

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。

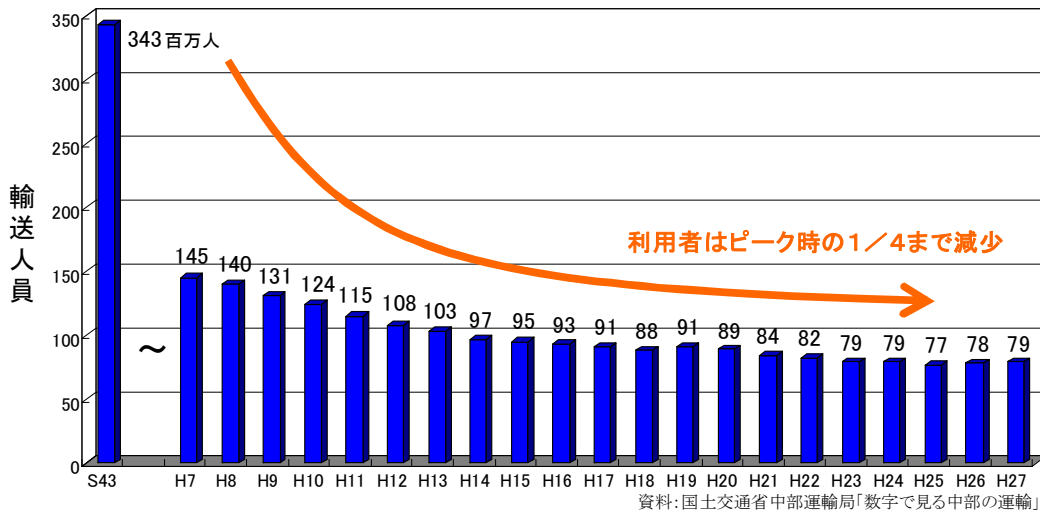
そのような中で、県では、複数市町をまたぐ広域的・幹線的なバス路線で、不採算（赤字）となっている系統について、国と協力して助成することで地域の皆様の日常生活に必要なバス路線の維持確保に取り組んでいます。

これらの系統は毎年度、運行結果の評価を実施しており、このたび、平成 28 年度（平成 27 年 10 月～平成 28 年 9 月運行分）の評価を行いました。厳しい現状をお伝えするとともに、より一層の効果的、効率的な運行につなげていくために、その結果を公表します。

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43年と比べ、本県の乗合バス輸送人員は1/4まで減少した



静岡県内の乗合バスの廃止状況

- 静岡県内を運行する乗合バスは、平成22年度～平成26年度までの5年間で245kmの系統が廃止されている

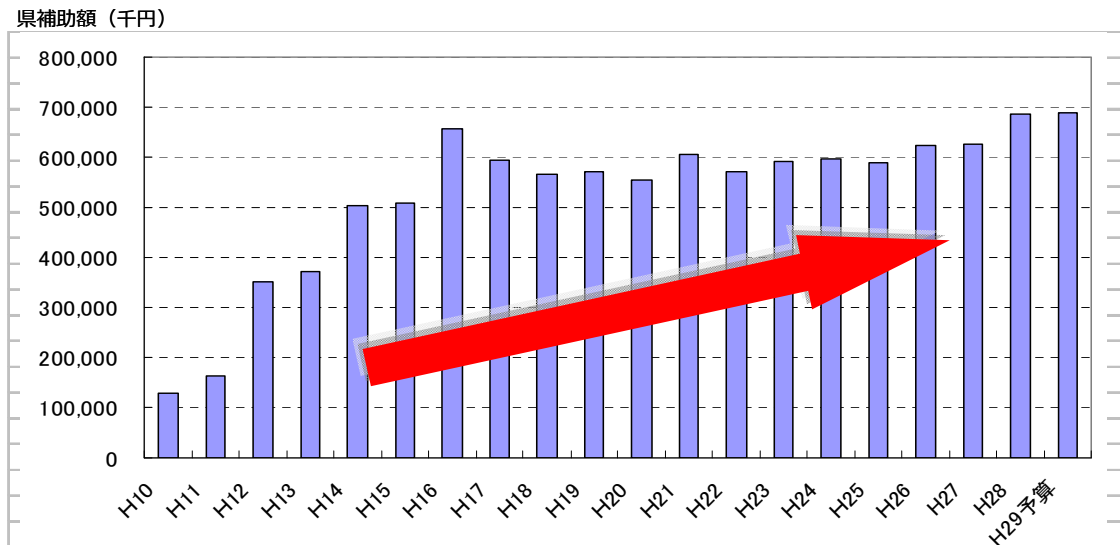
(単位: km)

年度	全国	静岡県
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
26年度	1,590	102.8
計	6,197	245.0

※ 定時定路線として代替・変更のない廃止のもの

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（乗合バス+デマンド型運行）に対する補助額は年々増加しており、H29予算は約7億円となっている
- 県補助額は、過去20年間で約5倍に膨れあがっている状況にある



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"> ・ 複数市町にまたがる系統（広域性） ・ 1日あたりの運行回数が3回以上のもの（幹線性） ・ 1日あたりの輸送量が15～150人のもの（幹線性）
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 28 年度評価結果一覧表（運行期間：平成 27 年 10 月 1 日～平成 28 年 9 月 30 日）

- ・ 全 68 系統中、A 評価が 46 系統、B 評価が 22 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 67%と 2/3 を上回ったため、全体評価は『A』としました。

事業者名	系統名	評価項目① 運行回数 満点 3 点	評価項目② 収支率 満点 18 点	評価項目③ 乗車人員 満点 6 点	評価項目④ ネットワーク 満点 20 点	評価項目⑤ 広域トリップ 満点 20 点	評価項目⑥ キロ当たり経費 満点 12 点	点数 (A: 52~79) (B: 26~51) (C: ~25)	評価			全体評価
									A	B	C	
山交タウンコーチ	富士宮駅・イオン・皇山台・蒲原病院線	3	6	3	6	20	12	50		○		A
秋葉バスサービス	秋葉線	3	6	6	11	20	12	58	○			
	可憐の杜線	3	18	6	11	10	12	60	○			
	秋葉中濃線	3	18	3	6	20	12	62	○			
	秋葉中濃線	3	12	3	11	15	12	56	○			
	秋葉中濃線	3	18	3	5	20	12	61	○			
遠州鉄道	大久保線	3	15	3	15	10	3	49		○		
	大久保線	3	18	3	12	0	3	39		○		
	伊佐見線	3	18	3	14	0	3	41		○		
	浜名線	3	18	3	13	15	3	55	○			
	笠井高台線	3	18	3	18	10	3	55	○			
	浜北医大三方原線	3	18	3	17	20	3	64	○			
	渋川線	0	18	0	20	20	3	61	○			
	渋川線	3	18	6	20	20	3	70	○			
	城之崎線	3	15	3	7	15	3	46		○		
	磐田市立病院福田線	3	18	6	13	20	3	63	○			
	中ノ町磐田線	3	18	3	12	15	3	54	○			
	北濃本線	3	0	3	8	20	3	37		○		
	秋葉線	3	12	3	8	20	3	49		○		
	秋葉線	3	15	3	9	20	3	53	○			
	磐田大竜線	3	18	3	14	20	3	61	○			
	磐田大竜線	3	18	3	14	20	3	61	○			
	掛塚さなる台線	3	18	3	12	20	3	59	○			
	掛塚さなる台線	3	18	3	11	20	3	58	○			
	掛塚さなる台線	3	18	3	10	20	3	57	○			
	掛塚さなる台線	3	18	3	14	20	3	61	○			
	内野台線	3	18	3	12	20	3	59	○			
	内野台線	3	18	6	14	20	3	64	○			
	磐田市立病院福田線	3	18	3	7	20	3	54	○			
	引佐線	0	18	3	20	20	3	64	○			
	秋丘郡田線	3	18	3	11	10	3	48		○		
	大塚ひとみヶ丘線	3	18	0	13	0	3	37		○		
	気賀三ヶ日線	3	18	3	20	20	3	67	○			
しずてつジャストライン	国道東静岡清水線	3	0	6	6	20	0	35		○		
	三保草薙線	0	18	3	5	5	0	31		○		
	五十海大住線	0	18	0	6	20	0	44		○		
	焼津岡部線	0	18	3	4	20	0	45		○		
	藤枝吉永線	0	18	6	8	20	0	52	○			
	島田静波線	0	18	6	10	20	0	54	○			
	島田静波線	0	18	6	13	20	0	57	○			
	藤枝相良線	0	15	6	11	20	0	52	○			
	菊川浜岡線	0	15	0	4	20	0	39		○		
	掛川大東浜岡線	0	3	0	7	20	0	30		○		
富士急行	掛川大東浜岡線	0	18	6	9	20	0	53	○			
	掛川大東浜岡線	0	12	3	4	20	0	39		○		
	御殿場線	3	12	3	15	20	0	53	○			
	駿河小山線	3	15	3	11	20	0	52	○			
富士急山梨バス	十里木線	3	18	0	7	20	0	48		○		
	河口湖線	3	18	0	17	20	0	58	○			
富士急静岡バス	河口湖線	3	18	6	17	20	6	70				
	柚野線	3	18	3	6	20	3	53	○			
	興津線	3	12	0	12	15	3	45		○		
	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	0	11	0	3	35		○		
	大月線	3	18	6	8	20	3	58	○			
富士急シティバス	駿河平線	3	18	3	9	20	3	56	○			
	須山線	3	15	3	12	20	3	56	○			
	須山線	3	18	3	11	15	3	53	○			
	御長屋線	3	18	3	9	20	3	56	○			
	御殿場線	3	12	3	15	20	3	56	○			
	原線	3	12	3	8	5	3	34		○		
	沼津高専線	3	18	3	6	0	3	33		○		
伊豆箱根バス	桜堤線	3	15	3	8	20	3	52	○			
	中伊豆線	3	9	3	5	20	9	49		○		
新東海バス	戸田線	3	18	3	7	20	12	63	○			
南伊豆東海バス	石廊崎線	3	18	6	7	20	12	66	○			
西伊豆東海バス	ハサラ線	3	18	3	11	20	12	67	○			
計							(平均) 52.70	46	22	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）

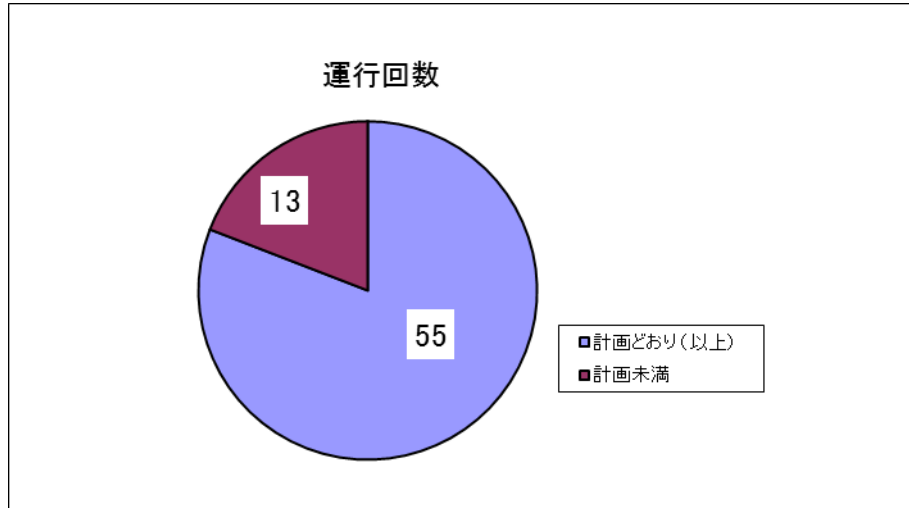
評価/年度	24 年度	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度
A	50	37	34	37	46
B	4	22	30	24	22
C	0	0	0	0	0
合計	54	59	64	61	68
全体評価	A	B	B	B	A
割合	93%	63%	53%	61%	67%

○ 評価項目ごとの特徴

① 運行回数

- ・ 68 系統のうち、13 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、内容は一部の系統において効率化を目的とした再編が行われたことや計画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。

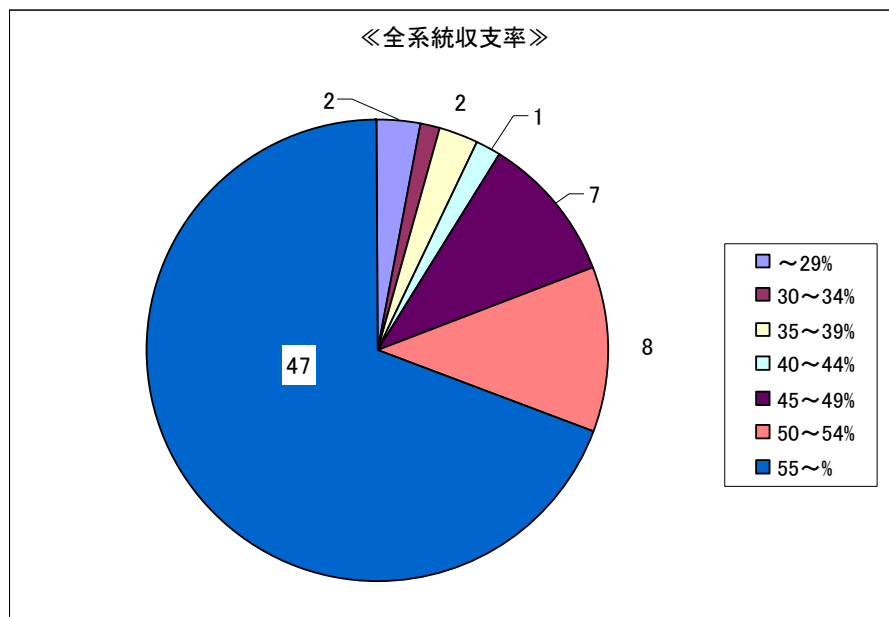
【全系統（68 系統）の運行状況】



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。
- ・ 68 系統中 47 系統で 55%以上の収支率が確保され、全体の 69%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 107.6%となった一方、最も低い系統は 26.3%と、その差が大きくなっています。
- ・ 今後、収支率の低い系統について、どのように収益性を高めるかを重視した検討が必要となります。

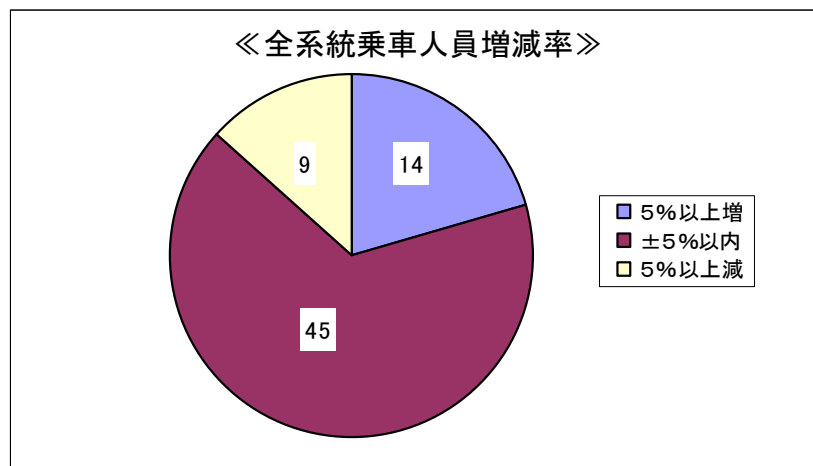
【全系統（68 系統）の収支状況】



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、今年度は全 68 系統中、14 系統（全体の 19%）で前年度比 5%以上の増加、また 45 系統（全体の 66%）が前年度比±5%以内であり、85%の系統でほぼ現状の乗車人員を確保しています。
- ・ 運行事業者は、利用者に向けた様々な取組を行っているが、今後は、これらの取組が利用者の増加につながっているかを分析するとともに、新たなニーズに合わせたさらなる取組を地域が一体となり考えていく必要があります。

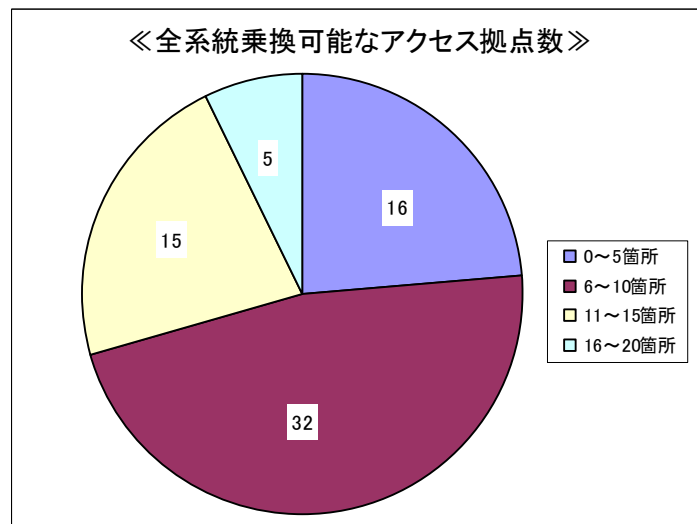
【全系統（68 系統）の乗車人員増減率の状況】



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、52 系統（約 76%）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。
- ・ 乗換可能な拠点では、乗継時間の短縮、待合所の整備など、利用者ニーズを踏まえたサービス水準について検討を行っていく必要があります。

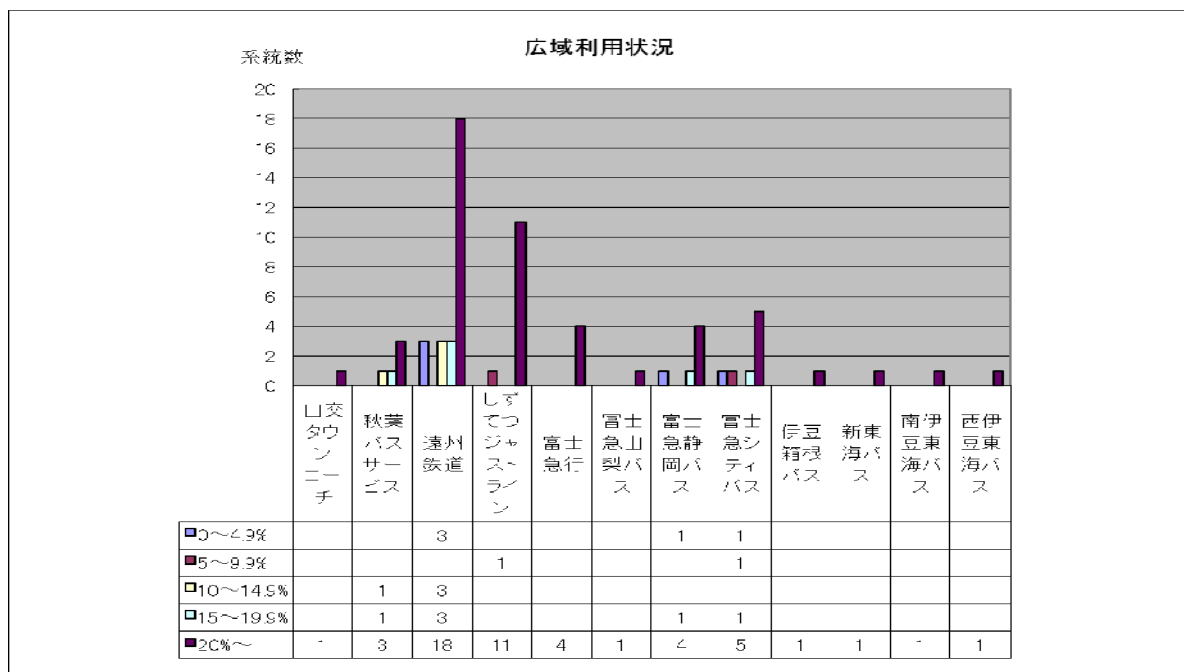
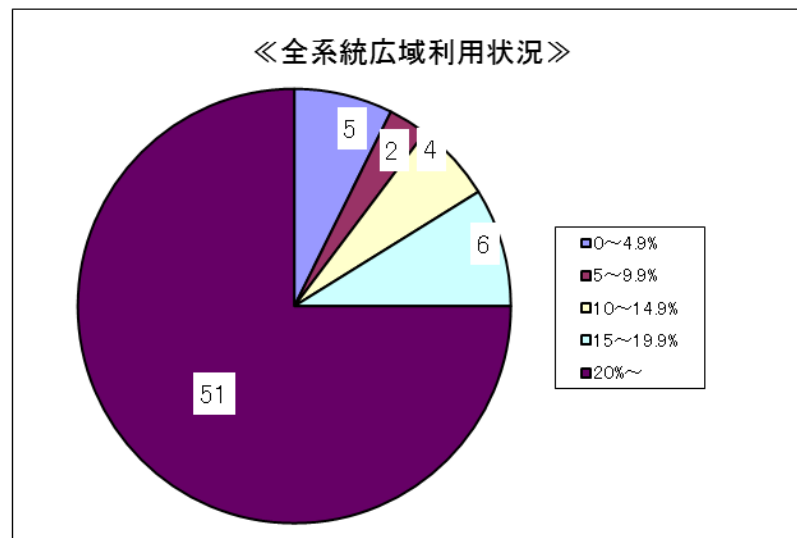
【全系統（68 系統）における乗換可能なアクセス拠点数】



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。
- ・ 制度の趣旨を踏まえ、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ました。
- ・ 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。
- ・ その結果、全68系統中51系統（75%）において、20%以上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（97.6%）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7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。
- ・ 本県では、利用実態を踏まえ、当該系統が市町を跨ぐ広域系統として運行する必要があるのか等利用者目線で検証し、県による支援の継続にふさわしいか否かを検討していきます。

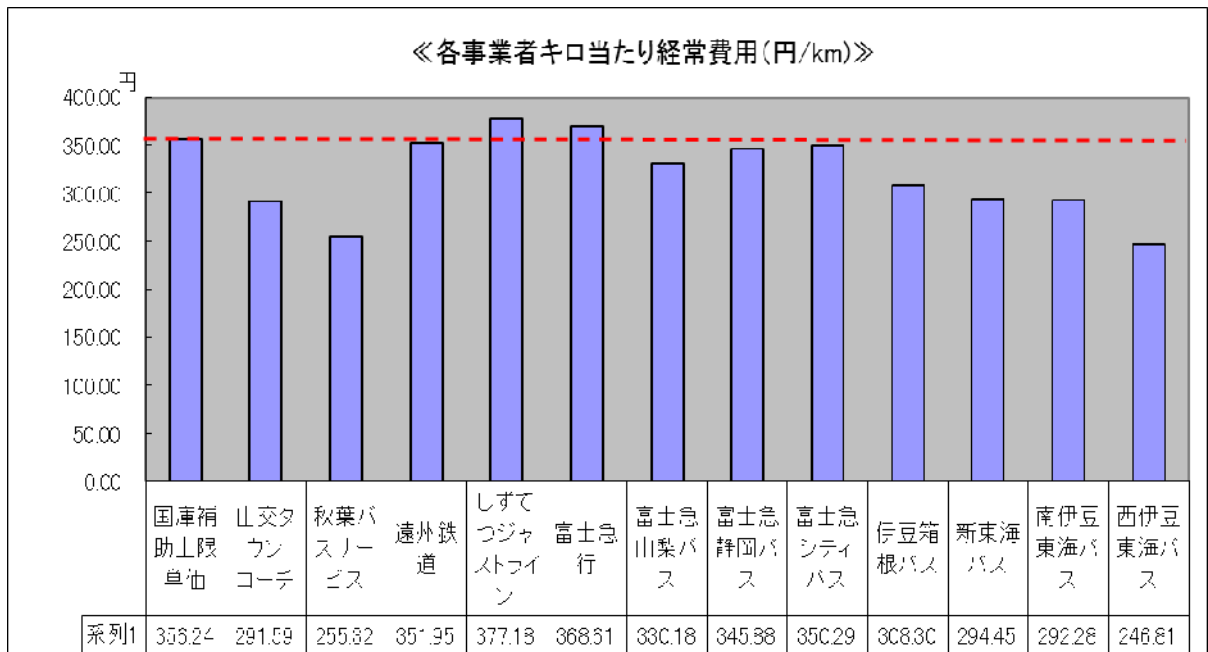
【全系統（68系統）及び事業者別の広域的利用の状況】



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7社が、国上限単価を下回る結果となっています。
- ・ 運行事業者の経費削減に対する努力が現れているとの見方もできますが、それぞれ状況が異なることからこの評価のみで経営努力を判断することは厳しいと考えます。
- ・ 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で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。
- ・ 今後は、さらなる利用促進策など収益性の向上を図るための取組を地域とともに検討していく必要があります。

【事業者別キロ当たり経常費用の状況】



3 まとめ

- ・ 本県では、地域間幹線システムを含め、生活交通の維持確保に関する協議・検討は各市町が開催する地域公共交通会議等における意思決定を尊重しており、今後もこの方向性に基づき維持確保方策等の検討を進めていく。
- ・ 県は、地域の軸である幹線システムと自主運行バス等の枝システムを一体的に検討するよう、市町地域公共交通会議において伝えてきており、今後も引き続き実施していく。
- ・ 個別システムでは、市町をまたがった「広域的な利用」が低いシステムや急激に利用者数や収支率が悪化しているシステムについて、その要因を分析し、対策について検討していく必要がある。

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%を満たすことで補助対象となっていたことを踏まえ、55%を満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