

“ふじのくに” 地域公共交通計画の令和6年度の評価

資料2

<数値指標一覧>

	指標	データ 取得方法	目標値	計画策定時 の値	現状値	評価 ※		次年度に向けた方向性
1	県民一人当たりの公共交通機関利用回数	「旅客地域流動調査」	72.0回/人 (2028年度)	48.1回/人 (2020年度)	62.5回/人 (2023年度)	○	目標達成に向けて順調に増加している	—
2	地域間幹線系統に関する事業評価におけるA評価の割合	各交通事業者からの報告	70.0%以上 (2028年度)	59.7% (2023年度)	52.5% (2024年度)	△	2024年度に評価基準を見直した影響で、計画策定時よりも7.2ポイント低下したため、経過観察とする	次年度の数値指標を確認した上で、 <u>目標達成に向けた改善を行う</u>
3	企画乗車券等の販売枚数	各交通事業者からの報告	13.4万枚以上 (2028年度)	12.1万枚 (2022年度)	24.5万枚 (2024年度)	◎	目標値を大幅に上回ることができた	次年度の数値指標を確認した上で、目標値の見直しを検討する
4	G T F S データ整備済み市町数	各市町からの報告	33市町 (2028年度)	6市町 (2023年度)	15市町 (2024年度)	○	目標達成に向けて順調に増加している	—
伊豆	観光客の公共交通利用率	「静岡県における観光の流動実態と満足度調査」	30%以上 (2028年度)	22.0% (2022年度)	19.2% (2024年度 暫定値)	△	計画策定時よりも2.8ポイント低下したため、経過観察とする	結果の原因を精査し、 <u>目標達成に向けた改善を行う</u>
東部	交通結節点における乗換環境整備箇所数	各交通事業者及び市町からの報告	10駅以上 (2028年度)	—	12駅 (2024年度)	◎	計画初年度に目標を達成することができた	次年度の数値指標を確認した上で、目標値の見直しを検討する
中部	利用者増につながる公共交通サービスの見直し件数	市町からの報告	7件(全市町) (2028年度)	—	6件 (2024年度)	○	目標達成に向けて順調に増加している	—
西部	多様な資源活用も含めた新たな公共交通サービスの導入件数	各交通事業者及び市町からの報告	5件以上 (2028年度)	—	3件 (2024年度)	○	目標達成に向けて順調に増加している	—

※ ◎：目標達成、○：順調に推移、△：経過観察、×：未達成

赤字下線部分：協議会での御意見を踏まえ修正

<数値指標個票>

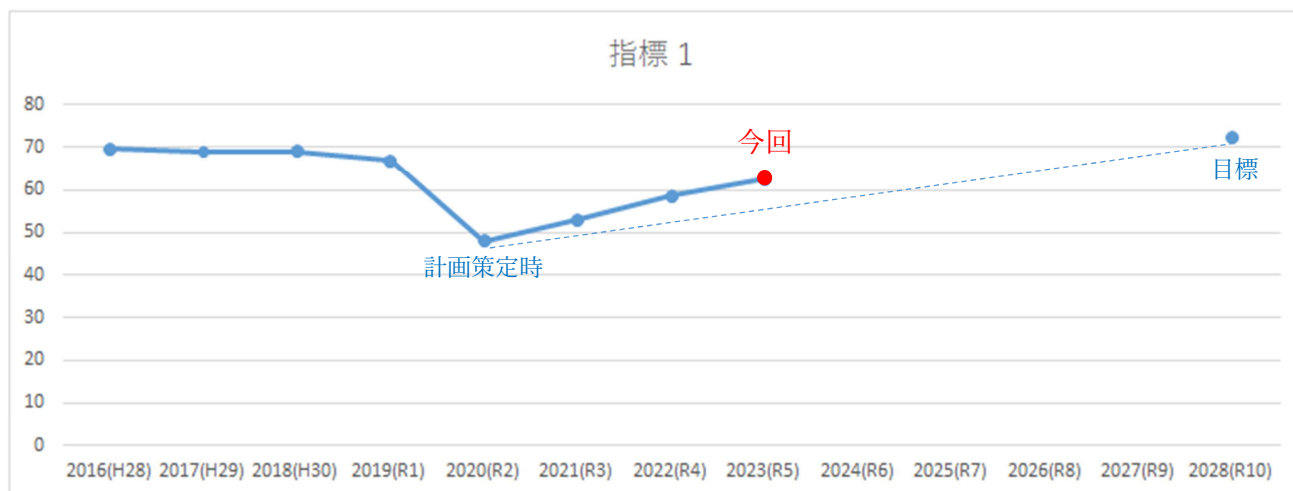
■指標 1：県民一人当たりの公共交通機関利用回数

コロナ禍前 (2019 年度)	計画策定時 (2020 年度)	現状値 (2023 年度)	目標値 (2028 年度)
66.9 回/人	48.1 回/人	62.5 回/人	72 回/人以上

【算出方法】

国土交通省にて毎年とりまとめられている「旅客地域流動調査」記載の、静岡県における鉄道（JR、民鉄の合計値）、路線バス（乗合バス）、タクシー・ハイヤーの輸送人員を、各年次の県人口で除して算出。

		鉄道		路線バス	タクシー・ ハイヤー	人口 (千人)	合計 (回/人)
		J R	民鉄				
2019 年 度 前	輸送人員 (千回)	126,123	39,845	64,906	13,649	3,656	66.9
	利用回数 (回/人)	34.5	10.9	17.8	3.7		
2020 年 度 時	輸送人員 (千回)	88,587	28,153	51,513	6,619	3,633	48.1
	利用回数 (回/人)	24.4	7.7	14.2	1.8		
2021 年 度	輸送人員 (千回)	93,784	29,814	55,122	12,169	3,606	52.9
	利用回数 (回/人)	26.0	8.3	15.3	3.4		
2022 年 度	輸送人員 (千回)	106,503	32,928	56,046	14,126	3,582	58.5
	利用回数 (回/人)	29.7	9.2	15.6	3.9		
2023 年 度 現 状 値	輸送人員 (千回)	115,358	35,258	57,196	14,412	3,554	62.5
	利用回数 (回/人)	32.5	9.9	16.1	4.1		
2028 年 度 目 標 値	輸送人員 (千回)	126,123	39,845	64,906	13,649	3,380	72.3
	利用回数 (回/人)	37.3	11.8	19.2	4.0		



【評価】

計画策定時よりも 14.4 ポイント増加しており、目標に向けて順調に推移している。

このため、「順調に推移」と評価した。

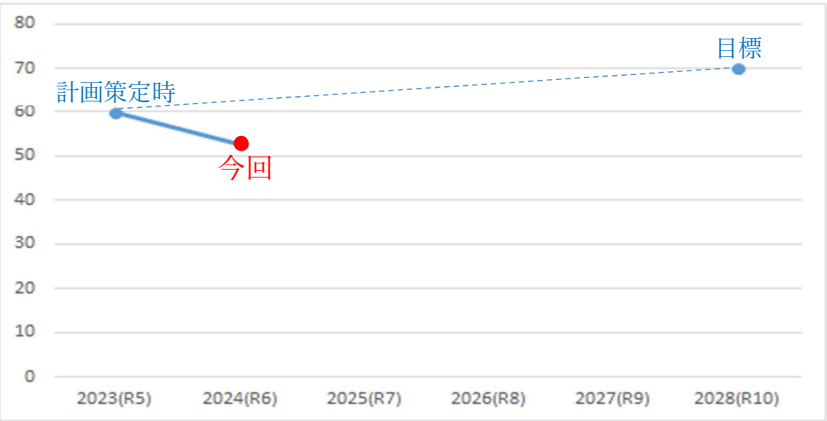
■指標 2：地域間幹線系統に関する事業評価におけるA評価の割合

計画策定時 (2023 年度)	現状値 (2024 年度)	目標値 (2028 年度)
59.7%	52.5%	70%以上

【算出方法】

県では、県の補助事業「バス運行対策費助成」の対象系統に対し、独自に設けた「地域間幹線系統に関する事業評価」に基づき評価している。評価は、各評価項目（運行回数、収支率、乗車人員、ネットワーク構成、広域トリップ状況等）に評価点を設定し、合計点の得点率に応じて、AからDの4段階で評価する。本指標は、A評価となった系統数を全系統数で除して算出。（目標値は、計画策定時の値の10ポイント高い70%以上に設定）

	全系統数	A 評価の系統数	A 評価の割合
計画策定時（2023年度）	62	37	59.7%
現状値（2024年度）	59	31	52.5%



【評価】

2024 年度（令和 6 年度）に、評価項目に補助要件である「輸送量」を追加し、3 段階評価から 4 段階評価にする等、より実態を反映した評価基準に見直しを行った（[見直し内容の詳細は「参考」のとおり](#)）結果、A 評価の系統数は計画策定時よりも 7.2 ポイント低下したため、経過観察とする。

【次年度に向けた方向性】

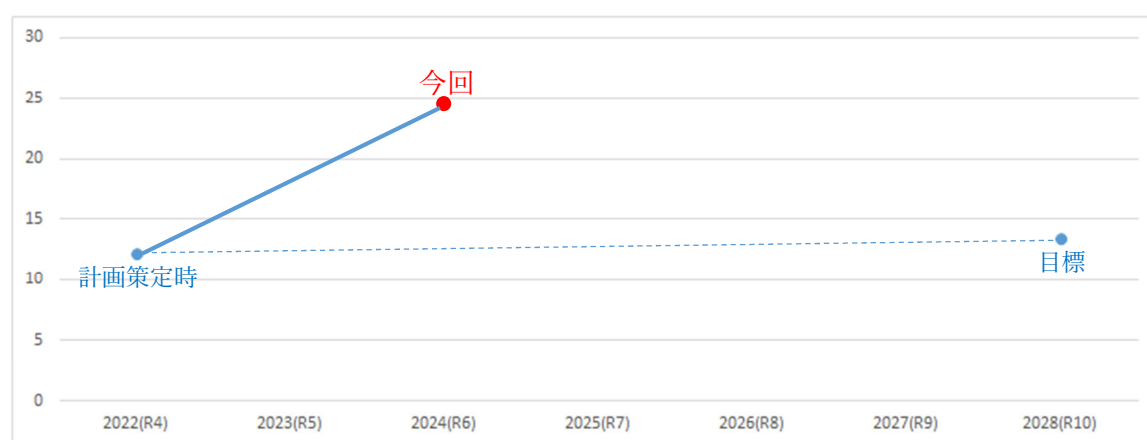
評価基準を見直したため、次年度の数値指標を確認した上で、[目標達成に向けた改善を行う](#)。

■指標 3：企画乗車券等の販売枚数

計画策定時 (2022 年度)	現状値 (2024 年度)	目標値 (2028 年度)
12.1 万枚	24.5 万枚	13.4 万枚

【算出方法】

交通事業者ごとに企画した乗車券等の販売枚数を足し合わせた数値。(目標値は、計画策定時の値の約 1.1 倍に設定)



【評価】

コロナ禍から経済活動が回復し、2024 年度（令和 6 年度）の企画乗車券等の販売枚数は、2028 年度の目標値を大幅に上回ることができた。（事業者ごと、企画乗車券ごとの販売枚数の内訳は別紙 1 のとおり）

【次年度に向けた方向性】

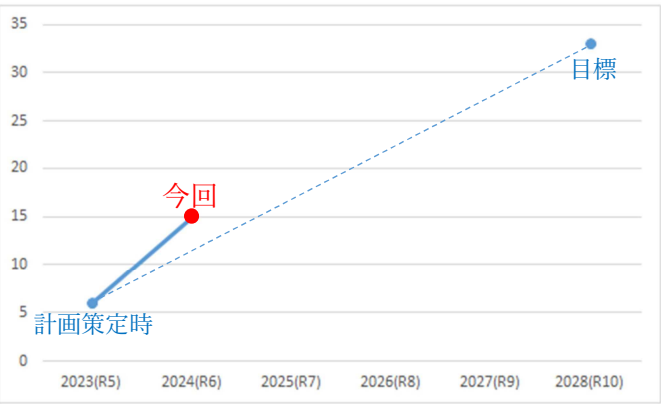
計画初年度に目標を達成できたため、次年度の数値指標を確認した上で、目標値の見直しを検討する。

■指標 4：G T F S データ（経路検索アプリやサイトに掲載されるのに必要なデータ）整備済み市町数

計画策定時 (2023 年度)	現状値 (2024 年度)	目標値 (2028 年度)
6 市町	15 市町	33 市町

【算出方法】

自主運行バス（定時定路線）を運行する市町数において、G T F S データ整備済みの市町を足し合わせた数値。目標値は、自主運行バスを運行する全市町数に設定。計画策定時は 33 市町だったが、現時点では 32 市町（熱海市、裾野市、吉田町以外の市町）。



【評価】

2024 年度（令和 6 年度）に市町向けの講習会を開催した効果もあり、G T F S データを整備した市町が 9 市町も増加した（累計 15 市町）ため、「順調に推移」と評価した。また、整備を検討している市町も現時点で 7 市町ある（別紙 2 参照）。目標を前倒しで達成できるよう、引き続き、講習会の開催など、G T F S データを整備する市町への支援を行っていく。

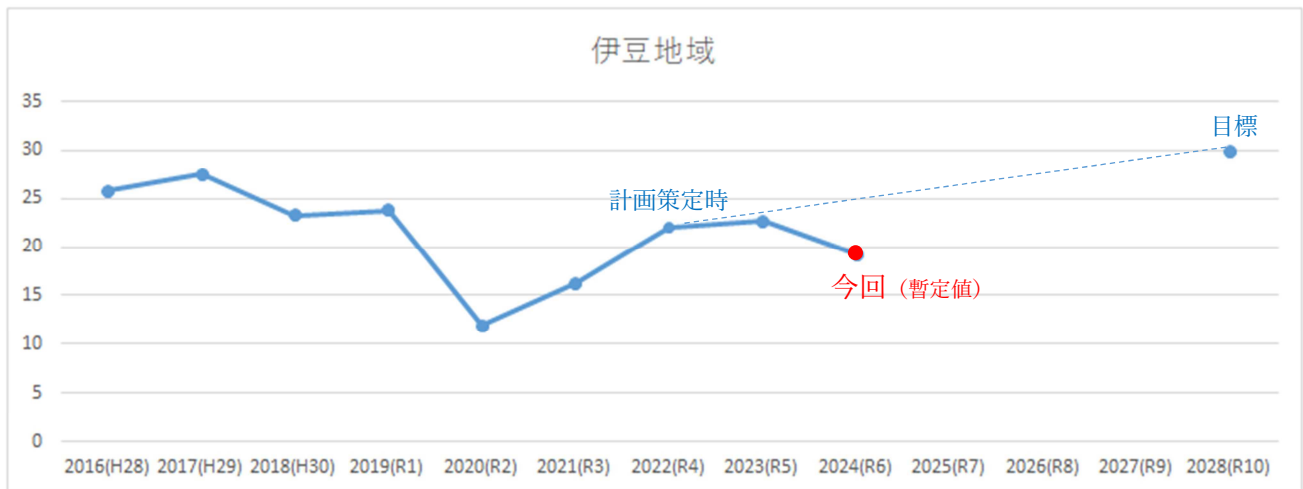
■伊豆地域の指標：観光客の公共交通利用率

計画策定時 (2022 年度)	現状値 (2024 年度)	目標値 (2028 年度)
22%	19.2%	30%以上

【算出方法】

「静岡県における観光の流動実態と満足度調査」より、伊豆地域をメイン訪問地域とした人において、利用交通手段として公共交通（ＪＲ在来線、私鉄・地下鉄、市内電車、市内バス）と回答した割合。（目標値は、約 10 年前の水準に戻すことを目標に 30%以上に設定）

	JR在来線	市内バス	私鉄 地下鉄	市内電車	合計
計画策定時（2022年度）	12.0%	4.9%	5.1%	0.0%	22.0%
2023年度	12.4%	4.3%	6.0%	0.0%	22.7%
現状（2024年度暫定値）	10.9%	3.3%	4.9%	0.1%	19.2%



【評価】

2023 年度は微増したものの、現状値（2024 年度暫定値）は計画策定時よりも 2.8 ポイント低下したため、経過観察とする。。

【次年度に向けた方向性】

観光客データの分析など、結果の原因を精査し、目標達成に向けた改善を行う。

■東部地域の指標：交通結節点における乗換環境整備箇所数

計画策定時 (2023 年度)	現状値 (2024 年度)	目標値 (2028 年度)
—	12 駅	10 駅以上

【算出方法】

待合環境や情報提供、駐輪場・駐車場の整備、運行ダイヤの見直しなど、交通結節点における乗換環境の機能強化や乗換時間の短縮等にかかる取組を行った、東部地域内の駅数を足し合わせた数値。（目標値は、東部地域内の東海道新幹線・東海道本線・御殿場線の全 20 駅のうち、半数以上となる 10 駅以上に設定）

【評価】

別紙 3 のとおり、新富士駅、富士駅、片浜駅、沼津駅、三島駅、下土狩駅、裾野駅、岩波駅、富士岡駅、御殿場駅、足柄駅、駿河小山駅（12 駅）において、自動運転バス公道実証運行やバス時刻を表示するデジタルサイネージの設置など、2024 年度（令和 6 年度）に乗換環境の整備が行われ、計画初年度に目標を達成することができた。

【次年度に向けた方向性】

計画初年度に目標を達成できたため、次年度の数値指標を確認した上で、目標値の見直しを検討する。

■中部地域の指標：利用者増につながる公共交通サービスの見直し件数

計画策定時 (2023 年度)	現状値 (2024 年度)	目標値 (2028 年度)
—	6 件	7 件

【算出方法】

市町が運行している公共交通サービスのうち、利用者のニーズを考慮して運行の見直しを行い、利用者増につなげた件数。（目標値は、中部地域の各市町で 1 件以上に設定）

【評価】

別紙 4 のとおり、静岡市、島田市、藤枝市、牧之原市、吉田町、川根本町（6 市町）において、車両のノンステップ化や停留所の増設など、2024 年度（令和 6 年度）に、利用者ニーズを踏まえたサービスの見直しが行われ、目標達成に向けて順調に増加している。

■西部地域の指標：多様な資源活用も含めた新たな公共交通サービスの導入件数

計画策定時 (2023 年度)	現状値 (2024 年度)	目標値 (2028 年度)
—	3 件	5 件以上

【算出方法】

多様な輸送資源の活用や、グリーンスローモビリティ、自動運転、A I 等を活用したオンデマンド交通など、新しい公共交通サービスを導入した件数（目標値は、毎年度 1 件以上の導入を目指し、5 件以上に設定）

【評価】

別紙 5 のとおり、袋井市、湖西市、菊川市において、企業送迎バスの活用や乗合タクシーなど、2024 年度（令和 6 年度）に新たな公共交通サービスの導入が行われ、目標達成に向けて順調に増加している。

さらに、浜松市、磐田市、湖西市、森町では、2024 年度（令和 6 年度）に新たな公共交通サービスの実証実験が行われており、今後導入件数の増加が見込まれる。

企画乗車券等の販売枚数

事業者名	企画乗車券名	令和 6 年度
伊豆急行	伊豆満喫フリーきっぷ	5,084
	ぷらっと伊豆高原割引往復乗車券	1,800
	金目きっぷ	534
	アクティブパス	447
	6 0 定期	776
	ひだまり定期	485
	いずきゅんきつずパス	87
	中学生パス	89
	小学生パスポート	3,754
	沿線中学生きっぷ	6,853
	伊東ゆうゆう 電車回数券 (※ 1 冊 2 0 枚綴り)	30,280
	Izukyu Rail Pass 1-Day	4,256
	Izukyu Rail Pass 2-Day	3,344
	Izukyu Rail Pass 3-Day	2,497
伊豆箱根鉄道	駿豆線1日乗り放題乗車券「旅助け」大人	7,195
	駿豆線1日乗り放題乗車券「旅助け」小児	281
	伊豆長岡温泉「湯ったり切符」	2,877
	虹の郷セット券	101
	伊豆・三津シーパラダイスセット券大人	669
	伊豆・三津シーパラダイスセット券中学	1
	伊豆・三津シーパラダイスセット券小人	63
	訪日外国人旅行者向け1日フリー乗車券大人	152
	訪日外国人旅行者向け1日フリー乗車券小人	4
	訪日外国人旅行者向け2日フリー乗車券大人	104
岳南電車	ビール列車	192
	ジャズ電車	69
	1 日フリー乗車券	9,065
静岡鉄道	ワンデーパス	6,027
	おまちバル1日フリー乗車券	20
	電車バス1日フリー乗車券	572
	まぐろきっぷ並盛 2024年9月まで	7
	まぐろきっぷ大盛 2024年9月まで	26
	まぐろきっぷ特盛 2024年9月まで	10
	まぐろきっぷ	31
	1-Day Train Pass	70
	ヒロアカ1日フリー券	3,358
大井川鐵道	本線フリーきっぷ	217
	ゆるたびフリーきっぷ	2,797
	井川・寸又峡周遊きっぷ	4,975
遠州鐵道	HAMANAKO 2DAYS PASS	87
	遠鉄ぶらりきっぷ	3,454
	あかでん1日フリーきっぷ	1,187

別紙 1

事業者名	企画乗車券名	令和 6 年度
遠州鉄道	遠鉄電車・天浜線共通1日フリーきっぷ(東ルート)	515
	遠鉄電車・天浜線共通1日フリーきっぷ(西ルート)	1,230
	遠鉄バス 土日祝1日フリーチケット【大人1】	962
	遠鉄バス 土日祝1日フリーチケット【大人1小児1】	64
	遠鉄バス 土日祝1日フリーチケット【大人1小児2】	2
	遠鉄バス 土日祝1日フリーチケット【大人2】	184
	遠鉄バス 土日祝1日フリーチケット【大人2小児1】	11
	遠鉄バス 土日祝1日フリーチケット【大人2小児2】	4
	浜松まるとパス(6時間券)	389
	浜松まるとパス(1日券)	584
	浜松まるとパス(2日券)	215
	浜松・浜名湖まるとパス(6時間券)	258
	浜松・浜名湖まるとパス(1日券)	604
	浜松・浜名湖まるとパス(2日券)	375
天竜浜名湖鉄道	天浜線1日フリーきっぷ(各種デザイン)	7,109
	遠鉄共通フリーきっぷ	2,325
	エヴァンゲリオン遠鉄共通フリーきっぷ	3,845
	みかんきっぷ(各種デザイン)	2,133
	茶畑きっぷ(各種デザイン)	443
J R 東海	データ提供不可	
J R 東日本	データ提供不可	
東海バス	東海バスフリーきっぷ「全線」	3,856
	〃 「熱海1日券」	10,966
	〃 「伊東・伊豆高原2日券」	12,778
	〃 「伊豆高原・城ヶ崎1日券」	28,554
	〃 「下田2日券」	2,565
	〃 「石廊崎・下田2日券」	4,179
	〃 「堂ヶ島・松崎・石廊崎2日券」	665
	〃 「三島1日券みしまるきっぷ」	6,220
	小室山パック	4,701
	修善寺虹の郷パック	640
	伊豆・三津シーパラダイスパック	106
	あわしまマリnparkパック	97
伊豆箱根バス	熱海満喫乗車券	2,374
	絶景富士山乗車券	4,427
	箱根ワンデバスフリー(利用区間に静岡県内が含まれる)	2,721
	箱根ツーデバスフリー(利用区間に静岡県内が含まれる)	1,703
山梨交通	—	0
富士急パティ	富士登山バス・フリーきっぷ	93
	富士山富士五湖パスポート	33
	Mt.FUJIパス 富士山フリーパス(外国人のみ)	83
	富士山・静岡エリア周遊きっぷミニ(外国人のみ)	4
	富士急ハイランドセット券	369
	遊園地ぐりんぱセット券	35

別紙 1

事業者名	企画乗車券名	令和 6 年度
富士急レジャー	スノーパークイエティセット券	136
	富士サファリパークセット券	2,235
富士急バス	富士山西麓パスポート	224
富士急静岡バス	白糸の滝・田貫湖フリーきっぷ	8,124
	富士山西麓バス周遊きっぷ	1,224
	ぐりんぱワンデークーポンセット券	62
	イエティバスセット券	157
	サファリバスセット券	18
	その他企画券	8,812
富士急シティバス	富士サファリパーク路線バスセット券	650
	ぐりんぱ路線バスセット券	30
	イエティ路線バスセット券	170
しずてつジャストライン	静鉄バス+日本平ロープウェイ+久能山東照宮セット券	8,477
秋葉バス	ふじのくに家康公きっぷ（西部）	2,653
駿河湾フェリー	—	0
伊豆急マリソート	—	0
合 計		245,290

G T F S の整備状況

※自主運行バスを運行していないため対象外

	整備済	検討中	未定
静岡市	○		
浜松市		○	
沼津市			○
熱海市	対象外※		
三島市	○		
富士宮市			○
伊東市	○		
島田市	○		
富士市		○	
磐田市	○		
焼津市	○		
掛川市	○		
藤枝市		○	
御殿場市			○
袋井市	○		
下田市			○
裾野市	対象外※		
湖西市	○		
伊豆市	○		
御前崎市		○	
菊川市	○		
伊豆の国市			○
牧之原市	○		
東伊豆町			○
河津町	○		
南伊豆町			○
松崎町			○
西伊豆町			○
函南町			○
清水町		○	
長泉町		○	
小山町	○		
吉田町	対象外※		
川根本町		○	
森町	○		
小計	15	7	10
合計	32		

交通結節点における令和6年度の乗換環境整備

駅名	所在市町	整備内容
新富士駅（東海道新幹線）	富士市	自動運転バス公道実証運行
富士川駅（東海道本線）	富士市	バリアフリー化工事設計等（工事はR 7～8のため、今回はカウントしない）
富士駅（東海道本線）	富士市	自動運転バス公道実証運行 身延線との乗り換えを考慮した時刻の調整【JR 東海】
吉原駅（東海道本線）	富士市	なし
東田子の浦駅（東海道本線）	富士市	なし
原駅（東海道本線）	沼津市	なし（令和5年度に駐輪場拡張とトイレ環境整備済）
片浜駅（東海道本線）	沼津市	バス時刻を表示するデジタルサイネージの設置
沼津駅（東海道本線、御殿場線）	沼津市	相互の乗り換えを考慮した時刻の調整【JR 東海】
三島駅（東海道新幹線・本線）	三島市	新幹線との乗り換えを考慮した時刻の調整【JR 東海】 東海道本線への乗り換えを考慮したダイヤの見直し【富士急モビリティ】
函南駅（東海道本線）	函南町	なし
大岡駅（御殿場線）	沼津駅	なし
下土狩駅（御殿場線）	長泉町	駅前広場（ロータリー）のリニューアル整備
長泉なめり駅（御殿場線）	長泉町	なし
裾野駅（御殿場線）	裾野市	循環線バスダイヤ改正、御殿場線のバス乗入れ【裾野市】 御殿場線への乗り換えを考慮したダイヤの見直し【富士急モビリティ】
岩波駅（御殿場線）	裾野市	循環線バスダイヤ改正【裾野市】 御殿場線への乗り換えを考慮したダイヤの見直し【富士急モビリティ】
富士岡駅（御殿場線）	御殿場市	駐輪場の整備
南御殿場駅（御殿場線）	御殿場市	なし
御殿場駅（御殿場線）	御殿場市	御殿場線への乗り換えを考慮したダイヤの見直し【富士急モビリティ】
足柄駅（御殿場線）	小山町	御殿場線への乗り換えを考慮したダイヤの見直し【富士急モビリティ】
駿河小山駅（御殿場線）	小山町	御殿場線への乗り換えを考慮したダイヤの見直し【富士急モビリティ】

令和 6 年度に実施した利用者増につながる公共交通サービスの見直し

市町名	利用者ニーズの把握方法	見直し内容
静岡市	OD 調査	自主運行バス蒲原・病院線の車両ノンステップ化
島田市	町内会会合への出席による ヒアリング、町内会全戸への アンケート調査	デマンドタクシーから地域タクシー制度への見直し (令和 7 年度実証実験実施中)
藤枝市	利用者アンケート	停留所を増設した
	地元住民との協議	学区長期休業期間中のみデマンド化した
牧之原市	利用実績より	デマンドタクシー各号の統合を行い、運行日を拡大した
吉田町	自治会、利用者からの要望	デマンド型乗合タクシーの停留所の増設
川根本町	住民ワークショップ	J R 東海道本線との接続のための町営バス時刻表の 改正

令和 6 年度における多様な資源活用も含めた新たな公共交通サービスの導入状況

事業者名 市町名	新たな公共交通サービス	実証 or 導入
浜松市	自動運転（浜松自動運転やらまいかプロジェクト第 5 回実証実験）	実証実験
ヤマハ発動機株式会社 （磐田市）	通勤活用グリーンスローモビリティ	実証実験
袋井市	袋井東地区タクシー	導入済
湖西市	A I オンデマンド交通（デマンド型乗合タクシー）の導入	導入済
	企業送迎バスを地域住民の足として活用	実証実験
矢崎部品株式会社 （菊川市）	企業送迎バスを地域住民の足として活用	導入済
森町	地域タクシー（乗用タクシーを活用し、日中の公共交通空白地を対象とした公共交通サービス）	実証実験
遠州鉄道㈱	自家用車からの転換に繋がる移動手段の導入促進	実証実験の実施を検討中
遠州鉄道㈱	サイクルアンドライド等の利用者からの意見の把握、情報共有	実証実験の実施を検討中

地域間幹線系統に関する事業評価 評価基準の見直し

1 見直しの経緯

本県は、独自の評価基準を用いて地域間幹線系統の事業評価を実施している。

本県の評価結果を踏まえた国の第三者評価委員会において、維持が危ぶまれる地域間幹線系統については実態を反映した評価基準への見直しが必要との提言を受け、令和6年度に補助要件である輸送量を評価項目に加える等の見直しを行った。

2 見直し内容

(1) 評価項目

下線部分について見直しを行った。

＜見直し前（～令和5年度）＞		＜見直し後（令和6年度～）＞	
項 目	基 準	項 目	基 準
運行回数	年間計画運行回数と実績運行回数を比較	運行回数	<u>国庫補助基準を満たしているか（運行回数3回/日以上）</u>
収支率	計画値に対する実績値	収支率	<u>収入を確保できているか</u>
乗車人員	計画人員と実績人員を比較	乗車人員	計画人員と実績人員を比較
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	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
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）	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）
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（静岡・山梨ブロック）との比較	キロ当たり経費	<u>【廃止】</u>
		<u>輸送量【追加】</u>	<u>国庫補助基準を満たしているか（実績輸送量15人/日以上）</u>

(2) 総合評価

評価項目ごとの点数を合計し、以下のとおり総合評価する。（下線部分を変更）

見直し前（～令和5年度）	見直し後（令和6年度～）
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	A（ <u>86点以上</u> ）：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	B（ <u>66～85点</u> ）：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	C（ <u>51～65点</u> ）：地域間幹線系統として改善に努力を要する
	<u>D（50点未満）：見直しの検討を要する</u>

(3) 評価項目の比較

令和5年度と令和6年度が比較可能な評価項目は以下のとおり。

(系統数)

収支率	令和5年度	令和6年度
50%以上	38	40
40%以上 50%未満	17	10
30%以上 40%未満	6	7
25%以上 30%未満	0	0
25%未満	0	2
計	62	59

⇒概ね変化なし

(系統数)

乗車人員	令和5年度	令和6年度
5%以上 増加	42	25
5%未満 増加	9	7
5%未満 減少	6	8
5%以上 減少	5	19
計	62	59

⇒減少した系統が増加（前年度実績を踏まえた計画値と当年度の実績値を比較するため、コロナ禍からの回復が鈍化していることが原因だと思われる）

(点数)

ネットワーク構成	令和5年度	令和6年度
拠点（駅・B T）：2点／箇所 乗換可能バス停：1点／箇所	8.9	8.6

⇒概ね変化なし

(系統数)

広域トリップ状況	令和5年度	令和6年度
50%以上	26	26
30%以上 50%未満	20	19
10%以上 30%未満	11	11
5%以上 10%未満	4	2
5%未満	1	1
計	62	59

⇒概ね変化なし