

「第2次沼津市地域公共交通計画（案）」のパブリック・コメント実施結果

第2次沼津市地域公共交通計画（案）についてパブリック・コメントを実施しましたところ、市民の皆様から貴重なご意見をいただきましたので、その意見の概要と市の考え方をお示しいたします。

1. 実施期間 : 令和7年12月11日(木) ~ 令和8年1月9日(金)
2. 閲覧場所 : 市ホームページ、市役所（まちづくり政策課、生活安心課）、市内各市民窓口事務所、市立図書館
3. 提出者数 : 6名
4. 意見件数 : 15件

No.	意見の概要	市の考え方・対応	修正 有無
1	<p>電車やバスはドア・ツー・ドアの移動ができず、発車時刻に行動を合わせる必要があるため、不便である。このため、移動の利便性が高いタクシーの利用を積極的に促進すべきである。具体的には、タクシー利用料の70%を市が負担し、例えば1,000円の乗車であれば利用者負担を300円とする仕組みが考えられる。これにより、タクシー事業者・運転手の収入は維持され、利用者増加によって手取りの向上も期待できることから、人材確保にも資する。</p> <p>特に県外からの観光客が多い沼津港エリアにおいては、タクシーを利用しやすくすることで、飲酒を伴う観光需要の取り込みや、自家用車に依存しない来訪行動を促すことが可能である。また、沼津港からまちなかエリアへの回遊促進にもつながると考えられる。これらを踏まえ、タクシーを気軽に利用できる環境を整備し、日本一タクシーを利用しやすいまちを目指すべきである。</p>	<p>タクシーの大幅な利用促進や、市による運賃の補助についてご提案いただき、ありがとうございます。タクシーはドア・ツー・ドアで移動できる利便性の高い交通手段であり、観光地周辺の回遊性向上にも寄与する重要な交通資源であると認識しております。</p> <p>一方、市がタクシー運賃の大部分を恒常的に負担する制度は、多額の財政負担を伴うことに加え、鉄道・バスなど基幹的な公共交通とのバランスを損なうおそれがあることから、本計画へ直ちに反映することは困難であると考えております。</p> <p>本計画では、タクシーを含む公共交通全体の持続性を確保しつつ、観光地での回遊性向上や移動手段の選択肢確保に努めることとしております。いただいたご意見は、今後の検討の参考とさせていただきます。</p>	無
2	<p>本提案の目的</p> <p>沼津市における公共交通（路線バス、タクシー、鉄道）の利用促進を図り、持続可能な交通ネットワークを構築することを目的とする。これにより、自家用車依存の解消、利用者の利便性向上、観光客・通勤通学者の増加を実現し、人口減少や地域活力の低下に対する歯止めとする。</p> <p>特に、JR 東海道本線・上野東京ラインの東京方面から沼津への直通普通電車の存続・維持を強く主張し、これを公共交通の基幹として位置づけ、地域経済の活性化と住民の生活利便性を高める。提案は、沼津市地域公共交通計画に基づき、バス・タクシー・鉄道の連携を強化し、利用者増加に向けた具体的な施策をまとめたものである。</p> <p style="text-align: center;">現状分析</p>	<p>本計画は、本市の地域公共交通の確保・維持・改善に向けた基本的な方針や施策の方向性を示すマスタープランとして策定するものです。</p> <p>ご意見でいただいた内容は、計画に位置付けた施策に関する具体的な取組案やご提案であり、計画の性格上、個別具体的内容までを計画本文に位置付けることは困難な側面があると考えております。</p> <p>一方で、ご意見の趣旨については、今後、各施策を具体化・推進していく過程において、関係者との協議や実現可能性等を踏まえながら、参考とさせていただきます。</p>	無

No.	意見の概要	市の考え方・対応	修正 有無
	<p>沼津市では、鉄道（JR 東海道本線・殿場線）、路線バス（伊豆箱根バス、東海自動車、富士急シティバス）、タクシーが交通ネットワークを支えている。しかし、以下の課題が顕在化している。自家用車依存の高まりと公共交通利用者の減少：市内の移動手段として自家用車が 8 割以上を占め、公共交通の利用回数は 1 人あたり年間約 77 回（令和 6 年実績）と低迷。人口減少・少子高齢化により、さらなる利用減が予想される。</p> <p>路線バス 減便や路線廃止が進み、運行サービス水準が低下。ドライバーの高齢化（平均年齢上昇）と運転手不足が発生し、郊外部での運行頻度が低い（例：最大間隔 25 分以上）。事業者間連携不足により、重複路線や非効率なダイヤが存在。</p> <p>タクシー 夜間や郊外での利用が限定的で、バス・鉄道との接続が不十分。コロナ禍以降の需要変動に対応しきれていない。</p> <p>鉄道（JR） 東京方面からの直通普通電車（東海道本線・上野東京ライン）が年々減便され、2025 年 3 月ダイヤ改正では 7 往復から 5.5 往復に削減された。この減便は、熱海駅での乗り換えを強いるもので、利用者にとって大きな不便を招いている。新幹線三島駅乗り換えは便利だが、直通便の選択肢減少により、観光客や通勤通学者の利便性が著しく低下。熱海での乗り換えは時間的・身体的負担を増大させ、地域分断を助長し、経済圏の衰退を招く可能性が高い。たとえば、沼津駅周辺のバスターミナルも乗り場分散や案内不足が課題だが、直通列車の減少はこれをさらに悪化させる。住民の声として、X（旧 Twitter）上では「熱海乗り換えは不便」「地域経済に悪影響」といった意見が多数見られ、Merkmal の報道でも「利用者に寄り添うダイヤ設計の必要性」が指摘されている。この直通列車の存続は、沼津市の人口流出防止と観光振興に不可欠であり、減便が続けば、沼津の東京圏とのつながりが弱まり、経済活性化の機会損失が深刻化する。</p> <p>全体的な課題 公共交通軸の不明確さ、地域内交通の不十分さ、利便性向上の不足、事業者間連携の弱さ。 自然災害時の対応や、運行情報のわかりにくさも問題。利用促進策の連携が不足し、高齢者向け施策が不十分。これらの課題は、沼津市地域公共交通協議会でも指摘されているかと考えるが、利用回数の目標（88 回/年）未達成が続いている。</p>		

No.	意見の概要	市の考え方・対応	修正 有無
	<p>全国的な成功事例 (例：八戸市のショッピングセンター連携によるバス利用促進、京丹後市のDMOと鉄道連携による観光交通改善)から、学ぶべき点が多い。特に、直通列車の減便事例では、地域経済の衰退が懸念されており、存続の重要性を示すデータとして、類似地域での利用者減少率が20%を超えるケースが報告されている。</p> <p>提案内容 公共交通の利用促進に向け、短期(1年以内)、中期(2-3年)、長期(4年以上)の視点で施策を提案する。バス・タクシー・鉄道の統合を軸に、デジタル化、インセンティブ、プロモーションを推進する。総予算目安：初年度5億円(市負担3億円、補助金2億円)。特に、直通列車の存続を最優先とし、JR東日本・東海との協議を強化。</p> <p>1. 路線・ダイヤの最適化と連携強化(バス・鉄道・タクシー共通)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 路線再編と新設 市内路線を公共交通(沼津駅放射状)中心に再編。郊外部でデマンド型乗合タクシー(例：大岡コミタク号拡張)を導入し、予約制で運行頻度を確保。西部・南部路線のように、直通化で乗継回数を減らし、所要時間を10-20%短縮。 ・ 運行頻度向上 主要軸(沼津駅・沼津港、沼津駅・片浜駅)で等間隔ダイヤ(15分間隔)を導入。夜間運行を延長(最終バス21時以降)。 ・ バス・鉄道・タクシー連携 乗割引制度(90円引き)を全事業者に拡大。共通定期券(サンシャインバス学生版を一般化)を導入。タクシーをバスフィーダーとして活用(例：バス停から自宅までのシェアリング)。特に、直通列車の存続を前提に、熱海以西のダイヤ調整をJRに要請し、減便の撤回を目指し増便へつなげる。 ・ 実施時期 短期(路線再編)、中期(連携制度)。 <p>2. 運賃・料金のインセンティブ導入</p>		

No.	意見の概要	市の考え方・対応	修正 有無
	<ul style="list-style-type: none"> ・割引・パス制度 高齢者・学生向けフリーパス（月額 2,000 円で市内乗り放題）。観光客向け企画乗車券（沼津駅・沼津港往復セット、500 円）。市民負担軽減（戸田・江梨線のように市補助で運賃 800 円固定）。直通列車利用者向け特別割引を導入し、存続の経済的価値を高める。 ・キャッシュレス化 IC カード（Suica/PASMO 対応）を全バス・タクシーに導入。アプリ決済で 5%ポイント還示。 ・成功事例参考 広島市の JR・バス連携企画券のように、片道ずつ利用可能なチケットで利用者 68%増を達成。直通列車の存続で同様の効果が期待される。 ・実施時期：短期 <p>3. デジタル化と情報提供の向上</p> <p>MaaS アプリ導入 交通 DX アプリ（CTES データ活用）でリアルタイム運行情報、予約、ルート検索を提供。 バス位置情報やデジタルサイネージ（沼津駅・片浜駅・沼津港に設置）を活用。直通列車の運行状況を優先表示し、利用促進を図る。</p> <p>バス停・ターミナル改善 バスターミナル再編（方面別カラー表示、上屋設置）。バス停に駐輪場・ベンチを追加、バリアフリー化。</p> <p>成功事例参考： 京丹後市の DMO 連携アプリで観光客利用促進、佐渡島の二次交通アプリで乗車数増加。直通列車の PR をアプリ内で強化。 実施時期：中期（アプリ開発）</p> <p>4. プロモーションと人材確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用促進イベント 「バスの日」イベント拡大（クイズ、ノベルティ、無料試乗）。高齢者向けモビリティマネジメント（MM）パンフレット配布、ワークショップ開催。東京直通便 PR キャンペーン（「乗り換えなしで沼津へ！」）を強化し、減便の影響を逆手に取った存続署名活動を実施。 ・観光連携： 		

No.	意見の概要	市の考え方・対応	修正 有無
	<p>沼津港との自動運転実証を活用したツアーパッケージ。ショッピングセンター（ららぽーと）とバス連携（専用便、割引クーポン）。直通列車の存続を観光振興の鍵として、JR との共同キャンペーンを提案。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ドライバー確保： <ul style="list-style-type: none"> 市主催の就職相談会、広報誌活用。若年層向けアニメラッピングバスで募集。研修プログラム（安全運転・接客）で高齢化対策。 ・成功事例参考 <ul style="list-style-type: none"> 八戸市の市民団体連携で利用促進、秋田空港の二次交通で観光客増加。直通列車の存続事例として、他の地域の経済回復を参考。 ・実施時期：短期（イベント）、長期（人材確保）。 <p>5. 災害・危機対応の強化</p> <p>豪雨対策として代替ルート計画、車両更新。コロナ対応で非接触決済拡大。直通列車の存続により、緊急時の東京圏との接続を維持。</p> <p>期待効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者増加 <ul style="list-style-type: none"> 路熱再編・割引でバス利用 20%増、鉄道直通 PR で観光客 10%1、全体利用回数 88 回年達成。特に、直通列車の存続で通勤・観光利用が 30%向上し、地域分断を防ぐ。 ・経済効果 <ul style="list-style-type: none"> 収支改善（赤字額△430,000 千円以内）、観光収入増加（沼津港波及）。直通列車の減少による経済圏衰退を回避。 ・社会効果 <ul style="list-style-type: none"> 自家用車波で CO2 排出削減、人口流出抑制（通勤利便性向上）。高齢者・子育て世帯の移動支援で地域活力向上。直通列車の存続が人口減少の歯止めとなる。 <p>測定指標：利用者アンケート、運行データ分析（年 1 回）。</p> <p>実施計画（案）</p> <ul style="list-style-type: none"> 短期（2026 年） <ul style="list-style-type: none"> 運賃割引・イベント開始、路線再編準備。直通列車存続のための JR 協議開始。予算：2 億円。 中期（2027-2028 年） <ul style="list-style-type: none"> MaaS アプリ導入、ターミナル改善。直通列車増便要請。予算：2 億円/件。 		

No.	意見の概要	市の考え方・対応	修正有無
	<p>長期（2029年以降） 自動運転本格化、人材確保継続。直通列車の恒久化。予算：1億円/件。 財源： 市予算、補助金（国土交通省地域公共交通活性化再生事業）、事業者負担。 モニタリング：沼津市地域公共交通協議会で年次レビュー、市民意見聴取。</p> <p>結論 本提案は、沼津市の公共交通を「選ばれるもの」に変革し、持続可能なまちづくりを実現するものである。特に、東京方面直通列車の存続は、地域の存亡に関わる重要事項であり、減便の影響として経済衰退や人口流出が懸念されるため、即時対応を強く要望。また市当局、事業者、市民の協力のもと、早期実施も強く要望いたします。ご検討のほどよろしくお願い申し上げます。</p>		
3	<p>49ページ及び54ページにおいて、令和12年度の収支差額の目標値を「△3億2,100万円以内」と設定しているが、今後5年間に想定される物価や人件費の上昇等の経済的要因が考慮されていない点について、目標設定として妥当性に疑問がある。</p> <p>仮に経済的要因を考慮しない場合であっても、少なくとも令和7年度上半期の実績や年間見込みを54ページに示し、令和7年度の収支差額が令和6年度と同水準にあるのか否かを明らかにすべきである。現時点で令和7年度の収支差額が令和6年度を大きく上回る見込みである場合、令和12年度の目標値は計画策定段階で達成困難となる可能性がある。</p> <p>また、54ページの表4-11の下部に記載されている「(参考) 令和6年度補助額」の注釈については、当該表のみを見ると令和6年度にのみ補助金が投入されたかのような誤解を招くおそれがある。このため、令和4年度及び令和5年度についても補助額を併せて示すとともに、国・県・市それぞれの補助額の内訳を3年度分明記することが望ましい。</p>	<p>本計画における成果指標の設定にあたっては、実態を適切に反映し、かつ継続的な評価が可能な指標とすることが重要であると考えております。</p> <p>このため、バス事業者と協議を行い、上半期の実績を指標の基準として活用できるか確認しましたが、乗合事業と貸切事業の運営が一体的に行われており、運転士の配置等も含めて半期単位での収支算出は困難であるとの見解が示されました。また、観光路線等については季節による利用変動が大きく、上半期の実績を単純に年間換算することは適切ではないとの意見もありました。これらを踏まえ、本計画における成果指標の基準は、直近で確定した実績値であり、年間を通じた事業運営の実態を反映できる令和6年度の年間実績とすることといたします。</p> <p>なお、今後の物価や人件費の動向など、事業環境の変化については、計画期間中の進捗管理や関係者との協議の中で継続的に把握し、必要に応じて評価基準の見直しや施策の検討に反映してまいります。</p> <p>ご意見のとおり、令和6年度のみ補助額を示した場合、特定年度のみ補助が行われているとの誤解を生じさせるおそれがあるため、令和4年度及び令和5年度の補助実績についても、事業者に確認の上、可能な範囲で記載するとともに、国・県・市の補助額の内訳についても整理し、内容に反映することといたします。</p>	有
4	<p>49ページの末尾に「年3回、まちなかへ、路線バスでのおでかけを増やす」と結論的に記載されているが、52ページに示されている「まちなか来訪回数」は、移動手段別の内訳が把握できる数</p>	<p>本計画における「年3回、まちなかへ、路線バスでのおでかけを増やす」という成果指標につきましては、本市が掲げる基本方針である「住みたいまち、行きたいまち。」の実現度を測るためのアウ</p>	無

No.	意見の概要	市の考え方・対応	修正 有無
	<p>値となっていない。そのため、現時点で路線バスを利用してまちなかを訪れている回数自体が明らかではなく、これを基準として「年3回増やす」とする根拠や算定過程が不明確である。</p> <p>また、51 ページでは路線バスの年間乗車回数を「1人当たり年1回増」と推計しているが、この数値と49 ページに記載された「年3回増」との関係性や整合性についても十分な説明が示されていない。</p> <p>計画の中でも特に重要な結論部分であることから、イメージにとどめるのではなく、指標間の関係性、数値設定の考え方などについて、より具体的かつ合理的な説明を明示すべきである。</p>	<p>トカム指標として設定しているものです。</p> <p>ご指摘のとおり、現時点では、まちなかへの来訪手段の内訳を詳細に把握するデータは十分ではありませんが、本指標は、公共交通施策単体の効果のみを直接的に測定するものではなく、まちなかの来訪者増加という総合的な指標に対して、公共交通の利便性向上がどの程度寄与しているかを把握するための指標として位置付けています。</p> <p>また、計画では、公共交通の利用回数を「年6回増」、まちなかへの来訪回数を「年2回増」、さらに路線バスの収支損失の抑制を併せて成果指標として設定しています。これらはそれぞれが独立した数値目標であるほか、路線バスをはじめとした公共交通を日常的な移動手段として積極的に利用していただくことで、相互に関連しながら達成されることを想定した指標体系となっています。</p> <p>最終目標である「年3回、路線バスでまちなかへお出かけを増やす」という考え方は、公共交通利用の増加が、まちなか来訪の頻度向上やにぎわい創出に一定程度寄与するとの仮説のもと、複数の成果指標を総合的に整理した上で設定した目安です。</p> <p>今後は、計画の推進とあわせて、利用実態の把握やデータの蓄積に努めるとともに、必要に応じて成果指標やその考え方についても検証を行い、より分かりやすく、実態に即した指標となるよう改善を図ってまいります。</p>	
5	<p>54 ページに記載されている令和6年度の補助金額1億3,784万円と、69 ページに記載されている公的支出額1億2,202万円について、両者の差異が分かりにくいと感じる。</p> <p>69 ページに示されている公的支出額には、国および県の負担分が含まれていないため、このような金額差が生じているものと推察される。</p> <p>市民にとって分かりやすい計画とするため、54 ページに掲載している補助金額が、69 ページの公的支出額の表においても確認できるよう、表現や構成を工夫することを求める。</p>	<p>ご指摘のありました令和6年度の補助金額につきまして、1億3,784万円は、路線バスを運行するバス事業者3社に対し、市・国・県がそれぞれ負担している補助金の合計額を示したものです。</p> <p>一方、別ページに記載している1億2,202万円は、市が交通事業者等に対して支出している補助金の総額であり、バス事業者3社への補助に加え、タクシー事業者が運行するコミュニティバス等への補助も含んでいるため、金額が異なっています。</p> <p>このため、両者は補助対象や集計範囲が異なるものであり、単純に一致するものではありません。</p> <p>なお、ご意見を踏まえ、計画案においては、それぞれの補助金額の内訳や対象の違いが分かるよう、補足説明を追記し、誤解の生じないよう分かりやすい記載となるよう修正いたします。</p>	有
6	<p>原地区は東西南北に広がっており、旧道沿いに居住する人にとっては利便性が高い一方、地域によってはバス停までの距離が遠く、公共交通に関する情報も十分に行き届いていない状況である。</p> <p>時刻表や路線情報（ミューバスを含む）が各家庭に配布されれば、利用を検討したいと考える市民は多いと推察される。</p> <p>また、乗車方法や支払い方法が分からず、バス利用をためらっ</p>	<p>いただいたご意見は、原地区におけるバス停までの距離や情報の伝わりにくさ、時刻表や乗車・支払い方法の分かりやすさ、免許返納後の移動手段としての公共交通の利用環境、さらにはバス停環境の改善や出前講座・体験型施策の充実など、日常の利用者目線からの貴重なご指摘・ご感想であると受け止めております。</p> <p>これらの内容は、本計画案の基本的な考え方や方向性そのものに</p>	無

No.	意見の概要	市の考え方・対応	修正 有無
	<p>ている人も一定数存在すると考えられる。実際に、高校生がバス停で待っていたにもかかわらず、バスが通過してしまった事例があり、手を上げて合図をしても認識されなかったとの声もある。バス停での合図の方法など、基本的な利用ルールについても分かりやすい周知が必要である。</p> <p>免許返納を検討しているも、実際のバスの使い方が分からないため行動に移せない人が多いと考えられることから、誰にとっても分かりやすく、使いやすい利用環境の整備が求められる。</p> <p>バス停の環境改善については、屋根付きの待合所やベンチの設置が理想であるが、原地区では道路事情等により設置が困難な場所が多いことも理解している。そのため、最低限として、バス停の案内表示やデザインの統一を進めるべきである。</p> <p>あわせて、高齢者向けの出前講座や一般向けのバスツアー、セミナーの開催は有効であるとする。さらに、子どもを対象としたバス体験ツアーなどを実施することで、将来の公共交通利用者や、バス運転士を志す子どもが育つ可能性もある。</p> <p>第1次計画から一歩進んだ、第2次計画となることを期待する。</p>	<p>対する賛否というよりも、計画に位置付けた各施策を今後どのように具体化し、より分かりやすく、使いやすいものとしていくかに関するご意見であると考えております。</p> <p>市といたしましては、バス停環境の改善や案内表示・デザインの工夫、利用方法の周知、出前講座や体験機会の提供などについて、本計画に基づき、交通事業者や関係機関と連携しながら、地域の実情や道路条件等を踏まえて段階的に取り組んでいく考えです。</p> <p>また、高齢者向けの出前講座や一般向けのバスツアー、セミナーの開催、また子どもを対象とした体験機会の創出は、公共交通への理解促進や将来の利用者の育成の観点から有効であると認識しており、これまでバス事業者等と連携し、バスの利用促進を目的としたバスツアーやセミナー等を実施してまいりました。</p> <p>今後も、公共交通への関心や理解を深めていただけるよう、関係事業者と連携しながら普及啓発の取組を進めてまいります。</p> <p>なお、いただいた個別具体のご提案につきましては、計画期間中の事業実施や見直しの際に参考とし、引き続き、誰もが分かりやすく、安心して利用できる公共交通環境の整備に努めてまいります。</p>	
7	<p>P22 の施策 I-①において「運行頻度の確保及び時間帯の拡大」を掲げている一方で、P25 の施策 I-②「乗務員確保に向けた対策」では、近年深刻化しているバス運転士不足に対する踏み込んだ対応が示されていない。運転士確保に不可欠となる待遇改善や、移住施策と連動した沼津市独自の公的支出策が計画案に見られず、従来型の施策にとどまっている点は、将来見通しが甘いと言わざるを得ない。</p> <p>現在、全国的に自治体間で運転士の人材獲得競争が激化しており、免許取得費用支援、待遇改善、福利厚生強化などを自治体の公的支出により実施する動きが広がっている。静岡県東部地域においても、富士宮市や三島市では免許取得費用支援が実施され、伊東市では運転士確保のための待遇改善や公的支出を地域公共交通計画に明記している。一方で、地域全体としては、こうした施策が十分に展開されているとは言い難い状況にある。</p> <p>このような中、沼津市が運転士確保に向けた独自の公的支出を行うことは、人材確保において優位性を確立する有効な手段となり得る。よって、施策 I-②に「運転士確保のための独自の公的支出の検討」の実施を明確に位置付けるべきである。</p> <p>コンパクトシティの実現を目指す上で、公共交通は単なる民間の営利事業ではなく、まちづくりを支える重要なインフラである。公共交通を民間事業者委ねている場合ではない。</p>	<p>バス運転士をはじめとする公共交通分野における人材不足は、全国的な課題であり、本市においても、将来的な公共交通の持続性を確保する上で重要な課題であると認識しております。</p> <p>ご指摘のとおり、近年では運転士確保を目的として、免許取得費用への支援や待遇改善などに公的支出を行う自治体の取組が見られることについても、認識しております。</p> <p>一方で、本計画は公共交通施策の基本的な方向性を示すマスタープランであり、具体的な財政支出の内容や規模、制度設計については、財政状況や事業効果、関係事業者との役割分担等を踏まえ、個別施策として整理していく必要があります。そのため、現時点において特定の公的支出策を明記することは難しい状況にあります。</p> <p>このため、本計画案においては、運転士確保を含む人材確保対策について、国・県の制度活用や交通事業者による取組を基本としつつ、社会情勢の変化や他自治体の取組状況を踏まえながら、必要に応じて市として果たす役割を整理していく考え方を示しております。</p> <p>なお、本市が目指すコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりにおいては、基幹的な公共交通路線の維持・確保が極めて重要な要素であると考えており、今後、特に市民生活や都市機能を支える基幹路線については、運行の持続性確保に向け、重点的に取り組んでまいります。</p> <p>その中で、人材確保が運行維持の大きな制約要因となる場合に</p>	無

No.	意見の概要	市の考え方・対応	修正 有無
		は、関係機関や交通事業者と連携しながら、適切な支援の在り方について整理し、対応してまいります。	
8	<p>P36のIV-①「利用しやすい運賃体系の見直し」において企画乗車券に関する記載があるが、近年、沼津市では中心市街地における魅力的なイベントが増加し、市民に定着しつつある状況にある。こうした沼津ならではのイベントと公共交通を協働・連動させた企画乗車券や施策は、公共交通の利用促進と中心市街地の活性化の両面に資する有効な取り組みである。</p> <p>例えば、バスや鉄道を利用して来訪した人が、イベント会場や周辺店舗において割引等のサービスを受けられる仕組み、あるいはイベント参加者が公共交通運賃の割引を受けられる仕組みが考えられる。実際、令和5年度に開催された地域公共交通協議会の公開資料においても、イベントと連動した企画乗車券を市が検討している旨が明記されている。</p> <p>これらを踏まえ、IV-②に「イベントと連携したお得な乗車券または施策」を明記すべきである。また、イーラ de、BIVI、商店街等において、公共交通で来訪した人を対象に、帰路の公共交通運賃を割引するサービスを実施する実証実験についても、計画内に位置付けるべきである。</p>	<p>中心市街地におけるイベントと公共交通を連動させた取り組みについては、公共交通の利用促進とまちのにぎわい創出の両面に資する有効な視点であると認識しております。ご指摘のとおり、令和5年度に開催した地域公共交通協議会においても、イベントと連携した企画乗車券等の可能性について言及しております。</p> <p>一方で、本計画は、本市の地域公共交通の確保・維持・改善に向けた基本的な方向性や施策の枠組みを示すマスタープランであり、特定のイベントや商業施設、割引内容等を想定した個別具体の施策や実証実験についてまで記載することは想定しておりません。</p> <p>そのため、ご提案のありました「イベントと連携した企画乗車券」や「商業施設等と連動した公共交通利用者向けの割引サービス」につきましては、本計画に位置付ける「利用しやすい運賃体系の見直し」や「関係主体と連携した利用促進施策」の考え方に基づき、交通事業者、商業施設、イベント主催者等との連携のもと、事業化に向けた具体的な取り組みを進めてまいります。</p> <p>今後も、公共交通の利用促進と中心市街地の活性化が相互に好循環を生むよう、関係者と連携した取り組みを推進してまいります。</p>	無
9	<p>P39のIV-③にモビリティマネジメントに関する記述があるが、行動変容を実効性のあるものとするためには、単一の施策にとどまらず、複数の取り組みを重ねて実施する視点を計画案に明記すべきである。</p> <p>具体的には、行動変容を促す手法として有効とされる「ワンショット TFP」の実施、移住者に対して市役所で配布する情報提供書類に鉄道・バスの時刻表や市の公共交通マップを含める「転入者モビリティマネジメント」の実施、市広報において年1回、鉄道やバスを利用した市内回遊や公共交通を取り入れたライフスタイルに訴求する利用促進特集を掲載することなどが考えられる。あわせて、自動車依存による肥満リスク、交通事故リスク、経済的負担、渋滞による社会的損失といった側面についても情報提供することが有効である。</p> <p>さらに、明石市で実施された「Taco バス BINGO」のような、景品を用意した参加型キャンペーンの導入も検討に値する。</p> <p>このようにモビリティマネジメントの取り組みを多重的に展開することにより、長年にわたり自動車移動が定着してきた市民の意識の変化につながると考える。</p>	<p>ご意見のとおり、モビリティマネジメントは、市民一人ひとりの移動に対する意識や行動の変化を促す上で重要な取組であり、複数の手法を組み合わせることで継続的に取り組むことが有効であると認識しています。</p> <p>一方で、本計画は、市全体の公共交通施策の基本的な方向性を示すものであることから、特定のアンケート手法やキャンペーン事業など、個別具体の取組内容までを計画に詳細に記載することは困難な側面があると考えております。</p> <p>なお、市ではこれまでも、公共交通マップの作成・配布や、市ホームページ等を通じた公共交通に関する情報提供を行っており、モビリティマネジメントに資する取組を実施してきました。</p> <p>今後も、市広報をはじめとする各種媒体を活用し、鉄道やバスを利用したお出かけや日常の移動に着目した情報発信を行うことで、公共交通の利用促進を図っていきます。</p> <p>また、市民が公共交通に親しみを持つきっかけづくりとして、参加型の企画やツアー型の取組についても、交通事業者等の関係者と連携しながら、実施に向けた調整を進めていきます。</p> <p>本計画では、こうしたモビリティマネジメントの考え方を踏まえ、社会情勢や市民ニーズ、実施体制等に応じて、段階的に取組を</p>	無

No.	意見の概要	市の考え方・対応	修正 有無
		進めていくこととしており、ご意見については今後の取組の参考とさせていただきます。	
10	<p>P39 の IV-③において「市職員や企業に対し、通勤時のバス利用を促し～」との記載があるが、「通勤時の鉄道、バスなどの公共交通や、環境に配慮した自転車利用を促し～」とする表現に改めるべきであるとする。通勤手段をバスに限定する合理的な理由は乏しく、実態や多様な通勤形態を踏まえた記載が望ましい。</p> <p>また、その具体的な施策として、公共交通や自転車を活用した通勤スタイルへ移行した従業員が多い企業・事業所を対象に、毎年表彰する制度の実施を位置付けることを提案する。あわせて、市職員が自転車通勤を行う場合における自転車購入費への補助についても、施策として明記すべきである。</p>	<p>ご指摘のとおり、通勤時の移動手段については、バスに限定する必要はなく、鉄道などの公共交通や自転車といった環境負荷の少ない移動手段を総合的に促進していくことが重要であると認識しております。このため、計画案を「通勤時の鉄道、バスなどの公共交通や、環境に配慮した自転車利用を促し」に改め、路線バスのほかその他の移動手段への転換を促す趣旨がより明確に伝わる表現へ修正いたします。</p> <p>一方で、ご提案のあった企業・事業所への表彰制度や、市職員の自転車購入費に対する補助については、対象範囲や公平性、財政負担の観点から慎重な検討が必要であり、本計画において具体的な補助制度として位置付けることは困難な側面があります。今後は、関係課との連携を図りながら、補助制度に依らない形で通勤時の公共交通・自転車利用の促進に取り組んでまいります。</p>	有
11	<p>P40 の IV-④に「新たなモビリティツールの活用」と記載があるが、近年、長期間にわたり運行休止となっているグリーンスローモビリティ（グリスロ）タイプの EV バスについて、現状や位置付けが不明確である。</p> <p>宮崎市では、グリスロが中心市街地における回遊性向上のためのモビリティとして発展・定着している一方、宮崎市より早期に導入した本市においては、自動運転以外の新たなモビリティ活用が停滞しているように見受けられ、残念である。</p> <p>仮に、故障の多発、費用対効果の問題、あるいは道路空間における自家用車通行の優先といった理由から、グリスロタイプの EV バスの活用を断念したのであれば、それは「ウォーカーシティ」を掲げる市の方針の後退と受け取られかねない。いずれにしても、公費を投入し注目を集めた事業である以上、その経緯や結果について総括を行い、市民に対して明確な説明を行う必要があると考える。</p> <p>一方で、今後の運行再開や活用継続に向けた見込みがあるのであれば、その方針や方向性について、本計画案に明示すべきである。</p>	<p>本市におけるグリスロタイプの EV バスにつきましては、ご指摘のとおり、中心市街地における新たな回遊モビリティの可能性を検証することを目的として導入したものです。</p> <p>しかしながら、運行開始後、車両の維持管理や運行体制の確保、事業採算性等に関する課題が顕在化し、運行事業者と協議を重ねた結果、事業としての継続が困難であるとの結論に至り、すでに運行を終了しております。</p> <p>本事業につきましては、公費を投入し実施した取組であることを踏まえ、これまでの運行実績、発生した課題、得られた知見等について整理・総括を行い、その内容については、適切な形で市民の皆さまに説明してまいります。</p> <p>なお、本計画においては、中心市街地の回遊性向上や「ウォーカーシティ」の実現に向け、鉄道・バス・タクシーなど既存の公共交通に加え、多様な移動手段を組み合わせた交通環境の充実を図っていくこととしております。今回の EV バス事業を通じて得られた知見についても、今後の施策の推進に反映してまいります。</p>	無
12	<p>1次計画では、バス専用レーンや PTPS（バス優先信号）の検討が明記されていたが、今回の計画案ではこれらに関する記述が見当たらない。現在、沼津市内の路線バスでは 5～20 分程度の遅延が常態化しており、定時性や速達性の低下が公共交通離れや自動車依存の一因となっている。</p> <p>こうした状況を踏まえ、バス専用レーンや PTPS の導入に向けた</p>	<p>現行計画において記載していたバス専用レーンや PTPS（公共車両優先信号制御）は、路線バスの定時性・速達性の向上を図るための手段の一つとして位置付けていました。中心市街地をはじめ、市内の幹線道路において交通混雑等により路線バスの遅延が生じていることについては、本市としても引き続き重要な課題であると認識しています。</p>	無

No.	意見の概要	市の考え方・対応	修正 有無
	<p>具体的な位置付け、特に沼津駅を中心とした南北都市軸におけるBRT(バス高速輸送システム)の可能性について、計画案P39のIV-④に明記すべきであると考えます。三島市や清水町においても同様の遅延が発生している中、近隣市町に先駆けてバスの定時性・速達性を改善することは、公共交通の利便性向上のみならず、都市としての魅力向上にも資するものである。</p>	<p>2次計画では、路線バスの利便性向上を図るため、P24の運行頻度の確保や時間帯に応じた運行の安定化とあわせて、路線バスが円滑に走行できる環境の確保を施策の方向性として位置付けています。この中で、PTPSに限らず、道路空間の活用や信号制御の工夫など、路線バスの優先的な走行につながる取組を幅広く対象としています。</p> <p>今後も、路線バスが安定して利用できる交通環境の確保を通じて、自動車に過度に依存しない持続可能な都市交通の形成を進めていきます。</p>	
13	<p>近年、富山市では、市、まちづくり会社、交通事業者等が連携し、学生シェアハウス「フィル」の取組が進められている。これは、遊休ビルをリノベーションした学生向け住宅において、入居学生に対し、LRTの運賃割引、スポーツ施設やシェアサイクル、文化施設の利用特典等を付与するものであり、学生の活動を最大化するとともに、中心市街地の活性化や都市への愛着醸成、将来的な若者定着に寄与する施策である。</p> <p>本市においても、東都大学や中心市街地の専門学校、さらには近隣市に立地する大学等の学生を対象に、大学が近接しているという地理的優位性を活かし、学生シェアハウスを展開することは有効であると考えます。在学中から学生の交流や活動を促進し、都市への愛着を育むことで、卒業後の定住につなげることが期待できる。</p> <p>また、学生向け住宅や学生寮の経済的負担は保護者にとっても課題となっており、既存建物を活用した低廉な居住環境を提供できれば、一定の需要が見込まれる。併せて、空洞化が進む中心市街地において居住人口を増やすことで、まちの活性化にも寄与する。</p> <p>事業推進にあたっては、バス・鉄道事業者に加え、シェアサイクル事業者、リノベーション事業者等との連携が不可欠であり、初期投資や公共交通の運賃支援等の費用負担は生じるものの、将来にわたる人材定着を見据えた戦略的投資と位置付けられる。</p> <p>以上を踏まえ、公共交通を活用した学生シェアハウス事業について、計画案に位置付けを明記することを提案する。</p>	<p>ご指摘の富山市における学生シェアハウス事業は、公共交通をはじめとする都市機能を活用し、若者の活動促進や中心市街地の活性化、将来的な定着につなげていく取組として、大変興味深い事例であると認識しております。</p> <p>一方で、本計画は地域公共交通の確保・維持・利便性向上を主たる目的とするものであり、学生向け住宅施策や民間主体による居住・交流拠点の整備については、都市政策、まちづくり、民間事業の領域とも密接に関わる内容となります。このため、現時点で具体的な学生シェアハウス事業を本計画に個別施策として位置付けることは想定しておりません。</p> <p>しかしながら、若年層の移動行動や居住地選択に公共交通が果たす役割は重要であり、大学や専門学校が近隣に立地しているという地域特性を活かした取組の可能性については、公共交通の利用促進やまちのにぎわい創出の観点からも示唆に富むご意見であると考えております。</p> <p>いただいたご提案につきましては、今後、関係部局や民間事業者等と連携したまちづくり施策を進めていく中で、参考とさせていただきます。</p>	無
14	<p>計画案におけるアウトカム指標は、公共交通利用回数やバス路線の収支に限定されているが、公共交通分担率の向上や自動車分担率の低下、定時性の向上、鉄道・バス・シェアサイクル間の物理的およびダイヤ面での乗り換えのシームレス化、道路渋滞率の低下といった指標も併せて採用すべきである。</p> <p>公共交通は、もはや単なる移動手段ではなく、国や自治体から</p>	<p>本計画におけるアウトカム指標については、計画期間内において施策との因果関係が比較的明確であり、継続的かつ安定的に把握・検証が可能であることを重視し、公共交通利用回数や路線収支など、既存の統計や事業データを用いて評価できる指標を中心に設定しております。</p> <p>ご提案いただいた公共交通分担率や自動車分担率、定時性、乗換</p>	無

No.	意見の概要	市の考え方・対応	修正 有無
	<p>公共インフラとしての役割が強く求められる時代に入っている。そのため、利用実態や経営状況のみならず、都市構造や交通行動全体に与える影響を含めた多面的な評価が不可欠である。こうした視点を欠いたままでは、評価を誤り、それに基づく施策も適切なものとならないおそれがある。</p> <p>一方で、これらの指標を導入するための調査体制や評価手法が十分に整っていない可能性も考えられる。よって、計画案には、将来的な指標導入を見据えた「ノウハウの構築」や「調査・評価手法の検討」を明記すべきである。</p> <p>また、計画案に示されている指標や施策は、「ウォーカーブルシティ」や「ヒト中心のまち」を掲げる都市としては不十分であり、現行計画と比較して後退している印象も否めない。自動車依存をいかに低減し、公共交通全体の利便性やアクセシビリティを高めるかが本来の核心であるが、計画案は対症療法的かつバス単体に偏った内容にとどまっている。</p> <p>有効な指標が存在しなければ、理想とする都市像を設定した上でのバックキャストによる政策立案や、新たに大胆な施策の実行は困難である。将来を見据えた公共交通政策を進めるためにも、公共交通の多面的機能を適切に評価する指標の導入は不可欠であると考ええる。</p>	<p>このシームレス性、道路渋滞率等の指標は、公共交通を都市インフラとして多面的に評価する観点として重要である一方、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・定期的な把握のために大規模な交通実態調査や追加的なデータ収集が必要となること ・公共交通施策以外の要因（都市構造、土地利用、経済動向、気象条件等）の影響を強く受け、施策効果との切り分けが難しいこと ・計画期間中に同一手法・同一精度で継続的に評価する体制の構築に相応のコストと時間を要すること <p>などの課題があり、現時点では本計画の成果指標として位置付けることは難しい側面があると考えております。</p> <p>また、本計画は公共交通施策を中心とした実行計画であることから、都市全体の交通分担構造や道路交通状況といった広範な指標については、都市計画や道路政策、環境施策等との連携の中で、別途整理・評価していくことが適切であると考えております。</p> <p>いただいたご意見は、公共交通を「移手段」にとどまらず、まちづくりや都市の価値を支える基盤として捉える重要な視点であり、今後、データ取得環境の整備や評価手法の高度化が進んだ段階において、指標のあり方を議論していく上での参考とさせていただきます。</p>	
15	<p>第2次地域公共交通計画における各施策は、計画期間内に完了を目指すもの、施策の性質上次期計画以降も継続することが明確なもの、期間を定めず恒久的に推進するものなど、実施期間や位置付けが異なる特性を有している。しかし、第4章に掲載されている<実施スケジュール・実施主体>の各表では、これらが一律に赤色の矢印による「実施」として示されており、施策の完了時期や継続の考え方が分かりにくい構成となっている。</p> <p>このため、各施策について「計画期間内に完了を目指す施策」「次期計画においても継続して実施する施策」「既存制度として恒久的に実施する施策」などの区分や考え方を、表中にあらかじめ明示することが望ましいと考える。</p> <p>あわせて、<実施スケジュール・実施主体>の表における実施主体欄は、矢印表示と内容が重複していることから、矢印表示に統合した上で、当該欄を「特記事項」や「備考」等に見直し、施策の完了目標や次期計画への継続の有無、現行制度の継続であることなど、「実施」の表示のみでは伝えきれない事項を補足的に記載する工夫が必要である。</p>	<p>ご指摘のとおり、第2次地域公共交通計画における各施策には、計画期間内で実施・完了を目指すもの、毎年度継続して実施するものなど、実施期間や位置付けが異なる特性がございます。</p> <p>このため、第4章に掲載している<実施スケジュール・実施主体>の表につきましては、計画期間内で順次実施・完了する施策と、毎年継続して実施する施策の違いが分かるよう、表現方法を工夫し、区別して示すことといたします。</p> <p>一方で、計画期間終了後における各施策の継続の有無につきましては、計画の進捗状況や社会情勢、施策の効果等を踏まえながら、方針を見直していく必要があると考えております。このため、次期計画以降における継続の考え方については、現時点において本計画への明示的な記載は行わず、今後の検討事項として整理いたします。</p> <p>いただいたご意見につきましては、計画内容をより分かりやすく示す上で重要な視点であるため、今後の計画運用の参考とさせていただきます。</p>	有