

第2次沼津市地域公共交通計画

(案)

令和8年3月

沼津市

【目次】

| | |
|-------------------------------|----|
| 第1章 計画について | 1 |
| 1-1 計画策定の背景 | 1 |
| 1-2 計画期間 | 2 |
| 1-3 計画区域 | 2 |
| 第2章 目指す都市のかたちと沼津市の取組 | 3 |
| 2-1 目指す都市のかたち | 3 |
| 2-2 沼津市の取組 | 4 |
| （1）沼津市立地適正化計画の策定、改定 | 4 |
| （2）骨格的都市基盤の整備 | 5 |
| （3）沼津市中心市街地まちづくり戦略 | 6 |
| （4）拠点を繋ぐ公共交通ネットワーク | 6 |
| 第3章 沼津市における公共交通の課題 | 8 |
| 3-1 1次計画における事業の実施状況、目標達成状況の評価 | 8 |
| （1）1次計画の概要 | 8 |
| （2）計画の期間 | 8 |
| （3）基本方針、目標 | 8 |
| （4）1次計画に基づく事業の実施状況 | 9 |
| （5）計画の達成状況 | 11 |
| 3-2 沼津市における公共交通の課題の整理 | 13 |
| 第4章 基本方針と目標、プロジェクト | 16 |
| 4-1 基本方針 | 16 |
| 4-2 沼津市が目指す地域公共交通ネットワーク | 16 |
| 4-3 目標とプロジェクト | 19 |
| 5つのプロジェクト及び施策内容等一覧 | 20 |
| 4-4 目標を達成するためのプロジェクトと施策 | 22 |
| I. 公共交通軸のサービス水準の維持・向上プロジェクト | 22 |
| II. 公共交通によるおでかけの足の確保プロジェクト | 26 |
| III. 公共交通の利用環境向上プロジェクト | 32 |
| IV. 新たなおでかけ機会の創出プロジェクト | 36 |
| V. いつでも安心・安全プロジェクト | 42 |
| 4-5 計画の達成状況の評価 | 43 |
| （1）アウトプット指標 | 44 |
| （2）アウトカム指標 | 49 |

| | |
|-------------------------------|----|
| 第5章 計画の進捗管理と実施体制 | 55 |
| 5－1 計画の進捗管理、評価スケジュール | 55 |
| 5－2 計画の実施主体と役割 | 56 |
| 5－3 庁内連絡体制 | 57 |

巻末資料

| | |
|-------------------------------|----|
| 1 関連計画の整理 | 58 |
| 2 沼津市の地域概況 | 58 |
| (1) 地勢・地理 | 59 |
| (2) 人口 | 60 |
| (3) 人口分布 | 61 |
| (4) 観光・商業施設立地 | 62 |
| (5) 観光動態 | 63 |
| (6) 沼津港の集客状況 | 64 |
| 3 沼津市の公共交通の現状 | 65 |
| (1) 鉄道 | 65 |
| (2) バス | 66 |
| (3) タクシー | 72 |
| 4 おでかけの実態 | 73 |
| (1) 平日 | 73 |
| (2) 休日 | 74 |
| 5 沼津市の公共交通の問題点・意見の整理 | 75 |
| (1) 2次計画策定に向けた市民意見ヒアリング | 75 |
| (2) 市民意識調査 | 76 |
| 6 計画策定の体制及び経緯 | 77 |

第1章 計画について

1-1 計画策定の背景

本市においては、公共交通である鉄道、バス、タクシーにより、概ね市内全体の交通ネットワークが確保されています。一方で、自動車への依存度は高く、公共交通利用者は近年では回復傾向にあるものの、新型コロナウイルス感染症が拡大する以前の水準には戻っていません。路線バスでは、減便や路線の退出といった運行サービスの水準が低下し、また、労働環境の厳しさなどによりバス・タクシーのドライバーの高齢化、担い手不足が深刻化しており、誰もが移動手段として使える公共交通の持続性を確保することが課題となっています。

このような中、本市では平成30年度より交通事業者が参画し意見交換や問題解決に向けた議論を進め、令和2年3月に将来の都市像の実現に向けた地域公共交通ネットワークを形成し、地域公共交通の確保・維持・改善を図るため『沼津市地域公共交通計画（以下1次計画という）』を策定しました。

その後、1次計画に基づき、沼津駅南口のバスターミナルの再編やおでかけマップの作成、デジタルサイネージの設置など、公共交通が利用しやすい環境整備を進めている一方、路線集約や共通乗車制の導入など、事業者間調整が必要な取組などが残されています。

本市のまちづくりの方向性は、第2次沼津市都市計画マスタープランにおいて、持続可能な都市構造として、コンパクト・プラス・ネットワーク型のまちづくりを目指すことを掲げており、沼津市立地適正化計画に基づき拠点への機能集約を図るとともに骨格的な都市基盤の整備を推進しています。中心市街地においては、鉄道高架化を契機に歩行回遊性に優れた質の高い公共空間への再編により、まちなみや交通環境が大きく変化していくことが見込まれます。

このような状況の中、令和7年度末に1次計画が終了することから、令和8年度以降の取組内容、公共交通のあるべき姿について関係者で協議し、『第2次沼津市地域公共交通計画（以下2次計画という）』を策定します。

1-2 計画期間

2次計画の計画期間は、令和8年度（2026年度）～令和12年度（2030年度）の5年間とします。

なお、2次計画は、上位計画である第5次沼津市総合計画、第2次沼津市都市計画マスタープランに即し、沼津市立地適正化計画と連携して進めていきます。

| 年度 関連計画 | 短期 | | 中期 | | 長期 | R13年度～ (2031～) |
|----------------------------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-------------------|
| | R8年度 (2026) | R9年度 (2027) | R10年度 (2028) | R11年度 (2029) | R12年度 (2030) | |
| 第5次沼津市総合計画 (令和3年3月策定) | | | | | | |
| | ～令和12年度 | | | | | |
| 第2次沼津市都市計画マスター プラン(平成29年3月策定) | | | | | | |
| | ～令和18年度 | | | | | |
| 沼津市立地適正化計画 (平成31年3月策定) | | | | | | |
| | ～令和18年度 | | | | | |
| 第2次沼津市地域公共交通計画 (令和8年3月策定) | | | | | | |
| | 令和8年度～令和12年度 | | | | | |

1-3 計画区域

計画区域は、右図に示す沼津市
全域を対象とします。

なお、伊豆地域公共交通活性化協議会（令和4年度に南伊豆・西伊豆地域公共交通活性化協議会、東伊豆・中伊豆地域公共交通活性化協議会が合併）の広域の地域公共交通計画において、沼津市が該当しており、本計画に基づく施策展開においては、連携して取り組みます。

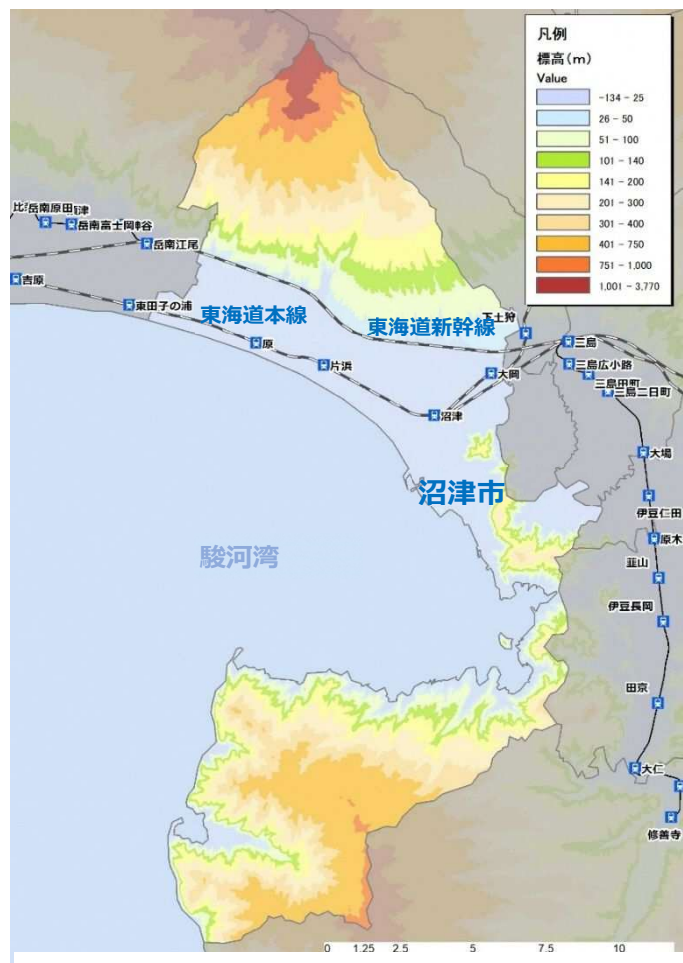


図1-1 計画の区域

第2章 目指す都市のかたちと沼津市の取組

2-1 目指す都市のかたち

・安全・安心で多様性に富んだ持続可能なまちづくり

本市はこれまで、豊かな自然環境を背景とし、我が国の根幹をなす国土軸上にある広域交通利便性や、首都圏への近接性、伊豆地域への交通結節点としての地理的優位性を活かし、県東部地域の拠点都市として発展してきました。

しかしながら、人口減少や少子高齢化の問題、全国で相次ぐ自然災害などへの対策など、自治体を取り巻く状況は時代とともに大きく変化していることから、既存のコミュニティが活力を失うことなく、個性を活かしながら将来にわたって安心・安全のもと生活できる、そして、本市の有する豊かな自然をいつまでも享受できる、多様性に富んだ持続可能なまちづくりを進めています。

・コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり

無秩序な市街地の拡大を抑制しつつ、既存ストックを活かしながら、まちの拠点に位置づけた一定エリアの機能強化を図り、本市の都市拠点である沼津駅周辺と、それぞれの拠点とを公共交通や道路のネットワークで結び、相互に連携・補完しながら全体で都市を維持していくコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを進めています。

・柔軟かつ効果的な土地の利活用

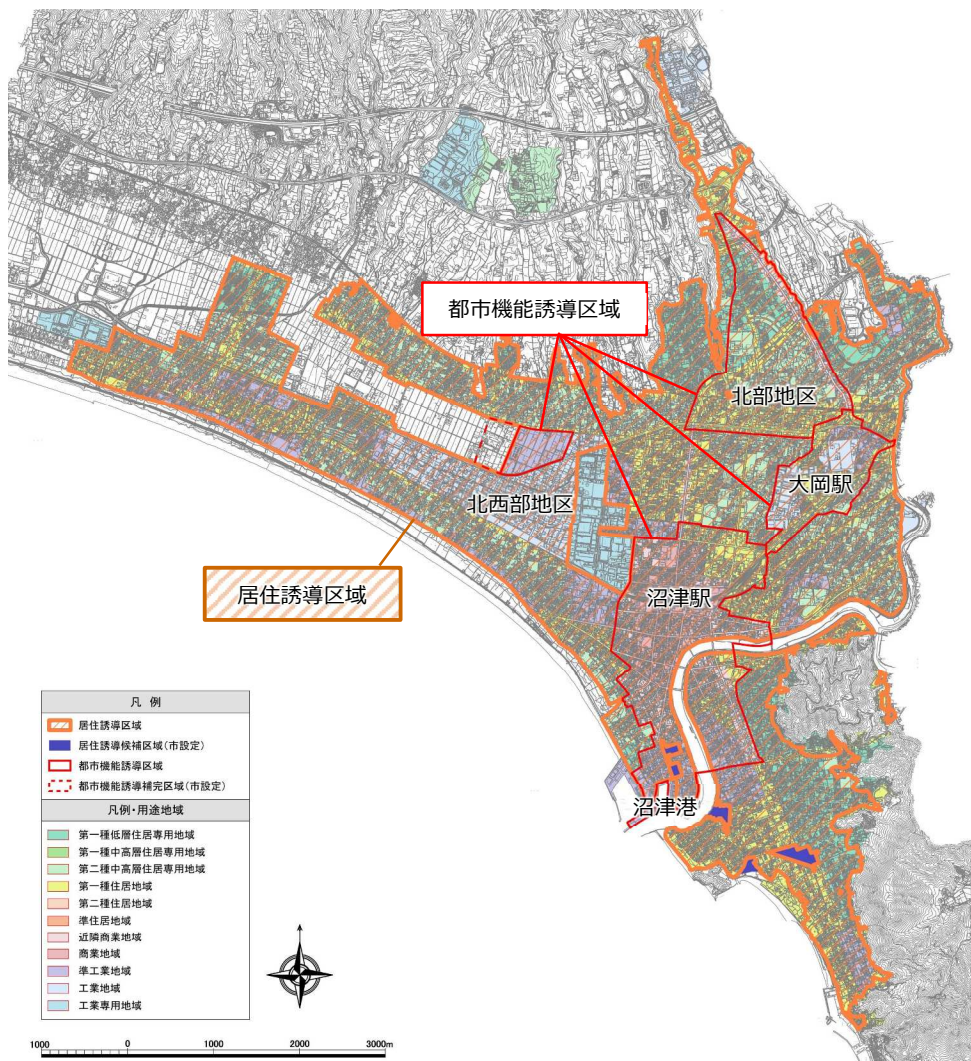
多様な交流を呼び込み、持続可能で強靱な都市の実現に向けて、安全な都市骨格の形成を図るとともに、交通利便性が高まり企業活動の可能性が広がる区域等においては、地域の特性や自然環境との調和に配慮しつつ、新たに産業や交流人口を呼び込めるよう、柔軟かつ効果的な土地利用を図ります。

2-2 沼津市の取組

(1) 沼津市立地適正化計画の策定、改定

本市では、コンパクト・プラス・ネットワーク型の都市構造の実現に向け、平成 31 年 3 月に沼津市立地適正化計画を策定しました。立地適正化計画は、概ね 5 年毎に計画に記載された施策・事業の実施状況について調査、分析及び評価を行い、必要に応じ、見直すこととされていることから、当初計画策定から 5 年が経過した令和 5 年度に第 1 回改定を行いました。

この計画では、都市機能誘導区域として、沼津駅及び沼津港周辺、大岡駅周辺、北西部地区、北部地区へ優先的に商業や娯楽施設などの広域からの利用が見込まれる施設や、医療・福祉などの生活利便施設を誘導することによる、拠点への機能の集約化に取り組んでいます。また、居住誘導区域としては、一定のエリアにおいて人口密度を維持することによりコミュニティが維持できるよう、工業系用途地域や災害リスクのある範囲などを除いた市街化区域内として定めており、豊かな自然に囲まれた郊外部についても、地域ごとの個性と魅力に応じた生活圏のまちづくりを推進することとしています。



出典：沼津市立地適正化計画に追記

図 2 - 1 都市機能誘導区域・居住誘導区域の設定

(2) 骨格的都市基盤の整備

本市の都市骨格を形成する幹線道路整備が、国、県、市により行われています。東名・新東名高速道路から中心市街地を経て、沼津港、伊豆半島へと繋がる南北軸を形成するために、北部では市による「都市計画道路沼津南一色線」の整備が、中心市街地においては県・市による「沼津駅周辺総合整備事業」が、南部では県による「国道414号静岡バイパス（都市計画道路沼津静岡線）」の整備が、それぞれ実施されています。また、東西方向については、国道1号の慢性的な渋滞を改善するとともに、東名・新東名高速道路と本市西部地域を結ぶ「東駿河湾環状道路」の整備が、国により実施されています。

このような幹線道路の整備は、広域交通の円滑化により都市の競争力を強化するとともに、都市拠点へのアクセス性を高め、コンパクト・プラス・ネットワーク型の都市構造に資することになります。さらに、公共交通のルート新設や運行頻度の確保といったサービス水準の向上により利便性が高まり、公共交通軸の形成に繋がります。

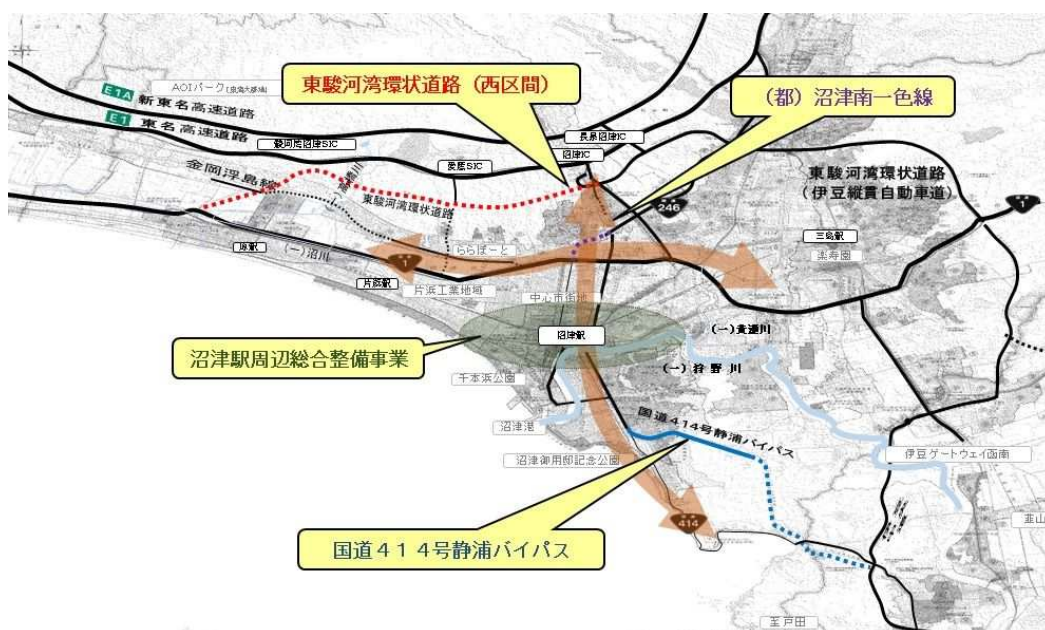


図 2 - 2 沼津市の骨格的都市基盤の整備

ただし、こうした都市構造が機能するには、都市機能が集積し、公共交通が結節する都市拠点が、人を惹きつける便利で魅力的な市街地であることが必要であり、都市構造と都市拠点の双方の視点から、総合的なまちづくりを展開することが重要です。

(3) 沼津市中心市街地まちづくり戦略

本市のまちづくりは、いよいよ本格的に展開する局面を迎え、基幹的な大規模事業の多くが、今後10～15年で形を現し、本市の都市骨格が形成されていきます。とりわけ、市の中心部で実施される沼津駅周辺総合整備事業により、南北交通環境が劇的に改善し、沼津駅周辺の回遊性が向上するとともに、鉄道跡地を活用した拠点整備が展開されるなど、中心市街地に極めて大きなインパクトを与えることとなります。

この事業を契機として、沼津駅周辺の市街地を、ヒト中心の魅力ある場所へと再生し、多くの市民や来訪者が集い、交流し、住まい、回遊する都市の顔として再構築していくために、今後の沼津駅周辺総合整備事業の本格展開と併せて実施すべき、まちづくりの施策の方向性を示す「沼津市中心市街地まちづくり戦略」を令和2年に策定しました。

戦略の一つとして、ヒト中心の公共空間の創出を目指し、沼津の都市の顔である駅周辺の公共空間を、車中心からヒト中心の空間へと再編し、人々にとって魅力的で高質な空間を創出するための施策を推進します。

(4) 拠点を繋ぐ公共交通ネットワーク

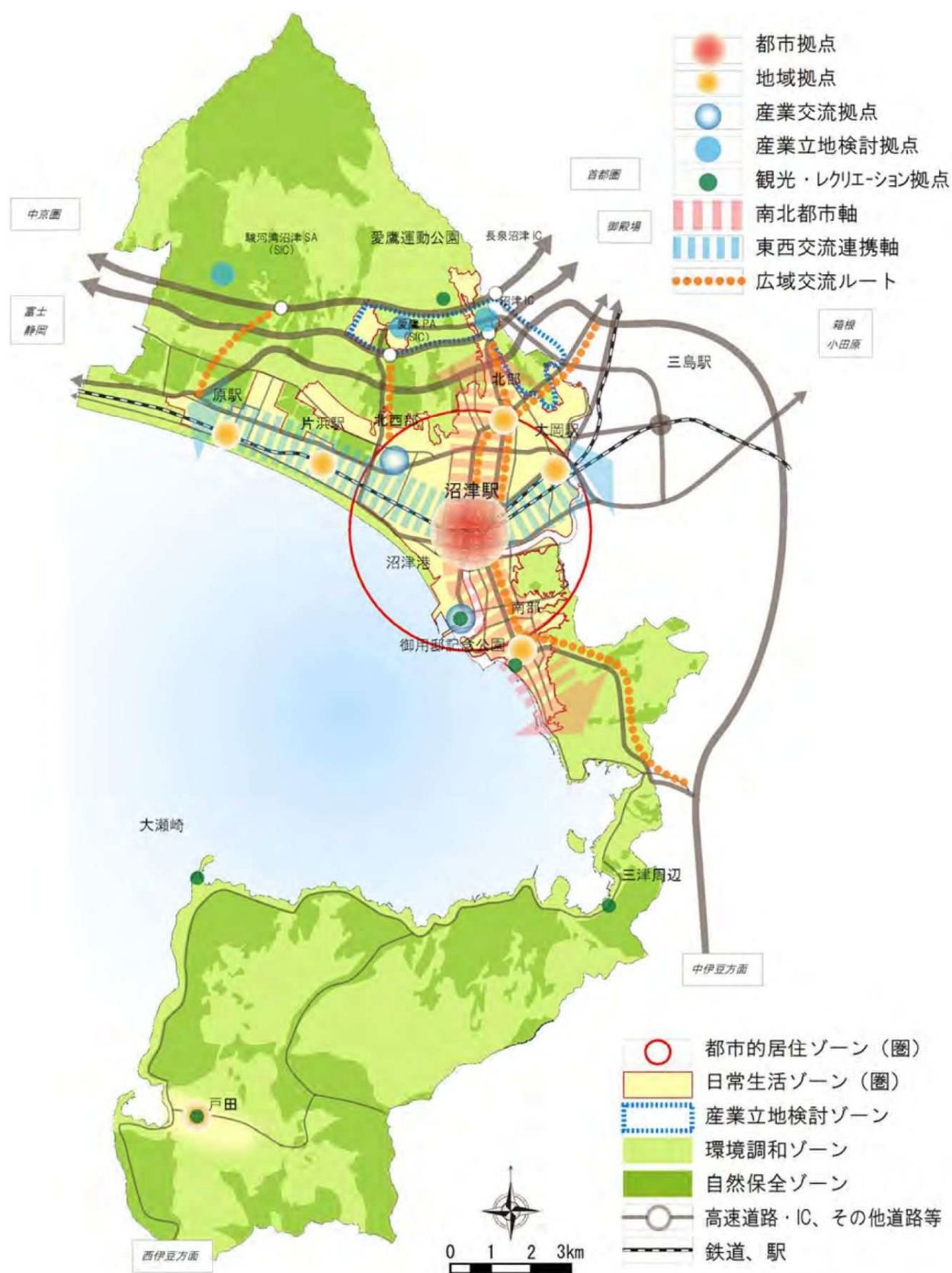
本市の公共交通は、東西にJR東海道本線とJR御殿場線の2つの在来線が走り、本市の都市拠点である沼津駅と各地域の拠点となる大岡駅、片浜駅、原駅が整備されています。また、沼津駅を中心として3社のバス路線が放射状に広範囲に整備されています。

市中心部においては、主要道路上に網羅的にバス路線が配置され、概ね高い運行水準が確保されています。駅前の乗降場所の分かりにくさの改善などの取り組みは進んでおりますが、複数の事業者による重複した路線の運行が見られるなど、必ずしも路線の再編や集約は進んでいない状況が見受けられます。

南部地域においては、利用者の減少により廃止となった路線について、市が運行主体となって移動手段を維持し、中心部とのネットワークを確保しています。また、西部地域においては、原駅を起点に地域の活性化や地域交流を促すことを目的に循環バスが運行され、市が運行経費の補助を行いながら、地域拠点における住民の移動手段として利用されています。いずれも、引き続き地域と協働しながら、持続可能な公共交通を確保していくことが重要です。

近年においては、都市拠点である中心市街地と本市のにぎわいの核であり観光交流拠点である沼津港の結びつきを強化し、沼津港のにぎわいを沼津駅周辺や本市全体へ波及させていくことが重要であることから、沼津駅と沼津港間における公共交通軸の形成に向けたネットワーク強化の取り組みを行っています。

今後は、鉄道駅を拠点に市内全域に網羅されているバス路線について、利用者目線で路線を見直すことで効率化や公共交通軸の明確化を図り、基幹路線と各拠点における地域内交通との連携も充実させながら、市全体を見渡したネットワークの再構築を行う必要があります。



出典：沼津市都市計画マスタープラン

図 2 - 3 都市機能誘導区域・居住誘導区域の設定

第3章 沼津市における公共交通の課題

3-1 1次計画における事業の実施状況、目標達成状況の評価

(1) 1次計画の概要

本市では令和2年3月に、本市の公共交通の強みである充実した公共交通基盤を活かし、弱みである複数の交通事業者による分かりにくさや連携不足などを解消し、将来にわたり持続可能な公共交通体系の再構築に向けて、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、1次計画を策定しました。計画では、公共交通軸の形成や公共交通セーフティネットの構築、分かりにくさ使いにくさの解消など、施策の具体化のための推進方策等を設定し、今後の本市における公共交通施策の指針を示しました。

(2) 計画の期間

令和2年度～令和7年度（6年間）

(3) 基本方針、目標

【基本方針】

「行きたいまち、住みたいまち。」 ～公共交通の改善により、選ばれるまちへ～

沼津市の公共交通の強みを活かし、弱みを改善することにより交通利便性を高め、暮らしの足やおでかけの足として、いつでも、どこでも、誰でも安心して利用出来る使いやすい公共交通を構築し、住みやすく訪れたいまちを目指します。

○強み…東西の鉄道軸（ＪＲ東海道本線及びＪＲ御殿場線と４つの駅（沼津駅、片浜駅、原駅、大岡駅））

バス事業者３社による沼津駅を起点とした多方面への路線整備

タクシー事業者１１社により市内全域を網羅

○弱み…各バス事業者のサービス提供による分かりにくさ（乗り場、案内表示、路線網等）
各交通モード（鉄道、バス、タクシー）の連携不足

【計画目標】

計画目標１：おでかけの手段として選ばれる公共交通

計画目標２：市民とともに支え育む公共交通

計画目標３：まちのにぎわいをサポートする公共交通

（４）１次計画に基づく事業の実施状況

本市では令和２年３月に１次計画を策定し、「行きたいまち、住みたいまち。」を目指し、各施策を実施しています。施策の実施状況として、「Ⅲ わかりにくさ使いにくさ解消プロジェクト」によるバス事業者のサービス提供による分かりにくさ（乗り場、案内表示、路線網等）への対応や「Ⅴ 沼津駅-沼津港連携プロジェクト」による沼津駅-沼津港の移動利便性の向上が進んでいます。

一方で、１次計画において形成された連携基盤や利用環境整備による成果を一過性のものとせず、持続的な改善と制度的な支援が求められていることから「Ⅰ 公共交通軸形成プロジェクト」「Ⅱ 公共交通セーフティネット構築プロジェクト」「Ⅳ 楽しいおでかけ創出プロジェクト」「Ⅵ いつでも安心・安全プロジェクト」については、事業内容の見直しを行い２次計画においても継続していく必要があります。

１次計画の事業実施状況及び２次計画への位置づけを以下に整理します。

【１次計画に基づく事業の実施状況】

| 施策内容 | | 実施状況 | ２次計画への位置づけ |
|-------------------------------|-------------------------------|------|------------|
| Ⅰ 公共交通軸形成プロジェクト | | | |
| Ⅰ-① | 路線の集約・再編 | 実施 | 継続 |
| | 渋滞頻度の高い路線の渋滞解消対策検討 | 一部実施 | 見直し・継続 |
| | 人口集積地への路線の新設 | 一部実施 | 見直し・継続 |
| Ⅰ-② | 公共交通軸における運行頻度の確保 | 実施 | 継続 |
| Ⅰ-③ | 公共交通軸における運行時間帯の拡大 | 一部実施 | 継続 |
| Ⅰ-④ | 乗務員確保に向けた対策 | 実施 | 継続 |
| Ⅱ 公共交通セーフティネット構築プロジェクト | | | |
| Ⅱ-① | 地域住民主体の協議会を支援 | 一部実施 | 見直し・継続 |
| Ⅱ-② | 自主運行バス等の路線再編・集約と運行維持に係るルールづくり | 実施 | 見直し・継続 |
| Ⅱ-③ | 多様なニーズに対応したタクシーの活用 | 一部実施 | 見直し・継続 |
| Ⅱ-④ | バリアフリー車両の導入推進 | 実施 | 継続 |
| Ⅲ わかりにくさ使いにくさ解消プロジェクト | | | |
| Ⅲ-① | 沼津駅バスターミナルを行き先方面別へ再編 | 完了 | - |
| Ⅲ-② | バスターミナル発着ダイヤ調整 | 実施 | 見直し・継続 |
| Ⅲ-③ | バス停位置等の見直し・改善 | 実施 | 継続 |
| Ⅲ-④ | バス停の案内表示、デザインの統一 | 実施 | 継続 |
| Ⅲ-⑤ | 運行情報のデータ化と活用 | 実施 | 継続 |
| Ⅲ-⑥ | デジタルサイネージの設置 | 実施 | 継続 |
| Ⅲ-⑦ | 支払い方法、乗車方法の見直し検討 | 完了 | - |
| Ⅲ-⑧ | 利用しやすい運賃体系への見直し | 一部実施 | 見直し・継続 |

| 施策内容 | | 実施状況 | 2次計画への 位置づけ |
|-------------------|-----------------------|------|----------------|
| Ⅲ-⑨ | バス停の環境改善 | 実施 | 継続 |
| Ⅲ-⑩ | バスターミナルの環境改善 | 実施 | 見直し・継続 |
| Ⅳ 楽しいおでかけ創出プロジェクト | | | |
| Ⅳ-① | 路線図・時刻表の作成 | 実施 | 継続 |
| Ⅳ-② | 企画乗車券・フリーパス・高齢者パスの販売 | 一部実施 | 継続 |
| Ⅳ-③ | バスイベント、企業・地区セミナーなどの開催 | 実施 | 見直し・継続 |
| Ⅳ-④ | 共同案内所の設置 | 未実施 | 見直し・継続 |
| Ⅴ 沼津駅-沼津港連携プロジェクト | | | |
| Ⅴ-① | 新たなモビリティツールの活用 | 一部実施 | 見直し・継続 |
| Ⅴ-② | 新技術の検証 | 一部実施 | 見直し・継続 |
| Ⅴ-③ | 沼津港のバス乗り場の集約 | 完了 | - |
| Ⅴ-④ | デジタルサイネージの設置（沼津港） | 完了 | - |
| Ⅴ-⑤ | 沼津駅-沼津港間の路線バス利用者の確保 | 実施 | 見直し・継続 |
| Ⅵ いつでも安心・安全プロジェクト | | | |
| Ⅵ-① | 災害発生時の運行継続のための仕組みづくり | 未実施 | 継続 |
| Ⅵ-② | 感染症など危機事象への対応 | 実施 | 見直し・継続 |

(5) 計画の達成状況

1次計画において定めた基本方針を実現するために、設定した3つの評価指標の達成状況については、指標③が達成となります。

指標①、②については、令和元年度までの数値は増加傾向でありましたが、コロナ禍によって急激に減少しました。その後は回復傾向にあることから、2次計画においても、公共交通の利用状況や収支状況等について、引き続き把握していく必要があります。

【1次計画の評価指標の達成状況】

指標①：市民1人あたりの年間公共交通利用回数⇒『未達成』

新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う外出自粛等の影響により、令和2年度の公共交通利用回数は大きく落ち込みました。その後の社会経済活動の再開等により徐々に回復傾向を示しており、目標回数の達成には至っていないものの、改善に向けた動きが見られます。

| 平成30年度 (2018年度) | 【実績】令和6年度 (2024年度) | 【目標】令和7年度 (2025年度) |
|--------------------|-----------------------|-----------------------|
| 85回/年 45,837人/日 | 79回/年 40,492人/日 | 88回/年 45,900人/日 |

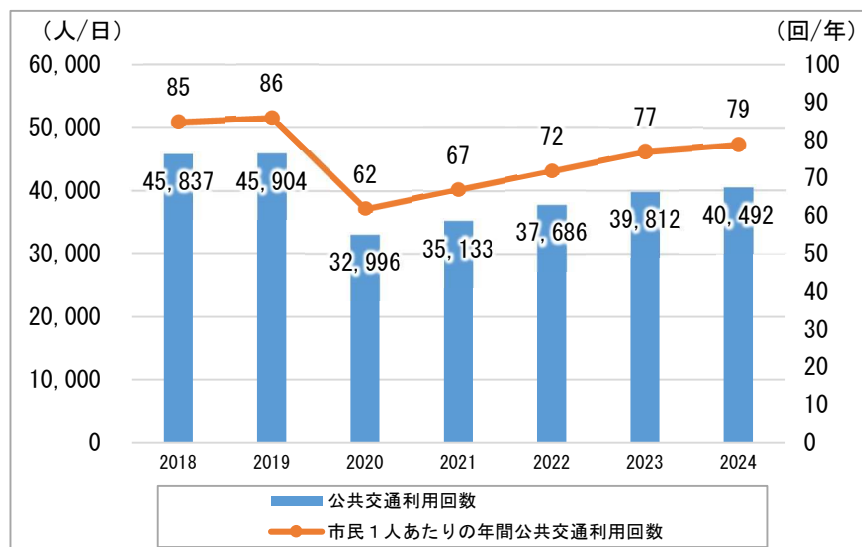


図3-1 公共交通利用回数の推移

指標②：市民1人あたりの年間まちなか来訪回数⇒『未達成』

新型コロナウイルス感染症の拡大により、一時的に大きく落ち込み、現時点でも目標の達成には至っていません。この指標は公共交通の改善のみで左右されるものではなく、商業や観光など、まち全体の活性化施策との連動が不可欠です。今後は、公共交通が中心市街地における人の流れや交流の促進を通じて、どのように貢献できるかが重要な視点となります。

| 平成30年度 (2018年度) | 【実績】令和7年度 (2025年度) | 【目標】令和7年度 (2025年度) |
|--------------------|-----------------------|-----------------------|
| 40回/年 63,851人/日 | 37回/年 54,978人/日 | 42回/年 63,900人/日 |

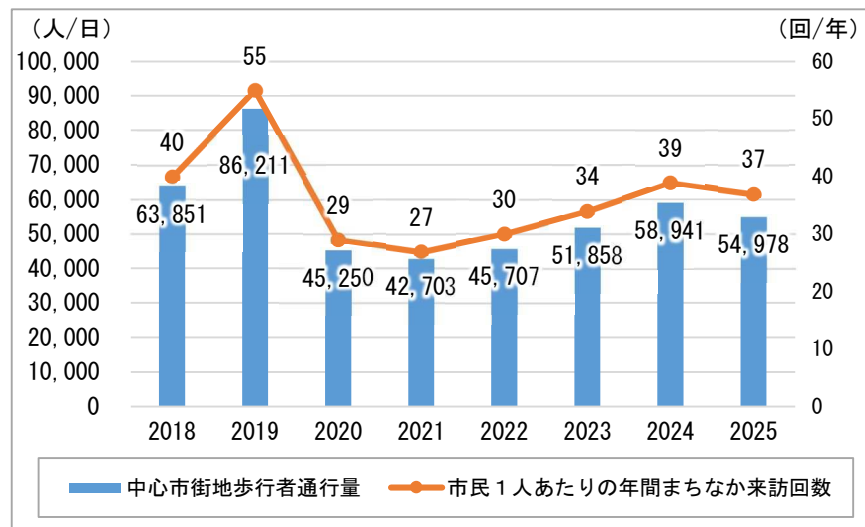


図3-2 まちなかへの来訪回数の推移

指標③：路線バス運行に係る収支差額⇒『達成』

運賃改定や路線の効率化等の実施により、一定の改善が見られたものの、依然として厳しい状況が続いており、実際に一部路線では縮小や減便が進んでいることから、交通ネットワークの維持に支障をきたしている状況にあります。今後は持続可能な運行体制の確立に向けて、公的支援の在り方を含め、政策的な取組を進めていくことが求められます。

| 令和2年度 (2020年度) | 【実績】令和6年度時点 (2024年度) | 【目標】令和7年度 (2025年度) |
|-------------------|-------------------------|-----------------------|
| △434,022千円 | △321,823千円 | △430,000千円以内 |

表3-1 路線バス運行に係る収支差額

| 和暦 | 西暦 | 運送経費 (千円) | 運送収入 (千円) | 営業収支 (千円) | 収支率 |
|------|-------|--------------|--------------|--------------|-------|
| 令和2年 | 2020年 | 1,236,640 | 802,618 | △434,022 | 64.9% |
| 令和3年 | 2021年 | 1,285,472 | 792,993 | △492,479 | 61.7% |
| 令和4年 | 2022年 | 1,290,133 | 933,307 | △356,826 | 72.3% |
| 令和5年 | 2023年 | 1,227,062 | 1,003,953 | △223,109 | 81.8% |
| 令和6年 | 2024年 | 1,466,465 | 1,144,642 | △321,823 | 78.1% |

3-2 沼津市における公共交通の課題の整理

1次計画において位置づけられている実施事業の積み残しや近年の社会情勢、地域住民の意見などを踏まえ、本市における公共交通に関する問題点を整理し、5つの課題に整理しました。

沼津市における公共交通の課題 (5つの視点)

○課題1：公共交通軸のサービス水準の維持・向上

○課題2：公共交通によるおでかけの足の確保

○課題3：公共交通の利用環境向上

○課題4：新たなおでかけ機会の創出

○課題5：いつでも安心・安全

以下より、それぞれの課題や対応の必要性について整理します。

○課題1：公共交通軸のサービス水準の維持・向上

～公共交通ネットワークの基幹軸が明確でなく、計画的な運行水準の確保につがっていない～

路線バス網は沼津駅から放射状に整備されており、1次計画では、市を交えた事業者間の調整、バスのサービスの維持・確保に向けた取組が進められています。一方で、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、公共交通の利用者の減少、最終バスの運行時間が早まっている状況であり、時間帯によっては交通不便地域が存在しつつあります。中心市街地と周辺地域において、日常的に利用できるように、公共交通軸を明確化し、頼れる公共交通が必要です。

| | |
|-----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>現状における 問題点</p> | <p>【利用者・市民ヒアリングでの意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍以降、利用者は戻ってきているが、最終バスの運行時間は戻っていない。 ・等間隔運行を他の地域でも展開して欲しい。 <p>【交通事業者からの意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗務員不足への対応が必要である。 <p>【1次計画における実施状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線集約は、北部方面などの中心市街地における路線の整理が未実施。 ・人口集積地等への路線の新設は、本格導入に至っていない。 ・運行時間帯の拡大に向けた施策は、夜間乗合タクシーの実証運行を実施したが、本格導入には至っていない。 |
|-----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

○課題2：公共交通によるおでかけの足の確保

～日常生活に必要な移動手段が限られ、移動に不便を感じる地域が生じつつある～

郊外部においては、自主運行バス等により路線バスを維持していますが、主要道路を運行しているため、バス停まで距離がある、運行していない時間帯（終バスが早まっている、運行間隔が大きいなど）があり、路線バスを利用することが困難な地域が生じつつあります。

1次計画策定以降、路線バスを利用しにくい交通不便地域において、地域の交通手段の確保に向けた自治会などへの支援やデマンドタクシーの運行を実施していますが、本格導入には至っていないため、引き続き市民協働の取組が必要となっています。

| | |
|-----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>現状における 問題点</p> | <p>【利用者・市民ヒアリングでの意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通ではアクセスできない地域や時間帯によって交通不便地域が存在する。 ・観光客向けの路線は多くあるが、生活の足が少ない。 <p>【1次計画における実施状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域住民主体による協議会の支援では、地域の交通手段の確保に向けた自治会などへの支援が引き続き必要である。 ・多様なニーズに対応したタクシーの活用について、デマンドタクシーの本格運行には至っていない。 |
|-----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

○課題3：公共交通の利用環境向上

～沼津駅や港などのターミナルの利用環境の整備は進められているが郊外部では課題が残る～

交通結節点となっている沼津駅南口バスターミナルでは、同一の行き先に対して複数の乗り場がある、同名のバス停が事業者ごと、方面毎に設置されている箇所があるなど、分かりづらい状況でしたが、1次計画策定以降、沼津駅バスターミナルの行き先方面別への再編、統一したバス停のデザインマニュアルの作成、バス停位置の見直し・改善などの取組が進められています。一方、郊外部においては、バス停が利用しにくい環境にあるなど、公共交通の利用環境の向上に向けて、継続した取組が必要となっています。

| | |
|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>現状における 問題点</p> | <p>【利用者・市民ヒアリングでの意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上屋が設置されていないバス停があり使いづらい。 <p>【1次計画以降の実施状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同一名称で複数存在するバス停の案内について、わかりやすさ向上に向けた改善について、継続的に進められている。 ・バス停への駐輪場などの設置が進んでいない。 ・データなどを活用した時刻表の検索性の向上が求められている。 |
|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

○課題4：新たなおでかけ機会の創出

～コロナ禍以降利用者は回復基調にあるものの、元の水準には戻っていない～

バス事業者3社のサービス（路線図、時刻表、案内窓口、運行情報の提供、運賃、フリーパス、企画乗車券など）が個別に提供されていましたが、1次計画の策定以降、各社統一のおでかけマップの作成や学生フリーパスの試行、バスの乗り方教室などの取組が実施されています。さらなる公共交通の利用者増加のため、新たなおでかけ機会の創出に向けた継続的な取組が必要となっています。

| | |
|-----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>現状における 問題点</p> | <p>【利用者・市民ヒアリングでの意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者は、利用促進に向けた冊子では伝わりにくいため工夫が必要。 ・利用者の意識を変えるための取組が必要。 <p>【1次計画以降の実施状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安価な企画乗車券として、学生限定のフリーパスを実施したが、本格導入には至っておらず、継続的な関係者間での調整が必要である。 ・利用啓発の取組は、高齢者や交通弱者に対しての取組が不十分である。 |
|-----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

○課題5：いつでも安心・安全

～自然災害や危機事象発生時への準備、対応が十分でない～

近年の豪雨、大規模水害による車両水没、運行への影響など、自然災害へのリスクが高まっています。公共交通機関が安定的に提供されることが、市民等の生活の安心、安全につながるため、日ごろからの災害対策、準備が重要となります。

また、近年のコロナウイルス感染症に代表されるような新たな危機事象などに対して公共交通利用の安心、安全確保といった視点も求められています。

一方で、自然災害や危機事象の発生時において、各交通事業者との連絡体制や最新情報を発信できる仕組みが十分でない状況であり、1次計画に引き続き自然災害や危機事象発生時への準備、対応、公共交通利用の安心、安全確保に向けた取組が必要です。

| | |
|-----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>現状における 問題点</p> | <p>【利用者・市民ヒアリングでの意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・有事の際に最新情報を発信できる仕組みづくりが必要。 ・災害時における情報案内の連絡体制の構築が必要。 <p>【1次計画以降の実施状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害発生時の運行継続のための仕組みづくりは、災害時を想定した体制づくり、仕組みづくりが確立されていない。 |
|-----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

第4章 基本方針と目標、プロジェクト

4-1 基本方針

本市のまちづくりの基本的な考え方と公共交通の課題を踏まえ、2次計画の基本方針を下記のとおり掲げます。

【基本方針】

「住みたいまち、行きたいまち。」 ～公共交通の改善により、選ばれるまちへ～

（目指す方向性）

交通事業者間の協調によって築かれた連携の強みを活かし、弱みを改善することにより、いつでもどこでも誰でも安心して利用できる使いやすい公共交通を維持・確保し、住みやすく訪れたくなるまちを目指します。

（公共交通の特徴）

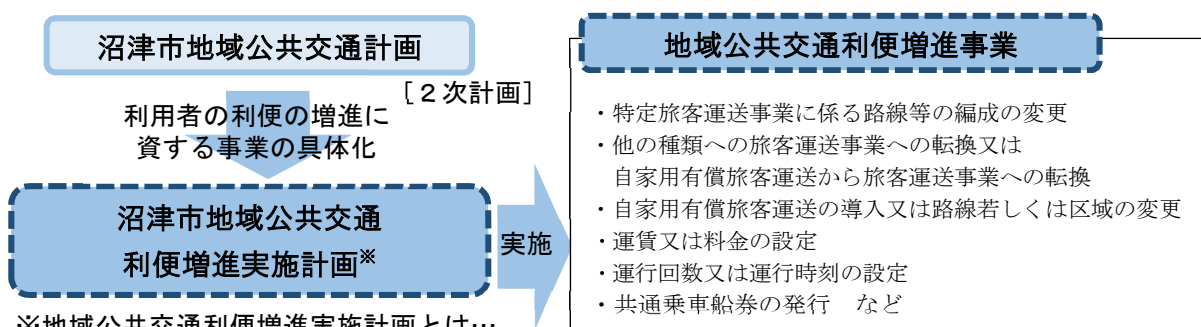
- 強み…東西に鉄道軸（東海道本線、御殿場線と4駅（沼津、片浜、原、大岡））が横断
バス事業者3社協調による沼津駅を起点とした拠点間ネットワークが整備
市内タクシー事業者10社により市内全域が網羅
- 弱み…利用しやすい公共交通に向けた横断的な取組が限定的である
路線バスの継続的な運行が困難となることが見込まれる

4-2 沼津市が目指す地域公共交通ネットワーク

基本方針、本市の公共交通の強み（東西の鉄道軸や多方面へのバス路線整備等）を踏まえ、本市が目指す地域公共交通ネットワークを次頁に示します。

なお、2次計画に基づき「沼津市地域公共交通利便増進実施計画」を2次計画期間中に策定し、地域公共交通利便増進事業として、路線の維持や効率的な運行に関する事業を行うことで沼津市が目指す地域公共交通ネットワークを構築します。

【地域公共交通計画と地域公共交通利便増進実施計画の関係性】



※地域公共交通利便増進実施計画とは…

地方公共団体が中心となって、路線ネットワークにとどまらず、運賃やダイヤ等の見直しも含めた利便の増進に資する取組を通じて地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図るための実施計画



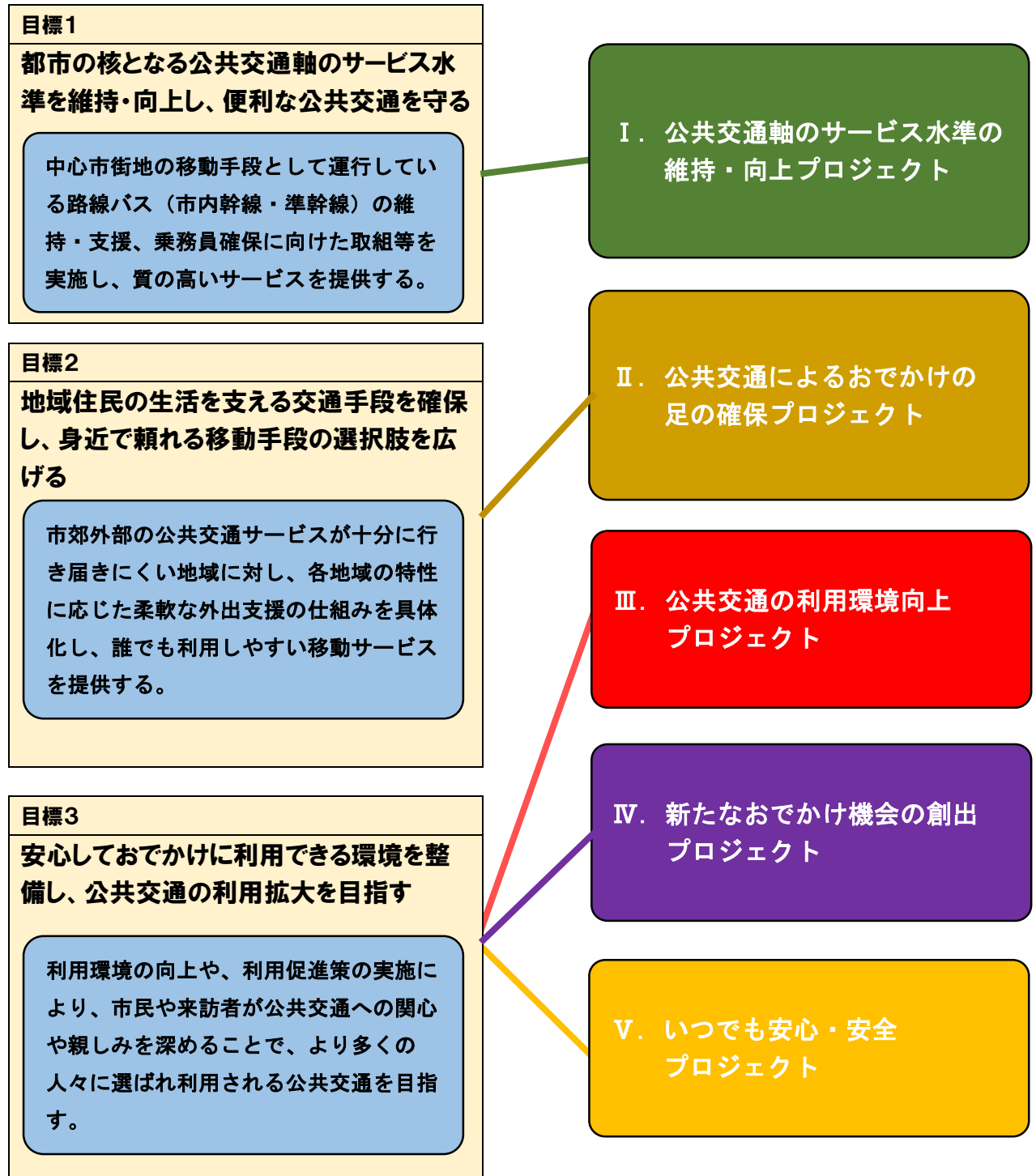
地域公共交通ネットワークの構成要素

| 移動手段 ・分類 | | 役割 | 主な路線 | 実施主体 | 備考 (補助等) | |
|--------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|-------------------------|
| 鉄道 | | ・市街から都市拠点や地域拠点を結ぶ鉄道路線。 ・東西軸として市民及び観光客の広域的な移動を担い、高い輸送力と速達性を有する。 | ・ JR 東海道本線 ・ JR 御殿場線 | 東海旅客 鉄道 | | |
| 高速バス | | ・市内と首都圏等を結ぶ高速バス路線。 ・鉄道路線の補完的な役割を担う。 | ・沼津－東京駅、渋谷、新宿、京都、大阪 | 富士急 シティバス 富士急 モビリティ 東海バス WILLER | | |
| 路線バス | 市内幹線 | ・都市拠点である沼津駅を起点とし、市内の拠点を結ぶ路線のうち、都市的居住圏内（沼津駅から概ね 3 km圏内）までの区間。 ・主に、通勤・通学など都市的居住圏内における市民の日常生活の移動を担い、鉄道や広域路線との接続等により高水準のサービスを提供する。 （平日・日中（10～15 時台）で 1 時間に 2～3 本以上の運行） | ①沼津港方面軸（休日） | 富士急 シティバス 東海バス 伊豆箱根 バス | | |
| | | | ③静浦・伊豆長岡方面軸 | | | |
| | | | ⑥大平方面軸 | | | |
| | | | ⑦清水町方面軸（旧国一通り経由） | | | |
| | | | ⑧大岡・三島方面 | | | |
| | | | ⑪市立病院方面軸（リコー通り・本田町経由） | | | |
| | | | ⑨拓南東・北小林方面軸（学園通り方面） | 富士急 シティバス | | ・国補助 （フィーダー） ・市補助 |
| | | | ⑫片浜・原方面軸（旧東海道経由） | | | |
| | 市内準幹線 | ・都市拠点である沼津駅を起点とし、市内の拠点間を結ぶ路線のうち、都市的居住圏内（沼津駅から概ね 3 km圏内）までの区間。 ・主に、沼津駅と地域・産業拠点間のアクセスを担い、地域特性に応じた運行サービスを提供する。 （平日・日中（10～15 時台）で 1 時間に 1 本以上の運行） | ②我入道方面 | 伊豆箱根 バス 東海バス | | |
| | | | ⑤外原方面軸 | 東海バス 富士急 シティバス | | ・国補助 （フィーダー） ・市補助 |
| | | | ④下香貫方面軸 | | | |
| | | | ⑩運転免許センター方面軸（市営球場通り経由） | | | |
| | 郊外路線 | ・市内の都市的居住圏外を運行する路線またはその他市内の拠点を結ぶ区間。 ・主に、都市的居住圏域外エリアと中心市街地間の移動や、通勤・通学など市民の日常生活の移動を担い、地域特性に応じた運行サービスを提供する。 | 都市的居住圏外を運行する路線 ・市内南部地域への移動を担う路線 ③静浦・伊豆長岡方面軸のうち西浦線（沼津駅－木負農協、江梨） | 東海バス | ・県補助 ・市補助 ・市補助 ・国補助 （フィーダー） ・市補助 | |
| | | | ・ららぽーと原田地原駅線（原駅－ららぽーと沼津） | 富士急 シティバス | | |
| | | | ・片浜・柳沢線（片浜駅－柳沢） | 富士急 シティバス | | |
| | | | | | | |
| 広域路線 | ・市内幹線のうち隣接する市町の拠点までを運行する路線。 ・主に、通勤・通学等で市町を跨ぐ市民の移動を担い、鉄道との接続等を考慮した運行サービスを提供する。 ・市内の拠点から隣接する市町の拠点を結ぶ路線。 ・主に、近隣市町から市内観光拠点及び中心市街地への来訪者の移動の足を担い、ニーズに応じた運行サービスを提供する。 | ・沼津大岡三島線（沼津駅-三島駅） ・沼津静浦長岡線（沼津駅-伊豆長岡駅） | 伊豆箱根 バス | ・国補助 （地域間幹線） ・県補助 | | |
| | | ・柿田線（沼津駅－三島駅） | 東海バス | | | |
| | | ・原線（沼津駅-東田子の浦駅） ・がんセンター線（沼津駅-静岡がんセンター） | 富士急 シティバス | | | |
| | | ・長岡伊豆三津シーパラダイス線（伊豆長岡駅-伊豆・三津シーパラダイス） ・戸田線（修善寺駅-戸田） | 伊豆箱根 バス 東海バス | | | |
| タクシー（乗合・乗用） 自家用有償旅客運送 | 地域内交通 | ・過疎地域や交通不便地域における移動手段として、タクシーまたは自家用車を活用した有償運送により運行する路線。 ・主に路線バスによるサービスが十分に行き届きにくい地域住民の日常生活の移動を担う。 ・鉄道駅や郊外路線、広域路線との接続による中心市街地への移動の確保や、地域内循環による高齢者の暮らしの足として、地域内の移動を支える役割を担う。 | ・ミュースバス原・浮島線（原駅－荒久） ・戸田・土肥線（戸田－土肥港） ・戸田・江梨線（戸田－江梨・木負農協） | 市（運行はタクシー事業者に委託） | ・市補助 ・県補助 ・市補助 | |
| | | | ・その他の交通不便地域 | | | |
| | 郊外路 | ・路線バスでは対応が難しい時間帯やエリアでのきめ細やかなサービスを提供する。 ・タクシーまたは自家用車を活用した有償運送により運行する。 | ・市内全域 | | | |

※上記に示す役割を実現するため、国の支援制度である地域公共交通確保維持事業により、路線の確保維持及び車両を取得することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要となります。

4-3 目標とプロジェクト

基本方針に基づき、本市の公共交通が抱える課題に対応し、まちづくりと一体となった地域公共交通ネットワークを形成するために3つの目標を設定し、5つのプロジェクトを推進します。



5つのプロジェクト及び施策内容等一覧

| プロジェクト | No | 施策内容 |
|-----------------------------|----------|-------------------------------------|
| Ⅰ. 公共交通軸のサービス水準の維持・向上プロジェクト | Ⅰ-① | バス路線の維持・支援 |
| | | 公共交通軸の維持・向上 |
| | | 路線の再編・集約 |
| | | 運行頻度・時間帯の確保 |
| | Ⅰ-② | 乗務員確保に向けた対策 |
| Ⅱ. 公共交通によるおでかけの足の確保プロジェクト | Ⅱ-① | 自主運行バス等の路線再編・集約及び運行維持に関するルール作りとその運用 |
| | Ⅱ-② | 地域主体による外出支援体制の構築に向けた施策パッケージの提供 |
| | Ⅱ-③ | 利用者や環境に配慮したバリアフリー車両などの導入推進 |
| | 関連 取組 | 【福祉施策】福祉有償運送運営協議会 |
| | | 【福祉施策】重度障害者タクシー利用料金助成制度 |
| | | 【交通安全施策】高齢者運転免許証自主返納支援事業 |
| Ⅲ. 公共交通の利用環境向上プロジェクト | Ⅲ-① | バス停の環境改善 |
| | | バス停の案内表示、デザインの統一 |
| | | バス停周辺の環境改善 |
| | | バス停位置等の見直し・改善 |
| | Ⅲ-② | 運行情報のデータ化と活用 |
| | Ⅲ-③ | 分野横断による交通案内の体制の整備 |
| Ⅳ. 新たなおでかけ機会の創出プロジェクト | Ⅳ-① | 利用しやすい運賃体系の見直し |
| | Ⅳ-② | 交通案内情報の充実 |
| | | 路線図・時刻表の作成 |
| | | アプリ等を活用した交通サービス提供 |
| | Ⅳ-③ | 高齢者向けバスツアー・セミナーの開催 |
| | Ⅳ-④ | 新たなモビリティツールの活用 |
| | 関連 取組 | 【移住施策】市内無料タクシー案内 |
| Ⅴ. いつでも安心・安全プロジェクト | Ⅵ-① | 災害発生時の運行継続のための仕組みづくり |

| 実施スケジュールの凡例： | | 検討・調査 | | 実施 | | (市)→沼津市 (交)→交通事業者(鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者) (関)→観光・商工関係者 (地)→地域住民主体による協議会等 | |
|--------------------------------------------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|--|--------------------------------------------------------------------------|--|
| 実施体制・スケジュール | | | | | | 実施主体 | |
| 短期 | | 中期 | | 長期 | | | |
| R8年度 (2026) | R9年度 (2027) | R10年度 (2028) | R11年度 (2029) | R12年度 (2030) | | | |
| | | | | | | 沼津市、バス事業者、 タクシー事業者 | |
| 公共交通軸の維持・向上(市・交) | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| 利便増進実施計画 策定(市) (路線の再編・集約) (運行頻度・時間帯の確保) | | 実施(市・交) | | | | 沼津市、バス事業者、 タクシー事業者、 地域住民主体による協議会等 | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| 対策検討・実施(市・交) | | | | | | 沼津市、バス事業者、 タクシー事業者 | |
| | | | | | | 沼津市、バス事業者、 タクシー事業者、 地域住民主体による協議会等 | |
| 利便増進実施計画 策定(市) | | 実施(市・交) | | | | | |
| 運行基準検討(市・地) | | 運行見直し(市・地) | | | | | |
| 運用基準の明確化(市・地) | | 支援の制度化(市・地) | | | | 沼津市、バス事業者、 タクシー事業者、 地域住民主体による協議会等 | |
| パッケージ支援(市) | | 実証運行(交・地) | | 本格運行(交・地) | | | |
| | | | | | | | |
| 導入(交) | | | | | | バス事業者、タクシー事業者 | |
| | | | | | | 沼津市、有償運送事業者 | |
| 実施(市) | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| 実施(市) | | | | | | 沼津市 | |
| | | | | | | 沼津市 | |
| 実施(市) | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | 沼津市、バス事業者 | |
| 順次見直し・改善実施(市・交) | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | 沼津市、バス事業者 | |
| データ整備(交) | | | | | | | |
| データ活用検討(市・交) | | 実施(市・交) | | | | | |
| | | | | | | 沼津市、鉄道事業者、 バス事業者、タクシー事業者、 観光・商工関係者 | |
| 検討(市・交・関) | | | | | | | |
| 検討(市・交・関) | | 実施(市・交・関) | | | | | |
| | | | | | | 沼津市、バス事業者、 タクシー事業者、 観光・商工関係者 | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| 路線図の作成(市・交) | | | | | | 沼津市、鉄道事業者、 バス事業者、タクシー事業者、 観光関係者 | |
| | | 時刻表の作成(市・交) | | | | | |
| | | | | | | | |
| アプリ等によるサービス提供(市・交・関) | | | | | | 沼津市、バス事業者、 タクシー事業者 | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| イベント等実施(市・交) | | | | | | 沼津市、バス事業者、 タクシー事業者 | |
| | | | | | | 沼津市、バス事業者、 観光・商工関係者 | |
| 新たなモビリティツールの導入・検証(市・交・関) | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| 実施(市・交) | | | | | | 沼津市、タクシー事業者 | |
| | | | | | | 沼津市、鉄道事業者、 バス事業者、タクシー事業者 | |
| 検討(市・交) | | 実施(市・交) | | | | | |
| | | | | | | | |

4-4 目標を達成するためのプロジェクトと施策

I. 公共交通軸のサービス水準の維持・向上プロジェクト

都市的居住圏内（沼津駅から約3km圏内）を運行する路線を公共交通軸として位置づけ、サービス水準の維持・向上を図ります。また、運行頻度の確保及び時間帯の拡大を図り、日常的に利用しやすいサービス水準の維持・向上に努めます。

I-① バス路線の維持・支援

●公共交通軸の維持・向上

- ・基本方針に示す「住みたいまち、行きたいまち。」の実現に向け、本市中心市街地や都市的居住圏内を運行するバス路線を公共交通軸として位置づけ、一定の運行水準の確保を目指す重要路線について市内幹線、市内準幹線を設定します。
- ・路線バスのサービス水準の維持・向上のため、市内幹線、市内準幹線に位置づけた路線について、必要な支援を行います。



図 4 - 1 市内幹線・市内準幹線等の設定

表 4 - 1 方面別の運行本数と対象となるバス停区間

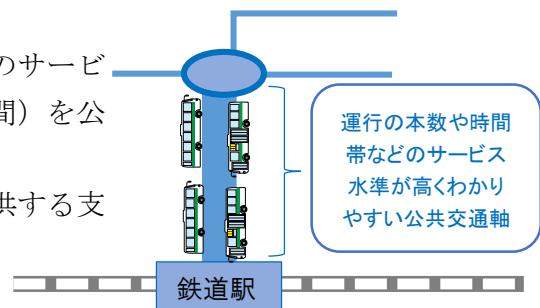
| 路線 | 運行本数の考え方 | 当該路線 | 区間 (概ね沼津駅から半径3kmかつ市内) |
|-----------|------------------------------------------------------------------------------|------------------------|--------------------------|
| 市内 幹線 | 平日・日中 (10～15時台) 1時間に2～3本以上 (※①沼津港方面軸は 観光路線のため、 休日・日中とする。) | ①沼津港方面軸(休日) | 沼津駅～沼津港 |
| | | ③静浦・伊豆長岡方面軸 | 沼津駅～多比 |
| | | ⑥大平方面軸 | 沼津駅～中央病院前 |
| | | ⑦清水町方面軸(旧国一通り経由) | 沼津駅～黄瀬川橋 |
| | | ⑧大岡・三島方面軸 | 沼津駅～大岡駅 |
| | | ⑨拓南東・北小林方面軸(学園通り経由) | 沼津駅～宮下 |
| | | ⑪市立病院方面軸(リコー通り・本田町経由) | 沼津駅～ららぽーと沼津 |
| | | ⑫片浜・原方面軸(旧東海道経由) | 沼津駅～大諏訪 |
| | | | |
| | | | |
| 市内 準幹線 | 平日・日中 (10～15時台) 1時間に1本以上 | ②我入道方面軸 | 沼津駅～江川町 |
| | | ④下香貫方面軸 | 沼津駅～馬場 |
| | | ⑤外原方面軸 | 沼津駅～外原中 |
| | | ⑩運転免許センター方面軸(市営球場通り経由) | 沼津駅～筒井町 |

上記路線の都市的居住圏域内区間

公共交通軸とは・・・

拠点間などを結び、運行の本数や時間帯などのサービス水準が高く、利用しやすい幹線的な路線(区間)を公共交通軸といいます。

一方で、地域内でのきめ細かなサービスを提供する支線的な路線(区間)を地域内交通といいます。



●路線の再編・集約

- 複数の路線が並走している路線の再編集約を図り、運行の効率化、サービス水準の維持や向上に努めることにより、利用者の利便性向上を図ります。
- 市内幹線、市内準幹線に位置づけられた路線の再編・集約などについて協議します。

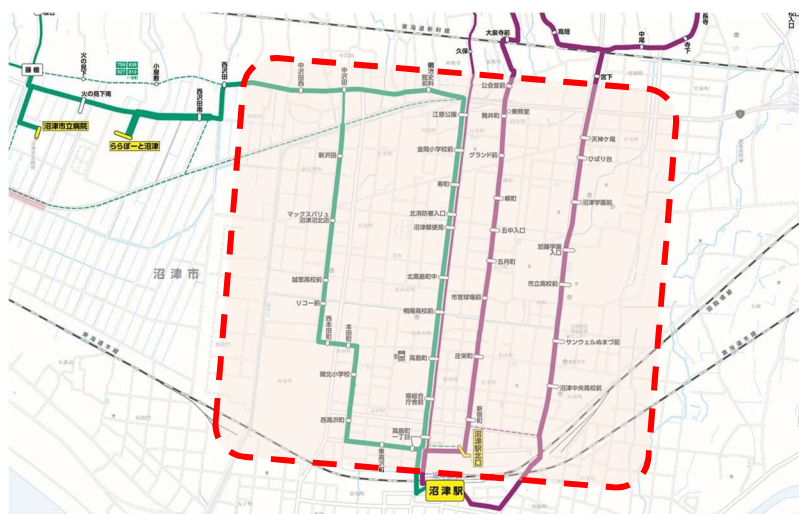


図 4 - 2 市内幹線等の再編・集約のイメージ

●運行頻度・時間帯の確保

- ・路線の集約等により、都市的居住圏内で市内幹線、市内準幹線に位置づけられた路線の運行頻度を確保しつつ、規則的な運行パターンの設定や、バス待ち時間の短縮化などに努め、運行の効率化とサービス水準の向上を図ります。
- ・夜間の運行時間帯の拡大に向けた乗合サービスなどの導入に向けた調整を行います。
- ・交通渋滞により影響を受ける路線バスの定時性を確保するなど、路線バスの優先走行などの方策について具体化を図ります。

| 時 | 分 | 伊豆箱根バス | 東海バス | 等 間 隔 運 行 化 | 時 | 分 | 伊豆箱根バス | 東海バス |
|--------|-------------------|--------|------|----------------------------|--------|-------------|--------|------|
| 6 | 10 55 | 2 | 0 | | 6 | 45 | 1 | 0 |
| 7 | 05 15 30 45 | 2 | 2 | | 7 | 00 15 25 45 | 2 | 2 |
| 8 | 00 15 25 45 | 3 | 1 | | 8 | 00 15 30 45 | 3 | 1 |
| 9 | 00 15 25 45 55 | 3 | 2 | | 9 | 00 15 30 45 | 3 | 1 |
| 10 | 00 15 45 55 | 3 | 1 | | 10 | 00 15 30 45 | 3 | 1 |
| 11 | 00 15 25 50 | 3 | 1 | | 11 | 00 15 30 45 | 3 | 1 |
| 12 | 15 25 45 55 | 2 | 2 | | 12 | 00 15 30 45 | 3 | 1 |
| 13 | 15 25 45 55 | 2 | 2 | | 13 | 00 15 30 45 | 2 | 2 |
| 14 | 15 25 35 45 | 3 | 1 | | 14 | 00 15 30 45 | 2 | 2 |
| 15 | 00 15 25 35 45 55 | 4 | 2 | | 15 | 00 15 30 45 | 3 | 1 |
| 16 | 00 15 25 35 45 55 | 4 | 2 | | 16 | 00 15 30 45 | 2 | 2 |
| 17 | 00 15 25 35 45 50 | 4 | 2 | | 17 | 00 15 30 45 | 3 | 1 |
| 18 | 05 25 30 50 | 3 | 1 | | 18 | 00 15 30 45 | 3 | 1 |
| 19 | 10 25 35 55 | 3 | 1 | | 19 | 00 15 30 45 | 2 | 2 |
| 20 | 15 25 | 1 | 1 | | 20 | 15 | 1 | 0 |
| 21 | 00 | 1 | 0 | | 21 | | 0 | 0 |
| 運行本数合計 | | 43 | 21 | | 運行本数合計 | | 36 | 18 |

図 4 - 3 西浦・伊豆長岡方面のバス路線における等間隔運行化の取組

<実施スケジュール・実施主体>

| | 短期 | | 中期 | | 長期 |
|--------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|-------------|-------------|-------------|
| | R8年度(2026) | R9年度(2027) | R10年度(2028) | R11年度(2029) | R12年度(2030) |
| 実施 スケジュール | 公共交通軸の維持・向上(市・交) | | | | |
| | <div> <div> <div>利便増進実施計画</div> <div>策定(市)</div> <div>(路線の再編・集約)</div> <div>(運行頻度・時間帯の確保)</div> </div> <div>実施(市・交)</div> </div> | | | | |
| 実施主体 | 沼津市、バス事業者、タクシー事業者 | | | | |

I-② 乗務員確保に向けた対策

- 乗務員の確保策として、運転体験会の開催など、多様な手法による募集活動を行うとともに、若年層・女性などが働きやすい就業環境・勤務形態の整備に努めます。また、国土交通省が実施する人材確保支援策などを活用し、人材不足の解消と持続可能なネットワークの維持を図ります。
- 広報誌やバス路線図、時刻表などの各種媒体の活用や、移住相談会などのイベントを通じて事業者に関する情報提供を行います。



出典：バス事業者



出典：沼津市

図 4-4 乗務員確保に向けた取組み

(左：3社合同バス運転体験会・会社説明会、右：移住相談会への事業者参加)

<実施スケジュール・実施主体>

| | 短期 | | 中期 | | 長期 |
|----------|-------------------|------------|-------------|-------------|-------------|
| | R8年度(2026) | R9年度(2027) | R10年度(2028) | R11年度(2029) | R12年度(2030) |
| 実施スケジュール | 対策検討・実施(市・交) | | | | |
| 実施主体 | 沼津市、バス事業者、タクシー事業者 | | | | |

Ⅱ. 公共交通によるおでかけの足の確保プロジェクト

公共交通によるサービスが十分に行き届きにくい地域において、利用しやすい移動手段を確保するため、郊外部の運行維持に向けた体制の見直しやルールを整備を進めるとともに、地域住民が主体となった移動支援の取組を後押しします。施策の具体化にあたっては、新たな移動サービスや、地域における交通資源の活用など、地域に必要なおでかけの足の確保に努めます。

Ⅱ-① 自主運行バス等の路線再編・集約及び運行維持に関するルール作りとその運用

- ・市による路線バス等の運行補助を行うにあたり、路線の再編・集約による効率的な運行への見直しを行います。
- ・利用実態に即したサービスを提供するために見直しを行う必要がありますが、運行維持・休廃止、新たな交通システム導入等を判断するための基準を示したものが存在せず、基準を明確化し、ルールに基づく見直しを行います。



図 4 - 5 郊外路線の再編・集約のイメージ

<実施スケジュール・実施主体>

| | 短期 | | 中期 | | 長期 |
|--------------|---------------------------------|------------|-------------|-------------|-------------|
| | R8年度(2026) | R9年度(2027) | R10年度(2028) | R11年度(2029) | R12年度(2030) |
| 実施 スケジュール | 利便増進実施計画 策定(市) | 実施(市・交) | | | |
| | 運行基準検討(市・地) | | 運行見直し(市・地) | | |
| 実施主体 | 沼津市、バス事業者、タクシー事業者、地域住民主体による協議会等 | | | | |

Ⅱ-② 地域主体による外出支援体制の構築に向けた施策パッケージの提供

- ・ 駅やバス停までの距離が遠い、坂が多い等の地理的な要因により公共交通が使いづらい、時間帯により公共交通が運行していない、交通事業者の撤退といった理由により生じる「交通不便」において、移動の実態や需要を調査・分析し、地域住民と協働するなどして新たな交通手段の導入に向けた、施策パッケージの提供を行います。
- ・ パッケージの提供にあたり、新たな交通手段の導入に向けた運行等への支援の仕組みを整備し、運用基準の明確化を行います。

表 4 - 2 外出支援に向けた施策パッケージの提供

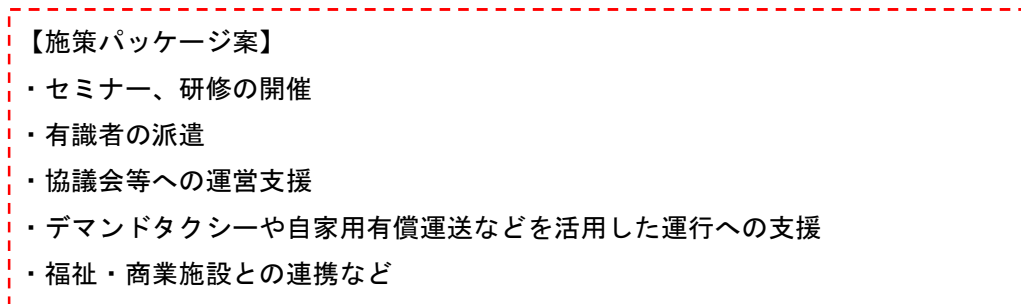


図 4 - 6 地域住民主体による協議会等への支援

＜実施スケジュール・実施主体＞

| | 短期 | | 中期 | | 長期 |
|--------------|---------------------------------|------------|-------------|-------------|-------------|
| | R8年度(2026) | R9年度(2027) | R10年度(2028) | R11年度(2029) | R12年度(2030) |
| 実施 スケジュール | 運用基準の明確化(市・地) | | 支援の制度化(市・地) | | |
| | パッケージ支援(市) | 実証運行(交・地) | | 本格運行(交・地) | |
| 実施主体 | 沼津市、バス事業者、タクシー事業者、地域住民主体による協議会等 | | | | |

【具体例(1)】交通不便解消に向けた新たな移動サービスの活用

- ・通院や買い物などの外出がしやすくなるように、日常生活を支える身近な移動手段として、デマンドタクシーや自家用有償運送を活用した方法が考えられます。
- ・自家用有償運送の地域への導入にあたっては、当該制度の積極的な推進を図る静岡県と連携しながら、地域特性に即した運用の在り方について研究を進めます。



画像出典：沼津市撮影



出典：沼津市

図 4 - 7 大岡地区における事前登録制デマンドタクシー（令和3年度実証運行）

【具体例(2)】多様なニーズに対応した地域資源の活用

- ・バスやタクシー限らず、地域には企業バスや宿泊施設の送迎車、社会福祉法人の福祉施設車両、幼稚園・スクールバス等、既存の移動資源が存在しており、こうした車両の有効活用を推進することも考えられます。



出典：湖西市



出典：姫路市

図 4 - 8 地域資源の活用（左：企業バスを活用した事例、右：スクールバスを活用した事例）

Ⅱ-③ 利用者や環境に配慮したバリアフリー車両などの導入推進

- ・高齢者や障がい者の公共交通利用環境を改善し、利用の促進を図るためノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーの導入を推進します。
- ・脱炭素車両（EV 車両）の導入を推進します。



画像出典：バリアフリー整備ガイドライン(国土交通省)



画像出典：沼津市撮影

画像出典：平和タクシー

図 4 - 9 バス車両・タクシー車両のバリアフリー

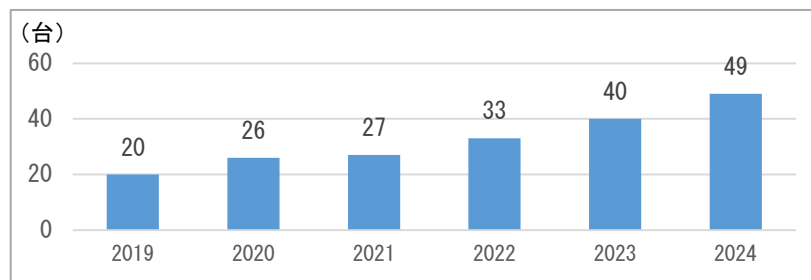


図 4 - 10 ユニバーサルデザインタクシー車両台数の推移（市内事業者合計）

<実施スケジュール・実施主体>

| | 短期 | | 中期 | | 長期 |
|----------|---------------|------------|-------------|-------------|-------------|
| | R8年度(2026) | R9年度(2027) | R10年度(2028) | R11年度(2029) | R12年度(2030) |
| 実施スケジュール | 導入(交) | | | | |
| 実施主体 | バス事業者、タクシー事業者 | | | | |

関連した取組 【福祉施策】福祉有償運送運営協議会

- ・1人で公共交通機関を利用することが困難な高齢者や障がい者などの外出を支援する福祉有償運送に関して、沼津市福祉有償運送運営協議会において、運行する場合の安全や旅客の利便の確保に係る方策等を協議し、交通弱者に対する移動サービスの充実に取り組みます。

■事業概要

NPO法人や社会福祉法人などの非営利法人が、高齢者や障がい者などの公共交通機関を利用して移動することが困難な人を対象に、通院、通所、通学等のために行う有償の移送サービスです。

このような福祉有償運送を行う場合は、道路運送法による「登録」が必要です。道路運送法第78条第2号に規定する「自家用有償旅客運送」として法律に基づく制度です。

■対象者

身体障がい者、介護保険の要介護又は要支援認定を受けている方、肢体不自由、内部障がい、知的障がい、精神障がい、発達障がいのある方などで、ひとりでは公共交通機関の利用が困難な方

■登録団体の状況（令和7年6月30日時点）

| 運送主体名 | 沼津市内会員数 | 所有・持込車両数 (うち福祉車両) |
|---------------|---------|----------------------|
| NPO マム | 74 | 16(1) |
| NPO シー・ディー・シー | 32 | 14(3) |
| (福)駿河厚生会 | 59 | 5(3) |

関連した取組 【福祉施策】重度障害者タクシー利用料金助成制度

- ・在宅の重度障がい者等の生活圏の拡大や社会参加の促進を図ることを目的とし、タクシー利用料金の一部を助成する「重度障害者タクシー料金助成制度」により、移動手段の確保に努めます。

■事業概要

重度障がい者を対象としたタクシー利用の支援制度です。

■対象者

沼津市内に住み、身体障害者手帳1・2級、療育手帳A、精神障害者保健福祉手帳1・2級のいずれかを持っている方

※施設に入所している方、入院している方、自動車税、軽自動車税の免除を受けている方、移動（外出）支援事業（車両による移送サービスのみ）を利用している方は利用できません。

■支援内容

タクシー利用券1枚につき、小型車初乗運賃額（1回の利用につき、最大4枚まで利用可、年度ごと最大で24枚発行）

■利用できる事業者（令和7年4月1日時点）

| | | |
|------------|-----------------|---------------------|
| ・伊豆箱根交通 | ・富士交通 | ・介護タクシーテレサ |
| ・ベルタクシー | ・戸田交通 | ・輝観光バス |
| ・沼津第一交通 | ・沼津市個人タクシー協同組合 | ・福祉タクシーひまわり |
| ・伊豆観光タクシー | ・ユニット | ・いしいタクシー |
| ・原町タクシー | ・シェルケアサービス | ・TSUMUGI KAIGO TAXI |
| ・三島合同タクシー | ・介護タクシーSORA（そら） | ・民間救急福祉タクシーいろは |
| ・平和タクシー | ・奏でる伊豆ケアサービス | ・クサガヤ福祉介護タクシー |
| ・富士急静岡タクシー | | 合計 22 事業者 |

関連した取組 【交通安全施策】高齢者運転免許証自主返納支援事業

- ・65歳以上で有効期間内の運転免許証を自主返納した市民を対象に、市内協力事業者で利用できるバス・タクシー利用券を交付する「高齢者運転免許証自主返納支援事業」により、高齢運転者による交通事故の防止と公共交通の利用促進を図ります。

■事業概要

高齢運転者による交通事故の防止を図るため、運転免許証を自主返納された方を支援します。

■対象者

有効期間内の運転免許証を自主返納した、支援事業の申請時に65歳以上の市民の方

■支援内容

市内協力事業者でご利用できるバス・タクシー利用券5,000円分（100円券×50枚）を交付

■利用できる事業者（令和7年4月1日時点）**●バス事業者**

- | | | |
|----------|-------|-----------|
| ・伊豆箱根バス | ・東海バス | ・富士急シティバス |
| ・富士急静岡バス | | 合計4事業者 |

●タクシー事業者

- | | | |
|-----------|-----------|----------------|
| ・伊豆観光タクシー | ・伊豆箱根交通 | ・沼津市個人タクシー協同組合 |
| ・沼津第一交通 | ・原町タクシー | ・富士急静岡タクシー |
| ・富士交通 | ・平和タクシー | ・戸田交通 |
| ・ベルタクシー | ・三島合同タクシー | ・いしいタクシー |
| ・ジェイ・ティ | | 合計13事業者 |

Ⅲ. 公共交通の利用環境向上プロジェクト

バス停の環境改善やデジタル情報の活用を推進することで、案内機能の充実を図り、誰もが安心して公共交通を利用できる環境の改善に努めます。また、各交通事業者のサービスを繋ぎ合わせることで、わかりやすく使いやすい移動環境を整えることを目指します。

Ⅲ-① バス停の環境の改善

●バス停の表示、デザインの統一

- ・市で作成したバス停のデザインマニュアルに基づき、事業者ごとに利用者数の多いバス停などからデザイン統一を進めています。引き続き、中心市街地や複数バス事業者の共通バス停などの更新を行います。



画像出典：沼津市撮影

図 4 - 11 改良されたバス停（大手町）

●バス停周辺の環境改善

- ・バス停周辺施設と連携し、駐輪場やシェアサイクルポートなどの設置に努め、スムーズな乗り継ぎ手段を確保します。
- ・道路及び施設の新設・改修を行う際には、バスの利用状況や運行計画の見通しのほか、整備による効果を踏まえ、停車しやすくバリアフリー化の促進が期待されるバリアレス縁石や切り込み形状の工夫などに努めます。
- ・椅子や上屋が設置されていないバス停など、待合環境の改善に努めます。
- ・新たに交通結節点となり得るバス停や施設においては、デジタルサイネージの設置なども含め、情報提供の充実を図ります。



画像出典：沼津市撮影
サイクル&バスライド
(沼津市小山バス停)



画像出典：前橋市
改良されたバスベイ



画像出典：新潟市
バリアレス縁石

図 4 - 12 バス停周辺の環境改善

●バス停位置等の見直し・改善

- ・大手町のバス停について、現在事業者ごと、方面ごとに複数設置されており、わかりにくい状況が存在しています。
- ・このため、バス停の集約や位置・名称の見直しなどを行い、利用者にとってわかりやすいバス停となるよう改善します。
- ・その他、利用者にとってわかりにくいバス停がある場合は、バス停位置等の見直し・表示方法の改善を図ります。

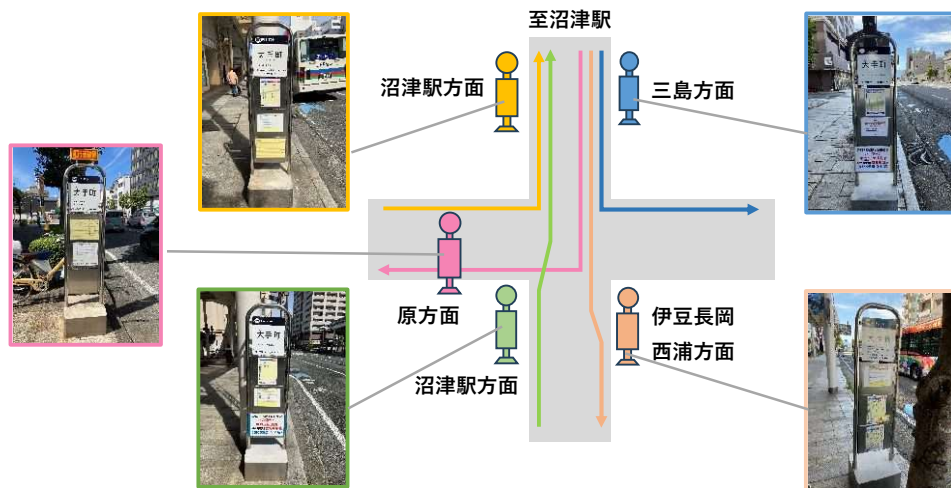


図 4 - 13 同名のバス停が複数設置されている例（大手町バス停）

<実施スケジュール・実施主体>

| | 短期 | | 中期 | | 長期 |
|--------------|-----------------|------------|-------------|-------------|-------------|
| | R8年度(2026) | R9年度(2027) | R10年度(2028) | R11年度(2029) | R12年度(2030) |
| 実施 スケジュール | 順次見直し・改善実施(市・交) | | | | |
| | | | | | |
| 実施主体 | 沼津市、バス事業者 | | | | |

Ⅲ-② 運行情報のデータ化と活用

- 各社で作成している GTFS データを整備、活用し、バスロケーションシステムやデジタルサイネージへのリアルタイムな運行情報の表示（遅延情報、運休情報等）やアプリ等と連携した仕組みづくりを進めます。
- GTFS データを活用した 3 社共通の時刻表などの導入について研究します。

※GTFS データ…バス事業者と経路検索等の情報利用者（google 等）との情報の受け渡しのための共通フォーマット



出典：伊豆箱根バス

出典：富士急静岡バス提供画像に追記

図 4 - 14 GTFS データの活用

（左：Google マップへのバスロケ反映、右：バスの位置情報のサイネージへの活用）

<実施スケジュール・実施主体>

| | 短期 | | 中期 | | 長期 |
|--------------|--------------|------------|-------------|-------------|-------------|
| | R8年度(2026) | R9年度(2027) | R10年度(2028) | R11年度(2029) | R12年度(2030) |
| 実施 スケジュール | データ整備(交) | | | | |
| | データ活用検討(市・交) | | 実施(市・交) | | |
| 実施主体 | 沼津市、バス事業者 | | | | |

Ⅲ-③ 分野横断による交通案内の体制の整備

- ・ 交通事業者の案内所だけでなく、観光や商工施設等においても、情報の共有化などを行い住民や来訪者に対し、交通案内が可能な体制づくりに取り組みます。
- ・ バス事業者3社がそれぞれ設置している沼津駅のバス案内所の集約・連携を図り、観光案内や、定期券・回数券の購入などが一括で行えるよう共同案内を行うなど、複数事業者による運営を工夫するほか、各社で異なる前乗り・後ろ乗りのルールなどの統一化を推進します。



画像出典：沼津市撮影

図 4 - 15 共通案内所の運営事例（広島市の交通案内所）

<実施スケジュール・実施主体>

| | 短期 | | 中期 | | 長期 |
|----------|----------------------------------|------------|-------------|-------------|-------------|
| | R8年度(2026) | R9年度(2027) | R10年度(2028) | R11年度(2029) | R12年度(2030) |
| 実施スケジュール | 検討(市・交・関) | | | | |
| 実施主体 | 沼津市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、観光・商工関係者 | | | | |

Ⅳ. 新たなおでかけ機会の創出プロジェクト

公共交通を暮らしの足としての役割に加え、地域の魅力を楽しむおでかけの手段として、利用方法の拡充を図っていきます。あわせて、利用促進策による新たなきっかけを広げること、住民や来訪者のおでかけ機会の創出につなげます。

Ⅳ-① 利用しやすい運賃体系の見直し

- ・路線バスの乗車券と人気スポットや飲食店などのサービスを組み合わせた企画乗車券、周遊に便利なフリーパス、高齢者向けのお得なパスなどを作成し、公共交通の利用促進を図ります。
- ・地域住民を対象とした往復割引などの企画乗車券の導入について関係者と調整を図ります。
- ・定期券の利用は事業者ごとになっており、競合する路線を運行する他事業者のバスを利用できないなど、利便性に課題がある路線や区間があることから、各社のバス路線が相互に乗車できる共通乗車制のしくみなどについて具体化を図ります。



図 4 - 16 利用しやすい運賃体系の見直し

(左：学生限定3社共通フリーパス、右：西浦線・沼津静浦長岡線の競合路線)

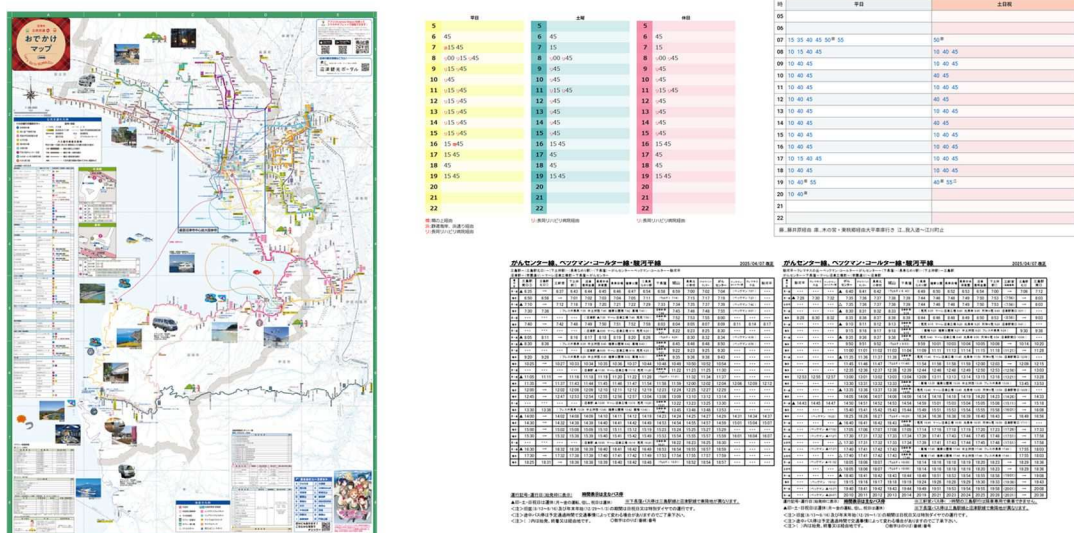
<実施スケジュール・実施主体>

| | 短期 | | 中期 | | 長期 |
|--------------|----------------------------|------------|-------------|-------------|-------------|
| | R8年度(2026) | R9年度(2027) | R10年度(2028) | R11年度(2029) | R12年度(2030) |
| 実施 スケジュール | 検討(市・交・関) | | 実施(市・交・関) | | |
| 実施主体 | 沼津市、バス事業者、タクシー事業者、観光・商工関係者 | | | | |

IV-2 交通案内情報の充実

●路線図・時刻表の作成

- ・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を作成し、公共交通の利用促進を図ります。
- ・定期的な時刻表の作成及び配布について体制を整備します。
- ・各バス停において、QRコードなどの設置（時刻表や運賃情報等）を進め、情報提供の充実を図ります。



出典：沼津市

出典：バス事業者

図 4 - 17 公共交通おでかけマップ、時刻表作成

●アプリ等を活用した交通サービス提供

- ・アプリ等を活用し、バス、タクシー、シェアサイクルなどの交通モードと観光施設などを組み合わせ、移動手段と目的地までをシームレスに楽しめる機能の搭載（MaaS）など更なる機能拡充を図ります。
- ・アプリ上にバスロケーションシステムを搭載するなど、既存データとの連携を図ります。

MaaS…必要なときに最適な移動サービスを組み合わせて利用できる仕組み

バスロケーションシステム…GPSなどの技術を利用してバスの位置情報をリアルタイムで把握し、運行情報を利用者に提供するシステム



出典：伊豆箱根バスナビ



出典：ナビタイム



【沼津市モード】



【移動・観光情報画面】

出典：沼津市

図 4 - 18 アプリを活用した交通サービスの提供の例

<実施スケジュール・実施主体>

| | 短期 | | 中期 | | 長期 |
|--------------|-------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | (2026) | R9年度(2027) | R10年度(2028) | R11年度(2029) | R12年度(2030) |
| 実施 スケジュール | 路線図の作成(市・交) | | | | |
| | | 時刻表の作成(市・交) | | | |
| | アプリ等によるサービス提供(市・交・関) | | | | |
| | | | | | |
| 実施主体 | 沼津市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、観光関係者 | | | | |

IV-③ 高齢者向けバスツアー・セミナーの開催

- ・これまでの小学生を対象とした出前講座に加え、高齢者などを対象としたバスツアーなどを開催することで、ICカードの普及啓発とともに継続的な公共交通利用に繋がります。
- ・市職員や企業に対し、通勤時のバス利用を促し自家用車から公共交通の利用喚起を図ります。



出典：沼津市

出典：公益財団法人 交通エコロジーモビリティ財団
国土交通省 総合政策局 参事官（交通産業）室

図 4 - 19 バスツアー・セミナーの開催

<実施スケジュール・実施主体>

| | 短期 | | 中期 | | 長期 |
|----------|-------------------|------------|-------------|-------------|-------------|
| | R8年度(2026) | R9年度(2027) | R10年度(2028) | R11年度(2029) | R12年度(2030) |
| 実施スケジュール | イベント等実施(市・交) | | | | |
| 実施主体 | 沼津市、バス事業者、タクシー事業者 | | | | |

Ⅳ-④ 新たなモビリティツールの活用

- ・多様な利用者の移動ニーズに応えるため、公共交通を補完する新たなモビリティツールの導入に向けて検証します。
- ・沼津駅－沼津港の拠点間の結びつきを強化するため、自動運転などの新たな技術を活用した移動手段を確保することで、回遊性の向上や公共交通の利用促進に繋がります。



出典：ハレノヒサイクル



出典：沼津市

図 4 - 20 新たなモビリティツールの活用

<実施スケジュール・実施主体>

| | 短期 | | 中期 | | 長期 |
|----------|--------------------------|------------|-------------|-------------|-------------|
| | R8年度(2026) | R9年度(2027) | R10年度(2028) | R11年度(2029) | R12年度(2030) |
| 実施スケジュール | 新たなモビリティツールの導入・検証(市・交・関) | | | | |
| 実施主体 | 沼津市、バス事業者、観光・商工関係者 | | | | |

関連した取組 【移住施策】市内無料タクシー案内

- ・首都圏などからの移住希望者を対象に、市職員が同乗するタクシーで市内を無料で案内します。豊かな自然環境や、市街地での生活環境をPRすることで、本市での暮らしを具体的にイメージしてもらうことを目的としています。

■事業概要

首都圏などからの本市への移住希望者に対し、タクシーで市内を無料で案内するサービスです。

■対象者

沼津市外在住で、沼津市への移住を検討されている方

■案内時間

平日 9時から 17 時までの間で 2 時間以内



画像出典：沼津市撮影

V. いつでも安心・安全プロジェクト

市民生活において必要不可欠な移動手段となっている公共交通について、いつでも安心・安全に利用が出来るように、平常時から非常事態に備えます。

V-① 災害発生時の運行継続のための仕組みづくり

- ・地震、集中豪雨等の災害に備え、公共交通利用者が移動手段を確保できるよう、日常から災害時を想定した体制づくり、仕組みづくりの構築に努めます。
- ・災害発生時において、市、交通事業者が相互に連携し、安全を確保したうえで輸送サービスの提供に尽力するとともに、最新の運行情報を提供することができるよう、データ管理や情報発信体制の構築に努めます。

<実施スケジュール・実施主体>

| | 短期 | | 中期 | | 長期 |
|--------------|-------------------------|------------|-------------|-------------|-------------|
| | R8年度(2026) | R9年度(2027) | R10年度(2028) | R11年度(2029) | R12年度(2030) |
| 実施 スケジュール | 検討(市・交) | 実施(市・交) | | | |
| 実施主体 | 沼津市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者 | | | | |

4-5 計画の達成状況の評価

2次計画に位置づけた3つの目標に対する評価指標として、アウトプット指標（個別指標）、アウトカム指標（全体指標）をそれぞれ3つ設定します。毎年、進捗状況を把握し適切な管理を行うため、経年で取得が可能な数値を用いて実績値を算出します。

<アウトプット指標>

2次計画に位置づけた各プロジェクトが、どの程度実行されたか、実施状況を客観的に把握することを目的とし、各目標に対応したアウトプット指標を設定します。

目標1：都市の核となる公共交通軸のサービス水準を維持・向上し、便利な公共交通を守る



指標(1)：公共交通軸のサービス水準の維持の達成率

目標2：住民の生活を支える公共交通を確保し、身近で頼れる移動手段の選択肢を広げる



指標(2)：主要拠点間を結ぶ公共交通ネットワーク維持率

目標3：安心しておでかけに利用できる環境を整備し、公共交通の利用拡大を目指す



指標(3)：事業の実施状況（実施の有無、内容）



<アウトカム指標>

各施策が計画的に実施されることによる全体的な効果として、アウトカム指標を設定します。アウトカム指標は、人口動態や経済情勢、観光需要等の社会的要因による影響を受けるものの、公共交通施策が地域にもたらす効果を把握するために不可欠な指標です。指標を継続的に確認することで、施策の方向性が地域の利用実態や移動行動にどの程度反映されたかを把握でき、公共交通の利便性向上や地域活力の維持・向上に向けた取組を、より効果的かつ一体的に推進することが可能となります。

指標①：市民1人あたりの年間公共交通利用回数

指標②：市民1人あたりの年間まちなか来訪回数

指標③：路線バスの運行に係る収支差額

(1) アウトプット指標

指標(1) 公共交通軸のサービス水準の維持の達成率

本指標は、公共交通軸として位置づけた路線が、市民にとって利用しやすい待ち時間で運行されているかを把握することを目的としています。市内幹線は30分以内、市内準幹線は60分以内に次のバスが到着する割合を算出し、サービス水準の維持状況を評価します。指標が高い水準にあることは、移動のしやすさや時間の見通しの向上につながり、安心して公共交通が利用できる環境の確保に寄与します。

本指標の目標値は、各公共交通軸を運行頻度に応じて「A」「B」「C」の3段階で評価し、「A」評価路線を10本以上確保することとします。また、「B」「C」路線についても現状の水準を維持し、全体として路線網の確保を図ります。各公共交通軸は、現在高頻度で運行されている一方、将来的な乗務員不足や需要の変化等により、路線の維持が一層厳しくなることが見込まれています。このため、安定的な運行を確保しつつ、持続可能なサービス提供を図る観点から、現実的かつ供給可能なサービス水準として目標を設定します。

＜算出方法＞

■達成率の考え方

- ・市内幹線：平日10～15時台の運行間隔が30分以内（1時間に2～3本以上）である回数の割合を算出し、達成率を確認します。
- ・市内準幹線：平日10～15時台の運行間隔が60分以内（1時間に1本以上）である回数の割合を算出し、達成率を確認します。

■計算式 市内幹線30分以内（準幹線60分以内）の運行間隔の回数÷全間隔の回数×100

■評価方法 A：80%以上、B：60%以上80%未満、C：60%未満の3段階評価とします。

■目標値 A評価の路線が10本（現状維持）以上



図 4 - 21 市内幹線・市内準幹線等の設定

【参考】評価指標算出根拠

- ・沼津駅からの方面軸ごとに、平日日中の時間帯（10時から15時、沼津港方面軸は休日・日中）の運行間隔の全回数のうち、市内幹線では運行間隔が30分（準幹線は60分）以内の回数を割合として算出します。
- ・幹線・準幹線ごとに算出し、全方面軸での達成状況を確認します。
- ・運行間隔の回数のカウント方法

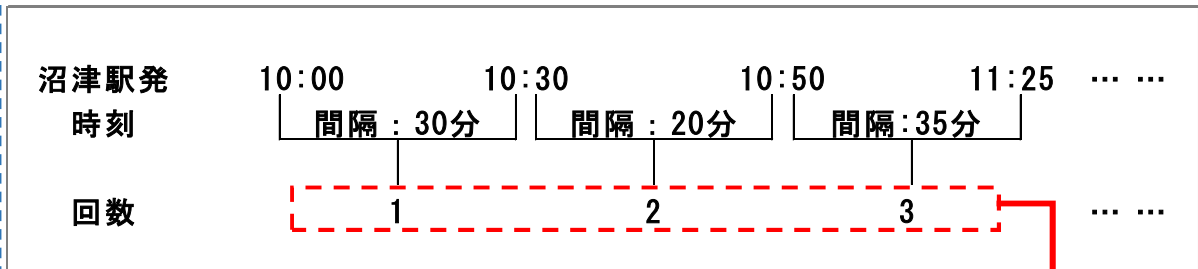


表 4 - 3 市内幹線・市内準幹線における日中時間帯の運行間隔と評価

| 路線 | 運行本数の考え方 | 当該路線 | 区間 | 運行間隔 | | | ①日中時間帯の 運行間隔の回数 | ②運行間隔が 30分以内の回数 | 割合 | 評価 |
|----------|-------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-------------|------|----|----|--------------------|--------------------|------|----|
| | | | | 最大 | 最小 | 平均 | | | | |
| 市内 幹線 | 平日・日中 (10～15時台) で1時間に2～3本以上 (※①沼津港方面軸は 観光路線のため、 休日・日中とする。) | ①沼津港方面軸（休日） | 沼津駅～沼津港 | 20 | 10 | 12 | 30 | 30 | 100% | A |
| | | ③静岡・伊豆長岡方面軸 | 沼津駅～多比 | 15 | 15 | 15 | 23 | 23 | 100% | A |
| | | ⑥大平方面軸 | 沼津駅～中央病院前 | 30 | 30 | 30 | 11 | 11 | 100% | A |
| | | ⑦清水町方面軸 (旧国一通り経由) | 沼津駅～黄瀬川橋 | 50 | 10 | 28 | 12 | 7 | 58% | C |
| | | ⑧大岡・三島方面軸 | 沼津駅～大岡駅 | 45 | 15 | 26 | 13 | 9 | 69% | B |
| | | ⑨拓南東・北小林方面軸 (学園通り経由) | 沼津駅～宮下 | 30 | 30 | 30 | 11 | 11 | 100% | A |
| | | ⑪市立病院方面軸 (リコー通り・本田町経由) | 沼津駅～ららぽーと沼津 | 30 | 15 | 17 | 20 | 20 | 100% | A |
| | | ⑫片浜・原方面軸 (旧東海道経由) | 沼津駅～大諏訪 | 60 | 30 | 33 | 10 | 9 | 90% | A |

| 路線 | 運行本数の考え方 | 当該路線 | 区間 | 運行間隔 | | | ①日中時間帯の 運行間隔の回数 | ②運行間隔が 60分以内の回数 | 割合 | 評価 |
|-----------|---------------------------------|----------------------------|---------|------|----|----|--------------------|--------------------|------|----|
| | | | | 最大 | 最小 | 平均 | | | | |
| 市内 準幹線 | 平日・日中 (10～15時台) で1時間に1本以上 | ②我入道方面軸 | 沼津駅～江川町 | 60 | 60 | 60 | 5 | 5 | 100% | A |
| | | ④下香貫方面軸 | 沼津駅～馬場 | 60 | 60 | 60 | 5 | 5 | 100% | A |
| | | ⑤外原方面軸 | 沼津駅～外原中 | 60 | 60 | 60 | 5 | 5 | 100% | A |
| | | ⑩運転免許センター方面軸 (市営球場通り経由) | 沼津駅～筒井町 | 85 | 30 | 56 | 6 | 5 | 83% | A |

達成率の状況（令和7年4月現在）

| 幹線の分類 | A評価 | B評価 | C評価 | 合計 |
|-------|-----|-----|-----|----|
| 市内幹線 | 6 | 1 | 1 | 8 |
| 市内準幹線 | 4 | 0 | 0 | 4 |
| 全体 | 10 | 1 | 1 | 12 |

指標(2) 主要拠点間を結ぶ公共交通ネットワーク維持率

本指標は、郊外部から市中心部への移動機会が安定的に確保され、地域間における交通手段の利便性を維持することを目的として設定します。市内 18 か所の地区センターを主要拠点として位置づけ、沼津駅までの公共交通による往復経路が朝夕の時間帯に確保されているかを評価することで、生活に必要な移動手段が最低限維持されている状況を把握します。

本指標の目標値は、100%の維持とし、数値の継続により郊外部の住民が市中心部への通勤・通学、買い物、行政手続きなどの日常的な移動を安定的に行えることが期待されます。

<算出方法>

■運行本数のカウント方法

- ・ 行き時間帯（朝）：各地区センターの最寄りバス停及び鉄道駅から 7～9 時台に沼津駅へ到着する平日の公共交通の運行本数をカウントします。
- ・ 帰り時間帯（夕）：16～18 時台に沼津駅を出発し、各地区センターの最寄りバス停及び鉄道駅までの平日の公共交通の運行本数をカウントします。
- ・ 1 往復以上確保されていれば【○】、確保されていなければ【×】として集計します。

■計算式 $1 \text{ 往復でも公共交通が確保されている拠点数【○】} \div \text{全 18 拠点} \times 100$

■目 標 100%の維持



図 4 - 22 各地区から沼津駅までのアクセス

【参考】評価指標算出根拠

- ・各地区センターの最寄りバス停及び鉄道駅から平日7時～9時台に沼津駅に到着する公共交通の運行本数、沼津駅を平日16時～18時台に出発し各地区センターの最寄りバス停及び鉄道駅までの公共交通の運行本数をそれぞれカウントします。
- ・路線バス、デマンドタクシー、コミュニティバスを鉄道などに乗り換えて到着・出発できる運行本数もカウントに含めます。（例：ミューバス原・浮島線を鉄道に乗り換えて沼津駅に到着）
- ・大岡地区センター及び原地区センターはバス停のほか、鉄道の運行本数も運行回数に含めます。

表 4 - 4 各地区センターからの公共交通によるアクセス状況と評価

| 各地区センター（最寄りバス停・鉄道駅） | | | ①朝（7～9時台） | ②夕（16～18時台） | 評価 |
|---------------------|----------------|-----|-------------|-------------|----|
| | バス停 | 鉄道駅 | 沼津駅へ到着する便数 | 沼津駅を出発する便数 | |
| 1 第一地区センター | 保健センター前 | | 8 | 6 | ○ |
| 2 第二地区センター | 観音前（300m圏内：幸町） | | 0（幸町：8） | 0（幸町：6） | ○ |
| 3 第三地区センター | 沼津三中前 | | 6 | 3 | ○ |
| 4 第四地区センター | 吉田町 | | 6 | 7 | ○ |
| 5 第五地区センター | 加藤学園入口 | | 12 | 10 | ○ |
| 6 門池地区センター | 三明寺入口/門池中学校入口 | | 5 | 3 | ○ |
| 7 金岡地区センター | グラウンド前 | | 4 | 3 | ○ |
| 8 大岡地区センター | 大岡駅前 | 大岡駅 | 19（うち鉄道7） | 16（うち鉄道6） | ○ |
| 9 愛鷹地区センター | 東原 | | 4 | 4 | ○ |
| 10 片浜地区センター | 大諏訪天神前 | | 7 | 6 | ○ |
| 11 今沢地区センター | 今沢団地中央公園前 | | 4 | 5 | ○ |
| 12 大平地区センター | 西三分市 | | 9 | 4 | ○ |
| 13 静浦地区センター | 静浦地区センター前 | | 15 | 12 | ○ |
| 14 内浦地区センター | オキシーテック前 | | 6 | 4 | ○ |
| 15 西浦地区センター | 立保 | | 4 | 4 | ○ |
| 16 原地区センター | 原駅 | 原駅 | 14（うち鉄道12） | 14（うち鉄道12） | ○ |
| 17 浮島地区センター | 東平沼 | | 3（うちミューバス2） | 4（うちミューバス3） | ○ |
| 18 戸田地区センター | 戸田 | | 1 | 1 | ○ |

維持率（令和7年4月現在）【○】18拠点 ÷ 全18拠点 × 100 = 100%

指標(3) 個別事業の実施状況（実施の有無、内容）

本指標は、計画に位置づけた各施策の取組状況を毎年度把握し、計画の実効性を高める役割を担います。施策ごとに「実施・未実施」を判断することで、進捗の遅れや取組の偏りを早期に把握し、必要な改善を的確に行います。

本指標の目標値を100%とし、公共交通の利便性や安全性の向上、移動手段の確保など、利用者や市民の生活に寄与する成果が着実に実現されることを目指します。

<算出方法>

計画に位置づけたの事業の検討（青）、実施（赤）の進捗を確認します。

※検討・実施のそれぞれの件数で、毎年度評価します。

【検討】○件/☆件、【実施】○件/☆○件（施策毎に母数（☆）を判断）

| | 短期 | | 中期 | | 長期 |
|----------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|---------------|
| | R8年度 (2026) | R9年度 (2027) | R10年度 (2028) | R11年度 (2029) | R12 (2030) |
| 実施スケジュール | 活用検討（市・交） | | 実施（市・交） | | |

【計算式】検討・実施事業数 ÷ 検討・実施予定の事業数 × 100

【目 標】100%

【参考】評価指標算出根拠

プロジェクトⅢからⅤで計画するスケジュールにおいて、検討・着手状況の進捗状況をカウントします。全体の事業に対して進捗している事業の割合【進捗率】を算出します。

| プロジェクト | No | 施策内容 | 実施状況（検討・実施） |
|----------------------------|-------|-------------------------------------|-------------|
| Ⅰ. 公共交通のサービス水準の維持・向上プロジェクト | I-1 | バス路線の維持・支援 | |
| | | 公共交通の維持・向上 | |
| | I-2 | 路線の再編・集約 | |
| | | 運行頻度・時間帯の確保 | |
| Ⅱ. 公共交通によるおでかけの足の確保プロジェクト | II-1 | 乗務員確保に向けた対策 | |
| | II-2 | 自主運行バス等の路線開通・集約及び運行維持に関するルール作りとその運用 | |
| | II-3 | 地域主体による外出支援体制の構築に向けた施策パッケージの提供 | |
| Ⅲ. 公共交通の利用環境向上プロジェクト | III-1 | バス停の環境改善 | |
| | | バス停の案内表示、デザインの統一 | 実施：○ |
| | | バス停周辺の環境改善 | 実施：○ |
| | III-2 | バス停位置等の見直し・改善 | 実施：○ |
| | III-3 | 運行情報のデータ化と活用 | 検討：○ 実施：○ |
| Ⅳ. 新たなおでかけ機会の創出プロジェクト | IV-1 | 分野横断による交通案内の体制の整備 | 検討：○ |
| | IV-2 | 利用しやすい運賃体系の見直し | 検討：○ 実施：○ |
| | | 交通案内情報の充実 | |
| | | 路線図・時刻表の作成 | 実施：○ |
| Ⅴ. いつでも安心・安全プロジェクト | IV-3 | アプリ等を活用した交通サービス提供 | 実施：○ |
| | IV-4 | 高齢者向けバスツアー・セミナーの開催 | 実施：○ |
| | VI-1 | 新たなモビリティツールの活用 | 検討：○ |
| | | 災害発生時の運行継続のための仕組みづくり | 検討：○ 実施：○ |

| プロジェクト | 検討 | | 実施 | |
|-----------------------|----|----|----|----|
| | 全体 | 進捗 | 全体 | 進捗 |
| Ⅲ. 公共交通の利用環境向上プロジェクト | 2 | | 4 | |
| Ⅳ. 新たなおでかけ機会の創出プロジェクト | 2 | | 4 | |
| Ⅴ. いつでも安心・安全プロジェクト | 1 | | 1 | |
| 全体 | 5 | | 9 | |

図 4 - 23 進捗率の考え方と算出方法

$$\text{進捗率} = \text{検討・実施事業数} \div \text{全 14 事業} \times 100$$

(2) アウトカム指標

指標① 市民1人あたりの年間公共交通利用回数

本指標は、2次計画に位置づけた各種施策の展開により、今後人口減少が進む中でも、公共交通ネットワークを維持するために必要となる利用水準を明確にすることを目的とし設定します。公共交通全体の利用者数を現状以上に確保するためには、市民1人あたりの年間利用回数を一定程度高める必要があり、年間利用回数を6回増加させることを目標とします。

現況値：79 回/年（令和6年度） → 目標値：85 回/年（令和12年度）

〔公共交通利用者数 40,492 人/日 → 40,700 人/日〕

市民のみなさんが、公共交通を利用して年に3回おでかけを増やすことで、
往復で6回の利用となり目標の達成につながります。

指標② 市民1人あたりの年間まちなか来訪回数

本指標は、公共交通の利便性向上が中心市街地への来訪行動の促進にどの程度寄与しているかを把握する目的とし設定します。人口減少が見込まれる中でも、まちなかへの来訪回数を維持・向上させることは、地域活性化にとって重要な要素です。このため、市民1人あたり年間2回の来訪増加を目標とします。なお、本指標は、社会的要因など公共交通以外の影響も受けますが、公共交通改善を来訪機会の拡大につながる要素の一つとして位置づけます。

現況値：37 回/年（令和7年度） → 目標値：39 回/年（令和12年度）

〔中心市街地歩行者通行量 54,978 人/日 → 55,000 人/日〕

市民のみなさんが、年に2回まちなかへのおでかけを増やすことで、
目標の達成につながります。

指標③ 路線バス運行に係る収支差額

本指標は、収支差額を経年で確認することで、バス路線の健全性を把握するとともに、路線の縮小などを抑止するため、支援の必要性などを測る目的とし設定します。併せて、2次計画に位置づけた各種施策の展開により、路線バス運行の収支に及ぼす影響を確認し、バス3社の合計の収支損失を抑制することを目標とします。

現況値：△3 億 2,182 万円（令和6年度） → 目標値：△3 億 2,100 万円以内（令和12年度）

市民のみなさんが、おでかけに路線バスを利用することで、
運賃収入が増加し、収支損失の抑制につながります。

指標①、指標②、指標③の関係性

公共交通で年間3回おでかけする。→指標①の達成

年間2回まちなかへおでかけする。→指標②の達成

おでかけに路線バスを利用する。→指標③の達成

年間3回、まちなかへ、
路線バスでの、
おでかけを増やす。
→全ての指標が達成

【参考】評価指標算出根拠

人口の将来推計について

- ・人口の将来推計については、「国立社会保障・人口問題研究所推計値」を基本としますが、「国立社会保障・人口問題研究所推計値」は令和2年国勢調査をベースとしており、同年の住民基本台帳の人口と開きがあります。また、公表される推計値は5年毎となっています。
- ・適切な進捗管理を行うには、毎年公表される住民基本台帳の人口を基本として考える必要があるため、「国立社会保障・人口問題研究所推計値」の減少率（令和2年→令和12年：-9.4%）をもとに、住民基本台帳での人口を予測すると以下の表になり、計画目標年次の令和12年の人口は175,891人として、評価指標の妥当性を確認します。

表 4 - 5 人口の将来推計の算出方法

| 和暦 | 西暦 | 人口 | | | |
|-------|-------|--------------------------|--------|-----------------------|--------|
| | | 令和2年：国勢調査 令和12年：推計値※1 | | 住民基本台帳人口 4月（3月末時点） | |
| 令和2年 | 2020年 | 189,386 | 100.0% | 194,207 | 100.0% |
| 令和3年 | 2021年 | — | — | 192,644 | 99.2% |
| 令和4年 | 2022年 | — | — | 190,417 | 98.0% |
| 令和5年 | 2023年 | — | — | 188,613 | 97.1% |
| 令和6年 | 2024年 | — | — | 186,676 | 96.1% |
| 令和7年 | 2025年 | — | — | 184,563 | 95.0% |
| ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⋮ |
| 令和12年 | 2030年 | 171,525 | 90.6% | 175,891 | 90.6% |

※1 2023.12国立社会保障・人口問題研究所推計値

※斜体太字は推計人口

【参考】指標① 市民1人あたりの年間公共交通利用回数

1) 指標①-1 鉄道乗車回数（市内4駅合計）

- ・沼津市統計資料に掲載されている「1日平均乗車人員」から算出される市民1人あたりの年間利用回数を評価指標としました。
- ・令和6年度（現況）の鉄道乗車人数は24,304人/日、住民基本台帳人口をもとに算出した市民1人あたりの年間利用回数は48回/年でした。
- ・令和12年度（将来）の目標値は、現況値の鉄道乗車人数を100人単位で切り上げた24,400人/日、将来の人口予測をもとに算出した市民1人あたりの年間利用回数は50.6回/年、小数を四捨五入し51回/年としました。

表4-6 鉄道乗車回数の算出方法

| 和暦 | 西暦 | 人口 | | 鉄道乗車回数（市内4駅合計） | | |
|-------|-------|-----------------------|-------|-------------------|-----------------------------------|-----------|
| | | 住民基本台帳人口 4月（3月末時点） | | 1日平均乗車人員 （人/日） | 市民1人あたり利用回数（回/年） （利用者数×365÷人口） | |
| | | | | | 小数点以下四捨五入 | |
| 令和6年 | 2024年 | 186,676 | 96.1% | 24,304 | 47.5 | 48 |
| ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⋮ |
| 令和12年 | 2030年 | 175,891 | 90.6% | 24,400 | 50.6 | 51 |

※斜体太字は推計値

2) 指標①-2 路線バス乗車回数

- ・沼津市統計資料に掲載されている「1日平均乗車人員」から算出される市民1人あたりの年間利用回数を評価指標としました。
- ・令和6年度（現況）の路線バス乗車人数は12,534人/日、住民基本台帳人口をもとに算出した市民1人あたりの年間利用回数は25回/年でした。
- ・令和12年度（将来）の目標値は、現況値の路線バス乗車人数を100人単位で切り上げた12,600人/日、将来の人口予測をもとに算出した市民1人あたりの年間利用回数は26.1回/年、小数を四捨五入し26回/年としました。

表4-7 路線バス乗車回数の算出方法

| 和暦 | 西暦 | 人口 | | バス乗車人数 | | |
|-------|-------|-----------------------|-------|-------------------|-----------------------------------|-----------|
| | | 住民基本台帳人口 4月（3月末時点） | | 1日平均乗車人員 （人/日） | 市民1人あたり利用回数（回/年） （利用者数×365÷人口） | |
| | | | | | 小数点以下四捨五入 | |
| 令和6年 | 2024年 | 186,676 | 96.1% | 12,534 | 24.5 | 25 |
| ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⋮ |
| 令和12年 | 2030年 | 175,891 | 90.6% | 12,600 | 26.1 | 26 |

※斜体太字は推計値

3) 指標①-3 タクシー利用回数

- ・静岡県タクシー協会による「年間輸送人員」をもとに、「1日平均輸送人員」を算出し、市民1人あたりの年間利用回数を評価指標としました。
- ・令和6年度（現況）の1日平均輸送人員は3,654人/日、住民基本台帳人口をもとに算出した市民1人あたりの年間利用回数は7回/年でした。
- ・令和12年度（将来）の目標値は、現況値の1日平均輸送人員を100人単位で切り上げた3,700人/日、将来の人口予測をもとに算出した市民1人あたりの年間利用回数は7.7回/年、小数を四捨五入し8回/年としました。

表4-8 タクシー利用回数の算出方法

| 和暦 | 西暦 | 人口 | | タクシー乗車人数 | | |
|-------|-------|-----------------------|-------|-------------------|-----------------------------------|----------|
| | | 住民基本台帳人口 4月（3月末時点） | | 1日平均輸送人員 （人/日） | 市民1人あたり利用回数（回/年） （利用者数×365÷人口） | |
| | | | | | 小数点以下四捨五入 | |
| 令和6年 | 2024年 | 186,676 | 96.1% | 3,654 | 7.1 | 7 |
| ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⋮ |
| 令和12年 | 2030年 | 175,891 | 90.6% | 3,700 | 7.7 | 8 |

※斜体太字は推計値

【参考】指標② 市民1人あたりの年間まちなか来訪回数

- ・沼津市において毎年7月上旬の日曜日に調査を実施している「中心市街地歩行者通行量調査」における数値目標地点14地点（下表赤文字）における歩行者通行量調査結果（自転車含む）から算出される市民1人あたりの年間来訪回数を評価指標としました。

表4-9 調査地点における中心市街地歩行者通行量調査結果

| 調査地点 | 令和2年度 | 令和3年度 | 令和4年度 | 令和5年度 | 令和6年度 | 令和7年度 |
|---------------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------------|-----------------|-----------------|
| | R2.7.12 (晴れ) | R3.7.11 (晴れ) | R4.7.10 (晴れ) | R5.7.9 (晴れ) | R6.7.14 (曇り) | R7.7.13 (曇り) |
| (1)沼津高島郵便局前 | 1,094 | 941 | 665 | 636 | 640 | 517 |
| (2)旧高島屋前 | 2,132 | 2,137 | 1,626 | 1,611 | 1,431 | 1,383 |
| (3)スルガレジャーセンター前 | 2,866 | 3,159 | 2,609 | 3,147 | 2,726 | 2,538 |
| (4)ファミリーマート前 | 2,783 | 2,722 | 2,552 | 2,843 | 2,524 | 2,407 |
| (5)北口駅前広場西側 | 1,832 | 2,095 | 1,944 | 2,559 | 2,414 | 2,334 |
| (6)BiViぬまづ北側 | 1,242 | 2,435 | 1,622 | 5,183 | 1,235 | 1,224 |
| (7)BiViぬまづ西側 | 2,912 | 4,232 | 3,935 | 5,575 | 4,059 | 4,919 |
| (8)あまねガード | 3,650 | 3,700 | 3,593 | 4,992 | 4,106 | 4,190 |
| (9)イーラde東側 | 8,562 | 7,746 | 9,755 | 10,351 | 12,729 | 10,156 |
| (10)駅前広場 | 4,615 | 4,082 | 4,224 | 4,498 | 5,952 | 6,045 |
| (11)タリーズコーヒー前 | 5,672 | 5,766 | 6,446 | 6,940 | 8,036 | 7,970 |
| (12)フジワラ時計店前 | 2,147 | 1,662 | 1,864 | 1,849 | 2,301 | 1,971 |
| (13)大久保商店前 | 3,152 | 2,037 | 1,947 | 1,973 | 2,533 | 3,364 |
| (14)原田衣料店前 | 5,138 | 4,359 | 4,795 | 5,322 | 7,225 | 6,322 |
| (15)SMBC日興証券前 | 1,697 | 1,640 | 1,748 | 1,734 | 2,670 | 1,955 |
| (16)野村證券前 | 1,937 | 1,682 | 1,722 | 1,823 | 2,345 | 2,303 |
| (17)旧メンズプラザゴトー前 | 3,794 | 2,966 | 3,199 | 3,794 | 5,187 | 4,587 |
| (18)旧ポウルビル前 | 657 | 502 | 624 | 561 | 508 | 476 |
| (19)ドールハウスキムラ前 | 633 | 485 | 508 | 484 | 411 | 382 |
| (20)商連駐車場前 | 767 | 594 | 759 | 590 | 606 | 630 |
| (21)ウイステリア大手町マンション前 | 2,035 | 1,951 | 1,704 | 1,890 | 2,196 | 2,352 |
| (22)あゆみ橋 | 1,165 | 870 | 902 | 1,051 | 993 | 914 |
| (23)正秀刃物店前 | 524 | 316 | 424 | 337 | 435 | 139 |
| (24)池田青果店前 | 542 | 440 | 417 | 311 | 410 | 442 |
| (25)つちくら前 | 2,279 | 1,354 | 1,557 | 1,405 | 1,870 | 1,885 |
| (26)四泉堂前 | 1,415 | 1,038 | 1,005 | 954 | 1,441 | 1,720 |
| (27)静岡中央銀行前 | 1,234 | 1,135 | 792 | 897 | 1,176 | 1,300 |
| (28)メディア薬局前 | 919 | 814 | 846 | 668 | 769 | 968 |
| (29)ナティ前 | 1,292 | 1,112 | 1,123 | 1,074 | 1,266 | 1,701 |
| (30)商連会館西側 | 4,108 | 3,366 | 3,779 | 4,063 | 4,626 | 4,885 |
| (31)リバーサイドホテル北側 | 363 | 421 | 303 | 306 | 590 | 369 |
| 合計(数値目標地点)※赤字 | 45,250 | 42,703 | 45,707 | 51,858 | 58,941 | 54,978 |
| 合計(地点①～③) | 73,158 | 67,759 | 68,989 | 79,421 | 85,410 | 82,348 |

- ・令和7年度（現況）の中心市街地歩行者通行量 54,978 人/日、住民基本台帳人口をもとに算出した市民1人あたりの年間来訪回数は 37 回/年でした。
- ・令和12年度（将来）の目標値は、現況値の中心市街地歩行者通行量を 100 人単位で切り上げた 55,000 人/日、将来の人口予測をもとに算出した市民1人あたりの年間来訪回数は 38.8 回/年、小数点以下を四捨五入し 39 回/年としました。

表4-10 市民1人あたりの年間まちなか来訪回数の算出方法

| 和暦 | 西暦 | 人口 | | 中心市街地歩行者通行量 | | |
|-------|-------|-----------------------|-------|---------------------------|---------------------------------------------------------------|----|
| | | 住民基本台帳人口 4月(3月末時点) | | 1日中心市街地 歩行者通行量 (休日) | 市民1人あたりの年間 まちなか来訪回数(回/年) (1日歩行者通行量×124÷人口) 小数点以下四捨五入 | |
| 令和7年 | 2025年 | 184,563 | 95.0% | 54,978 | 36.9 | 37 |
| ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⋮ |
| 令和12年 | 2030年 | 175,891 | 90.6% | 55,000 | 38.8 | 39 |

※年間休日日数を124日とし1人あたりの年間来訪回数を設定

※斜体太字は推計値

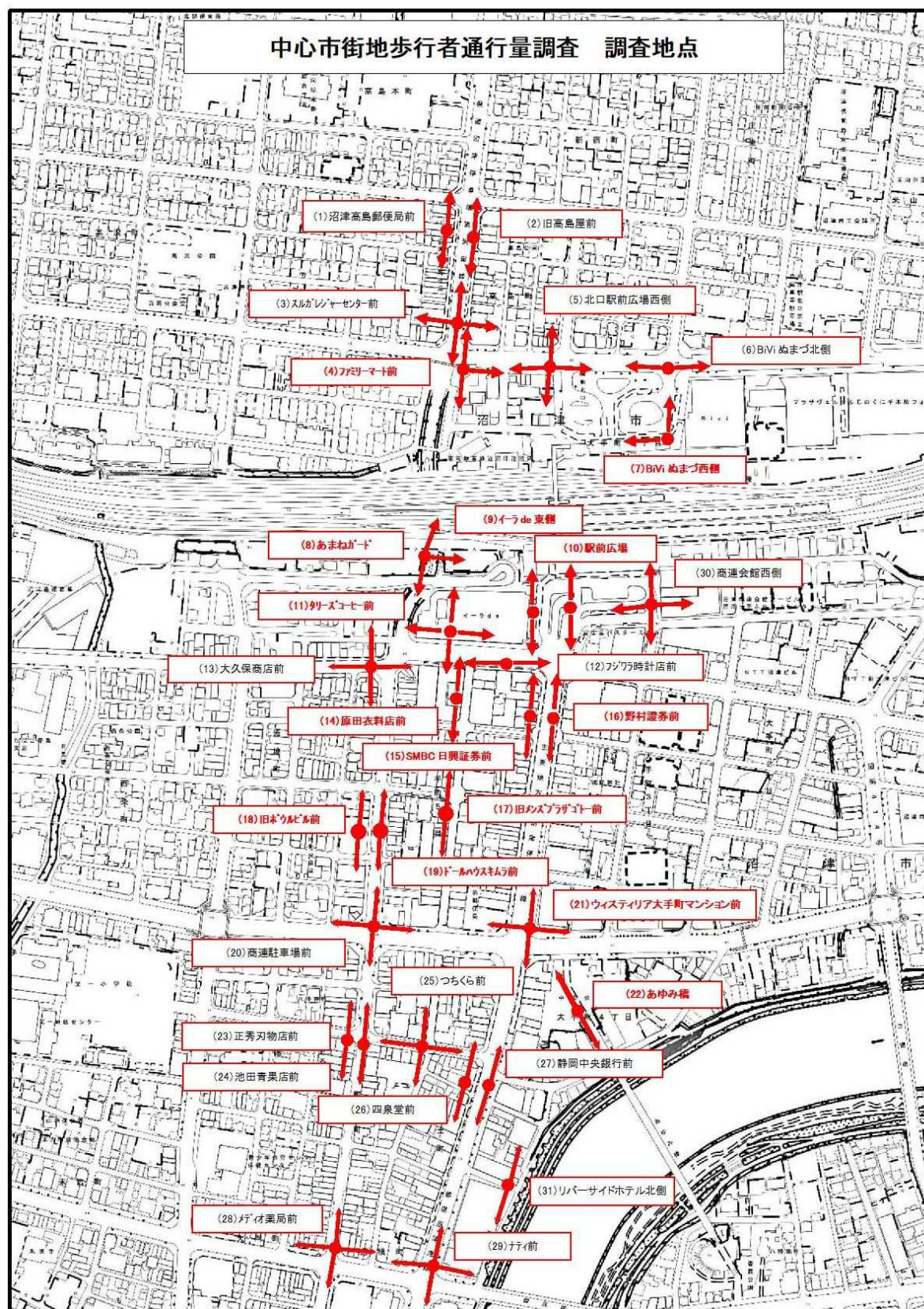


図 4 - 24 中心市街地歩行者通行量調査地点（赤塗地点が継続調査地点 14 地点）

【参考】 指標③ 路線バス運行に係る収支差額

- ・バス事業者3社より提供された市内を走行する路線バスの経費及び収入データを基に、収支差額を算出しました。
- ・過去3年間のバス3社における収支差額の合計額は、令和4年度は△3億5,682万円、令和5年度は△2億2,310万円、令和6年度は△3億2,182万円でした。
- ・令和5年度に、新型コロナウイルス感染症が5類に移行されたことを受け、公共交通利用者が回復傾向にあり、各バス事業者の収支状況も改善傾向にありました。しかしながら、令和6年度に勤務間インターバル制度が義務化されたことに伴い、予見された乗務員不足に対応すべく、各社の処遇改善の取組などが起因し、キロ当たり経費が上昇していることで、収支差額が拡大しています。
- ・計画に位置づける各施策の効果として、指標①、指標②が改善されることで、令和12年度の目標を、バス3社の収支損失を現状より抑制させることとしました。

表 4 - 11 路線バス運行に係る収支差額

| 和暦 | 西暦 | バス3社合計（単位：千円） | | |
|------|-------|---------------|-----------|-----------|
| | | 運行経費 | 運送収入 | 収支差額 |
| 令和4年 | 2022年 | 1,290,133 | 933,307 | △ 356,826 |
| 令和5年 | 2023年 | 1,227,062 | 1,003,953 | △ 223,109 |
| 令和6年 | 2024年 | 1,466,465 | 1,144,642 | △ 321,823 |

（参考）令和6年度補助額（国・県・市計：1億3,784万円）を除く

第5章 計画の進捗管理と実施体制

5-1 計画の進捗管理、評価スケジュール

計画の進捗管理は、施策の立案（Plan）、事業の実施（Do）、評価（Check）、見直し・改善（Action）を繰り返す、PDCAサイクルの考え方により推進し、実施時期、実施主体、実施内容（何をチェックして改善していくのか）を明確にして進める必要があります。

計画の進捗管理にあたっては、鉄道、バス、タクシーの公共交通利用者数等のデータの活用に努めることとし、以下のスケジュールに示すとおり、計画期間及び年間単位において評価を行います。上期の協議会において前年度の実施状況の確認（Check）及び改善策を検討（Action）します。検討結果を当年度の事業実施（Do）及び次年度計画に反映（Plan）させ、下期の協議会では、当年度事業の実施状況の中間確認（Check）を行うことで、PDCAサイクルを回していきます。

<計画期間における進捗管理、評価スケジュール>

| | 前期 | | | | 中期 | | | | 後期 | | R13～ (2031～) |
|-----------------------------|-----------------------------|----|-----------------|----|----------------------|----|------------------|----|----------------------|----|-----------------|
| | R8 年度 (2026) | | R9 年度 (2027) | | R10 年度 (2028) | | R11 年度 (2029) | | R12 年度 (2030) | | |
| | 前期 | 後期 | 前期 | 後期 | 前期 | 後期 | 前期 | 後期 | 前期 | 後期 | |
| 施策実施確認 内容の評価 (プロセス評価) | 事業実施 → 実施状況の 確認・評価 | | → 反映 | | → 反映 | | → 反映 | | → 反映 | | |
| 目標の達成 状況の評価 (効果の評価) | 毎年確認可 能な数値の チェック | | → | | 中間年の 目標達成 状況評価 | | → | | 最終年の 目標達成 状況評価 | | |
| 課題共有 | 実施の課題 共有 | | → | | → | | → | | → | | |
| 改善と反映 | 次年度実施 の改善と反映 | | → | | → | | → | | → | | |

<年間単位の進捗管理、評価スケジュール>

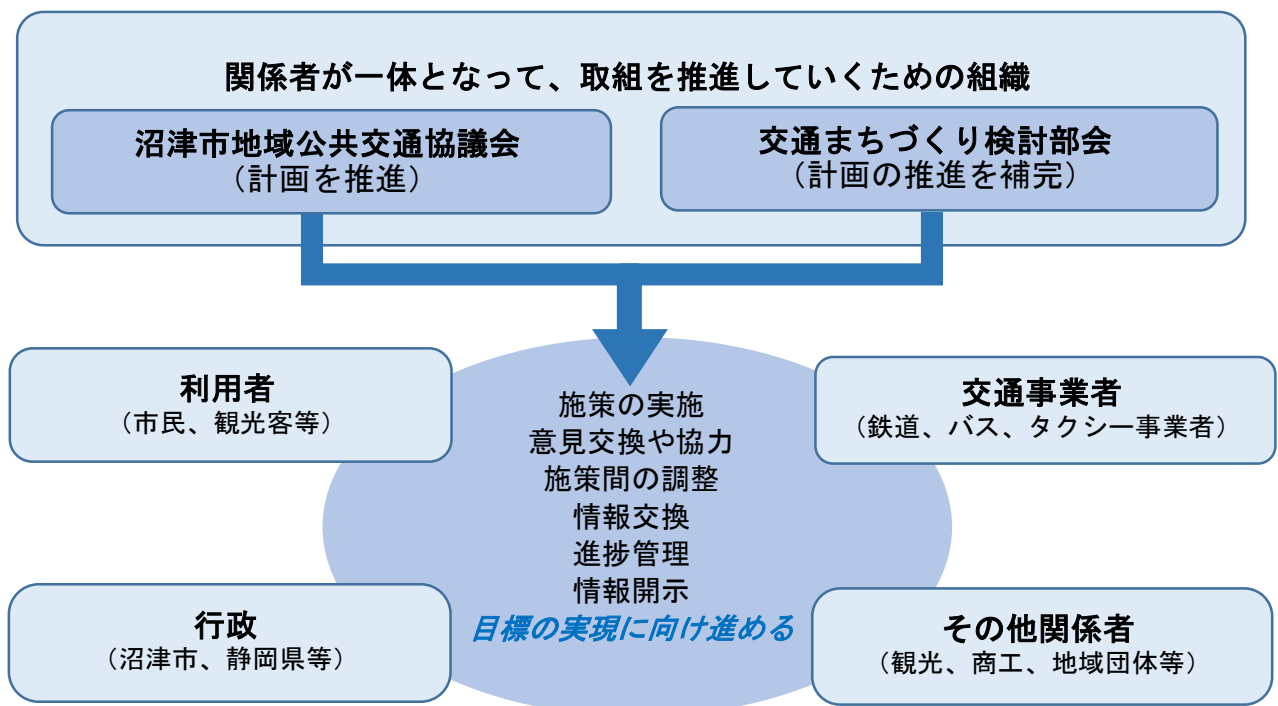
| | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 | 1月 | 2月 | 3月 |
|-------------|--------------------|----|------------|-----------|----|-----------------|-----------|-----|------------|----|------------|----|
| 地域公共交通協議会 | | | ① | | | ② (必要に応じて実施) | | | | | ③ | |
| 主な行事 | | | ◆ 確保維持改善計画 | | | | ★ 次年度予算要求 | | | | ◆ 第三者評価委員会 | |
| 実施項目 | 前年度の事業評価 事業実施 C | | 改善検討 A | 次年度事業計画 P | | | | | 当年度の中間評価 C | | 改善検討 A | |
| 交通まちづくり検討部会 | D (必要に応じて実施) | | | | | | | | | | | |

5-2 計画の実施主体と役割

計画の推進にあたっては、行政、市民、交通事業者に加え、商業者、観光事業者なども交えた関係者間による協働・連携により、計画目標の達成に向けて施策を実行していく必要があります。このため、それぞれの役割分担や協力体制を明確にして進めていくことが求められます。

なお、沼津市地域公共交通協議会、交通まちづくり検討部会等を継続して開催し、計画の進捗状況や関係者との協議調整を図りながら、目標の実現に向けて取り組んでいきます。

| 主体 | 役割 |
|----------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 沼津市地域公共交通協議会 (法律に基づき設置) | 計画に基づく事業実施の推進組織として、関係者間の協議の継続や、連携・調整を図ります。また、施策の実施状況や計画の目標に対して評価・検証し、市民への情報開示を行っていきます。 |
| 交通まちづくり検討部会 (条例に基づき設置) | 計画の推進を補完する実施主体として、事業者と行政の連携を強化し、地域の移動ニーズに即した調整機能を担います。鉄道・バス・タクシー事業者間の横断的な協議を通じて、イベント時などにおける需要への対応や、運行調整など利用環境の改善を図ります。併せて、行政と共同で取り組む領域を広げ、円滑な移動支援体制の形成に寄与します。 |
| 行政 (沼津市、静岡県等) | 計画に基づく施策について、関係者間の連携や各施策間の調整を図りながら進めます。 |
| 交通事業者 (鉄道、バス、タクシー事業者) | 計画に基づく施策について、関係者間で連携を図りながら進めます。 |
| 利用者 (市民、観光客等) | 公共交通の積極的な利用、住民協議会への参加等を行います。 |
| その他関係者 (観光、商工、地域団体等) | 本市のまちづくりと一体となった公共交通の取り組みが推進されるよう、まちづくり、観光、商工、地域団体などの関係者間で連携を図ります。 |



5-3 庁内連絡体制

計画の推進にあたっては、交通、まちづくり、福祉、商工、観光、教育等多様な分野の施策推進が求められます。このため、施策が円滑に展開できるよう庁内連絡体制を構築します。

(1) 住民の日常生活を支え、暮らしの足に関する情報連絡

- ・地域住民の移動に関する困りごとについて、関係課からの情報提供等により把握するとともに、バスの乗り方講座や地域との意見交換を実施するなどし、移動支援の方法を検討します。
- ・公共交通を利用する児童生徒の通学環境を確保するため、関係課で連絡体制を構築し、通学に支障が生じないよう必要な移動支援の方法について協議します。

| | |
|-----|-------------------------------|
| 関係課 | 地域自治課、福祉企画課、長寿福祉課、教育企画課、学校施設課 |
|-----|-------------------------------|

(2) バス停周辺の施設整備に関する情報連絡

バス停付近における、道路、公営住宅、その他公共施設の整備計画の有無を確認し、施設整備が予定されている場合には、バス停と待合環境をより良いものとするため関係者と協議します。

| | |
|-----|-------------------------------------------------|
| 関係課 | 道路建設課、道路管理課、公共建築課、開発指導課、岡宮北区画整理事務所、沼津駅周辺区画整理事務所 |
|-----|-------------------------------------------------|

(3) 公共交通関連施策に関する情報連絡

公共交通に関連する施策を所管する関係課と相乗効果が生まれるよう密に情報連絡を行います。特に、公共交通の利用促進につながる取り組みに対して連携することで、利用者の増加に努めます。

| | |
|-----|-----------------------------------------------------------------------|
| 関係課 | 政策企画課、生活安心課、人事課、財政課、福祉企画課、障がい福祉課、観光戦略課、商工振興課、水産海浜課、ウィズスポーツ課、環境政策課、推進課 |
|-----|-----------------------------------------------------------------------|

巻末資料

1 関連計画の整理

第2次沼津市地域公共交通計画の関連計画は下図のとおりです。

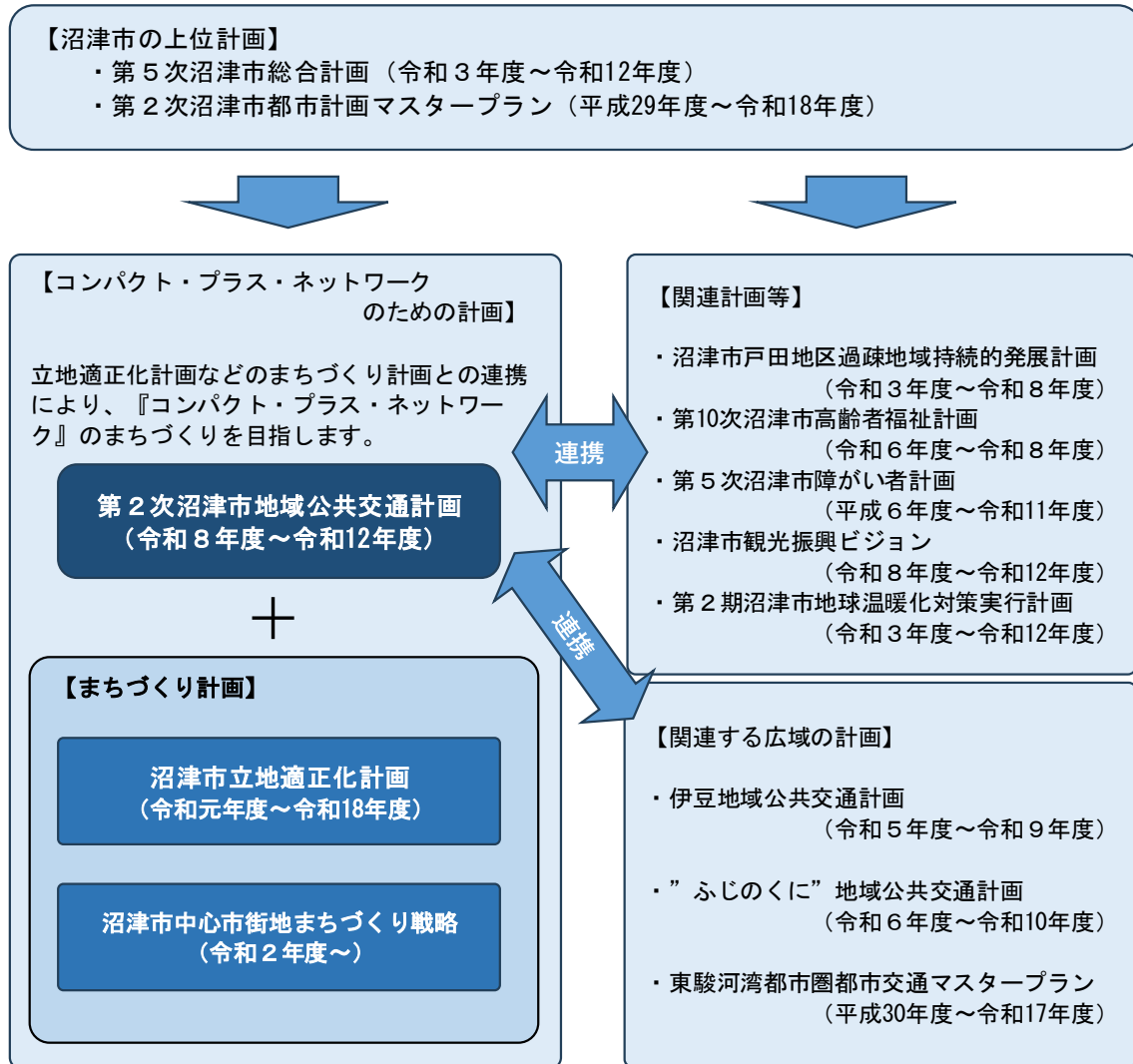


図1 上位計画、関連計画との位置づけ

2 沼津市の地域概況

(1) 地勢・地理

沼津市は、駿河湾の最奥部に位置し、長い海岸線を有する地形となっています。

市北部は、J R東海道本線沿線付近に広がる平野部と、東名高速道路付近の丘陵部で構成されています。一方、南部は急峻な斜面が海岸線まで迫っている地形となっています。

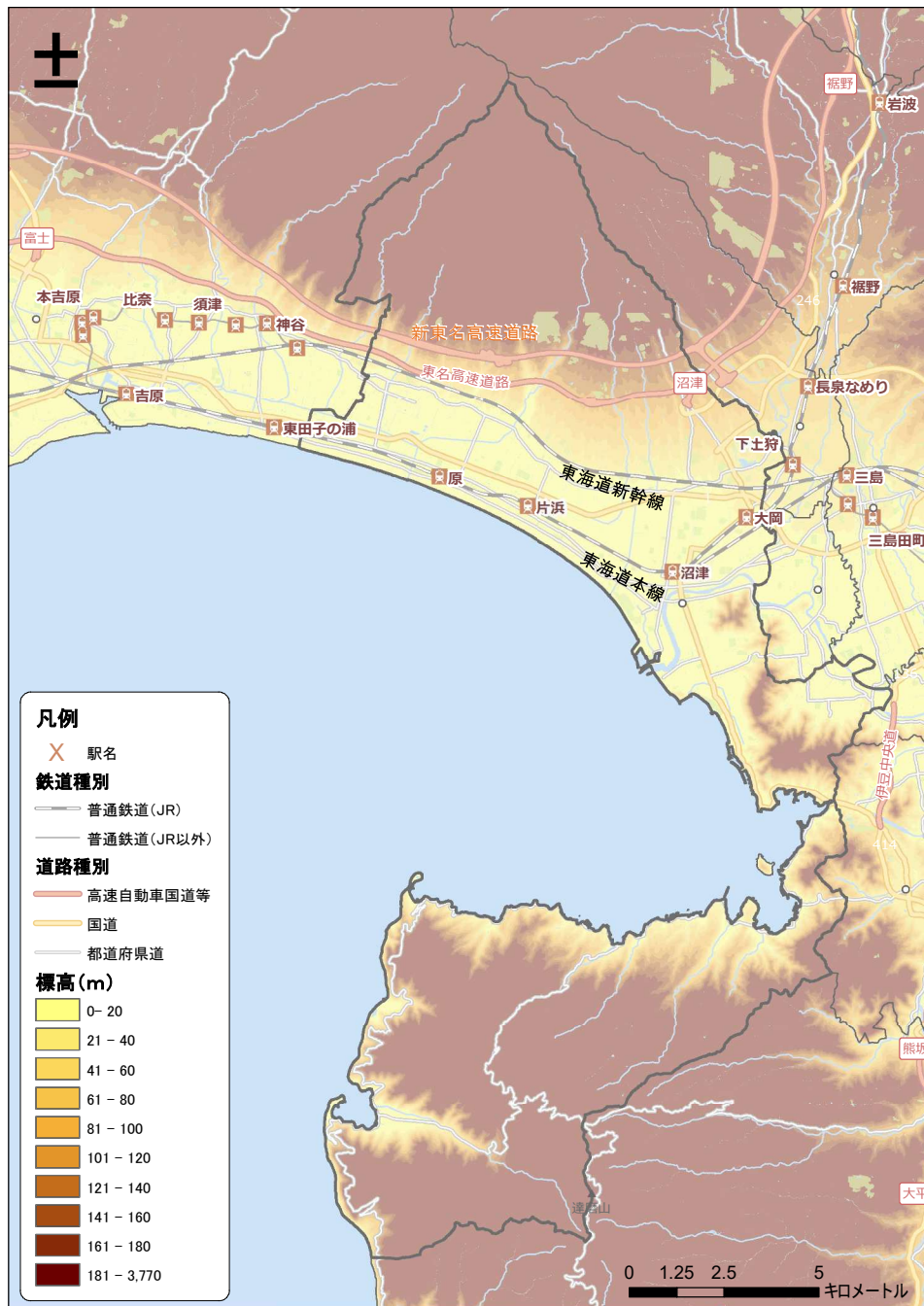
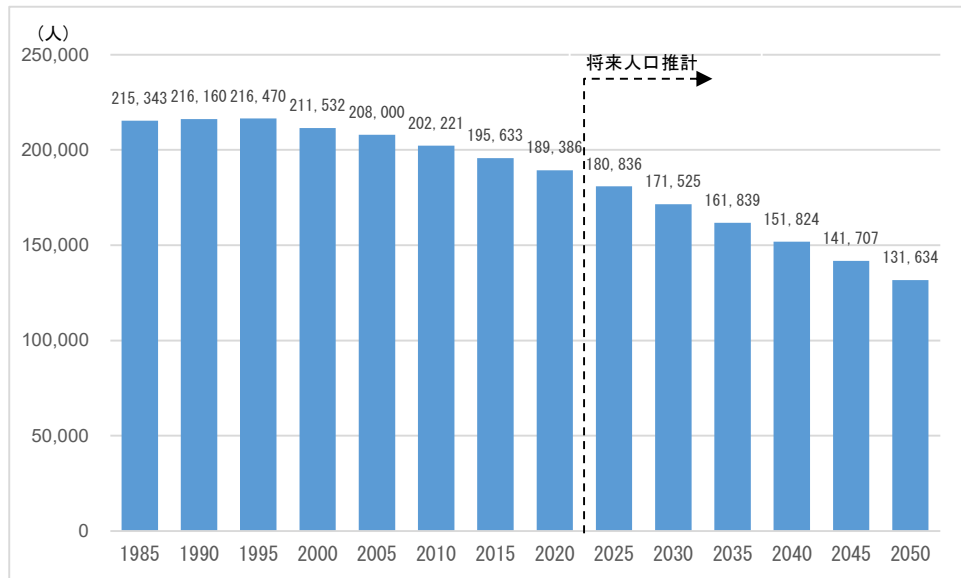


図 2 沼津市の地形

(2) 人口

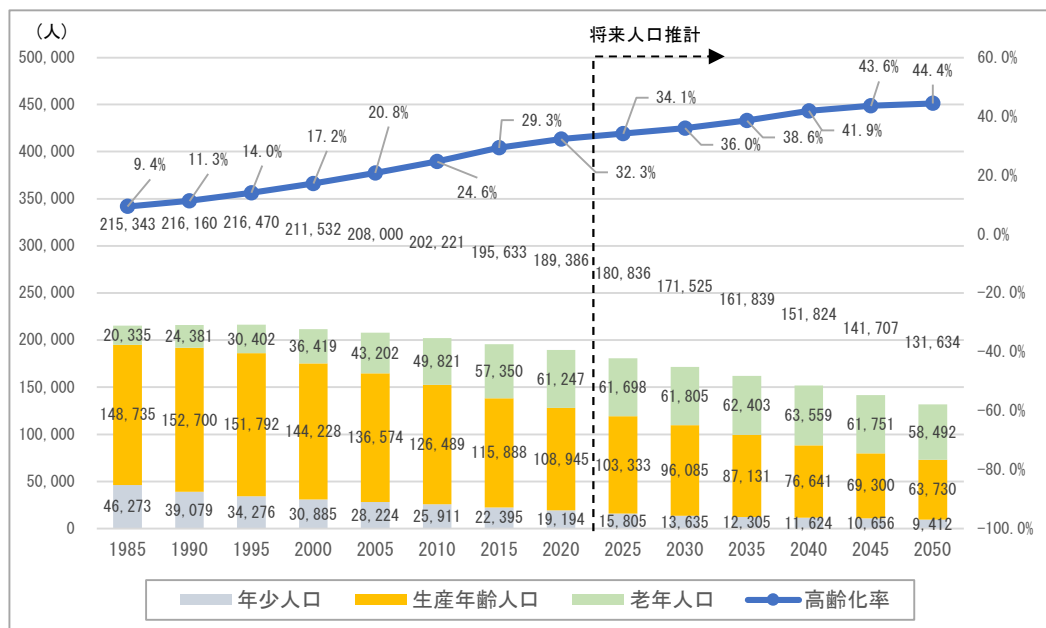
人口は、平成7年（1995年）をピークに減少に転じています。ピーク時は20万人を超える人口でしたが、令和2年（2020年）国勢調査時点での人口は189,386人となっています。今後も、人口減少の傾向が予測されており、令和12年（2030年）には17.2万人となることが予測されています。



出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

図3 沼津市の人口の推移

高齢化率は、令和2年（2020年）時点で32.3%と20年前の平成12年（2000年）と比較して約2倍に増加しています。今後、老年人口は6万人程度の横ばいで推移しますが、生産年齢人口、年少人口の減少に伴い、高齢化率は上昇し続ける見込みとなっています。

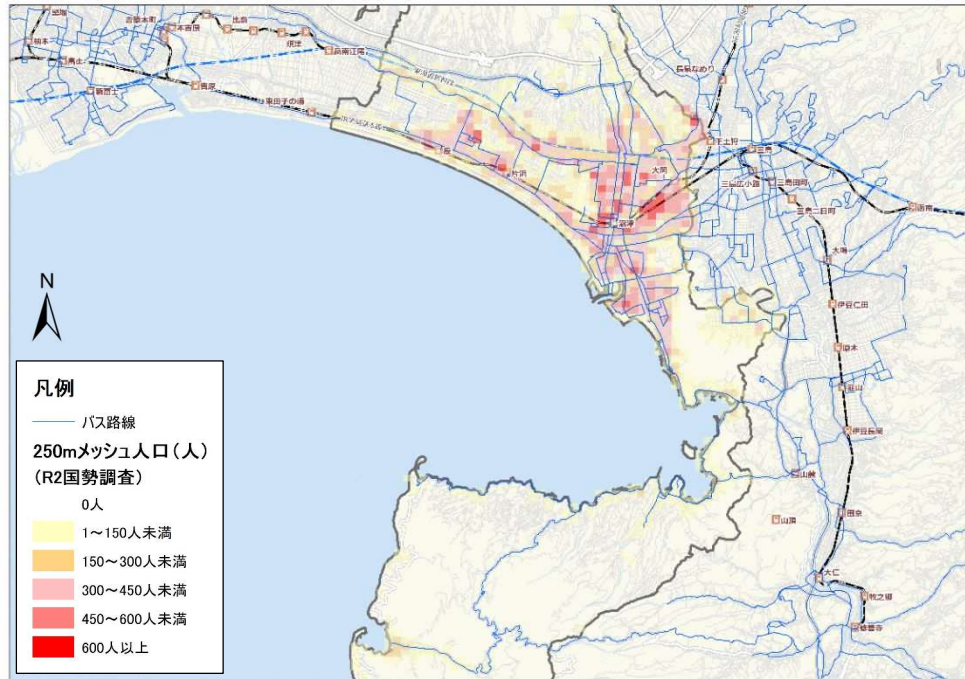


出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

図4 沼津市の年齢別人口、高齢化率の推移

(3) 人口分布

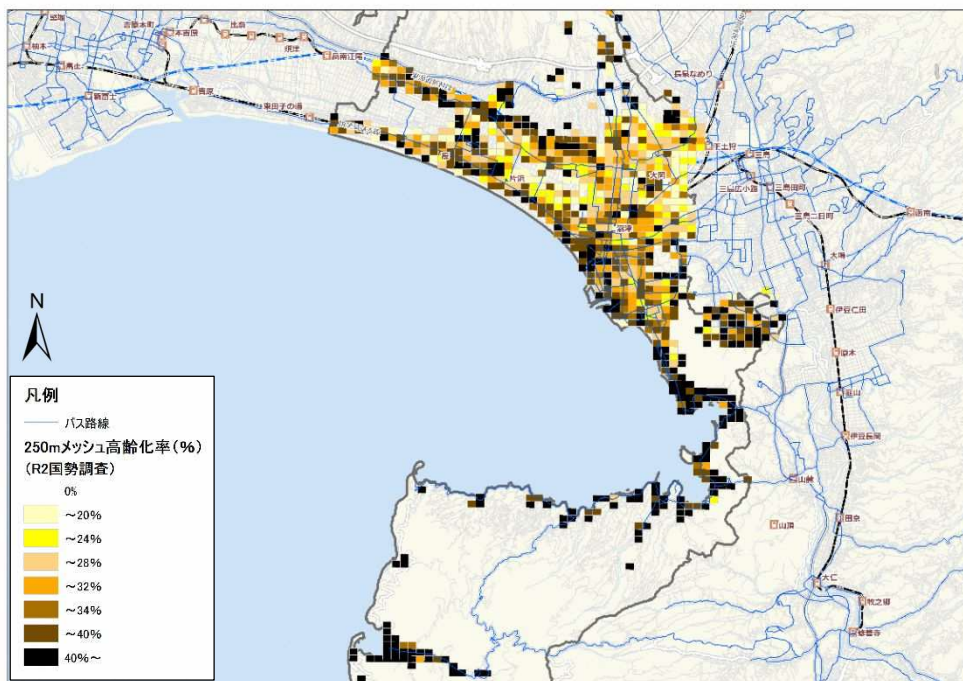
沼津市の人口分布は、沼津駅の周辺に位置する第一地区～第五地区、大岡地区、原団地周辺、片浜駅周辺で人口の集積がみられます。



出典：令和2年国勢調査

図 5 沼津市の人口分布（250m メッシュ人口）

戸田地区、西浦地区、内浦地区、静浦地区、大平地区、第二地区では高い高齢化率になっています。



出典：令和2年国勢調査

図 6 沼津市の高齢化率分布（250m メッシュ人口）

(4) 観光・商業施設立地

観光施設は、主に市街地南部の沼津港周辺と内浦地区、西浦地区及び戸田地区の海岸沿いに点在していますが、概ねバス路線により接続されています。

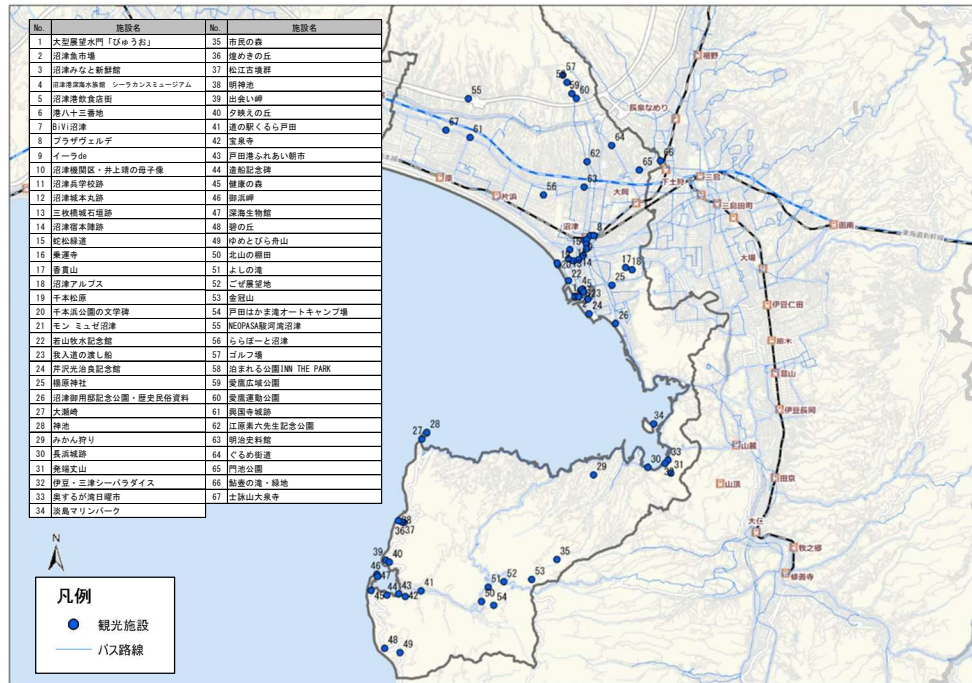
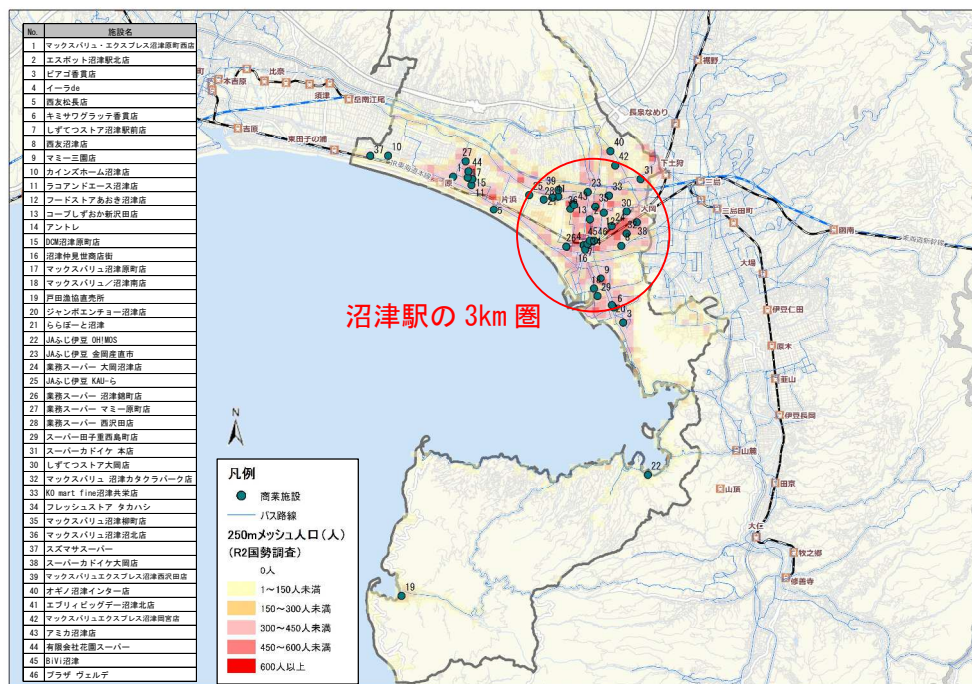


図 7 沼津市内の観光施設立地

出典：沼津市観光ポータル

商業施設は、沼津駅の 3 km 圏内や、原・片浜地区に多く立地しています。市の南部は商業施設の立地が少ない状況にあります。

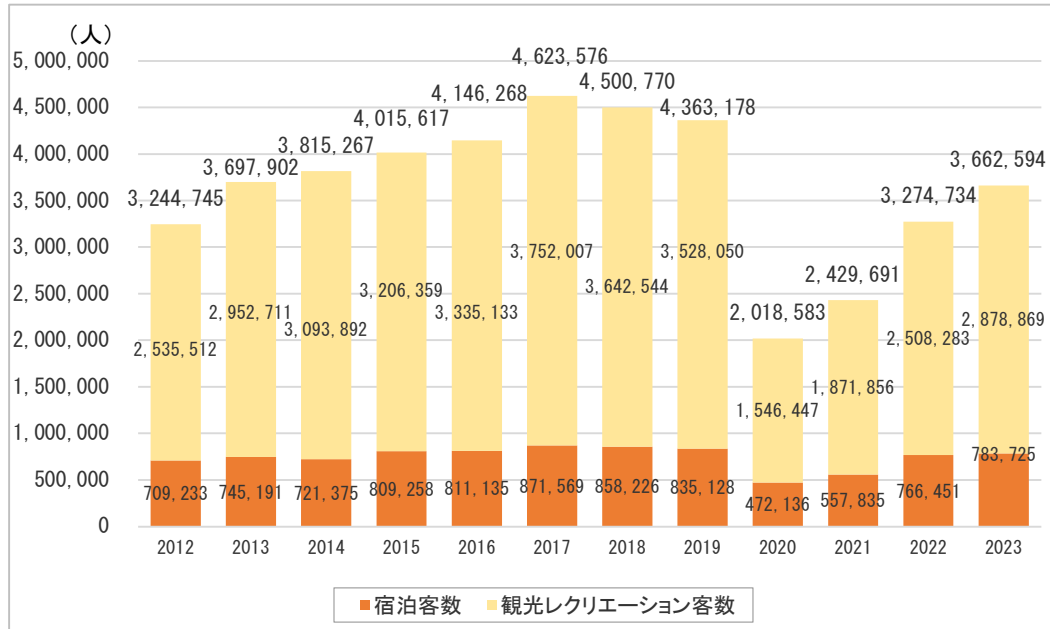


出典：1次計画をベースに一部追記

図 8 沼津市内の商業施設

(5) 観光動態

沼津市を訪れる宿泊者数及び観光レクリエーション客数は、新型コロナウイルスの感染症拡大に伴い令和2年度（2020年度）には約202万人に落ち込みました。その後は回復かつ増加傾向にあり、令和5年度（2023年度）時点では約366万人（1日約1万人程度）となっています。

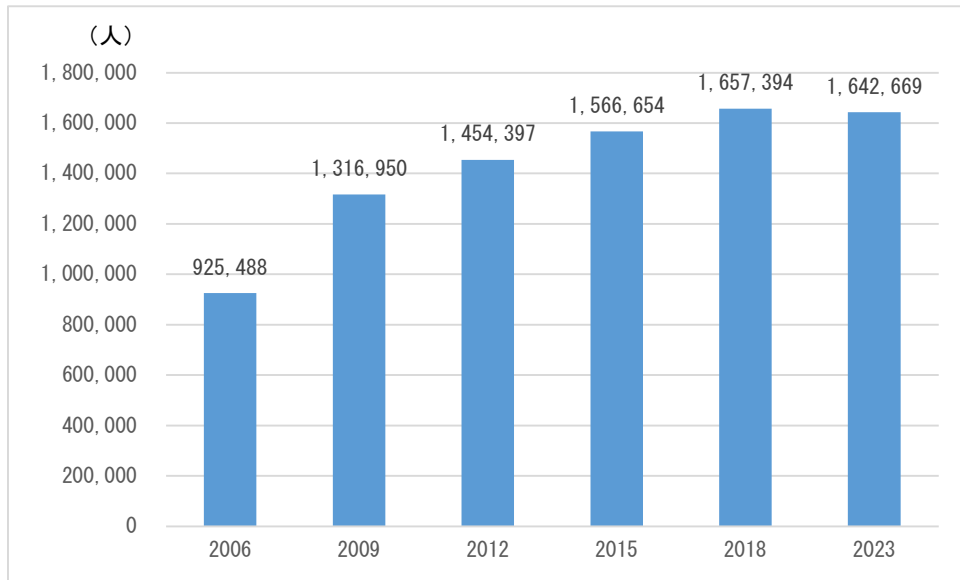


出典：静岡県観光交流の動向

図9 沼津市の宿泊客数と観光レクリエーション客数の推移

(6) 沼津港の集客状況

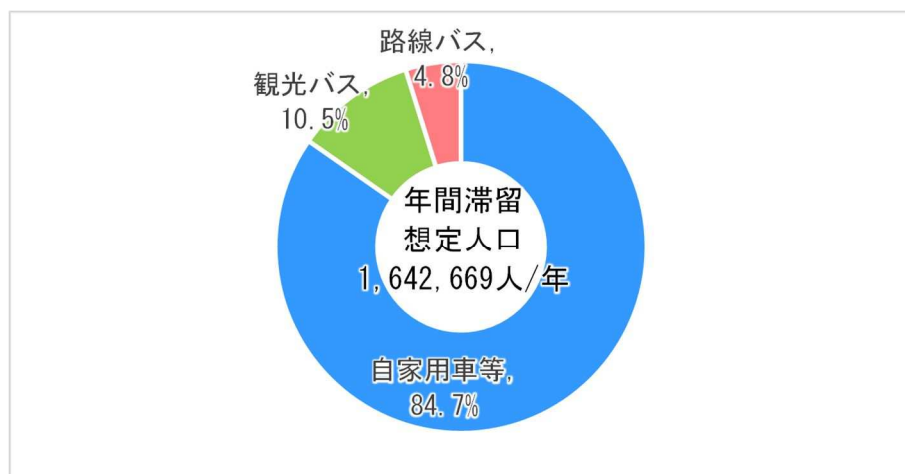
沼津港の入込客数（年間滞留想定人数）は、令和5年度（2023年度）時点では年間164万人（1日4,500人程度）となっています。年々増加傾向にあり、平成18年度（2006年度）から令和5年度（2023年度）にかけて70万人以上増加（およそ1.8倍に増加）しています。



出典：沼津港観光入込客数調査結果（2023年）

図10 沼津港の観光入込客数（年間滞留想定人数）の推移

令和5年度（2023年度）の沼津港の来場者の交通手段は、自家用車が最も多く84.7%を占めています。このため、沼津港周辺では、自家用車の集中による渋滞の発生や駐車場不足などの問題があります。



出典：沼津港観光入込客数調査結果（2023年）

図11 沼津港来場の交通手段

3 沼津市の公共交通の現状

(1) 鉄道

① 鉄道網

沼津市内にはＪＲ東海道本線とＪＲ御殿場線の２路線の在来線が整備されており、沼津駅、片浜駅、原駅、大岡駅の４駅が立地しています。

また、東京駅から沼津駅までは、ＪＲ東海道新幹線とＪＲ東海道本線の利用により１時間程度で移動が可能です。

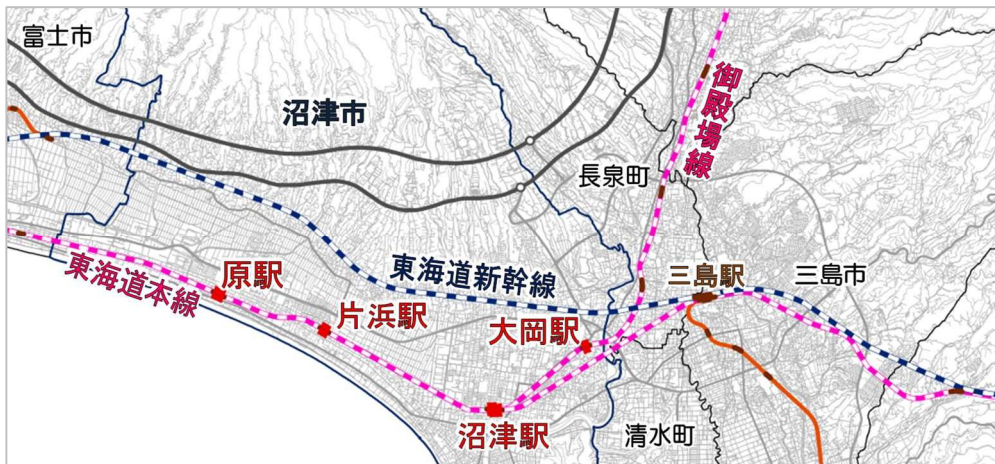
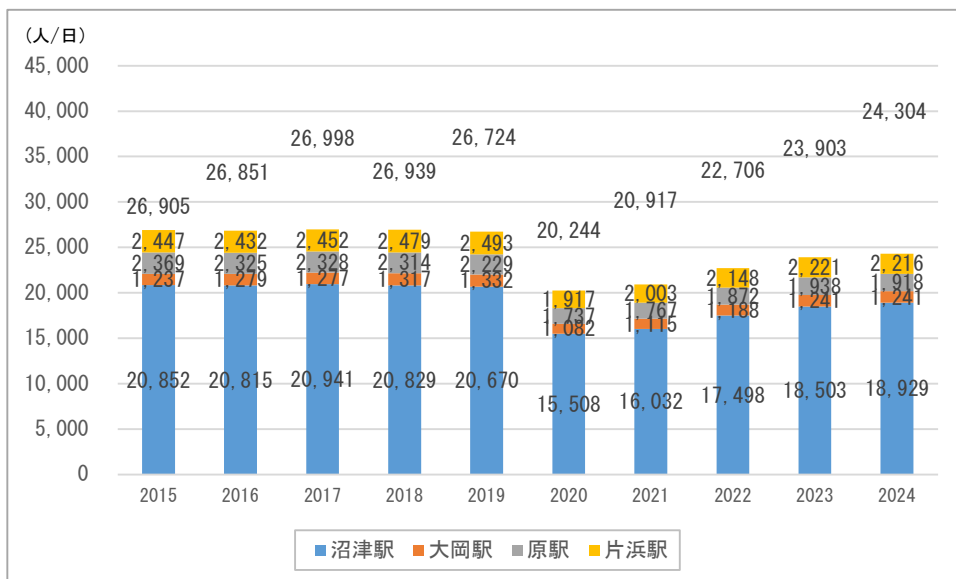


図 12 沼津市内の鉄道網

② 利用者数

各駅の利用者数は令和元年度（2019 年度）まではほぼ横ばいで推移していましたが、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、令和２年度（2020 年度）の各駅の利用者数の合計は 20,244 人/日となっています。以降は徐々に回復傾向であり、令和６年度（2024 年度）には、24,304 人/日となっています。



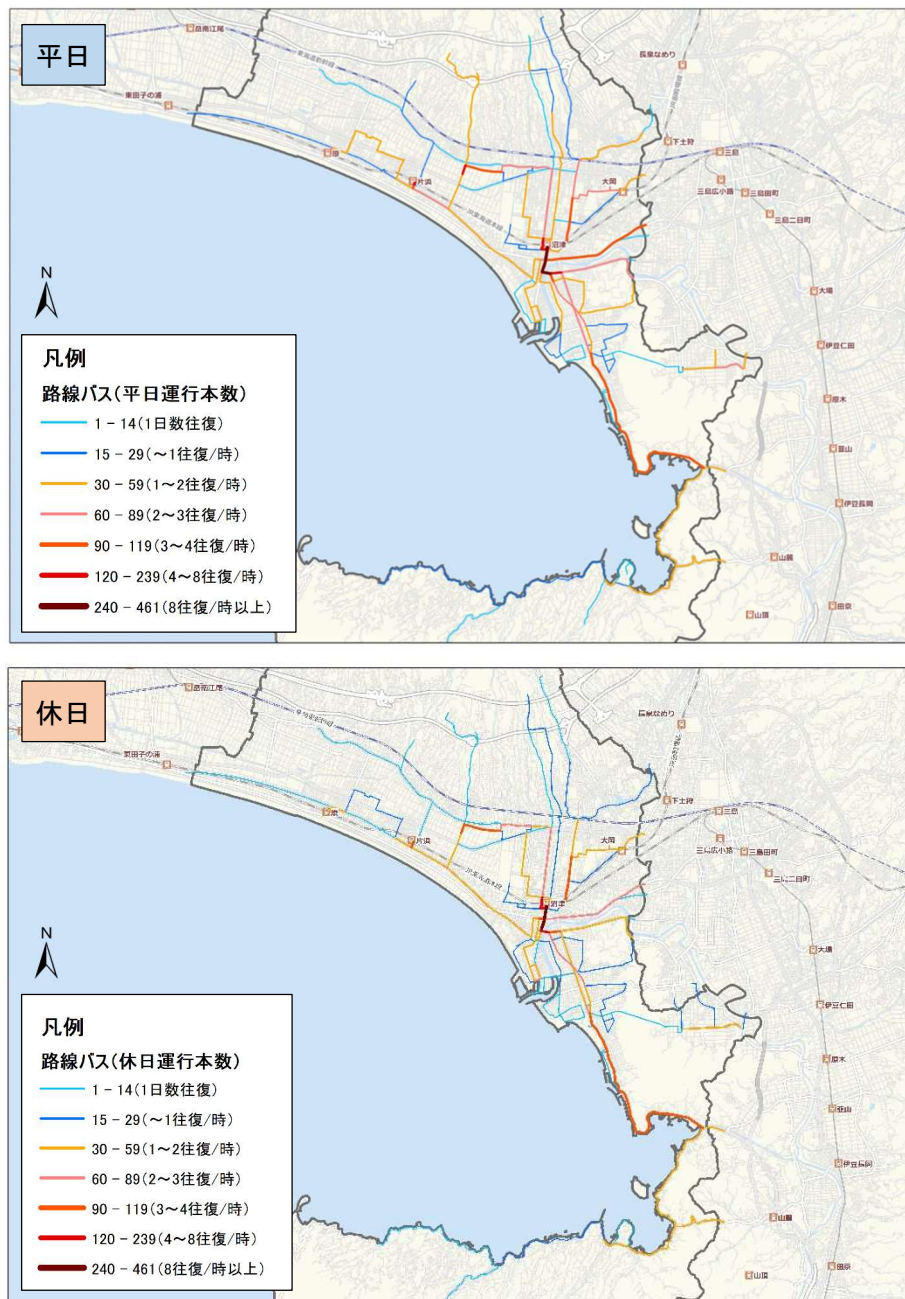
出典：沼津市統計資料

図 13 沼津市内４駅の乗車人員の推移

(2) バス

① バス路線網

沼津市内の路線バスは、主に伊豆箱根バス、東海バス、富士急シティバスの3社によって運行され、沼津駅を中心として放射状に路線が運行されています。またその他として、原駅を起点とする循環バス、戸田から修善寺、戸田から土肥へのバス路線など市内全体に路線網が整備されています。



出典：バス3社 GTFS データ

図 14 沼津市の鉄道、バス路線網（バス路線網は運行本数別で表示）

② 人口カバー率

沼津市では、鉄道（駅から 800m 以内）・路線バス（バス停から 300m 以内）の人口カバー率は 86.1%となっています。

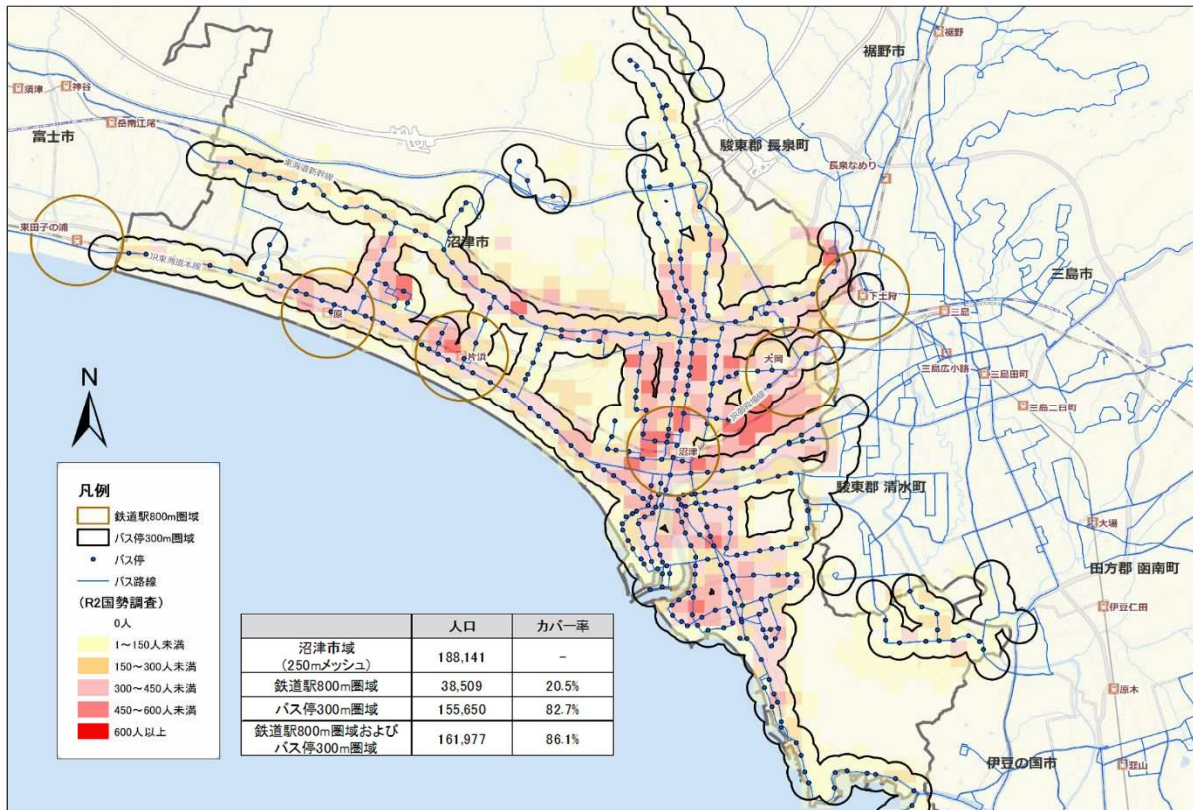


図 15 沼津市鉄道・路線バスカバー圏域

③ 路線バスの利用実態

I Cカードの利用状況によると、平日の利用は、ららぽーと沼津、市立病院方面の路線の利用が多い状況にあります。その他に、区間乗車人数が 400 人を超えている路線としては、学園通りを運行する路線では加藤学園入口付近まで、伊豆長岡方面では、口野口付近までとなっております。



出典：バス事業者 3 社 I C 利用者データ

図 16 路線バスの区間別乗車人数【平日】

I Cカードの利用状況によると、休日の利用は、ららぽーと沼津方面の路線のみが区間乗車人数 500 人を超えています。その他路線で、区間乗車人数が 400 人を超えている路線としては、沼津港循環線や伊豆長岡方面の路線では、口野口付近までとなっております。

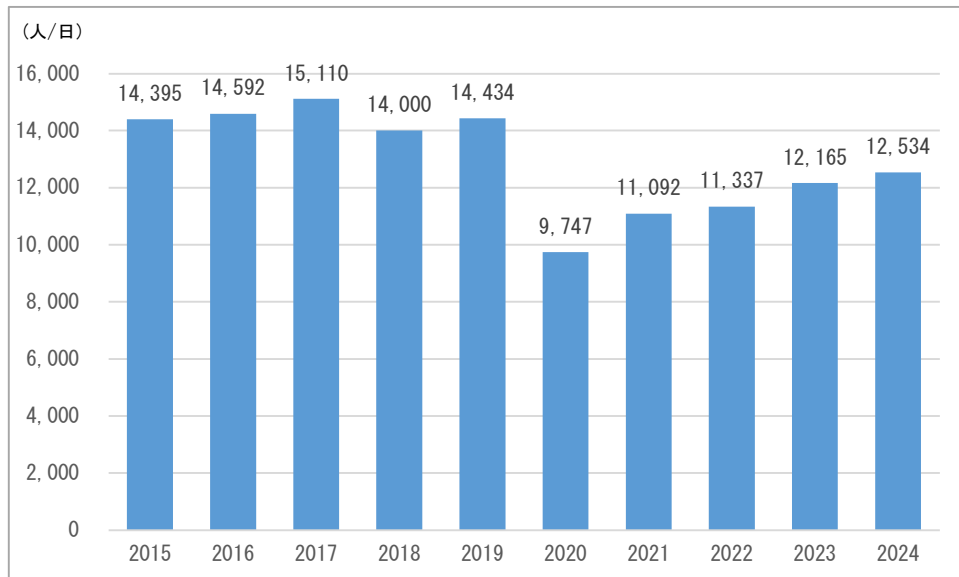


出典：バス事業者 3 社 I C 利用者データ

図 17 路線バスの区間別乗車人数【休日】

④ 利用者数

バスの利用者数は、令和元年度までは横ばいに推移していましたが、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、令和2年度（2020年度）には、利用者数が減少し9,747人/日となっています。以降は徐々に増加傾向であり、令和6年度（2024年度）には、12,534人/日となっています。



出典：沼津市統計資料

図 18 沼津市内の路線バス利用者

⑤ バス路線の運行に係る公的支出額の推移

令和2年度（2020年度）までは横ばいに推移していましたが、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う、バス利用者の減少により、令和3年度（2021年度）以降、事業者に対し路線維持に必要な公的支出の金額が増加傾向にあります。令和6年度（2024年度）からは新たに5路線を地域内フィーダー系統に位置づけたことにより支出額が増額し、1億2,202万円となっています。

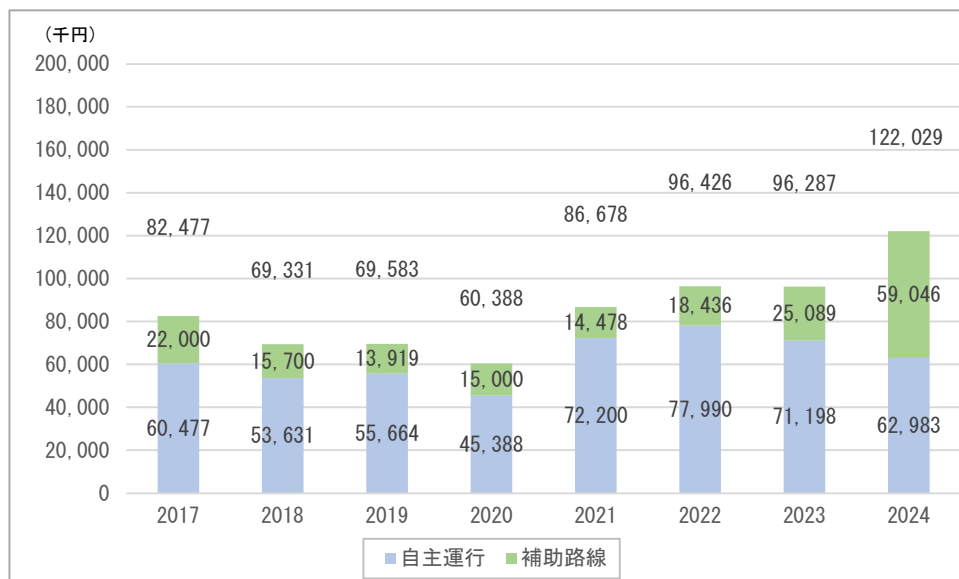


図 19 公的支出額の推移

⑥ バス路線における交通混雑状況

バス事業者 3 社から聞き取りを行い、市内道路の交通混雑箇所を整理しました。

沼津市内では、交通混雑箇所が 19 箇所あり、これらを解消し、路線バスの走行環境の改善に向けた取り組みが求められます。

表 1 バス事業者からの聞き取りによる交通混雑箇所

| 番号 | 内容 | 平日 休日 | 時間帯 (朝・日中・夕) |
|----|------------------------------------------------------------------------------|----------|-----------------|
| 1 | 国道 414 号三枚橋町交差点付近～県道 405 号泉町北交差点付近(上り・下り) | 平日 | 朝・夕 |
| | | 休日 | 日中 |
| 2 | 国道 414 号玉江町交差点付近～島郷橋交差点付近(朝：上り・夕：下り) | 平日 | 朝・夕 |
| 3 | 国道 414 号玉江町交差点付近～はまゆう前バス停交差点付近(上り・下り) | 休日 | 日中 |
| 4 | 県道 159 号千本港町交差点付近(下り) | 休日 | 日中 |
| 5 | 県道 52 号大手町交差点付近 ・多数の歩行者が往来し、右左折に時間を要している。 | 平日 休日 | 朝・夕 |
| 6 | 沼津駅南口交差点付近 ・多数の歩行者が往来し、左折に時間を要しており、特に夏祭りなどのイベント時は大渋滞となる。 | 平日 休日 | 朝・夕 |
| 7 | 県道 139 号文化センター北バス停付近～中央病院前バス停付近(上り・下り) | 平日 | 朝・夕 |
| 8 | 県道 380 号大手町交差点付近～二ッ谷バス停付近(上り・下り) | 平日 | 朝・夕 |
| 9 | 市道 01056 号西島町バス停付近～西島南口バス停付近(上り) | 平日 | 朝 |
| 10 | 県道 162 号あまねガード南～北交差点付近(上り・下り) | 平日 休日 | 朝・日中・夕 |
| 11 | 国道 1 号ららぽーと方面への右折交差点付近(下り) ・西沢田榎田、県自入口、市立病院南 | 休日 | 日中 |
| 12 | 市道 02007 号ららぽーとバスロータリー入口交差点付近 ・信号機による整理がなく、市立病院方面から右折待ち渋滞になる。 | 休日 | 日中 |
| 13 | 市道 01005 号八反田バス停付近～市立病院南交差点付近(下り) ・沼川に架かる橋が狭く、右折レーンがないので混雑する。 | 平日 | 朝・夕 |
| 14 | 県道 163 号大諏訪交差点付近(下り) ・右折レーンがなく、渋滞する。 | 平日 | 朝 |
| 15 | 市道 02032 号東熊堂交差点付近～公会堂前バス停付近 ・近隣道路が狭いため渋滞する。 | 平日 | 朝・日中・夕 |
| 16 | 国道 414 号三ツ目ガード北交差点付近～県道 405 号共栄町交差点付近(上り・下り) | 平日 休日 | 朝・日中・夕 |
| 17 | 市道 02028 号共栄町交差点(上り) ・国道 1 号へ右折車が連なることにより渋滞する。 | 平日 休日 | 朝・夕 |
| 18 | 市道 02028 号宮下バス停付近交差点 ・東名沼津方面からの右折、北小林方面からの左折(上り)のほか、北小林方面への右折(下り)に時間を要する。 | 平日 | 朝 |
| 19 | 県道 405 号東名町北バス停付近交差点(上り) ・富士通方面の右折車が連なる。 | 平日 | 朝 |

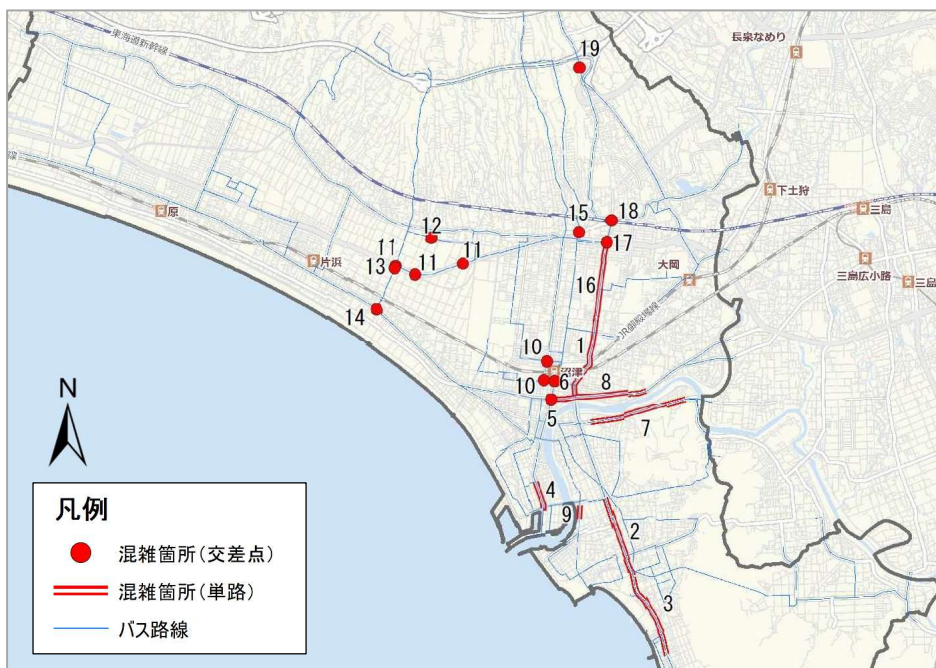
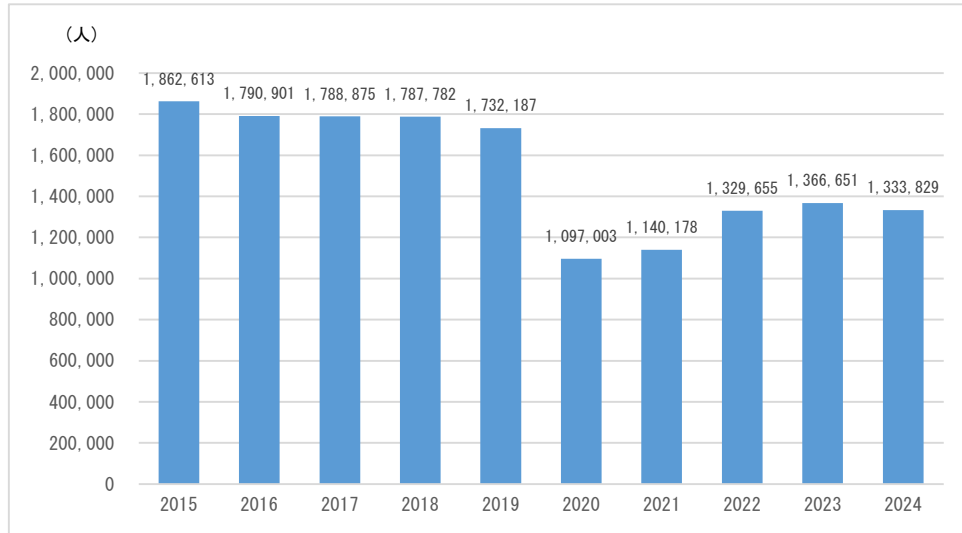


図 20 市内のバス路線における交通混雑箇所

(3) タクシー

タクシーの利用者数は、令和元年度までは横ばいに推移していましたが、新型コロナウイルスの感染症拡大に伴い、令和2年度（2020年度）の利用者は1,097,003人となっています。以降の利用者は徐々に回復傾向がみられますが、令和元年度（2019年度）と令和6年度（2024年度）を比較すると、40万人程度の利用者の減少がみられます。



※輸送人員に個人タクシー利用者は含まれていない

出典：静岡県タクシー協会提供

図 21 沼津市のタクシー輸送人員

市内に事業所もしくは営業所を有するタクシー事業者は10社となっています。また、車両保有台数は以下の通りとなっています。

表 2 沼津市内のタクシー事業者、市内での車両保有台数

| No | 事業者 | 住所 | 令和6年度末（令和7年3月31日時点）車両数 | | | | | 計 |
|----|---------------|-------------|------------------------|----|-----|----|----|-----|
| | | | 特大 | 大型 | 普通 | 福祉 | UD | |
| 1 | 伊豆観光タクシー | 沼津市大岡1532-3 | | | 49 | | | 49 |
| 2 | 伊豆箱根交通 | 沼津市大岡1868-4 | | | 28 | | 14 | 42 |
| 3 | 三島合同タクシー | 沼津市御幸町24-8 | 1 | | 27 | | | 28 |
| 4 | 沼津第一交通 | 沼津市新沢田町10-9 | | | 30 | | 3 | 33 |
| 5 | 原町タクシー | 沼津市原398-1 | | | 22 | | | 22 |
| 6 | 富士交通 | 沼津市東椎路82-1 | | | 5 | | 18 | 23 |
| 7 | 平和タクシー | 沼津市市道町11-19 | | | 10 | | 8 | 18 |
| 8 | 戸田交通 | 沼津市戸田245-2 | 2 | | 3 | | | 5 |
| 9 | ペルタクシー | 沼津市高島本町3-10 | 2 | | 43 | | 6 | 51 |
| 10 | 沼津市個人タクシー協同組合 | 沼津市花園町2-1 | | | 21 | | | 21 |
| 合計 | | | 5 | 0 | 238 | 0 | 49 | 292 |

福祉：車いす専用車両・寝台車両、UD：ユニバーサルデザインタクシー

出典：静岡県タクシー協会提供

4 おでかけの実態

(1) 平日

平日のおでかけ頻度は、週5日（毎日）が57.6%と最も多く、一方で、月に数回あるいはほとんど外出しないとの回答も6.6%みられました。目的は通勤が51.2%と最も多く、次いで買い物が28.3%となっています。おでかけ手段としては、自ら自動車を運転して移動する割合が70.8%と最も多く、路線バスは10.8%、鉄道は9.5%、タクシーは3.1%となっており、自動車への依存が高い状況となっています。

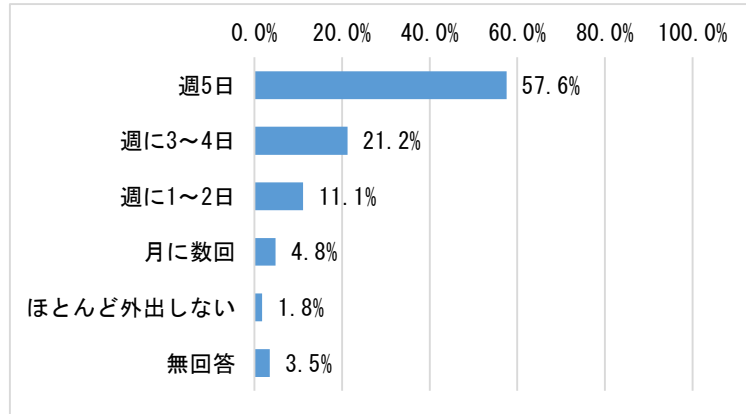


図 22 市民のおでかけ頻度（平日 N=1,079）

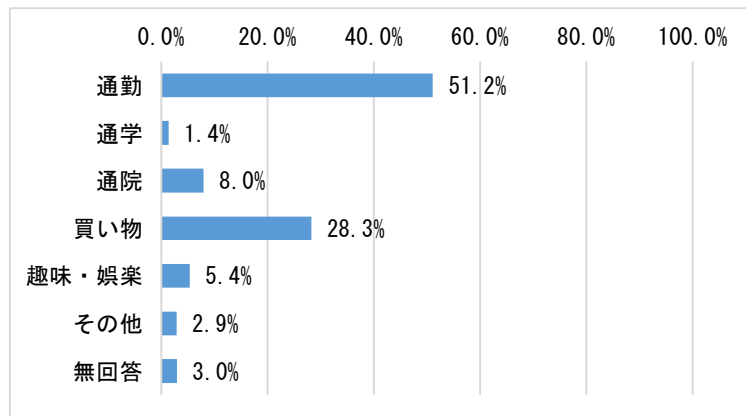


図 23 市民のおでかけ目的（平日 N=1,079）

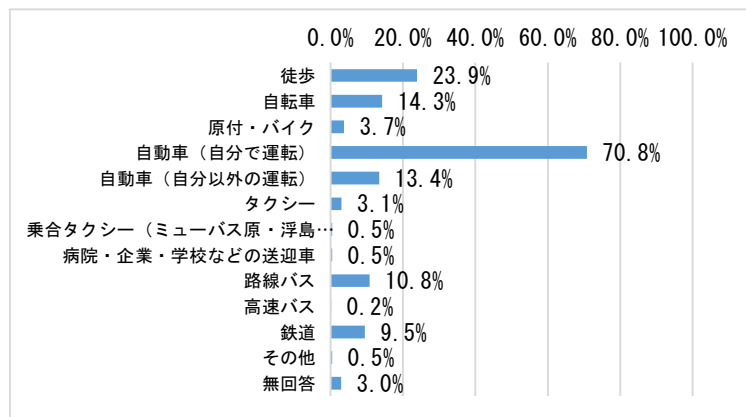


図 24 市民のおでかけ手段（平日 N=1,079（複数回答））

出典：令和7年度市民意識調査

(2) 休日

休日のおでかけ頻度は、ほぼ毎週が 59.2%と最も多く、一方でほとんど外出しないとの回答も 2.8%みられました。目的は買い物が 58.5%と最も多く、次いで趣味・娯楽が 21.5%となっています。おでかけ手段としては、自ら自動車を運転して移動する割合が 68.7%と最も多く、鉄道は 9.6%、路線バスは 7.8%、タクシーは 2.4%となっています。

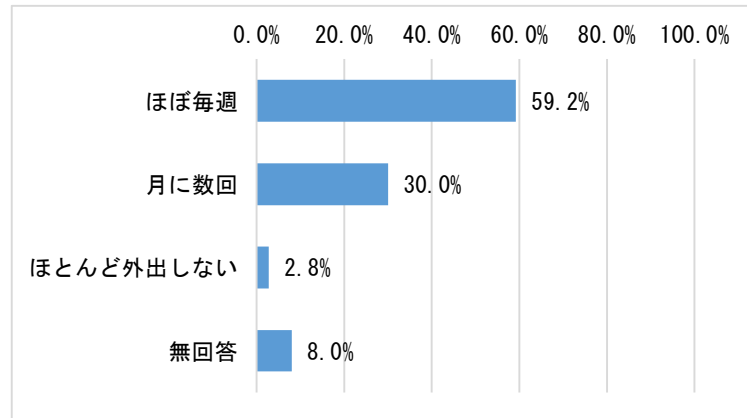


図 25 市民のおでかけ頻度（休日 N=1,079）

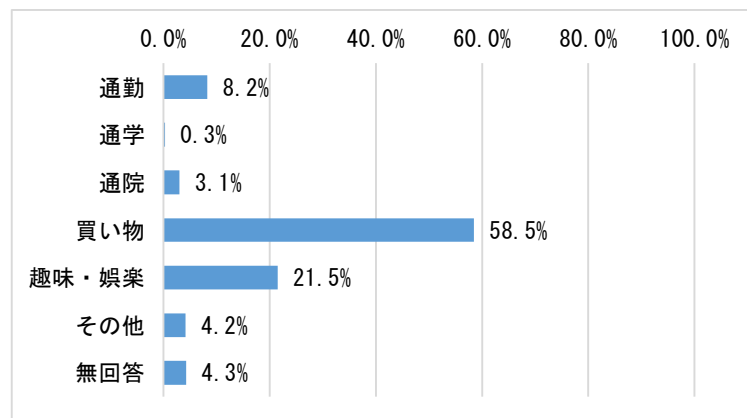


図 26 市民のおでかけ目的（休日 N=1,079）

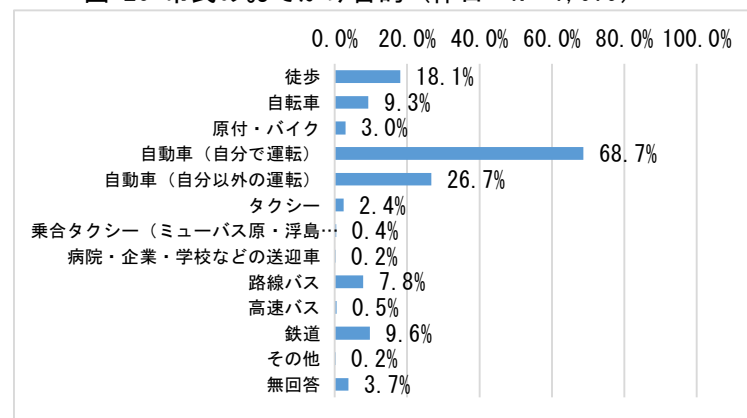


図 27 市民のおでかけ手段（休日 N=1,079（複数回答））

出典：令和7年度市民意識調査

5 沼津市の公共交通の問題点・意見の整理

(1) 2次計画策定に向けた市民意見ヒアリング

① 開催概要

2次計画策定に向け、沼津市の現状と公共交通の課題、地区ごとの公共交通の現状を踏まえて意見交換を行うとともに、高齢者向けの講座を実施し、利用促進を図りました。

＜開催状況＞

| 開催日時 | 開催場所/対象地域 | 参加人数 |
|--------------|----------------------|------|
| 令和7年7月31日(木) | 原地区センター/原・浮島 | 10名 |
| 令和7年8月1日(金) | 金岡地区センター/第5・金岡・大岡・門池 | 13名 |
| 令和7年8月4日(月) | 文化センター/第1～4・大平 | 9名 |
| 令和7年8月5日(火) | 戸田地区センター/戸田 | 4名 |
| 令和7年8月6日(水) | 内浦地区センター/静浦・内浦・西浦 | 1名 |
| 令和7年8月14日(木) | 愛鷹地区センター/愛鷹・片浜・今沢 | 5名 |
| 合計 | | 41名 |



② 市民意見ヒアリングでの意見

＜各地区で出た意見＞

| 地区 | 意見 |
|----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 原・浮島 | <ul style="list-style-type: none"> ・バスやタクシーの運賃が高いため、特に高齢者には負担が大きい。 ・いつ運行しているのか、土日のダイヤはどうなっているのか、情報提供が必要。 ・時刻表などを地区ごとに配布してはどうか。 |
| 第五・金岡・大岡・門池 | <ul style="list-style-type: none"> ・小さい車両で、自宅近くまで来られるようなサービスが欲しい。 ・市役所前の通りは、15分間隔でバスが通っており、とても使いやすい。沼津市中がそのようになって欲しい。 ・門池地区かららぽーとへ向かうような東西の路線が欲しい。 ・市民が市内のどこに行きたがっているのかアンケートを取ってみてはどうか。 |
| 第一・第二・第三・第四・大平 | <ul style="list-style-type: none"> ・観光客向けの路線は多くあるが、生活の足が少ない。 ・駅の北側と南側をつなぐ路線がない。 ・市内の公共施設が分散しており、それらをつなぐ循環バスが欲しい。 ・時間ごとに逆回りにするなど、午前にも午後のダイヤで運行して欲しい。(下香貫循環) |
| 戸田 | <ul style="list-style-type: none"> ・タクシーがバス並みの料金で乗れるように市から支援をお願いしたい。 ・高齢者が戸田の中で簡単に動けるものが欲しい。 ・市内中心部の高校にバスで通学することが難しく、高校の選択肢が限られてしまう。 ・戸田地区と伊豆長岡駅を直通で結ぶバスの運行ができないか。 |
| 静浦・内浦・西浦 | <ul style="list-style-type: none"> ・利用したい時間にバスの運行本数が少ない。 |
| 愛鷹・片浜・今沢 | <ul style="list-style-type: none"> ・駅までの移動手段に早朝にバスを利用したいときに本数が少なく、不便である。 ・トックトック、トライクなどの新たな移動手段を検討してみてはどうか。 ・大手のスーパーと協力して、自宅近くまでバスを運行するなどの検討してみてはどうか。 ・市立病院、ららぽーとより西側はバスの本数が少ない。 |

(2) 市民意識調査

市民意識調査において、沼津市内の公共交通のあり方について6割以上の方が公共交通のサービス向上が必要と回答しています。

日常の移動に関することで困っていることとして、約4割が公共交通の運行本数が少ない点を挙げており、次いで、移動に費用がかかりすぎる、最寄りの駅やバス停までが遠いと回答しています。

① 今後の公共交通（鉄道・バス・タクシー）のあり方について

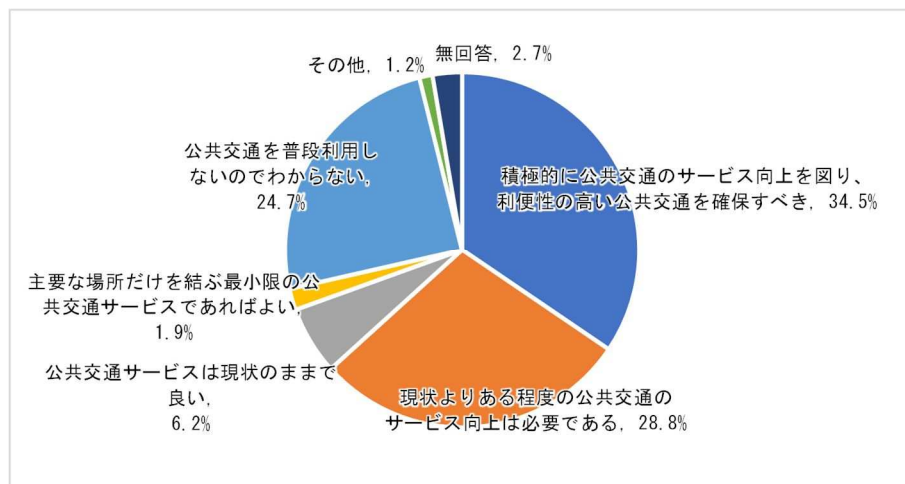


図 28 今後の公共交通のサービスに関する考え (N=1,079)

② 日常の移動に関することで困っていること

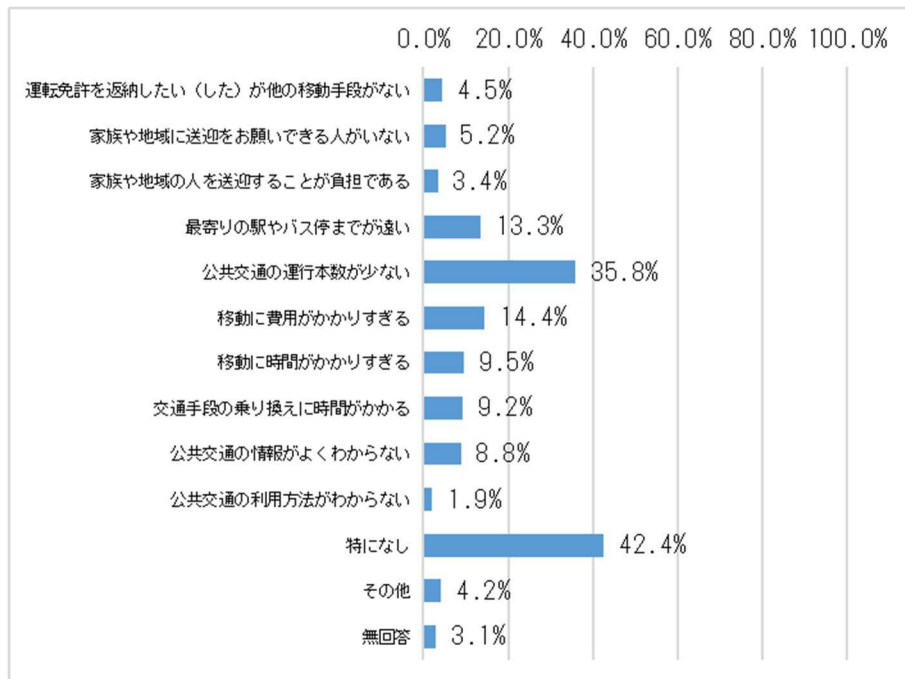


図 29 日常の移動に関することで困っていること (N=1,079 (複数回答))

出典：令和7年度市民意識調査

6 計画策定の体制及び経緯

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づいた法定協議会「沼津市地域公共交通協議会」にて、2次計画の作成にかかる協議及び実施に係る連絡調整を行いました。

また、交通事業者を中心とする「交通まちづくり検討部会」にて、協議会で協議される事項の具体的施策について、事業者間での検討・調整を行いました。

この他、施策検討にあたって地域住民の意見を反映させるための市民意見ヒアリングを開催しました。

●沼津市地域公共交通協議会 開催経緯

| | 開催日時 | 計画に係る協議事項 |
|-----|-------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| 第1回 | 令和7年 6月9日（月） | 第2次沼津市地域公共交通計画について ①制度の概要 ②計画の背景 ③計画の策定手順 ④公共交通の現状と課題の確認 |
| 第2回 | 令和7年 11月11日（火） | 第2次沼津市地域公共交通計画について ・第2次沼津市地域公共交通計画（素案）の確認について |
| 第3回 | 令和●年 ●月●日（●） | 第2次沼津市地域公共交通計画について ①パブリック・コメントの実施結果について ②第2次沼津市地域公共交通計画（案）の承認について |

●交通まちづくり検討部会 開催経緯

| | 開催日時 | 計画に係る検討・調整事項 |
|-----|-------------------|----------------------------------------------|
| 第1回 | 令和7年 8月8日（金） | 第2次沼津市地域公共交通計画 目的の共有化 ・基本的な方針、目標の確認 |
| 第2回 | 令和7年 9月9日（火） | 第2次沼津市地域公共交通計画 ・基本的な方針、目標、施策の確認 |
| 第3回 | 令和7年 10月21日（火） | 第2次沼津市地域公共交通計画について ・基本的な方針、目標、施策の確認 |
| 第4回 | 令和●年 ●月●日（●） | 第2次沼津市地域公共交通計画について ・パブリックコメントの実施結果の確認について |

●沼津市地域公共交通協議会条例

(設置)

第1条 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。第3条第2項第1号において「活性化再生法」という。）第6条第1項の規定に基づき、沼津市地域公共交通計画（以下「公共交通計画」という。）の作成及び実施に関し必要な協議等を行うとともに、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、市民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために必要な協議を行うため、沼津市地域公共交通協議会（以下「協議会」という。）を置く。

(所掌事務)

第2条 協議会は、次に掲げる事項を所掌する。

- (1) 公共交通計画の作成、変更及び実施の協議に関する事項
- (2) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様等に関する事項
- (3) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の運賃及び料金の設定又は変更に関する事項
- (4) その他地域公共交通に関し協議会が必要と認める事項

(組織)

第3条 協議会は、委員30人以内で組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 活性化再生法第2条第2号に規定する公共交通事業者等
- (2) 道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）第4条の2第1項第2号及び第5号に規定する団体
- (3) 公共交通計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者
- (4) 学識経験者
- (5) 公募による市民
- (6) 関係行政機関の職員
- (7) 市の職員
- (8) その他市長が必要と認める者

(任期)

第4条 委員の任期は、2年とし、再任を妨げない。ただし、補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長及び副会長)

第5条 協議会に会長及び副会長を置き、委員の互選により定める。

2 会長は、会務を総理し、協議会を代表する。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 協議会の会議（以下この条において「会議」という。）は、会長が招集し、会議の議長となる。

2 協議会は、委員の半数以上が出席しなければ、会議を開くことができない。

- 3 会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 4 協議会は、必要があると認めるときは、会議への関係者の出席を求めてその意見若しくは説明を聞き、又は必要な資料の提出を求めることができる。

(協議運賃会議)

第7条 前条の規定にかかわらず、第2条第3号に規定する事項について協議を行うときは、委員のうち道路運送法第9条第4項に掲げる者のみが出席する会議(以下「協議運賃会議」という。)において行うものとする。

- 2 前条第1項から第3項までの規定は、協議運賃会議に準用する。この場合において、同条第1項中「協議会の会議(以下この条において「会議」という。)

は「協議運賃会議は、市の職員」と、同条第2項中「協議会」とあるのは「協議運賃会議」と読み替えるものとする。

(部会)

第8条 協議会は、必要に応じ、部会を置くことができる。

- 2 部会に属する委員は、会長が指名する。
- 3 部会に部会長を置き、会長の指名する委員をこれに充てる。
- 4 部会は、部会長が招集し、部会長は部会の会議の議長となる。
- 5 部会長に事故あるとき又は部会長が欠けたときは、部会に属する委員のうちから部会長があらかじめ指名する者がその職務を代理する。
- 6 第6条第3項及び第4項の規定は、部会の会議に準用する。この場合において、同条第4項中「協議会」とあるのは、「部会」と読み替えるものとする。

(庶務)

第9条 協議会の庶務は、都市計画部において処理する。

(委任)

第10条 この条例に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が定める。

付 則

この条例は、平成31年4月1日から施行する。

付 則 (令和3年3月1日条例第2号)

この条例は、公布の日から施行する。

付 則 (令和5年12月22日条例第26号)

この条例は、公布の日から施行する。

●沼津市地域公共交通協議会 委員名簿

| No | 役 職 | 氏 名 | 備 考 | |
|----|--------|--------|---------------------------------------|--------|
| 1 | 委 員 | 鶴田 卓志 | 東海旅客鉄道(株)沼津駅 駅長 | 鉄道事業者 |
| 2 | 委 員 | 渡辺 知行 | 富士急シティバス(株) 常務取締役営業部長 | 一般旅客運送 |
| 3 | 委 員 | 渡邊 一弘 | 伊豆箱根バス(株) 三島営業所長 | 一般旅客運送 |
| 4 | 委 員 | 村田 佳弘 | (株)東海バス 沼津営業所長 | 一般旅客運送 |
| 5 | 委 員 | 山崎 千江美 | 戸田交通(株) 代表取締役 | 一般旅客運送 |
| 6 | 委 員 | 鈴木 智善 | 静岡県タクシー協会 沼津・三島支部 支部長 | 一般旅客運送 |
| 7 | 委 員 | 中山 國光 | (一社)静岡県バス協会 専務理事 | 一般旅客組織 |
| 8 | 委 員 | 藤沼 洋之 | 伊豆箱根鉄道労働組合 中央書記長 | 運転者組織 |
| 9 | 委 員 | 杉山 金芳 | 沼津商工会議所 専務理事 | 商工団体 |
| 10 | 委 員 | 菊地 利英子 | 沼津商工会議所 経営支援課 主任 | 商工団体 |
| 11 | 委 員 | 佐藤 隆彦 | 沼津市商工会 副会長 | 商工団体 |
| 12 | 委 員 | 鈴木 史子 | NPO 法人沼津観光協会 事務局 | 観光団体 |
| 13 | 委 員 | 山本 恵利香 | 戸田観光協会 事務局 | 観光団体 |
| 14 | 会長 | 吉田 樹 | 福島大学人文社会学群経済経営学類教授 前橋工科大学学術研究院特任教授 | 有識者 |
| 15 | 委 員 | 福本 雅之 | 名古屋大学客員准教授 | 有識者 |
| 16 | 委 員 | 古泉 恵子 | 公募委員(下香貫 第3地区) | 利用者 |
| 17 | 委 員 | 緒方 奈々 | 公募委員(戸田 戸田地区) | 利用者 |
| 18 | 委 員 | 眞田 勲 | 公募委員(庄栄町 第5地区) | 利用者 |
| 19 | 委 員 | 庄司 美智子 | 公募委員(原 原地区) | 利用者 |
| 20 | 委 員 | 岸本 まき | 公募委員(西熊堂 金岡地区) | 利用者 |
| 21 | 委 員 | 野口 晃 | 公募委員(下香貫 第3地区) | 利用者 |
| 22 | 委 員 | 永原 慎一郎 | 国土交通省中部地方整備局沼津河川国道事務所 計画課長 | 道路管理者 |
| 23 | 委 員 | 濱田 章 | 静岡県沼津土木事務所工事第1課長 | 道路管理者 |
| 24 | 委 員 | 常盤 洋史 | 静岡県沼津警察署 地域交通官 | 公安委員会 |
| 25 | 委 員 | 金森 幹雄 | 国土交通省中部運輸局静岡運輸支局 首席運輸企画専門官 | 地方運輸支局 |
| 26 | 委 員 | 片山 広文 | 静岡県交通基盤部都市局地域交通課長 | 静岡県 |
| 27 | 委 員 | 福岡 知己 | 沼津市都市計画部長 | 市 |
| | オブザーバー | 江川 晃平 | 国土交通省中部運輸局交通政策部交通企画課長 | |

●交通まちづくり検討部会規約

(設置)

第1条 沼津市地域公共交通協議会条例（以下「条例」という。）第8条の規定に基づき、沼津市地域公共交通計画（以下「計画」という。）の作成、変更及び実施に関し、沼津市地域公共交通協議会（以下「協議会」という。）において協議される事項の具体的施策について、事業者間での検討・調整を行うため、交通まちづくり検討部会（以下「部会」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2条 部会は、次に掲げる事務を所掌する。

(1) 計画に係る具体的施策に関する事項

ア 委員相互の意見及び情報交換

イ 各種事業に係る関係者間の連絡調整

ウ 調査研究

(2) その他協議会が必要と認める事項

(組織)

第3条 部会は、公共交通事業者、学識経験者および市の職員をもって構成する。

2 部会は、必要があると認めるときは、条例第8条第2項の規定に基づき、協議会会長の指名により、委員を追加することができる。

(任期)

第4条 委員の任期は、条例第4条に規定する協議会委員の在任期間とする。ただし、再任を妨げない。

(部会長)

第5条 部会長に関する事項は、条例第8条の規定による。

(報告)

第6条 部会長は、部会の協議結果について、協議会に報告するものとする。

(庶務)

第7条 部会の庶務は、都市計画部まちづくり政策課において処理する。

(その他)

第8条 この規約に定めるもののほか、部会の運営に関し必要な事項は、部会が別に定める。

付 則

この規約は、令和元年7月2日から施行する。

付 則

この規約は、令和2年6月1日から施行する。

付 則

この規約は、令和3年4月1日から施行する。

付 則

この規約は、令和5年12月22日から施行する。

●交通まちづくり検討部会 委員名簿

| No | 氏 名 | 備 考 | |
|----|-------|---------------------------------------|--------|
| 1 | 吉田 樹 | 福島大学人文社会学群経済経営学類教授 前橋工科大学学術研究院特任教授 | 有識者 |
| 2 | 福本 雅之 | 名古屋大学客員准教授 | 有識者 |
| 3 | 鶴田 卓志 | 東海旅客鉄道(株) 沼津駅 駅長 | 鉄道事業者 |
| 4 | 佐野 智行 | 東海旅客鉄道(株) 沼津駅 首席助役 | 鉄道事業者 |
| 5 | 渡辺 知行 | 富士急シティバス(株) 常務取締役営業部長 | 一般旅客運送 |
| 6 | 根上 哲也 | 富士急シティバス(株) 管理部課長 | 一般旅客運送 |
| 7 | 渡邊 一弘 | 伊豆箱根バス(株) 三島営業所長 | 一般旅客運送 |
| 8 | 岩崎 勝一 | 伊豆箱根バス(株) 営業部次長 兼 乗合課長 | 一般旅客運送 |
| 9 | 安達 知永 | (株)東海バス 沼津営業所 副所長 | 一般旅客運送 |
| 10 | 土屋 成人 | 東海自動車(株) バス計画部 計画課 課長 | 一般旅客運送 |
| 11 | 杉崎 和生 | 伊豆箱根交通(株) 取締役 運行営業部長 | 一般旅客運送 |
| 12 | 鈴木 智善 | 静岡県タクシー協会 沼津・三島支部 支部長 | 一般旅客運送 |
| 13 | 勝又 隆弘 | 沼津市都市計画部まちづくり政策課 課長 | 市 |
| 14 | 風間 一毅 | 沼津市都市計画部まちづくり政策課 交通政策室長 | 市 |



第 2 次沼津市地域公共交通計画

The Second Numazu City Local Transport Plan 2026-2031

2026 年 3 月策定

編集・発行： 沼津市 都市計画部 まちづくり政策課
〒410-8601 静岡県沼津市御幸町 1 6 - 1
TEL : 055-934-4759
FAX : 055-934-2559
E-mail : mati-seisaku@city.numazu.lg.jp