

1 趣 旨

この評価基準は、県が複数市町を跨ぐ広域的・幹線的系統（地域間幹線系統）に対して支援する「バス運行対策費助成事業」における補助対象系統の事業評価のために必要な事項を定める。

2 目 的

事業評価は、静岡県生活交通確保対策協議会（以下、県協議会。）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する。

3 評価の実施方法

評価の実施に当たっては、各関係者がそれぞれの役割に応じて以下のとおり実施する。

① 補助対象事業者

補助対象期間の運行終了後、評価シート（様式1）に掲げられた項目について自己評価を行なうとともに、補助対象期間の末日を含む会計年度の11月上旬までに県協議会に提出する。

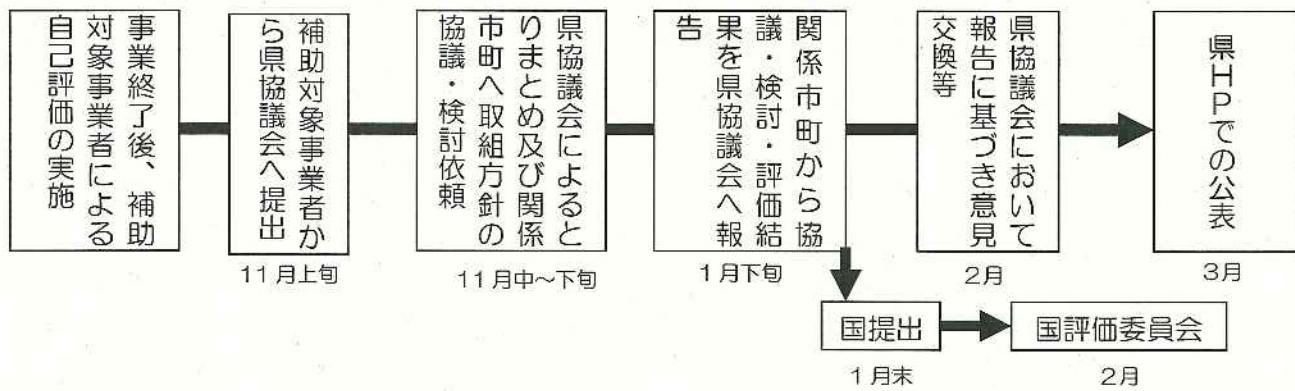
② 関係市町

県協議会から依頼を受け、今後の取組方針及び改善点等について協議・検討を行なうとともに、1月下旬までに結果を県協議会に報告する（様式3）。

③ 静岡県生活交通確保対策協議会

- 補助対象事業者から提出のあった評価シートを系統別利用実態（公表シート）（様式2）にとりまとめる。
- 取りまとめ後、各シート（様式1及び様式2）を関係市町へ配布し、評価に対する市町としての今後の取組方針等について協議・検討を依頼する。（11月中～下旬）
- 関係市町からの結果報告を受け、補助対象期間終了後の2月に開催される県協議会において意見交換等を実施するとともに、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（以下、国要綱。）に基づく事業評価に活用する。
- 意見交換終了後、県HPにその内容を公表する。

《参考：事業評価の原則的な進め方》



4 評価項目

評価シート（様式1）に基づき、各補助対象事業者が掲げられた項目について自己評価を行なう。

（1）基本的事項

基本的事項については、一律の基準による評価は行わず、評価点数に影響しないものとする。

① 主な運行目的

- 利用実態等を含めた当該系統の運行目的を記載する。

② 増収策

- 今後の路線維持のための増収策について記載する。
- 記載内容は、系統単位での取組み、補助対象事業者としての取組みのいずれでも可とする。

③ 費用削減策

- 今後の路線維持のための費用削減策について記載する。
- 記載内容は、系統単位での取組み、補助対象事業者としての取組みのいずれでも可とする。

（2）各項目の評価

各評価項目について、運行実績と目標（計画）との比較を行なう。

① 運行回数

- 静岡県地域間幹線系統確保維持計画に記載された年間計画運行回数に対する実績運行回数を評価対象とする。
- 静岡県地域間幹線系統確保維持計画に記載する計画運行回数以上の運行が行われた場合は3点（満点）とし、計画運行回数に満たない場合は0点とする。
- ただし、国要綱に規定された運休回数除外規定（国土交通大臣が認めた運休にあたらない場合）に該当するものは除くものとし、学校の開校日・閉校日による実績運行回数の変更など、やむを得ない運行回数の増減については、備考欄へその旨を記載する。

② 収支率

- 補助対象系統の収支率の計画値に対する実績値を評価対象とする。
- 補助対象年度の前年度の運行実績を計画値として記載することで足りるが、補助対象年度の計画収支率を独自に設定することを妨げるものではないものとする。
- 評価は、運行実績に基づき、実績収支率に応じて段階的に評価する。ただし、バス運行対策費補助制度（～H22年度まで）における補助対象要件が最低収支率55%であったことを踏まえ、55%を上回った場合は18点（満点）とする。

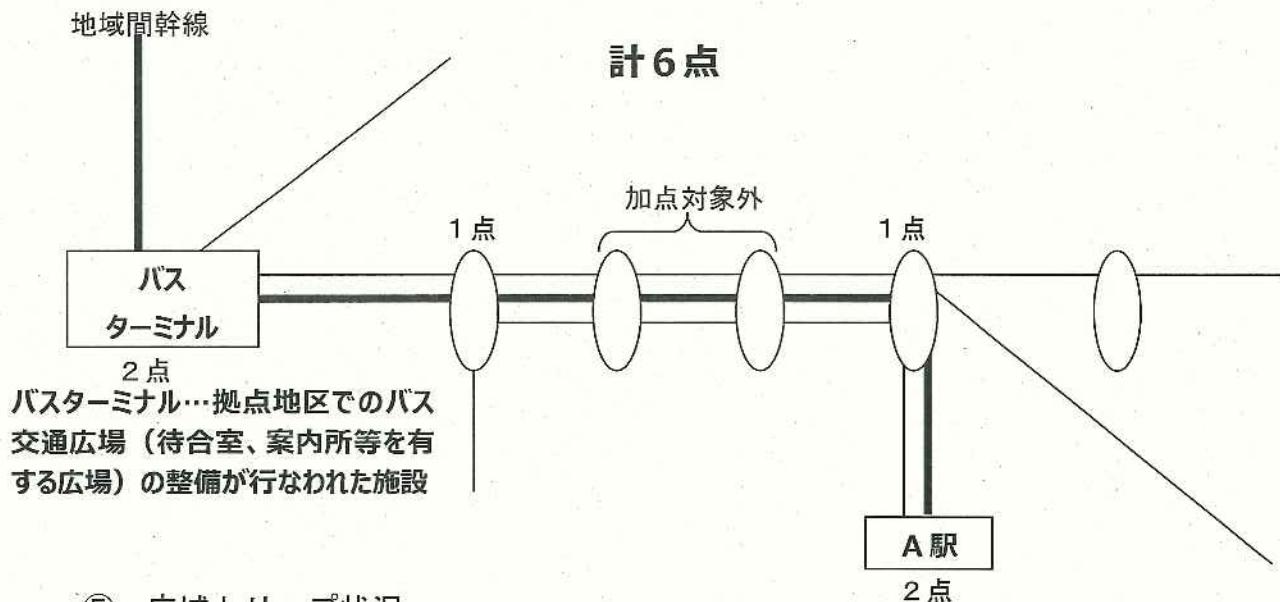
③ 乗車人員

- 補助対象系統の計画人員に対する実績人員を評価対象とする。
- 補助対象年度の前年度の運行実績人員を計画値として記載することで足りるが、補助対象年度の計画乗車人員を独自に設定することを妨げるものではない。
- 評価は、計画値に対して上下5%以内の乗車人員であった場合は現状維持を図れたものとし3点（基準点）、5%以上の乗車人員増をもって6点（満点）、5%以上の乗車人員減となった場合は0点とする。

④ ネットワーク構成

- 幹線系統としての性格を踏まえ、既存・新規を問わず、支線との結節の状況について評価する。
- 評価は、加点方式とし、駅を含むターミナル機能を有した乗換拠点を1箇所につき2点、乗換可能なバス停は1箇所につき1点を加算する。ただし、重複系統となる場合は、結節点以降の重複区間にあるバス停は加点対象から除く。
- 配点は、地域的な条件を考慮し上限（20点）を設ける。

【参考例】



⑤ 広域トリップ状況

- 評価は、運行実績に基づき、広域トリップ（市町跨いだ移動割合）に応じて段階的に評価する。
- 配点は、平成22年度の国勢調査における本県の他地域への従業地・通学地別人口の割合が20%であることから、同様の移動実態（20%）となっていることをもって満点（20点）とする。

⑥ 公共施設・拠点施設アクセス状況

- 概ねバス停から半径500m以内に存在する学校（小・中・高・大・専門）、病院・拠点商業施設（主なもので可）、その他（官公庁、駅等）について記載する。
- 現状のアクセス状況を把握するものとして取り扱い、計画への記載は不要とするほか、評価においても点数化は行わない。

⑦ キロ当たり経費

- 経営努力の指標の1つとして、キロ当たり経常費用について評価する。
- 計画にあたっては、県協議会による費用削減への誘導は適さないため、計画値は記載不要とする。
- 評価は、国要綱に定める補助対象年度の前年度の地域キロ当たり経常費用（静岡・山梨ブロック）に対してを行い、地域キロ当たり経常費用と同額を基準に、これを下回った場合に加点（5%につき3点）し、20%以上下回っている場合をもって満点（12点）とする。

5 評価指標

評価の指標は、別紙のとおりとする。

6 評価基準

評価基準は以下のとおりとする。

«系統ごとの評価基準（評価シートの評価基準）»

| | |
|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 基本的事項 | 点数による評価は行なわない ただし、「主な運行目的」において「C」となった系統については、各項目の評価の記載を不要とする。 |
| 各項目の評価 | 項目ごとの点数の合計点に応じて、以下のとおり評価 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 |

7 評価項目の見直し

評価項目、評価の実施方法等については、評価結果、事業の実施状況等の実情に応じて適宜見直しを行なう。

8 その他

本基準によって評価された結果については、国要綱及び地域公共交通確保維持改善事業実施要領（以下、国要領）に基づき策定された静岡県地域間幹線系統確保維持計画に係る国要綱第3条第5項及び国要領に基づく事業評価に活用する。

評価指標

別紙

○事業実施の適切性の観点

| 項目 | 基 準 | 評 価 | 考え方 |
|--------|-------------|-------|-----------------------------------------------------------------------------|
| 主な維持目的 | 事業者記載事項 | A・B・C | A:運行目的どおり適切に実施 B:減便、系統短縮等、運行目的どおりに実施されない点があった C:運行目的どおり実施されなかった(路線廃止) |
| 增收策 | 事業者計画と実績の比較 | 有・無 | 事業者ごとの取組を記載 |
| 費用削減策 | 事業者計画と実績の比較 | 有・無 | 事業者ごとの取組を記載 |

○目標・効果達成状況の観点

| 項目 | 基 準 | 評 価 | 考え方 |
|------------------|--------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 運行回数 | 事業者計画数 | 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) | 当初予定していた運行計画どおりとなっているか。 運休等の積算は国制度算定基準に合わせる。 ただし、国の定める除外規定以外のやむを得ない事情(開校・閉校日等)について記載できるよう評価シートに備考を設ける。 |
| 收支率 | 実績収支率 | ~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 | 運行実績に応じて段階的に評価する。 ただし、旧国庫基準では、55%を満たすことで補助対象となっていたことを踏まえ、55%を満たしたものを満点とする。 |
| 乗車人員 | 計画人員と運行実績による比較 | 計画数+5%+6点 計画数±5%以内+3点 計画数-5%未満±0点 | |
| 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 | 鉄道駅及びバス専用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 (ただし、重複区間は除く) (*上限20点) | 新規フィーダー系統の新設によるネットワークの拡充を重視する。 地域差の拡大防止のため点数に上限を設ける。 |
| 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) | ~4% ±0点 5~9% +5点 10~14% +10点 15~19% +15点 20%~ +20点 | 運行実績に応じて段階的に評価する。 ただし H22国勢調査に基づく本県の従業地・通学地別人口の割合(他市区町村20%)を満点とする。 |
| 公共施設・拠点施設 アクセス状況 | 実施設数 (バス停から半径 500m 以内に存在する) 学校(小・中・高・大・専門)、主な病院・拠点商業施設 その他(官公庁・駅等) | 評価せず | 当該系統の維持による効果として考え、列挙に留める。 |
| 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 | 単価以上±0点 単価-5%+3点 単価-10%+6点 単価-15%+9点 単価-20%超+12点 | 経営努力としての経費削減策について、実態努力も加味する。 |

平成 28 年度地域間幹線系統評価基準に基づく事業評価結果について

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おります。

2 評価項目

| 項目 | | 内 容 |
|---------------|-------------|-------------------------------|
| (点数無) 前提事項 | 主な運行目的 | 利用実態等を含めた当該系統の運行目的を記載 |
| | 增收策 | 路線維持のための增收策を記載 |
| | 費用削減策 | 路線維持のための費用削減策を記載 |
| 点数化 | 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 | 国上限単価と各バス事業者単価を比較(-20%超満点) |
| | 拠点施設等アクセス状況 | 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

(1) 全体評価 : 『A』

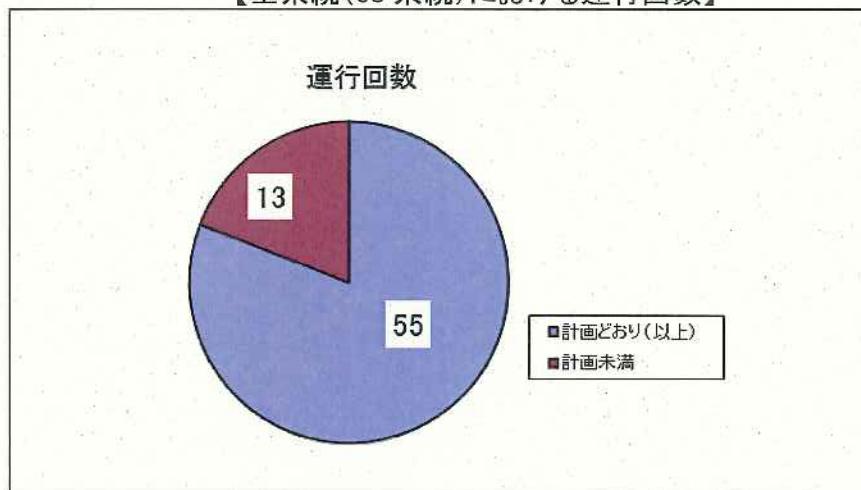
- 補助対象系統全 68 系統中、A 評価が 46 系統、B 評価が 22 系統、C 評価は 0 系統。
- 全系統中に占める A 評価の割合が約 67% であり、2 / 3 を上回ったことから、全体評価としては、『A』とします。(H27 全体評価 : 『B』(全体の約 61% が A 評価))

(2) 評価項目ごとの特徴

① 運行回数

- ・ 68 系統のうち、13 系統が計画どおりの運行回数を満たさない結果となりました。
- ・ その理由としては、一部の系統において効率化を目的とした再編が行われたことや計画時と実際のカレンダーに基づく学校の開校日・閉校日の違いによるものとなっています。

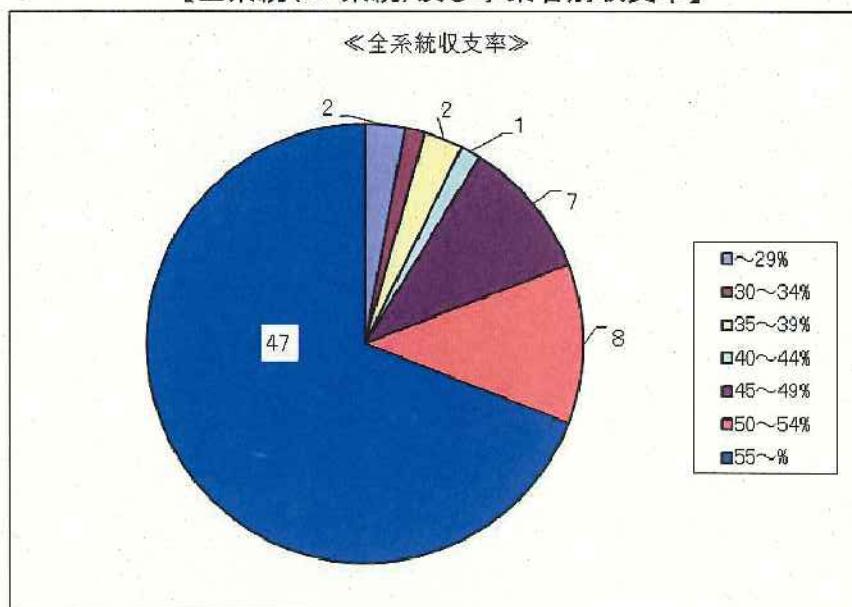
【全系統(68 系統)における運行回数】

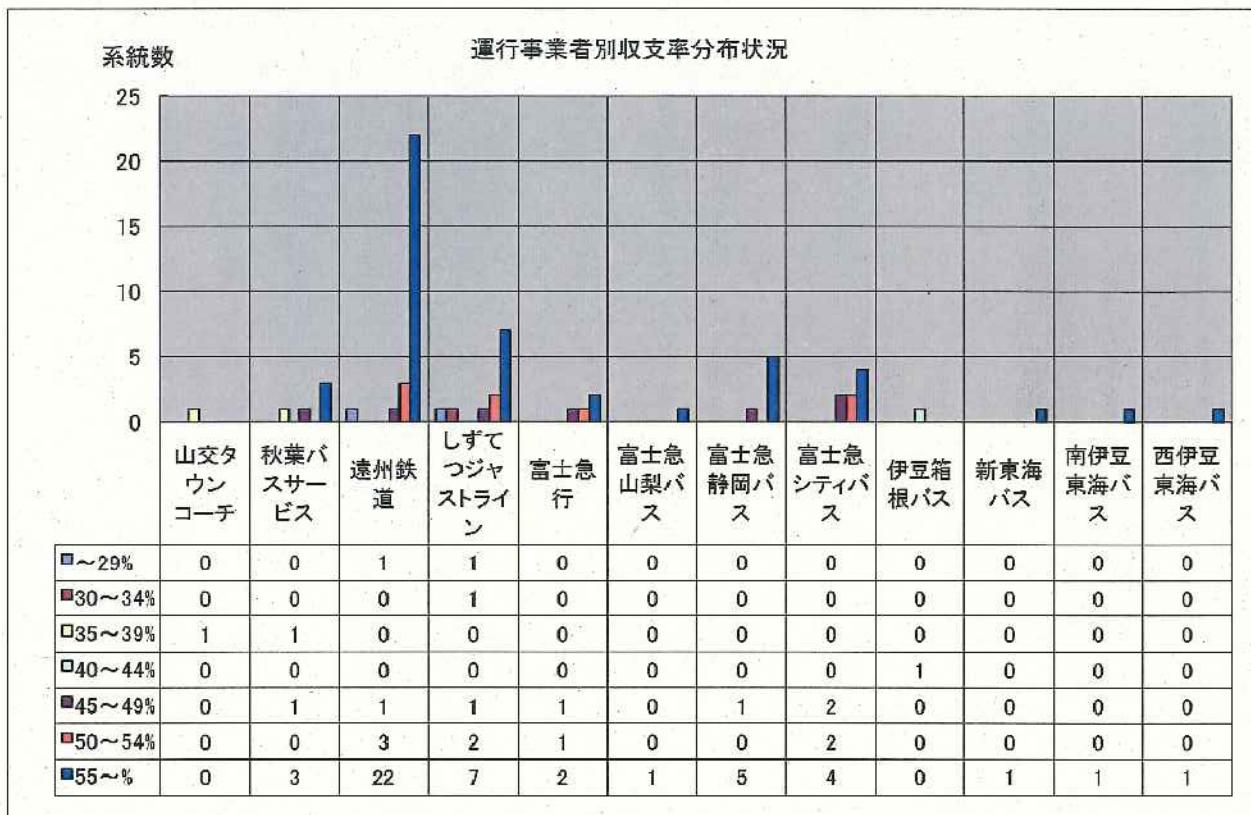


② 収支率

- ・ 国の旧補助制度で規定されていた補助対象要件（収支率 55%以上）を収益性確保の基準として実施しております。
- ・ 68 系統中 47 系統で 55%以上の収支率が確保され、全体の 69%の系統で旧補助要件においても、これを満たす状況となっています。
- ・ 最も高い系統で 107.6%であった一方、最も低い系統は 26.3%となっています。
- ・ 今後は、収支率の低い系統について、どのように収益性を高めていくのかを検討していく必要があります。

【全系統(68 系統)及び事業者別収支率】

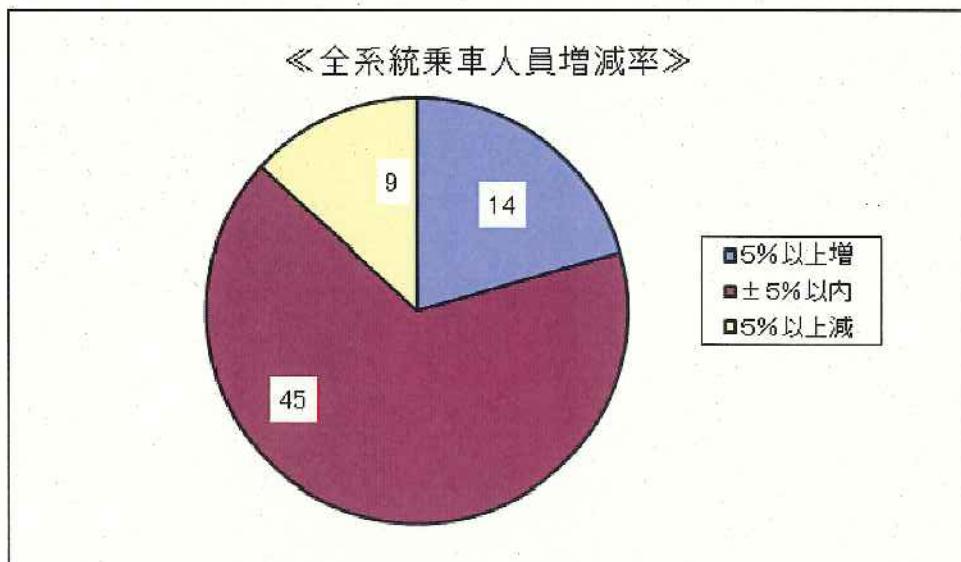


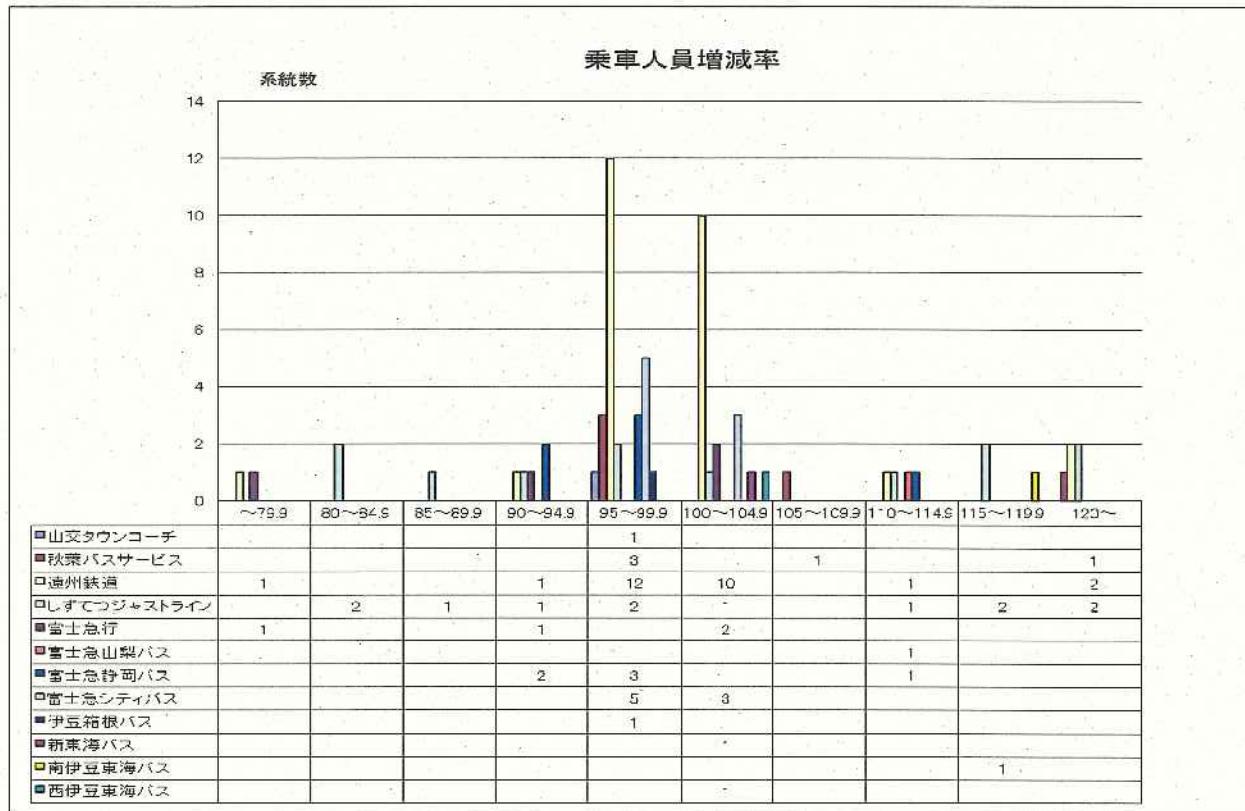


③ 乗車人員

- ・全 68 系統中、13 系統（全体の約 19%）で計画値より +5%以上 の増加、また 45 系統（全体の約 66%）が計画値±5 %以内となっており、約 85%の系統でほぼ現状の乗車人員を確保しています。
- ・運行事業者は、利用者を増やすための様々な取組を行っており、今後は、これらの取組が利用者の増加に繋がっているか、繋げるために新たな取組は必要ないか、それはどのような取組かなど、地域が一体となって考えていく必要があります。
- ・このことは収益性の向上につながるとともに、バス路線の維持確保に繋がります。

【全系統(68 系統)及び事業者別乗車人員】

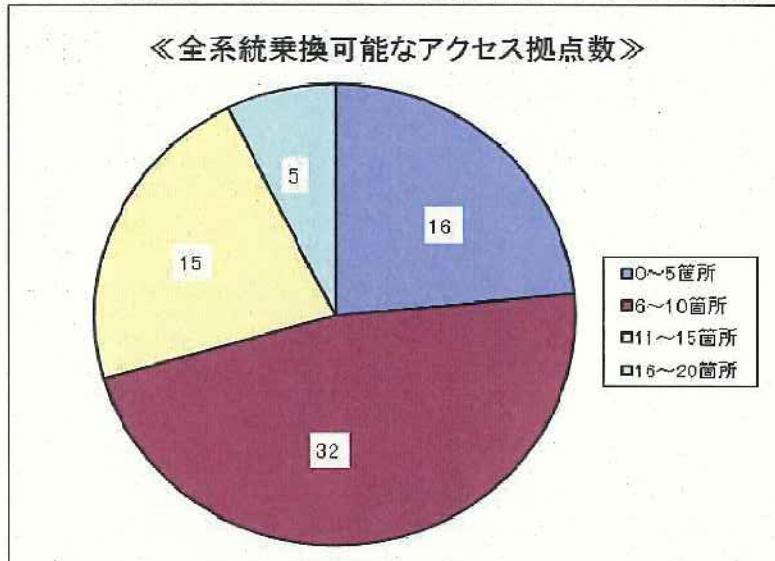




④ 乗換可能なアクセス拠点

- 公共交通では、鉄道やバス等との乗換可能な拠点を多く設け、ネットワーク性を高めることが、移動利便性の向上を図るための1つの手段となります。
- 評価結果では、52系統（約76%）が6箇所以上乗換拠点を有しています。
- 県内でも乗降客数の多い駅に接続する系統では、バスと鉄道、バスからバスへの乗換拠点が多くありますが、それ以外の地域では乗換拠点が少ない傾向となっています。
- 乗換拠点では、他路線との乗継時間の考慮や待合所の整備など、利用者ニーズを踏まえたサービス水準について検討を行っていく必要があります。

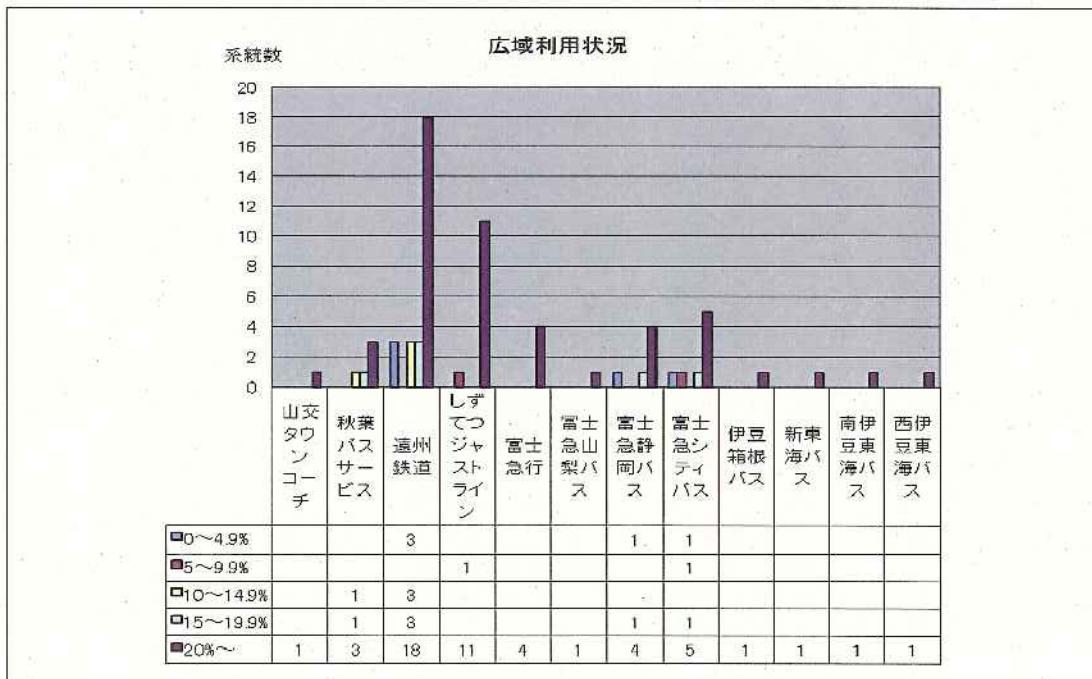
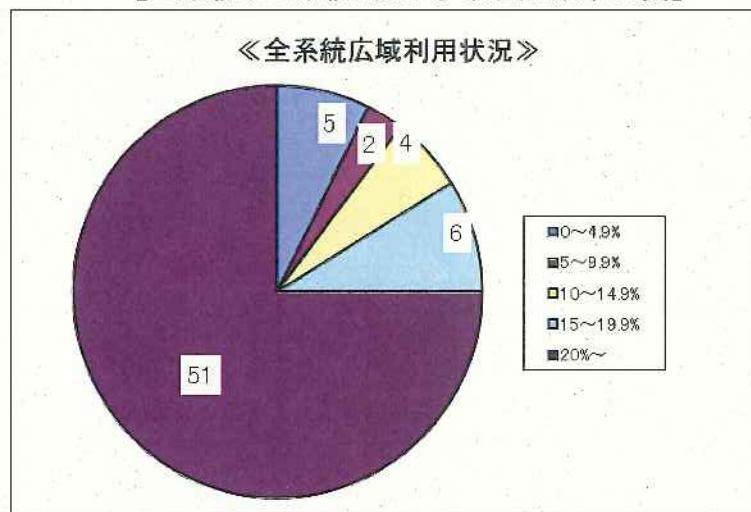
【全系統(68系統)における乗換可能なアクセス拠点数】



⑤ 広域利用状況

- ・地域間幹線系統は、「地域（市町）間」を運行する系統であり、補助要件でも「複数の市町を跨ぐ」（平成13年3月末時点の合併前市町村）系統とされています。
- ・制度の趣旨を踏まえ、実態として地域間を跨ぐ利用が行われているかという視点で評価を行いました。
- ・評価は、平成22年の国勢調査における本県の「他地域への通勤・通学人口の割合（20%）」を基準に実施しました。
- ・全68系統中51系統（75%）で20%以上の地域（市町）間を跨ぐ利用実態があることが分かりました。
- ・最も多く地域間を跨ぐ利用のある系統（97.6%）と最も低い系統（1.0%）との差が大変大きく、また10%を下回る系統も7系統存在していることも分かりました。
- ・こうした、市町を跨った利用実態が少ない系統は、地域内での移動として利用されている可能性が高いと考えます。本県では、利用実態に伴い、本当に地域を跨ぐ広域系統として運行する必要がある系統であるのか等、利用者目線で検証を行う他、当該系統が県による支援の継続がふさわしいか検討します。

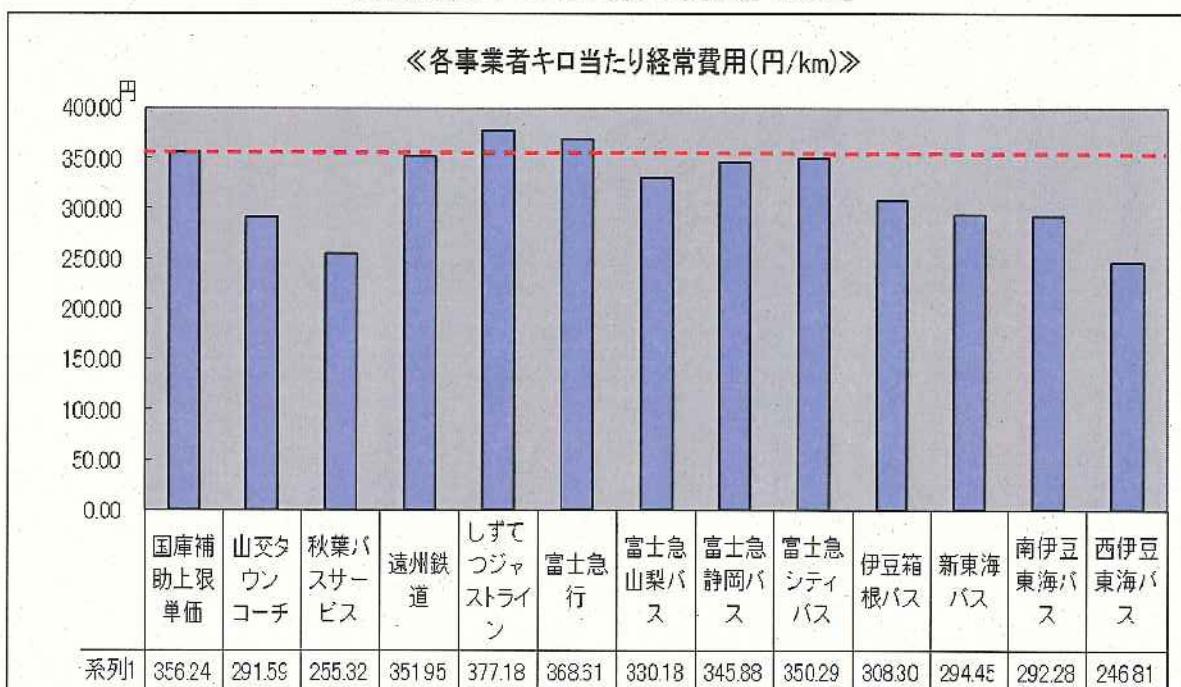
【全系統(68系統)及び事業者別乗車人員】



⑥ キロ当たり経常費用

- ・乗合バスを運行する場合に、1km走行するのにどれくらいの経費が必要かを示すものが、キロ当たり経常費用です。
- ・今回の評価では、国庫補助制度に規定されているキロ当たり経常費用（国庫補助上限単価：356.24円/km）を基準に、各運行事業者の状況把握を行いました。
- ・評価結果では、全9社中7社が、国上限単価を下回る結果となりました。
- ・1つの見方として、運行事業者の経費削減に対する努力が現れるところとなりますが、それぞれの運行事業者における状況は異なることから、この評価のみで経営努力を判断することはできません。
- ・経費削減については、乗合バス事業そのものは、バリアフリーや環境対応のほか、燃料の高騰などによりコストが増大する中、運行事業者は分社化などによる人件費の削減等で対応している状況で、その経費削減努力も、もはや限界に達しています。
- ・今後は、さらなる利用促進策など、収益性の向上を図る必要があり、これらに繋がる取組を地域とともに検討していく必要があります。

【事業者別キロ当たり経常費用(円/km)】



4 まとめ

当評価の目的は、系統の優劣を決めるものではなく、あくまで地域におけるネットワークの構築にあたり、これらの系統がどのような現状となっているのかを把握するための資料となります。

今回の評価では、地域間幹線系統を取り上げましたが、他にも市町が自ら運行する自主運行バス、市町が補助を行い運行する民間路線バス、補助を受けず運行を続ける民間路線バスも多数存在します。

今後の地域公共交通会議等では、事業者路線及び市町が主体となる自主運行バスについて、全てのバス交通をネットワークとして意識し、検討を進めていく必要があります。

平成28年度地域公共交通系統総合評価一覧表

| 系統数 | 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 構造 満点20点 | 評価項目⑤ 広域ネットワ ーク構造 満点20点 | 評価項目⑥ キロ当たり運賃 満点2点 | | 点数 (A:62~79) (B:20~51) (C:~15) | A | B | C | 合計 | 事業者 平均 | 全体評価 |
|-----|-----------|--------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------------------|----|----|---|----|-----------|------|
| | | | | | | | | 点数 (A:62~79) (B:20~51) (C:~15) | 点数 (A:62~79) (B:20~51) (C:~15) | | | | | | | |
| 1 | 山交タクシーコーチ | 富士高飯・イオン・星山台・蒲原病院線 | 3 | 6 | 3 | 6 | 20 | 12 | 50 | ○ | ○ | ○ | ○ | 1 | 50.0 | |
| 2 | 秋葉バス | 可睡の村線 | 3 | 6 | 6 | 6 | 11 | 10 | 12 | 58 | ○ | ○ | ○ | | | |
| 3 | 秋葉バス | 秋葉中通線 | 3 | 18 | 6 | 6 | 20 | 12 | 60 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 4 | 秋葉バス | 秋葉中通線 | 3 | 18 | 3 | 6 | 20 | 12 | 62 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 5 | 秋葉バス | 秋葉中通線 | 3 | 12 | 3 | 11 | 15 | 12 | 56 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 6 | 秋葉バス | 大久保線 | 3 | 18 | 3 | 5 | 20 | 12 | 61 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 7 | 秋葉バス | 大久保線 | 3 | 15 | 3 | 15 | 10 | 3 | 49 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 8 | 秋葉バス | 伊生貝線 | 3 | 18 | 3 | 12 | 0 | 3 | 39 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 9 | 秋葉バス | 兵名線 | 3 | 18 | 3 | 14 | 0 | 3 | 41 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 10 | 秋葉バス | 笠井高台線 | 3 | 18 | 3 | 13 | 15 | 3 | 55 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 11 | 秋葉バス | 浜北医大三方原線 | 3 | 18 | 3 | 18 | 10 | 3 | 55 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 12 | 秋葉バス | 浜川線 | 0 | 18 | 0 | 0 | 20 | 3 | 64 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 13 | 秋葉バス | 浜川線 | 3 | 18 | 6 | 6 | 20 | 20 | 3 | 61 | ○ | ○ | ○ | | | |
| 14 | 秋葉バス | 城之崎線 | 3 | 15 | 3 | 7 | 15 | 3 | 46 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 15 | 秋葉バス | 磐田市立病院福田線 | 3 | 18 | 6 | 13 | 20 | 3 | 63 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 16 | 秋葉バス | 中ノ町磐田線 | 3 | 18 | 3 | 12 | 15 | 3 | 54 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 17 | 秋葉バス | 北遠本線 | 3 | 0 | 3 | 8 | 20 | 3 | 37 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 18 | 秋葉バス | 秋葉線 | 3 | 12 | 3 | 8 | 20 | 3 | 49 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 19 | 遠州鉄道 | 秋葉線 | 3 | 15 | 3 | 9 | 20 | 3 | 53 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 20 | 遠州鉄道 | 磐田天竜線 | 3 | 18 | 3 | 14 | 20 | 3 | 61 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 21 | 遠州鉄道 | 磐田本線 | 3 | 18 | 3 | 14 | 20 | 3 | 61 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 22 | 遠州鉄道 | 掛塚さざなる台線 | 3 | 18 | 3 | 12 | 20 | 3 | 59 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 23 | 遠州鉄道 | 掛塚さざなる台線 | 3 | 18 | 3 | 11 | 20 | 3 | 59 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 24 | 遠州鉄道 | 掛塚さざなる台線 | 3 | 18 | 3 | 10 | 20 | 3 | 58 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 25 | 遠州鉄道 | 掛塚さざなる台線 | 3 | 18 | 3 | 10 | 20 | 3 | 57 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 26 | 遠州鉄道 | 掛塚さざなる台線 | 3 | 18 | 3 | 14 | 20 | 3 | 61 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 27 | 遠州鉄道 | 内野台線 | 3 | 18 | 3 | 12 | 20 | 3 | 59 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 28 | 遠州鉄道 | 内野台線 | 3 | 18 | 6 | 14 | 20 | 3 | 64 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 29 | 遠州鉄道 | 磐田市立病院福田線 | 3 | 18 | 3 | 7 | 20 | 3 | 54 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 30 | 遠州鉄道 | 引佐線 | 0 | 18 | 3 | 20 | 20 | 3 | 64 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 31 | 遠州鉄道 | 板丘韮田線 | 3 | 18 | 3 | 11 | 10 | 3 | 48 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 32 | 遠州鉄道 | 大原ひづヶ丘線 | 3 | 18 | 0 | 13 | 0 | 3 | 37 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 33 | 遠州鉄道 | 気質三ヶ日線 | 3 | 18 | 3 | 20 | 20 | 3 | 67 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 34 | 遠州鉄道 | 国真東前簡清水線 | 3 | 0 | 0 | 6 | 20 | 0 | 29 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 35 | 遠州鉄道 | 三保草薙線 | 0 | 18 | 3 | 5 | 20 | 0 | 31 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 36 | 遠州鉄道 | 五十海大住線 | 0 | 18 | 0 | 6 | 20 | 0 | 44 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 37 | 遠州鉄道 | 幡津圓筒線 | 0 | 18 | 3 | 4 | 20 | 0 | 45 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 38 | 遠州鉄道 | 磐田吉永線 | 0 | 18 | 6 | 8 | 20 | 0 | 52 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 39 | 遠州鉄道 | 島田神沢線 | 0 | 18 | 6 | 10 | 20 | 0 | 54 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 40 | 遠州鉄道 | 島田神沢線 | 0 | 18 | 6 | 13 | 20 | 0 | 57 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 41 | 遠州鉄道 | 勝枝相良線 | 0 | 15 | 6 | 11 | 20 | 0 | 52 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 42 | 遠州鉄道 | 菊川浜庭園線 | 0 | 15 | 0 | 4 | 20 | 0 | 39 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 43 | 遠州鉄道 | 菊川大東浜庭園線 | 0 | 3 | 0 | 7 | 20 | 0 | 30 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 44 | 遠州鉄道 | 菊川大東浜庭園線 | 0 | 18 | 6 | 9 | 20 | 0 | 53 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 45 | 遠州鉄道 | 菊川大東浜庭園線 | 0 | 12 | 3 | 4 | 20 | 0 | 39 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 46 | 遠州急行 | 十里木線 | 3 | 15 | 3 | 15 | 20 | 0 | 53 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 47 | 遠州急行 | 河口湖線 | 3 | 18 | 0 | 7 | 20 | 0 | 52 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 48 | 遠州急行 | 河口湖線 | 3 | 18 | 0 | 17 | 20 | 0 | 58 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 49 | 遠州急行 | 河口湖線 | 3 | 18 | 6 | 17 | 20 | 6 | 50 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 50 | 遠州急行 | 河口湖線 | 3 | 18 | 6 | 9 | 20 | 3 | 53 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 51 | 遠州急行 | 袖野線 | 3 | 18 | 3 | 6 | 20 | 3 | 45 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 52 | 遠州急行 | 豊津線 | 3 | 12 | 0 | 12 | 15 | 3 | 56 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 53 | 遠州急行 | 豊津線 | 3 | 18 | 3 | 8 | 20 | 3 | 53 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 54 | 遠州急行 | 大洲線 | 3 | 18 | 3 | 8 | 20 | 3 | 55 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 55 | 遠州急行 | 船津線 | 3 | 18 | 0 | 11 | 0 | 3 | 55 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 56 | 遠州急行 | 大月線 | 3 | 18 | 6 | 8 | 20 | 3 | 58 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 57 | 遠州急行 | 駿河平線 | 3 | 18 | 3 | 9 | 20 | 3 | 56 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 58 | 遠州急行 | 須山線 | 3 | 15 | 3 | 12 | 20 | 3 | 56 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 59 | 遠州急行 | 須山線 | 3 | 18 | 3 | 11 | 15 | 3 | 53 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 60 | 遠州急行 | 須山線 | 3 | 18 | 3 | 9 | 20 | 3 | 56 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 61 | 遠州急行 | 須山線 | 3 | 12 | 3 | 15 | 20 | 3 | 56 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 62 | 遠州急行 | 須山線 | 3 | 12 | 3 | 8 | 20 | 3 | 54 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 63 | 遠州急行 | 沼津高草線 | 3 | 18 | 3 | 6 | 20 | 3 | 53 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 64 | 伊豆箱根バス | 沼足線 | 3 | 15 | 3 | 8 | 20 | 3 | 52 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 65 | 伊豆箱根バス | 中伊豆線 | 3 | 15 | 3 | 5 | 20 | 3 | 49 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 66 | 伊豆箱根バス | 新東海バス | 3 | 18 | 3 | 7 | 20 | 12 | 63 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 67 | 伊豆箱根バス | 石狩崎線 | 3 | 18 | 6 | 7 | 20 | 12 | 66 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| 68 | 西伊豆東海バス | ハサウエイ | 3 | 18 | 3 | 11 | 20 | 12 | 67 | ○ | ○ | ○ | | | | |
| | | 計 | | | | | | | | (平均)52.60 | 46 | 22 | 0 | 68 | | |

A
金68系統中4系統がA評価(約67%)であり、全系統中に占めたことと、平均評価点数がA(52.6点)というこどから全体評価をAとする。

平成28年度地域間幹線系統項目別評価一覧表（運行回数）

| 事業者名 | 系統名 | 計画 | 実績 | 除外適用回数(*) | 点数 | 系統数 | 評価項目 |
|-------------|--------------------|----------|---------|-----------|----|-----|------|
| 山交タウンコーチ | 富士宮駅・イオン・星山台・蒲原病院線 | 37,774.0 | 3,774.0 | 0.0 | 3 | 1 | |
| | 秋葉線 | 2,436.0 | 2,439.5 | 0.0 | 3 | | |
| | 可睡の杜線 | 2,071.5 | 2,071.5 | 0.0 | 3 | | |
| | 秋葉中遠線 | 3,111.0 | 3,111.0 | 0.0 | 3 | | |
| | 秋葉中遠線 | 4,633.5 | 4,639.0 | 0.0 | 3 | | |
| 秋葉バスサービス | 秋葉中遠線 | 7,186.5 | 7,189.0 | 0.0 | 3 | | |
| | 大久保線 | 2,439.0 | 2,439.0 | 0.0 | 3 | | |
| | 大久保線 | 2,256.0 | 2,256.0 | 0.0 | 3 | | |
| | 伊佐見線 | 4,147.5 | 4,147.5 | 0.0 | 3 | | |
| | 浜名線 | 3,660.0 | 3,660.0 | 0.0 | 3 | | |
| 遠州鉄道 | 笠井高台線 | 1,342.5 | 1,342.5 | 0.0 | 3 | | |
| | 浜北医大三方原線 | 2,863.5 | 2,863.5 | 0.0 | 3 | | |
| | 浜川線 | 3,232.5 | 2,622.0 | 0.0 | 0 | | |
| | 浜川線 | 1,258.0 | 1,780.5 | 0.0 | 3 | | |
| | 城之崎線 | 2,377.5 | 2,377.5 | 0.0 | 3 | | |
| | 磐田市立病院福田線 | 5,731.5 | 5,731.5 | 0.0 | 3 | | |
| | 中ノ町磐田線 | 7,684.5 | 7,684.5 | 0.0 | 3 | | |
| | 北遠本線 | 1,830.0 | 1,830.0 | 0.0 | 3 | | |
| | 秋葉線 | 1,830.0 | 1,830.0 | 0.0 | 3 | | |
| | 秋葉線 | 1,830.0 | 1,830.0 | 0.0 | 3 | | |
| | 磐田天竜線 | 4,574.0 | 4,574.0 | 0.0 | 3 | | |
| | 磐田天竜線 | 5,035.0 | 5,035.0 | 0.0 | 3 | | |
| | 掛塚さなる台線 | 2,866.5 | 2,866.5 | 0.0 | 3 | | |
| | 掛塚さなる台線 | 1,708.5 | 1,708.5 | 0.0 | 3 | | |
| | 掛塚さなる台線 | 3,594.0 | 3,597.0 | 0.0 | 3 | | |
| | 掛塚さなる台線 | 3,415.5 | 3,415.5 | 0.0 | 3 | | |
| | 内野台線 | 5,671.5 | 5,671.5 | 0.0 | 3 | | |
| | 内野台線 | 4,027.5 | 4,027.5 | 0.0 | 3 | | |
| | 磐田市立病院福田線 | 5,002.5 | 5,002.5 | 0.0 | 3 | | |
| | 引佐線 | 2,317.5 | 2,256.0 | 0.0 | 0 | | |
| | 萩丘都田線 | 1,830.0 | 1,830.0 | 0.0 | 3 | | |
| | 大塚ひとみヶ丘線 | 3,294.0 | 3,294.0 | 0.0 | 3 | | |
| | 気賀三ヶ日線 | 7,512.5 | 7,512.5 | 0.0 | 3 | | |
| しづてつジャストライン | 国道東静岡清水線 | 3,971.0 | 3,971.0 | 0.0 | 3 | | |
| | 三保草薙線 | 3,888.0 | 3,872.0 | 0.0 | 0 | | |
| | 五十分海大往線 | 4,495.0 | 4,421.0 | 0.0 | 0 | | |
| | 焼津岡部線 | 7,867.0 | 7,848.0 | 0.0 | 0 | | |
| | 藤枝吉永線 | 4,600.5 | 4,589.0 | 0.0 | 0 | | |
| | 島田静波線 | 3,055.5 | 3,029.0 | 0.0 | 0 | | |
| | 島田静波線 | 2,673.0 | 2,662.0 | 0.0 | 0 | | |
| | 藤枝相良線 | 5,239.5 | 5,209.0 | 0.0 | 0 | | |
| | 菊川浜岡線 | 2,788.0 | 2,783.0 | 0.0 | 0 | | |
| | 掛川大東浜岡線 | 3,721.5 | 3,691.0 | 0.0 | 0 | | |
| | 掛川大東浜岡線 | 2,308.5 | 2,299.0 | 0.0 | 0 | | |
| | 掛川大東浜岡線 | 2,419.5 | 2,364.5 | 0.0 | 0 | | |
| 富士急行 | 御殿場線 | 2,562.0 | 2,562.0 | 0.0 | 3 | | |
| | 駿河小山線 | 5,168.5 | 5,168.5 | 0.0 | 3 | | |
| | 十里木線 | 2,196.0 | 2,196.0 | 0.0 | 3 | | |
| | 河口湖線 | 2,013.0 | 2,013.0 | 0.0 | 3 | | |
| 富士急山梨バス | 河口湖線 | 4,392.0 | 4,392.0 | 0.0 | 3 | 1 | |
| 富士急静岡バス | 袖野線 | 1,775.5 | 1,775.5 | 0.0 | 3 | | |
| | 興津線 | 2,062.0 | 2,062.0 | 0.0 | 3 | | |
| | 曾比奈線 | 1,821.0 | 1,821.0 | 0.0 | 3 | | |
| | 大渕線 | 1,099.0 | 1,099.0 | 0.0 | 3 | | |
| | 船津線 | 2,745.0 | 2,745.0 | 0.0 | 3 | | |
| | 大月線 | 8,440.0 | 8,440.0 | 0.0 | 3 | | |
| 富士急シティバス | 駿河平線 | 2,606.5 | 2,606.5 | 0.0 | 3 | | |
| | 須山線 | 2,675.5 | 2,675.5 | 0.0 | 3 | | |
| | 須山線 | 1,334.5 | 1,334.5 | 0.0 | 3 | | |
| | 御長屋線 | 1,996.0 | 1,996.0 | 0.0 | 3 | | |
| | 御殿場線 | 2,562.0 | 2,562.0 | 0.0 | 3 | | |
| | 原線 | 2,494.0 | 2,494.0 | 0.0 | 3 | | |
| | 沼津高専線 | 3,180.5 | 3,180.5 | 0.0 | 3 | | |
| | 桜堤線 | 4,285.5 | 4,285.5 | 0.0 | 3 | | |
| 伊豆箱根バス | 中伊豆線 | 5,302.5 | 5,302.5 | 0.0 | 3 | 1 | |
| 新東海バス | 戸田線 | 2,562.0 | 2,562.0 | 0.0 | 3 | 1 | |
| 南伊豆東海バス | 石廊崎線 | 5,490.0 | 5,490.0 | 0.0 | 3 | 1 | |
| 西伊豆東海バス | パサラ線 | 6,588.0 | 6,588.0 | 0.0 | 3 | 1 | |
| 計 | | | | (平均)2.2 | 68 | | |

(※)運休回数のうち、国庫補助金交付要綱の規定に基づき、やむを得ないとして国土交通大臣が認めた回数(運休として補助額カットをする必要のない回数)

平成28年度地域間幹線系統項目別評価一覧表（収支率）

| 事業者名 | 系統名 | 実績(%) | 点数 | 系統数 | 事業者平均 収支率 | 評価項目 |
|-------------|--------------------|----------|----|-----|--------------|------|
| 山交タウンコーチ | 富士宮駅・イオン・星山谷・葉原病院線 | 39.2 | 6 | 1 | 39.2 | |
| 秋葉バスサービス | 秋葉線 | 37.6 | 6 | 5 | 59.0 | |
| | 可睡の杜線 | 75.5 | 18 | | | |
| | 秋葉中遠線 | 56.2 | 18 | | | |
| | 秋葉中遠線 | 49.7 | 12 | | | |
| | 秋葉中遠線 | 76.1 | 18 | | | |
| 遠州鉄道 | 大久保線 | 52.4 | 15 | 27 | 62.0 | |
| | 大久保線 | 63.5 | 18 | | | |
| | 伊佐見線 | 60.9 | 18 | | | |
| | 浜名線 | 58.2 | 18 | | | |
| | 笠井高台線 | 61.1 | 18 | | | |
| | 浜北医大三方原線 | 56.1 | 18 | | | |
| | 渋川線 | 55.4 | 18 | | | |
| | 渋川線 | 71.3 | 18 | | | |
| | 城之崎線 | 51.2 | 15 | | | |
| | 磐田市立病院福田線 | 58.8 | 18 | | | |
| | 中ノ町磐田線 | 72.9 | 18 | | | |
| | 北遠本線 | 26.3 | 0 | | | |
| | 秋葉線 | 49.2 | 12 | | | |
| | 秋葉線 | 51.9 | 15 | | | |
| | 磐田天竜線 | 61.7 | 18 | | | |
| | 磐田天竜線 | 57.7 | 18 | | | |
| | 掛塚さなる台線 | 58.4 | 18 | | | |
| | 掛塚さなる台線 | 60.2 | 18 | | | |
| | 掛塚さなる台線 | 59.1 | 18 | | | |
| | 掛塚さなる台線 | 60.9 | 18 | | | |
| | 内野台線 | 77.1 | 18 | | | |
| | 内野台線 | 60.1 | 18 | | | |
| | 磐田市立病院福田線 | 56.3 | 18 | | | |
| | 引佐線 | 80.4 | 18 | | | |
| | 萩丘都田線 | 80.5 | 18 | | | |
| | 大塙ひとみヶ丘線 | 96.8 | 18 | | | |
| | 気賀三ヶ日線 | 78.2 | 18 | | | |
| しづてつジャストライン | 国道東静岡清水線 | 28.9 | 0 | 12 | 52.4 | |
| | 三保草薙線 | 55.3 | 18 | | | |
| | 五十海大住線 | 57.6 | 18 | | | |
| | 焼津岡部線 | 62.4 | 18 | | | |
| | 藤枝吉永線 | 60.1 | 18 | | | |
| | 島田静波線 | 60.2 | 18 | | | |
| | 島田静波線 | 59.9 | 18 | | | |
| | 藤枝相良線 | 53.8 | 15 | | | |
| | 菊川浜岡線 | 52.4 | 15 | | | |
| | 掛川大東浜岡線 | 31.4 | 3 | | | |
| | 掛川大東浜岡線 | 62.0 | 18 | | | |
| | 掛川大東浜岡線 | 45.1 | 12 | | | |
| 富士急行 | 御殿場線 | 49.0 | 12 | 4 | 54.5 | |
| | 駿河小山線 | 50.7 | 15 | | | |
| | 十里木線 | 63.1 | 18 | | | |
| | 河口湖線 | 55.2 | 18 | | | |
| 富士急山梨バス | 河口湖線 | 68.4 | 18 | 1 | 68.4 | |
| 富士急静岡バス | 袖野線 | 66.0 | 18 | 6 | 58.2 | |
| | 興津線 | 49.0 | 12 | | | |
| | 曾比奈線 | 56.7 | 18 | | | |
| | 大渕線 | 82.7 | 18 | | | |
| | 船津線 | 57.4 | 18 | | | |
| | 大月線 | 95.3 | 18 | | | |
| 富士急シティバス | 駿河平線 | 80.7 | 18 | 8 | 61.6 | |
| | 須山線 | 50.8 | 15 | | | |
| | 須山線 | 72.0 | 18 | | | |
| | 御長屋線 | 56.4 | 18 | | | |
| | 御殿場線 | 46.1 | 12 | | | |
| | 尾線 | 46.4 | 12 | | | |
| | 沼津高専線 | 86.9 | 18 | | | |
| | 桜堤線 | 53.5 | 15 | | | |
| 伊豆箱根バス | 中伊豆線 | 44.0 | 9 | 1 | 44.0 | |
| 新東海バス | 戸田線 | 65.8 | 18 | 1 | 65.8 | |
| 南伊豆東海バス | 石廊崎線 | 76.1 | 18 | 1 | 76.1 | |
| 西伊豆東海バス | バサラ線 | 107.6 | 18 | 1 | 107.6 | |
| | 計 | (平均60.5) | | 68 | | |

平成28年度地域間幹線系統項目別評価一覧表（乗車人員）

| 事業者名 | 系統名 | 計画 (人) | 実績 (人) | 達成率 (%) | 点数 | 系統数 | 評価項目 |
|-------------|--------------------|-----------|-----------|------------|---------|-----|------|
| 山交タウンコーチ | 富士宮駅・イオン・星山台・蒲原病院線 | 74,387.0 | 72,580.0 | 97.5 | 3 | 1 | |
| | 秋葉線 | 94,038.0 | 90,443.0 | 105.7 | 6 | | |
| 秋葉バスサービス | 市営の杜線 | 45,727.0 | 61,762.0 | 134.9 | 6 | | |
| | 秋葉中遠線 | 58,840.0 | 57,912.0 | 98.4 | 3 | | |
| | 秋葉中遠線 | 82,057.0 | 80,605.0 | 98.2 | 3 | | |
| | 秋葉中遠線 | 122,062.0 | 116,084.0 | 95.1 | 3 | | |
| | 大久保線 | 77,100.0 | 77,748.0 | 100.8 | 3 | | |
| 遠州鉄道 | 大久保線 | 77,552.0 | 80,007.0 | 103.1 | 3 | | |
| | 伊佐見線 | 173,636.0 | 170,838.0 | 98.3 | 3 | | |
| | 浜名線 | 183,019.0 | 181,965.0 | 99.4 | 3 | | |
| | 笠井高台線 | 67,205.0 | 66,249.0 | 98.5 | 3 | | |
| | 浜北医大三方原線 | 97,523.0 | 93,372.0 | 95.7 | 3 | | |
| | 渋川線 | 182,745.0 | 144,439.0 | 79.0 | 0 | | |
| | 吉田線 | 48,766.0 | 77,714.0 | 159.3 | 6 | | |
| | 城之崎線 | 55,089.0 | 53,235.0 | 96.6 | 3 | | |
| | 吉田市立病院福田線 | 174,573.0 | 221,619.0 | 126.9 | 6 | | |
| | 中ノ町磐田線 | 364,587.0 | 375,834.0 | 103.0 | 3 | | |
| | 北遠本線 | 59,774.0 | 61,173.0 | 102.3 | 3 | | |
| | 秋葉線 | 60,423.0 | 60,528.0 | 100.1 | 3 | | |
| | 秋葉線 | 84,882.0 | 84,843.0 | 99.9 | 3 | | |
| | 磐田天竜線 | 163,253.0 | 168,354.0 | 103.1 | 3 | | |
| | 磐田天竜線 | 203,480.0 | 202,860.0 | 99.6 | 3 | | |
| | 掛塚さなる台線 | 120,795.0 | 118,524.0 | 98.1 | 3 | | |
| | 掛塚さなる台線 | 61,441.0 | 59,931.0 | 97.5 | 3 | | |
| | 掛塚さなる台線 | 107,814.0 | 110,298.0 | 102.3 | 3 | | |
| | 掛塚さなる台線 | 104,544.0 | 102,069.0 | 97.6 | 3 | | |
| | 内野台線 | 158,477.0 | 154,749.0 | 97.6 | 3 | | |
| | 内野台線 | 89,901.0 | 99,999.0 | 111.2 | 6 | | |
| | 磐田市立病院福田線 | 83,892.0 | 87,378.0 | 104.1 | 3 | | |
| | 引佐線 | 92,989.0 | 97,115.0 | 104.4 | 3 | | |
| | 萩丘都田線 | 70,684.0 | 72,390.0 | 102.4 | 3 | | |
| | 大塚ひとみヶ丘線 | 164,235.0 | 153,003.0 | 93.1 | 0 | | |
| | 箕賀三ヶ日線 | 467,895.0 | 466,323.0 | 99.6 | 3 | | |
| しづてつジャストライン | 国道東静岡清水線 | 49,637.0 | 40,432.0 | 81.4 | 0 | | |
| | 三保草薙線 | 153,276.0 | 147,620.0 | 96.3 | 3 | | |
| | 五十海大住線 | 150,061.0 | 137,105.0 | 91.3 | 0 | | |
| | 焼津岡部線 | 108,029.0 | 108,566.0 | 100.4 | 3 | | |
| | 藤枝吉永線 | 134,194.0 | 148,116.0 | 110.3 | 6 | | |
| | 島田静波線 | 72,038.0 | 84,032.0 | 116.6 | 6 | | |
| | 島田静波線 | 88,145.0 | 98,010.0 | 117.8 | 6 | | |
| | 藤枝龍藏線 | 131,785.0 | 172,742.0 | 131.0 | 6 | | |
| | 菊川浜岡線 | 66,779.0 | 54,112.0 | 81.0 | 0 | | |
| | 掛川大東浜岡線 | 76,492.0 | 65,849.0 | 86.0 | 0 | | |
| | 掛川大東浜岡線 | 59,286.0 | 77,198.0 | 130.2 | 6 | | |
| | 掛川大東浜岡線 | 30,041.0 | 29,254.0 | 97.3 | 3 | | |
| 富士急行 | 御殿場線 | 74,207.0 | 74,247.0 | 100.0 | 3 | | |
| | 駿河小山線 | 103,586.0 | 104,414.0 | 100.7 | 3 | | |
| | 十里木線 | 51,605.0 | 47,449.0 | 91.9 | 0 | | |
| | 河口湖線 | 78,347.0 | 54,224.0 | 69.2 | 0 | | |
| 富士急山梨バス | 河口湖線 | 158,379.0 | 173,378.0 | 113.2 | 6 | 1 | |
| 富士急静岡バス | 袖野線 | 22,054.0 | 21,905.0 | 99.3 | 3 | | |
| | 興津線 | 39,117.0 | 37,154.0 | 94.9 | 0 | | |
| | 曾比奈線 | 32,549.0 | 31,849.0 | 97.8 | 3 | | |
| | 大瀬線 | 36,258.0 | 34,958.0 | 96.4 | 3 | | |
| | 船津線 | 138,821.0 | 129,570.0 | 93.3 | 0 | | |
| | 大月線 | 188,115.0 | 198,738.0 | 112.2 | 6 | | |
| 富士急シティバス | 駿河平線 | 66,514.0 | 64,580.0 | 97.0 | 3 | | |
| | 須山線 | 94,628.0 | 94,977.0 | 100.3 | 3 | | |
| | 須山線 | 53,165.0 | 54,874.0 | 103.2 | 3 | | |
| | 桃沢郷線 | 40,860.0 | 40,809.0 | 99.8 | 3 | | |
| | 御殿場線 | 80,212.0 | 76,465.0 | 95.3 | 3 | | |
| | 原線 | 57,275.0 | 55,191.0 | 96.3 | 3 | | |
| | 沼津高専線 | 53,434.0 | 55,588.0 | 96.4 | 3 | | |
| | 桜堤線 | 43,385.0 | 44,468.0 | 102.4 | 3 | | |
| 伊豆箱根バス | 中伊豆線 | 92,066.0 | 90,245.0 | 98.0 | 3 | 1 | |
| 新東海バス | 戸田線 | 42,219.0 | 42,894.0 | 101.5 | 3 | 1 | |
| 南伊豆東海バス | 若山線 | 100,749.0 | 115,070.0 | 115.2 | 5 | 1 | |
| 西伊豆東海バス | パサラ線 | 156,738.0 | 157,261.0 | 100.3 | 3 | 1 | |
| | 計 | | | | (平均)3.2 | 68 | |

平成28年度地域間幹線系統項目別評価一覧表（結節箇所）

| 事業者名 | 系統名 | 箇所数 | 点数 | 系統数 | 事業者平均 箇所数 | 評価項目 |
|-------------|--------------------|---------|----|-----|--------------|------|
| 山交タウンコーチ | 富士宮駅・イオン・星山台・蒲原病院線 | 4 | 6 | 1 | 5.0 | |
| 秋葉バスサービス | 秋葉線 | 9 | 11 | 5 | 7.2 | |
| | 可睡の杜線 | 9 | 11 | | | |
| | 秋葉中遠線 | 5 | 6 | | | |
| | 秋葉中遠線 | 9 | 11 | | | |
| | 秋葉中遠線 | 4 | 5 | | | |
| 遠州鉄道 | 大久保線 | 14 | 15 | 27 | 12.0 | |
| | 大久保線 | 11 | 12 | | | |
| | 伊佐見線 | 13 | 14 | | | |
| | 浜名線 | 9 | 13 | | | |
| | 笠井高台線 | 16 | 18 | | | |
| | 浜北医大三方原線 | 15 | 17 | | | |
| | 浜川線 | 20 | 20 | | | |
| | 浜川線 | 19 | 20 | | | |
| | 城之崎線 | 6 | 7 | | | |
| | 磐田市立病院福田線 | 12 | 13 | | | |
| | 中ノ町磐田線 | 10 | 12 | | | |
| | 北遠本線 | 6 | 8 | | | |
| | 秋葉線 | 7 | 8 | | | |
| | 秋葉線 | 8 | 9 | | | |
| | 磐田天竜線 | 12 | 14 | | | |
| | 磐田天竜線 | 12 | 14 | | | |
| | 掛塚さなる台線 | 11 | 12 | | | |
| | 掛塚さなる台線 | 10 | 11 | | | |
| | 掛塚さなる台線 | 8 | 10 | | | |
| | 掛塚さなる台線 | 12 | 14 | | | |
| | 内野台線 | 10 | 12 | | | |
| | 内野台線 | 12 | 14 | | | |
| | 磐田市立病院福田線 | 6 | 7 | | | |
| | 引佐線 | 22 | 20 | | | |
| | 萩丘都田線 | 10 | 11 | | | |
| | 大塚ひとみヶ丘線 | 12 | 13 | | | |
| | 気賀三ヶ日線 | 22 | 20 | | | |
| しづてつジャストライン | 国道東静岡清水線 | 4 | 6 | 12 | 4.7 | |
| | 三保草薙線 | 4 | 5 | | | |
| | 五十海大住線 | 4 | 6 | | | |
| | 焼津岡部線 | 3 | 4 | | | |
| | 藤枝吉永線 | 7 | 8 | | | |
| | 島田静波線 | 6 | 10 | | | |
| | 島田静波線 | 9 | 13 | | | |
| | 藤枝相良線 | 7 | 11 | | | |
| | 菊川浜岡線 | 2 | 4 | | | |
| | 掛川大東浜岡線 | 4 | 7 | | | |
| | 掛川大東浜岡線 | 5 | 9 | | | |
| | 掛川大東浜岡線 | 2 | 4 | | | |
| 富士急行 | 御殿場線 | 12 | 15 | 4 | 10.2 | |
| | 駿河小山線 | 9 | 11 | | | |
| | 十里木線 | 6 | 7 | | | |
| | 河口湖線 | 14 | 17 | | | |
| 富士急山梨バス | 河口湖線 | 14 | 17 | 1 | 14.0 | |
| 富士急静岡バス | 袖野線 | 4 | 6 | 6 | 6.0 | |
| | 興津線 | 7 | 12 | | | |
| | 曾比奈線 | 6 | 8 | | | |
| | 大渕線 | 6 | 8 | | | |
| | 船津線 | 8 | 11 | | | |
| | 大月線 | 5 | 8 | | | |
| 富士急シティバス | 駿河平線 | 6 | 9 | 8 | 7.3 | |
| | 須山線 | 10 | 12 | | | |
| | 須山線 | 9 | 11 | | | |
| | 御長屋線 | 6 | 9 | | | |
| | 御殿場線 | 12 | 15 | | | |
| | 原線 | 6 | 8 | | | |
| | 沼津高専線 | 5 | 6 | | | |
| | 桜堤線 | 5 | 8 | | | |
| 伊豆箱根バス | 中伊豆線 | 4 | 5 | 1 | 4.0 | |
| 新東海バス | 戸田線 | 6 | 7 | 1 | 6.0 | |
| 南伊豆東海バス | 石廊崎線 | 6 | 7 | 1 | 6.0 | |
| 西伊豆東海バス | バサラ線 | 8 | 11 | 1 | 8.0 | |
| 計 | | (平均9.3) | | 68 | | |

平成28年度地域間幹線系統項目別評価一覧表（広域利用率）

| 事業者名 | 系統名 | 実績(%) | 点数 | 系統数 | 事業者平均利用率 | 評価項目 |
|-------------|--------------------|----------|----|-----|----------|------|
| 山交タウンコーチ | 富士宮駅・イオン・星山台・蒲原病院線 | 21.2 | 20 | 1 | 21.2 | |
| | 秋葉線 | 40.3 | 20 | | | |
| | 可睡の杜線 | 13.9 | 10 | | | |
| 秋葉バスサービス | 秋葉中遠線 | 40.0 | 20 | 5 | 32.7 | |
| | 秋葉中遠線 | 18.8 | 13 | | | |
| | 秋葉中遠線 | 50.5 | 20 | | | |
| | 大久保線 | 10.0 | 10 | | | |
| | 大久保線 | 1.0 | 0 | | | |
| | 伊佐見線 | 1.9 | 0 | | | |
| | 浜名線 | 15.7 | 15 | | | |
| | 笠井西台線 | 10.1 | 10 | | | |
| | 浜北医大三方原線 | 46.6 | 20 | | | |
| | 渋川線 | 29.1 | 20 | | | |
| | 渋川線 | 26.8 | 20 | | | |
| | 城之崎線 | 15.4 | 15 | | | |
| | 磐田市立病院福田線 | 31.4 | 20 | | | |
| | 中ノ町磐田線 | 17.0 | 15 | | | |
| | 北遠本線 | 38.7 | 20 | | | |
| | 秋葉線 | 36.7 | 20 | | | |
| 遠州鉄道 | 秋葉線 | 21.4 | 20 | 27 | 28.6 | |
| | 磐田天竜線 | 65.4 | 20 | | | |
| | 磐田天竜線 | 35.0 | 20 | | | |
| | 掛塚さなる台線 | 54.2 | 20 | | | |
| | 掛塚さなる台線 | 30.0 | 20 | | | |
| | 掛塚さなる台線 | 39.3 | 20 | | | |
| | 掛塚さなる台線 | 32.2 | 20 | | | |
| | 内野台線 | 42.2 | 20 | | | |
| | 内野台線 | 31.4 | 20 | | | |
| | 磐田市立病院福田線 | 70.2 | 20 | | | |
| | 引佐線 | 27.8 | 20 | | | |
| | 森山郡日高線 | 10.3 | 10 | | | |
| | 大塚ひとみヶ丘線 | 1.0 | 0 | | | |
| | 気賀三ヶ日線 | 33.6 | 20 | | | |
| | 国道東静岡清水線 | 22.6 | 20 | | | |
| しづてつジャストライン | 三保草薙線 | 6.0 | 5 | | | |
| | 五十海大住線 | 37.0 | 20 | | | |
| | 焼津岡部線 | 59.9 | 20 | | | |
| | 藤枝吉永線 | 33.1 | 20 | | | |
| | 島田静波線 | 58.4 | 20 | | | |
| | 島田静波線 | 46.9 | 20 | 12 | 45.3 | |
| | 藤枝相良線 | 42.4 | 20 | | | |
| | 菊川浜岡線 | 37.4 | 20 | | | |
| | 掛川大東浜岡線 | 60.5 | 20 | | | |
| | 掛川大東浜岡線 | 59.9 | 20 | | | |
| | 掛川大東浜岡線 | 80.3 | 20 | | | |
| | 御殿場線 | 32.4 | 20 | | | |
| 富士急行 | 駿河小山線 | 30.7 | 20 | 4 | 42.9 | |
| | 十里木線 | 34.2 | 20 | | | |
| | 河口湖線 | 74.6 | 20 | | | |
| 富士急山梨バス | 河口湖線 | 90.3 | 20 | 1 | 90.3 | |
| | 袖野線 | 97.6 | 20 | | | |
| 富士急静岡バス | 興津線 | 18.4 | 15 | 6 | 41.5 | |
| | 曾比奈線 | 44.3 | 20 | | | |
| | 大淵線 | 32.8 | 20 | | | |
| | 船津線 | 2.2 | 0 | | | |
| | 大月線 | 54.1 | 20 | | | |
| 富士急シティバス | 駿河平線 | 43.0 | 20 | 8 | 35.0 | |
| | 須山線 | 25.0 | 20 | | | |
| | 須山線 | 19.0 | 15 | | | |
| | 御長屋線 | 52.0 | 20 | | | |
| | 御殿場線 | 40.0 | 20 | | | |
| | 原線 | 7.0 | 5 | | | |
| | 沼津高尾線 | 4.0 | 0 | | | |
| | 桜堤線 | 90.0 | 20 | | | |
| 伊豆箱根バス | 中伊豆線 | 54.8 | 20 | 1 | 54.8 | |
| 新東海バス | 戸田線 | 45.5 | 20 | 1 | 45.5 | |
| 南伊豆東海バス | 石廊崎線 | 45.5 | 20 | 1 | 45.5 | |
| 西伊豆東海バス | バサラ線 | 64.2 | 20 | 1 | 64.2 | |
| | 計 | (平均36.8) | | 68 | | |

平成28年度地域間幹線系統項目別評価一覧表（運行事業者キロ当たり経常費用）

| 事業者名 | 国 キロ当たり経常費用 | 運行事業者 キロ当たり経常費用 | 割合 | 点数 | 評価項目 | | | | | | | | | | |
|-------------|----------------|--------------------|----------|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|----|--------|----|-----------|----|------------|----|------------|-----|
| 山交タウンコーチ | 356.24 | 291.59 | 81.8 | 12 | <p>【評価対象】各運行事業者のキロ当たり経常費用</p> <p>【評価内容】国庫補助金が定める地域キロ当たり経常費用に対する実績単価との比較</p> <p>【評価基準】国単価に対する比率に応じ配点</p> <table> <tr><td>単価以上</td><td>0点</td></tr> <tr><td>単価～−5%</td><td>3点</td></tr> <tr><td>単価−6～−10%</td><td>6点</td></tr> <tr><td>単価−10～−15%</td><td>9点</td></tr> <tr><td>単価−16～20%超</td><td>12点</td></tr> </table> | 単価以上 | 0点 | 単価～−5% | 3点 | 単価−6～−10% | 6点 | 単価−10～−15% | 9点 | 単価−16～20%超 | 12点 |
| 単価以上 | 0点 | | | | | | | | | | | | | | |
| 単価～−5% | 3点 | | | | | | | | | | | | | | |
| 単価−6～−10% | 6点 | | | | | | | | | | | | | | |
| 単価−10～−15% | 9点 | | | | | | | | | | | | | | |
| 単価−16～20%超 | 12点 | | | | | | | | | | | | | | |
| 秋葉バスサービス | 255.32 | 71.6 | 12 | | | | | | | | | | | | |
| 遠州鉄道 | 351.95 | 98.7 | 3 | | | | | | | | | | | | |
| しづてつジャストライン | 377.18 | 105.8 | 0 | | | | | | | | | | | | |
| 富士急行 | 368.61 | 103.4 | 0 | | | | | | | | | | | | |
| 富士急山梨バス | 350.18 | 92.6 | 6 | | | | | | | | | | | | |
| 富士急静岡バス | 345.88 | 97.0 | 3 | | | | | | | | | | | | |
| 富士急シティバス | 350.29 | 98.3 | 3 | | | | | | | | | | | | |
| 伊豆箱根バス | 308.30 | 86.5 | 9 | | | | | | | | | | | | |
| 新東海バス | 294.45 | 82.6 | 12 | | | | | | | | | | | | |
| 南伊豆東海バス | | 292.28 | 82.0 | 12 | | | | | | | | | | | |
| 西伊豆東海バス | | 246.81 | 69.2 | 12 | | | | | | | | | | | |
| 計 | | (平均317.7) | (平均89.1) | | | | | | | | | | | | |

地域間幹線系統確保維持計画系別評価シート

(様式1)

事業者名 富士急行株式会社

系統名(起点～経由地～終点) 御殿場線(御殿場駅～裾野駅入口～三島駅)

計画策定年度 平成27年度

運行期間 平成27年10月～平成28年9月

評価年度

平成28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 · B · C | 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) |
| 增收策 | 事業者計画と実績を比較 | — | 別紙 | 有 · 無 | 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 · 無 | 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 | 事業者計画数と運行実績との比較 | (2,562.0)回 (7.0回/日) | (2562.0)回 (7.0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) | |
| 収支率 | 実績収支率 | 57.7% | 49.0% | 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 | 自社経常費用ベース |
| 乗車人員 | 計画人員と運行実績との比較 | 74,207人 | 74,247人 | 3 | 計画数+5% 6点 計画数±5% 3点 計画数-5%未満 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(9)箇所 | 15 | 拠点(駅・BT) 1件2点 その他のバス停 1件1点 限度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) | — | 32.4% | 20 | ~4% 0点 5~9% 5点 10~14% 10点 15~19% 15点 20%~ 20点 | 影響が大きい平日の実績にて算定 |
| 公共施設・拠点施設アクセス状況 | 実施設数 (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 JR三島、裾野岩波、 南御殿場、御殿場駅、 日大三島、三島北高校、 中学校、小学校、 裾野市役所、大橋医院、 裾野市民文化センター、 三菱アミコリ、岡村製作所、矢崎部品、 ヨタ自動車東日本、静岡県御殿場合同庁舎、 時の栖、復生病院 | — | — | |
| キロ当たり経費 | 補助対象年度の前年度の国が定める地域キロ当たり経常費用単価との比較 | — | 368.61円 | 0 | 単価以上 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 · B · C | |

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

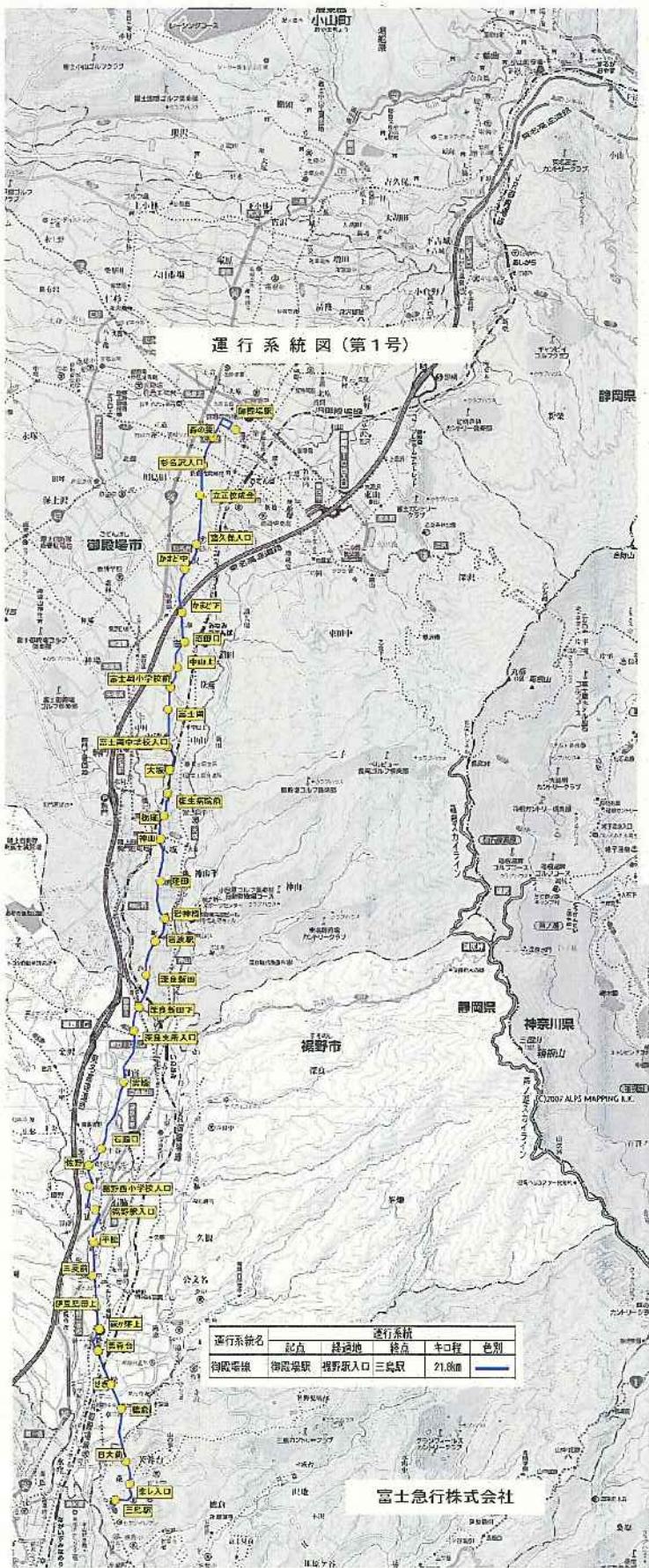
| 項目 | 内 容 |
|--------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 主な運行目的 | JR御殿場線と並行し、御殿場・裾野・三島の主要駅を繋ぐ地域間幹線である。沿線には学校・病院・企業が多く存しているため、通学・通院・通勤を中心とする市間を跨ぐ生活移動を補完することを目的に運行。また、静岡県外を結ぶビジネス移動や観光移動の交通結節点である新幹線三島駅、JR御殿場駅から県内への乗継モードとして、広域移動の円滑化及び地域内の活性化を図ることを目的とし運行。 |
| 增收策 | <p>ア. 补助制度を活用し、低床バスを導入した。(大型超低床:2両導入、中型超低床:2両、小型超低床:2両)</p> <p>イ. 需要創出のため、幹線系統と域内系統の役割/機能を整理、路線再編を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ①御殿場北部エリアや小山須走エリアの生活交通ネットワーク構築と山梨の内野地区の新規需要を創出するため、幹線バス・河口湖線の内、御殿場プレミアム・アウトレット発着便(8.5往復)の経路変更と、チアーズガーデン循環線の不採算便(日中便)を活用した路線再編を行った。(H27.11実施) ②小山町地域公共交通総合連携計画(地域公共交通網形成計画策定予定)に基づき、町営バスとの連携によるエリア再編を実施した。(H27.10実施 町営・新コミュニティバス2路線新設) <p>ウ. 地域との連携や自社スケールを活用してのセールス展開</p> <ul style="list-style-type: none"> ①関係自治体と連携してバス時刻表・乗り方案内のツールの小山町内全戸配布を実施。 ②利用のきっかけづくりのため、小学生を中心にバス乗り方教室を実施。(御殿場市内小学校×5件、小山町内小学校×5件) ③高校新入生用のリーフレット配布活動を実施。(4校) <p>エ. 利用者に配慮した取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ①管内のWEB時刻表・運賃検索システムを導入した。(H28.10実施) ②接客コンテスト開催による乗務員・窓口係員のホスピタリティ強化を図った。 <p>オ. イベント等への積極参加・団体等へのセールス・PR活動</p> <ul style="list-style-type: none"> ①小山町各支所でシルバー定期の出張販売を毎月実施。 ②「時の栖」における冬季イルミネーションに作品出展。乗合バスをアピールした。 ③国立中央青少年の交流家のイベントに参加し、バス乗り方教室を開催。 ④地元FM放送を活用し、乗合バスPRのCM放送を継続実施。 |
| 費用削減策 | <p>ア. 燃料、オイルその他修繕部品等、車両購入の購入に加え金額が多い備品等について、富士急グループ全体での一括仕入れ実施や比較購入の徹底を図りコスト削減を図る。</p> <p>イ. アイドリングストップ強化月間の実施や幹部職員による点呼など、乗務員・職員への声掛け、街頭監査による注意喚起により、費用削減を図った。</p> <p>ウ. ドライブレコーダー(H25年度内で全車搭載済み)を活用し、事故防止に役立てることで事故による修理費等の削減を図った。</p> <p>エ. 車両の更新により、燃費効率の向上と修繕費の削減を図った。</p> <p>オ. 路線の機能整理において、幹線バス「河口湖線」の御殿場プレミアム・アウトレット便(8.5往復)を活用/コース変更し、幹線バス「滝ヶ原線」の運行を効率化・減便した。(H27.11、H28.4実施)</p> |

(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】</p> <p>JR三島駅…JR東海道線、東海道新幹線 JR岩羽駅…JR御殿場線 JR御殿場駅…JR御殿場線</p> <p>【バス停】</p> <p>東レ入口…光が丘団地方面 三菱前…桜堤経由三島駅方面 佐野…御殿場方面 復聖病院前…御殿場特別支援学校方面 かまど中…JR南御殿場駅</p> <p>萩芙蓉台…芙蓉台及び見晴台方面 裾野駅入口…JR裾野駅 裾野文化センター…すその一 森の腰…御殿場市内系統</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>【公共施設】</p> <p>日本大学、日本大学三島高校、三島北小中学校、徳倉小学校、裾野市役所、裾野西小学校、大橋医院、裾野市営プール、裾野市民文化センター、神山小学校、神山復生病院、富士岡中学校、富士岡小学校、静岡県御殿場総合庁舎</p> <p>【拠点施設】</p> <p>三菱アルミニウム、矢崎部品、トヨタ自動車東日本、ベルシティ(ショッピングセンター) 時の栖、岡村製作所</p> |

平成28年度運行分系統別利用実態（公表シート）様式2

| 系統名 | 御殿場線 | | | 事業者名 | 富士急行株式会社 | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|--------|----------|-----------|-----------|----------|----------|-------------|-------------|---------|---------|-----------|-----------|--------|--------|------------|------------|
| 路線の状況 | 起点 | 経由地 | 終点 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 御殿場駅 入口 | 裾野駅 入口 | 三島駅 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 系統キロ程 (km) | 21.8 | 輸送量 (人/日) | | 23.8 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 平均乗車密度 (人/便) | 3.4 | 運行回数 (回/日) | | 7.0 | | | | | | | | | | | | | | | |
| ア ク セ ス 状 況 設 施 | 学校 | 日本大学、日大三島高校、三島北小・中学校、徳倉小学校、裾野西小学校、神山小学校、富士岡小・中学校 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 病院 | 大橋医院、神山復生病院 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 商業施設 | ベルシティ、時の柄 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | その他 | 裾野市役所、裾野市営プール、裾野市民文化センター、県御殿場庁舎、三義アルミニウム、矢崎部品、トヨタ自動車東日本、岡村製作所 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 収支率 (%) (収益/費用) | 49.0 | 乗車人員 (人) | | 74,247 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 乗換可能な アクセス拠点等 | 拠点3 バス停9 | 名称 | 拠点：JR三島駅、JR岩瀬駅、JR御殿場駅 バス停：東入り口、三島前、佐野、復聖病院前、かまと中、萩芙蓉台、裾野駅入口、裾野文化センター、森の駿 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 広域利用状況 (%) (他市町へ跨く利用者の割合) | 32.4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 増収策 | <p>ア、補助制度を活用し、低床バスを導入した。（大型低床車：2両導入、中型低床車：2両、小型超低床車：2両）</p> <p>イ、需要創出のため、幹線系統と域内系統の役割／機能を整理、路線再編を実施した。</p> <p>①御殿場北部切り離し小山町境止りの生活交通ネットワーク構築と山梨の内野地区の新規需要を創出するため、幹線バス・河口湖線内の、御殿場プレミアム・アリオレ特免着便（8.5才後）の経路変更と、テアーズガーデン横濱線の小深谷便（日中便）を活用した路線再編を行った。（H27.11実施）</p> <p>②小山町地域公共交通総合選択計画（地域公共交通網形成計画策定予定）に基づき、町営バスとの連携によるエリート再編を実施した。（H27.10美旗町営・新コミュニティバス2路線新設）</p> <p>ケ、地図との連携や白社スケールを活用してのゼルス展開</p> <p>①関係自治体と連携してバス時刻表・乗車方案内のツールの小山町内全戸配布を実施。</p> <p>②利用のきっかけづくりのため、小学生を中心にバス乗り方教室を実施。</p> <p>（御殿場市内小学校5件、小山町内小学校×5件）丁、利用者に配慮した取り組み</p> <p>③高校新入生用のリーフレット配布活動を実施。（4校）</p> <p>エ、利用者に配慮した取り組み</p> <p>①管内のWFB時刻表・運賃検索システムを導入した。（H28.10実施）</p> <p>②沿線コマスト専用による乗務員・窓口係員の研修・ナビゲーション強化を図った。</p> <p>オ、イベント等への積極参加・団体等へのゼルス・PR活動</p> <p>①小山町各支所でシルバ定期の出張販売を毎月実施。</p> <p>②「時の酒」における冬季イルミネーションに作品出展。乗合バスをアピールした。</p> <p>③国立中央青少年交交流家のイベントに参加し、バス乗り方教室を開催。</p> <p>④地元FM放送を活用し、乗合バスP-RのCM放送を継続実施。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <p>ア、燃料、オイルその他修繕部品等、車両購入の購入に加え金額が多い備品等について、富士急グループ全体での一括仕入れ実施や比較購入の徹底を図りコスト削減を図る。</p> <p>イ、アイドリングストップ強化月間の実施や幹部職員による点呼など、乗務員・職員への声掛け、街頭監査による注意喚起により、費用削減を図った。</p> <p>ウ、ドライブレコーダー（H25年度内で全車搭載済み）を活用し、事故防止に役立てることで事故による修理費等の削減を図った。</p> <p>エ、車両の更新により、燃費効率の向上と修繕費の削減を図った。</p> <p>オ、路線の機能整理において、幹線バス（河口湖線）の御殿場プレミアム・アリオ特免（8.5才後）を活用したスマート変更し、幹線バス入り渋川線の逆行を効率化・減便した。（H27.11、H28.4実施）</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 沿線市町のサポート | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <table border="1"> <caption>Regional Usage Status (%)</caption> <tr> <td>系統キロ程(km)</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>輸送量(人/日)</td> <td>150</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度(人/便)</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>乗車人員(人)</td> <td>300,000</td> </tr> <tr> <td>運行回数(回/日)</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>収支率(%)</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>アクセス拠点(箇所)</td> <td>20</td> </tr> </table> | | | | | | 系統キロ程(km) | 50 | 輸送量(人/日) | 150 | 平均乗車密度(人/便) | 10 | 乗車人員(人) | 300,000 | 運行回数(回/日) | 100 | 収支率(%) | 100 | アクセス拠点(箇所) |
| 系統キロ程(km) | 50 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 輸送量(人/日) | 150 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 平均乗車密度(人/便) | 10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 乗車人員(人) | 300,000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 運行回数(回/日) | 100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 収支率(%) | 100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| アクセス拠点(箇所) | 20 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <caption>Regional Usage Status (%)</caption> <tr> <td>系統キロ程(km)</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>輸送量(人/日)</td> <td>150</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度(人/便)</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>乗車人員(人)</td> <td>300,000</td> </tr> <tr> <td>運行回数(回/日)</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>収支率(%)</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>アクセス拠点(箇所)</td> <td>20</td> </tr> </table> | | | | | | 系統キロ程(km) | 50 | 輸送量(人/日) | 150 | 平均乗車密度(人/便) | 10 | 乗車人員(人) | 300,000 | 運行回数(回/日) | 100 | 収支率(%) | 100 | アクセス拠点(箇所) | 20 |
| 系統キロ程(km) | 50 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 輸送量(人/日) | 150 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 平均乗車密度(人/便) | 10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 乗車人員(人) | 300,000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 運行回数(回/日) | 100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 収支率(%) | 100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| アクセス拠点(箇所) | 20 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <caption>Regional Usage Status (%)</caption> <tr> <td>系統キロ程(km)</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>輸送量(人/日)</td> <td>150</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度(人/便)</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>乗車人員(人)</td> <td>300,000</td> </tr> <tr> <td>運行回数(回/日)</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>収支率(%)</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>アクセス拠点(箇所)</td> <td>20</td> </tr> </table> | | | | | | 系統キロ程(km) | 50 | 輸送量(人/日) | 150 | 平均乗車密度(人/便) | 10 | 乗車人員(人) | 300,000 | 運行回数(回/日) | 100 | 収支率(%) | 100 | アクセス拠点(箇所) | 20 |
| 系統キロ程(km) | 50 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 輸送量(人/日) | 150 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 平均乗車密度(人/便) | 10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 乗車人員(人) | 300,000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 運行回数(回/日) | 100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 収支率(%) | 100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| アクセス拠点(箇所) | 20 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <caption>Regional Usage Status (%)</caption> <tr> <td>系統キロ程(km)</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>輸送量(人/日)</td> <td>150</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度(人/便)</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>乗車人員(人)</td> <td>300,000</td> </tr> <tr> <td>運行回数(回/日)</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>収支率(%)</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>アクセス拠点(箇所)</td> <td>20</td> </tr> </table> | | | | | | 系統キロ程(km) | 50 | 輸送量(人/日) | 150 | 平均乗車密度(人/便) | 10 | 乗車人員(人) | 300,000 | 運行回数(回/日) | 100 | 収支率(%) | 100 | アクセス拠点(箇所) | 20 |
| 系統キロ程(km) | 50 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 輸送量(人/日) | 150 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 平均乗車密度(人/便) | 10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 乗車人員(人) | 300,000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 運行回数(回/日) | 100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 収支率(%) | 100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| アクセス拠点(箇所) | 20 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |



地域間幹線系統確保維持計画系別評価シート

(様式1)

事業者名 富士急行株式会社

系統名(起点～経由地～終点) 駿河小山線(御殿場駅～一色～駿河小山駅)

計画策定年度 平成27年度

運行期間 平成27年10月～平成28年9月

評価年度

平成28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 · B · C | 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) |
| 增收策 | 事業者計画と実績を比較 | — | 別紙 | 有 · 無 | 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 · 無 | 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 | 事業者計画数と運行実績との比較 | (5,168.5)回 (14.1回/日) | (5,168.5)回 (14.1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) | |
| 収支率 | 実績収支率 | 63.2% | 50.7% | 15 | ~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 | 自社経常費用ベース |
| 乗車人員 | 計画人員と運行実績との比較 | 103,586人 | 104,414人 | 3 | 計画数+5% 6点 計画数±5% 3点 計画数-5%未満 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(2)箇所 バス停(7)箇所 | 11 | 拠点(駅・BT) 1件2点 その他のバス停 1件1点 限度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) | — | 30.7% | 20 | ~4% 0点 5~9% 5点 10~14% 10点 15~19% 15点 20%~ 20点 | 影響が大きい平日の実績にて算定 |
| 公共施設・拠点施設アクセス状況 | 実施設数 (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 御殿場市役所、小山町役場、小山町消防署、御殿場高校・中学校・小学校、御殿場保健センター・救急医療センター、高根小学校・中学校、明倫小学校 | — | — | |
| キロ当たり経費 | 補助対象年度の前年度の国が定める地域キロ当たり経常費用単価との比較 | — | 368.61円 | 0 | 単価以上 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 | | | 52 | 評価指標 | A · B · C | |

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御殿場駅とJR駿河小山駅を起終点とし、御殿場市内と小山町内を繋ぐ地域間幹線である。 朝夕は小山町内から御殿場駅方面への通学・通勤による生活移動を補完するため、日中は沿線に行政施設やスーパーなどの商業施設が存するため、役場や買い物移動など、地域間の広域的な生活移動を補完することを目的に運行。 |
| 增收策 | <p>ア. 補助制度を活用し、低床バスを導入した。(大型超低床:2両導入、中型超低床:2両、小型超低床:2両)</p> <p>イ. 需要創出のため、幹線系統と域内系統の役割/機能を整理、路線再編を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ①御殿場北部エリアや小山須走エリアの生活交通ネットワーク構築と山梨の内野地区の新規需要を創出するため、幹線バス・河口湖線の内、御殿場プレミアム・アウトレット発着便(8.5往復)の経路変更と、チアーズガーデン循環線の不採算便(日中便)を活用した路線再編を行った。(H27.11実施) ②小山町地域公共交通総合連携計画(地域公共交通網形成計画策定予定)に基づき、町営バスとの連携によるエリア再編を実施した。(H27.10実施 町営・新コミュニティバス2路線新設) <p>ウ. 地域との連携や自社スケールを活用してのセールス展開</p> <ul style="list-style-type: none"> ①関係自治体と連携してバス時刻表・乗り方案内のツールの小山町内全戸配布を実施。 ②利用のきっかけづくりのため、小学生を中心バス乗り方教室を実施。(御殿場市内小学校×5件、小山町内小学校×5件) ③高校新入生用のリーフレット配布活動を実施。(4校) <p>エ. 利用者に配慮した取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ①管内のWEB時刻表・運賃検索システムを導入した。(H28.10実施) ②接客コンテスト開催による乗務員・窓口係員のホスピタリティ強化を図った。 <p>オ. イベント等への積極参加・団体等へのセールス・PR活動</p> <ul style="list-style-type: none"> ①小山町各支所でシルバー定期の出張販売を毎月実施。 ②「時の柄」における冬季イルミネーションに作品出展。乗合バスをアピールした。 ③国立中央青少年の交流家のイベントに参加し、バス乗り方教室を開催。 ④地元FM放送を活用し、乗合バスPRのCM放送を継続実施。 |
| 費用削減策 | <p>ア. 燃料、オイルその他修繕部品等、車両購入の購入に加え金額が多い備品等について、富士急グループ全体での一括仕入れ実施や比較購入の徹底を図りコスト削減を図る。</p> <p>イ. アイドリングストップ強化月間の実施や幹部職員による点呼など、乗務員・職員への声掛け、街頭監査による注意喚起により、費用削減を図った。</p> <p>ウ. ドライブレコーダー(H25年度内で全車搭載済み)を活用し、事故防止に役立てることで事故による修理費等の削減を図った。</p> <p>エ. 車両の更新により、燃費効率の向上と修繕費の削減を図った。</p> <p>オ. 路線の機能整理において、幹線バス「河口湖線」の御殿場プレミアム・アウトレット便(8.5往復)を活用/コース変更し、幹線バス「滝ヶ原線」の運行を効率化・減便した。(H27.11、H28.4実施)</p> |

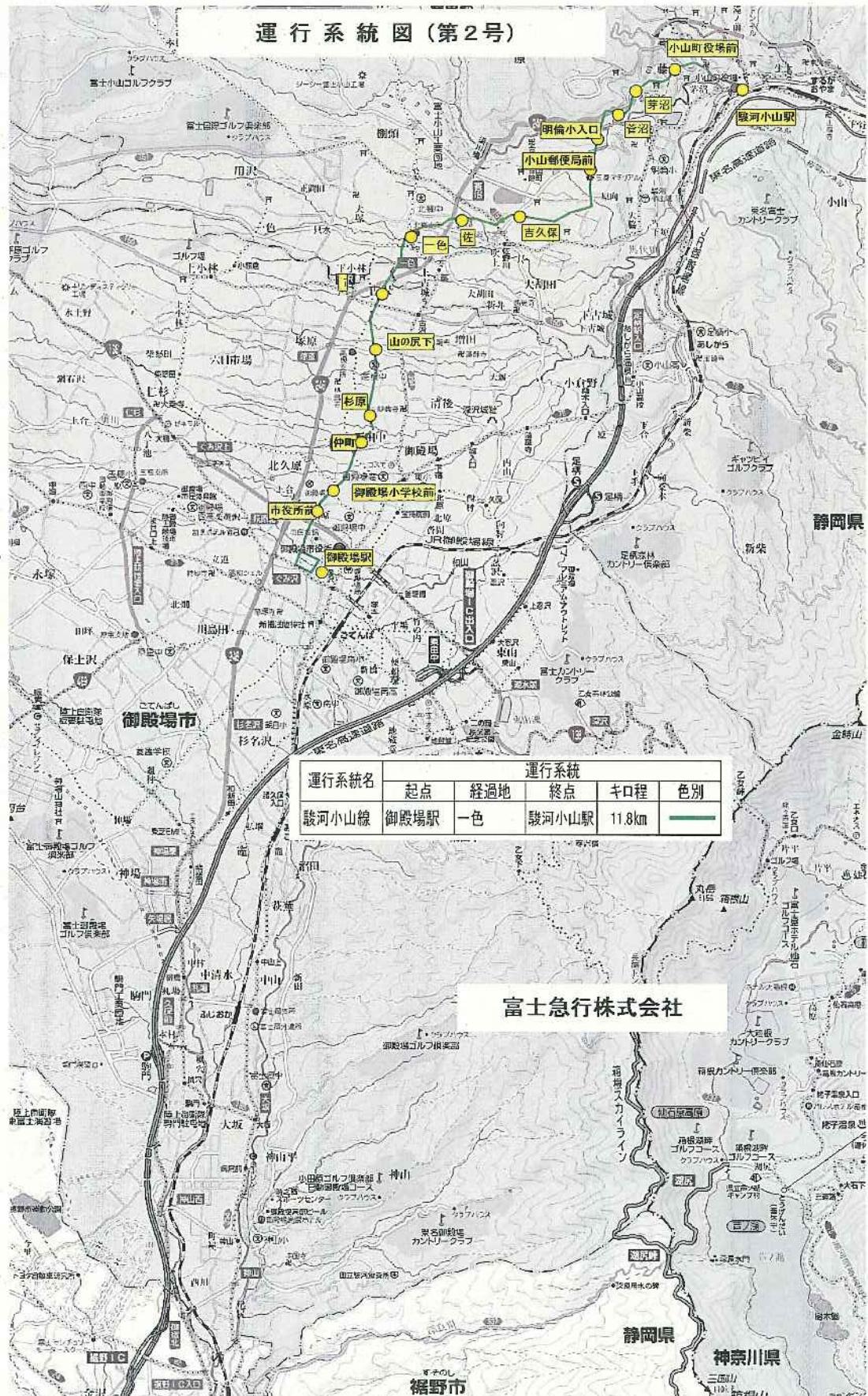
(2) 各項目の評価

| 項目 | 内 容 |
|------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ネットワーク構成 | <p>(主な乗換え拠点・バス停) 【拠点】 JR駿河小山駅…JR御殿場線 JR御殿場駅…JR御殿場線 【バス停】 湯沢…河口湖・須走方面 小山町役場…JR足柄駅方面 御殿場小学校前…正倉方面 上合…富士靈園方面 上町…上野方面 佐野川…富士靈園方面 仲町…小山高校・東山方面</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) 【公共施設】 郵便局5件、御殿場市役所、小山町役場、小山町消防署、御殿場高校・中学校・小学校、コミュニティセンター、御殿場保健センター・救急医療センター、高根小学校・中学校、明倫小学校、小山町ふじみセンター 【拠点施設】 ハックドラッグ、マニー、セルバ、道の駅ふじおやま、コメリ、丸善食品</p> |

平成28年度運行分系統別利用実態（公表シート）様式2

| 系統名 | 駿河小山線 | | | 事業者名 | 富士急行株式会社 | | | | | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|---------|----------|-----|-----|-----|---------|---------|----|--|
| 路線の状況 | 起点 | 経由地 | 終点 | | | | | | | | | |
| | 御殿場駅 | 一色 | 駿河小山駅 | | | | | | | | | |
| 系統キロ程 (km) | 11.8 | 輸送量(人/日) | | 43.7 | | | | | | | | |
| 平均乗車密度(人/便) | 3.1 | 運行回数(回/日) | | 14.1 | | | | | | | | |
| ア ク セ ス 状 況 施 設 | 学校 | 御殿場小・中学校、御殿場高校、高根小・中学校、明倫小学校 | | | | | | | | | | |
| | 病院 | 救急医療センター | | | | | | | | | | |
| | 商業施設 | ハックドラック、マニー、セルバ、道の駅ふじおやま、コメリ、丸善食品 | | | | | | | | | | |
| | その他 | 郵便局（5件）、御殿場市役所、小山町役場、小山消防署、コミュニティセンター、御殿場保健センター、小山町ふじみセンター | | | | | | | | | | |
| 収支率(%) (収益/費用) | 50.7 | 乗車人員(人) | | 104,414 | | | | | | | | |
| 乗換可能な アクセス拠点等 | 拠点2 バス停7 | 名称 | 拠点: JR御殿場駅、JR駿河小山駅 バス停: 湯沢、御殿場小学校前、上町、件町、小山町役場、上合、佐野川 | | | | | | | | | |
| 広域利用状況(%) (他市町へ跨ぐ利用者の割合) | 30.7 | | | | | | | | | | | |
| 増収策 | フ. 補助制度を活用し、低床バスを導入した。（大型超低床：2両導入、中型超低床：2両、 小型超低床：2両） イ. 需要創出のため、幹線系統と区内系統の役割/機能を整理、路線再編を実施した。 ①御殿場北部リリヤ小山須走川の生活交通ネットワーク構築と山梨の内野地区の 新規需要を創出するため、幹線バス・河口湖線の内、御殿場フレッシュ・アウトラット 路着便（8.5往復）の経路変更とチアーズガーデン循環線の不採算便（日中便） を活用した路線再編を行った。（H27.11実施） ②小山町地域公共交通総合連携計画（地域公共交通網形成計画策定予定）に基づき、 町営バスとの連携によるリニア再編を実施した。（H27.10実施 町営・新コミュニティバス 2路線新設） ウ. 地域との連携や自社スクールを活用してのセールス展開 ①関係自治体と連携してバス時刻表・乗り方案内のツールの小山町内全戸配布を実施。 ②利用のきっかけづくりのため、小学生を中心バス乗り方教室を実施。 ③御殿場市内小学校×5件、小山町内小学校×5件）①. 利用者に配慮し取組み ④高校新入生用リーフレット配布活動を実施。（4枚） エ. 利用者に配慮した取り組み ①管内のWEB時刻表・運賃検索システムを導入した。（H28.10実施） ②接客コラスト開催による乗務員・窓口係員のスピード化強化を図った。 オ. イベント等への積極参加・団体等へのセールス・PR活動 ①小山町各支所でシルバー定期の出張販売を毎月実施。 ②「時の話」における冬季イルミネーションに作品出展。乗合バスをアピールした。 ③国立中央青少年の交流家のイベントに参加し、バス乗り方教室を開催。 ④地元FM放送を活用し、乗合バスPRのCM放送を継続実施。 | | | | | | | | | | | |
| | パ. 燃料、オイルその他消耗品等、車両購入の購入に加え金額が多い備出等につ いて、富士急グループ全体での一括仕入れ実施や比較購入の徹底を図りコスト 削減を図る。 イ. アイドリングストップ強化丹間の実施や幹部職員による点呼など、乗務員・職員へ の声掛け、街頭監査による注意喚起により、費用削減を図った。 ウ. ドライバー教育（H25年内で全車搭載済み）を活用し、事故防止に役立くこと で事故による修理費等の削減を図った。 エ. 車両の更新により、燃費効率の向上・修繕費の削減を図った。 オ. 路線の機能整理において、幹線バス（河口湖線）の御殿場フレッシュ・アウトラット便（8.5 往復）を活用／コース変更し、幹線バス（湯沢線）の運行を効率化・減便した。 （H27.11、H28.4実施） | | | | | | | | | | | |
| | 沿線市町の サポート | | | | | | | | | | | |
| | <table border="1"> <caption>System Kilometer (km)</caption> <tr><td>50</td></tr> <caption>Transport Volume (人/日)</caption> <tr><td>150</td></tr> <caption>Average Passenger Density (人/便)</caption> <tr><td>10</td></tr> <caption>Run Frequency (回/日)</caption> <tr><td>100</td></tr> <caption>Passengers (人)</caption> <tr><td>300,000</td></tr> <caption>Revenue Margin (%)</caption> <tr><td>20</td></tr> </table> | | | | | 50 | 150 | 10 | 100 | 300,000 | 20 | |
| 50 | | | | | | | | | | | | |
| 150 | | | | | | | | | | | | |
| 10 | | | | | | | | | | | | |
| 100 | | | | | | | | | | | | |
| 300,000 | | | | | | | | | | | | |
| 20 | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <caption>System Kilometer (km)</caption> <tr><td>50</td></tr> <caption>Transport Volume (人/日)</caption> <tr><td>150</td></tr> <caption>Average Passenger Density (人/便)</caption> <tr><td>10</td></tr> <caption>Run Frequency (回/日)</caption> <tr><td>100</td></tr> <caption>Passengers (人)</caption> <tr><td>300,000</td></tr> <caption>Revenue Margin (%)</caption> <tr><td>20</td></tr> </table> | | | | | 50 | 150 | 10 | 100 | 300,000 | 20 | | |
| 50 | | | | | | | | | | | | |
| 150 | | | | | | | | | | | | |
| 10 | | | | | | | | | | | | |
| 100 | | | | | | | | | | | | |
| 300,000 | | | | | | | | | | | | |
| 20 | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <caption>System Kilometer (km)</caption> <tr><td>50</td></tr> <caption>Transport Volume (人/日)</caption> <tr><td>150</td></tr> <caption>Average Passenger Density (人/便)</caption> <tr><td>10</td></tr> <caption>Run Frequency (回/日)</caption> <tr><td>100</td></tr> <caption>Passengers (人)</caption> <tr><td>300,000</td></tr> <caption>Revenue Margin (%)</caption> <tr><td>20</td></tr> </table> | | | | | 50 | 150 | 10 | 100 | 300,000 | 20 | | |
| 50 | | | | | | | | | | | | |
| 150 | | | | | | | | | | | | |
| 10 | | | | | | | | | | | | |
| 100 | | | | | | | | | | | | |
| 300,000 | | | | | | | | | | | | |
| 20 | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <caption>System Kilometer (km)</caption> <tr><td>50</td></tr> <caption>Transport Volume (人/日)</caption> <tr><td>150</td></tr> <caption>Average Passenger Density (人/便)</caption> <tr><td>10</td></tr> <caption>Run Frequency (回/日)</caption> <tr><td>100</td></tr> <caption>Passengers (人)</caption> <tr><td>300,000</td></tr> <caption>Revenue Margin (%)</caption> <tr><td>20</td></tr> </table> | | | | | 50 | 150 | 10 | 100 | 300,000 | 20 | | |
| 50 | | | | | | | | | | | | |
| 150 | | | | | | | | | | | | |
| 10 | | | | | | | | | | | | |
| 100 | | | | | | | | | | | | |
| 300,000 | | | | | | | | | | | | |
| 20 | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <caption>System Kilometer (km)</caption> <tr><td>50</td></tr> <caption>Transport Volume (人/日)</caption> <tr><td>150</td></tr> <caption>Average Passenger Density (人/便)</caption> <tr><td>10</td></tr> <caption>Run Frequency (回/日)</caption> <tr><td>100</td></tr> <caption>Passengers (人)</caption> <tr><td>300,000</td></tr> <caption>Revenue Margin (%)</caption> <tr><td>20</td></tr> </table> | | | | | 50 | 150 | 10 | 100 | 300,000 | 20 | | |
| 50 | | | | | | | | | | | | |
| 150 | | | | | | | | | | | | |
| 10 | | | | | | | | | | | | |
| 100 | | | | | | | | | | | | |
| 300,000 | | | | | | | | | | | | |
| 20 | | | | | | | | | | | | |

運行系統図(第2号)



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 富士急行株式会社

系統名(起点～経由地～終点) 十里木線(御殿場駅～須山～十里木)

計画策定年度 平成27年度

運行期間 平成27年10月～平成28年9月

評価年度

平成28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 · B · C | A:運行目的どおり適切に実施 B:運行・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) |
| 增收策 | 事業者計画と実績を比較 | — | 別紙 | 有 · 無 | 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 · 無 | 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 | 事業者計画数と運行実績との比較 | (2,196.0)回 (6.0回/日) | (2,196.0)回 (6.0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) | |
| 収支率 | 実績収支率 | 79.7% | 63.1% | 18 | ~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 | 自社経常費用ベース |
| 乗車人員 | 計画人員と運行実績との比較 | 51,605人 | 47,449人 | 0 | 計画数+5% 6点 計画数±5% 3点 計画数-5%未満 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(1)箇所 バス停(5)箇所 | 7 | 拠点(駅・BT) 1件2点 その他のバス停 1件1点 限度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) | — | 34.2% | 20 | ~4% 0点 5~9% 5点 10~14% 10点 15~19% 15点 20%~ 20点 | 影響が大きい平日の実績にて算定 |
| 公共施設・拠点施設アクセス状況 | 実施設数 (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 JR御殿場駅、フジ虎ノ門病院、東部病院、渡辺整形外科、原里中学校、原里小学校、原里支所、板妻駐屯地、須山支所、須山小学校、裾野富士山資料館、クラボウ、ビオパーク、富士裾野工業団地、東海ゴム、JAなんすん、須山浅間神社、富士サファリパー | — | — | |
| キロ当たり経費 | 補助対象年度の前年度の国が定める地域キロ当たり経常費用単価との比較 | — | 368.61円 | 0 | 単価以上 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 | | | 48 | 評価指標 | A · B · C | |

A(52～79点):地域間幹線系統として選択さ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)

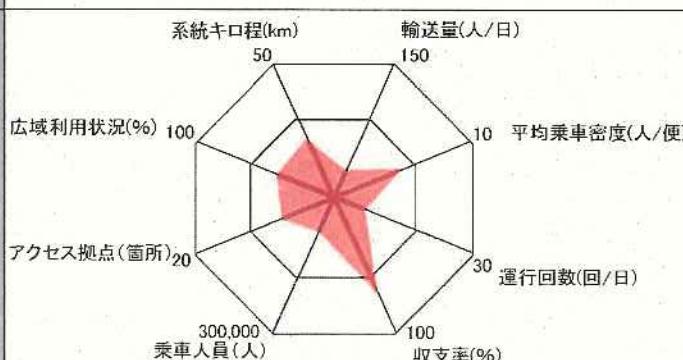
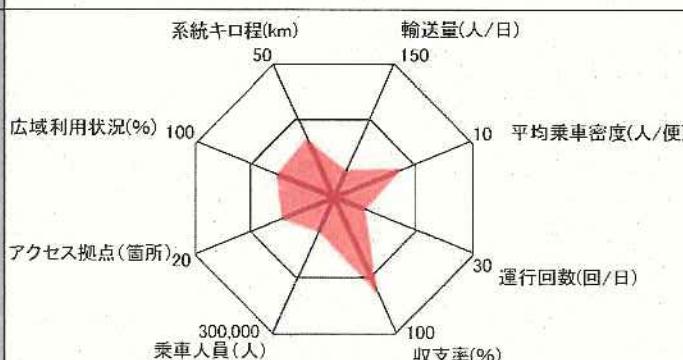
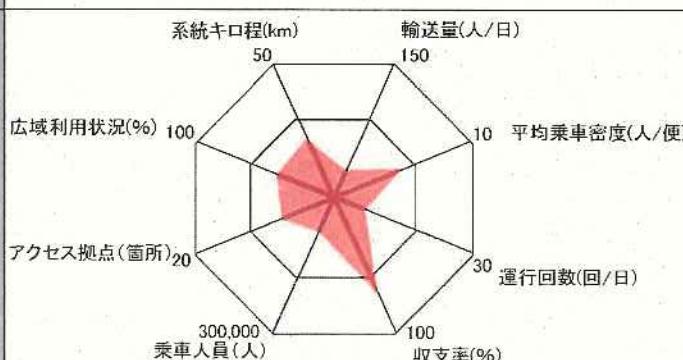
(1) 基本的事項

| 項目 | 内 容 |
|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 主な運行目的 | <p>裾野市と御殿場市を繋ぐ広域系統。</p> <p>沿線には工業団地や集合住宅地が存する。特に沿線の裾野市十里木地区・須山地区は、生活圏を御殿場市までとすることから、同地区からの広域の生活移動(通勤・通学・通院・買い物)が多く存する。また、十里木地区から須山小学校への通学や御殿場市板妻地区の通勤・通学の地域内移動も補完する役割も担っている。</p> <p>シーズン期には愛鷹山ハイキングの観光移動にも供する。</p> |
| 增收策 | <p>ア. 補助制度を活用し、低床バスを導入した。(大型超低床:2両導入、中型超低床:2両、小型超低床:2両)</p> <p>イ. 需要創出のため、幹線系統と域内系統の役割/機能を整理、路線再編を実施した。</p> <p>①御殿場北部エリアや小山須走エリアの生活交通ネットワーク構築と山梨の内野地区の新規需要を創出するため、幹線バス・河口湖線の内、御殿場プレミアム・アウトレット発着便(8.5往復)の経路変更と、チアーズガーデン循環線の不採算便(日中便)を活用した路線再編を行った。(H27.11実施)</p> <p>②小山町地域公共交通総合連携計画(地域公共交通網形成計画策定予定)に基づき、町営バスとの連携によるエリア再編を実施した。(H27.10実施 町営・新コミュニティバス2路線新設)</p> <p>ウ. 地域との連携や自社スケールを活用してのセールス展開</p> <p>①関係自治体と連携してバス時刻表・乗り方案内のツールの小山町内全戸配布を実施。</p> <p>②利用のきっかけづくりのため、小学生を中心に乗車教室を実施。 (御殿場市内小学校×5件、小山町内小学校×5件)エ. 利用者に配慮した取り組み</p> <p>③高校新入生用のリーフレット配布活動を実施。(4校)</p> <p>エ. 利用者に配慮した取り組み</p> <p>①管内のWEB時刻表・運賃検索システムを導入した。(H28.10実施)</p> <p>②接客コンテスト開催による乗務員・窓口係員のホスピタリティ強化を図った。</p> <p>オ. イベント等への積極参加・団体等へのセールス・PR活動</p> <p>①小山町各支所でシルバー定期の出張販売を毎月実施。</p> <p>②「時の桜」における冬季イルミネーションに作品出展。乗合バスをアピールした。</p> <p>③国立中央青少年の交流家のイベントに参加し、バス乗り方教室を開催。</p> <p>④地元FM放送を活用し、乗合バスPRのCM放送を継続実施。</p> |
| 費用削減策 | <p>ア. 燃料、オイルその他修繕部品等、車両購入の購入に加え金額が多い備品等について、富士急グループ全体での一括仕入れ実施や比較購入の徹底を図りコスト削減を図る。</p> <p>イ. アイドリングストップ強化月間の実施や幹部職員による点呼など、乗務員・職員への声掛け、街頭監査による注意喚起により、費用削減を図った。</p> <p>ウ. ドライブレコーダー(H25年度内で全車搭載済み)を活用し、事故防止に役立てることで事故による修理費等の削減を図った。</p> <p>エ. 車両の更新により、燃費効率の向上と修繕費の削減を図った。</p> <p>オ. 路線の機能整理において、幹線バス「河口湖線」の御殿場プレミアム・アウトレット便(8.5往復)を活用/コース変更し、幹線バス「滝ヶ原線」の運行を効率化・減便した。(H27.11、H28.4実施)</p> |

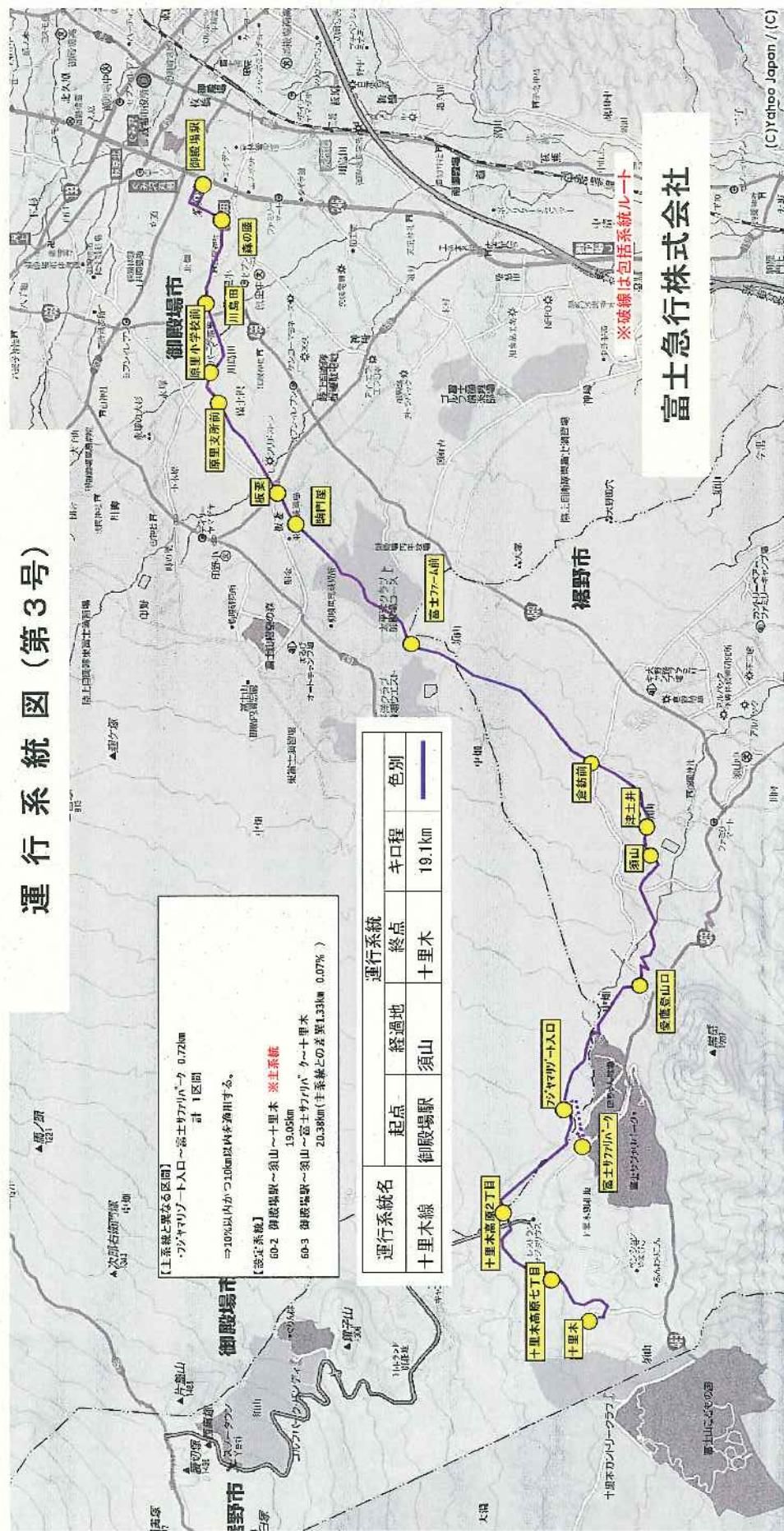
(2) 各項目の評価

| 項目 | 内 容 |
|------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ネットワーク構成 | <p>(主な乗換拠点・バス停) 【拠点】 JR御殿場駅…JR御殿場線</p> <p>【バス停】 森の腰…三島方面 大櫻…神場方面 板妻…神場方面、印野方面 須山…裾野、三島方面 富士サファリパーク…富士、三島方面</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) 【公共施設】 フジ虎ノ門病院、東部病院、渡辺整形外科、原里中学校、原里小学校、原里支所、板妻駐屯地、須山支所、須山小学校、裾野富士山資料館、 【拠点施設】 クラボウ、ビオパーク、富士裾野工業団地、東海ゴム、JAなんすん、須山浅間神社、富士サファリパーク、十里木別荘地、愛鷹山登山口</p> |

平成28年度運行分系統別利用実態（公表シート）様式2

| 系統名 | 十里木線 | | | 事業者名 | 富士急行株式会社 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|--------|----------|--------|-----------|-----------|----------|----------|-------------|-------------|-----------|-----------|--------|--------|---------|---------|------------|------------|-----------|-----------|
| 路線の状況 | 起点 | 経由地 | 終点 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 御殿場駅 | 須山 | 十里木 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 系統キロ程 (km) | 19.1 | 輸送量 (人/日) | | 26.4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 平均乗車密度 (人/便) | 4.4 | 運行回数 (回/日) | | 6.0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ア ク セ ス 拠 点 状 況 施 設 | 学校 | 原里中学・小学校、須山小学校 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 病院 | フジ医療門病院、東部病院、渡辺整形外科、 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 商業施設 | クラボウ、ビオパーク、JAなんさん | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | その他 | 原里支所、板妻駐屯地、須山支所、裾野富士山資料館、富士裾野工業団地、東海ゴム、須山浅間神社、富士サファリパーク、十里木別荘地、愛鷹山登山口 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 収支率 (%) (収益/費用) | 63.1 | 乗車人員 (人) | | 47,449 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 乗換可能な アクセス拠点等 | 拠点1 バス停 5 | 名称 | 拠点:JR御殿場駅 バス停:森の駅、大桜、板妻、須山、富士サファリパーク | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 広域利用状況 (%) (他市町へ跨ぐ利用者の割合) | 34.2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 増収策 | フ. 搭乗制度を活用し、低床バス導入した。（大型超低床：2両導入、中型超低床：2両、 小型超低床：2両） イ. 需要創出のため、幹線系統と地域系統の役割／機能を整理、路線再編を実施した。 ①御殿場北部山梨や小山須山エリアの生活交通ネットワーク構築と山梨の内野地区の 新規需要を創出するため、幹線バス・河口湖線の内、御殿場フレッシュ・アウトレット 発着便（8.5往復）の経路変更と、チーズガーデン循環線の不採算便（日中便） を活用した路線再編を行った。（H27.11実施） ②小山町地域公共交通総合選択計画（地域公共交通網形成計画策定予定）に基づき、 司営バスとの連携によるエリア再編を実施した。（H27.10実施 司営・新コミュニティバス 2路線新設） ジ. 地域との連携や白社スケールを活用してのセールス展開 ①関係自治体と連携してバス時刻表・乗り方案内のツールの小山町内全戸配布を実施。 ②利用のきっかけづくりのため、小学生を中心とした乗り方教室を実施。 （御殿場市内小学校×5件、小山町内小学校×5件） ジ. 利用者に配慮した取り組み ③高校新入生用のリーフレット配布活動を実施。（4枚） イ. 利用者に配慮した取り組み ①管内のW.E.B時刻表・運賃検索システムを導入した。（H28.10実施） ②接客コマース開催による乗務員・窓口係員の接客力強化を図った。 オ. イベント等への積極参加・団体等へのセールス・PR活動 ①小山町各支所でシルバー定期の出張販売を毎月実施。 ②「坊の橋」における冬季イルミネーション作品出展。乗合バスをアピールした。 ③国立中央青少年の交流家のイベントに参加し、バス乗り方教室を開催。 ④地元FM放送を活用し、乗合バスPRのCM放送を継続実施。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | ハ. 燃料、オイルその他修繕部品等、車両購入の購入に加え金額が多い備品等につ いて、富士急グループ全体での一括仕入れ実施や比較購入の徹底を図りコスト 削減を図る。 イ. アイドリングトップ強化月間の実施や幹部職員による点呼など、乗務員・職員へ の声掛け、出勤監査による注意喚起により、費用削減を図った。 ハ. ドライブレコーター（H25年度内で全車搭載済み）を活用し、事故防止に役立てるこ とで事故による修理費等の削減を図った。 イ. 中古の更新により、燃費効率の向上と修繕費の削減を図った。 オ. 路線の機能整理事業において、幹線バス（河口湖線）の御殿場フレッシュ・アウトレット便（8.5 往復）を活用して経路変更し、幹線バス（河口湖線）の運行を効率化・削減した。 （H27.11、H28.4実施） | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 沿線市町の サポート | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| |  <table border="1"> <caption>System Performance Metrics (Radar Chart)</caption> <thead> <tr> <th>Metric</th> <th>Value</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>系統キロ程(km)</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>輸送量(人/日)</td> <td>150</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度(人/便)</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>運行回数(回/日)</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>収支率(%)</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>乗車人員(人)</td> <td>300,000</td> </tr> <tr> <td>アクセス拠点(箇所)</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>広域利用状況(%)</td> <td>100</td> </tr> </tbody> </table> | | | | | Metric | Value | 系統キロ程(km) | 50 | 輸送量(人/日) | 150 | 平均乗車密度(人/便) | 10 | 運行回数(回/日) | 100 | 収支率(%) | 30 | 乗車人員(人) | 300,000 | アクセス拠点(箇所) | 20 | 広域利用状況(%) |
| Metric | Value | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 系統キロ程(km) | 50 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 輸送量(人/日) | 150 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 平均乗車密度(人/便) | 10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 運行回数(回/日) | 100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 収支率(%) | 30 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 乗車人員(人) | 300,000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| アクセス拠点(箇所) | 20 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 広域利用状況(%) | 100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  <table border="1"> <caption>System Performance Metrics (Radar Chart)</caption> <thead> <tr> <th>Metric</th> <th>Value</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>系統キロ程(km)</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>輸送量(人/日)</td> <td>150</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度(人/便)</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>運行回数(回/日)</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>収支率(%)</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>乗車人員(人)</td> <td>300,000</td> </tr> <tr> <td>アクセス拠点(箇所)</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>広域利用状況(%)</td> <td>100</td> </tr> </tbody> </table> | | | | | Metric | Value | 系統キロ程(km) | 50 | 輸送量(人/日) | 150 | 平均乗車密度(人/便) | 10 | 運行回数(回/日) | 100 | 収支率(%) | 30 | 乗車人員(人) | 300,000 | アクセス拠点(箇所) | 20 | 広域利用状況(%) | 100 |
| Metric | Value | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 系統キロ程(km) | 50 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 輸送量(人/日) | 150 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 平均乗車密度(人/便) | 10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 運行回数(回/日) | 100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 収支率(%) | 30 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 乗車人員(人) | 300,000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| アクセス拠点(箇所) | 20 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 広域利用状況(%) | 100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  <table border="1"> <caption>System Performance Metrics (Radar Chart)</caption> <thead> <tr> <th>Metric</th> <th>Value</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>系統キロ程(km)</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>輸送量(人/日)</td> <td>150</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度(人/便)</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>運行回数(回/日)</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>収支率(%)</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>乗車人員(人)</td> <td>300,000</td> </tr> <tr> <td>アクセス拠点(箇所)</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>広域利用状況(%)</td> <td>100</td> </tr> </tbody> </table> | | | | | Metric | Value | 系統キロ程(km) | 50 | 輸送量(人/日) | 150 | 平均乗車密度(人/便) | 10 | 運行回数(回/日) | 100 | 収支率(%) | 30 | 乗車人員(人) | 300,000 | アクセス拠点(箇所) | 20 | 広域利用状況(%) | 100 |
| Metric | Value | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 系統キロ程(km) | 50 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 輸送量(人/日) | 150 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 平均乗車密度(人/便) | 10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 運行回数(回/日) | 100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 収支率(%) | 30 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 乗車人員(人) | 300,000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| アクセス拠点(箇所) | 20 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 広域利用状況(%) | 100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

運行系統図(第3号)



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 富士急行株式会社

系統名(起点～経由地～終点) 河口湖線(河口湖駅～旭日丘～御殿場駅)

計画策定年度 平成27年度

運行期間 平成27年10月～平成28年9月

評価年度

平成28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 ● B ● C | 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) |
| 增收策 | 事業者計画と実績を比較 | — | 別紙 | 有 ● 無 | 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 ● 無 | 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 | 事業者計画数と運行実績との比較 | (2,013.0)回 (5.5回/日) | (2,013.0)回 (5.5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) | |
| 収支率 | 実績収支率 | 95.7% | 55.2% | 18 | ~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 | 自社経常費用ベース |
| 乗車人員 | 計画人員と運行実績との比較 | 78,347人 | 54,224人 | 0 | 計画数+5% 6点 計画数±5% 3点 計画数-5%未満 0点 | H27.4.6～1系統 包括適用除外 |
| 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(11)箇所 | 17 | 拠点(駅・BT) 1件2点 その他のバス停 1件1点 限度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) | — | 74.6% | 20 | ~4% 0点 5~9% 5点 10~14% 10点 15~19% 15点 20%~ 20点 | 影響が大きい平日の実績にて算定 |
| 公共施設・拠点施設アクセス状況 | 実施設数 (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 御殿場市立図書館、御殿場市民会館、須走支所、自衛隊富士学校、道の駅すばしり、天恵、JA御殿場、御殿場西高校、須走小・中学校、キリンティステラリー、JA須走、須走浅間神社、ケーズデンキ、日本セミナーハウス、森の駅旭日丘、文学の森公園、山中湖村役場、山中湖郵便局、山中湖小・中学校、忍野八海、フナック、さかな公園、忍野温泉、自衛隊北富士駐屯地、道の駅富士吉田、富士吉田市立病院、富士吉田市立看護専門学校、北口本宮富士浅間神社、上吉田コミュニティセンター、都留信用組合、富士急ハイランド、渡辺整形外科 | — | — | |
| キロ当たり経費 | 補助対象年度の前年度の国が定める地域キロ当たり経常費用単価との比較 | — | 368.61円 | 0 | 単価以上 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 | | | 58 | 評価指標 | A ● B ● C | |

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)

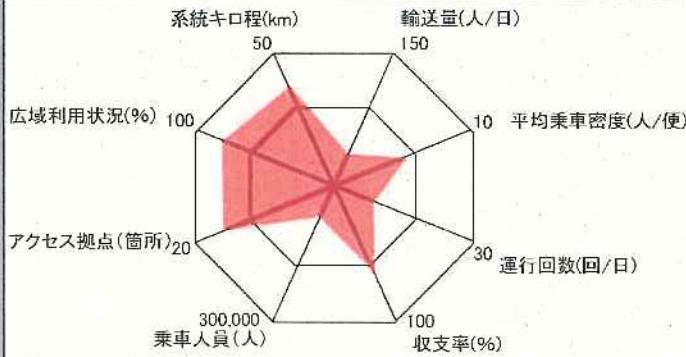
(1) 基本的事項

| 項 目 | 内 容 |
|--------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 主な運行目的 | <p>静岡、山梨両県を結ぶ唯一の広域系統であり、地域における一次交通として機能する。</p> <p>県間を跨ぐ国道138号の通行が運行の大部分を占め、沿線には学校・病院・企業などの生活拠点ほか商業施設が多く存する。</p> <p>主に山梨県から静岡への越県通学者や県内においては小山町と御殿場市市内の生活の足として利用される。土休日・繁忙時は観光客の移動を補完する役割も担うことから、地域間・地域内の活性化にも寄与する。</p> |
| 増収策 | <p>ア. 補助制度を活用し、低床バスを導入した。(大型超低床:2両導入、中型超低床:2両、小型超低床:2両)</p> <p>イ. 需要創出のため、幹線系統と域内系統の役割/機能を整理、路線再編を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ①御殿場北部エリアや小山須走エリアの生活交通ネットワーク構築と山梨の内野地区の新規需要を創出するため、幹線バス・河口湖線の内、御殿場プレミアム・アウトレット発着便(8.5往復)の経路変更と、チアーズガーデン循環線の不採算便(日中便)を活用した路線再編を行った。(H27.11実施) ②小山町地域公共交通総合連携計画(地域公共交通網形成計画策定予定)に基づき、町営バスとの連携によるエリア再編を実施した。(H27.10実施 町営・新コミュニティバス2路線新設) <p>ウ. 地域との連携や自社スケールを活用してのセールス展開</p> <ul style="list-style-type: none"> ①関係自治体と連携してバス時刻表・乗り方案内のツールの小山町内全戸配布を実施。 ②利用のきっかけづくりのため、小学生を中心にバス乗り方教室を実施。 ③御殿場市内小学校×5件、小山町内小学校×5件)エ. 利用者に配慮した取り組み ④高校新入生用のリーフレット配布活動を実施。(4校) <p>エ. 利用者に配慮した取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ①管内のWEB時刻表・運賃検索システムを導入した。(H28.10実施) ②接客コンテスト開催による乗務員・窓口係員のホスピタリティ強化を図った。 <p>オ. イベント等への積極参加・団体等へのセールス・PR活動</p> <ul style="list-style-type: none"> ①小山町各支所でシルバー定期の出張販売を毎月実施。 ②「時の宿」における冬季イルミネーションに作品出展。乗合バスをアピールした。 ③国立中央青少年の交流家のイベントに参加し、バス乗り方教室を開催。 ④地元FM放送を活用し、乗合バスPRのCM放送を継続実施。 |
| 費用削減策 | <p>ア. 燃料、オイルその他修繕部品等、車両購入の購入に加え金額が多い備品等について、富士急グループ全体での一括仕入れ実施や比較購入の徹底を図りコスト削減を図る。</p> <p>イ. アイドリングストップ強化月間の実施や幹部職員による点呼など、乗務員・職員への声掛け、街頭監査による注意喚起により、費用削減を図った。</p> <p>ウ. ドライブレコーダー(H25年度内で全車搭載済み)を活用し、事故防止に役立てることで事故による修理費等の削減を図った。</p> <p>エ. 車両の更新により、燃費効率の向上と修繕費の削減を図った。</p> <p>オ. 路線の機能整理において、幹線バス「河口湖線」の御殿場プレミアム・アウトレット便(8.5往復)を活用/コース変更し、幹線バス「滝ヶ原線」の運行を効率化・減便した。(H27.11、H28.4実施)</p> |

(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) 【拠点】 JR御殿場駅…JR線 富士山駅…富士急行線 河口湖駅…富士急行線 【バス停】 湯沢…小山方面、箱根方面 ぐみ沢…チアーズガーデン線 図書館前…東京行高速バス、横浜行高速バス 須走浅間神社…小山町内コミュニティバス(すばしりコース) 山中湖旭日丘…平野線 山中湖村役場前…新宿行高速バス 富士山山中湖(ホテルマウント富士入口)…長池方面、忍野方面、新宿行高速バス 忍野入口…内野方面、新宿行中央高速バス セメ草…ふじっ湖号平日コース 横町…富士吉田市内コミュニティバス(新倉～熊穴団地～市立病院コース) 警察署前…富士吉田市内コミュニティバス(新倉～熊穴団地～市立病院コース) </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) 【公共施設】 御殿場市立図書館、御殿場西高校、御殿場市民会館、須走支所、自衛隊富士学校、須走小学校、須走中学校、山中湖村役場、山中湖郵便局、山中湖小学校、山中湖中学校、自衛隊北富士駐屯地、富士吉田市立病院、富士吉田市立看護専門学校、上吉田コミュニティセンター 【拠点施設】 JA御殿場、キリンディスティラリー、ケーズデンキ、JA須走、須走浅間神社、道の駅すばしり、天恵、日大セミナーハウス、森の駅旭日丘、文学の森公園、ファニック、忍野八海、さかな公園、忍野温泉、道の駅富士吉田、北口本宮富士浅間神社、都留信用組合、富士急ハイランド、渡辺整形外科 </p> |

平成28年度運行分系統別利用実態（公表シート）様式2

| 系統名 | 河口湖線 | | | 事業者名 | 富士急行株式会社 | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|----------|----|-----|-----|----|----|----|---------|-----|----|----|-----|----|
| 路線の状況 | 起点 | 経由地 | 終点 | | | | | | | | | | | | | | |
| | 河口湖 | 旭日丘 | 御殿場駅 | | | | | | | | | | | | | | |
| 系統キロ程 (km) | 35.9 | 輸送量(人/日) | | 24.7 | | | | | | | | | | | | | |
| 平均乗車密度 (人/侵) | 4.5 | 運行回数(回/日) | | 5.5 | | | | | | | | | | | | | |
| 公共 ア ク セ ス 状 況 設 施 | 学校 | 御殿場西高校、須走小・中学校、山中湖小・中学校、富士吉田市立看護専門学校、日大セミナーハウス | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 病院 | 富士吉田市立病院、渡辺整形外科 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 商業施設 | JA御殿場、キリンディスティラリー、ケースデンキ、JA須走、道の駅すばしり、ファック、道の駅富士吉田、都留信用組合 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | その他 | 御殿場市立図書館、御殿場市民会館、須走支所、白糸ヶ原富士学校、山中湖村役場、山中湖郵便局、自衛隊北富士駐屯地、上古田コミュニティセンター、須走浅間神社、大崩、森の駅旭日丘、文学の森公園、忍野八海、さかな公園、忍野温泉、北口本宮富士浅間神社、富士急ハイランド | | | | | | | | | | | | | | | |
| 収支率 (%) (収益/費用) | 55.2 | 乗車人員(人) | | 54,224 | | | | | | | | | | | | | |
| 乗換可能な アクセス拠点等 | 拠点3 バス停11 | 名称 | 拠点: JR御殿場駅、富士急行富士山駅、富士急行河口湖駅 バス停: 湯沢、ぐみ沢、岡害宿前、須走浅間神社、山中湖旭日丘、山中湖村役場前、富士山山中湖、忍野入口、セマ草、橋町、警察署前 | | | | | | | | | | | | | | |
| 広域利用状況 (%) (他市町へ跨ぐ利用者の割合) | 74.6 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 増収策 | フ. 补助制度を活用し、低床バスを導入した。（大型超低床：2両導入、中型超低床：2両、 小型超低床：2両） ゲ. 需要創出のため、幹線系統と域内系統の役割/機能を整理、路線再編を実施した。 ①御殿場北部(リニア小山須走リニアの生活交通ネットワーク構造)と山梨の内野地区の 新規需要を創出するため、幹線バス・河口湖線の内、御殿場グリーン・アウトレット 等着便（8.5往復）の経路変更と、アーバン・オーバン循環線の不採算便（日中便） を活用した路線再編を行った。（H27.11実施） ②小山町域公共交通総合連携計画（地域公共交通網形成計画策定予定）に基づき、 司営バスとの連携によるエア再編を実施した。（H27.10実施 司営・新コニティバス ブ路線新設） ウ. 地域との連携や白社スクールを活用してのヤールス展開 ①関係自治体と連携してバス時刻表・乗り方案内のツールの小山町内全戸配布を実施。 ②利用のきっかけづくりのため、小学生を中心にバス乗り方教室を実施。 （御殿場市内小学校5件、小山町内小学校×5件）エ. 利用者に配慮した取り組み ③高校新入生用のリーフレット配布活動を実施。（4校） エ. 利用者に配慮した取り組み ④管内のW.E.B時刻表・運賃検索システムを導入した。（H28.10実施） ⑤乗客ソルティ問答による乗務員・窓口係員の味覚アリババ化を図った。 オ. イベント等への積極参加・同体等へのバス・PR活動 ①小山町各支所でシャンパン定期の出張販売を毎月実施。 ②「時の橋」における冬季イルミネーション作品出展。乗合バスをアピールした。 ③国立中央青少年の交流家のイベントに参加し、バス乗り方教室を開催。 ④地元FM放送を活用し、乗合バスPRのCM放送を継続実施。 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 費用削減策 | フ. 燃料、オイルその他修繕部品等、車両購入の購入に加え金額が多い備品等々につ いて、富士急グループ全体での一括仕入れ実施や比較購入の徹底を図りコスト 削減を図る。 ゲ. アイドリングストップ強化月間の実施や幹部職員による点呼など、乗務員・職員へ の声掛け、街頭監査による注意喚起により、費用削減を図った。 イ. ドライブレコーダー（H25年度内で全車搭載済み）を活用し、事故防止に役立てること で事故による修理費等の削減を図った。 ウ. 車両の更新により、燃費効率の向上で経費の削減を図った。 オ. 路線の機能整理において、幹線バス・河口湖線の御殿場アリゾナ・アウトレット便（8.5 往復）を活用リース変更し、幹線バス（河口湖線）の運行を効率化・減便した。 （H27.11、H28.4実施） | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 沿線市町の サポート | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 利用実態 |  <table border="1"> <caption>System Key Route (km)</caption> <tr> <td>50</td> <td>150</td> </tr> <tr> <td>100</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>20</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>300,000</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>20</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>100</td> <td>10</td> </tr> </table> <p>輸送量(人/日)</p> <p>平均乗車密度(人/便)</p> <p>運行回数(回/日)</p> <p>乗車人員(人)</p> <p>収支率(%)</p> <p>アクセス拠点(箇所)</p> <p>広域利用状況(%)</p> | | | | | 50 | 150 | 100 | 10 | 20 | 30 | 300,000 | 100 | 20 | 30 | 100 | 10 |
| 50 | 150 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 100 | 10 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 20 | 30 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 300,000 | 100 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 20 | 30 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 100 | 10 | | | | | | | | | | | | | | | | |

運行路線図(第4号)



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 富士急山梨バス株式会社

系統名(起点~経由地~終点) 河口湖線(河口湖駅~旭日丘~御殿場駅)

計画策定年度 平成27年度

運行期間 平成27年10月~平成28年9月

評価年度

平成28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 B C | A:運行目的どおり適切に実施 B:運便・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) |
| 增收策 | 事業者計画と実績を比較 | — | 別紙 | 有 無 | 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 無 | 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 | 事業者計画数と運行実績との比較 | (4,392.0)回 (12.0回/日) | (4,392.0)回 (12.0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) | 10/8大雨・通行止めによる連休3.5回は含まない |
| 収支率 | 実績収支率 | 87.1% | 68.4% | 18 | ~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 | 自社経常費用ベース |
| 乗車人員 | 計画人員と運行実績との比較 | 158,379人 | 179,378人 | 6 | 計画数+5% 6点 計画数±5% 3点 計画数-5%未満 0点 | H27.4.6~1系統包括適用除外 |
| 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(11)箇所 | 17 | 拠点(駅・BT) 1件2点 その他のバス停 1件1点 限度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) | — | 90.3% | 20 | ~4% 0点 5~9% 5点 10~14% 10点 15~19% 15点 20%~ 20点 | 影響が大きい平日の実績にて算定 |
| 公共施設・拠点施設アクセス状況 | 実施設数 (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 御殿場市立図書館、御殿場市民会館、須走支所、自衛隊富士学校、道の駅すばしり、天恵、JA御殿場、御殿場西高校、須走小・中学校、キリンディスティラリー、JA須走、須走浅間神社、ケーズデンキ、日大セミナーハウス、森の駅旭日丘、文学の森公園、山中湖村役場、山中湖郵便局、山中湖小・中学校、忍野八海、ファナック、さかな公園、忍野温泉、自衛隊北富士駐屯地、道の駅富士吉田、富士吉田市立病院、富士吉田市立看護専門学校、北口本宮富士浅間神社、上吉田コミュニティセンター、都留信用組合、富士急ハイランド。 | — | — | — |
| キロ当たり経費 | 補助対象年度の前年度の国が定める地域キロ当たり経常費用単価との比較 | — | 330.18円 | 6 | 単価以上 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 | | | | 70 | 評価指標 | A · B · C |

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 | <p>静岡、山梨両県を結ぶ唯一の広域系統であり、地域における一次交通として機能する。</p> <p>県間を跨ぐ国道138号の通行が運行の大部分を占め、沿線には学校・病院・企業などの生活拠点ほか商業施設も多く存する。</p> <p>主に山梨県から静岡への越県通学者や県内においては小山町と御殿場市市内の生活の足として利用される。土休日・繁忙時は観光客の移動を補完する役割も担うことから、地域間・地域内の活性化にも寄与する。</p> |
| 增收策 | <p>ア. バリア解消のため、低床バスを積極導入した。 (大型超低床: 8両、中型超低床4両※環境保全対応車3両含む)</p> <p>イ. 御殿場北部エリアや小山須走エリアの生活交通ネットワーク構築と山梨の内野地区の新規需要を創出するため、幹線バス・河口湖線の内、御殿場プレミアム・アウトレット発着便(8.5往復)の経路変更を行った。(H27.11実施)</p> <p>ウ. 利用者に配慮した取り組み ①幹線バス、周遊バス停留所に「バスの乗り方 案内看板(日・英)」を設置した。 ②拠点・河口湖駅のコンシェルジュデスクの人員増員を行い、案内強化を図った。 ③自社管内の全バス停ボールを多言語対応含め一新した。(H28.2実施)</p> <p>エ. イベント等への積極参加・団体等へのセールス・PR活動 ①バス利用案内戸別訪問の継続実施。(H26.11～継続実施。307件) ②「やまなし公共交通フェスタ」に参加し、バス利用PR実施 H27.12実施</p> <p>オ. 関東運輸局「観光まちづくりコンサルティング事業」を実施。富士宮市、富士河口湖町、両市町関係者と協議体「富士山西麓地域観光連絡会議」を設立。公共交通による国道139号エリア(白糸、朝霧高原、本栖湖、精進湖、富士ヶ嶺)の広域的な観光活性化を推進。 28年度事業「富士山西麓物語パスポート＆バス周遊券」を策定。</p> |
| 費用削減策 | <p>ア. 燃料、オイルその他修繕部品等、車両購入の購入に加え金額が多い備品等について、富士急グループ全体での一括仕入れ実施や比較購入の徹底を図りコスト削減を図る。</p> <p>イ. アイドリングストップ強化月間の実施や幹部職員による点呼など、乗務員・職員への声掛け、街頭監査による注意喚起により、費用削減を図った。</p> <p>ウ. ドライブレコーダー(H25年度内で全車搭載済み)を活用し、事故防止に役立てることで事故による修理費等の削減を図った。</p> <p>エ. 車両の更新により、燃費効率の向上と修繕費の削減を図った。</p> <p>オ. 不採算路線・塩山駅～富士山駅線の廃止→定額タクシーへモード転換をした。(H27.11実施)</p> <p>カ. 便の過剰供給区間を整理し、幹線バス「河口湖線」の御殿場プレミアム・アウトレット便(8.5往復)のコース変更を行い、運行の効率化を図った。(H27.11実施)</p> |

(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) 【拠点】 JR御殿場駅…JR線 富士山駅…富士急行線 河口湖駅…富士急行線 【バス停】 湯沢…小山方面、箱根方面 ぐみ沢…チアーズガーデン線 図書館前…東京行高速バス、横浜行高速バス 須走浅間神社…小山町内コミュニティバス(すばしりコース) 山中湖旭日丘…平野線 山中湖村役場前…新宿行高速バス 富士山山中湖(ホテルマウント富士入口)…長池方面、忍野方面、新宿行高速バス 忍野入口…内野方面、新宿行中央高速バス セメ草…ふじっ湖号平日コース 横町…富士吉田市内コミュニティバス(新倉～熊穴団地～市立病院コース) 警察署前…富士吉田市内コミュニティバス(新倉～熊穴団地～市立病院コース)</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) 【公共施設】 御殿場市立図書館、御殿場西高校、御殿場市民会館、須走支所、自衛隊富士学校、須走小学校、須走中学校、山中湖村役場、山中湖郵便局、山中湖小学校、山中湖中学校、自衛隊北富士駐屯地、富士吉田市立病院、富士吉田市立看護専門学校、上吉田コミュニティセンター 【拠点施設】 JA御殿場、、キリンディスティラリー、ケーズデンキ、JA須走、須走浅間神社、道の駅すばしり、天恵、日大セミナーハウス、森の駅旭日丘、文学の森公園、ファニック、忍野八海、さかな公園、忍野温泉、道の駅富士吉田、北日本宮富士浅間神社、都留信用組合、富士急ハイランド、渡辺整形外科</p> |

平成28年度運行分系統別利用実態（公表シート） 様式2

| 系統名 | 河口湖線 | | | 事業者名 | 富士急山梨バス株式会社 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|---------|-------------|--------|-------|-----------|----|----------|-----|-----------|-----|-------------|----|---------|---------|--------|----|-----------|----|------------|----|
| 路線の状況 | 起点 | 経由地 | 終点 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 河口湖 | 旭日丘 | 御殿場駅 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 系統キロ程 (km) | 37.9 | 輸送量 (人/日) | | 59.5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 平均乗車密度 (人/便) | 5.0 | 運行回数 (回/日) | | 12.0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 公共交通拠点状況 | 学校 | 御殿場西高校、須走小・中学校、山中湖小・中学校、富士吉田市立看護専門学校、日大セミナーハウス | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 病院 | 富士吉田市立病院、渡辺整形外科 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 商業施設 | JA御殿場、キリンディスティラリー、ケーズデンキ、JA須走、道の駅すばしり、ファック、道の駅富士吉田、都留信用組合 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | その他 | 御殿場市立図書館、御殿場市民会館、須走支所、自衛隊富士学校、山中湖村役場、山中湖郵便局、自衛隊北富士駐屯地、上吉田コミュニティセンター、須走浅間神社、天忍、森の駅旭日丘、文学の森公園、忍野八海、さかな公園、忍野温泉、北口本宮富士浅間神社、富士急ハイランド | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 収支率 (%) (収益/費用) | 68.4 | 乗車人員 (人) | | 179,378 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 乗換可能な アクセス拠点等 | 拠点3 バス停11 | 名称 | 拠点：JR御殿場駅、富士急行富士山駅、富士急行河口湖駅 バス停：湯沢、ぐみ沢、図書館前、須走浅間神社、山中湖旭日丘、山中湖村役場前、富士山山中湖、忍野入口、セメ单、梅町、警察署前 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 広域利用状況 (%) (他市町へ跨ぐ利用者の割合) | 90.3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 増収策 | ア. バリア解消のため、低床バスを積極導入した。 （大型超低床：8両、中型超低床4両※塊塗装全対応車3両含む） イ. 御殿場北部山里や小山須走山の生活交通ネットワーク構築と山梨の内野地区の新規需要を創出するため、幹線バス・河口湖線の内、御殿場スマート・アウトレット発着便（8.5往復）の経路変更を行った。（H27.11実施） ウ. 利用者に配慮した取り組み ①幹線バス、周遊バス停留所に「バスの乗り方」案内看板（日・英）」を設置した。 ②拠点・河口湖駅のコンシェルジュデスクの人員増員を行い、案内強化を図った。 ③自社管内企全バス停ポールを多言語対応看め一新した。（H28.2実施） ④地元ケーブルテレビ（CATV富士五湖）と、高速バス、鉄道と共に乗合バスのダイヤ情報（幹線バス、コマドリ）のデータ放送契約を締結当該情報を発信を継続実施。 ⑤接客コンテスト開催による乗務員・窓口係員のスピード化強化を図った。 ⑥富士登山バスの利用者に「富士登山下山間違え防止マップ（日・英）」を作製・配布した。 エ. イベント等への積極参加・団体等へのセールス・P.R.活動 ①バス利用客内戸別訪問の継続実施（H26.11～推奨実施、307件） ②「やまなし公共交通フェスティバル」に参加し、バス利用P.R.実施。H27.12実施 ③静岡県道局「群光まちづくり例会」事業を実施。富士宮市、富士河口湖町、南市町関係者と協議して「富士山西麓地域観光連絡会議」を設立。公共交通による国道139号エリア（白糸、希望高原、本栖湖、精進湖、富士ヶ嶺）の広域的な観光活性化を推進。 2.8年度事業「富士山西麓物語リポート＆バス同遊券」を策定。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | ア. 燃料、オイルその他修繕部品等、車両購入の購入に加え金額が多い備品等について、富士急グループ全体での一括仕入れ実施や比較購入の徹底を図りコスト削減を図る。 イ. アイドリングストップ強化月間の実施や幹部職員による点呼など、乗務員・職員への声掛け、各頭監査による注意喚起により、費用削減を図った。 ウ. ドライブレコーダー（H25年度内で全車搭載済み）を活用し、事故防止に役立てて事故による修理費等の削減を図った。 エ. 車両の更新により、燃費効率の向上と修繕費の削減を図った。 オ. 不採算路線・塩川駅～富士山駅間の廃止→定期タクシーモード転換をした。（H27.11実施） カ. 便の過剰供給区間を整理し、幹線バス「河口湖線」の御殿場プレミア・アウトレット便（8.5往復）のコース変更を行い、運行の効率化を図った。（H27.11実施） | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 治線市町の サポート | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 利用実態 | <table border="1"> <caption>System Key Route Metrics (Lake Kawaguchi Line)</caption> <tr> <th>Metric</th> <th>Value</th> </tr> <tr> <td>系統キロ程(km)</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>輸送量(人/日)</td> <td>150</td> </tr> <tr> <td>広域利用状況(%)</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度(人/便)</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>乗車人員(人)</td> <td>300,000</td> </tr> <tr> <td>収支率(%)</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>運行回数(回/日)</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>アクセス拠点(箇所)</td> <td>20</td> </tr> </table> | | | | | Metric | Value | 系統キロ程(km) | 50 | 輸送量(人/日) | 150 | 広域利用状況(%) | 100 | 平均乗車密度(人/便) | 10 | 乗車人員(人) | 300,000 | 収支率(%) | 20 | 運行回数(回/日) | 30 | アクセス拠点(箇所) | 20 |
| Metric | Value | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 系統キロ程(km) | 50 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 輸送量(人/日) | 150 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 広域利用状況(%) | 100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 平均乗車密度(人/便) | 10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 乗車人員(人) | 300,000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 収支率(%) | 20 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 運行回数(回/日) | 30 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| アクセス拠点(箇所) | 20 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

運行路線図(第6号)



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

富士急シティバス株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

御殿場線(三島駅～岩波駅～御殿場駅)

計画策定年度 平成27年度

運行期間 平成27年10月～平成28年9月

評価年度 平成28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 ● B ● C | 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) |
| 增收策 | 事業者計画と実績を比較 | — | 別紙 | 有 ● 無 | 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 ● 無 | 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 | 事業者計画数と運行実績との比較 | (2,562.0)回 (7.0回/日) | (2,562.0)回 (7.0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) | |
| 収支率 | 実績収支率 | 46.8% | 46.1% | 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 | |
| 乗車人員 | 計画人員と運行実績との比較 | 80,212人 | 76,465人 | 3 | 計画数+5% 6点 計画数±5% 3点 計画数-5%未満 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(9)箇所 | 15 | 拠点(駅・BT) 1件2点 その他のバス停 1件1点 限度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) | — | 40% | 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 | 実施設数 (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) | — | 別紙のとおり | | — | |
| キロ当たり経費 | 補助対象年度の前年度の国が定める地域キロ当たり経常費用単価との比較 | — | 350.29円 | 3 | 単価以上 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 | 56 | 評価指標 | (A) ● B ● C |

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御殿場線と並行し、御殿場・裾野・三島の主要駅を繋ぐ地域間幹線である。沿線には学校・病院・企業が多く存しているため、通学・通院・通勤を中心とする市間を跨ぐ生活移動を補完することを目的に運行。また、静岡県外を結ぶビジネス移動や観光移動の交通結節点である新幹線三島駅、JR御殿場駅から県内への乗継モードとして、広域移動の円滑化及び地域内の活性化を図ることを目的とし運行。 |
| 增收策 | 1)行政と連携し、地域との意見交換を行い、今後の路線バスの検討を行うとともに、その機会を利用して路線の存在をアピールすることにより、利用促進を図る。 2)コンテンツプロバイダにデータを提供し、時刻表検索サービスへの参加を図る。(ナビタイム、平成27年3月より提供開始。他のコンテンツプロバイダと折衝中) 3)地域特化型の時刻表を作成し、行政の高齢者用の利用券等交付の際に各人に配布。また自治会等地域の協力の下に時刻表の配布を実施。 4)静岡運輸支局の「交通バリアフリー教室」への参加。幼稚園、小学校等における「バス乗り方教室」を3市町に拡大して実施した。(動機づけや校外利用促進) 5)ノンステップバスを継続導入するとともに、既存車両についても車内設備を更新し、使いやすいバス環境を整備する。 |
| 費用削減策 | 1)燃料、オイルその他修繕部品等、車両購入の購入に加え金額が多い備品等についても、富士急グループ全体での一括仕入れ実施や比較購入の徹底を図りコスト削減を実施した。 2)アイドリングストップ強化月間の実施や点呼等による周知徹底、街頭監査による注意喚起により、燃費向上を実現し軽油使用料の削減を図った。 3)車両の更新により、燃費効率向上と修繕費の削減を図った。 4)効率的な仕業再編による乗務員人件費の抑制を図った。 |

(2) 各項目の評価

| 項目 | 内 容 |
|------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ネットワーク構成 | (主な乗換え拠点・バス停) 【拠点】 JR三島駅…JR東海道線、東海道新幹線 JR岩波駅…JR御殿場線 JR御殿場駅…JR御殿場線 【バス停】 東レ入口…光が丘団地方面 三菱前…桜堤経由三島駅方面 佐野…御殿場方面 復生病院前…御殿場特別支援学校方面 かまど中…JR南御殿場駅 萩芙蓉台…芙蓉台及び見晴台方面 裾野駅入口…JR裾野駅 裾野文化センター…すそのーる 森の腰…御殿場市内系統 |
| 公共施設 拠点施設 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) 【公共施設】 日本大学、日本大学三島高校、三島北小中学校、徳倉小学校、裾野市役所、裾野西小学校、大橋医院、裾野市営プール、裾野市民文化センター、神山小学校、神山復生病院、富士岡中学校、富士岡小学校、裾野警察署 【拠点施設】 ベルシティ(ショッピングセンター) 時之栖 |

平成28年度運行分系統別利用実態（公表シート） 様式2

| 系統名 | 御殿場線 | | | 事業者名 | 富士急シティバス株式会社 | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|--------|--------------|----|---|-----------|------|----------|------|-------------|-----|-----------|-----|--------|------|---------|--------|------------|---|
| 路線の状況 | 起点 | 経由地 | 終点 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 三島駅 | 岩波駅 | 御殿場駅 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 系統キロ程 (km) | 21.9 | 輸送量 (人/日) | 21.0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 平均乗車密度 (人/便) | 3.0 | 運行回数 (回/日) | 7.0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 公共・拠点状況施設 | 学校 | 日本大学、日大三島高校、三島北小・中学校、徳倉小学校、裾野西小学校、神山小学校、富士岡小・中学校 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 病院 | 大橋医院、神山復生病院 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 商業施設 | ベルシティ、時之栖 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | その他 | 裾野市役所、裾野市営プール、裾野市民文化センター、裾野警察署 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 収支率 (%) (収益/費用) | 46.1 | | 乗車人員 (人) | 76,465 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 乗換可能な アクセス拠点等 | 拠点3 バス停9 | 名称 | 拠点: JR三島駅、JR岩波駅、JR御殿場駅 バス停: 東レ入口、三菱前、佐野、復生病院前、かまど中、萩芙蓉台、裾野駅入口、裾野文化センター、森の腰 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 広域利用状況 (%) (他市町へ跨ぐ利用者の割合) | 40.0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 増収策 | 1) 行政と連携し、地域との意見交換を行い、今後の路線バスの検討を行うとともに、その機会を利用して路線の存在をアピールすることにより、利用促進を図る。 2) コンテンツプロバイダにデータを提供し、時刻表検索サービスへの参加を図る。（ナビタイム、平成27年3月より提供開始。他のコンテンツプロバイダと折衝中） 3) 地域特化型の時刻表を作成し、行政の高齢者用の利用券等交付の際に各人に配布。また自治会等地域の協力の下に時刻表の配布を実施。 4) 静岡運輸支局の「交通パリアフリー教室」への参加。幼稚園、小学校等における「バス乗り方教室」を3市町に拡大して実施した。（動機づけや校外利用促進） 5) ノンステップバスを継続導入するとともに、既存車両についても車内設備を更新し、使いやすいバス環境を整備する。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 費用削減策 | 1) 燃料、オイルその他修繕部品等、車両購入の購入に加え金額が多い備品等についても、富士急グループ全体での一括仕入れ実施や比較購入の徹底を図りコスト削減を実施した。 2) アイドリングストップ強化月間の実施や点呼等による周知徹底、街頭監査による注意喚起により、燃費向上を実現し軽油使用料の削減を図った。 3) 車両の更新により、燃費効率向上と修繕費の削減を図った。 4) 効率的な仕業再編による乗務員人件費の抑制を図った。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 沿線市町の サポート | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 利用実態 | <table border="1"> <caption>Data points from the Radar Chart</caption> <thead> <tr> <th>指標</th> <th>値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>系統キロ程(km)</td> <td>21.9</td> </tr> <tr> <td>輸送量(人/日)</td> <td>21.0</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度(人/便)</td> <td>3.0</td> </tr> <tr> <td>運行回数(回/日)</td> <td>7.0</td> </tr> <tr> <td>収支率(%)</td> <td>46.1</td> </tr> <tr> <td>乗車人員(人)</td> <td>76,465</td> </tr> <tr> <td>アクセス拠点(箇所)</td> <td>9</td> </tr> </tbody> </table> | | | | | 指標 | 値 | 系統キロ程(km) | 21.9 | 輸送量(人/日) | 21.0 | 平均乗車密度(人/便) | 3.0 | 運行回数(回/日) | 7.0 | 収支率(%) | 46.1 | 乗車人員(人) | 76,465 | アクセス拠点(箇所) | 9 |
| 指標 | 値 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 系統キロ程(km) | 21.9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 輸送量(人/日) | 21.0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 平均乗車密度(人/便) | 3.0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 運行回数(回/日) | 7.0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 収支率(%) | 46.1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 乗車人員(人) | 76,465 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| アクセス拠点(箇所) | 9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

運行系統図

富士急シティバス株式会社

