

自主運行バス運行基準(ガイドライン)

目 次

1. 検討の目的.....	1
1-1. 背景.....	1
1-2. 目的.....	1
2. 路線バス運行評価のフローチャート.....	2
3. 評価方法.....	3
3-1. 路線単位評価方法.....	3
3-2. 便単位評価方法.....	4
【用語の解説】	5

伊 豆 市

1. 検討の目的

1-1. 背景

- ・本市では、平成 27 年度に第2次伊豆市総合計画、伊豆市まち・ひと・しごと創生 総合戦略を策定し、目指すべきまちの形として、「コンパクト＆ネットワーク」の推進を前面に打ち出し、まちづくりと一体となった将来にわたって持続可能な交通ネットワークの構築を目指している。
- ・伊豆市における地域ごとの特性や交通手段の現状、今後のまちづくりの方向性を踏まえた上で、鉄道・バス・タクシー・自家用有償運送等 の交通手段をその特性に合わせて役割分担し、それらを相互に連携・組み合わせることによる包括的な交通体系の確立に向けた基本計画を平成 29 年度に策定した。また、当該計画は伊豆市の持続可能な地域公共交通の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、「地域公共交通計画」として令和3年度に改訂した。
- ・一方、本市が公共交通施策に投じる費用は年々肥大化しており、路線バスの運行維持にかかる施策が、市の財政状況を圧迫するひとつの要因となっている。

1-2. 目的

- ・現在、市民の日常生活に必要な交通手段を確保するため、市がバス事業者に運行を委託している自主運行バスが運行しているが、一部の路線や通勤通学時間帯を除く昼間の時間帯では利用者が極めて少なく、サービスレベルと利用実態が合致していないところがある。
- ・このため、利用実態に即したサービスを提供するために見直しを行う必要があるが、運行維持・休廃止、新たな交通システム導入等を判断するための基準を示したものが存在しないため、自主運行バス運行基準（ガイドライン）を策定することとなった。

2. 路線バス運行評価のフローチャート

現在運行している路線バス

市が事業者に運行を委託している路線
(自主運行バス。事業者が赤字で採算がとれないため、市が補助・委託している路線)

事業者が運行する路線
(事業者が自ら事業用として運行している路線)

事業者が運行する路線のうち、
維持が困難な路線
(事業者の継続困難申出路線等)

評価を行う

評価を行わない

① まずは路線ごとに評価を行います

- ・収支率：収入/運行経費
- ・平均乗車密度：便あたり乗客数を全線で平均した値
- ・定性指標：路線の特性や政策的判断等

➡「①と②の合計得点」と「③の指標」を加味して評価します

評価が高い ↓

維持または再編対象路線

評価が低い ↓

廃止対象路線

② 次に便ごとに評価を行います

便当りの利用者数を得点化して判断します
(路線単位得点と便当り利用者数得点の掛け合わせによる評価)

評価が高い ↓

路線を維持

評価が低い ↓

路線を再編・維持

通学等の政策的支援が必要 ↓

行政対応する路線

再編・減便の実施 ↓

地域協働で検討する路線

利用促進等の検討

再編内容の検討

地域（交通空白地区）

(公共交通を維持することが困難なエリア)

③ 地域との意見交換会・勉強会等を実施します

地域主導による新たな移動手段の取り組み意向の確認をします
(例えば「地域住民による送迎」や「地域による交通事業者への委託」などの移動手段について、勉強会や必要性などの意見交換を実施)

積極的 ↓

地域発意で検討する地区
(地域が主体となって、新たな移動手段に関して取組む意向がある)

消極的 ↓

市が支援する地区
(地域が主体となれないが、新たな移動手段を導入したい意向がある)

困っていない ↓

其他地区
(特に取組を行わない)

地域別の特性や課題を踏まえ分析・検討

実証モデル地区設定

協議・調整

合意

状況に応じて進展

④ 新たな移動手段の実証運行を行います

試験的に新たな移動手段を運行し、評価及び検証を行います
(新たな移動手段への利用があるかを確認し、本格運行するか判断)

利用あり ↓

本格運行へ

利用なし ↓

運行廃止

凡例

運行基準による評価対象

評価後の地域での対応

3. 評価方法

【基本的な考え方】

- 自主運行バス、事業者単独維持困難路線を評価対象とする。
- 路線単位の評価を行い、評価が著しく低い路線は廃止対象とし、地域の評価に移行する。
- 維持または再編対象路線は、より詳細な評価を行うため便単位の評価に移行する。
- 再編対象路線の沿線で、地域主体の取組意欲のある場合は地域評価に移行する。
- 通学支援のため、小学校・中学校への登下校時等は原則確保・維持する。

3-1. 路線単位評価方法

- 運行実績から収支率と平均乗車密度を抽出し得点化、市内路線バス乗降調査(アンケート)から定性指標・路線別類型化による評価を実施
- 再編が必要な場合は路線別の類型に基づいて再編内容を検討

(1)評価指標(案)

指標	データ根拠	評価点		各基準の考え方
		基準	得点	
収支率 ※収入/運行経費	直近年度の運行実績	30%以上	3	近隣自治体・他自治体事例を参考に20%・30%を基準に設定
		30%未満	2	
		20%未満	1	
平均乗車密度 ※便あたり乗客数を全線で平均した値	直近年度の運行実績	2.0人以上	3	近隣自治体・他自治体事例を参考に2.0人を基準に設定 県補助要件の0.5人を基準に設定
		2.0人未満	2	
		0.5人未満	1	
定性指標	市内路線バス乗降調査	〔コメントとして評価例〕 ○○小学校の通学利用 ○○間は需要が僅少 往復の運行形態 学校側の要望・新施設への乗り入れ		実態調査に基づき路線の利用特性、政策的判断等を定性的に評価
路線別類型化	市内路線バス乗降調査	路線特性		実態調査に基づき路線の特性を定性的に類型化

(2)評価(案)

得点数 (基準点)	評価	対応内容
4点～6点	維持または再編対象路線	減便を含め、運行時刻・運行区間の見直し等、路線別類型に基づいて再編の必要性あり
2点～3点	廃止対象路線	路線の廃止を検討 ※定性指標を考慮し、維持の必要があれば維持・又は再編対象路線に振り分ける

3-2. 便単位評価方法

- 乗降調査を基に、便当りの利用者数を得点化
- 路線単位得点に、便単位得点を掛け合わせて便単位評価を算出
- 基準点に満たない便については減便・運行形態の見直しを検討

(1)評価指標(案)

指標	データ根拠	得点案		各基準の考え方
		基準	得点	
便当り利用者数 (乗車客数)	市内路線バス乗 降調査	20人以上	3	近隣自治体・他自治体事例を参考に 20人を基準に設定
		20人未満	2	
		8人未満	1	実態調査による便当り平均利用者数 7.45人
		2人未満	0	2人未満は乗合不成立

(2)評価(案)

・路線ごとの評価と便ごとの評価それぞれの得点数を掛け合わせる事により評価する。 $\text{路線単位得点} \times \text{便単位得点} = \text{便単位評価(3段階評価)}$		
得点数 (基準点)	評価	対応内容
10点以上	A	現状のまま運行を維持、またはサービス改善のための見直し
4点～9点	B	運行時刻・運行区間の見直し等、路線別類型に基づいて再編の必要性あり
0点～3点	C	減便を検討 ※利用者数が2人未満の便は自動的に0点となる

※往復運行の片道のみが減便となる場合、残る片道の需要によって存続可能性を検討する。

※評価「C」の便については、必要に応じて利用状況調査を実施し、複数日に渡って利用が見込まれない場合は減便とする。

【用語の解説】

	用 語	解 説
あ行	新たな交通システム	既存のバス・タクシー以外の送迎車両の活用、自動運転電気自動車の導入、自家用有償運送等の新しい取組による移動手段のこと
	伊豆市まち・ひと・しごと創生 総合戦略	全国的に進む人口減少とまちの衰退を食い止めるため、地方創生に資する、「まち」「ひと」「しごと」に視点を置き、行政をはじめ、市民、地域、団体、企業など市全体でまちの活性化に取り組む計画
か行	交通空白地区	鉄道やバスなどの公共交通を利用することが困難なエリアのこと。伊豆市地域公共交通計画では、鉄道駅から半径 500m 程度、バス停から半径 300m 程度の範囲からはずれるエリアを公共交通空白地域としている。なお、一般的には、公共交通は運行されているものの、運行頻度が著しく低いエリア等を「公共交通不便地域」などと位置づけているケースもみられる。
	コンパクト＆ネットワーク	地方都市を対象に、地域の活力維持とともに、医療・福祉・商業などの生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるように地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを目指す方針のこと
さ行	サービスレベル	運賃、運行時間帯、運行間隔、運行便数等バス事業者が提供するサービスの水準のこと
	事業者運行路線	民間事業者が自ら事業用として運行を維持している路線のこと
	自家用有償運送	バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、NPO 法人や住民団体等が、自家用車を用いて提供する運送サービスのこと
	自主運行バス	市民の日常生活に必要な交通手段を確保するため、市がバス事業者に運行を委託しているバス路線のこと
	実証運行	本格運行の前に、実現可能性を検証するため、道路運送法に基づき、一時的に地域及び期間を限定して運行するもの
	収支率	運賃収入等を運行経費等で割って算出する割合のこと
た行	第2次伊豆市総合計画	総合的かつ計画的な市政の運営を図るために策定する市の最上位計画であり、将来における本市のあるべき姿と進むべき方向についての基本的な指針で、本市の特性や課題、そして時代の流れなどを的確に見極めながら、「将来、伊豆市をどのようなまちにしていくなか」ということを総合的・体系的に取りまとめた計画のこと
	単独維持困難路線	バス事業者単独での継続が困難な路線として県に対して届け出のあった路線のこと
	地域間幹線系統	複数市町村をまたがる広域的なバス路線であり、かつ、一定の基準を満たす場合には国の補助の対象として認められる路線のこと
	地域公共交通計画	地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」であり、地方自治体が地域の移動に関する関係者を集めて法定協議会での 協議を行って作成するもので、伊豆市では令和3年度に改訂済み
	定性指標	数値ではなく、数値で捉えられない要素・物事のこと
は行	便当り平均利用者数	自主運行バス全体の便当り平均利用者数のことで、日利用者数を全運行便数で割ったもの
	便当り利用者数	便ごとの乗車客数のこと
	平均乗車密度	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で、次式によって算出された数値 $\text{利用者の延べ輸送距離(人・km)} \div \text{車両が走った延べ距離(台・km)}$
ら行	路線別類型化	複数の路線の中から、特性などが共通する路線形態を類型としてまとめること