

2. 実証による検証内容

都市部における交通導入として、交通事業者による輸送が実現可能であるかを検証するため、
①本運行の利用ニーズ 及び ②事業採算性を検証することを目的とする。

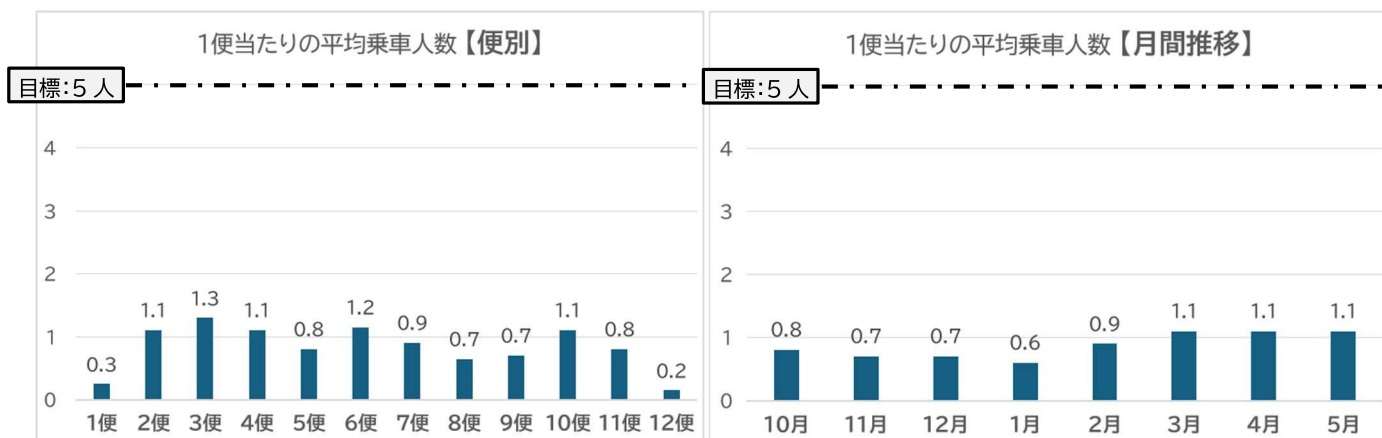


3. 現在までの実証実績の検証

○ 目安とする指標：1便あたり平均 **5人乗車**

- ・ 自主運行バスやバス路線維持費補助金など、他の公共交通行政負担額との平衡性を考慮した人数
- ・ 路線上の自治会連合会(城内・横内・安東・城北・竜南)には、「5人/便程度の利用が無いと、継続運行は難しい」と事前説明しており、積極的なご利用をお願いしている。

○ 検証①：利用ニーズ(乗車人数)：1便あたり平均 **0.9人乗車** (2025.10.1~2026.5.31 実績)



- ・ 1便(9時静岡駅発)~12便(16時30県立病院発)まで、いずれの時間帯も目標乗車数に遠く及ばない。
- ・ 利用促進に向けた取組みを実施してきた(※)が、大きな利用者の増加には至っていない。

※ 利用促進取組み

- ▶ バス停へのポップ掲示(11月初旬~)
- ▶ JR 静岡駅や県立病院での PR 活動(11月・2月)
- ▶ 利用実態の状況報告 & 利用のお願い(11月県立総合病院、12月横内学区会合)
- ▶ HP、SNS による情報発信(LINE、X)
- ▶ 利用実態分析に基づく運賃改定(2/16)
→ 一律運賃 310 円を改め、区間制運賃を導入 = 短距離乗車の運賃負担を軽減

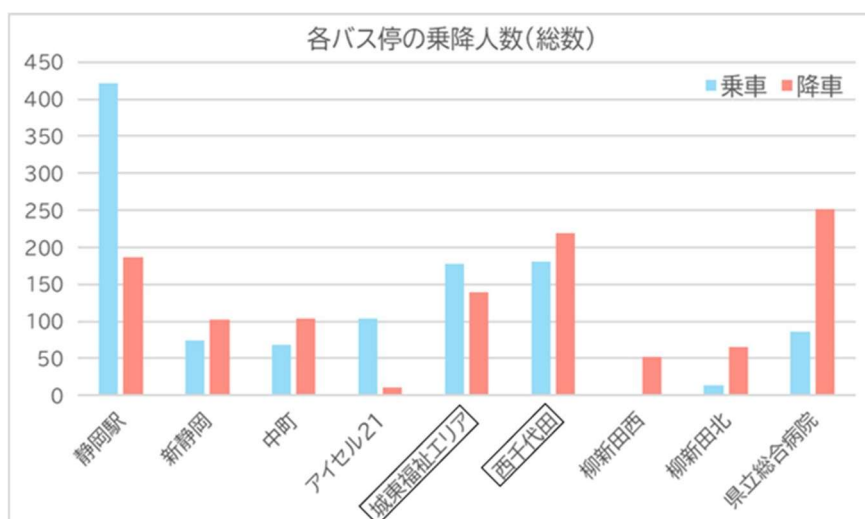
- 検証②：事業採算性：1人・回乗車あたりの行政コスト **3,956 円**（2025.10.1～2026.5.31 実績）
- ・ 運行経費 6,625,400 円 － 運賃収入 390,570 円 ＝ 行政負担額 6,234,830 円/8 ヶ月間
 - ・ 期間中延べ利用人数 1,576 人 で除すと、1人1回あたり 3,956 円の行政費用が掛かっている。

4. 実証の整理および今後の方針

- ・ 都心住宅密集地における医療・福祉向けの移動にフォーカスをあてたコンパクトな交通を試みたが、本運行における利用ニーズや事業採算性は極めて少ない。
- ・ 継続運行のための乗車目標値を定め利用促進の声掛け等を行ってきたが、波及効果は限定的で目標数には遠く及ばない状態と言える。
- ・ 上記を鑑み、**本運行は今年9月30日(水)までの実証期間終了を以って終了とする。**
(今後、利用者・路線主要施設・周辺住民に対し、運行終了の広報を実施する。)

(参考)本実証運行により得られた知見

- ・ バス停別の乗車数からは、静岡駅、県立総合病院の他に城東福祉エリア、西千代田の乗降数が多いことから、既存バス停から距離が離れた地区では一定の乗車需要があると言える。



(乗車の多いトリップ)

便名	時間	場所	場所
2便	9:30～10:00	西千代田	中町、新静岡、静岡駅
3便	10:00～10:30	静岡駅	県立総合病院
6 便	11:00～11:30	西千代田	中町、新静岡、静岡駅
10 便	15:30～16:00	県立総合病院、城東保健福祉エリア	静岡駅

※サンプル数が少ないため、リピーターの固有の乗車傾向に影響されている可能性がある