

別冊データ

- 1 地域間幹線系統 P 1
- 2 単独継続困難申し出路線 P 3
- 3 地域内フィーダー系統 P11
- 4 市自主運行バス P18

沼津市地域間幹線系統分析シート

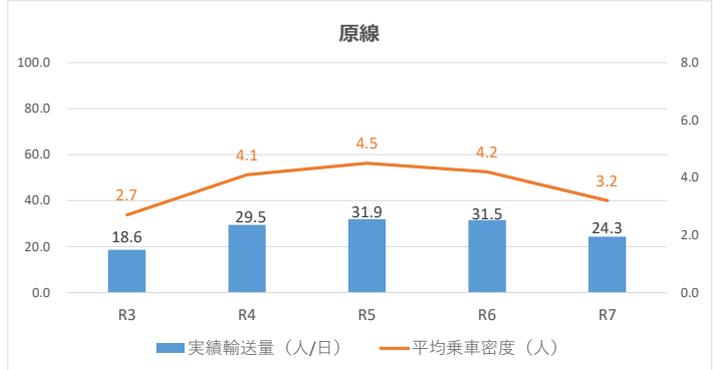
→地域間幹線系統確保維持に係る国庫補助金は、**運行回数3回/日以上、輸送量が15人～150人未満**が主な要件です。
つまり、輸送量が15人を下回ると国庫補助の基準を満たさなくなり、幹線系統の維持が難しくなります。

※輸送量とは・・・1日あたりの輸送量(人) 【計算法】(運行回数(回)/365日)×平均乗車密度(人)

※平均乗車密度とは・・・バスに乗っている乗客の全線での平均(人) 【計算法】輸送人キロ(人・km)÷実車走行キロ(km)

【原線(富士急シティバス)】

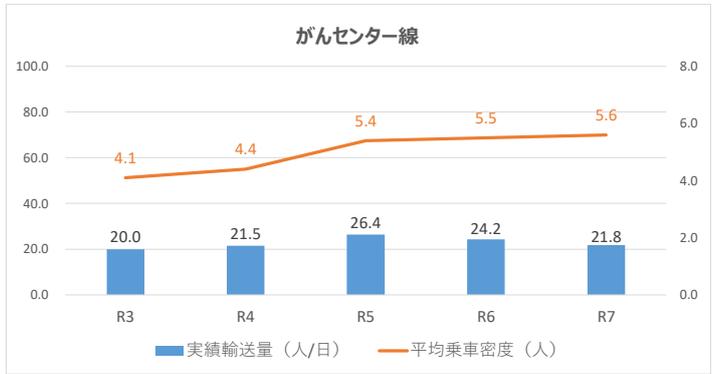
年度(補助年度)	R3	R4	R5	R6	R7
乗車人員(人)	60,606	83,058	92,576	83,640	79,765
実績輸送量(人/日)	18.6	29.5	31.9	31.5	24.3
平均乗車密度(人)	2.7	4.1	4.5	4.2	3.2
運行回数(回/日)	6.9	7.2	7.1	7.5	7.6
経常収支率	52.39%	55.67%	59.39%	54.67%	47.60%
国庫補助額(千円)	5,828	4,074	6,290	6,431	6,379
県補助額(千円)	2,463	2,622	2,752	4,374	4,284



評価指標
B

【がんセンター線(富士急シティバス)】

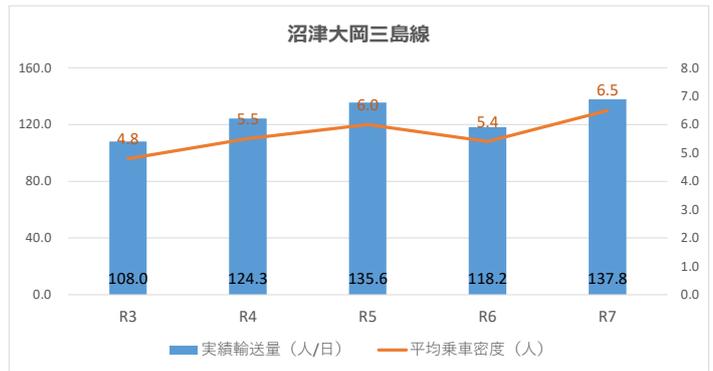
年度(補助年度)	R3	R4	R5	R6	R7
乗車人員(人)		34,222	41,452	37,293	39,500
実績輸送量(人/日)	20.0	21.5	26.4	24.2	21.8
平均乗車密度(人)	4.1	4.4	5.4	5.5	5.6
運行回数(回/日)	4.9	4.9	4.9	4.4	3.9
経常収支率	67.60%	68.38%	81.45%	81.88%	72.00%
国庫補助額(千円)		1,170	1,563	930	818
県補助額(千円)		1,170	1,563	930	818



評価指標
A

【沼津大岡三島線(伊豆箱根バス)】

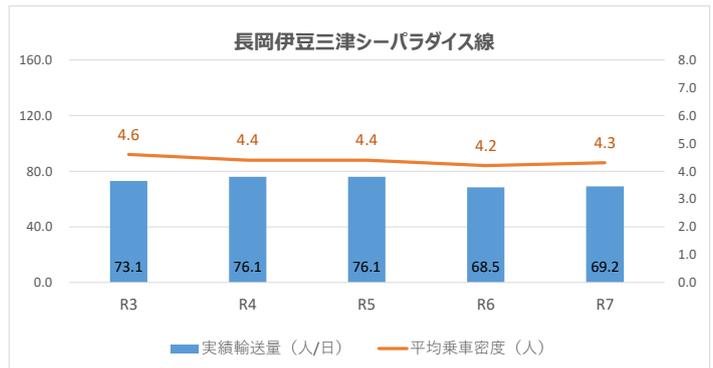
年度(補助年度)	R3	R4	R5	R6	R7
乗車人員(人)		230,770	233,961	229,216	248,254
実績輸送量(人/日)	108.0	124.3	135.6	118.2	137.8
平均乗車密度(人)	4.8	5.5	6.0	5.4	6.5
運行回数(回/日)	22.5	22.6	22.6	21.9	21.2
経常収支率	80.17%	94.46%	102.20%	84.80%	84.70%
国庫補助額(千円)		1,484	1,744	1,501	797
県補助額(千円)		1,484	1,744	1,501	797



評価指標
A

【長岡伊豆三津シーパラダイス線(伊豆箱根バス)】

年度(補助年度)	R3	R4	R5	R6	R7
乗車人員(人)		128,681	122,972	121,278	122,788
実績輸送量(人/日)	73.1	76.1	76.1	68.5	69.2
平均乗車密度(人)	4.6	4.4	4.4	4.2	4.3
運行回数(回/日)	15.9	17.3	17.3	16.3	16.1
経常収支率	69.55%	68.50%	78.80%	64.60%	65.60%
国庫補助額(千円)		3,375	4,019	3,482	4,205
県補助額(千円)		3,375	4,019	3,482	4,205



評価指標
A

沼津市地域間幹線系統分析シート

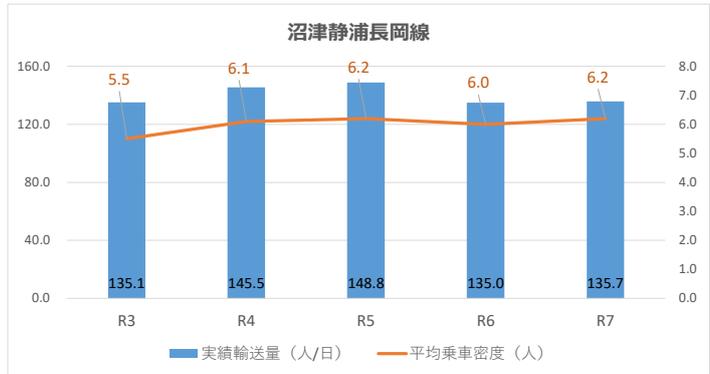
→地域間幹線系統確保維持に係る国庫補助金は、**運行回数3回/日以上、輸送量が15人～150人未満**が主な要件です。
つまり、輸送量が15人を下回ると国庫補助の基準を満たさなくなり、幹線系統の維持が難しくなります。

※輸送量とは・・・1日あたりの輸送量（人） 【計算法】（運行回数（回）/365日）×平均乗車密度（人）

※平均乗車密度とは・・・バスに乗っている乗車客の全線での平均（人） 【計算法】輸送人キロ（人・km）÷実車走行キロ（km）

【沼津静浦長岡線（伊豆箱根バス）】

年度（補助年度）	R3	R4	R5	R6	R7
乗車人員（人）			389,320	369,100	365,067
実績輸送量（人/日）	135.1	145.5	148.8	135.0	135.7
平均乗車密度（人）	5.5	6.1	6.2	6.0	6.2
運行回数（回/日）	24.0	24.1	24.1	22.5	21.9
経常収支率	76.73%	86.09%	89.40%	74.30%	74.40%
国庫補助額（千円）			2,805	2,409	2,100
県補助額（千円）			2,805	2,409	2,100

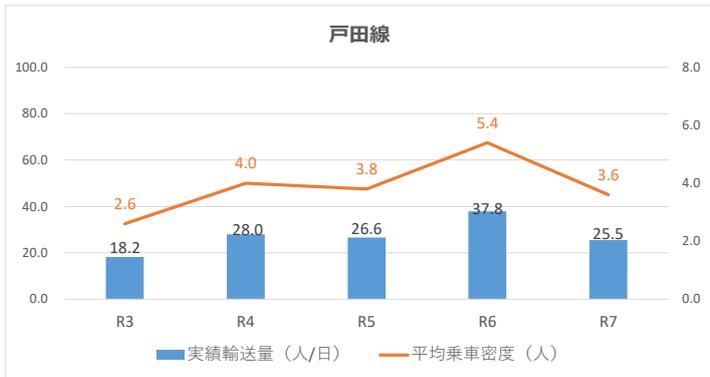


評価指標

B

【戸田線（東海バス）】

年度（補助年度）	R3	R4	R5	R6	R7
乗車人員（人）	31,078	30,897	46,262	78,224	55,391
実績輸送量（人/日）	18.2	28.0	26.6	37.8	25.5
平均乗車密度（人）	2.6	4.0	3.8	5.4	3.6
運行回数（回/日）	7.0	7.0	7.0	6.9	7.0
経常収支率	38.52%	52.80%	51.48%	80.40%	50.30%
国庫補助額（千円）	8,539	3,400	5,038	7,442	6,529
県補助額（千円）	8,539	3,400	5,038	7,442	6,529

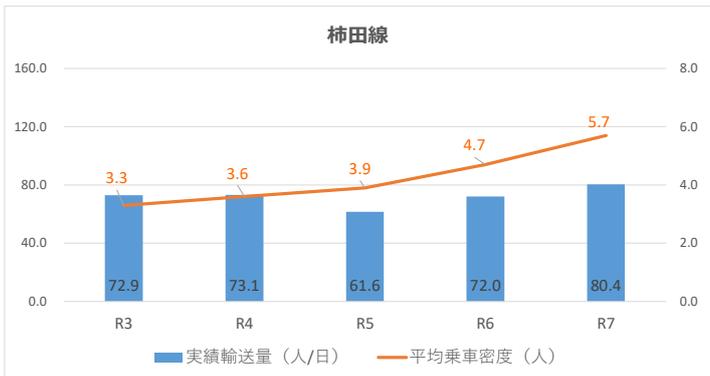


評価指標

B

【柿田線（東海バス）】

年度（補助年度）	R3	R4	R5	R6	R7
乗車人員（人）				162,986	183,356
実績輸送量（人/日）	72.9	73.1	61.6	72.0	80.4
平均乗車密度（人）	3.3	3.6	3.9	4.7	5.7
運行回数（回/日）	21.5	20.5	15.8	15.1	14.1
経常収支率	78.19%	75.37%	81.60%	93.30%	82.70%
国庫補助額（千円）				1,404	3,137
県補助額（千円）				1,404	3,137



評価指標

A

下香貫循環線（単独継続困難申し出路線8-1）

路線の概要

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を合わせた系統であり、地域住民の足となっています。

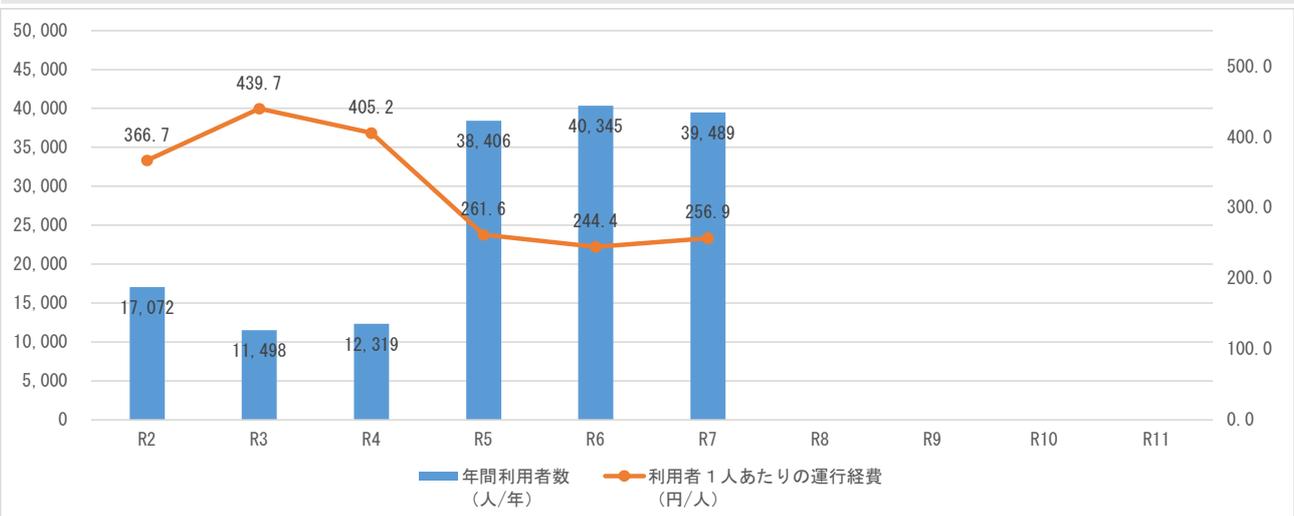
運行内容

ルート：沼津駅～東桃郷・木の宮～沼津駅
 便数：6便（平日） 5便（土休日）
 車両：乗合バス
 運賃：対キロ運賃

	年間利用者数 (人/年)	便あたり利用者数 (人/便)	利用者1人あたりの運行経費 (円/人)	収支率 (%)	運行経費 (千円/年)	経常収益 (千円/年)	公的負担額 (千円/年)
R2	17,072	12.7	366.7	67.9%	6,261	4,250	
R3	11,498	10.5	439.7	69.9%	5,056	3,534	
R4	12,319	11.3	405.2	72.3%	4,992	3,607	
R5	38,406	18.5	261.6	80.7%	10,048	8,109	
R6	40,345	19.5	244.4	84.0%	9,861	8,282	1,183
R7	39,489	19.1	256.9	92.7%	10,145	9,400	
R8							
R9							
R10							
R11							

見込

年間利用者数・利用者1人あたりの運行経費の推移



利用促進策

- ①沼津駅発時刻表・路線別時刻表の製作と配布 ②バスの時刻表検索 ③系統番号化の推進 ④バスの乗り方教室の実施
 ⑤時刻検索サイトへの掲出 ⑥バス停デザイン統一の推進（バス停コード） ⑦バスロケーションシステムによる情報提供
 ⑧デジタルサイネージの設置 ⑨「MaaS」への参画（デジタルフリーバスの取り扱い）
 ⑩案内所におけるクレジットカード、QRコード決済の取り扱い ⑪交通系ICカードの取り扱い

収支改善策

- ①エコドライブ（省燃費運転）の実行
 ②車両、仕業の効率的な運用、
 ③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
 ④運賃改定の実施（R5.12）

下香貫循環線（単独継続困難申し出路線8-(2)）

路線の概要

No.8-(1)と逆回りの系統で、午後のみ運行しており、地域住民の足となっています。

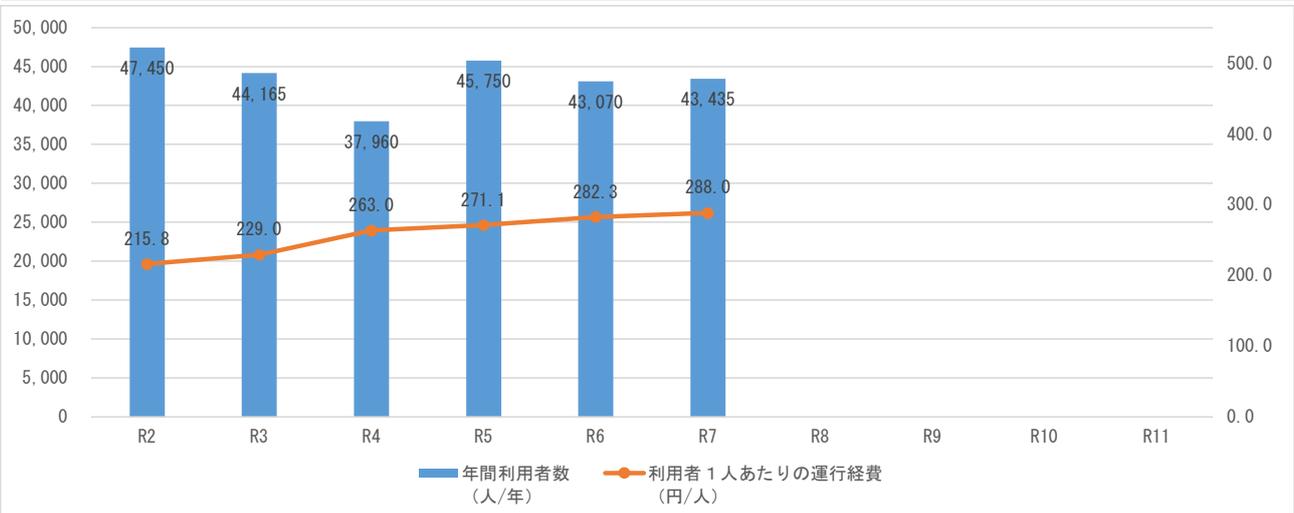
運行内容

ルート：沼津駅～東桃郷・木の宮～沼津駅
 便数：7便（平日） 7便（土休日）
 車両：乗合バス
 運賃：対キロ運賃

	年間利用者数 (人/年)	便あたり利用者数 (人/便)	利用者1人あたりの運行経費 (円/人)	収支率 (%)	運行経費 (千円/年)	経常収益 (千円/年)	公的負担額 (千円/年)
R2	47,450	21.7	215.8	95.9%	10,240	9,824	
R3	44,165	20.2	229.0	91.4%	10,114	9,249	
R4	37,960	17.3	263.0	71.6%	9,984	7,152	
R5	45,750	17.9	271.1	78.0%	12,401	9,672	
R6	43,070	16.9	282.3	74.4%	12,159	9,043	2,337
R7	43,435	17.0	288.0	82.1%	12,510	10,266	
R8							
R9							
R10							
R11							

見込

年間利用者数・利用者1人あたりの運行経費の推移



利用促進策

- ①沼津駅発時刻表・路線別時刻表の製作と配布 ②バスの時刻表検索 ③系統番号化の推進 ④バスの乗り方教室の実施
 ⑤時刻検索サイトへの掲出 ⑥バス停デザイン統一の推進（バス停コード） ⑦バスロケーションシステムによる情報提供
 ⑧デジタルサイネージの設置 ⑨「MaaS」への参画（デジタルフリーバスの取り扱い）
 ⑩案内所におけるクレジットカード、QRコード決済の取り扱い ⑪交通系ICカードの取り扱い

収支改善策

- ①エコドライブ(省燃費運転)の実行
 ②車両、仕業の効率的な運用、
 ③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
 ④運賃改定の実施 (R5.12)

東海道線（単独継続困難申し出路線 9）

路線の概要

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。

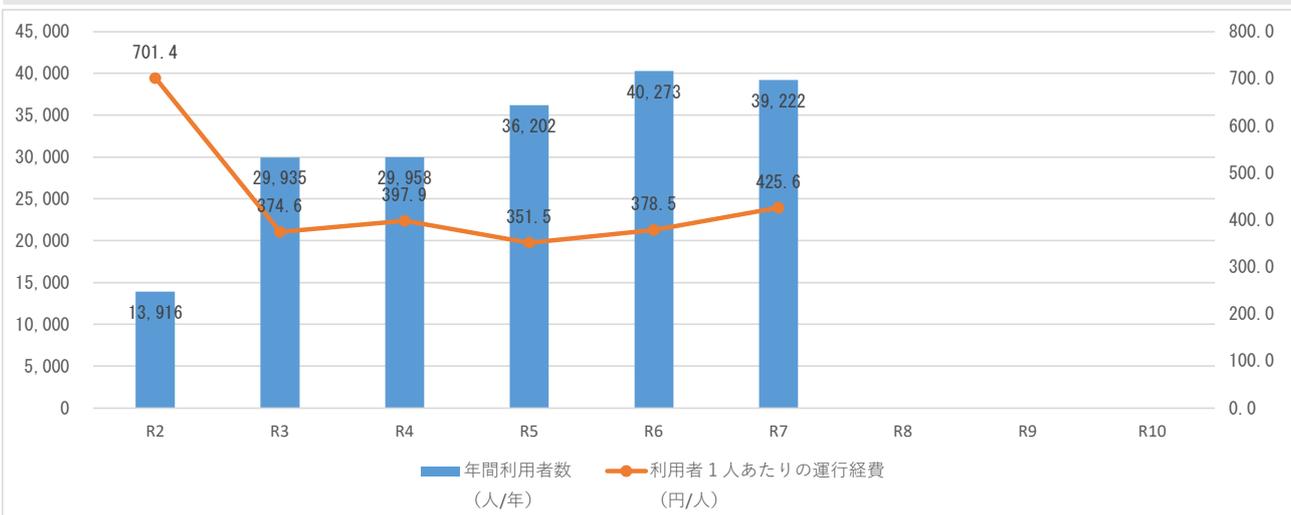
運行内容

ルート：沼津駅～大諏訪～ららぽーと沼津
 便数：5便（平日） 5.5便（土休日）
 車両：乗合バス
 運賃：対キロ運賃

	年間利用者数 (人/年)	便あたり利用者数 (人/便)	利用者1人あたりの運行経費 (円/人)	収支率 (%)	運行経費 (千円/年)	経常収益 (千円/年)	公的負担額 (千円/年)
R2	13,916	7.1	701.4	75.0%	9,760	7,320	
R3	29,935	7.4	374.6	68.6%	11,214	7,697	
R4	29,958	7.4	397.9	64.6%	11,920	7,702	
R5	36,202	9.1	351.5	60.4%	12,724	7,681	
R6	40,273	10.5	378.5	68.6%	15,242	10,456	
R7	39,222	9.5	425.6	61.0%	16,692	10,183	
R8							
R9							
R10							
R11							

見込

年間利用者数・利用者1人あたりの運行経費の推移



利用促進策

①利用実態に応じた路線の構築 ②小学校・幼稚園等でのバスの乗り方教室の実施 ③公共交通の利用そのものが目的となるような営業施策の実施 ④停留所標識の整備清掃等、利用環境の整備 ⑤乗務員へのCS教育の実施 ⑥誰もが利用しやすい車両への更新 ⑦運行データの整備による情報発信

収支改善策

①適正な車両配置及び効率的な運用による回送経費の圧縮 ②燃料等のグループ全体での一括仕入れによる購入単価の低減 ③エコドライブの推進による燃料節減 ④作業システムの活用による人件費の低減 ⑤車両の更新による燃費効率の向上、修繕コストの低減 ⑥EVバスの導入による効率化（試行）

富士通線（単独継続困難申し出路線10）

路線の概要

沼津駅からららぽーと沼津、沼津市立病院を經由し、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。

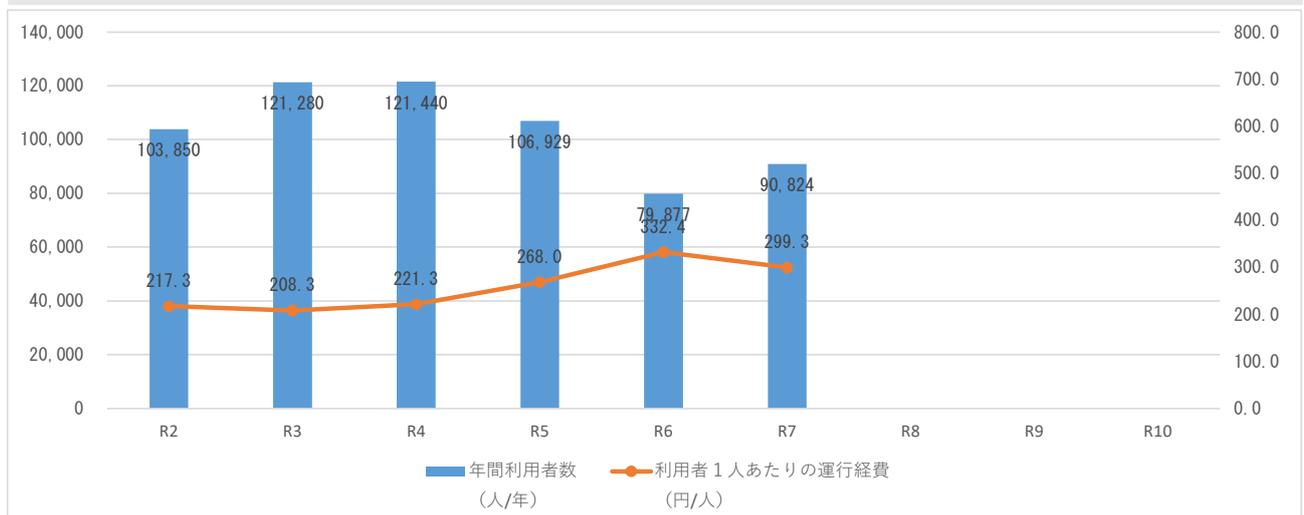
運行内容

ルート：沼津駅～ららぽーと沼津・市立病院・太陽の丘～富士通
 便数：6.5便（平日）3.5便（土休日）
 車両：乗合バス
 運賃：対キロ運賃

	年間利用者数 (人/年)	便あたり利用者数 (人/便)	利用者1人あたりの運行経費 (円/人)	収支率 (%)	運行経費 (千円/年)	経常収益 (千円/年)	公的負担額 (千円/年)
R2	103,850	19.4	217.3	105.7%	22,569	23,847	
R3	121,280	22.7	208.3	92.0%	25,267	23,256	
R4	121,440	22.7	221.3	86.7%	26,871	23,287	
R5	106,929	20.3	268.0	82.2%	28,658	23,544	
R6	79,877	20.1	332.4	85.9%	26,555	22,801	
R7	90,824	22.7	299.3	95.4%	27,182	25,925	
R8							
R9							
R10							
R11							

見込

年間利用者数・利用者1人あたりの運行経費の推移



利用促進策

①利用実態に応じた路線の構築 ②小学校・幼稚園等でのバスの乗り方教室の実施 ③公共交通の利用そのものが目的となるような営業施策の実施 ④停留所標識の整備清掃等、利用環境の整備 ⑤乗務員へのCS教育の実施 ⑥誰もが利用しやすい車両への更新 ⑦運行データの整備による情報発信

収支改善策

①適正な車両配置及び効率的な運用による回送経費の圧縮 ②燃料等のグループ全体での一括仕入れによる購入単価の低減 ③エコドライブの推進による燃料節減 ④作業システムの活用による人件費の低減 ⑤車両の更新による燃費効率の向上、修繕コストの低減 ⑥EVバスの導入による効率化（試行）

駿河台線（単独継続困難申し出路線11-(1)）

路線の概要

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、令和5年度から平日は免許センターに入るため712系統となり、現在は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。

運行内容

ルート：沼津駅～江原公園・駿河台～あしたか運動公園
 便数：3.5便（土日祝日：令和5年度より）
 車両：乗合バス
 運賃：対キロ運賃

	年間利用者数 (人/年)	便あたり利用者数 (人/便)	利用者1人あたりの運行経費 (円/人)	収支率 (%)	運行経費 (千円/年)	経常収益 (千円/年)	公的負担額 (千円/年)
R2	13,560	6.5	388.1	29.5%	5,262	1,550	
R3	13,553	6.5	438.1	31.2%	5,937	1,853	
R4	13,560	6.5	465.3	29.4%	6,309	1,854	
R5	3,767	2.6	544.2	43.7%	2,050	895	
R6	5,292	6.0	672.9	53.1%	3,561	1,893	
R7	8,138	9.3	440.3	81.2%	3,583	2,910	
R8							
R9							
R10							
R11							

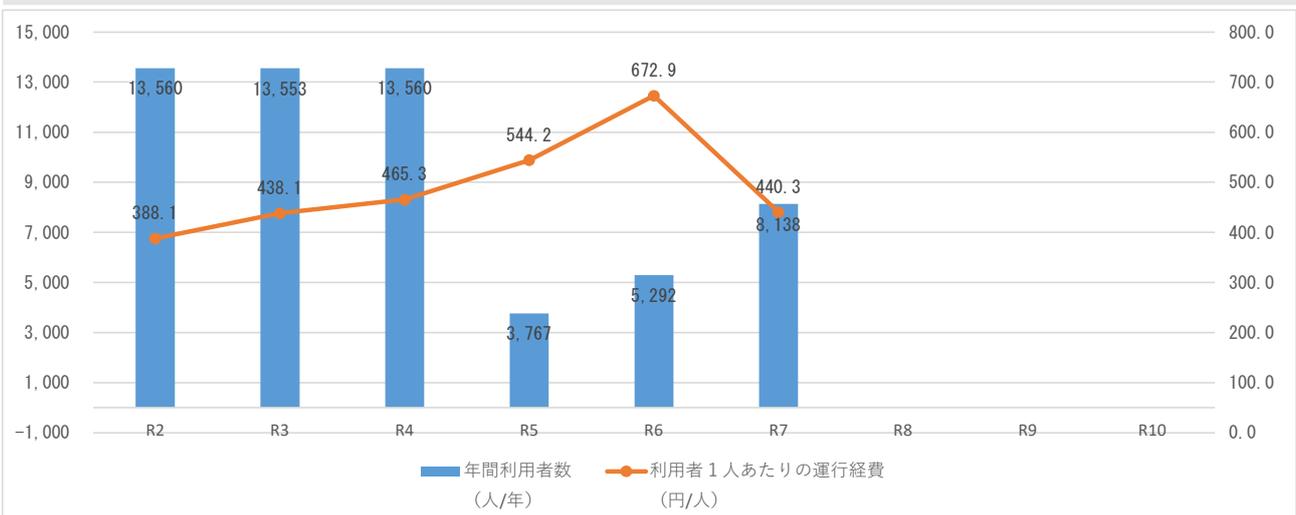
参考

参考

参考

見込

年間利用者数・利用者1人あたりの運行経費の推移



利用促進策

①利用実態に応じた路線の構築 ②小学校・幼稚園等でのバスの乗り方教室の実施 ③公共交通の利用そのものが目的となるような営業施策の実施 ④停留所標識の整備清掃等、利用環境の整備 ⑤乗務員へのCS教育の実施 ⑥誰もが利用しやすい車両への更新 ⑦運行データの整備による情報発信

収支改善策

①適正な車両配置及び効率的な運用による回送経費の圧縮 ②燃料等のグループ全体での一括仕入れによる購入単価の低減 ③エコドライブの推進による燃料節減 ④作業システムの活用による人件費の低減 ⑤車両の更新による燃費効率の向上、修繕コストの低減 ⑥EVバスの導入による効率化（試行）

駿河台線（単独継続困難申し出路線11-(2)）

路線の概要

沼津駅から駿河台、高砂町、東部運転免許センターを經由し、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(732系統)の減便に伴い、令和5年度から711系統の経路を一部変更して新設した路線で、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。

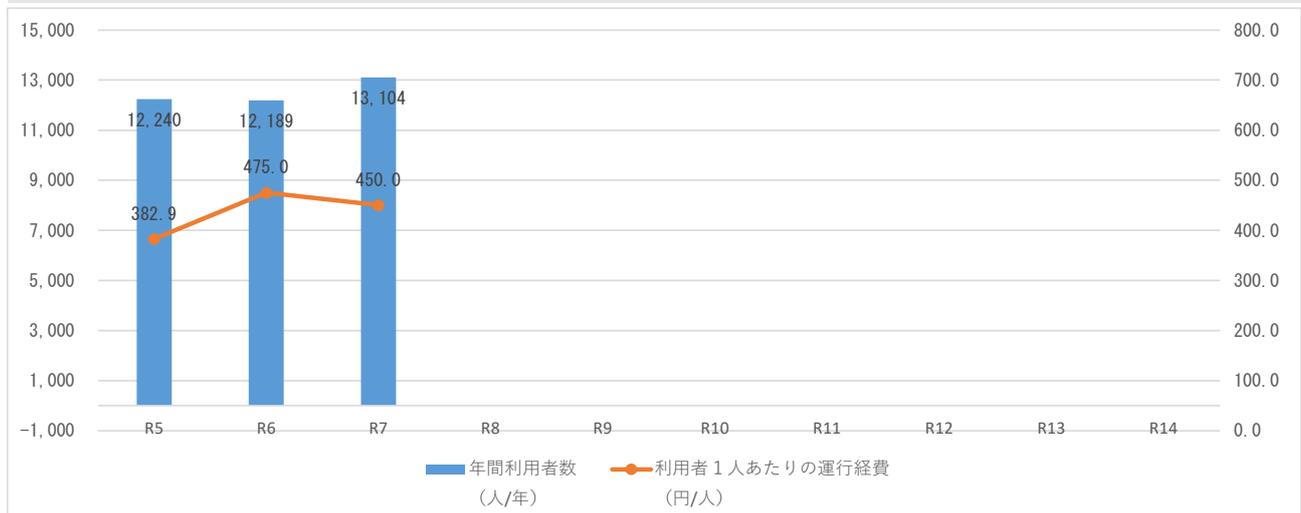
運行内容

ルート：沼津駅～江原公園・駿河台・東部運転免許センター～あしたか運動公園
 便数：3便（平日）
 車両：乗合バス
 運賃：対キロ運賃

	年間利用者数 (人/年)	便あたり利用者数 (人/便)	利用者1人あたりの運行経費 (円/人)	収支率 (%)	運行経費 (千円/年)	経常収益 (千円/年)	公的負担額 (千円/年)
R5	12,240	13.9	382.9	52.5%	4,687	2,461	
R6	12,189	6.0	475.0	62.2%	5,790	3,599	
R7	13,104	9.1	450.0	65.6%	5,897	3,869	
R8							
R9							
R10							
R11							
R12							
R13							
R14							

見込

年間利用者数・利用者1人あたりの運行経費の推移



利用促進策

①利用実態に応じた路線の構築 ②小学校・幼稚園等でのバスの乗り方教室の実施 ③公共交通の利用そのものが目的となるような営業施策の実施 ④停留所標識の整備清掃等、利用環境の整備 ⑤乗務員へのCS教育の実施 ⑥誰もが利用しやすい車両への更新 ⑦運行データの整備による情報発信

収支改善策

①適正な車両配置及び効率的な運用による回送経費の圧縮 ②燃料等のグループ全体での一括仕入れによる購入単価の低減 ③エコドライブの推進による燃料節減 ④作業システムの活用による人件費の低減 ⑤車両の更新による燃費効率の向上、修繕コストの低減 ⑥EVバスの導入による効率化（試行）

運動公園線（単独継続困難申し出路線12）

路線の概要

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。

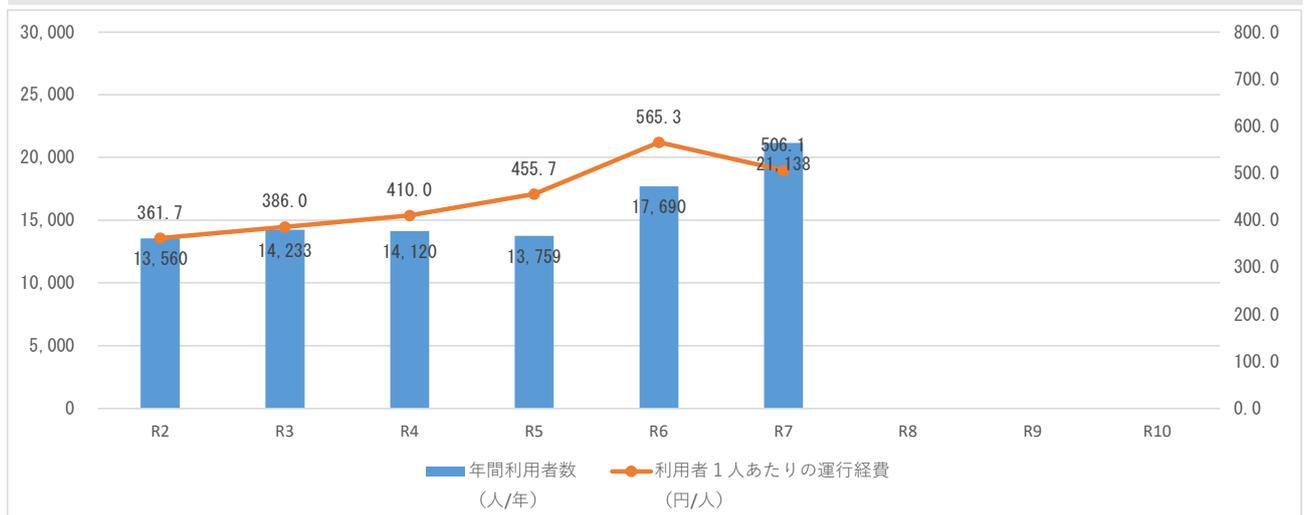
運行内容

ルート：沼津駅～庄栄町・高尾台～東部運転免許センター
 便数：9便（土休日）
 車両：乗合バス
 運賃：対キロ運賃

	年間利用者数 (人/年)	便あたり利用者数 (人/便)	利用者1人あたりの運行経費 (円/人)	収支率 (%)	運行経費 (千円/年)	経常収益 (千円/年)	公的負担額 (千円/年)
R2	13,560	7.7	361.7	52.5%	4,905	2,577	
R3	14,233	8.1	386.0	50.5%	5,494	2,775	
R4	14,120	8.1	410.0	47.6%	5,789	2,753	
R5	13,759	6.1	455.7	44.1%	6,270	2,763	
R6	17,690	7.8	565.3	53.5%	10,000	5,353	
R7	21,138	8.7	506.1	59.8%	10,698	6,396	
R8							
R9							
R10							
R11							

見込

年間利用者数・利用者1人あたりの運行経費の推移



利用促進策

①利用実態に応じた路線の構築 ②小学校・幼稚園等でのバスの乗り方教室の実施 ③公共交通の利用そのものが目的となるような営業施策の実施 ④停留所標識の整備清掃等、利用環境の整備 ⑤乗務員へのCS教育の実施 ⑥誰もが利用しやすい車両への更新 ⑦運行データの整備による情報発信

収支改善策

①適正な車両配置及び効率的な運用による回送経費の圧縮 ②燃料等のグループ全体での一括仕入れによる購入単価の低減 ③エコドライブの推進による燃料節減 ④作業システムの活用による人件費の低減 ⑤車両の更新による燃費効率の向上、修繕コストの低減 ⑥EVバスの導入による効率化（試行）

高尾台線（単独継続困難申し出路線13）

路線の概要

沼津駅から庄栄町、松沢町を経由し、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。

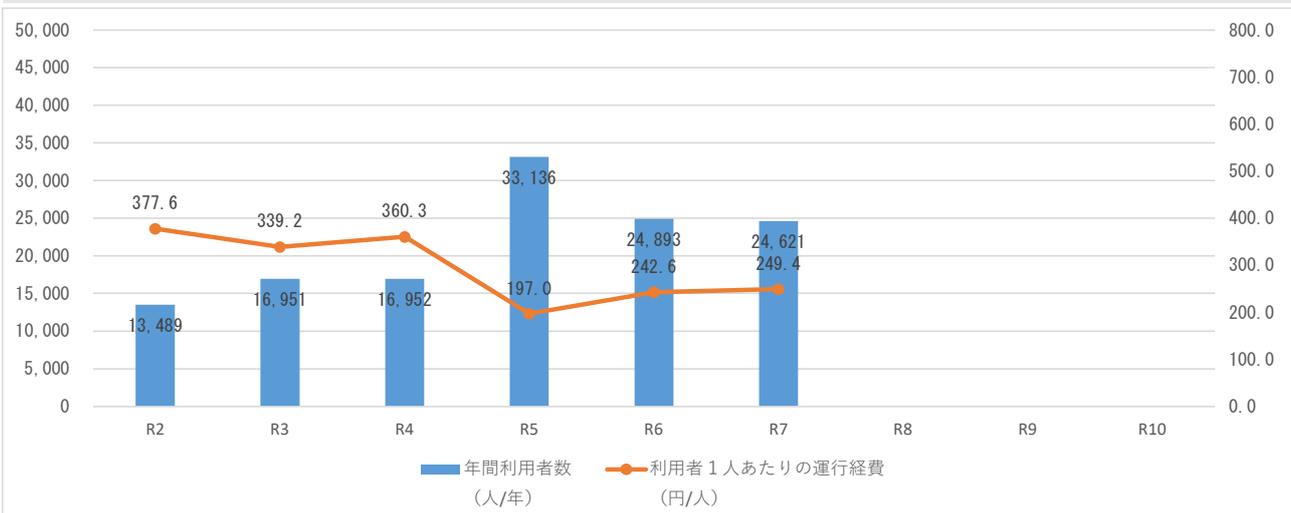
運行内容

ルート：沼津駅～庄栄町・松沢町～高尾台
 便数：3便（平日） 3便（土休日）
 車両：乗合バス
 運賃：対キロ運賃

	年間利用者数 (人/年)	便あたり利用者数 (人/便)	利用者1人あたりの運行経費 (円/人)	収支率 (%)	運行経費 (千円/年)	経常収益 (千円/年)	公的負担額 (千円/年)
R2	13,489	4.6	377.6	88.9%	5,094	4,530	
R3	16,951	5.8	339.2	79.1%	5,750	4,546	
R4	16,952	5.8	360.3	74.4%	6,107	4,546	
R5	33,136	11.3	197.0	87.7%	6,527	5,723	
R6	24,893	11.4	242.6	85.6%	6,040	5,168	
R7	24,621	11.2	249.4	83.3%	6,140	5,111	
R8							
R9							
R10							
R11							

見込

年間利用者数・利用者1人あたりの運行経費の推移



利用促進策

①利用実態に応じた路線の構築 ②小学校・幼稚園等でのバスの乗り方教室の実施 ③公共交通の利用そのものが目的となるような営業施策の実施 ④停留所標識の整備清掃等、利用環境の整備 ⑤乗務員へのCS教育の実施 ⑥誰もが利用しやすい車両への更新 ⑦運行データの整備による情報発信

収支改善策

①適正な車両配置及び効率的な運用による回送経費の圧縮 ②燃料等のグループ全体での一括仕入れによる購入単価の低減 ③エコドライブの推進による燃料節減 ④作業システムの活用による人件費の低減 ⑤車両の更新による燃費効率の向上、修繕コストの低減 ⑥EVバスの導入による効率化（試行）

ららぽーと・原団地・原駅線（地域内フィーダー系統1）

路線の説明

令和4年度の市西部地区の路線の再編により、東西の移動利便性を確保する目的で運行を開始した路線であり、ららぽーと沼津からJR片浜駅を経由しJR原駅までを直通運転で結んでいます。ルート上には、沼津市立病院や主要な住宅地・公共施設の近くも経由するため、地域住民の生活交通にも対応しています。

運行内容

ルート：①ららぽーと沼津～片浜駅・県営原団地～原駅／②片浜駅～県営原団地～原駅

便数：①13.5便／②1.5便（平日） ①13.5便／②0.5便（土休日）

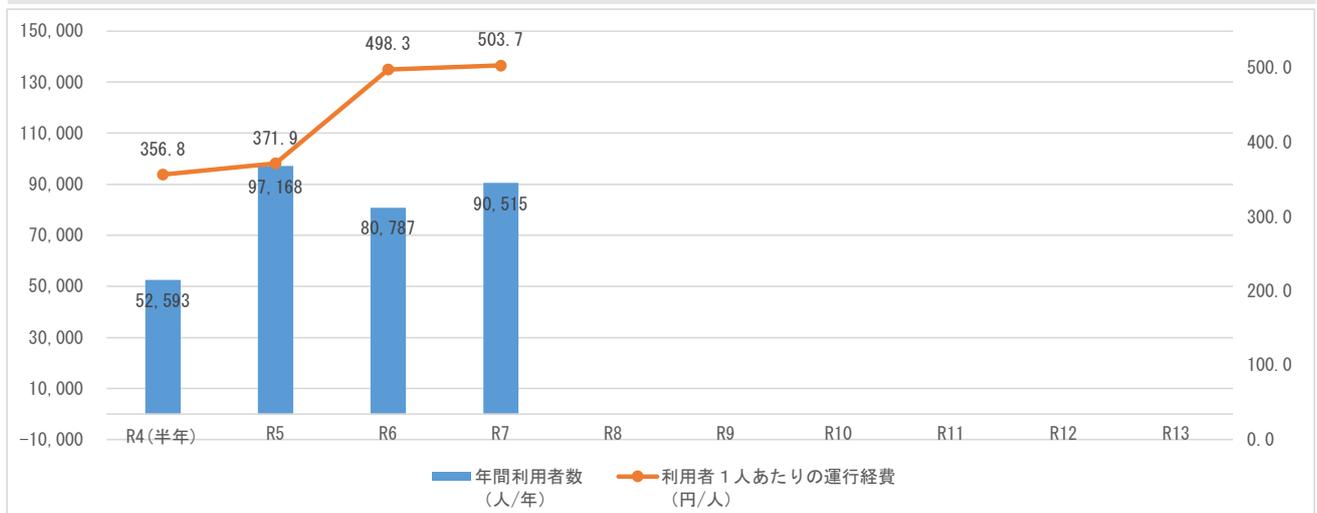
車両：乗合バス

運賃：対キロ運賃

	年間利用者数 (人/年)	便あたり 利用者数 (人/便)	利用者1人あたり の運行経費 (円/人)	収支率 (%)	運行経費 (千円/年)	経常収益 (千円/年)	公的負担額 (千円/年)
R4(半年)	52,593	19.1	356.8	53.1%	18,765	9,963	7,884
R5	97,168	18.4	371.9	53.8%	36,141	19,447	13,252
R6	80,787	15.4	498.3	43.3%	40,258	17,432	17,756
R7	90,515	17.2	503.7	45.8%	45,589	20,886	
R8							
R9							
R10							
R11							
R12							
R13							

※実績はフィーダー年度（前年度10月から当年度9月まで）だが、公的負担額のみ4月から3月で集計

年間利用者数・利用者1人あたりの運行経費の推移



路線に関する取組

- ・（R4）ミューバス片浜駅循環をららぽーと・原団地・原駅線、片浜・柳沢線に再編。
- ・（R4）利便増進特例の認定を受けてフィーダー系統補助を活用。

利用者数等の変化に対する分析

- ・利用者数が増加傾向にあり、収入は増えているが、運行経費の上昇により1人あたりの運行経費は横ばいとなっている。

次年度以降の対応方針・取組

- ・地域住民の通院、買い物などの交通手段を確保するため、路線の維持に努めていく。
- ・運行経費の上昇により、欠損額が増える見込みとなっており、運行効率化に向けて西部路線の一体的な再編を図る。

片浜・柳沢線（地域内フィーダー系統2）

路線の説明

令和4年度の市西部地区の路線の再編により、南北の移動利便性を確保する目的で運行を開始した路線であり、JR片浜駅と愛鷹地区の柳沢までを結ぶ路線です。通勤・通学などの日常の移動手段として利用されています。

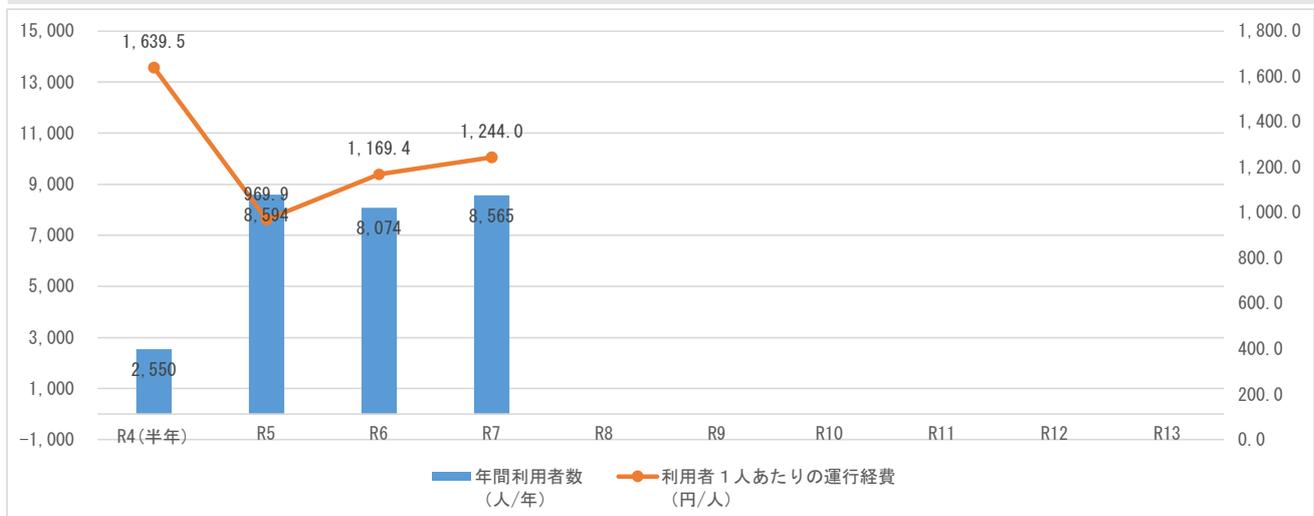
運行内容

ルート：片浜駅～愛鷹中学校校入口～柳沢
 便数：7.5便（平日） 3.5便（土休日）
 車両：乗合バス
 運賃：対キロ運賃

	年間利用者数 (人/年)	便あたり 利用者数 (人/便)	利用者1人あたり の運行経費 (円/人)	収支率 (%)	運行経費 (千円/年)	経常収益 (千円/年)	公的負担額 (千円/年)
R4(半年)	2,550	2.2	1,639.5	11.2%	4,181	468	3,672
R5	8,594	3.8	969.9	18.0%	8,335	1,502	5,418
R6	8,074	3.6	1,169.4	18.6%	9,442	1,761	5,941
R7	8,565	3.8	1,244.0	18.7%	10,655	1,995	
R8							
R9							
R10							
R11							
R12							
R13							

※実績はフィーダー年度（前年度10月から当年度9月まで）だが、公的負担額のみ4月から3月で集計

年間利用者数・利用者1人あたりの運行経費の推移



路線に関する取組

- ・（R4）ミューバス片浜駅循環をららぽーと・原団地・原駅線、片浜・柳沢線に再編。
- ・（R4）路線再編により新規性要件及び利便増進特例を受けてフィーダー系統補助を活用。

利用者数等の変化に対する分析

- ・沿線地区が限定され、利用者も限定的であるため、利用者数は頭打ちとなっている。

次年度以降の対応方針・取組

- ・収支率は依然20%を下回る状況となっており、収支状況が悪いため、運行効率化に向けて西部路線の一体的な再編を図る。
- ・便あたり利用者数も極端に少ない状況が継続しており、車両の小型化などを図ることで、収支率の改善に向けて取り組む。

東海道線（地域内フィーダー系統4）

路線の説明

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ある。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。

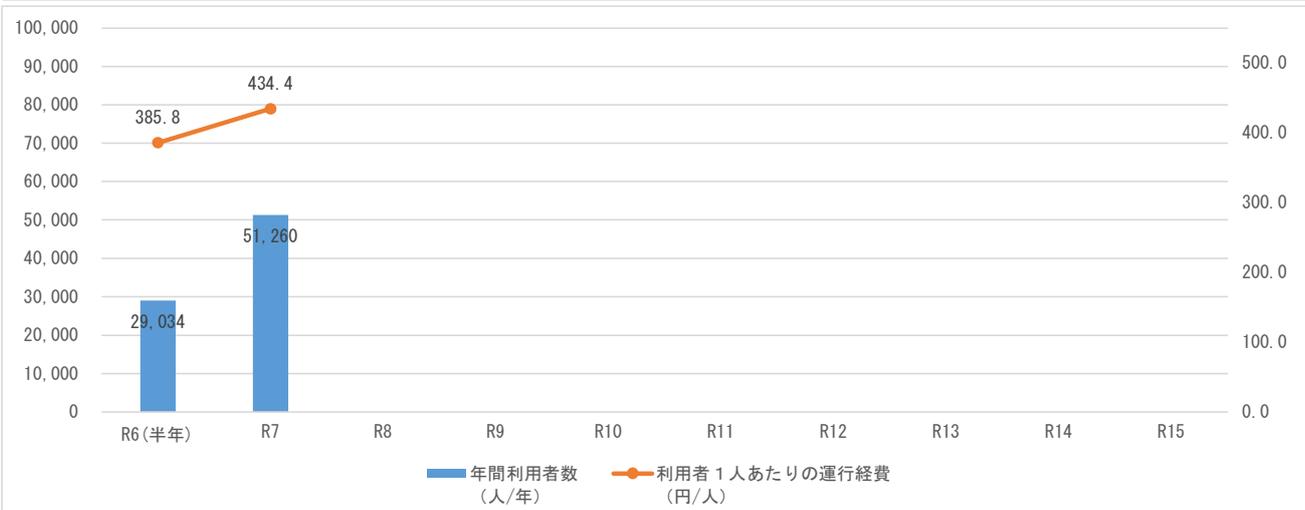
運行内容

ルート：沼津駅～大諏訪～片浜駅
 便数：10便（平日） 11便（平日）
 車両：乗合バス
 運賃：対キロ運賃

	年間利用者数 (人/年)	便あたり 利用者数 (人/便)	利用者1人あたり の運行経費 (円/人)	収支率 (%)	運行経費 (千円/年)	経常収益 (千円/年)	公的負担額 (千円/年)
R6(半年)	29,034	15.3	385.8	60.4%	11,201	6,761	7,028
R7	51,260	15.3	434.4	54.3%	22,269	12,099	
R8							
R9							
R10							
R11							
R12							
R13							
R14							
R15							

※実績はフィーダー年度（前年度10月から当年度9月まで）だが、公的負担額のみ4月から3月で集計

年間利用者数・利用者1人あたりの運行経費の推移



路線に関する取組

- ・（R6）地域公共交通計画に基づき新たに市が支援を開始した新規性要件により、フィーダー系統補助を活用。

利用者数等の変化に対する分析

- ・便あたり利用者数は横ばいであり、大きな利用動向の変化はみられない。
- ・運行経費の上昇により1人あたりの運行経費が上昇している。

次年度以降の対応方針・取組

- ・市街地を運行する公共交通軸の市内幹線の一部であり、地区住民の通院、買い物などの交通手段を確保するため、フィーダー系統補助と市の補助を活用しながら路線の維持に努めていく。

拓南東線（地域内フィーダー系統5）

路線の説明

当該路線は、沼津駅から学園通りを経由し、東名沼津、拓南東までを結ぶ系統で、沿線上の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。

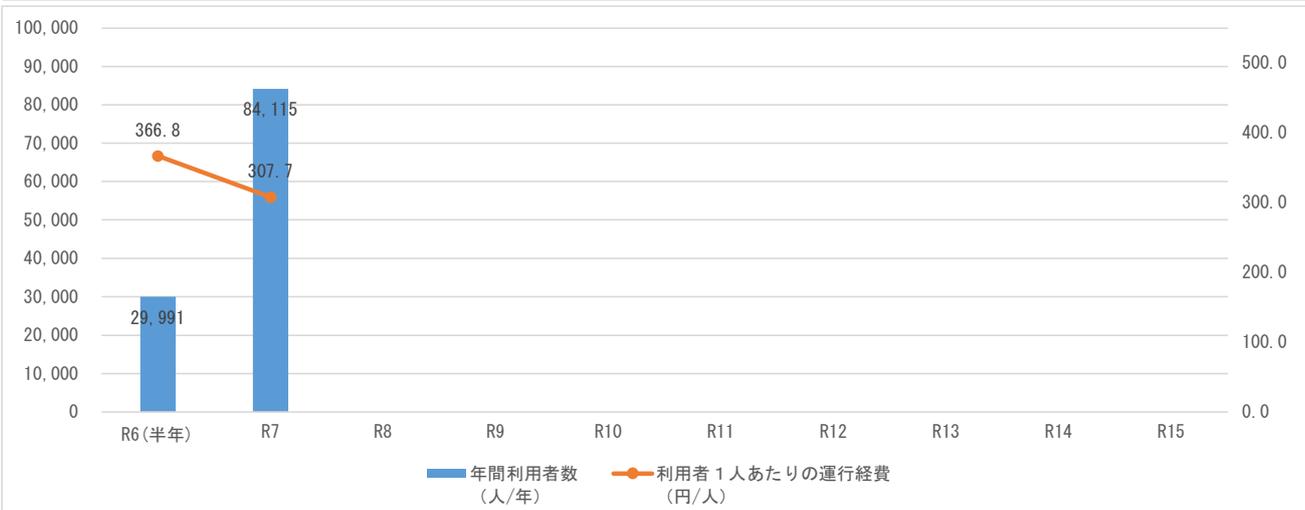
運行内容

ルート：沼津駅～天神ヶ尾～拓南東
 便数：8.5便（平日） 7便（土休日）
 車両：乗合バス
 運賃：対キロ運賃

	年間利用者数 (人/年)	便あたり 利用者数 (人/便)	利用者1人あたり の運行経費 (円/人)	収支率 (%)	運行経費 (千円/年)	経常収益 (千円/年)	公的負担額 (千円/年)
R6(半年)	29,991	21.4	366.8	74.3%	11,002	8,177	5,280
R7	84,115	28.9	307.7	48.7%	25,885	12,602	
R8							
R9							
R10							
R11							
R12							
R13							
R14							
R15							

※実績はフィーダー年度（前年度10月から当年度9月まで）だが、公的負担額のみ4月から3月で集計

年間利用者数・利用者1人あたりの運行経費の推移



路線に関する取組

- ・（R6）地域公共交通計画に基づき新たに市が支援を開始した新規性要件により、フィーダー系統補助を活用。

利用者数等の変化に対する分析

- ・利用者数が増加しており、利用者1人あたりの運行経費の改善がみられている。
- ・1人あたりの運賃の単価が下がっていることで、収益率が悪化している。

次年度以降の対応方針・取組

・市街地を運行する公共交通軸の市内幹線の一部であり、地区住民の通院、買い物などの交通手段を確保するため、フィーダー系統補助と市の補助を活用しながら路線の維持に努めていく。

運転免許センター線（地域内フィーダー系統6）

路線の説明

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路線で、東部運転免許センターへのアクセス路線を担っています。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多く、沿線住民の朝・夕の通勤、通学等に利用されています。

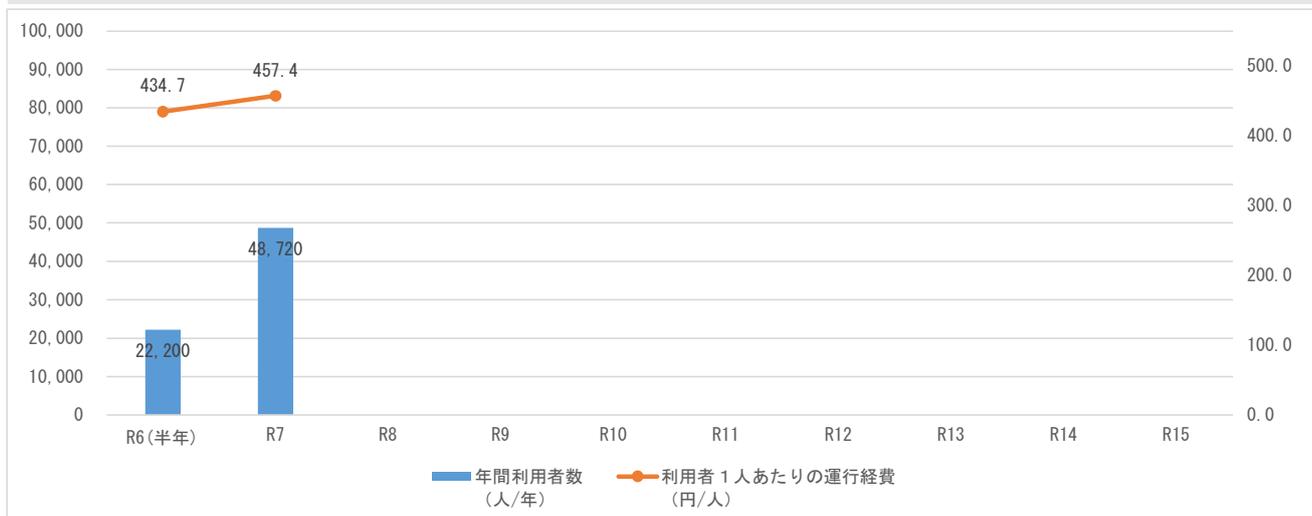
運行内容

ルート：沼津駅～庄栄町・高尾台～東部運転免許センター
 便数：12便（平日）
 車両：乗合バス
 運賃：対キロ運賃

	年間利用者数 (人/年)	便あたり 利用者数 (人/便)	利用者1人あたり の運行経費 (円/人)	収支率 (%)	運行経費 (千円/年)	経常収益 (千円/年)	公的負担額 (千円/年)
R6(半年)	22,200	15.4	434.7	58.8%	9,649	5,673	6,312
R7	48,720	16.7	457.4	54.7%	22,283	12,184	
R8							
R9							
R10							
R11							
R12							
R13							
R14							
R15							

※実績はフィーダー年度（前年度10月から当年度9月まで）だが、公的負担額のみ4月から3月で集計

年間利用者数・利用者1人あたりの運行経費の推移



路線に関する取組

- ・（R6）地域公共交通計画に基づき新たに市が支援を開始した新規性要件により、フィーダー系統補助を活用。

利用者数等の変化に対する分析

- ・利用者数は増加傾向にあるが、運行経費の上昇をカバーできず、収支率が低下するとともに、利用者1人あたりの運行経費は上昇している。

次年度以降の対応方針・取組

- ・市街地を運行する公共交通軸の市内準幹線であり、地区住民の通院、買い物などの交通手段を確保するため、フィーダー系統補助と市の補助を活用しながら路線の維持に努めていく。

北小林線（地域内フィーダー系統7）

路線の説明

当該路線は、沼津駅から学園通りを経由し、マーレ沼津工場までを運行する路線で、国庫補助路線のがんセンター線の途中折り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。

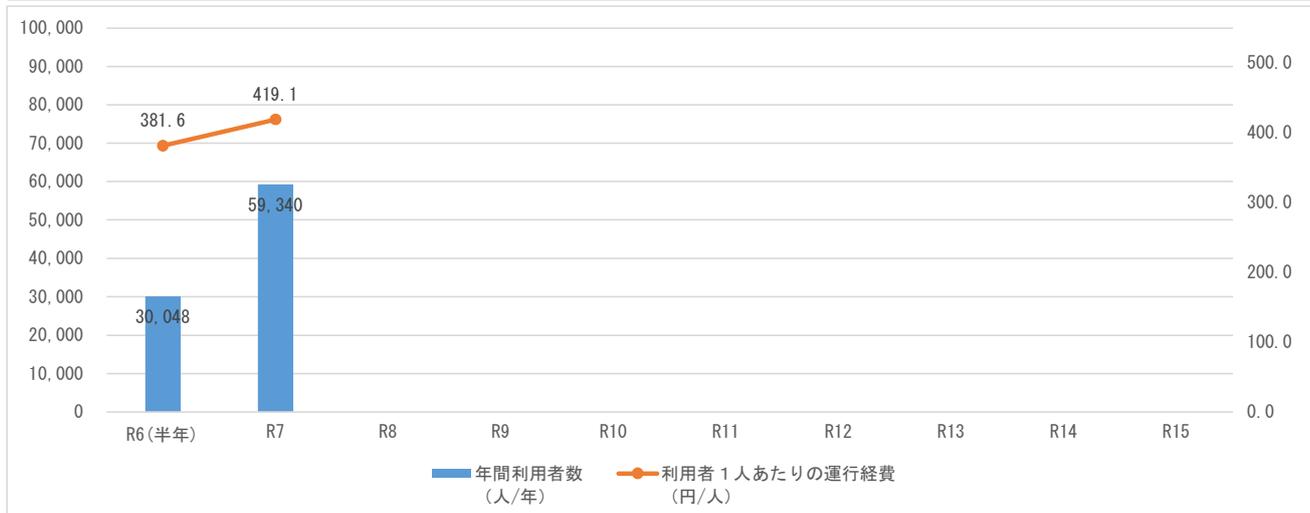
運行内容

ルート：沼津駅～天神ヶ尾～マーレ沼津工場前
 便数：10便（平日） 13便（土休日）
 車両：乗合バス
 運賃：対キロ運賃

	年間利用者数 (人/年)	便あたり 利用者数 (人/便)	利用者1人あたり の運行経費 (円/人)	収支率 (%)	運行経費 (千円/年)	経常収益 (千円/年)	公的負担額 (千円/年)
R6(半年)	30,048	13.8	381.6	61.0%	11,467	6,992	7,088
R7	59,340	14.2	419.1	54.7%	24,868	13,606	
R8							
R9							
R10							
R11							
R12							
R13							
R14							
R15							

※実績はフィーダー年度（前年度10月から当年度9月まで）だが、公的負担額のみ4月から3月で集計

年間利用者数・利用者1人あたりの運行経費の推移



路線に関する取組

- ・（R6）地域公共交通計画に基づき新たに市が支援を開始した新規性要件により、フィーダー系統補助を活用。

利用者数等の変化に対する分析

- ・利用者数は増加傾向にあるが、運行経費の上昇をカバーできず、収支率が低下するとともに、利用者1人あたりの運行経費は上昇している。

次年度以降の対応方針・取組

- ・市街地を運行する公共交通軸の市内幹線の一部であり、地区住民の通院、買い物などの交通手段を確保するため、フィーダー系統補助と市の補助を活用しながら路線の維持に努めていく。

下香貫循環線（地域内フィーダー系統 8）

路線の説明

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路線です。沼津駅を出発後に東桃郷や香貫地区内を巡り、ショッピングセンター前や住宅地等の停留所に停車しながら沼津駅まで運行します。地元住民の生活路線として利用されており、以前は別々の路線であった東桃郷循環線や木の宮循環線が統合されたものです。午前は馬場バス停を起終点として反時計回り、午後は午前とは逆周りで運行しています。

運行内容

ルート：①沼津駅～東桃郷・木の宮～沼津駅／②沼津駅～木の宮・東桃郷～沼津駅

便数：①6便／②7便（平日） ①5便／②7便（土休日）

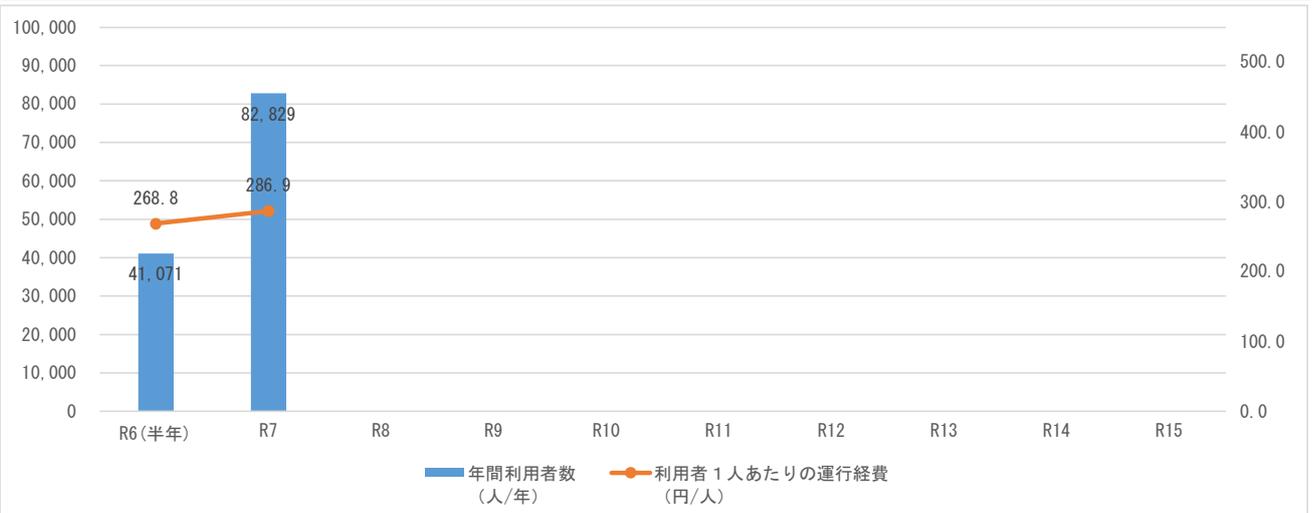
車両：乗合バス

運賃：対キロ運賃

	年間利用者数 (人/年)	便あたり 利用者数 (人/便)	利用者1人あたり の運行経費 (円/人)	収支率 (%)	運行経費 (千円/年)	経常収益 (千円/年)	公的負担額 (千円/年)
R6(半年)	41,071	17.7	268.8	82.1%	11,041	9,067	3,520
R7	82,829	17.9	286.9	82.4%	23,768	19,594	
R8							
R9							
R10							
R11							
R12							
R13							
R14							
R15							

※実績はフィーダー年度（前年度10月から当年度9月まで）だが、公的負担額のみ4月から3月で集計

年間利用者数・利用者1人あたりの運行経費の推移



路線に関する取組

- ・（R6）地域公共交通計画に基づき新たに市が支援を開始した新規性要件により、フィーダー補助に位置づけ。

利用者数等の変化に対する分析

- ・JR東海道線の沼津駅を起点に市街地を運行していますので、地域住民の移動手段の一つとして機能しておりますが、宅地開発の余地などはあまりなく、高齢世帯が比較的多い地域であることから、輸送人員は伸び悩んでいます。

次年度以降の対応方針・取組

- ・エコドライブ(省燃費運転)の推進等による経費抑制策を行う一方、平成25年度より「わかりやすいバス、乗りやすいバス」をスローガンに掲げ、バス停に番号やピクトグラムなどを表示したバス停デザインの統一化、時刻検索や接近情報の提供、バス車内での交通系ICカードやタッチ決済（一部車両）を導入するなどの利便性向上に努めています。今後も利便性向上策のPRや園児・児童を対象とした「バスの乗り方教室」などを定期的の実施し利用促進を図ります。
- ・市街地を運行する公共交通軸の市内準幹線であり、地区住民の通院、買い物などの交通手段を確保するため、フィーダー系統補助と市の補助を活用しながら路線の維持に努めていく。

ミューバス原・浮島線（地域内フィーダー系統3／市自主運行バス4）

路線の説明

当該路線は、令和4年度に再編され、沼津市西部の原地区・浮島地区とJR原駅を結ぶコミュニティバス路線で、地域住民の生活交通手段として運行されています。通院・買い物など日常の移動に利用されることが多く、特に車を持たない高齢者や子どもなどの生活を支える交通手段としての機能を果たしています。また、JR原駅で鉄道や他のバス路線へ乗り換えができることから、地域外へ出る交通手段の役割も担っています。

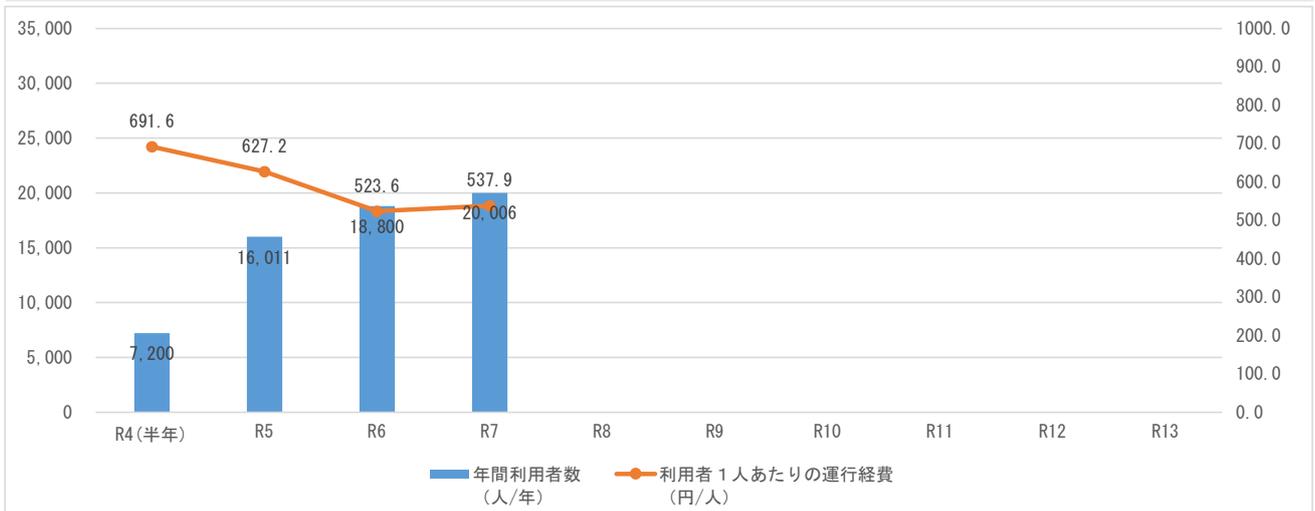
運行内容

ルート：①原駅～沼川橋・東平沼～浮島地区センター／②原駅～マックスバリュ原町店前・東平沼・石川～荒久
 ③原駅～沼川橋・三合橋・東平沼・石川～荒久／④原駅～沼川橋・三合橋・石川・ヤマハモーター前・原新田～原駅
 ⑤原駅～沼川橋・東平沼・浮島地区センター・石川～荒久
 便数：①3便／②2便／③2.5便／④3便／⑤2便（平日） ①3便／②1.5便／③1.5便／④3便／⑤2便（土休日）
 車両：10乗りワゴン車
 運賃：200円定額

	年間利用者数 (人/年)	便あたり 利用者数 (人/便)	利用者1人あたり の運行経費 (円/人)	収支率 (%)	運行経費 (千円/年)	経常収益 (千円/年)	公的負担額 (千円/年)
R4(半年)	7,200	3.4	691.6	28.8%	4,979	1,435	6,880
R5	16,011	3.8	627.2	30.9%	10,042	3,099	6,419
R6	18,800	4.3	523.6	35.1%	9,843	3,453	6,121
R7	20,006	4.6	537.9	34.7%	10,761	3,737	
R8							
R9							
R10							
R11							
R12							
R13							

※実績はフィーダー年度（前年度10月から当年度9月まで）だが、公的負担額のみ4月から3月で集計

年間利用者数・利用者1人あたりの運行経費の推移



路線に関する取組

- ・（R4）ミューバス原駅循環をミューバス原・浮島線に再編。
- ・（R4）利便増進特例の認定を受けてフィーダー系統補助を活用。

利用者数等の変化に対する分析

- ・利用者数が増加傾向にあり、収入は増えているが、運行経費の上昇により1人当たりの運行経費が増加傾向にある。

次年度以降の対応方針・取組

- ・地域住民の通院、買い物などの交通手段を確保するため、引き続き路線の維持に努めていく。
- ・運行効率化に向けて西部路線の一体的な再編を計画しており、本路線もその一部に含める。

西浦線（市自主運行バス1）

路線の説明

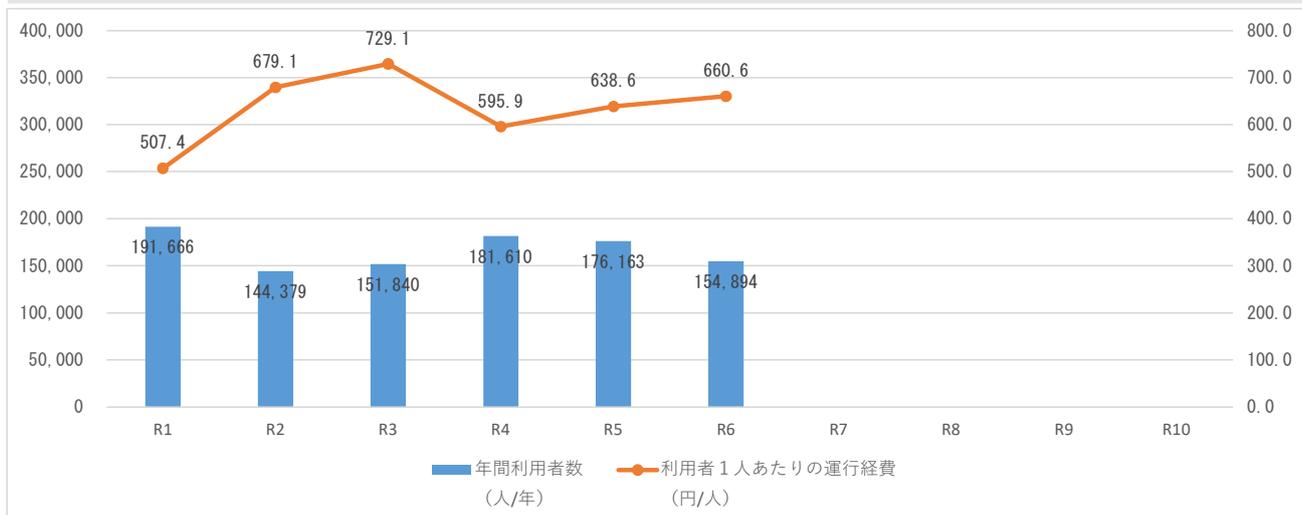
沼津駅から西浦地区、戸田地区を海岸線で結び、木負農協行き、江梨行き、戸田行きなど計10系統を株式会社東海バスに欠損額を補填し運行しています。主に、静浦、内浦、西浦地区に居住する小中学生の朝夕の通学利用や市内の高校に通学する生徒の利用など、移動手段を持たない子どもや高齢者の方々に多く利用されています。

運行内容

ルート：①沼津駅～（トンネル／長井崎入口／長井崎入口・河内／長井崎・河内／長井崎）～江梨
 ②沼津駅～（トンネル／長井崎入口／長井崎）～木負農協／③沼津駅～浜通り～木負農協／④沼津駅～戸田
 便数：①7便／②6.5便／③0.5便／④1便（平日） ①7便／②5.5便／③0.5便／④1便（土休日）
 車両：乗合バス
 運賃：対キロ運賃

	年間利用者数 (人/年)	便あたり利用者 数 (人/便)	利用者1人あたり の運行経費 (円/人)	収支率 (%)	運行経費 (千円/年)	経常収益 (千円/年)	公的負担額 (千円/年)
R1	191,666	17.7	507.4	60.4%	97,248	58,699	38,548
R2	144,379	13.3	679.1	71.2%	98,052	69,852	28,200
R3	151,840	14.5	729.1	42.0%	110,708	46,496	54,483
R4	181,610	17.5	595.9	41.0%	108,220	44,343	63,876
R5	176,163	15.7	638.6	53.5%	112,490	60,221	52,268
R6	154,894	14.5	660.6	61.1%	102,322	62,543	39,779
R7							
R8							
R9							
R10							

年間利用者数・利用者1人あたりの運行経費の推移



路線に関する取組

- (R7) 木負農協発11:26の沼津駅行きを長井崎小中一貫学校経由の通年運行に変更。
- (R7) 休校日の江梨発便を沼津駅行きをトンネル経由に変更。
- (R7) 沼津駅発の登校日の河内農協経由を廃止。
- (R7) 木負農協発14:52沼津駅行きを学校玄関前まで上げる経路に変更。

利用者数等の変化に対する分析

- ・令和4年度から令和6年度にかけて、利用者数は緩やかな減少傾向にある。
- ・利用者数に大幅な減がないことから、生活路線として定着しているものと考えられるが、現状増加に転じるような要素は見当たらない。

次年度以降の対応方針・取組

- ・静浦、内浦、西浦地区の通学・通勤・通院などの交通手段を確保するため、県の補助制度を活用しながら路線の維持に努める。
- ・令和7年度より沿線の長井崎小中一貫学校の登校日・休校日に関わらず経由地を同一としており、引き続き運行の効率化を図る。

戸田・土肥線（市自主運行バス2）

路線の説明

市の自主運行バスとして戸田地区から伊豆市の土肥地区までを結ぶ乗合型デマンドタクシーを戸田交通株式会社に欠損額を補填し運行しています。主に戸田地区に居住する高校生が伊豆総合高校土肥分校に通学するために利用しているほか、戸田地区住民の通勤や通院・買い物等にも利用されています。

運行内容

ルート：大上集会所～土肥港フェリーターミナル

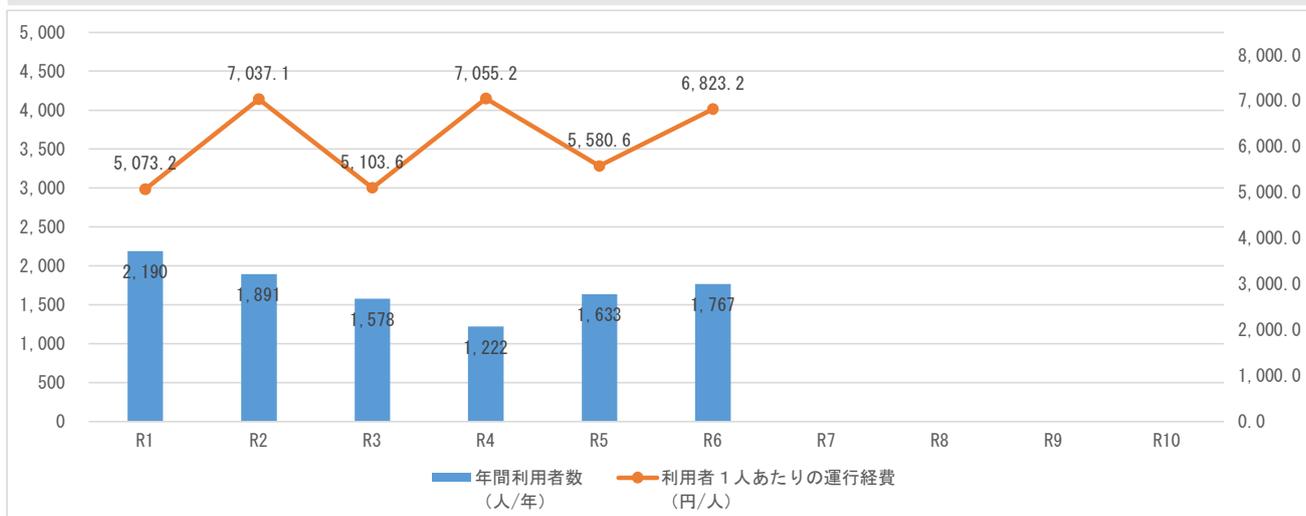
便数：3便（平日） 2便（土休日）

車両：5人乗りワゴン車

運賃：対キロ運賃

	年間利用者数 (人/年)	便あたり利用者 数 (人/便)	利用者1人あたり の運行経費 (円/人)	収支率 (%)	運行経費 (千円/年)	経常収益 (千円/年)	公的負担額 (千円/年)
R1	2,190	1.0	5,073.2	13.7%	11,110	1,524	9,561
R2	1,891	0.9	7,037.1	18.4%	13,307	2,455	9,585
R3	1,578	0.6	5,103.6	22.4%	8,053	1,803	10,852
R4	1,222	1.6	7,055.2	11.8%	8,621	1,018	6,250
R5	1,633	1.9	5,580.6	13.8%	9,113	1,253	7,603
R6	1,767	2.0	6,823.2	11.7%	12,057	1,411	7,859
R7							
R8							
R9							
R10							

年間利用者数・利用者1人あたりの運行経費の推移



路線に関する取組

- ・（R4）定時定路線運行からデマンド方式に変更し、4便/日を3便/日に減便。
- ・（R5）土肥港フェリーターミナルまでの乗り入れを、全ての便に変更。
- ・（R6）通学で利用する利用者からの要望を受け、運行ルートを変更し、馬場のバス停を新設。

利用者数等の変化に対する分析

- ・デマンド方式に変更したことで、一時的に利用者が減少したものの、運行経費の抑制に寄与した。
- ・定期利用者3名の利用に加え、地域住民や来訪者の利用が増加傾向にある。
- ・R6に車両を入れ替えたことにより、減価償却費が増加した。
- ・R6に正社員を雇用し、人件費が増加した。

次年度以降の対応方針・取組

- ・戸田地区の通学・通勤などの交通手段を確保するため、県の補助制度を活用しながら路線の維持に努めていく。

戸田・江梨線（市自主運行バス3）

路線の説明

市の自主運行バスとして戸田地区から西浦地区の江梨、木負農協、内浦地区の長井崎小中一貫学校までを結ぶ乗合型デマンドタクシーを戸田交通株式会社に欠損額を補填し運行しています。主に戸田地区と井田地区や西浦地区の移動手段を持たない子どもや高齢者の方々に多く利用されており、通学や沼津市街地への通院、買い物などの用途に利用されています。

運行内容

ルート：戸田・くるら戸田～江梨・木負農協

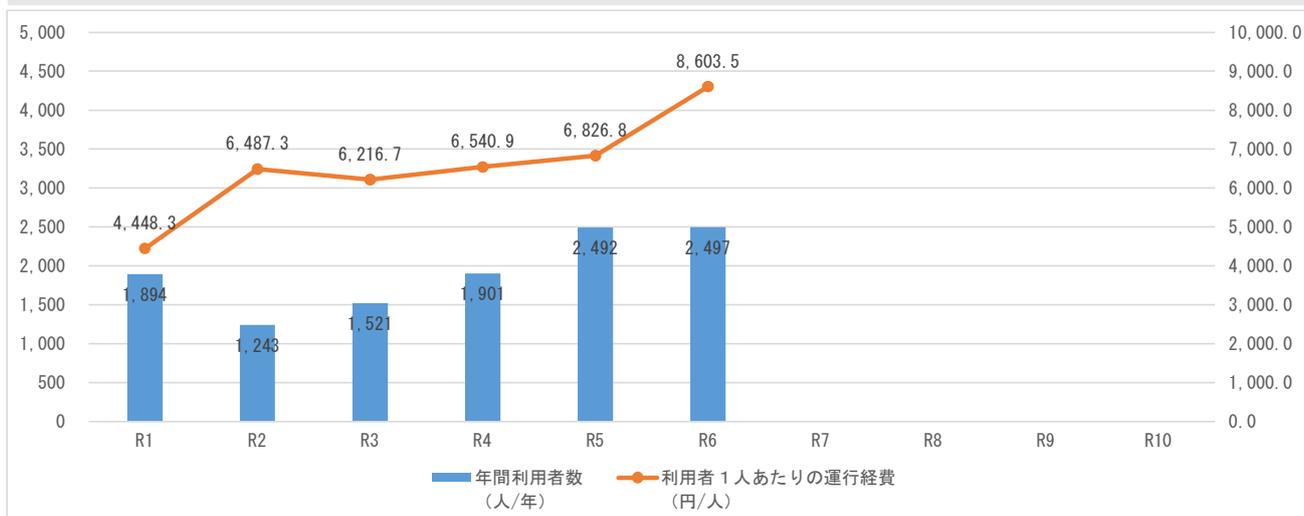
便数：7便

車両：10人乗りワゴン車

運賃：対キロ運賃

	年間利用者数 (人/年)	便あたり利用者 数 (人/便)	利用者1人あたり の運行経費 (円/人)	収支率 (%)	運行経費 (千円/年)	経常収益 (千円/年)	公的負担額 (千円/年)
R1	1,894	1.6	4,448.3	9.8%	8,425	822	7,555
R2	1,243	1.5	6,487.3	14.9%	8,064	1,198	7,603
R3	1,521	1.4	6,216.7	16.8%	9,456	1,591	6,865
R4	1,901	1.5	6,540.9	8.9%	12,434	1,107	7,864
R5	2,492	1.5	6,826.8	9.8%	17,012	1,667	11,327
R6	2,497	1.5	8,603.5	8.3%	21,483	1,776	15,345
R7							
R8							
R9							
R10							

年間利用者数・利用者1人あたりの運行経費の推移



路線に関する取組

- ・（R5）路線不定期運行から、利用者の予約状況に応じて海ルート・山ルートを選択できる区域運行に変更
- ・（R5）来訪者、地域住民で同一単価としていた運賃を、地域住民は東海バス並みの運賃として利用しやすい料金体系とし、収益改善を図った。
- ・（R5）西浦線の運賃改定のタイミングに合わせ、運賃改定を実施。

利用者数等の変化に対する分析

- ・区域運行へ変更し、利便性が向上し利用者数が一段と増えた一方、運行経費の上昇により収益率が落ちている。
- ・（R6）車両を入れ替えたことにより、減価償却費が増加した。
- ・（R6）正社員を雇用し、人件費が増加した。

次年度以降の対応方針・取組

- ・戸田地区の通学・通勤などの交通手段を確保するため、県の補助制度を活用しながら路線の維持に努めていく。