

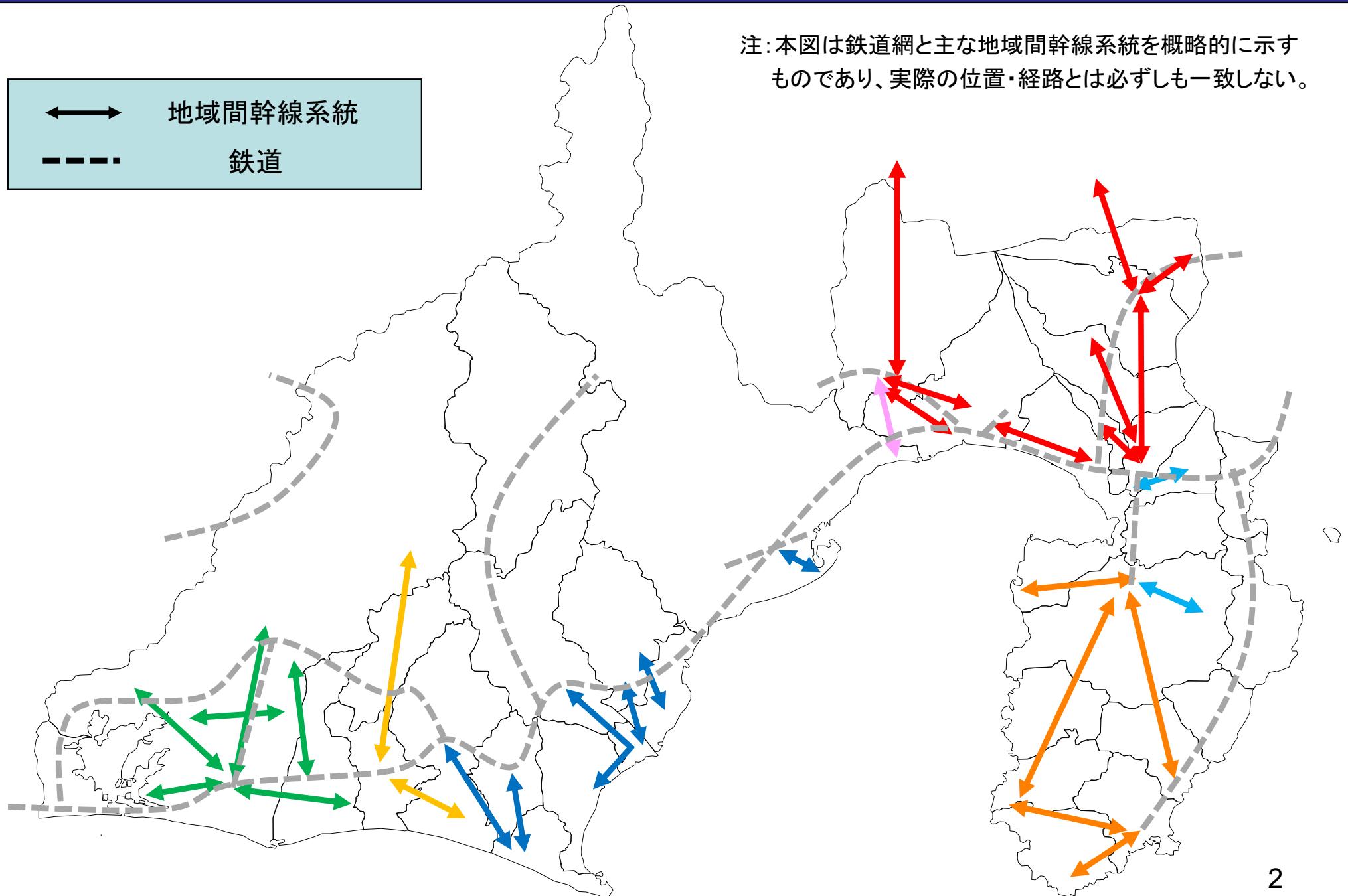
令和7年度地域公共交通確保維持改善事業 (地域間幹線系統) 評価概要

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

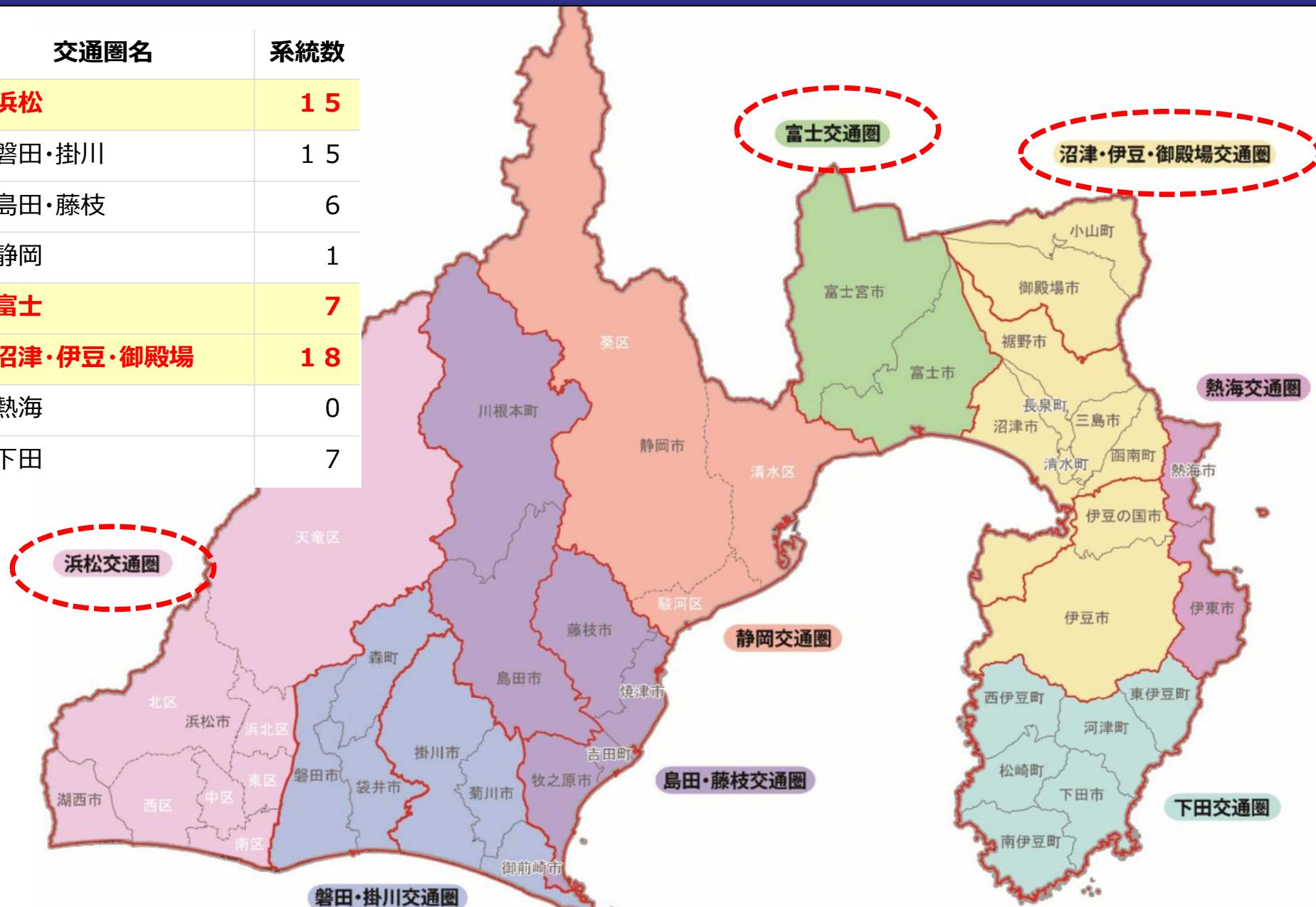
| 運行事業者 | R 6 系統数 | R 7 系統数 | 交通圏 |
|-------------|------------|------------|--------------|
| 山梨交通 | 1 | 1 | 富士 |
| 秋葉バスサービス | 4 | 4 | 磐田・掛川、浜松 |
| 遠州鉄道 | 1 6 | 1 6 | 浜松、磐田・掛川 |
| しづてつジャストライン | 1 1 | 1 1 | 静岡、島田・藤枝 |
| 富士急モビリティ | 4 | 4 | 沼津・伊豆・御殿場 |
| 富士急バス | 2 | 2 | 沼津・伊豆・御殿場 |
| 富士急静岡バス | 4 | 4 | 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）



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 | 浜北医大三方原聖隸線 | 三方原聖隸～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～氣賀駅前 | 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 |
| | 氣賀三ヶ日線 | 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 | 曾比奈線 | 西富士宮駅～曾比奈 | 富士宮市・富士市 |
| | 大渕線 | 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 |

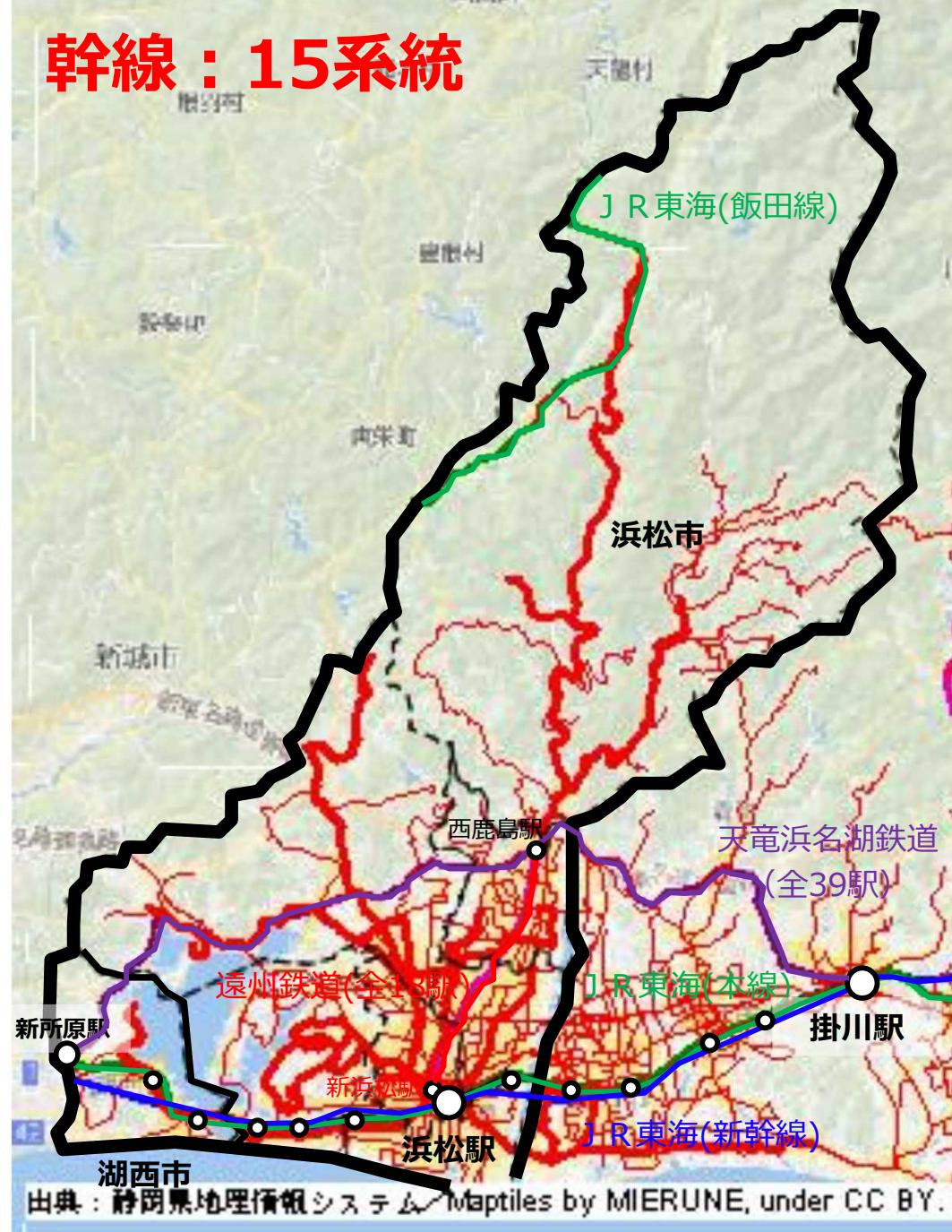
交通圏ごとの地域間幹線系統

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



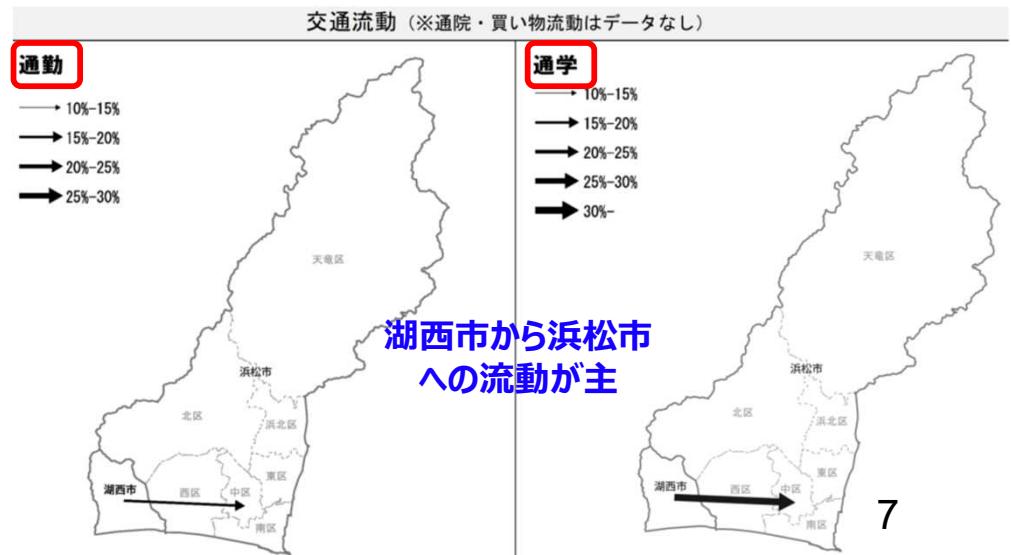
| | 浜松市 | 湖西市 |
|-----------------------|-------------|-------------|
| 人口 (人) | 781,011 | 56,971 |
| 面積 (km ²) | 1,558.11 | 86.56 |
| 高校数 (校) | 27 | 2 |
| 病院数 (所) | 32 | 2 |
| 高齢化率 (%) | 29.0 | 29.1 |

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）

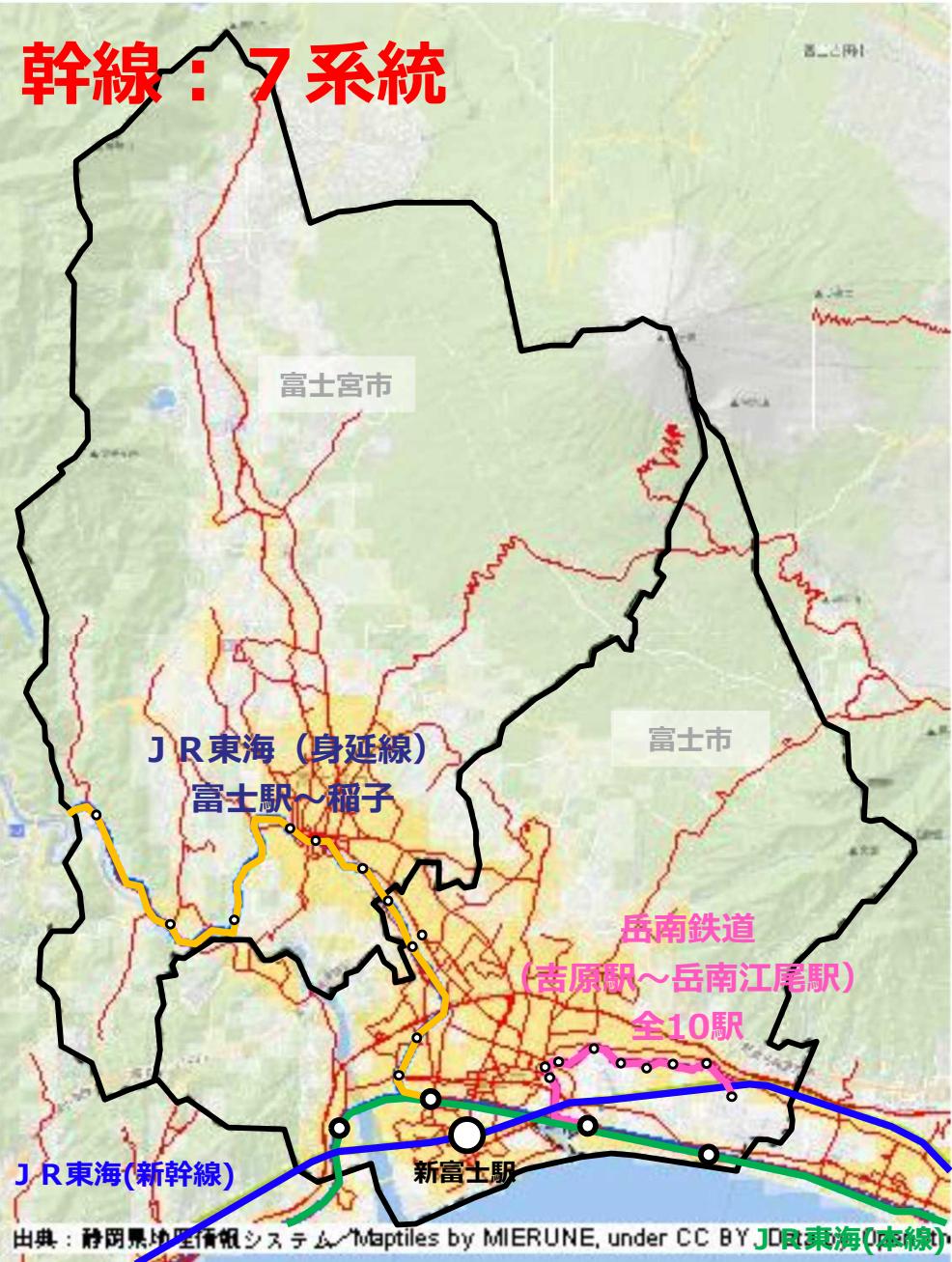
面積：国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」（令和7年10月1日現在）

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）

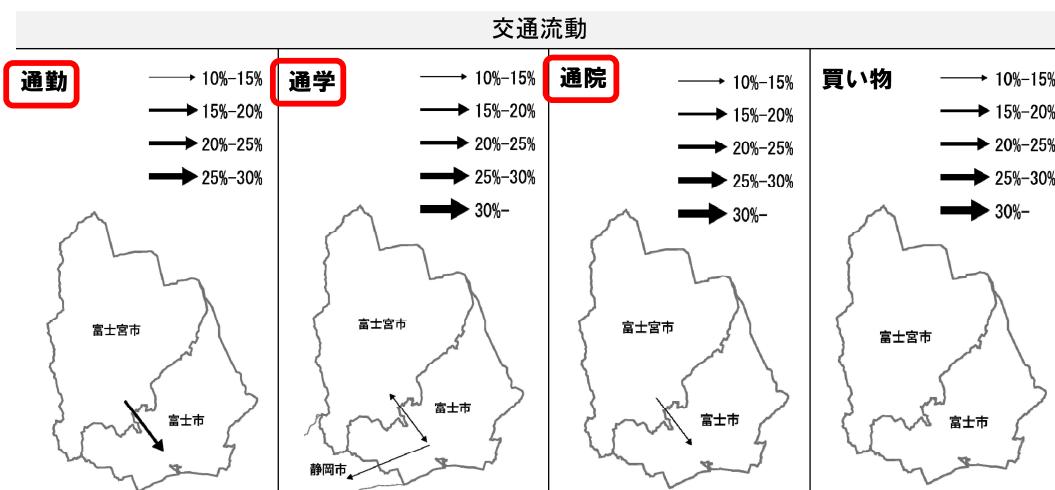
病院数：厚生労働省「医療施設調査」（令和6年10月1日現在）



富士交通圏(全体)



| | 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)

幹線：18系統



| | 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

- ▶ 10%-15%
- 15%-20%
- 20%-25%
- 25%-30%

通学

- ▶ 10%-15%
- 15%-20%
- 20%-25%
- 25%-30%
- 30%-

通院

- 10%-15%
- 15%-20%
- 20%-25%
- 25%-30%
- 30%-

買い物

- 10%-15%
- 15%-20%
- 20%-25%
- 25%-30%
- 30%



✓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) | |
| 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 | ②具体的計画の決定 |
| 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 | 16 |
| しづてつジャストライン | 4 | 5 | 1 | 1 | 11 |
| 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 | 23 | 30 | 2 | 4 | 59 |
| (参考：昨年度) | (32) | (21) | (3) | (3) | (59) |

一次評価結果に対する考察

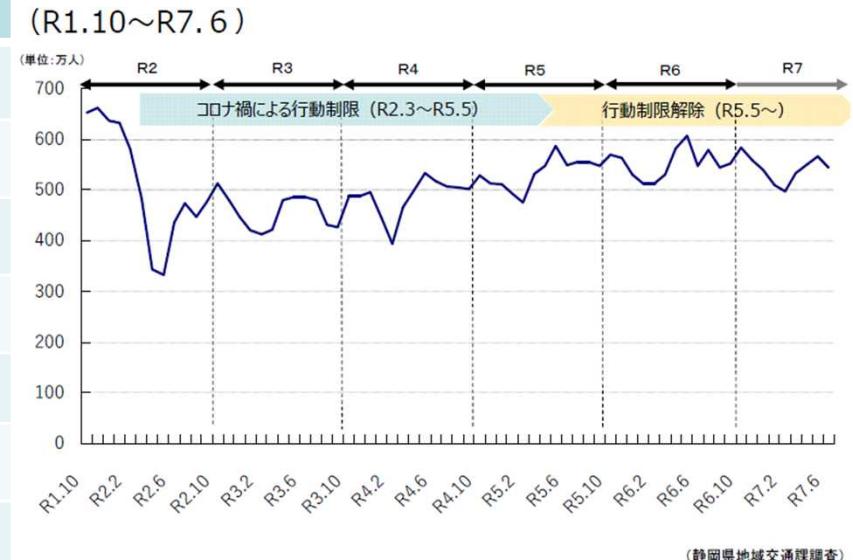
各項目の評価結果傾向

- 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】

【参考：県内の乗合バス利用者の推移】

| 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 |



※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

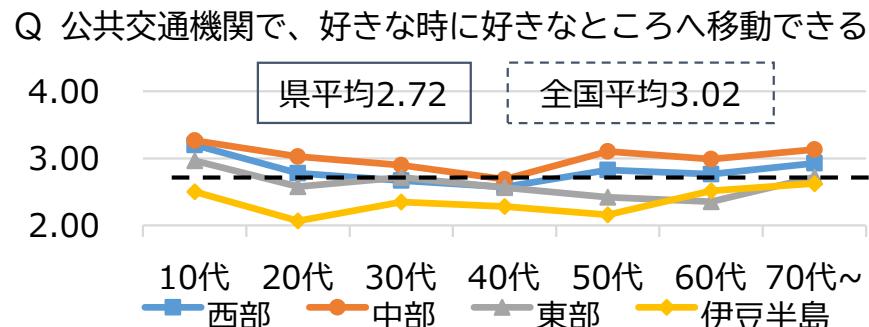
| 評価 | 系統名 | 運行市町 | 輸送量 | | 考察 |
|----|-------------------|--------------|------|------|--|
| | | | R6 | R7 | |
| C | 秋葉線 (袋井駅前～気多) | 袋井市・森町・浜松市 | 14.5 | 19.2 | 一部運休区間が2025年1月に再開したことにより、輸送量が増加。「秋葉線再編プロジェクト((共創モデル実証運行事業)」などにより沿線市町及び事業者と連携して利用促進を図る。 |
| | 掛川大東浜岡線 | 掛川市 | 6.7 | 11.3 | R6に主系統に運行回数を振り分けた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 style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>バス利用者数の比較 (効果把握対象路線)</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>期間</th> <th>子ども (人)</th> <th>大人 (人)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>前週 (11/30~12/1)</td> <td>959</td> <td>146,105</td> </tr> <tr> <td>無料デー (12/7~12/8)</td> <td>3,821</td> <td>163,436</td> </tr> <tr> <td>翌週 (12/14~12/15)</td> <td>893</td> <td>155,154</td> </tr> </tbody> </table> <p>(うち、子どものみの比較)</p> <p>バス利用者数の比較 (効果把握対象路線) 《子ども》</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>期間</th> <th>子ども (人)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>前週 (11/30~12/1)</td> <td>959</td> </tr> <tr> <td>無料デー (12/7~12/8)</td> <td>3,821</td> </tr> <tr> <td>翌週 (12/14~12/15)</td> <td>893</td> </tr> </tbody> </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> <div style="width: 45%;"> <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) </div> </div> | 期間 | 子ども (人) | 大人 (人) | 前週 (11/30~12/1) | 959 | 146,105 | 無料デー (12/7~12/8) | 3,821 | 163,436 | 翌週 (12/14~12/15) | 893 | 155,154 | 期間 | 子ども (人) | 前週 (11/30~12/1) | 959 | 無料デー (12/7~12/8) | 3,821 | 翌週 (12/14~12/15) | 893 |
| 期間 | 子ども (人) | 大人 (人) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 前週 (11/30~12/1) | 959 | 146,105 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 無料デー (12/7~12/8) | 3,821 | 163,436 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 翌週 (12/14~12/15) | 893 | 155,154 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 期間 | 子ども (人) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 前週 (11/30~12/1) | 959 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 無料デー (12/7~12/8) | 3,821 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 翌週 (12/14~12/15) | 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 | <p>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)</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

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



<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

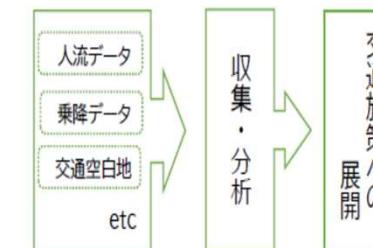
- 静岡県の移動・交通分野の数値は、年代、地域別を問わず満足度が低い
- 乗合バス路線の全体数は減っているが、市町自主運行バスの割合は増加
- 事業者が単独で維持できない路線の補助金や市町による運行で対応しており、将来的に立ち行かない

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 | | 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 | R6 実績 | R7 実績 | R6 実績 | R7 実績 | | | | |
| | | | | | | | | | 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 a+b | R6 実績 | R7 実績 a+b | | | | | |
| 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 | | |
| 秋葉バスサービス | 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、広域利用率ともに昨年度から増加。 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> | | 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 | 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 | ○ | <地域的な視点での協議の徹底> | | 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袋井駅への主要系統であるため、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 | 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 | ○ | <地域間幹線系統に関する情報提供の依頼 | | A | ○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 | 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、広域利用率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 |
| | 6 | 浜北駅大三方原聖隸線 | 三方原聖隸 | 染地台三丁目 | 浜北駅 | ○ | <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。> | | B | 浜北区役所から聖隸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 | 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 | R5.7.24運賃改定を実施。 R7.11.1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。 |
| 遠州鉄道 | 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> | | 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 | R5.7.24運賃改定を実施。 R7.11.1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 | ○ | <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 | 浜松駅から豊田町、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 | R5.7.24運賃改定を実施。 R7.11.1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 | ○ | <公共交通施設の提案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、通学手段として利用> | | 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 | R5.7.24運賃改定を実施。 R7.11.1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 | ○ | <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> | | 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 | R5.7.24運賃改定を実施。 R7.11.1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 | ○ | <旧天竜市中心部と大型商業施設を結ぶ通勤、通学手段として利用> | | B | 旧天竜市中心部と大型商業施設を結ぶ通勤、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 | 57.2 | 55.3 | 3.9 | 14.2 | 44.1 | 40.8 | 32.8 | 30.2 | R5.7.24運賃改定を実施。 R7.11.1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 | | 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 a+b | R7 実績 a | 平均乗 車密度 b | 運行 回数 a | R6 実績 b | R7 実績 a | R6 実績 b | R7 実績 a | | | | | |
| 遠州鉄道 | 12 | 掛塚さなる台線 | 浜松駅 | 掛塚 | 豊浜郵便局 | ○ | 概ね計画通り事業は適切に実施された。 | 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、広域利用とともに昨年度から増加。 | R5.7.24運賃改定を実施。 R7.11.1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。 | | | |
| | 13 | 内野台線 | 浜松駅 | 上島北 | 内野台車庫 | ○ | | | | 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少。広域利用は増加。 | R5.7.24運賃改定を実施。 R7.11.1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。 | | |
| | 14 | 内野台線 | 浜松駅 | 内野台車庫 | サンストリート浜北 | ○ | | | | 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、広域利用とともに昨年度から増加。 | R5.7.24運賃改定を実施。 R7.11.1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。 | | |
| | 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 | 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、広域利用とともに昨年度から減少。 | R5.7.24運賃改定を実施。 R7.11.1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。 | | |
| | 16 | 引佐線 | 浜松駅 | 浜松湖北高校 | 気賀駅前 | ○ | 同上 | | | B | 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、広域利用とともに昨年度から減少。 | R5.7.24運賃改定を実施。 R7.11.1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。 | | |
| | 17 | 萩丘都田線 | 浜松駅 | 上島西 | 染地台三丁目 | ○ | | | | A | 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、広域利用とともに昨年度から減少。 | R5.7.24運賃改定を実施。 R7.11.1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。 | | |
| | 18 | 大塚ひとみヶ丘線 | 浜松駅 | 湖東高校 ・ ひとみが丘東 | 山崎 | ○ | 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、広域利用とともに昨年度から減少。 | R5.7.24運賃改定を実施。 R7.11.1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。 | | |
| | 19 | 気賀三ヶ日線 | 浜松駅 | 気賀四ツ角 | 三ヶ日車庫 | ○ | | | | 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、広域利用とともに昨年度から減少。 | R5.7.24運賃改定を実施。 R7.11.1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。 | | |
| | 20 | 奥山線 | 浜松駅 | 追分 | 奥山 | ○ | 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少。広域利用は増加。 | R5.7.24運賃改定を実施。 R7.11.1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。 | | |
| | 21 | 掛塚さなる台線 | 浜松駅 | 芳川 | 掛塚 | ○ | | | | 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。広域利用は減少。 | R5.7.24運賃改定を実施。 R7.11.1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。 | | |
| | 22 | 三保草薙線 | 折戸車庫 | 草薙団地・県立 大学前 | 折戸車庫 | | 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。広域利用は減少。 | 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 | | 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 | R6実績 | R7実績 | R6実績 | R7実績 | | | |
| | | | | | | | | | 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 a+b | R6 実績 | R7 実績 a+b | | | | |
| しづてつ ジャストライン | 23 | 五十海大往線 | 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 | 363 | 44.4 | 42.9 | 43.6 | 輸送量は目標(計画)達成。収支率、広域利用と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 | 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少。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 | 棟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、広域利用とともに昨年度から減少。 | 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 | 棟原総合病院、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、広域利用とともに昨年度から減少。 | 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 | 棟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。広域利用は減少。 | 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少。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。 |
| | 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。 | 強風被害による業務員休憩所の破損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№30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 | | 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 a+b | R7 実績 a | 平均乗車密度 b | 運行回数 a | R6 実績 b | R7 実績 a | R6 実績 b | R7 実績 a | | | |
| 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 | ○ | 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 | ○ | | | 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。 |
| | 36 | 河口湖線 | 河口湖駅 | 旭日丘 | 御殿場駅 | ○ | | | 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 | 37 | 河口湖線 | 河口湖駅 | 膳棚・旭日丘 | 御殿場駅 | 同上 | 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 | 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少。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 | 大渕線 | 富士駅 | 吉原中央駅・中野 | 富士宮駅 | ○ | | | 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) 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少。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 | ○ | | | 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少。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 | ○ | | | 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 | | 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 a+b | R7 実績 a | 平均乗車密度 b | 運行回数 a | R6 実績 b | R7 実績 a | R6 実績 b | R7 実績 a | | | |
| 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 | ○ | 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。引き続き沿線市町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 | ○ | | 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 | ○ | | 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 | ○ | | 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 | ○ | 同上 | 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 | ○ | | 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。引き続き沿線市町と利用促進策に取り組む。 |
| | 51 | 沼津静浦長岡線 | 沼津駅 | 長塚温泉湯本 | 長岡駅 | ○ | | 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。引き続き沿線市町と利用促進策に取り組む。 |
| 東海バス | 52 | 石廊崎線 | 下田駅 | 休暇村 | 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 | 51.0 | 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 | 天城岬線 | 修善寺駅 | 天城岬 | 河津駅 | ○ | | 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。収支率は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 | ○ | | 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。引き続き沿線市町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 | 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。 | 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。 |

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 | | | | | |
| | | | | | | | | | | R7 計画 | R7 実績 a+b | 平均乗 客密度 a | 運行 回数 b | R6 実績 | R7 実績 a+b | R6 実績 | R7 実績 a+b | | | | |
| 東海バス | 56 | バサラ岬線 | 下田駅 | バサラ岬 | 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少。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 | バサラ岬線 | 下田駅 | バサラ岬 | 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、広域利用ともに減少。 | 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お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少。 | 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。広域利用は減少。 | 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) | 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。 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。 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。 |