

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、協議会自らが事業実施の確認、評価（＝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。

本年度も次の事業について支援を受けたので、自己評価についてご協議願います。

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			大東支所～袋井駅南口
4			横須賀車庫～袋井駅南口

3 自己評価期間

令和2年10月1日から令和3年9月30日まで

令和3年度 地域間幹線系統に関する事業評価

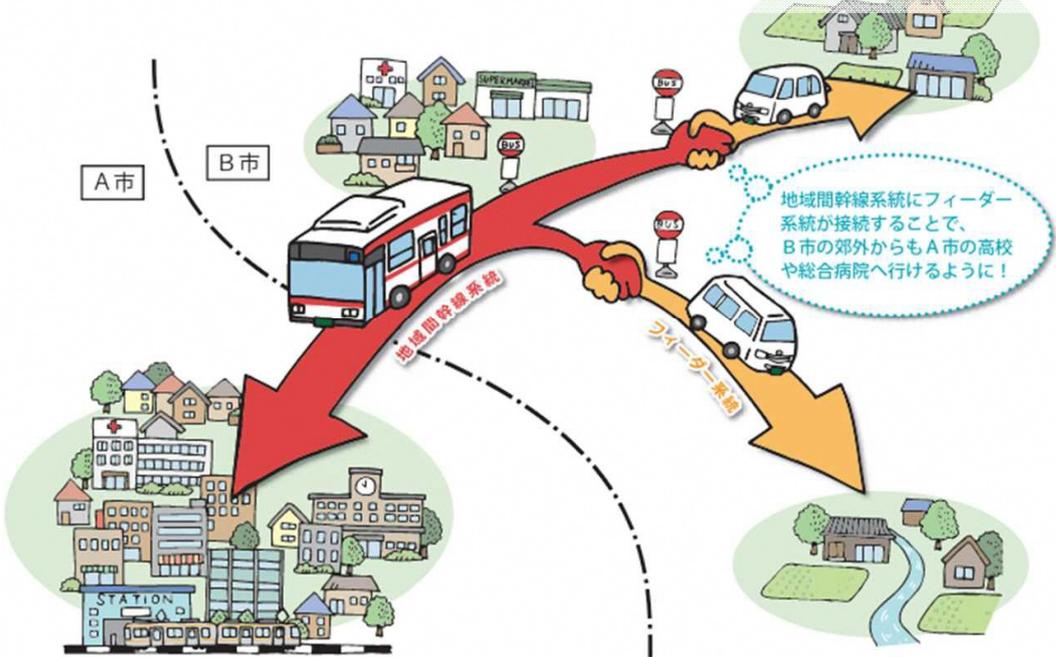
静岡県交通基盤部都市局地域交通課

富国有徳の理想郷—しずおか
ふじのくに



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。

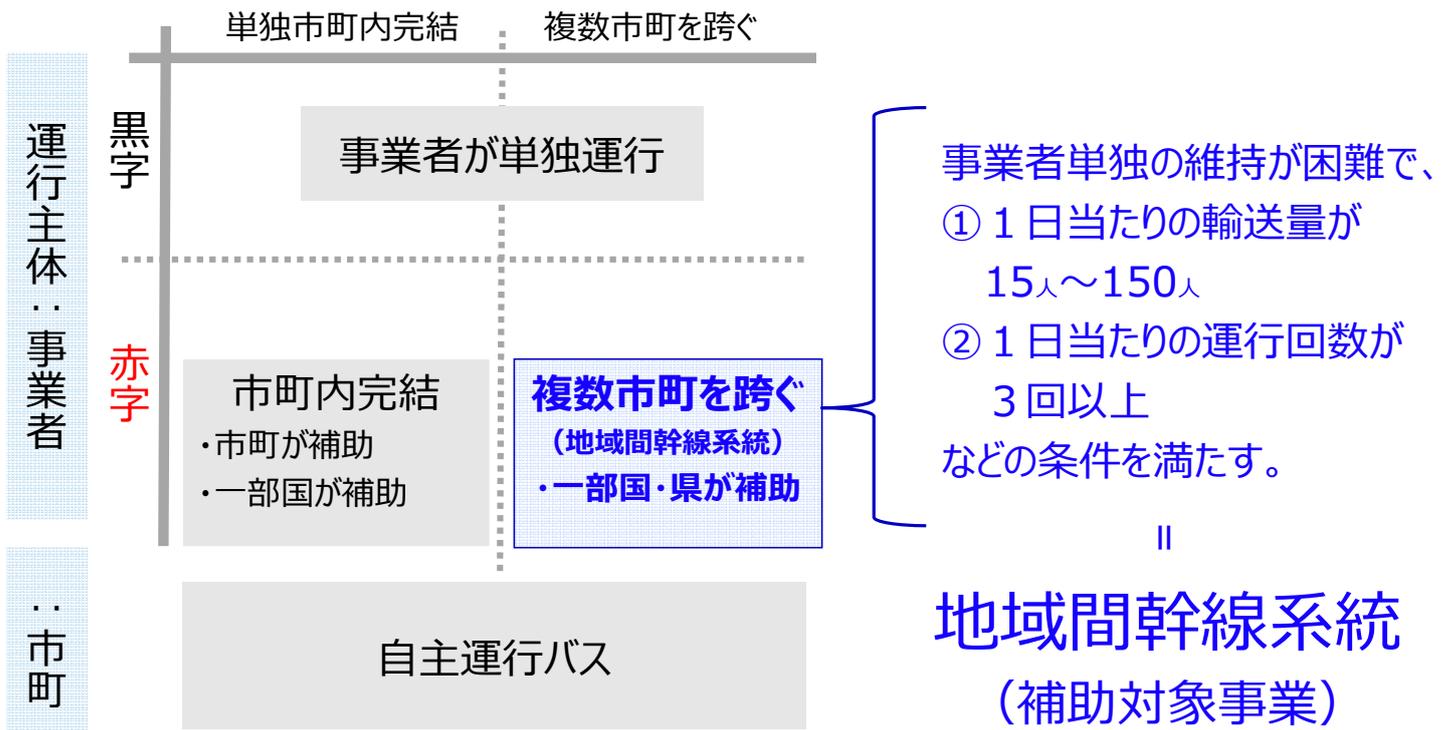


出典：地域間幹線バスが地域で役立つようにするために（監修：中部運輸局）



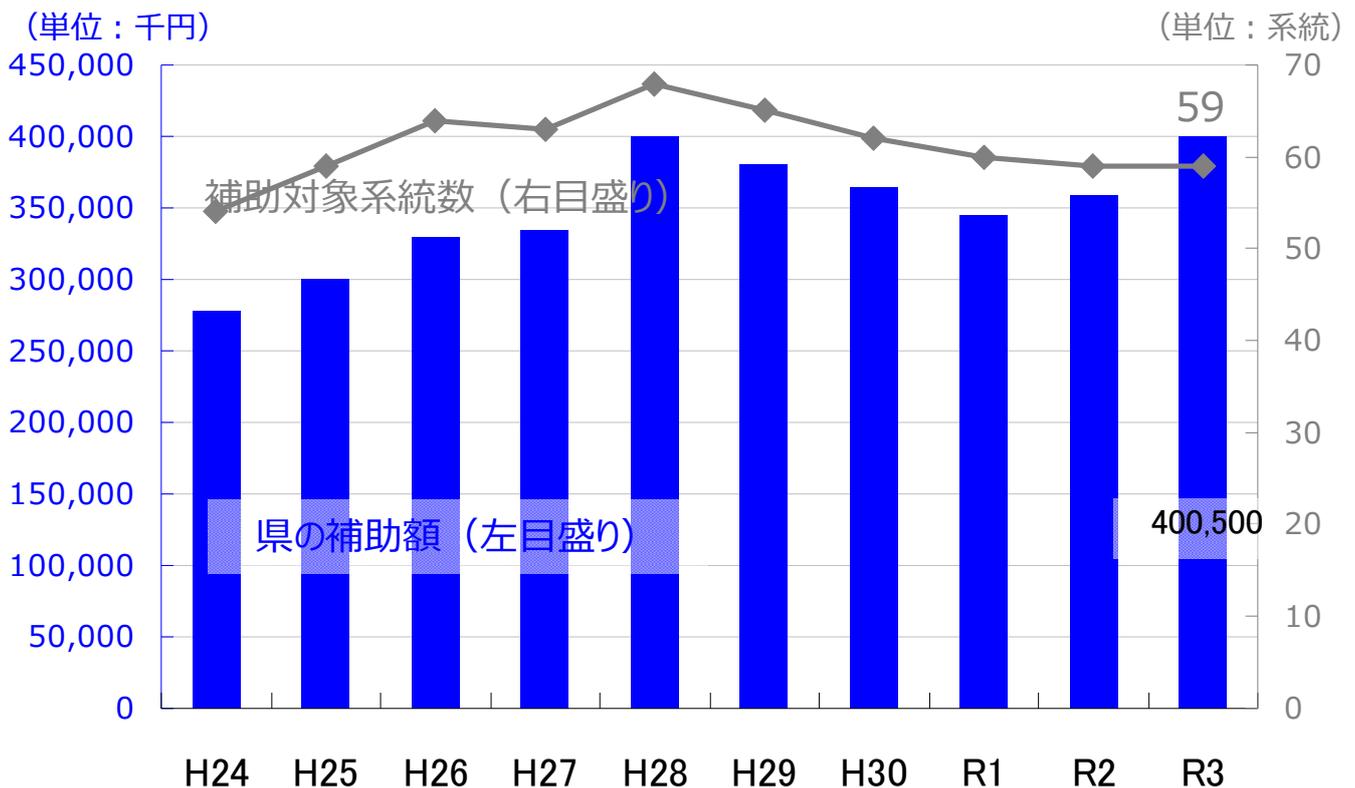
地域間幹線系統に係る国・県の補助対象事業

収支から見る乗合バス事業の全体像と幹線系統の位置付け



富国有徳の理想郷 - しずおか
ふじのくに

県内の補助対象系統と補助額の推移



※R3は予算額

富国有徳の理想郷 - しずおか
ふじのくに

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の長に報告しなければならない。

※本県においては静岡県生活交通確保対策協議会を指す。

静岡県の地域間幹線系統評価基準

次の項目を点数化し、合計点をA・B・Cで評価

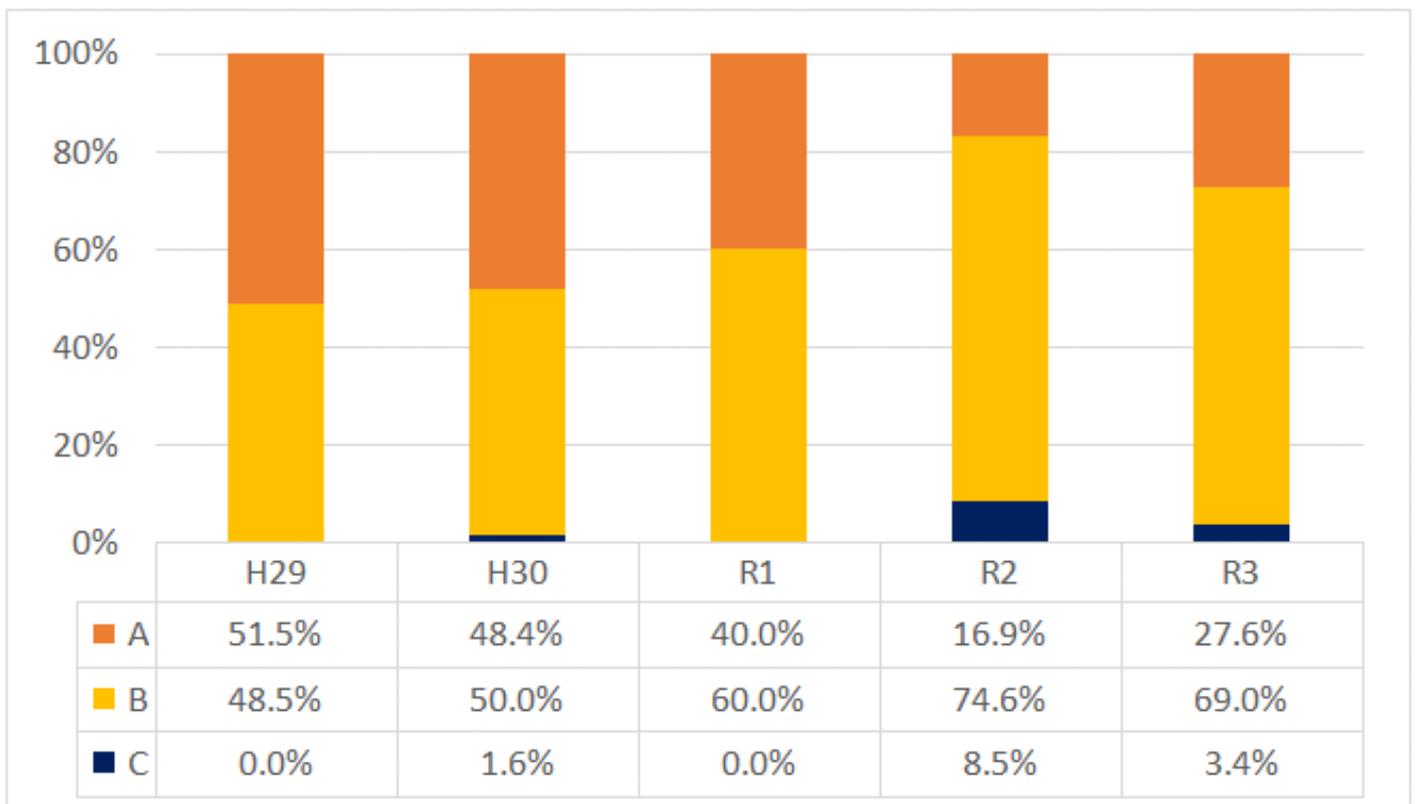
項目	評価する内容	評価
①運行回数	計画値に対する実績値	計画数以上：3点 計画数未満：0点
②収支率	実績値	30%未満：0点（5%毎に3点加算） 55%以上：18点（満点）
③乗車人員	計画値に対する実績値	5%超：6点、△5%以上5%未満：3点 △5%超：0点
④ネットワーク構成	鉄道等への乗換可能拠点数	鉄道駅及びバスターミナルでの結節：1箇所2点 その他のバス停での結節：1箇所1点
⑤広域移動状況	市町を跨いで移動する人の割合	5%未満：0点（5%毎に5点加算） 20%以上：20点（満点）
⑥キロ当たり経費	国が示す標準単価との比較	単価以上：0点（△5%毎に5点加算） △15%超：12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

	A評価	B評価	C評価	系統数
山梨交通	0	1	0	1
秋葉バスサービス	2	2	0	4
遠州鉄道	4	15	2	21
しずてつジャストライン	1	10	0	11
富士急モビリティ	0	4	0	4
富士急バス	1	1	0	2
富士急静岡バス	4	0	0	4
富士急シティバス	4	1	0	5
伊豆箱根バス	0	2	0	2
東海バス	0	3	0	3
水窪タクシー	0	1	0	1
合計	16	40	2	58

富国有徳の理想郷 - しずおか
ふじのくに

6

評価結果の傾向(H29~R3)

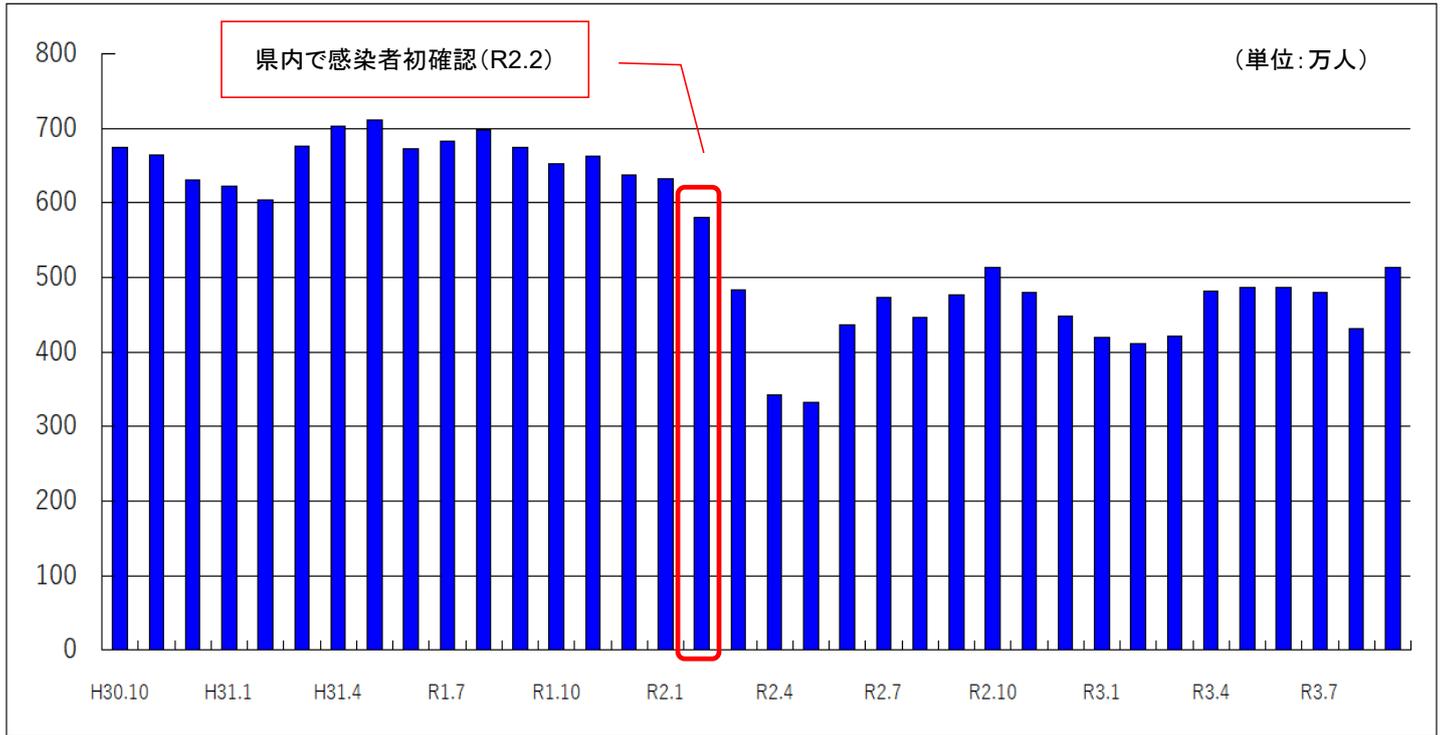


富国有徳の理想郷 - しずおか
ふじのくに

7

新型コロナウイルスの影響

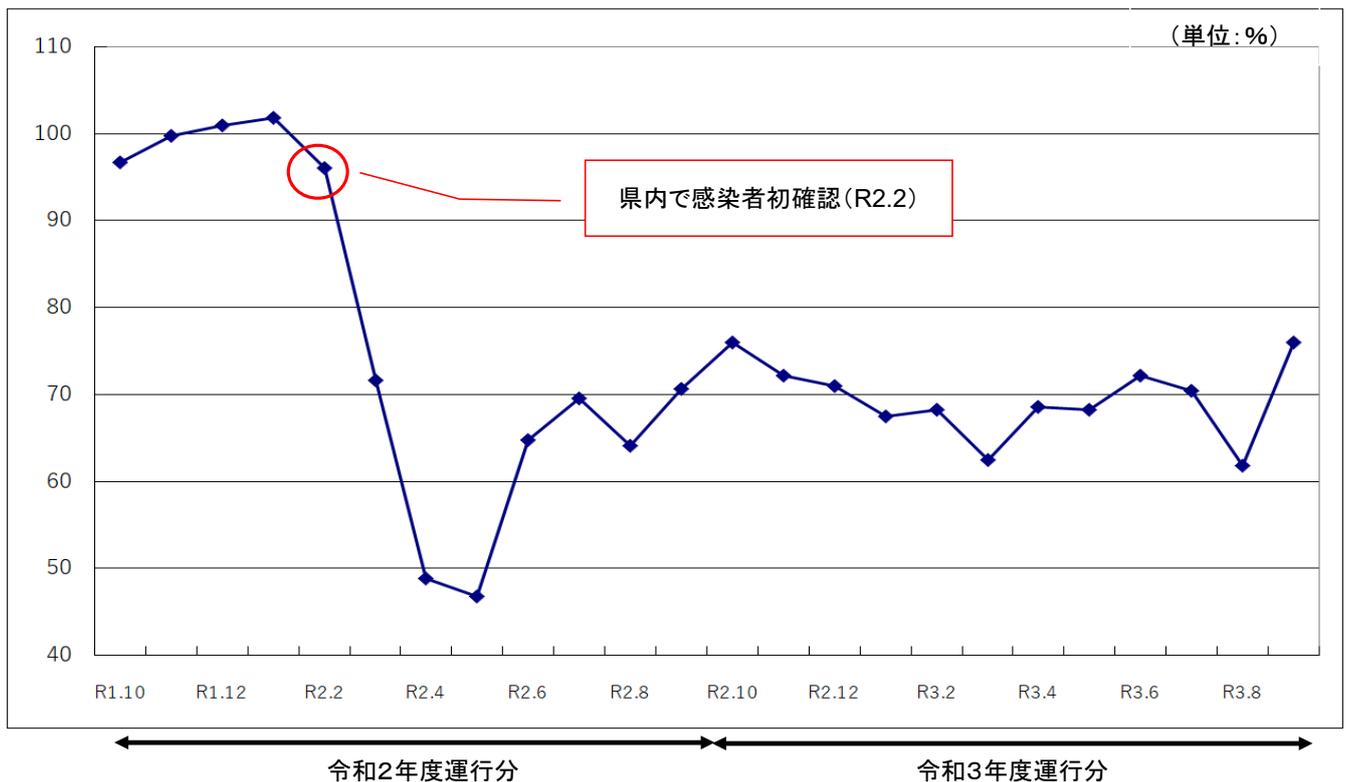
県内の乗合バス利用者数の推移（H30.10～R3.9）



(静岡県地域交通課調査)

新型コロナウイルスの影響

県内のバス利用者状況（令和元年度（H30.10～R1.9）比）



(静岡県地域交通課調査)

コロナ対策に対する自治体の取組支援例(R2・R3)

静岡県	非接触型決済システム(交通系ICカード決済)の導入や感染防止システム(空気清浄機等)の導入、密を防ぐ運行に対する補助
A市	宿泊者への公共交通利用券配布
B市	回数券の作成や定期券の割引販売への支援
C市	事業者の感染防止対策に対する補助
D町	65歳以上の住民に公共交通利用券を配布
E町	非接触型決済システム(交通系ICカード決済)の導入に対する補助

コロナ対策事例



↑ 車両の光触媒コーティング

↓ 交通系IC決済機器の導入



令和3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、静岡県生活交通確保対策協議会が定めた静岡県地域間幹線系統確保維持計画に位置づけられた補助対象系統について、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。

2 評価項目

項目		内容
前提事項 (点数無)	主な運行目的	利用実態等を含めた当該系統の運行目的
	増収策	路線維持のための増収策
	費用削減策	路線維持のための費用削減策
評価事項	運行回数	計画運行回数に対する実績運行回数を評価(3点満点)
	収支率	実績値を評価(収支率55%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)
	ネットワーク構成	鉄道等への乗換可能な拠点数を評価(上限20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(20%以上満点)
	キロ当たり経費	国上限単価と事業者単価を比較(国単価比-20%超満点)
	拠点等アクセス状況	バス停から半径500m以内の拠点施設を記載(評価点無)

【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 (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
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
C (0～25点)	地域間幹線系統として改善に努力を要する

3 事業評価結果の概要

全体評価：B（参考：R1：B、R2：B）

- ・ 評価対象系統全58系統中、A評価：16系統、B評価：40系統、C評価：2系統
- ・ 平均点数がB評価(43.8点※R2比+3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3年度地域間幹線系統総合評価一覧表」のとおり。

令和3年度地域間幹線系統総合評価一覧表

事業者名	系統名	評価項目① 運行回数 満点3点	評価項目② 収支率 満点18点	評価項目③ 乗車人員 満点6点	評価項目④ ネットワーク 満点20点	評価項目⑤ 広域トリップ 満点20点	評価項目⑥ キロ当たり経費 満点12点	点数 (A:52~79) (B:26~51) (C: ~25)	評価				事業者 平均	全体評価
									A	B	C	計		
山梨交通	1 富士宮駅・イオン・星山台・蒲原病院線	0	3	0	6	20	6	35		○		1	35.0	B [全体評価の理由] ・全58系統中40系統がB評価である。 ・平均評価点数が43.8点である。
秋葉バスサービス	2 秋葉線(袋井駅前～遠州森町～気多)	3	0	3	11	20	12	49		○		4	51.7	
	3 秋葉中遠線(袋井駅前～袋井市民病院～遠州森町)	3	12	0	11	15	12	53	○					
	4 秋葉中遠線(大東支所～袋井駅南口)	3	9	0	6	20	12	50		○				
	5 秋葉中遠線(横須賀車庫～袋井駅南口)	3	12	3	5	20	12	55	○					
	6 大久保線	3	9	0	12	0	0	24			○			
遠州鉄道	7 伊佐見線	3	6	0	14	0	0	23			○	21	40.8	
	8 浜名線	3	9	0	13	5	0	30		○				
	9 笠井高台線	0	15	0	18	5	0	38		○				
	10 浜北医大三方原線	3	3	0	17	20	0	43		○				
	11 伊平線	0	15	0	20	20	0	55	○					
	12 磐田市立病院福田線(磐田市立病院～豊浜郵便局)	3	9	0	7	20	0	39		○				
	13 中ノ町磐田線	3	18	0	9	10	0	40		○				
	14 秋葉線	3	3	0	7	20	0	33		○				
	15 磐田天竜線(山東～磐田駅)	3	12	0	8	20	0	43		○				
	16 磐田天竜線(ららぽーとと経由)	3	9	0	8	20	0	40		○				
	17 掛塚さなる台線(浜松駅～豊浜郵便局)	0	12	0	9	20	0	41		○				
	18 掛塚さなる台線(浜松駅～豊田町駅)	3	18	3	8	20	0	52	○					
	19 掛塚さなる台線(浜松駅～磐田駅)	0	18	3	9	20	0	50		○				
	20 内野台線(内野台車庫)	3	18	0	10	20	0	51		○				
	21 内野台線(サンストリート浜北)	0	9	0	10	20	0	39		○				
	22 磐田市立病院福田線(磐田駅南口～豊浜郵便局)	3	6	0	5	20	0	34		○				
	23 引佐線	0	15	0	20	20	0	55	○					
	24 萩丘都田線	3	18	0	10	10	0	41		○				
	25 大塚ひとみヶ丘線	3	18	0	13	0	0	34		○				
	26 気賀三ヶ日線	3	15	0	15	20	0	53	○					
	しずてつジャストライン	27 三保草薙線	3	15	6	5	0	0	29		○			
28 五十海大住線		3	12	6	7	20	0	48		○				
29 焼津岡部線		3	12	0	5	20	0	40		○				
30 藤枝吉永線		3	15	6	8	20	0	52	○					
31 島田静波線(島田駅前～静波海岸入口)		3	15	0	9	20	0	47		○				
32 島田静波線(島田市民病院～静波海岸入口)		3	9	6	13	20	0	51		○				
33 藤枝相良線		3	6	0	12	20	0	41		○				
34 菊川浜岡線		3	15	6	4	20	0	48		○				
35 掛川大東浜岡線(掛川駅前～浜岡営業所)		3	6	0	7	20	0	36		○				
36 掛川大東浜岡線(中東遠総合医療センター～浜岡営業所)		3	18	6	9	20	0	56	○					
37 掛川大東浜岡線(掛川駅前～大東支所)		3	12	0	4	20	0	39		○				
富士急モビリティ	38 御殿場線	3	3	3	15	20	0	44		○		4	40.7	
	39 駿河小山線	3	6	0	11	20	0	40		○				
	40 十里木線	3	0	0	7	20	0	30		○				
	41 河口湖線	3	9	0	17	20	0	49		○				
富士急バス	42 河口湖線	0	9	0	17	20	0	46		○		2	46.0	
	43 新富士線	3	6	0	17	20	0	46		○				
富士急静岡バス	44 曾比奈線	3	18	3	8	20	3	55	○			4	54.7	
	45 大淵線	3	18	0	10	20	3	54	○					
	46 大月線(吉原中央駅～富士宮駅)	3	18	0	10	20	3	54	○					
	47 大月線(新富士駅～静岡県富士山世界遺産センター)	3	18	0	12	20	3	56	○					
富士急シティバス	48 駿河平線	3	18	6	10	20	0	57	○			5	49.8	
	49 須山線(三島駅～須山)	3	15	6	12	20	0	56	○					
	50 須山線(三島駅～下和田)	3	15	3	11	20	0	52	○					
	51 原線	3	9	3	10	5	0	30		○				
	52 桜堤線	3	18	6	7	20	0	54	○					
伊豆箱根バス	53 中伊豆線	3	0	6	3	20	0	32		○		2	33.5	
	54 大場函南線	3	6	0	6	20	0	35		○				
東海バス	55 石廊崎線	3	0	6	7	20	3	39		○		3	43.0	
	56 天城峠線	3	0	6	13	20	3	45		○				
	57 戸田線	3	6	6	7	20	3	45		○				
水窪タクシー	58 北遠本線	0	0	6	13	5	12	36		○		1	36.0	
計							平均	43.8	16	40	2	58		

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

(様式1)

事業者名

秋葉バスサービス株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

秋葉線(袋井駅前～遠州森町～気多)

計画策定年度

令和2年度

運行期間

R2.10.1～R3.9.30

評価年度

令和3年度

(1) 基本的事項

項目	基準	計画 (目標)	運行実績 (内容)	評価	備考
主な運行目的	事業者記載事項	—	別紙	A	A: 運行目的どおり適切に実施 B: 減便・系統短縮等、運行目的どおり実施されていない点があった C: 運行目的どおり実施されなかった(路線廃止)
増収策	事業者計画と実績を比較	—	別紙	有	事業者ごとの取組を記載
費用削減策	事業者計画と実績を比較	—	別紙	有	事業者ごとの取組を記載

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画 (目標)	運行実績 (内容)	評価 点数	評価	備考
運行回数	年間計画運行回数と実績運行回数を比較	(2411.0)回 (6.6回/日)	(2411.0)回 (6.6回/日)	3	計画数以上 3点 計画数未満 0点 (国土交通大臣が認める除外運行回数は除く)	計画(目標)は表2記載のもの
収支率	計画値に対する実績値	35.2%	22.0%	0	～29% 0点 30～34% 3点 35～39% 6点 40～44% 9点 45～49% 12点 50～54% 15点 55%～ 18点	計画(目標)は令和2年度実績
乗車人員	計画人員と実績人員を比較	78,480人	79,191人	3	5%超 6点 ▲5%以上5%以内 3点 ▲5%超 0点	計画(目標)は令和2年度実績
ネットワーク構成	他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数	—	拠点(2)箇所 バス停(7)箇所	11	拠点(駅・BT): 1箇所2点 乗換可能なバス停: 1箇所1点 上限20点	主な拠点及びバス停を別紙に記載
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)	—	28.69%	20	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	評価対象外(バス停から半径500m以内に存在する学校(小・中・高・大・専門学校)病院(主なもので可)拠点商業施設・企業(主なもので可)その他(官公庁・駅等))	—	別紙		—	
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經常費用単価(静岡・山梨ブロック)との比較	—	289.36円	12	単価を上回った 0点 単価～▲5% 3点 単価▲6～▲10% 6点 単価▲11～▲15% 9点 単価▲16～▲20%超 12点	
合計				49	評価指標	B

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
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
C(～25点): 地域間幹線系統として改善に努力を要する

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート(別紙)

(1) 基本的事項

項目	内容
主な運行目的	JR袋井駅から森町を經由し浜松市天竜区春野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。なお天竜区春野から森町、袋井市内に至る唯一の系統でもある。
増収策	<ul style="list-style-type: none"> ①JRとの接続改善及び覚えやすい統一感のある時刻設定 <ul style="list-style-type: none"> ・令和元年10月ダイヤ改正 ②上記の周知 <ul style="list-style-type: none"> ・沿線医療機関、商業施設、学校へ掲示用及び持帰り用時刻表の配付 ・沿線住宅へ最寄バス停及び路線全体時刻表、乗り案内、路線図をポスティング ・回覧板、広報等によるダイヤ改正告知、乗り案内、時刻表入手方法の案内を周知 ③年度初め(4月)のバス乗り方、時刻表等の周知 <ul style="list-style-type: none"> ・上記②と基本同じ対応実施 ④時刻表等の案内(常時) <ul style="list-style-type: none"> ・HP及びFaxに加えGTFS対応を開始 ⑤沿線小学校等におけるバスの乗り方教室の開催
費用削減策	<ul style="list-style-type: none"> ①キロ当り経常費用上昇の抑制 <ul style="list-style-type: none"> ・少人数の管理体制維持による一般管理上昇の抑制 ・設備投資の抑制(車両及び車載機の長期使用等) ・効率的な勤務指定及び昇給額の抑制等による人件費の抑制 ・静鉄グループのスケールメリットを活かした廉価な軽油購入 ②エコドライブ取組強化期間の設定(1~4月) <ul style="list-style-type: none"> ・暖気運転の抑制、個人目標の設定等

(2) 各項目の評価

項目	内容
ネットワーク構成	<p>(主な乗換え拠点・バス停)</p> <p>(拠点) JR袋井駅ターミナル、遠州森町ターミナル</p> <p>(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</p>
公共施設 拠点施設 アクセス状況	<p>(バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設)</p> <p>(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、三倉小学校、泉陽中学校、天方小学校、森中学校、森小学校、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</p> <p>(病院) 袋井市民病院</p> <p>(商業施設) イオン袋井店</p> <p>(官公庁) 天竜区春野協働センター、森町役場、袋井市役所</p> <p>(駅) 天竜浜名湖鉄道戸綿駅、JR袋井駅</p>

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

(様式1)

事業者名

秋葉バスサービス株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

秋葉中遠線(袋井駅前～袋井市民病院～遠州森町)

計画策定年度 令和2年度

運行期間 R2.10.1～R3.9.30

評価年度 令和3年度

(1) 基本的事項

項目	基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価	備考
主な運行目的	事業者記載事項	—	別紙	A	A: 運行目的どおり適切に実施 B: 減便・系統短縮等、運行目的どおり実施されていない点があった C: 運行目的どおり実施されなかった(路線廃止)
増収策	事業者計画と実績を比較	—	別紙	有	事業者ごとの取組を記載
費用削減策	事業者計画と実績を比較	—	別紙	有	事業者ごとの取組を記載

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	年間計画運行回数と実績運行回数を比較	(6690.0)回 (18.3回/日)	(6691.0)回 (18.3回/日)	3	計画数以上 3点 計画数未満 0点 (国土交通大臣が認める除外運行回数は除く)	計画(目標)は表2記載のもの
収支率	計画値に対する実績値	59.3%	48.1%	12	～29% 0点 30～34% 3点 35～39% 6点 40～44% 9点 45～49% 12点 50～54% 15点 55%～ 18点	計画(目標)は令和2年度実績
乗車人員	計画人員と実績人員を比較	134,956人	122,736人	0	5%超 6点 ▲5%以上5%以内 3点 ▲5%超 0点	計画(目標)は令和2年度実績
ネットワーク構成	他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数	—	拠点(2)箇所 バス停(7)箇所	11	拠点(駅・BT): 1箇所2点 乗換可能なバス停: 1箇所1点 上限20点	主な拠点及びバス停を別紙に記載
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)	—	18.61%	15	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	評価対象外(バス停から半径500m以内に存在する学校(小・中・高・大・専門学校)病院(主なもので可)拠点商業施設・企業(主なもので可)その他(官公庁・駅等))	—	別紙		—	
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經常費用単価(静岡・山梨ブロック)との比較	—	289.36円	12	単価を上回った 0点 単価～▲5% 3点 単価▲6～▲10% 6点 単価▲11～▲15% 9点 単価▲16～▲20%超 12点	
合計				53	評価指標	A

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
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
C(～25点): 地域間幹線系統として改善に努力を要する

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート(別紙)

(1) 基本的事項

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、袋井市民病院を経由するとともに、イオン袋井店の側を運行しており、通院、買い物や通勤のためにも必要な系統である。
増収策	<ul style="list-style-type: none"> ①JRとの接続改善及び覚えやすい統一感のある時刻設定 <ul style="list-style-type: none"> ・令和元年10月ダイヤ改正 ②上記の周知 <ul style="list-style-type: none"> ・沿線医療機関、商業施設、学校へ掲示用及び持帰り用時刻表の配付 ・沿線住宅へ最寄バス停及び路線全体時刻表、乗り方案内、路線図をポスティング ・回覧板、広報等によるダイヤ改正告知、乗り方案内、時刻表入手方法の案内を周知 ③年度初め(4月)のバス乗り方、時刻表等の周知 <ul style="list-style-type: none"> ・上記②と基本同じ対応実施 ④時刻表等の案内(常時) <ul style="list-style-type: none"> ・HP及びFaxに加えGTFS対応を開始 ⑤沿線小学校等におけるバスの乗り方教室の開催
費用削減策	<ul style="list-style-type: none"> ①キロ当たり経常費用上昇の抑制 <ul style="list-style-type: none"> ・少人数の管理体制維持による一般管理上昇の抑制 ・設備投資の抑制(車両及び車載機の長期使用等) ・効率的な勤務指定及び昇給額の抑制等による人件費の抑制 ・静鉄グループのスケールメリットを活かした廉価な軽油購入 ②エコドライブ取組強化期間の設定(1~4月) <ul style="list-style-type: none"> ・暖気運転の抑制、個人目標の設定等

(2) 各項目の評価

項目	内容
ネットワーク構成	<p>(主な乗換え拠点・バス停)</p> <p>(拠点) JR袋井駅ターミナル、遠州森町ターミナル (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</p>
公共施設 拠点施設 アクセス状況	<p>(バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設)</p> <p>(学校) 森小学校、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 (病院) 袋井市民病院 (商業施設) イオン袋井店 (官公庁) 森町役場、袋井市役所 (駅) 天竜浜名湖鉄道戸綿駅、JR袋井駅</p>

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

(様式1)

事業者名

秋葉バスサービス株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

秋葉中遠線(大東支所～新横須賀・新岡崎～袋井駅南口)

計画策定年度 令和2年度

運行期間 R2.10.1～R3.9.30

評価年度 令和3年度

(1) 基本的事項

項目	基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価	備考
主な運行目的	事業者記載事項	—	別紙	A	A: 運行目的どおり適切に実施 B: 減便・系統短縮等、運行目的どおり実施されていない点があった C: 運行目的どおり実施されなかった(路線廃止)
増収策	事業者計画と実績を比較	—	別紙	有	事業者ごとの取組を記載
費用削減策	事業者計画と実績を比較	—	別紙	有	事業者ごとの取組を記載

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	年間計画運行回数と実績運行回数を比較	(3102.5)回 (8.5回/日)	(3102.5)回 (8.5回/日)	3	計画数以上 3点 計画数未満 0点 (国土交通大臣が認める除外運行回数は除く)	計画(目標)は表2記載のもの
収支率	計画値に対する実績値	66.8%	44.3%	9	～29% 0点 30～34% 3点 35～39% 6点 40～44% 9点 45～49% 12点 50～54% 15点 55%～ 18点	計画(目標)は令和2年度実績
乗車人員	計画人員と実績人員を比較	61,943人	51,209人	0	5%超 6点 ▲5%以上5%以内 3点 ▲5%超 0点	計画(目標)は令和2年度実績
ネットワーク構成	他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数	—	拠点(1)箇所 バス停(4)箇所	6	拠点(駅・BT): 1箇所2点 乗換可能なバス停: 1箇所1点 上限20点	主な拠点及びバス停を別紙に記載
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)	—	36.79%	20	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	評価対象外(バス停から半径500m以内に存在する学校(小・中・高・大・専門学校)病院(主なもので可)拠点商業施設・企業(主なもので可)その他(官公庁・駅等))	—	別紙		—	
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經常費用単価(静岡・山梨ブロック)との比較	—	289.36円	12	単価を上回った 0点 単価～▲5% 3点 単価▲6～▲10% 6点 単価▲11～▲15% 9点 単価▲16～▲20%超 12点	
合計				50	評価指標	B

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
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
C(～25点): 地域間幹線系統として改善に努力を要する

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート(別紙)

(1) 基本的事項

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、沿線の高等学校、小学校等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。
増収策	<ul style="list-style-type: none"> ①JRとの接続改善及び覚えやすい統一感のある時刻設定 <ul style="list-style-type: none"> ・令和元年10月ダイヤ改正 ②上記の周知 <ul style="list-style-type: none"> ・沿線医療機関、商業施設、学校へ掲示用及び持帰り用時刻表の配付 ・沿線住宅へ最寄バス停及び路線全体時刻表、乗り案内、路線図をポスティング ・回覧板、広報等によるダイヤ改正告知、乗り案内、時刻表入手方法の案内を周知 ③年度初め(4月)のバス乗り方、時刻表等の周知 <ul style="list-style-type: none"> ・上記②と基本同じ対応実施 ④時刻表等の案内(常時) <ul style="list-style-type: none"> ・HP及びFaxに加えGTFS対応を開始 ⑤沿線小学校等におけるバスの乗り方教室の開催
費用削減策	<ul style="list-style-type: none"> ①キロ当たり経常費用上昇の抑制 <ul style="list-style-type: none"> ・少人数の管理体制維持による一般管理上昇の抑制 ・設備投資の抑制(車両及び車載機の長期使用等) ・効率的な勤務指定及び昇給額の抑制等による人件費の抑制 ・静鉄グループのスケールメリットを活かした廉価な軽油購入 ②エコドライブ取組強化期間の設定(1~4月) <ul style="list-style-type: none"> ・暖気運転の抑制、個人目標の設定等

(2) 各項目の評価

項目	内容
ネットワーク構成	<p>(主な乗換え拠点・バス停)</p> <p>(拠点) JR袋井駅ターミナル</p> <p>(バス停) 自社他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</p>
公共施設 拠点施設 アクセス状況	<p>(バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設)</p> <p>(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</p> <p>(官公庁) 袋井市浅羽支所、掛川市大東支所</p> <p>(駅) JR袋井駅</p>

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

(様式1)

事業者名

秋葉バスサービス株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

秋葉中遠線(横須賀車庫～新岡崎～袋井駅南口)

計画策定年度 令和2年度

運行期間 R2.10.1～R3.9.30

評価年度 令和3年度

(1) 基本的事項

項目	基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価	備考
主な運行目的	事業者記載事項	—	別紙	A	A: 運行目的どおり適切に実施 B: 減便・系統短縮等、運行目的どおり実施されていない点があった C: 運行目的どおり実施されなかった(路線廃止)
増収策	事業者計画と実績を比較	—	別紙	有	事業者ごとの取組を記載
費用削減策	事業者計画と実績を比較	—	別紙	有	事業者ごとの取組を記載

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	年間計画運行回数と実績運行回数を比較	(7174.5)回 (19.6回/日)	(7178.0)回 (19.6回/日)	3	計画数以上 3点 計画数未満 0点 (国土交通大臣が認める除外運行回数は除く)	計画(目標)は表2記載のもの
収支率	計画値に対する実績値	53.5%	49.7%	12	~29% 0点 30~34% 3点 35~39% 6点 40~44% 9点 45~49% 12点 50~54% 15点 55%~ 18点	計画(目標)は令和2年度実績
乗車人員	計画人員と実績人員を比較	82,658人	85,584人	3	5%超 6点 ▲5%以上5%以内 3点 ▲5%超 0点	計画(目標)は令和2年度実績
ネットワーク構成	他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数	—	拠点(1)箇所 バス停(3)箇所	5	拠点(駅・BT): 1箇所2点 乗換可能なバス停: 1箇所1点 上限20点	主な拠点及びバス停を別紙に記載
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)	—	48.42%	20	~4% 0点 5~9% 5点 10~14% 10点 15~19% 15点 20%~ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	評価対象外(バス停から半径500m以内に存在する学校(小・中・高・大・専門学校)病院(主なもので可)拠点商業施設・企業(主なもので可)その他(官公庁・駅等))	—	別紙		—	
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經常費用単価(静岡・山梨ブロック)との比較	—	289.36円	12	単価を上回った 0点 単価~▲5% 3点 単価▲6~▲10% 6点 単価▲11~▲15% 9点 単価▲16~▲20%超 12点	
合計				55	評価指標	A

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
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
C(~25点): 地域間幹線系統として改善に努力を要する

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート(別紙)

(1) 基本的事項

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を結ぶ地域間幹線系統で、沿線の高等学校、小学校等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。
増収策	<ul style="list-style-type: none"> ①JRとの接続改善及び覚えやすい統一感のある時刻設定 <ul style="list-style-type: none"> ・令和元年10月ダイヤ改正 ②上記の周知 <ul style="list-style-type: none"> ・沿線医療機関、商業施設、学校へ掲示用及び持帰り用時刻表の配付 ・沿線住宅へ最寄バス停及び路線全体時刻表、乗り案内、路線図をポスティング ・回覧板、広報等によるダイヤ改正告知、乗り案内、時刻表入手方法の案内を周知 ③年度初め(4月)のバス乗り方、時刻表等の周知 <ul style="list-style-type: none"> ・上記②と基本同じ対応実施 ④時刻表等の案内(常時) <ul style="list-style-type: none"> ・HP及びFaxに加えGTFS対応を開始 ⑤沿線小学校等におけるバスの乗り方教室の開催
費用削減策	<ul style="list-style-type: none"> ①キロ当たり経常費用上昇の抑制 <ul style="list-style-type: none"> ・少人数の管理体制維持による一般管理上昇の抑制 ・設備投資の抑制(車両及び車載機の長期使用等) ・効率的な勤務指定及び昇給額の抑制等による人件費の抑制 ・静鉄グループのスケールメリットを活かした廉価な軽油購入 ②エコドライブ取組強化期間の設定(1~4月) <ul style="list-style-type: none"> ・暖気運転の抑制、個人目標の設定等

(2) 各項目の評価

項目	内容
ネットワーク構成	<p>(主な乗換え拠点・バス停)</p> <p>(拠点) JR袋井駅ターミナル</p> <p>(バス停) 自社他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</p>
公共施設 拠点施設 アクセス状況	<p>(バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設)</p> <p>(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</p> <p>(官公庁) 袋井市浅羽支所</p> <p>(駅) JR袋井駅</p>

地域間幹線系統市町取組シート

様式3

市町名

袋井市

系統名	取組内容
秋葉線 (袋井駅前～遠州森町～気多)	
秋葉中遠線(袋井駅前～袋井市民病院～遠州森町)	<p>地域間幹線の民間路線バスに係る経常収支の赤字分に対し、国・県の補助金に加え、補助金を交付している。</p> <p>また、令和3年3月に策定した袋井市地域公共交通計画に基づき、今後も事業者や沿線市町と連携しながら路線維持に向けた取り組みを実施する。</p>
秋葉中遠線(大東支所～袋井駅南口)	<ul style="list-style-type: none"> • 基幹バス路線等の案内充実 • 学生に対する通学利用の促進 • 待合環境の改善
秋葉中遠線(横須賀車庫～袋井駅南口)	

(*)当該系統に対するMMなど利用促進に関する取組や金銭的負担等について具体的に記載