資料No.1

平成 24 年 2 月 8 日　第 3 回伊豆の国市地域公共交通会議　報告①

平成 23 年度　実車実験バスの運行結果について

1　実車実験バスの概要

（1）実車実験バスの目的

当該実車実験バスは、住民の生活利便性の向上と安全かつ安心な移動手段の確保に向けて、日中の交通弱者の利用実態を把握し、バス交通及び代替交通の新たな取り組みについて検討することを目的とする。

（2）運行地域の選定理由

他市町村における実車実験バスの実施例を見ると、実験バスはバス交通がない「交通空白地域」において、地域住民のバス交通に対する需要を把握・検討した上で、本格運行への移行を検証するために運行されており、今回の実験バスのように、既存の乗合バスが運行されている地域に既存バスの運行経路と重複した実験バスを運行することはきわめて例外的である。

本来であれば、地域住民の需要を把握し、乗合バスだけでなく他の交通手段の有効性についても検討した上で、既存の乗合バス廃止後に実験運行すべきであるが、今回実験バスを運行する地域は、既存の乗合バスが平成 24 年 3 月に廃止される予定であり、廃止後は当該地域がバス交通の空白地域となること、これまでも地域住民からは地区説明会等で乗合バスの運行継続について要望があり、バス交通が空白となる期間を置くことは適切ではないことから、既存の乗合バスと重複して運行するものとする。（特に千代田団地については、過去、地区がバスチケットを購入することを条件として、乗合バスを運行する旨の申し合わせをバス事業者（伊豆箱根バス㈱）と行っていた経緯があり、乗合バスの運行維持に対する住民意識が他の地域よりも高いと思われる。）

また、県道静浦港韮山停車場線及び市道韮 2-11 号線の道路改良により、江間地区から四日町・韮山山木方面への直進が可能となり、路線沿いに所在する日常品小売店舗（マックスバリュ韮山店他）、公共施設（市役所韮山庁舎、支援センターすみれ他）、金融機関（韮山郵便局、静岡銀行韮山支店他）等が利用しやすくなったため、これら施設への移動手段としてバスの有効性を検証できるものと思われる。

（3）運行概要

①　運行区間　　千代田団地～韮山駅間

②　運行期間　　平成 23 年 11 月～24 年 3 月（5 か月間）

③　期間中運行日数　　152 日

④　運行実施者　　伊豆箱根バス株式会社

⑤　1 日当たり運行便数　　往路：千代田団地→韮山駅　9 便

復路：韮山駅→千代田団地　8 便

２　評価基準について

（１）評価基準の考え方

実験バスを運行した結果、ある程度の利用実績があった場合は、実験バスから自主運行バスへの移行や、運行時間・運行経路等を変更しての実験期間の延長等、継続した運行も考えられるため、実験期間終了後のあり方を判断するための評価基準を設定する。

なお、実験バスは、前述のとおり既存路線と重複して運行するものであり、既存路線の利用者が廃止後にどのように移行するか現時点では不明であること、バス利用の増加には地域住民に当該バスについて周知し潜在的需要を顕在化することが必要であるが、実験バスの詳細決定から運行まで期間が短く周知が十分でないことから、潜在的需要を見込んだ基準ではなく、平成 23 年 8 月に実施した「重要施策検討のための調査」による現状のバス交通に対するアンケート結果と県補助金の交付要件を基礎とした基準とする。

（２）評価基準

【評価 1】系統全体の評価

実車実験バス及び既存乗合バス（韮山駅～千代田団地線）を含めた、**系統全体の 1 日当たりの合計利用人数が 27 人**未満の場合は、系統を廃止する。

【評価 2】1 便当たりの評価

1 便当たりの平均乗車人数 1.0 を基準とする。

＊　1.0 未満の便　→　減便

＊　1.0 以上の便　→　継続

（３）評価基準の設定根拠

【評価 1】系統全体の評価基準「系統全体の 1 日当たりの合計利用人数 27 人」

＊　平成 23 年 8 月に実施した「重要施策検討のための調査」の結果では、外出時の移動手段としてバスを使用する人は 0.7%（5/729 件）であった。

＊　この結果から、実車実験バスが運行する江間地域住民 3,923 人の 0.7%である 27 人は、路線バスを主な交通手段として利用するものとして、評価基準の下限とする。

参考 1　**重要施策検討のための調査結果**（抜粋）

設問 17　主な外出先へは何を使って移動しますか？（○は主なもの 1 つ）

回答数　729

1　徒歩　47（6.4%）
2　自転車　62（8.5%）
3　バイク　20（2.7%）
4　自分で運転する車　398（54.6%）
5　家族等が運転する車　83（11.4%）
6　タクシー　11（1.5%）
7　電車　57（7.8%）
8　バス　5（0.7%）
9　その他　2（0.3%）
10　無回答　66（6.0%）

【評価 2】1 便当たりの評価基準「平均乗車人数 1.0」

＊　平均乗車人数とは、始点から終点まで平均して常時バスに乗っている人数のこと。

＊　静岡県では、市町が実施する自主運行バスにかかる経費に対して補助金を交付しているが、補助対象要件の一つとして、「平均乗車密度」の下限を設定している。「平均乗車密度」は運賃収入から算定するもので、実利用人数から算定する「平均乗車人数」とは異なるだが、どちらも「始点から終点まで平均して常時バスに乗っている人数」を表した数値という考え方は同様であるため、県の補助基準である「平均乗車密度 1.0 人以上」を「平均乗車人数 1.0 人以上」に置き換え評価基準として設定する。

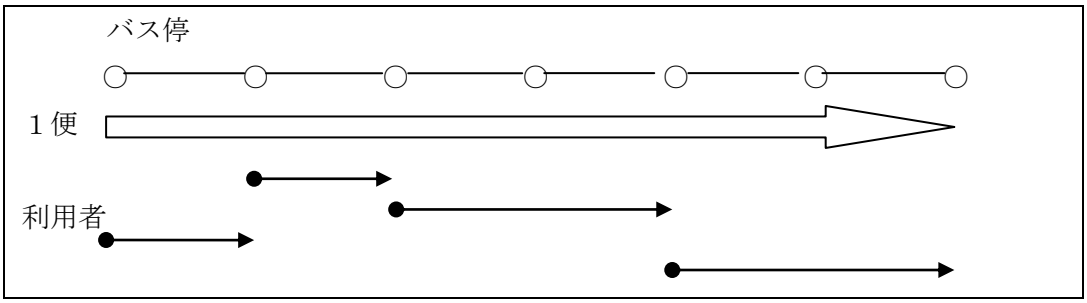
参考 2　**平均実車密度について**

「平均乗車密度」とは、ある系統のバス 1 便あたりの平均利用者数で、始点から終点まで平均して常時バスに乗っている人数のこと。次の式によって算出する。

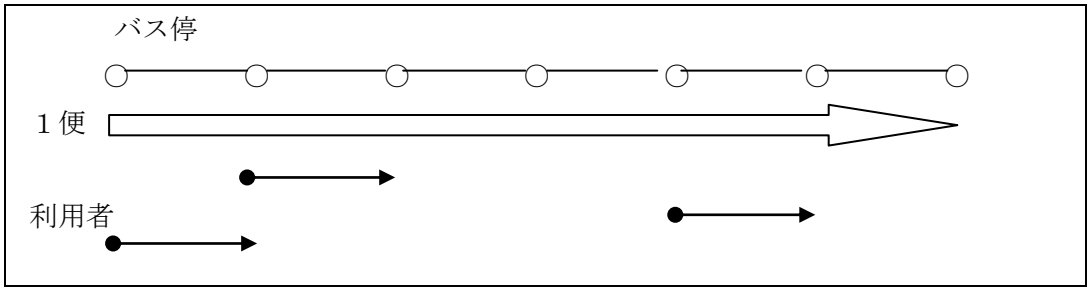
≪算定式≫　　平均乗車密度　＝　運送収入（円）／実車走行キロ（km）×平均賃率（円）※

※「平均賃率」は、停留所相互間総運賃額÷停留所相互間キロにより銭単位まで算出（銭未満切捨て）

例 1）平均乗車密度 1 人



例 2）平均乗車密度 0．5 人



参考 3　**市町自主運行バス事業費補助金交付要綱**（抜粋）

第 2　定義

(4) この要綱において「生活交通路線」とは、静岡県生活交通確保対策協議会において維持・確保が必要と認められ、次のいずれかの要件を満たす路線という。

ア　平均乗車密度が 1 人以上

イ　過疎地域又は準過疎地域における運行区間の距離が 2 キロメートル以上で、かつ平均乗車密度が 0.5 人以上

参考 4　**平成 24 年 3 月退出予定の乗合バスの系統別平均乗車密度**

長岡駅～千代田団地　2.23
長岡駅～江川邸　0.30
長岡駅～反射炉　0.47
韮山駅～千代田団地　1.11
韮山駅～韮山庁舎前～江川邸　0.05
韮山駅～役場入口～江川邸　0.85

（４）評価方法

①　実験期間中は、毎日、実験バス及び既存乗合バスの運行実績を調査・把握する。

②　評価基準日の属する週の前々週までの運行実績を週毎に平均（小数点第二位を四捨五入）し、最大となる週の実績と評価基準とを比較する。

（５）評価時期

評価結果により実験期間終了後も継続運行する場合は、国土交通省への届出が必要であり、地域住民等への周知期間も必要であることから、実験期間終了 2 か月前の平成 24 年 2 月 1 日を評価基準日とし、平成 24 年 1 月 15 日までの運行実績を評価する。

3　運行実績

（1）利用人数

①　日別集計

（Ｐ８「平成23年度実車実験バス運行結果（日別利用人数）」参照）

＊　11/1 から 1/15 までの 76 日間の利用人数は、往路（千代田団地→韮山駅）453 人、復路（韮山駅→千代田団地）333 人、計 786 人で、1 日平均 10.3 人が利用している。（往路 6.0 人、復路 4.2 人）

＊　利用人数を日毎に見ると、1/10（火）が 26 人で最も多く、次いで 12/10（土）、12/16 日（金）、1/9（月）が 18 人、11/9（水）、11/10（木）、11/26（土）、1/3（火）、1/6（金）、1/7（土）が 17 人となっている。

＊　利用者が最も少ないのは 11/11（金）で 2 人、次いで 12/23（金）、12/29（木）が 3 人、11/6（日）、12/4（日）、12/30（金）が 4 人の順となっている。

②　週別集計

（Ｐ９「平成23年度実車実験バス運行結果（週別利用人数）」参照）

＊　利用人数を週毎に見ると、第 11 週（1/9～1/15）が 1 日平均 14 人で最も多く、次いで第 10 週（1/2～1/8）12.3 人、第 6 週（12/5～12/11）11.6 人となっている。

＊　利用者が最も少ないのは第 9 週（12/26～1/1）で 7.6 人、次いで第 4 週（11/21～11／27）8.4 人、第 1 週（11/1～11/6）8.5 人の順となっている。

＊　第 9 週は年末年始を含んでおり、第 4 週は休日（11/23（水））を含んでいるため、他の週と比べて利用者が少ないものと思われる。

＊　週別利用人数を見ると、若干増加傾向にある。

③　時刻別集計

（Ｐ10～11「平成23年度実車実験バス運行結果（時刻別利用人数）」参照）

＊　利用人数を運行時刻別に見ると、往路では 10：00 発が 95 人（平均 1.3 人）で最も多く、次いで 8：55 発が 85 人（平均 1.1 人）、11：00 発が 82 人（平均 1.1 人）となっている。また、復路では 11：35 発と 16：10 発がともに 64 人（平均 0.8 人）で最も多く、次いで 13：10 発が 56 人（平均 0.7 人）、14：05 発が 55 人（0.7 人）の順となっている。

＊　利用者が最も少ないのは、往路が 15：40 発で 9 人（平均 0.1 人）、次いで 16：40 発が 13 人（平均 0.2 人）、14：35 発が 16 人（平均 0.2 人）の順となっている。復路では 8：35 発が 0 人、次いで 9：25 発が 20 人（平均 0.3 人）、10：30 発が 33 人（平均 0.4 人）の順。

＊　全体的に見ると、往路（千代田団地→韮山駅）では午前の便の利用が多く、復路では午後の便の利用が比較的多い。

④　停留所別集計

（Ｐ12～13「平成23年度実車実験バス運行結果（停留所別乗降人数）」参照）

＊　停留所毎の利用人数（乗降人数）を見ると、発着点である千代田団地及び韮山駅を除き、乗降人数が最も多いのは「北小前」で往路 97 人、復路 84 人、計 181 人。次いで「グランド入口」が往路 83 人、復路 40 人、計 123 人、「公園前」が 98 人（復路停車なし）の順となっている。

＊　乗降人数が最も少ないのは、「中央公民館前」で乗降なし、次いで「松原」が往

路 1 人、復路 1 人で計 2 人、「韮山小学校前」が往路 3 人、復路 0 人、計 3 人の順となっている。

（２）平均乗車人数

（P14～15「平成 23 年度実車実験バス運行結果（時刻別平均乗車人数）」参照）

＊　便毎の平均乗車人数（始点から終点まで平均して常時バスに乗っている人数）を見ると、往路では 11：00 発が 58.9 人（平均 0.8 人）で最も多く、次いで 10：00 発が 58.3 人（平均 0.8 人）、8：55 発が 57.9 人（平均 0.8 人）となっている。また、復路では、16：10 発が 51.0 人（平均 0.7 人）で最も多く、次いで 13：10 発が 48.8 人（平均 0.6 人）、11：35 発が 46.2 人（平均 0.6 人）の順となっている。

＊　平均乗車人数が最も少ないのは、往路が 15：40 発で 5.7 人（平均 0.1 人）、次いで 16：40 発が 8.2 人（平均 0.1 人）、14：35 発が 10.0 人（平均 0.1 人）の順となっている。復路では 8：35 発が 0 人、次いで 9：25 発が 10.9 人（平均 0.1 人）、10：30 発が 18.4 人（平均 0.2 人）の順。

４　評価結果

前述 2 の評価基準により運行実績を評価した結果、次のとおりとなった。

なお、既存乗合バスの 11 月 1 日（火）、2 日（水）の運行実績が不明なため、既存乗合バスと実車実験バスの運行実績を合わせた評価については、11 月 3 日（木）から 1 月 15 日（日）の計 74 日間の運行実績を評価する。

【評価 1】系統全体の評価

P16「平成 23 年度千代田団地～韮山駅運行結果（週別利用人数）」のとおり、実車実験バスと既存乗合バスを合わせた系統全体の利用人数について、最大となる週は第 6 週（12/5～12/11）の平均 29.9 人で、評価基準 1 の「系統全体の 1 日当たりの合計利用人数 27 人」を超えているため、本系統は継続して運行する。

なお、第 6 週に次いで利用人数が多いのは、第 11 週（1/9～1/15）の平均 27.4 人で、11 週のうち利用人数が 27 人以上の週はこの 2 週。また、日別の利用人数では、P17～19「平成 23 年度千代田団地～韮山駅運行結果（日別利用人数）」のとおり、11 月 3 日から 1 月 15 日までの 74 日間のうち利用人数が 27 人以上の日は 37 日間だった。

【評価 2】1 便当たりの評価

利用人数が最大となる第 6 週（12/5～12/11）で、平均乗車人数が 1.0 人以上となる便は、P20～21「平成 23 年度実車実験バス運行結果（週別平均乗車人数）」のとおり、往路では 8：55 発、復路では 11：35 発と 16：10 発であるため、当該 3 便は継続して運行する。

なお、往路の 10：00 発及び 11：00 発は、第 6 週には平均乗車人数 1.0 人を超過していないが、11 週のうち 3 週で 1.0 人以上となっており、11 月 1 日から 1 月 15 日までの 76 日間の 1 日当たり平均乗車人数は 8：55 発と同数（0.8 人）であるため、当該 2 便の間の時間帯に 1 便運行する。

5　今後の運行案

＊　既存乗合バスは平成 24 年 3 月末日で廃止する。ただし、**既存乗合バスが運行していた時間帯（往路 7 便、復路 6 便）は、実車実験バスの運行ルートに置き換えて運行するとともに、前述の評価 2 において継続運行することとなった時間帯（往路 2 便、復路 2 便）を合わせた時間帯について、平成 24 年 4 月 1 日から運行する予定。（概ね往路 9 便、復路 8 便を運行予定）※**

＊　運行時刻等の詳細については、伊豆箱根鉄道駿豆線の運行時刻を踏まえて決定する。

＊　運行後は 6 か月毎に評価・見直しを行う。

※4 月 1 日以降の運行案

往路（千代田団地→韮山駅）

6：55	7：28	8：00	8：55	9：50	10：00	11：00	11：55	13：35	14：35	14：50	15：25	15：40	16：40	17：35	18：28
既存	既存	実験	実験	既存	実験	実験	実験	実験	実験	既存	既存	実験	実験	既存	既存
↓ **継続**	↓ **継続**	減便	↓ **継続**	↓ **継続**	↓ **継続**		減便	減便	減便	↓ **継続**	↓ **継続**	減便	減便	↓ **継続**	↓ **継続**

復路（韮山駅→千代田団地）

7：15	8：35	9：25	10：10	10：30	11：35	13：10	14：05	15：10	15：20	16：10	17：22	18：15	18：55
既存	実験	実験	既存	実験	実験	実験	実験	既存	実験	実験	既存	既存	既存
↓ **継続**	減便	減便	↓ **継続**	減便	↓ **継続**	減便	減便	↓ **継続**	減便	↓ **継続**	↓ **継続**	↓ **継続**	↓ **継続**

6　今後のスケジュール

２月　１日	評価基準日
２月　２日	江間地区説明会
２月　８日	第 3 回伊豆の国市地域公共交通会議で評価結果報告
２月～	国土交通省への届出等
３月　上旬	運行時刻等の公表
３月３１日	実験期間終了、既存乗合バス廃止
４月　１日	評価結果に基づく運行開始