

コミュニティバスの運行見直し（案）

第1章 コミュニティバスの役割と運行見直しの目的

1 コミュニティバスの役割

- 鉄道や路線バスでは十分に対応できない交通不便地域を補完する交通手段として、市内公共交通ネットワークの形成に寄与している
- 高齢者等の交通弱者の外出支援、環境負荷の低減、道路混雑の緩和等、多面的な効果を有するインフラとして市民生活に重要な役割を担っている

2 運行見直しの目的

- 上記の役割を持続するため、コミュニティバスを維持する

茅ヶ崎市地域公共交通計画では、コミュニティバス事業の継続性を確保するため、運行内容の見直しを検討し、実施することが位置付けられています。

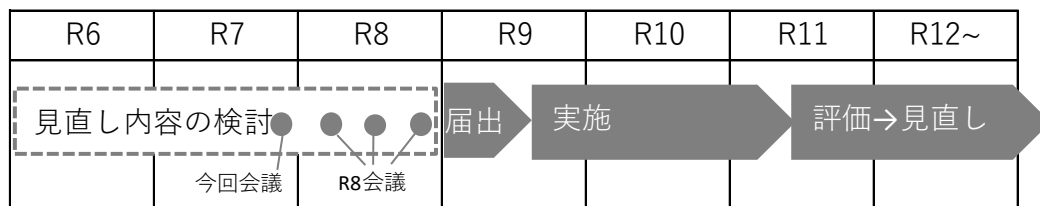
また、当該計画では、コミュニティバスの運行基準を定め、キロ当たり乗車人員によって、路線を分類し、路線ごとに対応を検討、実施することとしています。

3 運行見直しの範囲

今回の見直しは、コミュニティバスの運行便数や使用車両、ルートを対象とします。見直し実施後の評価によって、路線の廃止や他の交通手段への移行、運賃や企業バス等との連携を検討することとします。

4 運行見直しのスケジュール

令和9年10月から見直し内容を実施し、2年後の令和11年10月に見直し実施後の評価を行います。



図表 運行見直しスケジュール

第2章 コミュニティバスの現状と課題

1 コミュニティバスの運行状況

(1) 運行便数・運行時間帯

- 路線ごとの運行便数と運行時間帯は次表のとおり

路線・コース		運行便数 (便/日)		運行頻度 (平日)	運行時間帯 (平日)	
		平	休		始発	最終
中海岸南湖循環市立病院線		26		30分に1便	6:55	19:25
鶴嶺循環	鶴嶺北コース	8	7	70~170分に1便	7:10	18:10
市立病院線	鶴嶺南コース	6	5	90~180分に1便	7:13	17:40
東部循環	松が丘コース	10	8	60~90分に1便	7:00	18:00
市立病院線	小和田・松浪	4	3	73分~270分に1便	7:02	16:30
北部循環市立病院線		7	5	80~160分に1便	7:30	17:45

図表 路線ごとの運行便数と運行時間帯

(2) 運行距離・所要時間

- 路線ごとの1便あたりの運行距離と所要時間は次表のとおり

路線・コース		運行距離/便	所要時間/便
中海岸南湖循環市立病院線		9.2 km	52分
鶴嶺循環	鶴嶺北コース	10.5km	53分
市立病院線	鶴嶺南コース	15.0 km	71分
東部循環	松が丘コース	11.6 km	53分
市立病院線	小和田・松浪コース	13.7 km	54分
北部循環市立病院線		17.4 km	53分

図表 コミュニティバスえぼし号の運行距離と所要時間

(3) 使用車両

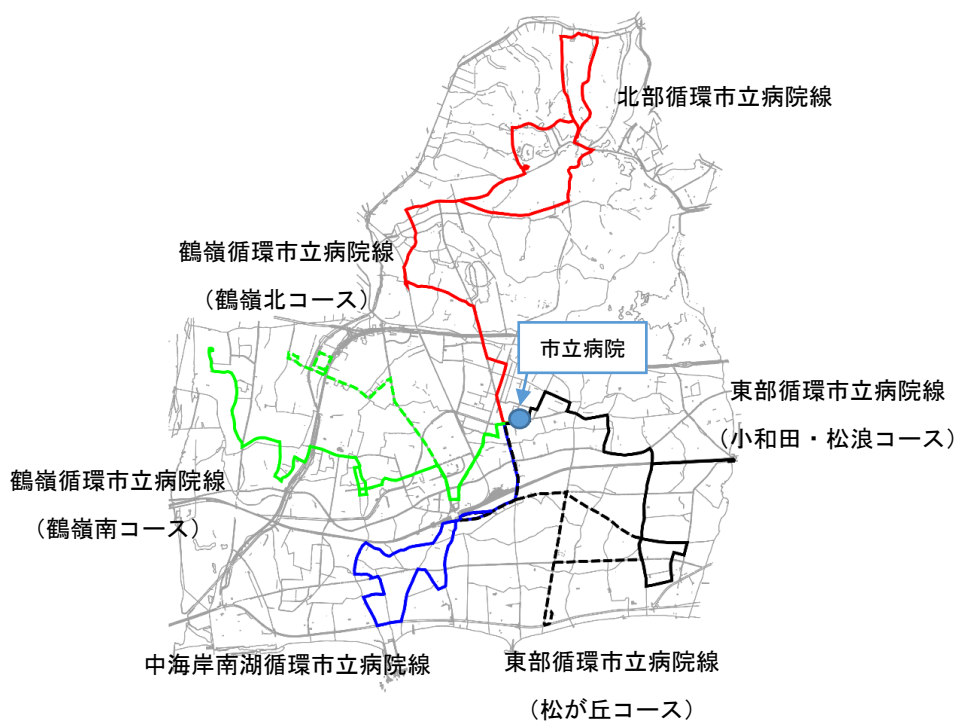
- 中型車（乗車定員11人以上29人以下）11台と大型車（乗車定員30人以上）1台の合計12台で運行している



図表 茅ヶ崎市コミュニティバスえぼし号

(4) ルート

- 平成14年度から運行開始し、現在では、4路線6コースを運行している
- 運行開始当初、市民の要望が高かった市立病院への連絡を強化するため、現在もすべての路線が市立病院を発着点としている



図表 茅ヶ崎市コミュニティバス路線図

(5) 利便性向上施策の導入状況

- 全ての車両で交通系 IC カードによるキャッシュレス決済に対応している
- 全ての車両がノンステップ車両である
- 運行情報のオープンデータ化により、地図アプリやバスロケーションシステム等、様々な媒体でコミュニティバスに関する情報が検索可能になっている
- バス案内表示機を茅ヶ崎駅自由通路に 2 箇所を設置している（北口、南口）

2 コミュニティバスの利用状況

- 路線ごとの利用者数の推移は次表のとおり

単位：人

	中海岸 南湖	鶴嶺	東部	北部	予約型 乗合	合計	平成 30 年度比
平成 30 年度	263,307	81,663	91,778	29,781	7,838	474,367	100%
令和元年度	259,031	78,229	88,234	31,793	8,449	465,736	98%
令和 2 年度	171,591	52,718	61,157	20,365	5,814	311,645	66%
令和 3 年度	201,546	46,054	53,318	14,545	6,013	321,476	68%
令和 4 年度	217,031	52,962	58,630	15,187	7,147	350,957	74%
令和 5 年度	246,573	65,630	60,842	16,325	8,397	397,767	84%
令和 6 年度	265,238	71,727	67,327	17,460	9,167	430,919	91%

図表 路線ごとの利用者数の推移

3 コミュニティバスの運行に伴う財政負担

- 路線ごとの財政負担額（運行経費－運賃収入）と財政負担率（財政負担額÷運行経費）の推移は次表のとおり

単位：円（上段）、%（下段）

	中海岸南湖	鶴嶺	東部	北部	予約型乗合	合計
平成 30 年度	9,050,102 18.93	23,951,521 60.94	18,112,138 57.64	18,852,445 77.64	14,120,249 94.77	84,086,455 53.31
令和元年度	14,111,040 26.95	33,570,443 69.31	21,108,387 62.40	14,574,318 71.88	15,377,528 94.79	98,741,716 57.70
令和 2 年度	22,945,642 47.63	25,819,522 71.98	22,338,491 71.87	17,123,711 82.57	14,114,148 96.04	102,341,514 67.97
令和 3 年度	20,983,952 41.74	25,270,775 74.41	23,875,020 75.77	13,362,411 83.67	14,121,826 95.92	97,613,984 66.66
令和 4 年度	16,055,128 28.64	25,221,378 72.48	23,144,827 71.65	13,740,162 84.54	14,441,681 95.28	92,603,176 59.91
令和 5 年度	12,492,523 21.44	23,190,969 68.12	26,383,829 70.75	15,851,129 85.41	14,686,638 94.59	92,605,088 56.57
令和 6 年度	13,523,832 21.75	23,059,732 64.99	27,132,677 69.30	16,388,588 84.70	14,494,955 94.05	94,599,784 55.14

図表 路線ごとの財政負担額（上段）と財政負担率（下段）の推移

4 コミュニティバスのキロ当たり乗車人員

- 路線ごとのキロ当たり乗車人員（年間乗車人員÷年間運行距離）は次表のとおり

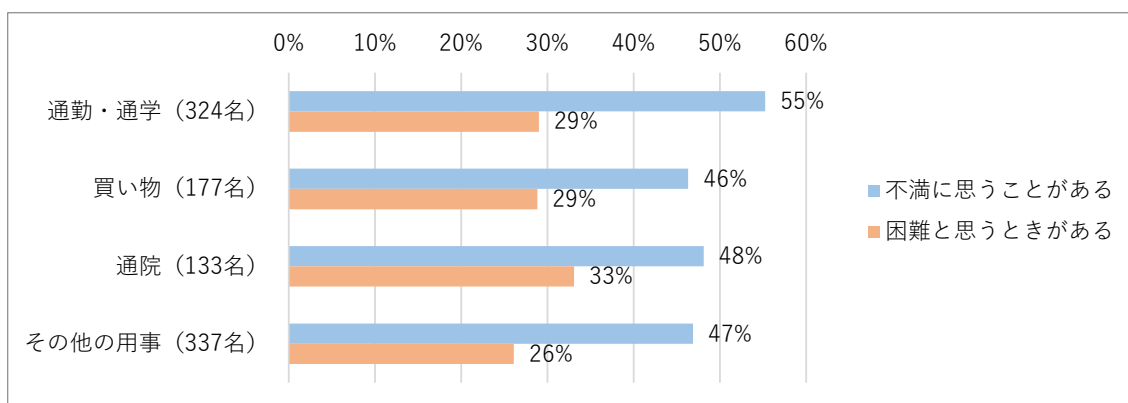
路線・コース		年間 運行距離	年間 乗車人員	キロ当たり 乗車人員
中海岸南湖循環市立病院線		87,308 km	265,238 人	3.04 人/km
鶴嶺循環	鶴嶺北コース	29,379 km	43,855 人	1.49 人/km
市立病院線	鶴嶺南コース	29,052 km	27,872 人	0.96 人/km
東部循環	松が丘コース	39,510 km	57,973 人	1.47 人/km
市立病院線	小和田・松浪コース	18,331 km	9,354 人	0.51 人/km
北部循環市立病院線		38,146 km	17,460 人	0.46 人/km

図表 路線ごとのキロ当たり乗車人員

5 市民のニーズ

(1) 公共交通利用者の移動に関する不満や困難

- 日常の移動手段に関するアンケート調査の結果によると、市内居住者で公共交通利用者（各目的の移動の際に、鉄道またはバスを利用した方）のうち、通勤や通学では半数以上について、移動について不満があるとしている。
- 公共交通利用者の25%程度は、移動の際に困難と思うときがあると回答している。



図表 公共交通利用者の目的別の移動に関する不満、困難と思う比率

(出典 令和4年度日常の移動手段に関するアンケート調査)

(2) 鉄道やバスの利用者の移動に関して不満に思う理由

- 日常の移動手段に関するアンケート調査の結果によると、鉄道やバスを利用して移動をする方について、移動で不満に思う点として各移動目的で共通するのは「鉄道やバスが不便（本数や時間帯など）」「交通状況（渋滞など）」となっている。
- 特に、鉄道を利用して移動した方のうちバスも利用した方の回答比率が高く、鉄道を利用して移動した方全体や、バスのみで移動した方よりも高くなっている。

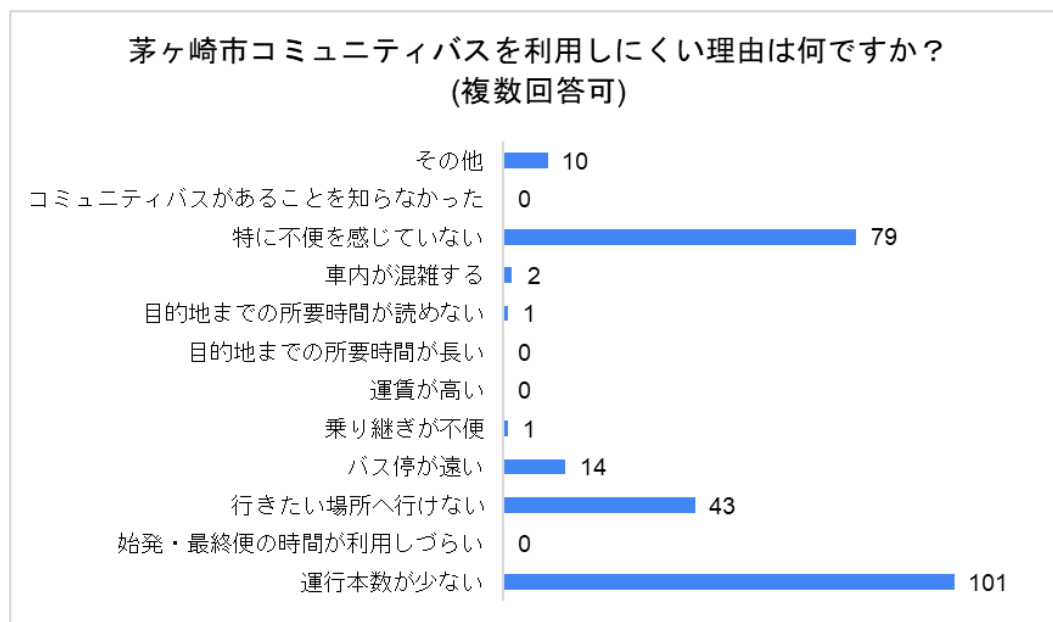
目的	公共交通利用状況		不満または困難有と答えた方の数	不満または困難の理由(複数回答可)					
				1. 鉄道やバスが不便(本数や時間帯など)	2. 身体的理由(歩くのが大変など)	3. 費用面の理由(運賃が高いなど)	4. 交通状況(渋滞など)	5. 自宅から目的地が遠い	6. その他
通勤・通学	鉄道利用者	全体	185	70%	6%	16%	35%	25%	20%
		うちバス利用	63	76%	5%	16%	41%	25%	11%
	鉄道非利用者	バス利用	15	67%	-	13%	13%	13%	20%
		全体	87	74%	21%	16%	37%	17%	9%
買い物	鉄道利用者	全体	35	89%	14%	6%	46%	11%	11%
		うちバス利用	25	64%	36%	24%	32%	24%	-
	鉄道非利用者	バス利用	69	65%	32%	29%	29%	23%	13%
		全体	16	88%	31%	38%	44%	25%	13%
通院	鉄道利用者	全体	33	67%	33%	27%	21%	21%	6%
		うちバス利用	168	68%	11%	21%	36%	14%	9%
その他の用事	鉄道利用者	全体	58	78%	7%	21%	47%	14%	5%
		うちバス利用	41	71%	20%	15%	32%	12%	5%
	鉄道非利用者	バス利用							
		全体							

図表 移動に関して不満を持つ方の、利用交通手段別の不満の理由の回答比率

(出典 令和4年度日常の移動手段に関するアンケート調査)

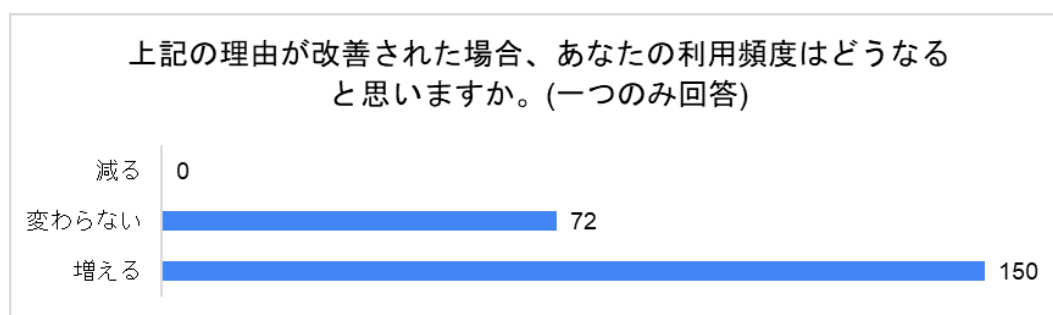
(3) コミュニティバスを利用しにくい理由

- 茅ヶ崎市自動運転実証実験利用者アンケートの結果によると、「コミュニティバスを利用しにくい理由は、「運行本数が少ない」が最も多かった。
- 利用しにくい理由が改善された場合、利用頻度が「増える」と回答した人が最も多かった。



図表 コミュニティバスを利用しにくい理由の回答結果

(出典 令和7年度茅ヶ崎市自動運転実証実験利用者アンケート)

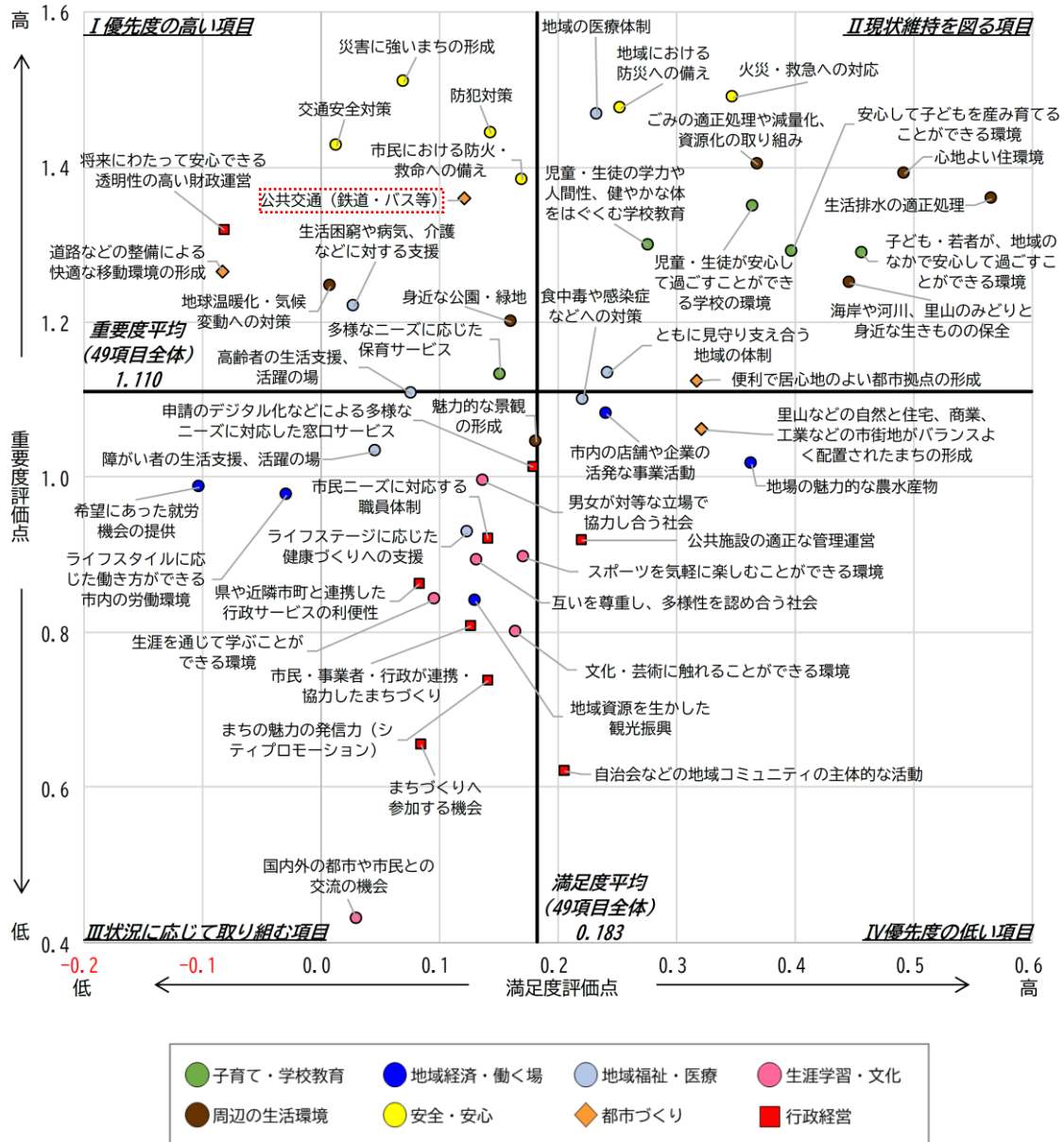


図表 利用しにくい理由が改善された場合の利用頻度の回答結果

(出典 令和7年度茅ヶ崎市自動運転実証実験利用者アンケート)

(4) 市政に対する満足度、重点を置くべき政策分野

- 茅ヶ崎市市民意識調査の結果によると、公共交通（鉄道・バス等）は「重要度」が平均値以上、「満足度」は平均値以下であり優先度の高い項目となっている



図表 重要度・満足度の散布図 (出典 令和6年度茅ヶ崎市市民意識調査)

6 コミュニティバスを取り巻く課題

(1) 利便性

- 特に、鉄道とバスを併用する利用者にとって、バスの本数不足による利便性の低さが課題となっている

(2) 効率性

- 限られた人員・財源の中で、運行ルートや車両規模等に対する効率性の低さが課題となっている

第3章 コミュニティバスの運行見直し

1 運行見直しの基本方針と対応策

(1) 基本方針

利便性の向上

- 利用者の移動ニーズに即した運行とし、特に鉄道駅へのアクセス性を高めることで、日常的に利用しやすい公共交通とする

効率性の向上

- 限られた人員・財源の中で効率的な運行を行う

(2) 対応策

駅アクセスの強化

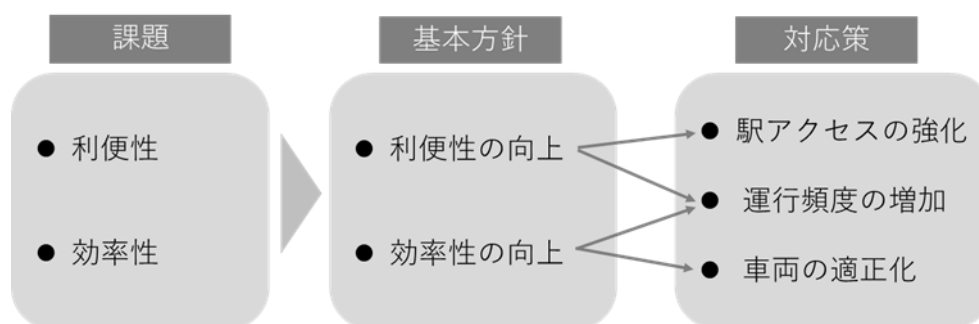
- 現状ルートによる駅へのアクセス状況を踏まえ、茅ヶ崎駅や最寄り駅へのアクセスを強化する

運行頻度の増加

- バス停の利用状況や路線バスとの重複状況を踏まえ、バス停・ルートを見直し、1便あたりの運行距離、運行時間を短縮することで、運行頻度を増加する

車両の適正化

- キロ当たり乗車人員を踏まえ、中型車以上である必要のない路線については、小型車両を導入し、車両を適正化する



図表 コミュニティバスを取り巻く課題と見直しの体系図

2 運行見直し路線の分類

コミュニティバスの運行基準に従った、キロ当たり乗車人員による運行見直し路線の分類は次表のとおり

路線・コース		キロ当たり乗車人員	路線分類
中海岸南湖循環市立病院線		3.04 人/km	運行継続路線
鶴嶺循環市立病院線	鶴嶺北コース	1.49 人/km	運行改善路線
	鶴嶺南コース	0.96 人/km	運行検討路線
東部循環市立病院線	松が丘コース	1.47 人/km	運行改善路線
	小和田・松浪コース	0.51 人/km	運行検討路線
北部循環市立病院線		0.46 人/km	運行検討路線

図表 キロ当たり乗車人員による路線分類

【コミュニティバスの運行基準】※地域公共交通計画から抜粋

1 大型車である必要性

大型車を運行するには、1日に1回以上は運転士を除いた最大乗車人員が10人以上である必要がある

2 評価方法

評価に用いる数値は、キロ当たり乗車人員とする

乗車人員 ÷ 運行距離 = キロ当たり乗車人員

3 サービス水準

1便の運行時間が概ね30分程度となるよう、運行距離は7.5kmを標準とする

4 運行基準

以上より、1便あたりの平均乗車人員10人、運行距離7.5kmをコミュニティバス運行の標準とし、キロ当たり乗車人員が、以下の数値以上となることを運行基準とする

$10 \text{ 人} \div 7.5 \text{ km} = 1.33 \text{ 人/km}$

5 キロ当たり乗車人員による路線分類

	キロ当たり乗車人員	対応	経過措置
運行継続路線	1.60 超	利用促進策の実施	—
運行改善路線	1.33～1.60	路線の見直し ダイヤの見直し 利用促進策の実施	キロ当たり乗車人員が1.60を超えるよう運行改善に努める。
運行検討路線	1.33 未満	運行改善路線で実施する対応 車両の見直し（小型化等） その他の交通手段の検討	見直し実施後2年間運行し、改善しなければ路線廃止や他の交通手段への移行を検討する。

3 路線ごとの現状の評価と見直し方針設定の流れ

(1) 現状の評価・見直し方針設定の流れ

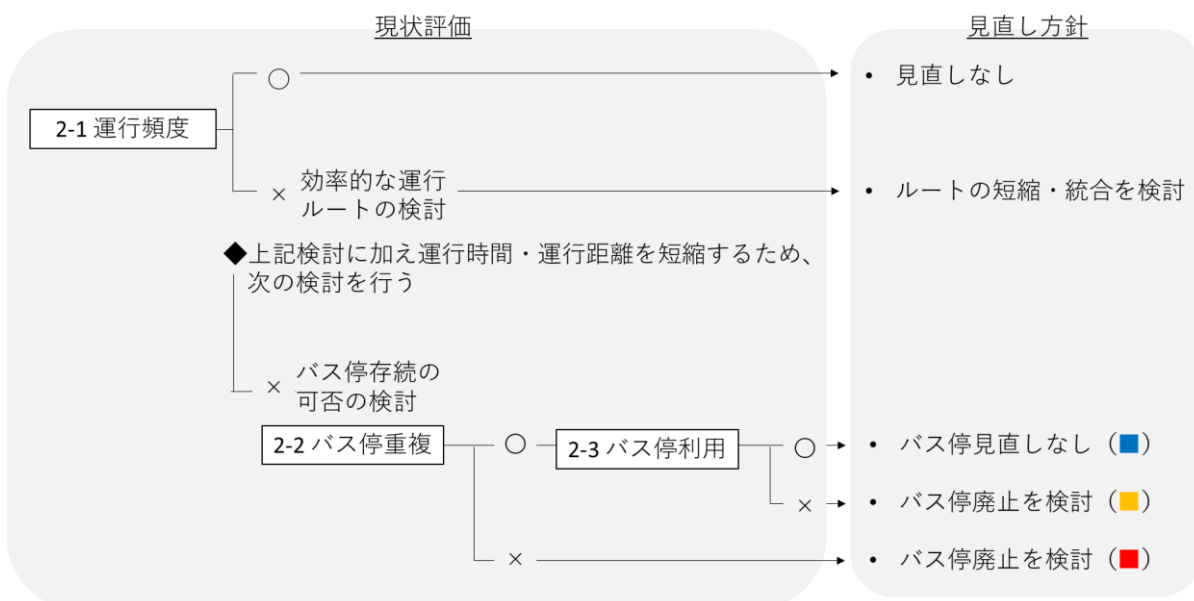
路線ごとに3つの視点、5つの見直し要素を基に、現状の整理と評価を行い、見直し方針を設定します。

① 駅へのアクセス



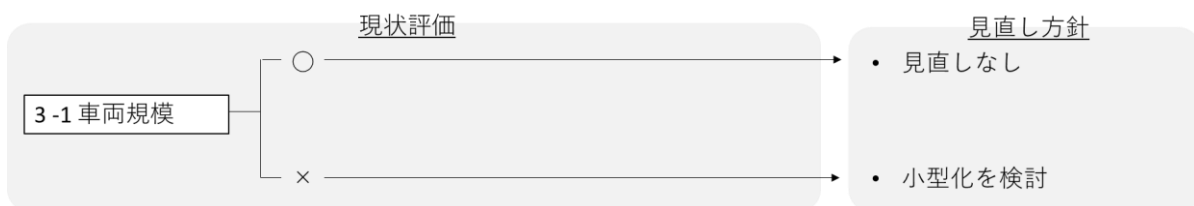
図表 駅へのアクセスの評価と見直し方針設定の流れ

② 運行頻度



図表 運行頻度・運行距離の評価と見直し方針設定の流れ

③ 車両規模



図表 車両規模の評価と見直し方針設定の流れ

(2) 見直し要素の評価区分

1-1 駅へのアクセス

下表のとおり駅へのアクセス状況に応じて、評価を行います。

表 駅アクセス評価の区分

項目	現状	評価
駅へのアクセス	茅ヶ崎駅へのアクセスあり	○
	茅ヶ崎駅以外の駅へのアクセスあり	△
	駅へのアクセスなし	×

(区分の根拠)

- ・地域公共交通計画で鉄道駅までの移動手段の確保が重要としているため
- ・地域公共交通計画で現在の主なニーズは茅ヶ崎駅へのアクセスとしているため

2-1 運行頻度

下表のとおり運行頻度に応じて、評価を行います。

表 運行頻度評価の区分

項目	現状	評価
運行頻度	60分に1便	○
	60分以上に1便	×

(区分の根拠)

- ・地域公共交通計画で30分または60分に1便を標準としているため

2-2 バス停重複

下表のとおり重複の条件を設定し、現状の整理と評価を行います。

表 バス停重複評価の区分

項目	現状	評価
バス停重複	路線バスの停留所が半径250m以内にはない。	○
	路線バスの停留所が半径250m以内にある。(同じ場所含む)	×

(区分の根拠)

- ・日常の移動手段に関するアンケート調査の結果によると、65歳以上の8割が500m以内を無理なく歩ける距離としているため

2-3 バス停利用

下表のとおりバス停の利用状況（乗車数+降車数）に応じて、評価を行います。

表 バス停利用評価の区分

項目	現状	評価
バス停利用	0.54回/便 超	○
	0.54回/便 未満	×

(区分の根拠)

- ・キロ当たり乗車人員 1.33 人が運行基準であるため
- ・コミュニティバスは 200m 間隔を目標に停留所を設置しているため、1 バス停あたりの基準は以下のとおり
1.33 人/km→0.27 人/200m
- ・ただし、利用回数は乗り降り 1 回ずつで 1 人分のため、倍の数を基準とする
0.27 回×2=0.54 回

3-1 車両規模

下表のとおりキロ当たり乗車人数に応じて、評価を行います。

表 車両規模評価の区分

項目	現状	評価
キロ当たり乗車 人員	1.33 人/キロ 超	○
	1.33 人/キロ 未満	×

(区分の根拠)

- ・キロ当たり乗車人員が 1.33 人未満の場合、1 便の最大乗車人員が 10 人未満となることから、中型車以上である必要性がないため

4 路線ごとの現状の評価と見直し方針の設定

(1) 鶴嶺循環市立病院線

① 鶴嶺北コース

No.	項目	現状	評価	見直し方針
1-1	駅へのアクセス	茅ヶ崎駅	○	見直しなし
2-1	運行頻度	70～170分に1便	×	ルート短縮・統合を検討
2-2	バス停重複	別紙1「バス停評価マップ」参照		
2-3	バス停利用	別紙1「バス停評価マップ」参照		
3-1	車両規模	1.49人	○	見直しなし

② 鶴嶺南コース

No.	項目	現状	評価	見直し方針
1-1	駅へのアクセス	茅ヶ崎駅	○	見直しなし
2-1	運行頻度	90～180分に1便	×	ルート短縮・統合を検討
2-2	バス停重複	別紙1「バス停評価マップ」参照		
2-3	バス停利用	別紙1「バス停評価マップ」参照		
3-1	車両規模	0.96人	×	小型化を検討

(2) 東部循環市立病院線

① 松が丘コース

No.	項目	現状	評価	見直し方針
1-1	駅へのアクセス	茅ヶ崎駅	○	見直しなし
2-1	運行頻度	60～90分に1便	×	ルート短縮・統合を検討
2-2	バス停重複	別紙1「バス停評価マップ」参照		
2-3	バス停利用	別紙1「バス停評価マップ」参照		
3-1	車両規模	1.47人	○	見直しなし

② 小和田松浪コース

No.	項目	現状	評価	見直し方針
1-1	駅へのアクセス	辻堂駅	△	茅ヶ崎駅へのアクセスを検討
2-1	運行頻度	73～270分に1便	×	ルート短縮・統合を検討
2-2	バス停重複	別紙1「バス停評価マップ」参照		
2-3	バス停利用	別紙1「バス停評価マップ」参照		
3-1	車両規模	0.51人	×	小型化を検討

(3) 北部循環市立病院線

No.	項目	現状	評価	見直し方針
1-1	駅へのアクセス	香川駅	△	茅ヶ崎駅へのアクセスを検討
2-1	運行頻度	80～160分に1便	×	ルートの短縮・統合を検討
2-2	バス停重複	別紙1「バス停評価マップ」参照		
2-3	バス停利用	別紙1「バス停評価マップ」参照		
3-1	車両規模	0.46人	×	小型化を検討

5 路線ごとの見直し案の検討

※別紙2「ルート案」参照

※見直し後の運行便数は、現時点での試算であり、今後、ダイヤや待機場所等の検討状況により増減する可能性があります。

(1) 鶴嶺循環市立病院線

鶴嶺北コース

見直し案 (A)		
<ul style="list-style-type: none"> 茅ヶ崎駅北を起終点とし、「市立病院～中央公園前」のバス停を廃止し、運行距離を短縮する 「15 県立茅ヶ崎養護学校」、「21 浜之郷小学校、コミュニティセンター前」の順に停車し、運行距離を短縮する (「徳洲会老人保健施設浜之郷前」～「十二天神社入口」のバス停は廃止する) 		
項目	見直し前	見直し後
駅アクセス	茅ヶ崎駅	茅ヶ崎駅
運行便数	(平) 8 (休) 7	(平) 10～11程度 (休) 9～10程度
車両規模	中型車	中型車
その他	<ul style="list-style-type: none"> 車両の待機場所について検討が必要 	

鶴嶺南コース

見直し案 (A)		
<ul style="list-style-type: none"> 茅ヶ崎駅北を起終点とし、「市立病院～中央公園前」のバス停を廃止し、運行距離を短縮する 「44 県住入口」、「59 鶴嶺小学校前」の順に停車し、運行距離を短縮する (「45 日枝神社入口」～「58 今宿市営住宅前」のバス停は廃止する) 車両を小型化する 		
項目	見直し前	見直し後
駅アクセス	茅ヶ崎駅	茅ヶ崎駅
運行便数	(平) 6 (休) 5	(平) 10～11程度 (休) 9～10程度
車両規模	中型車	普通車
その他	<ul style="list-style-type: none"> 浜之郷周辺以外は、路線バスとの重複が解消されない 浜之郷周辺は利用者が少ない 車両の待機場所について検討が必要 	

鶴嶺北・南コース

見直し案 (B)

- 鶴嶺北コース、鶴嶺南コースを萩園通りで統合する
- 「北→南」、「南→北」の双方向で運行する
- 茅ヶ崎駅北を起終点とし、「市立病院～中央公園前」のバス停を廃止し、運行距離を短縮する
- 「44 県住入口」、「18 十二天神社入口」（逆方向は「18 十二天神社入口」、「44 県住入口」）の順に停車し、運行距離を短縮する
（「45 日枝神社入口」～「53 古川」のバス停は廃止する）

項目	見直し前	見直し後
駅アクセス	茅ヶ崎駅	茅ヶ崎駅
運行便数	(平) 14 (休) 12	(平) 15～16程度 (休) 13～14程度
車両規模	中型車	中型車
その他	<ul style="list-style-type: none"> • 南コース部分では、浜之郷周辺以外、路線バスとの重複が解消されない • 浜之郷周辺は利用者が少ない • 萩園通りで路線バスとの重複が発生 • 車両の待機場所について検討が必要 	

(2) 東部循環市立病院線

松が丘コース

見直し案 (A)		
<ul style="list-style-type: none"> 茅ヶ崎駅南口を起終点とし、「市立病院～本村二丁目」のバス停を廃止し、運行距離を短縮する 		
項目	見直し前	見直し後
駅アクセス	茅ヶ崎駅	茅ヶ崎駅
運行便数	(平) 10 (休) 8	(平) 10程度 (休) 8程度
車両規模	中型車	中型車
その他	<ul style="list-style-type: none"> 鉄砲道での路線バスとの重複が解消されない 	

小和田・松浪コース

見直し案 (A)		
<ul style="list-style-type: none"> 辻堂駅西口を起終点とし、「市立病院～伍仁原」のバス停を廃止し、運行距離を短縮する 車両を小型化する 		
項目	見直し前	見直し後
駅アクセス	辻堂駅	辻堂駅
運行便数	(平) 4 (休) 3	(平) 9～10程度 (休) 7～8程度
車両規模	中型車	普通車
その他	<ul style="list-style-type: none"> 辻堂駅行きの路線バスとの重複が解消されない 車両の待機場所について検討が必要 	

松が丘・小和田・松浪コース

見直し案 (B)		
<ul style="list-style-type: none"> 松が丘コース、小和田・松浪コースを学園通りで統合する 茅ヶ崎駅、辻堂駅間を片方向で運行する 松が丘コースの「市立病院～本村二丁目」、「開高健記念館（北方向）～浜須賀入口」、小和田・松浪コースの「市立病院～伍仁原」、「緑浜小学校前～富士見町北」のバス停を廃止し、運行距離を短縮する 		
項目	見直し前	見直し後
駅アクセス	茅ヶ崎駅、辻堂駅	茅ヶ崎駅、辻堂駅
運行便数	(平) 14 (休) 11	(平) 15～16程度 (休) 12～13程度
車両規模	中型車	中型車
その他	<ul style="list-style-type: none"> 辻堂駅行きの路線バスとの重複が解消されない 	

(3) 北部循環市立病院線

見直し案 (A)

- 茅ヶ崎駅周辺までルートを延伸し、駅アクセスを強化する
- 「25 芹沢中部上」、「26 小出小学校西」の順に停車し、運行距離を短縮する
(「49 芹沢中部」～「72 芹沢清水台上」のバス停は廃止する)
- 車両を小型化する

項目	見直し前	見直し後
駅アクセス	香川駅	茅ヶ崎駅、香川駅
運行便数	(平) 7 (休) 5	(平) 4～5程度 (休) 2～3程度
車両規模	中型車	普通車
その他	<ul style="list-style-type: none"> • 路線バスや相模線との重複が解消されない • 車両の待機場所について検討が必要 	

見直し案 (B)

- 「松風台」バス停を新設し、起終点とする
- 往路は「松風台」、「8 教会前」の順に、復路は「42 教会前」、「松風台」の順に停車し、「市立病院」～「香川小学校入口」のバス停は廃止し、運行距離を短縮する
- 「25 芹沢中部上」、「26 小出小学校西」の順に停車し、運行距離を短縮する
(「49 芹沢中部」～「72 芹沢清水台上」のバス停は廃止する)
- 車両を小型化する

項目	見直し前	見直し後
駅アクセス	香川駅	香川駅
運行便数	(平) 7 (休) 5	(平) 7～8程度 (休) 5～6程度
車両規模	中型車	普通車
その他	<ul style="list-style-type: none"> • 交通ネットワークの効率化 • 車両の待機場所について検討が必要 	

見直し案 (C)

- コミュニティバスを廃止する
- 予約型乗合バスの乗合所に香川駅を追加する

項目	見直し前	見直し後
駅アクセス	—	香川駅
運行便数	—	—
車両規模	普通車	普通車
その他	• タクシーとの役割分担 • 運賃の値上げの検討	

第4章 運行見直しの評価方法と見直しによる効果

1 運行見直しの評価方法

(1) 評価指標

地域公共交通計画では、キロ当たり乗車人員が1.60未満の路線は、見直しが必要としていることから、見直し実施後、2年間運行した際の「キロ当たり乗車人員1.60」を評価の指標とし、指標が達成されない場合には、路線廃止や他の交通手段への移行等を検討します。

※車両を小型化した路線については、キロ当たり乗車人員だけでなく、利用者数、財政負担率の変化を総合し評価を行います。

※地域公共交通計画の数値指標（乗合交通の利用者数）については、コミュニティバスの運行見直し以外の取組と総合した目標とします。

	キロ当たり乗車人員	経過措置
運行継続路線	1.60 超	—
運行改善路線	1.33～1.60	キロ当たり乗車人員が1.60を超えるよう運行改善に努める。
運行検討路線	1.33 未満	見直し実施後2年間運行し、改善しなければ路線廃止や他の交通手段への移行を検討する。

図表 路線分類ごとの経過措置

(2) 評価時期

令和9年10月から見直し内容を実施し、2年後の令和11年10月に見直し実施後の評価を行います。

2 運行見直しによる効果

(1) 利用者数の増加

キロ当たり乗車人員が評価指標を達成した場合の利用者数は別紙3のとおり

(2) 財政負担額の抑制

上記、利用者数の場合の財政負担額は別紙4のとおり