

## 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

## □ 計画の背景、

- ・計画策定の必要性
- ・現計画に対する進歩
- ・国、県の動向

## ◎ 本日の内容

### □ 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、

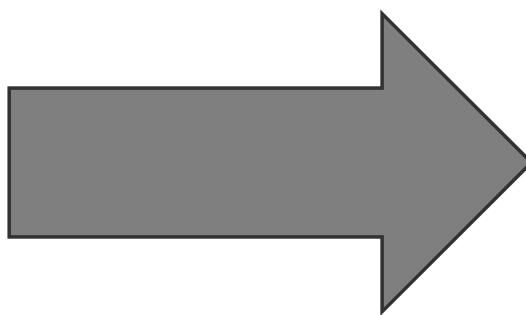
- ・市内の公共交通の現状
- ・これまでの取り組み
- ・沼津市の課題

# 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年度をもつ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5次前期推進計画（5年）	第5次後期推進計画（5年）	第6次							
第2次沼津市都市計画マスタープラン												
沼津市立地適正化計画												
沼津市地域公共交通計画												

# 現計画の位置づけ

- 【沼津市上位計画】
- ・第5次 沼津市総合計画
  - ・第2次 沼津市都市計画マスターplan



【コラボ】・プロジェクト・ネットワークのまちづくり

## 沼津市地域公共交通計画 (令和2年度から7年度)

沼津市地域公共交通利便増進実施計画  
(令和4年度から7年度)

+

- 【関連計画 拠点】
- ・第11次沼津市交通安全計画
  - ・第9次沼津市高齢者保健福祉計画
  - ・第5次沼津市障がい者計画
  - ・沼津市観光ビジョン

- 【広域計画】
- ・“ふじのくに”地域公共交通計画
  - ・伊豆地域公共交通計画

- ・沼津市立地適正化計画
- ・沼津市中心市街地まちづくり戦略
- ・沼津市中心市街地まちづくり計画

## 「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～

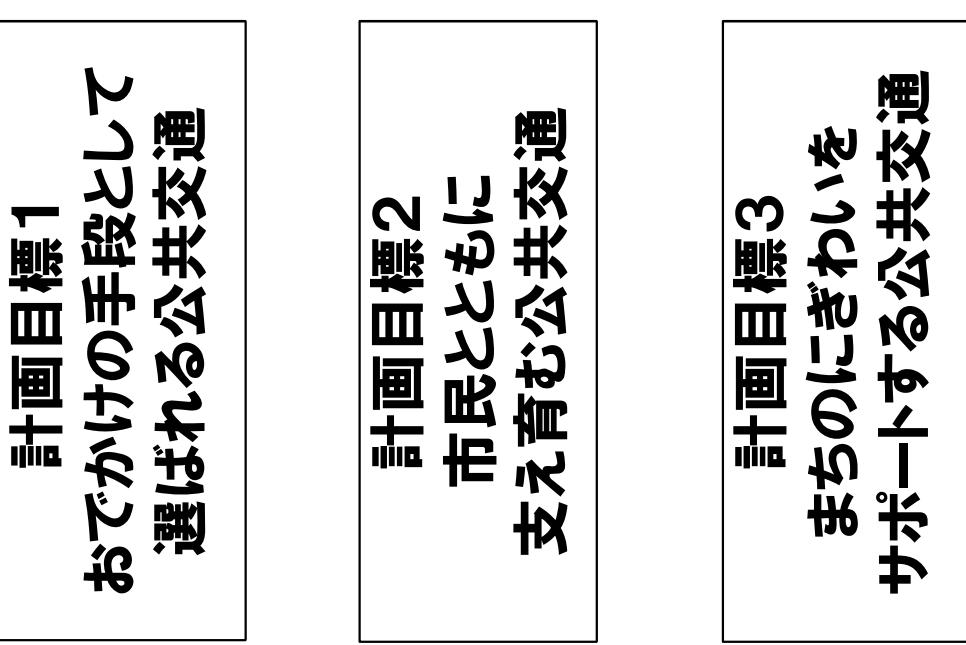
沼津市の公共交通の強みを活かし、弱みを改善することにより交通利便性を高め、暮らしの足やおでかけの足として、いつでも、どこでも誰でも安心して利用出来  
る使いやすい公共交通を構築し、住みやすく述べく訪れたくなるまちを目指します。

※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

# 現計画策定期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らない～
- 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～



# 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～）
- 学生限定フリーバスの実施（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歩評価

- 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	進歩評価※	進歩評価の観点
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、 <b>その地域での再編・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。</b>
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との、その後の <b>地域内交通の導入(は検討段階)。</b>
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 <b>共通定期券導入(は検討段階)。</b>
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(は隨時実施しているが、企画乗車券・フリー(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、 <b>新たなモビリティツールの活用(は検討段階)。</b>
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。 <b>災害時を想定した仕組みづくり(は未対応)。</b>

※進歩評価は資料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

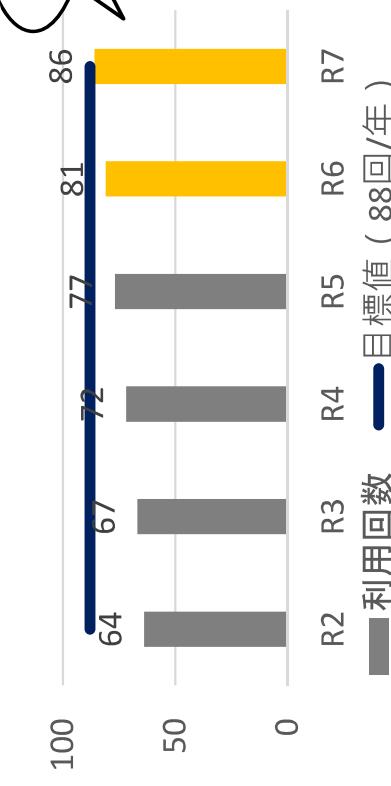
# 各指標の達成状況の評価

- **指標②及び③は令和7年度達成見込みである。**
- 指標①は新型コロナウィ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。

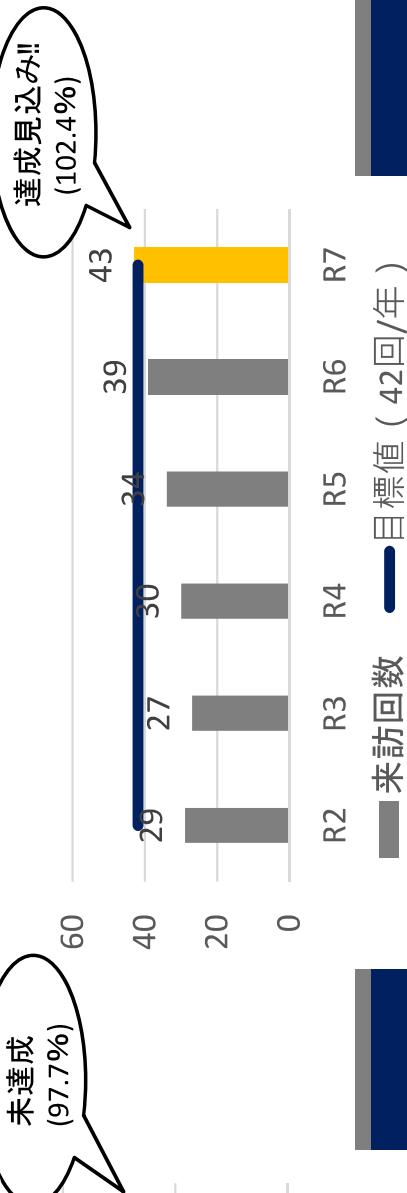
計画指標・目標値 (R7)		R2	R3	R4	R5	R6	R7	達成状況
【指標①】 公共交通利用回数	88回/年	64回	67回	72回	77回	—	—	未達成 (87.5%)
【指標②】 まちなかへの来訪 回数	42回/年	29回	27回	30回	34回	39回	—	未達成 (92.9%)
【指標③】 路線バス運行に係 る収支差額	△430,000 千円以内	△434,022 千円	△492,479 千円	△356,826 千円	△223,109 千円	—	—	達成

## ■ 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



# 地域公共交通の「リ・デザイン」とは

- 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

### 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



▲茨城県境町の自動運転バスの運行

## 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體的に推進

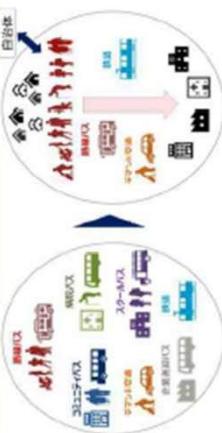


## 3つの共創

### 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運行

▶ネットワークの拡大▶エリア一括協定運行



### 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



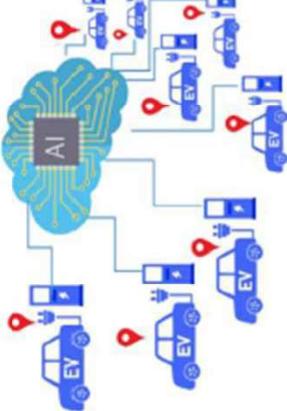
## 背景・必要性

- 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、社会资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。

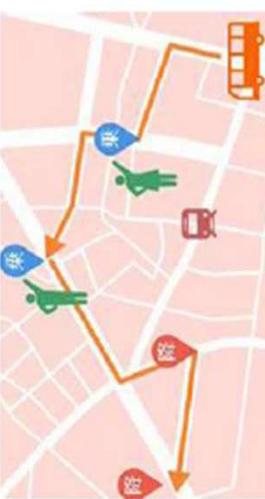
**EVタクシーのエネルギー  
マネジメントシステム**  
(運行管理と充電管理を一体的に実施)



**AIオンデマンド交通  
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)



**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)**



# 国土交通省「交通空白」解消本部(令和6年7月設置)



国土交通省

- 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」の解消に向けた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	構成員
○ 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。	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、観光厅長官、地方運輸局長等
○ 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。	※事務局：総合政策局 公共交通政策部門、物流・自動車局及び観光厅

## 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/実施に向けた準備中の約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		

# 公共ライドシェア・日本版ライドシェアについて

- 「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」（議長：齊藤国土交通大臣）においてまとめ（令和6年5月）を踏まえ、今後、交通空白地、地方中心都市、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	B : 地方中心都市など	C : 大都市など
<ul style="list-style-type: none"><li>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</li></ul> <p>⇒ 地域の輸送資源の総動員・公的関与の強化</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>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</li></ul> <p>⇒ 地域の公共交通の再評価・徹底活用</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>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）</li></ul> <p>⇒ 利便性・快適性に優れたサービス提供を質・量ともに拡充</p>

- 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)
- 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。



### 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データ等を活用して、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定。



# 計画の構成見直し

## ○ 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

はじめに

- ・計画作成の趣旨及び位置付け
- ・**計画の区域、期間**

#### 1 地域の現状等

・地勢・地理、社会状況・経済状況

#### 2 上位・関連計画の整理

・総合計画、都市計画マスターPLAN

#### 3 地域旅客運送サービスの現状等

・地域旅客運送サービスの整備・利用状況、利用者の意向等  
・立地適正化計画、観光圏整備計画

#### 4 地域旅客運送サービスの役割と課題整理

#### 5 基本的な方針

#### 6 計画の目標

#### 7 目標達成のための施策・事業、 資金調達計画、関係者相互間の連携

#### 8 計画の達成状況の評価

#### 参考資料

- ・法定協議会の構成員・開催状況
- ・地域の現状、地域旅客運送サービスの現状等の詳細整理結果の紹介
- ・目標・数値目標・目標設定の根拠 等

「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き第4版（令和4年10月改訂）」より

### 今後の地域公共交通計画の基本構成 (30ページ程度)

#### <計画本体>

##### ① 基本的な方針

- 地域交通の現状診断 ※現状整理はデジタルを活用
- 目標す姿

※立地適正化計画・総合交通戦略・観光圏整備計画等と連携して設定

##### ② 計画目標・KPI

- 計画目標（5年程度）
- KPI

※目標達成に向かた事業・実施主体  
【法§5②Ⅲ】

##### ③ 適材・適所の施策・事業（アクション）

- 事業・実施主体・スケジュール
- 計画の達成状況の評価

※具体的なPDCAスケジュール ※“検討”のみは避けれる  
【法§5②Ⅳ】

##### ④ 計画の推進力

- 機動的・横断的な実行体制
- モビリティ・データの活用

#### + 概要カルテ、デジタルデータ

(・地域の現状等・上位・関連計画の整理・目標等の根拠等)

※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

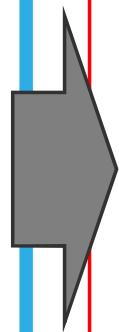
# 県及び市の計画との連動

## 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、住民共助などの取組みは、今後の人団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
  - ・現計画に対する進歩
  - ・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				基本的な方針 目標・評価指標の検討	
9月					
10月				実施事業・施策の検討	
11月					府内連絡会
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	・次年度事業の確認

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

- 計画の策定手順、
  - ・検討内容
  - ・スケジュール

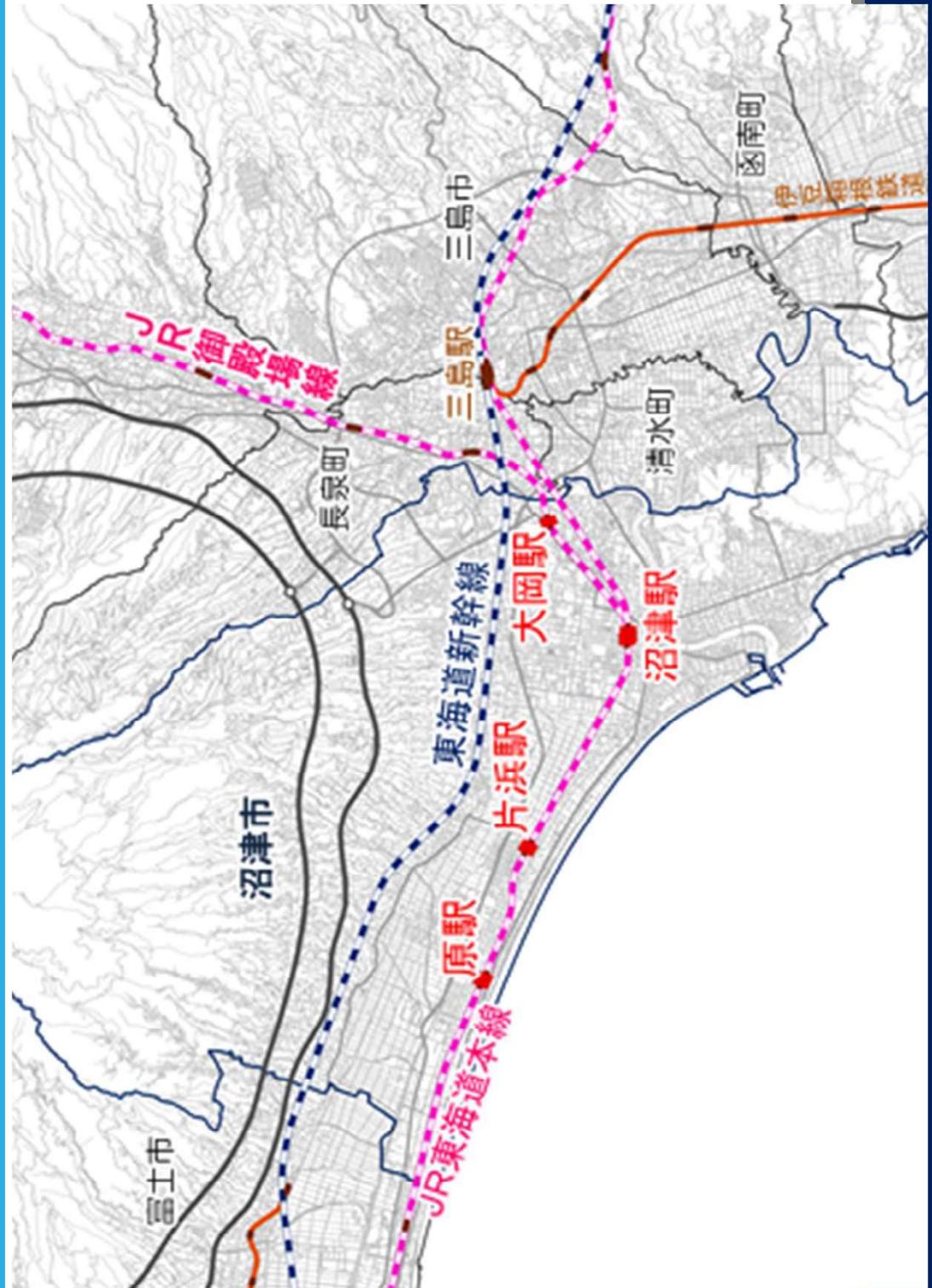
- 公共交通の現状と課題、
  - ・市内の公共交通の現状
  - ・これまでの取り組み
  - ・沼津市の課題

◎ 本日の内容

# 市内の公共交通（鉄道）



- 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。

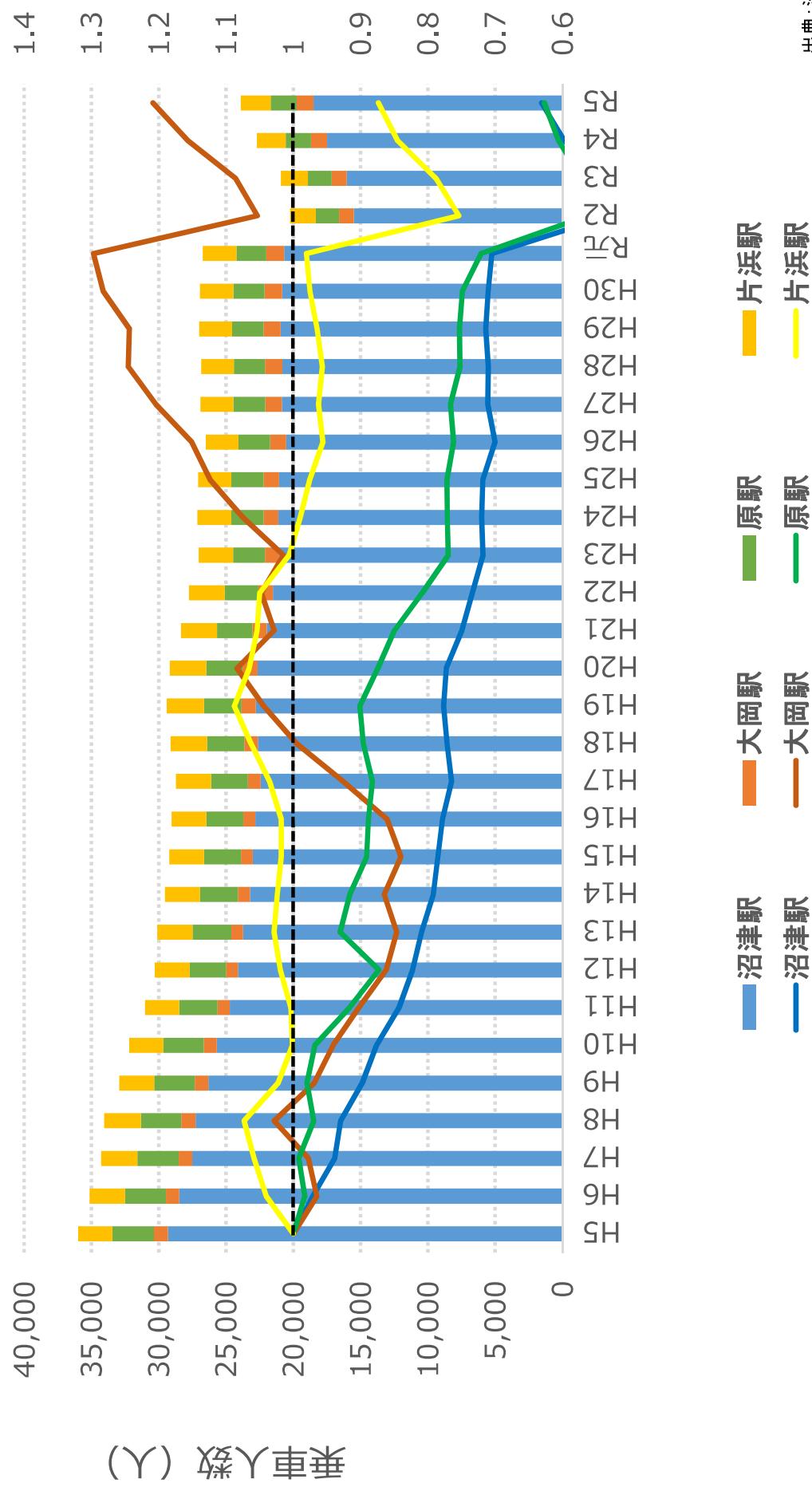


# 市内の公共交通（鉄道）



■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、新型コロナウィルスの影響により、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いる。

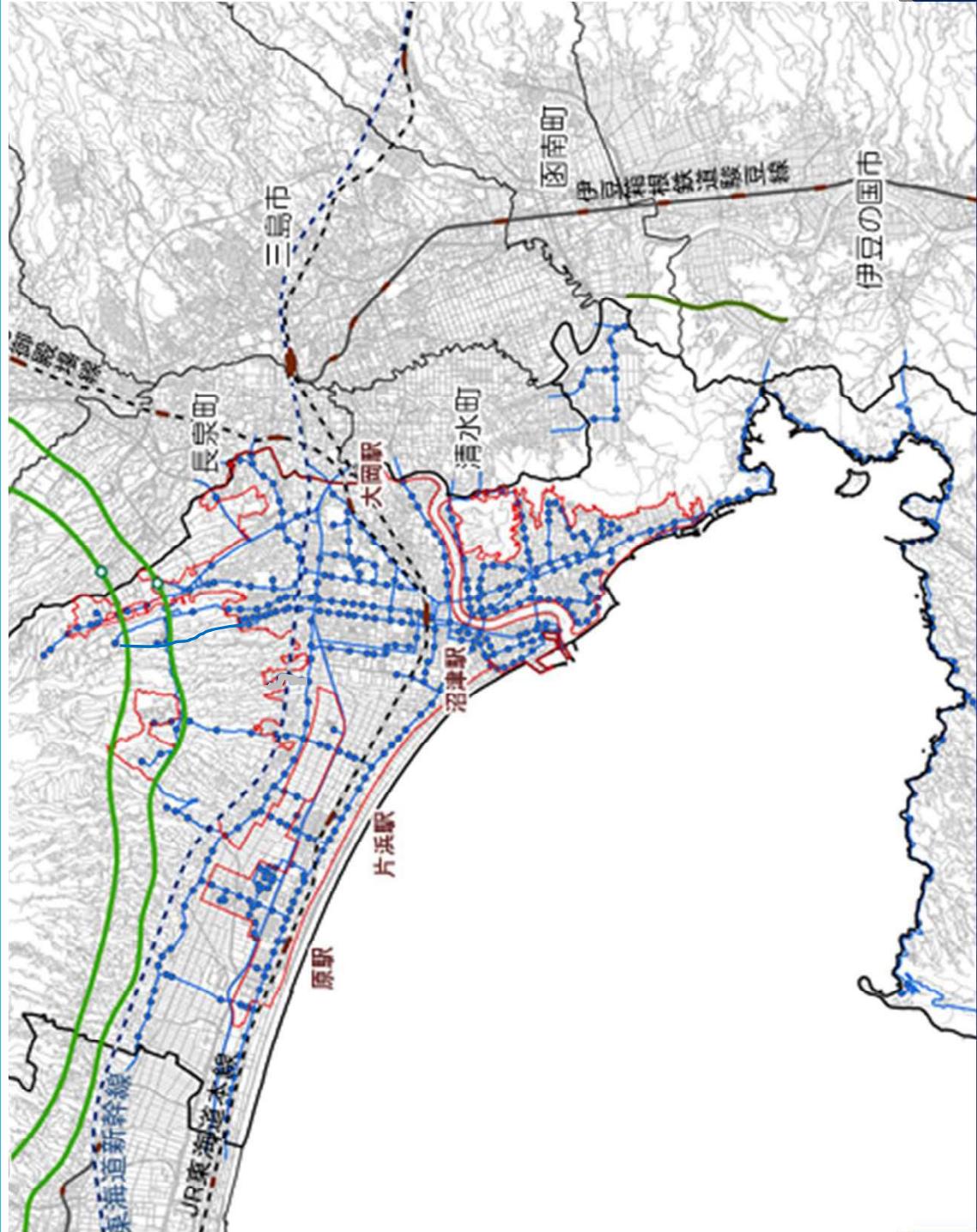
## 各駅乗車人員数の推移





# 市内の公共交通(バス)

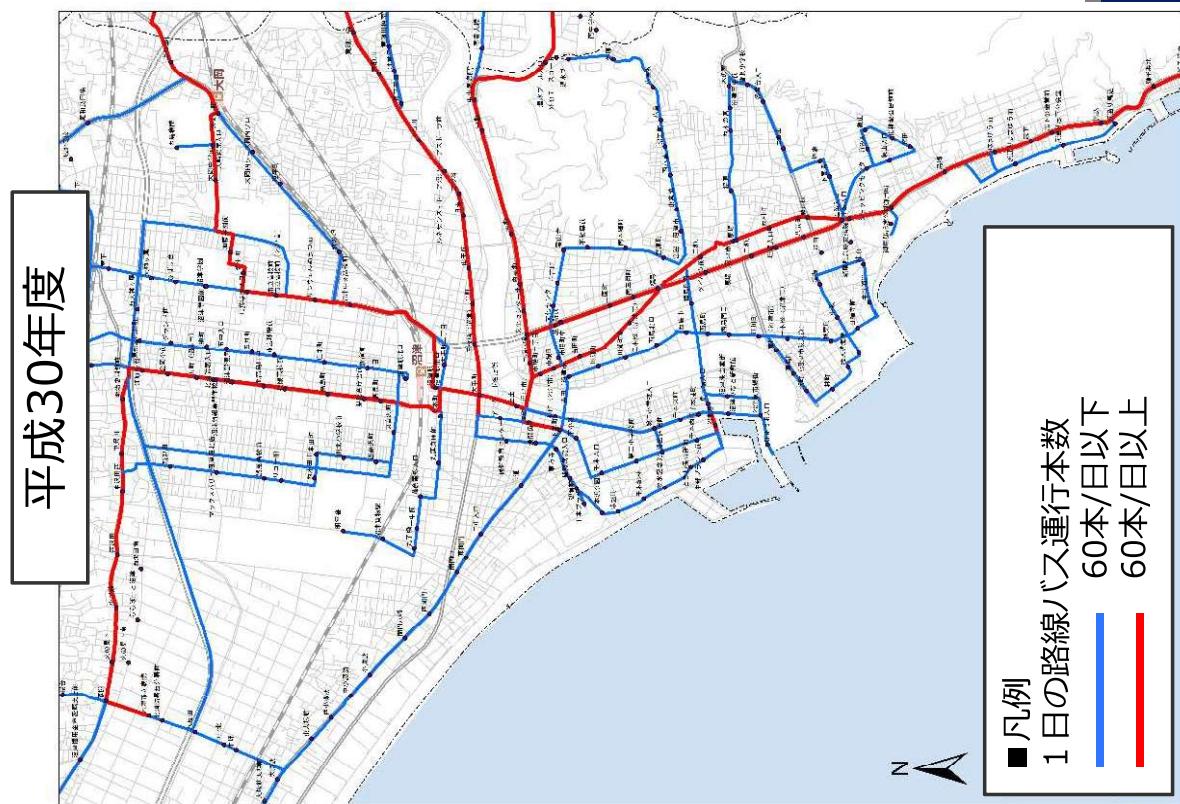
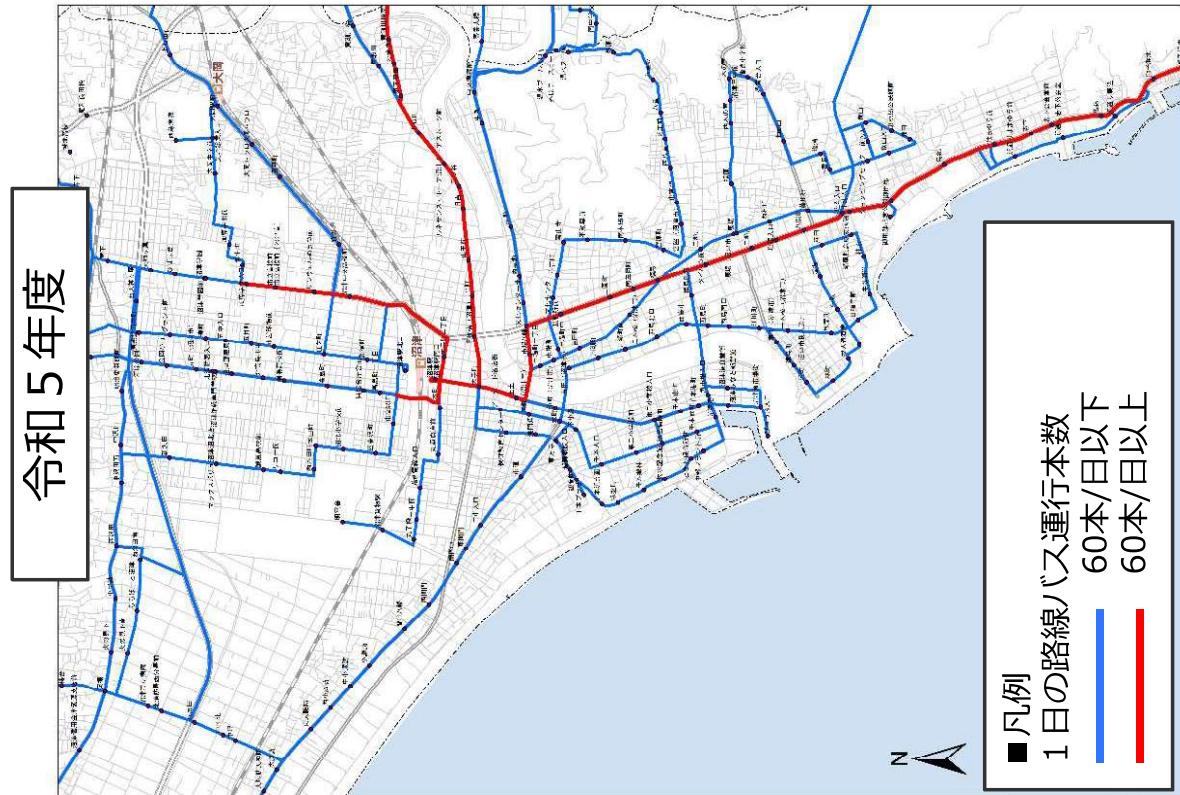
- 伊豆箱根バス、東海バス、富士急シティバスの3社により、70路線の路線バスが運行している。
  - バス路線は、沼津駅を中心とした市内の広範囲に整備されているものの年々減少傾向にある。
  - JR東海道本線が東西に横断しているのに対し、市中心部では南北方向の路線が多くなっており、主要道路上に網羅的に配置されている。



# 市内の公共交通（バス）



- 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。

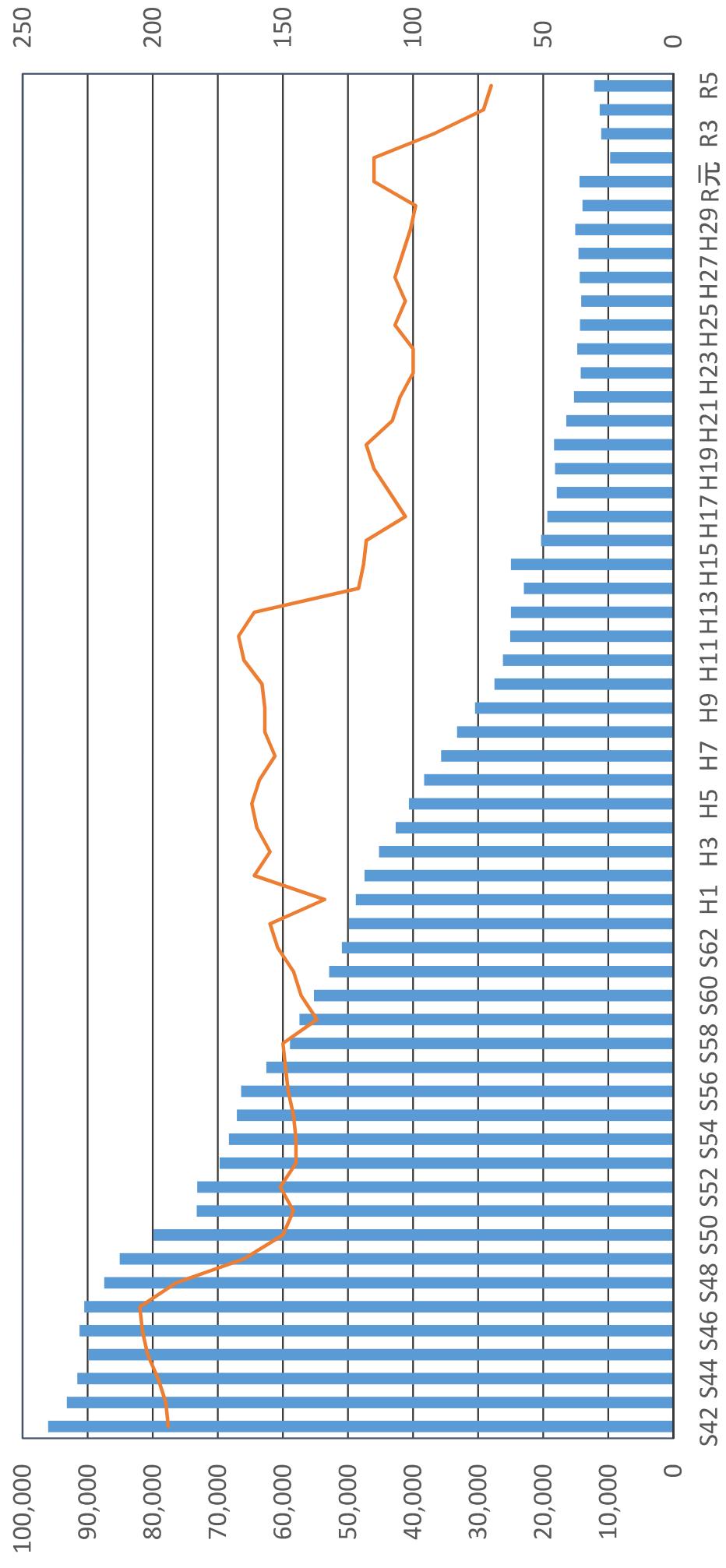


# 市内の公共交通（バス）



- 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つた。
- 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割程度まで戻つてきている。

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

# 市内の公共交通（タクシードライブ）



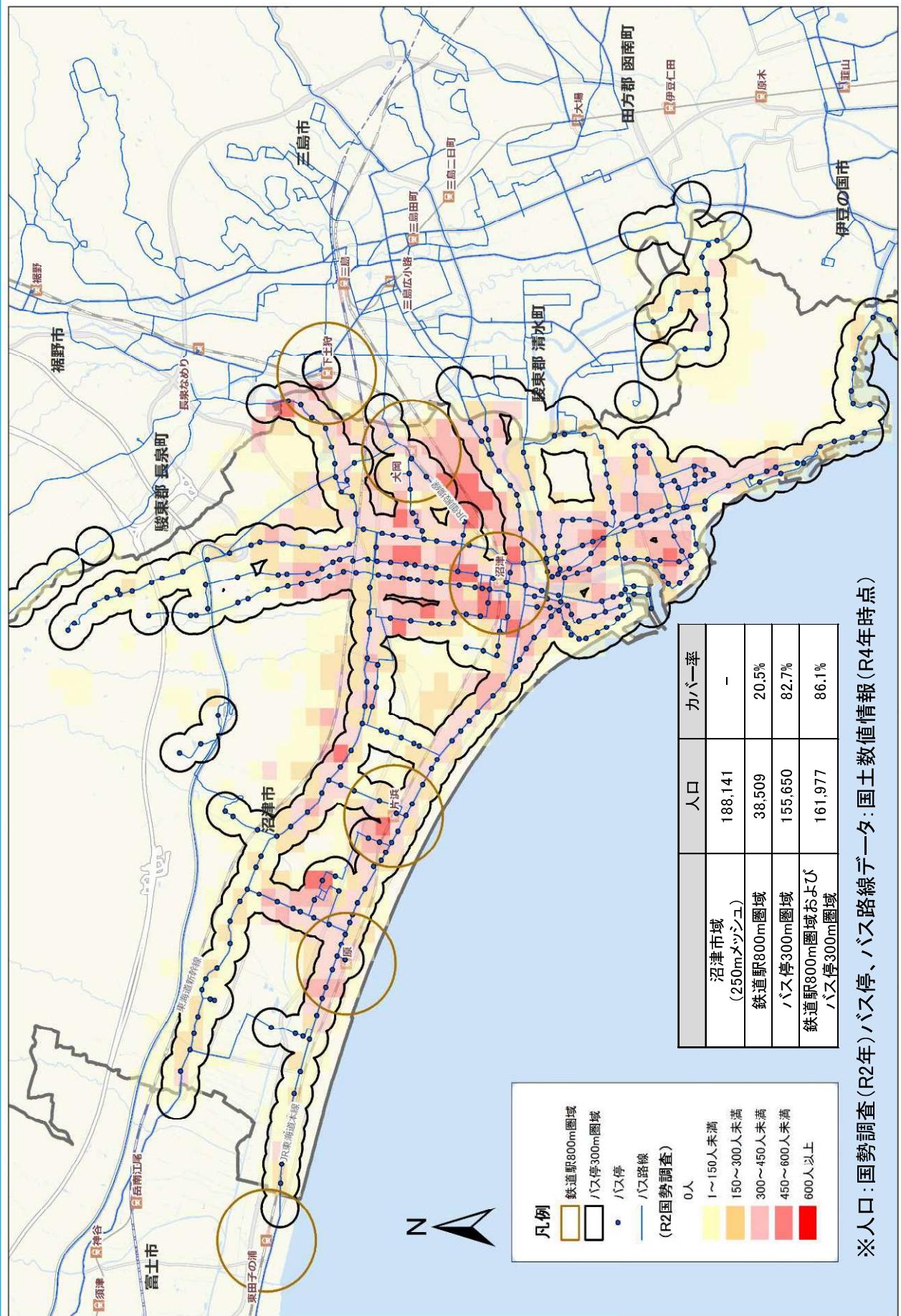
■新型コロナウィルスの影響により、利用者の急激な減少後、近年では回復傾向にあるが、コロナ前の78%程度であり鉄道・バスと比較すると回復は鈍い状況である

年間輸送人員(単位:人)



# 市内の公共交通人口比率

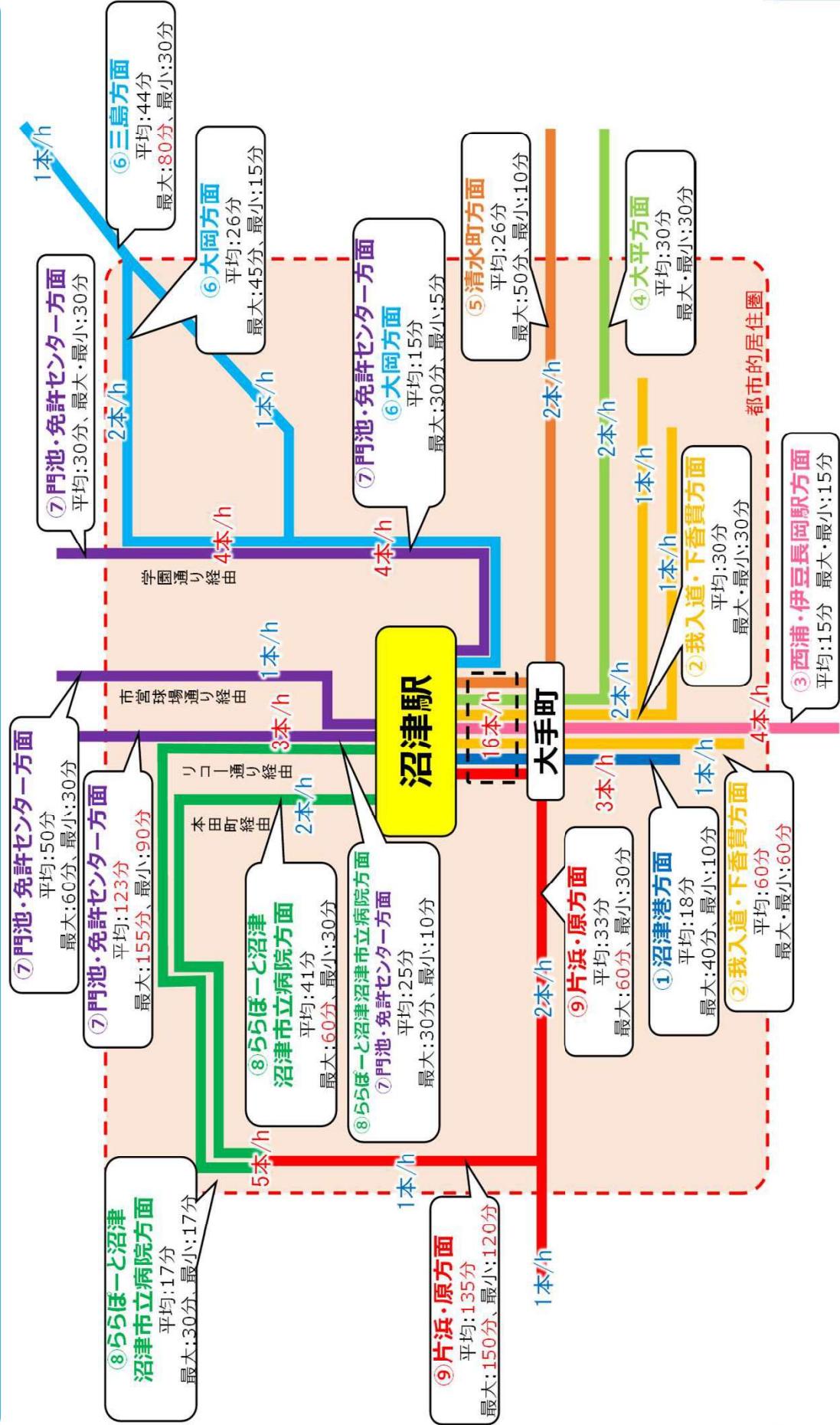
- 鉄道駅から800m、バス停から300m圏域における、**人口カバー率は86.7%**となっている。
- 今後、終バス繰り上げの時間的要素なども踏まえ、本市の『交通不便』について検討する。



# 検討段階の施策及び考察

## 検討例① 公共交通軸形成に向けた取り組み

■沼津駅を中心としたバスネットワークについて、事業者路線の重複、競合が発生し、運行頻度  
が十分に確保できないない、サービス水準の偏り等が課題となつている。  
→事業者間調整や道路環境等により、路線集約は未実施である。

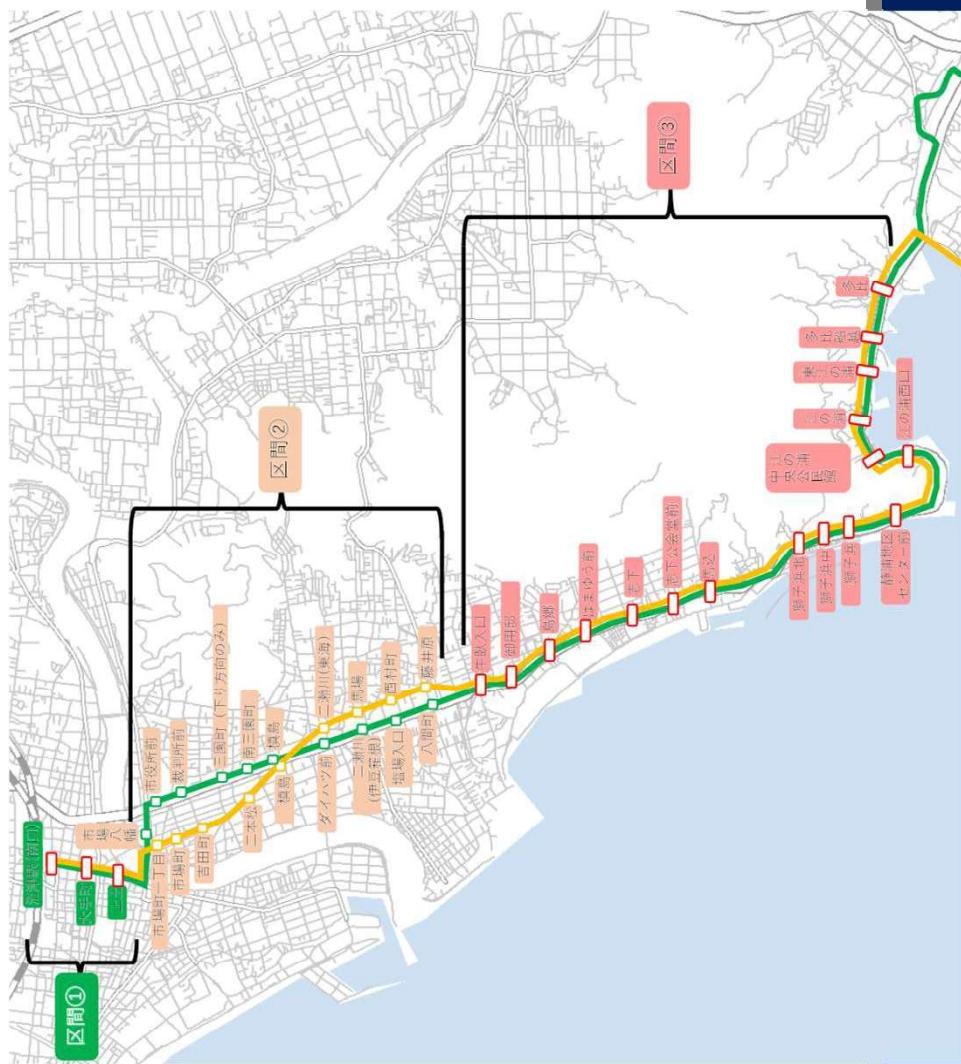


# 検討段階の施策及び考察

## 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バスを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バス



# 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「乗りあつて」利用いただき乗合タクシーで、どなたでも利用可能です。

<運賃>

1乗車定額（1人あたり）**700円（現金のみ）**

運行期間  
**2024.11.22 ～ 2025.1.31 金**  
期間内の週末（金・土・日・祝日）運行

※2024.12.29～2025.1.3は運休

※未就学児は無料（保護者同伴）  
※未就学児にお子様（1歳以上）  
※お子様（1歳以上）につき料金が1人1,000円  
※領収書発行は可能ですので、お手しおけください。

<運行経路>既存バス路線に順じたルートを運行します！※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>

JR沼津駅 南口 タクシーオりば

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はできません。  
降車場所：ルート上の「S」停（裏面参照）  
※裏面に乗務員へ降車場所をお伝えください。  
※ハイヤ修以外では降車できません。  
乗車定員：3人／便（小学生は3人まで2人）  
※車両は小型タクシーを使用します。  
<注意>運送を請えた場合は、次席を2つが通常のタクシーをご利用ください。

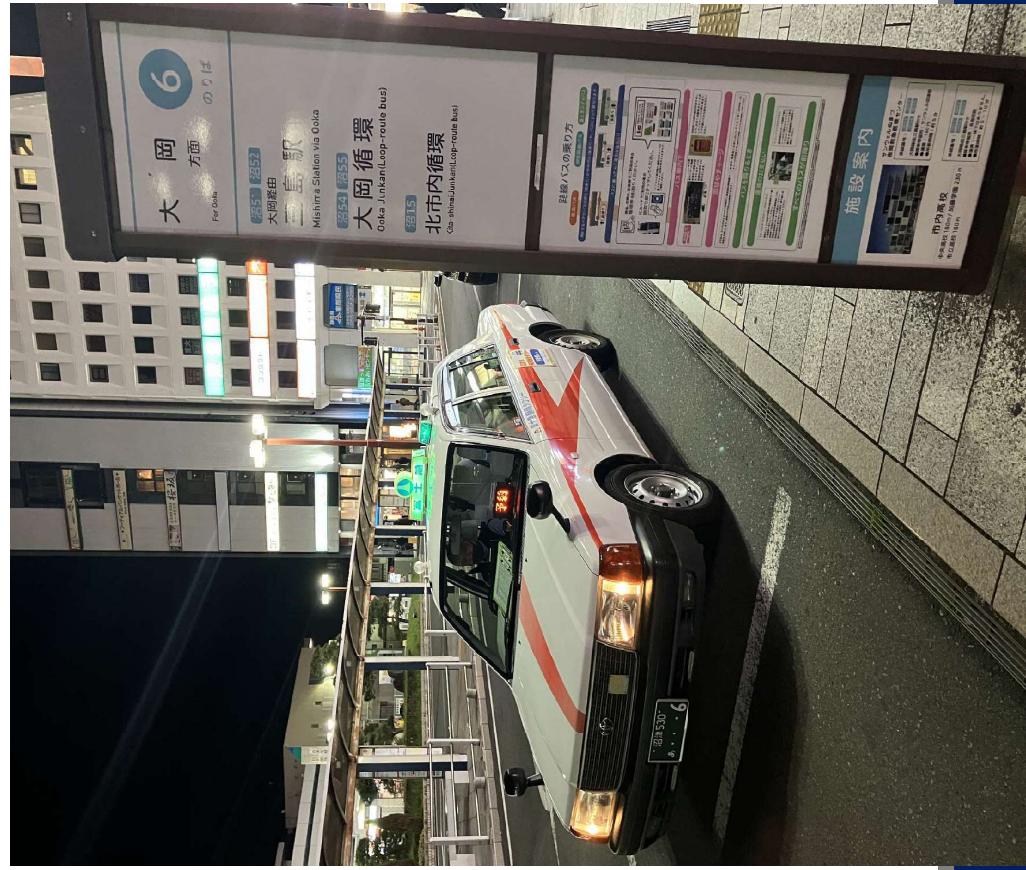
<運行ダイヤ>

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

お問い合わせ先 沼津市まちづくり政策課 交通政策室 TEL 055-934-4759

■我入道ルート、**⑥下香貫ルート、  
⑦高尾台ルート**となつておりますので、  
お間違いなくご利用ください。



# 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が必要があるため、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



# 皆様にご議論いただきたいこと

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網整備  
市内1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、それをしつ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』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。

# 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
- ・競合路線等のパーターンダイヤ運行の横展開
- ・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るか]**  
市民、行政、事業者が協働し、地域で守り、育していく仕組みや文化ができるか？

- ・コミュニティバス導入ルールの整備
- ・ドライバーによる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データ等の整備
- ・市の「交通不便」の考え方の整理
- ・
- ・
- ・

## 各プロジェクトの進歩評価（全体版）【◎：完了5件 ○：一部完了15件、△：継続中（検討・実証段階）9件、×：未着手2件】

プロジェクト		No	施策内容	実施状況	取組み状況、検討状況について振り返り
I 公共交通輸形成プロジェクト	I-① 法規制強度の高い沿線の公共交通機関導入促進対応策地への沿線の新設	路線の整備・再編	西部路線（「ららぽーと・原田」・原田駅・浮島駅、片浜・柳沢駅）（R4） 南部路線（「原田」・江津駅、原田・土肥駅）（R4）	○ △	北部方面については、道路整備等の課題により耳早い実施である。 路線展示をしただけでは、渋滞や移動距離などの課題に対する効果は限定的である。引き続き、「バスレーンやTPS（公共車両監視システム）等の検討が必要である。 市内観光拠点である市中心街など、創立交流拠点である沿線駅について、新たに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、相互につながりの波及を図ります。
I 公共交通輸形プロジェクト	I-② 公共交通機関における運行規制の強化	大岡地区における車両デマンドクリッシャー実験の実施（R3）	西側路線（「ららぽーと・原田」・原田駅・浮島駅、片浜・柳沢駅）、南部路線（「原田」・江津駅、戸田・土肥駅）（R4） 地域内フイーダー系運行補助制度「ららぽーと・原田駅・原田駅、ミニバス原田駅～浮島駅、片浜・柳沢駅」（R4～）	△	北側方面においては、渋滞や移動距離などの課題により耳早い実施である。 市内観光拠点である市中心街など、創立交流拠点である沿線駅を中心とした半径3km圏内）は一定の範囲で路線の本数は確保されているものの、運行頻度が十分でないほか、サービス水準の面で弱いものにつながっている。 市内の居住圏内（沿線駅を中心とした半径3km圏内）においては、バス事業者による運行規制に対する理解度が低いのである。 また市内自治会等への支援を依頼する。
I 公共交通形プロジェクト	I-③ 公共交通機関における運行時間帯の拡大	西側路線における車両デマンドクリッシャー実験の検討（R5～R6）	西側路線タクシーの巡回運行（R6）	△	一歩の利用となる限りを確認で始めたものの、本格運行には至っていない。 依然として、就職・通学・通勤等の実施に不向きである。引き続き移住自治会において、バス事業者による運行規制に対する理解度が低いのである。 また市内自治会等への支援を依頼する。
I 公共交通形プロジェクト	I-④ 乗務員体制における対応策	市内駅までの運送手当インセンティブ運送事業者登録制度（R6）	市内駅までの運送手当インセンティブ運送事業者登録制度（R6）	○	実施運行以降も自治会の検討が無いのである。 また市内自治会等への支援を依頼する。
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を支援（大割地区）	大岡地区における車両デマンドクリッシャー実験の実施（R3）	南側路線運行維持に係る見直し（西側路線＜系統変更＞、戸田江津駅～系統変更）、戸田江津駅～（R2～R3）	△	新規路線の導入や、見直しにあたっての既存路線などは未決定である。今後、コミュニケーションなどの路線新設等に必要なルートづくりを行おう。
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網編・整約と運行規制に係るルールづくり	西側路線における車両デマンドクリッシャー実験の実施（R3）	「ミニバス原田駅～浮島駅」運行計画検討（R3）	○	新規運行以降も自治会での検討が無いのである。 また市内自治会等への支援を依頼する。
II 公共交通セーフティネット構築プロジェクト	II-③ 多様なニーズに对应したタクシーの活用	西側路線における車両デマンドクリッシャー実験の実施（R3）	大岡地区における車両デマンドクリッシャー実験の検討（R4）	○	引き続き、個々実力を維持する。
II 公共交通セーフティネット構築プロジェクト	II-④ バリアフリー車両の導入推進	西側路線における車両デマンドクリッシャー実験の実施（R3）	事業者がそれぞれ導入を進めている。	○	引き続き、個々導入を進めよう。
II 公共交通セーフティネット構築プロジェクト	II-⑤ 沿津駅バス停の整備	西側路線における車両デマンドクリッシャー実験の実施（R3～）	事業者別バス停を行き先方面別に再編（R3～）	○	引き続き、個々導入を進めよう。
II 公共交通セーフティネット構築プロジェクト	II-⑥ バス停位置等の見直し・改善	沿津駅～（西側路線）（R2～）	沿津駅～（西側路線）（R2～）	○	各ごとに公開されている情報（種別・斜度）が異なつてゐる。
II 公共交通セーフティネット構築プロジェクト	II-⑦ バス停の案内表示・デザインの統一	沿津駅外郭工事～（西側路線）（R2～）	バス停外郭工事～（西側路線）（R2～）	○	当初の予定通り完了している。
II 公共交通セーフティネット構築プロジェクト	II-⑧ バス停位置等の見直し・改修	沿津駅～（西側路線）（R2～）	GTスマートがゴーブンに在籍しているのが分かる。	○	全てのバス停等でIC決済が完了している。IC決済端末等の導入が遅くなつてゐる。
II 公共交通セーフティネット構築プロジェクト	II-⑨ バス停位置等の見直し・改修	東海（西側路線）（R2～）	東海（西側路線）（R2～）	○	この部分が改められる。
II 公共交通セーフティネット構築プロジェクト	II-⑩ バス停位置等の見直し・改修	富士急ハイウェイ（西側路線）（R2～）	富士急ハイウェイ（西側路線）（R2～）	○	共通開票の導入は、南の場合はこれまで検討しているものの、導入は未実施である。
II 公共交通セーフティネット構築プロジェクト	II-⑪ バス停位置等の見直し・改修	沿津駅～（西側路線）（R2～）	沿津駅～（西側路線）（R2～）	○	サークル＆パーカードが可能なら早期は1か所（大半）で設置済。
II 公共交通セーフティネット構築プロジェクト	II-⑫ バス停位置等の見直し・改修	沿津駅～（西側路線）（R2～）	沿津駅～（西側路線）（R2～）	○	当初の予定通り完了している。
II 公共交通セーフティネット構築プロジェクト	II-⑬ バス停位置等の見直し・改修	沿津駅～（西側路線）（R2～）	沿津駅～（西側路線）（R2～）	○	おかけでマツダ（JR）に全く影響が無い。
II 公共交通セーフティネット構築プロジェクト	II-⑭ 支払い方法、乗車方法の見直し・検討	沿津駅～（西側路線）（R2～）	学生向けの企画乗車券（サンシティバス）の販売（R5）	○	小学生を対象に出前講習を毎年実施し、以降毎年内容を更新し、公共交通局に配布している。時刻表の出前講習の実施を行う。
II 公共交通セーフティネット構築プロジェクト	II-⑮ 利用環境を整備する	沿津駅～（西側路線）（R2～）	MNP契約アンダート実施（R5～）	○	おかけでマツダ（JR）に全く影響が無い。
II 公共交通セーフティネット構築プロジェクト	II-⑯ 路線図・時刻表の作成	沿津駅～（西側路線）（R2～）	MNPノンフレックスタイム実施（R4～）	○	学生向けの企画乗車券（サンシティバス）の販売（R5）
II 公共交通セーフティネット構築プロジェクト	II-⑰ 企画乗車券・フリーパスの販売	沿津駅～（西側路線）（R2～）	バスの日割引（スマート乗車券）実施（R6）	○	未実施
II 公共交通セーフティネット構築プロジェクト	II-⑱ バスイベント・企業・地区セミナーなどの開催	沿津駅～（西側路線）（R2～）	クリーンスローモビリティの導入（R2～R6）	×	R7にバス向けの路線バスを実施するため、R7にバス向けの路線バスを実施するため、本格導入には至っていない。
II 公共交通セーフティネット構築プロジェクト	II-⑲ 共同利用の設置	沿津駅～（西側路線）（R2～）	△	クリーンスローモビリティは、運行や画面維持のコストにより、令和6年度を以て運行を行つた。	
V 沿津駅・沼津港連携プロジェクト	V-① 新たなモビリティツールの活用	静岡県導入アンダート実施（R5～）	電動キックボードの設置（R4～）	△	電動キックボードは利用者の全画面に対する感覚があるので、本格導入には至っていない。
V 沿津駅・沼津港連携プロジェクト	V-② 新技術の導入	静岡県導入アンダート実施（R5～）	静岡県導入アンダート実施（R5～）	△	クリーンスローモビリティは、運行や画面維持のコストにより、令和6年度を以て運行を行つた。
V 沿津駅・沼津港連携プロジェクト	V-③ 沿津港バス乗り場の設置（沼津港）	東海（西側路線）（R2～）	伊豆箱根バスの導入（R3）	○	当時の予定通り完了している。
V 沿津駅・沼津港連携プロジェクト	V-④ モビリティツールの設置（沼津港）	沼津港（西側路線）（R2～）	沼津港（西側路線）（R2～）	○	当時の予定通り完了している。
V 沿津駅・沼津港連携プロジェクト	V-⑤ 沿津駅・沼津港間の路線バス利用者の確保	沼津港（西側路線）（R2～）	シヨルタ・運賃内アフリは公開されて居もないため、R7は沿線バスの移行方法の是非（R6）	○	乗り換案内アフリは運賃内アフリに沿線モードを実装し、シームレスな移行方法の是非（R6）
V いつで右安心・安全プロジェクト	V-① 災害発生時の運行系統の仕組みづくり	沼津駅～（西側路線）（R2～R5）	未実施	災害時を想定した体制づくり、仕組みについて、R7に交通事業者と検討を行う。	
V いつで右安心・安全プロジェクト	V-② 乗車券購入時の公共交通手段への対応	沼津駅～（西側路線）（R2～R5）	○	市民生活において必要不可欠な移動手段となつてゐる公共交通について、市交運事業者が安心して公共交通を利用できる環境に努めます。	