
2月	24	15	9	45	5	98	3.5
3月	23	22	18	41	4	108	3.5
4月	15	20	19	31	6	91	3.0
5月	16	28	19	30	3	96	3.1
6月	22	13	13	41	2	91	3.0
~7月26日	23	14	10	28	4	78	3.0
7月27日~	5	2	2	13	6	28	5.6
8月	39	24	28	41	9	141	4.5
9月	17	18	17	40	13	105	3.5
10月	34	14	6	38	9	101	3.3
11月	38	9	14	35	9	105	3.5
12月	21	10	9	31	10	81	2.6
合計	297	205	177	448	81	1,208	3.3

時刻表ダイヤ改正前 3.1人/日  
時刻表ダイヤ改正後 3.5人/日

表 枝線から基幹線への乗継ぎ状況 (単位: 人)

-2 基幹線との乗継ぎ (枝線 基幹線)

乗継ぎ前	秋山線	仙波会沢線	野上線	飛駒線	名水赤見線	合計	人/日
乗継ぎ後	基幹線						
1月	37	22	54	50	11	174	5.6
2月	43	19	25	52	2	141	5.0
3月	62	19	21	42	7	151	4.9
4月	45	17	24	35	8	129	4.3
5月	40	24	22	25	9	120	3.9
6月	53	19	14	29	3	118	3.9
~7月26日	31	15	9	26	3	84	3.2
7月27日~	15	3	0	8	4	30	6.0
8月	68	27	20	29	6	150	4.8
9月	62	12	9	25	13	121	4.0
10月	54	22	17	38	20	151	4.9
11月	48	8	12	34	16	118	3.9
12月	50	11	8	35	12	116	3.7
合計	608	218	235	428	114	1,603	4.4

時刻表ダイヤ改正前 4.4人/日  
時刻表ダイヤ改正後 4.3人/日

表 枝線と枝線の乗継ぎ状況 (単位: 人)

枝線どうしの乗継ぎ

乗継ぎ前	秋山線	仙波会沢線	野上線	飛駒線		足利線	合計	人/日
乗継ぎ後	仙波会沢線	秋山線	飛駒線	野上線	足利線	飛駒線		
1月	0	9	0	2	34	22	67	2.2
2月	0	8	0	1	25	15	49	1.8
3月	3	2	0	1	27	16	49	1.6
4月	0	0	1	0	26	19	46	1.5
5月	1	0	0	0	21	12	34	1.1
6月	0	0	0	0	25	13	38	1.3
~7月26日	0	0	0	0	16	21	37	1.4
7月27日~	0	0	0	0	4	2	6	1.1
8月	1	0	0	1	36	18	56	1.8
9月	0	0	0	1	32	21	54	1.8
10月	0	0	0	0	37	18	55	1.8
11月	0	0	0	0	30	20	50	1.7
12月	1	0	0	0	55	23	79	2.5
合計	6	19	1	6	368	220	620	1.7

時刻表ダイヤ改正前 1.5人/日  
時刻表ダイヤ改正後 1.9人/日

(2)「無料乗車日」の実施(市内イベントとのタイアップ企画) <参考資料- , 1, 2 >

普段の生活の中でバスを利用しない方にも気軽にバスが利用できるよう、市内で開催されるまつり・イベント開催日をバスの「無料乗車日」とし、実際にバスを利用してもらい、バス利用に対する意識を持ってもらう、タイアップ企画を実施した。

<無料乗車日タイアップイベント>

- ・たぬまふるさと祭り 8月2日(日)
- ・さの秀郷まつり 8月8日(土)、9日(日)
- ・くずう原人まつり 8月22日(土)、23日(日)

無料乗車日の利用者数は、普段の土曜日、日曜日・祝日に比べ、土曜日では212%、日曜祝日では198%の乗車率となっており、普段利用しない方も、バス利用をしたものと考えられる。

表 無料乗車日利用状況(単位:人/日)

	路線合計	無料乗車日利用状況						
	利用者数	基幹線	秋山線	仙波 会沢線	野上線	飛駒線	足利線	名水 赤見線
8月2日(日)	277	171	36	10	8	24	9	19
8月8日(土)	395	173	65	9	25	30	22	71
8月9日(日)	320	171	26	3	10	28	21	61
8月22日(土)	409	180	64	8	34	29	35	59
8月23日(日)	312	163	37	6	15	22	16	53
合計	1,713	858	228	36	92	133	103	263
平均	342.6	171.6	45.6	7.2	18.4	26.6	20.6	52.6

表 曜日別路線別平均利用者数(H21.1~H21.12 無料乗車日除く土日)(単位:人/日)

	路線合計	曜日別路線別平均利用者数(無料乗車日除く)						
	利用者数	基幹線	秋山線	仙波 会沢線	野上線	飛駒線	足利線	名水 赤見線
土曜日	189.6	79.4	21.9	7.3	15.7	21.5	23.0	20.8
日・祝	153.1	73.2	15.9	2.6	11.4	15.7	14.3	20.0

表 曜日別路線別平均利用者数(無料乗車日の土日)(単位:人/日)

	路線合計	曜日別路線別平均利用者数(無料乗車日)						
	利用者数	基幹線	秋山線	仙波 会沢線	野上線	飛駒線	足利線	名水 赤見線
土曜日	402.0	176.5	64.5	8.5	29.5	29.5	28.5	65.0
日・祝	303.0	168.3	33.0	6.3	11.0	24.7	15.3	44.3

表 無料乗車日利用状況(対普通乗車日割合)

	全路線 合計	無料乗車日利用状況(対普通乗車日割合)						
		基幹線	秋山線	仙波 会沢線	野上線	飛駒線	足利線	名水 赤見線
土曜日	212%	222%	294%	117%	188%	137%	124%	313%
日・祝	198%	230%	207%	247%	96%	157%	107%	221%

(3) 初乗り運賃無料券 <参考資料- >

これまでバスに乗車したことのない人に、実際にバスに乗車することで、バス利用に対する意識を持ってもらうため、7月27日の時刻表ダイヤ改正を知らせる冊子に「初乗り運賃無料券」を添付した。配布は全世帯48,200世帯を対象に、各世帯2枚を配布(冊子1冊に付き、2枚添付)。

初乗り運賃無料券の利用者数は、野上線が6.7%と最も多くなっている。なお、初乗り運賃無料券利用者のうち、乗車券裏面のアンケートに回答頂いた利用者で「さーのって号を初めて利用した」と回答した利用者は23.4%となっている。

表 初乗り運賃無料券利用者数 (H21.7.27~H21.12) 無料乗車日除く (単位:人)

	路線合計 利用者数	初乗り運賃無料券利用者数(人)								
		基幹線	秋山線	仙波 会沢線	野上線	飛駒線	足利線	名水 赤見線	合計	比率
7/27~31	1,254	35	5	1	11	18	0	11	81	6.5%
8月	6,727	183	35	21	45	48	1	42	375	5.6%
9月	7,348	111	10	0	52	20	5	22	220	3.0%
10月	7,564	132	13	2	52	13	1	31	244	3.2%
11月	6,990	122	16	3	39	8	10	19	217	3.1%
12月	7,530	167	8	1	54	18	10	20	278	3.7%
合計	37,413	750	87	28	253	125	27	145	1,415	3.8%

表 初乗り運賃無料券利用者割合 (H21.7.27~H21.12) 無料乗車日除く

	路線合計 利用者数	初乗り運賃無料券利用者割合						
		基幹線	秋山線	仙波 会沢線	野上線	飛駒線	足利線	名水 赤見線
7/27~31	1,254	6.7%	3.3%	1.5%	10.6%	11.6%	0.0%	8.3%
8月	6,727	6.5%	4.3%	7.1%	8.4%	5.5%	0.1%	5.9%
9月	7,348	3.7%	1.2%	0.0%	8.2%	2.4%	0.5%	2.8%
10月	7,564	4.6%	1.6%	0.5%	6.9%	1.4%	0.1%	3.7%
11月	6,990	4.2%	2.2%	0.9%	6.0%	1.0%	1.2%	2.9%
12月	7,530	5.4%	1.1%	0.2%	9.0%	1.8%	1.0%	2.8%
合計	37,413	4.3%	1.9%	1.3%	6.7%	2.4%	0.5%	3.2%

(4) 月別利用者数 <参考資料- , , 1 >

H21.1月～12月の1年間の利用者数を見ると、利用者数は増加しており、徐々に市民の生活の足として利用されているものと考えられる。また、6月以降、バスに対する周知活動の充実と住民意識改革として、複数の取り組みを実施、7月にはダイヤ改正を行い、その成果として7月以降の利用者数の増加につながっているものと考えられる。

なお、市内のまつり・イベントとタイアップした“無料乗車日”の5日間の利用者を加えると、8月の利用者数は8,440人となった。

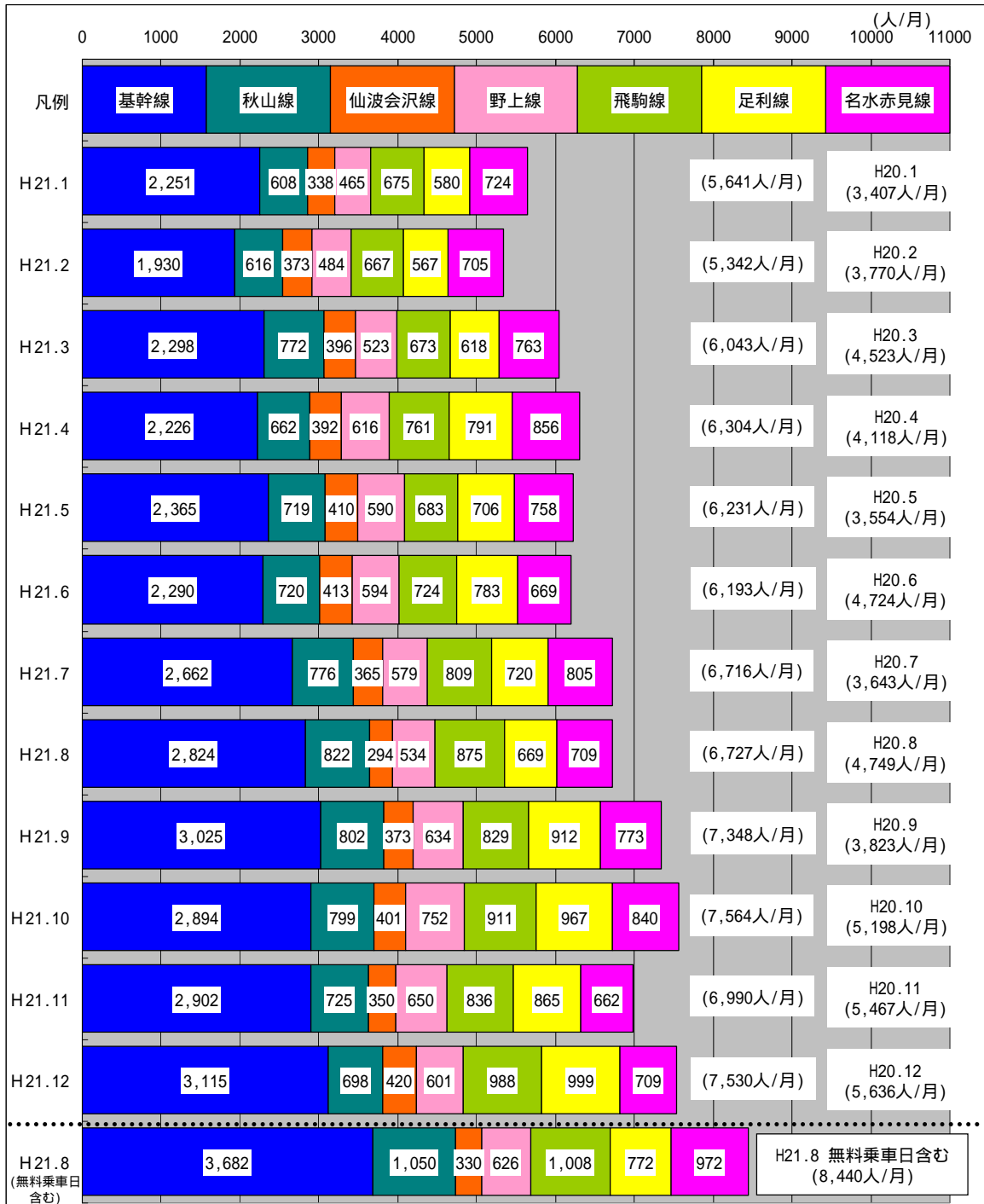


図 路線別利用者数の推移

(5) 乗車状況 < 参考資料 - >

ダイヤ改正前後の各路線の乗車状況を見ると、始発バス停から終点バス停まで乗車人数が“0人”の空車状態で走行する便数が極端に減少しており、ダイヤ改正による効果があらわれているものと考えられる。

赤色の便は乗車人数“0人”の空車状態で走行する割合が80%以上の便。

青色の便は乗車人数“0人”の空車状態で走行する割合が20%未満の便。

秋山線

- ・ダイヤ改正により、9便目以降は空車状況が改善。

表 - 秋山線 乗車人数が“0”の状態での運行状況

秋山線	凡例												全便合計	月運行 日数	日運行 便数	月運行 便数
	1便目	2便目	3便目	4便目	5便目	6便目	7便目	8便目	9便目	10便目	11便目	12便目				
1月	35.5%	32.3%	3.2%	22.6%	25.8%	12.9%	29.0%	32.3%	100.0%	58.1%	100.0%	87.1%	44.9%	31	12	372
2月	35.7%	14.3%	7.1%	7.1%	21.4%	10.7%	14.3%	32.1%	75.0%	53.6%	96.4%	96.4%	38.7%	28	12	336
3月	32.3%	19.4%	3.2%	9.7%	9.7%	3.2%	3.2%	35.5%	93.5%	64.5%	100.0%	80.6%	37.9%	31	12	372
4月	33.3%	23.3%	0.0%	6.7%	13.3%	10.0%	20.0%	20.0%	90.0%	76.7%	100.0%	86.7%	40.0%	30	12	360
5月	29.0%	19.4%	0.0%	12.9%	9.7%	3.2%	16.1%	38.7%	83.9%	80.6%	100.0%	74.2%	39.0%	31	12	372
6月	33.3%	13.3%	3.3%	3.3%	16.7%	3.3%	10.0%	16.7%	86.7%	60.0%	96.7%	70.0%	34.4%	30	12	360
7月1日～26日	26.9%	7.7%	0.0%	7.7%	42.3%	3.8%	11.5%	11.5%	88.5%	69.2%	100.0%	73.1%	36.9%	26	12	312
7月27日～31日	0.0%	60.0%	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%	40.0%	40.0%	20.0%	0.0%	20.0%	0.0%	16.7%	5	12	60
8月	6.5%	64.5%	6.5%	25.8%	0.0%	6.5%	22.6%	29.0%	22.6%	19.4%	3.2%	6.5%	17.7%	31	12	372
9月	30.0%	76.7%	3.3%	10.0%	0.0%	6.7%	43.3%	36.7%	46.7%	13.3%	16.7%	13.3%	24.7%	30	12	360
10月	45.2%	80.6%	9.7%	29.0%	3.2%	6.5%	38.7%	45.2%	58.1%	3.2%	16.1%	29.0%	30.4%	31	12	372
11月	56.7%	70.0%	13.3%	30.0%	3.3%	6.7%	33.3%	23.3%	40.0%	3.3%	13.3%	20.0%	26.1%	30	12	360
12月	54.8%	58.1%	3.2%	29.0%	6.5%	3.2%	38.7%	41.9%	58.1%	6.5%	16.1%	25.8%	28.5%	31	12	372
1月1日-7月26日	32.4%	18.8%	2.4%	10.1%	19.3%	6.8%	15.0%	27.1%	88.4%	66.2%	99.0%	81.2%	38.9%	207		2484
7月27日-12月31日	37.3%	69.6%	7.0%	24.7%	2.5%	5.7%	35.4%	35.4%	44.3%	8.9%	13.3%	18.4%	25.2%	158		1896
1月1日-12月31日													33.0%	365		4380

野上線

- ・ダイヤ改正により、9便目以降は空車状況が改善されたが、最終11便はダイヤ改正後も、空車状態が多く見られる。

表 - 野上線 乗車人数が“0”の状態での運行状況

野上線	凡例												全便合計	月運行 日数	日運行 便数	月運行 便数
	1便目	2便目	3便目	4便目	5便目	6便目	7便目	8便目	9便目	10便目	11便目	12便目				
1月	25.8%	93.5%	0.0%	19.4%	25.8%	6.5%	77.4%	41.9%	80.6%	93.5%	100.0%	100.0%	55.4%	31	12	372
2月	21.4%	82.1%	10.7%	25.0%	7.1%	7.1%	53.6%	28.6%	89.3%	92.9%	96.4%	78.6%	49.4%	28	12	336
3月	16.1%	74.2%	0.0%	19.4%	35.5%	9.7%	61.3%	54.8%	83.9%	87.1%	100.0%	83.9%	52.2%	31	12	372
4月	16.7%	16.7%	0.0%	3.3%	30.0%	10.0%	13.3%	56.7%	90.0%	90.0%	96.7%	96.7%	43.3%	30	12	360
5月	19.4%	6.5%	3.2%	16.1%	35.5%	6.5%	6.5%	45.2%	83.9%	87.1%	100.0%	93.5%	41.9%	31	12	372
6月	10.0%	10.0%	6.7%	13.3%	23.3%	13.3%	10.0%	40.0%	93.3%	86.7%	96.7%	83.3%	40.6%	30	12	360
7月1日～26日	7.7%	23.1%	0.0%	11.5%	26.9%	0.0%	23.1%	38.5%	92.3%	92.3%	100.0%	88.5%	42.0%	26	12	312
7月27日～31日	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	60.0%	0.0%	80.0%	60.0%	0.0%	100.0%	60.0%		32.7%	5	11	55
8月	38.7%	22.6%	0.0%	0.0%	25.8%	9.7%	51.6%	29.0%	38.7%	77.4%	74.2%		33.4%	31	11	341
9月	26.7%	26.7%	0.0%	3.3%	30.0%	13.3%	50.0%	43.3%	20.0%	53.3%	96.7%		33.0%	30	11	330
10月	12.9%	19.4%	3.2%	9.7%	6.5%	6.5%	74.2%	29.0%	12.9%	61.3%	96.8%		30.2%	31	11	341
11月	23.3%	10.0%	3.3%	10.0%	26.7%	16.7%	70.0%	50.0%	20.0%	60.0%	100.0%		35.5%	30	11	330
12月	22.6%	25.8%	3.2%	9.7%	25.8%	16.1%	74.2%	51.6%	16.1%	45.2%	93.5%		34.9%	31	11	341
1月1日-7月26日	16.9%	44.0%	2.9%	15.5%	26.6%	7.7%	35.3%	44.0%	87.4%	89.9%	98.6%	89.4%	46.5%	207	84	2484
7月27日-12月31日	24.1%	20.3%	1.9%	6.3%	24.1%	12.0%	64.6%	41.1%	20.9%	60.8%	91.1%		33.4%	158	66	1738
1月1日-12月31日													41.1%	365		4222

## 飛駒線

- ダイヤ改正により利用者の少ない11便、12便を減便したことで、空車状態が80%を越える運行便が発生しなくなった。

表 - 飛駒線 乗車人数が"0"の状態での運行状況

凡例 80%以上 20%未満

飛駒線	1便目	2便目	3便目	4便目	5便目	6便目	7便目	8便目	9便目	10便目	11便目	12便目	全便合計	月運行 日数	日運行 便数	月運行 便数
1月	12.9%	58.1%	3.2%	12.9%	29.0%	9.7%	22.6%	3.2%	93.5%	41.9%	93.5%	87.1%	39.0%	31	12	372
2月	10.7%	50.0%	0.0%	10.7%	28.6%	14.3%	32.1%	17.9%	78.6%	42.9%	92.9%	75.0%	37.8%	28	12	336
3月	22.6%	48.4%	0.0%	22.6%	22.6%	6.5%	41.9%	16.1%	87.1%	35.5%	93.5%	61.3%	38.2%	31	12	372
4月	13.3%	40.0%	0.0%	0.0%	23.3%	6.7%	36.7%	10.0%	63.3%	63.3%	93.3%	90.0%	36.7%	30	12	360
5月	25.8%	64.5%	3.2%	3.2%	19.4%	6.5%	41.9%	6.5%	83.9%	77.4%	96.8%	77.4%	42.2%	31	12	372
6月	10.0%	56.7%	6.7%	10.0%	40.0%	16.7%	43.3%	10.0%	76.7%	56.7%	100.0%	83.3%	42.5%	30	12	360
7月1日～26日	19.2%	57.7%	0.0%	15.4%	30.8%	3.8%	38.5%	7.7%	69.2%	50.0%	96.2%	84.6%	39.4%	26	12	312
7月27日～31日	0.0%	60.0%	0.0%	0.0%	40.0%	0.0%	20.0%	0.0%	60.0%	0.0%			18.0%	5	10	50
8月	16.1%	38.7%	0.0%	3.2%	22.6%	6.5%	29.0%	12.9%	58.1%	6.5%			19.4%	31	10	310
9月	20.0%	53.3%	0.0%	10.0%	20.0%	6.7%	16.7%	20.0%	66.7%	20.0%			23.3%	30	10	300
10月	12.9%	38.7%	0.0%	9.7%	29.0%	3.2%	38.7%	9.7%	35.5%	9.7%			18.7%	31	10	310
11月	10.0%	56.7%	0.0%	6.7%	36.7%	3.3%	50.0%	3.3%	50.0%	16.7%			23.3%	30	10	300
12月	6.5%	38.7%	0.0%	6.5%	16.1%	3.2%	19.4%	6.5%	38.7%	9.7%			14.5%	31	10	310
1月1日-7月26日	16.4%	53.6%	1.9%	10.6%	27.5%	9.2%	36.7%	10.1%	79.2%	52.7%	95.2%	79.7%	39.4%	207	84	2484
7月27日-12月31日	12.7%	45.6%	0.0%	7.0%	25.3%	4.4%	30.4%	10.1%	50.0%	12.0%			19.7%	158	60	1580
1月1日-12月31日													31.8%	365		4064

## 足利線

- ダイヤ改正により、空車状態が80%を越える運行便が発生しなくなった。

表 - 足利線 乗車人数が"0"の状態での運行状況

凡例 80%以上 20%未満

足利線	1便目	2便目	3便目	4便目	5便目	6便目	7便目	8便目	9便目	10便目	11便目	12便目	全便合計	月運行 日数	日運行 便数	月運行 便数
1月	12.9%	25.8%	3.2%	19.4%	22.6%	6.5%	77.4%	19.4%					23.4%	31	8	248
2月	10.7%	17.9%	0.0%	10.7%	32.1%	7.1%	89.3%	21.4%					23.7%	28	8	224
3月	16.1%	9.7%	0.0%	12.9%	22.6%	0.0%	83.9%	22.6%					21.0%	31	8	248
4月	13.3%	10.0%	0.0%	3.3%	23.3%	3.3%	80.0%	6.7%					17.5%	30	8	240
5月	9.7%	19.4%	3.2%	12.9%	19.4%	0.0%	80.6%	22.6%					21.0%	31	8	248
6月	6.7%	6.7%	0.0%	6.7%	10.0%	0.0%	63.3%	13.3%					13.3%	30	8	240
7月1日～26日	11.5%	7.7%	0.0%	7.7%	19.2%	3.8%	69.2%	19.2%					17.3%	26	8	208
7月27日～31日	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	60.0%	20.0%	20.0%	0.0%	40.0%	20.0%			16.0%	5	10	50
8月	22.6%	3.2%	0.0%	6.5%	19.4%	16.1%	58.1%	25.8%	51.6%	16.1%			21.9%	31	10	310
9月	6.7%	0.0%	0.0%	3.3%	23.3%	10.0%	36.7%	16.7%	6.7%	10.0%			11.3%	30	10	300
10月	3.2%	6.5%	6.5%	3.2%	38.7%	16.1%	25.8%	12.9%	12.9%	16.1%			14.2%	31	10	310
11月	10.0%	13.3%	0.0%	3.3%	30.0%	6.7%	43.3%	0.0%	23.3%	6.7%			13.7%	30	10	300
12月	6.5%	0.0%	0.0%	3.2%	25.8%	12.9%	19.4%	9.7%	22.6%	6.5%			10.6%	31	10	310
1月1日-7月26日	11.6%	14.0%	1.0%	10.6%	21.3%	2.9%	77.8%	17.9%					19.6%	207	56	1656
7月27日-12月31日	9.5%	4.4%	1.3%	3.8%	28.5%	12.7%	36.1%	12.7%	24.1%	11.4%			14.4%	158	60	1580
1月1日-12月31日													17.1%	365		3236

## 名水赤見線

- ダイヤ改正による大きな改善は見られないが、全体の空車状態はわずかながら改善されている。

表 - 名水赤見線 乗車人数が"0"の状態での運行状況

凡例 80%以上 20%未満

名水赤見線	1便目	2便目	3便目	4便目	5便目	6便目	7便目	8便目	9便目	10便目	11便目	12便目	全便合計	月運行 日数	日運行 便数	月運行 便数
1月	38.7%	16.1%	0.0%	9.7%	6.5%	6.5%	9.7%	16.1%	74.2%	58.1%			23.5%	31	10	310
2月	39.3%	14.3%	3.6%	3.6%	3.6%	3.6%	10.7%	10.7%	42.9%	57.1%			18.9%	28	10	280
3月	54.8%	16.1%	3.2%	12.9%	9.7%	6.5%	12.9%	32.3%	41.9%	48.4%			23.9%	31	10	310
4月	16.7%	10.0%	3.3%	26.7%	13.3%	3.3%	13.3%	13.3%	60.0%	83.3%			24.3%	30	10	300
5月	19.4%	22.6%	6.5%	19.4%	12.9%	12.9%	3.2%	9.7%	48.4%	74.2%			22.9%	31	10	310
6月	23.3%	13.3%	0.0%	10.0%	10.0%	0.0%	13.3%	10.0%	60.0%	60.0%			20.0%	30	10	300
7月1日～26日	7.7%	15.4%	3.8%	7.7%	11.5%	7.7%	3.8%	7.7%	42.3%	73.1%			18.1%	26	10	260
7月27日～31日	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20.0%	0.0%	20.0%	60.0%	60.0%			18.0%	5	10	50
8月	12.9%	9.7%	0.0%	12.9%	6.5%	6.5%	12.9%	9.7%	61.3%	61.3%			19.4%	31	10	310
9月	20.0%	6.7%	6.7%	3.3%	6.7%	3.3%	20.0%	13.3%	60.0%	56.7%			19.7%	30	10	300
10月	16.1%	9.7%	0.0%	9.7%	9.7%	12.9%	6.5%	12.9%	45.2%	35.5%			15.8%	31	10	310
11月	16.7%	3.3%	6.7%	13.3%	6.7%	10.0%	10.0%	23.3%	53.3%	50.0%			19.3%	30	10	300
12月	22.6%	12.9%	0.0%	19.4%	6.5%	3.2%	9.7%	16.1%	67.7%	61.3%			21.9%	31	10	310
1月1日-7月26日	29.0%	15.5%	2.9%	13.0%	9.7%	5.8%	9.7%	14.5%	53.1%	64.7%			21.8%	207	70	2070
7月27日-12月31日	17.1%	8.9%	2.5%	11.4%	7.0%	7.6%	11.4%	15.2%	57.6%	53.2%			19.2%	158	60	1580
1月1日-12月31日													20.7%	365		3650

(6) 実験運行の評価について <参考資料- , >

実験運行について、「佐野市地域公共交通総合連携計画（H20.3）」にて整理された評価（見直し）基準により、路線別に以下のように評価される。

また、平成 23 年度以降、栃木県の「とちぎ未来開拓プログラム」により乗車密度、収支率基準を導入した補助率の見直しが行われるため、今後は収支率についても評価項目に加える。

評価基準

**「平均乗車密度（バスに乗っている人数の全線での平均）が1人以下になった場合には、廃止も含めて見直しを行う」**

（ 栃木県の生活路線バスの補助対象基準：0.5 人/km 以上の利用者がある路線に対して補助）

実際の見直し実施においては、次のような**段階的な評価の実施**を行うこととする。

- ・見直し1回目：路線・運行頻度の見直し（ダイヤ見直し、デマンド運行の導入など）
- ・見直し2回目：路線・運行頻度の他、使用車両の小型化なども検討（乗合タクシー導入など）
- ・見直し3回目：2回の見直し実施後も基準を下回った場合には、廃止も含めて  
地域住民と検討する  
見直しの時期については、当面は、実験運行に合わせて検討する。

**ただし、廃止を含めた判断は、定量的な平均乗車密度による基準だけでなく、定性的な評価も含めた総合的な評価を「佐野市公共交通会議」において協議する。**

平均乗車密度の算定方法

平均乗車密度は、運送収入を用いた算定方法（運送収入÷実車走行キロ÷平均賃率）により算出。

収支率の算定方法

収支率は、（運送収入÷運行経費）により算出。

栃木県の補助制度

とちぎ未来開拓プログラムに基づく見直し

- ・バス事業者に対する生活バス路線維持費補助金については、平成 23 年度から乗車密度に応じた見直しを行う。
- ・市町村に対する生活バス路線運行費補助金については平成 23 年度から収支率基準を導入し、平成 24 年度から補助率の見直しを行う。

## 路線別の評価結果

路線別に平均乗車密度、収支率の評価結果を以下に示す。

表 路線別 平均乗車密度・収支率

(上段背景色なし：ダイヤ改正前 H21.1~7 下段背景緑色：ダイヤ改正後 H21.8~12)

	総利用者数 (人)		日平均利用者 (人/日)		便平均利用者 (人/便)		平均乗車密度		収支率		デマンド運行 稼働率		
	前	後	前	後	前	後	前	後	前	後	前	後	
基幹線	15,496	15,286	74.9	96.7	3.7	4.8	1.03	1.15	0.12	0.12	22.62%	26.71%	4.09%
			21.8		1.1								
秋山線	4,720	3,999	22.8	25.3	1.9	2.1	0.81	0.82	0.01	0.01	13.67%	14.60%	0.93%
			2.5		0.2						7.43%	9.42%	
仙波会沢線	2,620	1,905	12.7	12.1	3.6	2.8	0.81	0.61	-0.20	-0.20	8.16%	6.57%	-1.59%
			-0.6		-0.8						34.18%	36.87%	
野上線	3,747	3,275	18.1	20.7	1.5	1.9	0.53	0.56	0.03	0.03	12.43%	12.96%	0.53%
			2.6		0.4								
飛駒線	4,837	4,594	23.4	29.1	2.0	2.9	0.62	0.85	0.23	0.23	11.00%	14.85%	3.85%
			5.7		0.9								
足利線	4,648	4,529	22.5	28.7	2.8	2.9	0.69	0.65	-0.04	-0.04	20.21%	18.75%	-1.46%
			6.2		0.1								
名水赤見線	5,148	3,825	24.9	24.2	2.5	2.4	0.80	0.74	-0.06	-0.06	12.26%	11.21%	-1.05%
			-0.7		-0.1								
路線合計	41,216	37,413	199.1	236.8	-	-	-	-	-	-	14.84%	16.00%	1.16%
			37.7										

基準値：平均乗車密度 1.0

目標値：4人/便

### ・太字下線...基準値、目標値クリア項目

- ・前期間比...青字(対ダイヤ改正前増加項目)、赤字(対ダイヤ改正前減少項目)
- ・秋山線稼働率...「あきやま学寮」より北側のデマンド区間についての稼働率
- ・仙波会沢線稼働率...全区間の稼働率

### 日平均利用者数

ダイヤ改正後、基幹線、秋山線、野上線、飛駒線、足利線については増加、仙波会沢線、名水赤見線については減少となっている。また、路線全体では37.7人/日の増加となっている。

### 便平均利用者数

ダイヤ改正後、基幹線、秋山線、野上線、飛駒線、足利線については増加、仙波会沢線、名水赤見線については減少となっている。また、目標値としている4人/便の値をクリアしているのは、基幹線のみとなっている。

### 平均乗車密度

ダイヤ改正後、基幹線、秋山線、野上線、飛駒線については増加、仙波会沢線、足利線、名水赤見線については減少となっている。また、基準値としている1.0を越えたのは基幹線のみとなっている。

## 収支率

ダイヤ改正後、基幹線、秋山線、野上線、飛駒線については増加、仙波会沢線、足利線、名水赤見線については減少となっている。また、路線全体の収支率では7路線中3路線で収支率の減少となったが、基幹線、飛駒線の増加率が高く、1.16%の増加となっている。

## デマンド運行稼働率

ダイヤ改正後、秋山線、仙波会沢線ともに増加となっている。

## < 総合評価 >

ダイヤ改正の実施によって、仙波会沢線、足利線、名水赤見線において、利用者数、平均乗車密度等に減少が見られるものの路線全体では利用者の増加、収支率の改善が見られた。これは実験運行開始から1年が経過し、「初乗り運賃無料券」、「無料乗車日」、「夏休み子どもパスポート」等の利用促進策を実施してきた中で、徐々に市民の足としてバス利用が浸透してきたものと考えられる。

今後、効果が見られた利用促進策を継続的に実施するとともに、収支率の改善を目標に実験運行の改善策を検討していく。

一回利用あたりの公費負担額（参考値）

運行収入、運行経費、利用者数から一回利用あたりの公費負担額を算出した結果を以下に示す。

【一回利用あたりの公費負担額の算出方法】  

$$\left( \text{運送収入} - \text{運行経費} \right) / \text{利用者数}$$

表 一回利用あたりの公費負担額（ダイヤ改正前後比較）

	一回利用あたりの公費負担額(円)		ダイヤ改正 前後比較 (円)
	期間 H21.1～H21.7	期間 H21.8～H21.12	
基幹線	798	<b>564</b>	<b>-234</b>
秋山線	1,697	<b>1,461</b>	<b>-236</b>
仙波会沢線	2,662	<b>3,177</b>	<b>515</b>
野上線	1,967	<b>1,610</b>	<b>-357</b>
飛駒線	2,005	<b>1,351</b>	<b>-654</b>
足利線	911	<b>914</b>	<b>3</b>
名水赤見線	1,963	<b>2,087</b>	<b>124</b>
全路線平均	1,425	<b>1,179</b>	<b>-246</b>

・前期間比...青字(対ダイヤ改正前減少)、赤字(対ダイヤ改正後増加)

ダイヤ改正後（H21.8～H21.12）の一回利用あたりの公費負担額は、全路線平均で 1,179 円となり、最も少ないのは基幹線の 564 円、最も高い仙波会沢線の 3,177 円となっている。

また、収支率の改善が見られた、基幹線、秋山線、野上線、飛駒線の 4 路線で公費負担額が減少した結果、全路線合計の公費負担額が 246 円の減少となった。

(7) デマンド運行区間の再検討について <参考資料- , 1 >

デマンド稼働率にあわせた収支率、一回利用あたり公費負担額について（参考値）

秋山線、仙波会沢線において、デマンド運行の稼働率に応じた運行経費の低減策を適用した場合の、収支率、一回利用あたりの公費負担額について算出した結果を参考値として以下に示す。

【稼働率に応じた収支率の算出方法】

$$\text{運送収入} / ( \text{運行経費} \times \text{【デマンド運行稼働率】} )$$

【稼働率に応じた一回利用あたりの公費負担額の算出方法】

$$( \text{運送収入} - ( \text{運行経費} \times \text{【デマンド運行稼働率】} ) ) / \text{利用者数}$$

表 デマンド運行稼働率による運行経費低減策を適用した収支率  
(算出期間：ダイヤ改正後 H21.8～12)

	収支率 (現状)	デマンド運行稼働率に 合わせた収支率	デマンド運行稼働率 (運行本数 / 予定運行本数)	デマンド運行稼働率 (実車走行 / 予定走行)
秋山線	14.60%	18.03%(+3.44)	9.42%	80.98%
仙波会沢線	6.57%	17.83%(+11.26)	36.87%	36.87%

秋山線のデマンド運行は一部区間のため、デマンド運行稼働率として の実車走行キロ / 予定走行キロを用いて算出

表 デマンド運行稼働率による運行経費低減策を適用した一回利用あたり公費負担額  
(算出期間：ダイヤ改正後 H21.8～12)

	一回あたりの 公費負担額 (単位：円)	デマンド稼働率 (実車走行キロ/ 予定走行キロ)	デマンド稼働率を考慮 した一回あたりの 公費負担額(単位： 円)	負担減少額 (単位：円)
秋山線	1,461	80.98%	1,136	-325
仙波会沢線	3,117	36.87%	1,030	-2,087

秋山線のデマンド運行は一部区間のため、デマンド運行稼働率として (実車走行キロ / 予定走行キロ) を用いて算出

デマンド運行の稼働率に応じた収支率、一回あたりの公費負担額を算出した結果、各路線で公費負担額が減少する結果となった。とくに仙波会沢線については、デマンド運行稼働率が約 37%のため、運行経費を抑えることができ、収支率、公費負担額ともに大きな改善が期待できる値となった。

## 再検討結果

デマンド運行では需要が無い便の運行を控えることができるため、運行経費の削減効果が期待できる。そのため、デマンド運行は利用者が少ない路線での導入が望ましいとし、前回の交通会議にて、秋山線での導入を検討するとしたが、検討項目を追加し、秋山線だけではなく、他の枝線でのデマンド運行の実現性について再検討した。

しかし、現状ではデマンド運行の開始と同時に、稼働率に合わせた運行経費の削減が実現しないことから、大幅な運行コストの削減効果が期待できないため、今回のデマンド運行の拡大について実施を見送ることとする。今後、稼働率に合わせた運行経費となるようなシステム作りを行い、デマンド運行導入に向けた環境整備を行うことが重要な課題となる。

( 8 ) 各種利用促進策の状況について < 参考資料- 1 , 2 , 2 >

佐野市バス・エコ・サポーターズクラブ

実験運行に合わせ、公共交通の利用促進とともに、地球環境保全への活動の一環として導入した制度であるが、平成 21 年度の会員数は個人会員 83 人、子ども会員 4 人、法人会員 13 法人 19 口、合計 94 人（12 月 31 日現在）となっている。なお、内訳は下表の通りである。

（平成 20 年度の会員数は個人会員 106 人、子ども会員 3 人の合計 109 人）

表 H21 年度 佐野市バス・エコ・サポーターズクラブの会員数（H21.12.31 現在）

会員種別	発行枚数	備考
個人会員	83 人	H21 年度：5,000 円
子ども会員	4 人	H21 年度：3,000 円
法人会員	13 法人 19 口	H21 年度：10,000 円
合計	94 人	

定期券

定期券購入者は、実験運行開始後の半年間（H20 年 10 月～H21 年 3 月）の延べ 39 人から、延べ 75 人へ増加しており、平成 21 年度は 1 ヶ月平均 8.3 枚の発行となっている。

また、定期券購入者の約 3 割が「佐野市バス・エコ・サポーターズクラブ」の会員であり、会員の特典である「定期券の 1 割引購入」を利用し、定期券を購入している。

表 さーのって号：定期券発行数（H21.12.31 現在）

券種	1 ヶ月定期		3 ヶ月定期	
	発行枚数	発売額	発行枚数	発売額
一般定期券	30 枚	10,000 円	0 枚	28,000 円
一般定期券(バスパス)	9 枚	9,000 円	6 枚	25,200 円
学生割引定期券	7 枚	8,000 円	5 枚	22,000 円
学生割引定期券(バスパス)	2 枚	7,200 円	3 枚	19,800 円
障害者割引定期券	13 枚	5,000 円	0 枚	14,000 円
学生 + 障害者割引定期券	0 枚	4,000 円	0 枚	11,000 円
合計	61 枚		14 枚	

夏休み企画 夏休み子どもパスポート

夏休み企画として導入した「夏休み子どもパスポート」は、小学生 8 枚、中学生 20 枚、高校生 11 枚の発行枚数となった。

< 夏休み子どもパスポート >

- ・小学生：1,000 円
- ・中学生・高校生：2,000 円

上記金額で、期間中全路線乗り放題のパスポートを発行（対象は市内在住又は市内通学者）

表 夏休み子どもパスポート発行枚数

会員種別	発行枚数	備考
小学生	8 枚	1,000 円
中学生	20 枚	2,000 円
高校生	11 枚	2,000 円
合計	39 枚	

(9) 利用者、沿線住民の意識調査について <参考資料- , >

バス利用者、沿線住民を対象にアンケート調査を実施し、実験運行開始から1年が経過した「さーのって号」に対する意識調査を行う。また、市民へのヒアリング調査を実施し、市民から直接意見を聞き、アンケート調査結果と合わせて定性的な評価を実施する。

なお、アンケート調査では基本的に以下のような質問項目とするが、対象者により適宜検討を行い、質問項目を作成する。

<b>さーのって号（佐野市営バス）に関するアンケート</b>		表面
今後のバスの利用促進に向け、皆さまのご利用状況・ご意見をお聞かせください 各質問の当てはまるものに を付けるか、空欄に自由にご記入ください。		
はじめに、アンケートを受け取った時（バスをご利用になられたとき）の移動についてお聞きします。		
<b>問1</b> バスをご利用になられる前の出発地についてお聞かせください。（いずれかに ）		
問1-1 出発地はどちらですか？		
1) 佐野市内（以下の欄に具体的にご記入ください） 住所（佐野市 町 丁目・字） または施設名（ ）		
2) 栃木県内（以下の欄に具体的にご記入ください） 住所（ 市 町 丁目・字） または施設名（ ）		
3) 栃木県外の都道府県（ ） 都・道・府・県		
<b>問2</b> バスをご利用になられた区間についてお聞かせください。 （バス同士を乗継ぎされた場合には、最初に乗車されたバス停と最後に降車されたバス停をご記入ください。）		
乗車バス停（ ） 降車バス停（ ）		
<b>問3</b> バスをご利用になられた後の目的地についてお聞かせください。（いずれかに ）		
問3-1 目的地はどちらですか？		
1) 佐野市内（以下の欄に具体的にご記入ください） 住所（佐野市 町 丁目・字） または施設名（ ）		
2) 栃木県内（以下の欄に具体的にご記入ください） 住所（ 市 町 丁目・字） または施設名（ ）		
3) 栃木県外の都道府県（ ） 都・道・府・県		
<b>問4</b> 問1～問3でご記入いただいた移動の目的をお聞かせください。（いずれかに ）		
1. 通勤 2. 通学 3. 買い物 4. 通院 5. 趣味・娯楽・旅行 6. その他（具体的に ）		
<b>問5</b> あなたの普段の移動でバスを利用する頻度をお聞かせください。（いずれかに ） 行きと帰りの移動（1往復）を1回以上として、お選びください。		
1. ほぼ毎日利用する。（週5回以上） 2. 1週間に3回以上利用する。 3. 1週間に1回以上利用する。 4. 1ヶ月に2～3回は利用する。 5. 1ヶ月に1回程度は利用する。 6. 数ヶ月に1回以下しか利用しない。		
<b>問6</b> あなたの普段の移動でバスを最も利用する時間帯をお聞かせください。（あてはまるものすべてに ）		
1. 7～9時 2. 9時～12時 3. 12時～15時 4. 15時～18時 5. 18時以降		
<b>問7</b> 普段、外出するときの一番利用する移動手段をお聞かせください。（いずれかに1つに ）		
1. 自家用車・バイク 2. バス 3. タクシー 4. 送迎 5. 自転車 6. 徒歩 7. その他（具体的に ）		

図 アンケート調査票（表面）

		裏面			
<b>問 8 「さーのって号」についてお聞かせください。(あてはまるものいずれかに )</b>					
路線数について :	1.多い	2.ちょうど良い	3.少ない	4.その他( )	
運行本数について :	1.多い	2.ちょうど良い	3.少ない	4.その他( )	
運賃について :	1.高い	2.ちょうど良い	3.安い	4.その他( )	
乗継ぎについて :	1.乗継ぎが面倒	2.特に問題はない	3.その他( )		
自由乗降について :	1.利用している	2.利用していない	3.その他( )		
<b>問 9 「さーのって号」のバス利用に関してどのような改善を求めますか。(当てはまるものすべてに )</b>					
1. 路線の検討			2. 時刻表の改正	3. 運賃を安くする	4. 運行本数の増便
5. その他( )					
「さーのって号」環境定期券についてお聞きします。					
<b>問 10 佐野市バス・エコ・サポーターズクラブについてお聞きします。(いずれかに )</b>					
1. 知っていて会員登録している					
2. 知っていたが会員登録していない					
3. 知らなかった。初めて聞いた。					
<b>問 11 今後の「さーのって号」についてお聞きします。(あてはまるものいずれかに )</b>					
1. お金がかかっても今のサービス水準(運行体系等)を維持すべきだと思う					
2. 赤字になるのであれば必要ない					
3. 運賃収入に合った運行サービスに変更して運行をすべきだと思う					
4. その他( )					
最後にあなた自身のことについてお聞きします。(さしつかえない範囲でお答えください)					
<b>問 12 あなたの性別・年齢・職業についてお聞かせください。(あてはまるものいずれかに )</b>					
性別	1.男性	2.女性			
年齢	1.10歳代	2.20歳代	3.30歳代	4.40歳代	5.50歳代
	6.60歳代	7.70歳代	8.80歳代以上	9.その他(10歳未満)	
職業	1.会社員・公務員	2.パート・アルバイト	3.自営業	4.無職	
	5.小学生・中学生	6.高校生	7.大学生	8.主婦	
	9.その他( )				
<b>問 13 あなたの運転免許、自動車の保有状況をお聞かせください。(あてはまるものいずれかに )</b>					
自動車やバイクの運転免許はお持ちですか。(いずれかに )					
1.持っている			2.持っていない		
自由に利用できる自動車(二輪車は除く)はお持ちですか。(いずれかに )					
1.持っている			2.世帯で保有している		
			3.持っていない		
<b>問 14 公共交通全般(「さーのって号」, 鉄道)について、ご意見があればご記入ください。</b>					
~ ご協力ありがとうございました ~					

図 アンケート調査票(裏面)

利用者意識調査についてはアンケート回収率の向上を図るため、アンケート調査票をバス車内、バス停にて直接配布し、アンケート回収率の向上を図る。また、沿線住民意識調査も同様にアンケート回収率の考慮し、自治会を通じて配布することを検討。なお、アンケートの回収期間については2月末までを予定。

ヒアリング調査については沿線地区住民を対象に、利用者意識調査と同時期の2月中旬～下旬の開催を予定。開催時間帯は多くの参加者が見込める夜の時間を検討している。