

## 地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統）の 自己評価について

### 1 要旨

地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）により支援を受けた事業については、毎年度、協議会（＝県協議会）自らが事業実施の確認及び自己評価を行い、その結果を、補助金の交付を受けようとする会計年度の1月末までに中部運輸局長に報告することとされています。

本年度も次の路線（系統）について支援を受けていますので、自己評価について協議をお願いいたします。

### 2 対象路線

No.	補助対象事業者	路線名	起終点等
1	秋葉バスサービス(株)	秋葉線	袋井駅前～遠州森町～気多
2		秋葉中遠線 (※3系統)	袋井駅前～袋井市民病院～遠州森町
3			袋井駅南口～新岡崎・新横須賀～大東支所
4			袋井駅南口～新岡崎～横須賀車庫

### 3 自己評価期間

令和5年10月1日から令和6年9月30日まで

**令和6年度**

**地域間幹線系統に関する事業評価**

---

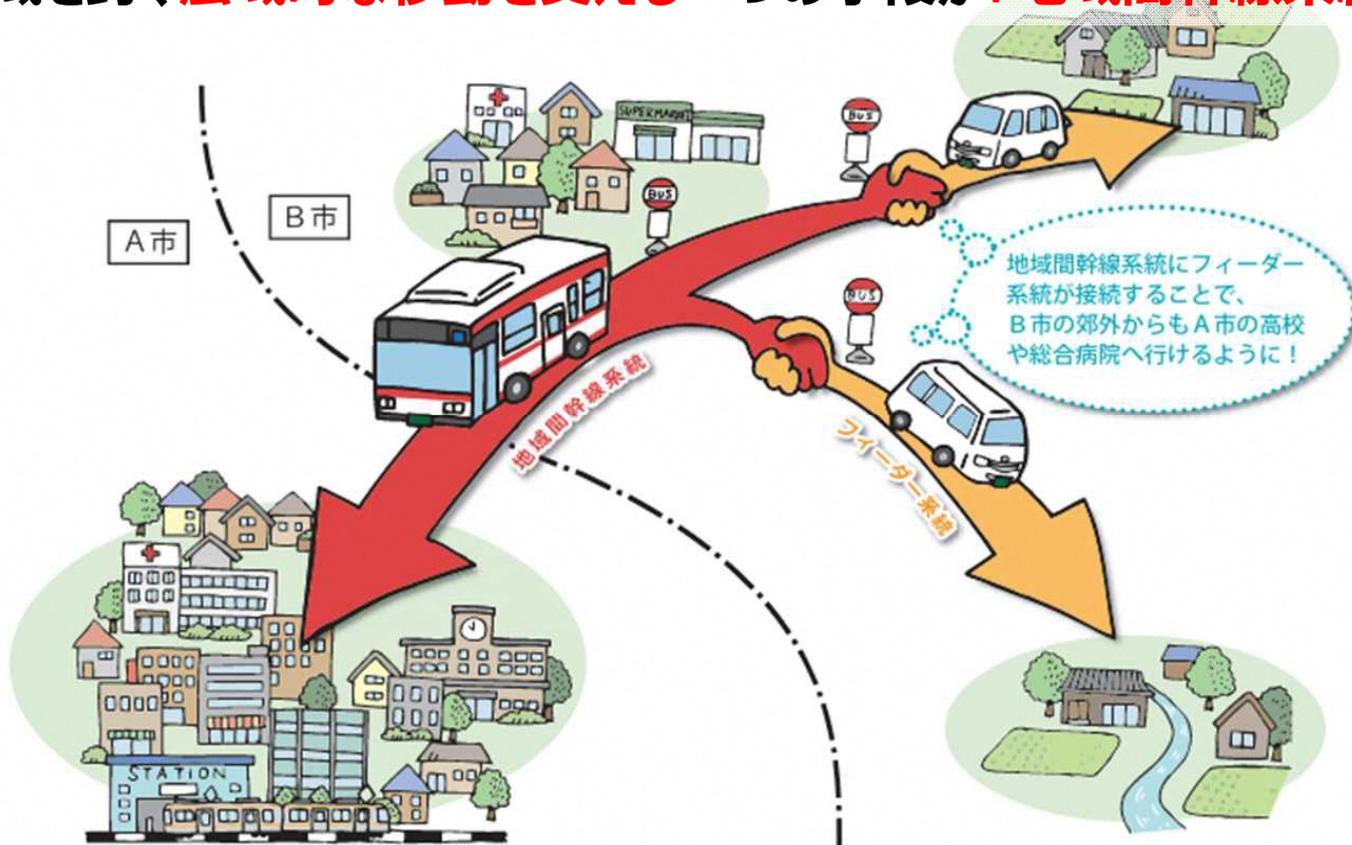
**静岡県交通基盤部都市局地域交通課**

# 地域間幹線系統とは

日常生活における通勤、通学、通院の流動実態等から、

結びつきの強い市町の組み合わせを**交通圏**として設定。(出典：中部運輸局「中部の交通圏」)

圏内や圏域を跨ぐ**広域的な移動を支える**一つの手段が「**地域間幹線系統**」です。



出典：地域間幹線バスが地域で役立つようにするために(監修：中部運輸局)



# 地域間幹線系統の評価(なぜ評価を行うのか)

○補助対象事業が適切に行われているか確認する

○評価結果を分析し、事業改善に繋げる

→補助対象事業をより効果的、効率的に実施するため

(参考)事業評価実施の根拠

## 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱

### 第3条

5 協議会※は、補助対象事業ごとに補助対象事業について評価を行い、その結果について地方運輸局又は地方航空局長に報告しなければならない。

※本県においては県地域公共交通活性化協議会バス専門部会(旧静岡県生活交通確保対策協議会)を指す。

# 静岡県地域間幹線系統評価基準（新）

次の項目を点数化し、合計点をA・B・Cで評価

項目	評価する内容	評価
①運行回数	実績値（補助要件を満たしているか）	3回/日以上：10点 3回/日未満：0点
②輸送量	実績値（補助要件を満たしているか）	20人/日以上：30点 15人/日以上20人/日未満：5点 15人/日未満：0点
③収支率	実績値	50%以上：20点（満点）、25%未満：3点 25%～50%は3～6点を加算
④乗車人員	計画値に対する実績値	5%超：20点（満点）、0～5%増：15点、 0～5%減：6点、5%以上減：3点
⑤ネットワーク構成	鉄道等への乗換可能拠点数	鉄道駅及びバスターミナルでの結節：1箇所2点 その他のバス停での結節：1箇所1点
⑥広域移動状況	市町を跨いで移動する人の割合	50%以上：10点（満点） 5%未満：0点（5%毎に2～3点加算）
合 計		A評価：86点以上 B評価：66～85点 C評価：51～65点 D評価：50点未満

# 〈参考〉静岡県地域間幹線系統評価基準（旧）

次の項目を点数化し、合計点をA・B・Cで評価

項目	評価する内容	評価
①運行回数	計画値に対する実績値	計画数以上：3点 計画数未満：0点
②収支率	実績値	30%未満：0点（5%毎に3点加算） 55%以上：18点（満点）
③乗車人員	計画値に対する実績値	5%超：6点、△5%以上5%未満：3点 △5%超：0点
④ネットワーク構成	鉄道等への乗換可能拠点数	鉄道駅及びバスターミナルでの結節：1箇所2点 その他のバス停での結節：1箇所1点
⑤広域移動状況	市町を跨いで移動する人の割合	5%未満：0点（5%毎に5点加算） 20%以上：20点（満点）
⑥キロ当たり経費	国が示す標準単価との比較	単価以上：0点（△5%毎に5点加算） △15%超：12点
	合計	A評価：52～79点 B評価：26～51点 C評価：0～25点



# 地域間幹線系統評価基準 主な変更点①

## 1 評価項目を「補助基準」「実施状況」「幹線性・広域性」に分類

項目	評価のポイント
補助基準	国・県の補助基準を満たしているか
実施状況	事業は効果的に実施されたか
幹線性・広域性	地域間幹線系統としての役割を果たしているか

## 2 評価項目に「輸送量」を追加(補助要件:15人/日)

結果	評価のポイント
15人/日～20人/日	今後利用者が減ると補助要件を満たさなくなるおそれがあるため、改善に向けた利用促進等の努力が必要
15人/日未満	今回から直ちに補助対象外となるわけではないが、今後の計画で補助を受けられなくなるおそれがあるため、見直しを含めた路線のあり方の検討が必要

# 地域間幹線系統評価基準 主な変更点②

## 3 評価指標を「A・B・C」の3段階から「A・B・C・D」の4段階に変更

指標	点数	評価のポイント
A	86点以上	地域間幹線系統として優れた役割を果たしている
B	66点～85点	地域間幹線系統として適した運行となっている
C	51点～65点	改善に向け努力を要する
D	50点以下	見直しを含めた路線のあり方の検討が必要

※C・D評価の系統については、今後国、県の補助要件を満たさなくなるおそれがある。

## 4 評価対象から「キロ当たり経費」を除外

物価高騰や運転士確保のための処遇改善など、路線維持のために経費が上がっていることから、評価対象から「キロ当たり経費」を除外

# 令和6年度の評価結果

※詳細は別添

	A評価	B評価	C評価	D評価	系統数
山梨交通			1		1
秋葉バスサービス	2	1		1	4
遠州鉄道	10	5		1	16
しずてつジャストライン	4	6		1	11
富士急モビリティ	4				4
富士急バス	2				2
富士急静岡バス	1	1	2		4
富士急シティバス		6			6
伊豆箱根バス	1	2			3
東海バス	7	1			8
合計	31	22	3	3	59

# 評価結果内訳

## ○事業者ごとの系統別の評価

	事業者名	系統名	R 6
1	山梨交通	富士宮駅～イオン, 星山台～蒲原病院	C
2	秋葉バスサービス	秋葉線	D
3		秋葉中遠線	A
4		秋葉中遠線	A
5		秋葉中遠線	B
6	遠州鉄道	浜北医大三方原聖隷線	B
7		磐田市立病院福田線	A
8		中ノ町磐田線	B
9		秋葉線	B
10		磐田天竜線	A
11		磐田天竜線	B
12		掛塚さなる台線	A
13		内野台線	A
14		内野台線	B
15		磐田市立病院福田線	D
16		引佐線	A
17		萩丘都田線	A
18		大塚ひとみヶ丘線	A
19		気賀三ヶ日線	A
20	奥山線	A	
21	掛塚さなる台線	A	

	事業者名	系統名	R 6	
22	しずてつ ジャストライン	三保草薙線	B	
23		五十海大住線	B	
24		焼津岡部線	B	
25		藤枝吉永線	A	
26		島田静波線	A	
27		島田静波線	B	
28		藤枝相良線	B	
29		菊川浜岡線	A	
30		掛川大東浜岡線	A	
31		掛川大東浜岡線	B	
32		掛川大東浜岡線	D	
33		富士急 モビリティ	御殿場線	A
34			駿河小山線	A
35			十里木線	A
36	富士急バス	河口湖線	A	
37		河口湖線	A	
38	新富士線	A		
39	富士急 静岡バス	曾比奈線	C	
40		大淵線	C	
41		大月線	A	
42		大月線	B	

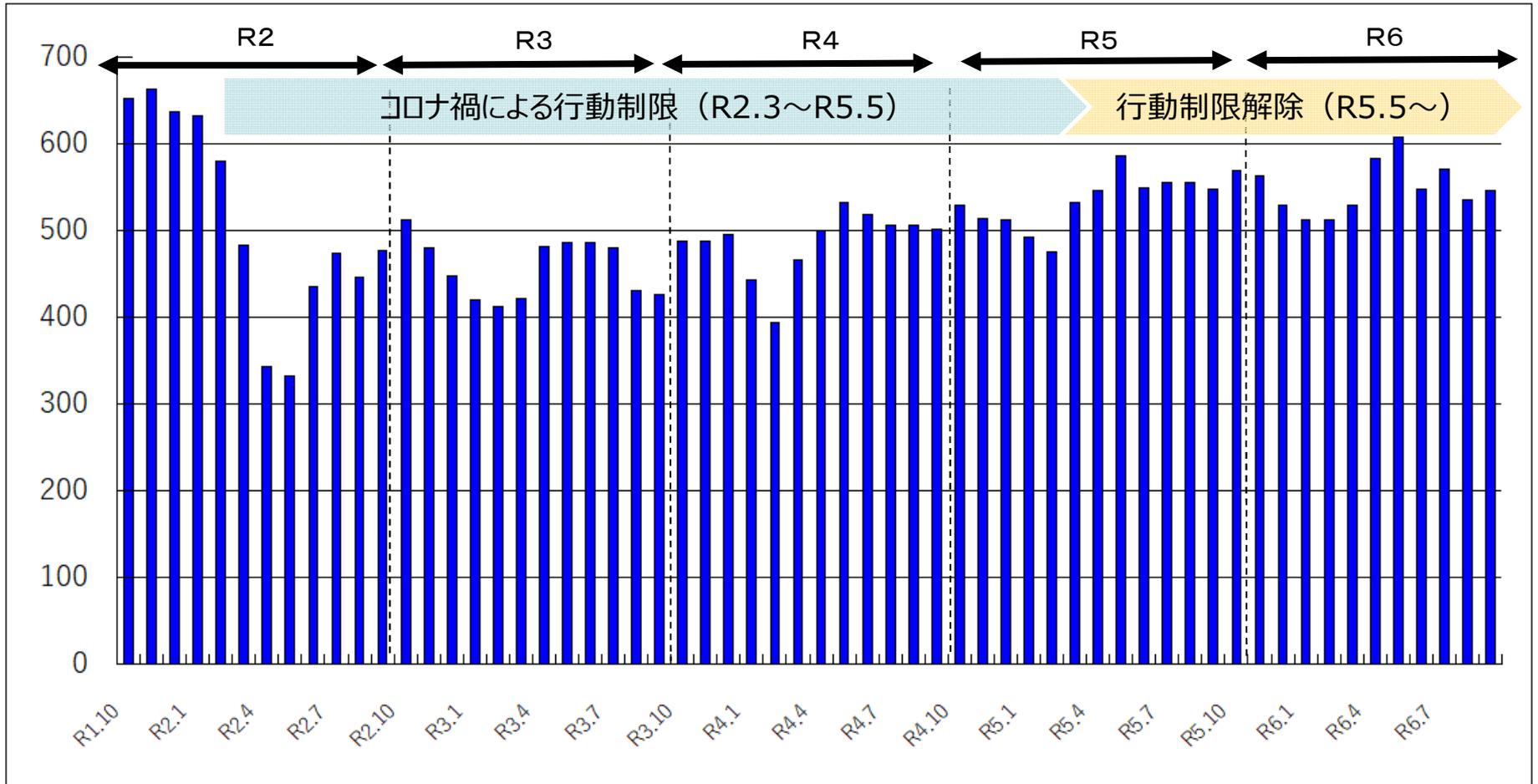
	事業者名	系統名	R 6
43	富士急 シティバス	駿河平線	B
44		須山線	B
45		原線	B
46		桜堤線	B
47		がんセンター線	B
48		がんセンター線	B
49	伊豆箱根バス	沼津大岡三島線	A
50		長岡伊豆三津シーパラダイス線	B
51		沼津静岡長岡線	B
52	東海バス	石廊崎線	A
53		天城峠線	A
54		戸田線	A
55		西海岸線	A
56		バサラ峠線	A
57		バサラ峠線	A
58		下賀茂線	A
59		柿田線	B

※本年度の評価結果内訳は別添資料参照

# 〈参考〉県内の乗合バス利用者の推移

(R1.10～R6.9)

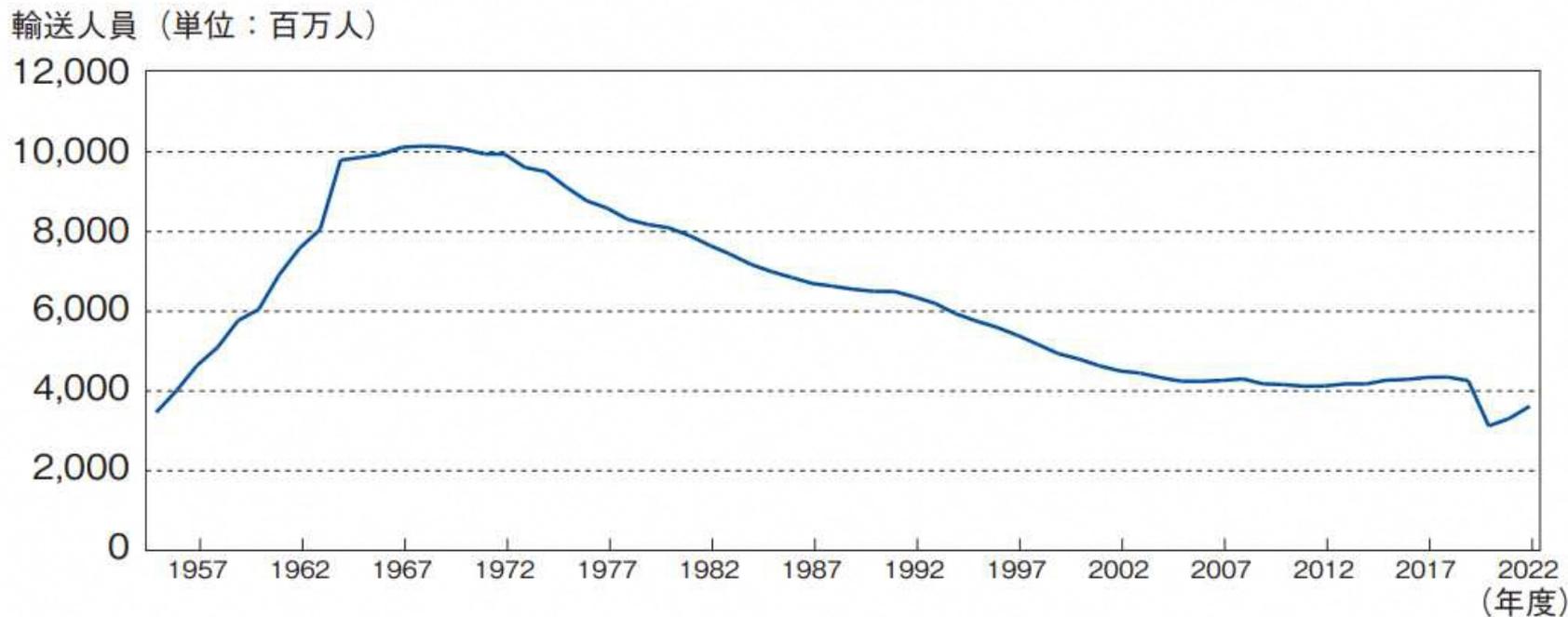
(単位:万人)



(静岡県地域交通課調査)

# 〈参考〉国内の一般路線バス輸送人員の推移

図表1-3-1-7 一般路線バス輸送人員の推移

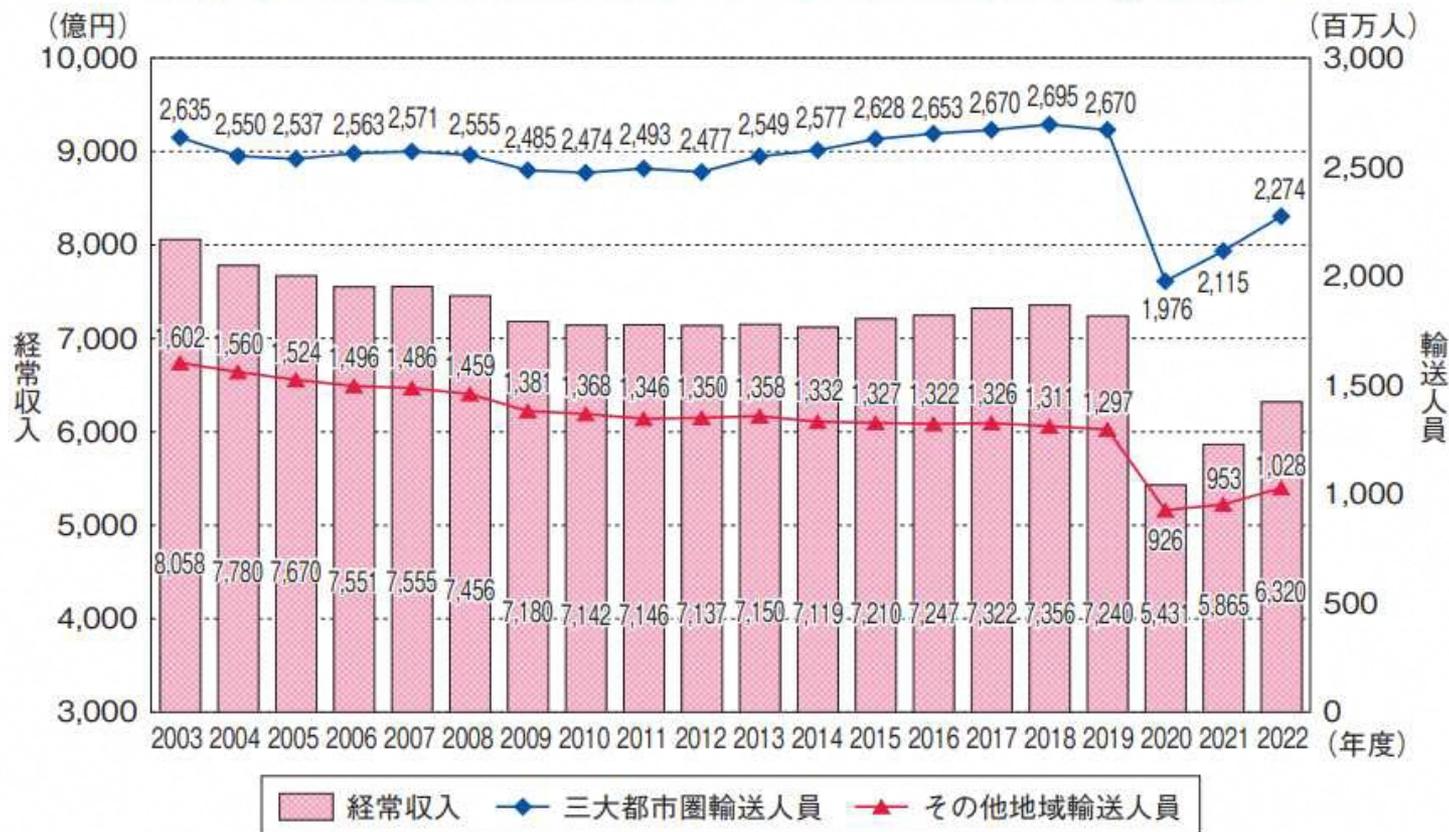


資料：「自動車輸送統計調査」から国土交通省総合政策局作成

(出典：国作成資料令和5(2023)年度交通の動向)

# 〈参考〉一般路線バスの輸送人員、経常収入の推移

図表1-3-1-8 都市部・地方部別の一般路線バスの輸送人員、経常収入の推移



注1：各数値データは、乗合バスの保有車両数が30両以上のバス事業者のデータを採用。  
 注2：三大都市圏とは、埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、三重、岐阜、大阪、京都、兵庫である。  
 資料：国土交通省物流・自動車局作成

(出典：国作成資料令和5(2023)年度交通の動向)

# 事業者、自治体の連携による利用促進の取組



## 実施日

令和6年12月7日（土）・8日（日）

## 対象路線

県内全域の約400路線（路線バス、コミュニティバス含む）

## 対象者

県内の学校に通う小学生約17万3000人  
※リーフレット配布部数

（同規模での小学生を対象としたバス無料デーは全国初）

## 掲載メディア

- ・NHK放送局、静岡第一テレビ、静岡朝日テレビ、静岡朝日テレビ（Web）、静岡新聞SBS（アットエス）、くふうロコしずおか（Web）
- ・SBSラジオ（IPPO）、FMHaro
- ・静岡新聞、中日新聞、読売新聞

## 効果検証

- ・無料対象路線での乗車人員調査、小学生や保護者を対象としたアンケートなどを基に実施効果を検証（公表は2～3月を予定）



# 令和6年度地域間幹線系統の事業評価結果（概要）

## 1 事業評価の目的

事業評価は、静岡県地域公共交通活性化協議会バス専門部会が定めた静岡県地域公共交通計画に位置づけられた補助対象系統（地域間幹線系統）について、事業の実施状況の確認や目標の達成状況等の評価を行い、市町が開催する地域公共交通会議等における評価内容に対する議論・検討の活性化や広く県民に内容を公表することによる理解の促進など、補助対象事業が効果的、効率的に実施されることを目的として実施している。

なお、令和6年度評価では、より実態を反映した評価となるよう、国補助要件となっている「輸送量」を評価項目に加える等の見直しを行った（見直しのポイントは別紙のとおり）。

## 2 評価項目

評価の観点	評価項目	説明
補助基準	運行回数	実績運行回数が補助要件を満たしているかを評価
	輸送量	実績輸送量が補助要件を満たしているかを評価
実施状況	収支率	実績値を評価(収支率 50%以上満点)
	乗車人員	計画値に対する実績値を評価(+5%以上満点)
幹線性・広域性	ネットワーク構成	他の系統と乗換可能なアクセス拠点数及びバス停数を評価(10点満点)
	広域トリップ状況	バス利用者の市町を跨ぐ移動割合を評価(50%以上満点)
説明事項	(点数なし)	利用実態等を含めた当該系統の運行目的等
事業者の取組		路線維持のための増収策、路線維持のための費用削減策

### 【各項目に評価点を設定し、合計点に応じて以下のとおり評価】

評価	内容
A (86点以上)	地域間幹線系統として優れた役割を果たしている
B (66～85点)	地域間幹線系統として適した運行となっている
C (51～65点)	地域間幹線系統として改善に努力を要する
D (0～50点)	地域間幹線系統として見直しの検討を要する

## 3 事業評価結果の概要

**全体評価：B**（参考※：R3～4：B、R5：A）※R5以前の評価はR6と評価基準が異なるため参考

- ・評価対象系統全59系統中、A評価：31系統、B評価：22系統、C評価：3系統、D評価：3系統
- ・平均点数が83.1点であることから、全体評価を『B』とした。
- ・各系統の評価結果は別添「令和6年度地域間幹線系統総合評価一覧表」のとおり。

(別紙)

### 見直しのポイント

- ・評価項目を「補助基準」「実施状況」「幹線性・広域性」の3部門に整理した
- ・「補助基準」「実施状況」を各40点満点、「幹線性・広域性」を20点満点とし、系統の特性よりも補助要件を満たしているかや、補助系統の実施状況を重視した『実績指向型』に見直しを行った

区分	評価の考え方	見直し内容
①補助基準	国・県の補助金を満たしているか	・運行回数に加え、新たに輸送量を評価基準に追加
②実施状況	事業は効果的に実施されたか	・従前の収支率、乗車人員の評価を採用 ・収支率、乗車人員は実績に比例した配点とする ・キロ当たり経費は、コロナ後の物価高騰や運転士不足等の社会情勢の変化をふまえ、基準単価（ブロック単価）との比較による評価は行わない
③幹線性・広域性	地域間幹線系統としての役割を果たしているか	・従前のネットワーク構成、広域トリップ率を採用 ・ネットワーク構成は経路が変わらない限り、系統固有の加点 ・広域トリップ状況は実績に比例、5%に満たない場合は幹線系統としての役割が僅少であるため0点
④合計	-	・評価の合計点（満点）を79点から100点に変更 ・評価指標を「A・B・C」の3段階から「A・B・C・D」の4段階に変更 A：86点以上 （幹線系統として優れた役割を果たしている） B：66点～85点 （幹線系統として適した運行となっている） C：51点～65点未満 （改善に向け努力を要する） D：50点未満 （見直しを含めた路線のあり方の検討が必要）

令和6年度地域間幹線系統総合評価一覧表

事業者名	系統名	補助基準(40点)		実施状況(40点)		幹線性・広域性(20点)		点数	評価					事業者平均	全体評価		
		運行回数 (10点)	実績輸送量 (30点)	収支率 (15点)	乗車人員 (15点)	ネットワーク (10点)	広域トリップ (10点)		A	B	C	D	計				
									86~100	66~85	51~65	0~50					
山梨交通	1 富士宮駅・イオン・星山台・蒲原病院線	10	5	15	12	20	32	6	5	11	58			○		1	58.0
	2 秋葉線(袋井駅前～遠州森町～気多)	10	0	10	3	3	6	10	5	15	31				○		
秋葉バスサービス	3 秋葉中遠線(袋井駅前～袋井市民病院～遠州森町)	10	30	40	15	20	35	10	5	15	90	○					
	4 秋葉中遠線(大東支所～横須賀車庫前～袋井駅南口)	10	30	40	15	20	35	6	8	14	89	○					
	5 秋葉中遠線(横須賀車庫前～新岡崎～袋井駅南口)	10	30	40	15	6	21	5	8	13	74		○				
遠州鉄道	6 浜北医大三方原聖隷	10	30	40	12	3	15	10	8	18	73		○				
	7 磐田市立病院福田線(磐田市立病院～磐田駅～豊浜郵便局)	10	30	40	15	20	35	7	5	12	87	○					
	8 中ノ町磐田線(浜松駅～中ノ町～磐田営業所)	10	30	40	20	6	26	9	5	14	80		○				
	9 秋葉線(春野車庫～西鹿島駅～厚生会)	10	30	40	12	15	27	7	8	15	82		○				
	10 磐田天竜線(山東～新開～磐田駅)	10	30	40	20	20	40	8	10	18	98	○					
	11 磐田天竜線(ららぽーと経由)	10	30	40	15	3	18	8	8	16	74		○				
	12 掛塚さなる台線(浜松駅～掛塚～豊浜郵便局)	10	30	40	20	20	40	9	8	17	97	○					
	13 内野台線(内野台車庫)	10	30	40	20	15	35	10	8	18	93	○					
	14 内野台線(サンストリート浜北)	10	30	40	15	6	21	10	8	18	79		○				
	15 磐田市立病院福田線(磐田駅南口～豊浜郵便局)	10	5	15	15	3	18	5	10	15	48				○		
	16 引佐線	10	30	40	20	20	40	10	8	18	98	○					
	17 萩丘都田線	10	30	40	20	15	35	10	5	15	90	○					
	18 大塚ひとみヶ丘線	10	30	40	20	20	40	10	0	10	90	○					
	19 気賀三ヶ日線	10	30	40	20	20	40	10	5	15	95	○					
20 奥山線	10	30	40	20	20	40	10	8	18	98	○						
21 掛塚さなる台線(浜松駅～芳川～掛塚)	10	30	40	20	20	40	8	5	13	93	○						
しずてつジャストライン	22 三保草薙線	10	30	40	15	15	30	10	2	12	82		○				
	23 五十海大住線	10	30	40	12	3	15	10	8	18	73		○				
	24 焼津岡部線	10	30	40	15	3	18	6	10	16	74		○				
	25 藤枝吉永線	10	30	40	20	20	40	10	8	18	98	○					
	26 島田静波線(島田駅前～静波海岸入口)	10	30	40	12	20	32	10	10	20	92	○					
	27 島田静波線(島田市立総合医療センター～島田駅前～静波海岸入口)	10	30	40	12	3	15	10	10	20	75		○				
	28 藤枝相良線	10	30	40	15	6	21	10	10	20	81		○				
	29 菊川浜岡線	10	30	40	20	20	40	5	8	13	93	○					
	30 掛川大東浜岡線(掛川駅前～浜岡営業所)	10	30	40	12	20	32	9	10	19	91	○					
	31 掛川大東浜岡線(中東遠総合医療センター～浜岡営業所)	10	30	40	20	3	23	10	10	20	83		○				
	32 掛川大東浜岡線(掛川駅前～大東支所)	10	0	10	3	3	6	4	10	14	30				○		
	富士急モビリティ	33 御殿場線	10	30	40	20	20	40	10	8	18	98	○				
34 駿河小山線		10	30	40	20	6	26	10	10	20	86	○					
35 十里木線		10	30	40	20	15	35	8	10	18	93	○					
36 河口湖線		10	30	40	20	20	40	10	10	20	100	○					
富士急バス	37 河口湖線	10	30	40	20	20	40	10	10	20	100	○					
	38 新富士線	10	30	40	20	20	40	10	10	20	100	○					
富士急静岡バス	39 曾比奈線	10	5	15	20	3	23	8	10	18	56			○			
	40 大淵線	10	5	15	20	3	23	10	10	20	58			○			
	41 大月線(吉原中央駅～富士宮駅)	10	30	40	20	6	26	10	10	20	86	○					
	42 大月線(新富士駅～静岡県富士山世界遺産センター)	10	5	15	20	20	40	10	10	20	75		○				
富士急シティバス	43 駿河平線	10	30	40	20	3	23	8	8	16	79		○				
	44 須山線(三島駅～須山)	10	30	40	20	3	23	10	8	18	81		○				
	45 原線	10	30	40	20	3	23	10	2	12	75		○				
	46 桜堤線	10	30	40	20	6	26	7	10	17	83		○				
	47 がんセンター線(沼津駅～がんセンター)	10	30	40	20	3	23	6	5	11	74		○				
	48 がんセンター線(三島駅～がんセンター)	10	30	40	20	3	23	6	10	16	79		○				
伊豆箱根バス	49 沼津大岡三島線	10	30	40	20	6	26	10	10	20	86	○					
	50 長岡伊豆三津シーパラダイス線	10	30	40	20	3	23	7	5	12	75		○				
	51 沼津静浦長岡線	10	30	40	20	3	23	7	5	12	75		○				
東海バス	52 石廊崎線	10	30	40	20	20	40	7	8	15	95	○					
	53 天城峠線	10	30	40	20	20	40	10	8	18	98	○					
	54 戸田線	10	30	40	20	20	40	7	8	15	95	○					
	55 西海岸線	10	30	40	20	15	35	10	10	20	95	○					
	56 バサラ峠線(下田駅～堂ヶ島)	10	30	40	20	20	40	10	10	20	100	○					
	57 バサラ峠線(下田駅～宇久須)	10	30	40	20	20	40	10	10	20	100	○					
	58 下賀茂線	10	30	40	15	15	30	7	10	17	87	○					
	59 柿田線	10	30	40	20	3	23	10	10	20	83		○				
計											83.1	31	22	3	3	59	

[全体評価の理由]  
・平均評価点数が83.1点である。

B

## 地域間幹線系統 事業評価シート

## 1 系統の概要

事業者名	系統名	起点	主な経由地	終点
秋葉バスサービス(株)	秋葉線	袋井駅前	遠州森町	気多
系統キロ程	関係市町			
43.5 km	袋井市	森町	浜松市	

## 2 評価結果

項目	評価のポイント	実績	評価 点数	(参考) 前年度実績		
補助基準 (40)	国庫補助基準を満たしたか	—	—	—		
	運行回数 (10)	運行回数3回/日以上を確保したか	6.6回/日	10	6.6回/日	
	輸送量 (30)	実績輸送量15人/日以上を達成したか	14.5人/日	0	19.8人/日	
実施状況 (40)	効果的に実施されたか	—	—	—		
	収支率 (20)	収入を確保できているか	20.5%	3	36.3%	
	乗車人員 (20)	乗車人員の実績は計画を上 回ったか	実績	77,685人	3	92,751人
計画			92,751人	88,809人		
幹線性・広域性 (20)	幹線としての役割を果たしたか	—	—	—		
	ネットワーク構成 (10)	他の系統と乗換可能なアクセ ス拠点(バス停数)はあるか (詳細別記)	拠点	2箇所	10	2箇所
			乗継バス停	7箇所		7箇所
広域トリップ状況 (10)	市町(H13.3.31現在の市町)跨ぎの移 動はされているか	19.4%	5	37.4%		

補助基準	10 /40
実施状況	6 /40
幹線性・広域性	15 /20
合計	31 /100

評価指標
D

- A：幹線として優れた役割を果たしている  
 B：幹線として適した運行となっている  
 C：改善に努力を要する  
 D：見直しの検討を要する

### 3 説明事項

項目	内容
主な運行目的	JR袋井駅から森町を経由し浜松市天竜区春野町を結ぶ地域間幹線系統で、沿線には高等学校、中学校、幼稚園が多数あり、特に通学に不可欠の系統である。また、通勤や通院の為に必要な系統である。なお、天竜区春野町から森町、袋井市内に至る唯一の系統でもある。
ネットワーク構成の詳細	(拠点) JR袋井駅バスターミナル、遠州森町バスターミナル
	(乗継ぎバス停) ①他系統分岐バス停：森川橋、福田地、山梨、下山梨、北町、上久能 ②天竜浜名湖鉄道駅：戸綿
公共施設・拠点施設とのアクセス状況	(バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設) ①学校：春野中学校、気田小学校、天竜高校春野校舎、犬居小学校、森町中学校、森町小学校、遠江総合高校、飯田小学校、周南中学校、袋井商業高校、袋井北小学校 ②病院：袋井市民病院 ③商業施設：イオン袋井店 ④官公庁：天竜区春野協働センター、森町役場、袋井市役所 ⑤駅：天竜浜名湖鉄道戸綿駅、JR袋井駅

### 4 事業者の取組

項目	内容
増収策	①ダイヤ改定 ・JRとの接続改善 ・ダイヤ改定情報の周知 (HP、時刻表の配布) ②バスの乗り方教室 (沿線小学校) ③運賃箱の改良 (令和2年8月導入) ④バスロケーションシステムの活用 (令和3年9月導入) ⑤スマホ定期による発売 (令和5年9月導入)
費用削減策	①エコドライブ取組の強化月間 (1~4月) ②キロ当たり経常経費の抑制 ・静鉄グループのスケールメリットを活かした運行経費の抑制 (仕入れ、賃料等)

## 地域間幹線系統 事業評価シート

## 1 系統の概要

事業者名	系統名	起点	主な経由地	終点
秋葉バスサービス(株)	秋葉中遠線	袋井駅前	袋井市民病院	遠州森町
系統キロ程	関係市町			
13.0 km	袋井市	森町		

## 2 評価結果

項目	評価のポイント	実績	評価 点数	(参考) 前年度実績	
補助基準 (40)	国庫補助基準を満たしたか	—	—	—	
運行回数 (10)	運行回数3回/日以上を確保したか	18.3 回/日	10	18.3 回/日	
輸送量 (30)	実績輸送量15人/日以上を達成したか	58.5 人/日	30	56.7 人/日	
実施状況 (40)	効果的に実施されたか	—	—	—	
収支率 (20)	収入を確保できているか	44.9 %	15	54.1 %	
乗車人員 (20)	乗車人員の実績は計画を上 回ったか	実績	161,086 人	20	144,305 人
		計画	144,305 人		121,758 人
幹線性・広域性 (20)	幹線としての役割を果たしたか	—	—	—	
ネットワーク構成 (10)	他の系統と乗換可能なアクセ ス拠点(バス停数)はあるか (詳細別記)	拠点	2 箇所	10	2 箇所
		乗継バス停	7 箇所		7 箇所
広域トリップ状況 (10)	市町(H13.3.31現在の市町)跨ぎの移 動はされているか	14.1 %	5	21.2 %	

補助基準	40 /40
実施状況	35 /40
幹線性・広域性	15 /20
合計	90 /100

## 評価指標

A

- A：幹線として優れた役割を果たしている  
 B：幹線として適した運行となっている  
 C：改善に努力を要する  
 D：見直しの検討を要する

### 3 説明事項

項目	内容
主な運行目的	JR袋井駅から森町中心部を結ぶ地域間幹線系統（主系統）で、沿線には高等学校、中学校、小学校、幼稚園が多数あり通学に必要な系統である。また、袋井市民病院を系統とするとともに、イオン袋井店も運行しており、通院、買い物や通勤のためにも必要な系統である。
ネットワーク構成の詳細	（拠点） JR袋井駅バスターミナル、遠州森町バスターミナル
	（乗継ぎバス停） ①他系統分岐バス停：森川橋、福田地、山梨、下山梨、北町、上久能 ②天竜浜名湖鉄道駅：戸綿
公共施設・拠点施設とのアクセス状況	（バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設） ①学校：遠江総合高校、飯田小学校、周南中学校、袋井商業高校、袋井北小学校 ②病院：袋井市民病院 ③商業施設：イオン袋井店 ④官公庁：森町役場、袋井市役所 ⑤駅：天竜浜名湖鉄道戸綿駅、JR袋井駅

### 4 事業者の取組

項目	内容
増収策	①ダイヤ改定 ・JRとの接続改善 ・ダイヤ改定情報の周知（HP、時刻表の配布） ②バスの乗り方教室（沿線小学校） ③運賃箱の改良（令和2年8月導入） ④バスロケーションシステムの活用（令和3年9月導入） ⑤スマホ定期による発売（令和5年9月導入）
費用削減策	①エコドライブ取組の強化月間（1～4月） ②キロ当たり経常経費の抑制 ・静鉄グループのスケールメリットを活かした運行経費の抑制（仕入れ、賃料等）

## 地域間幹線系統 事業評価シート

## 1 系統の概要

事業者名	系統名	起点	主な経由地	終点
秋葉バスサービス(株)	秋葉中遠線	大東支所	横須賀車庫前	袋井駅南口
系統キロ程	関係市町			
17.7 km	袋井市	掛川市		

## 2 評価結果

項目	評価のポイント	実績	評価 点数	(参考) 前年度実績	
補助基準 (40)	国庫補助基準を満たしたか	—	—	—	
運行回数 (10)	運行回数3回/日以上を確保したか	8.5 回/日	10	8.5 回/日	
輸送量 (30)	実績輸送量15人/日以上を達成したか	24.6 人/日	30	22.1 人/日	
実施状況 (40)	効果的に実施されたか	—	—	—	
収支率 (20)	収入を確保できているか	40.1 %	15	44.5 %	
乗車人員 (20)	乗車人員の実績は計画を上 回ったか	実績	54,355 人	20	50,604 人
		計画	50,604 人		51,579 人
幹線性・広域性 (20)	幹線としての役割を果たしたか	—	—	—	
ネットワーク構成 (10)	他の系統と乗換可能なアクセ ス拠点(バス停数)はあるか (詳細別記)	拠点	1 箇所	6	1 箇所
		乗継バス停	4 箇所		4 箇所
広域トリップ状況 (10)	市町(H13.3.31現在の市町)跨ぎの移 動はされているか	44.9 %	8	44.0 %	

補助基準	40 /40
実施状況	35 /40
幹線性・広域性	14 /20
合計	89 /100

評価指標
A

- A：幹線として優れた役割を果たしている  
 B：幹線として適した運行となっている  
 C：改善に努力を要する  
 D：見直しの検討を要する

### 3 説明事項

項目	内容
主な運行目的	JR袋井駅から掛川市南部の横須賀、大東を結ぶ地域間幹線系統で沿線高等学校、小学校の通学に必要な系統である。また、掛川市南部および袋井市南部からJR袋井駅へ出る主系統であるため他市への通勤、通学のためにも必要な系統である。
ネットワーク構成の詳細	(拠点) JR袋井駅バスターミナル
	(乗継ぎバス停)  自社他社系統および他社系統分岐バス停：芝、浅羽支所、横須賀車庫前、大東支所
公共施設・拠点施設とのアクセス状況	(バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設) ①学校：浅羽北小学校、浅羽中学校、笠原小学校、横須賀高校、横須賀小学校、大須賀中学校、大淵小学校、大浜中学校 ②官公庁：袋井市浅羽支所、掛川市大東支所 ③駅：JR袋井駅

### 4 事業者の取組

項目	内容
増収策	①ダイヤ改定 ・JRとの接続改善 ・ダイヤ改定情報の周知 (HP、時刻表の配布) ②バスの乗り方教室 (沿線小学校) ③運賃箱の改良 (令和2年8月導入) ④バスロケーションシステムの活用 (令和3年9月導入) ⑤スマホ定期による発売 (令和5年9月導入)
費用削減策	①エコドライブ取組の強化月間 (1~4月) ②キロ当たり経常経費の抑制 ・静鉄グループのスケールメリットを活かした運行経費の抑制 (仕入れ、賃料等)

## 地域間幹線系統 事業評価シート

## 1 系統の概要

事業者名	系統名	起点	主な経由地	終点
秋葉バスサービス(株)	秋葉中遠線	横須賀車庫前	新岡崎	袋井駅南口
系統キロ程	関係市町			
11.7 km	袋井市	掛川市		

## 2 評価結果

項目	評価のポイント	実績	評価 点数	(参考) 前年度実績		
補助基準 (40)	国庫補助基準を満たしたか	—	—	—		
	運行回数 (10)	運行回数3回/日以上を確保したか	19.9 回/日	10	19.6 回/日	
	輸送量 (30)	実績輸送量15人/日以上を達成したか	53.7 人/日	30	54.8 人/日	
実施状況 (40)	効果的に実施されたか	—	—	—		
	収支率 (20)	収入を確保できているか	41.6 %	15	53.7 %	
	乗車人員 (20)	乗車人員の実績は計画を上 回ったか	実績	92,756 人	6	94,003 人
計画			94,003 人	80,190 人		
幹線性・広域性 (20)	幹線としての役割を果たしたか	—	—	—		
	ネットワーク構成 (10)	他の系統と乗換可能なアクセ ス拠点(バス停数)はあるか (詳細別記)	拠点	1 箇所	5	1 箇所
			乗継バス停	3 箇所		3 箇所
広域トリップ状況 (10)	市町(H13.3.31現在の市町)跨ぎの移 動はされているか	47.1 %	8	52.4 %		

補助基準	40 /40
実施状況	21 /40
幹線性・広域性	13 /20
合計	74 /100

## 評価指標

B

- A：幹線として優れた役割を果たしている  
 B：幹線として適した運行となっている  
 C：改善に努力を要する  
 D：見直しの検討を要する

### 3 説明事項

項目	内容
主な運行目的	JR袋井駅から掛川市南部の横須賀、大東を結ぶ地域間幹線系統で沿線高等学校、小学校の通学に必要な系統である。また、掛川市南部および袋井市南部からJR袋井駅へ出る主系統であるため他市への通勤、通学のためにも必要な系統である。
ネットワーク構成の詳細	(拠点) JR袋井駅バスターミナル
	(乗継ぎバス停)  自社他社系統および他社系統分岐バス停：芝、浅羽支所、横須賀車庫前
公共施設・拠点施設とのアクセス状況	(バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設) ①学校：浅羽北小学校、浅羽中学校、笠原小学校、横須賀高校、横須賀小学校、大須賀中学校 ②官公庁：袋井市浅羽支所、掛川市大東支所 ③駅：JR袋井駅

### 4 事業者の取組

項目	内容
増収策	①ダイヤ改定 ・JRとの接続改善 ・ダイヤ改定情報の周知 (HP、時刻表の配布) ②バスの乗り方教室 (沿線小学校) ③運賃箱の改良 (令和2年8月導入) ④バスロケーションシステムの活用 (令和3年9月導入) ⑤スマホ定期による発売 (令和5年9月導入)
費用削減策	①エコドライブ取組の強化月間 (1~4月) ②キロ当たり経常経費の抑制 ・静鉄グループのスケールメリットを活かした運行経費の抑制 (仕入れ、賃料等)

参考資料

秋葉バスサービス(株) 地域間幹線系統別輸送量

運 行 系 統					輸送量 (人/日)				
No.	路線名	起終点等	キロ程 (km)	運行回数 (回)	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度
1	秋葉線	袋井駅前～遠州森町～気多	43.5	6.6	17.8	15.8	11.2	13.6	19.8
2	秋葉中遠線	袋井駅前～袋井市民病院～遠州森町	13.0	18.3	64.0	51.2	47.5	47.5	56.7
3	秋葉中遠線	袋井駅南口～新岡崎・新横須賀～大東支所	17.7	8.4	19.3	27.7	20.1	22.9	22.1
4	秋葉中遠線	袋井駅南口～新岡崎～横須賀車庫	11.7	19.6	62.7	45.0	47.0	49.0	54.8

## 地域間幹線系統に対する市町取組方針報告書

市町名		袋井市
対象系統		
評価指標	A	秋葉中遠線（袋井駅前～遠州森町）、 秋葉中遠線（大東支所～袋井駅南口）
	B	秋葉中遠線（横須賀車庫前～袋井駅南口）
	C	
	D	秋葉線
市町の取組		
<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内高校（袋井高校、袋井商業高校）と協力し、バスの通学利用促進に向け、一日体験入学時に、通学案内チラシを配布</li> <li>・事業者と協力し、市内イベント（ふれあい夢市場）でバス車両展示や路線図・時刻表・乗り方案内・運転士募集チラシ・バスパーパークラフト等の配布を実施</li> <li>・事業者が市内小学校で実施するバスの乗り方教室について、報道機関への情報提供や市広報紙への掲載を実施（テレビ放映1件、新聞掲載2件、広報12月号掲載）</li> </ul>		
今後の方針（市町の意向等）		
評価指標	AまたはB	引き続き国、県の補助を受けるとともに、沿線市町と連携して欠損額を補助し、事業者による運行の継続を図る。 また、上記取組を継続し利用促進を図る。
	CまたはD	秋葉線は、浜松市天竜区春野町から、森町・袋井市へと接続する唯一の系統であり、沿線に多数ある学校への通学を支える重要な路線であることから、引き続き国、県の補助を受けられるよう、上記取組を継続するほか沿線市町と連携して利用促進を図るとともに、路線の状況を注視していく。 また、沿線地町と連携して欠損額を補助し、事業者による運行の継続を図る。

(記載要領)

- 1 「市町の取組」は、評価期間に実施した利用促進策等の取組を記載してください。
- 2 「今後の方針（市町の意向等）」は、当該系統をどのように維持していくか、簡潔に記載してください。なお、輸送量が20人/日未満（特に評価指標がCまたはDの系統）については、国及び県の補助要件（輸送量15人/日等）を満たさなくなり、今後補助を受けられなくなるおそれがあるため、より具体的な取組や市町の意向を記載してください。