

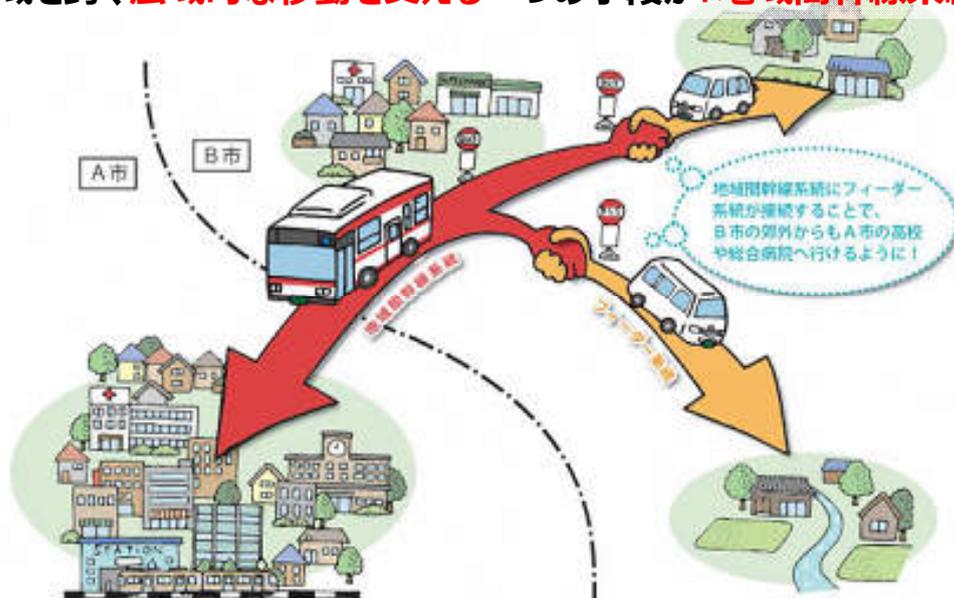
# 令和4年度 地域間幹線系統に関する事業評価

## 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。

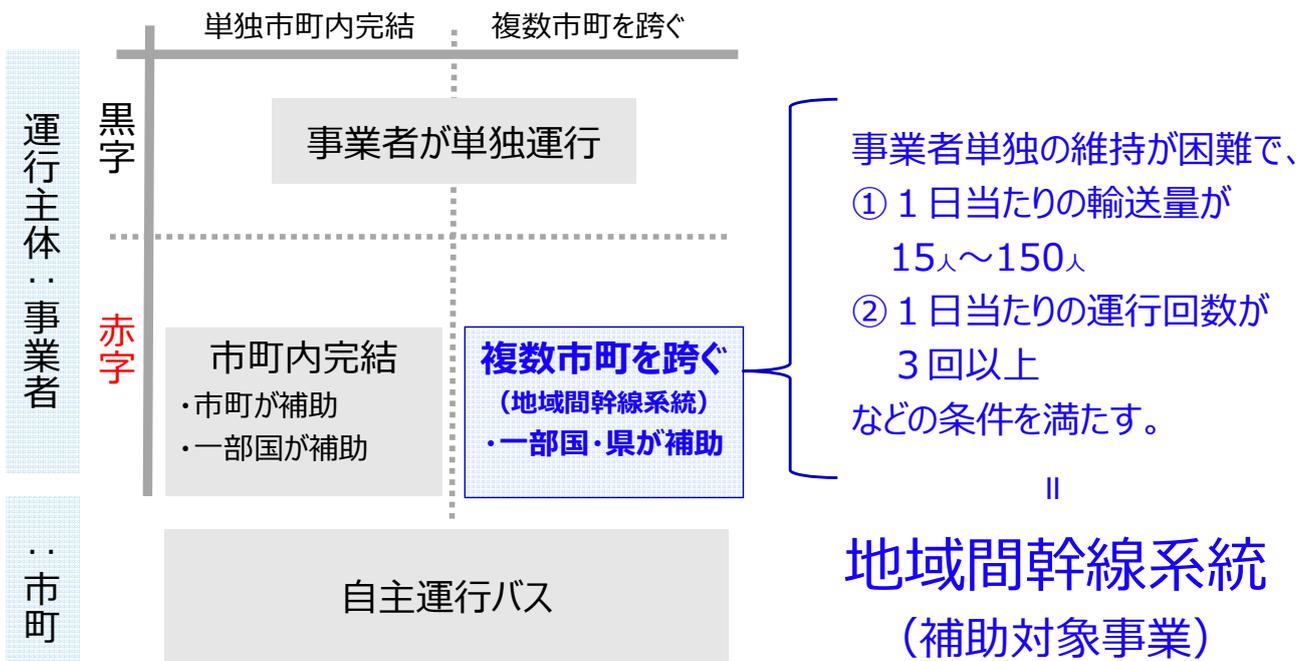


出典：地域間幹線バスが地域で役立つようにするために(監修：中部運輸局)

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

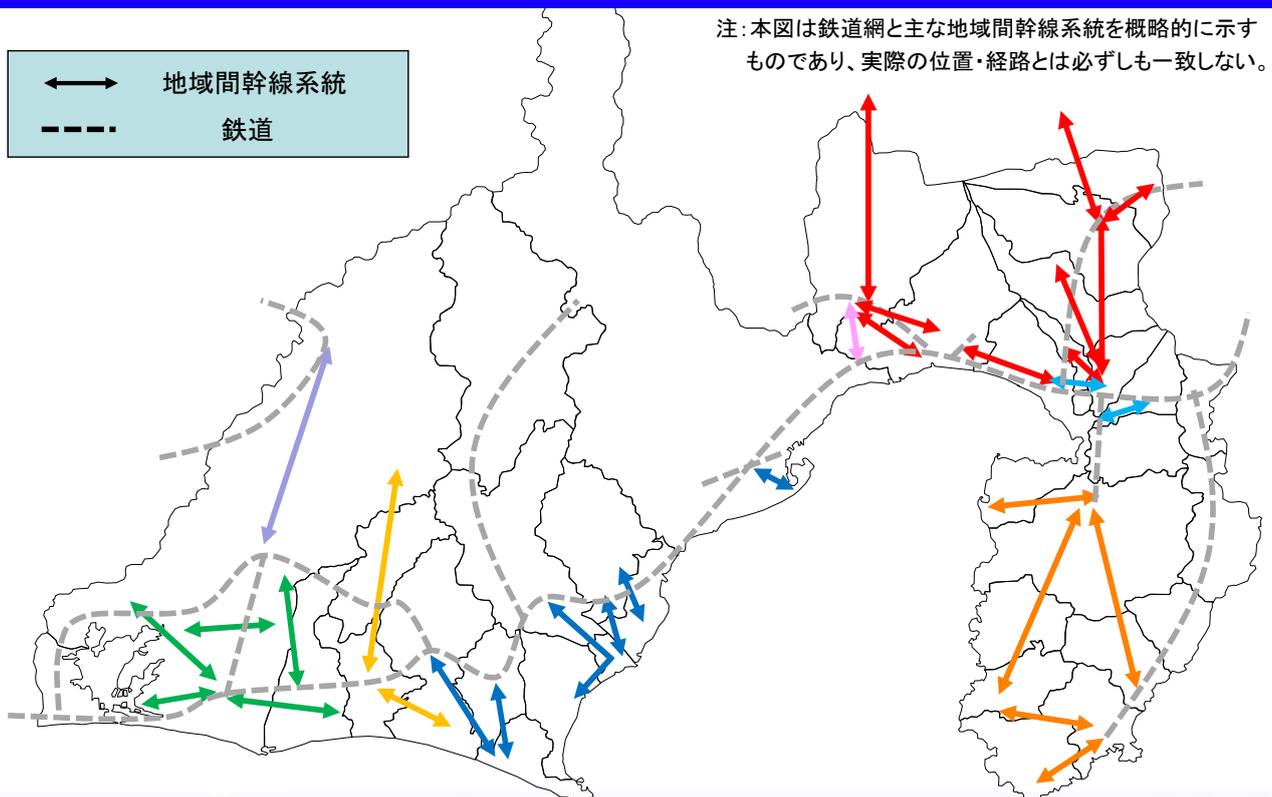
## 収支から見る乗合バス事業の全体像と幹線系統の位置付け



富国有徳の理想郷 - しずおか  
ふじのくに

2

## 県内の地域間幹線系統(概略図)



富国有徳の美しい"ふじのくに"  
静岡県

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。

# 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

# 令和4年度の評価結果

※詳細は別添

	A評価	B評価	C評価	系統数
山梨交通	0	1	0	1
秋葉バスサービス	4	0	0	4
遠州鉄道	8	12	2	22
しずてつジャストライン	3	8	0	11
富士急モビリティ	3	1	0	4
富士急バス	1	1	0	2
富士急静岡バス	4	0	0	4
富士急シティバス	3	4	0	7
伊豆箱根バス	2	1	0	3
東海バス	2	4	0	6
水窪タクシー	0	1	0	1
合計	30	33	2	65

富国徳の理想郷 - しずおか  
ふじのくに

6

## 評価結果内訳(昨年度との比較)

昨年度に比べ、14系統の評価が向上 (平均点は5.2点増加)

事業者名	系統名	R3	R4	比較	事業者名	系統名	R3	R4	比較	事業者名	系統名	R3	R4	比較
1 山梨交通	富士宮駅～イオン、星山台～南原病院	B	B	-	23	奥山線	B	A	○	45	曾比奈線	A	A	-
2 秋葉バスサービス	秋葉線	B	A	○	24	志都呂宇布見線	B	B	-	46	富士急静岡バス 大淵線	A	A	-
3 秋葉バスサービス	秋葉中遠線	A	A	-	25	志都呂宇布見線	B	B	-	47	富士急静岡バス 大月線	A	A	-
4 秋葉バスサービス	秋葉中遠線	B	A	○	26	浜名線	B	B	-	48	富士急静岡バス 大月線	A	A	-
5 秋葉バスサービス	秋葉中遠線	A	A	-	27	掛塚さなる台線	B	A	○	49	富士急静岡バス 駿河平線	A	A	-
6 遠州鉄道	大久保線	C	C	-	28	三保草薙線	B	B	-	50	富士急静岡バス 須山線	A	A	-
7 遠州鉄道	伊佐見線	C	B	○	29	五十海大住線	B	B	-	51	富士急静岡バス 須山線	A	B	△
8 遠州鉄道	浜北医大三方原聖隷線	B	B	-	30	焼津岡部線	B	B	-	52	富士急静岡バス 原線	B	B	-
9 遠州鉄道	伊平線	A	A	-	31	藤枝吉永線	A	A	-	53	伊豆箱根バス 桜堤線	A	B	△
10 遠州鉄道	磐田市立病院福田線	B	B	-	32	島田静波線	B	B	-	54	伊豆箱根バス がんセンター線	-	B	/
11 遠州鉄道	中ノ町磐田線	B	B	-	33	島田静波線	B	A	○	55	伊豆箱根バス がんセンター線	-	A	/
12 遠州鉄道	秋葉線	B	C	△	34	藤枝相良線	B	B	-	56	伊豆箱根バス 大場函南線	B	B	-
13 遠州鉄道	磐田天竜線	B	B	-	35	菊川浜岡線	B	B	-	57	伊豆箱根バス 沼津大岡三島線	-	A	/
14 遠州鉄道	磐田天竜線	B	B	-	36	掛川大東浜岡線	B	B	-	58	伊豆箱根バス 長岡伊豆三津シーパラダイス線	-	A	/
15 遠州鉄道	掛塚さなる台線	B	A	○	37	掛川大東浜岡線	B	A	○	59	東海バス 石廊崎線	B	B	-
16 遠州鉄道	内野台線	B	A	○	38	掛川大東浜岡線	B	B	-	60	東海バス 天城峠線	B	B	-
17 遠州鉄道	内野台線	B	B	-	39	御殿場線	B	A	○	61	東海バス 戸田線	B	B	-
18 遠州鉄道	磐田市立病院福田線	B	B	-	40	駿河小山線	B	A	○	62	東海バス 西海岸線	-	B	/
19 遠州鉄道	引佐線	A	A	-	41	十里木線	B	B	-	63	東海バス バサラ峠線	-	A	/
20 遠州鉄道	萩丘都田線	B	A	○	42	河口湖線	B	A	○	64	東海バス バサラ峠線	-	A	/
21 遠州鉄道	大塚ひとみヶ丘線	B	B	-	43	富士急バス 河口湖線	B	A	○	65	水窪タクシー 北遠本線	B	B	-
22 遠州鉄道	気賀三ヶ日線	A	A	-	44	富士急バス 新富士線	B	B	-					

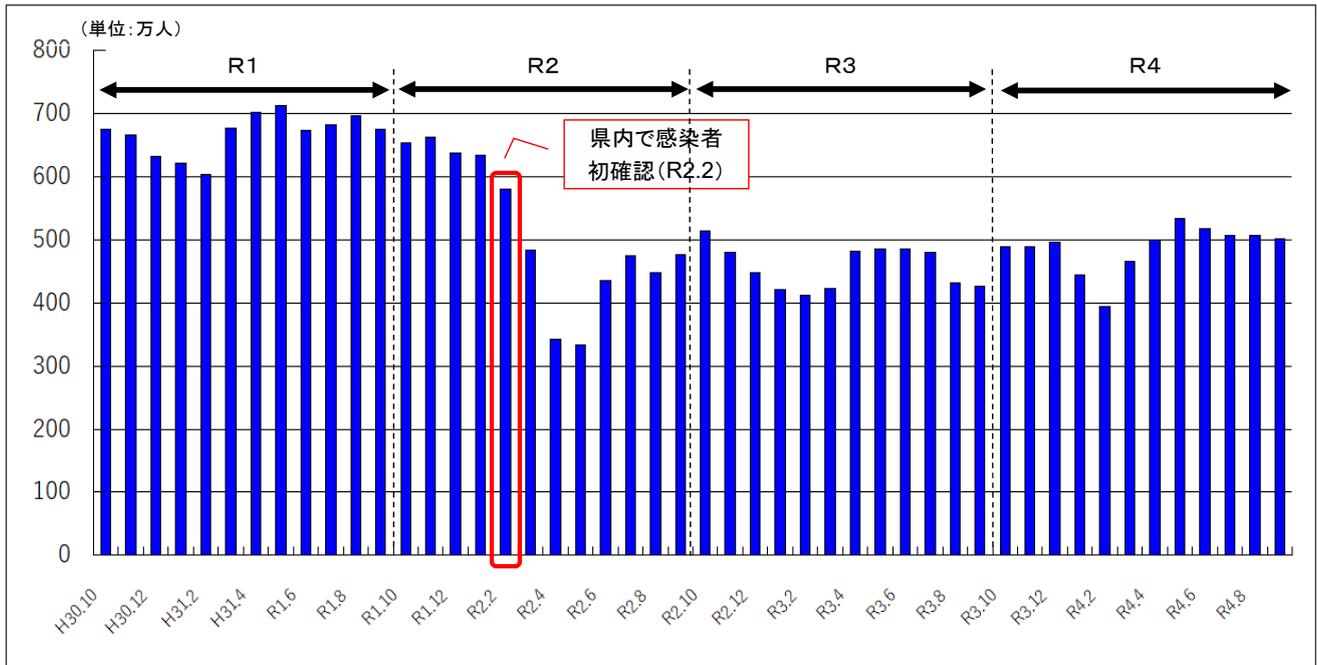
※本年度の評価結果内訳は別添資料参照

富国徳の理想郷 - しずおか  
ふじのくに

7

# 新型コロナウイルスの影響

## 県内の乗合バス利用者数の推移（H30.10～R4.9）



# 燃料価格など物価高騰の影響

## 県内の軽油小売価格の推移（R1.10～R4.9）



## 事業者による取組の例

区分	事例
費用削減策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両搭載燃料抑制による燃料使用量削減</li> <li>・デジタルタコグラフを活用した指導で燃料費抑制</li> </ul>
利用促進策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスロケーションシステムの導入</li> <li>・キャッシュレス決済機器の導入</li> <li>・市町と連携したバスの乗り方教室の実施</li> </ul>
コロナ対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車内の消毒、走行中の換気</li> <li>・車内抗菌処理</li> <li>・感染防止対策品の配布</li> </ul>

## 県内自治体による支援の例

区分	事例
利用促進策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通利用券の配布</li> <li>・バスロケーションシステム導入費用の補助</li> <li>・キャッシュレス決済機器導入費用の補助</li> </ul>
コロナ対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・感染防止の衛生対策（車内消毒等）</li> <li>・感染防止対策品の配布</li> <li>・車内の密を防ぐ運行に対する費用の補助</li> </ul>
物価高騰対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両維持費への補助</li> <li>・燃料費高騰分の補助</li> </ul>

## 令和4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：R2：B、R3：B）

- ・ 評価対象系統全65系統中、A評価：30系統、B評価：33系統、C評価：2系統
- ・ 平均点数が49.0点（R3比+5.2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4年度地域間幹線系統総合評価一覧表」のとおり。

令和4年度地域間幹線系統総合評価一覧表

事業者名	系統名	評価項目① 運行回数 満点3点	評価項目② 収支率 満点18点	評価項目③ 乗車人員 満点6点	評価項目④ ネットワーク 満点20点	評価項目⑤ 広域トリップ 満点20点	評価項目⑥ キロ当たり経費 満点12点	点数 (A:52~79) (B:26~51) (C:~25)	評価				事業者 平均	全体評価	
									A	B	C	計			
山梨交通	1 富士宮駅・イオン・星山台・蒲原病院線	3	3	6	6	20	6	44		○		1	44.0	[全体評価の理由] ・全65系統中33系統がB評価である。 ・平均評価点数が49.0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)	3	0	6	11	20	12	52	○			4		54.0
		3 秋葉中遠線(袋井駅前～袋井市民病院～遠州森町)	3	12	3	11	15	12	56	○					
		4 秋葉中遠線(大東支所～袋井駅南口)	3	12	3	6	20	12	56	○					
		5 秋葉中遠線(横須賀車庫～袋井駅南口)	3	12	0	5	20	12	52	○					
遠州鉄道	6 大久保線	0	6	0	12	0	3	21			○	22	45.4		
	7 伊佐見線	3	9	0	14	0	3	29		○					
	8 浜北医大三方原線	3	6	0	17	20	3	49		○					
	9 伊平線	0	18	0	20	20	3	61	○						
	10 磐田市立病院福田線(磐田市立病院～豊浜郵便局)	3	12	0	7	20	3	45		○					
	11 中ノ町磐田線	0	18	6	9	10	3	46		○					
	12 秋葉線	0	0	0	7	15	3	25			○				
	13 磐田天竜線(山東～磐田駅)	0	15	0	8	20	3	46		○					
	14 磐田天竜線(ららぽーと経由)	0	12	0	8	20	3	43		○					
	15 掛塚さなる台線(浜松駅～豊浜郵便局)	0	18	6	9	20	3	56	○						
	16 内野台線(内野台車庫)	0	18	6	10	20	3	57	○						
	17 内野台線(サンストリート浜北)	3	15	0	10	20	3	51		○					
	18 磐田市立病院福田線(磐田駅南口～豊浜郵便局)	0	6	0	5	20	3	34		○					
	19 引佐線	0	18	0	20	20	3	61	○						
	20 萩丘都田線	3	18	3	10	15	3	52	○						
	21 大塚ひとみヶ丘線	0	18	0	13	0	3	34		○					
	22 気賀三ヶ日線	0	18	3	15	20	3	59	○						
	23 奥山線	3	18	0	14	20	3	58	○						
	24 志都呂宇布見線(浜松駅～山崎)	0	18	3	7	15	3	46		○					
	25 志都呂宇布見線(浜松駅～舞阪駅)	0	18	3	8	5	3	37		○					
	26 浜名線	0	18	3	8	0	3	32		○					
	27 掛塚さなる台線(浜松駅～掛塚)	3	18	6	8	20	3	58	○						
しずてつジャストライン	28 三保草薙線	3	12	6	5	5	3	34		○		11	47.4		
	29 五十海大住線	3	12	3	7	20	3	48		○					
	30 焼津岡部線	0	9	0	5	20	3	37		○					
	31 藤枝吉永線	3	18	6	8	20	3	58	○						
	32 島田静波線(島田駅前～静波海岸入口)	3	9	0	9	20	3	44		○					
	33 島田静波線(島田市民病院～静波海岸入口)	3	12	6	13	20	3	57	○						
	34 藤枝相良線	3	6	6	12	20	3	50		○					
	35 菊川浜岡線	3	12	0	4	20	3	42		○					
	36 掛川大東浜岡線(掛川駅前～浜岡営業所)	3	6	6	7	20	3	45		○					
	37 掛川大東浜岡線(中東遠総合医療センター～浜岡営業所)	3	18	6	9	20	3	59	○						
	38 掛川大東浜岡線(掛川駅前～大東支所)	3	12	6	4	20	3	48		○					
富士急モビリティ	39 御殿場線	3	9	6	15	20	0	53	○		4	52.0			
	40 駿河小山線	3	15	3	11	20	0	52	○						
	41 十里木線	3	6	6	7	20	0	42		○					
	42 河口湖線	3	18	3	17	20	0	61	○						
富士急バス	43 河口湖線	3	15	0	17	20	0	55	○		2	52.0			
	44 新富士線	3	3	6	17	20	0	49		○					
富士急静岡バス	45 曾比奈線	3	18	6	8	20	6	61	○		4	63.0			
	46 大淵線	3	18	6	10	20	6	63	○						
	47 大月線(吉原中央駅～富士宮駅)	3	18	6	10	20	6	63	○						
	48 大月線(新富士駅～静岡県富士山世界遺産センター)	3	18	6	12	20	6	65	○						
富士急シティバス	49 駿河平線	0	18	6	11	20	0	55	○		7	48.5			
	50 須山線(三島駅～須山)	3	12	6	12	20	0	53	○						
	51 須山線(三島駅～下和田)	3	6	0	11	20	0	40		○					
	52 原線	0	18	6	10	5	0	39		○					
	53 桜堤線	0	18	6	7	20	0	51		○					
	54 がんセンター線(沼津駅～がんセンター)	3	18	0	6	20	0	47		○					
伊豆箱根バス	55 がんセンター線(三島駅～がんセンター)	3	18	6	8	20	0	55	○		3	54.3			
	56 大場函南線	3	3	0	7	20	6	39		○					
	57 沼津大岡三島線	3	18	6	11	20	6	64	○						
	58 長岡伊豆三津シーパラダイス線	3	18	6	7	20	6	60	○						
東海バス	59 石廊崎線	3	3	0	7	20	3	36		○	6	49.5			
	60 天城峠線	3	6	0	15	20	3	47		○					
	61 戸田線	3	15	0	7	20	3	48		○					
	62 西海岸線	3	9	0	11	20	3	46		○					
	63 バサラ峠線(下田駅～堂ヶ島)	3	12	6	13	20	3	57	○						
	64 バサラ峠線(下田駅～宇久須)	3	18	6	13	20	3	63	○						
水窪タクシー	65 北遠本線	0	0	6	13	5	12	36		○	1	36.0			
計							平均	49.0	30	33	2	65			

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

(様式1)

事業者名	富士急モビリティ株式会社		
系統名(起点～経由地～終点)	御殿場線	御殿場駅～裾野駅～三島駅	
計画策定年度	令和3年度	運行期間	R3.10.1～R4.9.30
		評価年度	令和4年度

(1) 基本的事項

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

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	年間計画運行回数と実績運行回数を比較	( 1825 )回 ( 5 回/日)	( 1825 )回 ( 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	計画値に対する実績値	32.0%	42.9%	9	～29% 0点 30～34% 3点 35～39% 6点 40～44% 9点 45～49% 12点 50～54% 15点 55%～ 18点	計画値: R3実績 自社経費
乗車人員	計画人員と実績人員を比較	43,539人	48,201人	6	5%超 6点 ▲5%以上5%以内 3点 ▲5%超 0点	計画値: R3実績
ネットワーク構成	他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数	—	拠点( 3 )箇所 バス停( 9 )箇所	15	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)	—	45.90%	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 【駅】 三島駅・岩波駅・南御殿場駅・御殿場駅 【官公庁】 富士岡支所、深良支所、静岡県御殿場合同庁舎、裾野市福祉保健会館、三島市民文化会館、裾野市役所、裾野市民文化センター 【病院】 御殿場かいせい病院、大橋医院、復生病院 【観光施設】 楽寿園、時の栖 【企業学校】 三島長陵高校、順天堂大学保健看護学部、日大三島、三島北高校、富士岡小学校、三菱アルミ		—	
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	—	422.09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				53	評価指標	A

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

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート(別紙)

(1) 基本的事項

項目	内容
主な運行目的	JR御殿場線と並行し、御殿場・裾野・三島の主要駅を繋ぐ地域間幹線である。 沿線には学校・病院・企業が多く存しているため、通学・通院・通勤を中心とする市間を跨ぐ生活移動を補完することを目的に運行。 また、静岡県外を結ぶビジネス移動や観光移動の交通結節点である新幹線三島駅、JR御殿場駅から県内への二次交通として、広域移動の円滑化及び地域内の活性化を図ることを目的とし運行。
増収策	<p>ア. 割引(セフト券)の販売及び季節路線の運行</p> <p>①富士山南麓エリア周遊きっぷ、御殿場周遊乗り放題きっぷ、富士登山バス・フリーきっぷを販売し、利用促進を促した。</p> <p>②ハイカー向けに夏季登山バスシーズン前後にハイキングバス(水ヶ塚公園、)</p> <p>イ. 地域との連携や自社スケールを活用してのセールス展開</p> <p>①関係自治体と連携してバス時刻表・乗り方案内のツールの小山町内全戸配布を実施。また市・町の広報誌やSNSで情報を配信を依頼し、様々な媒体を通じて、公共交通の利用を呼びかけた。</p> <p>②利用のきっかけづくりのため、小学生を中心にバス乗り方教室を実施(12校)。</p> <p>③小学校長期休暇中(12/25~1/10、3/19~4/3、7/23~8/21)において、運賃100円CPを実施し、利用促進を図った。</p> <p>④市町の公共交通担当者から直接学校等に公共交通の利用促進の呼びかけを実施いただき、学校行事での路線バス利用を獲得した。</p> <p>ウ. 利用者に配慮した取り組み</p> <p>①車内ドライブレコーダー活用した接遇・事故の振返りを実施。</p> <p>②車内換気やマスク着用の呼びかけを継続し安全性を発信。また、コマメな消毒と定期的な抗菌触媒を実施し、感染症対策を徹底した。</p> <p>③バスロケーションシステムを導入し、混雑状況や遅延状況をリアルタイムに配信。</p> <p>④GTFSデータを複数のコンテンツプロバイダーへ提供し、様々なサイトで乗換検索を可能にした。</p> <p>エ. イベント等への積極参加・団体等へのセールス・PR活動</p> <p>①国立中央青少年交流の家イベント(バスフェス)に参加し、バス利用へのきっかけづくりを行った。</p> <p>②静岡県内のグループバス会社と協力した乗り放題切符の造成。</p> <p>③SNSを活用した運行情報の発信</p>
費用削減策	<p>ア. 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、富士急グループ全体での一括仕入れ 実施と比較購入の徹底を図りコスト削減を実施。</p> <p>イ. アイドリングストップ強化月間の実施や幹部職員による点呼など、乗務員・職員への声掛け、指導運転士街頭指導による注意喚起により、費用削減を図った。</p> <p>ウ. ドライブレコーダ(H25年度内で全車搭載済み)を活用し、事故防止に役立てることで事故による修理費等の削減を図った。</p> <p>エ. 効率的な運行を実施し、無駄な走行を減らすことで経費削減を図った。</p> <p>オ. 外国人旅行者の減少により、HP翻訳サービスの停止及び、翻訳機のリース解約を実施し、不要経費の削減を実施</p> <p>カ. 駅前窓口の営業時間の短縮を実施し、人件費の削減を行った。短縮した分については券売機を窓口時間外に稼働させることで利便を損ねないように配慮した。</p>

(2) 各項目の評価

項目	内容
ネットワーク構成	<p>(主な乗換え拠点・バス停)</p> <p>JR三島駅・・・JR東海道線、東海道新幹線 JR岩波駅・・・JR御殿場線 JR御殿場駅・・・JR御殿場線</p> <p>【バス停】</p> <p>東し入口・・・光が丘団地方面      萩芙蓉台・・・芙蓉台及び見晴台方面 三菱前・・・桜堤経由三島駅方面      裾野駅入口・・・JR裾野駅 佐野・・・御殿場方面      裾野市民文化センター・・・すその一 復生病院前・・・御殿場特別支援学校方面 かまど中・・・JR南御殿場駅      森の腰・・・御殿場市内系統</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>日本大学、日本大学三島高校、三島北小中学校、徳倉小学校、裾野市役所、裾野西小学校、大橋医院、裾野市営プール、裾野市民文化センター、神山小学校、神山復生病院、富士岡中学校、富士岡小学校、静岡県御殿場総合庁舎</p> <p>【拠点施設】</p> <p>三菱アルミウム、矢崎部品、トヨタ自動車東日本、ベルシティ(ショッピングセンター) 時の栖、岡村製作所</p>

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

(様式1)

事業者名	富士急モビリティ株式会社		
系統名(起点～経由地～終点)	十里木線	御殿場駅～須山～十里木	
計画策定年度	令和3年度	運行期間	R3.10.1～R4.9.30
		評価年度	令和4年度

(1) 基本的事項

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

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	年間計画運行回数と実績運行回数を比較	( 2,159 ) 回 ( 5.9回/日)	( 2,159 ) 回 ( 5.9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	24.7%	35.5%	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	計画人員と実績人員を比較	31,403人	36,971人	6	5%超 6点 ▲5%以上5%以内 3点 ▲5%超 0点	計画値: R3実績
ネットワーク構成	他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数	—	拠点( 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)	—	46.70%	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 【駅】 御殿場駅、 【官公庁】 原里支所、須山支所、 板妻駐屯地、 【病院】 虎ノ門病院、東部病院、 渡辺整形外科 【企業・学校】 原里中学校、原里小学校、 須山小学校、クラボウ、 ピオ中央公園、富士裾野工業団地、 東海ゴム、JAなんすん、 【観光施設】 須山浅間神社、富士サファリパーク、 裾野富士山資料館		—	—
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	—	422.09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	
合計				42	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	裾野市と御殿場市を繋ぐ広域系統。 沿線には工業団地や集合住宅地が存する。特に沿線の裾野市十里木地区・須山地区は、生活圏を御殿場市までとすることから、同地区からの広域の生活移動(通勤・通学・通院・買い物)が多く存する。また、十里木地区から須山小学校への通学や御殿場市板妻地区の通勤・通学の地域内移動のニーズを満たす役割も担っている。 シーズン期には愛鷹山ハイキングの観光移動にも供する。
増収策	<p>ア. 割引(セット券)の販売及び季節路線の運行</p> <p>①富士山南麓エリア周遊きっぷ、御殿場周遊乗り放題きっぷ、富士登山バス・フリーきっぷを販売し、利用促進を促した。</p> <p>②ハイカー向けに夏季登山バスシーズン前後にハイキングバス(水ヶ塚公園、</p> <p>イ. 地域との連携や自社スケールを活用してのセールス展開</p> <p>①関係自治体と連携してバス時刻表・乗り方案内のツールの小山市内全戸配布を実施。また市・町の広報誌やSNSで情報を配信を依頼し、 様々な媒体を通じて、公共交通の利用を呼びかけた。</p> <p>②利用のきっかけづくりのため、小学生を中心にバス乗り方教室を実施(12校)。</p> <p>③小学校長期休暇中(12/25~1/10、3/19~4/3、7/23~8/21)において、運賃100円CPを実施し、利用促進を図った。</p> <p>④市町の公共交通担当者から直接学校等に公共交通の利用促進の呼びかけを実施いただき、学校行事での路線バス利用を獲得した。</p> <p>ウ. 利用者に対応した取り組み</p> <p>①車内ドライブレコーダー活用した接遇・事故の振返りを実施。</p> <p>②車内換気やマスク着用の呼びかけを継続し安全性を発信。また、コマメな消毒と定期的な抗菌触媒を実施し、感染症対策を徹底した。</p> <p>③バスロケーションシステムを導入し、混雑状況や遅延状況をリアルタイムに配信。</p> <p>④GTFSデータを複数のコンテンツプロバイダーへ提供し、様々なサイトで乗換検索を可能にした。</p> <p>エ. イベント等への積極参加・団体等へのセールス・PR活動</p> <p>①国立中央青少年交流の家イベント(バスフェス)に参加し、バス利用へのきっかけづくりを行った。</p> <p>②静岡県内のグループバス会社と協力した乗り放題切符の造成。</p> <p>③SNSを活用した運行情報の発信。</p>
費用削減策	<p>ア. 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、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。</p> <p>イ. アイドリングストップ強化月間の実施や幹部職員による点呼など、乗務員・職員への声掛け、指導運転士街頭指導による注意喚起により、費用削減を図った。</p> <p>ウ. ドライブレコーダ(H25年度内で全車搭載済み)を活用し、事故防止に役立てることで事故による修理費等の削減を図った。</p> <p>エ. 効率的な運行を実施し、無駄な走行を減らすことで経費削減を図った。</p> <p>オ. 外国人旅行客の減少により、HP翻訳サービスの停止及び、翻訳機のリース解約を実施し、不要経費の削減を実施</p> <p>カ. 駅前窓口の営業時間の短縮を実施し、人件費の削減を行った。短縮した分については券売機を窓口時間外に稼働させることで利便を損ねないように配慮した。</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】 JR御殿場駅・・・JR御殿場線  【バス停】 森の腰・・・三島方面 大樺・・・神場方面 板妻・・・神場方面、印野方面 須山・・・裾野、三島方面 富士サファリパーク・・・富士、三島方面
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】 フジ虎ノ門病院、東部病院、渡辺整形外科、原里中学校、原里小学校、原里支所、板妻駐屯地、須山支所、須山小学校、裾野富士山資料館、 【拠点施設】 クラボウ、ピオパーク、富士裾野工業団地、東海ゴム、JAなんすん、須山浅間神社、富士サファリパーク、十里木別荘地、愛鷹山登山口

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

(様式1)

事業者名		富士急シティバス株式会社			
系統名(起点～経由地～終点)		須山線		三島駅～御宿～須山	
計画策定年度	令和3年度	運行期間	R3.10.1～R4.9.30	評価年度	令和4年度

(1) 基本的事項

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

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	年間計画運行回数と実績運行回数を比較	2671.5回 (7.3回/日)	2671.5回 (7.3回/日)	3	計画数以上 3点 計画数未満 0点 (国土交通大臣が認める除外運行回数は除く)	・計画(目標)は表2記載数値
収支率	計画値に対する実績値	50.0%	46.1%	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	計画人員と実績人員を比較	65,016人	95,582人	6	5%超 6点 ▲5%以上5%以内 3点 ▲5%超 0点	
ネットワーク構成	他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数	—	拠点(2)箇所 バス停(8)箇所	12	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)	—	38%	20	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	評価対象外(バス停から半径500m以内に存在する学校(小・中・高・大・専門学校)病院(主なもので可)拠点商業施設・企業(主なもので可)その他(官公庁・駅等))	—	別紙のとおり		—	
キロ当たり経費	補助対象年度の前年度の地域キロ当たり経常費用単価(静岡・山梨ブロック)との比較	—	439.70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				53	評価指標	A

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

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート(別紙)

(1) 基本的事項

項目	内容
主な運行目的	裾野市北部に位置する須山地区からの通勤及び通学需要や鉄道、JR等の他の公共交通機関への接続、又、沿線の高齢者層を中心とした通院、買い物需要を目的とする。 又、三島市北部地域からJR三島駅や他の公共交通機関に接続する通勤、通学を中心とする公共交通ネットワークを形成している。
増収策	<ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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、GoogleMap)</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>6) リアルタイム混雑情報提供機能付バスロケーションシステムを導入し、利用しやすいバス環境を整備した。</li> </ol>
費用削減策	<ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ol>

(2) 各項目の評価

項目	内容
ネットワーク構成	<p>(主な乗換え拠点・バス停)</p> <p>【拠点】 JR三島駅・・・JR東海道線、東海道新幹線、伊豆箱根鉄道 JR裾野駅・・・JR御殿場線</p> <p>【バス停】 東レ入口・・・光が丘団地方面      萩芙蓉台・・・芙蓉台及び見晴台方面 三菱前・・・桜堤経由三島駅方面      佐野・・・御殿場方面 御宿・・・すその一      東名裾野・・・東名ハイウェイバス 今里・・・岩波循環線      須山・・・十里木及び御殿場方面</p>
公共施設 拠点施設 アクセス状況	<p>(バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設)</p> <p>【公共施設】 日本大学、日本大学三島高校、三島北小中学校、徳倉小学校、裾野市役所、裾野西小学校、富岡第一小学校、富岡中学校、富岡支所、富岡第二小学校、須山小学校、須山中学校、須山支所、須山地区研修センター、大橋医院、裾野警察署</p> <p>【拠点施設】 ヘルシティ(ショッピングセンター) 帝人アカデミー富士(宿泊研修施設)</p>

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

(様式1)

事業者名	富士急シティバス株式会社				
系統名(起点～経由地～終点)	須山線	三島駅～御宿～下和田・帝人アカデミー			
計画策定年度	令和3年度	運行期間	R3.10.1～R4.3.30	評価年度	令和4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	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	事業者ごとの取組を記載
費用削減策	事業者計画と実績を比較	—	別紙	有	事業者ごとの取組を記載

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	年間計画運行回数と実績運行回数を比較	664.0回 (1.8回/日)	664.0回 (1.8回/日)	3	計画数以上 3点 計画数未満 0点 (国土交通大臣が認める除外運行回数は除く)	・計画(目標)は表2記載数値
収支率	計画値に対する実績値	52.8%	39.5%	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	計画人員と実績人員を比較	44,290人	20,071人	0	5%超 6点 ▲5%以上5%以内 3点 ▲5%超 0点	R3.10.1～R4.3.30(182日間)運行
ネットワーク構成	他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数	—	拠点(2)箇所 バス停(7)箇所	11	拠点(駅・BT): 1箇所2点 乗換可能なバス停: 1箇所1点 上限20点	主な拠点及びバス停を別紙に記載
広域トリップ状況	市町跨ぎの移動割合(H13.3.31現在の市町)(運行実績による)	—	38%	20	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	評価対象外(バス停から半径500m以内に存在する学校(小・中・高・大・専門学校)病院(主なもので可)拠点商業施設・企業(主なもので可)その他(官公庁・駅等))	—	別紙のとおり		—	
キロ当たり経費	補助対象年度の前年度の地域キロ当たり経常費用単価(静岡・山梨ブロック)との比較	—	439.70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				40	評価指標	B

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

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート(別紙)

(1) 基本的事項

項目	内容
主な運行目的	裾野市北部に位置する下和田地区に分譲された呼子団地等からの通勤及び通学需要や鉄道、JR等の他の公共交通機関への接続、又、沿線の高齢者層を中心とした通院、買い物需要を目的とする。 又、三島市北部地域からJR三島駅や他の公共交通機関に接続する通勤、通学を中心とする公共交通ネットワークを形成している。
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、GoogleMap) 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。 6) リアルタイム混雑情報提供機能付バスロケーションシステムを導入し、利用しやすいバス環境を整備した。
費用削減策	1) 燃料、オイルその他修繕部品等、車両購入の購入に加え金額が多い備品等についても、富士急グループ全体での一括仕入れ実施や比較購入の徹底を図りコスト削減を実施した。 2) アイドリングストップ強化月間の実施や点呼等による周知徹底、街頭監査による注意喚起により、燃費向上を実現し軽油使用料の削減を図った。 3) 車両の更新により、燃費効率向上と修繕費の削減を図った。 4) 効率的な仕業再編による乗務員人件費の抑制を図った。

(2) 各項目の評価

項目	内容
ネットワーク構成	(主な乗換え拠点・バス停)  【拠点】 JR三島駅・・・JR東海道線、東海道新幹線、伊豆箱根鉄道 JR裾野駅・・・JR御殿場線 【バス停】 東レ入口・・・光が丘団地方面      萩芙蓉台・・・芙蓉台及び見晴台方面 三菱前・・・桜堤経由三島駅方面      佐野・・・御殿場方面 御宿・・・すその一る      東名裾野・・・東名ハイウェイバス 今里・・・岩波循環線
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】 日本大学、日本大学三島高校、三島北小中学校、徳倉小学校、裾野市役所、裾野西小学校、富岡第一小学校、富岡中学校、富岡支所、富岡第二小学校、大橋医院、裾野警察署 【拠点施設】 ベルシティ(ショッピングセンター) 帝人アカデミー富士(宿泊研修施設)

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

(様式1)

事業者名	富士急シティバス株式会社				
系統名(起点～経由地～終点)	桜堤線		三島駅～三島駅北口・桜堤～裾野駅		
計画策定年度	令和3年度	運行期間	R3.10.1～R4.9.30	評価年度	令和4年度

(1) 基本的事項

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

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	年間計画運行回数と実績運行回数を比較	4495.0回 (12.3回/日)	4480.0回 (12.2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記載数値 ・年末年始減便実施のため
収支率	計画値に対する実績値	62.2%	68.2%	18	～29% 0点 30～34% 3点 35～39% 6点 40～44% 9点 45～49% 12点 50～54% 15点 55%～ 18点	
乗車人員	計画人員と実績人員を比較	69,295人	76,278人	6	5%超 6点 ▲5%以上5%以内 3点 ▲5%超 0点	
ネットワーク構成	他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数	—	拠点(3)箇所 バス停(1)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)	—	93%	20	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	評価対象外(バス停から半径500m以内に存在する学校(小・中・高・大・専門学校)病院(主なもので可)拠点商業施設・企業(主なもので可)その他(官公庁・駅等))	—	別紙のとおり		—	
キロ当たり経費	補助対象年度の前年度の地域キロ当たり経常費用単価(静岡・山梨ブロック)との比較	—	439.70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				51	評価指標	B

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

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート(別紙)

(1) 基本的事項

項目	内容
主な運行目的	沿線から鉄道駅や中心市街地への通勤・買い物・通学需要等を目的としており、三島駅、三島駅北口および裾野駅で他の交通機関に接続するネットワークを形成する。 桜堤地区(長泉町)、伊豆島田地区(裾野市)からの通勤や買い物の需要としての利用がある。 この路線の運行により、交通空白地帯の解消を図っている。
増収策	1) 行政と連携した地域との意見交換を行い、地域の状況を把握するだけでなく、その機会を利用して路線の存在をアピールすることにより、利用促進を図った。 2) 富士急グループのWEBサイトでの時刻表検索サービスを実施し及び、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、GoogleMap) 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。 6) リアルタイム混雑情報提供機能付バスロケーションシステムを導入し、利用しやすいバス環境を整備した。
費用削減策	1) 燃料、オイルその他修繕部品等、車両購入の購入に加え金額が多い備品等についても、富士急グループ全体での一括仕入れ実施や比較購入の徹底を図りコスト削減を実施した。 2) アイドリングストップ強化月間の実施や点呼等による周知徹底、街頭監査による注意喚起により、燃費向上を実現し軽油使用料の削減を図った。 3) 車両の更新により、燃費効率向上と修繕費の削減を図った。 4) 効率的な仕業再編による乗務員人件費の抑制を図った。

(2) 各項目の評価

項目	内容
ネットワーク構成	(主な乗換え拠点・バス停)  【拠点】 JR三島駅・・・JR東海道線、東海道新幹線、伊豆箱根鉄道 JR三島駅(北口)・・・JR東海道線、東海道新幹線 JR裾野駅・・・JR御殿場線、(バス)須山線、御殿場方面、裾野市内循環等 【バス停】 三菱前・・・徳倉経由三島駅方面(須山線等)
公共施設 拠点施設 アクセス状況	(バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設)  【公共施設】 ハローワーク三島、簡易三番所、日本大学、日本大学三島高校、三島北高校、長陵高校、勤労者体育センター(長泉町)、裾野南小学校、裾野警察署、裾野市役所 【拠点施設】 JR東海総合研修センター、東レ、東レ総合研修センター、三菱アルミニウム(大手事業所) 米山梅吉記念館 フレスポ長泉、しずてつストア長泉店、ノジマ長泉店、マックスバリュ長泉中土狩店、コープしずおか桜堤店(商業施設)

地域間幹線系統市町取組シート

様式3

市町名

裾野市

系統名	取組内容
御殿場線 (富士急バス <sup>レ</sup> ライ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 裾野市HPに路線バス時刻表のリンクを掲載。</li> <li>• 高齢者へバス・タクシー利用助成券(2,000円)を交付。</li> <li>• 運転免許自主返納者へバス・タクシー利用助成券(3,000円)を交付。</li> <li>• 御殿場市、三島市との協調補助による路線の維持。</li> </ul>
十里木線 (富士急バス <sup>レ</sup> ライ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 裾野市HPに路線バス時刻表のリンクを掲載。</li> <li>• 高齢者へバス・タクシー利用助成券(2,000円)を交付。</li> <li>• 運転免許自主返納者へバス・タクシー利用助成券(3,000円)を交付。</li> </ul>
須山線 (富士急バス)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 路線バス時刻表を市内公共施設へ配布。</li> <li>• 裾野市HPに路線バス時刻表のリンクを掲載。</li> <li>• 高齢者へバス・タクシー利用助成券(2,000円)を交付。</li> <li>• 運転免許自主返納者へバス・タクシー利用助成券(3,000円)を交付。</li> </ul>
桜堤線 (富士急バス)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 路線バス時刻表を市内公共施設へ配布。</li> <li>• 裾野市HPに路線バス時刻表のリンクを掲載。</li> <li>• 高齢者へバス・タクシー利用助成券(2,000円)を交付。</li> <li>• 運転免許自主返納者へバス・タクシー利用助成券(3,000円)を交付。</li> </ul>

(\*)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