沼津市地域公共交通計画

2020-2026

Numazu City Local Transport Plan 2020-2026

【目次】

第１章　計画概要 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　まちづくりの基本的な考え方と取り組み 3
２－１　コンパクト・プラス・ネットワーク 3
２－２　これまでの取り組み 4
（１）沼津市立地適正化計画の策定 4
（２）骨格的都市基盤の整備 5
（３）中心市街地の再生「ヒト中心のまちづくり」 6
（４）拠点を繋ぐ公共交通ネットワーク 7

第３章　沼津市における公共交通の課題 9
３－１　沼津市における公共交通の課題の整理 9

第４章　基本的な方針と計画目標、プロジェクト 15
４－１　基本的な方針 15
４－２　沼津市が目指す地域公共交通体系 15
４－３　計画の目標とプロジェクト 18
４－４　目標を達成するためのプロジェクトと施策 19
Ⅰ．公共交通軸形成プロジェクト 19
Ⅱ．公共交通セーフティネット構築プロジェクト 23
Ⅲ．わかりにくさ使いにくさ解消プロジェクト 27
Ⅳ．楽しいおでかけ創出プロジェクト 32
Ⅴ．沼津駅-沼津港連携プロジェクト 36
Ⅵ．いつでも安心・安全プロジェクト 38
６つのプロジェクト及び施策内容等一覧 39
４－５　地域公共交通利便増進事業に関する施策 41
４－６　計画の達成状況の評価 52

第５章　計画の実現と今後の交通政策 59
５－１　計画の進捗管理、評価スケジュール 59
５－２　計画の実施主体と役割 60
５－３　庁内連絡体制 61
５－４　今後の交通政策 62

巻末資料

１　関連計画の整理 63
２　沼津市が対象となる広域の地域公共交通網形成計画 64
３　沼津市の地域概況 65
（１）地勢・地理 65
（２）人口 66
（３）人口分布 68
（４）観光・商業施設立地 69
（５）観光動態 70
（６）沼津港の集客状況 71
４　沼津市の公共交通の現状 72
（１）鉄道 72
（２）バス 73
（３）タクシー 77
５　沼津市の移動実態及びニーズ 78
（１）移動実態 78
（２）おでかけの実態 80
（３）交通結節点（沼津駅）の乗り継ぎ実態 82
６　沼津市の公共交通の問題点・意見の整理 83
（１）新たな公共交通の仕組み研究会 83
（２）沼津市地域公共交通網形成計画策定に向けた地区説明会 84
（３）市民意識調査 85
７　沼津市の公共交通の取り組み 86
（１）自主運行バス 86
（２）ミューバス片浜駅循環・原駅循環 87
（３）実証実験・試験運行等 88
８　計画策定の体制及び経緯 92

第１章　計画概要

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るものの、自動車への依存度は高く公共交通利用者は減少しています。路線バスの利用面では、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、運営面では、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、平成 26 年 11 月に、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律（平成 26 年法律第 41 号）が施行され、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画「地域公共交通網形成計画」を作成することが出来ることになりました。また、この法律では、地方公共団体が主体となり、多様な関係者と協力し、まちづくりと連携した、地域全体を見渡した公共交通ネットワークを再構築することが求められています。

本市のまちづくりについては、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。

また、近年では、観光交流拠点である沼津港への来訪者が増加しており、北西部地区では、ららぽーと沼津が開業し広域からの来訪が見込まれることから、公共交通の利用促進を図る上で、住民のみならず観光客の移動ニーズを的確に把握し、利便性向上に取り組む必要があります。

このため、交通事業者や市民をはじめ、多様な関係者の協働のもと、本市の将来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、持続可能な地域公共交通の確保・維持・改善を図るため、そのビジョン、目標及び施策を示すマスタープランとして、「沼津市地域公共交通網形成計画」を令和２年３月に策定しました。

しかしながら、計画策定直後、新型コロナウイルスの感染拡大という予期せぬ事象が発生し、外出自粛やテレワーク等による生活様式の変化に伴い、公共交通利用者は大幅に減少し、交通事業者の経営状況は一層厳しい局面を迎えました。

このような中、令和２年 11 月に、「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（令和２年法律第 36 号）」が施行されたことから、本市では、市内の路線全体を見直し、持続的な移動手段の確保と、利便性向上による利用促進を図ることを目的とした「沼津市地域公共交通利便増進実施計画」を作成するため、法改正に基づき、本計画の一部改定を行います。

1-2　計画期間

本計画の計画期間は、令和２年度（2020 年度）～令和７年度（2025 年度）の６年間とします。

なお、本計画は、上位計画である第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		
	R2 年度（2020）	R3 年度（2021）	R4 年度（2022）	R5 年度（2023）	R6 年度（2024）	R7 年度（2025）	R8 年度～（2026～）
第 2 次沼津市都市計画マスタープラン(平成 29 年 1 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						
沼津市地域公共交通計画（令和 2 年 3 月策定、令和 4 年 2 月改定）	令和2年度～令和7年度						
沼津市地域公共交通利便増進実施計画			令和4年度～令和7年度				

1-3　計画区域

計画区域は、右図に示す<u>沼津市全域</u>を対象とします。

なお、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の広域の地域公共交通計画において、沼津市の静浦、内浦、西浦、戸田地区が該当しており、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。

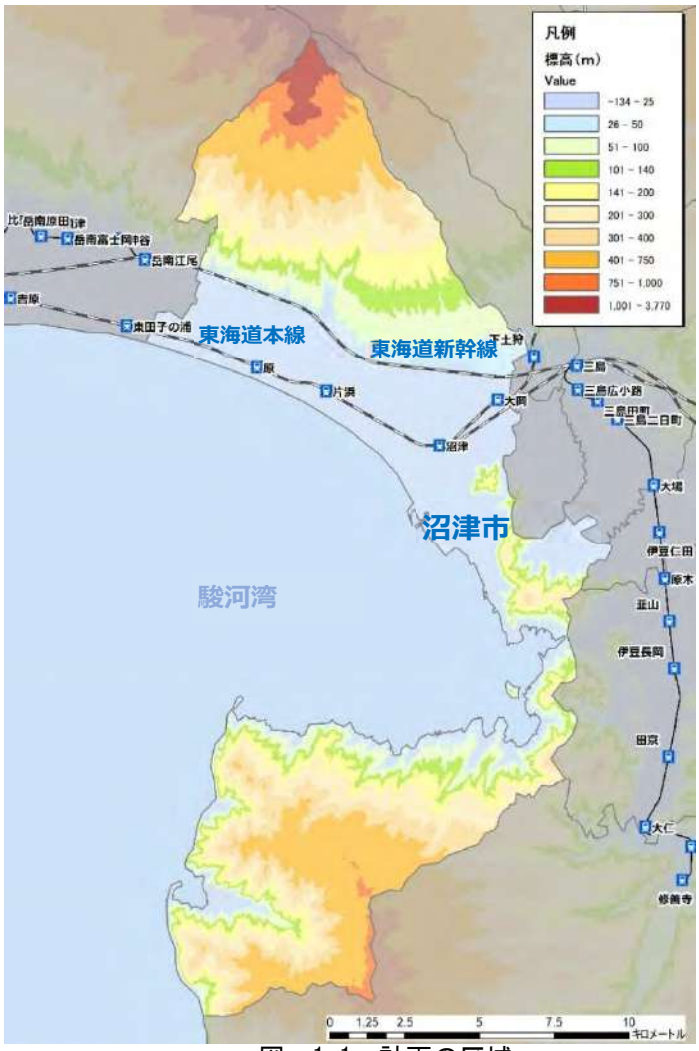


図　1-1　計画の区域

第２章　まちづくりの基本的な考え方と取り組み

本市はこれまで、豊かな自然環境を背景とし、国土軸上にある広域交通利便性、首都圏との近接性、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するとともに市街地も拡散してきました。

しかし、人口減少社会の到来や少子高齢化の進展とともに、東日本大震災を契機とした津波被害の懸念等により、一時、急速に人口や都市機能の市外への流出が見られました。こうした現状は、生活に必要なサービスの維持やコミュニティの維持、公共交通の維持などに影響することが懸念されます。

このため、人口減少の抑制に向けた取り組みとともに、豊かな自然環境を享受することができ、次世代にわたり安全で快適な市民生活を持続的に送ることができるまちづくりを進めていく必要があります。

２-１　コンパクト・プラス・ネットワーク

人口減少、少子高齢化が進展していく中、市街地が拡散し、都市機能が低密度化していくと、これまで一定の人口集積により支えられてきた医療、福祉、子育て支援、商業等の都市機能の維持が困難となっていきます。また、日常生活に欠かせない生活交通手段の不足、空き家の増加による居住環境の悪化、老朽化した道路インフラの維持コストの増大など、市民生活、都市活動、都市経営等における様々な影響が懸念されるほか、交通やエネルギー消費の点で、環境負荷の増大にもつながります。

このようなことから、今後本格化する人口減少・超高齢化社会においては、各種都市機能や公共交通サービスの維持、高齢者や子育て世代を含む全ての世代が安全で快適に暮らせる生活環境の確保、環境負荷の少ない低炭素型都市構造の実現など、効率的な都市経営を可能にする持続可能なまちづくりが求められます。

こうした課題に対応するため、郊外への無秩序な拡大を防ぎながら、都市機能を各拠点等に集約し、各拠点が公共交通により有機的に接続されることで沿線に居住が誘導されるコンパクト・プラス・ネットワーク型のまちづくりを行うことが必要です。

このような都市構造の実現のため、都市機能等を適正配置へ誘導する立地適正化計画の策定、コンパクトな都市を支える骨格的な都市基盤の整備、都市拠点における魅力あるまちづくりなどの取り組みを進めており、今後は、拠点を繋げる公共交通網の形成が重要となり、様々な施策を総合的に展開していくことが必要となります。

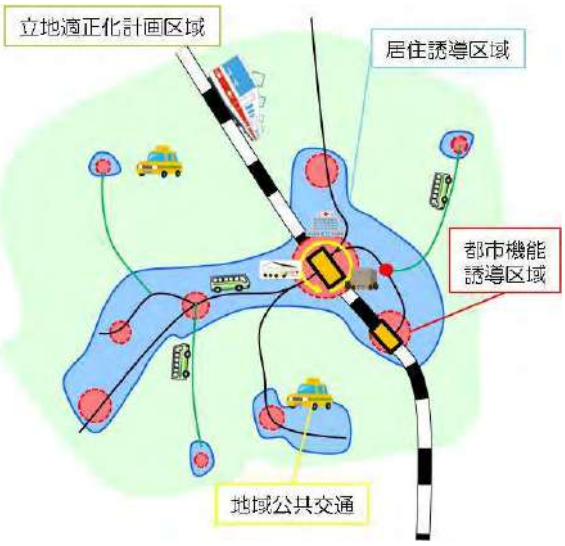


図 2-1　コンパクト・プラス・ネットワークの考え方

出典：国土交通省

2-2　これまでの取り組み

（１）　沼津市立地適正化計画の策定

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。

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。

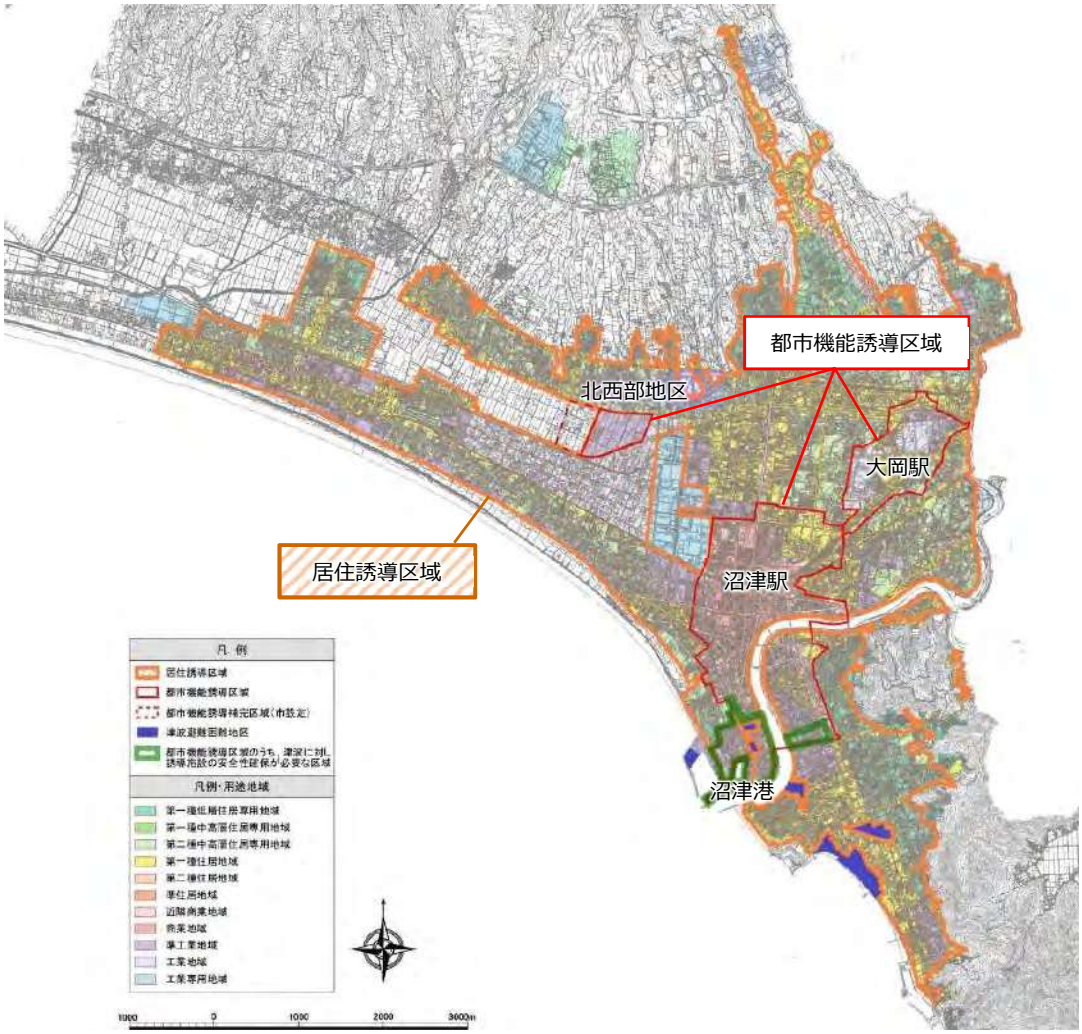


図 2-2　都市機能誘導区域・居住誘導区域の設定

出典：沼津市立地適正化計画

（２）　骨格的都市基盤の整備

現在、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 号静浦バイパス（都市計画道路沼津静浦線）」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。

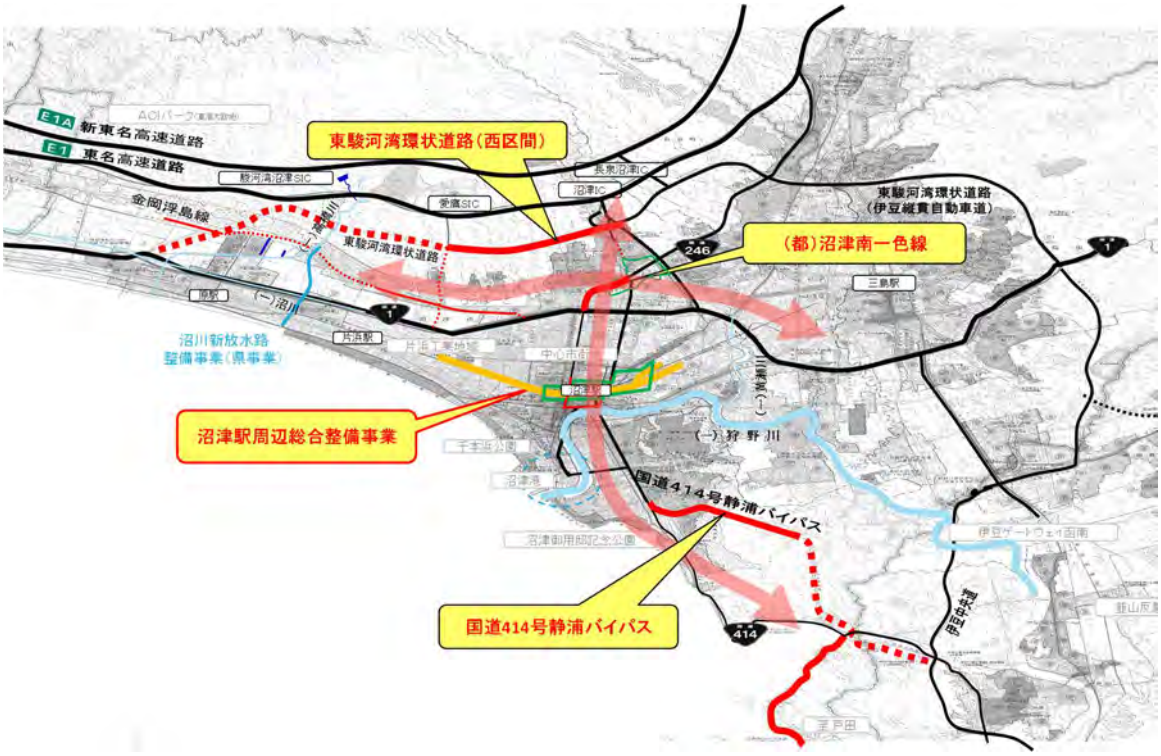


図 2-3　沼津市の骨格的都市基盤の整備

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）　中心市街地の再生「ヒト中心のまちづくり」

コンパクト・プラス・ネットワーク型のまちづくりを進めるためには、拠点を公共交通で有機的に接続することと併せて、都市拠点において歩行者回遊性に優れた質の高い空間形成を図ることが重要です。

また、まちなかに人々が魅力を感じて集まり、働き、住まうためには、利便性を備えるだけではなく、安全で安心感を与え、居心地の良さや洗練された雰囲気を感じさせるなど、都市空間が多面的な質の高さを有している必要があります。

国内外の先進的な事例を見ても、こうした人中心の質の高いまちづくりを行うことで、多様な人々の来訪や交流、クリエイティブな若年層への訴求、にぎわいや活力の向上、まちなかの居住人口増加などを図っています。

国においても、コンパクト・プラス・ネットワークなどのこれまでの都市再生の取り組みを更に進化させ、官民のパブリック空間（街路、公園、広場、民間空地等）をウォーカブルな人中心の空間へ転換し、官民連携の取り組みにより「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を形成することにより、人中心の豊かな生活を実現する都市を構築する方向性が打ち出されています。

本市では、中心市街地において、鉄道高架事業を中核とする沼津駅周辺総合整備事業を推進しており、市街地の構造や交通の環境が劇的に変化していきます。これを契機として、都市機能が集積し、公共交通網が集中する沼津駅の周辺を、人が心地よく過ごし、安全で快適に回遊できる空間へと再生していくことが重要です。こうした人中心のまちづくりは、子供から高齢者まで多くの市民や来訪者を惹きつけ、都市の多様な活動に彩りを与え、にぎわいと活力を醸成するために重要な視点であるだけでなく、都市の魅力を高め、本市全体のブランドイメージにも大きな影響を与えると考えられます。

このことから、本市では、沼津駅周辺総合整備事業の進捗を踏まえた中心市街地のまちづくりについて、平成 29 年度に「まちづくり戦略会議」を開催し、平成 30 年度からは「沼津市中心市街地まちづくり戦略会議」を開催して検討を進めています。今後も市民を含めた関係者と更に議論を深め、「ヒト中心のまちづくり」に向けて取り組んでいきます。

＜鉄道高架事業による都市空間の再構築＞
（「姫路駅」兵庫県姫路市）

＜公共空間を活用したマーケット＞
（「定禅寺通り」宮城県仙台市）

（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が、複数の事業者による重複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事業者に運行を委託することによ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、片浜駅、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っており、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。いずれも地域と協働しながら、持続可能な公共交通を育て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いて次世代のモビリティツールの実証実験を行うなど、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、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。

＜沼津駅南口バスターミナル＞

＜EV バスでの実証実験＞

以上のように、コンパクト・プラス・ネットワーク型のまちづくりに向けた取り組みを推進しており、拠点の連携を担う公共交通の役割は大変重要なものとなっています。

また、高齢化の進展に伴う高齢者の移動手段として、安全で環境に優しく健康的な乗り物として、公共交通が果たすべき役割はますます重要なものとなっています。

このことから、本市の公共交通の課題を精査した上で、まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの姿を明らかにし、市内全体を見渡した効率的で利便性の高い公共交通の構築に向けて、公共交通施策を展開する必要があります。

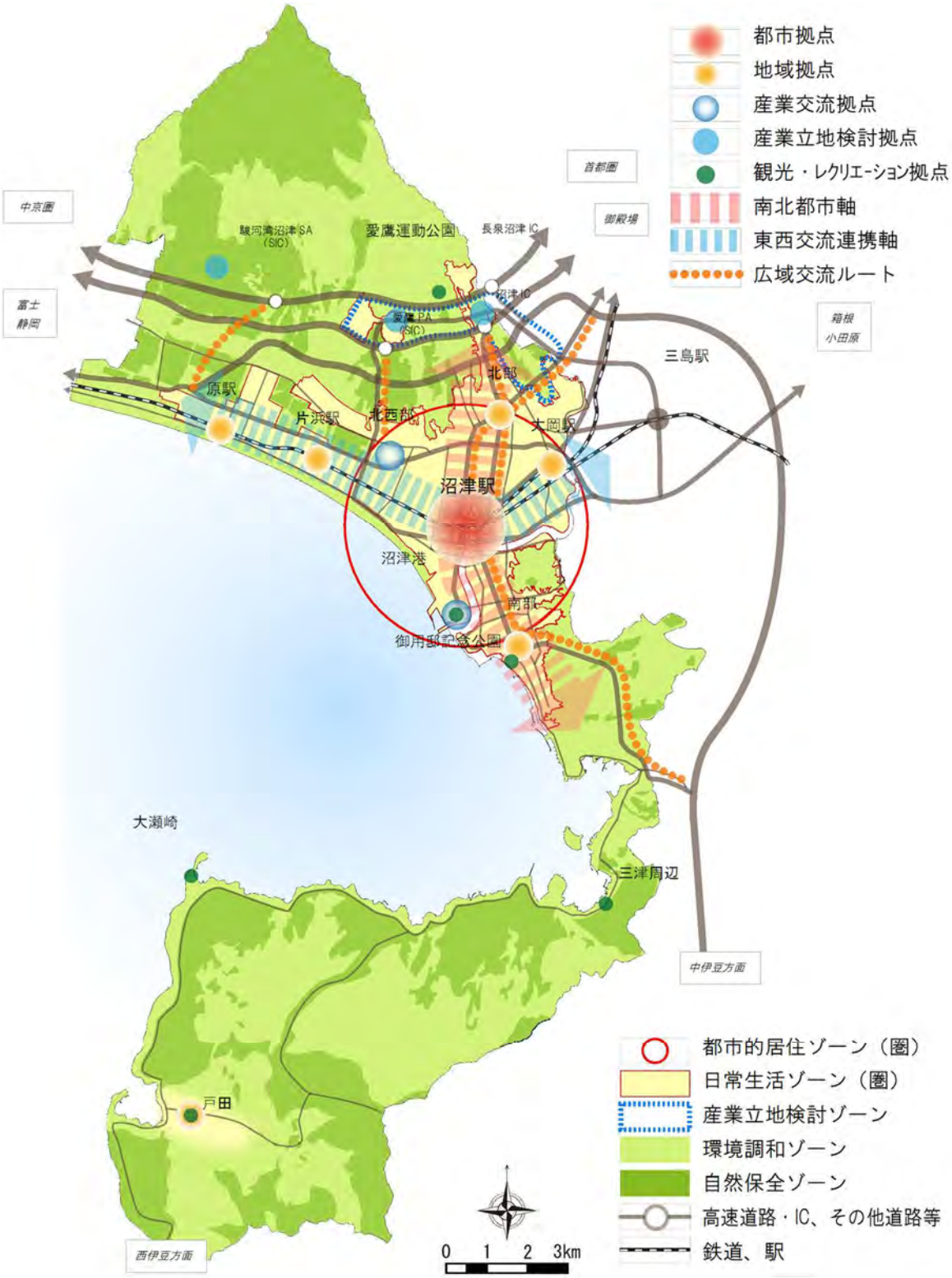


図 2-4　将来都市構造図

出典：第 2 次沼津市都市計画マスタープラン

第３章　沼津市における公共交通の課題

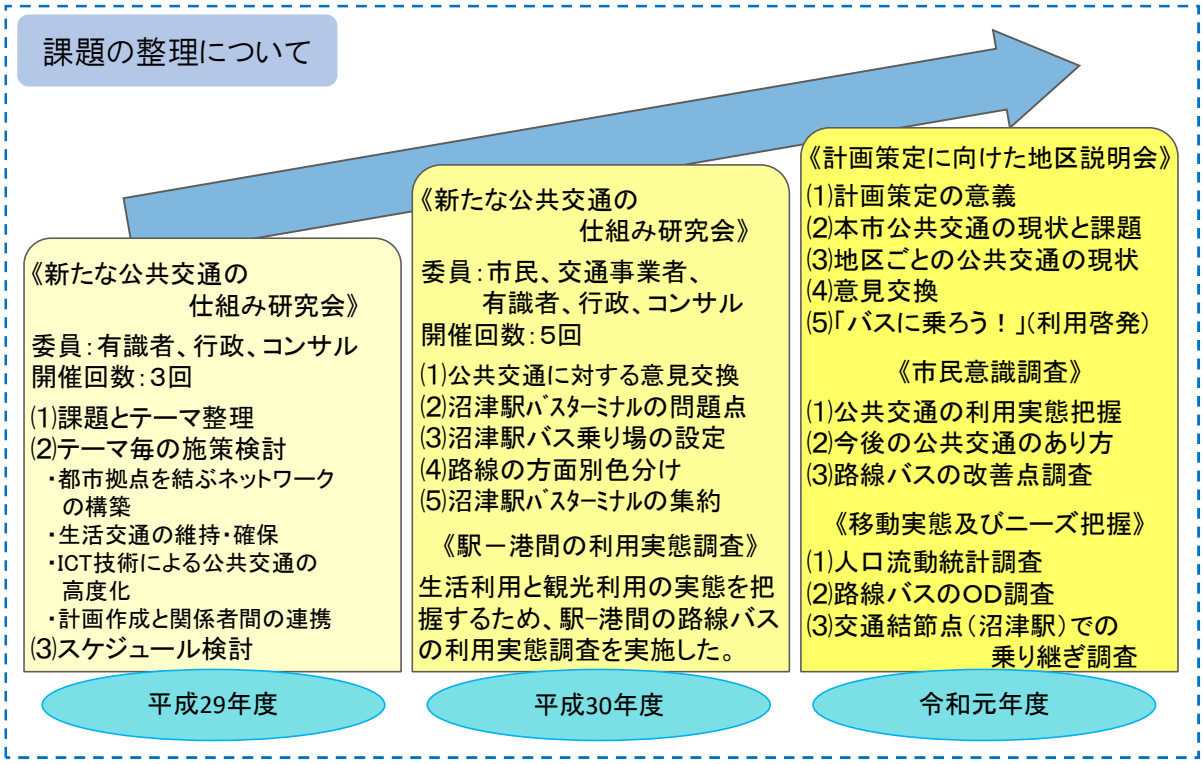
3-1　沼津市における公共交通の課題の整理

平成 29 年度（2017 年度）から、本市の公共交通の課題を精査し、地域公共交通の維持改善さらには都市の活性化・魅力向上を目指し、ＩＣＴや新技術を活用した新たな公共交通の仕組みづくりを検討するため「新たな公共交通の仕組み研究会」を立ち上げ、有識者からの意見やワークショップなどを通じて沼津市における公共交通の課題を整理しました。

令和元年度には、市内を６地区に分け「沼津市地域公共交通網形成計画策定に向けた地区説明会」を開催し、地区ごとの公共交通の現状を踏まえて意見交換を行いました。

また、市民意識調査では、公共交通の利用実態や今後の公共交通のあり方、路線バスについて改善してほしい点のアンケートを実施したほか、市民及び観光客等の移動動態やニーズを把握するため、路線バスのＯＤ調査や携帯電話の基地局を活用した人口流動統計調査を実施しました。

頂いた意見や調査結果、近年の社会情勢などを踏まえ、本市における公共交通に関する問題点を整理し、６つの課題にまとめました。



＜ワークショップの様子＞

＜フィールドワークの様子＞

沼津市における
公共交通の課題
（6つの視点）

- ○課題1：公共交通軸が不明確
- ○課題2：地域内交通が不十分
- ○課題3：利便性向上への取り組みが不足
- ○課題4：事業者間連携が不足
- ○課題5：拠点間の連携が不足
- ○課題6：自然災害や危機事象発生時への準備、対応が必要

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：公共交通軸が不明確
～中心市街地と周辺地域の公共交通が頼れるものになっていない～

沼津駅から放射状に路線バス網が整備されていますが、事業者間の調整が図られず効率的になっていません。また、バスの運行の遅れが顕著であったり、バスの運行頻度が乏しく、最終バスの運行時間が早いなど公共交通が不便な地域が存在しています。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公共交通軸を明確化し、頼れる公共交通が必要です。

行政から見た問題点	利用者から見た問題点	交通事業者から見た問題点
・集約、再編により軸を形成し、質の確保（運行時間帯・運行頻度）が求められる ・交通不便地域が存在し、解消が求められる ・事業所集積地の路線確保が求められる ・運転手不足の発生や、赤字路線に起因した路線退出の発生	・市街地はバスの遅れが多い ・郊外は運行本数が少なく、終バス時間も早い ・人口集積地なのに運行していない地域がある ・重複している路線がありわかりづらい	・渋滞により定時性が確保できない ・乗務員が不足している ・狭隘道路があり運行できない地域がある ・路線再編が進まない ・近隣市町を考慮した路線の設定がなされていない

図 3-1 沼津市中心部の路線網・運行便数　　※2019 年 3 月時点

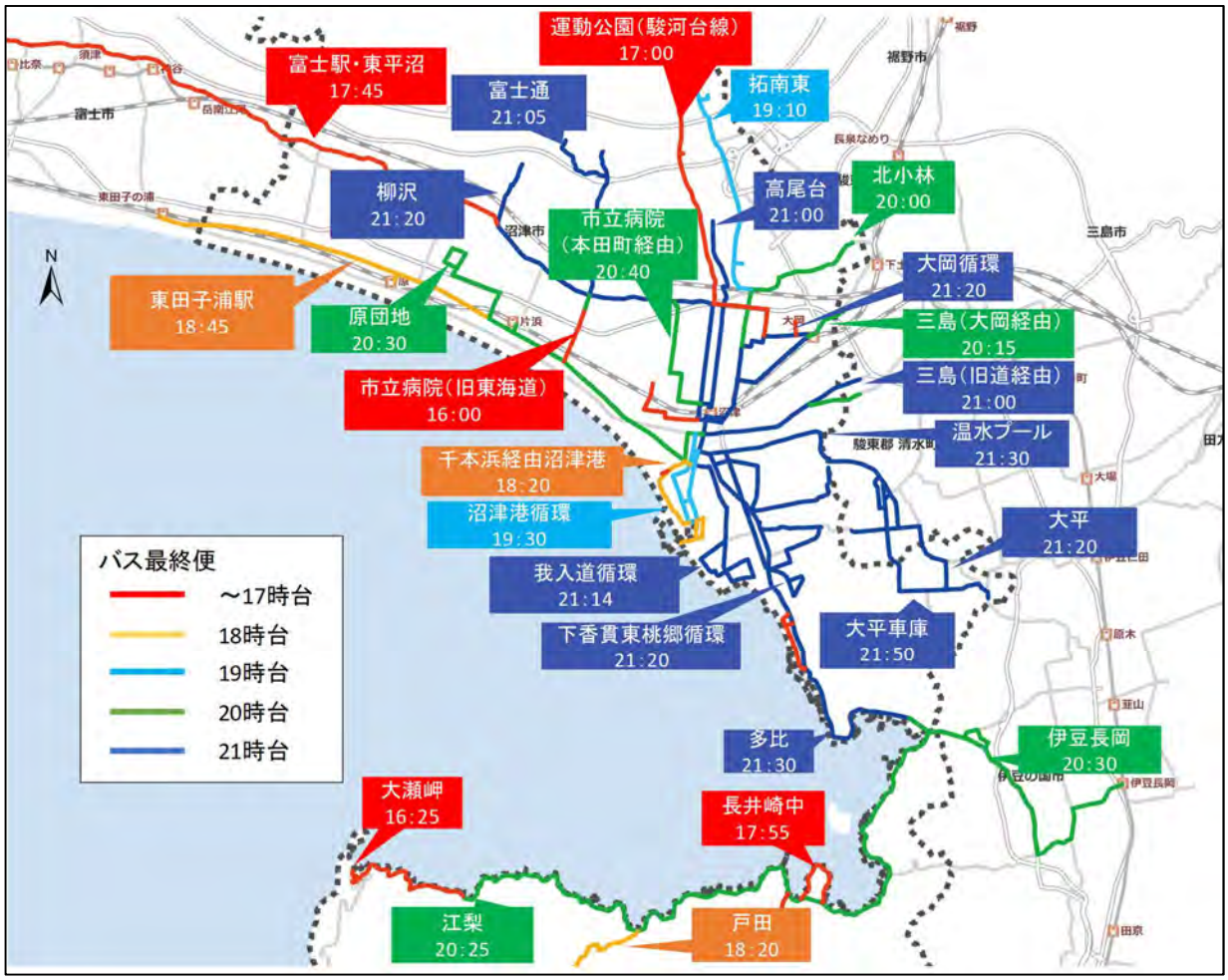
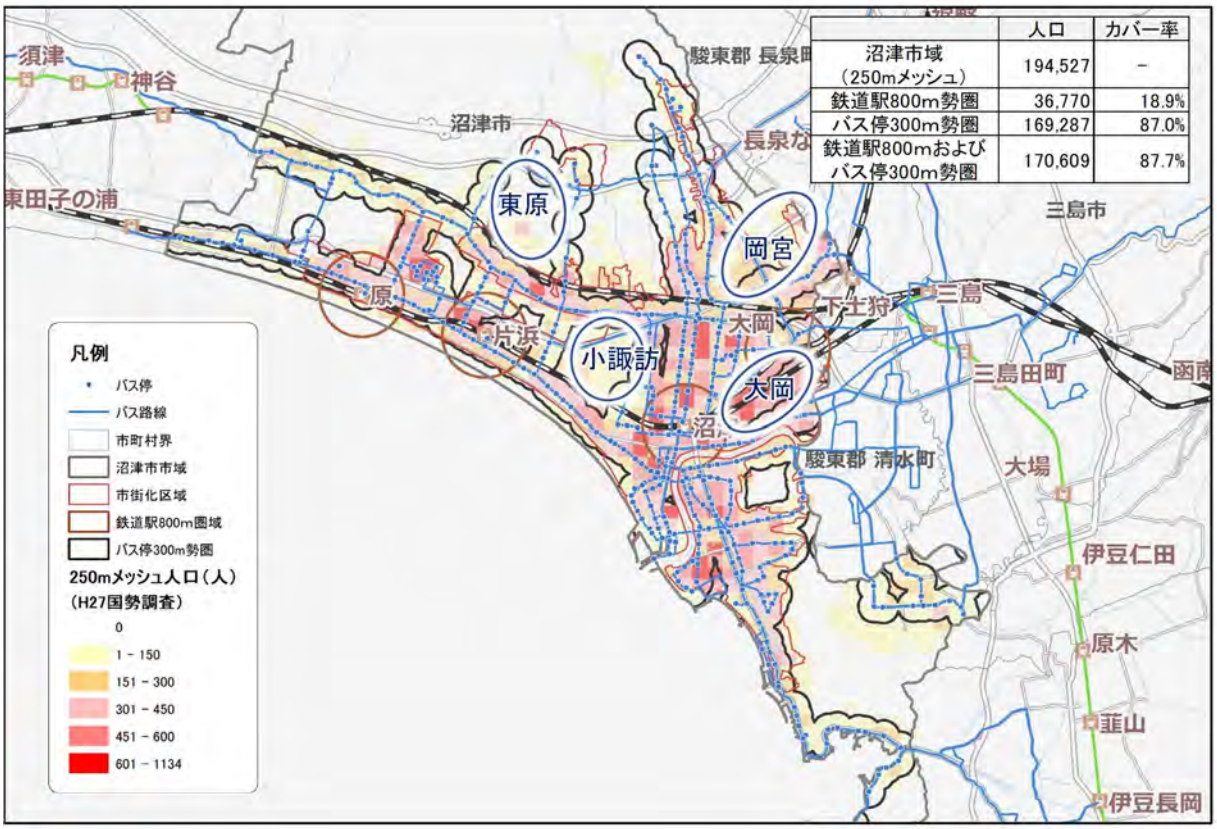


図 3-2 沼津駅発の路線バスの最終時刻　　※2019 年 3 月時点



	人口	カバー率
沼津市域（250mメッシュ）	194,527	-
鉄道駅800m勢圏	36,770	18.9%
バス停300m勢圏	169,287	87.0%
鉄道駅800mおよびバス停300m勢圏	170,609	87.7%

図 3-3　沼津市鉄道・路線バスカバー圏域　　※2019 年 3 月時点

○課題2：地域内交通が不十分
～買い物や通院困難者などへの取り組みが不足している～

郊外部では、自主運行バスなど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など、路線バスを利用することが困難な地域が存在し、移動手段の確保対策が不足しています。

このため、路線バスを利用しにくい交通不便地域では、路線の新設や機動性のあるタクシーの活用などラストワンマイルの交通サービスの検討を進めるとともに、市民協働の取り組みが必要となっています。

行政から見た問題点	利用者から見た問題点	交通事業者から見た問題点
・路線維持の適正化、公正性の確保が求められる ・路線維持のための補助金のあり方検討が必要	・バス停までの距離が遠いところがある ・低床車両ニーズへの対応が不十分である	・機動性のあるタクシーが活用されていない

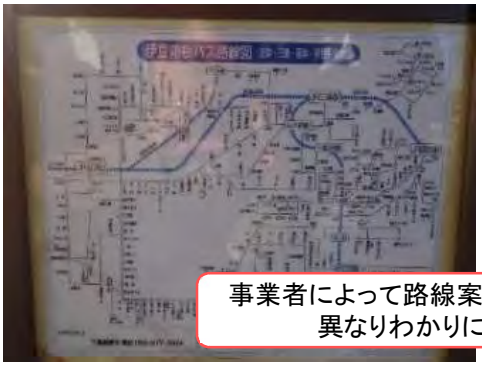
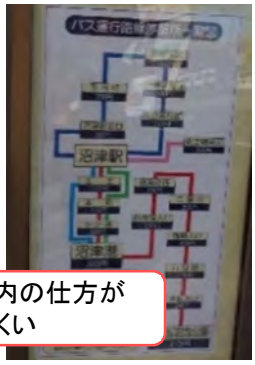
○課題3：利便性向上への取り組みが不足
～利用者の玄関口であるバスターミナルやバス停が、誰もが使いやすい環境になっていない～

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などわかりづらく、上屋が無い乗り場があるなど、待合環境に課題があります。市内の各バス停についても、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る箇所や、安全に安心して待つことができないバス停が多数あります。

また、バスの運行情報や案内表示が各社により提供され統一感がなく、各社でバスの乗り方、運賃の支払い方法の違いなどもあり、わかりづらく、使いづらい環境となっています。

行政から見た問題点	利用者から見た問題点	交通事業者から見た問題点
・人が集い、憩える空間が不足している ・利便性やデザイン性のある施設となっていない	・各交通モードとの乗り継ぎが悪い ・近接した別々のバス停がありわかりにくい ・案内表示がわかりにくい ・乗り場が複数あってわかりにくい ・待合環境の悪いバス停がある	・待機スペースが不足している ・乗り継ぎをスムーズにするための事業者間連携が不足 ・バスロケ、IC などの導入の設備投資が多額となる

沼津港行きは１番2番乗り場から発車（沼津駅）

事業者によって路線案内の仕方が異なりわかりにくい

○課題4：事業者間連携が不足
～提供するサービスや情報等の連携が図られておらず、利用促進効果が限定的となっている～

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おり、また、各交通事業者間での利用促進策の連携も不足しており、お得で楽しくおでかけする環境が整っていません。

利用者から見た問題点	交通事業者から見た問題点
・バス案内窓口がどこにあるかわからない ・バスの乗り方が各社で違う ・バスの運行情報がわからない（利用のしやすさやわかりやすさの課題） ・IC カードが使えない事業者がある（支払いのしやすさやわかりやすさの課題） ・高齢者に配慮した情報提供ができていない ・免許自主返納者へのインセンティブが乏しい ・バスの運賃が高い	・関係者間で連携した利用促進策が不足している ・高齢者を対象とした利用促進策ができていない ・利用促進に対応できる部署や人員が不足している

○課題5：拠点間の連携が不足
～沼津駅周辺と沼津港が相互ににぎわいを波及させるための連携が不足している～

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との連携を強化し、駅周辺や本市全体へにぎわいを波及していくことが重要であり、沼津駅と沼津港の結びつきを強化していくことが求められます。

また、沼津港への交通手段は自家用車が最も多く８割を超えています。一方、観光バスは15%、路線バスは３％となっています。渋滞や駐車場不足などの課題もあることから、公共交通への転換を促す取り組みが必要です。

行政から見た問題点	利用者から見た問題点	交通事業者から見た問題点
・集客拠点（沼津港、ららぽーと沼津等）との連携強化が求められる（にぎわいを市街地へ波及）	・観光路線バスがない	・資源が点在しているのに観光路線バスがない

駅-港をつなぐ路線

事業者ごとにバス停を設置（沼津港）

マイカーでの来訪が多い（沼津港）

○課題6：自然災害や危機事象発生時への準備、対応が必要
～公共交通利用の安心、安全確保がますます必要となっている～

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。

このように、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、安全確保の必要性が高まっています。

行政から見た問題点	利用者から見た問題点	交通事業者から見た問題点
・災害時における運行の確保 ・利用者の安全性の確保	・災害時における運行情報が不足している ・感染症拡大時の車内環境の安全性に不安がある	・災害時における乗客・乗務員及び車両の安全性の確保 ・道路等の被災情報の迅速な収集が必要

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、住みやすく訪れたくなるまちを目指します。

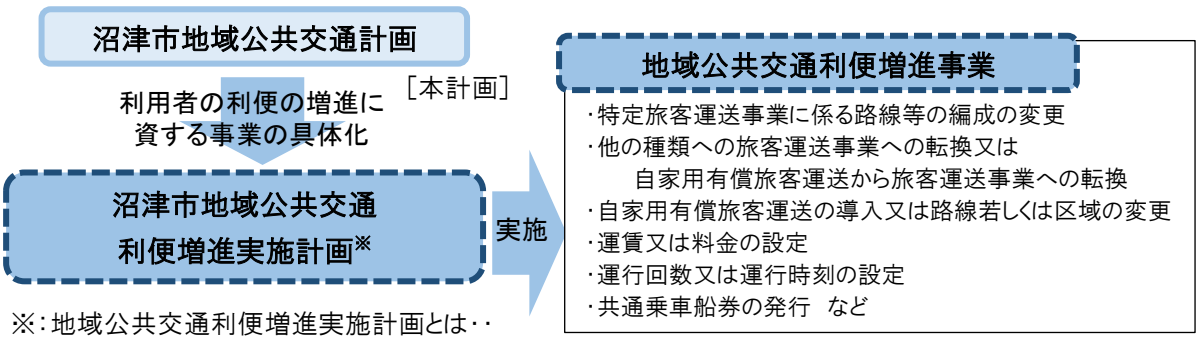
〇強み…東西の鉄道軸（ＪＲ東海道本線及びＪＲ御殿場線と４つの駅（沼津駅、片浜駅、原駅、大岡駅））
バス事業者３社による沼津駅を起点とした多方面への路線整備
タクシー事業者１１社により市内全域を網羅
〇弱み…各バス事業者のサービス提供によるわかりにくさ（乗り場、案内表示、路線網等）
各交通モード（鉄道、バス、タクシー）の連携不足

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】

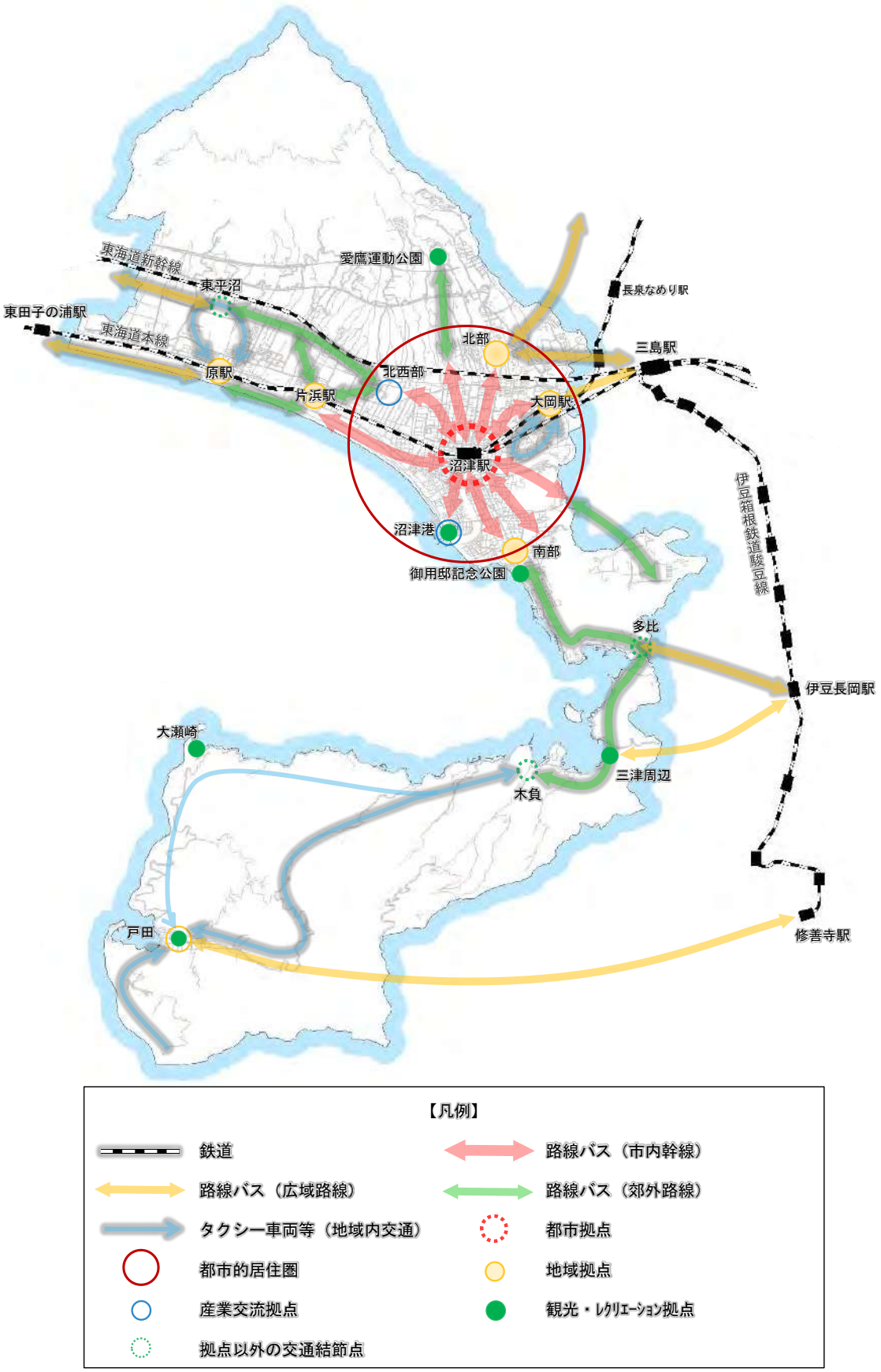


※：地域公共交通利便増進実施計画とは・・
地方公共団体が中心となって、路線ネットワークにとどまらず、運賃やダイヤ等の見直しも含めた利便の増進に資する取り組みを通じて地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図るための実施計画

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		・市外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	東海旅客鉄道	
			JR 御殿場線		
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。	沼津ー東京駅、渋谷、新宿、京都、大阪	富士急シティバス 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 3km 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。	・東海道線（沼津駅ー片浜駅） ・拓南東線（沼津駅ー拓南東） ・運転免許センター線 （沼津駅ー東部運転免許センター） ・北小林線 （沼津駅ーマーレ沼津工場前）	富士急シティバス	・国補助（フィーダー） ・市補助
			・下香貫循環線 （沼津駅ー東桃郷・木の宮ー沼津駅）	東海バス	
		・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とを結ぶ路線のうち、都市的居住圏内までの区間。 ・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。	・沼津港方面 ・我入道・下香貫方面 ・西浦・伊豆長岡駅方面 ・大平方面 ・清水町方面 ・大岡方面 ・愛鷹運動公園方面 ・ららぽーと・市立病院方面 ・片浜・原方面	伊豆箱根バス 東海バス 富士急シティバス	
	郊外路線	・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。 ・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。	市内幹線のうち都市的居住圏外を運行する区間		
			上記路線のうち西浦線 （沼津駅ー木負農協、江梨）	東海バス	・県補助 ・市補助
			・ららぽーと・原団地・原駅線 （原駅ーららぽーと沼津） ・片浜・柳沢線（片浜駅ー柳沢）	富士急シティバス	・国補助（フィーダー） ・市補助
	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。	・沼津大岡三島線（沼津駅ー三島駅） ・沼津静浦長岡線（沼津駅ー伊豆長岡駅）	伊豆箱根バス	・国補助（地域間幹線） ・県補助
			・柿田線（沼津駅ー三島駅）	東海バス	
			・原線（沼津駅ー東田子の浦駅） ・がんセンター線 （沼津駅ー静岡がんセンター）	富士急シティバス	
		・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。	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）	伊豆箱根バス	
			戸田線（修善寺駅ー戸田）	東海バス	
タクシー（乗合）		・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。 ・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。 ・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。	ミューバス原・浮島線（原駅ー荒久）	市（運行はタクシー事業者に委託）	・国補助（フィーダー） ・市補助
			・戸田・土肥線（戸田ー土肥温泉・土肥港） ・戸田・江梨線（戸田ー江梨・木負農協）		・県補助 ・市補助
			大岡地区内循環		
			その他の交通不便地域		
タクシー（乗用）		・市内全域を対象とした乗用タクシー。 ・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。	市内全域		

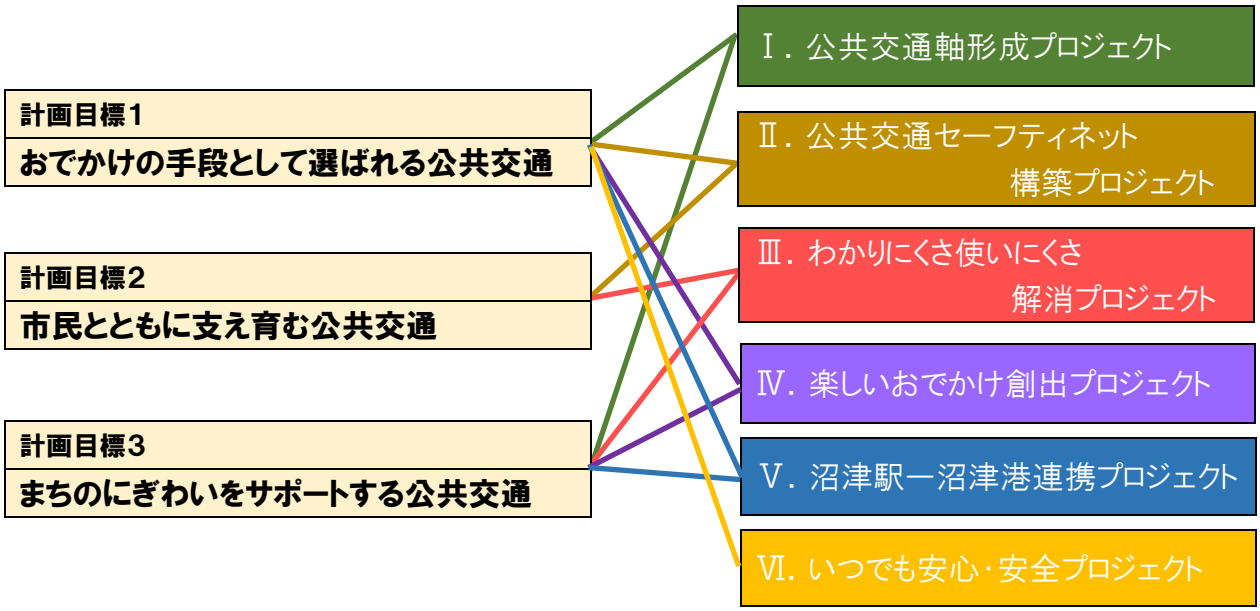
※地域間路線及び地域内交通については、上記に示す役割を実現するため、国の支援制度である地域公共交通確保維持事業により、路線の確保維持及び車両を取得することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要となります。



▲目指す地域公共交通体系のイメージ

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。

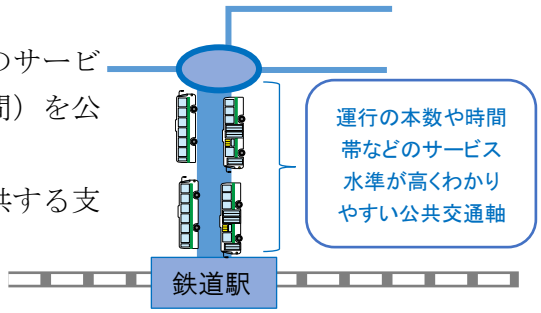
Ⅰ-①　●路線の再編、集約　利便増進事業

・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。

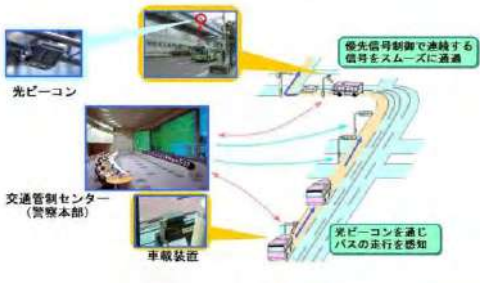
一方で、地域内でのきめ細かなサービスを提供する支線的な路線（区間）を地域内交通といいます。



●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

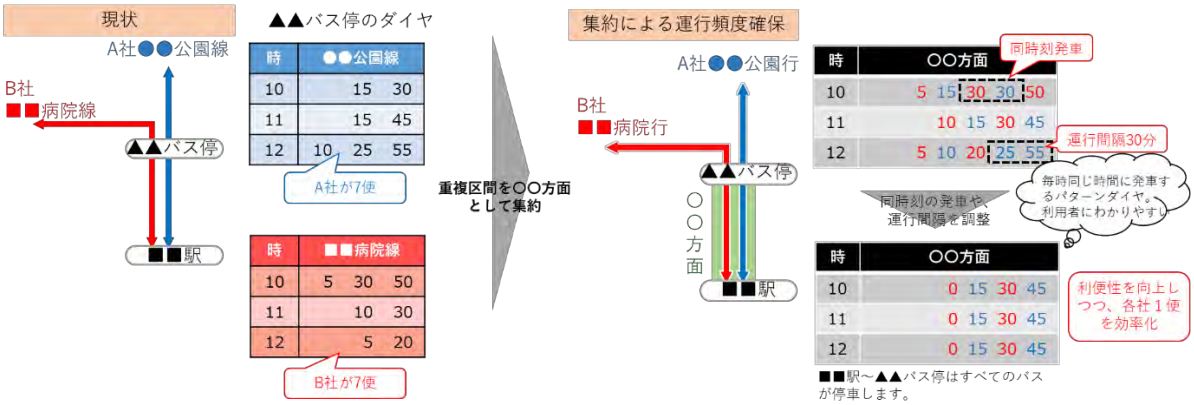
・人口が集積しているにもかかわらず路線バスが運行していない地域については、路線の新設について検討します。

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。

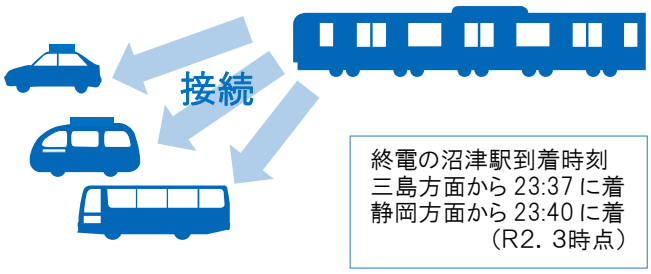


	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール			協議(交・市)			
				実施(交)		
実施主体	沼津市、バス事業者					

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「シンタクン」

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					

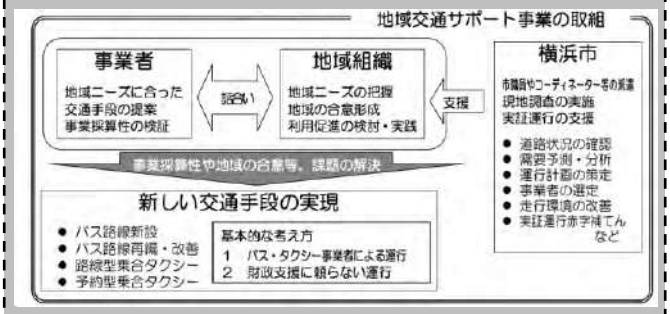
Ⅱ．公共交通セーフティネット構築プロジェクト

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。

【他都市事例】横浜市交通サポート事業



出典：横浜市 HP

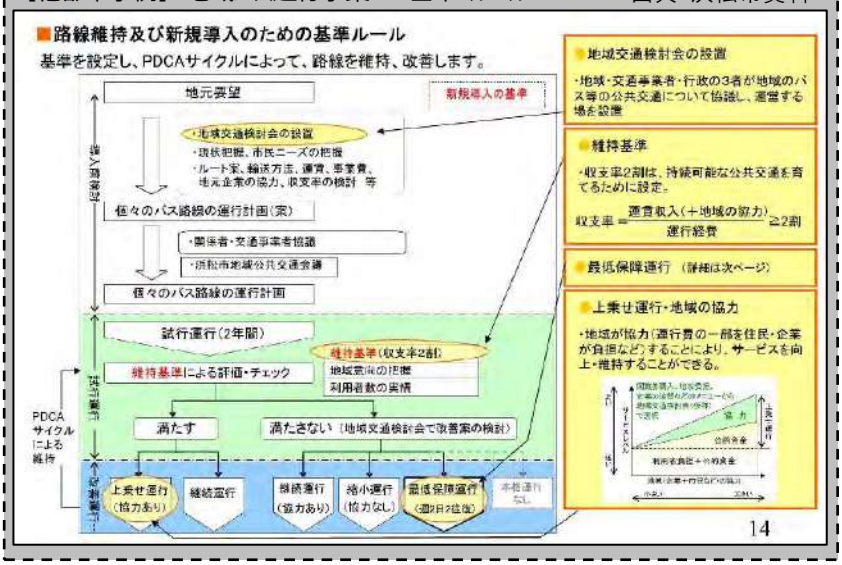
	短期		中期		長期	
	R2年度（2020）	R3年度（2021）	R4年度（2022）	R5年度（2023）	R6年度（2024）	R7年度（2025）
実施スケジュール	モデルケースとして支援(市)		制度化検討(市)	支援の制度化(市)		
実施主体	沼津市					

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。

【他都市事例】 地域バス運行事業　～基準・ルール～　　出典：浜松市資料



	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		路線再編・集約(市・交)				
	運行基準検討(市)			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 JTB

【他都市事例】 相乗りタクシー

他人同士が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。

【他都市事例】
八戸駅のバス乗り場案内

出典：八戸市 HP

■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) A班	平日(本/日) B班	休日(本/日) A班	休日(本/日) 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【大平ライン】		52		38	
北方面路線	4番	間門経由片浜行【大諏訪ライン】		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	

	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－沼津港バス路線のダイヤの状況
（現状と将来イメージ）

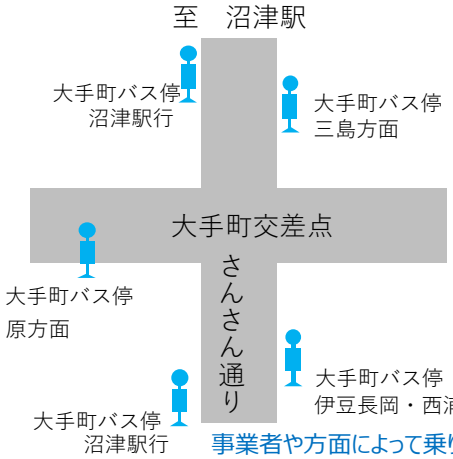
	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール	検討(市・交)	順次見直し(交)				
実施主体	沼津市、バス事業者					

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



事業者や方面によって乗り場が異なる

■沼津港バス停の現状

事業者によって乗り場が異なる

	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	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

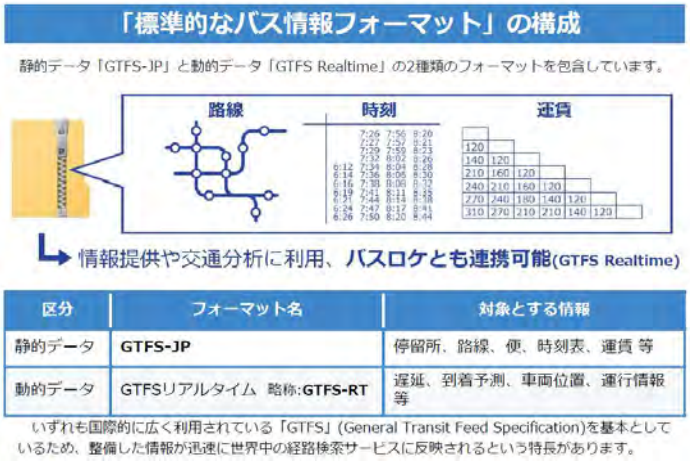
・現在、３社のバス事業者でそれぞれが作成しているバス停（ポール）の案内表示について、マニュアルを作成し、デザインを統一することで、わかりやすい案内表示に改善します。

	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。



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

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。

出典：国土交通省

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。

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直し、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)			
	バスロケ導入(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。

【他都市事例】コンビニと連携した「バスの駅」 京都市

出典：京都市交通局 HP

【他都市事例】 駐輪場の設置　神奈川県茅ケ崎市

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

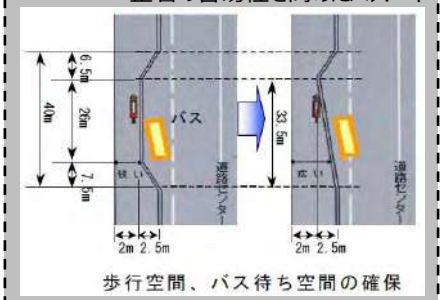
・バスターミナルの整備に伴い、バス・タクシー乗り場に案内看板、上屋、椅子を設置するなど、利用者にとってわかりやすく使いやすい環境に改善します。
・バスベイは、正着性を高め、利用者の乗降をしやすくするため、バリアレス縁石の導入や切り込み形状の工夫を検討します。

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



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					

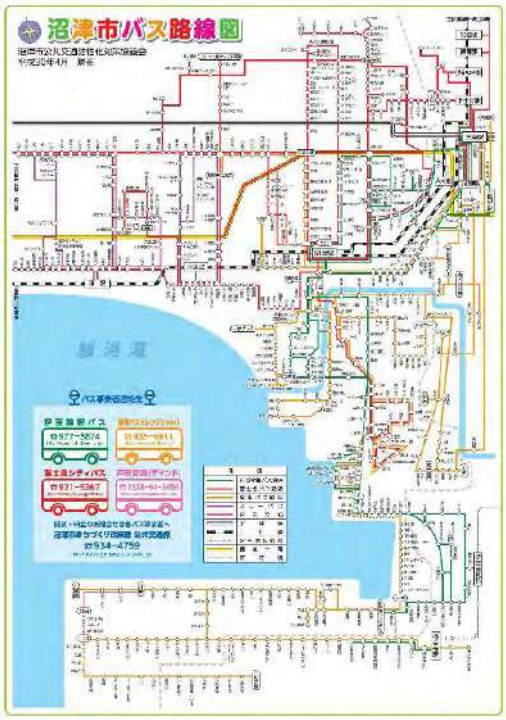
Ⅳ．楽しいおでかけ創出プロジェクト

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。

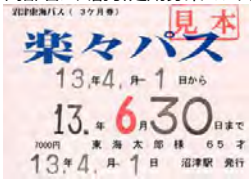
【他都市事例】八戸酒造酒蔵見学バスパック、ごのへ馬肉料理バスパ

出典：八戸公共交通ポータルサイト

【事例】「わくわくワンデーバスチケット」
（３社共通フリーパス）

出典：東海バスホームページ

【事例】東海バス
「高齢者バス割引定期券楽々パス」



	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					

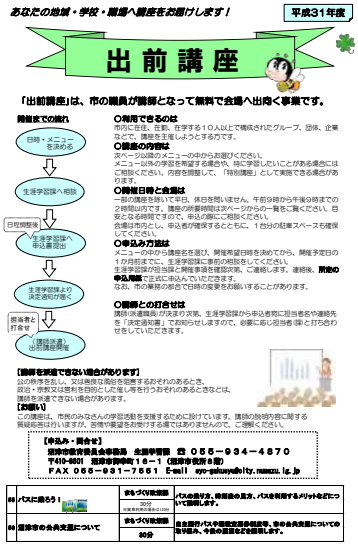
Ⅳ-③　●バスイベント、企業・地区セミナーなどの開催

・出前講座や乗り方教室などを開催し、意識啓発を図ります。
・バスロゲイニングやスタンプラリーなど公共交通を楽しむイベントを開催し、利用促進に取り組みます。
・「過度に自動車に頼る生活」から、「公共交通や自転車などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する生活」へと少しずつ変えていく一連の取り組みとしてモビリティ・マネジメントの推進に努めます。

【事例】乗り方教室（東海バス）

出典：東海バス資料

【事例】沼津市出前講座



【事例】富士・箱根・伊豆皇室ゆかりの庭園めぐりスタンプラリー

	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	イベント等実施(市・協議会・交)					
実施主体	沼津市、協議会、バス事業者、タクシー事業者					

Ⅳ-④　●共同案内所の設置

・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を統一し、観光案内や、定期券・回数券の購入など一括で行えるよう共同案内所の運営を検討します。

【他都市事例】広島バスセンター総合案内所

出典：広島バスセンター発お出かけ応援サイト

【他都市事例】八戸ポータルミュージアム「はっち」

出典：八戸ポータルミュージアム「はっち」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			検討（市・交）			
実施主体	沼津市、バス事業者					

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

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、自転車とお客様を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ビークル

【事例】シェアサイクル
（ハレノヒサイクル　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					

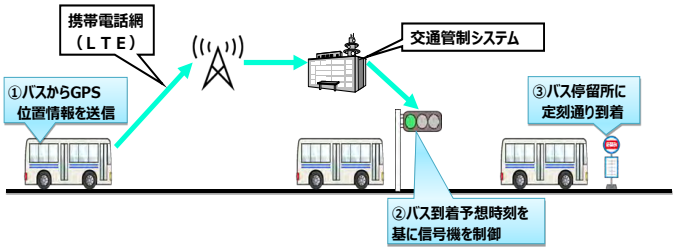
Ⅴ-② ●新技術の検証（県との連携による自動運転検証など）

・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



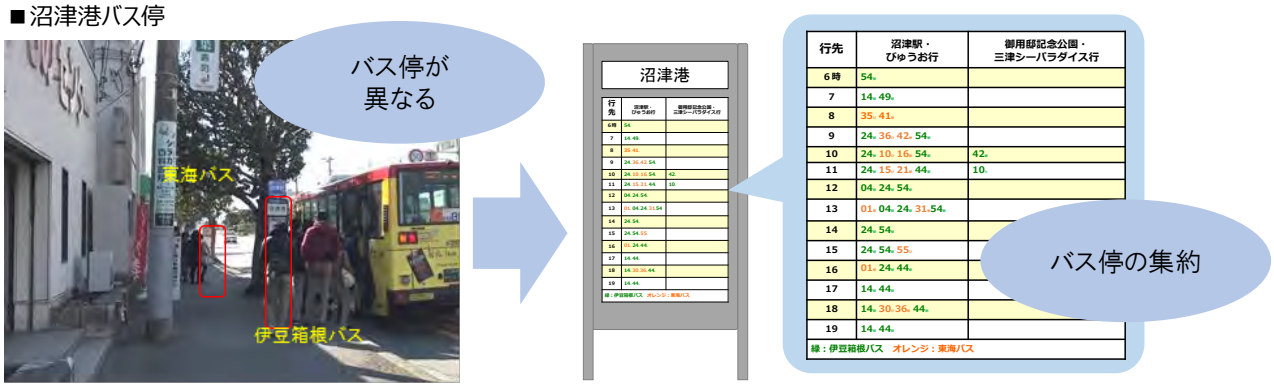
出典：静岡県 HP

	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
		【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		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・フリーパス・高齢者パスの販売	●	
	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、サイクルキャリー、ぬまづ暮らし）		観光
Ⅴ．沼津駅ー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		駅ー港
	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	沼津駅ー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)	実施(交)			沼津市、バス事業者
		調査(市)	実証実験(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
運行基準検討(市)	路線再編・集約(市・交)		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)	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) 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) バスロケ導入(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
	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)		時刻表作成(市・交)			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・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
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
実施(市・交)						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 年法律第 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）

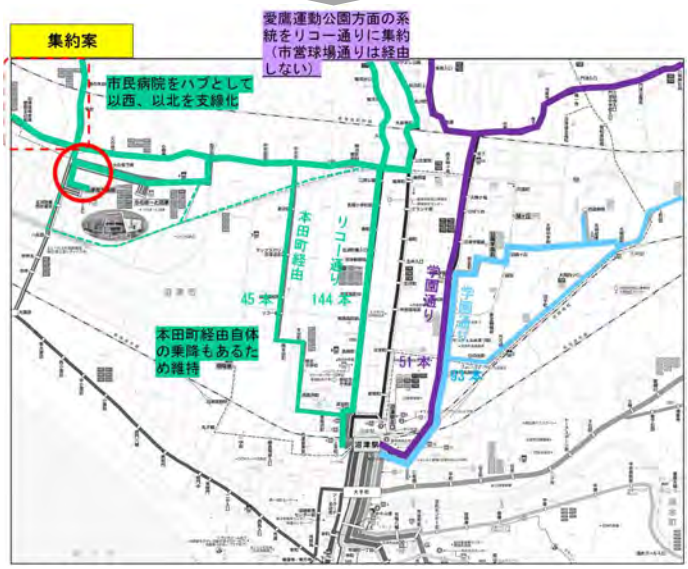
（２）　地域公共交通利便増進事業に関する施策

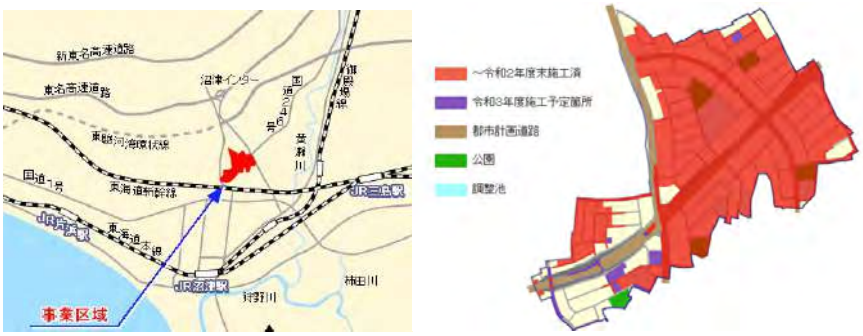
地域公共交通計画のプロジェクトについて、地域公共交通利便増進事業として位置付ける施策を下記に示します。

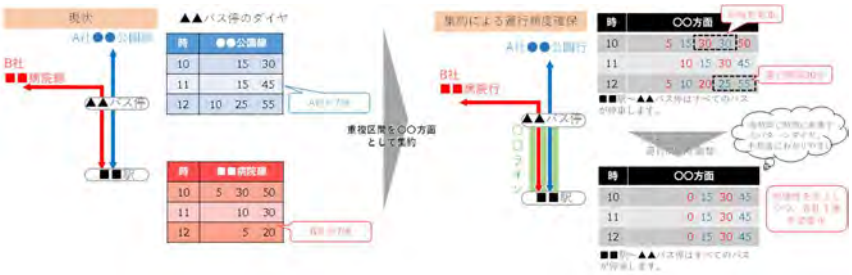
関係する実施主体で協議し、具体的な内容が合意されたものについては、地域公共交通利便増進実施計画を策定することとします。なお、今後対象となる施策が追加される場合は、地域公共交通計画に随時反映することとします。

▼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

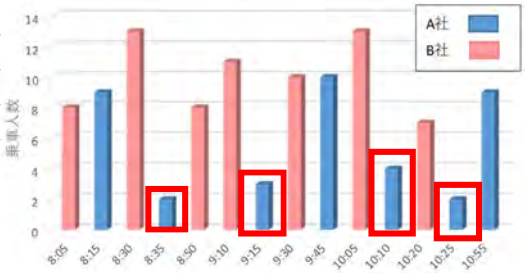
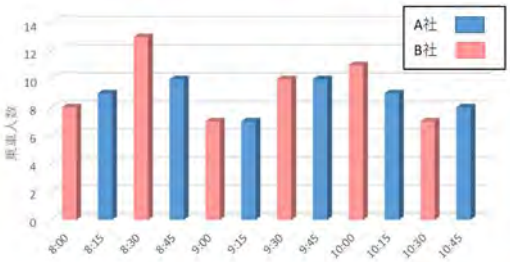
実施項目	**路線の集約・再編**
対応する地域公共交通計画のプロジェクト	Ⅰ．公共交通軸形成プロジェクト Ⅰ-①　●路線の集約･再編
対象地域･路線	・都市的居住圏内
目的（ねらい）	・路線の再編・集約による運行の効率化、収支率の改善、利便性の向上
事業概要	【例：北部地区】 ・沼津駅と北部方面を結ぶ路線については、複数の路線が散在していることから、各路線の運行頻度が十分に確保できていない状況にあります。 ・利用実態に基づき路線の集約を行い、運行の効率化を図ることで、運行頻度の高い公共交通軸を形成し、サービス水準の向上を図ります。 
実施主体	バス事業者、沼津市

実施項目	人口集積地への路線の新設
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　●人口集積地への路線の新設
対象地域･路線	・都市的居住圏内の交通不便地域
目的（ねらい）	・交通不便地域の解消、都市的居住圏内のサービス水準の向上
事業概要	【例：大岡地区】 ・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。 【例：岡宮地区】 ・土地区画整理事業が進行中の岡宮北地区について、現在路線バスが運行しておらず交通不便地域となっています。 ・今後居住人口の増加が見込まれるため、需要やニーズに応じた新規バス路線の導入による交通不便地域の解消を図ります。  「岡宮北地区区画整理事業区域図」
実施主体	バス事業者、タクシー事業者、地元自治会、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	・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。 
実施主体	バス事業者、沼津市

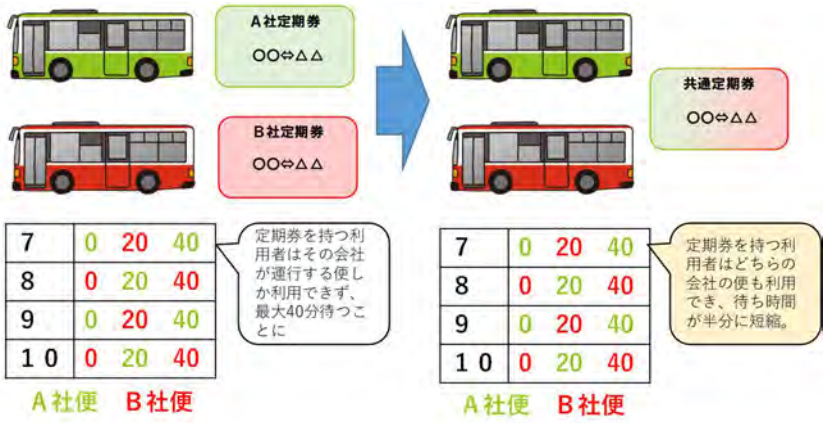
実施項目	自主運行バス等の路線再編・集約と運行維持に係るルールづくり
対応する地域公共交通計画のプロジェクト	Ⅱ．公共交通セーフティネット構築プロジェクト Ⅱ－②　●自主運行バス等の路線再編･集約と運行維持に係るルールづくり
対象地域･路線	・西部地区（ミューバス片浜駅・原駅、柳沢線、原団地線） ・南部地区（西浦・伊豆長岡駅方面）
目的（ねらい）	・路線の再編・集約による運行の効率化、利便性の向上
事業概要	【例：西部地区】 ・ミューバス片浜駅循環線は、便により西回り、東回りと循環方向が変わる点、中田通りと病院通りの経由が異なる点、営業時間内であってもららぽーと沼津を経由しない便があるなど、利用者にわかりづらい点が挙げられます。 ・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。 【例：南部地区】 ・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。 ・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。 ・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。

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	・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。 【例：大岡地区】 ・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。 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 戸田-江梨線「ふじみ go！」 大岡コミタク号（実証運行）
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	・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。 【例：西浦・伊豆長岡駅方面】 ・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。 8　5 15 30 35 50 9　10 15 30 45 10　5 10 20 25 55 運行間隔が最短 5 分、最大 30 分とバラバラ  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 8　0 15 30 45 9　0 15 30 45 10　0 15 30 45 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  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
実施主体	バス事業者、沼津市

実施項目	運行情報のデータ化と活用
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	・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。 ・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。
実施主体	バス事業者、タクシー事業者、沼津市

実施項目	デジタルサイネージの設置
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	・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
目的（ねらい）	・定期券利用者の利便性向上、利用者数の増加 ・乗継による運賃増額の改善
事業概要	【例：共通定期券化】 ・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。 ・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。  【例：乗継割引】 ・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。
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	・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。
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	・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。
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ィ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	***184,875***	94.5%	***190,707***	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	***190,707***	94.5%	－	－	－	－	***27,000***	***51.7***	***52***

※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	***190,707***	94.5%	***14,000***	***26.8***	***27***

※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	***190,707***	94.5%	***1,787,782***	***4,900***	***9.4***	***9***

※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

	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
調査地点	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	**5,451**	**4,557**	**4,909**	**3,876**	**3,229**	**4,636**
(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	**7,082**	**8,138**	**8,420**	**8,613**	**5,447**	**6,168**
(8)あまねガード	**4,686**	**5,517**	**5,399**	**4,423**	**4,593**	**5,740**
(9)イーラde東側	**12,024**	**11,806**	**12,865**	**13,804**	**10,024**	**12,492**
(10)駅前広場	**5,971**	**5,048**	**5,030**	**7,158**	**4,747**	**5,477**
(11)タリーズコーヒー前	**13,094**	**12,724**	**11,386**	**10,210**	**9,140**	**12,794**
(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	**10,982**	**10,012**	**9,641**	**9,591**	**9,372**	**14,021**
(15)SMBC日興証券前	**2,766**	**2,210**	**2,341**	**2,389**	**2,179**	**2,764**
(16)野村證券前	**3,412**	**2,967**	**2,792**	**3,064**	**2,398**	**3,394**
(17)旧メンズプラザゴトー前	**6,904**	**7,684**	**6,681**	**7,035**	**7,715**	**12,550**
(18)旧ボウルビル前	**623**	**635**	**631**	**675**	**758**	**920**
(19)ドールハウスキムラ前	**850**	**723**	**728**	**807**	**685**	**959**
(20)商連駐車場前	816	938	1,035	905	960	1,201
(21)旧長崎屋前	**2,625**	**2,451**	**2,558**	**2,408**	**2,369**	**2,995**
(22)あゆみ橋	**1,371**	**1,541**	**1,487**	**1,264**	**1,195**	**1,301**
(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	**77,841**	**76,013**	**74,868**	**75,317**	**63,851**	**86,211**

※自転車含む

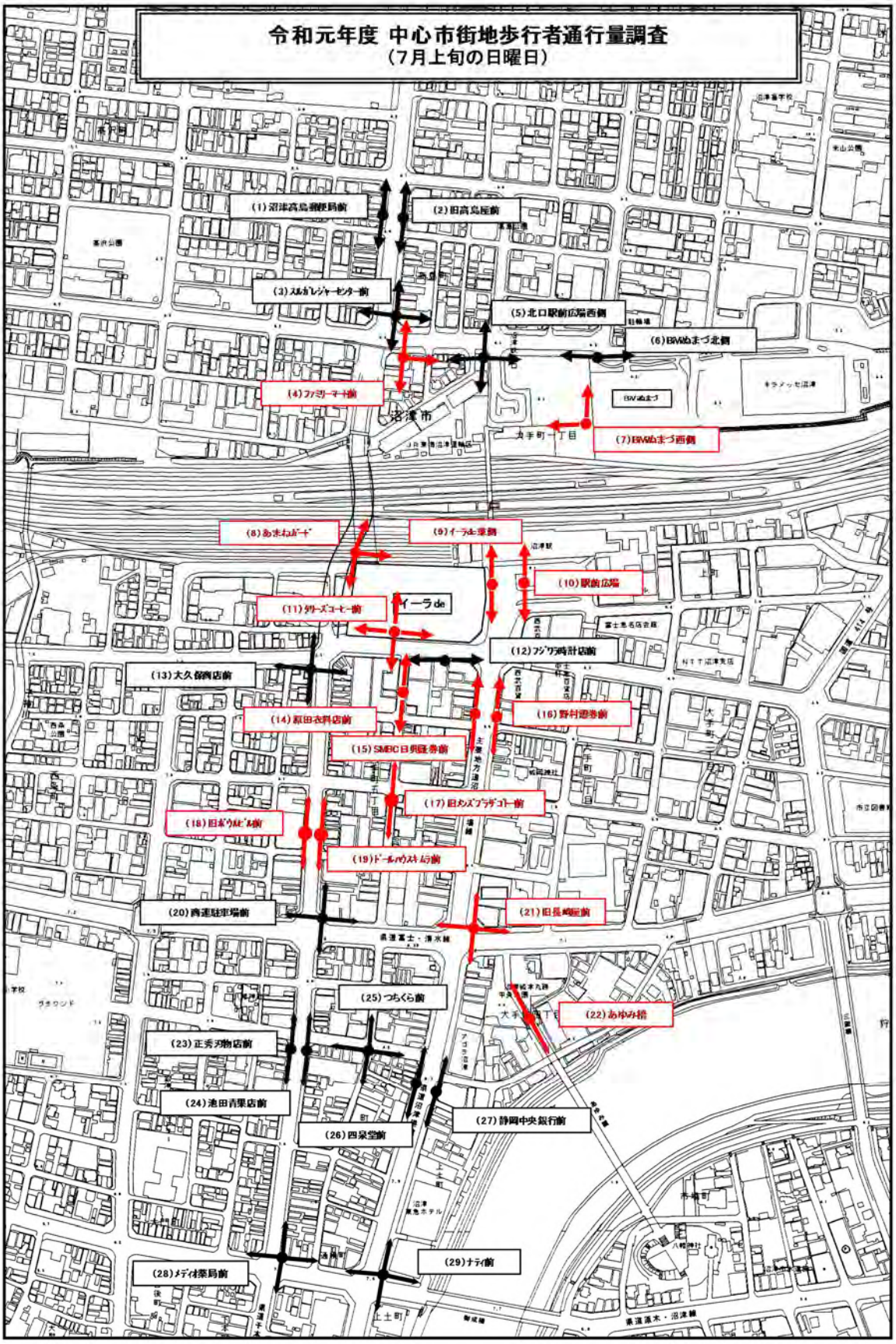
・平成 30 年度（現況）の中心市街地歩行者通行量 63,851 人/日、住民基本台帳人口をもとに算出した市民１人あたりの年間来訪回数は 40 回/年でした。
・令和７年度（将来）の目標値は、現況値の中心市街地歩行者通行量を 100 人単位で切り上げた 63,900 人/日、将来の人口予測をもとに算出した市民１人あたりの年間来訪回数は 41.5 回/年、小数を四捨五入し 42 回/年としました。

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)		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÷住基人口）	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	***190,707***	94.5%	***63,900***	***41.5***	***42***

※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、新型コロナウィ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、新型コロナウィ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

第５章　計画の実現と今後の交通政策

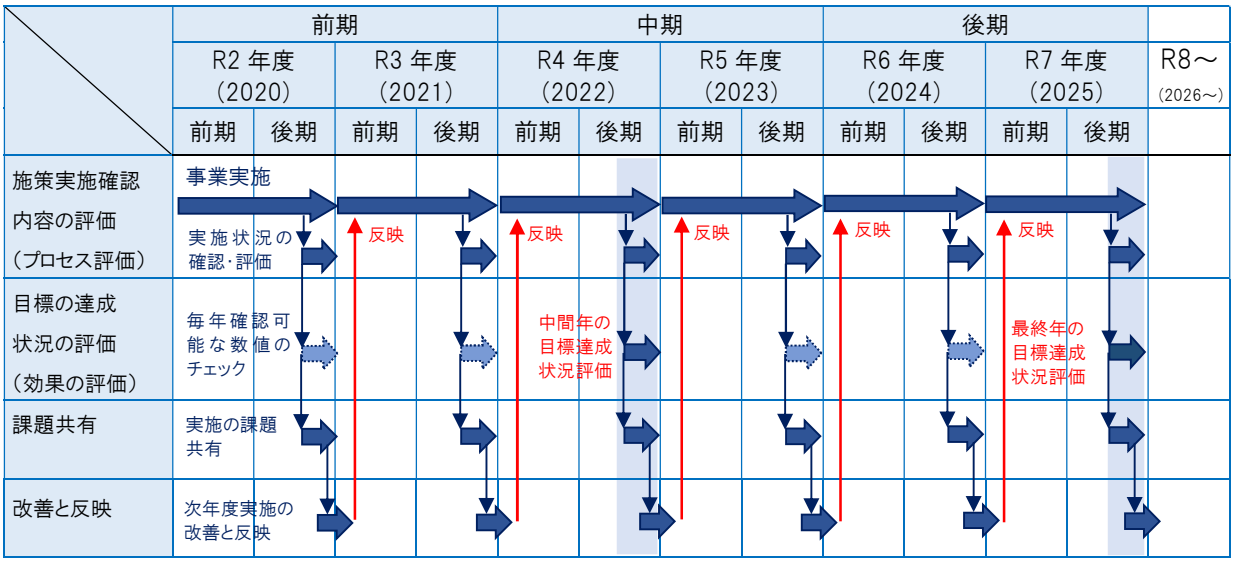
５-１　計画の進捗管理、評価スケジュール

本計画は、計画策定（Plan）、施策・事業の実施（Do）、進捗管理・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ていきますが、このＰＤＣＡの実践にあたっては、実施する時期、実施主体、実施する内容（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ことが成功の鍵となります。

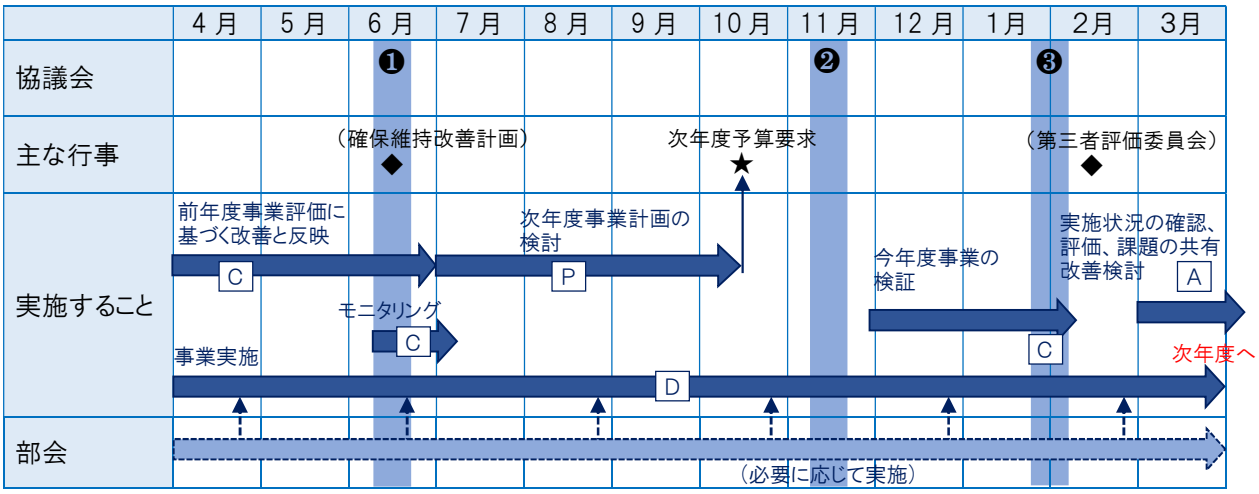
以下に示すとおり、長期スパン及び年間単位において計画の進捗管理、評価の実践を次年度以降に行っていきます。

また、本計画に位置づけたプロジェクトの実施により、公共交通の利便性向上が図られているかを把握するため、地域ごとの路線バス等の運行状況について、下記項目のモニタリングを行います。

＜長期スパンにおける進捗管理、評価スケジュール＞



＜年間単位の進捗管理、評価スケジュール＞



＜18地区のモニタリング項目例＞

事業者	行き先	経由地	運行本数		往路	
			下り	上り	始発	終発

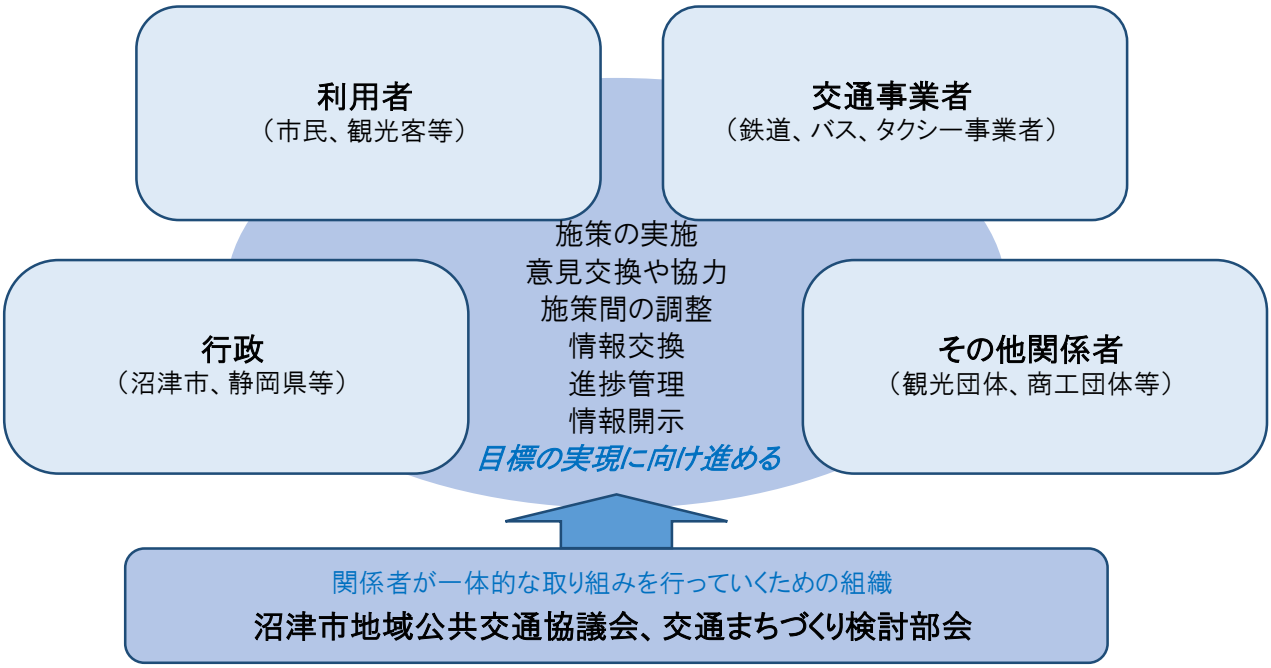
5-2　計画の実施主体と役割

本計画を進めるにあたっては、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実現のポイントとなります。

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。

＜計画の実施主体、組織と役割＞

主体	役割
沼津市地域公共交通協議会 交通まちづくり検討部会	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。
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 （観光団体、商工団体等）	沼津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、福祉などの関係者間で連携を図ります。



5-3　庁内連絡体制

本計画を進めるにあたっては、交通、まちづくり、福祉、商工、観光等、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）　地域内交通に係る情報連絡

地域住民による移動手段の確保を検討する団体等について、関係課からの情報提供により把握し、出前講座や意見交換会を実施するなどし、住民主体の協議会の設置を支援します。

関係課	地域自治課、社会福祉課、長寿福祉課、教育企画課、学校管理課

（２）　バス停周辺の施設整備に係る情報連絡

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を実施します。

関係課	道路建設課、道路管理課、住宅営繕課、まちづくり指導課、総合体育館整備室、 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係る情報連絡

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を強化し、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、社会福祉課、障害福祉課、観光戦略課、 水産海浜課、ウィズスポーツ課、環境政策課

５-４　今後の交通政策

本計画は、本市の公共交通の強みである交通事業者の既存ネットワークを最大限活かしながら、交通事業者間の連携や調整の不足に起因したわかりにくさといった弱みを改善することで、交通利便性の高い公共交通軸の形成やわかりやすく使いやすい利用環境の整備を行うなど、短期的に取り組む第１次計画です。

第１次計画の完了時には、沼津駅周辺総合整備事業や骨格的都市基盤整備が進展するなか、ＩＣＴやＡＩなどの先端技術やビッグデータの活用が進み、人の移動データが把握できるようになり、公共交通に関する利用分析も容易になることで、運行の効率化や路線の再編などに活用されるなど、都市間移動の最適化が図られることが見込まれます。

このため、以下に示すような交通とまちづくりに関連する施策との連携を強化・拡充することで、本市が目指す、過度に自動車に依存しない持続可能なまちづくりが推進されることが期待されます。

１．多様な交通モードとの連携

（鉄道、バス、タクシー、次世代モビリティツール、シェアサイクル、自転車、徒歩、などの各交通モードの結節点の拠点性、乗り継ぎ利便性を向上させ、シームレスな運行サービスを提供することで、自家用車からの移動手段の転換を促す交通施策）

２．中心市街地まちづくり戦略との連携

（まちの魅力を高める人を重視した公共空間・交通体系再編との連動及び都市機能誘導施策）

３．居住誘導施策との連携

（生活利便性を享受できるまちなか居住の推進や拠点間を結ぶバス路線沿線への居住を支援する居住誘導施策）

４．土地利用施策との連携

（企業、病院、商業施設、観光施設など人口集積施設等へのバス路線整備や既存バス路線沿線への施設立地を推進する土地利用施策）

５．骨格的インフラ整備との連携

（基幹となる新設道路と既成道路の役割を明確にし、渋滞解消など都市環境改善のため交通分担を行う交通施策）

長期的には、以上のような施策連携を念頭に置き、第２次計画以降の地域公共交通計画に位置付け、まちづくりと一体となった公共交通を構築し、「行きたいまち、住みたいまち。」を目指します。

巻末資料

1　関連計画の整理

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。

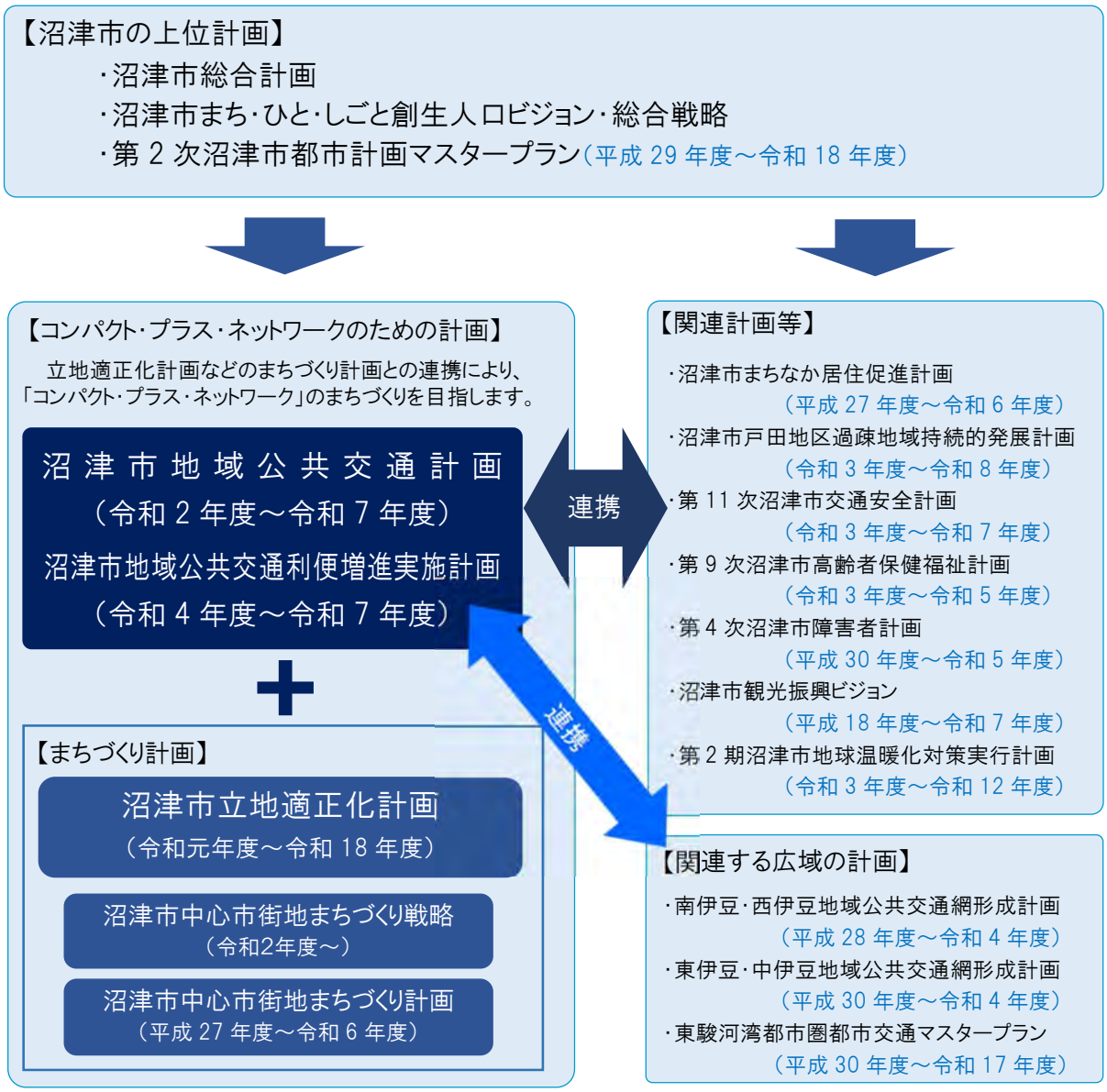


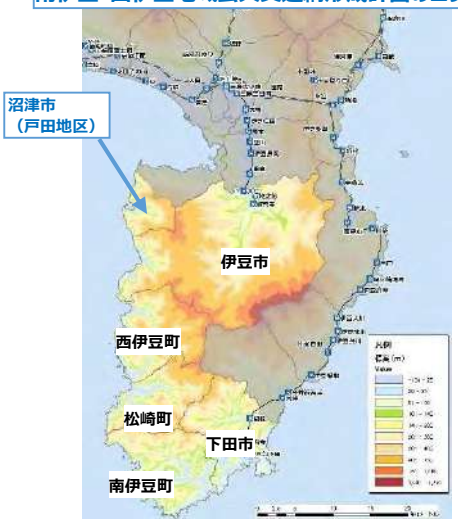
図 1　上位計画、関連計画との位置づけ

2　沼津市が対象となる広域の地域公共交通網形成計画

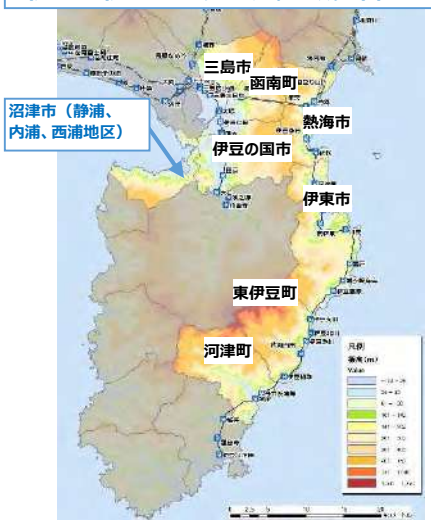
・**南伊豆・西伊豆地域公共交通網形成計画【平成 28 年（2016 年）3 月策定】**（静岡県・沼津市・下田市・伊豆市・南伊豆町・松崎町・西伊豆町）において、本市は戸田地区が対象となっています。

・**東伊豆・中伊豆地域公共交通網形成計画【平成 30 年（2018 年）3 月策定】**（静岡県・沼津市・熱海市・三島市・伊東市・伊豆の国市・東伊豆町・河津町・函南町）において、本市は静浦・内浦・西浦地区が対象となっています。

南伊豆・西伊豆地域公共交通網形成計画のエリア



東伊豆・中伊豆地域公共交通網形成計画のエリア



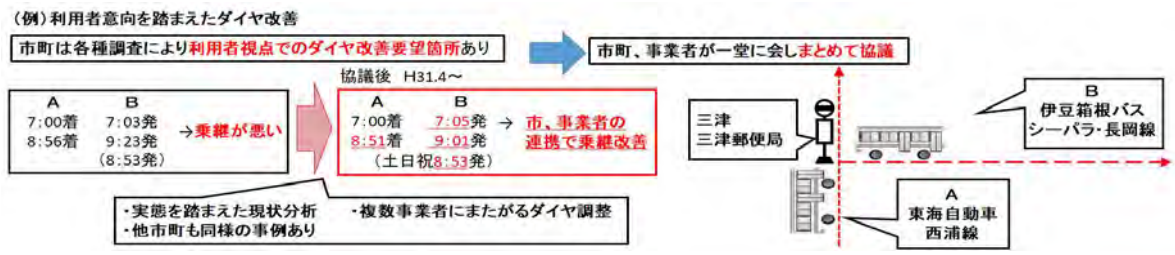
・なお、それぞれの計画における沼津市関連の取り組みを以下に示します。

南伊豆・西伊豆地域公共交通網形成計画の取り組み【沼津市関連】	①　順天堂大学附属静岡病院への通院の利便性向上
	②　市町自主運行バスなどその他の路線バスの改善
	③　交通空白地域の解消
	④　沼津市戸田地区における交通結節点の改善

順天堂大学静岡病院への直通バス（実験）

交通結節点（くるら戸田）におけるデジタルサイネージ設置（バス発着状況）

東伊豆・中伊豆地域公共交通網形成計画の取り組み【沼津市関連】	①　路線バス等の利用促進対策
	②　路線バスの運行サービス・運行形態の改善
	③　乗務員確保（バス・タクシー）に向けた取り組みの実施
	④　交通結節点における乗継しやすい環境の整備



3　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、ＪＲ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。

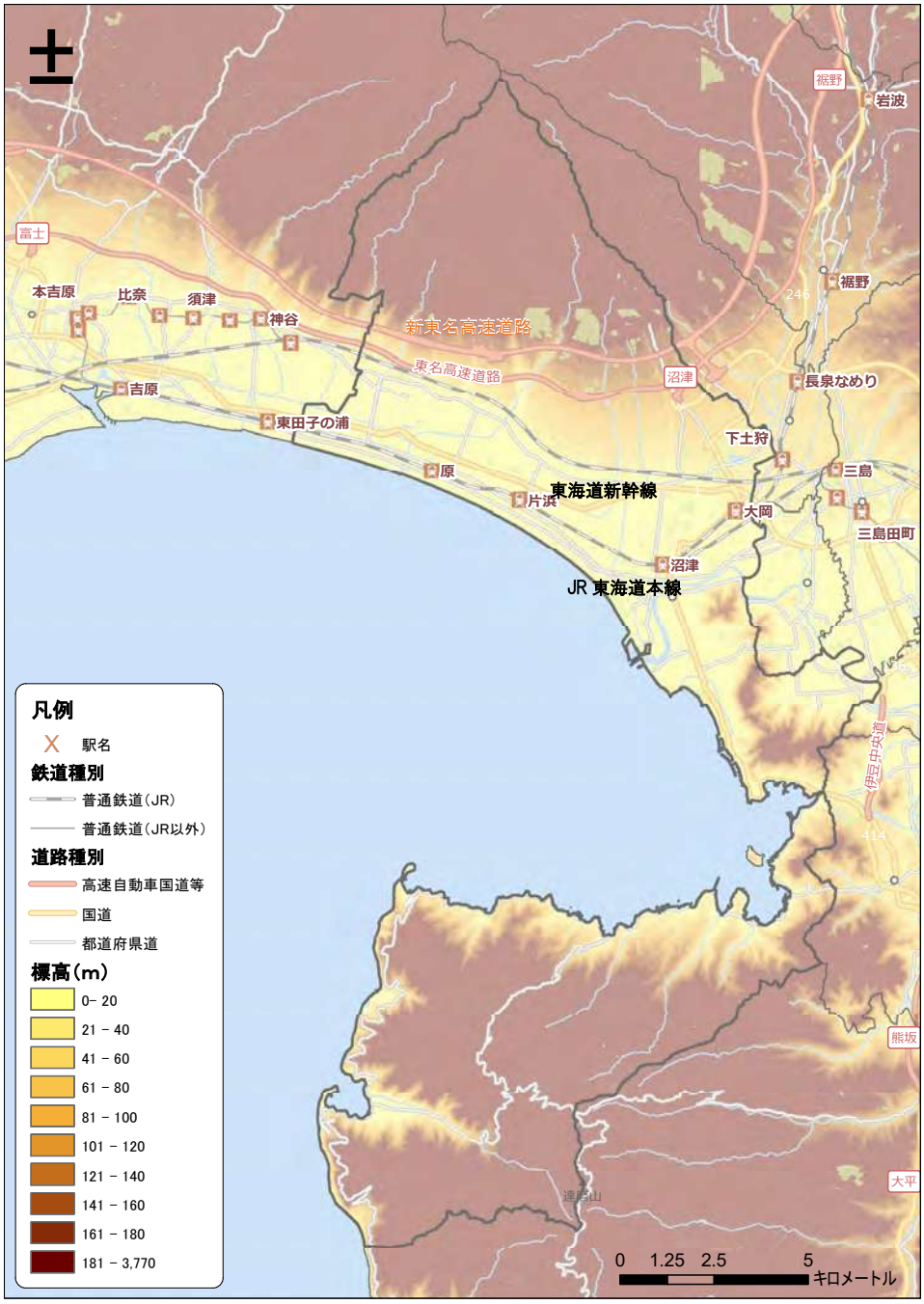


図 2　沼津市の地形

（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、平成 27 年（2015 年）の人口は 195,633 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 7 年（2025 年）には 17.7 万人となることが予測されています。

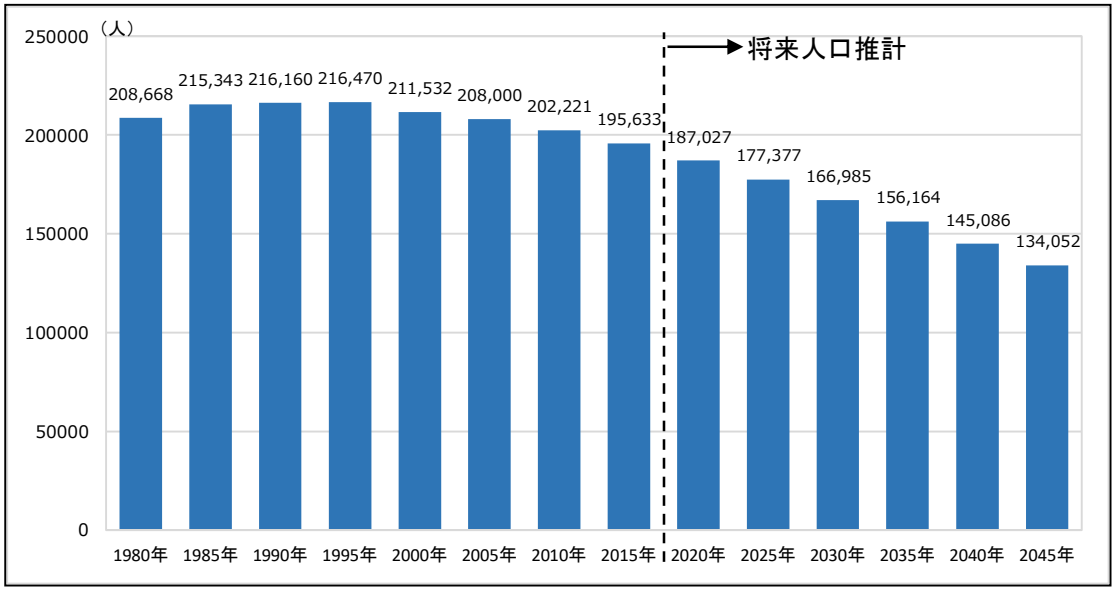


図 3 沼津市の人口の推移

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

高齢化率は、平成 27 年（2015 年）時点で 29.3%と 20 年前の平成 7 年（1995 年）と比較して 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。

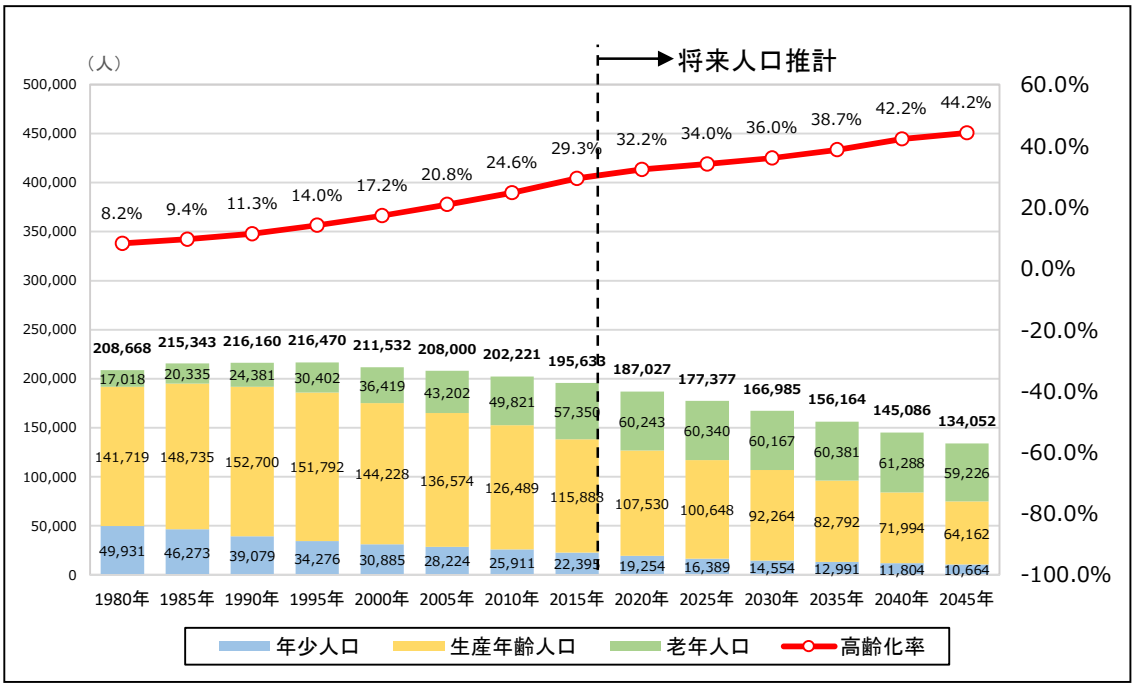


図 4 沼津市の年齢別人口、高齢化率の推移

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

「沼津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン」では、2060 年の沼津市の人口を 143,000 人程度確保することを目標とし、「沼津市まち・ひと・しごと創生総合戦略」に取組むことで、人口ビジョンの人口維持を目指しています。

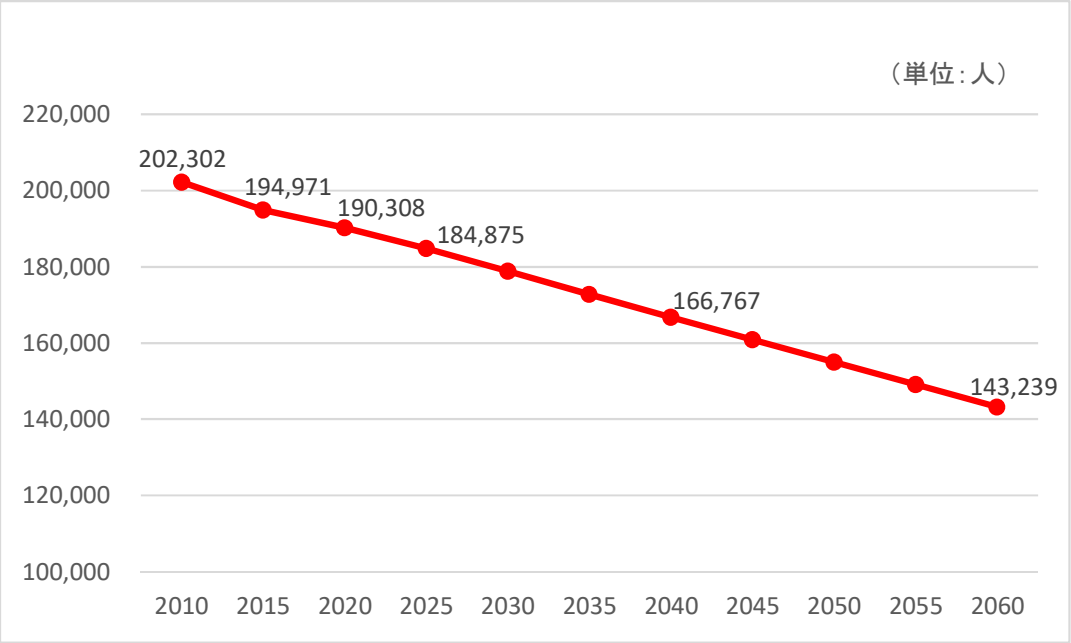


図 5　人口の将来展望

注）「沼津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン」は H22 年国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所の推計は H27 年国勢調査の人口を基準としている。

◆人口の長期見通し　2060 年　103,000 人

（国立社会保障・人口問題研究所の推計方式に準拠し、社会増減（移動率）は今後一定程度縮小し、以後は同水準で推移すると仮定）

◆将来展望　2060 年　143,000 人程度の人口を確保

目標社会移動（2020 年）、希望出生率：1.8（2025 年）→合計特殊出生率：2.07（2035 年）

※「希望出生率」：結婚や出産に関する国民の希望が実現した場合の出生率

（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。

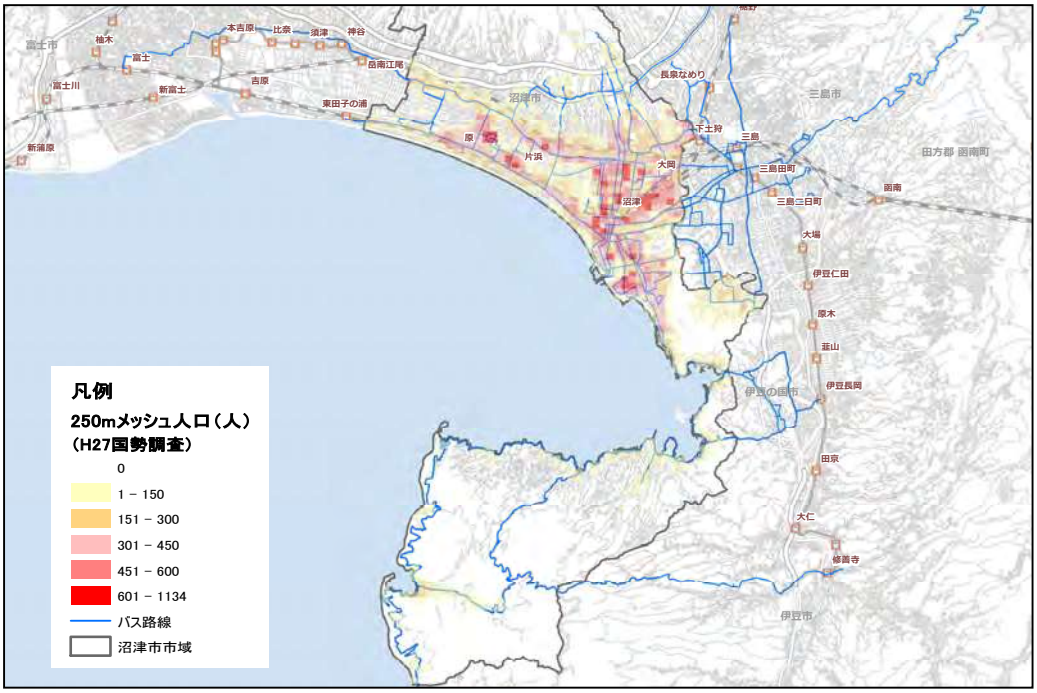


図 6 沼津市の人口分布（250m メッシュ人口） 出典:H27 国勢調査

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。

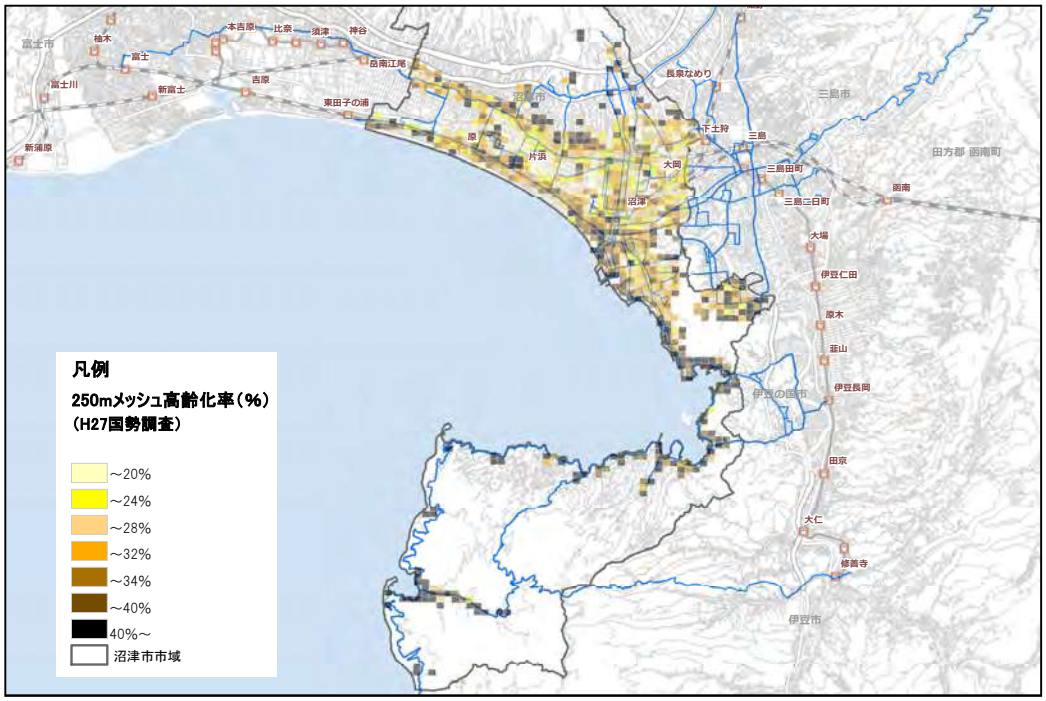


図 7 沼津市の高齢化率分布（250m メッシュ人口） 出典:H27 国勢調査

（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るが、概ねバス路線により接続されている。

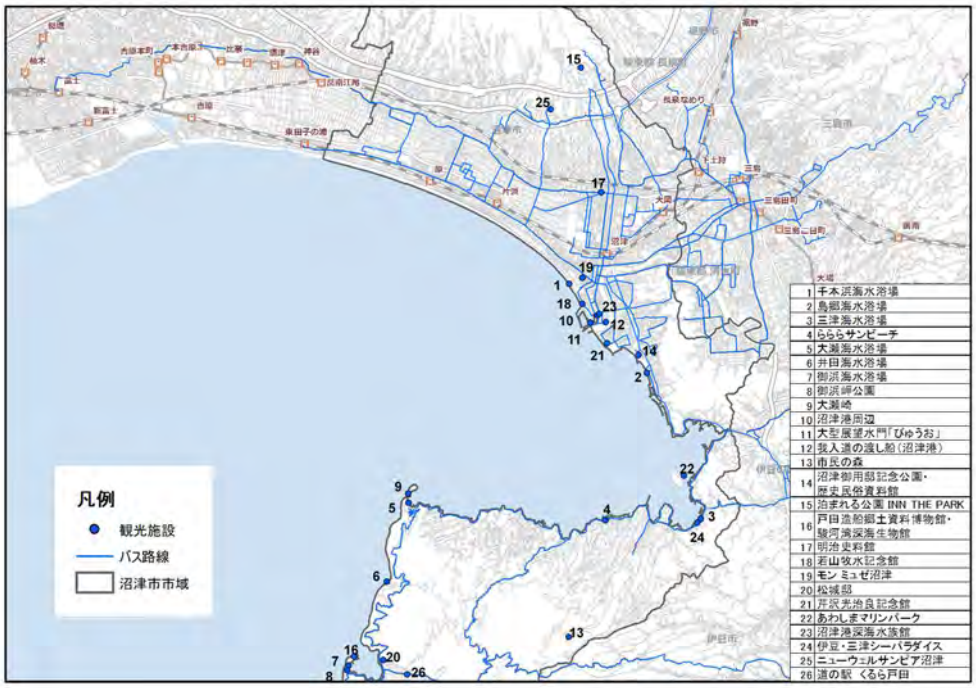


図 8 沼津市内の観光施設立地　　出典：沼津市観光ポータル HP

商業施設は、沼津駅の 3km 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。

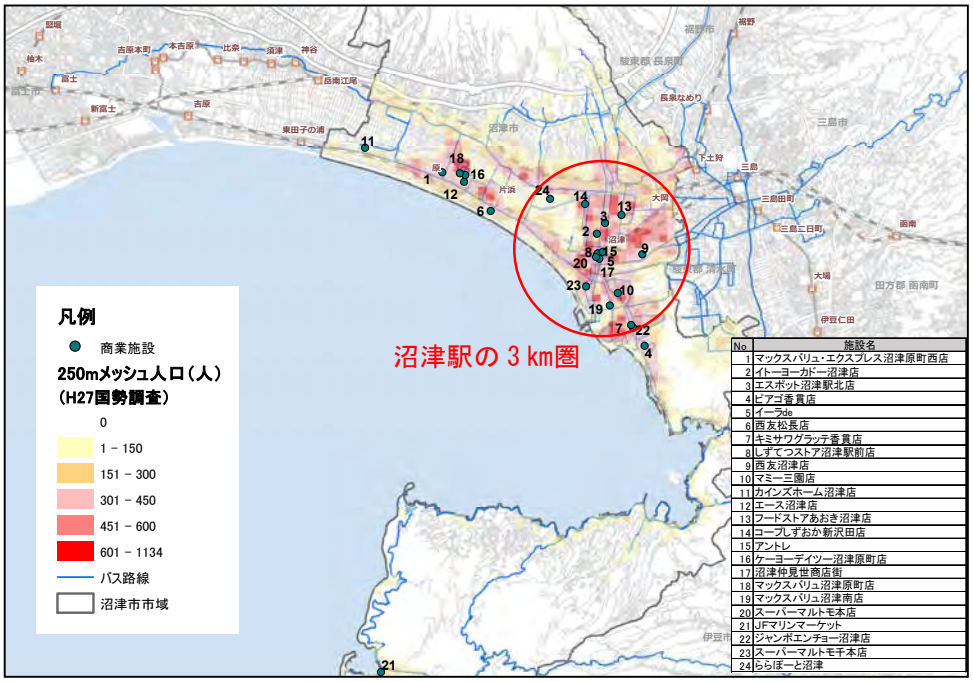


図 9 沼津市内の商業施設立地

出典：平成 27 年度沼津市地域公共交通網形成計画
策定に係る基礎調査報告書をベースに一部加筆

（５） 観光動態

沼津市を訪れる宿泊者数及び観光リクリエーション客数は、東日本大震災のあった平成23年度(2011年度)には292万人に落ち込みましたが、その後は回復かつ増加傾向にあり、平成29年度（2017年度）時点では462万人（1日約1万3千人程度）となっています。

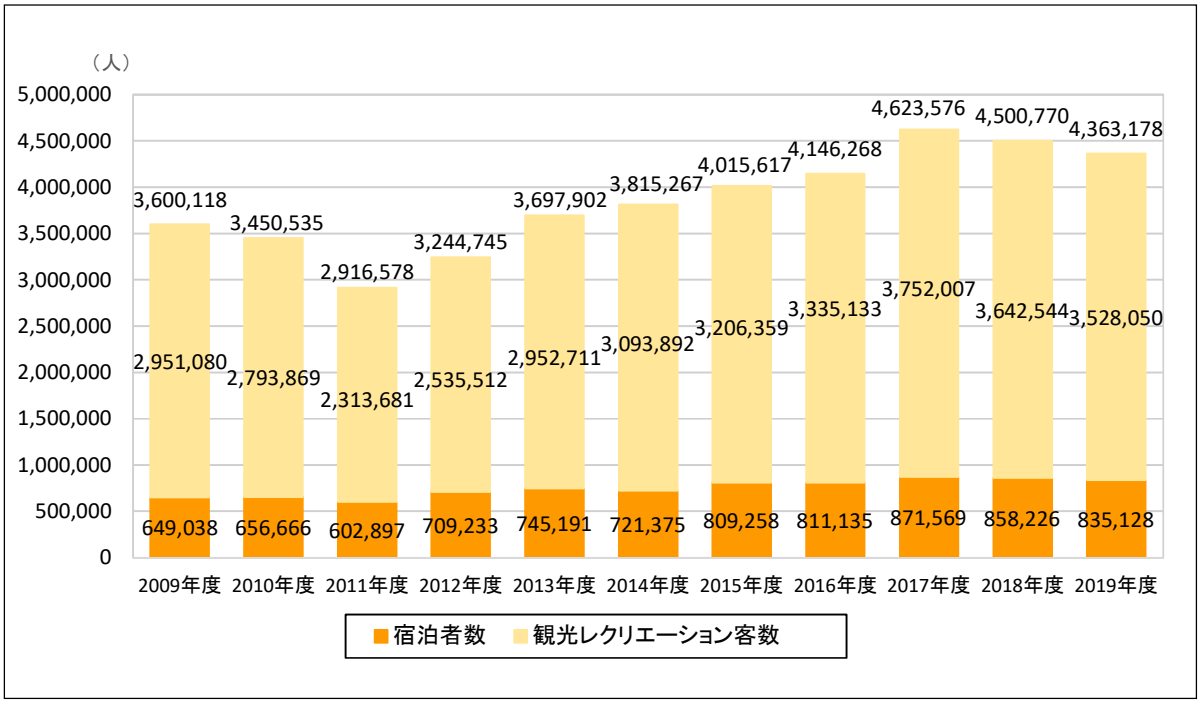


図 10　沼津市の宿泊客数と観光レクリエーション客数の推移

出典：静岡県観光交流の動向

（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、平成 30 年度（2018 年度）時点では年間 166 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）から平成 30 年度（2018 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。

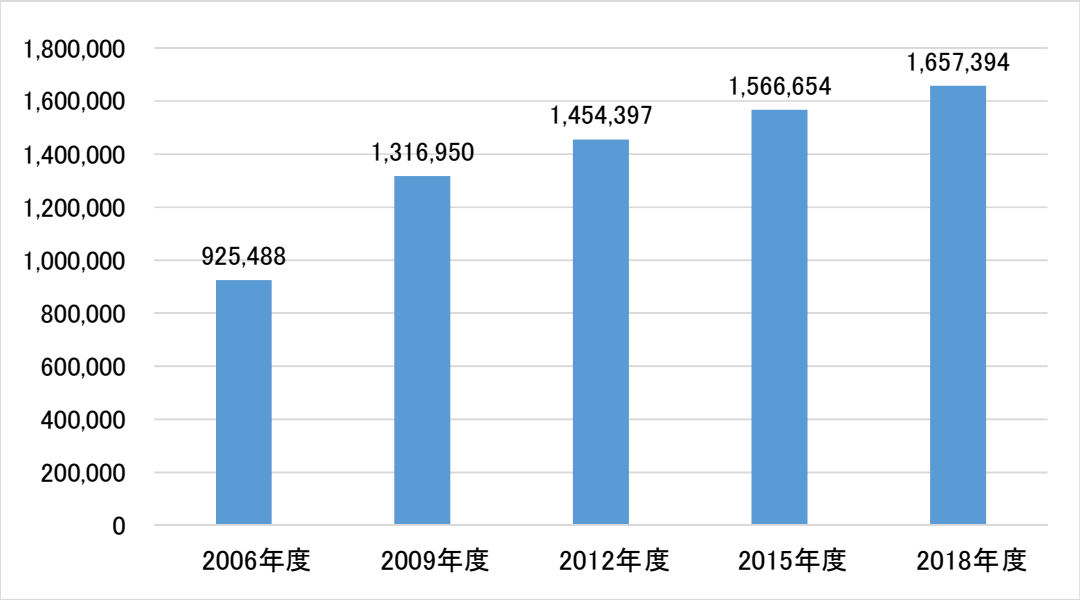


図 11 沼津港の観光入込客数（年間滞留想定人数）の推移

出典：沼津港観光入込客数調査結果

平成 30 年度（2018 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 82.2%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。

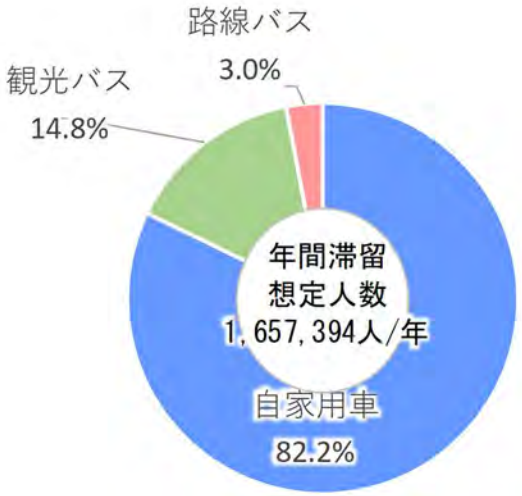


図 12 沼津港来場の交通手段

出典：沼津港観光入込客数調査結果（2018 年）

4　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、東海道新幹線と東海道本線の利用により１時間程度で移動が可能です。

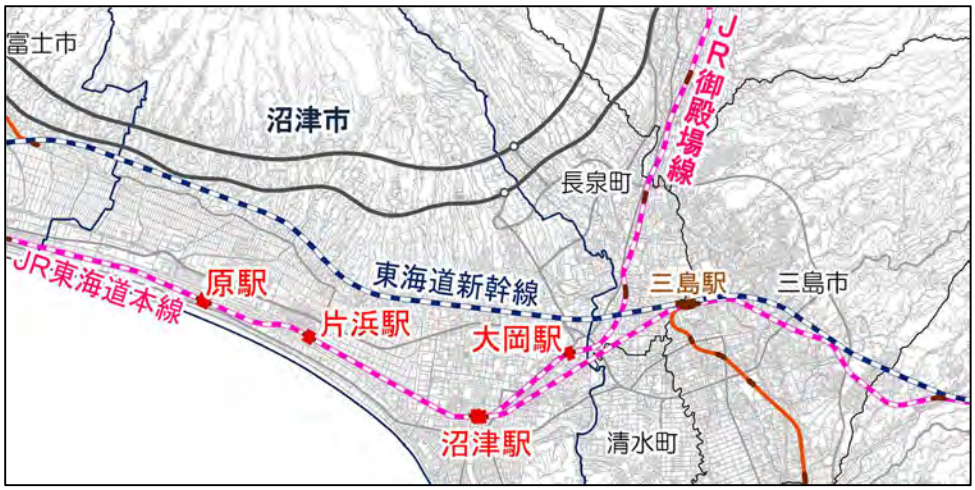


図 13　沼津市内の鉄道網

②　利用者数

沼津駅の利用者数は平成 23 年度（2011 年度）まで減少傾向でしたが、以降はほぼ横ばいで推移しており、令和元年度（2019 年度）の利用者は 20,670 人/日となっています。各駅の利用者は減少傾向にありますが、大岡駅の利用者は増加傾向にあります。

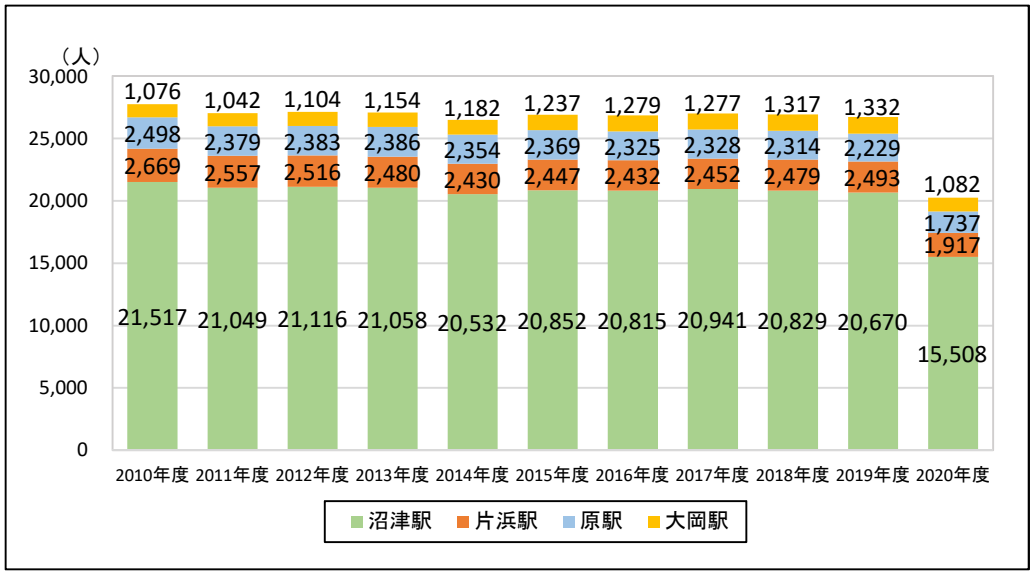


図 14　沼津市内４駅の乗車人員の推移

出典：沼津市統計資料

（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、令和 3 年度（2021 年度）時点では、沼津駅を中心として放射状に 83 系統の路線が運行されています。またその他として、原駅・片浜駅を起点とするバス路線や、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。

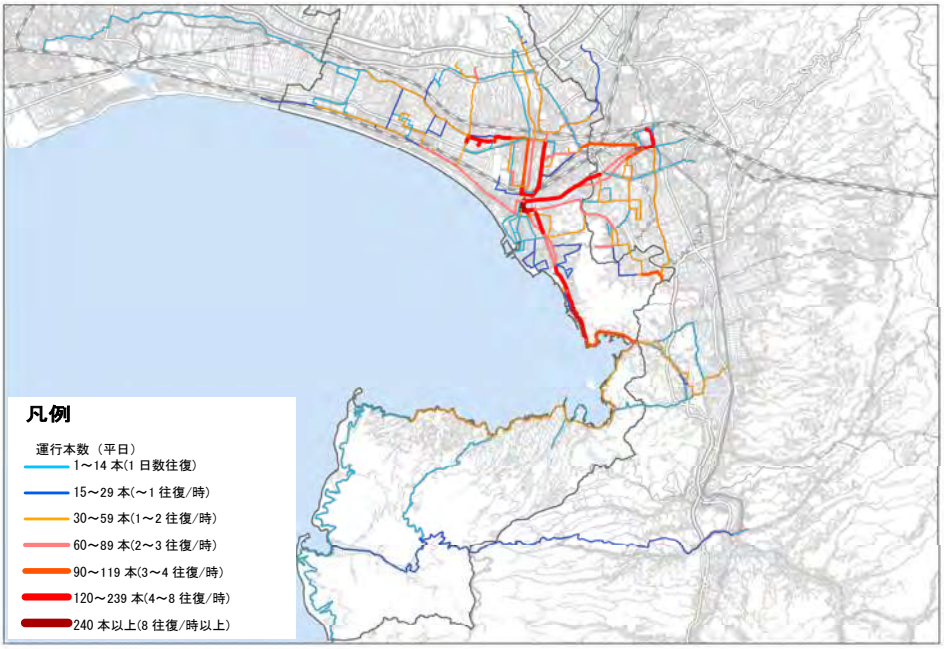
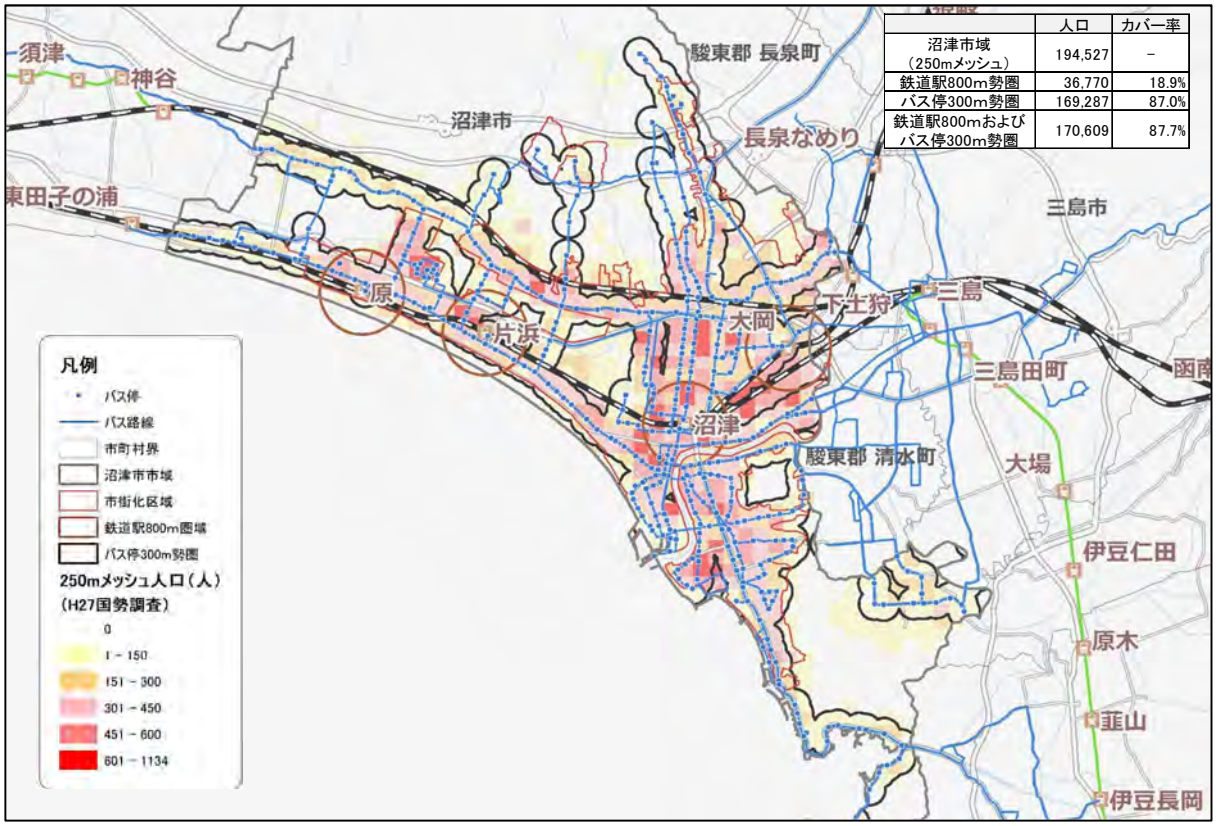


図 15　沼津市の鉄道、バス路線網（バスは運行本数別で表示）

図 16　市街地のバス路線網（事業者別運行本数）

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 87.7%を超えていますが、一部の地域（大岡、岡宮、小諏訪、東原）に交通不便地域が存在しています。



	人口	カバー率
沼津市域（250mメッシュ）	194,527	－
鉄道駅800m勢圏	36,770	18.9%
バス停300m勢圏	169,287	87.0%
鉄道駅800mおよびバス停300m勢圏	170,609	87.7%

図 17　沼津市鉄道・路線バスカバー圏域

③　路線バスの利用実態

平日の利用は、リコー通りを運行する系統では、市立病院を経由する「富士通線」の利用者が多い状況にあります。他にも、区間乗車人数が 500 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天神ヶ尾付近まで、伊豆長岡方面では口野尾高付近まで、三島駅方面は八幡付近まで、大平方面では梅田付近まで、旧東海道方面では大諏訪付近までとなっています。

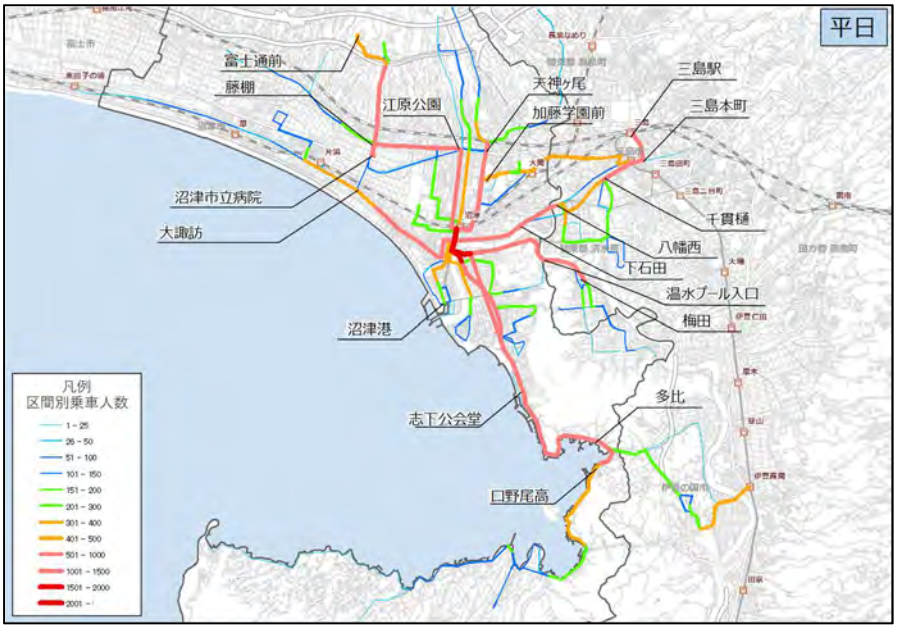


図 18　路線バスの区間別乗車人数【平日】

出典：平成 30 年・令和元年度路線バス OD 調査

休日の利用は、沼津港循環線のみが区間乗車人数 500 人を超えています。それ以外の路線は 500 人に達していませんが、学園通りを経由する系統、伊豆長岡線は、他の路線に比べ、利用者が多い傾向にあります。

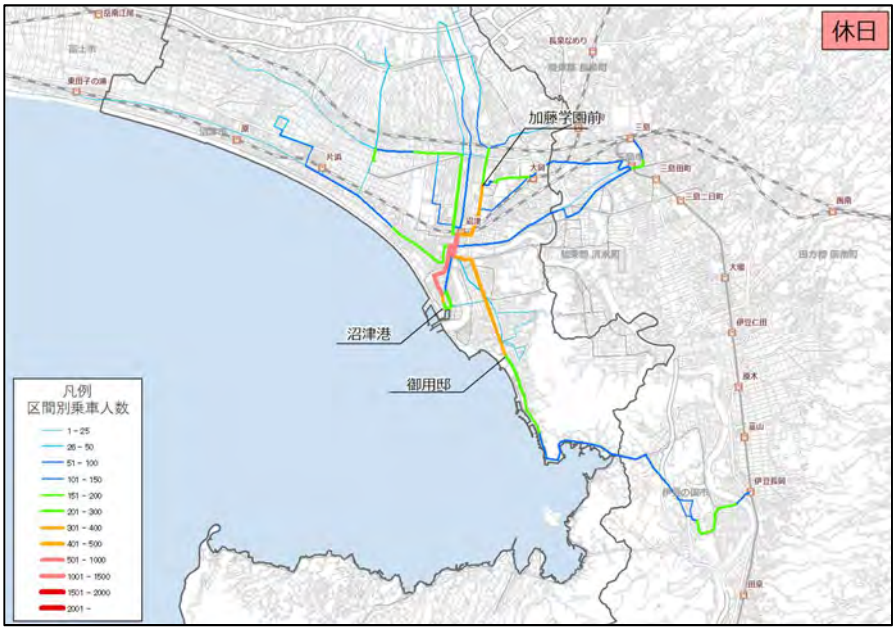


図 19　路線バスの区間別乗車人数【休日】

出典：平成 30 年・令和元年度路線バス OD 調査

④　利用者数

バスの利用者数は、近年ほぼ横ばいに推移しており、令和元年度（2019 年度）は、14,434 人/日となっています。

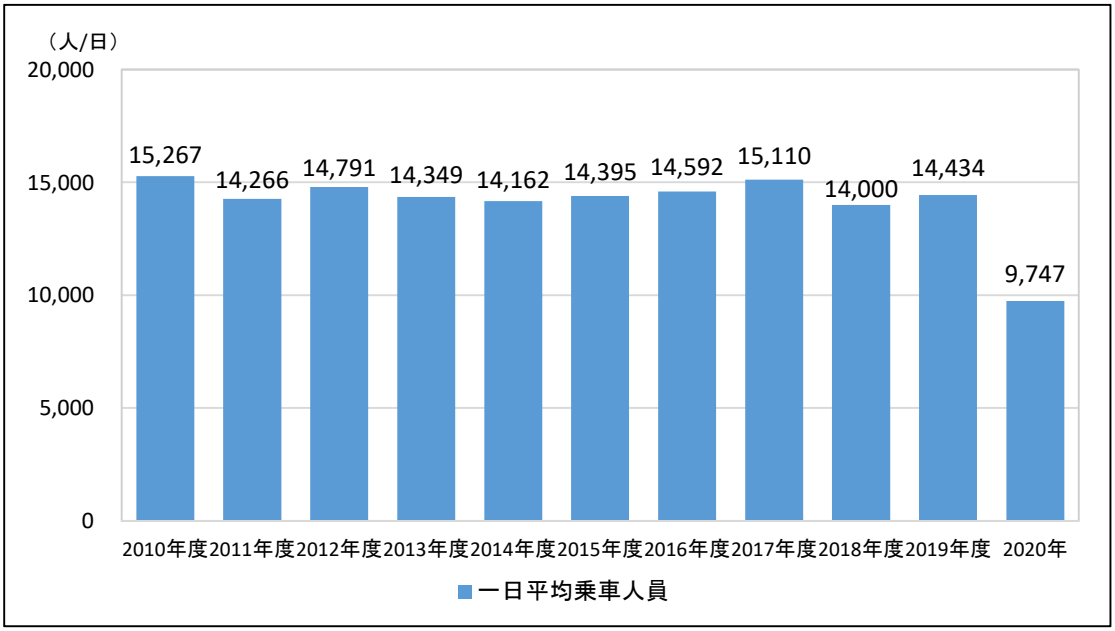


図 20　沼津市内の路線バス利用者数　　出典：沼津市統計資料

（３） タクシー

タクシーの利用者数は年々減少しています。平成 24 年度（2012 年度）の利用者と令和元年度（2019 年度）を比較すると、20 万人以上の利用者の減少がみられます。また、令和２年度（2020 年度）は新型コロナウィルス感染拡大の影響により、利用者が大幅に減少しています。

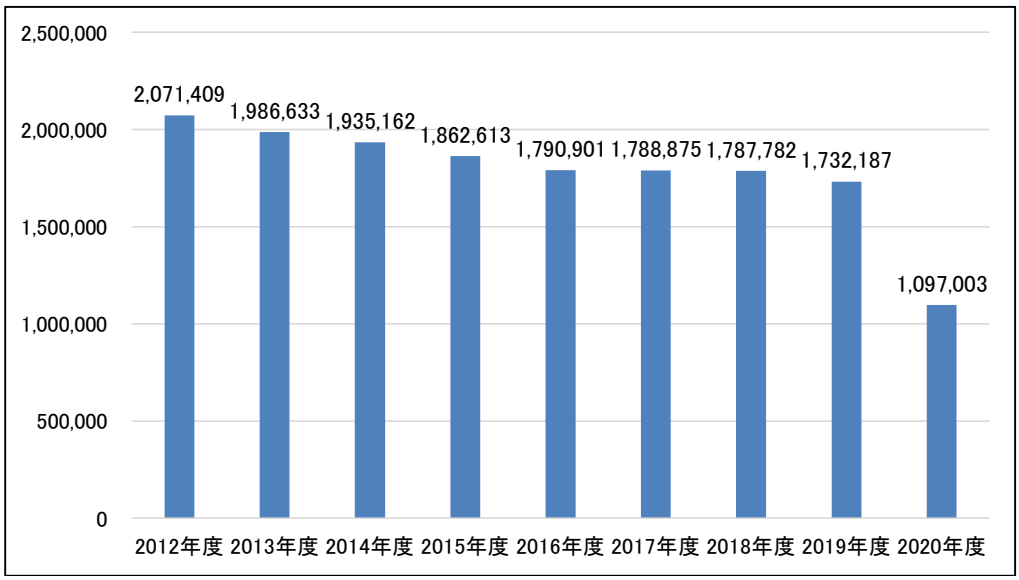


図 21　沼津市のタクシー輸送人員

※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

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 11 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　沼津市内のタクシー事業者、市内での車両保有台数

No	事業者名	住所	令和３年度（令和３年４月１日時点）車両数						
			特大	大型	中型	普通	福祉	UD	合計
1	伊豆観光タクシー株式会社	沼津市大岡 1532-3				49			49
2	伊豆箱根交通株式会社	沼津市大岡 1868-4				36		6	42
3	三島合同タクシー株式会社	沼津市御幸町 24-8	1			27			28
4	沼津第一交通株式会社	沼津市新沢田町 10-9				31		2	33
5	原町タクシー株式会社	沼津市原 398-1				22			22
6	富士急静岡タクシー株式会社	沼津市松長 757	1			14		2	17
7	富士交通株式会社	沼津市東椎路 82-1				13		9	22
8	平和タクシー株式会社	沼津市市道町 11-19				15		3	18
9	戸田交通株式会社	沼津市戸田 321-18	2		2				4
10	ベルタクシー株式会社	沼津市高島本町 3-10	1			30		3	34
11	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	2	258	0	25	290

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

5　沼津市の移動実態及びニーズ

（1）　移動実態

令和元年度 沼津市人口流動統計調査業務委託によると、一日あたり 15,000 人/㎢以上の発生集中量があるのは、沼津駅周辺となっています。

地域間流動では、沼津駅周辺から南北方向への流動と、原駅周辺での南北方向の流動が多くみられます。

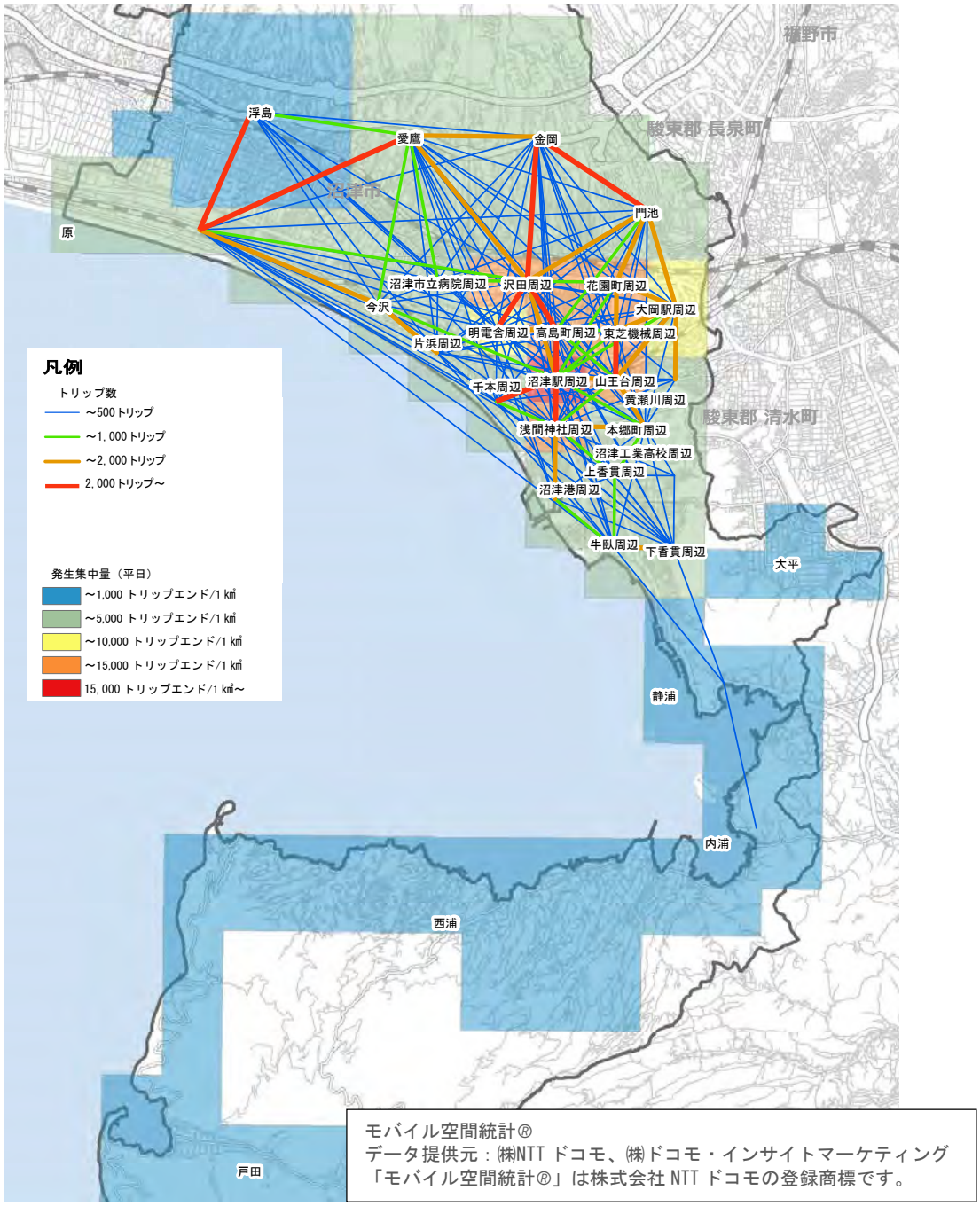


図 22　平日の発生集中量及び地域間流動

出典：令和元年度沼津市人口流動統計調査委託（平日の発生集中量及び地域間流動）

発生集中量と沼津市内のバス運行本数を比較すると、静浦・内浦地区のように発生集中量の少ない地域（図中青色）においても、市内と市外の拠点を結ぶ路線では、高頻度での運行が見受けられます。一方、沼津駅北側の一部地域では、発生集中量が多いものの、運行本数が少ない路線があります。

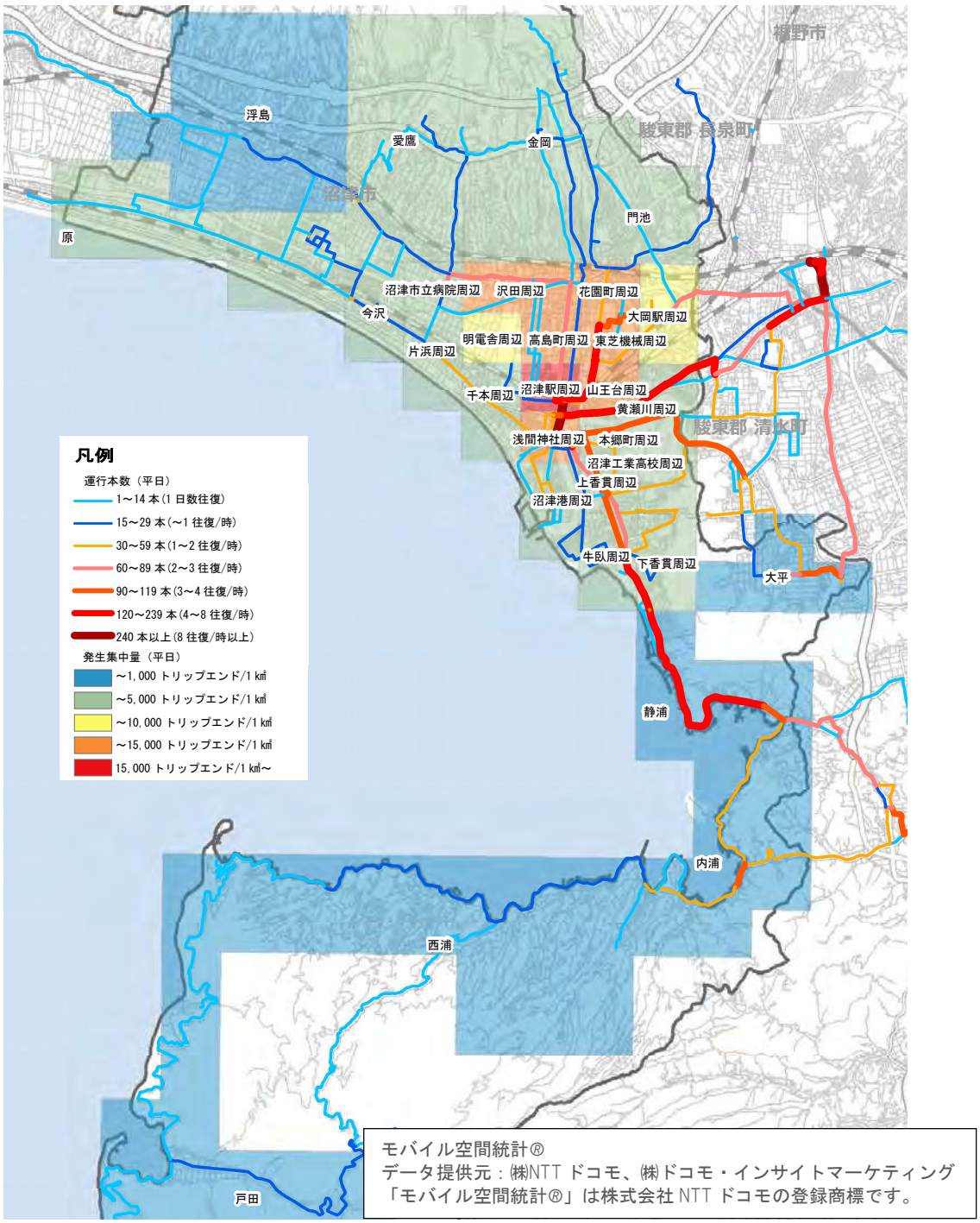


図 23　平日の発生集中量とバス運行本数

出典：令和元年度沼津市人口流動統計調査委託（平日の発生集中量）

人口流動統計調査とは・・・ある日、どこからどこへ何人移動したかを、携帯電話の基地局情報を元に推計し、まちづくりの基礎データとしています。
トリップ・トリップエンド・・・人がある目的をもってある地点からある地点まで移動することを総称して「トリップ」と呼びます。出発点と到着点がトリップエンドと呼びます。
発生集中量・・・ある地域から出発したトリップのトリップエンド数と、ある地域に到着したトリップのトリップエンド数の合計を、その地域の発生集中量（単位：トリップエンド）と呼びます。

（２） 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 47.8%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 12.9%みられました。目的は通勤が 43.9%と最も多く、次いで買い物が 38.0%となっています。おでかけ手段としては、自動車が 74.3%と最も多く、バスは 8.9%、鉄道は 5.2%、タクシーは 2.7%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。

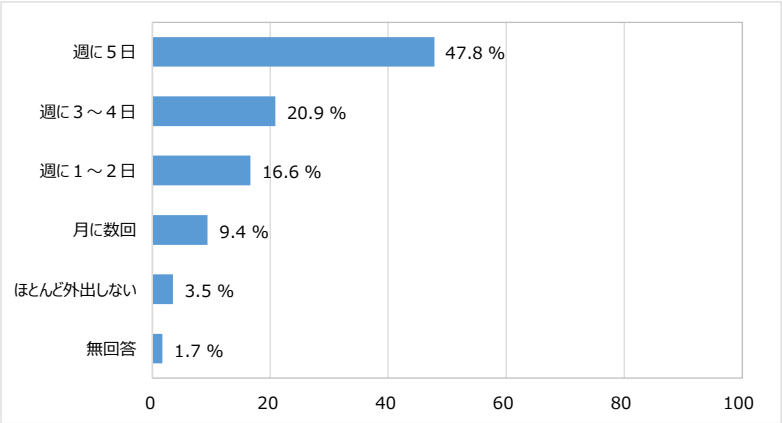


図 24　市民のおでかけ頻度（平日　N＝1,106）

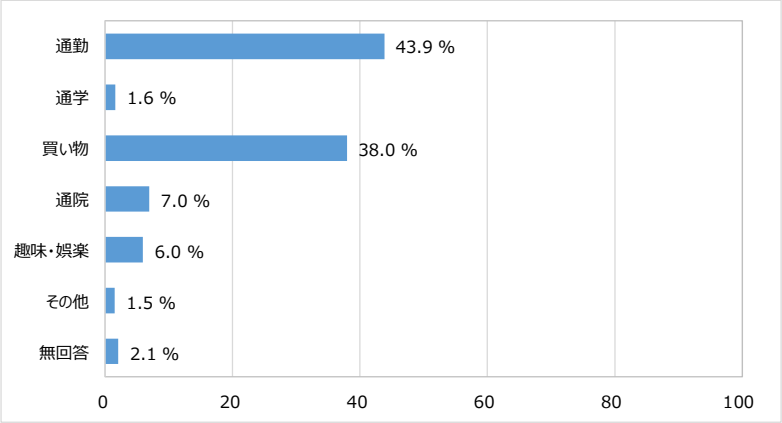


図 25　市民のおでかけ目的（平日　N＝1,106）

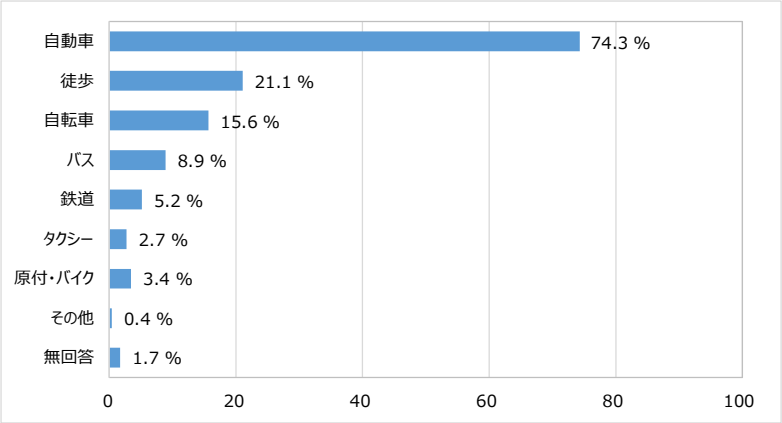


図 26　市民のおでかけ手段（平日　N＝1,106（複数回答））

出典：令和3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 51.6%と最も多く、一方でほとんど外出しないとの回答も 12.0%みられました。目的は買い物が 64.0%と最も多く、次いで趣味・娯楽が 17.5%となっています。おでかけ手段としては、自動車が 79.7%と最も多く、バスは 7.5%、鉄道は 3.6%、タクシーは 2.4%となっており、平日に比べ自動車への依存が高い状況になっています。

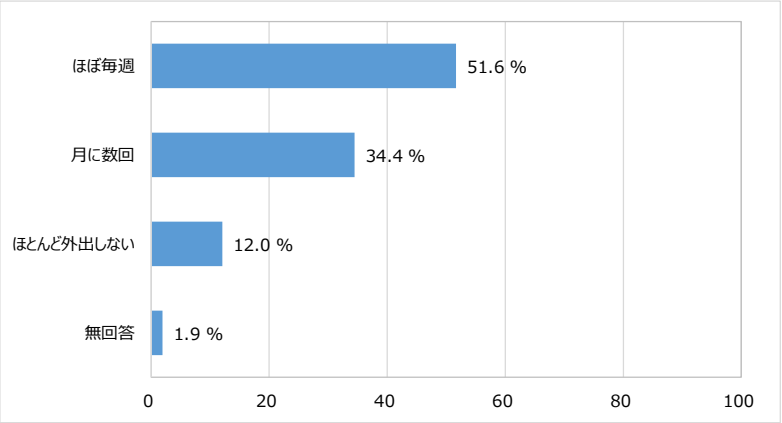


図 27　市民のおでかけ頻度（休日　N=1,106）

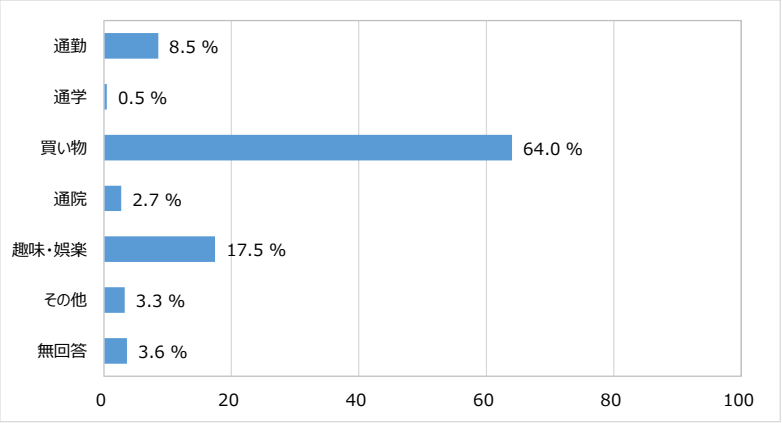


図 28　市民のおでかけ目的（休日　N=1,106）

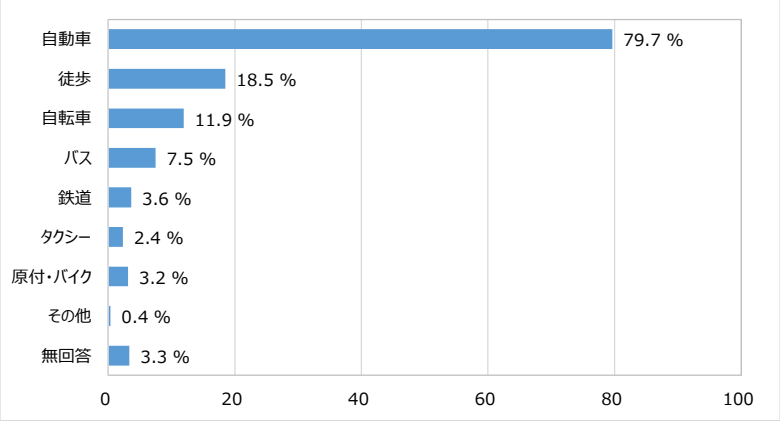
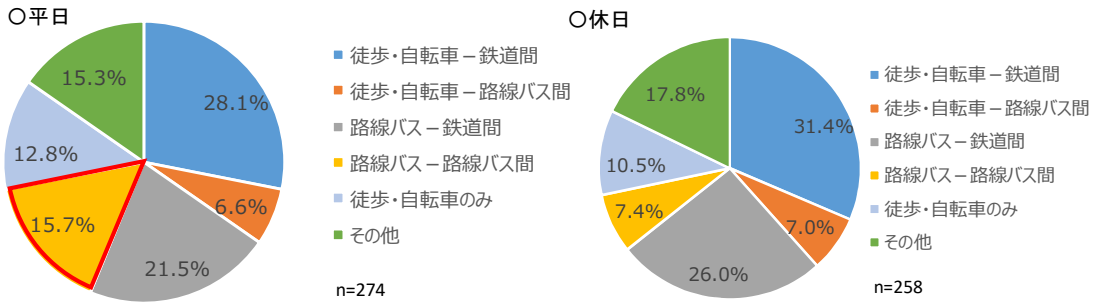


図 29　市民のおでかけ手段（休日　N=1,106（複数回答））

出典：令和3年度市民意識調査

（3） 交通結節点（沼津駅）の乗り継ぎ実態

沼津駅南口駅前広場における乗り継ぎの実態調査結果においては、徒歩・自転車–鉄道間、路線バス–鉄道間の乗り継ぎ利用が多くみられる中、平日の利用では路線バス–路線バス間の利用も 15.7%みられました。路線バス間の利用目的は通勤・通学による利用が多くなっています。



◆路線バス－路線バス間の利用目的

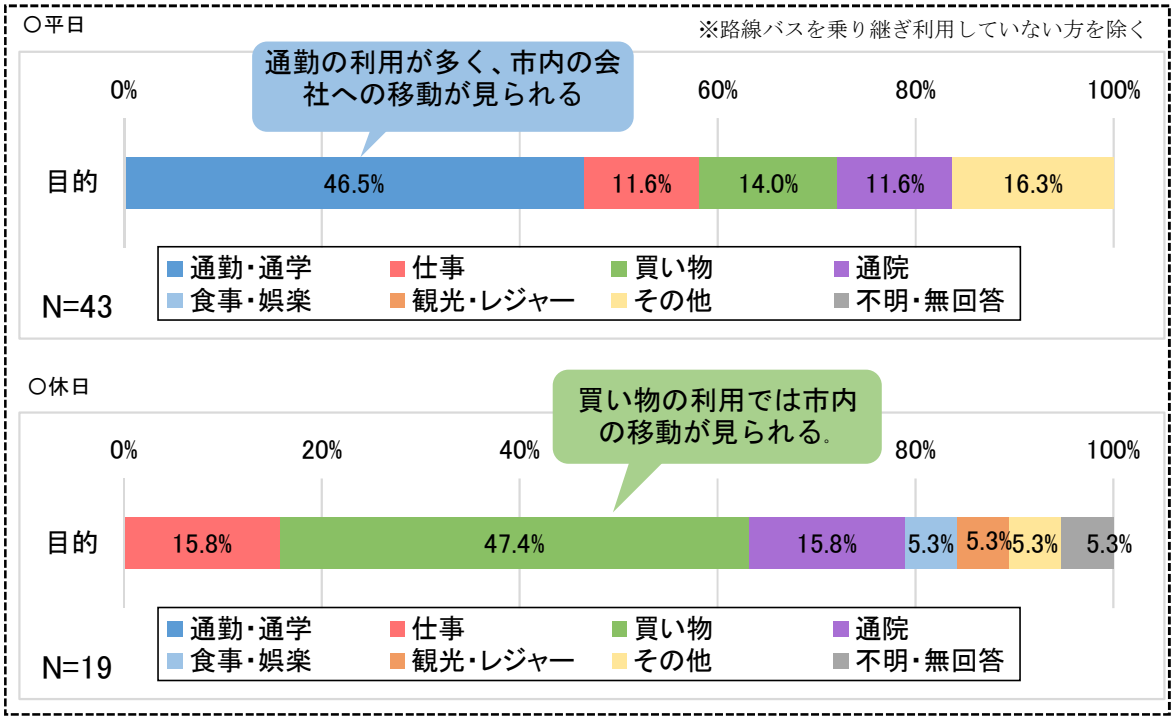


図 30 沼津駅南口駅前広場における交通モード間の乗り継ぎ実態

出典：令和元年度乗継実態調査

6　沼津市の公共交通の問題点・意見の整理

（１）　新たな公共交通の仕組み研究会

①　新たな公共交通の仕組み研究会における意見

新たな公共交通の仕組み研究会における意見を分類し、以下に示します。

分類	問題点
軸	・集約・再編による軸の形成が求められる ・重複している路線がありわかりづらい ・軸としての質の確保が求められる（サービス水準・運行頻度）
速達性	・市街地はバスの遅れが多い ・渋滞により定時性が確保できない
終バス	・郊外は運行本数が少なく、終バス時間が早い
人材	・乗務員が不足している
人口集積地	・人口集積地なのに運行していない地域がある
郊外	・路線維持の適正化、公正性の確保が求められる ・路線維持のための、補助金のあり方検討が必要 ・機動性があるタクシーが活用されていない
安全	・免許自主返納者へのインセンティブが乏しい
交通結節点 ・拠点	・乗り場が複数あってわかりにくい（駅・港） ・各交通モードとの乗り継ぎが悪い ・乗り継ぎをスムーズにする配慮が必要
バス停	・近隣した別々のバス停がありわかりにくい ・利便性やデザイン性のある施設となっていない ・案内表示がわかりにくい ・待合環境の悪いバス停がある
情報提供	・バスの運行情報がわからない ・バスロケなどの導入が進んでいない ・バスの乗り方、支払い方法が各社で違う
利用促進	・高齢者に配慮した情報提供ができていない ・バスの運賃が高い ・関係者間で連携した利用促進策が不足している ・高齢者を対象とした利用促進策ができていない ・IC　などの導入が進んでいない
案内窓口	・バス案内窓口がどこにあるかわからない
観光	・観光路線バスがない ・資源が点在しているのに観光路線がない
駅ー港	・駅ー港間のネットワーク強化が求められる（港のにぎわいを市街地へ波及） ・集客拠点との連携が求められる

（2） 沼津市地域公共交通網形成計画策定に向けた地区説明会

① 開催概要

地域公共交通網形成計画策定に向け、網形成計画の意義、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「バスに乗ろう！」と題して、利用促進を図りました。

開催日時	開催場所/対象地域	参加人数
令和元年 8 月 27 日(火)	愛鷹地区センター/愛鷹･片浜･今沢	21 人
令和元年 8 月 28 日(水)	戸田地区センター/戸田	37 人
令和元年 8 月 30 日(金)	原地区センター/原･浮島	16 人
令和元年 9 月 02 日(月)	沼津市役所/第一～第四･大平	31 人
令和元年 9 月 03 日(火)	内浦地区センター/静浦･内浦･西浦	37 人
令和元年 9 月 05 日(木)	沼津市役所/第五･金岡･大岡･門池	26 人
合計		168 人

② 地区説明会での意見

【全体を通しての主な意見】

・現在運行している路線バスの見直し（ルート、ダイヤ、運賃に関すること）
・バスの待合環境の改善（交通結節点や各バス停の位置、施設設備）
・利便性の向上（支払方法の簡素化、運行情報の提供、終バスダイヤの延長など）
・小型車両による生活圏内移動の確保（病院、買い物など目的に応じた足の確保）
・公共交通について改めて考えるよい機会となった。
・免許返納後の将来を見据え、公共交通のさらなる充実に期待したい。

【地区別の意見】

地区	意見
愛鷹･片浜･今沢	･高齢者のために、小型車両でショッピングバスや医療機関を回る目的別バスが必要（大諏訪） ･ミューバス片浜駅循環は、循環と言いながら片浜駅で一旦運行が終わり、再度乗車が必要になる。中心を定めて回り続けるルートを検討すべき。
戸田	･修善寺線のダイヤが乗継ぎに不便。
原･浮島	･ミューバス原駅循環のルート見直し。タクシー車両も色などに特徴がなく、わかりにくい。 ･東平沼のバス待合環境の改善。 ･現在地区内にスーパーが1件もなく、買い物難民の高齢者がいる(浮島)
第一･第二･第三･第四･大平	･近くにバス停があり便利。バスがなくなったら困る。 ･現在休止中の柿原循環について、工事完了後に路線再開できるのか不安の声がある（第三） ･駅のバス案内がわかりにくい。改札を出たところにわかりやすい表示を掲示してほしい。 ･病院へ繋がる路線がなく不便(大平)
静浦･内浦･西浦	･運賃が高い。通学定期が大きな負担。各家庭への通学補助を(西浦) ･三津まで自転車で行き伊豆長岡線に乗換える高校生のために、交通結節点に駐輪場の整備をしてほしい ･木負農協はバスや送迎の拠点となっているので、待合環境の整備をしてほしい。 ･道幅が狭い道路上のバス停の位置の見直し。
第五･金岡･大岡･門池	･ららぽーと開業に向け、複数事業者で競合すればサービス向上に繋がるのでは。 ･根方街道について、道路部局や県と連携し、道路拡幅に努めてほしい。 ･門池公園は他地区との接続が悪い。バス停の位置を公園入口に移動してもらいたい。 ･北部から沼津駅を経由して南部に行けるよう、拠点同士を結んでほしい。 ･地区協議会に市が協力し、空白地帯をなくしてほしい(大岡)

（3） 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 7 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。

路線バスについて改善してほしい点については、「運行本数の増加」が最も多くなっています。次いで「わかりやすい路線図、時刻表の情報提供」、「運賃の値下げや割引制度の充実」、「運行時間帯の拡大」となっています。

① 今後の公共交通（鉄道・バス・タクシー）のあり方について

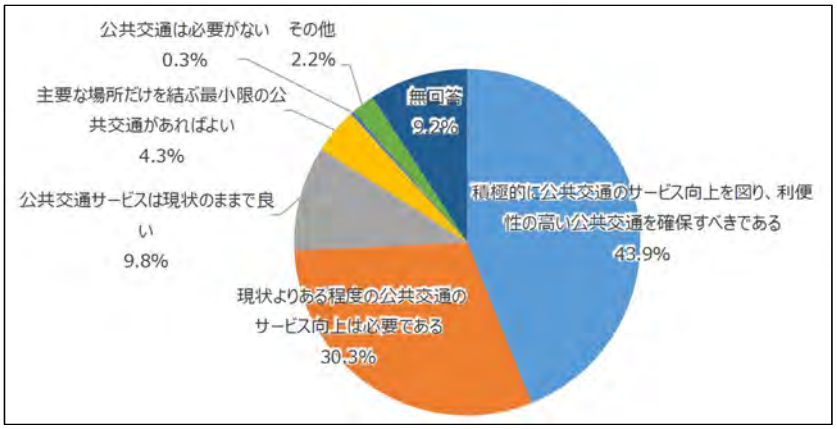


図 31 公共交通のあり方について（N＝963）

出典：令和元年度市民意識調査

② 沼津市の路線バスについて改善してほしい点

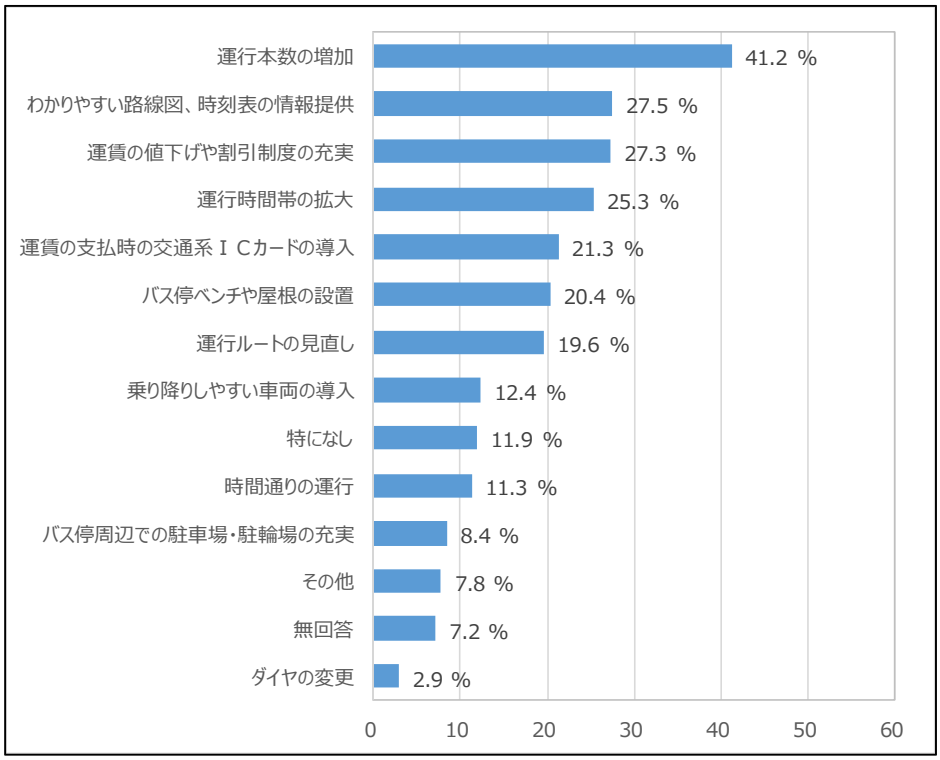


図 32 路線バスについて改善してほしい点（N＝963 複数回答）

出典：令和元年度市民意識調査

7　沼津市の公共交通の取り組み

（1）　自主運行バス

バス事業者が撤退した沼津市南部地域の路線について、市が交通事業者に運行を委託し路線を維持しています。

西浦線は平成 11 年度（1999 年度）から、西浦線の戸田行き及び戸田土肥線については合併後の平成 17 年度（2005 年度）から、戸田江梨線（デマンド式）は平成 25 年度（2013 年度）から自主運行を開始しました。

令和２年度（2020 年度）の３路線の利用人員は、合計で約 14 万７千人となっています。

① 西浦線（沼津駅～江梨、戸田）　令和２年度利用人員：144,379 人
② 戸田土肥線（戸田新田～土肥温泉）　令和２年度利用人員：1,891 人
③ 戸田江梨線（戸田～江梨：デマンド式）　令和２年度利用人員：1,243 人

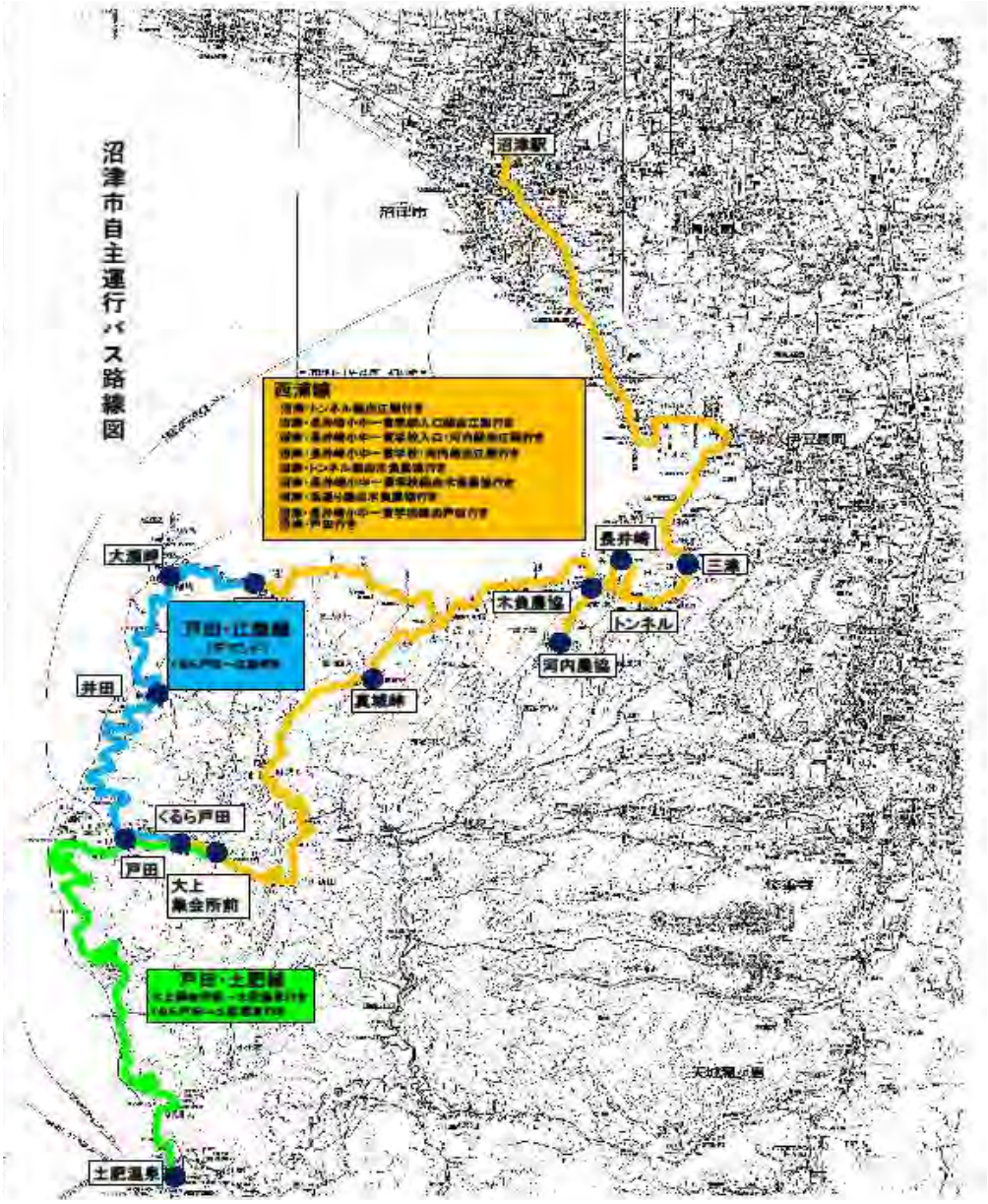


図 33　自主運行バス路線図

（２） ミューバス片浜駅循環・原駅循環

ミューバス片浜駅循環・原駅循環は、駅を起点に地域住民の身近な生活の足として、また、コミュニティの交流を促しまちの活性化に寄与することを目的として、運賃をワンコイン（100 円）に抑え、片浜駅循環は平成 12 年度（2000 年度）から、原駅循環は平成 13 年度（2001 年度）から運行が開始されました。

市では、毎年欠損額の一部を補助し運行を維持してきましたが、年々利用者が減少し、一方で、運行経費は上昇しており、欠損額は増加し収支状況が悪化していました。

このため、平成 30 年度（2018 年度）に片浜駅循環は、150 円～220 円の距離による運賃体系に変更し、収支の改善を図りました。原駅循環は、一律 200 円の料金体系に変更し、運行本数を減便しましたが収支の改善が図られなかったことから、平成 31 年度（2019 年度）に、バス車両からジャンボタクシー車両に小型化することで経費を削減し、運行の維持に努めている状況です。

令和２年度（2020 年度）の利用人員は、片浜駅循環：37,533 人、原駅循環：14,382 人となっています。

① 片浜駅循環

	中田通り経由		病院通り経由		合計		運行距離	運行時間
	平日	土休日	平日	土休日	平日	土休日		
東回り	4便	0便	1便	1便	5便	1便	6.0～6.4km	約25分
西回り	3便	1便	1便	0便	4便	1便		
東回り(ららぽーと経由)	2便	3便	1便	1便	3便	4便	7.7～7.9km	約30分
西回り(ららぽーと経由)	1便	3便	2便	2便	3便	5便		

② 原駅循環

	合計		運行距離	運行時間
	平日	土休日		
東回り	8便	6便	9.5～12.6km	約30～40分
西回り	6便	5便		
往復	14便	11便		

片浜駅循環路線図

原駅循環路線図

（３） 実証実験・試験運行等

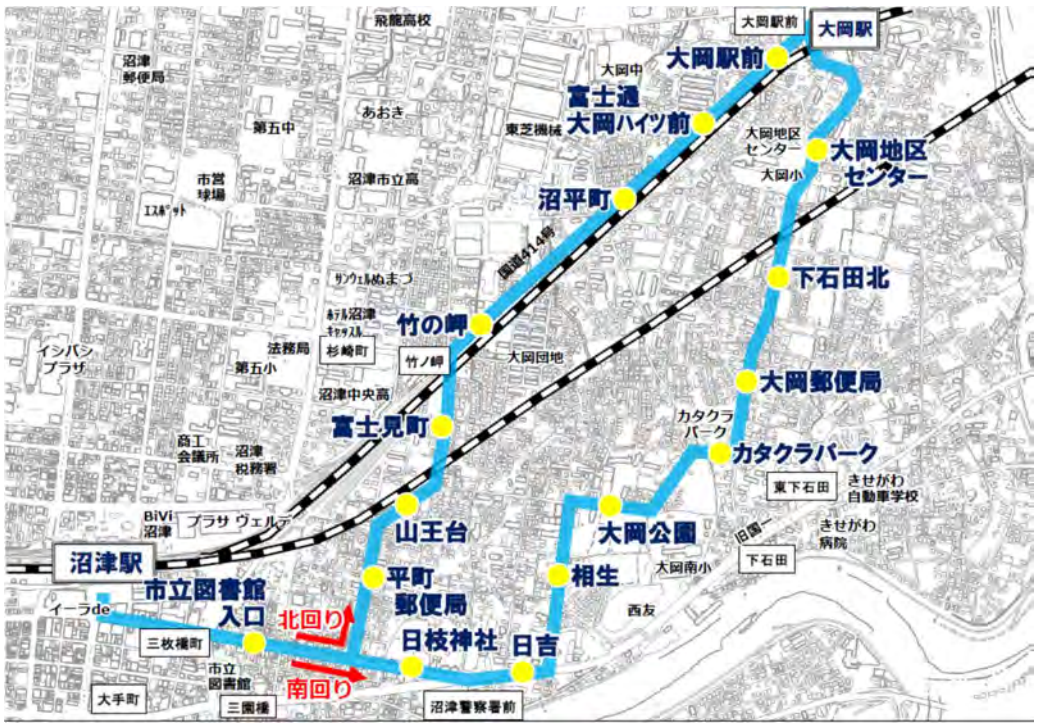
① 大岡循環バス実証実験

公共交通不便地域となっている大岡地区において、バス路線としての旅客の需要等を予測するとともに、住民の利便性向上、交流人口の拡大及びバス交通の活性化を図ることを目的として、平成 29 年 10 月から３カ月間、沼津駅から大岡地区を循環するバスの実証実験を実施しました。

利用状況は平均 4.4 人/便と厳しいものでしたが、日中の高齢者を中心とした一定の需要は確認することができました。

大岡地区では住民協議会を立ち上げ議論を重ね、地域のニーズに応じた運行形態等について検討を行っています。

【実証実験概要】
○運行期間 ：平成 29 年 10 月 2 日（月）～12 月 22 日（金）82 日間
○運行ルート：沼津駅～日枝神社～大岡公園～大岡地区センター
～大岡駅前～富士見町～山王台～沼津駅
○運 賃 ：150 円～200 円
○運行ダイヤ：6 時台から 18 時台まで 南回り・北回り計 13 便を運行
○運行車輌 ：小型バス（全長約7メートル、座席数 14 席、最大 30 人）
○利用人数 ：4,513 人（4.4 人/1便あたり）



② 沼津駅－沼津港間 EV バス（グリーンスローモビリティ）試験運行

まちの拠点である沼津駅と観光客でにぎわう沼津港を次世代モビリティで結び、住民や観光客の利便性向上などについて検証し、また、公共交通のあり方を検討するきっかけとすることを目的に平成 30 年 10 月から約 1 か月間、試験運行を実施しました。

定員 9 人に対して平均 7.1 人と高い乗車率で、アンケートにおいても好意的な感想が多く寄せられました。

【試験運行概要】
○運行期間 ： 平成 30 年 10 月 6 日（土）から 11 月 4 日（日）まで
○運行区間 ： 沼津駅⇔沼津港（駅前4車線道路を直進）
○運　　賃 ： 無料
○運行時間 ： 平日　沼津駅 9 時 20 分発～17 時 10 分着　7往復
　　土日祝日　沼津駅 9 時発～20 時 30 分着　9往復
○車　　輌 ： e-COM8　乗車定員9人(運転手除く)
○利用人員 ： 2,989 人（7.1 人/便）

③　大岡循環乗合デマンドタクシー（大岡コミタク号）実証運行

平成 29 年に実施した大岡循環バス実証実験を経て、地域の高齢者の買い物や通院など日常の移動手段を確保するため、大岡地区公共交通推進住民協議会が実施主体となり、令和３年４月１日からの半年間、大岡循環乗合デマンドタクシーの実証運行を実施しました。

利用状況は、乗合率約 1.9 人/台と目標を大きく上回る結果となり、利用者アンケートにおいても本格運行を期待する声が多かったことから、実証運行における利用状況等の分析を行いながら、本格運行に向けての検討を行います。

【実証運行概要】
○運行期間　：令和 3 年 4 月 1 日（木）～9 月 30 日（金）の 6 ヶ月間（運行日数：79 日）
○運行エリア：大岡地区内（84 地点）及び地区外２地点（ｻﾝｳｪﾙぬまづ･ﾌｰﾄﾞｽﾄｱｱｵｷ）
○実施主体　：大岡地区連合自治会（大岡地区公共交通推進住民協議会）
○対象旅客　：大岡地区住民（事前登録制）
○運　賃　　：200 円（小学生以下 100 円）
○運行時間　：４～６月／火・木・土の９時～17 時台（最大 1 日９便 ※予約時のみ）
　　７～９月／火・木・土の８時～17 時台（最大 1 日 10 便 ※予約時のみ）
○運行業者　：伊豆箱根交通株式会社（小型タクシーにて運行）
○利用人数　：818 人（1.9 人/1台あたり）

④　沼津駅―沼津港間 EV バス（グリーンスローモビリティ）本格運行開始

平成 30 年に実施した沼津駅－沼津港間におけるＥＶバス試験運行を経て、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の相互のにぎわい波及を目的とし、令和２年３月 18 日より、伊豆箱根バスが運行主体となり、ＥＶバスの本格運行を開始しました。

民間バス事業者がＥＶバス（グリーンスローモビリティ）車両を所有し、路線バスとして運行するのは全国初の試みとなったことから、市民だけでなく全国各地の自治体等からも大きな関心が寄せられました。

市は、市の施策に基づく事業として、当該車両の導入費用の一部を支援しました。

【運行概要】
- ○運行開始　：令和 2 年 3 月 18 日（水）
- ○運行ルート：沼津駅－沼津港（途中停留所：上土、第二小学校入口、千本東町、千本港町）
- ○運行主体　：伊豆箱根バス株式会社
- ○運行車両　：eCOM-10（シンクトゥギャザー製）
- ○運　賃　　：170～200 円（沼津駅－沼津港間は 200 円）
- ○運行頻度　：6 往復／日（9 時台～15 時台）
- ○乗車定員　：20 名（運転士は除く）

令和２年４月 15 日号「広報ぬまづ」

8　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き、平成 31 年 4 月に法定協議会として「沼津市地域公共交通協議会」を設置し、本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して「交通まちづくり検討部会」を設置し、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、検討にあたって地域住民の意見を反映させるための地区説明会を開催しました。

●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	令和元年 7 月 2 日(火)	(1)沼津市地域公共交通網形成計画について 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　⑤部会の設置
第2回	令和元年 10 月 15 日(火)	(1)沼津市地域公共交通網形成計画について ①これまでの経過･報告　②計画期間 ③計画目標及び目標を達成するために行う事業･実施主体
第3回	令和元年 11 月 19 日(火)	(1)沼津市地域公共交通網形成計画について ①沼津市地域公共交通網形成計画(素案)について
第4回	令和2年 1月 29 日(水)	(1)沼津市地域公共交通網形成計画について ①パブリック･コメントの実施結果について ②沼津市地域公共交通網形成計画(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	令和元年 7 月 22 日(月)	(1)沼津市おでかけマップ作成について (2)沼津駅南口バスターミナルの方面別集約について (3)沼津市地域公共交通網形成計画　目的の共有化
第2回	令和元年 8 月 16 日(金)	(1)沼津市おでかけマップ作成について (2)沼津駅南口バスターミナルの方面別集約(沼津港行)について (3)沼津市地域公共交通網形成計画　課題、事業(案)、目標
第3回	令和元年 9 月 9 日(月)	(1)沼津市地域公共交通網形成計画について ①地区説明会開催報告　②計画に位置づけるプロジェクト及び事業(案)、目標
第4回	令和元年 10 月 29 日(火)	(1)沼津市地域公共交通網形成計画について ①基本方針･評価指標について　②公共交通軸の区間設定について (2)沼津駅南口バスターミナルについて
第5回	令和2年 1月 23 日(木)	(1)沼津市地域公共交通網形成計画について (2)沼津駅南口バスターミナル乗り場再編について (3)沼津市おでかけマップについて
第6回	令和2年 3月 18 日(水)	(1)沼津駅南口バスターミナル乗り場再編について (2)沼津市おでかけマップについて (3)新年度の取り組みについて

令和２年 11 月の法改正に基づく「沼津市地域公共交通利便増進実施計画」の策定にあたり、本計画の変更を行うため、協議会及び部会において計画変更内容及び利便増進実施計画の実施内容について協議を行いました。

●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3年 7月 14 日(水)	(1)沼津市地域公共交通利便増進実施計画策定及び 沼津市地域公共交通網形成計画の変更について ①地域公共交通活性化再生法の改正について ②沼津市地域公共交通利便増進実施計画について ③沼津市地域公共交通網形成計画の変更について ④各計画の策定スケジュールについて
第2回	令和3年 11 月9日(火)	(1)沼津市地域公共交通網形成計画の変更について ①沼津市地域公共交通計画(素案)について
第3回	令和4年 1月 25 日(火) (書面開催)	(1)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3年 10 月 29 日(金)	(1)沼津市地域公共交通利便増進実施計画について (2)沼津市地域公共交通網形成計画の変更について
第2回	令和3年 12 月 14 日(火)	(1)沼津市地域公共交通計画(案)について (2)沼津市地域公共交通利便増進実施計画(案)について

●沼津市地域公共交通協議会条例

平成31年3月25日条例第12号
改正　令和3年3月1日条例第2号
改正　令和5年12月22日条例第26号

（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、会長」とあるのは「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

※計画策定時（令和元年度～令和2年度）

	役　職	氏　　名	備　　考	
1	会　長	新屋　千樹	沼津市副市長	市
2	副会長	吉田　樹	福島大学人文社会学群経済経営学類准教授	有識者
3	委　員	奥川　誠二	東海旅客鉄道(株)沼津駅 駅長	公共交通事業者
4	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
5	委　員	津田　豪	伊豆箱根バス(株) 営業部次長	一般旅客運送
6	委　員	青木　守	(株)新東海バス 代表取締役	一般旅客運送
7	委　員	清水　修	(株)東海バスオレンジシャトル 代表取締役社長	一般旅客運送
8	委　員	山崎　元	戸田交通(株) 代表取締役	一般旅客運送
9	委　員	堀内　哲郎	（一社）静岡県バス協会 専務理事	一般旅客運送
10	委　員	鈴木　智善	静岡県タクシー協会 沼津・三島支部長	一般旅客運送
11	委　員	西尾　清明	伊豆箱根鉄道労働組合 書記長	運転者組織
12	委　員	杉山　金芳	沼津商工会議所専務理事	商工団体
13	委　員	石塚　久美子	沼津市商工会 女性部長	商工団体
14	委　員	原川　隆信	特定非営利活動法人沼津観光協会　専務理事	観光団体
15	委　員	山田　健一	戸田観光協会 事務局長	観光団体
16	委　員	福本　雅之	名古屋大学客員准教授	有識者
17	委　員	倉田　剛	公募委員（新規：岡宮　　金岡地区）	利用者
18	委　員	後藤　京子	公募委員（継続：上香貫　第３地区）	利用者
19	委　員	眞田　勲	公募委員（継続：庄栄町　第５地区）	利用者
20	委　員	千葉　秀美	公募委員（継続：市場町　第４地区）	利用者
21	委　員	長尾　綾	公募委員（新規：西添町　原地区）	利用者
22	委　員	野口　晃	公募委員（継続：下香貫　第３地区）	利用者
23	委　員	小林　孝義	国土交通省沼津河川国道事務所道路管理課長	道路管理者
24	委　員	佐野　芳彦	静岡県沼津土木事務所工事第１課長	道路管理者
25	委　員	坪内　大輔	静岡県沼津警察署 交通官	公安委員会
26	委　員	久保田　素広	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	静岡運輸支局
27	委　員	大倉　篤	静岡県交通基盤部都市局地域交通課長	静岡県
28	委　員	松下　藤彦	沼津市都市計画部長	市

※計画変更時（令和3年度～）

	役　職	氏　　名	備　　考	
1	会　長	吉田　樹	福島大学人文社会学群経済経営学類准教授	有識者
2	副会長	髙峯　聡一郎	沼津市副市長	市
3	委　員	赤松　浩	東海旅客鉄道(株)沼津駅 駅長	鉄道事業者
4	委　員	橘田　昭	富士急シティバス(株) 専務取締役	一般旅客運送
5	委　員	木口　典久	伊豆箱根バス(株) 三島営業所長	一般旅客運送
6	委　員	清水　修	(株)東海バス　沼津営業所長	一般旅客運送
7	委　員	山崎　千江美	戸田交通(株) 代表取締役	一般旅客運送
8	委　員	堀内　哲郎	（一社）静岡県バス協会 専務理事	一般旅客組織
9	委　員	鈴木　智善	静岡県タクシー協会 沼津・三島支部 支部長	一般旅客組織
10	委　員	大川　英樹	富士急シティバス労働組合　執行委員長	運転者組織
11	委　員	杉山　金芳	沼津商工会議所 専務理事	商工団体
12	委　員	佐藤　幸子	沼津市商工会　女性部長	商工団体
13	委　員	原川　隆信	NPO法人沼津観光協会 専務理事	観光団体
14	委　員	佐藤　寿美	戸田観光協会 事務局長	観光団体
15	委　員	福本 雅之	名古屋大学客員准教授	有識者
16	委　員	野口　晃	公募委員（下香貫　第３地区）	利用者
17	委　員	眞田　勲	公募委員（庄栄町　第５地区）	利用者
18	委　員	倉田　剛	公募委員（岡宮　金岡地区）	利用者
19	委　員	後藤 京子	公募委員（上香貫　第３地区）	利用者
20	委　員	庄司　美智子	公募委員（原　原地区）	利用者
21	委　員	岸本　まき	公募委員（西熊堂　金岡地区）	利用者
22	委　員	野本　高視	国土交通省中部地方整備局沼津河川国道事務所計画課　課長	道路管理者
23	委　員	渡邊　克仁	静岡県沼津土木事務所工事第１課長	道路管理者
24	委　員	大石　剛志	静岡県沼津警察署　交通官	公安委員会
25	委　員	風岡　昌吾	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	仲野　弘己	静岡県交通基盤部都市局地域交通課長	静岡県
27	委　員	真野　正実	沼津市都市計画部長	市

●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

※計画策定時（令和元年度～令和2年度）

	役　職	氏　　名	備　　考	
1	会長	吉田　樹	福島大学人文社会学群経済経営学類准教授	有識者
2	職務代理者	福本　雅之	名古屋大学客員准教授	有識者
3	委　員	奥川　誠二	東海旅客鉄道(株)沼津駅 駅長	鉄道事業者
4	委　員	山田　哲也	東海旅客鉄道(株)沼津駅 首席助役	鉄道事業者
5	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
6	委　員	根上　哲也	富士急シティバス(株)　営業部 主任	一般旅客運送
7	委　員	津田　豪	伊豆箱根バス(株) 営業部次長	一般旅客運送
8	委　員	岩﨑　勝一	伊豆箱根バス(株) 営業部 乗合課課長	一般旅客運送
9	委　員	清水　修	(株)東海バスオレンジシャトル 代表取締役社長	一般旅客運送
10	委　員	和泉澤　貴治	東海自動車（株）バス計画部課長	一般旅客運送
11	委　員	山田　良生	伊豆箱根交通(株)　常務取締役運行営業部長	一般旅客運送
12	委　員	鈴木　智善	静岡県タクシー協会　沼津・三島支部長（平和タクシー(株)代表取締役）	一般旅客運送
13	委　員	真野　正実	沼津市都市計画部まちづくり政策課 課長	市
14	委　員	小野　智弘	沼津市都市計画部まちづくり政策課 課長補佐兼交通政策室長	市

※計画変更時（令和3年度～）

	役　職	氏　　名	備　　考	
1	会長	福本 雅之	名古屋大学客員准教授	有識者
2	職務代理者	小野　智弘	沼津市都市計画部まちづくり政策課 課長補佐兼交通政策室長	市
3	委　員	吉田　樹	福島大学人文社会学群経済経営学類准教授	有識者
4	委　員	赤松　浩	東海旅客鉄道(株)沼津駅 駅長	鉄道事業者
5	委　員	林　尚生	東海旅客鉄道(株)沼津駅 首席助役	鉄道事業者
6	委　員	橘田　昭	富士急シティバス(株) 専務取締役	一般旅客運送
7	委　員	根上　哲也	富士急シティバス(株) 営業部主任	一般旅客運送
8	委　員	木口　典久	伊豆箱根バス(株) 三島営業所長	一般旅客運送
9	委　員	岩﨑　勝一	伊豆箱根バス(株) 営業部 乗合課課長	一般旅客運送
10	委　員	清水　修	(株)東海バス　沼津営業所長	一般旅客運送
11	委　員	和泉澤　貴治	東海自動車（株）バス計画部課長	一般旅客運送
12	委　員	山田　良生	伊豆箱根交通(株)　常務取締役運行営業部長	一般旅客運送
13	委　員	鈴木　智善	静岡県タクシー協会　沼津・三島支部長	一般旅客運送
14	委　員	髙嶋　晃一	沼津市都市計画部まちづくり政策課長	市

沼津市地域公共交通計画

Numazu City Local Transport Plan 2020-2026

2020 年 3 月策定

2022 年 2 月改定

2024 年 2 月一部改定

編集・発行：　沼津市　都市計画部　まちづくり政策課

Proud NUMAZU

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16番1号
TEL 055-934-4759
MAIL mati-seisaku@city.numazu.lg.jp