

# 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。

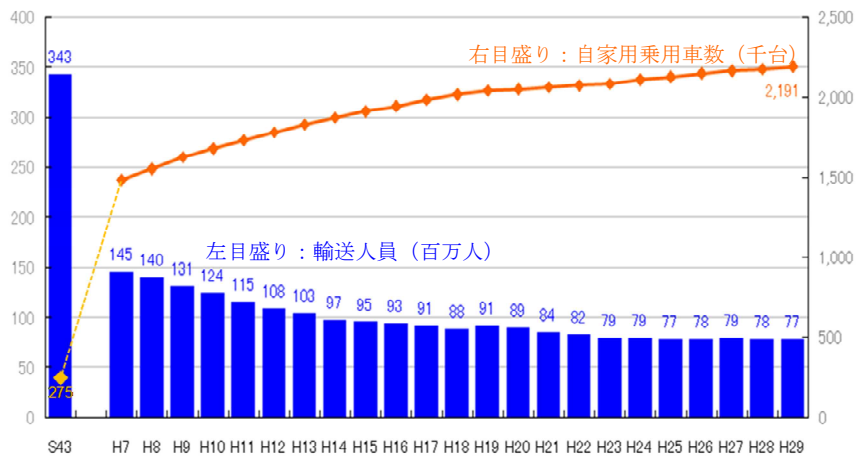
県内の乗合バス利用者数は、直近5カ年度で下げ止まり傾向にあるものの、依然として厳しい状況にあります。そのような中、県では、複数の市町をまたぐ広域的・幹線的で、かつ、不採算なバス路線について、国と協力して補助することで地域の皆様の日常生活に必要なバス路線の維持確保に取り組んでいます。

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、令和元年度（平成30年10月～令和元年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

#### 乗合バスの輸送人員と自家用乗用車数の推移

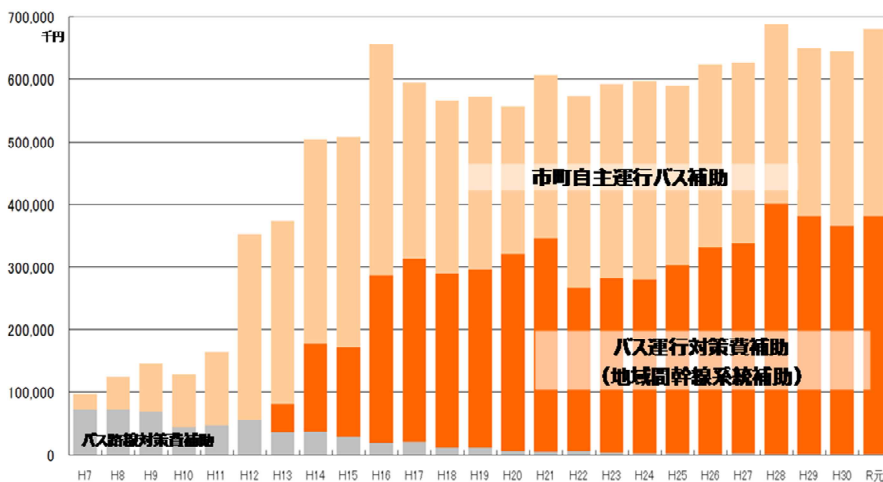
- 乗合バスの輸送人員はピーク時のS43年と比べ1/4まで減少（近年は下げ止まり傾向）
- 自家用乗用車数はS45年と比べ7倍に増加



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  
(自家用乗用車数はS43の表値が不明のため、公表されているS45の表値を接続している)

#### 静岡県のバス事業に係る補助額の推移

- 県は乗合バス事業者又は市町に対して、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"> <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60系統中、A評価が24系統、B評価が36系統、C評価が0系統。
- ・ 全系統中、A評価の割合が約40%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	31
A	50	37	34	37	46	34	31	24
B	4	22	30	24	22	31	32	36
C	0	0	0	0	0	0	1	0
系統数計	54	59	64	61	68	65	64	60
全体評価	A	B	B	B	A	B	B	B
Aの割合	93%	63%	53%	61%	67%	52%	48%	40%

○ 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	計		
山梨交通	1 富士宮駅・イオン・星山台・蒲原病院線		○			1	38.0
秋葉バスサービス	2 秋葉線(袋井駅前～遠州森町～気多)	○				4	58.5
	3 秋葉中遠線(袋井駅前～袋井市民病院～遠州森町)	○					
	4 秋葉中遠線(大東支所～袋井駅南口)	○					
	5 秋葉中遠線(横須賀車庫～袋井駅南口)	○					
	6 大久保線(浜松駅～山崎)		○				
遠州鉄道	7 大久保線(浜松駅～田端住宅)		○			27	57.8
	8 伊佐見線		○				
	9 浜名線		○				
	10 笠井高台線		○				
	11 浜北医大三方原線		○				
	12 洗川線(浜松駅～洪川権光)	○					
	13 洗川線(浜松駅～伊平)	○					
	14 城之崎線		○				
	15 磐田市立病院福田線(H30.10.01～H31.3.31)	○					
	磐田市立病院福田線(H31.4.1～R元.9.30)						
	16 中ノ町磐田線		○				
	17 北遠本線(H30.10.01～H30.10.24)		○				
		北遠本線(H30.10.25～R元.9.30)		○			
	18 秋葉線(春野車庫～西鹿島駅)		○				
	19 秋葉線(春野車庫～厚生会)		○				
	20 磐田天竜線(山東～磐田駅)	○					
	21 磐田天竜線(らぼーと経由)		○				
	22 掛塚さなる台線(浜松駅～横須賀)		○				
	23 掛塚さなる台線(浜松駅～豊浜郵便局)		○				
	24 掛塚さなる台線(浜松駅～豊田町駅)	○					
	25 掛塚さなる台線(浜松駅～磐田駅)	○					
	26 内野台線(内野台車庫)(H30.10.01～H31.1.23)	○					
			内野台線(内野台車庫)(H31.1.24～R元.9.30)				
	27 内野台線(サンストリート浜北)(H30.10.01～H31.1.23)	○					
			内野台線(サンストリート浜北)(H31.1.24～R元.9.30)				
	28 磐田市立病院福田線(H30.10.01～H31.3.31)		○				
	磐田市立病院福田線(H31.4.1～R元.9.30)						
	29 引佐線	○					
	30 萩丘都田線		○				
	31 大塚ひとみヶ丘線		○				
	32 気賀三ヶ日線	○					
	しずてつジャストライン	33 三保草薙線		○			
34 五十海大住線			○				
35 焼津岡部線			○				
36 藤枝吉永線			○				
37 島田静波線(島田駅前)			○				
38 島田静波線(島田市民病院)			○				
39 藤枝相良線			○				
40 菊川浜岡線			○				
41 掛川大東浜岡線(掛川駅前～浜岡営業所)			○				
42 掛川大東浜岡線(中東遠総合医療センター)		○					
43 掛川大東浜岡線(大東支所)			○				
富士急行	44 御殿場線		○			4	51.2
	45 駿河小山線		○				
	46 十里木線		○				
	47 河口湖線	○					
富士急バス	48 河口湖線	○			1	61.0	
富士急静岡バス	49 曾比奈線	○				4	49.0
	50 大淵線	○					
	51 船津線		○				
	52 大月線	○					
富士急シティバス	53 駿河平線		○			5	46.4
	54 須山線(須山)		○				
	55 須山線(下和田)	○					
	56 原線		○				
	57 桜堤線	○					
伊豆箱根バス	58 中伊豆線		○		1	38.0	
新東海バス	59 戸田線	○			1	60.0	
南伊豆東海バス	60 石廊崎線	○			1	63.0	
	計	24	36	0	60		

B  
全60系統中36系統がB評価であり、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。

## ○ 評価項目ごとの特徴

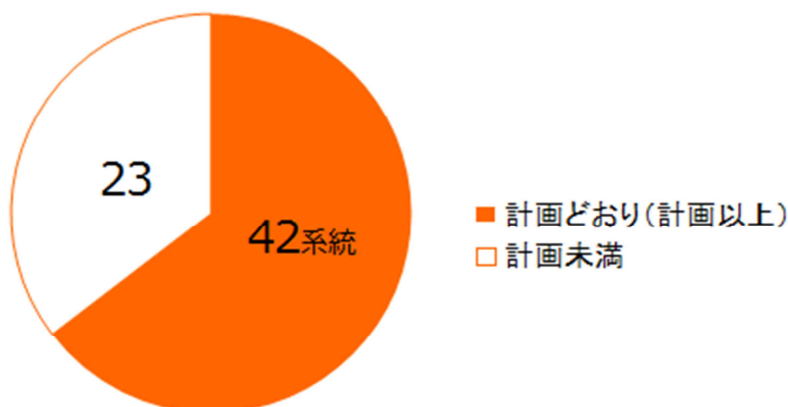
<補足事項>

遠州鉄道の磐田市立病院福田線(No. 15)、北遠本線(No. 17)、内野台線(No. 26)、内野台線(No. 27)及び磐田市立病院福田線(No. 28)は運行期間中に回数、距離を変更したことから、変更前後を分けて評価しています。(遠州鉄道の補助対象系統数は27系統ですが、以下、評価上は32系統。合計の系統数は65系統になります。)

### (1) 運行回数

- ・ 65系統のうち、23系統が計画していた運行回数を満たさない結果となりました。
- ・ 主な理由は、年末年始の運行計画の変更したことに伴うものです。

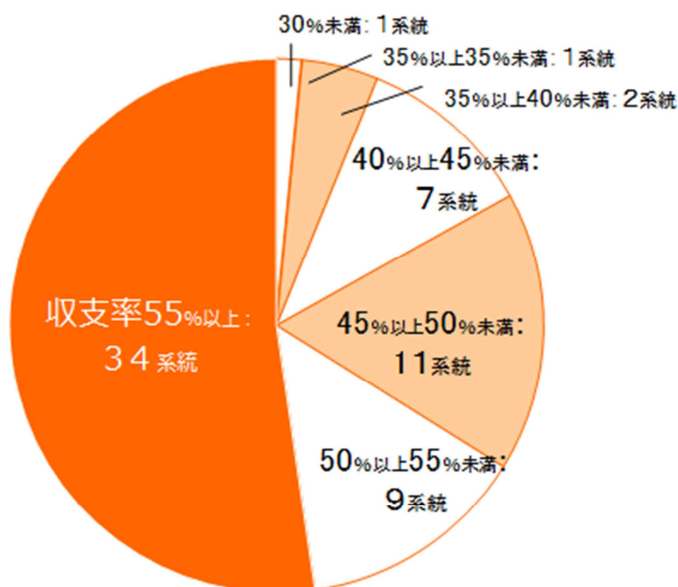
表1: 運行回数の計画達成状況(系統数)



### (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)

- ・ 65系統中35系統で55%以上の収支率が確保されています。
- ・ 最も高い系統は96.3%、最も低い系統は24.7%となっています。

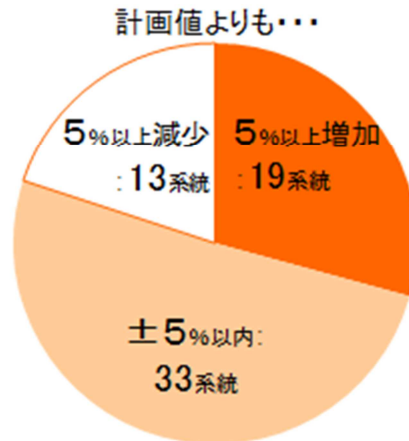
表2: 収支率別系統数



### (3) 乗車人員

- ・乗車人員は65系統中、19系統で計画値より5%以上増加、33系統が計画値±5%以内となっており、計52系統で計画の乗車人員を確保しています。
- ・利用者を増やすための取組を事業者、地域住民、行政が一体となって考える必要があります。

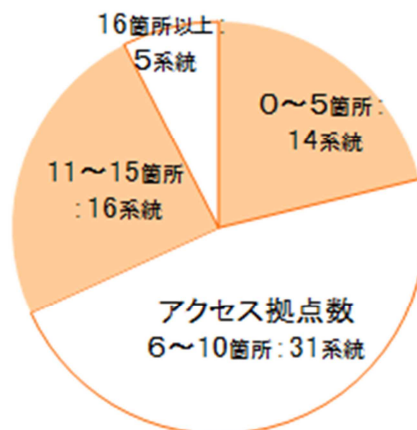
表3:乗車人員増減率別系統数



### (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つの手段となります。
- ・評価結果では、52系統が6箇所以上の乗換拠点を有しています。
- ・県内でも乗降客数の多い鉄道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くありますが、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。
- ・乗換拠点では、他路線との乗継時間の考慮や待合所の整備など、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。

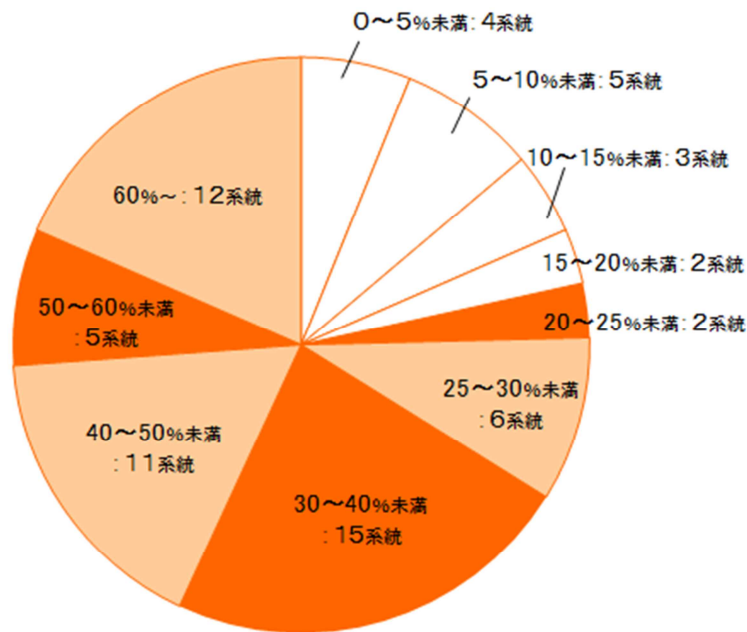
表4:乗換可能なアクセス拠点数別系統数



(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）

- ・ 65 統中 51 系統が広域利用状況割合 20%以上でした。
- ・ 最も高い系統（88.0%）と最も低い系統（1.3%）の差が大きく、また 10%を下回る系統も 9 系統あります。
- ・ 広域利用率が低い系統は市町を跨ぐ利用実態が少ない系統であり、地域内での移動として利用されているものと考えられます。利用実態に伴い、本当に地域を跨ぐ広域系統として運行する必要がある系統か等の検証を行う必要があります。

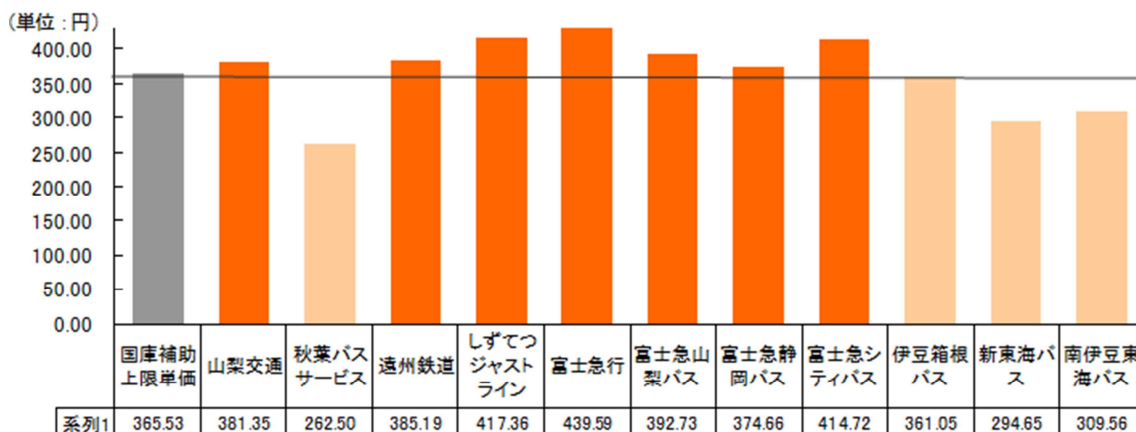
表5: 広域利用状況割合別系統数



(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）

- ・ 全 11 事業者中 7 事業者が、国庫補助上限単価を上回る結果となりました。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ますが、運転手不足が深刻で人件費の抑制も困難な状況であります。
- ・ 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です。

表6: 事業者別キロ当たり経常費用(円/km)



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

