

令和3年度第3回浜松市地域公共交通会議議事一覧

[協議事項] ※《》内は申出者

(1) 地域公共交通確保維持改善事業について（国庫補助）

・制度概要 **資料0** 《浜松市交通政策課》

① 地域間幹線系統確保維持計画（県計画）【意見把握】 **資料1** 《静岡県地域交通課》

R3 事業評価〔対象期間 R2.10～R3.9〕

R5 計画策定〔対象期間 R4.10～R7.9〕

② 地域内フィーダー系統確保維持計画 **資料2** 《浜松市交通政策課》

R3 事業評価〔対象期間 R2.10～R3.9〕

R5 計画策定〔対象期間 R4.10～R7.9〕

③ 生活交通改善事業計画

鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 **資料3** 《遠州鉄道株》

R2 事業評価〔対象期間 R2.4～R3.3〕

R4 計画策定〔対象期間 R4.4～R7.3〕

バリアフリー化設備等整備事業（鉄道関係） **資料4** 《遠州鉄道株》

R2 事業評価〔対象期間 R2.4～R3.3〕

R4 計画策定〔対象期間 R4.4～R7.3〕

バリアフリー化設備等整備事業（バス関係） **資料5** 《遠州鉄道株》

R2 事業評価〔対象期間 R2.4～R3.3〕

(2) 天竜地域通園通学タクシーについて（浜松市） **資料6** 《浜松市教育総務課》

[報告事項]

(1) 交通空白地有償運送運行状況報告について（R3.4～R3.9） **資料7**

《NPO 法人がんばらまいか佐久間・NPO 法人春野のえがお》

(2) 遠州鉄道路線バス「伊平線」および「秋葉線（旧北遠本線）」の一部区間退出について **資料8**

《遠州鉄道株》

(3) 遠州鉄道 鉄道線の運賃改定実施について **資料9** 《遠州鉄道株》

■地域公共交通確保維持改善事業について

●浜松市の公共交通に係る取り組み

浜松市総合交通計画の改定 (R3)

- 目指すべき交通ネットワークを設定

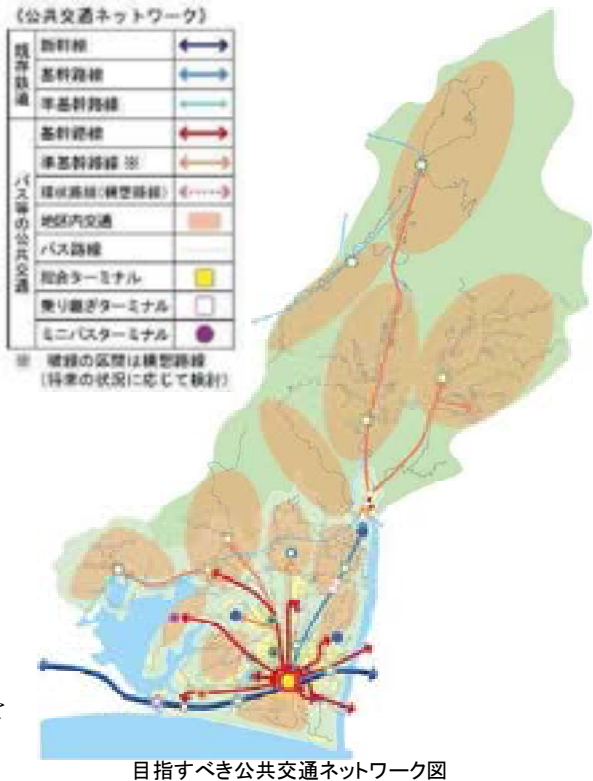
浜松市地域公共交通網形成計画の策定 (R3)

- 公共交通に係る詳細計画



地域の日常生活における移動手段の確保や、高齢者・障がい者が利用しやすい環境整備など、国支援制度等を活用して、地域公共交通の確保、維持又は改善を実施。

今後も継続して取り組み、交通事業者、地域、行政が一体となって、市民にとって安心、安全で使いやすく、持続性のある公共交通を目指す。



目指すべき公共交通ネットワーク図

国の支援制度「地域公共交通確保維持改善事業」の活用

●制度内容

地域の多様な主体の連携・協働による、地域の暮らしや産業に不可欠な交通サービスの確保・充実に向けた取組を支援（上記取組を促進するため、地域公共交通活性化再生法の枠組みを強化（令和2年11月27日施行））

- 高齢化が進む過疎地域等の足を確保するための幹線バス交通や地域内交通の運行
 - ・地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
 - ・過疎地域等において、コミュニティバス、デマンドタクシー、自家用有償旅客運送等の地域内交通の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
- 高齢者等の移動円滑化のためのノンステップバス、福祉タクシーの導入、鉄道駅における内方線付点状ブロックの整備
- 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等

●計画の策定、実施、評価

- 策定内容 **生活交通ネットワーク計画（又は、事業別計画）**
 - 地域の実情に応じた移動手段の提供、バリアフリー化など移動に当たって障害の解消を図る取り組みについての計画
- 策定方法 **地域・交通事業者・行政からなる協議会**での議論を経て策定
 - (浜松市 **「浜松市地域公共交通会議」**)
- 事業実施 交通事業者
- 事業評価 毎年、協議会が行ない次年度計画に反映

(白 紙)

●国支援制度の概要、市内の確保維持路線、対象事業など

➢国支援制度「地域公共交通確保維持改善事業」

鉄道・バス・タクシーなどの公共交通全般について継続的に支援。

『地域公共交通確保維持改善事業』

地域の多様な主体の連携・協働による、地域の暮らしや産業に不可欠な交通サービスの確保・充実に向けた取組を支援。

地域公共交通確保維持改善事業
(地域の多様な主体による公共交通の確保維持)

＜支援の内容＞

- 高齢化が進む過疎地域等の足確保するための「広域バス交通・地域内交通」の運行
- 地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や乗車券の導入を支援
- 過疎地域等において、コミュニティバス、子安タクシー、自家用車貸借・送迎等の地域内交通の運行や乗車券の導入、災害活動の導入を支援
- 観光観光・航空機の運送
- 高齢化が進む日常生活に不可欠な交通手段である離島鉄道・航空線の運送等を支援

地域公共交通・バリア解消促進等事業
(移動に不安な公共交通の確保)

＜支援の内容＞

- 高齢者等の移動円滑化のためのノンステップバス、福祉タクシーの導入、鉄道駅における内向き付添付ブロックの設置
- 地域鉄道の安全性向上に関する設備の更新等

地域公共交通調査等事業
(地域公共交通ネットワーク形成に向けた計画策定の支援)

＜支援の内容＞

- 地域における一層の連携・協働とイノベーションに向けた今後の交通を促すための新たな法定計画の策定に関する調査
- 地域におけるバリアフリー化の促進を図るための移動等円滑化促進方針・基本構想の策定に関する調査

※国の認定を受けた交通事業構築実施計画、地域公共交通利用促進策実施計画に基づき事業(地域鉄道の上下分離、地方路線バスの利便性向上、運行効率化等のためのバス路線の高層、デマンド型等の多様なサービスの導入等)について、まちづくりとも連携し、特別措置による支援

※交通圏全体を視野に入れた持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向け、都道府県と複数市町村を含む協議会が主体となった協働による取組に対し、計画の策定やバス等の運行への支援の特例措置により実施し(地域公共交通協働トライアル推進事業)

被災地域地域別路線系統維持等事業/特定被災地域公共交通調査事業
(災害日本大震災対応)被災地のバス交通等に対する柔軟な支援)

＜支援の内容＞

- 被災地の幹線バスの運行
- 仮設住宅等を巡る地域内バス等の運行

令和2年度予算 特別枠
(国土交通省地域公共交通部 補助金一割増し)

●市内の確保維持路線

64 路線 (83 系統)

- 広域、幹線バス路線
 - ・大久保線他 13 (17)
 - ・秋葉線 (市単) 1 (1)
- 地域内バス路線 (13 地域)
 - ・水窪地域バス他 47 (61)

※別紙「路線図」参照。

●国支援の対象事業

地域公共交通確保維持事業

➢バス交通、デマンド交通の確保維持

- ①地域間幹線系統
地域を跨る基幹、準基幹など「広域的、幹線的バス」
- ②地域内フィーダー系統
基幹、準基幹と接続する地域内バス、デマンド交通など「支線路線 (地区内交通)」

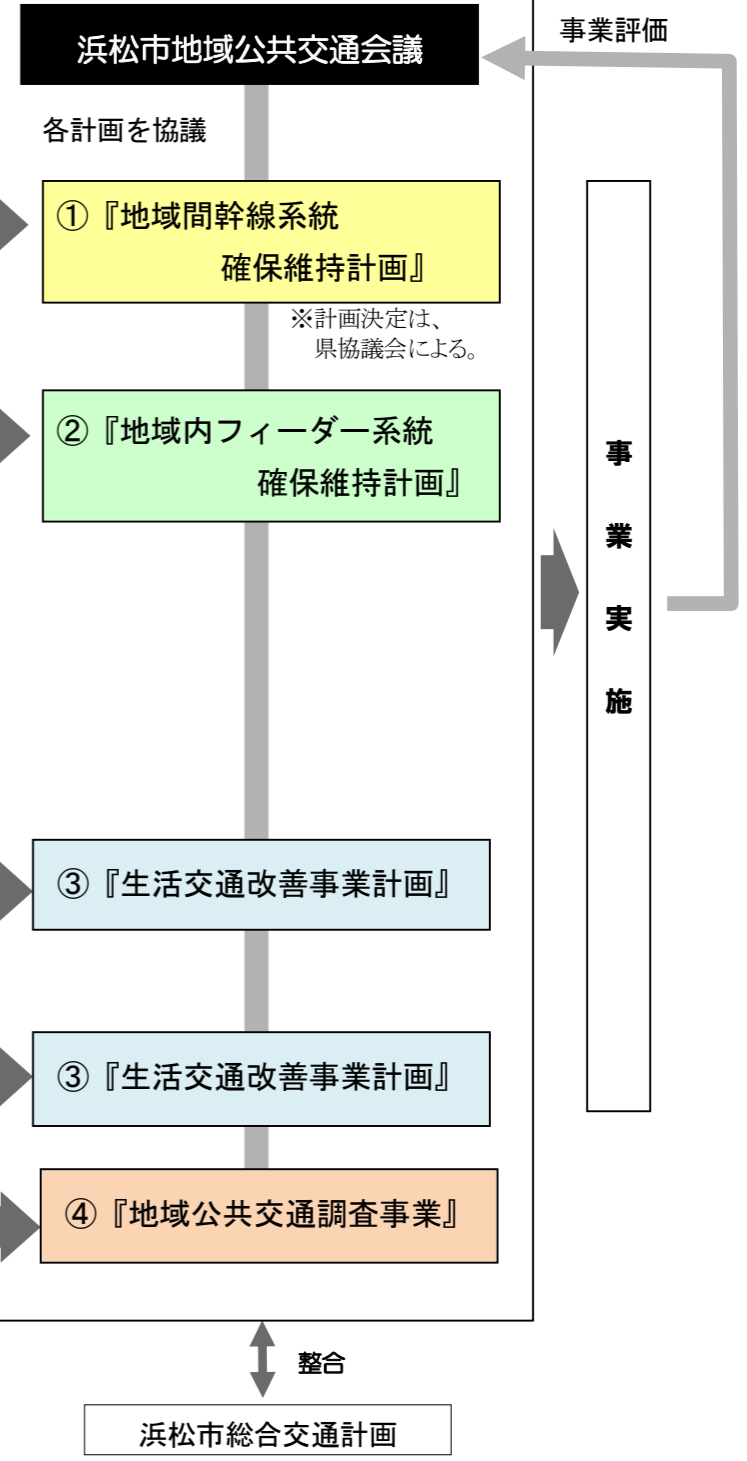
地域公共交通バリア解消促進等事業

➢バリア解消 (移動円滑化、乗継環境の向上)、設備改善等

- ③バリアフリー化設備等整備事業
UD タクシーの導入
ノンステップバスの導入
バスロケーションシステム
鉄道駅バリアフリー化整備など
- ③鉄道軌道安全輸送設備等整備事業
鉄道車両の更新、施設改修など

地域公共交通調査事業

➢地域公共交通網形成計画の策定



浜松市 確保維持路線 (R4.1)

支援の対象

国

●

●

●

●

●

●

①地域間幹線系統

●

②地域内「イター」系統

●

遠州鉄道鉄道線

●

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

—

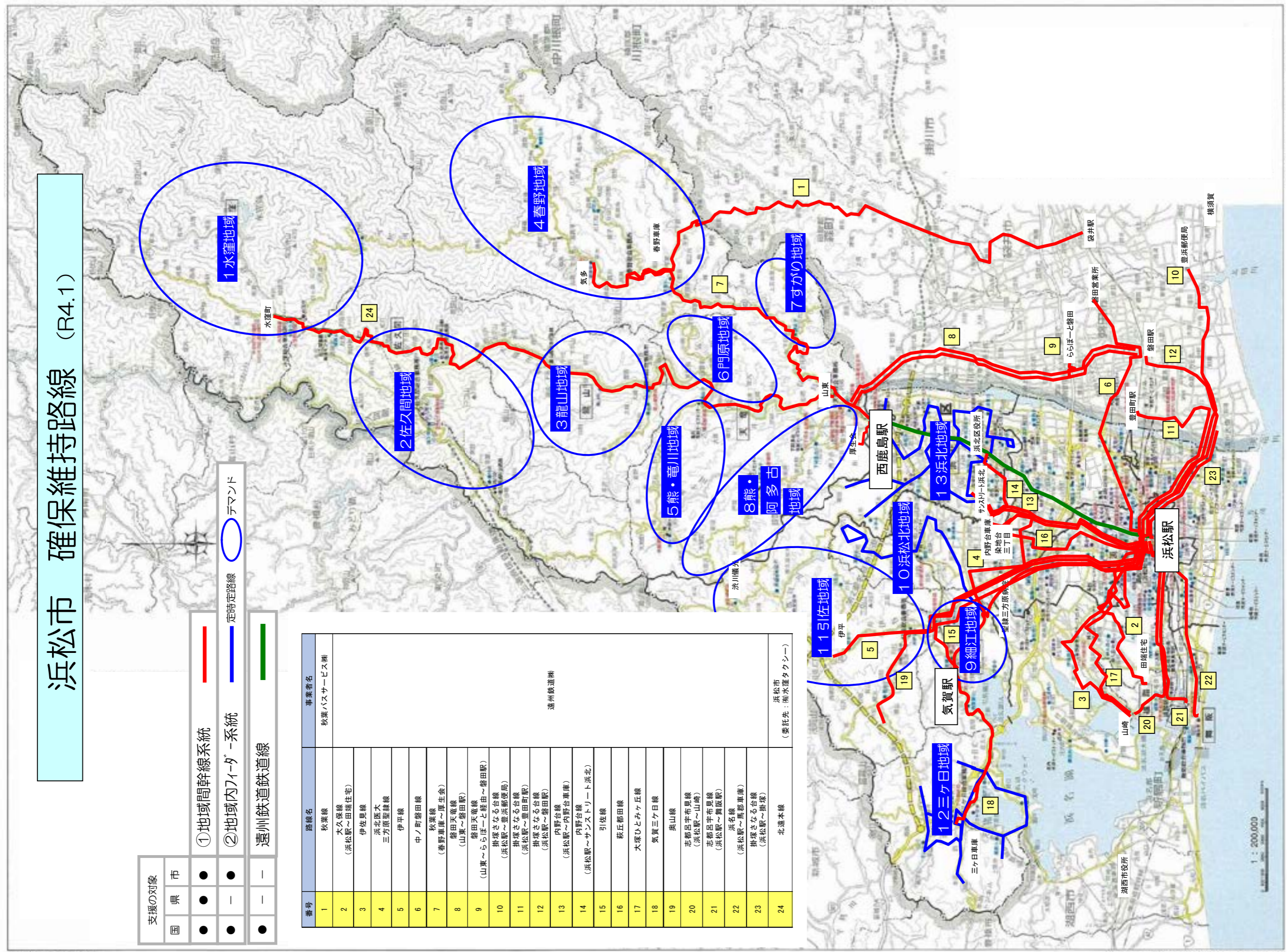
—

—

—

番号	路線名	事業者名
1	秋葉線	秋葉バスサービス㈱
2	大久保線 (浜松駅～田端住宅)	
3	伊佐見線	
4	浜北医大 三方原聖隷線	
5	伊平線	
6	中ノ町線	
7	秋葉線 (春野車庫～厚生会)	
8	秋葉線 (山東～磐田駅)	
9	磐田天竜線 (山東～ららぽーと磐田～磐田駅)	
10	掛塚さなる台線 (浜松駅～豊浜郵便局)	
11	掛塚さなる台線 (浜松駅～豊田駅)	
12	掛塚さなる台線 (浜松駅～豊田駅)	
13	内野台線 (浜松駅～内野台車庫)	
14	内野台線 (浜松駅～サンスリート浜北)	
15	引佐線	
16	萩丘都田線	
17	大塚ひとみヶ丘線	
18	気賀三ヶ日線	
19	奥山線	
20	志都呂宇布見線 (浜松駅～山崎)	
21	志都呂宇布見線 (浜松駅～舞阪駅)	
22	浜名線 (浜松駅～馬郡車庫)	
23	掛塚さなる台線 (浜松駅～掛塚)	
24	北通本線	浜松市 (委託先：㈱水窪タクシー)

遠州鉄道線



令和 3 年度 地域間幹線系統に関する事業評価

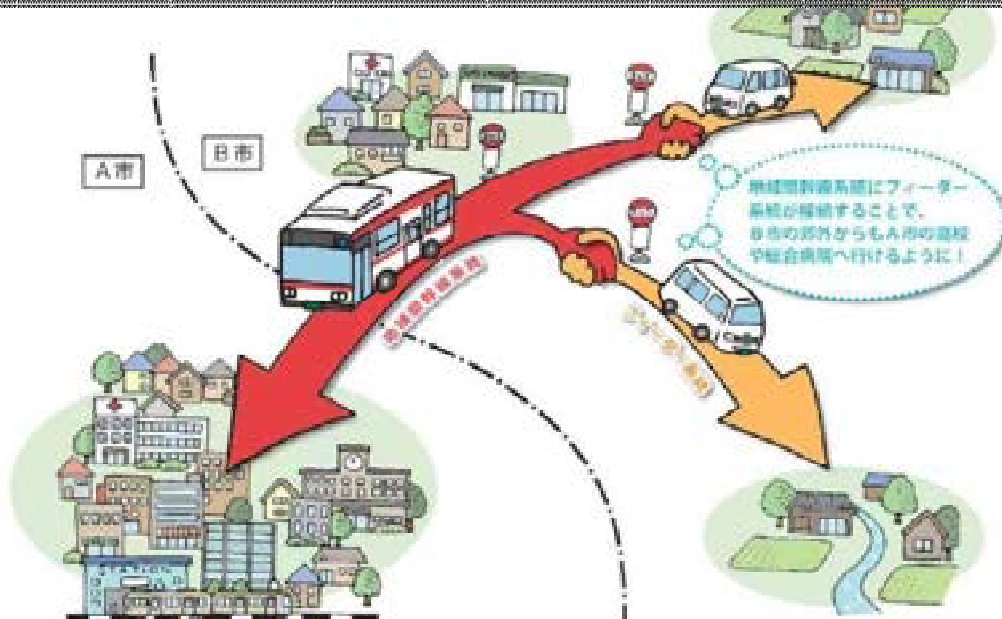
静岡県交通基盤部都市局地域交通課

富国宥徳の理想郷 - しずおか
ふじのくに



地域間幹線系統とは

日常生活における通勤、通学、通院の流動実態等から、結びつきの強い市町の組み合わせを交通圏として設定。(出典：中部運輸局「中部の交通圏」)
圏内や圏域を跨ぐ広域的な移動を支える一つの手段が「地域間幹線系統」です。



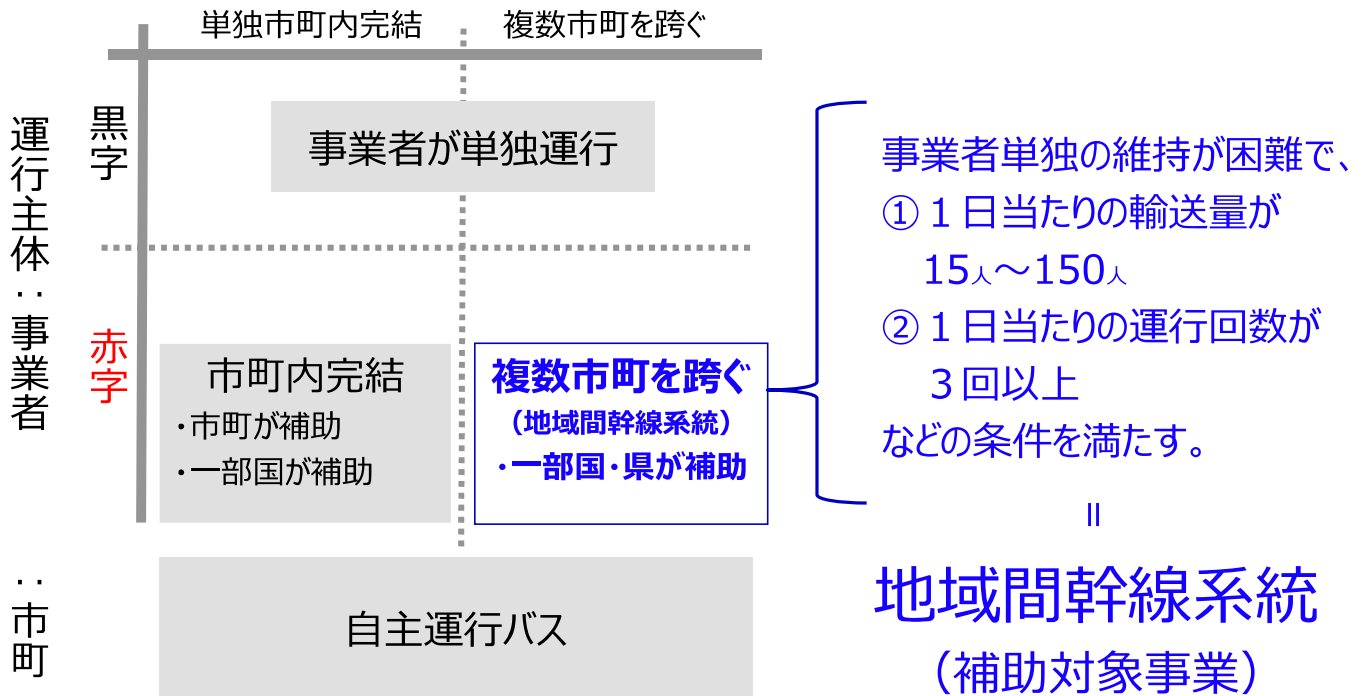
出典：地域間幹線バスが地域で役立つようにするために(監修：中部運輸局)

富国宥徳の理想郷 - しずおか
ふじのくに



地域間幹線系統に係る国・県の補助対象事業

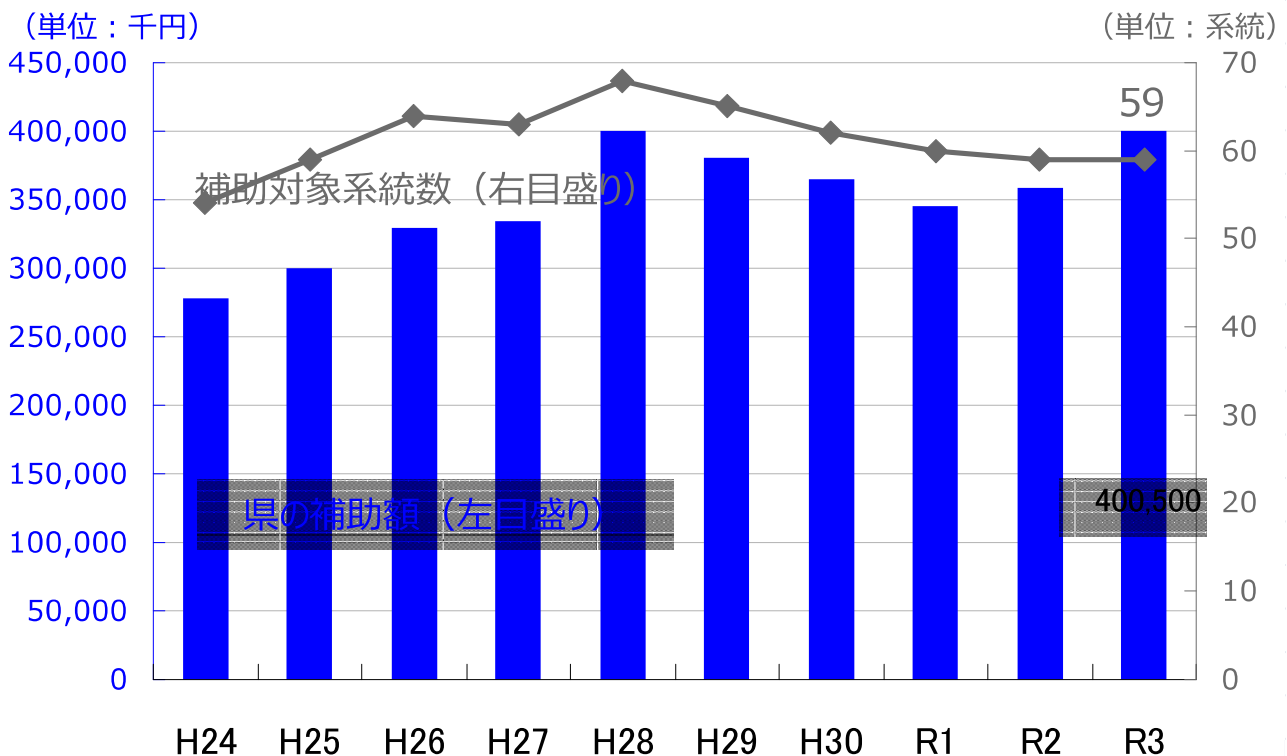
収支から見る乗合バス事業の全体像と幹線系統の位置付け



富国善徳の理想郷 - しずおか
ふじのくに

2

県内の補助対象系統と補助額の推移



※R3は予算額

富国善徳の理想郷 - しずおか
ふじのくに

3

地域間幹線系統の評価(なぜ評価を行うのか)

- 補助対象事業が適切に行われているか確認する
- 評価結果を分析し、事業改善に繋げる
- 補助対象事業をより効果的、効率的に実施するため

(参考) 事業評価実施の根拠

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱

第3条

5 協議会※は、補助対象事業ごとに補助対象事業について評価を行い、その結果について地方運輸局又は地方航空局の長に報告しなければならない。

※本県においては静岡県生活交通確保対策協議会を指す。

富国徳の理想郷 - しずおか

ふじのくに

4

静岡県の地域間幹線系統評価基準

次の項目を点数化し、合計点をA・B・Cで評価

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

富国徳の理想郷 - しずおか

ふじのくに

5

令和3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	2	2	0	4
遠州鉄道	4	15	2	24
しずてつジャストライン	1	10	0	11
富士急モビリティ	0	4	0	4
富士急バス	1	1	0	2
富士急静岡バス	4	0	0	4
富士急シティバス	4	1	0	5
伊豆箱根バス	0	2	0	2
東海バス	0	3	0	3
水窪タクシー	0	1	0	1
合計	16	40	2	58

富国有徳の理想郷 - しずおか
ふじのくに

6

評価結果の傾向(H29~R3)

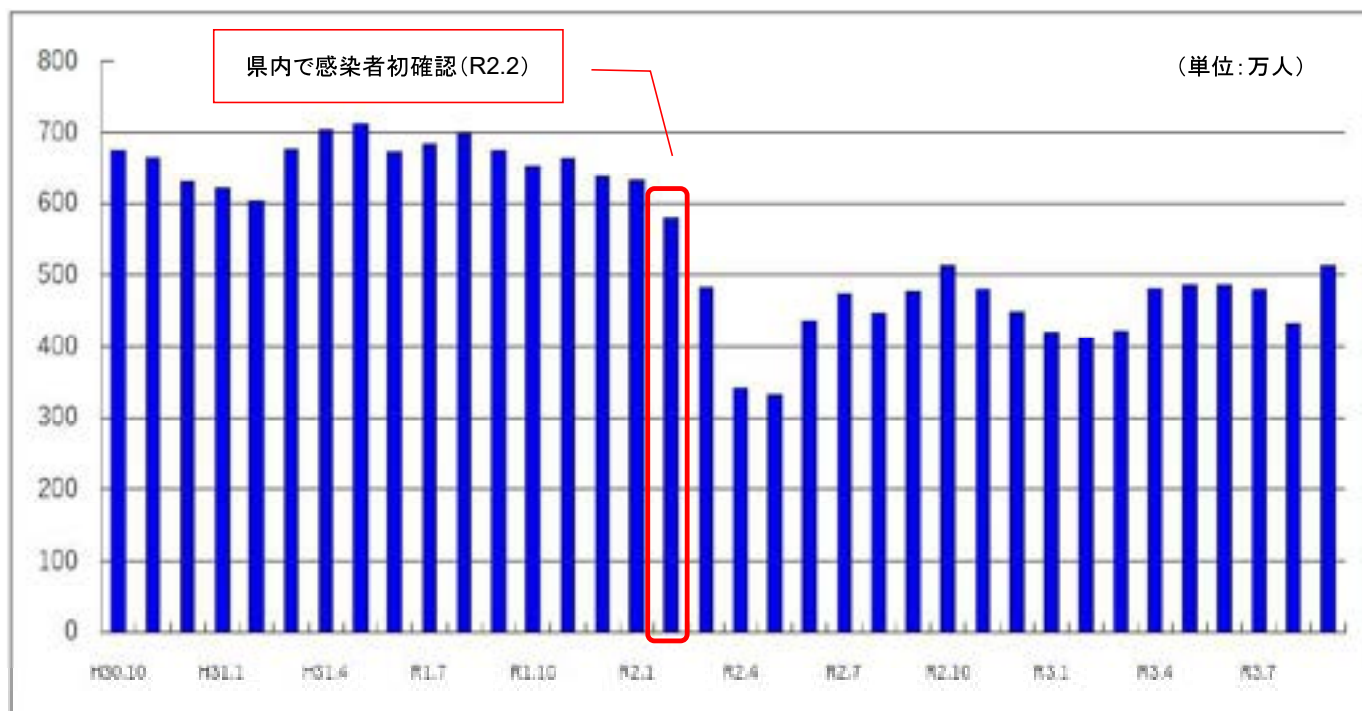


富国有徳の理想郷 - しずおか
ふじのくに

7

新型コロナウイルスの影響

県内の乗合バス利用者数の推移（H30.10～R3.9）



(静岡県地域交通課調査)

富国有徳の理想郷 - しずおか
ふじのくに

8

新型コロナウイルスの影響

県内のバス利用者状況（令和元年度（H30.10～R1.9）比）



(静岡県地域交通課調査)

富国有徳の理想郷 - しずおか
ふじのくに

9

コロナ対策に対する自治体の取組支援例(R2・R3)

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

コロナ対策事例



↑ 車両の光触媒コーティング

↓ 交通系IC決済機器の導入



令和3年度地域間幹線系統の事業評価結果（概要）

1 事業評価の目的

事業評価は、静岡県生活交通確保対策協議会が定めた静岡県地域間幹線系統確保維持計画に位置づけられた補助対象系統について、事業の実施状況の確認や目標の達成状況等の評価を行い、市町が開催する地域公共交通会議等における評価内容に対する議論・検討の活性化や広く県民に内容を公表することによる理解の促進など、補助対象事業が効果的、効率的に実施されることを目的として実施している。

2 評価項目

項目		内容
前 提 事 項 (点 数 無)	主な運行目的	利用実態等を含めた当該系統の運行目的
	増収策	路線維持のための増収策
	費用削減策	路線維持のための費用削減策
評 価 事 項	運行回数	計画運行回数に対する実績運行回数を評価(3点満点)
	収支率	実績値を評価(収支率55%以上満点)
	乗車人員	計画値に対する実績値を評価(+5%以上満点)
	ネットワーク構成	鉄道等への乗換可能な拠点数を評価(上限20点)
	広域トリップ状況	バス利用者の市町を跨ぐ移動割合を評価(20%以上満点)
	キロ当たり経費	国上限単価と事業者単価を比較(国単価比-20%超満点)
	拠点等アクセス状況	バス停から半径500m以内の拠点施設を記載(評価点無)

【各項目に評価点を設定し、合計点に応じて以下のとおり評価】

評価	内容
A (52～79点)	地域間幹線系統として優れた役割を果たしている
B (26～51点)	地域間幹線系統として適した運行となっている
C (0～25点)	地域間幹線系統として改善に努力を要する

3 事業評価結果の概要

全体評価：B（参考：R1：B、R2：B）

- ・ 評価対象系統全58系統中、A評価：16系統、B評価：40系統、C評価：2系統
- ・ 平均点数がB評価(43.8点※R2比+3点)であることから、全体評価を『B』とした。
- ・ 各系統の評価結果は別添「令和3年度地域間幹線系統総合評価一覧表」のとおり。

令和3年度地域間幹線系統総合評価一覧表

事業者名	系統名	評価項目① 評価項目② 評価項目③ 評価項目④ 評価項目⑤ 評価項目⑥						点数 (A:52~79) (B:26~51) (C: ~25)	評価			事業者 平均	全体評価	
		運行回数 満点3点	収支率 満点18点	乗車人員 満点6点	ネットワーク 満点20点	広域トリップ 満点20点	キロ当たり経費 満点12点		A	B	C			計
山梨交通	1 富士宮駅・イオン・星山台・蒲原病院線	0	3	0	6	6	6	35				1	35.0	
	2 秋葉線(袋井駅前～遠州森町～気多)	3	0	3	11	20	12	49						
	3 秋葉中環線(袋井駅前～袋井市民病院～遠州森町)	3	12	0	11	15	12	53				4	51.7	
	4 秋葉中環線(大東支所～袋井駅前)	3	9	0	6	20	12	50						
	5 秋葉中環線(糠須賀車庫～袋井駅前)	3	12	3	3	20	12	55						
	6 大久保線	3	9	0	12	0	0	24						
	7 伊佐見線	3	6	0	14	0	0	23						
	8 浜名線	3	9	0	13	5	0	30						
	9 笠井高台線	0	15	0	18	5	0	38						
	10 浜北医大三方原線	3	3	0	17	20	0	43						
	11 伊平線	0	15	0	20	20	0	55						
	12 磐田市立病院福田線(磐田市立病院～豊浜郵便局)	3	9	0	7	20	0	39						
13 中ノ町磐田線	3	18	0	9	10	0	40							
14 秋葉線	3	3	0	7	20	0	33							
15 磐田天竜線(山東～磐田駅)	3	12	0	8	20	0	43							
16 磐田天竜線(ららぽーと経田)	3	9	0	8	20	0	40				21	40.8		
17 掛塚さなる台線(浜松駅～豊浜郵便局)	0	12	0	9	20	0	41							
18 掛塚さなる台線(浜松駅～豊田駅)	3	18	3	8	20	0	52							
19 掛塚さなる台線(浜松駅～磐田駅)	0	18	3	9	20	0	50							
20 内野台線(内野台車庫)	3	18	0	10	20	0	51							
21 内野台線(サウストリート浜北)	0	9	0	10	20	0	39							
22 磐田市立病院福田線(磐田駅前～豊浜郵便局)	3	6	0	5	20	0	34							
23 引佐線	0	15	0	20	20	0	55							
24 秋丘郡田線	3	18	0	10	10	0	41							
25 大塚ひとみヶ丘線	3	18	0	13	0	0	34							
26 気賀三ヶ日線	3	15	0	15	20	0	53							
27 三俣草薙線	3	15	6	5	0	0	29							
28 五十海大住線	3	12	6	7	20	0	48							
29 焼津岡部線	3	12	0	5	20	0	40							
30 藤枝吉永線	3	15	6	8	20	0	52							
31 島田静波線(島田駅前～静波海岸入口)	3	15	0	9	20	0	47							
32 島田静波線(島田市市民病院～静波海岸入口)	3	9	6	13	20	0	51				11	44.2		
33 藤枝相良線	3	6	0	12	20	0	41							
34 菊川浜岡線	3	15	6	4	4	0	48							
35 掛川大東浜岡線(掛川駅前～浜岡営業所)	3	6	0	7	20	0	36							
36 掛川大東浜岡線(中野通総合医療センター～浜岡営業所)	3	18	6	9	20	0	56							
37 掛川大東浜岡線(掛川駅前～大東支所)	3	12	0	4	20	0	39							
38 御殿場線	3	3	3	15	20	0	44							
39 駿河小山線	3	6	0	11	20	0	40							
40 十里木線	3	0	0	7	20	0	30				4	40.7		
41 河口湖線	3	9	0	17	20	0	49							
42 河口湖線	0	9	0	17	20	0	46							
43 新富士線	3	6	0	17	20	0	46							
44 豊比奈線	3	18	3	8	20	3	55							
45 大淵線	3	18	0	10	20	3	54							
46 大月線(吉原中央駅～富士宮駅)	3	18	0	10	20	3	54				4	54.7		
47 大月線(新富士駅～静岡県富士山世界遺産センター)	3	18	0	12	20	3	56							
48 駿河平線	3	18	6	10	20	0	57							
49 須山線(三島駅～須山)	3	15	6	12	20	0	56							
50 須山線(三島駅～下和田)	3	15	3	11	20	0	52				5	49.8		
51 原線	3	9	3	10	5	0	30							
52 桜堤線	3	18	6	7	20	0	54							
53 中伊豆線	3	0	6	3	20	0	32							
54 大場函南線	3	6	0	6	20	0	35				2	33.5		
55 石廊崎線	3	0	6	7	20	3	39							
56 天城峠線	3	0	6	13	20	3	45							
57 戸田線	3	6	6	7	20	3	45							
58 北遠本線	0	0	6	13	5	12	36				1	36.0		
計						平均	43.8	16	40	2	58			

[全体評価の理由]
 ・全58系統中40系統がB評価である。
 ・平均評価点数が43.8点である。

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

(様式1)

事業者名	秋葉バスサービス株式会社		
系統名(起点～経由地～終点)	秋葉線(袋井駅前～遠州森町～気多)		
計画策定年度	令和2年度	運行期間	R2.10.1～R3.9.30
		評価年度	令和3年度

(1) 基本的事項

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

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	年間計画運行回数と実績運行回数を比較	(2411.0)回 (6.6回/日)	(2411.0)回 (6.6回/日)	3	計画数以上 3点 計画数未満 0点 (国土交通大臣が認める除外運行回数は除く)	計画(目標)は表2記載のもの
収支率	計画値に対する実績値	35.2%	22.0%	0	～29% 0点 30～34% 3点 35～39% 6点 40～44% 9点 45～49% 12点 50～54% 15点 55%～ 18点	計画(目標)は令和2年度実績
乗車人員	計画人員と実績人員を比較	78,480人	79,191人	3	5%超 6点 ▲5%以上5%以内 3点 ▲5%超 0点	計画(目標)は令和2年度実績
ネットワーク構成	他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数	—	拠点(2)箇所 バス停(7)箇所	11	拠点(駅・BT): 1箇所2点 乗換可能なバス停: 1箇所1点 上限20点	主な拠点及びバス停を別紙に記載
広域トリップ状況	市町跨ぎの移動割合(H13.3.31現在の市町)(運行実績による)	—	28.69%	20	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	評価対象外 (バス停から半径500m以内に存在する学校(小・中・高・大・専門学校)病院(主なもので可)拠点商業施設・企業(主なもので可)その他(官公庁・駅等))	—	別紙		—	
キロ当たり経費	補助対象年度の前年度の地域キロ当たり經常費用単価(静岡・山梨ブロック)との比較	—	289.36円	12	単価を上回った 0点 単価～▲5% 3点 単価▲6～▲10% 6点 単価▲11～▲15% 9点 単価▲16～▲20%超 12点	
合計				49	評価指標	B

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

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート(別紙)

(1) 基本的事項

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

(2) 各項目の評価

項目	内容
ネットワーク構成	<p>(主な乗換え拠点・バス停)</p> <p>(拠点) JR袋井駅ターミナル、遠州森町ターミナル</p> <p>(バス停) ①他系統分岐バス停: 森川橋、福田地、山梨、下山梨、北町、上久能 ②天竜浜名湖鉄道駅: 戸綿</p>
公共施設 拠点施設 アクセス状況	<p>(バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設)</p> <p>(学校) 春野中学校、気田小学校、天竜高校春野校舎、犬居小学校、三倉小学校、泉陽中学校、天方小学校、森中学校、森小学校、遠江総合高校、飯田小学校、周南中学校、袋井商業高校、袋井北小学校</p> <p>(病院) 袋井市民病院</p> <p>(商業施設) イオン袋井店</p> <p>(官公庁) 天竜区春野協働センター、森町役場、袋井市役所</p> <p>(駅) 天竜浜名湖鉄道戸綿駅、JR袋井駅</p>

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

1

(様式1)

事業者名

遠州鉄道株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

大久保線(浜松駅～狸坂～田端住宅)

計画策定年度 令和2年度

運行期間 R2.10.1～R3.9.30

評価年度 令和3年度

(1) 基本的事項

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

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	事業者計画数と運行実績との比較	(2,265.0)回 (6.2回/日)	(2,273.0)回 (6.2回/日)	3	計画数以上 3点 計画数未満 0点 (国土交通大臣が認める除外運行回数は除く)	計画(目標)は表2記載のもの
収支率	実績収支率	58.8%	41.3%	9	～29% 0点 30～34% 3点 35～39% 6点 40～44% 9点 45～49% 12点 50～54% 15点 55%～ 18点	
乗車人員	計画人員と運行実績との比較	85,502人	60,055人	0	計画数+5% 6点 計画数±5% 3点 計画数-5%未満 0点	
ネットワーク構成	他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数	—	拠点(1)箇所 バス停(10)箇所	12	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)	—	4%	0	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	実施施設数(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)	—	浜松学院大学 浜松北高校 開誠館高校 浜松市立高校 浜松商業高校 附属中学校 富塚中学校 神久呂中学校 附属小学校 富塚小学校 浜松市役所 JR浜松駅	—	—	
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	—	409.61円	0	単価以上 0点 単価～-5% 3点 単価-6～-10% 6点 単価-11～-15% 9点 単価-16～-20%超 12点	
合計				24	評価指標	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	旧雄踏町と浜松駅を結ぶ路線。沿線に大学1、高校4が存在。代替の交通機関もないため、地域住民の通勤、通学の手段として欠かせない路線となっており、路線の維持とともに輸送量15人の確保を目標とする。
増収策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <p>①運賃箱から取得されるバスの全運行データを活用して現況を把握し、旅客動向に応じたダイヤを作成。 ②グループ共通ポイントカードと連携して、ICカード乗車券のオートチャージ(自動積み増し)の利用を促進。 ③高齢の免許返納者向けに、格安の全線定期券の販売を強化。 ④定期券の継続購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口へ設置した発券機にて定期券を発行するサービスを促進。 ⑤定期券の新規購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口での受け渡しのほか配送でご自宅や最寄りコンビニエンスストアへ届けるサービスを開始。 ⑥大手私鉄が提供するスマートフォン用MaaSアプリにおいて、デジタルフリー乗車券の販売開始。</p> <p>【実績】</p> <p>①旅客動向の分析を行い、令和2年10月と令和3年4月にダイヤ改正を実施。 ②ICカード乗車券のオートチャージ(自動積み増し)の利用を促進。 ③高齢の免許返納者向けに、格安の全線定期券の販売を実施。 ④定期券の継続購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口へ設置した発券機にて定期券を発行するサービスを展開。 ⑤定期券の新規購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口での受け渡しのほか配送でご自宅や最寄りコンビニエンスストアへ届けるサービスを展開。 ⑥大手私鉄が提供するスマートフォン用MaaSアプリにおいて、デジタルフリー乗車券の販売。</p>
費用削減策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <p>①デジタルタグラフのデータを使って、個人毎の運転特性を把握して、適切な指導を行うことで有責事故防止や燃料費抑制を図る。 ②営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を行うことにより、間接部門人件費の抑制を図る。 ③60歳以上の乗務員の再雇用制度の普及を進めることにより、直接人件費の抑制を図る。</p> <p>【実績】</p> <p>①デジタルタグラフから得られたデータを、半自動的に加工するソフトを活用して分析を行い、その結果を使って運転方法の指導を実施。燃料費の削減や有責事故の撲滅に努めた。 ②営業所再編や営業日変更を実施して、人件費抑制に努めた。 (R2年10月) 雄踏営業所と館山寺営業所を統合し浜松西営業所として再編。 天竜営業所を浜松東営業所の管轄車庫として再編。天竜営業所管轄の春野車庫を廃止。 (R3年2月) ターミナル営業所を廃止し、ターミナル営業所管轄の松江町車庫を浜松東営業所の管轄車庫として再編。 (R3年4月) 浜松南営業所を磐田営業所の管轄車庫として再編。 R2年9月時点…営業所9箇所 車庫16箇所 → R3年9月時点…営業所5箇所 車庫18箇所 (R3年5月) 浜松駅バスターミナル窓口を毎日営業から水曜日定休に運用変更 ③新型コロナウイルス感染症の影響によりバス需要が激減する中、グループ会社をはじめ他企業へ社員が出向することで人件費を抑制した。</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】 浜松駅バスターミナル</p> <p>【バス停】 田町中央通り・尾張町・市役所南・鹿谷町・浜松北高・富塚・富塚西 狸坂・神ヶ谷西平・大久保東</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>浜松学院大学・浜松北高校・開誠館高校・浜松市立高校・浜松商業高校 附属中学校・富塚中学校・神久呂中学校・附属小学校・富塚小学校・浜松市役所・JR浜松駅</p>

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

2

(様式1)

事業者名

遠州鉄道株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

伊佐見線(浜松駅～伊佐見橋～山崎)

計画策定年度 令和2年度

運行期間 R2.10.1～R3.9.30

評価年度 令和3年度

(1) 基本的事項

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

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	事業者計画数と運行実績との比較	(1,934.0)回 (5.2回/日)	(1,938.0)回 (5.3回/日)	3	計画数以上 3点 計画数未満 0点 (国土交通大臣が認める除外運行回数は除く)	計画(目標)は表2記載のもの
収支率	実績収支率	56.1%	38.8%	6	～29% 0点 30～34% 3点 35～39% 6点 40～44% 9点 45～49% 12点 50～54% 15点 55%～ 18点	
乗車人員	計画人員と運行実績との比較	89,030人	61,575人	0	計画数+5% 6点 計画数±5% 3点 計画数-5%未満 0点	
ネットワーク構成	他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数	—	拠点(1)箇所 バス停(12)箇所	14	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)	—	0.5%	0	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	実施施設数(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)	—	浜松北高校 開誠館高校 浜松市立高校 浜松聖星高校 広沢小学校 伊佐見小学校 浜松病院 医療センター 湖東病院 浜松市役所 JR浜松駅	—	—	
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	—	409.61円	0	単価以上 0点 単価～-5% 3点 単価-6～-10% 6点 単価-11～-15% 9点 単価-16～-20%超 12点	
合計				23	評価指標	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	旧雄踏町より浜松医療センターを経由し、浜松駅に至る路線。代替の交通機関もないため、地域住民の通勤、通学、通院の手段として欠かせない路線となっており、路線の維持とともに輸送量15人の確保を目標とする。
増収策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <p>①運賃箱から取得されるバスの全運行データを活用して現況を把握し、旅客動向に応じたダイヤを作成。 ②グループ共通ポイントカードと連携して、ICカード乗車券のオートチャージ(自動積み増し)の利用を促進。 ③高齢の免許返納者向けに、格安の全線定期券の販売を強化。 ④定期券の継続購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口へ設置した発券機にて定期券を発行するサービスを促進。 ⑤定期券の新規購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口での受け渡しのほか配送でご自宅や最寄りコンビニエンスストアへ届けるサービスを開始。 ⑥大手私鉄が提供するスマートフォン用MaaSアプリにおいて、デジタルフリー乗車券を販売開始。</p> <p>【実績】</p> <p>①旅客動向の分析を行い、令和2年10月と令和3年4月にダイヤ改正を実施。 ②ICカード乗車券のオートチャージ(自動積み増し)の利用を促進。 ③高齢の免許返納者向けに、格安の全線定期券の販売を実施。 ④定期券の継続購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口へ設置した発券機にて定期券を発行するサービスを展開。 ⑤定期券の新規購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口での受け渡しのほか配送でご自宅や最寄りコンビニエンスストアへ届けるサービスを展開。 ⑥大手私鉄が提供するスマートフォン用MaaSアプリにおいて、デジタルフリー乗車券を販売。</p>
費用削減策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <p>①デジタルタコグラフのデータを使って、個人毎の運転特性を把握して、適切な指導を行うことで有責事故防止や燃料費抑制を図る。 ②営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を行うことにより、間接部門人件費の抑制を図る。 ③60歳以上の乗務員の再雇用制度の普及を進めることにより、直接人件費の抑制を図る。</p> <p>【実績】</p> <p>①デジタルタコグラフから得られたデータを、半自動的に加工するソフトを活用して分析を行い、その結果を使って運転方法の指導を実施。燃料費の削減や有責事故の撲滅に努めた。 ②営業所再編や営業日変更を実施して、人件費抑制に努めた。 (R2年10月) 雄踏営業所と館山寺営業所を統合し浜松西営業所として再編。 天竜営業所を浜松東営業所の管轄車庫として再編。天竜営業所管轄の春野車庫を廃止。 (R3年2月) ターミナル営業所を廃止し、ターミナル営業所管轄の松江町車庫を浜松東営業所の管轄車庫として再編。 (R3年4月) 浜松南営業所を磐田営業所の管轄車庫として再編。 R2年9月時点…営業所9箇所 車庫16箇所 → R3年9月時点…営業所5箇所 車庫18箇所 (R3年5月) 浜松駅バスターミナル窓口を毎日営業から水曜日定休に運用変更 ③新型コロナウイルス感染症の影響によりバス需要が激減する中、グループ会社をはじめ他企業へ社員が出向することで人件費を抑制した。</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】 浜松駅バスターミナル</p> <p>【バス停】 田町中央通り・尾張町・市役所南・鹿谷町・医療センター・佐鳴台五丁目 富塚西・狸坂・神田原・伊佐見橋・古人見東・山崎</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>浜松北高校・開誠館高校・浜松市立高校・浜松聖星高校・広沢小学校・伊佐見小学校 浜松病院・医療センター・湖東病院・浜松市役所・JR浜松駅</p>

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

3

(様式1)

事業者名

遠州鉄道株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

浜名線(浜松駅～舞阪協働センター～湖西市役所)

計画策定年度 令和2年度

運行期間 R2.10.1～R3.9.30

評価年度 令和3年度

(1) 基本的事項

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

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	事業者計画数と運行実績との比較	(1,095.0)回 (3.0回/日)	(1,095.0)回 (3.0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	実績収支率	56.8%	43.4%	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	計画人員と運行実績との比較	75,797人	57,915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(4)箇所 バス停(5)箇所	13	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)	—	6.3%	5	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	実施施設数(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)	—	可美中学校 篠原小学校 新居小学校 スズキ 湖西病院 湖西市役所 舞阪協働センター JR浜松駅 JR高塚駅 JR舞阪駅 JR弁天島駅 JR新居町駅 JR鷺津駅	—	—	
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	—	409.61円	0	単価以上 0点 単価～-5% 3点 単価-6～-10% 6点 単価-11～-15% 9点 単価-16～-20%超 12点	
合計				30	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	湖西市から旧新居町・旧舞阪町を経由し、浜松駅に至る路線。鷺津駅や新居町駅等JR駅への接続をしている。市立湖西病院への通院や通勤、通学の手段として、欠かせない路線となっており、路線の維持とともに輸送量15人の確保を目標とする。
増収策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <p>①運賃箱から取得されるバスの全運行データを活用して現況を把握し、旅客動向に応じたダイヤを作成。 ②グループ共通ポイントカードと連携して、ICカード乗車券のオートチャージ(自動積み増し)の利用を促進。 ③高齢の免許返納者向けに、格安の全線定期券の販売を強化。 ④定期券の継続購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口へ設置した発券機にて定期券を発行するサービスを促進。 ⑤定期券の新規購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口での受け渡しのほか配送でご自宅や最寄りコンビニエンスストアへ届けるサービスを開始。 ⑥大手私鉄が提供するスマートフォン用MaaSアプリにおいて、デジタルフリー乗車券の販売開始。</p> <p>【実績】</p> <p>①旅客動向の分析を行い、令和2年10月と令和3年4月にダイヤ改正を実施。 ②ICカード乗車券のオートチャージ(自動積み増し)の利用を促進。 ③高齢の免許返納者向けに、格安の全線定期券の販売を実施。 ④定期券の継続購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口へ設置した発券機にて定期券を発行するサービスを展開。 ⑤定期券の新規購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口での受け渡しのほか配送でご自宅や最寄りコンビニエンスストアへ届けるサービスを展開。 ⑥大手私鉄が提供するスマートフォン用MaaSアプリにおいて、デジタルフリー乗車券の販売。</p>
費用削減策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <p>①デジタルタコグラフのデータを使って、個人毎の運転特性を把握して、適切な指導を行うことで有責事故防止や燃料費抑制を図る。 ②営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を行うことにより、間接部門人件費の抑制を図る。 ③60歳以上の乗務員の再雇用制度の普及を進めることにより、直接人件費の抑制を図る。</p> <p>【実績】</p> <p>①デジタルタコグラフから得られたデータを、半自動的に加工するソフトを活用して分析を行い、その結果を使って運転方法の指導を実施。燃料費の削減や有責事故の撲滅に努めた。 ②営業所再編や営業日変更を実施して、人件費抑制に努めた。 (R2年10月) 雄踏営業所と館山寺営業所を統合し浜松西営業所として再編。 天竜営業所を浜松東営業所の管轄車庫として再編。天竜営業所管轄の春野車庫を廃止。 (R3年2月) ターミナル営業所を廃止し、ターミナル営業所管轄の松江町車庫を浜松東営業所の管轄車庫として再編。 (R3年4月) 浜松南営業所を磐田営業所の管轄車庫として再編。 R2年9月時点…営業所9箇所 車庫16箇所 → R3年9月時点…営業所5箇所 車庫18箇所 (R3年5月) 浜松駅バスターミナル窓口を毎日営業から水曜日定休に運用変更 ③新型コロナウイルス感染症の影響によりバス需要が激減する中、グループ会社をはじめ他企業へ社員が出向することで人件費を抑制した。</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】 浜松駅バスターミナル・弁天島温泉・新居町駅・鷺津駅</p> <p>【バス停】 成子坂・新居栄町・清源坂・本興寺前・湖西市役所</p>
公共施設 拠点施設 アクセス状況	<p>(バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設)</p> <p>可美中学校・篠原小学校・新居小学校・スズキ・市立湖西病院・湖西市役所・舞阪協働センター JR浜松駅・JR高塚駅・JR舞阪駅・JR弁天島駅・JR新居町駅・JR鷺津駅</p>

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

4

(様式1)

事業者名

遠州鉄道株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

笠井高台線(浜松駅～笠井上町～山東)

計画策定年度 令和2年度

運行期間 R2.10.1～R3.9.30

評価年度 令和3年度

(1) 基本的事項

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

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	事業者計画数と運行実績との比較	(1,223.0)回 (3.3回/日)	(1,221.0)回 (3.3回/日)	0	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	実績収支率	62.7%	54.6%	15	～29% 0点 30～34% 3点 35～39% 6点 40～44% 9点 45～49% 12点 50～54% 15点 55%～ 18点	
乗車人員	計画人員と運行実績との比較	78,151人	68,055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(14)箇所	18	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)	—	7.3%	5	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	実施施設数(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)	—	西遠学園 天竜高校 清竜中学 与進小学校 労災病院 天竜区役所 JR浜松駅 遠鉄西鹿島駅	/	—	
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	—	409.61円	0	単価以上 0点 単価～-5% 3点 単価-6～-10% 6点 単価-11～-15% 9点 単価-16～-20%超 12点	
合計				38	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	旧天竜市中心部と浜松駅を結ぶ路線。代替の交通機関もないため、地域住民の通勤、通学の手段として欠かせない路線となっており、路線の維持とともに輸送量15人の確保を目標とする。
増収策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <p>①運賃箱から取得されるバスの全運行データを活用して現況を把握し、旅客動向に応じたダイヤを作成。 ②グループ共通ポイントカードと連携して、ICカード乗車券のオートチャージ(自動積み増し)の利用を促進。 ③高齢の免許返納者向けに、格安の全線定期券の販売を強化。 ④定期券の継続購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口へ設置した発券機にて定期券を発行するサービスを促進。 ⑤定期券の新規購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口での受け渡しのほか配送でご自宅や最寄りコンビニエンスストアへ届けるサービスを開始。 ⑥大手私鉄が提供するスマートフォン用MaaSアプリにおいて、デジタルフリー乗車券を販売開始。</p> <p>【実績】</p> <p>①旅客動向の分析を行い、令和2年10月と令和3年4月にダイヤ改正を実施。 ②ICカード乗車券のオートチャージ(自動積み増し)の利用を促進。 ③高齢の免許返納者向けに、格安の全線定期券の販売を実施。 ④定期券の継続購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口へ設置した発券機にて定期券を発行するサービスを展開。 ⑤定期券の新規購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口での受け渡しのほか配送でご自宅や最寄りコンビニエンスストアへ届けるサービスを展開。 ⑥大手私鉄が提供するスマートフォン用MaaSアプリにおいて、デジタルフリー乗車券を販売。</p>
費用削減策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <p>①デジタルタコグラフのデータを使って、個人毎の運転特性を把握して、適切な指導を行うことで有責事故防止や燃料費抑制を図る。 ②営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を行うことにより、間接部門人件費の抑制を図る。 ③60歳以上の乗務員の再雇用制度の普及を進めることにより、直接人件費の抑制を図る。</p> <p>【実績】</p> <p>①デジタルタコグラフから得られたデータを、半自動的に加工するソフトを活用して分析を行い、その結果を使って運転方法の指導を実施。燃料費の削減や有責事故の撲滅に努めた。 ②営業所再編や営業日変更を実施して、人件費抑制に努めた。 (R2年10月) 雄踏営業所と館山寺営業所を統合し浜松西営業所として再編。 天竜営業所を浜松東営業所の管轄車庫として再編。天竜営業所管轄の春野車庫を廃止。 (R3年2月) ターミナル営業所を廃止し、ターミナル営業所管轄の松江町車庫を浜松東営業所の管轄車庫として再編。 (R3年4月) 浜松南営業所を磐田営業所の管轄車庫として再編。 R2年9月時点…営業所9箇所 車庫16箇所 → R3年9月時点…営業所5箇所 車庫18箇所 (R3年5月) 浜松駅バスターミナル窓口を毎日営業から水曜日定休に運用変更 ③新型コロナウイルス感染症の影響によりバス需要が激減する中、グループ会社をはじめ他企業へ社員が出向することで人件費を抑制した。</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】 浜松駅バスターミナル・西鹿島</p> <p>【バス停】 広小路・労災病院・宮竹・原島・市野上・恒武・笠井本町・笠井上町・東河原上 南中瀬・鹿島橋・秋野不矩美術館入口・二俣横町・山東</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>西遠学園・天竜高校・清竜中学・与進小学校 労災病院・天竜区役所・JR浜松駅・遠鉄西鹿島駅</p>

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

5

(様式1)

事業者名

遠州鉄道株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

浜北医大三方原聖隷線(三方原聖隷～染地台～なゆた浜北・浜北区役所)

計画策定年度 令和2年度

運行期間 R2.10.1～R3.9.30

評価年度 令和3年度

(1) 基本的事項

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

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	事業者計画数と運行実績との比較	(2,280.0)回 (6.2回/日)	(2,290.0)回 (6.2回/日)	3	計画数以上 3点 計画数未満 0点 (国土交通大臣が認める除外運行回数は除く)	計画(目標)は表2記載のもの
収支率	実績収支率	51.9%	32.4%	3	～29% 0点 30～34% 3点 35～39% 6点 40～44% 9点 45～49% 12点 50～54% 15点 55%～ 18点	
乗車人員	計画人員と運行実績との比較	80,948人	50,534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(13)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)	—	53.3%	20	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	実施施設数(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)	—	聖隷クリスファー大学 聖隷クリスファー高校 浜松工業高校 日体高校 浜松医科大学 聖隷三方原病院 浜北区役所 遠鉄浜北駅 遠鉄小松駅		—	
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	—	409.61円	0	単価以上 0点 単価～-5% 3点 単価-6～-10% 6点 単価-11～-15% 9点 単価-16～-20%超 12点	
合計				43	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>浜北区役所から、小松駅・内野台・染地台・医科大学・高校を經由して聖隷三方原病院を結ぶ路線。 代替の交通機関もないため、地域住民の通勤、通学、通院の手段として欠かせない路線となっており、路線の維持とともに輸送量15人の確保を目標とする。</p>
増収策	<p>●事業者としての取組 【計画】 ①運賃箱から取得されるバスの全運行データを活用して現況を把握し、旅客動向に応じたダイヤを作成。 ②グループ共通ポイントカードと連携して、ICカード乗車券のオートチャージ(自動積み増し)の利用を促進。 ③高齢の免許返納者向けに、格安の全線定期券の販売を強化。 ④定期券の継続購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口へ設置した発券機にて定期券を発行するサービスを促進。 ⑤定期券の新規購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口での受け渡しのほか配送でご自宅や最寄りコンビニエンスストアへ届けるサービスを開始。 ⑥大手私鉄が提供するスマートフォン用MaaSアプリにおいて、デジタルフリー乗車券の販売開始。</p> <p>【実績】 ①旅客動向の分析を行い、令和2年10月と令和3年4月にダイヤ改正を実施。 ②ICカード乗車券のオートチャージ(自動積み増し)の利用を促進。 ③高齢の免許返納者向けに、格安の全線定期券の販売を実施。 ④定期券の継続購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口へ設置した発券機にて定期券を発行するサービスを展開。 ⑤定期券の新規購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口での受け渡しのほか配送でご自宅や最寄りコンビニエンスストアへ届けるサービスを展開。 ⑥大手私鉄が提供するスマートフォン用MaaSアプリにおいて、デジタルフリー乗車券の販売。</p>
費用削減策	<p>●事業者としての取組 【計画】 ①デジタルタコグラフのデータを使って、個人毎の運転特性を把握して、適切な指導を行うことで有責事故防止や燃料費抑制を図る。 ②営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を行うことにより、間接部門人件費の抑制を図る。 ③60歳以上の乗務員の再雇用制度の普及を進めることにより、直接人件費の抑制を図る。</p> <p>【実績】 ①デジタルタコグラフから得られたデータを、半自動的に加工するソフトを活用して分析を行い、その結果を使って運転方法の指導を実施。燃料費の削減や有責事故の撲滅に努めた。 ②営業所再編や営業日変更を実施して、人件費抑制に努めた。 (R2年10月) 雄踏営業所と館山寺営業所を統合し浜松西営業所として再編。 天竜営業所を浜松東営業所の管轄車庫として再編。天竜営業所管轄の春野車庫を廃止。 (R3年2月) ターミナル営業所を廃止し、ターミナル営業所管轄の松江町車庫を浜松東営業所の管轄車庫として再編。 (R3年4月) 浜松南営業所を磐田営業所の管轄車庫として再編。 R2年9月時点…営業所9箇所 車庫16箇所 → R3年9月時点…営業所5箇所 車庫18箇所 (R3年5月) 浜松駅バスターミナル窓口を毎日営業から水曜日定休に運用変更 ③新型コロナウイルス感染症の影響によりバス需要が激減する中、グループ会社をはじめ他企業へ社員が出向することで人件費を抑制した。</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】 小松駅・なゆた浜北</p> <p>【バス停】 聖隷三方原病院・根洗・都田口西・都田口・曳馬野・浜工高前・三方原営業所・半田環状線入口・染地台三丁目・内野台三丁目・内野台一丁目・浜北区役所</p>
公共施設 拠点施設 アクセス状況	<p>(バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設)</p> <p>聖隷クリスファー大学・聖隷クリスファー高校・浜松工業高校・日体高校 医科大学・聖隷三方原病院・浜北区役所・遠鉄浜北駅・遠鉄小松駅</p>

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

6

(様式1)

事業者名

遠州鉄道株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

伊平線(浜松駅～追分～伊平)

計画策定年度 令和2年度

運行期間 R2.10.1～R3.9.30

評価年度 令和3年度

(1) 基本的事項

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

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	事業者計画数と運行実績との比較	(4,502.5)回 (12.3回/日)	(4,502.0)回 (12.3回/日)	0	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	実績収支率	65.6%	50.5%	15	～29% 0点 30～34% 3点 35～39% 6点 40～44% 9点 45～49% 12点 50～54% 15点 55%～ 18点	
乗車人員	計画人員と運行実績との比較	215,553人	166,153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(16)箇所	20	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)	—	31.6%	20	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	実施施設数(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)	—	静岡大学 浜松北高校 浜松市立高校 開誠館高校 浜松湖北高校 北星中学 聖隷浜松病院 浜松市役所 JR浜松駅 天浜金指駅	—	—	
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	—	409.61円	0	単価以上 0点 単価～-5% 3点 単価-6～-10% 6点 単価-11～-15% 9点 単価-16～-20%超 12点	
合計				55	評価指標	A

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

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート(別紙)

(1) 基本的事項

項 目	内 容
主な運行目的	旧引佐町と浜松市中心部を結ぶ路線。代替の交通機関もないため、地域住民の通勤、通学的手段として欠かせない路線となっており、路線の維持とともに輸送量15人の確保を目標とする。
増収策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <p>①運賃箱から取得されるバスの全運行データを活用して現況を把握し、旅客動向に応じたダイヤを作成。 ②グループ共通ポイントカードと連携して、ICカード乗車券のオートチャージ(自動積み増し)の利用を促進。 ③高齢の免許返納者向けに、格安の全線定期券の販売を強化。 ④定期券の継続購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口へ設置した発券機にて定期券を発行するサービスを促進。 ⑤定期券の新規購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口での受け渡しのほか配送でご自宅や最寄りコンビニエンスストアへ届けるサービスを開始。 ⑥大手私鉄が提供するスマートフォン用MaaSアプリにおいて、デジタルフリー乗車券を販売開始。</p> <p>【実績】</p> <p>①旅客動向の分析を行い、令和2年10月と令和3年4月にダイヤ改正を実施。 ②ICカード乗車券のオートチャージ(自動積み増し)の利用を促進。 ③高齢の免許返納者向けに、格安の全線定期券の販売を実施。 ④定期券の継続購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口へ設置した発券機にて定期券を発行するサービスを展開。 ⑤定期券の新規購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口での受け渡しのほか配送でご自宅や最寄りコンビニエンスストアへ届けるサービスを展開。 ⑥大手私鉄が提供するスマートフォン用MaaSアプリにおいて、デジタルフリー乗車券を販売。</p>
費用削減策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <p>①デジタルタコグラフのデータを使って、個人毎の運転特性を把握して、適切な指導を行うことで有責事故防止や燃料費抑制を図る。 ②営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を行うことにより、間接部門人件費の抑制を図る。 ③60歳以上の乗務員の再雇用制度の普及を進めることにより、直接人件費の抑制を図る。</p> <p>【実績】</p> <p>①デジタルタコグラフから得られたデータを、半自動的に加工するソフトを活用して分析を行い、その結果を使って運転方法の指導を実施。燃料費の削減や有責事故の撲滅に努めた。 ②営業所再編や営業日変更を実施して、人件費抑制に努めた。 (R2年10月) 雄踏営業所と館山寺営業所を統合し浜松西営業所として再編。 天竜営業所を浜松東営業所の管轄車庫として再編。天竜営業所管轄の春野車庫を廃止。 (R3年2月) ターミナル営業所を廃止し、ターミナル営業所管轄の松江町車庫を浜松東営業所の管轄車庫として再編。 (R3年4月) 浜松南営業所を磐田営業所の管轄車庫として再編。 R2年9月時点…営業所9箇所 車庫16箇所 → R3年9月時点…営業所5箇所 車庫18箇所 (R3年5月) 浜松駅バスターミナル窓口を毎日営業から水曜日定休に運用変更 ③新型コロナウイルス感染症の影響によりバス需要が激減する中、グループ会社をはじめ他企業へ社員が出向することで人件費を抑制した。</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】 浜松駅バスターミナル・金指</p> <p>【バス停】 田町中央通り・ゆりの木通り・元城町・市役所南・鹿谷町・浜松北高 六間坂上・住吉町・和合町・葵町・追分・北星中学入口・新豊院・根洗 浜松湖北高校・井伊谷</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>静岡大学・浜松北高校・浜松市立高校・開誠館高校・浜松湖北高校・北星中学 聖隷浜松病院・浜松市役所・JR浜松駅・天浜金指駅</p>

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

7

(様式1)

事業者名

遠州鉄道株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

磐田市立病院福田線(磐田市立病院～磐田駅～豊浜郵便局)

計画策定年度 令和2年度

運行期間 R2.10.1～R3.9.30

評価年度 令和3年度

(1) 基本的事項

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

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	事業者計画数と運行実績との比較	(4,460.0)回 (12.2回/日)	(4,463.0)回 (12.2回/日)	3	計画数以上 3点 計画数未満 0点 (国土交通大臣が認める除外運行回数は除く)	計画(目標)は表2記載のもの
収支率	実績収支率	59.0%	44.8%	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	計画人員と運行実績との比較	215,977人	163,629人	0	計画数+5% 6点 計画数±5% 3点 計画数-5%未満 0点	
ネットワーク構成	他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数	—	拠点(1)箇所 バス停(5)箇所	7	拠点(駅・BT) 1件2点 その他のバス停 1件1点 限度20点	主な拠点及びバス停を別紙に記載
広域トリップ状況	市町跨ぎの移動割合(H13.3.31現在の市町)(運行実績による)	—	29.7%	20	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	実施施設数(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)	—	磐城南高 磐田北小 磐田市役所 磐田市福田支所 新都市病院 磐田市立病院 JR磐田駅	-	-	
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	—	409.61円	0	単価以上 0点 単価～-5% 3点 単価-6～-10% 6点 単価-11～-15% 9点 単価-16～-20%超 12点	
合計				39	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	旧福田町から磐田駅を經由し、磐田市立病院へと至る路線。代替の交通機関もないため、地域住民の通勤、通学及び通院の手段として、欠かせない路線となっており、路線の維持とともに輸送量15人の確保を目標とする。
増収策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <p>①運賃箱から取得されるバスの全運行データを活用して現況を把握し、旅客動向に応じたダイヤを作成。 ②グループ共通ポイントカードと連携して、ICカード乗車券のオートチャージ(自動積み増し)の利用を促進。 ③高齢の免許返納者向けに、格安の全線定期券の販売を強化。 ④定期券の継続購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口へ設置した発券機にて定期券を発行するサービスを促進。 ⑤定期券の新規購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口での受け渡しのほか配送でご自宅や最寄りコンビニエンスストアへ届けるサービスを開始。 ⑥大手私鉄が提供するスマートフォン用MaaSアプリにおいて、デジタルフリー乗車券を販売開始。</p> <p>【実績】</p> <p>①旅客動向の分析を行い、令和2年10月と令和3年4月にダイヤ改正を実施。 ②ICカード乗車券のオートチャージ(自動積み増し)の利用を促進。 ③高齢の免許返納者向けに、格安の全線定期券の販売を実施。 ④定期券の継続購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口へ設置した発券機にて定期券を発行するサービスを展開。 ⑤定期券の新規購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口での受け渡しのほか配送でご自宅や最寄りコンビニエンスストアへ届けるサービスを展開。 ⑥大手私鉄が提供するスマートフォン用MaaSアプリにおいて、デジタルフリー乗車券を販売。</p>
費用削減策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <p>①デジタルタコグラフのデータを使って、個人毎の運転特性を把握して、適切な指導を行うことで有責事故防止や燃料費抑制を図る。 ②営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を行うことにより、間接部門人件費の抑制を図る。 ③60歳以上の乗務員の再雇用制度の普及を進めることにより、直接人件費の抑制を図る。</p> <p>【実績】</p> <p>①デジタルタコグラフから得られたデータを、半自動的に加工するソフトを活用して分析を行い、その結果を使って運転方法の指導を実施。燃料費の削減や有責事故の撲滅に努めた。 ②営業所再編や営業日変更を実施して、人件費抑制に努めた。 (R2年10月) 雄踏営業所と館山寺営業所を統合し浜松西営業所として再編。 天竜営業所を浜松東営業所の管轄車庫として再編。天竜営業所管轄の春野車庫を廃止。 (R3年2月) ターミナル営業所を廃止し、ターミナル営業所管轄の松江町車庫を浜松東営業所の管轄車庫として再編。 (R3年4月) 浜松南営業所を磐田営業所の管轄車庫として再編。 R2年9月時点…営業所9箇所 車庫16箇所 → R3年9月時点…営業所5箇所 車庫18箇所 (R3年5月) 浜松駅バスターミナル窓口を毎日営業から水曜日定休に運用変更 ③新型コロナウイルス感染症の影響によりバス需要が激減する中、グループ会社をはじめ他企業へ社員が出向することで人件費を抑制した。</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】 磐田駅</p> <p>【バス停】 西坂町・加茂川・新道・前嶋・福田車庫</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>磐田南高・磐田北小・磐田市役所・磐田市福田支所・新都市病院・磐田市立病院・JR磐田駅</p>

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

8

(様式1)

事業者名

遠州鉄道株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

中ノ町磐田線(浜松駅～中ノ町～磐田営業所)

計画策定年度 令和2年度

運行期間 R2.10.1～R3.9.30

評価年度 令和3年度

(1) 基本的事項

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

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	事業者計画数と運行実績との比較	(6,363.0)回 (17.4回/日)	(6,437.0)回 (17.6回/日)	3	計画数以上 3点 計画数未満 0点 (国土交通大臣が認める除外運行回数は除く)	計画(目標)は表2記載のもの
収支率	実績収支率	72.1%	61.0%	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	計画人員と運行実績との比較	386,664人	327,357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(5)箇所	9	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)	—	12.6%	10	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	実施施設数(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)	—	西遠学園 磐田西高 磐田南高 中ノ町小学校 磐田西小 磐田市役所 JR浜松駅 JR磐田駅	—	—	
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	—	409.61円	0	単価以上 0点 単価～-5% 3点 単価-6～-10% 6点 単価-11～-15% 9点 単価-16～-20%超 12点	
合計				40	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	浜松駅から旧豊田町、磐田駅を經由し、磐田市東部に至る路線。代替の交通機関もないため、地域住民の通勤、通学の手段としての他、JR駅への接続の手段として欠かせない路線となっており、路線の維持とともに輸送量15人の確保を目標とする。
増収策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <p>①運賃箱から取得されるバスの全運行データを活用して現況を把握し、旅客動向に応じたダイヤを作成。 ②グループ共通ポイントカードと連携して、ICカード乗車券のオートチャージ(自動積み増し)の利用を促進。 ③高齢の免許返納者向けに、格安の全線定期券の販売を強化。 ④定期券の継続購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口へ設置した発券機にて定期券を発行するサービスを促進。 ⑤定期券の新規購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口での受け渡しのほか配送でご自宅や最寄りコンビニエンスストアへ届けるサービスを開始。 ⑥大手私鉄が提供するスマートフォン用MaaSアプリにおいて、デジタルフリー乗車券の販売開始。</p> <p>【実績】</p> <p>①旅客動向の分析を行い、令和2年10月と令和3年4月にダイヤ改正を実施。 ②ICカード乗車券のオートチャージ(自動積み増し)の利用を促進。 ③高齢の免許返納者向けに、格安の全線定期券の販売を実施。 ④定期券の継続購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口へ設置した発券機にて定期券を発行するサービスを展開。 ⑤定期券の新規購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口での受け渡しのほか配送でご自宅や最寄りコンビニエンスストアへ届けるサービスを展開。 ⑥大手私鉄が提供するスマートフォン用MaaSアプリにおいて、デジタルフリー乗車券の販売。</p>
費用削減策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <p>①デジタルタコグラフのデータを使って、個人毎の運転特性を把握して、適切な指導を行うことで有責事故防止や燃料費抑制を図る。 ②営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を行うことにより、間接部門人件費の抑制を図る。 ③60歳以上の乗務員の再雇用制度の普及を進めることにより、直接人件費の抑制を図る。</p> <p>【実績】</p> <p>①デジタルタコグラフから得られたデータを、半自動的に加工するソフトを活用して分析を行い、その結果を使って運転方法の指導を実施。燃料費の削減や有責事故の撲滅に努めた。 ②営業所再編や営業日変更を実施して、人件費抑制に努めた。 (R2年10月) 雄踏営業所と館山寺営業所を統合し浜松西営業所として再編。 天竜営業所を浜松東営業所の管轄車庫として再編。天竜営業所管轄の春野車庫を廃止。 (R3年2月) ターミナル営業所を廃止し、ターミナル営業所管轄の松江町車庫を浜松東営業所の管轄車庫として再編。 (R3年4月) 浜松南営業所を磐田営業所の管轄車庫として再編。 R2年9月時点…営業所9箇所 車庫16箇所 → R3年9月時点…営業所5箇所 車庫18箇所 (R3年5月) 浜松駅バスターミナル窓口を毎日営業から水曜日定休に運用変更 ③新型コロナウイルス感染症の影響によりバス需要が激減する中、グループ会社をはじめ他企業へ社員が出向することで人件費を抑制した。</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】 浜松駅バスターミナル・磐田駅</p> <p>【バス停】 広小路・子安・磐田石原・加茂川・磐田営業所</p>
公共施設 拠点施設 アクセス状況	<p>(バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設)</p> <p>西遠学園・磐田西高・磐田南高・中ノ町小学校・磐田西小・磐田市役所・JR浜松駅・JR磐田駅</p>

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

9

(様式1)

事業者名

遠州鉄道株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

秋葉線(春野車庫～西鹿島駅～厚生会)

計画策定年度 令和2年度

運行期間 R2.10.1～R3.9.30

評価年度 令和3年度

(1)基本的事項

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

(2)各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	事業者計画数と運行実績との比較	(2,417.5)回 (6.6回/日)	(2,422.5)回 (6.6回/日)	3	計画数以上 3点 計画数未満 0点 (国土交通大臣が認める除外運行回数は除く)	計画(目標)は表2記載のもの
収支率	実績収支率	45.9%	30.7%	3	～29% 0点 30～34% 3点 35～39% 6点 40～44% 9点 45～49% 12点 50～54% 15点 55%～ 18点	
乗車人員	計画人員と運行実績との比較	105,962人	70,872人	0	計画数+5% 6点 計画数±5% 3点 計画数-5%未満 0点	
ネットワーク構成	他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数	—	拠点(1)箇所 バス停(5)箇所	7	拠点(駅・BT) 1件2点 その他のバス停 1件1点 限度20点	主な拠点及びバス停を別紙に記載
広域トリップ状況	市町跨ぎの移動割合(H13.3.31現在の市町)(運行実績による)	—	20.8%	20	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	実施施設数(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)	—	天竜高校 天竜高校春野校舎 清竜中学 光が丘中学 天竜病院 厚生会 天竜区役所 遠鉄西鹿島駅		—	
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	—	409.61円	0	単価以上 0点 単価～-5% 3点 単価-6～-10% 6点 単価-11～-15% 9点 単価-16～-20%超 12点	
合計				33	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	旧春野町より旧天竜市中心部、西鹿島駅を經由し旧国立病院と高齢者・障がい者福祉施設を結ぶ路線。沿線に高校が存在。代替の交通機関もないため、地域住民の通勤、通学、通院の手段、または西鹿島駅への接続の手段として欠かせない路線となっており、路線の維持とともに輸送量15人の確保を目標とする。
増収策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <p>①運賃箱から取得されるバスの全運行データを活用して現況を把握し、旅客動向に応じたダイヤを作成。 ②グループ共通ポイントカードと連携して、ICカード乗車券のオートチャージ(自動積み増し)の利用を促進。 ③高齢の免許返納者向けに、格安の全線定期券の販売を強化。 ④定期券の継続購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口へ設置した発券機にて定期券を発行するサービスを促進。 ⑤定期券の新規購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口での受け渡しのほか配送でご自宅や最寄りコンビニエンスストアへ届けるサービスを開始。 ⑥大手私鉄が提供するスマートフォン用MaaSアプリにおいて、デジタルフリー乗車券の販売開始。</p> <p>【実績】</p> <p>①旅客動向の分析を行い、令和2年10月と令和3年4月にダイヤ改正を実施。 ②ICカード乗車券のオートチャージ(自動積み増し)の利用を促進。 ③高齢の免許返納者向けに、格安の全線定期券の販売を実施。 ④定期券の継続購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口へ設置した発券機にて定期券を発行するサービスを展開。 ⑤定期券の新規購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口での受け渡しのほか配送でご自宅や最寄りコンビニエンスストアへ届けるサービスを展開。 ⑥大手私鉄が提供するスマートフォン用MaaSアプリにおいて、デジタルフリー乗車券の販売。</p>
費用削減策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <p>①デジタルタコグラフのデータを使って、個人毎の運転特性を把握して、適切な指導を行うことで有責事故防止や燃料費抑制を図る。 ②営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を行うことにより、間接部門人件費の抑制を図る。 ③60歳以上の乗務員の再雇用制度の普及を進めることにより、直接人件費の抑制を図る。</p> <p>【実績】</p> <p>①デジタルタコグラフから得られたデータを、半自動的に加工するソフトを活用して分析を行い、その結果を使って運転方法の指導を実施。燃料費の削減や有責事故の撲滅に努めた。 ②営業所再編や営業日変更を実施して、人件費抑制に努めた。 (R2年10月) 雄踏営業所と館山寺営業所を統合し浜松西営業所として再編。 天竜営業所を浜松東営業所の管轄車庫として再編。天竜営業所管轄の春野車庫を廃止。 (R3年2月) ターミナル営業所を廃止し、ターミナル営業所管轄の松江町車庫を浜松東営業所の管轄車庫として再編。 (R3年4月) 浜松南営業所を磐田営業所の管轄車庫として再編。 R2年9月時点…営業所9箇所 車庫16箇所 → R3年9月時点…営業所5箇所 車庫18箇所 (R3年5月) 浜松駅バスターミナル窓口を毎日営業から水曜日定休に運用変更 ③新型コロナウイルス感染症の影響によりバス需要が激減する中、グループ会社をはじめ他企業へ社員が出向することで人件費を抑制した。</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】 西鹿島駅</p> <p>【バス停】 下すがり入口・山東・二俣横町・秋野不矩美術館入口・鹿島橋</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>天竜高校・天竜高校春野校舎・清竜中学・光が丘中学・天竜病院 厚生会・天竜区役所・遠鉄西鹿島駅</p>

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

10

(様式1)

事業者名

遠州鉄道株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

磐田天竜線(山東～新開～磐田駅)

計画策定年度 令和2年度

運行期間 R2.10.1～R3.9.30

評価年度 令和3年度

(1)基本的事項

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

(2)各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	事業者計画数と運行実績との比較	(2,496.5)回 (6.8回/日)	(2,502.5)回 (6.8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	実績収支率	62.0%	48.5%	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	
乗車人員	計画人員と運行実績との比較	96,027人	75,118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(4)箇所	8	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)	—	77.2%	20	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	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)	—	天竜高校 磐田農業高校 磐田南高 磐田西小 磐田市役所 中遠総合庁舎 磐田市立中央図書館 天竜区役所 JR磐田駅 遠鉄西鹿島駅 天浜豊岡駅 天浜二俣駅	—	—	
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	—	409.61円	0	単価以上 0点 単価～-5% 3点 単価-6～-10% 6点 単価-11～-15% 9点 単価-16～-20%超 12点	
合計				43	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	旧天竜市中心部と磐田市中心部を結ぶ路線。代替の交通機関もないため、地域住民の通勤、通学及び日中の移動の手段として、欠かせない路線となっており、路線の維持とともに輸送量15人の確保を目標とする。
増収策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <p>①運賃箱から取得されるバスの全運行データを活用して現況を把握し、旅客動向に応じたダイヤを作成。 ②グループ共通ポイントカードと連携して、ICカード乗車券のオートチャージ(自動積み増し)の利用を促進。 ③高齢の免許返納者向けに、格安の全線定期券の販売を強化。 ④定期券の継続購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口へ設置した発券機にて定期券を発行するサービスを促進。 ⑤定期券の新規購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口での受け渡しのほか配送でご自宅や最寄りコンビニエンスストアへ届けるサービスを開始。 ⑥大手私鉄が提供するスマートフォン用MaaSアプリにおいて、デジタルフリー乗車券を販売開始。</p> <p>【実績】</p> <p>①旅客動向の分析を行い、令和2年10月と令和3年4月にダイヤ改正を実施。 ②ICカード乗車券のオートチャージ(自動積み増し)の利用を促進。 ③高齢の免許返納者向けに、格安の全線定期券の販売を実施。 ④定期券の継続購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口へ設置した発券機にて定期券を発行するサービスを展開。 ⑤定期券の新規購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口での受け渡しのほか配送でご自宅や最寄りコンビニエンスストアへ届けるサービスを展開。 ⑥大手私鉄が提供するスマートフォン用MaaSアプリにおいて、デジタルフリー乗車券を販売。</p>
費用削減策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <p>①デジタルタコグラフのデータを使って、個人毎の運転特性を把握して、適切な指導を行うことで有責事故防止や燃料費抑制を図る。 ②営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を行うことにより、間接部門人件費の抑制を図る。 ③60歳以上の乗務員の再雇用制度の普及を進めることにより、直接人件費の抑制を図る。</p> <p>【実績】</p> <p>①デジタルタコグラフから得られたデータを、半自動的に加工するソフトを活用して分析を行い、その結果を使って運転方法の指導を実施。燃料費の削減や有責事故の撲滅に努めた。 ②営業所再編や営業日変更を実施して、人件費抑制に努めた。 (R2年10月) 雄踏営業所と館山寺営業所を統合し浜松西営業所として再編。 天竜営業所を浜松東営業所の管轄車庫として再編。天竜営業所管轄の春野車庫を廃止。 (R3年2月) ターミナル営業所を廃止し、ターミナル営業所管轄の松江町車庫を浜松東営業所の管轄車庫として再編。 (R3年4月) 浜松南営業所を磐田営業所の管轄車庫として再編。 R2年9月時点…営業所9箇所 車庫16箇所 → R3年9月時点…営業所5箇所 車庫18箇所 (R3年5月) 浜松駅バスターミナル窓口を毎日営業から水曜日定休に運用変更</p> <p>③新型コロナウイルス感染症の影響によりバス需要が激減する中、グループ会社をはじめ他企業へ社員がアウトすることで人件費を抑制した。</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】 二俣駅・磐田駅</p> <p>【バス停】 山東・秋野不矩美術館入口・西坂町・加茂川</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>天竜高校・磐田農業高校・磐田南高・磐田西小・磐田市役所・中遠総合庁舎・磐田市立中央図書館 天竜区役所・JR磐田駅・遠鉄西鹿島駅・天浜豊岡駅・天浜二俣駅</p>

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

11

(様式1)

事業者名

遠州鉄道株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

磐田天竜線(山東～ららぽーと磐田～磐田駅)

計画策定年度 令和2年度

運行期間 R2.10.1～R3.9.30

評価年度 令和3年度

(1) 基本的事項

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

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	事業者計画数と運行実績との比較	(6,142.5)回 (16.8回/日)	(6,156.0)回 (16.8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	実績収支率	53.1%	43.8%	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	計画人員と運行実績との比較	277,833人	229,173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(4)箇所	8	拠点(駅・BT) 1件2点 その他のバス停 1件1点 限度20点	主な拠点及びバス停を別紙に記載
広域トリップ状況	市町跨ぎの移動割合(H13.3.31現在の市町)(運行実績による)	—	32.9%	20	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	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)	—	天竜高校 磐田南高 磐田農業高校 磐田西小 磐田市役所 中遠総合庁舎 磐田市立中央図書館 天竜区役所 ららぽーと磐田 JR磐田駅 遠鉄西鹿島駅 天浜豊岡駅 天浜二俣駅		—	
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	—	409.61円	0	単価以上 0点 単価～-5% 3点 単価-6～-10% 6点 単価-11～-15% 9点 単価-16～-20%超 12点	
合計				40	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	旧天竜市中心部から大型商業施設を経由し磐田市中心部を結ぶ路線。代替の交通機関もないため、地域住民の通勤、通学及び日中の移動の手段として、欠かせない路線となっており、路線の維持とともに輸送量15人の確保を目標とする。
増収策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <p>①運賃箱から取得されるバスの全運行データを活用して現況を把握し、旅客動向に応じたダイヤを作成。 ②グループ共通ポイントカードと連携して、ICカード乗車券のオートチャージ(自動積み増し)の利用を促進。 ③高齢の免許返納者向けに、格安の全線定期券の販売を強化。 ④定期券の継続購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口へ設置した発券機にて定期券を発行するサービスを促進。 ⑤定期券の新規購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口での受け渡しのほか配送でご自宅や最寄りコンビニエンスストアへ届けるサービスを開始。 ⑥大手私鉄が提供するスマートフォン用MaaSアプリにおいて、デジタルフリー乗車券を販売開始。</p> <p>【実績】</p> <p>①旅客動向の分析を行い、令和2年10月と令和3年4月にダイヤ改正を実施。 ②ICカード乗車券のオートチャージ(自動積み増し)の利用を促進。 ③高齢の免許返納者向けに、格安の全線定期券の販売を実施。 ④定期券の継続購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口へ設置した発券機にて定期券を発行するサービスを展開。 ⑤定期券の新規購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口での受け渡しのほか配送でご自宅や最寄りコンビニエンスストアへ届けるサービスを展開。 ⑥大手私鉄が提供するスマートフォン用MaaSアプリにおいて、デジタルフリー乗車券を販売。</p>
費用削減策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <p>①デジタルタグラフのデータを使って、個人毎の運転特性を把握して、適切な指導を行うことで有責事故防止や燃料費抑制を図る。 ②営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を行うことにより、間接部門人件費の抑制を図る。 ③60歳以上の乗務員の再雇用制度の普及を進めることにより、直接人件費の抑制を図る。</p> <p>【実績】</p> <p>①デジタルタグラフから得られたデータを、半自動的に加工するソフトを活用して分析を行い、その結果を使って運転方法の指導を実施。燃料費の削減や有責事故の撲滅に努めた。 ②営業所再編や営業日変更を実施して、人件費抑制に努めた。 (R2年10月) 雄踏営業所と館山寺営業所を統合し浜松西営業所として再編。 天竜営業所を浜松東営業所の管轄車庫として再編。天竜営業所管轄の春野車庫を廃止。 (R3年2月) ターミナル営業所を廃止し、ターミナル営業所管轄の松江町車庫を浜松東営業所の管轄車庫として再編。 (R3年4月) 浜松南営業所を磐田営業所の管轄車庫として再編。 R2年9月時点…営業所9箇所 車庫16箇所 → R3年9月時点…営業所5箇所 車庫18箇所 (R3年5月) 浜松駅バスターミナル窓口を毎日営業から水曜日定休に運用変更 ③新型コロナウイルス感染症の影響によりバス需要が激減する中、グループ会社をはじめ他企業へ社員が出向することで人件費を抑制した。</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】 二俣駅・磐田駅</p> <p>【バス停】 山東・秋野不矩美術館入口・西坂町・加茂川</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>天竜高校・磐田農業高校・磐田南高・磐田西小・磐田市役所・中遠総合庁舎・磐田市立中央図書館・天竜区役所 ららぽーと磐田・JR磐田駅・遠鉄西鹿島駅・天浜豊岡駅・天浜二俣駅</p>

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

12

(様式1)

事業者名

遠州鉄道株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

掛塚さなる台線(浜松駅～掛塚～豊浜郵便局)

計画策定年度 令和2年度

運行期間 R2.10.1～R3.9.30

評価年度 令和3年度

(1) 基本的事項

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

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	事業者計画数と運行実績との比較	(1,752.5)回 (4.8回/日)	(1,724.5)回 (4.7回/日)	0	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	実績収支率	53.5%	48.4%	12	～29% 0点 30～34% 3点 35～39% 6点 40～44% 9点 45～49% 12点 50～54% 15点 55%～ 18点	
乗車人員	計画人員と運行実績との比較	65,936人	59,756人	0	計画数+5% 6点 計画数±5% 3点 計画数-5%未満 0点	
ネットワーク構成	他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数	—	拠点(1)箇所 バス停(7)箇所	9	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)	—	33.4%	20	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	実施施設数(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)	—	浜松修学舎 竜洋西小学校 磐田市福田支所 JR浜松駅	/	—	
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	—	409.61円	0	単価以上 0点 単価～-5% 3点 単価-6～-10% 6点 単価-11～-15% 9点 単価-16～-20%超 12点	
合計				41	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	旧福田町から旧竜洋町を経由し、浜松駅へと至る路線。沿線には1つの高校が存在。代替の交通機関もないため、地域住民の通勤、通学的手段として欠かせない路線となっており、路線の維持とともに輸送量15人の確保を目標とする。
増収策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <p>①運賃箱から取得されるバスの全運行データを活用して現況を把握し、旅客動向に応じたダイヤを作成。 ②グループ共通ポイントカードと連携して、ICカード乗車券のオートチャージ(自動積み増し)の利用を促進。 ③高齢の免許返納者向けに、格安の全線定期券の販売を強化。 ④定期券の継続購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口へ設置した発券機にて定期券を発行するサービスを促進。 ⑤定期券の新規購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口での受け渡しのほか配送でご自宅や最寄りコンビニエンスストアへ届けるサービスを開始。 ⑥大手私鉄が提供するスマートフォン用MaaSアプリにおいて、デジタルフリー乗車券を販売開始。</p> <p>【実績】</p> <p>①旅客動向の分析を行い、令和2年10月と令和3年4月にダイヤ改正を実施。 ②ICカード乗車券のオートチャージ(自動積み増し)の利用を促進。 ③高齢の免許返納者向けに、格安の全線定期券の販売を実施。 ④定期券の継続購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口へ設置した発券機にて定期券を発行するサービスを展開。 ⑤定期券の新規購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口での受け渡しのほか配送でご自宅や最寄りコンビニエンスストアへ届けるサービスを展開。 ⑥大手私鉄が提供するスマートフォン用MaaSアプリにおいて、デジタルフリー乗車券を販売。</p>
費用削減策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <p>①デジタルタコグラフのデータを使って、個人毎の運転特性を把握して、適切な指導を行うことで有責事故防止や燃料費抑制を図る。 ②営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を行うことにより、間接部門人件費の抑制を図る。 ③60歳以上の乗務員の再雇用制度の普及を進めることにより、直接人件費の抑制を図る。</p> <p>【実績】</p> <p>①デジタルタコグラフから得られたデータを、半自動的に加工するソフトを活用して分析を行い、その結果を使って運転方法の指導を実施。燃料費の削減や有責事故の撲滅に努めた。 ②営業所再編や営業日変更を実施して、人件費抑制に努めた。 (R2年10月) 雄踏営業所と舘山寺営業所を統合し浜松西営業所として再編。 天竜営業所を浜松東営業所の管轄車庫として再編。天竜営業所管轄の春野車庫を廃止。 (R3年2月) ターミナル営業所を廃止し、ターミナル営業所管轄の松江町車庫を浜松東営業所の管轄車庫として再編。 (R3年4月) 浜松南営業所を磐田営業所の管轄車庫として再編。 R2年9月時点…営業所9箇所 車庫16箇所 → R3年9月時点…営業所5箇所 車庫18箇所 (R3年5月) 浜松駅バスターミナル窓口を毎日営業から水曜日定休に運用変更 ③新型コロナウイルス感染症の影響によりバス需要が激減する中、グループ会社をはじめ他企業へ社員が出向することで人件費を抑制した。</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】 浜松駅バスターミナル</p> <p>【バス停】 東部協働センター・名塚西・芳川西・芳川・新道・前嶋・福田車庫</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>浜松修学舎・竜洋西小学校・磐田市福田支所・JR浜松駅</p>

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

13

(様式1)

事業者名

遠州鉄道株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

掛塚さなる台線(浜松駅～掛塚・とつか～豊田町駅)

計画策定年度 令和2年度

運行期間 R2.10.1～R3.9.30

評価年度 令和3年度

(1) 基本的事項

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

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	事業者計画数と運行実績との比較	(1,454.0)回 (3.9回/日)	(1,455.5)回 (3.9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	実績収支率	59.1%	56.9%	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	計画人員と運行実績との比較	55,636人	53,573人	3	計画数+5% 6点 計画数±5% 3点 計画数-5%未満 0点	
ネットワーク構成	他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数	—	拠点(2)箇所 バス停(4)箇所	8	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)	—	37.3%	20	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	実施施設数(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)	—	浜松修学舎 竜洋西小学校 磐田市福田支所 JR浜松駅 JR豊田町駅	/	—	
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	—	409.61円	0	単価以上 0点 単価～-5% 3点 単価-6～-10% 6点 単価-11～-15% 9点 単価-16～-20%超 12点	
合計				52	評価指標	A

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	豊田町駅から旧竜洋町を経由し、浜松駅へと至る路線。沿線には1つの高校が存在。代替の交通機関もないため、地域住民の通勤、通学及びJR駅への接続の手段として欠かせない路線となっており、路線の維持とともに輸送量15人の確保を目標とする。
増収策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <p>①運賃箱から取得されるバスの全運行データを活用して現況を把握し、旅客動向に応じたダイヤを作成。 ②グループ共通ポイントカードと連携して、ICカード乗車券のオートチャージ(自動積み増し)の利用を促進。 ③高齢の免許返納者向けに、格安の全線定期券の販売を強化。 ④定期券の継続購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口へ設置した発券機にて定期券を発行するサービスを促進。 ⑤定期券の新規購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口での受け渡しのほか配送でご自宅や最寄りコンビニエンスストアへ届けるサービスを開始。 ⑥大手私鉄が提供するスマートフォン用MaaSアプリにおいて、デジタルフリー乗車券を販売開始。</p> <p>【実績】</p> <p>①旅客動向の分析を行い、令和2年10月と令和3年4月にダイヤ改正を実施。 ②ICカード乗車券のオートチャージ(自動積み増し)の利用を促進。 ③高齢の免許返納者向けに、格安の全線定期券の販売を実施。 ④定期券の継続購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口へ設置した発券機にて定期券を発行するサービスを展開。 ⑤定期券の新規購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口での受け渡しのほか配送でご自宅や最寄りコンビニエンスストアへ届けるサービスを展開。 ⑥大手私鉄が提供するスマートフォン用MaaSアプリにおいて、デジタルフリー乗車券を販売。</p>
費用削減策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <p>①デジタルタコグラフのデータを使って、個人毎の運転特性を把握して、適切な指導を行うことで有責事故防止や燃料費抑制を図る。 ②営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を行うことにより、間接部門人件費の抑制を図る。 ③60歳以上の乗務員の再雇用制度の普及を進めることにより、直接人件費の抑制を図る。</p> <p>【実績】</p> <p>①デジタルタコグラフから得られたデータを、半自動的に加工するソフトを活用して分析を行い、その結果を使って運転方法の指導を実施。燃料費の削減や有責事故の撲滅に努めた。 ②営業所再編や営業日変更を実施して、人件費抑制に努めた。 (R2年10月) 雄踏営業所と館山寺営業所を統合し浜松西営業所として再編。 天竜営業所を浜松東営業所の管轄車庫として再編。天竜営業所管轄の春野車庫を廃止。 (R3年2月) ターミナル営業所を廃止し、ターミナル営業所管轄の松江町車庫を浜松東営業所の管轄車庫として再編。 (R3年4月) 浜松南営業所を磐田営業所の管轄車庫として再編。 R2年9月時点…営業所9箇所 車庫16箇所 → R3年9月時点…営業所5箇所 車庫18箇所 (R3年5月) 浜松駅バスターミナル窓口を毎日営業から水曜日定休に運用変更 ③新型コロナウイルス感染症の影響によりバス需要が激減する中、グループ会社をはじめ他企業へ社員が出向することで人件費を抑制した。</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】 浜松駅バスターミナル・豊田町駅</p> <p>【バス停】 東部協働センター・名塚西・芳川西・芳川</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>浜松修学舎・竜洋西小学校・JR浜松駅・JR豊田町駅</p>

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

14

(様式1)

事業者名

遠州鉄道株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

掛塚さなる台線(浜松駅～掛塚・千手堂～磐田駅)

計画策定年度 令和2年度

運行期間 R2.10.1～R3.9.30

評価年度 令和3年度

(1) 基本的事項

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

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	事業者計画数と運行実績との比較	(1,883.5)回 (5.1回/日)	(1,825.0)回 (5.0回/日)	0	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	実績収支率	59.3%	56.8%	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	計画人員と運行実績との比較	67,594人	64,740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(2)箇所 バス停(5)箇所	9	拠点(駅・BT) 1件2点 その他のバス停 1件1点 限度20点	主な拠点及びバス停を別紙に記載
広域トリップ状況	市町跨ぎの移動割合(H13.3.31現在の市町)(運行実績による)	—	30.2%	20	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	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)	—	浜松修学舎 竜洋西小学校 JR浜松駅 JR磐田駅	/	—	
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	—	409.61円	0	単価以上 0点 単価～-5% 3点 単価-6～-10% 6点 単価-11～-15% 9点 単価-16～-20%超 12点	
合計				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	磐田駅から旧竜洋町を經由し、浜松駅へと至る路線。代替の交通機関もないため、地域住民の通勤、通学及びJR駅への接続の手段として欠かせない路線となっており、路線の維持とともに輸送量15人の確保を目標とする。
増収策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <p>①運賃箱から取得されるバスの全運行データを活用して現況を把握し、旅客動向に応じたダイヤを作成。 ②グループ共通ポイントカードと連携して、ICカード乗車券のオートチャージ(自動積み増し)の利用を促進。 ③高齢の免許返納者向けに、格安の全線定期券の販売を強化。 ④定期券の継続購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口へ設置した発券機にて定期券を発行するサービスを促進。 ⑤定期券の新規購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口での受け渡しのほか配送でご自宅や最寄りコンビニエンスストアへ届けるサービスを開始。 ⑥大手私鉄が提供するスマートフォン用MaaSアプリにおいて、デジタルフリー乗車券を販売開始。</p> <p>【実績】</p> <p>①旅客動向の分析を行い、令和2年10月と令和3年4月にダイヤ改正を実施。 ②ICカード乗車券のオートチャージ(自動積み増し)の利用を促進。 ③高齢の免許返納者向けに、格安の全線定期券の販売を実施。 ④定期券の継続購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口へ設置した発券機にて定期券を発行するサービスを展開。 ⑤定期券の新規購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口での受け渡しのほか配送でご自宅や最寄りコンビニエンスストアへ届けるサービスを展開。 ⑥大手私鉄が提供するスマートフォン用MaaSアプリにおいて、デジタルフリー乗車券を販売。</p>
費用削減策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <p>①デジタルタコグラフのデータを使って、個人毎の運転特性を把握して、適切な指導を行うことで有責事故防止や燃料費抑制を図る。 ②営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を行うことにより、間接部門人件費の抑制を図る。 ③60歳以上の乗務員の再雇用制度の普及を進めることにより、直接人件費の抑制を図る。</p> <p>【実績】</p> <p>①デジタルタコグラフから得られたデータを、半自動的に加工するソフトを活用して分析を行い、その結果を使って運転方法の指導を実施。燃料費の削減や有責事故の撲滅に努めた。 ②営業所再編や営業日変更を実施して、人件費抑制に努めた。 (R2年10月) 雄踏営業所と館山寺営業所を統合し浜松西営業所として再編。 天竜営業所を浜松東営業所の管轄車庫として再編。天竜営業所管轄の春野車庫を廃止。 (R3年2月) ターミナル営業所を廃止し、ターミナル営業所管轄の松江町車庫を浜松東営業所の管轄車庫として再編。 (R3年4月) 浜松南営業所を磐田営業所の管轄車庫として再編。 R2年9月時点…営業所9箇所 車庫16箇所 → R3年9月時点…営業所5箇所 車庫18箇所 (R3年5月) 浜松駅バスターミナル窓口を毎日営業から水曜日定休に運用変更 ③新型コロナウイルス感染症の影響によりバス需要が激減する中、グループ会社をはじめ他企業へ社員が出向することで人件費を抑制した。</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】 浜松駅バスターミナル・磐田駅</p> <p>【バス停】 東部協働センター・名塚西・芳川西・芳川・磐田石原</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>浜松修学舎・竜洋西小学校・JR浜松駅・JR磐田駅</p>

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

15

(様式1)

事業者名

遠州鉄道株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

内野台線(浜松駅～上島北～内野台車庫)

計画策定年度 令和2年度

運行期間 R2.10.1～R3.9.30

評価年度 令和3年度

(1) 基本的事項

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

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	事業者計画数と運行実績との比較	(3,211.5)回 (8.7回/日)	(3,215.5)回 (8.8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	実績収支率	75.9%	62.7%	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	計画人員と運行実績との比較	102,128人	84,367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(6)箇所	10	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)	—	45.9%	20	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	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)	—	浜松市役所 JR浜松駅 遠鉄上島駅		—	
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	—	409.61円	0	単価以上 0点 単価～-5% 3点 単価-6～-10% 6点 単価-11～-15% 9点 単価-16～-20%超 12点	
合計				51	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	旧浜北市及び浜松市北部の団地と浜松市中心部を結ぶ路線。沿線には内野台団地をはじめ、有玉団地、半田団地など住宅地があります。代替の交通機関もないため、通勤、通学の足として欠かせない路線となっており、路線の維持とともに輸送量15人の確保を目標とする。
増収策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <p>①運賃箱から取得されるバスの全運行データを活用して現況を把握し、旅客動向に応じたダイヤを作成。 ②グループ共通ポイントカードと連携して、ICカード乗車券のオートチャージ(自動積み増し)の利用を促進。 ③高齢の免許返納者向けに、格安の全線定期券の販売を強化。 ④定期券の継続購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口へ設置した発券機にて定期券を発行するサービスを促進。 ⑤定期券の新規購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口での受け渡しのほか配送でご自宅や最寄りコンビニエンスストアへ届けるサービスを開始。 ⑥大手私鉄が提供するスマートフォン用MaaSアプリにおいて、デジタルフリー乗車券の販売開始。</p> <p>【実績】</p> <p>①旅客動向の分析を行い、令和2年10月と令和3年4月にダイヤ改正を実施。 ②ICカード乗車券のオートチャージ(自動積み増し)の利用を促進。 ③高齢の免許返納者向けに、格安の全線定期券の販売を実施。 ④定期券の継続購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口へ設置した発券機にて定期券を発行するサービスを展開。 ⑤定期券の新規購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口での受け渡しのほか配送でご自宅や最寄りコンビニエンスストアへ届けるサービスを展開。 ⑥大手私鉄が提供するスマートフォン用MaaSアプリにおいて、デジタルフリー乗車券の販売。</p>
費用削減策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <p>①デジタルタコグラフのデータを使って、個人毎の運転特性を把握して、適切な指導を行うことで有責事故防止や燃料費抑制を図る。 ②営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を行うことにより、間接部門人件費の抑制を図る。 ③60歳以上の乗務員の再雇用制度の普及を進めることにより、直接人件費の抑制を図る。</p> <p>【実績】</p> <p>①デジタルタコグラフから得られたデータを、半自動的に加工するソフトを活用して分析を行い、その結果を使って運転方法の指導を実施。燃料費の削減や有責事故の撲滅に努めた。 ②営業所再編や営業日変更を実施して、人件費抑制に努めた。 (R2年10月) 雄踏営業所と館山寺営業所を統合し浜松西営業所として再編。 天竜営業所を浜松東営業所の管轄車庫として再編。天竜営業所管轄の春野車庫を廃止。 (R3年2月) ターミナル営業所を廃止し、ターミナル営業所管轄の松江町車庫を浜松東営業所の管轄車庫として再編。 (R3年4月) 浜松南営業所を磐田営業所の管轄車庫として再編。 R2年9月時点…営業所9箇所 車庫16箇所 → R3年9月時点…営業所5箇所 車庫18箇所 (R3年5月) 浜松駅バスターミナル窓口を毎日営業から水曜日定休に運用変更 ③新型コロナウイルス感染症の影響によりバス需要が激減する中、グループ会社をはじめ他企業へ社員が出向することで人件費を抑制した。</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】 浜松駅バスターミナル・遠鉄上島駅</p> <p>【バス停】 田町中央通り・尾張町・半田・環状線入口・福応寺・内野台三丁目</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>浜松市役所・JR浜松駅・遠鉄上島駅</p>

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

16

(様式1)

事業者名

遠州鉄道株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

内野台線(浜松駅～内野台車庫～サンストリート浜北)

計画策定年度 令和2年度

運行期間 R2.10.1～R3.9.30

評価年度 令和3年度

(1) 基本的事項

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

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	事業者計画数と運行実績との比較	(3,166.5)回 (8.6回/日)	(3,165.5)回 (8.6回/日)	0	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	実績収支率	59.5%	43.0%	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	計画人員と運行実績との比較	94,233人	68,101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(6)箇所	10	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)	—	34.7%	20	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	実施施設数(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)	—	浜松市役所 サンストリート浜北 JR浜松駅 遠鉄上島駅	/	—	
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	—	409.61円	0	単価以上 0点 単価～-5% 3点 単価-6～-10% 6点 単価-11～-15% 9点 単価-16～-20%超 12点	
合計				39	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	旧浜北市の大型商業施設「サンストリート浜北」から旧浜北市及び浜松市北部の団地を經由し、浜松市中心部を結ぶ路線。代替の交通機関もない為、日中の地域住民の足として欠かせない路線となっており、路線の維持とともに輸送量15人の確保を目標とする。
増収策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <p>①運賃箱から取得されるバスの全運行データを活用して現況を把握し、旅客動向に応じたダイヤを作成。 ②グループ共通ポイントカードと連携して、ICカード乗車券のオートチャージ(自動積み増し)の利用を促進。 ③高齢の免許返納者向けに、格安の全線定期券の販売を強化。 ④定期券の継続購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口へ設置した発券機にて定期券を発行するサービスを促進。 ⑤定期券の新規購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口での受け渡しのほか配送でご自宅や最寄りコンビニエンスストアへ届けるサービスを開始。 ⑥大手私鉄が提供するスマートフォン用MaaSアプリにおいて、デジタルフリー乗車券の販売開始。</p> <p>【実績】</p> <p>①旅客動向の分析を行い、令和2年10月と令和3年4月にダイヤ改正を実施。 ②ICカード乗車券のオートチャージ(自動積み増し)の利用を促進。 ③高齢の免許返納者向けに、格安の全線定期券の販売を実施。 ④定期券の継続購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口へ設置した発券機にて定期券を発行するサービスを展開。 ⑤定期券の新規購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口での受け渡しのほか配送でご自宅や最寄りコンビニエンスストアへ届けるサービスを展開。 ⑥大手私鉄が提供するスマートフォン用MaaSアプリにおいて、デジタルフリー乗車券の販売。</p>
費用削減策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <p>①デジタルタコグラフのデータを使って、個人毎の運転特性を把握して、適切な指導を行うことで有責事故防止や燃料費抑制を図る。 ②営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を行うことにより、間接部門人件費の抑制を図る。 ③60歳以上の乗務員の再雇用制度の普及を進めることにより、直接人件費の抑制を図る。</p> <p>【実績】</p> <p>①デジタルタコグラフから得られたデータを、半自動的に加工するソフトを活用して分析を行い、その結果を使って運転方法の指導を実施。燃料費の削減や有責事故の撲滅に努めた。 ②営業所再編や営業日変更を実施して、人件費抑制に努めた。 (R2年10月) 雄踏営業所と館山寺営業所を統合し浜松西営業所として再編。 天竜営業所を浜松東営業所の管轄車庫として再編。天竜営業所管轄の春野車庫を廃止。 (R3年2月) ターミナル営業所を廃止し、ターミナル営業所管轄の松江町車庫を浜松東営業所の管轄車庫として再編。 (R3年4月) 浜松南営業所を磐田営業所の管轄車庫として再編。 R2年9月時点…営業所9箇所 車庫16箇所 → R3年9月時点…営業所5箇所 車庫18箇所 (R3年5月) 浜松駅バスターミナル窓口を毎日営業から水曜日定休に運用変更 ③新型コロナウイルス感染症の影響によりバス需要が激減する中、グループ会社をはじめ他企業へ社員が出向することで人件費を抑制した。</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】 浜松駅バスターミナル・遠鉄上島駅</p> <p>【バス停】 田町中央通り・尾張町・半田・環状線入口・福応寺・内野台三丁目</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>浜松市役所・サンストリート浜北・JR浜松駅・遠鉄上島駅</p>

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

17

(様式1)

事業者名

遠州鉄道株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

磐田市立病院福田線(磐田駅南口～豊浜郵便局)

計画策定年度 令和2年度

運行期間 R2.10.1～R3.9.30

評価年度 令和3年度

(1)基本的事項

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

(2)各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	事業者計画数と運行実績との比較	(2,050.0)回 (5.6回/日)	(2,055.0)回 (5.6回/日)	3	計画数以上 3点 計画数未満 0点 (国土交通大臣が認める除外運行回数は除く)	計画(目標)は表2記載のもの
収支率	実績収支率	51.7%	37.0%	6	～29% 0点 30～34% 3点 35～39% 6点 40～44% 9点 45～49% 12点 50～54% 15点 55%～ 18点	
乗車人員	計画人員と運行実績との比較	39,752人	28,418人	0	計画数+5% 6点 計画数±5% 3点 計画数-5%未満 0点	
ネットワーク構成	他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数	—	拠点(1)箇所 バス停(3)箇所	5	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)	—	64.7%	20	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	実施施設数(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)	—	静岡産業大学 新都市病院 磐田市福田支所 JR磐田駅		—	
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	—	409.61円	0	単価以上 0点 単価～-5% 3点 単価-6～-10% 6点 単価-11～-15% 9点 単価-16～-20%超 12点	
合計				34	評価指標	B

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

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート(別紙)

(1)基本的事項

項目	内容
主な運行目的	JR磐田駅と旧福田町を結ぶ路線。JRから比較的離れた地域から最寄りのJR駅への接続をしており、代替の交通機関もないため、地域住民にとって必須の路線となっており、路線の維持とともに輸送量15人の確保を目標とする。
増収策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <p>①運賃箱から取得されるバスの全運行データを活用して現況を把握し、旅客動向に応じたダイヤを作成。 ②グループ共通ポイントカードと連携して、ICカード乗車券のオートチャージ(自動積み増し)の利用を促進。 ③高齢の免許返納者向けに、格安の全線定期券の販売を強化。 ④定期券の継続購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口へ設置した発券機にて定期券を発行するサービスを促進。 ⑤定期券の新規購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口での受け渡しのほか配送でご自宅や最寄りコンビニエンスストアへ届けるサービスを開始。 ⑥大手私鉄が提供するスマートフォン用MaaSアプリにおいて、デジタルフリー乗車券の販売開始。</p> <p>【実績】</p> <p>①旅客動向の分析を行い、令和2年10月と令和3年4月にダイヤ改正を実施。 ②ICカード乗車券のオートチャージ(自動積み増し)の利用を促進。 ③高齢の免許返納者向けに、格安の全線定期券の販売を実施。 ④定期券の継続購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口へ設置した発券機にて定期券を発行するサービスを展開。 ⑤定期券の新規購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口での受け渡しのほか配送でご自宅や最寄りコンビニエンスストアへ届けるサービスを展開。 ⑥大手私鉄が提供するスマートフォン用MaaSアプリにおいて、デジタルフリー乗車券の販売。</p>
費用削減策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <p>①デジタルタコグラフのデータを使って、個人毎の運転特性を把握して、適切な指導を行うことで有責事故防止や燃料費抑制を図る。 ②営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を行うことにより、間接部門人件費の抑制を図る。 ③60歳以上の乗務員の再雇用制度の普及を進めることにより、直接人件費の抑制を図る。</p> <p>【実績】</p> <p>①デジタルタコグラフから得られたデータを、半自動的に加工するソフトを活用して分析を行い、その結果を使って運転方法の指導を実施。燃料費の削減や有責事故の撲滅に努めた。 ②営業所再編や営業日変更を実施して、人件費抑制に努めた。 (R2年10月) 雄踏営業所と舘山寺営業所を統合し浜松西営業所として再編。 天竜営業所を浜松東営業所の管轄車庫として再編。天竜営業所管轄の春野車庫を廃止。 (R3年2月) ターミナル営業所を廃止し、ターミナル営業所管轄の松江町車庫を浜松東営業所の管轄車庫として再編。 (R3年4月) 浜松南営業所を磐田営業所の管轄車庫として再編。 R2年9月時点…営業所9箇所 車庫16箇所 → R3年9月時点…営業所5箇所 車庫18箇所 (R3年5月) 浜松駅バスターミナル窓口を毎日営業から水曜日定休に運用変更 ③新型コロナウイルス感染症の影響によりバス需要が激減する中、グループ会社をはじめ他企業へ社員が出向することで人件費を抑制した。</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】 磐田駅南口</p> <p>【バス停】 新道・前嶋・福田車庫</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>静岡産業大学・新都市病院・磐田市福田支所・JR磐田駅</p>

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

18

(様式1)

事業者名

遠州鉄道株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

引佐線(浜松駅～浜松湖北高校～気賀駅前)

計画策定年度 令和2年度

運行期間 R2.10.1～R3.9.30

評価年度 令和3年度

(1) 基本的事項

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

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	事業者計画数と運行実績との比較	(4,666.0)回 (12.7回/日)	(4,665.5)回 (12.7回/日)	0	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	実績収支率	83.8%	50.5%	15	～29% 0点 30～34% 3点 35～39% 6点 40～44% 9点 45～49% 12点 50～54% 15点 55%～ 18点	
乗車人員	計画人員と運行実績との比較	266,506人	160,603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(3)箇所 バス停(15)箇所	20	拠点(駅・BT) 1件2点 その他のバス停 1件1点 限度20点	主な拠点及びバス停を別紙に記載
広域トリップ状況	市町跨ぎの移動割合(H13.3.31現在の市町)(運行実績による)	—	32.9%	20	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	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)	—	静岡大学 浜松北高校 浜松市立高校 開誠館高校 浜松湖北高校 浜松市役所 聖隷浜松病院 JR浜松駅 天浜金指駅 天浜気賀駅	—	—	
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	—	409.61円	0	単価以上 0点 単価～-5% 3点 単価-6～-10% 6点 単価-11～-15% 9点 単価-16～-20%超 12点	
合計				55	評価指標	A

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

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート(別紙)

(1) 基本的事項

項目	内容
主な運行目的	浜松市中心部から旧引佐町を経由し、旧細江町を結ぶ路線。沿線には複数の高校及び2つの総合病院、区役所があり、地域住民にとって欠かせない路線となっている。路線の維持とともに輸送量15人の確保を目標とする。
増収策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <p>①運賃箱から取得されるバスの全運行データを活用して現況を把握し、旅客動向に応じたダイヤを作成。 ②グループ共通ポイントカードと連携して、ICカード乗車券のオートチャージ(自動積み増し)の利用を促進。 ③高齢の免許返納者向けに、格安の全線定期券の販売を強化。 ④定期券の継続購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口へ設置した発券機にて定期券を発行するサービスを促進。 ⑤定期券の新規購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口での受け渡しのほか配送でご自宅や最寄りコンビニエンスストアへ届けるサービスを開始。 ⑥大手私鉄が提供するスマートフォン用MaaSアプリにおいて、デジタルフリー乗車券を販売開始。</p> <p>【実績】</p> <p>①旅客動向の分析を行い、令和2年10月と令和3年4月にダイヤ改正を実施。 ②ICカード乗車券のオートチャージ(自動積み増し)の利用を促進。 ③高齢の免許返納者向けに、格安の全線定期券の販売を実施。 ④定期券の継続購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口へ設置した発券機にて定期券を発行するサービスを展開。 ⑤定期券の新規購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口での受け渡しのほか配送でご自宅や最寄りコンビニエンスストアへ届けるサービスを展開。 ⑥大手私鉄が提供するスマートフォン用MaaSアプリにおいて、デジタルフリー乗車券を販売。</p>
費用削減策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <p>①デジタルタコグラフのデータを使って、個人毎の運転特性を把握して、適切な指導を行うことで有責事故防止や燃料費抑制を図る。 ②営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を行うことにより、間接部門人件費の抑制を図る。 ③60歳以上の乗務員の再雇用制度の普及を進めることにより、直接人件費の抑制を図る。</p> <p>【実績】</p> <p>①デジタルタコグラフから得られたデータを、半自動的に加工するソフトを活用して分析を行い、その結果を使って運転方法の指導を実施。燃料費の削減や有責事故の撲滅に努めた。 ②営業所再編や営業日変更を実施して、人件費抑制に努めた。 (R2年10月) 雄踏営業所と館山寺営業所を統合し浜松西営業所として再編。 天竜営業所を浜松東営業所の管轄車庫として再編。天竜営業所管轄の春野車庫を廃止。 (R3年2月) ターミナル営業所を廃止し、ターミナル営業所管轄の松江町車庫を浜松東営業所の管轄車庫として再編。 (R3年4月) 浜松南営業所を磐田営業所の管轄車庫として再編。 R2年9月時点…営業所9箇所 車庫16箇所 → R3年9月時点…営業所5箇所 車庫18箇所 (R3年5月) 浜松駅バスターミナル窓口を毎日営業から水曜日定休に運用変更</p> <p>③新型コロナウイルス感染症の影響によりバス需要が激減する中、グループ会社をはじめ他企業へ社員が出向することで人件費を抑制した。</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】 浜松駅バスターミナル・金指・気賀駅前</p> <p>【バス停】 田町中央通り・ゆりの木通り・元城町・市役所南・鹿谷町・浜松北高・六間坂上 住吉町・和合町・葵町・追分・北星中学入口・新豊院・根洗・浜松湖北高校</p>
公共施設 拠点施設 アクセス状況	<p>(バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設)</p> <p>静岡大学・浜松北高校・浜松市立高校・開誠館高校・浜松湖北高校 浜松市役所・聖隷浜松病院・JR浜松駅・天浜金指駅・天浜気賀駅</p>

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

19

(様式1)

事業者名

遠州鉄道株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

萩丘都田線(浜松駅～上島西～染地台三丁目)

計画策定年度 令和2年度

運行期間 R2.10.1～R3.9.30

評価年度 令和3年度

(1)基本的事項

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

(2)各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	事業者計画数と運行実績との比較	(1,825.0)回 (5.0回/日)	(1,825.0)回 (5.0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	実績収支率	82.7%	66.5%	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	
乗車人員	計画人員と運行実績との比較	74,951人	60,269人	0	計画数+5% 6点 計画数±5% 3点 計画数-5%未満 0点	
ネットワーク構成	他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数	—	拠点(1)箇所 バス停(8)箇所	10	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)	—	14.6%	10	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	実施施設数(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)	—	浜松学芸高校 浜松学院高校 浜松市役所 JR浜松駅	/	—	
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	—	409.61円	0	単価以上 0点 単価～-5% 3点 単価-6～-10% 6点 単価-11～-15% 9点 単価-16～-20%超 12点	
合計				41	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	浜松市中心部と旧浜北市の住宅地「きらりタウン」を結ぶ路線。沿線には複数の高校や市役所があり、代替の交通機関も無い為、地域住民にとって必須の路線となっている。路線の維持とともに輸送量15人の確保を目標とする。
増収策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <p>①運賃箱から取得されるバスの全運行データを活用して現況を把握し、旅客動向に応じたダイヤを作成。 ②グループ共通ポイントカードと連携して、ICカード乗車券のオートチャージ(自動積み増し)の利用を促進。 ③高齢の免許返納者向けに、格安の全線定期券の販売を強化。 ④定期券の継続購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口へ設置した発券機にて定期券を発行するサービスを促進。 ⑤定期券の新規購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口での受け渡しのほか配送でご自宅や最寄りコンビニエンスストアへ届けるサービスを開始。 ⑥大手私鉄が提供するスマートフォン用MaaSアプリにおいて、デジタルフリー乗車券を販売開始。</p> <p>【実績】</p> <p>①旅客動向の分析を行い、令和2年10月と令和3年4月にダイヤ改正を実施。 ②ICカード乗車券のオートチャージ(自動積み増し)の利用を促進。 ③高齢の免許返納者向けに、格安の全線定期券の販売を実施。 ④定期券の継続購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口へ設置した発券機にて定期券を発行するサービスを展開。 ⑤定期券の新規購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口での受け渡しのほか配送でご自宅や最寄りコンビニエンスストアへ届けるサービスを展開。 ⑥大手私鉄が提供するスマートフォン用MaaSアプリにおいて、デジタルフリー乗車券を販売。</p>
費用削減策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <p>①デジタルタコグラフのデータを使って、個人毎の運転特性を把握して、適切な指導を行うことで有責事故防止や燃料費抑制を図る。 ②営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を行うことにより、間接部門人件費の抑制を図る。 ③60歳以上の乗務員の再雇用制度の普及を進めることにより、直接人件費の抑制を図る。</p> <p>【実績】</p> <p>①デジタルタコグラフから得られたデータを、半自動的に加工するソフトを活用して分析を行い、その結果を使って運転方法の指導を実施。燃料費の削減や有責事故の撲滅に努めた。 ②営業所再編や営業日変更を実施して、人件費抑制に努めた。 (R2年10月) 雄踏営業所と館山寺営業所を統合し浜松西営業所として再編。 天竜営業所を浜松東営業所の管轄車庫として再編。天竜営業所管轄の春野車庫を廃止。 (R3年2月) ターミナル営業所を廃止し、ターミナル営業所管轄の松江町車庫を浜松東営業所の管轄車庫として再編。 (R3年4月) 浜松南営業所を磐田営業所の管轄車庫として再編。 R2年9月時点…営業所9箇所 車庫16箇所 → R3年9月時点…営業所5箇所 車庫18箇所 (R3年5月) 浜松駅バスターミナル窓口を毎日営業から水曜日定休に運用変更 ③新型コロナウイルス感染症の影響によりバス需要が激減する中、グループ会社をはじめ他企業へ社員が出向することで人件費を抑制した。</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】 浜松駅バスターミナル</p> <p>【バス停】 かじ町・元城町・市役所前・浜松城公園入口・常楽寺・萩丘・長池・三方原営業所</p>
公共施設 拠点施設 アクセス状況	<p>(バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設)</p> <p>浜松学芸高校・浜松学院高校・浜松市役所・JR浜松駅</p>

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

20

(様式1)

事業者名

遠州鉄道株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

大塚ひとみヶ丘線(浜松駅～湖東高校・ひとみヶ丘東～山崎)

計画策定年度 令和2年度

運行期間 R2.10.1～R3.9.30

評価年度 令和3年度

(1) 基本的事項

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

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	事業者計画数と運行実績との比較	(7,380.5)回 (20.2回/日)	(7,393.5)回 (20.2回/日)	3	計画数以上 3点 計画数未満 0点 (国土交通大臣が認める除外運行回数は除く)	計画(目標)は表2記載のもの
収支率	実績収支率	96.2%	56.9%	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	計画人員と運行実績との比較	457,307人	270,486人	0	計画数+5% 6点 計画数±5% 3点 計画数-5%未満 0点	
ネットワーク構成	他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数	—	拠点(1)箇所 バス停(11)箇所	13	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)	—	1.4%	0	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	実施設数(バス停から半径500m以内に存在する学校(小・中・高・大・専門学校)病院(主なもので可)拠点商業施設・企業(主なもので可)その他(官公庁・駅等)	—	浜松学院大学 浜松北高校 開誠館高校 浜松市立高校 浜松商業高校 浜松湖東高校 附属中学校 富塚中学校 附属小学校 富塚小学校 浜松市役所 神久呂協働センター JR浜松駅	—	—	
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	—	409.61円	0	単価以上 0点 単価～-5% 3点 単価-6～-10% 6点 単価-11～-15% 9点 単価-16～-20%超 12点	
合計				34	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	旧雄踏町とJR浜松駅を結ぶ路線。沿線に大学や複数の高校が存在する。代替の交通機関もないため、地域住民の通勤、通学の手段として欠かせない路線となっており、路線の維持とともに輸送量15人の確保を目標とする。
増収策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <p>①運賃箱から取得されるバスの全運行データを活用して現況を把握し、旅客動向に応じたダイヤを作成。 ②グループ共通ポイントカードと連携して、ICカード乗車券のオートチャージ(自動積み増し)の利用を促進。 ③高齢の免許返納者向けに、格安の全線定期券の販売を強化。 ④定期券の継続購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口へ設置した発券機にて定期券を発行するサービスを促進。 ⑤定期券の新規購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口での受け渡しのほか配送でご自宅や最寄りコンビニエンスストアへ届けるサービスを開始。 ⑥大手私鉄が提供するスマートフォン用MaaSアプリにおいて、デジタルフリー乗車券の販売開始。</p> <p>【実績】</p> <p>①旅客動向の分析を行い、令和2年10月と令和3年4月にダイヤ改正を実施。 ②ICカード乗車券のオートチャージ(自動積み増し)の利用を促進。 ③高齢の免許返納者向けに、格安の全線定期券の販売を実施。 ④定期券の継続購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口へ設置した発券機にて定期券を発行するサービスを展開。 ⑤定期券の新規購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口での受け渡しのほか配送でご自宅や最寄りコンビニエンスストアへ届けるサービスを展開。 ⑥大手私鉄が提供するスマートフォン用MaaSアプリにおいて、デジタルフリー乗車券の販売。</p>
費用削減策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <p>①デジタルタグラフのデータを使って、個人毎の運転特性を把握して、適切な指導を行うことで有責事故防止や燃料費抑制を図る。 ②営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を行うことにより、間接部門人件費の抑制を図る。 ③60歳以上の乗務員の再雇用制度の普及を進めることにより、直接人件費の抑制を図る。</p> <p>【実績】</p> <p>①デジタルタグラフから得られたデータを、半自動的に加工するソフトを活用して分析を行い、その結果を使って運転方法の指導を実施。燃料費の削減や有責事故の撲滅に努めた。 ②営業所再編や営業日変更を実施して、人件費抑制に努めた。 (R2年10月) 雄踏営業所と館山寺営業所を統合し浜松西営業所として再編。 天竜営業所を浜松東営業所の管轄車庫として再編。天竜営業所管轄の春野車庫を廃止。 (R3年2月) ターミナル営業所を廃止し、ターミナル営業所管轄の松江町車庫を浜松東営業所の管轄車庫として再編。 (R3年4月) 浜松南営業所を磐田営業所の管轄車庫として再編。 R2年9月時点…営業所9箇所 車庫16箇所 → R3年9月時点…営業所5箇所 車庫18箇所 (R3年5月) 浜松駅バスターミナル窓口を毎日営業から水曜日定休に運用変更</p> <p>③新型コロナウイルス感染症の影響によりバス需要が激減する中、グループ会社をはじめ他企業へ社員が出向することで人件費を抑制した。</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】 浜松駅バスターミナル</p> <p>【バス停】 田町中央通り・尾張町・市役所南・鹿谷町・浜松北高・富塚・富塚西 狸坂・神田原・古人見東・山崎</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>浜松学院大学・浜松北高校・開誠館高校・浜松市立高校・浜松商業高校・浜松湖東高校 附属中学校・富塚中学校・附属小学校・富塚小学校・浜松市役所・JR浜松駅</p>

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

21

(様式1)

事業者名

遠州鉄道株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

気賀三ヶ日線(浜松駅～気賀四ツ角～三ヶ日車庫)

計画策定年度 令和2年度

運行期間 R2.10.1～R3.9.30

評価年度 令和3年度

(1) 基本的事項

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

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	事業者計画数と運行実績との比較	(5,427.5)回 (14.8回/日)	(5,442.5)回 (14.9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	実績収支率	73.4%	50.3%	15	～29% 0点 30～34% 3点 35～39% 6点 40～44% 9点 45～49% 12点 50～54% 15点 55%～ 18点	
乗車人員	計画人員と運行実績との比較	407,830人	279,480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(11)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)	—	26.2%	20	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	実施設数(バス停から半径500m以内に存在する学校(小・中・高・大・専門学校)病院(主なもので可)拠点商業施設・企業(主なもので可)その他(官公庁・駅等)	—	静岡大学 聖隷クリストファー大学 浜松北高校 浜松市立高校 開誠館高校 浜松湖北高校 浜松市役所 北区役所 三ヶ日協働センター 聖隷浜松病院 聖隷三方原病院 JR浜松駅 天浜気賀駅	—	—	
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	—	409.61円	0	単価以上 0点 単価～-5% 3点 単価-6～-10% 6点 単価-11～-15% 9点 単価-16～-20%超 12点	
合計				53	評価指標	A

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	浜松市中心部から三方原地区、旧細江町を経由し、旧三ヶ日町を結ぶ広域幹線。沿線には複数の高校及び2つの総合病院、区役所があり、地域住民にとって欠かせない路線となっている。路線の維持とともに輸送量15人の確保を目標とする。
増収策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <p>①運賃箱から取得されるバスの全運行データを活用して現況を把握し、旅客動向に応じたダイヤを作成。 ②グループ共通ポイントカードと連携して、ICカード乗車券のオートチャージ(自動積み増し)の利用を促進。 ③高齢の免許返納者向けに、格安の全線定期券の販売を強化。 ④定期券の継続購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口へ設置した発券機にて定期券を発行するサービスを促進。 ⑤定期券の新規購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口での受け渡しのほか配送でご自宅や最寄りコンビニエンスストアへ届けるサービスを開始。 ⑥大手私鉄が提供するスマートフォン用MaaSアプリにおいて、デジタルフリー乗車券を販売開始。</p> <p>【実績】</p> <p>①旅客動向の分析を行い、令和2年10月と令和3年4月にダイヤ改正を実施。 ②ICカード乗車券のオートチャージ(自動積み増し)の利用を促進。 ③高齢の免許返納者向けに、格安の全線定期券の販売を実施。 ④定期券の継続購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口へ設置した発券機にて定期券を発行するサービスを展開。 ⑤定期券の新規購入に対して、WEBで申し込みを受け付け、営業窓口での受け渡しのほか配送でご自宅や最寄りコンビニエンスストアへ届けるサービスを展開。 ⑥大手私鉄が提供するスマートフォン用MaaSアプリにおいて、デジタルフリー乗車券を販売。</p>
費用削減策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <p>①デジタルタグラフのデータを使って、個人毎の運転特性を把握して、適切な指導を行うことで有責事故防止や燃料費抑制を図る。 ②営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を行うことにより、間接部門人件費の抑制を図る。 ③60歳以上の乗務員の再雇用制度の普及を進めることにより、直接人件費の抑制を図る。</p> <p>【実績】</p> <p>①デジタルタグラフから得られたデータを、半自動的に加工するソフトを活用して分析を行い、その結果を使って運転方法の指導を実施。燃料費の削減や有責事故の撲滅に努めた。 ②営業所再編や営業日変更を実施して、人件費抑制に努めた。 (R2年10月) 雄踏営業所と館山寺営業所を統合し浜松西営業所として再編。 天竜営業所を浜松東営業所の管轄車庫として再編。天竜営業所管轄の春野車庫を廃止。 (R3年2月) ターミナル営業所を廃止し、ターミナル営業所管轄の松江町車庫を浜松東営業所の管轄車庫として再編。 (R3年4月) 浜松南営業所を磐田営業所の管轄車庫として再編。 R2年9月時点…営業所9箇所 車庫16箇所 → R3年9月時点…営業所5箇所 車庫18箇所 (R3年5月) 浜松バスターミナル窓口を毎日営業から水曜日定休に運用変更 ③新型コロナウイルス感染症の影響によりバス需要が激減する中、グループ会社をはじめ他企業へ社員が出向することで人件費を抑制した。</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】 浜松駅バスターミナル・片町(天浜気賀駅)</p> <p>【バス停】 田町中央通り・ゆりの木通り・元城町・市役所南・鹿谷町・浜松北高・六間坂上 住吉町・和合町・葵町・追分</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>静岡大学・聖隷クリストファー大学 浜松北高校・浜松市立高校・開誠館高校・浜松湖北高校 浜松市役所・北区役所・三ヶ日協働センター 聖隷浜松病院・聖隷三方原病院 JR浜松駅・天浜金指駅・天浜気賀駅</p>

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

(様式1)

事業者名	有限会社水窪タクシー		
系統名(起点～経由地～終点)	北遠本線	(水窪町～西渡、横山車庫、山東～西鹿島駅)	
計画策定年度	令和2年度	運行期間	R2.10.1～R3.9.30
		評価年度	令和3年度

(1) 基本的事項

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

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	年間計画運行回数と実績運行回数を比較	(1440)回 (4回/日)	(1405)回 (4回/日)	0	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	26.4%	15.3%	0	～29% 0点 30～34% 3点 35～39% 6点 40～44% 9点 45～49% 12点 50～54% 15点 55%～ 18点	
乗車人員	計画人員と実績人員を比較	6336人	12,186人	6	5%超 6点 ▲5%以上5%以内 3点 ▲5%超 0点	
ネットワーク構成	他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数	—	拠点(3)箇所 バス停(7)箇所	13	拠点(駅・BT): 1箇所2点 乗換可能なバス停: 1箇所1点 上限20点	主な拠点及びバス停を別紙に記載
広域トリップ状況	市町跨ぎの移動割合(H13.3.31現在の市町)(運行実績による)	—	5%	5	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	評価対象外(バス停から半径500m以内に存在する学校(小・中・高・大・専門学校)病院(主なもので可)拠点商業施設・企業(主なもので可)その他(官公庁・駅等))	—	施設名称 天竜高等学校 清竜中学校 光が丘中学校 横山小学校 水窪中学校 天竜区役所 西鹿島駅		—	
キロ当たり経費	補助対象年度の前年度の地域キロ当たり經常費用単価(静岡・山梨ブロック)との比較	—	305.01円	12	単価を上回った 0点 単価～▲5% 3点 単価▲6～▲10% 6点 単価▲11～▲15% 9点 単価▲16～▲20%超 12点	
合計				36	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	浜松市からの事業委託により、浜松市天竜区水窪町奥領家から同区二俣町鹿島までの区間において路線定期運行を行う。 北遠地区の交通弱者の方々を西鹿島駅までの移動の足を確保する。
増収策	弊社ホームページにおいて時刻等周知をする。
費用削減策	1日5往復を4往復にする。

(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) 西鹿島駅、山東、横山車庫、西渡、相月駅、城西駅、水窪町
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) 西鹿島駅、天竜高等学校、清竜中学校、光が丘中学校、横山小学校、水窪中学校、天竜区役所、龍山協働センター、水窪協働センター

令和5年度 地域間幹線系統の確保維持計画(案) 【県計画・抜粋】

静岡県生活交通確保対策協議会

浜松市内及び隣接する他市町とを跨ぐ、広域的かつ幹線的なバス路線について、国支援助制度「地域公共交通確保維持事業」を活用し、地域公共交通の確保維持を図ります。

○計画の期間 令和5～7年度(R4.10月～R7.9月)の3か年

○路線の概要

No.	運行系統名	運行系統		運行回数	キロ程(km)	年間乗車人員(人)	年間収支見込(千円)		路線の状況	
		起点	主な經由地 終点				経常費用	経常収益 経常欠損額		
1	秋葉(秋葉バス)	袋井駅前	袋井市民病院・三倉・天竜高校春野校舎 気多	6.6	43.5	79,191	57,715	18,492	39,223	JR袋井駅から森町を經由し春野町市街地を結ぶ広域幹線。沿線には袋井市民病院等の公共施設が設置されている。
2	大久保	浜松駅	狸坂 田端住宅	6.0	12.9	60,055	24,219	9,648	14,571	浜松駅と雄踏地区を文教エリアを經由して結ぶ路線。沿線には、浜松学院大学、浜松商業高校、浜松北高校、浜松市立高校、浜松開誠館高校があり、通勤・通学手段として利用されている。
3	伊佐見	浜松駅	伊佐見橋 山崎	5.6	16.6	61,575	29,176	10,922	18,254	伊佐見地区を經由して浜松駅と雄踏地区を結ぶ路線。沿線には、浜松医療センター、浜松開誠館高校、浜松市立高校、浜松聖星高校があり通勤・通学手段として利用されている。
4	浜北医大 三方原聖隷	三方原聖隷	染地台 三丁目 浜北駅	6.6	17.8	50,534	36,793	11,522	25,271	遠鉄電車浜北駅から小松駅・内野台・染地台・医科大学を經由して聖隷三方原病院を結ぶ路線。沿線には内野台団地、半田団地がある。
5	伊平	浜松駅	追分 伊平	11.3	22.6	166,153	78,272	38,120	40,152	浜松駅と三方原地区、引佐地区を結ぶ主要な路線。国道257号を走行する。沿線には浜松湖北高等学校等があり通勤・通学手段として利用されている。
6	中ノ町磐田	浜松駅	中ノ町 磐田営業所	15.9	17.5	327,357	86,873	51,150	35,722	浜松駅から浜松市東部を經由し磐田市へ向かう広域幹線。沿線には西遠女子学園、浜松アリーナがある。
7	秋葉	春野車庫	西鹿島駅 厚生会	6.6	26.9	70,872	52,276	15,489	36,787	春野地区から西鹿島駅を經由して天竜厚生会を結ぶ広域幹線。国道362号を走行する。春野地区と西鹿島駅方面を結ぶ唯一の生活交通路線となっている。
8	磐田天竜	山東	新開 磐田駅	6.6	21.7	75,118	44,617	20,855	23,761	天竜地区から磐田駅を結ぶ主要な路線。沿線には秋野不矩美術館や天竜二俣駅等の公共施設があり、通勤・通学手段として利用されている。
9	磐田天竜	山東	ららぽーと磐田 磐田駅	16.6	24.7	229,173	127,266	53,835	73,431	天竜地区から磐田駅を結ぶ主要な路線。沿線には秋野不矩美術館や天竜二俣駅等の公共施設がある。また、大型商業施設「ららぽーと磐田」を利用する旅客の利便も確保している。
10	掛塚さなる台	浜松駅	掛塚 豊浜郵便局	5.6	17.3	59,756	30,406	14,210	16,197	浜松駅から磐田市へ向かう広域幹線。国道150号を走行する。沿線には浜松修学舎高校があり、通勤・通学手段として利用されている。

No.	運行系統名	運行系統		運行回数	キロ程(km)	年間乗車人員(人)	年間収支見込(千円)		路線の状況		
		起点	主な経由地				終点	経常費用		経常収益	経常欠損額
11	掛塚さなる台	浜松駅	掛塚・とつか	豊田町駅	3.6	14.6	53,573	16,607	9,119	7,488	浜松駅から磐田市へ向かう広域幹線。国道150号を走行する。沿線には浜松修学舎高校があり、通勤・通学手段として利用されている。
12	掛塚さなる台	浜松駅	掛塚・千手堂	磐田駅	3.5	14.9	64,740	16,181	8,597	7,585	
13	内野台	浜松駅	上島北	内野台車庫	8.4	12.7	84,367	33,563	20,296	13,267	浜松駅と浜北区(内野台団地)を結ぶ主要な路線。沿線には有玉団地、半田団地があり、通勤・通学手段として利用されている。
14	内野台	浜松駅	内野台車庫	サンプストリート浜北	8.6	14.7/13.9	68,101	36,845	15,289	21,555	浜松駅と浜北区を結ぶ主要な路線。沿線には有玉団地、半田団地がある。また、商業施設「サンプストリート浜北」を利用する旅客の利便も確保している。
15	引佐	浜松駅	浜松湖北高校	気賀駅前	8.7	18.6	160,603	50,645	24,664	25,981	引佐町を経由して浜松駅と細江町気賀を結ぶ主要な路線。国道257号を走行する。沿線には浜松湖北高校等があり、通勤・通学手段として利用されている。
16	萩丘都田	浜松駅	上島西	染地台三丁目	5.1	12.3	60,269	16,680	10,695	5,984	浜松駅と浜北区を結ぶ主要な路線。沿線には萩丘団地やきざりタウンがあり、通勤・通学手段として利用されている。
17	大塚ひとみヶ丘	浜松駅	湖東高校ひとみヶ丘東	山崎	20.1	15.2	270,486	98,133	53,849	44,284	雄踏町から瞳ヶ丘団地、ゆうおおひとみ、湖東高校を経由し、浜松駅を結ぶ路線。通勤、通学の手段として利用されている。
18	気賀三ヶ日	浜松駅	気賀四ツ角	三ヶ日車庫	4.7	30.1	279,480	121,364	58,833	62,531	三ヶ日町より、細江町を経由し、浜松駅に至る路線。代替の交通機関もないため、地域住民の通勤、通学の手段として欠かさない。
19	奥山	浜松駅	追分	奥山	4.2	24.6	158,523	78,126	33,409	44,717	引佐町より、浜松湖北高校や文教エアリアの学校を経由して浜松駅へ至る路線。聖隷三方原病院への通院手段としても利用されている。
20	志都呂宇布見	浜松駅	つるが丘入り口	山崎	4.0	12.6/12.2	411,440	105,361	76,350	29,012	雄踏町と浜松駅を結ぶ路線。JR浜松工場や浜松西高校への通勤・通学をはじめ、イオンモール浜松志都呂への移動手段として利用されている。
21	志都呂宇布見	浜松駅	堀出橋	舞阪駅	4.6	11.4	456,679	99,034	87,004	12,030	浜松駅と舞阪駅を結ぶ路線。JR浜松工場や浜松西高校、浜松湖南高校への通勤・通学をはじめ、イオンモール浜松志都呂や浜松西区役所への移動手段として利用されている。
22	浜名	浜松駅	篠原小学校	馬郡車庫	4.1	11.4	389,677	106,103	71,176	34,928	浜松駅と馬郡車庫(旧舞阪町)を結ぶ路線。沿線には篠原小学校、可美中学校がある。通勤・通学手段として利用されている。
23	掛塚さなる台	浜松駅	芳川	掛塚	3.1	6.9	180,376	49,231	32,764	16,467	浜松駅と磐田市掛塚結ぶ路線。掛塚からは浜松市内の学校や職場への通勤・通学に利用されている。沿線には浜松修学舎高校がある。
24	北遠本線	水窪町	鮎釣	西鹿島駅	3.9	50.9	12,186	42,000	4,400	37,600	水窪町と西鹿島駅を結ぶ主要な路線。沿線には、天竜区役所、横山小学校が配置されている。

※詳細は、路線図のとおり

市町名

浜松市

系統名	取組内容
秋葉線（秋葉バス）	<p>地域間幹線系統は、浜松市総合交通計画において基幹的な公共交通として位置づけられており、交通事業者が主体的に運行する状況であるが、地域・交通事業者・行政が一体となり利用促進等の取り組みを行い、路線の維持確保に努める。</p> <p>遠州鉄道秋葉線、秋葉バス秋葉線については天竜区の骨格をなす路線であり、他に代替交通手段が無いことから、路線の存続が必要であり、国・県の補助金に加え、市が補助金を交付することで路線を維持していきながら、必要に応じて改善を行う。</p>
大久保線	
伊佐見線	
浜名線	
笠井高台線	<p>1. 運行継続のため、事業者に対して補助金を交付 *対象路線：秋葉線（秋葉バス）、秋葉線（遠州鉄道） （令和3年度市予算額：43,841千円）</p> <p>2. 自主運行バスによる運行継続を実施 *対象路線：北遠本線</p> <p>3. 障がいのある人にバス券等を交付（7,000円／年） （令和4年度市予算額：133,356千円）</p> <p>4. 浜松市地域公共交通会議での協議 （令和4年1月31日 令和3年度第3回浜松市地域公共交通会議）</p> <p>5. その他の取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・転入者MM：転入者に対してクリアファイルを配布 ・地域MM：地域交通検討会、老人クラブ等の会合で啓発 ・企業MM：エコ通勤、C&R等の取り組みの協力 ・職員MM：エコ通勤の日設定（毎月20日） ・学校MM：事業者主催のバス教室開催、乗り方DVDの配布 ・来庁者MM：足ふきマットを利用した広告掲載 ・幹線路線への乗り継ぎを考慮した地域バス運行ダイヤ編成 ・イベント時に公共交通を利用してもらうよう利用促進チラシの配布
浜北医大三方原聖隷線	
伊平線	
中ノ町磐田線	
秋葉線（遠州鉄道）	
磐田天竜線	
掛塚さなる台線	
内野台線	
引佐線	
萩丘都田線	
大塚ひとみヶ丘線	
気賀三ヶ日線	
北遠本線	

(*) 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

令和3年度に行ったバス利用促進に向けた取り組み(抜粋)



浜松市への転入者を対象に、浜松市内の公共交通概略図や時刻表のQRコードなどを掲載した公共交通利用促進クリアファイルを配布し、公共交通を利用してもらうよう呼び掛けている。



来庁者を対象に、足拭きマットを利用した広告を掲載し、公共交通の利用促進を図っている。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和4年1月31日

協議会名：浜松市地域公共交通会議

評価対象事業名：地域内ファイダー一系統確保維持費国庫補助金(令和3年度：R2.10～R3.9)

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
<p>【補助対象となる事業者名等の名称を記載】</p> <p>水窪ふれあいバス (有水窪タクシー)</p>	<p>【系統名・航路名・設備名・運行(航)区間、整備内容等を記載(陸上交通に係る確保維持事業において、車両減価償却費等及び公有民営方式車両購入費に係る国庫補助金の交付を受けている場合、離島航路に係る確保維持事業において離島航路構造改革補助(調査検討)の経費を除く。)を受けている場合は、その旨記載】</p> <p>池島線、白倉線 遠木沢、大嵐上～水窪～小畑 門桁線、上村・向島線 向島、門桁～水窪～小畑</p>	<p>【事業評価の評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのよう生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】</p>	<p>A 評価</p> <p>B 【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されなかった場合には、理由等記載】</p> <p>C 評価</p>	<p>A 評価</p> <p>B 【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果の達成できなかった場合には、理由等を分析の上記記載】</p> <p>C 評価</p>	<p>【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載すること。】</p> <p>※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載</p>
<p>佐久間ふれあいバス (有水窪タクシー)</p>	<p>浦川方面線 外 協働センター 外～佐久間病院 外</p>	<p>地域交通検討会において、地域活動の共有を図ると共に、各地域毎に協賛金を募り、賛同いただいた協賛企業に対しては、時刻表等に企業名を記載した。各地域の交通検討会において、活動内容を報告し、地域毎に利用促進に向けた行動するという意識づけとなり、地域バスを継続的な事業としていくことに繋がった。</p>	<p>A 評価</p> <p>事業が計画に位置づけられた。事業が適切に実施された。</p>	<p>C 評価</p> <p>・利用者実績は1,941人で前年度比88.2%であった。収支率は目標20%以上に対し、実績は6.7%であった。 ・地域の取組みはC評価であった。 ・地域の人口減少などによる利用者減少に加え、地域で守り育てる意識が薄い。</p>	<p>催事での臨時運行や企業協力金などで収支の改善を図った。今後は地域のイベント時における地域バスの活用や商店会との連携による回数券の斡旋を行い、新規利用者開拓の取組みを行う。</p>
<p>龍山ふれあいバス 遠鉄タクシー(株)</p>	<p>白倉線、大嶺線 外 白倉峡 外～西川 外</p>		<p>A 評価</p> <p>事業が計画に位置づけられた。事業が適切に実施された。</p>	<p>C 評価</p> <p>・利用者実績は4,937人で前年度比80.2%であった。収支率は目標20%以上に対し、実績は4.0%であった。 ・地域の取組みはC評価であった。 ・地域の人口減少などによる利用者減少に加え、地域で守り育てる意識が薄い。</p>	<p>催事での臨時運行や企業協力金などで収支の改善を図った。今後は地域のイベント時における地域バスの活用や商店会との連携による回数券の斡旋を行い、新規利用者開拓の取組みを行う。</p>

資料 2

春野ふれあいバス 遠鉄タクシー(株)	清流気田川線 外	勝坂 外～福祉センター・図書館 外	商工会青年部や商店が待合所を整備提供し、環境改善を図った。今後は地域のイベント時における地域バスの活用や回数券の斡旋を行い、新規利用者開拓の取組みを行う。	・利用者実績は3,992人で前年度比92.3%であった。収支率は目標20%以上に対し、実績は6.8%であった。 ・地域の取組みはB評価であった。	B	・利用者実績は3,992人で前年度比92.3%であった。収支率は目標20%以上に対し、実績は6.8%であった。 ・地域の取組みはB評価であった。	商工会青年部や商店が待合所を整備提供し、環境改善を図った。今後は地域のイベント時における地域バスの活用や回数券の斡旋を行い、新規利用者開拓の取組みを行う。
天竜ふれあいバス 遠鉄タクシー(株)	熊線、大白木線	熊 外～山東	事業が計画に位置づけられた。適切に実施された。	・利用者実績は270人で前年度比66.4%であった。収支率は目標20%以上に対し、実績は5.4%であった。 ・地域の取組みはC評価であった。 ・地域の人口減少などによる利用者減少に加え、地域で守り育てる意識が薄い。	C	・利用者実績は270人で前年度比66.4%であった。収支率は目標20%以上に対し、実績は5.4%であった。 ・地域の取組みはC評価であった。 ・地域の人口減少などによる利用者減少に加え、地域で守り育てる意識が薄い。	便数を増やすとともに、運行曜日を変更し、利用促進を図った。今後は地域のイベント時における地域バスの活用や回数券の斡旋を行い、新規利用者開拓の取組みを行う。
天竜ふれあいバス 遠鉄タクシー(株)	門原線	笹合～竜川ふれあいセンター	事業が計画に位置づけられた。適切に実施された。	・利用者実績は121人で前年度比62.4%であった。収支率は目標20%以上に対し、実績は3.6%であった。 ・地域の取組みはC評価であった。 ・地域の人口減少などによる利用者減少に加え、地域で守り育てる意識が薄い。	C	・利用者実績は121人で前年度比62.4%であった。収支率は目標20%以上に対し、実績は3.6%であった。 ・地域の取組みはC評価であった。 ・地域の人口減少などによる利用者減少に加え、地域で守り育てる意識が薄い。	事業者による利用者への利用促進案内を行い利用促進した。今後は地域のイベント時における地域バスの活用や回数券の斡旋を行い、新規利用者開拓の取組みを行う。
天竜ふれあいバス 遠鉄タクシー(株)	百古里線	上すがり～下すがり入口	事業が計画に位置づけられた。適切に実施された。	・利用者実績は19人で前年度比100.0%であった。収支率は目標20%以上に対し、実績は2.3%であった。 ・地域の取組みはB評価であった。	B	・利用者実績は19人で前年度比100.0%であった。収支率は目標20%以上に対し、実績は2.3%であった。 ・地域の取組みはB評価であった。	運行形態・経路の見直し検討を行った。今後は地域のイベント時における地域バスの活用や回数券の斡旋を行い、新規利用者開拓の取組みを行う。
細江みをつくしバス 遠鉄タクシー(株)	かるがも線(右回り) (～R3.3.31)	北区役所～JAとびあ細江支店～北区役所	事業が計画に位置づけられた。適切に実施された。	・利用者実績は753人で前年度比78.8%であった。収支率は目標20%以上に対し、実績は20.9%であった。 ・地域の取組みはB評価であった。	A	・利用者実績は753人で前年度比78.8%であった。収支率は目標20%以上に対し、実績は20.9%であった。 ・地域の取組みはB評価であった。	ICTを活用した運行へ移行した。今後は、地域のイベント時における地域バスの活用や回数券の斡旋を行うなど啓発活動を行い、新規利用者開拓の取組みを行う。
	かるがも線(左回り) (～R3.3.31)	北区役所～湖北高校～北区役所	事業が計画に位置づけられた。適切に実施された。	・利用者実績は753人で前年度比78.8%であった。収支率は目標20%以上に対し、実績は20.9%であった。 ・地域の取組みはB評価であった。	A	・利用者実績は753人で前年度比78.8%であった。収支率は目標20%以上に対し、実績は20.9%であった。 ・地域の取組みはB評価であった。	ICTを活用した運行へ移行した。今後は、地域のイベント時における地域バスの活用や回数券の斡旋を行うなど啓発活動を行い、新規利用者開拓の取組みを行う。
細江みをつくしバス 遠鉄タクシー(株)	銅鐺線 (～R3.3.31)	北区役所～刑部～老ヶ谷	事業が計画に位置づけられた。適切に実施された。	・利用者実績は753人で前年度比78.8%であった。収支率は目標20%以上に対し、実績は20.9%であった。 ・地域の取組みはB評価であった。	A	・利用者実績は753人で前年度比78.8%であった。収支率は目標20%以上に対し、実績は20.9%であった。 ・地域の取組みはB評価であった。	ICTを活用した運行へ移行した。今後は、地域のイベント時における地域バスの活用や回数券の斡旋を行うなど啓発活動を行い、新規利用者開拓の取組みを行う。
	みをつくし線 (R3.4.1～)	細江地域の一部分、北区内の主要拠点	事業が計画に位置づけられた。適切に実施された。	・利用者実績は753人で前年度比78.8%であった。収支率は目標20%以上に対し、実績は20.9%であった。 ・地域の取組みはB評価であった。	A	・利用者実績は753人で前年度比78.8%であった。収支率は目標20%以上に対し、実績は20.9%であった。 ・地域の取組みはB評価であった。	ICTを活用した運行へ移行した。今後は、地域のイベント時における地域バスの活用や回数券の斡旋を行うなど啓発活動を行い、新規利用者開拓の取組みを行う。

地域交通検討会において、地域活動の共有を図ると共に、各地域毎に協賛金を募り、賛同いただいた協賛企業に対しては、時刻表等に企業名を記載した。
各地域の交通検討会において、活動内容を報告し、地域毎に利用促進に向けた行動するという意識づけとなり、地域バスを継続的な事業としていくことに繋がった。

浜松北地域にこにこバス 遠鉄タクシー(株)	滝沢線 滝沢口～狸穴～都田駅～ 聖隷三方原病院 聖隷三方原病院～都田駅 ～狸穴～都田駅～聖隷三 方原病院 聖隷三方原病院～都田駅 ～狸穴～都田駅	引佐地域の全部、細江地 域の一部	滝沢口～狸穴～都田駅～ 聖隷三方原病院 聖隷三方原病院～都田駅 ～狸穴～都田駅～聖隷三 方原病院 聖隷三方原病院～都田駅 ～狸穴～都田駅	事業が計画に位置づけられ たとおり、適切に実施され た。	A	・利用者実績は2,330人で前年度比 78.4%であった。収支率は目標20%以 上に対し、実績は18.0%であった。 ・地域の取組みはB評価であった。	自治体の協力金により、週2日以 上維持している地域であり、地域 の守り育てる意識が高いが、近年 は利用者減少により、負担が増加 してきている。今後は、運行経路 や時刻の見直しを行うと共に、地 域のイベント時における地域バス の活用や回数券の斡旋を行い、 新規利用者開拓の取組みを行う。
三ヶ日オレンジふれあいバス 遠鉄タクシー(株)	北線 福祉センター～まちなか～ 長根橋～本坂～福祉セン ター 福祉センター～本坂～福祉 センター 福祉センター～西小・只木 ～長根橋～本坂～福祉セ ンター 福祉センター～尾奈～ま ちなか～福祉センター	地域交通検討会において、地 域活動の共有を図ると共に、各 地域毎に協賛金を募り、賛同 いただいた協賛企業に対して は、時刻表等に企業名を記載 した。 各地域の交通検討会におい て、活動内容を報告し、地域毎 に利用促進に向けた行動する という意識づけとなり、地域バ スを継続的な事業としていくこ とに繋がった。	事業が計画に位置づけられ たとおり、適切に実施され た。	A	・利用者実績は18,315人で前年度比 110.3%であった。収支率は目標20%以 上に対し、実績は26.3%であった。 ・地域の取組みはB評価であった。 ・学生の利用が多く収支の安定は図 られている。	高齢者に加え、通勤・通学での利 用が多く、他地域バスと比較し、 収支が高いが、更なる利用促進 のため、イベント時における地域 バスの活用やバス利用の斡旋を 行い、新規利用者開拓の取組み を行う。	
							南線
浜北コミュニケーションバス 浜松バス(株)	大平堀谷線	堀谷～大平～なゆた浜北	事業が計画に位置づけられ たとおり、適切に実施され た。	A	・利用者実績は2,640人で前年度比 81.6%であった。収支率は目標20%以 上に対し、実績は8.3%であった。 ・地域の取組みはB評価であった。	利用者限定のサーピス券の配布 や企業からの協力金等、地域で 守り育てる意識は強いが、利用者 が固定され、利用者が増えていな い。今後も啓発活動を行い、新規 利用者開拓の取組みを行う。	

【別添】■地域の取組みからみた地域バスの評価（地域交通検討会における評価：R2.10～R3.9運行分）
 評価の仕方、採点方法等については別紙参照

区	地域	評価実施日	評価結果										利用者数				収支率
			協議	活動			成果	計	評価	R2年度	R3年度	増減		1便 当たり			
				協力金	増収活動	啓発						運行改善	数		増減率		
天竜区	水窪	12/13(月)	3	0	1	3	0	0	7	C	2,200	1,941	▲ 259	88.2%	1.0	6.7%	
			1回	-	利用促進案内 時刻表配布等	時刻表配布等	-	-	-11.8%								
	佐久間	12/14(火)	3	0	1	3	2	0	9	C	6,158	4,937	▲ 1,221	80.2%	1.0	3.9%	
			1回	-	利用促進案内	時刻表配布等	運行時刻の一部 改正	-	-19.8%								
	龍山	1/21(金)	6	0	1	6	0	0	13	C	527	420	▲ 107	79.7%	1.5	7.4%	
			2回	-	利用促進案内	時刻表配布等	-	-	-20.3%								
	春野	12/16(木)	6	0	1	10	7	0	24	B	4,323	3,992	▲ 331	92.3%	1.9	6.8%	
			2回	-	利用促進案内	時刻表配布 待合所整備等	新規バス停設置 等	-	-7.7%								
	熊・竜川	12/21(火)	6	0	1	6	4	0	17	C	420	279	▲ 141	66.4%	1.4	5.4%	
			2回	-	利用促進案内	利用者カード発 行等	時刻・乗換見直し 検討	-	-33.6%								
門原	12/8(水)	3	0	1	7	3	0	14	C	194	121	▲ 73	62.4%	1.0	3.9%		
		1回	-	利用促進案内	利用者カード発 行等	運行時刻・曜日 等の見直し検討	-	-37.6%									
百古里	12/16(木)	10	0	1	8	4	5	28	B	19	19	0	100.0%	1.0	3.2%		
		3回	-	利用促進案内	利用者カード発 行等	運行時刻・曜日 等の見直し検討	0.0%										
細江	11/10(水)	10	0	1	4	5	0	20	B	955	753	▲ 202	78.8%	1.3	20.9%		
		3回	-	自工会でイベント を計画	班長会やシニア クラブで説明会 実施	運行形態の変更	-21.2%										
浜松北 (滝沢)	11/25(木)	6	20	2	7	6	0	36	B	2,971	2,330	▲ 641	78.4%	2.4	18.0%		
		2回	自工会による協力 金	広告協賛の活動 実施	サロン活動やシ ニアクラブで利 用促進実施	運行内容改善	-21.6%										
引佐	11/17(水)	10	20	2	9	10	5	45	A	6,120	6,232	112	101.8%	2.7	20.0%		
		4回	自工会による協力 金	広告等検討部会 でスタッフカーを販 売	サロン活動や自 工会役員会で利 用案内	バス停新設移設 等	1.8%										
三ヶ日	10/21(木)	10	0	4	4	2	10	30	B	16,605	18,315	1,710	110.3%	9.7	26.3%		
		4回	-	定期券の出張販 売等	定期券、運行改 善のお知らせ送 付等	バス停の一部改 善	10.3%										
浜北区	11/29(月)	10	5	3	9	3	0	30	B	3,234	2,640	▲ 594	81.6%	1.6	8.3%		
		3回	事業者からの協力 金	利用者限定サー ビス券配布	散策コースの作 成、HP掲載等	バス停移設	-18.4%										

■地域の取組みからみた地域バスの評価(地域交通検討会における評価:R2.10~R3.9運行分)
評価指標

1.評価指標【満点 50点】

項目		評価		
協議	(1)地域交通検討会の開催回数 【10点】	2回以上/年を目標	1回/年	3点
			2回/年	6点
			3回/年以上	10点
活動	(2)地域活動状況 【上限30点】	①維持協力金 ②増収対策活動 ③啓発等活動 ④運行改善	活動内容を確認し総合的に評価する。 ※注	上限30点
				上限10点
				上限10点
				上限10点
成果	(3)年間利用者数 【10点】	前年利用者数の維持を目標	前年値-5%以上	0点
			前年値±5%未満	5点
			前年値+5%以上	10点

※地域の活動や協力の評価にあたって考慮する点(参考)

①維持協力金	維持基準を満たすための協力金が得られていること。 寄付金など収入の一部として協力金が得られていること。 ・地域全体からの協力 10点~30点(金額による) ・一部地域、一部企業等からの協力 5点~30点(金額による)
②増収対策活動	地域の全体または一部、もしくは単独で、積極的に行われ地域バスの増収に繋がっていること。 ・一活動(地域主体) 2点 ・一活動(事業者・行政主体) 1点
③啓発等活動	地域の全体または一部、もしくは単独で、積極的に行われ地域全体の利用促進、意識高揚に繋がっていること。 ・一活動(地域参加) 2点 ・一活動(事業者・行政主体) 1点
④運行改善	検討会において、ニーズにあった運行の検討が積極的に行なわれ、運行改善がされていること。 収支改善や効率化等が図られていること。 ・改善内容により 収支に直接関係 5点 利便性の向上 1~3点

2. 評価基準

評価	評価点数	評価内容
A	40 ~ 50点	地域が積極的に地域バスの運行・維持に取り組んでおり、地域の移動手段として必要不可欠なものとして認識されている。
B	20 ~ 39点	地域が地域バスの運行・維持に取り組んでおり、地域の移動手段として必要性を認識されている。
C	0 ~ 19点	地域において、地域バスの必要性を確認する必要がある。

令和5年度 地域内フィーダー系統確保維持計画（案）

令和4年1月31日

（名称）浜松市地域公共交通会議

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

高齢化、過疎化等の進行により公共交通の必要性は増加しているが、人口減少、モータリゼーションの進展等により、バス利用者は年々減少の一途を辿っており、バス運行事業を取り巻く環境はますます悪化している。

市北部に位置する郊外、中山間地域では、山間部の山あい集落が点在し、また病院や商店、学校等が付近にはなく、地域内のバスや地域間を結ぶ広域的なバスは、高齢者や通学者等にとって、必要不可欠な公共交通となっている。

これらの課題等を踏まえ、目指す将来の交通の姿を示す浜松市総合交通計画（公共交通の詳細計画として、浜松市地域公共交通網形成計画）を策定し各施策を展開。

バス路線の維持対策については、基幹となる路線は、交通事業者による運行のもと、一部を国、県、市が支援し、地域内のバスは、維持・ルールに基づき、地域交通検討会において協議し地域にとって使いやすく、かつ、身の丈にあった、効率的で持続可能な公共交通を目指して実証または改善運行を実施している。

今後も引き続き、地域住民・交通事業者・行政が一丸となって、地域公共交通の確保維持をすることが重要であり、そのためには、基幹又は地域間を結ぶバス、地域内のバスの確保維持、連携を図ることが重要であることから、本維持計画を策定し取り組むものである。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

（1）事業の目標

市総合交通計画による「公共交通の維持・ルール」に基づき、維持基準（収支率）及び地域協働による取組みの実施（地域交通検討会や協力金、増収対策活動等）を目標とし、使いやすく持続性のある公共交通、地域が支える公共交通を目指す。

※定量的な目標については別紙参照

収支率 16%、検討会活動等B評価以上

（2）事業の効果

地域協働による継続的な公共交通の維持確保に繋がり、また地域間幹線等と連携により市全体の公共交通ネットワークの構築、また地域活性化にも期待される。

<p>3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体</p>
<p>実施主体：浜松市 事業：別紙参照</p>
<p>4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び 運送予定者</p>
<p>次ページのとおり。</p>
<p>5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額</p>
<p>次ページのとおり（市の負担額は、委託料から国庫補助額を控除した額）。</p>
<p>6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法</p>
<p>別紙参照</p>
<p>7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの 運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 <u>【地域間幹線系統のみ】</u></p>
<p>該当なし</p>
<p>8. 別表1の補助対象事業の基準ニに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村 に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 <u>【地域間幹線系統のみ】</u></p>
<p>該当なし</p>
<p>9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期 及びその他特記事項 <u>【地域間幹線系統のみ】</u></p>
<p>該当なし</p>

10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
別紙、路線図のとおり。
11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
該当なし

(2) 事業の効果
該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
18. 協議会の開催状況と主な議論
R4年1月31日令和3年度第3回浜松市地域公共交通会議においてR5計画策定について協議。
19. 利用者等の意見の反映状況
各地域に設置されている「地域交通検討会」(地域・交通事業者・行政で組織)を定期的に開催し、運行状況や地域の声、利用者ヒアリングの結果等を踏まえ、地域内フィーダーシステムの必要性及び維持改善に関する協議等、利用者の意見を反映しながら改善を行なっている。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 静岡県浜松市中区元城町 103-2

(所 属) 浜松市 都市整備部 交通政策課

(氏 名) 牧野 嘉文

(電 話) 053-457-2441

(e-mail) kotsu@city.hamamatsu.shizuoka.jp

■運行の概要

No	区	地域	運行形態	運行予定者
1	天竜区	水窪	デマンド	(有)水窪タクシー
2		佐久間	デマンド	(有)水窪タクシー
3		龍山	デマンド	遠鉄タクシー(株)
4		春野	デマンド	遠鉄タクシー(株)
5		熊・竜川	デマンド	遠鉄タクシー(株)
6		門原	デマンド	遠鉄タクシー(株)
7		百古里	デマンド	遠鉄タクシー(株)
8		熊・阿多古	デマンド	遠鉄タクシー(株)
9	北区	細江	デマンド	遠鉄タクシー(株)
10		浜松北（滝沢）	定時定路線	遠鉄タクシー(株)
11		引佐	デマンド	遠鉄タクシー(株)
12		三ヶ日	定時定路線	浜松バス(株)
13	浜北区	浜北	定時定路線	浜松バス(株)

■事業費、負担者及びその額（見込み）

計画年	事業費	負担者	
		国	浜松市
R5 (R4. 10～R5. 9)	183,000 千円	5,200 千円	177,800 千円
R6 (R5. 10～R6. 9)	183,000 千円	5,200 千円	177,800 千円
R7 (R6. 10～R7. 9)	183,000 千円	5,200 千円	177,800 千円

※市負担額については、2月議会での議決にて決定する。

■定量的な目標

① 収支率

・浜松市総合交通計画・地域公共交通網形成計画による公共交通の維持基準である「収支率 16%」を目標。

・ただし、維持基準の達成が困難な地域においては、週 2 日、1 日 2 往復を基本とする公共交通を「生活支援運行」として運行。

② 地域交通検討会の取り組み

・地域交通検討会の活動を総合的に評価（検討会の開催状況、利用促進に関する活動状況、年間利用者数を指標として採点し A, B, C の三段階評価）することにより、地域協働による改善に向けた継続的な取り組みへとつなげていく。

■目標を達成するために行う事業

浜松市ではフィーダー系統を運行する各地域に、地域、交通事業者、行政の 3 者で組織する「地域交通検討会」を設置し、運行計画の立案、利用促進の取り組み等を実施している。

■目標・効果の評価手法及び測定方法

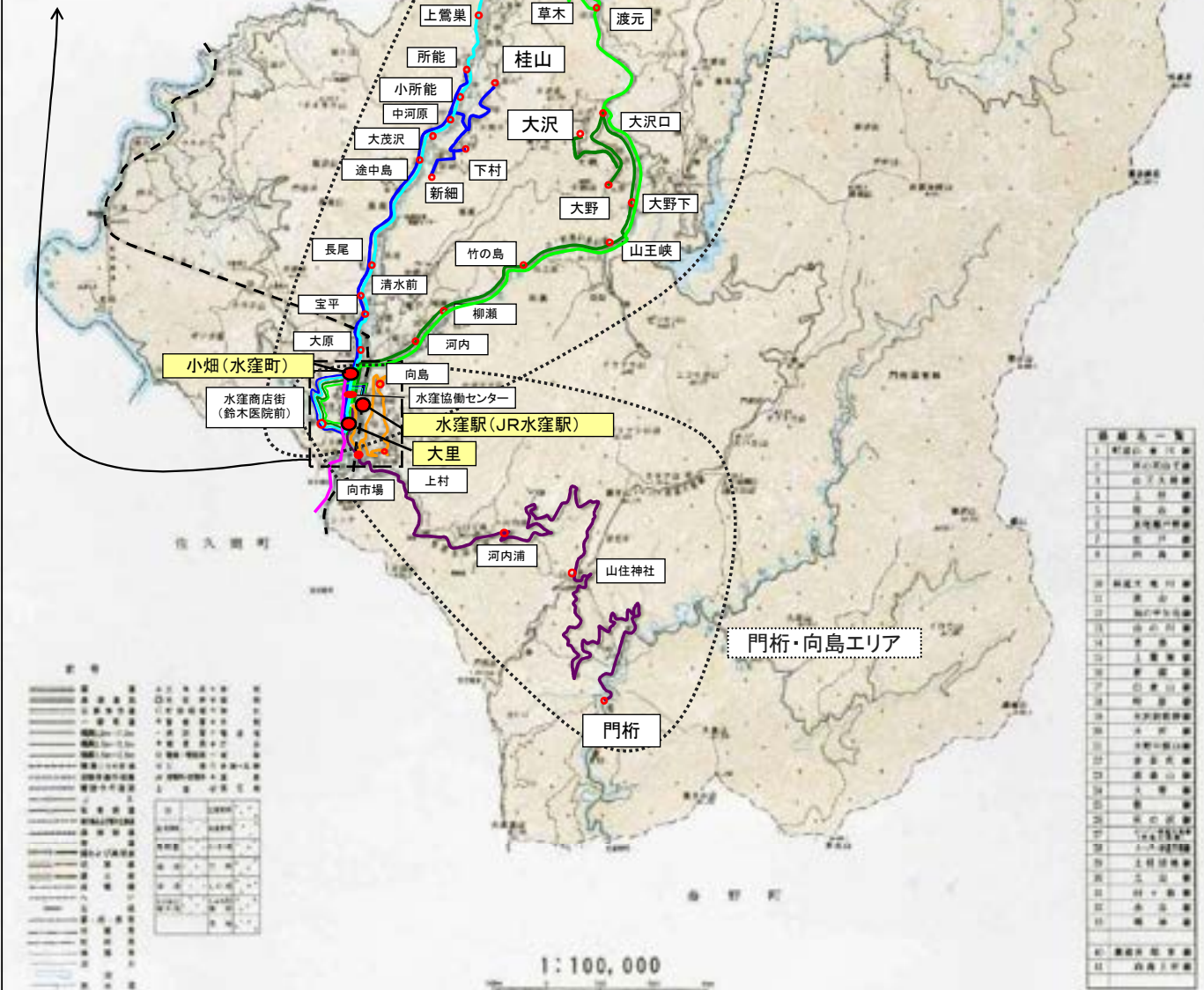
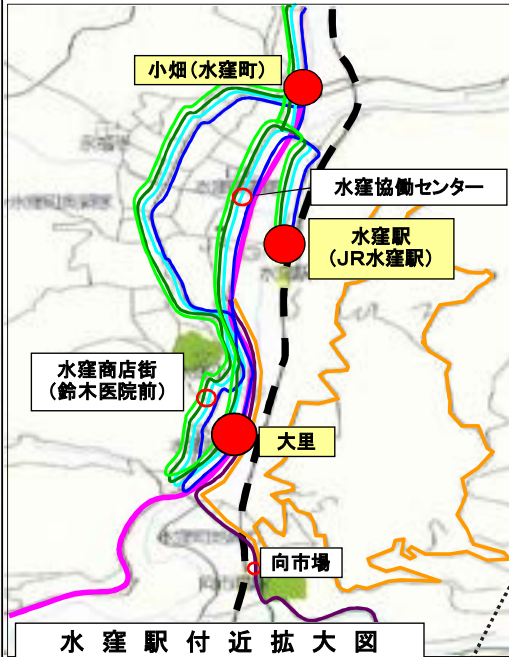
維持基準である「収支率 16%」及び地域交通検討会の取り組みで「B 評価以上」の両方を達成した場合は A 評価。どちらかを達成できた場合は B 評価。どちらも達成できなかった場合、C 評価とする。

■地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

No	地域名	①収支率	②検討会の取り組み	参考：年間利用者数 (R2.10～R3.9)
1	水窪	生活支援運行	B 評価以上	1,941 人
2	佐久間	生活支援運行 (一部 16%以上)		4,937 人
3	龍山	生活支援運行		420 人
4	春野	生活支援運行		3,992 人
5	熊・竜川	生活支援運行		279 人
6	門原	生活支援運行		121 人
7	百古里	生活支援運行		19 人
8	熊・阿多古	実証実験中 (R2.10～R4.9)		7,590 人
9	細江	生活支援運行		753 人
10	浜松北（滝沢）	16%以上		2,330 人
11	引佐	16%以上		6,232 人
12	三ヶ日	16%以上		18,315 人
13	浜北	生活支援運行 (一部 16%以上)		2,640 人

1 水窪

---	JR飯田線	地域間交通ネットワーク
—	自主運行バス北遠本線	
—	池島線(遠木沢行)	水窪ふれあいバス (地域フィーダー系統)
—	池島線(桂山行)	
—	白倉線(草木大嵐行)	
—	白倉線(大沢行)	
—	上村向島線	
—	門桁線	
●	乗継バス停及び駅	



2 佐久間



---	JR飯田線	地域間交通ネットワーク
—	自主運行バス北遠本線	
—	浦川方面線	佐久間ふれあいバス (地域フィーダー系統)
—	竜頭方面線	
—	和泉・相月方面線	
—	大滝・上平山方面線	
—	瀬戸・横吹方面線	
—	羽ヶ庄・野田方面線	
—	西渡方面線	
●	地域間交通ネットワークとの接続地点	

3 龍山



佐久間町

瀬尻線

瀬尻バス停

下平山線

大嶺線

白倉線

戸倉線

西川バス停

鮎釣バス停

天竜

1 : 50,000

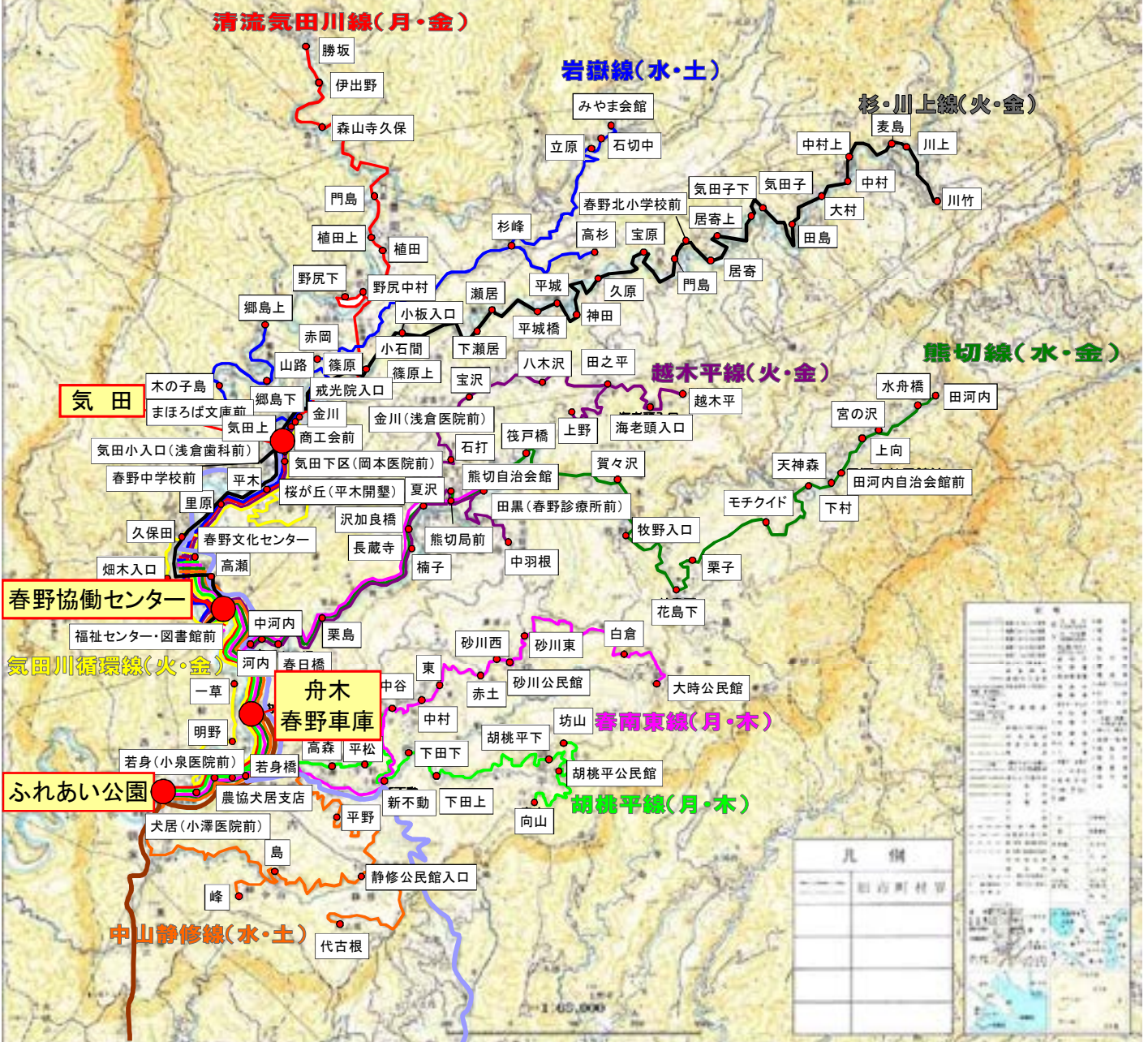
	自主運行バス北遠本線	地域間交通ネットワーク
	白倉線	龍山ふれあいバス (地域フィーダー系統)
	大嶺線	
	戸倉線	
	瀬尻線	
	下平山線	
	地域間交通ネットワークとの接続地点	

4 春野

春野町管内図

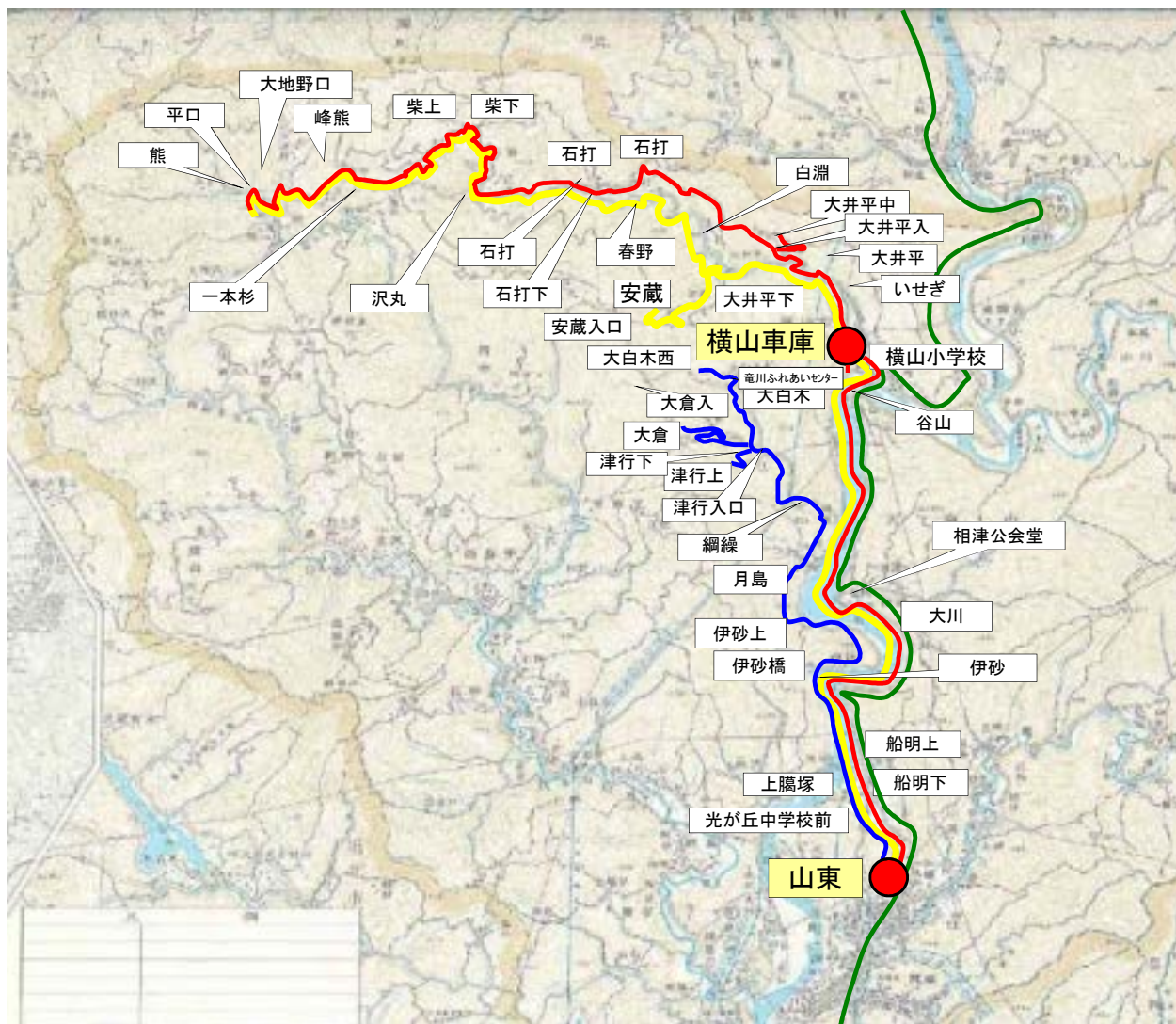


	遠州鉄道秋葉線	地域間交通ネットワーク
	秋葉バス秋葉線	
	杉・川上線	春野ふれあいバス (地域フィーダー系統)
	清流気田川線	
	岩嶽線	
	越木平線	
	熊切線	
	春南東線	
	胡桃平線	
	中山静修線	
	気田川循環線	
	地域間交通ネットワークとの接続地点	



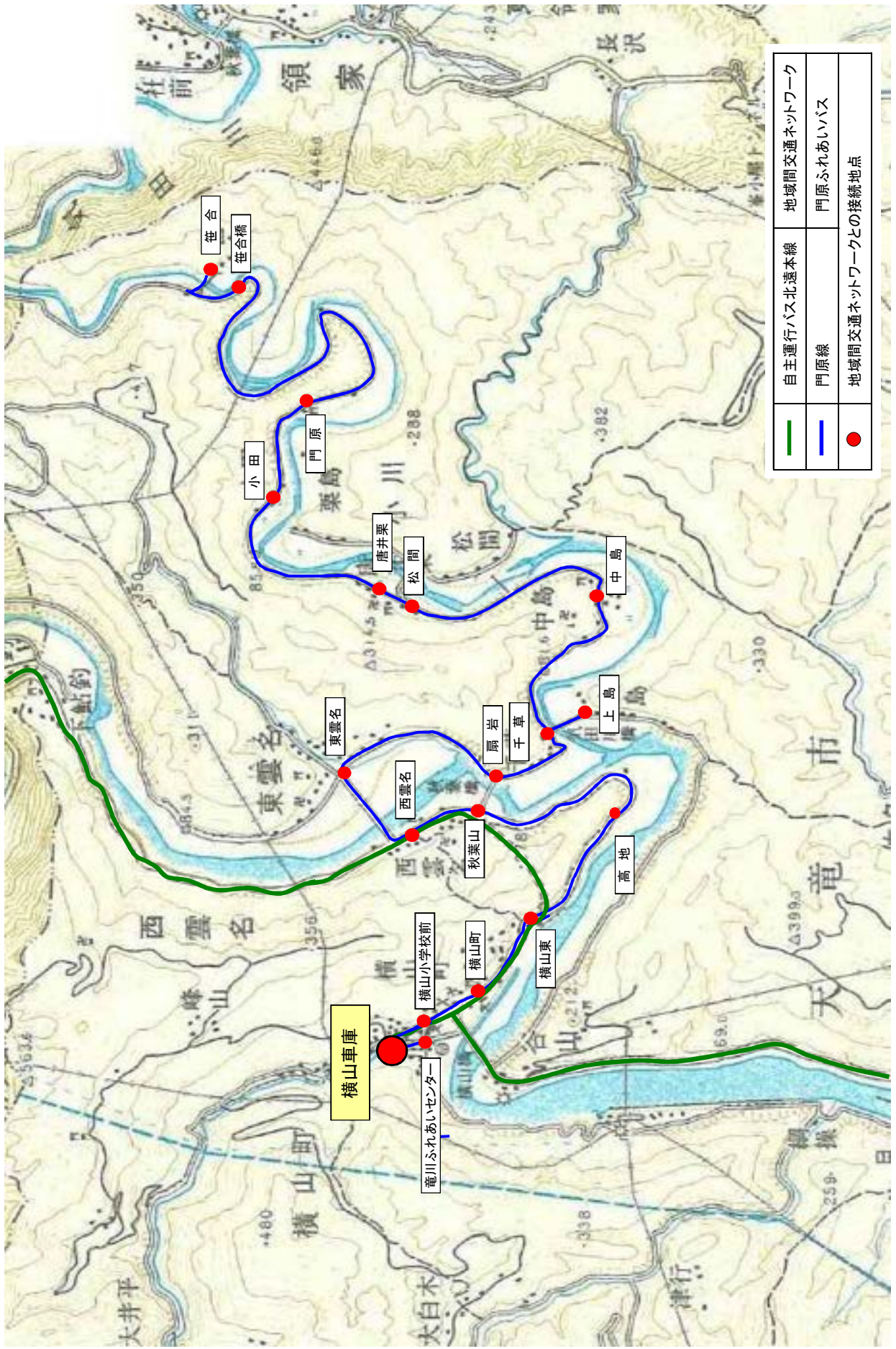
凡例	
	接続地点
	バス路線
	道路
	河川
	境界
	市界
	鉄道路線
	気田川
	岩嶽川
	熊切川
	春南東川
	胡桃平川
	中山静修川
	気田川循環線

5 熊・竜川

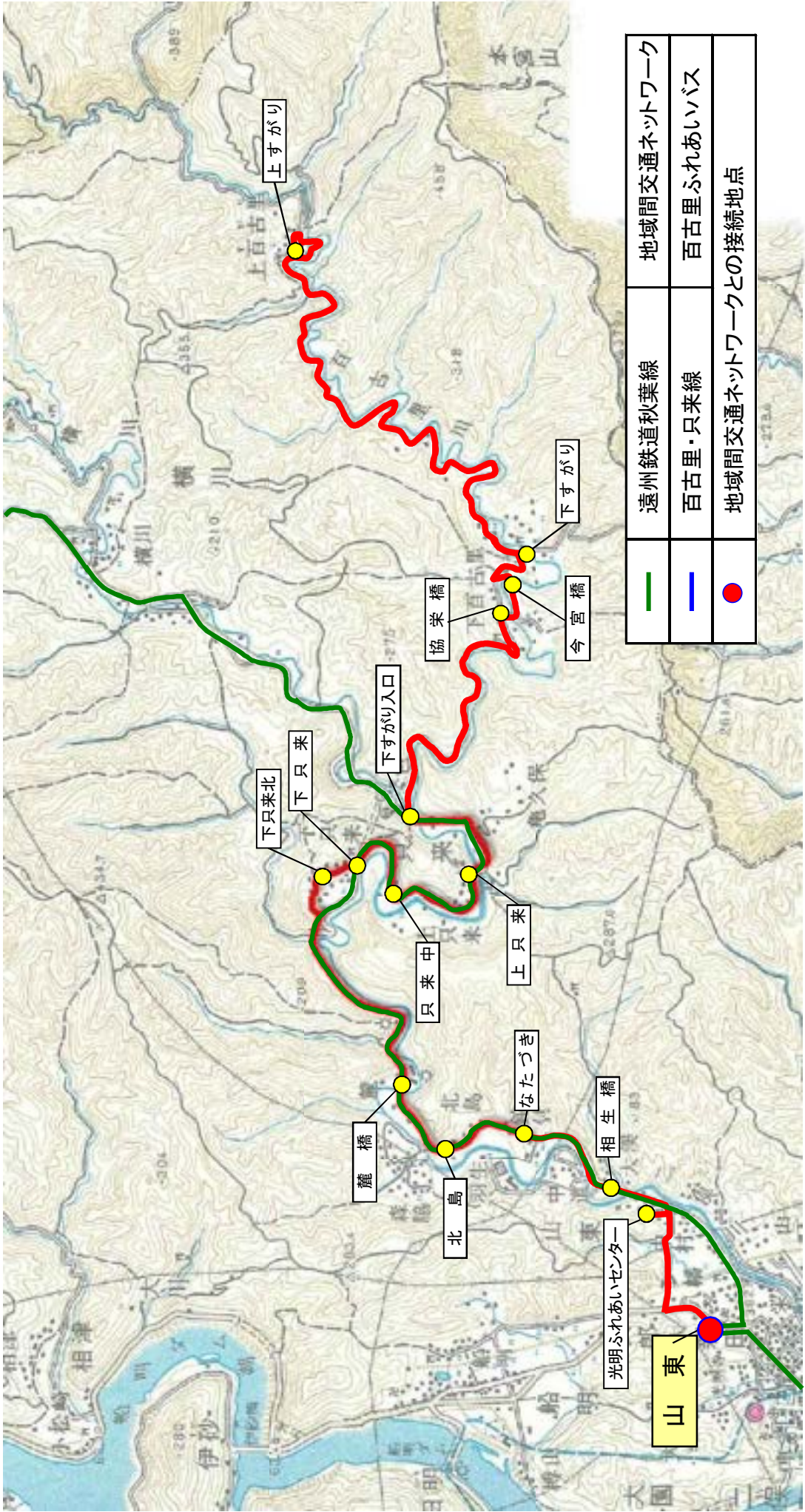


—	自主運行バス北遠本線	地域間交通ネットワーク
—	熊線(火)	熊・竜川ふれあいバス (地域フィーダー系統)
—	熊線(金)	
—	大白木線(火・木)	
●	地域間交通ネットワークとの接続地点	

6 門原



7 百古里



8 熊・阿多古

№2 坂野線→

←№3 石打線

№1 阿多古線→

↓№4 本村線

↓№6 東阿多古線

№5 懐山・長沢線↑

№7 診療所線・№8 清水線→

運行エリア

No.	路線名	運行距離
1	阿多古線	22.7~29.6km
2	坂野線	11.0km
3	石打線	11.5km
4	本村線	15.1km
5	懐山・長沢線	16.1km
6	東阿多古線	22.3km
7	診療所線	29.3km
8	清水線	31.9km
9	小堀谷線	24.9km

《共通バス停》

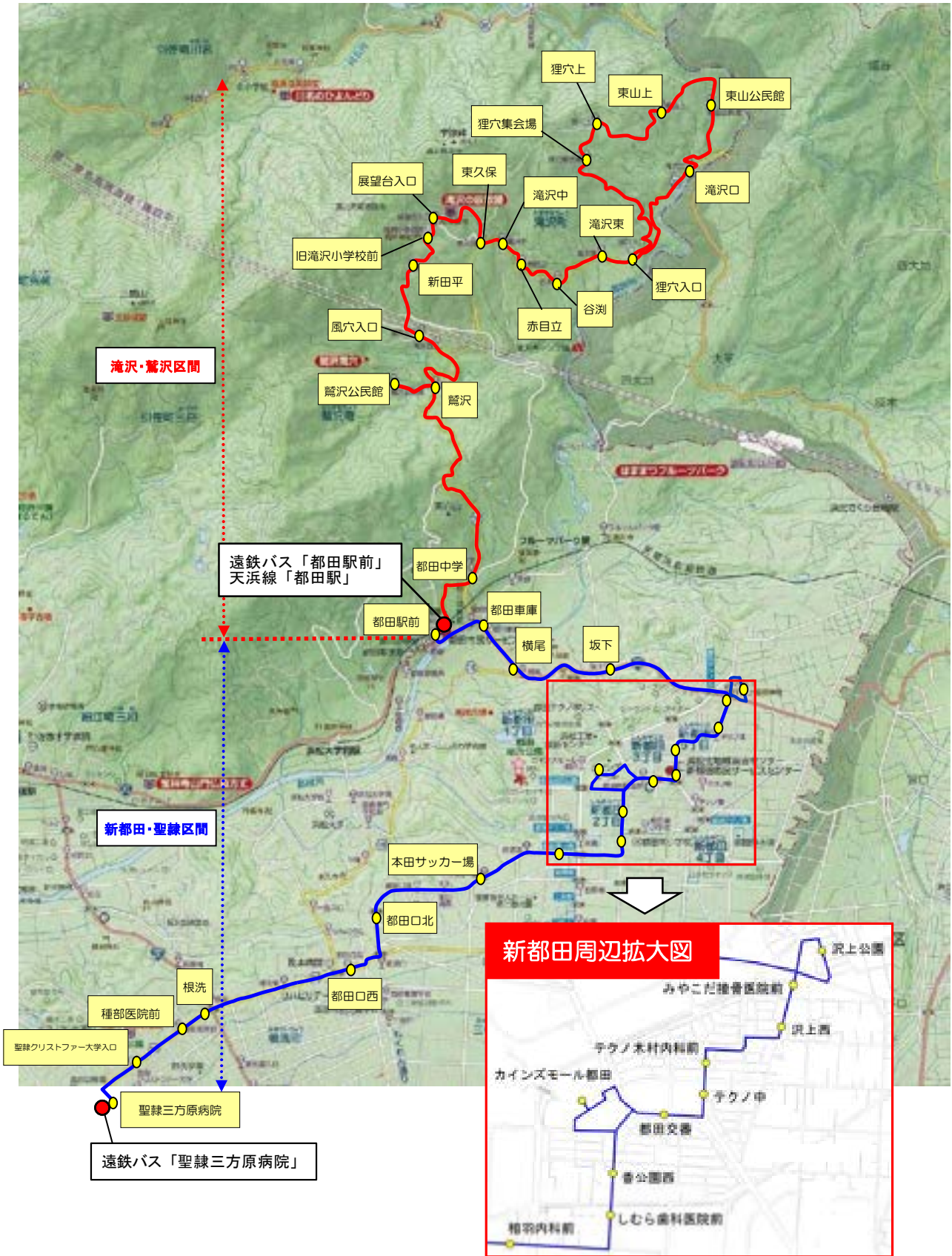
●：診療所線、清水線

●：診療所線、清水線、小堀谷線

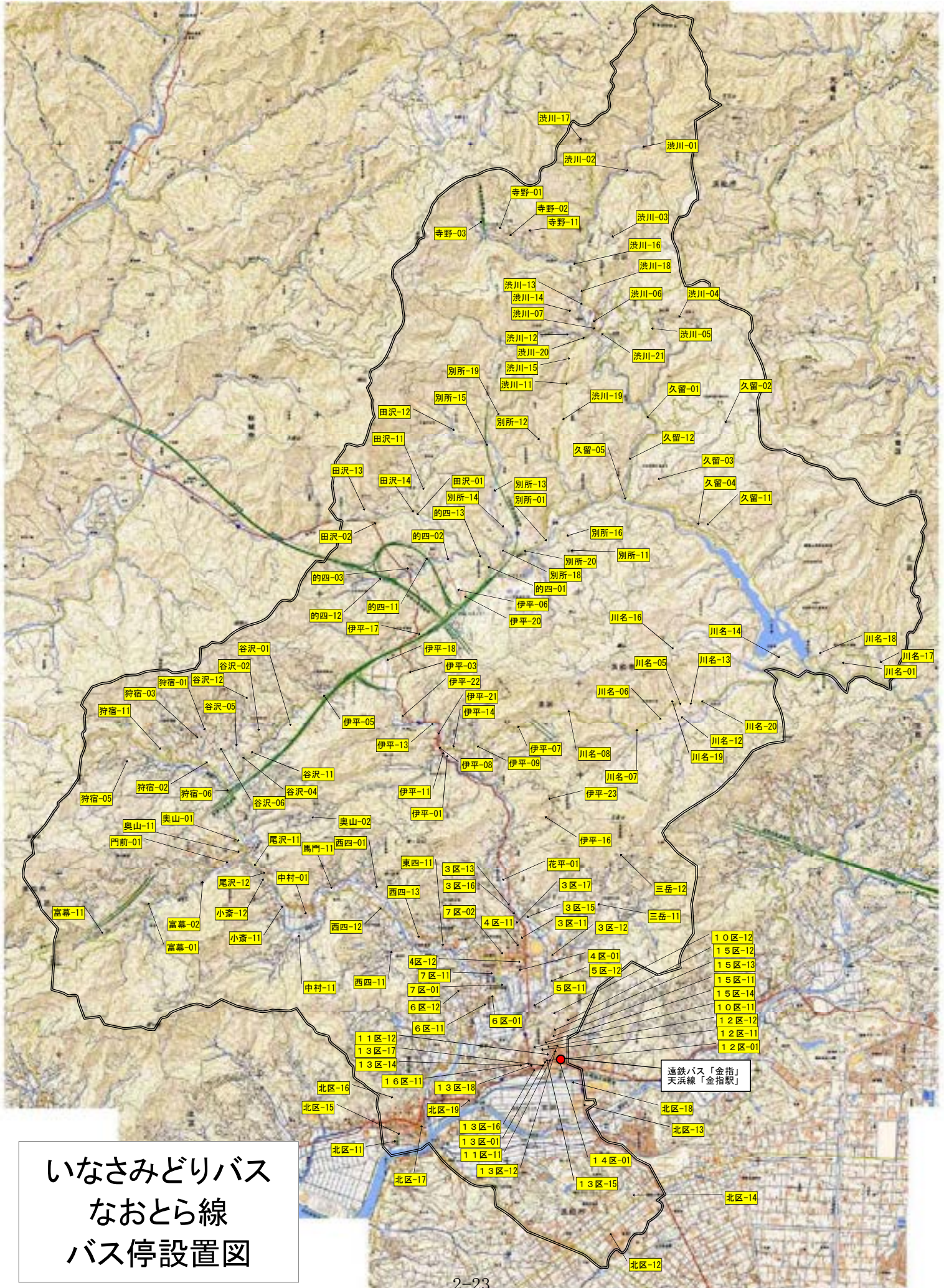
№9 小堀谷線→

10 浜松北（滝沢）

浜松北地域にこここバス 運行路線図

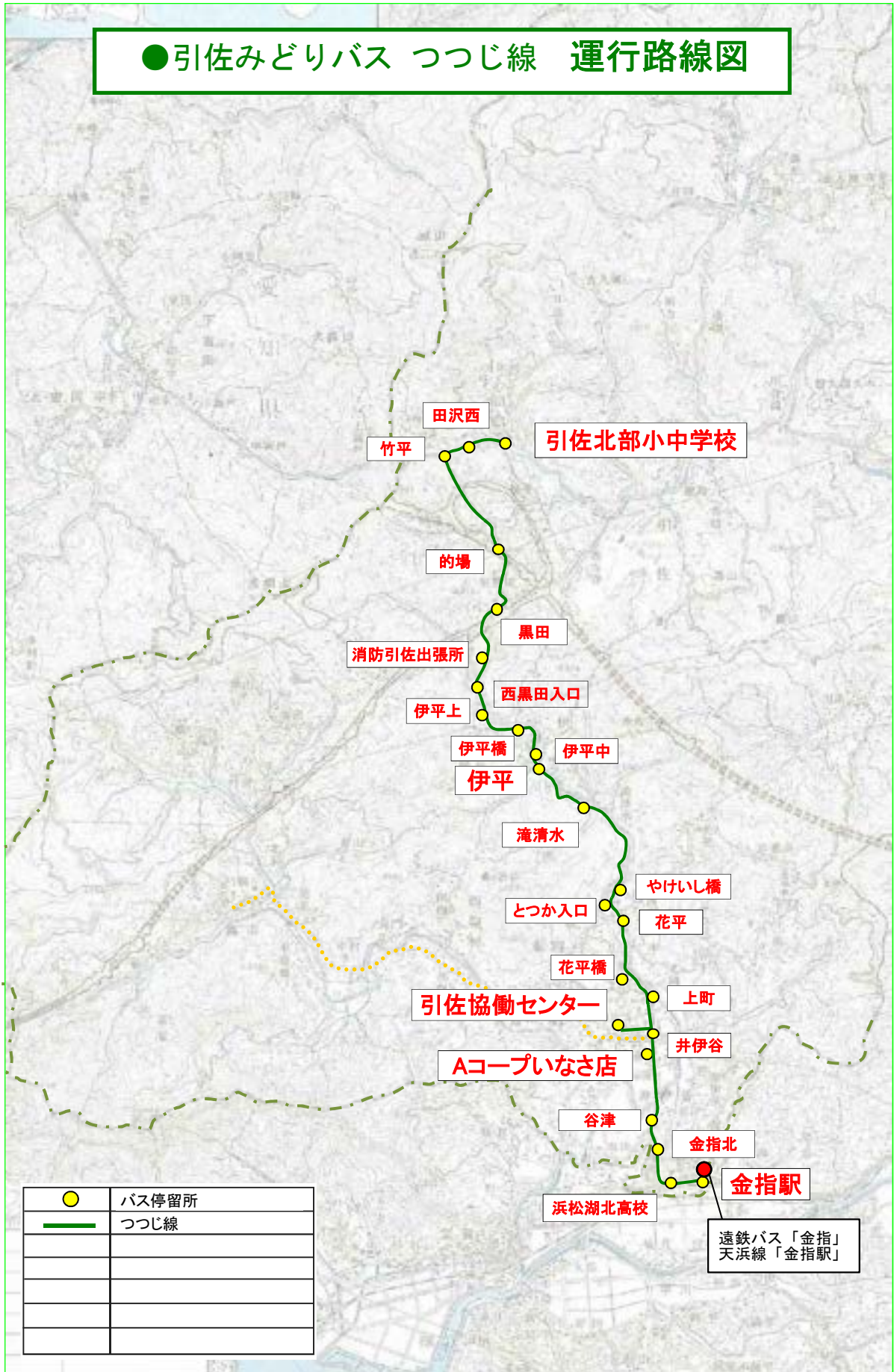


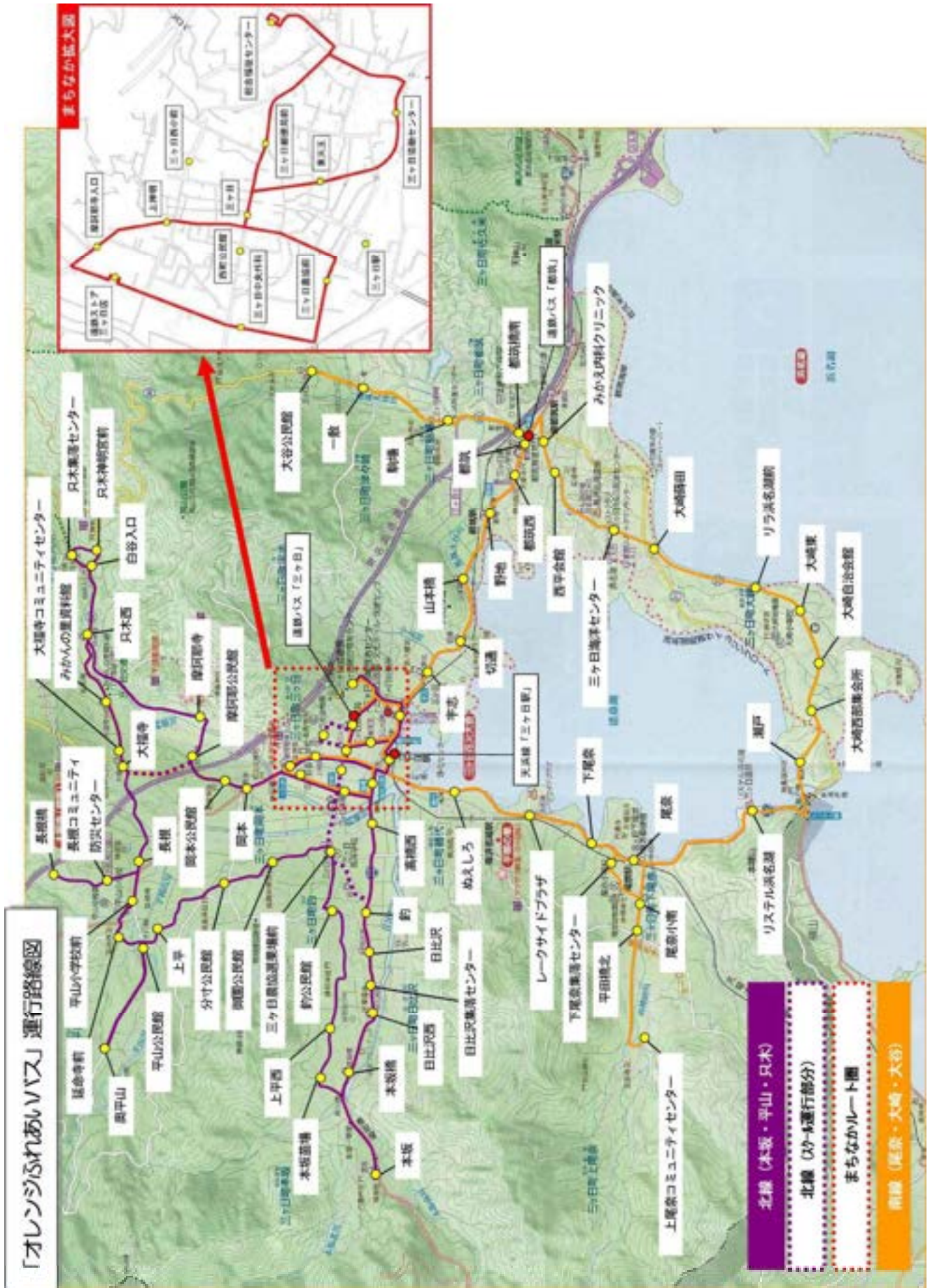
11 引佐（なおとら線）



11 引佐（つつじ線）

●引佐みどりバス つつじ線 運行路線図





浜北コミュニティバス路線図

路線名		運行日
北浜亀玉線 東コース		水・土
北浜亀玉線 西コース		水・土
大平堀谷線		火・金
赤佐中瀬線		月・木

週2日 1日 2往復・4循環



地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和4年1月31日

協議会名: 浜松市地域公共交通会議

評価対象事業名: 鉄道軌道安全輸送設備等整備事業

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
遠州鉄道株式会社	【安全輸送設備(投資)】 ・線路設備 PCマクラギの増設(美蘭中央公園駅～遠州小林駅間) マクラギの合成化(芝本2号橋りょう) レール(重軌条化)(遠州西ヶ崎4号踏切) ・信号保安設備 電気転てつ機の更新(遠州西ヶ崎駅) 踏切遮断機の更新(積志駅～遠州岩水寺駅間) 踏切動作反応灯の更新(遠州貴布祢3号踏切) ・車両設備 車両更新(2008号編成 1編成2両) 車両更新(BLMG制御装置更新)	前回の引き続き、計画的な施設の更新により、さらなる安全性の向上を図った。 A	計画どおり事業は適切に実施された。 A	信号保安設備、線路整備、車両整備の更新により、沿線住民の安全性向上も図ることができた。 A	今後も、計画的な施設の更新により、さらなる安全性の向上を図る。 今年度事業が完了した。 A
	前回の事業評価をもとに、計画的かつ効果的に事業を実施した。 A	前回の引き続き、計画的な施設の更新により、さらなる安全性の向上を図った。 A	信号保安設備、線路整備、車両整備の更新により、沿線住民の安全性向上も図ることができた。	今後も、計画的な施設の更新により、さらなる安全性の向上を図る。	
	【安全輸送設備(修繕)】 ・車両保存費 車両全般検査(3編成6両)	前回の事業評価をもとに、計画的かつ効果的に事業を実施した。	信号保安設備、線路整備、車両整備の更新により、沿線住民の安全性向上も図ることができた。	今後も、計画的な施設の更新により、さらなる安全性の向上を図る。	

安全報告書 2021

【鉄道事業】



2021年7月

5. 安全確保のための取り組み

5-1 施設の安全対策

◆ 駅ホームの安全対策

ホームのお客様が線路内へ転落したり列車と接触したりすることを防止するため、状況に応じて列車運行速度の減速や、駅員による「声かけ」「見守り」による事故防止を図るとともに施設面における改修を進めております。2020年度は、さぎの宮駅に転落防止柵を新設いたしました。

【転落防止柵・内方線付点状ブロック】



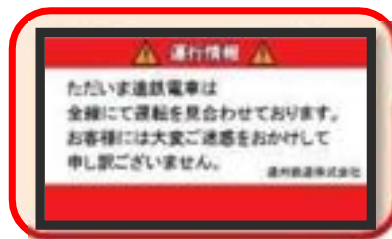
【非常時案内モニター】・・・各駅で遅延や運休時の運行情報を表示します

【ホーム一斉放送装置】・・・指令センターからすべての駅ホームに放送が可能です
※全駅設置済

【ホーム一斉放送装置】



【非常時案内モニター】



【主要駅へのAED設置】・・・新浜松駅・第一通り駅・遠州病院駅・上島駅・浜北駅・西鹿島駅に設置（18駅中6駅に設置）



【AED 第一通り駅】

←

【AED 遠州病院駅】

→



◆ 第1期高架の耐震補強工事（継続事業）

当社の鉄道線はおよそ3分の1の区間が高架化されておりますが、供用開始から30年を超える第1期高架区間では、大規模な地震が発生した際の安全確保のため、耐震補強工事を進めております。

2020年度は第一通り駅南側の5基、遠州病院駅北側の5基を実施しております。

今後も引き続き列車運行とお客様の安全確保のため耐震補強工事を計画的に進めてまいります。



◆ レールの重軌条化

2020年度に遠州西ヶ崎駅～遠州小松駅間の遠州西ヶ崎4号踏切部の重軌条化(1m当たりのレールの重さを40kgから50kgに変更)を行いました。これにより列車走行の安全性向上だけでなく、騒音と振動を軽減することができます。また、踏切舗装板の表面の色彩化(グリーン)を行い踏切道前後の舗装との区別が明確になり、視認性が向上します。



◆ ロングレール化準備工事 (PCマクラギの増設)

2022年度に予定している重軌条化およびロングレール化の準備工事として、PCマクラギを増設いたしました。



◆ 橋りょうマクラギの更新 (木製→合成マクラギ)

レールを固定し正確な軌間を保持する重要な役割を担うマクラギを、耐久性、絶縁性に優れている長寿命の合成マクラギに更新を行いました。



◆ 電気設備の更新

電路・踏切・信号・通信等の鉄道電気設備の更新・改良に取り組んでいます。
列車が運行している間に実施できない作業は運行終了後の深夜に行い、昼夜を問わず列車の安全運行を支えています。

【踏切遮断機の更新】

列車の安全運行と安全確保のため
積志駅から遠州岩水寺駅間の老朽化した
18台の踏切遮断機を更新しました。



【踏切動作反応灯の更新】

踏切が正常に遮断していることを運転士に知らせる従前のX形反応灯点灯(写真左)に加え遮断していない場合は赤色補助灯点灯(写真中・右)の灯具に順次更新し視認性向上を進めています。



【電気転てつ機更新】

遠州西ヶ崎駅の2台の電気転てつ機と
転換レールを接続する金具を更新しました。
転換不良発生を防止し、転換したレールを
確実に密着・保持します。



【踏切カメラ・エアセクションパンタグラフ確認カメラ】

鉄道線の58箇所すべての踏切に映像録画カメラを設置し、
主要踏切は設備動作状況を遠隔確認しています。



◆ 踏切保安装置機器の更新

踏切の安全対策として、道路からの視認性向上の為に踏切照明、反射材付きクロスマークの設置、LED化による両面型や全方向型警報灯を採用して通行者からの視認性の向上を進めております。



◆ 車両設備の更新

【車両更新】

導入から40年経過した1001号編成を、新造車両2008号編成に更新いたしました。新型に置き換えることで消費電力を抑えるとともに信頼性を高め、運行の安定性向上を図ることができます。

また、多言語対応の車内案内表示器を導入し、当社では初となるLED行先表示器を採用しております。



【車内案内表示器】

従来のLED式から、多言語化に対応した見易い2画面の液晶式車内案内表示器への更新を進めています。

2020年度には、新造2008号編成を含めて、全14編成の置き換えが完了しました。



【ドライブレコーダ・防犯カメラの設置】

事故や障害が発生した際の状況確認や分析、防犯対策のため、乗務員室内にドライブレコーダを、客室内には防犯カメラの設置を進めております。2020年度は3編成6両に設置し、全14編成の設置が完了しました。

ドライブレコーダの映像データは乗務員の運転教育にも利用し、安全の向上に努めております。



【遠鉄バス・電車】 新型コロナウイルス感染予防対策について

お客様に安全に安心してご利用いただくための対策を実施しています。お客様のご理解とご協力をお願いします。（対策の内容は、変更になる場合があります）

1.乗務員のマスク着用

お客様に安全にご利用いただくため、バス運転者・バスガイド・鉄道運転士・車掌及び駅係員については、マスク着用を義務付けております。

2.手洗い・うがいの励行

従業員には、手洗い・うがいの励行、検温等の体調管理を徹底しています。

3.車内換気

休憩時間、待機時間には、窓・ドアを開けて換気を行っています。
一般路線バス・電車では、雨天時・真夏日以外は一部の窓を開けて運行します。

4.除菌剤の配備

高速バスにおいては車内に除菌剤を配置し、乗務員はこまめに除菌を行うとともに、お客様がご乗車になる際、ご使用いただきます。
また、鉄道駅やバスターミナル窓口にも除菌剤を設置しています。

5.車内の除菌・抗菌

高速バスでは、一運行ごと、お客様・乗務員が手を触れる箇所を中心に、一般路線バスにおいては、待機時間に車内除菌を行っています。
電車については、すべての車両に抗菌コーティングを施工し、車内清掃時に吊り革・手すり等の除菌を行っています。

6.最前列座席（左側）の利用制限（一般路線バス）

一般路線バスにおいては飛沫感染予防として当面の間、最前列座席（左側座席）の利用制限をします。

7.飛沫感染防止シート設置

バスにおいては飛沫感染予防として当面の間、運転席周りに透明シートを設置します。鉄道駅の改札窓口には当面の間、透明シートを設置します。

新型コロナウイルス感染予防対策について

バス

【運転席飛沫感染予防シート】



【最前列座席（左側）の利用制限】



鉄道

【駅改札飛沫感染予防シート】



【車内除菌】



お客様へのお願い

#公共交通あんしん利用

- ① マスクを着用し、会話は控えめに
- ② 車内換気へのご理解ご協力を
- ③ 混雑を避けた時間帯・車両でのご利用

安全に安心してご利用いただくため、ご理解・ご協力をお願いします

生活交通改善事業計画（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業）（案）

（策定年月日）令和4年1月31日
（協議会名称）浜松市地域公共交通会議

1. 生活交通改善事業計画の名称
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業計画 ・（遠州鉄道 鉄道線生活交通改善事業計画）
2. 事業の目的・必要性
<p>遠州鉄道 鉄道線は、浜松市中心部の新浜松駅から、北遠地区への玄関口である西鹿島駅までの 17.8 km の区間を運行している。通勤・通学や買物などでの利用を中心に浜松市中心部と浜北区、天竜区を結び、平常時には 1 日約 28,000 人が利用している。本路線は、単線鉄道でありながら、日中は 12 分間隔の覚えやすいダイヤで 1 日 83 往復の列車を運行し、より安全で利用しやすい公共交通機関を目指している。（令和3年度はコロナ禍ではあるが、感染防止対策を講じ、土日祝は運行本数を減便しながら運行を継続）</p> <p>令和2年度は、信号保安設備・線路設備・車両更新等を実施した。令和3年度は、信号保安設備・線路設備・車両設備の更新等を進めている。令和4年度においても、鉄道の安全な輸送のための根幹的設備について、継続した計画的な設備の更新により、さらなる安全性の向上を図る。</p>
3. 事業の定量的な目標及び効果
（1）事業の目標
●安全設備 信号保安設備、線路設備、車両設備の更新等により、旅客輸送の安全のさらなる向上を図る。
（2）事業の効果
信号保安設備他の設備整備による安全性および快適性の向上により、安心、安全で使いやすい鉄道を目指すことで、公共交通利用者の増加に寄与するとともに、地域の公共交通ネットワークにおいて幹線としての役割を維持する。

4. 事業の内容と当該事業を実施する事業者

(1) 事業の内容：実施事業者（補助対象事業者）

●事業の内容

補助対象事業	区分	工事内容	事業費(千円)
安全輸送設備(投資)	信号保安設備	連動装置(信号機のLED化)	1,520
		連動装置(転てつ機の更新)	2,100
		踏切遮断機の更新	10,000
		踏切動作反応灯の更新	10,000
		通信線・踏切制御線更新 (トラフ化)	21,000
	線路設備	レール (重軌条化・ロングレール化)	73,590
		レール(重軌条化)	7,000
安全輸送設備(修繕)	車両保存費	車両全般検査(3編成)	6,750
		車両重要部検査(1編成)	1,350
		車輪削正(4編成)	2,400
合計			135,710

●事業を実施する事業者 遠州鉄道株式会社

5. 鉄道軌道安全輸送設備等整備事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

令和4年度（当該年度）

事業の名称	総事業費 割合	国費 割合	都道府県負担 割合	市区町村負担 割合	事業者負担 割合
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業	135,710千円	45,236千円	20,026千円	20,026千円	50,422千円
	100.0%	33.3%	14.8%	14.8%	37.1%

※総事業費及び負担額については見込み額を記載。

※各年度の詳細は別紙参照。

※国の令和3年度補正予算が利用できる場合には補正予算にて実施。

6. 計画期間												
以下項目別に概ねの着手・実施期間を矢印（←→）、または横棒線（——）で記載。 ●で年度ごとの事業着手日、事業完了日を記載												
事業の名称	令和4年度				令和5年度				令和6年度			
	4月	9月	12月	3月	4月	9月	12月	3月	4月	9月	12月	3月
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業	←————→											
7. 協議会の開催状況と主な議論												
<ul style="list-style-type: none"> 平成19年6月27日（第1回） 浜松市地域公共交通会議設立 令和4年1月31日（令和3年度第3回浜松市地域公共交通会議） 地域間幹線系統確保維持計画、地域内フィーダー系統確保維持計画、生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業、鉄軌道安全輸送設備等整備事業）について協議。 												
8. 利用者等の意見の反映												
地域住民・利用者代表として自治会連合会、市民団体が協議会構成員となって協議に参加。												
9. 協議会メンバーの構成員												
関係都道府県	静岡県交通基盤部地域交通課											
関係市区町村	浜松市都市整備部											
交通事業者・交通施設管理者等	静岡県バス協会、遠州鉄道(株)、浜松市タクシー協会、静岡県タクシー協会浜名湖北遠支部、遠州鉄道労働組合、浜松中央警察署、浜松東警察署、浜松西警察署、浜北警察署、天竜警察署、細江警察署、浜松市土木部											
地方運輸局	中部運輸局静岡運輸支局											
その他協議会が必要と認める者	静岡文化芸術大学准教授、南区自治会連合会、北区自治会連合会、浜北区自治会連合会、天竜区自治会連合会、浜松いきいきネットワーク、NPO法人がんばらまいか佐久間											

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 静岡県浜松市東区西ヶ崎町 686-1

(所 属) 遠州鉄道株式会社 鉄道営業所

(氏 名) 澤井 孝光

(電 話) 053-435-0221

(e-mail) sawai_tet@entetsu.co.jp

事業実施事業者名：遠州鉄道(株)

3 年

(単位：千円)

設備・案件別の区分	整備の概要	安全輸送設備整備年度						備考
		R4年度		R5年度		R6年度		
		事業費	整備対象箇所	事業費	整備対象箇所	事業費	整備対象箇所	
信号保安設備								
	踏切遮断機更新	10,000	積志駅～遠州芝本駅					
	踏切動作反応灯の更新	10,000	積志駅～西鹿島駅	10,000	自動車学校前駅～西鹿島駅			
	運動装置の更新			100,000	遠州病院駅	100,000	新浜松駅	
	運動装置(番号機のLED化)	800	西鹿島駅 5台	960	さぎの宮駅・積志駅 4台	700	自動車学校前駅 4台	
	運動装置(番号機のLED化)	720	西鹿島駅 4台					
	運動装置(転つづ機の更新)	2,100	遠州小松駅 2台	2,100	遠州芝本駅 2台			
	CTC装置更新			51,000	CTCセンター、遠州岩水寺駅、西鹿島駅	90,000	CTCセンター、遠州小松駅～遠州小林駅	
保安通信設備								
	通信線・路制御線の更新	12,690	さぎの宮駅～積志駅					
	ケーブル更新に伴うトラフ化	8,310	さぎの宮駅～積志駅					
電路設備								
	電線の更新					20,000	遠州芝本駅～遠州岩水寺駅	
線路設備								
	レール(重軌条化・ロングレール化)	73,590	美田中央公園駅～遠州小松駅、重軌条化・ロングレール工事			58,000	遠州芝本駅～遠州岩水寺駅、重軌条化・ロングレール工事	
	レール(重軌条化)	7,000	芝本8号踏切道重軌条化	9,000	西鹿島駅構内	20,000	遠州岩水寺駅北(R600)	
	PCマクラギ増設			23,500	遠州芝本駅～遠州岩水寺駅 PCマクラギ増設			
車両設備								
	制御装置(VVVF制御装置)					37,000	1編成2台	
	電源装置(SIV装置)					26,000	1編成1台	
	車両更新			380,000	車両更新(1編成2両)			
車両保存費								
	全般検査	6,750	3編成6両	2,100	1編成2両			
	重要部検査	1,350	1編成2両	2,200	2編成4両			
	車輪削正	2,400	6両	1,200	4両			
	車輪交換			5,600	2両			
	合計	135,710		587,650		362,100	0	

注)1.「設備・保存費の区分」欄は、「鉄道軌道安全輸送設備等整備事業に関する運用方針」列表の工事内容の区分又は鉄道事業会計規則に基づき記載すること。
 2. 計画期間内において実施する設備整備がない場合は、「事業費欄」に「0」を記載すること。
 3. 必要に応じて、対象設備の図面、写真等を添付すること。

鉄道事業者の収支改善計画

(単位：百万円)

	R1	R2		R3		R4		R5		R6		R7		R8		R9		R10		R11	
		目標	実績	目標	実績 (見込)	目標	実績	目標	実績	目標	実績	目標	実績	目標	実績	目標	実績	目標	実績	目標	実績
旅客運輸収入	1,664	1,711	1,101	1,349	1,287	1,433		1,517	1,559	1,602	1,602	1,602	1,602								
運輸雑収	92	100	72	76	90	81		85	88												
収入計	1,756	1,811	1,173	1,425	1,377	1,514	0	1,602	1,647	0	1,692	0	1,692	0	0	0	0	0	0	0	0
運行費用	1,559	1,603	1,405	1,481	1,392	1,510		1,548	1,580												
鉄道事業収支	197	208	-232	-56	-15	4	0	54	67	0	72	0	72	0	0	0	0	0	0	0	0
その他関連事業収支	5	-7	40	0	17	0		0	0												
全事業収支	202	201	-192	-56	2	4	0	54	67	0	72	0	72	0	0	0	0	0	0	0	0

(上記鉄道事業収支計画に盛り込んだ①増収策、②経費削減策の具体的な内容(内訳))

	①増収策内訳		P&R (パーク&ライド)		イベント		②経費削減策内訳		省エネ車両への更新		列車運行の最適化		改善効果(①+②)	
	2	0	1	1	2	0	2	0	2	0	2	0	4	0
	1								1					
	1		1	1	2		2							
	2	13	1	10	1	0	2	0	1	0	1	0	4	0
	1	1					1							
	1	12	1	10	1		1							
	4	13	2	11	3	0	4	0	3	0	3	0	0	0

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和4年1月31日

協議会名: 浜松市地域公共交通会議

評価対象事業名: バリアフリー化設備等整備事業

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
遠州鉄道株式会社	<p>【鉄道駅バリアフリー化整備】 (資料 P1)</p> <p>駅ホームの「転落防止柵・内方線付点状ブロック」設置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・美園中央公園駅(上下線ホーム) ・遠州小林駅(上下線ホーム) 	<p>前回に引き続き、計画的な施設の更新により、さらなる安全性の向上を図った。</p>	<p>計画どおり事業は適切に実施された。</p> <p>A</p>	<p>利用者の線路内への転落や列車との接触防止となり、安全性向上を図ることができた。</p> <p>A</p>	<p>今後も、計画的に施設整備を実施し、さらなる安全性の向上を図る。</p>

生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）（案）

（策定年月日）令和4年1月31日
（協議会名称）浜松市地域公共交通会議

1. 生活交通改善事業計画の名称
バリアフリー化設備等整備事業計画（鉄道関係） ・遠州鉄道 鉄道線生活交通改善事業計画
2. バリアフリー化設備等整備事業の目的・必要性
【駅のバリアフリー化】 「高齢者、障害者の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針（H23.3.31）」では、鉄道駅については、地域の実情に鑑み、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等を踏まえて、移動等円滑化を可能な限り実施することとされている。 遠州鉄道 鉄道線では、平成24年度の高架化延長による3駅（助信駅・曳馬駅・上島駅）のバリアフリー化、平成26年度の遠州病院駅へのエレベータ設置・多目的トイレの整備に続き、平成29年度には、浜北駅のバリアフリー化工事が完了した。平成30年度3駅（助信駅・曳馬駅・上島駅）令和元年度3駅（遠州病院駅・さぎの宮駅・芝本駅）へ転落防止用のホーム固定柵を設置した。令和2年度には、八幡駅のバリアフリー化詳細設計、令和3年度より、八幡駅のバリアフリー化工事に着手し、令和4年度完成を予定している。また、転落防止用のホーム固定柵は美蘭中央公園駅・小林駅の2駅へ設置完了。 誰もが安全、安心して利用できる環境の実現を図る。
3. バリアフリー化設備等整備事業の定量的な目標及び効果
（1）事業の目標
●移動等円滑化の促進 高齢者、障がい者を含めたすべての人が、安全に利用することができる環境整備
（2）事業の効果
●八幡駅バリアフリー化工事 バリアフリー化により、高齢者及び障がい者の方も安全、安心して利用することが可能となる。 1日当たり平均乗降人員（令和2年度） ・八幡駅 1,472人（コロナ禍） 2,179人（令和元年度参考）

4. バリアフリー化設備等整備事業の内容と当該事業を実施する事業者

(1) 事業の内容：実施事業者（補助対象事業者）

●事業の内容
 ①八幡駅
 ・バリアフリー化工事費用（R4年度分） 238,800千円

●事業を実施する事業者
 遠州鉄道株式会社

5. バリアフリー化設備等整備事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

令和4年度（当該年度）

事業の名称	総事業費 割合	国費 割合	都道府県負担 割合	市区町村負担 割合	事業者負担 割合
バリアフリー化設備等整備事業	238,800千円	79,600千円	0千円	79,600千円	79,600千円
	100.0%	33.3%	0%	33.3%	33.4%

※総事業費及び負担額については見込み額を記載。
 ※市負担額については、市議会での議決にて決定する。

6. 計画期間

① 八幡駅バリアフリー化工事
 令和3年度着手・令和4年度完了

7. 協議会の開催状況と主な議論	
<ul style="list-style-type: none"> ・平成19年6月27日（第1回） 浜松市地域公共交通会議設立 ・令和4年1月31日（令和3年度第3回浜松市地域公共交通会議） 地域間幹線系統確保維持計画、地域内フィーダー系統確保維持計画、生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業、鉄軌道安全輸送設備等整備事業）について協議。 	
8. 利用者等の意見の反映	
地域住民・利用者代表として自治会連合会、市民団体が協議会構成員となって協議に参加。	
9. 協議会メンバーの構成員	
関係都道府県	静岡県交通基盤部地域交通課
関係市区町村	浜松市都市整備部
交通事業者・交通施設管理者等	静岡県バス協会、遠州鉄道(株)、浜松市タクシー協会、静岡県タクシー協会浜名湖北遠支部、遠州鉄道労働組合、浜松中央警察署、浜松東警察署、浜松西警察署、浜北警察署、天竜警察署、細江警察署、浜松市土木部
地方運輸局	中部運輸局静岡運輸支局
その他協議会が必要と認める者	静岡文化芸術大学准教授、南区自治会連合会、北区自治会連合会、浜北区自治会連合会、天竜区自治会連合会、浜松いきいきネットワーク、NPO法人がんばらまいか佐久間

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）静岡県浜松市東区西ヶ崎町 686-1

（所 属）遠州鉄道株式会社 鉄道営業所

（氏 名）澤井 孝光

（電 話）053-435-0221

（e-mail）sawai_tet@entetsu.co.jp

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和4年1月31日

協議会名: 浜松市地域公共交通会議

評価対象事業名: 地域公共交通バリアフリー化整備等事業(令和2年度バリアフリー化整備等整備事業: バス関係)

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
遠州鉄道株式会社	ノンステップバスの導入比率向上	<p>前回事業評価結果、「新車導入時はノンステップバスを選択し、減車実施時はノンステップ車以外を選択する。」ことが課題であった。</p> <p>反映状況: 新型コロナウイルスの感染拡大によりバス利用者が激減している厳しい経営環境につき、ノンステップバスの導入は見送った。</p>	<p>C</p> <p>厳しい経営環境を鑑みノンステップバスの新車導入は見送った。また、減車実施時においては、導入年月と今後の使用年数を考慮し、ノンステップバス以外の車両は減車しなかった。よって計画どおり実施するには至らなかった。</p>	<p>C</p> <p>本事業により、ノンステップバス車両の導入比率がR1年度末(R2.3.31時点)の89.1%(254/285)から、R2年度末(R3.3.31時点)は87.3%(214/245)となった。</p>	<p>新車導入時はノンステップバスを選択し、減車実施時はノンステップ車以外を選択すること、ノンステップバスの比率を高める。</p>

(白 紙)

地域公共交通会議様式第 1 号

令和 3 年 1 2 月 1 5 日

浜松市地域公共交通会議 会長

事業者名 教育総務課
代表 就学支援担当課長 大西 敏巳

浜松市地域公共交通会議への協議依頼

浜松市地域公共交通会議にて、下記の事項の協議をお願いしたく、依頼いたします。

1. 協議依頼事項

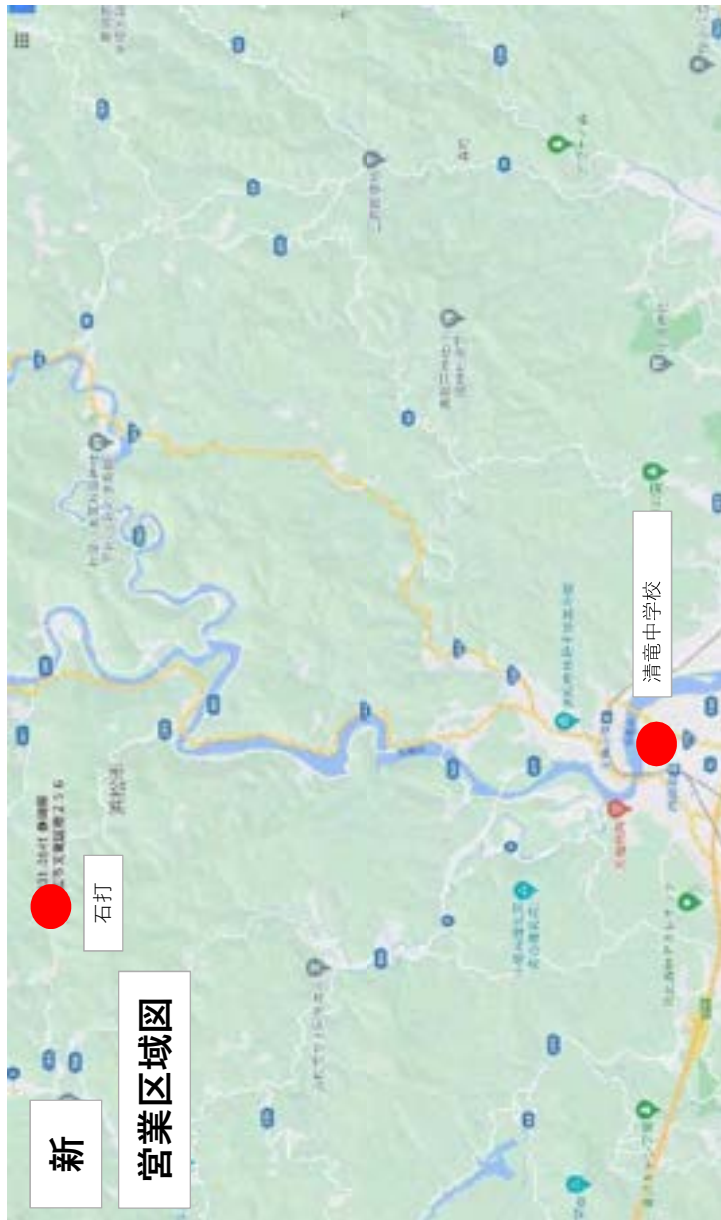
- ・ 新たに天竜通園通学タクシーに石打線を設ける。
※ なお、営業区域の拡大にはあたらない。

2. 理由

- ・ 石打線（清竜中） 新規入学者がいるため

別添

天竜通園通学線(石打線)



石打線 (横山経由)

停留所名	石打
距離	20.0
運賃	600

停留所	時刻	
石打	7:25	15:40
清竜中学校	8:05	15:00
		18:30

石打線 (阿多古経由)

停留所名	石打
距離	29.0
運賃	600

停留所	時刻	
石打	7:05	16:00
清竜中学校	8:05	15:00
		18:30

※営業区域の追加は無し (天竜区熊・二俣町鹿島)

別添1. 運送の区間及び発地の発車時刻若しくは着地の到着時刻

天竜・龍山通園通学線(石打線追加)

※予約に基づき運行する。

※その他、特別日課及び緊急時の場合は、浜松市と協議の上、別に定めるものとする。

熊線

乗降場所	時刻		
石打	7:15	15:02	15:57
柴上	7:25	14:50	15:45
新切	7:25	14:50	15:45
六郎沢	-	-	-
熊小学校	7:35	14:40	15:35

※運行日熊小学校開校日

阿多古線

乗降場所	時刻	
下阿多古小学校	14:40	15:38
石神	14:46	15:44
上阿多古小学校	14:50	15:50
田代	-	-
杉ノ窪	14:58	15:58
杉ノ窪上	14:59	15:59
懐山入口	15:00	16:00

※運行日上阿多古、下阿多古小学校開校日

緑恵台線

乗降場所	時刻
下阿多古小学校	13:15
青谷	13:17
緑恵台	-
緑恵台上	13:24
天竜病院坂下	-

※下阿多古小学校開校日

石打線

停留所	時刻		
石打	7:25(7:05)	15:40(16:00)	19:10(19:30)
清竜中学校	8:05	15:00	18:30

※清竜中学校開校日 () は阿多古経由の時刻

龍山線

乗降場所	時刻						
	4月	5~7月	9月中旬	9月下旬~2月	3月	水曜日	土曜日等
光が丘中学校	17:20	18:35	18:05	17:30	18:05	15:15	12:15
戸倉谷	17:40	18:55	18:25	17:55	18:25	15:35	12:35
中島	17:45	19:00	18:30	18:00	18:30	15:40	12:40

※光が丘中学校開校日

協議後に軽微な変更が発生した際は、浜松市(事務局)が当該学校、利用者との間で調整し、運行事業者に伝えるものとする

小川線

乗降場所	時刻
横山小学校	15:00
東雲名	15:06
千草	15:10
中島	15:15

※運行日横山小学校開校日

安蔵線

乗降場所	時刻		
安蔵	7:20	15:06	16:36
横山小学校	7:26	15:00	16:30

※運行日横山小学校開校日

大倉線

乗降場所	時刻		
大倉	7:10	15:30	16:50
横山小学校	7:26	15:10	16:30

※運行日横山小学校開校日

只来線

乗降場所	時刻	
光明幼稚園	8:10	14:55
横川2074番地付近	8:35	14:30
只来1126番地付近	8:52	14:14
只来中	-	-
光明幼稚園	9:05	14:00

※運行日光明幼稚園通園日

臨時線(熊小プール)

乗降場所	時刻		
熊小学校	13:05	14:35	15:30
上阿多古小学校	13:20	14:15	15:10

※運行日熊小学校から指示があった日

(白 紙)

運行状況報告書

(令和3年4月～令和3年9月末)

令和3年10月8日

浜松市地域公共交通会館

会長様

所在地 浜松市天竜区佐久間町佐久間 429 番地の 1
 運送主体名 特定非営利活動法人 がんばらまいか佐久間
 代表者名 理事長 大見 芳

以下のとおり報告します。

報告事項	報告内容		備考(提示書類)
会員登録者数	1,783 人		運送をしようとする旅客の名簿 (参考様式第イ号)
数	バス (乗車定員 11 人以上)	両	()内には軽自動車 自動車登録簿(参考様式第 10 号)
	普通自動車 (乗車定員 11 人未満)	2 両 ()	
	合計	2 両 ()	
損害賠償措置状況			
運送の対価	前回提出の「料金表」の通り		
運転者数	7 人		運転者台帳(参考様式第二号)
研修、講習等の実施状況	事業所内安全講習会 6 名受講		
管理運営体制	別添「運行管理の体制等を記載した書類」(様式第 6 号)のとおり		安全な運転のための確認表 (参考様式第ロ号) 乗務記録(参考様式第八号)
輸送実績	運送回数	970 回	乗務記録(参考様式第八号)
	運送人員	1,165 人	
	収入	906,300 円	
事故発生件数	0 件(うち 件は発生時に報告済み)		事故の記録(参考様式第八号)
苦情件数	0 件(うち 件は発生時に報告済み)		苦情処理簿(参考様式第ト号)

自動車登録簿

登録番号等	形式	年式	乗車定員	有効期間満了日	設備又は装置	任意保険又は共済	名義人	備考
浜松 501 ら 2489	箱型 MA15S	24年 9月 27日	5人	令和5年9月26日	フルタイム 4WD	保険会社等名 (あいおいニッセイ同和損害保険) 補償 対人 (無制限) 対物 (1,000万円) 搭乗者 (④・無) 補償運転者 (26歳以上)	所有者 (NPO 法人がんば らまいか佐久間) 使用者 (同上)	1号車
浜松 502 す 7693	箱型 MA15S	25年 10月 23日	5人	令和4年10月22日	フルタイム 4WD	保険会社等名 (あいおいニッセイ同和損害保険) 補償 対人 (無制限) 対物 (1,000万円) 搭乗者 (④・無) 補償運転者 (26歳以上)	所有者 (NPO 法人がんば らまいか佐久間) 使用者 (同上)	2号車

運送の主体(申請者名)	特定非営利活動法人がんばらまいか佐久間
-------------	---------------------

運行管理の体制等を記載した書類

事務所名 (特定非営利活動法人がんばらまいか佐久間)

1. 運行管理・整備管理の体制

(ア) 運行管理の責任者の就任予定名簿

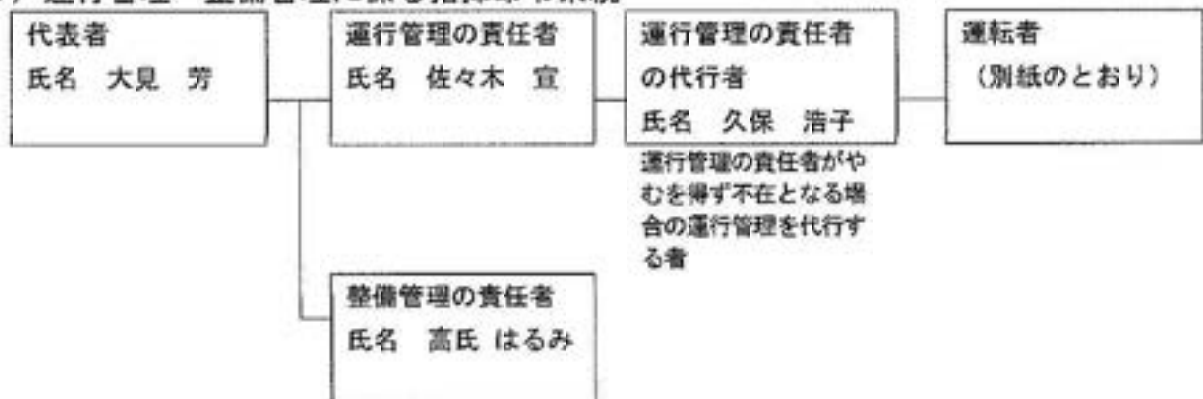
No	氏名	住所	資格の種類	委託
1	佐々木 宣	[REDACTED]	運行管理者	
2				
3				

- > 乗車定員11人以上の車両を配置する事務所及び乗車定員10人以下の車両を5両以上配置する事務所の運行管理の責任者にあつては、運行管理者資格証の写し又は施行規則第51条の17第2項各号のいずれかの要件を備えていることを証する書類を添付すること。
- > 資格の種類には、法23条第1項の運行管理者、その他の別を記載するものとする。
- > 市町村運営有償運送にあつて運行を委託する場合は、受託者における運行管理の責任者を記載し、委託欄に○印を記載するものとする。

(イ) 整備管理の責任者の就任予定名簿

No	氏名	住所
1	(株)城西東西モータース 代表取締役社長 高氏はるみ	[REDACTED]
2		
3		

(ウ) 運行管理・整備管理に係る指揮命令系統



2. 事故処理連絡体制



3. 苦情処理体制



事故防止研修実施報告書

(令和3年4月～令和3年9月末)

令和3年10月11日

ガイドラインに基づき、運転者に対し、事故防止、運行の安全、旅客の利便の確保について必要な研修を行ったことを以下の通り報告します。

日時	令和3年9月21～30日 午後10時 ～ 10時30分
場所	事務所内
概要	「道路に潜む危険」と題し、自動車運転者以外にも自転車・歩行者等の注意を促すDVDの視聴を個別(新型コロナ感染症予防の為)に行いました。今後の運転業務に役立つ内容でした。
内容	<ul style="list-style-type: none">・ 受講人数 6人○自動車運転編<ul style="list-style-type: none">・交差点の右折時は視界に入らない場合があるので危険である。(自転車・歩行者等)・見通しの悪い交差点では一旦停止などして、十分注意する。(狭い道路から広い道路へ出る時は注意)・夜間の運転では、歩行者に早い段階に気付く為に、ハイビームで走行するのが望ましい。(対向車があれば、ロービームに切替える)・スマホを操作しながらの運転は絶対にしてはいけない。○自転車運転編・歩行者編<ul style="list-style-type: none">・歩道を走行しないこと・歩道から急に道路へ出ないこと・スマホを操作しながらの運転は絶対にしてはいけない・自動車の陰から道路への飛出しはしない・夜間歩行時の服装に注意する(明るい色の服装で)
備考	

令和3年度 前期集計表

2021		4月	5月	6月	7月	8月	9月	前期計	
料	運行日数	日	21	19	22	21	22	21	126
	運行回数	回	190	147	167	164	173	129	970
	輸送人員	人	235	170	209	198	209	144	1165
	(内同乗者	人	45	23	42	34	36	15	195
	(内予約	回数	90	66	90	69	80	71	466
	タクシー券	枚	45	36	20	14	6	2	123
金	運行料金	円	165,300	144,000	139,000	166,700	164,200	127,000	906,200
	チップ	円		100					100
	計	円	165,300	144,100	139,000	166,700	164,200	127,000	906,300
地区別	浦川	回	127	81	85	86	108	75	562
	佐久間	:	36	35	55	37	37	24	224
	山香	:	11	11	15	17	6	23	83
	城西	:	16	20	12	24	22	7	101
	計	回	190	147	167	164	173	129	970
時間帯	7時台	回	9	9	10	9	12	14	63
	8時台	:	18	18	11	16	16	12	91
	9時台	:	24	19	16	17	23	21	120
	10時台	:	29	20	22	20	31	17	139
	11時台	:	30	21	12	17	21	16	117
	12時台	:	21	18	23	15	15	12	104
	13時台	:	27	20	26	24	21	13	131
	14時台	:	20	12	33	33	25	17	140
	15時台	:	10	10	14	9	9	7	59
	16時台	:	1	0	0	4	0	0	5
	17時台	:	0	0	0	0	0	0	0
	計	回	189	147	167	164	173	129	969
	乗車場所	自宅	回	80	67	87	78	75	58
病院内		:	41	42	29	39	46	32	229
病院内		:	5	5	4	6	7	8	35
金融機関		:	9	4	3	5	7	5	33
公共機関		:	5	2	23	8	5	5	48
商店		:	27	18	13	19	20	10	107
駅		:	9	5	7	5	7	8	41
その他		:	14	4	1	4	6	3	32
計		回	190	147	167	164	173	129	970
降車場所	自宅	回	85	67	75	74	83	63	447
	病院内	:	43	39	30	45	41	30	228
	病院内	:	14	15	12	11	11	14	77
	金融機関	:	8	3	2	3	9	5	30
	公共機関	:	5	4	34	8	6	6	63
	商店	:	25	13	10	17	14	8	87
	駅	:	0	2	2		0	0	4
	その他・町外	:	9	4	2	6	9	3	33
	町外	:	0	0	0			0	0
計	回	189	147	167	164	173	129	969	
その他	実送時間	分	2001	1743	1658	1982	1821	1518	10952
	実送距離	Km	937	850	777	1017	924	776	4701
	走行距離	Km	2326	1946	2020	2248	2380	2002	13560
	ガソリン	L							0.00
	ガソリン代	円		26,635	25,780	27,716	31,446	24,006	151563

『NPO法人がんばらまいか佐久間』公共交通空白地有償運送 月別利用状況(R3年前期)

■運行状況

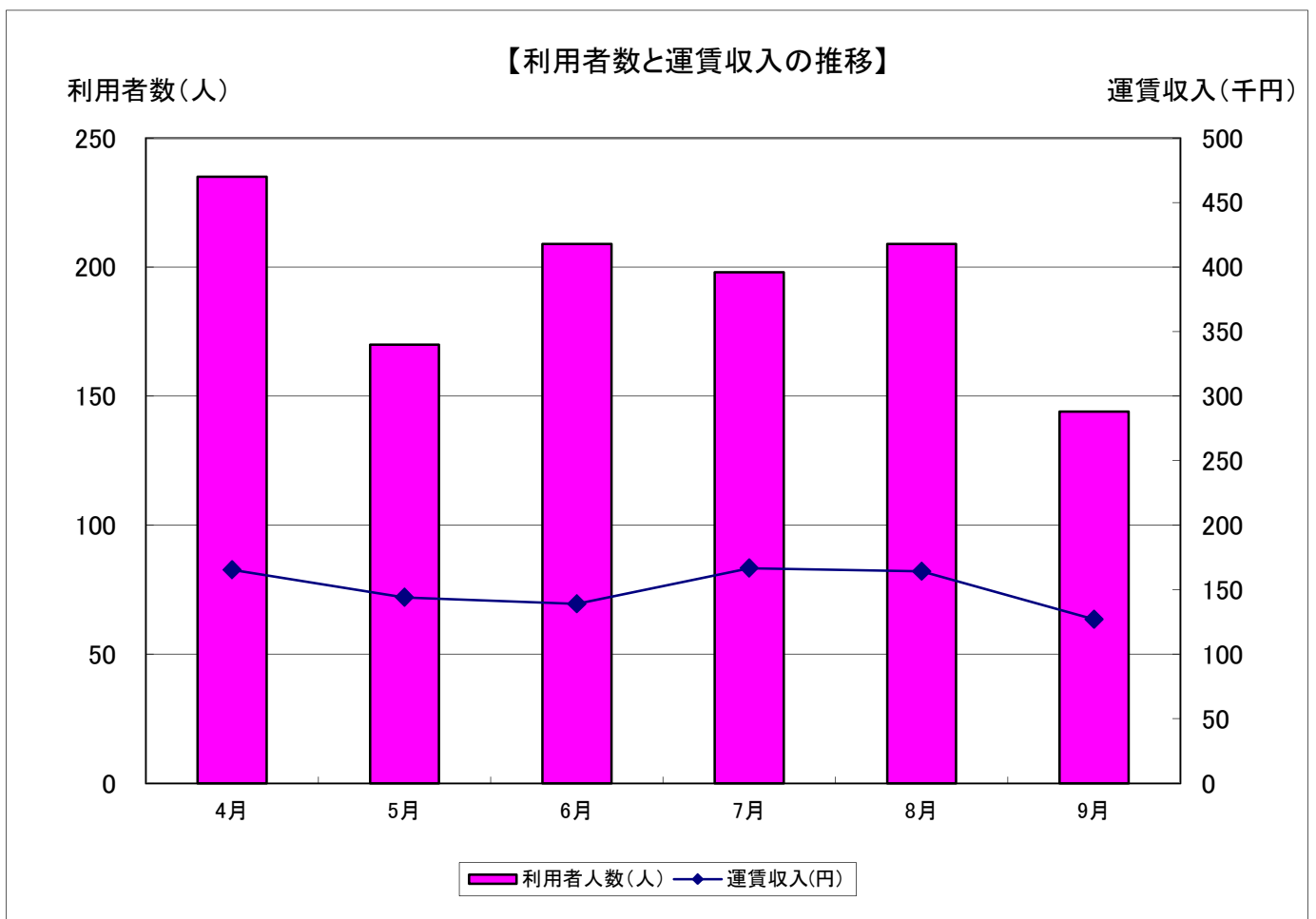
* 有償運送のみ

	4月	5月	6月	7月	8月	9月
運行日数(日)	21	19	22	21	22	21
運行回数(回)	190	147	167	164	173	129
利用者人数(人)	235	170	209	198	209	144
運賃収入(円)	165,300	144,000	139,000	166,700	164,200	127,000

■運行状況(昨年度参考)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月
運行日数(日)	22	18	22	21	20	11
運行回数(回)	198	165	184	186	194	125
利用者人数(人)	211	183	205	209	227	136
運賃収入(円)	167,500	138,800	159,900	150,300	153,900	103,800

■利用者数と運賃収入の推移



運行状況報告書にかかる提示書類確認書

(令和3年4月～令和3年9月末分)

報告事項	提示書類	確認欄	特記事項又は提案事項等 (前回との相違点)
会員登録者数	旅客名簿 (参考様式第イ号)	レ	対後期(R2.10～R3.3) 74人減 確認済み
使用車両	自動車登録簿 (参考様式第10号)	レ	2台 確認済み
運転者数	運転者台帳 (参考様式第二号)	レ	登録7人 確認済み
運行管理体制	安全な運転のための 確認表(参考様式ロ号)	レ	確認済み
輸送実績	乗務記録 (参考様式第八号)	レ	確認済み
事故発生件数	事故の記録 (参考様式第へ号)	レ	該当なし
苦情件数	苦情処理簿 (参考様式第ト号)	レ	該当なし
備考欄 ・ 年会費 1,200円/世帯			

運送主体名 特定非営利活動法人 がんばらまいか佐久間

代表者 理事長 大見 芳 様

令和3年10月8日

上記の書類を、運行状況報告書と共に確認しました。

担当課

天竜区 まちづくり推進課 計画交通G 齋藤 慎悟



吉田 久記



提示書類	前回	今回	増減	備考
旅客名簿（参考様式第イ号）				
会員登録者	1,857 人	1,783 人	74人減	
自動車登録簿（参考様式第10号）				
車両数	バス	0	0	—
	普通自動車	2	2	—
	合計	2	2	—
スズキ ソリオ 2台				
運転者台帳（参考様式第二号）				
運転者数	7人	7人	—	登録7人 (2種免許所持0人)
安全な運転のための確認表（参考様式ロ号）				
確認済み				
乗務記録（参考様式第八号）				
確認済み				
事故の記録（参考様式第へ号）				
無し	0	0		
苦情処理簿（参考様式第ト号）				
無し	0	0		
運行状況報告等				
運送回数	970回			
運送人員	1,165人			
運送収入	906,300円			

運行状況報告書にかかる提示書類の確認書に関する記録

担当 齋藤・吉田

運行状況報告書

(令和3年4月～令和3年9月末)

令和3年10月8日

交通空白地有償運送運営協議会長 様

所在地 浜松市天竜区春野町宮川 1768 番地
 運送主体名 特定非営利活動法人 春野のそがお
 代表者名 理事長 森下 廣陸



以下のとおり報告します。

報告事項	報告内容		備考 (提示書類)
会員登録者数	858 人		運送をしようとする旅客の名簿 (参考様式第1号)
使用車両数	バス (乗車定員 11 人以上)	0 両	()内には軽自動車 自動車登録簿(参考様式第7号)
	普通自動車 (乗車定員 11 人未満)	2 両 (うち 0 両)	
	合計	2 両 (うち 0 両)	
損害賠償措置状況	別添「自動車登録簿」(参考様式第7号)のとおり		
運送の対価	別添「料金表」のとおり		
運転者数	5 人		運転者台帳(参考様式第2号)
研修、講習等の実施状況	令和3年8月25日実施		
管理運営体制	別添「運行管理の体制等を記載した書類」(様式第6号)のとおり		安全な運転のための確認表 (参考様式第10号) 乗務記録(参考様式第8号)
輸送実績	運送回数	294 回	乗務記録(参考様式第8号)
	運送人員	433 人	
	収入	319,100 円	
事故発生件数	0 件(うち 件は発生時に報告済み)		事故の記録(参考様式第8号)
苦情件数	0 件(うち 件は発生時に報告済み)		苦情処理簿(参考様式第1号)



自 動 車 登 録 簿

登録番号等	形式	年式	乗車定員	有効期間満了日	設備又は装置	任意保険または共済	名義人	備考
浜松 502 て 1520	箱型	平成 28年 3月	5人	令和5年 3月16日	SRS、エアバ ック、助手席リ フトアップシ ート、4WD	保険会社等名 (あいおいニッセイ同和 損害保険㈱) 補償 対人 (無制限 万円) 対物 (3,000万円) 搭乗者 (有・無) 補償運転者 (26歳以上) 車両保険 (有・無)	所有者 (NPO法人 春野のえがお) 使用者 (NPO法人 春野のえがお)	
浜松 301 ぬ 7426	ステー ション ワゴン	平成 28年 1月	7人	令和5年 1月28日	電気自動車 イモビライザー	保険会社等名 (あいおいニッセイ同和 損害保険㈱) 補償 対人 (無制限 万円) 対物 (3,000万円) 搭乗者 (有・無) 補償運転者 (26歳以上) 車両保険 (有・無)	所有者 (NPO法人 春野のえがお) 使用者 (NPO法人 春野のえがお)	

登録番号	中運通第3号
運送の主体（申請者名）	特定非営利活動法人春野のえがお

運行管理の体制等を記載した書類

事務所名（特定非営利活動法人春野のえがお）

1. 運行管理・整備管理の体制

(ア) 運行管理の責任者の就任予定名簿

No	氏名	住所	資格の種類
1	鈴木 登喜夫		その他
2			

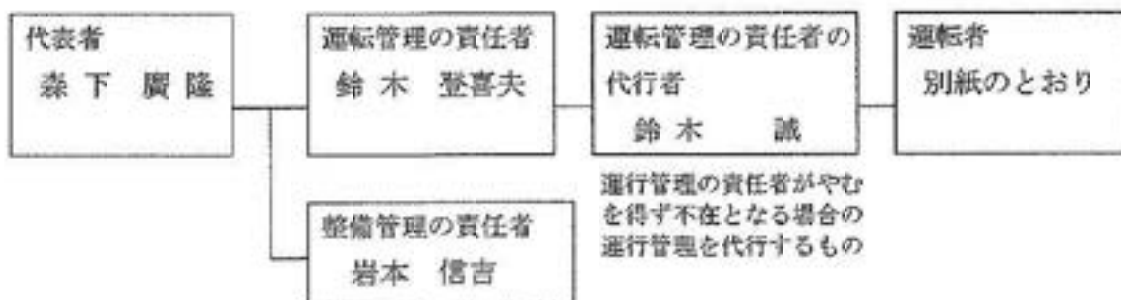
※ 乗車定員11以上の車両を配置する事務所及び乗車定員11人未満の車両を5両以上配置する事務所の運行管理の責任者にあつては、運行管理者資格証の写し又は施行規則第51条の17第2項各号のいずれかの要件を備えていることを証する書類を添付すること。

※ 資格の種類には、法23条第1項の運行管理者、その他の別を記載するものとする。

(イ) 整備管理の責任者の就任予定名簿

No	氏名	住所
1	岩本 信吉	

(ウ) 運行管理・整備管理に係る指揮命令系統



2. 事故処理連絡体制



3. 苦情処理体制



別紙

	氏名	住所
1	中村 一夫	████████████████████
2	岩本 信吉	████████████████████
3	高須 謙	████████████████████
4	増井 正実	████████████████████
5	鈴木 康夫	████████████████████
6		
7		
8		
9		
10		

事故防止研修実施報告書

(令和3年4月～令和3年9月末)

令和3年8月27日

ガイドラインに基づき、運転者に対し、事故防止、運行の安全、旅客の利便の確保について必要な研修を行ったことを以下の通り報告します。

日時	令和3年8月25日 15時30分～16時30分
場所	春野協働センター 防災対策室
概要	子供と高齢者の事故防止についての講習を受け、運転業務にあたって、注意する点について確認した。
内容	気田駐在所・堀尾直樹さんから秋の交通安全県民運動にさきがけ注意すべき点について講話がありました。 1 子供と高齢者等歩行者に対する安全の確保 通学路、未就学児等集団移動する経路等の見守りに注意する。 高齢者は加齢に伴う身体機能の変化を理解し、安全な交通行動を実践すること。 2 夕暮れ時の事故防止と歩行者等の保護 夕暮れ時の死亡事故の特徴を踏まえた交通安全教育の実施 歩行者への安全保護を徹底すること。 3 秋の行楽等町外者の流入が増加することを踏まえ、日中の走行には注意すること
備考	・10日・20日・30日には免許証の確認実施 ・日中の走行には、子供の飛び出しに注意すること。 ・タクシー利用者の多くは高齢者であるので、乗降時の安全確保をするよう確認、指導した。

令和3年度 NPOタクシー運行状況

〈NPOタクシー〉

月	運行可能日数	実運行日数	運行回数	乗車人数	運行距離	利用料金	実利用人数
4月	17日	15日	57回	67人	1,069.9km	60,900円	
5月	14日	10日	37回	49人	670.9km	40,000円	
6月	18日	14日	50回	76人	978.4km	54,600円	
7月	21日	15日	57回	106人	969.5km	66,200円	
8月	20日	15日	62回	94人	1,115.6km	70,700円	
9月	17日	11日	31回	41人	438.6km	26,700円	
10月		0日	0回	0人	0.0km	0円	
11月		0日	0回	0人	0.0km	0円	
12月		0日	0回	0人	0.0km	0円	
1月		0日	0回	0人	0.0km	0円	
2月		0日	0回	0人	0.0km	0円	
3月		0日	0回	0人	0.0km	0円	
計	107日	80日	294回	433人	5,242.9km	319,100円	49人

(運行形態)

運行日 火曜日から金曜日(祝日、年末年始を除く)
 運行時間 午前7時から午後5時
 利用料金 料金表による(2km未満500円、以降1km当たり100円増)

〈令和2年度 NPOタクシー〉

年度	運行可能日数	実運行日数	運行回数	乗車人数	運行距離	利用料金	実利用人数
令和2年度	200日	144日	449回	572人	8,575km	498,000円	46人

(運行形態)

運行日 火曜日から金曜日(祝日、年末年始を除く) ※産業まつり時(11/18-19)臨時運行
 運行時間 午前7時から午後5時
 利用料金 料金表による(2km未満500円、以降1km当たり100円増)

項目	〈令和3年度〉	〈令和2年度〉
実運行日数/運行可能日数	74.77% (80日/107日)	72% (144日/200日)
運行回数/運行可能日数	2.75回/日 (294回/107日)	2.25回/日 (449回/200日)
運行回数/実運行日数	3.68回/日 (294回/80日)	3.12回/日 (449回/144日)
乗車人数/運行回数	1.47人/回 (433人/294回)	1.27人/回 (572人/449回)
運行距離/運行回数	17.83km/回 (5,243 km/294回)	19.1km/回 (8,575 km/449回)
利用料金/運行回数	1,085円/回 (319,100円/294回)	1,109/回 (498,000円/449回)

『NPO法人 春野のえがお』公共交通空白地有償運送 月別利用状況(R3年前期)

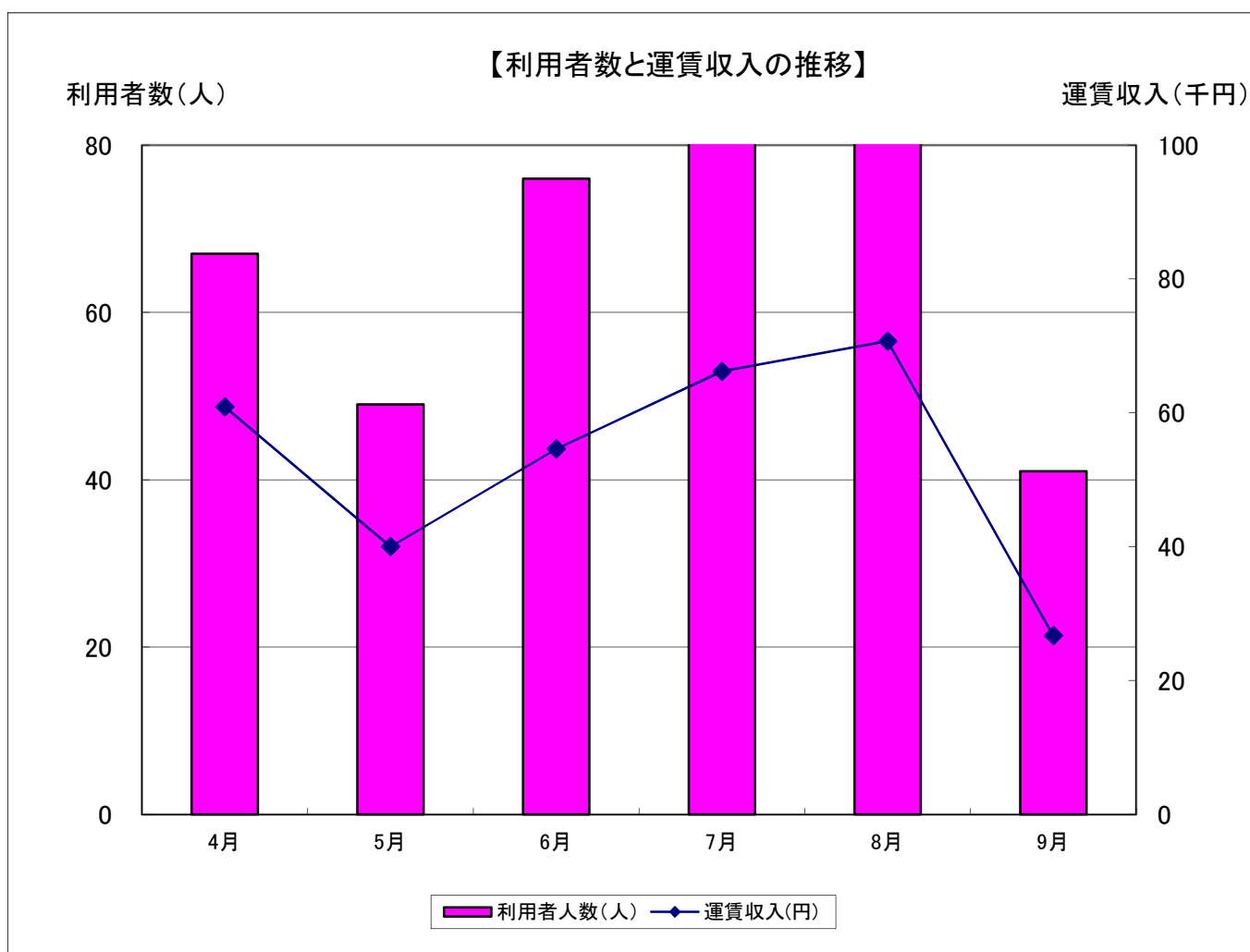
■運行状況

	4月	5月	6月	7月	8月	9月
運行日数(日)	15	10	14	15	15	11
運行回数(回)	57	37	50	57	62	31
利用者人数(人)	67	49	76	106	94	41
運賃収入(円)	60,900	40,000	54,600	66,200	70,700	26,700

■運行状況(昨年度参考)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月
運行日数(日)	13	13	16	12	12	10
運行回数(回)	46	40	45	46	35	35
利用者人数(人)	50	40	49	62	45	43
運賃収入(円)	52,500	45,900	47,500	47,900	39,700	37,200

■利用者数と運賃収入の推移



運行状況報告書にかかる提示書類確認書

(令和3年4月～令和3年9月末分)

報告事項	提示書類	確認欄	特記事項又は提案事項等 (前回との相違点)
会員登録者数	旅客名簿 (参考様式第イ号)	レ	対後期(R2.10～R3.3) 48人減 確認済み
使用車両	自動車登録簿 (参考様式第10号)	レ	2台 確認済み
運転者数	運転者台帳 (参考様式第二号)	レ	登録5人 確認済み
運行管理体制	安全な運転のための 確認表(参考様式ロ号)	レ	確認済み
輸送実績	乗務記録 (参考様式第八号)	レ	確認済み
事故発生件数	事故の記録 (参考様式第ハ号)	レ	該当なし
苦情件数	苦情処理簿 (参考様式第ト号)	レ	該当なし
備考欄 ・ 年会費 1,200円/人			

運送主体名 特定非営利活動法人 春野のえがお

代表者 理事長 森下 廣隆 様

令和3年10月8日

上記の書類を、運行状況報告書と共に確認しました。

担当課

天竜区 まちづくり推進課 計画交通G 吉田 久記

古川 成規

提示書類	前回	今回	増減	備 考	
旅客名簿（参考様式第イ号）					
会員登録者	906 人	858 人	48人増		
自動車登録簿（参考様式第10号）					
車両数	バス	0	0	—	・ニッサン e-NV200（電気自動車） ・トヨタ スペイド（助手席リフト アップシート）
	普通自動車	2	2	—	
	合計	2	2	—	
運転者台帳（参考様式第二号）					
運転者数	5人	5人	—	登録5人 （2種免許所持4人）	
安全な運転のための確認表（参考様式ロ号）					
確認済み					
乗務記録（参考様式第八号）					
確認済み					
事故の記録（参考様式第へ号）					
無し	0	0			
苦情処理簿（参考様式第ト号）					
無し	0	0			
運行状況報告等					
運送回数	294回				
運送人員	433人				
運送収入	319,100円				

運行状況報告書にかかる提示書類の確認書に関する記録

担当 吉田・古川

(白 紙)

遠州鉄道路線バス 伊平線および秋葉線(旧北遠本線) の一部区間退出について

(2022.1.31 浜松市地域公共交通会議)

2022年1月31日
遠州鉄道株式会社
運輸事業部

2

遠鉄バスの現状と今後の考え方

以前から厳しい運営状況(利用人員減少、乗務員不足)

- ・ダイヤの適正化や国、県、地元自治体からの補助金を活用して路線維持に対する努力をしてきた
- ・しかし、利用者減少は更に深刻化、また現行の補助制度が将来に渡って維持される保証もなく、路線維持に対する不安感が高まる一方
- ・大型2種免許保有者の不足状況が急激に進行し社会問題にもなる

追い打ちをかける新型コロナウイルス感染症の猛威

- ・移動の自粛が求められる中で利用者が激減
- ・テレワークの定着や通学における保護者送迎の増加、医療機関への通院回数減少など社会環境が激変
- ・新型コロナウイルス感染症が収束しても元の水準に戻るとは考えにくい

**未曾有の局面を迎えておりバス事業の継続すら困難
事業継続のためには路線運営の見直しが急務**

伊平線

「井伊谷」以北の路線退出に向けて、関係各所と調整を進める

2022年3月
路線退出申し出



2022年10月
路線退出

【現在の運行状況】

平日：「12往復/日」

土日祝：「11往復/日」

伊平線

【伊平線】

退出区間4.0km程度



伊平線

■2021年10月 平日利用実績(平均通過人員)

【上り】

伊平		やけいし橋		花平		上町		「伊平～上町」		井伊谷	根洗	追分	市役所南	浜松駅	「井伊谷～浜松駅」	
時刻	乗車人員	時刻	通過人員	時刻	通過人員	時刻	通過人員	時刻	通過人員	時刻	時刻	時刻	時刻	時刻	時刻	最大通過人員
5:55	0	5:58	0	5:59	0	6:01	0		0	6:02	6:12	6:23	6:41	6:49		12
6:31	2	6:34	2	6:35	2	6:37	2		2	6:38	6:50	7:05	7:35	7:44		19
6:44	2	6:47	2	6:48	3	6:50	4		4	6:51	7:06	7:23	7:59	8:09		33
7:48	1	7:51	1	7:52	2	7:54	3		3	7:55	8:09	8:35	8:59	9:06		19
9:02	1	9:05	1	9:06	1	9:08	2		2	9:09	9:21	9:35	9:57	10:04		11
10:22	1	10:25	1	10:26	1	10:28	1		1	10:29	10:43	10:55	11:16	11:24		9
11:22	0	11:25	0	11:26	0	11:28	1		1	11:29	11:43	11:55	12:16	12:24		8
12:21	0	12:24	0	12:25	0	12:27	0		0	12:28	12:43	12:55	13:16	13:24		8
13:21	1	13:24	1	13:25	1	13:27	1		1	13:28	13:43	13:55	14:16	14:24		9
14:21	0	14:24	0	14:25	0	14:27	0		0	14:28	14:42	14:55	15:16	15:25		18
15:18	0	15:21	0	15:22	1	15:24	1		1	15:25	15:40	15:55	16:19	16:27		21
16:38	0	16:41	0	16:42	1	16:44	1		1	16:45	17:00	17:14	17:43	17:52		21

伊平線

■2021年10月 平日利用実績(平均通過人員)

【下り】

浜松駅	市役所南	追分	根洗	「浜松駅～井伊谷」		井伊谷		花平		やけいし橋		伊平		「井伊谷～伊平」	
時刻	時刻	時刻	時刻	時刻	最大通過人員	時刻	通過人員	時刻	通過人員	時刻	通過人員	時刻	降車人員	時刻	最大通過人員
6:50	6:54	7:28	7:51		29	8:06	0	8:09	0	8:10	0	8:14	0		0
8:45	8:50	9:12	9:24		7	9:38	0	9:41	0	9:42	0	9:46	0		0
9:35	9:40	10:02	10:14		13	10:28	0	10:31	0	10:32	0	10:36	0		0
10:35	10:40	11:02	11:14		8	11:28	1	11:31	1	11:32	1	11:36	1		1
11:35	11:40	12:02	12:14		7	12:28	0	12:31	0	12:32	0	12:36	0		0
12:35	12:40	13:02	13:14		8	13:28	0	13:31	0	13:32	0	13:36	0		0
13:35	13:40	14:02	14:14		7	14:28	0	14:31	0	14:32	0	14:36	0		0
14:35	14:40	15:05	15:17		8	15:28	0	15:31	0	15:32	0	15:35	0		0
15:35	15:41	16:06	16:18		14	16:31	2	16:34	2	16:35	1	16:39	1		2
16:35	16:41	17:09	17:21		15	17:35	1	17:38	1	17:39	0	17:43	0		1
17:35	17:41	18:09	18:22		16	18:38	1	18:41	0	18:42	0	18:46	0		1
19:00	19:05	19:30	19:43		22	19:54	1	19:57	1	19:58	1	20:02	1		1

旧：北遠本線(現：秋葉線)『唐沢系統』

「山東」以北の路線退出に向けて、関係各所と調整を進める

2022年3月
路線退出申し出



2022年10月
路線退出

【現在の運行状況】

平 日：1便/日のみ

旧：北遠本線(現：秋葉線)『唐沢系統』

【秋葉線】

退出区間16.0km程度



旧：北遠本線(現：秋葉線)『唐沢系統』

■2021年4月～10月 平日利用実績(平均通過人員)

唐沢	船約	船約口	西雲名	秋葉橋入口	横山東	横山町	横山小学校前	横山車庫		横山小学校前		月		船明		光が丘中学校前		「横山車庫～山東」		山東	二俣仲町	西鹿島駅	「山東～西鹿島駅」				
								時刻	乗車人員	時刻	通過人員	時刻	通過人員	時刻	通過人員	時刻	通過人員	時刻	通過人員				最大通過人員	時刻	時刻	時刻	最大通過人員
土砂崩れの影響により「運休中」																											
								4月	0		4月	2		4月	2		4月	2	4月	2				4月	28		
								5月	0		5月	2		5月	2		5月	2	5月	2				5月	28		
								6月	0		6月	1		6月	1		6月	1	6月	1				6月	26		
6:39	6:41	6:42	6:46	6:46	6:48	6:49	6:50	6:51	0	6:51	7月	1	6:56	7月	1	7:03	7月	1	7:06	7月	1	7:12	7:17	7:27	7月	24	
								8月	0		8月	0		8月	0		8月	0	8月	1	8月	1				8月	25
								9月	0		9月	0		9月	0		9月	0	9月	1	9月	1				9月	24
								10月	0		10月	1		10月	1		10月	1	10月	1	10月	1				10月	32

<対象日数> ・4月(平日:21日間) ・5月(平日:18日間) ・6月(平日:22日間) ・7月(平日:20日間) ・8月(平日:17日間) ・9月(平日:20日間) ・10月(平日:21日間)

スケジュール

路線名	2021年度		2022年度		
	2022年1月	2022年3月	2022年6月	2022年8月	2022年10月
	内容	内容	内容	内容	内容
伊平線	1月 浜松市 地域公共 交通会議 報告	静岡県に 退出申出	6月 浜松市 地域公共 交通会議 協議	静岡県 生活交通確保 対策協議会 幹事会	伊平線 退出予定
秋葉線 (旧:北遠本線)	1月 浜松市 地域公共 交通会議 報告	静岡県に 退出申出	6月 浜松市 地域公共 交通会議 協議	静岡県 生活交通確保 対策協議会 幹事会	秋葉線 (旧:北遠本線) 退出予定

(白 紙)

令和 3 年 1 2 月 2 0 日

浜松市地域公共交通会議 会長 様

事業者名 遠州鉄道株式会社

代表 代表取締役社長 斉藤 薫

浜松市地域公共交通会議への協議依頼

浜松市地域公共交通会議にて、下記の事項の協議をお願いしたく、依頼いたします。

1. 協議依頼事項

【報 告】

遠州鉄道 鉄道線の運賃改定実施について

2. 理由

2021 年 9 月 29 日付にて国土交通省中部運輸局に鉄道事業の旅客運賃上限変更認可申請をしておりましたが、2021 年 12 月 17 日に認可を受け、12 月 20 日付けで実施運賃の届出をし、2022 年 2 月 1 日より実施。

報道関係各位

鉄道事業の運賃改定の届出について

遠州鉄道株式会社（本社：浜松市中区 社長：齊藤薫）は、2021年9月29日付にて国土交通省中部運輸局宛に鉄道事業の旅客運賃上限変更認可申請を提出しておりましたが、2021年12月17日に認可を受けたことを踏まえ、12月20日付で実施運賃の届出をいたしました。

2022年2月1日より適用される新運賃の概要とご案内を下記に記しますので、お取扱いの程、宜しく願いいたします。

記

1. 改定内容

(1) 運賃の届出について

鉄道事業の旅客運賃は各事業者の「上限運賃」を国土交通省が認可する「上限認可制」となります。各事業者は認可された上限運賃の範囲内で届出により「実施運賃」（お客様から実際に収受する運賃）を設定することができます。当社の現在の「実施運賃」は「上限運賃」と同額であり、今回につきましても同額の設定で届出をいたしました。

今後も新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえ、当局と連携を取りながら健全な事業運営を目指してまいります。

(2) 改定の概要

① 実施日 2022年2月1日

② 改定内容

i. 【改定率】

定期外	定期			合計
	通勤	通学	計	
4.6%	3.3%	1.6%	2.7%	3.9%

ii. 【現行・改定運賃比較表】

○普通旅客運賃（定期外）

- ・初乗運賃120円を140円に改定
- ・現行160円～240円（4.1km～8.0km）区間を一律10円加算
- ※現行280円（8.1km～）以上の区間は運賃改定の対象としない

営業キロ	現行運賃 (円)	改定運賃 (円)	運賃差 (円)
0～4.0	120	<u>140</u>	<u>20</u>
4.1～5.0	160	<u>170</u>	<u>10</u>
5.1～6.0	190	<u>200</u>	<u>10</u>
6.1～7.0	220	<u>230</u>	<u>10</u>
7.1～8.0	240	<u>250</u>	<u>10</u>
8.1～9.0	280	280	—
9.1～10.0	300	300	—
10.1～11.0	320	320	—
11.1～12.0	350	350	—
12.1～13.0	370	370	—
13.1～14.0	390	390	—
14.1～15.0	420	420	—
15.1～16.0	440	440	—
16.1～17.0	460	460	—
17.1～18.0	480	480	—

○定期旅客運賃

※8.1km以上の区間は運賃改定の対象としない

通勤定期旅客運賃 (大人1か月)

営業キロ	1か月		3か月		6か月	
	現行(円)	改定(円)	現行(円)	改定(円)	現行(円)	改定(円)
0～3.0	4,880	<u>5,760</u>	13,910	<u>16,420</u>	26,360	<u>31,110</u>
3.1～4.0	5,330	<u>6,210</u>	15,200	<u>17,700</u>	28,790	<u>33,540</u>
4.1～5.0	6,650	<u>7,100</u>	18,960	<u>20,240</u>	35,910	<u>38,340</u>
5.1～6.0	7,540	<u>7,990</u>	21,490	<u>22,780</u>	40,720	<u>43,150</u>
6.1～7.0	8,870	<u>9,320</u>	25,280	<u>26,570</u>	47,900	<u>50,330</u>
7.1～8.0	10,210	<u>10,650</u>	29,100	<u>30,360</u>	55,140	<u>57,510</u>
8.1～9.0	11,090		31,610		59,890	
9.1～10.0	12,420		35,400		67,070	
10.1～11.0	13,300		37,910		71,820	
11.1～12.0	14,190		40,450		76,630	
12.1～13.0	15,070		42,950		81,380	
13.1～14.0	16,410		46,770		88,620	
14.1～15.0	17,290		49,280		93,370	
15.1～16.0	18,180		51,820		98,180	
16.1～17.0	19,070		54,350		102,980	
17.1～18.0	20,390		58,120		110,110	

通学定期旅客運賃（大人1か月）

営業キロ	1か月		3か月		6か月	
	現行(円)	改定(円)	現行(円)	改定(円)	現行(円)	改定(円)
0～3.0	3,290	3,880	9,380	11,060	17,770	20,960
3.1～4.0	3,600	4,190	10,260	11,950	19,440	22,630
4.1～5.0	4,480	4,780	12,770	13,630	24,200	25,820
5.1～6.0	5,080	5,380	14,480	15,340	27,440	29,060
6.1～7.0	5,970	6,280	17,020	17,900	32,240	33,920
7.1～8.0	6,880	7,180	19,610	20,470	37,160	38,780
8.1～9.0	7,470		21,290		40,340	
9.1～10.0	8,360		23,830		45,150	
10.1～11.0	8,960		25,540		48,390	
11.1～12.0	9,550		27,220		51,570	
12.1～13.0	10,160		28,960		54,870	
13.1～14.0	11,050		31,500		59,670	
14.1～15.0	11,650		33,210		62,910	
15.1～16.0	12,250		34,920		66,150	
16.1～17.0	12,840		36,600		69,340	
17.1～18.0	13,740		39,160		74,200	

※通学ウィークデー定期券は通学定期旅客運賃に5/7を乗じて得られた額とする。
(10円単位に切り上げ)

2. 新運賃への切替

(1) 普通旅客運賃

2月1日乗車分より新運賃となります。お支払い時にご注意下さい。

(2) ICカード（ナイスパス）プリペイド

① ご利用

2月1日以降もそのままご利用頂けます（新運賃をカードから引き落とします）。

② ご購入

現行と変更ございません。

(3) 定期券

① ご利用

2月1日以降もそのままご利用頂けます。

② 窓口購入

2月1日以降購入分より新運賃となります。

③ ネット定期券予約サービス

2月1日以降予約分より新運賃となります。

※改定日（2月1日）以降を通用開始日とする定期券を1月31日までに購入される場合は、現行運賃でお買い求め頂けます。

④ ワイドフリー定期券・シルバーワイドフリー定期券

発売金額は変更ございません。

(4) 団体乗車券

2月1日以降購入分より新運賃となります。

(5) その他乗車券

「遠鉄ぶらりきっぷ」「あかでん1日フリーきっぷ」「HAMANAKO RAIL PASS」「天竜浜名湖鉄道・遠州鉄道鉄道線共通フリーきっぷ」「ふじのくに家康公きっぷ」の発売金額は変更ございません。

3. その他

鉄道事業の収支実績及び推定等については、9月29日付けプレスリリースに記載をしております。

https://www.entetsu.co.jp/release/20210929_entetsu.pdf

4. お問い合わせ先

(1) 本件に関する報道関係の皆様・お客様からのお問い合わせ

遠州鉄道株式会社 鉄道営業所 TEL053-435-0221

(平日・土曜日 9:00～18:00・日祝 9:00～17:00)

遠州鉄道株式会社 運輸事業部 TEL053-454-2215

(平日 9:00～18:00)

(2) 遠鉄電車ホームページ

<https://www.entetsu.co.jp/tetsudou/>

(白 紙)