

議題(1) 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5年10月からの下記地域内フィーダー系統3路線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4年度(令和4年4月~9月)対象路線の利用状況

令和4年4月~9月までの半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)	2,743.5	52,593	19.2	17,429	9,964	▲7,465	55.4%
片浜・柳沢線	富士急シティバス(株)	1,124.5	2,550	2.3	3,883	468	▲3,415	12.0%
ミューバス原・浮島線	富士急静岡タクシー(株)	2,070.5	7,200	3.5	4,980	1,436	▲3,544	28.8%

- ※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. 対象期間

令和5年10月1日~令和6年9月30日(令和6年度運行分)

4. 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

令和5年度												令和6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						令和6年度事業 (事業期間: R5. 10. 1 ~ R6. 9. 30)												補助金交付申請			交付決定・額の決定		補助金交付

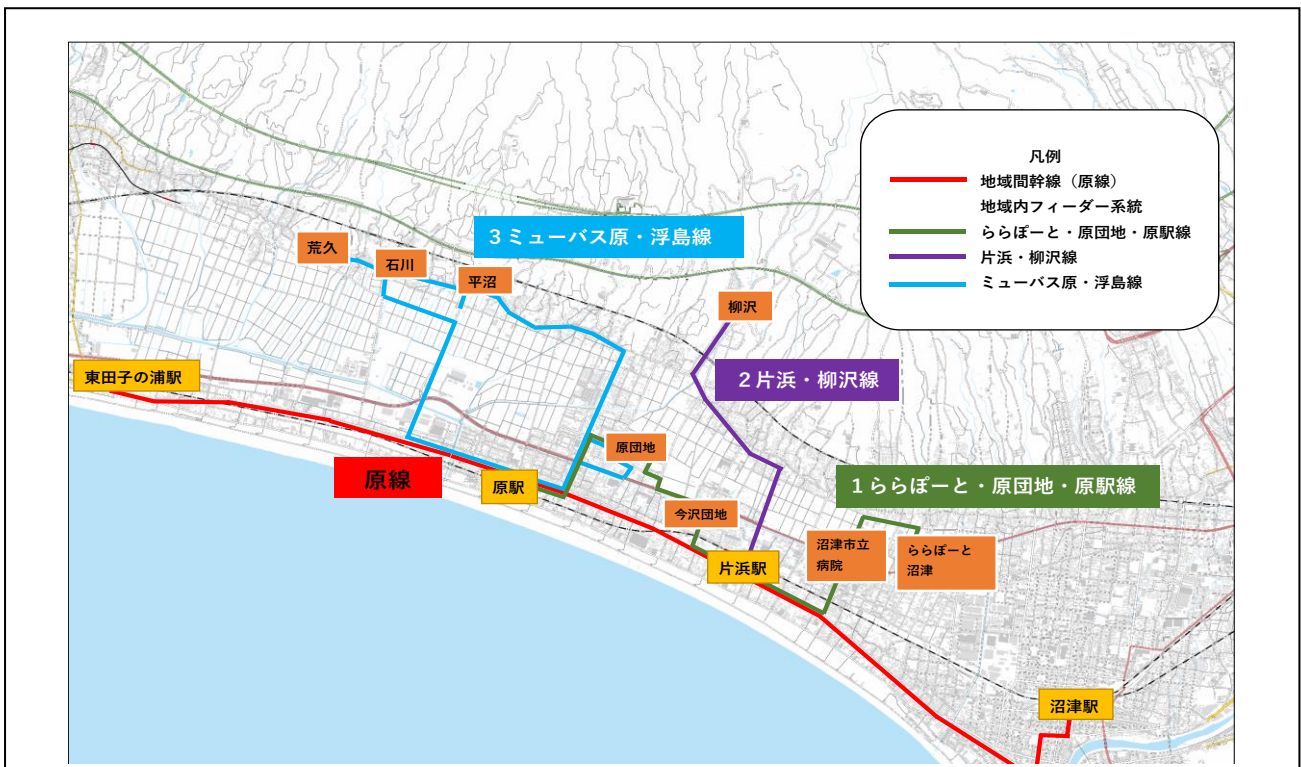
5. 地域内フィーダー系統とは

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】



6. 路線位置図



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
2	片浜・柳沢線	富士急シティバス
3	ミューバス原・浮島線	富士急静岡タクシー

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 日
 沼津市公共交通活性化協議会

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。特にコミュニティバス及び路線バスの利用者数は、昨今の人口減少に加え、新型コロナウイルスの影響により減少の一途を辿っており、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、令和4年4月にこれまで循環バスとして運行していた「ミューバス片浜駅循環」と「ミューバス原駅循環」を「ららぽーと・原団地・原駅線」「片浜・柳沢線」と「ミューバス原浮島線」にそれぞれ路線を再編した。

この再編により、地域間幹線系統として富士市とを結ぶ原線のバス停留所（片浜駅・原駅）において接続することにより、市西部に位置する片浜、今沢、愛鷹、原、浮島地区に居住する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住民の足の確保に努めている。

以上のことから、市西部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、路線バスの「ららぽーと・原団地・原駅線」、「片浜・柳沢線」、コミュニティバスとして運行している「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

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。

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

◆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

◆ららぽーと・原団地・原駅線

- ・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

- ・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

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）

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）
ららぼーと・原団地・原駅線	32,460	運行収入	19,298
		国庫補助	5,996
		市補助	3,583
		事業者自己負担	3,583
片浜・柳沢線	7,742	運行収入	911
		国庫補助	3,198
		市補助	1,816
		事業者自己負担	1,817
ミューバス原・浮島線	9,942	運行収入	2,767
		国庫補助	3,062
		市補助	4,113

- ・「ららぼーと・原団地・原駅線」及び「片浜・柳沢線」は、運行に係る経費のうち、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を実施する。
- ・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			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	

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

※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（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
19. 利用者等の意見の反映状況
<ul style="list-style-type: none"> ・ 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) 露木 良美

(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（地域内ファイダーシステム）

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 回数	利便 増進 特例 措置	地域内ファイダーシステムの基準適合 (別表7及び別表9)		
			起点	経由地	終点				運行態様の別	基準ハデ 該当する 要件	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保
沼津市	富士急シテイバス株式会社	(1) ららぽーと・原団地・原駅線	ららぽーと 沼津	片浜駅 県営原団地	原駅	往 7.5km 復 7.5km	366日 4,875.5回	○	①	「大野駅」～「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	
	富士急シテイバス株式会社	(2) ららぽーと・原団地・原駅線	片浜駅	県営原団地	原駅	往 4.3km 復 4.3km	241日 241.0回	○	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	
	富士急シテイバス株式会社	(3) 片浜・柳沢線	片浜駅	豊中入口	柳沢	往 4.0km 復 4.0km	366日 2242.0回	○	①	「片浜駅」で補助対象地域間幹線系 統「原線」と接続	
	富士線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	沼川橋 東平沼 沼澤センター	往 4.5km 復 4.5km	366日 1,578.0回	○	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	
	富士線静岡タクシー株式会社	(5) ミューバス原・浮島線	原駅	カクズ川 津原町店前 東平沼・石川	荒久	往 6.9km 復 6.9km	366日 669.0回	○	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	
	富士線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 789.0回	○	①	「原交番前」～「原新田」間で補助対 象地域間幹線系統「原線」と接続	
	富士線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 ヤマモーター前 原新田	原駅	(循環) 9.4km	366日 1,098.0回	○	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	

(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らの欄に「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、地域内ファイダーシステム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、地域内ファイダーシステム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な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. 本表に記載する運送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
-------	-----

(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
沼津市地域公共交通計画	令和2年3月	
沼津市地域公共交通利便増進実施計画	令和4年2月	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)⑩))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)