

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。

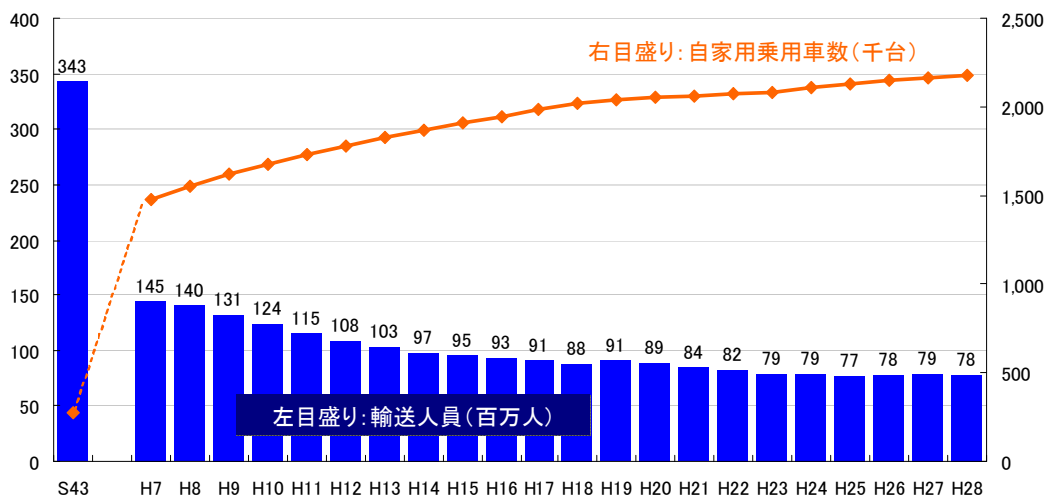
県内の乗合バス利用者数は、直近5カ年度で下げ止まり傾向にあるものの、依然として厳しい状況にあります。そのような中、県では、複数の市町をまたぐ広域的・幹線的で、かつ、不採算なバス路線について、国と協力して補助することで地域の皆様の日常生活に必要なバス路線の維持確保に取り組んでいます。

これらの系統は毎年度、運行結果の評価を実施しています。このたび、平成30年度（平成29年10月～平成30年9月運行分）の評価を行いましたので、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と自家用乗用車数の推移

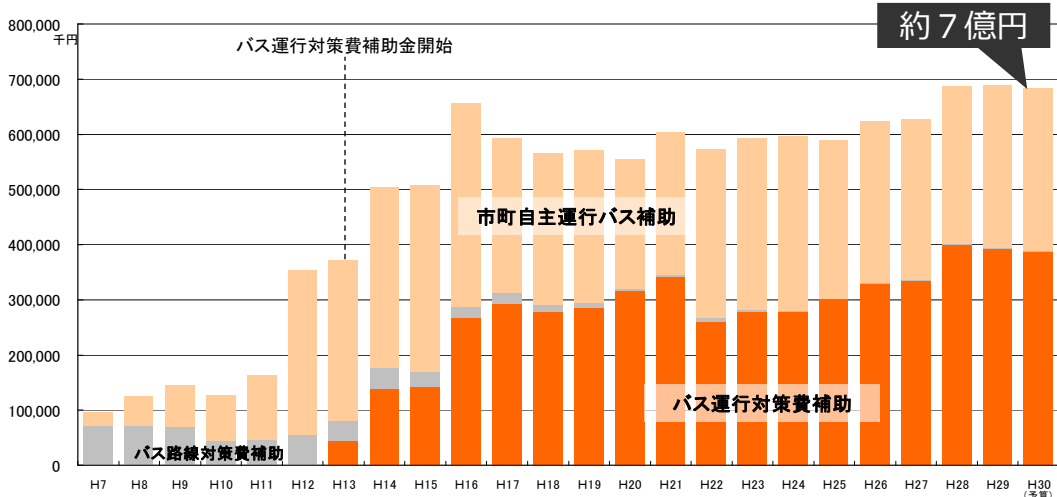
- 乗合バスの輸送人員はピーク時のS43年と比べ1/4まで減少（近年は下げ止まり傾向）
- 自家用乗用車数はS45年と比べ7倍に増加



出典：国土交通省中部運輸局「数字で見る中部の運輸」及び静岡県統計データセンター（自家用乗用車数のS43の数値が不明のため、公表されているS45の数値を掲載した。）

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、乗合バス事業者及び市町に対して、年間約7億円の県補助を実施。その額は年々増加傾向にある。



2 事業評価結果について

事業評価は、収支率、乗車人員等を点数化し、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、合計点に応じて次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

○ 評価結果

・全64系統中、A評価が31系統、B評価が32系統、C評価が1系統。

・全系統中、A評価の割合が約48%であり2/3を下回ったため、全体評価は『B』。

【評価状況】

	24	25	26	27	28	29	30
A	50	37	34	37	46	34	31
B	4	22	30	24	22	31	32
C	0	0	0	0	0	0	1
系統数計	54	59	64	61	68	65	64
全体評価	A	B	B	B	A	B	B
Aの割合	93%	63%	53%	61%	67%	52%	48%

○ 目標・効果達成状況における系統別評価

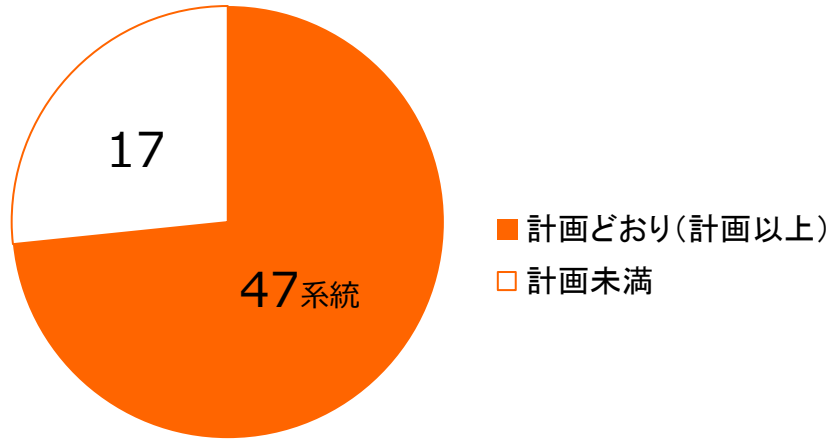
事業者名	系統名	評価			事業者平均	全体評価
		A	B	C		
山交タウンコーチ	1 富士宮駅・イオン・星山台・蒲原病院線		50		50.0	B 全64系統中31系統がA評価であり、全系統中に占めるA評価の割合が2/3を下回ったことと、平均評価点数がB(48.9点)ということから全体評価をBとする。
秋葉バスサービス	2 秋葉線	52			58.4	
	3 秋葉中遠線	62				
	4 秋葉中遠線	61				
	5 秋葉中遠線	53				
	6 秋葉中遠線	64				
遠州鉄道	7 大久保線		38		50.2	
	8 大久保線		39			
	9 伊佐見線		38			
	10 浜名線		47			
	11 笠井高台線		47			
	12 浜北医大三方原線	58				
	13 渋川線	64				
	14 渋川線	61				
	15 城之崎線		32			
	16 磐田市立病院福田線	54				
	17 中ノ町磐田線		43			
	18 北遠本線(水窪町)		31			
	19 北遠本線(唐沢)		30			
	20 秋葉線		30			
	21 秋葉線(厚生会)		47			
	22 磐田天竜線	61				
	23 磐田天竜線(ららぽーと磐田経由)	61				
	24 掛塚さなる台線	53				
	25 掛塚さなる台線	52				
	26 掛塚さなる台線		51			
	27 掛塚さなる台線	55				
28 内野台線	53					
29 内野台線	55					
30 磐田市立病院福田線		45				
31 引佐線	67					
32 萩丘都田線		43				
33 大塚ひとみヶ丘線		37				
34 気賀三ヶ日線	64					
しずてつジャストライン	35 三保草薙線			25	43.9	
	36 五十海大住線		42			
	37 焼津岡部線		43			
	38 藤枝吉永線		43			
	39 島田静波線		41			
	40 島田静波線		48			
	41 藤枝相良線	56				
	42 菊川浜岡線		48			
	43 掛川大東浜岡線		39			
	44 掛川大東浜岡線	56				
	45 掛川大東浜岡線		42			
富士急行	46 御殿場線	59			52.7	
	47 駿河小山線		46			
	48 十里木線		42			
	49 河口湖線	64				
富士急山梨バス	50 河口湖線	64			64.0	
富士急静岡バス	51 柚野線		38		45.5	
	52 興津線		38			
	53 曾比奈線	52				
	54 大淵線	52				
	55 船津線		39			
	56 大月線	54				
富士急シティバス	57 駿河平線	56			30.1	
	58 須山線		44			
	59 須山線	55				
	60 原線		31			
	61 桜堤線	55				
伊豆箱根バス	62 中伊豆線		37		37.0	
新東海バス	63 戸田線	63			63.0	
南伊豆東海バス	64 石廊崎線	57			57.0	

○ 評価項目ごとの特徴

(1) 運行回数

- ・ 64 系統中、17 系統が計画運行回数を満たさなかった。
- ・ 主な理由は、効率化を目的とした再編が行われたことや年末年始の運行計画の変更したことに伴う。

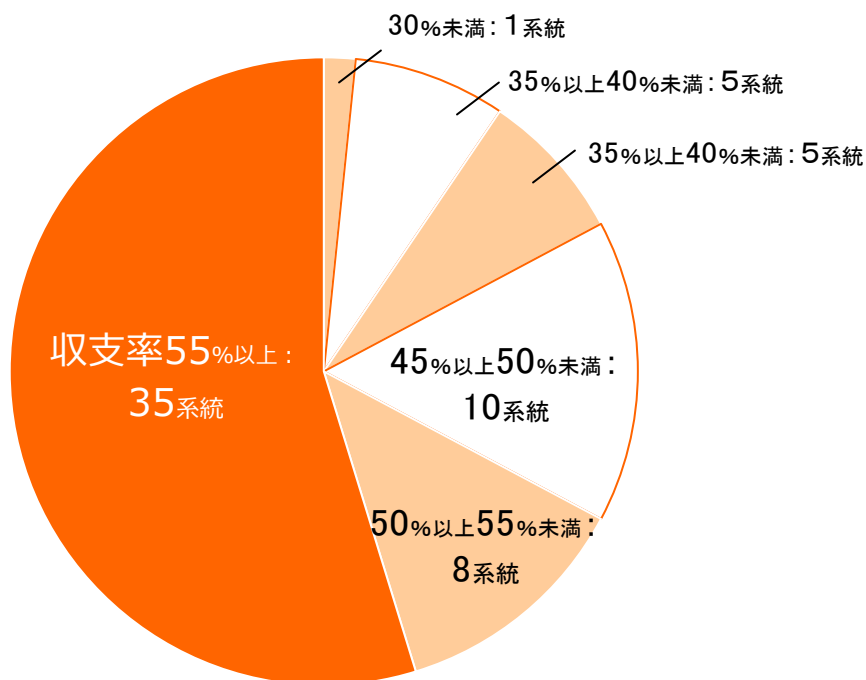
表 1：運行回数の計画達成状況（系統数）



(2) 収支率（旧補助制度の補助対象要件（収支率 55%以上）を基準に評価）

- ・ 64 系統中、35 系統で収支率 55%以上を確保。
- ・ 収支率が最も高い系統は 90.8%、最も低い系統は 24.7%
- ・ 収益性の維持・改善策は引き続き要検討。

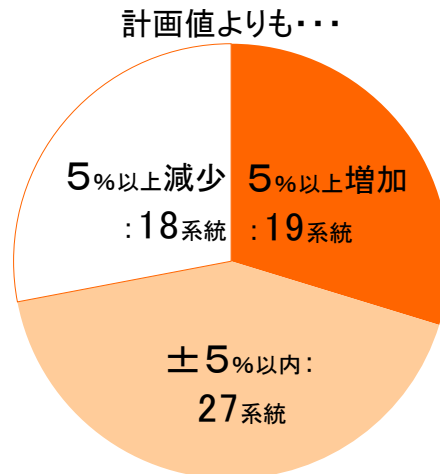
表 2：収支率別系統数



(3) 乗車人員

- ・64 系統中、19 系統で計画値より5%以上増加、27 系統で計画値±5%以内
- ・運行事業者は、様々な利用者確保策に取り組んでいる。引き続き、これらの取組の効果（利用者数の増加に繋がっているか）の検証と、新たな確保策の検討することが必要。

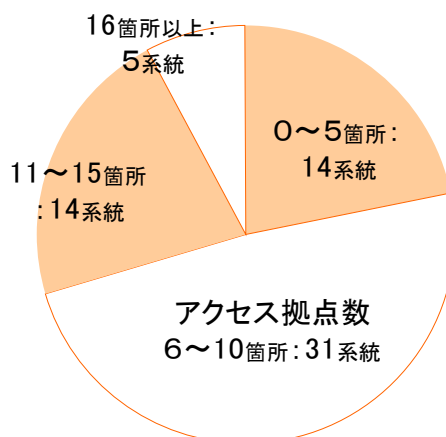
表3：乗車人員増減率別系統数



(4) 乗換可能なアクセス拠点

- ・公共交通では、鉄道やバス等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、移動利便性の向上を図るための1つの手段。
- ・評価結果では、50 系統が6箇所以上乗換拠点を有す。
- ・県内でも乗降客数が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多いが、それ以外の地域では乗換拠点数が少ない傾向に。
- ・引き続き、乗換拠点での他路線への乗継時間や待合所の整備など利用者ニーズを踏まえたサービスの検討が必要。

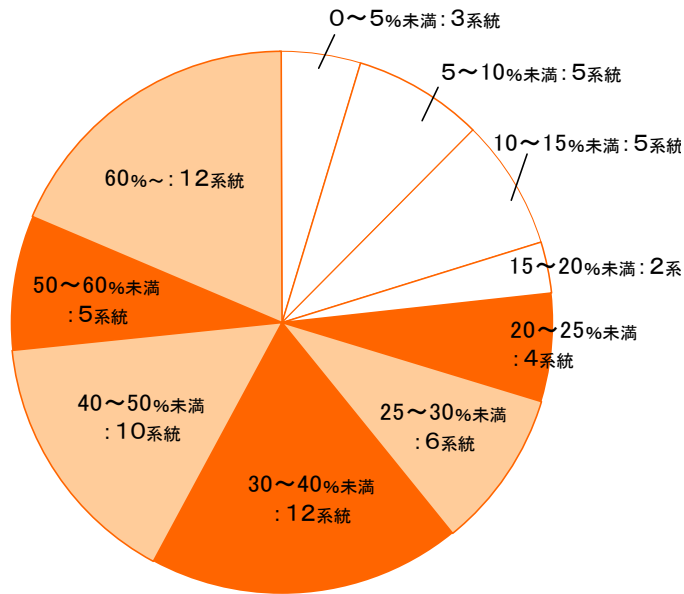
表4：乗換可能なアクセス拠点数別系統数



(5) 広域トリップ状況（複数の市町を跨ぐ利用実態の有無について評価）

- ・ 64 系統中、49 系統が広域トリップ率 20%以上を確保。
- ・ 広域トリップ率が最も高い系統は 87.0%、最も低い系統は 0.2%。
- ・ 広域トリップ率が 10%を下回る系統は 8 系統存在。
- ・ 市町を跨ぐ利用実態が少ない系統は、単一市町内で移動が完結している割合が高い系統であり、市町を跨ぐ系統である必要性を再度検証することが必要。

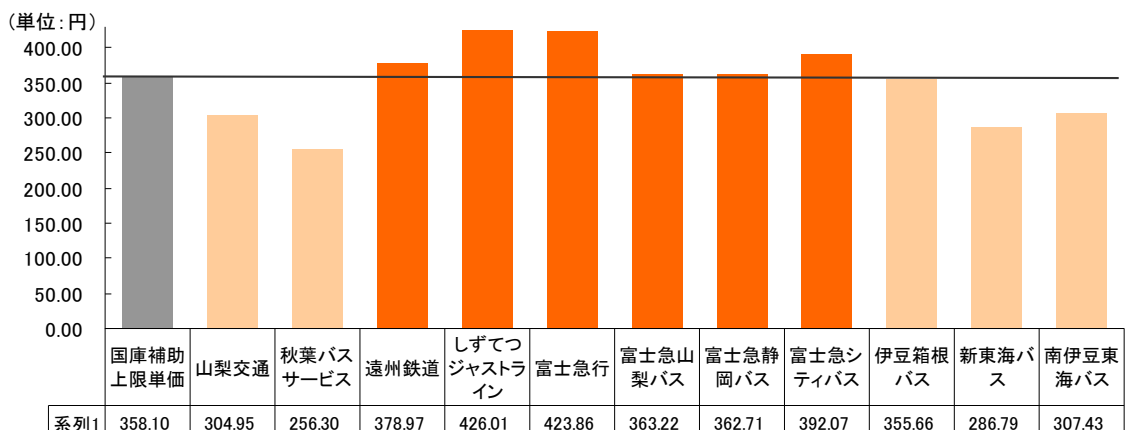
表 5：広域利用状況割合別系統数



(6) キロ当たり経常費用（H30 年度キロ当たり標準経常費用単価：358.10 円を基準に評価）

- ・ 11 事業者中、5 事業者が標準経常費用単価を下回った。
- ・ 老朽化した車両の更新、バリアフリー化及び燃料高騰など費用増の要因が多く、一部の事業者では分社化による人件費の抑制等で対応しているが、運転手不足が深刻で人件費の抑制も困難な状況。
- ・ 事業者には引き続き、計画的な車両更新等により費用削減を図っていただくとともに、系統の見直しや新たな収入確保策などの生産性を向上させる取組を地域とともに検討していくことが必要。

表 6：事業者別キロ当たり経常費用



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%を満た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

