

地域間幹線系統に係る自己評価及び 町の取組状況について

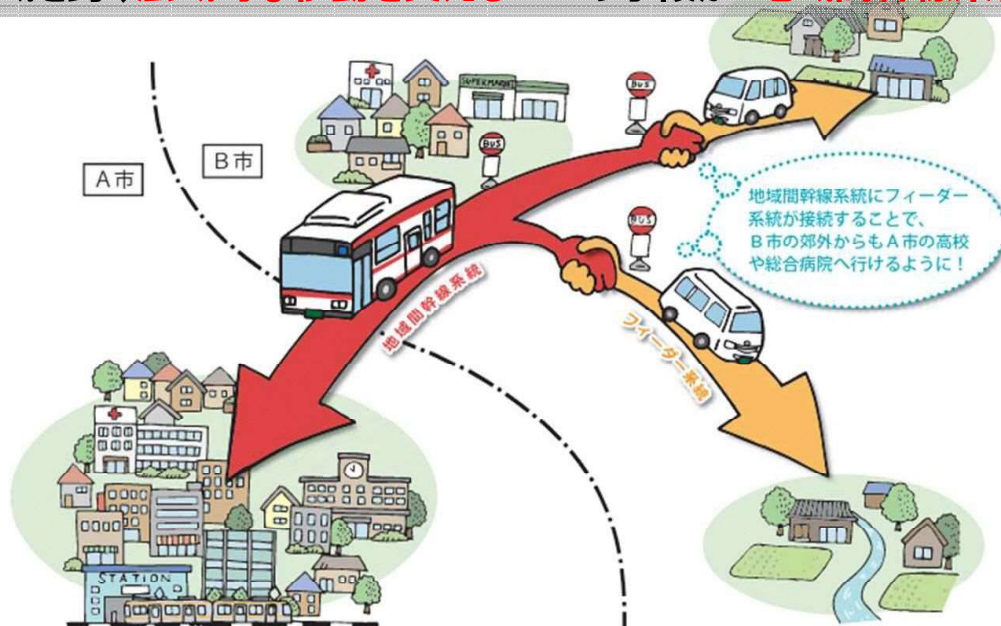
令和4年度 地域間幹線系統に関する事業評価

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。

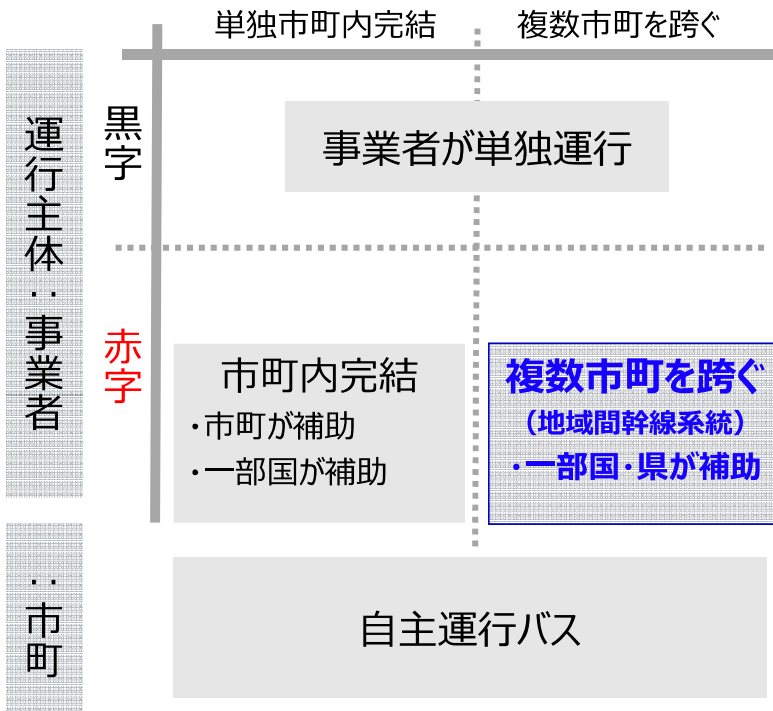


出典：地域間幹線バスが地域で役立つようにするために(監修：中部運輸局)

富国徳の理想郷 - しずおか
ふじのくに

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



事業者単独の維持が困難で、

- ① 1日当たりの輸送量が15人～150人
- ② 1日当たりの運行回数が3回以上

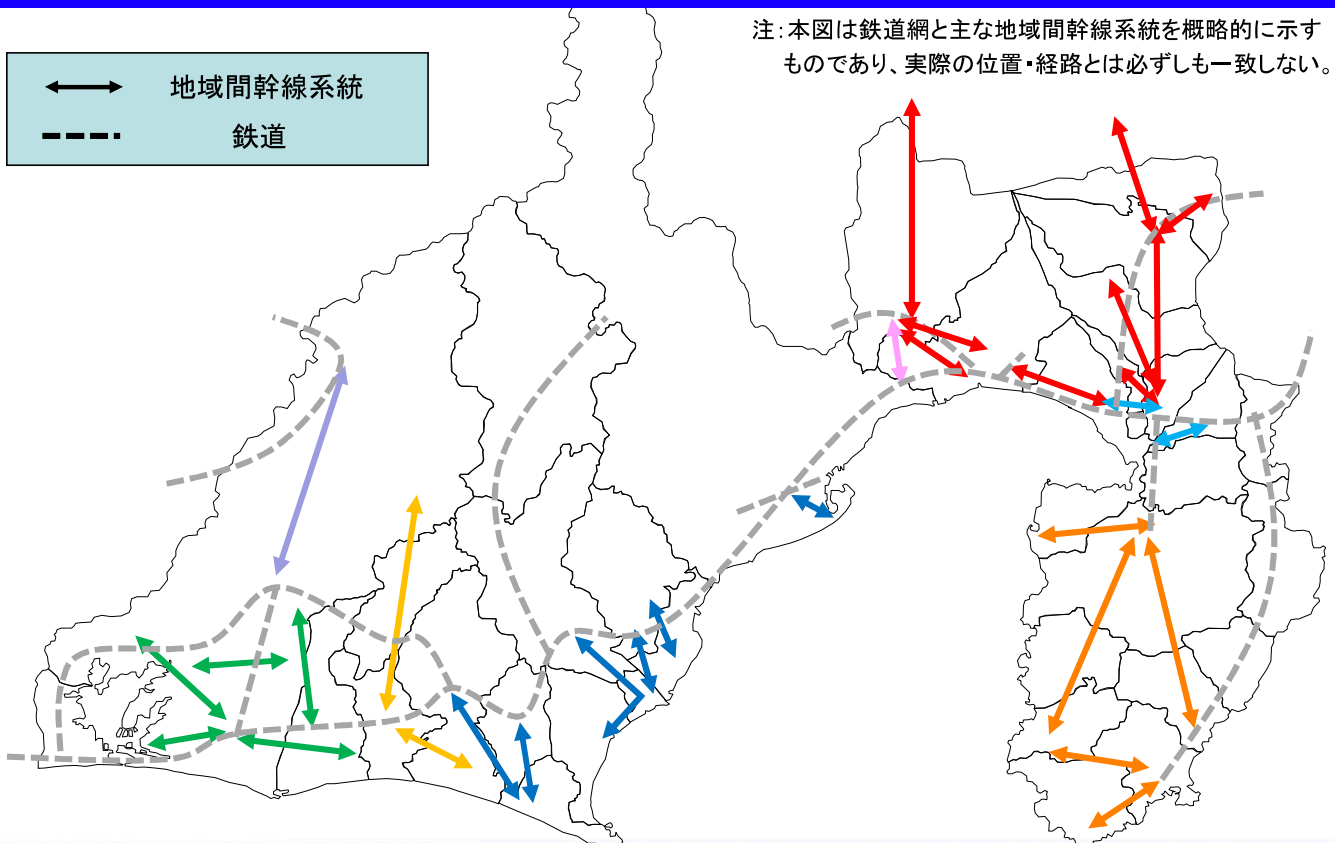
などの条件を満たす。

||

地域間幹線系統 (補助対象事業)

富国有徳の理想郷 - しずおか
ふじのくに

県内の地域間幹線系統(概略図)



富国有徳の美しい“ふじのくに”
静岡県

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。

富国有徳の理想郷 - しずおか

ふじのくに

4

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

富国有徳の理想郷 - しずおか

ふじのくに

5

令和4年度の評価結果

※詳細は別添

	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	4	0	0	4
遠州鉄道	8	12	2	22
しずてつジャストライン	3	8	0	11
富士急モビリティ	3	1	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	3	4	0	7
伊豆箱根バス	2	1	0	3
東海バス	2	4	0	6
水窪タクシー	0	1	0	1
合計	30	33	2	65

富国有徳の理想郷 - しずおか

ふじのくに

6

評価結果内訳(昨年度との比較)

昨年度に比べ、14系統の評価が向上 (平均点は5.2点増加)

事業者名	系統名	R3	R4	比較	事業者名	系統名	R3	R4	比較	事業者名	系統名	R3	R4	比較
1 山梨交通	富士宮駅～イオン、島山台～藤原病院	B	B	—	23	奥山線	B	A	○	45	富士急 曾比奈線	A	A	—
2 秋葉バスサービス	秋葉線	B	A	○	24	志都呂宇布見線	B	B	—	46	大湖線	A	A	—
3	秋葉中遠線	A	A	—	25	志都呂宇布見線	B	B	—	47	大月線	A	A	—
4	秋葉中遠線	B	A	○	26	浜名線	B	B	—	48	大月線	A	A	—
5	秋葉中遠線	A	A	—	27	掛塚さなる台線	B	A	○	49	駿河平線	A	A	—
6	大久保線	C	C	—	28	三保草薙線	B	B	—	50	須山線	A	A	—
7	伊佐見線	C	B	○	29	五十海大住線	B	B	—	51	須山線	A	B	△
8	浜北医大三方原聖隷線	B	B	—	30	焼津岡部線	B	B	—	52	原線	B	B	—
9	伊平線	A	A	—	31	藤枝吉永線	A	A	—	53	桜堤線	A	B	△
10	磐田市立病院福田線	B	B	—	32	島田静波線	B	B	—	54	がんセンター線	—	B	—
11	中ノ町磐田線	B	B	—	33	島田静波線	B	A	○	55	がんセンター線	—	A	—
12	秋葉線	B	C	△	34	藤枝相良線	B	B	—	56	伊豆箱根バス 大場函南線	B	B	—
13	磐田天竜線	B	B	—	35	菊川浜岡線	B	B	—	57	沼津大岡三島線	—	A	—
14 遠州鉄道	磐田天竜線	B	B	—	36	掛川大東浜岡線	B	B	—	58	長岡伊豆三津シーパラダイス線	—	A	—
15	掛塚さなる台線	B	A	○	37	掛川大東浜岡線	B	A	○	59	東海バス 石廊崎線	B	B	—
16	内野台線	B	A	○	38	掛川大東浜岡線	B	B	—	60	天城峠線	B	B	—
17	内野台線	B	B	—	39	御殿場線	B	A	○	61	戸田線	B	B	—
18	磐田市立病院福田線	B	B	—	40	富士急 駿河小山線	B	A	○	62	西海岸線	—	B	—
19	引佐線	A	A	—	41	十里木線	B	B	—	63	パサラ峠線	—	A	—
20	萩丘都田線	B	A	○	42	河口湖線	B	A	○	64	パサラ峠線	—	A	—
21	大塚ひとみヶ丘線	B	B	—	43	河口湖線	B	A	○	65	水窪タクシー 北遠本線	B	B	—
22	気賀三ヶ日線	A	A	—	44	富士急バス 新富士線	B	B	—					

※本年度の評価結果内訳は別添資料参照

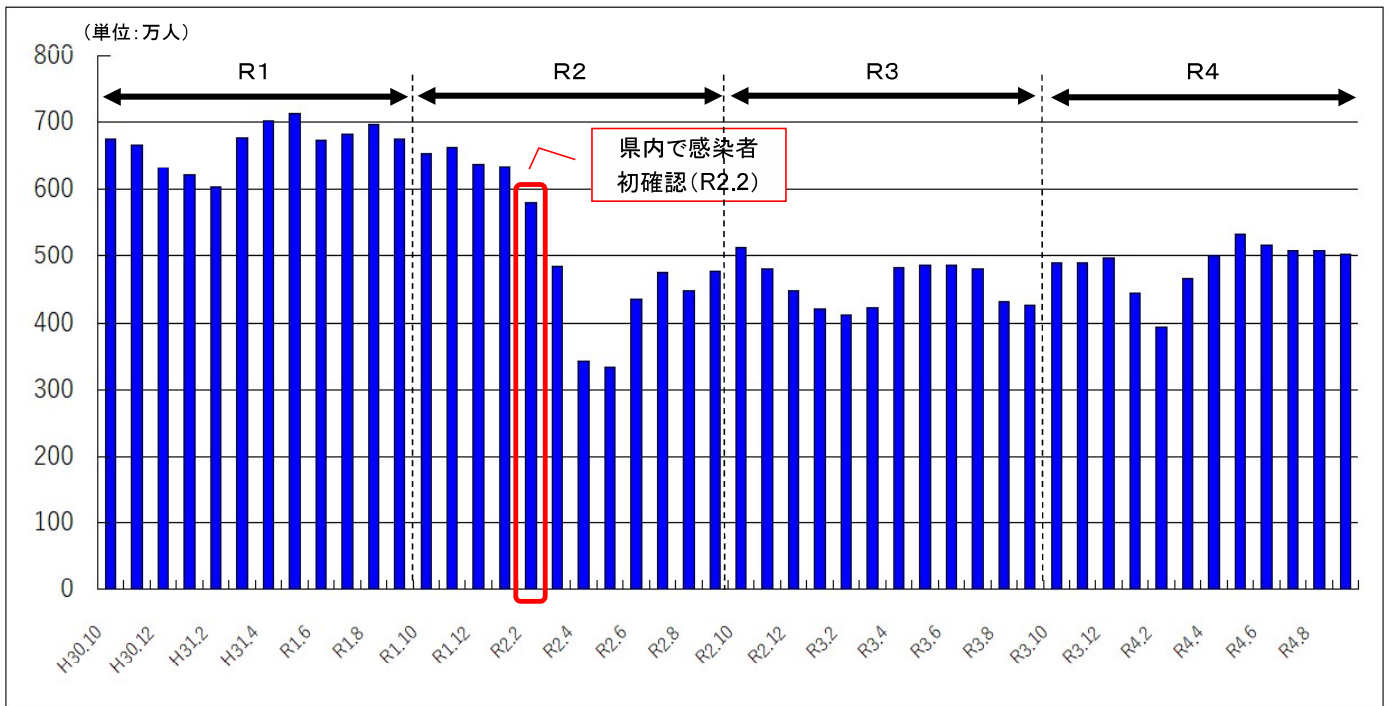
富国有徳の理想郷 - しずおか

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～R4.9）



(静岡県地域交通課調査)

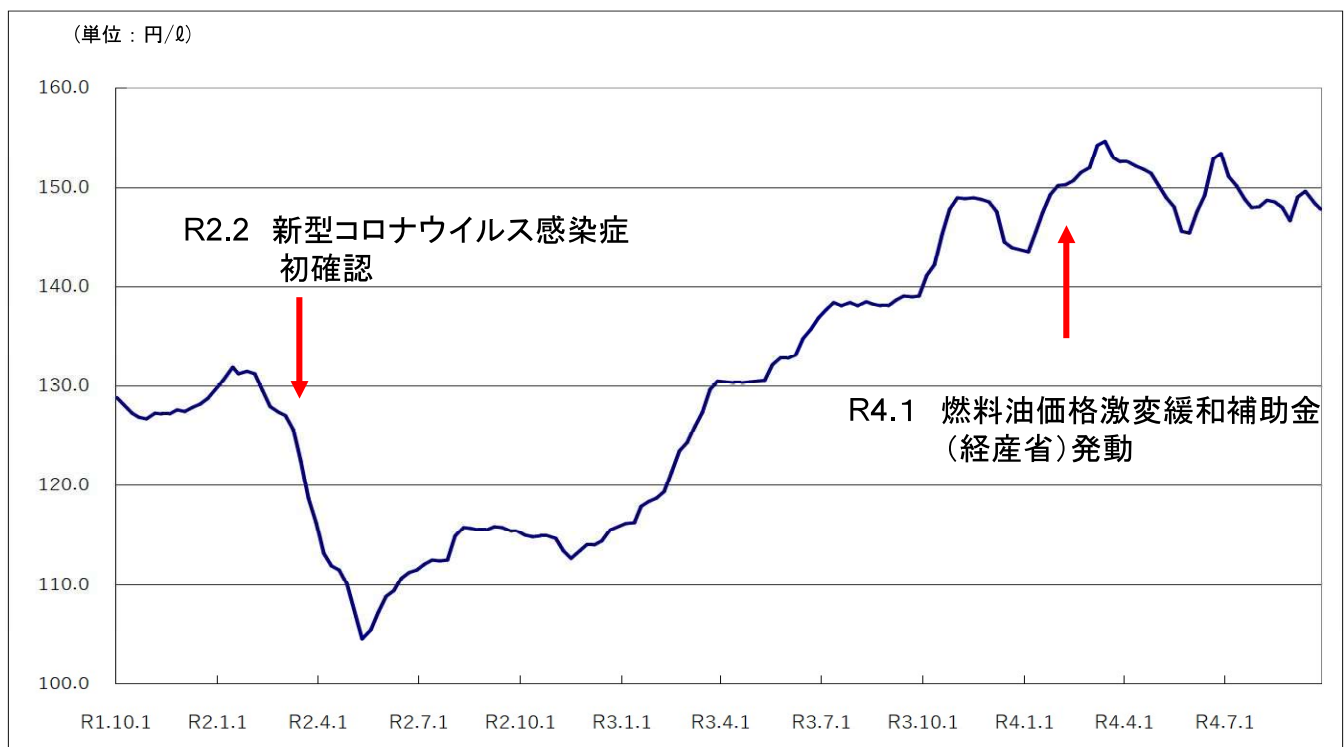
富国有徳の理想郷 - しずおか

ふじのくに

8

燃料価格など物価高騰の影響

県内の軽油小売価格の推移（R1.10～R4.9）



(資源エネルギー庁調査をもとに県地域交通課作成)

富国有徳の理想郷 - しずおか

ふじのくに

9

事業者による取組の例

区分	事例
費用削減策	<ul style="list-style-type: none"> ・車両搭載燃料抑制による燃料使用量削減 ・デジタルタコグラフを活用した指導で燃料費抑制
利用促進策	<ul style="list-style-type: none"> ・バスロケーションシステムの導入 ・キャッシュレス決済機器の導入 ・市町と連携したバスの乗り方教室の実施
コロナ対策	<ul style="list-style-type: none"> ・車内の消毒、走行中の換気 ・車内抗菌処理 ・感染防止対策品の配布

県内自治体による支援の例

区分	事例
利用促進策	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用券の配布 ・バスロケーションシステム導入費用の補助 ・キャッシュレス決済機器導入費用の補助
コロナ対策	<ul style="list-style-type: none"> ・感染防止の衛生対策（車内消毒等） ・感染防止対策品の配布 ・車内の密を防ぐ運行に対する費用の補助
物価高騰対策	<ul style="list-style-type: none"> ・車両維持費への補助 ・燃料費高騰分の補助

令和4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

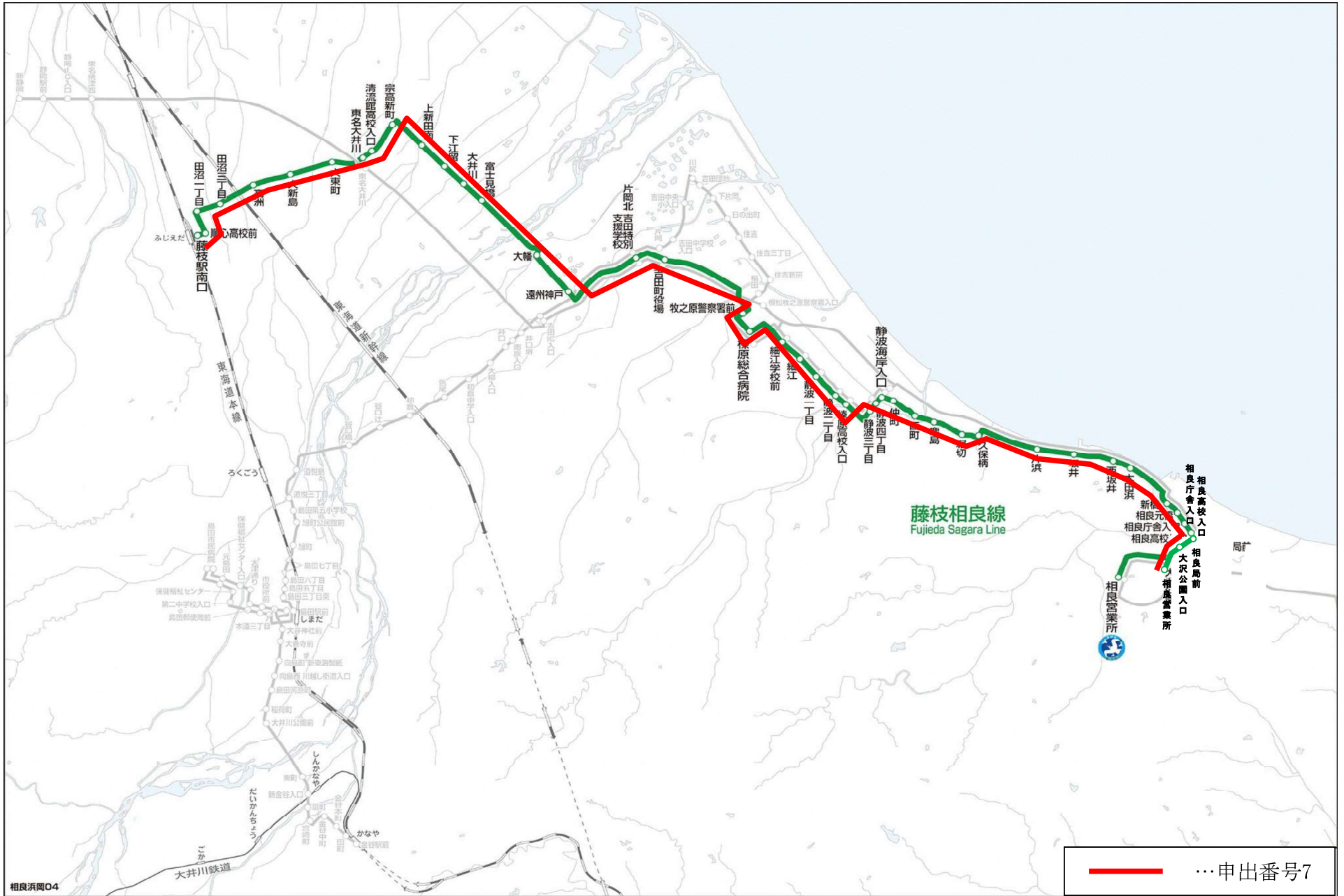
3 事業評価結果の概要

全体評価：B（参考：R2：B、R3：B）

- ・ 評価対象系統全65系統中、A評価：30系統、B評価：33系統、C評価：2系統
- ・ 平均点数が49.0点（R3比+5.2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4年度地域間幹線系統総合評価一覧表」のとおり。

令和4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	評価項目②	評価項目③	評価項目④	評価項目⑤	評価項目⑥	点数 (A:52~79) (B:26~51) (C: ~25)	評価				事業者 平均	全体評価			
		運行回数 満点3点	収支率 満点18点	乗車人員 満点6点	ネットワーク 満点20点	広域トリップ 満点20点	キロ当たり経費 満点12点		A	B	C	計					
山梨交通	1 富士宮駅・イオン・星山台・蒲原病院線	3	3	6	6	20	6	44		○		1	44.0	B 全体評価の理由] 全65系統中33系統がB評価である。 平均評価点数が49.0点である。			
	2 秋葉線(袋井駅前～遠州森町～気多)	3	0	6	11	20	12	52	○			4	54.0				
	3 秋葉中遠線(袋井駅前～袋井市民病院～遠州森町)	3	12	3	11	15	12	56	○								
	4 秋葉中遠線(大東支所～袋井駅南口)	3	12	3	6	20	12	56	○								
	5 秋葉中遠線(横須賀車庫～袋井駅南口)	3	12	0	5	20	12	52	○								
遠州鉄道	6 大久保線	0	6	0	12	0	3	21			○	22	45.4				
	7 伊佐見線	3	9	0	14	0	3	29		○							
	8 浜北医大三方原線	3	6	0	17	20	3	49		○							
	9 伊平線	0	18	0	20	20	3	61	○								
	10 磐田市立病院福田線(磐田市立病院～豊浜郵便局)	3	12	0	7	20	3	45		○							
	11 中ノ町磐田線	0	18	6	9	10	3	46		○							
	12 秋葉線	0	0	0	7	15	3	25			○						
	13 磐田天竜線(山東～磐田駅)	0	15	0	8	20	3	46		○							
	14 磐田天竜線(ららぽーと経由)	0	12	0	8	20	3	43		○							
	15 掛塚さなる台線(浜松駅～豊浜郵便局)	0	18	6	9	20	3	56	○								
	16 内野台線(内野台車庫)	0	18	6	10	20	3	57	○								
	17 内野台線(サンストリート浜北)	3	15	0	10	20	3	51		○							
	18 磐田市立病院福田線(磐田駅南口～豊浜郵便局)	0	6	0	5	20	3	34		○							
	19 引佐線	0	18	0	20	20	3	61	○								
	20 萩丘都田線	3	18	3	10	15	3	52	○								
	21 大塚ひとみヶ丘線	0	18	0	13	0	3	34		○							
	22 気賀三ヶ日線	0	18	3	15	20	3	59	○								
	23 奥山線	3	18	0	14	20	3	58	○								
	24 志都呂宇布見線(浜松駅～山崎)	0	18	3	7	15	3	46		○							
	25 志都呂宇布見線(浜松駅～舞阪駅)	0	18	3	8	5	3	37		○							
	26 浜名線	0	18	3	8	0	3	32		○							
	27 掛塚さなる台線(浜松駅～掛塚)	3	18	6	8	20	3	58	○								
	しずてつジャストライン	28 三保草薙線	3	12	6	5	5	3	34		○					11	47.4
		29 五十海大住線	3	12	3	7	20	3	48		○						
		30 焼津岡部線	0	9	0	5	20	3	37		○						
		31 藤枝吉永線	3	18	6	8	20	3	58	○							
		32 島田静波線(島田駅前～静波海岸入口)	3	9	0	9	20	3	44		○						
33 島田静波線(島田市民病院～静波海岸入口)		3	12	6	13	20	3	57	○								
34 藤枝相良線		3	6	6	12	20	3	50		○							
35 菊川浜岡線		3	12	0	4	20	3	42		○							
36 掛川大東浜岡線(掛川駅前～浜岡営業所)		3	6	6	7	20	3	45		○							
37 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	3	59	○								
38 掛川大東浜岡線(掛川駅前～大東支所)		3	12	6	4	20	3	48		○							
39 御殿場線		3	9	6	15	20	0	53	○								
富士急モビリティ	40 駿河小山線	3	15	3	11	20	0	52	○		4	52.0					
	41 十里木線	3	6	6	7	20	0	42		○							
	42 河口湖線	3	18	3	17	20	0	61	○								
	43 河口湖線	3	15	0	17	20	0	55	○								
富士急バス	44 新富士線	3	6	17	20	0	49		○		2	52.0					
	45 曾比奈線	3	18	6	8	20	6	61	○								
富士急静岡バス	46 大淵線	3	18	6	10	20	6	63	○		4	63.0					
	47 大月線(吉原中央駅～富士宮駅)	3	18	6	10	20	6	63	○								
	48 大月線(新富士駅～静岡県富士山世界遺産センター)	3	18	6	12	20	6	65	○								
	49 駿河平線	0	18	6	11	20	0	55	○								
富士急シティバス	50 須山線(三島駅～須山)	3	12	6	12	20	0	53	○		7	48.5					
	51 須山線(三島駅～下和田)	3	6	0	11	20	0	40		○							
	52 原線	0	18	6	10	5	0	39		○							
	53 桜堤線	0	18	6	7	20	0	51		○							
	54 がんセンター線(沼津駅～がんセンター)	3	18	0	6	20	0	47		○							
	55 がんセンター線(三島駅～がんセンター)	3	18	6	8	20	0	55	○								
伊豆箱根バス	56 大場函南線	3	3	0	7	20	6	39		○	3	54.3					
	57 沼津大岡三島線	3	18	6	11	20	6	64	○								
	58 長岡伊豆三津シーパラダイス線	3	18	6	7	20	6	60	○								
	59 石廊崎線	3	3	0	7	20	3	36		○							
東海バス	60 天城峠線	3	6	0	15	20	3	47		○	6	49.5					
	61 戸田線	3	15	0	7	20	3	48		○							
	62 西海岸線	3	9	0	11	20	3	46		○							
	63 ハサラ峠線(下田駅～堂ヶ島)	3	12	6	13	20	3	57	○								
	64 ハサラ峠線(下田駅～宇久須)	3	18	6	13	20	3	63	○								
	65 北遠本線	0	0	6	13	5	12	36		○							
計						平均	49.0	30	33	2	65						



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

しずてつジャストライン株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

島田静波線

島田駅前～静波海岸入口

計画策定年度 令和3年度

運行期間 R3.10.1～R4.9.30

評価年度 令和4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	(2,416.5)回 (6.6 回/日)	(2,418.0)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	54.6%	41.9%	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	
乗車人員	計画人員と実績人員を比較	63,365人	51,891人	0	5%超 6点 ▲5%以上5%以内 3点 ▲5%超 0点	
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(3)箇所 バス停(3)箇所	9	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)	—	64.1%	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)	—	施設名称		—	
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	—	408.49円	3	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	地域キロ当たり標準経常費用(413.60円)
合計				44	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	<ul style="list-style-type: none"> ・島田市、吉田町及び牧之原市住民の島田駅までの通勤、通学 ・榛原総合病院までの通院 ・島田商業高校・榛原高校への通学
増収策	<ul style="list-style-type: none"> ・JR運行時刻に合わせたダイヤ改定の実施 ・小学校へのバス教室の実施 ・バス乗り方リーフレットの配布 ・全国IC相互利用の導入(2013年3月より) ・ICカード電子マネー機能搭載 ・バスロケーションシステムの運用による利便性向上
費用削減策	<ul style="list-style-type: none"> ・エコドライブの徹底 ・利用実態に見合った運行便数への改善 ・燃料消費率の改善(デジタルタコグラフによる、燃費改善の為の指導) ・燃料使用量の削減(車両搭載燃料を抑制) ・車両使用年数の見直しと車両修繕費の基準見直し

(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>乗換え拠点 … (島田駅・静波海岸入口・榛原総合病院)</p> <p>バス停 … (吉田IC入口・井口塚・色尾)</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>牧之原市役所・川崎小学校・榛原高校・細江小学校・榛原総合病院・牧之原警察署・住吉小学校・中央小学校・吉田中学校・吉田町役場・吉田特別支援学校・自疆小学校・倉橋学園キラリ高校・初倉小学校・初倉南小学校・島田第五小学校・アピタ島田店・島田商業高校・島田駅</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

しずてつジャストライン株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

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

計画策定年度 令和3年度

運行期間 R3.10.1～R4.9.30

評価年度 令和4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	(2,651.0)回 (7.2 回/日)	(2,651.0)回 (7.2 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	40.6%	48.2%	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	
乗車人員	計画人員と実績人員を比較	63,279人	73,264人	6	5%超 6点 ▲5%以上5%以内 3点 ▲5%超 0点	
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(4)箇所 バス停(5)箇所	13	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)	—	56.9%	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))	—	施設名称		—	
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	—	408.49円	3	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	地域キロ当たり標準経常費用(413.60円)
合計				57	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	<ul style="list-style-type: none"> ・島田市、吉田町及び牧之原市住民の島田駅までの通勤、通学 ・榛原総合病院、島田市立総合医療センターまでの通院 ・島田商業高校・榛原高校への通学
増収策	<ul style="list-style-type: none"> ・JR運行時刻に合わせたダイヤ改定の実施 ・小学校へのバス教室の実施 ・バス乗り方リーフレットの配布 ・全国IC相互利用の導入(2013年3月より) ・ICカード電子マネー機能搭載 ・バスロケーションシステムの運用による利便性向上
費用削減策	<ul style="list-style-type: none"> ・エコドライブの徹底 ・利用実態に見合った運行便数への改善 ・燃料消費率の改善(デジタルタコグラフによる、燃費改善の為の指導) ・燃料使用量の削減(車両搭載燃料を抑制) ・車両使用年数の見直しと車両修繕費の基準見直し

(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>乗換え拠点 … (島田駅・島田市立総合医療センター・静波海岸入口・榛原総合病院) バス停 … (吉田IC入口・井口塚・色尾・本通三丁目・保健福祉センター)</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>牧之原市役所・川崎小学校・榛原高校・細江小学校・榛原総合病院・牧之原警察署・住吉小学校・中央小学校・吉田中学校・吉田町役場・吉田特別支援学校・自疆小学校・倉橋学園キラリ高校・初倉小学校・初倉南小学校・島田第五小学校・アピタ島田店・島田商業高校・島田駅・島田年金事務所・静岡家裁出張所・島田第二小学校・附属島田中学校・島田第二中学校・島田第四小学校・島田市立看護専門学校・島田市立総合医療センター</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

しずてつジャストライン株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

藤枝相良線

藤枝駅南口～静波海岸入口～相良営業所

計画策定年度 令和3年度

運行期間 R3.10.1～R4.9.30

評価年度 令和4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	(4,819.0)回 (13.2 回/日)	(4,823.0)回 (13.2 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	39.3%	38.2%	6	～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	
乗車人員	計画人員と実績人員を比較	115,710人	129,202人	6	5%超 6点 ▲5%以上5%以内 3点 ▲5%超 0点	
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(4)箇所 バス停(4)箇所	12	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)	—	76.2%	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)	—	施設名称		—	
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	—	408.49円	3	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	地域キロ当たり標準経常費用(413.60円)
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	<ul style="list-style-type: none"> ・藤枝市、焼津市、吉田町及び牧之原市住民の藤枝駅までの通勤 ・清流館高校、榛原高校、相良高校までの通学 ・榛原総合病院までの通院
増収策	<ul style="list-style-type: none"> ・JR運行時刻に合わせたダイヤ改定の実施 ・小学校へのバス教室の実施 ・バス乗り方リーフレットの配布 ・全国IC相互利用の導入(2013年3月より) ・ICカード電子マネー機能搭載 ・バスロケーションシステムの運用による利便性向上 ・停留所の新設(相良営業所移転に伴う停留所の新設)
費用削減策	<ul style="list-style-type: none"> ・エコドライブの徹底 ・利用実態に見合った運行便数への改善 ・燃料消費率の改善(デジタルタコグラフによる、燃費改善の為の指導) ・燃料使用量の削減(車両搭載燃料を抑制) ・車両使用年数の見直しと車両修繕費の基準見直し

(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>乗換え拠点 … (相良本通・藤枝駅南口・静波海岸入口・榛原総合病院) バス停 … (相良営業所・宗高町・東名大井川・片岡北吉田特別支援学校)</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>相良小学校、中学校、高校・牧之原市役所相良庁舎・牧之原市役所・川崎小学校・榛原高校・牧之原健康福祉センター・細江小学校・榛原総合病院・牧之原警察署・吉田中学校・吉田町役場・吉田特別支援学校・自疆小学校・倉橋学園キラリ高校・清流館高校・高洲南小学校・藤枝消防署南分署・Bivi藤枝・藤枝順心高校・静岡県武道館・藤枝駅</p>

市町名

吉田町

系統名	取組内容
島田静波線 (島田駅～静波海岸入口)	当路線は、島田市、吉田町及び牧之原市への通勤、通学や、榛原総合病院までの通院等にとって欠かすことのできない路線であることから、路線を継続・維持するために事業者と連携し、利便性の向上を図った。(役場窓口へのバス時刻表の配架、町ホームページから運賃・経路検索ホームページへのリンク) 当路線に係る欠損分について、関係市町(島田市、牧之原市)との協調により、事業者の負担軽減に努めた。
島田静波線 (島田市立総合医療センター～島田駅～静波海岸入口)	当路線は、島田市、吉田町及び牧之原市への通勤、通学や、榛原総合病院、島田市立総合医療センターまでの通院等にとって欠かすことのできない路線であることから、路線を継続・維持するために事業者と連携し、利便性の向上を図った。(行政窓口へのバス路線図・時刻表の配架、町ホームページから運賃・経路検索ホームページへのリンク) 当路線に係る欠損分について、関係市町(島田市、牧之原市)との協調により、事業者の負担軽減に努めた。
藤枝相良線 (藤枝駅南口～静波海岸入口～相良営業所)	当路線は、藤枝市、焼津市、吉田町及び牧之原市への通勤、通学や、榛原総合病院までの通院等にとって欠かすことのできない路線であることから、路線を継続・維持するために事業者と連携し、利便性の向上を図った。(役場窓口へのバス時刻表の配架、町ホームページから運賃・経路検索ホームページへのリンク) 当路線に係る欠損分について、関係市町(藤枝市、焼津市、牧之原市)との協調により、事業者の負担軽減に努めた。

(*)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