

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・駒場～横須賀)

計画策定年度 平成30年度

運行期間 平成30年10月1日～令和元年9月30日

評価年度 令和元年度

(1) 基本的事項

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

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	事業者計画数と運行実績との比較	(1,398.0)回 (3.8回/日)	(1,395.0)回 (3.8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	56.7%	54.8%	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	64,821人	66,720人	3	計画数+5% 6点 計画数±5% 3点 計画数-5%未満 0点	
ネットワーク構成	他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数	—	拠点(1)箇所 バス停(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)	—	50.0%	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	—	385.19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	A・B・C

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

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート(別紙)

(1) 基本的事項

項 目	内 容
主な運行目的	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> <ul style="list-style-type: none"> 運賃箱から取得されるバスの全運行データを活用して、旅客動向に応じたダイヤを作成。 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。 小学生向けのバス教室を実施するとともに、バスの乗り方を説明したDVDを作成して、運行エリア内の小学校へ配布。 運行エリア内の施設と連携して、施設へバスで来られた方に対して、インセンティブを付与(ICカード読み取り機「トップタッチ」の活用)。 <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> 運賃箱から取得されるバスの全運行データを収集して、ビッグデータを半自動的に加工するソフトを活用して、現況を把握。それをもとに旅客動向に応じたダイヤを作成(平成30年10月及び平成31年4月にダイヤ改正を実施)。 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。 小学生向けのバス教室を実施、運行エリア内の小学校へDVDを配布。 浜松市美術館等と連携して、イベント時に施設へバスで来られた方に対して、入館料割引券等を進呈。 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。 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開始。取扱いクレジットカードを全社へ拡大。 2日間周遊きっぷ「HAMANAKO 2DAYS PASS」の発売対象を外国人限定からすべてのお客様に変更し販促を強化。
費用削減策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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燃費改善を図るとともに燃料費の抑制につなげる。 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。 60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>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。燃料費の削減や事故の撲滅に努めた。 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(平成31年1月に雄踏営業所窓口を閉鎖) 60歳以上の乗務員の再雇用を強化した。また、人事部に設置された「運転者採用専門チーム」にて、採用活動の強化を図った。 バスに搭載している音声データやダイヤデータの注入方法、メモリーカード方式から金庫方式に変更したことにより、日常的なデータ入れ替えが可能となった。結果、データの注入に要する時間を削減した。

(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>

令和元年度運行分系統別利用実態（公表シート）

様式2

系統名	掛塚さなる台線			事業者名	遠州鉄道株式会社
路線の状況	起点	経由地	終点		
	浜松駅	掛塚・駒場	横須賀車庫		
系統キロ程（km）		26.3	輸送量（人/日）	19.3	
平均乗車密度（人/便）		5.1	運行回数（回/日）	3.8	
公共・拠点施設 アクセス状況	学校	浜松修学舎、横須賀高校、竜洋西小学校			
	病院				
	商業施設				
	その他	磐田市福田支所、掛川市大須賀支所、JR浜松駅			
収支率（%） （収益/費用）	54.8		乗車人員（人）	66,720	
乗換可能な アクセス拠点等	拠点1 バス停10	名称	拠点：JR浜松駅バスターミナル バス停：東部協働センター、名塚西、芳川西、芳川、金洗西、鯉島西、新道、前嶋、福田営業所、福田交番前		
広域利用状況（%） （他市町へ跨ぐ利用者の割合）	50.0				
増収策	<ul style="list-style-type: none"> ●事業者としての取組 【計画】 <ul style="list-style-type: none"> ・運賃箱から取得されるバスの全運行データを活用して、旅客動向に応じたダイヤを作成。 ・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。 ・小学生向けのバス教室を実施するとともに、バスの乗り方を説明したDVDを作成して、運行エリア内の小学校へ配布。 ・運行エリア内の施設と連携して、施設へバスで来られた方に対して、インセンティブを付与（ICカード読み取り機「トッパタッチ」の活用）。 【実績】 <ul style="list-style-type: none"> ・運賃箱から取得されるバスの全運行データを収集して、ビッグデータを半自動的に加工するソフトを活用して、現況を把握。それをもとに旅客動向に応じたダイヤを作成（平成30年10月及び平成31年4月にダイヤ改正を実施）。 ・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。 ・小学生向けのバス教室を実施、運行エリア内の小学校へDVDを配布。 ・浜松市美術館等と連携して、イベント時に施設へバスで来られた方に対して、入館料割引券等を進呈。 ・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。 ・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開始。取扱いクレジットカードを全社へ拡大。 ・2日間周遊きっぷ「HAMANAOKO 2DAYS PASS」の発売対象を外国人限定からすべてのお客様に変更し販促を強化。 				
	費用削減策	<ul style="list-style-type: none"> ●事業者としての取組 【計画】 <ul style="list-style-type: none"> ・デジタルタロ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燃費改善を図るとともに燃料費の抑制につなげる。 ・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。 ・60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。 【実績】 <ul style="list-style-type: none"> ・デジタルタロ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。燃料費の削減や事故の撲滅に努めた。 ・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（平成31年1月に雄踏営業所窓口を閉鎖） ・60歳以上の乗務員の再雇用を強化した。また、人事部に設置された「運転者採用専門チーム」にて、採用活動の強化を図った。 ・バスに搭載している音声データやダイヤデータの注入方法、メモリーカード方式から金庫方式に変更したことにより、日常的なデータ入れ替えが可能となった。結果、データの注入に要する時間を削減した。 			
沿線市町のサポート					
利用実態	<p>系統キロ程(km) 50 輸送量(人/日) 150</p> <p>広域利用状況(%) 100 平均乗車密度(人/便) 5.1</p> <p>アクセス拠点(箇所) 10 運行回数(回/日) 3.8</p> <p>乗車人員(人) 300,000 収支率(%) 54.8</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 平成30年度

運行期間 平成30年10月1日～令和元年9月30日

評価年度

令和元年度

(1) 基本的事項

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

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	事業者計画数と運行実績との比較	(2,799.5)回 (7.6回/日)	(2,799.5)回 (7.6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	55.5%	49.2%	12	~29% 0点 30~34% 3点 35~39% 6点 40~44% 9点 45~49% 12点 50~54% 15点 55%~ 18点	
乗車人員	計画人員と運行実績との比較	93,959人	88,932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)	—	34.9%	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 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	—	385.19円	0	単価以上 0点 単価~5% 3点 単価-6~-10% 6点 単価-11~-15% 9点 単価-16~-20%超 12点	
合計				46	評価指標	A・B・C

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

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート(別紙)

(1) 基本的事項

項 目	内 容
主な運行目的	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> <ul style="list-style-type: none"> ・運賃箱から取得されるバスの全運行データを活用して、旅客動向に応じたダイヤを作成。 ・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。 ・小学生向けのバス教室を実施するとともに、バスの乗り方を説明したDVDを作成して、運行エリア内の小学校へ配布。 ・運行エリア内の施設と連携して、施設へバスで来られた方に対して、インセンティブを付与(ICカード読み取り機「トップタッチ」の活用)。 <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運賃箱から取得されるバスの全運行データを収集して、ビッグデータを半自動的に加工するソフトを活用して、現況を把握。それをもとに旅客動向に応じたダイヤを作成(平成30年10月及び平成31年4月にダイヤ改正を実施)。 ・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。 ・小学生向けのバス教室を実施、運行エリア内の小学校へDVDを配布。 ・浜松市美術館等と連携して、イベント時に施設へバスで来られた方に対して、入館料割引券等を進呈。 ・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。 ・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開始。取扱いクレジットカードを全社へ拡大。 ・2日間周遊きっぷ「HAMANAKO 2DAYS PASS」の発売対象を外国人限定からすべてのお客様に変更し販促を強化。
費用削減策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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燃費改善を図るとともに燃料費の抑制につなげる。 ・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。 ・60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>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。燃料費の削減や事故の撲滅に努めた。 ・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(平成31年1月に雄踏営業所窓口を閉鎖) ・60歳以上の乗務員の再雇用を強化した。また、人事部に設置された「運転者採用専門チーム」にて、採用活動の強化を図った。 ・バスに搭載している音声データやダイヤデータの注入方法、メモリーカード方式から金庫方式に変更したことにより、日常的なデータ入れ替えが可能となった。結果、データの注入に要する時間を削減した。

(2) 各項目の評価

項 目	内 容
ネットワーク構成	<p>(主な乗換え拠点・バス停)</p> <p>【拠点】</p> <p>浜松駅バスターミナル</p> <p>【バス停】</p> <p>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</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>

令和元年度運行分系統別利用実態（公表シート）

様式2

系統名	掛塚さなる台線			事業者名	遠州鉄道株式会社
路線の状況	起点	経由地	終点		
	浜松駅	掛塚	豊浜郵便局		
系統キロ程 (km)	17.3	輸送量 (人/日)	28.8		
平均乗車密度 (人/便)	3.8	運行回数 (回/日)	7.6		
公共・拠点施設 アクセス状況	学校	浜松修学舎、竜洋西小学校			
	病院				
	商業施設				
	その他	磐田市福田支所、JR浜松駅			
収支率 (%) (収益/費用)	49.2		乗車人員 (人)	88,932	
乗換可能な アクセス拠点等	拠点1 バス停 9	名称	拠点：JR浜松駅バスターミナル バス停：東部協働センター、名塚西、芳川西、芳川、金洗西、鯉島西、新道、前嶋、福田営業所		
広域利用状況 (%) (他市町へ跨ぐ利用者の割合)	34.9				
増収策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> 運賃箱から取得されるバスの全運行データを活用して、旅客動向に応じたダイヤを作成。 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。 小学生向けのバス教室を実施するとともに、バスの乗り方を説明したDVDを作成して、運行エリア内の小学校へ配布。 運行エリア内の施設と連携して、施設へバスで来られた方に対して、インセンティブを付与（ICカード読み取り機「トップタッチ」の活用）。 <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> 運賃箱から取得されるバスの全運行データを収集して、ビッグデータを半自動的に加工するソフトを活用して、現況を把握。それをもとに旅客動向に応じたダイヤを作成（平成30年10月及び平成31年4月にダイヤ改正を実施）。 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。 小学生向けのバス教室を実施、運行エリア内の小学校へDVDを配布。 浜松市美術館等と連携して、イベント時に施設へバスで来られた方に対して、入館料割引券等を進呈。 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。 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開始。取扱いクレジットカードを全社へ拡大。 2日間周遊きっぷ「HAMANAKO 2DAYS PASS」の発売対象を外国人限定からすべてのお客様に変更し販促を強化。 				
費用削減策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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燃費改善を図るとともに燃料費の抑制につなげる。 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。 60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>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。燃料費の削減や事故の撲滅に努めた。 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（平成31年1月に雄踏営業所窓口を閉鎖） 60歳以上の乗務員の再雇用を強化した。また、人事部に設置された「運転者採用専門チーム」にて、採用活動の強化を図った。 バスに搭載している音声データやダイヤデータの注入方法、メモリーカード方式から金庫方式に変更したことにより、日常的なデータ入れ替えが可能となった。結果、データの注入に要する時間を削減した。 				
沿線市町のサポート					
利用実態	<p>系統キロ程(km) 50</p> <p>輸送量(人/日) 150</p> <p>平均乗車密度(人/便) 10</p> <p>運行回数(回/日) 30</p> <p>収支率(%) 100</p> <p>乗車人員(人) 300,000</p> <p>広域利用状況(%) 100</p> <p>アクセス拠点(箇所) 20</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)

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 平成30年度

運行期間 平成30年10月1日～令和元年9月30日

評価年度

令和元年度

(1) 基本的事項

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

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	事業者計画数と運行実績との比較	(2,431.0)回 (6.6回/日)	(2,425.5)回 (6.6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	57.6%	61.9%	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	77,275人	88,489人	6	計画数+5% 6点 計画数±5% 3点 計画数-5%未満 0点	
ネットワーク構成	他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数	—	拠点(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)	—	43.2%	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	—	385.19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				54	評価指標	A・B・C

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

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート(別紙)

(1) 基本的事項

項 目	内 容
主な運行目的	<p>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> <ul style="list-style-type: none"> ・運賃箱から取得されるバスの全運行データを活用して、旅客動向に応じたダイヤを作成。 ・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。 ・小学生向けのバス教室を実施するとともに、バスの乗り方を説明したDVDを作成して、運行エリア内の小学校へ配布。 ・運行エリア内の施設と連携して、施設へバスで来られた方に対して、インセンティブを付与(ICカード読み取り機「トッパタッチ」の活用)。 <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運賃箱から取得されるバスの全運行データを収集して、ビッグデータを半自動的に加工するソフトを活用して、現況を把握。それをもとに旅客動向に応じたダイヤを作成(平成30年10月及び平成31年4月にダイヤ改正を実施)。 ・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。 ・小学生向けのバス教室を実施、運行エリア内の小学校へDVDを配布。 ・浜松市美術館等と連携して、イベント時に施設へバスで来られた方に対して、入館料割引券等を進呈。 ・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。 ・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開始。取扱いクレジットカードを全社へ拡大。 ・2日間周遊きっぷ「HAMANAKO 2DAYS PASS」の発売対象を外国人限定からすべてのお客様に変更し販促を強化。
費用削減策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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燃費改善を図るとともに燃料費の抑制につなげる。 ・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。 ・60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>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。燃料費の削減や事故の撲滅に努めた。 ・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(平成31年1月に雄踏営業所窓口を閉鎖) ・60歳以上の乗務員の再雇用を強化した。また、人事部に設置された「運転者採用専門チーム」にて、採用活動の強化を図った。 ・バスに搭載している音声データやダイヤデータの注入方法、メモリーカード方式から金庫方式に変更したことにより、日常的なデータ入れ替えが可能となった。結果、データの注入に要する時間を削減した。

(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>

令和元年度運行分系統別利用実態（公表シート）

様式2

系統名	掛塚さなる台線			事業者名	遠州鉄道株式会社
路線の状況	起点	経由地	終点		
	浜松駅	掛塚・とつか	豊田町駅		
系統キロ程 (km)	14.6	輸送量 (人/日)	31.0		
平均乗車密度 (人/便)	4.7	運行回数 (回/日)	6.6		
公共・拠点施設 アクセス状況	学校	浜松修学舎、竜洋西小学校			
	病院				
	商業施設				
	その他	JR浜松駅、豊田町駅			
収支率 (%) (収益/費用)	61.9		乗車人員 (人)	88,489	
乗換可能な アクセス拠点等	拠点2 バス停6	名称	拠点：JR浜松駅バスターミナル、豊田町駅 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		
広域利用状況 (%) (他市町へ跨ぐ利用者の割合)	43.2				
増収策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> 運賃箱から取得されるバスの全運行データを活用して、旅客動向に応じたダイヤを作成。 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。 小学生向けのバス教室を実施するとともに、バスの乗り方を説明したDVDを作成して、運行エリア内の小学校へ配布。 運行エリア内の施設と連携して、施設へバスで来られた方に対して、インセンティブを付与（ICカード読み取り機「トップタッチ」の活用）。 <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> 運賃箱から取得されるバスの全運行データを収集して、ビッグデータを半自動的に加工するソフトを活用して、現況を把握。それをもとに旅客動向に応じたダイヤを作成（平成30年10月及び平成31年4月にダイヤ改正を実施）。 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。 小学生向けのバス教室を実施、運行エリア内の小学校へDVDを配布。 浜松市美術館等と連携して、イベント時に施設へバスで来られた方に対して、入館料割引券等を進呈。 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。 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開始。取扱いクレジットカードを全社へ拡大。 2日間周遊きっぷ「HAMANAKO 2DAYS PASS」の発売対象を外国人限定からすべてのお客様に変更し販促を強化。 				
費用削減策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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燃費改善を図るとともに燃料費の抑制につなげる。 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。 60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>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。燃料費の削減や事故の撲滅に努めた。 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（平成31年1月に雄踏営業所窓口を閉鎖） 60歳以上の乗務員の再雇用を強化した。また、人事部に設置された「運転者採用専門チーム」にて、採用活動の強化を図った。 バスに搭載している音声データやダイヤデータの注入方法、メモリーカード方式から金庫方式に変更したことにより、日常的なデータ入れ替えが可能となった。結果、データの注入に要する時間を削減した。 				
沿線市町のサポート					
利用実態	<p>系統キロ程(km) 50</p> <p>輸送量(人/日) 150</p> <p>平均乗車密度(人/便) 10</p> <p>運行回数(回/日) 30</p> <p>収支率(%) 100</p> <p>乗車人員(人) 300,000</p> <p>アクセス拠点(箇所) 20</p> <p>広域利用状況(%) 100</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)

掛塚さなる台線(浜松駅～掛塚・千手堂～磐田駅)

計画策定年度 平成30年度

運行期間 平成30年10月1日～令和元年9月30日

評価年度 令和元年度

(1) 基本的事項

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

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	事業者計画数と運行実績との比較	(2,675.5)回 (7.3回/日)	(2,672.5)回 (7.3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	59.1%	60.3%	18	～29% 0点 30～34% 3点 35～39% 6点 40～44% 9点 45～49% 12点 50～54% 15点 55%～ 18点	
乗車人員	計画人員と運行実績との比較	85,779人	93,416人	6	計画数+5% 6点 計画数±5% 3点 計画数-5%未満 0点	
ネットワーク構成	他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数	—	拠点(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)	—	28.4%	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 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	—	385.19円	0	単価以上 0点 単価～-5% 3点 単価-6～-10% 6点 単価-11～-15% 9点 単価-16～-20%超 12点	
合計				58	評価指標	A・B・C

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

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート(別紙)

(1) 基本的事項

項目	内容
主な運行目的	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> <ul style="list-style-type: none"> 運賃箱から取得されるバスの全運行データを活用して、旅客動向に応じたダイヤを作成。 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。 小学生向けのバス教室を実施するとともに、バスの乗り方を説明したDVDを作成して、運行エリア内の小学校へ配布。 運行エリア内の施設と連携して、施設へバスで来られた方に対して、インセンティブを付与(ICカード読み取り機「トップタッチ」の活用)。 <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> 運賃箱から取得されるバスの全運行データを収集して、ビッグデータを半自動的に加工するソフトを活用して、現況を把握。それをもとに旅客動向に応じたダイヤを作成(平成30年10月及び平成31年4月にダイヤ改正を実施)。 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。 小学生向けのバス教室を実施、運行エリア内の小学校へDVDを配布。 浜松市美術館等と連携して、イベント時に施設へバスで来られた方に対して、入館料割引券等を進呈。 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。 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開始。取扱いクレジットカードを全社へ拡大。 2日間周遊きっぷ「HAMANAKO 2DAYS PASS」の発売対象を外国人限定からすべてのお客様に変更し販促を強化。
費用削減策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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燃費改善を図るとともに燃料費の抑制につなげる。 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。 60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>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。燃料費の削減や事故の撲滅に努めた。 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(平成31年1月に雄踏営業所窓口を閉鎖) 60歳以上の乗務員の再雇用を強化した。また、人事部に設置された「運転者採用専門チーム」にて、採用活動の強化を図った。 バスに搭載している音声データやダイヤデータの注入方法、メモリーカード方式から金庫方式に変更したことにより、日常的なデータ入れ替えが可能となった。結果、データの注入に要する時間を削減した。

(2) 各項目の評価

項目	内容
ネットワーク構成	<p>(主な乗換え拠点・バス停)</p> <p>【拠点】</p> <p>浜松駅バスターミナル・磐田駅</p> <p>【バス停】</p> <p>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>

令和元年度運行分系統別利用実態（公表シート）

様式2

系統名	掛塚さなる台線			事業者名	遠州鉄道株式会社
路線の状況	起点	経由地	終点		
	浜松駅	掛塚・千手堂	磐田駅		
系統キロ程 (km)	14.8	輸送量 (人/日)	33.5		
平均乗車密度 (人/便)	4.6	運行回数 (回/日)	7.3		
公共・拠点施設 アクセス状況	学校	浜松修学舎、竜洋西小学校			
	病院				
	商業施設				
	その他	JR浜松駅、磐田駅			
収支率 (%) (収益/費用)	60.3		乗車人員 (人)	93,416	
乗換可能な アクセス拠点等	拠点2 バス停10	名称	拠点：JR浜松駅バスターミナル、磐田駅 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		
広域利用状況 (%) (他市町へ跨ぐ利用者の割合)	28.4				
増収策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> 運賃箱から取得されるバスの全運行データを活用して、旅客動向に応じたダイヤを作成。 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。 小学生向けのバス教室を実施するとともに、バスの乗り方を説明したDVDを作成して、運行エリア内の小学校へ配布。 運行エリア内の施設と連携して、施設へバスで来られた方に対して、インセンティブを付与（ICカード読み取り機「トップタッチ」の活用）。 <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> 運賃箱から取得されるバスの全運行データを収集して、ビッグデータを半自動的に加工するソフトを活用して、現況を把握。それをもとに旅客動向に応じたダイヤを作成（平成30年10月及び平成31年4月にダイヤ改正を実施）。 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。 小学生向けのバス教室を実施、運行エリア内の小学校へDVDを配布。 浜松市美術館等と連携して、イベント時に施設へバスで来られた方に対して、入館料割引券等を進呈。 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。 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開始。取扱いクレジットカードを全社へ拡大。 2日間周遊きっぷ「HAMANAKO 2DAYS PASS」の発売対象を外国人限定からすべてのお客様に変更し販促を強化。 				
費用削減策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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燃費改善を図るとともに燃料費の抑制につなげる。 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。 60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>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。燃料費の削減や事故の撲滅に努めた。 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（平成31年1月に雄踏営業所窓口を閉鎖） 60歳以上の乗務員の再雇用を強化した。また、人事部に設置された「運転者採用専門チーム」にて、採用活動の強化を図った。 バスに搭載している音声データやダイヤデータの注入方法、メモリーカード方式から金庫方式に変更したことにより、日常的なデータ入れ替えが可能となった。結果、データの注入に要する時間を削減した。 				
沿線市町のサポート					
利用実態	<p>系統キロ程(km) 50</p> <p>輸送量(人/日) 150</p> <p>平均乗車密度(人/便) 10</p> <p>運行回数(回/日) 30</p> <p>収支率(%) 100</p> <p>乗車人員(人) 300,000</p> <p>アクセス拠点(箇所) 20</p> <p>広域利用状況(%) 100</p>				

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

23.1

(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)

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 平成30年度

運行期間 平成30年10月1日～平成31年3月31日

評価年度

令和元年度

(1) 基本的事項

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

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	事業者計画数と運行実績との比較	(2,643.0)回 (14.5回/日)	(2,638.5)回 (14.5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	53.3%	49.2%	12	～29% 0点 30～34% 3点 35～39% 6点 40～44% 9点 45～49% 12点 50～54% 15点 55%～ 18点	
乗車人員	計画人員と運行実績との比較	45,303人	44,575人	3	計画数+5% 6点 計画数±5% 3点 計画数-5%未満 0点	
ネットワーク構成	他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数	—	拠点(1)箇所 バス停(5)箇所	7	拠点(駅・BT) 1件2点 その他のバス停 1件1点 限度20点	主な拠点及びバス停を別紙に記載
広域トリップ状況	市町跨ぎの移動割合(H13.3.31現在の市町)(運行実績による)	—	72.8%	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)	—	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	—	385.19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				42	評価指標	A・B・C

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

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート(別紙)

(1) 基本的事項

項 目	内 容
主な運行目的	JR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> <ul style="list-style-type: none"> ・運賃箱から取得されるバスの全運行データを活用して、旅客動向に応じたダイヤを作成。 ・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。 ・小学生向けのバス教室を実施するとともに、バスの乗り方を説明したDVDを作成して、運行エリア内の小学校へ配布。 ・運行エリア内の施設と連携して、施設へバスで来られた方に対して、インセンティブを付与(ICカード読み取り機「トップタッチ」の活用)。 <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運賃箱から取得されるバスの全運行データを収集して、ビッグデータを半自動的に加工するソフトを活用して、現況を把握。それをもとに旅客動向に応じたダイヤを作成(平成30年10月及び平成31年4月にダイヤ改正を実施)。 ・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。 ・小学生向けのバス教室を実施、運行エリア内の小学校へDVDを配布。 ・浜松市美術館等と連携して、イベント時に施設へバスで来られた方に対して、入館料割引券等を進呈。 ・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。 ・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開始。取扱いクレジットカードを全社へ拡大。 ・2日間周遊きっぷ「HAMANAKO 2DAYS PASS」の発売対象を外国人限定からすべてのお客様に変更し販促を強化。
費用削減策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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燃費改善を図るとともに燃料費の抑制につなげる。 ・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。 ・60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>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。燃料費の削減や事故の撲滅に努めた。 ・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(平成31年1月に雄踏営業所窓口を閉鎖) ・60歳以上の乗務員の再雇用を強化した。また、人事部に設置された「運転者採用専門チーム」にて、採用活動の強化を図った。 ・バスに搭載している音声データやダイヤデータの注入方法、メモリーカード方式から金庫方式に変更したことにより、日常的なデータ入れ替えが可能となった。結果、データの注入に要する時間を削減した。

(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>静岡産業大学・新都市病院・磐田市福田支所・JR磐田駅</p>

令和元年度運行分系統別利用実態（公表シート）

様式2

系統名	磐田市立病院福田線（23.1）			事業者名	遠州鉄道株式会社
路線の状況	起点	経由地	終点		
	磐田駅 南口	福田車庫	豊浜 郵便局		
系統キロ程（km）	9.4	輸送量（人/日）	44.9		
平均乗車密度（人/便）	3.1	運行回数（回/日）	14.5		
公共・拠点施設 アクセス状況	学校	静岡産業大学			
	病院	新都市病院			
	商業施設				
	その他	磐田市福田支所、JR磐田駅			
収支率（%） （収益/費用）	49.2		乗車人員（人）	44,575	
乗換可能な アクセス拠点等	拠点1 バス停5	名称	拠点：JR磐田駅南口 バス停：静岡産業大学入口、新道、前嶋、福田交番前、福田営業所		
広域利用状況（%） （他市町へ跨ぐ利用者の割合）	72.8				
増収策	●事業者としての取組 【計画】 ・運賃箱から取得されるバスの全運行データを活用して、旅客動向に応じたダイヤを作成。 ・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。 ・小学生向けのバス教室を実施するとともに、バスの乗り方を説明したDVDを作成して、運行エリア内の小学校へ配布。 ・運行エリア内の施設と連携して、施設へバスで来られた方に対して、インセンティブを付与（ICカード読み取り機「トップタッチ」の活用）。				
	【実績】 ・運賃箱から取得されるバスの全運行データを収集して、ビッグデータを半自動的に加工するソフトを活用して、現況を把握。それをもとに旅客動向に応じたダイヤを作成（平成30年10月及び平成31年4月にダイヤ改正を実施）。 ・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。 ・小学生向けのバス教室を実施、運行エリア内の小学校へDVDを配布。 ・浜松市美術館等と連携して、イベント時に施設へバスで来られた方に対して、入館割引券等を進呈。 ・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。 ・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開始。取扱いクレジットカードを全社へ拡大。 ・2日間周遊きっぷ「HAMANAKO 2DAYS PASS」の発売対象を外国人限定からすべてのお客様に変更し販促を強化。				
費用削減策	●事業者としての取組 【計画】 ・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燃費改善を図るとともに燃料費の抑制につなげる。 ・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。 ・60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。				
	【実績】 ・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。燃料費の削減や事故の撲滅に努めた。 ・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（平成31年1月に雄踏営業所窓口を閉鎖） ・60歳以上の乗務員の再雇用を強化した。また、人事部に設置された「運転者採用専門チーム」にて、採用活動の強化を図った。 ・バスに搭載している音声データやダイヤデータの注入方法、メモリーカード方式から金庫方式に変更したことにより、日常的なデータ入れ替えが可能となった。結果、データの注入に要する時間を削減した。				
沿線市町のサポート					
利用実態	<p>系統キロ程(km) 50 輸送量(人/日) 150</p> <p>広域利用状況(%) 100 平均乗車密度(人/便) 10</p> <p>アクセス拠点(箇所) 20 運行回数(回/日) 30</p> <p>乗車人員(人) 300,000 収支率(%) 100</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 平成30年度

運行期間 平成31年4月1日～令和元年9月30日

評価年度

令和元年度

(1) 基本的事項

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

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	事業者計画数と運行実績との比較	(2,565.0)回 (14.0回/日)	(2,635.5)回 (14.4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	53.3%	50.9%	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	44,179人	46,330人	3	計画数+5% 6点 計画数±5% 3点 計画数-5%未満 0点	
ネットワーク構成	他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数	—	拠点(1)箇所 バス停(5)箇所	7	拠点(駅・BT) 1件2点 その他のバス停 1件1点 限度20点	主な拠点及びバス停を別紙に記載
広域トリップ状況	市町跨ぎの移動割合(H13.3.31現在の市町)(運行実績による)	—	67.1%	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)	—	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	—	385.19円	0	単価以上 0点 単価~5% 3点 単価-6~-10% 6点 単価-11~-15% 9点 単価-16~-20%超 12点	
合計				48	評価指標	A・B・C

A(52~79点): 地域間幹線系統として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> <ul style="list-style-type: none"> 運賃箱から取得されるバスの全運行データを活用して、旅客動向に応じたダイヤを作成。 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。 小学生向けのバス教室を実施するとともに、バスの乗り方を説明したDVDを作成して、運行エリア内の小学校へ配布。 運行エリア内の施設と連携して、施設へバスで来られた方に対して、インセンティブを付与(ICカード読み取り機「トップタッチ」の活用)。 <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> 運賃箱から取得されるバスの全運行データを収集して、ビッグデータを半自動的に加工するソフトを活用して、現況を把握。それをもとに旅客動向に応じたダイヤを作成(平成30年10月及び平成31年4月にダイヤ改正を実施)。 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。 小学生向けのバス教室を実施、運行エリア内の小学校へDVDを配布。 浜松市美術館等と連携して、イベント時に施設へバスで来られた方に対して、入館料割引券等を進呈。 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。 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開始。取扱いクレジットカードを全社へ拡大。 2日間周遊きっぷ「HAMANAKO 2DAYS PASS」の発売対象を外国人限定からすべてのお客様に変更し販促を強化。
費用削減策	<p>●事業者としての取組</p> <p>【計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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燃費改善を図るとともに燃料費の抑制につなげる。 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。 60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>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。燃料費の削減や事故の撲滅に努めた。 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(平成31年1月に雄踏営業所窓口を閉鎖) 60歳以上の乗務員の再雇用を強化した。また、人事部に設置された「運転者採用専門チーム」にて、採用活動の強化を図った。 バスに搭載している音声データやダイヤデータの注入方法、メモリーカード方式から金庫方式に変更したことにより、日常的なデータ入れ替えが可能となった。結果、データの注入に要する時間を削減した。

(2) 各項目の評価

項 目	内 容
ネットワーク構成	<p>(主な乗換え拠点・バス停)</p> <p>【拠点】</p> <p>磐田駅南口</p> <p>【バス停】</p> <p>静岡産業大学入口・新道・前嶋・福田交番前・福田営業所</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>静岡産業大学・新都市病院・磐田市福田支所・JR磐田駅</p>

令和元年度運行分系統別利用実態（公表シート）

様式2

系統名	磐田市立病院福田線（23.2）			事業者名	遠州鉄道株式会社
路線の状況	起点	経由地	終点		
	磐田駅 南口	福田車庫	豊浜 郵便局		
系統キロ程（km）	9.4	輸送量（人/日）	46.0		
平均乗車密度（人/便）	3.2	運行回数（回/日）	14.4		
公共・拠点施設 アクセス状況	学校	静岡産業大学			
	病院	新都市病院			
	商業施設				
	その他	磐田市福田支所、JR磐田駅			
収支率（%） （収益/費用）	50.9		乗車人員（人）	46,330	
乗換可能な アクセス拠点等	拠点1 バス停5	名称	拠点：JR磐田駅南口 バス停：静岡産業大学入口、新道、前嶋、福田交番前、福田営業所		
広域利用状況（%） （他市町へ跨ぐ利用者の割合）	67.1				
増収策	●事業者としての取組 【計画】 ・運賃箱から取得されるバスの全運行データを活用して、旅客動向に応じたダイヤを作成。 ・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。 ・小学生向けのバス教室を実施するとともに、バスの乗り方を説明したDVDを作成して、運行エリア内の小学校へ配布。 ・運行エリア内の施設と連携して、施設へバスで来られた方に対して、インセンティブを付与（ICカード読み取り機「トップタッチ」の活用）。				
	【実績】 ・運賃箱から取得されるバスの全運行データを収集して、ビッグデータを半自動的に加工するソフトを活用して、現況を把握。それをもとに旅客動向に応じたダイヤを作成（平成30年10月及び平成31年4月にダイヤ改正を実施）。 ・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。 ・小学生向けのバス教室を実施、運行エリア内の小学校へDVDを配布。 ・浜松市美術館等と連携して、イベント時に施設へバスで来られた方に対して、入館割引券等を進呈。 ・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。 ・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開始。取扱いクレジットカードを全社へ拡大。 ・2日間周遊きっぷ「HAMANAKO 2DAYS PASS」の発売対象を外国人限定からすべてのお客様に変更し販促を強化。				
費用削減策	●事業者としての取組 【計画】 ・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燃費改善を図るとともに燃料費の抑制につなげる。 ・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。 ・60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。				
	【実績】 ・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。燃料費の削減や事故の撲滅に努めた。 ・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（平成31年1月に雄踏営業所窓口を閉鎖） ・60歳以上の乗務員の再雇用を強化した。また、人事部に設置された「運転者採用専門チーム」にて、採用活動の強化を図った。 ・バスに搭載している音声データやダイヤデータの注入方法、メモリーカード方式から金庫方式に変更したことにより、日常的なデータ入れ替えが可能となった。結果、データの注入に要する時間を削減した。				
沿線市町のサポート					
利用実態	<p>系統キロ程(km) 50 輸送量(人/日) 150</p> <p>広域利用状況(%) 100 平均乗車密度(人/便) 10</p> <p>アクセス拠点(箇所) 20 運行回数(回/日) 30</p> <p>乗車人員(人) 300,000 収支率(%) 100</p>				

地域間幹線系統市町取組シート 様式3

市町名

磐田市

系統名	取組内容
全系統	<p>遠州鉄道㈱に対し、バス路線維持費補助金を交付した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・補助対象（区間） <ul style="list-style-type: none"> ①市単路線で市内を運行する全区間 ②国補路線のうち市内を運行する全区間 ・補助率 <ul style="list-style-type: none"> ①経常欠損額の1/2 ②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 <p>※補助額 23,781千円</p>
全系統	<p>路線バスの待合・乗継環境向上のための施設整備を実施する路線バス事業者（遠州鉄道㈱）に対して、その経費の3分の1を補助金として交付した。</p> <p>（実施箇所）</p> <p>○神田バス停待合所ポリカ壁の修繕 1件</p> <p>※補助額 17千円</p>
全系統	<p>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促進</p>
全系統	<p>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、住民への周知を図る</p>

(*)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