

資料 1

協議事項(1) 地域間幹線系統確保維持計画の事業評価について

1. 協議事項

地域間幹線系統とは、複数の市町にまたがる広域的・幹線的なバス路線であり、国と県の補助を受けながら運行している路線です。国庫補助を受けていることから対象系統について運行事業者は自己評価を実施し、公共交通会議において評価内容を確認するとともに、今後の取り組み方針や改善点等について協議・検討を行い、その結果を県協議会へ報告することになっています。

2. 対象路線

No.	路線名	運行事業者	沿線市町
1	沼津大岡三島線	伊豆箱根バス	沼津市・清水町・三島市
2	長岡伊豆三津シーパラダイス線	伊豆箱根バス	沼津市・伊豆の国市
3	沼津静浦長岡線	伊豆箱根バス	沼津市・伊豆の国市
4	原線	富士急シティバス	沼津市・富士市
5	がんセンター線	富士急シティバス	沼津市・長泉町
6	戸田線	東海バス	沼津市・伊豆市

3. 評価対象期間

令和4年10月1日～令和5年9月30日（令和5年度運行分）

4. 参考資料

- － 1 令和5年度 地域間幹線系統に関する事業評価
- － 2 地域間幹線系統 路線図
- － 3 地域間幹線系統 事業評価シート（新様式）（6系統分）
- － 4 地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート（現行様式）（6系統分）
- － 5 沼津市地域間幹線系統分析シート
- － 6 地域間幹線系統市町取組シート（沼津市）

令和5年度 地域間幹線系統に関する事業評価

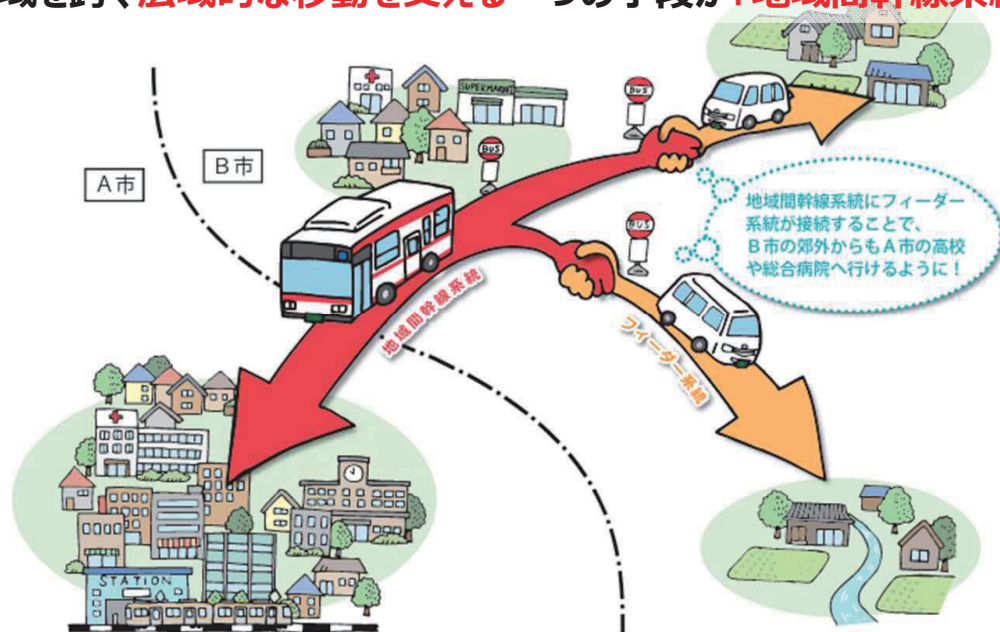
静岡県交通基盤部都市局地域交通課

富国有徳の理想郷—しずおか
ふじのくに



地域間幹線系統とは

日常生活における通勤、通学、通院の流動実態等から、
結びつきの強い市町の組み合わせを**交通圏**として設定。(出典：中部運輸局「中部の交通圏」)
圏内や圏域を跨ぐ**広域的な移動を支える**一つの手段が「**地域間幹線系統**」です。



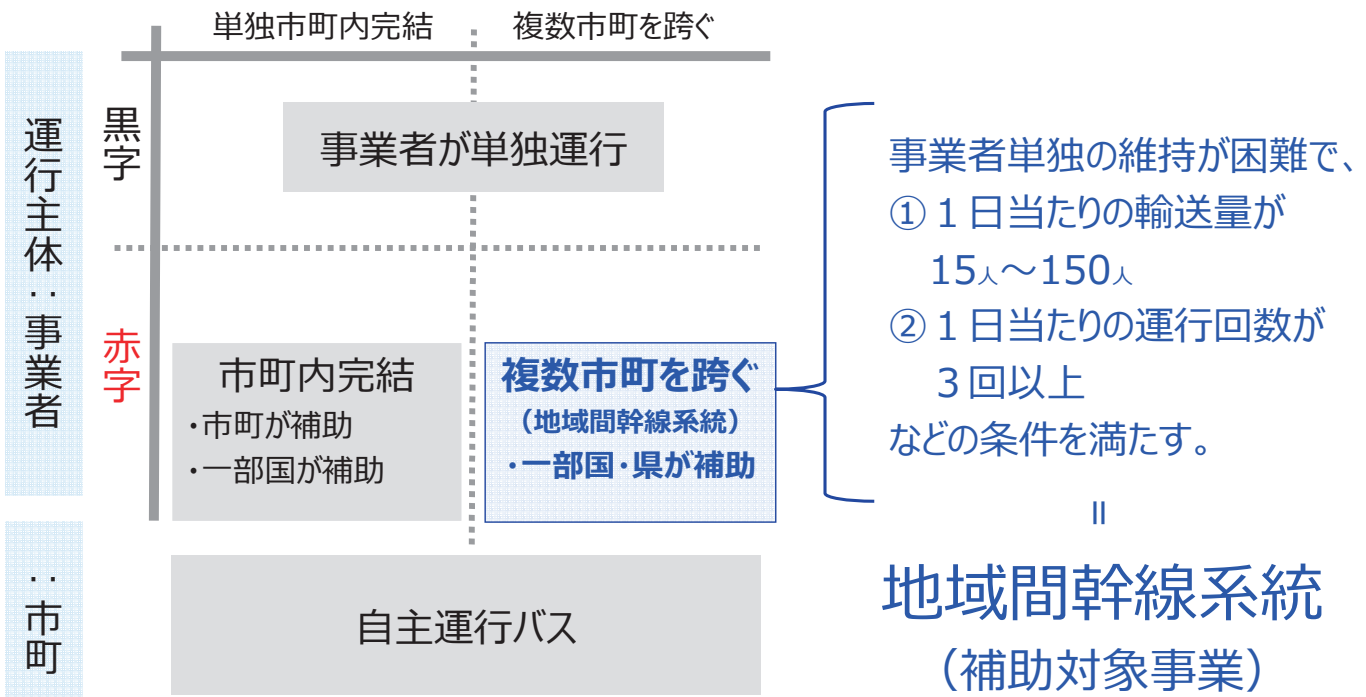
出典：地域間幹線バスが地域で役立つようにするために(監修：中部運輸局)

富国有徳の理想郷—しずおか
ふじのくに



地域間幹線系統に係る国・県の補助対象事業

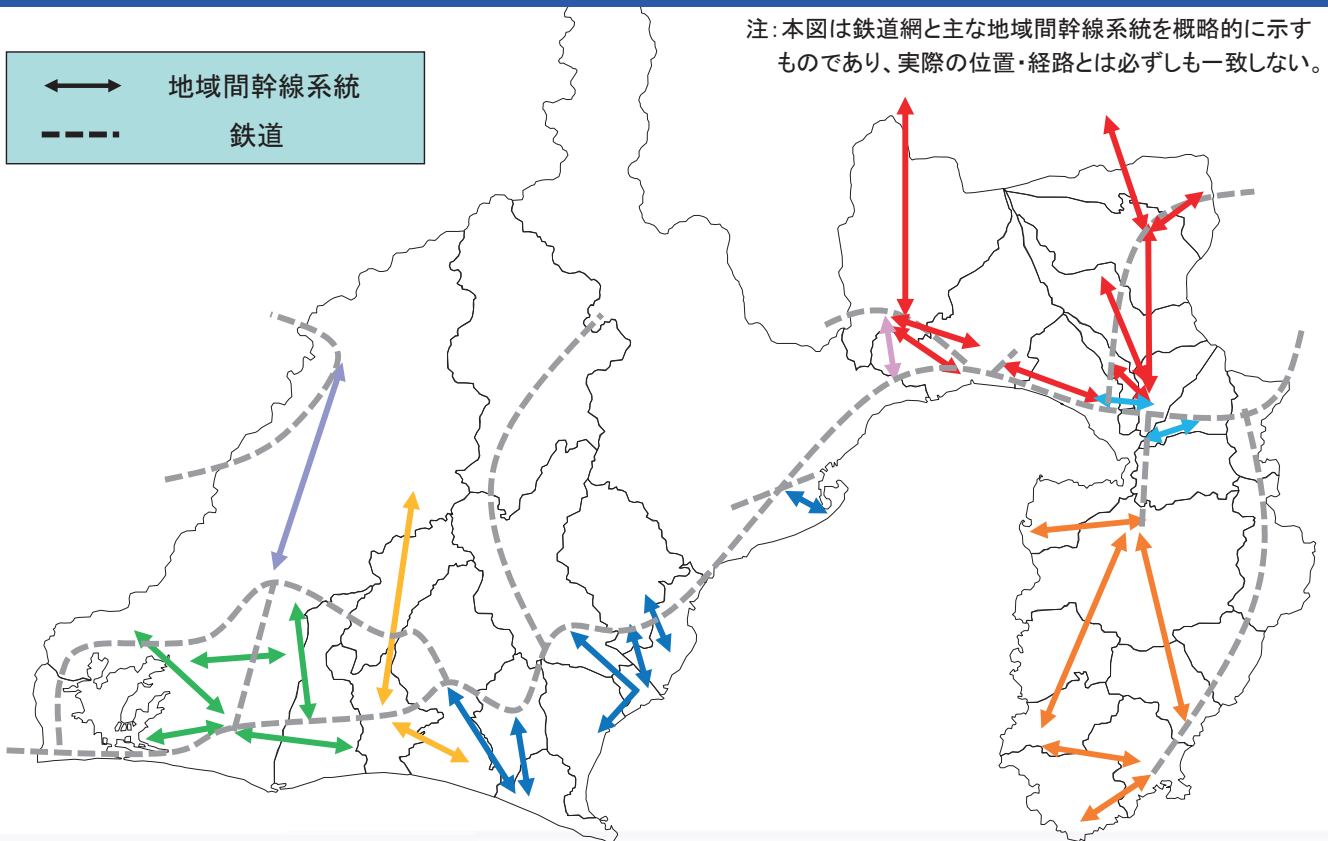
収支から見る乗合バス事業の全体像と幹線系統の位置付け



富国有徳の理想郷—しずおか
ふじのくに



県内の地域間幹線系統(概略図)



富国有徳の美しい“ふじのくに”
静岡県



地域間幹線系統の評価(なぜ評価を行うのか)

- 補助対象事業が適切に行われているか確認する
- 評価結果を分析し、事業改善に繋げる
- 補助対象事業をより効果的、効率的に実施するため

(参考) 事業評価実施の根拠

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱

第3条

5 協議会※は、補助対象事業ごとに補助対象事業について評価を行い、その結果について地方運輸局又は地方航空局の長に報告しなければならない。

※本県においては静岡県生活交通確保対策協議会を指す。

富国有徳の理想郷－しずおか

ふじのくに

4

静岡県の地域間幹線系統評価基準

次の項目を点数化し、合計点をA・B・Cで評価

項目	評価する内容	評価
①運行回数	計画値に対する実績値	計画数以上：3点 計画数未満：0点
②収支率	実績値	30%未満：0点（5%毎に3点加算） 55%以上：18点（満点）
③乗車人員	計画値に対する実績値	5%超：6点、△5%以上5%未満：3点 △5%超：0点
④ネットワーク構成	鉄道等への乗換可能拠点数	鉄道駅及びバスターミナルでの結節：1箇所2点 その他のバス停での結節：1箇所1点
⑤広域移動状況	市町を跨いで移動する人の割合	5%未満：0点（5%毎に5点加算） 20%以上：20点（満点）
⑥キロ当たり経費	国が示す標準単価との比較	単価以上：0点（△5%毎に5点加算） △15%超：12点
合計		A評価：52～79点 B評価：26～51点 C評価：0～25点

富国有徳の理想郷－しずおか

ふじのくに

4

5

令和5年度の評価結果

※詳細は別添

	A評価	B評価	C評価	系統数
山梨交通	0	1	0	1
秋葉バスサービス	4	0	0	4
遠州鉄道	11	8	0	19
しずてつジャストライン	1	10	0	11
富士急モビリティ	3	1	0	4
富士急バス	2	0	0	2
富士急静岡バス	4	0	0	4
富士急シティバス	3	3	0	6
伊豆箱根バス	3	1	0	4
東海バス	6	0	0	6
水窪タクシー	0	1	0	1
合計	37	25	0	62

富国徳の理想郷 - しずおか
ふじのくに

6



評価結果内訳(昨年度との比較)

昨年度に比べ、11系統の評価が向上 (平均点は3.1増加)

事業者名	系統名	R4	R5	比較	事業者名	系統名	R4	R5	比較	事業者名	系統名	R4	R5	比較	
1	山梨交通	富士北野〜イオン、黒山寺〜養老病院	B	B	—	20	奥山線	A	A	—	42	富士急 曾比奈線	A	A	—
2	秋葉バスサービス	秋葉線	A	A	—	21	志都呂宇布見線	B	B	—	43	静岡バス 大湖線	A	A	—
3		秋葉中遠線	A	A	—	22	志都呂宇布見線	B	B	—	44	大月線	A	A	—
4		秋葉中遠線	A	A	—	23	浜名線	B	B	—	45	大月線	A	A	—
5		秋葉中遠線	A	A	—	24	掛塚さなる台線	A	A	—	46	駿河平線	A	A	—
6		大久保線	C	—	—	25	三保草薙線	B	B	—	47	須山線	A	B	△
7	伊佐見線	B	—	—	26	五十海大住線	B	B	—	48	富士急 シティバス 須山線	B	—	—	
8	浜北區大三方原聖隷線	B	A	○	27	焼津岡部線	B	B	—	49	原線	B	B	—	
9	伊平線	A	—	—	28	藤枝吉永線	A	B	△	50	桜堤線	B	B	—	
10	磐田市立病院福田線	B	A	○	29	島田静波線	B	B	—	51	がんセンター線	B	A	○	
11	中ノ町磐田線	B	B	—	30	しずてつ ジャストライン 島田静波線	A	B	△	52	がんセンター線	A	A	—	
12	秋葉線	C	B	○	31	藤枝相良線	B	B	—	53	伊豆箱根バス 大場函南線	B	B	—	
13	磐田天竜線	B	A	○	32	菊川浜岡線	B	B	—	54	沼津大岡三島線	A	A	—	
14	磐田天竜線	B	B	—	33	掛川大東浜岡線	B	B	—	55	長岡伊豆三津シーパラダイス線	A	A	—	
15	掛塚さなる台線	A	A	—	34	掛川大東浜岡線	A	A	—	56	沼津静浦長岡線	—	A	—	
16	内野台線	A	A	—	35	掛川大東浜岡線	B	B	—	57	東海バス 石廊崎線	B	A	○	
17	内野台線	B	A	○	36	御殿場線	A	A	—	58	天城峠線	B	A	○	
18	磐田市立病院福田線	B	B	—	37	駿河小山線	A	A	—	59	戸田線	B	A	○	
19	引佐線	A	A	—	38	富士急 モビリティ 十里木線	B	B	—	60	西海岸線	B	A	○	
	萩丘都田線	A	A	—	39	河口湖線	A	A	—	61	バサラ峠線	A	A	—	
	大塚ひとみヶ丘線	B	B	—	40	富士急バス 河口湖線	A	A	—	62	バサラ峠線	A	A	—	
	気賀三ヶ日線	A	A	—	41	富士急バス 新富士線	B	A	○		水窪タクシー 北遠本線	B	B	—	

※本年度の評価結果内訳は別添資料参照

富国徳の理想郷 - しずおか
ふじのくに

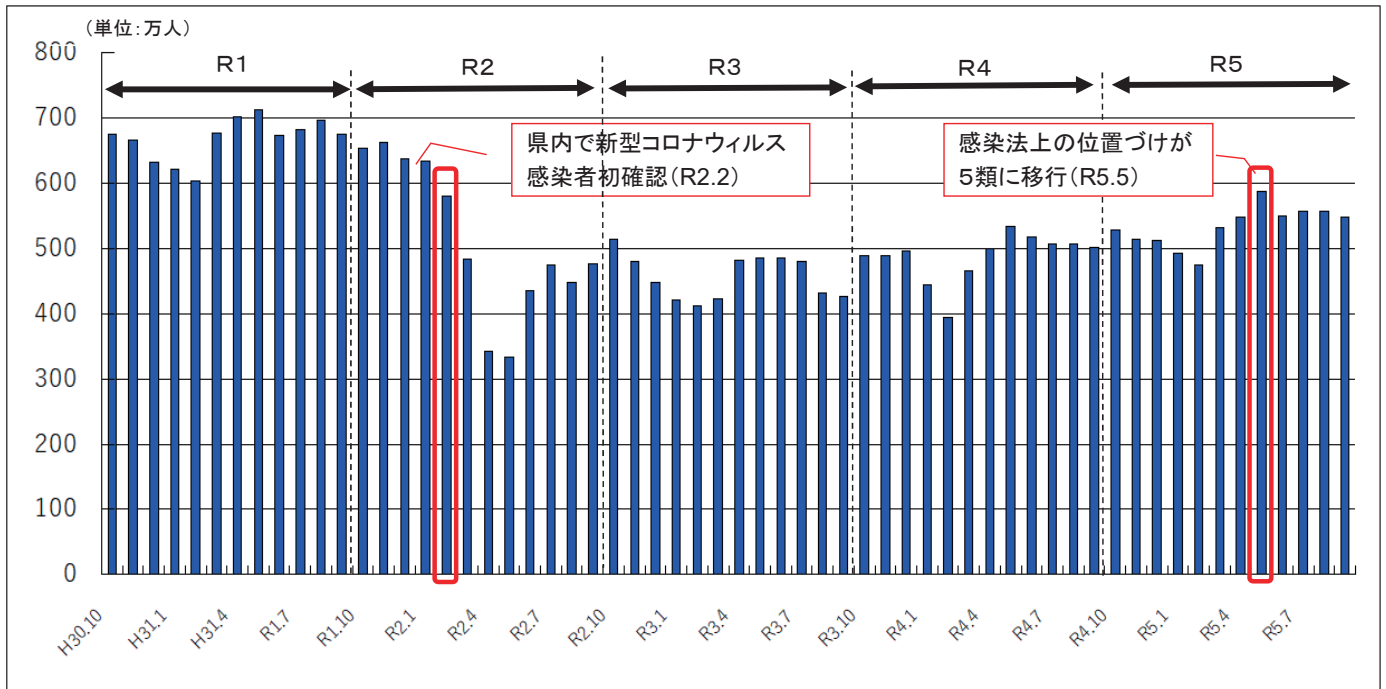
5



7

県内の乗合バス利用者の推移

(H30.10～R5.9)



(静岡県地域交通課調査)

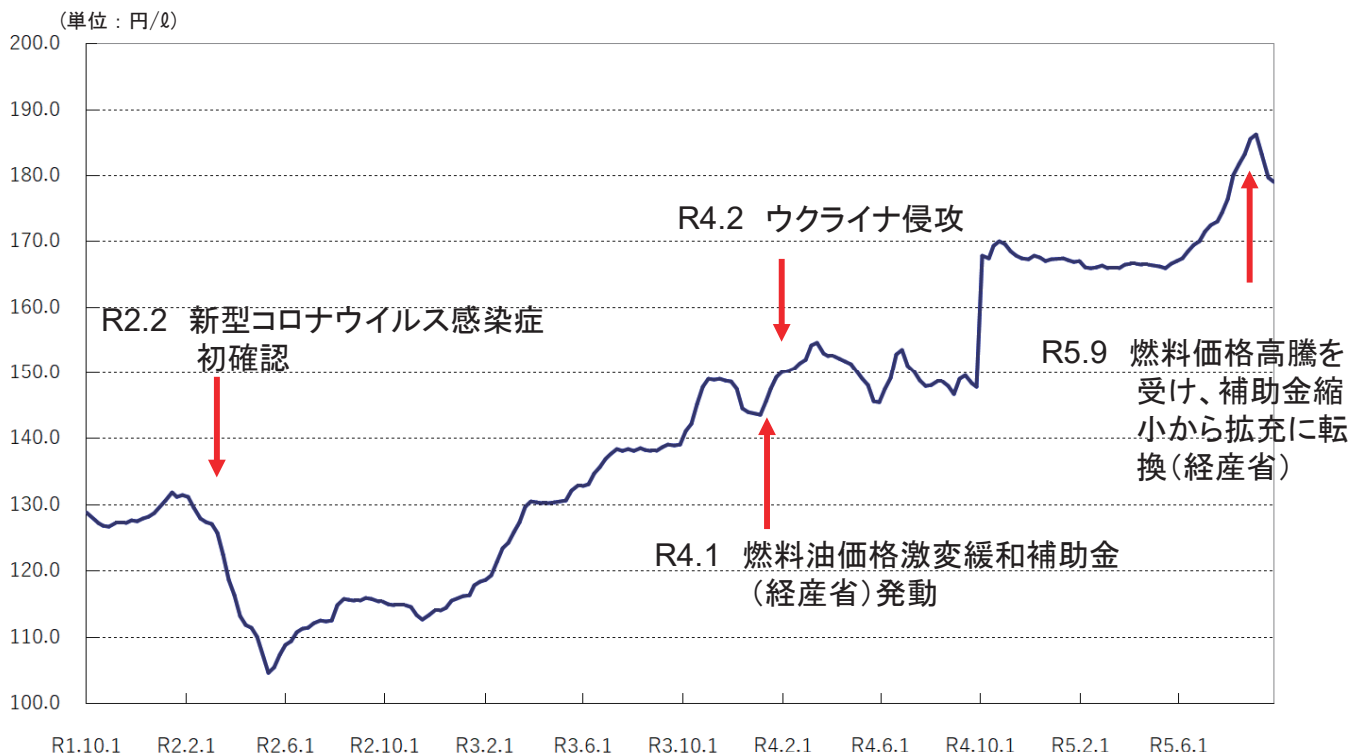
富国有徳の理想郷—しずおか

ふじのくに

8

燃料価格など物価高騰の影響①

■ 県内の軽油小売価格の推移 (R1.10～R5.9)



(資源エネルギー庁調査をもとに県地域交通課作成)

富国有徳の理想郷—しずおか

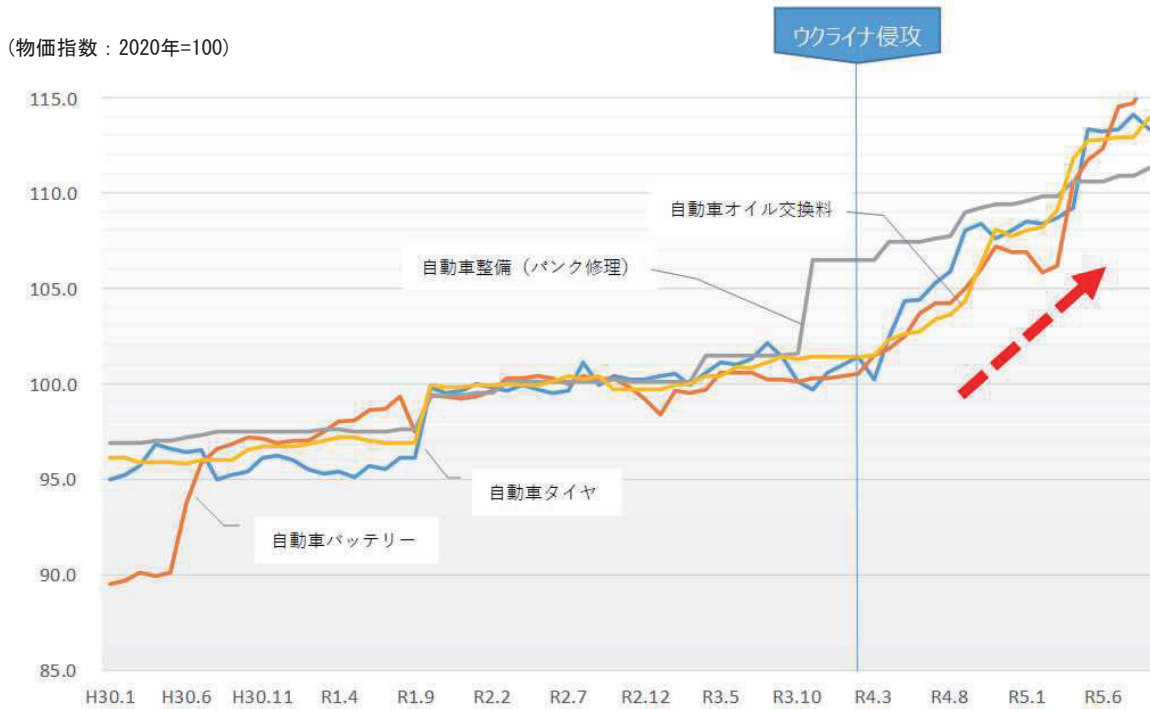
ふじのくに

6

9

燃料価格など物価高騰の影響②

■ 車両維持費の推移（H30.1～R5.9）



(2020年基準消費者物価指数を元に県地域交通課作成)

事業者による取組の例

区分	事例
費用削減策	<ul style="list-style-type: none"> ・エコドライブ取組強化期間の設定 ・デジタルタコグラフを活用した指導で燃料費を抑制 ・燃料使用量の削減(車両搭載燃料を抑制) ・EVバスの導入による動力費の削減
利用促進策	<ul style="list-style-type: none"> ・バスロケーションシステムの導入 ・スマホ定期券の販売を開始 ・キャッシュレス決済機器の導入 ・市町と連携したバスの乗り方教室の実施 ・HPの多言語化によるインバウンド客の利用促進

県内自治体による支援の事例

区分	事例
利用促進策	<ul style="list-style-type: none">・ 公共交通利用券の配布・ バスの日イベントの実施・ バスロケーションシステム導入費用の補助・ キャッシュレス決済機器導入費用の補助
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



令和5年度地域間幹線系統の事業評価結果（概要）

1 事業評価の目的

事業評価は、静岡県生活交通確保対策協議会が定めた静岡県地域間幹線系統確保維持計画に位置づけられた補助対象系統について、事業の実施状況の確認や目標の達成状況等の評価を行い、市町が開催する地域公共交通会議等における評価内容に対する議論・検討の活性化や広く県民に内容を公表することによる理解の促進など、補助対象事業が効果的、効率的に実施されることを目的として実施している。

2 評価項目

項目		内容
前提事項 (点数無)	主な運行目的	利用実態等を含めた当該系統の運行目的
	増収策	路線維持のための増収策
	費用削減策	路線維持のための費用削減策
評価事項	運行回数	計画運行回数に対する実績運行回数を評価(3点満点)
	収支率	実績値を評価(収支率55%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)
	ネットワーク構成	鉄道等への乗換可能な拠点数を評価(上限20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(20%以上満点)
	キロ当たり経費	国上限単価と事業者単価を比較(国単価比-20%超満点)
	拠点等アクセス状況	バス停から半径500m以内の拠点施設を記載(評価点無)

【各項目に評価点を設定し、合計点に応じて以下のとおり評価】

評価	内容
A (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 (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

3 事業評価結果の概要

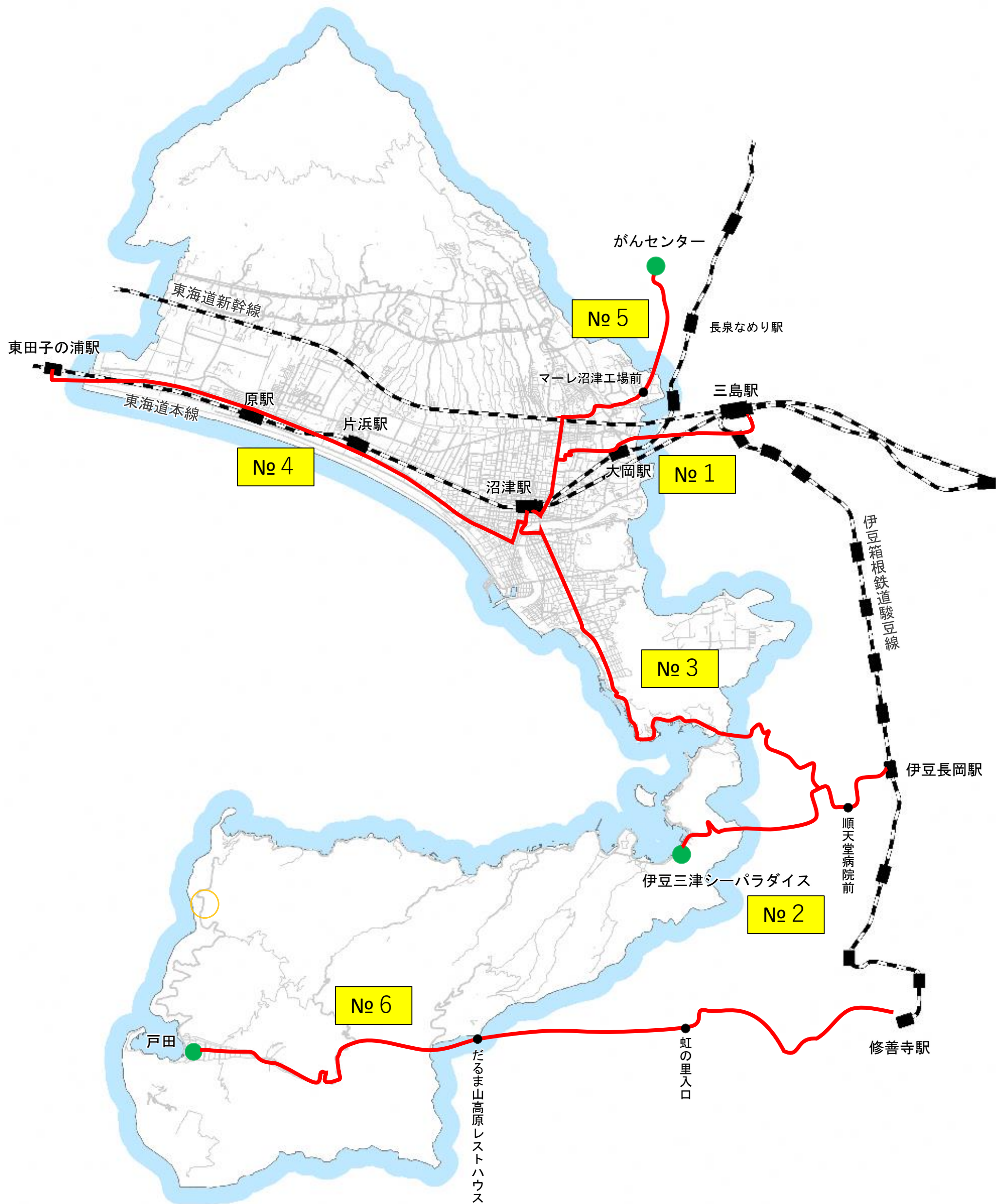
全体評価：B（参考：R3：B、R4：B、R5：A）

- ・ 評価対象系統全62系統中、A評価：37系統、B評価：25系統、C評価：0系統
- ・ 平均点数が52.1点（R4比+3.1点）であることから、全体評価を『A』とした。
- ・ 各系統の評価結果は別添「令和5年度地域間幹線系統総合評価一覧表」のとおり。

令和5年度地域間幹線系統総合評価一覧表

事業者名	系統名	評価項目① 運行回数 満点3点	評価項目② 収支率 満点18点	評価項目③ 乗車人員 満点6点	評価項目④ ネットワーク 満点20点	評価項目⑤ 広域トリップ 満点20点	評価項目⑥ キロ当たり経費 満点12点	点数 (A:52~79) (B:26~51) (C:~25)	評価				事業者 平均	全体評価			
									A	B	C	計					
山梨交通	1 富士宮駅・イオン・星山台・蒲原病院線	3	3	3	6	20	3	38		○		1	38.0	A [全体評価の理由] ・全62系統中37系統がA評価である。 ・平均評価点数が52.1点である。			
	2 秋葉線(袋井駅前～遠州森町～気多)	0	6	3	11	20	12	52	○			4	57.5				
秋葉バスサービス	3 秋葉中遠線(袋井駅前～袋井市民病院～遠州森町)	3	15	6	11	20	12	67	○								
	4 秋葉中遠線(大東支所～新横須賀・新岡崎～袋井駅南口)	3	9	3	6	20	12	53	○								
	5 秋葉中遠線(横須賀車庫～新岡崎～袋井駅南口)	0	15	6	5	20	12	58	○								
	6 浜北医大三方原線	0	9	6	17	20	3	55	○								
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)	0	18	6	7	20	3	54	○			19	52.3				
	8 中ノ町磐田線(浜松駅～中ノ町～磐田営業所)	3	18	6	9	10	3	49		○							
	9 秋葉線(春野車庫～西鹿島駅～厚生会)	0	3	0	7	20	3	33		○							
	10 磐田天竜線(山東～新開～磐田駅)	0	18	6	8	20	3	55	○								
	11 磐田天竜線(ららぽーと経由)	0	12	3	8	20	3	46		○							
	12 掛塚さなる台線(浜松駅～掛塚～豊浜郵便局)	0	18	6	9	20	3	56	○								
	13 内野台線(内野台車庫)	0	18	3	10	20	3	54	○								
	14 内野台線(サンストリート浜北)	3	18	6	10	20	3	60	○								
	15 磐田市立病院福田線(磐田駅南口～豊浜郵便局)	0	12	6	5	20	3	46		○							
	16 引佐線	0	18	6	20	20	3	67	○								
	17 萩丘都田線	3	18	6	10	15	3	55	○								
	18 大塚ひとみヶ丘線	0	18	6	13	0	3	40		○							
	19 気賀三ヶ日線	0	18	6	15	20	3	62	○								
	20 奥山線	3	18	6	14	20	3	64	○								
	21 志都呂宇布見線(浜松駅～つるが丘入口～山崎)	0	18	6	7	15	3	49		○							
	22 志都呂宇布見線(浜松駅～堀出橋～舞阪駅)	3	18	6	8	10	3	48		○							
	23 浜名線	3	18	6	8	5	3	43		○							
	24 掛塚さなる台線(浜松駅～芳川～掛塚)	3	18	6	8	20	3	58	○								
	しずてつジャストライン	25 三保草薙線	3	12	0	9	5	0	29		○					11	43.4
		26 五十海大住線	3	9	3	7	20	0	42		○						
		27 焼津岡部線	3	12	6	5	20	0	46		○						
		28 藤枝吉永線	3	15	0	8	20	0	46		○						
		29 島田静波線(島田駅前～静波海岸入口)	3	6	3	9	20	0	41		○						
		30 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)	3	6	6	13	20	0	48		○						
31 藤枝相良線		3	9	6	12	20	0	50		○							
32 菊川浜岡線		3	15	6	4	20	0	48		○							
33 掛川大東浜岡線(掛川駅前～浜岡営業所)		3	3	0	7	20	0	33		○							
34 掛川大東浜岡線(中東遠総合医療センター～浜岡営業所)		3	18	3	9	20	0	53	○								
35 掛川大東浜岡線(掛川駅前～大東支所)		3	12	3	4	20	0	42		○							
富士急モビリティ	36 御殿場線	3	18	6	14	20	0	61	○			4	57.2				
	37 駿河小山線	3	15	6	11	20	0	55	○								
	38 十里木線	3	12	6	8	20	0	49		○							
	39 河口湖線	3	18	6	17	20	0	64	○								
富士急バス	40 河口湖線	3	18	6	17	20	0	64	○			2	61.0				
	41 新富士線	3	12	6	17	20	0	58	○								
富士急静岡バス	42 曾比奈線	3	18	6	8	20	6	61	○			4	61.5				
	43 大淵線	3	18	3	10	20	6	60	○								
	44 大月線(吉原中央駅～富士宮駅)	3	18	3	10	20	6	60	○								
	45 大月線(新富士駅～静岡県富士山世界遺産センター)	3	18	6	12	20	6	65	○								
富士急シティバス	46 駿河平線	0	18	6	11	20	0	55	○			6	49.0				
	47 須山線(三島駅～須山)	0	12	3	12	20	0	47		○							
	48 原線	0	18	6	10	5	0	39		○							
	49 桜堤線	0	18	3	7	20	0	48		○							
	50 がんセンター線(沼津駅～がんセンター)	3	18	6	6	20	0	53	○								
	51 がんセンター線(三島駅～がんセンター)	0	18	6	8	20	0	52	○								
伊豆箱根バス	52 大場函南線	3	9	6	7	20	3	48		○		4	53.7				
	53 沼津大岡三島線	3	18	6	11	20	3	61	○								
	54 長岡伊豆三津シーパラダイス線	3	18	3	7	20	3	54	○								
	55 沼津静浦長岡線	3	18	6	7	15	3	52	○								
東海バス	56 石廊崎線	3	12	6	7	20	6	54	○			6	58.5				
	57 天城峠線	3	12	6	15	20	6	62	○								
	58 戸田線	3	15	6	7	20	6	57	○								
	59 西海岸線	3	12	0	11	20	6	52	○								
	60 バサラ峠線(下田駅～堂ヶ島)	3	12	6	13	20	6	60	○								
水窪タクシー	61 バサラ峠線(下田駅～宇久須)	3	18	6	18	20	6	66	○			1	33.0				
	62 北遠本線	0	0	3	13	5	12	33		○							
計							平均	52.1	37	25	0	62					

地域間幹線系統路線図



- No 1 沼津大岡三島線
- No 2 長岡伊豆三津シーパラダイス線
- No 3 沼津静浦長岡線
- No 4 原線
- No 5 がんセンター線
- No 6 戸田線

地域間幹線系統 事業評価シート (新様式)

1 系統の概要

事業者名	系統名	起点	主な経由地	終点
伊豆箱根バス(株)	沼津大岡三島線	沼津駅	市立高校前 上石田	三島駅
系統キロ程	関係市町			
7.6 km	沼津市	三島市	長泉町	

2 評価結果

項目	評価のポイント	実績	評価 点数	(参考) 前年度実績	
補助基準 (40)	国庫補助基準を満たしたか	—	—	—	
運行回数 (10)	運行回数3回/日以上を確保したか	22.6 回/日	10	22.6 回/日	
輸送量 (30)	実績輸送量15人/日以上を達成したか	135.6 人/日	30	124.3 人/日	
実施状況 (40)	効果的に実施されたか	—	—	—	
収支率 (15)	収入を確保できているか	95.5 %	15	94.5 %	
乗車人員 (15)	乗車人員の実績は計画を上 回ったか	実績	233,961 人	15	230,770 人
		計画	194,535 人		197,914 人
キロ当たり経費 (10)	事業者単価は基準単価(山梨・静 岡ブロック地域キロ当たり経常費 用単価)を下回ったか	事業者	413.24 円/km	8	386.00 円/km
		基準	434.16 円/km		431.62 円/km
幹線性・広域性 (20)	幹線としての役割を果たしたか	—	—	—	
ネットワーク構成 (10)	他の系統と乗換可能なアクセ ス拠点(バス停数)はあるか (詳細別記)	拠点	4 箇所	10	4 箇所
		乗継バス停	3 箇所		3 箇所
広域トリップ状況 (10)	市町(H13.3.31現在の市町)跨ぎの移 動はされているか	57.6 %	10	60.5 %	

補助基準	40 /40
実施状況	38 /40
幹線性・広域性	20 /20
合計	98 /100

評価指標
A

A : 幹線として優れた役割を果たしている

B : 幹線として適した運行となっている

C : 改善に努力を要する

D : 見直しの検討を要する

3 説明事項

項目	内容
主な運行目的	J R 沼津駅～三島駅間を結び、沼津市・長泉町・三島市に跨がって運行しております。沿線には、高校・工場・病院等が点在しており、沿線住民の移動手段としての利用の他、沼津駅・大岡駅・三島広小路駅・三島駅からバスに乗り換え、沿線施設へ通勤・通学・通院される他地域からの方々の移動手段としても利用されております。
ネットワーク構成の詳細	(拠点) J R 沼津駅・J R 大岡駅・三島広小路駅・J R 三島駅
	(乗継ぎバス停) 加藤学園入口・大岡駅前・本町
公共施設・拠点施設とのアクセス状況	(バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設) 沼津中央高校・沼津市立高校・加藤学園高校・加藤学園初等学校・大岡中学校・知徳高校・西島病院・池田病院・プラザヴェルデ・沼津商工会議所・サンウェル沼津・三島市民文化会館・三島商工会議所

4 事業者の取組

項目	内容
増収策	<ul style="list-style-type: none"> ◆SNSを活用して運行状況や、沿線情報等のお知らせの配信 ◆企画乗車券の作成、更新 ◆ICカード利用促進(バス乗り方教室等で実体験) ◆GTFS-JPデータの整備
費用削減策	<ul style="list-style-type: none"> ◆運賃改定 ◆仕業数の見直しによる人件費の削減を実施 ◆アイドリングストップ強化 ◆有償・無償に係わらず事故の削減強化 ◆ダイヤ数の縮小にともなう減車

地域間幹線系統 事業評価シート (新様式)

1 系統の概要

事業者名	系統名	起点	主な経由地	終点
伊豆箱根バス(株)	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
系統キロ程	関係市町			
7.8 km	伊豆の国市	沼津市		

2 評価結果

項目	評価のポイント		実績	評価 点数	(参考) 前年度実績
補助基準 (40)	国庫補助基準を満たしたか		—	—	—
運行回数 (10)	運行回数3回/日以上を確保したか		17.3 回/日	10	17.3 回/日
輸送量 (30)	実績輸送量15人/日以上を達成したか		76.1 人/日	30	76.1 人/日
実施状況 (40)	効果的に実施されたか		—	—	—
収支率 (15)	収入を確保できているか		78.8 %	15	68.5 %
乗車人員 (15)	乗車人員の実績は計画を上 回ったか	実績	122,972 人	6	128,681 人
		計画	126,730 人		114,682 人
キロ当たり経費 (10)	事業者単価は基準単価(山梨・静 岡ブロック地域キロ当たり経常費 用単価)を下回ったか	事業者	413.24 円/km	8	386.00 円/km
		基準	434.16 円/km		431.62 円/km
幹線性・広域性 (20)	幹線としての役割を果たしたか		—	—	—
ネットワーク構成 (10)	他の系統と乗換可能なアクセ ス拠点(バス停数)はあるか (詳細別記)	拠点	1 箇所	7	1 箇所
		乗継バス停	5 箇所		5 箇所
広域トリップ状況 (10)	市町(H13.3.31現在の市町)跨ぎの移 動はされているか		31.5 %	8	28.0 %

補助基準	40 /40
実施状況	29 /40
幹線性・広域性	15 /20
合計	84 /100

評価指標
B

- A : 幹線として優れた役割を果たしている
 B : 幹線として適した運行となっている
 C : 改善に努力を要する
 D : 見直しの検討を要する

3 説明事項

項目	内容
主な運行目的	沼津市の内浦・三津地区から伊豆の国市の伊豆長岡駅を結び2市を跨いで運行しており沼津市内の沿線には、伊豆・三津シーパラダイスをはじめ、内浦・三津地区に複数の観光・宿泊施設があり、生活利用の他、観光客の利用もごございます。 なお、伊豆の国市内の沿線には、伊豆長岡温泉・順天堂大学病院・伊豆の国市役所等、観光・宿泊施設、病院、公共施設が点在しており、観光利用も一定程度あるものの、多くは通勤・通学・通院等の生活交通として利用されております。
ネットワーク構成の詳細	(拠点) 伊豆長岡駅
	(乗継ぎバス停) 温泉駅・長岡総合会館前・宗徳寺前・三津郵便局・伊豆三津シーパラダイス
公共施設・拠点施設とのアクセス状況	(バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設) 長岡南小学校・順天堂大学病院・マックスバリュ長岡店・伊豆の国市役所・長岡総合会館・内浦地区センター

4 事業者の取組

項目	内容
増収策	<ul style="list-style-type: none"> ◆SNSを活用して運行状況や、沿線情報等のお知らせの配信 ◆企画乗車券の作成、更新 ◆ICカード利用促進(バス乗り方教室等で実体験) ◆GTFS-JPデータの整備
費用削減策	<ul style="list-style-type: none"> ◆運賃改定 ◆仕業数の見直しによる人件費の削減を実施 ◆アイドリングストップ強化 ◆有償・無償に係わらず事故の削減強化 ◆ダイヤ数の縮小にともなう減車

地域間幹線系統 事業評価シート (新様式)

1 系統の概要

事業者名	系統名	起点	主な経由地	終点
伊豆箱根バス(株)	沼津静岡長岡線	沼津駅	長塚 長岡湯本	伊豆長岡駅
系統キロ程	関係市町			
7.6 km	沼津市	伊豆の国市		

2 評価結果

項目	評価のポイント	実績	評価 点数	(参考) 前年度実績	
補助基準 (40)	国庫補助基準を満たしたか	—	—	—	
運行回数 (10)	運行回数3回/日以上を確保したか	24.1 回/日	10	24.1 回/日	
輸送量 (30)	実績輸送量15人/日以上を達成したか	148.8 人/日	30	145.5 人/日	
実施状況 (40)	効果的に実施されたか	—	—	—	
収支率 (15)	収入を確保できているか	89.4 %	15	86.1 %	
乗車人員 (15)	乗車人員の実績は計画を上 回ったか	実績	389,320 人	15	人
		計画	362,693 人		人
キロ当たり経費 (10)	事業者単価は基準単価(山梨・静岡 ブロック地域キロ当たり経常費 単価)を下回ったか	事業者	413.24 円/km	8	386.00 円/km
		基準	434.16 円/km		431.62 円/km
幹線性・広域性 (20)	幹線としての役割を果たしたか	—	—	—	
ネットワーク構成 (10)	他の系統と乗換可能なアクセ ス拠点(バス停数)はあるか (詳細別記)	拠点	2 箇所	7	2 箇所
		乗継バス停	3 箇所		3 箇所
広域トリップ状況 (10)	市町(H13.3.31現在の市町)跨ぎの移 動はされているか	17.1 %	5	%	

補助基準	40 /40
実施状況	38 /40
幹線性・広域性	12 /20
合計	90 /100

評価指標
A

- A : 幹線として優れた役割を果たしている
 B : 幹線として適した運行となっている
 C : 改善に努力を要する
 D : 見直しの検討を要する

3 説明事項

項目	内容
主な運行目的	沼津市内の沿線には、沼津市役所・沼津市総合体育館・沼津簡易裁判所をはじめ、国道414号線沿いを運行していることから、商業施設や静浦小中一貫校などが点在しており、通勤通学・買い物等の地元住民の生活路線として、主にJR沼津駅までの移動手段としての利用が多く見受けられます。伊豆の国市内の沿線には、長岡中学校・長岡南小学校・伊豆長岡温泉・順天堂大学病院等、長岡地区の主要施設が点在しており、観光利用も一定程度ありますが、多くは通勤・通学をはじめ順天堂大学病院への通院や伊豆長岡駅までの移動手段にご利用されております。
ネットワーク構成の詳細	(拠点) J R 沼津駅・伊豆長岡駅
	(乗継ぎバス停) 大手町・口野口・温泉駅
公共施設・拠点施設とのアクセス状況	(バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設) 沼津市役所・沼津市民文化センター・沼津総合体育館・沼津簡易裁判所・志下公会堂・静浦地区センター・江の浦中央公民館・多比公民館・長岡総合会館・沼津御用邸・順天堂大学静岡病院・長岡リハビリテーション病院・慈広会記念病院・瀬尾記念病院・静浦小中一貫校・沼津第四小学校・沼津第三小学校・長岡中学校・長岡南小学校・マミー沼津三園店・ジョイランド香貫・ジャンボエンチャー沼津店・マックスバリュ伊豆長岡店

4 事業者の取組

項目	内容
増収策	<ul style="list-style-type: none"> ◆SNSを活用して運行状況や、沿線情報等のお知らせの配信 ◆企画乗車券の作成、更新 ◆ICカード利用促進(バス乗り方教室等で実体験) ◆GTFS-JPデータの整備
費用削減策	<ul style="list-style-type: none"> ◆運賃改定 ◆仕業数の見直しによる人件費の削減を実施 ◆アイドリングストップ強化 ◆有償・無償に係わらず事故の削減強化 ◆ダイヤ数の縮小にともなう減車

地域間幹線系統 事業評価シート (新様式)

1 系統の概要

事業者名	系統名	起点	主な経由地	終点
富士急シティバス(株)	原線	沼津駅	旧道・原駅入口	東田子浦駅
系統キロ程	関係市町			
13.5 km	沼津市	富士市		

2 評価結果

項目	評価のポイント	実績	評価 点数	(参考) 前年度実績	
補助基準 (40)	国庫補助基準を満たしたか	—	—	—	
運行回数 (10)	運行回数3回/日以上を確保したか	7.1 回/日	10	7.2 回/日	
輸送量 (30)	実績輸送量15人/日以上を達成したか	31.9 人/日	30	29.5 人/日	
実施状況 (40)	効果的に実施されたか	—	—	—	
収支率 (15)	収入を確保できているか	59.3 %	15	55.6 %	
乗車人員 (15)	乗車人員の実績は計画を上 回ったか	実績	92,576 人	15	83,058 人
		計画	83,058 人		60,606 人
キロ当たり経費 (10)	事業者単価は基準単価(山梨・静 岡ブロック地域キロ当たり経常 費用単価)を下回ったか	事業者	465.28 円/km	0	439.70 円/km
		基準	434.16 円/km		431.62 円/km
幹線性・広域性 (20)	幹線としての役割を果たしたか	—	—	—	
ネットワーク構成 (10)	他の系統と乗換可能なアクセ ス拠点 (バス停数) はあるか (詳細別記)	拠点	4 箇所	10	4 箇所
		乗継バス停	2 箇所		2 箇所
広域トリップ状況 (10)	市町 (H13.3.31現在の市町) 跨ぎの 移動はされているか	6.0 %	2	5.0 %	

補助基準	40 /40
実施状況	30 /40
幹線性・広域性	12 /20
合計	82 /100

評価指標
B

- A : 幹線として優れた役割を果たしている
 B : 幹線として適した運行となっている
 C : 改善に努力を要する
 D : 見直しの検討を要する

3 説明事項

項目	内容
主な運行目的	<p>J R 東海道線と並行しており通勤、通院及び買い物における駅間の地域の公共交通を補完している。</p> <p>桃里地区、一本松地区に居住する小学生の沿線に位置する原小学校への通学利用、又、沿線に位置する保健センターへの訪問客や聖隷沼津病院への通院、お見舞い客等の利用が存する。</p> <p>沼津市南西部における J R や他の公共交通機関に接続する通勤、通学、買い物を中心とする公共交通ネットワークの構築を目的としている。</p> <p>令和4年度からは沼津市便利増進計画における、幹線路線としての位置づけとなり、フィーダー系統「ららぽーと沼津～原団地～原駅」線と連携して、接続輸送を行っている。</p>
ネットワーク構成の詳細	(拠点)
	J R 沼津駅・J R 東田子浦駅・J R 片浜駅・J R 原駅
公共施設・拠点施設とのアクセス状況	(乗継ぎバス停)
	大手町・大諏訪
公共施設・拠点施設とのアクセス状況	<p>(バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設)</p> <p>【公共施設】 JR沼津駅、JR片浜駅、JR原駅、JR東田子浦駅、原小学校、沼津西高校、保健センター、沼津市立第二中学校、原警察署、原中学校</p> <p>【拠点施設】 西友松長店、カインズホーム沼津店</p>

4 事業者の取組

項目	内容
増収策	<ol style="list-style-type: none"> 1) 行政と連携した地域との意見交換を行い、地域の状況を把握するだけでなく、その機会を利用して路線の存在をアピールすることにより、利用促進を図った。 2) 富士急グループのWEBサイトでの時刻表検索サービスを実施し及び、また乗換検索サービスのコンテンツプロバイダへのデータ提供により、時刻表検索サービスに対応させている。(ナビタイム、駅すばあと、ジョルダン、Yahoo乗換案内、GoogleMap) 3) 幼稚園、小学校等における「バス乗り方教室」を沿線市町にて実施した。 4) 小学生の長期休暇(春休み、夏休み、冬休み)に合わせた特別運賃導入を導入し、利用促進を図った。 5) ノンステップバスを導入(車両更新)するとともに、既存車両についても案内表示装置を更新し、使いやすいバス環境を整備した。 6) リアルタイム混雑情報提供機能付バスロケーションシステムを導入し、利用しやすいバス環境を整備した。
費用削減策	<ol style="list-style-type: none"> 1) 燃料、オイルその他修繕部品等、車両購入の購入に加え金額が多い備品等についても、富士急グループ全体での一括仕入れ実施や比較購入の徹底を図りコスト削減を実施した。 2) アイドリングストップ強化月間の実施や点呼等による周知徹底、街頭監査による注意喚起により、燃費向上を実現し軽油使用料の削減を図った。 3) 車両の更新により、燃費効率向上と修繕費の削減を図った。 4) 効率的な作業再編による乗務員人件費の抑制を図った。

地域間幹線系統 事業評価シート (新様式)

1 系統の概要

事業者名	系統名	起点	主な経由地	終点
富士急シティバス(株)	がんセンター線	沼津駅	北小林	がんセンター
系統キロ程	関係市町			
8.5 km	沼津市	長泉町		

2 評価結果

項目	評価のポイント	実績	評価 点数	(参考) 前年度実績
補助基準 (40)	国庫補助基準を満たしたか	—	—	—
運行回数 (10)	運行回数3回/日以上を確保したか	4.9 回/日	10	4.9 回/日
輸送量 (30)	実績輸送量15人/日以上を達成したか	26.4 人/日	30	21.5 人/日
実施状況 (40)	効果的に実施されたか	—	—	—
収支率 (15)	収入を確保できているか	81.4 %	15	68.3 %
乗車人員 (15)	乗車人員の実績は計画を上 回ったか	実績 41,452 人 計画 34,222 人	15	34,222 人 63,797 人
キロ当たり経費 (10)	事業者単価は基準単価(山梨・静 岡ブロック地域キロ当たり経常 費用単価)を下回ったか	事業者 465.28 円/km 基準 434.16 円/km	0	439.70 円/km 431.62 円/km
幹線性・広域性 (20)	幹線としての役割を果たしたか	—	—	—
ネットワーク構成 (10)	他の系統と乗換可能なアクセ ス拠点(バス停数)はあるか (詳細別記)	拠点 1 箇所 乗継バス停 4 箇所	6	1 箇所 4 箇所
広域トリップ状況 (10)	市町(H13.3.31現在の市町) 跨ぎの移 動はされているか	31.0 %	8	31.0 %

補助基準	40 /40
実施状況	30 /40
幹線性・広域性	14 /20
合計	84 /100

評価指標
B

- A : 幹線として優れた役割を果たしている
 B : 幹線として適した運行となっている
 C : 改善に努力を要する
 D : 見直しの検討を要する

3 説明事項

項目	内容
主な運行目的	JR沼津駅から静岡がんセンターへのアクセスを目的とする他に、沼津市内の学園通りや大岡地区・長泉町内との通勤・通学・買い物等需要への対応を目的とする。 当路線により、沿線から沼津駅や他の公共交通機関に接続する公共交通ネットワークを形成している。 また、長泉町内から沼津駅へ直接アクセスできる数少ない路線の一つでもある。
ネットワーク構成の詳細	(拠点) J R 沼津駅
	(乗継ぎバス停) 加藤学園入口・宮下・下長窪・がんセンター
公共施設・拠点施設とのアクセス状況	(バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設) 【公共施設】 JR沼津駅、沼津中央高校、沼津市立高校、加藤学園高校、飛龍高校、県立沼津城北高校、沼津技術専門校（沼津テクノカレッジ）、第五小学校、第五中学校、金岡中学校、加藤学園暁秀初等学校、門池小学校、門池中学校、沼津視覚特別支援学校、沼津聴覚特別支援学校、沼津税務署、法務局沼津支局、沼津健康福祉プラザ/沼津夜間救急医療センター（サンウェルぬまづ）、沼津年金事務所、長泉健康公園（ウェルピア長泉）、長泉北小学校、長泉北中学校、静岡県立がんセンター 【拠点施設】 沼津商工会議所、フードストアあおき（スーパーマーケット）、マーレエレクトリックジャパン（大手事業所）

4 事業者の取組

項目	内容
増収策	<ol style="list-style-type: none"> 1) 行政と連携した地域との意見交換を行い、地域の状況を把握するだけでなく、その機会を利用して路線の存在をアピールすることにより、利用促進を図った。 2) 富士急グループのWEBサイトでの時刻表検索サービスを実施し及び、また乗換検索サービスのコンテンツプロバイダへのデータ提供により、時刻表検索サービスに対応させている。（ナビタイム、駅すばあと、ジョルダン、Yahoo乗換案内、GoogleMap） 3) 幼稚園、小学校等における「バス乗り方教室」を沿線市町にて実施した。 4) 小学生の長期休暇（春休み、夏休み、冬休み）に合わせた特別運賃導入を導入し、利用促進を図った。 5) ノンステップバスを導入（車両更新）するとともに、既存車両についても案内表示装置を更新し、使いやすいバス環境を整備した。 6) リアルタイム混雑情報提供機能付バスロケーションシステムを導入し、利用しやすいバス環境を整備した。
費用削減策	<ol style="list-style-type: none"> 1) 燃料、オイルその他修繕部品等、車両購入の購入に加え金額が多い備品等についても、富士急グループ全体での一括仕入れ実施や比較購入の徹底を図りコスト削減を実施した。 2) アイドリングストップ強化月間の実施や点呼等による周知徹底、街頭監査による注意喚起により、燃費向上を実現し軽油使用料の削減を図った。 3) 車両の更新により、燃費効率向上と修繕費の削減を図った。 4) 効率的な仕業再編による乗務員人件費の抑制を図った。

地域間幹線系統 事業評価シート (新様式)

1 系統の概要

事業者名	系統名	起点	主な経由地	終点
(株)東海バス	戸田線	修善寺駅	虹の郷	戸田
系統キロ程	関係市町			
24.9 km	伊豆市	沼津市		

2 評価結果

項目	評価のポイント	実績	評価 点数	(参考) 前年度実績	
補助基準 (40)	国庫補助基準を満たしたか	—	—	—	
運行回数 (10)	運行回数3回/日以上を確保したか	7.0 回/日	10	7.0 回/日	
輸送量 (30)	実績輸送量15人/日以上を達成したか	26.6 人/日	30	28.0 人/日	
実施状況 (40)	効果的に実施されたか	—	—	—	
収支率 (15)	収入を確保できているか	51.5 %	15	52.8 %	
乗車人員 (15)	乗車人員の実績は計画を上回ったか	実績	46,262 人	15	30,897 人
		計画	30,897 人		44,791 人
キロ当たり経費 (10)	事業者単価は基準単価(山梨・静岡ブロック地域キロ当たり経常費用単価)を下回ったか	事業者	400.90 円/km	8	402.90 円/km
		基準	434.16 円/km		431.62 円/km
幹線性・広域性 (20)	幹線としての役割を果たしたか	—	—	—	
ネットワーク構成 (10)	他の系統と乗換可能なアクセス拠点(バス停数)はあるか(詳細別記)	拠点	1 箇所	7	1 箇所
		乗継バス停	5 箇所		5 箇所
広域トリップ状況 (10)	市町(H13.3.31現在の市町)跨ぎの移動はされているか	41.1 %	8	68.6 %	

補助基準	40 /40
実施状況	38 /40
幹線性・広域性	15 /20
合計	93 /100

評価指標
A

- A : 幹線として優れた役割を果たしている
 B : 幹線として適した運行となっている
 C : 改善に努力を要する
 D : 見直しの検討を要する

3 説明事項

項目	内容
主な運行目的	修善寺駅と鉄道のない戸田地区を結ぶ重要な路線であり、また、戸田からは土肥温泉あるいは井田方面へ乗り換えることができる幹線系統となっており、高齢化率の高い戸田地区においての地域住民の足の確保が目的となっている。 伊豆市と沼津市の境となる「戸田峠」を越える利用は、全体の4割程度となっており、そのうち通勤、通学、通院等を目的とした地元客が9割以上を占めている。また、戸田峠を越えない短距離利用客の内訳は、修善寺温泉や虹の郷へ行く観光利用が多く、通院等の利用は比較的少ない。
ネットワーク構成の詳細	(拠点) 伊豆箱根鉄道修善寺駅
	(乗継ぎバス停) 修善寺駅口、修善寺温泉入口、修善寺温泉、ニュータウン入口、戸田
公共施設・拠点施設とのアクセス状況	(バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設) 伊豆総合高校、戸田中学校、戸田小学校、伊豆赤十字病院、マックスバリュ修善寺駅前店、伊豆箱根鉄道修善寺駅、伊豆市役所、修善寺総合会館、沼津市戸田市民窓口、くるら戸田

4 事業者の取組

項目	内容
増収策	<ol style="list-style-type: none"> 1. 利用者の利用実態に即した、平日型通学定期券の発売を引続き実施している。 2. 時刻表を市役所等で配布している他、新聞折込等により各戸へ配布している。 3. 時刻表検索サイトへの掲出により、鉄道との乗り継ぎ時刻が検索できるようになっている。 4. 高校生に対し、バスのダイヤ等に関するアンケートを実施し、ダイヤ改正に生かしている。 5. バスロケーションシステムを活用し、バスの接近情報をスマートフォンで表示できるサービスにより、利便性の向上を図っている。 6. 下田駅、下田メディカルセンター、石廊崎オーシャンパーク等において、デジタルサイネージを設置し、時刻案内等を行っている。 7. ホームページを多言語対応とすることにより、インバウンド客の利便性向上を図っている。 8. 乗車券販売窓口（一部除く）において、クレジットカードおよびQRコード決済サービスの取り扱いを行うことにより、利便性向上を図っている。 9. 小田急の進める「MaaS」に参画し、デジタルフリーパスの取り扱い等により利便性の向上を図っている。 10. 交通系ICカードの導入により、利便性の向上を図っている。 12. 引き続き、バス停デザインの統一化に取り組み、バス停コードを付与すること等により、「わかりやすいバス」を推進する。
費用削減策	<ol style="list-style-type: none"> 1. 5年度賃金（人件費）についても、業績連動制度により経費の抑制に努めている。 2. エコドライブ（省燃費運転）を継続して取り組み経費抑制に努めている。 3. 乗務員の運転技術の向上に努めることにより、バス車両修繕費の抑制を図っている。

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

(様式1)

事業者名

伊豆箱根バス株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

沼津大岡三島線

沼津駅～市立高校前・上石田～三島駅

計画策定年度 令和4年度

運行期間 R4.10.1～R5.9.30

評価年度 令和5年度

(1) 基本的事項

項目	基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価	備考
主な運行目的	事業者記載事項	—	別紙	A	A: 運行目的どおり適切に実施 B: 減便・系統短縮等、運行目的どおり実施されていない点があった C: 運行目的どおり実施されなかった(路線廃止)
増収策	事業者計画と実績を比較	—	別紙	有	事業者ごとの取組を記載
費用削減策	事業者計画と実績を比較	—	別紙	有	事業者ごとの取組を記載

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	年間計画運行回数と実績運行回数を比較	(8265)回 (22.6回/日)	(8265)回 (22.6回/日)	3	計画数以上 3点 計画数未満 0点 (国土交通大臣が認める除外運行回数は除く)	計画(目標)は表2記載のもの
収支率	計画値に対する実績値	79.8%	95.5%	18	～29% 0点 30～34% 3点 35～39% 6点 40～44% 9点 45～49% 12点 50～54% 15点 55%～ 18点	
乗車人員	計画人員と実績人員を比較	194,535人	233,961人	6	5%超 6点 ▲5%以上5%以内 3点 ▲5%超 0点	
ネットワーク構成	他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数	—	拠点(4)箇所 バス停(3)箇所	11	拠点(駅・BT): 1箇所2点 乗換可能なバス停: 1箇所1点 上限20点	主な拠点及びバス停を別紙に記載
広域トリップ状況	市町跨ぎの移動割合(H13.3.31現在の市町)(運行実績による)	—	57.6	20	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	評価対象外(バス停から半径500m以内に存在する学校(小・中・高・大・専門学校)病院(主なもので可)拠点商業施設・企業(主なもので可)その他(官公庁・駅等))	—	施設名称		—	
キロ当たり経費	補助対象年度の前年度の地域キロ当たり經常費用単価(静岡・山梨ブロック)との比較	—	413.24円	3	単価を上回った 0点 単価～▲5% 3点 単価▲6～▲10% 6点 単価▲11～▲15% 9点 単価▲16～▲20%超 12点	431.62
合計				61	評価指標	A

A(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(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(～25点): 地域間幹線系統として改善に努力を要する

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート(別紙)

(1) 基本的事項

項目	内容
主な運行目的	JR沼津駅～三島駅間を結び、沼津市・長泉町・三島市に跨がって運行しております。沿線には、高校・工場・病院等が点在しており、沿線住民の移動手段としての利用の他、沼津駅・大岡駅・三島広小路駅・三島駅からバスに乗り換え、沿線施設へ通勤・通学・通院される他地域からの方々の移動手段としても利用されております。
増収策	◆SNSを活用して運行状況や、沿線情報等のお知らせの配信◆企画乗車券の作成、更新◆ICカード利用促進(バス乗り方教室等で実体験)◆GTFS-JPデータの整備
費用削減策	◆運賃改定◆仕業数の見直しによる人件費の削減を実施◆アイドリングストップ強化◆有償・無償に係わらず事故の削減強化◆ダイヤ数の縮小にともなう減車

(2) 各項目の評価

項目	内容
ネットワーク構成	(主な乗換え拠点・バス停) 【駅】JR沼津駅・JR大岡駅・三島広小路駅・JR三島駅 【バス停留所】加藤学園入口・大岡駅前・本町
公共施設 拠点施設 アクセス状況	(バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設) 沼津中央高校・沼津市立高校・加藤学園高校・加藤学園初等学校・大岡中学校・知徳高校・西島病院・池田病院・ブラザヴェルデ・沼津商工会議所・サンウェル沼津・三島市民文化会館・三島商工会議所

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

(様式1)

事業者名

伊豆箱根バス株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

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

計画策定年度

令和4年度

運行期間

R4.10.1～R5.9.30

評価年度

令和5年度

(1) 基本的事項

項目	基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価	備考
主な運行目的	事業者記載事項	—	別紙	A	A: 運行目的どおり適切に実施 B: 減便・系統短縮等、運行目的どおり実施されていない点があった C: 運行目的どおり実施されなかった(路線廃止)
増収策	事業者計画と実績を比較	—	別紙	有	事業者ごとの取組を記載
費用削減策	事業者計画と実績を比較	—	別紙	有	事業者ごとの取組を記載

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	年間計画運行回数と実績運行回数を比較	(6,322.5)回 (17.3回/日)	(6,322.5)回 (17.3回/日)	3	計画数以上 3点 計画数未満 0点 (国土交通大臣が認める除外運行回数は除く)	計画(目標)は表2記載のもの
収支率	計画値に対する実績値	64.0%	78.8%	18	～29% 0点 30～34% 3点 35～39% 6点 40～44% 9点 45～49% 12点 50～54% 15点 55%～ 18点	
乗車人員	計画人員と実績人員を比較	126,730人	122,972人	3	5%超 6点 ▲5%以上5%以内 3点 ▲5%超 0点	
ネットワーク構成	他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数	—	拠点(1)箇所 バス停(5)箇所	7	拠点(駅・BT): 1箇所2点 乗換可能なバス停: 1箇所1点 上限20点	主な拠点及びバス停を別紙に記載
広域トリップ状況	市町跨ぎの移動割合(H13.3.31現在の市町)(運行実績による)	—	31.5	20	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	評価対象外(バス停から半径500m以内に存在する学校(小・中・高・大・専門学校)病院(主なもので可)拠点商業施設・企業(主なもので可)その他(官公庁・駅等))	—	施設名称		—	
キロ当たり経費	補助対象年度の前年度の地域キロ当たり經常費用単価(静岡・山梨ブロック)との比較	—	413.24円	3	単価を上回った 0点 単価～▲5% 3点 単価▲6～▲10% 6点 単価▲11～▲15% 9点 単価▲16～▲20%超 12点	431.62
合計				54	評価指標	A

A(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(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(～25点): 地域間幹線系統として改善に努力を要する

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート(別紙)

(1) 基本的事項

項目	内容
主な運行目的	沼津市内の内浦・三津地区から伊豆の国市の伊豆長岡駅を結び2市を跨いで運行しており沼津市内の沿線には、伊豆・三津シーパラダイスをはじめ、内浦・三津地区に複数の観光・宿泊施設があり、生活利用の他、観光客の利用もごさいます。 なお、伊豆の国市内の沿線には、伊豆長岡温泉・順天堂大学病院・伊豆の国市役所等、観光・宿泊施設、病院、公共施設が点在しており、観光利用も一定程度あるものの、多くは通勤・通学・通院等の生活交通として利用されております。
増収策	◆SNSを活用して運行状況や、沿線情報等のお知らせの配信◆企画乗車券の作成、更新◆ICカード利用促進(バス乗り方教室等で実体験)◆GTFS-JPデータの整備
費用削減策	◆運賃改定◆仕業数の見直しによる人件費の削減を実施◆アイドリングストップ強化◆有償・無償に係わらず事故の削減強化◆ダイヤ数の縮小にともなう減車

(2) 各項目の評価

項目	内容
ネットワーク構成	(主な乗換え拠点・バス停) 【駅】伊豆長岡駅 【バス停留所】温泉駅・長岡総合会館前・宗徳寺前・三津郵便局・伊豆三津シーパラダイス
公共施設 拠点施設 アクセス状況	(バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設) 長岡南小学校・順天堂大学病院・マックスバリュ長岡店・伊豆の国市役所・長岡総合会館・内浦地区センター

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

(様式1)

事業者名

伊豆箱根バス株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

沼津静浦長岡線

沼津駅～長塚・長岡湯本～伊豆長岡駅

計画策定年度

令和4年度

運行期間

R4.10.1～R5.9.30

評価年度

令和5年度

(1) 基本的事項

項目	基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価	備考
主な運行目的	事業者記載事項	—	別紙	A	A: 運行目的どおり適切に実施 B: 減便・系統短縮等、運行目的どおり実施されていない点があった C: 運行目的どおり実施されなかった(路線廃止)
増収策	事業者計画と実績を比較	—	別紙	有	事業者ごとの取組を記載
費用削減策	事業者計画と実績を比較	—	別紙	有	事業者ごとの取組を記載

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	年間計画運行回数と実績運行回数を比較	(8,805)回 (24.1回/日)	(8,805)回 (24.1回/日)	3	計画数以上 3点 計画数未満 0点 (国土交通大臣が認める除外運行回数は除く)	計画(目標)は表2記載のもの
収支率	計画値に対する実績値	76.5%	89.4%	18	～29% 0点 30～34% 3点 35～39% 6点 40～44% 9点 45～49% 12点 50～54% 15点 55%～ 18点	
乗車人員	計画人員と実績人員を比較	362,693人	389,320人	6	5%超 6点 ▲5%以上5%以内 3点 ▲5%超 0点	
ネットワーク構成	他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数	—	拠点(2)箇所 バス停(3)箇所	7	拠点(駅・BT): 1箇所2点 乗換可能なバス停: 1箇所1点 上限20点	主な拠点及びバス停を別紙に記載
広域トリップ状況	市町跨ぎの移動割合(H13.3.31現在の市町)(運行実績による)	—	17.1	15	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	評価対象外(バス停から半径500m以内に存在する学校(小・中・高・大・専門学校)病院(主なもので可)拠点商業施設・企業(主なもので可)その他(官公庁・駅等))	—	施設名称		—	
キロ当たり経費	補助対象年度の前年度の地域キロ当たり經常費用単価(静岡・山梨ブロック)との比較	—	413.24円	3	単価を上回った 0点 単価～▲5% 3点 単価▲6～▲10% 6点 単価▲11～▲15% 9点 単価▲16～▲20%超 12点	431.62
合計				52	評価指標	A

A(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(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(～25点): 地域間幹線系統として改善に努力を要する

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート(別紙)

(1) 基本的事項

項目	内容
主な運行目的	沼津市内の沿線には、沼津市役所・沼津市総合体育館・沼津簡易裁判所をはじめ、国道414号線沿いを運行していることから、商業施設や静浦小中一貫校などが点在しており、通勤通学・買い物等の地元住民の生活路線として、主にJR沼津駅までの移手段としての利用が多く見受けられます。伊豆の国市内の沿線には、長岡中学校・長岡南小学校・伊豆長岡温泉・順天堂大学病院等、長岡地区の主要施設が点在しており、観光利用も一定程度ありますが、多くは通勤・通学をはじめ順天堂大学病院への通院や伊豆長岡駅までの移手段にご利用されております。
増収策	◆SNSを活用して運行状況や、沿線情報等のお知らせの配信◆企画乗車券の作成、更新◆ICカード利用促進(バス乗り方教室等で体験)◆GTFS-JPデータの整備
費用削減策	◆運賃改定◆仕業数の見直しによる人件費の削減を実施◆アイドリングストップ強化◆有償・無償に係わらず事故の削減強化◆ダイヤ数の縮小にともなう減車

(2) 各項目の評価

項目	内容
ネットワーク構成	(主な乗換え拠点・バス停) 【駅】JR沼津駅・伊豆長岡駅 【バス停留所】大手町・口野口・温泉駅
公共施設 拠点施設 アクセス状況	(バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設) 沼津市役所・沼津市民文化センター・沼津総合体育館・沼津簡易裁判所・志下公会堂・静浦地区センター・江の浦中央公民館・多比公民館・長岡総合会館・沼津御用邸・順天堂大学静岡病院・長岡リハビリテーション病院・慈広会記念病院・瀬尾記念病院・静浦小中一貫校・沼津第四小学校・沼津第三小学校・長岡中学校・長岡南小学校・マミー沼津三園店・ジョイランド香貫・ジャンボエンチャー沼津店・マックスバリュ伊豆長岡店

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

(様式1)

事業者名

富士急シティバス株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

原線

沼津駅～原駅～東田子浦駅

計画策定年度 令和4年度

運行期間 R4.10.1～R5.9.30

評価年度 令和5年度

(1) 基本的事項

項目	基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価	備考
主な運行目的	事業者記載事項	—	別紙	B	A: 運行目的どおり適切に実施 B: 減便・系統短縮等、運行目的どおり実施されていない点があった C: 運行目的どおり実施されなかった(路線廃止)
増収策	事業者計画と実績を比較	—	別紙	有	事業者ごとの取組を記載
費用削減策	事業者計画と実績を比較	—	別紙	有	事業者ごとの取組を記載

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	年間計画運行回数と実績運行回数を比較	2603.0回 (7.1回/日)	2600.5回 (7.1回/日)	0	計画数以上 3点 計画数未満 0点 (国土交通大臣が認める除外運行回数は除く)	・計画(目標)は表2記載数値 ・年末年始減便実施のため
収支率	計画値に対する実績値	57.3%	59.3%	18	～29% 0点 30～34% 3点 35～39% 6点 40～44% 9点 45～49% 12点 50～54% 15点 55%～ 18点	
乗車人員	計画人員と実績人員を比較	83,058人	92,576人	6	5%超 6点 ▲5%以上5%以内 3点 ▲5%超 0点	
ネットワーク構成	他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数	—	拠点(4)箇所 バス停(2)箇所	10	拠点(駅・BT): 1箇所2点 乗換可能なバス停: 1箇所1点 上限20点	主な拠点及びバス停を別紙に記載
広域トリップ状況	市町跨ぎの移動割合(H13.3.31現在の市町)(運行実績による)	—	6%	5	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	評価対象外(バス停から半径500m以内に存在する学校(小・中・高・大・専門学校)病院(主なもので可)拠点商業施設・企業(主なもので可)その他(官公庁・駅等))	—	別紙のとおり		—	
キロ当たり経費	補助対象年度の前年度の地域キロ当たり經常費用単価(静岡・山梨ブロック)との比較	—	465.28円	0	単価を上回った 0点 単価～▲5% 3点 単価▲6～▲10% 6点 単価▲11～▲15% 9点 単価▲16～▲20%超 12点	
合計				39	評価指標	B

A(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(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(～25点): 地域間幹線系統として改善に努力を要する

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート(別紙)

(1) 基本的事項

項目	内容
主な運行目的	<p>JR東海道線と並行しており通勤、通院及び買い物における駅間の地域の公共交通を補完している。 桃里地区、一本松地区に居住する小学生の沿線に位置する原小学校への通学利用、又、沿線に位置する保健センターへの訪問客や聖隷沼津病院への通院、お見舞い客等の利用が存する。 沼津市南西部におけるJRや他の公共交通機関に接続する通勤、通学、買い物を中心とする公共交通ネットワークの構築を目的としている。</p> <p>令和4年度からは沼津市利便増進計画における、幹線路線としての位置づけとなり、フィーダー系統「ららぽーと沼津～原団地～原駅」線と連携して、接続輸送を行っている。</p>
増収策	<ol style="list-style-type: none"> 1) 行政と連携した地域との意見交換を行い、地域の状況を把握するだけでなく、その機会を利用して路線の存在をアピールすることにより、利用促進を図った。 2) 富士急グループのWEBサイトでの時刻表検索サービスを実施し及び、また乗換検索サービスのコンテンツプロバイダへのデータ提供により、時刻表検索サービスに対応させている。 (ナビタイム、駅すばあと、ジョルダン、Yahoo乗換案内、GoogleMap) 3) 幼稚園、小学校等における「バス乗り方教室」を沿線市町にて実施した。 4) 小学生の長期休暇(春休み、夏休み、冬休み)に合わせた特別運賃導入を導入し、利用促進を図った。 5) ノンステップバスを導入(車両更新)するとともに、既存車両についても案内表示装置を更新し、使いやすいバス環境を整備した。 6) リアルタイム混雑情報提供機能付バスロケーションシステムを導入し、利用しやすいバス環境を整備した。
費用削減策	<ol style="list-style-type: none"> 1) 燃料、オイルその他修繕部品等、車両購入の購入に加え金額が多い備品等についても、富士急グループ全体での一括仕入れ実施や比較購入の徹底を図りコスト削減を実施した。 2) アイドリングストップ強化月間の実施や点呼等による周知徹底、街頭監査による注意喚起により、燃費向上を実現し軽油使用料の削減を図った。 3) 車両の更新により、燃費効率向上と修繕費の削減を図った。 4) 効率的な作業再編による乗務員人件費の抑制を図った。

(2) 各項目の評価

項目	内容
ネットワーク構成	<p>(主な乗換え拠点・バス停)</p> <p>【拠点】 JR沼津駅・・・JR東海道線、御殿場線 JR東田子浦駅・・・JR東海道線 片浜駅・・・JR東海道線、ららぽーと沼津～原団地～原駅、片浜～柳沢線 原駅・・・JR東海道線、ミューバス原・浮島線、ららぽーと沼津～原団地～原駅</p> <p>【バス停】 大手町・・・伊豆箱根バス、東海バス 大諏訪・・・ららぽーと沼津～原団地～原駅、沼津市立病院・ららぽーと沼津方面</p>
公共施設 拠点施設 アクセス状況	<p>(バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設)</p> <p>【公共施設】 JR沼津駅、JR片浜駅、JR原駅、JR東田子浦駅、原小学校、沼津西高校、保健センター、沼津市立第二中学校、原警察署、原中学校</p> <p>【拠点施設】 西友松長店、カインズホーム沼津店</p>

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

(様式1)

事業者名

富士急シティバス株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

がんセンター線

沼津駅～北小林～がんセンター

計画策定年度 令和4年度

運行期間 R4.10.1～R5.9.30

評価年度 令和5年度

(1) 基本的事項

項目	基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価	備考
主な運行目的	事業者記載事項	—	別紙	A	A: 運行目的どおり適切に実施 B: 減便・系統短縮等、運行目的どおり実施されていない点があった C: 運行目的どおり実施されなかった(路線廃止)
増収策	事業者計画と実績を比較	—	別紙	有	事業者ごとの取組を記載
費用削減策	事業者計画と実績を比較	—	別紙	有	事業者ごとの取組を記載

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	年間計画運行回数と実績運行回数を比較	1807.5回 (4.9回/日)	1807.5回 (4.9回/日)	3	計画数以上 3点 計画数未満 0点 (国土交通大臣が認める除外運行回数は除く)	・計画(目標)は表2記載数値
収支率	計画値に対する実績値	70.0%	81.4%	18	～29% 0点 30～34% 3点 35～39% 6点 40～44% 9点 45～49% 12点 50～54% 15点 55%～ 18点	
乗車人員	計画人員と実績人員を比較	34,222人	41,452人	6	5%超 6点 ▲5%以上5%以内 3点 ▲5%超 0点	
ネットワーク構成	他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数	—	拠点(1)箇所 バス停(4)箇所	6	拠点(駅・BT): 1箇所2点 乗換可能なバス停: 1箇所1点 上限20点	主な拠点及びバス停を別紙に記載
広域トリップ状況	市町跨ぎの移動割合(H13.3.31現在の市町)(運行実績による)	—	31%	20	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	評価対象外(バス停から半径500m以内に存在する学校(小・中・高・大・専門学校)病院(主なもので可)拠点商業施設・企業(主なもので可)その他(官公庁・駅等))	—	別紙のとおり		—	
キロ当たり経費	補助対象年度の前年度の地域キロ当たり經常費用単価(静岡・山梨ブロック)との比較	—	465.28円	0	単価を上回った 0点 単価～▲5% 3点 単価▲6～▲10% 6点 単価▲11～▲15% 9点 単価▲16～▲20%超 12点	
合計				53	評価指標	A

A(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(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(～25点): 地域間幹線系統として改善に努力を要する

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート(別紙)

(1) 基本的事項

項目	内容
主な運行目的	JR沼津駅から静岡がんセンターへのアクセスを目的とする他に、沼津市内の学園通りや大岡地区・長泉町内との通勤・通学・買い物等需要への対応を目的とする。 当路線により、沿線から沼津駅や他の公共交通機関に接続する公共交通ネットワークを形成している。 また、長泉町内から沼津駅へ直接アクセスできる数少ない路線の一つでもある。
増収策	1) 行政と連携した地域との意見交換を行い、地域の状況を把握するだけでなく、その機会を利用して路線の存在をアピールすることにより、利用促進を図った。 2) 富士急グループのWEBサイトでの時刻表検索サービスを実施し及び、また乗換検索サービスのコンテンツプロバイダへのデータ提供により、時刻表検索サービスに対応させている。 (ナビタイム、駅すばあと、ジョルダン、Yahoo乗換案内、GoogleMap) 3) 幼稚園、小学校等における「バス乗り方教室」を沿線市町にて実施した。 4) 小学生の長期休暇(春休み、夏休み、冬休み)に合わせた特別運賃導入を導入し、利用促進を図った。 5) ノンステップバスを導入(車両更新)するとともに、既存車両についても案内表示装置を更新し、使いやすいバス環境を整備した。 6) リアルタイム混雑情報提供機能付バスロケーションシステムを導入し、利用しやすいバス環境を整備した。
費用削減策	1) 燃料、オイルその他修繕部品等、車両購入の購入に加え金額が多い備品等についても、富士急グループ全体での一括仕入れ実施や比較購入の徹底を図りコスト削減を実施した。 2) アイドリングストップ強化月間の実施や点呼等による周知徹底、街頭監査による注意喚起により、燃費向上を実現し軽油使用料の削減を図った。 3) 車両の更新により、燃費効率向上と修繕費の削減を図った。 4) 効率的な作業再編による乗務員人件費の抑制を図った。

(2) 各項目の評価

項目	内容
ネットワーク構成	(主な乗換え拠点・バス停) 【拠点】 JR沼津駅・・・JR東海道線、御殿場線 【バス停】 加藤学園入口・・・伊豆箱根バス 宮下・・・東名沼津方面 下長窪・・・三島駅方面 がんセンター・・・駿河平方面
公共施設 拠点施設 アクセス状況	(バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設) 【公共施設】 JR沼津駅、沼津中央高校、沼津市立高校、加藤学園高校、飛龍高校、県立沼津城北高校、沼津技術専門学校(沼津テクノカレッジ) 第五小学校、第五中学校、金岡中学校、加藤学園暁秀初等学校、門池小学校、門池中学校、沼津視覚特別支援学校、沼津聴覚特別支援学校 沼津税務署、法務局沼津支局、沼津健康福祉プラザ/沼津夜間救急医療センター(サンウェルぬまづ)、沼津年金事務所 長泉健康公園(ウェルピア長泉)、長泉北小学校、長泉北中学校、静岡県立がんセンター 【拠点施設】 沼津商工会議所、フードストアおおき(スーパーマーケット)、マーレエレクトリックジャパン(大手事業所)

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

(様式1)

事業者名

株式会社東海バス

系統名(起点～経由地～終点)

戸田線

(修善寺駅～虹の郷～戸田)

計画策定年度

令和4年度

運行期間

R4.10.1～R5.9.30

評価年度

令和5年度

(1) 基本的事項

項目	基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価	備考
主な運行目的	事業者記載事項	—	別紙	A	A: 運行目的どおり適切に実施 B: 減便・系統短縮等、運行目的どおり実施されていない点があった C: 運行目的どおり実施されなかった(路線廃止)
増収策	事業者計画と実績を比較	—	別紙	有	事業者ごとの取組を記載
費用削減策	事業者計画と実績を比較	—	別紙	有	事業者ごとの取組を記載

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画(目標)	運行実績(内容)	評価点数	評価	備考
運行回数	年間計画運行回数と実績運行回数を比較	(2,555)回 (7.0回/日)	(2,555)回 (7.0回/日)	3	計画数以上 3点 計画数未満 0点 (国土交通大臣が認める除外運行回数は除く)	計画(目標)は表2記載のもの
収支率	計画値に対する実績値	52.8%	51.5%	15	～29% 0点 30～34% 3点 35～39% 6点 40～44% 9点 45～49% 12点 50～54% 15点 55%～ 18点	
乗車人員	計画人員と実績人員を比較	30,897人	46,262人	6	5%超 6点 ▲5%以上5%以内 3点 ▲5%超 0点	
ネットワーク構成	他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数	—	拠点(1)箇所 バス停(5)箇所	7	拠点(駅・BT): 1箇所2点 乗換可能なバス停: 1箇所1点 上限20点	主な拠点及びバス停を別紙に記載
広域トリップ状況	市町跨ぎの移動割合(H13.3.31現在の市町)(運行実績による)	—	41.1	20	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	評価対象外(バス停から半径500m以内に存在する学校(小・中・高・大・専門学校)病院(主なもので可)拠点商業施設・企業(主なもので可)その他(官公庁・駅等))	—	施設名称 伊豆総合高校、戸田中学校、戸田小学校、伊豆赤十字病院、マックスバリュ修善寺駅前店、伊豆箱根鉄道修善寺駅、伊豆市役所、修善寺総合会館、沼津市戸田市民窓口、くら戸田		—	
キロ当たり経費	補助対象年度の前年度の地域キロ当たり經常費用単価(静岡・山梨ブロック)との比較	—	400.90円	6	単価を上回った 0点 単価～▲5% 3点 単価▲6～▲10% 6点 単価▲11～▲15% 9点 単価▲16～▲20%超 12点	
合計				57	評価指標	A

A(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(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(～25点): 地域間幹線系統として改善に努力を要する

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート(別紙)

(1) 基本的事項

項 目	内 容
主な運行目的	<p>修善寺駅と鉄道のない戸田地区を結ぶ重要な路線であり、また、戸田からは土肥温泉あるいは井田方面へ乗り換えることができる幹線系統となっており、高齢化率の高い戸田地区においての地域住民の足の確保が目的となっている。伊豆市と沼津市の境となる「戸田峠」を越える利用は、全体の4割程度となっており、そのうち通勤、通学、通院等を目的とした地元客が9割以上を占めている。また、戸田峠を越えない短距離利用客の内訳は、修善寺温泉や虹の郷へ行く観光利用が多く、通院等の利用は比較的少ない。</p>
増収策	<ol style="list-style-type: none"> 1. 利用者の利用実態に即した、平日型通学定期券の発売を引続き実施している。 2. 時刻表を市役所等で配布している他、新聞折込等により各戸へ配布している。 3. 時刻表検索サイトへの掲出により、鉄道との乗り継ぎ時刻が検索できるようになっている。 4. 高校生に対し、バスのダイヤ等に関するアンケートを実施し、ダイヤ改正に生かしている。 5. バスロケーションシステムを活用し、バスの接近情報をスマートフォンで表示できるサービスにより、利便性の向上を図っている。 6. 下田駅、下田メディカルセンター、石廊崎オーシャンパーク等において、デジタルサイネージを設置し、時刻案内等を行っている。 7. ホームページを多言語対応とすることにより、インバウンド客の利便性向上を図っている。 8. 乗車券販売窓口(一部除く)において、クレジットカードおよびQRコード決済サービスの取り扱いを行うことにより、利便性向上を図っている。 9. 小田急の進める「MaaS」に参画し、デジタルフリーパスの取り扱い等により利便性の向上を図っている。 10. 交通系ICカードの導入により、利便性の向上を図っている。 12. 引き続き、バス停デザインの統一化に取り組み、バス停コードを付与すること等により、「わかりやすいバス」を推進する。
費用削減策	<ol style="list-style-type: none"> 1. 5年度賃金(人件費)についても、業績連動制度により経費の抑制に努めている。 2. エコドライブ(省燃費運転)を継続して取り組み経費抑制に努めている。 3. 乗務員の運転技術の向上に努めることにより、バス車両修繕費の抑制を図っている。

(2) 各項目の評価

項 目	内 容
ネットワーク構成	<p>(主な乗換え拠点・バス停)</p> <p>拠点: 伊豆箱根鉄道修善寺駅 バス停: 修善寺駅口、修善寺温泉入口、修善寺温泉、ニュータウン入口、戸田</p>
公共施設 拠点施設 アクセス状況	<p>(バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設)</p> <p>伊豆総合高校、戸田中学校、戸田小学校、伊豆赤十字病院、マックスパリュ修善寺駅前店、伊豆箱根鉄道修善寺駅、伊豆市役所、修善寺総合会館、沼津市戸田市民窓口、くらら戸田</p>

沼津市地域間幹線系統分析シート

→地域間幹線系統確保維持に係る国庫補助金は、**運行回数3回/日以上、輸送量が15人～150人未満**が主な要件です。

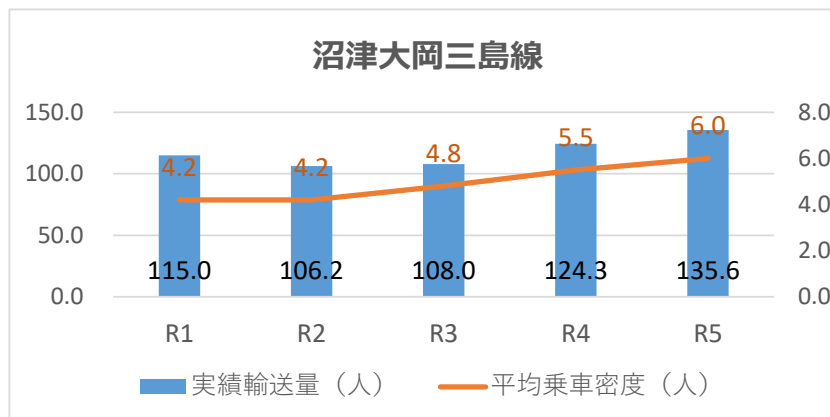
つまり、輸送量が15人を割ってしまうと国庫補助の基準を満たさなくなってしまう、幹線系統の維持が難しくなります。

※輸送量とは・・・1日あたりの輸送量(人)【計算法】(運行回数(回)/365日)×平均乗車密度(人)

※平均乗車密度とは・・・バスに乗っている乗車客の全線での平均(人)【計算法】輸送人キロ(人・km)÷実車走行キロ(km)

【沼津大岡三島線(伊豆箱根バス)】

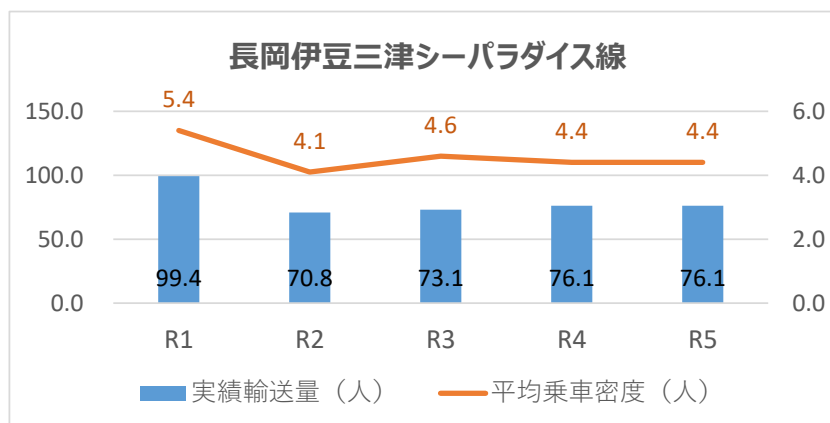
年度(補助年度)	R1	R2	R3	R4	R5
計画輸送量(人)	115.0	107.1	108.8	106.2	109.0
実績輸送量(人)	115.0	106.2	108.0	124.3	135.6
平均乗車密度(人)	4.2	4.2	4.8	5.5	6.0
運行回数(回/日)	27.2	24.7	22.5	22.6	22.6
経常収支率	82.84%	77.80%	80.17%	94.46%	102.20%
国庫補助額(千円)	0.0	0.0	0.0	1,483.5	1,744.0
県補助額(千円)	0.0	0.0	0.0	1,483.5	1,744.0



評価指標 (新様式)
A
(現行様式)
A

【長岡伊豆三津シーパラダイス線(伊豆箱根バス)】

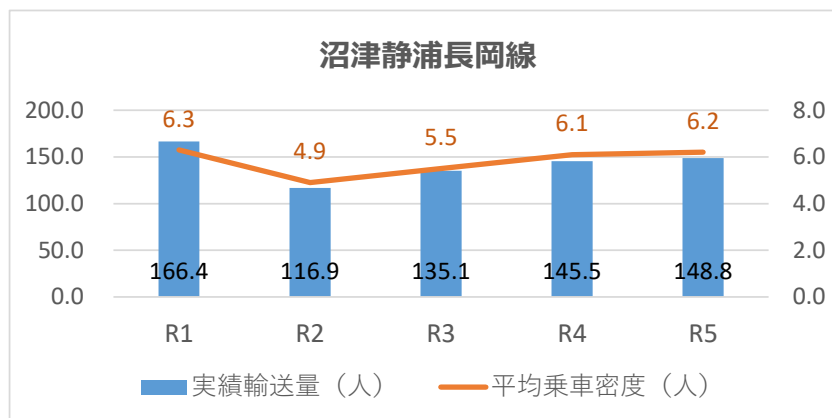
年度(補助年度)	R1	R2	R3	R4	R5
計画輸送量(人)	99.4	69.3	68.4	74.4	74.4
実績輸送量(人)	99.4	70.8	73.1	76.1	76.1
平均乗車密度(人)	5.4	4.1	4.6	4.4	4.4
運行回数(回/日)	18.4	16.1	15.9	17.3	17.3
経常収支率	91.34%	69.76%	69.55%	68.50%	78.80%
国庫補助額(千円)	0.0	0.0	0.0	3,374.5	4,018.5
県補助額(千円)	0.0	0.0	0.0	3,374.5	4,018.5



評価指標 (新様式)
B
(現行様式)
A

【沼津静岡長岡線(伊豆箱根バス)

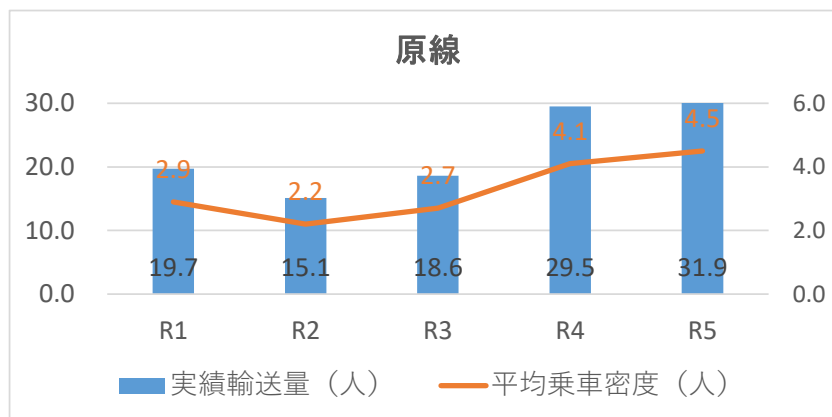
年度(補助年度)	R1	R2	R3	R4	R5
計画輸送量(人)	-	-	133.9	145.5	135.0
実績輸送量(人)	166.4	116.9	135.1	145.5	148.8
平均乗車密度(人)	6.3	4.9	5.5	6.1	6.2
運行回数(回/日)	25.9	23.9	24.0	24.1	24.1
経常収支率	101.40%	75.04%	76.73%	86.09%	89.40%
国庫補助額(千円)	0.0	0.0	0.0	0.0	2,804.5
県補助額(千円)	0.0	0.0	0.0	0.0	2,804.5



評価指標 (新様式)
A
(現行様式)
A

【原線(富士急シティバス)】

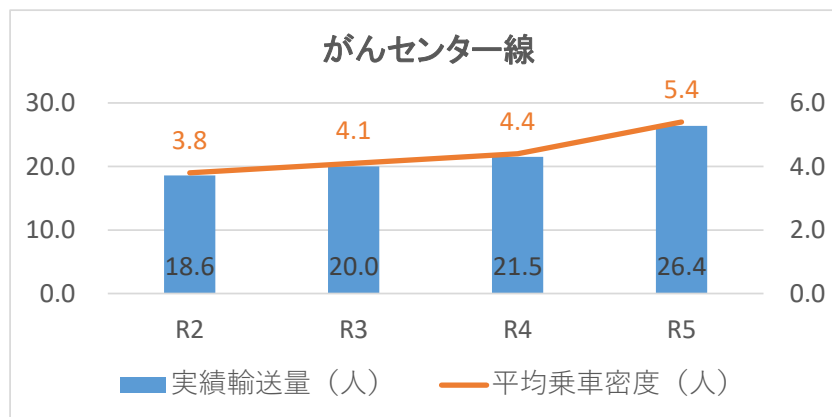
年度(補助年度)	R1	R2	R3	R4	R5
計画輸送量(人)	17.0	18.0	19.8	15.6	19.1
実績輸送量(人)	19.7	15.1	18.6	29.5	31.9
平均乗車密度(人)	2.9	2.2	2.7	4.1	4.5
運行回数(回/日)	6.8	6.9	6.9	7.2	7.1
経常収支率	45.78%	53.23%	52.39%	55.67%	0.5939
国庫補助額(千円)	2,243	5,253	5,828	4,074	6,289.5
県補助額(千円)	2,243	2,352	2,463	2,622	2,751.5



評価指標 (新様式)
B
(現行様式)
B

【がんセンター線(富士急シティバス)】

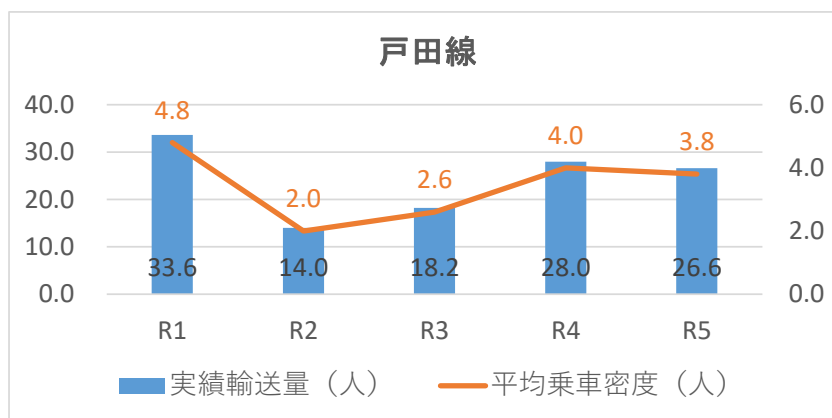
年度(補助年度)	R1	R2	R3	R4	R5
計画輸送量(人)	-	-	-	18.6	20.0
実績輸送量(人)	-	18.6	20.0	21.5	26.4
平均乗車密度(人)	-	3.8	4.1	4.4	5.4
運行回数(回/日)	-	4.9	4.9	4.9	4.9
経常収支率	-	69.97%	67.60%	68.38%	81.45%
国庫補助額(千円)	-	0	0	1,170	1,563
県補助額(千円)	-	0	0	1,170	1,563



評価指標 (新様式)	B
(現行様式)	A

【戸田線(東海バス)】

年度(補助年度)	R1	R2	R3	R4	R5
計画輸送量(人)	28.0	32.9	33.6	14.0	18.2
実績輸送量(人)	33.6	14.0	18.2	28.0	26.6
平均乗車密度(人)	4.8	2.0	2.6	4.0	3.8
運行回数(回/日)	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0
経常収支率	85.74%	33.24%	38.52%	52.80%	51.48%
国庫補助額(千円)	2,760	3,695	8,539	3,400	5,038
県補助額(千円)	2,760	3,695	8,539	3,400	5,038



評価指標 (新様式)	A
(現行様式)	A

○地域間幹線系統に関する沼津市の見解について

いずれの路線についても一定の利用があり、引き続き国・県の補助を活用し路線維持に努める。
 いずれの路線も利用者は増加傾向にあるが、原線、がんセンター線、戸田線は輸送量が15人を割り込む可能性もある路線であることから、市としても主体的に対処策の検討に取り組む。

地域間幹線系統市町取組シート 様式3

市町名

沼津市

系統名	取組内容
原線	
がんセンター線 (沼津駅～がんセンター)	
沼津大岡三島線	<p>【共通】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス路線図(沼津市公共交通deおでかけマップ)を沿線付近の公共施設や市内外の観光案内所のほか、主に駅周辺の宿泊施設に配架。 ・転入手続きの際に転入者に対し、バス路線図(沼津市公共交通deおでかけマップ)を配布。 ・沼津駅南口のデジタルサイネージにおいて、沼津駅発の路線バスの情報を集約し、使いやすさの向上に努めた。 ・沿線付近の小学校においてバスの乗り方教室を実施した。 ・学生向けの3社共通フリーバスを販売し、学生の利用促進に努めた。
長岡伊豆三津シーパラダイス線	<p>【原線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利便増進実施計画を策定し、令和4年4月1日から幹線である原線を軸とした路線の再編を行い、地域内フィーダー系統であるららぼーと・原団地・原駅線、片浜・柳沢線に乗り継ぐ場合の乗継割引を実施した。
沼津静浦長岡線	
戸田線	

(*)当該系統に対するMMなど利用促進に関する取組や金銭的負担等について具体的に記載