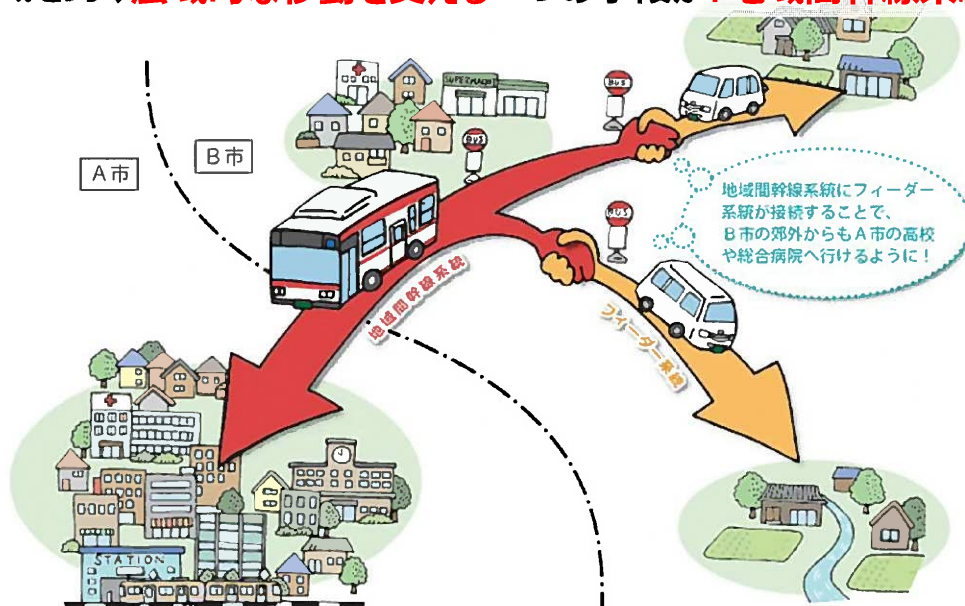


令和6年度 地域間幹線系統に関する事業評価

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

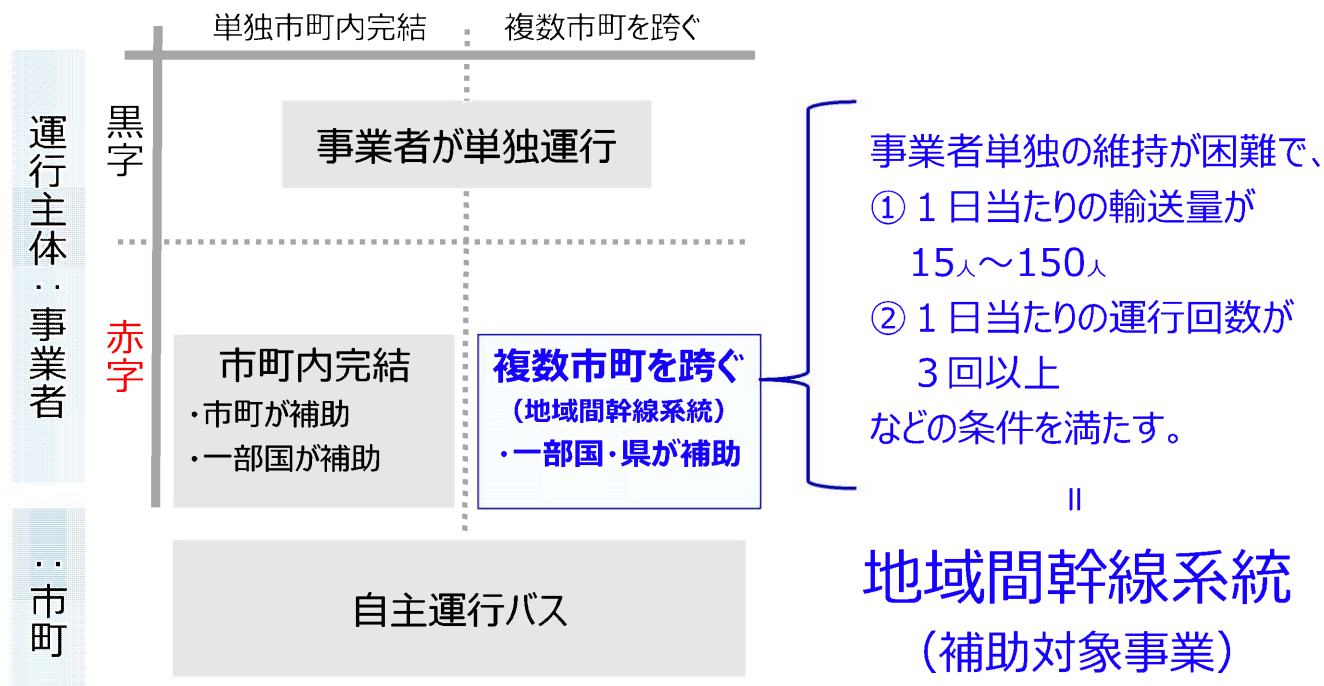
日常生活における通勤、通学、通院の流動実態等から、
結びつきの強い市町の組み合わせを**交通圏**として設定。（出典：中部運輸局「中部の交通圏」）
圏内や圏域を跨ぐ**広域的な移動を支える**一つの手段が「**地域間幹線系統**」です。



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。

静岡県の地域間幹線系統評価基準（新）

次の項目を点数化し、合計点をA・B・Cで評価

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

〈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

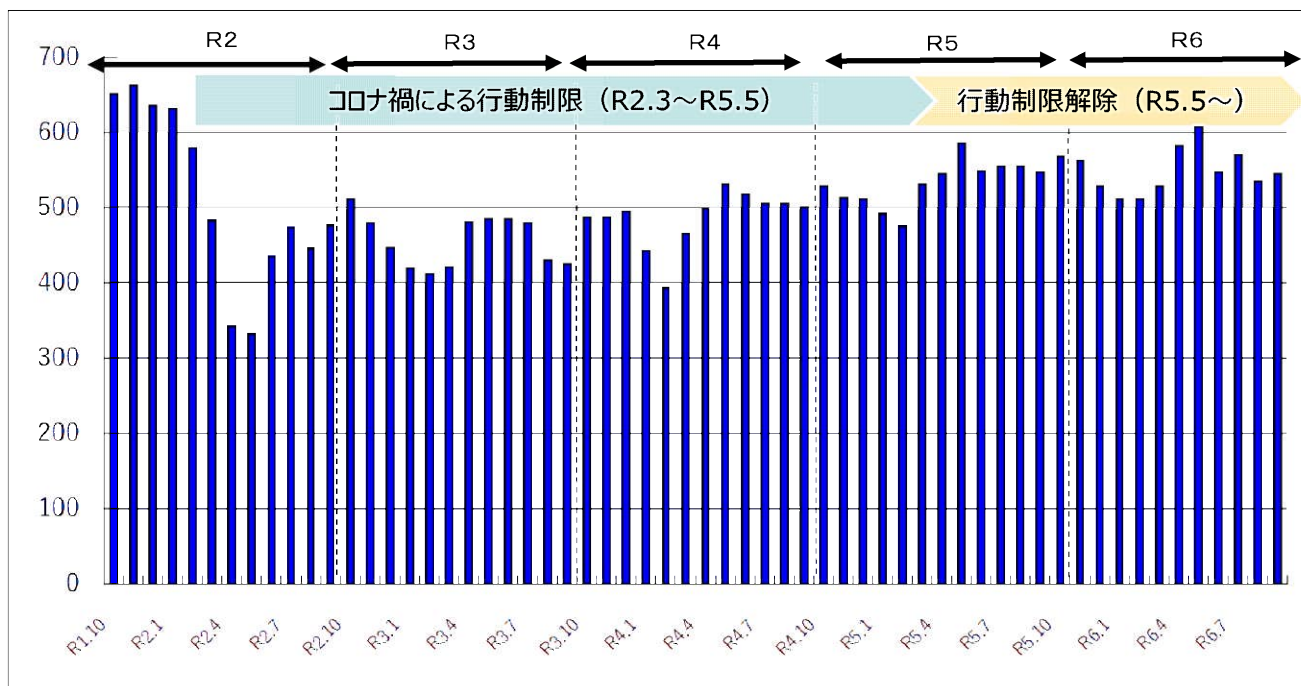
事業者名	系統名	R 6	事業者名	系統名	R 6	事業者名	系統名	R 6
1 山梨交通	富士宮駅～イオン、墨山宮～清原病院	C	22	三保草薙線	B	43	駿河平線	B
2	秋葉線	D	23	五十海大住線	B	44	須山線	B
3 秋葉バス	秋葉中遠線	A	24	焼津岡部線	B	45 富士急	原線	B
4 サービス	秋葉中遠線	A	25	藤枝吉永線	A	46	板垣線	B
5	秋葉中遠線	B	26	島田静波線	A	47	がんセンター線	B
6	浜北医大三方原聖隷線	B	27 しずてつ	島田静波線	B	48	がんセンター線	B
7	磐田市立病院福田線	A	28 ジャストライン	藤枝相良線	B	49	沼津大岡三島線	A
8	中ノ町磐田線	B	29	菊川浜岡線	A	50 伊豆箱根バス	長岡伊豆三島シーパラダイス線	B
9	秋葉線	B	30	掛川大東浜岡線	A	51	沼津静浦長岡線	B
10	磐田天竜線	A	31	掛川大東浜岡線	B	52	石廊崎線	A
11	磐田天竜線	B	32	掛川大東浜岡線	D	53	天城峠線	A
12	掛塚さなる台線	A	33	御殿場線	A	54	戸田線	A
13	内野台線	A	34 富士急	駿河小山線	A	55	西海岸線	A
14 遠州鉄道	内野台線	B	35 モビリティ	十里木線	A	56	バサラ峠線	A
15	磐田市立病院福田線	D	36	河口湖線	A	57	バサラ峠線	A
16	引佐線	A	37 富士急バス	河口湖線	A	58	下賀茂線	A
17	萩丘都田線	A	38	新富士線	A	59	柿田線	B
18	太塚ひとみヶ丘線	A	39	曾比奈線	C			
19	気賀三ヶ日線	A	40 富士急	太淵線	C			
20	奥山線	A	41 静岡バス	太月線	A			
21	掛塚さなる台線	A	42	太月線	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)

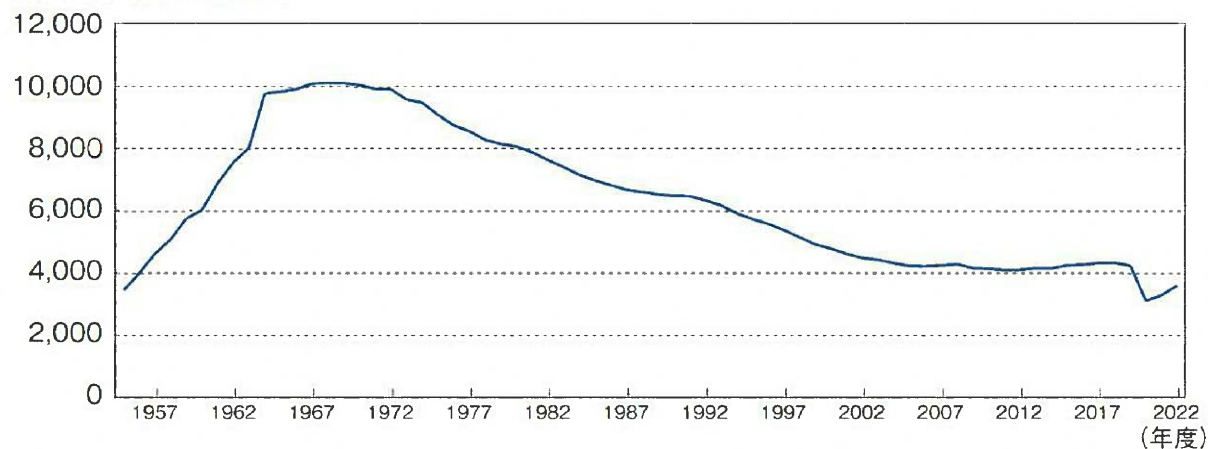


(静岡県地域交通課調査)

〈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

輸送人員 (単位: 百万人)

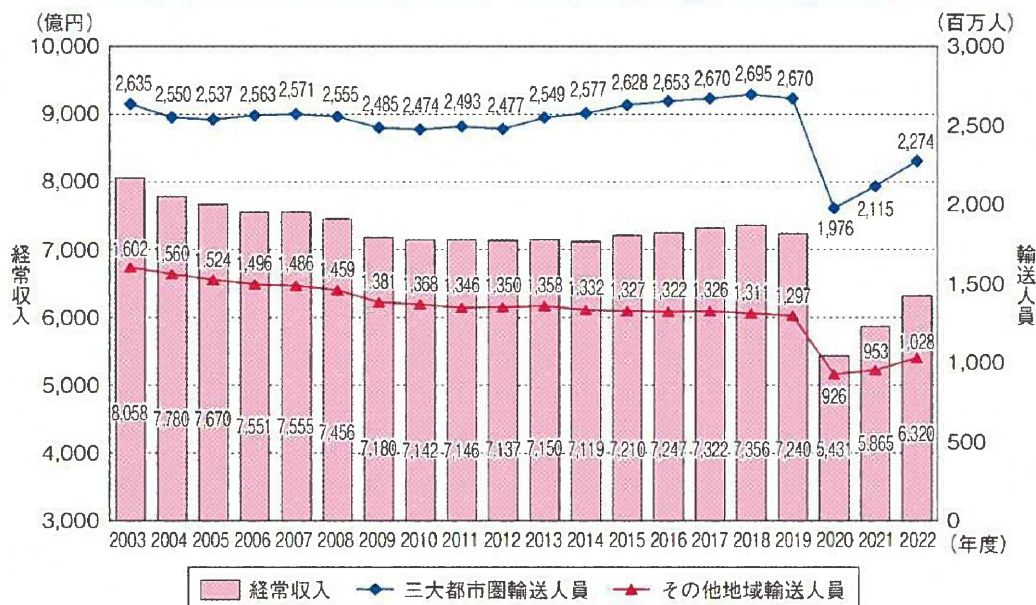


資料: 「自動車輸送統計調査」から国土交通省総合政策局作成

(出典: 国作成資料令和5(2023)年度交通の動向)

〈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)、くふうロコずおか(Web)
- ・SBSラジオ(IPPO)、FMHaro
- ・静岡新聞、中日新聞、読売新聞

効果検証

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



令和 6 年度地域間幹線系統の事業評価結果（概要）

1 事業評価の目的

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

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

2 評価項目

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

【各項目に評価点を設定し、合計点に応じて以下のとおり評価】

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

3 事業評価結果の概要

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

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

(別紙)

見直しのポイント

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

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

令和6年度地域間幹線系統総合評価一覧表

事業者名	系統名	補助基盤 (40点)		実施状況 (40点)		稼働性・広域性 (20点)		点数	評価					事業者 平均	全体評価	
		運行回数 (10点)	乗客輸送量 (30点)	収支率 (15点)	乗車人員 (15点)	ネットワーク (10点)	広域トリップ (10点)		A 86～100	B 66～85	C 51～65	D 0～50	計			
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	6	5	11	58		○	1	58.0	[全体評価の理由] ・平均評価点数が83.1点である。
	2 秋葉線 (袋井駅前～遠州森町～須多)	10	0	10	3	3	6	10	5	15	31			○		
	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	5	15	90		○			71.0	
	4 秋葉中遠線 (大東支所～須賀野車庫前～袋井駅南口)	10	30	40	15	20	35	6	14	89		○				
	5 秋葉中遠線 (須賀野車庫前～新岡崎～袋井駅南口)	10	30	40	15	6	21	5	8	13	74	○				
遠州鉄道	6 浜北医大三方原駅線	10	30	40	12	3	15	8	18	73		○				
	7 磐田市立病院福田線 (磐田市立病院～磐田駅～磐田郵便局)	10	30	40	15	20	35	7	5	12	87	○				
	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	5	14	80	○				
	9 秋葉線 (春野車庫～西鹿島駅～厚生会)	10	30	40	12	15	27	7	8	15	82	○				
	10 磐田天竜線 (山東～新岡崎～磐田駅)	10	30	40	20	20	40	8	10	18	98	○				
	11 磐田天竜線 (からぼ～七経田)	10	30	40	15	3	18	8	16	74		○				
	12 掛塚さなる台線 (浜松駅～掛塚～豊浜郵便局)	10	30	40	20	20	40	9	8	17	97	○				
	13 内野台線 (内野台車庫)	10	30	40	20	15	35	10	8	18	93	○		16	85.9	
	14 内野台線 (サントリート浜北)	10	30	40	15	6	21	10	8	18	79		○			
	15 磐田市立病院福田線 (磐田駅南口～豊浜郵便局)	10	5	15	3	18	5	10	15	48						
	16 引佐線	10	30	40	20	20	40	10	8	18	98	○				
	17 萩丘都田線	10	30	40	20	15	35	10	5	15	90	○				
	18 大塚ひとみヶ丘線	10	30	40	20	20	40	10	0	10	90	○				
	19 気賀三ヶ日線	10	30	40	20	20	40	10	5	15	95	○				
	20 奥山線	10	30	40	20	20	40	10	8	18	98	○				
	21 掛塚さなる台線 (浜松駅～芳川～掛塚)	10	30	40	20	20	40	8	5	13	93	○				
	22 三保草薙線	10	30	40	15	15	30	10	2	12	82		○			
	23 五十海大生線	10	30	40	12	3	15	10	8	18	73		○			
	24 焼津岡部線	10	30	40	15	3	18	6	10	16	74		○			
25 焼枝吉永線	10	30	40	20	20	40	10	8	18	98	○					
しずてつジャストライン	26 島田静波線 (島田駅前～静波海岸入口)	10	30	40	12	20	32	10	10	20	92	○				
	27 長田静波線 (長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	10	10	20	75	○		11	79.2	
	28 焼枝相良線	10	30	40	15	6	21	10	10	20	81	○				
	29 菊川浜岡線	10	30	40	20	20	40	5	8	13	93	○				
	30 掛川大東浜岡線 (掛川駅前～浜岡営業所)	10	30	40	12	20	32	9	10	19	91	○				
	31 掛川大東浜岡線 (中東通総合医療センター～浜岡営業所)	10	30	40	20	3	23	10	10	20	83	○				
	32 掛川大東浜岡線 (掛川駅前～大東支所)	10	0	10	3	3	6	4	10	14	30		○			
	33 御殿場線	10	30	40	20	20	40	10	8	18	98	○				
	34 駿河小山線	10	30	40	20	6	26	10	10	20	86	○				
	35 十里木線	10	30	40	20	15	35	8	10	18	93	○		4	94.2	
富士急バス	36 河口湖線	10	30	40	20	20	40	10	10	20	100	○		2	100	
	37 河口湖線	10	30	40	20	20	40	10	10	20	100	○				
富士急静岡バス	38 新富士線	10	30	40	20	20	40	10	10	20	100	○				
	39 曾比奈線	10	5	15	20	3	23	8	10	18	56		○			
富士急シティバス	40 大淵線	10	5	15	20	3	23	10	10	20	58		○	4	68.7	
	41 大月線 (吉原中央駅～富士宮駅)	10	30	40	20	6	26	10	10	20	86	○				
富士急シティバス	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	10	10	20	75		○			
	43 駿河平線	10	30	40	20	3	23	8	16	79		○				
	44 須山線 (三島駅～須山)	10	30	40	20	3	23	10	8	18	81		○			
	45 原線	10	30	40	20	3	23	10	2	12	75		○	6	78.5	
伊豆箱根バス	46 桜星線	10	30	40	20	6	26	7	10	17	83		○			
	47 がんせんター線 (沼津駅～がんせんセンター)	10	30	40	20	3	23	6	5	11	74		○			
	48 がんせんター線 (三島駅～がんせんセンター)	10	30	40	20	3	23	6	10	16	79		○			
	49 沼津大岡三島線	10	30	40	20	6	26	10	10	20	86	○		3	78.6	
	50 長岡伊豆三津シーハラダイヤ線	10	30	40	20	3	23	7	5	12	75		○			
東海バス	51 沼津静浦長岡線	10	30	40	20	3	23	7	5	12	75		○			
	52 石廊崎線	10	30	40	20	20	40	7	8	15	95	○				
	53 天城峠線	10	30	40	20	20	40	10	8	18	98	○				
	54 戸田線	10	30	40	20	20	40	7	8	15	95	○		8	94.1	
	55 西海洋線	10	30	40	20	15	35	10	10	20	95	○				
	56 バサラ峠線 (下田駅～堂ヶ島)	10	30	40	20	20	40	10	10	20	100	○				
東海バス	57 バサラ峠線 (下田駅～宇久須)	10	30	40	20	20	40	10	10	20	100	○				
	58 下賀茂線	10	30	40	15	15	30	7	10	17	87	○				
	59 柿田線	10	30	40	20	3	23	10	10	20	83	○		3	59	
計										83.1	31	22	3	3		

〔全体評価の理由〕
- 平均評価点数が83.1点である。

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
しずてつジャストライン株式会社	島田静波線	島田駅前	—	静波海岸入口
系統キロ程	関係市町			
20.4 km	島田市	吉田町	牧之原市	

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	6.4 回/日	10	6.6 回/日
輸送量 (30)	実績輸送量15人/日以上を達成したか	25.6 人/日	30	23.1 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	39.3 %	12	37.3 %
乗車人員 (20)	乗車人員の実績は計画を上 回ったか	実績 61,467 人 計画 50,814 人	20	50,814 人 51,891 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 乗継バス停 7 箇所	10	3 箇所 3 箇所
広域トリップ状況 (10)	市町 (H13.3.31現在の市町) 跨ぎの移 動はされているか	60.4 %	10	62.7 %

補助基準	40 /40
実施状況	32 /40
幹線性・広域性	20 /20
合計	92 /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	・島田市、吉田町及び牧之原市住民の島田駅までの通勤、通学 ・榛原総合病院までの通院 ・島田商業高校及び榛原高校への通学
ネットワーク 構成の詳細	(拠点) 静波海岸入口・榛原総合病院・島田駅前
	(乗継ぎバス停) 静波二丁目・牧之原警察署・片岡北吉田特別支援学校・吉田 I C 入口・井口堺・色尾・道悦島
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) 牧之原市役所榛原庁舎・川崎小学校・榛原高校・細江小学校・榛原総合病院・牧之原警察署・住吉小学校・中央小学校・吉田中学校・吉田町役場・吉田特別支援学校・自疆小学校・倉橋学園キラリ高校・初倉小学校・初倉南小学校・島田第五小学校・アビタ島田店・島田商業高校・島田駅

4 事業者の取組

項目	内容
増収策	・ J R 運行時刻に合わせたダイヤ改定の実施 ・ 小学校へのバス教室の実施 ・ バス乗り方リーフレットの配布 ・ 全国 IC 相互利用の導入 (2013年3月より) ・ ICカード電子マネー機能搭載 ・ バスロケーションシステムの運用による利便性向上 ・ 運賃改定の実施 (2024年10月1日より)
費用削減策	・ エコドライブの徹底 ・ 利用実態に見合った運行便数への改善 ・ 燃料消費率の改善 (デジタルタコグラフによる、燃費改善の為の指導) ・ 燃料使用量の削減 (車両搭載燃料を抑制) ・ 車両使用年数の見直しと車両修繕費の基準見直し

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
しずてつジャストライン株式会社	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
系統キロ程	関係市町			
22.8 km	島田市	吉田町	牧之原市	

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	6.8 回/日	10	7.2 回/日
輸送量 (30)	実績輸送量15人/日以上を達成したか	23.8 人/日	30	26.6 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	33.8 %	12	38.3 %
乗車人員 (20)	乗車人員の実績は計画を上 回ったか	実績 65,175 人 計画 78,650 人	3	78,650 人 73,264 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 乗継バス停 8 箇所	10	4 箇所 5 箇所
広域トリップ状況 (10)	市町 (H13.3.31現在の市町) 跨ぎの移 動はされているか	52.4 %	10	54.1 %

補助基準	40 /40
実施状況	15 /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	・島田市、吉田町及び牧之原市住民の島田駅までの通勤、通学 ・榛原総合病院及び島田市立総合医療センターまでの通院 ・島田商業高校及び榛原高校への通学
ネットワーク 構成の詳細	(拠点) 静波海岸入口・榛原総合病院・島田駅前・島田市立総合医療センター
	(乗継ぎバス停) 静波二丁目・牧之原警察署・片岡北吉田特別支援学校・吉田 I C 入口・井口塚・色尾・道悦島・島田郵便局前
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) 牧之原市役所榛原庁舎・川崎小学校・榛原高校・細江小学校・榛原総合病院・牧之原警察署・住吉小学校・中央小学校・吉田中学校・吉田町役場・吉田特別支援学校・自彊小学校・倉橋学園キラリ高校・初倉小学校・初倉南小学校・島田第五小学校・アビタ島田店・島田商業高校・島田駅・島田年金事務所・静岡家裁出張所・島田第二小学校・附属島田中学校・島田第二中学校・島田第四小学校・島田市立看護専門学校・島田市立総合医療センター

4 事業者の取組

項目	内容
増収策	・J R 運行時刻に合わせたダイヤ改定の実施 ・小学校へのバス教室の実施 ・バス乗り方リーフレットの配布 ・全国IC相互利用の導入（2013年3月より） ・ICカード電子マネー機能搭載 ・バスロケーションシステムの運用による利便性向上 ・運賃改定の実施（2024年10月1日より）
費用削減策	・エコドライブの徹底 ・利用実態に見合った運行便数への改善 ・燃料消費率の改善（デジタルタコグラフによる、燃費改善の為の指導） ・燃料使用量の削減（車両搭載燃料を抑制） ・車両使用年数の見直しと車両修繕費の基準見直し

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
しずてつジャストライン株式会社	藤枝相良線	藤枝駅南口	静波海岸入口	相良営業所
系統キロ程	関係市町			
26.6 km	藤枝市	焼津市	吉田町	牧之原市

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	11.7 回/日	10	13.2 回/日
輸送量 (30)	実績輸送量15人/日以上を達成したか	59.6 人/日	30	55.4 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	45.8 %	15	42.1 %
乗車人員 (20)	乗車人員の実績は計画を上 回ったか	実績 163,313 人	6	169,492 人
		計画 169,492 人		129,202 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	4 箇所
		乗継バス停 8 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	76.3 %	10	75.9 %

補助基準	40 /40
実施状況	21 /40
幹線性・広域性	20 /20
合計	81 /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	・ 藤枝市、焼津市、吉田町及び牧之原市住民の藤枝駅までの通勤 ・ 清流館高校、榛原高校及び相良高校までの通学 ・ 榛原総合病院までの通院
ネットワーク 構成の詳細	(拠点) 静波海岸入口・榛原総合病院・藤枝駅南口
	(乗継ぎバス停) 相良営業所・相良本通・静波二丁目・牧之原警察署・吉田町役場・片岡北吉田特別支援学校・宗高新町・東名大井川
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) 相良小学校、中学校、高校・牧之原市役所相良庁舎・牧之原市役所榛原庁舎・川崎小学校・榛原高校・牧之原健康福祉センター・細江小学校・榛原総合病院・牧之原警察署・吉田中学校・吉田町役場・吉田特別支援学校・自彊小学校・倉橋学園キラリ高校・清流館高校・高洲南小学校・藤枝消防署南分署・BiVi藤枝・藤枝順心高校・静岡県武道館・藤枝駅

4 事業者の取組

項目	内容
増収策	・ J R 運行時刻に合わせたダイヤ改定の実施 ・ 小学校へのバス教室の実施 ・ バス乗り方リーフレットの配布 ・ 全国IC相互利用の導入（2013年3月より） ・ ICカード電子マネー機能搭載 ・ バスロケーションシステムの運用による利便性向上 ・ 停留所の新設（相良営業所移転に伴う停留所の新設） ・ 運賃改定の実施（2024年10月1日より）
費用削減策	・ エコドライブの徹底 ・ 利用実態に見合った運行便数への改善 ・ 燃料消費率の改善（デジタルタコグラフによる、燃費改善の為の指導） ・ 燃料使用量の削減（車両搭載燃料を抑制） ・ 車両使用年数の見直しと車両修繕費の基準見直し

地域間幹線系統に対する市町取組方針報告書（案）

市町名		吉田町
対象系統		
評価指標	A	・ 島田静波線（島田駅前～静波海岸入口）
	B	・ 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） ・ 藤枝相良線
	C	
	D	
市町の取組		
・ 幹線への乗継が可能なオンデマンド型乗合タクシーの運行 ・ 朝の通勤及び通学の需要が多い時間帯への乗継が可能になるオンデマンド型乗合タクシーの定時定路線運行の実施 ・ 幹線への乗継促進のため、バス定期券利用者へのオンデマンド型乗合タクシー運賃の割引 ・ 町ホームページへ幹線路線図の掲載、運賃・経路検索のホームページへのリンク ・ 役場庁舎入口へのバスロケーションシステムの設置 ・ 町役場前停留所付近に時刻表、Wi-Fi、エアコン、観光等のチラシを備えたバス待合所を設置し待合環境向上		
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、事業者と連携し、上記取組を継続し利用促進を図る。
	CまたはD	

（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。

【補助制度について】
地域間幹線系統確保維持費国庫補助金（国）
静岡県バス運行対策費補助金（県）

概要	地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援する。						
補助対象事業者	一般乗合旅客自動車運送事業者又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会						
補助対象経費	予測費用（補助対象経常費用見込額）から予測収益（経常収益見込額）を控除した額 ただし、補助対象経常費用の 9 / 20 を限度とする 《補助対象経費算定方法》 予測費用（事業者のキロ当たり経常費用見込額×系統毎の実車走行キロ）－ 予測収益（系統毎のキロ当たり経常収益見込額×系統毎の実車走行キロ） <table><tr><td rowspan="2">予測費用</td><td>補助対象経費</td><td rowspan="2">欠損</td><td>国 1 / 2</td></tr><tr><td>予測収益</td><td>県 1 / 2</td></tr></table>	予測費用	補助対象経費	欠損	国 1 / 2	予測収益	県 1 / 2
予測費用	補助対象経費		欠損		国 1 / 2		
	予測収益	県 1 / 2					
補助率	・ 国 1 / 2 ・ 県 1 / 2						
主な補助要件	・ 複数市町村にまたがる系統であること ・ 1 日当たりの計画運行回数が 3 回以上のもの ・ 輸送量が 1 5 人～1 5 0 人／日と見込まれること ・ 経常赤字が見込まれること						

地域間幹線系統に対する国及び県補助路線に係る協調補助について

当町を走るバス路線は、特急静岡相良線、島田静波線、藤枝相良線の3つの路線がある。その内、島田静波線、藤枝相良線については、バス事業者単独での運行が困難との申し出があった。申し出のあった2路線を維持するため、地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）、静岡県バス運行対策費補助金による支援に加え、その路線を走る市町による補助を例年行っている。

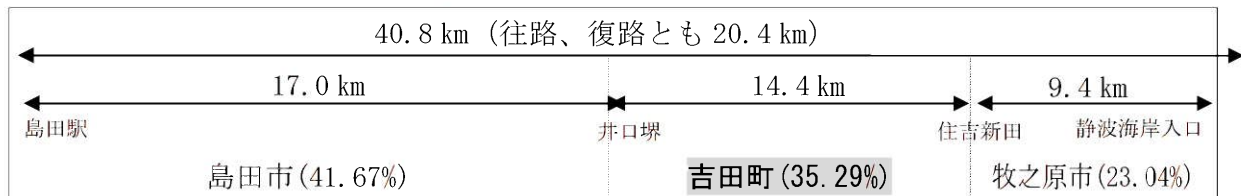
町民の通勤、通学、通院、買い物等日常生活に必要な交通手段を確保するために路線バス事業者、関係市町と連携し利用促進を図り、運行に欠損が生じた場合、運行事業者と関係市町において協議し、欠損額を補助することで路線維持のため引き続き支援を継続していく。

○単独継続困難の申出路線について

路線名	起点	経過地	終点	関係市町
島田静波線 (島田駅系統)	島田駅		静波海岸入口	島田市、吉田町、 牧之原市
島田静波線 (島田市立総合医療センター系統)	島田市立総合医療センター	島田駅	静波海岸入口	島田市、吉田町、 牧之原市
利用が多い停留所	島田市民病院、島田駅、島田七丁目、色尾、片岡北、吉田中学校入口			
藤枝相良線	藤枝駅南口	静波海岸入口	相良営業所	藤枝市、焼津市、 吉田町、牧之原市
利用が多い停留所	藤枝駅、清流館高校入口、吉田町役場、榛原総合病院、相良局前			

○負担割合（バス停間を軸に距離按分）

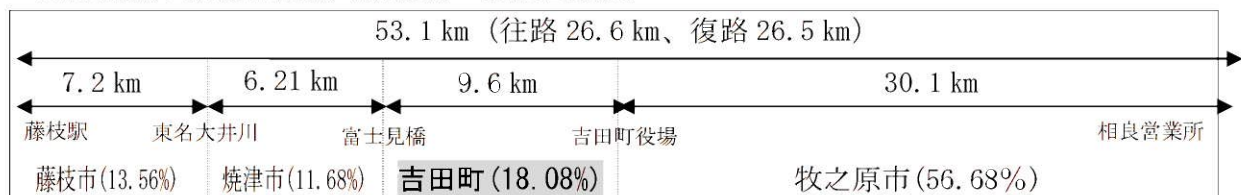
・対象路線：島田静波線（島田駅前～静波海岸入口）



・対象路線：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）



・対象路線：藤枝相良線（藤枝駅～相良営業所）



○吉田町地域間幹線系統確保維持費補助金交付要綱

平成 29 年 10 月 1 日

要綱第 41 号

改正 令和 2 年 10 月 1 日要綱第 52 号

令和 3 年 3 月 23 日要綱第 8 号

令和 4 年 1 月 20 日要綱第 4 号

令和 4 年 3 月 31 日要綱第 32 号

(趣旨)

第 1 条 町長は、地域住民又は通学児童生徒の交通の利便の確保並びに地域間交流の維持及び促進のため、町域をまたぎ、広域にわたり、幹線となる生活交通路線を維持する乗合バス事業者に対し、予算の範囲内において補助金を交付するものとし、その交付に関しては、吉田町補助金交付規則（昭和 54 年吉田町規則第 8 号）及びこの要綱の定めるところによる。

(定義)

第 2 条 この要綱において、次に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

- (1) 静岡県生活交通確保対策協議会 地域公共交通の確保、維持及び改善のために、国、静岡県、県内市町及び乗合バス事業者からなる協議会をいう。
- (2) 地域公共交通確保維持事業 地域公共交通の存続が危機にひんしている地域において、地域の特性及び実状に最適な交通手段を確保し、及び維持するために実施される事業をいう。
- (3) 静岡県地域間幹線系統確保維持計画 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（平成 23 年 3 月 30 日付け国総計第 97 号、国鉄財第 368 号、国鉄業第 102 号、国自旅第 240 号、国海内第 149 号及び国空環第 103 号。以下「国庫補助金交付要綱」という。）第 8 条の規定により静岡県生活交通確保対策協議会において策定された地域公共交通確保維持事業に係る計画をいう。
- (4) 乗合バス事業者 道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）第 3 条第 1 号イに規定する一般乗合旅客自動車運送事業を經營する者をいう。

(補助対象者)

第 3 条 補助金の交付対象となる者（以下「補助対象者」という。）は、乗合バス事業者であって、静岡県地域間幹線系統確保維持計画に運送予定者として記載されているものとする。

(補助対象期間)

第 4 条 補助金の交付対象となる期間（以下「補助対象期間」という。）は、補助を受けようとする年度の 9 月 30 日を末日とした 1 年間とする。

(補助対象路線)

第5条 補助金の交付対象となる路線（以下「補助対象路線」という。）は、静岡県地域間幹線系統確保維持計画に確保又は維持が必要として掲載された運行系統のうち、次に掲げるものとする。ただし、補助対象期間に廃止され、又は休止された運行系統を除く。

- (1) 島田静波線（島田駅～静波海岸入口系統）
- (2) 島田静波線（島田市立総合医療センター～島田駅～静波海岸入口系統）
- (3) 藤枝相良線（藤枝駅南口～相良営業所系統）

(補助金の対象及び額)

第6条 補助金の交付対象となる経費（以下「補助対象経費」という。）は、国庫補助金交付要綱別表2中2（ただし書を除く。）に定めるところにより算出された経常費用から、同表中3（ただし書を除く。）に定めるところにより算出された経常収益並びに国及び県の補助金を控除した額とする。

2 町長は、補助対象者が補助対象期間において静岡県地域間幹線系統確保維持計画に掲載された運行計画の全部又は一部を実施しなかったときは、その実施しなかった割合に応じ、補助対象経費の全部又は一部を減額するものとする。

3 補助金の額は、補助対象経費の額に補助対象路線ごとに別に定める割合を乗じた額とする。

(交付の申請)

第7条 補助金の交付を受けようとする者（以下「申請者」という。）は、吉田町地域間幹線系統確保維持費補助金交付申請書兼実績報告書（様式第1号）に次に掲げる書類を添えて町長に提出しなければならない。

- (1) 静岡県地域間幹線系統確保維持計画に定める表2のうち、補助対象期間における補助対象路線に係る部分の写し
- (2) 国庫補助金交付要綱第11条に規定する申請書の写し
- (3) 国庫補助金交付要綱第12条に規定する交付決定及び額の確定通知書の写し
- (4) 静岡県バス運行対策費補助金交付要綱（平成13年11月1日付け政交第68号。以下「県補助金交付要綱」という。）第5条に規定する申請書の写し
- (5) 県補助金交付要綱第7条に規定する交付決定兼確定通知書の写し
- (6) 前各号までに掲げるもののほか、町長が必要と認める書類

2 前項に規定する報告書の提出期限は、町長が別に定める。

(交付決定及び確定)

第8条 町長は、前条に規定する申請があったときは、その内容を審査し、適当と認めたときは、吉田町地域間幹線系統確保維持費補助金交付決定通知書

兼交付確定通知書（様式第2号）により申請者に通知するものとする。

（交付の条件）

第9条 町長は、補助金の交付の決定及び確定に際し、次の条件を付するものとする。

（1） 補助金の収支に関する帳簿を備え、領収書等関係書類を整理し、これらの帳簿及び書類を補助金の交付を受けた年度終了後5年間保管すること。

（2） 補助金の交付決定があった日から起算して1年間補助対象路線の運行を確保すること。

2 前項第2号の規定にかかわらず、補助金の交付を受けた者は、やむを得ない事情により運行を休止し、又は廃止しようとするときは、あらかじめ町長の承認を得なければならない。

（補助金の請求）

第10条 第8条の規定による通知を受領した者は、補助金を請求するときは、当該通知を受領した日から起算して10日を経過した日までに請求書（様式第3号）を町長に提出しなければならない。

（その他）

第11条 この要綱に定めるもののほか必要な事項は、町長が別に定める。

附 則

（施行期日）

1 この要綱は、公布の日から施行し、平成29年度分以後の補助金について適用する。

（吉田町生活交通確保対策費補助金交付要綱の廃止）

2 吉田町生活交通確保対策費補助金交付要綱（平成18年吉田町要綱第6号）は、廃止する。

附 則（令和2年10月1日要綱第52号）

この要綱は、公布の日から施行し、令和2年度分以後の補助金について適用する。

附 則（令和3年3月23日要綱第8号）

この要綱は、公布の日から施行し、令和2年度分以後の補助金について適用する。

附 則（令和4年1月20日要綱第4号）

この要綱は、公布の日から施行し、令和3年度分以後の補助金について適用する。

附 則（令和4年3月31日要綱第32号）

この要綱は、令和4年4月1日から施行する。

吉田町 “ぎゅっと”カーよしだ 実証実験 評価（案）

■ 吉田町地域公共交通計画における目標

だれもが気兼ねなく「おでかけ」できる町

↓
自家用車に頼らず移動できるようにする

- ↓
- ・ 現行のバス路線の利便性向上
 - ・ 「“ぎゅっと”カーよしだ」がバス路線に接続し、町内をカバー
 - ・ まちづくりと連携し町内どこでも利用できる公共交通サービスを実現

■ 計画の進捗状況と自己評価 ※以下、「“ぎゅっと”カーよしだ」は「“ぎゅっと”カー」と表記
【凡例 ○：達成 △：未達成 ×：未実施】

目標 (交通計画の目標)	取り組み内容	施策	実施状況		実施内容/未実施の理由
			R6. 3	R6. 11 (案)	
1. 現行のバス路線 の利便性向上	1) “ぎゅっと”カー からバスへの乗継が できるようにする	バス停付近への“ぎゅっ と”カー停留所の設置	○	○	吉田町役場、片岡北吉田特別支援学 校、吉田インター入口バス停の他にも設 置した（16ヶ所）
	2) 特に、朝のバ スへの乗継をしやす くする	朝専用のバスへの乗継 を前提とした運行	○	○	朝バス乗継がしやすい運行計画を企画 し、テスト導入し、7月に見直したことによ り、利用者が出てきた。
2. “ぎゅっと”カーがバ ス路線に接続し、 町内をカバー	1) 公共交通カ バー状況の改善	住宅地内への停留所 の設置	○	○	・ 停留所へのアクセス距離の目安を150 m以下(※1)とし配置した ・ 自治会等からの要望で停留所を追加 (まちなか停留所：9ヶ所追加)
3. まちづくりと連携し 町内どこでも利用 できる公共交通 サービスを実現	1) 高齢者の通院 や買物の移動手段 の確保	通院/買物の目的地を 停留所に設定する	○	○	通院/買物の目的地を停留所に設定し た（目的地となる停留所：6ヶ所追加）
	2) 「通いの場」へ の移動手段の確保	「通いの場」への移動手 段としての利用	○	○	「通いの場」に活用できるしくみをつくり、 テストしたが、個人の通常予約で十分で あることがわかった。通いの場への移動手 段としての利用が顕在化
	3) 高齢者の外 出/社会参加の促 進	高齢者を対象とした説 明会の開催	○	○	社協と協力した呼びかけ型説明会から、 住民からの要望対応型に変化した。
	4) 吉田町から近 くの高校への通学 ストレスを減らす (高校まで定住し やすくする)	高校生を対象とした 説明会の開催	△	○	榛原高校に加え、相良高校では高校の デジタル通信で情報発信
		しずてつジャストライン の通学定期保有者は、 乗継割引100円適用 のしくみを導入	○	○	しくみは導入したが、実際の利用は少な い
	5) 高校生と共 に“ぎゅっと”カーの 使い方を考える	高校生と共にプランを 考え実施する	×	△	榛原高校のグローバル部に試乗してもら うての検討、榛原高校の探究授業へ の参加で検討機会を創出
	6) 吉田町民の 生活の質の向上	気軽に「おでかけ」で きる手段としての利 用	×	△	商工会親子向けイベントや祭りなどに説 明ブースを出展、説明や質問に対応

■ 定量評価

目標	指標		1年目 (R5年度)	2年目 (R6年度)	3年目 (R7年度)	考察
3. まちづくりと連携した町内どこでも利用できる公共交通サービスを実現	①“ぎゅっと”カー登録者数	目標値	高齢人口 (7,468人) に対する割合 8% (598人)	12% (897人)	15% (1,121人) ※2	R5年度は、高齢者を対象にした説明会に注力。R6年度は、高校生や子育て世代にも説明機会を増やすとともに、吉田町HPや公式LINEのメニュー画面への表示により、登録者の増加を図る。
		実績値	8.8% (654人) (R6.3時点)	14.8% (1,107人) (R6.11時点)		
	②“ぎゅっと”カー利用回数 (延べ)	目標値	1,440回/年 (登録者数×20% ×2.0乗車)/月×6ヵ月	2,583回/年 (登録者数×12% ×2.0乗車)/月 ×12ヵ月	5,045回/年 (登録者数×15% ×2.5乗車)/月 ×12ヵ月	直近の実績から、1ヵ月の利用者数は登録者数の約12%、ひとりあたりの利用回数は、1-2回/月が過半数。この状況の微増を目指す。
		実績値	1,537回 (R5.10～R6.3)	4,616回 (R5.12～R6.11)		
	③乗合率	目標値	1.1 ※3	1.2 R5年度を維持	1.2 R5年度を維持	R5年度から県市町自主運行バス補助基準を上回っており、この状況を維持
		実績値	1.2 (R6.3)	1.17 (R6.11時点)		
	④利用者のお出かけ意欲の向上	目標値	10% ※4	56% R5年度から微増	58% R6年度から微増	R5年度に目標値をクリアしているため、翌年度からは前年度の微増をめざす。
		実績値	54.8% ※5			
	⑤利用者のお出かけ回数の増加	目標値	10% ※4	31% R5年度から微増	33% R5年度から微増	同上
		実績値	30.2% ※5			
	⑥利用者の満足度 (同上)	目標値	70% ※2	84% R5年度から微増	85% R5年度から微増	同上
		実績値	82.5% ※5			
	⑦費用効果 1回あたりの町負担額	目標値 実績値	R5年度の経費は本格運行時とは異なるため、R6年度に設定	—	—	
	⑧収支率 (もしくは収支差)	目標値 実績値	同上	—	—	

※1) 「第1回 高齢者の移動手段の確保に関する検討会」2008年国交省 配布資料「高齢者の生活・外出特性について」より
「無理なく休まずに歩ける距離が100mまでとする人が高齢者の1割、75歳以上は17%」
(参考：高齢者の歩行速度は約60～70m/分程度)

※2) 近隣自治体の状況

- 焼津市くるりん号
 - ・ 高齢者登録数（高齢者登録数÷高齢者人口）8.27%（R5.3）→15%（本格運行への判断基準）
 - ・ 利用者の満足度：44%（地域公共交通網形計画の目標値）
 - ・ 焼津IC周辺地域の収支率：20.47%（本格運行への判断基準）
 - ・ 費用効率 1人1回利用あたりの市負担額：1,400円以内（本格運行への判断基準）
- 牧之原市デマンド乗合タクシー（牧之原市公共交通計画）※利用対象者：75歳以上の高齢者
 - ・ 市街地想定利用者数375人/号（R3）
 - ・ 会員登録者率（75歳以上進行に占める割合）12.4% →15%（R8の目標値）
 - ・ 利用者の満足度：74%
- ※収支率など費用効果は、福祉施策の色合いが強いため用いない
- 島田市公共交通計画
- 地域公共交通運行平均収支率（運賃収入÷運行経費）の平均値；10%（R4）→20%（R10の目標値）

※3) 県市町自主運行バス補助金基準：1.1 以上

※4) 参考「シニア世代におけるコロナ禍の外出・社会参加影響調査結果」2020.08.28 WHILL株式会社HP 掲載 <https://whill.inc/jp/news/28585>

※5) 「“ぎゅっと”カーよしだ」実証実験に関するアンケート調査 2024.3実施 吉田町