

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>)

別紙

令和4年 月 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東海道本線が運行しているほか、地域間幹線系統として、市西部地区においては富士市とを結ぶ原線を富士急シティバスが運行しており、近隣をミューバス片浜駅循環、ミューバス原駅循環といったコミュニティバスや、原団地線、柳沢線といった路線バスが、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、コロナ禍も重なり利用は減少の一途を辿っており、上記の各路線のそれぞれが収支悪化によって運行の継続が困難な状況となっている。

本市では沼津市地域公共交通利便増進実施計画を策定することとし、本年度は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、路線の再編を計画した。

市西部に位置する片浜、今沢、愛鷹、原、浮島地区住民の通院や買い物を中心とした生活に不可欠な移動手段として、地域公共交通確保維持事業により、地域間幹線「原線」に繋がる支線として新設する、「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」を存続させ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

◆ららぽーと・原団地・原駅線

収支率を40%以上とする。(R2年度の「ミューバス片浜駅循環」実績39.1%)

◆片浜・柳沢線

収支率を40%とする。(R2年度の「ミューバス片浜駅循環」実績39.1%)

◆ミューバス原・浮島線

収支率を25%以上とする。(R2年度の「ミューバス原駅循環」実績22.3%)

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」

※いずれも新設路線であり、運行経費や収入額など実数では基準年度と実施年度との比較による目標設定が困難であることから、再編前路線の収支率を基準とした数値を目標とする。

(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。

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

- ・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
（「ららぽーと・原団地・原駅線」・「片浜・柳沢線」）〈富士急シティバス〉 ※計画 P30 参照
- ・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
- ・利用実態を把握、分析及び地域協議による運行継続基準の設定（「ミューバス原・浮島線」
〈沼津市〉 ※計画 P23 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

- ①ららぽーと・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）
- 各運行系統の概要は別紙のとおり

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。

路線名	運行経費（千円）	資金調達方法	金額（千円）
ららぽーと・原団地・原駅線	35,209	運行収入	18,663
		国庫補助	8,273
		市補助	4,136
		事業者自己負担	4,137
片浜・柳沢線	7,748	運行収入	3,357
		国庫補助	2,195
		事業者自己負担	2,196
ミューバス原・浮島線	10,841	運行収入	3,206
		国庫補助	3,817
		市補助	3,818

- ・「ららぽーと・原団地・原駅線」は、運行に係る経費のうち、運行収入およ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。
- ・「片浜・柳沢線」は、経費から収入および国庫補助金を差し引いた差額分については事業者が負担する。
- ・「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

- ・OD 調査により利用者数やバス停毎の利用動向をモニタリングすると共に、収支について数値指標に対する評価を実施

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】
別表5のとおり
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】
富士急静岡タクシー株式会社が新規に「ミューバス原・浮島線」を運行するにあたり、10人乗りのジャンボタクシーが必要となるが、現在、道路運送法上第21条実証運行として運行している「ミューバス原駅循環」で使用している10人乗りジャンボタクシーについては、耐用年数を大幅に上回る16年を経過し、早急な買い換えが必要となっている。今後の安全な輸送を確保するために同等車両を1台購入する必要がある。
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
◆ミューバス原・浮島線 収支率を25%以上とする。(R2年度の「ミューバス原駅循環」実績22.3%)
(2) 事業の効果
◆ミューバス原・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。 故障等による修繕などのリスクが軽減され、安定した運行の確保ができる。
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】
◆対象路線：ミューバス原・浮島線 / 車両購入事業者：富士急静岡タクシー株式会社 車両の取得について、購入費用総額4,076,000円のうち、国庫補助金を差し引いた差額分については事業者が負担することとしている。 なお、「ミューバス原・浮島線」については、沼津市地域公共交通利便増進実施計画内事業である路線再編によって新設する路線であり、国庫補助における再編特例による一括補助の対象として計画するものとする。
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
<ul style="list-style-type: none"> ・令和3年7月14日(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(第2回) " 進捗報告 ・令和4年1月25日(第3回) 各路線の運行内容の承認
19. 利用者等の意見の反映状況
<ul style="list-style-type: none"> ・ミューバス原・浮島線については、地区からの買い物利用等にかかる要望を受け、運行計画の参考とした。 ・令和3年11月、12月に開催された各地区定例会において新たな路線案に関する説明を行い、意見聴取のための地区回覧を実施した(個別意見を受け、幹線、支線間の乗継がよりスムーズになるようダイヤの調整を行った)。 ・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)。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 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) 武村 晋也

(電 話) 055-934-4759

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

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらずとも差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記2・3については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

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
-------	-----

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	31,028
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
沼津市地域公共交通利便増進実施計画	令和4年2月(予定)	令和4年度

(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)