

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

1. 協議事項

地域内フィーダー系統とは、複数の市町に跨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運行しています。

令和8年10月からの地域内フィーダー系統の運行について申請書を提出するにあたり、申請内容について承認をいただくものです。

2. 令和7年度対象路線の利用状況

令和6年10月～令和7年9月までの1年間の利用状況については下記のとおりです。

路線名	運行事業者	年間運行回数 (回)	利用者数(人)	1回あたりの利用 者数(人)	経常経費 (千円)	経常収益 (千円)	収支差額 (千円)	収支率 (%)
ららぽーと・原団地・原駅線	富士急シティバス(株)	5,270.0	90,515	17.2	45,589	20,474	▲25,115	44.9
片浜・柳沢線	富士急シティバス(株)	2,231.0	8,565	3.8	10,655	1,995	▲8,660	18.7
ミューバス原・浮島線	富士急静岡タクシー(株)	4,368.0	20,006	4.6	10,781	3,737	▲7,044	34.6
東海道線	富士急シティバス(株)	3,330.5	51,260	15.4	22,269	12,099	▲10,170	54.3
拓南東線	富士急シティバス(株)	2,910.0	84,115	28.8	25,885	12,602	▲13,283	48.7
運転免許センター線	富士急シティバス(株)	2,916.0	48,720	16.7	22,283	12,184	▲10,099	49.0
北小林線	富士急シティバス(株)	4,165.5	59,340	14.2	24,867	13,606	▲11,261	54.7
下香貫循環線	(株)東海バス	4,627.0	82,829	17.9	23,767	19,594	▲4,173	82.4

- ※主な補助要件
- ・経常赤字であること
 - ・補助対象期間中の1回あたりの利用者数が2人以上であること
 - ・補助対象地域間幹線バス系統等に接続するフィーダー系統であることなど

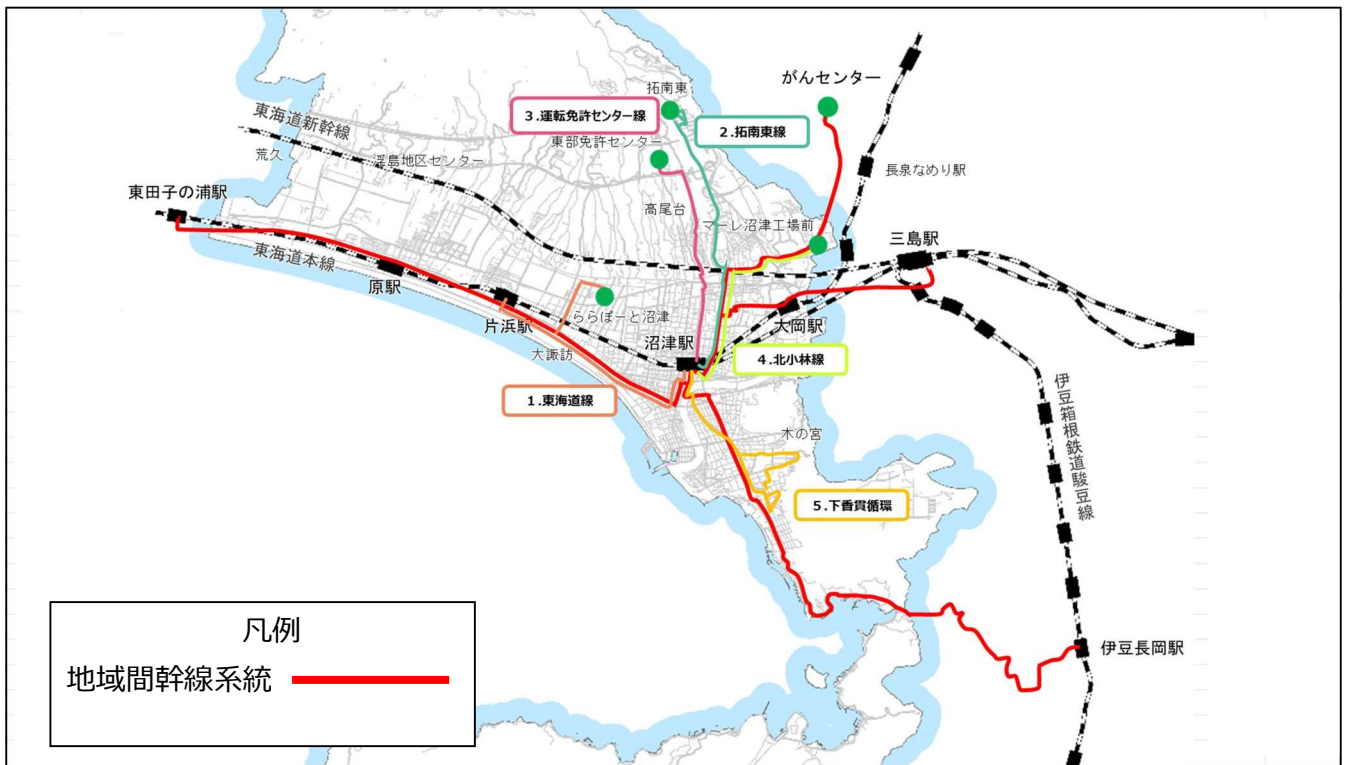
3. 地域内フィーダー系統とは

地域内フィーダー系統とは、複数の市町にまたがって走る広域的なバス路線である地域間幹線系統に対し、支線として接続して運行するバス路線のことです。

【地域内フィーダー系統イメージ図】



4. 路線図



No.	路線名	運行事業者
1	東海道線	富士急シティバス株式会社
2	拓南東線	
3	運転免許センター線	
4	北小林線	
5	下香貫循環	株式会社東海バス

※ららぽーと・原団地・原駅線、ミューバス原・浮島線については計画期間が令和8年3月31日まで、片浜・柳沢線は、令和8年4月から自主運行。9月末で富士急シティバス退出のため、今回の申請には含まれない。

5. 対象期間

令和8年10月1日～令和9年9月30日（令和9年度運行分）

対象路線：1 東海道線
2 拓南東線
3 運転免許センター線
4 北小林線
5 下香貫循環

6. 今後のスケジュール

地域公共交通確保維持計画（地域内フィーダー系統）のスケジュール

① 令和8年10月1日～令和9年9月30日（令和9年度運行分）

令和8年度										令和9年度												
5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
	計画策定・申請			計画認定	令和9年度事業 事業期間(R8.10.1～R9.9.30)													補助金交付申請			交付決定・額の決定	補助金交付

7. 参考資料

資料4-2 沼津市地域公共交通計画 別紙

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 8 年 6 月 2 日
 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浦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大幅な減少となり、収束後徐々に回復しているものの、コロナウイルスの発生前までの利用には程遠い状況である。物価高騰の影響も重なり、収支の悪化を招いているほか、いわゆる2024問題もありバスの運転手不足が進み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。

一方で、片浜・柳沢線については、フィーダー系統として運行の維持を図ってきたが、富士急シティバスから令和8年9月末をもって路線バス運行から退出したい意向が示され、令和8年4月6日から9月末については、自主運行バスとして運行していくこととなった。

また、ミューバス原・浮島線及びららぽーと・原団地・原駅線については、令和8年3月31日をもってフィーダー系統路線の計画期間が終了した。

片浜・柳沢線を除く既存の路線については、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な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。

- ◆東海道線
収支差額を△10,000 千円以下とする。
- ◆拓南東線
収支差額を△12,500 千円以下とする。
- ◆運転免許センター線
収支差額を△10,000 千円以下とする。
- ◆北小林線
収支差額を△11,000 千円以下とする。
- ◆下香貫循環
収支差額を△4,000 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（P49 参照）

「路線バスに運行に係る収支差額（R6:△321,820 千円）→R12:△321,000 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。
- ◆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

・市民及び観光客にとってわかりやすく機能的な公共交通マップやオープンデータを活用した時刻表の作成〈沼津市、富士急シティバス・富士急静岡タクシー・東海バス〉

※計画 P37 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・東海バス〉 ※計画 P39 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 P34 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 P34 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 P34 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 P34 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 P34 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 東海道線（富士急シティバス株式会社）
- ② 拓南東線（富士急シティバス株式会社）
- ③ 運転免許センター線（富士急シティバス株式会社）
- ④ 北小林線（富士急シティバス株式会社）
- ⑤ 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。

・「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。

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（人）		1回あたりの利用者数(人)		効果
	R6 実績	R7 実績	R7 実績	R8 目標	
① ららぽーと・原団地・原駅線	80,787	90,515	17.2	—	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。
② 片浜・柳沢線※	8,074	8,565	3.8	—	
③ ミューバス原・浮島線	18,800	20,006	4.6	—	
④ 東海道線	29,034	51,260	15.4	15.5	
⑤ 拓南東線	29,991	84,115	28.8	29.0	
⑥ 運転免許センター線	22,200	48,720	16.7	17.0	
⑦ 北小林線	30,048	59,340	14.2	14.5	
⑧ 下香貫循環	41,071	82,829	17.9	18.0	

※①ららぽーと・原団地・原駅線及び③ミューバス原・浮島線については令和8年3月31日をもって計画期間終了

②片浜・柳沢線は令和8年4月から自主運行バスとして運行し、9月末で運行終了

④～⑧のR6実績は、4月～9月分で算出

7. 別表1の補助対象事業の基準木ただし書に基づき、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
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 【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

18. 協議会の開催状況と主な議論

- | | |
|----------------------|------------------|
| ・令和3年7月14日（令和3年度第1回） | 利便増進実施計画策定方針の確認 |
| ・令和3年11月9日（令和3年度第2回） | 〃 進捗報告 |
| ・令和4年1月25日（令和3年度第3回） | 各路線の運行内容の承認 |
| ・令和4年6月1日（令和4年度第1回） | 沼津市地域公共交通計画別紙の承認 |
| ・令和5年2月1日（令和4年度第3回） | |

各路線の運行内容及び沼津市地域公共交通別紙の内容の変更について承認

- ・ 令和5年6月13日（令和5年度第1回） 沼津市地域公共交通計画別紙の承認
- ・ 令和5年9月8日（令和5年度第2回）

ミューバス原・浮島線の運行内容及び沼津市地域公共交通計画別紙の変更について承認

- ・令和6年2月5日（令和5年度第3回）
対象路線追加による沼津市地域公共交通計画及び別紙の内容の変更について承認
- ・令和6年6月24日（令和6年度第1回） 沼津市地域公共交通計画別紙の承認
- ・令和7年1月21日（令和6年度第2回）

北小林線の運行内容及び沼津市地域公共交通計画別紙の変更について承認

- ・令和7年6月9日（令和7年度第1回） 沼津市地域公共交通計画別紙の承認

- ・令和8年1月26日（令和7年度第3回）

第2次沼津市地域公共交通計画について承認

- ・令和8年2月25日（令和7年度第4回書面開催）

地域公共交通確保維持計画（地域内フィーダー系統）の変更について承認

- ・令和8年6月2日（令和8年度第1回）沼津市地域公共交通計画別紙の承認

19. 利用者等の意見の反映状況

- ・沼津市地域公共交通計画（案）についてパブリックコメントを実施し、西部地区路線の再編に関する意見（高齢者需要への対応）があった（当該意見については運行計画に反映している）。
- ・協議会には、市民及び利用者の代表が委員となっており、本計画について審議いただいた。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 静岡県沼津市御幸町 16-1

(所 属) 沼津市都市計画部まちづくり政策課交通政策室

(氏 名) 高島 弘和

(電話) 055-934-4759

(e-mail) mati-seisaku@city.numazu.lg.jp

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）

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	運送継続特 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 (別表7のみ)	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) 東海道線	沼津駅	大諏訪	片浜 駅	往 5.6km 復 5.6km	365日	3777.0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	③	
	富士急シティバス株式会社	(2) 拓南東線	沼津駅	天神ヶ尾	拓南 東	往 7.3km 復 7.4km	365日	2912.0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「がんせー線」と接 続	③	
	富士急シティバス株式会社	(3) 運転免許センター線	沼津駅	庄栄町 高尾台	東部運転免 許センター	往 6.4km 復 6.3km	365日	2856.0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	③	
	富士急シティバス株式会社	(4) 北小林線	沼津駅	天神ヶ尾	マーレ沼津 工場前	往 5.0km 復 5.0km	365日	4031.0回			路線定期運行	①	「沼津駅」～「マーレ沼津工場前」間 で補助対象地域間幹線系統「がんせ ー線」と接続	③	
	株式会社東海バス	(5) 下香貫循環線	沼津駅	東桃郷・ 木の宮	沼津 駅	(循環) 11.6km	365日	2063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「沼津静海長岡線」と 接続	③	
	株式会社東海バス	(6) 下香貫循環線	沼津駅	木の宮・ 東桃郷	沼津 駅	(循環) 11.6km	365日	2555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「沼津静海長岡線」と 接続	③	

(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. 「利便増進特別措置」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別措置の適用(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」「利便増進特別措置」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。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	沼津市
-------	-----

沼津市 (単位:人)

	人 口
人口集中地区以外	27,153
交通不便地域等	

交通不便地域等の内訳

人 口	対象地区	根拠法

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
第2次沼津市地域公共交通計画	令和8年3月	

(1) 記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（以下、「交付要綱」という。）の別表7（ハ②（1））に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7（ハ②（2）（実施要領の2.（1）⑪））に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計（重複する場合を除く）を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7（ハ②（1））に掲げる法律（根拠法）に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定（乗用）」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、利便増進特例又は運送継続特例を適用する場合に記載すること。

(2) 添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。（ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可）