

## 平成 29 年度 静岡県地域間幹線系統確保維持計画の事業評価

### 1 評価内容

県地域間幹線系統維持確保計画に関する事業評価は、以下の2つの方法で評価を実施。

- (1) 国補助要綱等の規定に基づく評価（記載方法に基づき実施）
- (2) 本県独自の評価基準に基づく評価

#### ア 県独自の評価基準項目

項 目		内 容
前提事項 (点数無)	主な運行目的	利用実態等を含めた当該系統の主な運行目的を記載
	増収策	路線維持のための増収策を記載
	費用削減策	路線維持のための費用削減策を記載
点数化	運行回数	計画運行回数に対する実績運行回数を評価(3点満点)
	収支率	実績値を評価(収支率55%以上で満点)
	乗車人員	計画値に対する実績値を評価(+5%以上で満点)
	ネットワーク構成	鉄道等への乗換可能な拠点数を評価(上限20点)
	広域トリップ状況	市町を跨ぐ移動割合を評価(20%以上で満点)
	キロ当たり経費	標準経常単価と各事業者単価を比較(-20%超で満点)
	拠点等アクセス状況	バス停から半径500m以内の拠点施設を記載(点数無)

#### イ 評価の仕組

各系統の計画値及び現状等に基づき点数化し客観的に評価している。

評 価	内 容
A (52~79点)	地域間幹線系統として優れた役割を果たしている
B (26~51点)	地域間幹線系統として適した運行となっている
C (0~25点)	地域間幹線系統として改善に努力を要する

### 2 本県独自の評価指標に基づく評価結果

- ・全65系統中、A評価が33系統、B評価が32系統、C評価はなし。
- ・全系統中、A評価の割合が約52%であり2/3を下回ったため、全体評価は『B』。

#### 【評価状況】

	24	25	26	27	28	29
A	50	37	34	37	46	34
B	4	22	30	24	22	32
C	0	0	0	0	0	0
系統数計	54	59	64	61	68	65
全体評価	A	B	B	B	A	B
Aの割合	93%	63%	53%	61%	67%	52%

### 3 目標・効果達成状況における系統別評価

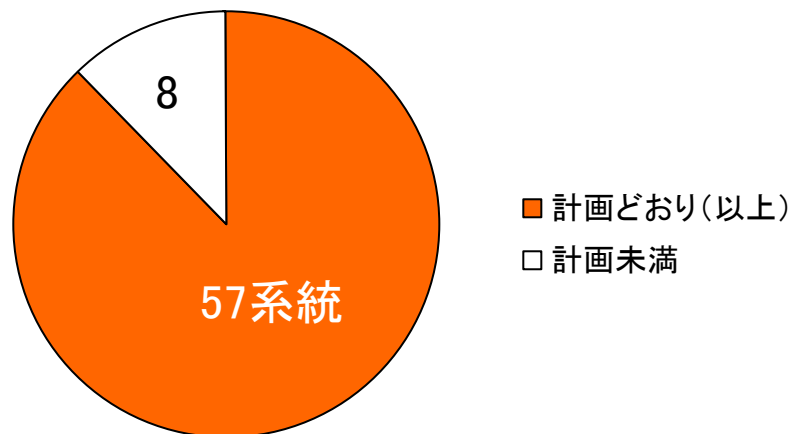
	事業者名	系統名	評価			事業者平均	全体評価		
			A (52～79)	B (26～51)	C (～25)				
1	山交タウンコーチ(1)	富士宮駅・イオン・星山台・蒲原病院線		44		44.0	B  65系統中、33系統がA評価(50.7%)であり、2/3を下回ったことと平均評価点数がB(51.6点)ということから全体評価を「B」とする。		
2	秋葉バスサービス(4)	秋葉線	58			49.2			
3		秋葉中遠線	65						
4		秋葉中遠線	65						
5		秋葉中遠線	58						
6	遠州鉄道(27)	大久保線		44		51.3			
7		大久保線		33					
8		伊佐見線		41					
9		浜名線	55						
10		笠井高台線		47					
11		浜北医大三方原線	58						
12		渋川線	61						
13		渋川線	67						
14		城之崎線		35					
15		磐田市立病院福田線	54						
16		中ノ町磐田線	54						
17		北遠本線		34					
18		秋葉線		46					
19		秋葉線		47					
20		磐田天竜線	61						
21		磐田天竜線	55						
22		掛塚さなる台線	53						
23		掛塚さなる台線	52						
24		掛塚さなる台線	54						
25		掛塚さなる台線	58						
26		内野台線	59						
27		内野台線	61						
28		磐田市立病院福田線		42					
29		引佐線	64						
30		萩丘都田線		48					
31		大塚ひとみヶ丘線		40					
32		気賀三ヶ日線	64						
33		しずてつジャストライン(11)	三保草薙線		37				47.2
34			五十海大住線		47				
35			焼津岡部線		51				
36			藤枝吉永線		49				
37	島田静波線			48					
38	島田静波線			51					
39	藤枝相良線			43					
40	菊川浜岡線			48					
41	掛川大東浜岡線			45					
42	掛川大東浜岡線		53						
43	掛川大東浜岡線			48					
44	富士急行(4)	御殿場線	53			53.5			
45		駿河小山線		46					
46		十里木線		51					
47		河口湖線	64						
48	富士急山梨バス(1)	河口湖線	70			70.0			
49	富士急静岡バス(6)	柚野線		50		52.8			
50		興津線		51					
51		曾比奈線	58						
52		大淵線	58						
53		船津線		43					
54		大月線	57						
55	富士急シティバス(8)	駿河平線	56			49.0			
56		須山線		50					
57		須山線	58						
58		御長屋線	56						
59		御殿場線		50					
60		原線		26					
61		沼津高専線		38					
62		桜堤線	58						
63	伊豆箱根バス(1)	中伊豆線		46		46.0			
64	新東海バス(1)	戸田線	60			60.0			
65	南伊豆東海バス(1)	石廊崎線	60			60.0			
系統数			33	32	0	(ave) 51.6			

#### 4 評価項目ごとの特徴

##### (1) 運行回数

- ・ 65 系統中、8 系統が計画運行回数を満たさなかった。
- ・ 主な理由は、効率化を目的とした再編が行われたことや年末年始の運行計画の変更したことに伴うものです。

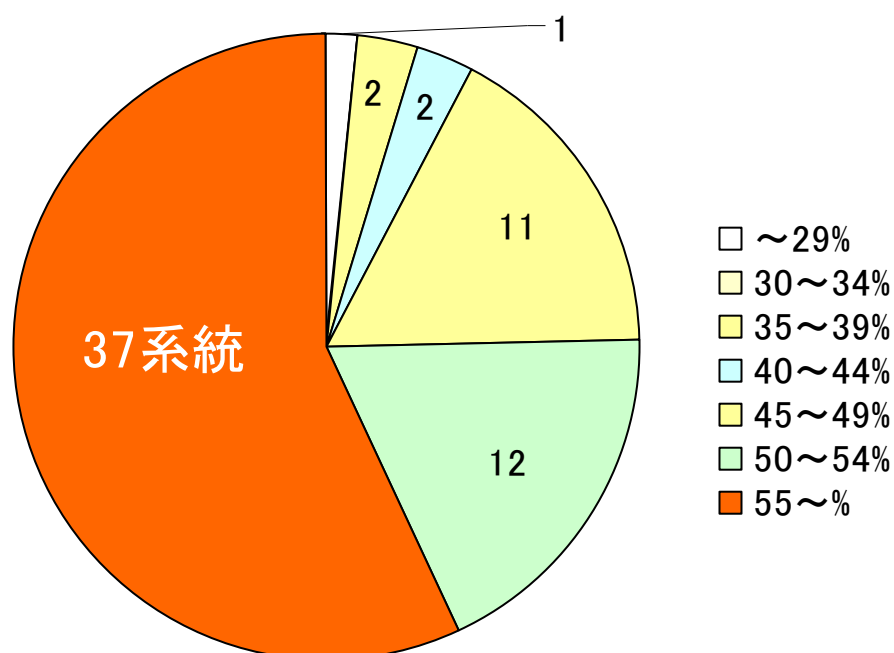
表1: 運行回数の計画達成状況(系統数)



##### (2) 収支率 (旧補助制度の補助対象要件 (収支率 55%以上) を基準に評価)

- ・ 65 系統中、37 系統 (全体の 56.9%) で収支率 55%以上を確保。
- ・ 収支率が最も高い系統は 96.2%、最も低い系統は 25.9%
- ・ 収益性の維持・改善策は引き続き要検討。

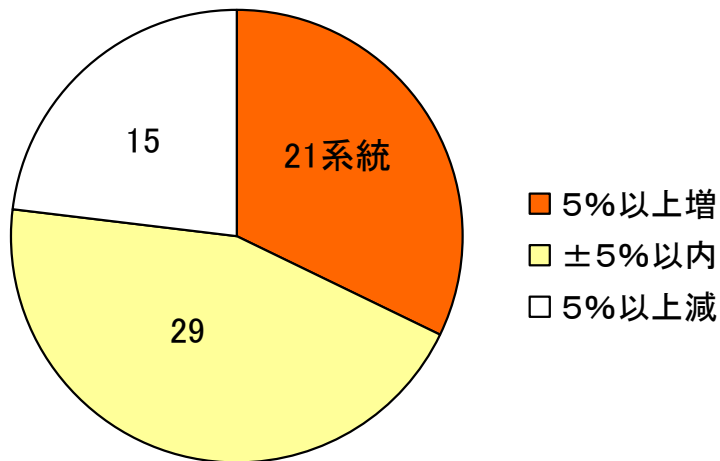
表2: 収支率別系統数



### (3) 乗車人員

- ・65 系統中、21 系統で計画値より 5 %以上増加、29 系統で計画値± 5 %以内となっており、76.9%の系統で計画していた乗車人員を確保。
- ・運行事業者は、様々な利用者確保策に取り組んでいる。引き続き、これらの取組が利用者の増加に繋がっているのかの検証と、新たな確保策の検討することが必要。

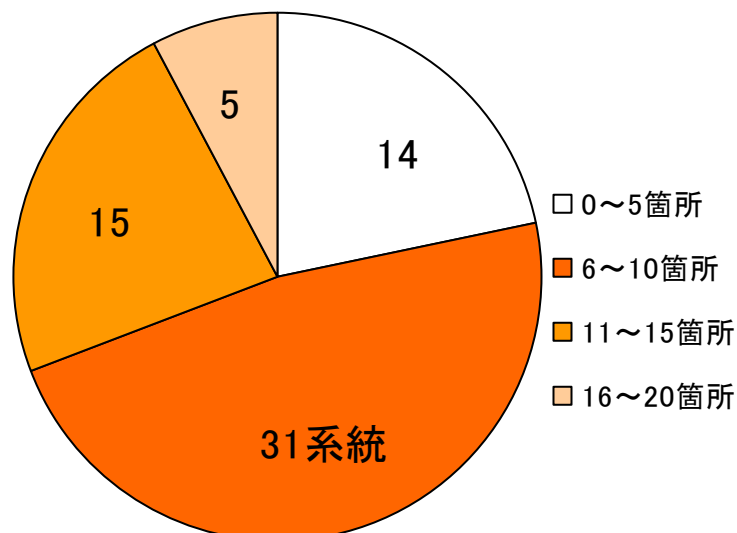
表3: 乗車人員増減率別系統数



### (4) 乗換可能なアクセス拠点

- ・公共交通では、鉄道やバス等との乗換可能な拠点を多く設け、ネットワーク性を高めることが、移動利便性の向上を図るための1つの手段。
- ・評価結果では、51 系統（全体の 78.4%）が6 箇所以上乗換拠点を有す。
- ・県内でも乗降客数が多い駅に接続する系統では、バスと鉄道、バスからバスへの乗換拠点多いが、それ以外の地域では乗換拠点が少ない傾向に。
- ・引き続き、乗換拠点での他路線への乗継時間や待合所の整備など利用者ニーズを踏まえたサービスの検討が必要。

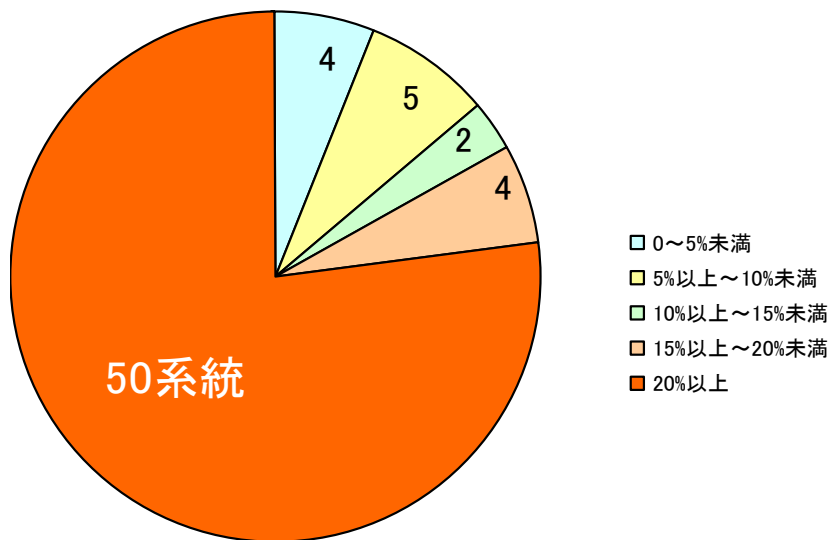
表4: 乗換可能なアクセス拠点数別系統数



(5) 広域トリップ状況（複数の市町を跨ぐ利用実態の有無について評価）

- ・65 統中、50 系統が広域トリップ率 20%以上を確保。
- ・広域トリップ率が最も高い系統は 91.0%、最も低い系統は 1.1%。
- ・広域トリップ率が 10%を下回る系統は 9 系統存在。
- ・市町を跨ぐ利用実態が少ない系統は、単一市町内で移動が完結している割合が高い系統であり、市町を跨ぐ系統である必要性を再度検証することが必要。

表5: 広域利用状況割合別系統数



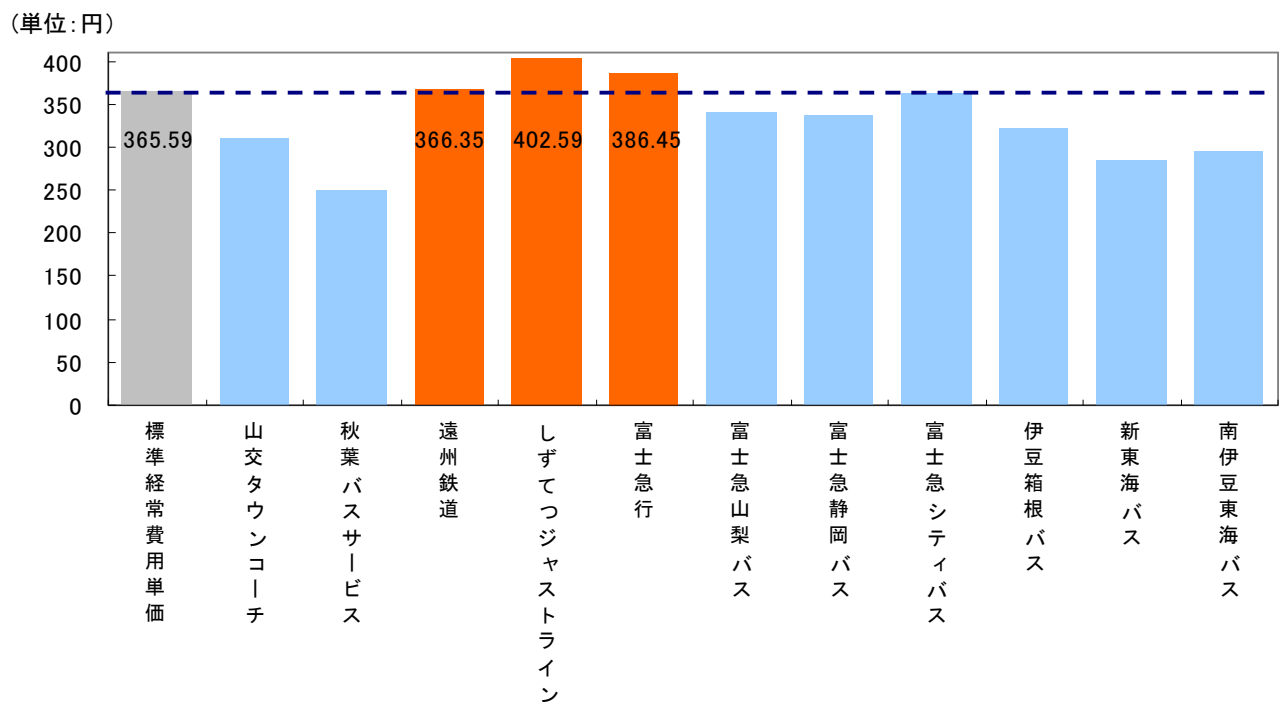
【事業者別広域利用状況割合】

事業者	0～5%未満	5～10%未満	10～15%未満	15～20%未満	20%以上
山交タウンコーチ					1
秋葉バスサービス				1	3
遠州鉄道	3	2	2	2	18
しずてつジャストライン		1			10
富士急行					4
富士急山梨バス					1
富士急静岡バス		1		1	4
富士急シティバス	1	1			6
伊豆箱根バス					1
新東海バス					1
南伊豆東海バス					1
計	4	5	2	4	50

(6) キロ当たり経常費用 (H29 年度キロ当たり標準経常費用単価 : 365.59 円を基準に評価)

- ・ 11 事業者中、 8 事業者が標準経常費用単価を下回った。
- ・ 老朽化した車両の更新、バリアフリー化及び燃料高騰など費用増の要因が多く、一部の事業者では分社化による人件費の抑制等で対応しているが、運転手不足が深刻で人件費の抑制も困難な状況。
- ・ 事業者には引き続き、計画的な車両更新等により費用削減を図っていただくとともに、系統の見直しや新たな収入確保策などの生産性を向上させる取組を地域とともに検討していくことが必要。

表6: 事業者別キロ当たり経常費用



## 目標・効果達成状況評価指標

項目	基準	評価	考え方
運行回数	事業者計画数	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)	当初予定していた運行計画どおりか否か 運休等の積算は国制度算定基準に合わせる。 ただし、国の定める除外規定以外のやむを得ない事情(開校・閉校日等)について備考欄に記載。
収支率	実績収支率	~29% +0点 30~34%+2点 35~39%+4点 40~44%+6点 45~49%+8点 50~54%+10点 55%~ +12点	運行実績に応じて段階的に評価 ただし、旧国庫基準では、55%を満たすことで補助対象となっていたことを踏まえ、55%を満たしたものを満点とする。
乗車人員	計画人員と 運行実績による比較	計画数+5%+6点 計画数±5%以内+3点 計画数-5%未満±0点	
ネットワーク構成	結節系統数 (H23年度分 以降の状態で記載)	既存・新規フィーダー系統数問わず 1系統につき2点 限度+20点	新規フィーダー系統の新設によるネットワークの拡充を重視 地域差の拡大防止のため点数に上限
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)	~4% ±0点 5~9% +5点 10~14% +10点 15~19% +15点 20%~ +20点	運行実績に応じて段階的に評価。ただし H22 国勢調査に基づく本県の従業地・通学地別人口の割合(他市区町村 20%)を満点
キロ当たり経費	補助対象年度の前年度の 地域キロ当たり経常費用 単価	単価以上±0点 単価-5%+3点 単価-10%+6点 単価-15%+9点 単価-20%超+12点	経営努力としての経費削減策について、実態努力も加味
公共施設・拠点施設アクセス状況	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)病院(主なもの)拠点商業施設(主なもの)その他(官公庁・駅等))	評価せず	当該系統の維持による効果として考え、列挙に留める
増収策	事業者計画による (事業者単位で記載)	新規取組+10点 計画どおり+5点 特になし±0点	新たな取組を重視
費用削減策	事業者計画による (事業者単位で記載)	新規取組+10点 計画どおり+5点 特になし±0点	新たな取組を重視

# 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

平成30年1月24日

協議会名: 静岡県生活交通確保対策協議会

評価対象事業名: 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等		②事業概要					③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)	
事業者名	No	系統名	起点	経過地	終点	減価償却補助		主な利用(維持)目的	実施状況	目標・効果達成状況			
山交タウンコーチ	1	富士宮駅・イオン・星山台・蒲原病院線	富士宮駅	イオン・星山台	蒲原病院		<p>&lt;広域的な視点での協議の徹底&gt;          ○地域間幹線系統に関する情報提供の依頼          県生活交通確保対策協議会において、市町に対して、自主運行バスだけでなく地域間幹線系統についても同程度の情報(キロ程、利用者数、収支等)を地域公共交通会議で示すよう依頼。事業者に対して地域間幹線系統に関する情報を市町に積極的に提供するよう協力を依頼。          ○県独自の評価基準による評価結果の活用          ・県独自の評価基準による評価結果を各市町の地域公共交通会議で報告し協議。          ・評価項目ごとの点数化やレーダーチャート化により、系統の現状や特徴を地域住民等を含め関係者が理解しやすい資料を提示。          ・評価結果の説明において県は、広域的な移動割合に着目していることに言及。その割合が低い系統は見直しが必要である可能性を示唆。          ・評価結果を県ホームページにも公開。          &lt;事業者との連携強化&gt;          ○地域間幹線系統補助対象事業者ヒアリングの実施          補助対象事業者にヒアリングを実施。各事業者の決算状況や現状把握、利用促進策、今後の方向性等について確認するとともに、本県の補助事業に対する考えや厳しい財政状況等を伝えることで、効率的な運行を実施するよう連携。          &lt;利用促進策の実施&gt;          ○路線沿線の高校に入学する新入生や保護者に対するリーフレット配布          公共交通の役割や重要性について知ってもらうため、静岡県バス活性化委員会が新入生向けに作成したリーフレットを各事業者を通じて高校に配布。          ○バスの乗り方教室の実施          子どもの時から公共交通に慣れ親しんでもらうために、各事業者が小学生を対象にバスの乗り方教室を実施。</p>	A	JR東海道線・富士川駅、JR身延線・富士宮駅、蒲原病院及びイオンモール富士宮への利用者が多く、通勤、通学、通院、買物等の手段として利用	計画通り事業は適切に実施された。	B	<ul style="list-style-type: none"> <li>・収支率は計画44.2%⇒実績39.6%、乗車人員も計画74,162人実績⇒65,127人と未達</li> <li>・広域的な移動割合は前年度21.20%⇒今年度24.9%と20%以上を維持</li> <li>・沿線市も補助を実施。自主運行バスとの乗継割引や共通回数券の造成など利用促進策での連携は評価</li> </ul>	H28.12から全国共通ICカード「PASMO」を導入したことに伴い金額式定期券等を新設。沿線市と連携し広報等を行うとともに、更なる利用促進策の検討が必要。
秋葉バスサービス	2	秋葉線	袋井駅	遠州森町	気多	○		A	JR袋井駅から森町を経由して浜松市天竜区春野までを結ぶ唯一の系統。沿線には高校、中学校、小学校、幼稚園が多数あり、主に通学手段されているほか、袋井市民病院への通院や袋井駅への移動手段として利用	計画通り事業は適切に実施された。	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・H28.10月にJR袋井駅～遠州森町間の重複系統を整理(H28年度の地域間幹線系統だった可垂の杜線を廃止)した結果、収支率は計画37.6%⇒実績41.6%、乗車人員は計画99,443人⇒実績101,760人と達成。</li> <li>・沿線市町も補助を実施。キロ当たり経費:250.78円と経費削減努力も評価。</li> </ul>	広域的な移動割合は44.4%と一定程度の水準が維持されているものの、利用者数が比較的小さい浜松市天竜区春野地域(過疎地域)での実態を調査し、事業者及び関係市町と再編要否等を検討予定(H30上半期)。
	3	秋葉中遠線	袋井駅	袋井市民病院	遠州森町	○		A	JR袋井駅から森町中心部を結ぶ主要系統。沿線学校への通学、袋井市民病院への通院、イオン袋井店への買物等の手段として利用	計画通り事業は適切に実施された。	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・H28.10月にJR袋井駅～遠州森町間の重複系統を整理(H28年度の地域間幹線系統だった可垂の杜線を廃止)した結果、収支率は計画49.7%⇒実績73.8%、乗車人員は計画80,605人⇒実績110,694人と達成</li> <li>・沿線市町も補助を実施。キロ当たり経費:250.78円と経費削減努力も評価。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・H28.10から重複区間の一部廃止するとともに、利用の見込まれるイオン袋井店(大型商業施設)への乗入れを行う路線再編を実施。</li> <li>・引き続き、沿線市町と協力して、利用促進や収支改善に取り組むことが必要。</li> </ul>
	4	秋葉中遠線	大東支所	横須賀車庫	袋井駅南口	○		A	掛川市南部からJR袋井駅を結ぶ系統で、沿線の高校や小学校への通学での利用が主。また、掛川市南部及び袋井市南部からJR袋井駅への主系統であるため、JR東海道線を利用する通勤手段としても利用	計画通り事業は適切に実施された。	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・収支率は計画56.22%⇒67.0%、乗車人員は計画57,912人⇒実績66,911人と達成。</li> <li>・沿線市町も補助を実施。合理化や利用促進に向け、協議も実施している。キロ当たり経費:250.78円と経費削減努力も評価。</li> </ul>	掛川市南部からJR掛川駅への移動需要が若干あるため、現在、事業者及び関係市町等と連携し、掛川市南部からJR掛川駅への移送を実施した場合の秋葉中遠線への影響などを含めた再編策を検討中。
	5	秋葉中遠線	横須賀車庫	新岡崎	袋井駅南口	○		A	掛川市南部からJR袋井駅を結ぶ系統で、沿線の高校や小学校への通学での利用が主。また、掛川市南部及び袋井市南部からJR袋井駅への主系統であるため、JR東海道線を利用する通勤手段としても利用	計画通り事業は適切に実施された。	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・収支率は計画76.1%⇒62.5%、乗車人員は計画116,084人⇒実績89,949人と未達。</li> <li>・沿線市町も補助を実施。合理化や利用促進に向け、協議も実施している。キロ当たり経費:250.78円と経費削減努力も評価。</li> </ul>	
	6	大久保線	浜松駅	狸坂	山崎			A	浜松市西区(旧雄踏町)から浜松駅を結ぶ系統。沿線の大学、高校への通学での利用を中心に必要な系統	計画通り事業は適切に実施された。	B	<ul style="list-style-type: none"> <li>・収支率は計画50.8%⇒実績50.9%、乗車人員は計画79,077人⇒85,212人と達成。</li> <li>・広域的な移動割合が8%と低水準。</li> </ul>	市町をまたぐ広域的な移動が少ない要因を分析し、再編の可能性を検討することが必要。
7	大久保線	浜松駅	狸坂	田端住宅		A		浜松市西区(旧雄踏町)から浜松駅を結ぶ系統。沿線の大学、高校への通学に必要な系統	計画通り事業は適切に実施された。	B	<ul style="list-style-type: none"> <li>・収支率は58.4%⇒56.6%、乗車人員は計画78,161人⇒実績74,019人と未達。</li> <li>・広域的な移動割合が1.1%と低水準。</li> </ul>	市町をまたぐ広域的な移動が少ない要因を分析し、再編の可能性を検討することが必要。	
遠州鉄道	8	伊佐見線	浜松駅	伊佐見橋	山崎			A	浜松市西区(旧雄踏町)から浜松医療センターを経由し浜松駅に至る通勤・通学・通院のための系統	計画通り事業は適切に実施された。	B	<ul style="list-style-type: none"> <li>・収支率は計画56.7%⇒実績55.8%、乗車人員は計画152,146人⇒実績163,258人と達成。</li> <li>・広域的な移動割合が1.2%と低い状況にある。</li> </ul>	市町をまたぐ広域的な移動が少ない要因を分析し、再編の可能性を検討することが必要。
	9	浜名線	浜松駅	舞阪協働センター	湖西市役所			A	湖西市から旧舞阪町を経由し浜松駅を結ぶ系統。鷺津駅や新居町駅等のJR東海道線の駅に接続しており、通勤・通学のほか湖西市民病院への通院手段として必要な系統	計画通り事業は適切に実施された。	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>・収支率は計画64.3%⇒実績61.9%と未達も、乗車人員は計画69,322人⇒70,397人と達成。</li> <li>・広域的な移動割合が16.3%とやや低水準。</li> </ul>	市町をまたぐ広域的な移動が少ない要因を分析し、再編の可能性を検討することが必要。
	10	笠井高台線	浜松駅	笠井上町	山東			A	浜松市天竜区(旧天竜市)中心部から浜松駅を結ぶ系統。高校、中学校、小学校、労災病院への通学、通院やJR浜松駅、遠州鉄道・西鹿島駅への移動手段として利用	計画通り事業は適切に実施された。	B	<ul style="list-style-type: none"> <li>・収支率は計画64.3%⇒実績61.9%と未達も、乗車人員は計画69,322人⇒実績70,397人と達成</li> <li>・広域的な移動割合が7.8%と低水準。</li> </ul>	利用実態に鑑み、H29.4.1から一部経路変更を実施するも、市町をまたぐ広域的な移動が少ない要因について分析が必要。



### 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

平成30年1月24日

協議会名: 静岡県生活交通確保対策協議会

評価対象事業名: 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等		②事業概要					③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
事業者名	No	系統名	起点	経過地	終点	減価償却 補助		主な利用(維持)目的	実施状況	目標・効果達成状況		
遠州鉄道	11	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		同上	旧浜北区役所から聖隷三方原病院まで東西に走る路線。経由地として遠州鉄道小松駅、浜松医科大学、浜松工業高校等があり、通勤・通学、通院に必要な系統	計画通り事業は適切に実施された。	A	・収支率は計画56.3%⇒実績52.0%、乗車人員は計画97,341人⇒実績93,498人といずれも未達。 ・通勤利用者が減少傾向。 ・広域的な移動割合が50.2%と高水準を維持	利用者の減少要因を分析するとともに、利用促進や収支改善への取組が必要。
	12	渋川線	浜松駅	追分	渋川儀光			旧引佐町北部から旧引佐町中南部を經由して市中心部に至る通勤・通学に必要な系統。	計画通り事業は適切に実施された。	A	・収支率は計画55.3%⇒実績54.0%と未達も、乗車人員は計画111,072人⇒実績114,209人と達成。 ・広域的な移動割合が31.0%であり補助対象系統の平均値(36.7%)と同程度の水準を維持。	引き続き沿線市町と協力して、利用促進や収支改善に取り組むことが必要。
	13	渋川線	浜松駅	追分	伊平			旧引佐町北部から旧引佐町中南部を經由して市中心部に至る通勤・通学に必要な系統。	計画通り事業は適切に実施された。	A	・収支率は計画60.6%⇒実績62.9%、乗車人員は計画87,237人⇒96,356人と達成。 ・広域的な移動割合が28.9%と平均よりも低い水準	引き続き沿線市町と協力して、利用促進や収支改善に取り組むことが必要。
	14	城之崎線	磐田駅	東新町	浅羽中学			旧浅羽町中心部から団地を經由して磐田駅に至る通勤・通学が必要となる系統	計画通り事業は適切に実施された。	B	・収支率は計画52.8%⇒実績48.6%、乗車人員は計画55,244人⇒実績54,005人と未達。 ・通勤利用者数が減少傾向。 ・広域的な移動割合が13.8%と若干低い状況にある。 ・沿線の1市が国・県と併せて補助	市町をまたぐ広域的な移動が少ない要因について分析が必要。
	15	磐田市立病院福田線	磐田市立病院	磐田駅	豊浜郵便局			旧福田町から磐田駅を經由して磐田市立病院へと至る系統。通勤・通学・通院に必要な系統	計画通り事業は適切に実施された。	A	・収支率は計画55.4%⇒実績52.4%と未達も、乗車人員は計画197,890人⇒実績199,319人と達成。 ・沿線の1市が国・県と併せて補助することで路線維持を図っている。	引き続き沿線市町と協力して、利用促進や収支改善に取り組むことが必要。
	16	中ノ町磐田線	浜松駅	中ノ町	磐田営業所	○		浜松駅から旧豊田町、磐田駅を經由し、磐田市東部に至る系統。通勤・通学に必要な系統	計画通り事業は適切に実施された。	A	・収支率は計画68.5%⇒実績72.3%、乗車人員は計画350,921人⇒実績396,650人と達成。 ・広域的な移動割合が15.5%と若干低い状況。 ・沿線の1市が国・県と併せて補助を実施。	市町をまたぐ広域的な移動が少ない要因について分析する必要がある。
	17	北遠本線	西鹿島駅	横山車庫	水窪町	○		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。西鹿島で市中心部へ向かう遠州鉄道西鹿島駅と接続。通勤・通学等に必要な系統	計画通り事業は適切に実施された。	B	・収支率は計画28.3%⇒実績25.9%と低水準で乗車人員も計画60,769人⇒実績59,051人と未達。 ・過疎地域のため、直近3か年度は収支率が30%を下回る状況。 ・広域的な移動割合が33.9%と補助対象系統の平均値(36.7%)と同程度の水準を維持。 ・沿線の1市が国・県と併せて補助を実施。	収支率が30%を下回り、輸送量も15.5%と下限に迫る状況に加え、運転手が高齢なため浜松市北部の過疎地域での維持が困難。浜松市北部から市街地に向かう唯一の路線であることから、沿線市と協力して利用促進策を実施するとともに代替手段についても検討が必要。
	18	秋葉線	春野車庫	—	西鹿島駅	○		旧春野町から旧天竜市中心部を經由して遠州鉄道西鹿島駅に接続。通勤・通学等に必要な系統	計画通り事業は適切に実施された。	B	・収支率は計画50.2%⇒実績48.9%と未達も、乗車人員は計画58,029人⇒実績59,837人と達成。 ・広域的な移動割合が35.0%と補助対象系統の平均値(36.7%)と同程度の水準を維持。 ・沿線の1市が国・県と併せて補助を実施。	引き続き沿線市町と協力して、利用促進や収支改善に取り組むことが必要。
	19	秋葉線	春野車庫	西鹿島駅	厚生会	○		旧春野町から旧天竜市中心部、遠州鉄道西鹿島駅を經由して病院及び高齢者・障害者福祉施設を結ぶ系統。通勤・通学・天竜病院等への通院に必要な系統	計画通り事業は適切に実施された。	B	・収支率は計画48.6%⇒45.8%と未達も、乗車人員は計画71,769人⇒実績71,917人と達成。 ・広域的な移動割合が21.8%と一定程度を確保。 ・沿線の1市が国・県と併せて補助を実施。	引き続き沿線市町と協力して、利用促進や収支改善に取り組むことが必要。
	20	磐田天竜線	山東	新開	磐田駅	○		旧天竜市中心部と磐田市中心部を結ぶ通勤・通学に必要な系統	計画通り事業は適切に実施された。	A	・収支率は計画59.0%⇒実績59.4%、乗車人員は計画154,392人⇒実績162,276人と達成。 ・広域的な移動割合が62.4%と高水準を維持。 ・沿線の1市が国・県と併せて補助を実施。	引き続き沿線市町と協力して、利用促進や収支改善に取り組むことが必要。

### 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

平成30年1月24日

協議会名: 静岡県生活交通確保対策協議会

評価対象事業名: 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等		②事業概要					③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)	
事業者名	No	系統名	起点	経過地	終点	減価償却 補助		主な利用(維持)目的	実施状況	目標・効果達成状況			
遠州鉄道	21	磐田天竜線	山東	ららぽーと	磐田駅	○	同上	A	旧天竜市中心部と大型商業施設を經由して磐田市中心部を結ぶ通勤・通学・買い物等に必要系統	計画通り事業は適切に実施された。	A	・収支率は計画53.1%⇒実績53.3%、乗車人員は計画176,708人⇒実績185,335人と達成。 ・広域的な移動割合が32.9%と補助対象系統の平均値(36.7%)と同程度の水準を維持 ・沿線の1市が国・県と併せて補助を実施。	引き続き沿線市町と協力して、利用促進や収支改善に取り組むことが必要。
	22	掛塚さなる台線	浜松駅	掛塚・駒場	横須賀車庫			A	旧大須賀町から旧竜洋町を經由し、浜松駅に至る系統で通勤・通学に必要な系統	計画通り事業は適切に実施された。	A	・収支率は計画55.4%⇒実績54.4%、乗車人員は計画116,649人⇒実績114,564人と未達。 ・広域的な移動割合が50.5%と高水準を維持するも、通勤利用者数は減少傾向。 ・沿線の1市が国・県と併せて補助を実施。	利用者の減少要因を分析するとともに、利用促進や収支改善への取組が必要。
	23	掛塚さなる台線	浜松駅	掛塚	豊浜郵便局			A	旧福田町から旧竜洋町を經由し、浜松駅に至る系統で通勤・通学に必要な系統	計画通り事業は適切に実施された。	A	・収支率は計画52.4%⇒実績52.0%と未達も、乗車人員は計画52,358人⇒実績54,324人と達成。 ・広域的な移動割合が33.7%と補助対象系統の平均値(36.7%)と同程度の水準を維持するも、通勤利用者数は減少傾向。 ・沿線の1市が国・県と併せて補助を実施。	引き続き沿線市町と協力して、利用促進や収支改善に取り組むことが必要。
	24	掛塚さなる台線	浜松駅	掛塚・とつか	豊田町駅			A	豊田町駅から旧竜洋町・旧浜松市東部を經由し、浜松駅へ至る系統で通勤・通学に必要な系統	計画通り事業は適切に実施された。	A	・収支率は計画55.5%⇒実績56.2%、乗車人員は計画103,307人⇒実績107,994人と達成。 ・広域的な移動割合が37.9%と補助対象系統の平均値(36.7%)と同程度の水準を維持。 ・沿線の1市が国・県と併せて補助を実施。	引き続き沿線市町と協力して、利用促進や収支改善に取り組むことが必要。
	25	掛塚さなる台線	浜松駅	掛塚・千手堂	磐田駅			A	磐田駅から旧竜洋町・旧浜松市東部を經由し浜松駅へ至る系統。通勤・通学に必要な系統	計画通り事業は適切に実施された。	A	・収支率は計画57.1%⇒実績57.2%、乗車人員は計画100,622人⇒実績103,950人と達成。 ・広域的な移動割合が29.8%と一定程度確保も通勤利用者数は減少傾向。 ・沿線の1市が国・県と併せて補助を実施。	引き続き沿線市町と協力して、利用促進や収支改善に取り組むことが必要。
	26	内野台線	浜松駅	—	内野台車庫			A	旧浜北市及び浜松市北部の団地から浜松市中心部への通勤、通学に必要な系統	計画通り事業は適切に実施された。	A	・収支率は計画73.8%⇒実績75.8%、乗車人員は計画146,288人⇒実績159,074人と達成。 ・広域的な移動割合が40.4%とやや高い水準を維持するも、通勤、通学利用者数が減少傾向。	引き続き沿線市町と協力して、利用促進や収支改善に取り組むことが必要。
	27	内野台線	浜松駅	内野台車庫	サンストリート浜北			A	旧浜北市の大型商業施設から旧浜北市及び浜松市北部の団地を經由して浜松市中心部に至る路線。沿線住民の日中の買い物等に必要系統	計画通り事業は適切に実施された。	A	・収支率は計画55.6%⇒実績57.1%、乗車人員は計画92,232人⇒実績98,532人と達成。 ・広域的な移動割合が33.5%と補助対象系統の平均値(36.7%)と同程度の水準を維持。	引き続き沿線市町と協力して、利用促進や収支改善に取り組むことが必要。
	28	磐田市立病院福田線	磐田駅南口	—	豊浜郵便局			A	旧福田町とJR磐田駅を結ぶ地域住民の通勤・通学及び日中の買い物等に必要系統	計画通り事業は適切に実施された。	B	・収支率は計画54.1%⇒実績47.9%、乗車人員は計画85,633人⇒実績80,638人と未達。 ・広域的な移動割合が66.8%と高水準を維持。 ・沿線の1市が国・県と併せて補助することで路線維持を図っている。	利用者の減少要因を分析するとともに、利用促進や収支改善への取組が必要。
	29	引佐線	浜松駅	引佐高校前	気賀駅前			A	旧細江町から旧引佐町を經由し浜松駅に至る系統。通勤・通学・通院等に必要系統	計画通り事業は適切に実施された。	A	・収支率は計画71.8%⇒実績87.4%、乗車人員は計画76,885人⇒実績99,373人と達成。 ・広域的な移動割合が30.6%と補助対象系統の平均値(36.7%)と同程度の水準を維持。	引き続き沿線市町と協力して、利用促進や収支改善に取り組むことが必要。
	30	萩丘都田線	浜松駅	—	染地台三丁目			A	旧浜北市の新興住宅地から浜松駅至る系統であり、通勤・通学や市役所への利用に必要となる系統	計画通り事業は適切に実施された。	B	・収支率は計画84.2%⇒実績88.1%、乗車人員は計画64,696人⇒70,578人と達成。 ・広域的な移動割合が10.3%と低水準。	市町をまたぐ広域的な移動が少ない要因について分析が必要。

### 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

平成30年1月24日

協議会名: 静岡県生活交通確保対策協議会

評価対象事業名: 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等		②事業概要					③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)	
事業者名	No	系統名	起点	経過地	終点	減価償却 補助		主な利用(維持)目的	実施状況	目標・効果達成状況			
遠州鉄道	31	大塚ひとみヶ丘線	浜松駅	湖東高校 ひとみが丘東	山崎		同上	A	旧雄踏町から浜松駅に至る系統であり通勤・通学や通勤に必要な系統	計画通り事業は適切に実施された。	B	・収支率は計画94.4%⇒実績96.2%、乗車人員は計画156,860人⇒実績167,739人と達成。 ・広域的な移動割合が1.4%と極めて低い水準	市町をまたぐ広域的な移動が少ない要因について分析が必要。
	32	気賀三ヶ日線	浜松駅	気賀四ツ角	三ヶ日車庫			A	旧三ヶ日町と浜松駅に至る系統であり、通勤や通学、通院に必要な系統。	計画通り事業は適切に実施された。	A	・収支率は計画76.5%⇒実績73.3%と未達も、乗車人員は計画460,002人⇒実績470,262人と達成。 ・広域的な移動割合が29.3%と一定程度確保も、通学利用者数が減少傾向。	引き続き沿線市町と協力して、利用促進や収支改善に取り組むことが必要。
しずてつ ジャストライン	33	三保草薙線	折戸車庫	草薙団地・県立大学	折戸車庫	○		A	三保・草薙地区の住民の静岡市立清水病院への通院、草薙駅及び静岡鉄道狐ヶ崎駅まで通勤利用、県立大学への通学等に必要となる系統	計画通り事業は適切に実施された。	B	・収支率は計画55.3%⇒実績59.9%、乗車人員は計画147,620人⇒実績170,343人と達成。 ・広域的な移動割合が7.0%と低水準、通勤・通学利用者数が減少傾向。	市町をまたぐ広域的な移動が少ない要因について分析が必要。
	34	五十海大住線	清里	西焼津駅	焼津市立病院			A	藤枝市及び焼津市住民による焼津市立病院までの通院、藤枝市民による西焼津駅までの通勤利用、静岡福祉大学までの通学に必要な系統	平成29年3月26日のダイヤ改正により減便した。	B	・収支率は計画57.6%⇒実績60.4%、乗車人員は計画137,105人⇒実績141,440人と達成。 ・広域的な移動割合が33.8%と補助対象系統の平均値(36.7%)と同水準を維持するも、通勤・通学利用者数が減少傾向。 ・沿線の市が国・県と併せて補助を実施。	引き続き沿線市町と協力して、利用促進や収支改善に取り組むことが必要。
	35	焼津岡部線	焼津駅前	—	岡部営業所			A	旧岡部町からJR焼津駅を結ぶ系統であり、通勤、通学等に必要となる系統	計画通り事業は適切に実施された。	B	・収支率は計画62.4%⇒実績64.3%、乗車人員は計画108,566人⇒実績129,996人と達成。 ・広域的な移動割合が60.3%と高水準を維持。 ・沿線の市が国・県と併せて補助を実施。	引き続き沿線市町と協力して、利用促進や収支改善に取り組むことが必要。
	36	藤枝吉永線	藤枝市立総合病院	高洲小学校	飯渕			B	焼津市及び藤枝市住民による藤枝市立総合病院までの通院、藤枝駅を利用した通勤、大学・高校までの通学等に必要となる系統	年末年始の運行予定を取りやめた	B	・収支率は計画60.1%⇒実績63.2%、乗車人員は計画148,116人⇒実績147,330人と未達。 ・広域的な移動割合が31.9%と補助対象系統の平均値(36.7%)と同水準を維持。 ・沿線の市が国・県と併せて補助を実施。	利用者の減少要因を分析するとともに、利用促進や収支改善への取組が必要。
	37	島田静波線	島田駅	—	静波海岸入口			A	榛原総合病院までの通院、島田駅を利用した通勤、高校への通学等に必要となる系統	計画通り事業は適切に実施された。	B	・収支率は計画60.2%⇒実績51.8%、乗車人員は計画84,032人⇒実績67,014人と未達。 ・広域的な移動割合が60.7%と高水準を維持。 ・沿線の市が国・県と併せて補助を実施。	利用者の減少要因を分析するとともに、利用促進や収支改善への取組が必要。
	38	島田静波線	島田市民病院	島田駅	静波海岸入口			A	榛原総合病院、島田市民病院までの通院、島田駅を利用した通勤、高校への通学等に必要となる系統	計画通り事業は適切に実施された。	B	・収支率は計画59.9%⇒実績51.0%、乗車人員は計画98,010人⇒実績92,826人と未達。 ・広域的な移動割合が44.3%と一定程度の水準を維持。	利用者の減少要因を分析するとともに、利用促進や収支改善への取組が必要。
	39	藤枝相良線	藤枝駅南口	静波海岸入口	相良営業所			B	榛原総合病院までの通院、藤枝駅を利用した通勤、沿線の高校への通学等に必要となる系統	年末年始の運行予定を取りやめた	B	・収支率は計画53.8%⇒実績45.5%、乗車人員は計画172,742人⇒実績137,312人と未達。 ・広域的な移動割合が48.1%と一定程度の水準を維持。	利用者の減少要因を分析するとともに、利用促進や収支改善への取組が必要。
	40	菊川浜岡線	菊川駅前	菊川市立総合病院	浜岡営業所			B	菊川市立病院までの通院、菊川駅を利用した通勤、沿線の高校までの通学等に必要となる系統	年末年始の運行予定を取りやめた	B	・収支率は計画52.4%⇒実績66.0%、乗車人員は計画54,112人⇒実績76,928人と達成。 ・広域的な移動割合が48.2%と一定程度の水準を維持するも、通学、買い物での利用者数が減少傾向。 ・沿線の市が国・県と併せて補助を実施。	引き続き沿線市町と協力して、利用促進や収支改善に取り組むことが必要。

### 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

平成30年1月24日

協議会名: 静岡県生活交通確保対策協議会

評価対象事業名: 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等		②事業概要					③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)	
事業者名	No	系統名	起点	経過地	終点	減価償却 補助		主な利用(維持)目的	実施状況	目標・効果達成状況			
しずてつ ジャストライン	41	掛川大東浜岡線	掛川駅前	井崎	浜岡営業所		同上	B	御前崎市(旧浜岡町)から、掛川駅を利用した通勤、沿線の大学・高校への通学等に必要な系統	平成29年3月26日のダイヤ改正により減便した。	B	・収支率は計画31.4%⇒実績45.6%、乗車人員は計画65,849人⇒実績87,568人と達成。 ・広域的な移動割合が67.3%と高水準を維持。 ・沿線の市が国・県と併せて補助を実施。	引き続き沿線市町と協力して、利用促進や収支改善に取り組むことが必要。
	42	掛川大東浜岡線	中東連総合医療センター	掛川駅前・井崎	浜岡営業所			A	御前崎市(旧浜岡町)から、掛川駅を利用した通勤、沿線の大学・高校への通学のほか、中東総合医療センターへの通院に必要な系統	計画通り事業は適切に実施された。	A	・収支率は計画62.0%⇒実績59.9%、乗車人員は計画77,198人⇒実績74,601人と未達。 ・広域的な移動割合が63.2%と高水準を維持。 ・沿線の市が国・県と併せて補助を実施。	利用者の減少要因を分析するとともに、利用促進や収支改善への取組が必要。
	43	掛川大東浜岡線	掛川駅前	井崎	大東支所			A	旧大東町地域から掛川駅を利用した通勤、沿線の大学・高校への通学等に必要な系統	ダイヤ改正により減便した。	B	・収支率は計画45.1%⇒実績55.8%、乗車人員は計画29,254人⇒実績46,472人と達成。 ・広域的な移動割合が80.2%と高水準を維持。 ・沿線の市が国・県と併せて補助を実施。	引き続き沿線市町と協力して、利用促進や収支改善に取り組むことが必要。
富士急行	44	御殿場線	御殿場駅	裾野駅入口	三島駅	○		A	JR御殿場線と並行し、三島・裾野・御殿場の主要駅を結ぶ系統。沿線の通勤・通学・通院や買い物等に必要な系統	計画通り事業は適切に実施された。	A	・収支率は計画49.6%⇒実績49.2%と未達も、乗車人員は計画68,943人⇒実績70,736人と達成。 ・広域的な移動割合が40.8%と一定程度を維持。	3市をまたぐ系統で、広域的な移動割合も一定程度あるものの、市内完結利用も相当程度いるため、利用状況に鑑み、減便等を実施予定(H30.4.2~)。
	45	駿河小山線	御殿場駅	一色	駿河小山駅	○		A	御殿場駅と駿河小山駅を結び、通勤・通学、日中の買い物に必要な系統	計画通り事業は適切に実施された。	B	・収支率は計画51.2%⇒実績45.5%、乗車人員は計画104,414人⇒実績95,863人と未達。 ・広域的な移動割合が36.3%と補助対象系統の平均値(31.9%)と補助対象系統の平均値(36.7%)と同水準を維持。	引き続き沿線市町と協力して、利用促進や収支改善に取り組むことが必要。
	46	十里木線	御殿場駅	須山	十里木	○	A	御殿場駅と裾野市十里木地区を結び、通勤・通学・買い物等に必要な系統	計画通り事業は適切に実施された。	B	・収支率は計画63.6%⇒実績60.4%と未達も、乗車人員は計画47,449人⇒実績47,740人と達成。 ・広域的な移動割合が34.6%と補助対象系統の平均値(36.7%)と同水準を維持するも、通学利用者数が減少傾向。	利用者の減少要因を分析するとともに、利用促進や収支改善への取組が必要。	
	47	河口湖線	河口湖駅	旭日丘	御殿場駅	○	A	御殿場駅と山梨県河口湖を結ぶ広域系統であり、御殿場市及び小山町と山梨県富士吉田市との間の通勤・通学・通院等に必要な系統	計画通り事業は適切に実施された。	A	・収支率は計画55.8%⇒実績62.4%、乗車人員は計画54,224人⇒実績60,203人と達成。 ・山梨県へと跨ぐ系統であり、広域的な移動割合が74.4%と高水準。	引き続き沿線市町と協力して、利用促進や収支改善に取り組むことが必要。	
富士急 山梨バス	48	河口湖線	河口湖駅	旭日丘	御殿場駅		A	御殿場駅と山梨県河口湖を結ぶ広域系統であり、御殿場市及び小山町と山梨県富士吉田市との間の通勤・通学・通院等に必要な系統	計画通り事業は適切に実施された。	A	・収支率は計画68.4%⇒実績91.5%、乗車人員は計画179,378人⇒実績212,690人と大幅達成。 ・山梨県へと跨ぐ系統であり、広域的な移動割合が81.5%と高水準。	引き続き沿線市町と協力して、利用促進や収支改善に取り組むことが必要。	
富士急 静岡バス	49	柚野線	富士宮駅	柚野支所	上柚野	○	B	柚野地区から富士宮市内への通院・買い物、JR西富士宮・富士宮駅への通勤・通学に必要な系統	ダイヤ改正により減便した。	B	・収支率は計画66.0%⇒実績59.3%、乗車人員は計画21,905人⇒実績19,299人と未達。 ・乗車人員は低迷するも広域的な移動割合が90.5%と高水準を維持。 ・沿線1町が国・県と併せて補助を実施。	利用者の減少要因を分析するとともに、利用促進や収支改善への取組が必要。	
	50	興津線	富士駅	蒲原病院	寺尾橋		A	沿線住民の病院への通院、JR由比・蒲原・富士駅を利用した通勤・通学に必要な系統	計画通り事業は適切に実施された。	B	・収支率は計画49.5%⇒実績45.8%、乗車人員は計画37,154人⇒実績35,562人と未達。 ・広域的な移動割合が19.0%と低水準。 ・沿線の市が国・県と併せて補助を実施。	利用者数の低迷及び広域的な移動割合が低水準であることから、廃止を含め関係市町と協議中。	

### 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

平成30年1月24日

協議会名: 静岡県生活交通確保対策協議会

評価対象事業名: 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等		②事業概要					③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況		⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)	
事業者名	No	系統名	起点	経過地	終点	減価償却 補助		主な利用(維持)目的	実施状況	目標・効果達成状況			
富士急 静岡バス	51	曾比奈線	西富士宮駅	赤坂	曾比奈		同上	A	沿線住民の通学や富士脳研病院への通院等に 必要な系統	計画通り事業は 適切に実施され た。	A	・収支率は計画56.7%⇒実績58.2%、乗車人員は計画31,849人⇒実績 33,310人と達成。 ・広域的な移動割合が25.8%と一定程度を維持。	引き続き沿線市町と協力して、利用促進や収支改善 に取り組むことが必要。
	52	大淵線	吉原中央駅	中野	富士宮駅	○		A	吉原中央駅や富士宮駅を利用した通勤・通学に 必要な系統	計画通り事業は 適切に実施され た。	A	・収支率は計画82.7%⇒実績84.9%と達成も、乗車人員は計画34,958人 ⇒実績34,374人と未達。 ・広域的な移動割合が36.3%と補助対象系統の平均値(36.7%)と同水準 を維持。 ・通院、買い物等の高齢者利用が減少傾向。	引き続き沿線市町と協力して、利用促進や収支改善 に取り組む必要がある。
	53	船津線	富士駅	吉原中央駅 市立病院	沼津駅			A	沼津駅、富士駅、吉原中央駅を利用した通勤・通 学に必要な系統	計画通り事業は 適切に実施され た。	B	・収支率は計画57.4%⇒実績53.6%、乗車人員は計画129,570人⇒実績 125,060人と未達 ・広域的な移動割合が6.9%と低水準で、通院、買い物等の高齢者利用 も減少傾向。	利用者が伸びず、又、広域的な移動割合が低水 準であることから、廃止を含め関係市町と協議中。
	54	大月線	吉原中央駅	峰畑	富士宮駅	○		A	富士宮と富士市を結ぶ系統であり、通学や買い 物利用に必要な系統	計画通り事業は 適切に実施され た。	A	・収支率は計画95.3%⇒実績77.8%、乗車人員は計画188,738人⇒実績 171,687人と未達。 ・広域的な移動割合が52.3%と高水準を維持。	引き続き沿線市町と協力して、利用促進や収支改善 に取り組む必要がある。
富士急 シティバス	55	駿河平線	三島駅	下土狩駅 がんセンター	駿河平	○		A	駿河平地区から三島駅に至る系統であり、通勤・ 通学・通院等に必要な系統	計画通り事業は 適切に実施され た。	A	・収支率は計画79.0%⇒実績82.2%、乗車人員は計画64,580人⇒実績 65,801人と達成。 ・広域的な移動割合が50%と高水準を維持するも、通院、買い物等の 高齢者利用が減少傾向。 ・沿線1市が国・県と併せて補助を実施。	利用者の減少要因を分析するとともに、利用促進や 収支改善への取組が必要。
	56	須山線	三島駅	御宿・下和田上	須山	○		A	裾野市(須山地区)から三島駅を利用した通勤・ 通学、日中は高齢者の通院等に必要な系統	計画通り事業は 適切に実施され た。	B	・収支率は計画51.0%⇒実績46.8%、乗車人員は計画94,977人⇒ 85,098人と未達。 ・広域的な移動割合が23.0%と一定程度を維持。	引き続き沿線市町と協力して、利用促進や収支改善 に取り組むことが必要。
	57	須山線	三島駅	御宿	下和田上	○	A	裾野市(下和田上地区)から三島駅を利用した通 勤・通学、日中は高齢者の通院等に必要な系統	計画通り事業は 適切に実施され た。	A	・収支率は計画72.6%⇒実績69.6%、乗車人員は計画54,874人⇒実績 54,044人と未達。 ・広域的な移動割合が24%と一定程度を維持。	市町をまたぐ広域的な移動が少ない要因について 分析が必要。	
	58	御長屋線	三島駅	下土狩駅 がんセンター	桃沢郷		A	桃沢郷地区から三島駅に至る系統であり、通勤、 通学、通院等に必要な系統	計画通り事業は 適切に実施され た。	A	・収支率は計画54.6%⇒実績54.2%と未達も、乗車人員は計画40,809人 ⇒実績42,912人と達成。 ・広域的な移動割合が55%と高水準を維持。 ・沿線1市が国・県と併せて補助を実施。	日中の利用者が少ないため大幅な減便を予定 (H30.4.2～)	
	59	御殿場線	三島駅	岩波駅	御殿場駅		A	御殿場駅、裾野駅、三島駅を利用する通勤・通学 や日中は高齢者の通院に必要な系統	計画通り事業は 適切に実施され た。	B	・収支率は計画46.1%⇒実績40.1%、乗車人員は計画76,778人⇒実施 62,373人と未達。 ・広域的な移動割合が39%と一定程度を維持するも通学利用者が 減少傾向。	3市をまたぐ系統で、広域的な移動割合も一定程度 あるものの、市内完結利用も相当程度いるため、利 用状況に鑑み、減便等を実施予定(H30.4.2～)。	
	60	原線	沼津駅	旧道・原駅入口	東田子浦駅	○	A	沼津市内、桃里地区、一本松地区からの小学校 への通学、沼津駅、片浜駅、原駅、東田子の浦 駅を利用した通勤・通学に必要な系統	計画通り事業は 適切に実施され た。	B	・収支率は計画46.6%⇒実績45.4%、乗車人員は計画55,426人⇒実績 46,614人と未達。 ・広域的な移動割合が2%と極めて低い。通勤、通学の高齢者利用が 減少傾向	広域的な移動割合が極めて低いため、減便等を実 施予定(H30.4.2～)	

### 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

平成30年1月24日

協議会名: 静岡県生活交通確保対策協議会

評価対象事業名: 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等		②事業概要					③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)		
事業者名	No	系統名	起点	経過地	終点	減価償却 補助		主な利用(維持)目的	実施状況	目標・効果達成状況			
富士急 シティバス	61	沼津高専線	沼津駅	国産電機前	沼津高専	○	同上	A	沼津駅から沼津高専まで運行する系統で通勤、通学、買い物に必要な系統	計画通り事業は適切に実施された。	B	・収支率は計画88.7%⇒実績80.0%、乗車人員は55,588人⇒55,163人と未達。 ・広域的な移動割合が5%と極めて低い。 ・沿線1市が国・県と併せて補助を実施。	広域的な移動割合が極めて低いため、減便等を実施予定(H30.4.2~)
	62	桜堤線	三島駅	三島駅北口・桜堤	裾野駅			A	三島駅から裾野駅に至る系統で通勤、通学、買い物等に必要な系統	計画通り事業は適切に実施された。	A	・収支率は計画52.9%⇒実績55.1%、乗車人員は計画43,966人⇒48,747人と達成。 ・広域的な移動割合が91%と高水準を維持。 ・沿線1市が国・県と併せて補助を実施。	引き続き沿線市町と協力して、利用促進や収支改善に取り組む必要がある。
伊豆箱根 バス	63	中伊豆線	修善寺駅	地藏堂・貴僧坊	筏場	○		A	中伊豆地区から修善寺駅に至る系統で通勤・通学・通院等に必要な系統	計画通り事業は適切に実施された。	B	・収支率は計画44.0%⇒実績39.7%と未達も、乗車人員は計画90,245人⇒実績91,161人と達成。 ・広域的な移動割合も45%と高水準を維持するも、通学利用者が減少傾向。	引き続き沿線市町と協力して、利用促進や収支改善に取り組むことが必要。
新東海バス	64	戸田線	修善寺駅	虹の郷	戸田			A	修善寺駅と鉄道のない戸田地区を結ぶ路線であり、通勤・通学・通院等に必要な系統	計画通り事業は適切に実施された。	A	・収支率は計画95.1%⇒実績73.5%、乗車人員は計画50,169人⇒実績44,329人と未達。 ・広域的な移動割合は57.9%と高水準を維持。	引き続き沿線市町と協力して、利用促進や収支改善に取り組むことが必要。 ・南伊豆・西伊豆地域公共交通網形成計画に基づき、乗車が極めて少ない便や区間について運行を改善予定。
南伊豆 東海バス	65	石廊崎線	下田駅	休暇村	石廊崎港口			A	伊豆急下田駅と石廊崎を結ぶ路線で、南伊豆町からの通学・通院等に必要な系統	計画通り事業は適切に実施された。	A	・収支率は計画69.6%⇒実績51.4%と未達も、乗車人員は計画87,235人⇒実績91,250人と達成。 ・広域的な移動割合は40.9%と高水準を維持。	

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

平成30年1月24日

協議会名:	静岡県生活交通確保対策協議会
評価対象事業名:	地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統確保維持費国庫補助金)
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<ul style="list-style-type: none"><li>・ふじのくに総合交通計画(H26.3改定)の推進により、「富国有徳の理想郷”ふじのくに”を支える交通ネットワークの構築」を目指す。</li><li>・静岡県内の乗合バス年間輸送人員7,900万人を目標(平成23年度の輸送人員の維持)</li><li>・地域住民の移動手段の実態や地域の特性に応じた多様な交通手段について役割分担を考え、有機的に組み合わせることで、地域の実情に応じた公共交通のネットワーク形成を推進</li><li>・地域公共交通の現状データによる「見える化」</li><li>・住民・行政・交通事業者が連携した「考え」「つくり」「守り」「育てる」意識の醸成</li></ul>