

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

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)

大久保線(浜松駅～狸坂～山崎)

計画策定年度 平成27年度

運行期間 平成27年10月1日～平成28年9月30日

評価年度 平成28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	(2,439.0)回 (6.6回/日)	(2,439.0)回 (6.6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	54.9%	52.4%	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	77,100人	77,748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(13)箇所	15	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)	—	10%	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)	—	浜松学院大学 浜松北高校 開誠館高校 浜松市立高校 浜松商業高校 附属中学校 富塚中学校 神久呂中学校 附属小学校 富塚小学校 浜松市役所 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	—	351.95円	3	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シート(別紙)

(1) 基本的事項

項目	内容
主な運行目的	旧雄踏町と浜松駅を結ぶ路線。沿線に大学1、高校4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"> <li>運賃箱データにより、遅れ・利用人員・利用区間・支払方法等を曜日別や時間帯別に把握し、合理的なダイヤを作成する。</li> <li>小学生向けバス教室を実施し、バスの乗り方やエコに関する説明を行う。</li> <li>ナイスバス(ICカード)へのオートチャージ(自動積増)の利用促進。</li> <li>パーク&amp;ライド、サイクル&amp;ライドの推進。</li> <li>遠鉄ストアでのナイスバス、定期券の出張販売及び路線バスPR。</li> <li>ダイヤ改正にあわせ、バス停付近の住宅、マンション等へのポスティング実施</li> <li>運賃改正の実施(平成27年10月1日)</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>3月にダイヤ改正を実施。遅れ状況等を確認し、所要時分の見直しを行った。</li> <li>主に小学2年生を対象に、各学校にてバス教室を開催。</li> <li>えんてつカードからナイスバスへのオートチャージキャンペーンを実施。</li> <li>運賃改定の実施(平成27年10月1日)</li> </ul>
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"> <li>デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、燃料費の抑制を図る。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、燃料費の抑制を図った。</li> <li>点呼にてエコドライブの徹底を喚起するとともに、営業所毎に燃費の競争も実施した。</li> <li>営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を検討するとともに、従業員の契約化やパート化を進め間接部門人件費の抑制を図った。</li> <li>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った。</li> <li>営業所毎に行っていた備品の発注を本社にて一括管理し、経費削減を図った。</li> </ul>

(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>田町中央通り・尾張町・市役所南・鹿谷町・浜松北高・富塚・富塚西 狸坂・神ヶ谷西平・大久保東・つるが丘入口・雄踏図書館・山崎</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>浜松学院大学・浜松北高校・開誠館高校・浜松市立高校・浜松商業高校 附属中学校・富塚中学校・神久呂中学校・附属小学校・富塚小学校・浜松市役所・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

2

(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)

大久保線(浜松駅～狸坂～田端住宅)

計画策定年度 平成27年度

運行期間 平成27年10月1日～平成28年9月30日

評価年度 平成28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	(2,256.0)回 (6.1回/日)	(2,256.0)回 (6.1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%	63.5%	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	77,552人	80,007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)	—	1.0%	0	～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)	—	浜松学院大学 浜松北高校 開誠館高校 浜松市立高校 浜松商業高校 附属中学校 富塚中学校 神久呂中学校 附属小学校 富塚小学校 浜松市役所 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	—	351.95円	3	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シート(別紙)

### (1) 基本的事項

項 目	内 容
主な運行目的	旧雄踏町と浜松駅を結ぶ路線。沿線に大学1、高校4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"> <li>・運賃箱データにより、遅れ・利用人員・利用区間・支払方法等を曜日別や時間帯別に把握し、合理的なダイヤを作成する。</li> <li>・小学生向けバス教室を実施し、バスの乗り方やエコに関する説明を行う。</li> <li>・ナイスバス(ICカード)へのオートチャージ(自動積増)の利用促進。</li> <li>・パーク&amp;ライド、サイクル&amp;ライドの推進。</li> <li>・遠鉄ストアでのナイスバス、定期券の出張販売及び路線バスPR。</li> <li>・ダイヤ改正にあわせ、バス停付近の住宅、マンション等へのポスティング実施</li> <li>・運賃改正の実施(平成27年10月1日)</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・3月にダイヤ改正を実施。遅れ状況等を確認し、所要時分の見直しを行った。</li> <li>・主に小学2年生を対象に、各学校にてバス教室を開催。</li> <li>・えんてつカードからナイスバスへのオートチャージキャンペーンを実施。</li> <li>・運賃改定の実施(平成27年10月1日)</li> </ul>
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"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、</li> <li>燃料費の抑制を図る。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、</li> <li>燃料費の抑制を図った。</li> <li>・点呼にてエコドライブの徹底を喚起するとともに、営業所毎に燃費の競争も実施した。</li> <li>・営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を検討するとともに、従業員の契約化やパート化を進め間接部門人件費の抑制を図った。</li> <li>・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った。</li> <li>・営業所毎に行っていた備品の発注を本社にて一括管理し、経費削減を図った。</li> </ul>

### (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>田町中央通り・尾張町・市役所南・鹿谷町・浜松北高・富塚・富塚西 狸坂・神ヶ谷西平・大久保東</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>浜松学院大学・浜松北高校・開誠館高校・浜松市立高校・浜松商業高校・附属中学校 富塚中学校・神久呂中学校・附属小学校・富塚小学校・浜松市役所・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

3

(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)

伊佐見線(浜松駅～伊佐見橋～山崎)

計画策定年度 平成27年度

運行期間 平成27年10月1日～平成28年9月30日

評価年度 平成28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	(4,147.5)回 (11.3回/日)	(4,147.5)回 (11.3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記載のもの
収支率	実績収支率	55.9%	60.9%	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	173,636人	170,838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(12)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)	—	1.9%	0	～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)	—	浜松北高校 開誠館高校 浜松市立高校 海の星高校 広沢小学校 伊佐見小学校 浜松病院 医療センター 湖東病院 浜松市役所 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	—	351.95円	3	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				41	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	旧雄踏町より浜松医療センターを經由し、浜松駅に至る路線。代替の交通機関もないため、地域住民の通勤、通学、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> <ul style="list-style-type: none"> <li>運賃箱データにより、遅れ・利用人員・利用区間・支払方法等を曜日別や時間帯別に把握し、合理的なダイヤを作成する。</li> <li>小学生向けバス教室を実施し、バスの乗り方やエコに関する説明を行う。</li> <li>ナイスバス(ICカード)へのオートチャージ(自動積増)の利用促進。</li> <li>パーク&amp;ライド、サイクル&amp;ライドの推進。</li> <li>遠鉄ストアでのナイスバス、定期券の出張販売及び路線バスPR。</li> <li>ダイヤ改正にあわせ、バス停付近の住宅、マンション等へのポスティング実施</li> <li>運賃改正の実施(平成27年10月1日)</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>3月にダイヤ改正を実施。遅れ状況等を確認し、所要時分の見直しを行った。</li> <li>主に小学2年生を対象に、各学校にてバス教室を開催。</li> <li>えんてつカードからナイスバスへのオートチャージキャンペーンを実施。</li> <li>運賃改定の実施(平成27年10月1日)</li> </ul>
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"> <li>デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、 燃料費の抑制を図る。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、 燃料費の抑制を図った。</li> <li>点呼にてエコドライブの徹底を喚起するとともに、営業所毎に燃費の競争も実施した。</li> <li>営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を検討するとともに、従業員の契約化やパート化を進め間接部門人件費の抑制を図った。</li> <li>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った。</li> <li>営業所毎に行っていた備品の発注を本社にて一括管理し、経費削減を図った。</li> </ul>

(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  【バス停】 田町中央通り・尾張町・市役所南・鹿谷町・医療センター・佐鳴台五丁目 富塚西・狸坂・神田原・伊佐見橋・古人見東・山崎
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) 浜松北高校・開誠館高校・浜松市立高校・海の星高校・広沢小学校・伊佐見小学校 浜松病院・医療センター・湖東病院・浜松市役所・JR浜松駅

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

4

(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)

浜名線(浜松駅～舞阪協働センター～湖西市役所)

計画策定年度 平成27年度

運行期間 平成27年10月1日～平成28年9月30日

評価年度

平成28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	(3,660.0)回 (10.0回/日)	(3,660.0)回 (10.0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	実績収支率	54.6%	58.2%	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	計画人員と運行実績との比較	183,019人	181,965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(4)箇所 バス停(5)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)	—	15.7%	15	~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)	—	可美中学校 篠原小学校 新居小学校 スズキ 湖西病院 湖西市役所 舞阪協働センター JR浜松駅 JR高塚駅 JR舞阪駅 JR弁天島駅 JR新居町駅 JR鷺津駅		—	
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	—	351.95円	3	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				55	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	湖西市から旧新居町・旧舞阪町を經由し、浜松駅に至る路線。鷺津駅や新居町駅等JR駅への接続をしている。湖西市民病院への通院や通勤、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"> <li>・運賃箱データにより、遅れ・利用人員・利用区間・支払方法等を曜日別や時間帯別に把握し、合理的なダイヤを作成する。</li> <li>・小学生向けバス教室を実施し、バスの乗り方やエコに関する説明を行う。</li> <li>・ナイスバス(ICカード)へのオートチャージ(自動積増)の利用促進。</li> <li>・パーク&amp;ライド、サイクル&amp;ライドの推進。</li> <li>・遠鉄ストアでのナイスバス、定期券の出張販売及び路線バスPR。</li> <li>・ダイヤ改正にあわせ、バス停付近の住宅、マンション等へのポスティング実施</li> <li>・運賃改正の実施(平成27年10月1日)</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・3月にダイヤ改正を実施。遅れ状況等を確認し、所要時分の見直しを行った。</li> <li>・主に小学2年生を対象に、各学校にてバス教室を開催。</li> <li>・えんてつカードからナイスバスへのオートチャージキャンペーンを実施。</li> <li>・運賃改定の実施(平成27年10月1日)</li> </ul>
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"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、</li> <li>燃料費の抑制を図る。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、</li> <li>燃料費の抑制を図った。</li> <li>・点呼にてエコドライブの徹底を喚起するとともに、営業所毎に燃費の競争も実施した。</li> <li>・営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を検討するとともに、従業員の契約化やパート化を進め間接部門人件費の抑制を図った。</li> <li>・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った。</li> <li>・営業所毎に行っていた備品の発注を本社にて一括管理し、経費削減を図った。</li> </ul>

### (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・弁天島温泉駅・新居町駅・鷺津駅</p> <p>【バス停】</p> <p>成子坂・新居栄町・清源坂・本興寺前・湖西市民会館</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>可美中学校・篠原小学校・新居小学校・スズキ・湖西病院・湖西市役所・舞阪協働センター JR浜松駅・JR高塚駅・JR舞阪駅・JR弁天島駅・JR新居町駅・JR鷺津駅</p>

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

5

(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)

笠井高台線(浜松駅～笠井上町～山東)

計画策定年度 平成27年度

運行期間 平成27年10月1日～平成28年9月30日

評価年度 平成28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	(1,342.5)回 (3.6回/日)	(1,342.5)回 (3.6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	61.9%	61.1%	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	67,205人	66,249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(2)箇所 バス停(14)箇所	18	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)	—	10.1%	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 天竜林業高校 二俣高校 清竜中学 与進小学校 浜松プラザ 天竜区役所 JR浜松駅 遠鉄西鹿島駅	—	—	
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	—	351.95円	3	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				55	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	旧天竜市中心部と浜松駅を結ぶ路線。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"> <li>・運賃箱データにより、遅れ・利用人員・利用区間・支払方法等を曜日別や時間帯別に把握し、合理的なダイヤを作成する。</li> <li>・小学生向けバス教室を実施し、バスの乗り方やエコに関する説明を行う。</li> <li>・ナイスバス(ICカード)へのオートチャージ(自動積増)の利用促進。</li> <li>・パーク&amp;ライド、サイクル&amp;ライドの推進。</li> <li>・遠鉄ストアでのナイスバス、定期券の出張販売及び路線バスPR。</li> <li>・ダイヤ改正にあわせ、バス停付近の住宅、マンション等へのポスティング実施</li> <li>・運賃改正の実施(平成27年10月1日)</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・3月にダイヤ改正を実施。遅れ状況等を確認し、所要時分の見直しを行った。</li> <li>・主に小学2年生を対象に、各学校にてバス教室を開催。</li> <li>・えんてつカードからナイスバスへのオートチャージキャンペーンを実施。</li> <li>・運賃改定の実施(平成27年10月1日)</li> </ul>
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"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、燃料費の抑制を図る。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、燃料費の抑制を図った。</li> <li>・点呼にてエコドライブの徹底を喚起するとともに、営業所毎に燃費の競争も実施した。</li> <li>・営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を検討するとともに、従業員の契約化やパート化を進め間接部門人件費の抑制を図った。</li> <li>・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った。</li> <li>・営業所毎に行っていた備品の発注を本社にて一括管理し、経費削減を図った。</li> </ul>

### (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・西鹿島</p> <p>【バス停】</p> <p>広小路・子安・宮竹・原島・市野上・恒武・笠井本町・笠井上町・東河原上 南中瀬・鹿島橋・秋野不矩美術館入口・二俣横町・山東</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>西遠学園・天竜林業高校・二俣高校・清竜中学・与遠小学校 浜松プラザ・天竜区役所・JR浜松駅・遠鉄西鹿島駅</p>

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

6

(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)

浜北医大三方原聖隷線(三方原聖隷～染地台・なゆた浜北～浜北区役所)

計画策定年度 平成27年度

運行期間 平成27年10月1日～平成28年9月30日

評価年度 平成28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	(2,863.5)回 (7.8回/日)	(2,863.5)回 (7.8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記載のもの
収支率	実績収支率	55.5%	56.1%	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	97,523人	93,372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(2)箇所 バス停(13)箇所	17	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)	—	46.6%	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	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)	—	聖隷クリスティー大学 聖隷クリスティー高校 西部特別支援学校 浜松工業高校 日体高 医科大学 聖隷三方原病院 浜北区役所 遠鉄浜北駅 遠鉄小松駅		—	
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	—	351.95円	3	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				64	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>浜北区役所から西方面に延び、内野台・染地台・三方原地区を経由して聖隷三方原病院まで行く路線。 途中、小松駅・医科大学・高校3を経由していく、通勤通学路線です。代替の交通機関もないため、地域の住民の通勤、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。</p>
増収策	<p>●事業者としての取組 【計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃箱データにより、遅れ・利用人員・利用区間・支払方法等を曜日別や時間帯別に把握し、合理的なダイヤを作成する。</li> <li>・小学生向けバス教室を実施し、バスの乗り方やエコに関する説明を行う。</li> <li>・ナイスバス(ICカード)へのオートチャージ(自動積増)の利用促進。</li> <li>・パーク&amp;ライド、サイクル&amp;ライドの推進。</li> <li>・遠鉄ストアでのナイスバス、定期券の出張販売及び路線バスPR。</li> <li>・ダイヤ改正にあわせ、バス停付近の住宅、マンション等へのポスティング実施</li> <li>・運賃改正の実施(平成27年10月1日)</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・3月にダイヤ改正を実施。遅れ状況等を確認し、所要時分の見直しを行った。</li> <li>・主に小学2年生を対象に、各学校にてバス教室を開催。</li> <li>・えんてつカードからナイスバスへのオートチャージキャンペーンを実施。</li> <li>・運賃改定の実施(平成27年10月1日)</li> </ul>
費用削減策	<p>●事業者としての取組 【計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、燃料費の抑制を図る。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、燃料費の抑制を図った。</li> <li>・点呼にてエコドライブの徹底を喚起するとともに、営業所毎に燃費の競争も実施した。</li> <li>・営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を検討するとともに、従業員の契約化やパート化を進め間接部門人件費の抑制を図った。</li> <li>・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った。</li> <li>・営業所毎に行っていた備品の発注を本社にて一括管理し、経費削減を図った。</li> </ul>

### (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】 小松駅・なゆた浜北</p> <p>【バス停】 聖隷三方原病院・根洗・都田口西・都田口・曳馬野・浜工高前・三方原営業所・半田環状線入口・染地台三丁目・内野台三丁目・内野台一丁目・浜北区役所</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>聖隷クリスファー大学・聖隷クリスファー高校・西部特別支援学校・浜松工業高校・日体高医科大学・聖隷三方原病院・浜北区役所・遠鉄浜北駅・遠鉄小松駅</p>

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

7

(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)

浜川線(浜松駅～追分～浜川儀光)

計画策定年度 平成27年度

運行期間 平成27年10月1日～平成28年9月30日

評価年度 平成28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	(3,232.5)回 (8.8回/日)	(2,622.0)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	54.7%	55.4%	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	182,745人	144,439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(18)箇所	20	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)	—	29.1%	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)	—	静岡大学 浜松北高校 浜松市立高校 開誠館高校 北星中学 聖隷浜松病院 浜松市役所 JR浜松駅 天浜金指駅		—	
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	—	351.95円	3	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				61	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>旧引佐町北部より、旧引佐町中南部を経由して浜松市中心部に至る路線。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"> <li>・運賃箱データにより、遅れ・利用人員・利用区間・支払方法等を曜日別や時間帯別に把握し、合理的なダイヤを作成する。</li> <li>・小学生向けバス教室を実施し、バスの乗り方やエコに関する説明を行う。</li> <li>・ナイスバス(ICカード)へのオートチャージ(自動積増)の利用促進。</li> <li>・パーク&amp;ライド、サイクル&amp;ライドの推進。</li> <li>・遠鉄ストアでのナイスバス、定期券の出張販売及び路線バスPR。</li> <li>・ダイヤ改正にあわせ、バス停付近の住宅、マンション等へのポスティング実施</li> <li>・運賃改正の実施(平成27年10月1日)</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・3月にダイヤ改正を実施。遅れ状況等を確認し、所要時分の見直しを行った。</li> <li>・主に小学2年生を対象に、各学校にてバス教室を開催。</li> <li>・えんてつカードからナイスバスへのオートチャージキャンペーンを実施。</li> <li>・運賃改定の実施(平成27年10月1日)</li> </ul>
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"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、燃料費の抑制を図る。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、燃料費の抑制を図った。</li> <li>・点呼にてエコドライブの徹底を喚起するとともに、営業所毎に燃費の競争も実施した。</li> <li>・営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を検討するとともに、従業員の契約化やパート化を進め間接部門人件費の抑制を図った。</li> <li>・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った。</li> <li>・営業所毎に行っていた備品の発注を本社にて一括管理し、経費削減を図った。</li> </ul>

### (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・金指</p> <p>【バス停】</p> <p>田町中央通り・ゆりの木通り・元城町・市役所南・鹿谷町・浜松北高 六間坂上・住吉町・和合町・葵町・追分・北星中学入口・新豊院・根洗 祝田・引佐高校前・井伊谷・渋川</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>静岡大学・浜松北高校・浜松市立高校・開誠館高校・北星中学・聖隷浜松病院 浜松市役所・JR浜松駅・天浜金指駅</p>

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)

浜川線(浜松駅～追分～伊平)

計画策定年度 平成27年度

運行期間 平成27年10月1日～平成28年9月30日

評価年度 平成28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	(1,258.0)回 (3.4回/日)	(1,780.5)回 (4.9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	58.7%	71.3%	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	48,766人	77,714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(17)箇所	20	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)	—	26.8%	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)	—	静岡大学 浜松北高校 浜松市立高校 開誠館高校 北星中学 聖隷浜松病院 浜松市役所 JR浜松駅 天浜金指駅		—	
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	—	351.95円	3	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				70	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	旧引佐町北部より、旧引佐町中南部を経由して浜松市中心部に至る路線。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"> <li>・運賃箱データにより、遅れ・利用人員・利用区間・支払方法等を曜日別や時間帯別に把握し、合理的なダイヤを作成する。</li> <li>・小学生向けバス教室を実施し、バスの乗り方やエコに関する説明を行う。</li> <li>・ナイスバス(ICカード)へのオートチャージ(自動積増)の利用促進。</li> <li>・パーク&amp;ライド、サイクル&amp;ライドの推進。</li> <li>・遠鉄ストアでのナイスバス、定期券の出張販売及び路線バスPR。</li> <li>・ダイヤ改正にあわせ、バス停付近の住宅、マンション等へのポスティング実施</li> <li>・運賃改正の実施(平成27年10月1日)</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・3月にダイヤ改正を実施。遅れ状況等を確認し、所要時分の見直しを行った。</li> <li>・主に小学2年生を対象に、各学校にてバス教室を開催。</li> <li>・えんてつカードからナイスバスへのオートチャージキャンペーンを実施。</li> <li>・運賃改定の実施(平成27年10月1日)</li> </ul>
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"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、 燃料費の抑制を図る。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、 燃料費の抑制を図った。</li> <li>・点呼にてエコドライブの徹底を喚起するとともに、営業所毎に燃費の競争も実施した。</li> <li>・営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を検討するとともに、従業員の契約化やパート化を進め間接部門人件費の抑制を図った。</li> <li>・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った。</li> <li>・営業所毎に行っていた備品の発注を本社にて一括管理し、経費削減を図った。</li> </ul>

### (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・金指</p> <p>【バス停】</p> <p>田町中央通り・ゆりの木通り・元城町・市役所南・鹿谷町・浜松北高 六間坂上・住吉町・和合町・葵町・追分・北星中学入口・新豊院・根洗 祝田・引佐高校前・井伊谷</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>静岡大学・浜松北高校・浜松市立高校・開誠館高校・北星中学・聖隷浜松病院 浜松市役所・JR浜松駅・天浜金指駅</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)

城之崎線(磐田駅～東新町～浅羽中学)

計画策定年度 平成27年度

運行期間 平成27年10月1日～平成28年9月30日

評価年度 平成28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	(2,377.5)回 (6.4回/日)	(2,377.5)回 (6.4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	51.8%	51.2%	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	55,089人	53,235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)	—	15.4%	15	～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)	—	浅羽中学 浅羽北小 袋井市浅羽支所 NTN磐田製作所 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	—	351.95円	3	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	旧浅羽町中心部より団地を経由して磐田駅に至る路線。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"> <li>・運賃箱データにより、遅れ・利用人員・利用区間・支払方法等を曜日別や時間帯別に把握し、合理的なダイヤを作成する。</li> <li>・小学生向けバス教室を実施し、バスの乗り方やエコに関する説明を行う。</li> <li>・ナイスバス(ICカード)へのオートチャージ(自動積増)の利用促進。</li> <li>・パーク&amp;ライド、サイクル&amp;ライドの推進。</li> <li>・遠鉄ストアでのナイスバス、定期券の出張販売及び路線バスPR。</li> <li>・ダイヤ改正にあわせ、バス停付近の住宅、マンション等へのポスティング実施</li> <li>・運賃改正の実施(平成27年10月1日)</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・3月にダイヤ改正を実施。遅れ状況等を確認し、所要時分の見直しを行った。</li> <li>・主に小学2年生を対象に、各学校にてバス教室を開催。</li> <li>・えんてつカードからナイスバスへのオートチャージキャンペーンを実施。</li> <li>・運賃改定の実施(平成27年10月1日)</li> </ul>
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"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、燃料費の抑制を図る。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、燃料費の抑制を図った。</li> <li>・点呼にてエコドライブの徹底を喚起するとともに、営業所毎に燃費の競争も実施した。</li> <li>・営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を検討するとともに、従業員の契約化やパート化を進め間接部門人件費の抑制を図った。</li> <li>・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った。</li> <li>・営業所毎に行っていた備品の発注を本社にて一括管理し、経費削減を図った。</li> </ul>

### (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</p> <p>【バス停】</p> <p>城之崎・西貝塚北・東貝塚・東新町・新出</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>浅羽中学・浅羽北小・袋井市浅羽支所・NTN磐田製作所・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

10

(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 平成27年度

運行期間 平成27年10月1日～平成28年9月30日

評価年度 平成28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	(5,731.5)回 (15.6回/日)	(5,731.5)回 (15.6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	54.7%	58.8%	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	174,573人	221,619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(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)	—	31.4%	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)	—	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	—	351.95円	3	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				63	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>旧福田町から磐田駅を經由し、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。</p>
増収策	<p>●事業者としての取組 【計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃箱データにより、遅れ・利用人員・利用区間・支払方法等を曜日別や時間帯別に把握し、合理的なダイヤを作成する。</li> <li>・小学生向けバス教室を実施し、バスの乗り方やエコに関する説明を行う。</li> <li>・ナイスバス(ICカード)へのオートチャージ(自動積増)の利用促進。</li> <li>・パーク&amp;ライド、サイクル&amp;ライドの推進。</li> <li>・遠鉄ストアでのナイスバス、定期券の出張販売及び路線バスPR。</li> <li>・ダイヤ改正にあわせ、バス停付近の住宅、マンション等へのポスティング実施</li> <li>・運賃改正の実施(平成27年10月1日)</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・3月にダイヤ改正を実施。遅れ状況等を確認し、所要時分の見直しを行った。</li> <li>・主に小学2年生を対象に、各学校にてバス教室を開催。</li> <li>・えんてつカードからナイスバスへのオートチャージキャンペーンを実施。</li> <li>・運賃改定の実施(平成27年10月1日)</li> </ul>
費用削減策	<p>●事業者としての取組 【計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、燃料費の抑制を図る。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、燃料費の抑制を図った。</li> <li>・点呼にてエコドライブの徹底を喚起するとともに、営業所毎に燃費の競争も実施した。</li> <li>・営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を検討するとともに、従業員の契約化やパート化を進め間接部門人件費の抑制を図った。</li> <li>・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った。</li> <li>・営業所毎に行っていた備品の発注を本社にて一括管理し、経費削減を図った。</li> </ul>

### (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>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>

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 平成27年度

運行期間 平成27年10月1日～平成28年9月30日

評価年度 平成28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	(7,684.5)回 (20.9回/日)	(7,684.5)回 (20.9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	66.6%	72.9%	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	364,587人	375,834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(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)	—	17.0%	15	～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	—	351.95円	3	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>浜松駅から旧豊田町、磐田駅を經由し、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、通学的手段としての他、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。</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"> <li>・運賃箱データにより、遅れ・利用人員・利用区間・支払方法等を曜日別や時間帯別に把握し、合理的なダイヤを作成する。</li> <li>・小学生向けバス教室を実施し、バスの乗り方やエコに関する説明を行う。</li> <li>・ナイスパス(ICカード)へのオートチャージ(自動積増)の利用促進。</li> <li>・パーク&amp;ライド、サイクル&amp;ライドの推進。</li> <li>・遠鉄ストアでのナイスパス、定期券の出張販売及び路線バスPR。</li> <li>・ダイヤ改正にあわせ、バス停付近の住宅、マンション等へのポスティング実施</li> <li>・運賃改正の実施(平成27年10月1日)</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・3月にダイヤ改正を実施。遅れ状況等を確認し、所要時分の見直しを行った。</li> <li>・主に小学2年生を対象に、各学校にてバス教室を開催。</li> <li>・えんてつカードからナイスパスへのオートチャージキャンペーンを実施。</li> <li>・運賃改定の実施(平成27年10月1日)</li> </ul>
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"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、</li> <li>燃料費の抑制を図る。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、</li> <li>燃料費の抑制を図った。</li> <li>・点呼にてエコドライブの徹底を喚起するとともに、営業所毎に燃費の競争も実施した。</li> <li>・営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を検討するとともに、従業員の契約化やパート化を進め間接部門人件費の抑制を図った。</li> <li>・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った。</li> <li>・営業所毎に行っていた備品の発注を本社にて一括管理し、経費削減を図った。</li> </ul>

### (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>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</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>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</p>

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)

北遠本線(西鹿島駅～横山車庫～水窪町)

計画策定年度 平成27年度

運行期間 平成27年10月1日～平成28年9月30日

評価年度 平成28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	(1,830.0)回 (5.0回/日)	(1,830.0)回 (5.0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	実績収支率	29.0%	26.3%	0	～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	59,774人	61,173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(2)箇所 バス停(4)箇所	8	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)	—	38.7%	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 清竜中学 光が丘中学 横山小学校 天竜区役所 龍山協働センター 水窪協働センター 遠鉄西鹿島駅 飯田線相月駅 飯田線水窪駅		—	
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	—	351.95円	3	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				37	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>旧北遠4市町村(天竜・龍山・佐久間・水窪)を結ぶ唯一の公共交通機関。西鹿島にて浜松市中心部へ向かう遠州鉄道電車線と接続しており、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。</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"> <li>・運賃箱データにより、遅れ・利用人員・利用区間・支払方法等を曜日別や時間帯別に把握し、合理的なダイヤを作成する。</li> <li>・小学生向けバス教室を実施し、バスの乗り方やエコに関する説明を行う。</li> <li>・ナイスバス(ICカード)へのオートチャージ(自動積増)の利用促進。</li> <li>・パーク&amp;ライド、サイクル&amp;ライドの推進。</li> <li>・遠鉄ストアでのナイスバス、定期券の出張販売及び路線バスPR。</li> <li>・ダイヤ改正にあわせ、バス停付近の住宅、マンション等へのポスティング実施</li> <li>・運賃改正の実施(平成27年10月1日)</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・3月にダイヤ改正を実施。遅れ状況等を確認し、所要時分の見直しを行った。</li> <li>・主に小学2年生を対象に、各学校にてバス教室を開催。</li> <li>・えんてつカードからナイスバスへのオートチャージキャンペーンを実施。</li> <li>・運賃改定の実施(平成27年10月1日)</li> </ul>
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"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、燃料費の抑制を図る。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、燃料費の抑制を図った。</li> <li>・点呼にてエコドライブの徹底を喚起するとともに、営業所毎に燃費の競争も実施した。</li> <li>・営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を検討するとともに、従業員の契約化やパート化を進め間接部門人件費の抑制を図った。</li> <li>・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った。</li> <li>・営業所毎に行っていた備品の発注を本社にて一括管理し、経費削減を図った。</li> </ul>

### (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>西鹿島駅、相月駅</p> <p>【バス停】</p> <p>鹿島橋・秋野不矩美術館入口・二俣横町・山東</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>天竜高校・清竜中学・光が丘中学・横山小学校                      ・天竜区役所・龍山協働センター・水窪協働センター・遠鉄西鹿島駅・飯田線相月駅・飯田線水窪駅</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)

秋葉線(春野車庫～西鹿島駅)

計画策定年度 平成27年度

運行期間 平成27年10月1日～平成28年9月30日

評価年度 平成28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	(1,830.0)回 (5.0回/日)	(1,830.0)回 (5.0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	実績収支率	50.9%	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	60,423人	60,528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(6)箇所	8	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)	—	36.7%	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 春野高校 清竜中学 光が丘中学 天竜区役所 遠鉄西鹿島駅		—	
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	—	351.95円	3	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シート(別紙)

### (1) 基本的事項

項 目	内 容
主な運行目的	<p>旧春野町より旧天竜市中心部を經由し、西鹿島駅へと至る路線。沿線に高校3校が存在。代替の交通機関もないため、地域住民の通勤、通学の手段としての他、浜松市中心部へ向かう西鹿島駅への接続便として日中も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"> <li>・運賃箱データにより、遅れ・利用人員・利用区間・支払方法等を曜日別や時間帯別に把握し、合理的なダイヤを作成する。</li> <li>・小学生向けバス教室を実施し、バスの乗り方やエコに関する説明を行う。</li> <li>・ナイスバス(ICカード)へのオートチャージ(自動積増)の利用促進。</li> <li>・パーク&amp;ライド、サイクル&amp;ライドの推進。</li> <li>・遠鉄ストアでのナイスバス、定期券の出張販売及び路線バスPR。</li> <li>・ダイヤ改正にあわせ、バス停付近の住宅、マンション等へのポスティング実施</li> <li>・運賃改正の実施(平成27年10月1日)</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・3月にダイヤ改正を実施。遅れ状況等を確認し、所要時分の見直しを行った。</li> <li>・主に小学2年生を対象に、各学校にてバス教室を開催。</li> <li>・えんてつカードからナイスバスへのオートチャージキャンペーンを実施。</li> <li>・運賃改定の実施(平成27年10月1日)</li> </ul>
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"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、燃料費の抑制を図る。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、燃料費の抑制を図った。</li> <li>・点呼にてエコドライブの徹底を喚起するとともに、営業所毎に燃費の競争も実施した。</li> <li>・営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を検討するとともに、従業員の契約化やパート化を進め間接部門人件費の抑制を図った。</li> <li>・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った。</li> <li>・営業所毎に行っていた備品の発注を本社にて一括管理し、経費削減を図った。</li> </ul>

### (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】 西鹿島駅</p> <p>【バス停】 横川・下すがり入口・山東・二俣横町・秋野不矩美術館入口・鹿島橋</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>天竜林業高校・二俣高校・春野高校・清竜中学・光が丘中学・天竜区役所・遠鉄西鹿島駅</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)

秋葉線(春野車庫～西鹿島駅～厚生会)

計画策定年度 平成27年度

運行期間 平成27年10月1日～平成28年9月30日

評価年度 平成28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	(1,830.0)回 (5.0回/日)	(1,830.0)回 (5.0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	実績収支率	48.6%	51.9%	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	84,882人	84,843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(7)箇所	9	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)	—	21.4%	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 春野高校 清竜中学 光が丘中学 天竜病院 厚生会 天竜区役所 遠鉄西鹿島駅		—	
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	—	351.95円	3	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				53	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>旧春野町より旧天竜市中心部、西鹿島駅を經由し旧国立病院と高齢者・障害者福祉施設を結ぶ路線。沿線に高校3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、通院の手段としての他、西鹿島駅への接続の手段として欠かさ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 【計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃箱データにより、遅れ・利用人員・利用区間・支払方法等を曜日別や時間帯別に把握し、合理的なダイヤを作成する。</li> <li>・小学生向けバス教室を実施し、バスの乗り方やエコに関する説明を行う。</li> <li>・ナイスバス(ICカード)へのオートチャージ(自動積増)の利用促進。</li> <li>・パーク&amp;ライド、サイクル&amp;ライドの推進。</li> <li>・遠鉄ストアでのナイスバス、定期券の出張販売及び路線バスPR。</li> <li>・ダイヤ改正にあわせ、バス停付近の住宅、マンション等へのポスティング実施</li> <li>・運賃改正の実施(平成27年10月1日)</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・3月にダイヤ改正を実施。遅れ状況等を確認し、所要時分の見直しを行った。</li> <li>・主に小学2年生を対象に、各学校にてバス教室を開催。</li> <li>・えんてつカードからナイスバスへのオートチャージキャンペーンを実施。</li> <li>・運賃改定の実施(平成27年10月1日)</li> </ul>
費用削減策	<p>●事業者としての取組 【計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、燃料費の抑制を図る。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、燃料費の抑制を図った。</li> <li>・点呼にてエコドライブの徹底を喚起するとともに、営業所毎に燃費の競争も実施した。</li> <li>・営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を検討するとともに、従業員の契約化やパート化を進め間接部門人件費の抑制を図った。</li> <li>・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った。</li> <li>・営業所毎に行っていた備品の発注を本社にて一括管理し、経費削減を図った。</li> </ul>

### (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】 西鹿島駅</p> <p>【バス停】 横川・下すがり入口・山東・二俣横町・秋野不矩美術館入口・鹿島橋・天竜病院坂下</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>天竜林業高校・二俣高校・春野高校・清竜中学・光が丘中学・天竜病院 厚生会・天竜区役所・遠鉄西鹿島駅</p>

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

15

(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 平成27年度

運行期間 平成27年10月1日～平成28年9月30日

評価年度 平成28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	(4,574.0)回 (12.4回/日)	(4,574.0)回 (12.5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	56.5%	61.7%	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	163,253人	168,354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(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)	—	65.4%	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	—	351.95円	3	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				61	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> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃箱データにより、遅れ・利用人員・利用区間・支払方法等を曜日別や時間帯別に把握し、合理的なダイヤを作成する。</li> <li>・小学生向けバス教室を実施し、バスの乗り方やエコに関する説明を行う。</li> <li>・ナイスバス(ICカード)へのオートチャージ(自動積増)の利用促進。</li> <li>・パーク&amp;ライド、サイクル&amp;ライドの推進。</li> <li>・遠鉄ストアでのナイスバス、定期券の出張販売及び路線バスPR。</li> <li>・ダイヤ改正にあわせ、バス停付近の住宅、マンション等へのポスティング実施</li> <li>・運賃改正の実施(平成27年10月1日)</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・3月にダイヤ改正を実施。遅れ状況等を確認し、所要時分の見直しを行った。</li> <li>・主に小学2年生を対象に、各学校にてバス教室を開催。</li> <li>・えんてつカードからナイスバスへのオートチャージキャンペーンを実施。</li> <li>・運賃改定の実施(平成27年10月1日)</li> </ul>
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"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、燃料費の抑制を図る。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、燃料費の抑制を図った。</li> <li>・点呼にてエコドライブの徹底を喚起するとともに、営業所毎に燃費の競争も実施した。</li> <li>・営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を検討するとともに、従業員の契約化やパート化を進め間接部門人件費の抑制を図った。</li> <li>・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った。</li> <li>・営業所毎に行っていた備品の発注を本社にて一括管理し、経費削減を図った。</li> </ul>

### (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>二俣駅・磐田駅</p> <p>【バス停】</p> <p>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>天竜林業高校・二俣高校・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

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)

磐田天竜線(山東～ららぽーと磐田～磐田駅)

計画策定年度 平成27年度

運行期間 平成27年10月1日～平成28年9月30日

評価年度 平成28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	(5,035.0)回 (13.7回/日)	(5,035.0)回 (13.7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	52.9%	57.7%	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	203,480人	202,860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(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)	—	35.0%	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)	—	天竜林業高校 二俣高校 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	—	351.95円	3	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				61	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	旧天竜市中心部から大型商業施設を經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> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃箱データにより、遅れ・利用人員・利用区間・支払方法等を曜日別や時間帯別に把握し、合理的なダイヤを作成する。</li> <li>・小学生向けバス教室を実施し、バスの乗り方やエコに関する説明を行う。</li> <li>・ナイスバス(ICカード)へのオートチャージ(自動積増)の利用促進。</li> <li>・パーク&amp;ライド、サイクル&amp;ライドの推進。</li> <li>・遠鉄ストアでのナイスバス、定期券の出張販売及び路線バスPR。</li> <li>・ダイヤ改正にあわせ、バス停付近の住宅、マンション等へのポスティング実施</li> <li>・運賃改正の実施(平成27年10月1日)</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・3月にダイヤ改正を実施。遅れ状況等を確認し、所要時分の見直しを行った。</li> <li>・主に小学2年生を対象に、各学校にてバス教室を開催。</li> <li>・えんてつカードからナイスバスへのオートチャージキャンペーンを実施。</li> <li>・運賃改定の実施(平成27年10月1日)</li> </ul>
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"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、 燃料費の抑制を図る。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、 燃料費の抑制を図った。</li> <li>・点呼にてエコドライブの徹底を喚起するとともに、営業所毎に燃費の競争も実施した。</li> <li>・営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を検討するとともに、従業員の契約化やパート化を進め間接部門人件費の抑制を図った。</li> <li>・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った。</li> <li>・営業所毎に行っていた備品の発注を本社にて一括管理し、経費削減を図った。</li> </ul>

### (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】 二俣駅・磐田駅  【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
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) 天竜林業高校・二俣高校・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

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27年度

運行期間 平成27年10月1日～平成28年9月30日

評価年度 平成28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	(2,866.5)回 (7.8回/日)	(2,866.5)回 (7.8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記載のもの
収支率	実績収支率	55.0%	58.4%	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	120,795人	118,524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)	—	54.2%	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)	—	浜松学院大学 浜松北高校 開誠館高校 浜松市立高校 浜松商業高校 附属中学校 富塚中学校 附属小学校 富塚小学校 浜松市役所 JR浜松駅 JR弁天島駅		—	
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	—	351.95円	3	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				59	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>旧大須賀町から旧福田町、旧竜洋町を經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。</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"> <li>・運賃箱データにより、遅れ・利用人員・利用区間・支払方法等を曜日別や時間帯別に把握し、合理的なダイヤを作成する。</li> <li>・小学生向けバス教室を実施し、バスの乗り方やエコに関する説明を行う。</li> <li>・ナイスバス(ICカード)へのオートチャージ(自動積増)の利用促進。</li> <li>・パーク&amp;ライド、サイクル&amp;ライドの推進。</li> <li>・遠鉄ストアでのナイスバス、定期券の出張販売及び路線バスPR。</li> <li>・ダイヤ改正にあわせ、バス停付近の住宅、マンション等へのポスティング実施</li> <li>・運賃改正の実施(平成27年10月1日)</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・3月にダイヤ改正を実施。遅れ状況等を確認し、所要時分の見直しを行った。</li> <li>・主に小学2年生を対象に、各学校にてバス教室を開催。</li> <li>・えんてつカードからナイスバスへのオートチャージキャンペーンを実施。</li> <li>・運賃改定の実施(平成27年10月1日)</li> </ul>
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"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、燃料費の抑制を図る。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、燃料費の抑制を図った。</li> <li>・点呼にてエコドライブの徹底を喚起するとともに、営業所毎に燃費の競争も実施した。</li> <li>・営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を検討するとともに、従業員の契約化やパート化を進め間接部門人件費の抑制を図った。</li> <li>・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った。</li> <li>・営業所毎に行っていた備品の発注を本社にて一括管理し、経費削減を図った。</li> </ul>

### (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 平成27年度

運行期間 平成27年10月1日～平成28年9月30日

評価年度

平成28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	(1,708.5)回 (4.6回/日)	(1,708.5)回 (4.6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	52.3%	60.2%	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	計画人員と運行実績との比較	61,441人	59,931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(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)	—	30.0%	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	—	351.95円	3	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	旧福田町から旧竜洋町を經由し、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"> <li>・運賃箱データにより、遅れ・利用人員・利用区間・支払方法等を曜日別や時間帯別に把握し、合理的なダイヤを作成する。</li> <li>・小学生向けバス教室を実施し、バスの乗り方やエコに関する説明を行う。</li> <li>・ナイスバス(ICカード)へのオートチャージ(自動積増)の利用促進。</li> <li>・パーク&amp;ライド、サイクル&amp;ライドの推進。</li> <li>・遠鉄ストアでのナイスバス、定期券の出張販売及び路線バスPR。</li> <li>・ダイヤ改正にあわせ、バス停付近の住宅、マンション等へのポスティング実施</li> <li>・運賃改正の実施(平成27年10月1日)</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・3月にダイヤ改正を実施。遅れ状況等を確認し、所要時分の見直しを行った。</li> <li>・主に小学2年生を対象に、各学校にてバス教室を開催。</li> <li>・えんてつカードからナイスバスへのオートチャージキャンペーンを実施。</li> <li>・運賃改定の実施(平成27年10月1日)</li> </ul>
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"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、燃料費の抑制を図る。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、燃料費の抑制を図った。</li> <li>・点呼にてエコドライブの徹底を喚起するとともに、営業所毎に燃費の競争も実施した。</li> <li>・営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を検討するとともに、従業員の契約化やパート化を進め間接部門人件費の抑制を図った。</li> <li>・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った。</li> <li>・営業所毎に行っていた備品の発注を本社にて一括管理し、経費削減を図った。</li> </ul>

### (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>

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27年度

運行期間 平成27年10月1日～平成28年9月30日

評価年度 平成28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	(3,597.0)回 (9.8回/日)	(3,597.0)回 (9.8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記載のもの
収支率	実績収支率	54.6%	59.1%	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	107,814人	110,298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(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)	—	39.3%	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	—	351.95円	3	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				57	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經由し、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"> <li>・運賃箱データにより、遅れ・利用人員・利用区間・支払方法等を曜日別や時間帯別に把握し、合理的なダイヤを作成する。</li> <li>・小学生向けバス教室を実施し、バスの乗り方やエコに関する説明を行う。</li> <li>・ナイスバス(ICカード)へのオートチャージ(自動積増)の利用促進。</li> <li>・パーク&amp;ライド、サイクル&amp;ライドの推進。</li> <li>・遠鉄ストアでのナイスバス、定期券の出張販売及び路線バスPR。</li> <li>・ダイヤ改正にあわせ、バス停付近の住宅、マンション等へのポスティング実施</li> <li>・運賃改正の実施(平成27年10月1日)</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・3月にダイヤ改正を実施。遅れ状況等を確認し、所要時分の見直しを行った。</li> <li>・主に小学2年生を対象に、各学校にてバス教室を開催。</li> <li>・えんてつカードからナイスバスへのオートチャージキャンペーンを実施。</li> <li>・運賃改定の実施(平成27年10月1日)</li> </ul>
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"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、燃料費の抑制を図る。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、燃料費の抑制を図った。</li> <li>・点呼にてエコドライブの徹底を喚起するとともに、営業所毎に燃費の競争も実施した。</li> <li>・営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を検討するとともに、従業員の契約化やパート化を進め間接部門人件費の抑制を図った。</li> <li>・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った。</li> <li>・営業所毎に行っていた備品の発注を本社にて一括管理し、経費削減を図った。</li> </ul>

### (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

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・干手堂～磐田駅)

計画策定年度 平成27年度

運行期間 平成27年10月1日～平成28年9月30日

評価年度 平成28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	(3,415.5)回 (9.3回/日)	(3,415.5)回 (9.3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記載のもの
収支率	実績収支率	58.1%	60.9%	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	104,544人	102,069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(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)	—	32.2%	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 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	—	351.95円	3	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				61	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>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。</p>
増収策	<p>●事業者としての取組 【計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃箱データにより、遅れ・利用人員・利用区間・支払方法等を曜日別や時間帯別に把握し、合理的なダイヤを作成する。</li> <li>・小学生向けバス教室を実施し、バスの乗り方やエコに関する説明を行う。</li> <li>・ナイスバス(ICカード)へのオートチャージ(自動積増)の利用促進。</li> <li>・パーク&amp;ライド、サイクル&amp;ライドの推進。</li> <li>・遠鉄ストアでのナイスバス、定期券の出張販売及び路線バスPR。</li> <li>・ダイヤ改正にあわせ、バス停付近の住宅、マンション等へのポスティング実施</li> <li>・運賃改正の実施(平成27年10月1日)</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・3月にダイヤ改正を実施。遅れ状況等を確認し、所要時分の見直しを行った。</li> <li>・主に小学2年生を対象に、各学校にてバス教室を開催。</li> <li>・えんてつカードからナイスバスへのオートチャージキャンペーンを実施。</li> <li>・運賃改定の実施(平成27年10月1日)</li> </ul>
費用削減策	<p>●事業者としての取組 【計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、燃料費の抑制を図る。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、燃料費の抑制を図った。</li> <li>・点呼にてエコドライブの徹底を喚起するとともに、営業所毎に燃費の競争も実施した。</li> <li>・営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を検討するとともに、従業員の契約化やパート化を進め間接部門人件費の抑制を図った。</li> <li>・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った。</li> <li>・営業所毎に行っていた備品の発注を本社にて一括管理し、経費削減を図った。</li> </ul>

### (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)

内野台線(浜松駅～内野台車庫)

計画策定年度 平成27年度

運行期間 平成27年10月1日～平成28年9月30日

評価年度 平成28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	(5,671.5)回 (15.4回/日)	(5,671.5)回 (15.4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	72.9%	77.1%	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	158,477人	154,749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(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)	—	42.2%	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 長野小学校 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	—	351.95円	3	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				59	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>旧浜北市及び浜松市北部の団地と浜松市中心部を結ぶ路線。沿線には内野台団地をはじめ、有玉団地、半田団地など住宅地があります。代替の交通機関もないため、通勤、通学の足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 【計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃箱データにより、遅れ・利用人員・利用区間・支払方法等を曜日別や時間帯別に把握し、合理的なダイヤを作成する。</li> <li>・小学生向けバス教室を実施し、バスの乗り方やエコに関する説明を行う。</li> <li>・ナイスバス(ICカード)へのオートチャージ(自動積増)の利用促進。</li> <li>・パーク&amp;ライド、サイクル&amp;ライドの推進。</li> <li>・遠鉄ストアでのナイスバス、定期券の出張販売及び路線バスPR。</li> <li>・ダイヤ改正にあわせ、バス停付近の住宅、マンション等へのポスティング実施</li> <li>・運賃改正の実施(平成27年10月1日)</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・3月にダイヤ改正を実施。遅れ状況等を確認し、所要時分の見直しを行った。</li> <li>・主に小学2年生を対象に、各学校にてバス教室を開催。</li> <li>・えんてつカードからナイスバスへのオートチャージキャンペーンを実施。</li> <li>・運賃改定の実施(平成27年10月1日)</li> </ul>
費用削減策	<p>●事業者としての取組 【計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、燃料費の抑制を図る。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、燃料費の抑制を図った。</li> <li>・点呼にてエコドライブの徹底を喚起するとともに、営業所毎に燃費の競争も実施した。</li> <li>・営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を検討するとともに、従業員の契約化やパート化を進め間接部門人件費の抑制を図った。</li> <li>・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った。</li> <li>・営業所毎に行っていた備品の発注を本社にて一括管理し、経費削減を図った。</li> </ul>

### (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・上島</p> <p>【バス停】 田町中央通り・尾張町・上島西・半田・環状線入口・内野台一丁目・内野台三丁目 内野台車庫</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>浜松北小学校・浜松市役所・JR浜松駅・遠鉄上島駅</p>

事業者名

遠州鉄道株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

内野台線(浜松駅～内野台車庫～サンストリート浜北)

計画策定年度 平成27年度

運行期間 平成27年10月1日～平成28年9月30日

評価年度

平成28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	(4,027.5)回 (11.0回/日)	(4,027.5)回 (10.9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	54.8%	60.1%	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	89,901人	99,999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)	—	31.4%	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	—	351.95円	3	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				64	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>旧浜北市の大型商業施設「サンストリート浜北」から旧浜北市及び浜松市北部の団地を經由し、浜松市中心部を結ぶ路線。代替の交通機関もない為、日中の地域住民の足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 【計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃箱データにより、遅れ・利用人員・利用区間・支払方法等を曜日別や時間帯別に把握し、合理的なダイヤを作成する。</li> <li>・小学生向けバス教室を実施し、バスの乗り方やエコに関する説明を行う。</li> <li>・ナイスバス(ICカード)へのオートチャージ(自動積増)の利用促進。</li> <li>・パーク&amp;ライド、サイクル&amp;ライドの推進。</li> <li>・遠鉄ストアでのナイスバス、定期券の出張販売及び路線バスPR。</li> <li>・ダイヤ改正にあわせ、バス停付近の住宅、マンション等へのポスティング実施</li> <li>・運賃改正の実施(平成27年10月1日)</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・3月にダイヤ改正を実施。遅れ状況等を確認し、所要時分の見直しを行った。</li> <li>・主に小学2年生を対象に、各学校にてバス教室を開催。</li> <li>・えんてつカードからナイスバスへのオートチャージキャンペーンを実施。</li> <li>・運賃改定の実施(平成27年10月1日)</li> </ul>
費用削減策	<p>●事業者としての取組 【計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、燃料費の抑制を図る。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、燃料費の抑制を図った。</li> <li>・点呼にてエコドライブの徹底を喚起するとともに、営業所毎に燃費の競争も実施した。</li> <li>・営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を検討するとともに、従業員の契約化やパート化を進め間接部門人件費の抑制を図った。</li> <li>・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った。</li> <li>・営業所毎に行っていた備品の発注を本社にて一括管理し、経費削減を図った。</li> </ul>

### (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・上島</p> <p>【バス停】 田町中央通り・尾張町・上島西・半田・環状線入口・内野台一丁目・内野台三丁目 内野台車庫・妙蓮寺前・グリーンアリーナ入口</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>浜松北小学校・浜松市役所・サンストリート浜北・JR浜松駅・遠鉄上島駅</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 平成27年度

運行期間 平成27年10月1日～平成28年9月30日

評価年度

平成28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	(5,002.5)回 (13.6回/日)	(5,002.5)回 (13.6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	52.5%	56.3%	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	83,892人	87,378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)	—	70.2%	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))	—	浜松北小学校 浜松市役所 JR浜松駅 遠鉄上島駅		—	
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	—	351.95円	3	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	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"> <li>・運賃箱データにより、遅れ・利用人員・利用区間・支払方法等を曜日別や時間帯別に把握し、合理的なダイヤを作成する。</li> <li>・小学生向けバス教室を実施し、バスの乗り方やエコに関する説明を行う。</li> <li>・ナイスバス(ICカード)へのオートチャージ(自動積増)の利用促進。</li> <li>・パーク&amp;ライド、サイクル&amp;ライドの推進。</li> <li>・遠鉄ストアでのナイスバス、定期券の出張販売及び路線バスPR。</li> <li>・ダイヤ改正にあわせ、バス停付近の住宅、マンション等へのポスティング実施</li> <li>・運賃改正の実施(平成27年10月1日)</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・3月にダイヤ改正を実施。遅れ状況等を確認し、所要時分の見直しを行った。</li> <li>・主に小学2年生を対象に、各学校にてバス教室を開催。</li> <li>・えんてつカードからナイスバスへのオートチャージキャンペーンを実施。</li> <li>・運賃改定の実施(平成27年10月1日)</li> </ul>
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"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、 燃料費の抑制を図る。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、 燃料費の抑制を図った。</li> <li>・点呼にてエコドライブの徹底を喚起するとともに、営業所毎に燃費の競争も実施した。</li> <li>・営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を検討するとともに、従業員の契約化やパート化を進め間接部門人件費の抑制を図った。</li> <li>・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った。</li> <li>・営業所毎に行っていた備品の発注を本社にて一括管理し、経費削減を図った。</li> </ul>

### (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】 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
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) 静岡産業大学・新都市病院・磐田市福田支所・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

24

(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)

引佐線(浜松駅～浜松湖北高校～気賀駅前)

計画策定年度 平成27年度

運行期間 平成27年10月1日～平成28年9月30日

評価年度 平成28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	(2,317.5)回 (6.3回/日)	(2,256.0)回 (6.2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	72.1%	80.4%	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	92,989人	97,115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(3)箇所 バス停(19)箇所	20	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)	—	27.8%	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)	—	浜松北小学校 浜松市役所 サンプラザ浜北 JR浜松駅 遠鉄上島駅	/	—	
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	—	351.95円	3	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				64	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>浜松市中心部から旧引佐町を経由し、旧細江町を結ぶ路線。沿線には複数の高校及び2つの総合病院、区役所があり、地域住民にとっ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 【計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃箱データにより、遅れ・利用人員・利用区間・支払方法等を曜日別や時間帯別に把握し、合理的なダイヤを作成する。</li> <li>・小学生向けバス教室を実施し、バスの乗り方やエコに関する説明を行う。</li> <li>・ナイスバス(ICカード)へのオートチャージ(自動積増)の利用促進。</li> <li>・パーク&amp;ライド、サイクル&amp;ライドの推進。</li> <li>・遠鉄ストアでのナイスバス、定期券の出張販売及び路線バスPR。</li> <li>・ダイヤ改正にあわせ、バス停付近の住宅、マンション等へのポスティング実施</li> <li>・運賃改正の実施(平成27年10月1日)</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・3月にダイヤ改正を実施。遅れ状況等を確認し、所要時分の見直しを行った。</li> <li>・主に小学2年生を対象に、各学校にてバス教室を開催。</li> <li>・えんてつカードからナイスバスへのオートチャージキャンペーンを実施。</li> <li>・運賃改定の実施(平成27年10月1日)</li> </ul>
費用削減策	<p>●事業者としての取組 【計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、燃料費の抑制を図る。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、燃料費の抑制を図った。</li> <li>・点呼にてエコドライブの徹底を喚起するとともに、営業所毎に燃費の競争も実施した。</li> <li>・営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を検討するとともに、従業員の契約化やパート化を進め間接部門人件費の抑制を図った。</li> <li>・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った。</li> <li>・営業所毎に行っていた備品の発注を本社にて一括管理し、経費削減を図った。</li> </ul>

### (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・金指・気賀駅前</p> <p>【バス停】 田町中央通り・ゆりの木通り・元城町・市役所南・鹿谷町・浜松北高・六間坂上 住吉町・和合町・葵町・追分・北星中学入口・新豊院・根洗・祝田・引佐高校前 清水橋・気賀四ツ角・片町</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>静岡大学・浜松北高校・浜松市立高校・開誠館高校・浜松湖北高校 浜松市役所・聖隷浜松病院・JR浜松駅・天浜金指駅・天浜気賀駅</p>

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

25

(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)

萩丘都田線(浜松駅～染地台三丁目)

計画策定年度 平成27年度

運行期間 平成27年10月1日～平成28年9月30日

評価年度 平成28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	(1,830.0)回 (5.0回/日)	(1,830.0)回 (5.0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	実績収支率	81.5%	80.5%	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	70,684人	72,390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(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)	—	10.3%	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)	—	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	—	351.95円	3	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	<p>浜松市中心部と旧浜北市の振興住宅地「きらりタウン」を結ぶ路線。沿線には複数の高校や市役所があり、代替の交通機関も無い為、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。</p>
増収策	<p>●事業者としての取組 【計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃箱データにより、遅れ・利用人員・利用区間・支払方法等を曜日別や時間帯別に把握し、合理的なダイヤを作成する。</li> <li>・小学生向けバス教室を実施し、バスの乗り方やエコに関する説明を行う。</li> <li>・ナイスバス(ICカード)へのオートチャージ(自動積増)の利用促進。</li> <li>・パーク&amp;ライド、サイクル&amp;ライドの推進。</li> <li>・遠鉄ストアでのナイスバス、定期券の出張販売及び路線バスPR。</li> <li>・ダイヤ改正にあわせ、バス停付近の住宅、マンション等へのポスティング実施</li> <li>・運賃改正の実施(平成27年10月1日)</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・3月にダイヤ改正を実施。遅れ状況等を確認し、所要時分の見直しを行った。</li> <li>・主に小学2年生を対象に、各学校にてバス教室を開催。</li> <li>・えんてつカードからナイスバスへのオートチャージキャンペーンを実施。</li> <li>・運賃改定の実施(平成27年10月1日)</li> </ul>
費用削減策	<p>●事業者としての取組 【計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、燃料費の抑制を図る。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、燃料費の抑制を図った。</li> <li>・点呼にてエコドライブの徹底を喚起するとともに、営業所毎に燃費の競争も実施した。</li> <li>・営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を検討するとともに、従業員の契約化やパート化を進め間接部門人件費の抑制を図った。</li> <li>・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った。</li> <li>・営業所毎に行っていた備品の発注を本社にて一括管理し、経費削減を図った。</li> </ul>

### (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】 かじ町・元城町・市役所前・浜松城公園入口・常楽寺・上島西・萩丘 長池・三方原営業所</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>浜松学芸高校・浜松学院高校・浜松市役所・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

26

(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)

大塚ひとみヶ丘線(浜松駅～湖東高校・ひとみが丘東～山崎)

計画策定年度 平成27年度

運行期間 平成27年10月1日～平成28年9月30日

評価年度 平成28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	(3,294.0)回 (9.0回/日)	(3,294.0)回 (9.0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	実績収支率	97.3%	96.8%	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	164,235人	153,003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)	—	1.0%	0	～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)	—	静岡大学 浜松北高校 浜松市立高校 開誠館高校 引佐高校 気賀高校 浜松市役所 聖隷浜松病院 JR浜松駅 天浜金指駅 天浜気賀駅	—	—	
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	—	351.95円	3	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				37	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	旧雄踏町と浜松駅を結ぶ路線。沿線に大学1、高校5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"> <li>・運賃箱データにより、遅れ・利用人員・利用区間・支払方法等を曜日別や時間帯別に把握し、合理的なダイヤを作成する。</li> <li>・小学生向けバス教室を実施し、バスの乗り方やエコに関する説明を行う。</li> <li>・ナイスバス(ICカード)へのオートチャージ(自動積増)の利用促進。</li> <li>・パーク&amp;ライド、サイクル&amp;ライドの推進。</li> <li>・遠鉄ストアでのナイスバス、定期券の出張販売及び路線バスPR。</li> <li>・ダイヤ改正にあわせ、バス停付近の住宅、マンション等へのポスティング実施</li> <li>・運賃改正の実施(平成27年10月1日)</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・3月にダイヤ改正を実施。遅れ状況等を確認し、所要時分の見直しを行った。</li> <li>・主に小学2年生を対象に、各学校にてバス教室を開催。</li> <li>・えんてつカードからナイスバスへのオートチャージキャンペーンを実施。</li> <li>・運賃改定の実施(平成27年10月1日)</li> </ul>
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"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、燃料費の抑制を図る。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、燃料費の抑制を図った。</li> <li>・点呼にてエコドライブの徹底を喚起するとともに、営業所毎に燃費の競争も実施した。</li> <li>・営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を検討するとともに、従業員の契約化やパート化を進め間接部門人件費の抑制を図った。</li> <li>・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った。</li> <li>・営業所毎に行っていた備品の発注を本社にて一括管理し、経費削減を図った。</li> </ul>

### (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>田町中央通り・尾張町・市役所南・鹿谷町・浜松北高・富塚・富塚西 狸坂・神田原・古人見東・山崎</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>浜松学院大学・浜松北高校・開誠館高校・浜松市立高校・浜松商業高校・湖東高校 附属中学校・富塚中学校・神久呂中学校・附属小学校・富塚小学校・浜松市役所・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

27

(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)

気賀三ヶ日線(浜松駅～気賀四ツ角～三ヶ日車庫)

計画策定年度 平成27年度

運行期間 平成27年10月1日～平成28年9月30日

評価年度 平成28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	(7,512.5)回 (20.5回/日)	(7,512.5)回 (20.5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	74.0%	78.2%	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	計画人員と運行実績との比較	467,895人	466,323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(3)箇所 バス停(19)箇所	20	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)	—	33.6%	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	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)	—	静岡大学 聖隷クリストファー大学 浜松北高校 浜松市立高校 開誠館高校 浜松湖北高校 浜松市役所 北区役所 三ヶ日協働センター 聖隷浜松病院 聖隷三方原病院 JR浜松駅 天浜金指駅	—	—	
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	—	351.95円	3	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				67	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>浜松市中心部から三方原地区、旧細江町を経由し、旧三ヶ日町を結ぶ広域幹線。沿線には複数の高校及び2つの総合病院、区役所があり、地域住民にとっ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 【計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃箱データにより、遅れ・利用人員・利用区間・支払方法等を曜日別や時間帯別に把握し、合理的なダイヤを作成する。</li> <li>・小学生向けバス教室を実施し、バスの乗り方やエコに関する説明を行う。</li> <li>・ナイスバス(ICカード)へのオートチャージ(自動積増)の利用促進。</li> <li>・パーク&amp;ライド、サイクル&amp;ライドの推進。</li> <li>・遠鉄ストアでのナイスバス、定期券の出張販売及び路線バスPR。</li> <li>・ダイヤ改正にあわせ、バス停付近の住宅、マンション等へのポスティング実施</li> <li>・運賃改正の実施(平成27年10月1日)</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・3月にダイヤ改正を実施。遅れ状況等を確認し、所要時分の見直しを行った。</li> <li>・主に小学2年生を対象に、各学校にてバス教室を開催。</li> <li>・えんてつカードからナイスバスへのオートチャージキャンペーンを実施。</li> <li>・運賃改定の実施(平成27年10月1日)</li> </ul>
費用削減策	<p>●事業者としての取組 【計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、燃料費の抑制を図る。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>【実績】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタコを導入することにより、個人毎の運転特性を把握し、適切な指導を行う事による燃費改善で、燃料費の抑制を図った。</li> <li>・点呼にてエコドライブの徹底を喚起するとともに、営業所毎に燃費の競争も実施した。</li> <li>・営業所の営業時間の変更や窓口の閉鎖を検討するとともに、従業員の契約化やパート化を進め間接部門人件費の抑制を図った。</li> <li>・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った。</li> <li>・営業所毎に行っていた備品の発注を本社にて一括管理し、経費削減を図った。</li> </ul>

### (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・金指・気賀駅前</p> <p>【バス停】 田町中央通り・ゆりの木通り・元城町・市役所南・鹿谷町・浜松北高・六間坂上住吉町・和合町・葵町・追分・北星中学入口・新豊院・根洗・祝田・引佐高校前 清水橋・気賀四ツ角・片町</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>静岡大学・聖隷クリストファー大学 浜松北高校・浜松市立高校・開誠館高校・浜松湖北高校 浜松市役所・北区役所・三ヶ日協働センター 聖隷浜松病院・聖隷三方原病院 JR浜松駅・天浜金指駅・天浜気賀駅</p>