

資料2

協議事項(2) 単独継続困難の申し出路線への対応について

1. 協議事項

静岡県では、事業者単独での旅客自動車運送事業の継続が困難である場合は、静岡県地域公共交通活性化協議会バス専門部会に申出を行うこととしています。申し出があった場合は関係市町に通知され、地域公共交通会議において対応方策等について検討・調整を行い、その結果を県協議会へ報告することになっています。

2. 対象路線

| No. | 路線名 | 運行事業者 | 系統 | 申出 | 方針 |
|-----|----------------|----------|----------|----|------|
| 1 | 沼津大岡三島線 | 伊豆箱根バス | 地域間幹線 | 再 | 維持 |
| 2 | 長岡伊豆三津シーパラダイス線 | 伊豆箱根バス | 〃 | 〃 | 〃 |
| 3 | 沼津静浦長岡線 | 伊豆箱根バス | 〃 | 〃 | 〃 |
| 4 | 原線 | 富士急シティバス | 〃 | 〃 | 〃 |
| 5 | がんセンター線 | 富士急シティバス | 〃 | 〃 | 〃 |
| 6 | 戸田線 | 東海バス | 〃 | 〃 | 〃 |
| 7 | 柿田線 | 東海バス | 〃 | 〃 | 〃 |
| 8 | 下香貫循環線 | 東海バス | 地域内フィーダー | 〃 | 〃 |
| 9 | 東海道線 | 富士急シティバス | 国庫補助対象外 | 〃 | 継続協議 |
| 10 | 富士通線 | 富士急シティバス | 〃 | 〃 | 〃 |
| 11 | 根方線 | 富士急シティバス | 〃 | 〃 | 〃 |
| 12 | 駿河台線 | 富士急シティバス | 〃 | 〃 | 〃 |
| 13 | 運動公園線 | 富士急シティバス | 〃 | 〃 | 〃 |
| 14 | 高尾台線 | 富士急シティバス | 〃 | 〃 | 〃 |

3. 対象期間

地域間幹線系統…令和7年10月1日～（令和8～10年度運行分）

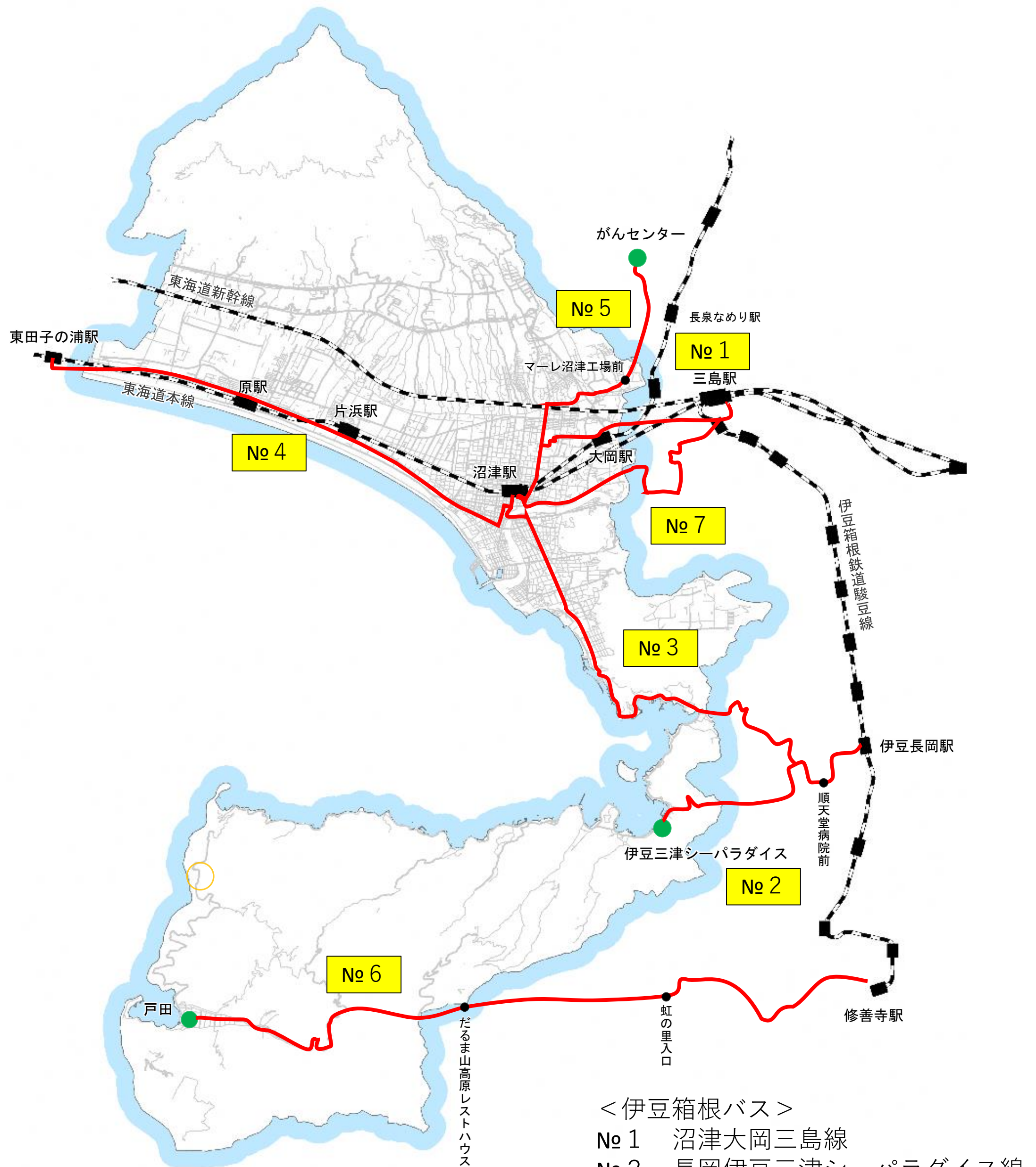
地域間幹線以外…令和7年4月～令和8年3月

4. 参考資料

- ・単独継続困難の申し出路線（地域間幹線）への対応について
- ・単独継続困難の申し出路線（地域間幹線以外の路線）への対応について
- ・【参考資料】各路線の利用状況等について（地域間幹線系統以外の路線）

※地域間幹線系統の利用状況については資料1を参照

単独継続困難申し出路線（地域間幹線）



<伊豆箱根バス>

- No. 1 沼津大岡三島線
- No. 2 長岡伊豆三津シーパラダイス線
- No. 3 沼津静浦長岡線

<富士急シティバス>

- No. 4 原線
- No. 5 がんセンター線

<東海バス>

- No. 6 戸田線
- No. 7 柿田線

単独継続困難の申し出路線（地域間幹線）への対応について

1. 路線の概要

| | 路線名 (運行事業者) | 概要 |
|---|--------------------------------|---|
| 1 | 沼津大岡三島線 (伊豆箱根バス) | 運行経路：沼津駅～市立高校前・上石田～三島駅 キロ程：7.6 km 補助金の状況：国・県補助 主に沼津市・三島市の通勤・通学や通院に利用されている。 |
| 2 | 長岡伊豆三津 シーパラダイス線 (伊豆箱根バス) | 運行経路：長岡駅～温泉駅・宗徳寺前～伊豆三津シーパラダイス キロ程：7.8 km 補助金の状況：国・県補助 主に買い物や順天堂大学静岡病院利用者に利用されている。 |
| 3 | 沼津静浦長岡線 (伊豆箱根バス) | 運行経路：沼津駅～長塚・長岡湯本～長岡駅 キロ程：16.0 km 補助金の状況：国・県補助 主に沿線住民の通勤・通学や順天堂大学静岡病院利用者に利用されている。 |
| 4 | 原線 (富士急シティバス) | 運行経路：沼津駅～片浜駅・原駅～東田子の浦駅 キロ程：13.5 km 補助金の状況：国・県補助 主に原小学校児童の通学や沿線住民の通勤・通学に利用されている。 |
| 5 | がんセンター線 (富士急シティバス) | 運行経路：沼津駅～北小林～がんセンター キロ程：8.5 km 補助金の状況：国・県補助 主に沿線住民の買い物・通院やがんセンター利用者に利用されている。 |
| 6 | 戸田線 (東海バス) | 運行経路：修善寺駅～虹の郷～戸田 キロ程：24.9 km 補助金の状況：国・県補助 主に戸田住民の通勤・通学や観光客に利用されている。 |
| 7 | 柿田線 (東海バス) | 運行経路：沼津駅～柿田～三島駅 キロ程：10.4 km 補助金の状況：国・県補助 主に沿線住民の通勤・通学のほか、静岡医療センター利用者やサントムーン柿田川への買い物に利用されている。 |

2. 市の見解・対応

地域間幹線系統については、地域住民の通勤、通学、通院等の移動手段を確保するため、国、県の補助を活用した上で路線の維持を図っていきます。

単独継続困難申し出路線（地域間幹線系統以外）



単独継続困難の申し出路線（地域間幹線以外）への対応について

3. 路線の概要

| | 路線名 | 概要 |
|----|---------------------|---|
| 8 | 下香貫循環線 (東海バス) | 運行経路：沼津駅～東桃郷・木の宮～沼津駅 キロ程：11.6 km 補助金の状況：国・市補助 主に地域住民の通勤・通学や通院・買い物等に利用されている。 |
| 9 | 東海道線 (富士急シティバス) | 運行経路：沼津駅～大諏訪・沼津市立病院～ららぽーと沼津 キロ程：6.4 km 補助金の状況：なし 主に沿線住民の通勤・通学や通院・買い物等に利用されている。 |
| 10 | 富士通線 (富士急シティバス) | 運行経路：沼津駅～江原公園・ららぽーと沼津・沼津市立病院～富士通前 キロ程：10.8 km 補助金の状況：なし 主に富士通の通勤や沼津市立病院利用者、ららぽーと沼津への買い物等に利用されている。 |
| 11 | 根方線 (富士急シティバス) | 運行経路：①沼津駅～江原公園・ららぽーと沼津・沼津市立病院～東平沼 ②沼津駅～市立高校前・天神ヶ尾・西沢田～東平沼 ③沼津駅～江原公園・西沢田～東平沼 キロ程：①11.2 km／②11.1 km／③10.2 km 補助金の状況：なし 主に沿線住民の通勤・通学や通院・買い物等に利用されている。 |
| 12 | 駿河台線 (富士急シティバス) | 運行経路：①沼津駅～江原公園・駿河台～あしたか運動公園 ②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 キロ程：①6.5 km／②6.5 km 補助金の状況：なし 主に沿線住民の通勤・通学や通院・買い物等に利用されている。 |
| 13 | 運動公園線 (富士急シティバス) | 運行経路：沼津駅～庄栄町・高尾台～あしたか運動公園 キロ程：往路 7.2 km／復路 7.1 km 補助金の状況：なし 主に沿線住民の通勤・通学や通院・買い物等に利用されている。 |
| 14 | 高尾台線 (富士急シティバス) | 運行経路：沼津駅～庄栄町～高尾台 キロ程：往路 4.5 km／復路 4.4 km 補助金の状況：なし 主に沿線住民の通勤・通学や通院・買い物等に利用されている。 |

4. 沼津市の対応・見解について

●国及び市の補助を活用して路線を維持していく路線

No.8. 下香貫循環線

- ・沼津駅から半径3Km 圏内（都市的居住圏内）を運行する市内幹線であり、各地域と沼津駅を中心とした中心市街地とを結ぶ重要な路線である。
- ・沼津駅と各拠点をつなぐ重要な路線であり、沿線の人口が多く、目的地となる施設が立地するなど路線バスの利用ポテンシャルが高い。また、他の路線と比較して運行頻度が高く沿線住民の日常生活の移動を担っている路線であることから、今年度から地域内フィーダー系統として位置付けており、引き続き国庫補助等を活用した上で路線の維持を図る。

●上記以外の路線

No.9. 東海道線

No.10. 富士通線

No.11. 根方線

No.12. 駿河台線

No.13. 運動公園線

No.14. 高尾台線

- ・いずれの路線も沼津駅から半径3Km 圏内（都市的居住圏内）を運行する市内幹線である。
- ・No.9は同一路線の別系統（沼津駅～大諏訪～片浜駅）を今年度よりフィーダー系統として位置づけ、国庫補助等を活用しながら維持しており、運行頻度の低い本系統は引き続き事業者へ維持をお願いしながら、利用促進などで協力していく。
- ・No.10～No.14は同一方面の別路線（拓南東線、運転免許センター線、北小林線）を今年度よりフィーダー系統として位置づけ、国庫補助等を活用しながら維持しており、運行頻度が低い本路線は、引き続き事業者へ維持をお願いしながら、利用促進などで協力していく。
- ・いずれの路線も令和8年度の運行に向けて利用状況、収支状況について確認し、減便や路線の合理化を図る等対応策について検討・協議する。

No.8-1. 下香貫循環線（沼津駅～東桃郷・木の宮～沼津駅）

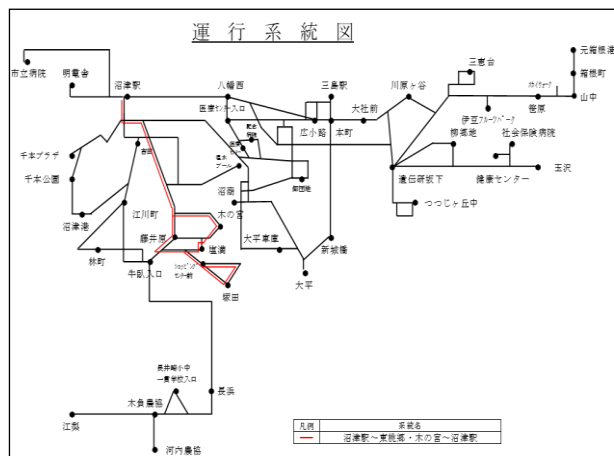
運行事業者：東海バス

(1) 概要

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。

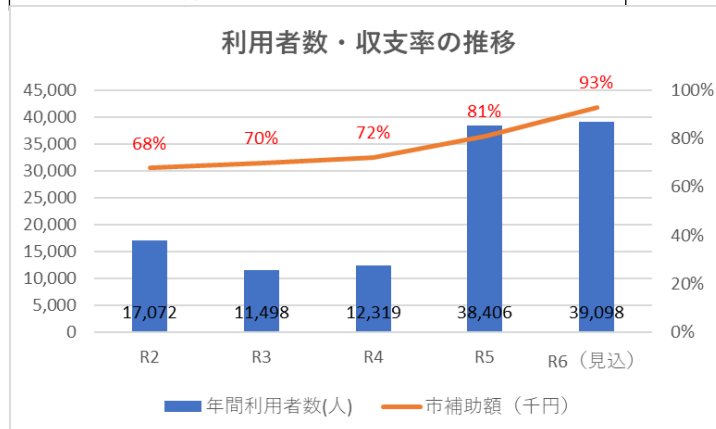
以前の東桃郷循環線と木の宮循環線を併せた系統であり、地域住民の足となっています。

利用者数・収支率ともに回復傾向にあります。が、欠損額が生じていることから、公的支援により路線の維持確保を図りたく、単独継続困難の申し出を行いました。



(2) 利用状況について

| 年度 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6(見込) |
|---------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 年間利用者数(人) | 17,072 | 11,498 | 12,319 | 38,406 | 39,098 |
| 1回あたりの利用者数(人) | 12.7 | 10.5 | 11.3 | 18.5 | 18.8 |
| 運行回数(回/日) | 3.6 | 3 | 3.0 | 5.6 | 5.6 |
| 運行経費(千円) | 6,261 | 5,056 | 4,992 | 10,048 | 10,029 |
| 運行収入(千円) | 4,249 | 3,534 | 3,607 | 8,109 | 9,352 |
| 収支差額(千円) | -2,012 | -1,522 | -1,385 | -1,939 | -677 |
| 市補助額(千円) | - | - | - | - | 1,070 |
| 国補助額(千円) | - | - | - | - | 300 |
| 収支率(%) | 68% | 70% | 72% | 81% | 93% |



※当年度の4月～3月で算出しています。

※市補助額は、算出方法により当年度の欠損額とは一致しません。

※国補助額は、市町が補助をした場合に当年度の欠損額の一部の額を市町に補助するものです。

(3) 事業者の取組について

| | |
|-------|---|
| 増収策 | <ul style="list-style-type: none"> ①路線バス時刻表の全戸配布（新聞折込・地区回覧板を利用した配布）、 ②目的別時刻表の作成・配布と戸別訪問の実施、③バスの乗り方教室の充実、 ④高校生アンケートの実施、⑤系統番号化の推進、⑥時刻検索サイトへの掲出、 ⑦バスロケーションシステムの導入、⑧デジタルサイネージの設置、 ⑨「MaaS」への参画（デジタルフリーパスの取り扱い）、 ⑩案内所におけるクレジットカード、QR決済コードの取り扱い、 ⑪バスの接近情報の表示、⑫交通系ICカードの導入、⑬運賃改定の実施等 |
| 経費削減策 | <ul style="list-style-type: none"> 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 |

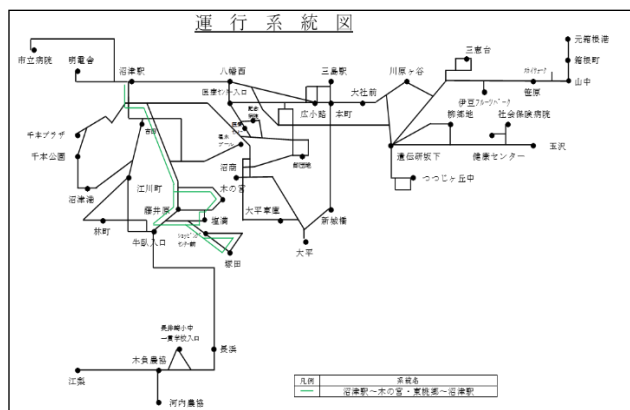
No.8-2. 下香貫循環線（沼津駅～木の宮・東桃郷～沼津駅）

運行事業者：東海バス

(1) 概要

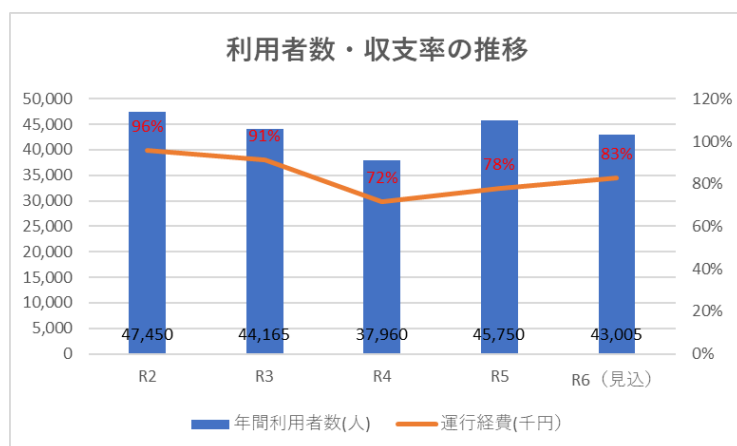
当該路線は、No.8-1の逆回りの系統で、午後のみ運行しており、No.8-1と同様に地域住民の足となっております。

利用者・収支率ともに令和4年度と比較すると回復傾向にあります。令和2年度と比較すると依然として減少傾向にあり、欠損額も生じていることから、公的支援により路線の維持確保を図りたく、単独継続困難の申し出を行いました。



(2) 利用状況について

| 年度 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6(見込) |
|---------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 年間利用者数(人) | 47,450 | 44,165 | 37,960 | 45,750 | 43,005 |
| 1回あたりの利用者数(人) | 21.7 | 20.2 | 17.3 | 17.9 | 16.8 |
| 運行回数(回/日) | 6.0 | 6.0 | 6.0 | 7.0 | 7.0 |
| 運行経費(千円) | 10,240 | 10,113 | 9,984 | 12,401 | 12,367 |
| 運行収入(千円) | 9,824 | 9,248 | 7,152 | 9,672 | 10,215 |
| 収支差額(千円) | -416 | -865 | -2,832 | -2,729 | -2,152 |
| 市補助額(千円) | - | - | - | - | 1,569 |
| 国補助額(千円) | - | - | - | - | 687 |
| 収支率(%) | 96% | 91% | 72% | 78% | 83% |



※当年度の4月～3月で算出しています。

※市補助額は、算出方法により当年度の欠損額とは一致しません。

※国補助額は、市町が補助をした場合に当年度の欠損額の一部の額を市町に補助するものです。

(3) 事業者の取組について

| | |
|-------|---|
| 増収策 | ①路線バス時刻表の全戸配布（新聞折込・地区回覧板を利用した配布）、 ②目的別時刻表の作成・配布と戸別訪問の実施、③バスの乗り方教室の充実、 ④高校生アンケートの実施、⑤系統番号化の推進、⑥時刻検索サイトへの掲出、 ⑦バスロケーションシステムの導入、⑧デジタルサイネージの設置、 ⑨「MaaS」への参画（デジタルフリーパスの取り扱い）、 ⑩案内所におけるクレジットカード、QR決済コードの取り扱い、 ⑪バスの接近情報の表示、⑫交通系ICカードの導入、⑬運賃改定の実施等 |
| 経費削減策 | 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 |

No. 9. 東海道線（沼津駅～大諏訪・沼津市立病院～ららぽーと沼津）

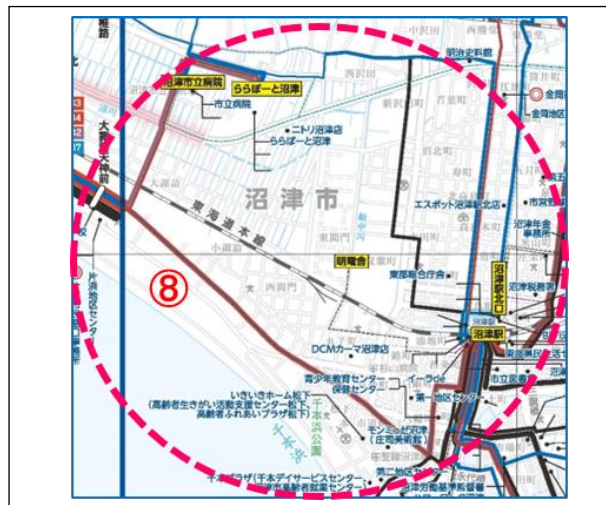
運行事業者：富士急シティバス

(1) 概要

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、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。

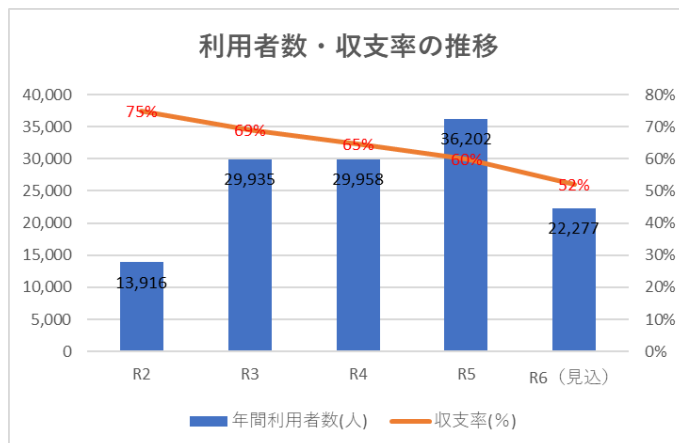
主に沼津駅周辺または沼津駅で JR 線への乗換アクセスを目的とする利用が多く、沿線住民の朝・夕の通勤、通学等に利用されています。

利用者数は回復傾向にありましたが今年度は減少傾向に転じました。また収支率は悪化しており、欠損額も生じていることから、公的支援により路線の維持確保を図りたく、単独継続困難の申し出を行いました。



(2) 利用状況について

| 年度 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6(見込) |
|---------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 年間利用者数(人) | 13,916 | 29,935 | 29,958 | 36,202 | 22,277 |
| 1回あたりの利用者数(人) | 7.1 | 7.4 | 7.4 | 9.1 | 5.5 |
| 運行回数(回/日) | 5.3 | 5.4 | 5.4 | 5.4 | 5.5 |
| 運行経費(千円) | 9,760 | 11,214 | 11,920 | 12,724 | 9,132 |
| 運行収入(千円) | 7,320 | 7,697 | 7,702 | 7,681 | 4,726 |
| 収支差額(千円) | -2,440 | -3,517 | -4,218 | -5,043 | -4,406 |
| 収支率(%) | 75% | 69% | 65% | 60% | 52% |



(3) 事業者の取組について

| | |
|-------|---|
| 取組内容 | ①交通系 IC カードの導入、②スマホ定期券「チケパスプラス」の導入 ③バスロケーションシステムの導入 ④ノンステップバス・ワンステップバスの比率を 100%化達成 ⑤乗換案内サービスを通じたデータ提供により、マップアプリなど検索性＝利便性の向上を実施 ⑥系統番号の設定、⑦運賃改定の実施 |
| 経費削減策 | ①燃料油脂や修繕部品等をグループ一括購入することによる仕入れ価格の低減 ②エコドライブの推進による燃料節減、③運転士および車両の効率的な運用の実施 ④車両の更新（新車・中古車）による燃費効率の向上、修繕コストの低減 ⑤EV バスの導入（動力源の変更）による効率化（2024 年 12 月末時点 2 両導入。3 月までに 1 両導入予定） |

No.10. 富士通線（沼津駅～江原公園・ららぽーと沼津・沼津市立病院・ ニューウェルサンピア沼津～富士通前）

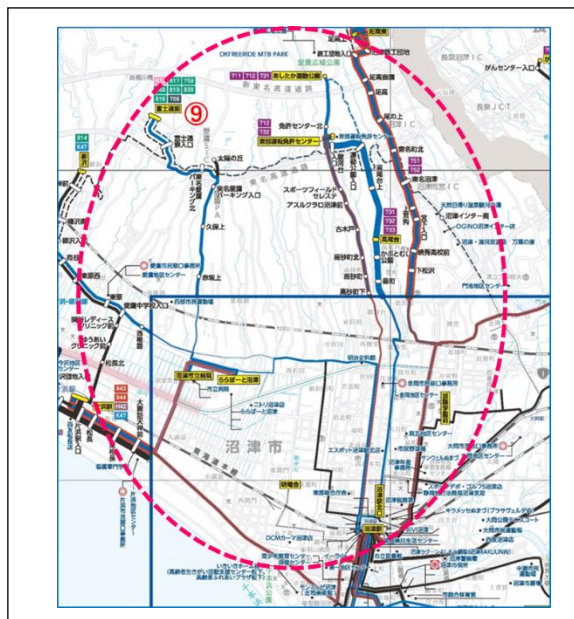
運行事業者：富士急シティバス

(1) 概要

当該路線は、沼津駅からららぽーと沼津、沼津市立病院を経由し、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。

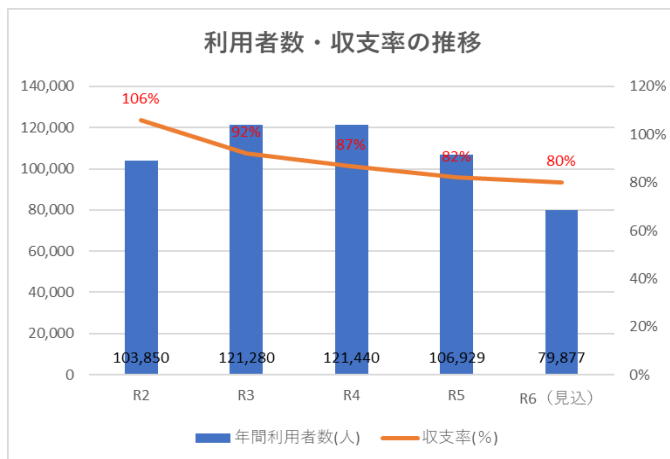
主に沼津駅周辺または沼津駅でJR線への乗換アクセスを目的とする利用が多く、沿線住民の朝・夕の通勤、通学等に利用されています。

利用者数・収支率は減少傾向にあり、欠損額も生じていることから、公的支援により路線の維持確保を図りたく、単独継続困難の申し出を行いました。



(2) 利用状況について

| 年度 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6(見込) |
|---------------|---------|---------|---------|---------|--------|
| 年間利用者数(人) | 103,850 | 121,280 | 121,440 | 106,929 | 79,877 |
| 1回あたりの利用者数(人) | 19.4 | 22.7 | 22.7 | 20.3 | 20.2 |
| 運行回数(回/日) | 7.3 | 7.3 | 7.3 | 7.2 | 5.4 |
| 運行経費(千円) | 22,569 | 25,267 | 26,871 | 28,658 | 21,869 |
| 運行収入(千円) | 23,847 | 23,256 | 23,287 | 23,544 | 17,587 |
| 収支差額(千円) | 1,278 | -2,011 | -3,584 | -5,114 | -4,282 |
| 収支率(%) | 106% | 92% | 87% | 82% | 80% |



(3) 事業者の取組について

| | |
|-------|---|
| 取組内容 | ①交通系 IC カードの導入、②スマホ定期券「チケパスプラス」の導入 ③バスロケーションシステムの導入 ④ノンステップバス・ワンステップバスの比率を 100%化達成 ⑤乗換案内サービスを通じたデータ提供により、マップアプリなど検索性＝利便性の向上を実施 ⑥系統番号の設定、⑦運賃改定の実施 |
| 経費削減策 | ①燃料油脂や修繕部品等をグループ一括購入することによる仕入れ価格の低減 ②エコドライブの推進による燃料節減、③運転士および車両の効率的な運用の実施 ④車両の更新（新車・中古車）による燃費効率の向上、修繕コストの低減 ⑤EV バスの導入（動力源の変更）による効率化（2024 年 12 月末時点 2 両導入。3 月までに 1 両導入予定） |

No.11-1. 根方線（沼津駅～江原公園・ららぽーと沼津・沼津市立病院～東平沼）

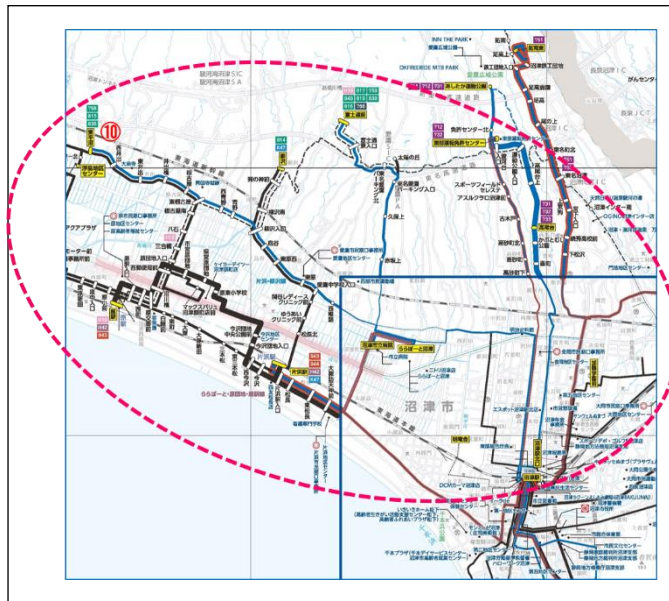
運行事業者：富士急シティバス

(1) 概要

当該路線は、沼津駅からららぽーと沼津、沼津市立病院を経由し、東平沼までを運行する系統で、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。

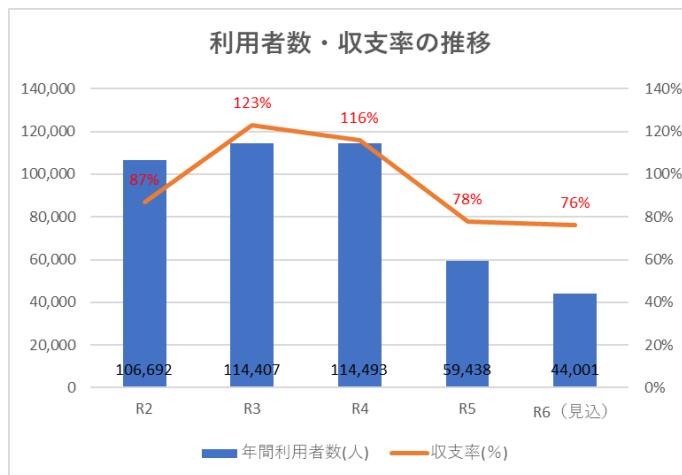
主に沼津駅周辺または沼津駅でJR線への乗換アクセスを目的とする利用が多く、沿線住民の朝・夕の通勤、通学等に利用されています。

利用者数・収支率は減少傾向にあり、欠損額も生じていることから、公的支援により路線の維持確保を図りたく、単独継続困難の申し出を行いました。



(2) 利用状況について

| 年度 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6(見込) |
|---------------|---------|---------|---------|--------|--------|
| 年間利用者数(人) | 106,692 | 114,407 | 114,493 | 59,438 | 44,001 |
| 1回あたりの利用者数(人) | 12.5 | 17.1 | 17.1 | 20.3 | 20.7 |
| 運行回数(回/日) | 11.6 | 9.1 | 9.1 | 4 | 2.9 |
| 運行経費(千円) | 37,281 | 32,143 | 34,165 | 15,969 | 12,126 |
| 運行収入(千円) | 32,328 | 36,569 | 39,599 | 12,503 | 9,255 |
| 収支差額(千円) | -4,953 | 7,426 | 5,434 | -3,466 | -2,871 |
| 収支率(%) | 87% | 123% | 116% | 78% | 76% |



(3) 事業者の取組について

| | |
|-------|---|
| 取組内容 | ①交通系 IC カードの導入、②スマホ定期券「チケパスプラス」の導入 ③バスロケーションシステムの導入 ④ノンステップバス・ワンステップバスの比率を 100%化達成 ⑤乗換案内サービスを通じたデータ提供により、マップアプリなど検索性＝利便性の向上を実施 ⑥系統番号の設定、⑦運賃改定の実施 |
| 経費削減策 | ①燃料油脂や修繕部品等をグループ一括購入することによる仕入れ価格の低減 ②エコドライブの推進による燃料節減、③運転士および車両の効率的な運用の実施 ④車両の更新（新車・中古車）による燃費効率の向上、修繕コストの低減 ⑤EV バスの導入（動力源の変更）による効率化（2024 年 12 月末時点 2 両導入。3 月までに 1 両導入予定） |

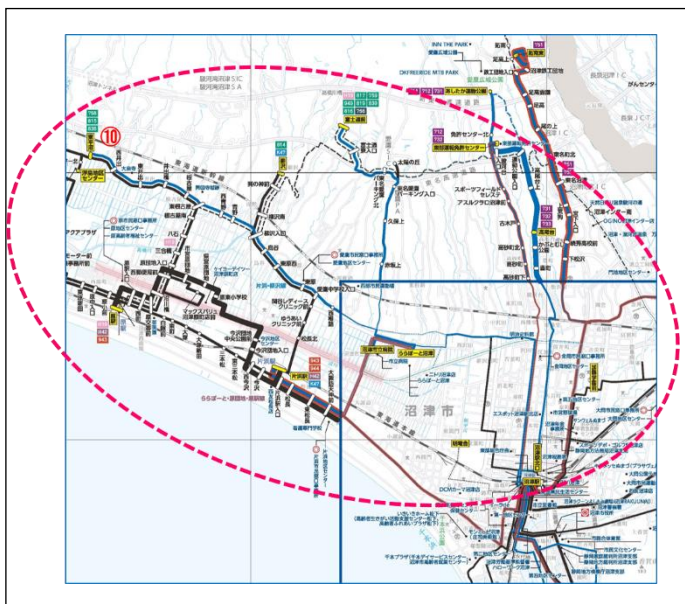
No.11-2. 根方線（沼津駅～市立高校前・天神ヶ尾・西沢田～東平沼） 運行事業者：富士急シティバス

(1) 概要

当該路線は、東平沼から学園通りを經由し、沼津駅までを運行する系統で、朝の1便のみ運行しています。

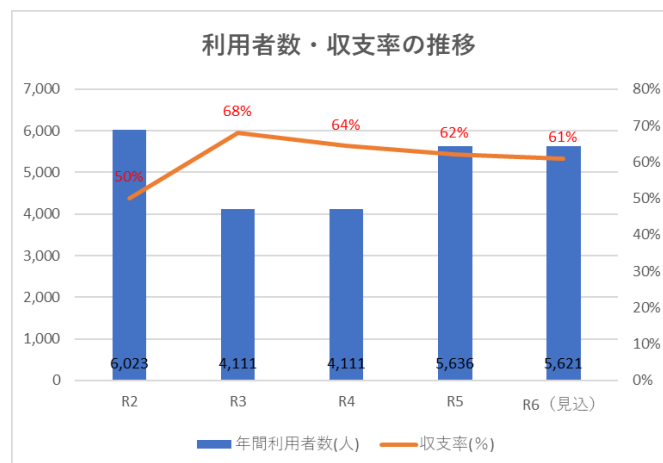
主に沼津駅周辺または沼津駅でJR線への乗換アクセスを目的とする利用が多く、沿線住民の朝・夕の通勤、通学等に利用されています。

利用者は令和3～4年度と比較すると回復しておりますが、令和2年度と比較すると減少しており、依然として欠損額が生じていることから、公的支援により路線の維持確保を図りたく、単独継続困難の申し出を行いました。



(2) 利用状況について

| 年度 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6(見込) |
|---------------|--------|-------|-------|-------|--------|
| 年間利用者数(人) | 6,023 | 4,111 | 4,111 | 5,636 | 5,621 |
| 1回あたりの利用者数(人) | 8.2 | 11.2 | 11.2 | 15.4 | 15.4 |
| 運行回数(回/日) | 1 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 |
| 運行経費(千円) | 3,176 | 1,746 | 1,854 | 1,982 | 2,019 |
| 運行収入(千円) | 1,590 | 1,193 | 1,193 | 1,233 | 1,229 |
| 収支差額(千円) | -1,586 | -553 | -661 | -749 | -790 |
| 収支率(%) | 50% | 68% | 64% | 62% | 61% |



(3) 事業者の取組について

| | |
|-------|---|
| 取組内容 | ①交通系 IC カードの導入、②スマホ定期券「チケパスプラス」の導入 ③バスロケーションシステムの導入 ④ノンステップバス・ワンステップバスの比率を 100%化達成 ⑤乗換案内サービスを通じたデータ提供により、マップアプリなど検索性＝利便性の向上を実施 ⑥系統番号の設定、⑦運賃改定の実施 |
| 経費削減策 | ①燃料油脂や修繕部品等をグループ一括購入することによる仕入れ価格の低減 ②エコドライブの推進による燃料節減、③運転士および車両の効率的な運用の実施 ④車両の更新（新車・中古車）による燃費効率の向上、修繕コストの低減 ⑤EV バスの導入（動力源の変更）による効率化（2024 年 12 月末時点 2 両導入。3 月までに 1 両導入予定） |

No.11-3. 根方線（沼津駅～江原公園・西沢田～東平沼）

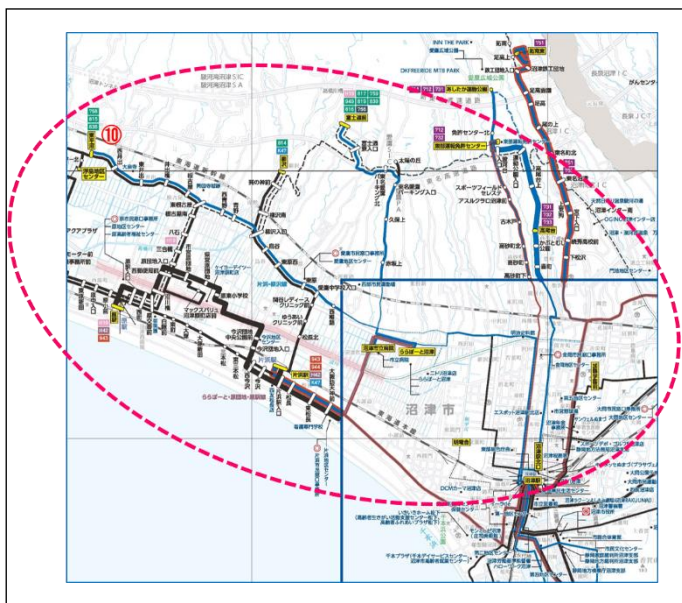
運行事業者：富士急シティバス

(1) 概要

当該路線は、東平沼からららぽーと沼津、沼津市立病院を經由せずに沼津駅までを運行する系統で、朝の1便のみ運行しています。

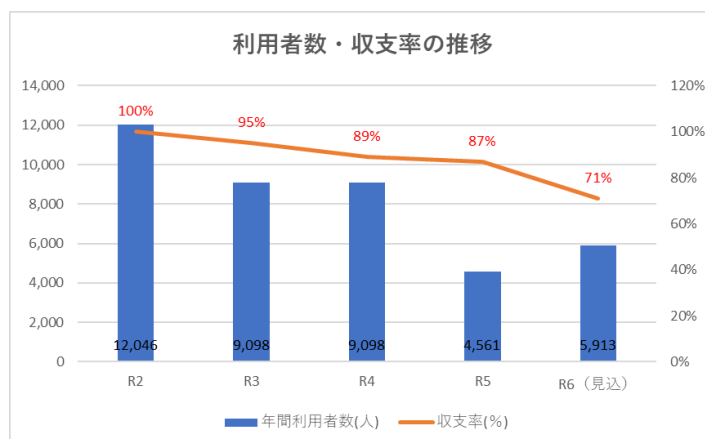
主に沼津駅周辺または沼津駅でJR線への乗換アクセスを目的とする利用が多く、沿線住民の朝・夕の通勤、通学等に利用されています。

利用者数・収支率は減少傾向にあり、欠損額も生じていることから、公的支援により路線の維持確保を図りたく、単独継続困難の申し出を行いました。



(2) 利用状況について

| 年度 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6(見込) |
|---------------|--------|-------|-------|-------|--------|
| 年間利用者数(人) | 12,046 | 9,098 | 9,098 | 4,561 | 5,913 |
| 1回あたりの利用者数(人) | 12.4 | 12.4 | 12.4 | 12.4 | 16.2 |
| 運行回数(回/日) | 1.3 | 1.0 | 1.0 | 0.5 | 0.5 |
| 運行経費(千円) | 3,879 | 3,219 | 3,419 | 1,756 | 1,861 |
| 運行収入(千円) | 3,878 | 3,048 | 3,048 | 1,528 | 1,327 |
| 収支差額(千円) | -1 | -171 | -371 | -228 | -534 |
| 収支率(%) | 100% | 95% | 89% | 87% | 71% |



(3) 事業者の取組について

| | |
|-------|---|
| 取組内容 | ①交通系 IC カードの導入、②スマホ定期券「チケパスプラス」の導入 ③バスロケーションシステムの導入 ④ノンステップバス・ワンステップバスの比率を 100%化達成 ⑤乗換案内サービスを通じたデータ提供により、マップアプリなど検索性＝利便性の向上を実施 ⑥系統番号の設定、⑦運賃改定の実施 |
| 経費削減策 | ①燃料油脂や修繕部品等をグループ一括購入することによる仕入れ価格の低減 ②エコドライブの推進による燃料節減、③運転士および車両の効率的な運用の実施 ④車両の更新（新車・中古車）による燃費効率の向上、修繕コストの低減 ⑤EV バスの導入（動力源の変更）による効率化（2024 年 12 月末時点 2 両導入。3 月までに 1 両導入予定） |

No.12-1. 駿河台線（沼津駅～江原公園・駿河台～あしたか運動公園）

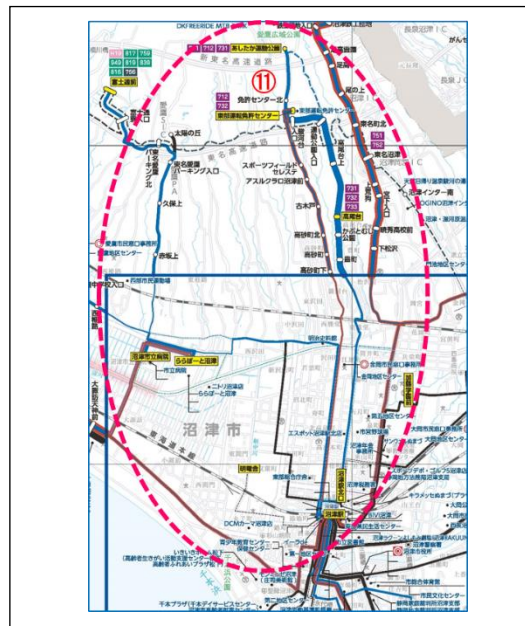
運行事業者：富士急シティバス

(1) 概要

当該路線は、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。

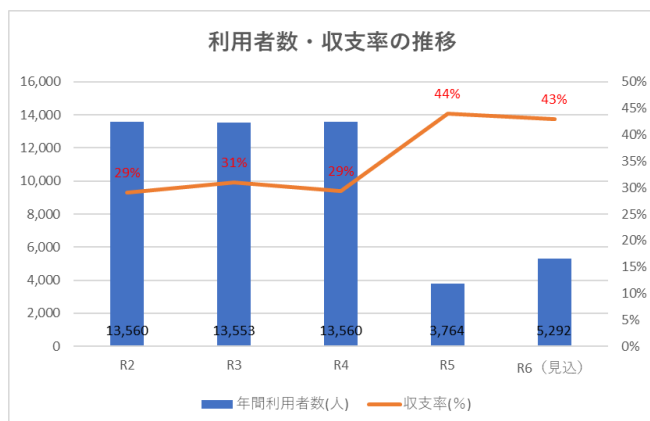
主に沼津駅周辺または沼津駅でJR線への乗換アクセスを目的とする利用が多く、沿線住民の朝・夕の通勤、通学等に利用されているほか、あしたか運動公園でイベント/スポーツ競技が行われる際は、アクセス路線として需要がある路線です。

収支率は改善しておりますが利用者数は減少傾向にあり、欠損額も生じていることから、公的支援により路線の維持確保を図りたく、単独継続困難の申し出を行いました。



(2) 利用状況について

| 年度 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6(見込) |
|---------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 年間利用者数(人) | 13,560 | 13,553 | 13,560 | 3,764 | 5,292 |
| 1回あたりの利用者数(人) | 6.5 | 6.5 | 6.5 | 2.6 | 3.6 |
| 運行回数(回/日) | 2.8 | 2.8 | 2.8 | 3 | 3 |
| 運行経費(千円) | 5,262 | 5,937 | 6,309 | 2,050 | 2,932 |
| 運行収入(千円) | 1,550 | 1,853 | 1,854 | 895 | 1,257 |
| 収支差額(千円) | -3,712 | -4,084 | -4,455 | -1,155 | -1,675 |
| 収支率(%) | 29% | 31% | 29% | 44% | 43% |



(3) 事業者の取組について

| | |
|-------|--|
| 取組内容 | ①交通系ICカードの導入、②スマホ定期券「チケパスプラス」の導入 ③バスロケーションシステムの導入 ④ノンステップバス・ワンステップバスの比率を100%化達成 ⑤乗換案内サービスを通じたデータ提供により、マップアプリなど検索性=利便性の向上を実施 ⑥系統番号の設定、⑦運賃改定の実施 |
| 経費削減策 | ①燃料油脂や修繕部品等をグループ一括購入することによる仕入れ価格の低減 ②エコドライブの推進による燃料節減、③運転士および車両の効率的な運用の実施 ④車両の更新(新車・中古車)による燃費効率の向上、修繕コストの低減 ⑤EVバスの導入(動力源の変更)による効率化(2024年12月末時点2両導入。3月までに1両導入予定) |

No.12-2. 駿河台線（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）

運行事業者：富士急シティバス

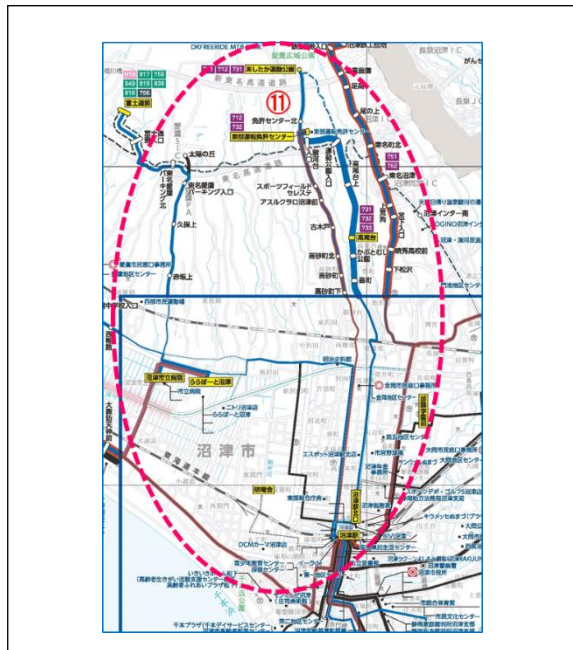
(1) 概要

当該路線は、沼津駅から駿河台、高砂町、東部運転免許センターを経由し、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。

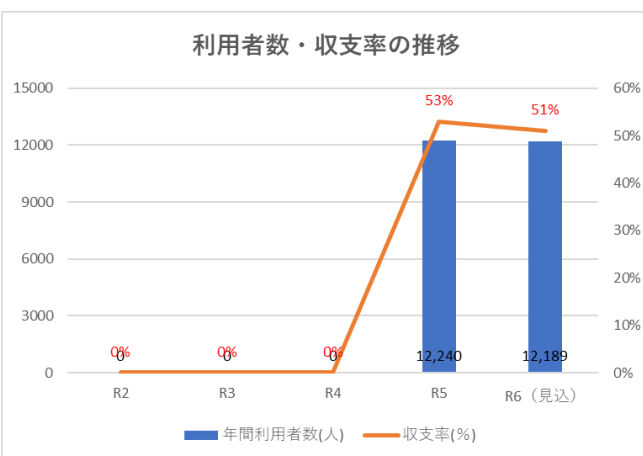
主に沼津駅周辺または沼津駅でJR線への乗換アクセスを目的とする利用があり、路線沿線住民の生活需要を担っています。

利用者数・収支率はほぼ横ばいとなっておりますが、欠損額が生じていることから、公的支援により路線の維持確保を図りたく、単独継続困難の申し出を行いました。



(2) 利用状況について

| 年度 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6(見込) |
|---------------|----|----|----|--------|--------|
| 年間利用者数(人) | - | - | - | 12,240 | 12,189 |
| 1回あたりの利用者数(人) | - | - | - | 13.9 | 13.9 |
| 運行回数(回/日) | - | - | - | 3.5 | 3.5 |
| 運行経費(千円) | - | - | - | 4,687 | 4,768 |
| 運行収入(千円) | - | - | - | 2,461 | 2,450 |
| 収支差額(千円) | - | - | - | -2,226 | -2,318 |
| 収支率(%) | - | - | - | 53% | 51% |



(3) 事業者の取組について

| | |
|-------|---|
| 取組内容 | ①交通系 IC カードの導入、②スマホ定期券「チケパスプラス」の導入 ③バスロケーションシステムの導入 ④ノンステップバス・ワンステップバスの比率を 100%化達成 ⑤乗換案内サービスを通じたデータ提供により、マップアプリなど検索性＝利便性の向上を実施 ⑥系統番号の設定、⑦運賃改定の実施 |
| 経費削減策 | ①燃料油脂や修繕部品等をグループ一括購入することによる仕入れ価格の低減 ②エコドライブの推進による燃料節減、③運転士および車両の効率的な運用の実施 ④車両の更新（新車・中古車）による燃費効率の向上、修繕コストの低減 ⑤EV バスの導入（動力源の変更）による効率化（2024 年 12 月末時点 2 両導入。3 月までに 1 両導入予定） |

No.13. 運動公園線（沼津駅～庄栄町・高尾台～あしたか運動公園）

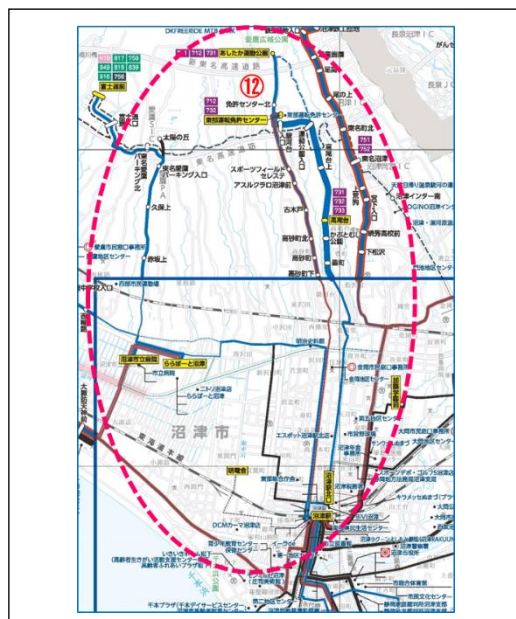
運行事業者：富士急シティバス

(1) 概要

当該路線は、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。

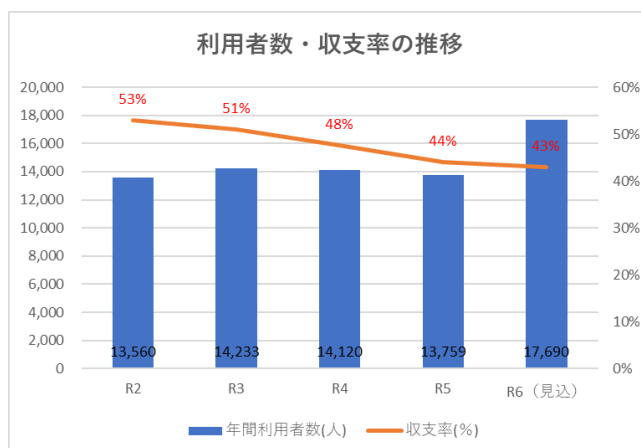
沼津駅周辺または沼津駅でJR線への乗換アクセスを目的とする利用があるほか、路線沿線住民の生活需要に利用され、あしたか運動公園でイベント/スポーツ競技が行われる際は、アクセス路線として需要があります。

利用者数は回復傾向にありますが収支率は悪化しており、欠損額が生じていることから、公的支援により路線の維持確保を図りたく、単独継続困難の申し出を行いました。



(2) 利用状況について

| 年度 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6(見込) |
|---------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 年間利用者数(人) | 13,560 | 14,233 | 14,120 | 13,759 | 17,690 |
| 1回あたりの利用者数(人) | 7.7 | 8.1 | 8.1 | 6.1 | 7.8 |
| 運行回数(回/日) | 7 | 7 | 7.0 | 9.0 | 9.0 |
| 運行経費(千円) | 4,905 | 5,494 | 5,789 | 6,270 | 8,235 |
| 運行収入(千円) | 2,577 | 2,775 | 2,753 | 2,763 | 3,552 |
| 収支差額(千円) | -2,328 | -2,719 | -3,036 | -3,507 | -4,683 |
| 収支率(%) | 53% | 51% | 48% | 44% | 43% |



(3) 事業者の取組について

| | |
|-------|---|
| 取組内容 | ①交通系 IC カードの導入、②スマホ定期券「チケパスプラス」の導入 ③バスロケーションシステムの導入 ④ノンステップバス・ワンステップバスの比率を 100%化達成 ⑤乗換案内サービスを通じたデータ提供により、マップアプリなど検索性＝利便性の向上を実施 ⑥系統番号の設定、⑦運賃改定の実施 |
| 経費削減策 | ①燃料油脂や修繕部品等をグループ一括購入することによる仕入れ価格の低減 ②エコドライブの推進による燃料節減、③運転士および車両の効率的な運用の実施 ④車両の更新（新車・中古車）による燃費効率の向上、修繕コストの低減 ⑤EV バスの導入（動力源の変更）による効率化（2024 年 12 月末時点 2 両導入。3 月までに 1 両導入予定） |

No.14. 高尾台線（沼津駅～庄栄町・松沢町～高尾台）

運行事業者：富士急シティバス

(1) 概要

当該路線は、沼津駅から庄栄町、松沢町を經由し、高尾台まで運行する系統です。

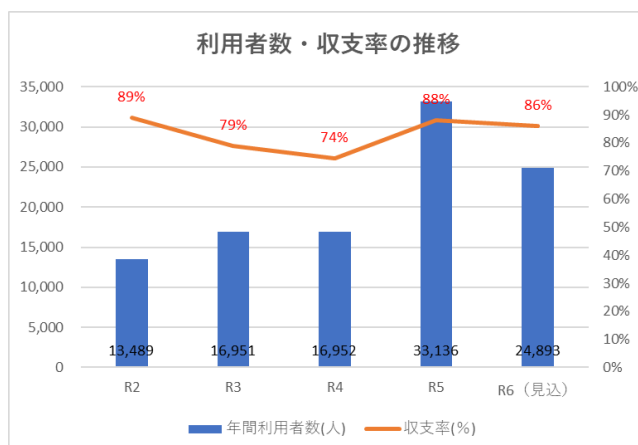
主に沼津駅周辺または沼津駅でJR線への乗換えアクセスを目的とする利用が多く、沿線住民の朝夕の通勤、通学等に利用されています。

利用者数は回復傾向にあり、収支率はほぼ横ばいとなっておりますが、欠損額が生じていることから、公的支援により路線の維持確保を図りたく、単独継続困難の申し出を行いました。



(2) 利用状況について

| 年度 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6(見込) |
|---------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 年間利用者数(人) | 13,489 | 16,951 | 16,952 | 33,136 | 24,893 |
| 1回あたりの利用者数(人) | 4.6 | 5.8 | 5.8 | 11.3 | 11.3 |
| 運行回数(回/日) | 4 | 4 | 4.0 | 4.0 | 3.0 |
| 運行経費(千円) | 5,094 | 5,750 | 6,107 | 6,527 | 4,973 |
| 運行収入(千円) | 4,530 | 4,546 | 4,546 | 5,723 | 4,299 |
| 収支差額(千円) | -564 | -1,204 | -1,561 | -804 | -674 |
| 収支率(%) | 89% | 79% | 74% | 88% | 86% |



(3) 事業者の取組について

| | |
|-------|---|
| 取組内容 | ①交通系 IC カードの導入、②スマホ定期券「チケパスプラス」の導入 ③バスロケーションシステムの導入 ④ノンステップバス・ワンステップバスの比率を 100%化達成 ⑤乗換案内サービスを通じたデータ提供により、マップアプリなど検索性＝利便性の向上を実施 ⑥系統番号の設定、⑦運賃改定の実施 |
| 経費削減策 | ①燃料油脂や修繕部品等をグループ一括購入することによる仕入れ価格の低減 ②エコドライブの推進による燃料節減、③運転士および車両の効率的な運用の実施 ④車両の更新（新車・中古車）による燃費効率の向上、修繕コストの低減 ⑤EV バスの導入（動力源の変更）による効率化（2024 年 12 月末時点 2 両導入。3 月までに 1 両導入予定） |