

## 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】

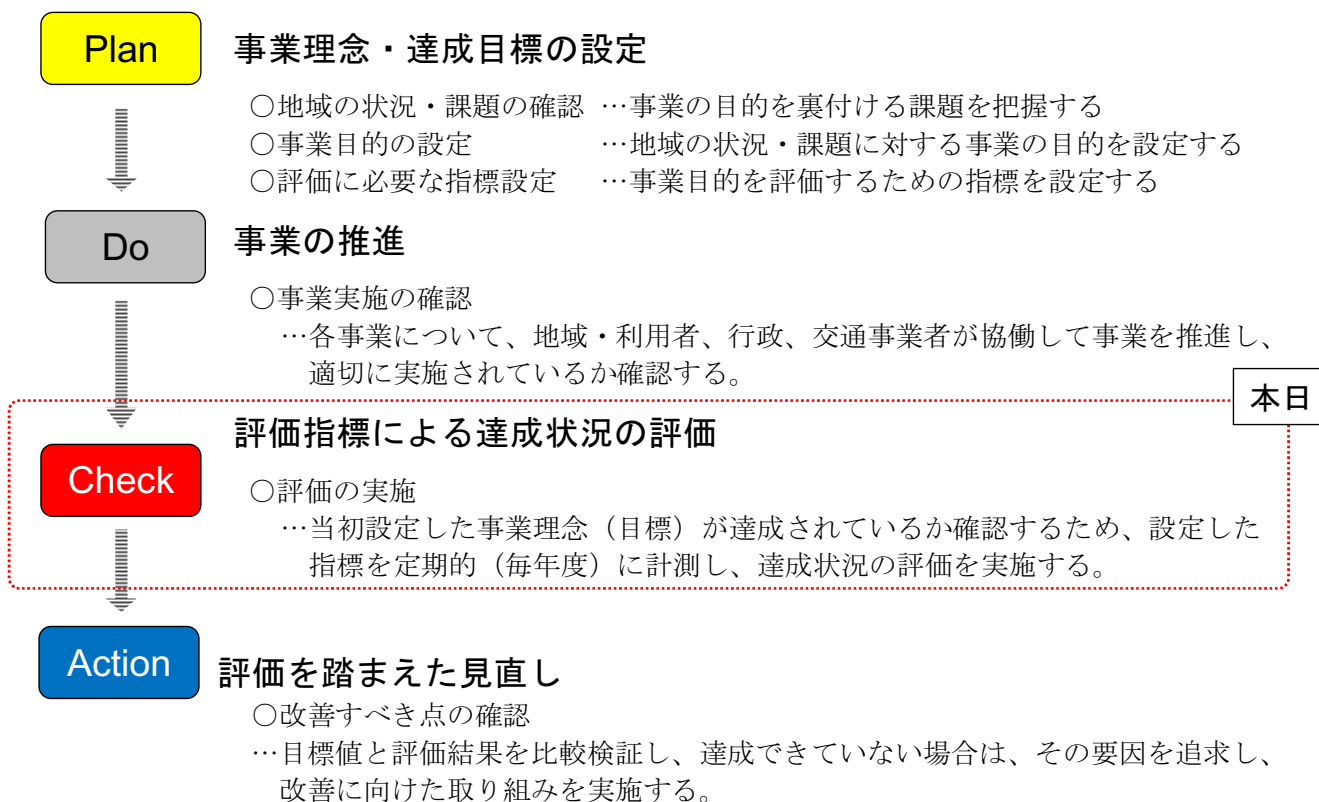
#### ●地域公共交通確保維持事業

地域間幹線系統確保維持計画                      令和4年度（R3年10月～R4年9月）運行分

地域内フィーダー系統確保維持計画              令和4年度（R3年10月～R4年9月）運行分

#### ●鉄道軌道安全輸送設備等整備事業              令和3年度（R3年4月～R4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4年度運行分）

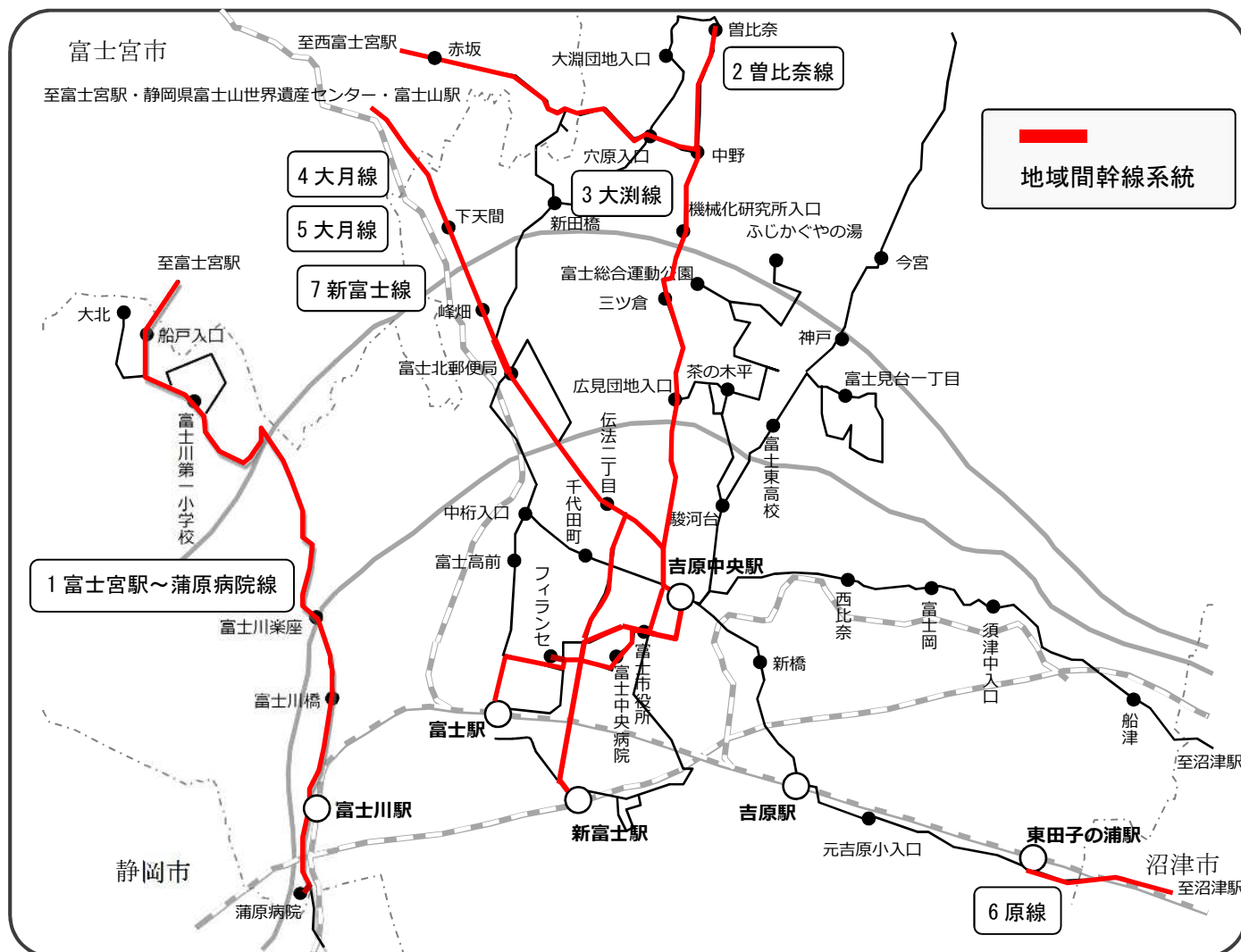
地域間幹線系統（市町を跨ぐ広域的・幹線的な系統）確保維持計画については、静岡県が定める評価基準に基づき、事業評価を行っています。事業者が評価基準に定められた評価項目に沿って自己評価を行い、それを県協議会が取りまとめ、関係市町に配布しています。

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	吉原中央駅～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3年度												令和4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			
地域間幹線系統																											
	← 令和3年度運行分									← 令和4年度運行分									← 令和5年度運行分								

### 4 地域間幹線系統確保維持計画（令和4年度運行分）の流れ

R2 年度	内容	R3 年度	内容	R4 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) R4 年度運行分終了
10		10	(10/1) R4 年度運行分開始	10	事業者による自己評価実施
11	(11/11) 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	(1/29) 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	(1/26) 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4年度 地域間幹線系統に関する事業評価

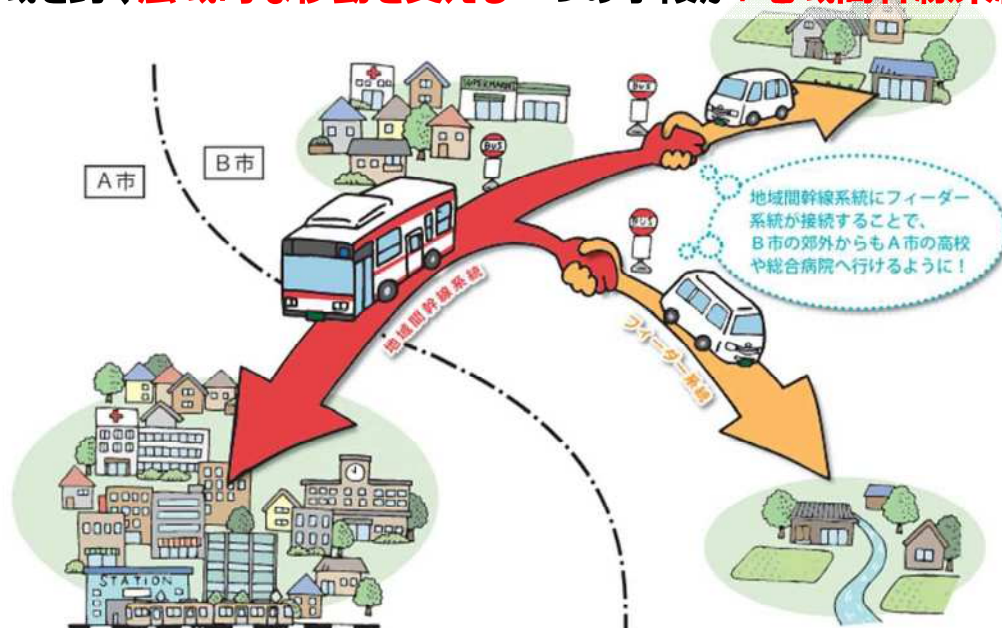
## 静岡県交通基盤部都市局地域交通課

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。



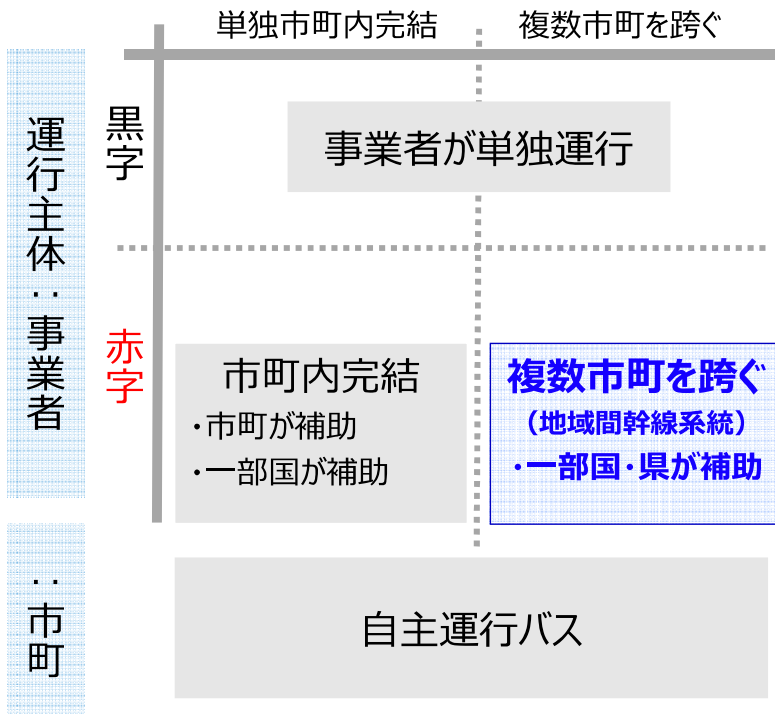
出典：地域間幹線バスが地域で役立つようにするために(監修：中部運輸局)

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。

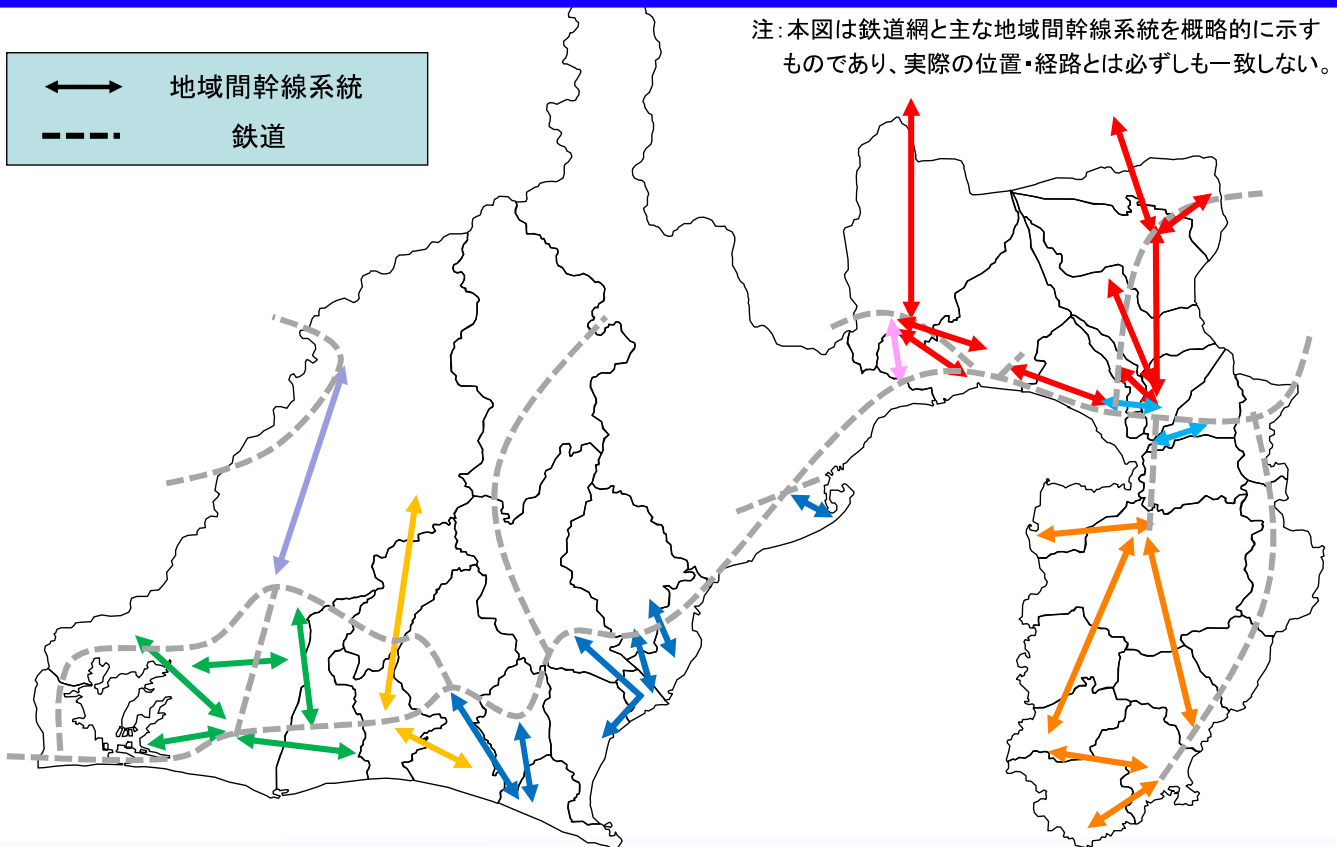
||

## 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。

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

5

# 令和4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	8	12	2	22
しずてつジャストライン	3	8	0	11
富士急モビリティ	3	1	0	4
富士急バス	1	1	0	2
富士急静岡バス	4	0	0	4
富士急シティバス	3	4	0	7
伊豆箱根バス	2	1	0	3
東海バス	2	4	0	6
水窪タクシー	0	1	0	1
合計	30	33	2	65

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、14系統の評価が向上 (平均点は5.2点増加)

事業者名	系統名	R3	R4	比較	事業者名	系統名	R3	R4	比較	事業者名	系統名	R3	R4	比較
1 山梨交通	富士宮駅～イオン、早山台～瀬原病院	B	B	—	23	奥山線	B	A	○	45	富士急 曾比奈線	A	A	—
2 秋葉バスサービス	秋葉線	B	A	○	24	志都呂宇布見線	B	B	—	46	静岡バス 大湖線	A	A	—
3	秋葉中遠線	A	A	—	25	志都呂宇布見線	B	B	—	47	大月線	A	A	—
4	秋葉中遠線	B	A	○	26	浜名線	B	B	—	48	大月線	A	A	—
5	秋葉中遠線	A	A	—	27	掛塚さなる台線	B	A	○	49	駿河平線	A	A	—
6	大久保線	C	C	—	28	三保草薙線	B	B	—	50	須山線	A	A	—
7	伊佐見線	C	B	○	29	五十海大住線	B	B	—	51	須山線	A	B	△
8	浜北医大三方原聖隷線	B	B	—	30	焼津岡部線	B	B	—	52	原線	B	B	—
9	伊平線	A	A	—	31	藤枝吉永線	A	A	—	53	桜堤線	A	B	△
10	磐田市立病院福田線	B	B	—	32	島田静波線	B	B	—	54	がんセンター線	—	B	—
11	中ノ町磐田線	B	B	—	33	島田静波線	B	A	○	55	がんセンター線	—	A	—
12	秋葉線	B	C	△	34	藤枝相良線	B	B	—	56	伊豆箱根バス 大場函南線	B	B	—
13	磐田天竜線	B	B	—	35	菊川浜岡線	B	B	—	57	沼津大岡三島線	—	A	—
14 遠州鉄道	磐田天竜線	B	B	—	36	掛川大東浜岡線	B	B	—	58	長岡伊豆三井シーパラダイス線	—	A	—
15	掛塚さなる台線	B	A	○	37	掛川大東浜岡線	B	A	○	59	東海バス 石廊崎線	B	B	—
16	内野台線	B	A	○	38	掛川大東浜岡線	B	B	—	60	天城峠線	B	B	—
17	内野台線	B	B	—	39	御殿場線	B	A	○	61	戸田線	B	B	—
18	磐田市立病院福田線	B	B	—	40	富士急 駿河小山線	B	A	○	62	西海岸線	—	B	—
19	引佐線	A	A	—	41	十里木線	B	B	—	63	パサラ峠線	—	A	—
20	萩丘都田線	B	A	○	42	河口湖線	B	A	○	64	パサラ峠線	—	A	—
21	大塚ひとみヶ丘線	B	B	—	43	富士急バス 河口湖線	B	A	○	65	水窪タクシー 北遠本線	B	B	—
22	気賀三ヶ日線	A	A	—	44	新富士線	B	B	—					

※本年度の評価結果内訳は別添資料参照

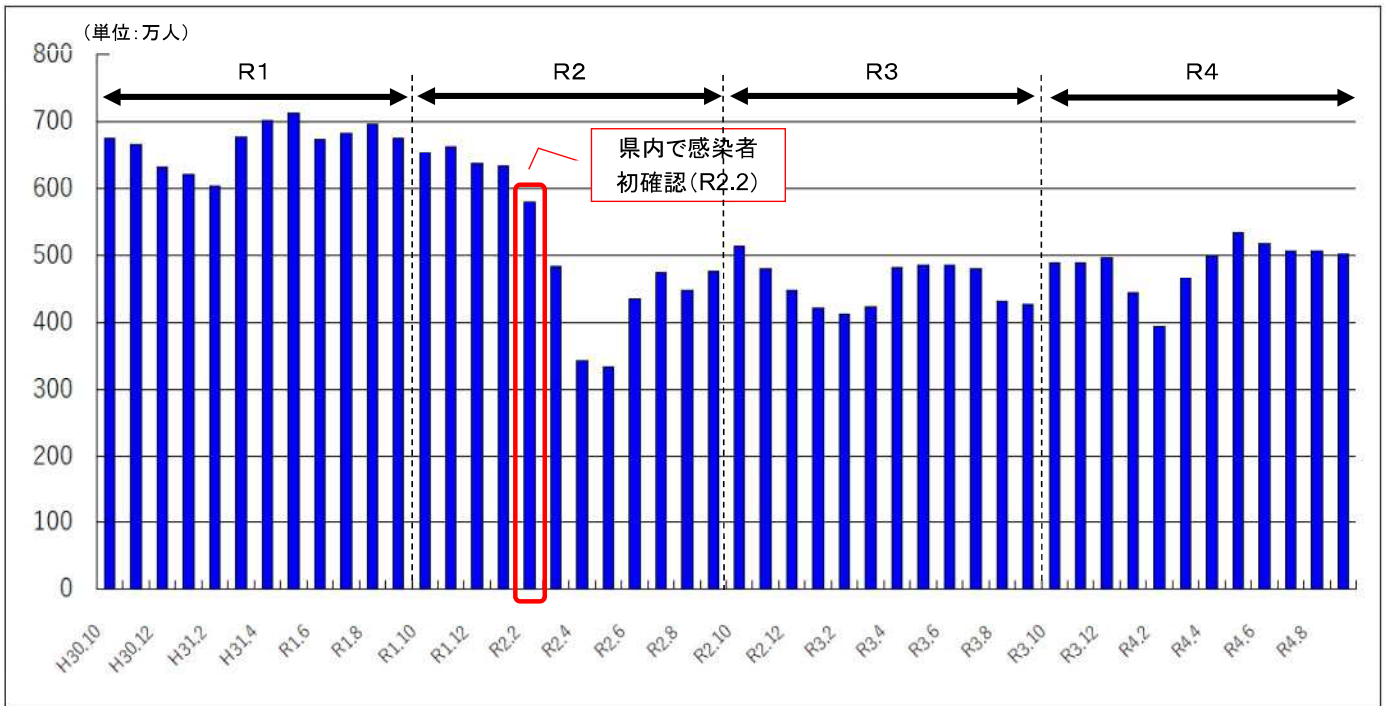
富国有徳の理想郷 - しずおか

ふじのくに

7

# 新型コロナウイルスの影響

## 県内の乗合バス利用者数の推移（H30.10～R4.9）



(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

## 県内の軽油小売価格の推移（R1.10～R4.9）



(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



## 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"> <li>・車両搭載燃料抑制による燃料使用量削減</li> <li>・デジタルタコグラフを活用した指導で燃料費抑制</li> </ul>
利用促進策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスロケーションシステムの導入</li> <li>・キャッシュレス決済機器の導入</li> <li>・市町と連携したバスの乗り方教室の実施</li> </ul>
コロナ対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車内の消毒、走行中の換気</li> <li>・車内抗菌処理</li> <li>・感染防止対策品の配布</li> </ul>

## 県内自治体による支援の例

区分	事例
利用促進策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通利用券の配布</li> <li>・バスロケーションシステム導入費用の補助</li> <li>・キャッシュレス決済機器導入費用の補助</li> </ul>
コロナ対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・感染防止の衛生対策（車内消毒等）</li> <li>・感染防止対策品の配布</li> <li>・車内の密を防ぐ運行に対する費用の補助</li> </ul>
物価高騰対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両維持費への補助</li> <li>・燃料費高騰分の補助</li> </ul>

## 令和4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：R2：B、R3：B）

- ・ 評価対象系統全65系統中、A評価：30系統、B評価：33系統、C評価：2系統
- ・ 平均点数が49.0点（R3比+5.2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4年度地域間幹線系統総合評価一覧表」のとおり。

令和4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			評価項目② 収支率			評価項目③ 乗車人員			評価項目④ ネットワーク			評価項目⑤ 広域トリップ			評価項目⑥ キロ当たり経費			点数 (A:52~79) (B:26~51) (C:~25)	評価			事業者 平均	全体評価	
		満点3点	満点18点	満点6点	満点18点	満点6点	満点20点	満点20点	満点20点	満点12点	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	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	44	○	○	○	1	44.0	B [全体評価の理由] ・全65系統中35系統がB評価である。 ・平均評価点数が49.0点である。
	2 秋葉線(袋井駅前~遠州森町~久多)	3	3	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	52	○	○	○	4	54.0	
	3 秋葉中遠線(袋井駅前~袋井市民病院~遠州森町)	3	12	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	56	○	○	○			
	4 秋葉中遠線(大東支所~袋井駅前)	3	12	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	56	○	○	○			
	5 秋葉中遠線(機須賀車庫~袋井駅前)	3	12	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	52	○	○	○			
	6 大久保線	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	○	○	○			
	7 伊佐原線	3	9	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	29	○	○	○			
	8 浜北医大三方原線	3	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	49	○	○	○			
	9 伊平線	0	18	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	61	○	○	○			
	10 磐田市立病院福田線(磐田市立病院~豊浜郵便局)	3	12	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	45	○	○	○			
	11 中ノ町磐田線	0	18	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	46	○	○	○			
	12 秋葉線	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	○	○	○			
	13 磐田文善線(山東~磐田駅)	0	15	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	46	○	○	○			
	14 磐田文善線(ららぽーと磐田)	0	12	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	43	○	○	○			
	15 掛塚なる台線(浜松駅~豊浜郵便局)	0	18	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	56	○	○	○			
	16 内野台線(内野台車庫)	0	18	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	57	○	○	○			
17 内野台線(サントリート浜北)	3	15	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	51	○	○	○	22	45.4		
18 磐田市立病院福田線(磐田駅前~豊浜郵便局)	0	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	34	○	○	○				
19 引佐線	0	18	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	30	○	○	○				
20 萩丘都田線	3	18	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	52	○	○	○				
21 大塚ひとみヶ丘線	0	18	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	34	○	○	○				
22 気賀三ヶ丘線	0	18	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	59	○	○	○				
23 奥山線	3	18	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	58	○	○	○				
24 志都呂宇布見線(浜松駅~山崎)	0	18	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	37	○	○	○				
25 志都呂宇布見線(浜松駅~舞阪駅)	0	18	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	37	○	○	○				
26 浜名線	0	18	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	32	○	○	○				
27 掛塚なる台線(浜松駅~掛塚)	3	18	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	58	○	○	○				
28 三保草薙線	3	12	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	34	○	○	○				
29 五十海大住線	3	12	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	48	○	○	○				
30 横濱岡部線	0	9	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	37	○	○	○				
31 藤枝吉永線	3	18	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	58	○	○	○				
32 島田静波線(島田駅前~静波海岸入口)	3	12	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	44	○	○	○	11	47.4		
33 藤枝相良線	3	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	50	○	○	○				
34 藤枝相良線	3	12	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	42	○	○	○				
35 菊川浜岡線	3	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	45	○	○	○				
36 掛川大東浜岡線(掛川駅前~浜岡営業所)	3	18	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	59	○	○	○				
37 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	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	48	○	○	○				
38 掛川大東浜岡線(掛川駅前~大東支所)	3	12	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	48	○	○	○				
39 御殿場線	3	9	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	53	○	○	○				
40 駿河小山線	3	15	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	52	○	○	○	4	52.0		
41 十里木線	3	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	42	○	○	○				
42 河口湖線	3	18	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	61	○	○	○				
43 河口湖線	3	15	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	55	○	○	○	2	52.0		
44 新富士線	3	18	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	49	○	○	○				
45 富士線	3	18	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	61	○	○	○				
46 大淵線	3	18	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	63	○	○	○	4	63.0		
47 大月線(吉原中央駅~富士宮駅)	3	18	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	65	○	○	○				
48 大月線(新富士駅~静岡富士山世界遺産センター)	0	18	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	55	○	○	○				
49 駿河平線	3	12	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	53	○	○	○				
50 須山線(三島駅~須山)	3	12	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	53	○	○	○				
51 須山線(三島駅~下和田)	3	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	40	○	○	○	7	48.5		
52 原線	0	18	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	39	○	○	○				
53 伊豆線	0	18	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	51	○	○	○				
54 かんセンター線(沼津駅~かんセンター)	3	18	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	47	○	○	○				
55 かんセンター線(三島駅~かんセンター)	3	18	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	55	○	○	○				
56 大橋岡商線	3	18	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	39	○	○	○				
57 沼津大岡三島線	3	18	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	64	○	○	○	3	54.3		
58 長岡伊豆三津線~ハラライズ線	3	18	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	60	○	○	○				
59 石岡崎線	3	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	36	○	○	○				
60 玉置峠線	3	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	47	○	○	○				
61 戸田線	3	15	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	48	○	○	○				
62 西蒲原線	3	9	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	46	○	○	○				
63 ハサカ峠線(下田駅~菅ヶ島)	3	12	6	6	6	6	6																			

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3年度 運行期間 R3.10.1～R4.9.30 評価年度 令和4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	(3768.0)回 (10.3回/日)	(3768.0)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	37.8%	31.0%	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	58,223人	64,139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(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)	—	25.7%	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	—	377.87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				44	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"> <li>・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)</li> <li>・共通ICが利用出来る周知、販促ポスター等掲出</li> <li>・乗り継ぎ定期券車内受付</li> <li>・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</li> </ul>
費用削減策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>

(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3年度 運行期間 R3.10.1～R4.9.30 評価年度 令和4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	(1,815)回 (4.9回/日)	(1,815)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	60.21%	63.36%	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	28,551人	32,453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)	—	79.78%	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	—	378.26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"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ol>
費用削減策	<ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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:431円62銭、自社キロ当たり経常経費:378円26銭(▲53.36円)</li> </ol>

(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: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3年度

運行期間 R3.10.1～R4.9.30

評価年度 令和4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	(1,147.5)回 (3.1回/日)	(1,147.5)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	77.17%	81.46%	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	26,531人	29,956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(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)	—	48.28%	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	—	378.26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				63	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:431円62銭、自社キロ当たり経常経費:378円26銭(▲53.36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3年度	運行期間	R3.10.1～R4.9.30	評価年度	令和4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	(7,260)回 (19.8回/日)	(7,260)回 (19.8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	83.67%	88.06%	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	107,486人	113,857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(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)	—	57.81%	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	—	378.26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				63	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	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:431円62銭、自社キロ当たり経常経費:378円26銭(▲53.36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: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
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)  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

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3年度

運行期間

R3.10.1～R4.9.30

評価年度

令和4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	88.29%	92.43%	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	15,858人	16,707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)	—	40.00%	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	—	378.26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"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ol>
費用削減策	<ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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:431円62銭、自社キロ当たり経常経費:378円26銭(▲53.36円)</li> </ol>

(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～旧道・原駅入口～東田子浦駅

計画策定年度 令和3年度

運行期間 R3.10.1～R4.9.30

評価年度 令和4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	40.7%	55.7%	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	60,606人	83,058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)	—	5%	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	—	439.70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"> <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、駅すぱあと、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>

(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3年度	運行期間	R3.10.1～R4.9.30
		評価年度	令和4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	(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	64.5%	33.9%	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	経常収益 22,897,983 経常費用 67,608,319
乗車人員	計画人員と実績人員を比較	21,264人	33,514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)	—	60.78%	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経常費用単価(静岡・山梨ブロック)との比較	—	426.03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				49	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	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>コロナ禍の中、広域トリップは比較的高い数値となっているが、収支率は目標を下回っているため、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、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>コロナ禍の中、広域トリップは79.7%と非常に高い数値であり、収支率・乗車人員ともに目標を達成したため、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、「バスの日特別ツアー」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>コロナ禍の中、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、「バスの日特別ツアー」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>コロナ禍の中、広域トリップは57.8%と非常に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88.0%ともう少して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、「バスの日特別ツアー」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>コロナ禍の中、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92.4%ともう少して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、「バスの日特別ツアー」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>コロナ禍の中、乗車人員・収支率ともに目標を上回っており、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>コロナ禍の中、広域トリップは比較的高い数値だった。乗車人員は目標を達成したものの・収支率は目標を大きく下回っているため、さらなる収支改善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

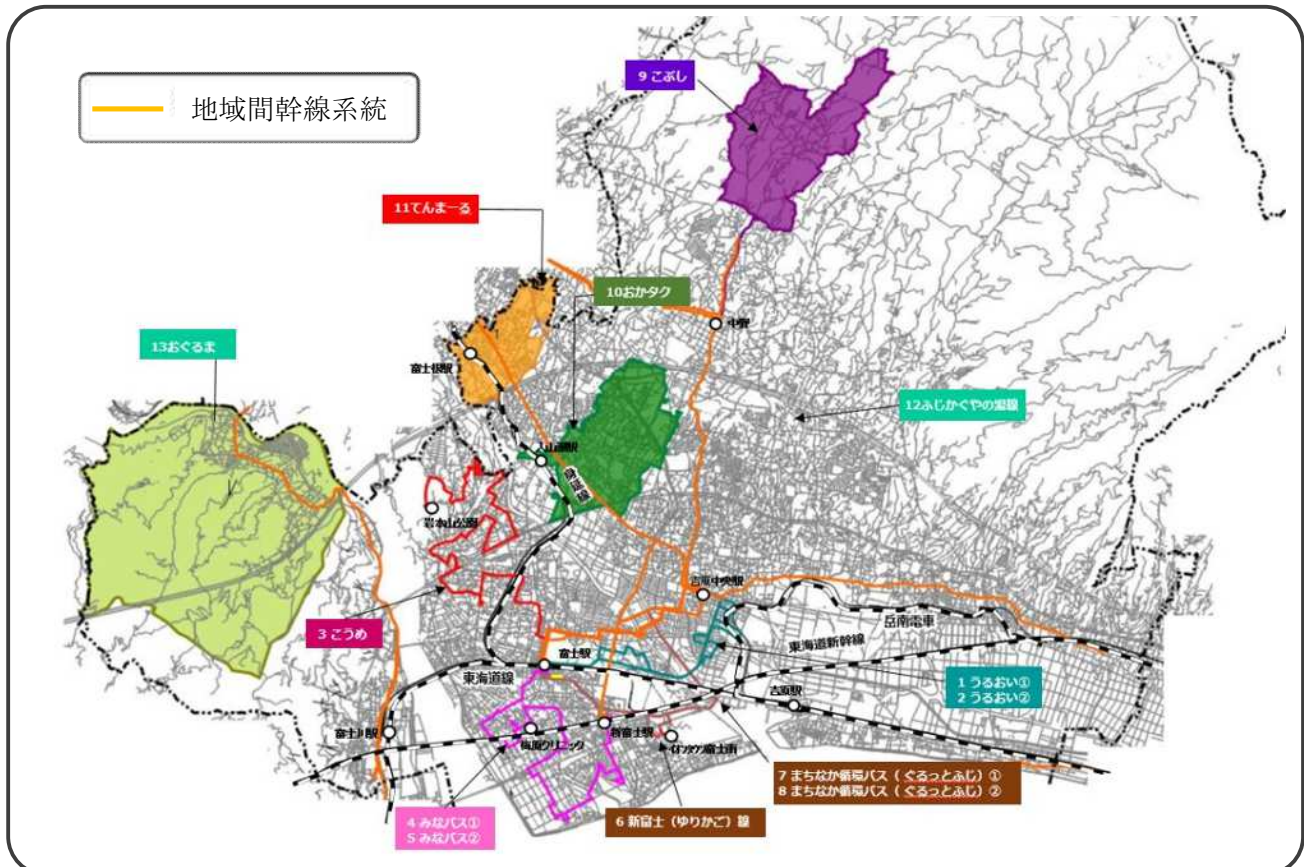
# 地域内フィーダー系統（令和4年度運行分）の事業評価

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」の確保・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 こぼし	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4年度運行分(今回の対象期間)

会計年度 月	令和3年度												令和4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																								
ふじかぐやの湯線																								
おぐるま																								



### 4 地域内フィーダー系統（令和4年度運行分）の流れ

R3 年度	内容	R4 年度	内容
4		4	
5		5	(5/30) 富士市公共交通協議会 …運行計画の変更承認
6	(5/24) 富士市公共交通協議会 …運行計画について承認	6	
7	(7/19) 富士市公共交通協議会 …運行計画の変更承認 …計画の申請	7	
8		8	
9	(9/30) 計画の認定	9	(9/30) R4 年度運行分終了
10	(10/1) R4 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	(1/26) 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 (1/13 提出期限のため仮提出済 本日変更 点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：R3年10月～R4年9月)

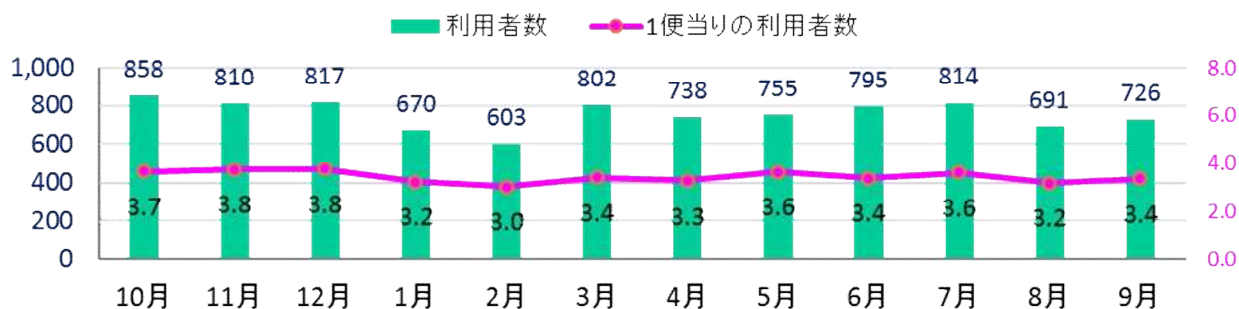
## 1 運行内容

- ◇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
<b>利用者数</b> 1ヶ月当たりの利用者数	722人 (R2.10～R3.9)	前年度より増	757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
<b>収支率</b> 運行経費に対する収入の割合	24.0% (R2.10～R3.9)	20.0%	25.7%	A	A 20%以上 B 15%以上 C 15%未満

### ●R3.10月～R4.9月の1ヶ月当たりの利用者数 757人



### ●R3.10月～R4.9月の収支率 25.7%

(収支率=収入÷運行経費)

【内訳】 運賃収入 1,588,930円 + 広告収入等 365,200円



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

新型コロナウイルス感染症の影響を受けながらも、前年度と比べて利用者が回復した。次年度も両目標を達成できるよう、地区住民と協力してさらなる利用促進を図る。

# 岩松北地区コミュニティバス「こうめ」（昼間便）

（対象期間：R3年10月～R4年9月）

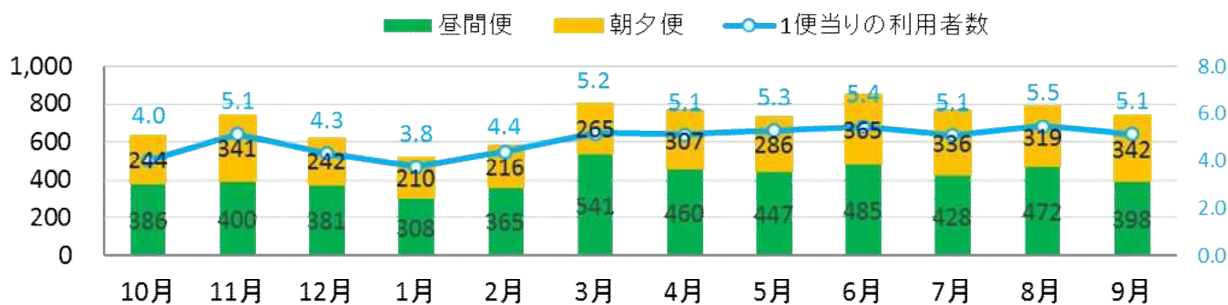
## 1 運行内容

- ◇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 … 37人乗り小型バス
- ◇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
<b>利用者数</b> 1ヶ月当たりの利用者数	390人 (R2.10~R3.9)	前年度 より増	423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
<b>収支率</b> 運行経費に対する収入の割合	22.8% (R2.10~R3.9)	33.3%	21.8%	B	A 33.3%以上 B 20%以上 C 20%未満

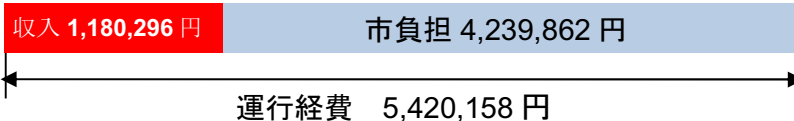
### ●R3.10月～R4.9月の1ヶ月当たりの利用者数 423人



### ●R3.10月～R4.9月の収支率 21.8%

（収支率＝収入÷運行経費）

【収入内訳】 運賃収入 1,153,896円＋広告収入等 26,400円



<b>総合評価</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。	<b>B</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

新型コロナウイルス感染症の影響を受けながらも、前年度と比べて利用者は回復したが、燃料高騰等による運行経費の増加により、収支率は減少した。次年度は両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」と協力してさらなる利用促進を図る。

# 富士南地区コミュニティバス「みなバス」①②

(対象期間：R3年10月～R4年9月)

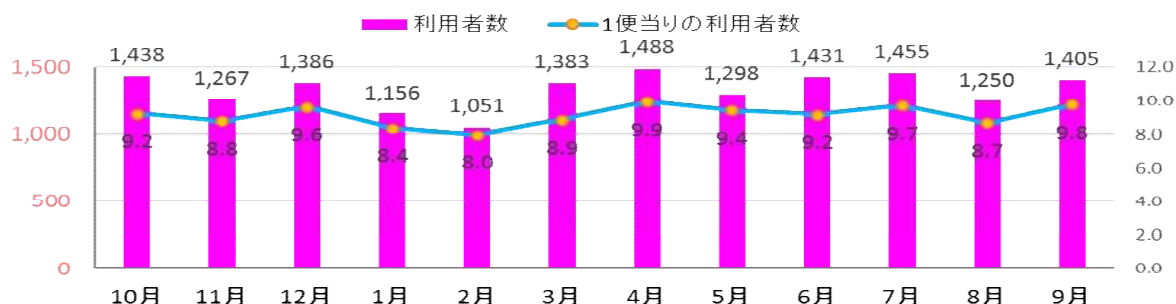
## 1 運行内容

- ◇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
<b>利用者数</b> 1ヶ月当たりの利用者数	1,105人 (R2.10～R3.9)	前年度より増	1,334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
<b>収支率</b> 運行経費に対する収入の割合	31.9% (R2.10～R3.9)	33.3%	36.7%	A	A 33.3%以上 B 20%以上 C 20%未満

●R3.10月～R4.9月の1ヶ月当たりの利用者数 1,334人



●R3.10月～R4.9月の収支率 36.7%

(収支率＝収入÷運行経費)

【収入内訳】 運賃収入 2,847,460円＋広告収入等 501,600円

収入 3,349,060円

市負担 5,770,112円

運行経費 9,119,172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

新型コロナウイルス感染症の影響を受けながらも、前年度と比べて利用者が回復した。次年度も両目標を達成できるよう、地区住民と協力してさらなる利用促進を図る。

# 新富士（ゆりかご）線

（対象期間：R3年10月～R4年9月）

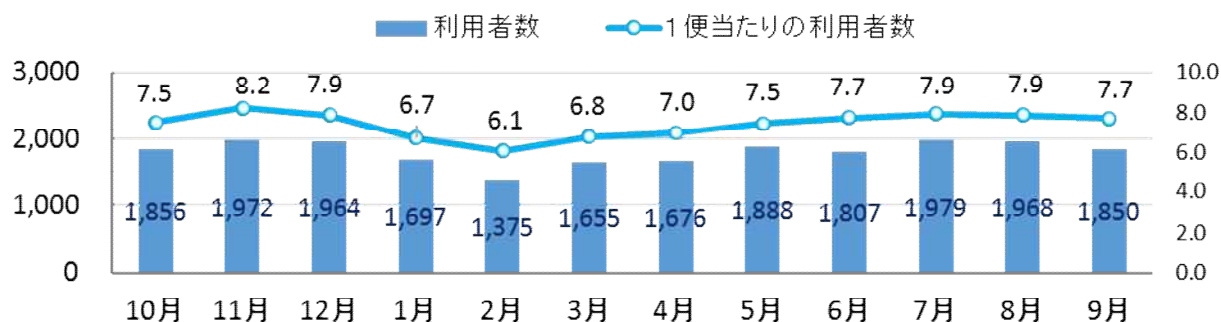
## 1 運行内容

- ◇ルート …富士駅南口～新富士駅～休々々富士南の往復ルート
- ◇便数等 …平日：7便／日、土日祝日：10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
<b>利用者数</b> 1ヶ月当たりの利用者数	1,596人 (R2.10~R3.9)	前年度より増	1,807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
<b>収支率</b> 運行経費に対する収入の割合	55.3% (R2.10~R3.9)	80.0%	60.9%	C	A 80%以上 B 70%以上 C 70%未満

●R3.10月～R4.9月の1ヶ月当たりの利用者数 1,807人



●R3.10月～R4.9月の収支率 60.9%

（収支率＝収入÷運行経費）

【収入内訳】運賃収入 4,055,469円＋広告収入等 1,143,985円



<b>総合評価</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。	<b>B</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

新型コロナウイルス感染症の影響を受けながらも、前年度と比べて利用者が回復した。次年度は両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：R3年10月～R4年9月）

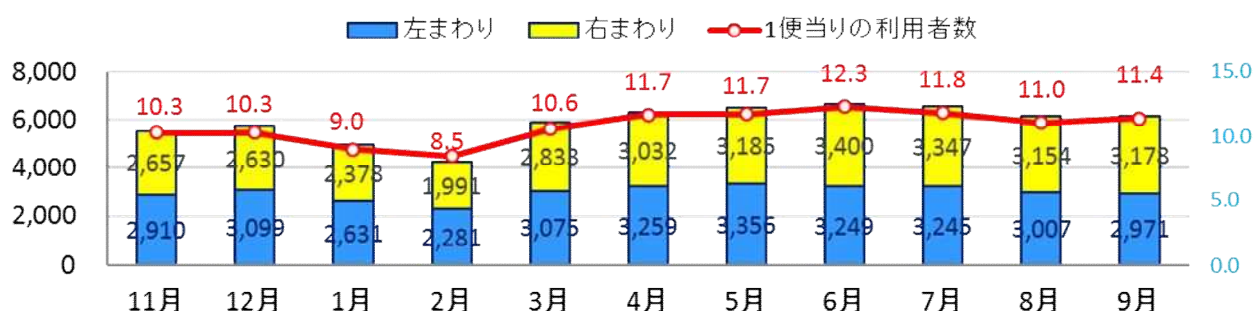
## 1 運行内容

- ◇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	5,119人 (R2.10～R3.9)	前年度 より増	5,888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	55.2% (R2.10～R3.9)	80.0%	65.3%	C	A 80%以上 B 70%以上 C 70%未満

●R3.10月～R4.9月の1ヶ月当たりの利用者数 5,888人



●R3.10月～R4.9月の収支率 65.3%

（収支率＝収入÷運行経費）

【収入内訳】 運賃収入 18,568,308円＋広告収入等 4,802,138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

新型コロナウイルス感染症の影響を受けながらも、前年度と比べて利用者が回復した。次年度は両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：R3年10月～R4年9月)

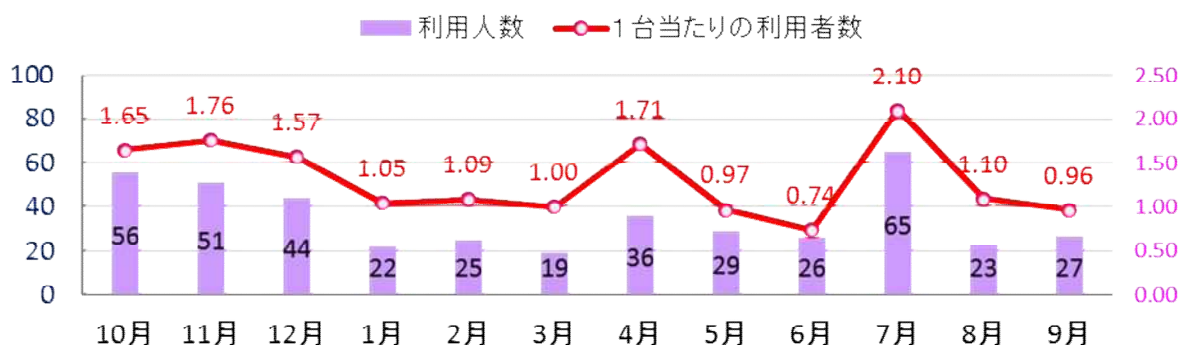
## 1 運行内容

- ◇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

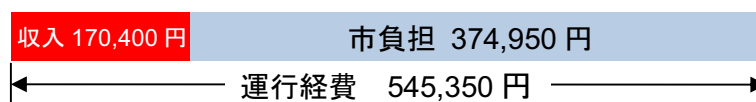
評価指標	前年度	目標	実績	評価	凡例
利用者数 1ヶ月当たりの利用者数	36人 (R2.10~R3.9)	前年度 より増	35人	B	A 前年度より増 B 前年度比-5%未満 C 前年度比-5%以上
収支率 運行経費に対する収入の割合	30.5% (R2.10~R3.9)	33.3%	31.2%	B	A 33.3%以上 B 20%以上 C 20%未満

### ●R3.10月～R4.9月の1ヶ月当たりの利用者数 35人



### ●R3.10月～R4.9月の収支率 31.2%

(収支率＝運賃収入÷運行経費)



総合評価	利用者数は減少し、収支率は目標を下回った。	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

新型コロナウイルス感染症の影響を受け、前年度と比べて利用者が減少したと考えられる。次年度は両目標を達成できるよう、地区住民と協力してさらなる利用促進や乗合率向上を図る。

# 丘地区デマンドタクシー「おかタク」

(対象期間：R3年10月～R4年9月)

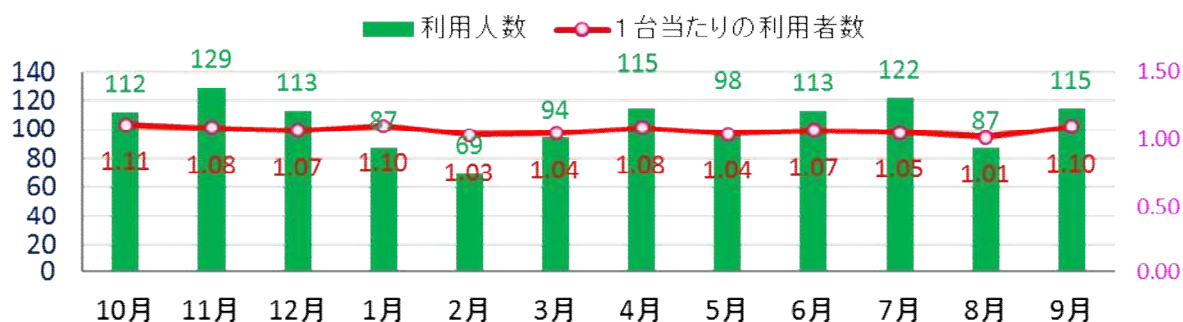
## 1 運行内容

- ◇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
<b>利用者数</b> 1ヶ月当たりの利用者数	115人 (R2.10~R3.9)	前年度より増	105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
<b>収支率</b> 運行経費に対する収入の割合	41.0% (R2.10~R3.9)	33.3%	40.6%	A	A 33.3%以上 B 20%以上 C 20%未満

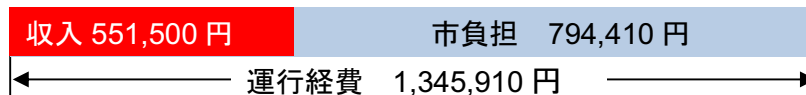
●R3.10月～R4.9月の1ヶ月当たりの利用者数 105人



●R3.10月～R4.9月の収支率 40.6%

(収支率=収入÷運行経費)

【収入内訳】 運賃収入 540,500円 + 広告収入等 11,000円



<b>総合評価</b>	利用者数が減少したが、収支率は目標を達成できた。	<b>B</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

新型コロナウイルス感染症の影響を受け、前年度と比べて利用者が減少したと考えられる。次年度は両目標を達成できるよう、地区住民と協力してさらなる利用促進や乗合率向上を図る。

# 天間地区デマンドタクシー「てんまーる」

(対象期間：R3年10月～R4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

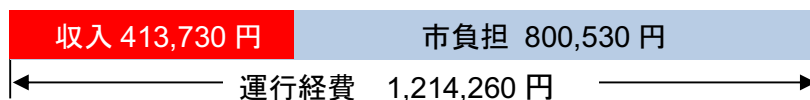
評価指標	前年度	目標	実績	評価	凡例
<b>利用者数</b> 1ヶ月当たりの利用者数	100人 (R2.10~R3.9)	前年度より増	115人	A	A 前年度より増 B 前年度比-5%未満 C 前年度比-5%以上
<b>収支率</b> 運行経費に対する収入の割合	34.6% (R2.10~R3.9)	33.3%	34.1%	A	A 33.3%以上 B 20%以上 C 20%未満

### ●R3.10月～R4.9月の1ヶ月当たりの利用者数 115人



### ●R3.10月～R4.9月の収支率 34.1%

(収支率＝収入÷運行経費)



<b>総合評価</b>	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

新型コロナウイルス感染症の影響を受けながらも、前年度と比べて利用者が回復した。次年度も両目標を達成できるよう、地区住民と協力してさらなる利用促進や乗合率向上を図る。

# ふじかぐやの湯線

(対象期間：R3年10月～R4年9月)

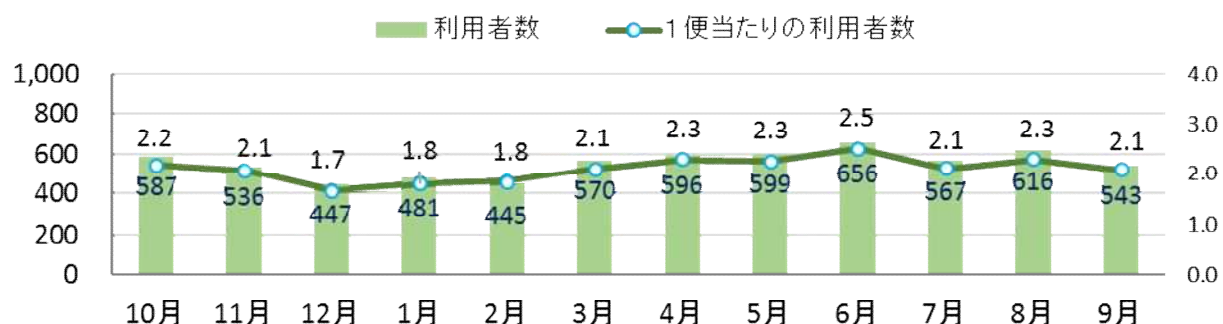
## 1 運行内容

- ◇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
<b>利用者数</b> 1ヶ月当たりの利用者数	455人 (R2.10~R3.9)	前年度 より増	554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
<b>収支率</b> 運行経費に対する収入の割合	16.4% (R2.10~R3.9)	20.0%	26.7%	A	A 20%以上 B 15%以上 C 15%未満

●R3.10月～R4.9月の1ヶ月当たりの利用者数 554人



●R3.10月～R4.9月の収支率 26.7%

(収支率=収入÷運行経費)

【収入内訳】 運賃収入 1,428,245円 + 広告収入等 1,440,433円



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

新型コロナウイルス感染症の影響を受けながらも、前年度と比べて利用者が回復した。次年度も両目標を達成できるよう、さらなる利用促進を図る。

# 松野地区デマンドタクシー「おぐるま」

(対象期間：R3年10月～R4年9月)

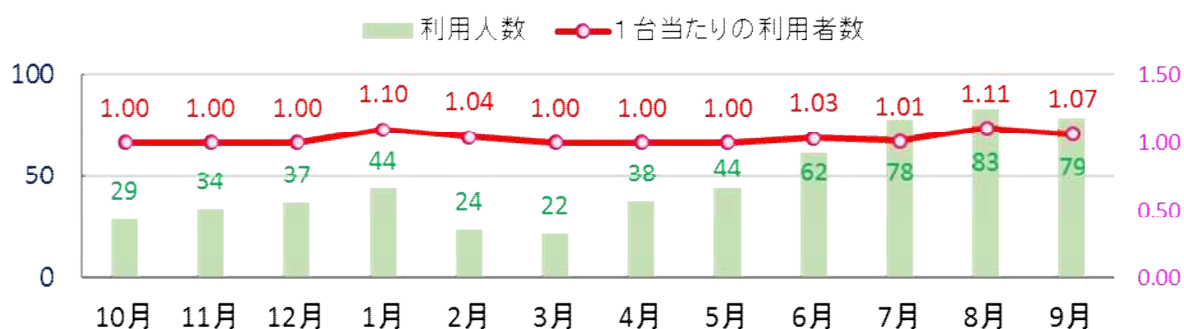
## 1 運行内容

- ◇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

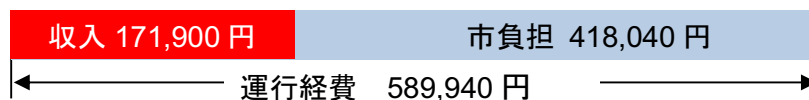
評価指標	前年度	目標	実績	評価	凡例
<b>利用者数</b> 1ヶ月当たりの利用者数	23人 (R2.10～R3.9)	前年度 より増	48人	A	A 前年度より増 B 前年度比-5%未満 C 前年度比-5%以上
<b>収支率</b> 運行経費に対する収入の割合	30.4% (R2.10～R3.9)	33.3%	29.1%	B	A 33.3%以上 B 20%以上 C 20%未満

### ●R3.10月～R4.9月の1ヶ月当たりの利用者数 48人



### ●R3.10月～R4.9月の収支率 29.1%

(収支率＝収入÷運行経費)



<b>総合評価</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。	<b>B</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

新型コロナウイルス感染症の影響を受けながらも利用者が増加したが、運行経費も増加したことで目標を下回った。次年度は両目標を達成できるよう、地区住民と協力してさらなる利用促進や乗合率向上を図る。



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)

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
【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】
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。
石川タクシー富士㈱	岩松北地区コミュニティバス 「こうめ」 岩本山公園～富士駅	利用状況等を地区住民に周知する「こうめだより」の発行や、地元住民で組織する「こうめ協議会」と協力したPR活動等の取組みを継続的に実施した。
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。
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。
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。
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。
鷹岡タクシー㈱	丘地区 デマンドタクシー「おかタク」 丘地区～入山瀬駅	利用状況などを地区住民に周知する「おかタクだより」を発行するなど、地元と協力してPR活動を実施した。
鷹岡タクシー㈱	天間地区デマンドタクシー「てんまーる」 天間地区～富士根駅	利用状況などを地区住民に周知する「てんまーるだより」を発行するなど、地元と協力してPR活動を実施した。
富士急静岡バス㈱	ふじかぐやの湯線 ふじかぐやの湯～吉原中央駅	利用状況などを地区住民に周知する「ふじかぐやの湯線だより」を発行するなど、地元と協力してPR活動を実施した。
岳南自動車㈱	松野地区 デマンドタクシー「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	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。



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)
A・B・C 【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】 評価	A・B・C 【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】 評価	【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
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722人 実績利用者数757人 目標収支率20.0% 実績収支率25.7%	新型コロナウイルス感染症の影響を受けながらも、前年度と比べて利用者が回復した。次年度も両目標を達成できるよう、地区住民と協力してさらなる利用促進を図る。
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390人 実績利用者数423人 目標収支率33.3% 実績収支率21.8%	新型コロナウイルス感染症の影響を受けながらも、前年度と比べて利用者は回復したが、燃料高騰等による運行経費の増加により、収支率は減少した。次年度は両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」と協力してさらなる利用促進を図る。
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1,105人 実績利用者数1,334人 目標収支率33.3% 実績収支率36.7%	新型コロナウイルス感染症の影響を受けながらも、前年度と比べて利用者が回復した。次年度も両目標を達成できるよう、地区住民と協力してさらなる利用促進を図る。
A 計画どおり実施された。	C 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1,596人 実績利用者数1,807人 目標収支率80.0% 実績収支率60.9%	新型コロナウイルス感染症の影響を受けながらも、前年度と比べて利用者が回復した。次年度は両目標を達成できるよう、さらなる利用促進を図る。
A 計画どおり実施された。	C 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5,119人 実績利用者数5,888人 目標収支率80.0% 実績収支率65.3%	新型コロナウイルス感染症の影響を受けながらも、前年度と比べて利用者が回復した。次年度は両目標を達成できるよう、さらなる利用促進を図る。
A 計画どおり実施された。	B 利用者数は減少し、収支率は目標を下回った。 前年利用者数36人 実績利用者数35人 目標収支率33.3% 実績収支率31.2%	新型コロナウイルス感染症の影響を受け、前年度と比べて利用者が減少したと考えられる。次年度は両目標を達成できるよう、地区住民と協力してさらなる利用促進や乗合率向上を図る。
A 計画どおり実施された。	A 利用者数が減少したが、収支率は目標を達成できた。 前年利用者数115人 実績利用者数105人 目標収支率33.3% 実績収支率40.6%	新型コロナウイルス感染症の影響を受け、前年度と比べて利用者が減少したと考えられる。次年度は両目標を達成できるよう、地区住民と協力してさらなる利用促進や乗合率向上を図る。
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100人 実績利用者数115人 目標収支率33.3% 実績収支率34.1%	新型コロナウイルス感染症の影響を受けながらも、前年度と比べて利用者が回復した。次年度も両目標を達成できるよう、地区住民と協力してさらなる利用促進や乗合率向上を図る。
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455人 実績利用者数554人 目標収支率20.0% 実績収支率26.7%	新型コロナウイルス感染症の影響を受けながらも、前年度と比べて利用者が回復した。次年度も両目標を達成できるよう、さらなる利用促進を図る。
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23人 実績利用者数48人 目標収支率33.3% 実績収支率29.1%	新型コロナウイルス感染症の影響を受けながらも利用者が増加したが、運行経費も増加したことで目標を下回った。次年度は両目標を達成できるよう、地区住民と協力してさらなる利用促進や乗合率向上を図る。

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5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>

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画策定に係る事業)

令和5年1月 日

協議会名:富士市公共交通協議会

①事業の結果概要	②事業実施の適切性	③生活交通確保維持改善計画又は地域公共交通網形成計画等の計画策定に向けた方針
【事業内容及び結果概要を記載】	A・B・C評価 【事業が適切に実施された(されている)かを記載。適切に実施されなかった(されていない)場合には、実施されなかった事項及び理由等記載】	【補助申請を行う補助対象事業名、事業内容、実施時期等を記載】
<p>■事業内容</p> <p>①利便増進に関する事業選定のための調査</p> <p>②利便増進に関する事業の検討</p> <p>③地域公共交通の利便増進に関する計画(案)のとりまとめ</p> <p>■結果概要</p> <p>①・②地域公共交通計画における各施策等から利便増進に関する事業を選定し、効果や実現可能性を検討した。</p> <p>③①・②の結果を基に計画を取りまとめ、2月中に策定する予定。</p>	A 事業は適切に実施されている。	<p>■補助対象事業名</p> <p>地域公共交通利便増進事業(利便増進計画策定事業)</p> <p>■実施時期</p> <p>契約締結日から令和5年3月31日まで</p>

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5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:	地域公共交通利便増進事業(利便増進計画策定事業)
----------	--------------------------

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>
-----------------------------	---

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（計画策定に係る事業）

令和5年1月 日

協議会名：富士市公共交通協議会

①事業の結果概要	②事業実施の適切性	③生活交通確保維持改善計画又は地域公共交通網形成計画等の計画策定に向けた方針
【事業内容及び結果概要を記載】	A・B・C評価 【事業が適切に実施された(されている)かを記載。適切に実施されなかった(されていない)場合には、実施されなかった事項及び理由等記載】	【補助申請を行う補助対象事業名、事業内容、実施時期等を記載】
<p>■事業内容</p> <p>①「富士市バリアフリーマスタープラン」の策定</p> <p>②「富士駅周辺バリアフリー基本構想(平成26年3月策定)」一部改定</p> <p>■結果概要</p> <p>①12月15日から1月16日に実施したパブリックコメントでいただいた意見への対応について検討中。その後、公共交通協議会にて協議を行い、令和5年3月に計画の策定を実施する予定。</p> <p>②公共交通協議会にて協議を行い、令和5年3月に一部改定を実施する予定。</p>	A 事業は適切に実施されている。	<p>■補助対象事業名</p> <p>地域公共交通バリアフリー化調査事業</p> <p>■実施時期</p> <p>契約締結日から令和5年3月31日まで</p>

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5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：	地域公共交通バリアフリー化調査事業
----------	-------------------

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3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3年度実施分）の流れ

R2 年度	内容	R3 年度	内容	R4 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	(1/29) 富士市公共交通協議会 …実施事業について承認	1		1	(1/26) 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 (1/13 提出期限のため仮提 出済 本日変更点が生じれば 修正して再提出)
3		3	事業完了	3	

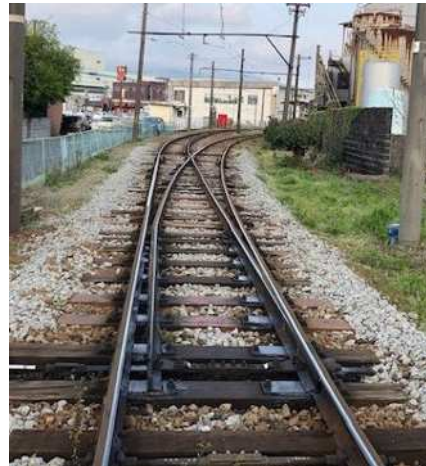
事業種別	旅客鉄道事業		
事業目的	安全第一の経営方針と経営努力の継続（目標3）		
取組種別	安全な鉄道施設の維持		
（取組施策）		経費(千円)	収入(千円)
橋梁まくら木の合成まくら木化	本町下水渠（吉原本町駅）の木まくら木を合成まくら木に更新し、安全性を向上させた	700	0
分岐器の同種レール交換工事	分岐器の同種レールを実施し、軌道の安全性向上を図った。	10,243	0
木まくら木の PC まくら木化工事	岳南富士岡駅下り本線と本吉原駅上り本線の木まくら木合計 159 本の木まくら木を PC まくら木に更新し安全性を向上させた。	13,638	0

<実施状況が確認できるもの・写真等>

●橋梁まくら木の合成まくら木化（本町下水渠）



●分岐器の同種レール交換工事（本吉原 11 号）



●木まくら木の PC まくら木化工事（本吉原上り本線）



●木まくら木の PC まくら木化工事（岳南富士岡下り本線）



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)
電車線交換工事	摩耗していた吉原～本吉原構内間、神谷駅構内のトロリー線の張替工事を行い電路の安定性向上を図った。	4,000	0
踏切遮断機、警報機更新	江尾公団踏切、比奈構内踏切、比奈東踏切の遮断機・警報機を更新し、踏切動作の安定性を向上させた。	26,012	0
雨量計設置工事	運転指令室のある吉原駅に雨量計を設置しリアルタイムで雨量を把握し運転規制の精度を向上させた。	800	0

<実施状況が確認できるもの・写真等>

●電車線交換工事（吉原～本吉原間）



●踏切遮断機、警報機更新（江尾公団踏切）



●踏切更新工事（比奈東踏切）



●雨量計設置工事（吉原駅）



## 令和3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	橋梁まくら木の合成まくら木化工事	橋梁の木まくら木の合成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(橋梁)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	分岐器の同種レール交換工事	分岐器の同種レールを実施し、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	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	電車線交換工事	摩耗していた電車線の張替工事を実施し、電路設備の安全性向上を推進することができた。	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	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	雨量計設置工事	運転指令室のある吉原駅に雨量計を設置し、リアルタイムで雨量を把握し運転規制の精度を向上することができた。	A 計画通り事業は適切に実施された。	A 事業効果により車両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。