

# 静岡交通ニュース

## 地域間幹線系統（補助対象系統）の運行結果について事業評価を実施しました。

県内のバス利用者は、年々減少しており、バス路線を事業者だけで維持していくことが厳しい状況にあります。

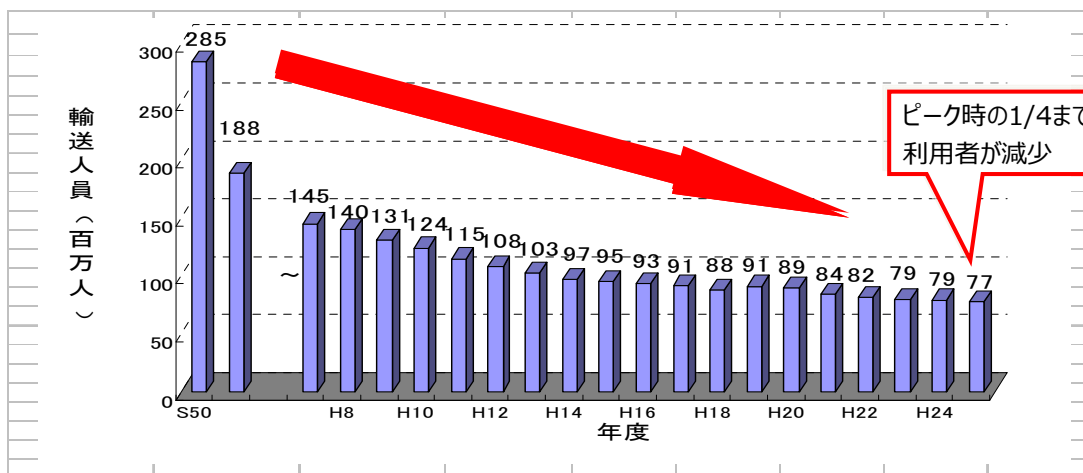
そのような中で、県では、複数市町をまたぐ広域的・幹線的なバス路線で、不採算（赤字）となっている系統について、国と協力して助成することで地域の皆様の日常生活に必要なバス路線の維持確保を図っています（補助要件あり）。

これらの助成により維持されている系統は、運行結果を評価することで、系統の現状を把握し、各市町の協議会で必要性等を議論・検討することで、さらに効果的、効率的な運行に繋げていくこと目的として毎年実施しています。

### 1 静岡県のバス事業の現状

#### 【静岡県内乗合バスの輸送人員推移】

- 県内乗合バスは、輸送人員の減少に歯止めがかからない状況にある
- ピーク時の昭和40～50年代と比べ、本県の乗合バス輸送人員は1/4まで減少している



資料：国土交通省中部運輸局「数字で見る中部の運輸」

#### 【静岡県内路線バスの廃止状況】

- 静岡県内を運行する路線バスは、平成21年度～平成25年度までの5年間で約180kmが廃止されており、縮小傾向となっている。

(単位:km)

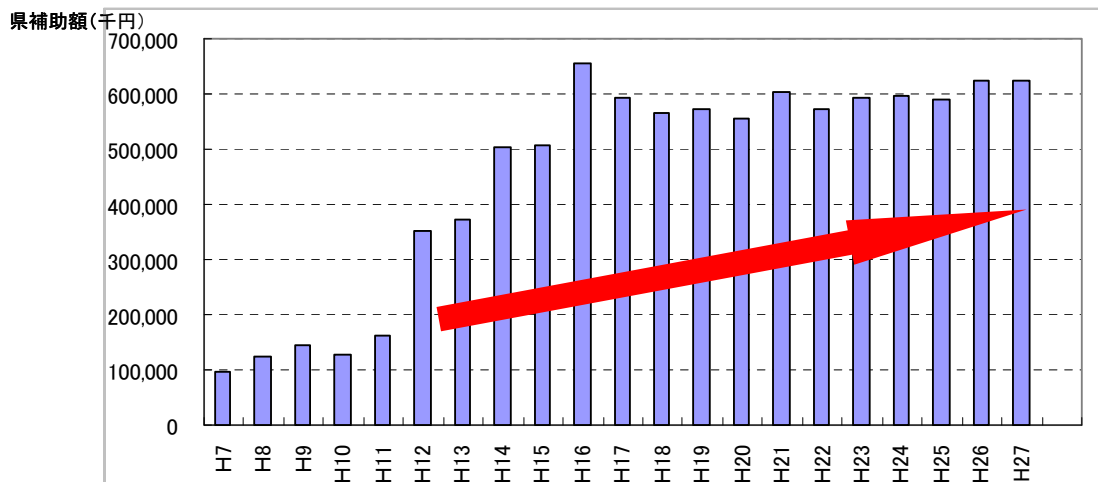
年度	全国	静岡県
21年度	1,856	44.7
22年度	1,720	18.2
23年度	842	40.7
24年度	902	37.6
25年度	1,143	45.7
計	6,463	186.9

※代替・変更のない完全廃止のもの

資料：平成27年度交通政策白書及び国土交通省中部運輸局資料より

## 【静岡県による補助額の推移】

- 静岡県内を運行する乗合バスについて、民間バス事業者及び市町自主運行バス（路線バス+デマンド型運行）に対して、年間約6億円超の県補助を実施。その額は年々増加傾向にある。



## 2 事業評価結果について

事業評価に当たっては、収支率、乗車人員、広域トリップ率（市町をまたいだ広域的な移動割合）等を点数化することで、系統別に評価を行っています。

※ 具体的な評価基準は別紙参照

### ○ 地域間幹線系統及び補助対象要件

概要	不採算（赤字）でかつ市町をまたがる広域的・幹線的な役割を果たす系統
補助対象者	一般乗合旅客自動車運送事業者（バス事業者）
補助対象路線要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 複数市町にまたがる系統（広域性）</li> <li>・ 1日あたりの運行回数が3回以上のもの（幹線性）</li> <li>・ 1日あたりの輸送量が15～150人のもの（幹線性）</li> </ul>
補助対象期間	10月1日～9月30日までの1年間
補助率	県1/2（国1/2）

### ○ 評価点

各項目に評価点を設定し、合計点に応じて以下のとおり評価を実施しています。

評価	内容
A（52～79点）	地域間幹線系統として優れた役割を果たしている
B（26～51点）	地域間幹線系統として適した運行となっている
C（0～25点）	地域間幹線系統として改善に努力を要する

○ 平成27年度評価結果一覧表（運行期間：平成26年10月1日～平成27年9月30日）

- ・ 全61系統中、A評価が37系統、B評価が24系統、C評価はありませんでした。
- ・ 全系統中、A評価の割合が約61%と2/3を下回ったため、全体評価は『B』としました。

事業者名	系統名	評価点数						点数 (A: 52~79) (B: 26~51) (C: ~25)	系統数	系統別評価点			全体評価	
		運行回数 満点3点	収支率 満点18点	乗車人員 満点6点	ネットワーク 満点20点	広域トリップ 満点20点	キロ当たり 経費 満点12点			A	B	C		
山交タウンコーポ	富士宮駅・イオン・星山台・蒲原病院線	0	9	3	6	20	12	50	1		○			全61系統中37系統がA評価(約61%)であり、全系統中に占めるA評価の割合が2/3を下回ったことから全体評価を「B」とする。
秋葉バスサービス	秋葉線	3	6	0	11	20	12	52	4	○				
	可睡の社線	3	18	3	11	20	12	67		○				
	秋葉中遠線	3	18	0	6	20	12	59		○				
	秋葉中遠線	3	18	0	11	20	12	64		○				
遠州鉄道	大久保線	0	15	0	15	5	3	38	25		○			
	大久保線	0	18	3	12	0	3	36			○			
	伊佐見線	0	18	3	14	0	3	38			○			
	浜名線	3	18	3	13	10	3	50			○			
	笠井高台線	3	18	3	18	5	3	50			○			
	浜北医大三方原線	0	18	3	17	20	3	61		○				
	洪川線	0	18	3	20	20	3	64		○				
	洪川線	3	18	0	20	20	3	64		○				
	城之崎線	0	15	3	7	15	3	43			○			
	磐田市立病院福田線	0	18	0	13	20	3	54		○				
	中ノ町磐田線	0	18	3	12	15	3	51			○			
	北遠本線	3	0	3	8	20	3	37			○			
	秋葉線	3	15	6	8	20	3	55		○				
	秋葉線	3	12	3	9	15	3	45			○			
	磐田天竜線	3	18	6	14	20	3	64		○				
	磐田天竜線	0	15	6	14	20	3	58		○				
	掛塚さなる台線	3	18	3	12	20	3	59		○				
	掛塚さなる台線	3	15	3	11	20	3	55		○				
	掛塚さなる台線	0	18	3	10	20	3	54		○				
	掛塚さなる台線	0	18	3	14	20	3	58		○				
内野台線	0	18	3	12	20	3	56	○						
内野台線	3	18	3	14	20	3	61	○						
磐田市立病院福田線	0	15	3	7	20	3	48		○					
引佐線	0	18	3	20	20	3	64	○						
萩丘都田線	3	18	6	11	5	3	46		○					
しずてつジャストライン	国道東静岡清水線	3	6	0	6	20	3	38	13		○			
	三保草薙線	3	18	0	5	5	3	34			○			
	五十海大住線	0	18	0	6	20	3	47			○			
	焼津岡部線	3	18	6	4	20	3	54		○				
	藤枝吉永線	3	18	6	8	20	3	58		○				
	島田静波線	3	18	0	10	20	3	54		○				
	島田静波線	3	18	3	13	20	3	60		○				
	藤枝相良線	3	12	0	11	20	3	49			○			
	菊川浜岡線	3	18	6	4	20	3	54		○				
	掛川大東浜岡線	3	12	0	7	20	3	45			○			
	掛川大東浜岡線	3	18	3	9	20	3	56		○				
掛川大東浜岡線	0	12	0	4	20	3	39		○					
掛川大東浜岡線	3	18	3	4	20	3	51		○					
富士急行	御殿場線	3	18	3	15	20	3	62	4	○				
	駿河小山線	3	18	3	11	20	3	58		○				
	十里木線	3	18	6	7	20	3	57		○				
	河口湖線	3	18	3	17	20	3	64		○				
富士急山梨バス	河口湖線	3	18	0	17	20	6	64	1	○				
富士急静岡バス	袖野線	3	18	3	6	20	3	53	5	○				
	興津線	3	15	3	12	20	3	56		○				
	曾比奈線	3	18	3	8	20	3	55		○				
	大淵線	3	18	3	8	20	3	55		○				
	船津線	3	18	3	11	10	3	48			○			
富士急シティバス	駿河平線	3	18	3	9	20	0	53	7	○				
	須山線	3	18	3	12	20	0	56		○				
	須山線	3	18	3	11	15	0	50			○			
	桃沢郷線	3	18	3	9	20	0	53		○				
	御殿場線	3	12	6	15	20	0	56		○				
	原線	3	12	3	8	5	0	31			○			
	沼津高専線	3	18	3	6	0	0	30			○			
伊豆箱根バス	中伊豆線	3	9	6	5	20	6	49	1	○				
系統数系							(平均)49.80		61	37	24	0		

※個別系統ごとの利用実態は「公表シート」参照。

○ 評価結果の傾向（経年比較）

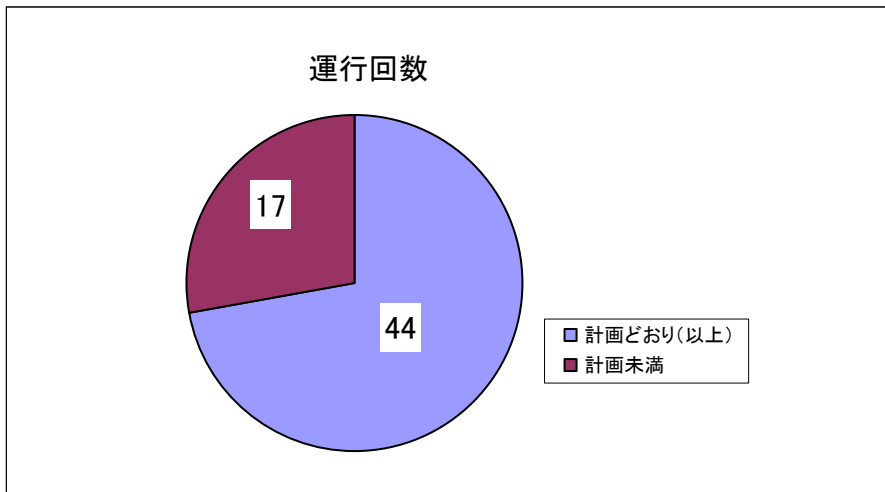
評価/年度	24年度	25年度	26年度	27年度
A	50	37	34	37
B	4	22	30	24
C	0	0	0	0
合計	54	59	64	61
全体評価	A	B	B	B
割合	93%	63%	53%	61%

○ 評価項目ごとの特徴

① 運行回数

- 61 系統のうち、17 系統が計画時の運行回数を満たさない結果となっていますが、内容は当初計画運行時と実際のカレンダーに基づく学校の開校日・閉校日の違いによるものが多く、ほぼ計画どおりの運行回数が確保されています。

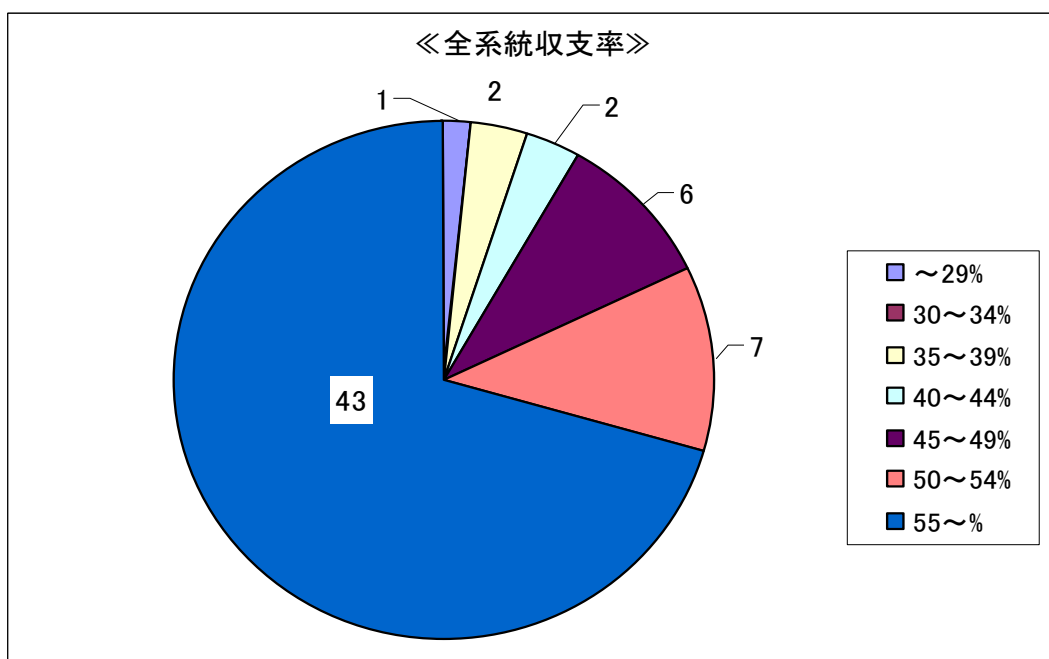
【全系統（61 系統）の運行状況】



② 収支率

- 旧国庫補助制度で規定されていた補助対象要件（収支率 55%以上）を収益性確保の基準として実施しています。
- 61 系統中 43 系統で 55%以上の収支率が確保され、全体の 70%の系統で旧来の補助要件においても、これを満たす状況となっています。
- 最も高い系統で 93.3%となった一方、最も低い系統は 28.4%と、その差が大きい。

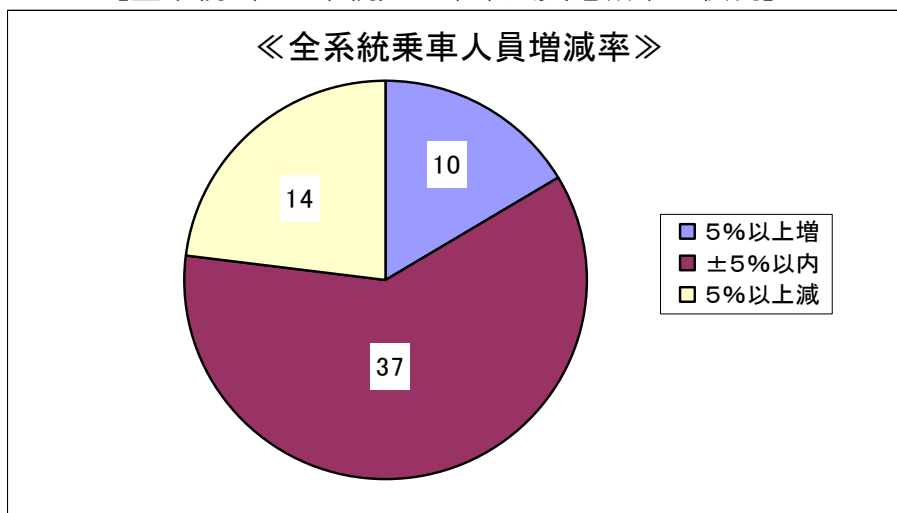
【全系統（61 系統）の収支状況】



### ③ 乗車人員

- 県内のバスの利用人員は、長期にわたり減少傾向となっており、このことは、乗合バス事業の収益性が悪化していることを示し、乗合バス事業の継続性、バス路線の維持確保に大きな影響を及ぼしています。
- 評価結果では、全61系統中、10系統（全体の16%）で前年度比5%以上の増加、また37系統（全体の61%）が前年度比±5%以内であり、77%の系統でほぼ現状の乗車人員を確保しています。

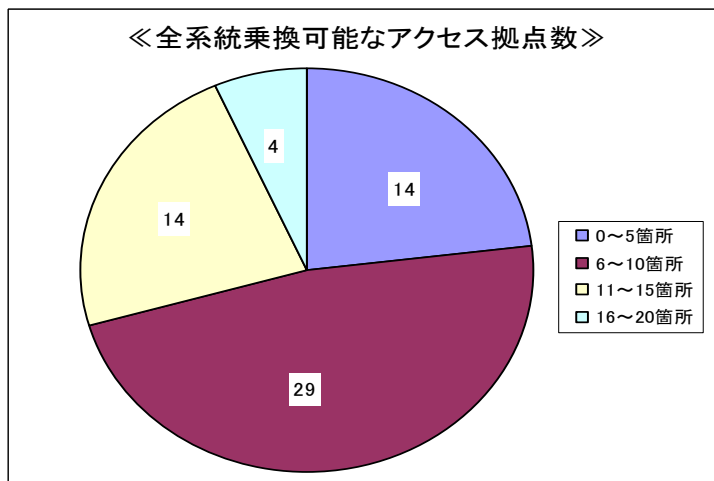
【全系統（61系統）の乗車人員増減率の状況】



### ④ 乗換可能なアクセス拠点

- 公共交通では、鉄道駅や他のバス路線との乗換可能な拠点を多く設け、ネットワーク性を高めることが、移動における利便性向上を図るための1つの手段となります。
- 評価結果では、77%の系統が6か所以上の乗換拠点を持っています。
- 県内でも乗降客数の多い駅に接続する系統では、バスと鉄道、バスからバスへの乗換拠点を多く持っているが、それ以外の地域では乗換拠点が少ない傾向となっています。

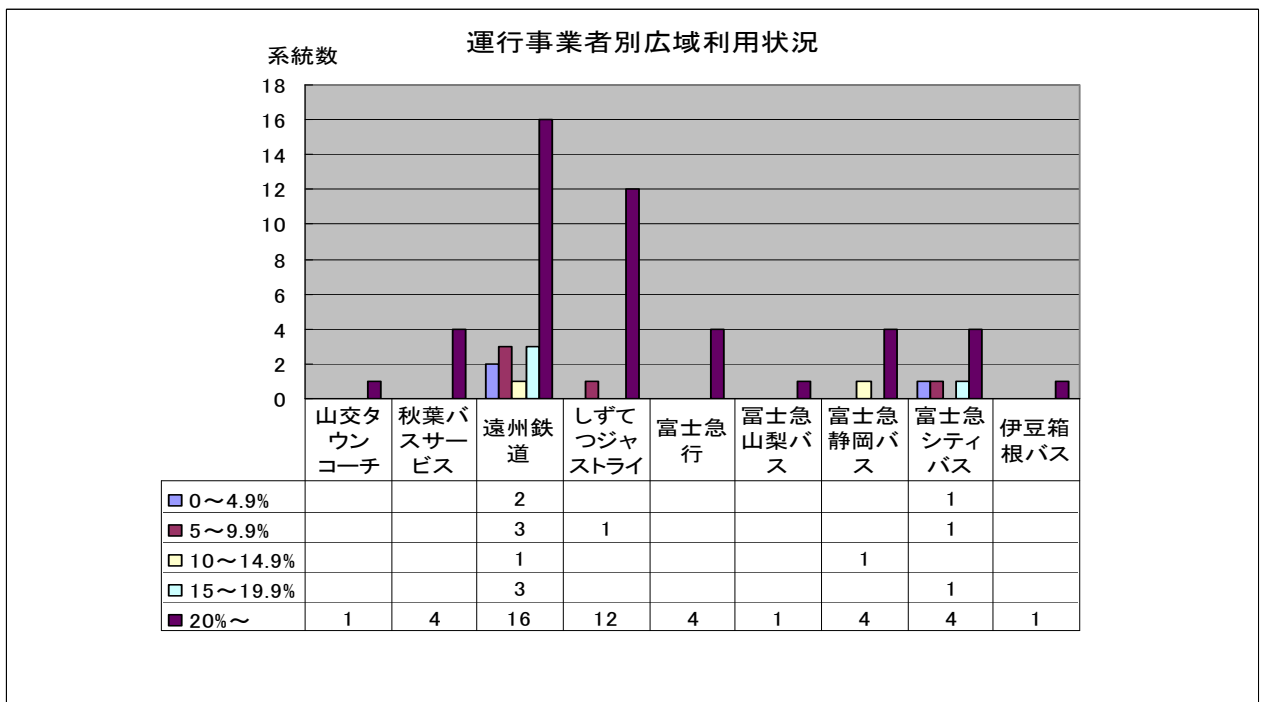
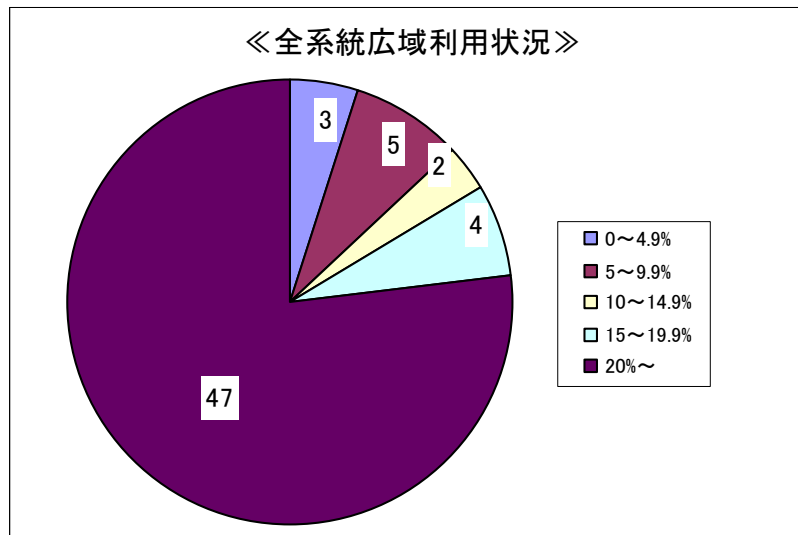
【全系統（61系統）における乗換可能なアクセス拠点数】



⑤ 広域利用状況

- 地域間幹線系統は、複数市町間を運行する系統であり、補助要件でも「複数の市町（平成 13 年 3 月末時点の合併前市町村）をまたぐ」系統とされています。
- 補助制度の趣旨を踏まえ、利用実態として市町間をまたいで利用されているかという視点で評価を実施しています。
- 評価に当たっては、平成 22 年度の国勢調査における本県の「他地域への通勤・通学人口の割合（20%）」を基準とし、バス利用者の移動割合が 20%以上ある場合は広域的な移動が多い系統であると判断しました。
- 全 61 系統中 47 系統において広域利用の実態があることが把握できました。
- 最も高い市町間利用のある系統（92.8%）と最も低い系統（1.0%）との差が大きく、また 10%を下回る系統が 8 系統存在しています。
- このように、市町をまたぐ利用が少ない系統は、地域内での移動として利用されている可能性が高いと推測されます。

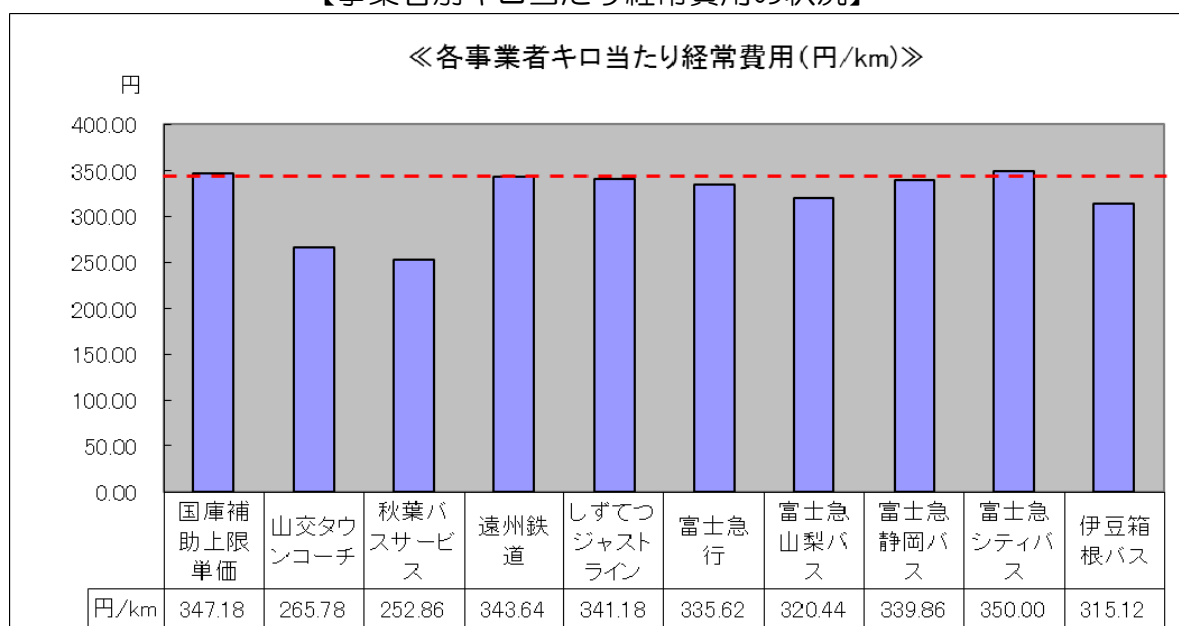
【全系統（61 系統）及び事業者別の広域的利用の状況】



## ⑥ キロ当たり経常費用

- 評価では、国庫補助制度に規定されているキロ当たり経常費用（国上限単価）と運行事業者の状況を比較しました。
- 評価結果では、全9社中8社が、国上限単価を下回る結果となっています。
- 各バス事業者は、燃料の高騰等によりコストが増大する中、分社化などによる人件費の削減等に対応しているものの、経費削減努力も限界に達している状況にあります。

【事業者別キロ当たり経常費用の状況】



## ○ まとめ

- 当評価の目的は、システムの優劣を決めるものではなく、あくまで地域におけるネットワークの構築にあたり、これらのシステムがどのような状況にあるのかを把握するための資料となります。
- 地域公共交通は、地域の軸となる幹線システムと市町の自主運行バス等枝系統と一体的に考え、利用者の移動実態に合わせて維持確保を図っていく必要があります。
- 本県としては、「広域トリップ率」の項目を重視しており、市町をまたがった広域的な利用が低いシステムについては、幹線システムとしてのあり方を沿線市町や事業者と検討していく必要があると考えています。

## 目標・効果達成状況評価指標

項目	基準	評価	考え方
運行回数	事業者計画数	計画数以上+3点 計画数未満±0点 (国土交通大臣が認める除外運行回数は除く)	当初予定していた運行計画どおりか否か 運休等の積算は国制度算定基準に合わせる。 ただし、国の定める除外規定以外のやむを得ない事情(開校・閉校日等)について備考欄に記載。
収支率	実績収支率	~29% +0点 30~34%+2点 35~39%+4点 40~44%+6点 45~49%+8点 50~54%+10点 55%~ +12点	運行実績に応じて段階的に評価 ただし、旧国庫基準では、55%を満了することで補助対象となっていたことを踏まえ、55%を満了したものを満点とする。
乗車人員	計画人員と 運行実績による比較	計画数+5%+6点 計画数±5%以内+3点 計画数-5%未満±0点	
ネットワーク構成	結節系統数 (H23年度分 以降の状態に記載)	既存・新規フィーダー系統 数問わず 1系統につき2点 限度+20点	新規フィーダー系統の新設によるネットワークの拡充を重視 地域差の拡大防止のため点数に上限
広域トリップ状況	市町跨ぎの移動割合 (H13.3.31 現在の市町) (運行実績による)	~4% ±0点 5~9% +5点 10~14% +10点 15~19% +15点 20%~ +20点	運行実績に応じて段階的に評価 ただし H22国勢調査に基づく本県の従業地・通学地別人口の割合(他市区町村20%)を満点
公共施設・拠点施設 アクセス状況	実施設数 (バス停から半径 500m 以内に存在する 学校(小・中・高・大・専門) 病院(主なもの) 拠点商業施設(主なもの) その他(官公庁・駅等))	評価せず	当該系統の維持による効果として考え、列挙に留める
増収策	事業者計画による (事業者単位で記載)	新規取組+10点 計画どおり+5点 特になし±0点	新たな取組を重視
費用削減策(1)	事業者計画による (事業者単位で記載)	新規取組+10点 計画どおり+5点 特になし±0点	新たな取組を重視
費用削減策(2)	補助対象年度の前年度の地域 キロ当たり経常費用 単価	単価以上±0点 単価-5%+3点 単価-10%+6点 単価-15%+9点 単価-20%超+12点	経営努力としての経費削減策について、実態努力も加味

静岡県交通基盤部都市局地域交通課

TEL 054-221-3194 FAX 054-221-2673 MAIL koutu@pref.shizuoka.lg.jp

~ご意見・ご要望(地域のニュースも大歓迎)をメールでお寄せください



