

令和4年度第2回 島田市地域公共交通会議

日時：令和4年12月20日（火）午後2時
会場：島田市民総合施設プラザおおるり
1階 第1多目的室

次 第

1 開 会

2 挨拶

3 会議成立宣言

4 報告事項

- (1) 地域公共交通計画策定事業の進捗状況について

5 協議事項

- (1) 令和5年度島田市バス路線の運行方針（案）について
- (2) 静岡県地域間幹線系統確保維持改善事業評価基準に基づく協議について
- (3) 中部運輸局における地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について

6 閉 会

令和4年度第2回島田市地域公共交通会議 出席者名簿

※敬称略

団体名	役職	氏名	出欠	代理出席者
島田市	地域生活部長	松村 竜次郎	○	
しずてつジャストライン株式会社	運行企画部長兼輸送計画室長	藁科 孝佳	代理	地域交通課長 吉林 史仁
株式会社大鉄アドバンス	取締役 タクシー・乗合バス事業部長	小左 富士夫	○	
静岡県タクシー協会 志太榛原支部	島田地区代表	大石 宏司	○	
一般社団法人 静岡県バス協会	専務理事	堀内 哲郎	×	
島田市自治会連合会	副会長	長屋 正	○	
島田市いきいきクラブ連合会	交通安全委員長	大石 武義	×	
国土交通省中部運輸局静岡運輸支局	首席運輸企画専門官	原田 光一郎	○	
南山大学総合政策学部	教授	石川 良文	○	
ジャストライン労働組合	執行委員長	山田 裕一	○	
静岡県交通基盤部都市局	地域交通課長	平野 隆広	代理	地域交通課主事 松林 花奈
静岡県島田警察署	交通課長	村山 恵一	○	
静岡県島田土木事務所	企画検査課長	牧村 真司	○	
島田商工会議所	専務理事	北川 雅之	○	
島田市	市長戦略部長	今村 重則	○	
島田市	健康福祉部長	畑 活年	○	
島田市	産業経済部長	田中 義臣	○	
島田市	観光文化部長	佐藤 修	○	
島田市	都市基盤部長	鈴木 明宏	○	
島田市	行政経営部長	大石 剛寿	○	
島田市教育委員会	教育部長	中野 和志	○	

【報告事項(1)】

地域公共交通計画策定事業の進捗状況について

1 市民アンケート調査結果について

(1) 実施概要

目的	市民の外出状況、公共交通の利用状況、公共交通に関する意見等を調査する
対象	島田市民 2,500 人(16歳以上、年代別地域別にランダム抽出)
実施方法	対象者に紙の調査票を郵送回答は紙に書いて返送、もしくは web フォームに入力
実施日時	令和4年9月14日発送、10月3日回答期限

(2) 調査結果

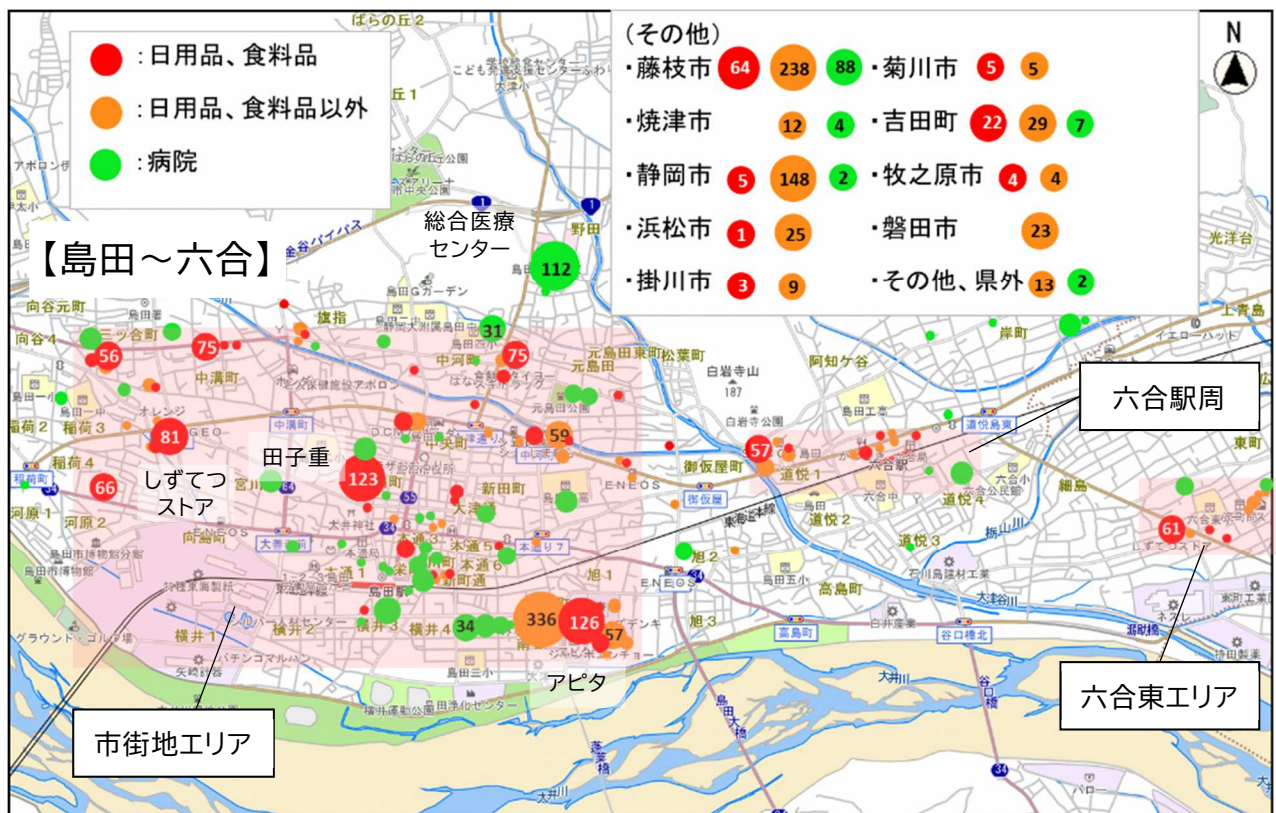
回答数 1,069 票(男性 488、女性 570、その他無回答 11)、回収率 42.8%

① 外出の状況

Q: 普段の買い物(通院)で、よく利用するお店(病院)を教えてください。

(自由記述、病院は1人につき2箇所まで)

※丸の中の数字は票数



- 各エリア内の往来がしやすくなることにより、買い物需要を取り込むことができる。
 ※アピタ、総合医療センターは他地域からのアクセスも重要



↑
 金谷循環線のルートと主要店舗の位置がずれており、ミスマッチが生まれている可能性がある

↑
 当地域の路線については買い物、通院ともに一定の需要が見込まれており、サービス水準の維持に注力する



↑
 地域内各居住地と店舗、病院の行き来ができない状況である

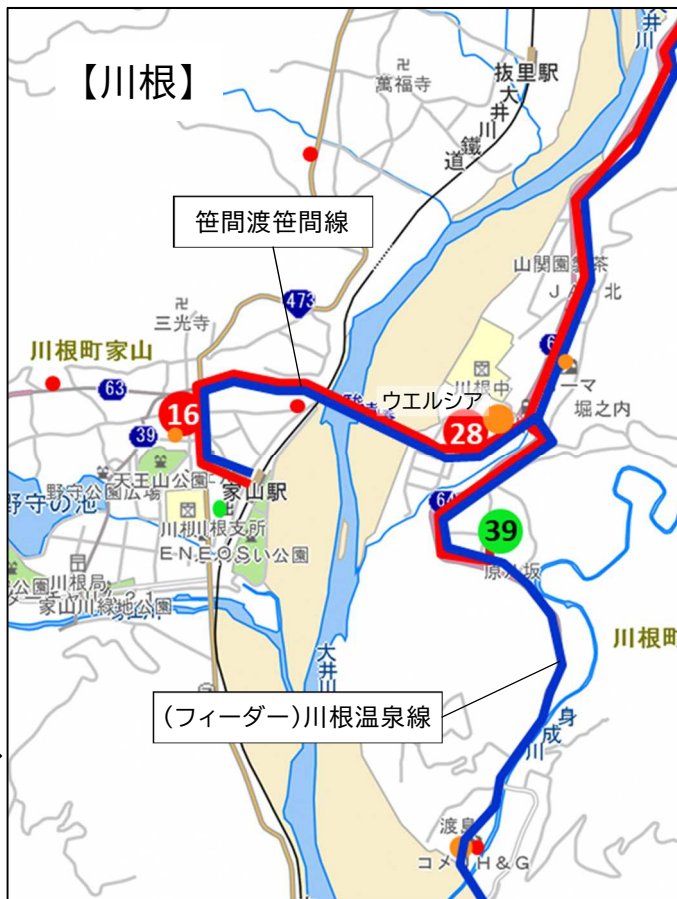


表1 居住地別の買物先

単位:票

施設名	旧市内・ 大津	六合	大長・ 伊久身	初倉	金谷	川根	合計
アピタ島田店	170	82	48	57	74	31	462
田子重島田中央店	88	10	13	4	10	5	130
食鮮館タイヨー金谷栄町店	1	0	1	2	91	2	97
ザ・ビッグ金谷店	7	2	1	1	77	2	90
しずてつストア島田店	39	0	18	4	19	6	86
食鮮館タイヨー元島田店	63	10	2	3	1	4	83
杏林堂島田稲荷店	40	5	6	7	16	4	78
しずてつストア島田東店	6	48	0	8	0	0	62
マックスバリュ 島田阿知ヶ谷店	18	29	4	2	7	0	60
ヒバリヤ新鮮市場 三ッ合町店	22	3	14	1	9	13	62
島田市立総合医療センター	28	18	11	18	27	10	112

- 「アピタ島田店」は市内すべての地区から移動ニーズがみられるため、各地区からの交通アクセス確保が必要と考えられる。
- 「田子重島田中央店」や「食鮮館タイヨー金谷栄町店」などは、地区内の買物先として一定程度利用されているため、地区内からのアクセス性の確保が必要と考えられる。

Q: 買い物(通院、通勤、通学)に出かけるときの交通手段を教えてください。※複数回答

表2 用事別の交通手段

交通手段	買い物 (食料品・日用品)		買い物 (それ以外)		通院		通勤・通学	
	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合
車・バイク	793	79.2%	757	77.4%	552	69.9%	469	83.8%
家族・知人等 による送迎	205	20.5%	240	24.5%	155	19.6%	18	3.2%
徒歩・自転車	244	24.4%	102	10.5%	129	16.3%	110	19.7%
バス	8	0.8%	15	1.5%	17	2.2%	16	2.9%
鉄道	8	0.8%	66	6.7%	11	1.4%	50	8.9%
タクシー	6	0.6%	8	0.8%	14	1.8%	2	0.4%

- 買い物や通院での移動手段では、約5人に1人が「家族・知人による送迎」を利用しており、よく利用されるお店や病院へのアクセスは潜在需要が見込まれます。

②バスの利用

Q:過去30日以内に、バスを利用しましたか。

過去30日以内にバスを利用した人の割合は全体で約 6.45% でした。

- 人口(10月末現在:96,609人)に換算すると、約6,200人の市民だけがバスを利用している
- 1人の利用者が年間で平均26回程度利用している

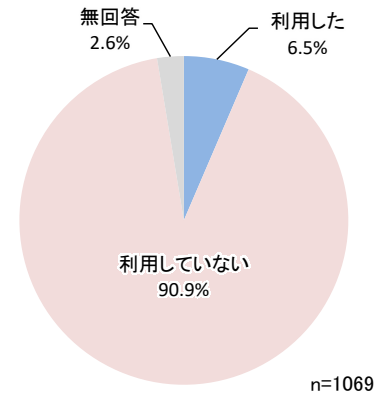


図1 過去30日間にバスを利用した人の割合

Q:バスを利用していない方にお聞きします。どのような条件であれば利用しようと思えますか？

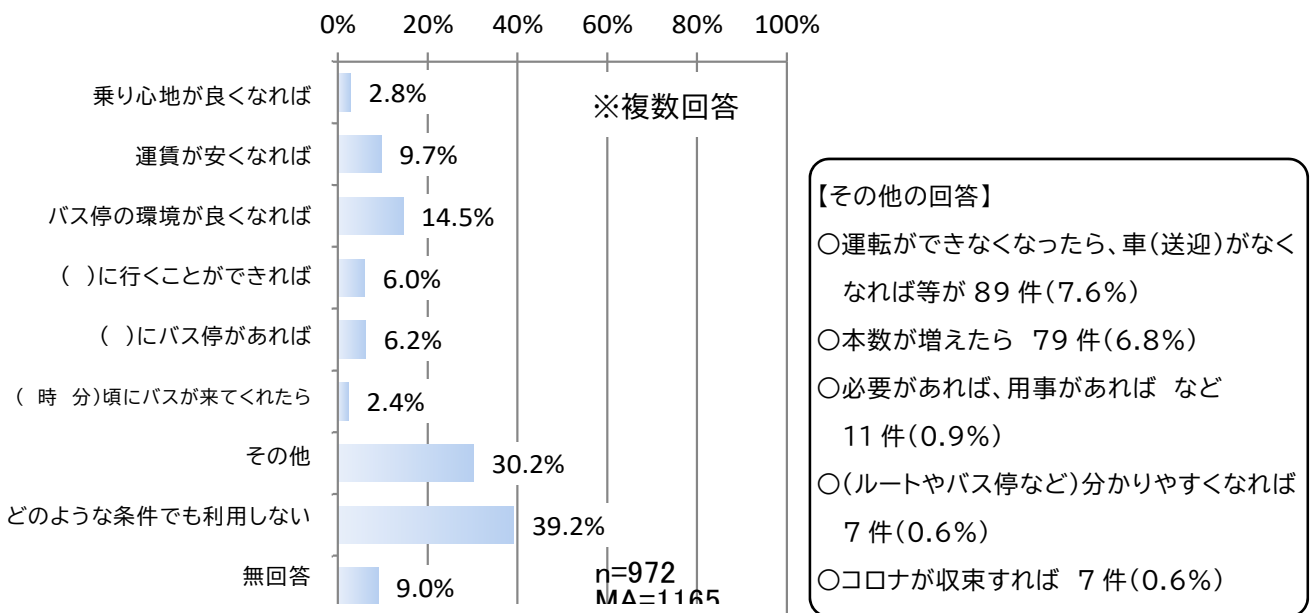


図2 バスを利用しようと思う条件

- バスを利用していない方が利用しようと思う条件については、「どのような条件でも利用しない」という回答が381(39.2%)ありました。
- 一方、「バス停の環境が良くなれば」バスを利用しようと思うという意見が141(14.5%)あり、自由意見欄では「雨をしのげるように屋根を付けてほしい」「暗くて怖いので、もっと明るくしてほしい」「乗り過ごしたときのために、タクシー会社へ直通する連絡ボタンを付けてほしい」という意見が挙がっています。

③鉄道の利用

Q:過去30日以内に、鉄道を利用しましたか。

Q:日常生活で、最も利用する最寄駅はどこですか。

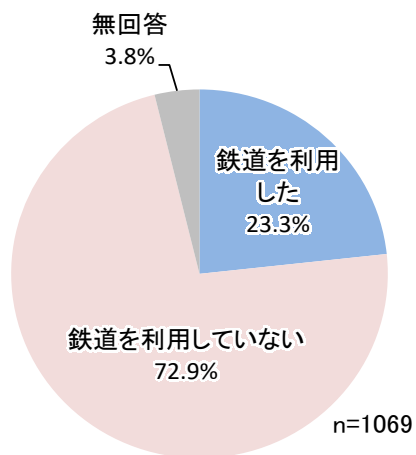


図3 過去30日以内の鉄道利用

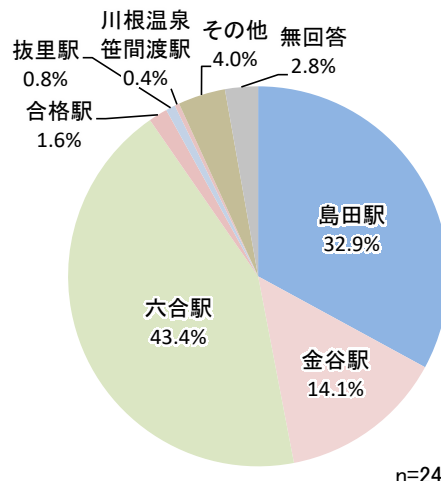


図4 日常生活で最も利用する駅

Q:鉄道駅まで向かうまでの交通手段を教えてください。

※それぞれ2番目に多い交通手段まで回答

表3 駅までの交通手段

交通手段	天気のいい日		天気の悪い日	
	回答数	割合	回答数	割合
徒歩・自転車	160	64.3%	106	42.6%
家族・知人等による送迎	107	43.0%	128	51.4%
車・バイク	98	39.4%	96	38.6%
バス	30	12.0%	29	11.6%
タクシー	13	5.2%	20	8.0%

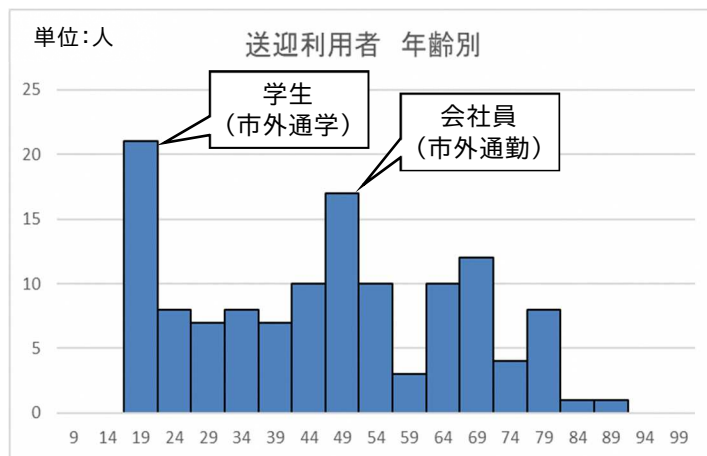


図5 送迎利用者の年齢

- 鉄道駅に向かうまでの交通手段は、主に徒歩、自転車と送迎です。
- 「家族・知人等による送迎」を利用する人の割合は、鉄道利用者の約半分を占めます。
- 朝と夕方の時間帯の駅(とくに、利用者の多い六合駅)へのアクセスを強化する必要があります。

④新型コロナウイルスの影響

Q:新型コロナウイルスの影響で、外出の回数に変化はありましたか？

外出目的	回数が「減少した」と回答した人の割合	表4 新型コロナウイルスによる 外出回数の変化
買い物(食料品・日用品)	40.4%	
買い物(食料品・日用品以外)	60.1%	
通院	9.8%	飲食店、スポーツ施設など利用減少 親戚宅、友人宅への訪問減少 →「楽しみ」の外出の減少
通勤・通学	6.4%	
それ以外	53.4%	

Q:通勤・通学、買い物、通院以外の外出先で、最も多い場所はどこですか。

外出目的	回答数	割合	表5 その他の外出先で 最も多い場所
飲食店	234	21.9%	
銀行・郵便局	176	16.5%	
親戚・友人宅	131	12.3%	
スポーツ施設	92	8.6%	
行楽地・観光地	58	5.4%	
娯楽・レクリエーション施設	52	4.9%	
文化・コミュニティ施設	46	4.3%	
集会・サークルの場	36	3.4%	

⑤公共交通に対する意見

Q:あなたは市が行う公共交通サービスにどのようなことを求めますか。それぞれの重要度を教えてください。(5段階評価)

表6 「とても重要」または「やや重要」と回答した人の割合

項目	旧市内・大津	六合	大長・伊久身	初倉	金谷	川根
家の近くで乗ることができる	69.1%	78.6%	74.7%	79.3%	79.9%	72.9%
使いたい時間にいつでも使える	59.3%	73.7%	72.2%	77.0%	71.1%	67.9%
好きな場所で降りられる	62.8%	72.1%	62.1%	71.3%	76.0%	72.9%
運賃が安い	65.0%	73.2%	61.1%	71.6%	67.4%	64.7%
駅周辺に行きやすい	56.2%	67.1%	56.2%	67.5%	69.9%	66.3%
一度のおでかけで色々なお店や病院に行ける	48.4%	62.0%	62.9%	51.3%	58.5%	60.0%
ダイヤを調べやすい	56.6%	65.1%	50.6%	53.4%	55.6%	52.3%
車内が密にならない	46.6%	53.9%	46.6%	51.7%	53.8%	52.9%
市外に行きやすい	41.7%	54.7%	43.2%	49.1%	55.9%	56.0%
バス停や駅の環境が良い	48.4%	56.3%	37.9%	53.0%	53.0%	34.1%
乗り降りしやすい	42.6%	41.6%	37.4%	49.6%	52.6%	45.9%
キャッシュレス決済が使える	43.0%	46.4%	31.0%	44.8%	42.1%	28.2%
乗り心地が良い	29.2%	33.8%	25.3%	25.4%	24.9%	29.4%

赤字
各地域での
最高値
青字
他地域と比
べて特に高い

- 「家の近くで乗ることができる」が全地域で特に高くなっている
- 六合地域では、「ダイヤが調べやすい」「キャッシュレス決済」などが高い傾向にある
- 金谷地域では、「好きな場所で降りられる」「乗り降りしやすい」などが高い傾向にある。

Q:島田市は令和3年度時点でコミュニティバスに約2億5千万円の経費をかけており、20歳以上の市民一人当たりの財政負担額は約2,400円です。この金額と今後の公共交通のサービス水準について、あなたの考えに一番近いものを選んでください。

将来自力で移動できなくなったら、バスがないと生活に困る…。コミバスは本数を増やして、もっと便利にすべきだ！



財政負担額を増やしても、公共交通サービスを充実させた方がよい
160件(15.0%)

自分は使わないけど、学生や高齢者にとっては必要なものだと思うから、財政負担額は減らさないほうがいいと思う。



現在の財政負担額を維持し、可能な公共交通サービスを実施した方がよい
409件(38.3%)

負担額が多すぎる、税金の無駄遣いだ！利用も少ないので、やめてデマンド交通やタクシー助成にしたらいいのではないかな？



コミュニティバスの運行はやめたほうが良いサービス水準の低下はやむを得ないが、財政負担額を減らした方がよい
185件(17.3%)

Q: コミュニティバスの乗車1回あたりの料金についてお聞きします。「安い」と感じる金額、「高すぎる、この金額なら利用しない」と感じる金額を教えてください。

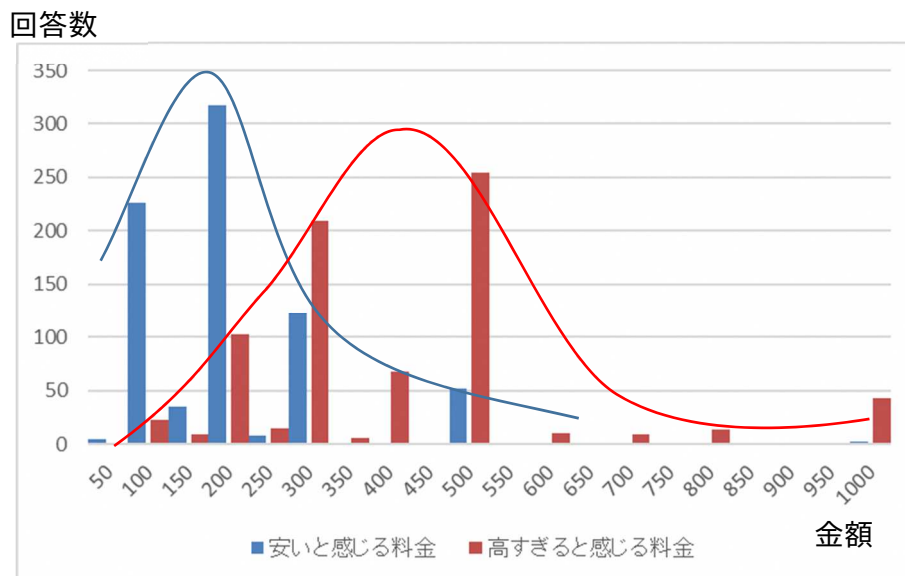


図6 コミバス運賃についての感覚

- コミュニティバス乗車1回あたりの料金については、200円前後で「安い」と感じ、400円前後から「高い、これ以上なら乗らない」と感じる方が多いという結果になりました。

2 バス利用者アンケート調査結果(速報)について

(1) 実施概要

目的	バス路線の利用状況、利用者からの評価等を調査する
対象	自主運行路線の利用者
実施方法	バスに乗車した対象者に調査票を配布し、回答は紙に書いて返送、もしくは web フォームに入力
実施日時	令和4年9月～11月

(2) 調査結果

回収数は 196 票であった。

① バスの満足度

Q:あなたが今日ご利用になった路線バスの満足度を教えてください(1つに○)。

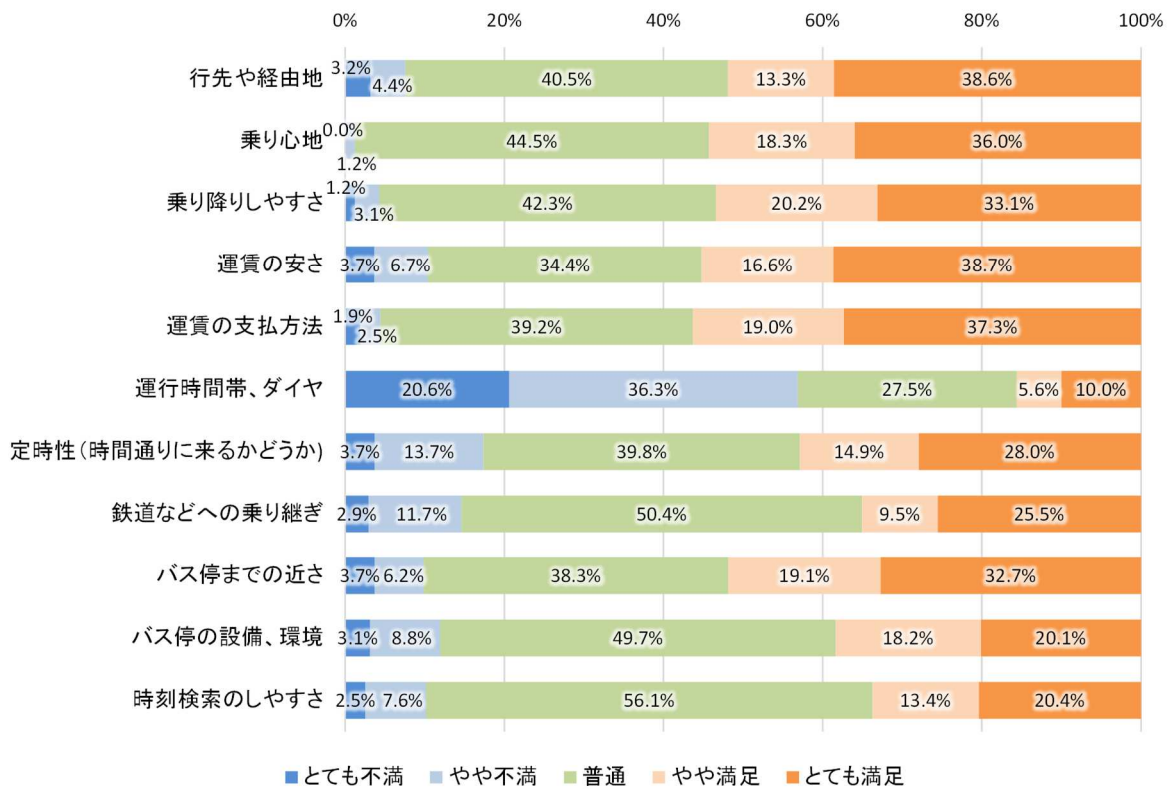


図7 バス利用者によるバスの満足度

- 「運行時間帯、ダイヤ」に関する不満度が高く、回答者の約半数が「とても不満」「やや不満」を回答していることから、需要に応じた運行時間の見直しが必要と考えます。
- その他には「定時性」「鉄道などへの乗り継ぎ」について不満を持っている傾向がみられます。

② 公共交通サービスに求めること

Q:あなたは市が行う公共交通サービスにどのようなことを求めますか。それぞれの重要度を教えてください(1つに○)。

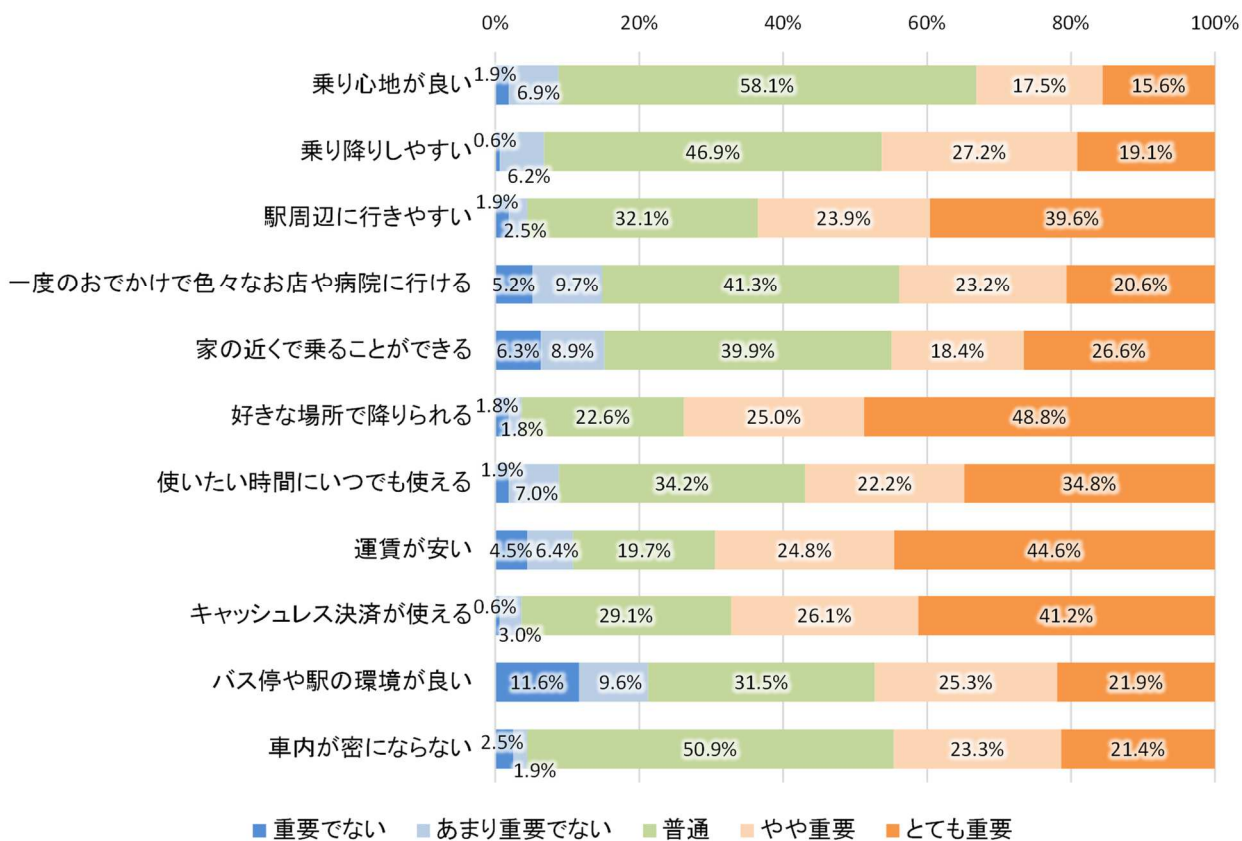


図8 バス利用者による公共交通サービスに求めること

- 利用者が重要視している項目しているのは「好きな場所で降りられる」「運賃が安い」「キャッシュレス決済が使える」「駅周辺に行きやすい」などがあり、既存利用者の利用頻度向上に向け、これらについての検討が必要であると考えられる。

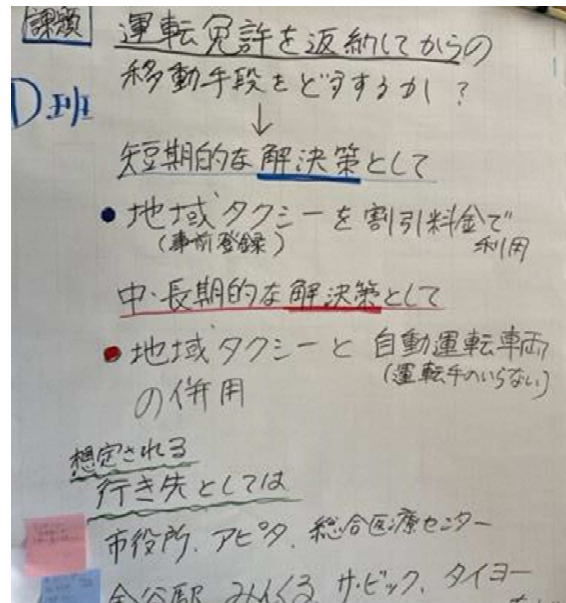
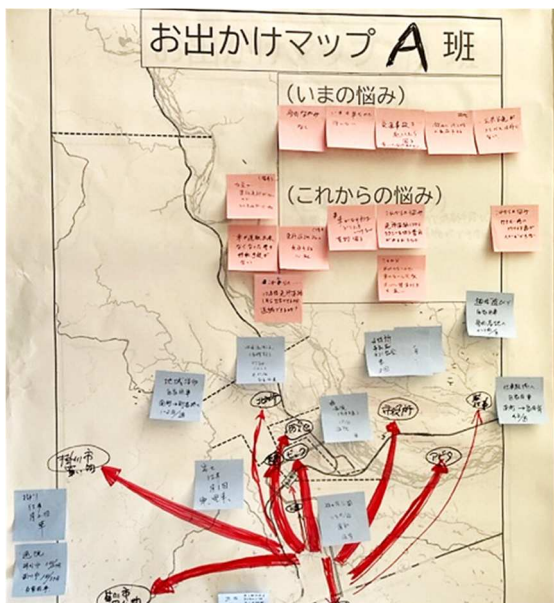
3 その他の事業状況について

(1) 地域との意見交換

地域住民みずからが外出や移動についての課題を発見し、将来の公共交通のあり方について考えるため、ワークショップ形式で意見交換会を実施しています。

令和4年11月21日に、金谷地域の自治会長、社会福祉協議会、コミュニティ委員会のみなさんにお集まりいただき、金谷地域の20年後の公共交通について意見を出し合いました。

【実施の様子】



年度内に、他地域でも同様のワークショップを開催する予定です。ワークショップで出されたアイデアは、地域の皆さんの想いとして計画策定の参考にさせていただきます。

(2) 事業者ヒアリング

今後の運行方針の検討、改善点の洗い出し、交通施策の立案などについて参考とするため、地域の公共交通を担っている運行事業者の意見を聞き取るヒアリング調査を実施しています。12月から1月にかけて実施する予定です。

協議事項(1)

令和5年度島田市バス路線の運行方針(案)について

島田市の自主運行バス路線については、利用者が伸び悩む中、財政負担を減らすため、ワゴン型車両への変更や、一部路線の週末運休及び年末年始期間の運休、全市的な土日祝日ダイヤの導入を実施し、効率的な運行となるよう心がけています。

さらに、新型コロナウイルス感染症の影響も継続しており、コロナ禍前の利用者数には追いつけず、大変厳しい状況にあります。

今後も持続可能な公共交通網の構築を目指し、令和5年度末までに島田市地域公共交通計画を策定するべく、全市的な路線の見直し作業を行っています。見直し作業を進めるに当たり、事業者等関係機関との調整を進めていきます。

令和5年度の島田市バス路線の運行方針(案)については、令和4年度と同様の運行としています。

(1) 市単独補助に係る単独継続困難の申出路線について

No.	路線名	運行区間	運行方針(案)
1	金谷島田病院線	金谷駅前⇔島田駅前⇔島田市立総合医療センター 金谷駅前⇔大井川公園⇔島田駅前 東町⇒金谷本町⇒金谷駅前 稲荷町⇒島田市立総合医療センター 島田市立総合医療センター⇒島田駅前 島田駅前⇒稲荷町	市の補助により運行を確保する。

(2) 島田市自主運行事業の申出路線について

No.	路線名	運行区間	運行方針(案)
1	伊久身線	御堂沢系統：御堂沢⇔山の家⇔島田駅 向谷系統：向谷四丁目⇔三ッ合町⇔島田駅	令和4年度と同様に運行する。 引き続き、利用者の実態や要望を反映し、効率的な運行を図り、持続可能な地域公共交通計画の策定に向け、関係機関と協議を行う。 9 金谷循環線については、(仮称)金谷地区生活交流拠点施設のオープン(R5.10.1)に合わせ、路線の延伸を検討(予定)
2	川根温泉線	川根温泉ホテル⇔家山駅前⇔島田駅	
3	相賀線	北中学校⇔はなみずき⇔島田駅 上相賀⇔寺前橋⇔北中学校	
4	湯日線	本村⇔六合駅⇔島田駅	
5	田代の郷温泉線	伊太和里の湯⇔伊太団地⇔島田駅	
6	大津線	天徳寺⇔ばらの丘二丁目⇔島田駅	
7	六合南線	六合駅⇔六合東小学校東⇔六合駅	
8	島田駅東線	島田駅⇔御仮屋南⇔島田駅	
9	金谷循環線	金谷駅前⇔食鮮館タイヨー栄町店前⇔金谷駅前	
10	菊川神谷城線	金谷駅前⇒ふじのくに茶の都ミュージアム⇒金谷駅前	
11	大代線	栗島公民館⇔KADODE OOIGAWA⇔金谷駅前	
12	笹間渡笹間線	家山駅前⇔村上⇔日掛	
13	萩間線	相良本通⇔牧之原小学校⇔金谷駅前 相良本通⇔水呑⇔金谷小学校	
14	勝間田線	静波海岸入口⇔勝間⇔金谷駅前 静波海岸入口⇔勝間⇔金谷小学校	
15	湯日地区デマンド型乗合タクシー	中講・吹木地区⇔本村バス停・湯日線	

※1 No.13は牧之原市及び菊川市と、No.14は牧之原市との共同運行

(3) 地域間幹線系統に係る単独継続困難の申出路線について

No.	路線名	運行区間	運行方針（案）
1	島田静波線	島田駅前⇔静波海岸入口 島田市立総合医療センター⇔島田駅前⇔静波海岸入口	国、県の補助により運行を確保する。

※地域間幹線系統の要件

- ①静岡県地域間幹線系統確保維持計画に掲載されたもの
- ②複数市町村にまたがること（平成13年3月31日時点で判定）
- ③地域の中心市町への需要等
- ④1日あたりの運行回数が3回以上のもの、1日あたりの輸送量が15人～150人と見込まれるものなど

協議事項(2)

静岡県地域間幹線系統確保維持改善事業評価基準に基づく協議について

1 趣旨

静岡県が複数市町を跨ぐ地域間幹線系統※に対して支援する「バス運行対策費助成事業」における補助対象系統について、運行実績等の評価を行うものです。

※地域間幹線系統：事業者単独の路線運行が困難であり、1日当たりの輸送量が15人～150人で、1日当たりの運行回数が3回以上などの条件を満たし、複数市町を跨ぐ場合は、一部運行経費について国・県による補助対象となる路線。

⇒島田市では、島田静波線（しずてつジャストライン(株)）※が該当する。

※島田市・牧之原市・吉田町の2市1町を跨いでいる。島田駅前系統（島田駅前～静波海岸入口）と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～島田駅前～静波海岸入口）の2系統がある。

2 事業評価

島田静波線の令和4年度（令和3年10月1日～令和4年9月30日）運行分

【項目】

- ・運行目的
- ・増収策
- ・費用削減策
- ・運行回数
- ・収支率※
- ・乗車人員 など

※収支率：運賃収入÷運行経費で算出し、高い数値ほど健全であることが示される。

⇒それぞれの目標値と運行実績の比較により評価を実施し、地域公共交通会議において、評価内容に対する協議・検討を行う。

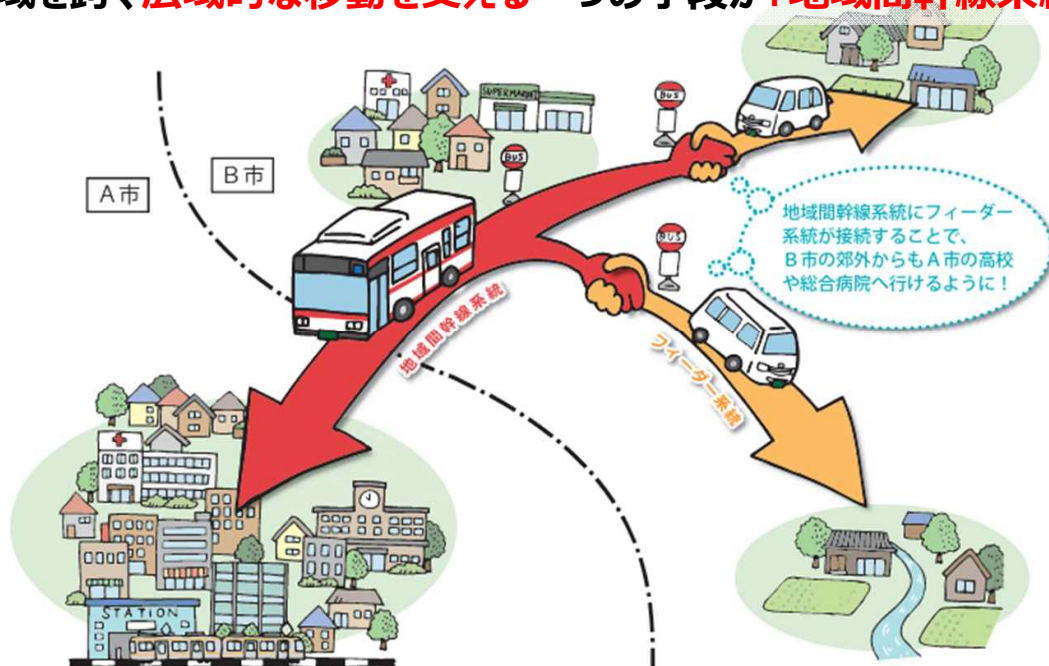
令和4年度 地域間幹線系統に関する事業評価

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。

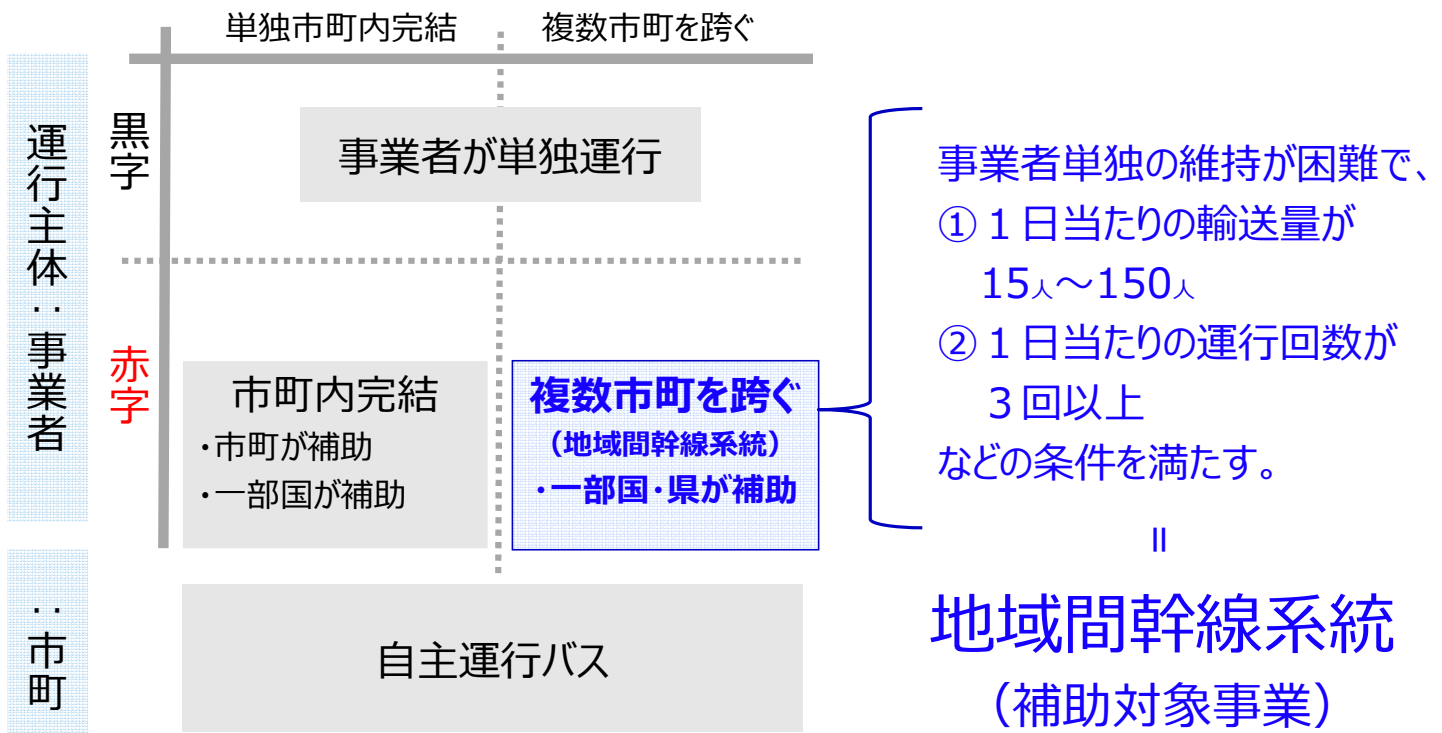


出典：地域間幹線バスが地域で役立つようにするために(監修：中部運輸局)

富国有徳の理想郷—しずおか
ふじのくに

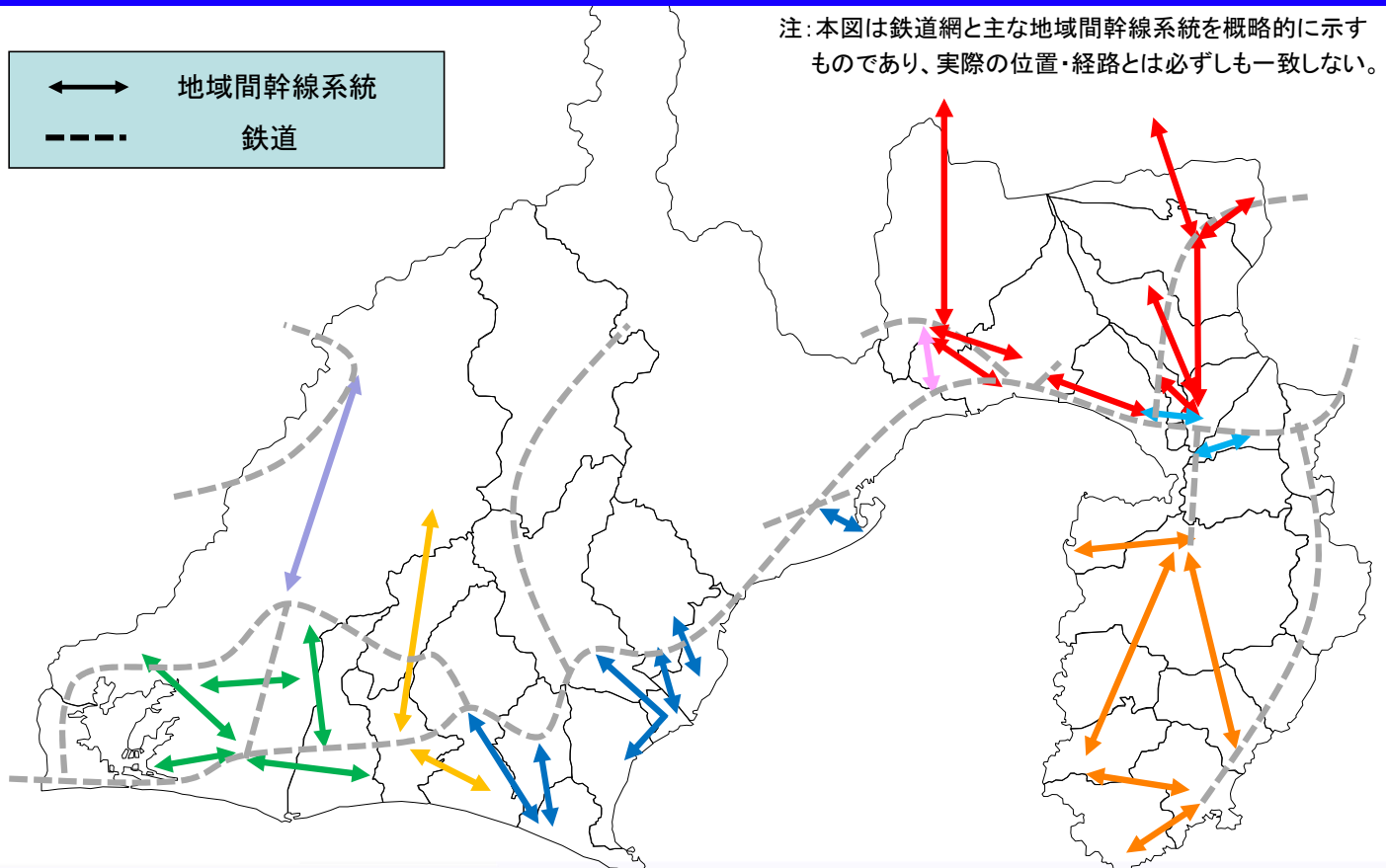
地域間幹線系統に係る国・県の補助対象事業

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



富国有徳の理想郷 - しずおか
ふじのくに

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

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

	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、長山台～護国病院	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	大淵線	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	富士急	駿河平線	A	A	-
6	遠州鉄道	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	シテイバス	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	しずてつジャストライン	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		磐田天竜線	B	B	-	36	掛川大東浜岡線	B	B	-	58	長岡伊豆三津シーパラダイス線	-	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	モビリティ	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

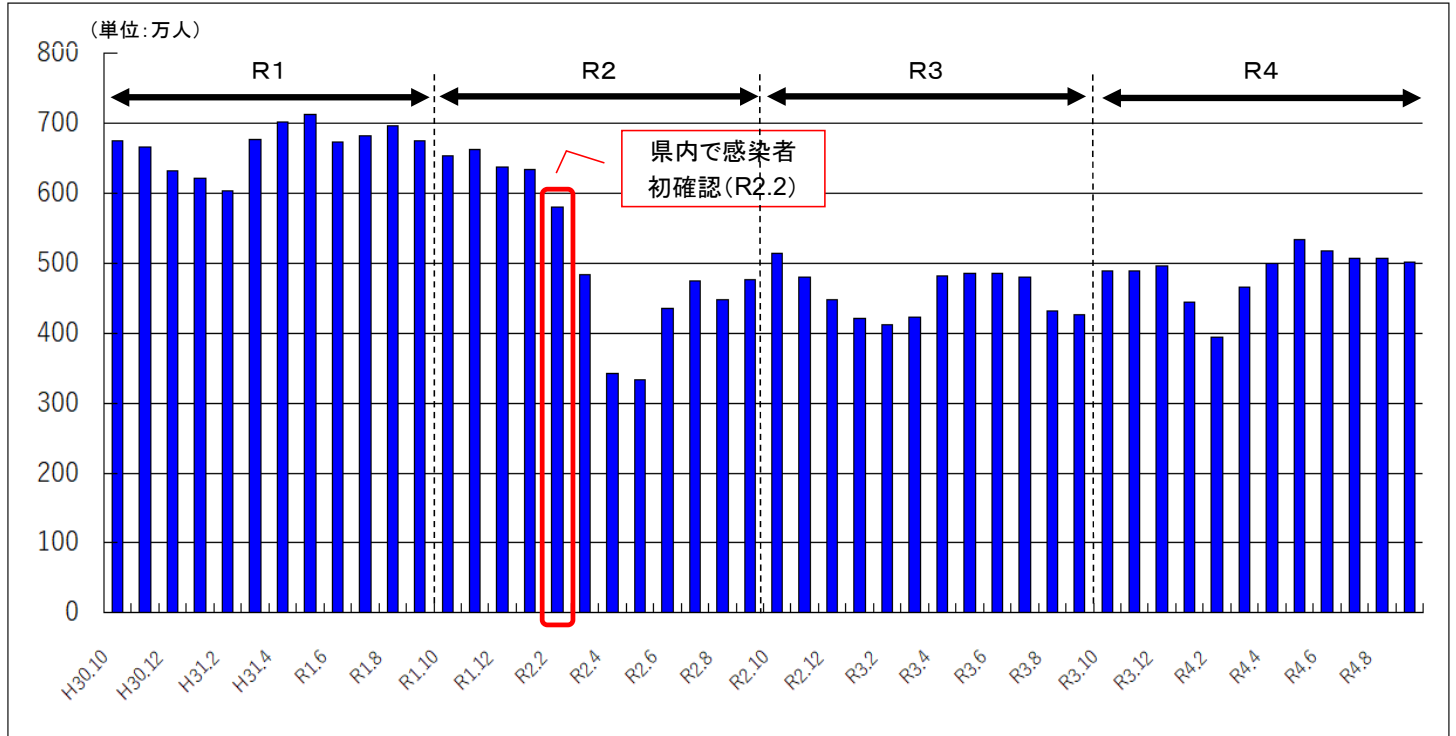
富国有徳の理想郷 - しずおか

ふじのくに

7

新型コロナウイルスの影響

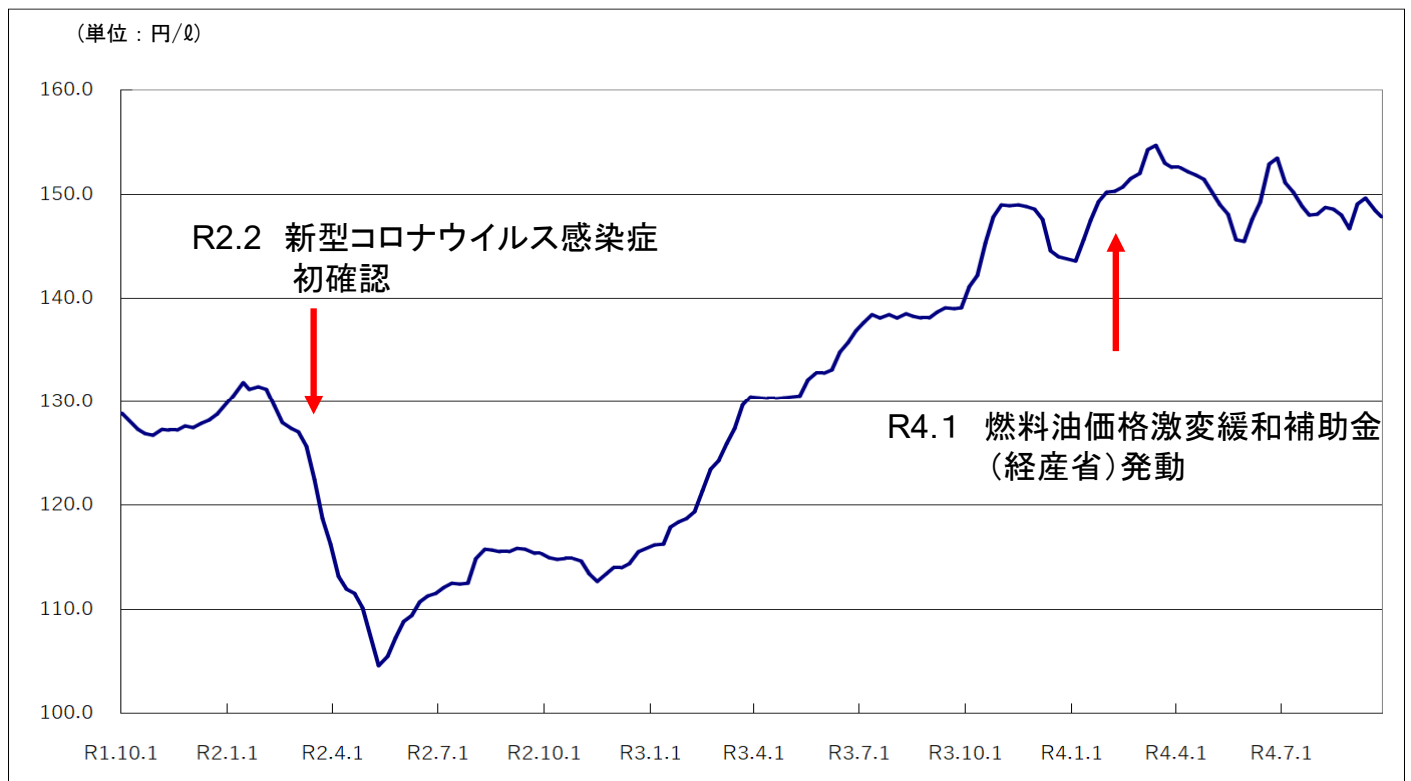
県内の乗合バス利用者数の推移（H30.10～R4.9）



(静岡県地域交通課調査)

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)

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

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

令和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	評価項目②	評価項目③	評価項目④	評価項目⑤	評価項目⑥	点数 (A:52~79) (B:26~51) (C: ~25)	評価				事業者 平均	全体評価
		運行回数 満点3点	収支率 満点18点	乗車人員 満点6点	ネットワーク 満点20点	広域トリップ 満点20点	キロ当たり経費 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	20	6	44		○		1	44.0	B [全体評価の理由] ・全65系統中33系統がB評価である。 ・平均評価点数が49.0点である。
秋葉バスサービス	2 秋葉線(袋井駅前～遠州森町～気多)	3	0	6	11	20	12	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	3	11	15	12	56	○					
	4 秋葉中遠線(大東支所～袋井駅南口)	3	12	3	6	20	12	56	○					
	5 秋葉中遠線(横須賀車庫～袋井駅南口)	3	12	0	5	20	12	52	○					
遠州鉄道	6 大久保線	0	6	0	12	0	3	21			○	22	45.4	
	7 伊佐見線	3	9	0	14	0	3	29		○				
	8 浜北医大三方原線	3	6	0	17	20	3	49		○				
	9 伊平線	0	18	0	20	20	3	61	○					
	10 磐田市立病院福田線(磐田市立病院～豊浜郵便局)	3	12	0	7	20	3	45		○				
	11 中ノ町磐田線	0	18	6	9	10	3	46		○				
	12 秋葉線	0	0	0	7	15	3	25			○			
	13 磐田天竜線(山東～磐田駅)	0	15	0	8	20	3	46		○				
	14 磐田天竜線(ららぼーと経由)	0	12	0	8	20	3	43		○				
	15 掛塚さなる台線(浜松駅～豊浜郵便局)	0	18	6	9	20	3	56	○					
	16 内野台線(内野台車庫)	0	18	6	10	20	3	57	○					
	17 内野台線(サンストリート浜北)	3	15	0	10	20	3	51		○				
	18 磐田市立病院福田線(磐田駅南口～豊浜郵便局)	0	6	0	5	20	3	34		○				
	19 引佐線	0	18	0	20	20	3	61	○					
	20 萩丘都田線	3	18	3	10	15	3	52	○					
	21 大塚ひとみヶ丘線	0	18	0	13	0	3	34		○				
	22 気賀三ヶ日線	0	18	3	15	20	3	59	○					
	23 奥山線	3	18	0	14	20	3	58	○					
	24 志都呂宇布見線(浜松駅～山崎)	0	18	3	7	15	3	46		○				
	25 志都呂宇布見線(浜松駅～舞阪駅)	0	18	3	8	5	3	37		○				
	26 浜名線	0	18	3	8	0	3	32		○				
	27 掛塚さなる台線(浜松駅～掛塚)	3	18	6	8	20	3	58	○					
しずてつジャストライン	28 三保草薙線	3	12	6	5	5	3	34		○		11	47.4	
	29 五十海大住線	3	12	3	7	20	3	48		○				
	30 焼津岡部線	0	9	0	5	20	3	37		○				
	31 藤枝吉永線	3	18	6	8	20	3	58	○					
	32 島田静波線(島田駅前～静波海岸入口)	3	9	0	9	20	3	44		○				
	33 島田静波線(島田市民病院～静波海岸入口)	3	12	6	13	20	3	57	○					
	34 藤枝相良線	3	6	6	12	20	3	50		○				
	35 菊川浜岡線	3	12	0	4	20	3	42		○				
	36 掛川大東浜岡線(掛川駅前～浜岡営業所)	3	6	6	7	20	3	45		○				
	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	9	20	3	59	○					
	38 掛川大東浜岡線(掛川駅前～大東支所)	3	12	6	4	20	3	48		○				
富士急モビリティ	39 御殿場線	3	9	6	15	20	0	53	○			4	52.0	
	40 駿河小山線	3	15	3	11	20	0	52	○					
	41 十里木線	3	6	6	7	20	0	42		○				
	42 河口湖線	3	18	3	17	20	0	61	○					
富士急バス	43 河口湖線	3	15	0	17	20	0	55	○			2	52.0	
	44 新富士線	3	3	6	17	20	0	49		○				
富士急静岡バス	45 曾比奈線	3	18	6	8	20	6	61	○			4	63.0	
	46 大淵線	3	18	6	10	20	6	63	○					
	47 大月線(吉原中央駅～富士宮駅)	3	18	6	10	20	6	63	○					
	48 大月線(新富士駅～静岡県富士山世界遺産センター)	3	18	6	12	20	6	65	○					
富士急シティバス	49 駿河平線	0	18	6	11	20	0	55	○			7	48.5	
	50 須山線(三島駅～須山)	3	12	6	12	20	0	53	○					
	51 須山線(三島駅～下和田)	3	6	0	11	20	0	40		○				
	52 原線	0	18	6	10	5	0	39		○				
	53 桜堤線	0	18	6	7	20	0	51		○				
	54 がんセンター線(沼津駅～がんセンター)	3	18	0	6	20	0	47		○				
	55 がんセンター線(三島駅～がんセンター)	3	18	6	8	20	0	55	○					
伊豆箱根バス	56 大場函南線	3	3	0	7	20	6	39		○		3	54.3	
	57 沼津大岡三島線	3	18	6	11	20	6	64	○					
	58 長岡伊豆三津シーパラダイス線	3	18	6	7	20	6	60	○					
東海バス	59 石廊崎線	3	3	0	7	20	3	36		○		6	49.5	
	60 天城峠線	3	6	0	15	20	3	47		○				
	61 戸田線	3	15	0	7	20	3	48		○				
	62 西海岸線	3	9	0	11	20	3	46		○				
	63 バサラ峠線(下田駅～堂ヶ島)	3	12	6	13	20	3	57	○					
	64 バサラ峠線(下田駅～宇久須)	3	18	6	13	20	3	63	○					
水窪タクシー	65 北遠本線	0	0	6	13	5	12	36		○	1	36.0		
計							平均	49.0	30	33	2	65		

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

しずてつジャストライン株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

島田静波線

島田駅前～静波海岸入口

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	(2,416.5)回 (6.6 回/日)	(2,418.0)回 (6.6 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	54.6%	41.9%	9	～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	63,365人	51,891人	0	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(3)箇所	9	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)	—	64.1%	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経常費用単価(静岡・山梨ブロック)との比較	—	408.49円	3	単価を上回った 0点 単価～▲5% 3点 単価▲6～▲10% 6点 単価▲11～▲15% 9点 単価▲16～▲20%超 12点	地域キロ当たり標準経常費用(413.60円)
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	<ul style="list-style-type: none"> ・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・榛原高校への通学
増収策	<ul style="list-style-type: none"> ・JR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
費用削減策	<ul style="list-style-type: none"> ・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

(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 … (島田駅・静波海岸入口・榛原総合病院) バス停 … (吉田IC入口・井口塚・色尾)</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>牧之原市役所・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・アピタ島田店・島田商業高校・島田駅</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

しずてつジャストライン株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

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

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	(2,651.0)回 (7.2 回/日)	(2,651.0)回 (7.2 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	40.6%	48.2%	12	～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	63,279人	73,264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(5)箇所	13	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)	—	56.9%	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経常費用単価(静岡・山梨ブロック)との比較	—	408.49円	3	単価を上回った 0点 単価～▲5% 3点 単価▲6～▲10% 6点 単価▲11～▲15% 9点 単価▲16～▲20%超 12点	地域キロ当たり標準経常費用(413.60円)
合計				57	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	<ul style="list-style-type: none"> ・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、島田市立総合医療センターまでの通院 ・島田商業高校・榛原高校への通学
増収策	<ul style="list-style-type: none"> ・JR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
費用削減策	<ul style="list-style-type: none"> ・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

(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 … (島田駅・島田市立総合医療センター・静波海岸入口・榛原総合病院)</p> <p>バス停 … (吉田IC入口・井口塚・色尾・本通三丁目・保健福祉センター)</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>牧之原市役所・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・アピタ島田店・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</p>

市町名

島田市

系統名	取組内容
島田静波線 (島田駅前～静波 海岸入口)	<ul style="list-style-type: none">・国、県からの補助金の一部カットされた場合、関係する市町（島田市、牧之原市、吉田町）で補填する。・公式ツイッターにて、バス運行に関する即時性のある情報を発信した。また、市ホームページ、市公式LINEアカウントからでも、ツイッターの情報が閲覧できるようにした。・バスマップの中に、島田静波線をはじめとした民間路線の路線図等を掲載し、公共交通相互間の連携による利用促進を図った。
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)	<ul style="list-style-type: none">・国、県からの補助金の一部カットされた場合、関係する市町（島田市、牧之原市、吉田町）で補填する。・公式ツイッターにて、バス運行に関する即時性のある情報を発信した。また、市ホームページ、市公式LINEアカウントからでも、ツイッターの情報が閲覧できるようにした。・バスマップの中に、島田静波線をはじめとした民間路線の路線図等を掲載し、公共交通相互間の連携による利用促進を図った。

(*)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

協議事項(3)

中部運輸局における地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について

1 概要

地域公共交通確保維持改善事業（国庫補助金）により支援を受けた事業については、毎年度、協議会自らが事業実施の評価（別添1、1-2）を行い、その結果を中部運輸局に報告し、中部運輸局による2次評価を受けることとなります。

今回、以下の事業について支援を受けたので評価を御協議願います。

①地域内フィーダー系統

島田市コミュニティバス川根温泉線、田代の郷温泉線の2路線については、地域間幹線※1である静鉄バス島田静波線へ接続するフィーダー路線※2として国庫補助を得て運行しています。

（評価対象期間：令和3年10月1日～令和4年9月30日）

※1 地域間幹線：事業者単独の路線運行が困難であり、1日当たりの輸送量が15人～150人で、1日当たりの運行回数が3回以上などの条件を満たし、複数市町を跨ぐ（島田静波線は、島田市・牧之原市・吉田町を跨ぐ）場合は、一部経費について国・県による補助対象となる路線。

※2 フィーダー路線：地域間幹線に接続しているものとして、国から認められている路線。

②計画策定に係る事業

今後も持続可能な公共交通網を構築することを目的として、島田市地域公共交通計画を令和4年度及び令和5年度の2か年をかけて策定しており、策定に当たっては、国庫補助を得て実施しています。

〔令和4年度実施内容〕

- ・地域内の公共交通に関する現況調査
- ・公共交通に関するニーズ調査
- ・地域公共交通を取り巻く課題整理
- ・地域公共交通の方向性検討
- ・地域公共交通計画案の検討
- ・協議会開催

※地域公共交通計画案の策定や取りまとめは令和5年度事業で実施します。

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： 島田市地域公共交通会議

評価対象事業名： 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
【補助対象となる事業者名等の名称を記載】	【系統名・航路名・設備名、運行(航)区間、整備内容等を記載(陸上交通に係る確保維持事業において、車両減価償却費等及び公有民営方式車両購入費に係る国庫補助金の交付を受けている場合、離島航路に係る確保維持事業において離島航路構造改革補助(調査検討の経費を除く。)を受けている場合は、その旨記載)】	【事業評価の評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】	A・B・C評価 【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されなかった場合には、理由等記載】	A・B・C評価 【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】	【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生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
しずてつジャストライン(株) 川根温泉線	川根温泉ホテルー家山駅前ー伊久身幼稚園上ー向谷一丁目ー稲荷町ー本通三丁目ー島田駅	平成30年度に川根地区の家山駅前(大井川鐵道)への乗り入れ、稲荷町経路に変更し、令和2年4月に伊久身線の川口東ー伊久身幼稚園上ー川口、相賀線の向谷一丁目ー竜泉院の区間を経由し運行している。 令和3年4月から、土日祝日ダイヤを導入し、平日1日6往復(土日祝日は1日4往復)で運行している。	A 台風15号の影響により一部運休したが、それ以外の運休等はなく、計画どおり事業を適切に実施した。	A ・目標利用者数32,229人/12か月に対し、36,228人/12か月 ・目標収支率10.1%に対し、11.1% 川根温泉線については、島田高校、樟誠高校に通う学生の利用が増加している。	・家山駅前へのバス乗り入れにより、大井川鐵道と運行時間帯を補完しながら、通勤・通学、通院等による市街地へのアクセスを向上させている。今後も大井川鐵道とともにさらに公共交通を利用しやすくしていく。また、他路線をカバーする体制を整えつつ、持続可能な地域公共交通サービスを目指していく。
しずてつジャストライン(株) 田代の郷温泉線	伊太和里の湯ー伊太団地ー三ッ合町東ー島田駅	令和3年4月から、土日祝日ダイヤを導入し、平日1日7往復(土日祝日は1日5往復)で運行している。また、利用者が見込める島田駅行き初便の始発及び島田駅最終便の終点を伊太団地バス停に変更し、効率的な運行を実施している。令和4年4月から、より利用しやすい時刻となるよう一部運行時刻の変更を行った。	A 台風15号の影響により一部運休したが、それ以外の運休等はなく、計画どおり事業を適切に実施した。	B ・目標利用者数19,789人/12か月に対し、18,710人/12か月 ・目標収支率21.7%に対し、12.8% 【目標が達成できなかった理由】新型コロナウイルス感染症の影響が継続していることや令和3年4月1日から実施した土日祝日ダイヤの導入により、利用者数・運賃収入が減少したため。	・相賀線との重複区間(三ッ合町東ー中河町)における運行時間帯を補完しながら、通勤・通学、通院等の島田駅へのアクセスを向上させている。今後も補完できる体制を維持しつつ、持続可能な地域公共交通サービスを目指していく。

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 年 月 日


協議会名: 島田市地域公共交通会議

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地域内の公共交通に関する現況調査 ②公共交通に関するニーズ調査 ③地域公共交通を取り巻く課題整理 ④地域公共交通の方向性検討 ⑤地域公共交通計画案の検討 ⑥協議会開催</p> <p>【結果概要】</p> <p>①本市の人口分布や施設分布、各路線の利用実績等を分析し、既存公共交通の利用傾向や課題を整理している。 ②市民を対象としたアンケート(郵送、web)やバス利用者を対象としたアンケート、地域の意見交換会、交通事業者とのヒアリングによって、公共交通に関するニーズを調査している。 ③④上記調査結果から、公共交通のめざす姿(ビジョン)を決め、現状との比較により課題を設定する。 ⑤上記調査結果等を順次整理し、計画の各章の素案としてまとめていく。 ⑥令和4年5月31日第1回協議会にて計画策定の方針について説明し、令和4年12月20日第2回協議会にて調査事業の進捗状況を報告した。令和5年度の協議会で、計画の素案について協議する予定。</p>	A 適切に実施されている。	<p>【事業名】 島田市地域公共交通計画策定事業</p> <p>【実施時期】 交付決定日から令和5年3月31日まで</p> <p>【計画に向けた方針】 ・都市計画マスタープランに掲げられた「コンパクト・プラス・ネットワーク」の実現に向け、「誰もが移動しやすい公共交通」をテーマに、従来の形態にとらわれない多様な交通手段を取り入れた計画とする。 ・各路線の実情を踏まえたうえで、車両の変更や運行形態の見直し、地域の互助やICTの活用等を含め、20年先も持続可能な公共交通を目指すための計画とする。</p>

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画推進に係る事業)

令和 年 月 日

協議会名:

①事業の結果概要	②事業実施の適切性	③事業の今後の改善点 (特記事項含む)
【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】	【事業の今後の改善点として、取組内容・関係者それぞれが果たすべき役割等を記載。】
	 <p>該当なし</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 年 月 日

協議会名:	島田市地域公共交通会議
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持事業
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<ul style="list-style-type: none">◆大井川流域(川根地区)住民の移動手段の確保 平成30年度に、大井川流域(川根地区)住民の市街地への移動手段の確保を目的に、川根温泉線の家山駅前への乗り入れを実現した。今後も鉄道路線である大井川鐵道とともに、その役割を担っていく。◆他のコミュニティバス路線・民間路線との重複区間における補完体制の維持 川根温泉線と伊久身線・相賀線・静鉄バス金谷島田病院線、田代の郷温泉線と相賀線との重複区間において、島田駅などへの通学・通勤輸送等の補完を行うことで、より使いやすい交通を目指していく。◆地域間幹線系統(静鉄バス島田静波線)とフィーダー系統路線間の連携を図る。◆上記により、持続可能な地域公共交通サービスの実現を目指していく。また、全市的に路線の見直し作業を行っており、順次変更を検討している。見直しと同時に島田市地域公共交通計画の策定をしており、令和5年度中の策定を目指す。

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 年 月 日

協議会名:	島田市地域公共交通会議
評価対象事業名:	島田市地域公共交通計画策定事業
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>本市では、運行委託費の高騰が続く中、新型コロナウイルス感染症による影響も加わり、公共交通を取り巻く状況は非常に厳しくなっており、持続可能な公共交通体系の構築が喫緊の課題となっている。今後も持続可能な公共交通網を構築することを目的として、上位・関連計画(総合計画、都市計画マスタープラン、立地適正化計画)との整合を図りつつ、地域公共交通計画を策定する。</p> <p>【調査の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none">・公共交通の現状、バス利用者の実態や地域住民のニーズを把握し、地域公共交通の役割や課題の整理を行い、最適な交通モードを選択するための調査が必要である。・当市では令和6年度に学区の再編が予定されている。学区再編後の利用者の変化への対応が必要となるため、現状を調査し最適な交通モードを選択するための調査が必要である。・将来的には、スクールバスの余力を活かした混乗路線の検討及びデマンド型交通の実施可能性を検討しており、事業者等関係機関との協議を続けるとともに、事業効果が期待される地区を調査する必要がある。