

平成 29 年度 第 2 回 菊川市地域公共交通会議

次 第

日 時：平成30年 1 月19日（金）

午前10時00分 ～

会 場：201・202会議室（本庁舎 2 階）

1 開 会

2 あいさつ

3 議事

(1) 平成29年度第 1 回菊川市地域公共交通会議の課題について（報告）

・・・資料 1－1、資料 1－2、資料 1－3

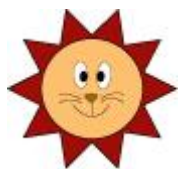
(2) 菊川市コミュニティバスのこれまでの経緯（報告） ・・・資料 2

(3) 定時定路線以外の公共交通について（報告） ・・・資料 3

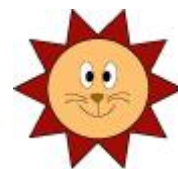
(4) 静岡県地域間幹線系統確保維持改善事業評価基準と取り組み案について

（協議）・・・資料 4－1、資料 4－2

4 その他



菊川市コミュニティバス アンケート



にご協力ください。

日ごろ、市政にご理解とご協力をいただきありがとうございます。

菊川市では、移動手段をお持ちでない方が出掛けやすくなることを目的とし、「コミュニティバス」という市内の各所を結ぶバスの運行を行っております。

このアンケートは、コミュニティバスのより良い運行のために実施するもので、市内にお住まいの方の中から、無作為に選ばせていただいた 60 歳以上の 1,000 人の方々にアンケートの記入をお願いするものです。

なお、今回お答えいただいた内容は、統計的に処理をいたしますので、ご迷惑をおかけすることは一切ありません。

お忙しいところ大変恐縮ですが、本アンケートの趣旨をご理解いただき、アンケートにご協力いただきますようよろしくお願いします。

ご記入にあたってのお願い

- あて名にあるご本人の考えで書いてください。
- お名前を書いていただく必要はありません。
- 同封の返信用封筒にこのアンケートを入れ、

平成 25 年 7 月 19 日（金）までに、郵便ポストへ入れてください

（切手は貼らずに出せます）。

問い合わせ：菊川市役所 地域支援課

電話番号：0537-35-0925

菊川市コミュニティバス アンケート

あてはまるものにチェック(レ点)をつけてください。(記入例: ☒ 男 ☐ 女)

質問1 あなたの性別を教えてください。 ☐ 男 ☐ 女

質問2 あなたの年代を教えてください。

☐ 60代 ☐ 70代 ☐ 80代以上

質問3 あなたのお住まいの地域を教えてください。

☐ 西方 ☐ 町部 ☐ 加茂 ☐ 内田 ☐ 横地 ☐ 六郷(牧之原を除く。) ☐ 牧之原
☐ 河城 ☐ 平川 ☐ 嶺田 ☐ 小笠南 ☐ 小笠東(布引原を除く。) ☐ 布引原

質問4 あなたは、普通運転免許証を持っていますか。

☐ 持っている ☐ 持っていたが返納した ☐ 持っていない

質問5 あなたは、コミュニティバスを利用したことがありますか。

☐ ない ☐ ある

↓ 「ない」と答えた方は
質問6へお進みください。

↓ 「ある」と答えた方は、質問7へお進みください。

質問6 コミュニティバスを利用したことがない理由を教えてください。

あてはまるものをすべてお選びください。

- ☐ 車やバイク、自転車などの移動手段があるから
- ☐ 家族が送迎してくれるから
- ☐ バス停が遠いから
- ☐ 行きたいところに行く路線がないから
→ 行きたいところを教えてください。()
- ☐ 目的地まで時間がかかるから
- ☐ 時間が合わないから
- ☐ 乗換えが不便だから
- ☐ コミュニティバスを知らなかったから
- ☐ その他()

➡ 4ページの質問13へお進みください。

~~~~~

以下は、質問5でコミュニティバスを利用したことが「ある」と答えた方への質問です。

質問7 あなたは、コミュニティバスをどのくらい利用しますか。

- ☐ ほぼ毎日    ☐ 1週間に3～4日    ☐ 1週間に1～2日  
☐ 1か月に数日    ☐ ほとんど乗らない

質問8 あなたは、どのような目的でコミュニティバスを利用することが多いですか。

一番多い目的をひとつお選びください。

- ☐ 通院    ☐ 買い物    ☐ 公共施設での用事    ☐ 通勤・通学  
☐ 趣味や学習の場    ☐ 親戚・知人を訪問    ☐ その他(                      )

質問9 あなたは、どのコースを利用することが多いですか。

一番多いコースをひとつお選びください。

- ☐ 西方・沢水加コース(らいおん)    ☐ 倉沢・富田コース(ぱんだ)    ☐ 菊川東循環コース(ぞう)  
☐ 菊川西循環コース(いぬ)    ☐ 丹野・嶺田コース(くま)    ☐ 奈良野・布引原コース(ねこ)  
☐ 三沢・河東コース(うし)

質問10 あなたは、質問9でお答えになった、利用することが多いコースの運行経路(行き先)をどう思いますか。

- ☐ 満足    ☐ まあ満足    ☐ 普通    ☐ やや不満    ☐ 不満

↓理由を教えてください。

質問11 あなたがよく行く市内の施設はどこですか。

あてはまるものをすべてお選びください。

- ☐ 菊川病院    ☐ 個人病院(                      )    ☐ 市の施設(                      )  
☐ スーパー・商店(                      )    ☐ その他(                      )

質問12 運転手の態度・気遣いについてどう思いますか。

- ☐ 満足    ☐ まあ満足    ☐ 普通    ☐ やや不満    ☐ 不満



~~~~~

以下は、すべての方への質問です。

質問13 昨年の10月から新車両になりました。あなたは、バス車両について、どう
思いますか？

☐ 満足 ☐ まあ満足 ☐ 普通 ☐ やや不満 ☐ 不満



理由を教えてください。

質問14 バスの運行時間は、平日の午前7時15分頃から午後5時頃までです。
運行時間について、どう思いますか。

☐ 満足 ☐ まあ満足 ☐ 普通 ☐ やや不満 ☐ 不満



理由を教えてください。

質問15 土日(現在はバスが運行していない日)の運行について、どう思いますか。

☐ 運行してほしい ☐ 現状のままでよい



質問15-2 土日に運行する場合、運賃に影響する場合がありますが、いくら
までなら運賃をご負担いただけますか。

☐ 現状のまま(100円) ☐ 200円 ☐ 300円 ☐ 400円 ☐ 500円以上

質問16 今後、コミュニティバスの運行を維持するために、いくらまでなら運賃をご
負担いただけますか

☐ 現状のまま(100円) ☐ 200円 ☐ 300円 ☐ 400円 ☐ 500円以上

質問17 今後も、または将来、コミュニティバスを利用していただけますか。

☐ する ☐ しない

質問18 ご意見・ご要望がありましたら、お書きください。

ご協力ありがとうございました。

平成25年・平成29年
コミュニティバス無作為抽出アンケート結果(平成29年度も60歳以上で計算)

資料1-2

※比率については、合計と一致しない場合があります。

質問1 あなたの性別は		平成25年度		平成29年度	
		回答数	比率	回答数	比率
(1)	男	228	41.1%	154	40.2%
(2)	女	322	58.0%	228	59.5%
	無回答	5	0.9%	1	0.3%
	計	555	100.0%	383	100.0%

質問2 あなたの年代は		平成25年度		平成29年度	
		回答数	比率	回答数	比率
(1)	60代	291	52.4%	185	48.3%
(2)	70代	160	28.8%	197	51.4%
(3)	80代以上	101	18.2%		
	無回答	3	0.5%	1	0.3%
	計	555	100.0%	383	100.0%

質問3 あなたのお住まいは		平成25年度		平成29年度	
		回答数	比率	回答数	比率
(1)	西方	45	8.1%	32	8.4%
(2)	町部	38	6.8%	27	7.0%
(3)	加茂	55	9.9%	2	0.5%
(4)	内田	41	7.4%	35	9.1%
(5)	横地	23	4.1%	21	5.5%
(6)	六郷（牧之原を除く）	94	16.9%	74	19.3%
(7)	牧之原	9	1.6%	12	3.1%
(8)	河城	76	13.7%	42	11.0%
(9)	平川	54	9.7%	56	14.6%
(10)	嶺田	31	5.6%	24	6.3%
(11)	小笠南	37	6.7%	24	6.3%
(12)	小笠東（布引原を除く）	42	7.6%	29	7.6%
(13)	布引原	3	0.5%	4	1.0%
	無回答	7	1.3%	1	0.3%
	計	555	100.0%	383	100.0%

質問4 あなたは普通運転免許を持っていますか		平成25年度		平成29年度	
		回答数	比率	回答数	比率
(1)	持っている	415	74.8%	299	78.1%
(2)	持っていたが、返納した	18	3.2%	15	3.9%
(3)	持っていない	119	21.4%	61	15.9%
	無回答	3	0.5%	8	2.1%
	計	555	100.0%	383	100.0%

質問5 あなたはコミュニティバスを利用したことがありますか		平成25年度		平成29年度	
		回答数	比率	回答数	比率
(1)	ない	466	84.0%	317	82.8%
(2)	ある	87	15.7%	54	14.1%
	無回答	2	0.4%	12	3.1%
	計	555	100.0%	383	100.0%

質問6 コミュニティバスを利用したことがない理由は(複数回答)

		平成25年度		平成29年度	
		回答数	比率	回答数	比率
(1)	車やバイク、自転車などの移動手段があるから	389	70.3%	264	49.3%
(2)	家族が送迎してくれるから	51	9.2%	74	13.8%
(3)	バス停が遠いから	9	1.6%	12	2.2%
(4)	行きたいところに行く路線がないから	7	1.3%	11	2.1%
(5)	目的地まで時間がかかるから	1	0.2%	22	4.1%
(6)	時間が合わないから	2	0.4%	42	7.9%
(7)	乗換が不便だから	0	0.0%	20	3.7%
(8)	コミュニティバスを知らなかったから	1	0.2%	2	0.4%
(9)	その他	3	0.5%	13	2.4%
	無回答	90	16.3%	75	14.0%
	計	553	100.0%	535	100.0%

(H25のみ)

- しずてつバスを利用しているから。(女、70代、町部)
- 路線バスを利用しているから。(女、60代、平川)

質問7 あなたは、コミュニティバスをどのくらい利用しますか

		平成25年度		平成29年度	
		回答数	比率	回答数	比率
(1)	ほぼ毎日	1	1.1%	1	1.9%
(2)	1週間に3～4日	2	2.3%	3	5.6%
(3)	1週間に1～2日	4	4.6%	6	11.1%
(4)	1ヶ月に数日	26	29.9%	25	46.3%
(5)	ほとんど乗らない	36	41.4%	15	27.8%
	無回答	18	20.7%	4	7.4%
	計	87	100.0%	54	100.0%

※問7～問12については平成25年度・平成29年度アンケートでコミュニティバスを利用したことがあると回答した方のみ集計。

質問8 あなたは、どのような目的でコミュニティバスを利用することが多いですか。

		平成25年度		平成29年度	
		回答数	比率	回答数	比率
(1)	通院	47	54.0%	40	74.1%
(2)	買い物	5	5.7%	3	5.6%
(3)	公共施設での用事	2	2.3%	2	3.7%
(4)	通勤・通学	2	2.3%	0	0.0%
(5)	趣味や学習の場	1	1.1%	0	0.0%
(6)	親戚・知人を訪問	3	3.4%	1	1.9%
(7)	その他	2	2.3%	6	11.1%
	無回答	25	28.7%	2	3.7%
	計	87	100.0%	54	100.0%

質問9 あなたは、どのコースを利用することが多いですか。

		平成25年度		平成29年度	
		回答数	比率	回答数	比率
(1)	西方・沢水加コース	13	14.9%	8	14.8%
(2)	倉沢・富田コース	16	18.4%	13	24.1%
(3)	菊川東循環コース	10	11.5%	8	14.8%
(4)	菊川西循環コース	6	6.9%	5	9.3%
(5)	丹野・嶺田コース	12	13.8%	8	14.8%
(6)	奈良野・布引原コース	3	3.4%	1	1.9%
(7)	三沢・河東コース	3	3.4%	4	7.4%
	無回答	24	27.6%	7	13.0%
	計	87	100.0%	54	100.0%

質問10 あなたは、質問9でお答えになった、利用することが多いコースの運行経路(行き先)をどう思いますか。

		平成25年度		平成29年度	
		回答数	比率	回答数	比率
(1)	満足	15	17.2%	16	29.6%
(2)	まあ満足	12	13.8%	10	18.5%
(3)	普通	24	27.6%	16	29.6%
(4)	やや不満	4	4.6%	4	7.4%
(5)	不満	4	4.6%	3	5.6%
	無回答	28	32.2%	5	9.3%
	計	87	100.0%	54	100.0%

質問9でお答えになった、利用することが多いコースの運行経路(行き先)に関する意見(H25のみ)

- 病院に早く着きたいと思います。自家用車の3倍時間がかかります。 (女、70代、内田)
- 西方・沢水加コースは本数をもっと増やしてください。5便くらい (女、70代、西方)
- できればもう少し頻度を多くしてください。 (男、70代、六郷(牧之原を除く))
- 加茂地区への買い物が不便。病院その他開業医等場所によって予約でも遅くなり、乗車できなく、お昼までに帰宅できない事が不便。 (女、80代以上、町部)
- 時間がかかる病院の早い予約が取れない。 (女、80代以上、西方)

質問11 あなたが、よく行く市内の施設はどこですか。(複数回答)

		平成25年度		平成29年度	
		回答数	比率	回答数	比率
(1)	菊川病院	45	51.7%	35	38.9%
(2)	個人病院	8	9.2%	24	26.7%
(3)	市の施設	3	3.4%	11	12.2%
(4)	スーパー・商店	4	4.6%	16	17.8%
(5)	その他	3	3.4%	4	4.4%
	無回答	24	27.6%	－	－
	計	87	100.0%	90	100.0%

(H25のみ)

- その他 菊川駅 (男、60代、小笠東(布引原を除く))
- その他 菊川駅 (女、60代、六郷(牧之原を除く))
- 個人病院(宮城クリニック) (女、80代以上、小笠東(布引原を除く))

質問12 運転手の態度・気遣いについてどう思いますか。

		平成25年度		平成29年度	
		回答数	比率	回答数	比率
(1)	満足	25	28.7%	－	－
(2)	まあ満足	7	8.0%	－	－
(3)	普通	26	29.9%	－	－
(4)	やや不満	0	0.0%	－	－
(5)	不満	1	1.1%	－	－
	無回答	28	32.2%	－	－
	計	87	100.0%	－	－

質問13 昨年の10月から新車両になりました。あなたは、バス車両について、どう思いますか。

		平成25年度		平成29年度	
		回答数	比率	回答数	比率
(1)	満足	115	20.7%	－	－
(2)	まあ満足	78	14.1%	－	－
(3)	普通	171	30.8%	－	－
(4)	やや不満	6	1.1%	－	－
(5)	不満	9	1.6%	－	－
	無回答	176	31.7%	－	－
	計	555	100.0%	－	－

質問13の新車両に関する意見(H25のみ)

- 遠くから見て目立つので、乗る方は「あっ、きたきた」と判るのでよいと思います。(女、80代以上、小笠南)
- バスの両サイドのガラスが今はスモークガラスで外からは人目につきにくい状態であり、自家用車ではない公共の乗り物の場合は、あそこまでの仕様はいらなかったように思う。(男、60代、嶺田)
- バロー辺りから帰りのバスを2時頃一本お願いしたい。(女、80代以上、河城)
- 派手すぎる。空気を運んでいるように見える。(女、70代、横地)
- 気づかなかった(女、60代、河城)
- 使用してないからわからない。(男、60代、加茂)
- 旧車両も新車両も知らない。(男、60代、加茂)
- 新車両を知らない。(男、70代、加茂)
- 車体の絵で他の車と判別ができてよい。(女、80代以上、町部)
- めだって、きれい。(男、60代、河城)
- やっと菊川らしいラッピングになりました。もう少し目立つとよいかなと思います。(女、60代、六郷(牧之原を除く))
- そんなに利用しないので、今でよろしいです。(男、80代以上、町部)

質問14 バス運行時間は、平日の午前7時15分頃から午後5時頃までです。運行時間について、どう思いますか。					
		平成25年度		平成29年度	
		回答数	比率	回答数	比率
(1)	満足	75	13.5%	8	14.8%
(2)	まあ満足	80	14.4%	12	22.2%
(3)	普通	208	37.5%	18	33.3%
(4)	やや不満	24	4.3%	7	13.0%
(5)	不満	12	2.2%	5	9.3%
	無回答	156	28.1%	4	7.4%
	計	555	100.0%	54	100.0%

※平成25年度は回答者の総合計、平成29年度は利用者のみ集計

質問14の運行時間についてのご意見(H25のみ)

- 夏場の午後5時はまだまだ出先の場合もあり、せめて、PM7時頃までは運行しては？(女、60代、六郷(牧之原を除く))
- 運行時間よりも本数が少ないように思う。(男、60代、六郷(牧之原を除く))
- 最終便は6時ごろにまた、冬便と夏便を考えてほしい。(女、70代、六郷(牧之原を除く))
- お昼休み12：00～13：00の時間と前後の時間に運行されていません。菊川病院など、朝行けば帰りは昼頃になってしまう。(女、60代、平川)
- 土、日も運行してくれるともっと利用するが・・・(男、60代、六郷(牧之原を除く))
- 冬場と夏場で運行時間を変えてみては？(女、60代、六郷(牧之原を除く))

- 通勤者や電車等の利用者のために午後 7 時頃まで運行してほしい。 (男、70代、六郷 (牧之原を除く))
- 夏場は午後 6 時頃まで運行してほしい。 (男、70代、町部)
- 行く時間はあるが、帰りが無い。 (女、80代以上、無回答)
- 土、日の運行や夏は 7 時頃までの運行を望む。 (男、60代、内田)
- 通院だと帰りのバスに思うように乗れない。 (女、80代以上、内田)
- 18時まで運行してほしい。 (男、60代、六郷 (牧之原を除く))
- 場所によって時間差。 (男、60代、六郷 (牧之原を除く))
- 午前、午後の時間はまあまあですが、病院などの予約でバスの時間に間に合わない事がよくあります。診察は、時間があつてないようなもの。車で都合が出来ませんか。 (女、80代以上、町部)
- JRを使った通勤にも利用できるように。 (男、60代、町部)
- 午後 7 時頃まで、運行してもらえると嬉しい。 (女、60代、河城)
- 1 時間に一本くらいは運行が来ると助かります。特に 7 時代の後、10時までないのが困ってます。 (女、70代、河城)
- 利用者を限定して運行しているので、飲食をしたいと思う人の利用は出来ません。 (女、60代、六郷 (牧之原を除く))
- 2 時間間隔で運行してほしいです。 (女、60代、六郷 (牧之原を除く))
- 義母が利用しているが、本数が少ない為、時間のロスが多い。 (女、60代、内田)

質問15 土日(現在はバスが運行していない日)の運行について、どう思いますか。

		平成25年度		平成29年度	
		回答数	比率	回答数	比率
(1)	運行してほしい	144	25.9%	20	37.0%
(2)	現状のままでよい	252	45.4%	28	51.9%
	無回答	159	28.6%	6	11.1%
	計	555	100.0%	54	100.0%

※平成25年度は回答者の総合計、平成29年度は利用者のみ集計

質問 15-2 土日運行する場合、運賃に影響する場合がありますが、いくらまでなら運賃をご負担いただけますか。

		平成25年度		平成29年度	
		回答数	比率	回答数	比率
(1)	現状のまま (100円)	41	28.5%	6	11.1%
(2)	200円	68	47.2%	9	16.7%
(3)	300円	25	17.4%	10	18.5%
(4)	400円	1	0.7%	0	0.0%
(5)	500円以上	2	1.4%	1	1.9%
	無回答	7	4.9%	28	51.9%
	計	144	100.0%	54	100.0%

※平成25年度は回答者の総合計、平成29年度は利用者のみ集計

質問16 今後コミュニティバスの運行を維持するために、いくらまでなら運賃をご負担いただけますか。

		平成25年度		平成29年度	
		回答数	比率	回答数	比率
(1)	現状のまま（100円）	124	22.3%	－	－
(2)	200円	183	33.0%	－	－
(3)	300円	85	15.3%	－	－
(4)	400円	10	1.8%	－	－
(5)	500円以上	13	2.3%	－	－
	無回答	140	25.2%	－	－
	計	555	100.0%	－	－

質問17 今後も、または将来、コミュニティバスを利用していただけますか。

		平成25年度		平成29年度	
		回答数	比率	回答数	比率
(1)	する	340	61.3%	－	－
(2)	しない	81	14.6%	－	－
	無回答	134	24.1%	－	－
	計	555	100.0%	－	－

質問18 ご意見・ご要望がありましたら、お書きください。

		平成25年度		平成29年度	
		回答数	比率	回答数	比率
(1)	記述あり	166	29.9%	105	27.4%
	無回答	389	70.1%	278	72.6%
	計	555	100.0%	383	100.0%

資料1-3

選択項目	総計		20代		30代		40代		50代		60代		70代以上		無回答	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
はい	271	34.8%	19	27.1%	40	38.5%	27	25.0%	30	27.3%	64	34.4%	89	45.2%	2	66.7%
いいえ	480	61.7%	51	72.9%	64	61.5%	81	75.0%	79	71.8%	113	60.8%	92	46.7%	0	0.0%
無回答	27	3.5%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.9%	9	4.8%	16	8.1%	1	33.3%
合計	778	100.0%	70	100.0%	104	100.0%	108	100.0%	110	100.0%	186	100.0%	197	100.0%	3	100.0%
回答者数 (合計－無回答)	751		70		104		108		109		177		181		2	

選択項目	総計		20代		30代		40代		50代		60代		70代以上		無回答	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
持っている	679	87.3%	65	92.9%	104	100.0%	107	99.1%	102	92.7%	175	94.1%	124	62.9%	2	66.7%
持っていたが返納した	18	2.3%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.9%	2	1.8%	1	0.5%	14	7.1%	0	0.0%
持っていない	71	9.1%	5	7.1%	0	0.0%	0	0.0%	5	4.5%	7	3.8%	54	27.4%	0	0.0%
無回答	10	1.3%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.9%	3	1.6%	5	2.5%	1	33.3%
合計	778	100.0%	70	100.0%	104	100.0%	108	100.0%	110	100.0%	186	100.0%	197	100.0%	3	100.0%
回答者数 (合計－無回答)	768		70		104		108		109		183		192		2	

選択項目	総計		20代		30代		40代		50代		60代		70代以上		無回答	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
ない	675	86. 8%	63	90. 0%	94	90. 4%	105	97. 2%	94	85. 5%	165	88. 7%	152	77. 2%	2	66. 7%
ある	87	11. 2%	7	10. 0%	9	8. 7%	3	2. 8%	13	11. 8%	16	8. 6%	38	19. 3%	1	33. 3%
無回答	16	2. 1%	0	0. 0%	1	1. 0%	0	0. 0%	3	2. 7%	5	2. 7%	7	3. 6%	0	0. 0%
合計	778	100. 0%	70	100. 0%	104	100. 0%	108	100. 0%	110	100. 0%	186	100. 0%	197	100. 0%	3	100. 0%
回答者数 (合計－無回答)	762		70		103		108		107		181		190		3	

菊川市コミュニティバス のこれまでの経緯

目次

1. 合併前の施策について
(P3～P12)
2. 実験運行による実証検討
(P13～P18)
3. 平成19年度からの本格運行
(P19～P24)

合併前の施策について

- 旧菊川町
福祉循環バス・タクシー
- 旧小笠町
タクシー利用料金助成

福祉循環バス・タクシー事業

○事業の目的

公立病院の移転に伴い、高齢者の通院のため福祉循環バス・タクシーの運行を開始した。

○利用実績

15年度 19,005人 28,770,568円

16年度 17,096人 27,221,118円

17年度 16,597人 26,049,610円

○問題点

- ・福祉バス・タクシーという名称のため、障がい者や高齢者以外は利用できないと思われる。
- ・病院の移転に伴って事業を開始したため、通院にしか利用できないと思われる。
- ・病院への通院のために路線を設定してあるため、スーパーや**JR**の利用に適していない。

タクシー利用料金助成事業

○事業の目的

- ・高齢者の外出支援（通院）として最寄りの停留所までにタクシー料金相当（基本運賃610円+お迎え料金120円）を旧小笠町が助成する。
- ・最大で年間48枚タクシー券の交付により助成する。

○利用実績

15年度 795人 8,169,510円

16年度 774人 8,237,910円

17年度 766人 8,030,850円

(年間の利用平均回数13回)

○問題点

- ・高齢者人口の伸びによる事業費の拡大
- ・高齢者のみの施策であり、他の者が利用できない。
- ・外出支援とは言うものの、通院だけではなく、パチンコ店や飲食店などの趣味的外出にも使用されていた。
- ・他人のタクシー券を購入して限度枚数を超えて利用したケースもあった。

- ・循環バス・タクシー利用者は自己負担(1回200円)があるが、タクシー利用券については(距離にもよるが)自己負担が発生しない。
- ・路線バス及びコミュニティバスが通っている自治会に利用者が多く、「バスがないのでタクシー券を利用する」という状況に必ずしもなっていない。

実験運行による実証検討

平成17年度から3つの路線において実験運行を行い、路線、ダイヤ及び停留所についての検証を実施

- ・菊川まちなか線 8.9km 12便 16停留所
- ・小笠西ルート 11.7km 11便 24停留所
- ・小笠東ルート 16.3km 9便 30停留所

アンケート調査（平成18年2月実施）

Q 今後のコミバスの継続運行について

A 「積極的に利用するので是非運行を継続して欲しい」との回答。

特に小笠東コースについて70.6%と高い割合となっている。

実証実験に基づき検討した内容

- ・隔日運行及び運行時間の短縮
- ・デマンドタクシー制度の導入
- ・市単独事業によるコミュニティバスの導入
- ・事業廃止

実証実験後の方針ー 1

- ・福祉循環バス・タクシー事業は廃止し、コミュニティバスを拡充していく。
- ・タクシー利用料助成は廃止し、移送サービスの見直しを行う。
- ・障害者へのタクシー利用料助成は継続する。

実証実験後の方針－ 2

以上のことから、菊川市におけるコミュニティバスは、市民の交流の促進を図り、さらに市内の移動に際しての制約がある者が出かけやすくなることを目的とする。

平成19年度からの本格運行

本格運行について

平成19年度から菊川市立総合病院を中心とした7コースの本格運行を開始。



平成20年度から平成28年度まで

- バス停の新設、移設、廃止
- ルート変更
- フリー降車、乗降区間の拡大
- 便数の見直し
- 運行時間の変更

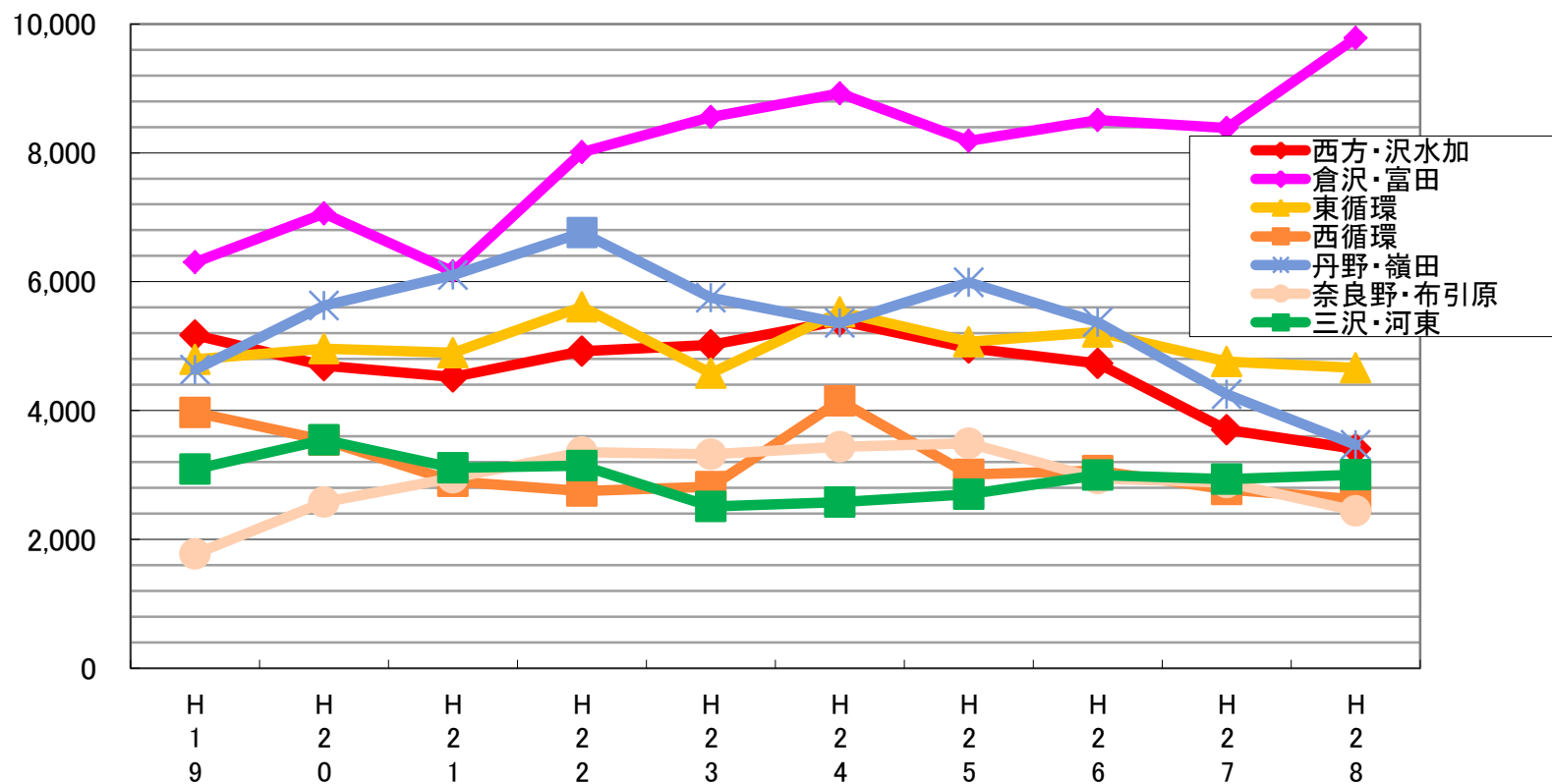
菊川市コミュニティバス年度別 ・コース別 利用者数比較

菊川市コミュニティバス 年度別・コース別 利用者数比較

	西方・沢水加	倉沢・富田	東循環	西循環	丹野・嶺田	奈良野・布引原	三沢・河東	計	
H19	5,169	6,301	4,795	3,971	4,632	1,772	3,091	29,731	
H20	4,695	7,056	4,961	3,539	5,627	2,576	3,546	32,000	
H21	4,521	6,154	4,895	2,900	6,104	2,951	3,108	30,633	
H22	4,921	8,012	5,610	2,746	6,763	3,356	3,146	34,554	
H23	5,017	8,558	4,579	2,815	5,748	3,318	2,510	32,545	
H24	5,393	8,925	5,529	4,147	5,361	3,438	2,576	35,369	
H25	4,968	8,185	5,068	3,009	5,987	3,488	2,701	33,406	
H26	4,728	8,510	5,218	3,064	5,369	2,944	2,998	32,831	
H27	3,701	8,384	4,761	2,771	4,254	2,878	2,936	29,685	
H28	3,401	9,783	4,664	2,623	3,467	2,439	3,001	29,378	

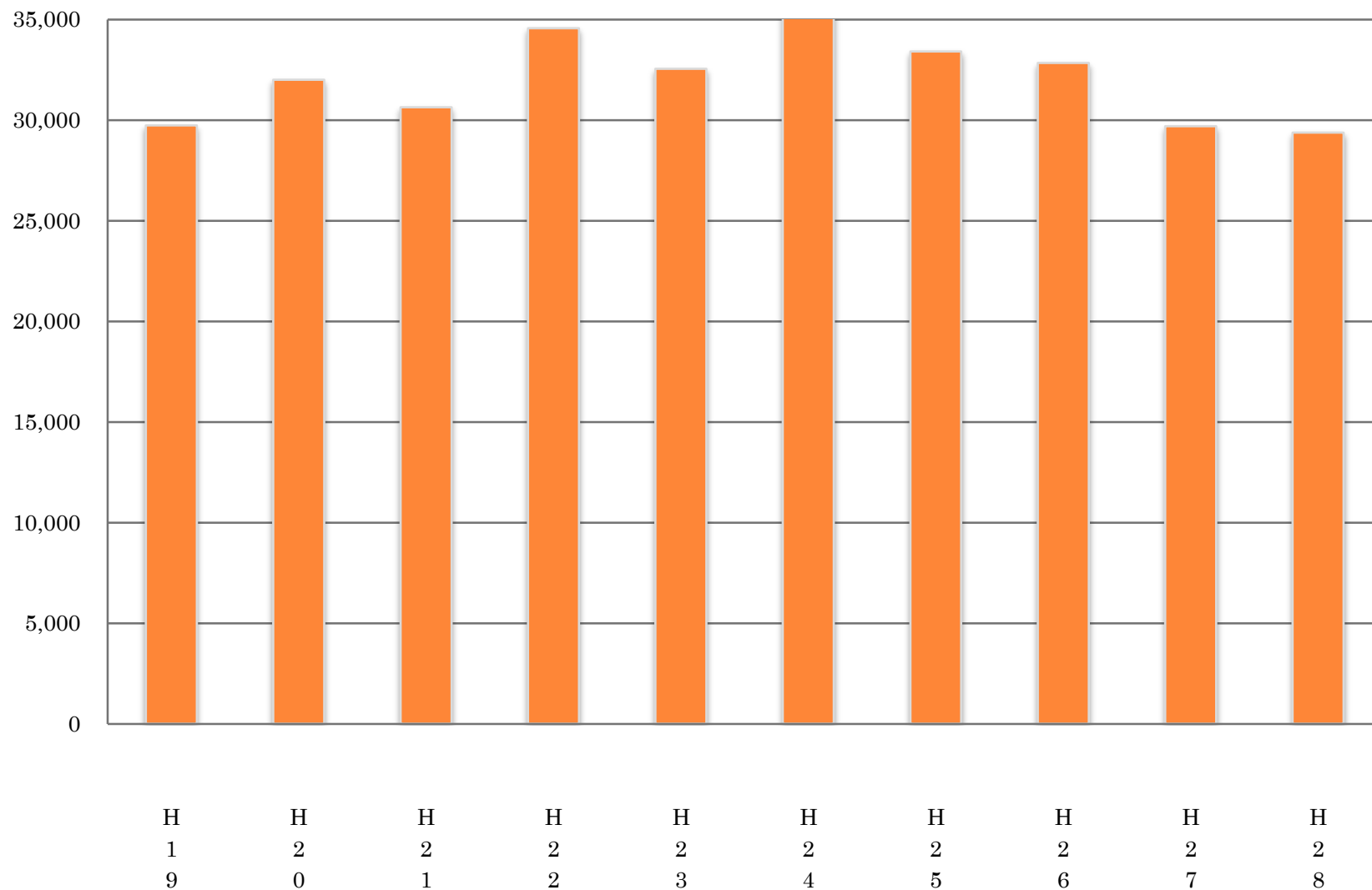
菊川市コミュニティバス年度別 コース別グラフ

(人)



菊川市コミュニティバス年度別 利用者数全体

(人)



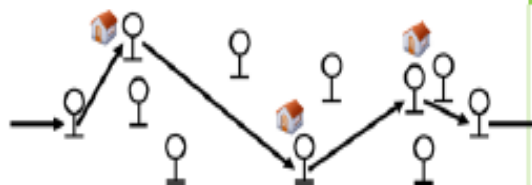
【定路線型】

通常の路線バスなどのように、毎回決められたルートを走行し、所定のバス停などで乗降を行うパターンです。事前に予約があった便のみ・区間のみ運行するという考えられます。



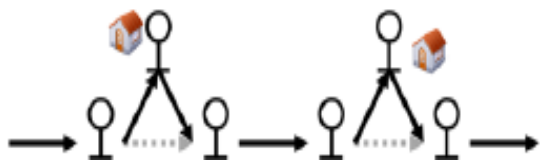
【自由経路ミーティングポイント型】

運行ルートは決めず、バス停（ミーティングポイント）だけ決めておいて、予約があったバス停を最短経路で運行するパターンです。



【迂回ルート型】

定路線型と同じように、基本的には決められたルートを走行し、所定のバス停などで乗降を行います。バス停などが遠い地域に迂回ルートを設定し、予約があった場合のみ乗り入れるパターンです。



【自由経路ドアツードア型】

運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドアツードアのサービスを提供するパターンです。



静岡県地域間幹線系統確保維持改善事業評価と取り組み案について

1. 静岡県による評価

県の事業として実施している地域間幹線系統についての自己評価をおこな
い毎年1月末までに国土交通省へ報告することになっている。

地域間幹線系統とは、複数の市町を跨ぐ広域的・幹線的系統のことをいい、
菊川市では、菊川浜岡線1系統が該当する。

2. 菊川市の取り組み

菊川市がおこなった取り組みを次頁のシートにまとめ県へ報告する。

地域間幹線系統市町取組シート

様式3

市町名

菊川市

系統名	取組内容
菊川浜岡線 菊川市立病院系統	当路線は、通勤者、学生、通院等にとって欠かすことのできない路線であるため、事業者と連携し運行継続・維持を行う。継続維持に当たり、路線図等を配付し乗車促進を図る。

(*) 当該系統に対するMMなど利用促進に関する取組や金銭的負担等について具体的に記載

1 趣 旨

この評価基準は、県が複数市町を跨ぐ広域的・幹線的系統（地域間幹線系統）に対して支援する「バス運行対策費助成事業」における補助対象系統の事業評価のために必要な事項を定める。

2 目 的

事業評価は、静岡県生活交通確保対策協議会（以下、県協議会。）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する。

3 評価の実施方法

評価の実施に当たっては、各関係者がそれぞれの役割に応じて以下のとおり実施する。

① 補助対象事業者

補助対象期間の運行終了後、評価シート（様式1）に掲げられた項目について自己評価を行なうとともに、補助対象期間の末日を含む会計年度の11月上旬までに県協議会に提出する。

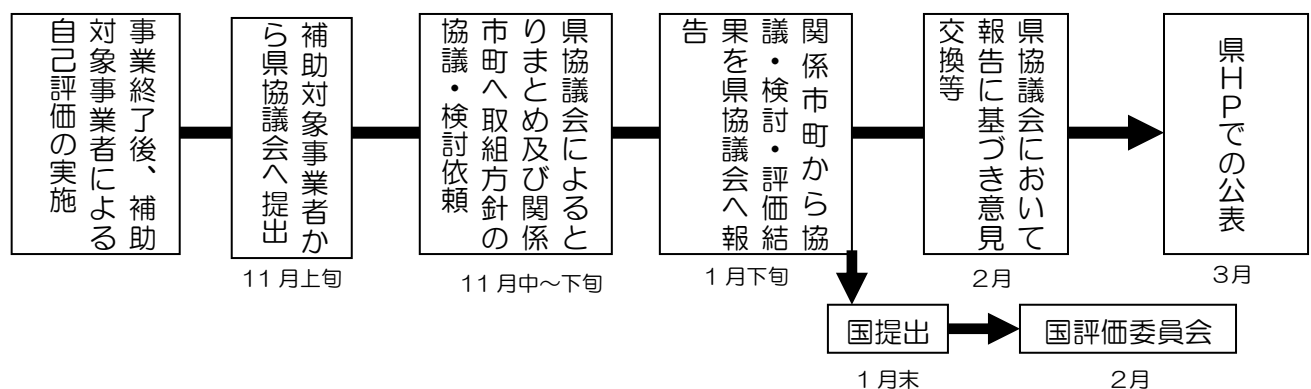
② 関係市町

県協議会から依頼を受け、今後の取組方針及び改善点等について協議・検討を行なうとともに、1月下旬までに結果を県協議会に報告する（様式3）。

③ 静岡県生活交通確保対策協議会

- ・ 補助対象事業者から提出のあった評価シートを系統別利用実態（公表シート）（様式2）にとりまとめる。
- ・ 取りまとめ後、各シート（様式1及び様式2）を関係市町へ配布し、評価に対する市町としての今後の取組方針等について協議・検討を依頼する。（11月中～下旬）
- ・ 関係市町からの結果報告を受け、補助対象期間終了後の2月に開催される県協議会において意見交換等を実施するとともに、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（以下、国要綱。）に基づく事業評価に活用する。
- ・ 意見交換終了後、県HPにその内容を公表する。

《参考：事業評価の原則的な進め方》



4 評価項目

評価シート（様式1）に基づき、各補助対象事業者が掲げられた項目について自己評価を行なう。

（1）基本的事項

基本的事項については、一律の基準による評価は行わず、評価点数に影響しないものとする。

① 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する。

② 増収策

- ・ 今後の路線維持のための増収策について記載する。
- ・ 記載内容は、系統単位での取組み、補助対象事業者としての取組みのいずれでも可とする。

③ 費用削減策

- ・ 今後の路線維持のための費用削減策について記載する。
- ・ 記載内容は、系統単位での取組み、補助対象事業者としての取組みのいずれでも可とする。

（2）各項目の評価

各評価項目について、運行実績と目標（計画）との比較を行なう。

① 運行回数

- ・ 静岡県地域間幹線系統確保維持計画に記載された年間計画運行回数に対する実績運行回数を評価対象とする。
- ・ 静岡県地域間幹線系統確保維持計画に記載する計画運行回数以上の運行が行われた場合は3点（満点）とし、計画運行回수에満たない場合は0点とする。
- ・ ただし、国要綱に規定された運休回数除外規定（国土交通大臣が認めた運休にあたらない場合）に該当するものは除くものとし、学校の開校日・閉校日による実績運行回数の変更など、やむを得ない運行回数の増減については、備考欄へその旨を記載する。

② 収支率

- ・ 補助対象系統の収支率の計画値に対する実績値を評価対象とする。
- ・ 補助対象年度の前年度の運行実績を計画値として記載することで足りるが、補助対象年度の計画収支率を独自に設定することを妨げるものではないものとする。
- ・ 評価は、運行実績に基づき、実績収支率に応じて段階的に評価する。ただし、バス運行対策費補助制度（～H22年度まで）における補助対象要件が最低収支率55%であったことを踏まえ、55%を上回った場合は18点（満点）とする。

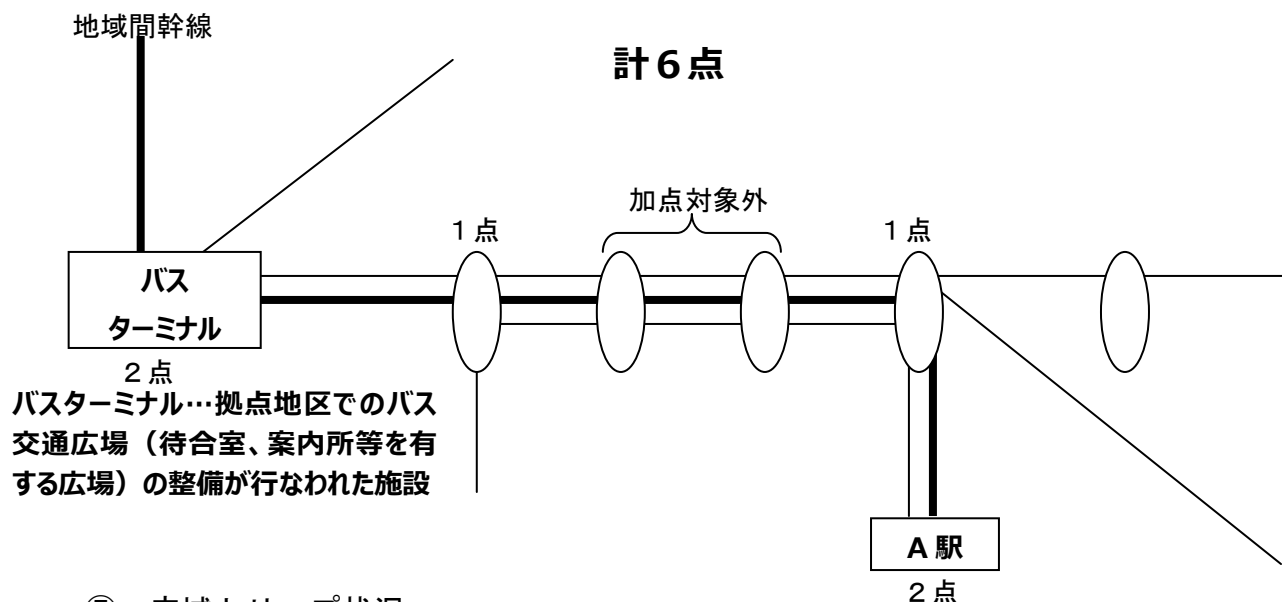
③ 乗車人員

- ・ 補助対象系統の計画人員に対する実績人員を評価対象とする。
- ・ 補助対象年度の前年度の運行実績人員を計画値として記載することで足りるが、補助対象年度の計画乗車人員を独自に設定することを妨げるものではない。
- ・ 評価は、計画値に対して上下5%以内の乗車人員であった場合は現状維持を図れたものとし3点（基準点）、5%以上の乗車人員増をもって6点（満点）、5%以上の乗車人員減となった場合は0点とする。

④ ネットワーク構成

- ・ 幹線系統としての性格を踏まえ、既存・新規を問わず、支線との結節の状況について評価する。
- ・ 評価は、加点方式とし、駅を含むターミナル機能を有した乗換拠点を1箇所につき2点、乗換可能なバス停は1箇所につき1点を加算する。ただし、重複系統となる場合は、結節点以降の重複区間にあるバス停は加点対象から除く。
- ・ 配点は、地域的な条件を考慮し上限（20点）を設ける。

【参考例】



⑤ 広域トリップ状況

- ・ 評価は、運行実績に基づき、広域トリップ（市町跨いだ移動割合）に応じて段階的に評価する。
- ・ 配点は、平成22年度の国勢調査における本県のお他地域への従業地・通学地別人口の割合が20%であることから、同様の移動実態（20%）となっていることをもって満点（20点）とする。

⑥ 公共施設・拠点施設アクセス状況

- ・ 概ねバス停から半径500m以内に存在する学校（小・中・高・大・専門）、病院・拠点商業施設（主なもので可）、その他（官公庁、駅等）について記載する。
- ・ 現状のアクセス状況を把握するものとして取り扱い、計画への記載は不要とするほか、評価においても点数化は行わない。

⑦ キロ当たり経費

- ・ 経営努力の指標の1つとして、キロ当たり経常費用について評価する。
- ・ 計画にあたっては、県協議会による費用削減への誘導は適さないため、計画値は記載不要とする。
- ・ 評価は、国要綱に定める補助対象年度の前年度の地域キロ当たり経常費用（静岡・山梨ブロック）に対して行い、地域キロ当たり経常費用と同額を基準に、これを下回った場合に加点（5%につき3点）し、20%以上下回っている場合をもって満点（12点）とする。

5 評価指標

評価の指標は、別紙のとおりとする。

6 評価基準

評価基準は以下のとおりとする。

《系統ごとの評価基準（評価シートの評価基準）》

基本的事項	点数による評価は行なわない ただし、「主な運行目的」において「C」となった系統については、各項目の評価の記載を不要とする。
各項目の評価	項目ごとの点数の合計点に応じて、以下のとおり評価 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（～25点）：地域間幹線系統として改善に努力を要する

7 評価項目の見直し

評価項目、評価の実施方法等については、評価結果、事業の実施状況等の実情に応じて適宜見直しを行なう。

8 その他

本基準によって評価された結果については、国要綱及び地域公共交通確保維持改善事業実施要領（以下、国要領）に基づき策定された静岡県地域間幹線系統確保維持計画に係る国要綱第3条第5項及び国要領に基づく事業評価に活用する。

評価指標

別紙

○事業実施の適切性の観点

項目	基準	評価	考え方
主な維持目的	事業者記載事項	A ・ B ・ C	A: 運行目的どおり適切に実施 B: 減便、系統短縮等、運行目的どおりを実施されない点があった C: 運行目的どおり実施されなかった(路線廃止)
増収策	事業者計画と実績の比較	有 ・ 無	事業者ごとの取組を記載
費用削減策	事業者計画と実績の比較	有 ・ 無	事業者ごとの取組を記載

○目標・効果達成状況の観点

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となっているか。 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)について記載できるよう評価シートに備考を設ける。
収支率	実績収支率	～29% +0点 30～34%+3点 35～39%+6点 40～44%+9点 45～49%+12点 50～54%+15点 55%～ +18点	運行実績に応じて段階的に評価する。 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	他の系統に乗換可能な アクセス拠点の数	鉄道駅及びバス専用ターミナルでの結節 1箇所2点 その他のバス停での結節 1箇所1点 (ただし、重複区間は除く) (* 上限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する。 地域差の拡大防止のため点数に上限を設ける。
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する。 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%)を満点とする。
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)、主な病院・拠点商業施設 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。
キロ当たり経費	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、実態努力も加味する。

平成 29 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

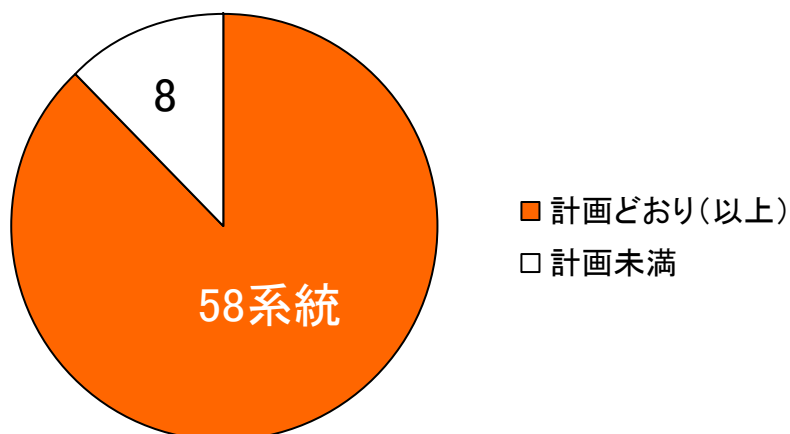
- ・ 補助対象系統全 66 系統中、A 評価：34 系統、B 評価：32 系統、C 評価：0 系統
- ・ 全系統中に占める A 評価の割合が約 51%であり 2 / 3 を下回ったことから、全体評価を『B』としました。(H27:B、H28:A)

(2) 評価項目ごとの特徴

ア 運行回数

- ・ 66 系統のうち、8 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、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ものです。

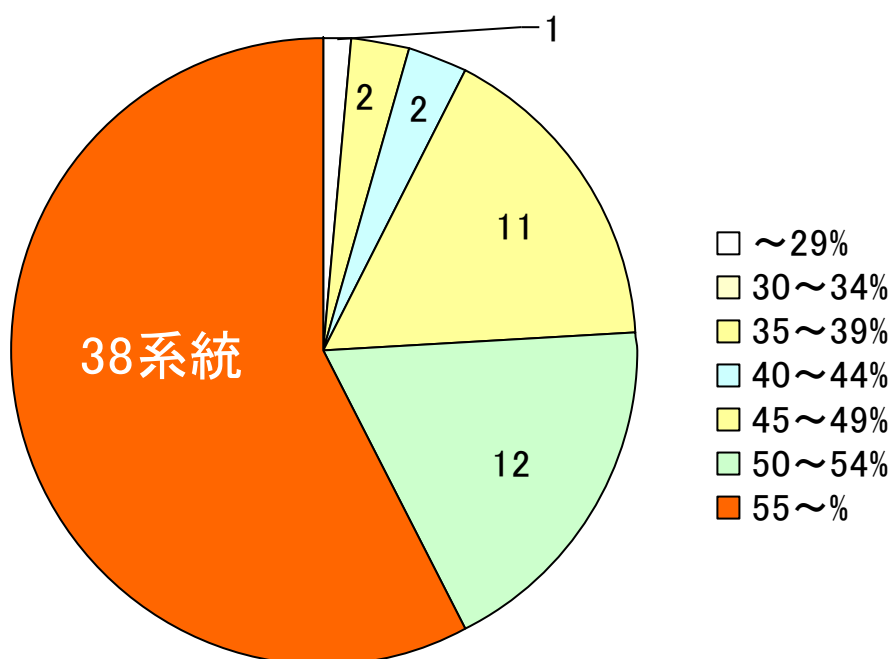
表1: 運行回数の計画達成状況(系統数)



イ 収支率

- ・ 国の旧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おります。
- ・ 66 系統中 38 系統で 55%以上の収支率が確保され、全体の 57.5%の系統で旧補助要件においても、これを満たす状況となっています。
- ・ 最も高い系統は 96.2%、最も低い系統は 25.9%となっています。
- ・ 今後は、収支率の低い系統について、どのように収益性を高めていくのかを検討していく必要があります。

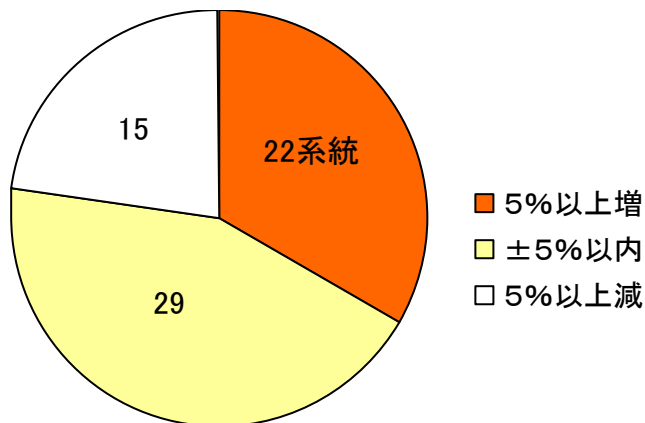
表2: 収支率別系統数



ウ 乗車人員

- ・ 全 66 系統中、22 系統で計画値より + 5 % 以上増加、29 系統が計画値 ± 5 % 以内となっており、約 77% の系統で計画の乗車人員を確保しています。
- ・ 運行事業者は、利用者を増やすために様々な取組を行っており、今後は、これらの取組が利用者の増加に繋がっているか、繋げるために新たな取組は必要ないか、それはどのような取組かなど、地域が一体となって考えていく必要があります。
- ・ 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。

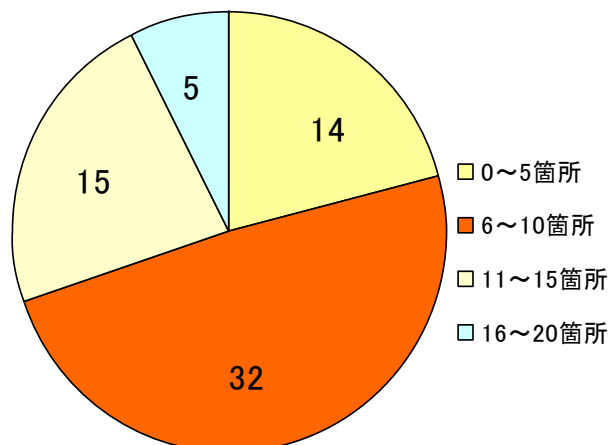
表3: 乗車人員増減率別系統数



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（約 78%）が6箇所以上乗換拠点を有しています。
- ・ 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。

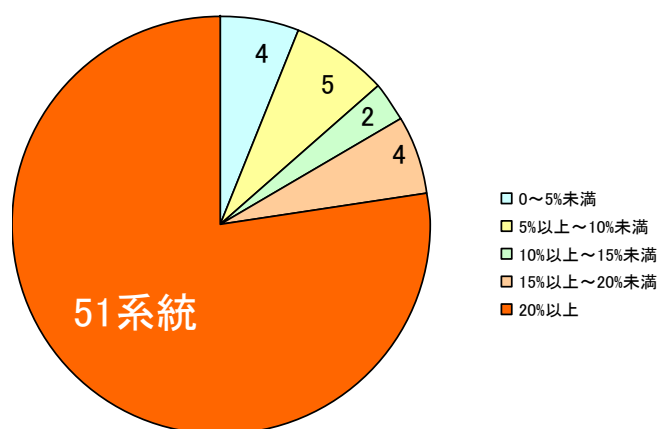
表4: 乗換可能なアクセス拠点数別系統数



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 22 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。
- ・全 66 統中 51 系統（約 77%）で 20%以上の地域（市町）間を跨ぐ利用実態があることが分かりました。
- ・最も高い系統（91.0%）と最も低い系統（1.1%）との差が大きく、また 10%を下回る系統も 9 系統存在していることも分かりました。
- ・こうした、市町を跨った利用実態が少ない系統は、地域内での移動として利用されている可能性が高いと考えます。本県では、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であるのか等、利用者目線で検証を行う他、当該系統が県による支援の継続がふさわしいか検討します。

表5: 広域利用状況割合別系統数



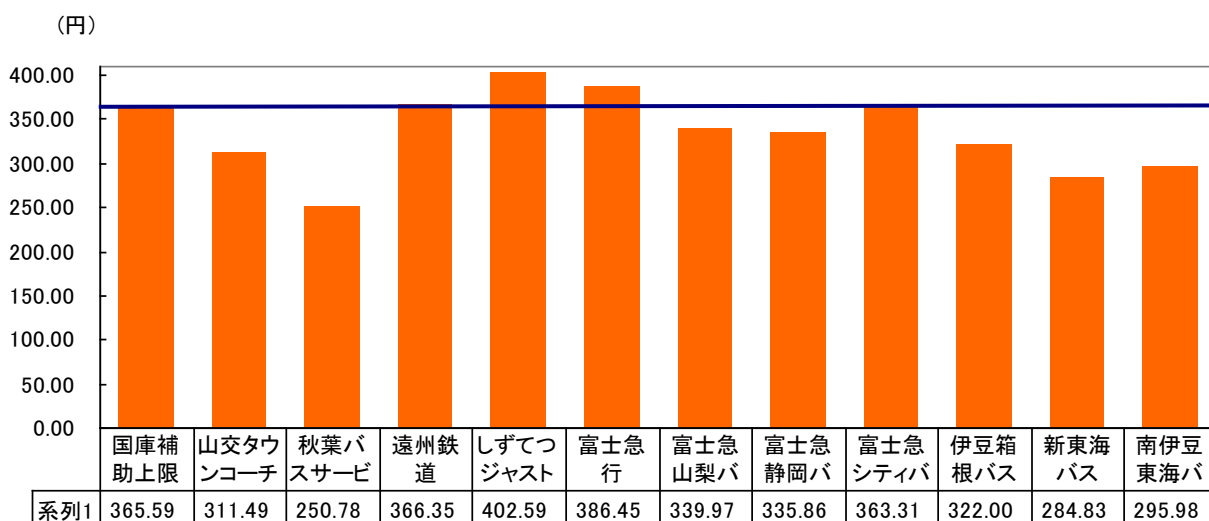
(事業者別広域利用状況割合)

事業者	0～5%未満	5～10%未満	10～15%未満	15～20%未満	20%以上
山交タウンコーチ	0	0	0	0	1
秋葉バスサービス	0	0	0	1	4
遠州鉄道	3	2	2	2	18
しずてつジャストライン	0	1	0	0	10
富士急行	0	0	0	0	4
富士急山梨バス	0	0	0	0	1
富士急静岡バス	0	1	0	1	4
富士急シティバス	1	1	0	0	6
伊豆箱根バス	0	0	0	0	1
新東海バス	0	0	0	0	1
南伊豆東海バス	0	0	0	0	1
計	4	5	2	4	51

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：365.59 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 8 事業者が、国庫補助上限単価を下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、もはや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。

今回の評価では、地域間幹線系統を取り上げましたが、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。

平成29年度地域間幹線系統総合評価一覧表

	事業者名	系統名	評価項目①	評価項目②	評価項目③	評価項目④	評価項目⑤	評価項目⑥	点数 (A: 52～79) (B: 26～51) (C: ～25)	評価				事業者 平均	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	計		
1	山交タウンコーチ	富士宮駅・イオン・星山台・蒲原病院線	3	6	0	6	20	9	44		○		1	44.0	全66系統中34系統がA評価（約51％）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(51.8点)ということから全体評価をBとする。
2	秋葉バスサービス	秋葉線	3	9	3	11	20	12	58	○			5	62.2	
3		秋葉中遠線	3	18	6	11	15	12	65	○					
4		秋葉中遠線	3	18	0	12	20	12	65	○					
5		秋葉中遠線	3	18	6	6	20	12	65	○					
6		秋葉中遠線	3	18	0	5	20	12	58	○					
7	遠州鉄道	大久保線	3	15	6	15	5	0	44		○		27	51.3	
8		大久保線	3	18	0	12	0	0	33		○				
9		伊佐見線	3	18	6	14	0	0	41		○				
10		浜名線	3	18	6	13	15	0	55	○					
11		笠井高台線	3	18	3	18	5	0	47		○				
12		浜北医大三方原線	3	15	3	17	20	0	58	○					
13		渋川線	3	15	3	20	20	0	61	○					
14		渋川線	3	18	6	20	20	0	67	○					
15		城之崎線	3	12	3	7	10	0	35		○				
16		磐田市立病院福田線	3	15	3	13	20	0	54	○					
17		中ノ町磐田線	3	18	6	12	15	0	54	○					
18		北遠本線	3	0	3	8	20	0	34		○				
19		秋葉線	3	12	3	8	20	0	46		○				
20		秋葉線	3	12	3	9	20	0	47		○				
21		磐田天竜線	3	18	6	14	20	0	61	○					
22		磐田天竜線	3	15	3	14	20	0	55	○					
23		掛塚さなる台線	3	15	3	12	20	0	53	○					
24		掛塚さなる台線	3	15	3	11	20	0	52	○					
25		掛塚さなる台線	3	18	3	10	20	0	54	○					
26		掛塚さなる台線	3	18	3	14	20	0	58	○					
27		内野台線	3	18	6	12	20	0	59	○					
28		内野台線	3	18	6	14	20	0	61	○					
29		磐田市立病院福田線	3	12	0	7	20	0	42		○				
30		引佐線	0	18	6	20	20	0	64	○					
31		萩丘都田線	3	18	6	11	10	0	48		○				
32		大塚ひとみヶ丘線	3	18	6	13	0	0	40		○				
33		気賀三ヶ日線	3	18	3	20	20	0	64	○					
34	しずてつジャストライン	三保草薙線	3	18	6	5	5	0	37		○		11	47.2	
35		五十海大住線	0	18	3	6	20	0	47		○				
36		焼津岡部線	3	18	6	4	20	0	51		○				
37		藤枝吉永線	0	18	3	8	20	0	49		○				
38		島田静波線	3	15	0	10	20	0	48		○				
39		島田静波線	3	15	0	13	20	0	51		○				
40		藤枝相良線	0	12	0	11	20	0	43		○				
41		菊川浜岡線	0	18	6	4	20	0	48		○				
42		掛川大東浜岡線	0	12	6	7	20	0	45		○				
43		掛川大東浜岡線	3	18	3	9	20	0	53	○					
44		掛川大東浜岡線	0	18	6	4	20	0	48		○				
45	富士急行	御殿場線	3	12	3	15	20	0	53	○			4	53.5	
46		駿河小山線	3	12	0	11	20	0	46		○				
47		十里木線	3	18	3	7	20	0	51		○				
48		河口湖線	3	18	6	17	20	0	64	○					
49	富士急山梨バス	河口湖線	3	18	6	17	20	6	70	○			1	70.0	
50	富士急静岡バス	柚野線	0	18	0	6	20	6	50		○		6	52.8	
51		興津線	3	12	3	12	15	6	51		○				
52		曾比奈線	3	18	3	8	20	6	58	○					
53		大淵線	3	18	3	8	20	6	58	○					
54		船津線	3	15	3	11	5	6	43		○				
55		大月線	3	18	0	10	20	6	57	○					
56	富士急シティバス	駿河平線	3	18	3	9	20	3	56	○			8	49.0	
57		須山線	3	12	0	12	20	3	50		○				
58		須山線	3	18	3	11	20	3	58	○					
59		御長屋線	3	15	6	9	20	3	56	○					
60		御殿場線	3	9	0	15	20	3	50		○				
61		原線	3	12	0	8	0	3	26		○				
62		沼津高専線	3	18	3	6	5	3	38		○				
63		桜堤線	3	18	6	8	20	3	58	○					
64	伊豆箱根バス	中伊豆線	3	6	3	5	20	9	46		○		1	46.0	
65	新東海バス	戸田線	3	18	0	7	20	12	60	○			1	60.0	
66	南伊豆東海バス	石廊崎線	3	15	3	7	20	12	60	○			1	60.0	
		計						平均	51.8	34	32	0	66		

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

(様式1)

事業者名

しずてつジャストライン株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

菊川駅前～菊川市立総合病院～浜岡営業所

計画策定年度 平成28年度

運行期間 平成28年10月1日～29年9月30日

評価年度 平成29年度

(1) 基本的事項

項目	基準	計画 (目標)	運行実績 (内容)	評価	備考
主な運行目的	事業者記載事項	—	別紙	Ⓐ・B・C	A: 運行目的どおり適切に実施 B: 減便・系統短縮等、運行目的どおり実施されていない点があった C: 運行目的どおり実施されなかった(路線廃止)
増収策	事業者計画と実績を比較	—	別紙	⓪・無	事業者ごとの取組を記載
費用削減策	事業者計画と実績を比較	—	別紙	⓪・無	事業者ごとの取組を記載

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画 (目標)	運行実績 (内容)	評価 点数	評価	備考
運行回数	事業者計画数と 運行実績との比較	(2,784.5)回 (7.6回/日)	(2,781.5)回 (7.6回/日)	0	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)	計画(目標) は表2記載の もの
収支率	実績収支率	52.4%	66.0%	18	～29% 0点 30～34% 3点 35～39% 6点 40～44% 9点 45～49% 12点 50～54% 15点 55%～ 18点	計画値は前 年度実績値 を使用
乗車人員	計画人員と運行実績と の比較	54,112人	76,928人	6	計画数+5% 6点 計画数±5% 3点 計画数-5%未満 0点	計画値は前 年度実績値 を使用
ネットワーク 構成	他の系統の乗換可能な アクセス拠点(バス停 等)の数	—	拠点(2)箇所 バス停(0)箇所	4	拠点(駅・BT) 1件2点 その他のバス停 1件1点 限度20点	主な拠点及 びバス停を別 紙に記載
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)	—	48.2%	20	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20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 門学校) 病院(主なもので可) 拠点商業施設・企業 (主なもので可) その他(官公庁・駅等)	—	別紙		—	
キロ当たり 経費	補助対象年度の前年 度の国が定める地域キ ロ当たり経常費用単価 との比較	—	402.59円	0	単価以上 0点 単価～5% 3点 単価6～10% 6点 単価11～15% 9点 単価16～20%超 12点	地域キロ当たり 標準経常費用 (356.24円)
合計				48	評価指標	A・Ⓑ・C

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(～25点): 地域間幹線系統として改善に努力を要する

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート(別紙)

(1) 基本的事項

項 目	内 容
主な運行目的	・菊川市及び御前崎市住民の菊川駅までの通勤、通学 ・菊川市立病院までの通院 ・小笠高校及び池新田高校への通学
増収策	・JR運行時刻に合わせたダイヤ改定の実施 ・小学校へのバス教室の実施 ・バス乗り方リーフレットの配布 ・全国IC相互利用の導入(2013年3月より) ・しずてつ沿線ウォーキングの開催 ・バスフェスタの開催 ・ICカード電子マネー機能搭載
費用削減策	・エコドライブの徹底 ・利用実態に見合った運行便数への改善 ・燃料消費率の改善(デジタルタコグラフによる、燃費改善の為の指導) ・燃料使用量の削減(車両搭載燃料を抑制) ・車両使用年数の見直しと車両修繕費の基準見直し

(2) 各項目の評価

項 目	内 容
ネットワーク構成	(主な乗換え拠点・バス停) 乗換え拠点(浜岡営業所・菊川駅)
公共施設 拠点施設 アクセス状況	(バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設) 菊川駅・菊川市役所・常葉学園菊川高・菊川西中・菊川文化会館・加茂小・六郷小・菊川警察署・菊川市立総合病院・小笠高・横地小・小笠図書館・小笠北小・岳洋中・市役所支所・総合体育館・小笠南小・菊川南陵高・浜岡総合運動場・第一小・池新田高・笠南医療センター・中遠調理師家政専門学校・浜岡中・御前崎市役所

平成29年度運行分系統別利用実態（公表シート） 様式 2

系統名		菊川浜岡線		事業者名	しずてつジャストライン株式会社	
路線の状況		起点	経由地	終点		
		菊川駅前	菊川市立総合病院	浜岡営業所		
系統キロ程（km）		17.5	輸送量（人/日）		43.3	
平均乗車密度（人/便）		5.7	運行回数（回/日）		7.6	
アクセス状況 公共施設・拠点施設		学校	常葉学園菊川高校、菊川西中、加茂小学校、六郷小学校、小笠高校、横地小学校、小笠北小学校、岳洋中学校、小笠南小学校、菊川南陵高校、第一小学校、池新田高校、中遠調理師家政専門学校、浜岡中学校			
		病院	菊川市立総合病院、笠南医療センター			
		商業施設				
		その他	菊川市役所、菊川文化会館、菊川警察署、小笠図書館、市役所支所、総合体育館、浜岡総合運動場、御前崎市役所、JR菊川駅			
収支率（％） （収益/費用）		66.0		乗車人員（人）	76,928	
乗換可能な アクセス拠点等		拠点2 バス停0	名称	拠点：浜岡営業所、JR菊川駅		
広域利用状況（％） （他市町へ跨ぐ利用者の割合）		48.2				
増収策		・JR運行時刻に合わせたダイヤ改定の実施 ・小学校へのバス教室の実施 ・バス乗り方リーフレットの配布 ・全国IC相互利用の導入（2013年3月より） ・しずてつ沿線ウォーキングの開催 ・バスフェスタの開催 ・ICカード電子マネー機能搭載				
費用削減策		・エコドライブの徹底 ・利用実態に見合った運行便数への改善 ・燃料消費率の改善（デジタルタコグラフによる、燃費改善の為の指導） ・燃料使用量の削減（車両搭載燃料を抑制） ・車両使用年数の見直しと車両修繕費の基準見直し				
沿線市町のサポート						
利用実態		系統キロ程(km) 50 輸送量(人/日) 150 平均乗車密度(人/便) 10 運行回数(回/日) 30 収支率(%) 100 乗車人員(人) 300,000 アクセス拠点(箇所) 20 広域利用状況(%) 100				

地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き[入門編]

1.1 網形成計画・再編実施計画の内容・構成について

地方公共団体は、網形成計画において地域公共交通再編事業（以下、「再編事業」という。）の概要を定めた上で、特定旅客運送事業者等の同意を得て当該事業の実施計画である「地域公共交通再編実施計画（以下、「再編実施計画」という。）を作成し、国土交通大臣の認定を申請することが可能です。網形成計画及び再編実施計画に記載すべき事項については以下のとおりです。なお、網形成計画の作成には、基本方針の記載（詳細編の参考資料）にも十分に留意することが必要です。

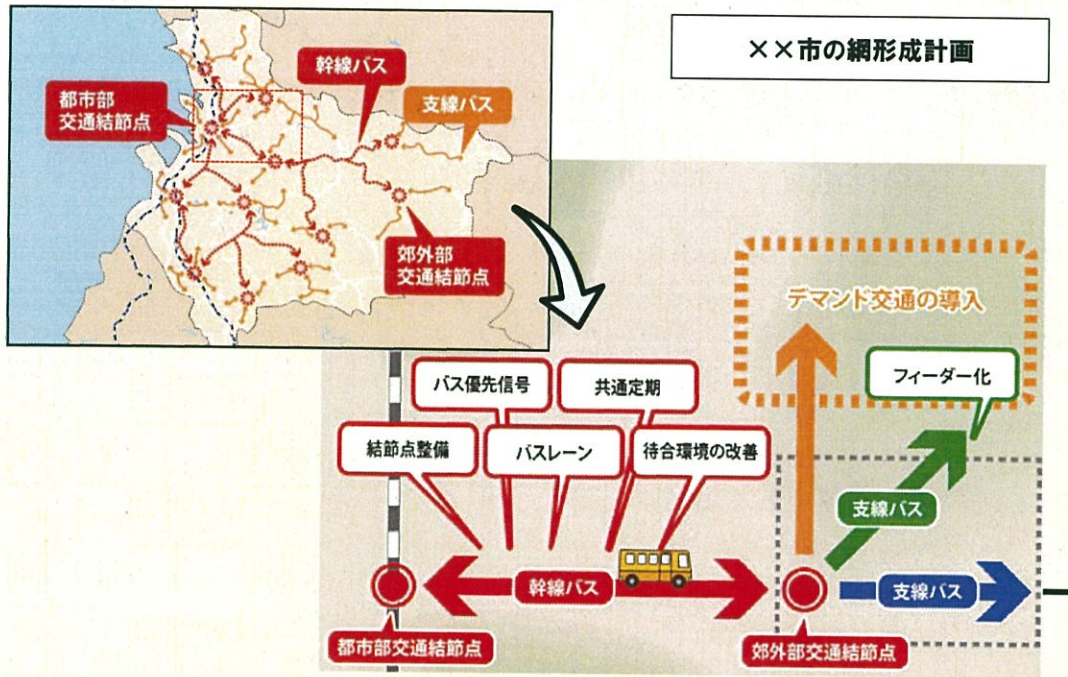
▼網形成計画・再編実施計画の法定の記載事項

	地域公共交通網形成計画	地域公共交通再編実施計画
概要	「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン」	「マスタープラン（＝網形成計画）」を実現するための実施計画
記載事項	【記載する事項】（法§5②） ① 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針 ② 計画の区域 ③ 計画の目標 ④ ③の目標を達成するために行う事業・実施主体 （※本事項において、地域公共交通特定事業に関する事項も記載可能（法§5④）） ⑤ 計画の達成状況の評価に関する事項 ⑥ 計画期間 ⑦ その他計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項 【記載に努める事項】（法§5③） 都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携その他の持続可能な地域公共交通網の形成に際し配慮すべき事項	【記載する事項】（法§27の2①、法§27の3①） ① 実施区域 ② 事業の内容・実施主体 ③ 地方公共団体による支援の内容 ④ 実施予定期間 ⑤ 事業実施に必要な資金の額・調達方法 ⑥ 事業の効果 ⑦ 地域公共交通網形成計画に地域公共交通再編事業に関連して実施される事業が定められている場合には、当該事業に関する事項 ⑧ 地域公共交通網形成計画に都市機能の増進に必要な施策の立地の適正化に関する施策その他の関係する施策との連携に関する事項が定められている場合には、当該連携に関する事項 ⑨ その他地域公共交通再編事業の運営に重大な関係を有する事項がある場合には、その事項

【参考】網形成計画・再編実施計画それぞれにおける記載内容の具体化イメージ

■網形成計画・・・公共交通ネットワークを具体化・明確化する計画

対象区域における幹線・支線・交通結節点を位置づけるなど、ネットワークの形成イメージを具体的に記載します。具体的な運行事業者やダイヤなどの運行計画の記載までは求められていません。



■再編実施計画・・・具体的な運行事業者やダイヤなど運行計画を定める計画

策定した網形成計画にもとづき、再編に伴う各路線の運行事業者や運行経路・停留所運行回数、運賃体系などまで記載します。



以下に網形成計画の記載事項について概説します。

▼網形成計画の記載事項の概要

記載事項	概 要	入門編内で参考になる箇所
①基本的な方針	計画が目指すべき将来像と、その中で公共交通が目指すべき役割を明確化し、取組の方向性を定めます。また、まちづくり、観光振興等の様々な分野との連携を整理します。	入門編「第1章 1.1 策定に当たってのポイント」①～③
②計画の区域	当該地域の交通圏の範囲を基に計画の区域を設定します。	入門編「第1章 1.3 策定に当たってのポイント」②
③計画の目標	①の基本的な方針に即して目標を設定します。	入門編「第4章 目標を設定し、モニタリングの仕方考えましょう」
④事業・実施主体	目標達成のために提供されるべき公共交通サービスの全体像・具体的なサービス水準を定めます。併せて、その実現に必要な事業・実施主体を整理します。	入門編「第5章 これからのサービスの在り方を考えましょう」
⑤計画の達成状況の評価	達成状況の評価計画と評価を踏まえた見直し方針を立てます。	入門編「第4章 目標を設定し、モニタリングの仕方考えましょう」
⑥計画期間	原則5年程度ですが、地域の実情に合わせて設定しましょう。	入門編「第4章 目標を設定し、モニタリングの仕方考えましょう」
⑦その他	その他、基本方針に基づき記載すべき事項があれば記載してください。	

〔 詳細編を確認 〕

- ・ 詳細編「第1章 1.3 網形成計画策定に必要な検討項目」
- ・ 詳細編「第1章 1.4 網形成計画の構成」