

資料 2-3

令和元年度地域間幹線系統の事業評価結果

1 事業評価の目的

事業評価は、静岡県生活交通確保対策協議会が定めた静岡県地域間幹線系統確保維持計画に位置づけられた補助対象系統について、事業の実施状況の確認や目標の達成状況等の評価を行い、市町が開催する地域公共交通会議等における評価内容に対する議論・検討の活性化や広く県民に内容を公表することによる理解の促進など、補助対象事業が効果的、効率的に実施されることを目的として実施しております。

2 評価項目

項 目		内 容
(点数無) 前提事項	主な運行目的	利用実態等を含めた当該系統の運行目的を記載
	増収策	路線維持のための増収策を記載
	費用削減策	路線維持のための費用削減策を記載
点数化	運行回数	計画運行回数に対する実績運行回数を評価(3点満点)
	収支率	実績値を評価(収支率 55%以上満点)
	乗車人員	計画値に対する実績値を評価(+5%以上満点)
	ネットワーク構成	鉄道等への乗換可能な拠点数を評価(上限 20 点)
	広域トリップ状況	バス利用者の市町を跨ぐ移動割合を評価(20%以上満点)
	キロ当たり経費	国上限単価と各バス事業者単価を比較(-20%超満点)
	拠点等アクセス状況	バス停から半径 500m 以内の拠点施設を記載(評価点無)

【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】

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

3 事業評価結果の概要

(1) 全体評価：B

- ・ 補助対象系統全 60 系統中、A評価：25 系統、B評価：35 系統、C評価：0 系統
- ・ 平均評価点数がB評価 (48.9 点) であることから、全体評価を『B』としました。

(参考：H29：B、H30：B)

(2) 評価項目ごとの特徴

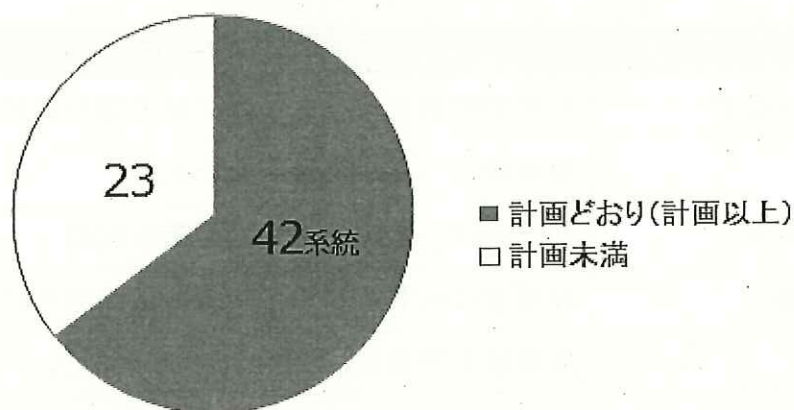
○補足事項

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。)

ア 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。

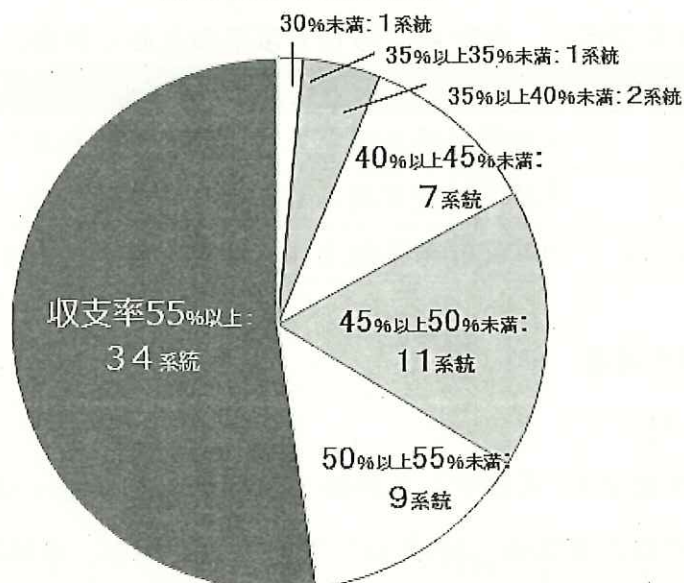
表1:運行回数の計画達成状況(系統数)



イ 収支率

- ・ 旧国庫補助制度の補助対象要件(収支率 55%以上)を基準として評価しております。
- ・ 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。

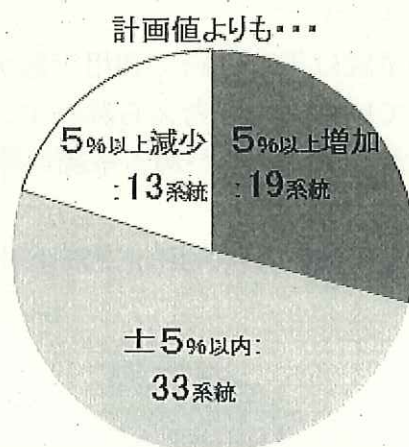
表2:収支率別系統数



ウ 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。
- このことは収益性の向上につながるとともに、バス路線の維持確保に繋がります。

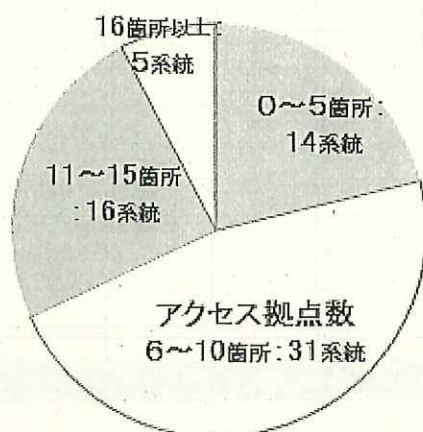
表3:乗車人員増減率別系統数



エ 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。

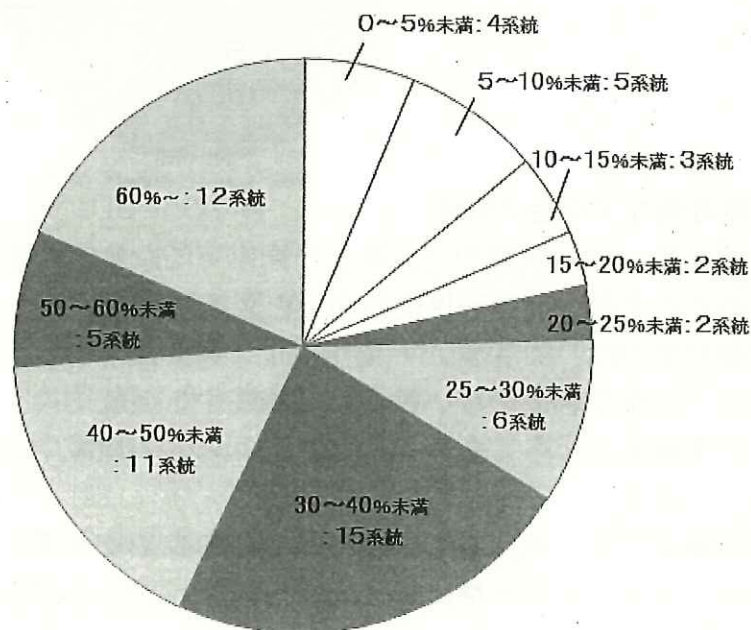
表4:乗換可能なアクセス拠点数別系統数



オ 広域利用状況

- ・地域間幹線系統は、補助要件上、「複数の市町を跨ぐ」（平成13年3月末時点の合併前市町村）系統とされています。
- ・複数の市町を跨ぐ利用実態の有無について評価を行いました。
- ・評価は、平成27年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%）」を基準に実施しました。
- ・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

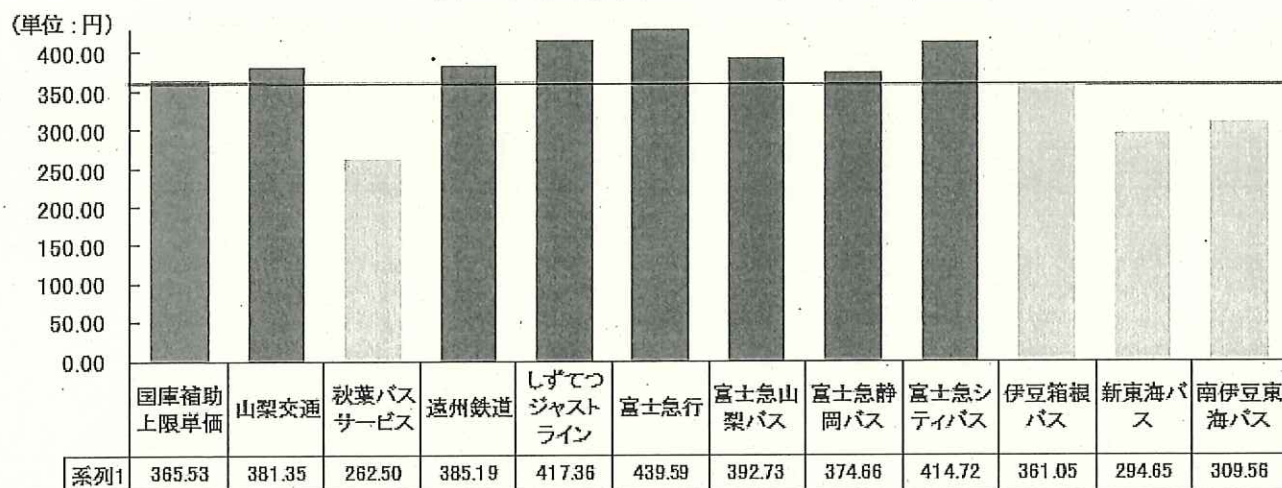


	0~5%未満	5~10%未満	10~15%未満	15~20%未満	20%~25%未満	25%~30%未満	30~40%未満	40~50%未満	50~60%未満	60%~
山梨交通					1					
秋葉バスサービス				1			1	1	1	
遠州鉄道	3	3	3	1	1	6	7	5		3
しずてつジャストライン		1					2	3	1	4
富士急行							2	1		1
富士急バス										1
富士急静岡バス	1						1		1	1
富士急シティバス		1					2		1	1
伊豆箱根バス								1		
新東海バス										1
南伊豆東海バス									1	
計	4	5	3	2	2	6	15	11	5	12

カ キロ当たり経常費用

- ・乗合バスを運行する場合に、1 km 走行するのにどれくらいの経費が必要かを示すものが、キロ当たり経常費用です。
- ・今回の評価では、国庫補助制度に規定されているキロ当たり経常費用（国庫補助上限単価：365.53 円/km）を基準に、各運行事業者の状況把握を行いました。
- ・評価結果では、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。
- ・1つの見方として、運行事業者の経費削減に対する努力が現れるところとなりますが、それぞれの運行事業者における状況は異なることから、この評価のみで経営努力を判断することはできません。
- ・経費削減については、乗合バス事業そのものは、バリアフリーや環境対応のほか、燃料の高騰などによりコストが増大する中、運行事業者は分社化などによる人件費の削減等に対応している状況で、その経費削減努力も、限界に達しています。
- ・今後は、さらなる利用促進策など、収益性の向上を図る必要があり、これらに繋がる取組を地域とともに検討していく必要があります。

表6:事業者別キロ当たり経常費用(円/km)



4 まとめ

当評価の目的は、系統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、これらの系統がどのような現状となっているのかを把握するための資料となります。

今回の評価は、地域間幹線系統が対象ですが、他にも市町が自ら運行する自主運行バス、市町が補助を行い運行する民間路線バス、補助を受けず運行を続ける民間路線バスも多数存在します。

今後の地域公共交通会議等では、事業者路線及び市町が主体となる自主運行バスについて、全てのバス交通をネットワークとして意識し、検討を進めていく必要があります。

