

協議事項(3) 沼津市における「交通不便」の特定について

1. 協議事項

沼津市において、何らかの対応が必要とされる「交通不便」を抱える地域を特定し、その解消方法について検討するためのご意見を伺います。

2. 背景

沼津市における公共交通は、利用者の減少、深刻な運転手不足や2024年からの運転手の時間外労働の上限規制といった要因により、路線の廃止や減便、最終バスの繰上げが余儀なくされています。また、既存の公共交通サービスを利用することが難しい、交通事業者が極端に少ないエリアが生じるなど、今後、沼津市のどの地域においても「交通不便」が生じることが考えられます。

このような経緯から、第2次沼津市地域公共交通計画策定において、本市の公共交通をとりまく状況を整理し、沼津市における「交通不便」の特定及びその解消方法について検討したいと考えています。

沼津市における「交通不便」の特定及びその解消方法については、第2次沼津市地域公共交通計画においても明記し、国の補助金なども活用しながら施策を推進していきます。

3. 参考資料

資料6-1 「交通不便」として想定される地域とその交通手段の確保施策

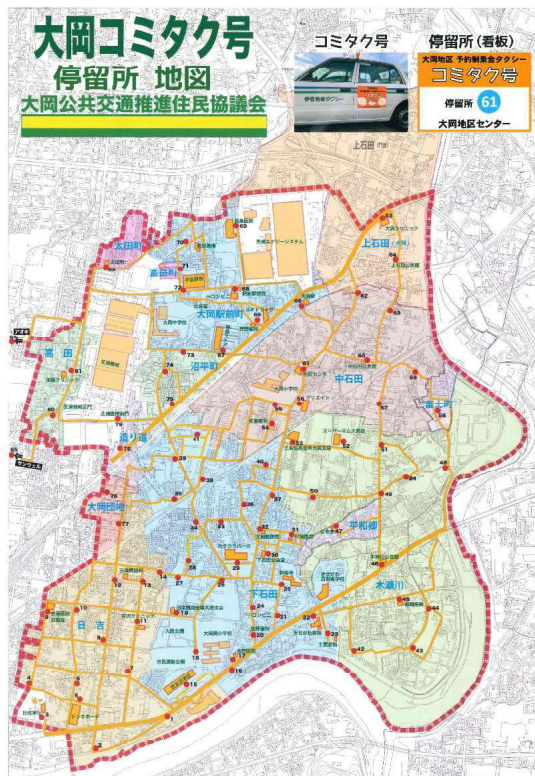
資料6-2 時間帯別のバス路線図

資料6-3 市内タクシー事業所位置図

資料6-4 国土交通省「交通空白」関連資料

「交通不便」として想定される地域とその交通手段の確保施策

	概要
	想定される解消方法実証運行の実績等
全域 (夜間時間帯)	最終バスの繰り上げにより電車との接続ができていない。 令和 6 年度：タクシー車両を活用した夜間乗合タクシー実証運行
大岡	人口が集中しているものの、バス停までのアクセスがしづらく、公共交通が利用しづらい状況が生じている。 平成29年度：乗合バスの社会実験 令和 3 年度：地域住民による乗合デマンドタクシーの実証実験
愛鷹（赤坂）	坂が多く車が欠かせない地域であるため、高齢者は運転免許証を返納すると外出の機会が減ってしまう。 令和 6 年度：地域住民の助け合いによる高齢者施設の車両を活用した移動支援事業を実施。
戸田	通学や通院など日常生活の手段確保のため、自主運行バスを運行しているが、利用者が少ないため収益率が低く、運行形態の見直しが必要である。 公共ライドシェアや共助型ライドシェアによる地域住民主体の交通モードの導入。



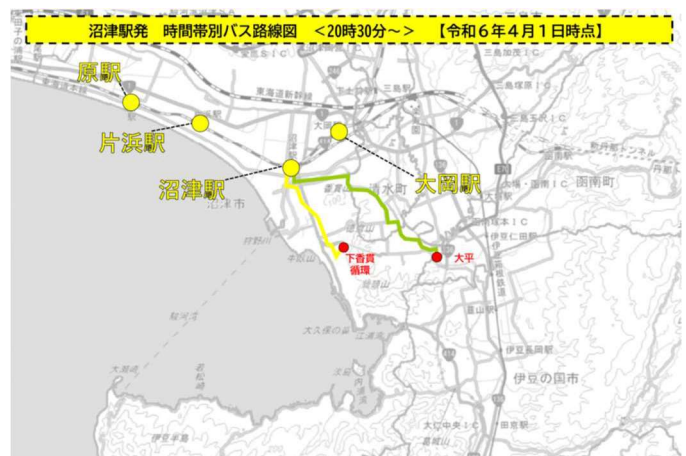
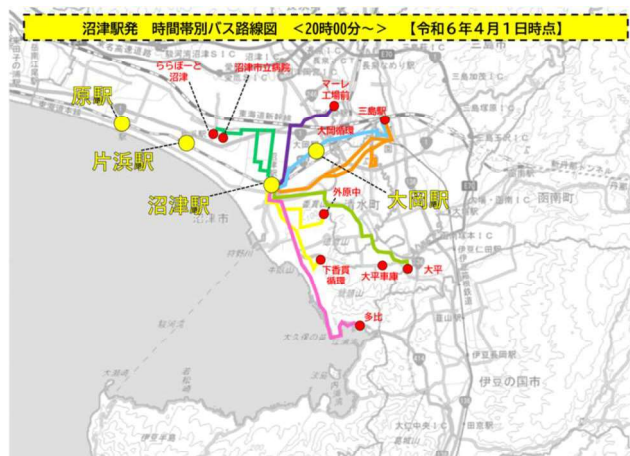
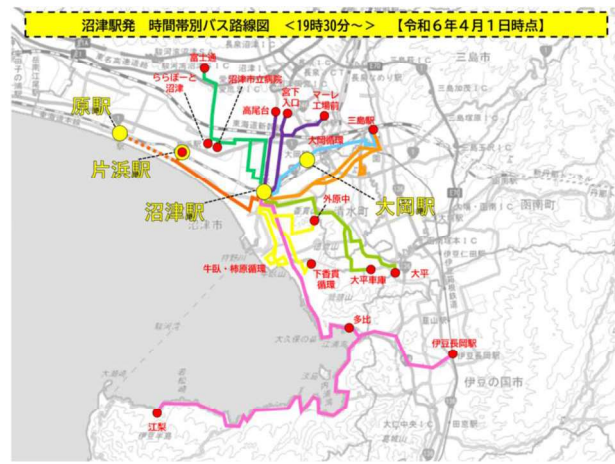
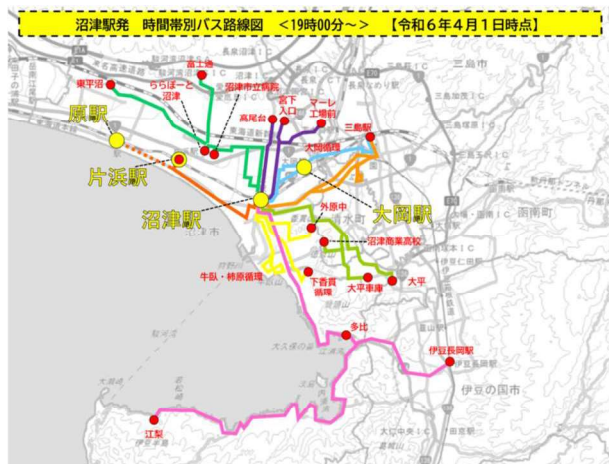
大岡乗合デマンドタクシー停留所図



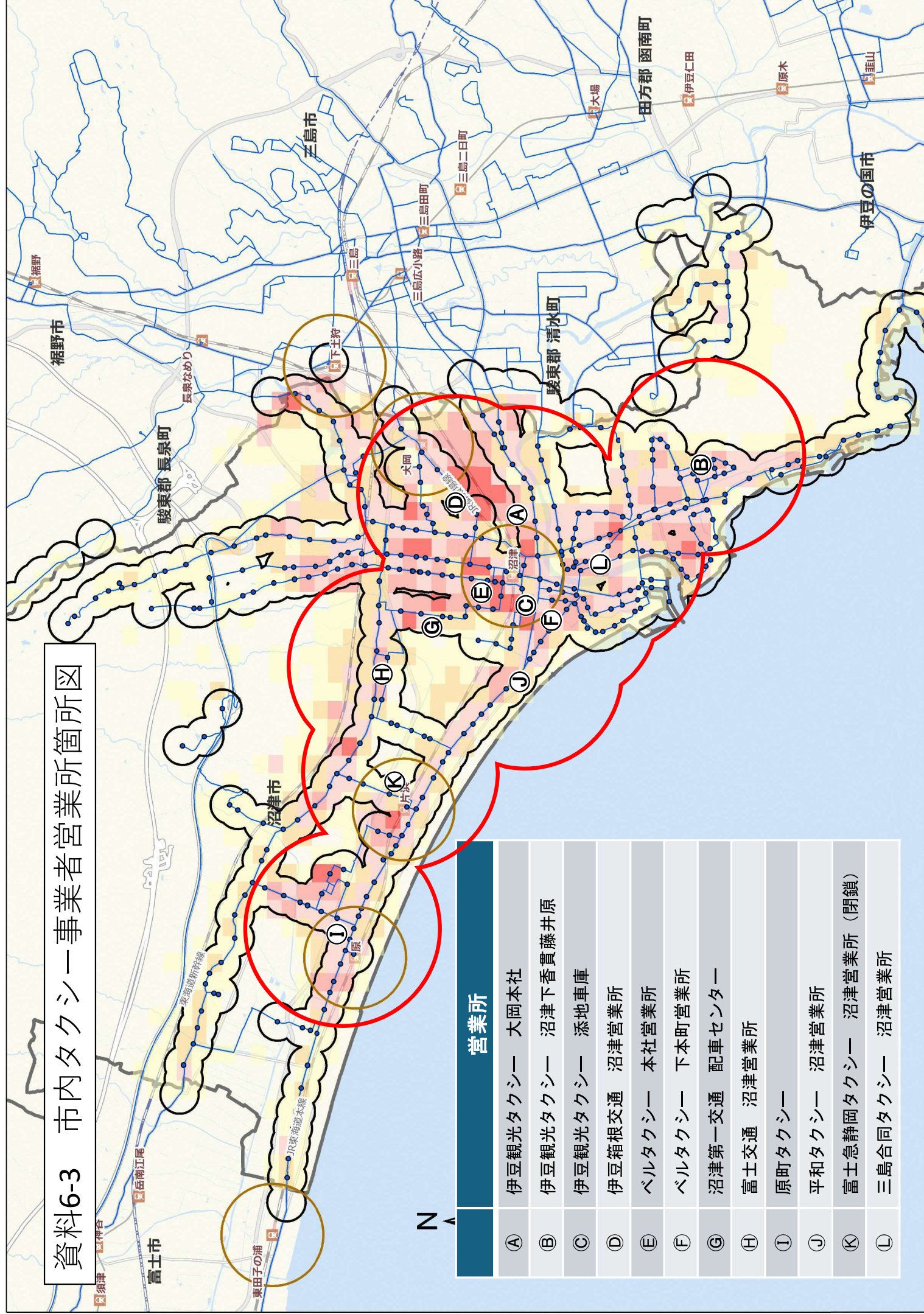
夜間乗合タクシー実証運行の様子

時間帯別のバス路線図

沼津駅発の路線バスは21時台の便が最終となっており、J R東海道本線、J R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やタクシーに頼らざるを得ない状況にある。



資料6-3 市内タクシー事業者営業所箇所図



・各自治体におかれては、以下の考え方にに基づき、**「何らかの対応が必要とされる「交通空白」**のリストアップをお願いいたします。提出いただいた「交通空白」については、国土交通省においてもその解消に向けた後押しを行いながら、毎年度、フォローアップ調査を行う予定ですので、御協力をお願いします。

①「交通空白」の考え方

★「交通空白」の例

- ### ★「交通空白」の判断にあたっての留意事項

「交通空白」の判断にあたっては、画一的指標による判断のみならず、地域の実情や利用者目線を踏まえた判断が求められます。

(例) ・鉄道駅から500m徒歩圏内にあるものの、当該駅からの列車本数が極めて少なく、病院や学校へ行「生活の足」としては使い勝手が悪い＝「交通空白」

- ・最寄りバス停から300m圏内であるが、坂道が多い団地で高齢者にとって移動がしづらい。タクシーも電話予約しても配車されないことが多く、日常生活の移動に支障がある＝「交通空白」
- ・区域連行のエリアだが、前日予約が必須であることや、朝夕に配車されないなどの課題がある＝「交通空白」

②「何らかの対応が必要」の考え方

上記①の交通空白に関して、自治体や地域住民等がその解消に向けてなんらかの対応が必要と認識しているもの（課題認識はあるが、空白解消の手段が未定・検討中のものも含む。）

★「何らかの対応が必要」の例

- ・路線バスやタクシー廃業を受けて、高齢者や子どもの足を確保しなければならず、代替手段として、コミュニティバスにするか公共ライドシェアにするか地域協議会において検討していく見込みである。
- ・運転手不足に伴い、地域住民が日常利用している路線の維持が難しくなる中、スクールバスや病院、商業施設送迎の路線バスへの統合を検討していく見込みである。
- ・集落の住民に免許返納者が増え家族や知り合い送迎による対応も限界を迎え、そろそろ「移動の足」の整備が必要と強く感じているが、そもそも、誰が、どのような輸送形態でサービスを保証すべきかわからない。

5

「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト（令和7年度）

「交通空白」解消緊急対策事業

【担当部署】
・総合政策局（地域交通課）
・物流・自動車局（旅客課）

何らかの対応が必要な「交通空白」を抱える地域において、「交通空白」の解消に向けたサービスを実施するための仕組みの構築を支援します！

補助対象事業者

公共ライドシェア・日本版ライドシェア等、新たに導入する交通サービスの運行主体（運行委託する場合を含む）となる地方自治体、交通事業者、NPO法人、観光協会、商工会、社会福祉協議会等又はそれらを含んだ協議会 ※

補助対象経費

- ①事業実施のための基礎データ収集・分析、協議会・説明会等開催に要する費用
(悉皆ヒアリング調査・利用予測シミュレーション、有識者謝金・会場使用料 等)
- ②サービス提供のために必要となる車両の導入、配車アプリ・運行管理等のシステム開発・導入、運転者募集等に要する費用 (車両の購入・リースによる取得、仕切板、ドライブレコーダー等の設置、運転者を募集するための広告費用 等)
- ③実証事業に要する費用 (運行経費、実証事業後の利用データ分析、路線・区域・料金設定等の検討 等)

【事業イメージ例】 以下のような検討段階から地域の合意形成までの取組みについて、ワンストップの支援を想定

- 公共ライドシェア等の導入にあたり、実証運行する地域・時間帯の特定に向けた調査、利用予測シミュレーション 等
- 実証運行の実施体制構築・合意形成に向けた地域内調整
- 実証運行に係る車両・配車アプリ等の導入、車両改装、アップング、運転者募集 等
- 実証運行経費・実証運行後の利用データの分析・検証 等
- 本格運行に向けた住民説明会



▲公共ライドシェアの立ち上げ（イメージ）

補助率

500万円まで定額、500万円を超える部分は2/3（上限1億円）

※車両購入に係る費用については定額補助の対象外（車両購入は、対象事業者自身が有する車両がサービス提供のために活用することができない場合に限る）

※都道府県が主導するなど複数市町村が共同してサービスを提供することを予定している場合、補助対象経費のうち①については定額の引き上げ（調整中）

※一度本補助を受けた同一自治体内において同一種類の別の事業（別地域での実施）への補助を受ける場合、2件目以降の補助については1/2

問合先 各地方運輸局交通政策部交通企画課 等（別紙参照）

公募期間

令和7年2月中旬以降

【採択時期目安：令和7年5月上旬】

※自治体については、「交通空白」解消・官民連携プラットフォームに加入していることが要件となります。