

## 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・長泉町・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
7	柿田線	東海バス	沼津市・清水町・三島市

## 3. 評価対象期間

令和5年10月1日～令和6年9月30日（令和6年度運行分）

## 4. 参考資料

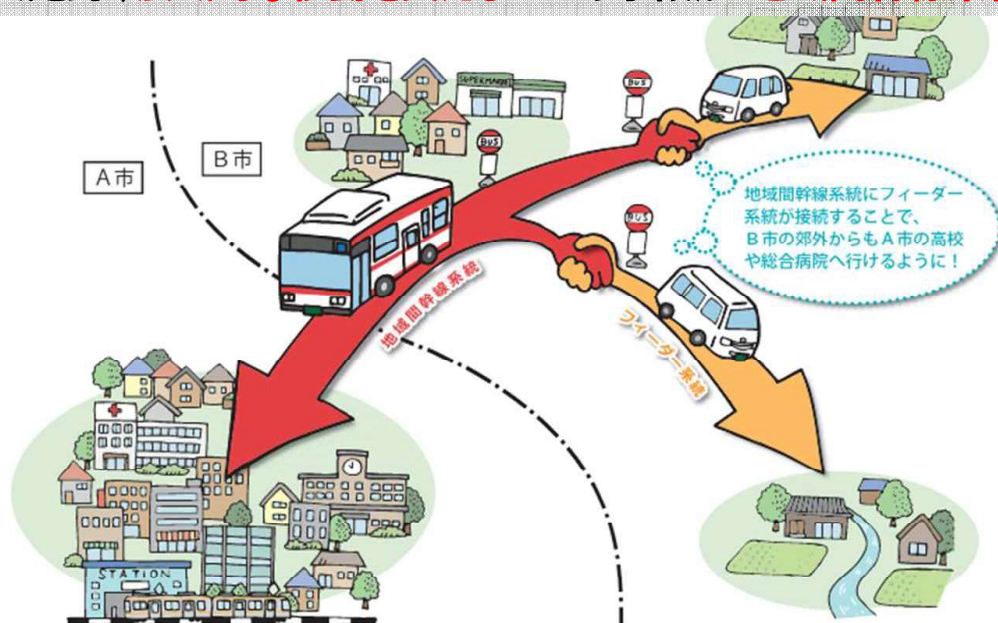
- ・令和6年度 地域間幹線系統に関する事業評価
- ・地域間幹線系統 路線図
- ・地域間幹線系統 事業評価シート（新様式）（7系統分）
- ・沼津市地域間幹線系統分析シート
- ・地域間幹線系統市町取組シート（沼津市）

# 令和6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

### 地域間幹線系統とは

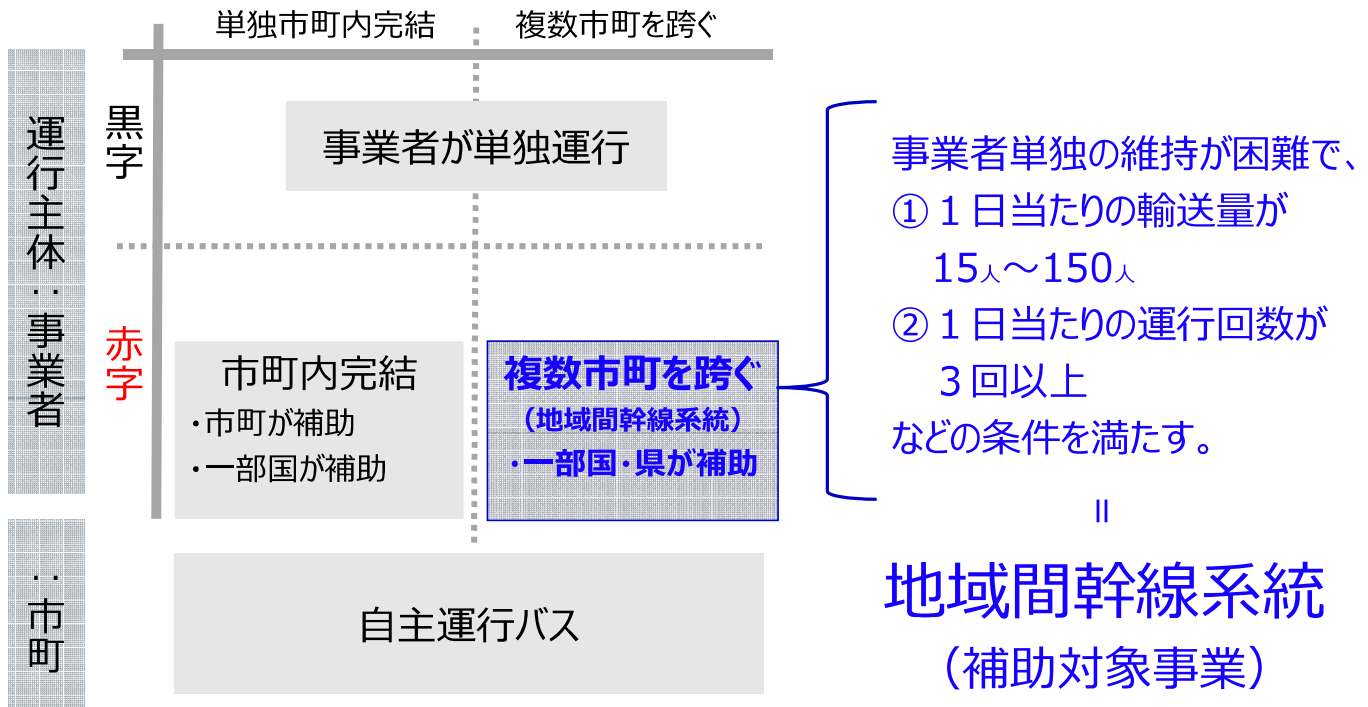
日常生活における通勤、通学、通院の流動実態等から、結びつきの強い市町の組み合わせを交通圏として設定。(出典：中部運輸局「中部の交通圏」)  
圏内や圏域を跨ぐ広域的な移動を支える一つの手段が「地域間幹線系統」です。



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)

# 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



2

## 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長に報告しなければならない。

※本県においては県地域公共交通活性化協議会バス専門部会(旧静岡県生活交通確保対策協議会)を指す。

3

# 静岡県地域間幹線系統評価基準（新）

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	実績値（補助要件を満たしているか）	3回/日以上：10点 3回/日未満：0点
②輸送量	実績値（補助要件を満たしているか）	20人/日以上：30点 15人/日以上20人/日未満：5点 15人/日未満：0点
③収支率	実績値	50%以上：20点（満点）、25%未満：3点 25%～50%は3～6点を加算
④乗車人員	計画値に対する実績値	5%超：20点（満点）、0～5%増：15点、 0～5%減：6点、5%以上減：3点
⑤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
⑥広域移動状況	市町を跨いで移動する人の割合	50%以上：10点（満点） 5%未満：0点（5%毎に2～3点加算）
合計		A評価：86点以上 B評価：66～85点 C評価：51～65点 D評価：50点未満

4

# 〈参考〉静岡県地域間幹線系統評価基準（旧）

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

# 地域間幹線系統評価基準 主な変更点①

## 1 評価項目を「補助基準」「実施状況」「幹線性・広域性」に分類

項目	評価のポイント
補助基準	国・県の補助基準を満たしているか
実施状況	事業は効果的に実施されたか
幹線性・広域性	地域間幹線系統としての役割を果たしているか

## 2 評価項目に「輸送量」を追加(補助要件:15人/日)

結果	評価のポイント
15人/日～20人/日	今後利用者が減ると補助要件を満たさなくなるおそれがあるため、改善に向けた利用促進等の努力が必要
15人/日未満	今回から直ちに補助対象外となるわけではないが、今後の計画で補助を受けられなくなるおそれがあるため、見直しを含めた路線のあり方の検討が必要

6

# 地域間幹線系統評価基準 主な変更点②

## 3 評価指標を「A・B・C」の3段階から「A・B・C・D」の4段階に変更

指標	点数	評価のポイント
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点～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点～65点	改善に向け努力を要する
D	50点以下	見直しを含めた路線のあり方の検討が必要

※C・D評価の系統については、今後国、県の補助要件を満たさなくなるおそれがある。

## 4 評価対象から「キロ当たり経費」を除外

物価高騰や運転士確保のための処遇改善など、路線維持のために経費が上がっていることから、評価対象から「キロ当たり経費」を除外

7

# 令和6年度の評価結果

※詳細は別添

	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	10	5		1	16
しずてつジャストライン	4	6		1	11
富士急モビリティ	4				4
富士急バス	2				2
富士急静岡バス	1	1	2		4
富士急シティバス		6			6
伊豆箱根バス	1	2			3
東海バス	7	1			8
合計	31	22	3	3	59

8

## 評価結果内訳

### ○事業者ごとの系統別の評価

事業者名	系統名	R6	事業者名	系統名	R6	事業者名	系統名	R6
1 山梨交通	富士宮駅～イオン、星山台～薄原病院	C	22	三保草薙線	B	43	駿河平線	B
2 秋葉バスサービス	秋葉線	D	23	五ヶ海大住線	B	44	須山線	B
3	秋葉中遠線	A	24	焼津岡部線	B	45	原線	B
4	秋葉中遠線	A	25	藤枝吉永線	A	46	桜堤線	B
5	秋葉中遠線	B	26	島田静波線	A	47	がんセンター線	B
6	浜北医大三方原聖隷線	B	27	しずてつジャストライン 島田静波線	B	48	がんセンター線	B
7	磐田市立病院福田線	A	28	藤枝相良線	B	49	沼津大岡三島線	A
8	中ノ町磐田線	B	29	菊川浜岡線	A	50	伊豆箱根バス 長岡伊豆三津シーパラダイス線	B
9	秋葉線	B	30	掛川大東浜岡線	A	51	沼津静浦長岡線	B
10	磐田天竜線	A	31	掛川大東浜岡線	B	52	石廊崎線	A
11	磐田天竜線	B	32	掛川大東浜岡線	D	53	天城峠線	A
12	掛塚さなる台線	A	33	富士急モビリティ 御殿場線	A	54	戸田線	A
13	内野台線	A	34	駿河小山線	A	55	西海岸線	A
14	内野台線	B	35	十里木線	A	56	バサラ峠線	A
15	磐田市立病院福田線	D	36	河口湖線	A	57	バサラ峠線	A
16	引佐線	A	37	富士急バス 河口湖線	A	58	下賀茂線	A
17	萩丘都田線	A	38	新富士線	A	59	柿田線	B
18	大塚ひとみヶ丘線	A	39	曾比奈線	C			
19	気賀三ヶ日線	A	40	富士急静岡バス 大淵線	C			
20	奥山線	A	41	大月線	A			
21	掛塚さなる台線	A	42	大月線	B			

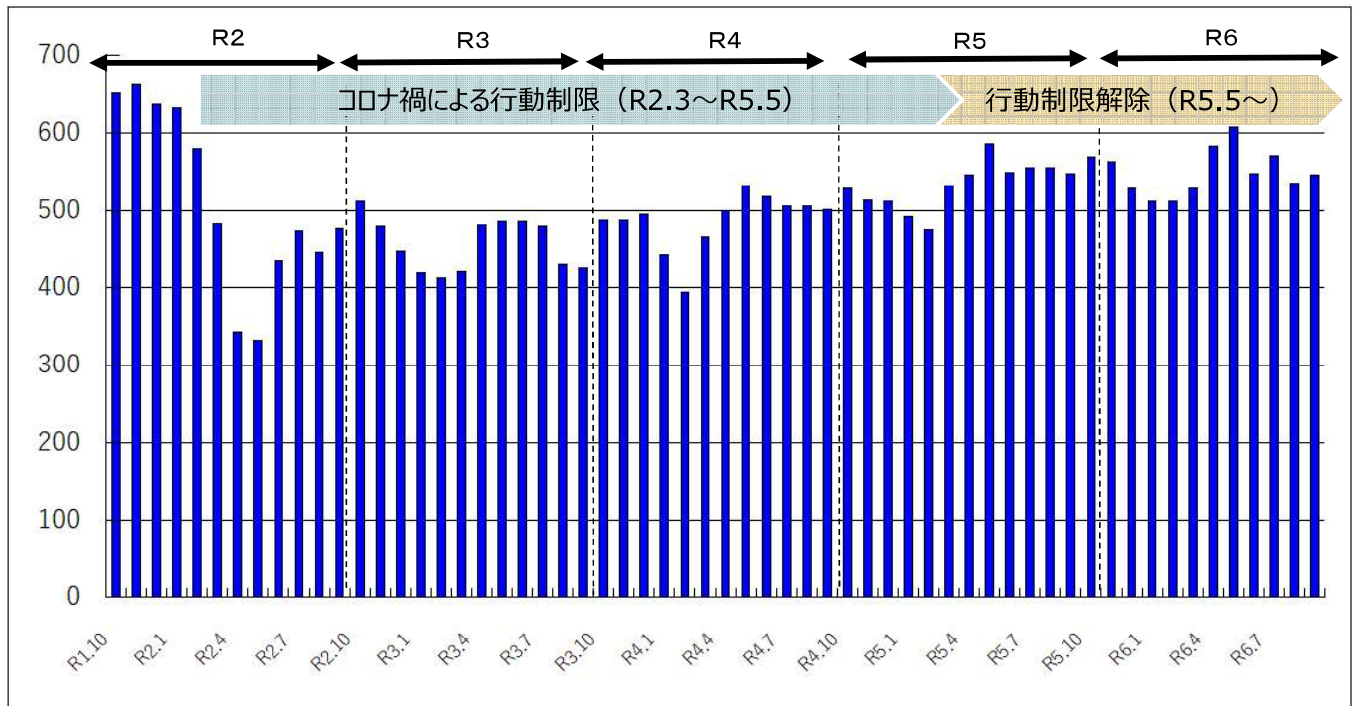
※本年度の評価結果内訳は別添資料参照

9

# 〈参考〉県内の乗合バス利用者の推移

(R1.10～R6.9)

(単位:万人)



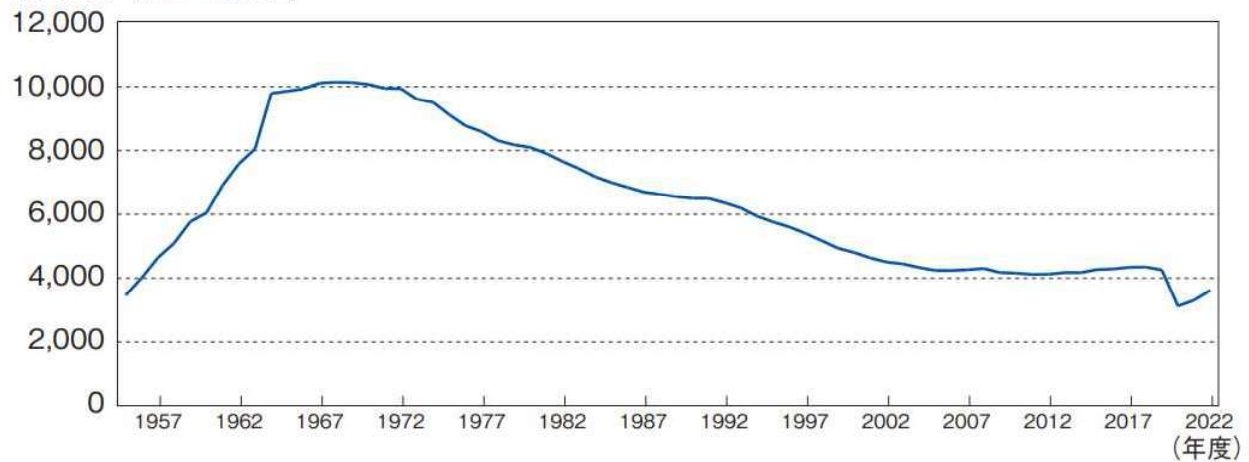
(静岡県地域交通課調査)

10

# 〈参考〉国内の一般路線バス輸送人員の推移

図表1-3-1-7 一般路線バス輸送人員の推移

輸送人員 (単位:百万人)



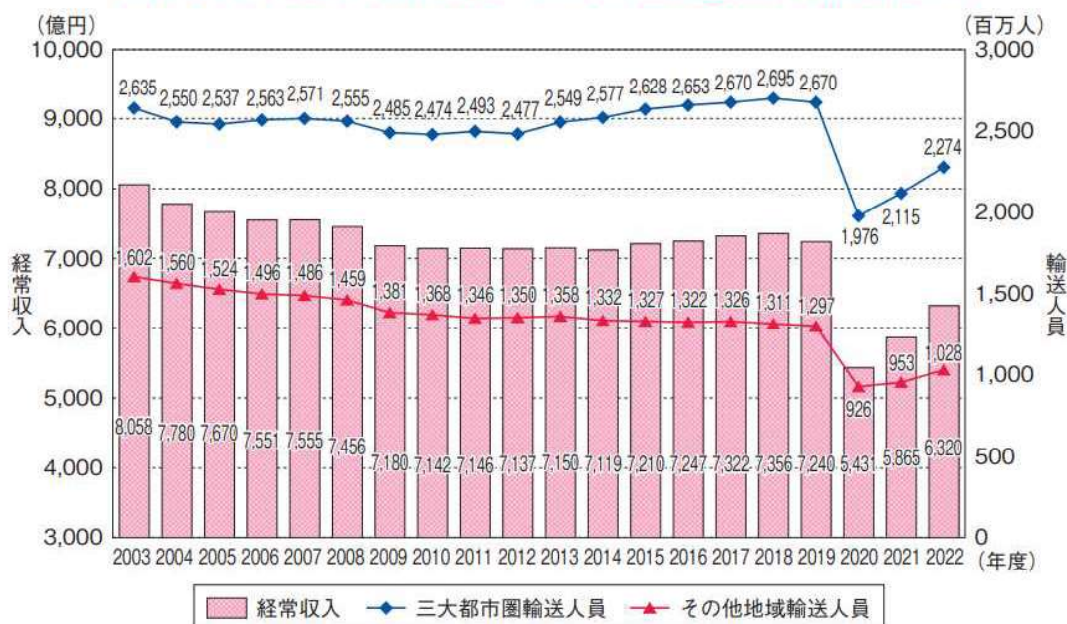
資料:「自動車輸送統計調査」から国土交通省総合政策局作成

(出典:国作成資料令和5(2023)年度交通の動向)

11

# 〈参考〉一般路線バスの輸送人員、経常収入の推移

図表1-3-1-8 都市部・地方部別の一般路線バスの輸送人員、経常収入の推移



注1：各数値データは、乗合バスの保有車両数が30両以上のバス事業者のデータを採用。  
 注2：三大都市圏とは、埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、三重、岐阜、大阪、京都、兵庫である。  
 資料：国土交通省物流・自動車局作成

(出典：国作成資料令和5(2023)年度交通の動向)

## 事業者、自治体の連携による利用促進の取組



### 実施日

令和6年12月7日(土)・8日(日)

### 対象路線

県内全域の約400路線 (路線バス、コミュニティバス含む)

### 対象者

県内の学校に通う小学生約17万3000人  
 ※リーフレット配布部数

(同規模での小学生を対象としたバス無料デーは全国初)

### 掲載メディア

- ・NHK放送局、静岡第一テレビ、静岡朝日テレビ、静岡朝日テレビ (Web)、静岡新聞SBS (アットエス)、くふうロコしずおか (Web)
- ・SBSラジオ (IPPO)、FMHaro
- ・静岡新聞、中日新聞、読売新聞

### 効果検証

- ・無料対象路線での乗車人員調査、小学生や保護者を対象としたアンケートなどを基に実施効果を検証 (公表は2～3月を予定)





# 令和6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、静岡県地域公共交通活性化協議会バス専門部会が定めた静岡県地域公共交通計画に位置づけられた補助対象系統（地域間幹線系統）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。

なお、令和6年度評価では、より実態を反映した評価となるよう、国補助要件となっている「輸送量」を評価項目に加える等の見直しを行った（見直しのポイントは別紙のとおり）。

## 2 評価項目

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)
説明事項	(点数なし)	利用実態等を含めた当該系統の運行目的等
事業者の取組		路線維持のための増収策、路線維持のための費用削減策

【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 (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

## 3 事業評価結果の概要

**全体評価：B**（参考※：R3～4：B、R5：A）※R5以前の評価はR6と評価基準が異なるため参考

- ・評価対象系統全59系統中、A評価：31系統、B評価：22系統、C評価：3系統、D評価：3系統
- ・平均点数が83.1点であることから、全体評価を『B』とした。
- ・各系統の評価結果は別添「令和6年度地域間幹線系統総合評価一覧表」のとおり。

(別紙)

### 見直しのポイント

- ・評価項目を「補助基準」「実施状況」「幹線性・広域性」の3部門に整理した
- ・「補助基準」「実施状況」を各40点満点、「幹線性・広域性」を20点満点とし、系統の特性よりも補助要件を満たしているかや、補助系統の実施状況を重視した『実績指向型』に見直しを行った

区分	評価の考え方	見直し内容
①補助基準	国・県の補助金を満たしているか	・運行回数に加え、新たに輸送量を評価基準に追加
②実施状況	事業は効果的に実施されたか	・従前の収支率、乗車人員の評価を採用 ・収支率、乗車人員は実績に比例した配点とする ・キロ当たり経費は、コロナ後の物価高騰や運転士不足等の社会情勢の変化をふまえ、基準単価（ブロック単価）との比較による評価は行わない
③幹線性・広域性	地域間幹線系統としての役割を果たしているか	・従前のネットワーク構成、広域トリップ率を採用 ・ネットワーク構成は経路が変わらない限り、系統固有の加点 ・広域トリップ状況は実績に比例、5%に満たない場合は幹線系統としての役割が僅少であるため0点
④合計	-	・評価の合計点（満点）を79点から100点に変更 ・評価指標を「A・B・C」の3段階から「A・B・C・D」の4段階に変更 A：86点以上 （幹線系統として優れた役割を果たしている） B：66点～85点 （幹線系統として適した運行となっている） C：51点～65点未満 （改善に向け努力を要する） D：50点未満 （見直しを含めた路線のあり方の検討が必要）

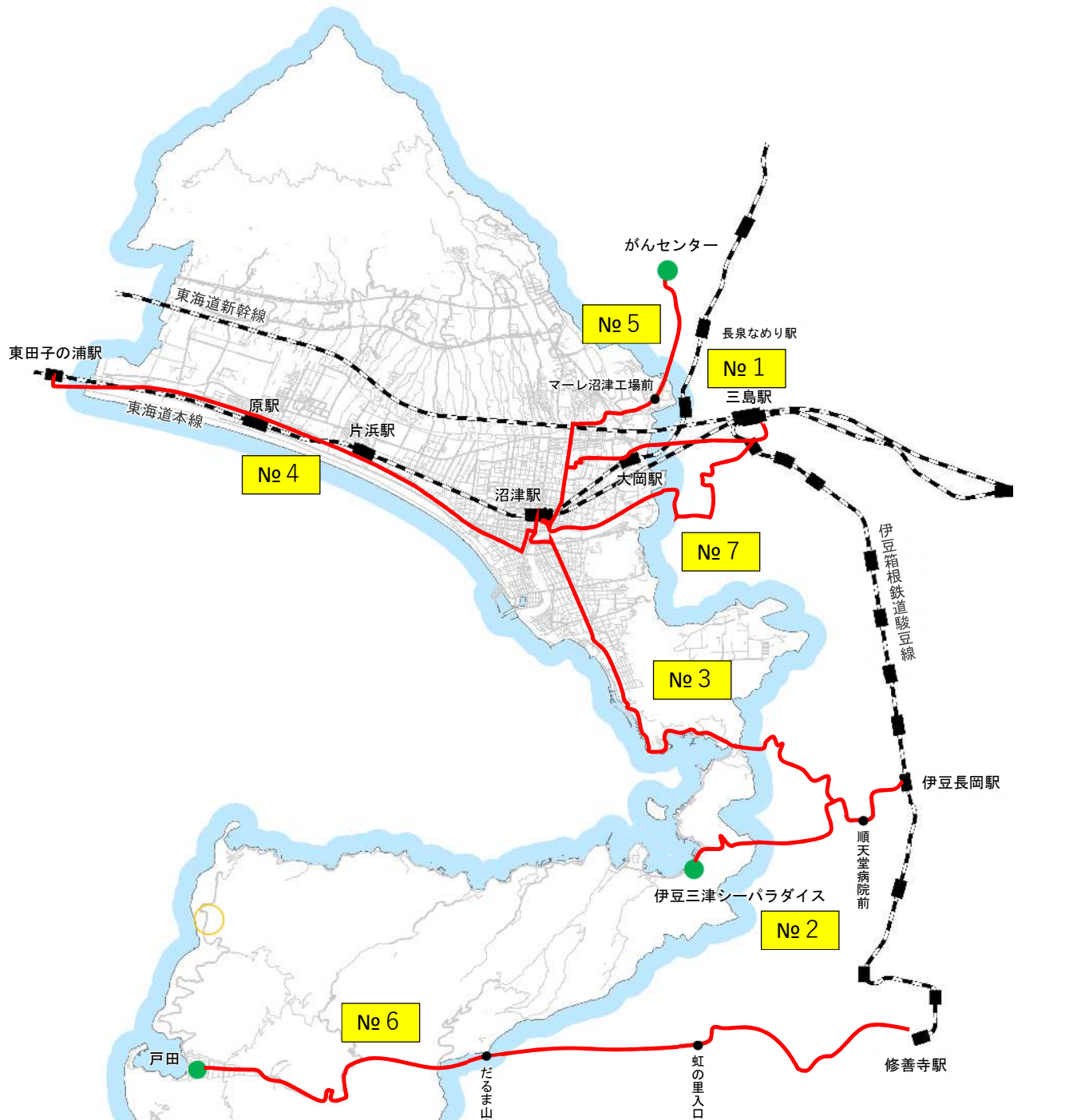
令和6年度地域間幹線系統総合評価一覧表

事業者名	系統名	補助基準(40点)		実施状況(40点)		
		運行回数 (10点)	実績輸送量 (30点)	収支率 (15点)	乗車人員 (15点)	
山梨交通	1 富士宮駅・イオン・星山台・蒲原病院線	10	5	15	20	
秋葉バスサービス	2 秋葉線(袋井駅前～遠州森町～気多)	10	0	10	3	
	3 秋葉中遠線(袋井駅前～袋井市民病院～遠州森町)	10	30	40	20	
	4 秋葉中遠線(大東支所～横須賀車庫前～袋井駅南口)	10	30	40	20	
	5 秋葉中遠線(横須賀車庫前～新岡崎～袋井駅南口)	10	30	40	6	
	6 浜北医大三方原聖隷	10	30	40	3	
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)	10	30	40	20	
	8 中ノ町磐田線(浜松駅～中ノ町～磐田営業所)	10	30	40	6	
	9 秋葉線(春野車庫～西鹿島駅～厚生会)	10	30	40	12	
	10 磐田天竜線(山東～新開～磐田駅)	10	30	40	20	
	11 磐田天竜線(ららぽーと経由)	10	30	40	3	
	12 掛塚さなる台線(浜松駅～掛塚～豊浜郵便局)	10	30	40	20	
	13 内野台線(内野台車庫)	10	30	40	15	
	14 内野台線(サンストリート浜北)	10	30	40	6	
	15 磐田市立病院福田線(磐田駅南口～豊浜郵便局)	10	5	15	3	
	16 引佐線	10	30	40	20	
	17 萩丘都田線	10	30	40	15	
	18 大塚ひとみヶ丘線	10	30	40	20	
	19 気賀三ヶ日線	10	30	40	20	
	20 奥山線	10	30	40	20	
	21 掛塚さなる台線(浜松駅～芳川～掛塚)	10	30	40	20	
	しずてつジャストライン	22 三保草薙線	10	30	40	15
		23 五十海大住線	10	30	40	3
		24 焼津岡部線	10	30	40	3
		25 藤枝吉永線	10	30	40	20
		26 島田静波線(島田駅前～静波海岸入口)	10	30	40	20
		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)	10	30	40	3
28 藤枝相良線		10	30	40	6	
29 菊川浜岡線		10	30	40	20	
30 掛川大東浜岡線(掛川駅前～浜岡営業所)		10	30	40	12	
31 掛川大東浜岡線(中東遠総合医療センター～浜岡営業所)		10	30	40	3	
32 掛川大東浜岡線(掛川駅前～大東支所)		10	0	10	3	
富士急モビリティ		33 御殿場線	10	30	40	20
	34 駿河小山線	10	30	40	6	
	35 十里木線	10	30	40	15	
	36 河口湖線	10	30	40	20	
富士急バス	37 河口湖線	10	30	40	20	
	38 新富士線	10	30	40	20	
富士急静岡バス	39 曾比奈線	10	5	15	3	
	40 大淵線	10	5	15	3	
	41 大月線(吉原中央駅～富士宮駅)	10	30	40	6	
	42 大月線(新富士駅～静岡県富士山世界遺産センター)	10	5	15	20	
富士急シティバス	43 駿河平線	10	30	40	3	
	44 須山線(三島駅～須山)	10	30	40	3	
	45 原線	10	30	40	3	
	46 桜堤線	10	30	40	6	
	47 がんセンター線(沼津駅～がんセンター)	10	30	40	3	
	48 がんセンター線(三島駅～がんセンター)	10	30	40	3	
伊豆箱根バス	49 沼津大岡三島線	10	30	40	6	
	50 長岡伊豆三津シーパラダイス線	10	30	40	3	
	51 沼津静浦長岡線	10	30	40	3	
東海バス	52 石廊崎線	10	30	40	20	
	53 天城峠線	10	30	40	20	
	54 戸田線	10	30	40	20	
	55 西海岸線	10	30	40	15	
	56 バサラ峠線(下田駅～堂ヶ島)	10	30	40	20	
	57 バサラ峠線(下田駅～宇久須)	10	30	40	20	
	58 下賀茂線	10	30	40	15	
	59 柿田線	10	30	40	3	
計						

幹線性・広域性(20点)					評価					事業者 平均	全体評価
ネットワーク (10点)	広域トリップ (10点)	点数	A	B	C	D	計				
			86~100	66~85	51~65	0~50					
32	6	5	11	58			○	1	58.0	B [全体評価の理由] ・平均評価点数が83.1点である。	
6	10	5	15	31			○				
35	10	5	15	90	○			4	71.0		
35	6	8	14	89	○						
21	5	8	13	74		○					
15	10	8	18	73		○					
35	7	5	12	87	○						
26	9	5	14	80		○					
27	7	8	15	82		○					
40	8	10	18	98	○						
18	8	8	16	74		○					
40	9	8	17	97	○						
35	10	8	18	93	○			16	85.9		
21	10	8	18	79		○					
18	5	10	15	48			○				
40	10	8	18	98	○						
35	10	5	15	90	○						
40	10	0	10	90	○						
40	10	5	15	95	○						
40	10	8	18	98	○						
40	8	5	13	93	○						
30	10	2	12	82		○					
15	10	8	18	73		○					
18	6	10	16	74		○					
40	10	8	18	98	○						
32	10	10	20	92	○						
15	10	10	20	75		○		11	79.2		
21	10	10	20	81		○					
40	5	8	13	93	○						
32	9	10	19	91	○						
23	10	10	20	83		○					
6	4	10	14	30			○				
40	10	8	18	98	○						
26	10	10	20	86	○			4	94.2		
35	8	10	18	93	○						
40	10	10	20	100	○						
40	10	10	20	100	○			2	100		
40	10	10	20	100	○						
23	8	10	18	56			○				
23	10	10	20	58			○	4	68.7		
26	10	10	20	86	○						
40	10	10	20	75		○					
23	8	8	16	79		○					
23	10	8	18	81		○					
23	10	2	12	75		○		6	78.5		
26	7	10	17	83		○					
23	6	5	11	74		○					
23	6	10	16	79		○					
26	10	10	20	86	○						
23	7	5	12	75		○		3	78.6		
23	7	5	12	75		○					
40	7	8	15	95	○						
40	10	8	18	98	○			8	94.1		
40	7	8	15	95	○						
35	10	10	20	95	○						
40	10	10	20	100	○						
40	10	10	20	100	○						
30	7	10	17	87	○						
23	10	10	20	83		○					
				83.1	31	22	3	3	59		



# 地域間幹線系統路線図



## <伊豆箱根バス>

- 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

## <富士急シティバス>

- No 4 原線
- No 5 がんセンター線

## <東海バス>

- No 6 戸田線
- No 7 柿田線

## 地域間幹線系統 事業評価シート

## 1 系統の概要

事業者名	系統名	起点	主な経由地	終点
伊豆箱根バス株式会社	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	21.9 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	118.2 人/日	30	135.6 人/日	
実施状況 (40)	効果的に実施されたか	—	—	—	
収支率 (20)	収入を確保できているか	84.8 %	20	102.2 %	
乗車人員 (20)	乗車人員の実績は計画を上 回ったか	実績	229,216 人	6	250,038 人
		計画	230,756 人		194,535 人
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	62.1 %	10	57.6 %	

補助基準	40 /40
実施状況	26 /40
幹線性・広域性	20 /20
合計	86 /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)  【駅】 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)  【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・サンウエル沼津・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	◆SNSを活用して運行状況や、沿線情報等のお知らせの配信◆企画乗車券のモバイル化◆ICカード利用促進(バス乗り方教室等で実体験)◆GTFSデータのオープンデータ化
費用削減策	◆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◆運賃改定(一部路線)



## 地域間幹線系統 事業評価シート

## 1 系統の概要

事業者名	系統名	起点	主な経由地	終点
伊豆箱根バス株式会社	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			
7.7 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	16.3 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	68.5 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 (20)	収入を確保できているか	64.6 %	20	78.8 %
乗車人員 (20)	乗車人員の実績は計画を上回ったか	実績	3	122,972 人
		計画		126,730 人
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	7	1 箇所
		乗継バス停		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	26.6 %	5	31.5 %

補助基準	40 /40
実施状況	23 /40
幹線性・広域性	12 /20
合計	75 /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、観光客の利用もごぞいます。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)  【駅】伊豆長岡駅
	(乗継ぎバス停)  【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	◆SNSを活用して運行状況や、沿線情報等のお知らせの配信◆企画乗車券のモバイル化◆ICカード利用促進(バス乗り方教室等で実体験)◆GTFSデータのオープンデータ化
費用削減策	◆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◆運賃改定(一部路線)

## 地域間幹線系統 事業評価シート

## 1 系統の概要

事業者名	系統名	起点	主な経由地	終点
伊豆箱根バス株式会社	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			
16.0 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	22.5 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	135.0 人/日	30	149.4 人/日
実施状況 (40)	効果的に実施されたか	—	—	—
収支率 (20)	収入を確保できているか	74.3 %	20	89.4 %
乗車人員 (20)	乗車人員の実績は計画を上 回ったか	実績	3	389,320 人
		計画		405,850 人
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	7	2 箇所
		乗継バス停		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	15.0 %	5	17.1 %

補助基準	40 /40
実施状況	23 /40
幹線性・広域性	12 /20
合計	75 /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)  【駅】 JR沼津駅・伊豆長岡駅
	(乗継ぎバス停)  【バス停留所】 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	◆SNSを活用して運行状況や、沿線情報等のお知らせの配信◆企画乗車券のモバイル化◆ICカード利用促進(バス乗り方教室等で実体験)◆GTFSデータのオープンデータ化
費用削減策	◆仕業数の見直しによる人件費の削減を実施。◆アイドルングストップ強化。◆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◆運賃改定(一部路線)

## 地域間幹線系統 事業評価シート

## 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式会社	原線	沼津駅	片浜駅 原駅	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	7.5 回/日	10	7.1 回/日	
輸送量 (30)	実績輸送量15人/日以上を達成したか	31.5 人/日	30	31.9 人/日	
実施状況 (40)	効果的に実施されたか	—	—	—	
収支率 (20)	収入を確保できているか	54.7 %	20	59.4 %	
乗車人員 (20)	乗車人員の実績は計画を上 回ったか	実績	83,640 人	3	92,576 人
		計画	92,576 人		83,058 人
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	9.9 %	2	6.0 %	

補助基準	40 /40
実施状況	23 /40
幹線性・広域性	12 /20
合計	75 /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	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。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 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。 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「ららぼーと沼津～原団地～原駅」線と連携して、接続輸送を行っている。
ネットワーク構成の詳細	(拠点) 沼津駅：J R 東海道線、御殿場線 東田子浦駅：J R 東海道線 片浜駅：J R 東海道線、ららぼーと沼津～原団地～原駅、片浜～柳沢線 原駅：J R 東海道線、ミューバス原・浮島線、ららぼーと沼津～原団地～原駅  (乗継ぎバス停)  大手町：伊豆箱根バス、東海バス 大諏訪：ららぼーと沼津～原団地～原駅、沼津市立病院・ららぼーと沼津方面
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、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、原交番、原中学校 【拠点施設】西友松長店、カインズホーム沼津店

### 4 事業者の取組

項目	内容
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。

## 地域間幹線系統 事業評価シート

## 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式会社	がんセンター線	沼津駅	マーレ沼津工場前	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	4.4 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	24.2 人/日	30	26.4 人/日	
実施状況 (40)	効果的に実施されたか	—	—	—		
	収支率 (20)	収入を確保できているか	81.9 %	20	81.5 %	
	乗車人員 (20)	乗車人員の実績は計画を上 回ったか	実績	37,293 人	3	41,452 人
		計画	41,452 人	34,222 人		
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	6	1 箇所
			乗継バス停	4 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	23.9 %	5	31.0 %	

補助基準	40 /40
実施状況	23 /40
幹線性・広域性	11 /20
合計	74 /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・・・J R 東海道線、御殿場線
	(乗継ぎバス停)  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"> <li>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。</li> <li>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)</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ol>
費用削減策	<ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ol>



## 地域間幹線系統 事業評価シート

## 1 系統の概要

事業者名	系統名	起点	主な経由地	終点
株式会社東海バス	戸田線	修善寺駅	虹の郷	戸田
系統キロ程	関係市町			
25.1 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	
<b>補助基準 (40)</b>	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	6.9 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	37.8 人/日	30	26.6 人/日	
<b>実施状況 (40)</b>	効果的に実施されたか	—	—	—	
収支率 (20)	収入を確保できているか	80.4 %	20	51.5 %	
乗車人員 (20)	乗車人員の実績は計画を上 回ったか	実績	78,224 人	20	46,262 人
		計画	28,915 人		30,897 人
<b>幹線性・広域性 (20)</b>	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	34.1 %	8	41.1 %	

補助基準	40 /40
実施状況	40 /40
幹線性・広域性	15 /20
合計	95 /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) 伊豆箱根鉄道線修善寺駅
	(乗継ぎバス停) 湯川橋、修善寺インター、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、くら戸田

### 4 事業者の取組

項目	内容
増収策	<ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>4. 高齢者定期券（伊東地区：ゆうゆうバス、中伊豆地区：いきいきバス、沼津地区：楽々バス）を引続き発売し、高齢者の利用促進及び高齢者福祉を図っている。</li> <li>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。</li> <li>6. 修善寺駅において、デジタルサイネージを設置し、時刻案内等を行っている。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>12. 引続き、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。</li> <li>13. 2023年12月に運賃改定を実施。</li> </ol>
費用削減策	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 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。</li> <li>2. 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。</li> </ol>

## 地域間幹線系統 事業評価シート

## 1 系統の概要

事業者名	系統名	起点	主な経由地	終点
株式会社東海バス	柿田線	沼津駅	柿田	三島駅
系統キロ程	関係市町			
10.4 km	沼津市	清水町	三島市	

## 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	15.1 回/日	10	回/日	
輸送量 (30)	実績輸送量15人/日以上を達成したか	72.0 人/日	30	人/日	
実施状況 (40)	効果的に実施されたか	—	—	—	
収支率 (20)	収入を確保できているか	93.3 %	20	%	
乗車人員 (20)	乗車人員の実績は計画を上 回ったか	実績	162,986 人	3	人
		計画	174,211 人		人
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	3 箇所	10	箇所
		乗継バス停	7 箇所		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	81.1 %	10	%	

補助基準	40 /40
実施状況	23 /40
幹線性・広域性	20 /20
合計	83 /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>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あり、町民の通勤、通学、通院、買い物等の利用だけでなく、町外から上述の静岡医療センターへの通院や大型商業施設「サントムーン柿田川」での買い物、あるいは柿田川湧水公園への観光等の利用も多い路線です。市町を跨ぐ利用が多く、全体の8割程度となっています。</p> <p>沼津駅～対面石入口、堂庭～三島駅間は、他系統の運行もありますが、対面石入口～堂庭間はほぼ単独路線となっております。また、清水町内を運行するコミュニティバス「清水町循環バス」とも競合する区間がありますが、町内は循環バス、町外へは柿田線といった住み分けが出来ております。</p>
ネットワーク構成の詳細	(拠点)
	<p>J R 沼津駅、J R 三島駅、伊豆箱根鉄道線三島広小路駅</p>
公共施設・拠点施設とのアクセス状況	(乗継ぎバス停)
	<p>大手町、八幡西、対面石入口、静岡医療センター、堂庭、千貫樋、本町</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>大岡南小学校、清水町立西小学校、三島市立西小学校、清水中学校、静岡医療センター、きせがわ病院、岡村記念病院、三島中央病院、サントムーン柿田川、ドン・キホーテ沼津店、スポーピアシラトリ沼津店、西友沼津店、マックスバリュエクスプレス三島本町店、清水町役場、三島市民文化会館、三島市立社会福祉会館、清水町地域交流センター、沼津警察署、清水町消防署、沼津駅、三島駅、三島広小路駅</p>

### 4 事業者の取組

項目	内容
増収策	<ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>4. 高齢者定期券（伊東地区：ゆうゆうバス、中伊豆地区：いきいきバス、沼津地区：楽々バス）を引続き発売し、高齢者の利用促進及び高齢者福祉を図っている。</li> <li>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。</li> <li>6. 三島駅において、デジタルサイネージを設置し、時刻案内等を行っている。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>13. 2023年12月に運賃改定を実施。</li> </ol>
費用削減策	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 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。</li> <li>2. 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。</li> </ol>

沼津市地域間幹線系統分析シート

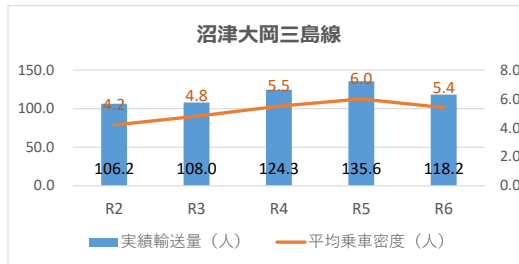
一地域間幹線系統確保維持に係る国庫補助金は、**運行回数3回/日以上、輸送量が15人～150人未満**が主な要件です。  
**つまり、輸送量が15人を割ってしまうと国庫補助の基準を満たさなくなってしまう、幹線系統の維持が難しくなります。**

※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)】

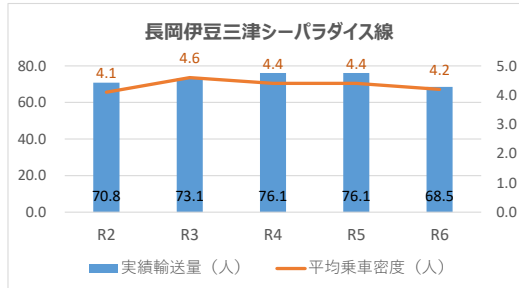
年度(補助年度)	R2	R3	R4	R5	R6
計画輸送量(人)	107.1	108.8	106.2	109.0	104.9
実績輸送量(人)	106.2	108.0	124.3	135.6	118.2
平均乗車密度(人)	4.2	4.8	5.5	6.0	5.4
運行回数(回/日)	24.7	22.5	22.6	22.6	21.9
経常収支率	77.80%	80.17%	94.46%	102.20%	84.80%
国庫補助額(千円)	0.0	0.0	1,483.5	1,744.0	1,501.0
県補助額(千円)	0.0	0.0	1,483.5	1,744.0	1,501.0



評価指標  
A

【長岡伊豆三津シーパラダイス線(伊豆箱根バス)】

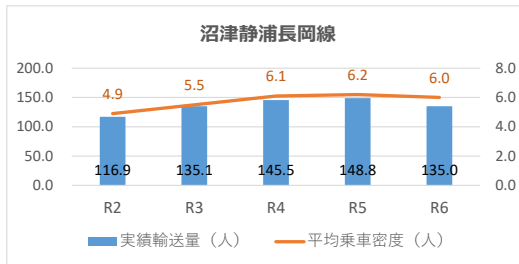
年度(補助年度)	R2	R3	R4	R5	R6
計画輸送量(人)	69.3	68.4	74.4	74.4	57.0
実績輸送量(人)	70.8	73.1	76.1	76.1	68.5
平均乗車密度(人)	4.1	4.6	4.4	4.4	4.2
運行回数(回/日)	16.1	15.9	17.3	17.3	16.3
経常収支率	69.76%	69.55%	68.50%	78.80%	64.60%
国庫補助額(千円)	0.0	0.0	3,374.5	4,018.5	3,482.0
県補助額(千円)	0.0	0.0	3,374.5	4,018.5	3,482.0



評価指標  
B

【沼津静岡長岡線(伊豆箱根バス)】

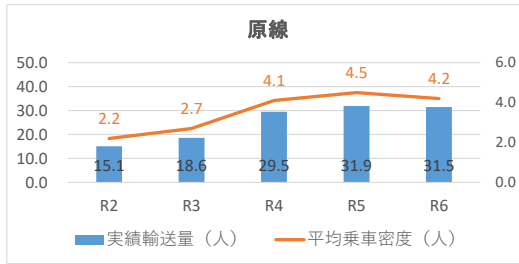
年度(補助年度)	R2	R3	R4	R5	R6
計画輸送量(人)	-	133.9	145.5	135.0	125.7
実績輸送量(人)	116.9	135.1	145.5	148.8	135.0
平均乗車密度(人)	4.9	5.5	6.1	6.2	6.0
運行回数(回/日)	23.9	24.0	24.1	24.1	22.5
経常収支率	75.04%	76.73%	86.09%	89.40%	74.30%
国庫補助額(千円)	0.0	0.0	0.0	2,804.5	2,409.0
県補助額(千円)	0.0	0.0	0.0	2,804.5	2,409.0



評価指標  
B

【原線(富士急シティバス)】

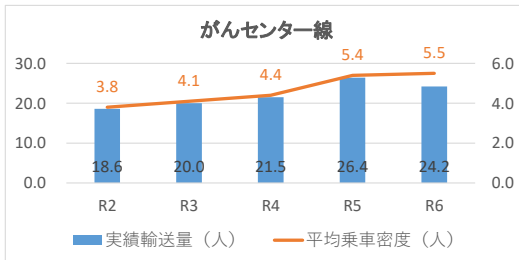
年度(補助年度)	R2	R3	R4	R5	R6
計画輸送量(人)	18.0	19.8	15.6	19.1	31.9
実績輸送量(人)	15.1	18.6	29.5	31.9	31.5
平均乗車密度(人)	2.2	2.7	4.1	4.5	4.2
運行回数(回/日)	6.9	6.9	7.2	7.1	7.5
経常収支率	53.23%	52.39%	55.67%	59.39%	54.67%
国庫補助額(千円)	5,253	5,828	4,074	6,289.5	6,430.5
県補助額(千円)	2,352	2,463	2,622	2,751.5	4,373.5



評価指標  
B

【がんセンター線(富士急シティバス)】

年度(補助年度)	R2	R3	R4	R5	R6
計画輸送量(人)	-	-	18.6	20.0	26.4
実績輸送量(人)	18.6	20.0	21.5	26.4	24.2
平均乗車密度(人)	3.8	4.1	4.4	5.4	5.5
運行回数(回/日)	4.9	4.9	4.9	4.9	4.4
経常収支率	69.97%	67.60%	68.38%	81.45%	81.88%
国庫補助額(千円)	0	0	1,170	1,563	930
県補助額(千円)	0	0	1,170	1,563	930



評価指標  
B

## 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。

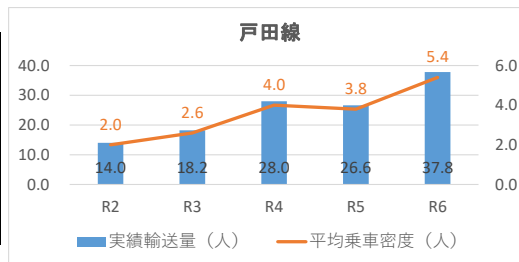
**つまり、輸送量が15人を割ってしまうと国庫補助の基準を満たさなくなってしまい、幹線系統の維持が難しくなります。**

※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)

### 【戸田線(東海バス)】

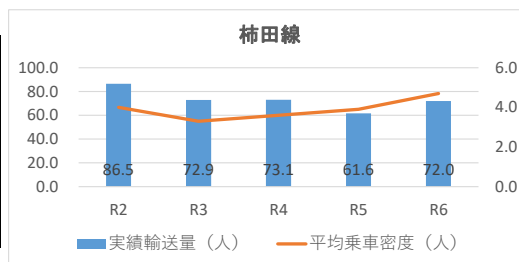
年度(補助年度)	R2	R3	R4	R5	R6
計画輸送量(人)	32.9	33.6	14.0	18.2	28.0
実績輸送量(人)	14.0	18.2	28.0	26.6	37.8
平均乗車密度(人)	2.0	2.6	4.0	3.8	5.4
運行回数(回/日)	7.0	7.0	7.0	7.0	6.9
経常収支率	33.24%	38.52%	52.80%	51.48%	80.40%
国庫補助額(千円)	3,695	8,539	3,400	5,038	7,442
県補助額(千円)	3,695	8,539	3,400	5,038	7,442



評価指標  
**A**

### 【柿田線(東海バス)】

年度(補助年度)	R2	R3	R4	R5	R6
計画輸送量(人)					74.3
実績輸送量(人)	86.5	72.9	73.1	61.6	72.0
平均乗車密度(人)	4.0	3.3	3.6	3.9	4.7
運行回数(回/日)	21.5	21.5	20.5	15.8	15.1
経常収支率	90.90%	78.19%	75.37%	81.60%	93.30%
国庫補助額(千円)					1,404
県補助額(千円)					1,404



評価指標  
**B**

### ○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。

長岡伊豆三津シーパラダイス線、柿田線は利用者数が減少傾向にあることから、今後の利用実態を注視する。

## 地域間幹線システムに対する市町取組方針報告書

市町名		沼津市
対象系統		
評価指標	A	沼津大岡三島線、戸田線
	B	長岡伊豆三津シーパラダイス線、沼津静浦長岡線、原線、がんセンター線、柿田線
	C	
	D	
市町の取組		
<p>【共通】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>バスに親しみや興味を持ってもらうことで利用促進を図るため、バスの日にちなんだバスのなぞ解きイベントを実施した。</li> </ul> <p>【沼津静浦長岡線】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>同区間を運行する路線との共通定期化の検討を実施した。</li> <li>令和6年度より同一方面の路線でパターンダイヤ化を実施し、利便性の向上に努めた。</li> </ul> <p>【原線】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>片浜駅にデジタルサイネージを設置し、運行情報を一目でわかるよう表示することで、利便性の向上に努めた。</li> </ul>		
今後の方針(市町の意向等)		
評価指標	AまたはB	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。 長岡伊豆三津シーパラダイス線、柿田線は利用者数が減少傾向にあることから、今後の利用実態を注視する。
	CまたはD	

## (記載要領)

- 「市町の取組」は、評価期間に実施した利用促進策等の取組を記載してください。
- 「今後の方針(市町の意向等)」は、当該系統をどのように維持していくか、簡潔に記載してください。なお、輸送量が20人/日未満(特に評価指標がCまたはDの系統)については、国及び県の補助要件(輸送量15人/日等)を満たさなくなり、今後補助を受けられなくなるおそれがあるため、より具体的な取組や市町の意向を記載してください。