

令和2年度 第3回 磐田市地域公共交通会議 次第

令和2年12月25日（金）13:30～

磐田市総合健康福祉会館 2階ふれあい交流室

1 開 会

2 会長あいさつ

3 協 議 事 項

議案第1号 単独継続困難申出路線及び市自主運行申出路線について

議案第2号 磐田市福田地区及び磐田中央地区デマンド型乗合タクシーの
自己評価について

議案第3号 磐田市デマンド型乗合タクシーの運行内容の変更について

4 報 告 事 項

報告第1号 令和2年度 地域間幹線系統に関する事業評価について

5 そ の 他

6 閉 会

磐田市地域公共交通会議委員名簿

任期: 令和2年5月31日～令和5年5月30日

No.	職	区分	所属・職		氏名	備考
1	会長	学識経験者	静岡文化芸術大学	名誉教授	川口 宗敏	
2		市議会の議員	磐田市議会	議長	寺田 幹根	
3		関係行政機関の職員	中部運輸局静岡運輸支局	首席運輸企画専門官	江間 綾子	
4		関係行政機関の職員	静岡県交通基盤部	地域交通課長	仲野 弘己	代理 松林花奈 (地域交通課主事)
5		関係行政機関の職員	磐田警察署	交通課長	古山 康徳	代理 太田憲一 (交通規制係長)
6		関係行政機関の職員	静岡県袋井土木事務所	企画検査課長	三浦 洋一	
7		関係行政機関の職員	袋井市	総務部長	鈴木 亨	
8	副会長	市民の代表者	磐田市自治会連合会	副会長	玉田 文江	
9		市民の代表者	磐田市地域包括支援センター	センター長 (城山・向陽)	大岡 美奈子	
10		市民の代表者	磐田商工会議所	専務理事	鈴木 隆之	
11		市民の代表者	磐田市シニアクラブ連合会	副会長	山下 六機	
12		市民の代表者	磐田市民生委員児童委員協議会	副会長	富田 倫代	
13		市民の代表者	公募委員		山下 建二	
14		公共交通事業者	遠州鉄道株式会社	運輸業務部長	諸井 宏司	
15		公共交通事業者	秋葉バスサービス株式会社	代表取締役社長	佐野 弘幸	
16		公共交通事業者	静岡県タクシー協会西部会竜東支部	竜東支部代表	藤田 守康	
17		公共交通事業者	遠鉄タクシー株式会社	運行営業部長	榊原 正之	
18		公共交通事業者	遠州鉄道労働組合	副執行委員長	田中 友親	
19		市の職員	磐田市	副市長	高田 眞治	

令和2年度 第3回 磐田市地域公共交通会議 座席表

<p>副会長 磐田市自治会連合会 副会長 玉田文江</p>	<p>会 長 静岡文化芸術大学 名誉教授 川口宗敏</p>
---	---

<p>磐田市議会 議長 寺田幹根</p> <p>静岡運輸支局 運輸企画専門官 江間綾子</p> <p>静岡県地域交通課 地域交通班 主事 松林花奈</p> <p>磐田警察署 交通規制係長 太田憲一</p> <p>県袋井土木事務所 企画検査課長 三浦洋一</p> <p>袋井市 総務部長 鈴木亨</p> <p>包括支援センター センター長 大岡美奈子</p> <p>磐田商工会議所 専務理事 鈴木隆之</p>	<p>磐田市 副市長 高田眞治</p> <p>遠州鉄道労働組合 副執行委員長 田中友親</p> <p>遠鉄タクシー(株) 運行営業部長 榊原正之</p> <p>県タクシー協会 竜東支部代表 藤田守康</p> <p>秋葉バスサービス 代表取締役社長 佐野弘幸</p> <p>遠州鉄道(株) 運輸業務部長 諸井宏司</p> <p>公募委員 市民代表 山下建二</p>	<p>事務局</p> <p>事務局</p> <p>事務局</p> <p>随席</p> <p>随席</p>		
<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;"> <p>シニアクラブ連合会 副会長 山下六機</p> </td> <td style="width: 50%;"> <p>民生児童委員協議会 副会長 富田倫代</p> </td> </tr> </table>		<p>シニアクラブ連合会 副会長 山下六機</p>	<p>民生児童委員協議会 副会長 富田倫代</p>	
<p>シニアクラブ連合会 副会長 山下六機</p>	<p>民生児童委員協議会 副会長 富田倫代</p>			
随 行 席	報 道 席			

傍聴席 15席

単独継続困難申出路線及び市自主運行申出路線について

令和 2 年 9 月 30 日までに静岡県生活交通確保対策協議会に申し出のあった下記の単独継続困難路線（系統）及び本市自主運行路線（系統）については、地域住民の日常生活に必要な移動手段であることから、当該路線（系統）を生活交通として維持する必要があると判断する。

記

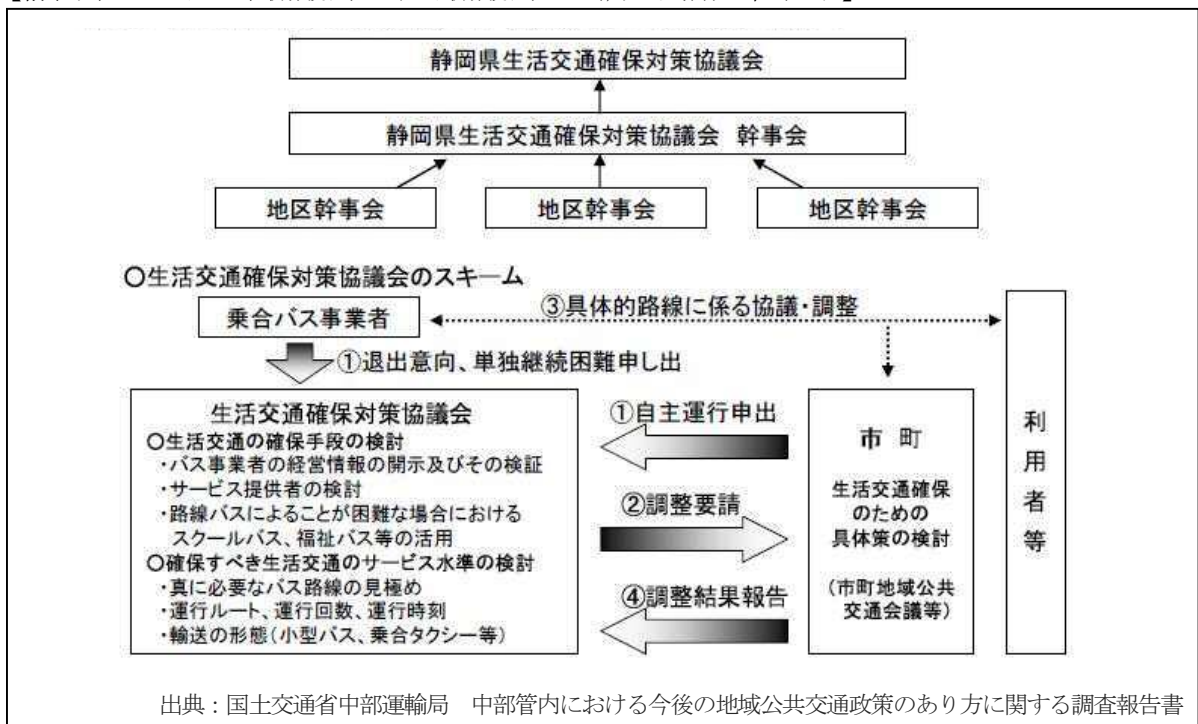
- 1 単独継続困難申出路線 4 路線 9 系統
- 2 市自主運行申出路線 9 路線 10 系統

単独継続困難申出路線及び市自主運行申出路線について

1 要 旨

単独で運行を継続することが困難な路線及び市自主運行路線は、事業者及び市から県生活交通確保対策協議会へ補助制度の活用を希望する旨の申し出がされるため、当該路線を日常生活に必要な路線として、公的支援により維持していくことについてご意見を伺うものです。

【静岡県における県協議会と市町協議会との調整要請の仕組み】



【補助制度】

- ・地域間幹線系統確保維持費国庫補助金 令和3年10月～令和4年9月運行分
- ・地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金 令和3年10月～令和4年9月運行分
- ・市町自主運行バス事業費補助金 令和3年4月～令和4年3月運行分
- ・磐田市生活バス路線維持費補助金 令和3年10月～令和4年9月運行分
- ・磐田市生活バス路線磐田線運行事業費補助金 令和3年4月～令和4年3月運行分

2 対象路線

[単独継続困難申出路線]

	運行事業者	路線名	路線概要
1	遠州鉄道(株)	磐田市立病院福田線	<ul style="list-style-type: none"> ・磐田市立総合病院から磐田駅を經由し、福田地区を結ぶ路線 ・磐田市立病院への通院、沿線住民の通勤通学や生活に必要な路線
2		中ノ町磐田線	<ul style="list-style-type: none"> ・浜松駅から磐田駅を經由し、遠鉄磐田営業所を結ぶ路線 ・主要な幹線である県道を主なルートとしており、沿線住民の通勤通学や生活に必要な路線
3		磐田天竜線	<ul style="list-style-type: none"> ・浜松市山東から磐田市北端部を經由し、磐田駅を結ぶ路線 ・磐田市街地への通勤通学、沿線住民の生活に必要な路線
4		掛塚さなる台線	<ul style="list-style-type: none"> ・浜松駅から掛塚を經由し、豊田町駅、磐田駅、福田地区を結ぶ路線 ・沿線住民の通勤通学や生活に必要な路線。

[市自主運行申出路線]

	運行主体（事業者）	路線名	路線概要
1	磐田市 (秋葉バスサービス(株))	磐田線	3市町（磐田市、袋井市、森町）の共同により運行。沿線の高校生の通学の足として、磐田駅までをつなぐ必要な路線。
2	磐田市 (遠鉄タクシー(株))	デマンド型乗合タクシー (竜洋線)	竜洋地区～豊田町駅・磐田駅周辺～磐田市立総合病院 高齢者など交通弱者の足の確保のため必要な路線
3		デマンド型乗合タクシー (福田線)	福田地区～磐田駅周辺～磐田市立総合病院 高齢者など交通弱者の足の確保のため必要な路線
4		デマンド型乗合タクシー (豊岡線)	豊岡地区～磐田市立総合病院～豊田町駅・磐田駅周辺 高齢者など交通弱者の足の確保のため必要な路線
5		デマンド型乗合タクシー (磐田北部線)	磐田北部地区～地区外商業施設～磐田駅周辺 高齢者など交通弱者の足の確保のため必要な路線

6	磐田市 (遠鉄タクシー(株))	デマンド型乗合 タクシー (磐田東部線)	磐田東部地区～磐田市立総合病院・磐田駅周辺 高齢者など交通弱者の足の確保のため必要な路線
7		デマンド型乗合 タクシー (磐田南部線)	磐田南部地区～豊田町駅・磐田駅周辺～磐田市立総合病院 高齢者など交通弱者の足の確保のため必要な路線
8		デマンド型乗合 タクシー (豊田線)	豊田地区～磐田駅周辺～磐田市立総合病院 高齢者など交通弱者の足の確保のため必要な路線
9		デマンド型乗合 タクシー (磐田中央線)	磐田中央地区～磐田市立総合病院 高齢者など交通弱者の足の確保のため必要な路線

3 路線状況

(1) 単独継続困難申出路線(遠州鉄道株式会社)

番号	系統名 (路線名)	起 点 経過地 終 点	年度	運行の状況			収支の状況		
				実車走行 キロ(km)	運行 日数 (日)	乗車人員 (人)	経常費用 (円)	経常収益 (円)	経常欠損額 (円)
1	磐田市立 病院福田	磐田市立病院	R1年度	168,744.1	365	208,903	64,998,539	43,562,853	21,435,686
		磐田駅	R2年度	170,172.8	366	119,220	70,163,947	25,633,207	44,530,740
		豊浜郵便局	R3年度	170,955.4	365	119,768	85,477,700	25,751,090	59,726,610
2	磐田市立 病院福田	磐田駅南口	R1年度	91,098.6	365	90,905	35,090,269	17,873,910	17,216,359
		福田車庫	R2年度	86,682.3	366	46,942	35,739,979	10,712,177	25,027,802
		豊浜郵便局	R3年度	39,988.3	365	21,655	19,994,150	4,941,744	15,052,406
3	中ノ町磐田	浜松駅	R1年度	252,060.6	365	412,038	97,091,222	71,831,453	25,259,769
		中ノ町	R2年度	251,583.6	366	268,708	103,730,434	50,436,603	53,293,831
		磐田営業所	R3年度	240,489.6	365	256,859	120,244,800	48,212,517	72,032,283
4	磐田天竜	山東	R1年度	125,196.0	365	107,801	48,224,247	30,836,437	17,387,810
		新開	R2年度	120,833.9	366	74,918	49,821,025	24,301,531	25,519,494
		磐田駅	R3年度	108,617.2	365	67,344	54,308,600	21,844,567	32,464,033
5	磐田天竜	山東	R1年度	317,617.3	365	247,708	122,343,007	59,776,078	62,566,929
		ららぽーと磐田	R2年度	312,133.9	366	219,112	128,695,928	59,098,268	69,597,660
		磐田駅	R3年度	303,439.5	365	213,009	151,719,750	57,452,103	94,267,647
6	掛塚さなる台	浜松駅	R1年度	92,725.4	365	88,932	35,716,896	17,867,647	17,849,249
		掛塚	R2年度	90,776.7	366	57,580	37,428,141	13,558,984	23,869,157
		豊浜郵便局	R3年度	73,516.9	365	46,632	36,758,450	10,980,951	25,777,499
7	掛塚さなる台	浜松駅	R1年度	70,824.6	365	88,489	27,280,927	17,179,440	10,101,487
		掛塚・とつか	R2年度	70,255.2	366	72,410	28,966,921	14,957,408	14,009,513
		豊田町駅	R3年度	46,092.2	365	47,506	23,046,100	9,813,079	13,233,021
8	掛塚さなる台	浜松駅	R1年度	79,106.0	365	93,416	30,470,840	18,691,186	11,779,654
		掛塚・千手堂	R2年度	78,824.8	366	81,474	32,500,253	17,587,834	14,912,419
		磐田駅	R3年度	73,733.6	365	76,212	36,866,800	16,451,857	20,414,943
9	掛塚さなる台	浜松駅	R1年度	90,960.3	365	158,934	35,036,998	29,323,407	5,713,591
		芳川	R2年度	90,686.7	366	105,346	37,391,033	20,268,852	17,122,181
		掛塚	R3年度	107,543.4	365	124,928	53,771,700	24,036,394	29,735,306
合計			R1年度	1,288,332.9	365	1,497,126	496,252,945	306,942,411	189,310,534
			R2年度	1,271,949.9	366	1,045,710	524,437,661	236,554,864	287,882,797
			R3年度	1,164,376.1	365	973,912	582,188,050	219,484,302	362,703,748

【備考】

①R1年度(H30.10.01～R01.09.30)とR2年度(R01.10.01～R02.09.30)は実績値、R3年度(R02.10.01～R03.09.30)は見込値を記載しています。

②系統ごとに経常欠損額から国県補助額を差し引いた残りの欠損額の1/2を磐田市が補助しています。

(2) 磐田市自主運行申出路線(秋葉バスサービス株式会社)

番号	系統名 (路線名)	起 点 経過地 終 点	年度	運行の状況			収支の状況		
				実車走行 キロ(km)	運行 日数 (日)	乗車人員 (人)	経常費用 (円)	経常収益 (円)	経常欠損額 (円)
1	磐田線 (森山入口)	磐田駅	H30年度	31,395.8	241	9,856	8,488,482	3,589,943	4,898,539
		遠江総合高校・森山入口	R1年度	30,857.4	242	13,476	8,529,602	4,665,173	3,864,429
		遠州森町	R2年度	31,508.4	242	11,281	9,361,066	3,922,860	5,438,206
2	磐田線 (森町病院)	磐田駅	H30年度	21,212.6	241	11,194	5,735,250	4,020,864	1,714,386
		遠江総合高校・森町病院	R1年度	20,856.0	242	10,858	5,765,015	3,744,873	2,020,142
		遠州森町	R2年度	21,296.0	242	9,090	6,326,988	3,146,783	3,180,205
合計			H30年度	52,608.4	241	21,050	14,223,732	7,610,807	6,612,925
			R1年度	51,713.4	242	24,334	14,294,617	8,410,046	5,884,571
			R2年度	52,804.4	242	20,371	15,688,054	7,069,643	8,618,411

【備考】

①H30年度(H30.04.01～H31.03.31)とR1年度(H31.04.01～R02.03.31)は実績値、R2年度(R02.04.01～R03.03.31)は見込値を記載しています。

②関係市町(袋井市、森町)の合算を記載しています。

③各系統ごとに経常欠損額の1/2または経常費用の9/20のいずれか少ない額の県費補助を受けています。

(3) 磐田市自主運行申出路線 (遠鉄タクシー株式会社)

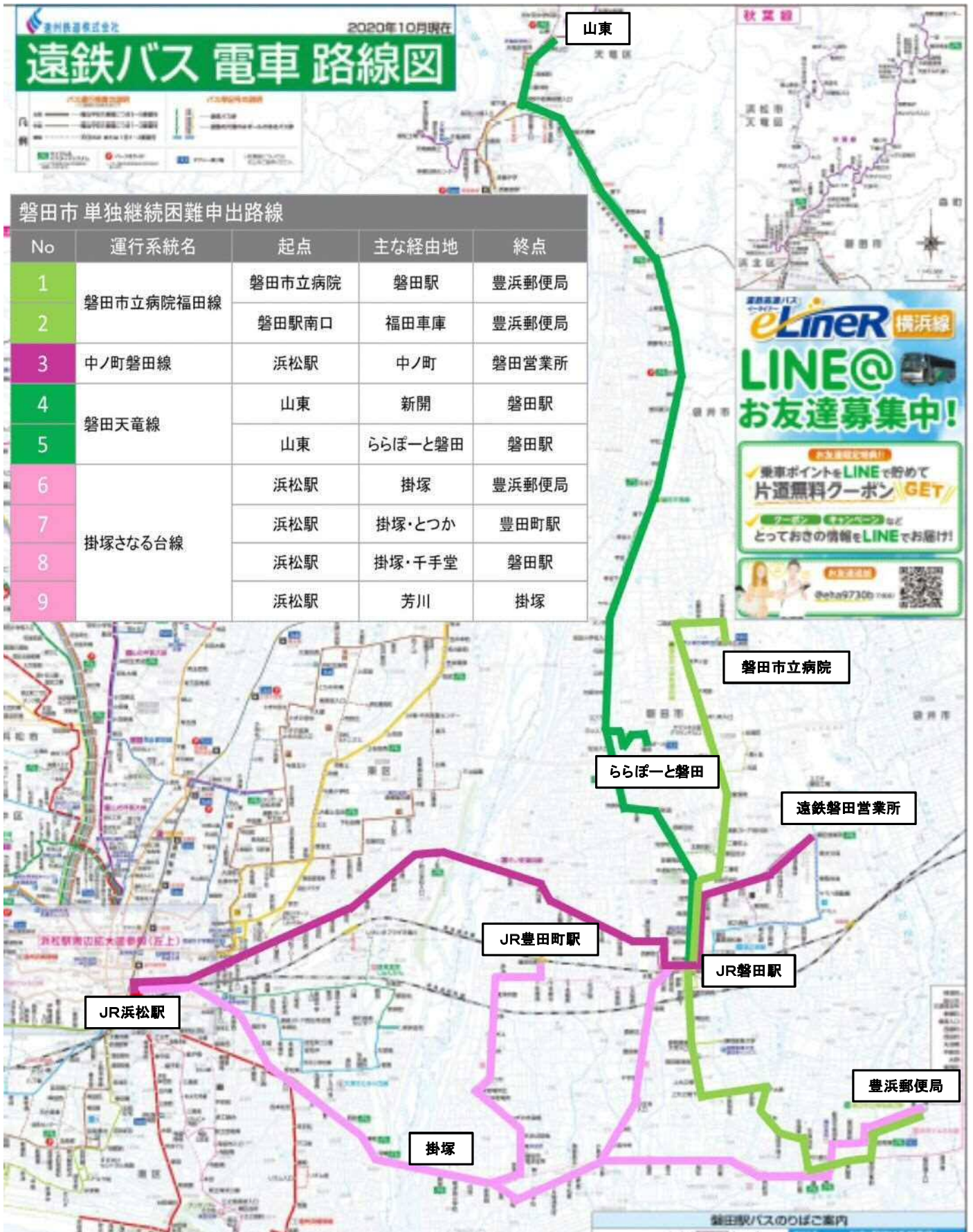
番号	系統名 (路線名)	起 点 経過地 終 点	年度	運行の状況			収支の状況		
				実車走行 キロ(km)	運行 日数 (日)	乗車人員 (人)	経常費用 (円)	経常収益 (円)	経常欠損額 (円)
1	デマンド型 乗合タクシー (竜洋)	竜洋地区	H30年度	11,130.0	290	2,689	4,841,740	1,064,700	3,777,040
		豊田町駅・磐田駅周辺地区	R1年度	18,397.0	288	3,376	6,041,120	1,418,500	4,622,620
		磐田市立総合病院	R2年度	16,054.0	294	2,850	6,403,500	1,196,600	5,206,900
2	デマンド型 乗合タクシー (福田)	福田地区	H30年度	10,660.0	288	2,257	4,309,140	994,200	3,314,940
		磐田駅周辺地区	R1年度	11,869.0	287	2,338	4,340,330	1,043,700	3,296,630
		磐田市立総合病院	R2年度	10,846.0	290	1,840	4,402,200	890,600	3,511,600
3	デマンド型 乗合タクシー (豊岡)	豊岡地区	H30年度	8,035.0	276	1,634	3,413,720	749,400	2,664,320
		豊田町駅・磐田駅周辺地区	R1年度	7,711.0	266	1,558	3,211,620	686,500	2,525,120
		なぎの木会館	R2年度	6,650.0	272	1,354	3,341,580	589,800	2,751,780
4	デマンド型 乗合タクシー (磐田北部)	磐田北部地区	H30年度	3,313.0	242	848	1,703,200	334,500	1,368,700
		磐田駅周辺地区	R1年度	3,472.0	229	780	1,798,540	343,100	1,455,440
		なぎの木会館	R2年度	2,352.0	204	558	1,593,080	215,600	1,377,480
5	デマンド型 乗合タクシー (磐田東部)	磐田東部地区	H30年度	8,528.0	283	1,976	3,883,520	880,000	3,003,520
		磐田駅周辺地区	R1年度	11,457.0	289	2,776	4,904,730	1,091,500	3,813,230
		なぎの木会館	R2年度	10,180.0	288	2,642	5,381,020	917,000	4,464,020
6	デマンド型 乗合タクシー (磐田南部)	磐田南部地区	H30年度	9,909.0	288	2,258	4,261,320	1,019,500	3,241,820
		豊田町駅・磐田駅周辺地区	R1年度	13,617.0	285	3,164	5,415,710	1,393,800	4,021,910
		磐田市立総合病院	R2年度	12,844.0	294	3,104	6,289,160	1,209,800	5,079,360
7	デマンド型 乗合タクシー (豊田)	豊田地区	H30年度	20,520.0	292	5,834	8,263,280	2,310,400	5,952,880
		磐田駅周辺地区	R1年度	22,938.0	289	6,869	8,967,760	2,494,400	6,473,360
		磐田市立総合病院	R2年度	20,684.0	296	6,008	9,909,500	2,091,600	7,817,900
8	デマンド型 乗合タクシー (磐田中央)	磐田中央地区	H30年度	15,871.0	292	6,015	8,720,100	2,071,900	6,648,200
		磐田駅周辺地区	R1年度	24,110.0	289	8,234	11,054,730	2,818,200	8,236,530
		磐田市立総合病院	R2年度	23,276.0	296	7,744	12,821,280	2,682,800	10,138,480
合計			H30年度	87,966.0	281	23,511	39,396,020	9,424,600	29,971,420
			R1年度	113,571.0	278	29,095	45,734,540	11,289,700	34,444,840
			R2年度	102,886.0	279	26,100	50,141,320	9,793,800	40,347,520

【備考】

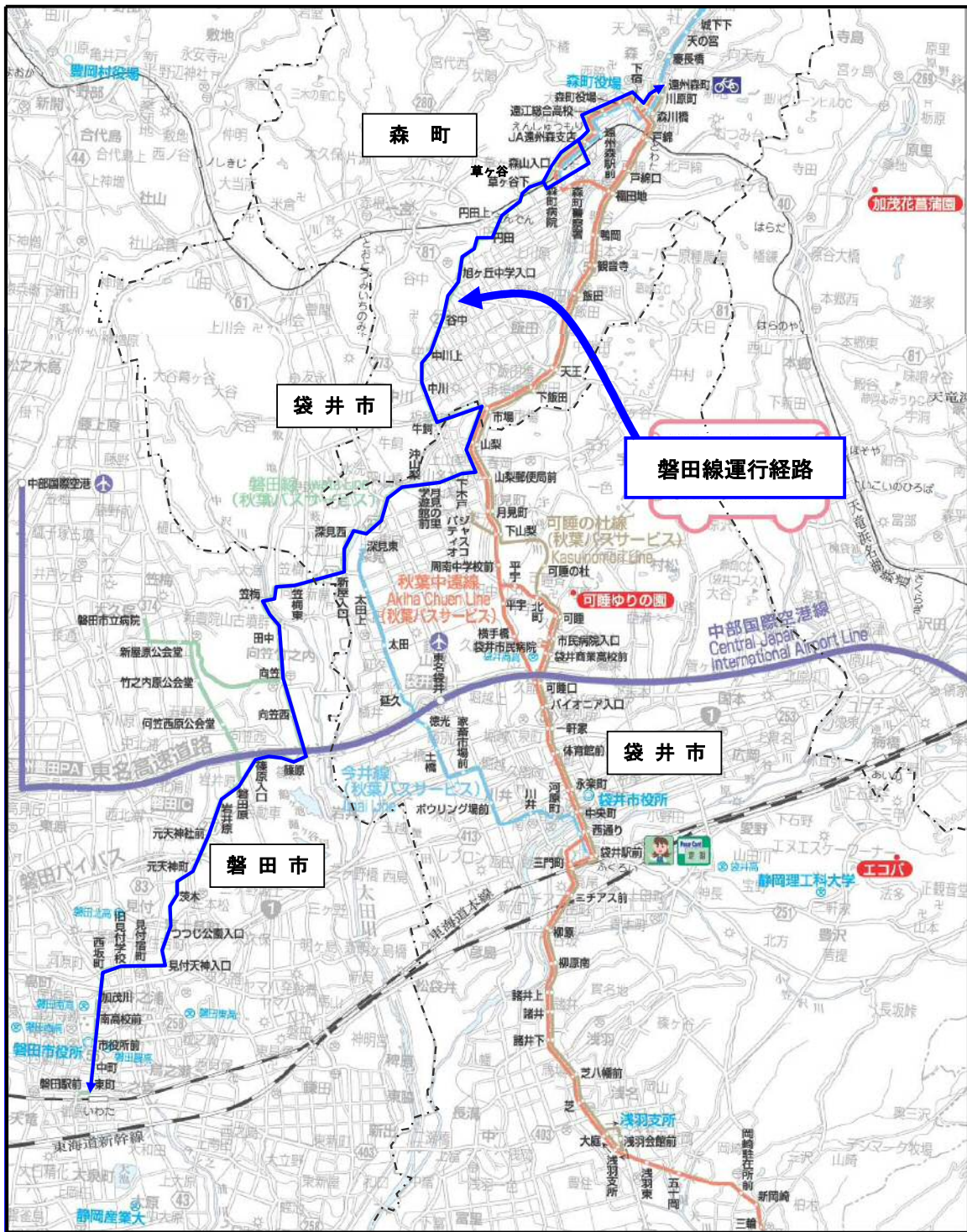
①H30年度(H30.04.01～H31.03.31)とR1年度(H31.04.01～R02.03.31)は実績値、R2年度(R02.04.01～R03.03.31)は見込値を記載しています。

②福田・磐田中央の2路線は、経常欠損額の1/2の国庫補助を受けています。

③上記以外の6路線は、経常欠損額の1/2または経常費用の9/20のいずれか少ない額の県費補助を受けています。



「磐田線」路線図



■ 運行内容

(1) 運行系統 2系統

	起点	経由地	終点	キロ程	磐田市内 キロ程
1	遠州森町	森町病院	磐田駅	22.0 km	9.7 km
2	遠州森町	森山入口	磐田駅	21.7 km	9.7 km

(2) 運行日

平日運行（土曜日、日曜日及び祝日は運休）

お助け号 運行区域図

乗降場所表示

区域乗合



お助け号 乗合所

デマンド型乗合タクシー

利用者登録制
事前予約制

- ① 自宅と病院・買い物など定められた施設の間を送迎します。
- ② 「定額運賃」で利用できます。
- ③ 相乗りで運行します。
- ④ 必要なときだけ予約により運行します。
- ⑤ 決まった運行時刻があります。
- ⑥ 利用地区が決まっています。利用者登録が必要です。

TEL 0538-37-4751

または



お助け号 乗合所

豊田市デマンド(予約)型乗合タクシー

「お助け号」のご利用について

- ① 「お助け号」は市内を8つの地区に分けて運行しています。
- ② お住まいの地区の路線に限り、どなたでもご利用できます。(※磐田中央線は、「65歳以上」、または「障害者手帳等の所持者とその付添者」に限り、ご利用できます。)
- ③ ご利用できる施設(指定施設)は、別紙「指定施設(目的地)一覧」のとおりです。
- ④ 移動できる範囲は「自宅⇔指定施設」に限られ、途中下車はできません。

- ◆ 最初の利用者の発車時刻です。同じ時刻に乗り合う方を順番にお迎えに行きますので、予約場所に到着する時間が多少遅くなる場合もあります。
- ◆ 発車時刻は、行きも帰りも同じです。
- ◆ 小学校就学前の児童は無料です。
- ◆ 複数人でご利用の場合も1人あたりの運賃は記載のとおりです。



磐田市福田地区及び磐田中央地区デマンド型乗合タクシーの自己評価について

「磐田市福田地区デマンド型乗合タクシー」及び「磐田中央地区デマンド型乗合タクシー」の地域公共交通確保維持改善事業に関する令和2年度（令和元年10月から令和2年9月分）の自己評価を別添のとおり定めるものとする。

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2年12月25日

協議会名: 磐田市地域公共交通会議

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

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)
【補助対象となる事業者名等の名称を記載】	【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)】	【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に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】	A・B・C評価 【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】	A・B・C評価 【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・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】	【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。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載
①福田地区デマンド型乗合タクシー ②磐田中央地区デマンド型乗合タクシー	①福田地区、磐田駅周辺地区及び磐田市立総合病院等の運行 ②磐田中央地区及び磐田市立総合病院等の運行	利用者の一層の増加を図るため、デマンド型乗合タクシーの周知啓発事業を計画に記載した。	A 計画のとおり事業は適切に実施された。 ＜実施事業＞ ・利用促進検討会の開催 ・高齢者サロンでの説明 ・広報いわたへの掲載	B ①福田地区デマンド型乗合タクシー ＜目標値＞ 1日あたりの利用者数 7.0人 交通結節点利用者数 220人 ＜実績値＞ 1日あたりの利用者数 7.3人 交通結節点利用者数 284人 ②磐田中央地区デマンド型乗合タクシー ＜目標値＞ 1日あたりの利用者数 20人 交通結節点利用者数 800人 ＜実績値＞ 1日あたりの利用者数 27.6人 交通結節点利用者数 785人 ※目標が達成できなかった理由 新型コロナウイルス感染症対策として発令された緊急事態宣言期間中(R2.4.16～R2.5.31)の利用が減少したため。	高齢者サロンや意見交換会等の地域住民の声を聴く場を広く設けて、運行内容の変更等を行いデマンド型乗合タクシーの利便性の向上を図る。また、地域、警察署、福祉関係機関等と連携・協力して制度の周知拡大に努め利用促進を図る。

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和2年12月25日

協議会名:	磐田市地域公共交通会議
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>本市の公共交通は、6つの鉄道駅と磐田駅から放射線状に伸びる路線バス網、全域運行のデマンド型乗合タクシー及び一般タクシーで構成されている。また、デマンド型乗合タクシーは、鉄道及び路線バスに接続するフィーダー路線としての役割を果たすことにより、地域内はもとより地域間を結ぶ公共交通ネットワークが形成されている。</p> <p>今後、さらに高齢化が進展する中で、誰もが地域で安心して暮らし続けることができるよう、行政、交通事業者、地域住民・関係機関の関係者が役割分担をし、相互に連携、協力しながら地域公共交通の確保・充実に取り組む必要がある。</p>

令和2年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要(全体)

磐田市地域公共交通会議

平成19年10月17日設置

フィーダー系統 平成31年4月22日 二次評価結果
 令和元年6月27日 計画策定
 令和元年10月1日～令和2年9月30日 実施期間

1

1.直近の二次評価の活用・対応状況

2

直近の二次評価結果 (H31.4.22中部運輸局)	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
デマンド型乗合タクシーについて、帰り便の予約受付時間の短縮など、運行の見直しにより利用者利便を向上させ、利用者増加につなげていることを評価します。	利用者の一層の増加を図るため、デマンド型乗合タクシーの周知啓発事業を計画に記載した。	高齢者サロンや意見交換会等の地域住民の声を聴く場を広く設けて、運行内容の変更等を行いデマンド型乗合タクシーの利便性の向上を図る。
今後、地域住民へのデマンド型運行の周知活動の際には、モビリティ・マネジメントを含めた活動を実施することにより、利用者の一層の増加につなげることを期待します。		地域、警察署、福祉関係機関等と連携・協力して制度の周知拡大に努め利用促進を図る。

※モビリティ・マネジメントとは、地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組みを意味するもの。

【国土交通省パンフレット平成19年3月「モビリティ・マネジメント」より】

1 地域の特性

磐田市は静岡県西部に位置し、東は袋井市・森町、北・西は、浜松市とそれぞれ接し、南は遠州灘に面している。

補助対象地区である福田地区は市の南東部に位置し、南は遠州灘に面し、地区全域が低地となっている。また、磐田中央地区は市のほぼ中心部に位置し、磐田駅や市役所等の主要な公共施設が立地するまちの中心的地域である。

2 公共交通の現状及び目標

市内には2本の鉄道（JR東海道本線、天竜浜名湖鉄道）が通り、磐田駅・豊田町駅・御厨駅・敷地駅・豊岡駅・上野部駅の6つの鉄道駅がある。

民間路線バスは、近隣の浜松市・袋井市・森町等と本市を結ぶ広域路線6路線が運行されており、磐田駅を中心に放射線状に路線網が形成されている。また、市では、自主運行バスの代替手段として、デマンド型乗合タクシーを運行しており、バス路線など既存の公共交通への乗り継ぎを図りつつ、通院や買い物などの日常生活に必要な移動手段としての役割を果たしている。

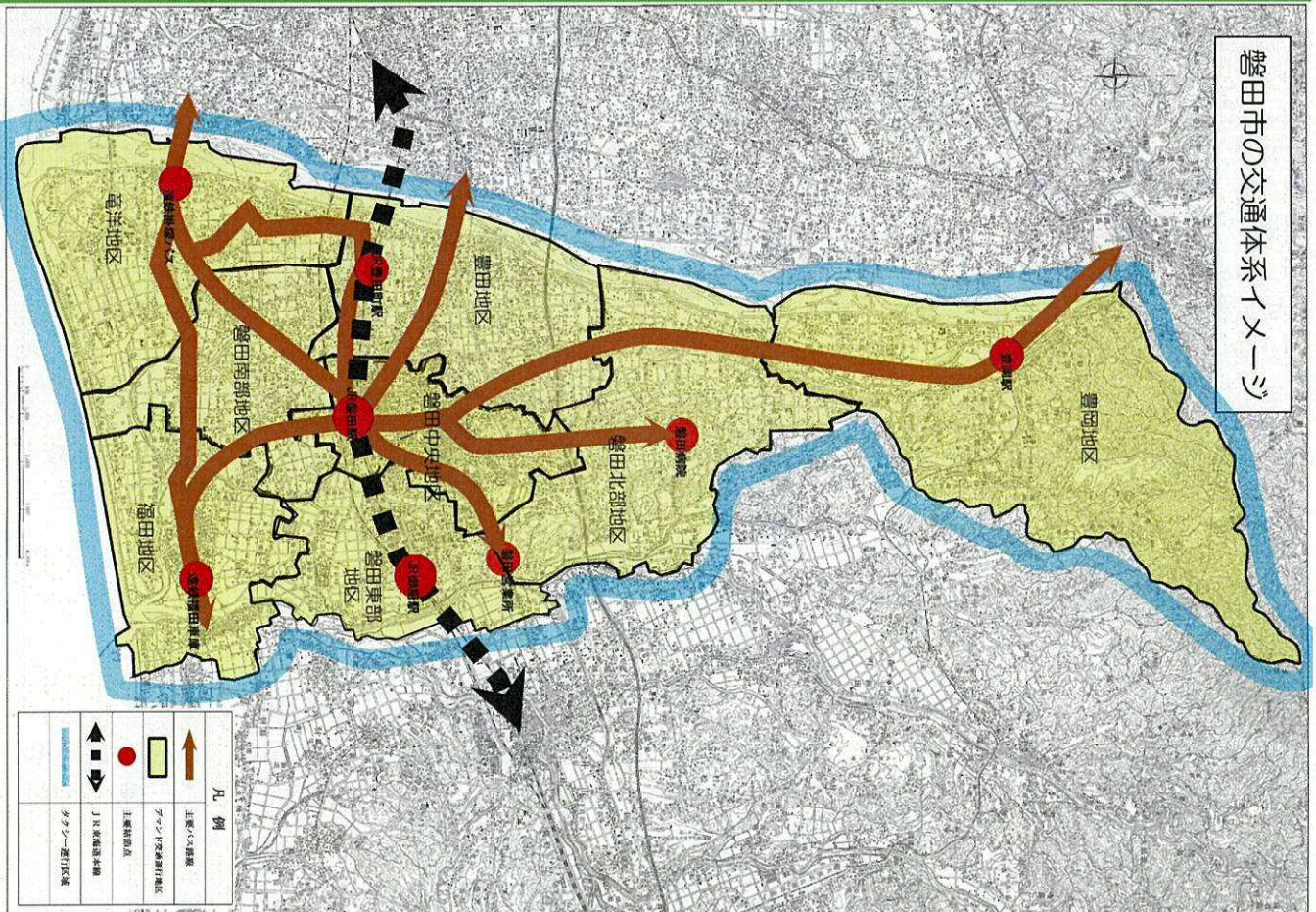
平成22年11月の導入以降、順次エリアを拡大し、福田線は平成24年10月、磐田中央線は平成28年1月から路線開設した。現在は市内全域を8路線にて運行している。

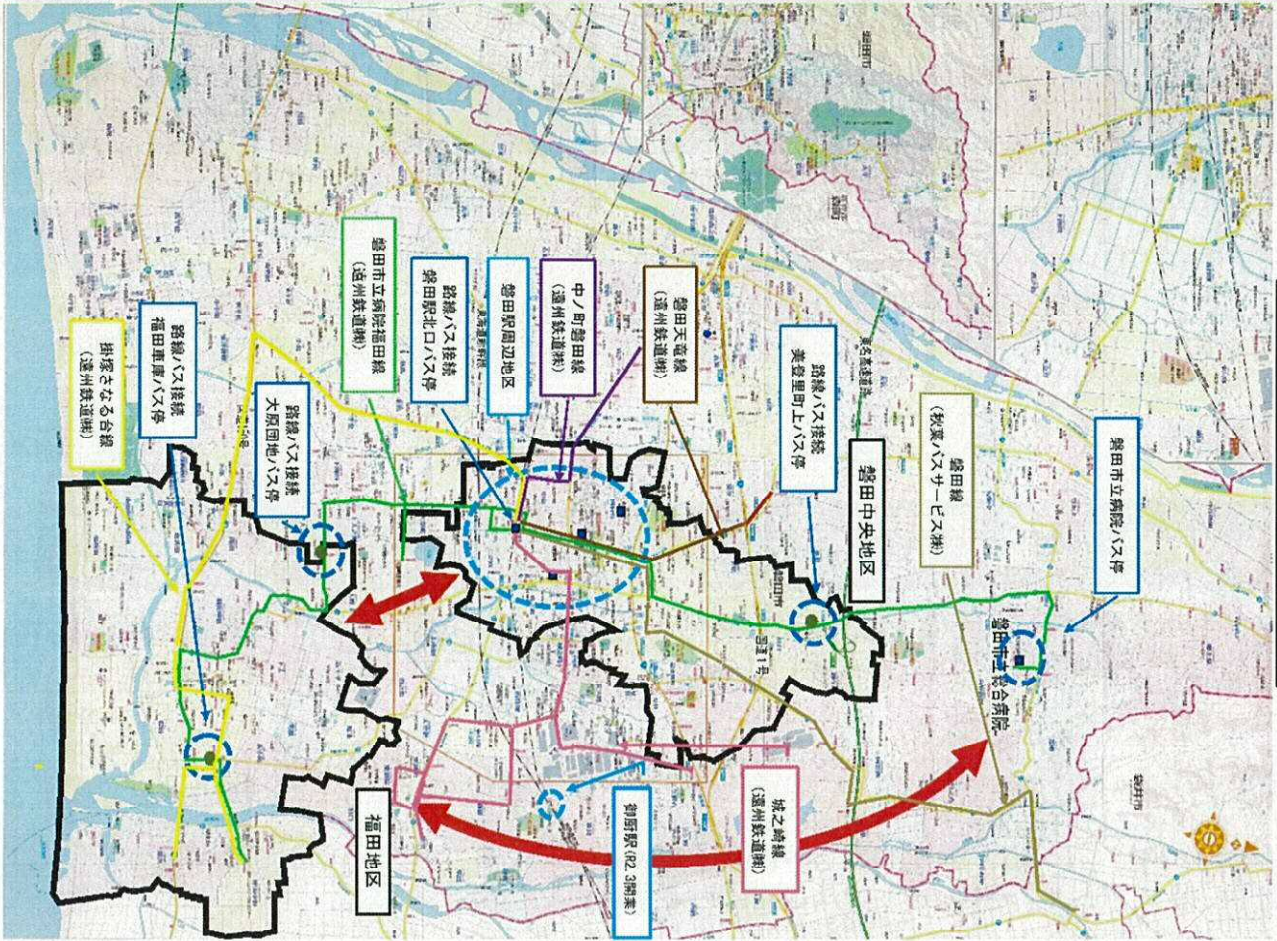
将来的な人口減少やさらなる高齢化が見込まれる中で、地域住民自らが公共交通の必要性について共通の認識を持ち、積極的に利用することで地域公共交通を支えるとともに、市や交通事業者による利用促進策の実施や、誰もが使いやすい環境の整備により、持続性のある交通サービスとして確保・維持することを目標としている。

3 基礎データ（令和2年9月末現在）

人口：169,490人、高齢化率：28.4%、面積：163.45 km²

磐田市の交通体系イメージ





ネットワーク計画概要図

3.目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容 (Do)

■ 当該年度実施した取り組み

1 啓発活動

- ・ 高齢者サロンでの制度周知
- ・ 市ホームページや市広報紙への掲載
- ・ 磐田警察署の免許窓口での制度紹介
- ・ 高齢者に関係する機関と協力した制度周知と登録促進



2 運行内容の見直し・利用促進方策等の検討

- ・ 住民周知、利用促進検討会
- ・ 運行事業者との定例会

H30. 4～

- ・ 磐田病院までの運賃引下げ
(1,500円→1,000円)
- ・ 予約受付時間短縮
(帰り：2時間前→1時間前)
- ・ 中央線対象者引下げ
(75歳以上→65歳以上)

R02. 4～

- ・ 運転経歴証明書定時者の運賃半額
(正式導入)

<福田線>

※目標値は直近2か年の実績値や伸び率を参考に設定

指標	計画策定時の現状 (H29.10~H30.9)	目標値 (R1.6計画策定)	前年度実績 (H30.10~R1.9)	今年度実績 (R1.10~R2.9)
1日あたり利用者数	6.7人	7.0人	8.1人	7.3人
交通結節点利用者	212人	220人	226人	284人

磐田市立総合病院の運賃引き下げ、予約受付時間短縮、運転経歴証明書定時者の運賃半額等の運行内容見直しを周知することにより、登録者が増加し、一日あたり利用者数・交通結節点利用者数ともに目標値を上回った。

<磐田中央線>

※目標値は直近2か年の実績値や伸び率を参考に設定

指標	計画策定時の現状 (H29.10~H30.9)	目標値 (R1.6計画策定)	前年度実績 (H30.10~R1.9)	今年度実績 (R1.10~R2.9)
1日あたり利用者数	14.8人	20.0人	25.0人	27.6人
交通結節点利用者	383人	800人	1,003人	785人

- ・利用対象者年齢の引下げ、磐田市立総合病院の運賃引き下げ、予約受付時間短縮、運転経歴証明書提示者の運賃半額等の運行内容見直しを周知することにより、登録者が増加し、一日あたり利用者数は目標値を上回った。
- ・利用者数は増加したものの、新型コロナウイルス感染症対策として発令された緊急事態宣言期間中 (R2. 4. 16~R2. 5. 31) の交通結節点の利用が減少した。

<参考>

『お助け号』利用状況 (運行期間: 令和1年10月~令和2年9月)

※上段網掛けは前年値

地区名	利用者数 (人/日)	交通結節点利用者数 (人/年)	全体利用者数 (人/年)
豊田地区	21.4	446	6,208
	22.6	265	6,577
磐田北部地区	3.5	180	811
	3.0	151	660
磐田東部地区	7.7	209	2,221
	8.5	171	2,757
磐田南部地区	9.6	181	2,778
	11.2	167	3,242
磐田中央地区	25.0	1,003	7,254
	27.6	785	8,036
竜洋地区	10.9	252	3,168
	10.8	215	3,125
福田地区	8.1	226	2,347
	7.3	284	2,102
豊岡地区	5.9	157	1,608
	5.4	196	1,454
合計	92.1	2,654	26,395
	96.4	2,234	27,953

■ 周知・啓発

制度内容の浸透により住民の認知度が高まってきているが、持続性のある交通サービスとして維持していくため、次の事業を実施して更なる利用促進を図る。

- 高齢者サロンなどでの制度周知
- 警察署と連携した制度周知
- 民生委員、地域包括支援センター、自治会連合会等を通じた制度周知 など

■ ニーズの収集

利用者の声を広く収集するために、多方面からの意見の収集を図る。

- アンケート調査
- 運行事業者と協力した運行車両での意見収集 など

■ 地域との協議

運行内容や利用促進を図る事項等について、地域づくり協議会、自治会、老人クラブ、民生児童委員、福祉関係団体、運行事業者などと協議する。

- 住民周知・利用促進検討会の開催 など

■ 運行内容の検討

利用状況の把握、利便性向上策等（指定施設の追加、運行便数、予約方法など）について検討し、運行内容の見直しや利用促進方策を協議する。

- 運行データの検証による現状把握
- 運行事業者との定例会での検討
- 地域公共交通会議での協議

磐田市デマンド型乗合タクシーの運行内容の変更について

デマンド型乗合タクシーの運行内容を下記のとおり変更するものとする。

記

1 指定施設の追加について

(1) 地区内施設

- ①磐田中央地区に「ワークピア磐田前」と「ワークピア磐田下」を加える。
 ②豊田地区に「草馬整形外科・リハビリテーション科クリニック」と「長谷川デンタルクリニック」を加える。

(2) 地区内施設の運賃

利用者宅区分	⇔	施設名	運賃(片道)
磐田中央地区	⇔	ワークピア磐田前 ワークピア磐田下	400 円/人
豊田地区	⇔	草馬整形外科・リハビリテーション科クリニック 長谷川デンタルクリニック	

(3) 地区外施設

磐田北部地区・磐田南部地区・磐田東部地区・福田地区・竜洋地区・豊田地区・豊岡地区に「ワークピア磐田前」と「ワークピア磐田下」を加える。

(4) 地区外施設の運賃

利用者宅区分	⇔	施設名	運賃(片道)
磐田北部地区	⇔	ワークピア磐田前 ワークピア磐田下	1,000 円/人
磐田南部地区 磐田東部地区 福田地区 竜洋地区 豊田地区	⇔	ワークピア磐田前 ワークピア磐田下	800 円/人
豊岡地区	⇔	ワークピア磐田前 ワークピア磐田下	2,000 円/人

(5) 実施時期

令和3年4月1日から

2 指定施設の所在地変更

(1) 地区内施設

豊田地区の指定施設の「豊田支所」について、区域内での移転にともない、行き先を次のとおり変更する。

指定施設

	所在地
変更前	磐田市森岡 150 番地
変更後	磐田市上新屋 304 番地

(2) 地区内施設の運賃

利用者宅区分	⇔	施設名	運賃 (片道)
豊田地区	⇔	豊田支所	400 円/人

(3) 実施時期

令和3年4月1日から

3 指定施設の削除について

(1) 地区内施設

- ①磐田東部地区の指定施設の「福田眼科」を削除する。
- ②竜洋地区の指定施設の「高安産婦人科・内科医院」を削除する。
- ③豊田地区の指定施設の「もりひこ歯科医院」を削除する。

(2) 実施時期

令和2年12月25日

4 運行時刻の追加について

(1) 運行時刻

- ①磐田東部線の運行時刻に「13:00、15:00」の便を加える。

(2) 実施時期

令和3年4月1日から

5 運賃変更について

(1) 地区内施設

①福田地区の指定施設「遠鉄バス「大原団地」バス停」の運賃を次のとおり変更する。

②豊岡地区の指定施設「遠鉄「新開」バス停、遠鉄「飛龍大橋東」バス停」の運賃を次のとおり変更する。

	利用者宅区分	⇔	施設名	変更前 運賃（片道）	変更後 運賃（片道）
①	福田地区	⇔	遠鉄「大原団地」バス停	400 円/人	200 円/人
②	豊岡地区	⇔	遠鉄「新開」バス停 遠鉄「飛龍大橋東」バス停		

磐田市デマンド型乗合タクシー指定施設位置図（追加施設）

施設名 ワークピア磐田（磐田市見付 2989 番地 3, 5912 番地 1）

追加理由 市民の文化の向上と福祉の増進を図るため

【位置図】



【写真】



磐田市デマンド型乗合タクシー指定施設位置図（追加施設）

施設名 草馬整形外科・リハビリテーション科クリニック（磐田市下本郷 222-1）

追加理由 令和2年10月に開院したため

【位置図】



【写真】



磐田市デマンド型乗合タクシー指定施設位置図（追加施設）

施設名 長谷川デンタルクリニック（磐田市富丘174-6）

変更理由 令和2年12月に開院したため

【位置図】



【写真】



磐田市デマンド型乗合タクシー指定施設位置図（区域内移転）

施設名 豊田支所（磐田市上新屋 304 番地）

理由 支所が移転するため

【位置図】



【写真】



磐田市デマンド型乗合タクシー指定施設位置図（削除施設）

施設名 福田眼科（磐田市城之崎3-4-10）

削除理由 令和2年6月に閉院したため

【位置図】



【写真】



磐田市デマンド型乗合タクシー指定施設位置図（削除施設）

施設名 高安産婦人科・内科医院（磐田市中平松 402-2）

削除理由 令和元年12月末に閉院したため

【位置図】



【写真】



磐田市デマンド型乗合タクシー指定施設位置図（削除施設）

施設名 もりひこ歯科（磐田市富丘 174-6）

削除理由 閉院したため

【位置図】



【写真】

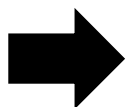


磐田市デマンド型乗合タクシーの運行時間の追加

① 磐田東部線

現在の運行

デマンド東部線	
運行便	発車時刻
第1便	7:00
第2便	8:00
第3便	9:00
第4便	10:00
第5便	11:00
第6便	12:00
第7便	14:00
第8便	16:00
第9便	17:00
第10便	18:00



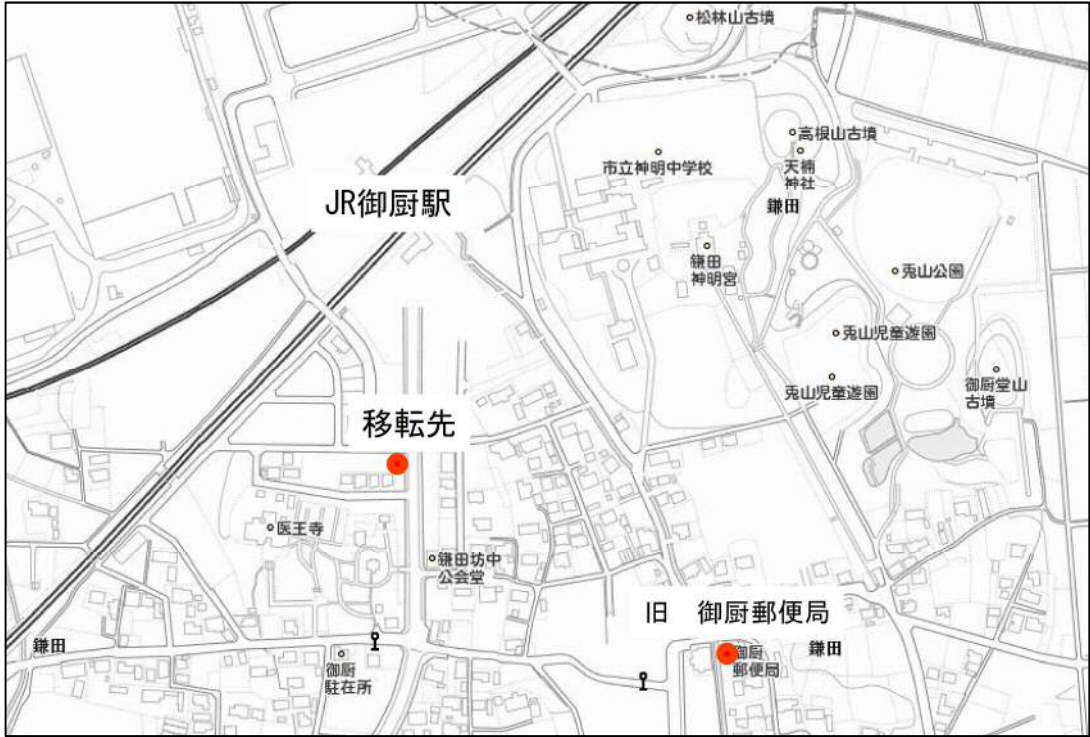
4月からの運行

デマンド東部線	
運行便	発車時刻
第1便	7:00
第2便	8:00
第3便	9:00
第4便	10:00
第5便	11:00
第6便	12:00
第7便	13:00
第8便	14:00
第9便	15:00
第10便	16:00
第11便	17:00
第12便	18:00

磐田市デマンド型乗合タクシー指定施設位置図（区域内移転）

施設名 ^{みくりや} 御厨郵便局 (磐田市鎌田 2200-1-21-15 (仮地番: 区画整理事業施工中))

【位置図】



【写真】



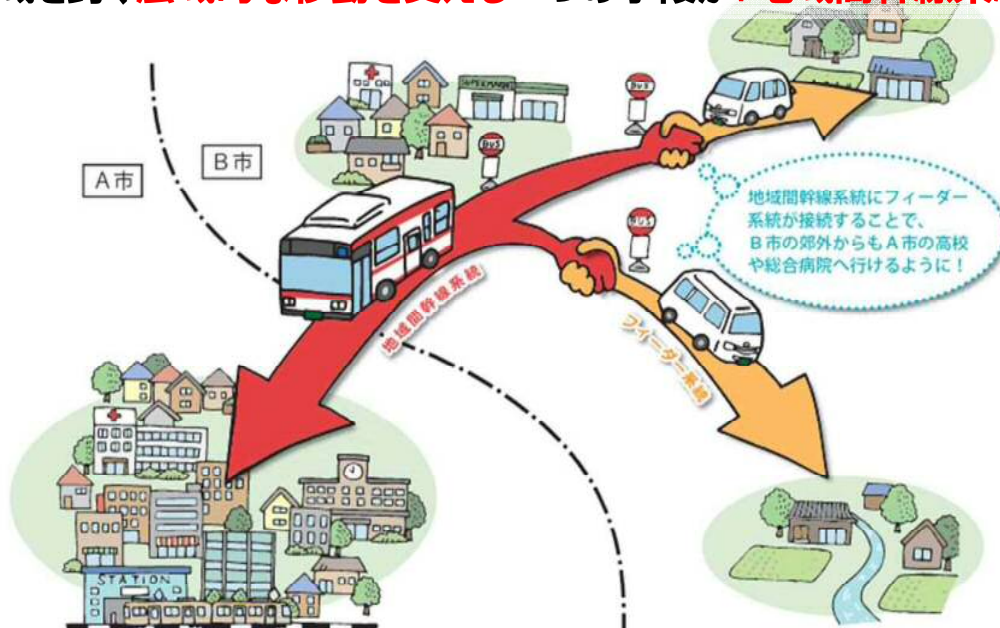
令和2年度 地域間幹線系統に関する事業評価

静岡県交通基盤部都市局地域交通課

富国有徳の理想郷 - 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。

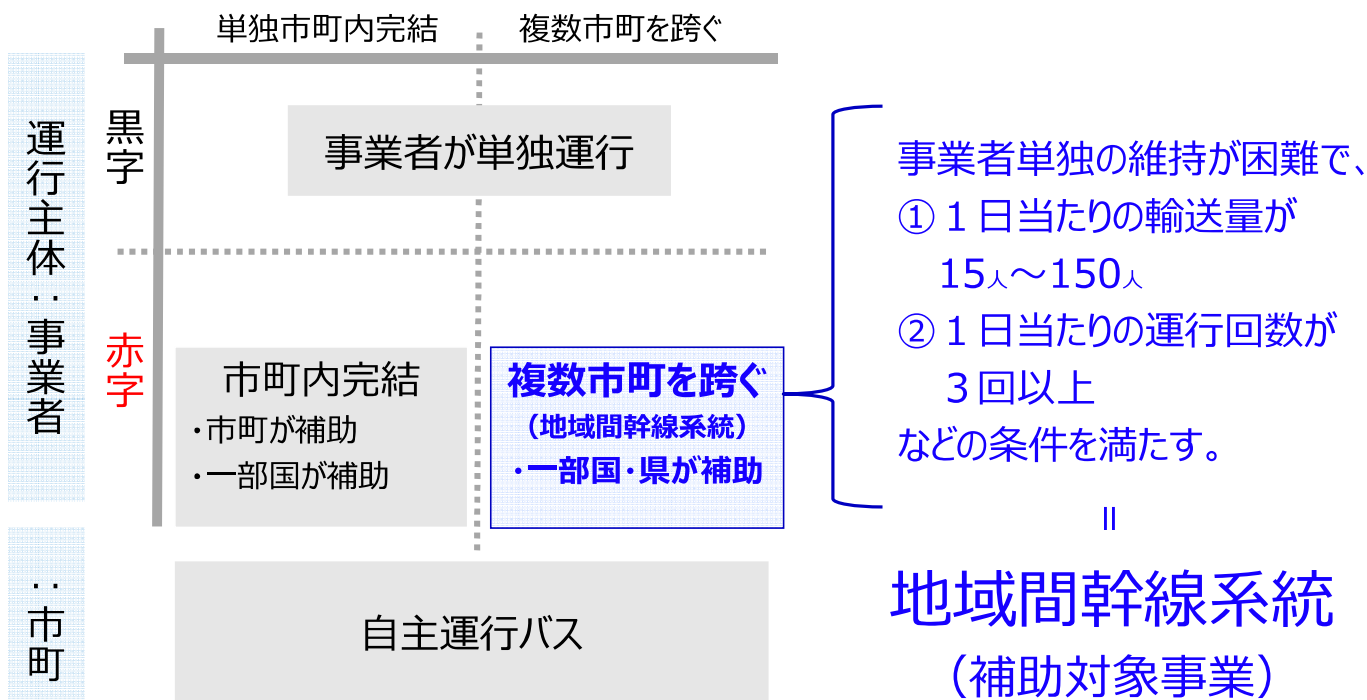


出典：地域間幹線バスが地域で役立つようにするために(監修：中部運輸局)

富国有徳の理想郷 - 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

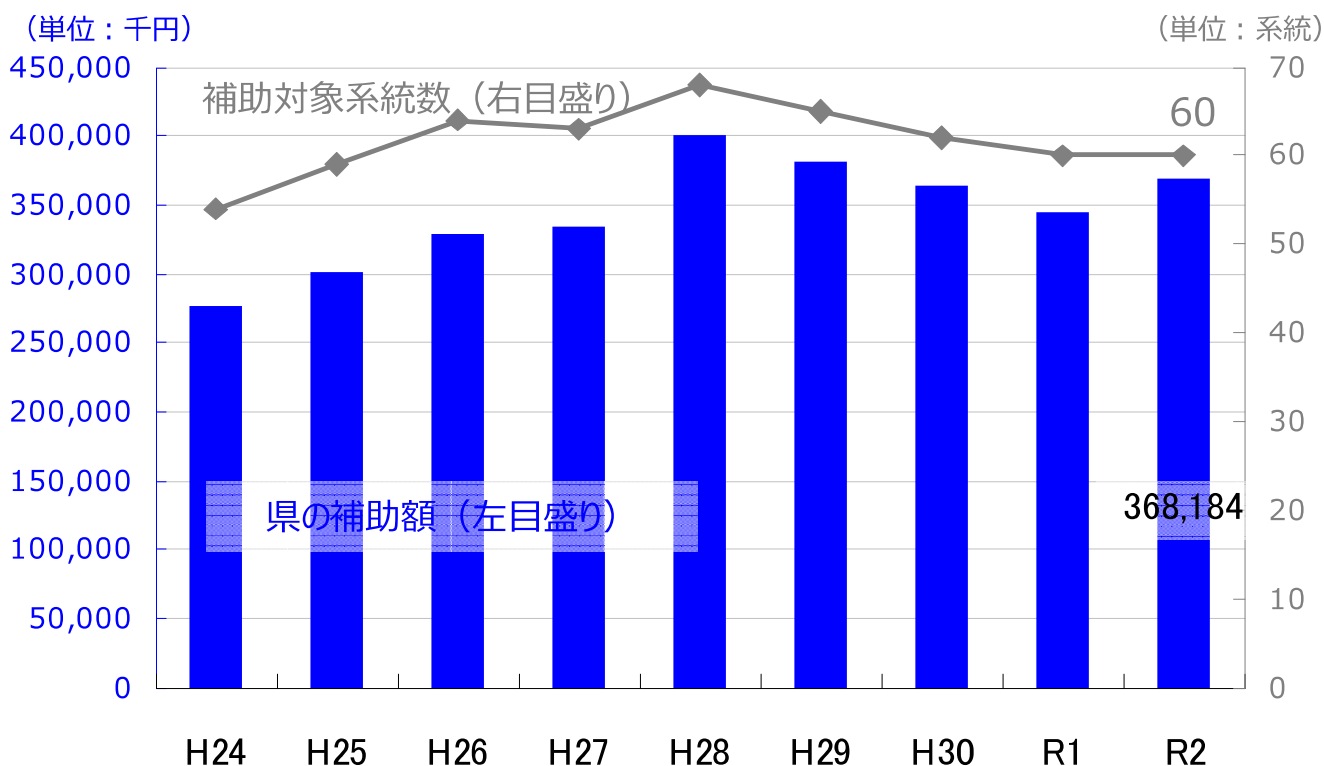
収支から見る乗合バス事業の全体像と幹線系統の位置付け



富国有徳の理想郷 - 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



※R2は予算額

富国有徳の理想郷 - 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。

富国有徳の理想郷 - しずおか

ふじのくに

4

静岡県の地域間幹線系統評価基準

次の項目を点数化し、合計点をA・B・Cで評価

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

富国有徳の理想郷 - しずおか

ふじのくに

5

令和2年度の評価結果

※詳細は別添

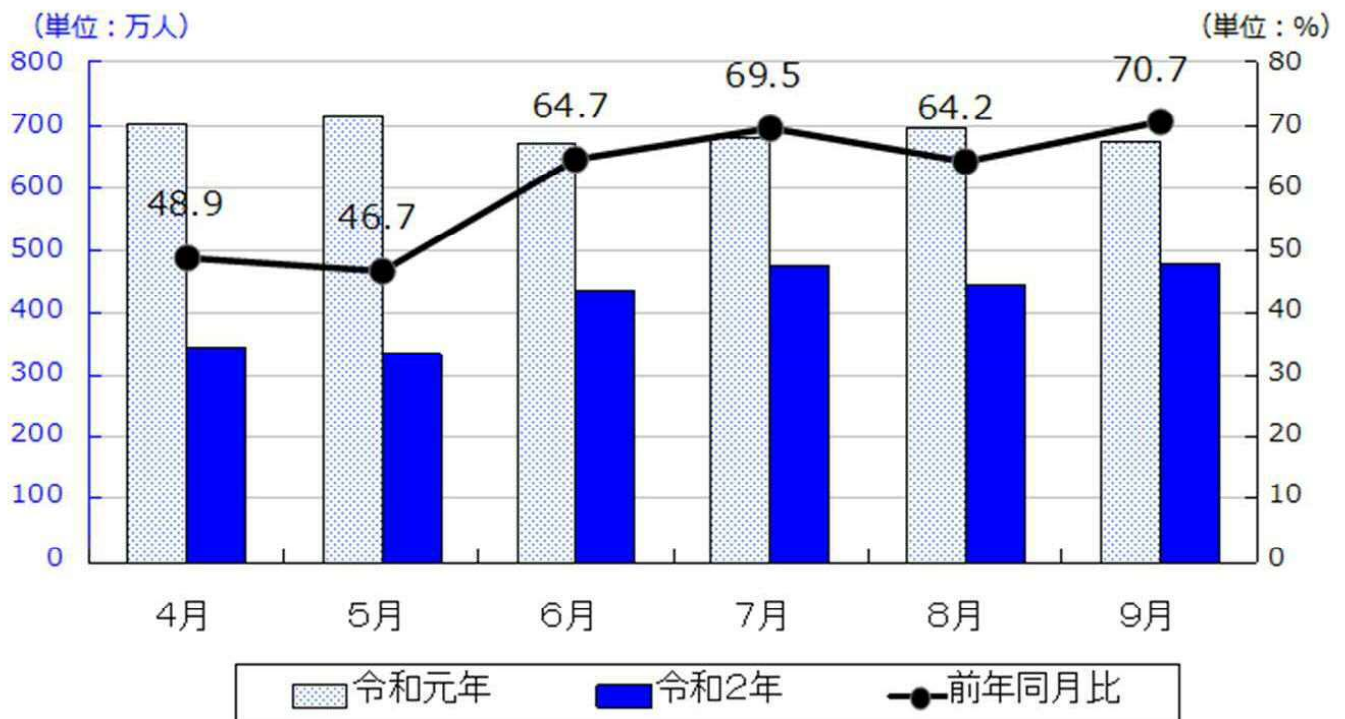
	A評価	B評価	C評価	系統数
山梨交通	0	1	0	1
秋葉バスサービス	2	2	0	4
遠州鉄道	3	17	4	24
しずてつジャストライン	0	10	1	11
富士急モビリティ (旧：富士急行)	0	4	0	4
富士急バス	1	0	0	1
富士急静岡バス	3	1	0	4
富士急シティバス	1	5	0	5
伊豆箱根バス	0	1	0	1
東海バス (旧：新東海バス・南伊豆東海バス)	1	2	0	3
水窪タクシー	0	1	0	1
合計	10	44	5	59

富国有徳の理想郷 - しずおか
ふじのくに

6

新型コロナウイルスの影響

バス利用者数の比較 (4月～9月の対前年比)



富国有徳の理想郷 - しずおか
ふじのくに

7

コロナ対策事例

運転席周辺の
飛沫感染防止
シート設置 →

車内のアルコール
消毒 ↓



[その他]

- ・座席使用制限
- ・啓発ポスターの掲示
など



雨天時換気用
バイザー設置 →



富国有徳の理想郷 - しずおか
ふじのくに



令和2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：H30：B、R1：B）

- ・ 補助対象系統全59系統中、A評価：10系統、B評価：44系統、C評価：5系統
- ・ 平均評価点数がB評価（40.8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2年度地域間幹線系統総合評価一覧表」のとおり。

令和2年度地域間幹線系統総合評価一覧表

事業者名	系統名	評価項目① 運行回数 満点3点	評価項目② 収支率 満点18点	評価項目③ 乗車人員 満点6点	評価項目④ ネットワーク 満点20点	評価項目⑤ 広域トリップ 満点20点	評価項目⑥ キロ当たり経費 満点12点	点数 (A:52~79) (B:26~51) (C: ~25)	評価				事業者 平均	全体評価	
									A	B	C	計			
山梨交通	1 富士宮駅・イオン・星山台・蒲原病院線	0	3	0	6	20	3	32		○		1	32.0	[全体評価の理由] ・全59系統中44系統がB評価である。 ・平均評価点数が40.8点である。	
	秋葉バスサービス	2 秋葉線(袋井駅前～遠州森町～気多)	0	6	0	11	20	12	49		○		4		53.5
		3 秋葉中遠線(袋井駅前～袋井市民病院～遠州森町)	0	18	0	11	10	12	51		○				
		4 秋葉中遠線(大東支所～袋井駅南口)	0	18	6	6	20	12	62	○					
		5 秋葉中遠線(横須賀車庫～袋井駅南口)	0	15	0	5	20	12	52	○					
遠州鉄道	6 大久保線(浜松駅～山崎)	0	3	0	15	5	0	23			○	24	38.4		
	7 大久保線(浜松駅～田端住宅)	0	6	0	12	0	0	18			○				
	8 伊佐見線	0	3	0	14	0	0	17			○				
	9 浜名線	3	12	0	13	5	0	33		○					
	10 笠井高台線	3	15	0	18	5	0	41		○					
	11 浜北医大三方原線	0	0	0	17	20	0	37		○					
	12 渋川線(浜松駅～伊平)	3	12	0	20	20	0	55	○						
	13 磐田市立病院福田線	0	6	0	13	20	0	39		○					
	14 中ノ町磐田線	0	12	0	12	10	0	34		○					
	15 秋葉線(春野車庫～西鹿島駅)	0	3	0	8	20	0	31		○					
	16 秋葉線(春野車庫～厚生会)	0	0	0	9	10	0	19			○				
	17 磐田天竜線(山東～磐田駅)	0	12	0	14	20	0	46		○					
	18 磐田天竜線(ららぽーと経由)	0	12	0	14	20	0	46		○					
	19 掛塚さなる台線(浜松駅～横須賀)	0	12	0	12	20	0	44		○					
	20 掛塚さなる台線(浜松駅～豊浜郵便局)	3	6	0	11	20	0	40		○					
	21 掛塚さなる台線(浜松駅～豊田町駅)	0	15	0	10	20	0	45		○					
	22 掛塚さなる台線(浜松駅～磐田駅)	0	15	0	14	20	0	49		○					
	23 内野台線(内野台車庫)	0	15	0	12	20	0	47		○					
	24 内野台線(サンストリート浜北)	3	12	0	14	20	0	49		○					
	25 磐田市立病院福田線	3	3	0	7	20	0	33		○					
	26 引佐線	0	12	0	20	20	0	52	○						
	27 萩丘都田線	3	18	0	11	10	0	42		○					
	28 大塚ひとみヶ丘線	0	18	0	13	0	0	31		○					
	29 気賀三ヶ日線	0	12	0	20	20	0	52	○						
しずてつジャストライン	30 三保草薙線	0	6	0	5	0	0	11			○	11	34.7		
	31 五十海大住線	0	6	0	7	20	0	33		○					
	32 焼津岡部線	0	9	0	5	20	0	34		○					
	33 藤枝吉永線	0	9	0	8	20	0	37		○					
	34 島田静波線(島田駅前)	3	12	0	9	20	0	44		○					
	35 島田静波線(島田市民病院)	0	0	0	13	20	0	33		○					
	36 藤枝相良線	0	9	0	12	20	0	41		○					
	37 菊川浜岡線	0	12	0	4	20	0	36		○					
	38 掛川大東浜岡線(掛川駅前～浜岡営業所)	3	9	0	7	20	0	39		○					
	39 掛川大東浜岡線(中東遠総合医療センター)	0	9	0	9	20	0	38		○					
	40 掛川大東浜岡線(大東支所)	0	12	0	4	20	0	36		○					
富士急モビリティ (旧:富士急行)	41 御殿場線	3	0	0	15	20	0	38		○	4	39.5			
	42 駿河小山線	3	3	0	11	20	0	37		○					
	43 十里木線	3	9	0	7	15	0	34		○					
	44 河口湖線	0	12	0	17	20	0	49		○					
富士急バス	45 河口湖線	0	18	0	17	20	0	55	○		1	55.0			
富士急静岡バス	46 曾比奈線	3	15	0	8	20	3	49		○	4	54.0			
	47 大淵線	3	18	0	10	20	3	54	○						
	48 大月線	3	18	0	10	20	3	54	○						
	49 大月線	3	18	3	12	20	3	59	○						
富士急シティバス	50 駿河平線	3	18	0	10	20	0	51		○	5	41.4			
	51 須山線(須山)	3	6	0	12	20	0	41		○					
	52 須山線(下和田)	0	15	0	11	20	0	46		○					
	53 原線	3	6	3	10	5	0	27		○					
54 桜堤線	0	15	0	7	20	0	42		○						
伊豆箱根バス	55 中伊豆線	3	3	0	3	20	0	29		○	1	29.0			
東海バス (旧新東海バス・南伊 豆東海バス)	56 戸田線	3	15	0	7	20	6	51		○	3	52.0			
	57 天城峠線	3	15	0	13	20	6	57	○						
	58 石廊崎線	3	6	0	7	20	12	48		○					
水窪タクシー	59 北遠本線	0	0	6	13	5	12	36		○	1	36.0			
計							平均	40.8	10	44	5	59			

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)

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 令和元年度

運行期間 令和元年10月1日～令和2年9月30日

評価年度

令和2年度

(1) 基本的事項

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

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	事業者計画数と運行実績との比較	(4,575.0)回 (12.5回/日)	(4,449.0)回 (12.1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	56.1%	36.5%	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	183,240人	119,220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)	—	28.8%	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)	—	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	-	-	
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	—	412.31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	A・B・C

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

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価補足シート

(補足)

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)

(2)各項目の評価

項目	評価基準	計画 (目標)	運行実績 (内容)	新型コロナウイルス感染症による影響	備考
運行回数	年間計画運行回数と実績運行回数を比較	(4,575.0)回 (12.5回/日)	(4,449.0)回 (12.1回/日)	<p>【4/15～4/24】 緊急事態宣言および学校の休校措置を受けて平日開校ダイヤを平日閉校ダイヤに変更</p> <p>【5/7～5/24】 緊急事態宣言および学校の休校措置を受けて当期間は全て土日祝ダイヤにて運行</p> <p>【8/3～8/14】 利用状況を踏まえ当期間は全て土日祝ダイヤにて運行</p>	運行回数表参照
収支率	計画値に対する実績値	56.1%	36.5%	<p>運送収入(前年同月比) ※概況 4月 約45% 5月 約44% 6月 約72%</p>	
乗車人員	計画人員と実績人員を比較	183,240人	119,220人	<p>乗車人員(前年同月比) ※概況 4月 約51% 5月 約50% 6月 約79%</p>	

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経由し、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、令和元年10月と令和2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営業窓口の改編を実施して、間接部門の人件費抑制に努めた。(令和2年4月に細江営業所窓口を閉鎖) 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、グループ会社と連携して労働力の有効活用を図った。</p>

(2) 各項目の評価

項 目	内 容
ネットワーク構成	<p>(主な乗換え拠点・バス停)</p> <p>【拠点】 磐田駅</p> <p>【バス停】 磐田市立病院・大久保東原・二階家・井戸ヶ谷・磐田北小・西坂町・加茂川 新道・前嶋・福田交番前・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

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)

中ノ町磐田線(浜松駅～中ノ町～磐田営業所)

計画策定年度 令和元年度

運行期間 令和元年10月1日～令和2年9月30日

評価年度

令和2年度

(1) 基本的事項

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

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	事業者計画数と運行実績との比較	(7,320.0)回 (20.0回/日)	(7,236.0)回 (19.7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	71.8%	48.6%	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	396,980人	268,708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(8)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)	—	13.2%	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	—	412.31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	A・B・C

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

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価補足シート

(補足)

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)

(2)各項目の評価

項目	評価基準	計画 (目標)	運行実績 (内容)	新型コロナウイルス感染症による影響	備考
運行回数	年間計画運行回数と実績運行回数を比較	(7,320.0)回 (20.0回/日)	(7,236.0)回 (19.7回/日)	<p>【4/15～4/24】 緊急事態宣言および学校の休校措置を受けて平日開校ダイヤを平日閉校ダイヤに変更</p> <p>【5/7～5/24】 緊急事態宣言および学校の休校措置を受けて当期間は全て土日祝ダイヤにて運行</p> <p>【8/3～8/14】 利用状況を踏まえ当期間は全て土日祝ダイヤにて運行</p>	運行回数表参照
収支率	計画値に対する実績値	71.8%	48.6%	<p>運送収入(前年同月比) ※概況</p> <p>4月 約43%</p> <p>5月 約39%</p> <p>6月 約65%</p>	
乗車人員	計画人員と実績人員を比較	396,980人	268,708人	<p>乗車人員(前年同月比) ※概況</p> <p>4月 約47%</p> <p>5月 約42%</p> <p>6月 約67%</p>	

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、磐田駅を経由し、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を販売開始。</p> <p>【実績】</p> <p>①旅客動向の分析を行い、令和元年10月と令和2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営業窓口の改編を実施して、間接部門の人件費抑制に努めた。(令和2年4月に細江営業所窓口を閉鎖) 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、グループ会社と連携して労働力の有効活用を図った。</p>

(2) 各項目の評価

項 目	内 容
ネットワーク構成	(主な乗換え拠点・バス停) 【拠点】 浜松駅バスターミナル・磐田駅 【バス停】 広小路・子安・磐田石原・加茂川・国道加茂川・見付・富士見町・磐田営業所
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

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)

磐田天竜線(山東～新開～磐田駅)

計画策定年度 令和元年度

運行期間 令和元年10月1日～令和2年9月30日

評価年度

令和2年度

(1) 基本的事項

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

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	事業者計画数と運行実績との比較	(2,909.0)回 (7.9回/日)	(2,783.0)回 (7.6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	61.4%	48.8%	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	94,455人	74,918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(10)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)	—	74.2%	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 磐田南高 磐田西小 磐田市役所 中遠総合庁舎 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	—	412.31円	0	単価以上 0点 単価～-5% 3点 単価-6～-10% 6点 単価-11～-15% 9点 単価-16～-20%超 12点	
合計				46	評価指標	A・B・C

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

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価補足シート

(補足)

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)

(2)各項目の評価

項目	評価基準	計画 (目標)	運行実績 (内容)	新型コロナウイルス感染症による影響	備考
運行回数	年間計画運行回数と実績運行回数を比較	(2,909.0)回 (7.9回/日)	(2,783.0)回 (7.6回/日)	<p>【4/15～4/24】 緊急事態宣言および学校の休校措置を受けて平日開校ダイヤを平日閉校ダイヤに変更</p> <p>【5/7～5/24】 緊急事態宣言および学校の休校措置を受けて当期間は全て土日祝ダイヤにて運行</p> <p>【8/3～8/14】 利用状況を踏まえ当期間は全て土日祝ダイヤにて運行</p>	運行回数表参照
収支率	計画値に対する実績値	61.4%	48.8%	<p>運送収入(前年同月比) ※概況 4月 約33% 5月 約27% 6月 約78%</p>	
乗車人員	計画人員と実績人員を比較	94,455人	74,918人	<p>乗車人員(前年同月比) ※概況 4月 約44% 5月 約33% 6月 約81%</p>	

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、令和元年10月と令和2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営業窓口の改編を実施して、間接部門の人件費抑制に努めた。(令和2年4月に細江営業所窓口を閉鎖) 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、グループ会社と連携して労働力の有効活用を図った。</p>

(2) 各項目の評価

項 目	内 容
ネットワーク構成	<p>(主な乗換え拠点・バス停)</p> <p>【拠点】 二俣駅・磐田駅</p> <p>【バス停】 山東・二俣横町・秋野不矩美術館入口・寺谷上・火ノ見・匂坂中村・三ツ入下 宝新道・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・磐田南高・磐田西小・磐田市役所・中遠総合庁舎 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

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)

磐田天竜線(山東～ららぽーと磐田～磐田駅)

計画策定年度 令和元年度

運行期間 令和元年10月1日～令和2年9月30日

評価年度 令和2年度

(1) 基本的事項

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

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	事業者計画数と運行実績との比較	(6,507.0)回 (17.7回/日)	(6,332.0)回 (17.3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	56.2%	45.9%	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	268,281人	219,112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(10)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)	—	36.9%	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 磐田西小 磐田市役所 中遠総合庁舎 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	—	412.31円	0	単価以上 0点 単価～-5% 3点 単価-6～-10% 6点 単価-11～-15% 9点 単価-16～-20%超 12点	
合計				46	評価指標	A・B・C

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

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価補足シート

(補足)

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)

(2)各項目の評価

項目	評価基準	計画 (目標)	運行実績 (内容)	新型コロナウイルス感染症による影響	備考
運行回数	年間計画運行回数と実績運行回数を比較	(6,507.0)回 (17.7回/日)	(6,332.0)回 (17.3回/日)	<p>【4/15～4/24】 緊急事態宣言および学校の休校措置を受けて平日開校ダイヤを平日閉校ダイヤに変更</p> <p>【5/7～5/24】 緊急事態宣言および学校の休校措置を受けて当期間は全て土日祝ダイヤにて運行</p> <p>【8/3～8/14】 利用状況を踏まえ当期間は全て土日祝ダイヤにて運行</p>	運行回数表参照
収支率	計画値に対する実績値	56.2%	45.9%	<p>運送収入(前年同月比) ※概況 4月 約41% 5月 約39% 6月 約88%</p>	
乗車人員	計画人員と実績人員を比較	268,281人	219,112人	<p>乗車人員(前年同月比) ※概況 4月 約46% 5月 約41% 6月 約85%</p>	

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、令和元年10月と令和2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歳以上の業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営業窓口の改編を実施して、間接部門の人件費抑制に努めた。(令和2年4月に細江営業所窓口を閉鎖) 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、グループ会社と連携して労働力の有効活用を図った。</p>

(2) 各項目の評価

項 目	内 容
ネットワーク構成	<p>(主な乗換え拠点・バス停)</p> <p>【拠点】 二俣駅・磐田駅</p> <p>【バス停】 山東・二俣横町・秋野不矩美術館入口・寺谷上・火ノ見・匂坂中村・三ツ入下 宝新道・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・磐田南高・磐田西小・磐田市役所・中遠総合庁舎・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

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・駒場～横須賀)

計画策定年度 令和元年度

運行期間 令和元年10月1日～令和2年9月30日

評価年度 令和2年度

(1) 基本的事項

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

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	事業者計画数と運行実績との比較	(1,403.0)回 (3.8回/日)	(1,389.0)回 (3.7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	56.9%	48.1%	12	～29% 0点 30～34% 3点 35～39% 6点 40～44% 9点 45～49% 12点 50～54% 15点 55%～ 18点	
乗車人員	計画人員と運行実績との比較	62,656人	52,856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)	—	51.9%	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)	—	浜松修学舎 横須賀高校 竜洋西小学校 磐田市福田支所 掛川市大須賀支所 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	—	412.31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				44	評価指標	A・B・C

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

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価補足シート

(補足)

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・駒場～横須賀)

(2)各項目の評価

項目	評価基準	計画 (目標)	運行実績 (内容)	新型コロナウイルス感染症による影響	備考
運行回数	年間計画運行回数と実績運行回数を比較	(1,403.0)回 (3.8回/日)	(1,389.0)回 (3.7回/日)	<p>【4/15～4/24】 緊急事態宣言および学校の休校措置を受けて平日開校ダイヤを平日閉校ダイヤに変更</p> <p>【5/7～5/24】 緊急事態宣言および学校の休校措置を受けて当期間は全て土日祝ダイヤにて運行</p> <p>【8/3～8/14】 利用状況を踏まえ当期間は全て土日祝ダイヤにて運行</p>	運行回数表参照
収支率	計画値に対する実績値	56.9%	48.1%	<p>運送収入(前年同月比) ※概況</p> <p>4月 約36%</p> <p>5月 約36%</p> <p>6月 約83%</p>	
乗車人員	計画人員と実績人員を比較	62,656人	52,856人	<p>乗車人員(前年同月比) ※概況</p> <p>4月 約39%</p> <p>5月 約39%</p> <p>6月 約86%</p>	

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	旧大須賀町から旧福田町、旧竜洋町を経由して浜松駅へと至る路線。沿線には2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、令和元年10月と令和2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営業窓口の改編を実施して、間接部門の人件費抑制に努めた。(令和2年4月に細江営業所窓口を閉鎖) 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、グループ会社と連携して労働力の有効活用を図った。</p>

(2) 各項目の評価

項 目	内 容
ネットワーク構成	<p>(主な乗換え拠点・バス停)</p> <p>【拠点】 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・金洗西・鮫島西・新道・前嶋 福田営業所・福田交番前</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・横須賀高校・竜洋西小学校・磐田市福田支所 掛川市大須賀支所・JR浜松駅</p>

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 令和元年度

運行期間 令和元年10月1日～令和2年9月30日

評価年度

令和2年度

(1) 基本的事項

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

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	事業者計画数と運行実績との比較	(2,745.0)回 (7.5回/日)	(2,745.0)回 (7.5回/日)	3	計画数以上 3点 計画数未満 0点 (国土交通大臣が認める除外運行回数は除く)	計画(目標)は表2記載のもの
収支率	実績収支率	57.0%	36.2%	6	～29% 0点 30～34% 3点 35～39% 6点 40～44% 9点 45～49% 12点 50～54% 15点 55%～ 18点	
乗車人員	計画人員と運行実績との比較	90,665人	57,580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(9)箇所	11	拠点(駅・BT) 1件2点 その他のバス停 1件1点 限度20点	主な拠点及びバス停を別紙に記載
広域トリップ状況	市町跨ぎの移動割合(H13.3.31現在の市町)(運行実績による)	—	39.2%	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 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	—	412.31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	A・B・C

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

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価補足シート

(補足)

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)

(2)各項目の評価

項目	評価基準	計画 (目標)	運行実績 (内容)	新型コロナウイルス感染症による影響	備考
運行回数	年間計画運行回数と実績運行回数を比較	(2,745.0)回 (7.5回/日)	(2,745.0)回 (7.5回/日)	<p>【4/15～4/24】 緊急事態宣言および学校の休校措置を受けて平日開校ダイヤを平日閉校ダイヤに変更</p> <p>【5/7～5/24】 緊急事態宣言および学校の休校措置を受けて当期間は全て土日祝ダイヤにて運行</p> <p>【8/3～8/14】 利用状況を踏まえ当期間は全て土日祝ダイヤにて運行</p>	運行回数表参照
収支率	計画値に対する実績値	57.0%	36.2%	<p>運送収入(前年同月比) ※概況 4月 約50% 5月 約46% 6月 約69%</p>	
乗車人員	計画人員と実績人員を比較	90,665人	57,580人	<p>乗車人員(前年同月比) ※概況 4月 約54% 5月 約48% 6月 約72%</p>	

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、令和元年10月と令和2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営業窓口の改編を実施して、間接部門の人件費抑制に努めた。(令和2年4月に細江営業所窓口を閉鎖) 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、グループ会社と連携して労働力の有効活用を図った。</p>

(2) 各項目の評価

項 目	内 容
ネットワーク構成	<p>(主な乗換え拠点・バス停)</p> <p>【拠点】 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・金洗西・鮫島西・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

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)

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 令和元年度

運行期間 令和元年10月1日～令和2年9月30日

評価年度

令和2年度

(1) 基本的事項

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

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	事業者計画数と運行実績との比較	(2,440.0)回 (6.6回/日)	(2,412.0)回 (6.5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	57.9%	51.6%	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	81,251人	72,410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)	—	33.5%	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	—	412.31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				45	評価指標	A・B・C

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

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価補足シート

(補足)

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)

(2)各項目の評価

項目	評価基準	計画 (目標)	運行実績 (内容)	新型コロナウイルス感染症による影響	備考
運行回数	年間計画運行回数と実績運行回数を比較	(2,440.0)回 (6.6回/日)	(2,412.0)回 (6.5回/日)	<p>【4/15～4/24】 緊急事態宣言および学校の休校措置を受けて平日開校ダイヤを平日閉校ダイヤに変更</p> <p>【5/7～5/24】 緊急事態宣言および学校の休校措置を受けて当期間は全て土日祝ダイヤにて運行</p> <p>【8/3～8/14】 利用状況を踏まえ当期間は全て土日祝ダイヤにて運行</p>	運行回数表参照
収支率	計画値に対する実績値	57.9%	51.6%	<p>運送収入(前年同月比) ※概況 4月 約53% 5月 約46% 6月 約83%</p>	
乗車人員	計画人員と実績人員を比較	81,251人	72,410人	<p>乗車人員(前年同月比) ※概況 4月 約53% 5月 約48% 6月 約83%</p>	

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>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。</p>
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、令和元年10月と令和2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営業窓口の改編を実施して、間接部門の人件費抑制に努めた。(令和2年4月に細江営業所窓口を閉鎖) 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、グループ会社と連携して労働力の有効活用を図った。</p>

(2) 各項目の評価

項 目	内 容
ネットワーク構成	<p>(主な乗換え拠点・バス停)</p> <p>【拠点】 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・金洗西・金洗東</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

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)

掛塚さなる台線(浜松駅～掛塚・千手堂～磐田駅)

計画策定年度 令和元年度

運行期間 令和元年10月1日～令和2年9月30日

評価年度

令和2年度

(1) 基本的事項

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

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	事業者計画数と運行実績との比較	(2,684.0)回 (7.3回/日)	(2,670.0)回 (7.2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	59.2%	54.1%	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	89,155人	81,474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(10)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)	—	34.1%	20	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	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	—	412.31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				49	評価指標	A・B・C

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

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価補足シート

(補足)

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)

(2)各項目の評価

項目	評価基準	計画 (目標)	運行実績 (内容)	新型コロナウイルス感染症による影響	備考
運行回数	年間計画運行回数と実績運行回数を比較	(2,684.0)回 (7.3回/日)	(2,670.0)回 (7.2回/日)	<p>【4/15～4/24】 緊急事態宣言および学校の休校措置を受けて平日開校ダイヤを平日閉校ダイヤに変更</p> <p>【5/7～5/24】 緊急事態宣言および学校の休校措置を受けて当期間は全て土日祝ダイヤにて運行</p> <p>【8/3～8/14】 利用状況を踏まえ当期間は全て土日祝ダイヤにて運行</p>	運行回数表参照
収支率	計画値に対する実績値	59.2%	54.1%	<p>運送収入(前年同月比) ※概況 4月 約47% 5月 約46% 6月 約74%</p>	
乗車人員	計画人員と実績人員を比較	89,155人	81,474人	<p>乗車人員(前年同月比) ※概況 4月 約49% 5月 約48% 6月 約75%</p>	

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経由し、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、令和元年10月と令和2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歳以上の業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営業窓口の改編を実施して、間接部門の人件費抑制に努めた。(令和2年4月に細江営業所窓口を閉鎖) 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、グループ会社と連携して労働力の有効活用を図った。</p>

(2) 各項目の評価

項 目	内 容
ネットワーク構成	<p>(主な乗換え拠点・バス停)</p> <p>【拠点】 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・金洗西・小島中村・神明・万正寺・天竜 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>

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 令和元年度

運行期間 令和元年10月1日～令和2年9月30日

評価年度

令和2年度

(1) 基本的事項

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

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	事業者計画数と運行実績との比較	(5,063.0)回 (13.8回/日)	(5,091.0)回 (13.9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	53.6%	30.0%	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	84,150人	46,942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)	—	72.4%	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)	—	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	—	412.31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	A · B · C

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

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価補足シート

(補足)

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)

(2)各項目の評価

項目	評価基準	計画 (目標)	運行実績 (内容)	新型コロナウイルス感染症による影響	備考
運行回数	年間計画運行回数と実績運行回数を比較	(5,063.0)回 (13.8回/日)	(5,091.0)回 (13.9回/日)	<p>【4/15～4/24】 緊急事態宣言および学校の休校措置を受けて平日開校ダイヤを平日閉校ダイヤに変更</p> <p>【5/7～5/24】 緊急事態宣言および学校の休校措置を受けて当期間は全て土日祝ダイヤにて運行</p> <p>【8/3～8/14】 利用状況を踏まえ当期間は全て土日祝ダイヤにて運行</p>	運行回数表参照
収支率	計画値に対する実績値	53.6%	30.0%	<p>運送収入(前年同月比) ※概況 4月 約42% 5月 約42% 6月 約73%</p>	
乗車人員	計画人員と実績人員を比較	84,150人	46,942人	<p>乗車人員(前年同月比) ※概況 4月 約46% 5月 約46% 6月 約73%</p>	

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を販売開始。</p> <p>【実績】</p> <p>①旅客動向の分析を行い、令和元年10月と令和2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営業窓口の改編を実施して、間接部門の人件費抑制に努めた。(令和2年4月に細江営業所窓口を閉鎖) 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、グループ会社と連携して労働力の有効活用を図った。</p>

(2) 各項目の評価

項 目	内 容
ネットワーク構成	<p>(主な乗換え拠点・バス停)</p> <p>【拠点】 磐田駅南口</p> <p>【バス停】 静岡産業大学入口・新道・前嶋・福田交番前・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>

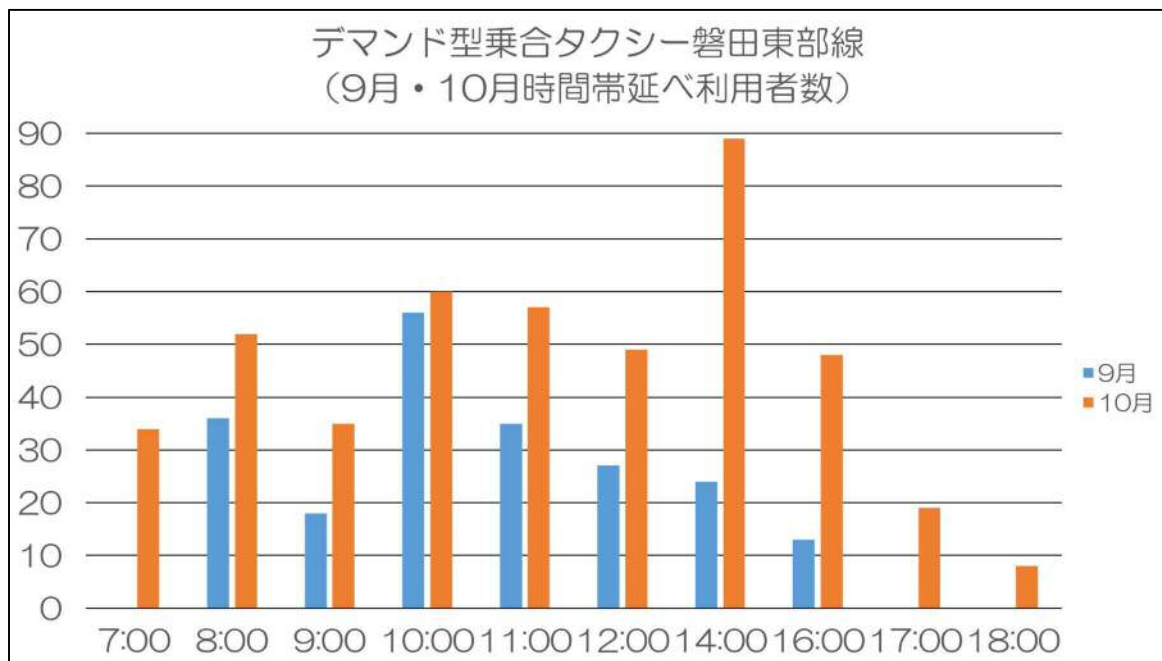
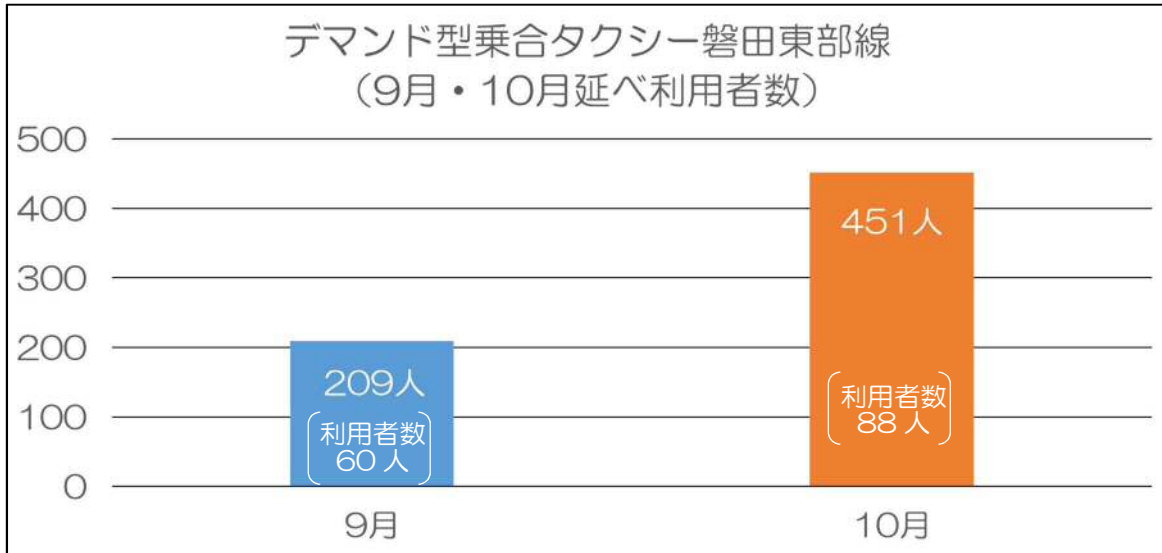
市町名

磐田市

系統名	取組内容
全路線	遠州鉄道(株)に対し、バス路線維持費補助金を交付した。 <ul style="list-style-type: none">・補助対象（区間） 地域幹線系統路線のうち市内を運行する全区間・補助率 経常欠損額から国県補助金及び競合カット額を除いた額の1/2・補助額 25,046千円
全路線	市ホームページから運行事業者ホームページへのリンク設定や、バス路線図の配置により、住民への周知を図った。
全路線	エコ通勤の日を設定し、職員に対してバスをはじめとした公共交通機関の利用を促進した。

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

デマンド型乗合タクシー東部線の利用回数の変化について 路線バス東新町系統(令和2年10月1日)退出前後の比較



南御厨地区における遠鉄バス城之崎線東新町系統の退出とデマンド型乗合タクシーの
利便性向上に係るヒアリング調査結果

1 調査日、調査場所、人数

- (1) 令和2年11月11日(水)、南御厨交流センター、15人
- (2) 令和2年11月18日(水)、南御厨交流センター、7人
- (3) 令和2年11月29日(日)、御厨駅南口広場、10人

2 性別、年齢、住所地

- (1) 性別 男9人、女23人
- (2) 年齢 80歳以上1人、70歳代14人、60歳代10人、50歳代2人、40歳代1人
30歳代4人
- (3) 住所地 南御厨地区20人、その他12人

3 遠鉄バス城之崎線東新町系統が令和2年10月から廃止になったことを知っている
か？

- 知っている 29/32人(90.6%)
- 知らなかった 3/32人(9.4%)
- ※知らなかった方は市外1人、豊田地区2人

4 遠鉄バス城之崎線東新町系統を利用していたか？※複数回答OK

- 利用していた 8/32人(25.0%)
 - ・通勤又は通学 1/8人
 - ・通院 1/8人
 - ・買い物 0/8人
 - ・その他(6人、※6人は全員、時々利用)
- 利用していない 24/32人(75.0%)

3 遠鉄バス城之崎線東新町系統を利用していた方へ、バスがなくなった以降はどの様
な交通手段を取っているか？※複数回答OK

- デマンド型乗合タクシーを利用 0/8人
- 自家用車を利用 6/8人
- バイクを利用 0/8人
- 自転車を利用 2/8人
- 徒歩 1/8人
- 家族の送迎 2/8人
- 御厨駅を利用 3/8人
 - ・駅までは徒歩 2/3人
 - ・駅までは自転車 1/3人
 - ・駅までは家族の送迎 1/3人

4 デマンド型乗合タクシーの利用者登録をしているか？

登録している 0/31人(0%) 登録していない 31/31人(100%)

5 自由意見※要点のみを記載

- ・自動車の自動運転が可能になり、各家庭で利用できるようになるといい
- ・自動車運転免許を後5年で返納しようと思っている
- ・デマンド型乗合タクシーの制度を理解していない
- ・数カ所を定期時に循環する予約不要の便ができないか
- ・登録とかが面倒だと思う、そのため高齢になると中々大変だと思う
- ・今は自分で運転できているが、今後のことを考えるととても不安
- ・デマンド型乗合タクシーの使い方をもう少し詳しく広報してほしい
- ・行き先が少ない、要望を集めて目的地を増やしたらどうか

- ・制度が分からないので要望は特にない
- ・病院の終わり時間の予測が難しい、1時間ごとの便にできないか
- ・ちょっと良いものを買いたい時にアピタや遠鉄ストアに行きたいといった声や便数が少ないので多くしてほしいといった声がある(タクシー乗務員)
- ・自動車を運転できなくなったら、デマンド型乗合タクシーを利用したい

6 調査結果の総括

本調査において、ヒアリングをお願いした方全員が快く協力してくださった。また、ヒアリングに協力してくださった南御厨や御厨の方、全員が遠鉄バス城之崎線東新町系統の退出を知っており、バス路線退出への関心の高さがうかがえた。

その一方でデマンド型乗合タクシーの利用登録者は0人、バスを利用していた方は25.8% (25.8%全員が時々利用) に止まるなど、移動手段を自家用車に依存している状況が如実に表れた。ただし、自身が高齢になり、運転が出来なくなった際には、「デマンド型乗合タクシーを利用したいので、便利で分かりやすい制度にしてほしい」といった意見があった。

いわゆる団塊の世代が後期高齢者となる2025年が間近に迫る中、日常の移動手段に不安を感じることがないように、デマンド型乗合タクシーの分かりやすい制度説明や利便性の向上を行うなど、まずは利用者登録を推進することが大切と考える。

以上