

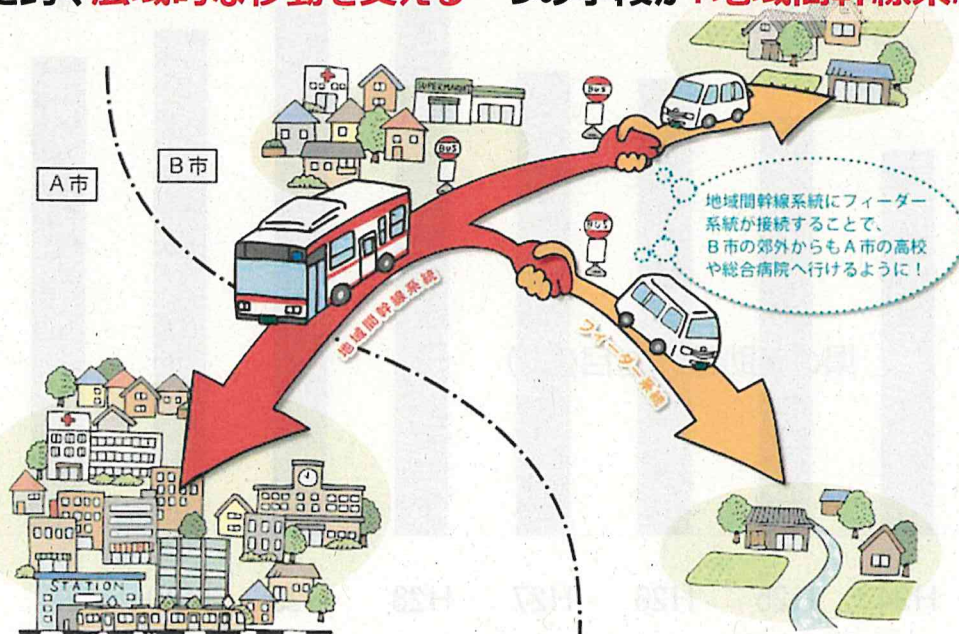
令和2年度 地域間幹線系統に関する事業評価

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

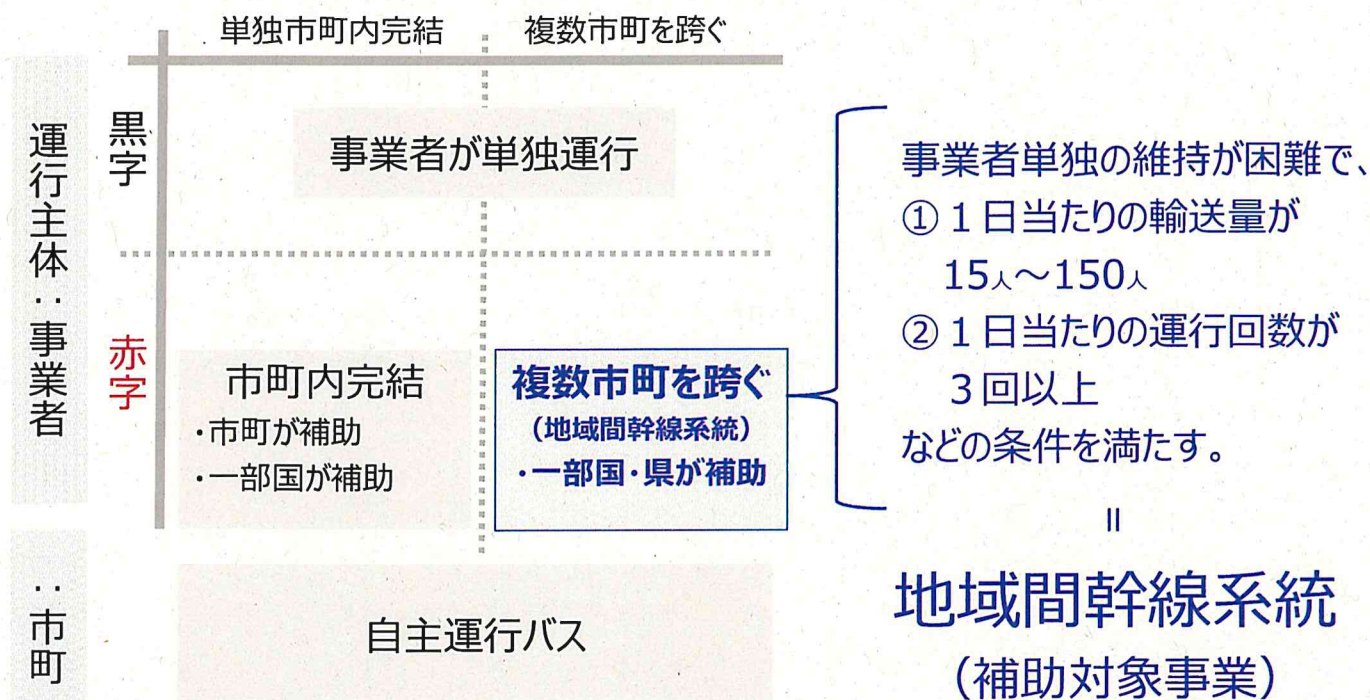
日常生活における通勤、通学、通院の流動実態等から、
結びつきの強い市町の組み合わせを**交通圏**として設定。(出典：中部運輸局「中部の交通圏」)
圏内や圏域を跨ぐ**広域的な移動を支える**一つの手段が「**地域間幹線系統**」です。



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)

地域間幹線系統に係る国・県の補助対象事業

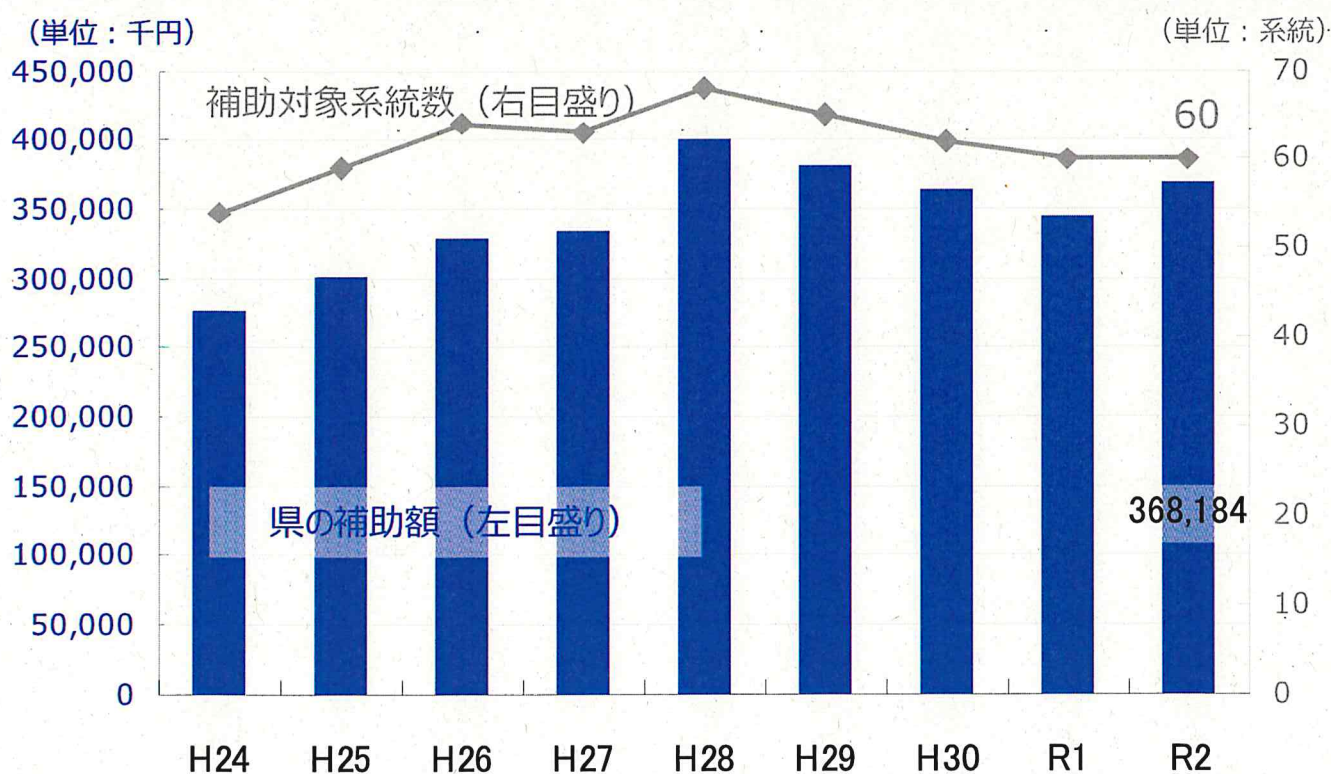
収支から見る乗合バス事業の全体像と幹線系統の位置付け



富国有徳の理想郷ーしずおか
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

富国有徳の理想郷ーしずおか
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

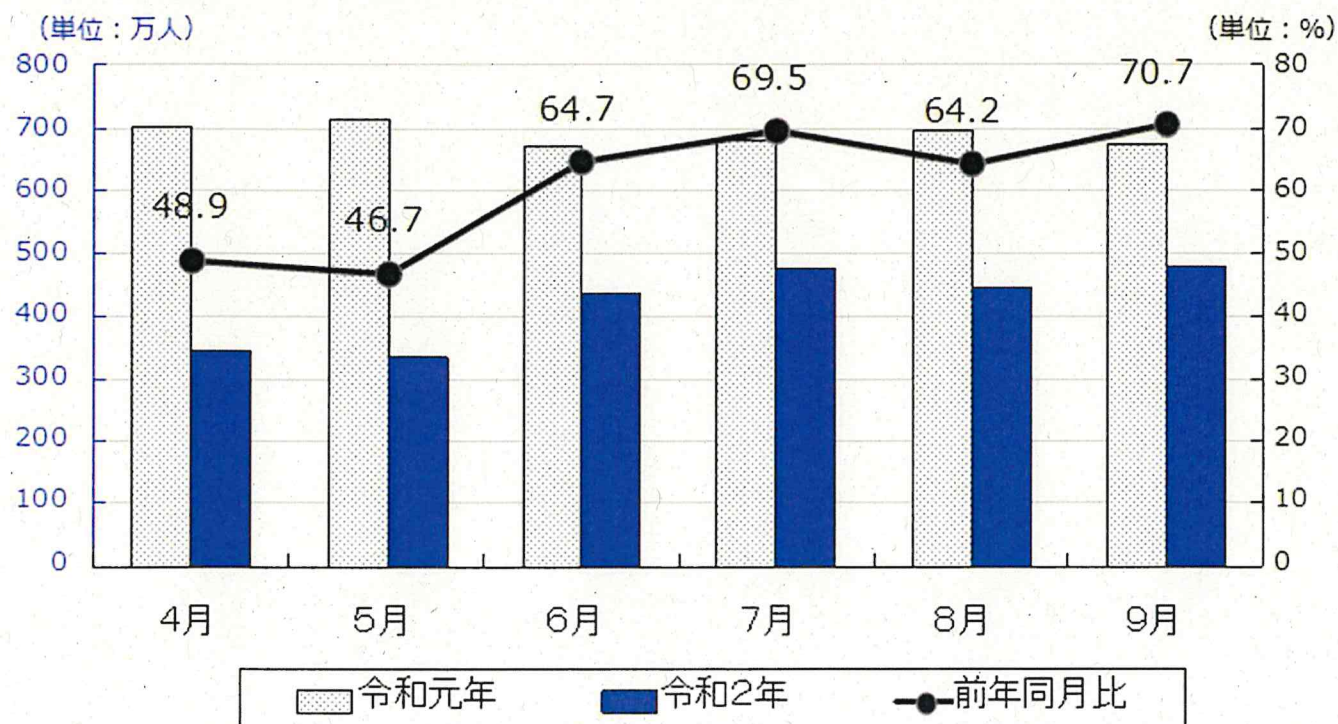
富国有徳の理想郷ーしずおか

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）



富国有徳の理想郷ーしずおか

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 →



富国有徳の理想郷ーしずおか
ふじのくに



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
	2 秋葉線(袋井駅前～遠州森町～気多)	0	6	0	11	20	12	49					
	3 秋葉中遠線(袋井駅前～袋井駅前～遠州森町)	0	18	0	11	10	12	51					
	4 秋葉中遠線(大東支所～袋井駅前)	0	18	6	6	20	12	62				4	53.5
	5 秋葉中遠線(須賀野庫～袋井駅前)	0	15	0	5	20	12	52					
秋葉バスサービス	6 大久保線(浜松駅～山崎)	0	3	0	15	5	0	23					
	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 浜北陸大三方原線	0	0	0	17	20	0	37					
	12 浜川線(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(春野庫庫～西陸島駅)	0	3	0	8	20	0	31					
	16 秋葉線(春野庫庫～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				24	38.4
	18 磐田天竜線(らぼーと経由)	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(内野台庫庫)	0	15	0	12	20	0	47					
	24 内野台線(サンスリート～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					
	30 三保草薙線	0	6	0	5	0	0	11					
	31 五十海大生線	0	6	0	7	20	0	33					
	32 榑連岡部線	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					
しずてつジャストライン	35 島田静波線(島田市市民病院)	0	0	0	13	20	0	33				11	34.7
	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 菊川大東浜岡線(掛川駅前～浜岡営業所)	3	9	0	7	20	0	39					
	39 掛川大東浜岡線(中東運輸センター)	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					
	41 御殿場線	3	0	0	15	20	0	38					
	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				4	39.5
	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
	46 曾比奈線	3	15	0	8	20	0	49					
	47 大淵線	3	18	0	10	20	3	54				4	54.0
	48 大月線	3	18	0	10	20	3	54					
	49 大月線	3	18	3	12	20	3	59					
富士急モビリティ (旧:富士急行)	50 駿河平線	3	18	0	10	20	0	51					
	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				5	41.4
	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
	56 戸田線	3	15	0	7	20	6	51					
	57 天城峠線	3	15	0	13	20	6	57				3	52.0
	58 石廊崎線	3	6	0	7	20	12	48					
	59 北遠本線	0	0	6	13	5	0	36				1	36.0
計							平均	40.8	10	44	5	59	

[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。

B

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

事業者名

富士急シティバス株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

原線(沼津駅～旧道・原駅入口～東田子浦駅)

計画策定年度 令和1年度

運行期間 令和1年10月～令和2年9月

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	年間計画運行回数と実績運行回数を比較	2480.0回 (6.7回/日)	2533.5回 (6.9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	計画値に対する実績値	43.6%	39.6%	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	計画人員と実績人員を比較	57,480人	58,875人	3	5%超 6点 ▲5%以上5%以内 3点 ▲5%超 0点	
ネットワーク構成	他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数	—	拠点(4)箇所 バス停(2)箇所	10	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)	—	9%	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))	—	別紙のとおり		—	
キロ当たり経費	補助対象年度の前年度の地域キロ当たり経常費用単価(静岡・山梨ブロック)との比較	—	403.37円	0	単価を上回った 0点 単価～▲5% 3点 単価▲6～▲10% 6点 単価▲11～▲15% 9点 単価▲16～▲20%超 12点	
合計				27	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東海道線と並行しており通勤、通院及び買い物における駅間の地域の公共交通を補完している。 桃里地区、一本松地区に居住する小学生の沿線に位置する原小学校への通学利用、又、沿線に位置する保健センターへの訪問客や聖隷沼津病院への通院、お見舞い客等の利用が存する。 沼津市南西部におけるJRや他の公共交通機関に接続する通勤、通学、買い物を中心とする公共交通ネットワークの構築を目的としている。
増収策	1) 行政と連携した地域との意見交換を行い、地域の状況を把握するだけでなく、その機会を利用して路線の存在をアピールすることにより、利用促進を図った。 2) 富士急グループのWEBサイトでの時刻表検索サービスを実施し及び、また乗換検索サービスのコンテンツプロバイダへのデータ提供により、時刻表検索サービスに対応させている。 (ナビタイム、駅すばあと、ジョルダン、Yahoo乗換案内) 3) 幼稚園、小学校等における「バス乗り方教室」を沿線市町にて実施した。 4) 小学生の長期休暇(春休み、夏休み、冬休み)に合わせた特別運賃導入を導入し、利用促進を図った。 5) ノンステップバスを導入(車両更新)するとともに、既存車両についても案内表示装置を更新し、使いやすいバス環境を整備した。
費用削減策	1) 燃料、オイルその他修繕部品等、車両購入の購入に加え金額が多い備品等についても、富士急グループ全体での一括仕入れ実施や比較購入の徹底を図りコスト削減を実施した。 2) アイドリングストップ強化月間の実施や点呼等による周知徹底、街頭監査による注意喚起により、燃費向上を実現し軽油使用料の削減を図った。 3) 車両の更新により、燃費効率向上と修繕費の削減を図った。 4) 効率的な仕業再編による乗務員人件費の抑制を図った。

(2) 各項目の評価

項 目	内 容
ネットワーク構成	(主な乗換え拠点・バス停) 【拠点】 JR沼津駅・・・JR東海道線、御殿場線 JR東田子浦駅・・・JR東海道線 片浜駅入口・・・JR東海道線、ミューバス片浜駅循環、原団地方面 原駅入口・・・JR東海道線、ミューバス原駅循環 【バス停】 大手町・・・伊豆箱根バス、東海バス 大諏訪・・・ミューバス片浜循環、沼津市立病院方面
公共施設 拠点施設 アクセス状況	(バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設) 【公共施設】 JR沼津駅、JR片浜駅、JR原駅、JR東田子浦駅、原小学校、沼津西高校、保健センター、沼津市立第二中学校、原警察署、原中学校 【拠点施設】 西友松長店、カインズホーム沼津店

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

富士急シティバス株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

原線(沼津駅～旧道・原駅入口～東田子浦駅)

(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	2480.0回 (6.7回/日)	2533.5回 (6.9回/日)		
収支率	計画値に対する実績値	43.6%	39.6%	<u>当社一般路線全体の状況</u> (新規路線の影響補正後) <u>運送収入(前年同月比)</u> 4月 約40% 5月 約40% 6月 約55% 7月 約50% 8月 約50% 9月 約55%	
乗車人員	計画人員と実績人員を比較	57,480人	58,875人	<u>当社一般路線全体の状況</u> (新規路線の影響補正後) <u>乗車人員(前年同月比)</u> 4月 約45% 5月 約45% 6月 約55% 7月 約60% 8月 約55% 9月 約60%	



原線の現況および今後の方向性について

沼津駅～旧道～東田子浦駅



運行の概要

	運行回数			運行距離
	平日	土曜	日曜	
往路(沼津駅→東田子浦駅)	8便	3便	3便	12.8km
復路(東田子浦駅→沼津駅)	10便	4便	4便	

◆ 沿革

- ・ 2011年4月 原線が国庫補助対象となる。
- ・ 2012年10月 快速便の経路変更(編入)により0.5便を増便 4.8往復/日→5.3往復/日
- ・ 2014年4月 5.3往復/日→6.8往復/日に増便
- ・ 2018年4月 沼津市立原小学校の児童登校について、原線をご利用いただく事となり、運行を効率化。
東田子浦駅～原駅の区間系統(1便)を廃止。
- ・ 2019年4月 沼津市立原小学校の児童下校についても、原線をご利用いただく事となり、運行を効率化。
- ・ 2020年4月 沼津駅前ロータリーからの出発に変更。

利用と収支の状況

◆ 利用人員

平日1日あたり約230人の利用

◆ 利用状況

沿線に大型ホームセンター、原駅・片浜駅周辺にはスーパー等の生活必需品の販売拠点が集積しており、買い物需要をターゲットにしている。駅間の長いJR東海道線を補完する役割もある。

また、桃里地区の小学生が原小学校へ通学に利用している。少子化により原線の便を使用する小学生は減少していることから、2018年(平成30年)4月より朝の登校向けの区間系統を原線に統合し、2019年(平成31年)4月には下校も原線をご利用いただいている。

◆ 収支状況

年度	利用者数	運行経費 (A)	運賃収入 (B)	欠損額 (B-A)	補助額		バス事業者 負担額	備考
					国庫補助	県補助		
2018年度	68,276 人	24,912 千円	10,984 千円	▲13,928 千円	2,220 千円	2,220 千円	▲9,488 千円	
2019年度	57,480 人	26,143 千円	10,971 千円	▲15,172 千円	2,243 千円	2,243 千円	▲10,686 千円	
2020年度	58,875 人	26,162 千円	10,361 千円	▲15,801 千円	2,352 千円	2,352 千円	▲11,097 千円	(見込)

今後の運行の方向性について

引き続き国庫補助を受け、運行を継続していきたいと考えております。

2020年度は新型コロナウイルスの影響により、大幅な利用減が生じております。当社では業界団体のガイドラインに沿った新型コロナウイルス対策に努めておりますので、今後ともこの系統の運行を継続するため、厳しい状況のご理解とご乗車によるご協力をお願いいたします。

時刻表

沼津駅→東田子浦駅

運行日	沼津駅 南口	浅間角	西間門	小諏訪	大諏訪	片浜駅 入口	西今沢	原駅 入口	桃里	東田子 浦駅
月～金	▲ 7:00	7:04	7:11	7:12	7:15	7:17	7:18	7:25	7:33	7:42
月～金	▲ 8:35	8:39	8:46	8:47	8:50	8:52	8:53	9:00	9:08	9:17
毎日	11:35	11:39	11:45	11:46	11:49	11:51	11:52	11:59	12:07	12:15
毎日	13:35	13:39	13:45	13:46	13:49	13:51	13:52	13:59	14:07	14:15
月～金	▲ 15:35	15:39	15:45	15:46	15:49	15:51	15:52	15:59	16:07	16:15
月～金	▲ 16:20	16:24	16:30	16:31	16:34	16:36	16:37	16:44	16:52	17:00
毎日	18:05	18:09	18:16	18:17	18:20	18:22	18:23	18:30	18:38	18:47
月～金	▲ 18:45	18:49	18:55	18:56	18:59	19:01	19:02	19:09	19:17	19:25

東田子浦駅→沼津駅

運行日	東田子 浦駅	桃里	原駅 入口	西今沢	片浜駅 入口	大諏訪	小諏訪	西間門	浅間角	沼津駅 南口
月～金	▲ 6:45	6:50	6:57	7:02	7:04	7:06	7:09	7:11	7:16	7:25
毎日	7:10	7:15	7:22	7:27	7:29	7:31	7:34	7:36	7:41	7:50
月～金	▲ 8:35	8:40	8:47	8:52	8:54	8:56	8:59	9:01	9:06	9:15
毎日	9:00	9:05	9:12	9:17	9:19	9:21	9:24	9:26	9:31	9:40
月～金	▲ 9:30	9:35	9:42	9:47	9:49	9:51	9:54	9:56	10:01	10:10
月～金	▲ 10:15	10:20	10:27	10:32	10:34	10:36	10:39	10:41	10:46	10:55
毎日	12:20	12:25	12:32	12:37	12:39	12:41	12:44	12:46	12:51	13:00
毎日	14:25	14:30	14:37	14:42	14:44	14:46	14:49	14:51	14:56	15:05
月～金	▲ 16:30	16:35	16:42	16:47	16:49	16:51	16:54	16:56	17:01	17:10
月～金	▲ 17:20	17:25	17:32	17:37	17:39	17:41	17:44	17:46	17:51	18:00

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

事業者名

株式会社東海バス

系統名(起点～経由地～終点)

修善寺駅～虹の郷～戸田

計画策定年度 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 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	Ⓐ・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	Ⓐ・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	Ⓐ・無	事業者ごとの取組を記載

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画 (目標)	運行実績 (内容)	評価 点数	評価	備考
運行回数	年間計画運行回数と実績運行回数を比較	(2,562)回 (7.0回/日)	(2,541)回 (7.0回/日)	3	計画数以上 3点 計画数未満 0点 (国土交通大臣が認める除外運行回数は除く)	計画(目標)は表2記載のもの
収支率	計画値に対する実績値	65.8%	50.1%	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	計画人員と実績人員を比較	44,666人	32,439人	0	5%超 6点 ▲5%以上5%以内 3点 ▲5%超 0点	
ネットワーク構成	他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数	—	拠点(1)箇所 バス停(5)箇所	7	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)	—	48.6	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	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 伊豆総合高校、戸田中学校、戸田小学校、伊豆赤十字病院、マックスバリュ修善寺駅前店、伊豆箱根鉄道修善寺駅、伊豆市役所、修善寺総合会館、沼津市戸田市民窓口、くらら戸田		—	
キロ当たり経費	補助対象年度の前年度の地域キロ当たり経常費用単価(静岡・山梨ブロック)との比較	—	350.74円	6	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				51	評価指標	A・Ⓑ・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	修善寺駅と鉄道のない戸田地区を結ぶ重要な路線であり、また、戸田からは土肥温泉あるいは井田方面へ乗り換えることができる幹線系統となっており、高齢化率の高い戸田地区においての地域住民の足の確保が目的となっている。 伊豆市と沼津市の境となる「戸田峠」を越える利用は、全体の約半数となっており、そのうち通勤、通学、通院等を目的とした地元客が9割以上を占めている。また、戸田峠を越えない短距離利用客の内訳は、修善寺温泉や虹の郷へ行く観光利用が多く、通院等の利用は比較的少ない。
増収策	1. 利用者の利用実態に即した、平日型通学定期券の発売を引続き実施している。 2. 高齢者定期券(いきいきパス)を引続き発売し、高齢者の利用促進及び高齢者福祉を図っている。 3. 時刻表を市役所等で配布している他、新聞折込等により各戸へ配布している。 4. 時刻表検索サイトへの掲出により、鉄道との乗り継ぎ時刻が検索できるようになっている。 5. 高校生に対し、バスのダイヤ等に関するアンケートを実施し、ダイヤ改正に生かしている。 6. バスロケーションシステムを活用し、バスの接近情報をスマートフォンで表示できるサービスを開始し、利便性の向上を図っている。 7. 修善寺駅において、デジタルサイネージを設置し、時刻案内等を行っている。 8. ホームページを多言語対応とすることにより、インバウンド客の利便性向上を図っている。 9. 乗車券販売窓口(一部除く)において、クレジットカードの取り扱いに加え、QRコード決済サービスの取り扱いを開始したことにより、利便性向上を図っている。 10. 小田急や東急の進める「MaaS」に参画し、デジタルフリーパスの取り扱い等により利便性の向上を図っている。
費用削減策	1. 2年度賃金(人件費)についても、ベースアップを見送るとともに、賞与の業績連動制度の導入により一層の経費抑制に努めている。 2. エコドライブ(省燃費運転)を継続して取り組み経費抑制に努めている。 3. 乗務員の運転技術の向上に努めることにより、バス車両修繕費の抑制を図っている。 4. コロナ禍にあっては、雇用調整助成金を活用し、経費抑制に努めている。

(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) 拠点: 伊豆箱根鉄道修善寺駅 バス停: 修善寺駅口、修善寺温泉入口、修善寺温泉、ニュータウン入口、戸田
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) 伊豆総合高校、戸田中学校、戸田小学校、伊豆赤十字病院、マックスバリュ修善寺駅前店、伊豆箱根鉄道修善寺駅、伊豆市役所、修善寺総合会館、沼津市戸田市民窓口、くるら戸田

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
系統名(起点～経由地～終点)

株式会社東海バス
修善寺駅～虹の郷～戸田

(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	(2,562)回 (7.0回/日)	(2,541)回 (7.0回/日)	新型コロナウイルス感染症による減便は行わず、住民の足の確保に努めた。	運行回数が減っているのは、令和元年10月の台風19号の影響による。
収支率	計画値に対する実績値	65.8%	50.1%	運送収入は、学校休校の関係で通学定期券の販売が6月になったことや、精算等の関係から乗車人員と連動していない。 運送収入(前年同月比) 3月 -51.62% 4月 -59.72% 5月 -55.06% 6月 -38.38% 7月 -44.46% 8月 -22.07% 9月 2.21%	収支率悪化の一因として、コロナウイルス感染症により貸切業務が大幅に減少したことに伴い、経費の乗合と貸切の配分率が前年に比べ大きく変わり、乗合のキロあたり経費が上昇したこともあげられる。
乗車人員	計画人員と実績人員を比較	44,666人	32,439人	緊急事態宣言による学校の休校や外出自粛および前年度ゴールデンウィークの10連休であったこと等により、4月～5月が大きく落ち込んでいる。緊急事態宣言解除により、乗車人員は増加したが、第2波の影響により、例年来遊客の増加する7月～8月の乗車人員は伸び悩んだ。 乗車人員(前年同月比) 3月 -50.06% 4月 -70.02% 5月 -70.24% 6月 -36.39% 7月 -31.63% 8月 -25.36% 9月 -24.68%	

「修善寺駅～虹の郷～戸田線（戸田線）」の 「国庫補助（地域間幹線系統）」適用の継続について

○ 現況

当該路線は、伊豆箱根鉄道線の修善寺駅から修善寺虹の郷を経由し、戸田までを結ぶ路線です。修善寺駅と鉄道のない戸田地区を結ぶ重要な路線であり、また、戸田からは土肥温泉あるいは井田方面へ乗り換えることができることから、戸田線については重要な幹線系統と位置付けております。

利用者は、戸田地区から修善寺駅への通学、通院等の利用あるいは、修善寺駅から戸田方面への観光利用が多く、沼津市と伊豆市の境となる「戸田峠」を越える利用は半数を超えています。通院等の利用が多くなっています。これは高齢化率の高い戸田地区において、当該路線が地域住民の足として利用されていることがわかります。

（令和2年度乗降調査結果 70人中、戸田峠を越えている人員34人（48.5%））

○ 国庫補助申請理由

当該路線は、昨年、本協議会で承認され、平成27年10月から国庫補助路線として運行いたしております。これまで、さまざまな収支改善策を実施しておりますが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、収支が大幅に悪化しており、回復までには長期間かかる見込みであることから、引き続き国庫補助によるご支援をいただきたく、申請するものでございます。

※令和元年度損益額 5,367千円、令和2年度損益額 △19,446千円、令和3年度損益見込み △19,924千円

○ 提案理由

引き続き、国庫補助（地域間幹線系統）の適用を受ける場合、令和2年9月末までに、東海バスが静岡県生活交通確保対策協議会に対し、「単独継続困難（国庫補助分）」の申し出を提出することが必要となります。⇒【提出済】

さらに、沿線の各市町の地域公共交通会議において、当該系統を国庫補助とすることについて諮り、承認を受ける必要があることから、提案するものです。

○ 収支改善について

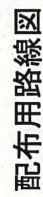
これまでも、エコドライブ（省燃費運転）の取り組み等の経費削減策を行う一方で、利用人員および収入の増加のため、さまざまな利用促進策およびダイヤの見直しを実施してまいりました。特に、平成25年度からは「わかりやすいバス、乗りやすいバス」をスローガンにして、増収対策の強化を図っているところであり、コロナウイルス感染症の拡大前までは、輸送人員の減少に歯止めがかかってきている状況です。

今後引き続き収支改善に取り組み、補助金の減額に努めてまいりますので、ご理解ご協力をお願いするとともに、国庫補助適用につきましてご承認くださいますようお願いいたします。

～増収策～

- ①路線バス時刻表の全戸配布（新聞折込・地区回覧板を利用した配布）
- ②目的別時刻表の作成・配布と戸別訪問の実施
- ③バスの乗り方教室の充実 ④高校生アンケートの実施
- ⑤系統番号化の推進 ⑥時刻検索サイトへの掲出
- ⑦バスロケーションシステムの導入 ⑧デジタルサイネージの設置
- ⑨「MaaS」への参画（デジタルフリーパスの取り扱い）等

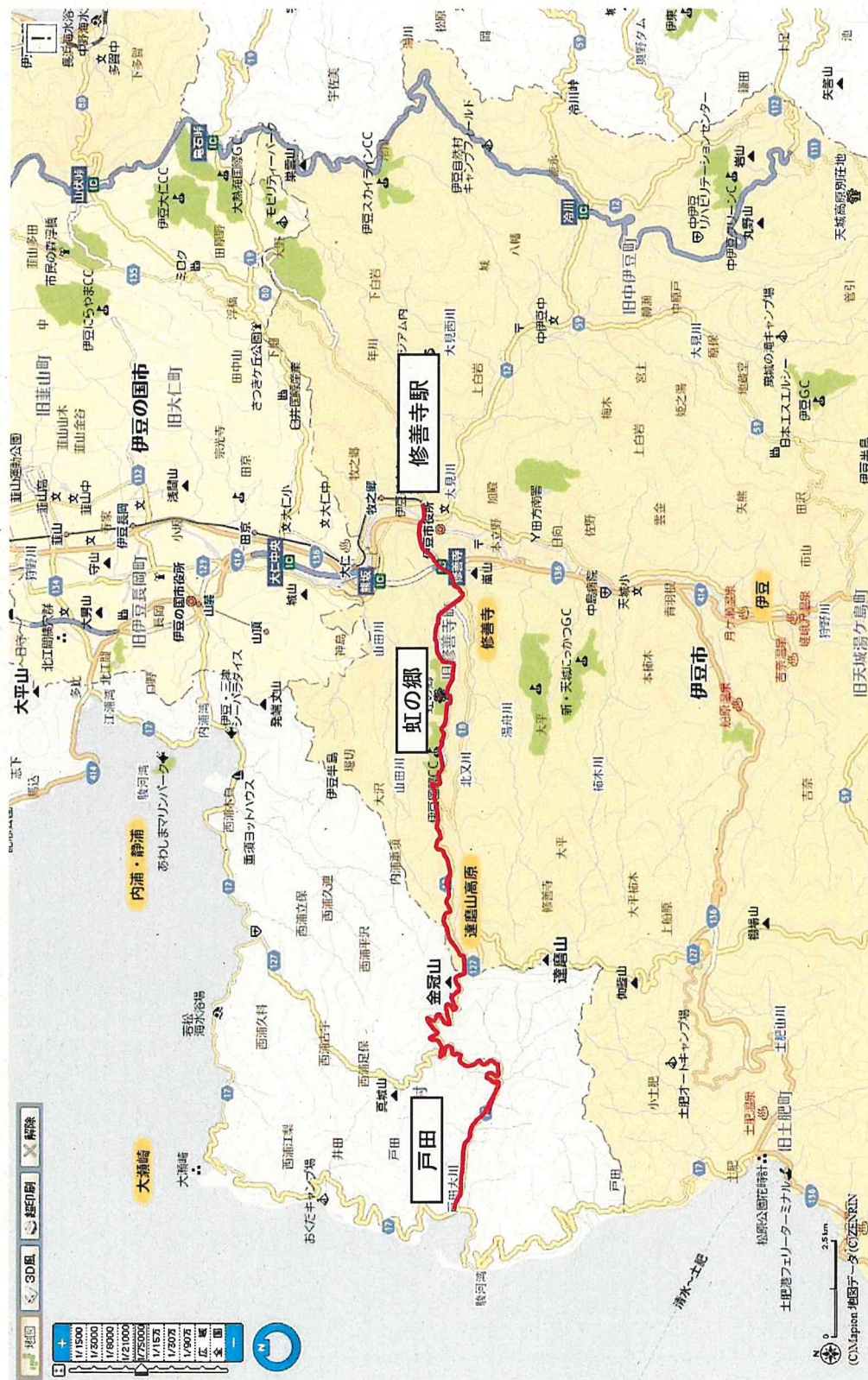
(問2) あなたの通学時の路線バス利用状況について伺います。



↑デジタルサイネージ
↓デジタルフリーパス

[illegible]

【修善寺駅～戸田線 路線図】



地域間幹線系統市町取組シート

様式3

市町名

沼津市

系統名	取組内容
原線	・富士急シティバス作成のチラシ・時刻表を、片浜・原地区センターに配架。
戸田線	・東海バス作成のチラシ・時刻表を戸田地区センターに配架。 ・31年度に作成したバスマップを沼津、伊豆、戸田それぞれの観光案内所に配架。

(*)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