

令和2年度地域公共交通確保維持改善事業 (地域間幹線系統) 評価概要

静岡県生活交通確保対策協議会



地域間幹線系統確保維持計画の位置づけ

静岡県新ビジョン（静岡県総合計画）

地域住民の意見を聞きながら、広域的・幹線的バス、市町自主運行バス等の運行を支援し、地域住民の移動手段である公共交通の維持・確保を図ります。

静岡県生活交通確保計画

広域的な移動を支える

- ・ 地域間幹線系統確保維持費補助金（国）
- ・ バス運行対策費補助金（県）

域内の移動を支える

- ・ 地域内フィーダー系統確保維持費補助金（国）
- ・ 自主運行バス補助金（県）

地域間幹線系統確保維持計画



地域間幹線系統確保維持計画記載の系統数

運行事業者	系統数	交通圏
山梨交通	1	富士
秋葉バスサービス	4	磐田・掛川、浜松
遠州鉄道	2 4	浜松、磐田・掛川
しずてつジャストライン	1 1	静岡、島田・藤枝
富士急行	4	沼津・伊豆・御殿場
富士急バス	1	沼津・伊豆・御殿場
富士急静岡バス	4	富士
富士急シティバス	5	沼津・伊豆・御殿場、富士
伊豆箱根バス	1	沼津・伊豆・御殿場
東海バス（新東海バス・南伊豆東海バス）	3	沼津・伊豆・御殿場、下田
水窪タクシー	1	浜松
計	5 9	

※R2.4に新東海バス、南伊豆東海バスが合併したため、各社で運行していた天城峠線は1系統としてカウント



一次評価について(静岡県地域間幹線系統確保維持改善事業評価基準)

項 目	評価する内容	評 価
①運行回数	計画値に対する実績値	計画数以上：3点 計画数未満：0点
②収支率	実績値	30%未満：0点（5%毎に3点加算） 55%以上：18点（満点）
③乗車人員	計画値に対する実績値	5%超：6点、△5%以上5%未満：3点 △5%超：0点
④ネットワーク構成	鉄道等への乗換可能拠点数	鉄道駅及びバスターミナルでの結節：1箇所2点 その他のバス停での結節：1箇所1点
⑤広域移動状況	市町を跨いで移動する人の割合	5%未満：0点（5%毎に5点加算） 20%以上：20点（満点）
⑥キロ当たり経費	国が示す標準単価との比較	単価以上：0点（△5%毎に5点加算） △15%超：12点
合 計		A評価：52～79点 →地域間幹線系統として優れた役割を果たしている B評価：26～51点 →地域間幹線慶応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



一次評価結果

	A 評価	B 評価	C 評価	系統数
山梨交通	0	1	0	1
秋葉バスサービス	2	2	0	4
遠州鉄道	3	1 7	4	2 4
しずてつジャストライン	0	1 0	1	1 1
富士急行	0	4	0	4
富士急バス	1	0	0	1
富士急静岡バス	3	1	0	4
富士急シティバス	1	5	0	5
伊豆箱根バス	0	1	0	1
東海バス（旧：新東海バス・南伊豆東海バス）	1	2	0	3
水窪タクシー	0	1	0	1
合 計	1 0	4 4	5	5 9



一次評価結果に対する考察

○全体的に評価点数が下がったことにより、前年度に比べ悪化

評価結果	前年度	本年度
A評価	40%	17%
B評価	60%	75%
C評価	0%	8%

※静岡県では、昨年度との比較等を行い実態を適切に把握するため、事業評価において新型コロナウイルス感染症の影響を特例扱いしていない。

＜各評価項目に対する結果の考察＞

○広域トリップ状況は概ね昨年並み、地域間幹線系統が果たすべき役割は変わっていない。

○輸送人員が計画に対し大幅に減少

○輸送人員の減少により、運行回数が減少

◎補助事業効率化のため、計画時に運行回数を適正化する必要がある。

◎生産性向上のため、新型コロナウイルス感染症対策を実施するとともに、沿線市町等と連携した利用促進が重要。



生産性向上のための取組

令和元年 5 月	生産性向上の取組のためのWGを開催 ・各事業者、市町の取組予定共有 ・意見交換
令和2年 1 2月～	各市町地域公共交通会議 ・事業者の取組実績、沿線市町の取組実績を報告 ・県からの他市町、事業者の取組情報展開 ・次年度以降の取組に関する協議

[事業者の取組例]

- ・運行本数の適正化（新型コロナウイルス感染症対策・経費削減策）
- ・バスの乗り方教室の実施（利用促進策）

[沿線市町の取組例]

- ・バスの日にイベントを開催（利用促進策）
- ・高齢者、運転免許返納者へのバス利用券の配布（利用促進策）

[県の取組例]

- ・新型コロナウイルス感染症対策等に関する事業者のグッドプラクティスを市町・他事業者に共有



交通圏の概要

浜松交通圏・・・湖西市

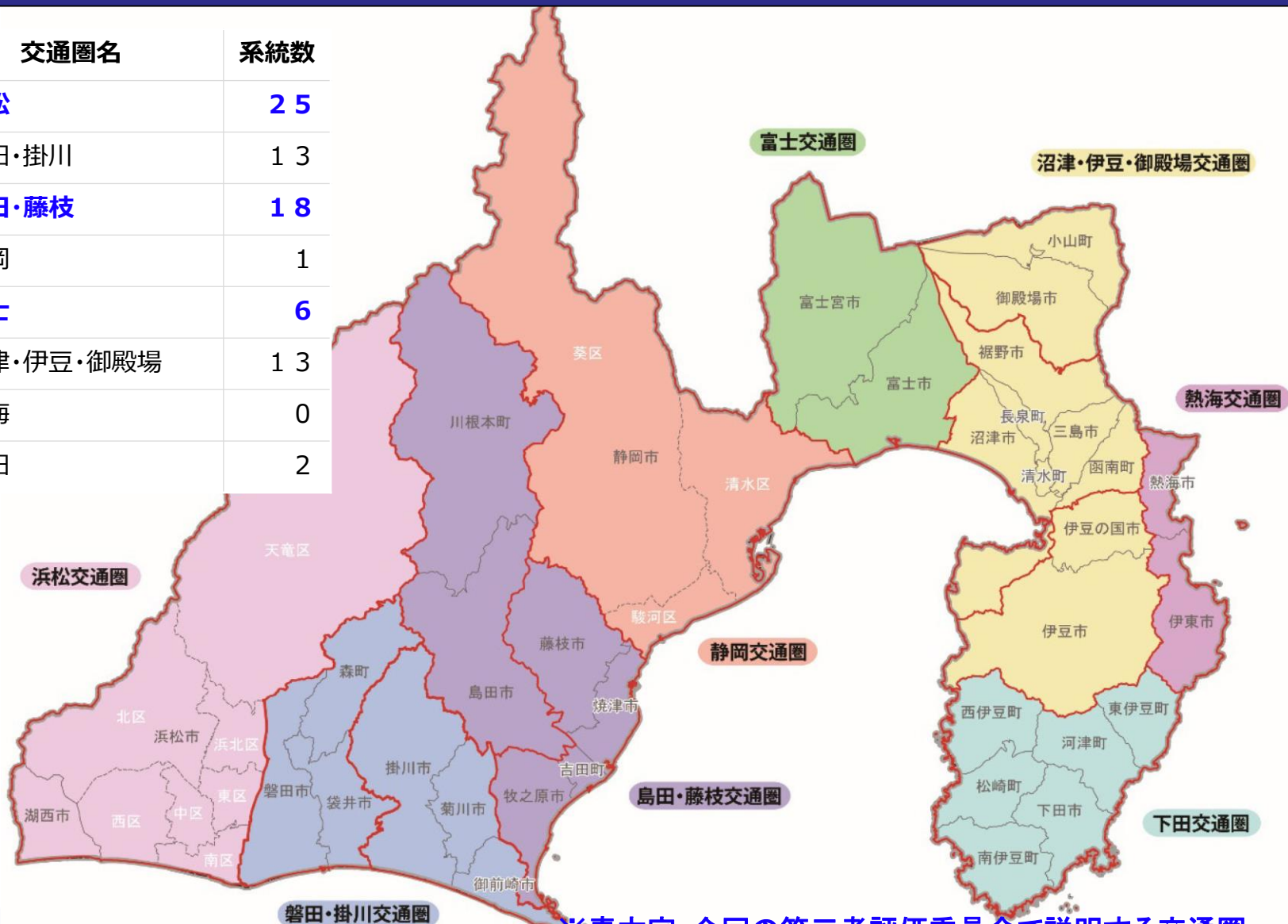
島田・藤枝交通圏・・・藤枝市

富士交通圏・・・富士宮市、富士市



静岡県内の交通圏

交通圏名	系統数
①浜松	25
②磐田・掛川	13
③島田・藤枝	18
④静岡	1
⑤富士	6
⑥沼津・伊豆・御殿場	13
⑦熱海	0
⑧下田	2

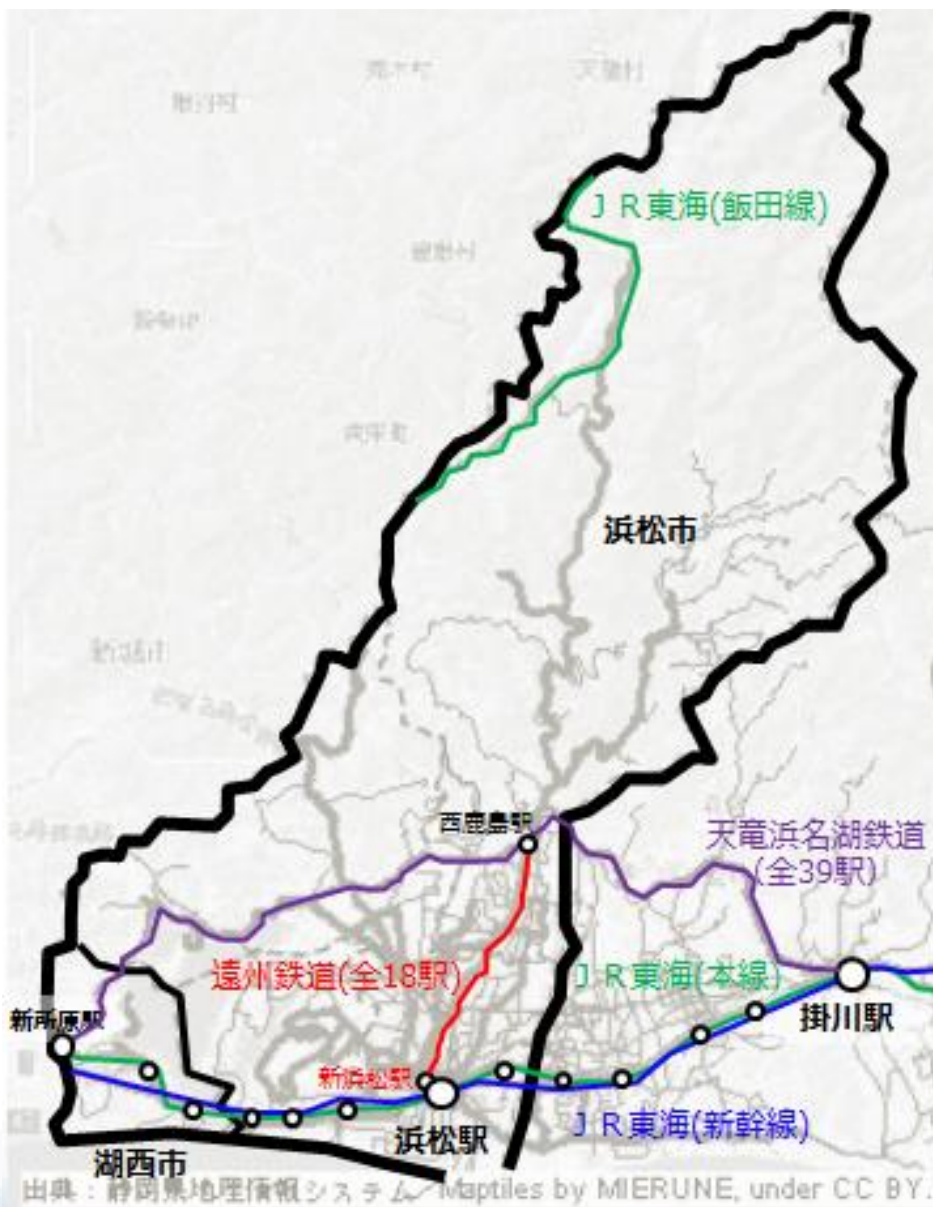


富国

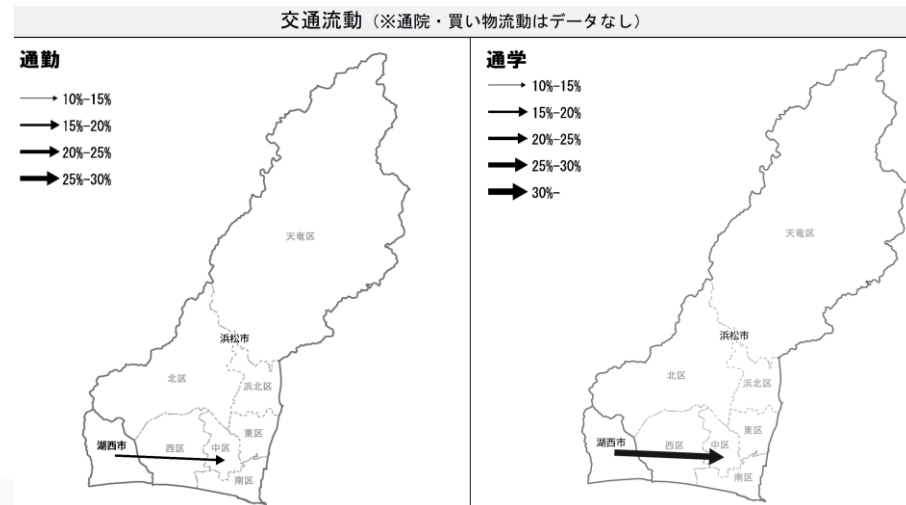
ふじのくに

※青太字: 今回の第三者評価委員会で説明する交通圏
 ※複数の交通圏に跨がる系統は、重複記載

浜松交通圏



	浜松市	湖西市
人口 (人)	800,870	59,560
面積 (km ²)	1,558.06	86.56
高校数 (校)	28	2
病院数 (所)	33	2
高齢化率 (%)	27.6	27.5



ふじのくに

浜松交通圏

事業者	路線名	起点	終点
遠州鉄道	①大久保線	浜松駅	山崎
	②大久保線	浜松駅	田端住宅
	③伊佐見線	浜松駅	山崎
	④浜名線	浜松駅	湖西市役所
	⑤笠井高台線	浜松駅	山東
	⑥浜北医大三方原聖隷線	三方原聖隷	浜北区役所
	⑦渋川線	浜松駅	渋川儀光
	⑧渋川線	浜松駅	伊平
	⑨中ノ町磐田線	浜松駅	磐田営業所
	⑩秋葉線	春野車庫	西鹿島駅
	⑪秋葉線	春野車庫	厚生会
	⑫磐田天竜線	山東	磐田駅 (新開経由)
	⑬磐田天竜線	山東	磐田駅 (ららぽーと経由)

事業者	路線名	起点	終点
遠州鉄道	⑭掛塚さなる台線	浜松駅	横須賀車庫
	⑮掛塚さなる台線	浜松駅	豊浜郵便局
	⑯掛塚さなる台線	浜松駅	豊田町駅
	⑰掛塚さなる台線	浜松駅	磐田駅
	⑱内野台線	浜松駅	内野台車庫
	⑲内野台線	浜松駅	サンストリート浜北
	⑳引佐線	浜松駅	気賀駅前
	㉑萩丘都田線	浜松駅	染地台三丁目
	㉒大塚ひとみヶ丘線	浜松駅	山崎
	㉓気賀三ヶ日線	浜松駅	三ヶ日車庫
秋葉バス サービス	㉔秋葉線	袋井駅前	気多
水窪タクシー	㉕北遠本線	西鹿島駅	水窪町

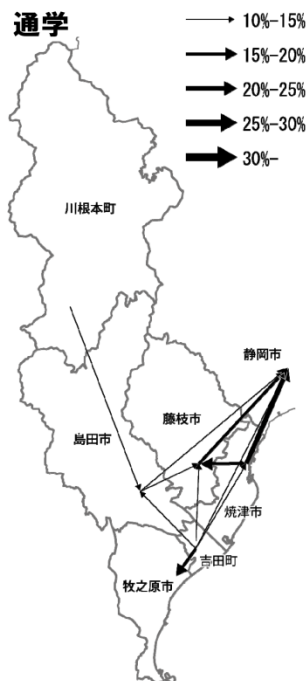


島田・藤枝交通圏



	島田市	焼津市	藤枝市	牧之原市	吉田町	川根本町
人口 (人)	98,041	139,217	144,249	45,350	29,559	6,610
面積 (km ²)	315.70	70.31	194.06	111.69	20.73	496.88
高校数 (校)	5	4	6	2	0	1
病院数 (所)	1	5	5	1	1	0
高齢化率 (%)	31.0	29.3	29.8	30.9	25.1	48.7

交通流動 (※通院・買い物流動は牧之原市、吉田町、川根本町でデータなし)



島田・藤枝交通圏

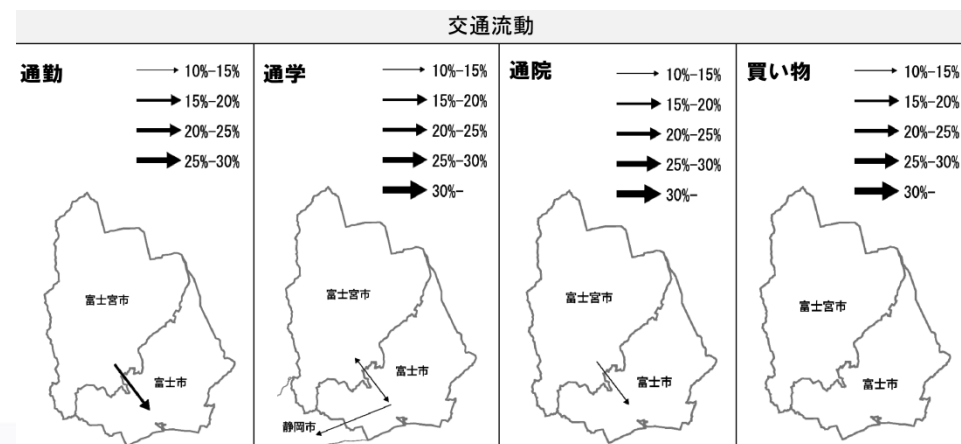
事業者	路線名	起点	終点
しずてつジャストライン	五十海大住線	清里	焼津市立病院
	焼津岡部線	焼津駅前	岡部営業所
	藤枝吉永線	藤枝市立総合病院	飯淵
	島田静波線	島田駅前	静波海岸入口
	島田静波線	島田市民病院	静波海岸入口
	藤枝相良線	藤枝駅南口	相良営業所



富士交通圏



	富士宮市	富士市
人口 (人)	131,853	252,605
面積 (km ²)	389.08	244.95
高校数 (校)	5	6
病院数 (所)	5	12
高齢化率 (%)	29.0	27.6



富国有徳の理想郷ーしずおか
ふじのくに

富士交通圏

事業者	路線名	起点	終点
山梨交通	富士宮駅～ イオン・星山台～ 蒲原病院線	富士宮駅	蒲原病院
富士急静岡	曽比奈線	西富士宮駅	曽比奈
	大淵線	吉原中央駅	富士宮駅
	船津線	富士駅	沼津駅
	大月線	吉原中央駅	富士宮駅
富士急シティ	原線	沼津駅	東田子浦駅



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)

令和3年1月27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	評価	輸送量				収支率		広域利用率			分析	
											R2 計画	R2 実績 a*b	平均乗 車密度 a	運行 回数 b	R1 実績	R2 実績	R1 実績	R2 実績			
山梨交通	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		＜利用促進策の実施＞ ○標準的なバス情報 フォーマットを整備するた めの講習会を踏まえ、複 数市町で整備。 ＜広域的な視点での協 議の徹底＞ ○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、地域間幹線系統に ついて市町自主運行バ スと同程度の情報を地域 公共交通会議で示すよう 依頼。事業者に対しても 地域間幹線系統に関す る情報を市町に積極的 に提供しよう協力を依 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 地域公共交通会議にお いて報告するとともに、利 用促進策等について協 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 を公表。 ・評価結果の説明にお いて市町の積極的な関 与を依頼。 ・評価結果を県ホーム ページにも公開。	A	JR富士川駅、JR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	運行回数を適正 化しつつ、計画 通り事業は適切 に実施された。	B	22.4	19.8	2.0	9.9	36.7	32.8	25.2	24.5	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 など各種利用促進策を 実施している。	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。イベントへの出展 等、沿線市と連携し広報等を行うなど 更なる利用促進策に取り組む。
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、主に通学手段と 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。	B	17.1	15.6	2.4	6.5	39.2	35.2	40.8	35.2	沿線市町も補助を実施。 キロ当たり経費:266.49 円と標準単価を下回る 額で運行を維持。一方、 直近5か年度の輸送量は 20人を下回っている。	浜松市の網形成計画策定において住 民アンケート調査を実施し、事業者及 び関係市町と再編要否等を検討予定
	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。	B	60.0	50.9	2.8	18.2	75.3	59.3	16.9	11.3	H28.10月にJR袋井駅～ 遠州森町間の重複系統 を整理。沿線市町も補助 を実施。キロ当たり経 費:266.49円と標準単価 を下回る額で運行を維 持。	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 う路線再編を実施した。
	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	19.5	28.0	3.3	8.5	48.8	66.8	39.0	34.1	沿線市町も補助を実施。 キロ当たり経費:266.49 円と標準単価を下回る 額で運行を維持。	引き続き沿線市町と協力して、利用促 進策に取り組む。
	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	52.6	44.6	2.3	19.4	74.3	53.5	51.9	44.5	沿線市町も補助を実施。 キロ当たり経費:262.50 円と標準単価を下回る 額で運行を維持。	引き続き沿線市町と協力して、利用促 進策に取り組む。
遠州鉄道	6	大久保線	浜松駅	狸坂	山崎		B	浜松市西区(旧雄踏町)から浜松駅を結ぶ系統。 沿線の大学、高校への通学手段として利用	新型コロナウイルス 感染症対策 で運行回数を適 正化し、概ね適 切に実施され た。	C	20.9	11.7	2.4	4.9	45.7	31.6	7.0	9.0	広域的な移動割合が 9.0%と低水準。	広域的な移動が少なく輸送量も低下。 必要に応じて再編の可能性を検討す る。	
	7	大久保線	浜松駅	狸坂	田端住宅		B	浜松市西区(旧雄踏町)から浜松駅を結ぶ系統。 沿線の大学、高校への通学手段として利用	新型コロナウイ ルス感染症対策 で運行回数を適 正化し、概ね適 切に実施され た。	C	16.8	9.8	2.6	3.8	57.3	38.5	1.3	0.8	広域的な移動割合が 0.8%と低水準。	広域的な移動が少なく輸送量も低下。 必要に応じて再編の可能性を検討す る。	
	8	伊佐見線	浜松駅	伊佐見橋	山崎		B	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・通院手段として 利用	新型コロナウイ ルス感染症対策 で運行回数を適 正化し、概ね適 切に実施され た。	C	35.1	19.0	2.5	7.6	52.9	34.6	1.8	1.3	広域的な移動割合が 1.3%と低水準。	広域的な移動が少なく輸送量も低下。 必要に応じて再編の可能性を検討す る。	
	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 の通院手段として利用	計画通り事業は 適切に実施され た。	B	15.6	12.6	4.2	3.0	55.1	46.2	9.7	7.8	広域的な移動割合が 7.8%と低水準。	広域的な移動が少なく輸送量も低下。 必要に応じて再編の可能性を検討す る。	

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)

令和3年1月27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	評 価	輸送量				収支率		広域利用率			分析	
											R2 計画	R2 実績 a*b	平均乗 車密度 a	運行 回数 b	R1 実績	R2 実績	R1 実績	R2 実績			
遠州鉄道	10	笠井高台線	浜松駅	笠井上町	山東		同上	B	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	17.4	14.6	4.3	3.4	62.3	50.0	5.4	8.6	広域的な移動割合が8.6%と低水準。	広域的な移動が少なく輸送量も低下。系統廃止も視野に再編の可能性を検討する。
	11	浜北区大三方原聖隷線	三方原聖隷	染地台・なゆた浜北	浜北区役所			B	旧浜北区役所から聖隷三方原病院まで東西に走る系統。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、通院手段として利用	新型コロナウイルス感染症対策で運行回数を適正化し、概ね適切に実施された。	B	39.8	15.8	2.0	7.9	48.4	26.3	36.8	41.7	広域的な移動割合が41.7%と一定程度の水準を維持	輸送量が減少。通学や通院等の需要があるため引き続き沿線市町と協力して、利用促進策に取り組む。
	12	渋川線	浜松駅	追分	伊平			A	旧引佐町北部から旧引佐町中南部を経由して市中心部に至る通勤・通学手段として利用	計画通り事業は適切に実施された。	A	68.9	50.0	4.1	12.2	63.1	49.4	26.9	35.1	広域的な移動割合が35.1%と一定程度の水準を維持。	引き続き沿線市町と協力して、利用促進策に取り組む。
	13	磐田市立病院福田線	磐田市立病院	磐田駅	豊浜郵便局			B	旧福田町から磐田駅を経由して磐田市立病院へと至る系統。通勤・通学・通院手段として利用	新型コロナウイルス感染症対策で運行回数を適正化し、概ね適切に実施された。	B	52.5	31.4	2.6	12.1	65.8	36.5	30.5	28.8	広域的な移動割合が28.8%と一定程度の水準を維持。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、利用促進策に取り組む。
	14	中ノ町磐田線	浜松駅	中ノ町	磐田営業所	○		B	浜松駅から旧豊田町、磐田駅を経由し、磐田市東部に至る系統。通勤・通学手段として利用	新型コロナウイルス感染症対策で運行回数を適正化し、概ね適切に実施された。	B	114.0	78.8	4.0	19.7	72.7	48.6	12.8	13.2	広域的な移動割合が13.2%とやや低水準。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く、輸送量減少しているが、通勤、通学需要により一定程度維持。引き続き利用促進に取り組む。
	15	秋葉線	春野車庫	—	西鹿島駅	○		B	旧春野町から旧天竜市中心部を経由して遠州鉄道西鹿島駅に接続。通勤・通学手段として利用	新型コロナウイルス感染症対策で運行回数を適正化し、概ね適切に実施された。	B	16.0	10.2	2.7	3.8	46.8	33.3	33.0	32.3	広域的な移動割合が32.3%と一定程度の水準を維持。沿線の1市が国・県と併せて補助を実施。	輸送量が減少。引き続き沿線市町と協力して、利用促進策に取り組む。
	16	秋葉線	春野車庫	西鹿島駅	厚生会	○		B	旧春野町から旧天竜市中心部、遠州鉄道西鹿島駅を経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手段として利用	新型コロナウイルス感染症対策で運行回数を適正化し、概ね適切に実施された。	C	21.2	9.8	1.9	5.2	44.4	24.9	16.3	12.3	広域的な移動割合が16.3%とやや低水準。沿線の1市が国・県と併せて補助を実施。	輸送量が低下。引き続き沿線市町と協力して、利用促進策に取り組む。
	17	磐田天竜線	山東	新開	磐田駅	○		B	旧天竜市中心部と磐田市中心部を結ぶ通勤・通学手段として利用	新型コロナウイルス感染症対策で運行回数を適正化し、概ね適切に実施された。	B	40.2	31.1	4.1	7.6	62.9	48.8	66.5	74.2	広域的な移動割合が74.2%と高水準を維持。沿線の1市が国・県と併せて補助を実施。	通勤・通学需要があり、代替路線もないため、引き続き沿線市町と協力して、利用促進策に取り組む。
	18	磐田天竜線	山東	ららぽーと	磐田駅	○		B	旧天竜市中心部と大型商業施設を経由して磐田市中心部を結ぶ通勤・通学・買い物等の手段として利用	新型コロナウイルス感染症対策で運行回数を適正化し、概ね適切に実施された。	B	83.1	65.7	3.8	17.3	48.1	45.9	31.8	36.9	広域的な移動割合が36.9%と一定程度の水準を維持。沿線の1市が国・県と併せて補助を実施。	通勤・通学需要があり、代替路線もないため、引き続き沿線市町と協力して、利用促進策に取り組む。

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)

令和3年1月27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	評 価	輸送量				収支率		広域利用率			分析	
											R2 計画	R2 実績 a*b	平均乗 車密度 a	運行 回数 b	R1 実績	R2 実績	R1 実績	R2 実績			
遠州鉄道	19	掛塚さなる台線	浜松駅	掛塚・駒場	横須賀		同上	B	旧大須賀町から旧竜洋町を経由し、浜松駅に至る系統で通勤・通学手段として利用	新型コロナウイルス感染症対策で運行回数を適正化し、概ね適切に実施された。	B	19.3	16.2	4.4	3.7	54.8	48.1	50.0	51.9	広域的な移動割合が51.9%と高水準を維持。沿線の1市が国・県と併せて補助を実施。	R3.3月末をもって退出予定。廃止代替路線の必要性を含め関係市町と引き続き検討。
	20	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経由し、浜松駅に至る系統で通勤・通学手段として利用	計画通り事業は適切に実施された。	B	33.0	19.5	2.6	7.5	49.2	36.2	34.9	39.2	広域的な移動割合が39.2%と一定程度の水準を維持。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、利用促進策に取り組む。
	21	掛塚さなる台線	浜松駅	掛塚・とつか	豊田町駅			B	豊田町駅から旧竜洋町・旧浜松市東部を経由し、浜松駅へ至る系統で通勤・通学手段として利用	新型コロナウイルス感染症対策で運行回数を適正化し、概ね適切に実施された。	B	27.7	25.3	3.9	6.5	61.9	51.6	43.2	33.5	広域的な移動割合が33.5%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、利用促進策に取り組む。
	22	掛塚さなる台線	浜松駅	掛塚・千手堂	磐田駅			B	磐田駅から旧竜洋町・旧浜松市東部を経由し浜松駅へと至る系統。通勤・通学手段として利用	新型コロナウイルス感染症対策で運行回数を適正化し、概ね適切に実施された。	B	31.3	29.5	4.1	7.2	60.3	54.1	28.4	34.1	広域的な移動割合が34.1%と一定程度の水準を維持。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、利用促進策に取り組む。
	23	内野台線	浜松駅	—	内野台車庫			B	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、通学手段として利用	新型コロナウイルス感染症対策で運行回数を適正化し、概ね適切に実施された。	B	58.3	41.6	4.0	10.4	76.4	53.5	45.9	47.2	広域的な移動割合が47.2%とやや高い水準を維持。	引き続き沿線市町と協力して、利用促進策に取り組む。
	24	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経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の手段として利用	計画通り事業は適切に実施された。	B	36.9	30.4	3.5	8.7	61.7	47.3	35.0	36.9	広域的な移動割合が36.9%と一定程度の水準を維持。	引き続き沿線市町と協力して、利用促進策に取り組む。
	25	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の手段として利用	計画通り事業は適切に実施された。	B	48.3	23.6	1.7	13.9	50.9	30.0	67.1	72.4	広域的な移動割合が72.4%と高水準を維持。沿線の1市が国・県と併せて補助を実施。	輸送量が減少。引き続き沿線市町と協力して、利用促進策に取り組む。
	26	引佐線	浜松駅	引佐高校前	気賀駅前			B	旧細江町から旧引佐町を経由し浜松駅に至る系統。通勤・通学・通院等の手段として利用	新型コロナウイルス感染症対策で運行回数を適正化し、概ね適切に実施された。	A	42.2	25.2	4.0	6.3	80.2	49.8	29.9	31.6	広域的な移動割合が31.6%と一定程度の水準を維持。	輸送量が減少。引き続き沿線市町と協力して、利用促進策に取り組む。
	27	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	27.5	19.5	3.9	5.0	78.7	56.0	10.5	10.7	広域的な移動割合が10.7%と低水準。	輸送量が減少。引き続き沿線市町と協力して、利用促進策に取り組む。

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)

令和3年1月27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	評 価	輸送量				収支率		広域利用率			分析	
											R2 計画	R2 実績 a*b	平均乗 車密度 a	運行 回数 b	R1 実績	R2 実績	R1 実績	R2 実績			
遠州鉄道	28	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	B	旧雄踏町から浜松駅に至る系統であり通勤・通学や通勤手段として利用	新型コロナウイルス感染症対策で運行回数を適正化し、概ね適切に実施された。	B	61.2	40.4	4.6	8.8	96.3	62.0	1.5	0.8	広域的な移動割合が0.8%と低水準。	引き続き沿線市町と協力して、利用促進策に取り組む。
	29	気賀三ヶ日線	浜松駅	気賀四ツ角	三ヶ日車庫			B	旧三ヶ日町と浜松駅に至る系統であり、通勤や通学、通院手段として利用	新型コロナウイルス感染症対策で運行回数を適正化し、概ね適切に実施された。	A	120.7	76.6	4.7	16.3	69.3	49.8	29.4	29.6	広域的な移動割合が29.6%と一定程度の水準を維持。	輸送量減少しているが、通勤、通学、通院需要により一定程度維持。引き続き沿線市町と協力して、利用促進策に取り組む。
しずてつ ジャストライン	30	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、県立大学への通学手段として利用	新型コロナウイルス感染症対策で運行回数を適正化し、概ね適切に実施された。	C	45.7	27.3	3.6	7.6	53.2	39.6	6.2	4.9	広域的な移動割合が4.9%と低水準。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、利用促進策に取り組む。
	31	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手段として利用	新型コロナウイルス感染症対策で運行回数を適正化し、概ね適切に実施された。	B	37.6	21.0	2.6	8.1	59.3	36.1	38.5	42.5	広域的な移動割合が42.5%と一定程度の水準を維持。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、利用促進策に取り組む。
	32	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、通学手段として利用	新型コロナウイルス感染症対策で運行回数を適正化し、概ね適切に実施された。	B	69.4	48.7	2.8	17.4	56.8	44.7	62.2	44.7	広域的な移動割合が44.7%と一定程度の水準を維持。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、利用促進策に取り組む。
	33	藤枝吉永線	藤枝市立総合病院	高洲小学校	飯渕			A	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・高校までの通学手段として利用	新型コロナウイルス感染症対策で運行回数を適正化し、概ね適切に実施された。	B	50.8	37.9	3.3	11.5	53.5	41.8	36.6	41.8	広域的な移動割合が41.8%と一定程度の水準を維持。沿線の市町が国・県と併せて補助を実施。	引き続き沿線市町と協力して、利用促進策に取り組む。
	34	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、高校への通学手段として利用	計画通り事業は適切に実施された。	B	27.7	30.8	4.6	6.7	48.4	49.1	59.0	59.8	広域的な移動割合が59.8%と高水準を維持。沿線の市町が国・県と併せて補助を実施。	別系統(No.35)と一体的に運行本数を適正化するほか、引き続き沿線市町と協力して、利用促進策に取り組む。
	35	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、高校への通学手段として利用	新型コロナウイルス感染症対策で運行回数を適正化し、概ね適切に実施された。	B	30.5	13.7	2.6	5.3	42.9	28.7	49.2	49.9	広域的な移動割合が49.9%と一定程度の水準を維持。沿線の市町が国・県と併せて補助を実施。	別系統(No.34)と一体的に運行本数を適正化するほか、引き続き沿線市町と協力して、利用促進策に取り組む。
	36	藤枝相良線	藤枝駅南口	静波海岸入口	相良営業所		A	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手段として利用	新型コロナウイルス感染症対策で運行回数を適正化し、概ね適切に実施された。	B	88.8	51.6	4.1	12.6	53.3	42.5	50.0	49.1	広域的な移動割合が49.1%と一定程度の水準を維持。	引き続き沿線市町と協力して、利用促進策に取り組む。	

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)

令和3年1月27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	評 価	輸送量				収支率		広域利用率			分析	
											R2 計画	R2 実績 a*b	平均乗 車密度 a	運行 回数 b	R1 実績	R2 実績	R1 実績	R2 実績			
しずてつ ジャストライン	37	菊川浜岡線	菊川駅前	菊川市立総合病院	浜岡営業所		同上	A	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手段として利用	新型コロナウイルス感染症対策で運行回数を適正化し、概ね適切に実施された。	B	43.5	30.6	4.5	6.8	53.8	49.6	41.2	41.3	広域的な移動割合が [※] 41.3%と一定程度の水準を維持。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、利用促進策に取り組む。
	38	掛川大東浜岡線	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・高校への通学手段として利用	計画通り事業は適切に実施された。	B	35.7	32.5	3.7	8.8	47.1	40.4	60.6	59.1	広域的な移動割合が [※] 59.1%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、利用促進策に取り組む。
	39	掛川大東浜岡線	中東遠総合医療センター	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、中遠総合医療センターへの通院手段として利用	新型コロナウイルス感染症対策で運行回数を適正化し、概ね適切に実施された。	B	34.1	22.1	4.1	5.4	64.4	43.0	67.4	65.2	広域的な移動割合が [※] 65.2%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、利用促進策に取り組む。
	40	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・高校への通学手段として利用	新型コロナウイルス感染症対策で運行回数を適正化し、概ね適切に実施された。	B	31.5	30.8	3.9	7.9	47.5	46.9	81.2	82.1	広域的な移動割合が [※] 82.1%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、利用促進策に取り組む。
富士急行	41	御殿場線	御殿場駅	裾野駅入口	三島駅	○	同上	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・通院や買い物手段として利用	計画通り事業は適切に実施された。	B	21.5	12.0	2.4	5.0	44.7	29.2	34.8	45.0	広域的な移動割合が [※] 45%と一定程度の水準を維持。沿線の市が国・県と併せて補助を実施。	3市をまたぐ系統で、広域的な移動割合は一定程度あるが [※] 、輸送量が減少しており、引き続き沿線市町と協力して、利用促進策に取り組む。
	42	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、日中の買い物手段として利用	計画通り事業は適切に実施された。	B	35.0	28.0	2.3	12.2	46.8	32.3	34.8	47.0	広域的な移動割合が [※] 47%と一定程度の水準を維持。	引き続き沿線市町と協力して、利用促進策に取り組む。
富士急行	43	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・買い物手段として利用	計画通り事業は適切に実施された。	B	21.0	21.0	3.5	6.0	43.2	41.1	40.0	18.0	広域的な移動割合が [※] 18%と低水準。	引き続き沿線市町と協力して、利用促進策に取り組む。
	44	河口湖線	河口湖駅	旭日丘	御殿場駅	○		B	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・通院手段として利用	新型コロナウイルス感染症対策で運行回数を適正化し、概ね適切に実施された。	B	33.5	23.0	4.7	4.9	69.3	46.3	65.8	92.0	山梨県へと跨ぐ系統であり、広域的な移動割合が92%と高水準。	引き続き沿線市町と協力して、利用促進策に取り組む。
富士急バス	45	河口湖線	河口湖駅	旭日丘	御殿場駅				B	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・通院手段として利用	新型コロナウイルス感染症対策で運行回数を適正化し、概ね適切に実施された。	A	76.8	64.9	5.9	11.0	87.0	76.1	83.5	90.3	山梨県へと跨ぐ系統であり、広域的な移動割合が90.3%と高水準。

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)

令和3年1月27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	評 価	輸送量				収支率		広域利用率			分析	
											R2 計画	R2 実績 a*b	平均乗 車密度 a	運行 回数 b	R1 実績	R2 実績	R1 実績	R2 実績			
富士急 静岡バス	46	曾比奈線	西富士宮駅	赤坂	曾比奈			A	沿線住民の通学や富士脳研病院への通院手段として利用	計画通り事業は適切に実施された。	B	16.1	14.7	3.0	4.9	62.8	53.9	69.1	53.9	広域的な移動割合が53.9%と高水準を維持。	輸送量が20人を下回っているが、通学、通院需要があるため、引き続き沿線市町と協力して、利用促進策に取り組む。
	47	大淵線	吉原中央駅	中野	富士宮駅	○		A	吉原中央駅(バスターミナル)や富士宮駅を利用した通勤・通学手段として利用	計画通り事業は適切に実施された。	A	16.4	14.5	4.7	3.1	78.2	68.9	32.8	25.6	広域的な移動割合が25.6%と一定程度の水準を維持。	輸送量が20人を下回っているが、通勤、通学需要があるため、引き続き沿線市町と協力して、利用促進策に取り組む。
	48	大月線	吉原中央駅	峰畑	富士宮駅	○		A	富士宮市と富士市を結ぶ系統であり、通学や買い物手段として利用	イベントによる通行止めを除き、計画通り事業は適切に実施された。	A	73.2	81.1	4.1	19.8	77.8	77.0	51.9	53.5	広域的な移動割合が53.5%と高水準を維持。	引き続き沿線市町と協力して、利用促進策に取り組む。
	49	大月線	吉原中央駅	峰畑	富士宮駅	○			富士宮市と富士市を結ぶ系統であり、圏内の通学、通勤のほか、新富士駅(新幹線)での乗り換えとして利用	計画通り事業は適切に実施された。	A	15.3	15.0	5.0	3.0	-	81.8	-	60.0	広域的な移動割合が60%と高水準を維持。	引き続き沿線市町と協力して、利用促進策に取り組む。
富士急 シティバス	50	駿河平線	三島駅	下土狩駅 がんセンター	駿河平	○	同上	A	駿河平地区から三島駅に至る系統であり、通勤・通学・通院手段として利用	計画通り事業は適切に実施された。	B	34.3	27.3	3.7	7.4	80.2	65.9	52.0	49.0	広域的な移動割合が49%と一定程度の水準を維持。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、利用促進策に取り組む。
	51	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の手段として利用	計画通り事業は適切に実施された。	B	19.2	15.7	2.5	6.3	42.6	37.8	31.0	32.0	広域的な移動割合が32%と一定水準を維持。	引き続き沿線市町と協力して、利用促進策に取り組む。
	52	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の手段として利用	計画通り事業は適切に実施された。	B	15.1	12.2	3.4	3.6	58.8	50.8	36.0	26.0	広域的な移動割合が26.0%と一定水準を維持。	輸送量が20人を下回っているが、通勤や通学、通院需要があるため、引き続き沿線市町と協力して、利用促進策に取り組む。
	53	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・通学手段として利用	計画通り事業は適切に実施された。	B	18.0	15.1	2.2	6.9	43.6	39.6	8.0	9.0	広域的な移動割合が9.0%と低水準。	広域的な移動が少なく輸送量も低下。系統廃止も視野に今後のあり方を検討する。
	54	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、買い物等の手段として利用	計画通り事業は適切に実施された。	B	45.1	33.2	2.7	12.3	64.3	52.2	88.0	92.0	広域的な移動割合が92%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、利用促進策に取り組む。

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)

令和3年1月27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	評価	輸送量				収支率		広域利用率		分析		
											R2 計画	R2 実績 a*b	平均乗 車密度 a	運行 回数 b	R1 実績	R2 実績	R1 実績	R2 実績			
伊豆箱根 バス	55	中伊豆線	修善寺駅	地藏堂・貴僧坊	筏場	○	同上	A	中伊豆地区から修善寺駅に至る系統で通勤・通学・通院手段として利用	台風による通行止めを除き、計画通り事業は適切に実施された。	B	17.9	16.1	1.9	8.5	4.6	31.6	43.6	47.8	広域的な移動割合も47.8%と高水準を維持。	引き続き沿線市町と協力して、利用促進策に取り組む。
東海バス	56	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・通院手段として利用	新型コロナウイルス感染症対策で運行回数を適正化し、概ね適切に実施された。	B	48.0	9.1	1.3	7.0	86.0	50.1	71.8	50.1	広域的な移動割合は48.6%と一定程度の水準を維持。	引き続き沿線市町と協力して、利用促進策に取り組む。
	57	天城峠線	修善寺駅		河津駅			A	河津駅から旧天城湯ヶ島町を経由して修善寺駅に至る系統で、通学、通院、買い物の足として利用	計画通り事業は適切に実施された。	A	15.2	17.0	1.7	10.0	-	51.6	-	39.5	広域的な移動割合は39.5%と一定程度の水準を維持。	引き続き沿線市町と協力して、利用促進策に取り組む。
	58	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・通院手段として利用	台風による運行取りやめを除き、計画通り事業は適切に実施された。	B	32.9	30.0	2.0	15.0	67.8	38.6	52.7	47.5	広域的な移動割合は47.5%と一定程度の水準を維持。	引き続き沿線市町と協力して、利用促進策に取り組む。
水窪タクシー	59	北遠本線	西鹿島駅	横山車庫	水窪町	○		A	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・通学手段として利用	台風による運休を除き、計画通り事業は適切に実施された。	B	17.1	6.4	1.6	4.0	24.7	15.3	38.7	5.0	広域的な移動割合が5%と低水準。過疎地域のため、輸送量及び収支率は厳しい状況。	市の自主運行バスとして運行されているため、市と協力して、利用促進策に取り組む。

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

令和 年 月 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)	・「美しい“ふじのくに”インフラビジョン」に基づき、「活発な経済活動と快適な交流を支える交通ネットワーク」の構築を目指す。 ・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、実情に応じた公共交通のネットワーク形成を推進する。 ・地域公共交通に係るデータの「見える化」を推進する。 ・住民・交通事業者・行政が連携し、地域公共交通を「考え」「つくり」「守り」「育てる」意識を醸成する。