

## 第4章 基本的な方針と計画目標、プロジェクト

### 4-1 基本的な方針

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、本計画の基本的な方針を下記のとおり掲げます。

#### 【基本的な方針】

## 「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。

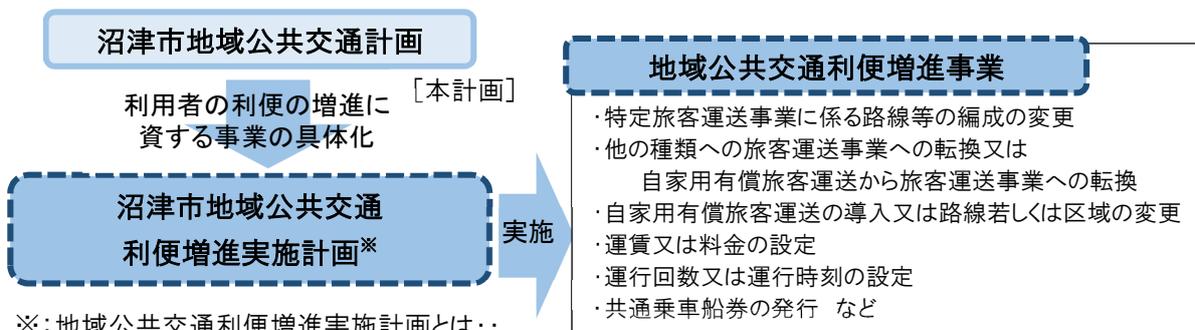
- 強み…東西の鉄道軸（JR東海道本線及びJR御殿場線と4つの駅（沼津駅、片浜駅、原駅、大岡駅））  
バス事業者3社による沼津駅を起点とした多方面への路線整備  
タクシー事業者11社により市内全域を網羅
- 弱み…各バス事業者のサービス提供によるわかりにくさ（乗り場、案内表示、路線網等）  
各交通モード（鉄道、バス、タクシー）の連携不足

### 4-2 沼津市が目指す地域公共交通体系

基本的な方針、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体系を次頁に示します。

なお、沼津市地域公共交通計画に基づき「沼津市地域公共交通利便増進実施計画」を策定し、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体系を構築します。

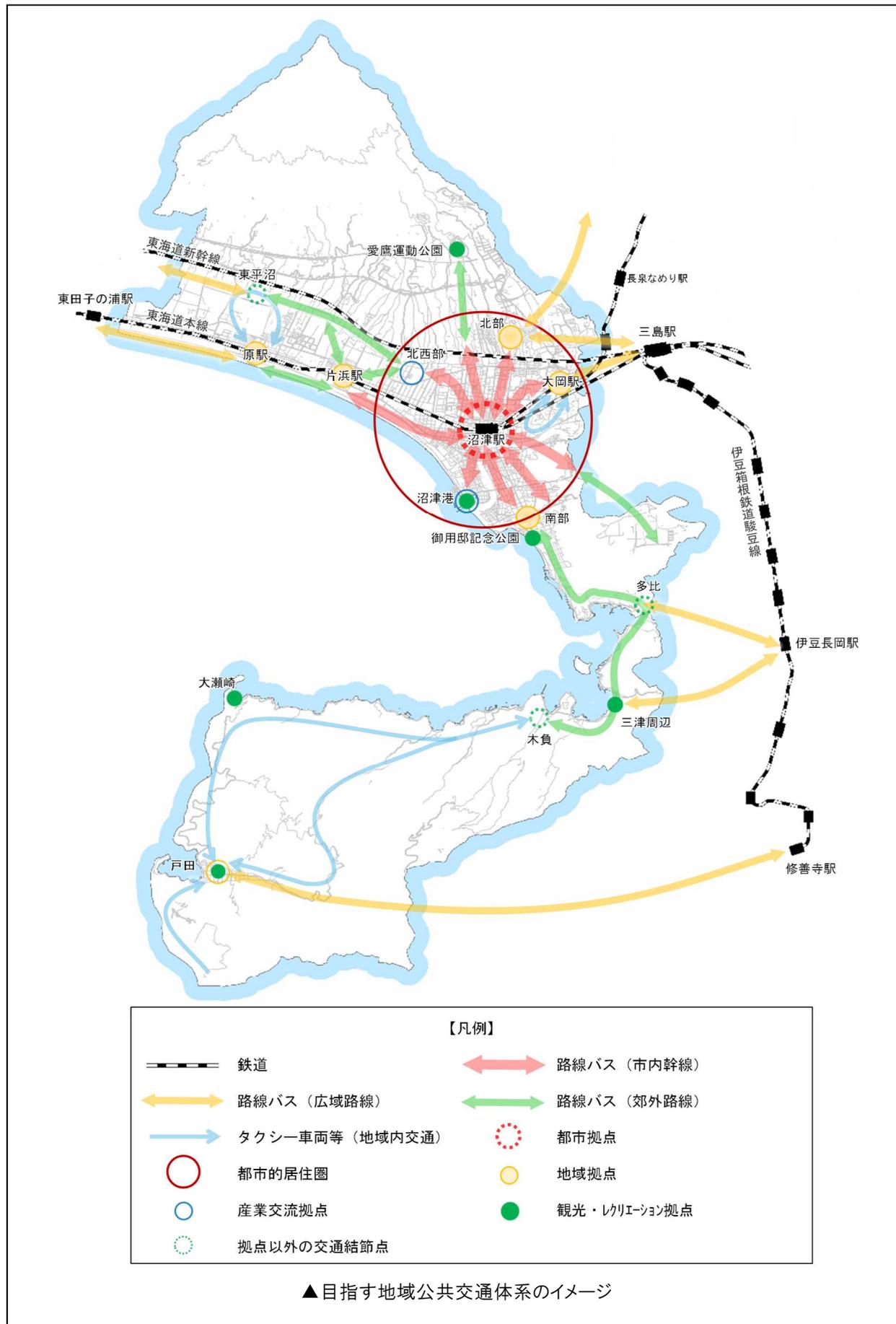
#### 【地域公共交通計画と地域公共交通利便増進実施計画の関係性】



地域公共交通体系の構成要素

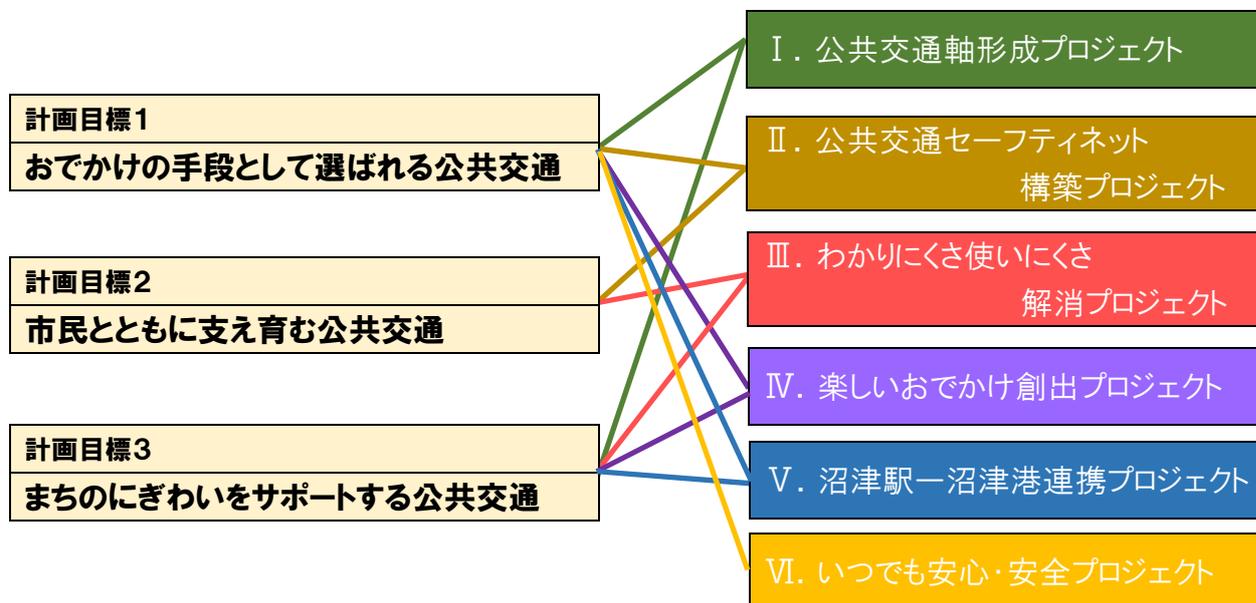
移動手段分類	役割	主な路線	実施主体	備考(補助等)		
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>市外から都市拠点や地域拠点を結ぶ鉄道路線。</li> <li>東西軸として市民及び観光客の広域的な移動を担い、高い輸送力と速達性を有する。</li> </ul>	JR 東海道本線 JR 御殿場線	東海旅客鉄道			
高速バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内と首都圏等を結ぶ高速バス路線。</li> <li>鉄道路線の補完的な役割を担う。</li> </ul>	沼津ー東京駅、渋谷、新宿、京都、大阪	富士急シテイバス 東海バス WILLER			
路線バス	市内幹線	<ul style="list-style-type: none"> <li>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3km 圏内）までの区間。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>東海道線（沼津駅ー片浜駅）</li> <li>拓南東線（沼津駅ー拓南東）</li> <li>運転免許センター線（沼津駅ー東部運転免許センター）</li> <li>北小林線（沼津駅ーマール沼津工場前）</li> <li>下香貫循環線（沼津駅ー東桃郷・木の宮ー沼津駅）</li> </ul>	富士急シテイバス 東海バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>国補助（フィーダー）</li> <li>市補助</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>都市拠点である沼津駅を起点とし、市内の拠点又は隣接する市町の拠点を結ぶ路線のうち、都市的居住圏内までの区間。</li> <li>主に、沼津駅及び地域拠点・産業交流拠点へのアクセスを担い、ニーズに応じた運行サービスを提供する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>沼津港方面</li> <li>我入道・下香貫方面</li> <li>西浦・伊豆長岡駅方面</li> <li>大平方面</li> <li>清水町方面</li> <li>大岡方面</li> <li>愛鷹運動公園方面</li> <li>ららぽーと・市立病院方面</li> <li>片浜・原方面</li> </ul>	伊豆箱根バス 東海バス 富士急シテイバス		
	郊外路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内幹線のうち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間を結ぶ区間。</li> <li>主に、都市的居住圏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、地域のニーズに応じた運行サービスを提供する。</li> </ul>	市内幹線のうち都市的居住圏外を運行する区間			
			<ul style="list-style-type: none"> <li>ららぽーと・原団地・原駅線（原駅ーららぽーと沼津）</li> <li>片浜・柳沢線（片浜駅ー柳沢）</li> </ul>	東海バス 富士急シテイバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>県補助</li> <li>市補助</li> <li>国補助（フィーダー）</li> <li>市補助</li> </ul>	
	広域路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>沼津大岡三島線（沼津駅ー三島駅）</li> <li>沼津静岡長岡線（沼津駅ー伊豆長岡駅）</li> <li>柿田線（沼津駅ー三島駅）</li> <li>原線（沼津駅ー東田子の浦駅）</li> <li>がんセンター線（沼津駅ー静岡がんセンター）</li> </ul>	伊豆箱根バス 東海バス 富士急シテイバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>国補助（地域間幹線）</li> <li>県補助</li> </ul>	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>市内の拠点から隣接する市町の拠点を結ぶ路線。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>長岡伊豆三津シーパラダイス線（伊豆長岡駅ー伊豆・三津シーパラダイス）</li> <li>戸田線（修善寺駅ー戸田）</li> </ul>		伊豆箱根バス 東海バス
タクシー(乗合)	<ul style="list-style-type: none"> <li>過疎地域や交通不便地域における移動手段として、タクシー車両により運行する路線。</li> <li>主に路線バスによるサービスが十分に行き届かない地域住民の日常生活の移動を担う。</li> <li>鉄道駅や郊外路線、地域間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くらしの足として、地域内の移動を支える役割を担う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ミューバス原・浮島線（原駅ー荒久）</li> <li>戸田・土肥線（戸田ー土肥温泉・土肥港）</li> <li>戸田・江梨線（戸田ー江梨・木負農協）</li> </ul>	市（運行はタクシー事業者に委託）	<ul style="list-style-type: none"> <li>国補助（フィーダー）</li> <li>市補助</li> <li>県補助</li> <li>市補助</li> </ul>		
		大岡地区内循環				
		その他の交通不便地域				
タクシー(乗用)	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内全域を対象とした乗用タクシー。</li> <li>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。</li> </ul>	市内全域				

※地域間路線及び地域内交通については、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 計画の目標とプロジェクト

基本的な方針に基づき、沼津市の公共交通の課題を解消し、まちづくりと一体となった地域公共交通網を形成するために3つの目標を設定し、6つのプロジェクトを推進します。



### 4-4 目標を達成するためのプロジェクトと施策

#### I. 公共交通軸形成プロジェクト

都市的居住圏内(沼津駅から約 3km 圏内)を中心に路線の見直しやサービス水準の向上を図るとともに、速達性を向上させ定時性を確保するための環境についても改善に努めます。また、運行時間帯を拡大するなど、日常的に利用しやすい公共交通軸を形成します。

#### I-① ●路線の再編、集約 利便増進事業

- ・ 重複路線を解消するなどして効率化を図りサービス水準の向上に努めるとともに、利用者の視点に立ったわかりやすさを向上させるため、路線の再編、集約を行います。



**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。

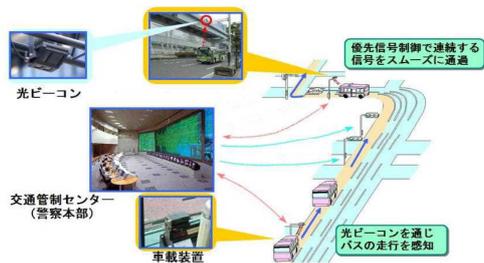
運行の本数や時間帯などのサービス水準が高くわかりやすい公共交通軸

鉄道駅

● 渋滞頻度の高い路線の渋滞解消対策検討（バスレーン・右左折レーン、PTPS等）

・ 交通渋滞により路線バスの遅れが発生しておりバスの定時性が確保されていないことから、プローブデータ等の道路交通情報を活用し渋滞原因を分析したうえで、車両の分散化や路線バスの優先走行などについて検討します。また、バスレーン、右左折レーン、PTPS（公共車両優先システム）等の整備により、円滑な通行ができるネットワークの構築について検討します。

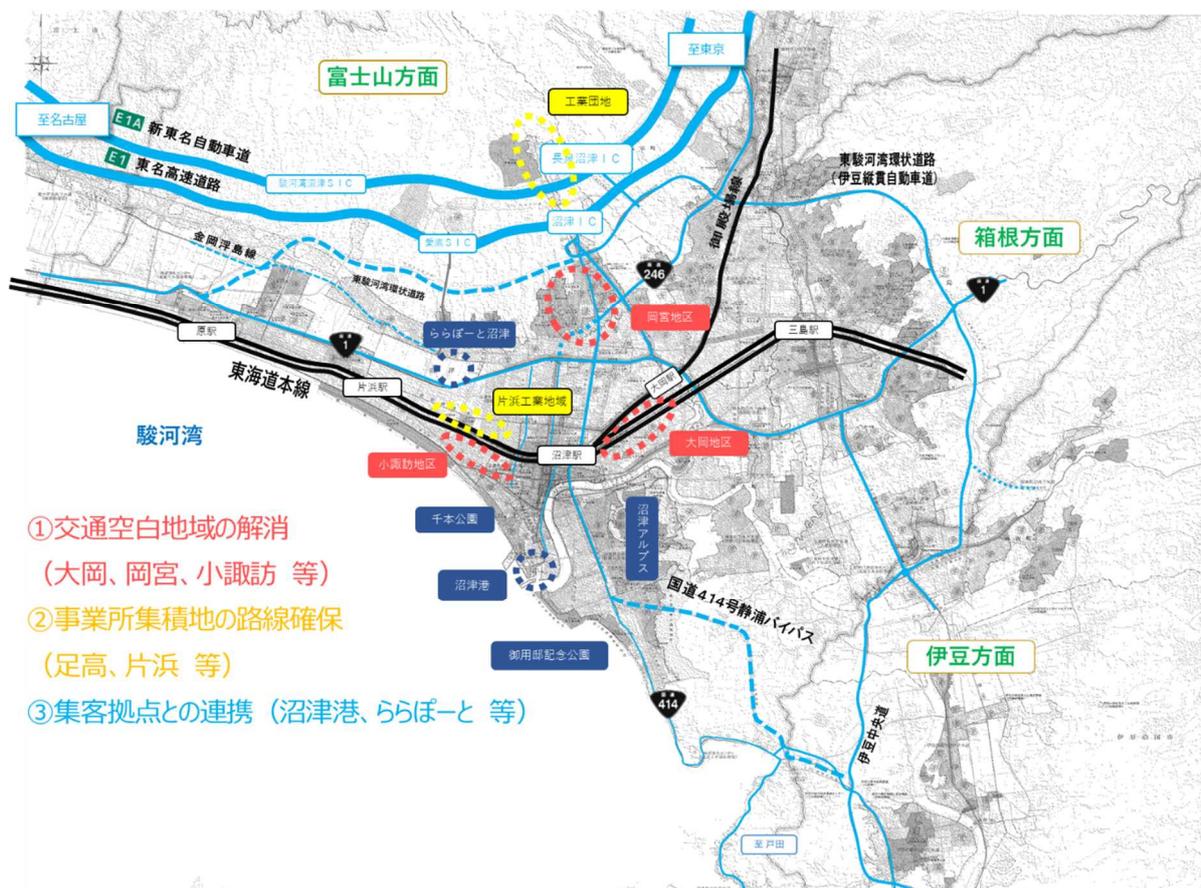
【イメージ】PTPS（公共車両優先システム）



出典：警察庁 HP UTMS サブシステム

● 人口集積地への路線の新設 **利便増進事業**

・ 人口が集積しているにもかかわらず路線バスが運行していない地域については、路線の新設について検討します。



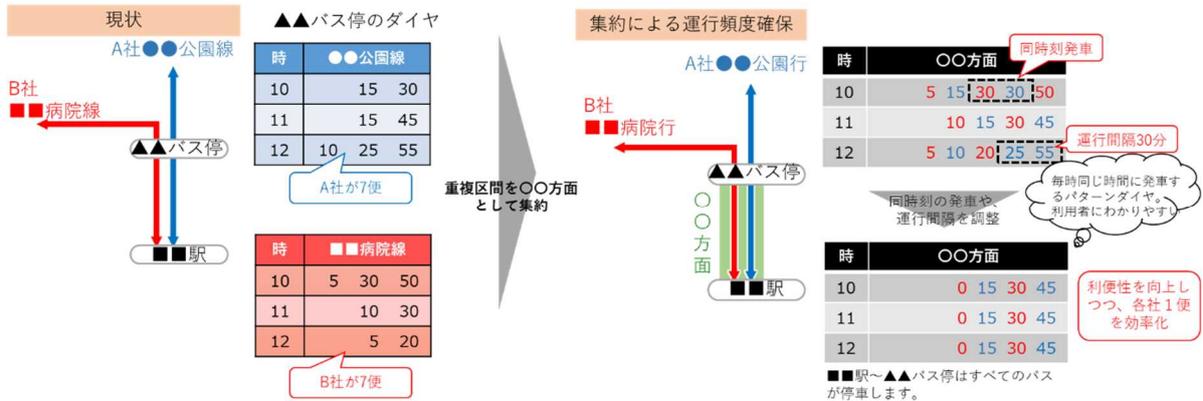
- ① 交通空白地域の解消 (大岡、岡宮、小諏訪 等)
- ② 事業所集積地の路線確保 (足高、片浜 等)
- ③ 集客拠点との連携 (沼津港、ららぽーと 等)

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(バス事業者、タクシー事業者、鉄道事業者) (関)→観光・商工関係者 (県)→静岡県 (協議会)→沼津市地域公共交通協議会

	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール		利便増進実施計画(市)	実施(交・市)			
実施主体	沼津市、バス事業者					

I-② ●公共交通軸における運行頻度の確保 利便増進事業

・前述の路線の集約等により、軸となる区間の運行頻度を確保するほか、利用しやすいダイヤに調整し、サービス向上を図ります。

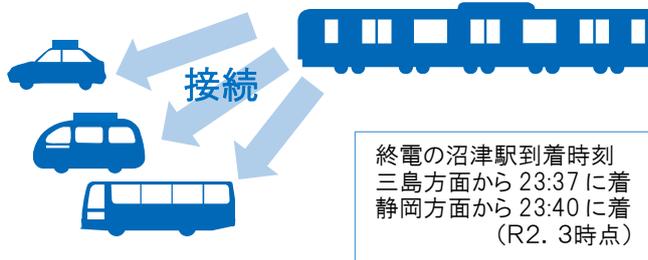


	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール			協議(交・市)			
実施主体	沼津市、バス事業者					

I-③ ●公共交通軸における運行時間帯の拡大

・沼津駅の最終バスの発車時刻は遅いもので 21 時台となっており、JR 東海道本線、JR 御殿場線の最終電車到着との接続がなされておらず、沼津駅に到着しても自宅までの帰宅手段がマイカーもしくはタクシーに頼らざるを得ない状況にあります。

このため、最終バス以降の需要を調査し、深夜バスの運行や深夜乗合タクシーなどの実証実験を行い、運行時間帯の拡大を図ります。



【他都市事例】深夜乗合タクシー「シntaxン」

八戸駅最終新幹線接続

深夜乗合タクシー「シntaxン」

23:20 発

八戸駅東口バス1番のりば

中心街まで 約20分!

八戸駅からの終バス後のご帰宅に! 中心街のホテルへの足に!

毎晩運行中!

運賃定額で、安心・便利・予約不要!

23:20 発 八戸駅発 → 根城 → 中心街方面行

東口(バス1)番のりば 三日町・八日町・本八戸駅

中心街まで 900円

※運賃は乗車人数により異なります。

※中心街、本八戸駅までは、900円

※中心街、本八戸駅までは、900円

※中心街、本八戸駅までは、900円

出典：八戸公共交通ポータルサイト

	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール			調査(市)	実証実験(市・交)	本格運行(交)	
実施主体	沼津市、バス事業者、タクシー事業者					

I-4 ●乗務員確保に向けた対策

- ・交通事業者は、バス・タクシー乗務員の確保に向けて、若年層・女性などが働きやすい就業環境・勤務形態を検討します。
- ・沼津市は、広報誌やバス路線図、時刻表、ぬまJOBホームページへの掲載や移住希望者への情報提供などにより、市内を運行するバス・タクシー事業者の乗務員募集について周知を図ります。

【広報ぬまづでのPR】



【ぬまJOB】



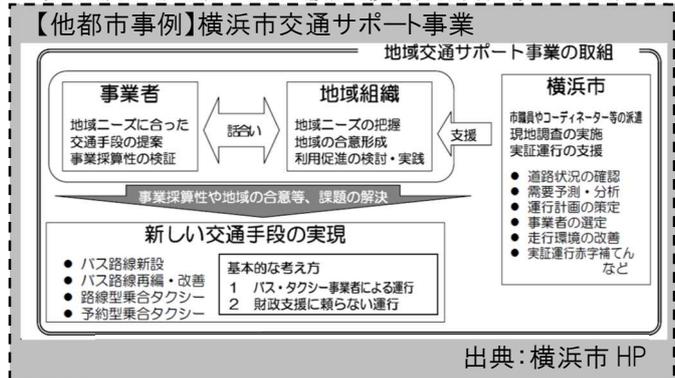
	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール	対策検討・実施(交・市)					
実施主体	バス事業者、タクシー事業者、沼津市					

II. 公共交通セーフティネット構築プロジェクト

公共交通によるサービスが十分に行き届いていない地域において、住民主体の協議会等へ支援を行い、その移動手段の確保として多様なニーズに対応したタクシーの活用を検討します。また、郊外路線の運行を維持するためのルールづくりを行い、公共交通セーフティネットの構築に努めます。

II-① ●地域住民主体の協議会を支援（地域の公共交通を育てる）

- 公共交通によるサービスが十分に行き届いていない地域において、出前講座などを通じて住民主体の協議会設置を支援するとともに、試験運行等への支援を検討し制度化を目指します。

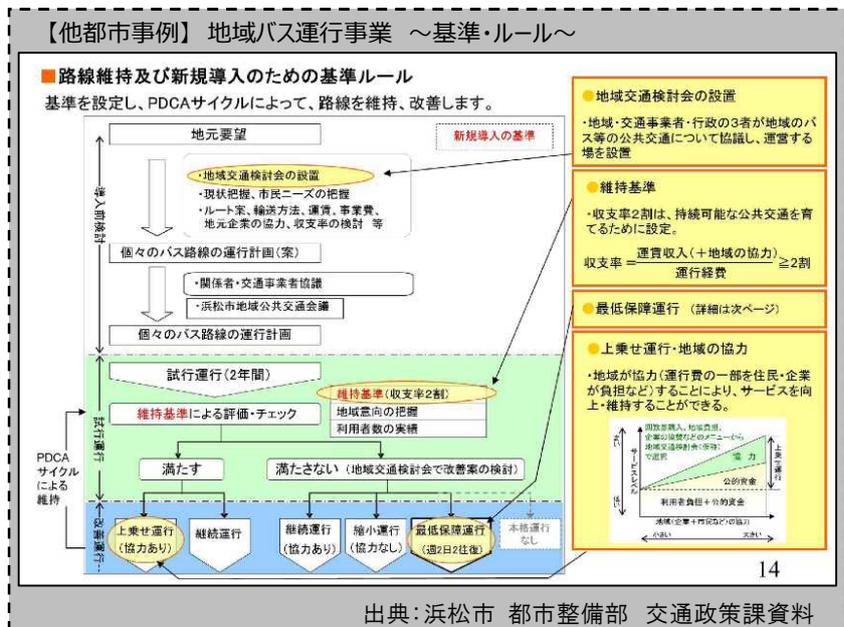


	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール	モデルケースとして支援(市)		制度化検討(市)	支援の制度化(市)		
実施主体	沼津市					

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

利便増進事業

- 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。
- また、運行維持のための基準を明確化し、ルールに基づく運行の見直しを随時行います。



	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール		路線再編・集約(市・交)		運行見直し(市)		
実施主体	沼津市、バス事業者、タクシー事業者					

II-③ ●多様なニーズに対応したタクシーの活用 **利便増進事業**

- ・路線バスによるサービスが十分に行き届いていない地域や時間帯において、地域内交通の充実のため、機動性のあるタクシー車両を用いた輸送サービスを検討します。

【他都市事例】 乗合タクシー

同じ方面へ向かう不特定多数の乗客を輸送するタクシーのこと。主に、過疎地などの路線バスによるサービスが十分に行き届いていない地域や、深夜に別の公共交通手段がなくなってしまう地域において運行されている。



出典：横浜市 HP

【他都市事例】 定額タクシー（乗り放題）

利用可能区域や利用回数等の条件範囲内で、定期券のように、一定期間、定額で乗り放題となるサービス。



出典：株式会社 JT B

【他都市事例】 相乗りタクシー

他人同士と一緒に乗車することで、1台のタクシーに単独で乗車するよりも割安な運賃で乗車できるサービス。専用のスマートフォンアプリを活用し利用者同士をマッチングさせて配車する。



出典：国土交通省

	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール	展開メニューの検討(市・交)					
		実証実験・検証(地元自治会)		本格運行(地元自治会)		
実施主体	沼津市、タクシー事業者、地元自治会					

II-④ ●バリアフリー車両の導入推進

- ・高齢者や障害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。

【事例】 バス車両のバリアフリー



出典：バリアフリー整備ガイドライン（国土交通省）

【事例】 ユニバーサルデザインタクシー  
トヨタ JAPAN TAXI



出典：トヨタ自動車 HP

	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
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					

関連した取り組み ●【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害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。

【沼津市福祉有償運送】※令和3年度時点

■事業概要

NPO法人や社会福祉法人などの非営利法人が、高齢者や障害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「自家用有償運送」として法律に基づく制度です。

■対象者

身体障害者、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、内部障害、知的障害、精神障害、発達障害のある方などで、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

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	70	19(1)
NPO シー・ディー・シー	43	12(3)
(福)駿河厚生会	57	6(4)

**関連した取り組み** ●【福祉施策】重度障害者タクシー利用料金助成制度

- ・在宅の重度障害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。

**【重度障害者タクシー利用券の使用方法】 ※令和3年度時点**

■事業概要

重度障害者を対象としたタクシー利用の支援制度。



■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人。

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

■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)

■利用できるタクシー会社

・伊豆箱根交通	・平和タクシー	・シェルケアサービス
・ベルタクシー	・富士急静岡タクシー	・コスモスケアサービス
・沼津第一交通	・富士交通	・介護タクシーSORA(そら)
・伊豆観光タクシー	・戸田交通	・奏でる伊豆ケアサービス
・原町タクシー	・沼津市個人タクシー協同組合	・クサガヤ福祉介護タクシー
・三島合同タクシー	・ユニット	・テレサ

**関連した取り組み** ●【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。

**【沼津市高齢者運転免許証自主返納支援事業】 ※令和3年度時点**

■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。

■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)を交付します。

■利用できるバス・タクシー会社

●バス

伊豆箱根バス、東海バス、富士急静岡バス、富士急シティバス

●タクシー

伊豆観光タクシー、伊豆箱根交通、伊豆箱根タクシー、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(個人)

Ⅲ. わかりにくさ使いにくさ解消プロジェクト

市民や観光客など利用者の玄関口である沼津駅南口バスターミナルや各停留所について、不満や不安を解消し、誰もがわかりやすく使いやすいバス利用環境を創出します。

Ⅲ-① ●沼津駅バスターミナルを行き先方面別へ再編

- 現在の事業者ごとの乗り場の設定を、行き先方面別に再編し、併せて、色別やナンバリング等の見せ方の工夫を行い、わかりやすいバスターミナルへ再編します。

■沼津駅南口駅前広場のわかりやすさ向上のための乗り場改善案（イメージ）



	乗り場	路線	平日(本/日)		休日(本/日)	
			A班	B班	A班	B班
南方面路線	0番	本町経由沼津港行【沼津港ライン】		38		49
	1番	八間道路経由三津・長岡行【御用邸・多比ライン】		78		64
	2番	我入道行【我入道ライン】 藤井原経由下香貫・内浦行【下香貫ライン】		69		50
	3番	大平行【大平行ライン】		52		38
北方面路線	4番	間門経由片浜行【大原訪ライン】		34		16
	5番	新沢田・リコー通り経由市立病院行【沢田ライン】	68	70	31	32
	6番	市営球場・学園通り経由愛鷹行【金岡ライン】	70	68	34	33
	7番	三島・サントムーン行【黄瀬川ライン】		69		63
	8番	学園通り経由大岡行【大岡ライン】		62		39

【他都市事例】  
八戸駅のバス乗り場案内



出典：八戸市HP

	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール	方面別再編(市・交)	案内表示改修(市・交)				
実施主体	沼津市、バス事業者					

Ⅲ-② ●バスターミナル発着のダイヤ調整

利便増進事業

- Ⅲ-①の行き先方面別の乗り場の再編に併せ、同方向のバスダイヤをわかりやすい等間隔運行にするなど、利用者にとって使いやすいダイヤ調整を図ります。

■沼津駅ー沼津港バス路線のダイヤの状況（現状と将来イメージ）

伊豆箱根バス	東海バス	統合時刻表	統合時刻表
行先 沼津港	行先 沼津港・ひょうお	行先 沼津港・ひょうお方面	行先 沼津港・ひょうお方面
6時 40	6時 40	6時 40	6時 40
7 00 35	7 00 35	7 00 35	7 00 30
8 10 40	8 25	8 10 25 40	8 00 20 40
9 10 40	9 25	9 10 25 40	9 00 20 40
10 10 40	10 00	10 00 10 40	10 00 20 40
11 10 30 50	11 05	11 05 10 30 50	11 00 20 40 50
12 10 30 50	12 15 45	12 10 15 30 45 50	12 00 20 40 50
13 10 40	13 15	13 10 15 40	13 00 20 40
14 10 40	14	14 10 40	14 00 20 40
15 10 40	15 45	15 10 40 45	15 00 20 40
16 10 30	16	16 10 30	16 00 30
17 00 30	17	17 00 30	17 00 30
18 00 30	18 20	18 00 20 30	18 00 20 40
19 00 30	19	19 00 30	19 00 30

	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール	検討(市・交)	順次見直し(交)				
実施主体	沼津市、バス事業者					

III-③ ●バス停位置等の見直し・改善

・同名のバス停が事業者ごと、方面ごとに複数設置されていたり、バス停名が現在では利用されていない施設や古い地名になっているなど、位置や名称に課題があるバス停が複数存在しています。

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。

■大手町バス停の現状



■沼津港バス停の現状



	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール	集約化の見直し検討(市・交)					
	案内表示の見直し(市・交)					
実施主体	沼津市、バス事業者					

III-④ ●バス停の案内表示、デザインの統一

・現在、3社のバス事業者でそれぞれが作成しているバス停（ポール）の案内表示について、マニュアルを作成し、デザインを統一することで、わかりやすい案内表示に改善します。

バスターミナルの案内表示が統一されていない

伊豆箱根バス      東海バス      富士急シティバス

道路上のバス停においても不統一

案内表示等デザインの統一を図る

	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール	マニュアル作成(市)		順次見直し(交)			
実施主体	沼津市、バス事業者					

III-5 ●運行情報のデータ化と活用

利便増進事業

●GTFS データの整備

- 国土交通省が平成 29 年 3 月に策定した「標準的なバス情報フォーマット (GTFS)」に基づきデータを整備し、オープンデータとして公開していくことで、多様な主体によるバス情報の活用を促進し、バスの利用機会の創出を図ります。

「標準的なバス情報フォーマット」の構成

静的データ「GTFS-JP」と動的データ「GTFS Realtime」の2種類のフォーマットを包含しています。



情報提供や交通分析に利用、バスロケとも連携可能(GTFS Realtime)

GTFS とは…

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

区分	フォーマット名	対象とする情報
静的データ	GTFS-JP	停留所、路線、便、時刻表、運賃等
動的データ	GTFSリアルタイム 略称:GTFS-RT	遅延、到着予測、車両位置、運行情報等

出典：国土交通省

いずれも国際的に広く利用されている「GTFS」(General Transit Feed Specification)を基本としているため、整備した情報が迅速に世界中の経路検索サービスに反映されるという特長があります。

オープンデータ化のメリット

- 国内外のインターネットの経路検索サイト、乗換案内アプリに掲載できるようになり、多言語化対応や他社路線、鉄道等とのシームレスな乗換案内が可能になります。その他にも、バスロケ情報が経路検索に掲載され、デジタルサイネージ等で表示できるようになるなどのメリットがあります。バス事業者にとっても、運行の効率化やダイヤの組みなおし、時刻表の作成が容易になるなどのメリットがあります。

●バス・タクシーの位置情報の活用

- バスやタクシーの待ち時間のストレスを軽減し、利用者の利便性を高めるため、市内を運行するバス・タクシー車両の位置情報の活用を検討します。



出典：PINA-WEB (東海バス)



出典：MOKUIK

	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール	勉強会(市・交)	データ整備(交)	活用検討(市・交)			
実施主体	沼津市、バス事業者、タクシー事業者					

**Ⅲ-⑥ ●デジタルサイネージの設置 利便増進事業**

- ・市民や観光客など多くの利用者が集まる沼津駅など、交通結節点においてデジタルサイネージを設置し、運行情報の提供を行います。



	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール		沼津駅設置(市・交)	順次設置(市・交)			
実施主体	沼津市、バス事業者					

**Ⅲ-⑦ ●支払い方法、乗車方法の見直し検討**

- ・バス事業者により、それぞれ支払い方法、乗車方法等が異なっており、利用者が混乱する要因となっています。このため、支払い方法や乗り方案内などをわかりやすく利用者に伝えるよう周知に努めます。また、事業者の機器更新時にはICカード等の導入や乗車方法の統一を検討します。

	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール	順次見直し(市・交)					
実施主体	沼津市、バス事業者					

**Ⅲ-⑧ ●利用しやすい運賃体系への見直し 利便増進事業**

- ・複数の事業者が同じ経路や区間を運行している路線であっても、定期券については事業者毎に発行されており、同じ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、区間があることから、共通定期券化を検討します。
- ・路線の再編により、乗継ぎが必要となる場合に生じる利用者の料金負担の課題を解消するため、乗継割引、通し運賃制について検討します。
- ・バス事業者3社による運賃設定を利用者にとってわかりやすい運賃体系とするため、運賃制度の見直しについて検討します。

	実施体制・スケジュール					
	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール			検討(市・交)	実施(市・交)		
実施主体	沼津市、バス事業者、タクシー事業者					

III-9 ●バス停の環境改善（駐輪場設置、コンビニ等との連携、バリアレス縁石活用等）

利便増進事業

- ・上屋が無い、椅子が設置されていないなど、待合環境の悪いバス停について、近隣の商業施設や公共施設との連携も考慮しながら、バス待ち環境の改善に努めます。
- ・バス停から遠方に居住している方が自転車でアクセスできるよう、バス停周辺施設と連携し駐輪場の確保に努め、サイクル&バスライドを促進します。
- ・道路及び施設改修に伴うバス停設置の際には、正着性の高いバリアレス縁石等の導入について検討します。



出典：京都市交通局 HP



出典：茅ヶ崎市 HP

	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール	順次見直し(市・交)					
実施主体	沼津市、バス事業者					

III-10 ●バスターミナルの環境改善

利便増進事業

- ・バスターミナルの整備に伴い、バス・タクシー乗り場に案内看板、上屋、椅子を設置するなど、利用者にとってわかりやすく使いやすい環境に改善します。
- ・バスベイは、正着性を高め、利用者の乗降をしやすいするため、バリアレス縁石の導入や切り込み形状の工夫を検討します。



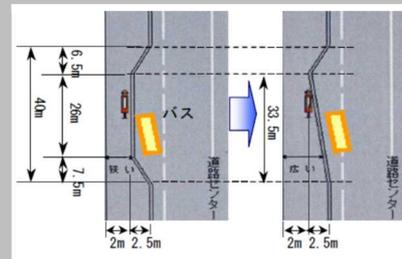
沼津港バスターミナル 整備イメージ

【他都市事例】バリアレス縁石 新潟市



出典：新潟市 HP

【事例】切り込み形状を工夫し、正着の容易性を高めたバスベイ



歩行空間、バス待ち空間の確保

出典：道路の移動円滑化整備ガイドライン（国土交通省）

	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール		原駅整備(市)				沼津港整備(県)
実施主体	沼津市、静岡県					

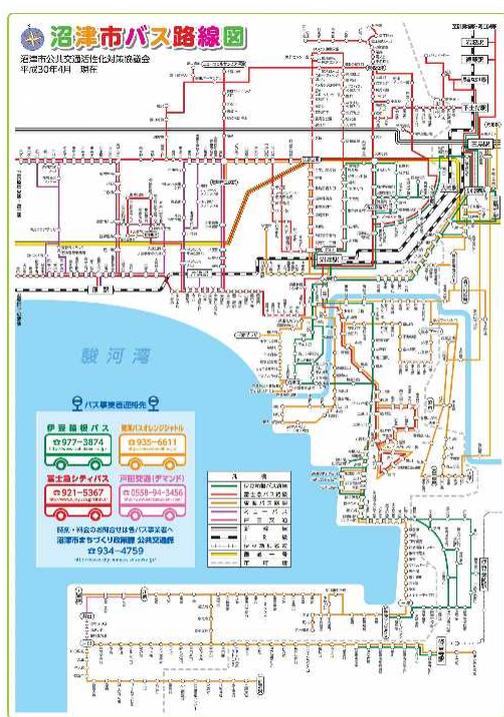
IV. 楽しいおでかけ創出プロジェクト

乗ってみたい、利用したいと思えるような企画乗車券・フリーパスの発行を検討するとともに、公共交通を楽しむイベントなどを開催し、利用の促進に取り組みます。また、わかりやすい路線図や時刻表などを作成し利便性の向上を図り、楽しいおでかけ環境を創出します。

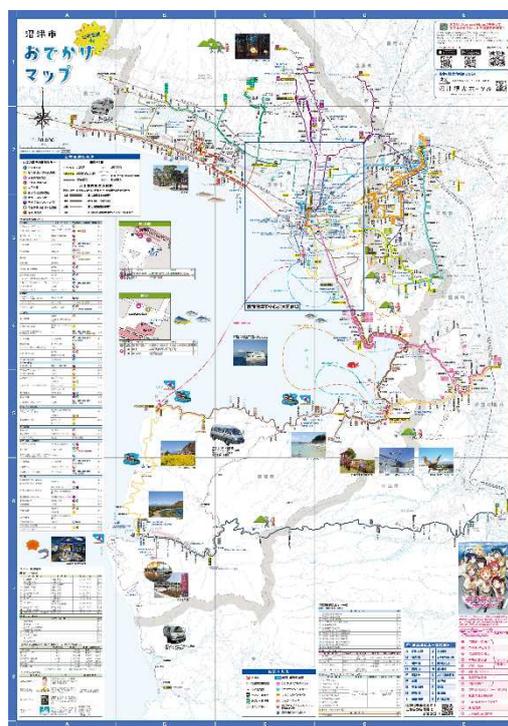
IV-① ●路線図・時刻表の作成 利便増進事業

- ・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、公共交通の利便性の向上を図ります。

■路線図



■沼津市おでかけマップ



現状：デフォルメされた地形図  
 バス事業者ごとの路線の色分け  
 目的地までの距離やルートが不明

見直し： 地形図にバス停、路線などを記載  
 運行ルート、方面ごとに色分け  
 公共交通に関する情報を多数掲載

	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール	●路線図配布(市・交)	●随時見直し(市・交)		●時刻表作成(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					

IV-2 ●企画乗車券・フリーパス・高齢者パスの販売 利便増進事業

- ・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のメニューを豊富に取り揃え、公共交通の利用促進を図ります。
- ・沼津市中心部と郊外部を結ぶ路線において距離が長大であり、基準運賃が市内でも高い状況です。日常的に利用する住民の負担を改善するため、地域住民を対象とした往復割引などの企画乗車券を検討します。



出典：八戸公共交通ポータルサイト



出典：東海バスホームページ



	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール	検討(市・交)			実施(市・交・関)		
実施主体	沼津市、バス事業者、観光・商工関係者					



関連した取り組み

●【観光・移住施策】多様なニーズに対応したタクシーの活用  
(BAR、サイクルキャリー、ぬまづ暮らし)

- ・タクシーを観光等に積極的に使用し、多様なニーズに対応したタクシーの活用に取り組みます。

【事例】沼津 BAR TAXI



NUMAZU BAR TAXI

まちの情報に精通したタクシー乗務員が沼津市のコンシェルジュとして、沼津にある魅力あるバーや各店自慢のカクテル、分かりづらい場所にあるバーや情報誌に載らないような隠れた名店にタクシーで案内してくれる。

【事例】サイクルキャリータクシー



CYCLE CARRY TAXI

沼津市や狩野川周辺地域のサイクリングをより快適に楽しんでいただけるよう、ロードバイク、クロスバイクなどのスポーツ自転車を乗せられるキャリアを搭載したタクシーを運行、自転車とお客様と一緒に目的地までお送りいたします。

【事例】ぬまづ暮らし



「ぬまづ暮らし」

沼津市への移住・定住の促進を目的として、沼津市の移住担当者がタクシーで豊かな自然や暮らしに便利なまちなか等の生活環境についてご案内します。

V. 沼津駅-沼津港連携プロジェクト

都市拠点である中心市街地と、観光交流拠点である沼津港について、新たなモビリティツールを導入するなど、拠点間の結びつきを強化し、相互ににぎわいの波及を目指します。

V-① ●新たなモビリティツールの活用

- ・ グリーンスローモビリティツールや自動運転車両などの新たなモビリティツールを検証し、活用について検討を行います。

【事例】低速電動コミュニティークル



【事例】シェアサイクル

(ハレビサイクル 加和太建設)



出典：株式会社シンクトゥギャザー資料

	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール	グリーンスローモビリティ導入・運行(市・交)					
実施主体	沼津市、バス事業者					

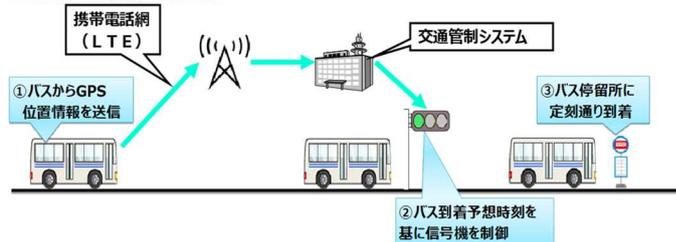
V-② ●新技術の検証（県との連携による自動運転検証など）

- ・ 拠点間の結びつきを強化するため静岡県が進める「しずおか自動運転 ShowCASE プロジェクト」と連携するなど、新技術の活用について検証します。

■しずおか自動運転 ShowCASE プロジェクト

信号と連動した自動運転の実証実験

交通ボトルネックである大手町交差点のほか、関連する主要な信号、交差点において自動運転バス優先通行信号制御を行い、**停留所定刻到着支援**を検証



出典：静岡県 HP

	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール	自動運転実証実験(県・市)				新技術の検証(県・市)	
実施主体	静岡県、沼津市					

**V-③ ● 沼津港のバス乗り場の集約**

・静岡県が平成27年度に策定した「沼津港みなとまちづくり推進計画」において、内港北側に観光バスや路線バス、タクシーなどの乗降場の整備を行うバスターミナル化が計画されています。この計画と連携し、事業者ごとに設置されているバス乗り場を集約し、利用者の利便性を高めます。

■ 沼津港バス停



	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール	港ターミナル設計(市)	乗り場集約(交)				改修工事(県)
実施主体	静岡県、沼津市、バス事業者					

**V-④ ● デジタルサイネージの設置 (沼津港)**

**利便増進事業**

・沼津港の乗り場集約化に合わせ、デジタルサイネージを設置し、運行情報などを提供します。



	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール			設置(市・交)			
実施主体	沼津市、バス事業者					

**V-⑤ ● 沼津駅－沼津港間の路線バス利用者の確保**

**利便増進事業**

・多くの観光客でにぎわいを見せている沼津港ですが、自家用車での来場が8割を超えており、渋滞や駐車場不足などの課題を抱えています。このため、沼津港から約2kmの距離にある中心市街地と連携し、駐車場対策や、往復乗車券と人気スポットや飲食店などの各種サービスの割引などをセットにした企画乗車券を発行し、沼津駅間の路線バス利用者の増加に取り組みます。

	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール			調査(市)	対策実施(市・交)		
実施主体	沼津市、バス事業者					

**VI. 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。

**VI-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、沼津市、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。

	実施体制・スケジュール					
	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
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					

**VI-② ●感染症など危機事象への対応**

- ・予期せぬ危機事象が発生した際には市民等の移動手段を確保するため、沼津市と交通事業者が連絡体制を整え正確な情報を共有し、運行サービスの継続に向け連携して取り組みます。
- ・感染症などの危機事象が発生した際の感染拡大防止対策として、車内の衛生管理の徹底や時差出勤など車内の混雑の緩和といった取り組みを行い、利用者が安心して公共交通を利用できる環境の確保に努めます。

	実施体制・スケジュール					
	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール	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					

6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	利便増進事業	キーワード
I. 公共交通軸形成プロジェクト	I-①	路線の再編、集約	●	軸
		渋滞頻度の高い路線の渋滞解消対策検討(バスレーン・右左折レーン・PTPS等)		
		人口集積地への路線の新設	●	
	I-②	公共交通軸における運行頻度の確保	●	
I-③	公共交通軸における運行時間帯の拡大		終バス	
I-④	乗務員確保に向けた対策		人材	
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(地域の公共交通を育てる)		人口集積地
	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	●	郊外
	II-③	多様なニーズに対応したタクシーの活用	●	
	II-④	バリアフリー車両の導入推進		福祉
	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		福祉 安全
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		交通結節点・拠点
	III-②	バスターミナル発着のダイヤ調整	●	
	III-③	バス停位置等の見直し・改善		バス停
	III-④	バス停の案内表示、デザインの統一		
	III-⑤	運行情報のデータ化と活用	●	情報提供
	III-⑥	デジタルサイネージの設置	●	
	III-⑦	支払い方法、乗車方法の見直し検討		料金・支払い
	III-⑧	利用しやすい運賃体系への見直し	●	
	III-⑨	バス停の環境改善(駐輪場設置、コンビニ等との連携、バリアレス縁石活用等)	●	バス停
	III-⑩	バスターミナルの環境改善	●	
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	●	利用促進
	IV-②	企画乗車券・フリーバス・高齢者バスの販売	●	
	IV-③	バスイベント、企業・地区セミナーなどの開催		
	IV-④	共同案内所の設置		案内窓口
関連取組	【観光・移住施策】 多様なニーズに対応したタクシーの活用(BAR、サイクルキャリアー、ぬまづ暮らし)		観光	
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		駅-港
	V-②	新技術の検証(県との連携による自動運転検証など)		
	V-③	沼津港のバス乗り場の集約		
	V-④	デジタルサイネージの設置(沼津港)	●	
	V-⑤	沼津駅-沼津港間の路線バス利用者の確保	●	
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		防災・減災
	VI-②	感染症など危機事象への対応		安心

実施体制・スケジュール						実施主体
短期		中期		長期		
R2年度 (2020)	R3年度 (2021)	R4年度 (2022)	R5年度 (2023)	R6年度 (2024)	R7年度 (2025)	
	利便増進実施計画(市)	実施(交・市)				沼津市、バス事業者
		協議(交・市)				沼津市、バス事業者
		調査(市)	実施実験(市・交)	本格運行(交)		沼津市、バス事業者 タクシー事業者
対策検討・実施(交・市)						バス事業者、タクシー事業者 沼津市
モデルケースとして支援(市)		制度化検討(市)	支援の制度化(市)			沼津市
	路線再編・集約(市・交)					沼津市、バス事業者 タクシー事業者
	運行基準検討(市)		運行見直し(市)			沼津市、バス事業者 タクシー事業者
	展開メニューの検討(市・交)					沼津市、タクシー事業者 地元自治会
		実証実験・検証(地元自治会)	本格運行(地元自治会)			沼津市、タクシー事業者 地元自治会
						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
						沼津市
						沼津市
方面別再編(市・交)	●案内表示改修(市・交)					沼津市、バス事業者
検討(市・交)	順次見直し(交)					沼津市、バス事業者
集約化の見直し検討(市・交)						沼津市、バス事業者
	案内表示の見直し(市・交)					沼津市、バス事業者
マニュアル作成(市)	順次見直し(交)					沼津市、バス事業者
勉強会(市・交)	データ整備(交)	活用検討(市・交)				沼津市、バス事業者、 タクシー事業者
バスロケ導入(市・交)						沼津市、バス事業者
	沼津駅設置(市・交)	順次設置(市・交)				沼津市、バス事業者
	順次見直し(市・交)					沼津市、バス事業者
		検討(市・交)	実施(市・交)			沼津市、バス事業者、 タクシー事業者
	順次見直し(市・交)					沼津市、バス事業者
	原駅整備(市)				沼津港整備(県)	沼津市、静岡県
●路線図配布(市・交)	随時見直し(市・交)					沼津市、鉄道事業者、 バス事業者、タクシー事業者
			時刻表作成(市・交)			沼津市、バス事業者、 観光・商工関係者
検討(市・交)			実施(市・交・関)			沼津市、バス事業者、 観光・商工関係者
イベント等実施(市・協議会・交)						沼津市、協議会、バス事業者 タクシー事業者
		検討(市・交)				沼津市、バス事業者
						沼津市、タクシー事業者
						沼津市、バス事業者
グリーンスローモビリティ導入・運行(市・交)						沼津市、バス事業者
自動運転実証実験(県・市)				新技術の検証(県・市)		静岡県、沼津市
港ターミナル設計(市)	乗り場集約(交)				改修工事(県)	静岡県、沼津市、バス事業者
		設置(市・交)				沼津市、バス事業者
		調査(市)	対策実施(市・交)			沼津市、バス事業者
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
						沼津市、鉄道事業者、 バス事業者、タクシー事業者

## 4-5 地域公共交通利便増進事業に関する施策

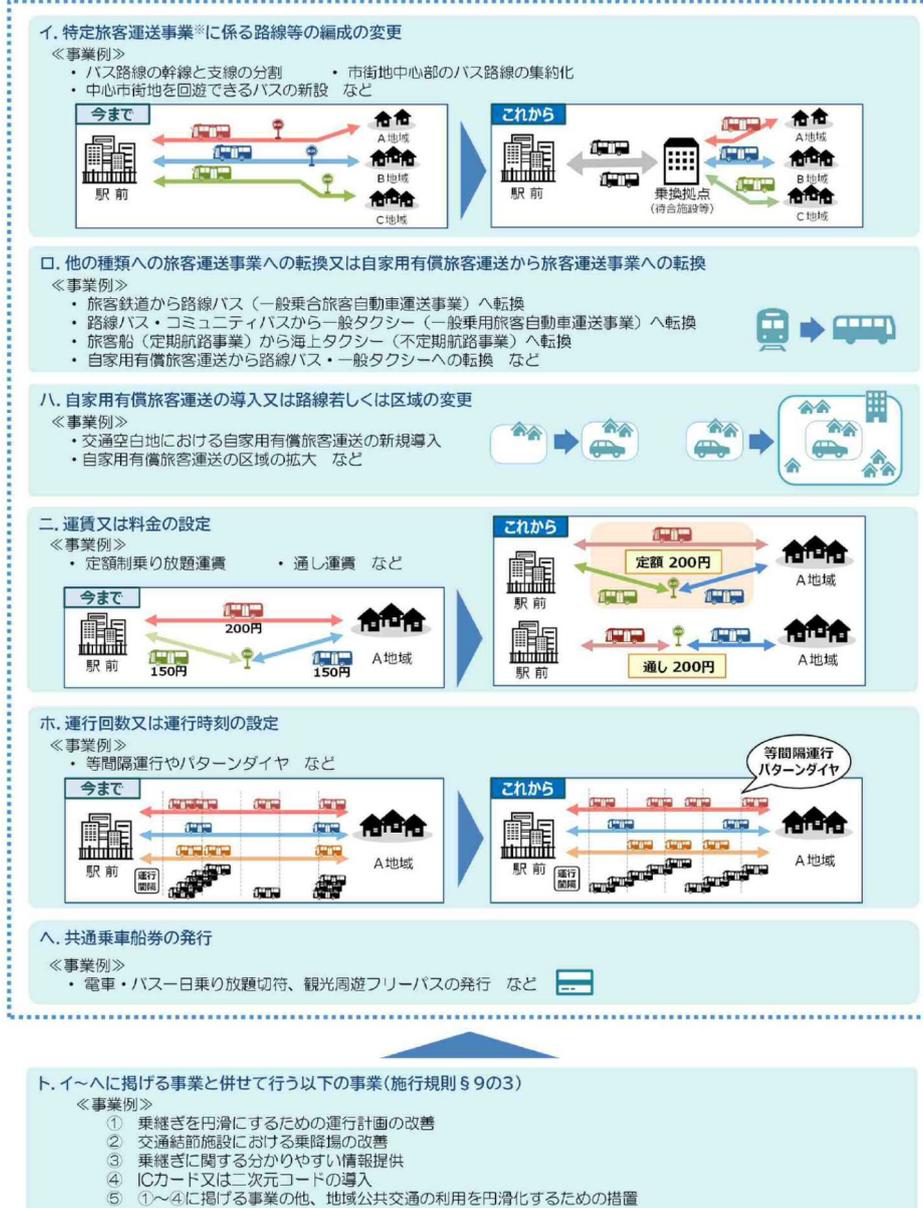
### (1) 地域公共交通利便増進実施計画とは

地域公共交通利便増進実施計画は、地域公共交通活性化及び再生に関する法律（平成19年法第59号）に基づく計画であり、「地域公共交通計画」を実現するための実施計画に位置づけられています。

地域公共交通計画において、地域公共交通利便増進事業に関する事業を記載した場合、同事業の実施計画である「地域公共交通利便増進実施計画」を作成することが出来ます。

このため、本計画において、地域公共交通利便増進事業に関する施策を位置づけ、今後、関係事業者と具体的な内容を検討し、地域公共交通利便増進実施計画を策定することとします。

#### ▼地域公共交通利便増進事業（法第2条第13項、施行規則第9条の3）



※ 特定旅客運送事業：旅客鉄道事業、旅客軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業及び国内一般旅客定期航路事業

(2) 地域公共交通利便増進事業に関する施策

地域公共交通計画のプロジェクトについて、地域公共交通利便増進事業として位置付ける施策を下記に示します。

関係する実施主体で協議し、具体的な内容が合意されたものについては、地域公共交通利便増進実施計画を策定することとします。なお、今後対象となる施策が追加される場合は、地域公共交通計画に随時反映することとします。

▼地域公共交通利便増進事業 一覧

地域公共交通計画のプロジェクト	実施項目	対象地域・路線
Ⅰ. 公共交通軸形成プロジェクト	路線の集約・再編	・都市的居住圏内
	人口集積地への路線の新設	・都市的居住圏内の交通不便地域
	公共交通軸における運行頻度の確保	・都市的居住圏内
Ⅱ. 公共交通セーフティネット構築プロジェクト	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	・西部地区 (ミューバス片浜駅・原駅、柳沢線、原団地線) ・南部地区 (西浦・伊豆長岡駅方面)
	多様なニーズに対応したタクシーの活用	・交通不便地域
Ⅲ. わかりにくさ使いにくさ解消プロジェクト	バスターミナル発着のダイヤ調整	・沼津駅を発着する路線
	運行情報のデータ化と活用	・市内全路線
	デジタルサイネージの設置	・交通結節点
	利用しやすい運賃体系への見直し	・複数の事業者が重複する路線 ・乗継が必要な路線 ・都市的居住圏内
	バス停の環境改善 (駐輪場設置、コンビニ等との連携、バリアレス縁石活用等)	・市内全路線
	バスターミナルの環境改善	・交通結節点
Ⅳ. 楽しいおでかけ創出プロジェクト	路線図・時刻表の作成	・市内全路線
	企画乗車券・フリーパス・高齢者パスの販売	・運行距離が長大な路線
Ⅴ. 沼津駅－沼津港連携プロジェクト	デジタルサイネージの設置(沼津港)	・沼津港
	沼津駅－沼津港間の路線バス利用者の確保	・沼津駅－沼津港間

実施項目	路線の集約・再編
対応する地域公共交通計画のプロジェクト	I. 公共交通軸形成プロジェクト I-① ● 路線の集約・再編
対象地域・路線	・ 都市的居住圏内
目的(ねらい)	・ 路線の再編・集約による運行の効率化、収支率の改善、利便性の向上
事業概要	<p>【例：北部地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 沼津駅と北部方面を結ぶ路線については、複数の路線が散在していることから、各路線の運行頻度が十分に確保できていない状況にあります。</li> <li>・ 利用実態に基づき路線の集約を行い、運行の効率化を図ることで、運行頻度の高い公共交通軸を形成し、サービス水準の向上を図ります。</li> </ul> <div style="text-align: center;"> </div>
実施主体	バス事業者、沼津市



実施項目	公共交通軸における運行頻度の確保
対応する地域公共交通計画のプロジェクト	I. 公共交通軸形成プロジェクト I-② ●公共交通軸における運行頻度の確保
対象地域・路線	・都市的居住圏内
目的(ねらい)	・公共交通軸の形成、都市的居住圏内のサービス水準の向上
事業概要	<p>・都市的居住圏内における路線の集約等により、公共交通軸の運行頻度を確保するほか、利用しやすいダイヤに調整し、サービス水準の向上を図ります。</p>
実施主体	バス事業者、沼津市

実施項目	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
対応する地域公共交通計画のプロジェクト	II. 公共交通セーフティネット構築プロジェクト 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
対象地域・路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・西部地区（ミューバス片浜駅・原駅、柳沢線、原団地線）</li> <li>・南部地区（西浦・伊豆長岡駅方面）</li> </ul>
目的(ねらい)	・路線の再編・集約による運行の効率化、利便性の向上
事業概要	<p><b>【例：西部地区】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ミューバス片浜駅循環線は、便により西回り、東回りと循環方向が変わる点、中田通りと病院通りの経路が異なる点、営業時間内であってもららぽーと沼津を経由しない便があるなど、利用者にはわかりづらい点が挙げられます。</li> <li>・利用の少ない地域のフィーダー化、ららぽーと沼津利用者にはわかりやすい路線への再編、地域住民が利用しやすい路線への再編を図ります。</li> </ul> <p><b>【例：南部地区】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・西浦・伊豆長岡駅方面について、全体としての利用者数は少ないものの、朝夕に長井崎小中一貫学校、市内高等学校へ通う児童生徒のほか、移動手段を持たない子供や高齢者の方々に利用されており、地域を支える路線となっています。</li> <li>・しかし三津以南では、利用者数が極端に少なく、運行効率が劣っている状況にあります。</li> <li>・利用の少ない区間のフィーダー化と結節点での幹線への接続を検討します。</li> </ul>

実施項目	多様なニーズに対応したタクシーの活用
対応する地域公共交通計画のプロジェクト	Ⅱ. 公共交通セーフティネット構築プロジェクト Ⅱ-③ ●多様なニーズに対応したタクシーの活用
対象地域・路線	・交通不便地域
目的(ねらい)	・交通不便地域の解消、地域内交通の充実
事業概要	<p>・交通不便地域を解消するため、乗合デマンドタクシー等、タクシーを活用した新たな旅客運送サービスを検討します。</p> <p>【例：大岡地区】</p> <p>・自治会を実施主体として乗合デマンドタクシーの実証運行を行った大岡地区について、実証運行の結果分析を行い、本格運行に向けた検討を行います。</p> <p>沼津市内におけるタクシー車両での乗合旅客運行サービス事例</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> <p style="text-align: center;">戸田-江梨線「ふじみ go！」      大岡コミタク号（実証運行）</p>
実施主体	タクシー事業者、地元自治会、沼津市

実施項目	バスターミナル発着のダイヤ調整												
対応する地域公共交通計画のプロジェクト	Ⅲ. わかりにくさ使いにくさ解消プロジェクト Ⅲ-② ●バスターミナル発着のダイヤ調整												
対象地域・路線	・沼津駅を発着する路線												
目的(ねらい)	・使いやすさの向上、運行の効率化、収支率の改善												
事業概要	<p>・沼津駅を発着する同方向のバスダイヤをわかりやすい等間隔運行にするなど利用者にとって使いやすいダイヤに調整を図ります。</p> <p><b>【例：西浦・伊豆長岡駅方面】</b></p> <p>・沼津駅を発着する路線バスの中で、長大路線となっている西浦・伊豆長岡駅方面について、重複区間のダイヤ調整により利便性を確保しつつ、利用実態に応じた運行便数の削減を行い、路線の維持を図ります。</p> <div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <table border="1" style="margin-right: 20px;"> <tr><td>8</td><td>5 15 30 35 50</td></tr> <tr><td>9</td><td>10 15 30 45</td></tr> <tr><td>10</td><td>5 10 20 25 55</td></tr> </table> </div> <p>運行間隔が最短 5 分、最大 30 分とバラバラ</p> <p>前の便と運行間隔が短い便では利用が少ない。運行便数に対して利用者が少なく、経営を圧迫</p> <div style="text-align: center; margin: 20px 0;"> </div> <div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <table border="1" style="margin-right: 20px;"> <tr><td>8</td><td>0 15 30 45</td></tr> <tr><td>9</td><td>0 15 30 45</td></tr> <tr><td>10</td><td>0 15 30 45</td></tr> </table> </div> <p>運行間隔を調整することで減便しつつ、乗客は利用しやすいダイヤに調整</p> <p>便ごとの乗車人数の偏りを改善 便数の適正化により、収支の改善</p>	8	5 15 30 35 50	9	10 15 30 45	10	5 10 20 25 55	8	0 15 30 45	9	0 15 30 45	10	0 15 30 45
8	5 15 30 35 50												
9	10 15 30 45												
10	5 10 20 25 55												
8	0 15 30 45												
9	0 15 30 45												
10	0 15 30 45												
実施主体	バス事業者、沼津市												

実施項目	<b>運行情報のデータ化と活用</b>
対応する地域公共交通計画のプロジェクト	Ⅲ. わかりにくさ使いにくさ解消プロジェクト Ⅲ-⑤ ●運行情報のデータ化と活用
対象地域・路線	・市内全路線
目的(ねらい)	・使いやすさの向上、利用促進
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国土交通省が平成 29 年 3 月に策定した「標準的なバス情報フォーマット (GTFS)」に基づきデータを整備し、オープンデータとして公開していくことで、多様な主体によるバス情報の活用を促進し、バスの利用機会の創出を図ります。</li> <li>・バスやタクシーの待ち時間のストレスを軽減し、利用者の利便性を高めるため、市内を運行するバス・タクシー車両の位置情報の活用を検討します。</li> </ul>
実施主体	バス事業者、タクシー事業者、沼津市

実施項目	<b>デジタルサイネージの設置</b>
対応する地域公共交通計画のプロジェクト	Ⅲ. わかりにくさ使いにくさ解消プロジェクト Ⅲ-⑥ ●デジタルサイネージの設置
対象地域・路線	・交通結節点
目的(ねらい)	・使いやすさの向上
事業概要	・市民や観光客など多くの利用者が集まる交通結節点においてデジタルサイネージを設置し、運行情報の提供を行います。
実施主体	バス事業者、沼津市

実施項目	利用しやすい運賃体系への見直し																																
対応する地域公共交通計画のプロジェクト	Ⅲ. わかりにくさ使いにくさ解消プロジェクト Ⅲ-⑧ ●利用しやすい運賃体系への見直し																																
対象地域・路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・複数の事業者が重複する路線</li> <li>・乗継が必要な路線</li> <li>・都市的居住圏内</li> </ul>																																
目的(ねらい)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・定期券利用者の利便性向上、利用者数の増加</li> <li>・乗継による運賃増額の改善</li> </ul>																																
事業概要	<p><b>【例：共通定期券化】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・複数の事業者が同じ経路を運行している、または経由する停留所が同じ場合であっても、定期券については事業者毎に発行されており、同じ路線を運行する他事業者のバスを利用できないなど、利用者に対する利便性に課題がある路線、区間があります。</li> <li>・利用者の停留所での待ち時間の削減や、特定の便への集中、停留所周辺の混雑の解消などを目指し、複数の事業者で利用可能な共通定期券化を検討します。</li> </ul> <div style="text-align: center;"> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <table border="1" style="border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr><td>7</td><td>0</td><td>20</td><td>40</td></tr> <tr><td>8</td><td>0</td><td>20</td><td>40</td></tr> <tr><td>9</td><td>0</td><td>20</td><td>40</td></tr> <tr><td>10</td><td>0</td><td>20</td><td>40</td></tr> </table> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; font-size: small;">             定期券を持つ利用者はその会社が運行する便しか利用できず、最大40分待つことに         </div> <table border="1" style="border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr><td>7</td><td>0</td><td>20</td><td>40</td></tr> <tr><td>8</td><td>0</td><td>20</td><td>40</td></tr> <tr><td>9</td><td>0</td><td>20</td><td>40</td></tr> <tr><td>10</td><td>0</td><td>20</td><td>40</td></tr> </table> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; font-size: small;">             定期券を持つ利用者はどちらの会社の便も利用でき、待ち時間が半分に短縮。         </div> </div> <p style="text-align: center; margin-top: 5px;"> <span style="color: green;">A社便</span> <span style="color: red;">B社便</span> <span style="margin-left: 200px;"> <span style="color: green;">A社便</span> <span style="color: red;">B社便</span> </span> </p> <p><b>【例：乗継割引】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・フィーダー化により、路線が分割されることで乗継ぎが必要な路線について、乗継割引を検討します。</li> </ul>	7	0	20	40	8	0	20	40	9	0	20	40	10	0	20	40	7	0	20	40	8	0	20	40	9	0	20	40	10	0	20	40
7	0	20	40																														
8	0	20	40																														
9	0	20	40																														
10	0	20	40																														
7	0	20	40																														
8	0	20	40																														
9	0	20	40																														
10	0	20	40																														
実施主体	バス事業者、タクシー事業者、沼津市																																

実施項目	バス停の環境改善 (駐輪場設置、コンビニ等との連携、バリアレス縁石活用等)
対応する地域公共交通計画のプロジェクト	Ⅲ. わかりにくさ使いにくさ解消プロジェクト Ⅲ-⑨ ●バス停の環境改善(駐輪場設置、コンビニ等との連携、バリアレス縁石活用等)
対象地域・路線	・市内全路線
目的(ねらい)	・使いやすさの向上
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・上屋が無い、椅子が設置されていないなど、待合環境の悪いバス停について、近隣の商業施設や公共施設との連携も考慮しながら、バス待ち環境の改善に努めます。</li> <li>・バス停から遠方に居住している方が自転車でアクセスできるよう、バス停周辺施設と連携し駐輪場の確保に努め、サイクル&amp;バスライドを促進します。</li> <li>・道路及び施設改修に伴うバス停設置の際には、正着性の高いバリアレス縁石等の導入について検討します。</li> </ul>
実施主体	バス事業者、沼津市

実施項目	バスターミナルの環境改善
対応する地域公共交通計画のプロジェクト	Ⅲ. わかりにくさ使いにくさ解消プロジェクト Ⅲ-⑩ ●バスターミナルの環境改善
対象地域・路線	・交通結節点
目的(ねらい)	・使いやすさの向上
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスターミナルの整備に伴い、バス・タクシー乗り場に案内看板、上屋、椅子を設置するなど、利用者にとってわかりやすく使いやすい環境に改善します。</li> <li>・バスベイは、正着性を高め、利用者の乗降をしやすくするため、バリアレス縁石の導入や切り込み形状の工夫を検討します。</li> </ul>
実施主体	沼津市、静岡県

実施項目	路線図・時刻表の作成
対応する地域公共交通計画のプロジェクト	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
対象地域・路線	・ 市内全路線
目的(ねらい)	・ 使いやすさの向上、利用促進
事業概要	・ 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ます。
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、沼津市

実施項目	企画乗車券・フリーパス・高齢者パスの販売
対応する地域公共交通計画のプロジェクト	Ⅳ. 楽しいおでかけ創出プロジェクト Ⅳ-② ● 企画乗車券・フリーパス・高齢者パスの販売
対象地域・路線	・ 運行距離が長大な路線
目的(ねらい)	・ 郊外路線の利用促進
事業概要	・ 郊外部の路線においては、距離が長大であり中心市街地からの基準運賃が市内でも高い状況となっており、利用者の負担となっています。 ・ 地域住民を対象とした往復割引などの企画乗車券を検討し、利用促進を図ります。
実施主体	バス事業者、沼津市

実施項目	デジタルサイネージの設置（沼津港）
対応する地域公共交通計画のプロジェクト	Ⅴ. 沼津駅－沼津港連携プロジェクト Ⅴ-④ ● デジタルサイネージの設置(沼津港)
対象地域・路線	・ 沼津港
目的(ねらい)	・ 沼津港観光客の路線バス利用者の確保、利便性向上
事業概要	・ 沼津港の乗り場集約化に合わせ、デジタルサイネージを設置し、運行情報などを提供します。
実施主体	バス事業者、沼津市

実施項目	沼津駅－沼津港間の路線バス利用者の確保
対応する地域公共交通計画のプロジェクト	Ⅴ. 沼津駅－沼津港連携プロジェクト Ⅴ-⑤ ● 沼津駅－沼津港間の路線バス利用者の確保
対象地域・路線	・ 沼津駅－沼津港間
目的(ねらい)	・ 沼津港観光客の路線バス利用者の確保、利便性向上
事業概要	・ 沼津駅－沼津港間について、往復乗車券と各種割引などをセットとした企画乗車券を発行し、利用促進を図ります。 ・ 往復乗車券については、現在運行している二社の事業者どちらも利用できるようにすることで、利便性の向上を図ります。
実施主体	バス事業者、沼津市

## 4-6 計画の達成状況の評価

本計画に位置付けた3つの計画目標に対する評価指標として、以下①～③の3つの指標を設定します。毎年、進捗状況を把握し適切な管理を行うため、経年で取得しているデータにより実績値を算出します。なお、目標値については社会情勢の変化などを踏まえ、必要に応じて見直しを行う場合もあります。

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：まちなのにぎわいをサポートする公共交通

### 指標① 公共交通利用回数

本計画に位置付けた各種施策の展開により、公共交通の利用を増加させ、運行サービスの維持向上を目指しています。このため、今後の人口減少の影響を考慮しても、公共交通利用者数を現状以上とするため、年間利用回数を3回増加させることを目標とします。

現況値：85回/年（平成30年度） → 目標値：88回/年（令和7年度）

〔公共交通利用者数 45,837人/日 → 45,900人/日〕

### 指標② まちなかへの来訪回数

本計画に位置付けた各種施策の展開により、中心市街地への移動をスムーズにし、おでかけ機会を創出することで、まちなのにぎわいに寄与することを目指しています。このため、今後の人口減少の影響を考慮しても、中心市街地歩行者交通量を現状以上とするため、まちなかへの年間来訪回数を2回増加させることを目標とします。

現況値：40回/年（平成30年度） → 目標値：42回/年（令和7年度）

〔中心市街地歩行者通行量 63,851人/日 → 63,900人/日〕

### 指標③ 路線バス運行に係る収支差額

本計画に位置付けた各種施策の展開により、路線バスの運行効率改善とともに利便性の向上による利用者数の増加を目指します。令和2年から3年にかけては新型コロナウイルス感染拡大に伴う外出自粛により大幅に収入が減少していることを考慮し、今後の回復と施策による効果を加味し、バス3社平均の収支差額を現状より回復させることを目標とします。

現況値：△434,022千円(令和2年度) → 目標値：△430,000千円以内(令和7年度)

※なお、本指標は新規路線への支援の可否を判断するものではありません。収支差額とともに、収支改善状況や利用変化を把握することで、市内バス路線の健全性を総合的に判断するための指標です。

## 指標①、指標②、指標③の関係性

### 指標① 公共交通利用回数

公共交通利用回数を市民1人あたり3回増加することにより、公共交通利用者数を現状以上にすることができます。

### 指標② まちなかへの来訪回数

まちなかへの来訪回数を市民1人あたり2回増加することにより、中心市街地歩行者通行量を現状以上にすることができます。

### 指標③ 路線バス運行に係る収支差額

路線バスの利用回数を増加させることで、運賃収入の増加が見込まれます。

まちなかに、公共交通を利用し2回おでかけすると、往復で公共交通利用が4回増加となり、すべての目標値を達成することが期待できます！

## 【参考】評価指標算出根拠

## ●人口推移について

- ・人口の将来推計については、「沼津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン（市推計値）」を基本としますが、「沼津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン（市推計値）」は平成22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、「沼津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン（市推計値）」の減少率（H27→R7：-5.5%）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7年の人口は190,707人として、評価指標の妥当性を確認します。

和暦	西暦	人口			
		平成27年：国勢調査 令和7年：人口ビジョン		住民基本台帳人口 4月(3月末時点)	
平成27年	2015年	195,633	100.0%	201,804	100.0%
平成28年	2016年	-	-	199,901	99.1%
平成29年	2017年	-	-	198,124	98.2%
平成30年	2018年	-	-	196,530	97.4%
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
令和7年	2025年	<b>184,875</b>	94.5%	<b>190,707</b>	94.5%

※斜体太字は推計人口

【参考】 指標① 公共交通利用回数

1) 指標①-1 鉄道乗車回数（市内4駅）

- ・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。
- ・平成30年度（現況）の鉄道乗車人数は26,939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50回/年でした。
- ・令和7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27,000人/日、将来の人口予測をもとに算出した市民1人あたりの年間利用回数は51.7回/年、小数を四捨五入し52回/年としました。

和暦	西暦	人口		鉄道乗車人数						
		住民基本台帳人口 4月(3月末時点)		沼津駅	片浜駅	原駅	大岡駅	4駅合計	市民一人当たり利用回数(回/年) (4駅合計×365÷住基人口) 少数以下丸め	
平成30年	2018年	196,530	97.4%	20,829	2,479	2,314	1,317	26,939	50.0	50
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
令和7年	2025年	<b>190,707</b>	94.5%	-	-	-	-	<b>27,000</b>	<b>51.7</b>	<b>52</b>

※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。
- ・平成30年度（現況）の路線バス乗車人数は14,000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26回/年でした。
- ・令和7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14,000人/日、将来の人口予測をもとに算出した市民1人あたりの年間利用回数は26.8回/年、小数を四捨五入し27回/年としました。

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)	市民一人当たり利用回数(回/年) (利用者数×365÷住基人口) 少数以下丸め	
平成30年	2018年	196,530	97.4%	14,000	26.0	26
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
令和7年	2025年	<b>190,707</b>	94.5%	<b>14,000</b>	<b>26.8</b>	<b>27</b>

※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。
- ・平成30年度（現況）の1日平均輸送人員は4,898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9回/年でした。
- ・令和7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4,900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9.4回/年、小数を四捨五入し9回/年としました。

和暦	西暦	人口		タクシー利用者数			
		住民基本台帳人口 4月(3月末時点)		輸送人員(人/年)	1日平均輸送人員 (人/日)	市民一人当たり利用回数(回/年) (1日平均輸送人員×365÷住基人口) 少数以下丸め	
平成30年	2018年	196,530	97.4%	1,787,782	4,898	9.1	9
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
令和7年	2025年	<b>190,707</b>	94.5%	<b>1,787,782</b>	<b>4,900</b>	<b>9.4</b>	<b>9</b>

※斜体太字は推計値

【参考】 指標② まちなかへの来訪回数

・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。

歩行者通行量

調査地点	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度
	H26.7.13 (曇のち雨)	H27.7.12 (晴れ一時雨)	H28.7.10 (晴れ)	H29.7.9 (晴れ)	H30.7.8 (晴れ)	R1.7.7 (曇り)
(1) 沼津高島郵便局前	1,363	1,355	1,344	1,366	1,428	1,397
(2) 旧高島屋前	3,296	3,161	3,377	3,148	2,930	3,552
(3) スルガレジャーセンター前	5,419	3,983	4,472	4,436	4,116	4,335
(4) ファミリーマート前	<b>5,451</b>	<b>4,557</b>	<b>4,909</b>	<b>3,876</b>	<b>3,229</b>	<b>4,636</b>
(5) 北口駅前広場西側	3,699	3,541	3,238	2,779	2,705	3,957
(6) BiViぬまづ北側	3,567	3,526	3,808	2,776	3,126	2,791
(7) BiViぬまづ西側	<b>7,082</b>	<b>8,138</b>	<b>8,420</b>	<b>8,613</b>	<b>5,447</b>	<b>6,168</b>
(8) あまねガード	<b>4,686</b>	<b>5,517</b>	<b>5,399</b>	<b>4,423</b>	<b>4,593</b>	<b>5,740</b>
(9) イーラde東側	<b>12,024</b>	<b>11,806</b>	<b>12,865</b>	<b>13,804</b>	<b>10,024</b>	<b>12,492</b>
(10) 駅前広場	<b>5,971</b>	<b>5,048</b>	<b>5,030</b>	<b>7,158</b>	<b>4,747</b>	<b>5,477</b>
(11) タリーズコーヒー前	<b>13,094</b>	<b>12,724</b>	<b>11,386</b>	<b>10,210</b>	<b>9,140</b>	<b>12,794</b>
(12) フジワラ時計店前	3,485	2,281	2,514	2,559	2,789	3,409
(13) 大久保商店前	1,903	1,646	2,762	2,217	2,562	2,918
(14) 原田衣料店前	<b>10,982</b>	<b>10,012</b>	<b>9,641</b>	<b>9,591</b>	<b>9,372</b>	<b>14,021</b>
(15) SMBC日興証券前	<b>2,766</b>	<b>2,210</b>	<b>2,341</b>	<b>2,389</b>	<b>2,179</b>	<b>2,764</b>
(16) 野村證券前	<b>3,412</b>	<b>2,967</b>	<b>2,792</b>	<b>3,064</b>	<b>2,398</b>	<b>3,394</b>
(17) 旧メンズプラザゴトー前	<b>6,904</b>	<b>7,684</b>	<b>6,681</b>	<b>7,035</b>	<b>7,715</b>	<b>12,550</b>
(18) 旧ポウルビル前	<b>623</b>	<b>635</b>	<b>631</b>	<b>675</b>	<b>758</b>	<b>920</b>
(19) ドールハウスキムラ前	<b>850</b>	<b>723</b>	<b>728</b>	<b>807</b>	<b>685</b>	<b>959</b>
(20) 商連駐車場前	816	938	1,035	905	960	1,201
(21) 旧長崎屋前	<b>2,625</b>	<b>2,451</b>	<b>2,558</b>	<b>2,408</b>	<b>2,369</b>	<b>2,995</b>
(22) あゆみ橋	<b>1,371</b>	<b>1,541</b>	<b>1,487</b>	<b>1,264</b>	<b>1,195</b>	<b>1,301</b>
(23) 正秀刃物店前	592	602	666	515	681	687
(24) 池田青果店前	767	776	738	557	593	693
(25) つちくら前	2,813	2,112	2,373	2,207	2,921	4,150
(26) 四泉堂前	821	1,183	1,061	1,122	1,308	1,527
(27) 静岡中央銀行前	885	1,158	1,097	1,248	1,300	1,718
(28) メディオ薬局前	1,147	1,248	1,262	955	1,038	1,286
(29) ナティ前	1,148	1,495	1,462	1,532	1,563	2,408
合計	109,562	105,018	106,077	103,639	93,871	122,240
合計(数値目標地点)※赤字	<b>77,841</b>	<b>76,013</b>	<b>74,868</b>	<b>75,317</b>	<b>63,851</b>	<b>86,211</b>

※自転車含む

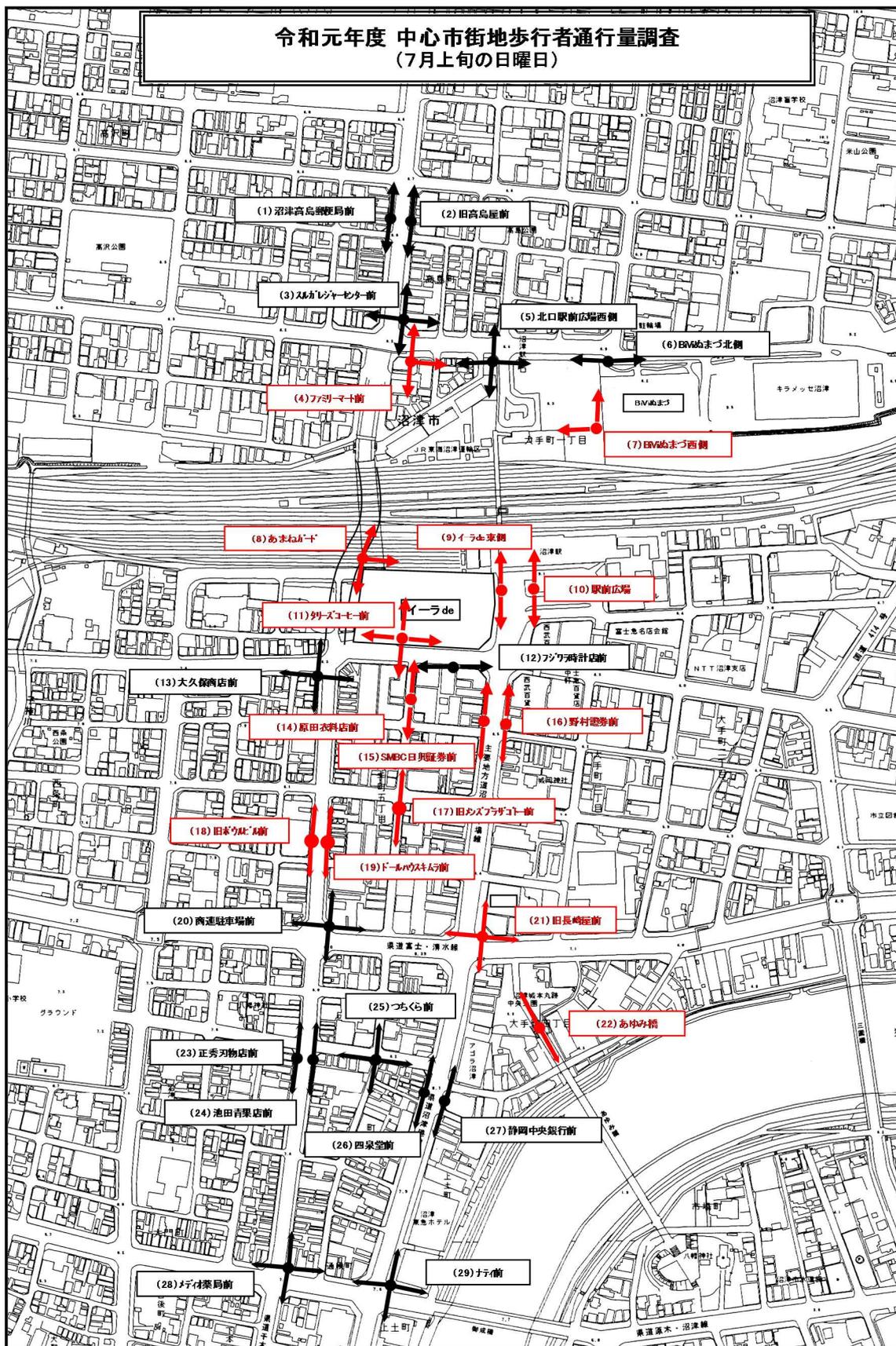
- ・平成30年度（現況）の中心市街地歩行者通行量 63,851 人/日、住民基本台帳人口をもとに算出した市民1人あたりの年間来訪回数は 40 回/年でした。
- ・令和7年度（将来）の目標値は、現況値の中心市街地歩行者通行量を 100 人単位で切り上げた 63,900 人/日、将来の人口予測をもとに算出した市民1人あたりの年間来訪回数は 41.5 回/年、小数を四捨五入し 42 回/年としました。

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)	97.4%	1日中心市街地歩行者通行量 (休日)	市民一人当たり中心部来訪回数(回/年) (1日平均来訪者数×124÷住民人口)	少数以下丸め
平成30年	2018年	196,530	97.4%	63,851	40.3	40
⋮	⋮	⋮	⋮			
令和7年	2025年	<b>190,707</b>	<b>94.5%</b>	<b>63,900</b>	<b>41.5</b>	<b>42</b>

※年間休日日数を124日とし1人当たりの年間来訪回数を設定

※斜体太字は推計値

■ 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社における平均収支差額は、平成30年度は146,042千円、令和元年度は209,470千円、令和2年度は434,022千円でした。
- ・令和2年度は、新型コロナウイルス感染拡大の影響による公共交通利用者の減少や、各事業者が展開する高速バスや貸切バスの運行実績が軒並み下落したことで、各社の固定経費における路線バスの占める割合が増え、運行経費算出上の単価が平時と比較して高くなったことにより運行経費が増加し、収支差額が増大しています。
- ・令和3年度についても、新型コロナウイルス感染拡大に伴う外出自粛により公共交通の利用減少が継続していること状況を踏まえ、今後の回復と施策による効果を加味し、令和7年度の目標を、バス3社平均の収支差額を現状よりも回復させることとしました。

和暦	西暦	バス3社計		
		運行経費	運送収入	収支差額
平成30年	2018年	1,237,106千円	1,091,064千円	-146,042千円
令和元年	2019年	1,275,621千円	1,066,151千円	-209,470千円
令和2年	2020年	1,236,640千円	802,618千円	-434,022千円