

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。

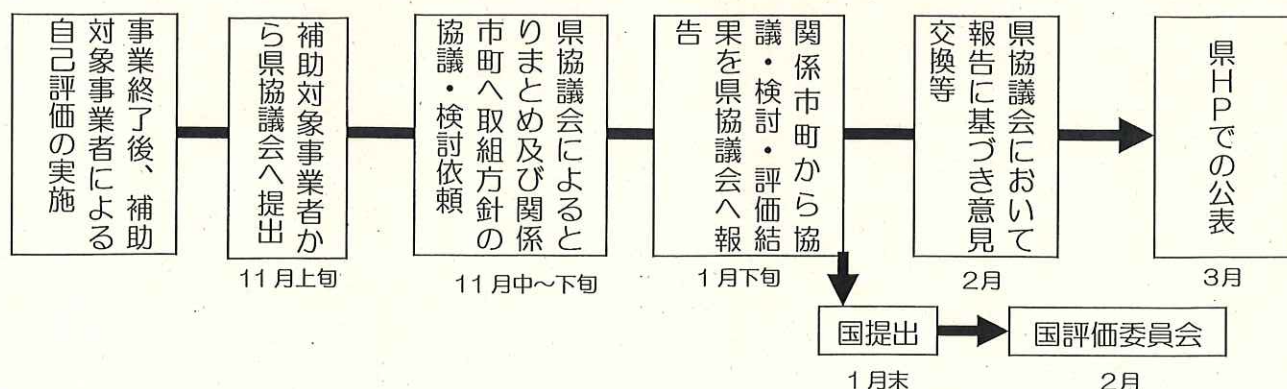
② 関係市町

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う場合）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。

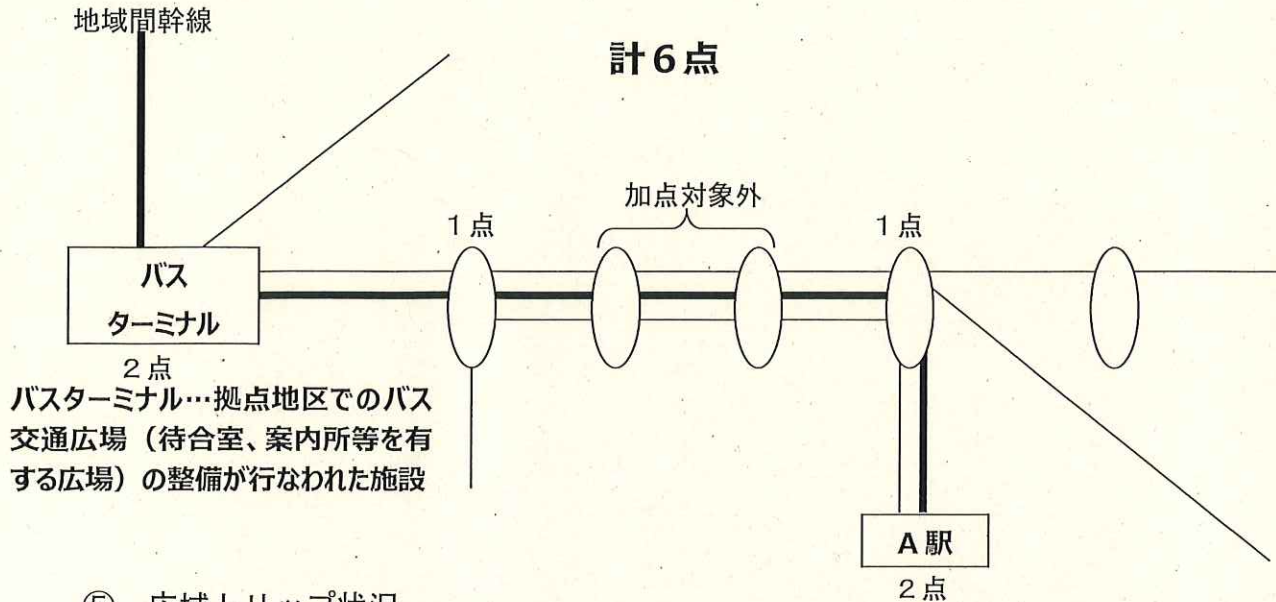
④ ネットワーク構成

- ・ 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お他地域への従業員・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)
増収策	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。
収支率	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 29 年度地域間幹線系統の事業評価結果

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
	増収策	路線維持のための増収策を記載
	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：B

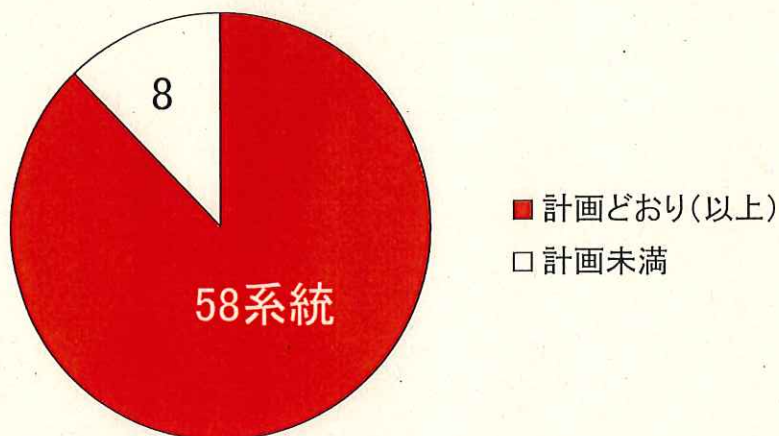
- ・補助対象系統全 66 系統中、A 評価：34 系統、B 評価：32 系統、C 評価：0 系統
- ・全系統中に占める A 評価の割合が約 51%であり 2/3 を下回ったことから、全体評価を『B』としました。(H27: B、H28: A)

(2) 評価項目ごとの特徴

ア 運行回数

- ・ 66 系統のうち、8 系統が計画していた運行回数を満たさない結果となりました。
- ・ 主な理由は、効率化を目的とした再編が行われたことや年末年始の運行計画の変更したことに伴うものです。

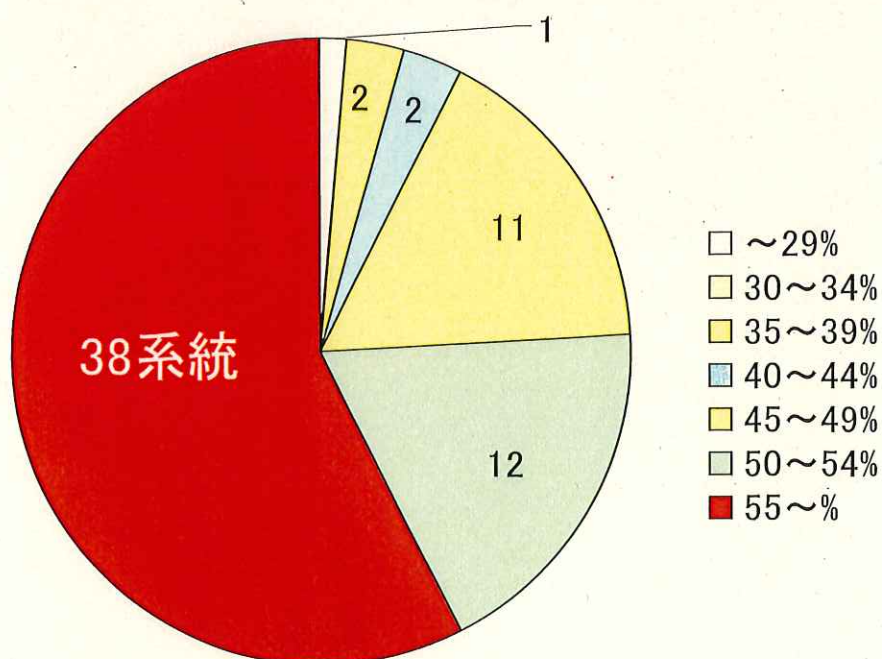
表1: 運行回数の計画達成状況(系統数)



イ 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。
- ・ 66 系統中 38 系統で 55%以上の収支率が確保され、全体の 57.5%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。
- ・ 最も高い系統は 96.2%、最も低い系統は 25.9%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。

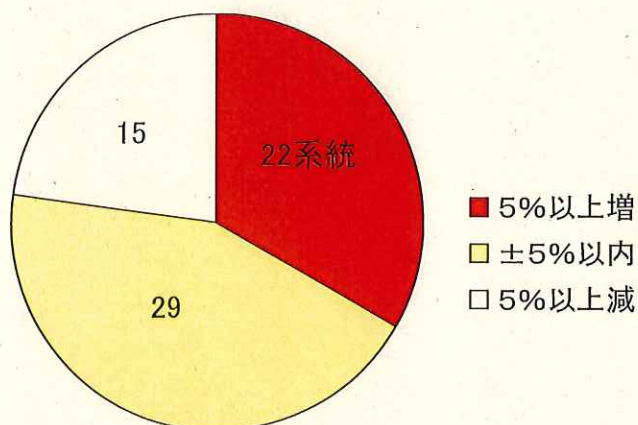
表2: 収支率別系統数



ウ 乗車人員

- ・ 全 66 系統中、22 系統で計画値より + 5 % 以上増加、29 系統が計画値 ± 5 % 以内となっており、約 77 % の系統で計画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に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。

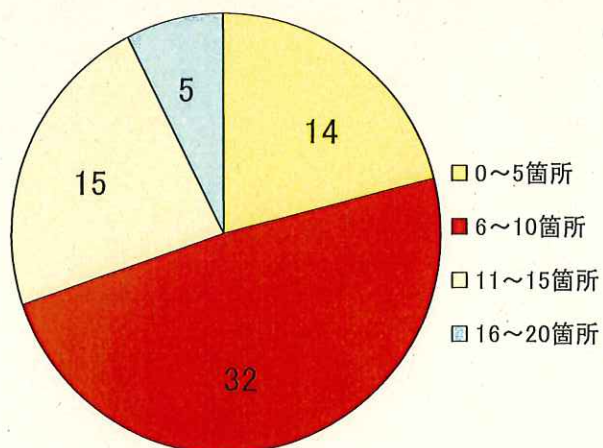
表3:乗車人員増減率別系統数



エ 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 78 %）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。

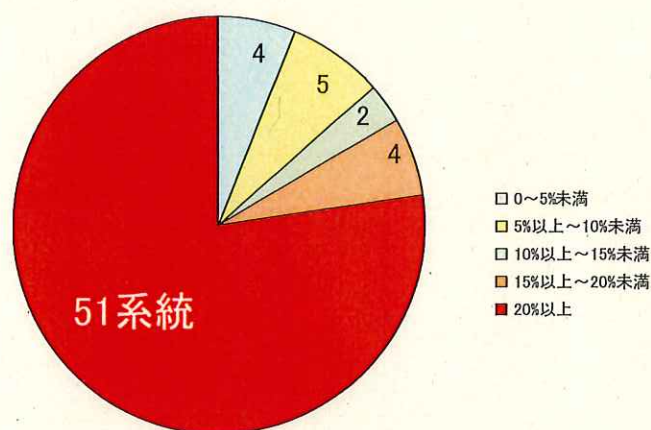
表4:乗換可能なアクセス拠点数別系統数



オ 広域利用状況

- ・地域間幹線系統は、補助要件上、「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。
- ・複数の市町を跨ぐ利用実態の有無について評価を行いました。
- ・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66系統中51系統（約77%）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。
- ・最も高い系統（91.0%）と最も低い系統（1.1%）との差が大きく、また10%を下回る系統も9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。

表5: 広域利用状況割合別系統数



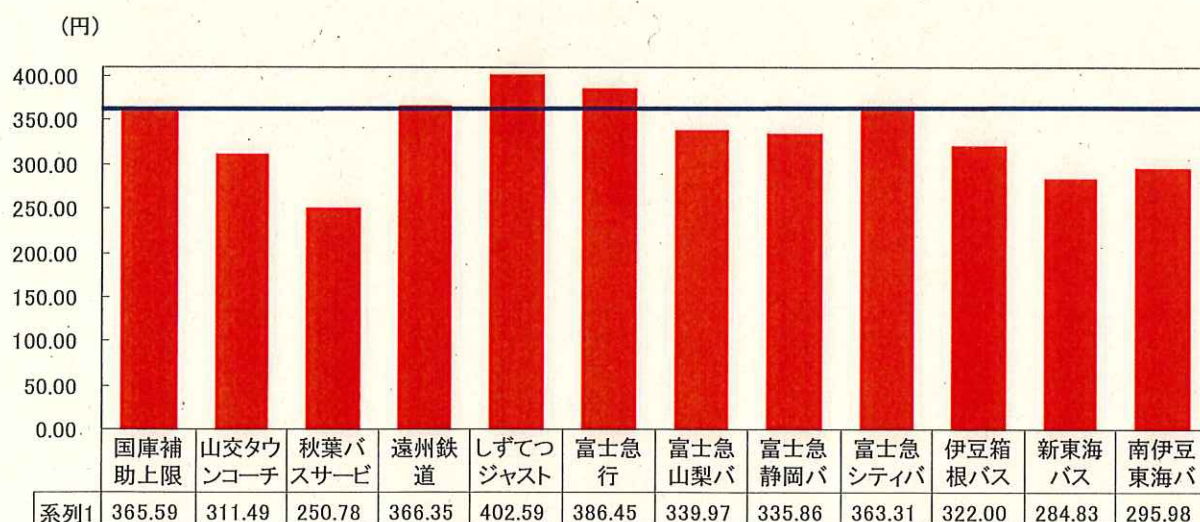
(事業者別広域利用状況割合)

事業者	0～5%未満	5～10%未満	10～15%未満	15～20%未満	20%以上
山交タウンコーチ	0	0	0	0	1
秋葉バスサービス	0	0	0	1	4
遠州鉄道	3	2	2	2	18
しずてつジャストライン	0	1	0	0	10
富士急行	0	0	0	0	4
富士急山梨バス	0	0	0	0	1
富士急静岡バス	0	1	0	1	4
富士急シティバス	1	1	0	0	6
伊豆箱根バス	0	0	0	0	1
新東海バス	0	0	0	0	1
南伊豆東海バス	0	0	0	0	1
計	4	5	2	4	51

カ キロ当たり経常費用

- 乗合バスを運行する場合に、1 km 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：365.59 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 11 事業者中 8 事業者が、国庫補助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に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。

表6: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。

事業者名	系統名	評価項目① 運行回数 満点3点	評価項目② 収支率 満点18点	評価項目③ 乗車人員 満点6点	評価項目④ ネットワーク 満点20点	評価項目⑤ 広域トリップ 満点20点	評価項目⑥ キロ当たり経費 満点12点	点数 (A: 52~79) (B: 28~51) (C: ~25)	評価			事業者 平均	全体評価
									A	B	C	計	
1	山交タウンコーポ	富士宮駅・イオン・星山台・蒲原病院線	3	6	0	6	20	9	44	○		1	44.0
2	秋葉線	秋葉線	3	9	3	11	20	12	58	○			
3	秋葉バスサービス	秋葉中遠線	3	18	6	11	15	12	65	○			
4		秋葉中遠線	3	18	0	12	20	12	65	○		5	62.2
5		秋葉中遠線	3	18	6	6	20	12	65	○			
6		秋葉中遠線	3	18	0	5	20	12	58	○			
7		大久保線	3	15	6	15	5	0	44	○			
8		大久保線	3	18	0	12	0	0	33	○			
9		伊佐見線	3	18	6	14	0	0	41	○			
10		浜名線	3	18	6	13	15	0	55	○			
11		笠井高台線	3	18	3	18	5	0	47	○			
12		浜北医大三方原線	3	15	3	17	20	0	58	○			
13		浜川線	3	15	3	20	20	0	61	○			
14		浜川線	3	18	6	20	20	0	67	○			
15		城之崎線	3	12	3	7	10	0	35	○			
16		磐田市立病院福田線	3	15	3	13	20	0	54	○			
17		中ノ町磐田線	3	18	6	12	15	0	54	○			
18		北遠本線	3	0	3	8	20	0	34	○			
19		秋葉線	3	12	3	8	20	0	46	○			
20		秋葉線	3	12	3	9	20	0	47	○		27	51.3
21	遠州鉄道	秋葉線	3	18	6	14	20	0	61	○			
22		磐田天竜線	3	15	3	14	20	0	55	○			
23		掛塚さなる台線	3	15	3	12	20	0	53	○			
24		掛塚さなる台線	3	15	3	11	20	0	52	○			
25		掛塚さなる台線	3	18	3	10	20	0	54	○			
26		掛塚さなる台線	3	18	3	14	20	0	58	○			
27		内野台線	3	18	6	12	20	0	59	○			
28		内野台線	3	18	6	14	20	0	61	○			
29		磐田市立病院福田線	3	12	0	7	20	0	42	○			
30		引佐線	0	18	6	20	20	0	64	○			
31		萩丘都田線	3	18	6	11	10	0	48	○			
32		大塚ひとみヶ丘線	3	18	6	13	0	0	40	○			
33		気賀三ヶ丘日線	3	18	3	20	20	0	64	○			
34		三保雄雄線	3	18	6	5	5	0	37				
35		五十海大生線	0	18	3	6	20	0	47	○			
36		焼津岡部線	3	18	6	4	20	0	51	○			
37		藤枝言永線	0	18	3	8	20	0	49	○			
38		島田静波線	3	15	0	10	20	0	48	○			
39		島田静波線	3	15	0	13	20	0	51	○		11	47.2
40		藤枝相良線	0	12	0	11	43	0	43	○			
41		磐田市立病院線	0	18	6	4	20	0	48	○			
42		掛川大東浜岡線	0	12	6	7	20	0	45	○			
43		掛川大東浜岡線	3	18	3	9	20	0	53	○			
44		掛川大東浜岡線	0	18	6	4	20	0	48	○			
45		御殿場線	3	12	3	15	20	0	53	○			
46	富士急行	駿河小山線	3	12	0	11	20	0	46	○		4	53.5
47		十里木線	3	18	3	7	20	0	51	○			
48		河口湖線	3	18	6	17	20	0	64	○			
49	富士急山梨バス	河口湖線	3	18	6	17	20	6	70	○		1	70.0
50		御殿場線	0	18	0	6	20	6	50	○			
51		興津線	3	12	3	12	15	6	51	○			
52		富士急静岡バス	3	18	3	8	20	6	58	○		6	52.8
53		大淵線	3	18	3	8	20	6	58	○			
54		船津線	3	15	3	11	5	6	43	○			
55		大月線	3	18	0	10	20	6	57	○			
56		駿河平線	3	18	3	9	20	3	56	○			
57		須山線	3	12	0	12	20	3	50	○			
58		須山線	3	18	3	11	20	3	58	○			
59		御長原線	3	15	6	9	20	3	56	○			
60		御殿場線	3	9	0	15	20	3	50	○		8	49.0
61		御殿場線	3	12	0	8	0	3	26	○			
62		沼津高専線	3	18	3	6	5	3	38	○			
63		桜堤線	3	18	6	8	20	3	58	○			
64	伊豆箱根バス	中伊豆線	3	6	3	5	20	9	46	○		1	46.0
65	新東海バス	戸田線	3	18	0	7	20	12	60	○		1	60.0
66	南伊豆東海バス	石廊崎線	3	15	3	7	20	12	60	○		1	60.0
		計						平均	51.8	34	32	0	66

全66系統中34系統がA評価(約51%)であり、全系統中に占めるA評価の割合が2/3を下回ったことと、平均評価点数がB(51.8点)ということから全体評価をBとする。

B

平成29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	3,774.5	3,774.5	0.0	3	1	【評価対象】 運行回数 【評価内容】 運行計画回数と実績回数の 割合 【評価基準】 計画回数以上 3点 計画回数未満 0点 (ただし、国土交通大臣が 認める除外適用運行回数は 除く)
秋葉バスサービス	秋葉線	2,432.0	2,433.0	0.0	3	5	
	秋葉中遠線	4,622.5	4,625.5	0.0	3		
	秋葉中遠線	2,067.5	2,068.0	0.0	3		
	秋葉中遠線	3,102.5	3,102.5	0.0	3		
	秋葉中遠線	7,174.5	7,177.5	0.0	3		
遠州鉄道	大久保線	2,434.0	2,434.0	0.0	3	27	
	大久保線	2,251.5	2,251.5	0.0	3		
	伊佐見線	4,137.0	4,137.0	0.0	3		
	浜名線	2,069.0	2,069.0	0.0	3		
	笠井高台線	1,338.0	1,338.0	0.0	3		
	浜北医大三方原線	3,044.0	3,044.0	0.0	3		
	渋川線	2,007.5	2,007.5	0.0	3		
	渋川線	2,293.0	2,372.5	0.0	3		
	城之崎線	2,373.5	2,373.5	0.0	3		
	磐田市立病院福田線	5,720.0	5,720.0	0.0	3		
	中ノ町磐田線	7,666.0	7,666.0	0.0	3		
	北遠本線	1,825.0	1,825.0	0.0	3		
	秋葉線	1,825.0	1,825.0	0.0	3		
	秋葉線	1,825.0	1,825.0	0.0	3		
	磐田天竜線	4,594.5	4,594.5	0.0	3		
	磐田天竜線	5,033.5	5,033.5	0.0	3		
	掛塚さなる台線	2,859.5	2,859.5	0.0	3		
	掛塚さなる台線	1,703.0	1,703.0	0.0	3		
	掛塚さなる台線	3,590.5	3,590.5	0.0	3		
	掛塚さなる台線	3,407.0	3,407.0	0.0	3		
	内野台線	5,658.5	5,658.5	0.0	3		
	内野台線	4,014.0	4,014.0	0.0	3		
	磐田市立病院福田線	4,988.0	4,988.0	0.0	3		
	引佐線	2,312.0	2,129.5	0.0	0		
	萩丘都田線	1,825.0	1,825.0	0.0	3		
	大塚ひとみヶ丘線	3,285.0	3,285.0	0.0	3		
	気賀三ヶ日線	7,509.0	7,509.0	0.0	3		
しずてつジャストライン	三保草薙線	3,888.0	3,888.0	0.0	3	11	
	五十海大住線	3,993.5	3,916.5	0.0	0		
	焼津岡部線	7,417.0	7,820.5	0.0	3		
	藤枝吉永線	4,585.5	4,576.5	0.0	0		
	島田静波線	2,701.5	3,003.5	0.0	3		
	島田静波線	2,673.0	2,673.0	0.0	3		
	藤枝相良線	5,205.5	4,470.5	0.0	0		
	菊川浜岡線	2,784.5	2,781.5	0.0	0		
	掛川大東浜岡線	3,388.5	3,327.0	0.0	0		
	掛川大東浜岡線	2,308.5	2,380.5	0.0	3		
富士急行	掛川大東浜岡線	2,729.5	2,676.0	0.0	0	4	
	御殿場線	2,404.5	2,404.5	0.0	3		
	駿河小山線	5,158.0	5,158.0	0.0	3		
	十里木線	2,190.0	2,190.0	0.0	3		
富士急山梨バス	河口湖線	2,007.5	2,007.5	0.0	3	1	
	河口湖線	4,380.0	4,392.0	0.0	3		
富士急静岡バス	柚野線	1,774.5	1,676.5	0.0	0	6	
	興津線	2,063.0	2,063.0	0.0	3		
	曾比奈線	1,821.0	1,821.0	0.0	3		
	大淵線	1,101.0	1,101.0	0.0	3		
	船津線	2,737.5	2,737.5	0.0	3		
	大月線	8,438.5	8,438.5	0.0	3		
富士急シティバス	駿河平線	2,601.5	2,601.5	0.0	3	8	
	須山線	2,550.5	2,550.5	0.0	3		
	須山線	1,332.5	1,332.5	0.0	3		
	御長屋線	1,991.0	1,991.0	0.0	3		
	御殿場線	2,374.0	2,374.0	0.0	3		
	原線	2,490.5	2,490.5	0.0	3		
	沼津高専線	3,175.0	3,175.0	0.0	3		
	桜堤線	4,369.5	4,369.5	0.0	3		
伊豆箱根バス	中伊豆線	5,290.0	5,290.0	0.0	3	1	
新東海バス	戸田線	2,555.0	2,555.0	0.0	3	1	
南伊豆東海バス	石廊崎線	5,475.0	5,475.0	0.0	3	1	
計				平均:	2.6	66	

(*)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しない回数)

平成29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・星山台・蒲原病院線	39.6	6	1	39.6	【評価対象】 収支率 【評価内容】 当該系統の運行実績に基づく収支率 【評価基準】 収支率の割合に応じ ～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  (旧国庫補助基準を踏まえ 55%超を満点)
秋葉バスサービス	秋葉線	41.6	9	5	63.0	
	秋葉中遠線	73.8	18			
	秋葉中遠線	70.1	18			
	秋葉中遠線	67.0	18			
	秋葉中遠線	62.5	18			
遠州鉄道	大久保線	50.9	15	27	59.3	
	大久保線	56.6	18			
	伊佐見線	55.8	18			
	浜名線	56.7	18			
	笠井高台線	61.9	18			
	浜北医大三方原線	52.0	15			
	渋川線	54.0	15			
	渋川線	62.9	18			
	城之崎線	48.6	12			
	磐田市立病院福田線	52.4	15			
	中ノ町磐田線	72.3	18			
	北遠本線	25.9	0			
	秋葉線	48.9	12			
	秋葉線	45.8	12			
	磐田天竜線	59.4	18			
	磐田天竜線	53.3	15			
	掛塚さなる台線	54.4	15			
	掛塚さなる台線	52.0	15			
	掛塚さなる台線	56.2	18			
	掛塚さなる台線	57.2	18			
	内野台線	75.8	18			
	内野台線	57.1	18			
	磐田市立病院福田線	47.9	12			
	引佐線	87.4	18			
	萩丘都田線	88.1	18			
	大塚ひとみヶ丘線	96.2	18			
	気賀三ヶ日線	73.3	18			
しずてつジャストライン	三保草薙線	59.9	18	11	56.6	
	五十海大住線	60.4	18			
	焼津岡部線	64.3	18			
	藤枝吉永線	63.2	18			
	島田静波線	51.8	15			
	島田静波線	51.0	15			
	藤枝相良線	45.5	12			
	菊川浜岡線	66.0	18			
	掛川大東浜岡線	45.6	12			
	掛川大東浜岡線	59.9	18			
	掛川大東浜岡線	55.8	18			
	御殿場線	49.2	12			
	駿河小山線	45.5	12			
	十里木線	60.4	18			
河口湖線	62.4	18				
富士急行	河口湖線	91.5	18	1	91.5	
富士急山梨バス	柚野線	59.3	18	6	54.2	
	興津線	45.8	12			
	曾比奈線	58.2	18			
	大淵線	84.9	18			
	船津線	53.6	15			
富士急静岡バス	大月線	77.8	18	8	59.1	
	駿河平線	82.2	18			
	須山線	46.8	12			
	須山線	69.6	18			
	御長屋線	54.2	15			
	御殿場線	40.1	9			
	原線	45.4	12			
	沼津高専線	80.0	18			
伊豆箱根バス	桜堤線	55.1	18	1	39.7	
	中伊豆線	39.7	6			
新東海バス	戸田線	73.5	18	1	73.5	
南伊豆東海バス	石廊崎線	51.4	15	1	51.4	
計		59.2	←Ave.	66		

平成29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	74,162	65,127	87.8	0	1	【評価対象】 実績乗車人員 【評価内容】 運行計画乗車人員と実績乗車 人員の割合 【評価基準】 計画人員+5% 6点 計画人員±5% 3点 計画人員-5%未満 0点
秋葉バスサービス	秋葉線	99,443	101,760	102.3	3	5	
	秋葉中遠線	80,605	110,694	137.3	6		
	秋葉中遠線	61,702	47,155	76.4	0		
	秋葉中遠線	57,912	68,911	115.5	6		
	秋葉中遠線	116,084	89,949	77.4	0		
遠州鉄道	大久保線	79,077	85,212	107.7	6	27	
	大久保線	78,161	74,019	94.7	0		
	伊佐見線	152,146	163,258	107.3	6		
	浜名線	102,498	111,286	108.5	6		
	笠井高台線	69,322	70,397	101.5	3		
	浜北医大三方原線	97,341	93,498	96.0	3		
	渋川線	111,072	114,209	102.8	3		
	渋川線	87,237	96,356	110.4	6		
	城之崎線	55,244	54,005	97.7	3		
	磐田市立病院福田線	197,890	199,319	100.7	3		
	中ノ町磐田線	350,921	396,650	113.0	6		
	北遠本線	60,769	59,051	97.1	3		
	秋葉線	58,029	59,837	103.1	3		
	秋葉線	71,769	71,917	100.2	3		
	磐田天竜線	154,392	162,276	105.1	6		
	磐田天竜線	176,708	185,335	104.8	3		
	掛塚さなる台線	116,649	114,564	98.2	3		
	掛塚さなる台線	52,358	54,324	103.7	3		
	掛塚さなる台線	103,307	107,994	104.5	3		
	掛塚さなる台線	100,622	103,950	103.3	3		
	内野台線	146,288	159,074	108.7	6		
	内野台線	92,232	98,532	106.8	6		
	磐田市立病院福田線	85,633	80,638	94.1	0		
	引佐線	76,885	99,373	129.2	6		
	萩丘都田線	64,696	70,578	109.0	6		
	大塚ひとみヶ丘線	156,860	167,739	106.9	6		
	気賀三ヶ日線	460,002	470,262	102.2	3		
しずてつジャストライン	三保草薙線	147,820	170,343	115.3	6	11	
	五十海大住線	137,105	141,440	103.1	3		
	焼津岡部線	108,566	129,996	119.7	6		
	藤枝吉永線	148,116	147,330	99.4	3		
	島田静波線	84,032	67,014	79.7	0		
	島田静波線	98,010	92,826	94.7	0		
	藤枝相良線	172,742	137,312	79.4	0		
	菊川浜岡線	54,112	76,298	141.0	6		
	掛川大東浜岡線	65,849	87,588	132.9	6		
	掛川大東浜岡線	77,198	74,601	96.6	3		
	掛川大東浜岡線	29,254	46,472	158.8	6		
富士急行	御殿場線	68,943	70,736	102.6	3	4	
	駿河小山線	104,414	95,863	91.8	0		
	十里木線	47,449	47,740	100.6	3		
	河口湖線	54,224	60,203	111.0	6		
富士急山梨バス	河口湖線	179,378	212,690	118.5	6	1	
富士急静岡バス	柚野線	21,905	19,299	88.1	0	6	
	興津線	37,154	35,562	95.7	3		
	曾比奈線	31,849	33,310	104.5	3		
	大淵線	34,958	34,374	98.3	3		
	船津線	129,570	125,060	96.5	3		
	大月線	188,738	171,687	90.9	0		
富士急シティバス	駿河平線	64,580	65,801	101.8	3	8	
	須山線	94,977	85,098	89.5	0		
	須山線	54,874	54,044	98.4	3		
	御長屋線	40,809	42,912	105.1	6		
	御殿場線	76,778	62,373	81.2	0		
	原線	55,426	46,614	84.1	0		
	沼津高専線	55,588	55,163	96.4	3		
	桜堤線	43,986	48,747	110.8	6		
伊豆箱根バス	中伊豆線	90,245	91,161	101.0	3	1	
新東海バス	戸田線	50,169	44,329	88.3	0	1	
南伊豆東海バス	石廊崎線	87,235	91,250	104.6	3	1	
計				Ave→	3.3	66	

平成29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
		拠点	バス停				
山交タウンコーチ	富士宮駅・イオン・星山台・蒲原病院線	2	2	6	1	4.0	【評価対象】 ネットワーク構成 【評価内容】 他の系統への乗換可能な バス停・駅等の拠点箇所数 (ただし、バス停については、 結節箇所以降の重複箇所は カウントに含まず) 【評価基準】 拠点(駅・ターミナル)1件2点 バス停 1件1点とし、20点を限度
秋葉バスサービス	秋葉線	2	7	11	5	7.4	
	秋葉中遠線	2	7	11			
	秋葉中遠線	2	8	12			
	秋葉中遠線	1	4	6			
	秋葉中遠線	1	3	5			
遠州鉄道	大久保線	1	13	15	27	12.0	
	大久保線	1	10	12			
	伊佐見線	1	12	14			
	浜名線	4	5	13			
	笠井高台線	2	14	18			
	浜北医大三方原線	2	13	17			
	渋川線	2	18	20			
	渋川線	2	17	20			
	城之崎線	1	5	7			
	磐田市立病院福田線	1	11	13			
	中ノ町磐田線	2	8	12			
	北遠本線	2	4	8			
	秋葉線	1	6	8			
	秋葉線	1	7	9			
	磐田天竜線	2	10	14			
	磐田天竜線	2	10	14			
	掛塚さなる台線	1	10	12			
	掛塚さなる台線	1	9	11			
	掛塚さなる台線	2	6	10			
	掛塚さなる台線	2	10	14			
	内野台線	2	8	12			
	内野台線	2	10	14			
	磐田市立病院福田線	1	5	7			
	引佐線	3	19	20			
	萩丘都田線	1	9	11			
	大塚ひとみヶ丘線	1	11	13			
	気賀三ヶ日線	3	19	20			
しずてつジャストライン	三保草薙線	1	3	5	11	4.8	
	五十海大住線	2	2	6			
	焼津岡部線	1	2	4			
	藤枝吉永線	1	6	8			
	島田静波線	4	2	10			
	島田静波線	4	5	13			
	藤枝相良線	4	3	11			
	菊川浜岡線	2	0	4			
	掛川大東浜岡線	3	1	7			
	掛川大東浜岡線	4	1	9			
	掛川大東浜岡線	2	0	4			
富士急行	御殿場線	3	9	15	4	10.2	
	駿河小山線	2	7	11			
	十里木線	1	5	7			
	河口湖線	3	11	17			
富士急山梨バス	河口湖線	3	11	17	1	14.0	
富士急静岡バス	柚野線	2	2	6	6	2.8	
	興津線	5	2	12			
	曾比奈線	2	4	8			
	大淵線	2	4	8			
	船津線	3	5	11			
	大月線	3	4	10			
富士急シティバス	駿河平線	3	3	9	8	7.3	
	須山線	2	8	12			
	須山線	2	7	11			
	御長屋線	3	3	9			
	御殿場線	3	9	15			
	原線	2	4	8			
	沼津高専線	1	4	6			
	桜堤線	3	2	8			
伊豆箱根バス	中伊豆線	1	3	5	1	4.0	
新東海バス	戸田線	1	5	7	1	6.0	
南伊豆東海バス	石廊崎線	1	5	7	1	6.0	
計					66		

平成29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	24.9	20	1	24.9	【評価対象】 広域利用者の割合 【評価内容】 平成13年3月31日現在における 旧市町村域を跨ぐ利用の割合 【評価基準】 利用割合に応じて配点 ~4% 0点 5~9% 5点 10~14% 10点 15~19% 15点 20%~ 20点 (基準については、平成22年の国勢調査における、本県の他地域への通勤・通学地別人口の割合が20%であることから、これと同様の傾向以上を示すものを満点とする。)			
秋葉バスサービス	秋葉線	44.4	20	5	32.7				
	秋葉中遠線	18.6	15						
	秋葉中遠線	20.1	20						
	秋葉中遠線	36.2	20						
	秋葉中遠線	44.6	20						
遠州鉄道	大久保線	8.0	5	27	27.9				
	大久保線	1.1	0						
	伊佐見線	1.2	0						
	浜名線	16.3	15						
	笠井高台線	7.8	5						
	浜北医大三方原線	50.2	20						
	渋川線	31.0	20						
	渋川線	28.9	20						
	城之崎線	13.9	10						
	磐田市立病院福田線	30.8	20						
	中ノ町磐田線	15.5	15						
	北遠本線	33.9	20						
	秋葉線	35.0	20						
	秋葉線	21.8	20						
	磐田天竜線	62.4	20						
	磐田天竜線	32.9	20						
	掛塚さなる台線	50.5	20						
	掛塚さなる台線	33.7	20						
	掛塚さなる台線	37.9	20						
	掛塚さなる台線	29.8	20						
	内野台線	40.4	20						
	内野台線	33.5	20						
	磐田市立病院福田線	66.8	20						
	引佐線	30.6	20						
	萩丘都田線	10.3	10						
	大塚ひとみヶ丘線	1.4	0						
	気賀三ヶ日線	29.3	20						
しずてつジャストライン	三保草薙線	7.0	5	11	49.5				
	五十海大住線	33.8	20						
	焼津岡部線	60.3	20						
	藤枝吉永線	31.9	20						
	島田静波線	60.7	20						
	島田静波線	44.3	20						
	藤枝相良線	48.1	20						
	菊川浜岡線	48.2	20						
	掛川大東浜岡線	67.3	20						
	掛川大東浜岡線	63.2	20						
	掛川大東浜岡線	80.2	20						
	富士急行	御殿場線	40.8				20	4	46.5
		駿河小山線	36.3				20		
十里木線		34.6	20						
河口湖線		74.4	20						
富士急山梨バス	河口湖線	81.5	20	1	81.5				
富士急静岡バス	柚野線	90.5	20	6	38.4				
	興津線	19.0	15						
	曾比奈線	25.8	20						
	大淵線	36.3	20						
	船津線	6.9	5						
富士急シティバス	大月線	52.3	20	8	36.1				
	駿河平線	50.0	20						
	須山線	23.0	20						
	須山線	24.0	20						
	御長屋線	55.0	20						
	御殿場線	39.0	20						
	原線	2.0	0						
伊豆箱根バス	沼津高専線	5.0	5	1	45.0				
	桜堤線	91.0	20						
	中伊豆線	45.0	20						
新東海バス	戸田線	57.9	20	1	57.9				
南伊豆東海バス	石廊崎線	40.9	20	1	40.9				
計		36.7	←Ave.	66					

平成29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	365.59	311.49	85.2	9	【評価対象】 各運行事業者のキロ当たり経常費用 【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 【評価基準】 国の単価に対する比率に応じ配点 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		250.78	68.5	12	
遠州鉄道		366.35	100.2	0	
しずてつジャストライン		402.59	110.1	0	
富士急行		386.45	105.7	0	
富士急山梨バス		339.97	92.9	6	
富士急静岡バス		335.86	91.8	6	
富士急シティバス		363.31	99.3	3	
伊豆箱根バス		322.00	88.0	9	
新東海バス		284.83	77.9	12	
南伊豆東海バス		295.98	80.9	12	
平均値		332.7	91.0		

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) 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28年10月～平成29年9月

評価年度

平成29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)
増収策	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	(2,404.5)回 (6.5回/日)	(2,404.5)回 (6.5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)	H29.2計画変更
収支率	実績収支率	49.6%	49.2%	12	～29% 0点 30～34% 3点 35～39% 6点 40～44% 9点 45～49% 12点 50～54% 15点 55%～ 18点	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	68,943人	70,736人	3	計画数+5% 6点 計画数±5% 3点 計画数-5%未満 0点	H29.2計画変更
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)	—	40.8%	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、富士岡支 所、御殿場かいせ い病院、裾野市福祉 保健会館、深良支所、三 島長陵高校、楽寿園、 三島市民文化会館、 順天堂大学保健看護 学部、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 アルミウム、岡村製作 所、矢崎部品、トヨタ 自動車東日本、静岡県 御殿場合同庁舎、時	—	—	—
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	—	386.45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。
増収策	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) イ. 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 ①関係自治体と連携してバス時刻表・乗り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×8件) エ. 利用者に配慮した取り組み ①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。 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。 ⑤ H29.9～登山・アウトドア情報アプリ「YAMAP」内に公式アカウント 「富士急ハイキング」を実装。公共交通によるハイキングのPRを開始。
費用削減策	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、街頭監査による注意喚起により、費用削減を図った。 ウ. ドライブレコーダ(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。 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. H29.4～不採算運行の効率化を図った。 ① 当該路線の不採算便を減便し、経費削減した。 ② 中日向線の不採算便(土休日便)を減便し、経費削減した。 ③ 神場・原里循環線の不採算便(土休日便)を減便し、経費削減した。 ④ 滝ヶ原線の不採算便を減便し、経費削減した。

(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 萩芙蓉台・・・芙蓉台及び見晴台方面 三菱前・・・桜堤経由三島駅方面 裾野駅入口・・・JR裾野駅 佐野・・・御殿場方面 裾野文化センター・・・すその一 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 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、静岡県御殿場総合庁舎 【拠点施設】 三菱アルミウム、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

平成29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	裾野駅 入口	三島駅			
系統キロ程 (km)		21.8	輸送量 (人/日)		23.4	
平均乗車密度 (人/便)		3.6	運行回数 (回/日)		6.5	
公共・拠点施設 アクセス状況	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、県御殿場庁舎、三菱アルミニウム、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)	49.2		乗車人員 (人)		70,736	
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)		40.8				
増収策	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) イ. 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 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×8件) エ. 利用者に配慮した取り組み ①接客コンテスト開催による乗務員・窓口係員の対応力強化を図った。 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「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。 ⑤ H29.9～登山・アウトドア情報アプリ「YAMA P」内に公式アカウント「富士急ハイキング」を実装。公共交通によるハイキングのPRを開始。					
費用削減策	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、街頭監査による注意喚起により、費用削減を図った。 ウ. ドライブレコーダ (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。 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. H29.4～不採算運行の効率化を図った。 ① 当該路線の不採算便を減便し、経費削減した。 ② 中日向線の不採算便 (土休日便) を減便し、経費削減した。 ③ 神場・原里循環線の不採算便 (土休日便) を減便し、経費削減した。 ④ 滝ヶ原線の不採算便を減便し、経費削減した。					
沿線市町のサポート						
利用実態	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) 30 収支率(%) 100 乗車人員(人) 300,000 アクセス拠点(箇所) 20 広域利用状況(%) 100					

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) 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28年10月～平成29年9月

評価年度 平成29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)
増収策	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	(5,158.0)回 (14.1回/日)	(5,158.0)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	51.2%	45.5%	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	104,414人	95,863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(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)	—	36.3%	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	—	386.45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				46	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)

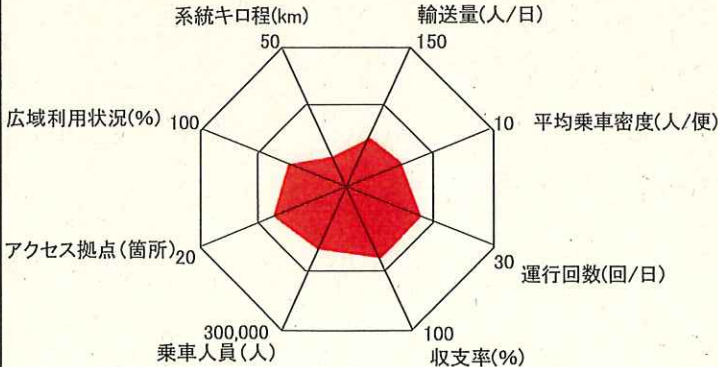
(1) 基本的事項

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。
増収策	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) イ. 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 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×8件、小山町内小学校×3件) エ. 利用者に配慮した取り組み ①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。 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。 ⑤ H29.9～登山・アウトドア情報アプリ「YAMAP」内に公式アカウント 「富士急ハイキング」を実装。公共交通によるハイキングのPRを開始。
費用削減策	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、街頭監査による注意喚起により、費用削減を図った。 ウ. ドライブレコーダ(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。 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. H29.4～不採算運行の効率化を図った。 ① 御殿場線の不採算便を減便し、経費削減した。 ② 中日向線の不採算便(土休日便)を減便し、経費削減した。 ③ 神場・原里循環線の不採算便(土休日便)を減便し、経費削減した。 ④ 滝ヶ原線の不採算便を減便し、経費削減した。

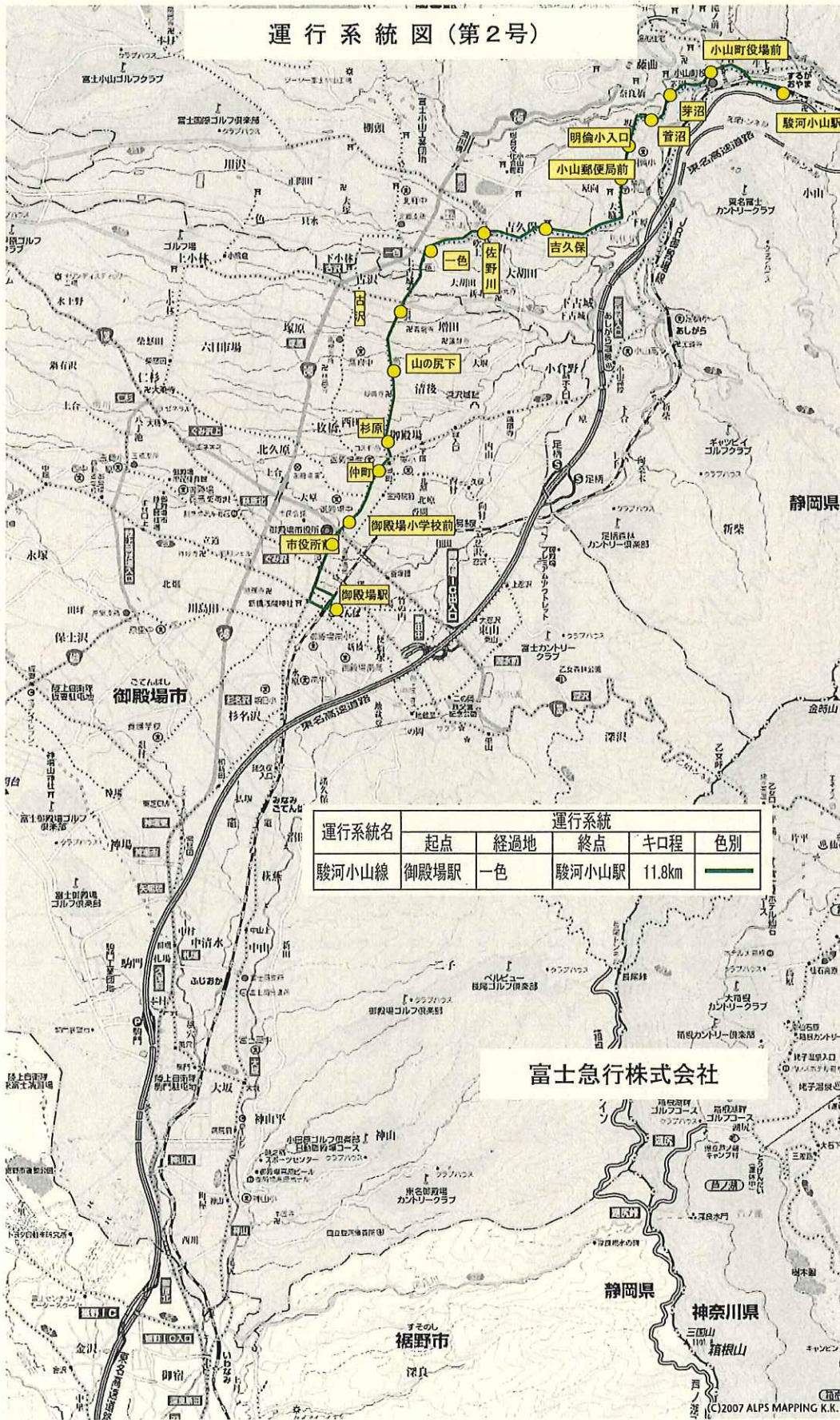
(2) 各項目の評価

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・・・富士霊園方面 上町・・・上野方面 佐野川・・・富士霊園方面 仲町・・・小山高校・東山方面
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】 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、マミー、セルバ、道の駅ふじおやま、コメリ、丸善食品

平成29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)		39.4	
平均乗車密度 (人/便)		2.8	運行回数 (回/日)		14.1	
公共・拠点施設 アクセス状況	学校	御殿場小・中学校、御殿場高校・中・小学校、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、マミー、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、小山町消防署、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)	45.5		乗車人員 (人)		95,863	
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、仲町、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)		36.3				
増収策	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) イ. 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、小学生を中心にバス乗り方教室を実施。 (御殿場市内小学校×8件、小山町内小学校×3件) エ. 利用者に配慮した取り組み ①接客コンテスト開催による乗務員・窓口係員のスキル強化を図った。 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。 ⑤H29.9～登山・アウトドア情報アプリ「YAMAP」内に公式アカウント「富士急ハイキング」を実装。公共交通によるハイキングのPRを開始。					
費用削減策	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、街頭監査による注意喚起により、費用削減を図った。 ウ. ドライブレコーダ (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。 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. H29.4～不採算運行の効率化を図った。 ①御殿場線の不採算便を減便し、経費削減した。 ②中日向線の不採算便 (土休日便) を減便し、経費削減した。 ③神場・原里循環線の不採算便 (土休日便) を減便し、経費削減した。 ④滝ヶ原線の不採算便を減便し、経費削減した。					
沿線市町のサポート						
利用実態						

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28年10月～平成29年9月

評価年度

平成29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)
増収策	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	(2,190.0)回 (6.0回/日)	(2,190.0)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	63.6%	60.4%	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	47,449人	47,740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(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)	—	34.6%	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 JIR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、クラブウ、ピオ 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、富士サファリバー	—	—	
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	—	386.45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				51	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	裾野市と御殿場市を繋ぐ広域系統。 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。 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。
増収策	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) イ. 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 ① 関係自治体と連携してバス時刻表・乗り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×8件) エ. 利用者に配慮した取り組み ① 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。 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。 ⑤ H29.9～登山・アウトドア情報アプリ「YAMAP」内に公式アカウント 「富士急ハイキング」を実装。公共交通によるハイキングのPRを開始。
費用削減策	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、街頭監査による注意喚起により、費用削減を図った。 ウ. ドライブレコーダ(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。 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. H29.4～不採算運行の効率化を図った。 ① 御殿場線の不採算便を減便し、経費削減した。 ② 中日向線の不採算便(土休日便)を減便し、経費削減した。 ③ 神場・原里循環線の不採算便(土休日便)を減便し、経費削減した。 ④ 滝ヶ原線の不採算便を減便し、経費削減した。

(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御殿場駅・・・JR御殿場線 【バス停】 森の腰・・・三島方面 大樺・・・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
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】 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】 クラブウ、ピオパーク、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

平成29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)	22.8	
平均乗車密度 (人/便)		3.8	運行回数 (回/日)	6.0	
公共・拠点施設 アクセス状況	学校	原里中学・小学校、須山小学校			
	病院	フジ虎ノ門病院、東部病院、渡辺整形外科、			
	商業施設	クラブウ、ピオパーク、JAなんすん			
	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)	60.4		乗車人員 (人)	47,740	
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：森の腰、大樫、板妻、須山、富士サファリパーク		
広域利用状況 (%) (他市町へ行く利用者の割合)	34.6				
増収策	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) イ. 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 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×8件) エ. 利用者に配慮した取り組み ①接客コンテスト開催による乗務員・窓口係員の接客マナー強化を図った。 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。 ⑤H29.9～登山・アウトドア情報アプリ「YAMA P」内に公式アカウント「富士急ハイキング」を実装。公共交通によるハイキングのPRを開始。				
費用削減策	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、街頭監査による注意喚起により、費用削減を図った。 ウ. ドライブレコーダ (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。 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. H29.4～不採算運行の効率化を図った。 ①御殿場線の不採算便を減便し、経費削減した。 ②中日向線の不採算便 (土休日便) を減便し、経費削減した。 ③神場・原里循環線の不採算便 (土休日便) を減便し、経費削減した。 ④滝ヶ原線の不採算便を減便し、経費削減した。				
沿線市町のサポート					
利用実態					

運行系統図(第3号)

富士急行株式会社

※破線は旧系統ルート

御殿場市
御殿場駅
原里小学校前
川島田
原里支所前
松葉
御門区
富士ファーム前
裾野市
倉前前
須山
富士井
愛蔵登山口
十里木高坂二丁目
十里木高坂七丁目
十里木
富士サファリパーク
富士サファリパーク入口
十里木高坂二丁目
十里木高坂七丁目
十里木
富士サファリパーク
富士サファリパーク入口

【主系統と異なる区間】
・フジヤマリゾート入口～富士サファリパーク 0.72km
計 1区間
⇒10%以内かつ10km以内を運用する。

【設定系統】
60-2 御殿場駅～須山～十里木 19.05km
60-3 御殿場駅～須山～富士サファリパーク～十里木 20.38km(主系統との差延1.33km 0.07%)

運行系統	
起点	終点
御殿場駅	十里木

運行系統			
起點	經過地	終點	色別
十里木線	須山	十里木	—

富士急行株式会社

運行系統名	運行系統			
	起点	經過地	終点	色別
十里木線	御殿場駅	須山	十里木	—

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28年10月～平成29年9月

評価年度

平成29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)
増収策	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	(2,007.5)回 (5.5回/日)	(2,007.5)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	55.8%	62.4%	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	54,224人	60,203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)	—	74.4%	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 御殿場中央公園、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、 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	—	386.45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	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。 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。 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。
増収策	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) イ. 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 ① 関係自治体と連携してバス時刻表・乗り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×8件、小山町内小学校×3件) エ. 利用者に配慮した取り組み ① 御殿場プレミアム・アウトレットや山梨側の周遊バスと連携し、当該路線の英語パンフレットを制作・配布 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。 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。 ⑤ H29.9～登山・アウトドア情報アプリ「YAMAP」内に公式アカウント「富士急ハイキング」を実装。公共交通によるハイキングのPRを開始。
費用削減策	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、街頭監査による注意喚起により、費用削減を図った。 ウ. ドライブレコーダ(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によっ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. H29.4～不採算運行の効率化を図った。 ① 御殿場線の不採算便を減便し、経費削減した。 ② 中日向線の不採算便(土休日便)を減便し、経費削減した。 ③ 神場・原里循環線の不採算便(土休日便)を減便し、経費削減した。 ④ 滝ヶ原線の不採算便を減便し、経費削減した。

(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)
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】 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、ファナック、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

平成29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)		29.1	
平均乗車密度 (人/便)		5.3	運行回数 (回/日)		5.5	
公共・拠点施設 アクセス状況	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、キリンディステリ、ケーズデンキ、JA須走、道の駅すばり、ファナック、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、天恵、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)	62.4		乗車人員 (人)		60,203	
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、くみ沢、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、セメ草、横町、警察署前			
広域利用状況 (%) (他市町へ行く利用者の割合)		74.4				
増収策	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) イ. 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 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×8件、小山町内小学校×3件) エ. 利用者に配慮した取り組み ①御殿場プレミアム・アウトレットや山梨側の周遊バスと連携し、当該路線の英語パンフレットを制作・配布 ②接客コンテスト開催による乗務員・窓口係員の接客スキル強化を図った。 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。 ⑤ H29.9～登山・アウトドア情報アプリ「YAMA P」内に公式アカウント「富士急ハイキング」を実装。公共交通によるハイキングのPRを開始。					
費用削減策	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、街頭監査による注意喚起により、費用削減を図った。 ウ. ドライブレコーダ (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。 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. H29.4～不採算運行の効率化を図った。 ① 御殿場線の不採算便を減便し、経費削減した。 ② 中日向線の不採算便 (土休日便) を減便し、経費削減した。 ③ 神場・原里循環線の不採算便 (土休日便) を減便し、経費削減した。 ④ 滝ヶ原線の不採算便を減便し、経費削減した。					
沿線市町のサポート						
利用実態	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 アクセス拠点(箇所) 20 運行回数(回/日) 30 乗車人員(人) 300,000 収支率(%) 100					

運行路線図(第4号)

運行系統名	運行系統				
	起点	経過地	終点	キロ程	色別
河口湖線	河口湖駅	旭日丘	御殿場駅	35.9km	■

富士急行株式会社

【運行割合算定】※主系統

- ①河口湖駅～籠坂峠 18.51km
- ②籠坂峠～県境 0.77km
- ↓
- ①山梨県運行エリア = 19.28km (53.4%)
- ②静岡県運行エリア = 16.63km (46.3%)
- 合計 35.91km

【主系統と異なる区間】

- ①忍野入口～梨ヶ原 5.60km
- 計1区間
- ⇒10%以内かつ10km以内を適用する。

【設定系統】

- ①河口湖駅～旭日丘～御殿場駅 ※主系統 35.91km
- ②河口湖駅～膳棚～旭日丘～御殿場駅 ※当該期間運行なし 37.91km (主系統との差異2.00km 5.3%)

山梨と静岡の県境

H27.4.6～「御殿場プレミアム・アウトレット」発着便は適用除外。

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28年10月～平成29年9月

評価年度 平成29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)
増収策	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	(4,380.0)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)	
収支率	実績収支率	68.4%	91.5%	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	179,378人	212,690人	6	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(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)	—	81.5%	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 御殿場中央公園、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、 キリンデイスティラ 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、 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	—	339.97円	8	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	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。 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。 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。
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:2両、中型低床:6両) イ. 利用者に配慮した取り組み ①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。 ②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。 ③「河口湖駅」コンシェルジュデスク横に旅行業カウンターを設置。H29.4～ ウ. 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。143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。 ③富士吉田よい子の花火大会でバス車両展示 ④登山・アウトドア情報アプリ「YAMAP」内に公式アカウント「富士急ハイキング」を実装。 公共交通によるハイキングのPRを開始。H29.9～ エ. 乗合バス全線乗り放題・インバウンド企画商品「富士山フリーパス」を発売開始。H29.7～
費用削減策	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った。 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。 ウ. ドライブレコーダ(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。 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。

(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)
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】 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、ファナック、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

平成29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	膳棚・旭日丘	御殿場駅		
系統キロ程 (km)		37.9	輸送量 (人/日)	85.2	
平均乗車密度 (人/便)		7.1	運行回数 (回/日)	12.0	
公共・拠点施設 アクセス状況	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、ケースデンキ、JA須走、道の駅すばり、ファナック、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、天恵、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)	91.5		乗車人員 (人)	212,690	
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、くみ沢、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、セメ草、横町、警察署前		
広域利用状況 (%) (他市町へ跨ぐ利用者の割合)	81.5				
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：2両、中型低床：6両） イ. 利用者に配慮した取り組み ①接客コンテスト開催による乗務員・窓口係員の礼儀・対応強化を図った。 ②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。 ③「河口湖駅」コンシェルジュデスク横に旅行業カウンターを設置。H29.4～ ウ. 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。143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。 ③ 富士吉田よい子の花火大会でバス車両展示 ④ 登山・アウトドア情報アプリ「YAMAP」内に公式アカウント「富士急ハイキング」を実装。 公共交通によるハイキングのPRを開始。H29.9～ エ. 乗合バス全線乗り放題・インバウンド企画商品「富士山フリーパス」を発売開始。H29.7～				
費用削減策	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った。 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。 ウ. ドライブレコーダ（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。 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。				
沿線市町のサポート					
利用実態	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) 30 収支率(%) 100 乗車人員(人) 300,000 アクセス拠点(箇所) 20 広域利用状況(%) 100				

運行路線図(第6号)

運行系統名	運行系統			
	起点	経過地	終点	キロ程
河口湖線	河口湖駅	膳棚、旭日丘	御殿場駅	37.9km

富士急山梨バス株式会社

【運行割合算定】※主系統

- ①河口湖駅～膳棚 20.51km
- ②膳棚～県境 0.77km
- ↓
- ①山梨県運行エリア = 21.28km (56.1%)
- ②静岡県運行エリア = 16.63km (43.9%)
- 合計 37.91km

【主系統と異なる区間】

- ①忍野入口～梨ヶ原 3.60km
- 計1区間
- ⇒10%以内かつ10km以内を適用する。

【設定系統】

- 16-8 河口湖駅～膳棚～旭日丘～御殿場駅 **※主系統**
37.91km
- 16-6 河口湖駅～旭日丘～御殿場駅
35.91km (主系統との差異2.00km 5.3%)

箱根駅

山梨と静岡の県境

H27.4.6～「御殿場プレミアム・アウトレット」発着便は適用除外。

足柄サービスエリア

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28年度

運行期間 平成28年10月～平成29年9月

評価年度 平成29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)
増収策	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	年間計画運行回数と実績運行回数を比較	(2374.0)回 (6.5回/日)	(2374.0)回 (6.5回/日)	3	計画数以上 3点 計画数未満 0点 (国土交通大臣が認める除外運行回数は除く)	計画(目標)は表2記載のもの
収支率	計画値に対する実績値	46.1%	40.1%	9	～29% 0点 30～34% 3点 35～39% 6点 40～44% 9点 45～49% 12点 50～54% 15点 55%～ 18点	
乗車人員	計画人員と実績人員を比較	76,778人	62,373人	0	5%超 6点 ▲5%以上5%以内 3点 ▲5%超 0点	H29.4.3より1往復減便
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箇所2点 乗換可能なバス停:1箇所1点 上限20点	主な拠点及びバス停を別紙に記載
広域トリップ状況	市町跨ぎの移動割合(H13.3.31現在の市町)(運行実績による)	—	39%	20	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	評価対象外 (バス停から半径500m以内に存在する学校(小・中・高・大・専門学校)病院(主なもので可)拠点商業施設・企業(主なもので可)その他(官公庁・駅等))	—	別紙のとおり		—	
キロ当たり経費	補助対象年度の前年度の地域キロ当たり経常費用単価(静岡・山梨ブロック)との比較	—	363.31円	0	単価を上回った 0点 単価～▲5% 3点 単価▲6～▲10% 6点 単価▲11～▲15% 9点 単価▲16～▲20%超 12点	
合計				47	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)

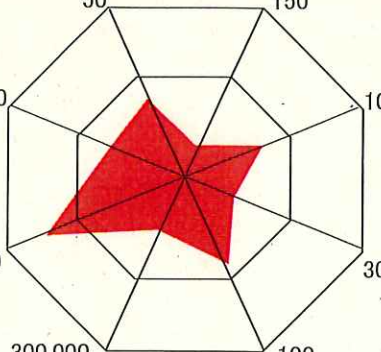
(1) 基本的事項

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。
増収策	1) 行政と連携した地域との意見交換を行っており、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、利用促進を図った。 2) WEBサイトでの時刻表検索サービスの開始及び、乗換検索サービスのコンテンツプロバイダへのデータ提供により、時刻表検索サービスに対応させている。 (ナビタイム・駅すばあと) 3) 幼稚園、小学校等における「バス乗り方教室」を沿線市町にて実施した。 4) ノンステップバスを導入(車両更新)するとともに、既存車両についても案内表示装置を更新し、使いやすいバス環境を整備した。
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 萩芙蓉台・・・芙蓉台及び見晴台方面 三菱前・・・桜堤経由三島駅方面 裾野駅入口・・・JR裾野駅 佐野・・・御殿場方面 裾野文化センター・・・すその一 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 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、神山復聖病院、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29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）		16.2	
平均乗車密度（人/便）		2.5	運行回数（回/日）		6.5	
公共・拠点施設 アクセス状況	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）	40.1		乗車人員（人）		62,373	
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）		39.0				
増収策	1）行政と連携した地域との意見交換を行っており、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、利用促進を図った。 2）WEBサイトでの時刻表検索サービスの開始及び、乗換検索サービスのコンテンツプロバイダへのデータ提供により、時刻表検索サービスに対応させている。 （ナビタイム・駅すばあと） 3）幼稚園、小学校等における「バス乗り方教室」を沿線市町にて実施した。 4）ノンステップバスを導入（車両更新）するとともに、既存車両についても案内表示装置を更新し、使いやすいバス環境を整備した。					
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	系統キロ程(km) 輸送量(人/日) 平均乗車密度(人/便) 運行回数(回/日) 収支率(%) 乗車人員(人) アクセス拠点(箇所) 広域利用状況(%) 					

運 行 系 統 図

富士急シティバス株式会社

