

令和4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



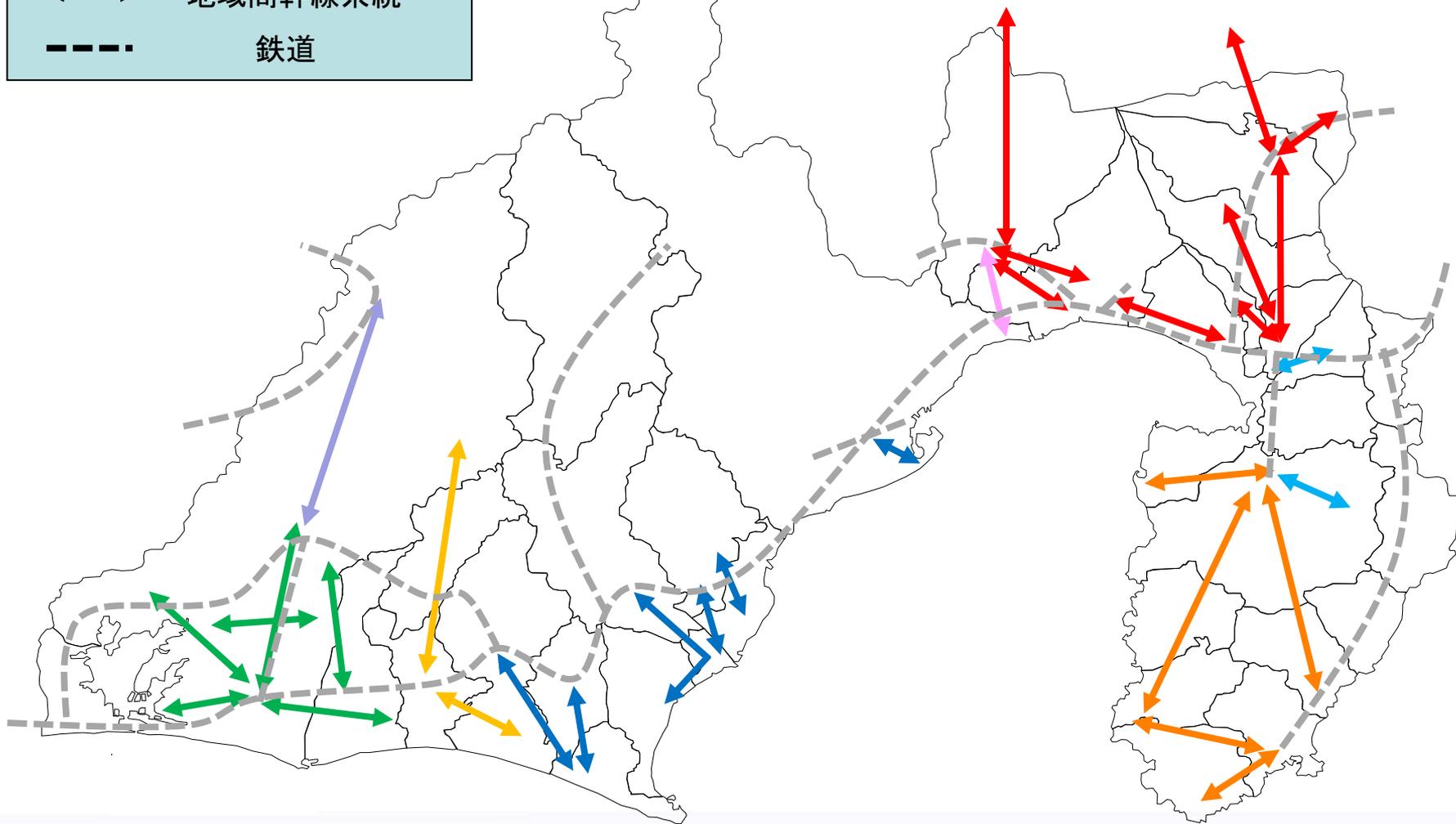
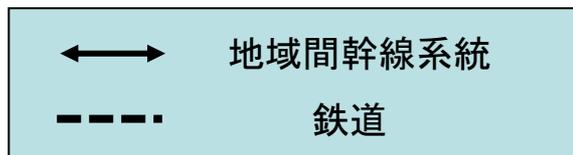
地域間幹線系統確保維持計画記載の系統数

| 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 2 | 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 |
| 富士急モビリティ | 4 | 沼津・伊豆・御殿場 |
| 富士急バス | 2 | 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 | 7 | 沼津・伊豆・御殿場、富士 |
| 伊豆箱根バス | 3 | 沼津・伊豆・御殿場 |
| 東海バス | 6 | 沼津・伊豆・御殿場、下田 |
| 水窪タクシー | 1 | 浜松 |
| 計 | 6 5 | |



地域間幹線系統の位置 (概略)

注:本図は鉄道網と主な地域間幹線系統を概略的に示すものであり、実際の位置・経路とは必ずしも一致しない。

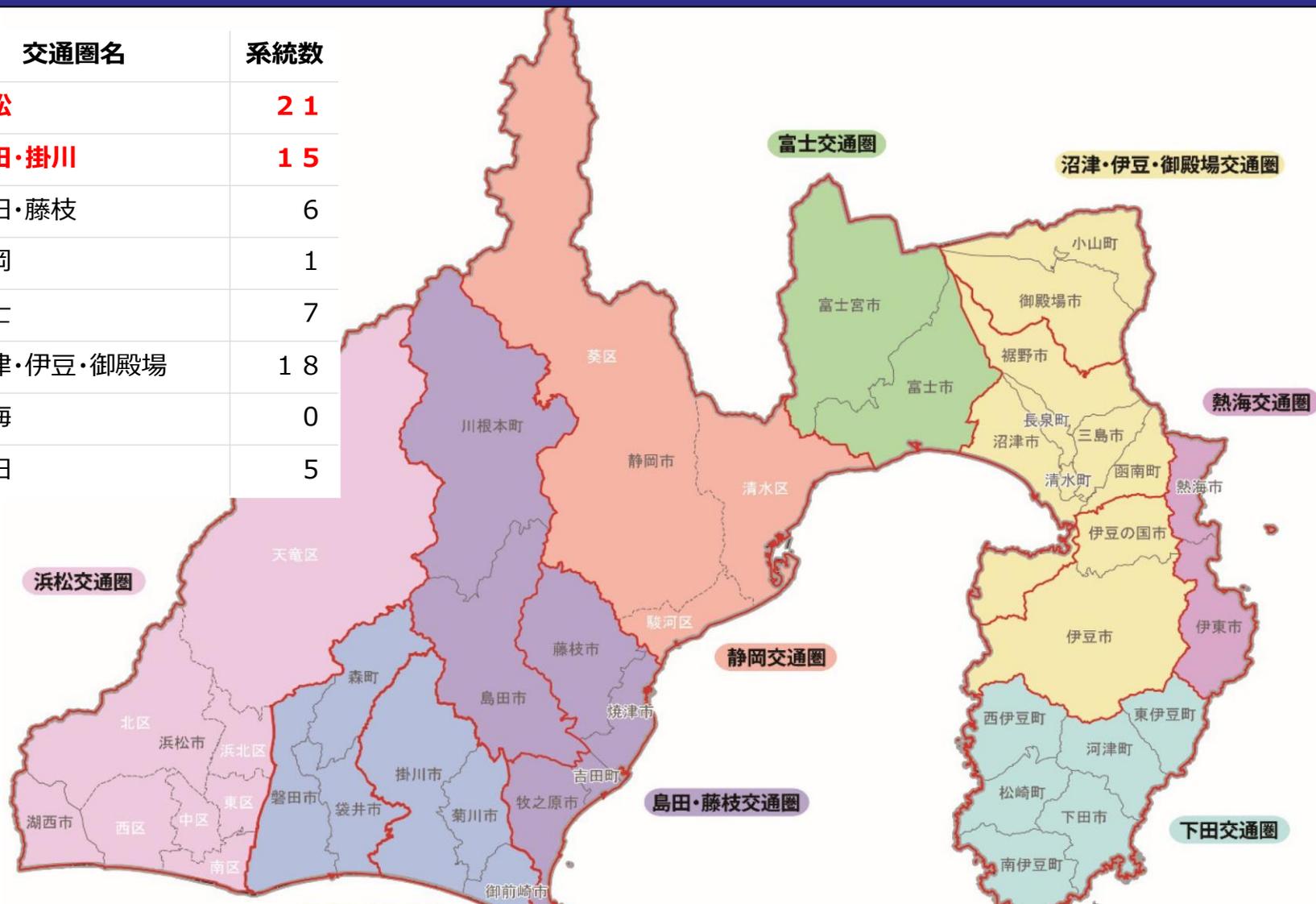


富国有徳の美しい“ふじのくに”

静岡県

静岡県内の交通圏

| 交通圏名 | 系統数 |
|------------|-----|
| ①浜松 | 21 |
| ②磐田・掛川 | 15 |
| ③島田・藤枝 | 6 |
| ④静岡 | 1 |
| ⑤富士 | 7 |
| ⑥沼津・伊豆・御殿場 | 18 |
| ⑦熱海 | 0 |
| ⑧下田 | 5 |



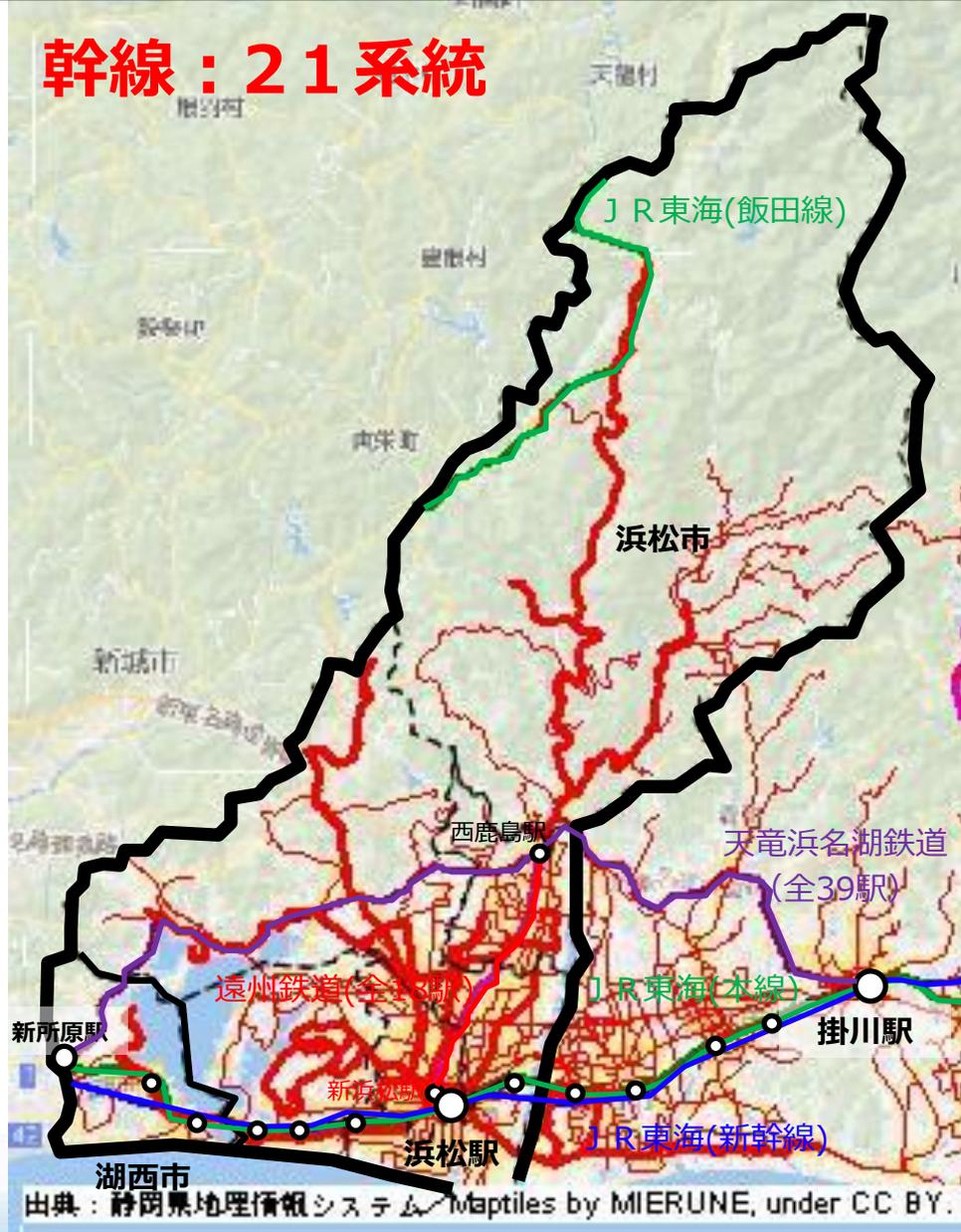
富国有徳の美しい“ふじのくに”

静岡県

※赤太字: 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

幹線：21系統

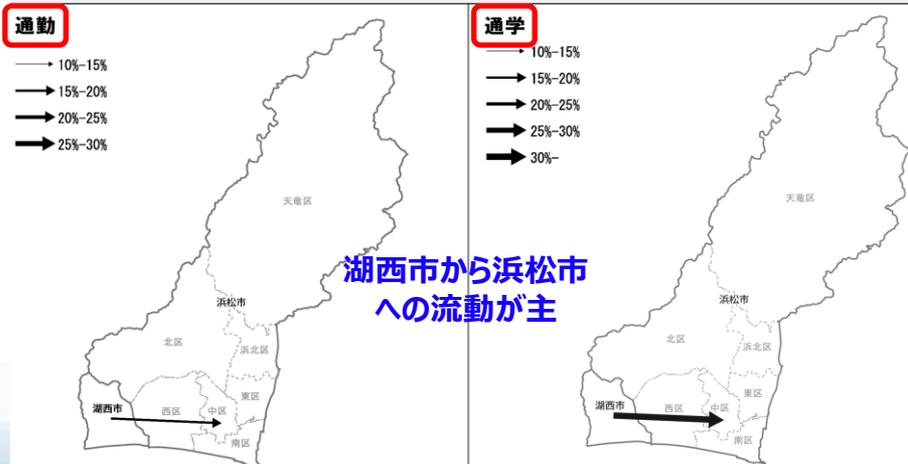


静岡県

| | 浜松市 | 湖西市 |
|------|-------------------------|----------------------|
| 人口 | 793,606人 | 58,551人 |
| 面積 | 1,558.06km ² | 86.56km ² |
| 高校数 | 28校 | 2校 |
| 病院数 | 32所 | 2所 |
| 高齢化率 | 28.3% | 28.5% |

人口、高齢化率：静岡県「高齢者福祉行政の基礎調査」（令和4年4月1日現在）
 面積：国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」（令和4年10月1日現在）
 高校数：静岡県「令和4年度静岡県学校基本統計」（令和4年5月1日現在）
 病院数：厚生労働省「医療施設調査」（令和3年10月1日現在）

交通流動（※通院・買い物流動はデータなし）



浜松交通圏の地域間幹線系統 (21系統)

| 事業者 | 系統名 | 起終点 | 関係市町 |
|----------|----------------|---------------------|-----------------|
| 秋葉バスサービス | 秋葉線 | 袋井駅前－気多 | 浜松市 (袋井市・森町) |
| 遠州鉄道 | 大久保線 | 浜松駅－田端住宅 | 浜松市 |
| | 伊佐見線 | 浜松駅－山崎 | 浜松市 |
| | 浜北医大 三方原聖隷線 | 三方原聖隷－ 浜北駅 | 浜松市 |
| | 伊平線 | 浜松駅－伊平 | 浜松市 |
| | 中ノ町磐田線 | 浜松駅－磐田営業所 | 浜松市(磐田市) |
| | 秋葉線 | 春野車庫－西鹿島駅 | 浜松市 |
| | 磐田天竜線 | 山東－磐田駅 | 浜松市(磐田市) |
| | 磐田天竜線 | 山東－磐田駅 (ららぽーと経由) | 浜松市(磐田市) |
| | 掛塚さなる台線 | 浜松駅－豊浜郵便局 | 浜松市(磐田市) |

| 事業者 | 系統名 | 起終点 | 関係市町 |
|------|----------|-------------------|----------|
| 遠州鉄道 | 大久保線 | 浜松駅－田端住宅 | 浜松市 |
| | 内野台線 | 浜松駅－内野台車庫 | 浜松市 |
| | 内野台線 | 浜松駅－サン ストリート浜北 | 浜松市 |
| | 引佐線 | 浜松駅－気賀駅前 | 浜松市 |
| | 萩丘都田線 | 浜松駅－染地台三丁目 | 浜松市 |
| | 大塚ひとみが丘線 | 浜松駅－山崎 | 浜松市 |
| | 気賀三ヶ日線 | 浜松駅－三ヶ日車庫 | 浜松市 |
| | 奥山線 | 浜松駅－奥山 | 浜松市 |
| | 志都呂宇布見線 | 浜松駅－山崎 | 浜松市 |
| | 志都呂宇布見線 | 浜松駅－舞阪駅 | 浜松市 |
| | 浜名線 | 浜松駅－馬郡車庫 | 浜松市 |
| | 掛塚さなる台線 | 浜松駅－掛塚 | 浜松市(磐田市) |



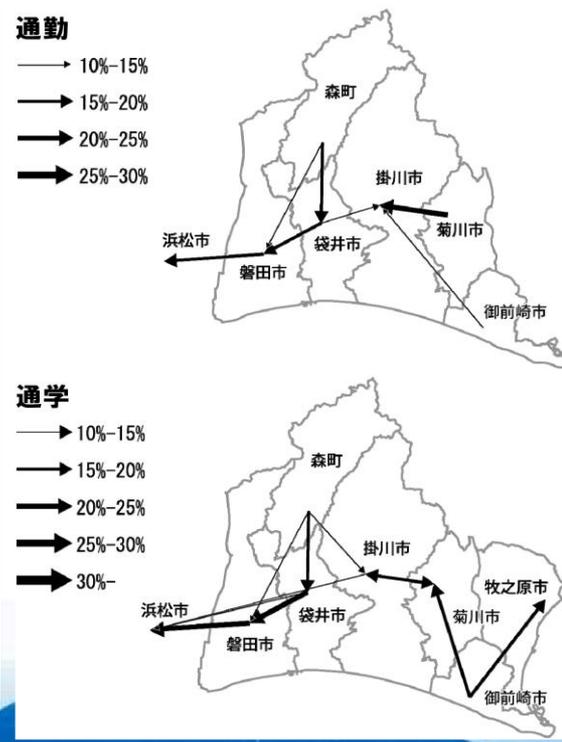
磐田・掛川交通圏

幹線：15系統



| | 磐田市 | 掛川市 | 袋井市 | 御前崎市 | 菊川市 | 森町 |
|----------------------|---------|---------|--------|--------|--------|--------|
| 人口(人) | 167,663 | 115,943 | 87,983 | 30,944 | 47,720 | 17,563 |
| 面積(km ²) | 163.45 | 265.69 | 108.33 | 65.56 | 94.19 | 133.91 |
| 高校数(校) | 5 | 4 | 2 | 1 | 3 | 1 |
| 病院数(所) | 9 | 5 | 2 | 1 | 1 | 1 |
| 高齢化率(%) | 28.9 | 28.2 | 25.0 | 31.4 | 27.8 | 35.7 |

交通流動(※通院・買い物流動はデータなし)



出典：静岡県地理情報システム / Maptiles by MIERUNE, under CC BY. Data by OpenStreetMap contributors, un

磐田・掛川交通圏の地域間幹線系統(15系統)

| 事業者 | 系統名 | 起終点 | 関係市町 |
|-------------|-----------|-------------------|-------------|
| 秋葉バスサービス | 秋葉線 | 袋井駅前－気多 | 袋井市・森町(浜松市) |
| | 秋葉中遠線 | 袋井駅前－遠州森町 | 袋井市・森町 |
| | 秋葉中遠線 | 大東支所－袋井駅南口 | 袋井市・掛川市 |
| | 秋葉中遠線 | 横須賀車庫－袋井駅前 | 袋井市・掛川市 |
| 遠州鉄道 | 磐田市立病院福田線 | 磐田市立病院－豊浜郵便局 | 磐田市 |
| | 中ノ町磐田線 | 浜松駅－磐田営業所 | 磐田市(浜松市) |
| | 磐田天竜線 | 山東－磐田駅 | 磐田市(浜松市) |
| | 磐田天竜線 | 山東－磐田駅(ららぽーと経由) | 磐田市(浜松市) |
| | 掛塚さなる台線 | 浜松駅－豊浜郵便局 | 磐田市(浜松市) |
| | 磐田市立病院福田線 | 磐田駅南口－豊浜郵便局 | 磐田市 |
| | 掛塚さなる台線 | 浜松駅－掛塚 | 磐田市(浜松市) |
| しずてつジャストライン | 菊川浜岡線 | 菊川駅前－浜岡営業所 | 菊川市・御前崎市 |
| | 掛川大東浜岡線 | 掛川駅前－浜岡営業所 | 掛川市・御前崎市 |
| | 掛川大東浜岡線 | 中遠遠総合医療センター－浜岡営業所 | 掛川市・御前崎市 |
| | 掛川大東浜岡線 | 掛川駅前－大東支所 | 掛川市 |



評価概要・県内の取組

- 計画の位置づけ
- 協議会の活用状況
- 一次評価結果
- 事業者・県・市町の取組

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

※R5に県地域公共交通計画を策定予定

協議会の活用状況

| 開催日等 | 協議会等 | 概要 | 備考 |
|----------------|-------------|-----------------------------------|---------------|
| R2.9 | | 事業者→県協議会に対し、単独継続困難による支援の申し出 | |
| R2.11 | 県協議会地区幹事会 | 事業者→県、市町等に対し、申し出路線の現況報告、意見聴取 | |
| R2.11 | | 県→各市町に対し、申し出に対する検討を要請 | 路線維持・支援必要性の検討 |
| R2.12～ R3.1 | 市町地域公共交通会議等 | 申し出に対する検討 | |
| R3.2 | 県協議会 | 申し出に対する検討、補助対象路線の特定 | |
| R3.5 | 生産性向上に関するWG | 地域間幹線システムに対する生産性向上の取組について意見交換(書面) | |
| R3.6 | 県協議会幹事会 | 地域間幹線システム確保維持計画の策定、協議 | 具体的計画の決定 |
| 適時 | 県協議会幹事会 | 地域間幹線システム確保維持計画変更に関する協議 | |
| R4.12～ R5.1 | 市町地域公共交通会議等 | 地域間幹線システム確保維持計画に対する事業評価 | 事業評価 |



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 計画数未滿：0点 |
| ②収支率 | 実績値 | 30%未滿：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%未滿：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%未滿：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 |



一次評価結果

| | A評価 | B評価 | C評価 | 系統数 |
|-------------|----------|----------|-------|----------|
| 山梨交通 | 0 | 1 (1) | 0 | 1 (1) |
| 秋葉バスサービス | 4 (2) | 0 (2) | 0 | 4 (4) |
| 遠州鉄道 | 8 (4) | 1 2 (15) | 2 (2) | 2 2 (21) |
| しずてつジャストライン | 3 (1) | 8 (10) | 0 | 1 1 (11) |
| 富士急モビリティ | 2 (0) | 2 (4) | 0 | 4 (4) |
| 富士急バス | 1 (1) | 1 (1) | 0 | 2 (2) |
| 富士急静岡バス | 4 (4) | 0 | 0 | 4 (4) |
| 富士急シティバス | 3 (4) | 4 (1) | 0 | 7 (5) |
| 伊豆箱根バス | 2 (0) | 1 (2) | 0 | 3 (2) |
| 東海バス | 2 (0) | 4 (3) | 0 | 6 (3) |
| 水窪タクシー | 0 | 1 (1) | 0 | 1 (1) |
| 合 計 | 3 0 (16) | 3 3 (40) | 2 (2) | 6 5 (58) |

※カッコ内は昨年度の一次評価結果



一次評価結果に対する考察

<各項目の評価結果傾向>

- 広域トリップ状況は概ね前年並みだが、一定程度の広域移動が回復したことで昨年度比で増加した系統もある。
- 輸送人員はやや回復しているが、現在もコロナ禍前と比較すると約3割減。
- 概ね運行回数は維持しているが、輸送人員減で見直しを図らざるを得ない状況が続いている。

<考察>

- ◎広域移動が回復途上にあるため、鉄道を代替あるいは補完して広域移動を支える地域間幹線系統の果たす役割は大きく、維持が必要。
- ◎評価結果は昨年度に比べ向上している傾向。
- ◎一方、全体の輸送量が落ち込んだことにより、補助対象系統が増加。
(R3：59系統→R4：65系統)
- ◎燃料等の物価高騰もあり、幹線に限らず費用増、事業者の経営を圧迫。
⇒引き続き利用促進やコロナ対策に取り組み、欠損を圧縮する必要。

事業者・県・市町の取組

| 取組事例 | 利用促進 | 費用削減 | コロナ対策 |
|----------------------------|------|------|-------|
| 非接触型決済機器（交通系 I C カード決済）の導入 | ○ | | ○ |
| バスロケーションシステムの導入、サイネージの設置 | ○ | | ○ |
| 回数券や定期券の割引販売への支援 | ○ | | ○ |
| バスの乗り方教室の実施 | ○ | | |
| 公共交通にまつわるイベントの開催 | ○ | | |
| 公共交通利用券の配布 | ○ | | |
| 運行回数の見直し、適正化 | | ○ | |
| 車両搭載燃料抑制による燃料使用量削減 | | ○ | |
| 車両の消毒 | | | ○ |
| 密を防ぐ運行への支援 | | | ○ |
| 燃料高騰、物価高騰に対する支援（車両維持等） | — | — | — |

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5年2月6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 | |
| | | | | | | | | | | | R4計画 | R4実績 a*b | 平均乗車密度 a | 運行回数 b | R3実績 | R4実績 | R3実績 | | | R4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 | | 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 | 計画通り事業は適切に実施された。 | B | 20.6 | 19.5 | 1.9 | 10.3 | 30.7 | 31.0 | 25.7 | 25.7 | 輸送量は目標(計画)未達。収支率は昨年度から向上。 | 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 | ○ | 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。 | A | 15.8 | 13.6 | 2.1 | 6.5 | 22.0 | 26.0 | 28.7 | 25.5 | 輸送量は目標(計画)未達。収支率は昨年度から向上。広域利用はやや減少。 | 引き続き沿線市町と協力して、利用促進策に取り組む。 | |
| | 3 | 秋葉中遠線 | 袋井駅 | 袋井市民病院 | 遠州森町 | ○ | 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 | 51.2 | 47.5 | 2.6 | 18.3 | 48.1 | 49.0 | 18.6 | 17.9 | 輸送量は目標(計画)未達。収支率は昨年度から向上。広域利用はやや減少。 | 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。引き続き沿線市町と協力して、利用促進策に取り組む。 | |
| | 4 | 秋葉中遠線 | 大東支所 | 横須賀車庫 | 袋井駅南口 | ○ | 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 | 28.0 | 22.9 | 2.7 | 8.5 | 44.3 | 49.3 | 36.8 | 42.4 | 輸送量は目標(計画)未達。収支率は昨年度から向上。広域利用は増加。 | 引き続き沿線市と協力して、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 | ○ | 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 | 45.0 | 49.0 | 2.5 | 19.6 | 49.7 | 49.3 | 48.4 | 52.3 | 輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度からやや悪化。広域利用は増加。 | 引き続き沿線市と協力して、利用促進策に取り組む。 | |
| | 6 | 大久保線 | 浜松駅 | 狸坂 | 田端住宅 | | 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 | 概ね計画通り事業は実施された。 | C | 15.6 | 14.2 | 2.5 | 5.7 | 41.3 | 39.2 | 4.0 | 0.9 | 輸送量は目標(計画)未達。収支率は昨年度から悪化。広域利用は減少。 | 輸送量の減少が続く。事業者において再編等を検討。 | |
| 遠州鉄道 | 7 | 伊佐見線 | 浜松駅 | 伊佐見橋 | 山崎 | | 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 | 計画通り事業は適切に実施された。 | B | 14.0 | 22.6 | 3.9 | 5.8 | 38.8 | 43.7 | 0.5 | 0.8 | 輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から向上。広域利用はやや増加。 | 輸送量の減少が続く。事業者において再編等を検討。 | |
| | 8 | 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 | ○ | 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 | 計画通り事業は適切に実施された。 | B | 13.2 | 21.7 | 3.3 | 6.6 | 32.4 | 36.7 | 53.3 | 47.6 | 輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から向上。広域利用は減少。 | 引き続き沿線市と利用促進策に取り組む。 | |
| | 9 | 伊平線 | 浜松駅 | 追分 | 伊平 | | 旧伊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 | 概ね計画通り事業は実施された。 | A | 47.4 | 60.4 | 5.7 | 10.6 | 50.5 | 61.1 | 31.6 | 32.2 | 輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から向上。広域利用は増加。 | 引き続き沿線市と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5年2月6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 | | |
| | | | | | | | | | | | R4 計画 | R4 実績 a*b | 平均乗 車密度 a | 運行 回数 b | R3 実績 | R4 実績 | R3 実績 | | | R4 実績 | |
| 遠州鉄道 | 10 | 磐田市立病院福田線 | 磐田市立病院 | 磐田駅 | 豊浜郵便局 | ○ | 同上 | A | 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 | 計画通り事業は適切に実施された。 | B | 26.7 | 32.5 | 3.5 | 9.3 | 44.8 | 47.5 | 29.7 | 35.9 | 輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から向上。広域利用は増加。 | 引き続き沿線市と利用促進策に取り組む。 |
| | 11 | 中ノ町磐田線 | 浜松駅 | 中ノ町 | 磐田営業所 | ○ | | A | 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 | 計画通り事業は適切に実施された。 | B | 63.6 | 85.5 | 6.2 | 13.8 | 61.0 | 70.2 | 12.6 | 12.0 | 輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から向上。広域利用はやや減少。 | 引き続き沿線市と利用促進策に取り組む。 |
| | 12 | 秋葉線 | 春野車庫 | 西鹿島駅 | 厚生会 | ○ | | A | 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 | 計画通り事業は適切に実施された。 | C | 13.2 | 18.4 | 2.8 | 6.6 | 30.7 | 29.1 | 20.8 | 19.3 | 輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から悪化。広域利用はやや減少。 | 引き続き沿線市と利用促進策に取り組む。 |
| | 13 | 磐田天竜線 | 山東 | 新開 | 磐田駅 | ○ | | A | 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 | 計画通り事業は適切に実施された。 | B | 27.0 | 29.2 | 4.5 | 6.5 | 48.5 | 51.2 | 77.2 | 78.0 | 輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から向上。広域利用は増加。 | 引き続き沿線市と利用促進策に取り組む。 |
| | 14 | 磐田天竜線 | 山東 | ららぽーと | 磐田駅 | ○ | | A | 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 | 計画通り事業は適切に実施された。 | B | 63.0 | 69.3 | 4.2 | 16.5 | 43.8 | 47.3 | 32.9 | 34.7 | 輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から向上。広域利用は増加。 | 引き続き沿線市と利用促進策に取り組む。 |
| | 15 | 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。 | A | 14.5 | 26.0 | 5.1 | 5.1 | 48.4 | 55.9 | 33.4 | 34.4 | 輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から向上。広域利用は増加。 | 引き続き沿線市と利用促進策に取り組む。 |
| | 16 | 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、通学手段として利用 | 計画通り事業は適切に実施された。 | A | 33.6 | 47.8 | 5.7 | 8.4 | 62.7 | 71.8 | 45.9 | 47.6 | 輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から向上。広域利用は増加。 | 引き続き沿線市と利用促進策に取り組む。 |
| | 17 | 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 | 概ね計画通り事業は実施された。 | B | 30.9 | 36.9 | 4.3 | 8.6 | 43.0 | 53.3 | 34.7 | 40.8 | 輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から向上。広域利用は増加。 | 引き続き沿線市と利用促進策に取り組む。 |
| | 18 | 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 | 11.7 | 17.7 | 2.5 | 7.1 | 37.0 | 38.7 | 64.7 | 61.8 | 輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から向上。広域利用は増加。 | 引き続き沿線市と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5年2月6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 | |
| | | | | | | | | | | | R4 計画 | R4 実績 a*b | 平均乗 車密度 a | 運行 回数 b | R3 実績 | R4 実績 | R3 実績 | | | R4 実績 |
| 遠州鉄道 | 19 | 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 | 計画通り事業は実施された。 | A | 34.8 | 53.3 | 5.8 | 9.2 | 50.5 | 67.0 | 32.9 | 30.1 | 輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から向上。広域利用は減少。 | 引き続き沿線市と利用促進策に取り組む。 |
| | 20 | 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。 | A | 19.8 | 28.0 | 5.5 | 5.1 | 66.5 | 74.5 | 14.6 | 16.7 | 輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から向上。広域利用は増加。 | 引き続き沿線市と利用促進策に取り組む。 |
| | 21 | 大塚ひとみヶ丘線 | 浜松駅 | 湖東高校 ひとみが丘東 | 山崎 | ○ | A | 旧雄踏町から浜松駅に至る系統であり通勤・通学や通勤手段として利用 | 計画通り事業は適切に実施された。 | B | 92.4 | 90.9 | 4.5 | 20.2 | 56.9 | 61.5 | 1.4 | 2.1 | 輸送量は目標(計画)未達。収支率は昨年度から向上。広域利用は増加。 | 引き続き沿線市と利用促進策に取り組む。 |
| | 22 | 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、通院手段として利用 | 計画通り事業は適切に実施された。 | A | 63.2 | 82.3 | 7.1 | 11.6 | 50.3 | 69.4 | 26.2 | 30.9 | 輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から向上。広域利用は増加。 | 引き続き沿線市と利用促進策に取り組む。 |
| | 23 | 奥山線 | 浜松駅 | 追分 | 奥山 | | A | 旧引佐町奥山地区から浜松駅に至る系統であり、沿線の総合病院への通院や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。 | A | 43.2 | 63.4 | 6.1 | 10.4 | — | 65.0 | — | 40.2 | 輸送量は目標(計画)達成。 | 引き続き沿線市と利用促進策に取り組む。 |
| | 24 | 志都呂宇布見線 | 浜松駅 | つるが丘入口 | 山崎 | | A | 旧雄踏町から浜松駅に至る系統であり、通学や沿線の大型商業施設への買い物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 | 111.2 | 152.8 | 5.6 | 27.3 | — | 80.1 | — | 19.8 | 輸送量は目標(計画)達成。 | 引き続き沿線市と利用促進策に取り組む。 |
| | 25 | 志都呂宇布見線 | 浜松駅 | 堀出橋 | 舞阪駅 | | A | 旧舞阪町の舞阪駅から浜松駅に至る系統であり、通学や沿線の大型商業施設への買い物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 | 128.3 | 175.7 | 6.3 | 27.9 | — | 90.4 | — | 9.9 | 輸送量は目標(計画)達成。 | 引き続き沿線市と利用促進策に取り組む。 |
| | 26 | 浜名線 | 浜松駅 | 篠原小学校 | 馬郡車庫 | | A | 旧舞阪町から浜松駅に至る系統であり、通学や通勤手段として利用 | 計画通り事業は適切に実施された。 | B | 122.5 | 167.4 | 5.6 | 29.9 | — | 76.8 | — | 2.4 | 輸送量は目標(計画)達成。 | 引き続き沿線市と利用促進策に取り組む。 |
| | 27 | 掛塚さなる台線 | 浜松駅 | 芳川 | 掛塚 | ○ | A | 磐田市(旧竜洋町)から浜松駅に至る系統であり、通学や通勤手段として利用 | 計画通り事業は適切に実施された。 | A | 70.9 | 125.8 | 5.4 | 23.3 | — | 81.7 | — | 21.8 | 輸送量は目標(計画)達成。 | 引き続き沿線市と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5年2月6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 | |
| | | | | | | | | | | | R4 計画 | R4 実績 a*b | 平均乗 車密度 a | 運行 回数 b | R3 実績 | R4 実績 | R3 実績 | | | R4 実績 |
| しずてつ ジャストライン | 28 | 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 | 計画通り事業は適切に実施された。 | B | 34.9 | 40.4 | 4.4 | 9.2 | 51.4 | 49.9 | 4.3 | 6.5 | 輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から悪化。広域利用は増加。 | 沿線市で再編の可能性を検討。引き続き沿線市と利用促進策に取り組む。 | |
| | 29 | 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 | 計画通り事業は適切に実施された。 | B | 23.1 | 27.5 | 3.1 | 8.9 | 48.5 | 45.2 | 42.8 | 44.5 | 輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から悪化。広域利用は増加。 | 引き続き沿線市と利用促進策に取り組む。 | |
| | 30 | 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 | 計画通り事業は適切に実施された。 | B | 50.4 | 43.2 | 2.4 | 18.0 | 45.1 | 42.3 | 63.7 | 64.1 | 輸送量は目標(計画)未達。収支率は昨年度から悪化。広域利用は増加。 | 引き続き沿線市と利用促進策に取り組む。 | |
| | 31 | 藤枝吉永線 | 藤枝市立総合病院 | 高洲小学校 | 飯淵 | | 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 | 計画通り事業は適切に実施された。 | A | 35.6 | 51.8 | 4.8 | 10.8 | 51.5 | 62.7 | 33.6 | 33.0 | 輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から向上。広域利用はやや減少。 | 引き続き沿線市と利用促進策に取り組む。 | |
| | 32 | 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 | 30.3 | 23.7 | 3.6 | 6.6 | 54.6 | 41.9 | 62.2 | 64.1 | 輸送量は目標(計画)未達。収支率は昨年度から悪化。広域利用は増加。 | 別系統(No.32)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利用促進策に取り組む。 | |
| | 33 | 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 | 計画通り事業は適切に実施された。 | A | 18.7 | 30.9 | 4.3 | 7.2 | 40.6 | 48.2 | 51.7 | 56.9 | 輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から向上。広域利用は増加。 | 別系統(No.31)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利用促進策に取り組む。 | |
| | 34 | 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 | 計画通り事業は適切に実施された。 | B | 54.6 | 44.8 | 3.4 | 13.2 | 39.3 | 38.2 | 50.9 | 76.2 | 輸送量は目標(計画)未達。収支率は昨年度から悪化。広域利用は増加。 | 引き続き沿線市町と利用促進策に取り組む。 | |
| | 35 | 菊川浜岡線 | 菊川駅前 | 菊川市立総合病院 | 浜岡営業所 | | 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 | 計画通り事業は適切に実施された。 | B | 33.7 | 30.7 | 4.1 | 7.5 | 50.5 | 48.2 | 41.8 | 38.9 | 輸送量は目標(計画)未達。収支率は昨年度から悪化。広域利用は減少。 | 引き続き沿線市と利用促進策に取り組む。 | |
| | 36 | 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 | 31.4 | 28.9 | 3.4 | 8.5 | 35.1 | 39.8 | 59.1 | 56.1 | 輸送量は目標(計画)未達。収支率は昨年度から向上。広域利用は減少。 | 引き続き沿線市と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5年2月6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 | |
| | | | | | | | | | | | R4 計画 | R4 実績 a*b | 平均乗 車密度 a | 運行 回数 b | R3 実績 | R4 実績 | R3 実績 | | | R4 実績 |
| しずてつ ジャストライン | 37 | 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 | | 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 | 計画通り事業は適切に実施された。 | A | 25.4 | 37.8 | 6.1 | 6.2 | 62.4 | 66.0 | 67.5 | 68.4 | 輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から向上。広域利用は増加。 | 引き続き沿線市と利用促進策に取り組む。 | |
| | 38 | 掛川大東浜岡線 | | 掛川駅前 | 井崎 | 大東支所 | | | | 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 | 計画通り事業は適切に実施された。 | B | 31.5 | 31.9 | 3.9 | 8.2 | 48.9 | 49.5 | | 82.6 |
| 富士急 モビリティ | 39 | 御殿場線 | | 御殿場駅 | 裾野駅入口 | 三島駅 | ○ | 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。 | A | 12.0 | 16.5 | 3.3 | 5.0 | 32.0 | 42.9 | 37.0 | 45.9 | 輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から向上。広域利用は増加。 | 引き続き沿線市と利用促進策に取り組む。 |
| | 40 | 駿河小山線 | | 御殿場駅 | 一色 | 駿河小山駅 | ○ | 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 | 19.3 | 31.3 | 3.6 | 8.7 | 39.0 | 52.0 | 45.5 | 48.2 | 輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から向上。広域利用は増加。 | 引き続き沿線市町と利用促進策に取り組む。 |
| | 41 | 十里木線 | | 御殿場駅 | 須山 | 十里木 | ○ | 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 | 15.9 | 2.7 | 5.9 | 24.7 | 35.5 | 24.0 | 46.7 | 輸送量は目標(計画)未達。収支率は昨年度から向上。広域利用は増加。 | 引き続き沿線市と利用促進策に取り組む。 |
| | 42 | 河口湖線 | | 河口湖駅 | 旭日丘 | 御殿場駅 | ○ | 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 | 計画通り事業は適切に実施された。 | A | 14.1 | 16.5 | 5.5 | 3.0 | 44.3 | 59.0 | 44.0 | 81.2 | 輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から向上。広域利用は増加。 | 引き続き沿線市と利用促進策に取り組む。 |
| 富士急バス | 43 | 河口湖線 | | 河口湖駅 | 旭日丘 | 御殿場駅 | | 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 | 計画通り事業は適切に実施された。 | A | 59.0 | 44.0 | 4.4 | 10.0 | 44.4 | 50.0 | 81.7 | 88.4 | 輸送量は目標(計画)未達。収支率は昨年度から向上。広域利用は増加。 | 引き続き沿線市と利用促進策に取り組む。 |
| | 44 | 新富士線 | | 富士山駅 | 富士宮駅 | 新富士駅 | | 静岡県と山梨県を結ぶ広域系統であり、地域における一次交通として、越県通学者や県内においては富士宮市と富士市を結ぶ生活の足として利用。 | 計画通り事業は適切に実施された。 | B | 18.0 | 10.2 | 3.4 | 3.0 | 35.8 | 33.9 | 92.5 | 60.7 | 輸送量は目標(計画)未達。収支率は昨年度から悪化。広域利用は減少。 | 引き続き沿線市と利用促進策に取り組む。 |
| 富士急 静岡バス | 45 | 曾比奈線 | | 西富士宮駅 | 赤坂 | 曾比奈 | ○ | 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。 | A | 14.7 | 15.1 | 3.1 | 4.9 | 60.2 | 63.3 | 51.3 | 79.7 | 輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から向上。広域利用は増加。 | 引き続き沿線市と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5年2月6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 | |
| | | | | | | | | | | | R4 計画 | R4 実績 a*b | 平均乗 車密度 a | 運行 回数 b | R3 実績 | R4 実績 | R3 実績 | | | R4 実績 |
| 富士急 静岡バス | 46 | 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 | 14.5 | 15.8 | 5.1 | 3.1 | 77.2 | 81.4 | 23.0 | 48.2 | 輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から向上。広域利用は増加。 | 輸送量が低下。沿線市が利便増進計画を策定予定。 |
| | 47 | 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 | 計画通り事業は適切に実施された。 | A | 81.1 | 85.1 | 4.3 | 19.8 | 83.7 | 88.0 | 50.3 | 57.8 | 輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から向上。広域利用は増加。 | 引き続き沿線市と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、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 | 15.0 | 15.6 | 5.2 | 3.0 | 88.3 | 92.4 | 51.3 | 40.0 | 輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から向上。広域利用は減少。 | 引き続き沿線市と利用促進策に取り組む。 |
| 富士急 シティバス | 49 | 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・通院手段として利用 | 計画通り事業は実施された。 | A | 28.1 | 39.5 | 5.0 | 7.9 | 69.7 | 73.3 | 49.0 | 45.0 | 輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から向上。広域利用は減少。 | 路線の経路変更を実施。引き続き沿線市町と利用促進策に取り組む。 |
| | 50 | 須山線 | 三島駅 | 御宿・下和田上 | 須山 | ○ | B | 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 | 概ね計画通り事業は実施された。 | A | 15.7 | 28.4 | 3.9 | 7.3 | 50.0 | 46.1 | 38.0 | 38.0 | 輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から悪化。 | No.50と統合。引き続き沿線市町と利用促進策に取り組む。 |
| | 51 | 須山線 | 三島駅 | 御宿 | 下和田上 | ○ | C | 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 | No.50と統合し、R4.3末退出 | B | 12.2 | 11.8 | 3.3 | 3.6 | 52.8 | 39.5 | 38.0 | 38.0 | 輸送量は目標(計画)未達。収支率は昨年度から悪化。 | No.50と統合し、R4.3末退出 |
| | 52 | 原線 | 沼津駅 | 旧道・原駅入口 | 東田子の浦駅 | ○ | B | 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 | 概ね計画通り事業は実施された。 | B | 15.6 | 29.5 | 4.1 | 7.2 | 40.7 | 55.7 | 5.0 | 5.0 | 輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から向上。 | 沿線市で利便増進計画を策定し、見直しを実施。引き続き沿線市と利用促進策に取り組む。 |
| | 53 | 桜堤線 | 三島駅 | 三島駅北口・桜堤 | 裾野駅 | ○ | B | 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 | 概ね計画通り事業は実施された。 | B | 33.2 | 53.7 | 4.3 | 12.5 | 62.2 | 68.2 | 92.0 | 93.0 | 輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から向上。 | 引き続き沿線市町と利用促進策に取り組む。 |
| | 54 | がんセンター線 | 沼津駅 | 北小林 | がんセンター | ○ | B | 沼津駅から静岡がんセンターに至る系統でがんセンターへの通院、沿線の学校への通学や沼津駅方面への通勤手段として利用 | 概ね計画通り事業は実施された。 | B | 18.6 | 21.5 | 4.4 | 4.9 | — | 68.4 | — | 31.0 | 輸送量は目標(計画)達成。 | 引き続き沿線市町と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5年2月6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 | |
| | | | | | | | | | | | R4 計画 | R4 実績 a*b | 平均乗 車密度 a | 運行 回数 b | R3 実績 | R4 実績 | R3 実績 | | | R4 実績 |
| 富士急 シティバス | 55 | がんセンター線 | 三島駅 | 長泉なめり駅 | がんセンター | | 三島駅から静岡がんセンターに至る系統でがんセンターへの通院、沿線の学校への通学や沼津駅方面への通勤手段として利用 | 概ね計画通り事業は実施された。 | A | 43.9 | 53.6 | 4.4 | 12.2 | - | 83.0 | - | 79.0 | 輸送量は目標(計画)達成。 | 引き続き沿線市町と利用促進策に取り組む。 | |
| 伊豆箱根 バス | 56 | 大場函南線 | 大場駅 | 八ツ溝 | 函南駅 | ○ | 伊豆箱根鉄道大場駅とJR函南駅の鉄道駅が起終点となり、両駅から沿線の自宅や商業施設への通勤、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 | 15.9 | 13.7 | 1.3 | 10.6 | 38.5 | 34.7 | 65.7 | 52.0 | 輸送量は目標(計画)未達。収支率は昨年度から悪化。広域利用は減少。 | 引き続き沿線市町と利用促進策に取り組む。 | |
| | 57 | 沼津大岡三島線 | 沼津駅 | 上石田・西島病院 | 三島駅 | | 沼津駅と三島駅を結ぶ系統で沿線の高校や病院への通学、通院手段として利用 | 計画通り事業は適切に実施された。 | A | 106.2 | 124.3 | 5.5 | 22.6 | - | 94.4 | - | 60.5 | 輸送量は目標(計画)達成。 | 引き続き沿線市町と利用促進策に取り組む。 | |
| | 58 | 長岡伊豆三津シーパラダイス線 | 長岡駅 | 温泉駅・宗徳寺前 | 伊豆三津シーパラダイス | | 伊豆箱根鉄道長岡駅から沼津市内浦・三津地区に至る系統で沼津市から長岡駅方面への通学や病院への通院手段として利用。伊豆三津シーパラダイスへの観光利用も見られる。 | 計画通り事業は適切に実施された。 | A | 70.9 | 76.1 | 4.4 | 17.3 | - | 68.5 | - | 28.0 | 輸送量は目標(計画)達成。 | 引き続き沿線市と利用促進策に取り組む。 | |
| 東海バス | 59 | 石廊崎線 | 下田駅 | 休暇村 | 石廊崎オーシャンパーク | ○ | 伊豆急下田駅と石廊崎を結ぶ系統で、南伊豆町からの通学・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 | 22.5 | 33.0 | 2.2 | 15.0 | 35.6 | 32.2 | 54.5 | 45.9 | 輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から悪化。広域利用は減少。 | 引き続き沿線市町と利用促進策に取り組む。 | |
| | 60 | 天城峠線 | 修善寺駅 | 天城峠 | 河津駅 | ○ | 伊豆急行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。 | B | 16.0 | 30.0 | 3.0 | 10.0 | 21.0 | 37.9 | 33.3 | 26.5 | 輸送量は目標(計画)未達。収支率は昨年度から向上。広域利用は減少。 | 引き続き沿線市町と利用促進策に取り組む。 | |
| 東海バス | 61 | 戸田線 | 修善寺駅 | 虹の郷 | 戸田 | ○ | 伊豆箱根鉄道修善寺駅と鉄道のない戸田地区を結ぶ系統であり、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 | 14.0 | 28.0 | 4.0 | 7.0 | 26.9 | 52.8 | 52.4 | 68.6 | 輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から向上。広域利用は減少。 | 引き続き沿線市と利用促進策に取り組む。 | |
| | 62 | 西海岸線 | 修善寺駅 | | 松崎 | ○ | 伊豆箱根鉄道修善寺駅から西伊豆方面に至る系統で、沿線の高校へや修善寺駅方面の通学、通院手段として利用。西伊豆地区は鉄道がないエリアであり、観光利用も見られる。 | 計画通り事業は適切に実施された。 | B | 66.6 | 51.6 | 3.8 | 13.6 | - | 42.7 | - | 77.5 | 輸送量は目標(計画)未達。 | 引き続き沿線市町と利用促進策に取り組む。 | |
| | 63 | バサラ峠線 | 下田駅 | バサラ峠 | 堂ヶ島 | ○ | 伊豆急下田駅から西伊豆方面に至る系統で、沿線の高校へや下田駅方面の通学、通院手段として利用。西伊豆地区は鉄道がないエリアであり、観光利用も見られる。 | 計画通り事業は適切に実施された。 | A | 50.8 | 45.8 | 3.7 | 12.4 | - | 48.6 | - | 55.9 | 輸送量は目標(計画)未達。 | 引き続き沿線市町と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5年2月6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 | |
| | | | | | | | | | | | R4 計画 | R4 実績 a*b | 平均乗 車密度 a | 運行 回数 b | R3 実績 | R4 実績 | R3 実績 | | | R4 実績 |
| 東海バス | 64 | バサラ峠線 | 下田駅 | バサラ峠 | 宇久須 | ○ | 同上 | A 伊豆急下田駅から西伊豆方面に至る系統で、沿線の高校へや下田駅方面の通学、通院手段として利用。西伊豆地区は鉄道がないエリアであり、観光利用も見られる。 | 計画通り事業は適切に実施された。 | A | 22.4 | 20.5 | 5.4 | 3.8 | - | 67.4 | - | 79.3 | 輸送量は目標(計画)未達。 | 引き続き沿線市町と利用促進策に取り組む。 |
| 水窪タクシー | 65 | 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 | 計画通り事業は適切に実施された。 | B | 6.6 | 3.9 | 1.0 | 3.9 | 15.3 | 11.0 | 5.0 | 5.0 | 輸送量は目標(計画)未達。収支率は昨年度から悪化。 | 市の自主運行バスとして運行されている。引き続き沿線市と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5年1月20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">・「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。 |
|-----------------------------|---|