

資料6

協議事項(6) 地域公共交通計画及び地域公共交通確保維持改善事業の評価について

1. 協議事項

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第7条の2の規定において、地方公共団体は、地域公共交通計画を作成した場合は、毎年度、施策の実施の状況についての調査、分析及び評価に努め、評価等を行ったときは、その結果を国に送付することとされています。

また、本市では国から補助を受け実施する「地域公共交通確保維持改善事業」を活用していることから、補助金交付要綱等に基づき、毎年度、市協議会による事業実施の確認、評価を行い、その結果を国に報告することとされています。

このことから、市が作成した各事業の評価等についてご意見を伺います。

2. 対象事業

No.	大項目	中項目	小項目
1	沼津市地域公共交通計画		
2	地域公共交通確保維持改善事業	計画策定に係る事業	計画作成支援業務
3	地域公共交通確保維持改善事業	計画推進に係る事業	公共交通マップの作成、協議会運営
4	〃	フィーダー系統補助	西部地区3路線

3. 対象期間

沼津市地域公共交通計画…令和5年度

地域公共交通確保維持改善事業（計画策定に係る事業）…令和5年度

地域公共交通確保維持改善事業（計画推進に係る事業）…令和5年度

〃 （フィーダー系統補助）…令和5年4月～9月（令和5年度運行分）

4. 参考資料

- － 1 沼津市地域公共交通計画等の評価について
- － 2 地域公共交通計画の評価等結果の様式
- － 3 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（計画策定に係る事業）
- － 4 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（計画推進に係る事業）
- － 5 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（生活交通確保維持改善計画に基づく事業）

沼津市地域公共交通協議会

- ①令和 5 年度 沼津市地域公共交通計画の事業評価について P2～P8
- ②令和 5 年度 地域公共交通確保維持改善事業（計画策定・計画推進）に係る評価 P9～P14
- ③令和 5 年度 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金に係る評価（西部地区 3 路線） P15～P17

地域の特性や概要

- JR東海道本線とJR御殿場線の2路線の在来線に4駅が整備されている。
- 路線バスは主に3事業者が運行し、JR沼津駅を起点に放射状に整備されており、市中心部においては概ね高い運行水準が確保されている一方で、郊外を運行する路線を中心に赤字路線も多い。
- タクシーは11社が運行している。
- 自家用車への依存率は高く、人口減少も伴って公共交通の利用も減少傾向にある。

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)

【基本方針】「行きたいまち、住みたいまち。」
～公共交通の改善により、選ばれるまちへ～

【計画期間】

6カ年（令和2年4月～令和8年3月）

本市公共交通の課題を解決するための施策パッケージ“プロジェクト6”の事業期間を6年に設定

地域公共交通の課題

- 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

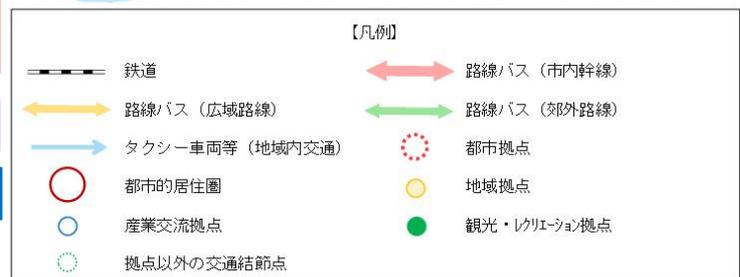
地域公共交通ネットワークのイメージ図



【計画目標】

- ① おでかけの手段として選ばれる公共交通
- ② 市民とともに支え育む公共交通
- ③ まちのにぎわいをサポートする公共交通

- I. 公共交通軸形成プロジェクト
- II. 公共交通セーフティネット構築プロジェクト
- III. わかりにくさ使いにくさ解消プロジェクト
- IV. 楽しいおでかけ創出プロジェクト
- V. 沼津駅・沼津港連携プロジェクト
- VI. いつでも安心・安全プロジェクト



沼津市地域公共交通計画の目標を達成するためのR5実施事業 実施状況凡例 ◎：完了 ○：一部完了 △：継続中 ×：未着手
 ※全31事業中 ◎：完了4件 ○：一部完了6件 △：継続中15件 ×：未着手6件（R5時点）

プロジェクト	No	施策内容	実施状況	実施内容・未実施理由	考察・今後の取組み
I 公共交通軸形成	I-②	公共交通軸における運行頻度の確保	△	都市的居住圏内の運行水準の検討	中心市街地の路線集約・再編に着手し利便性を図るとともに、周知を行うことで、利用促進に努める
III わかりにくさ 使いにくさ 解消	III-②	沼津駅バスターミナル発ダケの調整	△	3番乗り場（西浦・伊豆長岡駅方面）のパターンダイヤ化・等間隔運行（再調整）	取組みを効果的に周知し、他の乗り場についても順次調整する
	III-⑧	利用しやすい運賃体系への見直し	△	3番乗り場（西浦・伊豆長岡駅方面）共通定期券化の検討	引き続き、見直しに努める
IV 楽しいおでかけ創出	IV-①	路線図・時刻表の作成	△	毎年、路線再編・変更を反映したおでかけマップの作成	最新情報を掲載するよう毎年度更新に努める
	IV-②	企画乗車券・フリーパス・高齢者パスの販売	△	学生向けの企画乗車券「サンシャインパス」の販売	企画乗車券について引き続き継続して実施できるよう検討を進める
	IV-③	バスイベント、企業・地区セミナーなどの開催	○	毎年、学生(小・中・高)向けの出前講座実施。MM効果検証アンケート実施	体験型の出前講座に工夫。大人向けの出前講座の実施に努める
V 沼津駅-沼津港連携	V-②	新技術の検証（県との連携による自動運転検証など）	△	静岡県と協力し、自動運転に関する実証運行を実施	引き続き、自動運転に関する実証運行ができるよう県と調整する
VI いつでも安心・安全	VI-②	感染症などの危機事象への対応	○	市では、新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を活用した利用促進事業（学生向け企画乗車券）や事業者に対する運行支援事業（バス・タクシー燃料高騰対策補助事業）を実施。	引き続き、市と交通事業者が連携し、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る

これまでのプロジェクトにおける具体的な取り組み

IV. 楽しいおでかけ創出プロジェクト

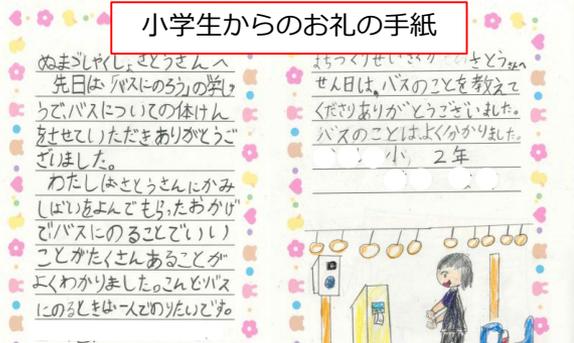
IV-③バスイベント・企業・地区セミナーなどの開催



モビリティ・マネジメント

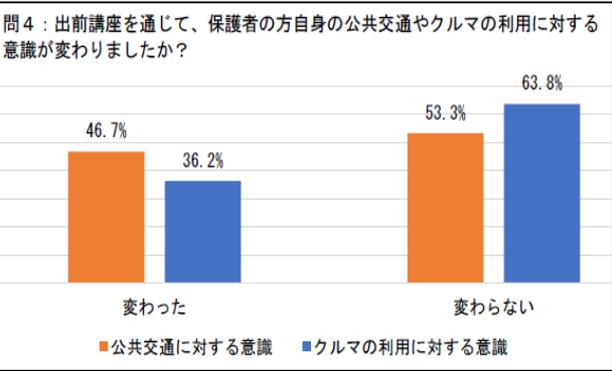
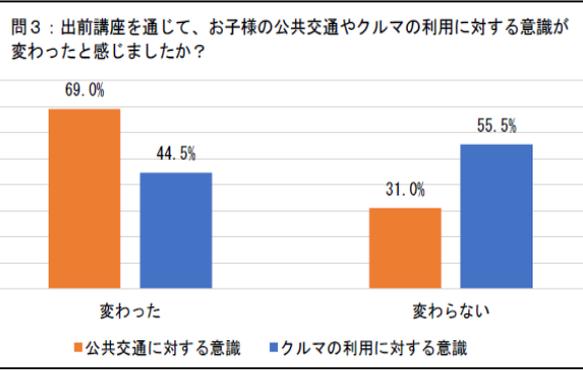
<表 - MMの内容と実施回数及び参加人数>

【内容】	対象	実施回数	参加人数	内容
	小学生	10回	429人	バス乗り方教室・紙芝居による出前講座
	高齢者	1回	40人	市の公共交通に対する取組・今後の方針をスライドにて説明。
	子ども・大人	2回	80人	アスルホームゲームに合わせてバスイベントを実施。



▼バスに乗ることに対する興味を広める契機に

【効果】 出前講座受講者の保護者（429名）に向けてMM効果検証アンケートの実施→229名（53.4%）の保護者より回答を得た。



<子ども>
公共交通への意識変化あり→約7割
クルマへの意識変化なし→約5.5割

<保護者>
公共交通への意識変化あり→約4.5割
クルマへの意識変化なし→約6割

・バス教室でバスを利用するメリットがわかっててもクルマからバスへの転換できない現状も読み取れた。

【今後の展開】 ・毎年行っている小学生向けの乗り方教室に、生徒の祖父母の参加も促し家族単位でバス教室に参加できるように、高齢者へのモビリティ・マネジメントを推進していく。また、アンケート結果を活かし今後の施策を検討していく。

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

vi. いつでも安心・安全プロジェクト

VI-②感染症などの危機事象への対応

沼津バス3社共通学生フリーパス「サンシャインパス」

【内容】

沼津市内を運行するバス事業者3社共通で自由に乗り降りができる学生専用のフリーパスを販売

【効果】

3社共通とすることで、より広範なエリアや路線をスムーズに利用することができるため、移動手段としてのバスの利便性が向上

【実績】

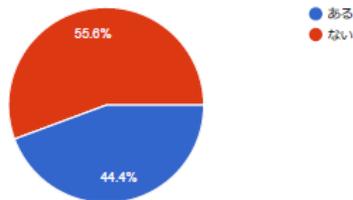
○第一期(4ヵ月券)：858枚(うち248枚新規購入)

→ **購入者の約29%が定期新規購入者**

○購入者アンケート実施結果 (一部抜粋)

普段使う経路の途中でバスを降りたことはありますか？
(例：学校～自宅の通り道にあるカフェに立ち寄った)

133件の回答



<普段使う経路以外での利用について>

- ・利用したことがある→56%
- ・利用したことがない→44%

※アンケート回答者の約半数が通学以外でサンシャインパス利用している。

<普段使う経路以外での目的地>

- ・ららぽーと沼津, 習い事, 公共施設
- 上記を目的地とした利用が多い

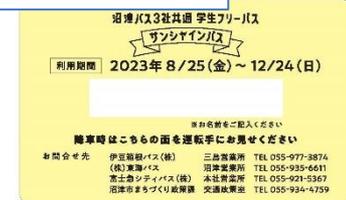
<購入者の意見>

- ・親の送迎に頼らずバスに乗って普段行かない場所に出かける頻度が増えた。
- ・3社のバスに乗ることができるため、重複して運行する路線について、運行頻度が上がるため待ち時間が減り、快適であった。
- ・通学で雨の日のみバスを利用していたが、毎日利用するようになった。

【今後の展開】 購入者アンケートの結果を活かし、事業を継続して実施できるよう引き続き検討していく。



サンシャインパス (4ヵ月券)



沼津市地域公共交通計画の指標・目標値および実績・考察

指標①：公共交通利用回数

	住民基本台帳 人口4月（3月 末時点）（人）	市民一人あたり （回/年）	利用者数（人/日）			
			公共交通	（うち）鉄道	（うち）バス	（うち）タクシー
基準値（H30）	196,530	85	45,837	26,939	14,000	4,898
目標値（R7）	190,707（推定）	88	45,900	—	—	—
R4年度実績	190,417	72	37,686	22,706	11,337	3,643
基準年度比	—	84.7%	82.2%	84.3%	81.0%	74.4%
前年度比	—	107.5%	107.3%	108.6%	102.2%	116.6%
R3年度実績	192,644	67	35,133	20,917	11,092	3,124
基準年度比	—	78.8%	76.6%	77.6%	79.2%	63.8%
前年度比	—	108.1%	106.48%	103.3%	113.8%	104.0%

【考察】

A：コロナ前の傾向

→鉄道及びバスについては利用回数がほぼ横ばい。タクシーについては約3.0%利用者減の傾向。

B：コロナ禍の傾向→前年と比較し、利用者が回復傾向にある。

C：AとBの対比→新型コロナウイルスの影響による外出機会の減少や観光利用の低調等により、依然として利用が減少したままとなっている。

【今後の展開】

今年度実施の学生向けバスフリーパス「サンシャインパス」をはじめ、公共交通の利用促進施策を随時、展開していく。

沼津市地域公共交通計画の指標・目標値および実績・考察

指標②：まちなかへの来訪回数

	住民基本台帳人口4月（3月末時点）（人）	市民一人あたり(回/年)	中心市街地歩行者通行量（人/日）
基準値（H30）	196,530	40	63,851
目標値（R7）	190,707(推定)	42	63,900
R5年度実績	188,613	34	51,858
基準年度比	—	85.0%	81.2%
前年度比	—	113.3%	113.5%
R4年度実績	190,417	30	45,707
基準年度比	—	75.0%	71.6%
前年度比	—	111.1%	107.0%

【考察】

A：コロナ前の傾向→H27～R1の数値を平均すると通行量に変動はほぼ横ばい

B：コロナ禍の傾向→前年度と比較し、13%程度回復傾向である。

C：AとBの対比→新型コロナウイルスの影響による外出機会の減少や観光利用の低調等により、依然として利用が減少したままとなっているが、年々回復傾向である。

【今後の展開】

まちなかで開催される「週末の沼津」や「OPEN NUMAZU」のイベントに合わせて、バスの企画乗車券（バスの切符+ドリンク無料券）の発行等の施策を展開し、まちなかへの来訪回数増加へつなげる。

沼津市地域公共交通計画の指標・目標値および実績・考察

指標③：路線バス運行に係る収支差額

◆バス3社収支とりまとめ（実績）

基準値（令和2年度） △434,022千円
目標値（令和7年度） △430,000千円以内

	系統数	走行キロ (km)	運送収入（千円）	運送経費（千円）	営業収支 (千円)	収支率 (%)
			キロあたり収入 (円)	キロあたり原価 (円)		
令和4年度	135	3,099,857.3	933,307	1,290,133	-356,826	72.3%
			301.1	416.2		
令和3年度	130	3,138,428.1	792,993	1,285,472	-492,479	61.7%
			252.7	409.6		
令和2年度 (基準値)	135	3,248,576.9	802,618	1,236,640	-434,022	64.9%
			247.1	380.7		
令和元年度	-	-	1,066,151	1,275,621	-209,470	77.1%
平成30年度	-	-	1,091,064	1,237,106	-146,042	82.8%

【考察】

- ・走行キロが減少している一方でキロ当たり収入が増加している⇒バス利用者がコロナ前の状況に戻りつつある。
- ・運送経費：燃料費高騰などを理由に増大 ・キロあたりの原価：増加⇒営業収支悪化の原因

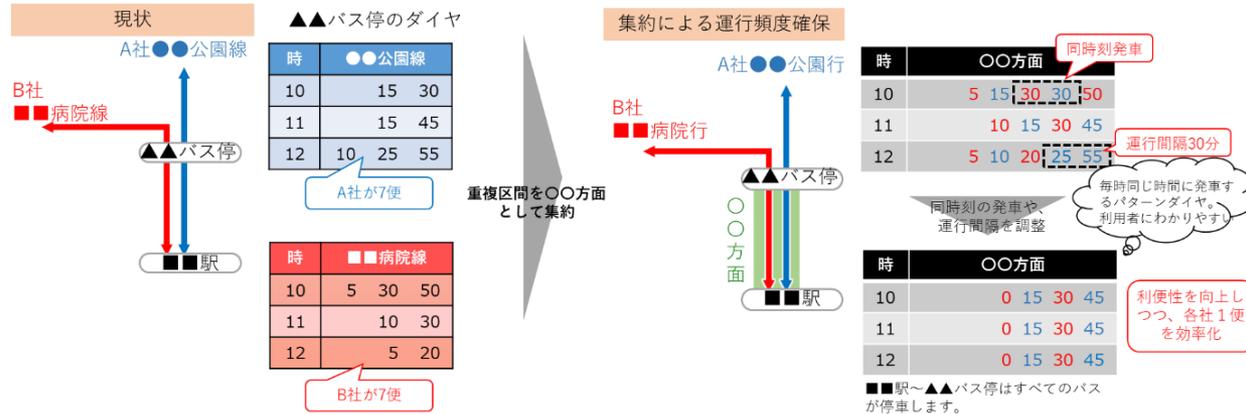
※本指標は新規路線への支援の可否を判断するものではなく、収支差額とともに、収支改善状況や利用変化を把握することで、市内バス路線の健全性を総合的に判断するための指標である。

調査の背景および必要性

【調査事業名】第三次沼津市地域公共交通利便増進実施計画作成支援業務

①市内路線バスの目標運行水準の検討

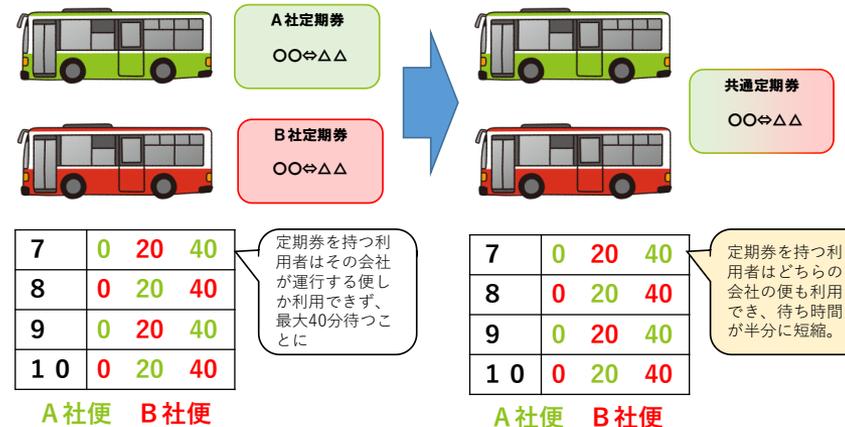
・市民へ利便性の高い運送サービスを維持しつつ、効率的で事業性のある運送事業を継続するため、路線毎の運行頻度や利用者状況、バス事業者の運行収支、運送供給力などのさまざまな視点から市内路線バスの目標運行水準の検討していく。



②市南部地区（西浦線・沼津静浦長岡線）の共通定期券化の検討

・複数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等、利便性に課題がある。

・そのため、定期券利用者の利便性向上・利用者数の増加を図るため、市南部地区（西浦線・沼津静浦長岡線）の共通定期券化の検討を行う。



調査結果の地域公共交通計画への反映

①市内路線バスの目標運行水準の検討

<今後の見解>

- (株)東海バス
「下香貫循環線」
- 富士急シティバス(株)
「東海道線」、「拓南東線」、
「運転免許センター線」「北小林線」



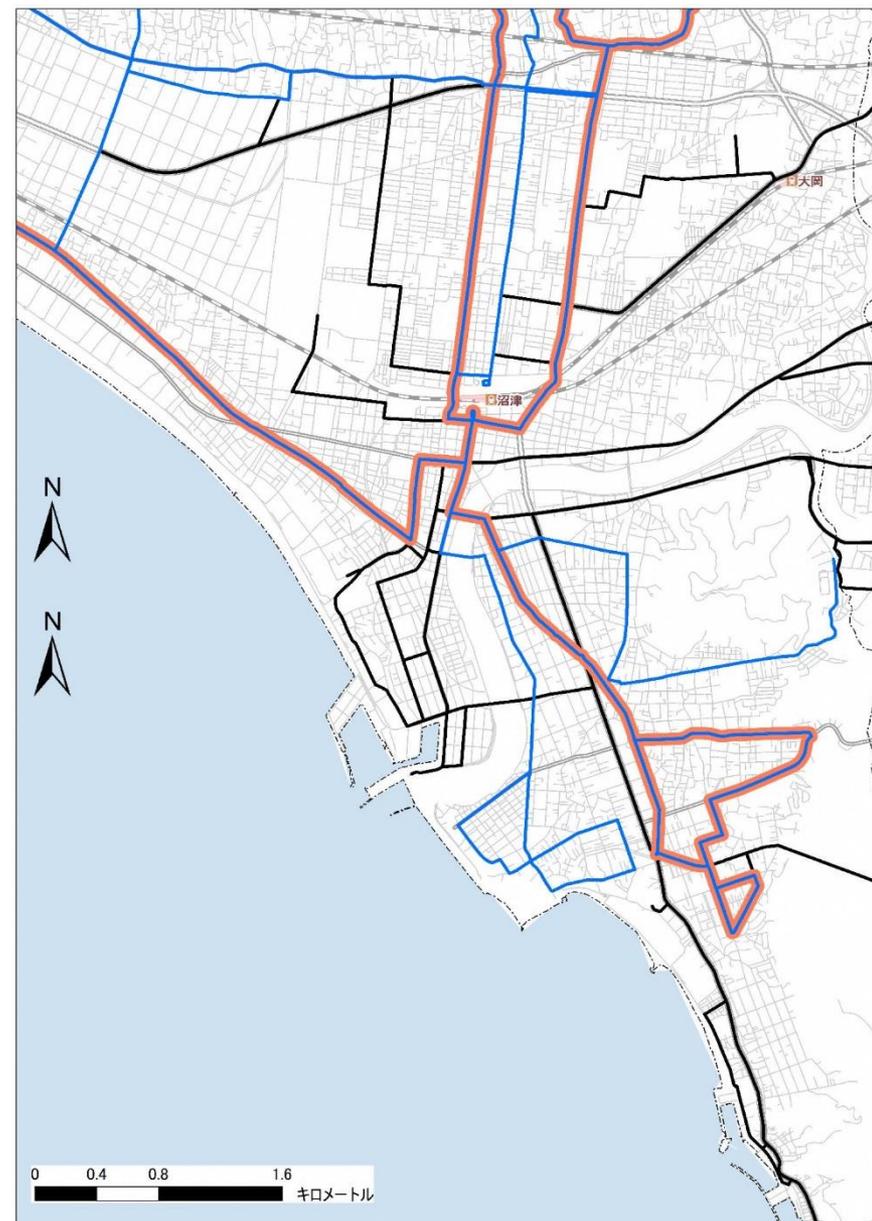
沿線人口が多く、目的地となる施設が立地するなど路線バスの利用ポテンシャルが高く、沼津駅と各拠点とをつなぐ重要な路線である。令和6年4月から新たに地域内フィーダー系統として位置付け、国及び市の補助により路線の維持・運行頻度の確保に努めていく。

<運行水準について>

※現在も分析中のため、現時点での見解である。

(1)現状の運行本数が多い路線（4～5本程度/時間運行）
「西浦・伊豆長岡方面」「ららぽーと・市立病院方面」
⇒最低でも4本程度は維持できるように検討。

(2)「門池免許センター方面」は、沿線に人口が分布しているが、リコー通り、市営球場通りで路線が分かれているため非効率な運行となっている。
⇒路線を1本へ集約化を検討。



実施した調査およびその結果明らかになったこと・調査結果の地域公共交通計画への反映

②市南部地区（西浦線・沼津静岡長岡線）の共通定期券化の検討 ※現在も分析中のため、進捗状況を示す

○検討対象路線

伊豆箱根バス(株)「沼津静岡長岡線」、(株)東海バス「西浦線」

○定期券対象区間：沼津駅～多比

※運行路線が異なる区間は定期券適用対象外

八間町～市場八幡（伊豆箱根バス）及び藤井原～市場町一丁目（東海バス）



＜分析について＞

事業者が想定する運行頻度において、共通定期券化を導入した場合の収支シミュレーションを行う

案①3本/時間

伊豆箱根バス2本/時間
東海バス 1本/時間

案②4本/時間

伊豆箱根バス3本/時間
東海バス 1本/時間

事業採算性を考慮した按分率を検討

運行本数を基に売上按配率整理

上記、シミュレーションを実施したうえで

共通定期券の販売金額をシミュレーション検討

(例)
定期券販売額⇒
1.3倍...1.5倍...etc

—その他—
利用者が増えた場合の感度分析⇒
現在の収支状況と比較

検討結果をバス事業者へ共有
事業採算性に考慮し共通定期券化を図る

調査の背景及び必要性

【調査事業名】 ①公共交通マップの作成 ②協議会の運営

①公共交通マップの作成

・本市のバス路線は、JR沼津駅を中心として放射状に広範囲に整備されているが、複数のバス・タクシー事業者が運行していることから、利用者にとっては路線や運行情報が分かりにくいものとなっており、利便性向上が喫緊の課題となっている。

・また、見直し前のバス路線図についても、デフォルメされた地形図に事業者毎に色分けされた路線を落とし込んだものとなっており、現在地と目的地の位置や距離が把握しにくいものとなっていた。

・このため、実際の地形に合わせた1枚の地図上に市内を走行する鉄道とバス路線を集約し、併せて運行ルート・方面ごとに路線を色分けしたマップを作成し、利用者の利便性向上・乗継円滑化を図るとともに、路線再編等の周知を行う。

見直し前



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

見直し後



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

②協議会の運営

○「沼津市地域公共交通協議会」

- ・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設置。
- ・沼津市地域公共交通計画の作成にかかる協議及び市民の生活に必要な旅客運送の確保・利便の増進を図るために必要な協議を行う。

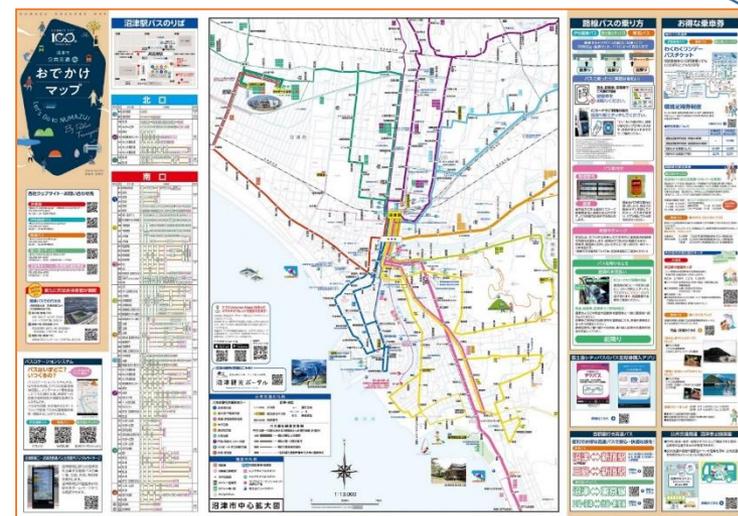
○「交通まちづくり検討部会」

- ・交通事業者を中心として設置。
- ・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・調整を行う。

実施した調査およびその結果明らかになったこと・調査結果の地域公共交通計画への反映

①公共交通マップの作成

- ・主要施設への行き方や、バスの乗り方に関するわかりやすい説明を掲載し、マップを作成。
- ・公共交通の利用者確保に向けて、市内の中心部の主要商業施設や各公共施設、病院など、主要な乗降ポイントなどで随時マップを配布し利用促進していく。
- ・また、毎年、路線の再編や変更をするため、来年度以降も引き続きマップの更新に努め、計画の取り組みを推進していく。



▼沼津市公共交通deおでかけマップ

②協議会の運営

- ・計画に基づく事業評価、利便増進実施計画の内容確認、その他来年度の運行計画等の確認のため、下記のとおり協議会等を行った。
- ・来年度も引き続き、計画の取り組みを推進できるよう協議会を通じて協議・検討していく。

直近の地域公共交通協議会、交通まちづくり検討部会、利便増進に関する個別協議の開催状況

【地域公共交通協議会】

- 第1回 令和5年6月13日
- 第2回 令和5年9月8日
- 第3回 令和6年2月5日

【交通まちづくり検討部会】

- 第1回 令和5年4月18日
- 第2回 令和5年8月23日
- 第3回 令和5年12月26日

【利便増進に関する個別協議】

- 第1回 令和5年4月27日
- 第2回 令和5年5月8日
- 第3回 令和5年6月6日
- 第4回 令和5年6月27日
- 第5回 令和5年9月15日
- 第6回 令和5年11月9日
- 第7回 令和5年11月17日
- 第8回 令和5年12月4日

＜個別協議内容＞

- ・サンシャインパスの運用について
- ・沼津駅南口3番線（西浦線・沼津静浦長岡線）のパターンダイヤ化・共通定期券化に関する調整

等

1. 路線図

2. 該当路線の概要



りらぽーと・原団地・原駅線

ルート ①りらぽーと沼津～片浜駅～原駅
 ②片浜駅～県営原団地～原駅

便数等 ①平日:13.5便/日 土日祝日:13便/日
 ②平日:1.5便/日

運賃 対キロ制運賃
 運送事業者 富士急シティバス(株)

片浜・柳沢線

ルート 片浜駅～愛鷹中学校校入口～柳沢

便数等 ①平日:7.5便/日 土日祝日:3.5便/日

運賃 対キロ制運賃
 運送事業者 富士急シティバス(株)

ミューバス原・浮島線

ルート ①原駅～東平沼～浮島地区センター
 ②原駅～市営原団地～荒久
 ③原駅～沼川橋・三合橋・石川～荒久
 ④原駅～石川・ヤマハモーター前～原駅

便数等 ①平日:5便/日 土日祝日:3便/日
 ②平日:2便/日 土日祝日:1.5便/日
 ③平日:2.5便/日 土日祝日:1.5便/日
 ④毎日運行:3便/日

運賃 200円の定額制
 運送事業者 富士急静岡タクシー(株)

3. 地域内フィーダー系統の事業評価について

地域内フィーダー系統は、複数の市町に跨る地域間幹線系統と接続する交通ネットワークの一部であり、支援としての役割を担う路線を国からの補助を受けて運行しています。

令和5年度運行分(令和4年10月～令和5年9月分)について、当初設定した目標が達成されているかを確認するため、達成状況の評価を実施するものです。

令和4年			令和5年				令和6年
6月	9月	10月～	2月	3月	～9月	11月	2月5日
運行計画について協議会にて承認	国土交通大臣から運行計画について認定	運行開始	計画変更について協議会にて承認	国土交通大臣から運行計画の変更について認定		補助金交付申請	自己評価(第3回地域公共交通協議会)
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">自己評価期間</div> ➔							

地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統）の事業評価について①

定量的な目標については、沼津市地域公共交通計画における指標に基づいて、収支差額を目標としています。路線ごとの目標値と実績値は以下のとおりです。

路線名	目標値（収支差額）	実績（収支差額）	利用者数	達成状況	判定基準
ららぽーと・原団地・原駅線	▲15,000千円	▲14,265千円 (収支率56.20%)	97,168人 (17.4人/回)	A	A⇒15,000千円以下 B⇒15,750千円未満 C⇒15,750千円以上
片浜・柳沢線	▲6,700千円	▲6,273千円 (収支率18.02%)	8,594人 (3.8人/回)	A	A⇒6,700千円以下 B⇒7,035千円未満 C⇒7,035千円以上
ミューバス原・浮島線	▲7,000千円	▲6,943千円 (収支率31.27%)	16,011人 (3.9人/回)	A	A⇒7,000千円以下 B⇒7,350千円未満 C⇒7,350千円以上

【考察】収支差額の目標を達成した。今後においても更なる利用促進に努め、収支状況の向上を目指す。

今後も沿線地域や近隣の商業施設等での周知を図るとともに、JRの乗継を考慮したダイヤ改正等引き続き利用促進に向けた取組みを実施していく。

目標達成のための実施内容

（ららぽーと・原団地・原駅線、片浜・柳沢線）

- 原線、根方線との接続における乗継割引の導入
- 原・愛鷹・今沢・片浜地区における路線図及び時刻表の配布
- 沿線小学校でのバスの乗り方教室の実施
- 原駅バスターミナルの環境改善
- 原駅、片浜駅、原・愛鷹・今沢・片浜地区センターでの公共交通マップの配架

（ミューバス原・浮島線）

- 地域協議を行い、利用実績の分析による運行計画の見直し
- 浮島地区における路線図及び時刻表の配布
- 原駅、原・浮島地区センターでの公共交通マップの配架
- 原駅バスターミナルの環境改善

地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統）の事業評価について②

→地域内フィーダー系統補助は、地域幹幹線バス系統等に接続することや、路線定期運行の場合、**輸送量(1運行あたり輸送人員)が2人/1回以上**であることが主な要件です。**つまり、1運行あたり輸送人員が2人を割ってしまうと国庫補助の基準を満たさず、地域内フィーダー系統の維持が難しくなります。**

※1運行あたり輸送人員の計算法・・・輸送人員(人)÷運行回数(回)

路線名	系統	1月当たりの利用者数(人)		1運行当たりの利用者数(人)		1月当たりの収支差額(千円)		収支率(%)	
		R4	R5	R4	R5	R4	R5	R4	R5
ららぽーと・原団地・原駅線	ららぽーと沼津～原駅	8,624	7,716	19.7	18.3	1,189	1,161	53.84	53.68
	片浜駅～原駅	141	382	7.0	19.0	55	28	24.80	58.72
片浜・柳沢線	片浜駅～柳沢	425	716	2.2	3.8	569	523	11.20	18.02
ミューバス原・浮島線	原駅～浮島地区センター	361	384	2.7	2.9	196	202	28.82	27.00
	原駅～市営原団地～荒久	215	366	3.8	6.5	127	110	28.82	38.85
	原駅～石川～荒久	327	229	4.9	3.4	142	134	28.84	25.09
	原駅循環	298	356	3.2	3.9	126	132	28.82	34.15

・片浜駅～原駅の利用者が増加した要因としては、運行時間を特別支援学校の生徒の通学時間に合わせたことにより、当該生徒の利用者が増加したためです。今後も**地域住民に対し周知**を継続し、鉄道や他路線との乗継等による**利便性を向上させ、利用者の確保に繋げていきます。**

・片浜・柳沢線は、1運行あたりの輸送人員が3.8人と昨年度より1.6pの増加となりました。今後も今年度に引き続き**利便性が高まっている点を地域住民に重点的にアピールし、更なる利用者の増加に努めます。**

・ミューバス原・浮島線は、1運行あたり輸送人員が2.9～6.5と、**今後補助基準を下回らないよう、今後も継続して利用促進が必要です。**今後も**地域住民に対し周知**を継続し、鉄道や他路線との乗継等による**利便性を向上させ、利用者の確保に繋げていきます。**

＜地域公共交通計画の評価等結果の様式＞

沼津市地域公共交通計画の評価等結果（令和5年4月～令和6年1月）

目標	目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考
年間公共交通利用回数 ◆市民一人あたり H30：85回/年 →R7：88回/年 ◆利用者総数 H30：45,837人/日 →R7：45,900人/日	①西部地区路線再編<R3> ②南部地区路線再編<R4> ③公共交通軸における運行頻度の確保<R4> ④都市的居住圏内における運行水準の検討<R5> ⑤自主運行バスの運行維持に係る見直し<R3・4> ⑥沼津駅南口バスターミナル再編<R3> ⑦バスターミナル発着のダイヤ調整<R4・5> ⑧沼津駅南口バスターミナルバス停デザイン統一<R3> ⑨沼津駅南口デザインサイン設置<R3> ⑩路線バス利用環境向上設備導入支援（バスロケーションシステム・IC決済機器導入費補助）<R3> ⑪南部地区（西浦・静浦長岡方面）の共通定期券化の検討<R5> ⑫バス路線図（おでかけマップ）作成<R2～R5> ⑬モバイルマネジメントの実施（出前講座）<R3～5> ⑭モバイルマネジメント用パンフ作成<R4> ⑮自動運転実証実験<R3～5> ⑯沼津港バス乗り場集約、デザインサイン設置<R4> ⑰車番認証カメラ設置<R4> 電動キックボード社会実験<R4> ⑱高齢者バス・タクシー共通利用券（65歳以上市民へ3,000円分のバス・タクシー利用券を配付）<R3>	統計調査	【達成状況】 ◆市民一人あたり R4：72回 基準年度比→84.7% 前年度比→107.5% ◆利用者数 R4：37,686人 基準年度比→82.2% 前年度比→107.3% ・鉄道 R4：22,706人/日 基準年度比→84.3% 前年度比→108.6% ・バス R4：11,337人/日 基準年度比→81.0% 前年度比→102.2% ・タクシー R4：3,643人/日 基準年度比→74.4% 前年度比→116.6% 【分析】 ・7割～8割ほど公共交通の利用回数が増えてきている。 A：コロナ前の傾向（H29～R1）→鉄道及びバスについては利用回数がほぼ横ばい。タクシーについては約3.0%利用者減の傾向。 B：コロナ禍の傾向→前年と比較し、利用者が回復傾向にある。 C：AとBの対比→新型コロナウイルスの影響による外出機会の減少や観光利用の低調等により、依然として利用が減少したままとなっている。	・計画に位置付けた施策については、一部前倒しで実施するなど、着実に実施してきている。 ・数値指標（年間公共交通利用回数・まちなかへの来訪回数）に対しては、年々、回復傾向にあるものの、依然としてコロナ禍において厳しい状況にある。コロナの収束や各種施策による大幅な人流の変化がない限り達成は困難な見込み。 ・数値指標（路線バス運行に係る収支差額）に対しては、目標を達成することができた。達成の要因としては、令和3年度から令和4年度にかけて、利用者がコロナ前の利用状況に戻りつつあり、運送収入が上がり収支が良くなったと考えられる。 ・「第二次・沼津市地域公共交通利便増進実施計画」について令和5年3月に認定及び令和5年8月に変更認定を受け、令和5年度実施事業として主に下記の事業に取り組んだ。 ①都市的居住圏内における運行水準の検討 ②南部地区（西浦・静浦長岡方面）の共通定期券化の検討 ※以下は利便増進実施計画に関連して5年度に実施を予定する他の事業 ③おでかけマップの作成 ④モバイルマネジメントの実施 ⑤沼津バス共通学生フリーパス ・令和6年2月に、第三次・令和6年度実施事業として、沼津市地域公共交通利便増進実施計画の変更申請を予定しており、主に下記の事業に取り組む。 ①都市的居住圏内の路線の集約・再編 ②都市的居住圏内の公共交通軸における運行頻度の確保 ③沼津駅南口3番乗り場のパターンダイヤ化・等間隔運行	

<p>まちなかへの来訪回数 ◆市民一人あたり R5: 40回/年 →R7: 42回/年 ◆中心市街地歩行者通行量 R5: 63,851人/日 →R7: 63,900人/日</p>	<p>⑱バス・タクシー共通利用券 (市民へ3,000円分のバス・タクシー利用券を配付) <R4> ⑳路線バス事業継続運行費補助、バス・タクシー燃料高騰対策補助事業<R4・5> ㉑沼津バス3社共通学生フリーバス<R5></p>	<p>中心市街地歩行者通行量調査</p>	<p>【達成状況】 ◆市民一人あたり R5: 34回/年 基準年度比→85.0% 前年度比→113.3%</p> <p>◆中心市街地歩行者通行量 R5: 51,858人/日 基準年度比→81.2% 前年度比→113.5%</p> <p>【分析】 ・年々、まちなかへの来訪回数が増えてきている A: コロナ前の傾向 (H27~R1) → H27~R1の数値を平均すると通行量に変動はほぼ横ばい。 B: コロナ禍の傾向 (R3~R5) → 前年と比較し、回復傾向にある。 C: AとBの対比→新型コロナウイルスの影響による外出機会の減少や観光利用の低調等により、依然として利用が減少したままとなっている。</p>	<p>※以下は利便増進実施計画に関連して6年度に実施を予定する他の事業 ③おでかけマップの作成 ④片浜駅デジタルサイン設置 ⑤モビリティ・マネジメントの実施(小学生向け出前講座の継続実施、成年者向けMMの推進)</p>
<p>路線バス運行に係る収支差額 ◆R2: △434,022千円 →R7: △430,000千円以内</p>		<p>路線バス運行に係る収支差額</p>	<p>【達成状況】 路線バス運行に係る収支差額 ◆R2: △434,022千円(基準値) R3: △492,479千円 R4: △356,826千円</p> <p>【分析】 ・運送収入が上がっている→令和3年度から令和4年度にかけて、利用者がコロナ前の利用状況に戻りつつある。また、学校の休校がなくなり、ある程度日常生活に近い状態になった。また、観光客が年々増えている。 ・実車走行キロが下がっているにもかかわらず、運送経費が上がっているのは、物価高騰が原因であることが考えられる。</p>	

(記載に当たっての留意事項)

- ・ 本様式中、表題の「(〇年〇月～〇年〇月)」の部分には、評価等の対象となる期間を記入してください。
- ・ 毎年度の評価になじまないような目標や、数年おきの評価を予定している目標については、「備考」の欄にその旨を明記の上、「目標」及び「備考」の欄以外は「-」と記載して下さい。
- ・ 一つの目標と複数の取組が対応している場合や、複数の目標と一つの取組が対応している場合には、適宜欄を修正の上、記載を行ってください。
- ・ 月ごとの利用者数の推移等の詳細データや、地域公共交通計画の評価等に係る協議会における議論の結果(議事録等)等の関連資料がある場合には、併せて添付して下さい。
- ・ 地方公共団体・協議会等において独自に作成している評価等の様式が既にある場合や、地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価を行った報告様式がある場合には、参考資料として添付して下さい。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画策定に係る事業)

令和 **資料6-1**

協議会名: 沼津市地域公共交通協議会

①事業の結果概要	④事業実施の適切性	③生活交通確保維持改善計画又は地域公共交通網形成計画等の計画策定に向けた方針
<p>【事業内容及び結果概要を記載】</p>	<p>A・B・C評価</p> <p>【事業が適切に実施された(されている)かを記載。適切に実施されなかった(されていない)場合には、実施されなかった事項及び理由等記載】</p>	<p>【補助申請を行う補助対象事業名、事業内容、実施時期等を記載】</p>
<p>【事業名】第三次沼津市地域公共交通利便増進実施計画作成支援業務</p> <p>【事業内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内路線バスの目標運行水準の検討 ・市南部地区(西浦線・沼津静浦長岡線)の共通定期券化の検討 <p>【結果概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在の運行及び利用状況を分析し課題を抽出した上で、運行形態、運行区間、運行時間、運行頻度などについて詳細な調査・分析・検討を行い、新型コロナウイルス感染拡大の影響により危機的な状況にある、暮らしの足・おでかけの足である公共交通を主体的に支え、利便性の高い持続可能な運送サービスの提供を確保するため、中心市街地における運行水準の確保等といった改善策の実施に向け、検討を行った。また、利用者の利便性向上のため、共通定期券化の検討も行った。 	<p>A</p> <p>当初予定していたスケジュール通り進んでおり、令和6年3月末の業務完了を予定している。計画通り、事業が適切に実施されている。</p>	<p>【補助対象事業名】</p> <ol style="list-style-type: none"> ①地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統) ②地域公共交通調査事業(利便増進実施計画推進事業) <p>【事業内容】</p> <ol style="list-style-type: none"> ①「ららぽーと・原団地・原駅線」、「片浜・柳沢線」、「ミューバス原・浮島線」の運行 ②公共交通マップの作成、モビリティ・マネジメントの実施、バスベルティグッツの作成、協議会の運営 <p>【実施時期】</p> <ol style="list-style-type: none"> ①令和6年4月～ ②公共交通マップの作成: 令和6年11月頃～令和7年3月 協議会の運営: 令和6年4月～令和7年3月 <p>【方針】</p> <ol style="list-style-type: none"> ①次年度においても、更なる利用促進に努め、収支差額の縮小を目指す。 ②次年度も引き続き、持続可能な地域公共交通の確保、維持、改善を図るため、協議会の運営・公共交通マップの作成を行っていく。また、公共交通への興味や関心を醸成するため、モビリティ・マネジメントの推進をしていく。

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和6年1月15日

協議会名:	沼津市地域公共交通協議会
評価対象事業名:	第3次沼津市地域公共交通利便増進実施計画作成支援業務
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>本市の公共交通機関は、鉄道については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、沼津駅、片浜駅、原駅、大岡駅の4駅が配置されている。路線バスについては、主に伊豆箱根バス、東海バス、富士急シティバスの3社の路線がJR沼津駅を起点に放射状に広範囲に整備され、市中心部においては概ね高い運行水準が確保されているが、複数の事業者による重複運行が見られるなどの課題を有している。また、市内の多くのバス路線は赤字となっており、事業者が不採算路線として廃止したバス路線においては地域住民の日常生活に必要な交通手段を確保するため、市が事業者に運行を委託し欠損額を補助することで維持し、また、近隣市町と接続する原線、戸田・修善寺線、沼津静浦長岡線等の6路線は国の補助をいただき地域間幹線として運行されているほか、幹線に接続するらぽーと・原田地・原駅線など7路線も国の補助をいただきフィーダー系統として運行されている。</p> <p>本市の公共交通の課題として、バス事業者間の調整が図られていないため運行が効率的でなく、また運行頻度が乏しく最終バスの運行時間が早いなど、利用者にとって利便性に欠けているということなどが挙げられる。</p> <p>このような中、持続可能な地域公共交通の確保、維持、改善を図るため、「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～」を基本方針とした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、活性化再生法の改正に伴い、指標等の追加、見直しを盛り込んだ「地域公共交通計画」へ令和4年2月に一部改訂した。基本方針に基づき、「おでかけの手段として選ばれる公共交通」、「市民とともに支え育む公共交通」、「まちのにぎわいをサポートする公共交通」の3つを計画の目標に設定し、目標達成に向けて5つのプロジェクトを設けている。</p> <p>「公共交通軸形成プロジェクト」では、市街地を中心とした路線の再編、特に重複路線の解消や路線の短縮などにより運行の効率化を図り、それに伴い運行頻度の確保や運行時間帯の拡大、人口集積地への路線新設を行うことなどを実施事業として位置づけている。また、「わかりにくさ使いにくさ解消プロジェクト」では、本市最大の交通結節点であるJR沼津駅南口バスターミナルにおいて、発着バスのダイヤを等間隔にすることなどに取り組むこととしている。また、事業者ごと個別に提供されている利用促進等のサービスについて、事業者間で連携した取り組みが必要であることから、「楽しいおでかけ創出プロジェクト」として、企画乗車券やフリーパス、路線図や時刻表の作成などの取り組みを実施することとしている。</p> <p>さらに、これらの施策を具体的に進めるためのアクションプランである沼津市地域公共交通利便増進実施計画について、第二次実施事業(令和5年度実施事業)を位置付け、令和5年3月23日に認定・令和5年8月31日に変更認定をいただき、現在、第三次実施事業(令和6年度実施事業)を位置付けた利便増進実施計画の認定申請を令和6年2月に予定している。</p> <p>これまで、計画に位置付けた施策を着実に実施してきたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により地域公共交通の利用が著しく低下した危機的状況にあり、計画に定めた数値指標に対する経過もやや厳しく、今後の回復に向けて早期対策を施す必要が生じている。主に上記3社の同意を得ながら利便増進実施計画を策定し、事業を進めていくことで、これらの施策を具体的かつスピーディに進めていく。</p> <p>本事業は、路線毎の運行頻度や利用者状況、バス事業者の運行収支、運送供給力などのさまざまな視点から市内路線バスの目標運行水準の検討していくものである。また、利用者の使いやすさ向上のため、市南部地区(西浦線・沼津静浦長岡線)の共通定期券化の検討を行うものである。本事業によって得られたデータは、上記3社に共有し、運行の効率化や利用者の利便性向上に向けて協議を進めていく。</p>

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画推進に係る事業)

令和 資料6-1

協議会名:沼津市地域公共交通協議会

①事業の結果概要	④事業実施の適切性		③事業の今後の改善点 (特記事項含む)
【事業内容及び結果概要を記載】	A・B・C 評価	【事業が適切に実施された(されている)かを記載。適切に実施されなかった(されていない)場合には、実施されなかった事項及び理由等記載】	【事業の今後の改善点として、取組内容・関係者それぞれが果たすべき役割等を記載。】
<p>【事業名】</p> <p>①公共交通マップの作成 ②協議会開催</p> <p>【事業内容】</p> <p>①市内に3社あるバス事業者の路線を集約の上、行き先方面別に経路を色で区分した公共交通マップを作成し、利用者の利便性向上・乗継円滑化を図るとともに、路線再編等の周知を行う。</p> <p>②計画に基づく事業評価、また、引き続き具体化を進めていく利便増進実施計画の内容確認のために協議会を開催する。</p> <p>【結果概要】</p> <p>①主要施設への行き方や、バスの乗り方に関するわかりやすい説明を掲載し、マップを作成。市内の中心部の主要商業施設や各公共施設、病院など、主要な乗降ポイントで配布。</p> <p>②計画に基づく事業評価、利便増進実施計画の内容確認、その他来年度の運行計画等の確認を協議会の中で行った。</p>	A	当初予定していたスケジュール通り進んでおり、令和6年3月末の業務完了を予定している。計画通り、事業が適切に実施されている。	<p>①公共交通の利用者確保に向けて、市内の中心部の主要商業施設や各公共施設、病院など、主要な乗降ポイントなどで随時マップを配布し利用促進していく。また、毎年、路線の再編や変更をするため、マップに最新情報を掲載できるよう更新に努める。</p> <p>②来年度も引き続き、計画の取り組みを推進できるよう協議会を通じて協議・検討していく。</p>

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和6年1月15日

協議会名:	沼津市地域公共交通協議会
評価対象事業名:	①公共交通マップの作成 ②協議会開催
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>本市の公共交通機関は、鉄道については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、沼津駅、片浜駅、原駅、大岡駅の4駅が配置されている。路線バスについては、主に伊豆箱根バス、東海バス、富士急シティバスの3社の路線がJR沼津駅を起点に放射状に広範囲に整備され、市中心部においては概ね高い運行水準が確保されているが、複数の事業者による重複運行が見られるなどの課題を有している。また、市内の多くのバス路線は赤字となっており、事業者が不採算路線として廃止したバス路線においては地域住民の日常生活に必要な交通手段を確保するため、市が事業者に運行を委託し欠損額を補助することで維持し、また、近隣市町と接続する原線、戸田・修善寺線、沼津静浦長岡線等の6路線は国の補助をいただき地域間幹線として運行されているほか、幹線に接続するららぽーと・原団地・原駅線など7路線も国の補助をいただきフィーダー系統として運行されている。</p> <p>本市の公共交通の課題として、バス事業者間の調整が図られていないため運行が効率的でなく、また運行頻度が乏しく最終バスの運行時間が早いなど、利用者にとって利便性に欠けているということなどが挙げられる。</p> <p>このような中、持続可能な地域公共交通の確保、維持、改善を図るため、「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～」を基本方針とした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、活性化再生法の改正に伴い、指標等の追加、見直しを盛り込んだ「地域公共交通計画」へ令和4年2月に一部改訂した。基本方針に基づき、「おでかけの手段として選ばれる公共交通」、「市民とともに支え育む公共交通」、「まちのにぎわいをサポートする公共交通」の3つを計画の目標に設定し、目標達成に向けて5つのプロジェクトを設けている。</p> <p>「公共交通軸形成プロジェクト」では、市街地を中心とした路線の再編、特に重複路線の解消や路線の短縮などにより運行の効率化を図り、それに伴い運行頻度の確保や運行時間帯の拡大、人口集積地への路線新設を行うことなどを実施事業として位置づけている。また、「わかりにくさ使いにくさ解消プロジェクト」では、本市最大の交通結節点であるJR沼津駅南口バスターミナルにおいて、発着バスのダイヤを等間隔にすることなどに取り組むこととしている。また、事業者ごと個別に提供されている利用促進等のサービスについて、事業者間で連携した取り組みが必要であることから、「楽しいおでかけ創出プロジェクト」として、企画乗車券やフリーバス、路線図や時刻表の作成などの取り組みを実施することとしている。</p> <p>本事業は、上記「楽しいおでかけ創出プロジェクト」の一つであり、市内に3社あるバス事業者の路線を集約の上、行き先方面別に経路を色で区分した公共交通マップを作成し、利用者の利便性向上・乗継円滑化を図るとともに、路線再編等の周知を行う。また、計画に基づく事業評価・引き続き具体化を進めていく利便増進実施計画の内容確認のために協議会の運営をしていく。</p>

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

資料6-5

協議会名： 沼津市地域公共交通協議会

評価対象事業名： 地域内フィーダー系統確保維持費補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
<p>【補助対象となる事業者名等の名称を記載】</p>	<p>【系統名・航路名・設備名、運行(航)区間、整備内容等を記載(陸上交通に係る確保維持事業において、車両減価償却費等及び公有民営方式車両購入費に係る国庫補助金の交付を受けている場合、離島航路に係る確保維持事業において離島航路構造改革補助(調査検討の経費を除く。)を受けている場合は、その旨記載)】</p>	<p>【事業評価の評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】</p>	<p>A・B・C評価</p> <p>【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されなかった場合には、理由等を記載】</p>	<p>A・B・C評価</p> <p>【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】</p>	<p>【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載すること。】</p> <p>※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載</p>
<p>富士急シティバス株式会社</p>	<p>ららぽーと・原団地・原駅線(2系統) ・ららぽーと沼津～片浜駅～原駅 ・片浜駅～県営原団地～原駅</p>	<p>・「原線」や「片浜・柳沢線」との接続における乗継割引の実施 ・原駅、片浜駅、原・愛鷹・今沢・片浜地区センターでの公共交通マップの配架 ・原・愛鷹・今沢・片浜地区における路線図及び時刻表の配布</p>	<p>A</p> <p>計画通り事業は適切に実施された。</p>	<p>A</p> <p>〔効果指標：収支差額〕 【目標】▲15,000千円以下 【実績】▲14,265千円 (+735千円)</p> <p>目標値より735千円収支差額が縮小できた。</p>	<p>収支差額の目標を達成した。今後においても、更なる利用促進に努め、収支差額の縮小を目指す。</p>
<p>富士急シティバス株式会社</p>	<p>片浜・柳沢線(1系統) ・片浜駅～愛中入口～柳沢</p>	<p>・沿線小学校でのバスの乗り方教室の実施 ・原駅バスターミナルの環境改善</p>	<p>A</p> <p>計画通り事業は適切に実施された。</p>	<p>A</p> <p>〔効果指標：収支差額〕 【目標】▲6,700千円 【実績】▲6,273千円 (+427千円)</p> <p>目標値より427千円収支差額が縮小された。</p>	<p>収支差額の目標を達成した。今後においても、更なる利用促進に努め、収支差額の縮小を目指す。</p>
<p>富士急静岡タクシー株式会社</p>	<p>ミューバス原・浮島線 ・原駅～沼川橋～浮島地区センター ・原駅～マックスバリュ沼津原町店前～荒久 ・原駅～沼川橋～原駅(循環) ・原駅～沼川橋～荒久</p>	<p>・地域協議を行い、利用実績の分析による運行計画の見直し ・浮島地区における路線図及び時刻表の配布 ・原駅、原・浮島地区センターでの公共交通マップの配架 ・原駅バスターミナルの環境改善</p>	<p>A</p> <p>計画通り事業は適切に実施された。</p>	<p>A</p> <p>〔効果指標：収支差額〕 【目標】▲7,000千円 【実績】▲6,943千円 (+57千円)</p> <p>目標値より収支差額が57千円縮小された。</p>	<p>収支差額の目標を達成した。今後においても、更なる利用促進に努め、収支差額の縮小を目指す。</p>

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和6年1月15日

協議会名:	沼津市地域公共交通協議会
評価対象事業名:	令和5年度地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>本市の公共交通機関は、鉄道については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、沼津駅、片浜駅、原駅、大岡駅の4駅が配置されている。路線バスについては、主に伊豆箱根バス、東海バス、富士急シティバスの3社の路線がJR沼津駅を起点に放射状に広範囲に整備され、市中心部においては概ね高い運行水準が確保されているが、全般として自家用車への利用率が高く、バス事業者は多くの赤字路線を抱えており、特に郊外部はその傾向が顕著である。他市を結ぶ幹線交通としてはJR東海道本線が運行しているほか、地域間幹線系統として、市西部地区においては富士市とを結ぶ原線を富士急シティバスが運行しており、近隣をミューバス原・浮島線といったコミュニティバスやららぽーと・原団地・原駅線、片浜・柳沢線といった路線バスが、車を持たない高齢者や学生など、他の交通手段のない方々の生活に不可欠な路線として運行している。</p> <p>しかしながら、コミュニティバス及び路線バスの利用者数は、昨今の人口減少に加え、コロナ禍も重なったことから減少の一途を辿っており、各路線では収支悪化によって運行の継続が困難な状況となっている。</p> <p>本市では沼津市地域公共交通利便増進実施計画を策定し、令和3年度に市西部地区における利便性の向上と利用状況に応じた効率化を図るため、路線の再編を計画した。</p> <p>市西部に位置する片浜、今沢、愛鷹、原、浮島地区住民の通院や買い物を中心とした生活に必要な不可欠な移動手段として、路線バスの「ららぽーと・原団地・原駅線」、「片浜・柳沢線」、コミュニティバスとして運行している「ミューバス原・浮島線」を存続させていくことが必要である。</p> <p>このため地域公共交通確保維持事業により、地域間幹線である「原線」に繋がる支線として令和4年度に新設した「ららぽーと・原団地・原駅線」、「片浜・柳沢線」、「ミューバス原・浮島線」を存続させることにより、市西部地区において誰もが利用しやすい公共交通サービスの提供を目指す。</p>