

第5章 地域公共交通総合連携計画の評価と総括

1 連携計画の評価指標に関する評価

連携計画の評価指標に関する評価結果は、以下のとおりです。

いちごタクシーの評価指標に関する評価結果

指標の種類	評価結果
認知指標	・サービスの満足度はおおむね高い。特に料金についての満足度が高い。 ・一方、満車で予約を断るケースが出ており、その点での不満や苦情・要望が課題である。
行動指標	・利用者数は順調に伸びた。 ・病院を目的地とする利用者が多く、午前に利用者が偏っている傾向がある。 ・外出機会が増えたとする利用者もあり、交通弱者のモビリティ確保に効果を上げている。
機会指標	・利用できる時間帯に不満を持つ利用者が存在するが、通院利用をメインと考えれば、必要な時間帯には運行されており、希望の時間帯に予約をとれるか否かの問題が大きいものと考えられる。 ・拠点を増やしており、行先の自由度は充実を図ってきた。
注意・関心度指標	・市の広報紙、市民アンケート、地区別懇談会などの方法により、市民に広く知られるサービスとなっている。ただし、登録制、予約制のサービスであり、利用の希望・機会のない人は具体的な情報を持っていない。 ・登録者数は順調に推移している。
サービス指標	・運行方式、便数は計画どおり。車両については、セダン型 5 台で運行しており、利用の多い時間帯では混雑が生じている。

コットベリー号の評価指標に関する評価結果

指標の種類	評価結果
認知指標	・サービスの満足度はおおむね高い。特に料金についての満足度が高い。 ・一方、路線設定については不満もあり、沿線から少し離れた地域への路線の変更や延長を希望する意見がある。
行動指標	・利用者数は順調に伸びている。 ・何度も利用している人が多く、利用目的は通院以外に買い物も多い。
機会指標	・路線やダイヤへの不満を持つ利用者、住民がいる。定時定路線型サービスとして、このような不満を完全に解消することは困難であるが、改善の検討を行う必要はある。
注意・関心度指標	・市の広報紙で知った人が多く、バス停や走行中のバスを見て知った人も多い。市民に広く認識されている。
サービス指標	・運行ルート、便数などのサービス水準は計画どおり。8人乗りで立ち乗り不可の車両での運行であり、利用者が増加した際には、満車で乗り切れなくなる（積み残しが生じる）ことも懸念される。

2 連携計画の目標値に関する評価

連携計画の目標値の達成状況は以下のとおりです。

いちごタクシーの目標値達成状況

目標の種類	目標値	達成状況
1日当たりの利用者数	75人	・平成25年度82.8人、平成26年度75.5人、平成27年度上半期72.5人と推移。 ・セダン型5台で運行しており、1台平均15人に相当する75人の利用者数をおおむね達成している。
登録者数	8,000人	・平成27年9月末の登録者は8,163人であり、目標は達成している。 ※平成26年度末時点ですでに死亡している登録者を差し引いた数字
収支率	実証運行より、13.5%と設定	・平成26年度の収支率は12.48%であり、おおむね達成している。

コットベリー号の目標値達成状況

目標の種類	目標値	達成状況
1日当たりの利用者数	60人	・平成26年度49.9人、平成27年度上半期55.4人と着実に利用者は伸びているが、目標値にはわずかに届いていない。 ・月別のデータを見ると平均60人を超えている月も出てきている。
収支率	実証運行より、7.9%と設定	・平成26年度の収支率は6.72%。利用者数が目標値に到達していないこともあり、やや低い値にとどまったが、おおむね達成している。

3 連携計画の総括と今後の課題

(1) 連携計画の総括

連携計画に掲げられた評価指標及び目標値に関する評価結果、各調査結果から、連携計画の達成状況を総括します。

いちごタクシーの利用者数、登録者数の目標は達成されていますが、午前中の時間帯を中心とした混雑が課題となっています。コットベリー号も利用者数がわずかに未達成ではあるものの、月によっては目標値を超える利用もあり、利用状況については、ほぼ目標を達成できたといえる状況です。

また、公共交通に関する市民意識調査の結果からは、両交通サービスとも市民への周知が図られ、市民に広く認知される存在となっています。利用者の満足度、市民の満足度についての調査結果も良好なものとなりました。

収支率については、やや目標値を下回っていますが、両交通サービスとも、市内の交通弱者にとっては不可欠のサービスとして定着してきています。公共交通に関する市民意識調査の結果からは、今後の運行のあり方について、サービスを限定していくことよりも、サービスの拡充を求める意見が多く寄せられるなど、その必要性が認められています。これらより、収支率の目標値は達成にいたっていませんが、事業の費用対効果に関しては、市民の理解が得られる水準に到達しているものと考えられます。

以上より、連携計画の目標はおおむね達成されたものと考えられます。

(2) 今後の課題

ア 利用の平準化による混雑の解消

いちごタクシー、コットベリー号のいずれも午前の時間帯の利用者が多く、特にいちごタクシーでは、午前の便の予約が取りにくい状況が発生しています。一方で、午後の時間帯には余裕があり、午後の便の利用を促進するための優遇措置などを検討し、少しでも多くの移動ニーズを満たすことが望まれます。

イ いちごタクシーの乗り合いの推進

いちごタクシーの行先となる拠点は、運行開始以降増加してきていますが、行先の分散化により、乗り合いによる輸送が実証運行開始時よりも難しくなっています。輸送人員もわずかながら減少傾向となっており、乗り合いを推進することで輸送効率を高めることが望まれます。今後の高齢化の進行による需要の増大への対策としても、より効率的な乗り合いでの輸送を可能にする工夫を行う必要があります。

ウ 公共交通サービス間の連携、乗り継ぎ・待合拠点の整備

いちごタクシー、コットベリー号のほか、民間路線バス、一般のタクシー、真岡鐵道などの交通サービスを有効に活用し、市民の移動ニーズを満たしていくことが求められます。公共交通サービスの適切な役割分担、乗り継ぎ利用の利便性向上が必要です。利用者の多い芳賀赤十字病院の移転や市庁舎の建て替えなどの機会をとらえ、交通ターミナル整備を検討することも重要です。

また、スクールバスや高齢者バス等の有効活用の可能性を検討し、高齢化の進行に対処するための検討を進めていくことも重要になります。

エ 病院移転（芳賀赤十字病院）への対応

芳賀赤十字病院は、いちごタクシーやコットベリー号の利用者の主たる目的地となっている医療機関ですが、平成 30 年度に移転する計画が進んでいます。この移転に伴い、コットベリー号の路線の変更、いちごタクシーの運行方法の改善といった対応を進めていく必要があります。

オ 将来の高齢人口の増加に伴う需要増への対応

今後、団塊世代がいちごタクシーの利用機会の多い 70 歳代～80 歳代になっていきます。平成 42 年（2030 年）には、市内の 70～89 歳の人口は、平成 27 年（2015 年）の 1.4 倍程度にまで増加することが予測されます。したがって、市内の高齢の交通弱者は現在よりも増えていくと考えられ、これに伴う公共交通への需要増に対応するための方策を、本計画の計画期間にとどまらず、長期的な視点から検討していく必要があります。