

令和7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

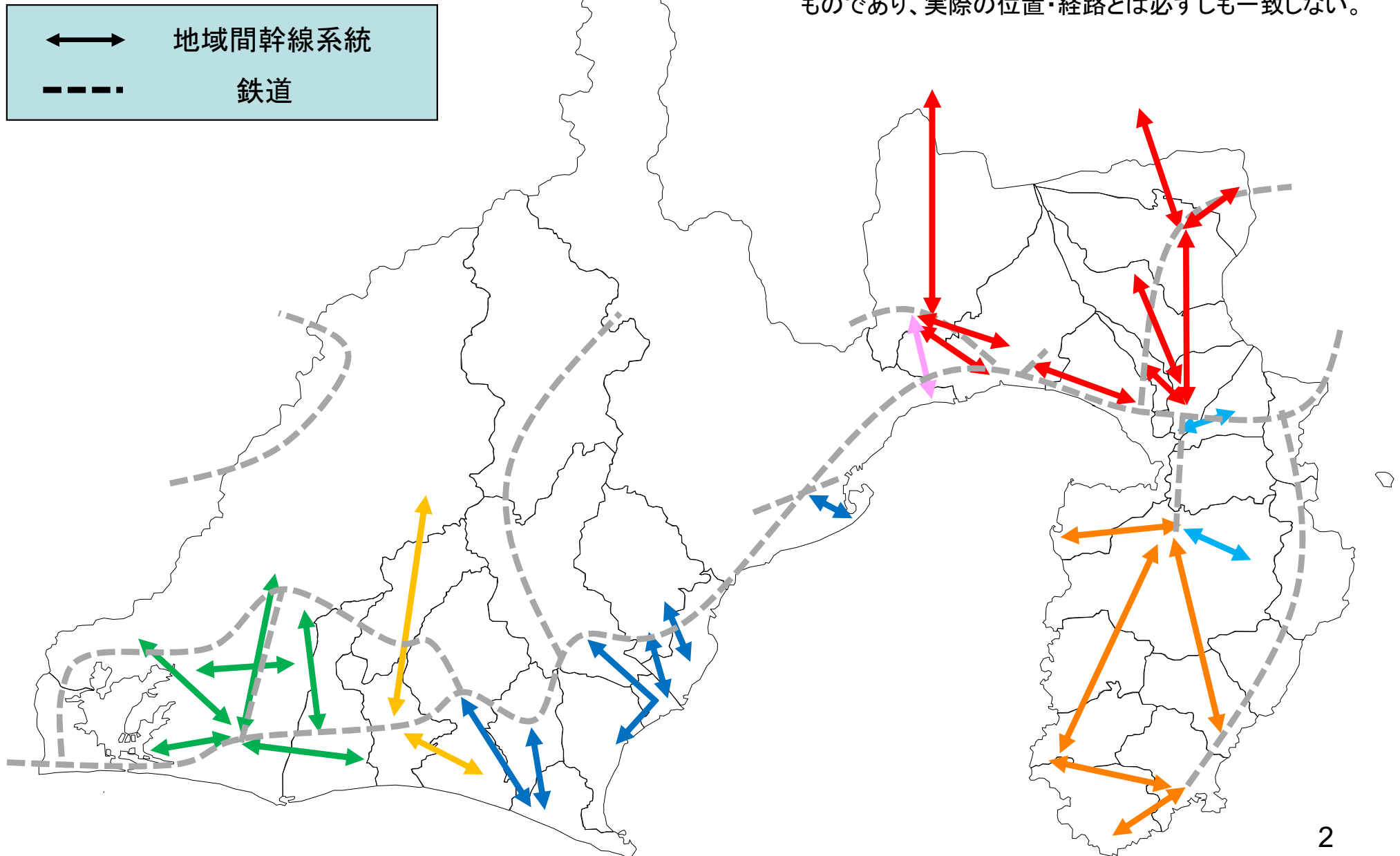
静岡県地域公共交通活性化協議会

地域間幹線系統確保維持計画記載の系統数

運行事業者	R 6 系統数	R 7 系統数	交通圏
山梨交通	1	1	富士
秋葉バスサービス	4	4	磐田・掛川、浜松
遠州鉄道	1 6	1 6	浜松、磐田・掛川
しずてつジャストライン	1 1	1 1	静岡、島田・藤枝
富士急モビリティ	4	4	沼津・伊豆・御殿場
富士急バス	2	2	沼津・伊豆・御殿場
富士急静岡バス	4	4	富士
富士急シティバス	6	6	沼津・伊豆・御殿場、富士
伊豆箱根バス	3	3	沼津・伊豆・御殿場
東海バス	8	8	沼津・伊豆・御殿場、下田
計	5 9	5 9	

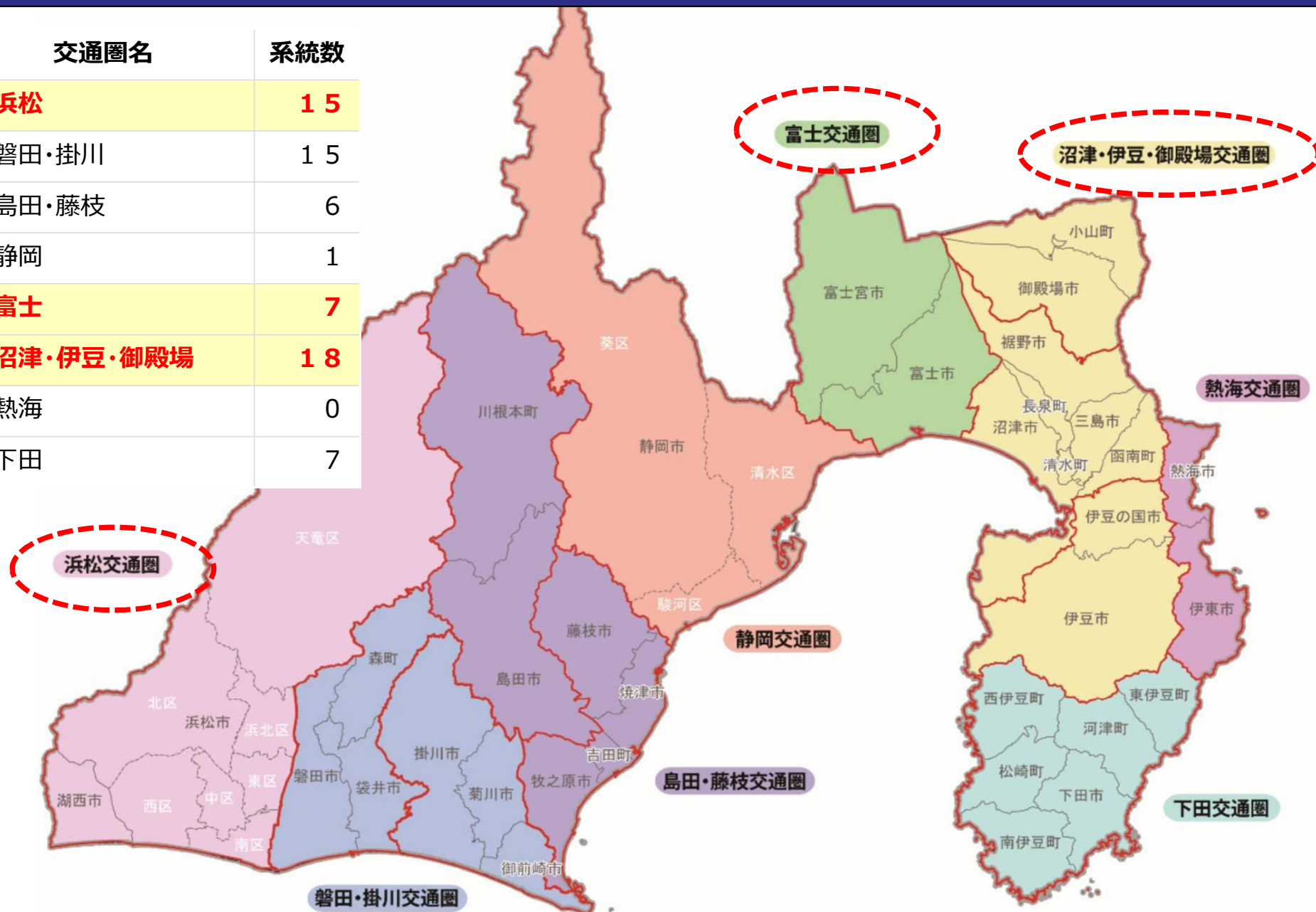
地域間幹線系統の位置（概略）

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。



静岡県内の交通圏

交通圏名	系統数
①浜松	15
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	7



※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

交通圏ごとの地域間幹線系統

浜松交通圏：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
遠州鉄道	浜北医大三方原聖隷線	三方原聖隷～なゆた浜北	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－(新開)－磐田駅	磐田市・浜松市
	磐田天竜線	山東－(ららぽーと磐田)－磐田駅	磐田市・浜松市
	掛塚さなる台線	浜松駅－豊浜郵便局	浜松市・磐田市
	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
	大塚ひとみヶ丘線	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
	掛塚さなる台線	浜松駅－掛塚	浜松市、磐田市

交通圏ごとの地域間幹線系統

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	曽比奈線	西富士宮駅－曽比奈	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	沼津駅・富士駅

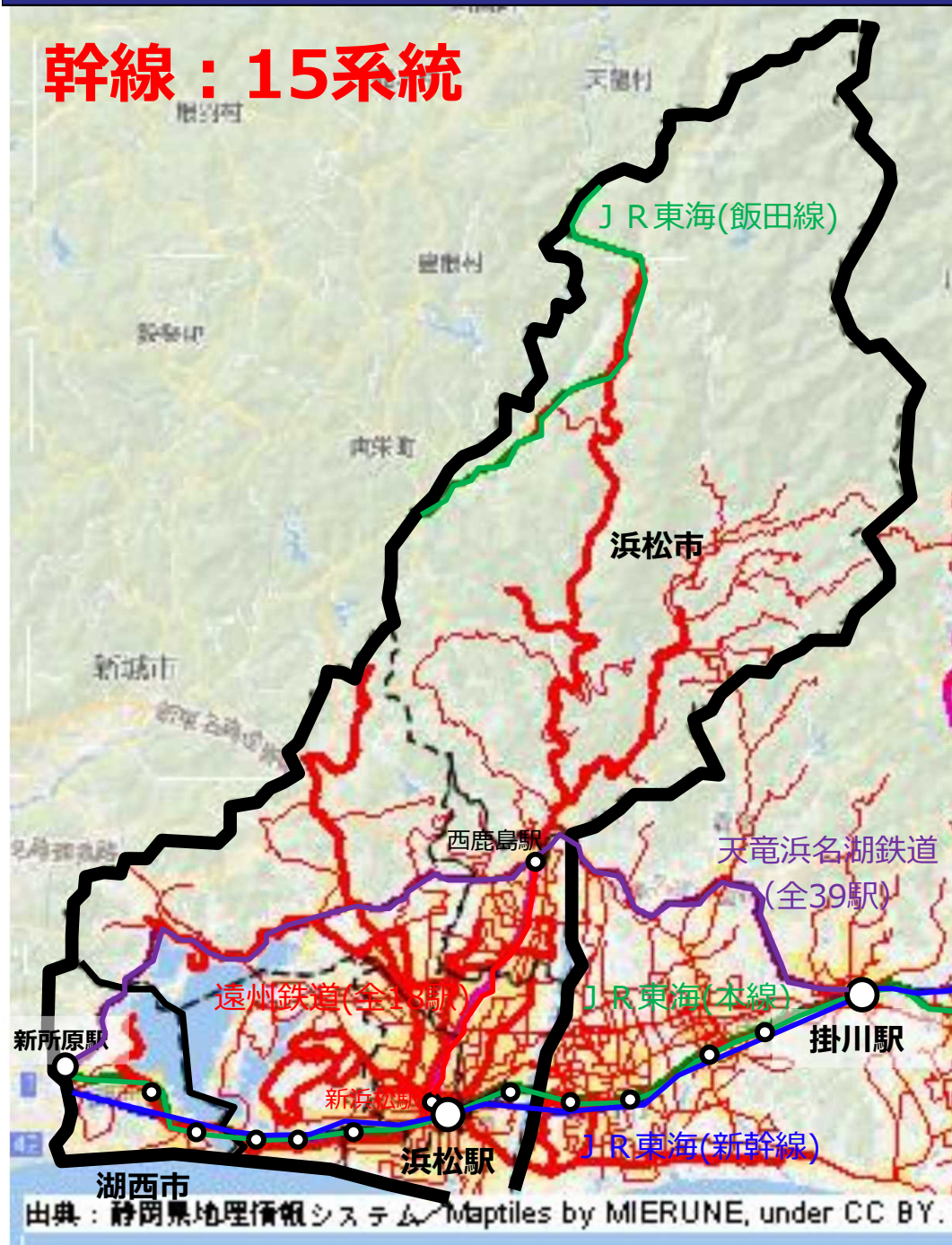
交通圏ごとの地域間幹線系統

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

浜松交通圏

幹線：15系統

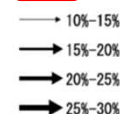


	浜松市	湖西市
人口 (人)	781,011	56,971
面積 (km ²)	1,558.11	86.56
高校数 (校)	27	2
病院数 (所)	32	2
高齢化率 (%)	29.0	29.1

人口、高齢化率：静岡県「高齢者福祉行政の基礎調査」（令和7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7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7年5月1日現在）
 病院数：厚生労働省「医療施設調査」（令和6年10月1日現在）

交通流動（※通院・買い物流動はデータなし）

通勤



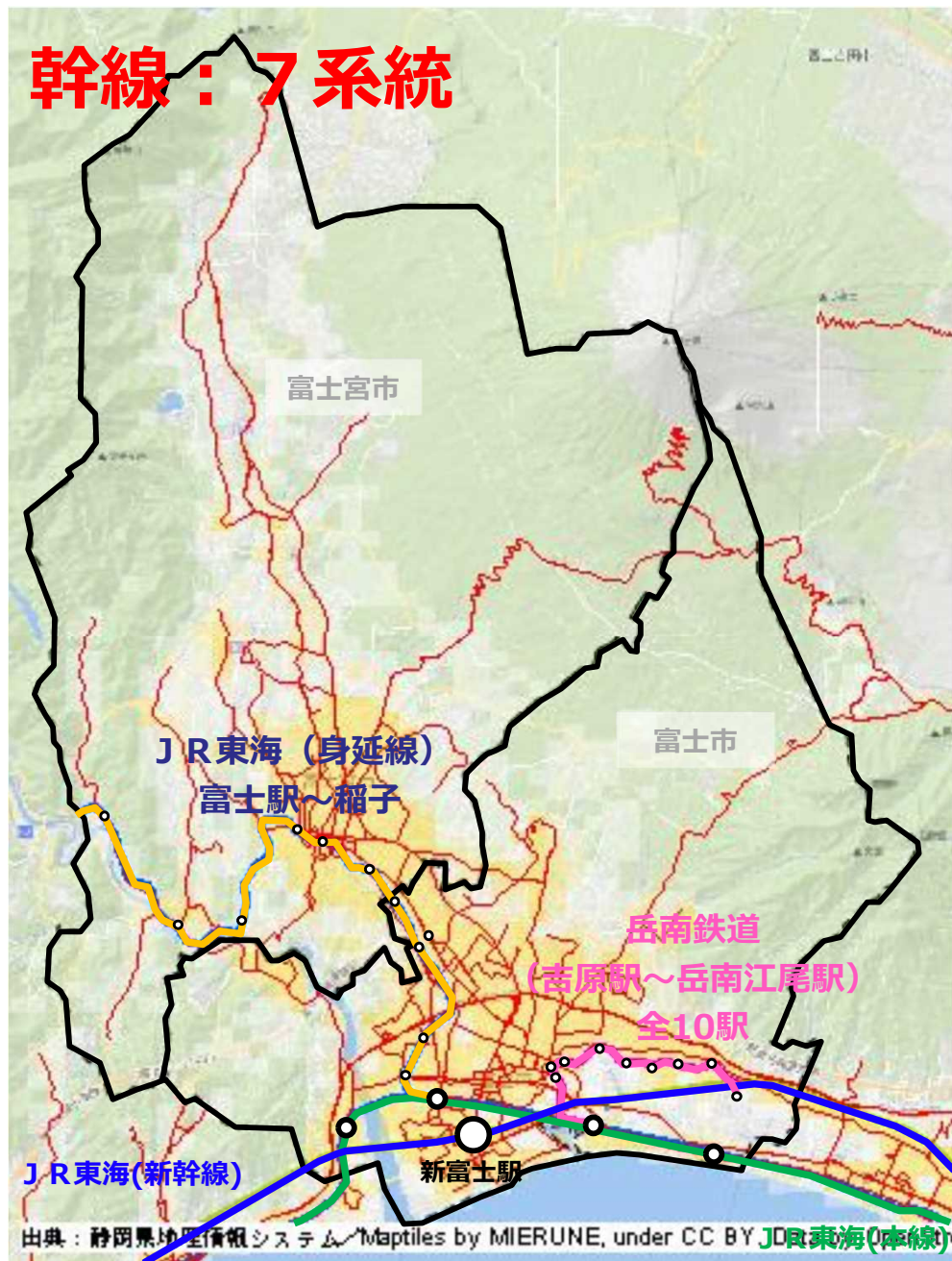
通学



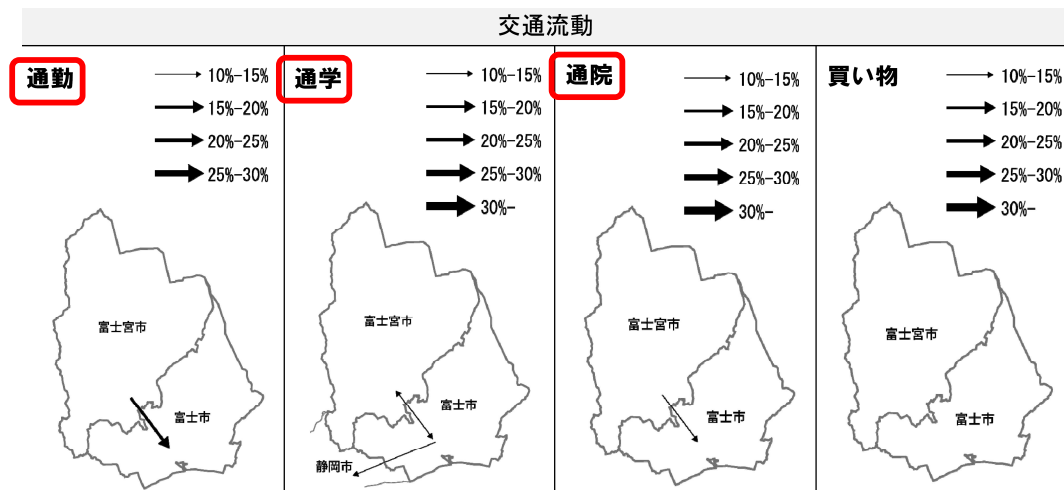
湖西市から浜松市
への流動が主

富士交通圏(全体)

幹線：7系統



	富士宮市	富士市
人口 (人)	126,348	245,514
面積 (km ²)	389.08	244.94
高校数 (校)	5	6
病院数 (所)	5	12
高齢化率 (%)	31.1	29.1



✓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

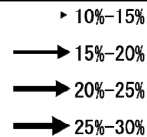
沼津・伊豆・御殿場交通圏(全体)



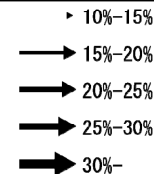
	沼津市	三島市	御殿場市	裾野市	伊豆市	伊豆の国市	函南町	清水町	長泉町	小山町
人口(人)	184,563	104,401	82,979	48,375	27,404	45,791	36,006	31,501	43,480	16,766
面積(km ²)	186.84	62.02	194.90	138.12	363.97	94.62	65.16	8.81	26.63	135.74
高校数(校)	11	4	3	2	2	2	1	1	1	1
病院数(所)	10	6	7	2	5	6	3	2	2	3
高齢化率(%)	32.9	30.9	26.8	29.2	43.2	34.5	33.2	26.9	22.5	32.7

交通流動

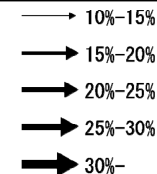
通勤



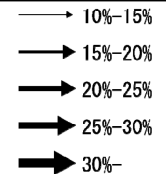
通学



通院



買い物



✓通勤・通学では、沼津市、三島市への流動

✓通院・買物は伊豆市から伊豆の国市への流動が主

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。

県地域公共交通計画（R6.3策定）

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

○R7計画

開催日等	協議会等	概要	備考
R5.9		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	
R5.11	県協議会 (バス専門部会)	事業者→県、市町等に対し、申し出路線の現況報告、意見聴取	
R5.11		県→各市町に対し、申し出に対する検討を要請	①路線維持・支援 必要性の検討 ↓
R5.12～ R6.1	市町地域公共交通会議等	申し出に対する検討	
R6.2	県協議会 (バス専門部会)	申し出に対する検討、補助対象路線の特定	
R6.5	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)	②具体的計画の 決定 ↓
R6.6	県協議会 (バス専門部会)	地域間幹線系統確保維持計画の策定、協議	
運行期間：R6.10～R7.9			
R7.12～ R8.1	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	③事業評価

次の項目を点数化し、合計点をA・B・C・Dで評価

評価の観点	評価項目	説明
補助基準	運行回数	実績運行回数が補助要件を満たしているかを評価
	輸送量	実績輸送量が補助要件を満たしているかを評価
実施状況	収支率	実績値を評価(収支率50%以上満点)
	乗車人員	計画値に対する実績値を評価(+5%以上満点)
幹線性・広域性	ネットワーク構成	他の系統と乗換可能なアクセス拠点数及びバス停数を評価 (10点満点)
	広域トリップ状況	バス利用者の市町を跨ぐ移動割合を評価(50%以上満点)

評 価	内 容
A(86点以上)	地域間幹線系統として優れた役割を果たしている
B(66～85点)	地域間幹線系統として適した運行となっている
C(51～65点)	地域間幹線系統として改善に努力を要する
D(0～50点)	地域間幹線系統として見直しの検討を要する

一次評価結果

	A 評価	B 評価	C 評価	D 評価	系統数
山梨交通				1	1
秋葉バスサービス	2	1	1		4
遠州鉄道	5	9		2	1 6
しずてつジャストライン	4	5	1	1	1 1
富士急モビリティ	1	3			4
富士急バス	2				2
富士急静岡バス	1	3			4
富士急シティバス	2	4			6
伊豆箱根バス	2	1			3
東海バス	4	4			8
合 計	2 3	3 0	2	4	5 9
(参考：昨年度)	(3 2)	(2 1)	(3)	(3)	(5 9)

一次評価結果に対する考察

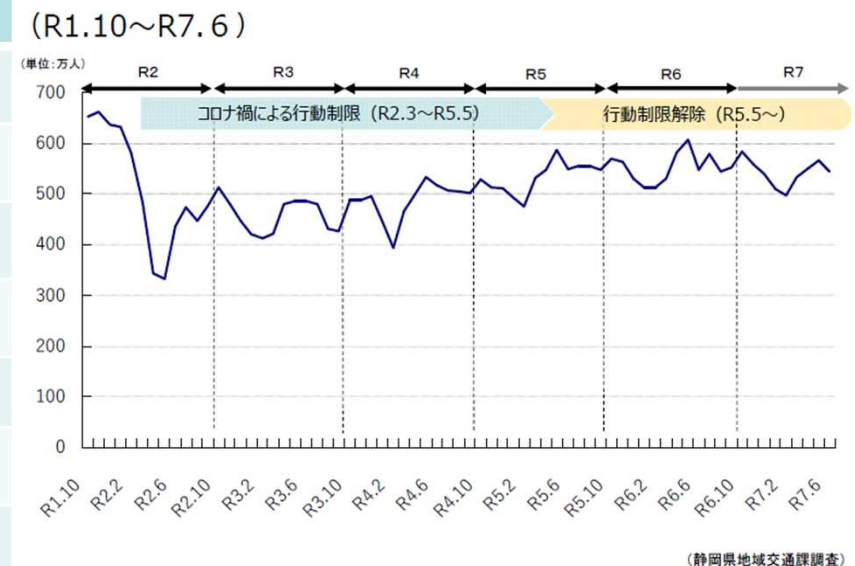
各項目の評価結果傾向

- R 6 との比較では、利用者数の伸び悩みや減便等の影響による輸送量の減少、物価高騰に伴い収支率が減小した系統が多く見られ、A 評価の系統が32から23系統に減少した。
(B 評価を合わせた A + B 評価の系統数は同数)。
- D 評価のうち、15人を下回る 1 系統は R 8 から主系統に再編統合、1 系統は退出。
- その他20人未満の系統については、輸送量が落ち込んだ系統もあることから、沿線市町を含めた要因分析と利用促進策について検討を進めていく。

【評価の詳細】

内容	R5	R6	R7
A評価の系統数	37	32	23
B評価の系統数	25	21	30
C評価の系統数	0	3	2
D評価の系統数	-	3	4
輸送量			
20人未満の系統数	8	7	11
15人未満の系統数	1	2	1

【参考：県内の乗合バス利用者の推移】




※R5からR6にかけてのA評価の減少は、R6に評価基準の見直しを実施したため(3→4段階評価)

一次評価結果に対する考察

C・D評価の詳細

評価	系統名	運行市町	輸送量		考察
			R6	R7	
C	秋葉線 (袋井駅前～気多)	袋井市・森町・ 浜松市	14.5	 19.2	一部運休区間が2025年1月に再開したことにより、輸送量が増加。「秋葉線再編プロジェクト((共創モデル実証運行事業))」などにより沿線市町及び事業者と連携して利用促進を図る。
	掛川大東浜岡線	掛川市	6.7	 11.3	R6に主系統に運行回数を振り分けたため輸送量が減少した。R8運行から主系統に再編統合し、主系統により運行中。
D	蒲原病院線	富士市・富士宮市	19.5	 19.5	事業者による路線維持が困難とし、R8.1～退出。沿線市では、デマンドタクシーの増便や自主運行バスにより代替交通を確保している。
	秋葉線 (春野車庫～厚生会)	浜松市	25.0	 19.1	通学利用者が減少。R6は秋葉線(袋井駅前～気多)の区間運休により輸送量が振り分けられたため一時的に増加。市と運行事業者で協議し今後のあり方を検討する。
	磐田市立病院 福田線	磐田市	19.4	 17.6	市内での通学利用者が減少傾向。市と運行事業者で実態分析を行い、今後のあり方を検討する。
	島田静波線	島田市・吉田町・ 牧之原市	25.6	 19.2	特に学生の利用者の減小幅が大きく、今後は、沿線市町及び運行事業者にて学生が通学に利用しやすい運行時間の見直しを検討し、系統の維持に努める。

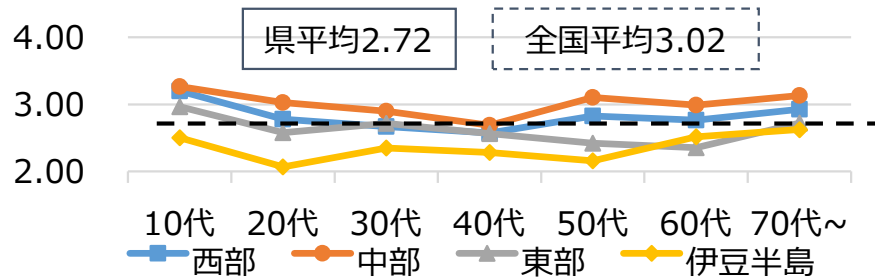
静岡県における取組事例①

区分	事例	実施内容																								
利用促進策	小学生を対象にしたバス無料デーの実施	<p>○実施日：R6.12.7(土)～R6.12.8(日)</p> <ul style="list-style-type: none">・普段の土日の4倍の利用(小学生)・普段のバス利用の少ない小学生が、44%を占めた  <div><p>バス利用者数の比較 (効果把握対象路線)</p><table><tr><th>曜日</th><th>前週 (11/30～12/1)</th><th>無料デー (12/7～12/8)</th><th>翌週 (12/14～12/15)</th></tr><tr><td>子ども</td><td>959</td><td>3,821</td><td>893</td></tr><tr><td>大人</td><td>145,146</td><td>159,615</td><td>154,261</td></tr><tr><td>合計</td><td>146,105</td><td>163,436</td><td>155,154</td></tr></table><p>バス利用者数の比較 (効果把握対象路線) 《子ども》</p><table><tr><th>曜日</th><th>前週 (11/30～12/1)</th><th>無料デー (12/7～12/8)</th><th>翌週 (12/14～12/15)</th></tr><tr><td>子ども</td><td>959</td><td>3,821</td><td>893</td></tr></table><p>※乗車人員 (大人、子ども) について無料デー当日の人数把握ができたもののみカウント</p></div> <p>○R7.12.13(土)～R7.12.14(日)</p> <ul style="list-style-type: none">・算定中(3月公表予定)	曜日	前週 (11/30～12/1)	無料デー (12/7～12/8)	翌週 (12/14～12/15)	子ども	959	3,821	893	大人	145,146	159,615	154,261	合計	146,105	163,436	155,154	曜日	前週 (11/30～12/1)	無料デー (12/7～12/8)	翌週 (12/14～12/15)	子ども	959	3,821	893
曜日	前週 (11/30～12/1)	無料デー (12/7～12/8)	翌週 (12/14～12/15)																							
子ども	959	3,821	893																							
大人	145,146	159,615	154,261																							
合計	146,105	163,436	155,154																							
曜日	前週 (11/30～12/1)	無料デー (12/7～12/8)	翌週 (12/14～12/15)																							
子ども	959	3,821	893																							
物価高騰対策	<ul style="list-style-type: none">・車両維持費への補助・燃料費高騰分の補助	静岡県内を走行する乗合バスに対し10万円/台を補助(R7.2補正、R7.12補正)																								

静岡県における取組事例②（地域公共交通のリ・デザイン）

主観指標

Q 公共交通機関で、好きな時に好きなところへ移動できる



<県内乗合バスの推移>

区 分	運行路線（系統数）		伸び率 （％）
	2013	2023	
事業者	1,675	1,324	△21.0
自主運行	288	412	+43.1
合 計	1,963	1,736	△11.6

分析

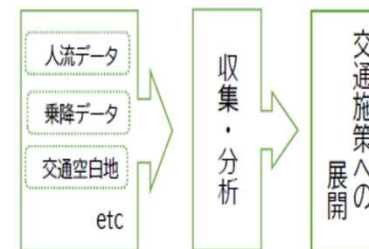
- 静岡県の移動・交通分野の数値は、年代、地域別を問わず満足度が低い
- 乗合バス路線の全体数は減っているが、市町自主運行バスの割合は増加
- 事業者が単独で維持できない路線の補助金や市町による運行で対応しており、将来的に立ち行かない

政策立案

- 乗降データ等を収集・分析、活用した交通施策を展開
- 単独市町及び市町の圏域を超えた広域共同運行によるライドシェア等の展開支援
- 自動運転の実装のため、国補助を活用する市町へ県より上乗せ補助等の集中支援を行い、ロールモデルを形成し、全県へ展開

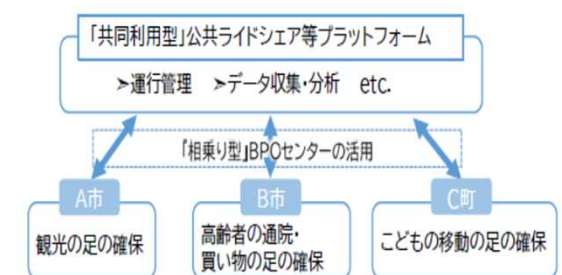
○データに基づく交通分析

人流データや交通事業者が所有するデータ等を分析し、県内交通の最適な役割分担を整理



○公共ライドシェア等共同運行管理

公共ライドシェア等の実施に必須となる運行管理について、民間のノウハウを活用し、市町が共同で利用できるプラットフォームを構築



○自動運転実装化支援

自動運転バスの早期の社会実装を目指し、先進自治体の実証実験を財政面から支援

- R8は新富士駅～富士駅間で実証実験を行う富士市を支援
- ロールモデルとして県内各地域で自動運転サービスを展開



▲自動運転バス（イメージ）



▲路車協調システム（イメージ）

**地域公共交通「静岡リ・デザイン」
推進事業費（新規）**

93百万円

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8年1月30日

協議会名:静岡県地域公共交通活性化協議会

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		
											R7 計画	R7 実績 a*b	平均乗 車密度 a	運行 回数 b	R6 実績	R7 実績	R6 実績			R7 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			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	計画通り事業は 適切に実施され た。	D	16.4	19.5	1.9	10.3	33.5	33.0	26.6	26.6	R8.1～ 退出 利用者に減少及び運行経費の高騰等 により、運行継続が困難とし退出。沿 線市ではデマンドタクシーの増便や代 替交通の実証運行により対応	
	2	秋葉線	袋井駅前	三倉、天竜高校 春野校舎	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、 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。	C	15.3	19.2	3.0	6.4	20.5	24.7	19.4	28.1	輸送量は目標(計画)達 成。収支率、広域利用と もに昨年度から増加。	輸送量減少の要因となった道路陥落 工事が完了しR7.1月から通常運行。 R7.3ダイヤ改定を実施 R8.4運賃改定を実施予定
	3	秋葉中遠線	袋井駅前	袋井市民病院	遠州森町	○	<地域公共交通計画の 策定> ○令和6年3月策定に策 定した県全域を範囲とし た計画において、地域間 幹線系統の事業評価に 関する指標(県独自の評 価基準におけるA評価の 割合)を設定。 <広域的な視点での協 働の徹底> ○地域間幹線系統に関 する情報提供の依頼 ○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、各事 業者、市町の取組について 協議。	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	57.3	59.5	3.2	18.6	44.9	38.8	14.1	18.3	輸送量は目標(計画)達 成。収支率は昨年度から 減少。広域利用は増加。	R7. 3ダイヤ改定を実施。引き続き沿 線市町と協力して、利用促進策に取り 組む。 R8.4運賃改定を実施予定
	4	秋葉中遠線	大東支所	横須賀車庫前	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	22.1	24.6	2.9	8.5	40.1	34.9	44.9	35.1	輸送量は目標(計画)達 成。収支率、広域利用と もに昨年度から減少。	R7. 3ダイヤ改定を実施。引き続き沿 線市町と協力して、利用促進策に取り 組む。 R8.4運賃改定を実施予定
	5	秋葉中遠線	横須賀車庫前	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。	B	56.0	63.4	2.7	23.5	41.6	36.1	47.1	43.0	輸送量は目標(計画)達 成。収支率、広域利用と もに昨年度から減少。	R7. 3ダイヤ改定を実施。引き続き沿 線市町と協力して、利用促進策に取り 組む。 R8.4運賃改定を実施予定
遠州鉄道	6	浜北區大三方原聖隷線	三方原聖隷	染地台三丁目	浜北駅	○			B	浜北区役所から聖隷三方原病院まで東西に走る 系統。經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	概ね計画通り事 業は適切に実施 された。	B	23.1	21.7	3.3	6.6	33.5	34.2	45.8	47.6	輸送量は目標(計画)未 達成。収支率、広域利用 ともに昨年度から増加。
	7	磐田市立病院福田線	磐田市立病院	磐田駅	豊浜郵便局	○	<更なる利用促進策> ○引き続き、バス事業者 や市町と連携した利用促 進策として小学生を対象 にしたバス無料デーを 実施 ○人流データ等を活用し た公共交通施策の提案を 地域に還元	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	概ね計画通り事 業は適切に実施 された。	B	25.5	24.9	4.3	5.8	50.1	48.8	28.3	28.4	輸送量は目標(計画)未 達成。収支率は昨年度 から減少。広域利用は横 ばい。	R5.7.24運賃改定を実施。 R7.1.1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。
	8	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	概ね計画通り事 業は適切に実施 された。	A	78.6	81.4	5.9	13.8	60.7	60.6	11.3	10.9	輸送量は目標(計画)達 成。収支率は昨年度から 横ばい。広域利用は減 小。	R5.7.24運賃改定を実施。 R7.1.1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。
	9	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	概ね計画通り事 業は適切に実施 された。	D	20.4	19.1	2.9	6.6	35.9	27.9	33.0	31.0	輸送量は目標(計画)未 達成。収支率、広域利用 ともに昨年度から減少。	R5.7.24運賃改定を実施。 R7.1.1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。
	10	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	概ね計画通り事 業は実施され た。	B	26.4	24.9	5.1	4.9	55.4	52.1	71.1	72.6	輸送量は目標(計画)達 成。収支率は昨年度から 減少。広域利用は増加。	R5.7.24運賃改定を実施。 R7.1.1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。
	11	磐田天竜線	山東	ららぽーと磐田	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	概ね計画通り事 業は適切に実施 された。	B	57.2	55.3	3.9	14.2	44.1	40.8	32.8	30.2	輸送量は目標(計画)未 達成。収支率、広域利用 ともに昨年度から減少。	R5.7.24運賃改定を実施。 R7.1.1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8年1月30日

協議会名:静岡県地域公共交通活性化協議会

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	
											R7 計画	R7 実績 a*b	平均乗 車密度 a	運行 回数 b	R6 実績	R7 実績	R6 実績			R7 実績
遠州鉄道	12	掛塚さなる台線	浜松駅	掛塚	豊浜郵便局	○	同上	B 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	概ね計画通り事業は適切に実施された。	A	18.4	22.1	5.4	4.1	57.1	59.2	35.9	40.4	輸送量は目標(計画)達成。収支率、広域利用ともに昨年度から増加。	R5.7.24運賃改定を実施。 R7.1.11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	内野台線	浜松駅	上島北	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	概ね計画通り事業は適切に実施された。	B	39.2	39.6	5.0	7.7	65.3	59.5	42.8	43.6	輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から減小。広域利用は増加。	R5.7.24運賃改定を実施。 R7.1.11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	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	計画通り事業は実施された。	A	44.7	38.0	4.5	8.4	49.1	50.9	39.4	42.5	輸送量は目標(計画)未達成。収支率、広域利用ともに昨年度から増加。	R5.7.24運賃改定を実施。 R7.1.11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	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。	D	19.7	17.6	2.8	6.8	41.8	36.7	53.6	48.6	輸送量は目標(計画)未達成。収支率、広域利用ともに昨年度から減小。	R5.7.24運賃改定を実施。 R7.1.11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	引佐線	浜松駅	浜松湖北高校	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	概ね計画通り事業は実施された。	A	66.2	66.5	7.0	9.5	74.8	73.0	30.3	29.6	輸送量は目標(計画)達成。収支率、広域利用ともに昨年度から減小。	R5.7.24運賃改定を実施。 R7.1.11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	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。	B	27.5	27.5	5.5	5.0	72.2	67.5	21.6	18.6	輸送量は目標(計画)達成。収支率、広域利用ともに昨年度から減小。	R5.7.24運賃改定を実施。 R7.1.11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	大塚ひとみヶ丘線	浜松駅	湖東高校・ひとみが丘東	山崎	○		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	概ね計画通り事業は適切に実施された。	B	84.9	83.4	5.6	14.9	75.7	65.3	2.7	1.5	輸送量は目標(計画)未達成。収支率、広域利用ともに昨年度から減小。	R5.7.24運賃改定を実施。 R7.1.11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	気賀三ヶ日線	浜松駅	気賀四ッ角	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	概ね計画通り事業は適切に実施された。	B	57.6	63.6	7.4	8.6	66.7	62.4	28.9	27.7	輸送量は目標(計画)達成。収支率、広域利用ともに昨年度から減小。	R5.7.24運賃改定を実施。 R7.1.11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。
	20	奥山線	浜松駅	追分	奥山	○		B 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	概ね計画通り事業は適切に実施された。	B	86.7	104.3	7.1	14.7	71.4	67.4	36.0	40.0	輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から減小。広域利用は増加。	R5.7.24運賃改定を実施。 R7.1.11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	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	125.4	137.7	5.6	24.6	83.0	85.2	26.3	25.1	輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から増加。広域利用は減小。	R5.7.24運賃改定を実施。 R7.1.11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	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。	A	31.4	41.6	4.9	8.5	45.4	50.1	7.6	6.2	輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から増加。広域利用は減小。	R6.1.16減便 R6.10.1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8年1月30日

協議会名:静岡県地域公共交通活性化協議会

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		
											R7 計画	R7 実績 a*b	平均乗 車密度 a	運行 回数 b	R6 実績	R7 実績	R6 実績			R7 実績	
しずてつ ジャストライン	23	五十海大住線	清里	西焼津駅	焼津市立病院		同上	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。	A	22.8	29.9	3.4	8.8	36.3	44.4	42.9	43.6	輸送量は目標(計画)達成。収支率、広域利用ともに昨年度から増加。	R6.10.1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。
	24	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。	A	44.7	57.2	3.2	17.9	41.0	48.4	62.4	62.1	輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から増加。広域利用は横ばい。	R6.10.1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。
	25	藤枝吉永線	藤枝市立総合病院	高洲小学校	飯測			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	38.5	44.9	4.2	10.7	58.2	49.2	32.0	32.3	輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から減小。広域利用は横ばい。	R6.10.1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。
	26	島田静波線	島田駅前	—	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。	D	17.9	19.2	3.1	6.2	39.3	33.2	60.4	59.3	輸送量は目標(計画)達成。収支率、広域利用ともに昨年度から減小。	R6.1.16減便 R6.10.1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。
	27	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	榛原総合病院、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	21.0	20.4	3.0	6.8	33.8	31.7	52.4	50.6	輸送量は目標(計画)未達成。収支率、広域利用ともに昨年度から減小。	R6.1.16減便 R6.10.1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。
	28	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	37.7	49.9	4.5	11.1	45.8	45.4	76.3	75.9	輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度と横ばい。広域利用は減小。	R6.1.16減便 R6.10.1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。
	29	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	30.7	45.0	6.0	7.5	61.0	63.7	37.4	37.1	輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から増加。広域利用はやや減少。	R6.10.1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。
	30	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	27.7	37.7	3.4	11.1	38.9	35.9	67.3	68.4	輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から減小。広域利用は増加。	R6.10.1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。
	31	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	31.0	32.3	5.3	6.1	50.3	52.7	67.4	66.9	輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から増加。広域利用は減小。	R6.10.1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。
	32	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。	C	12.8	11.3	2.9	3.9	19.5	33.3	75.9	75.9	輸送量は目標(計画)未達成。	強風被害による乗務員休憩所の破壊により別系統に運行回数を振り分けていたため輸送量が減少。 R7.11.1主系統であるNo30に再編統合。
	33	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。	B	26.5	18.5	3.7	5.0	62.6	70.8	40.0	78.2	輸送量は目標(計画)未達成。収支率、広域利用ともに昨年度から増加。	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8年1月30日

協議会名:静岡県地域公共交通活性化協議会

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		
											R7 計画	R7 実績 a*b	平均乗 車密度 a	運行 回数 b	R6 実績	R7 実績	R6 実績			R7 実績	
富士急 モビリティ	34	駿河小山線	御殿場駅	一色	駿河小山駅	○	同上	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	26.7	27.2	3.4	8.0	55.9	52.9	57.3	64.7	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。	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。
	35	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	19.7	24.3	4.2	5.8	50.3	47.1	63.0	57.7	輸送量は目標(計画)達成。収支率、広域利用ともに昨年度から減小。	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。
	36	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	21.0	28.5	9.5	3.0	82.8	79.6	80.0	79.2	輸送量は目標(計画)達成。収支率、広域利用ともに昨年度から減小。	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	37	河口湖線	河口湖駅	膳所・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	74.0	81.0	8.1	10.0	79.5	73.8	89.2	89.9	輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から悪化。広域利用は横ばい。	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。
	38	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	17.7	27.9	9.3	3.0	71.8	69.1	59.5	60.0	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。	R5.7.1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	39	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	13.7	15.6	3.2	4.9	68.0	66.1	71.0	75.5	輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から減小。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。
	40	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。	B	14.5	15.5	5.0	3.1	83.2	79.9	53.5	52.4	輸送量は目標(計画)達成。収支率、広域利用ともに昨年度から減小。	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)R8.4経路及びダイヤ見直し予定
	41	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	75.2	81.1	4.1	19.8	84.7	82.2	54.7	71.3	輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から減小。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。
	42	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。	B	15.3	15.6	5.2	3.0	92.3	89.6	50.0	53.7	輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から減小。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	43	駿河平線	三島駅	長泉なめり駅がんセンター	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。	B	17.9	22.6	5.8	3.9	74.3	76.0	47.3	48.2	輸送量は目標(計画)達成。収支率、広域利用ともに昨年度から増加。	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。
	44	須山線	三島駅	御宿・呼子団地入口	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	計画通り事業は実施された。	B	18.1	26.4	5.4	4.9	52.8	53.0	49.2	46.9	輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から増加。広域利用は減小。	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。

(別添1)

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8年1月30日

協議会名:静岡県地域公共交通活性化協議会

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		
											R7 計画	R7 実績 a*b	平均乗 車密度 a	運行 回数 b	R6 実績	R7 実績	R6 実績	R7 実績			
富士急 シティバス	45	原線	沼津駅	片浜駅・原駅	東田子の浦駅	○	同上	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	計画通り事業は実施された。	B	29.6	24.3	3.2	7.6	54.7	37.9	9.9	7.9	輸送量は目標(計画)未達成。収支率、広域利用ともに昨年度から減少。	R4.4.1沼津市で利便増進計画を策定、路線再編やフィーダー接続強化を実施 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	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	計画通り事業は実施された。	B	41.2	53.5	5.2	10.3	81.1	69.4	93.9	89.9	輸送量は目標(計画)達成。収支率、広域利用ともに昨年度から減少。	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。
	47	がんセンター線	沼津駅	マーレ沼津工場前	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	18.7	21.8	5.6	3.9	81.9	73.7	23.9	20.0	輸送量は目標(計画)達成。収支率、広域利用ともに昨年度から減少。	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。
	48	がんセンター線	三島駅	長泉なめり駅	がんセンター	○		A	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	計画通り事業は実施された。	A	33.1	39.2	5.1	7.7	67.2	81.2	53.6	46.9	輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から増加。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。
伊豆箱根バス	49	沼津大岡三島線	沼津駅	市立高校前・上石田	三島駅	○		A	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	116.6	137.8	6.5	21.2	84.8	95.1	62.1	59.2	輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から増加。広域利用は減少。	R4.10.1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。
	50	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	○		A	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	70.8	69.2	4.3	16.1	64.6	59.8	26.6	44.0	輸送量は目標(計画)未達成。収支率は昨年度から減少。広域利用は増加。	R4.10.1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。
	51	沼津静岡長岡線	沼津駅	長塚温泉湯本	長岡駅	○		A	沼津駅から伊豆箱根鉄道長岡駅に至る系統で、沿線の小中学校や病院などへの通学・通勤、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	135.7	135.1	6.2	21.8	74.3	70.7	15.0	17.2	輸送量は目標(計画)未達成。収支率は昨年度から減少。広域利用は増加。	R4.10.1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。
東海バス	52	石廊崎線	下田駅	休眠村	石廊崎オーシャンパーク	○		A	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。	A	42.0	60.0	4.0	15.0	51.6	61.7	49.2	52.0	輸送量は目標(計画)達成。収支率、広域利用ともに昨年度から増加。	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。
	53	天城峠線	修善寺駅	天城峠	河津駅	○		A	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	33.0	48.0	4.8	10.0	55.6	64.1	40.8	49.1	輸送量は目標(計画)達成。収支率広域利用ともに昨年度から増加。	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。
	54	戸田線	修善寺駅	虹の郷	戸田	○		A	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	22.4	25.9	3.7	7.0	80.4	52.4	34.1	32.6	輸送量は目標(計画)達成。収支率は広域利用ともに昨年度から減少。	R5.12.1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。
	55	西海岸線	修善寺駅	土肥温泉	松崎	○			A	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。	A	44.8	59.8	4.4	13.6	57.3	54.6	71.7	79.4	輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から減少。広域利用は増加。

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8年1月30日

協議会名:静岡県地域公共交通活性化協議会

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		
											R7 計画	R7 実績 a*b	平均乗 車密度 a	運行 回数 b	R6 実績	R7 実績	R6 実績			R7 実績	
東海バス	56	バサラ峠線	下田駅	バサラ峠	堂ヶ島	○	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。	B	36.6	49.2	4.0	12.3	59.2	57.0	58.8	61.3	輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から減小。広域利用は増加。	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。
	57	バサラ峠線	下田駅	バサラ峠	宇久須	○		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。	B	29.9	19.7	4.6	4.3	77.6	60.4	76.1	56.9	輸送量は目標(計画)未達成。収支率、広域利用ともに減小。	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。
	58	下賀茂線	下田駅	—	下賀茂	○		A	伊豆急下田駅から銭瓶峠をとり南伊豆町の中心で役場のある下賀茂までを結ぶ系統で、通学、通院、買い物等で利用。下田駅から下賀茂まで鉄道のないエリアであり、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	18.6	20.7	2.1	9.9	43.6	37.0	53.7	32.1	輸送量は目標(計画)達成。収支率、広域利用ともに昨年度から減小。	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。
	59	柿田線	沼津駅	柿田	三島駅	○		A	鉄道駅のない清水町から、地域の中心駅である「沼津駅」や新幹線も停車する「三島駅」のどちらにもアクセスしている系統で、町民の通勤、通学、通院、買い物等で利用。市町を跨ぐ利用が多い。	計画通り事業は適切に実施された。	A	60.0	81.0	5.4	15.0	93.3	100.1	81.1	79.8	輸送量は目標(計画)達成。収支率は昨年度から増加。広域利用は減小。	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。

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8年1月30日

協議会名：	静岡県地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名：	地域公共交通確保維持事業
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>令和6年3月に策定した静岡県地域公共交通計画に基づき、持続可能な社会を支える公共交通と誰もが移動に困らない質の高いサービスの提供を目指す。</p> <p>人口減少社会における今後のまちづくりでは、行政や医療・福祉、商業等、生活に必要な各種のサービスを維持し、効率的に提供していくため、各種機能を一定のエリアに集約化(コンパクト化)するとともに、これらのコンパクト化された地域間をネットワーク化することが重要である。</p> <p>県内各地を結ぶ公共交通ネットワークを維持するため、利用者にとって役に立つ地域間幹線系統となるよう、毎年度行う評価結果を踏まえつつ、限りある資源(人材、車両等)を効率的に活用することで、広域幹線交通の維持確保を図る。</p>