

件名	令和元年度第3回長泉町地域公共交通会議
日時	令和元年12月20日（金） 午後1時30分～午後3時6分
場所	長泉町役場西館 4階大会議室
出席者	【出席委員】13人 【欠席委員】1人 【事務局】4人

I 議事

- 1 開会
- 2 会長挨拶
- 3 議事
 - (1) 路線バスについて
 - ・静岡県地域間幹線系統確保維持改善事業評価基準
 - ・地域間幹線系統に関する事業評価結果
 - ・単独継続困難申し出路線
 - (2) 自主運行バス（長泉・清水循環バス）の運行状況
 - (3) デマンド乗合タクシーについて
 - ・デマンド乗合タクシーの運行状況
 - ・デマンド乗合タクシー「ももタク」の本格運行
 - (4) 地域公共交通網形成計画について
 - ・地域公共交通網形成計画策定の必要性と経緯
 - ・長泉町地域公共交通網形成計画の策定について
- 4 その他
- 5 閉会

II 議事概要

- 1 開会（13:30）
- 2 会長挨拶（13:31～13:33）

本日は今年度第3回の会議ということでよろしくお願ひしたい。最近の報道にあるが、高齢者が起こす交通事故が問題になっており、それに対する国の動きが急になっている。アクセル・ブレーキの踏み間違えなどに対し、国で安全装置の補助や試験制度を新たに設ける等の報道が出ており、そのような話と必ずセットで出てくるのが免許返納と公共交通の充実に関することである。公共交通の更なる充実が求められる中で、本会議の場でぜひ委員の皆様のご意見をいただきたいと思っている。

前回の会議で実証運行の承認をいただいたデマンド乗合タクシーいきいき号は、タクシー協会様大変ご尽力をいただき10月から制度をスタートした。まだ実績が十分なものではないが、これから1年半かけて実証運行を行っていく中で皆様のご意見を頂戴したい。一方、もも

タクでは、ウェルディ長泉のスーパー撤退の話があったが、12月3日にマックスバリュが入り地域住民の不便が解消された。ウェルディの利用が活発になるのではと思っている。

バス事業では、町内2路線について単独継続困難の申し出が出されており、後程事業者の富士急シティバスから状況について説明してもらうが、地元からは路線維持の強い要望もあることから路線の維持、収支改善策などについて意見を頂戴したい。

前回の会議において、コミュニティバス再編やデマンド導入を見据えて町の公共交通の目標・基本方針の設定について話をしたが、皆様から設定の位置付けや民間事業との兼ね合いなど、様々な意見を頂戴した。そうしたところを踏まえて、全町的な視点から公共交通体系を構築することを目指し一歩ステップアップした計画を策定する方向で取り組んでいきたいと考えているのでご議論をいただきたい。本日は議題も多いが、ぜひよろしくお願ひしたい。

3 議事 (13:33~15:03)

(1) 路線バスについて

○地域間幹線系統に関する事業評価結果

<県地域交通課>資料1、資料2-1、資料2-2に基づき説明

資料2-1に基づき説明する。

地域間幹線系統とは複数市町に跨る路線で、その中で事業者単独の維持が困難で、1日あたりの輸送量が15人~150人、1日あたりの運行回数が3回以上などの条件を満たすものが国・県の補助対象となる。

日常生活における通勤、通学、通院の流動実態等から、結びつきの強い市町の組み合わせを交通圏という。静岡県内では8つの交通圏があり、左側に記載のとおり0や1の交通圏もあるが、鉄道と同様、広域的な移動を支える1つの手段がこの地域間幹線系統となる。3ページ記載の表は補助対象系統数と県の補助額の推移である。補助対象系統数は、今回の評価対象となる令和元年度は60系統あり、その60系統について評価を行ったので結果を報告する。

4ページは、具体的な評価基準についての記載であるが、評価は主に記載の6項目を点数化し、その合計点をA、B、Cの3段階で評価する。①の運行回数と③の乗車人員は、運行開始前の計画値と実績値を比較して評価している。②の収支率は、55%以上を満点として実績値を評価している。④ネットワークの構成は、鉄道駅などバスから乗り換え可能な拠点数を評価している。⑤広域移動状況は、複数市町を跨ぐ移動の割合を評価する。⑥キロ当たり経費は、国上限単価365.53円と比較して評価する。この6項目のうち、特に⑤広域移動状況は地域間幹線系統が実際に複数の市町を跨ぐ移動がされたかどうかを表すものであり、評価をする上で重要な項目となる。広域移動状況をまとめたのが5ページである。広域移動の割合が10%以上で満点としており、令和元年度は全体の4分の3以上の系統が広域移動割合が10%以上で各系統が概ね地域間幹線系統としての役割を担っているものと考えられる。6ページは、各事業者の評価結果を一覧にしたもので、A評価25系統、B評価35系統、C評価は0回となっている。評価の詳細は別途配布している資料2-2を参照いただきたい。7ページ記載のとおり、国・県の補助対象になるためには輸送量が15人以上でなければならない。記載の系統は令和元年度に輸送量20人未満の系統をまとめたものである。輸送量の算定方法は割愛するが、イメージとしては利用者数が減ると輸送量も減る。

今回の評価は現状を把握する為のものであるが、評価に現れない運転手不足やICTの進展など、乗合バス事業を取り巻く環境は変化している。引き続き、本地域公共交通会議において幹線バスを含めた利用促進の検討が必要である。

<質疑>

なし

○単独維持困難路線（駿河平線）について

<富士急シティバス>資料3に基づき説明

駿河平線は、三島駅からがんセンターを結ぶ地域間幹線系統である。主な利用としては、がんセンターおよび長泉北小学校への通学利用となっている。運行回数については資料の時刻表のとおりである。運賃は消費税増税に伴って改定をしている。1日（平日5往復）での利用者平均は約277人となっており、収支については利用者を68,317人と見込むと欠損額が4,922千円、これに対し国・県・長泉町（未定）の補助をいただく予定である。赤字の状況が続いているため、今後も、国・県・長泉町の支援を受けて運行を継続したいと考えている。がんセンターへの利用が多く、広域トリップ状況が52%となっている。

次に桜堤線についてだが、三島駅から長泉町内を通って裾野駅まで運行をする地域間幹線系統である。こちらも国・県・長泉町から補助を受けて運行を行っており、運行回数は裾野駅行が15便、三島駅行が13便となっている。1日あたりの利用者数は、昨年より増加して約238人になっている。収支については、人件費等の運行経費が増加傾向にあり、欠損額も9,159千円となっている。こちらも広域トリップ状況が88%と市町間利用の多い路線であり、来年度以降も運行継続をしたいと考えている。

<事務局>資料3に基づき説明

単独継続困難の申し出を受け、11月上旬に関係区に対する現状説明及び意見聴取を実施した。各路線ともに今年度リニューアルしたバスマップの配布、町主催事業での路線バス利用の案内、自治会に対する地域におけるバス利用促進策の検討依頼、路線バス運行補助金による支援などの取り組みを行っていく。

<質疑>

[委員]

収支については、補助金における年度の考え方（10月から翌年9月末）か。

[富士急シティバス]

そのとおり。

[委員]

桜堤線の利用者が増加しているがその理由は。

[富士急シティバス]

関係自治会からの要望で一番多かった新幹線への乗継を考慮したダイヤに改正したことが利用者増につながったと考えている。

【審議結果】

賛成全員で単独継続困難路線（駿河平線・桜堤線）の運行継続について決した。

（２）自主運行バス（長泉・清水循環バス）の運行状況

<事務局>資料4に基づき説明

資料に記載の目的、運営主体、運行主体、運行開始、運行形態については5月に開催された第1回会議の際に説明した内容から変更はない。運行委託料については、人件費及び燃料費の高騰、消費増税に伴い前年比11.7%の増加となっている。今年度4月から11月までの利用実績だが、26,247人となっており、前年比95.8%である。便別では、1便が前年比88.7%と最も減少している。減少の理由だが、先日実施した乗降調査では、昨年まで見られた高校生の利用がなかった。1日の調査であり、十分な分析とはいえないかもしれないが、通学利用の減少が一つの要因として考えている。全体として平成25年度をピークに減少傾向にあるため、利用促進及び定時制の確保に向けた取り組みが必要であると思われる。

<会長>

運行を受託しているバス事業者の方から長泉・清水循環バスに対する意見や課題等はないか。

<東海バスオレンジシャトル>

5便6便が遅延傾向にあることを運転手より聞いている。また、サントムーンへの利用者が減少しているが、これはららぽーとの影響かと思われる。

<伊豆箱根バス>

サントムーンへの利用が減少している傾向が見られる。また、遅延状況については、時期や天候などで多少はあるものの、ダイヤ改正によって概ね改善をされている。

<質疑>

[委員]

確認だが、減便にも関わらず委託料は増額となっているが理由は。

[事務局]

減便した昨年度との比較であり同じ条件である。今年度の委託料についても、人件費および燃料費の高騰等などの理由により増額しているが、委託料の金額はまだ不十分であり、運行事業者は赤字で運行している。来年度の運行についても、人件費および燃料費の高騰、消費税増を考慮して委託料の増額をしたいと考えているが、当該委託料でも、赤字運行となるため、今後も引き続き協議を行っていく。

[委員]

福祉会館への乗り入れに対する要望はないか。

[事務局]

平成28年～平成29年の間に行った福祉会館駐車場の工事に伴って、現状の駐車場の位置に変更している。変更後、複数の方から従前の福祉会館敷地内へ戻すことに対して町長への手紙をいただいていることに加え、本年11月には、長泉町社会福祉協議会からも要望書をいただいている。こういったことを踏まえ、町としては、今年度中に関係自治会との協議を行っていく。

[委員]

福祉会館は高齢者の利用が多いため、従前の福祉会館敷地内の停車場に戻していただきたい。

【審議結果】

賛成全員で長泉・清水循環バスについて運行継続について決した。

(3) デマンド乗合タクシーについて

○デマンド乗合タクシーの運行状況について

<事務局>資料5に基づき説明

最初に、ももタクについてだが、昨年10月から実証運行を行っており、9月からは時刻表を改正し運行している。運行を請け負っていただいている三島合同タクシーからは運行に関する大きな課題はないとの報告を受けている。登録者は現在 686人、対象人口の約 27%となっている。広報による周知や地域包括支援センターと連携した登録により、更なる上積みを図っていく。続いて運行実績だが、1日あたりの平均運行台数は3.8台、1日あたり平均輸送人数は4.6人となっており、乗合率は1.21、収支率は22.2%となっている。時刻表変更後の便別輸送実績は、通学利用がなくなったことによる行き1便とウェルディ長泉のスーパー閉店に伴い帰り3便の利用が減少している。停車場別利用実績では、長泉なめり駅、屋代住宅、ウェルディ長泉の順となっている

続いて、いきいき号についてだが、10月の実証運行開始から2カ月が経過し、実証運行開始にあたり、広報、地元自治会の役員会等での説明、65歳以上の方約1,250人へ郵送による直接通知を行い、9月に対象区の公民館等で合計8回の出張受付・乗り方説明会を開催している。登録者は現在181人となっており、この内の8割以上が75歳以上の方となっている。利用状況は、運行日数が月に8～9日、運行台数は各月12台ほどであった。乗合率は1.25、収支率は31.8%となっている。対象者や便数・行き先の制限や利用方法の複雑さもありまだ利用は多くない状況だが、今後は利用方法の周知を積極的に行い、地域の足としての浸透を図っていく。

<質疑>

[委員]

ももタクにおいて、役場や福祉会館への路線延伸に対する要望が多いとのことだが、町としてどのような対応を考えているか。

[事務局]

ももタクの導入経緯は、御長屋線の廃止に伴って、買い物や通院など的高齢者の最低限の日常利用を確保する代替交通として導入を行ったものである。また、民間路線への配慮など延伸については慎重に判断をしなければならない。こういったことを踏まえて、9月の時刻表改正では、下長窪での長泉・清水循環バスへの乗り継ぎを意識したダイヤに変更をし、乗り継ぎでの利用をお願いしているところである。時刻表改正以降の経過をもう少し見つつ、関係各所と検討をしていきたいと考えている。

[副会長]

いきいき号について、さつき園で降りたいと利用者から意見を聞いた。一般タクシーと異なることは承知をしているが、今後の検討課題として捉えていただきたい。

[委員]

いきいき号のキャンセル件数について把握をしているか。また、予約1時間前を短縮する等の帰りの予約への対策は考えているか。

[事務局]

キャンセルは、運行開始以降ないことを確認している。帰りの便の利用は、行きの利用の3分の1程度であり、帰りの予約が課題であることはももタクと同様に認識している。導入にあたっては、高齢者がいきいき号の時刻表に合わせて帰りの予約をすることは難しいと考えていたため、事前に医療施設に対しては帰りの予約への支援をお願いしている。予約時間の短縮はいきいき号の利便性向上につながることはあるが、一方で、受託をしてる事業者側の視点で考えると、いきいき号として運行できる車両が限られていることや営業所から離れた車両を配車する際の定時性の確保が難しくなること、また、乗合時のルート編成を依頼しているなどのことから1時間前より短縮することは、現状、難しいと考えている。

[委員]

高齢者にとって帰りの予約は難しいので、医療施設がいきいき号の予約を行う旨の依頼等をした方がよい。

[事務局]

医療施設のなかには、予約まで支援をしていただけたところもある。今後、改めて、事務局で登録促進も含めて進めていきたい。

[委員]

予約がデマンド型の特徴であるが、周りからも帰りの予約に対することを耳にすることはあるので、先ほどのような帰りの予約に対する支援をしていただきたい。また、高齢者にとって乗り継ぎ利用は難しく、不便なので対策を考えていただきたい。出張登録申請を8回やっていただいているが、利用者からはもっと詳しく説明してほしいとの声を聞いているので、今後もういった利用者への支援をお願いしたい。

[委員]

私は、利用促進検討会などに行政の方々と一緒に参加させていただき、住民の生の声を聞いている。公共交通事業者の立場でお願いをすると、公共交通機関は定時定路線であり、自家用車より不便である。乗り継ぎ等が難しいといったことも十分に理解できるが、公共交通が自家用車より不便であることを認識いただき、みなさんの生活を公共交通に合わせていただいて今後も利用をお願いしたい。

○デマンド乗合タクシー「ももタク」の本格運行

ももタクは、富士急シティバス御長屋線の廃止代替路線として平成30年10月から実証運行を開始し、導入にあたっては地元自治会と運行条件などを話し合う検討会を重ね、導入に向けた諸条件を決定した。運行開始後は3～4カ月に1回の割合で利用促進検討会を開催し、利用者

の生の声を聞いてきた。本年9月には地元要望を踏まえて時刻表の改正を行っている。また、運行状況や検討会の結果等を周知するための広報誌を計10回発行するなど、地元への情報提供を行っている。12月7日に開催された第4回利用促進検討会では、来年4月からの本格運行への移行に向けて、運行内容や評価指標の設定等に関して説明を実施した。本格運行の運行内容は、運行区域が、別紙チラシのとおり、桃沢郷上を最北とし、路線バス「御長屋線」の路線を基本に、乗り継ぎ施設の「下長窪」、「ウェルディ長泉」、「長泉なめり駅」までを運行区域としている。運行ダイヤは9月2日に改正を行い、行きは10便、帰りは9便となっている。

運行車両は小型タクシー車両、運賃は発着地に依りて200円～400円としており、運行日は平日のみで土・日・祝日、年末年始は運休である。利用には、事前会員登録が必要となり、資料に記載の地区の方を対象としている。現状、期間が限られている道路運送法第21条にて運行をしているが、本運行にあたっては道路運送法第4条にて申請、許可を得て運行したいと考えている。運行委託事業者は引き続き三島合同タクシー株式会社を考えている。目標指標や評価方法については、記載の通り、乗合率 目標1.42下限1.15、収支率 目標26.5%下限20%を設定し、下限の数値を下回る状態が2カ月連続した場合には、対応策について協議し、数値の改善に必要な施策を展開することを確認している。その他として、町ホームページ、関係自治会内での回覧、広報掲載等による周知を行っていく。

<質疑>

[委員]

運賃については、増税に伴ってメーター運賃等の値上げがされるが、ももタクの本格運行にあたって料金改定をせずに継続的な運行をすることは可能か。

[事務局]

現状、運行区域をA地区、B地区に分けた料金を設定しており、全体の平均としては収支率20%を超えているが、部分的に収支率を見ていくと発着地によっては20%以下のところもある。また、いきいき号の実証運行開始時に他の自治体の委託料の考え方を確認したところ、メーター料金に加えて迎車料を委託料に含んでいるところがほとんどであった。これらを考慮し、今までメーター料金のみを委託料としていたももタクについても、町として迎車料も必要経費と判断し、委託料に含んでいる。資料にある10、11月の実績は、迎車料を含まずに算出をしており、迎車料を含んで算出すると20%を下回っている状況にある。導入経緯として路線バスの廃止代替としており、バス運賃並みで料金設定をして運行を開始したこともあるので、本格運行に際しては、現状の料金にて開始したいと考えているが、今後については状況を見ながら考えていきたい。

[委員]

関係地区から料金に関する要望等はあるか。

[事務局]

特にそういった意見はない。

[委員]

申請手続についてだが、協議が整ったことの証明書については事前に内容を確認させてほしい。4月1日からの本格運行ということであれば、遅くとも2ヶ月前には申請をいただきたい。

また、許可に際しては法令試験に合格する必要があるので、余裕をもって手続を進めてもらいたい。

【審議結果】

賛成全員でデマンド乗合タクシーの運行継続およびももタクの本格運行について決した。

(4) 地域公共交通網形成計画について

○地域公共交通網形成計画策定の必要性和経緯

<委員>資料7に基づき説明

地域の公共交通は、運行事業者が創意工夫を行い維持をしてきた歴史があり、そのメインはバス、タクシーだった。それが、自家用車の普及、人口減少や少子高齢化により公共交通は厳しい状況に直面しており、事業者だけで地域の公共交通を担うことが難しくなっている。そこで、市町を中心として地域の公共交通をよりよいものとするための法整備を行い、平成26年11月に地域公共交通網形成計画の策定が可能になった。ポイントとしてはまちづくりと連携して面的な公共交通ネットワークを形成することである。同時に町づくりに関しては立地適正化計画制度が整備されている。コンパクトプラスネットワークということで、立地適正化計画では、都市機能の構造を見渡しながら居住や医療、福祉、商業の都市機能を誘導し、地域公共交通網形成計画では持続可能な公共交通ネットワークを形成する考えが示されている。人口減少が進むなか、これらを整備することで、都市機能をコンパクトに集約し、公共交通を見直すことで生産性を向上させようということである。

地域公共交通網形成計画は、地域にとって望ましい公共交通の姿を明らかにするマスタープラン（基本計画）であり、内容としては、まちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワーク再構築に向けた方針や目標、実施主体、評価といった内容を整理したものである。メリットとしては、その場限りの対応ではなくデータ等に基づいて策定することで明確な説明や回答ができること、立地適正化計画との両輪で進めることでまちづくりとの連携強化が図れること、関係各所と共通認識をもって地域の公共交通を考えられること、計画に基づいて事業を継続的に進めることができるため、人事異動等による影響がないことがあげられる。最後に、静岡県内の策定状況だが、14市町が策定済み、広域で策定済みは東伊豆・中伊豆地域、南伊豆・西伊豆地域である。今年度中に策定する市町が3市町、今年度中に調査事業実施予定が3市町となっており、長泉町についても調査事業実施済みと伺っている。

計画策定には、それぞれの立場から意見を出し合うことが非常に重要であるため、この点を認識いただき策定を進めていただきたい。

○長泉町地域公共交通網形成計画の策定について

<事務局>資料8に基づいて説明

まず、策定の目的だが、過年度より実施してきた公共交通に関する調査やデマンド乗合タクシーの実証運行を踏まえ、全町的な視点から公共交通体系を構築し、町民等の移動を支えていくこととしている。計画の内容は、詳細については利用者や住民、事業者等の関係者の意見を確認することになるが、現時点での計画内容は①基本方針②計画区域 ③目標 ④事業実施主体 ⑤達成状況

の評価 ⑥計画期間 ⑦その他を予定している。次に、計画の構成についてだが、序章、第1章から第4章までの構成を予定しており、第1章では公共交通の現状と課題、第2章では基本方針、第3章では公共交通施策、第4章では計画の推進方策としている。こちらも関係者とのヒアリングや関係各所の御指導をいただきながら決定していきたいと考えている。次に策定体制だが、本会議は、道路運送法に基づく会議体となっているため、会議の設置要綱を改正し、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づいた協議会を兼ねる会議体に変更することで、地域公共交通網形成計画の協議を進める。今後の進め方は、今年度はコミュニティバスの再編及びデマンド拡充の検討を行い、令和2年度に地域公共交通網形成計画の策定とコミュニティバス再編、デマンド拡充の具体策を位置付けしていく予定であり、令和3年度の10月以降にコミュニティバスの再編及びデマンド拡充を実施していく予定である。

<質疑>

[委員]

策定済みの市町村において、長泉町の参考となるところはどこか。

[委員]

近隣で言えば、三島市と現在策定中の沼津市あたりが参考になると考える。

[委員]

資料にコミバスの再編やデマンド乗合タクシーの拡充とあるが、こういった内容について今後決めていくということか。

[事務局]

コミバスの再編およびデマンド乗合タクシーの拡充については、町の最重要課題として捉え、当該計画上の重点事業として位置づけをしたいと考えている。また、その他の利用促進策等についても、今後、関係各所と協議を重ね、具体的に検討し、5年後の評価につなげたいと考えている。

【審議結果】

賛成全員で地域公共交通網形成計画の策定に向けて進めることについて決した。

4 その他 (15:04~15:05)

<静岡運輸支局>

現在、国の交通政策審議会では有識者の方々と法改正等を踏まえて交通政策をより良いものとするための議論がされている。そのなかで、地域公共交通網形成計画が「できる」規定から努力義務化にすることも検討されている。より積極的に当該計画の策定推進をしていく動きがあるので、活発な議論を行い策定を進めてもらいたい。

5 閉会 (15:06)

令和元年度第3回長泉町地域公共交通会議 次第

日 時:令和元年 12 月 20 日(金)

午後1時 30 分から

場 所:長泉町役場西館4階大会議室

1 開会

2 会長挨拶

3 議事

(1)路線バスについて

- ・静岡県地域間幹線系統確保維持改善事業評価基準（静岡県地域交通課）
- ・地域間幹線系統に関する事業評価結果（静岡県地域交通課）
- ・単独継続困難申し出路線（富士急シティバス）

(2)自主運行バス(長泉・清水循環バス)の運行状況

(3)デマンド乗合タクシーについて

- ・デマンド乗合タクシーの運行状況
- ・デマンド乗合タクシー「ももタク」の本格運行

(4)地域公共交通網形成計画について

- ・地域公共交通網形成計画策定の必要性和経緯(静岡運輸支局)
- ・長泉町地域公共交通網形成計画の策定について

4 その他

5 閉会

【配布資料】

資料1	静岡県地域間幹線系統確保維持改善事業評価基準
資料 2-1	地域間幹線系統に関する事業評価結果
資料 2-2	令和元年度地域間幹線系統の事業評価結果
資料3	単独継続困難申し出路線の概要(駿河平線・桜堤線)
資料4	自主運行バス(長泉・清水循環バス)の運行状況
資料5	デマンド乗合タクシーの運行状況
資料6	デマンド乗合タクシー「ももタク」の本格運行について
資料7	地域公共交通網形成計画策定の必要性和経緯
資料8	長泉町地域公共交通網形成計画の策定について

静岡県地域間幹線系統確保維持改善事業評価基準

1 趣 旨

この評価基準では、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。

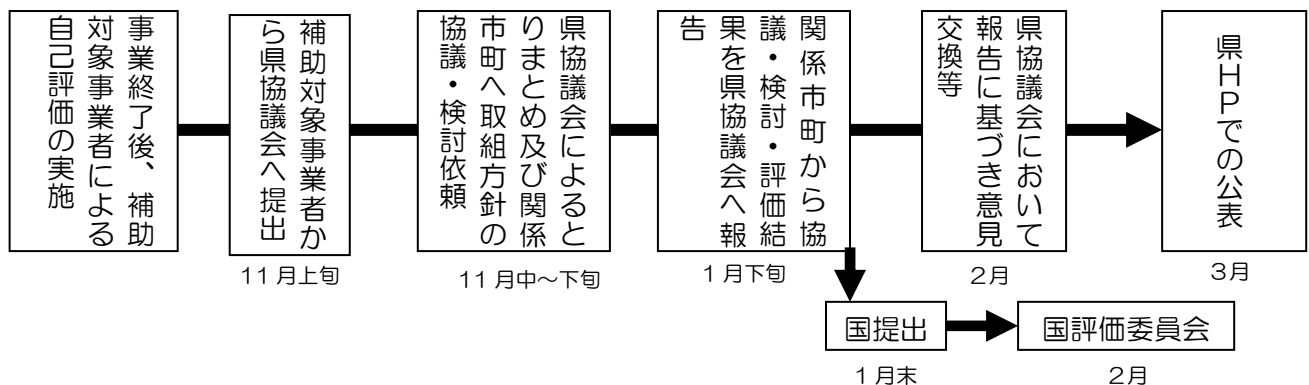
② 関係市町

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）に取りまとめる。
- 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、県ホームページにその内容を公表する。

《参考：事業評価の具体的な進め方》



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ぬ場合）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

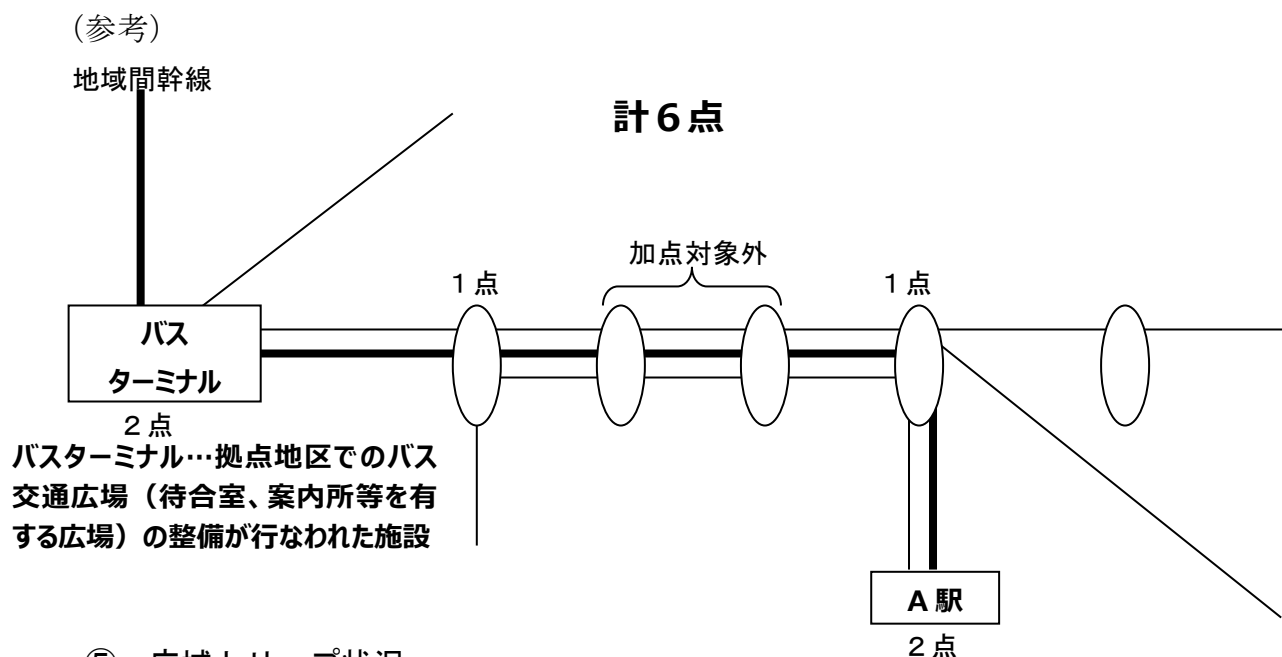
- ・ 補助対象系統の収支率の計画値に対する実績値を評価対象とする。
- ・ 補助対象年度の前年度の運行実績を計画値として記載することで足りるが、補助対象年度の計画収支率を独自に設定することを妨げるものではないものとする。
- ・ 評価は、運行実績に基づき、実績収支率に応じて段階的に評価する。ただし、バス運行対策費補助制度（～H22年度まで）における補助対象要件が最低収支率55%であったことを踏まえ、55%を上回った場合は18点（満点）とする。

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%超の乗車人員増をもって6点（満点）、5%超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。



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ける他地域への従業地・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、15%超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

○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	年間計画運行回数と実績運行回数を比較	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	計画値に対する実績値	~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	計画人員と実績人員を比較	+5%超:+6点 ▲5%以上5%以内:+3点 ▲5%超:0点	
ネットワーク構成	他の系統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H27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	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)、主な病院・拠点商業施設、その他(官公庁・駅等)	評価対象外	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(静岡・山梨ブロック)との比較	単価以上±0点 単価-5%+3点 単価-10%+6点 単価-15%+9点 単価-15%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。

地域間幹線系統に関する事業評価結果

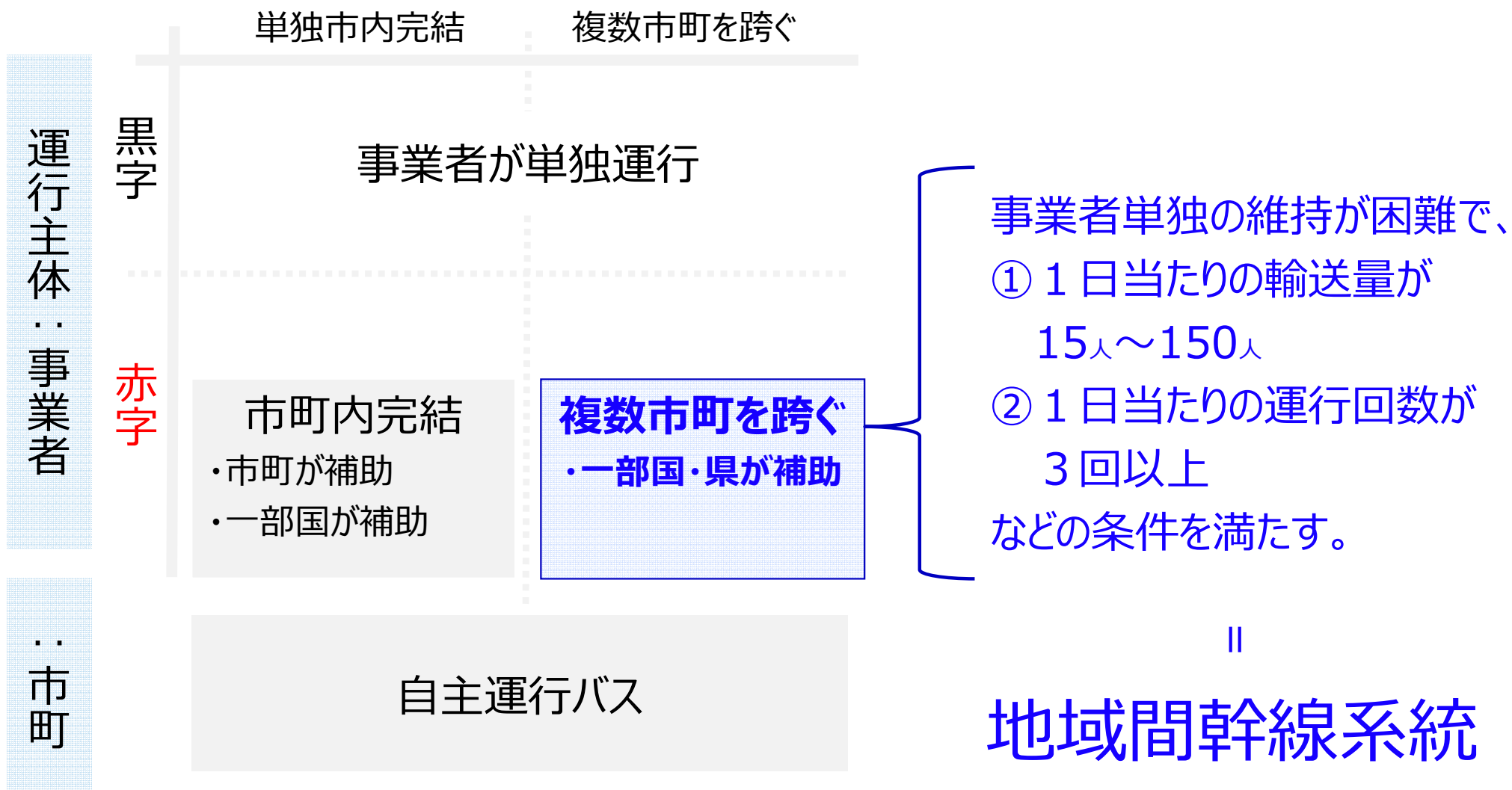
令和元年度

静岡県交通基盤部都市局地域交通課



地域間幹線系統とは・・・

収支から見る乗合バス事業の全体像と幹線系統の位置付け

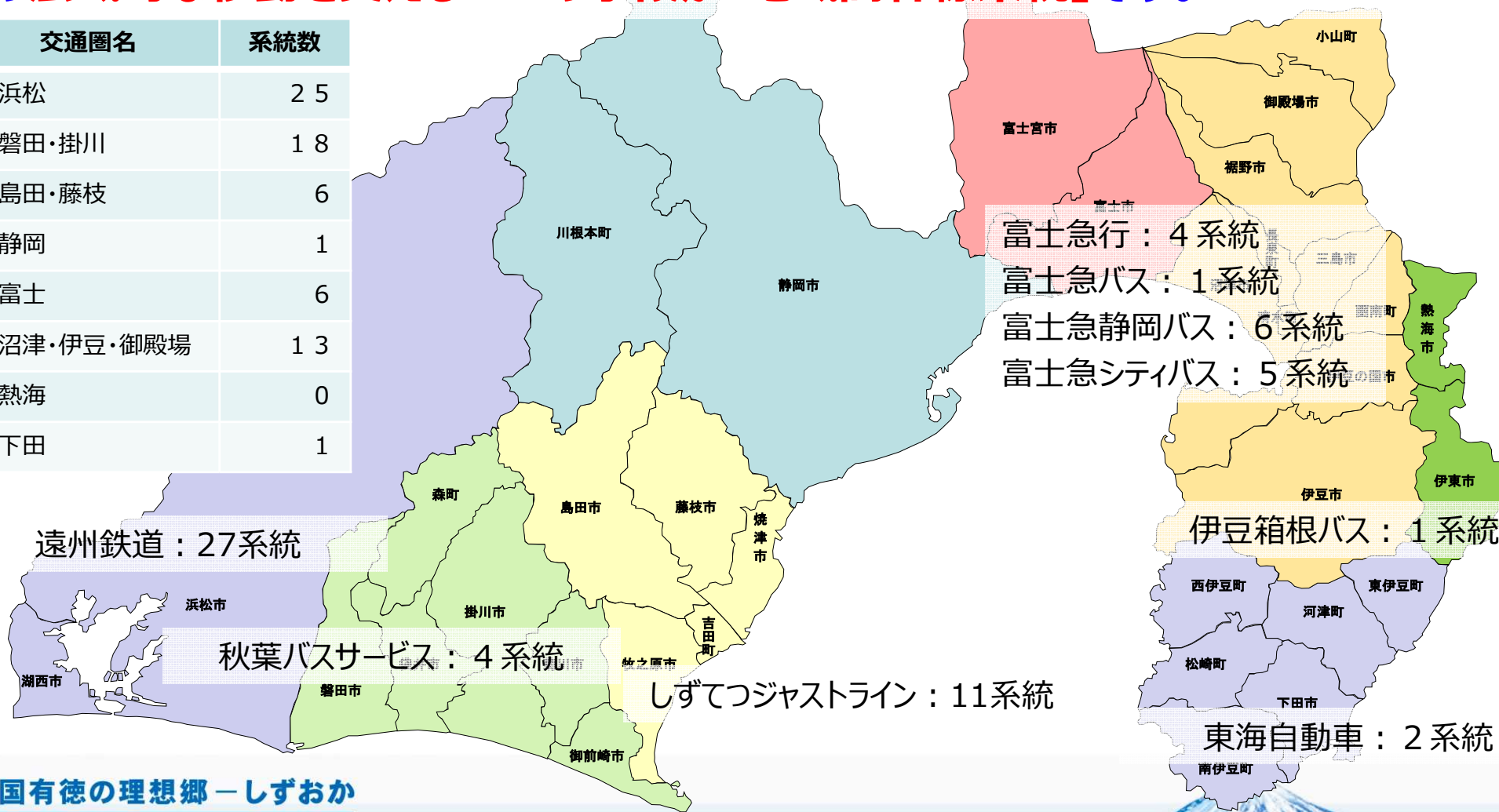


地域間幹線系統は地域にとって重要な路線

日常生活における通勤、通学、通院の流動実態等から、
結びつきの強い市町の組み合わせを交通圏として設定。(出典：中部運輸局「中部の交通圏」)

この広域的な移動を支える一つの手段が「地域間幹線系統」です。

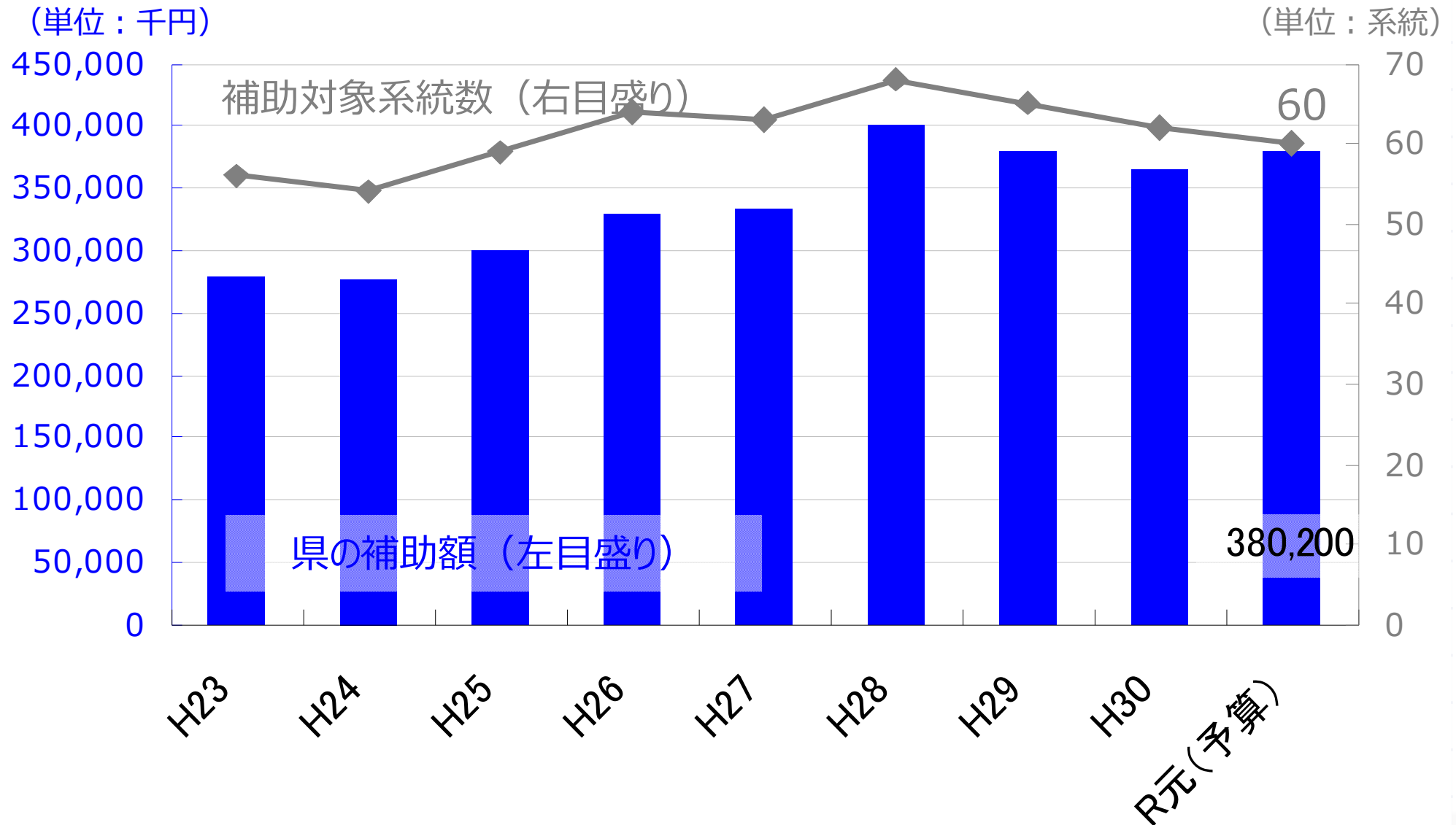
交通圏名	系統数
①浜松	25
②磐田・掛川	18
③島田・藤枝	6
④静岡	1
⑤富士	6
⑥沼津・伊豆・御殿場	13
⑦熱海	0
⑧下田	1



富国有徳の理想郷 - しずおか

ふじのくに

静岡県内の地域間幹線系統と補助額の推移

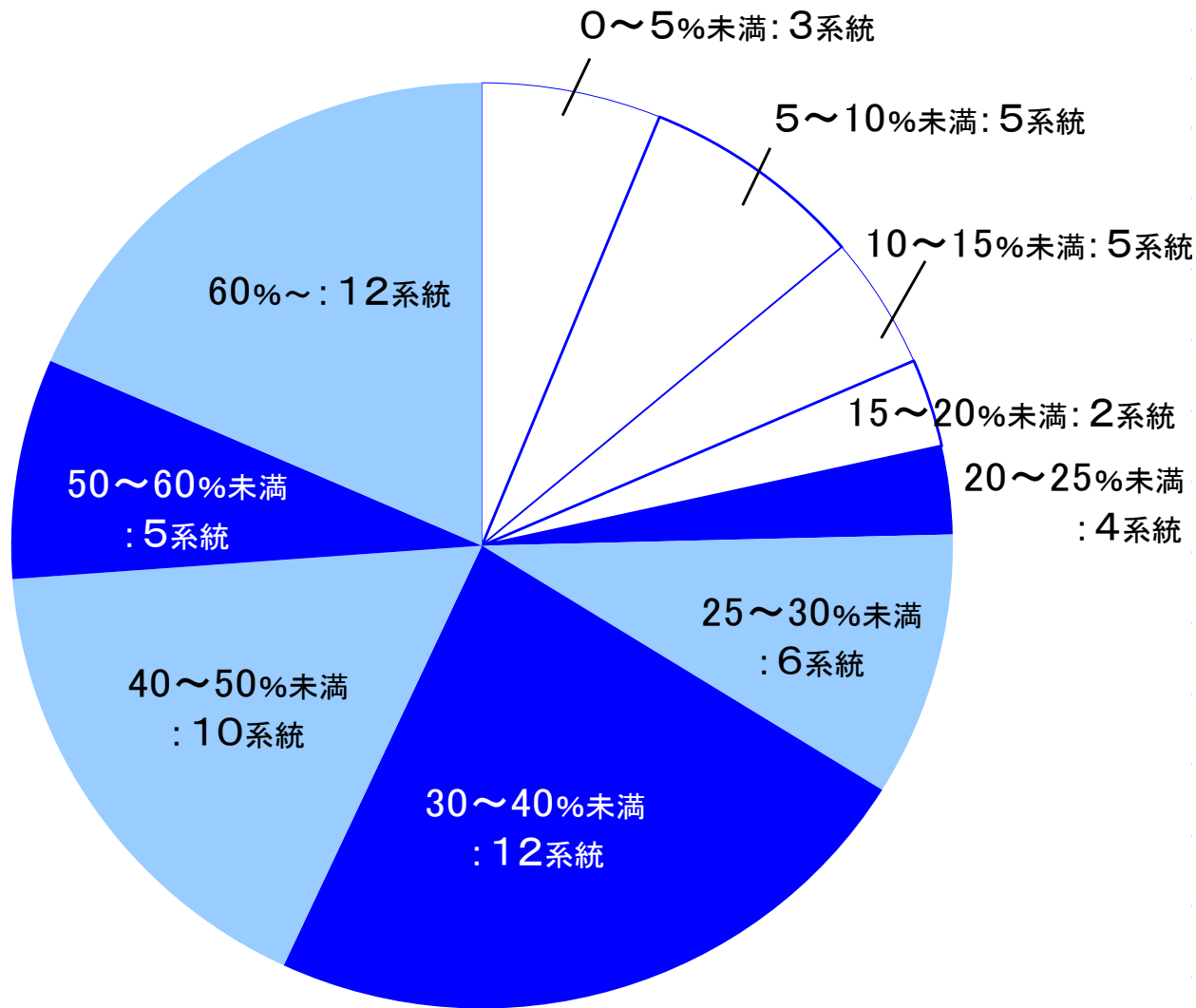


静岡県地域間幹線系統評価基準

次の項目を点数化し、合計点をA・B・Cで評価

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

広域利用状況(幹線を使って市町を跨ぐ人の割合)



20%以上 (満点の系統)

全体の 3 / 4 以上



令和元年度の評価結果

※詳細は別添

	A評価	B評価	C評価	系統数
山梨交通	0	1	0	1
秋葉バスサービス	4	0	0	4
遠州鉄道	10	17	0	27
しずてつジャストライン	1	10	0	11
富士急行	1	3	0	4
富士急バス	1	0	0	1
富士急静岡バス	3	1	0	4
富士急シティバス	3	2	0	5
伊豆箱根バス	0	1	0	1
新東海バス	1	0	0	1
南伊豆東海バス	1	0	0	1
合計	25	35	0	60



一方で…

輸送量20人未満の系統（15人未満の系統は補助対象外に…）

事業者名	系統名	起点	終点	輸送量
秋葉バスサービス	秋葉線	袋井駅前	気多	17.8
秋葉バスサービス	秋葉中遠線	大東支所	袋井駅南口	19.3
遠州鉄道	大久保線	浜松駅	山崎	19.7
遠州鉄道	大久保線	浜松駅	田端住宅	16.8
遠州鉄道	浜名線	浜松駅	湖西市役所	15.3
遠州鉄道	笠井高台線	浜松駅	山東	19.8
遠州鉄道	北遠本線	西鹿島駅	水窪町	15.5
遠州鉄道	北遠本線	西鹿島駅	唐沢	16.0
遠州鉄道	掛塚さなる台線	浜松駅	横須賀車庫	19.3
富士急行	御殿場線	御殿場駅	三島駅	18.5
富士急静岡バス	曾比奈線	西富士宮駅	曾比奈	18.1
富士急静岡バス	大淵線	吉原中央駅	富士宮駅	15.3
富士急シティバス	須山線	三島駅	須山	19.5
富士急シティバス	須山線	三島駅	下和田上	16.2
富士急シティバス	原線	沼津駅	東田子浦駅	19.4



令和元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
前提事項 (点数無)	主な運行目的	利用実態等を含めた当該系統の運行目的を記載
	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60系統中、A評価：25系統、B評価：35系統、C評価：0系統
- ・ 平均評価点数がB評価(48.9点)であることから、全体評価を『B』としました。

(参考：H29：B、H30：B)

(2) 評価項目ごとの特徴

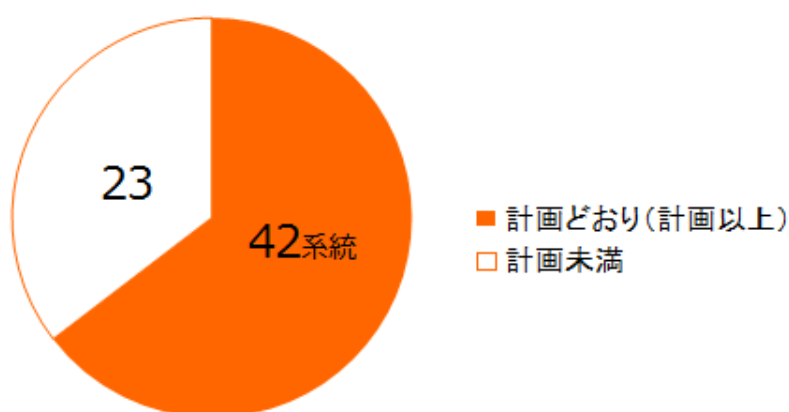
○補足事項

遠州鉄道の磐田市立病院福田線 (No. 15)、北遠本線 (No. 17)、内野台線 (No. 26)、内野台線 (No. 27) 及び磐田市立病院福田線 (No. 28) は運行期間中に回数、距離を変更したことから、変更前後を分けて評価しています。(遠州鉄道の補助対象系統数は 27 系統ですが、以下、評価上は 32 系統。合計の系統数は 65 系統になります。)

ア 運行回数

- ・ 65 系統のうち、23 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、年末年始の運行計画の変更したことに伴うものです。

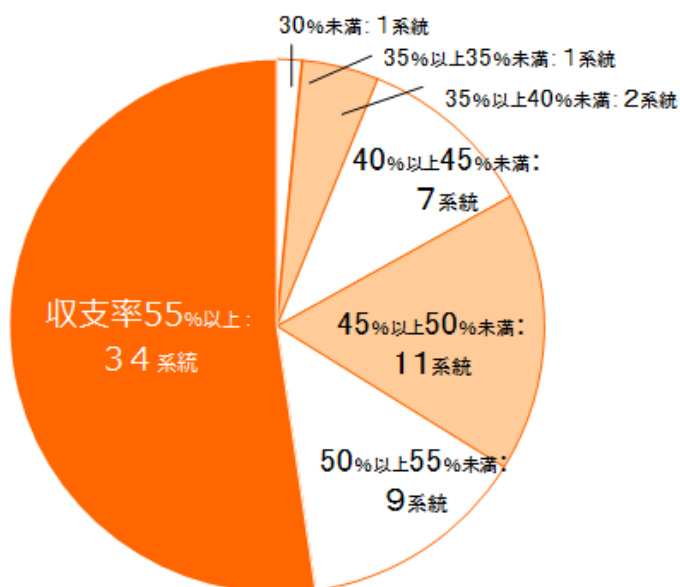
表1: 運行回数の計画達成状況(系統数)



イ 収支率

- ・ 旧国庫補助制度の補助対象要件 (収支率 55%以上) を基準として評価しております。
- ・ 65 系統中 35 系統で 55%以上の収支率が確保されています。
- ・ 最も高い系統は 96.3%、最も低い系統は 24.7%となっています。

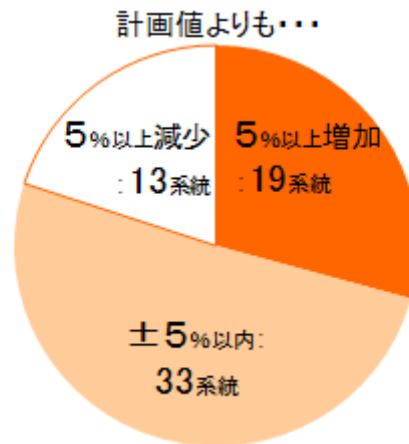
表2: 収支率別系統数



ウ 乗車人員

- ・ 乗車人員は65系統中、19系統で計画値より5%以上増加、33系統が計画値±5%以内となっており、計52系統で計画の乗車人員を確保しています。
- ・ 利用者を増やすための取組を事業者、地域住民、行政が一体となって考える必要があります。
- ・ このことは収益性の向上につながるるとともに、バス路線の維持確保に繋がります。

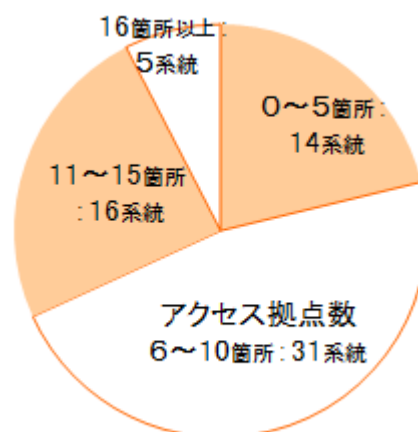
表3:乗車人員増減率別系統数



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系統が6箇所以上の乗換拠点を有しています。
- ・ 県内でも乗降客数の多い鉄道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。

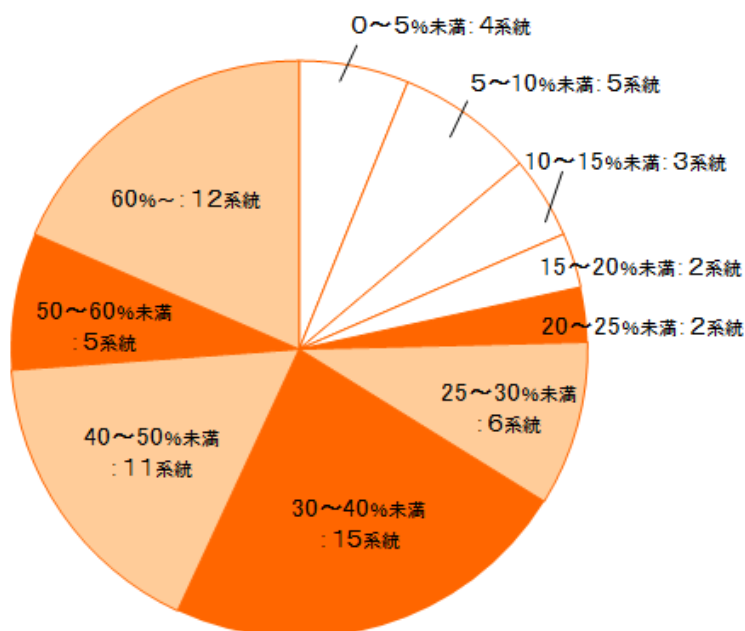
表4:乗換可能なアクセス拠点数別系統数



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27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。
- ・ 65 統中 51 系統が広域利用状況割合 20%以上でした。
- ・ 最も高い系統（88.0%）と最も低い系統（1.3%）の差が大きく、また 10%を下回る系統も 9 系統あります。
- ・ 広域利用率が低い系統は市町を跨ぐ利用実態が少ない系統であり、地域内での移動として利用されているものと考えられます。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か等の検証を行う必要があります。

表5: 広域利用状況割合別系統数

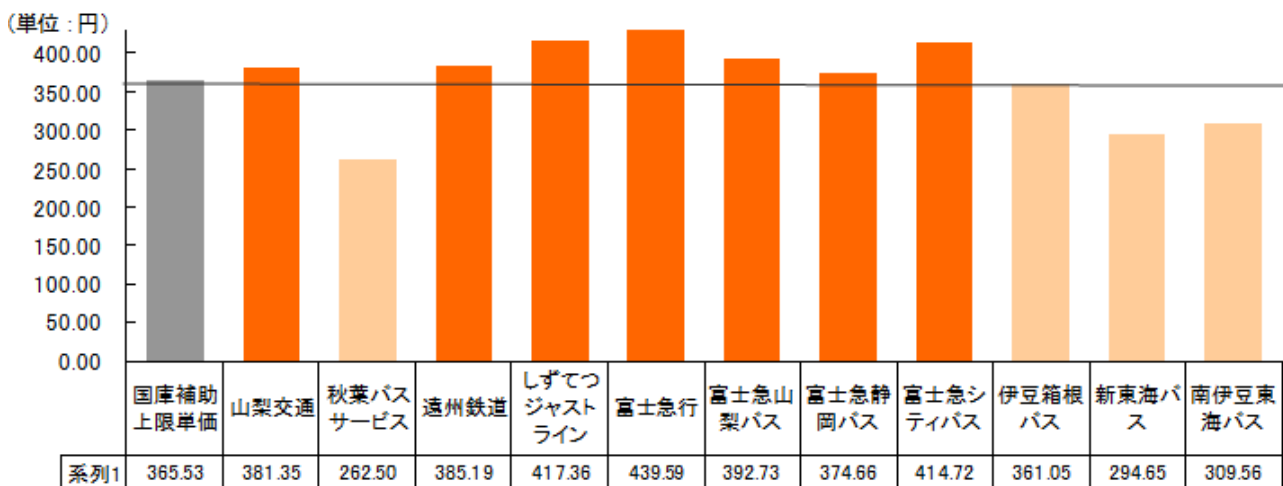


	0~5%未満	5~10%未満	10~15%未満	15~20%未満	20~25%未満	25~30%未満	30~40%未満	40~50%未満	50~60%未満	60%~
山梨交通					1					
秋葉バスサービス				1			1	1	1	
遠州鉄道	3	3	3	1	1	6	7	5		3
しずてつジャストライン		1					2	3	1	4
富士急行							2	1		1
富士急バス										1
富士急静岡バス	1						1		1	1
富士急シティバス		1					2		1	1
伊豆箱根バス								1		
新東海バス										1
南伊豆東海バス									1	
計	4	5	3	2	2	6	15	11	5	12

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：365.53 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 7 事業者が、国庫補助上限単価を上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、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。

今回の評価は、地域間幹線系統が対象ですが、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。

令和元年度地域間幹線系統総合評価一覧表

事業者名	系統名	評価項目① 運行回数 満点3点	評価項目② 収支率 満点18点	評価項目③ 乗車人員 満点6点	評価項目④ ネットワーク 満点20点	評価項目⑤ 広域トリップ 満点20点	評価項目⑥ キロ当たり経費 満点12点	点数 (A: 52~79) (B: 26~51) (C: ~25)	評価				事業者 平均	全体評価
									A	B	C	計		
山梨交通	1 富士宮駅・イオン・星山台・蒲原病院線	3	6	3	6	20	0	38		○		1	38.0	全60系統中36系統がB評価であり、平均評価点数がB(48.9点)ということから全体評価をBとする。
秋葉バスサービス	2 秋葉線(袋井駅前～遠州森町～気多)	3	6	0	11	20	12	52	○			4	58.5	
	3 秋葉中遠線(袋井駅前～袋井市民病院～遠州森町)	3	18	3	11	15	12	62	○					
	4 秋葉中遠線(大東支所～袋井駅南口)	3	12	3	6	20	12	56	○					
	5 秋葉中遠線(横須賀車庫～袋井駅南口)	3	18	6	5	20	12	64	○					
	6 大久保線(浜松駅～山崎)	0	12	0	15	5	0	32		○				
遠州鉄道	7 大久保線(浜松駅～田端住宅)	0	18	3	12	0	0	33		○		27	57.8	
	8 伊佐見線	0	15	3	14	0	0	32		○				
	9 浜名線	3	18	3	13	5	0	42		○				
	10 笠井高台線	3	18	6	18	5	0	50		○				
	11 浜北医大三方原線	0	12	0	17	20	0	49		○				
	12 洪川線(浜松駅～洪川儀光)	3	15	3	20	20	0	61	○					
	13 洪川線(浜松駅～伊平)	3	18	3	20	20	0	64	○					
	14 城之崎線	0	15	6	7	10	0	38		○				
	15 磐田市立病院福田線(H30.10.01～H31.3.31)	3	18	6	13	20	0	60	○					
	15 磐田市立病院福田線(H31.4.1～R元.9.30)	3	18	6	13	20	0	60						
	16 中ノ町磐田線	0	18	6	12	10	0	46		○				
	17 北遠本線(H30.10.01～H30.10.24)	3	6	0	8	20	0	37		○				
	17 北遠本線(H30.10.25～R元.9.30)	3	0	3	6	20	0	32						
	18 秋葉線(春野車庫～西鹿島駅)	3	12	3	8	20	0	46		○				
	19 秋葉線(春野車庫～厚生会)	3	9	3	9	15	0	39		○				
	20 磐田天竜線(山東～磐田駅)	0	18	3	14	20	0	55	○					
	21 磐田天竜線(ららぽーと経由)	0	12	0	14	20	0	46		○				
	22 掛塚さなる台線(浜松駅～横須賀)	0	15	3	12	20	0	50		○				
	23 掛塚さなる台線(浜松駅～豊浜郵便局)	3	12	0	11	20	0	46		○				
	24 掛塚さなる台線(浜松駅～豊田町駅)	0	18	6	10	20	0	54	○					
	25 掛塚さなる台線(浜松駅～磐田駅)	0	18	6	14	20	0	58	○					
	26 内野台線(内野台車庫)(H30.10.01～H31.1.23)	3	18	3	12	20	0	56	○					
	26 内野台線(内野台車庫)(H31.1.24～R元.9.30)	0	18	6	12	20	0	56						
	27 内野台線(サンストリート 浜北)(H30.10.01～H31.1.23)	3	18	6	14	20	0	61	○					
	27 内野台線(サンストリート 浜北)(H31.1.24～R元.9.30)	3	18	6	14	20	0	61						
	28 磐田市立病院福田線(H30.10.01～H31.3.31)	3	12	3	7	20	0	45		○				
	28 磐田市立病院福田線(H31.4.1～R元.9.30)	3	15	3	7	20	0	48						
	29 引佐線	0	18	6	20	20	0	64	○					
	30 萩丘都田線	3	18	3	11	10	0	45		○				
	31 大塚ひとみヶ丘線	0	18	3	13	0	0	34		○				
	32 気賀三ヶ日線	0	18	3	20	20	0	61	○					
	しずてつジャストライン	33 三保草薙線	0	15	3	5	5	0	28		○			
34 五十海大住線		0	18	3	7	20	0	48		○				
35 焼津岡部線		0	18	3	5	20	0	46		○				
36 藤枝吉永線		0	15	6	8	20	0	49		○				
37 島田静波線(島田駅前)		3	12	6	9	20	0	50		○				
38 島田静波線(島田市民病院)		0	9	0	13	20	0	42		○				
39 藤枝相良線		0	15	0	12	20	0	47		○				
40 菊川浜岡線		0	15	0	4	20	0	39		○				
41 掛川大東浜岡線(掛川駅前～浜岡営業所)		3	12	6	7	20	0	48		○				
42 掛川大東浜岡線(中東遠総合医療センター)		0	18	6	9	20	0	53	○					
43 掛川大東浜岡線(大東支所)		3	12	0	4	20	0	39		○				
富士急行	44 御殿場線	3	9	3	15	20	0	50		○		4	51.2	
	45 駿河小山線	3	12	3	11	20	0	49		○				
	46 十里木線	3	9	3	7	20	0	42		○				
	47 河口湖線	3	18	6	17	20	0	64	○					
富士急バス	48 河口湖線	3	18	3	17	20	0	61	○		1	61.0		
富士急静岡バス	49 曾比奈線	3	18	6	8	20	0	55	○		4	49.0		
	50 大淵線	3	18	3	8	20	0	52	○					
	51 船津線	3	18	0	11	0	0	32		○				
	52 大月線	3	18	6	10	20	0	57	○					
富士急シティバス	53 駿河平線	3	18	0	9	20	0	50		○	5	46.4		
	54 須山線(須山)	3	9	3	12	20	0	47		○				
	55 須山線(下和田)	3	18	3	11	20	0	55	○					
	56 原線	3	9	3	8	5	0	28		○				
	57 桜堤線	3	18	3	8	20	0	52	○					
伊豆箱根バス	58 中伊豆線	3	9	0	3	20	3	38		○	1	38.0		
新東海バス	59 戸田線	3	18	0	7	20	12	60	○		1	60.0		
南伊豆東海バス	60 石廊崎線	3	18	3	7	20	12	63	○		1	63.0		
計							平均	48.9	24	36	0	60		

令和元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
山梨交通	富士宮駅・イオン・星山台・蒲原病院線	3,748.5	3,748.5	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(袋井駅前～遠州森町～気多)	2,412.0	2,407.5	5.0	3	4	
	秋葉中遠線(袋井駅前～袋井市民病院～遠州森町)	6,665.0	6,672.0	0.0	3		
	秋葉中遠線(大東支所～袋井駅南口)	3,102.5	3,102.5	0.0	3		
	秋葉中遠線(横須賀車庫～袋井駅南口)	7,117.0	7,119.5	0.0	3		
遠州鉄道	大久保線(浜松駅～山崎)	1,942.0	1,932.0	2.0	0	32	
	大久保線(浜松駅～田端住宅)	1,518.5	1,513.0	1.5	0		
	伊佐見線	3,161.0	3,155.0	2.0	0		
	浜名線	1,095.0	1,094.5	0.5	3		
	笠井高台線	1,339.5	1,340.5	1.0	3		
	浜北医大三方原線	3,154.0	3,138.0	0.0	0		
	渋川線(浜松駅～渋川儀光)	1,277.5	1,277.0	0.5	3		
	渋川線(浜松駅～伊平)	3,084.5	3,087.0	0.5	3		
	城之崎線	2,369.0	2,361.0	2.0	0		
	磐田市立病院福田線(H30.10.01～H31.3.31)	2,240.0	2,296.5	3.5	3		
	磐田市立病院福田線(H31.4.1～R元.9.30)	2,253.5	2,298.0	0.0	3		
	中ノ町磐田線	7,238.0	7,229.5	6.5	0		
	北遠本線(H30.10.01～H30.10.24)	120.0	120.0	0.0	3		
	北遠本線(H30.10.25～R元.9.30)	1,705.0	1,705.0	0.0	3		
	秋葉線(春野車庫～西鹿島駅)	1,825.0	1,824.0	1.0	3		
	秋葉線(春野車庫～厚生会)	1,825.0	1,823.5	1.5	3		
	磐田天竜線(山東～磐田駅)	2,896.0	2,878.5	7.5	0		
	磐田天竜線(ららぽーと経由)	6,476.0	6,429.5	23.5	0		
	掛塚さなる台線(浜松駅～横須賀)	1,398.0	1,395.0	1.0	0		
	掛塚さなる台線(浜松駅～豊浜郵便局)	2,799.5	2,799.5	2.0	3		
	掛塚さなる台線(浜松駅～豊田町駅)	2,431.0	2,425.5	1.5	0		
	掛塚さなる台線(浜松駅～磐田駅)	2,675.5	2,672.5	1.0	0		
	内野台線(内野台車庫)(H30.10.01～H31.1.23)	1,222.5	1,217.5	5.0	3		
	内野台線(内野台車庫)(H31.1.24～R元.9.30)	2,665.0	2,654.0	1.0	0		
	内野台線(サンストリート浜北)(H30.10.01～H31.1.23)	997.5	996.5	1.0	3		
	内野台線(サンストリート浜北)(H31.1.24～R元.9.30)	2,167.0	2,168.5	0.5	3		
磐田市立病院福田線(H30.10.01～H31.3.31)	2,643.0	2,638.5	4.5	3			
磐田市立病院福田線(H31.4.1～R元.9.30)	2,565.0	2,635.5	0.0	3			
引佐線	2,128.0	2,125.5	0.5	0			
萩丘都田線	1,825.0	1,823.5	1.5	3			
大塚ひとみヶ丘線	3,405.5	3,401.0	2.5	0			
気賀三ヶ日線	6,647.5	6,636.5	3.0	0			
しずてつジャストライン	三保草薙線	3,792.0	3,776.0	0.0	0	11	
	五十海大住線	3,436.5	3,356.0	0.0	0		
	焼津岡部線	7,033.5	7,022.5	0.0	0		
	藤枝吉永線	4,534.5	4,529.0	0.0	0		
	島田静波線(島田駅前)	2,418.5	2,419.0	0.0	3		
	島田静波線(島田市民病院)	2,607.0	2,596.0	0.0	0		
	藤枝相良線	5,154.5	5,148.0	0.0	0		
	菊川浜岡線	2,745.5	2,740.0	0.0	0		
	掛川大東浜岡線(掛川駅前～浜岡営業所)	3,143.5	3,147.0	0.0	3		
掛川大東浜岡線(中東遠総合医療センター)	2,251.5	2,242.0	0.0	0			
掛川大東浜岡線(大東支所)	2,990.5	2,991.0	0.0	3			
富士急行	御殿場線	1,825.0	1,825.0	0.0	3	4	
	駿河小山線	4,425.0	4,425.0	0.0	3		
	十里木線	2,190.0	2,190.0	0.0	3		
	河口湖線	2,007.5	2,007.5	0.0	3		
富士急バス	河口湖線	4,380.0	4,380.0	0.0	3	1	
富士急静岡バス	曾比奈線	1,806.0	1,806.0	0.0	3	4	
	大淵線	1,096.0	1,096.0	0.0	3		
	船津線	1,406.0	1,406.0	0.0	3		
	大月線	8,309.5	8,308.5	1.0	3		
富士急シティバス	駿河平線	2,575.5	2,575.5	0.0	3	5	
	須山線(須山)	2,259.5	2,259.5	0.0	3		
	須山線(下和田)	1,322.5	1,322.5	0.0	3		
	原線	2,462.5	2,462.5	0.0	3		
	桜堤線	4,410.0	4,410.0	0.0	3		
伊豆箱根バス	中伊豆線	4,201.5	4,201.5	0.0	3	1	
新東海バス	戸田線	2,555.0	2,553.0	2.0	3	1	
南伊豆東海バス	石廊崎線	5,475.0	5,470.0	5.0	3	1	
計				平均:	1.9	65	

(*)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)

令和元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
山梨交通	富士宮駅・イオン・星山台・蒲原病院線	36.7	6	1	36.7	
秋葉バスサービス	秋葉線(袋井駅前～遠州森町～気多)	39.2	6	4	59.4	
	秋葉中遠線(袋井駅前～袋井市民病院～遠州森町)	75.3	18			
	秋葉中遠線(大東支所～袋井駅南口)	48.8	12			
	秋葉中遠線(横須賀車庫～袋井駅南口)	74.3	18			
遠州鉄道	大久保線(浜松駅～山崎)	45.7	12	32	58.9	
	大久保線(浜松駅～田端住宅)	57.3	18			
	伊佐見線	52.9	15			
	浜名線	55.1	18			
	笠井高台線	62.3	18			
	浜北医大三方原線	48.4	12			
	渋川線(浜松駅～渋川儀光)	53.9	15			
	渋川線(浜松駅～伊平)	63.1	18			
	城之崎線	51.1	15			
	磐田市立病院福田線(H30.10.01～H31.3.31)	67.1	18			
	磐田市立病院福田線(H31.4.1～R元.9.30)	64.6	18			
	中ノ町磐田線	72.7	18			
	北遠本線(H30.10.01～H30.10.24)	39.6	6			
	北遠本線(H30.10.25～R元.9.30)	24.7	0			
	秋葉線(春野車庫～西鹿島駅)	46.8	12			
	秋葉線(春野車庫～厚生会)	44.4	9			
	磐田天竜線(山東～磐田駅)	62.9	18			
	磐田天竜線(ららぽーと経由)	48.1	12			
	掛塚さなる台線(浜松駅～横須賀)	54.8	15			
	掛塚さなる台線(浜松駅～豊浜郵便局)	49.2	12			
	掛塚さなる台線(浜松駅～豊田町駅)	61.9	18			
	掛塚さなる台線(浜松駅～磐田駅)	60.3	18			
	内野台線(内野台車庫)(H30.10.01～H31.1.23)	74.0	18			
	内野台線(内野台車庫)(H31.1.24～R元.9.30)	76.4	18			
内野台線(サンスリート浜北)(H30.10.01～H31.1.23)	63.0	18				
内野台線(サンスリート浜北)(H31.1.24～R元.9.30)	61.7	18				
磐田市立病院福田線(H30.10.01～H31.3.31)	49.2	12				
磐田市立病院福田線(H31.4.1～R元.9.30)	50.9	15				
引佐線	80.2	18				
萩丘都田線	78.7	18				
大塚ひとみヶ丘線	96.3	18				
気賀三ヶ日線	69.7	18				
しずてつジャストライン	三保草薙線	53.2	15	11	52.7	
	五十海大住線	59.3	18			
	焼津岡部線	56.8	18			
	藤枝吉永線	53.5	15			
	島田静波線(島田駅前)	48.4	12			
	島田静波線(島田市民病院)	42.9	9			
	藤枝相良線	53.3	15			
	菊川浜岡線	53.8	15			
	掛川大東浜岡線(掛川駅前～浜岡営業所)	47.1	12			
	掛川大東浜岡線(中東遠総合医療センター)	64.4	18			
掛川大東浜岡線(大東支所)	47.5	12				
富士急行	御殿場線	44.7	9	4	51.0	
	駿河小山線	46.8	12			
	十里木線	43.2	9			
	河口湖線	69.3	18			
富士急バス	河口湖線	87.0	18	1	87.0	
富士急静岡バス	曾比奈線	62.8	18	4	71.1	
	大淵線	78.2	18			
	船津線	65.7	18			
	大月線	77.8	18			
富士急シティバス	駿河平線	80.2	18	5	57.9	
	須山線(須山)	42.6	9			
	須山線(下和田)	58.8	18			
	原線	43.6	9			
	桜堤線	64.3	18			
伊豆箱根バス	中伊豆線	42.6	9	1	42.6	
新東海バス	戸田線	86.0	18	1	86.0	
南伊豆東海バス	石廊崎線	67.8	18	1	67.8	
	計	58.5	←Ave.	65		

【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)

令和元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
山梨交通	富士宮駅・イオン・星山台・蒲原病院線	74,772	73,524	98.3	3	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点 3点 計画人員-5%未満 0点
秋葉バスサービス	秋葉線(袋井駅前～遠州森町～気多)	95,633	87,146	91.1	0	4	
	秋葉中遠線(袋井駅前～袋井市民病院～遠州森町)	167,582	168,611	100.6	3		
	秋葉中遠線(大東支所～袋井駅南口)	47,172	49,337	104.5	3		
	秋葉中遠線(横須賀車庫～袋井駅南口)	99,594	110,962	111.4	6		
遠州鉄道	大久保線(浜松駅～山崎)	65,479	61,113	93.3	0	32	
	大久保線(浜松駅～田端住宅)	57,642	58,389	101.2	3		
	伊佐見線	128,265	123,645	96.3	3		
	浜名線	66,003	67,550	102.3	3		
	笠井高台線	76,926	82,285	106.9	6		
	浜北医大三方原線	109,367	101,457	92.7	0		
	渋川線(浜松駅～渋川儀光)	77,699	79,466	102.2	3		
	渋川線(浜松駅～伊平)	134,024	137,523	102.6	3		
	城之崎線	58,703	62,152	105.8	6		
	磐田市立病院福田線(H30.10.01～H31.3.31)	84,461	103,861	122.9	6		
	磐田市立病院福田線(H31.4.1～R元.9.30)	87,874	105,042	119.5	6		
	中ノ町磐田線	382,960	412,038	107.5	6		
	北遠本線(H30.10.01～H30.10.24)	3,339	2,568	76.9	0		
	北遠本線(H30.10.25～R元.9.30)	54,264	52,803	97.3	3		
	秋葉線(春野車庫～西鹿島駅)	62,970	62,862	99.8	3		
	秋葉線(春野車庫～厚生会)	84,518	81,257	96.1	3		
	磐田天竜線(山東～磐田駅)	106,367	107,801	101.3	3		
	磐田天竜線(ららぽーと経由)	269,164	247,708	92.0	0		
	掛塚さなる台線(浜松駅～横須賀)	64,821	66,720	102.9	3		
	掛塚さなる台線(浜松駅～豊浜郵便局)	93,959	88,932	94.6	0		
	掛塚さなる台線(浜松駅～豊田町駅)	77,275	88,489	114.5	6		
	掛塚さなる台線(浜松駅～磐田駅)	85,779	93,416	108.9	6		
	内野台線(内野台車庫)(H30.10.01～H31.1.23)	34,508	35,525	102.9	3		
	内野台線(内野台車庫)(H31.1.24～R元.9.30)	75,146	79,832	106.2	6		
	内野台線(サンストリート浜北)(H30.10.01～H31.1.23)	25,086	28,905	115.2	6		
	内野台線(サンストリート浜北)(H31.1.24～R元.9.30)	54,089	61,196	113.1	6		
	磐田市立病院福田線(H30.10.01～H31.3.31)	45,303	44,575	98.3	3		
	磐田市立病院福田線(H31.4.1～R元.9.30)	44,179	46,330	104.8	3		
引佐線	94,338	99,730	105.7	6			
萩丘都田線	67,545	66,538	98.5	3			
大塚ひとみヶ丘線	168,943	175,399	103.8	3			
気賀三ヶ日線	437,456	418,477	95.6	3			
しずてつジャストライン	三保草薙線	145,805	152,456	104.5	3	11	
	五十海大住線	109,739	105,056	95.7	3		
	焼津岡部線	105,153	105,212	100.0	3		
	藤枝吉永線	131,994	140,714	106.6	6		
	島田静波線(島田駅前)	62,564	65,878	105.2	6		
	島田静波線(島田市民病院)	82,904	78,532	94.7	0		
	藤枝相良線	227,539	171,974	75.5	0		
	菊川浜岡線	92,940	68,330	73.5	0		
	掛川大東浜岡線(掛川駅前～浜岡営業所)	74,775	89,061	119.1	6		
	掛川大東浜岡線(中東遠総合医療センター)	80,253	93,456	116.4	6		
掛川大東浜岡線(大東支所)	50,500	42,682	84.5	0			
富士急行	御殿場線	62,412	59,455	95.2	3	4	
	駿河小山線	87,735	84,937	96.8	3		
	十里木線	49,110	47,934	97.6	3		
	河口湖線	65,410	75,965	116.1	6		
富士急バス	河口湖線	233,866	226,265	96.7	3	1	
富士急静岡バス	曾比奈線	32,218	36,563	113.4	6	4	
	大淵線	33,618	34,513	102.6	3		
	船津線	83,814	70,985	84.6	0		
	大月線	168,263	176,828	105.0	6		
富士急シティバス	駿河平線	72,811	68,317	93.8	0	5	
	須山線(須山)	76,927	75,185	97.7	3		
	須山線(下和田)	54,814	52,974	96.6	3		
	原線	60,045	57,480	95.7	3		
	桜堤線	68,276	69,384	101.6	3		
伊豆箱根バス	中伊豆線	78,750	72,631	92.2	0	1	
新東海バス	戸田線	44,083	40,065	90.8	0	1	
南伊豆東海バス	石廊崎線	107,310	103,212	96.1	3	1	
	計			Ave→	3.2	65	

令和元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				
山梨交通	富士宮駅・イオン・星山台・蒲原病院線	2	2	6	1	4.0	<p>【評価対象】 ネットワーク構成</p> <p>【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)</p> <p>【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</p>
秋葉バスサービス	秋葉線(袋井駅前～遠州森町～気多)	2	7	11	4	6.7	
	秋葉中遠線(袋井駅前～袋井市民病院～遠州森町)	2	7	11			
	秋葉中遠線(大東支所～袋井駅南口)	1	4	6			
	秋葉中遠線(横須賀車庫～袋井駅南口)	1	3	5			
遠州鉄道	大久保線(浜松駅～山崎)	1	13	15	32	11.5	
	大久保線(浜松駅～田端住宅)	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			
	洪川線(浜松駅～洪川儀光)	2	18	20			
	洪川線(浜松駅～伊平)	2	17	20			
	城之崎線	1	5	7			
	磐田市立病院福田線(H30.10.01～H31.3.31)	1	11	13			
	磐田市立病院福田線(H31.4.1～R元.9.30)	1	11	13			
	中ノ町磐田線	2	8	12			
	北遠本線(H30.10.01～H30.10.24)	2	4	8			
	北遠本線(H30.10.25～R元.9.30)	1	4	6			
	秋葉線(春野車庫～西鹿島駅)	1	6	8			
	秋葉線(春野車庫～厚生会)	1	7	9			
	磐田天竜線(山東～磐田駅)	2	10	14			
	磐田天竜線(ららぽーと経由)	2	10	14			
	掛塚さなる台線(浜松駅～横須賀)	1	10	12			
	掛塚さなる台線(浜松駅～豊浜郵便局)	1	9	11			
	掛塚さなる台線(浜松駅～豊田町駅)	2	6	10			
	掛塚さなる台線(浜松駅～磐田駅)	2	10	14			
	内野台線(内野台車庫)(H30.10.01～H31.1.23)	2	8	12			
	内野台線(内野台車庫)(H31.1.24～R元.9.30)	2	8	12			
内野台線(サンストリート浜北)(H30.10.01～H31.1.23)	2	10	14				
内野台線(サンストリート浜北)(H31.1.24～R元.9.30)	2	10	14				
磐田市立病院福田線(H30.10.01～H31.3.31)	1	5	7				
磐田市立病院福田線(H31.4.1～R元.9.30)	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	5.0	
	五十海大住線	2	3	7			
	焼津岡部線	1	3	5			
	藤枝吉永線	2	4	8			
	島田静波線(島田駅前)	3	3	9			
	島田静波線(島田市民病院)	4	5	13			
	藤枝相良線	4	4	12			
	菊川浜岡線	2	0	4			
	掛川大東浜岡線(掛川駅前～浜岡営業所)	3	1	7			
	掛川大東浜岡線(中東遠総合医療センター)	4	1	9			
掛川大東浜岡線(大東支所)	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			
富士急バス	河口湖線	3	11	17	1	14.0	
富士急静岡バス	曾比奈線	2	4	8	4	2.5	
	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	5	7.2	
	須山線(須山)	2	8	12			
	須山線(下和田)	2	7	11			
	原線	2	4	8			
	桜堤線	3	2	8			
伊豆箱根バス	中伊豆線	1	1	3	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				65		

令和元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
山梨交通	富士宮駅・イオン・星山台・蒲原病院線	25.2	20	1	25.2	<p>【評価対象】 広域利用者の割合</p> <p>【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</p> <p>【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</p> <p>(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。)</p>
秋葉バスサービス	秋葉線(袋井駅前～遠州森町～気多)	40.8	20	4	37.1	
	秋葉中遠線(袋井駅前～袋井市民病院～遠州森町)	16.9	15			
	秋葉中遠線(大東支所～袋井駅南口)	39.0	20			
	秋葉中遠線(横須賀車庫～袋井駅南口)	51.9	20			
遠州鉄道	大久保線(浜松駅～山崎)	7.0	5	32	29.4	
	大久保線(浜松駅～田端住宅)	1.3	0			
	伊佐見線	1.8	0			
	浜名線	9.7	5			
	笠井高台線	5.4	5			
	浜北医大三方原線	36.8	20			
	洪川線(浜松駅～洪川儀光)	26.0	20			
	洪川線(浜松駅～伊平)	26.9	20			
	城之崎線	12.7	10			
	磐田市立病院福田線(H30.10.01～H31.3.31)	32.5	20			
	磐田市立病院福田線(H31.4.1～R元.9.30)	28.4	20			
	中ノ町磐田線	12.8	10			
	北遠本線(H30.10.01～H30.10.24)	20.7	20			
	北遠本線(H30.10.25～R元.9.30)	38.7	20			
	秋葉線(春野車庫～西鹿島駅)	33.0	20			
	秋葉線(春野車庫～厚生会)	16.3	15			
	磐田天竜線(山東～磐田駅)	66.5	20			
	磐田天竜線(ららぽーと経由)	31.8	20			
	掛塚さなる台線(浜松駅～横須賀)	50.0	20			
	掛塚さなる台線(浜松駅～豊浜郵便局)	34.9	20			
	掛塚さなる台線(浜松駅～豊田町駅)	43.2	20			
	掛塚さなる台線(浜松駅～磐田駅)	28.4	20			
	内野台線(内野台車庫)(H30.10.01～H31.1.23)	44.4	20			
内野台線(内野台車庫)(H31.1.24～R元.9.30)	45.9	20				
内野台線(サンストリート浜北)(H30.10.01～H31.1.23)	40.6	20				
内野台線(サンストリート浜北)(H31.1.24～R元.9.30)	35.0	20				
磐田市立病院福田線(H30.10.01～H31.3.31)	72.8	20				
磐田市立病院福田線(H31.4.1～R元.9.30)	67.1	20				
引佐線	29.9	20				
萩丘都田線	10.5	10				
大塚ひとみヶ丘線	1.5	0				
気賀三ヶ日線	29.4	20				
しずてつジャストライン	三保草薙線	6.2	5	11	50.1	
	五十海大住線	38.5	20			
	焼津岡部線	62.2	20			
	藤枝吉永線	36.6	20			
	島田静波線(島田駅前)	59.0	20			
	島田静波線(島田市民病院)	49.2	20			
	藤枝相良線	50.0	20			
	菊川浜岡線	41.2	20			
	掛川大東浜岡線(掛川駅前～浜岡営業所)	60.6	20			
掛川大東浜岡線(中東遠総合医療センター)	67.4	20				
掛川大東浜岡線(大東支所)	81.2	20				
富士急行	御殿場線	34.8	20	4	43.8	
	駿河小山線	34.8	20			
	十里木線	40.0	20			
	河口湖線	65.8	20			
富士急バス	河口湖線	83.5	20	1	83.5	
富士急静岡バス	曾比奈線	69.1	20	4	39.5	
	大淵線	32.8	20			
	船津線	4.4	0			
	大月線	51.9	20			
富士急シティバス	駿河平線	52.0	20	5	43.0	
	須山線(須山)	31.0	20			
	須山線(下和田)	36.0	20			
	原線	8.0	5			
	桜堤線	88.0	20			
伊豆箱根バス	中伊豆線	43.6	20	1	43.6	
新東海バス	戸田線	71.8	20	1	71.8	
南伊豆東海バス	石廊崎線	52.7	20	1	52.7	
	計	38.0	←Ave.	65		

令和元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
山梨交通	365.53	381.35	104.3	0	【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		262.50	71.8	12	
遠州鉄道		385.19	105.3	0	
しずてつジャストライン		417.36	114.1	0	
富士急行		439.59	120.2	0	
富士急バス		392.73	107.4	0	
富士急静岡バス		374.66	102.4	0	
富士急シティバス		414.72	113.4	0	
伊豆箱根バス		361.05	98.7	3	
新東海バス		294.65	80.6	12	
南伊豆東海バス		309.56	84.6	12	
平均値			366.7	100.3	

単独継続困難申し出路線の概要

駿河平線について

- ◆ 三島駅～広小路・下土狩駅・がんセンター～駿河平
 - 三島市と長泉町を結ぶ地域間幹線系統として運行(国庫補助路線)
 - 三島から県立静岡がんセンターへのアクセス路線
 - 長泉町内では、駿河平地区の通学需要や、高齢者層を中心とした三島市内への通院・買い物需要がある。

運行目的(役割)

- ◆ 三島市と長泉町を結ぶ系統
- ◆ 三島から静岡がんセンターへのアクセス路線
- ◆ 三島駅および他の公共交通機関から接続する、県立がんセンターへの2次交通として、機能
- ◆ 駿河平地区から長泉北小学校への小学生輸送

運行の状況

◆ 運行距離

	運行回数			運行距離
	平日	土曜	日曜	
往路(三島駅→駿河平)	8便	4便	2便	10.9km
復路(駿河平→三島駅)	10便	6便	3便	10.7km

平成29年10月1日より、都市計画道路の工事進捗で以前の経路が通行できなくなることから、長泉役場～下長窪間の経路を旧246(県道394号線)経路に変更しました。

◆ 主な区間の運賃 2019年10月1日運賃改定(消費税率改訂)

三島駅～広小路	160円
三島駅～下土狩駅	230円
三島駅～長泉役場	280円
三島駅～下長窪	330円
三島駅～がんセンター	410円
三島駅～駿河平	550円

◆ 利用人員

1日約 277 人の利用

◆ 収支の状況

年度	利用者数	運行経費(A)	運賃収入(B)	欠損額(B-A)	補助額			バス事業者負担額	備考
					国庫補助	県補助	長泉町補助		
2017年度	65,770人	19,754千円	16,102千円	▲3,652千円	1,362千円	1,362千円	523千円	▲406千円	
2018年度	72,811人	21,862千円	17,976千円	▲3,886千円	1,417千円	1,417千円	852千円	▲200千円	
2019年度	68,317人	22,973千円	18,051千円	▲4,922千円	1,603千円	1,603千円	未定	未定	(見込)



駿河平線の今後の方向性について

静岡がんセンターまでの利用も多く、国庫補助路線としての要件を満たし、国・静岡県・長泉町のご支援をいただき運行しておりますが、赤字運行が続いています。また、乗務員不足は引き続き厳しい状況であり、採用難の上に、高齢化による退職もあり、運転手不足が続くことが見込まれます。

今後も、この系統の運行を継続するため、ご理解・ご協力と、なお一層のご乗車をお願いいたします。

申し出系統に関わる時刻表

02-2 駿河平線 三島駅～下土狩駅～がんセンター～駿河平

【往路】三島駅→駿河平

運行日	三島駅	広小路	下土狩駅	長泉役場	下長窪	ファルマ パレー センター	がん センター	バックマ ン・コール ター	クレマチス の丘	駿河平
月～土	× 7:15	7:20	7:30	7:33	7:37	7:42	7:44	7:45	7:48	7:53
毎日	8:50	8:55	9:05	9:08	9:12	9:17	9:19	9:21	9:24	9:29
月～金	▲ 10:45	10:50	11:00	11:03	11:07	11:12	11:14	11:16	11:19	11:24
月～金	▲ 13:50	13:55	14:05	14:08	14:12	14:17	14:19	14:21	14:24	14:29
月～土	× 14:50	14:55	15:05	15:08	15:12	15:17	15:19	15:21	15:24	15:29
毎日	15:25	15:30	15:40	15:43	15:47	15:52	15:54	15:56	15:59	16:04
月～金	▲ 16:05	16:10	16:20	16:23	16:27	16:32	16:34	16:36	16:39	16:44
月～金	▲ 17:50	17:55	18:05	18:08	18:12	18:17	18:19	18:21	18:24	18:29

【復路】駿河平→三島駅

運行日	駿河平	クレマチス ホワイト ガーデン	バックマ ン・コール ター	がん センター	ファルマ パレーセ ンター	下長窪	長泉 役場	下土狩 駅	広小路	三島駅
月～土	× 7:15	7:17	7:20	→	7:22	7:25	7:29	7:35	7:43	7:53
月～土	× 8:02	8:04	8:07	→	8:09	8:12	8:16	8:22	8:28	8:38
毎日	9:35	9:37	9:39	9:41	9:42	9:45	9:48	9:54	10:00	10:08
月～金	▲ 11:30	11:32	11:34	11:36	11:37	11:40	11:43	11:49	11:55	12:03
月～金	▲ 14:40	14:42	14:44	14:46	14:47	14:50	14:53	14:59	15:05	15:13
月～土	× 15:35	15:37	15:39	15:41	15:42	15:45	15:48	15:54	16:00	16:08
毎日	16:10	16:12	16:14	16:16	16:17	16:20	16:23	16:29	16:35	16:43
毎日	16:50	16:52	16:54	16:56	16:57	17:00	17:03	17:09	17:15	17:23
月～金	▲ 17:30	17:32	17:34	17:36	17:37	17:40	17:43	17:49	17:55	18:03
月～金	▲ 18:35	18:37	18:39	18:41	18:42	18:45	18:48	18:54	19:00	19:08

運行記号凡例

- ▲印 … 土・日祝日運休
- △印 … 土・日祝日のみ運転
- ×印 … 日祝日は運休

<注> 旧盆(8/13～8/16)および年末年始(12/29～1/3)は日祝日ダイヤにて運転

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)

駿河平線(三島駅～下土狩駅・がんセンター～駿河平)

計画策定年度 平成30年度

運行期間 平成30年10月～令和元年9月

評価年度

令和元年度

(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	2575.5回 (7.0回/日)	2575.5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)	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	84.1%	80.2%	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	
乗車人員	計画人員と実績人員 を比較	72,811人	68,317人	0	5%超 6点 ▲5%以上5%以内 3点 ▲5%超 0点	
ネットワーク 構成	他の系統の乗換可能な アクセス拠点(バス 停等)の数	—	拠点(3)箇所 バス停(3)箇所	9	拠点(駅・BT): 1箇所2点 乗換可能なバス停: 1箇所1点 上限20点	主な拠点及 びバス停を 別紙に記載
広域トリップ 状況	市町跨ぎの移動割合 (H13.3.31現在の市 町) (運行実績による)	—	52%	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	—	414.72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				50	評価指標	B

A(52～79点): 地域間幹線系統として優れた役割を果たしている
B(26～51点): 地域間幹線系統として適した運行となっている
C(～25点): 地域間幹線系統として改善に努力を要する

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート(別紙)

(1) 基本的事項

項 目	内 容
主な運行目的	<p>駿河平周辺及び路線沿線住民の朝・夕は通勤、通学需要、またはJR線からの県立がんセンター及びクレマチスの丘等文化芸術関連施設等へのアクセスを目的とする。</p> <p>主に、駿河平北部に居住する小学生の同地区南部にある長泉北小学校への通学、同地区高齢者等(交通弱者)のJR下土狩駅、三島駅、伊豆箱根鉄道広小路駅への結節による通院・買い物、加えて同地区に存在する県立がんセンターへの通院、お見舞い客等の輸送が目的であります。併せて同地区に所在するクレマチスの丘等美術館への来訪客の輸送も目的とする。</p>
増収策	<p>1) 行政と連携した地域との意見交換を行い、地域の状況を把握するだけでなく、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。</p> <p>2) 富士急グループのWEBサイトでの時刻表検索サービスを実施し、また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、ジョルダン、Yahoo乗換案内)</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
費用削減策	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</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】 JR三島駅・・・JR東海道線、東海道新幹線 JR下土狩駅・・・JR御殿場線 広小路駅・・・伊豆箱根鉄道</p> <p>【バス停】 長泉役場・・・清水長泉循環 城山・・・JR長泉なめり駅方面 がんセンター・・・桃沢郷方面</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)</p> <p>【公共施設】 長泉北小学校、JR下土狩駅、伊豆箱根鉄道広小路駅、長泉町役場、長泉健康公園、県立がんセンター、三島市民会館、長泉町文化センター、長泉小学校、長泉中学校</p> <p>【拠点施設】 ウエルディ長泉(ショッピングセンター) クレマチスの丘、ビュフェ美術館等の文化施設 スルガ銀行 ベックマン・コールター、ファルマーバレーセンター(大手事業所)</p>

桜堤線について

◆ 三島駅～三島駅北口・桜堤～裾野駅

運行目的(役割)

- ◆ 三島市・長泉町・裾野市を結ぶ基幹路線
- ◆ 三島駅・裾野駅の周辺や、鉄道に接続した通勤・通学利用が見られる
- ◆ 平成24年4月より、道路改善進捗や地元要望により運行開始

運行の状況

◆ 運行回数・運行距離

	運行回数			運行距離
	平日	土曜	日曜	
往路(三島駅→裾野駅)	15便	9便	9便	6.7km
復路(裾野駅→三島駅)	13便	9便	9便	

◆ 主な区間の運賃 2019年10月1日運賃改定(消費税率改訂)

三島駅～桜堤	210円
三島駅～伊豆島田南	270円
三島駅～裾野駅	350円
三島駅北口～桜堤	190円
三島駅北口～伊豆島田南	250円
三島駅北口～裾野駅	350円

◆ 利用人員

平日1日あたり約 238 人の利用

◆ 収支の状況

年度	利用者数	運行経費(A)	運賃収入(B)	欠損額(B-A)	補助額			バス事業者負担額	備考
					国庫補助	県補助	市町補助		
2017年度	48,736人	21,063千円	11,813千円	▲9,250千円	2,237千円	2,237千円	0千円	▲4,776千円	
2018年度	68,276人	22,933千円	15,124千円	▲7,809千円	2,330千円	2,330千円	1,245千円	▲1,904千円	
2019年度	69,384人	24,511千円	15,352千円	▲9,159千円	2,348千円	2,348千円	未定	未定	(見込)

利用状況

- ◆ 裾野市、長泉町、三島市の市町間移動が多数(約90%)となっており、三島駅、裾野駅で他の公共交通機関に接続する、公共交通ネットワークを構成しています。
- ◆ 桜堤地区(長泉町)・伊豆島田地区(裾野市)からの三島駅・裾野駅両方面の通勤・通学・買い物等需要の交通手段となっています。
- ◆ 一部、三島駅北口から裾野市内への最短経路としての利用も見られます。
- ◆ また、高齢者層だけでなく、若い年齢層にも利用されています。

今後の運行について

今後も、この系統の運行を継続するため、ご理解と、なお一層のご乗車によるご協力をお願いいたします。

利用状況は改善傾向であり、2016年度(平成28年度)からは国庫補助対象となり、国・静岡県・長泉町の支援をいただいで運行をしておりますが、なお赤字が大きい状態です。

今年度の4月ダイヤ改正においては、沿線住民の皆様のご意見を参考に、新幹線への接続を改善し、利便向上を図りました。引き続き、時刻設定の改善と、利用環境の整備に努めて参ります。

今後も、この系統の運行を継続するため、ご理解と、なお一層のご乗車によるご協力をお願いいたします。



10-1 桜堤線 三島駅～三島駅北口・桜堤～裾野駅

【往路】三島駅→桜堤→裾野駅

運行日	三島駅	三島駅北口	勤労者体育C東	桜堤	小南	裾野南小学校	三菱前	裾野駅
毎日	8:15	8:21	8:24	8:26	8:28	8:29	8:32	8:37
毎日	9:35	9:41	9:44	9:46	9:48	9:49	9:52	9:57
月～金 ▲	10:40	10:46	10:49	10:51	10:53	10:54	10:57	11:02
月～金 ▲	11:00	11:06	11:09	11:11	11:13	11:14	11:17	11:22
毎日	11:35	11:41	11:44	11:46	11:48	11:49	11:52	11:57
月～金 ▲	12:40	12:46	12:49	12:51	12:53	12:54	12:57	13:02
毎日	13:00	13:06	13:09	13:11	13:13	13:14	13:17	13:22
毎日	14:00	14:06	14:09	14:11	14:13	14:14	14:17	14:22
毎日	15:40	15:46	15:49	15:51	15:53	15:54	15:57	16:02
月～金 ▲	16:30	16:36	16:39	16:41	16:43	16:44	16:47	16:52
毎日	17:20	17:26	17:29	17:31	17:33	17:34	17:37	17:42
毎日	18:30	18:36	18:39	18:41	18:43	18:44	18:47	18:52
毎日	19:20	19:26	19:29	19:31	19:33	19:34	19:37	19:42
月～金 ▲	20:00	20:06	20:09	20:11	20:13	20:14	20:17	20:22
月～金 ▲	20:35	20:41	20:44	20:46	20:48	20:49	20:52	20:57

【復路】裾野駅→桜堤→三島駅

運行日	裾野駅	三菱前	裾野南小学校	小南	桜堤	勤労者体育C東	末広町	三島駅南口
月～金 ▲	6:25	6:28	6:30	6:31	6:34	6:35	6:36	6:46
毎日	6:55	6:58	7:00	7:01	7:04	7:05	7:06	7:18
月～金 ▲	7:10	7:13	7:15	7:16	7:19	7:20	7:21	7:33
毎日	8:50	8:53	8:55	8:56	8:59	9:00	9:01	9:11
月～金 ▲	9:40	9:43	9:45	9:46	9:49	9:50	9:51	10:01
毎日	10:05	10:08	10:10	10:11	10:14	10:15	10:16	10:26
毎日	10:45	10:48	10:50	10:51	10:54	10:55	10:56	11:06
月～金 ▲	11:25	11:28	11:30	11:31	11:34	11:35	11:36	11:46
毎日	12:20	12:23	12:25	12:26	12:29	12:30	12:31	12:41
毎日	13:30	13:33	13:35	13:36	13:39	13:40	13:41	13:51
毎日	14:40	14:43	14:45	14:46	14:49	14:50	14:51	15:01
毎日	16:10	16:13	16:15	16:16	16:19	16:20	16:21	16:31
毎日	19:00	19:03	19:05	19:06	19:09	19:10	19:11	19:21

運行記号凡例

- ▲印 … 土・日祝日運休
- △印 … 土・日祝日のみ運転
- ×印 … 日祝日は運休

<注>旧盆(8/13～8/16)および年末年始(12/29～1/3)は日祝日ダイヤにて運転

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)

桜堤(三島駅～三島駅北口・桜堤～裾野駅)

計画策定年度 平成30年度

運行期間 平成30年10月～令和元年9月

評価年度 令和元年度

(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	Ⓐ・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	4410.0回 (12.0回/日)	4410.0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)	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	67.8%	64.3%	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	
乗車人員	計画人員と実績人員を比較	68,276人	69,384人	3	5%超 6点 ▲5%以上5%以内 3点 ▲5%超 0点	
ネットワーク構成	他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数	—	拠点(3)箇所 バス停(2)箇所	8	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)	—	88%	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	—	414.72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				52	評価指標	A

A(52~79点): 地域間幹線系統として優れた役割を果たしている

B(26~51点): 地域間幹線系統として適した運行となっている

C(~25点): 地域間幹線系統として改善に努力を要する

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート(別紙)

(1) 基本的事項

項 目	内 容
主な運行目的	沿線から鉄道駅や中心市街地への通勤・買い物・通学需要等を目的としており、三島駅、三島駅北口および裾野駅で他の交通機関に接続するネットワークを形成する。 桜堤地区(長泉町)、伊豆島田地区(裾野市)からの通勤や買い物の需要、沼津高専寮生の沼津駅への交通手段、沿線高校への通学手段としての利用がある。 この路線の運行により、交通空白地帯の解消を図っている。
増収策	1) 行政と連携した地域との意見交換を行い、地域の状況を把握するだけでなく、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) 富士急グループのWEBサイトでの時刻表検索サービスを実施し、また、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、駅すぱあと、ジョルダン、Yahoo乗換案内) 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、伊豆箱根鉄道 JR三島駅(北口)・・・JR東海道線、東海道新幹線 JR裾野駅・・・JR御殿場線 【バス停】 裾野南小学校・・・すそのーる富沢・桃園循環 平松・・・すそのーる茶畑・平松循環
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】 ハローワーク三島、簡易三番所、日本大学、日本大学三島高校、三島北高校、長陵高校、勤労者体育センター(長泉町)、裾野南小学校、裾野警察署、裾野市役所 【拠点施設】 JR東海総合研修センター、東レ、東レ総合研修センター、三菱アルミニウム(大手事業所) 米山梅吉記念館 フレスポ長泉、しずてつストア長泉店、ノジマ長泉店、マックスバリュ長泉中土狩店、コープしずおか桜堤店(商業施設)

市町名

長泉町

系統名	取組内容
駿河平線	<ul style="list-style-type: none"> ・バス事業者と共に、地元自治会に対してバス事業の現状を説明し、意見聴取するとともに、より一層の利用促進を促した。（駿河平区：11/11） ・デザイン・構成をリニューアルしたバスマップを作成し、関係住民に配布。 ・町主催事業の際には当該路線の時刻表を掲載し利用を促す。 ・地域主体の利用促進施策の検討を促す。 ・路線バス運行維持補助金による支援を継続する。
桜堤線	<ul style="list-style-type: none"> ・バス事業者と共に地元自治会に対してバス事業の現状を説明し、意見聴取するとともに、より一層の利用促進を促した。（中土狩区：11/5 上土狩区：11/11） ・沿線住民からの要望を把握し、バス事業者への提案を行う。 ・デザイン・構成をリニューアルしたバスマップを作成し、関係住民に配布し認知向上を図る。 ・町主催事業の際には当該路線の時刻表を掲載し利用を促す。 ・地域主体の利用促進施策の検討を促す。 ・路線バス運行維持補助金による支援を継続する。

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

自主運行バス(長泉・清水循環バス)の運行状況

(1)目的

高齢者や障がい者等の移動制約者が安心して暮らせる生活空間を創出するための生活交通の確保と公共交通網の充実を図ることによる自家用車の利用抑制、交通渋滞の緩和、交通事故の減少を目的とする。

(2)運営主体 長泉町

(3)運行主体

伊豆箱根バス(株) 1便～3便(通年)
 (株)東海バスオレンジシャトル 4便～6便(通年)

(4)運行開始 平成 18 年4月 1 日

(5)運行形態

運行経路 長泉なめり駅⇒静岡医療センター⇒長泉なめり駅

運行距離 22.0km(平成 29 年 12 月 21 日から)

運賃 100 円

運行本数 平日6便/日・祝日・年末年始5便

令和2年度運行予定 合計 2,118 便/年

(6)運行委託料

12,768,000 円/年 (前年比 11.7%増)

※人件費および燃料費の高騰、消費税増税に伴って委託料を増額

(7)利用実績(4 月～11 月)

	1便	2便	3便	4便	5便	6便	計
H30	4,307	6,501	5,834	4,520	4,125	2,102	27,389
H31	3,822	6,322	5,777	4,527	3,861	1,938	26,247
前年比	88.7%	97.2%	99.0%	100.2%	93.6%	92.2%	95.8%

(8)その他

平成 28 年度より着工した福社会館入口周辺の改修工事に伴い、福社会館バス停を移設したことにより、運行距離が 22.8Km から 22.0Km に変更となった。運行距離が長く、大型道路も通行することから、定時性の確保が困難な状況であり、路線再編の検討が必要とされている。

長泉町 運行 長泉・清水循環バス路線図

7便から6便になり、時刻も変更しました。

平成30年4月1日 現在

【静岡医療センター方面】

バス停 No.	バス停名	1便	2便	3便	4便	5便	6便
1	長泉なめり駅	○7:30	9:32	11:24	13:56	15:48	17:40
2	新愛鷹橋	○7:36	9:32	11:24	13:56	15:48	17:40
3	山本整形	○7:40	9:38	11:30	14:02	15:54	17:46
4	ウェルデイ長泉	○7:40	9:38	11:30	14:02	15:54	17:46
5	城山	○7:40	9:38	11:30	14:02	15:54	17:46
6	下長窪	○7:45	9:38	11:30	14:02	15:54	17:46
7	荻素橋	○7:45	9:44	11:36	14:08	16:00	17:52
8	健康公園	○7:45	9:44	11:36	14:08	16:00	17:52
9	福社会館入口	○7:45	9:44	11:36	14:08	16:00	17:52
10	長泉役場	○7:52	9:46	11:38	14:10	16:02	17:54
11	長泉中央保育園	○7:52	9:49	11:41	14:13	16:05	17:57
12	沼津信用金庫	○7:52	9:49	11:41	14:13	16:05	17:57
13	下土狩駅	○8:00	9:54	11:46	14:18	16:10	18:02
14	すすきはら入口	○8:00	9:54	11:46	14:18	16:10	18:02
15	原分	○8:02	9:56	11:48	14:20	16:12	18:04
16	竹原グラウンド	○8:02	9:56	11:48	14:20	16:12	18:04
17	エスポート前	○8:02	9:56	11:48	14:20	16:12	18:04
18	岡村記念病院	○8:18	10:07	11:59	14:31	16:23	18:15
19	静岡医療センター	○8:21	10:10	12:02	14:34	16:26	18:18

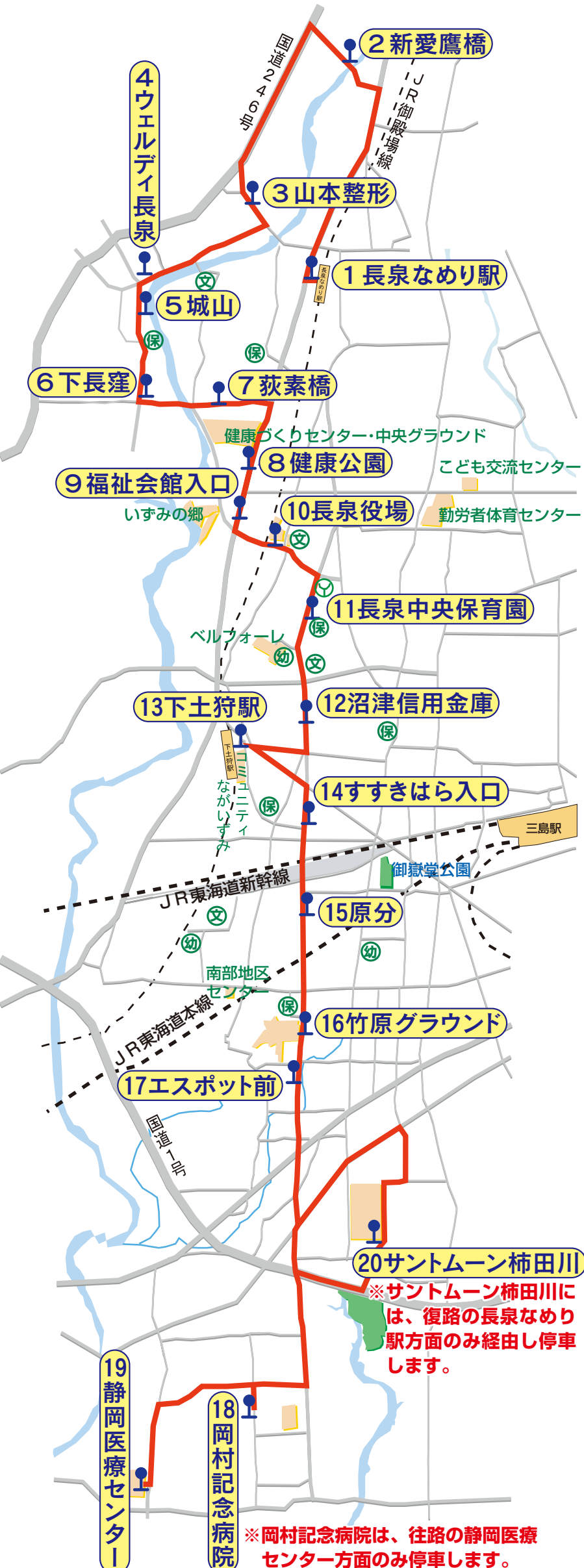
【長泉なめり駅方面】

バス停 No.	バス停名	1便	2便	3便	4便	5便	6便
19	静岡医療センター	○8:21	10:10	12:02	14:34	16:26	18:18
20	サントムーン柿田川	○8:32	10:24	12:16	14:48	16:40	18:32
17	エスポート前	○8:40	10:29	12:21	14:53	16:45	18:37
16	竹原グラウンド	○8:40	10:29	12:21	14:53	16:45	18:37
15	原分	○8:40	10:29	12:21	14:53	16:45	18:37
14	すすきはら入口	○8:40	10:29	12:21	14:53	16:45	18:37
13	下土狩駅	○8:44	10:35	12:27	14:59	16:51	18:43
12	沼津信用金庫	○8:44	10:37	12:29	15:01	16:53	18:45
11	長泉中央保育園	○8:44	10:37	12:29	15:01	16:53	18:45
10	長泉役場	○8:46	10:37	12:29	15:01	16:53	18:45
9	福社会館入口	○8:50	10:41	12:33	15:05	16:57	18:49
8	健康公園	○8:52	10:43	12:35	15:07	16:59	18:51
7	荻素橋	○8:54	10:45	12:37	15:09	17:01	18:53
6	下長窪	○8:54	10:45	12:37	15:09	17:01	18:53
5	城山	○8:57	10:49	12:41	15:13	17:05	18:57
4	ウェルデイ長泉	○8:57	10:49	12:41	15:13	17:05	18:57
3	山本整形	○8:59	10:51	12:43	15:15	17:07	18:59
2	新愛鷹橋	○8:59	10:51	12:43	15:15	17:07	18:59
1	長泉なめり駅	○9:05	10:57	12:49	15:21	17:13	19:05

※ ○印は、日・祝日運休です。

※ バスは、交通状況、天候などにより遅れることがあります。

※ 12月29日から1月3日までの年末年始の運行は、日・祝日ダイヤで運行します。



※サントムーン柿田川には、復路の長泉なめり駅方面のみ経由し停車します。

※岡村記念病院は、往路の静岡医療センター方面のみ停車します。

問合せ先（通年）

伊豆箱根バス（1便～3便） 977-3874
 東海バスオレンジシャトル（4便～6便） 935-6611
 長泉町役場企画財政課 989-5504

デマンド乗合タクシーの運行状況

I ももタク

1. 状況

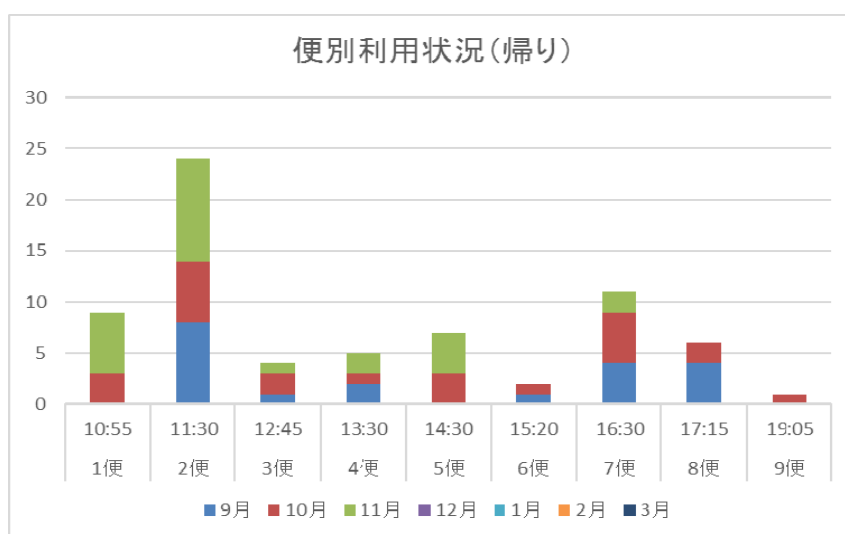
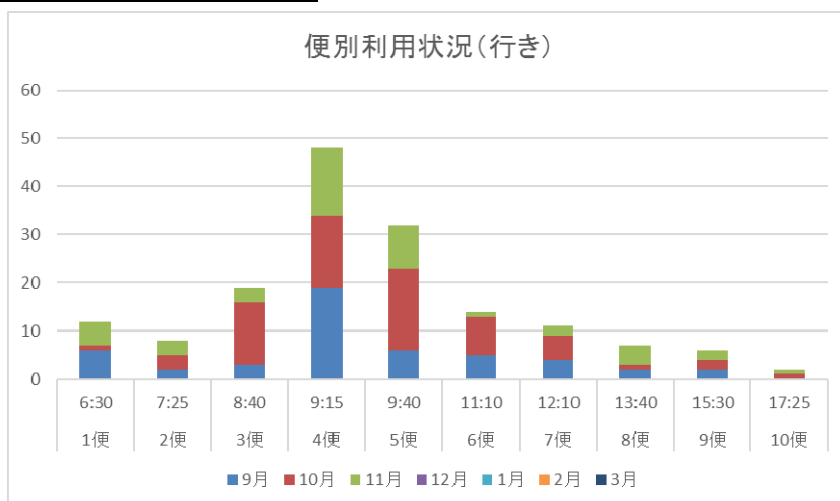
- 平成 30 年 10 月 1 日の実証運行開始から 13 ヶ月が経過し、順調に運行を行っている。
- 8 月下旬に時刻表改正および乗り方について関係区シニアクラブにて説明。
- 9 月より時刻表改正（行き 13 便→10 便、帰り 12 便→9 便）を実施。
- 三島合同タクシー(株)と運行上の課題等のヒアリングを実施。時刻表改正後も、電話予約や運行時における大きな課題はないことを確認。
- 12 月 7 日に第 4 回ももタク利用促進検討会を開催し、利用状況の報告、本運行にあたっての目標値の設定、意見交換を実施。時刻表改正後、乗換がしやすくなったとの声をいただいた。また、福祉会館、役場への路線延伸に対する要望が多い。

2. 運行実績 (H30.10.1～R01.11.30)

ももタク利用状況

月	運行日数	運行台数	日あたり平均	輸送人数	日あたり平均	実車走行	乗合率	運行経費	運賃収入(円)	委託料	収支率
	(日)	(台)	運行台数(台)	(人)	輸送人数(人)	キロ数(km)		(円)	(利用券含む)	(円)	(%)
10	22	97	4.4	127	5.8	268.9	1.31	106,780	25,850	80,930	24.2
11	21	82	3.9	106	5.0	258.8	1.29	92,730	23,650	69,080	25.5
12	19	74	3.9	98	5.2	208.7	1.32	83,080	20,700	62,380	24.9
1	19	67	3.5	83	4.4	200.4	1.24	78,140	19,550	58,590	25.0
2	18	61	3.4	70	3.9	150.3	1.15	66,480	14,600	51,880	22.0
3	19	60	3.2	66	3.5	187	1.10	73,420	15,300	58,120	20.8
4	20	81	4.1	101	5.1	311.1	1.25	114,850	24,300	90,550	21.2
5	19	74	3.9	89	4.7	303.6	1.20	109,380	22,900	86,480	20.9
6	20	102	5.1	117	5.9	410.8	1.15	149,940	30,550	119,390	20.4
7	22	96	4.4	113	5.1	330.6	1.18	124,800	25,750	99,050	20.6
8	21	66	3.1	80	3.8	217.3	1.21	83,140	17,950	65,190	21.6
9	19	59	3.1	69	3.6	236.2	1.17	85,430	18,050	67,380	21.1
10	20	74	3.7	90	4.5	246.4	1.22	95,620	21,200	74,420	22.2
11	20	59	3.0	70	3.5	241.9	1.19	87,620	18,250	69,370	20.8
計	279	1052	3.8	1,279	4.6	3,572	1.21	1,351,410	298,600	1,052,810	22.2

3. 便別輸送実績 (R01.09.1~R01.11.30)



4. 駐車場別利用実績 ※行き、帰り合算 (H30.10.1~R1.11.30)

駐車場名	利用回数
1 長泉なめり駅	810
2 屋代住宅	554
3 ウェルディ長泉	309
4 向田	221
5 桃沢郷上	194
6 下長窪	157
7 上長窪公民館	64
8 元長窪	49
9 新山神堂	33
10 御長屋上	29
11 上長窪下	26
12 中耕地	22
13 山岸	22

駐車場名	利用回数
14 谷津入口	20
15 山下住宅前	16
16 桃沢郷	8
17 上長窪	8
18 元耕地	6
19 御長屋	5
20 住宅入口	2
21 長屋下	1
22 上長窪広場	1
23 西門	1
24 一の牧	0
25 浄水場下	0

- 便別利用状況では、10代女性の通学利用がなくなったことによる行き1便とウェルディ内買い物施設の閉店による帰りの3便の利用が減少。
- 駐車場別では、買い物施設閉店により、9月以降のウェルディ長泉の利用が大幅に減少した。
- 時刻表改正に起因する大きな利用者離れは見られない。

II いきいき号

1. 状況

- 令和元年10月1日の実証運行開始から2カ月が経過。大きなトラブルはなし。
- 実証運行開始にあたり、広報での周知、地元自治会役員会等での説明、65歳以上の方約1,250人への直接通知を実施。
- 9月に対象区の公民館等で合計8回の出張受付・乗り方教室を開催。
- 登録者は11月末現在181人で、8割以上が75歳以上の方。

2. 運行実績 (R1.10.1~R1.11.29)

いきいき号利用状況

月	運行日数	運行台数	1日あたり平均	輸送人数	1日あたり平均	実車走行	乗合率	運行経費	運賃収入(円)	委託料	収支率
	(日)	(台)	運行台数(台)	(人)	輸送人数(人)	キロ数(km)					
10	9	12	1.3	14	1.6	25.9	1.17	13,680	4,200	9,480	30.7
11	8	12	1.5	16	2.0	26.5	1.33	14,560	4,800	9,760	33.0
計	17	24	1.4	30	1.8	52	1.25	28,240	9,000	19,240	31.8

令和元年10月2日 静岡新聞朝刊

長泉町は1日、利用者の予約に応じて運行するデマンドタクシーの実証運行を竹原・本宿地区で開始した。2020年度までを運行期間として利用状況を検証し、21年度からの本格運行を目指す。同地区に住む75歳以上の町民と65歳以上で移動手段がない高齢者が対象で、新たな公共交通として買い物や通院を支援する。利用者の自宅から、地区内のスーパーや病院、公共施設など15カ所の停留所を直接結ぶ。利用には登録が必要で現在は約160人が会員になっている。町南部地区センターで車両「いきいき号」をお披露目した。運転免許を返納したシニアクラブ竹原の員原太和会長(83)は「徒歩で移動できる場所は限られているのでありがたい。クラブの会員にも登録を呼び掛けていく」と話した。(東部総局・池谷通子)



デマンドタクシー
実証運行

「いきいき号」のロゴが付いた車両に乗り込む地元町民(長泉町南部地区センター)

デマンド乗合タクシー「ももタク」の本格運行について

1. これまで経緯

民間事業者が運行していた路線バス「御長屋線」が、乗務員不足の深刻化や利用者の減少、赤字拡大傾向であることから、平成29年度に退出申し出がなされ、その代替交通として町民・事業者・行政の三者で協議を行い、平成30年10月から実証運行を開始した町内初のデマンド乗合タクシーです。

そして、実証運行の利用状況を踏まえて、本格運行について関係地区住民と検討を行いました。

年 月	内 容
平成30年 5月	・第1回導入検討会（デマンド型交通とは） ・ももタク通信Vol. 1（検討会の報告） ・アンケート調査実施（780人より回答） ・シニアクラブでのヒアリング
〃 7月	・第2回導入検討会（運行計画案の提示、意見聴取） ・ももタク通信Vol. 2（検討会の報告） ・第3回導入検討会（運行計画最終案の提示、承認）
〃 8月	・ももタク通信Vol. 3（検討会の報告） ・長泉町地域公共交通会議（運行計画案の承認）
〃 9月	・登録申請出張受付（計9回）
〃 10月	実証運行開始
〃 12月	・ももタク通信Vol. 4（運行状況の報告）
〃 1月	・長泉町地域公共交通会議（運行状況の報告）
平成31年 2月	・ももタク通信Vol. 5（公共交通会議の報告） ・利用者アンケート実施 ・第1回利用促進検討会（運行状況の報告、意見聴取）
〃 3月～4月	・ももタク通信Vol. 6（利用促進検討会の報告） ・役員会等にて登録促進（計5回） ・第2回利用促進検討会（時刻表改正案の提示、意見聴取）
〃 5月	・長泉町地域公共交通会議（時刻表改正案の提示）
〃 6月	・ももタク通信Vol. 7（公共交通会議・利用促進検討会の報告） ・第3回利用促進検討会（時刻表改正案の提示、承認）
〃 7月	・ももタク通信Vol. 8（利用促進検討会の報告）
〃 8月	・長泉町地域公共交通会議（時刻表改正案の承認） ・シニアクラブにて時刻表改正、乗り方の説明（計4回） ・広報「8月15日号」チラシ折り込み（時刻表改正のお知らせ） ・ももタク通信Vol. 9（時刻表改正のお知らせ、公共交通会議の報告）
〃 9月	・ももタク通信Vol. 10（運行状況の報告）
〃 12月	・第4回利用促進検討会（目標値等案の提示、承認） ・長泉町地域公共交通会議（本格運行について審議）

2. デマンド乗合タクシー「ももタク」運行概要（本格運行予定日 R02.04.01）

（1）運行区域（別紙チラシ参照）

（2）運行ダイヤ

利用前に電話予約を必要とする予約制。予約がない場合は運休。

		乗降場所	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便
行き時刻	桃沢郷上 発		6:30	7:25	8:40	9:15	9:40	11:10	12:10	13:40	15:30	17:25
	ウエルディ長泉 着		6:45	7:40	8:55	9:30	9:55	11:25	12:25	13:55	15:45	17:40
	下長窪 着		6:45	7:40	8:55	9:30	9:55	11:25	12:25	13:55	15:45	17:40
	長泉なめり駅 着		6:50	7:45	9:00	9:35	10:00	11:30	12:30	14:00	15:50	17:45
帰り時刻	乗降場所		1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	
	長泉なめり駅 発		10:55	11:30	12:45	13:30	14:30	15:20	16:30	17:15	19:05	
	下長窪 発		11:00	11:35	12:50	13:35	14:35	15:25	16:35	17:20	19:10	
	ウエルディ長泉 発		11:00	11:35	12:50	13:35	14:35	15:25	16:35	17:20	19:10	

（3）運行車両

小型タクシー（4人乗車＋運転手）

（4）運賃

新東名高速道路以北をA地区、以南をB地区とし、発着地に応じた200円～400円の運賃設定。

※障がい者および小学生は半額、未就学児は無料

（5）運行日

平日（月曜～金曜）

土日祝日、年末年始（12月29日～1月3日）は運休

（6）登録要否 要

対象者は元長窪区、上長窪区、屋代住宅区、谷津区、下長窪区14・15・17班に住民登録のある方。

（7）道路運送法許可

道路運送法第4条（乗合）

（8）運行委託業者

梅田交通グループ 三島合同タクシー株式会社

3. 目標値の設定

本格運行を行うにあたり、効率的かつ持続可能な公共交通としていくため、下記の数値を設定し、これを目安として定期的な協議を行っていきます。

	乗合率（人） （＝利用者数÷運行台数）	収支率（%） （＝運賃収入÷運行経費）
目 標 値	1. 4 2	2 6. 5
現 状	1. 2 1	2 2. 2
再検討実施	1. 1 5	2 0. 0

※再検討実施の数値を2ヶ月連続して下回った場合には、ももタク利用促進検討会を開催し、町民・事業者・行政の3者で運行形態の見直し検討を行う。

4. その他

町ホームページ、関係自治会への回覧、広報掲載等にて周知を行います。



ももタク

2019
9/2(月)
時刻改正

お知らせ: 9/2(月)より時刻が変わります。



ご利用できる対象地区

「元長窪区」「上長窪区」
「屋代住宅区」「谷津区」
「下長窪区 14班・15班・17班」
にお住まいの方が対象です。

料金

行先	運賃
桃沢郷上～元長窪 A地区 (新東名以北側)	ウェルディ長泉 下長窪 300円
	長泉なめり駅 400円
行先	運賃
中耕地～西門 B地区 (新東名以南側)	ウェルディ長泉 下長窪 200円
	長泉なめり駅

A、B各地区内での利用は200円。
地区をまたぐ利用(A地区⇄B地区)は300円。

部分の時刻は変更になっております。

乗降場所	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便	
行き時刻	桃沢郷上 発	6:30	7:25	8:40	9:15	9:40	11:10	12:10	13:40	15:30	17:25
	ウェルディ長泉 着	6:45	7:40	8:55	9:30	9:55	11:25	12:25	13:55	15:45	17:40
	下長窪 着	6:45	7:40	8:55	9:30	9:55	11:25	12:25	13:55	15:45	17:40
	長泉なめり駅 着	6:50	7:45	9:00	9:35	10:00	11:30	12:30	14:00	15:50	17:45
乗降場所	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便		
帰り時刻	長泉なめり駅 発	10:55	11:30	12:45	13:30	14:30	15:20	16:30	17:15	19:05	
	下長窪 発	11:00	11:35	12:50	13:35	14:35	15:25	16:35	17:20	19:10	
	ウェルディ長泉 発	11:00	11:35	12:50	13:35	14:35	15:25	16:35	17:20	19:10	

※行きのみ(桃沢郷上 6:30 発)のみ、前日の21時までに予約が必要です。その他は当日ダイヤの1時間前までの予約となります。
※交通状況や天候などにより遅れることがあります。 ※予約のない便は運行していません。



まずは
会員登録を

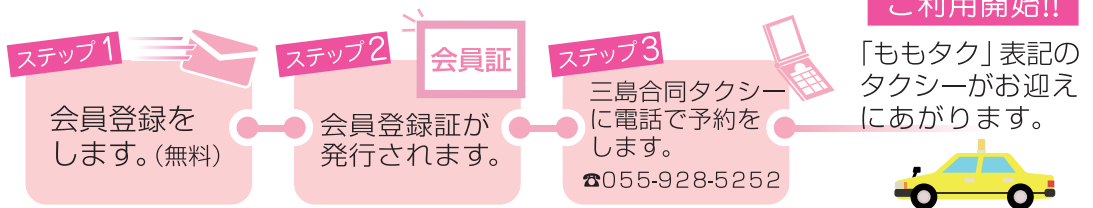
「会員登録申請書」のご提出は、郵送、FAX のいずれか、または直接役場企画財政課にお持ちください。申請書は、役場企画財政課と各区公民館に置いてあります。また、長泉町ホームページからもダウンロードできます。

会員登録に関するお問い合わせ
長泉町 企画財政課

〒411-8668 静岡県駿東郡長泉町中土狩 828
電話番号：055-989-5504 ファックス：055-989-5585

かんたん！
ご利用までの
ステップ

会員登録からご利用まで



※予約のない便は運行しませんのでご注意ください。

出かけるとき(例)

デマンドタクシー予約受付

専用電話 ☎055-928-5252

- 時刻表をご覧になり、ご利用の便の1時間前までに電話予約をお願いします。
- 行きのみ(桃沢郷上 6:30 発)のみ、前日の21時までには予約願います。

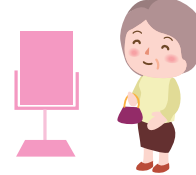
会員番号〇〇の〇〇です。
9時40分の便で、「桃沢郷」
から乗車予約をお願いします。



予約を承りました。
9時〇〇分頃にお迎えに
あがります。
「桃沢郷」停車場で
お待ちください。



ももタクが停車場まで
お迎えにあがります。



停車場に到着。

ウェルディ長泉 下長窪



帰るとき(例)

デマンドタクシー予約受付

専用電話 ☎055-928-5252

- 時刻表をご覧になり、ご利用の便の1時間前までに電話予約をお願いします。

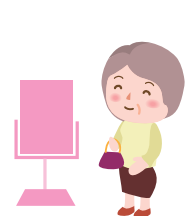
会員番号〇〇の〇〇です。
「ウェルディ長泉」帰りの便、
15時20分の乗車予約をお願
いします。



予約を承りました。
15時20分頃にお迎えに
あがります。
「ウェルディ長泉」停車場
でお待ちください。



ももタクが停車場まで
お迎えにあがります。



停車場に到着。



ご利用に際してのお願い。

- 同じ便に複数の予約(乗り合い)があった場合は、迎えに行く時間が多少遅れますので、ご了承ください。
- キャンセルをされる場合は、必ずご連絡ください。

予約・運行に関するお問合せ

三島合同タクシー(株)

ご利用の便の1時間前までに電話予約をお願いします。
※行きのみ(桃沢郷上 6:30 発)のみ、前日の21時までには予約願います。

専用電話 ☎055-928-5252

地域では、モータリゼーションの進展や人口減少、少子高齢化など、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しています。公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下がさらに利用者を減少させるなど、「負のスパイラル」に陥っている状況が見られ、このままでは地域で公共交通が成り立たなくなる可能性があります。

平成14年(2002年) 道路運送法 改正

乗合バス・タクシー事業の参入規制緩和（需給調整撤廃）

平成18年(2006年) 道路運送法 改正

地域公共交通会議の枠組み、自家用有償旅客運送制度の創設

平成19年(2007年) 地域公共交通活性化再生法 制定

市町村が地域の関係者による協議会を組織して、「地域公共交通総合連携計画」を策定し、同計画に即して関係主体が取組みを進める制度を創設

平成25年(2013年) 交通政策基本法 制定

国の交通政策に関する基本理念を定めるとともに、地方公共団体、交通事業者、国民など関係者の責務等を規定

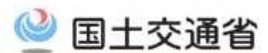
平成26年(2014年) 地域公共交通活性化再生法 改正

交通政策基本法の理念を具体化するため、法改正で機能強化。ネットワークの発想やまちづくりとの連携を重視。「地域公共交通網形成計画」を策定することが可能に。

平成26年(2014年) 都市再生特別措置法 改正

行政と住民や民間事業者が一体となった『コンパクト・プラス・ネットワーク』なまちづくりを促進するため、立地適正化計画制度が創設。

(参考) コンパクト・プラス・ネットワーク



○平成26年に改正した都市再生特別措置法及び地域公共交通活性化再生法に基づき、都市全体の構造を見渡しなが、居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の誘導と、それと連携した持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を推進。

○必要な機能の誘導・集約に向けた市町村の取組を推進するため、計画の作成・実施を予算措置等で支援。

立地適正化計画（市町村が作成）

【改正都市再生特別措置法】(平成26年8月1日施行)

都市機能誘導区域

生活サービスを誘導するエリアと当該エリアに誘導する施設を設定

拠点エリアへの医療、福祉等の都市機能の誘導

◆都市機能（福祉・医療・商業等）の立地促進

- 誘導施設への税財政・金融上の支援
- 福祉・医療施設等の建替等のための容積率の緩和
- 公的不動産・低未利用地の有効活用

◆歩いて暮らせるまちづくり

- 歩行空間の整備支援

歩行空間や自転車利用環境の整備

◆区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール

- 誘導したい機能の区域外での立地について届出、市町村による働きかけ

居住誘導区域

居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定

公共交通沿線への居住の誘導

◆区域内における居住環境の向上

- 住宅事業者による都市計画等の提案制度

◆区域外の居住の緩やかなコントロール

- 一定規模以上の区域外での住宅開発について、届出、市町村による働きかけ

多極ネットワーク型コンパクトシティ



拠点間を結ぶ交通サービスを充実

乗換拠点の整備

地域公共交通網形成計画

【改正地域公共交通活性化再生法】(平成26年11月20日施行)

- 地方公共団体が中心となり作成
- まちづくりとの連携
- 地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築

地域公共交通再編実施計画

(地方公共団体が事業者等の同意の下作成)

拠点エリアにおける循環型の公共交通ネットワークの形成

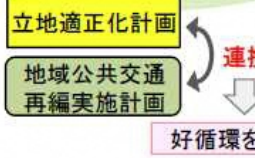
コミュニティバス等によるフィーダー(支線)輸送

デマンド型乗合タクシー等の導入

国土交通大臣の認定

関係法令の特例・予算支援の充実

→加えて、地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業への出資等の制度を創設するため、平成27年8月に地域公共交通活性化再生法等を改正



地域公共交通網形成計画とは？メリットは？

地域公共交通網形成計画とは？

- ✓ 「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすもの
- ✓ 国が定める基本方針に基づき地方公共団体が協議会を開催し、交通事業者等との協議の上で策定
- ✓ まちづくりと連携し、かつ面的な公共交通ネットワークを再構築するため、持続可能な公共交通網を形成するために必要な事項（基本方針、目標、実施主体、評価手法等）を整理。

地域公共交通網形成計画の5つのメリット

- ① 地域公共交通政策の「憲法」**
交通政策のあり方や個別事業の実施理由や効果に対する住民からの問いかけに明確に回答することが可能に。
- ② まちづくりとの連携強化**
「立地適正化計画」と連携し、コンパクトな都市構造の実現を支援する計画の検討が可能に。
- ③ 関係者間の連携強化**
法定協議会を設置し、計画策定を進めることにより、関係者間の連携を強化することが可能に。
- ④ 公共交通機関同士の役割分担の明確化と連携強化**
地域全体の公共交通を「ネットワーク」として総合的に捉えることにより、地域で活用できる公共交通機関全体の連携を強めたり、事業を関係者全員で考えたりすることが可能に。
- ⑤ 公共交通担当者の「遺言」（政策の継続性）**
担当者の異動によって事業が頓挫することなく、事業の継続性が確保され、公共交通を着実に改善することが可能に。

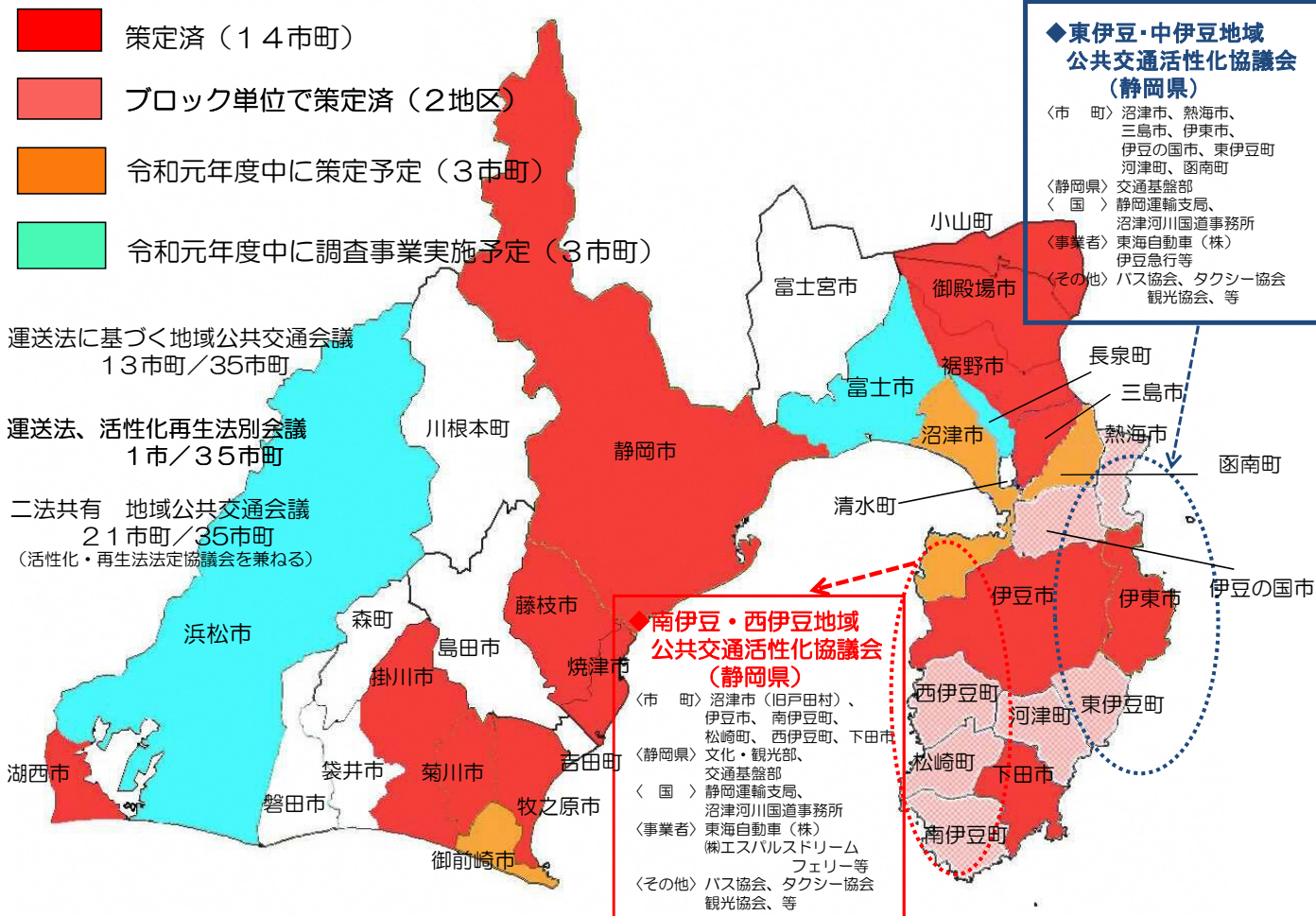
公共交通網形成計画の策定状況(令和元年12月1日現在)

- 策定済（14市町）
- ブロック単位で策定済（2地区）
- 令和元年度中に策定予定（3市町）
- 令和元年度中に調査事業実施予定（3市町）

運送法に基づく地域公共交通会議
13市町／35市町

運送法、活性化再生法別会議
1市／35市町

二法共有 地域公共交通会議
21市町／35市町
(活性化・再生法定協議会を兼ねる)



◆東伊豆・中伊豆地域公共交通活性化協議会（静岡県）

〈市 町〉 沼津市、熱海市、三島市、伊東市、伊豆の国市、東伊豆町、河津町、函南町

〈静岡県〉 交通基盤部

〈 国 〉 静岡運輸支局、沼津河川国道事務所

〈事業者〉 東海自動車（株）、伊豆急行等

〈その他〉 バス協会、タクシー協会、観光協会、等

◆南伊豆・西伊豆地域公共交通活性化協議会（静岡県）

〈市 町〉 沼津市（旧戸田村）、伊豆市、南伊豆町、松崎町、西伊豆町、下田市

〈静岡県〉 文化・観光部、交通基盤部

〈 国 〉 静岡運輸支局、沼津河川国道事務所

〈事業者〉 東海自動車（株）、（株）エスパルスドリームフェリー等

〈その他〉 バス協会、タクシー協会、観光協会、等

長泉町地域公共交通網形成計画の策定について

1. 地域公共交通網形成計画策定の目的

長泉町では、現在、公共交通に関する調査を、住民にニーズを把握し、コミュニティバスの再編や、竹原本宿地区のデマンド乗合タクシーの実証実験を通じたデマンド交通のあり方の検討を行っている。

一方で、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「地域公共交通網形成計画」は、公共交通のマスタープランとして位置付けられており、市町村等はこの計画を策定することができるかとされている。

長泉町では、これまでの取り組みを踏まえて、全町的な視点から公共交通体系を構築し、町民等の移動を支えていくことが必要と考え、地域公共交通網形成計画を策定することとする。

<これまでの経緯>

2016年度 長泉町コミュニティバス等再編検討調査

2018年度 町民アンケートの実施・分析

2019年度 コミュニティバスの再編検討・デマンド乗合タクシーの実証実験

2. 地域公共交通網形成計画の内容

地域公共交通網形成計画は、公共交通に関するマスタープランである。

下表の内容を定めることとなっている。

この内容を定めるにあたっては、利用者や住民、事業者等の意向を反映することとなる。

計画内容	概要
①基本的な方針	計画が目指すべき将来像と、その中で公共交通が目指すべき役割を明確化し、取組の方向性を定める。 まちづくり、観光振興等の様々な分野との連携を整理する。
②計画の区域	当該地域の交通圏の範囲を基に計画の区域を設定する。
③計画の目標	基本的な方針に則して目標を設定する。
④事業・実施主体	目標達成のために提供されるべき公共交通サービス水準を定める。 併せて、その実現に必要な事業・実施主体を整理する。
⑤計画の達成状況の評価	達成状況の評価計画と評価を踏まえた見直し方針を立てる。
⑥計画期間	原則5年程度であるが、地域の実情にあわせて設定する。
⑦その他	その他、基本方針に基づき記載すべき事項があれば記載する。

資料：地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き

3. 地域公共交通網形成計画の構成案

以下のような構成で長泉町地域公共交通網形成計画をとりまとめる。

序章 計画の策定にあたって

1. 目的
2. 計画の位置づけ
3. 計画区域
4. 計画期間

第1章 公共交通の現状と課題

1. 長泉町の現状
2. 上位・関連計画での公共交通に関する位置付け
3. 移動の特性
4. 公共交通の運行状況
5. バス交通の成立エリア
6. 町民の意向（アンケート調査結果）
7. 関係機関の意向
8. 公共交通の課題

第2章 基本方針

1. 長泉町における公共交通の役割
2. めざすべき姿
3. 基本方針
4. 計画目標

第3章 公共交通施策

1. 施策体系
2. 公共交通施策
3. 重点事業の実施プログラム（コミュニティバスの再編、デマンド乗合タクシーの拡充）

第4章 計画の推進方策

1. 推進体制
2. 計画の達成状況の評価方法
3. 実施プログラム

4. 策定体制

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、協議会を設置し、検討を行うこととする。長泉町では、道路運送法に基づく地域公共交通会議を設置していることから、双方の役割をもつ会議に変更して、地域公共交通網形成計画の協議を進めることとする。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の関連する条文

(協議会)

第六条 地域公共交通網形成計画を作成しようとする地方公共団体は、地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うための協議会（以下「協議会」という。）を組織することができる。

- 2 協議会は、次に掲げる者をもって構成する。
 - 一 地域公共交通網形成計画を作成しようとする地方公共団体
 - 二 関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通網形成計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者
 - 三 関係する公安委員会及び地域公共交通の利用者、学識経験者その他の当該地方公共団体が必要と認める者
- 3 第一項の規定により協議会を組織する地方公共団体は、同項に規定する協議を行う旨を前項第二号に掲げる者に通知しなければならない。
- 4 前項の規定による通知を受けた者は、正当な理由がある場合を除き、当該通知に係る協議に応じなければならない。
- 5 協議会において協議が調った事項については、協議会の構成員はその協議の結果を尊重しなければならない。
- 6 主務大臣及び都道府県（第一項の規定により協議会を組織する都道府県を除く。）は、地域公共交通網形成計画の作成が円滑に行われるように、協議会の構成員の求めに応じて、必要な助言をすることができる。
- 7 前各項に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が定める。

5. 今後の進め方

本年度は、昨年度の町民アンケート等を踏まえて、コミュニティバスの再編やデマンド乗合タクシーの拡充の検討を行っている。

次年度は、これまでの成果を踏まえて、地域公共交通網形成計画を策定するとともに、この計画の中で、コミュニティバス再編、デマンド乗合タクシー拡充の具体策を位置付けていく。

2021年度当初から準備を進め、10月以降に、コミュニティバスの再編、デマンド乗合タクシーの拡充を実施していく。また、それらに合わせて、公共交通の利用促進策等を実施していくことを予定する。

