

資料2

協議事項(2) 単独継続困難の申し出路線への対応について

1. 協議事項

静岡県では、事業者単独での旅客自動車運送事業の継続が困難である場合は、静岡県生活交通確保対策協議会に申出を行うこととしています。申し出があった場合は関係市町に通知され、地域公共交通会議において対応方策等について検討・調整を行い、その結果を県協議会へ報告することになっています。

2. 対象路線

No.	路線名	運行事業者	系統	申出
1	沼津大岡三島線	伊豆箱根バス	地域間幹線	継続
2	長岡伊豆三津シーパラダイス線	伊豆箱根バス	〃	〃
3	沼津静浦長岡線	伊豆箱根バス	〃	〃
4	戸田線	東海バス	〃	〃
5	柿田線	東海バス	〃	〃
6	原線	富士急シティバス	〃	〃
7	がんセンター線	富士急シティバス	〃	〃
8	下香貫循環線	東海バス	地域間幹線以外	〃
9	我入道循環線	東海バス	〃	〃
10	外原温水プール線	東海バス	〃	〃
11	東海道線	富士急シティバス	〃	新規
12	拓南東線	富士急シティバス	〃	〃
13	運転免許センター線	富士急シティバス	〃	〃
14	北小林線	富士急シティバス	〃	〃
15	富士通線	富士急シティバス	〃	〃
16	根方線	富士急シティバス	〃	〃
17	駿河台線	富士急シティバス	〃	〃
18	運動公園線	富士急シティバス	〃	〃
19	高尾台線	富士急シティバス	〃	〃

3. 対象期間

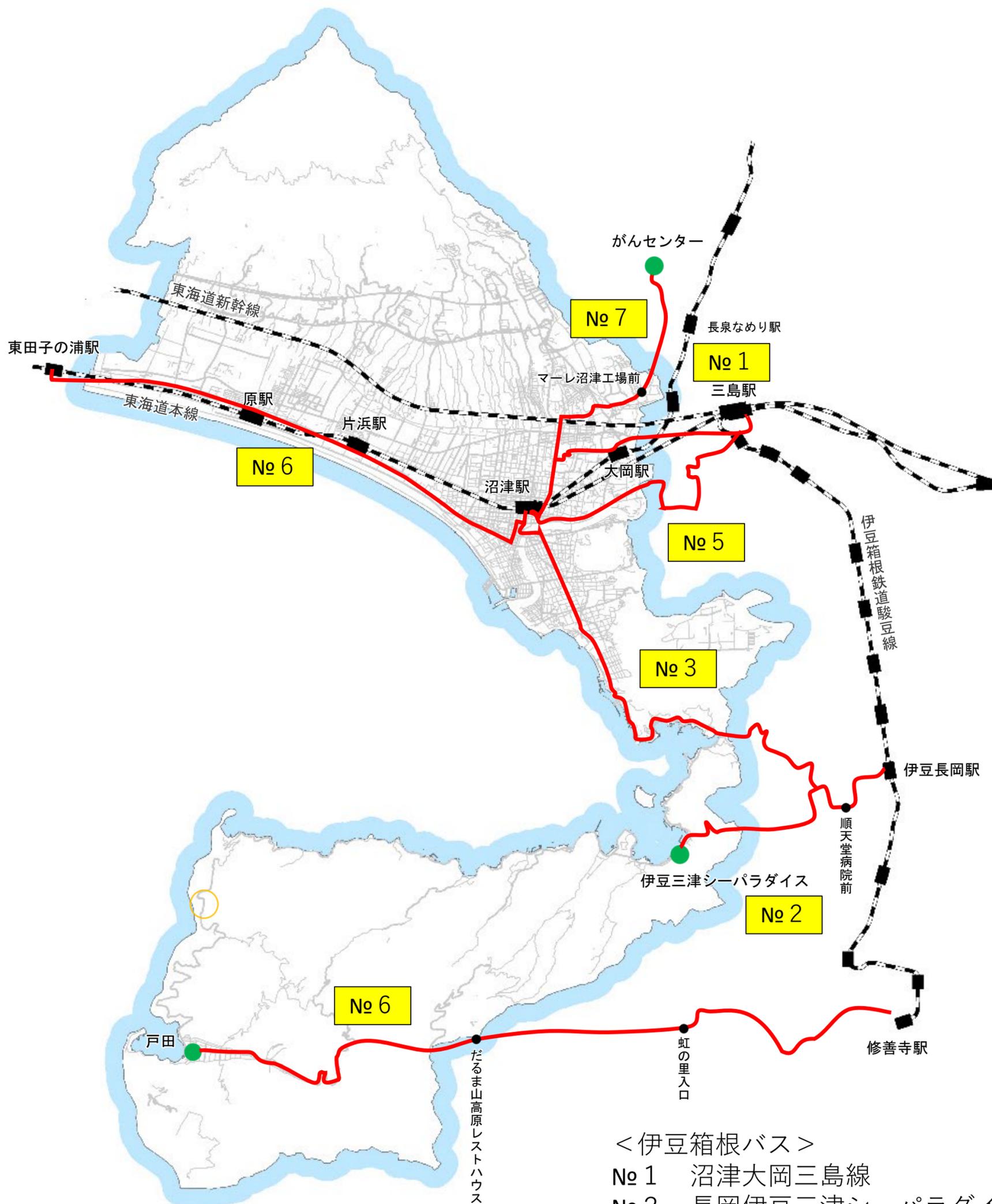
地域間幹線系統…令和6年10月1日～（令和7～9年度運行分）

市単独補助系統…令和6年4月～令和7年3月

4. 参考資料

- － 1 単独継続困難の申し出路線（地域間幹線）への対応について
- － 2 単独継続困難の申し出路線（地域間幹線以外の路線）への対応について
- － 3 【参考資料】各路線の利用状況等について（地域間幹線系統以外の路線）
※地域間幹線系統の利用状況については資料1を参照

単独継続困難申し出路線（地域間幹線）



- <伊豆箱根バス>
 No 1 沼津大岡三島線
 No 2 長岡伊豆三津シーパラダイス線
 No 3 沼津静浦長岡線

- <東海バス>
 No 4 戸田線
 No 5 柿田線

- <富士急シティバス>
 No 6 原線
 No 7 がんセンター線

単独継続困難の申し出路線（地域間幹線）への対応について

1. 路線の概要

	路線名 (運行事業者)	概要
1	沼津大岡三島線 (伊豆箱根バス)	運行経路：沼津駅～市立高校前・上石田～三島駅 キロ程：7.6 km 補助金の状況：国・県補助 主に沼津市・三島市の通勤・通学や通院に利用されている。
2	長岡伊豆三津 シーパラダイス線 (伊豆箱根バス)	運行経路：長岡駅～温泉駅・宗徳寺前～伊豆三津シーパラダイス キロ程：7.8 km 補助金の状況：国・県補助 主に買い物や順天堂大学静岡病院利用者に利用されている。
3	沼津静浦長岡線 (伊豆箱根バス)	運行経路：沼津駅～長塚・長岡湯本～長岡駅 キロ程：16.0 km 補助金の状況：国・県補助 主に沿線住民の通勤・通学や順天堂大学静岡病院利用者に利用されている。
4	戸田線 (東海バス)	運行経路：修善寺駅～虹の郷～戸田 キロ程：24.9 km 補助金の状況：国・県補助 主に戸田住民の通勤・通学や観光客に利用されている。
5	柿田線 (東海バス)	運行経路：沼津駅～柿田～三島駅 キロ程：10.4 km 補助金の状況：なし 主に沿線住民の通勤・通学のほか、静岡医療センター利用者やサントムーン柿田川への買い物に利用されている。
6	原線 (富士急シティバス)	運行経路：沼津駅～旧道・原駅入口～東田子の浦駅 キロ程：13.5 km 補助金の状況：国・県補助 主に原小学校児童の通学や沿線住民の通勤・通学に利用されている。
7	がんセンター線 (富士急シティバス)	運行経路：沼津駅～北小林～がんセンター キロ程：8.5 km 補助金の状況：国・県補助 主に沿線住民の買い物・通院やがんセンター利用者に利用されている。

2. 市の見解・対応

地域間幹線系統については、地域住民の通勤、通学、通院等の移動手段を確保するため、国、県の補助を活用した上で路線の維持を図っていきます。

単独継続困難申し出路線（地域間幹線系統以外）



単独継続困難の申し出路線（地域間幹線以外）への対応について

3. 路線の概要

	路線名	概要
8	下香貫循環線 (東海バス)	運行経路：沼津駅～東桃郷・木の宮～沼津駅 キロ程：11.6 km 補助金の状況：なし 主に地域住民の通勤・通学や通院・買い物等に利用されている。
9	我入道循環線 (東海バス)	運行経路：①沼津駅～江川町～沼津駅 ②江川町～我入道循環～沼津駅 キロ程：①8.0 km/②4.8 km 補助金の状況：なし 主に地域住民の通勤・通学や通院・買い物等に利用されている。
10	温水プール線 (東海バス)	運行経路：沼津駅～沼工前～外原温水プール キロ程：5.2 km 補助金の状況：なし 主に地域住民の通勤・通学や通院・買い物等に利用されている。
11	東海道線 (富士急シティバス)	運行経路：①沼津駅～大諏訪・沼津市立病院～ららぽーと沼津 ②沼津駅～大諏訪～片浜駅 キロ程：①6.4 km/②5.6 km 補助金の状況：なし 主に沿線住民の通勤・通学や通院・買い物等に利用されている。
12	拓南東線 (富士急シティバス)	運行経路：沼津駅～市立高校前・宮下・東名沼津～拓南東 キロ程：往路 7.4 km/復路 7.5 km 補助金の状況：なし 主に沼津東高校や暁秀中学・高校の通学や沿線住民の通院・買い物等に利用されている。
13	運転免許センター線 (富士急シティバス)	運行経路：①沼津駅北口～庄栄町・高尾台～東部運転免許センター ②沼津駅～庄栄町・高尾台～東部運転免許センター キロ程：①5.8 km/②往路 6.4 km/復路 6.3 km 補助金の状況：なし 主に東部運転免許センターや沿線住民の通院・買い物等に利用されている。
14	北小林線 (富士急シティバス)	運行経路：沼津駅～天神ヶ尾～マーレ沼津工場前 キロ程：5.0 km 補助金の状況：なし 主に沿線住民の通勤・通学や通院・買い物等に利用されている。
15	富士通線 (富士急シティバス)	運行経路：沼津駅～江原公園・ららぽーと沼津・沼津市立病院～富士通前 キロ程：10.8 km 補助金の状況：なし 主に富士通の通勤や沼津市立病院利用者やららぽーと沼津への買い物等に利用されている。
16	根方線 (富士急シティバス)	運行経路：①沼津駅～江原公園・ららぽーと沼津・沼津市立病院～東平沼 ②沼津駅～市立高校前・天神ヶ尾・西沢田～東平沼 ③沼津駅～江原公園・西沢田～東平沼 キロ程：①11.2 km/②11.0 km/③10.0 km 補助金の状況：なし 主に沿線住民の通勤・通学や通院・買い物等に利用されている。
17	駿河台線 (富士急シティバス)	運行経路：①沼津駅～江原公園・駿河台・高砂町～あしたか運動公園 ②沼津駅～江原公園・駿河台・高砂町・東部運転免許センター～あしたか運動公園 キロ程：①6.5 km/②6.5 km 補助金の状況：なし 主に沿線住民の通勤・通学や通院・買い物等に利用されている。

18	運動公園線 (富士急シティバス)	運行経路：沼津駅～庄栄町・高尾台～あしたか運動公園 キロ程：往路 7.2 km／復路 7.1 km 補助金の状況：なし 主に沿線住民の通勤・通学や通院・買い物等に利用されている。
19	高尾台線 (富士急シティバス)	運行経路：沼津駅～庄栄町・松沢町～高尾台 キロ程：往路 4.5 km／復路 4.4 km 補助金の状況：なし 主に沿線住民の通勤・通学や通院・買い物等に利用されている。

5. 沼津市の対応・見解について

●国及び市の補助を活用して路線を維持していく路線

No.8. 下香貫循環線

No.11. 東海道線

No.12. 拓南東線

No.13. 運転免許センター線

No.14. 北小林線

・いずれの路線も沼津駅から半径 3 Km 圏内（都市的居住圏内）を運行する市内幹線であり、各地域と沼津駅を中心とした中心市街地とを結ぶ重要な路線である。

・上記 5 路線については、沼津駅と各拠点をつなぐ重要な路線であり、沿線の人口が多く、目的地となる施設が立地するなど路線バスの利用ポテンシャルが高い。また、他の路線と比較して運行頻度が高く沿線住民の日常生活の移動を担っている路線であることから、令和 6 年 4 月から地域内フィーダー系統として位置付けることにより、国庫補助等を活用した上で路線の維持を図る必要があると考える。

●上記以外の路線

No.9. 我入道循環線

No.10. 外原温水プール線

No.15. 富士通線

No.16. 根方線

No.17. 駿河台線

No.18. 運動公園線

No.19. 高尾台線

・いずれの路線も沼津駅から半径 3 Km 圏内（都市的居住圏内）を運行する市内幹線である。

・No.9 と No.10 については、今年度の乗降調査の結果 2 路線とも運行経費が黒字化したため、令和 6 年度は事業者路線として維持しながら、引き続き各路線の利用状況、収支状況について確認し、減便やフィーダー系統補助の活用など対応策について検討・協議する。

・No.15～19 の路線については、沿線住民の日常生活の移動を担っているものの、上記路線と比較すると運行頻度が低いため、来年度は事業者路線として維持しながら、令和 7 年度の運行に向けて路線の利用状況、収支状況について確認し、減便や路線の合理化を図って再編する等対応策について検討・協議する。

No. 8-1. 下香貫循環線（沼津駅～東桃郷・木の宮～沼津駅）

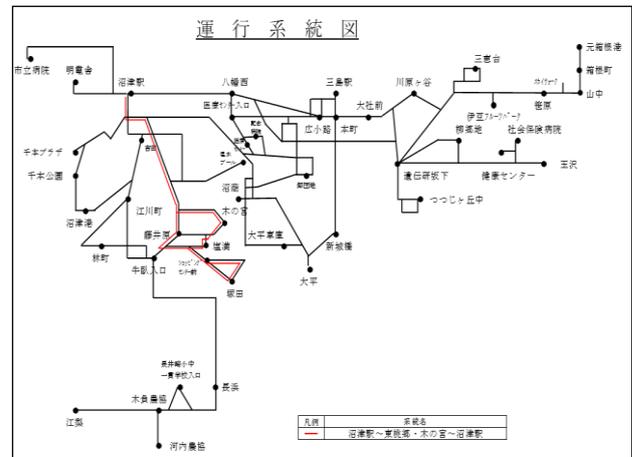
運行事業者：東海バス

(1) 概要

当該路線は、沼津駅から下香貫地区を循環して沼津駅まで運行する系統で、午前中のみ運行しています。

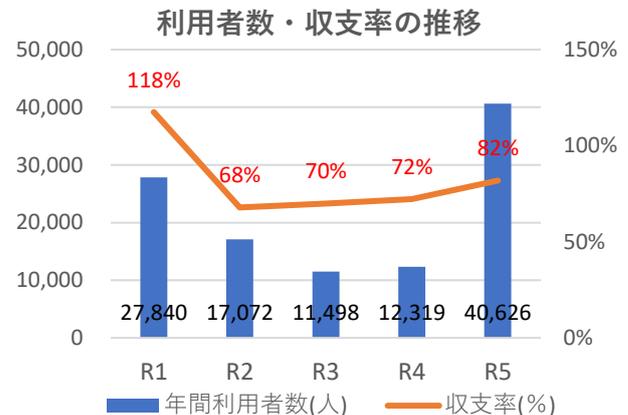
以前の東桃郷循環線と木の宮循環線を併せた系統であり、地域住民の足となっています。

新型コロナウイルス感染症が5類になり、利用者は回復傾向にあるものの、コロナ前の水準には至っておらず、欠損額も生じていることから、公的支援により路線の維持確保を図りたく、単独継続困難の申し出を行いました。



(2) 利用状況について

年度	R1	R2	R3	R4	R5(見込)
年間利用者数(人)	27,840	17,072	11,498	12,319	40,626
1回あたりの利用者数(人)	20.0	12.7	10.5	11.3	19.6
運行回数(回/日)	3.8	3.6	3.0	3.0	5.6
運行経費(千円)	5,516	6,261	5,056	4,992	10,173
運行収入(千円)	6,482	4,249	3,534	3,607	8,325
収支差額(千円)	966	-2,012	-1,522	-1,385	-1,848
収支率(%)	118%	68%	70%	72%	82%



今年度の乗降調査の結果では、1日あたりの利用人員は111人

【内訳】通勤49人、通学1人、通院および買い物等61人

(3) 事業者の取組について

当該系統に限らず、全社的に利用促進および経費削減による収支改善取り組んでおり、特に、平成25年度からは「わかりやすいバス、乗りやすいバス」をスローガンにして、増収対策の強化を図っています。

増収策	①路線バス時刻表の全戸配布（新聞折込・地区回覧板を利用した配布）、 ②目的別時刻表の作成・配布と戸別訪問の実施、③バスの乗り方教室の充実、 ④高校生アンケートの実施、⑤系統番号化の推進、⑥時刻検索サイトへの掲出、 ⑦バスロケーションシステムの導入、⑧デジタルサイネージの設置、 ⑨「MaaS」への参画（デジタルフリーパスの取り扱い）、 ⑩案内所におけるクレジットカード、QR決済コードの取り扱い、 ⑪バスの接近情報の表示、⑫交通系ICカードの導入、⑬運賃改定の実施等
経費削減策	①平成23年度より導入している賞与の業績連動性による人件費の削減、 ②エコドライブ(省燃費運転)の実行、 ③中古車両の導入による車両購入費と償却費の抑制、④車両、仕業の効率的な運用、 ⑤乗務員の運転技術の向上によるバス車両修繕費の抑制等

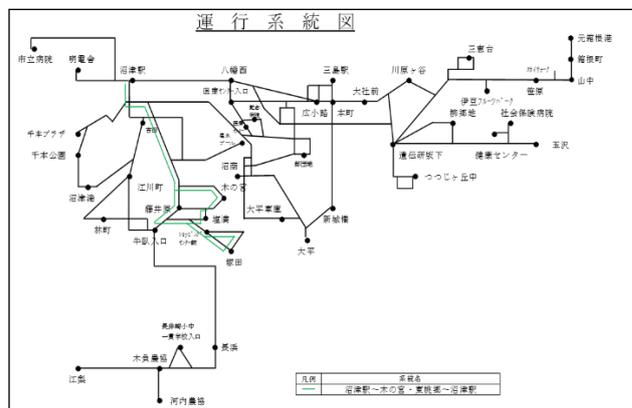
No. 8-2. 下香貫循環線（沼津駅～木の宮・東桃郷～沼津駅）

運行事業者：東海バス

(1) 概要

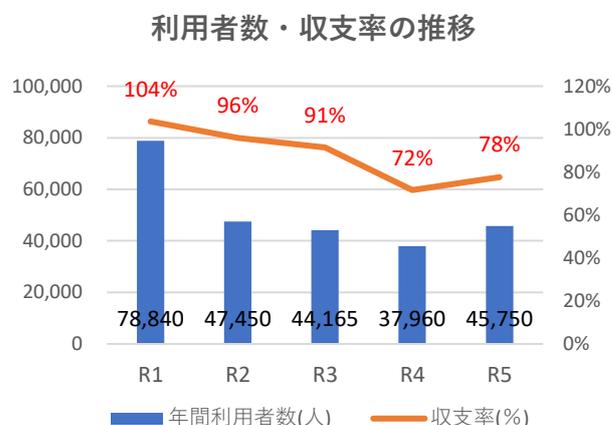
当該路線は、No. 8-1 の逆回りの系統で、午後のみ運行しており、No. 8-1 と同様に地域住民の足となっております。

新型コロナウイルス感染症が5類になり、利用者は回復傾向にあるものの、コロナ前の水準には至っておらず、欠損額も生じていることから、公的支援により路線の維持確保を図りたく、単独継続困難の申し出を行いました。



(2) 利用状況について

年度	R1	R2	R3	R4	R5(見込)
年間利用者数(人)	78,840	47,450	44,165	37,960	45,750
1回あたりの利用者数(人)	19.6	21.7	20.2	17.3	17.9
運行回数(回/日)	11.0	6.0	6.0	6.0	7.0
運行経費(千円)	15,912	10,240	10,113	9,984	12,555
運行収入(千円)	16,484	9,824	9,248	7,152	9,757
収支差額(千円)	572	-416	-865	-2,832	-2,798
収支率(%)	104%	96%	91%	72%	78%



今年度の乗降調査の結果では、1日あたりの利用人員は123人

【内訳】通勤40人、通学16人、通院および買い物等67人

(3) 事業者の取組について

当該系統に限らず、全社的に利用促進および経費削減による収支改善取り組んでおり、特に、平成25年度からは「わかりやすいバス、乗りやすいバス」をスローガンにして、増収対策の強化を図っています。

増収策	<ul style="list-style-type: none"> ①路線バス時刻表の全戸配布（新聞折込・地区回覧板を利用した配布）、 ②目的別時刻表の作成・配布と戸別訪問の実施、③バスの乗り方教室の充実、 ④高校生アンケートの実施、⑤系統番号化の推進、⑥時刻検索サイトへの掲出、 ⑦バスロケーションシステムの導入、⑧デジタルサイネージの設置、 ⑨「MaaS」への参画（デジタルフリーパスの取り扱い）、 ⑩案内所におけるクレジットカード、QR決済コードの取り扱い、 ⑪バスの接近情報の表示、⑫交通系ICカードの導入、⑬運賃改定の実施等
経費削減策	<ul style="list-style-type: none"> ①平成23年度より導入している賞与の業績連動性による人件費の削減、 ②エコドライブ（省燃費運転）の実行、 ③中古車両の導入による車両購入費と償却費の抑制、④車両、仕業の効率的な運用、 ⑤乗務員の運転技術の向上によるバス車両修繕費の抑制等

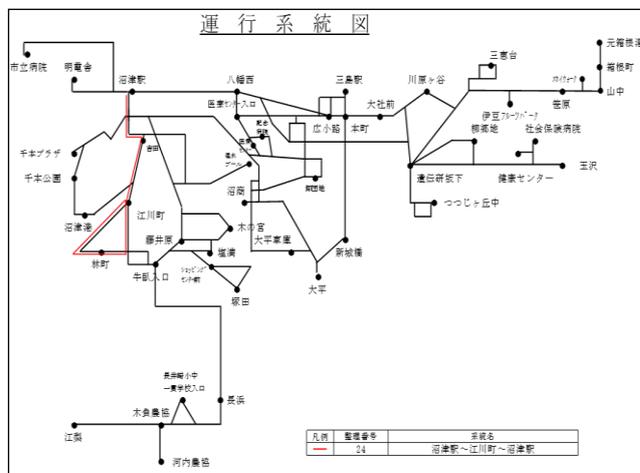
No. 9-1. 我入道循環線（沼津駅～我入道海岸～沼津駅）

運行事業者：東海バス

(1) 概要

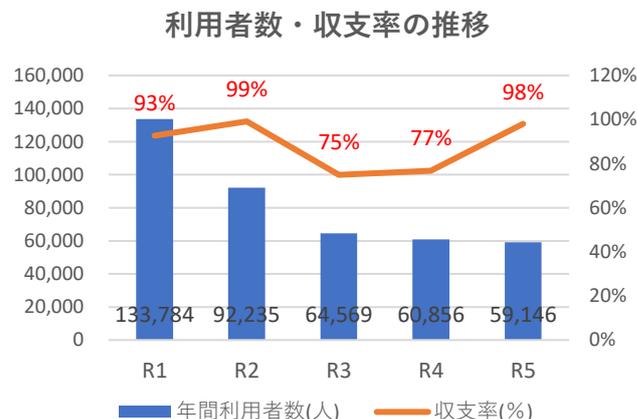
当該路線は、沼津駅から、狩野川左岸の吉田町、西島町、我入道地区を回り沼津駅まで運行する系統です。牛臥・柿原循環と一部を除き重複しており、地域住民の通勤、通学、通院、買い物等の足として機能しています。

新型コロナウイルス感染症が5類になり、利用者は回復傾向にあるものの、コロナ前の水準には至っておらず、欠損額も生じていることから、公的支援により路線の維持確保を図りたく、単独継続困難の申し出を行いました。



(2) 利用状況について

年度	R1	R2	R3	R4	R5(見込)
年間利用者数(人)	133,784	92,235	64,569	60,856	59,146
1回あたりの利用者数(人)	17.2	16.5	12.1	13.9	13.4
運行回数(回/日)	21.3	15.3	14.6	12.0	12.0
運行経費(千円)	21,291	18,058	17,045	13,790	14,904
運行収入(千円)	19,751	17,915	12,777	10,599	14,610
収支差額(千円)	-1,540	-143	-4,268	-3,191	-294
収支率(%)	93%	99%	75%	77%	98%



今年度の乗降調査の結果では、1日あたりの利用人員は202人

【内訳】通勤75人、通学9人、通院および買い物等118人

(3) 事業者の取組について

当該系統に限らず、全社的に利用促進および経費削減による収支改善取り組んでおり、特に、平成25年度からは「わかりやすいバス、乗りやすいバス」をスローガンにして、増収対策の強化を図っています。

増収策	①路線バス時刻表の全戸配布（新聞折込・地区回覧板を利用した配布）、 ②目的別時刻表の作成・配布と戸別訪問の実施、③バスの乗り方教室の充実、 ④高校生アンケートの実施、⑤系統番号化の推進、⑥時刻検索サイトへの掲出、 ⑦バスロケーションシステムの導入、⑧デジタルサイネージの設置、 ⑨「MaaS」への参画（デジタルフリーパスの取り扱い）、 ⑩案内所におけるクレジットカード、QR決済コードの取り扱い、 ⑪バスの接近情報の表示、⑫交通系ICカードの導入、⑬運賃改定の実施等
経費削減策	①平成23年度より導入している賞与の業績連動性による人件費の削減、 ②エコドライブ(省燃費運転)の実行、 ③中古車両の導入による車両購入費と償却費の抑制、④車両、仕業の効率的な運用、 ⑤乗務員の運転技術の向上によるバス車両修繕費の抑制等

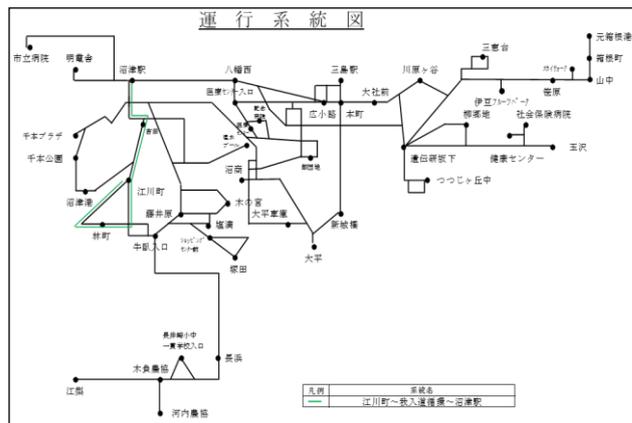
No. 9-2. 我入道循環線（江川町～我入道海岸～沼津駅）

運行事業者：東海バス

(1) 概要

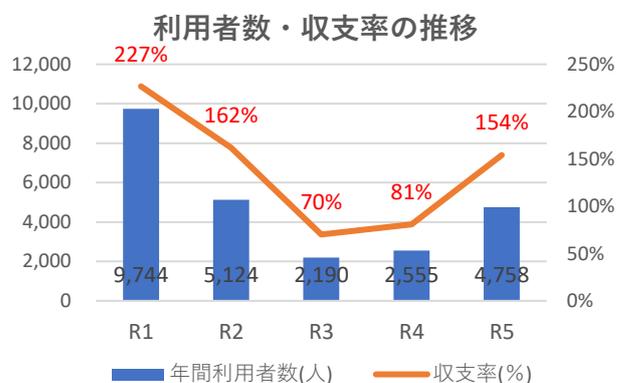
当該路線は、我入道循環線のうち、朝の1便で江川町始発となっている系統です。

新型コロナウイルス感染症が5類になったことから、利用者は回復傾向にあり、今年度は黒字となる見込みではあるものの、未だコロナ前の水準には至っておりません。



(2) 利用状況について

年度	R1	R2	R3	R4	R5(見込)
年間利用者数(人)	9,744	5,124	2,190	2,555	4,758
1回あたりの利用者数(人)	16.0	10.5	6.0	7.0	13.0
運行回数(回/日)	0.8	0.6	0.5	0.5	0.5
運行経費(千円)	998	944	697	688	742
運行収入(千円)	2,263	1,528	489	557	1,144
収支差額(千円)	1,265	584	-208	-131	402
収支率(%)	227%	162%	70%	81%	154%



今年度の乗降調査の結果では、1日あたりの利用人員は13人

【内訳】通勤10人、通学2人、通院および買い物等1人

(3) 事業者の取組について

当該系統に限らず、全社的に利用促進および経費削減による収支改善取り組んでおり、特に、平成25年度からは「わかりやすいバス、乗りやすいバス」をスローガンにして、増収対策の強化を図っています。

増収策	①路線バス時刻表の全戸配布（新聞折込・地区回覧板を利用した配布）、 ②目的別時刻表の作成・配布と戸別訪問の実施、③バスの乗り方教室の充実、 ④高校生アンケートの実施、⑤系統番号化の推進、⑥時刻検索サイトへの掲出、 ⑦バスロケーションシステムの導入、⑧デジタルサイネージの設置、 ⑨「MaaS」への参画（デジタルフリーパスの取り扱い）、 ⑩案内所におけるクレジットカード、QR決済コードの取り扱い、 ⑪バスの接近情報の表示、⑫交通系ICカードの導入、⑬運賃改定の実施等
経費削減策	①平成23年度より導入している賞与の業績連動性による人件費の削減、 ②エコドライブ（省燃費運転）の実行、 ③中古車両の導入による車両購入費と償却費の抑制、④車両、仕業の効率的な運用、 ⑤乗務員の運転技術の向上によるバス車両修繕費の抑制等

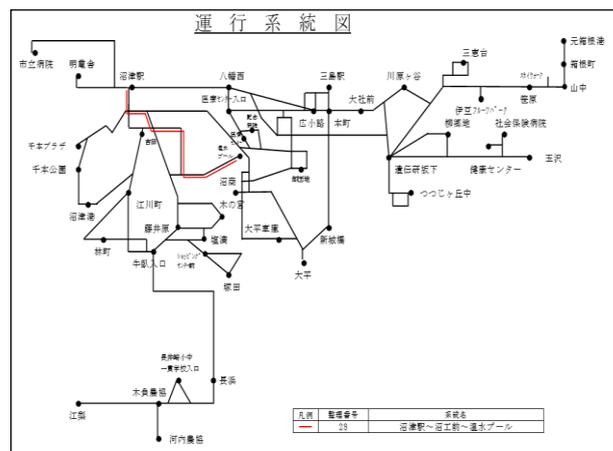
No.10. 温水プール線（沼津駅～沼工前～外原温水プール）

運行事業者：東海バス

(1) 概要

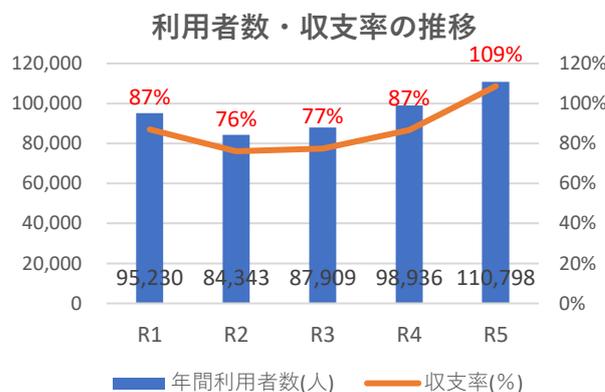
当該路線は、沼津駅から霊山寺、沼津工業高校を通り、外原温水プールまでを結ぶ系統です。以前は、日中30分に1本、朝夕は20分に1本程度の運行本数がありましたが、利用者の減少により、現在は朝を除き1時間に1本の運行となっております。

新型コロナウイルス感染症が5類になったことから、利用者は回復傾向にあり、今年度は黒字となる見込みではあるものの、未だコロナ前の水準には至っておりません。



(2) 利用状況について

年度	R1	R2	R3	R4	R5(見込)
年間利用者数(人)	95,230	84,343	87,909	98,936	110,798
1回あたりの利用者数(人)	7.5	7.7	8.1	9.0	10.6
運行回数(回/日)	17.3	14.9	14.9	15.0	14.3
運行経費(千円)	22,495	22,879	22,577	22,390	23,000
運行収入(千円)	19,584	17,407	17,466	19,399	24,980
収支差額(千円)	-2,911	-5,472	-5,111	-2,991	1,980
収支率(%)	87%	76%	77%	87%	109%



今年度の乗降調査の結果では、1日あたりの利用人員は333人

【内訳】通勤98人、通学109人、通院および買い物等126人

(3) 事業者の取組について

当該系統に限らず、全社的に利用促進および経費削減による収支改善取り組んでおり、特に、平成25年度からは「わかりやすいバス、乗りやすいバス」をスローガンにして、増収対策の強化を図っています。

増収策	①路線バス時刻表の全戸配布（新聞折込・地区回覧板を利用した配布）、 ②目的別時刻表の作成・配布と戸別訪問の実施、③バスの乗り方教室の充実、 ④高校生アンケートの実施、⑤系統番号化の推進、⑥時刻検索サイトへの掲出、 ⑦バスロケーションシステムの導入、⑧デジタルサイネージの設置、 ⑨「MaaS」への参画（デジタルフリーパスの取り扱い）、 ⑩案内所におけるクレジットカード、QR決済コードの取り扱い、 ⑪バスの接近情報の表示、⑫交通系ICカードの導入、⑬運賃改定の実施等
経費削減策	①平成23年度より導入している賞与の業績連動性による人件費の削減、 ②エコドライブ（省燃費運転）の実行、 ③中古車両の導入による車両購入費と償却費の抑制、④車両、仕業の効率的な運用、 ⑤乗務員の運転技術の向上によるバス車両修繕費の抑制等

No.11-1. 東海道線（沼津駅～大諏訪～片浜駅）

運行事業者：富士急シティバス

(1) 概要

当該路線は、JR 東海道線と並走し、沼津駅から大諏訪を経由し、片浜駅までを結ぶ系統で、沼津駅から片浜駅間の鉄道駅のない地域の公共交通を担っている路線です。

主に沼津駅周辺または沼津駅でJR線への乗換アクセスを目的とする利用が多く、沿線住民の朝・夕の通勤、通学等に利用されています。

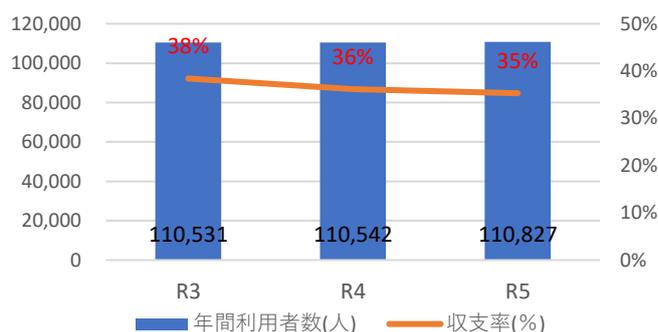
新型コロナウイルス感染症が5類になり、利用者は回復傾向にあるものの、コロナ前の水準には至っておらず、欠損額も生じていることから、公的支援により路線の維持確保を図りたく、単独継続困難の申し出を行いました。



(2) 利用状況について

年度	R3	R4	R5(見込)
年間利用者数(人)	110,531	110,542	110,827
1回あたりの利用者数(人)	10.5	10.5	10.5
運行回数(回/日)	14.3	14.3	14.3
運行経費(千円)	25,830	27,437	28,191
運行収入(千円)	9,924	9,925	9,951
収支差額(千円)	-15,906	-17,512	-18,240
収支率(%)	38%	36%	35%

利用者数・収支率の推移



(3) 事業者の取組について

取組内容	①交通系 IC カードの導入、②スマホ定期券「チケパス」の導入 ③バスロケーションシステムの導入 ④路線バス車両の更新によりノンステップバス・ワンステップバスの比率を100%化 ⑤乗換案内サービスを通じたデータ提供により、マップアプリなど検索性=利便性の向上を実施 ⑥系統番号の設定、⑦運賃改定の実施
経費削減策	①燃料油脂や修繕部品等をグループ一括購入することによる仕入れ価格の低減 ②エコドライブの推進による燃料節減、③運転士および車両の効率的な運用の実施 ④車両の更新（新車・中古車）による燃費効率の向上、修繕コストの低減 ⑤EVバスを導入による動力源の変更による効率化の試行。

No.11-2. 東海道線（沼津駅～大諏訪・沼津市立病院～ららぽーと沼津）

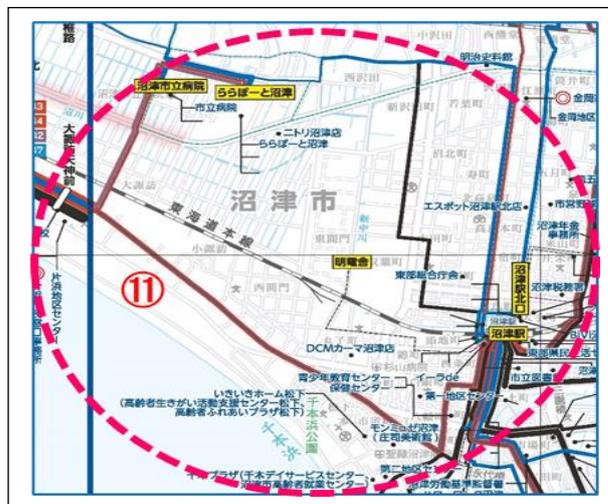
運行事業者：富士急シティバス

(1) 概要

当該路線は、JR 東海道線と並走し、沼津駅から大諏訪を経由し、ららぽーと沼津までを結ぶ系統で、日中や土日は、ららぽーと沼津への副次的な経路としても用いられています。

主に沼津駅周辺または沼津駅で JR 線への乗換アクセスを目的とする利用が多く、沿線住民の朝・夕の通勤、通学等に利用されています。

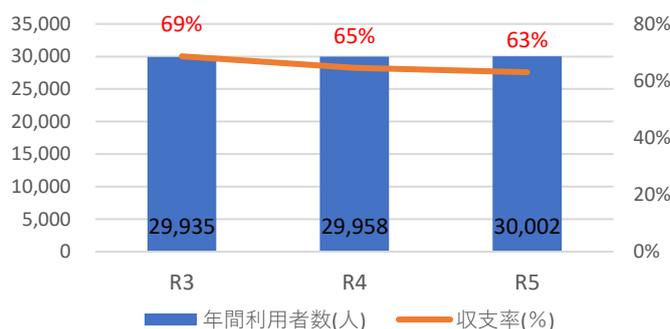
新型コロナウイルス感染症が5類になり、利用者は回復傾向にあるものの、コロナ前の水準には至っておらず、欠損額も生じていることから、公的支援により路線の維持確保を図りたく、単独継続困難の申し出を行いました。



(2) 利用状況について

年度	R3	R4	R5(見込)
年間利用者数(人)	29,935	29,958	30,002
1回あたりの利用者数(人)	7.4	7.4	7.4
運行回数(回/日)	5.4	5.4	5.4
運行経費(千円)	11,214	11,920	12,234
運行収入(千円)	7,697	7,702	7,714
収支差額(千円)	-3,517	-4,218	-4,520
収支率(%)	69%	65%	63%

利用者数・収支率の推移



(3) 事業者の取組について

取組内容	①交通系 IC カードの導入、②スマホ定期券「チケパス」の導入 ③バスロケーションシステムの導入 ④路線バス車両の更新によりノンステップバス・ワンステップバスの比率を 100%化 ⑤乗換案内サービスを通じたデータ提供により、マップアプリなど検索性=利便性の向上を実施 ⑥系統番号の設定、⑦運賃改定の実施
経費削減策	①燃料油脂や修繕部品等をグループ一括購入することによる仕入れ価格の低減 ②エコドライブの推進による燃料節減、③運転士および車両の効率的な運用の実施 ④車両の更新（新車・中古車）による燃費効率の向上、修繕コストの低減 ⑤EV バスを導入による動力源の変更による効率化の試行。

No.12. 拓南東線（沼津駅～市立高校前・宮下・東名沼津～拓南東）

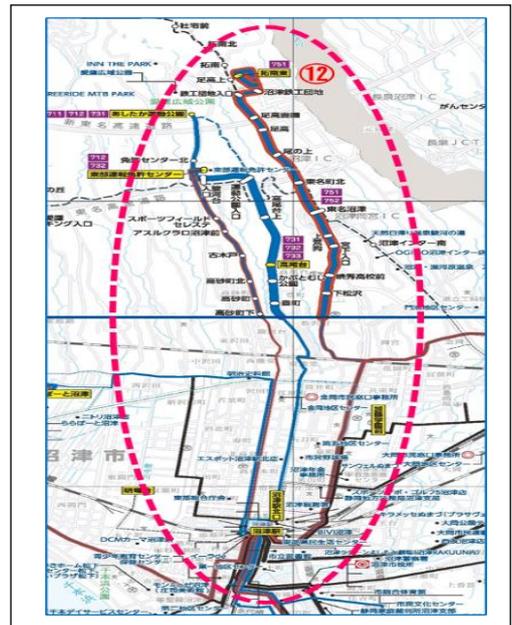
運行事業者：富士急シティバス

(1) 概要

当該路線は、沼津駅から学園通りを經由し、東名沼津、拓南東までを結ぶ系統で、沿線上に学校が点在していることから、時間帯によっては暁秀高校や沼津東高校の下校に使われています。

主に沼津駅周辺または沼津駅でJR線への乗換アクセスを目的とする利用が多く、沿線住民の朝・夕の通勤、通学等に利用されています。

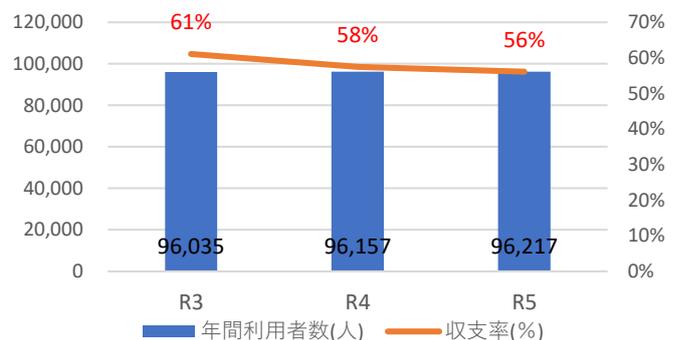
新型コロナウイルス感染症が5類になり、利用者は回復傾向にあるものの、コロナ前の水準には至っておらず、欠損額も生じていることから、公的支援により路線の維持確保を図りたく、単独継続困難の申し出を行いました。



(2) 利用状況について

年度	R3	R4	R5(見込)
年間利用者数(人)	96,035	96,157	96,217
1回あたりの利用者数(人)	10.1	10.1	10.1
運行回数(回/日)	12.9	12.9	12.9
運行経費(千円)	30,775	32,728	33,562
運行収入(千円)	18,801	18,825	18,837
収支差額(千円)	-11,974	-13,903	-14,725
収支率(%)	61%	58%	56%

利用者数・収支率の推移



(3) 事業者の取組について

取組内容	①交通系 IC カードの導入、②スマホ定期券「チケパス」の導入 ③バスロケーションシステムの導入 ④路線バス車両の更新によりノンステップバス・ワンステップバスの比率を100%化 ⑤乗換案内サービスを通じたデータ提供により、マップアプリなど検索性＝利便性の向上を実施 ⑥系統番号の設定、⑦運賃改定の実施
経費削減策	①燃料油脂や修繕部品等をグループ一括購入することによる仕入れ価格の低減 ②エコドライブの推進による燃料節減、③運転士および車両の効率的な運用の実施 ④車両の更新（新車・中古車）による燃費効率の向上、修繕コストの低減 ⑤EVバスを導入による動力源の変更による効率化の試行。

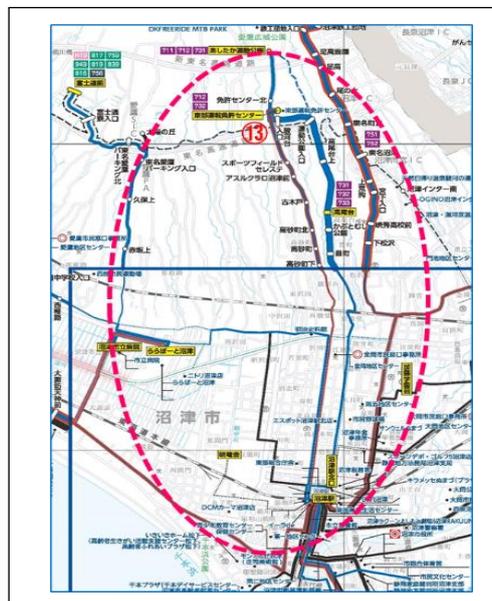
No.13-1. 運転免許センター（沼津駅～沼津駅北口・庄栄町・高尾台～東部運転免許センター） 運行事業者：富士急シティバス

(1) 概要

当該路線は、沼津駅から沼津駅北口、庄栄町、高尾台を經由し、東部運転免許センターまでを結ぶ系統で、東部運転免許センターへのアクセス路線の一部を担っている路線です。

主に沼津駅周辺または沼津駅でJR線への乗換アクセスを目的とする利用が多く、沿線住民の朝・夕の通勤、通学等に利用されています。

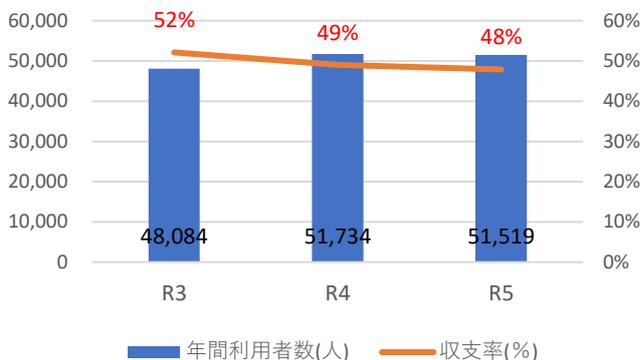
新型コロナウイルス感染症が5類になり、利用者は回復傾向にあるものの、コロナ前の水準には至っておらず、欠損額も生じていることから、公的支援により路線の維持確保を図りたく、単独継続困難の申し出を行いました。



(2) 利用状況について

年度	R3	R4	R5(見込)
年間利用者数(人)	48,084	51,734	51,519
1回あたりの利用者数(人)	7.1	7.1	7.1
運行回数(回/日)	14.0	15.0	15.0
運行経費(千円)	19,558	22,349	22,809
運行収入(千円)	10,195	10,968	10,923
収支差額(千円)	-9,363	-11,381	-11,886
収支率(%)	52%	49%	48%

利用者数・収支率の推移



(3) 事業者の取組について

取組内容	①交通系 IC カードの導入、②スマホ定期券「チケパス」の導入 ③バスロケーションシステムの導入 ④路線バス車両の更新によりノンステップバス・ワンステップバスの比率を 100%化 ⑤乗換案内サービスを通じたデータ提供により、マップアプリなど検索性＝利便性の向上を実施 ⑥系統番号の設定、⑦運賃改定の実施
経費削減策	①燃料油脂や修繕部品等をグループ一括購入することによる仕入れ価格の低減 ②エコドライブの推進による燃料節減、③運転士および車両の効率的な運用の実施 ④車両の更新（新車・中古車）による燃費効率の向上、修繕コストの低減 ⑤EV バスを導入による動力源の変更による効率化の試行。

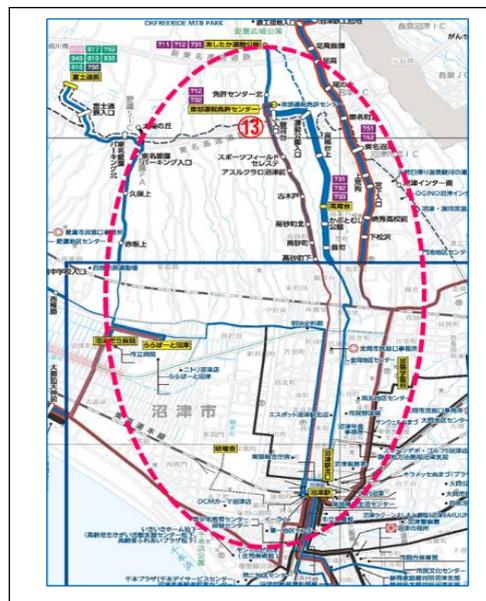
No.13-2. 運転免許センター線（沼津駅北口～庄栄町・高尾台 ～東部運転免許センター） 運行事業者：富士急シティバス

(1) 概要

当該路線は、沼津駅北口から庄栄町、高尾台を經由し、東部運転免許センターまでを結ぶ系統で、平日の朝のみ運行しています。

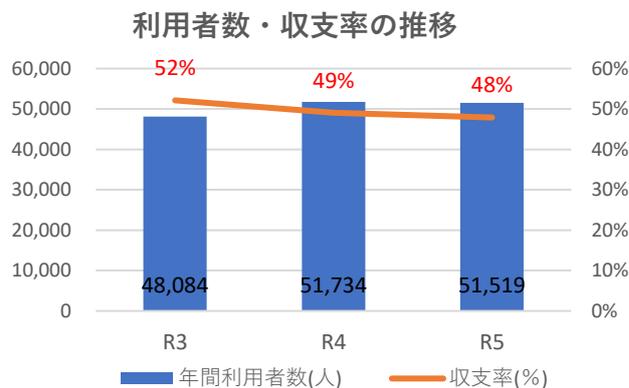
利用者の多くが、JR 沼津駅から東部運転免許センターまでを利用しています。

新型コロナウイルス感染症が5類になり、利用者は回復傾向にあるものの、コロナ前の水準には至っておらず、減便を行い、収支を維持している状況であることから、公的支援により路線の維持確保を図りたく、単独継続困難の申し出を行いました。



(2) 利用状況について

年度	R3	R4	R5(見込)
年間利用者数(人)	48,084	51,734	51,519
1回あたりの利用者数(人)	7.1	7.1	7.1
運行回数(回/日)	14.0	15.0	15.0
運行経費(千円)	19,558	22,349	22,809
運行収入(千円)	10,195	10,968	10,923
収支差額(千円)	-9,363	-11,381	-11,886
収支率(%)	52%	49%	48%



(3) 事業者の取組について

取組内容	①交通系 IC カードの導入、②スマホ定期券「チケパス」の導入 ③バスロケーションシステムの導入 ④路線バス車両の更新によりノンステップバス・ワンステップバスの比率を 100%化 ⑤乗換案内サービスを通じたデータ提供により、マップアプリなど検索性=利便性の向上を実施 ⑥系統番号の設定、⑦運賃改定の実施
経費削減策	①燃料油脂や修繕部品等をグループ一括購入することによる仕入れ価格の低減 ②エコドライブの推進による燃料節減、③運転士および車両の効率的な運用の実施 ④車両の更新（新車・中古車）による燃費効率の向上、修繕コストの低減 ⑤EV バスを導入による動力源の変更による効率化の試行。

No.14. 北小林線（沼津駅～天神ヶ尾～マーレ沼津工場前）

運行事業者：富士急シティバス

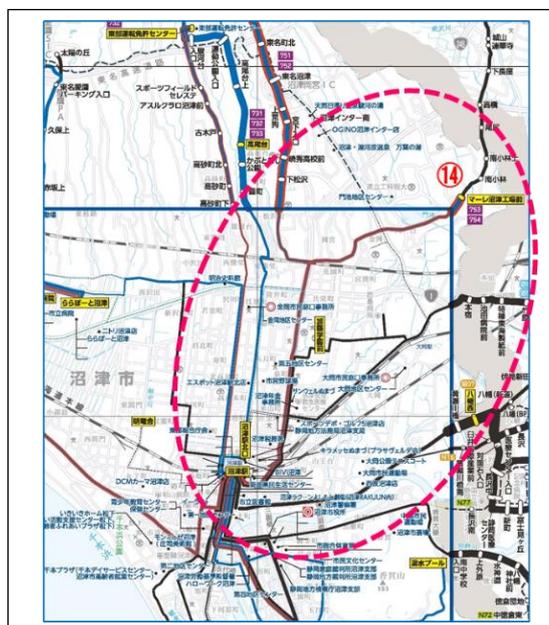
(1) 概要

当該路線は、沼津駅から学園通りを經由し、マーレ沼津工場までを運行する系統で、国庫補助路線のがんセンター線の途中折返し系統として運行しています。

主に沼津駅周辺または沼津駅でJR線への乗換アクセスを目的とする利用が多く、沿線住民の朝・夕の通勤、通学等に利用されている路線です。

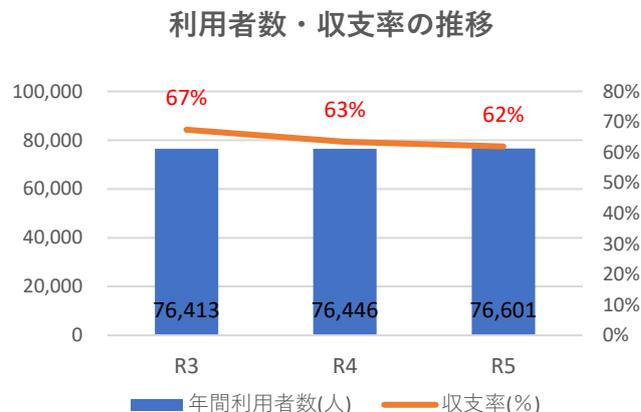
沿線上に学校が多いことから、学園通り沿線の学校や沼津城北高校（沼津特別支援学校あしたか分校含む）、沼津テクノカレッジの学生の利用が多い路線です。

新型コロナウイルス感染症が5類になり、利用者は回復傾向にあるものの、コロナ前の水準には至っておらず、欠損額も生じていることから、公的支援により路線の維持確保を図りたく、単独継続困難の申し出を行いました。



(2) 利用状況について

年度	R3	R4	R5(見込)
年間利用者数(人)	76,413	76,446	76,601
1回あたりの利用者数(人)	8.1	8.1	8.1
運行回数(回/日)	12.8	12.8	12.8
運行経費(千円)	20,626	21,917	22,507
運行収入(千円)	13,908	13,914	13,942
収支差額(千円)	-6,718	-8,003	-8,565
収支率(%)	67%	63%	62%



(3) 事業者の取組について

取組内容	①交通系 IC カードの導入、②スマホ定期券「チケパス」の導入 ③バスロケーションシステムの導入 ④路線バス車両の更新によりノンステップバス・ワンステップバスの比率を 100%化 ⑤乗換案内サービスを通じたデータ提供により、マップアプリなど検索性＝利便性の向上を実施 ⑥系統番号の設定、⑦運賃改定の実施
経費削減策	①燃料油脂や修繕部品等をグループ一括購入することによる仕入れ価格の低減 ②エコドライブの推進による燃料節減、③運転士および車両の効率的な運用の実施 ④車両の更新（新車・中古車）による燃費効率の向上、修繕コストの低減 ⑤EV バスを導入による動力源の変更による効率化の試行。

No.15. 富士通線（沼津駅～江原公園・ららぽーと沼津・沼津市立病院・ ニューウェルサンピア沼津～富士通前）

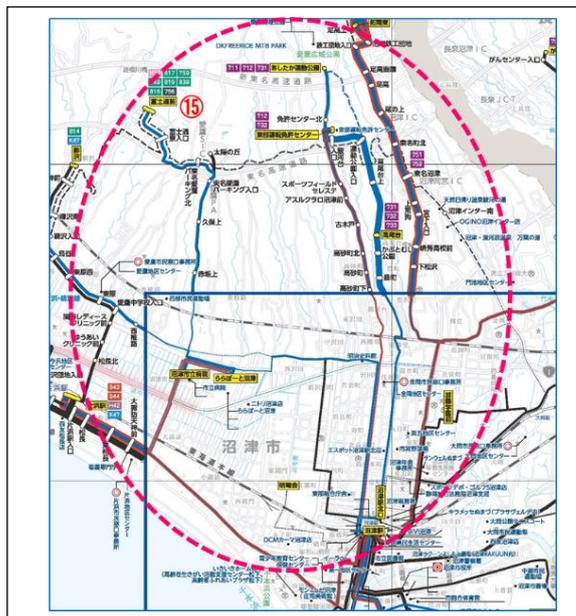
運行事業者：富士急シティバス

(1) 概要

当該路線は、沼津駅からららぽーと沼津、沼津市立病院を経由し、富士通前まで運行する系統で、日中や土日は、ららぽーと沼津への主要な経路としても用いられています。

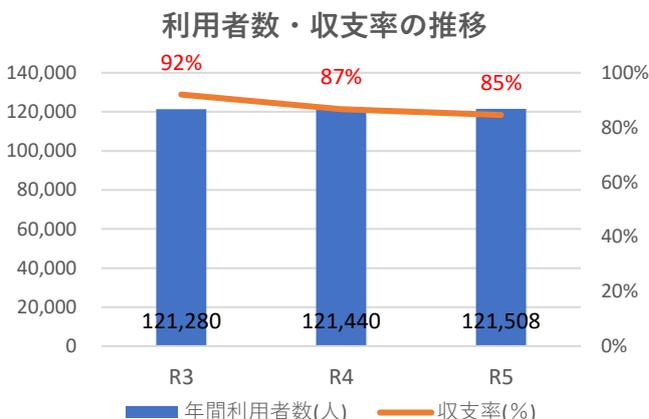
主に沼津駅周辺または沼津駅でJR線への乗換アクセスを目的とする利用が多く、沿線住民の朝・夕の通勤、通学等に利用されています。

新型コロナウイルス感染症が5類になり、利用者は回復傾向にあるものの、コロナ前の水準には至っておらず、欠損額も生じていることから、公的支援により路線の維持確保を図りたく、単独継続困難の申し出を行いました。



(2) 利用状況について

年度	R3	R4	R5(見込)
年間利用者数(人)	121,280	121,440	121,508
1回あたりの利用者数(人)	22.7	22.7	22.7
運行回数(回/日)	7.3	7.3	7.2
運行経費(千円)	25,267	26,871	27,554
運行収入(千円)	23,256	23,287	23,300
収支差額(千円)	-2,011	-3,584	-4,254
収支率(%)	92%	87%	85%



(3) 事業者の取組について

取組内容	①交通系 IC カードの導入、②スマホ定期券「チケパス」の導入 ③バスロケーションシステムの導入 ④路線バス車両の更新によりノンステップバス・ワンステップバスの比率を 100%化 ⑤乗換案内サービスを通じたデータ提供により、マップアプリなど検索性=利便性の向上を実施 ⑥系統番号の設定、⑦運賃改定の実施
経費削減策	①燃料油脂や修繕部品等をグループ一括購入することによる仕入れ価格の低減 ②エコドライブの推進による燃料節減、③運転士および車両の効率的な運用の実施 ④車両の更新（新車・中古車）による燃費効率の向上、修繕コストの低減 ⑤EV バスを導入による動力源の変更による効率化の試行。

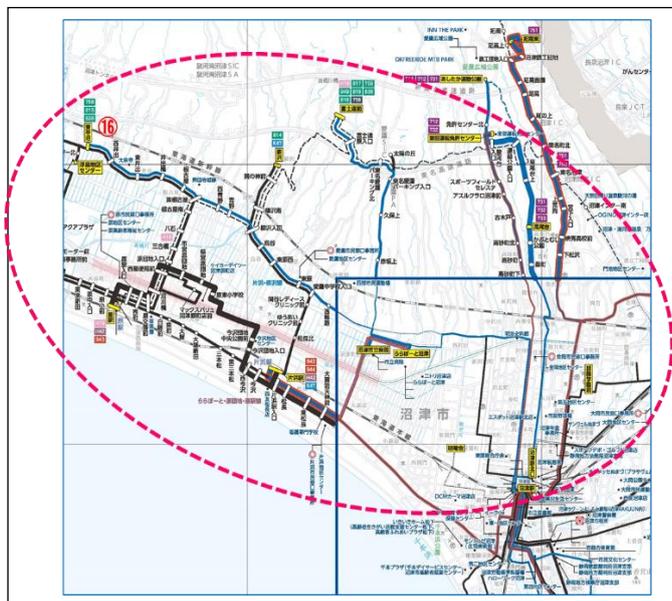
No.16-1. 根方線（沼津駅～江原公園・ららぽーと沼津・沼津市立病院～東平沼） 運行事業者：富士急シティバス

(1) 概要

当該路線は、沼津駅からららぽーと沼津、沼津市立病院を經由し、東平沼までを運行する系統で、日中や土日は、ららぽーと沼津への主要な経路としても用いられています。

主に沼津駅周辺または沼津駅でJR線への乗換アクセスを目的とする利用が多く、沿線住民の朝・夕の通勤、通学等に利用されています。

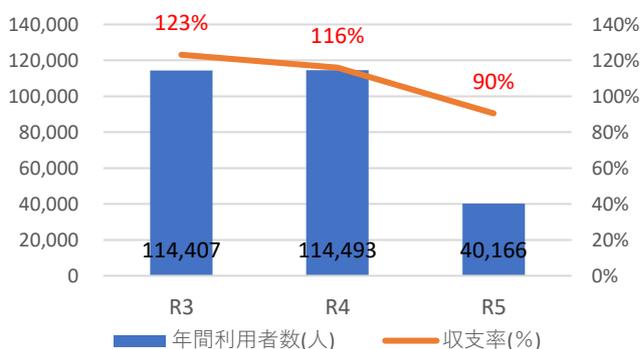
新型コロナウイルス感染症が5類になり、利用者は回復傾向にあるものの、コロナ前の水準には至っておらず、欠損額も生じていることから、公的支援により路線の維持確保を図りたく、単独継続困難の申し出を行いました。



(2) 利用状況について

年度	R3	R4	R5(見込)
年間利用者数(人)	114,407	114,493	40,166
1回あたりの利用者数(人)	17.1	17.1	13.7
運行回数(回/日)	9.1	9.1	4
運行経費(千円)	32,143	34,165	15,354
運行収入(千円)	39,569	39,599	13,892
収支差額(千円)	7,426	5,434	-1,462
収支率(%)	123%	116%	90%

利用者数・収支率の推移



(3) 事業者の取組について

取組内容	①交通系 IC カードの導入、②スマホ定期券「チケパス」の導入 ③バスロケーションシステムの導入 ④路線バス車両の更新によりノンステップバス・ワンステップバスの比率を 100%化 ⑤乗換案内サービスを通じたデータ提供により、マップアプリなど検索性=利便性の向上を実施 ⑥系統番号の設定、⑦運賃改定の実施
経費削減策	①燃料油脂や修繕部品等をグループ一括購入することによる仕入れ価格の低減 ②エコドライブの推進による燃料節減、③運転士および車両の効率的な運用の実施 ④車両の更新（新車・中古車）による燃費効率の向上、修繕コストの低減 ⑤EV バスを導入による動力源の変更による効率化の試行。

No.16-2. 根方線（沼津駅～市立高校前・天神ヶ尾・西沢田～東平沼）

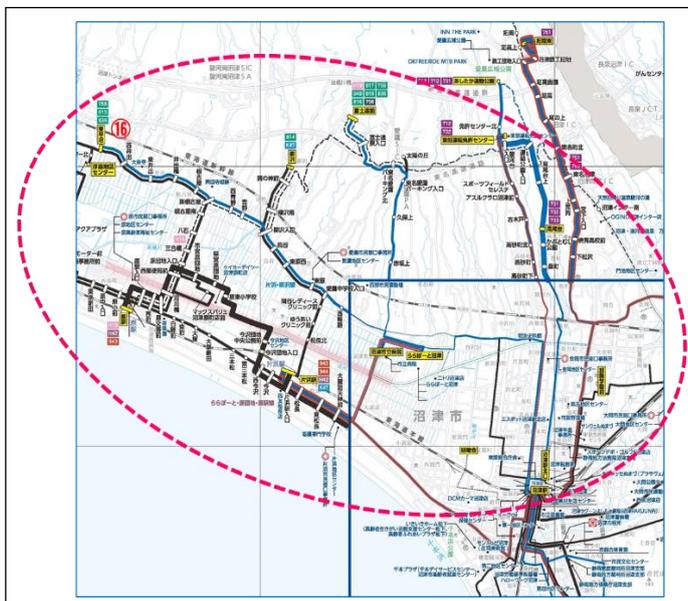
運行事業者：富士急シティバス

(1) 概要

当該路線は、東平沼から学園通りを經由し、沼津駅までを運行する系統で、朝の1便のみ運行しています。

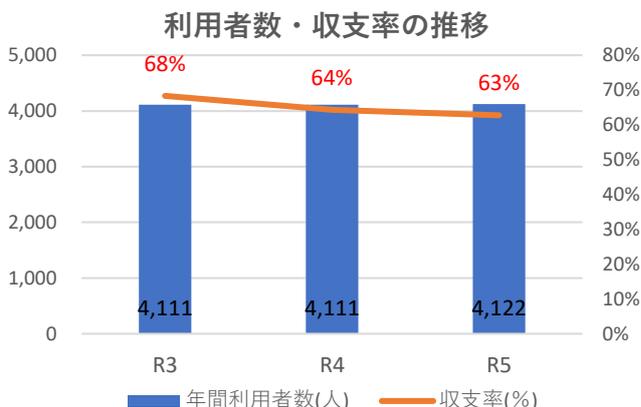
主に沼津駅周辺または沼津駅でJR線への乗換アクセスを目的とする利用が多く、沿線住民の朝・夕の通勤、通学等に利用されています。

新型コロナウイルス感染症が5類になり、利用者は回復傾向にあるものの、コロナ前の水準には至っておらず、欠損額も生じていることから、公的支援により路線の維持確保を図りたく、単独継続困難の申し出を行いました。



(2) 利用状況について

年度	R3	R4	R5(見込)
年間利用者数(人)	4,111	4,111	4,122
1回あたりの利用者数(人)	11.2	11.2	11.2
運行回数(回/日)	0.5	0.5	0.5
運行経費(千円)	1,746	1,854	1,906
運行収入(千円)	1,193	1,193	1,196
収支差額(千円)	-553	-661	-710
収支率(%)	68%	64%	63%



(3) 事業者の取組について

取組内容	①交通系 IC カードの導入、②スマホ定期券「チケパス」の導入 ③バスロケーションシステムの導入 ④路線バス車両の更新によりノンステップバス・ワンステップバスの比率を100%化 ⑤乗換案内サービスを通じたデータ提供により、マップアプリなど検索性=利便性の向上を実施 ⑥系統番号の設定、⑦運賃改定の実施
経費削減策	①燃料油脂や修繕部品等をグループ一括購入することによる仕入れ価格の低減 ②エコドライブの推進による燃料節減、③運転士および車両の効率的な運用の実施 ④車両の更新（新車・中古車）による燃費効率の向上、修繕コストの低減 ⑤EVバスを導入による動力源の変更による効率化の試行。

No.16-3. 根方線（沼津駅～江原公園・西沢田～東平沼）

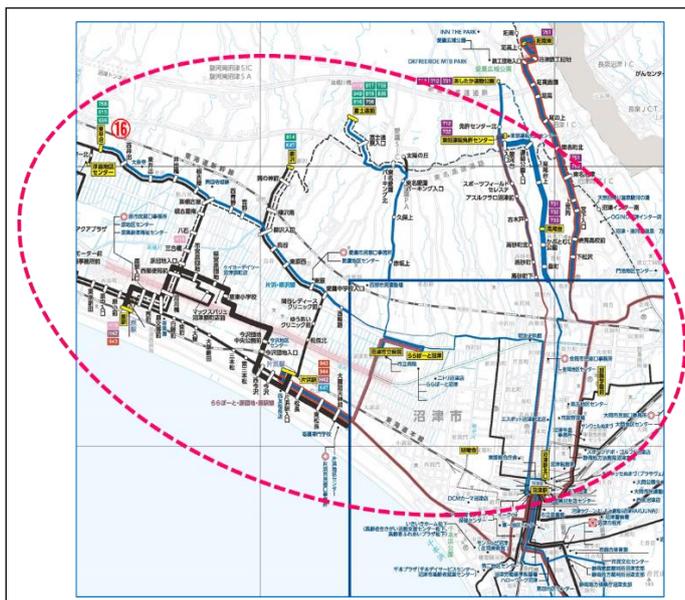
運行事業者：富士急シティバス

(1) 概要

当該路線は、東平沼からららぽーと沼津、沼津市立病院を經由せずに沼津駅までを運行する系統で、朝の1便のみ運行しています。

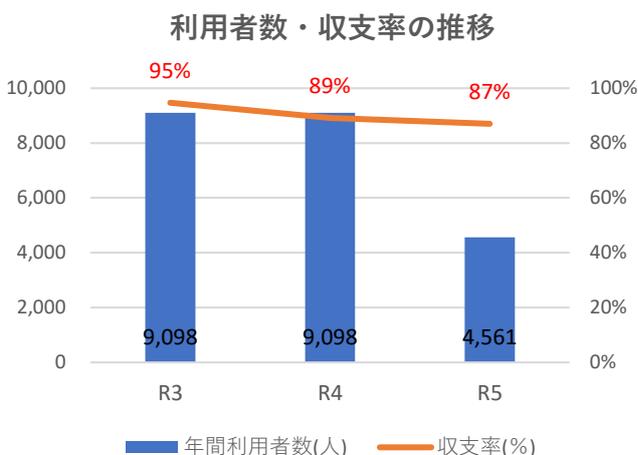
主に沼津駅周辺または沼津駅でJR線への乗換アクセスを目的とする利用が多く、沿線住民の朝・夕の通勤、通学等に利用されています。

新型コロナウイルス感染症が5類になり、利用者は回復傾向にあるものの、コロナ前の水準には至っておらず、欠損額も生じていることから、公的支援により路線の維持確保を図りたく、単独継続困難の申し出を行いました。



(2) 利用状況について

年度	R3	R4	R5(見込)
年間利用者数(人)	9,098	9,098	4,561
1回あたりの利用者数(人)	12.4	12.4	12.4
運行回数(回/日)	1.0	1.0	0.5
運行経費(千円)	3,219	3,419	1,756
運行収入(千円)	3,048	3,048	1,528
収支差額(千円)	-171	-371	-228
収支率(%)	95%	89%	87%



(3) 事業者の取組について

取組内容	①交通系 IC カードの導入、②スマホ定期券「チケパス」の導入 ③バスロケーションシステムの導入 ④路線バス車両の更新によりノンステップバス・ワンステップバスの比率を 100%化 ⑤乗換案内サービスを通じたデータ提供により、マップアプリなど検索性＝利便性の向上を実施 ⑥系統番号の設定、⑦運賃改定の実施
経費削減策	①燃料油脂や修繕部品等をグループ一括購入することによる仕入れ価格の低減 ②エコドライブの推進による燃料節減、③運転士および車両の効率的な運用の実施 ④車両の更新（新車・中古車）による燃費効率の向上、修繕コストの低減 ⑤EV バスを導入による動力源の変更による効率化の試行。

No.17-1. 駿河台線（沼津駅～江原公園・駿河台・高砂町～あしたか運動公園）

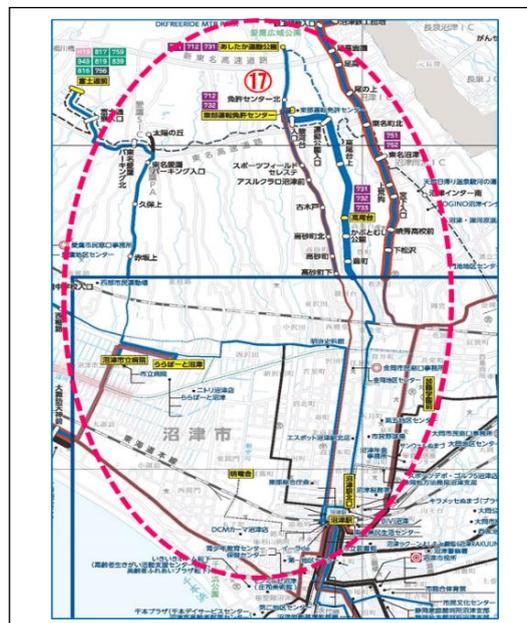
運行事業者：富士急シティバス

(1) 概要

当該路線は、沼津駅から駿河台、高砂町を經由し、愛鷹運動公園までを運行する系統で、今年度から土日祝日のみ運行しています。

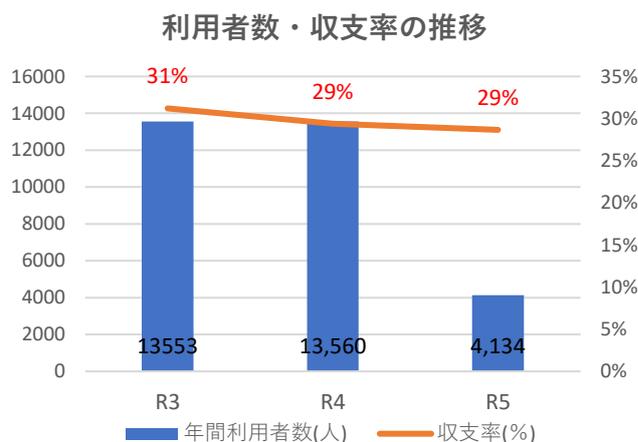
主に沼津駅周辺または沼津駅でJR線への乗換アクセスを目的とする利用が多く、沿線住民の朝・夕の通勤、通学等に利用されているほか、あしたか運動公園でイベント/スポーツ競技が行われる際は、アクセス路線として需要がある路線です。

新型コロナウイルス感染症が5類になり、利用者は回復傾向にあるものの、コロナ前の水準には至っておらず、欠損額も生じていることから、公的支援により路線の維持確保を図りたく、単独継続困難の申し出を行いました。



(2) 利用状況について

年度	R3	R4	R5(見込)
年間利用者数(人)	13,553	13,560	4,134
1回あたりの利用者数(人)	6.5	6.5	6.5
運行回数(回/日)	2.8	2.8	0.8
運行経費(千円)	5,937	6,309	1,971
運行収入(千円)	1,853	1,854	565
収支差額(千円)	-4,084	-4,455	-1,406
収支率(%)	31%	29%	29%



(3) 事業者の取組について

取組内容	①交通系 IC カードの導入、②スマホ定期券「チケパス」の導入 ③バスロケーションシステムの導入 ④路線バス車両の更新によりノンステップバス・ワンステップバスの比率を100%化 ⑤乗換案内サービスを通じたデータ提供により、マップアプリなど検索性=利便性の向上を実施 ⑥系統番号の設定、⑦運賃改定の実施
経費削減策	①燃料油脂や修繕部品等をグループ一括購入することによる仕入れ価格の低減 ②エコドライブの推進による燃料節減、③運転士および車両の効率的な運用の実施 ④車両の更新（新車・中古車）による燃費効率の向上、修繕コストの低減 ⑤EVバスを導入による動力源の変更による効率化の試行。

No.17-2. 駿河台線（沼津駅～江原公園・駿河台・高砂町～あしたか運動公園）

運行事業者：富士急シティバス

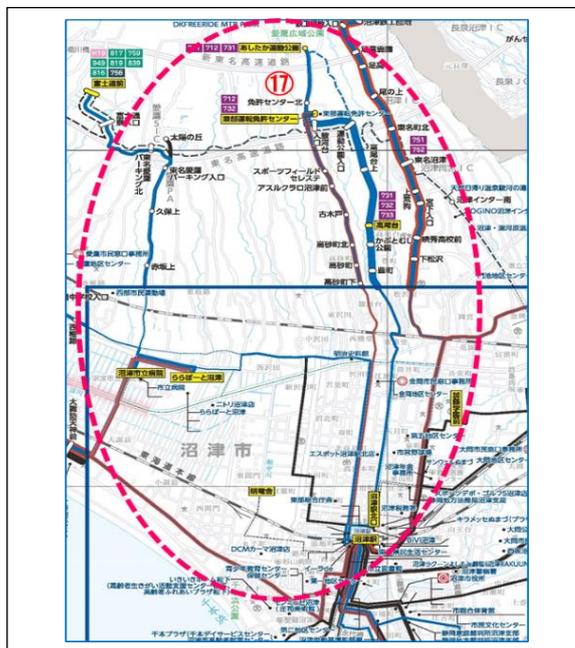
(1) 概要

当該路線は、沼津駅から駿河台、高砂町、東部運転免許センターを経由し、愛鷹運動公園までを運行する系統です。

運転免許センター線の減便に伴い、令和5年度から新設した路線で、平日のみ運行しており、東部運転免許センターへのアクセス路線の一部を担っています。

主に沼津駅周辺または沼津駅でJR線への乗換アクセスを目的とする利用があり、路線沿線住民の生活需要を担っています。

新型コロナウイルス感染症が5類になり、利用者は回復傾向にあるものの、欠損額が生じていることから、公的支援により路線の維持確保を図りたく、単独継続困難の申し出を行いました。



(2) 利用状況について

年度	R3	R4	R5(見込)
年間利用者数(人)	-	-	11,426
1回あたりの利用者数(人)	-	-	7.9
運行回数(回/日)	-	-	1.9
運行経費(千円)	-	-	4,506
運行収入(千円)	-	-	1,562
収支差額(千円)	-	-	-2,944
収支率(%)	-	-	35%

(3) 事業者の取組について

取組内容	①交通系 IC カードの導入、②スマホ定期券「チケパス」の導入 ③バスロケーションシステムの導入 ④路線バス車両の更新によりノンステップバス・ワンステップバスの比率を100%化 ⑤乗換案内サービスを通じたデータ提供により、マップアプリなど検索性=利便性の向上を実施 ⑥系統番号の設定、⑦運賃改定の実施
経費削減策	①燃料油脂や修繕部品等をグループ一括購入することによる仕入れ価格の低減 ②エコドライブの推進による燃料節減、③運転士および車両の効率的な運用の実施 ④車両の更新（新車・中古車）による燃費効率の向上、修繕コストの低減 ⑤EVバスを導入による動力源の変更による効率化の試行。

No.18. 運動公園線（沼津駅～庄栄町・高尾台～あしたか運動公園）

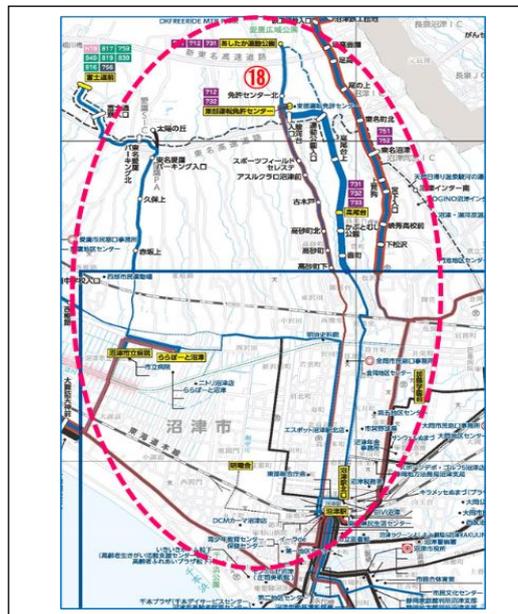
運行事業者：富士急シティバス

(1) 概要

当該路線は、沼津駅から庄栄町、高尾台を經由し、愛鷹運動公園までを運行する系統です。

沼津駅周辺または沼津駅でJR線への乗換アクセスを目的とする利用があるほか、路線沿線住民の生活需要に利用され、あしたか運動公園でイベント/スポーツ競技が行われる際は、アクセス路線として需要があります。

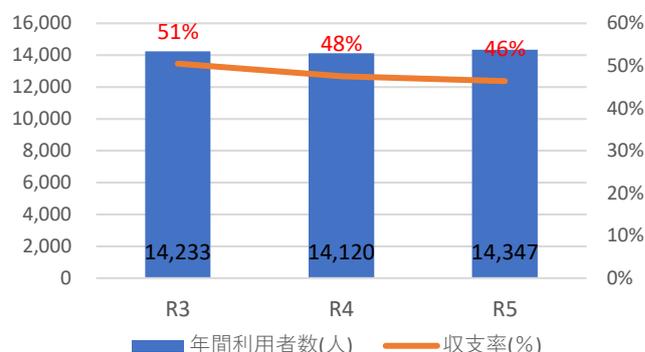
新型コロナウイルス感染症が5類になり、利用者は回復傾向にあるものの、コロナ前の水準には至っておらず、欠損額も生じていることから、公的支援により路線の維持確保を図りたく、単独継続困難の申し出を行いました。



(2) 利用状況について

年度	R3	R4	R5(見込)
年間利用者数(人)	14,233	14,120	14,347
1回あたりの利用者数(人)	8.1	8.1	8.1
運行回数(回/日)	7.0	7.0	7.0
運行経費(千円)	5,494	5,789	6,028
運行収入(千円)	2,775	2,753	2,797
収支差額(千円)	-2,719	-3,036	-3,231
収支率(%)	51%	48%	46%

利用者数・収支率の推移



(3) 事業者の取組について

取組内容	①交通系 IC カードの導入、②スマホ定期券「チケパス」の導入 ③バスロケーションシステムの導入 ④路線バス車両の更新によりノンステップバス・ワンステップバスの比率を 100%化 ⑤乗換案内サービスを通じたデータ提供により、マップアプリなど検索性=利便性の向上を実施 ⑥系統番号の設定、⑦運賃改定の実施
経費削減策	①燃料油脂や修繕部品等をグループ一括購入することによる仕入れ価格の低減 ②エコドライブの推進による燃料節減、③運転士および車両の効率的な運用の実施 ④車両の更新（新車・中古車）による燃費効率の向上、修繕コストの低減 ⑤EV バスを導入による動力源の変更による効率化の試行。

No.19. 高尾台線（沼津駅～庄栄町・松沢町～高尾台）

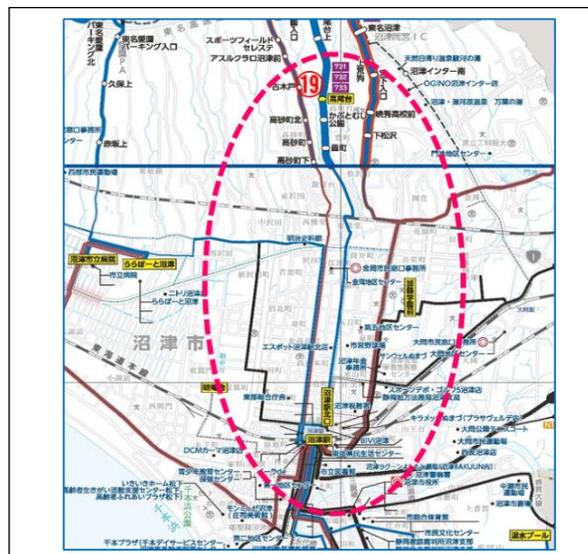
運行事業者：富士急シティバス

(1) 概要

当該路線は、沼津駅から庄栄町、松沢町を經由し、高尾台まで運行する系統です。

主に沼津駅周辺または沼津駅でJR線への乗換アクセスを目的とする利用が多く、沿線住民の朝夕の通勤、通学等に利用されています。

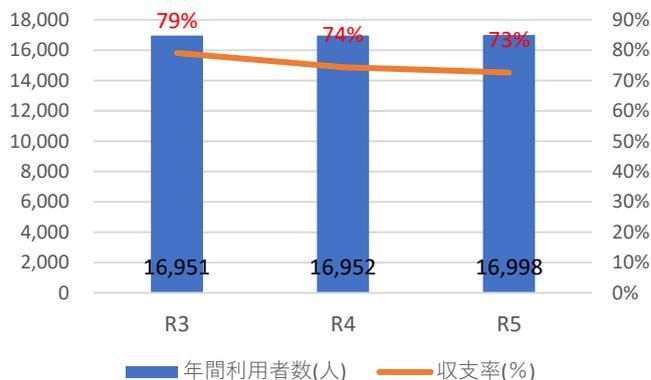
新型コロナウイルス感染症が5類になり、利用者は回復傾向にあるものの、コロナ前の水準には至っておらず、欠損額も生じていることから、公的支援により路線の維持確保を図りたく、単独継続困難の申し出を行いました。



(2) 利用状況について

年度	R3	R4	R5(見込)
年間利用者数(人)	16,951	16,952	16,998
1回あたりの利用者数(人)	5.8	5.8	5.8
運行回数(回/日)	4.0	4.0	4.0
運行経費(千円)	5,750	6,107	6,276
運行収入(千円)	4,546	4,546	4,558
収支差額(千円)	-1,204	-1,561	-1,718
収支率(%)	79%	74%	73%

利用者数・収支率の推移



(3) 事業者の取組について

取組内容	①交通系 IC カードの導入、②スマホ定期券「チケパス」の導入 ③バスロケーションシステムの導入 ④路線バス車両の更新によりノンステップバス・ワンステップバスの比率を100%化 ⑤乗換案内サービスを通じたデータ提供により、マップアプリなど検索性＝利便性の向上を実施 ⑥系統番号の設定、⑦運賃改定の実施
経費削減策	①燃料油脂や修繕部品等をグループ一括購入することによる仕入れ価格の低減 ②エコドライブの推進による燃料節減、③運転士および車両の効率的な運用の実施 ④車両の更新（新車・中古車）による燃費効率の向上、修繕コストの低減 ⑤EVバスを導入による動力源の変更による効率化の試行。