

# 令和5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



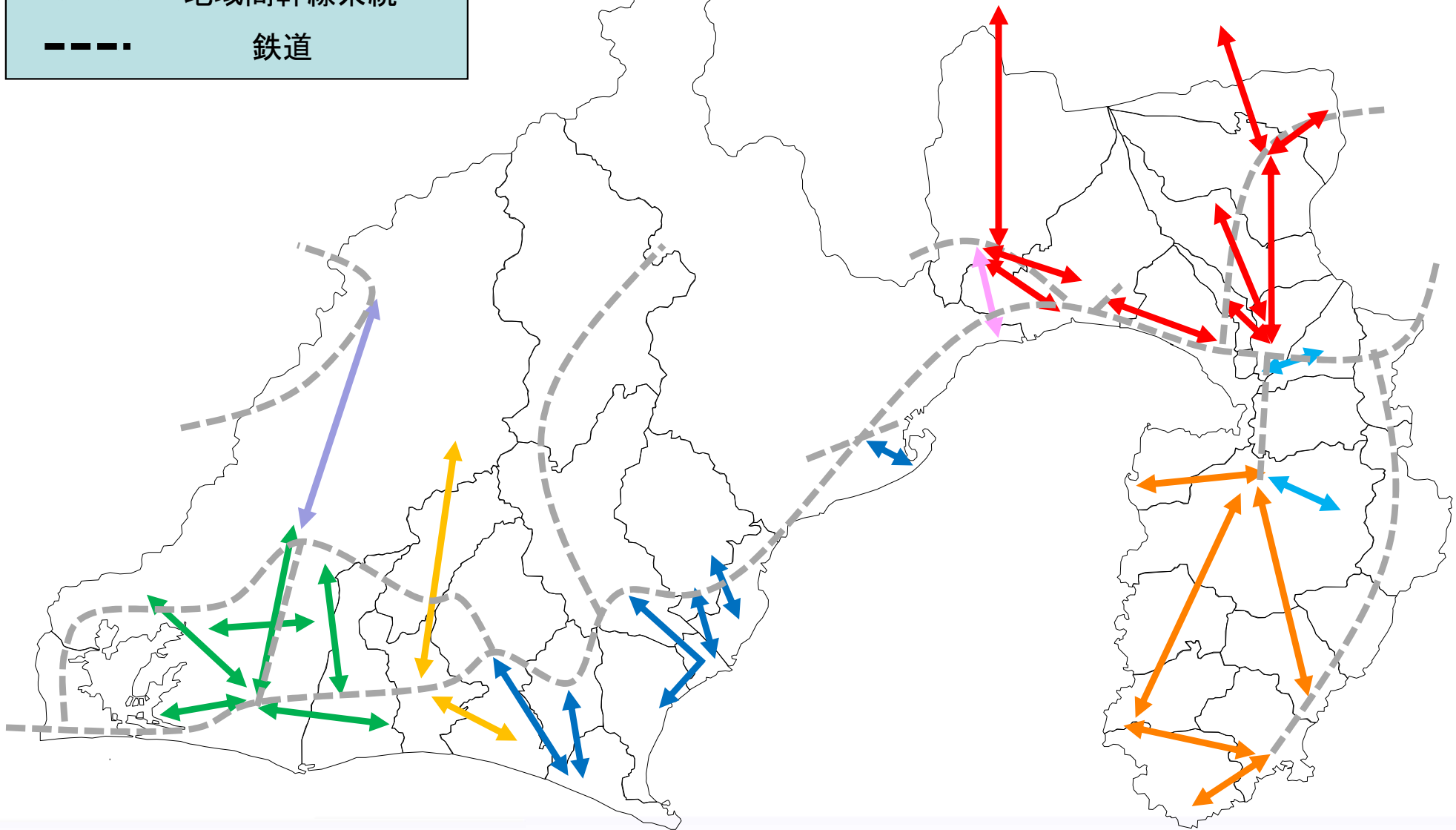
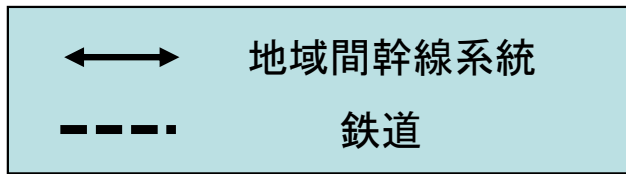
# 地域間幹線系統確保維持計画記載の系統数

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	19	浜松、磐田・掛川
しずてつジャストライン	11	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	6	沼津・伊豆・御殿場、富士
伊豆箱根バス	4	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	62	



# 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。

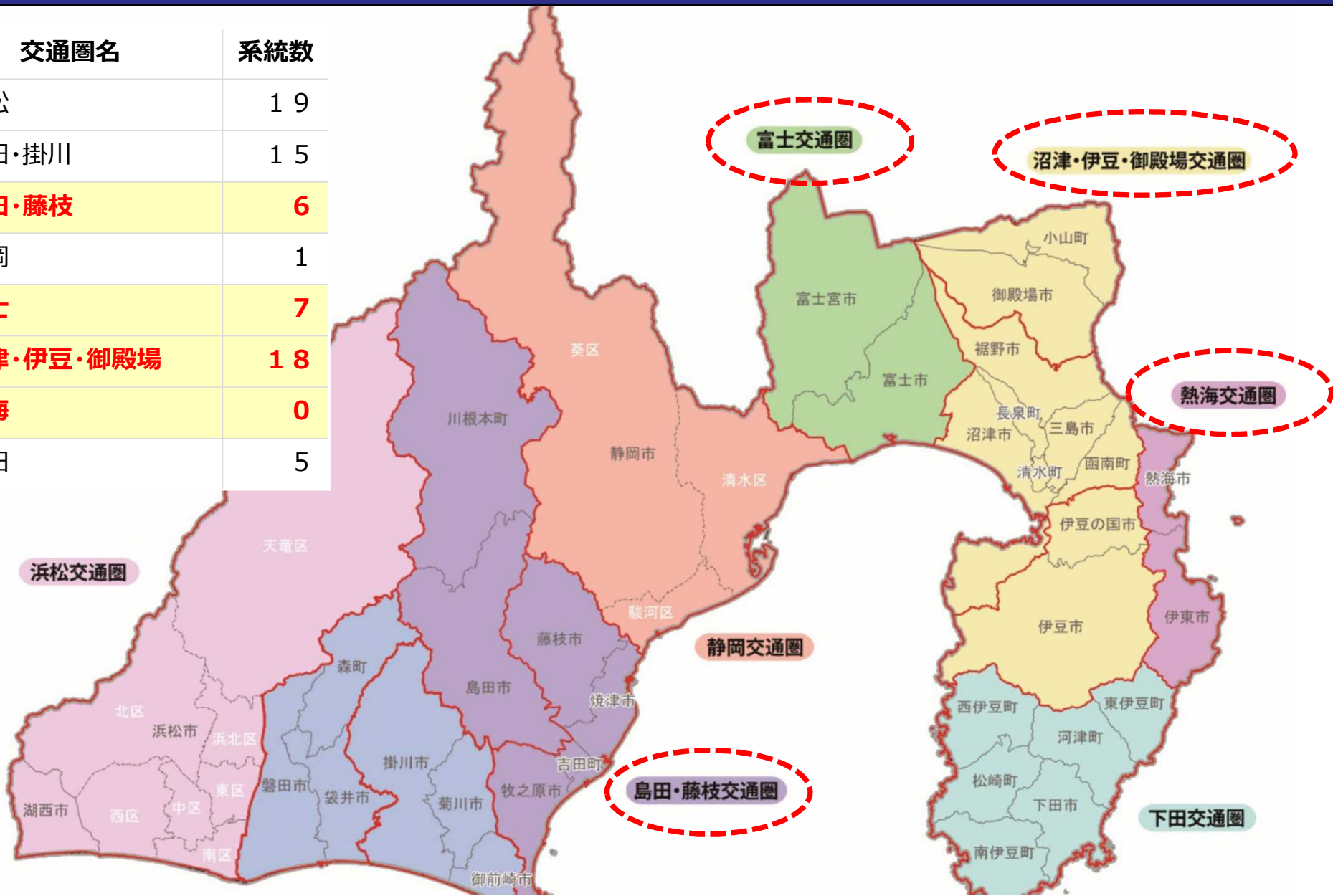


富国有徳の美しい“ふじのくに”

静岡県

# 静岡県内の交通圏

交通圏名	系統数
①浜松	19
②磐田・掛川	15
<b>③島田・藤枝</b>	<b>6</b>
④静岡	1
<b>⑤富士</b>	<b>7</b>
<b>⑥沼津・伊豆・御殿場</b>	<b>18</b>
<b>⑦熱海</b>	<b>0</b>
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



# 島田・藤枝交通圏(全体)



	島田市	焼津市	藤枝市	牧之原市	吉田町	川根本町
人口(人)	96,130	136,623	141,857	43,284	29,217	6,030
面積(km <sup>2</sup> )	315.70	70.30	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(%)	<b>31.9</b>	30.1	30.9	32.9	26.2	51.3

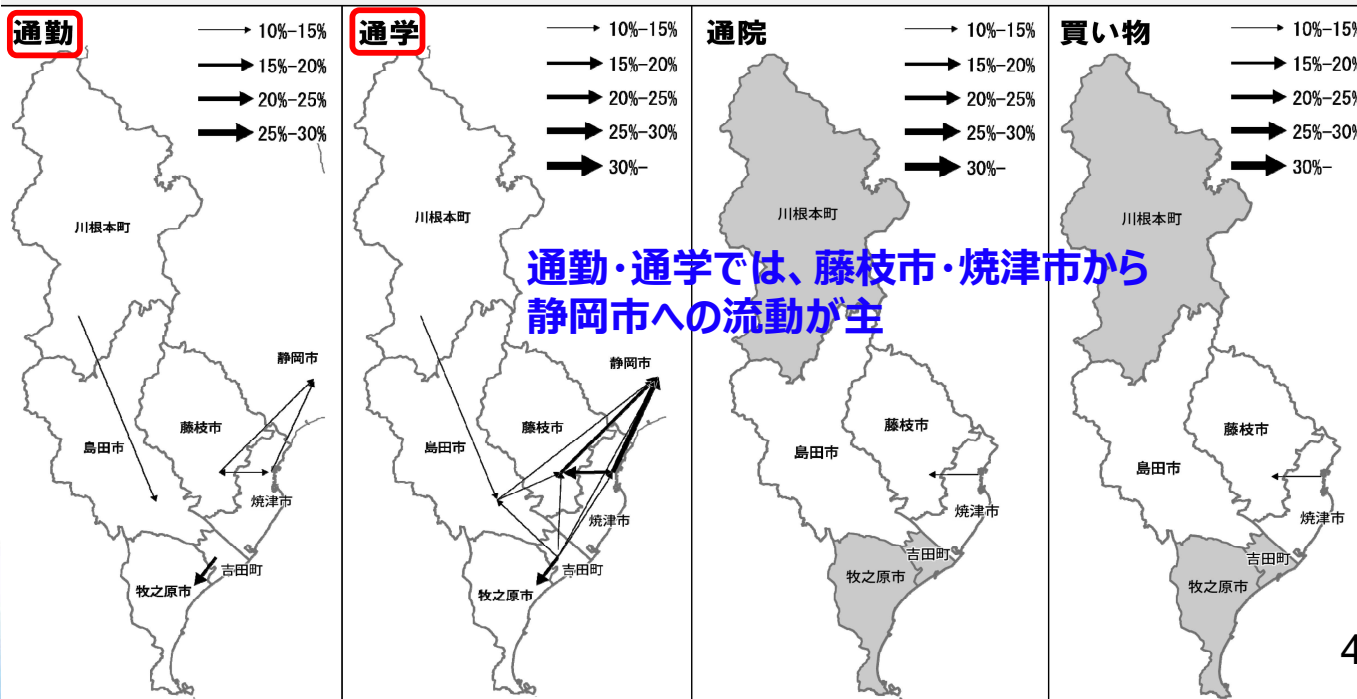
人口、高齢化率：静岡県「高齢者福祉行政の基礎調査」(令和5年4月1日現在)

面積：国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」(令和5年10月1日現在)

高校数：静岡県「令和5年度静岡県学校基本統計」(令和5年5月1日現在)

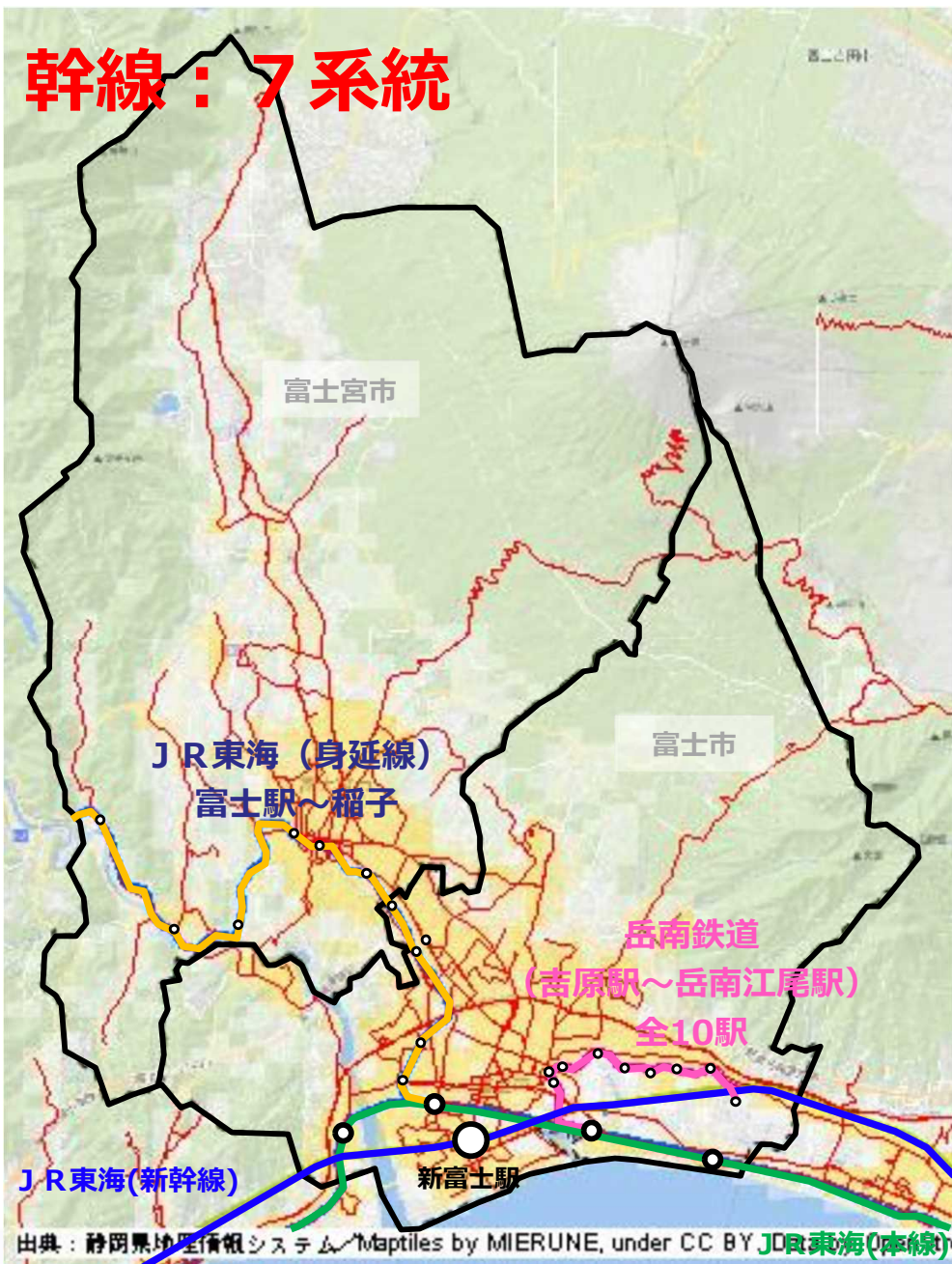
病院数：厚生労働省「医療施設調査」(令和4年10月1日現在)

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)

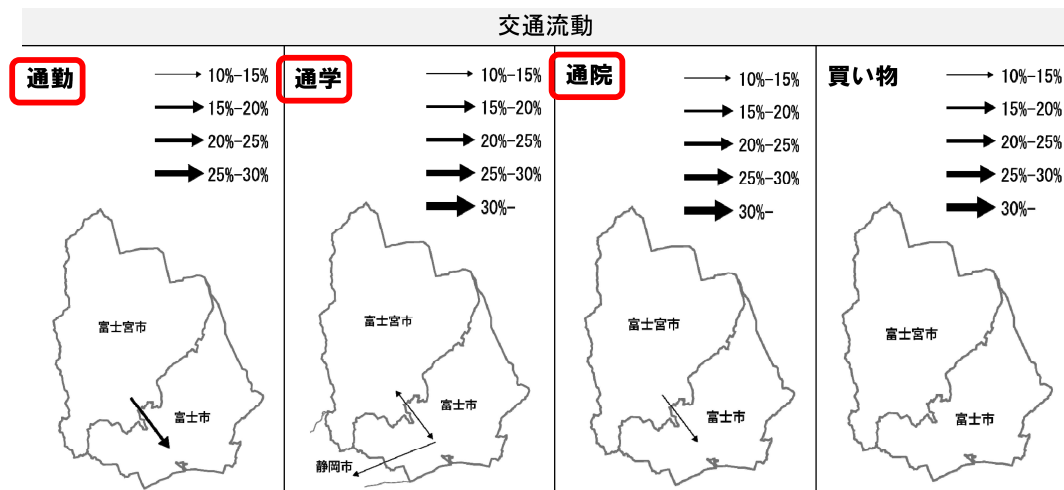


# 富士交通圏(全体)

幹線：7系統



	富士宮市	富士市
人口(人)	128,706	248,368
面積(km <sup>2</sup> )	389.08	244.95
高校数(校)	5	6
病院数(所)	5	12
高齢化率(%)	<b>30.4</b>	<b>28.7</b>



✓通勤・通院では富士宮市から富士市へ流動

✓通学では富士宮市、富士市間での流動、富士市から静岡市へ流動

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

富国有徳の美しい“ふじのくに”

静岡県



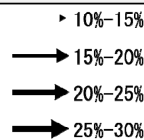
# 沼津・伊豆・御殿場交通圏(全体)



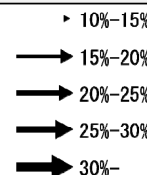
	沼津市	三島市	御殿場市	裾野市	伊豆市	伊豆の国市	函南町	清水町	長泉町	小山町
人口(人)	188,613	106,740	84,525	49,410	28,597	47,046	36,882	31,748	43,268	17,359
面積(km <sup>2</sup> )	186.82	62.02	194.90	138.12	363.97	94.62	65.16	8.81	26.63	135.74
高校数(校)	11	4	3	2	2	2	1	1	1	1
病院数(所)	10	6	7	2	5	6	3	2	2	3
高齢化率(%)	32.3	30.3	26.3	28.3	42.3	33.8	<b>32.5</b>	26.5	22.6	<b>31.7</b>

## 交通流動

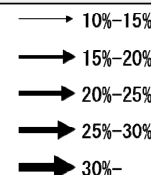
### 通勤



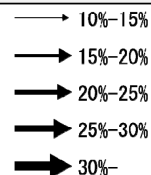
### 通学



### 通院

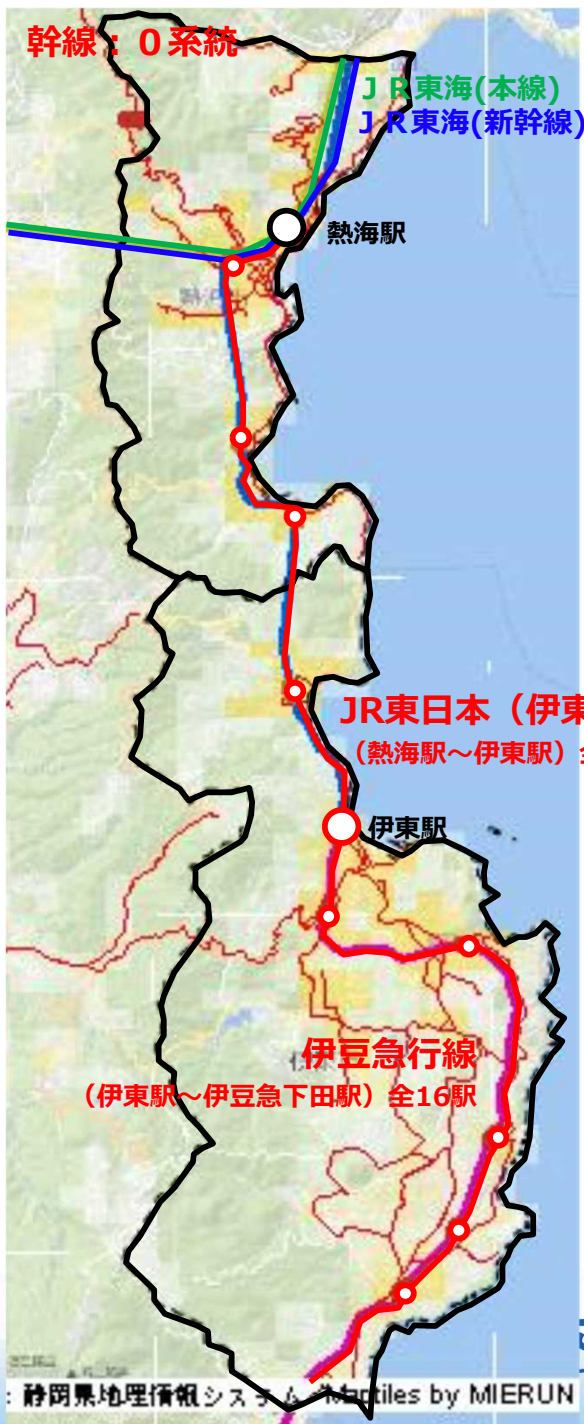


### 買い物

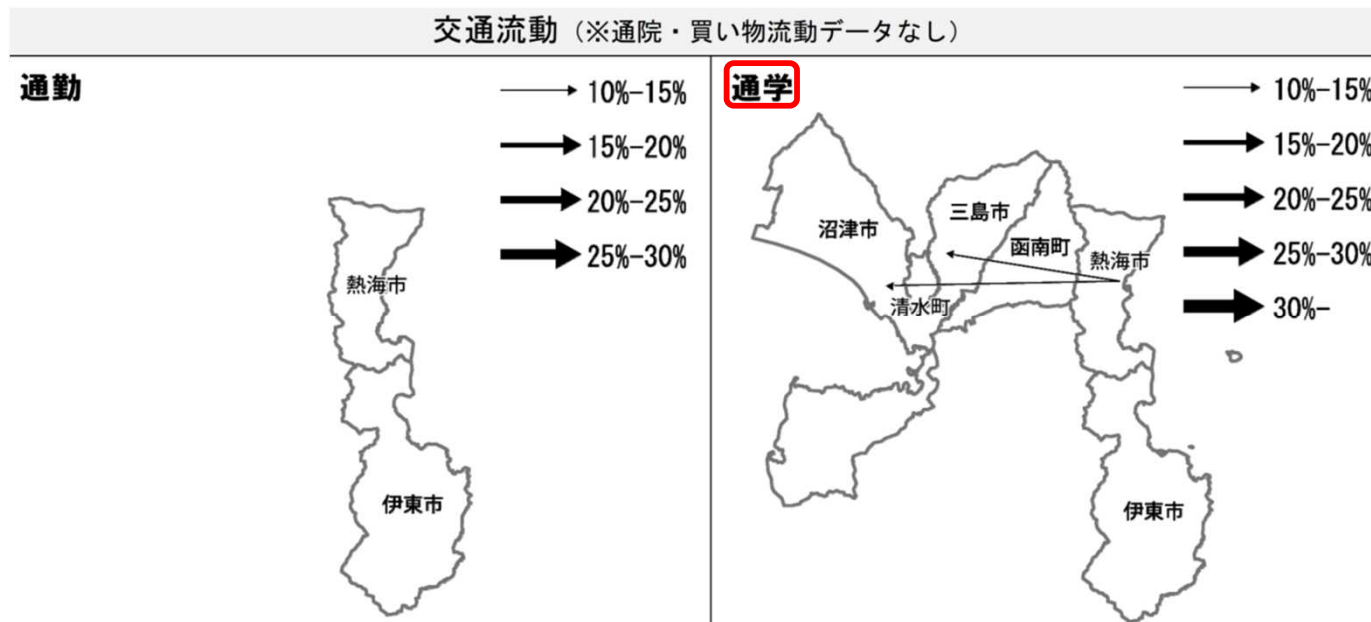


小山町から御殿場市、函南町から三島市、伊豆市から伊豆の国市への流動が主

# 熱海交通圏(全体)



	熱海市	伊東市
人口(人)	34,301	65,927
面積(km <sup>2</sup> )	61.77	124.02
高校数(校)	1	1
病院数(所)	5	3
高齢化率(%)	47.2	41.7



通学では熱海市から三島市、沼津市への流動が主



# 島田・藤枝交通圏、富士交通圏の地域間幹線系統

島田・藤枝交通圏  
6  
系統

事業者	系統名	起終点	関係市町
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	焼津市・藤枝市
	焼津岡部線	焼津駅前－岡部営業所	焼津市・藤枝市
	藤枝吉永線	藤枝市立総合病院－飯渕	焼津市・藤枝市
	島田静波線	島田駅前－静波海岸入口	島田市・吉田町・牧之原市
	島田静波線	島田市立総合医療センター－静波海岸入口	島田市・吉田町・牧之原市
	藤枝相良線	藤枝駅南口－相良営業所	藤枝市・焼津市・吉田町・牧之原市

富士交通圏  
7  
系統

事業者	系統名	起終点	関係市町
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	富士宮市・富士市
富士急バス	新富士線	富士山駅－新富士駅	富士宮市・富士市
富士急静岡 バス	曾比奈線	西富士宮駅－曾比奈	富士宮市・富士市
	大淵線	富士駅－富士宮駅	富士宮市・富士市
	大月線	吉原中央駅－富士宮駅	富士宮市・富士市
	大月線	新富士駅－富士山世界遺産センター	富士宮市・富士市
富士急シ ティバス	原線	沼津駅－東田子浦駅	沼津市・富士市

富国<sup>有</sup>徳の美しい“ふじのくに”

静岡県



# 沼津・伊豆・御殿場交通圏の地域間幹線系統

沼津・伊豆・御殿場交通圏  
18  
系統

事業者	系統名	起終点	関係市町
富士急モビリティ	御殿場線	御殿場駅－三島駅	御殿場市・裾野市・三島市
	駿河小山線	御殿場駅－駿河小山駅	御殿場市・小山町
	十里木線	御殿場駅－十里木	御殿場市・裾野市
	河口湖線	河口湖駅－御殿場駅	御殿場市・小山町
富士急バス	河口湖線	河口湖駅－御殿場駅	御殿場市・小山町
富士急シティバス	駿河平線	三島駅－駿河平	三島市・長泉町
	須山線	三島駅－須山	三島市・裾野市
	原線	沼津駅－東田子浦駅	沼津市・富士市
	桜堤線	三島駅－裾野駅	三島市・裾野市・長泉町
	がんセンター線	沼津駅－がんセンター	沼津市・長泉町
	がんセンター線	三島駅－がんセンター	三島市・長泉町
伊豆箱根バス	大場函南線	大場駅－函南駅	伊豆の国市・函南町
	沼津大岡三島線	沼津駅－三島駅	沼津市・三島市・長泉町
	長岡伊豆三津シーパラダイス線	長岡駅－伊豆三津シーパラダイス	伊豆の国市・沼津市
	沼津静浦長岡線	沼津駅－長岡駅	伊豆の国市・沼津市
東海バス	天城峠線	修善寺駅－河津駅	伊豆市・河津町
	戸田線	修善寺駅－戸田	伊豆市・沼津市
	西海岸線	修善寺駅－松崎	伊豆市・西伊豆町・松崎町

富国徳の美しい“ふじのくに”

静岡県

※熱海交通圏は対象系統なし。



# 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。**

R6.3  
策定

## 県地域公共交通計画 ～"ふじのくに"地域公共交通計画～

※地域公共交通計画と補助制度の連動化により、補助系統を計画内に明記し、地域間幹線系統確保維持計画を別冊として位置づけ

### 広域的な移動を支える系統

- ・ 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系統

- ・ 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

静岡県生活交通確保計画

# 協議会の活用状況

開催日等	協議会等	概要	備考
R3.9		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	
R3.11	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	
R3.11		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
R3.12～ R4.1	市町地域公共交通会議等	申し出に対する検討	
R4.2	県協議会	申し出に対する検討、補助対象路線の特定	
R4.5	生産性向上に関するWG	地域間幹線系統に対する生産性向上の取組について意見交換(書面)	
R4.6	県協議会幹事会	地域間幹線系統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	地域間幹線系統確保維持計画変更に関する協議	
R5.12～ R6.1	市町地域公共交通会議等	地域間幹線系統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		<b>A評価：52～79点</b> →地域間幹線系統として優れた役割を果たしている <b>B評価：26～51点</b> →地域間幹線系統として適した運行となっている <b>C：0～25点</b> →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 (4)	0	0	4 (4)
遠州鉄道	1 1 (8)	8 (12)	0 (2)	1 9 (22)
しずてつジャストライン	1 (3)	1 0 (8)	0	1 1 (11)
富士急モビリティ	3 (2)	1 (2)	0	4 (4)
富士急バス	2 (1)	0 (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 (3)	3 (4)	0	6 (7)
伊豆箱根バス	3 (2)	1 (1)	0	4 (3)
東海バス	6 (2)	0 (4)	0	6 (6)
水窪タクシー	0	1 (1)	0	1 (1)
合計	3 7 (30)	2 5 (33)	0 (2)	6 2 (65)

※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＞

- 輸送人員は回復してきており、ほとんどの系統で昨年度を上回った。特にインバウンド利用が多い系統で増加が顕著。
- 人流が戻ってきたことで、広域移動状況は昨年度と同等又はやや増加傾向にあるが、広域移動に至らず広域利用率が減少している系統があった。
- 概ね運行回数は維持しているが、令和6年4月からの労働基準の厳格化に備え、運行回数やダイヤの見直しを迫られる系統が多数発生する見込み。

## ＜考察＞

- ◎評価結果は昨年度に比べ向上している。
- ◎輸送人員が回復し輸送量も増加傾向。
- ◎燃料価格や物価高騰・運転士不足による人件費の高騰で、費用が増加し事業者の経営を圧迫。
- ◎令和5年度以降、減便や運賃改定が相次ぐ。

内容	R4	R5
A評価の系統数	30	37
輸送量(平均値)	44.6	51.3
20人未満の系統数	15	8
15人未満の系統数	6	1

※輸送量はR6年度の評価から新たに評価基準に加える予定

⇒引き続き利用促進策に取り組むとともに、地域に必要な公共交通サービスを維持するため運転士不足に対応した支援が必要。

# 事業者・県・市町の取組

取組事例	利用促進	費用削減	人材確保
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	○		
公共交通利用券の配布	○		
観光と連携した取組実施 (富士山西麓周遊チケット配布、バスを利用した地域再発見ツアー)	○		
バス事業者3社による共通学生フリーパスへの補助	○		
SNSを活用したバス利用の促進	○		
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		○	
EV車両の導入		○	
市町と連携した運転手募集(職業案内の機会、場所の提供)			○
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6年2月3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	
											R5 計画	R5 実績	平均乗 車密度	運行 回数	R4 実績	R5 実績	R4 実績			R5 実績
										a*b	a	b								
遠州鉄道	11	磐田天竜線	山東	新開	磐田駅	○	同上	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	概ね計画通り事業は実施された。	A	28.3	28.4	5.8	4.9	51.2	63.7	78.0	73.4	輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から向上。広域利用は減少。	R5.7.24運賃改定を実施。引き続き沿線市と協力して、利用促進策に取り組む。
	12	磐田天竜線	山東	ららぽーと磐田	磐田駅	○		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・買い物等の手段として利用	計画通り事業は適切に実施された。	B	54.3	61.4	4.3	14.3	47.3	47.3	34.7	34.6	輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度と同じ。広域利用は横ばい。	R5.7.24運賃改定を実施。引き続き沿線市と協力して、利用促進策に取り組む。
	13	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・通学手段として利用	計画通り事業は適切に実施された。	A	15.9	19.6	4.8	4.1	55.6	57.2	34.4	34.7	輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から向上。広域利用はやや増加。	R5.7.24運賃改定を実施。引き続き沿線市と協力して、利用促進策に取り組む。
	14	内野台線	浜松駅	上島北	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	42.0	46.2	5.5	8.4	71.8	67.8	47.6	42.5	輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から悪化。広域利用も減少。	R5.7.24運賃改定を実施。引き続き沿線市と協力して、利用促進策に取り組む。
	15	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の手段として利用	概ね計画通り事業は実施された。	A	29.2	49.0	5.7	8.6	53.3	68.6	40.8	45.6	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。	R5.7.24運賃改定を実施。引き続き沿線市と協力して、利用促進策に取り組む。
	16	磐田市立病院福田線	磐田駅南口	福田車庫	豊浜郵便局	○		B 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	概ね計画通り事業は実施された。	B	20.1	21.7	3.2	6.8	38.7	47.2	61.8	61.8	輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から向上。広域利用は横ばい。	R5.7.24運賃改定を実施。引き続き沿線市と協力して、利用促進策に取り組む。
	17	引佐線	浜松駅	浜松湖北高校	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・通院等の手段として利用	計画通り事業は実施された。	A	41.2	71.2	7.5	9.5	67.1	83.7	30.1	31.7	輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から向上。広域利用も増加。	R5.7.24運賃改定を実施。引き続き沿線市と協力して、利用促進策に取り組む。
	18	萩丘都田線	浜松駅	上島西	染地台三丁目			A 旧浜北市の新興住宅地から浜松駅に至る系統であり、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	24.5	29.5	5.9	5.0	74.5	78.0	16.7	19.9	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。	R5.7.24運賃改定を実施。引き続き沿線市と協力して、利用促進策に取り組む。
	19	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	60.7	85.5	6.2	13.8	61.5	77.3	2.1	2.3	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。	R5.7.24運賃改定を実施。引き続き沿線市と協力して、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6年2月3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	
											R5 計画	R5 実績 a*b	平均乗 車密度 a	運行 回数 b	R4 実績	R5 実績	R4 実績			R5 実績
遠州鉄道	20	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	44.7	61.0	7.1	8.6	69.4	65.6	30.9	29.1	輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から悪化。広域利用も減少。	R5.7.24運賃改定を実施。引き続き沿線市と協力して、利用促進策に取り組む。	
	21	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	56.8	92.1	6.4	14.4	65.0	66.3	40.2	37.5	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。	R5.7.24運賃改定を実施。引き続き沿線市と協力して、利用促進策に取り組む。	
	22	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	146.3	164.9	6.2	26.6	80.1	82.8	19.8	19.0	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。	R5.7.24運賃改定を実施。引き続き沿線市と協力して、利用促進策に取り組む。	
	23	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	145.9	197.3	6.9	28.6	90.4	95.6	9.9	10.6	輸送量は目標(計画)達成。収支率は向上。広域利用も増加。	R5.7.24運賃改定を実施。引き続き沿線市と協力して、利用促進策に取り組む。	
	24	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	141.0	178.7	5.9	30.3	76.8	78.3	2.4	8.3	輸送量は目標(計画)達成。収支率は向上。広域利用も増加。	R5.7.24運賃改定を実施。引き続き沿線市と協力して、利用促進策に取り組む。	
	25	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	100.8	137.7	5.6	24.6	81.8	89.6	21.8	24.6	輸送量は目標(計画)達成。収支率は向上。広域利用も増加。	R5.7.24運賃改定を実施。引き続き沿線市と協力して、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6年2月3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	
											R5 計画	R5 実績	平均乗 車密度	運行 回数	R4 実績		R5 実績	R4 実績		R5 実績
しずてつ ジャストライン	26	三保草薙線	折戸車庫	草薙団地・県立大学前	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	40.4	40.4	4.4	9.2	49.9	46.2	6.5	6.7	輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から悪化。広域利用はやや増加。	引き続き沿線市と利用促進策に取り組む。	
	27	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総合病院までの通院、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	29.3	26.7	3.0	8.9	45.2	40.4	44.5	42.1	輸送量は目標(計画)未達。収支率は昨年度から悪化。広域利用も減少。	引き続き沿線市と利用促進策に取り組む。	
	28	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	46.8	54.0	3.0	18.0	42.3	46.2	64.1	64.7	輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から向上。広域利用も増加。	引き続き沿線市と利用促進策に取り組む。	
	29	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。	B	41.0	45.3	4.2	10.8	62.7	50.5	33.0	30.9	輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から向上。広域利用は減少。	引き続き沿線市と利用促進策に取り組む。	
	30	島田静波線	島田駅前	—	静波海岸入口		A 榑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	31.0	23.1	3.5	6.6	41.9	37.3	64.1	62.7	輸送量は目標(計画)未達。収支率は昨年度から悪化。広域利用も減少。	引き続き沿線市町と利用促進策に取り組む。	
	31	島田静波線	島田市立総合医療センター	島田駅前	静波海岸入口		A 榑原総合病院、島田市立総合医療センターまでの通院、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	25.2	26.6	3.7	7.2	48.2	38.3	56.9	54.1	輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から悪化。広域利用も減少。	引き続き沿線市町と利用促進策に取り組む。	
	32	藤枝相良線	藤枝駅南口	静波海岸入口	相良営業所		A 榑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	46.2	55.4	4.2	13.2	38.2	42.1	76.2	75.9	輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から向上。広域利用は減少。	引き続き沿線市町と利用促進策に取り組む。	
	33	菊川浜岡線	菊川駅前	菊川市立総合病院	浜岡営業所		A 菊川市立総合病院までの通院、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	31.5	38.0	5.0	7.6	48.2	52.9	38.9	37.7	輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から向上。広域利用は減少。	引き続き沿線市と利用促進策に取り組む。	
	34	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	24.6	24.6	2.9	8.5	39.8	32.2	56.1	57.7	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。	

### 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6年2月3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			
											R5 計画	R5 実績	平均乗 車密度	運行 回数	R4 実績		R5 実績	R4 実績		R5 実績		
しずてつ ジャストライン	35	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	計画通り事業は適切に実施された。	A	34.7	37.2	6.0	6.2	66.0	58.9	68.4	68.0	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。		
	36	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	計画通り事業は適切に実施された。	B	31.1	31.9	3.9	8.2	49.5	45.7	81.8	82.1	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。	
富士急 モビリティ	37	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・通院や買い物手段として利用	計画通り事業は適切に実施された。	A	11.0	30.0	6.0	5.0	42.9	71.6	45.9	57.0	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。	R5.10.1運賃改定を実施。引き続き沿線市と利用促進策に取り組む。	
	38	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。	A	20.7	31.8	3.7	8.6	52.0	53.4	48.2	67.3	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。	R5.10.1運賃改定を実施。引き続き沿線市町と利用促進策に取り組む。	
	39	十里木線		御殿場駅	須山	十里木	○	同上	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	9.2	25.4	3.8	6.7	33.4	47.6	46.7	33.8	輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から向上。広域利用は減少。	R5.10.1運賃改定を実施。引き続き沿線市と利用促進策に取り組む。
	40	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・通院手段として利用	計画通り事業は適切に実施された。	A	10.5	23.1	7.7	3.0	59.0	79.7	81.2	76.8	輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から向上。広域利用は減少。	R5.7.1運賃改定を実施。引き続き沿線市と利用促進策に取り組む。	
富士急バス	41	河口湖線		河口湖駅	膳棚・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・通院手段として利用	計画通り事業は適切に実施された。	A	35.0	73.2	7.4	9.9	50.0	74.9	88.4	90.3	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。	R5.7.1運賃改定を実施。引き続き沿線市と利用促進策に取り組む。	
	42	新富士線		富士山駅	精進湖富士宮駅	新富士駅		A	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。	A	9.9	17.1	5.9	2.9	33.9	51.2	60.7	76.3	輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から向上。広域利用も増加。	R5.7.1運賃改定を実施。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	43	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。	A	15.1	16.1	3.3	4.9	63.4	60.3	79.7	82.2	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。	R5.10.1運賃改定を実施。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6年2月3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	
											R5 計画	R5 実績	平均乗 車密度	運行 回数	R4 実績		R5 実績	R4 実績		R5 実績
										a*b	a	b								
富士急 静岡バス	44	大淵線	富士駅	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	15.5	16.7	5.4	3.1	81.5	79.3	48.2	43.5	輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から悪化。広域利用も減少。	R5.10.1運賃改定を実施。沿線市で利便増進計画を策定(R5.2)
	45	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	83.5	85.1	4.3	19.8	88.1	80.0	57.8	57.7	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。	R5.10.1運賃改定を実施。引き続き沿線市と利用促進策に取り組む。
	46	大月線	新富士駅	吉原中央駅・富士宮駅	富士山世界遺産センター	○	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	15.3	17.4	5.8	3.0	92.4	93.1	40.0	54.7	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。	R5.10.1運賃改定を実施。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	47	駿河平線	三島駅	長泉なめり駅 がんセンター	駿河平	○	B	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	概ね計画通り事業は実施された。	A	37.3	45.9	5.6	8.2	75.0	77.7	45.0	46.0	輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から向上。広域利用も増加。	R5.10.1運賃改定を実施。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。
	48	須山線	三島駅	御宿・呼子団地入口	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。	B	34.0	34.8	4.2	8.3	47.8	47.6	38.0	37.0	輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から悪化。広域利用も減少。	R5.10.1運賃改定を実施。路線再編等の見直しを実施。引き続き沿線市町と利用促進策に取り組む。
	49	原線	沼津駅	片浜駅・原駅	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	19.1	31.9	4.5	7.1	57.4	59.4	5.0	6.0	輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から向上。広域利用も増加。	R5.10.1運賃改定を実施。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。
	50	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	45.5	54.9	4.5	12.2	69.9	68.9	93.0	93.0	輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から悪化。広域利用は横ばい。	R5.10.1運賃改定を実施。引き続き沿線市町と利用促進策に取り組む。
	51	がんセンター線	沼津駅	北小林	がんセンター		A	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	計画通り事業は適切に実施された。	A	20.0	26.4	5.4	4.9	70.1	81.5	31.0	31.0	輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から向上。広域利用は横ばい。	R5.10.1運賃改定を実施。引き続き沿線市町と利用促進策に取り組む。
	52	がんセンター線	三島駅	長泉なめり駅	がんセンター		B	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	37.8	58.5	4.8	12.2	84.8	88.0	79.0	59.0	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。	R5.10.1運賃改定を実施。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6年2月3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

Table with columns: 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). Rows include bus routes like 大場函南線, 沼津大岡三島線, 石廊崎線, etc.



### 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6年2月3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	
											R5 計画	R5 実績	平均乗 車密度	運行 回数	R4 実績	R5 実績	R4 実績			R5 実績
東海バス	62	バサラ峠線	下田駅	バサラ峠	宇久須	○	同上	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	19.0	26.2	6.9	3.8	67.4	92.8	79.3	75.0	輸送量は目標(計画)達成。収支率は向上。広域利用は減少。	R5.4.1通学利便性を考慮し運行本数を適正化。 R5.12.1運賃改定を実施。 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	63	北遠本線	水窪町	西渡・横山車庫・山東	西鹿島駅			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	3.9	4.4	1.1	4.0	9.3	10.1	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。広域利用は横ばい。	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6年1月19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>・「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。</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、実情に応じた公共交通のネットワーク形成を推進する。</li><li>・地域公共交通に係るデータの「見える化」を推進する。</li><li>・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。</li></ul>
-----------------------------	---