

協議事項(2)

第2次

沼津市地域公共交通計画

策定について

沼津市 都市計画部
まちづくり政策課 交通政策室

◎ 本日の内容

- 計画の背景
 - ・計画策定の必要性
 - ・現計画に対する進捗
 - ・国、県の動向

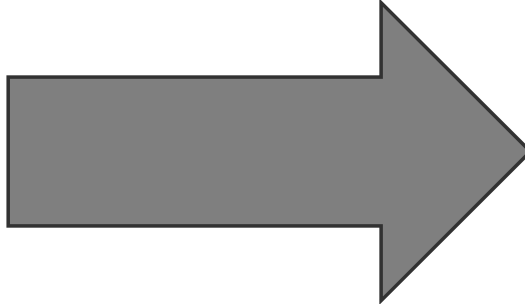
- 計画の策定手順
 - ・検討内容
 - ・スケジュール

- 沼津市の現状と課題
 - ・市内の公共交通の現状
 - ・これまでの取り組み
 - ・沼津市の課題

計画策定の必要性

■本市では、2018年度より交通事業者も参画し意見交換や問題解決に向けた議論を進め、2020年に将来の都市像の実現に向けた地域公共交通ネットワークを形成し、持続可能な地域公共交通の確保・維持・改善を図るため『沼津市地域公共交通網形成計画』（第1次計画）を策定しました。

社会環境の変化により今後本市で予測される未来

- 
- ・人口減少
 - ・高齢化による免許返納者の増加
 - ・公共交通利用者の減少
 - ・生活様式の多様化
 - ・運転士の不足 etc…

新たな課題に対応した施策の検討・目標を再考する必要

令和7年度末に第1次計画が終了することから、次年度以降の取組内容、公共交通のあるべき姿について関係者で協議し、『第2次 沼津市地域公共交通計画（第2次計画）』を策定します。

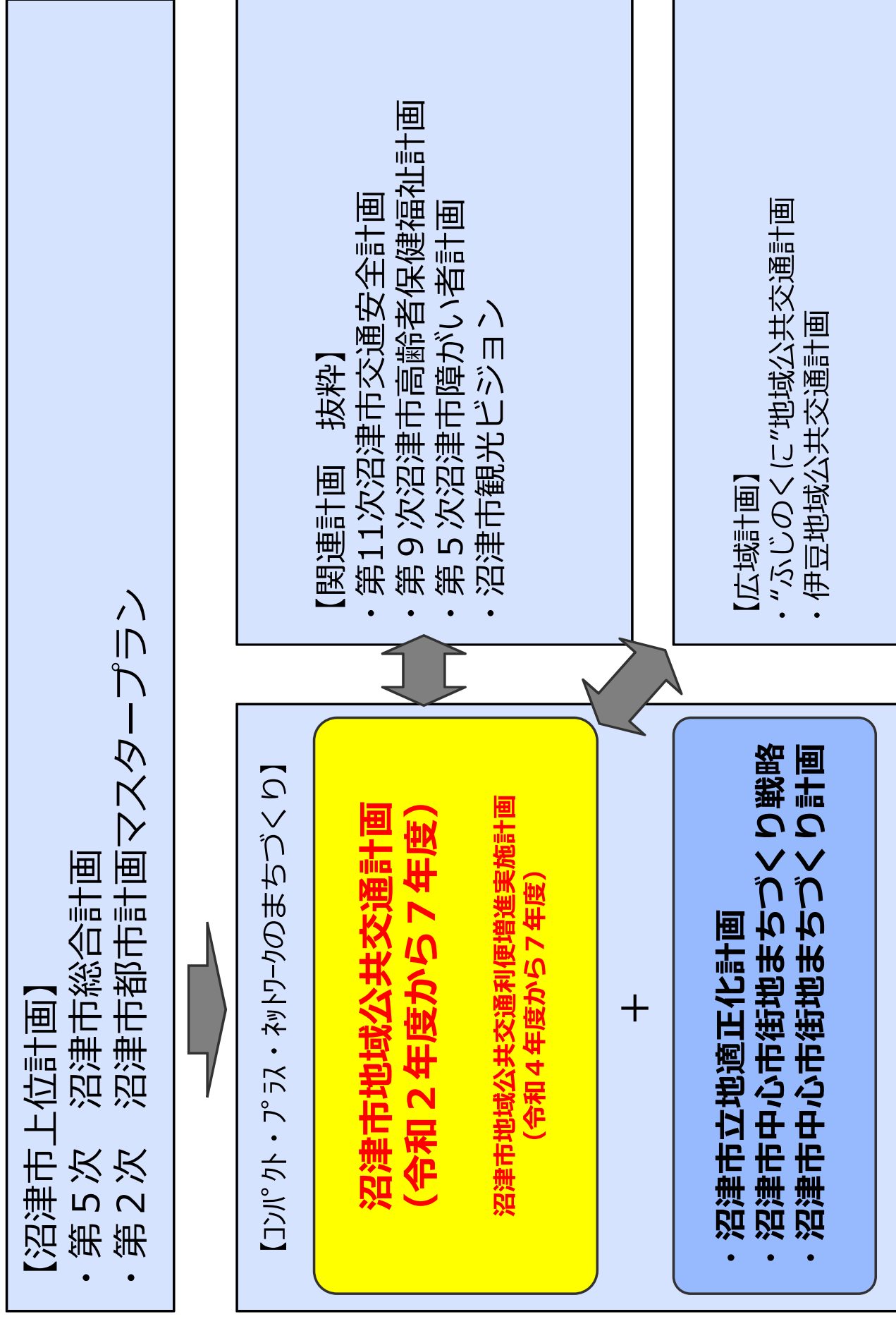
第2次計画の区域、期間

計画の区域：沼津市全域
計画期間：5年間

■第1次計画は6年計画であるが、本市上位計画である第5次沼津市総合計画が令和12年度をもって終了することに鑑み、本計画の終了期間を揃える方向で検討を進めたい。

計画名称	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	
沼津市総合計画	第4次	第5次基本計画（10年）										第6次	
		第5次前期推進計画（5年）											
	第5次後期推進計画（5年）												
第2次沼津市都市計画 マスタープラン	平成28年～令和18年（20年）												
沼津市立地適正化計画	平成30年～令和18年（18年）												
沼津市地域公共交通計画	第1次沼津市地域公共交通計画（6年）												第3次
	第2次沼津市地域公共交通計画（5年）												

現計画の位置づけ



「行きたいまち、住みたいまち。」

～公共交通の改善により、選ばれるまちへ～

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

※強み...東西の鉄道軸(東海道本線、御殿場線と4駅(沼津、片浜、原、大岡))

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

市内11社のタクシー事業者により市内全域を網羅

※弱み...バス事業者3社の違い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

現計画策定時の課題と計画目標

○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～

○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～

○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～

○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～

○課題 5：拠点間の連携が不足

～駅周辺と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～

○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～

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**

現計画策定後の取組経過（主なもの）

沼津市地域公共交通網形成計画（策定…R2.3、改定…R4.2）

- EVバス（グリーンスローモビリティの運行開始）（R2～）
- 公共交通deおでかけマップ作成（R2～）
- バス停デザインの統一、デザインマニュアルの作成（R3～）
- 沼津駅南口バスターミナルの行先方面別再編（R3～）
- 沼津駅デジタルサイネージの設置（R3～）
- ICカード導入（伊豆箱根バス、東海バス）（R3～）

沼津市地域公共交通利便増進実施計画（策定…R4.3）

- 西部地区路線再編実施（R4～）
- 沼津港デジタルサイネージ設置（R4～）
- 学生限定フリーパスの実施（R5）
- 西浦・伊豆長岡方面パターンダイヤ化（R5～）
- 片浜駅デジタルサイネージ設置（R6～）
- 夜間乗合タクシー実証運行（R6）
- バス3社合同なぞ解きイベントの開催（R6）

各プロジェクトの進捗評価

- 現計画に基づき、沼津駅南口のバスターミナルの再編やおでかけマップの作成、サイネージ設置など、利用者にとって利用しやすい環境整備を進めている。
- 一方、**市内全域での路線集約、共通定期券の実施など、事業者間調整が必要な取組が残っている。**

プロジェクト	進捗評価※	進捗評価の視点
1. 公共交通軸形成プロジェクト	△	一部路線において路線再編しているものの、 その他の地域での再編・集約、運行時間帯拡大に向けた夜間乗合タクシーは検討段階。
2. 公共交通セーフティネット構築プロジェクト	△	住民協議会と連携した大岡地区での実証運行は実施したものの、その後の 地域内交通の導入は検討段階。
3. わかりにくさ使いにくさ解消プロジェクト	○	沼津駅バスターミナルの再編や案内表示、デジタルサイネージの設置は概ね完了しているが、利便性向上に向けた 共通定期券導入は検討段階。
4. 楽しいお出かけ創出プロジェクト	△	路線図・時刻表の作成、バスイベントは随時実施しているが、 企画乗車券・フリーパスは検討段階。
5. 沼津駅－沼津港連携プロジェクト	○	沼津港バス停共通化やデジタルサイネージなどは概ね完了しており、 新たなモビリティツールの活用は検討段階。
6. いつでも安心・安全プロジェクト	△	新型コロナウイルス感染症対応地方創成臨時交付金を活用した利用促進を実施。 災害時を想定した仕組みづくりは未対応。

※進捗評価は資料5－1の各評価の◎または○が半数を超えているものを○とし、それ以外を△として評価

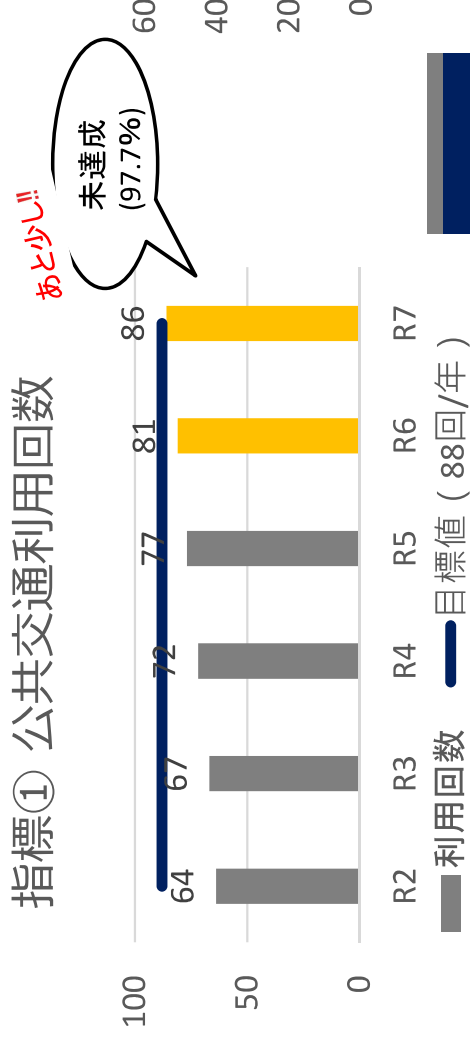
各指標の達成状況の評価

- **指標②及び③は令和7年度達成見込み**である。
- **指標①**は新型コロナウイルス感染症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R2に大幅減となったものの、年々回復傾向にある。H30の基準値85回/年までは回復するが、目標値88回/年までは到達しない見込みである。

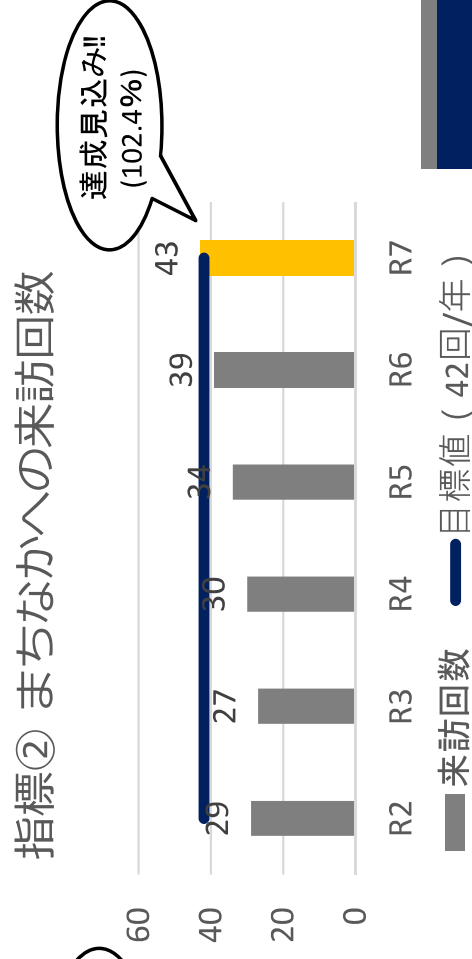
計画指標・目標値（R7）		達成状況						達成状況	
		R2	R3	R4	R5	R6	R7		
【指標①】	公共交通利用回数	88回/年	64回	67回	72回	77回	－	未達成 (87.5%)	
【指標②】	まちなかへの来訪回数	42回/年	29回	27回	30回	34回	39回	－	未達成 (92.9%)
【指標③】	路線バス運行に係る収支差額	△430,000 千円以内	△434,022 千円	△492,479 千円	△356,826 千円	△223,109 千円	－	－	達成

■ R7時点の見通しについて

指標① 公共交通利用回数



指標② まちなかへの来訪回数



- ローカル鉄道・路線バスなどの**地域公共交通**は、地域の社会経済活動に不可欠な基盤。人口減少や少子化、マイカー利用の普及やライフスタイルの変化等による長期的な需要減により、引き続き、多くの事業者が厳しい状況。加えて、新型コロナウイルスの影響により、一気に**10年以上時間が進んだ**との見方もあるほど深刻な状況。
- こうした需要の減少は、交通事業者の経営努力のみでは避けられないものであるため、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「**交通DX**」、車両電動化や再エネ地産地消など「**交通GX**」、①**官民共創**、②**交通事業者間共創**、③**他分野共創**の「**3つの共創**」、すなわち、地域の関係者の**連携と協働**を通じて、**利便性・持続可能性・生産性を高め、地域公共交通の「リ・デザイン」**(再構築)を進める。
- これにより、『**デジタル田園都市国家構想**』及びこれを具体化する「**地域生活圏の構築**」の実現と、社会課題の解決を経済成長のエンジンとする『**新しい資本主義**』の実現を目指す。

交通DX

自動運転

地方公共団体が地域づくりの一環として行うバスサービスについて、実証事業を支援



▲茨城県境町の自動運転バスの運行

MaaS

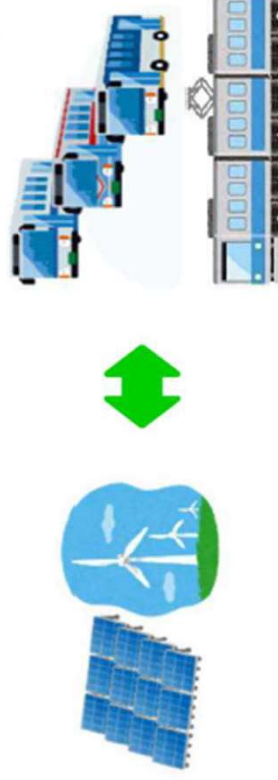
交通事業者等の連携高度化を後押しするデータ連携基盤の具体化・構築・普及を推進



交通GX

交通のコスト削減・地域のCN化

車両電動化と効率的な運行管理・エネルギーマネジメント等の導入を一体的に推進



3つの共創

官民の共創

一定のエリアにおいて、地域でサービス水準を決定し、事業者が複数路線を一括して長期間運行

交通手段が重複 ▶ ネットワークの統合 ▶ エリア一括経営・運行



交通事業者間の共創

複数の交通事業者が共同経営を行うことにより、垣根を越えたサービスを展開



他分野を含めた共創

地域交通と、様々な他分野との垣根を越えた事業連携を実現



背景・必要性

- 高齢者人口の更なる増加、ライフスタイルの変化等により、利用者のニーズや移動手段のあり方の多様化とともに、2050年カーボンニュートラルの実現に向けた社会的要請の高まり。
- 地域公共交通分野において、デジタル技術や交通データの効果的な活用により効率性・利便性の向上を図る交通DXと脱炭素社会に向けた車両電動化等の交通GXの推進が不可欠。

概要

- AIオンデマンド交通・キャッシュレス決済等の技術や、EVバス・EVタクシー等の導入を通じて、交通DX・GXを推進する事業を創設。（道路運送高度化事業の拡充）
- 国は、社会資本整備総合交付金を含め予算面で支援するとともに、財政投融资を活用した(独)鉄道・運輸機構の出融資、固定資産税の特例措置により支援できるよう措置。

AIオンデマンド交通

(スマホや電話で乗車予約→AIによるルート決定)



非接触型クレジットカード・QRコード

(データ収集→路線・ダイヤの効率化)

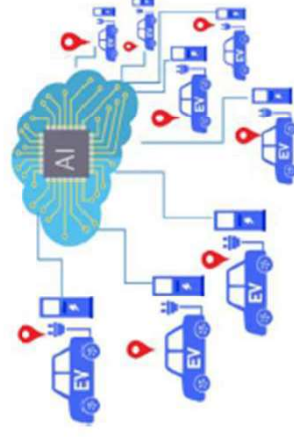


EVバス



EVタクシーのエネルギー マネジメントシステム

(運行管理と充電管理を一体的に実施)



- 全国各地で、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等を地域住民や来訪者が使えない「交通空白」の解消に向けて早急に対応していくため、国土交通省「交通空白」解消本部を設置した（令和6年7月17日）。
- 当該本部のもと、自治体・交通事業者とともに、「交通空白」の解消に向けた取り組みを進める。

国土交通省「交通空白」解消本部

目的

- **地域の足対策**
全国の自治体において、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等（以下、タクシー等という）を地域住民が利用できる状態を目指す。
- **観光の足対策**
主要交通結節点（主要駅、空港等）において、タクシー等を来訪者が利用できる状態を目指す。

構成員

本部長	国土交通大臣
本部長代行	副大臣及び大臣政務官
副本部長	事務次官、技監及び国土交通審議官
本部員	官房長、公共交通政策審議官、鉄道局長、物流・自動車局長、海事局長、港湾局長、航空局長、観光庁長官、地方運輸局長等

※事務局：総合政策局 公共交通政策部門、物流・自動車局及び観光庁

取組事項とスケジュール

①日本版/公共ライドシェアの取組に未着手の自治体（約600）への伴走支援 → 約600自治体においてタクシー等を利用可能に

※日本版/公共ライドシェアを実施済み/実施に向けて準備中の約1100自治体を除く自治体

②主要交通結節点（約700）の2次交通アクセス向上支援 → 約700交通結節点においてタクシー等を利用可能に

R6.9 特に先行的に解決する必要性が高い自治体や交通結節点において、「交通空白」解消に向けた方策が実施／準備されていることを目指す→公表
R6.12 上記以外の自治体・交通結節点において、「交通空白」解消に向けた方策が実施／準備されていることを目指す→公表

③「日本版ライドシェア」や「公共ライドシェア」のバージョンアップと全国普及

R6.9 バージョンアップ 第1弾のとりまとめ（天候・大規模イベント等への対応等）

R6.12 バージョンアップ 第2弾のとりまとめ（新たなダイナミックプライシングなどの運賃料金の多様化等）

開催状況

R6.7.17	第1回「交通空白」解消本部	R6.10.30	第2回「交通空白」解消本部 幹事会
R6.8.7	第1回「交通空白」解消本部 幹事会		
R6.9.4	第2回「交通空白」解消本部		

- 「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」（議長：斉藤国土交通大臣）におけるとりまとめ（令和6年5月）を踏まえ、今後、交通空白地、地方中心城市、大都市などそれぞれの地域事情ごとに、「移動の足」の確保に向けた取組が求められる。
- その際、制度拡充された「公共ライドシェア」（自家用有償旅客運送）や、本年4月に創設された「日本版ライドシェア」など、地域交通を支える新しいツールなども積極的に導入し、「交通空白」を解消していく必要。

「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」のとりまとめ（令和6年5月）

A：交通空白地など

- 公共交通事業者だけでは移動手段を十分に提供することが困難
- ⇒ 地域の輸送資源の総動員・公的関与の強化

B：地方中心城市など

- 提供されている公共交通と、各分野の送迎輸送との重複による需要の分散がみられ、将来的に公共交通の持続性が課題
- ⇒ 地域の公共交通の再評価・徹底活用

C：大都市など

- 内外から多くのビジネス客・旅行者が訪問（一部時間帯・エリアでは供給が不足）
- ⇒ 利便性・快適性に優れたサービス提供を質・量ともに拡充

- **自家用有償旅客運送制度**の見直し及び活用（道路運送法78条2号関係）

自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）

- 市町村やNPO法人などが、自家用車を活用して提供する、有償の旅客運送。
- 省令において「交通空白地有償運送」及び「福祉有償運送」を規定。



- **地域の自家用車・ドライバー**を活用した**新制度**の活用（道路運送法78条3号関係）

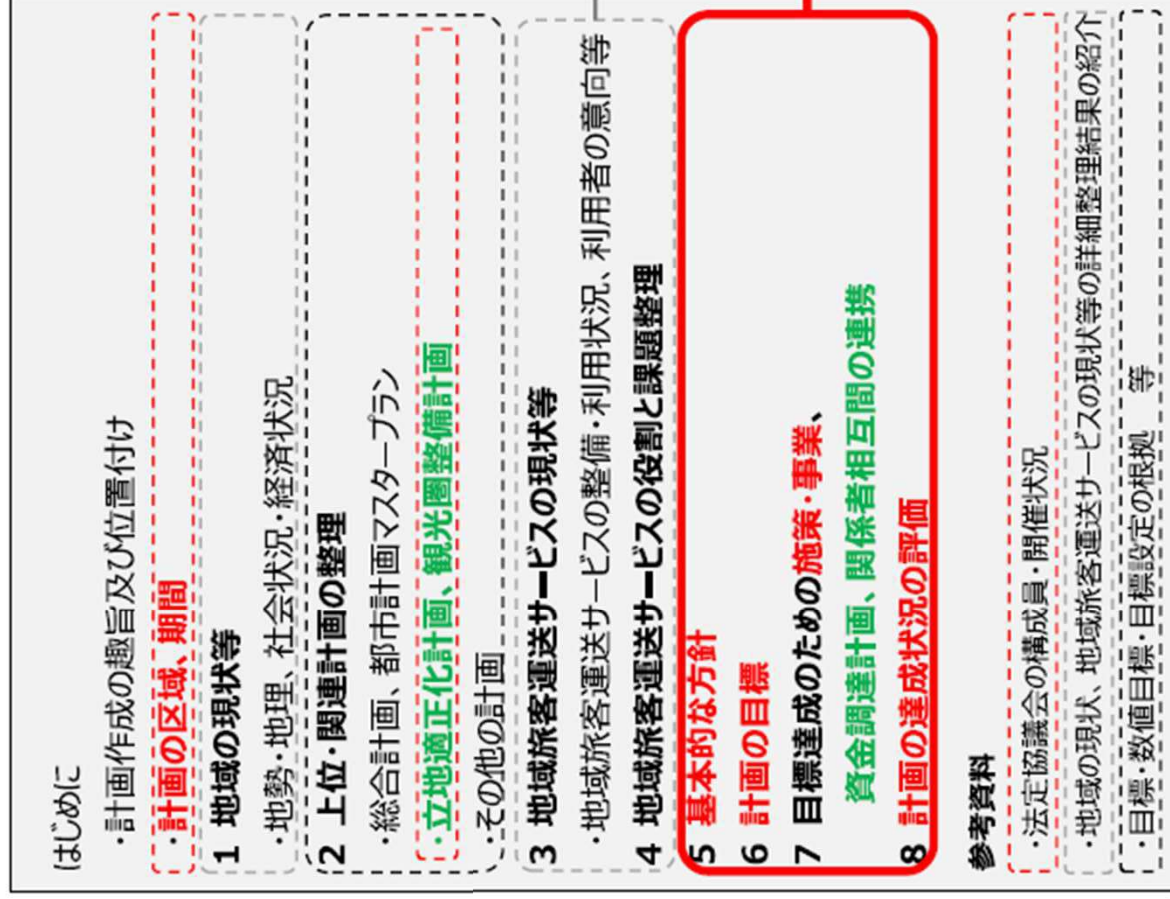
自家用車活用事業（日本版ライドシェア）

- タクシー事業者の管理の下で、地域の自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービス（令和6年3月創設）。
- タクシー配車アプリなどを活用して、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定。

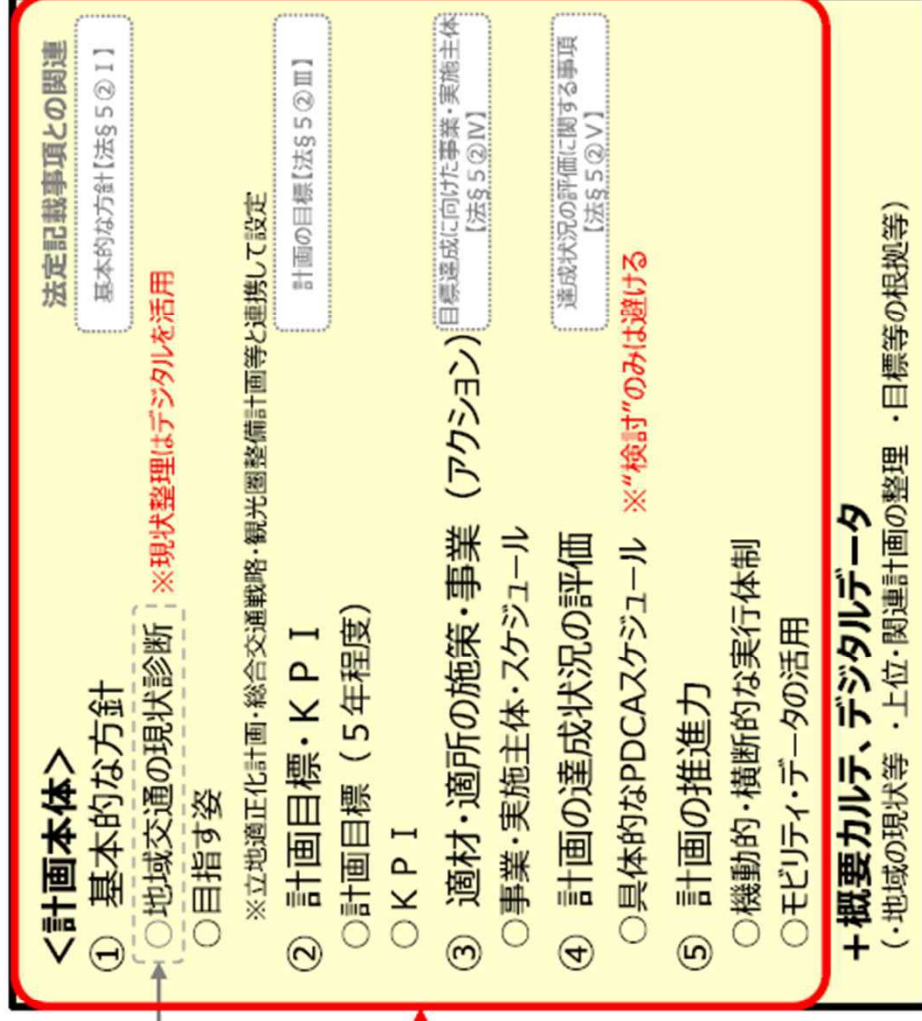


○ 地域公共交通計画は、今後何をするか（アクション）の記載をより充実させるべき。

従来の地域公共交通計画の構成例



今後の地域公共交通計画の基本構成 (30ページ程度)



※現状整理パートについては、共通フォーマット＋デジタルデータも活用しながら、特にアンケート調査を施策検証に必要な情報に絞り、総花的・漫然とした実施を避け、効率化を図る。

※構成例のうち、赤字は記載義務事項、緑字は努力義務事項

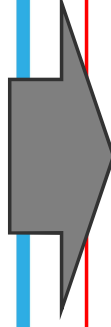
県及び市の計画との連動

県の上位計画

- ・ “ふじのくに”地域公共交通計画
 - ・ 伊豆地域公共交通計画
- ポイント：県全体の計画で、公共交通の維持確保、利活用促進の他、『効率化・高度化』を目指している。特に交通事業者と連携したDX化、輸送資源の活用、住民共助などの取り組みは、今後の人口減少や運転士不足等を踏まえると、次期計画の取組として必要な要素となる。

市の上位及び関連計画

- ・ 第5次沼津市総合計画
 - ・ 第2次都市計画マスタープラン
 - ・ 沼津市立地適正化計画 etc...
- ポイント：都市骨格の構築とコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりの推進
立地適正化計画では5か所の都市機能誘導区域を設定、アクセス確保を重視



■ 上位計画・関連計画で明記されている、本市で求められている内容（骨格交通軸等の整備、公共交通サービスの効率化・高度化・交通不便地域における公共交通の確保など）を具体的にとらえ、次期整備計画への施策反映に向けた課題を整理する。

◎ 本日の内容

- 計画の背景
 - ・計画策定の必要性
 - ・現計画に対する進捗
 - ・国、県の動向

- 計画の策定手順
 - ・検討内容
 - ・スケジュール

- 沼津市の現状と課題
 - ・市内の公共交通の現状
 - ・これまでの取り組み
 - ・沼津市の課題

計画の策定手順 (案)

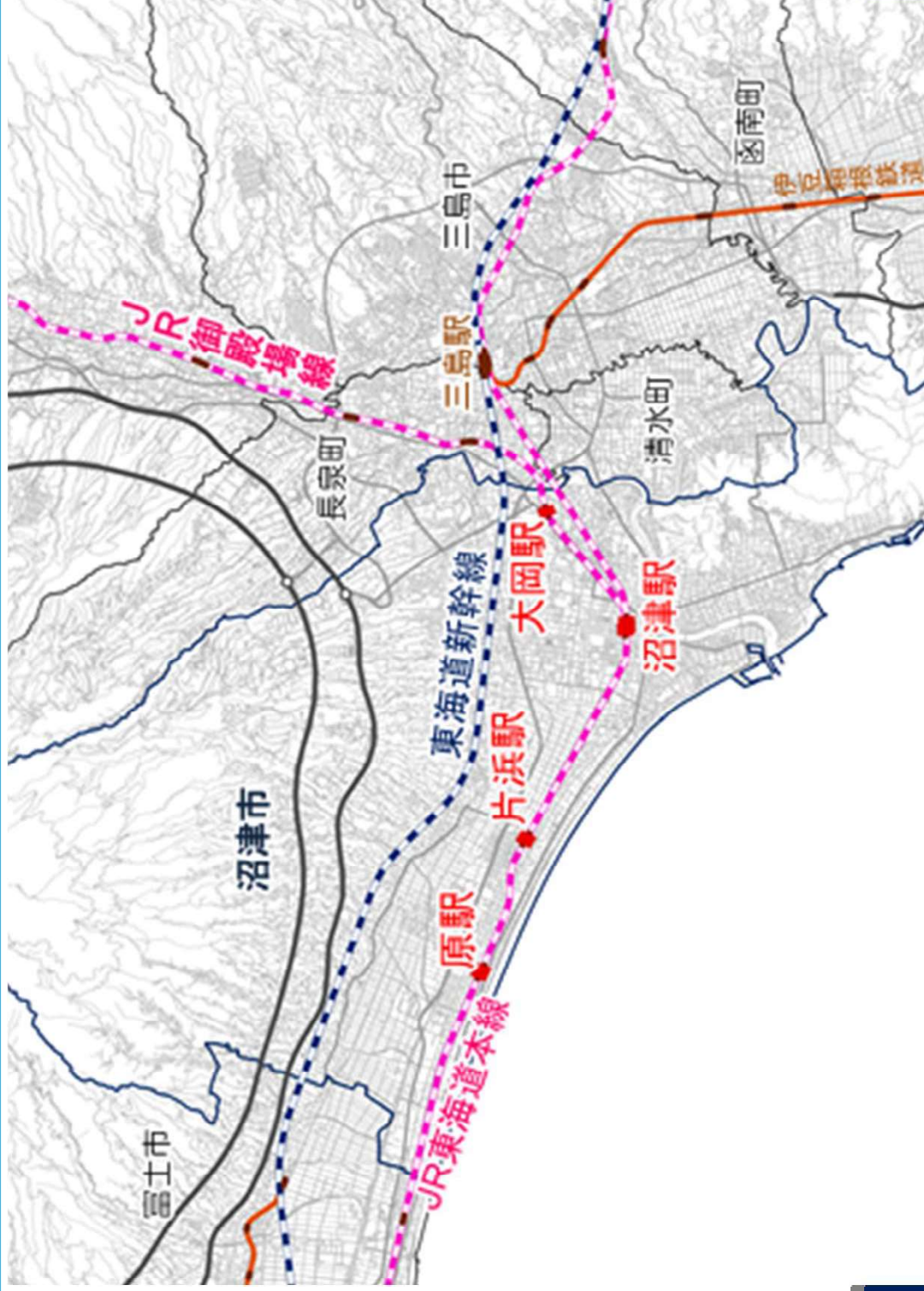
資料 5 (資料差替)

日程	協議会	内容	部会	内容	備考
6月	第1回	・概要・現状把握 ・課題共有			
7月					市民意見 ヒアリング
8月			第1回	基本的な方針 目標・評価指標の検討	
9月					
10月			第2回	実施事業・施策の検討	
11月					庁内連絡会
12月	第2回	計画(案)の確認			パブリックコメント 市民説明会
1月	第3回	計画の承認			
2月					
3月	策定		第3回	・次年度事業の確認	

◎ 本日の内容

- 計画の背景
 - ・計画策定の必要性
 - ・現計画に対する進捗
 - ・国、県の動向
- 計画の策定手順
 - ・検討内容
 - ・スケジュール
- 公共交通の現状と課題
 - ・市内の公共交通の現状
 - ・これまでの取り組み
 - ・沼津市の課題

- 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駅が整備されている。
- JR東海道本線は、平日休日ともに一日あたり約70～90本が運行されており、ピーク時には7本/時間で運行されている。
- JR御殿場線は一日あたり34本程度、概ね2本/時間で運行されている。

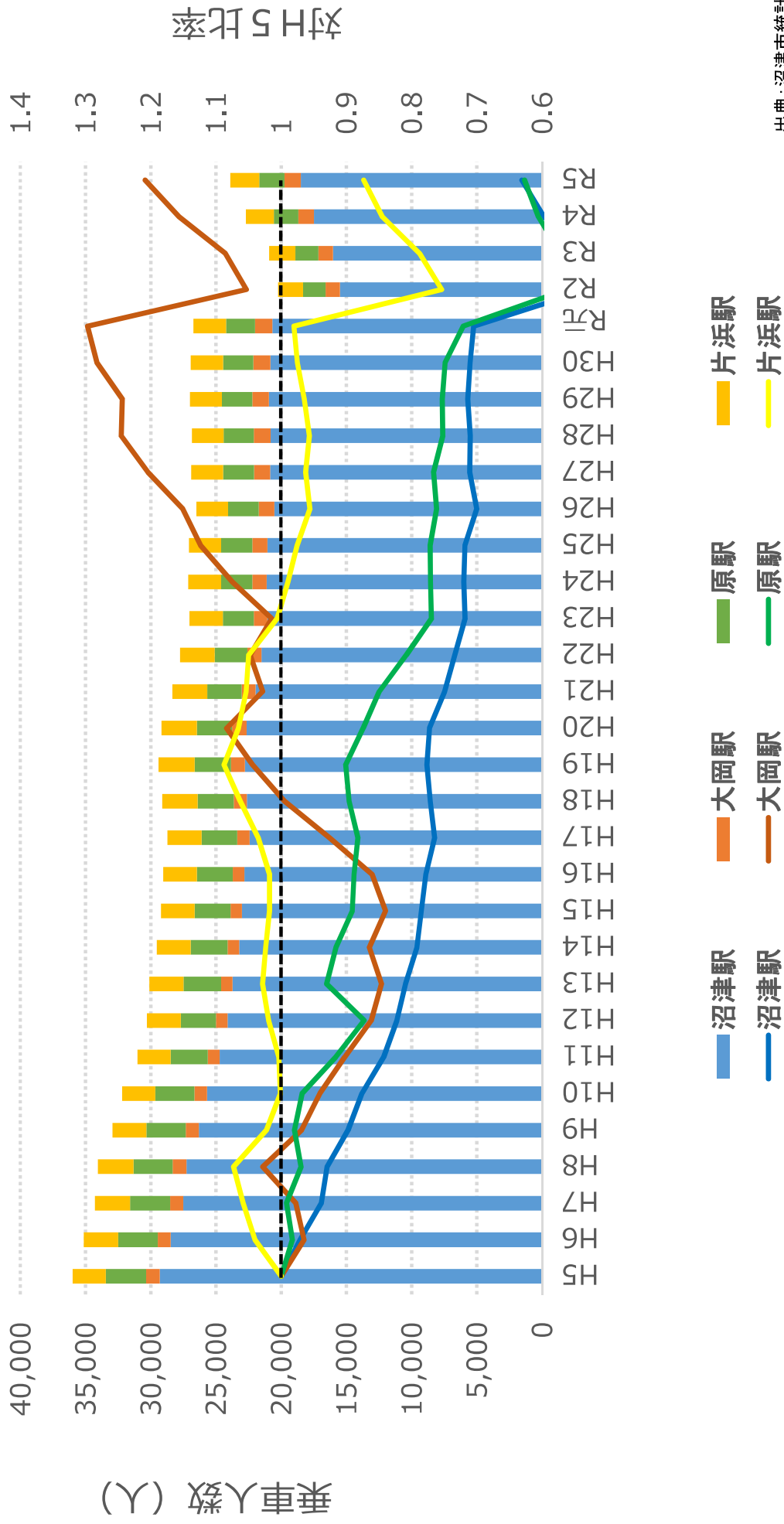




市内の公共交通（鉄道）

■ 1日あたり平均乗車人数（市内4駅計）は、令和5年度23,903人で、新型コロナウイルスの影響により、利用者が急激に減少したが、近年では回復傾向にあり、コロナ前の9割程度にまで回復してきている。

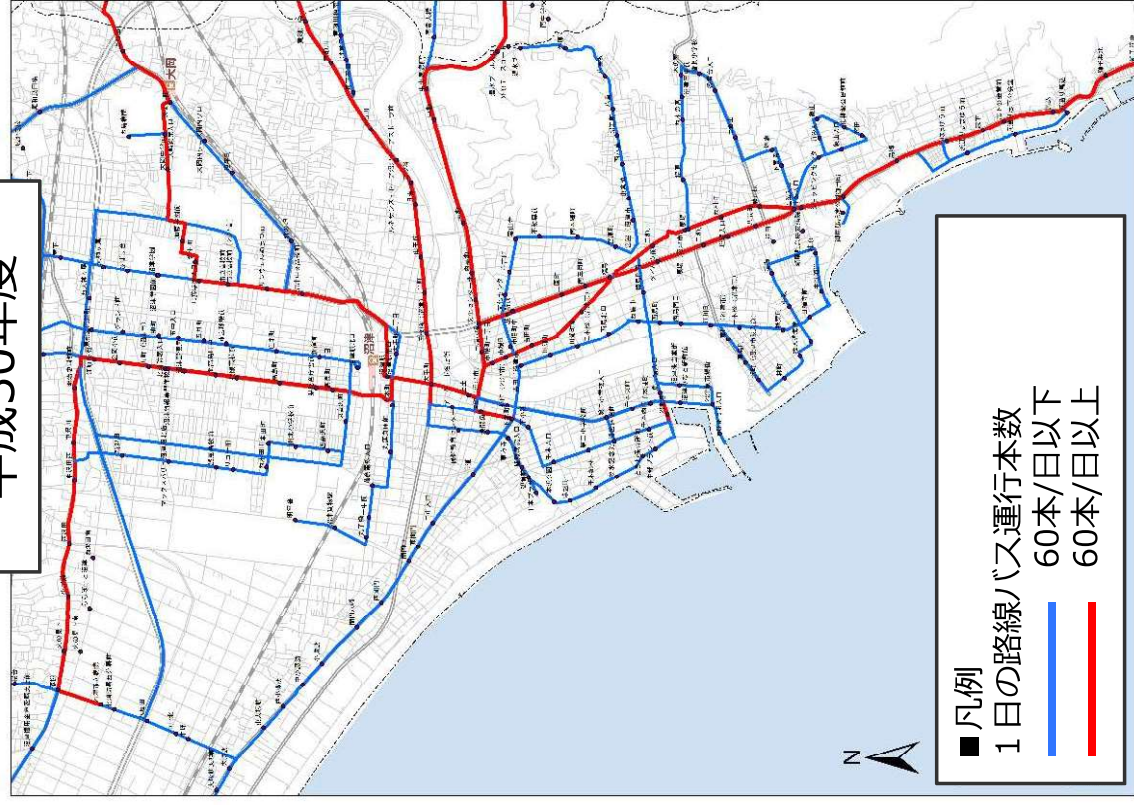
各駅乗車人数の推移



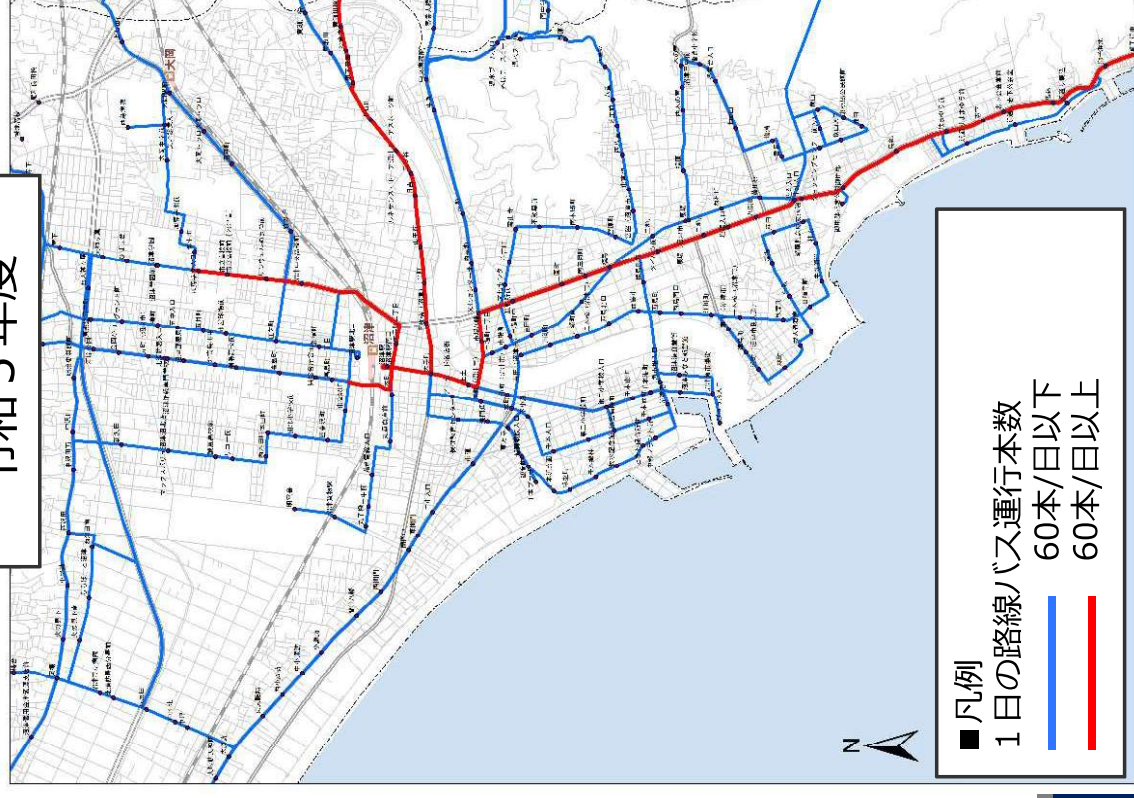
-

- 加藤学園方面、清水町方面、伊豆長岡・多比方面は運行本数が多いが、それ以外の路線については、少ない状況である。
- 平成30年度と比較し、大岡駅方面、大平方面の運行本数は減少している。

平成30年度

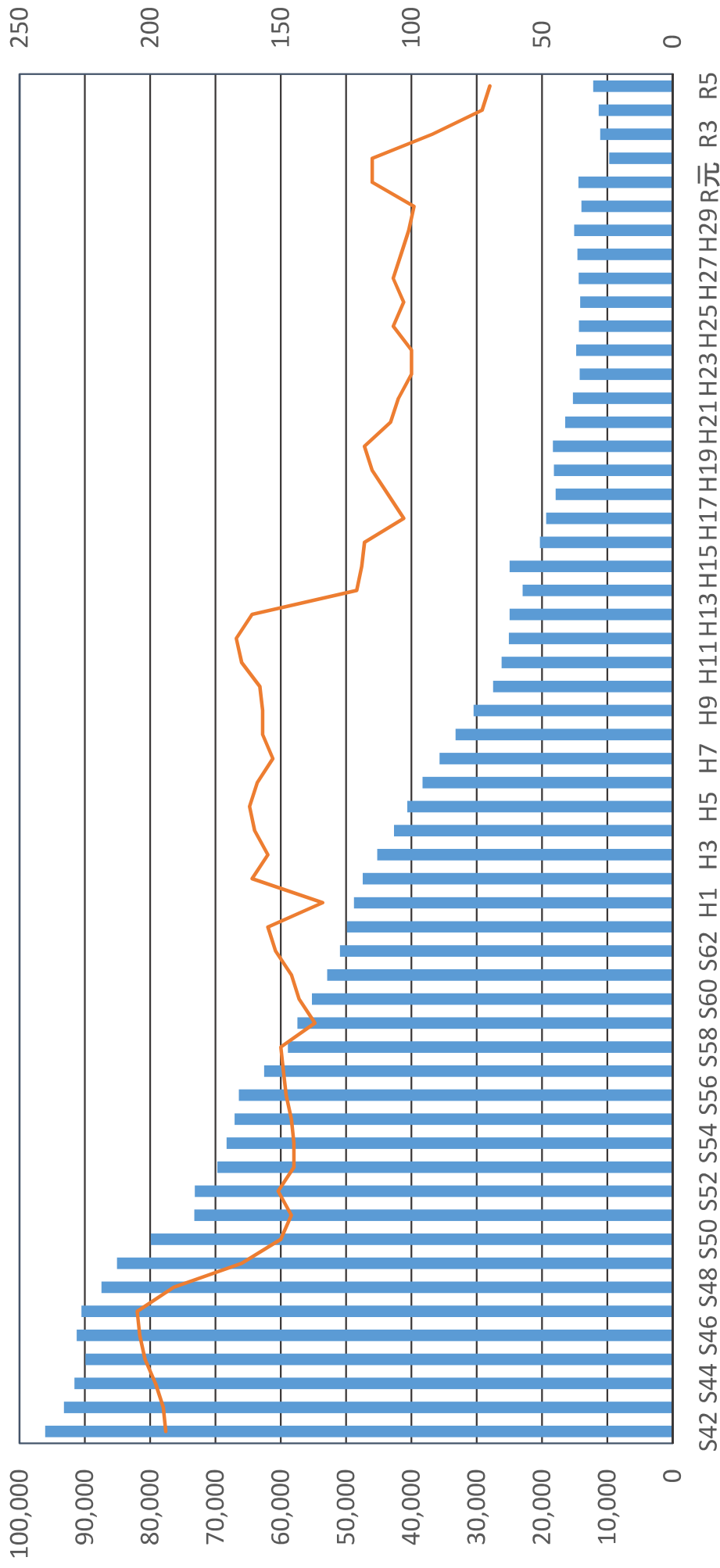


令和5年度



- 平成12年度までは減少傾向にあったが、以降は横ばい傾向にあった。
- 新型コロナウイルスの影響により、利用者が急減したが、コロナ前の約8割程度まで戻ってきている。

バス利用状況の推移

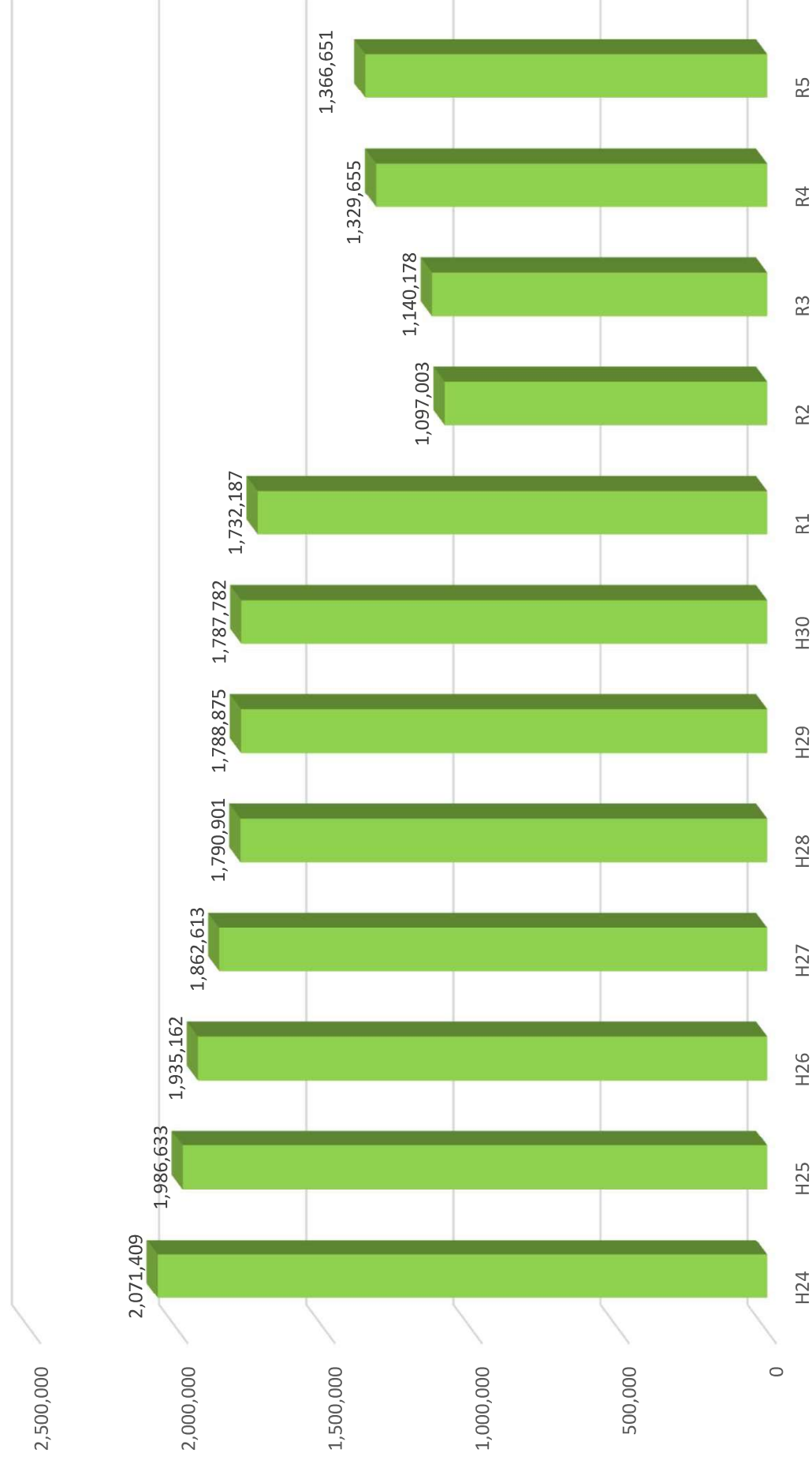


■ 1日あたり乗車人員 — 路線数

出典：沼津市統計資料

■ 新型コロナウイルスの影響により、利用者の急激な減少後、近年では回復傾向にあるが、コロナ前の78%程度であり鉄道・バスと比較すると回復は鈍い状況である

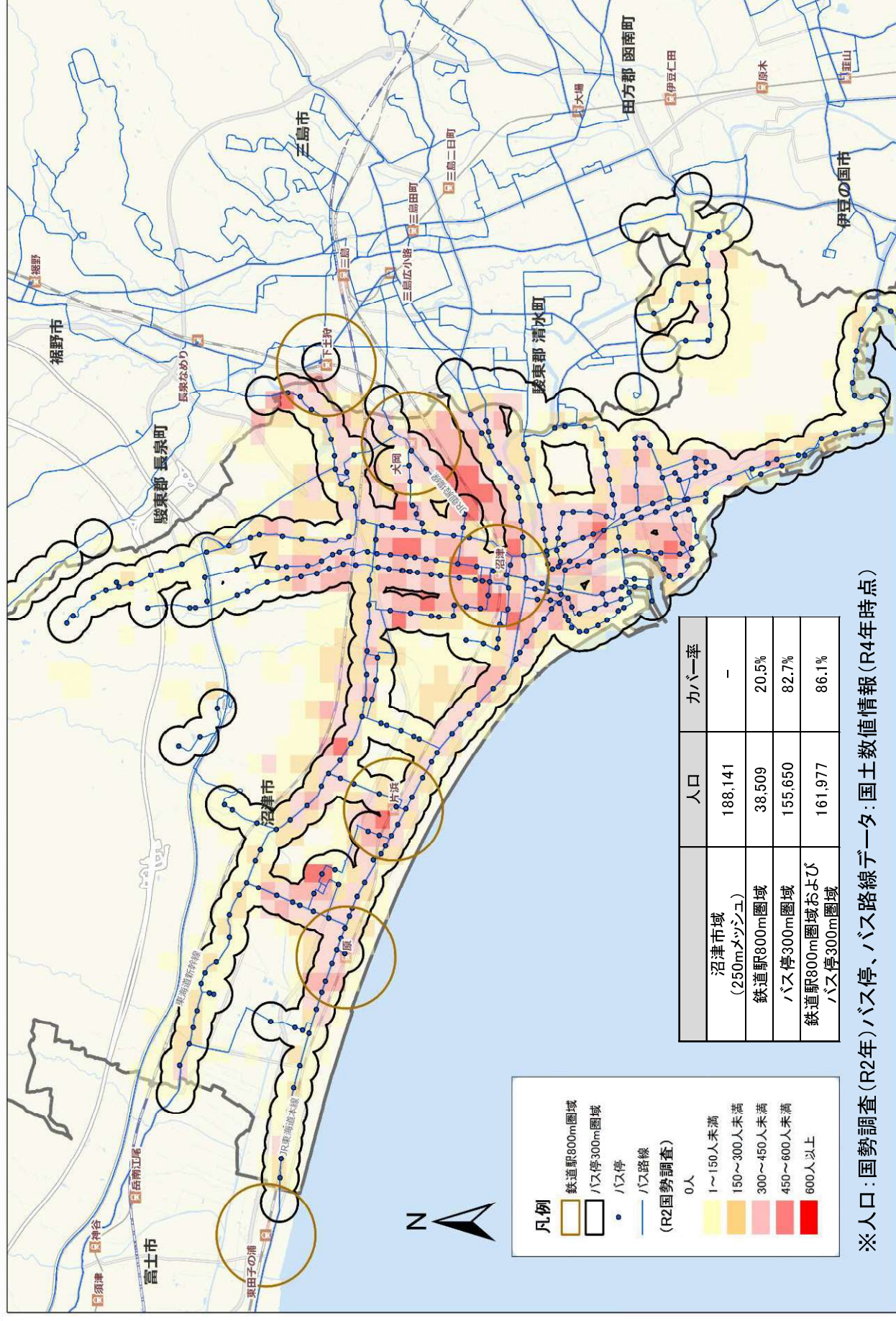
年間輸送人員（単位：人）



市内の公共交通人口カバー率



- 鉄道駅から800m、バス停から300m圏域における、**人口カバー率は86.7%**となっている。
- 今後、終バス繰り上げの時間的要素なども踏まえ、本市の『**交通不便**』について検討する。



検討例① 公共交通軸形成に向けた取り組み

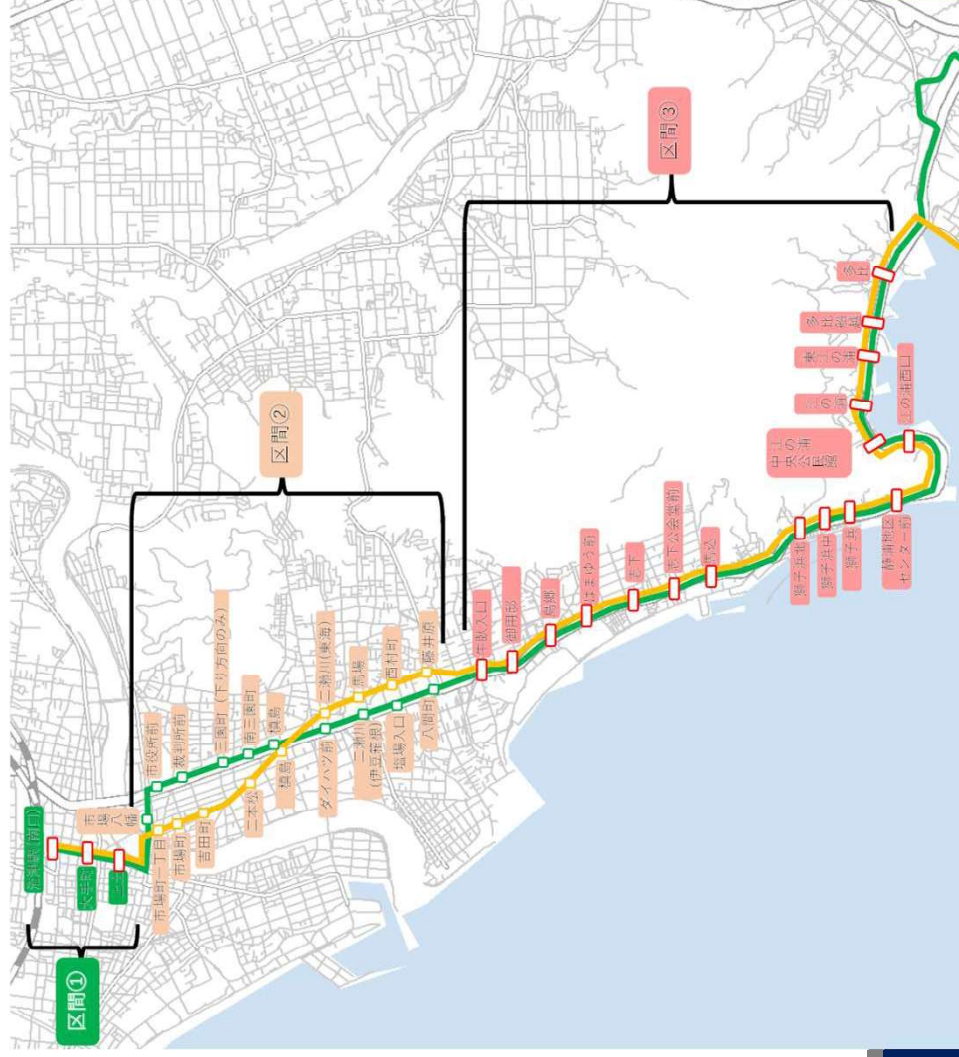
[illegible]

検討段階の施策及び考察

検討例② 利用しやすい環境構築に向けた取り組み

- 複数事業者が重複する経路、区間での利便性向上が必要である。令和5年度には学生に限定した市内バス3社の低価格のフリーパスを2学期、3学期にて実施した。
 - **事業者間調整を必要とする**ため、共通定期は未実施である。

検討対象となりうる路線・区間の例
(伊豆箱根バス-伊豆長岡線と東海バス-西浦線)



令和5年度実施
学生限定共通フリーパス



検討段階の施策及び考察

検討例③ 交通不便解消に向けた取り組み

- 路線バス減便等もあり、夜間の利便性の低下への対応が必要である。沼津駅を起点とした南北3路線を対象に、終バス終了後の21時台以降、乗合タクシーの実証運行を実施した。
- **一定の利用と効果が確認されたものの、継続にあたっては実施手法の見直しが必要であり、未実施である。**

最終バス運行終了後のバスの代替手段の実証運行を行います！ 沼津市夜間乗合タクシー

沼津市夜間乗合タクシーは、タクシーを活用し、決められたルートで同じ方面の利用者の方が「乗りあって」利用いただく乗合タクシーで、どなたでも利用可能です。

<運行期間>

2024 11.22 2025 1.31
期間中の週末（金・土・日・祝日）運行
※2024.12.29～2025.1.3は運休

<運賃>

1乗車定額（1人あたり）
700円（現金のみ）
※未成年児は無料（保護者同伴）
※乗車時間にお支払いください。
※21時以降は別途料金がかかります。
※回数乗車券は利用できません。

<運行経路> 既存バス路線に順じたルートを実行します！ ※詳細は裏面参照

我入道ルート

下香貫ルート

高尾台ルート

<沼津駅（南口）のりば案内>



<夜間乗合タクシーのご案内>

- 乗車場所：沼津駅南口バス乗り場（左図）
※沼津駅南口バス乗り場以外からの乗車はできません。
- 降車場所：ルート上のバス停（裏面参照）
※乗車時に乗務員へ降車場所をお伝えください。
- 乗車定員：3人/便（小学生は3人で2人）
※バス停以外では降車できません。
※車両は小型タクシーを使用します。

<注意> 正味乗車時間は、次車を持つ乗客のタクシーをご利用ください。

<運行ダイヤ>

各方面30分毎に運行。

出発時刻	
21時	00分
22時	00分
23時	00分

⑥ 我入道ルート、⑦ 下香貫ルート、⑧ 高尾台ルート となっておりますので、お間違いないご利用ください。



検討段階の施策及び考察

検討例④ 交通DX推進に向けた取り組み

- 取組の一環として、沼津駅～沼津港間の自動運転実証運行の取組を進めている。これまで静岡県と連携し進めてきたほか、近年では将来のレベル4を想定した車両により運行を行っている。
 - **車両自体のシステムの性能向上が必須であるほか、道路構造の改良と一体的に進める必要があるため、実装に至っていない。**

実施箇所	静岡県沼津市 片道2.2km(沼津港～沼津駅)
運行計画	所要時間10分 往復5便/日 運行曜日:金・土・日
実験期間	令和6年11月21日～12月15日(走行回数:33便 自動運転走行に限る。)※12月6日、11日AMは関係者試乗
交通量、制限速度	交通量:3,948台/12h、40km/h
自動運転レベル	レベル2
役割分担	先進モビリティ:車両の提供等、伊豆箱根バス・東海バス:運転手





1. 『基本的な方針』について
2. 『計画目標』について
3. 本市公共交通の課題・困りごとについて
4. 課題の重みづけ、優先的に取り組むもの

「行きたいまち、住みたいまち。」

～公共交通の改善により、選ばれるまちへ～

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

※強み...東西の鉄道軸(東海道本線、御殿場線と4駅(沼津、片浜、原、大岡))

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

市内11社のタクシー事業者により市内全域を網羅

※弱み...バス事業者3社の違い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

■策定時の考え方

- ・強味、弱みを入れることで、様々な移動の選択肢を示しつつ、また複数の事業者もある中で、それをしっかりまとめていく方針としている。
- ・強味を活かしつつ弱みを補うことによって、その結果、定住と交流の促進に繋げていくこととしている。

『基本的な方針』についてご意見を伺いたい

計画目標 1 おでかけの手段として選ばれる公共交通

- ・人々が日常の移動や外出の際に「使いたい」「便利」と感じることが**できる**公共交通である。
- ・単なる移動手段としての存在だけでなく、「**選ばれる**」存在になることを目指す。

計画目標 2 市民とともに支え育む公共交通

- ・行政や交通事業者だけが運営・管理するのではなく、**地域住民一人ひとりが関わり、支え合い、共に創り上げていく**公共交通である。
- ・**持続可能で**地域に根ざした交通サービスになることを目指す。

計画目標 3 まちのにぎわいをサポートする公共交通

- ・単なる移動手段だけでなく、**地域の活性化や経済、文化、観光などのにぎわいづくりに貢献する**公共交通である。
- ・**人やモノの流れを生み、まちの魅力を引き出す**役割を果たす社会資源になることを目指す。

『計画目標』について意見を伺いたい

本市の公共交通が抱える課題について



【視点①おでかけの手段として選ばれるか】

利便性（運行頻度・間隔・運賃等）が確保され、だれでも利用しやすいものとなっているか？

- ・ 方面ごとのサービス水準の偏り
- ・ 競合路線等のパターンダイヤや運行の横展開
- ・ 終バス時刻の繰上げによる時間帯空白拡大
- ・ 垣根（事業者・モード）を超えた取り組み
- ・
- ・
- ・

【視点②持続可能なしくみができているか】

市民、行政、事業者が協働し、地域で守り、育てていく仕組みや文化ができているか？

- ・ コミバス導入ルールの整備
- ・ ドライバーや運営スタッフの確保
- ・ 財源（地域負担・公的支援）の確保
- ・ ニーズ調査や利用促進の難しさ
- ・
- ・
- ・

【視点③まちのにぎわいに波及しうるか】

人が集い、交流し、地域の魅力を高める『まちづくり』に貢献できるものになっているか？

- ・ フリーパスなど回遊性向上施策が必要
- ・ 地域資源との連携（セット特典など）
- ・ 免許を持たない交通弱者の足の確保
- ・
- ・
- ・
- ・

【視点④国・県の動向への対応】

交通DX化のほか、新たな技術やしくみを活用した効率化への取り組みがなされているか？

- ・ 実用化に向けたインフラ側の整備
- ・ DX推進の基盤となるGTFSデータの整備
- ・ 市の「交通不便」の考え方の整理
- ・
- ・
- ・
- ・

