

## 地域間幹線系統 事業評価シート

## 1 系統の概要

| 事業者名         | 系統名  | 起点   | 主な経由地 | 終点  |
|--------------|------|------|-------|-----|
| 富士急モビリティ株式会社 | 御殿場線 | 御殿場駅 | 裾野駅入口 | 三島駅 |
| 系統キロ程        | 関係市町 |      |       |     |
| 21.8 km      | 御殿場市 | 裾野市  | 三島市   |     |

## 2 評価結果

| 項目               | 評価のポイント                                    | 実績          | 評価<br>点数 | (参考)<br>前年度実績 |
|------------------|--|-------------|----------|---------------|
| 補助基準 (40)        | 国庫補助基準を満たしたか                               | —           | —        | —             |
| 運行回数<br>(10)     | 運行回数3回/日以上を確保したか                           | 5.0 回/日     | 10       | 5.0 回/日       |
| 輸送量<br>(30)      | 実績輸送量15人/日以上を達成したか                         | 18.5 人/日    | 5        | 24.5 人/日      |
| 実施状況 (40)        | 効果的に実施されたか                                 | —           | —        | —             |
| 収支率<br>(20)      | 収入を確保できているか                                | 70.8 %      | 20       | 62.6 %        |
| 乗車人員<br>(20)     | 乗車人員の実績は計画を上<br>回ったか                       | 実績 68,559 人 | 15       | 66,651 人      |
|                  |  | 計画 66,651 人 |          | 59,375 人      |
| 幹線性・広域性 (20)     | 幹線としての役割を果たしたか                             | —           | —        | —             |
| ネットワーク構成<br>(10) | 他の系統と乗換可能なアクセ<br>ス拠点 (バス停数) はあるか<br>(詳細別記) | 拠点 3 箇所     | 10       | 3 箇所          |
|                  |  | 乗継バス停 8 箇所  |          | 8 箇所          |
| 広域トリップ状況<br>(10) | 市町 (H13. 3. 31現在の市町) 跨ぎの移<br>動はされているか      | 78.2 %      | 10       | 40.0 %        |

|         |         |
|---------|---------|
| 補助基準    | 15 /40  |
| 実施状況    | 35 /40  |
| 幹線性・広域性 | 20 /20  |
| 合計      | 70 /100 |

## 評価指標

B

A : 幹線として優れた役割を果たしている

B : 幹線として適した運行となっている

C : 改善に努力を要する

D : 見直しの検討を要する

### 3 説明事項

| 項目                        | 内容  |
|---------------------------|---|
| 主な運行目的                    | J R 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。<br>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。<br>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。   |
| ネットワーク<br>構成の詳細           | <p>(拠点)</p> <p>J R 三島駅・・・J R 東海道線、東海道新幹線<br/>J R 岩波駅・・・J R 御殿場線<br/>J R 御殿場駅・・・J R 御殿場線</p> <p>(乗継ぎバス停)</p> <p>東レ入口・・・(富士急シティバス) 光が丘団地方面<br/>萩芙蓉台・・・(富士急シティバス) 芙蓉台及び見晴台方面<br/>平松南・・・(富士急シティバス) 桜堤経由三島駅方面<br/>裾野駅入口・・・J R 裾野駅<br/>裾野市民文化センター・・・(富士急シティバス) 裾野市内循環線<br/>復生病院前・・・(自社) 御殿場特別支援学校方面<br/>かまど中・・・J R 南御殿場駅<br/>森の腰・・・(自社) 御殿場市内系統</p> |
| 公共施設・<br>拠点施設との<br>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>【官公庁】<br/>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<br/>【病院】御殿場かいせい病院、大橋医院、復生病院<br/>【観光施設】楽寿園、時の栖</p>   |

### 4 事業者の取組

| 項目    | 内容  |
|-------|---|
| 増収策   | <p>■小学校・幼稚園等での、乗合バスの乗り方教室を実施することで、乗合バス利用のきっかけづくりを近隣市町10校にて実施した。</p> <p>■沿線の学校や企業の通勤時間や近隣バス会社や公共交通機関との接続時間を考慮し、柔軟なダイヤ改正を実施し使いやすい公共交通の構築を行った。</p> <p>■バス停留所の時刻表や配布用時刻表のデザインを変更し、幅広い世代が見やすいものへ変更し、利用促進を図った。</p> <p>■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。</p> |
| 費用削減策 | <p>■燃料、オイルその他修繕部品等、車両購入の購入時は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。</p> <p>■EVバスを導入し、動力源の転換による経費節減を実施した。</p> <p>■仕業や勤務シフトの作成等をデジタル化することにより作業効率の向上による人件費の抑制と、効率的な運行を実施し、運送コストの削減を実施した。</p> <p>■車輛運用の見直しによつ効率化を実施し、効率的な運行を実施することで運送コストの削減を行った。</p>                     |

## 地域間幹線系統 事業評価シート

## 1 系統の概要

| 事業者名         | 系統名  | 起点   | 主な経由地 | 終点  |
|--------------|------|------|-------|-----|
| 富士急モビリティ株式会社 | 十里木線 | 御殿場駅 | 須山    | 十里木 |
| 系統キロ程        | 関係市町 |      |       |     |
| 19.0 km      | 御殿場市 | 裾野市  |       |     |

## 2 評価結果

| 項目               | 評価のポイント                              | 実績          | 評価<br>点数 | (参考)<br>前年度実績 |
|------------------|--------------------------------------|-------------|----------|---------------|
| 補助基準 (40)        | 国庫補助基準を満たしたか                         | —           | —        | —             |
| 運行回数<br>(10)     | 運行回数3回/日以上を確保したか                     | 5.8 回/日     | 10       | 5.8 回/日       |
| 輸送量<br>(30)      | 実績輸送量15人/日以上を達成したか                   | 24.3 人/日    | 30       | 25.5 人/日      |
| 実施状況 (40)        | 効果的に実施されたか                           | —           | —        | —             |
| 収支率<br>(20)      | 収入を確保できているか                          | 47.1 %      | 15       | 50.3 %        |
| 乗車人員<br>(20)     | 乗車人員の実績は計画を上回ったか                     | 実績 44,686 人 | 3        | 48,305 人      |
|                  |                                      | 計画 48,305 人 |          | 46,806 人      |
| 幹線性・広域性 (20)     | 幹線としての役割を果たしたか                       | —           | —        | —             |
| ネットワーク構成<br>(10) | 他の系統と乗換可能なアクセス拠点(バス停数)はあるか<br>(詳細別記) | 拠点 1 箇所     | 8        | 1 箇所          |
|                  |                                      | 乗継バス停 6 箇所  |          | 6 箇所          |
| 広域トリップ状況<br>(10) | 市町(H13.3.31現在の市町)跨ぎの移動はされているか        | 57.7 %      | 10       | 63.0 %        |

|         |         |
|---------|---------|
| 補助基準    | 40 /40  |
| 実施状況    | 18 /40  |
| 幹線性・広域性 | 18 /20  |
| 合計      | 76 /100 |

## 評価指標

B

A：幹線として優れた役割を果たしている

B：幹線として適した運行となっている

C：改善に努力を要する

D：見直しの検討を要する

### 3 説明事項

| 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。<br>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。<br>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。 |
| ネットワーク<br>構成の詳細           | （拠点）<br><br>J R 御殿場駅・・・J R 御殿場線  |
|                           | （乗継ぎバス停）<br><br>森の腰・・・（自社）三島方面<br>大樺・・・（自社）神場方面<br>板妻・・・（自社）神場方面、（自社）印野方面<br>須山・・・（富士急シティバス）裾野方面<br>富士サファリパーク・・・（富士急静岡バス）富士、（富士急シティバス）三島方面<br>原里支所・・・（自社）ぐみ沢、御殿場西高校方面                                  |
| 公共施設・<br>拠点施設との<br>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）<br><br>【公共施設】<br>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、<br>【拠点施設】<br>クラボウ、ビオパーク、富士裾野工業団地、東海ゴム、J A 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           |

### 4 事業者の取組

| 項目    | 内容  |
|-------|---|
| 増収策   | <p>■ 小学校・幼稚園等での、乗合バスの乗り方教室を実施することで、乗合バス利用のきっかけづくりを近隣市町10校にて実施した。</p> <p>■ 沿線の学校や企業の通勤時間や近隣バス会社や公共交通機関との接続時間を考慮し、柔軟なダイヤ改正を実施し使いやすい公共交通の構築を行った。</p> <p>■ バス停留所の時刻表や配布用時刻表のデザインを変更し、幅広い世代が見やすいものへ変更し、利用促進を図った。</p> <p>■ 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。</p> |
| 費用削減策 | <p>■ 燃料、オイルその他修繕部品等、車両購入の購入時は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。</p> <p>■ EVバスを導入し、動力源の転換による経費節減を実施した。</p> <p>■ 仕業や勤務シフトの作成等をデジタル化することにより作業効率の向上による人件費の抑制と、効率的な運行を実施し、運送コストの削減を実施した。</p> <p>■ 車輛運用の見直しによつ効率化を実施し、効率的な運行を実施することで運送コストの削減を行った。</p>                     |

地域間幹線系統 事業評価シート

1 系統の概要

| 事業者名         |    | 系統名  | 起点  | 主な経由地        | 終点 |
|--------------|----|------|-----|--------------|----|
| 富士急シティバス株式会社 |    | 須山線  | 三島駅 | 御宿<br>呼子団地入口 | 須山 |
| 系統キロ程        |    | 関係市町 |     |              |    |
| 19.7         | km | 三島市  | 裾野市 |              |    |

2 評価結果

| 項目           |                  | 評価のポイント                                    |       | 実績       | 評価<br>点数 | (参考)<br>前年度実績 |
|--------------|------------------|--|-------|----------|----------|---------------|
| 補助基準 (40)    |                  | 国庫補助基準を満たしたか                               |       | —        | —        | —             |
|              | 運行回数<br>(10)     | 運行回数 3 回/日以上を確保したか                         |       | 4.9 回/日  | 10       | 6.6 回/日       |
|              | 輸送量<br>(30)      | 実績輸送量15人/日以上を達成したか                         |       | 26.4 人/日 | 30       | 31.0 人/日      |
| 実施状況 (40)    |                  | 効果的に実施されたか                                 |       | —        | —        | —             |
|              | 収支率<br>(20)      | 収入を確保できているか                                |       | 53.0 %   | 20       | 52.8 %        |
|              | 乗車人員<br>(20)     | 乗車人員の実績は計画を上<br>回ったか                       | 実績    | 61,150 人 | 3        | 81,100 人      |
|              |                  |  | 計画    | 81,100 人 |          | 105,837 人     |
| 幹線性・広域性 (20) |                  | 幹線としての役割を果たしたか                             |       | —        | —        | —             |
|              | ネットワーク構成<br>(10) | 他の系統と乗換可能なアクセ<br>ス拠点 (バス停数) はあるか<br>(詳細別記) | 拠点    | 2 箇所     | 10       | 2 箇所          |
|              |                  |  | 乗継バス停 | 7 箇所     |          | 7 箇所          |
|              | 広域トリップ状況<br>(10) | 市町 (H13.3.31現在の市町) 跨ぎの移<br>動はされているか        |       | 46.9 %   | 8        | 49.2 %        |

|         |         |
|---------|---------|
| 補助基準    | 40 /40  |
| 実施状況    | 23 /40  |
| 幹線性・広域性 | 18 /20  |
| 合計      | 81 /100 |

|      |
|------|
| 評価指標 |
| B    |

- A : 幹線として優れた役割を果たしている
- B : 幹線として適した運行となっている
- C : 改善に努力を要する
- D : 見直しの検討を要する

### 3 説明事項

| 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。<br>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。  |
| ネットワーク<br>構成の詳細           | (拠点)<br><br>三島駅：ＪＲ東海道線、東海道新幹線、伊豆箱根鉄道<br>裾野駅：ＪＲ御殿場線   |
|                           | (乗継ぎバス停)<br><br>東レ入口：光が丘団地方面<br>三菱前：桜堤経由三島駅方面<br>御宿：裾野市内循環<br>須山：十里木及び御殿場方面<br><br>萩芙蓉台：芙蓉台及び見晴台方面<br>佐野：御殿場方面<br>東名裾野：東名ハイウェイバス   |
| 公共施設・<br>拠点施設との<br>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)<br><br>【公共施設】長泉北小学校、ＪＲ下土狩駅、伊豆箱根鉄道広小路駅、長泉町役場、長泉健康公園(ウェルピア長泉)、静岡県立がんセンター、三島市民会館、長泉町文化会館、長泉小学校、長泉中学校<br>【拠点施設】ウェルディ長泉(ショッピングセンター)、スルガ銀行、ベックマン・コールター、ファルマーバレーセンター(大手事業所) |

### 4 事業者の取組

| 項目    | 内容  |
|-------|---|
| 増収策   | <ol style="list-style-type: none"> <li>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>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。<br/>(ナビタイム、駅すばあと、ジョルダン、Yahoo乗換案内、GoogleMap)</li> <li>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>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>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>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>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>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>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>  |

## 地域間幹線系統 事業評価シート

## 1 系統の概要

| 事業者名         | 系統名  | 起点  | 主な経由地       | 終点  |
|--------------|------|-----|-------------|-----|
| 富士急シティバス株式会社 | 桜堤線  | 三島駅 | 三島駅北口<br>桜堤 | 裾野駅 |
| 系統キロ程        | 関係市町 |     |             |     |
| 6.7 km       | 三島市  | 裾野市 | 長泉町         |     |

## 2 評価結果

| 項目               | 評価のポイント                                    | 実績          | 評価<br>点数 | (参考)<br>前年度実績 |
|------------------|--|-------------|----------|---------------|
| 補助基準 (40)        | 国庫補助基準を満たしたか                               | —           | —        | —             |
| 運行回数<br>(10)     | 運行回数3回/日以上を確保したか                           | 10.3 回/日    | 10       | 10.9 回/日      |
| 輸送量<br>(30)      | 実績輸送量15人/日以上を達成したか                         | 53.5 人/日    | 30       | 58.8 人/日      |
| 実施状況 (40)        | 効果的に実施されたか                                 | —           | —        | —             |
| 収支率<br>(20)      | 収入を確保できているか                                | 69.4 %      | 20       | 81.1 %        |
| 乗車人員<br>(20)     | 乗車人員の実績は計画を上<br>回ったか                       | 実績 71,905 人 | 6        | 75,248 人      |
|                  |  | 計画 75,248 人 |          | 76,148 人      |
| 幹線性・広域性 (20)     | 幹線としての役割を果たしたか                             | —           | —        | —             |
| ネットワーク構成<br>(10) | 他の系統と乗換可能なアクセ<br>ス拠点 (バス停数) はあるか<br>(詳細別記) | 拠点 3 箇所     | 7        | 3 箇所          |
|                  |  | 乗継バス停 1 箇所  |          | 1 箇所          |
| 広域トリップ状況<br>(10) | 市町 (H13. 3. 31現在の市町) 跨ぎの移<br>動はされているか      | 89.9 %      | 10       | 93.9 %        |

|         |         |
|---------|---------|
| 補助基準    | 40 /40  |
| 実施状況    | 26 /40  |
| 幹線性・広域性 | 17 /20  |
| 合計      | 83 /100 |

評価指標

B

A：幹線として優れた役割を果たしている

B：幹線として適した運行となっている

C：改善に努力を要する

D：見直しの検討を要する

### 3 説明事項

| 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。<br>桜堤地区（長泉長）、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。<br>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。  |
| ネットワーク<br>構成の詳細           | (拠点)<br>三島駅 : J R 東海道線、東海道新幹線、伊豆箱根鉄道<br>三島駅（北口） : J R 東海道線、東海道新幹線<br>裾野駅 : J R 御殿場線、(バス) 須山線、御殿場方面、裾野市内循環等   |
|                           | (乗継ぎバス停)<br><br>平松南：徳倉経由三島駅方面(須山線等)  |
| 公共施設・<br>拠点施設との<br>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)<br><br>【公共施設】長泉北小学校、J R 下土狩駅、伊豆箱根鉄道広小路駅、長泉町役場、長泉健康公園(ウェルピア長泉)、静岡県立がんセンター、三島市民会館、長泉町文化会館、長泉小学校、長泉中学校<br>【拠点施設】ウェルディ長泉（ショッピングセンター）、スルガ銀行、ベックマン・コールター、ファルマーバレーセンター（大手事業所） |

### 4 事業者の取組

| 項目    | 内容  |
|-------|---|
| 増収策   | <ol style="list-style-type: none"> <li>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>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。<br/>(ナビタイム、駅すばあと、ジョルダン、Yahoo乗換案内、GoogleMap)</li> <li>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>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>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>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>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>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>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>  |



## 地域間幹線系統に対する市町取組方針報告書

|   |       |                                     |
|---|-------|-------------------------------------|
| 市町名   |       | 裾野市                                 |
| 対象系統  |       |                                     |
| 評価指標  | A     |                                     |
|   | B     | 御殿場線、十里木線、須山線、桜堤線                   |
|   | C     |                                     |
|   | D     |                                     |
| 市町の取組   |       |                                     |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者を対象にバスタクシー利用助成券（2,000円／人）を交付</li> <li>・バス時刻表を市役所窓口などで配架</li> <li>・市HPに路線バス時刻表のリンクを掲載。</li> <li>・関係市町との協調補助による路線の維持。</li> </ul> |       |                                     |
| 今後の方針（市町の意向等）   |       |                                     |
| 評価指標  | AまたはB | 引き続き国、県の補助を受けるとともに、上記取組を継続し利用促進を図る。 |
|   | CまたはD |                                     |

(記載要領)

- 1 「市町の取組」は、評価期間に実施した利用促進策等の取組を記載してください。
- 2 「今後の方針（市町の意向等）」は、当該系統をどのように維持していくか、簡潔に記載してください。なお、輸送量が20人/日未満（特に評価指標がCまたはDの系統）については、国及び県の補助要件（輸送量15人/日等）を満たさなくなり、今後補助を受けられなくなるおそれがあるため、より具体的な取組や市町の意向を記載してください（必要に応じて詳細資料（様式任意）を添付すること）。