

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）サイクルに則り、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6年度（R5年10月～R6年9月）運行分

地域内フィーダー系統確保維持計画

令和6年度（R5年10月～R6年9月）運行分

●鉄道軌道安全輸送設備等整備事業

令和5年度（R5年4月～R6年3月）実施分

事業評価手法

Plan

事業理念・達成目標の設定

- 地域の状況・課題の確認 …事業の目的を裏付ける課題を把握する
- 事業目的の設定 …地域の状況・課題に対する事業の目的を設定する
- 評価に必要な指標設定 …事業目的を評価するための指標を設定する

Do

事業の推進

- 事業実施の確認
…各事業について、地域・利用者、行政、交通事業者が協働して事業を推進し、適切に実施されているか確認する。

Check

評価指標による達成状況の評価

- 評価の実施
…当初設定した事業理念（目標）が達成されているか確認するため、設定した指標を定期的（毎年度）に計測し、達成状況の評価を実施する。

本日

Action

評価を踏まえた見直し

- 改善すべき点の確認
…目標値と評価結果を比較検証し、達成できていない場合は、その要因を追求し、改善に向けた取り組みを実施する。

地域間幹線系統確保維持計画（令和6年度運行分）

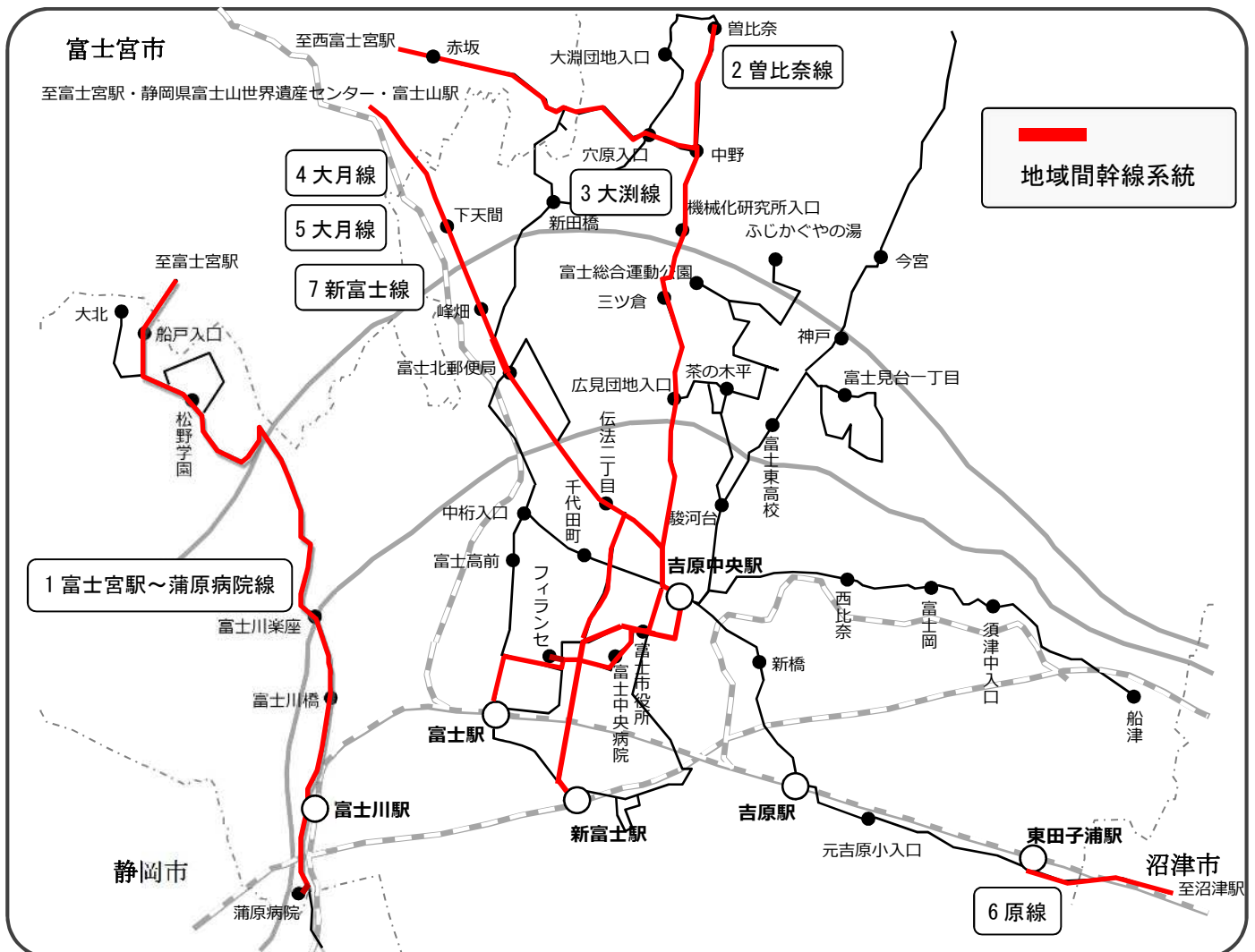
地域間幹線系統（市町を跨ぐ広域的・幹線的な系統）確保維持計画については、静岡県が定める評価基準に基づき、事業評価を行っています。事業者が評価基準に定められた評価項目に沿って自己評価を行い、それを県協議会が取りまとめ、関係市町に配布しています。

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～東田子浦駅	富士急シティバス(株)	富士市・沼津市
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5年度												令和6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5年度運行分							令和6年度運行分														令和7年度運行分			

4 地域間幹線系統確保維持計画（令和6年度運行分）の流れ

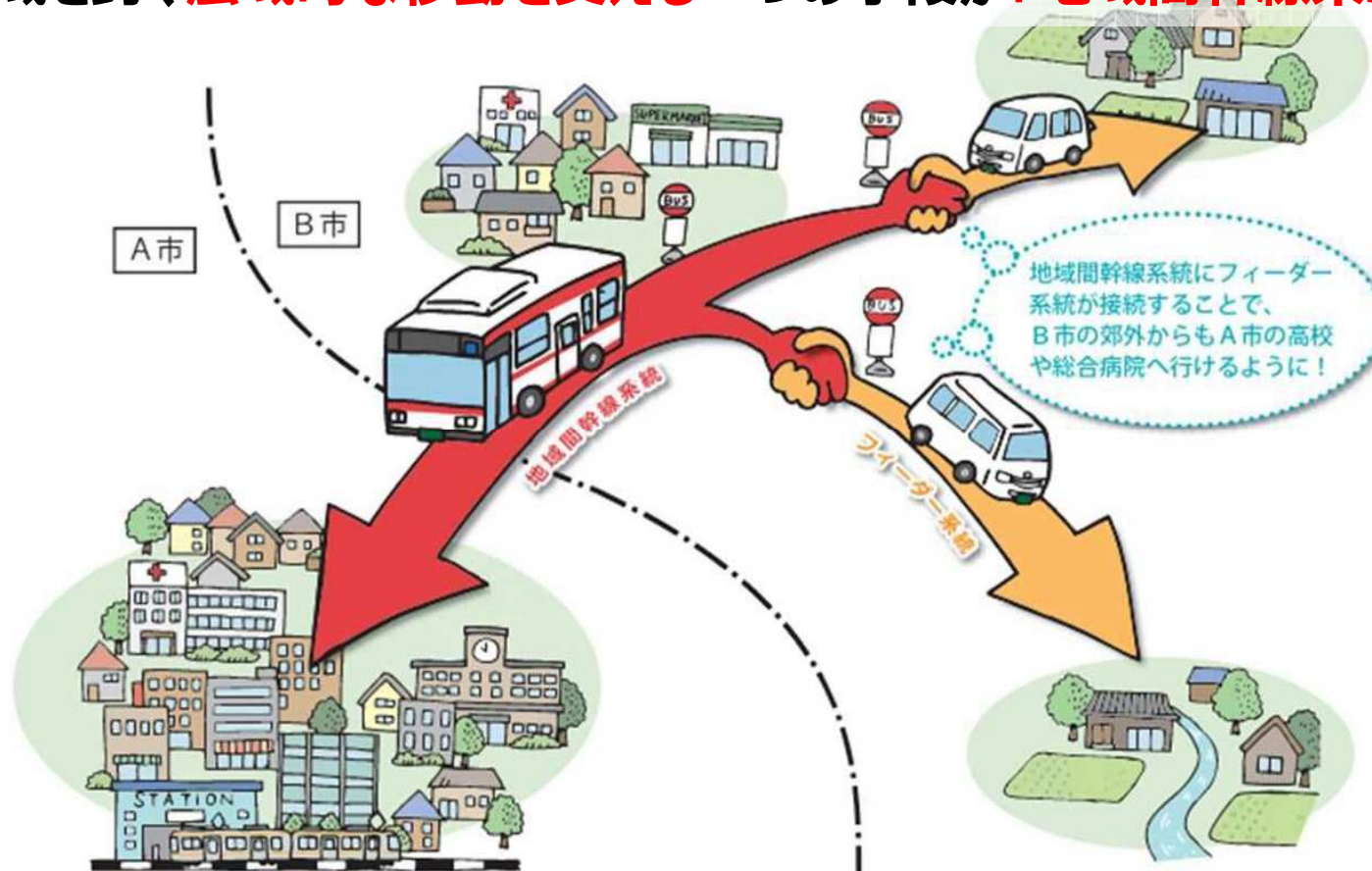
R4 年度	内容	R5 年度	内容	R6 年度	内容
4		4		4	
5		5		5	
6		6		6	
7		7		7	
8		8		8	
9	(9/30) 単独継続困難路線（補助対象路線）申し出（事業者→県協議会）	9		9	(9/30) R6 年度運行分終了
10		10	(10/1) R6 年度運行分開始	10	事業者による自己評価実施
11	(11/15) 県協議会から路線について情報開示し、市協議会に協議依頼	11		11	評価結果の提出（事業者→県協議会）
12		12		12	評価の協議依頼（県協議会→市）
1	(1/26) 富士市公共交通協議会…申し出路線について生活交通確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	(1/29) 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 6 年度 地域間幹線系統に関する事業評価

静岡県交通基盤部都市局地域交通課

地域間幹線系統とは

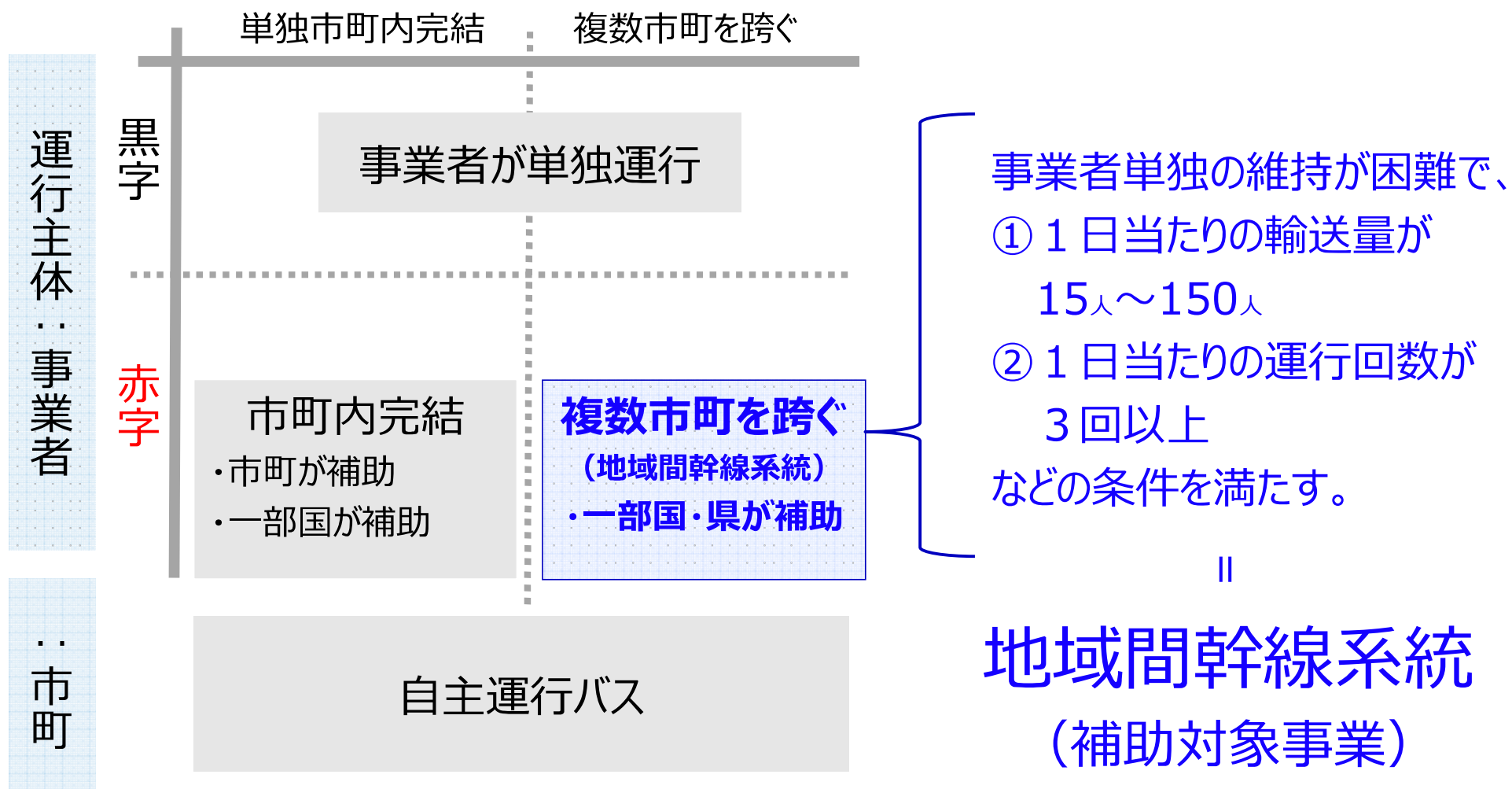
日常生活における通勤、通学、通院の流動実態等から、
結びつきの強い市町の組み合わせを**交通圏**として設定。（出典：中部運輸局「中部の交通圏」）
圏内や圏域を跨ぐ**広域的な移動を支える**一つの手段が「**地域間幹線系統**」です。



出典：地域間幹線バスが地域で役立つようにするために（監修：中部運輸局）

地域間幹線系統に係る国・県の補助対象事業

収支から見る乗合バス事業の全体像と幹線系統の位置付け



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。

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

静岡県地域間幹線系統評価基準（新）

次の項目を点数化し、合計点をA・B・C・Dで評価

項 目	評価する内容	評 価
①運行回数	実績値（補助要件を満たしているか）	3回/日以上：10点 3回/日未満：0点
②輸送量	実績値（補助要件を満たしているか）	20人/日以上：30点 15人/日以上20人/日未満：5点 15人/日未満：0点
③収支率	実績値	50%以上：20点（満点）、25%未満：3点 25%～50%は3～6点を加算
④乗車人員	計画値に対する実績値	5%超：20点（満点）、0～5%増：15点、 0～5%減：6点、5%以上減：3点
⑤ネットワーク構成	鉄道等への乗換可能拠点数	鉄道駅及びバスターミナルでの結節：1箇所2点 その他のバス停での結節：1箇所1点
⑥広域移動状況	市町を跨いで移動する人の割合	50%以上：10点（満点） 5%未満：0点（5%毎に2～3点加算）
合 計		A評価：86点以上 B評価：66～85点 C評価：51～65点 D評価：50点以下

〈参考〉静岡県の地域間幹線系統評価基準（旧）

次の項目を点数化し、合計点をA・B・Cで評価

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



地域間幹線系統評価基準 主な変更点①

1 評価項目を「補助基準」「実施状況」「幹線性・広域性」に分類

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

2 評価項目に「輸送量」を追加（補助要件：15人／日）

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

地域間幹線系統評価基準 主な変更点②

3 評価指標を「A・B・C」の3段階から「A・B・C・D」の4段階に変更

指標	点数	評価のポイント
A	86点以上	地域間幹線系統として優れた役割を果たしている
B	66点～85点	地域間幹線系統として適した運行となっている
C	51点～65点	改善に向け努力を要する
D	50点以下	見直しを含めた路線のあり方の検討が必要

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

4 評価対象から「キロ当たり経費」を除外

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

令和6年度の評価結果

※詳細は別添

	A評価	B評価	C評価	D評価	系統数
山梨交通			1		1
秋葉バスサービス	2	1		1	4
遠州鉄道	1 0	5		1	1 6
しずてつジャストライン	4	6		1	1 1
富士急モビリティ	4				4
富士急バス	2				2
富士急静岡バス	1	1	2		4
富士急シティバス		6			6
伊豆箱根バス	1	2			3
東海バス	7	1			8
合 計	3 1	2 2	3	3	5 9

評価結果内訳

○事業者ごとの系統別の評価

	事業者名	系統名	R 6
1	山梨交通	富士宮駅～イオン、星山台～清原病院	C
2	秋葉バスサービス	秋葉線	D
3		秋葉中遠線	A
4		秋葉中遠線	A
5		秋葉中遠線	B
6	遠州鉄道	浜北医大三方原聖隷線	B
7		磐田市立病院福田線	A
8		中ノ町磐田線	B
9		秋葉線	B
10		磐田天竜線	A
11		磐田天竜線	B
12		掛塚さなる台線	A
13		内野台線	A
14		内野台線	B
15		磐田市立病院福田線	D
16		引佐線	A
17		萩丘都田線	A
18		大塚ひとみヶ丘線	A
19		気賀三ヶ日線	A
20		奥山線	A
21		掛塚さなる台線	A

	事業者名	系統名	R 6
22	しずてつ ジャストライン	三保草薙線	B
23		五十海大住線	B
24		焼津岡部線	B
25		藤枝吉永線	A
26		島田静波線	A
27		島田静波線	B
28		藤枝相良線	B
29		菊川浜岡線	A
30		掛川大東浜岡線	A
31		掛川大東浜岡線	B
32		掛川大東浜岡線	D
33	富士急 モビリティ	御殿場線	A
34		駿河小山線	A
35		十里木線	A
36	富士急バス	河口湖線	A
37		河口湖線	A
38	富士急 静岡バス	新富士線	A
39		曾比奈線	C
40		大淵線	C
41		大月線	A
42		大月線	B

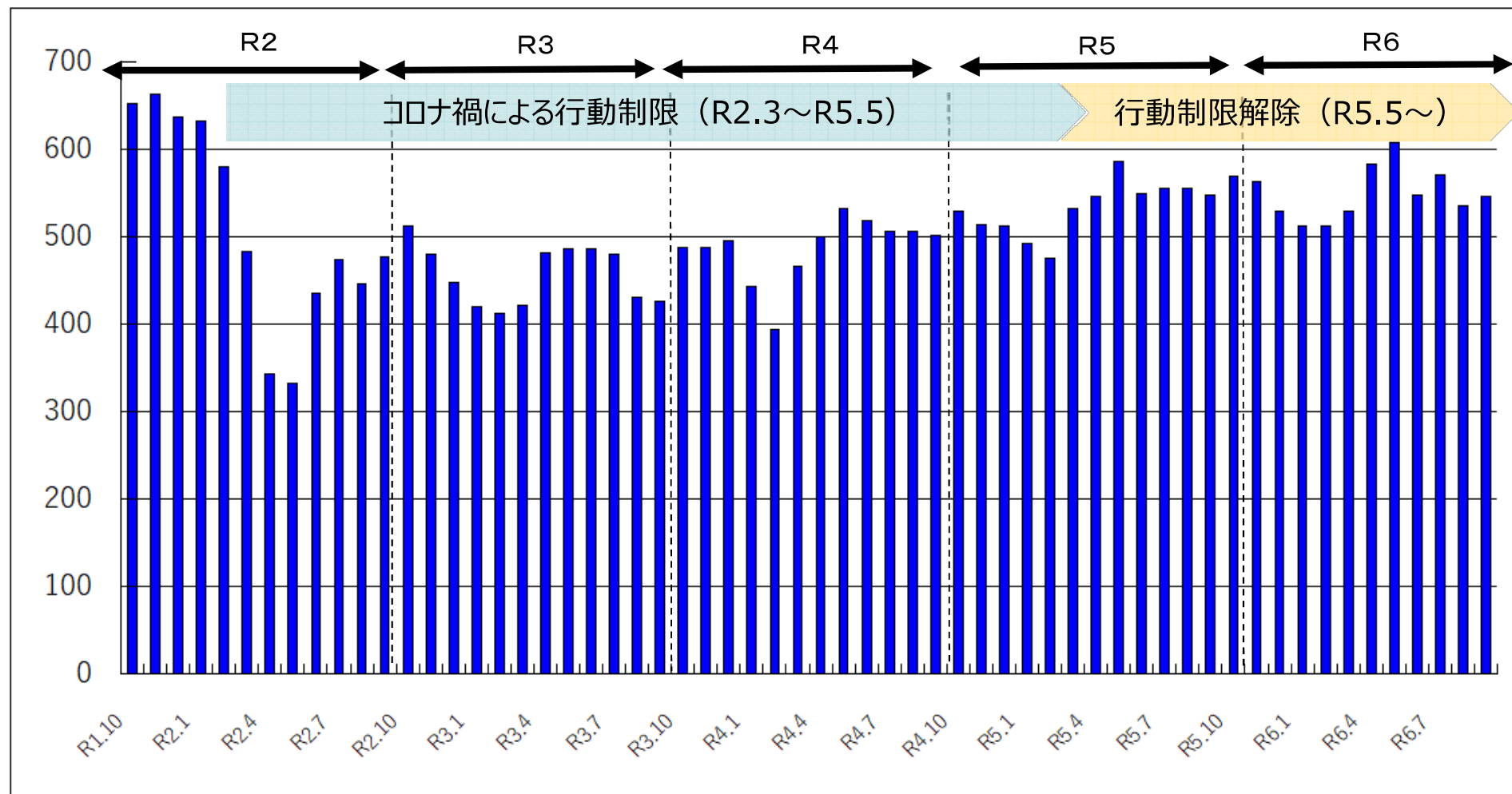
	事業者名	系統名	R 6
43	富士急 シティバス	駿河平線	B
44		須山線	B
45		原線	B
46		桜堤線	B
47		がんセンター線	B
48		がんセンター線	B
49	伊豆箱根バス	沼津大岡三島線	A
50		長岡伊豆三津シーパラダイス線	B
51	東海バス	沼津静浦長岡線	B
52		石廊崎線	A
53		天城峠線	A
54		戸田線	A
55		西海岸線	A
56		バサラ峠線	A
57		バサラ峠線	A
58		下賀茂線	A
59		柿田線	B

※本年度の評価結果内訳は別添資料参照

〈参考〉県内の乗合バス利用者の推移

(R1.10～R6.9)

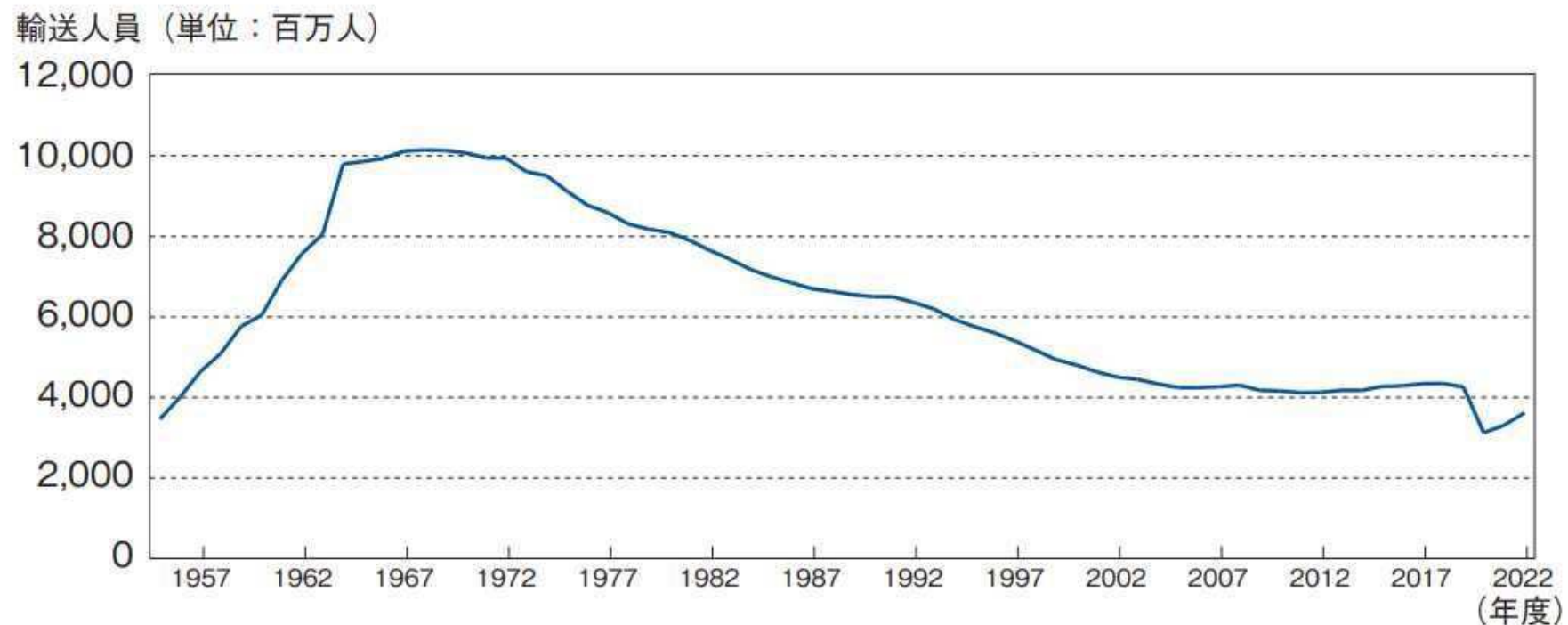
(単位:万人)



(静岡県地域交通課調査)

〈参考〉国内の一般路線バス輸送人員の推移

図表1-3-1-7 一般路線バス輸送人員の推移

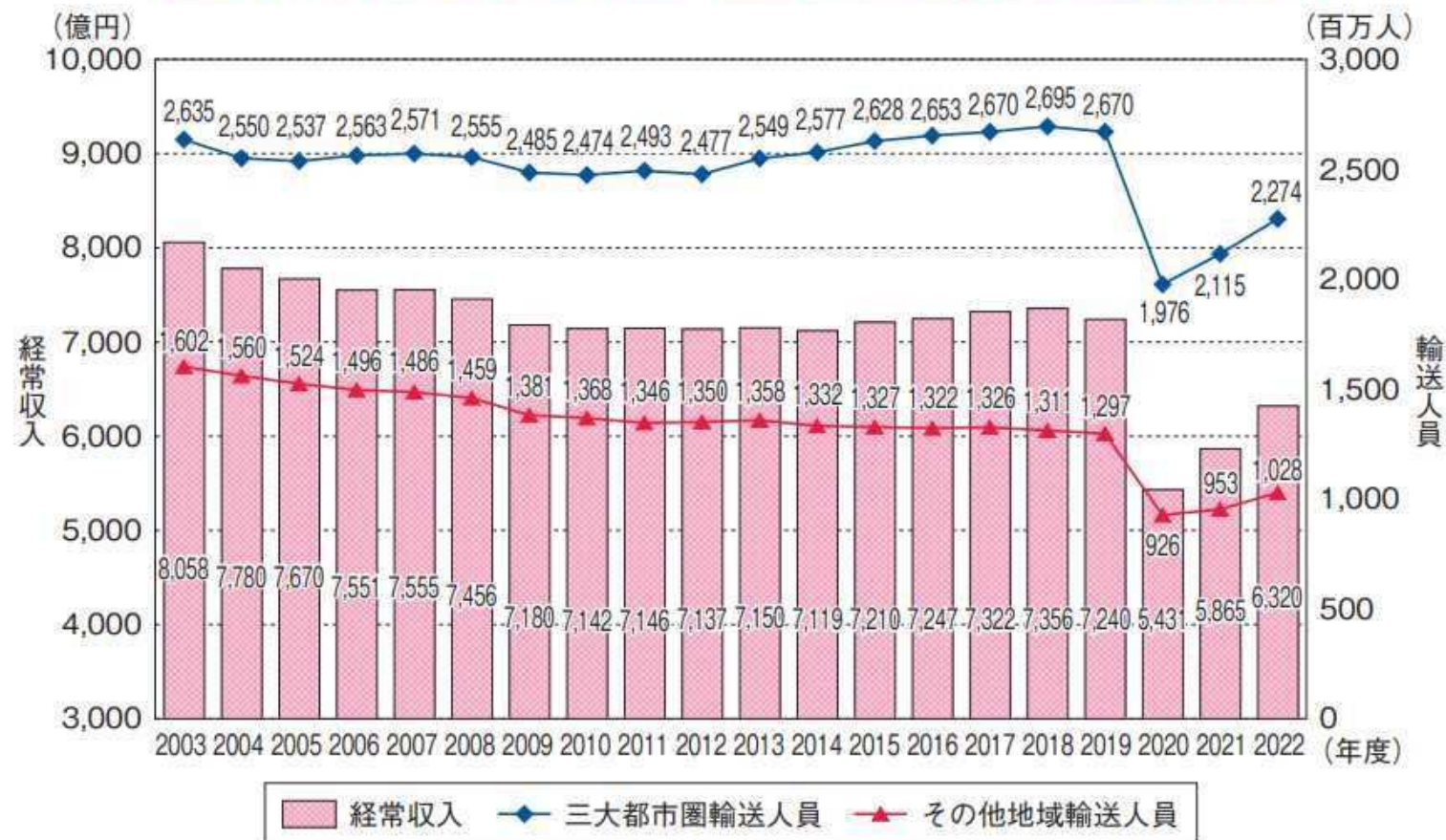


資料：「自動車輸送統計調査」から国土交通省総合政策局作成

（出典：国作成資料令和5（2023）年度交通の動向）

〈参考〉一般路線バスの輸送人員、経常収入の推移

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



注1：各数値データは、乗合バスの保有車両数が30両以上のバス事業者のデータを採用。

注2：三大都市圏とは、埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、三重、岐阜、大阪、京都、兵庫である。

資料：国土交通省物流・自動車局作成

(出典：国作成資料令和5(2023)年度交通の動向)

事業者、自治体の連携による利用促進の取組



実施日

令和6年12月7日（土）・8日（日）

対象路線

県内全域の約400路線（路線バス、コミュニティバス含む）

対象者

県内の学校に通う小学生約17万3000人

※リーフレット配布部数

（同規模での小学生を対象としたバス無料デーは全国初）

掲載メディア

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

効果検証

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



令和6年度地域間幹線系統の事業評価結果（概要）

1 事業評価の目的

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

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

2 評価項目

評価の観点	評価項目	説明
補助基準	運行回数	実績運行回数が補助要件を満たしているかを評価
	輸送量	実績輸送量が補助要件を満たしているかを評価
実施状況	収支率	実績値を評価(収支率 50%以上満点)
	乗車人員	計画値に対する実績値を評価(+5 %以上満点)
幹線性・広域性	ネットワーク構成	他の系統と乗換可能なアクセス拠点数及びバス停数を評価 (10 点満点)
	広域トリップ状況	バス利用者の市町を跨ぐ移動割合を評価(50%以上満点)
説明事項	(点数なし)	利用実態等を含めた当該系統の運行目的等
事業者の取組		路線維持のための増収策、路線維持のための費用削減策

【各項目に評価点を設定し、合計点に応じて以下のとおり評価】

評 価	内 容
A (86 点以上)	地域間幹線系統として優れた役割を果たしている
B (66～85 点)	地域間幹線系統として適した運行となっている
C (51～65 点)	地域間幹線系統として改善に努力を要する
D (0～50 点)	地域間幹線系統として見直しの検討を要する

3 事業評価結果の概要

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

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

(別紙)

見直しのポイント

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

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

令和6年度地域間幹線系統総合評価一覧表

事業者名		系統名	補助基準(40点)			実施状況(40点)		
			運行回数 (10点)	実績輸送量 (30点)		収支率 (15点)	乗車人員 (15点)	
山梨交通	1	富士宮駅・イオン・星山台・蒲原病院線	10	5	15	12	20	32
秋葉バスサービス	2	秋葉線(袋井駅前～遠州森町～気多)	10	0	10	3	3	6
	3	秋葉中遠線(袋井駅前～袋井市民病院～遠州森町)	10	30	40	15	20	35
	4	秋葉中遠線(大東支所～横須賀車庫前～袋井駅南口)	10	30	40	15	20	35
	5	秋葉中遠線(横須賀車庫前～新岡崎～袋井駅南口)	10	30	40	15	6	21
	6	浜北医大三方原聖隷	10	30	40	12	3	15
遠州鉄道	7	磐田市立病院福田線(磐田市立病院～磐田駅～豊浜郵便局)	10	30	40	15	20	35
	8	中ノ町磐田線(浜松駅～中ノ町～磐田営業所)	10	30	40	20	6	26
	9	秋葉線(春野車庫～西鹿島駅～厚生会)	10	30	40	12	15	27
	10	磐田天竜線(山東～新開～磐田駅)	10	30	40	20	20	40
	11	磐田天竜線(ららぽーと経由)	10	30	40	15	3	18
	12	掛塚さなる台線(浜松駅～掛塚～豊浜郵便局)	10	30	40	20	20	40
	13	内野台線(内野台車庫)	10	30	40	20	15	35
	14	内野台線(サンストリート浜北)	10	30	40	15	6	21
	15	磐田市立病院福田線(磐田駅南口～豊浜郵便局)	10	5	15	15	3	18
	16	引佐線	10	30	40	20	20	40
	17	萩丘都田線	10	30	40	20	15	35
	18	大塚ひとみヶ丘線	10	30	40	20	20	40
	19	気賀三ヶ日線	10	30	40	20	20	40
	20	奥山線	10	30	40	20	20	40
	21	掛塚さなる台線(浜松駅～芳川～掛塚)	10	30	40	20	20	40
しずてつジャストライン	22	三保草薙線	10	30	40	15	15	30
	23	五十海大住線	10	30	40	12	3	15
	24	焼津岡部線	10	30	40	15	3	18
	25	藤枝吉永線	10	30	40	20	20	40
	26	島田静波線(島田駅前～静波海岸入口)	10	30	40	12	20	32
	27	島田静波線(島田市立総合医療センター～島田駅前～静波海岸入口)	10	30	40	12	3	15
	28	藤枝相良線	10	30	40	15	6	21
	29	菊川浜岡線	10	30	40	20	20	40
	30	掛川大東浜岡線(掛川駅前～浜岡営業所)	10	30	40	12	20	32
	31	掛川大東浜岡線(中東遠総合医療センター～浜岡営業所)	10	30	40	20	3	23
	32	掛川大東浜岡線(掛川駅前～大東支所)	10	0	10	3	3	6
	33	御殿場線	10	30	40	20	20	40
富士急モビリティ	34	駿河小山線	10	30	40	20	6	26
	35	十里木線	10	30	40	20	15	35
	36	河口湖線	10	30	40	20	20	40
	37	河口湖線	10	30	40	20	20	40
富士急バス	38	新富士線	10	30	40	20	20	40
富士急静岡バス	39	曾比奈線	10	5	15	20	3	23
	40	大淵線	10	5	15	20	3	23
	41	大月線(吉原中央駅～富士宮駅)	10	30	40	20	6	26
	42	大月線(新富士駅～静岡県富士山世界遺産センター)	10	5	15	20	20	40
富士急シティバス	43	駿河平線	10	30	40	20	3	23
	44	須山線(三島駅～須山)	10	30	40	20	3	23
	45	原線	10	30	40	20	3	23
	46	桜堤線	10	30	40	20	6	26
	47	がんセンター線(沼津駅～がんセンター)	10	30	40	20	3	23
	48	がんセンター線(三島駅～がんセンター)	10	30	40	20	3	23
伊豆箱根バス	49	沼津大岡三島線	10	30	40	20	6	26
	50	長岡伊豆三津シーパラダイス線	10	30	40	20	3	23
	51	沼津静浦長岡線	10	30	40	20	3	23
東海バス	52	石廊崎線	10	30	40	20	20	40
	53	天城峠線	10	30	40	20	20	40
	54	戸田線	10	30	40	20	20	40
	55	西海岸線	10	30	40	20	15	35
	56	バサラ峠線(下田駅～堂ヶ島)	10	30	40	20	20	40
	57	バサラ峠線(下田駅～宇久須)	10	30	40	20	20	40
	58	下賀茂線	10	30	40	15	15	30
	59	柿田線	10	30	40	20	3	23
計								

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

地域間幹線系統 事業評価シート

1 系統の概要

事業者名		系統名	起点	主な経由地	終点
山梨交通株式会社		富士宮駅～イオン・星山台～蒲原病院線	富士宮駅	イオンモール富士宮 星山台	蒲原病院
系統キロ程		関係市町			
18.0	km	富士宮市	富士市		

2 評価結果

項目		評価のポイント		実績	評価 点数	(参考) 前年度実績
補助基準（40）		国庫補助基準を満たしたか		—	—	—
	運行回数 （10）	運行回数 3 回/日以上を確保したか		10.3 回/日	10	10.3 回/日
	輸送量 （30）	実績輸送量15人/日以上を達成したか		19.5 人/日	5	20.6 人/日
実施状況（40）		効果的に実施されたか		—	—	—
	収支率 （20）	収入を確保できているか		33.5 %	12	30.1 %
	乗車人員 （20）	乗車人員の実績は計画を上 回ったか	実績	71,763 人	20	65,047 人
			計画	64,139 人		64,319 人
幹線性・広域性（20）		幹線としての役割を果たしたか		—	—	—
	ネットワーク構成 （10）	他の系統と乗換可能なアクセ ス拠点（バス停数）はあるか （詳細別記）	拠点	2 箇所	6	2 箇所
			乗継バス停	2 箇所		2 箇所
	広域トリップ状況 （10）	市町（H13.3.31現在の市町）跨ぎの移 動はされているか		26.6 %	5	23.8 %

補助基準	15 /40
実施状況	32 /40
幹線性・広域性	11 /20
合計	58 /100

評価指標
C

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

3 説明事項

項目	内容
主な運行目的	J R 東海道線富士川駅及び J R 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
ネットワーク構成の詳細	(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)
	(乗継ぎバス停) 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)
公共施設・拠点施設とのアクセス状況	(バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設) 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

4 事業者の取組

項目	内容
増収策	・全国共通 I C 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 I C 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	・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 C O 2 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

地域間幹線系統 事業評価シート

1 系統の概要

事業者名		系統名	起点	主な経由地	終点
富士急静岡バス株式会社		曾比奈線	西富士宮駅	赤坂	曾比奈
系統キロ程	関係市町				
11.6/11.5 km	富士市	富士宮市			

2 評価結果

項目		評価のポイント		実績	評価 点数	(参考) 前年度実績	
補助基準（40）		国庫補助基準を満たしたか		—	—	—	
		運行回数（10）		運行回数 3 回/日以上を確保したか	4.9 回/日	10	4.9 回/日
		輸送量（30）		実績輸送量15人/日以上を達成したか	15.1 人/日	5	16.1 人/日
実施状況（40）		効果的に実施されたか		—	—	—	
		収支率（20）		収入を確保できているか	68.0 %	20	60.2 %
		乗車人員（20）	乗車人員の実績は計画を上回ったか	実績	33,326 人	3	35,491 人
				計画	35,491 人		32,453 人
幹線性・広域性（20）		幹線としての役割を果たしたか		—	—	—	
		ネットワーク構成（10）	他の系統と乗換可能なアクセス拠点（バス停数）はあるか（詳細別記）	拠点	2 箇所	8	2 箇所
				乗継バス停	4 箇所		4 箇所
		広域トリップ状況（10）		市町（H13.3.31現在の市町）跨ぎの移動はされているか		71.0 %	10

補助基準	15 /40
実施状況	23 /40
幹線性・広域性	18 /20
合計	56 /100

評価指標
C

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

3 説明事項

項目	内容
主な運行目的	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・曽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。
ネットワーク構成の詳細	(拠点) 西富士宮駅、富士宮駅
	(乗継ぎバス停) 十字街、神田通り、駅東入口、中野
公共施設・拠点施設とのアクセス状況	(バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設) 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

4 事業者の取組

項目	内容
増収策	1) 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の継続 2) 富士急バスロケシステムの周知拡大及びWebやバス停留所QRコード設置など利用改善事業の継続 3) 高齢者を対象とした公共交通回数券の販売（富士市公共交通プラチナ回数券）、高齢者向け定期券の割引販売継続的に実施した。公共交通の活用を促進し利用者増加を図る。 4) GTFSデータをオープンデータとして公開、検索コンテンツプロバイダを従来の2事業者から4事業者に拡大しました。
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推進する。 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、軽油燃料等の使用量削減と環境保全に務める。 3) 不採算路線について、利用の少ない路線の見直しによる運行の効率化を図る。 4) 車両購入や比較的金額が大きい物品類等について、比較購入を継続実施し固定経費の削減を図るとともに、経費節約についての意識と目標設定等による削減に努める。 5) 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：422円63銭（▲11.53円）

地域間幹線系統 事業評価シート

1 系統の概要

事業者名		系統名	起点	主な経由地	終点
富士急静岡バス株式会社		大淵線	富士駅	吉原中央駅 中野	富士宮駅
系統キロ程		関係市町			
19.9	km	富士市	富士宮市		

2 評価結果

項目		評価のポイント		実績	評価 点数	(参考) 前年度実績
補助基準（40）		国庫補助基準を満たしたか		—	—	—
	運行回数 （10）	運行回数 3 回/日以上を確保したか		3. 1 回/日	10	3. 1 回/日
	輸送量 （30）	実績輸送量15人/日以上を達成したか		15. 5 人/日	5	16. 7 人/日
実施状況（40）		効果的に実施されたか		—	—	—
	収支率 （20）	収入を確保できているか		83. 2 %	20	79. 2 %
	乗車人員 （20）	乗車人員の実績は計画を上 回ったか	実績	27, 837 人	3	30, 084 人
			計画	30, 084 人		29, 956 人
幹線性・広域性（20）		幹線としての役割を果たしたか		—	—	—
	ネットワーク構成 （10）	他の系統と乗換可能なアクセ ス拠点（バス停数）はあるか （詳細別記）	拠点	3 箇所	10	3 箇所
			乗継バス停	5 箇所		4 箇所
	広域トリップ状況 （10）	市町（H13. 3. 31現在の市町）跨ぎの移 動はされているか		53. 5 %	10	43. 5 %

補助基準	15 /40
実施状況	23 /40
幹線性・広域性	20 /20
合計	58 /100

評価指標
C

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

3 説明事項

項目	内容
主な運行目的	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。
ネットワーク構成の詳細	(拠点) 吉原中央駅、富士宮駅、富士駅
	(乗継ぎバス停) 吉原中央駅、昭和通り、広見団地入口、中野、穴原入口
公共施設・拠点施設とのアクセス状況	(バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設) 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

4 事業者の取組

項目	内容
増収策	1) 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の継続 2) 富士急バスロケシシステムの周知拡大及びWebやバス停留所QRコード設置など利用改善事業の継続 3) 高齢者を対象とした公共交通回数券の販売（富士市公共交通プラチナ回数券）、高齢者向け定期券の割引販売継続的に実施した。公共交通の活用を促進し利用者増加を図る。 4) GTFSデータをオープンデータとして公開、検索コンテンツプロバイダを従来の2事業者から4事業者に拡大しました。
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推進する。 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、軽油燃料等の使用量削減と環境保全に務める。 3) 不採算路線について、利用の少ない路線の見直しによる運行の効率化を図る。 4) 車両購入や比較的金額が大きい物品類等について、比較購入を継続実施し固定経費の削減を図るとともに、経費節約についての意識と目標設定等による削減に努める。 5) 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：422円63銭（▲11.53円）

地域間幹線系統 事業評価シート

1 系統の概要

事業者名		系統名	起点	主な経由地	終点
富士急静岡バス株式会社		大月線	吉原中央駅	峰畑	富士宮駅
系統キロ程		関係市町			
9.5	km	富士市	富士宮市		

2 評価結果

項目		評価のポイント		実績	評価 点数	(参考) 前年度実績
補助基準（40）		国庫補助基準を満たしたか		—	—	—
	運行回数 （10）	運行回数 3 回/日以上を確保したか		19.8 回/日	10	19.9 回/日
	輸送量 （30）	実績輸送量15人/日以上を達成したか		79.2 人/日	30	85.5 人/日
実施状況（40）		効果的に実施されたか		—	—	—
	収支率 （20）	収入を確保できているか		84.7 %	20	80.0 %
	乗車人員 （20）	乗車人員の実績は計画を上 回ったか	実績	117,049 人	6	117,172 人
			計画	117,172 人		113,857 人
幹線性・広域性（20）		幹線としての役割を果たしたか		—	—	—
	ネットワーク構成 （10）	他の系統と乗換可能なアクセ ス拠点（バス停数）はあるか （詳細別記）	拠点	3 箇所	10	3 箇所
			乗継バス停	4 箇所		4 箇所
	広域トリップ状況 （10）	市町（H13.3.31現在の市町）跨ぎの移 動はされているか		54.7 %	10	57.7 %

補助基準	40 /40
実施状況	26 /40
幹線性・広域性	20 /20
合計	86 /100

評価指標
A

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

3 説明事項

項目	内容
主な運行目的	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。
ネットワーク構成の詳細	(拠点) 富士宮駅、源道寺駅、吉原中央駅
	(乗継ぎバス停) 富士宮駅、吉原中央駅、一乗寺、昭和通り
公共施設・拠点施設とのアクセス状況	(バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設) 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

4 事業者の取組

項目	内容
増収策	1) 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の継続 2) 富士急バスロケシステムの周知拡大及びWebやバス停留所QRコード設置など利用改善事業の継続 3) 高齢者を対象とした公共交通回数券の販売（富士市公共交通プラチナ回数券）、高齢者向け定期券の割引販売継続的に実施した。公共交通の活用を促進し利用者増加を図る。 4) GTFSデータをオープンデータとして公開、検索コンテンツプロバイダを従来の2事業者から4事業者に拡大しました。
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推進する。 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、軽油燃料等の使用量削減と環境保全に務める。 3) 不採算路線について、利用の少ない路線の見直しによる運行の効率化を図る。 4) 車両購入や比較的金額が大きい物品類等について、比較購入を継続実施し固定経費の削減を図るとともに、経費節約についての意識と目標設定等による削減に努める。 5) 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：422円63銭（▲11.53円）

地域間幹線系統 事業評価シート

1 系統の概要

事業者名		系統名	起点	主な経由地	終点
富士急静岡バス株式会社		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
系統キロ程		関係市町			
14.1	km	富士市	富士宮市		

2 評価結果

項目		評価のポイント		実績	評価 点数	(参考) 前年度実績	
補助基準（40）		国庫補助基準を満たしたか		—	—	—	
		運行回数（10）		運行回数 3 回/日以上を確保したか	3.0 回/日	10	3.0 回/日
		輸送量（30）		実績輸送量15人/日以上を達成したか	15.3 人/日	5	17.4 人/日
実施状況（40）		効果的に実施されたか		—	—	—	
		収支率（20）		収入を確保できているか	92.3 %	20	93.1 %
		乗車人員（20）	乗車人員の実績は計画を上回ったか	実績	21,941 人	20	17,958 人
				計画	17,958 人		16,707 人
幹線性・広域性（20）		幹線としての役割を果たしたか		—	—	—	
		ネットワーク構成（10）	他の系統と乗換可能なアクセス拠点（バス停数）はあるか（詳細別記）	拠点	4 箇所	10	4 箇所
				乗継バス停	4 箇所		4 箇所
		広域トリップ状況（10）		市町（H13.3.31現在の市町）跨ぎの移動はされているか		50.0 %	10

補助基準	15 /40
実施状況	40 /40
幹線性・広域性	20 /20
合計	75 /100

評価指標
B

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

3 説明事項

項目	内容
主な運行目的	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、富士方面ではドン・キホーテユニ富士吉原店・吉原高校、その他高校方面への乗り換えがあります。
ネットワーク構成の詳細	(拠点) 富士宮駅、源道寺駅、吉原中央駅、新富士駅
	(乗継ぎバス停) 富士宮駅、吉原中央駅、一乗寺、昭和通り
公共施設・拠点施設とのアクセス状況	(バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設) 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・キホーテユニ富士吉原店

4 事業者の取組

項目	内容
増収策	1) 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の継続 2) 富士急バスロケシステムの周知拡大及びWebやバス停留所QRコード設置など利用改善事業の継続 3) 高齢者を対象とした公共交通回数券の販売（富士市公共交通プラチナ回数券）、高齢者向け定期券の割引販売継続的に実施した。公共交通の活用を促進し利用者増加を図る。 4) GTFSデータをオープンデータとして公開、検索コンテンツプロバイダを従来の2事業者から4事業者に拡大しました。
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推進する。 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、軽油燃料等の使用量削減と環境保全に務める。 3) 不採算路線について、利用の少ない路線の見直しによる運行の効率化を図る。 4) 車両購入や比較的金額が大きい物品類等について、比較購入を継続実施し固定経費の削減を図るとともに、経費節約についての意識と目標設定等による削減に努める。 5) 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：422円63銭（▲11.53円）

地域間幹線系統 事業評価シート

1 系統の概要

事業者名	系統名	起点	主な経由地	終点
富士急シティバス株式会社	原線	沼津駅	片浜駅 原駅	東田子浦駅
系統キロ程	関係市町			
13.5 km	沼津市	富士市		

2 評価結果

項目	評価のポイント		実績	評価 点数	(参考) 前年度実績
補助基準 (40)	国庫補助基準を満たしたか		—	—	—
	運行回数 (10)	運行回数 3 回/日以上を確保したか	7.5 回/日	10	7.1 回/日
	輸送量 (30)	実績輸送量15人/日以上を達成したか	31.5 人/日	30	31.9 人/日
実施状況 (40)	効果的に実施されたか		—	—	—
	収支率 (20)	収入を確保できているか	54.7 %	20	59.4 %
	乗車人員 (20)	乗車人員の実績は計画を上 回ったか	実績 83,640 人	3	92,576 人
			計画 92,576 人		83,058 人
幹線性・広域性 (20)	幹線としての役割を果たしたか		—	—	—
	ネットワーク構成 (10)	他の系統と乗換可能なアクセ ス拠点 (バス停数) はあるか (詳細別記)	拠点 4 箇所	10	4 箇所
		乗継バス停	2 箇所		2 箇所
	広域トリップ状況 (10)	市町 (H13.3.31現在の市町) 跨ぎの移 動はされているか	9.9 %	2	6.0 %

補助基準	40 /40
実施状況	23 /40
幹線性・広域性	12 /20
合計	75 /100

評価指標
B

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

3 説明事項

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

4 事業者の取組

項目	内容
増収策	1) 行政と連携した地域との意見交換を行い、地域の状況を把握するだけでなく、その機会を利用して路線の存在をアピールすることにより、利用促進を図った。 2) 富士急グループのWEBサイトでの時刻表検索サービスを実施し及び、また乗換検索サービスのコンテンツプロバイダへのデータ提供により、時刻表検索サービスに対応させている。 (ナビタイム、駅すばあと、ジョルダン、Yahoo乗換案内、GoogleMap) 3) 幼稚園、小学校等における「バス乗り方教室」を沿線市町にて実施した。 4) 小学生の長期休暇(春休み、夏休み、冬休み)に合わせた特別運賃導入を導入し、利用促進を図った。 5) ノンステップバスを導入(車両更新)するとともに、既存車両についても案内表示装置を更新し、使いやすいバス環境を整備した。 6) リアルタイム混雑情報提供機能付バスロケーションシステムを導入し、利用しやすいバス環境を整備した。
費用削減策	1) 燃料、オイルその他修繕部品等、車両購入の購入に加え金額が多い備品等についても、富士急グループ全体での一括仕入れ実施や比較購入の徹底を図りコスト削減を実施した。 2) アイドリングストップ強化月間の実施や点呼等による周知徹底、街頭監査による注意喚起により、燃費向上を実現し軽油使用料の削減を図った。 3) 車両の更新により、燃費効率向上と修繕費の削減を図った。 4) 効率的な仕業再編による乗務員人件費の抑制を図った。

地域間幹線系統 事業評価シート

1 系統の概要

事業者名		系統名	起点	主な経由地	終点
富士急バス株式会社		新富士線	富士山駅	精進湖 富士宮駅	新富士駅
系統キロ程		関係市町			
72.4	km	富士宮市	富士市		

2 評価結果

項目		評価のポイント		実績	評価 点数	(参考) 前年度実績	
補助基準（40）		国庫補助基準を満たしたか		—	—	—	
		運行回数（10）		運行回数 3 回/日以上を確保したか	3.0 回/日	10	3.0 回/日
		輸送量（30）		実績輸送量15人/日以上を達成したか	25.5 人/日	30	17.1 人/日
実施状況（40）		効果的に実施されたか		—	—	—	
		収支率（20）		収入を確保できているか	71.8 %	20	51.2 %
		乗車人員（20）	乗車人員の実績は計画を上回ったか	実績	65,902 人	20	53,208 人
				計画	33,514 人		22,285 人
幹線性・広域性（20）		幹線としての役割を果たしたか		—	—	—	
		ネットワーク構成（10）	他の系統と乗換可能なアクセス拠点（バス停数）はあるか（詳細別記）	拠点	4 箇所	10	4 箇所
				乗継バス停	9 箇所		9 箇所
		広域トリップ状況（10）		市町（H13.3.31現在の市町）跨ぎの移動はされているか		59.5 %	10

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

評価指標
A

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

3 説明事項

項目	内容
主な運行目的	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。
ネットワーク 構成の詳細	(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
	(乗継ぎバス停) 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・ 拠点施設との アクセス状況	(バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設) 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

4 事業者の取組

項目	内容
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) 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。

地域間幹線系統に対する市町取組方針報告書

市町名		富士市
対象系統		
評価指標	A	新富士線 大月線（吉原中央駅～富士宮駅）
	B	大月線（新富士駅～静岡県富士山世界遺産センター） 原線
	C	富士宮駅～イオン・星山台～蒲原病院線 曾比奈線 大淵線
	D	
市町の取組		
・「バスの日イベント」等のイベントの実施 ・乗継割引券の運用 ・「富士市バスなび」を公共施設等に配架、転入者に配布 ・満65歳以上で運転免許返納者等を対象に、最大5年間（1年に1回、5,000円分）公共交通共通回数券を交付 ・70歳以上の高齢者を対象に公共交通プラチナ回数券の購入又は定期券の割引購入ができる事業を実施 ・バスロケーションシステムを事業者との協働により導入し、運用。市自主運行のバス情報も掲載。 ・路線バスと市自主運行路線との乗継利用の促進。		
今後の方針（市町の意向等）		
評価指標	AまたはB	引き続き国、県の補助を受けるとともに、上記取組を継続し利用促進を図る。
	CまたはD	富士宮駅～イオン・星山台～蒲原病院線、曾比奈線及び大淵線ともに、収支率は前年度実績を上回っているが、輸送量が20人/日未満となっている。地域住民の足として必要不可欠な路線であるため、さらなる収支改善や周辺地区へのPR等、より一層の利用促進に事業者として連携して取り組む。また、欠損額の一部を補助し事業者による運行を支援する。

(記載要領)

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

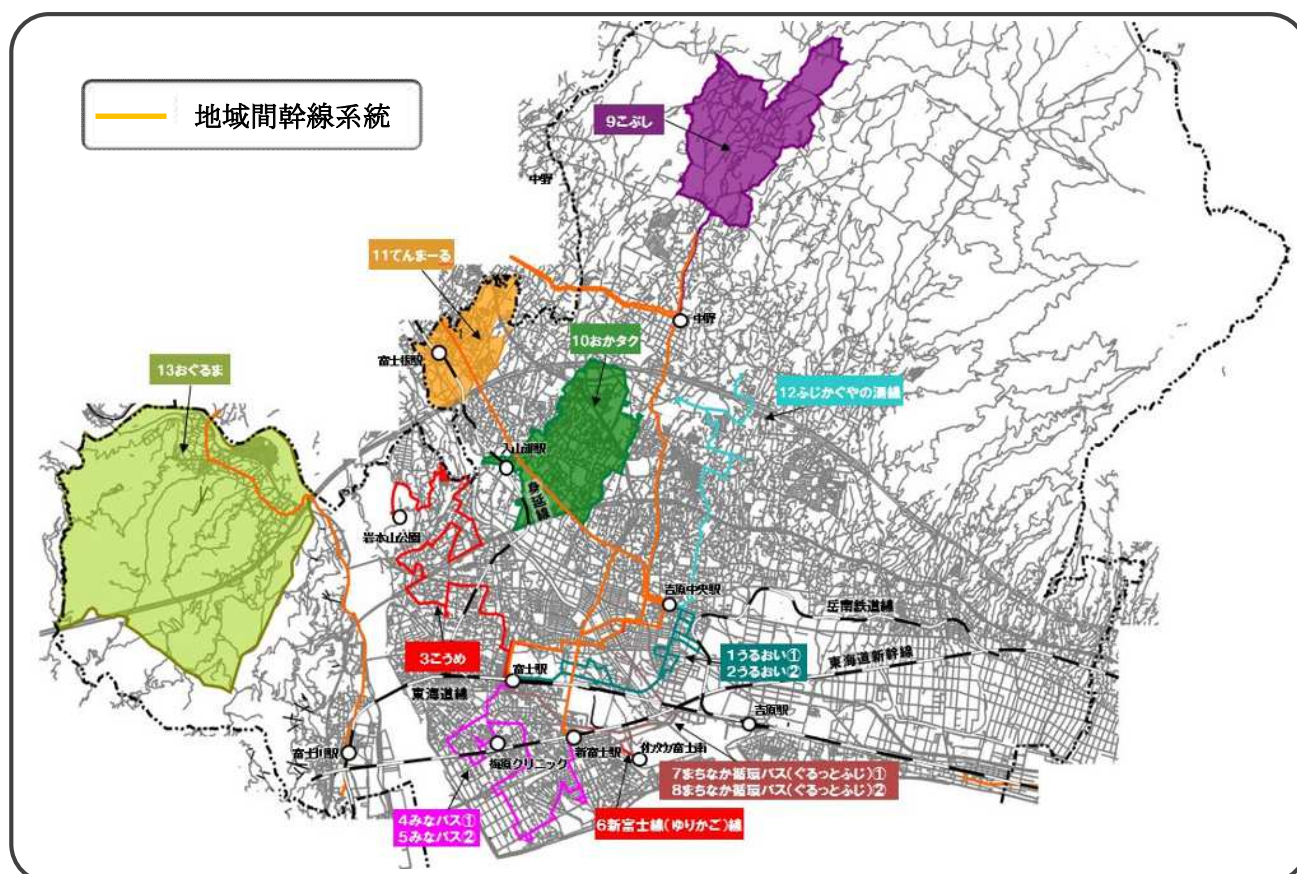
地域内フィーダー系統（令和6年度運行分）

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6年度運行分(今回の対象期間)

会計年度 月	令和5年度												令和6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																								

← 令和5年度運行分
令和6年度運行分
令和7年度運行分 →

4 地域内フィーダー系統（令和6年度運行分）の流れ

R5 年度	内容	R6 年度	内容
4		4	
5		5	
6	(5/30) 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	(9/29) 計画の認定	9	(9/30) R6 年度運行分終了
10	(10/1) R6 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	(1/29) 富士市公共交通協議会 …自己評価について協議
2		2	
3		3	

今後：協議結果を中部運輸局へ提出
 (1/17 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)

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：R5 年 10 月～R6 年 9 月)

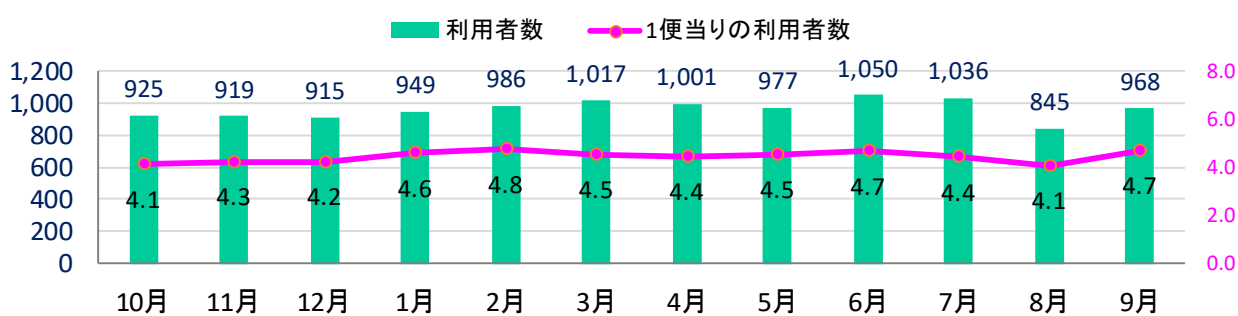
1 運行内容

- ◇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	785人 (R4.10～R5.9)	前年度より増	966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	25.5% (R4.10～R5.9)	20.0%	26.9%	A	A 20%以上 B 15%以上 C 15%未満

●R5.10月～R6.9月の1ヶ月当たりの利用者数 966人



月	利用者数	1便当りの利用者数
10月	925	4.1
11月	919	4.3
12月	915	4.2
1月	949	4.6
2月	986	4.8
3月	1,017	4.5
4月	1,001	4.4
5月	977	4.5
6月	1,050	4.7
7月	1,036	4.4
8月	845	4.1
9月	968	4.7

●R5.10月～R6.9月の収支率 26.9%

(収支率＝収入÷運行経費)

【内訳】 運賃収入 1,979,950 円＋広告収入等 286,000 円

収入 2,265,950 円	市負担 6,173,140 円
← 運行経費 8,439,090 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。

岩松北地区コミュニティバス「こうめ」（昼間便）

（対象期間：R5 年 10 月～R6 年 9 月）

1 運行内容

- ◇ルート … 岩本山公園～松本～松岡～堅堀駅入口～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 … 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	464人 (R4.10～R5.9)	前年度より増	483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	27.8% (R4.10～R5.9)	33.3%	28.4%	B	A 33.3%以上 B 20%以上 C 20%未満

●R5.10月～R6.9月の1ヶ月当たりの利用者数 483人

月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月
昼間便	568	455	397	387	588	548	572	486	518	453	376	442
朝夕便	363	331	321	329	327	335	411	321	367	313	276	288
1便当たりの利用者数	6.2	5.5	5.0	5.2	6.6	5.9	6.6	5.6	5.9	4.9	4.7	5.3

●R5.10月～R6.9月の収支率 28.4%

(収支率＝収入÷運行経費)

【収入内訳】 運賃収入 1,319,885円＋広告収入等 303,305円

収入 1,623,190円	市負担 4,086,999円
運行経費 5,710,189円	

総合評価	利用者数は目標を達成できたが、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いるが、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：R5 年 10 月～R6 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）

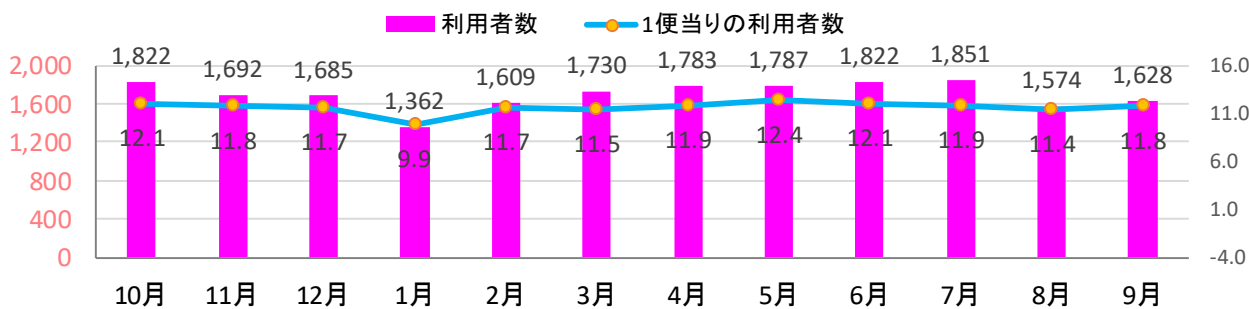
◇車 両 … 13 人乗りワゴン車

◇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	1,474 人 (R4.10～R5.9)	前年度 より増	1,695 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	38.1% (R4.10～R5.9)	33.3%	39.1%	A	A 33.3%以上 B 20%以上 C 20%未満

●R5.10 月～R6.9 月の 1 ヶ月当たりの利用者数 1,695 人



●R5.10 月～R6.9 月の収支率 39.1%

(収支率＝収入÷運行経費)

【収入内訳】運賃収入 3,461,960 円＋広告収入等 476,520 円

収入 3,938,480 円

市負担 6,134,882 円

運行経費 10,073,362 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。

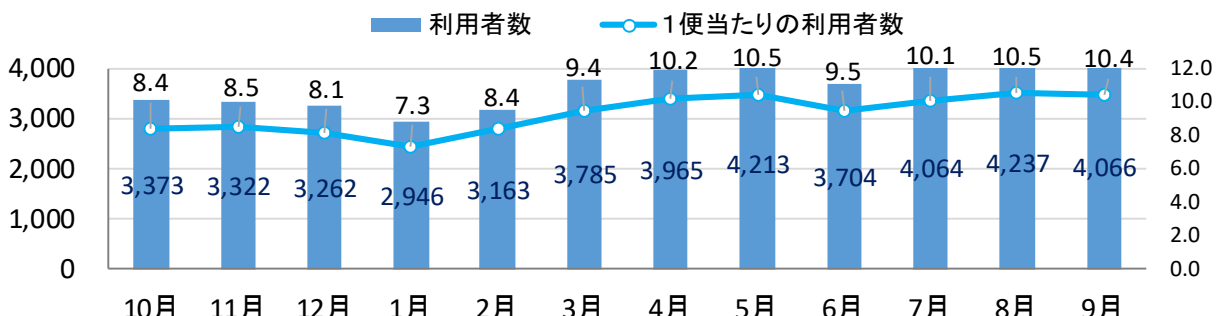
新富士（ゆりかご）線

（対象期間：R5 年 10 月～R6 年 9 月）

1 運行内容

- ◇ルート …富士駅南口～新富士駅～休ノマノ富士南の往復ルート
- ◇便数等 …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	2,460 人 (R4.10～R5.9)	前年度 より増	3,675 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	57.0% (R4.10～R5.9)	80.0%	70.1%	B	A 80%以上 B 70%以上 C 70%未満
●R5.10 月～R6.9 月の 1 ヶ月当たりの利用者数 3,675 人  ●R5.10 月～R6.9 月の収支率 70.1% (収支率＝収入÷運行経費) 【収入内訳】運賃収入 8,555,400 円＋広告収入等 2,302,958 円 収入 10,858,358 円 欠損 4,625,368 円 ← 運行経費 15,483,726 円 →					
総合評価	利用者数は目標を達成できたが、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 月のダイヤ改正による便数の増加により、利用者数は大幅に増加した。昨年度に比べ大幅な収支改善となったが、目標達成はできていないため、次年度は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：R5 年 10 月～R6 年 9 月）

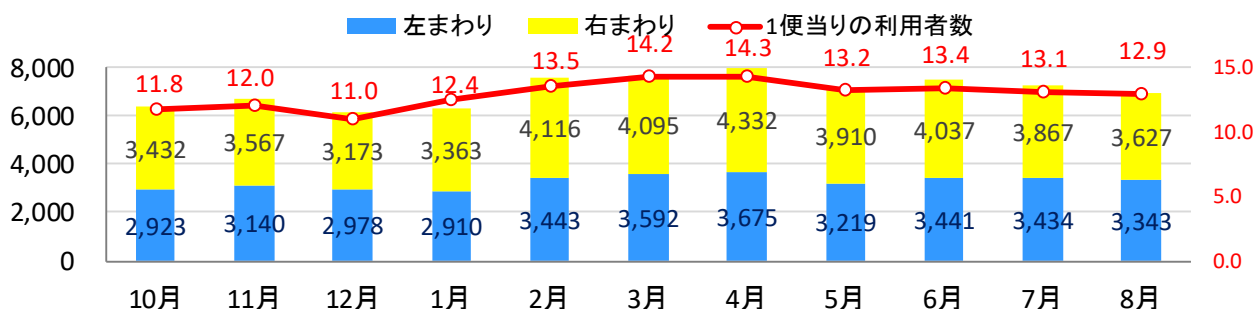
1 運行内容

- ◇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	6,433 人 (R4.10～R5.9)	前年度 より増	7,046 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	64.0% (R4.10～R5.9)	80.0%	75.6%	B	A 80%以上 B 70%以上 C 70%未満

●R5.10 月～R6.9 月の 1 ヶ月当たりの利用者数 7,046 人



●R5.10 月～R6.9 月の収支率 75.6%

（収支率＝収入÷運行経費）

【収入内訳】 運賃収入 24,364,230 円＋広告収入等 5,963,306 円



総合評価	利用者数は目標を達成できたが、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

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：R5 年 10 月～R6 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	23 人 (R4.10~R5.9)	前年度 より増	14 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	31.8% (R4.10~R5.9)	33.3%	30.6%	B	A 33.3%以上 B 20%以上 C 20%未満

●R5.10 月～R6.9 月の 1 ヶ月当たりの利用者数 14 人

月	利用者数	1台当たりの利用者数
10月	8	1.00
11月	8	1.00
12月	19	1.06
1月	8	1.00
2月	12	1.00
3月	19	1.12
4月	15	1.00
5月	16	1.00
6月	11	1.22
7月	13	1.00
8月	19	1.12
9月	18	1.20

●R5.10 月～R6.9 月の収支率 30.6%

(収支率＝運賃収入÷運行経費)

【収入内訳】 運賃収入 76,800 円＋広告収入等 10,000 円

収入 86,800 円	市負担 197,040 円
← 運行経費 283,840 円 →	

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：R5 年 10 月～R6 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 … 13 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	140人 (R4.10~R5.9)	前年度より増	129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	41.5% (R4.10~R5.9)	33.3%	35.5%	A	A 33.3%以上 B 20%以上 C 20%未満

●R5.10月~R6.9月の1ヶ月当たりの利用者数 129人

■ 利用人数

● 1台当たりの利用者数

月	利用人数	1台当たりの利用者数
10月	177	1.11
11月	157	1.10
12月	154	1.12
1月	146	1.04
2月	132	1.10
3月	122	1.04
4月	130	1.11
5月	88	1.01
6月	91	1.07
7月	130	1.07
8月	113	1.09
9月	112	1.12

●R5.10月~R6.9月の収支率 35.5%

(収支率＝収入÷運行経費)

【収入内訳】 運賃収入 593,750円＋広告収入等 22,000円

収入 615,750円

市負担 1,120,230円

運行経費 1,735,980円

総合評価	利用者数は目標を達成できなかったが、収支率は達成できた。	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

利用頻度が高かった方の利用がなくなったことにより、利用者数が減少したと考えられる。次年度は目標を達成できるよう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。

天間地区デマンドタクシー「てんまーる」

(対象期間：R5 年 10 月～R6 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 … 12 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	116人 (R4.10～R5.9)	前年度より増	135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	31.5% (R4.10～R5.9)	33.3%	31.0%	B	A 33.3%以上 B 20%以上 C 20%未満

●R5.10月～R6.9月の1ヶ月当たりの利用者数 135人

月	利用者数	1台当たりの利用者数
10月	155	1.08
11月	149	1.09
12月	147	1.08
1月	145	1.08
2月	124	1.10
3月	136	1.10
4月	121	1.07
5月	109	1.09
6月	140	1.14
7月	128	1.06
8月	121	1.06
9月	144	1.04

●R5.10月～R6.9月の収支率 31.0%

(収支率＝収入÷運行経費)

【収入内訳】 運賃収入 473,700円＋広告収入等 60,000円

収入 533,700円	市負担 1,187,540円
← 運行経費 1,721,240円 →	

総合評価	利用者数は目標を達成できたが、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

利用者数は増加したが、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。また、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：R5 年 10 月～R6 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	603人 (R4.10～R5.9)	前年度より増	594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	23.1% (R4.10～R5.9)	20.0%	28.2%	A	A 20%以上 B 15%以上 C 15%未満

●R5.10月～R6.9月の1ヶ月当たりの利用者数 594人

月	利用者数	1便当たりの利用者数
10月	625	2.3
11月	534	2.1
12月	547	2.0
1月	553	2.1
2月	521	2.1
3月	603	2.3
4月	635	2.4
5月	644	2.4
6月	753	2.9
7月	660	2.4
8月	548	2.1
9月	574	2.2

●R5.10月～R6.9月の収支率 28.2%

(収支率＝収入÷運行経費)

【収入内訳】 運賃収入 1,646,568円＋広告収入等 1,783,984円

収入3,430,552円	欠損 8,753,363円
運行経費 12,183,915円	

総合評価	利用者数は目標を達成できなかったが、収支率は達成できた。	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

利用者数は目標を達成できなかったが、令和 5 年 10 月の運賃改定により、収支率は改善した。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：R5 年 10 月～R6 年 9 月)

1 運行内容

- ◇ルート … 松野地区内の区域運行
- ◇便数等 … 13 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	125人 (R4.10~R5.9)	前年度より増	158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	32.8% (R4.10~R5.9)	33.3%	32.2%	B	A 33.3%以上 B 20%以上 C 20%未満

●R5.10月～R6.9月の1ヶ月当たりの利用者数 158人

利用人数 1台当たりの利用者数

月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月
利用人数	163	155	175	159	158	150	123	130	143	143	166	225
1台当たりの利用者数	1.12	1.16	1.18	1.16	1.16	1.12	1.12	1.20	1.19	1.21	1.18	1.22

●R5.10月～R6.9月の収支率 32.2%

(収支率＝収入÷運行経費)

【収入内訳】 運賃収入 563,300円＋広告収入等 30,000円

収入 593,300円	市負担 1,251,020円
← 運行経費 1,844,320円 →	

総合評価	利用者数は目標を達成できたが、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

利用者数は増加したが、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。

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7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設備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。 A 前年利用者数785人 実績利用者数966人 目標収支率20.0% 実績収支率26.9%	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。
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活動等の取組を継続的に実施した。	A 計画どおり実施された。	A 利用者数は目標を達成できたが、収支率は達成できなかった。 B 前年利用者数464人 実績利用者数483人 目標収支率33.3% 実績収支率28.4%	前年度と比べて利用者は増加しているが、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。
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。 A 前年利用者数1,474人 実績利用者数1,695人 目標収支率33.3% 実績収支率39.1%	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。
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、住民と利用者に対しPRを図った。	A 計画どおり実施された。	A 利用者数は目標を達成できたが、収支率は達成できなかった。 B 前年利用者数2,460人 実績利用者数3,675人 目標収支率80.0% 実績収支率70.1%	令和5年4月のダイヤ改正による便数の増加により、利用者数は大幅に増加した。昨年度に比べ大幅な収支改善となったが、目標達成はできていないため、次年度は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、住民と利用者に対し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できたが、収支率は達成できなかった。 B 前年利用者数6,433人 実績利用者数7,046人 目標収支率80.0% 実績収支率75.6%	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。	A 利用者数・収支率ともに目標を達成できなかった。 B 前年利用者数23人 実績利用者数14人 目標収支率33.3% 実績収支率30.6%	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。	A 計画どおり実施された。	A 利用者数は目標を達成できなかったが、収支は達成できた。 B 前年利用者数140人 実績利用者数129人 目標収支率33.3% 実績収支率35.5%	利用頻度が高かった方の利用がなくなったことにより、利用者数が減少したと考えられる。次年度は目標を達成できるよう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㈱	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できたが、収支率は達成できなかった。 B 前年利用者数116人 実績利用者数135人 目標収支率33.3% 実績収支率31.0%	利用者数は増加したが、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。また、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。	A 計画どおり実施された。	A 利用者数は目標を達成できなかったが、収支率は達成できた。 B 前年利用者数603人 実績利用者数594人 目標収支率20.0% 実績収支率28.2%	利用者数は目標を達成できなかったが、令和5年10月の運営改定により、収支率は改善した。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。	A 計画どおり実施された。	B 利用者数は目標を達成できたが、収支率は達成できなかった。 B 前年利用者数125人 実績利用者数158人 目標収支率33.3% 実績収支率32.2%	利用者数は増加したが、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。

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7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)	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。 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。

鉄道軌道安全輸送設備等整備事業（令和5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(株)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5年度実施分）の流れ

R4 年度	内容	R5 年度	内容	R6 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	(1/26) 富士市公共交通協議会 …実施事業について承認	1		1	(1/29) 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 (1/17 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)
レールの重軌条化工事	本吉原駅～岳南原田駅間のレールを 37 キロレールから 50N レールへ変更し安全性向上を図った。	19,273	0
木マクラギの PC マクラギ化工事	岳南原田駅下り本線と須津駅上り本線の木マクラギ合計 153 本を PC マクラギに更新し安全性を向上させた。	14,108	0
自動張力調整器更新工事	吉原駅～本吉原駅間引止 2 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。	4,421	0

<実施状況が確認できるもの・写真等>

●レール重軌条化工事
（本吉原～岳南原田）



●木マクラギの PC マクラギ化工事
（岳南原田下り本線）



●木マクラギの PC マクラギ化工事
（須津上り本線）



●自動張力調整器更新工事
（吉原～本吉原間引止 2 号）



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)
電車線交換工事	摩耗していた吉原～本吉原構内間、須津駅構内の電車線の張替工事を行い電路の安定性向上を図った。	6,512	0
踏切遮断機、警報機更新工事	依田原踏切、本町南踏切、大坪踏切の遮断機・警報機を更新し、踏切動作の安定性を向上させた。	35,805	0
車両重要部検査	法令に基づく定期検査を実施し、車両の安全性向上を図った。	12,971	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～本吉原駅構内間）



●電車線交換工事（須津駅構内）



●踏切遮断機、警報機更新（依田原・本町南踏切）



●踏切遮断機、警報機更新（本町南踏切）



●車両重要部検査（7001号車）



●踏切遮断機、警報機更新（大坪踏切）



(別添1)

令和5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7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: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	レール重軌条化工事	レール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	木マクラギのPCマクラギ化工事	木マクラギのPCマクラギ化を実施し、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	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	電車線張替え工事	摩耗していた電車線の張替え工事を実施し電路の安全性の向上を推進することができた	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	車両重要部検査	車両の定期検査実施により、安全性が確保された。	A	計画通り事業は適切に実施された。	A	事業効果により車両の安定性が向上された。	法令に基づき計画どおり実施する。