

資料4

協議事項(4) 地域公共交通確保維持計画(地域内フィーダー系統)の変更について

1. 協議事項

地域内フィーダー系統とは、複数の市町にまたがる地域間幹線系統と接続する、交通ネットワークの一部であり支線としての役割を担う路線で、国からの補助を受けて運行しています。

令和5年9月26日付で令和6年度地域公共交通確保維持計画(地域内フィーダ系統)が認定されましたが、令和6年4月1日から新たに5路線を地域内フィーダー系統として位置付けるため、沼津市地域公共交通計画の一部を変更することから、本計画の別紙である「地域公共交通確保維持計画<地域内フィーダー系統>」についても併せて変更を行い、変更内容について本協議会にてご審議いただきます。

2. 対象路線

No.	路線名	運行事業者	
1	ららぽーと・原団地・原駅線	富士急シティバス	継続
2	片浜・柳沢線	〃	〃
3	ミューバス原・浮島線	富士急静岡タクシー	〃
4	東海道線	富士急シティバス	新規
5	拓南東線	〃	〃
6	免許センター線	〃	〃
7	北小林線	〃	〃
8	下香貫循環	東海バス	〃

3. 対象期間

令和5年10月～令和6年9月(新規分:令和6年4月～令和6年9月)

4. 参考資料

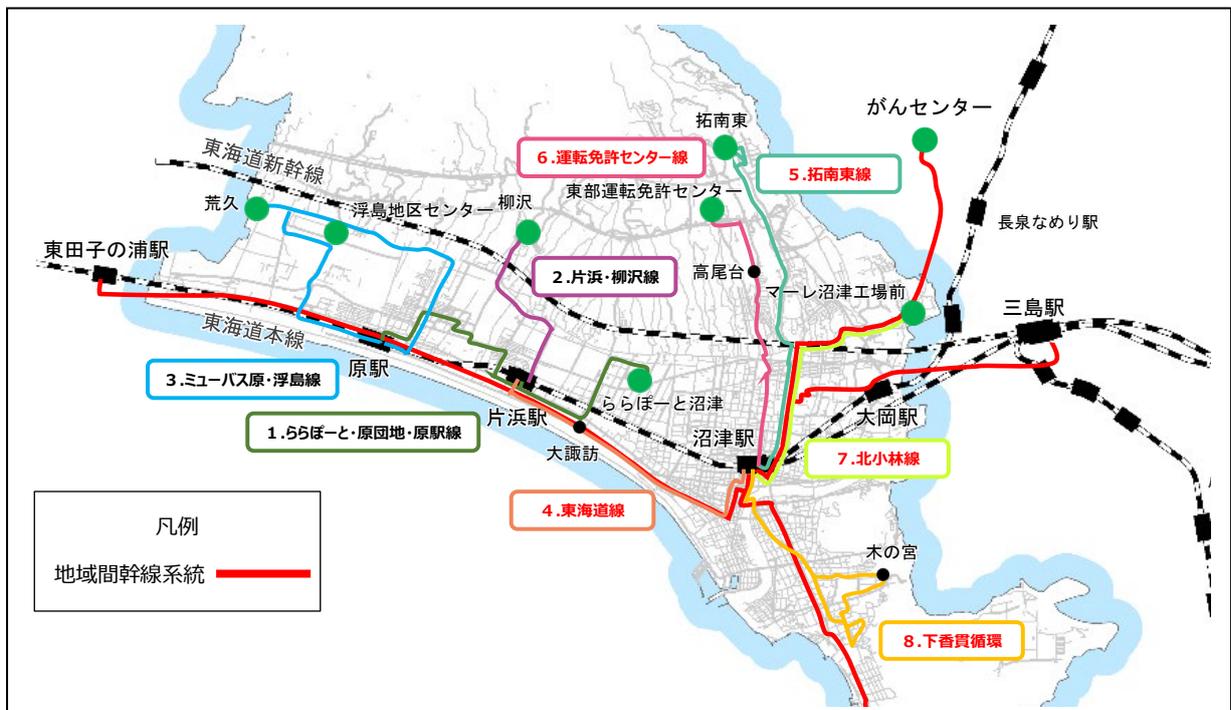
- 1 沼津市地域公共交通計画 別紙
(地域公共交通確保維持計画<地域内フィーダー系統>)

1 対象路線

No.	路線名	起点	経由地	終点	運行事業者	
1	ららぽーと・原団地・原駅線	ららぽーと沼津	片浜駅	原駅	富士急シティバス株式会社	継続
	ららぽーと・原団地・原駅線	片浜駅	県営原団地	原駅		〃
2	片浜・柳沢線	片浜駅	愛中入口	柳沢		〃
3	ミューバス原・浮島線	原駅	沼川橋	浮島地区センター	富士急静岡タクシー株式会社	〃
	ミューバス原・浮島線	原駅	マックスバリュ沼津原町店前	荒久		〃
	ミューバス原・浮島線	原駅	沼川橋	原駅		〃
	ミューバス原・浮島線	原駅	沼川橋	荒久		〃
	ミューバス原・浮島線	原駅	浮島地区センター	荒久		〃
4	東海道線	沼津駅	大諏訪	片浜駅	富士急シティバス株式会社	新規
5	拓南東線	沼津駅	市立高校前	拓南東		〃
6	運転免許センター線	沼津駅	庄栄町	郷運転免許センター		〃
7	北小林線	沼津駅	天神ヶ尾	マーレ沼津工場前		〃
8	下香貫循環	沼津駅	東桃郷・木の宮	沼津駅		株式会社東海バス
	下香貫循環	沼津駅	木の宮・東桃郷	沼津駅	〃	

※ これまでの市西部地区の3路線 (No.1～3) に加え、令和6年4月1日から沼津駅から発着する5路線 (No.4～8) を新たに地域内フィーダー系統の補助対象路線として追加します。

2 路線図



※ 1～3は従前からの地域内フィーダー系統補助対象路線

※ 4～8は新たに追加する地域内フィーダー系統補助対象路線 (赤字で表記)

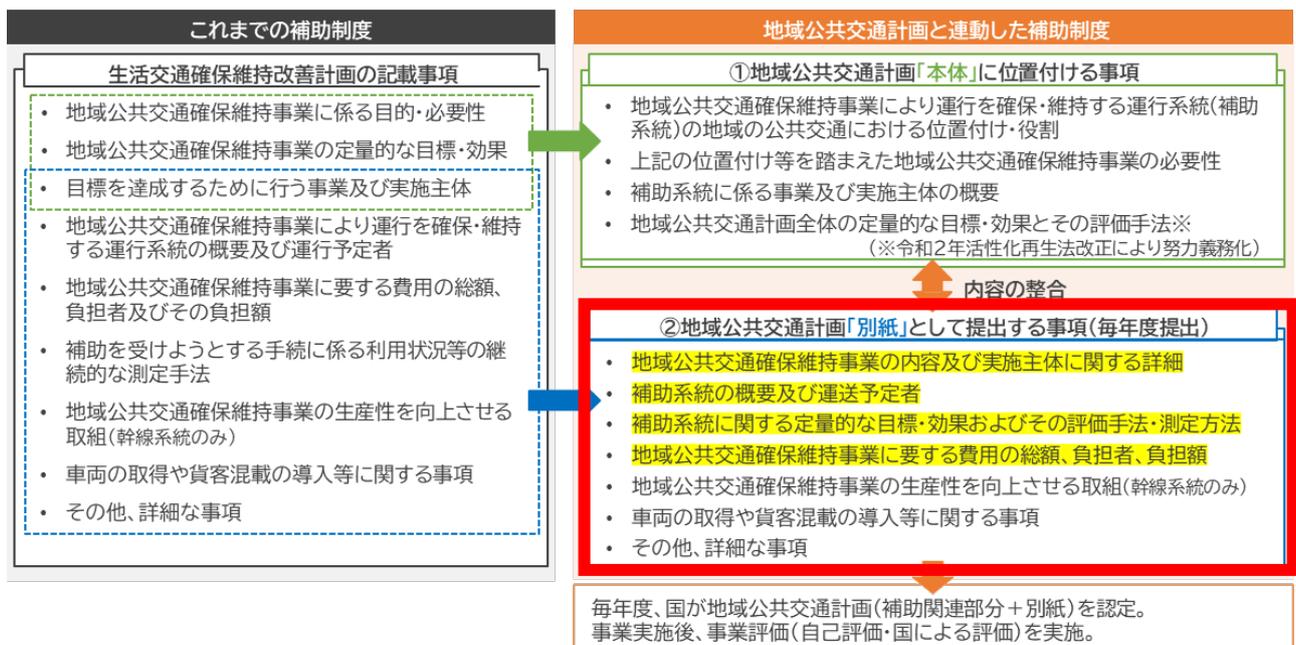
3 変更内容

地域内フィーダー系統の対象路線の追加により、以下の項目について内容を変更します。

- 1. 地域公共交通確保計画維持事業に係る目的・必要性 ⇒ P 4
 - 2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果 ⇒ P 5～6
 - 3. 2の目標を達成するために行う事業及びその実施主体 ⇒ P 7
 - 4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者 ⇒ P 8
 - 5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額 ⇒ P 8
 - 6. 2の目標・効果の評価手法及び測定方法 ⇒ P 8
 - 18. 協議会の開催状況と主な議論 ⇒ P 10
- 表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者 ⇒ P 11

※1～6と表1の項目については、「東海道線」「拓南東線」「運転免許センター線」「北小林線」「下香貫循環線」の5路線の記載を追加

※18の項目については、本協議会の内容を追加



4 地域内フィーダー系統（令和6年度運行）の年間スケジュール

令和5年6月1日	沼津市地域公共交通協議会において承認
令和5年9月28日	国土交通大臣より運行計画について認定
令和5年10月～	運行開始
令和6年2月5日	地域公共交通確保維持計画（地域内フィーダー系統）の変更について協議会において協議
	協議会にて承認後、国土交通大臣に変更届を提出

沼津市地域公共交通計画 別紙
(地域公共交通確保維持計画<地域内フィーダー系統>)

令和5年6月20日
(令和5年9月8日一部変更)
(令和6年2月 日一部変更)

沼津市地域公共交通協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

本市の公共交通機関は、鉄道についてはJR沼津駅、片浜駅、原駅、大岡駅の4駅が配置されている。路線バスについては、主に伊豆箱根バス、東海バス、富士急シティバスの3社の路線がJR沼津駅を起点に放射状に広範囲に整備されているが、全般として自家用車への利用率が高く、バス事業者は多くの赤字路線を抱えており、特に郊外部はその傾向が顕著である。

他市とを結ぶ幹線交通としてはJR東海道本線や御殿場線が運行しているほか、地域間幹線系統としては、**沼津駅を起点として富士市とを結ぶ原線、長泉町とを結ぶがんセンター線を富士急シティバスが、三島市とを結ぶ沼津大岡三島線、伊豆の国市とを結ぶ沼津静岡長岡線を伊豆箱根バスが運行しており、これら幹線に接続する市内路線バスが、車を持たない高齢者や学生など、他の交通手段のない方々の生活に不可欠な路線として運行している。**

しかしながら、昨今の人口減少に加え、コロナウイルスの影響により**路線バス**の利用は減少の一途を辿っており、各路線のそれぞれが収支の悪化のほか、**バスの運転手不足**により運行の継続が困難な状況となっている。

本市では令和4年2月に第1次沼津市地域公共交通利便増進実施計画を策定し、市西部地区における利便性の向上と利用状況に応じた効率化を図るため**路線の再編を行った。**

この再編により、「ららぽーと・原団地・原駅線」、「片浜・柳沢線」、「ミューバス原・浮島線」を新設し、地域間幹線系統である原線に接続する路線として、地域内フィーダー系統に位置付け、国と市の補助金を活用しながら運行を維持している。

また、昨今バスの運転手不足により市街地においても減便を余儀なくされる中、沼津駅を中心とする3km圏内の都市的居住圏内には本市の人口の約6割が集中しており、車を持たない高齢者や障がい者、学生なども多いことから、市街地と地域拠点や産業交流拠点とをネットワークで繋ぎ、かつ、鉄道駅や上記の地域間幹線系統と接続することにより高水準のサービスを提供するため、令和6年4月から新たに「東海道線」「拓南東線」「運転免許センター線」「北小林線」「下香貫循環」の5路線を地域内フィーダー系統として位置付け、国と市の補助金を活用しながら運行を維持していくこととした。

既存の3路線については、原駅、片浜駅を中心に市西部地区住民の通院、買い物等日常生活に必要不可欠な路線として存続していく必要がある。

また、新たに追加する5路線については、沿線に施設や学校が点在していることから、交通結節点である沼津駅と市内の各地域拠点とを結ぶ重要な路線であり、いずれの路線も住民の通勤、通学、通院、買い物等を中心とした生活に必要不可欠な路線として存続していくことが必要である。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

事業の目標として、収支差額を以下のとおりに設定する。

- ◆ららぽーと・原団地・原駅線
収支差額を△15,000千円以下とする。
- ◆片浜・柳沢線
収支差額を△6,700千円以下とする。
- ◆ミューバス原・浮島線
収支差額を△8,000千円以下とする。
- ◆東海道線
収支差額を△18,000千円以下とする。
- ◆拓南東線
収支差額を△14,000千円以下とする。
- ◆運転免許センター線
収支差額を△11,000千円以下とする。
- ◆北小林線
収支差額を△8,000千円以下とする。
- ◆下香貫循環
収支差額を△4,600千円以下とする。

参考：沼津市地域公共交通計画における指標（P52 参照）

「路線バスに運行に係る収支差額（R2:△434,022千円）→R7:△430,000千円」

(2) 事業の効果

◆共通

幹線、支線のネットワーク化により、効率的な運行体系が実現できる。

◆ららぽーと・原団地・原駅線

路線維持により、片浜、今沢、原地区住民の日常生活に必要な不可欠な移動手段が確保される。また、原地区からららぽーと沼津、沼津市立病院への直通路線となっており、外出促進、地域活性化にもつながる。

◆片浜・柳沢線

路線維持により、愛鷹、今沢地区住民の日常生活に必要な不可欠な移動手段が確保される。また、片浜駅乗継となるが、沼津駅方面への運行頻度の増大など従来からの利便性向上が図られる路線となっており、外出促進、地域活性化にもつながる。

◆ミュージーバス原・浮島線

路線維持により、原、浮島地区住民の日常生活に必要な不可欠な移動手段が確保される。また、浮島地区への運行頻度の増大など従来からの利便性向上が図られる路線となっており、外出促進、地域活性化にもつながる。

◆東海道線

路線維持により、市街地と片浜地区間の住民の日常生活に必要な不可欠な移動手段が確保される。また、片浜地区から沼津駅への直通路線のため、外出促進、地域活性化にもつながる。

◆拓南東線

路線維持により、第五、金岡、門池地区住民の日常生活に必要な移動手段が確保される。また、沿線に沼津中央高校、沼津市立高校、加藤学園、沼津東高校、暁秀高校等学校が点在していることから、通学に必要な不可欠な路線であり、沼津駅方面への運行頻度の増大など従来からの利便性向上が図られる路線として、外出促進、地域活性化にもつながる。

◆運転免許センター線

路線維持により、第五、金岡地区住民の日常生活に必要な移動手段が確保される。また、沼津駅から東部免許センターや運動公園への直通路線となっていることから、外出促進、地域活性化にもつながる。

◆北小林線

路線維持により、第五、金岡、門池地区住民の日常生活に必要な移動手段が確保される。また、沿線に沼津中央高校、沼津市立高校、加藤学園、沼津城北高校など学校が点在していることから、通学に必要な不可欠な路線であり、沼津駅方面への運行頻度の増大など従来からの利便性向上が図られる路線として、外出促進、地域活性化にもつながる。

◆下香貫循環

路線維持により、市街地と下香貫地区間の住民の日常生活に必要な不可欠な移動手段が確保される。また、沼津駅と下香貫地区を循環する路線のため、外出促進、地域活性化にもつながる。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

◆共通

- ・ 鉄道や路線バスのネットワークが見える公共交通マップの作成 <沼津市>
※計画 P32 参照
- ・ 沿線の学校を中心にモビリティマネジメントを行う。
<沼津市、富士急シティバス・富士急静岡タクシー> ※計画 P34 参照
- ・ **沼津バス3社共通フリーパスを作成、販売** <沼津市、富士急シティバス、東海バス>
※計画 P33 参照

◆ららぽーと・原団地・原駅線

- ・ **GTFS データの整備、バスの位置情報の活用<富士急シティバス>** ※計画 P29 参照
- ・ 地域間幹線系統「原線」や「根方線」との接続における乗継割引の導入
<富士急シティバス> ※計画 P30 参照
- ・ 原駅バスターミナルの環境改善（公衆トイレの設置） <沼津市>
※計画 P31 参照
- ・ 片浜駅にデジタルサイネージを設置 <伊豆地域公共交通協議会、沼津市>
※計画 P30 参照

◆片浜・柳沢線

- ・ **GTFS データの整備、バスの位置情報の活用<富士急シティバス>** ※計画 P29 参照
- ・ 地域間幹線系統「原線」や「根方線」との接続における乗継割引の導入
<富士急シティバス> ※計画 P30 参照
- ・ 片浜駅にデジタルサイネージを設置 <伊豆地域公共交通協議会、沼津市>
※計画 P30 参照
- ・ 愛鷹地区・片浜地区の住民に対し、ポスティングによる周知等利用促進を重点的に図る。

◆ミュージーバス原・浮島線

- ・ 利用実態の把握、分析及び地域協議による運行継続基準の設定
（「ミュージーバス原・浮島線」）<沼津市> ※計画 P23 参照
- ・ 原駅バスターミナルの環境改善（公衆トイレの設置） <沼津市>
※計画 P31 参照

◆東海道線

- ・ **GTFS データの整備、バスの位置情報の活用<富士急シティバス>** ※計画 P29 参照
- ・ **片浜駅にデジタルサイネージを設置** <伊豆地域公共交通活性化協議会、沼津市>
※計画 P30 参照

◆拓南東線

- ・ **GTFS データの整備、バスの位置情報の活用<富士急シティバス>** ※計画 P29 参照

◆運転免許センター線

- ・ **GTFS データの整備、バスの位置情報の活用<富士急シティバス>** ※計画 P29 参照

◆北小林線

- ・ **GTFS データの整備、バスの位置情報の活用<富士急シティバス>** ※計画 P29 参照

◆下香貫循環

- ・ **GTFS データの整備、バスの位置情報の活用<東海バス>** ※計画 P29 参照

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び 運送予定者

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」を添付

- ① ららぼーと・原団地・原駅線（富士急シティバス株式会社）
- ② 片浜・柳沢線（富士急シティバス株式会社）
- ③ ミューバス原・浮島線（富士急静岡タクシー株式会社）
- ④ 東海道線（富士急シティバス株式会社）
- ⑤ 拓南東線（富士急シティバス株式会社）
- ⑥ 運転免許センター線（富士急シティバス株式会社）
- ⑦ 北小林線（富士急シティバス株式会社）
- ⑧ 下香貫循環（株式会社東海バス）

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図る各路線の経費負担については下記のとおりとする。

- ・「ららぼーと・原団地・原駅線」、「片浜・柳沢線」、「東海道線」、「拓南東線」、「運転免許センター線」、「北小林線」、「下香貫循環」は、運行経費から運行収入及び国庫補助金を差し引いた差額分を市と事業者で按分する。
- ・「ミューバス原・浮島線」は、経費から収入及び国庫補助金を差し引いた差額分を市が補助する（沼津市自主運行バスとして運行）。

6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

- ・測定方法については、OD調査による利用者数やバス停毎の利用動向をモニタリングする。
- ・評価方法については、収支差額による評価を実施

路線名	利用者数	1回あたりの利用者数		効果
	R4実績	R4実績	R6目標	
ららぼーと・原団地・原駅線	52,593人	19.2人	19.5人	1回あたりの利用者数を増加し、運賃収入の増により、収支差額の幅を縮小する。
片浜・柳沢線	2,550人	2.3人	3.0人	
ミューバス原・浮島線	7,200人	3.5人	4.0人	
東海道線	110,542人	10.5人	11.0人	
拓南東線	96,157人	10.1人	10.5人	
運転免許センター線	51,734人	7.1人	7.5人	
北小林線	76,446人	8.1人	8.5人	
下香貫循環	50,279人	14.3人	18.7人	

7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要

【地域間幹線系統のみ】

※該当なし

8. 別表1の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表5」を添付
11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者(地域内フィーダー系統)

令和6年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利 便 増 進 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点					運行態様の別	基準ハで 該当する 要件	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保	基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)
沼津市	富士急シティバス株式会社	(1) ららぽーと・原田地・原駅線	ららぽーと 沼津	片浜駅 黒蓋原田地	原駅	往 7.5km 復 7.5km	366日	4,875.5回	○	路線定期運行	①	「大原訪」～「西今沢」間及び「原交番前」～「原駅」間で補助対象地域間幹線系統「原線」と接続	
	富士急シティバス株式会社	(2) ららぽーと・原田地・原駅線	片浜駅	黒蓋原田地	原駅	往 4.3km 復 4.3km	241日	241回 361.5回	○	路線定期運行	①	「片浜駅」～「西今沢」間及び「原交番前」～「原駅」間で補助対象地域間幹線系統「原線」と接続	
	富士急シティバス株式会社	(3) 片浜・柳沢線	片浜駅	栗中入口	柳沢	往 4.0km 復 4.0km	366日	2,242.0回	○	路線定期運行	①	「片浜駅」で補助対象地域間幹線系統「原線」と接続	
	富士急静岡タクシー株式会社	(4) ミューバス原・浮島線	原駅	沼川橋 東平沼	浮島地区セ ンター	往 4.5km 復 4.5km	366日	1,098回	○	路線定期運行	①	「原交番前」～「原駅」間で補助対象地域間幹線系統「原線」と接続	
	富士急静岡タクシー株式会社	(5) ミューバス原・浮島線	原駅	マツモトビル沼 津駅前店前 東平沼・石川	荒久	往 6.9km 復 6.9km	366日	669回	○	路線定期運行	①	「原交番前」～「原駅」間で補助対象地域間幹線系統「原線」と接続	
	富士急静岡タクシー株式会社	(6) ミューバス原・浮島線	原駅	沼川橋 三合橋 東平沼・石川	荒久	往 5.8km 復 5.8km	366日	789回	○	路線定期運行	①	「原交番前」～「原駅」間で補助対象地域間幹線系統「原線」と接続	
	富士急静岡タクシー株式会社	(7) ミューバス原・浮島線	原駅	沼川橋 三合橋・石川 ヤマモト前 原新田	原駅	(循環) 9.4km	366日	1,098回	○	路線定期運行	①	「原交番前」～「原駅」間で補助対象地域間幹線系統「原線」と接続	
	富士急静岡タクシー株式会社	(8) ミューバス原・浮島線	原駅	沼川橋・東平 沼・浮島地区 センター・石 川	荒久	往 6.3km 復 6.3km	366日	732回	○	路線定期運行	①	「原交番前」～「原駅」間で補助対象地域間幹線系統「原線」と接続	
	富士急シティバス株式会社	(9) 東海道線	沼津駅	大原訪	片浜駅	往 5.6km 復 5.6km	183日	1,892回		路線定期運行	①	「沼津駅」～「片浜駅」間で補助対象地域間幹線系統「原線」と接続	②
	富士急シティバス株式会社	(10) 拓南東線	沼津駅	市立高校前	拓南東	往 7.4km 復 7.4km	183日	1,400.5回		路線定期運行	①	「沼津駅」～「宮下」間で補助対象地域間幹線系統「がんセンター線」と接続	②
	富士急シティバス株式会社	(11) 運転免許センター線	沼津駅	庄原町 高尾倉	東海運転 免許セン ター	往 8.4km 復 8.4km	183日	1,452回		路線定期運行	①	「沼津駅」で「原線」等の補助対象地域間幹線系統と接続	②
	富士急シティバス株式会社	(12) 北小林線	沼津駅	天神ヶ尾	マール沼津 工務所	往 5.0km 復 5.0km	183日	2,135.5回		路線定期運行	①	「沼津駅」～「マール沼津工務所」間で補助対象地域間幹線系統「がんセンター線」と接続	②
	株式会社東海バス	(13) 下香貫循環線	沼津駅	東橋本 木の宮	沼津駅	(循環) 11.0km	183日	1,039回		路線定期運行	①	「沼津駅」～「上土」間で補助対象地域間幹線系統「沼津静岡長岡線」と接続	②
	株式会社東海バス	(14) 下香貫循環線	沼津駅	木の宮・ 東橋本	沼津駅	(循環) 11.0km	183日	1,281回		路線定期運行	①	「沼津駅」～「上土」間で補助対象地域間幹線系統「沼津静岡長岡線」と接続	②

(注)

1. 区域運行及び乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
3. 「利便増進特例措置」については、地域公共交通利便増進計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
5. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
6. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
7. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。