

地域公共交通確保維持事業等に係る事業評価について

国では補助金交付事業として「地域公共交通確保維持事業」及び「バリア解消促進事業」により、地域の多様な関係者が協働した地域の公共交通の確保・維持、利便性の向上等の取組みを支援しています。

この補助金交付事業は、生活交通の存続が危ぶまれている地域において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供されるよう、地域公共交通の確保・維持を支援することを目的としているものです。

事業の実施においては、PDCA（Plan-Do-Check-Action）サイクルにのっとり、設定した目標値の達成度を評価し、必要に応じた改善を行っています。

この度は、事業実施後の達成度の評価について御審議いただきます。

【対象事業】

●地域公共交通確保維持事業

地域間幹線系統確保維持計画

令和5年度（R4年10月～R5年9月）運行分

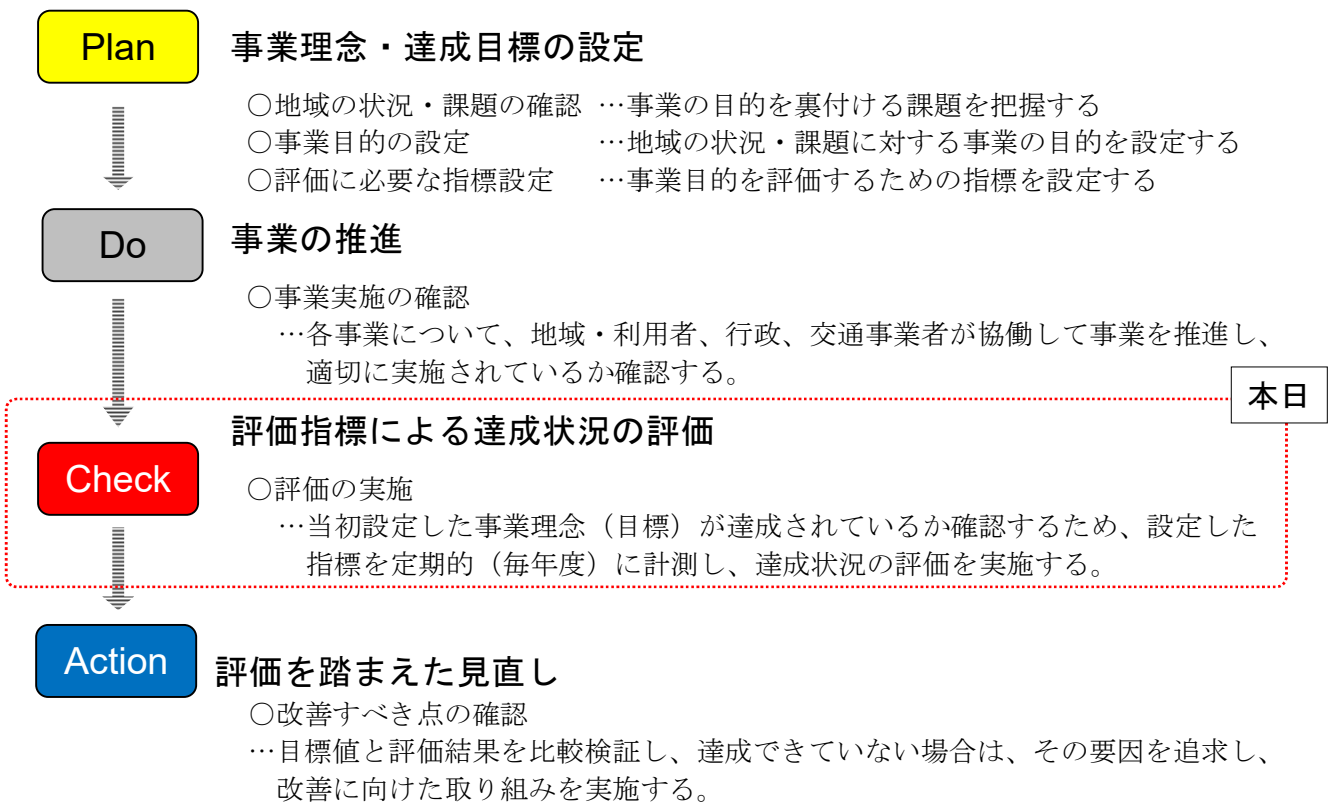
地域内フィーダー系統確保維持計画

令和5年度（R4年10月～R5年9月）運行分

●鉄道軌道安全輸送設備等整備事業

令和4年度（R4年4月～R5年3月）実施分

事業評価手法



地域間幹線系統確保維持計画（令和5年度運行分）

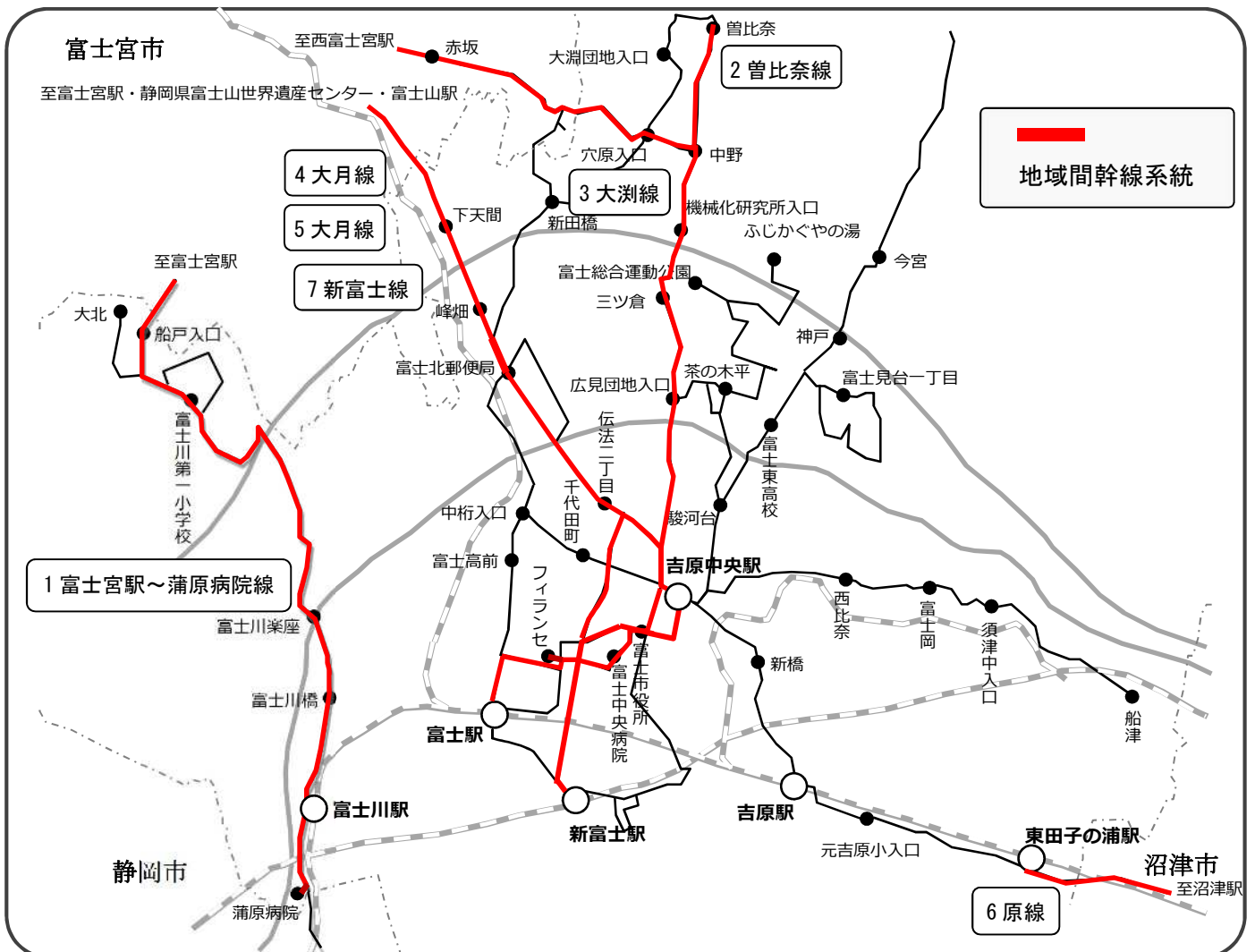
地域間幹線系統（市町を跨ぐ広域的・幹線的な系統）確保維持計画については、静岡県が定める評価基準に基づき、事業評価を行っています。事業者が評価基準に定められた評価項目に沿って自己評価を行い、それを県協議会が取りまとめ、関係市町に配布しています。

市町においては、県協議会からの依頼を受け、取りまとめられた自己評価を参考に、今後の取組方針及び改善点等について市町協議会等で協議・検討を行い、その結果を県協議会に報告します。

1 該当路線

NO.	路線名	起点～経由地～起点	事業者	沿線市
1	富士宮駅～イオン・星山台～蒲原病院線		山梨交通(株)	富士市・富士宮市
2	曾比奈線	西富士宮駅～赤坂～曾比奈	富士急静岡バス(株)	富士市・富士宮市
3	大淵線	富士駅～中野～富士宮駅		富士市・富士宮市
4	大月線	吉原中央駅～峰畑～富士宮駅		富士市・富士宮市
5	大月線	新富士駅～吉原中央駅・富士宮駅～静岡県富士山世界遺産センター		富士市・富士宮市
6	原線	沼津駅～原駅入口～東田子の浦駅		富士急シティバス(株)
7	新富士線	富士山駅～精進湖～富士宮駅～新富士駅	富士急バス(株)	富士市・富士宮市

2 路線図



3 評価対象期間

今回の対象期間

会計年度 月	令和4年度									令和5年度													
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2
地域間幹線系統																							
	← 令和4年度運行分									← 令和5年度運行分									← 令和6年度運行分				

4 地域間幹線系統確保維持計画（令和5年度運行分）の流れ

R3 年度	内容	R4 年度	内容	R5 年度	内容
4		4		4	
5		5		5	
6		6		6	
7		7		7	
8		8		8	
9	(9/30) 単独継続困難路線（補助対象路線）申し出（事業者→県協議会）	9		9	(9/30) R5 年度運行分終了
10		10	(10/1) R5 年度運行分開始	10	事業者による自己評価実施
11	(11/12) 県協議会から路線について情報開示し、市協議会に協議依頼	11		11	評価結果の提出（事業者→県協議会）
12		12		12	評価の協議依頼（県協議会→市）
1	(1/31) 富士市公共交通協議会…申し出路線について生活交通確保維持計画の原案を承認…生活交通確保維持計画を策定し、報告（市→県協議会）	1		1	(1/30) 富士市公共交通協議会…自己評価の協議
2	県協議会で承認	2		2	【今後】協議結果を報告（市→県協議会）及び県協議会にて意見交換合わせて、県協議会から国に提出し、国評価委員会で協議
3		3		3	協議結果を県 HP で公表

令和5年度 地域間幹線系統に関する事業評価

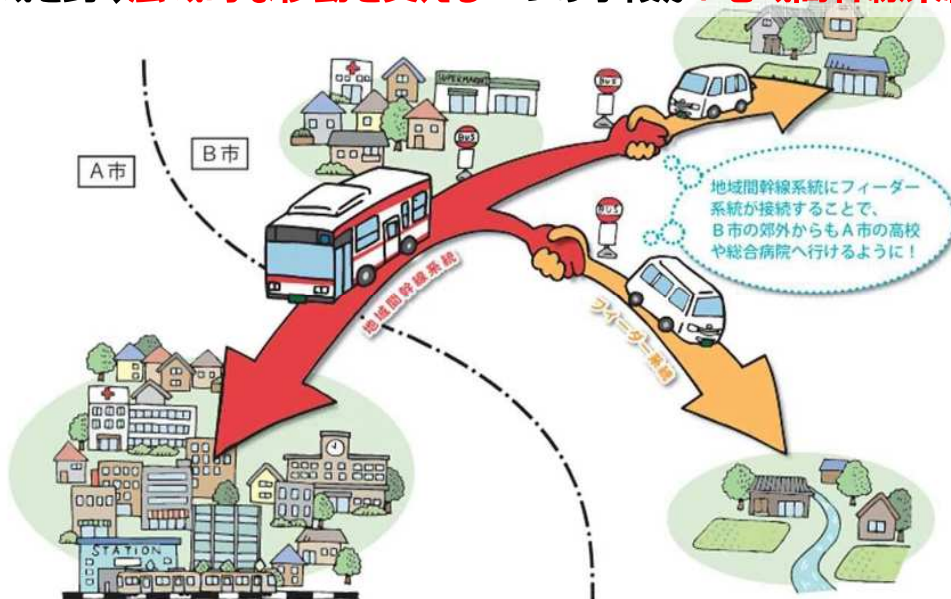
静岡県交通基盤部都市局地域交通課

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。



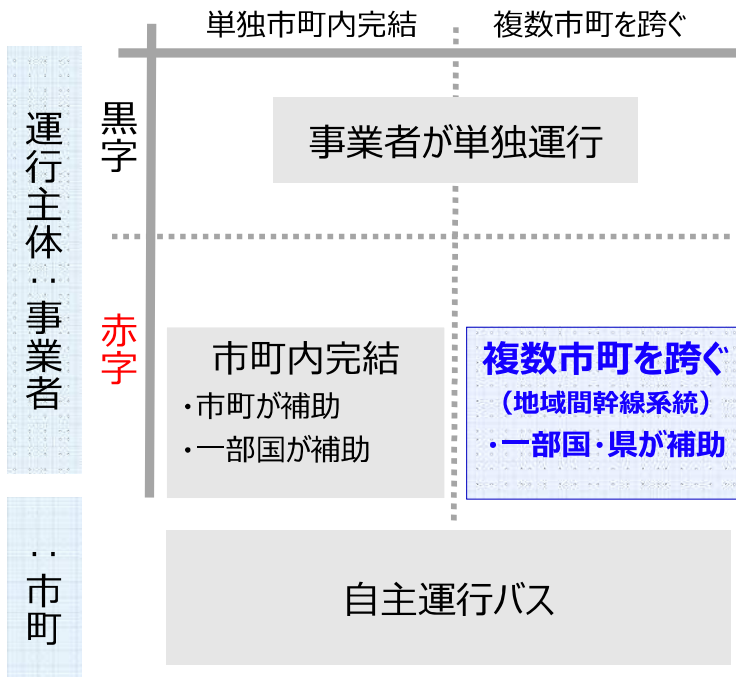
出典：地域間幹線バスが地域で役立つようにするために(監修：中部運輸局)

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



事業者単独の維持が困難で、

- ① 1日当たりの輸送量が15人～150人
- ② 1日当たりの運行回数が3回以上

などの条件を満たす。

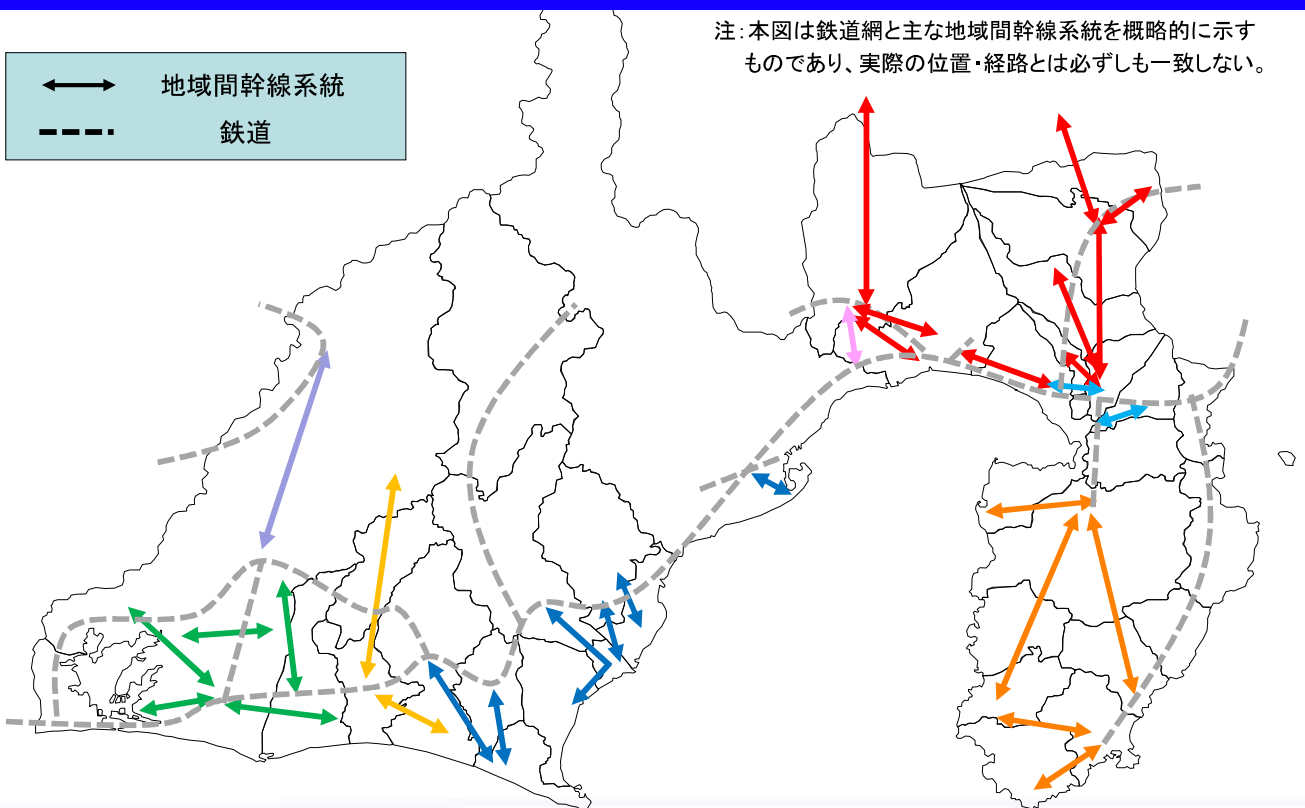
||

地域間幹線系統 (補助対象事業)

富国有徳の理想郷—しずおか
ふじのくに

2

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

3

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。

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

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

富国有徳の理想郷 - 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	富士急バス(伊豆線、富士急静岡バス)	B	B	→	20 遠州鉄道	奥山線	A	A	→	42 富士急静岡バス	曾比奈線	A	A	→
2 秋葉バスサービス	秋葉線	A	A	→	21 遠州鉄道	志都呂宇布見線	B	B	→	43 富士急静岡バス	大淵線	A	A	→
3 秋葉バスサービス	秋葉中遠線	A	A	→	22 遠州鉄道	志都呂宇布見線	B	B	→	44 富士急静岡バス	大月線	A	A	→
4 秋葉バスサービス	秋葉中遠線	A	A	→	23 遠州鉄道	浜名線	B	B	→	45 富士急静岡バス	大月線	A	A	→
5 伊豆箱根バス	秋葉中遠線	A	A	→	24 伊豆箱根バス	掛塚さなる台線	A	A	→	46 伊豆箱根バス	駿河平線	A	A	→
6 伊豆箱根バス	大久保線	C	→	25 伊豆箱根バス	三保草薙線	B	B	→	47 伊豆箱根バス	須山線	A	B	△	
7 伊豆箱根バス	伊佐見線	B	→	26 伊豆箱根バス	五十海大住線	B	B	→	48 伊豆箱根バス	須山線	B	→		
8 遠州鉄道	浜北區大三方原鹽跡線	B	A	○	27 伊豆箱根バス	焼津岡部線	B	B	→	49 伊豆箱根バス	原線	B	B	→
9 遠州鉄道	伊平線	A	→	28 伊豆箱根バス	藤枝吉永線	A	B	△	50 伊豆箱根バス	桜堤線	B	B	→	
10 遠州鉄道	磐田市立病院福田線	B	A	○	29 しずてつジャストライン	島田静波線	B	B	→	51 伊豆箱根バス	がんセンター線	B	A	○
11 遠州鉄道	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 伊豆箱根バス	がんセンター線	A	A	→
12 遠州鉄道	秋葉線	C	B	○	31 しずてつジャストライン	藤枝相良線	B	B	→	53 伊豆箱根バス	大場函南線	B	B	→
13 遠州鉄道	磐田天電線	B	A	○	32 伊豆箱根バス	菊川浜岡線	B	B	→	54 伊豆箱根バス	沼津大岡三島線	A	A	→
14 遠州鉄道	磐田天電線	B	B	→	33 伊豆箱根バス	掛川大東浜岡線	B	B	→	55 伊豆箱根バス	沼津静浦長岡線	→	A	→
15 遠州鉄道	掛塚さなる台線	A	A	→	34 伊豆箱根バス	掛川大東浜岡線	A	A	→	56 伊豆箱根バス	石富崎線	B	A	○
16 遠州鉄道	内野台線	A	A	→	35 伊豆箱根バス	掛川大東浜岡線	B	B	→	57 伊豆箱根バス	天城峠線	B	A	○
17 遠州鉄道	内野台線	B	A	○	36 伊豆箱根バス	御殿場線	A	A	→	58 伊豆箱根バス	戸田線	B	A	○
18 遠州鉄道	磐田市立病院福田線	B	B	→	37 富士急モビリティ	駿河小山線	A	A	→	59 伊豆箱根バス	西海岸線	B	A	○
19 遠州鉄道	引佐線	A	A	→	38 富士急モビリティ	十里木線	B	B	→	60 伊豆箱根バス	パサラ峠線	A	A	→
	萩丘都田線	A	A	→	39 富士急モビリティ	河口湖線	A	A	→	61 伊豆箱根バス	パサラ峠線	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 水窪タクシー	北道本線	B	B	→
	気賀三ヶ日線	A	A	→	41 富士急バス	新富士線	B	A	○					

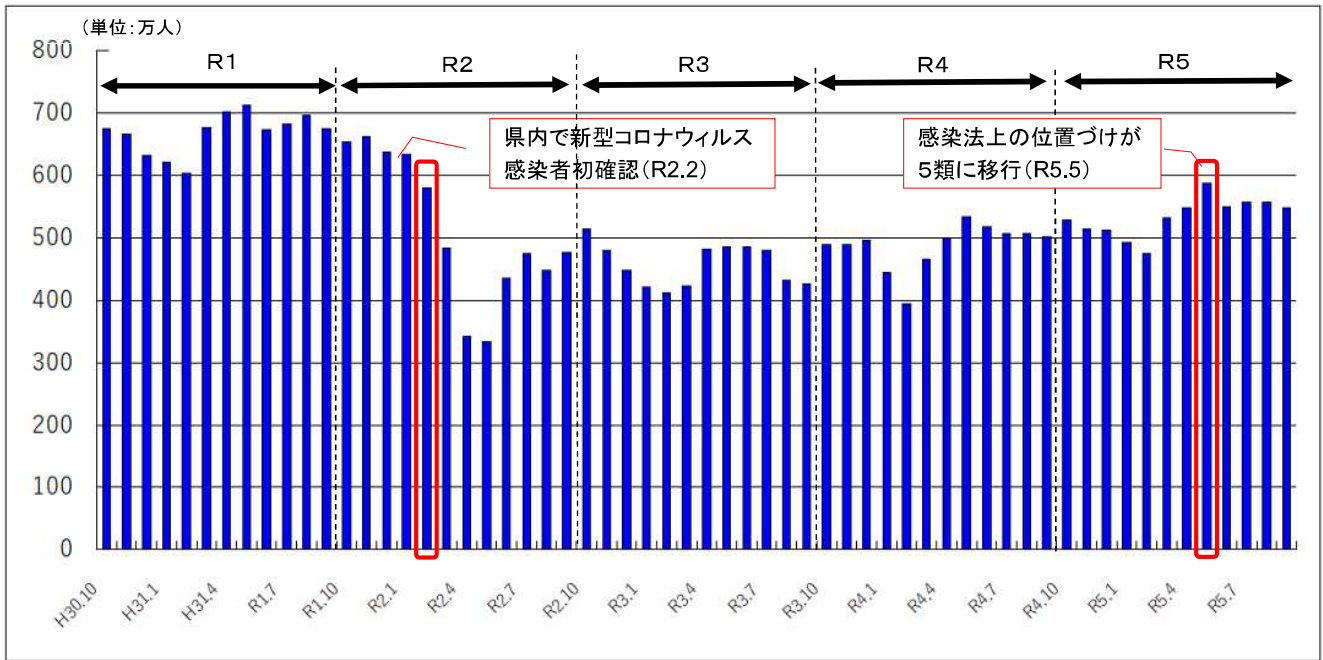
※本年度の評価結果内訳は別添資料参照

富国有徳の理想郷 - しずおか
ふじのくに

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

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

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		
20	3	38		○		1	38.0	<p style="text-align: center;">A</p> <p>[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。</p>
20	12	52	○					
20	12	67	○			4	57.5	
20	12	53	○					
20	12	58	○					
20	3	55	○					
20	3	54	○					
10	3	49		○				
20	3	33		○				
20	3	55	○					
20	3	46		○				
20	3	56	○					
20	3	54	○					
20	3	60	○					
20	3	46		○		19	52.3	
20	3	67	○					
15	3	55	○					
0	3	40		○				
20	3	62	○					
20	3	64	○					
15	3	49		○				
10	3	48		○				
5	3	43		○				
20	3	58	○					
5	0	29		○				
20	0	42		○				
20	0	46		○				
20	0	46		○				
20	0	41		○				
20	0	48		○		11	43.4	
20	0	50		○				
20	0	48		○				
20	0	33		○				
20	0	53	○					
20	0	42		○				
20	0	61	○					
20	0	55	○			4	57.2	
20	0	49		○				
20	0	64	○					
20	0	64	○			2	61.0	
20	6	58	○					
20	6	61	○					
20	6	60	○			4	61.5	
20	6	60	○					
20	6	65	○					
20	0	55	○					
20	0	47		○				
5	0	39		○		6	49.0	
20	0	48		○				
20	0	53	○					
20	0	52	○					
20	3	48		○				
20	3	61	○			4	53.7	
20	3	54	○					
15	3	52	○					
20	6	54	○					
20	6	62	○			6	58.5	
20	6	57	○					
20	6	52	○					
20	6	60	○					
20	6	66	○					
5	12	33		○		1	33.0	
	平均	52.1	37	25	0	62		

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

山梨交通株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

(富士宮駅～イオン・星山台～蒲原病院)

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	(3774.5)回 (10.3回/日)	(3774.5)回 (10.3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	31.0%	30.1%	3	～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	64,319人	65,047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(2)箇所 バス停(2)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)	—	23.8%	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	—	411.36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	
合計				38	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	JR東海道線富士川駅及びJR身延線富士宮駅、並びに蒲原病院・イオンモール富士宮への利用者が多く、学生や中高年層の通勤・通学・通院・買物手段としての利用手段
増収策	<ul style="list-style-type: none"> ・全国共通ICカードシステム「PASMO」における金額式定期券・高齢者定期券(ゴールド定期) ・共通ICが利用出来る周知、販促ポスター等掲出 ・乗り継ぎ定期券車内受付 ・バス利用促進啓発表示(バス車内・停留所)時刻表、販促物配布、時刻表配布、インターネットによる「バス総合案内システム」の運用(路線情報・停留所位置情報・時刻表)、富士市内路線バス、コミュニティ交通との「乗り継ぎ割引」「共通回数券設定」「高齢者免許返納共通回数券」等
費用削減策	<ul style="list-style-type: none"> ・デジタルタコグラフを導入。日々の省燃費運転(エコドライブ)の現状把握。省燃費運転講習による燃料費およびCO2削減・デジタルタコグラフの活用(燃料費削減・教育)・人件費抑制

(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】・富士宮駅(JR身延線、宮バス、富士急静岡バス)・富士川駅(JR東海道本線)【バス停】・イオンモール富士宮他(宮バス、宮タク)・北松野 他(自社内他系統・富士市デマンド)</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>富士川第二中学校・富士川第二小学校・富士川第一中学校・富士川第一小学校・蒲原病院・富士宮市立病院・イオンモール富士宮・富士宮駅・富士川駅・富士宮市役所</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

富士急静岡バス株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

曾比奈線(西富士宮駅～赤坂～曾比奈)

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	(1,818)回 (4.9回/日)	(1,818)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記載のもの
収支率	計画値に対する実績値	63.36%	60.27%	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	32,453人	35,491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(4)箇所	8	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)	—	82.18%	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))	—	新富士病院、富士脳研病院、大淵第一小学校、大淵中学校、富士宮東高校、富士宮第一中学校、富士宮東小学校、富士特別支援学校		—	
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	—	390.26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				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	西富士宮駅・富士宮駅～富士特別支援学校の間特別支援学校通学の利用を計画。また、富士宮駅～中野・曾比奈間にて富士脳研病院への通勤客の利用を計画。当該沿線から富士宮東高等学校、大淵第一小学校への通学利用を計画。
増収策	<ol style="list-style-type: none"> 1) 学校への乗合バス乗り方教室を行い、バス利用促進と校外学習での増発バスの実施。 2) 市内の公共交通一日乗車券等、企画乗車券を発行し普段バスや電車の使用が無い方も公共交通を利用していただき、バス利用促進を実施。 3) 平日専用学生「ウィークデイ定期券」について、更にPRを行い、学生のバス利用促進の実施。 4) 富士・富士宮市内の既存路線を一部見直し(富士駅への直通ダイヤの設定等)を行い、バス利用者の利便向上の実施。 5) 免許返納者への支援事業(富士・富士宮市)と連携し回数乗車券の利用および高齢者定期購入費補助の実施。 6) 富士市とタイアップし自社コロナ対策の見学や公共交通の利用促進を目的としたバスツアーの実施。 7) 新型コロナ対策(マスク着用、車内抗菌・除菌対策)を実施。利用者向け支援事業「富士市公共交通利用促進事業(ICカード購入補助、高齢者定期券購入補助、共通回数券購入補助)」と連携し安心・安全を広報。
費用削減策	<ol style="list-style-type: none"> 1) 軽油燃料・オイル・タイヤ等をグループのスケールメリットを活かしたコスト削減を行い、稼働経費の低減化を促進。 2) エコドライブの推進(アイドリングストップ運動等)により、軽油燃料の使用量削減と環境保全に努めた。 3) 車両の計画的更新による燃費効率の向上と、修繕費の削減。 4) 以上の結果キロ当たり経常費用が地域標準数値を下回った。 地域標準キロ当たり経常経費:434円16銭、自社キロ当たり経常経費:390円26銭(▲43.9円)

(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>乗り換え拠点:西富士宮駅、富士宮駅 バス停:十字街、神田通り、駅東入口、中野</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>新富士病院、富士脳研病院、大淵第一小学校、大淵中学校、富士宮東高校、富士宮第一中学校、富士宮東小学校、富士特別支援学校</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

富士急静岡バス株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

大淵線(富士駅～吉原中央駅・中野～富士宮駅)

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	(1,150)回 (3.1回/日)	(1,150)回 (3.1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	81.46%	79.26%	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	29,956人	30,084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(3)箇所 バス停(4)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)	—	43.51%	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)	—	新富士病院 大富士病院 富士脳研病院 大淵第一小学校 大淵中学校 富士宮東高校 富士宮第一中学校 富士宮東小学校 富士特別支援学校 吉原第一中学校 富士第一小学校 富士市役所 富士中央病院 静岡県富士総合庁舎		—	
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	—	390.26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				60	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	富士宮駅～富士特別支援学校への通学利用、また中野～富士宮駅間における通勤、通学客や富士～吉原地区の通勤利用を計画。
増収策	1) 学校への乗合バス乗り方教室を行い、バス利用促進と校外学習での増発バスの実施。 2) 市内の公共交通一日乗車券等、企画乗車券を発行し普段バスや電車の使用が無い方も公共交通を利用していただき、バス利用促進を実施。 3) 平日専用学生「ウィークデイ定期券」について、更にPRを行い、学生のバス利用促進の実施。 4) 富士・富士宮市内の既存路線を一部見直し(富士駅への直通ダイヤの設定等)を行い、バス利用者の利便向上の実施。 5) 免許返納者への支援事業(富士・富士宮市)と連携し回数乗車券の利用および高齢者定期購入費補助の実施。 6) 富士市とタイアップし自社コロナ対策の見学や公共交通の利用促進を目的としたバスツアーの実施。 7) 新型コロナ対策(マスク着用、車内抗菌・除菌対策)を実施。利用者向け支援事業「富士市公共交通利用促進事業(ICカード購入補助、高齢者定期券購入補助、共通回数券購入補助)」と連携し安心・安全を広報。
費用削減策	1) 軽油燃料・オイル・タイヤ等をグループのスケールメリットを活かしたコスト削減を行い、稼働経費の低減化を促進。 2) エコドライブの推進(アイドリングストップ運動等)により、軽油燃料の使用量削減と環境保全に努めた。 3) 車両の計画的更新による燃費効率の向上と、修繕費の削減。 4) 以上の結果キロ当たり経常費用が地域標準数値を下回った。 地域標準キロ当たり経常経費:434円16銭、自社キロ当たり経常経費:390円26銭(▲43.9円)

(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) 乗り換え拠点:吉原中央駅、富士宮駅、富士駅 バス停:昭和通り、広見団地入口、中野、穴原入口
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) 新富士病院、大富士病院、富士脳研病院、大淵第一小学校、大淵中学校、富士宮東高校、富士宮第一中学校、富士宮東小学校、富士特別支援学校、富士吉原第一中学校、富士第一小学校、富士市役所、富士中央病院、静岡県富士総合庁舎

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

富士急静岡バス株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

大月線(吉原中央駅～峰畑～富士宮駅)

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	(7,272)回 (19.9回/日)	(7,272)回 (19.9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記載のもの
収支率	計画値に対する実績値	88.06%	80.03%	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	113,857人	117,172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(3)箇所 バス停(4)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)	—	57.67%	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)	—	富岳館高校 富士宮東高校 鷹岡中学校 鷹岡小学校 伝法小学校 吉原第一中学校 富士宮市役所 富士宮市立病院 イオン富士宮店 ドン・キホーテユニー富士吉原店	—	—	
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	—	390.26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				60	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	富士市と富士宮市を走行する路線で、利用客層は買い物客・通学客になっております。富士宮方面では、イオン富士宮店・富士宮東高校へのアクセス、富士方面ではアピタ富士吉原店・吉原高校、その他高校方面への乗り換えがあります。
増収策	<ol style="list-style-type: none"> 1) 学校への乗合バス乗り方教室を行い、バス利用促進と校外学習での増発バスの実施。 2) 市内の公共交通一日乗車券等、企画乗車券を発行し普段バスや電車の使用が無い方も公共交通を利用していただき、バス利用促進を実施。 3) 平日専用学生「ウィークデイ定期券」について、更にPRを行い、学生のバス利用促進の実施。 4) 富士・富士宮市内の既存路線を一部見直し(富士駅への直通ダイヤの設定等)を行い、バス利用者の利便向上の実施。 5) 免許返納者への支援事業(富士・富士宮市)と連携し回数乗車券の利用および高齢者定期購入費補助の実施。 6) 富士市とタイアップし自社コロナ対策の見学や公共交通の利用促進を目的としたバスツアーの実施。 7) 新型コロナ対策(マスク着用、車内抗菌・除菌対策)を実施。利用者向け支援事業「富士市公共交通利用促進事業(ICカード購入補助、高齢者定期券購入補助、共通回数券購入補助)」と連携し安心・安全を広報。
費用削減策	<ol style="list-style-type: none"> 1) 軽油燃料・オイル・タイヤ等をグループのスケールメリットを活かしたコスト削減を行い、稼働経費の低減化を促進。 2) エコドライブの推進(アイドリングストップ運動等)により、軽油燃料の使用量削減と環境保全に努めた。 3) 車両の計画的更新による燃費効率の向上と、修繕費の削減。 4) 以上の結果キロ当たり経常費用が地域標準数値を下回った。 地域標準キロ当たり経常経費:434円16銭、自社キロ当たり経常経費:390円26銭(▲43.9円)

(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>乗り換え拠点:富士宮駅、源道寺駅、吉原中央駅 バス停:富士宮駅、吉原中央駅、一乗寺、昭和通り</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>富士館高校、富士宮東高校、鷹岡中学校、鷹岡小学校、伝法小学校、吉原第一中学校 富士宮市役所、富士宮市立病院 イオン富士宮店、ドン・キホーテユニー富士吉原店</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

富士急静岡バス株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

大月線(新富士駅～吉原中央駅・富士宮駅～静岡県富士山世界遺産センター)

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	(1,095)回 (3.0回/日)	(1,095)回 (3.0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	92.43%	93.12%	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	16,707人	17,958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(4)箇所	12	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)	—	54.65%	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))	—	富岳館高校 富士宮東高校 鷹岡中学校 鷹岡小学校 伝法小学校 吉原第一中学校 富士宮市役所 富士宮市立病院 イオン富士宮店 ドン・キホーテユニー富士 吉原店 富士市役所		—	
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	—	390.26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				65	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	富士市と富士宮市を走行する路線で、利用客層は買い物客・通学客や富士山観光を目的とした観光客になっております。富士宮方面では、イオン富士宮店・富士宮東高校へのアクセス、富士方面ではアピタ富士吉原店・吉原高校、その他高校方面への乗り換えがあります。
増収策	<ol style="list-style-type: none"> 1) 学校への乗合バス乗り方教室を行い、バス利用促進と校外学習での増発バスの実施。 2) 市内の公共交通一日乗車券等、企画乗車券を発行し普段バスや電車の使用が無い方も公共交通を利用していただき、バス利用促進を実施。 3) 平日専用学生「ウィークデイ定期券」について、更にPRを行い、学生のバス利用促進の実施。 4) 富士・富士宮市内の既存路線を一部見直し(富士駅への直通ダイヤの設定等)を行い、バス利用者の利便向上の実施。 5) 免許返納者への支援事業(富士・富士宮市)と連携し回数乗車券の利用および高齢者定期購入費補助の実施。 6) 富士市とタイアップし自社コロナ対策の見学や公共交通の利用促進を目的としたバスツアーの実施。 7) 新型コロナ対策(マスク着用、車内抗菌・除菌対策)を実施。利用者向け支援事業「富士市公共交通利用促進事業(ICカード購入補助、高齢者定期券購入補助、共通回数券購入補助)」と連携し安心・安全を広報。
費用削減策	<ol style="list-style-type: none"> 1) 軽油燃料・オイル・タイヤ等をグループのスケールメリットを活かしたコスト削減を行い、稼働経費の低減化を促進。 2) エコドライブの推進(アイドリングストップ運動等)により、軽油燃料の使用量削減と環境保全に努めた。 3) 車両の計画的更新による燃費効率の向上と、修繕費の削減。 4) 以上の結果キロ当たり経常費用が地域標準数値を下回った。 地域標準キロ当たり経常経費:434円16銭、自社キロ当たり経常経費:390円26銭(▲43.9円)

(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>乗換え拠点:富士宮駅、源道寺駅、吉原中央駅、新富士駅 バス停:富士宮駅、吉原中央駅、一乗寺、昭和通り</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>富岳館高校、富士宮東高校、鷹岡中学校、鷹岡小学校、伝法小学校、吉原第一中学校 富士宮市役所、富士宮市立病院 イオン富士宮店、ドン・キホーテユニー富士吉原店</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)

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	<p>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、駅すぱあと、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。</p>
費用削減策	<p>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。</p>

(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	富士急バス株式会社		
系統名(起点～経由地～終点)	新富士線	(富士山駅～精進湖～富士宮駅～新富士駅)	
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: 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		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		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	(1095)回 (3回/日)	(1095)回 (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	35.6%	51.2%	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	22,285人	53,208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(9)箇所	17	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)	—	76.31%	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		—	
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	—	475.61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				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	静岡中部と山梨県を結ぶ広域系統であり、地域における一次交通として機能する。 県間をまたぐ国道139号の通行が運行の大部分を占め、沿線には学校・病院・企業などの生活拠点ほか商業施設も多く存する。 主に山梨県から静岡県への越県通学者や県内においては富士宮市と富士市市内の生活の足として利用される。土休日・繁忙期は観光客の移動を補完する役割も担うことから、地域間・地域内の活性化に寄与する。
増収策	(1) 地域との連携や自社スケールを活用してセールスを実施。新規利用者を取り込む。 ① 関係自治体と連携してバスの乗り方教室を実施する。 ② バス利用へのきっかけを作る。 ア. 幼稚園・小学生及び、高齢者を対象としたバス乗り方教室を実施する。 イ. バス車内におけるイベント企画(幼稚園・学生個展やクリスマス装飾など)や車内映像モニターの活用による地域施設の紹介などを検討・実施する。 ③ 公共交通の最適ルートをWEBで情報発信しているコンテンツプロバイダや観光情報サイトに参画(露出)し、利用者の取り込みを図る。 ④ 自社スケールメリットを活かし、テレビや新聞など大型パブリシティを獲得していく。 ⑤ 各自治体・学校施設・旅行会社と連携し、EVバスを利用したSDGsの取り組みを伝え、バス利用の促進を図る。 (2) 利用環境の改善により利用促進を図る。 ① 低床バス比率を高め、高齢者など交通弱者のニーズに応え利用促進を図る。 ② 地域別のバスマップの作製。 ③ バスロケーションシステムを利用し、バスの現在地・遅延情報を公開することで利用者の利便性向上を図る。 (3) 商品造成 グループのスケールメリットを活かし、関係施設との企画乗車券を作成し、関係施設とのタイアップ効果によるバス利用の促進を図る。
費用削減策	(1) 運行の効率化(経費削減)を図るため、路線の再編、減便等の検討を行う。 (2) 引き続き、グループのスケールメリットを活かした一括購入による仕入価格の減少やエコドライブを推進し、経費削減を図っていく。 (3) 軽油燃料・オイル・タイヤの仕入れ価格について、引き続き本社部門での定期的見直し(相見積)を行う。 (4) 車両購入や比較的金額が多い備品類等についても比較購入を実施し、固定経費の削減を図る。 (5) エコドライブ推進(アイドリングストップ運動)により、軽油の使用量削減と環境保全に努める。 (6) 車両の計画的更新による燃料効率の向上と、修繕費の削減に努める。 (7) EVバスでの運行を行うことで燃料使用量を削減する。 (8) ラッピングバス等付帯収入の確保により、収支改善を図る。

(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】 新富士駅…東海道新幹線、富士駅方面路線バス 富士宮駅…JR身延線、東京・大阪方面各高速バス、各種路線バス 河口湖駅…富士急行線、甲府方面路線バス、東京・横浜・名古屋・大阪方面各高速バス 富士山駅…富士急行線、忍野・山中湖方面路線バス、御殿場方面路線バス 【バス停】 塔の木…吉原中央線、伝法二丁目…大月線、一乗寺…曾比奈線、白糸の滝入口…休暇村富士線 本栖湖…鳴沢精進湖本栖湖周遊バス、風穴…西湖周遊バス、勝山…西湖民宿線 剣丸尾…富士吉田市コミュニティバス熊穴線、松山…富士吉田市コミュニティバス中央線
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) 山梨県立富士北稜高等学校、富士吉田市立吉田西小学校、 富士河口湖町立船津小学校、富士河口湖町立小立小学校、 河口湖南中学校組合立河口湖南中学校 富士河口湖町立勝山中学校、富士河口湖町立大嵐小学校、 鳴沢村立鳴沢小学校、富士宮市立大宮小学校 静岡県立富岳館高等学校、富士リハビリテーション専門学校 富士市立中央病院、富士宮市立病院、 富士山駅Q-STA、富士急ハイランド、道の駅なるさわ、森の駅風穴、 本栖湖観光案内所、富士本栖湖リゾート、道の駅朝霧高原、 朝霧高原もちや、白糸の滝、富士山本宮浅間大社、 静岡県富士山世界遺産センター、イオンモール富士宮、 ASTY新富士、勝山公民館、鳴沢村役場、富士河口湖町精進出張所、 鳴沢郵便局、精進郵便局、本栖簡易郵便局、富士宮宮町郵便局

市町名：富士市

系統名	取組内容
富士宮駅 ～イオン・星山台 ～蒲原病院	<p>広域トリップは比較的高い数値となっており、乗車人員は目標を上回っているものの、収支率が目標に届いていないため、さらなる収支改善・利用促進に取り組んでいただきたい。</p> <p>市としては、「バスの日イベント」等のイベント実施や乗継割引券・市内共通回数券の運用、「富士市バスなび」の配布などのMMを行うとともに、市自主運行路線との接続による相乗効果を図ることで、路線を維持していきたい。</p>
曾比奈線 (西富士宮駅～赤坂～曾比奈)	<p>広域トリップは82.1%と非常に高い数値であり、乗車人員は目標を上回っているものの、収支率が目標に届いていないため、さらなる収支改善・利用促進に取り組んでいただきたい。</p> <p>市としては、「バスの日イベント」等のイベントの実施や乗継割引券・市内共通回数券の運用、「富士市バスなび」の配布などのMMを行うとともに、市自主運行路線との接続による相乗効果を図ることで、路線を維持していきたい。</p>
大淵線 (富士駅～吉原中央駅・中野～富士宮駅)	<p>広域トリップは比較的高い数値であり、乗車人員は目標を上回っているものの、収支率は目標に届いていない。路線の黒字化を目指し、さらなる収支改善・利用促進に取り組んでいただきたい。</p> <p>市としては、「バスの日イベント」等のイベントの実施や乗継割引券・市内共通回数券の運用、「富士市バスなび」の配布などのMMを行うとともに、市自主運行路線との接続による相乗効果を図ることで、路線を維持していきたい。</p>
大月線 (吉原中央駅～峰畑～富士宮駅)	<p>広域トリップは57.6%と高い数値であり、乗車人員は目標を上回っているものの、収支率は目標に届いていない。収支率はもう少しで利益が生じる水準となっているため、路線の黒字化を目指し、収支改善・利用促進に取り組んでいただきたい。</p> <p>市としては、「バスの日イベント」等のイベントの実施や乗継割引券・市内共通回数券の運用、「富士市バスなび」の配布などのMMを行うとともに、市自主運行路線との接続による相乗効果を図ることで、路線を維持していきたい。</p>
大月線 (新富士駅～吉原中央駅・富士宮駅～静岡県富士山世界遺産センター)	<p>広域トリップ比較的高い数値となっており、収支率・乗車人員ともに目標を達成した。収支率は93.1%ともう少しで利益が生じる水準となっているため、路線の黒字化を目指し、収支改善・利用促進に取り組んでいただきたい。</p> <p>市としては、「バスの日イベント」等のイベントの実施や乗継割引券・市内共通回数券の運用、「富士市バスなび」の配布などのMMを行うとともに、市自主運行路線との接続による相乗効果を図ることで、路線を維持していきたい。</p>
原線 (沼津駅～旧道・原駅入口～東田子の浦駅)	<p>本路線における富士市内のバス停は少なく、また、定時性の保たれる鉄道（JR東海道本線）が並走していることから、地域を跨ぐような長距離移動のニーズがほとんどなく、その結果、広域トリップが著しく低くなっているものと推察される。</p> <p>乗車人員・収支率ともに目標を上回っており、今後もさらなる収支改善・利用促進に取り組んでいただきたい。</p> <p>市としては、「富士市バスなび」の配布などのMMを行うことで、路線を維持していきたい。</p>
新富士線（富士山駅～精進湖～富士宮駅～新富士駅）	<p>広域トリップは比較的高い数値となっており、収支率・乗車人員ともに目標を達成した。今後もさらなる収支改善・利用促進に取り組んでいただきたい。</p> <p>市としては、「富士市バスなび」の配布などのMMを行うことで、路線を維持していきたい。</p>

(*)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

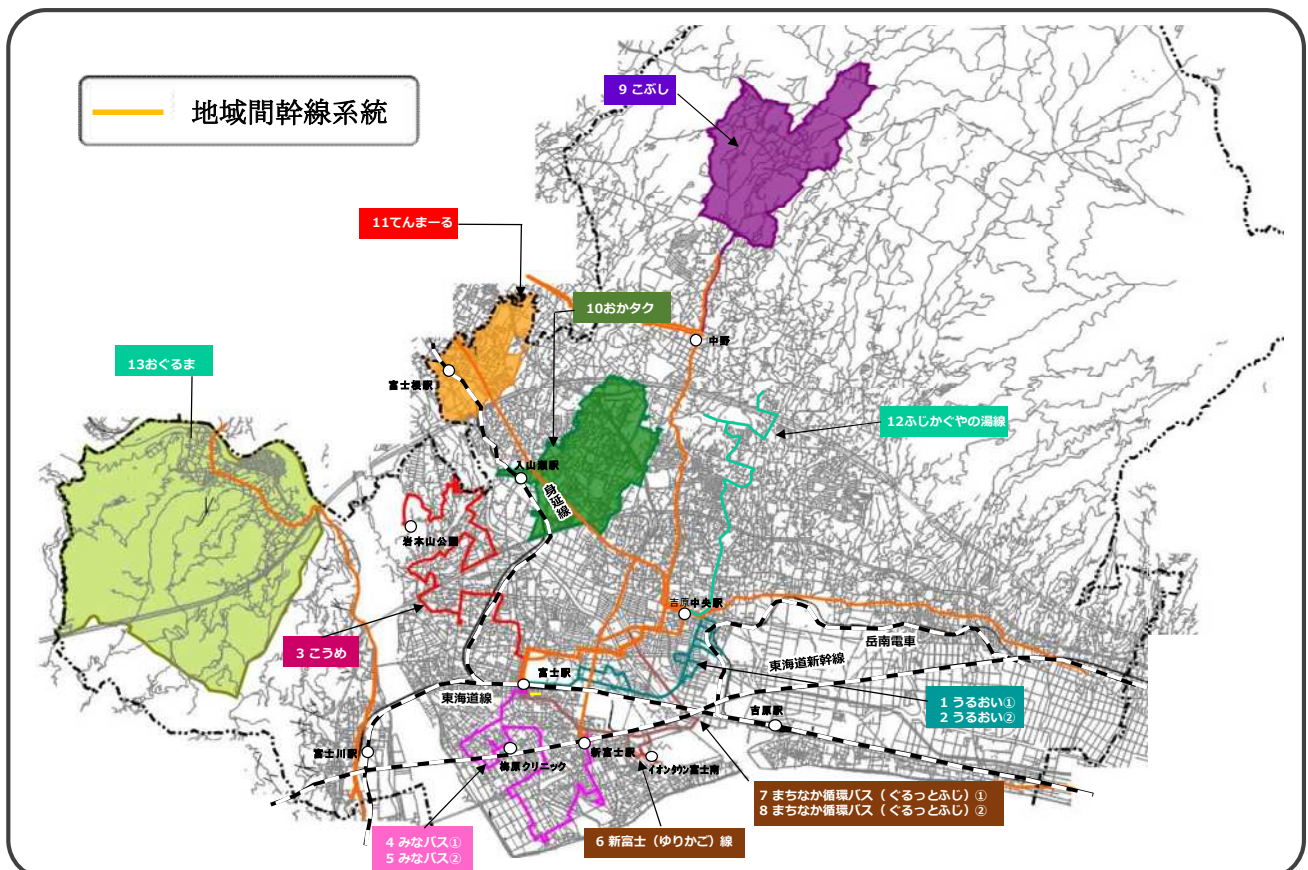
地域内フィーダー系統（令和5年度運行分）

地域内フィーダー系統は、地域間幹線系統や鉄道駅等と接続し、交通ネットワークの一部として支線の役割を果たしている路線です。公共交通の空白地域を解消し、「くらしの足」を確保・維持するうえで、国庫補助等の支援を活用して運行を行っています。

1 該当路線

NO.	路線名（系統名）	起点～経由地～起点	運行事業者
1	吉原・富士駅北地区 うるおい① ※直行	吉原中央駅～潤い橋東～富士駅	石川タクシー富士（市自主運行）
2	吉原・富士駅北地区 うるおい② ※巡回	吉原中央駅～潤い橋東～富士駅	石川タクシー富士（市自主運行）
3	岩松北地区 こうめ ※昼間便	岩本山公園～堅堀駅入口～富士駅	石川タクシー富士（市自主運行）
4	富士南地区 みなバス① ※1便	三四軒屋団地入口～森島公会堂～富士駅南口	石川タクシー富士（市自主運行）
5	富士南地区 みなバス② ※2～6便	新富士駅～自由が丘～富士駅南口	石川タクシー富士（市自主運行）
6	新富士（ゆりかご）線	富士駅南口～新富士駅～イオン富士南	富士急静岡バス
7	まちなか循環バス① ※左まわり	吉原中央駅～富士駅・新富士駅～吉原中央駅	富士急静岡バス
8	まちなか循環バス② ※右まわり	吉原中央駅～新富士駅・富士駅～吉原中央駅	富士急静岡バス
9	大淵富士本地区 こぶし	中野～富士本地区～中野	富士交通（市自主運行）
10	丘地区 おかタク	入山瀬駅～丘地区～入山瀬駅	鷹岡タクシー（市自主運行）
11	天間地区 てんまーる	富士根駅～天間地区～富士根駅	鷹岡タクシー（市自主運行）
12	ふじかぐやの湯線	吉原中央駅～茶の木平～ふじかぐやの湯	富士急静岡バス（市自主運行）
13	松野地区 おぐるま	南松野バス停・髪彩工～松野地区～南松野バス停・髪彩工	岳南自動車（市自主運行）

2 路線図



3 評価対象期間

令和5年度運行分(今回の対象期間)

会計年度 月	令和4年度												令和5年度											
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
うるおい①②																								
こうめ																								
みなバス①②																								
新富士(ゆりかご)線																								
まちなか循環バス①②																								
こぶし																								
おかタク																								
てんまーる																								
ふじかくやの湯線																								
おぐるま																								



4 地域内フィーダー系統（令和5年度運行分）の流れ

R4 年度	内容	R5 年度	内容
4		4	
5		5	
6	(5/31) 富士市公共交通協議会 …運行計画について承認	6	
7		7	
8		8	
9	(9/28) 計画の認定	9	(9/30) R5 年度運行分終了
10	(10/1) R5 年度運行分開始	10	市及び事業者による自己評価の実施
11		11	
12		12	
1	(1/26) 富士市公共交通協議会 …運行計画の変更承認 (新富士線)	1	(1/30) 富士市公共交通協議会 …自己評価について協議
2		2	今後：協議結果を中部運輸局へ提出 (1/19 提出期限のため仮提出済。本日変更 が生じれば修正して再提出)
3		3	

吉原・富士駅北地区コミュニティバス「うるおい」①②

(対象期間：R4年10月～R5年9月)

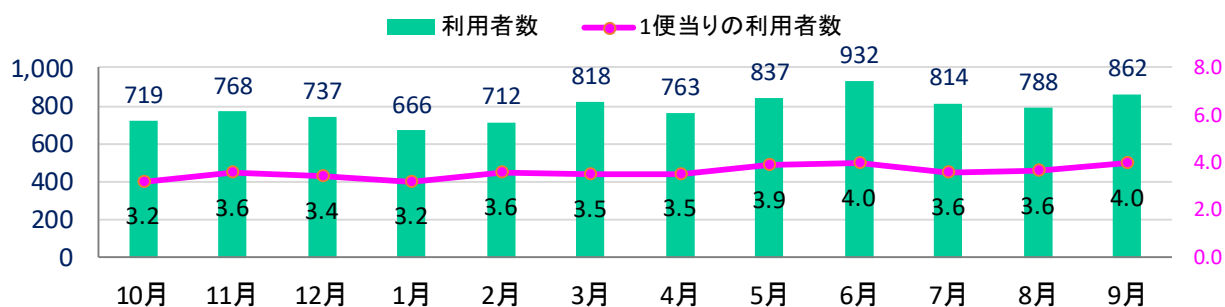
1 運行内容

- ◇ルート … 吉原中央駅～富士駅の往復ルート（直行コース、巡回コース）
- ◇便数等 … ①直行コース4便/日、②巡回コース5便/日（月～土）
- ◇車両 … 10人乗りワゴン車
- ◇運賃 … 200円の定額制

2 事業評価

評価指標	前年度	目標	実績	評価	凡例
利用者数 1ヶ月当たりの利用者数	757人 (R3.10~R4.9)	前年度より増	785人	A	A 前年度より増 B 前年度比-5%未満 C 前年度比-5%以上
収支率 運行経費に対する収入の割合	25.7% (R3.10~R4.9)	20.0%	25.5%	A	A 20%以上 B 15%以上 C 15%未満

●R4.10月～R5.9月の1ヶ月当たりの利用者数 785人



●R4.10月～R5.9月の収支率 25.5%

(収支率=収入÷運行経費)

【内訳】 運賃収入 1,693,630円 + 広告収入等 338,800円



総合評価	利用者数・収支率ともに目標を達成できた。	A
------	----------------------	---

- A 順調
- B 見直しの余地あり
- C 廃止も含めて検討

3 改善事項等

次年度も目標を達成できるよう地区住民とともに利用促進を図り、必要に応じて運行内容の見直しを検討する。

岩松北地区コミュニティバス「こうめ」（昼間便）

（対象期間：R4年10月～R5年9月）

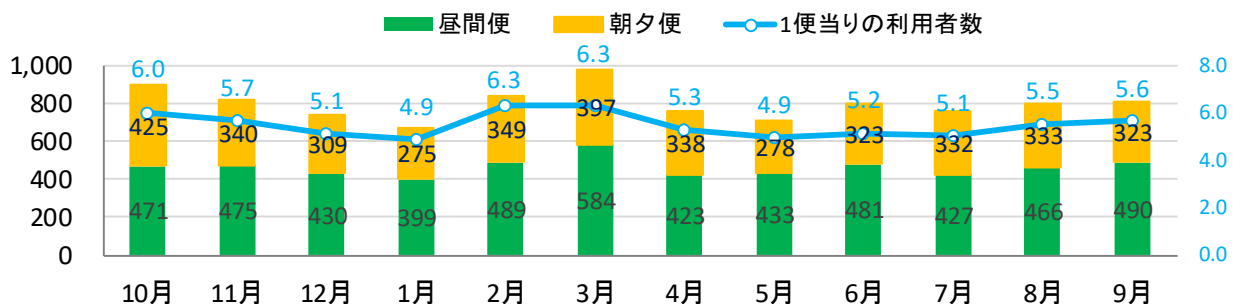
1 運行内容

- ◇ルート … 岩本山公園～松本～松岡～壱堀駅入口～富士駅の往復ルート
- ◇便数等 … 3便/日（月～土） ※朝夕便は3便/日
- ◇車両 … 令和5年1月31日以前 37人乗り小型バス
令和5年2月1日以降 13人乗りワゴン車
- ◇運賃 … 300円の定額制

2 事業評価

評価指標	前年度	目標	実績	評価	凡例
利用者数 1ヶ月当たりの利用者数	423人 (R3.10～R4.9)	前年度より増	464人	A	A 前年度より増 B 前年度比-5%未満 C 前年度比-5%以上
収支率 運行経費に対する収入の割合	21.8% (R3.10～R4.9)	33.3%	27.8%	B	A 33.3%以上 B 20%以上 C 20%未満

●R4.10月～R5.9月の1ヶ月当たりの利用者数 464人



●R4.10月～R5.9月の収支率 27.8%

（収支率＝収入÷運行経費）

【収入内訳】 運賃収入 1,268,008円＋広告収入等 319,150円



総合評価	利用者数は目標を達成したが、収支率は達成できなかった。	B
------	-----------------------------	---

3 改善事項等

- A 順調
- B 見直しの余地あり
- C 廃止も含めて検討

前年度と比べて利用者は増加しており、収支率も目標は達成できなかったものの、改善傾向にある。次年度は目標を達成できるよう地元住民で組織する「こうめ協議会」とともに、さらなる利用促進を図り、必要に応じて運行内容の見直しを検討する。

富士南地区コミュニティバス「みなバス」①②

(対象期間：R4年10月～R5年9月)

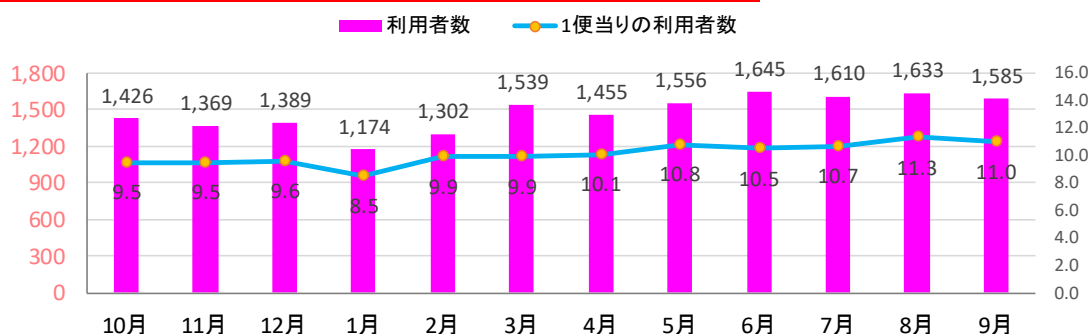
1 運行内容

- ◇ルート …新富士駅～富士南地区内～富士駅南口の往復ルート
- ◇便数等 … ①1便 (三四軒屋団地入口～富士駅南口) (月～土)
②2～6便 (新富士駅～富士駅南口) (月～土)
- ◇車 両 … 13人乗りワゴン車
- ◇運 賃 … 200円の定額制

2 事業評価

評価指標	前年度	目標	実績	評価	凡例
利用者数 1ヶ月当たりの利用者数	1,334人 (R3.10～R4.9)	前年度より増	1,474人	A	A 前年度より増 B 前年度比-5%未満 C 前年度比-5%以上
収支率 運行経費に対する収入の割合	36.7% (R3.10～R4.9)	33.3%	38.1%	A	A 33.3%以上 B 20%以上 C 20%未満

●R4.10月～R5.9月の1ヶ月当たりの利用者数 1,474人



●R4.10月～R5.9月の収支率 38.1%

(収支率=収入÷運行経費)

【収入内訳】 運賃収入 3,168,180円 + 広告収入等 475,200円

収入 3,643,380円

市負担 5,909,875円

運行経費 9,553,255円

総合評価

利用者数、収支率ともに目標を達成できた。

A

3 改善事項等

- A 順調
- B 見直しの余地あり
- C 廃止も含めて検討

次年度も目標を達成できるよう地区住民とともに利用促進を図り、必要に応じて運行内容の見直しを検討する。

新富士（ゆりかご）線

（対象期間：R4年10月～R5年9月）

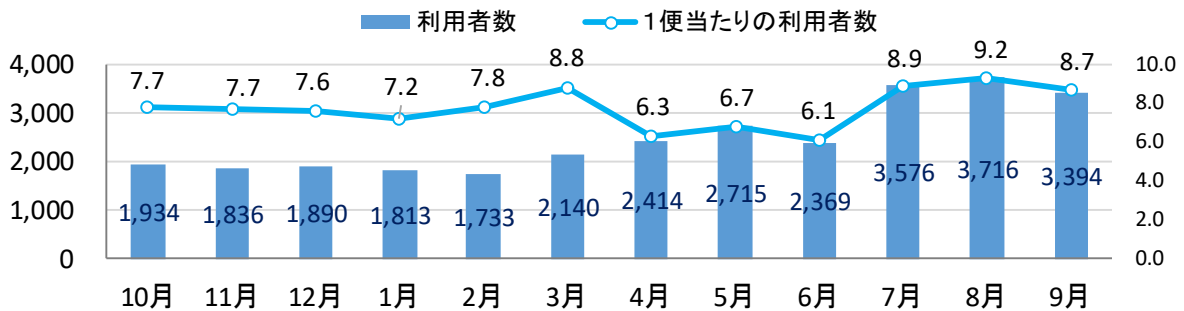
1 運行内容

- ◇ルート …富士駅南口～新富士駅～休ムツウ富士南の往復ルート
- ◇便数等 …令和5年4月2日以前 平日：7便/日、土日祝日：10便/日
令和5年4月3日以降 平日：13便/日、土日祝日：13便/日
- ◇車両 …乗合バス大型車両又は中型車両
- ◇運賃 …対キロ運賃

2 事業評価

評価指標	前年度	目標	実績	評価	凡例
利用者数 1ヶ月当たりの利用者数	1,807人 (R3.10~R4.9)	前年度 より増	2,460人	A	A 前年度より増 B 前年度比-5%未満 C 前年度比-5%以上
収支率 運行経費に対する収入の割合	60.9% (R3.10~R4.9)	80.0%	57.0%	C	A 80%以上 B 70%以上 C 70%未満

●R4.10月～R5.9月の1ヶ月当たりの利用者数 2,460人



●R4.10月～R5.9月の収支率 57.0%

（収支率＝収入÷運行経費）

【収入内訳】運賃収入 5,522,110円＋広告収入等 1,044,933円



総合評価

利用者数は目標を達成したが、収支率は達成できなかった。

B

3 改善事項等

- A 順調
- B 見直しの余地あり
- C 廃止も含めて検討

令和5年4月のダイヤ改正で便数が増加したこともあり、利用者数は増加したが、運行経費も増加したことで、収支率の目標は達成できなかった。次年度は目標を達成できるようさらなる利用促進を図る。

まちなか循環バス（ぐるっとふじ）①②

（対象期間：R4年10月～R5年9月）

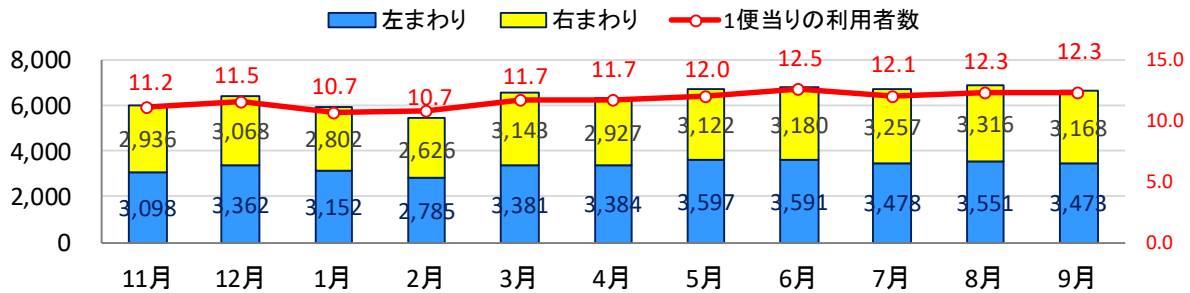
1 運行内容

- ◇ルート …①吉原中央駅～富士駅～新富士駅～吉原中央駅の循環ルート（左まわり）
…②吉原中央駅～新富士駅～富士駅～吉原中央駅の循環ルート（右まわり）
- ◇便数等 … 18便/日（毎日運行。①、②各9便/日）
- ◇車両 … 乗合バス大型車両又は中型車両
- ◇運賃 … 対キロ運賃

2 事業評価

評価指標	前年度	目標	実績	評価	凡例
利用者数 1ヶ月当たりの利用者数	5,888人 (R3.10～R4.9)	前年度より増	6,433人	A	A 前年度より増 B 前年度比-5%未満 C 前年度比-5%以上
収支率 運行経費に対する収入の割合	65.3% (R3.10～R4.9)	80.0%	64.0%	C	A 80%以上 B 70%以上 C 70%未満

●R4.10月～R5.9月の1ヶ月当たりの利用者数 6,433人



●R4.10月～R5.9月の収支率 64.0%

（収支率＝収入÷運行経費）

【収入内訳】 運賃収入 20,276,896円＋広告収入等 3,349,553円



総合評価	利用者数は目標を達成したが、収支率は達成できなかった。	B
------	-----------------------------	---

- A 順調
- B 見直しの余地あり
- C 廃止も含めて検討

3 改善事項等

利用者数は増加したが、運行経費が増加したことで収支率の目標は達成できなかった。次年度は目標を達成できるよう、さらなる利用促進を図る。

大淵富士本地区デマンドタクシー「こぶし」

(対象期間：R4年10月～R5年9月)

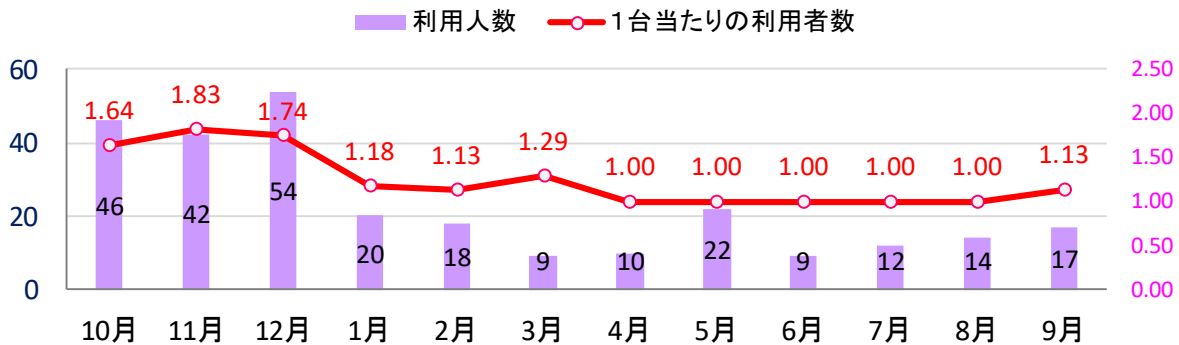
1 運行内容

- ◇ルート …富士本地区（中町・西町）と中野を結ぶ区域運行
- ◇便数等 …14便/日（毎日運行）
- ◇車両 …セダン型小型タクシー
- ◇運賃 …500円の定額制

2 事業評価

評価指標	前年度	目標	実績	評価	凡例
利用者数 1ヶ月当たりの利用者数	35人 (R3.10~R4.9)	前年度 より増	23人	C	A 前年度より増 B 前年度比-5%未満 C 前年度比-5%以上
収支率 運行経費に対する収入の割合	31.2% (R3.10~R4.9)	33.3%	31.8%	B	A 33.3%以上 B 20%以上 C 20%未満

●R4.10月～R5.9月の1ヶ月当たりの利用者数 23人



●R4.10月～R5.9月の収支率 31.8%

(収支率=運賃収入÷運行経費)



総合評価	利用者数・収支率ともに目標を達成できなかった。	B
------	-------------------------	---

3 改善事項等

- A 順調
- B 見直しの余地あり
- C 廃止も含めて検討

地区内の小学校の校外授業で利用されることが多かったが、令和5年3月に同校が閉校となったことで、利用者が減少したと考えられる。地区との協働により、潜在的な利用者に対してPR等を行い、目標達成を目指していきたい。

丘地区デマンドタクシー「おかタク」

(対象期間：R4年10月～R5年9月)

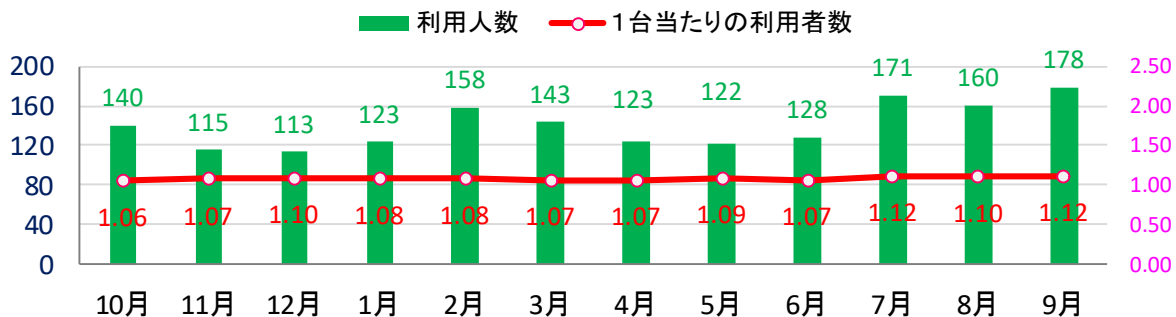
1 運行内容

- ◇ルート … 丘地区内と入山瀬駅を結ぶ区域運行
- ◇便数等 … 18便/日(毎日運行)
- ◇車両 … セダン型小型タクシー
- ◇運賃 … 400円の定額制

2 事業評価

評価指標	前年度	目標	実績	評価	凡例
利用者数 1ヶ月当たりの利用者数	105人 (R3.10～R4.9)	前年度より増	140人	A	A 前年度より増 B 前年度比-5%未満 C 前年度比-5%以上
収支率 運行経費に対する収入の割合	40.6% (R3.10～R4.9)	33.3%	41.5%	A	A 33.3%以上 B 20%以上 C 20%未満

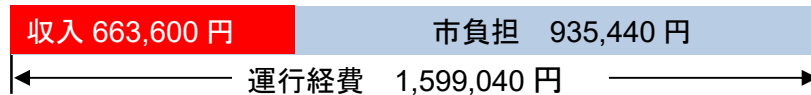
●R4.10月～R5.9月の1ヶ月当たりの利用者数 140人



●R4.10月～R5.9月の収支率 41.5%

(収支率=収入÷運行経費)

【収入内訳】 運賃収入 641,600円 + 広告収入等 22,000円



総合評価	利用者数、収支率ともに目標を達成できた。	A
------	----------------------	---

3 改善事項等

- A 順調
- B 見直しの余地あり
- C 廃止も含めて検討

次年度も目標を達成できるよう地区住民とともに利用促進や乗合率の向上を図り、必要に応じて運行内容の見直しを検討する。

天間地区デマンドタクシー「てんまーる」

(対象期間：R4年10月～R5年9月)

1 運行内容

- ◇ルート … 天間地区内の区域運行（一部停車場は富士宮市内設置）
- ◇便数等 … 22便/日（毎日運行）
- ◇車両 … セダン型小型タクシー
- ◇運賃 … 300円の定額制

2 事業評価

評価指標	前年度	目標	実績	評価	凡例
利用者数 1ヶ月当たりの利用者数	115人 (R3.10～R4.9)	前年度 より増	116人	A	A 前年度より増 B 前年度比-5%未満 C 前年度比-5%以上
収支率 運行経費に対する収入の割合	34.1% (R3.10～R4.9)	33.3%	31.5%	B	A 33.3%以上 B 20%以上 C 20%未満

●R4.10月～R5.9月の1ヶ月当たりの利用者数 116人



●R4.10月～R5.9月の収支率 31.5%

(収支率=収入÷運行経費)



総合評価	利用者数は目標を達成したが、収支率は達成できなかった。	B
------	-----------------------------	---

- A 順調
- B 見直しの余地あり
- C 廃止も含めて検討

3 改善事項等

利用者数はほぼ横ばいであったが、運行経費が増加したため、収支率の目標は達成できなかった。次年度は目標を達成できるよう地区住民とともに利用促進や乗合率の向上を図り、必要に応じて運行内容の見直しを検討する。

ふじかぐやの湯線

(対象期間：R4年10月～R5年9月)

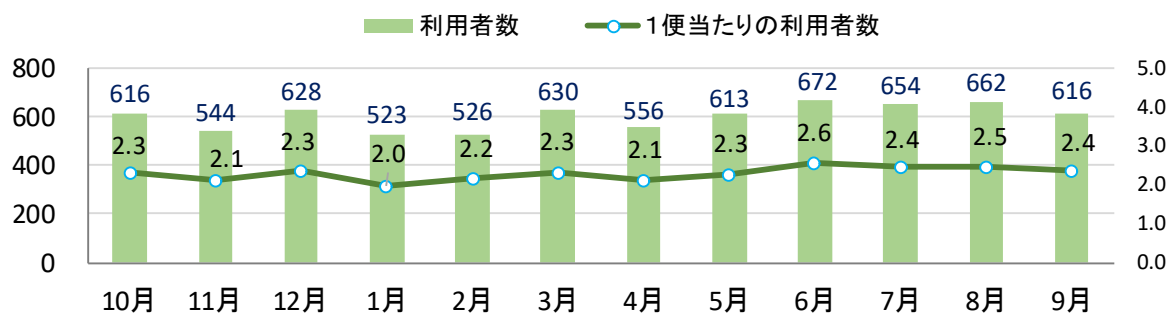
1 運行内容

- ◇ルート …ふじかぐやの湯～吉原中央駅の往復ルート
- ◇便数等 …平日：9便/日、土日祝日：8便/日
- ◇車両 …乗合バス大型車両又は中型車両
- ◇運賃 …対キロ運賃

2 事業評価

評価指標	前年度	目標	実績	評価	凡例
利用者数 1ヶ月当たりの利用者数	554人 (R3.10～R4.9)	前年度 より増	603人	A	A 前年度より増 B 前年度比-5%未満 C 前年度比-5%以上
収支率 運行経費に対する収入の割合	26.7% (R3.10～R4.9)	20.0%	23.1%	A	A 20%以上 B 15%以上 C 15%未満

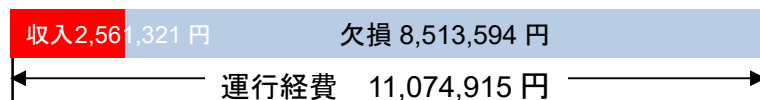
●R4.10月～R5.9月の1ヶ月当たりの利用者数 603人



●R4.10月～R5.9月の収支率 23.1%

(収支率=収入÷運行経費)

【収入内訳】 運賃収入 1,556,600円 + 広告収入等 1,004,721円



総合評価	利用者数・収支率ともに目標を達成できた。	A
------	----------------------	---

3 改善事項等

- A 順調
- B 見直しの余地あり
- C 廃止も含めて検討

次年度も目標を達成できるよう地区住民とともに利用促進を図り、必要に応じて運行内容の見直しを検討する。

松野地区デマンドタクシー「おぐるま」

(対象期間：R4年10月～R5年9月)

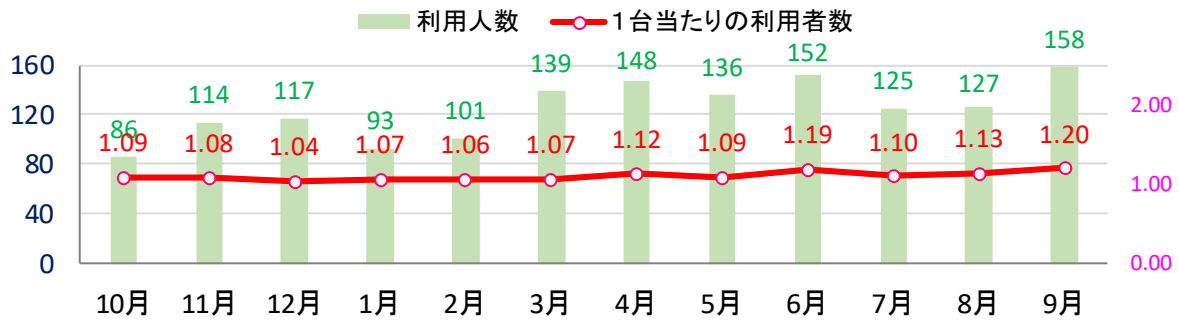
1 運行内容

- ◇ルート … 松野地区内の区域運行
- ◇便数等 … 25便/日(毎日運行)
- ◇車両 … セダン型小型タクシー
- ◇運賃 … 300円の定額制

2 事業評価

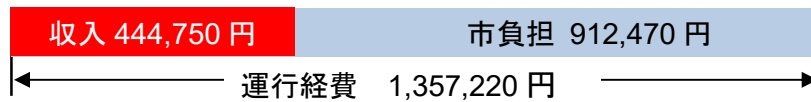
評価指標	前年度	目標	実績	評価	凡例
利用者数 1ヶ月当たりの利用者数	48人 (R3.10~R4.9)	前年度 より増	125人	A	A 前年度より増 B 前年度比-5%未満 C 前年度比-5%以上
収支率 運行経費に対する収入の割合	29.1% (R2.10~R3.9)	33.3%	32.8%	B	A 33.3%以上 B 20%以上 C 20%未満

●R4.10月～R5.9月の1ヶ月当たりの利用者数 125人



●R4.10月～R5.9月の収支率 32.8%

(収支率=収入÷運行経費)



総合評価	利用者数は増加したが、収支率は目標を達成できなかった。	B
------	-----------------------------	---

3 改善事項等

- A 順調
- B 見直しの余地あり
- C 廃止も含めて検討

利用者数は大幅に増加したが、収支率は目標を若干下回った。次年度は目標を達成できるよう地区住民とともに利用促進や乗合率の向上を図り、必要に応じて運行内容の見直しを検討する。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和6年1月 日

協議会名: 富士市公共交通協議会

評価対象事業名: 地域内フィーダー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)
【補助対象となる事業者名等の名称を記載】	【系統名・航路名・設備名、運行(航)区間、整備内容等を記載(陸上交通に係る確保維持事業において、車両減価償却費等及び公有民営方式車両購入費に係る国庫補助金の交付を受けている場合、離島航路に係る確保維持事業において離島航路構造改革補助(調査検討の経費を除く)を受けている場合は、その旨記載】	【事業評価の評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】	A・B・C評価 【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されなかった場合には、理由等記載】	A・B・C評価 【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】	【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載
石川タクシー富士㈱	吉原・富士駅北地区 コミュニティバス「うるおい」①② 吉原中央駅～富士駅	利用状況等を地区住民に周知する「うるおいだより」の発行など、地元と協力してPR活動を実施した。	A 計画どおり実施された。	A 利用者数・収支率ともに目標を達成できた。 前年利用者数757人 実績利用者数785人 目標収支率20.0% 実績収支率25.5%	次年度も目標を達成できるような地区住民とともに利用促進を図り、必要に応じて運行内容の見直しを検討する。
石川タクシー富士㈱	岩松北地区コミュニティバス 「こづめ」 岩山公園～富士駅	利用状況等を地区住民に周知する「こづめだより」の発行や、地元住民で組織する「こづめ協議会」と協力したPR活動等の取組を継続的に実施した。	A 計画どおり実施された。	B 利用者数は目標を達成したが、収支率は達成できなかった。 前年利用者数423人 実績利用者数464人 目標収支率33.3% 実績収支率27.8%	前年度と比べて利用者は増加しており、収支率も目標は達成できなかったものの、改善傾向にある。次年度は目標を達成できるように地元住民で組織する「こづめ協議会」とともに、さらなる利用促進を図り、必要に応じて運行内容の見直しを検討する。
石川タクシー富士㈱	富士南地区コミュニティバス 「みなバス」①② 新富士駅～富士駅南口	利用状況等を地区住民に周知する「みなバスだより」の発行など、地元と協力してPR活動を実施した。	A 計画どおり実施された。	A 利用者数、収支率ともに目標を達成できた。 前年利用者数1,334人 実績利用者数1,474人 目標収支率33.3% 実績収支率38.1%	次年度も目標を達成できるような地区住民とともに利用促進を図り、必要に応じて運行内容の見直しを検討する。
富士急静岡バス㈱	新富士(ゆりかご)線 富士駅南口～イオンタウン富士南	目標を達成できるよう、住民や利用者とともにPRを図った。	A 計画どおり実施された。	B 利用者数は目標を達成したが、収支率は達成できなかった。 前年利用者数1,807人 実績利用者数2,460人 目標収支率80.0% 実績収支率57.0%	令和5年4月のダイヤ改正で便数が増加したこともあり、利用者数は増加したが、運行経費も増加したことで、収支率の目標は達成できなかった。次年度は目標を達成できるようさらなる利用促進を図る。
富士急静岡バス㈱	まちなか循環バス(ぐるっとふじ)①② 吉原中央駅～富士駅・新富士駅～吉原中央駅	目標を達成できるよう、住民や利用者とともにPRを図った。	A 計画どおり実施された。	B 利用者数は目標を達成したが、収支率は達成できなかった。 前年利用者数5,888人 実績利用者数6,433人 目標収支率80.0% 実績収支率64.0%	利用者数は増加したが、運行経費が増加したことで収支率の目標は達成できなかった。次年度は目標を達成できるよう、さらなる利用促進を図る。
富士交通㈱	大淵富士本地区 デマンドタクシー「こぶし」 大淵富士本地区～中野	利用状況などを地区住民に周知する「こぶしだより」を発行するなど、地元と協力してPR活動を実施した。	A 計画どおり実施された。	B 利用者数・収支率ともに目標を達成できなかった。 前年利用者数35人 実績利用者数23人 目標収支率33.3% 実績収支率31.8%	地区内の小学校の校外授業で利用されることが多かったが、令和5年3月に同校が閉校となったことで、利用者が減少したと考えられる。地区との協働により、潜在的な利用者に対してPR等を行い、目標達成を目指していきたい。
鷹岡タクシー㈱	丘地区 デマンドタクシー「おかたく」 丘地区～入山瀬駅	利用状況などを地区住民に周知する「おかたくだより」を発行するなど、地元と協力してPR活動を実施した。	A 計画どおり実施された。	A 利用者数・収支率ともに目標を達成できた。 前年利用者数105人 実績利用者数140人 目標収支率33.3% 実績収支率41.5%	次年度も目標を達成できるような地区住民とともに利用促進や乗合率の向上を図り、必要に応じて運行内容の見直しを検討する。
鷹岡タクシー㈱	天間地区デマンドタクシー「てんまー」 天間地区～富士根駅	利用状況などを地区住民に周知する「てんまーだより」を発行するなど、地元と協力してPR活動を実施した。	A 計画どおり実施された。	B 利用者数は目標を達成したが、収支率は達成できなかった。 前年利用者数115人 実績利用者数116人 目標収支率33.3% 実績収支率31.5%	利用者数はほぼ横ばいであったが、運行経費が増加したため、収支率の目標は達成できなかった。次年度は目標を達成できるように地区住民とともに利用促進や乗合率の向上を図り、必要に応じて運行内容の見直しを検討する。
富士急静岡バス㈱	ふじかくやの湯線 ふじかくやの湯～吉原中央駅	利用状況などを地区住民に周知する「ふじかくやの湯線だより」を発行するなど、地元と協力してPR活動を実施した。	A 計画どおり実施された。	A 利用者数・収支率ともに目標を達成できた。 前年利用者数554人 実績利用者数603人 目標収支率20.0% 実績収支率23.1%	次年度も目標を達成できるような地区住民とともに利用促進を図り、必要に応じて運行内容の見直しを検討する。
岳南自動車㈱	松野地区 デマンドタクシー「おぐるま」 松野地区～南松野バス停・髪形工	利用状況などを地区住民に周知する「おぐるまだより」を発行するなど、地元と協力してPR活動を実施した。	A 計画どおり実施された。	B 利用者数は増加したが、収支率は目標を達成できなかった。 前年利用者数48人 実績利用者数125人 目標収支率33.3% 実績収支率32.8%	利用者数は大幅に増加したが、収支率は目標を若干下回った。次年度は目標を達成できるように地区住民とともに利用促進や乗合率の向上を図り、必要に応じて運行内容の見直しを検討する。

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和6年1月 日

協議会名:	富士市公共交通協議会
-------	------------

評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
----------	----------------------

地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>富士市地域公共交通計画(2021~2026)では、「公共交通を『社会的な基盤(=インフラ)』と位置付ける」という理念のもと、次のような基本方針を定めています。</p> <p>バランスの取れた都市交通体系を実現するため、公共交通の充実を図ります。</p>
-----------------------------	---

鉄道軌道安全輸送設備等整備事業（令和4年度実施分）

鉄道軌道安全輸送設備等整備事業とは、安全な鉄道輸送を確保するために地域鉄道事業者が行う安全性の向上に資する設備整備等の事業です。

岳南電車線において、次ページのとおり事業を実施しました。

鉄道軌道安全輸送事業（令和4年度実施分）の流れ

R3 年度	内容	R4 年度	内容	R5 年度	内容
4		4		4	
5		5	事業交付申請	5	
6		6	事業交付決定	6	
7		7	事業着手	7	
8		8		8	
9		9		9	
10		10		10	事業者による自己評価実施
11		11		11	
12		12		12	
1	(1/31) 富士市公共交通協議会 …実施事業について承認	1		1	(1/30) 富士市公共交通協議会 …自己評価について協議
2		2		2	今後：協議結果を中部運輸局 へ提出 (1/19 提出期限のため仮提 出済。本日変更が生じれば 修正して再提出)
3		3	事業完了	3	

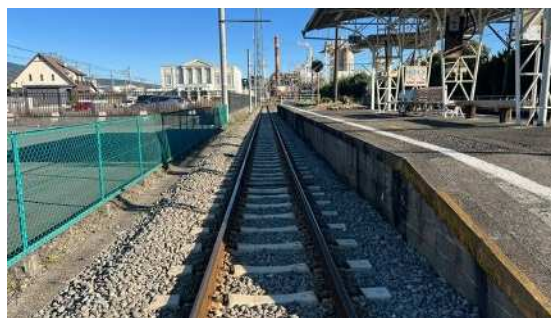
事業種別	旅客鉄道事業		
事業目的	安全第一の経営方針と経営努力の継続（目標3）		
取組種別	安全な鉄道施設の維持		
（取組施策）		経費(千円)	収入(千円)
分岐器重軌条化工事	比奈駅 51 号分岐器を 37 キロレールから 50N レールに変更し安全性向上を図った。	25,194	0
木まくら木の PC まくら木化工事	岳南原田駅下り本線の木まくら木合計 79 本の木まくら木を PC まくら木に更新し安全性を向上させた。	12,258	0
電柱コンクリート化工事	本吉原駅～岳南原田駅間の老朽化した木柱を、コンクリート柱に更新し安全性を向上させた。	8,900	0
自動張力調整器更新工事	吉原～本吉原間本 1 号柱の老朽化した自動張力調整器を更新し安全性を向上させた。	2,190	0

<実施状況が確認できるもの・写真等>

●分岐器重軌条化工事（比奈 51 号分岐器）



●木まくら木の PC まくら木化工事
（岳南原田駅下り本線）



●電柱コンクリート化工事



●自動張力調整器更新工事



事業種別	旅客鉄道事業		
事業目的	安全第一の経営方針と経営努力の継続（目標3）		
取組種別	安全な鉄道施設の維持		
（取組施策）		経費(千円)	収入(千円)
踏切遮断機・警報機更新工事	荒川踏切と富士岡県道踏切の老朽化した踏切制御器、踏切警報機、踏切遮断機を更新し安全性を向上させた。	25,540	0
高圧配電線更新工事	老朽化した高圧配電線を合計 576m 張り替え送電の安全性を向上させた。	2,900	0
インピーダンスボンド更新工事	吉原駅～本吉原駅間のインピーダンスボンド4台を更新し列車運行の安全性を向上させた。	4,324	0

<実施状況が確認できるもの・写真等>

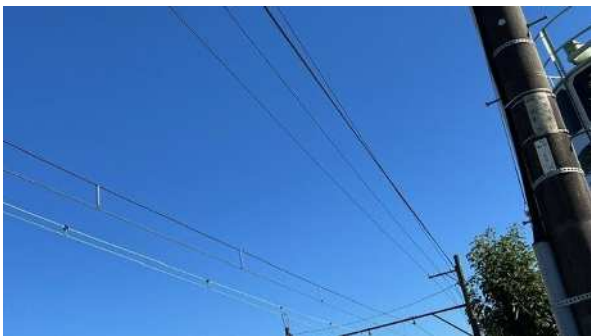
●踏切遮断機・警報機更新工事（荒川踏切）



●踏切更新工事（富士岡県道踏切）



●高圧配電線更新工事



●インピーダンスボンド更新工事（吉原駅）



令和4年度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 年 月 日

協議会名:富士市公共交通協議会

評価対象事業名:鉄道施設総合安全対策事業(鉄道軌道安全輸送設備等整備事業)

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)		
岳南電車株式会社	分岐器重軌条化工事	分岐器の重軌条化により軌道の安全性向上を推進することが出来た	A	計画通り事業は適切に実施された。	A	事業効果により軌道の安全性が向上された。	優先順位を精査して年次計画により順次入れ替えを推進する。
岳南電車株式会社	木まくら木のPCまくら木化工事	木まくら木のPCまくら木化を実施し、軌道の安全性向上を推進することが出来た。	A	計画通り事業は適切に実施された。	A	事業効果により軌道の安全性が向上された。	優先順位を精査して年次計画により順次入れ替えを推進する。
岳南電車株式会社	電柱のコンクリート化工事	老朽化した木製電柱のPC電柱への更新により、電路設備の安全性向上が図れた。	A	計画通り事業は適切に実施された。	A	事業効果により電路設備の安全性が向上された。	優先順位を精査して年次計画により順次入れ替えを推進する。
岳南電車株式会社	自動張力調整器更新工事	老朽化していた自動張力調整器を更新し電路の安全性向上を推進することが出来た。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	事業効果により電路設備の安全性が向上された。	優先順位を精査して年次計画により順次入れ替えを推進する。
岳南電車株式会社	踏切遮断機・警報機更新工事	老朽化した遮断機・警報機の更新により踏切の安全性が向上できた。	A	計画通り事業は適切に実施された。	A	事業効果により踏切の安全性が向上された。	優先順位を精査して年次計画により順次入れ替えを推進する。
岳南電車株式会社	高圧配電線更新工事	老朽化した高圧配電線を更新し送電の安全性が向上出来た。	A	計画通り事業は適切に実施された。	A	事業効果により配電設備の安全性が向上された。	優先順位を精査して年次計画により順次入れ替えを推進する。
岳南電車株式会社	インピーダンスボンド更新工事	インピーダンスボンドを更新し列車運行の安全性を向上出来た。	A	計画通り事業は適切に実施された。	A	事業効果により列車運行の安全性が向上された。	優先順位を精査して年次計画により順次入れ替えを推進する。