

協議事項(4) 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	地域公共交通 アップデート化推進事業	第2次沼津市地域公共交通計画の策定 等
3		利便増進実施計画策定事業	新利便増進実施計画の策定に係る調査・分析 等
4		利便増進実施計画推進事業	公共交通マップの作成 高齢者向け MM パンフレットの作成
5		フィーダー系統補助	西部地区4路線 北部地区3路線 南部地区1路線

3. 対象期間

沼津市地域公共交通計画…令和7年度

地域公共交通確保維持改善事業（上記、対象事業 No2～4に係る事業）…令和7年度
 ” （フィーダー系統補助）…令和6年10月～令和7年9月
 （令和7年度運行分）

4. 資料

- ・令和7年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価
- ・地域公共交通計画の評価等結果の様式（上記、対象事業 No1）
- ・地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（上記、対象事業 No2～5）
- ・【別冊データ】地域内フィーダー系統

令和7年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価
(及び地域公共交通計画の評価結果) 概要(全体)

沼津市地域公共交通協議会 (沼津市)

平成31年4月1日設置

令和2年3月 沼津市地域公共交通計画策定
(計画期間：令和2年4月～令和8年3月)

評価対象の地域公共交通確保維持事業

- ・地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金
- ・地域公共交通調査事業

1. 【Plan】協議会等を目指す地域公共交通の姿

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10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

【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

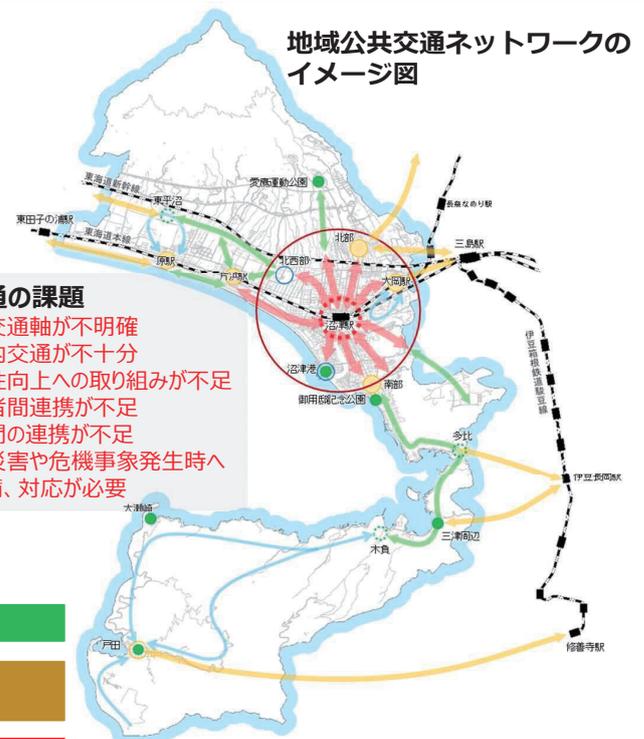
IV. 楽しいおでかけ創出プロジェクト

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

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
- 課題6：自然災害や危機事象発生時への準備、対応が必要



2. 【Do】目標達成に向けた公共交通に関する主な具体的取組

3

沼津市地域公共交通計画の目標を達成するための実施事業

※赤字はR7年度実施事業

※全31事業中 ◎：完了4件 ○：実施16件（引き続き提供） △：一部実施（検討中、実証実験中）9件 ×：未実施2件

プロジェクト	No	施策内容	実施状況	実施内容	考察・今後の取組み
I 公共交通軸形成	I-①	路線の集約・再編	○	西部路線再編 R3協議、R4.4運行開始 南部路線再編 R4協議、R5.4運行開始 西部路線再編検討 R7乗降調査、再編案の検討	路線集約・再編に着手し、利便性を図るとともに、利用者の意見を参考としながら再編案の具体化を図る
		渋滞頻度の高い路線の渋滞解消対策検討	△	R6自動運転の走行空間実証実験	自動運転の路面標示による影響を分析することで、将来的なトランジットモール化を検討する資料とする
		人口集積地への路線の新設（大岡地区）	△	R3：乗合デマンドタクシー実証実験。大岡地区における乗合運行の路線新設は、運行開始に向けた地元自治会での検討が続いており、R4は未実施	引き続き、運行開始に向けた地元自治会への支援を実施する
	I-②	公共交通軸における運行頻度の確保	○	西部路線再編 R3協議、R4.4運行開始 南部路線再編 R4協議、R5.4運行開始 R5都市的居住圏内の運行水準の検討 R6地域内フィーダー系統運行補助（3路線→8路線へ拡大） 西部路線再編検討 R7乗降調査、再編案の検討	2次計画に位置付ける、市内幹線、準幹線の考え方に基づき、バス事業者との協議を踏まえ、バス路線の維持を図る
	I-③	公共交通軸における運行時間帯の拡大	△	R6夜間乗合タクシーの実証運行	夜間の人の動きを検証し、夜間の移動手段を検討する資料とする
I-④	乗務員確保に向けた対策	○	R6:広報ぬまづで運転手のインタビューと運転手募集記事を掲載 R6~7:市主催の移住相談会でバス事業者による運転手就職相談を実施	沼津を舞台としたアニメのラッピングバスを運転したいという若い層もいることがわかり、引き続き幅広い世代への呼びかけを図る	

2. 【Do】目標達成に向けた公共交通に関する主な具体的取組

4

沼津市地域公共交通計画の目標を達成するための実施事業

※赤字はR7年度実施事業

※全31事業中 ◎：完了4件 ○：実施16件（引き続き提供） △：一部実施（検討中、実証実験中）9件 ×：未実施2件

プロジェクト	No	施策内容	実施状況	実施内容	考察・今後の取組み
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（大岡地区）	△	R3:乗合デマンドタクシー実証実験。大岡地区における乗合運行の路線新設は、運行開始に向けた地元自治会での検討が続いており、未実施	2次計画に位置付ける、地域主体による外出支援のパッケージ施策の内容の具体化を図り、運行開始に向けた地元への支援を実施する
	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	○	R2~R3: 南部路線の運行維持に係る見直し（西浦線<系統変更>、戸田江梨線<系統変更>、戸田土肥線<デマンド化>） R3:新規「ミューバス原・浮島線」運行計画作成 R4:南部路線の運行計画変更に関して協議実施	南部路線⇒R5.4運行開始 利用実態を把握し、運行の見直しを随時行い効率的な運行に努める また、2次計画においても引き続きルール作りと運用を位置づける
	II-③	多様なニーズに対応したタクシーの活用	△	R4:大岡地区の運行開始について、地元自治会の検討が続いているため未実施	多様なニーズに対応したタクシーの活用について引き続き検討する
	II-④	バリアフリー車両の導入推進	○	事業者がそれぞれ導入中	引き続き、バリアフリー車両導入の推進をしていく
III わかりにくさ使いにくさ解消	III-①	沼津駅バスターミナルを行き先方面別へ再編	◎	R2~3:事業者別バス停を行き先方面別に再編	引き続き、利用者がわかりやすい利用環境を整える
	III-②	バスターミナル発着ダイヤ調整	○	R2:沼津駅ー沼津港発着バスのダイヤ調整 R4:3番乗り場（西浦・伊豆長岡駅方面）のバスターミナル化・等間隔運行 R5:上記R4実施内容再調整 R7:北部方面のバスターミナル化についてバス事業者と協議	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

2. 【Do】目標達成に向けた公共交通に関する主な具体的取組

沼津市地域公共交通計画の目標を達成するための実施事業

※赤字はR7年度実施事業

※全31事業中 ◎：完了4件 ○：実施16件（引き続き提供） △：一部実施（検討中、実証実験中）9件 ×：未実施2件

プロジェクト	No	施策内容	実施状況	実施内容	考察・今後の取組み
Ⅲ わかりにくさ 使いにくさ 解消	Ⅲ-③	バス停位置等の見直し・改善	○	R4:沼津港バス停について集約	他バス停も引き続き、改善に努める
	Ⅲ-④	バス停の案内表示、デザインの統一	○	R2:バス案内表示デザインマニュアル作成 R3:バス案内表示デザインマニュアルに基づき沼津駅南口バスターミナルバス停デザイン統一+各事業者がバス停のデザインを更新	市街地を中心に実施できる箇所から統一を図る
	Ⅲ-⑤	運行情報のデータ化と活用	○	R2~3: バス利用環境向上設備導入支援(バスIC決済機器導入費補助)	引き続き、利用環境を整える。運行情報を活用してもらえよう周知を強化していく
	Ⅲ-⑥	デジタルサイネージの設置	○	R6:JR片浜駅にデジタルサイネージを設置	デジタルサイネージの継続運用のほか、わかりやすい運行情報の提供に努める
	Ⅲ-⑦	支払い方法、乗車方法の見直し検討	◎	R2~3: バス利用環境向上設備導入支援(バスIC決済機器導入費補助)	引き続き、利用環境を整える。運行情報を活用してもらえよう周知を強化していく
	Ⅲ-⑧	利用しやすい運賃体系への見直し	△	R6~R7:一部区間で同じ経路を運行する複数社の共通乗車制の検討	引き続き各社との調整に努める。
	Ⅲ-⑨	バス停の環境改善	○	R4:危険ラック停アライク東原新田（西向き・富士急行バス）を改善	引き続き、改善に努める
	Ⅲ-⑩	バスターミナルの環境改善	○	R4原駅バスターミナル整備実施	わかりやすい案内表示、掲載内容の更新に努める

2. 【Do】目標達成に向けた公共交通に関する主な具体的取組

沼津市地域公共交通計画の目標を達成するための実施事業

※赤字はR7年度実施事業

※全31事業中 ◎：完了4件 ○：実施16件（引き続き提供） △：一部実施（検討中、実証実験中）9件 ×：未実施2件

プロジェクト	No	施策内容	実施状況	実施内容	考察・今後の取組み
Ⅳ 楽しいおでかけ創出	Ⅳ-①	路線図・時刻表の作成	○	R7ダイヤ変更を反映したおでかけマップを30,000部作成し、約24,000部を配布した。(R8.1月現在)	R8ダイヤ変更を反映したマップを今年度中に20,000部作成予定
	Ⅳ-②	企画乗車券・フリーパス・高齢者パスの販売	△	R5: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努める
	Ⅳ-③	バスイベント、企業・地区セミナーなどの開催	○	R7高齢者バス乗り方ツアーの実施 R7高齢者向けパンフレット作成 R7バスの車庫見学会の実施	小学生向けだけでなく、今後は大人向け、高齢者向けの出前講座の実施に努める
	Ⅳ-④	共同案内所の設置	×	バス案内所の統一について、具体的な取組は未実施	2次計画において、統一的な交通案内の体制整備について位置づける
Ⅴ 沼津駅-沼津港 連携	V-①	新たなE-リテイルの活用	△	R4:駅-港間に7箇所のホートを設置した電動キックボードを活用した社会実験を実施	利用が多く需要が確認できた一方、安全性に対する意見も一定数あった。今後の法施行等の動向を注視する
	V-②	新技術の検証（県との連携による自動運転検証など）	△	R7沼津駅-沼津港間の自動運転に関する実証運行を実施予定	将来的なレベル4の自動運転実装に向け、引き続き実証運行を行う
	V-③	沼津港バス乗り場集約	◎	R4:東海バス・伊豆箱根バスのバス停を1つに集約	バス利用者の利便性向上に繋がるものであり、他施策と連携し実施することで、更なるバス利用者の確保に努める
	V-④	デジタルサイネージの設置（沼津港）	◎	R4:沼津みなと新鮮館入口に路線バス出発案内デジタルサイネージを設置	

沼津市地域公共交通計画の目標を達成するための実施事業

※赤字はR7年度実施事業

※全31事業中 ◎：完了4件 ○：実施16件（引き続き提供） △：一部実施（検討中、実証実験中） 9件 ×：未実施2件

プロジェクト	No	施策内容	実施状況	実施内容	考察・今後の取組み
V 沼津駅-沼津港連携	V-⑤	路線バス利用者の確保	○	R4:沼津港入口に番車認証カメラを設置し、車両の滞在時間や地域などを分析 R6:交通DXアプリを活用したシームレスな移動の提供 R7:自動運転実証運行時のダイヤ組み入れを実施予定	・アプリを活用した乗車券と各種サービスをセットとした企画乗車券の発行について検討する ・アプリリリース後、引き続きどのように維持していくか検討する必要がある
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	×	各交通事業者における緊急時の対応マニュアルの内容等についてヒアリングに着手予定	2次計画において、災害発生時等における運行継続のための仕組みづくりを位置づけ
	VI-②	感染症など危機事象への対応	○	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や事業者に対する運行支援事業を実施。また、各交通事業者も車内衛生管理など感染症拡大防止対策を実施	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

沼津市の課題認識

利用しやすい公共交通に向けた横断的な取組が限定的である

路線バスの継続的な運行が困難となることが見込まれる

第2次沼津市地域公共交通計画の策定

【調査事業名】 沼津市地域公共交通計画策定調査業務

【内容】 第1次計画の計画期間の終了に伴い、便利で使いやすい公共交通を目指す『第2次沼津市地域公共交通計画』策定

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

【計画期間】 5か年（令和8年4月～令和12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5”の事業期間を5年に設定

【本市における公共交通の課題】

沼津市における公共交通の課題（5つの視点）

- 課題1：公共交通軸のサービス水準の維持・向上
- 課題2：公共交通によるおでかけの足の確保
- 課題3：公共交通の利用環境向上
- 課題4：新たなおでかけ機会の創出
- 課題5：いつでも安心・安全

【計画目標】

- 目標1** 都市の核となる公共交通軸のサービス水準を維持・向上し、便利な公共交通を守る
 - I. 公共交通軸のサービス水準の維持・向上プロジェクト
- 目標2** 地域住民の生活を支える交通手段を確保し、身近で頼れる移動手段の選択肢を広げる
 - II. 公共交通によるおでかけの足の確保プロジェクト
- 目標3** 安心しておでかけに利用できる環境を整備し、公共交通の利用拡大を目指す
 - III. 公共交通の利用環境向上プロジェクト
 - IV. 新たなおでかけ機会の創出プロジェクト
 - V. いつでも安心・安全プロジェクト

図_地域公共交通ネットワークのイメージ



沼津市地域公共交通利便増進実施計画の策定

【調査事業名】沼津市地域公共交通計画利便増進計画策定調査業務

【内容】今年度、利便増進実施計画の計画期間の終了することから、令和8年度中の策定を目指す。

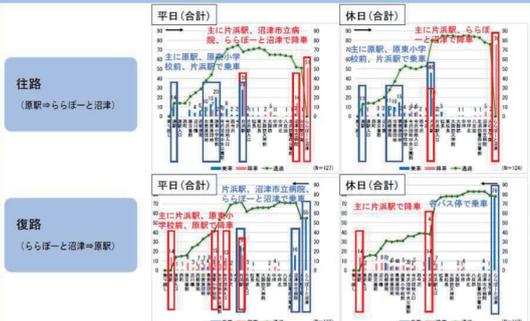
①路線バスの利用実態の分析

市が実施する乗降調査結果



運行事業者提供利用状況

往路	便			復路			
	発時間	平日	休日	発時間	平日	休日	
1	6:40	6	7	1	7:35	11	1
2	7:15	17	8	2	8:25	6	1
3	8:25	14	12	3	9:11	4	5
4	9:07	13	16	4	10:07	5	12
5	10:00	12	30	5	11:12	3	13
6	11:15	8	12	6	12:12	7	12
7	12:00	8	7	7	13:12	8	8
8	13:10	16	12	8	13:46	5	3
9	14:20	4	9	9	14:45	14	5
10	15:00	13	5	10	15:40	16	19
11	15:55	5	4	11	16:50	7	7
12	16:55	9	1	12	17:25	13	16
13	18:10	2	1	13	18:24	6	11
14				14	19:15	8	9
合計		127	124	合計		113	122
1便当たりの利用者		9.8	9.5	1便当たりの利用者		8.1	8.7



②路線再編の検討案の作成

西部地区路線網の見直し



交通モードの検討



路線再編案検討



これまでのプロジェクトにおける具体的な取り組み

【調査事業名】沼津市地域公共交通利便増進計画推進事業

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

MMの実施・高齢者向けMMパンフレットの作成

高齢者向けMMパンフレット作成

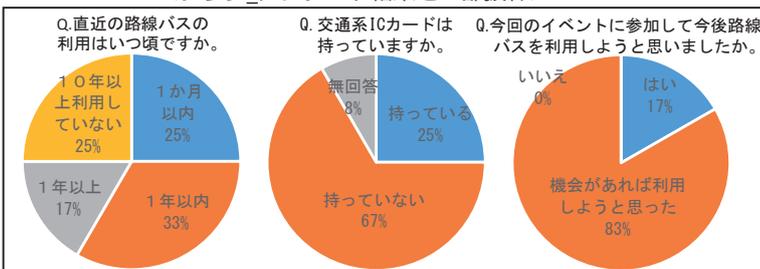


【内容】 <表_実施MMの概要>

ターゲット	実施回数	参加人数	内容
小学生	5回	327人	バスの乗り方教室・紙芝居によるMM
大人	1回	120人	アスルホームゲームでのバスイベント・乗車体験
高齢者	1回	70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
	R7NEW 2回	26人	バス乗り方研修の実施
家族連れ	R7NEW 1回	42人	バスイベントとして富士急シティバスにて車庫見学・洗車体験

【1回目高齢者向けバス乗り方研修のアンケート結果】

参加者：男女12人を対象にアンケートを実施
<グラフ_アンケート結果を一部抜粋>



- 運転免許証を保有：約80%
- 普段の移動手段：約70%が自家用車移動
- 直近のバスの利用頻度：42%が一年以内に利用していない
- 交通系ICカード保有率：25%
- MMによる意識変化：参加者全員あり

【今後の展開】

- ・参加者の約70%が交通系ICカードを保有していないため、バス乗り方研修の際にバス事業者協力のもとICカードの販売を行い、研修中に実際に利用することで、ICカードの普及・啓発を進め、公共交通を継続して使ってもらえるような工夫をしていく。
- ・イベント参加後の意識調査として、バス利用の対する意識変化が確認できたため、引き続き高齢者MMを継続していく。

高齢者向けMMの様子

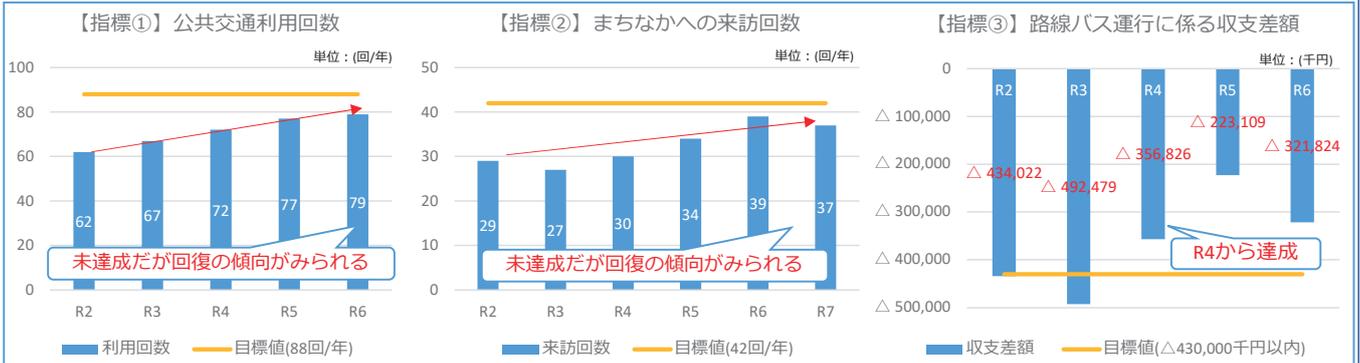


市職員も同行し、バスの乗り降りをサポート。

バスイベント・洗車体験の様子



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】 市民一人あたりの公共交通利用回数	88回/年	62回/年	67回/年	72回/年	77回/年	79回/年	-	未達成
【指標②】 市民一人あたりのまちなかへの来訪回数	42回/年	29回/年	27回/年	30回/年	34回/年	39回/年	37回/年	未達成
【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	△321,823千円	-	達成



◆各指標の達成状況

- 【指標①】：「未達成」コロナ禍により一時的に利用者数が落ち込んだが、回復の傾向がみられる。
- 【指標②】：「未達成」コロナ禍により一時的に来訪回数が落ち込んだが、回復の傾向がみられる。公共交通の改善だけでなく、まち全体の活性化施策と連携が不可欠である。
- 【指標③】：「達成」運賃改定や路線の効率化等により、一定の改善がみられる。

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	27,000	14,000	4,900
R6年度実績	186,676	79	40,492	24,304	12,534	3,654
基準年度比	-	92.9%	88.3%	90.2%	89.5%	74.6%
前年度比	-	102.6%	101.7%	101.7%	103.0%	97.6%
R5年度実績	188,613	77	39,812	23,903	12,165	3,744
基準年度比	-	90.6%	86.9%	88.7%	86.9%	76.4%
前年度比	-	106.9%	105.6%	105.3%	107.3%	102.8%

【考察】

A：コロナ前・コロナ禍の傾向

→コロナ前は鉄道及びバスについては利用回数がほぼ横ばい、タクシーは微減の傾向。コロナ禍では大幅減。

B：コロナ後の傾向→前年と比較し、利用者が徐々に回復傾向にある。

C：AとBの対比→新型コロナの影響によりR2に大幅減となった後、徐々に回復傾向にあるが、依然としてコロナ前の水準までは戻っていない。バスについては、コロナ前と比べ減便していることが、利用回数が戻りきらない一つの要因として考えられる。

【今後の展開】

路線の再編や事業者を問わない利用環境の整備、乗合タクシー等の補完手段・代替手段の提供を図ることにより利用しやすい公共交通となるよう随時施策を展開していく。

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
R7年度実績	184,563	37	54,978
基準年度比	-	92.5%	86.1%
前年度比	-	94.9%	93.3%
R6年度実績	186,676	39	58,941
基準年度比	-	97.5%	92.3%
前年度比	-	114.7%	113.7%

【考察】

A：コロナ前・コロナ禍の傾向→コロナ前の通行量の変動はほぼ横ばいで、コロナ禍中に大幅減となった。

B：コロナ後の傾向→前年度と比較するとやや来訪回数が落ち込んだが、コロナ前の水準まで戻ってきている。

C：AとBの対比→コロナの影響により来訪回数は減っていたが年々回復傾向にある。また、指標①と②を比較すると、R6公共交通利用回数の基準年度比は88.3%である一方、歩行者通行量は92.3%であることから、来訪回数は利用回数以上に回復傾向にあると見てとれる。

【今後の展開】

まちなかで行われるイベントに対して高齢者向けMMと関連づけたり、毎年作成している市内おでかけマップへの観光情報の拡充等の施策を展開し、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

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

◆バス3社収支とりまとめ(実績)

	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 (%)	運賃改定
			キロあたり収入 (円)	キロあたり原価 (円)			
令和6年度	113	2,976,426.6	1,144,642 384.6	1,466,465 492.7	-321,823	78.1%	
令和5年度	125	2,808,105.4	1,003,953 357.5	1,227,062 437.0	-223,109	81.8%	R5. 10富士急シティバス R5. 12東海バス R5. 12伊豆箱根バス
令和4年度	135	3,099,857.3	933,307 301.1	1,290,133 416.2	-356,826	72.3%	R4. 10伊豆箱根バス
令和3年度	130	3,138,428.1	792,993 252.7	1,285,472 409.6	-492,479	61.7%	
令和2年度 (基準値)	135	3,248,576.9	802,618 247.1	1,236,640 380.7	-434,022	64.9%	
令和元年度	-	-	1,066,151	1,275,621	-209,470	77.1%	

【考察】

・系統数と走行キロの関係：系統数が減少したものの走行キロは増加している。系統統合により路線が長距離化したことが考えられる。

・運送収入及びキロあたり収入の増加：走行キロやバス利用者数の増加、運賃改定によるものが影響

・運送経費及びキロあたり原価の増加：依然として経費は増加しており、燃料費等の物価の高騰が影響

※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。

★地域内フィーダー系統運行補助

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	▲24,703千円 (収支率45.81%)	90,515人 (17.2人/回)	C	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	▲8,660千円 (収支率18.72%)	8,565人 (3.8人/回)	C	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	▲8,000千円	▲7,023千円 (収支率34.73%)	20,006人 (4.6人/回)	A	A⇒8,000千円以下 B⇒8,400千円未満 C⇒8,400千円以上
東海道線	▲18,000千円	▲10,169千円 (収支率54.33%)	51,260人 (15.3人/回)	A	A⇒18,000千円以下 B⇒18,900千円未満 C⇒18,900千円以上
拓南東線	▲14,000千円	▲13,282千円 (収支率48.69%)	84,115人 (28.9人/回)	A	A⇒14,000千円以下 B⇒14,700千円未満 C⇒14,700千円以上
運転免許センター線	▲11,000千円	▲10,098千円 (収支率54.68%)	48,720人 (16.7人/回)	A	A⇒11,000千円以下 B⇒11,550千円未満 C⇒11,550千円以上
北小林線	▲8,000千円	▲11,261千円 (収支率54.72%)	59,340人 (14.2人/回)	C	A⇒8,000千円以下 B⇒8,400千円未満 C⇒8,400千円以上
下香貫循環線	▲4,600千円	▲4,173千円 (収支率82.44%)	82,829人 (17.9人/回)	A	A⇒4,600千円以下 B⇒4,830千円未満 C⇒4,830千円以上

【考察】一部の収支差額の目標を達成することができなかった。

【理由】単価の増（燃料費・人件費などの物価高騰の影響）

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。

今後の取組

利便増進実施計画の策定に着手

本年度、地域公共交通計画の計画期間が終了することから、第2次沼津市地域公共交通計画を策定。上記計画に合わせた利便増進実施計画についてR8年度中の策定を目指す。

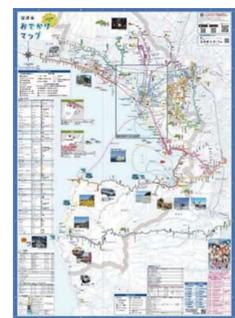
年度	短期		中期		長期	
	R8年度 (2026)	R9年度 (2027)	R10年度 (2028)	R11年度 (2029)	R12年度 (2030)	R13年度～ (2031～)
関連計画						
第5次沼津市総合計画 (令和3年3月策定)	～令和12年度					
第2次沼津市都市計画マスタープラン (平成29年3月策定)	～令和18年度					
沼津市立地適正化計画 (平成31年3月策定)	～令和18年度					
第2次沼津市地域公共交通計画 (令和8年3月策定)	令和8年度～令和12年度					
第2次沼津市地域公共交通利便増進実施計画 (令和8年度策定予定)	令和9年度～令和12年度					

西部地区の路線再編・集約案等の検討

沼津市西部地区の路線について、利便性の高い路線再編ができるよう、分析した利用状況結果を基に路線再編・集約について検討を進める。

路線図（おでかけマップ）の作成

市民や観光客にとってわかりやすく機能的な公共交通マップを作成する。観光情報等も併せて更新しながら引き続き、路線改定に合わせ作成を予定。



高齢者向けモビリティ・マネジメントの実施

バス乗り方研修・セミナーの開催

高齢者向けにバス乗り方研修を開催。その他、高齢者が集まるイベントや講座でMMを実施予定。ノベルティを配布しながらアンケートを取り、高齢者視点の移動の問題点を把握する。



5.直近2年間の二次評価の活用・対応状況

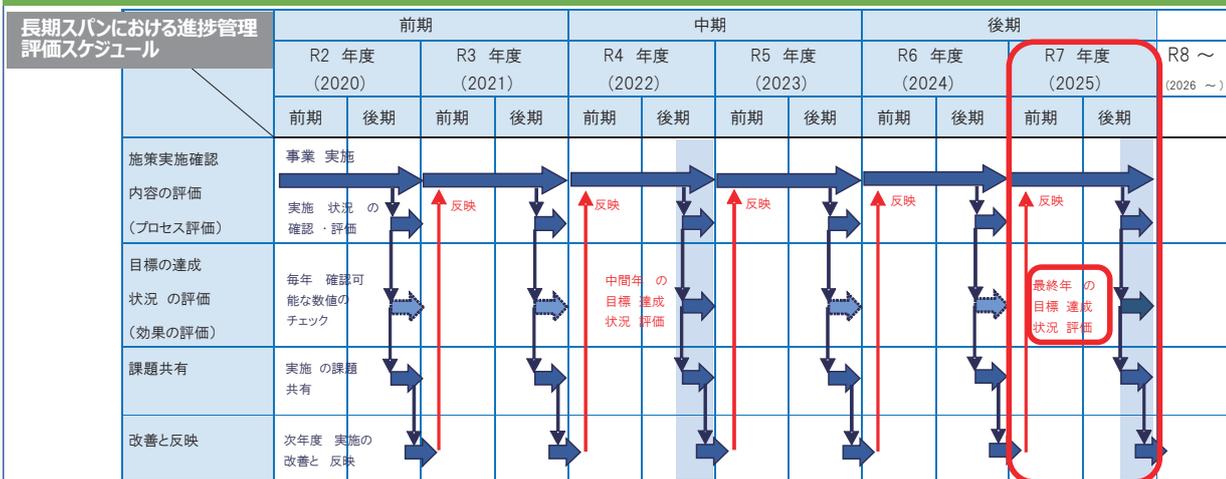
評価日：前回：令和7年3月27日、前々回：令和6年3月21日

17

年度	二次評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
前回	引き続き、各種計画に基づき、行政と交通事業者等との適切な役割分担のもと、効果的で持続可能な公共交通サービスが維持・改善されていくことを期待します。	沼津市地域公共交通計画の全施策に対する実施状況の達成率は、94%となり計画に位置付けている事業について、着実に遂行することができました。	第2次計画に掲げた計画目標に基づき、5つのプロジェクトを推進し、引き続き公共交通の確保・維持・改善を図っていきます。
	沼津市地域公共交通計画（令和2年度～令和7年度）及び利便増進実施計画（令和4年度～令和7年度）は最終年度を迎えるため、計画に位置付けられている事業を着実に遂行するとともに、次期計画の策定について計画的に進められることを期待します。	次期計画については、第2次沼津市地域公共交通計画（令和8年度～令和12年度）を策定し、令和8年3月頃に認定予定です。 利便増進実施計画については、次期計画を令和8年度中に認定を目指して計画策定を進めています。	
前々回	夜間乗合タクシーの実証運行結果を考察し、次期実証に当たっては、バス定期券保有者に対する運賃施策を検討するなど、更なる利便性の向上、積極的な周知に取り組まれることを期待します。	実証運行を分析した結果、バスより運賃が高くても乗合タクシーを利用したいという夜間帯の運行に一定数の需要があることが確認できました。	次期実証をする場合には、効率的な運行になるよう内容を見直します。また、バスで通勤・通学した方に、帰りも利用してもらえよう、バス定期券を持っている方に対しての割引なども検討します。
	引き続き、昨今の運転手不足や働き方改革の状況・動向を踏まえ、交通事業者との意見交換や連携を深め、各施策に係る検討や取り組みを進められることを期待します。	市主催の移住相談会でバス事業者による運転手就職相談会を実施しました。また、広報めまづに運転手のインタビューと運転手募集記事を掲載しました。	交通事業者と密に連携しながら、引き続き各種施策を実施して行きます。
前々回	引き続き、昨今の運転手不足や働き方改革の状況・動向を踏まえ、交通事業者との意見交換や連携を深め、各施策に係る検討や取り組みを進められることを期待します。	令和5年度に中間評価を実施し、各指標の実績や課題に対する施策の実施状況を確認し、未実施の施策の洗い出しや今後の展開について話し合いました。	令和7年度に二つの計画の改定を実施する予定です。協議会や交通まちづくり検討部会、交通事業者との意見交換会を重ね、課題の洗い出しを計画的に進めて行きます。
	沼津市地域公共交通計画（令和2年度～令和7年度）及び利便増進実施計画（令和4年度～令和7年度）の中間年度を迎えたため、中間評価を踏まえ、残る計画期間における取組の推進や次期計画に向けた課題の洗い出しなど計画的に進められることを期待します。		

6.計画・評価の推進体制

18



直近1年間の協議会等の実施日程	日時	主な議題
第1回意見交換会	令和7年5月26日	・令和7年度の取組事業について
第1回沼津市地域公共交通協議会	令和7年6月9日	・地域公共交通確保維持計画(地域内フィーダー系統)について ・第2次沼津市地域公共交通計画の策定について ・沼津市における「交通不便」の特定について
第1回交通まちづくり検討部会	令和7年8月8日	・第2次沼津市地域公共交通計画の策定に係る地区説明会開催報告
第2回交通まちづくり検討部会	令和7年9月9日	・第2次沼津市地域公共交通計画策定について
第3回交通まちづくり検討部会	令和7年10月21日	・第2次沼津市地域公共交通計画の策定について ・環境定期券制度について ・西部路線再編時に開始した乗り継ぎ割引について
第2回沼津市地域公共交通協議会	令和7年11月11日	
第4回交通まちづくり検討部会	令和8年1月20日	・第2次沼津市地域公共交通計画策定について ・地域間幹線系統確保維持計画の事業評価について ・単独継続困難の申し出路線への対応について ・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 ・令和8年度沼津市自主運行バスについて
第3回沼津市地域公共交通協議会	令和8年1月26日	

＜地域公共交通計画の評価等結果の様式＞

沼津市（区町村）地域公共交通計画の評価等結果（令和7年4月～令和8年3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
<p>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</p>	<p>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・R6> ⑤自主運行バスの運行維持に係る見直し<R3・R4・R6> ⑥沼津駅南口バス・タクシー再編<R3> ⑦バスターミナル発着のダイヤ調整<R4・R5> ⑧沼津駅南口バス・タクシー停発サイン統一<R3> ⑨沼津駅南口デジ・カブ・ネット設置<R3> ⑩路線バス利用環境向上設備導入支援（バス・ステーションシステム・IC決済機器導入費補助）<R3> ⑪南部地区（西浦・静岡長岡方面）の共通定期券の検討<R5・R6> ⑫バス路線図（おでかけマップ）作成<R2～R7> ⑬セ・リ・マ・ネ・ジ・メントの実施（出前講座）<R3～R7> ⑭セ・リ・マ・ネ・ジ・メント用パンフレット作成<R4・R7> ⑮自動運転実証実験<R3～R7> ⑯沼津港バス乗り場集約、デジ・カブ・ネット設置<R4> ⑰車審証カメラ設置<R4> ⑱電動キックボード社会実験<R4> ⑲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> ⑳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> ㉑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・R5> ㉒沼津バス3社共通学生フリーバス<R5> ㉓夜間乗合タクシーの実証運行<R6> ㉔バスのなぞ解きイベント開催<R6> ㉕交通DXアプリの提供<R6・R7> ㉖片浜駅デジ・カブ・ネット設置<R6> ㉗セ・リ・マ・ネ・ジ・メント用パンフレット作成<R6> ㉘第2次沼津市地域公共交通計画の策定<R7> ㉙次期利便増進実施計画の策定に係る調査・分析<R7> ㉚バスイベント（車庫見学・洗車体験）開催<R7></p>	<p>統計調査</p>	<p>【達成状況】 ◆市民一人あたり R6：79回 基準年度比→92.9% 前年度比→102.6% ◆利用者数 R6：40,492人 基準年度比→88.3% 前年度比→101.7% ・鉄道 R6：24,304人/日 基準年度比→90.2% 前年度比→101.7% ・バス R6：12,534人/日 基準年度比→89.5% 前年度比→103.0% ・タクシー R6：3,654人/日 基準年度比→74.6% 前年度比→97.6% 【分析】 ・基準年と比較し8割程度公共交通の利用回数が戻ってきている。 A：コロナ前・コロナ禍の傾向→コロナ前は鉄道及びバスについては利用回数がほぼ横ばい、タクシーは微減の傾向。コロナ禍では大幅減。 B：コロナ後の傾向→前年と比較し、利用者が徐々に回復傾向にある。 C：AとBの対比→新型コロナウイルスの影響によりR2に大幅減となった後、徐々に回復傾向にあるが、依然としてコロナ前の水準までは戻っていない。バスについては、コロナ前と比べ減便していることが、利用回数が戻りきらない一つの要因として考えられる。</p>	<p>・「沼津市地域公共交通計画」に位置付けた施策の実施状況については、94%（全31施策中29施策）実施済となり着実に事業を進めることができた。次年度より、第1次計画の期間満了に伴い「第2次沼津市地域公共交通計画」（令和8年3月認定予定）を策定し、既存のアウトカム評価指標に新たなアウトカム評価指標を設けて、新計画についても着実に事業を遂行していく。 ・数値指標（年間公共交通利用回数・まちなかへの来訪回数）は、目標を達成することができなかったが、年々、回復傾向がみられている。まちなかへの来訪回数の達成するには、公共交通の改善だけでなく、まち全体の活性化施策と連携が不可欠だと考えられる。 ・数値指標（路線バス運行に係る収支差額）は、目標を達成することができた。達成の要因としては、利用者数の増加や運賃改定が考えられる。 ・「第四次・沼津市地域公共交通利便増進実施計画」について令和7年3月に認定を受け、令和7年度実施事業として主に下記の事業について、関係者と協議・検討を行った。 ①沼津駅北西部方面のボタンダイヤ化 ②高校生向けフリーバス ※以下は利便増進実施計画に関連して7年度に実施した他の事業 ③おでかけマップの作成 ④セ・リ・マ・ネ・ジ・メントの実施（バスの乗り方研修の実施、高齢者向けMMパンフレットの作成） ・今年度「第四次・沼津市地域公共交通利便増進実施計画」は、計画期間が満了する。そのため、新計画については令和8年度を目標に策定できるよう、バスの利用実態の調査・分析をし、その結果を基に関係事業者と協議を進めていく。 ※次年度は、主に下記事業に取り組む ①次期沼津市地域公共交通利便増進実施計画の策定 ②西部地区の路線再編・集約案の検討 ③路線図（おでかけマップ）の作成 ④高齢者向けモビリティ・マネジメントの実施</p>	
<p>まちなかへの来訪回数 ◆市民一人あたり H30：40回/年 →R7：42回/年 ◆中心市街地歩行者通行量 H30：63,851人/日 →R7：63,900人/日</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 R7：37回/年 基準年度比→92.5% 前年度比→94.9% ◆中心市街地歩行者通行量 R7：54,978人/日 基準年度比→86.1% 前年度比→93.3% 【分析】 A：コロナ前・コロナ禍中の傾向→コロナ前の通行量の変動はほぼ横ばいで、コロナ禍中に大幅減となった。 B：コロナ後の傾向→前年度と比較するとやや来訪回数が落ち込んだが、コロナ前の水準まで戻ってきている。 C：AとBの対比→コロナの影響により来訪回数は減っていたが年々回復傾向にある。また、指標①と②を比較すると、R6公共交通利用回数の基準年度比は88.3%である一方、歩行者通行量は92.3%であることから、来訪回数は利用回数以上に回復傾向にあると見てとれる。</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） R5：△223,109千円 R6：△321,823千円 【分析】 ・系統数と走行キロの関係：系統数が減少したものの走行キロは増加している。系統統合により路線が長距離化したことが考えられる。 ・運送収入及びキロあたり収入の増加→走行キロやバス利用者数の増加、運賃改定によるものが影響 ・運送経費及びキロあたり原価の増加→依然として経費は増加しており、燃料費等の物価の高騰が影響</p>		

（記載に当たったの留意事項）

- ・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8年1月16日

協議会名: 沼津市地域公共交通協議会

①事業の結果概要	②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
【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】	【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>【事業名】 地域公共交通調査事業 (地域公共交通アップデート化推進事業)</p> <p>【補助対象事業名】 沼津市地域公共交通計画策定調査業務</p> <p>【事業内容】 ①既存資料の整理 ②移動実態及び公共交通利用実態の整理・分析 ③各種会議の資料作成 ④第2次沼津市地域公共交通計画の作成 ⑤協議会等の開催</p> <p>【結果概要】 ・公共交通の確保・維持・改善をするため、交通ネットワークの整備や利便性向上の取組をまとめた2次計画の策定をした。</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7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>【補助対象事業名及び方針】 沼津市地域公共交通計画策定調査業務 今年度策定した第2次沼津市地域公共交通計画に基づき、持続可能な地域公共交通の確保、維持、改善を図るため、新計画の推進・協議会の運営をしていく。</p> <p>【事業内容及び実施時期】 ①既存資料の整理 令和7年5月から令和7年7月 ②移動実態及び公共交通利用実態の整理・分析 令和7年6月から令和7年11月 ③各種会議の資料作成 令和7年5月から令和8年3月 ④第2次沼津市地域公共交通計画の作成 令和7年9月から令和7年12月 ⑤協議会等の開催 令和7年6月から令和8年1月</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8年1月16日

協議会名:	沼津市地域公共交通協議会
評価対象事業名:	沼津市地域公共交通計画策定調査業務
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、市が事業者へ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7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8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、沼津市地域交通計画の期間満了を見据え、当初設定した施策の達成状況と成果を評価し、新たな交通課題や社会変容を踏まえて、計画を現実的かつ効果的に改定するものである。公共交通の利用状況のデータ収集・分析をし、得られたエビデンスを基に施策の具体化と目標設定を行う。また、関係者との合意形成は市が主体となり、協議会等の中でバス事業者との意見交換や住民説明会を通じて住民ニーズと地域特性を反映し、「住みたいまち・行きたいまち」の実現を目指す計画を策定していく。</p>

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8年1月16日

協議会名: 沼津市地域公共交通協議会

①事業の結果概要	②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
【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】	【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>【事業名】 地域公共交通利便増進事業(利便増進計画策定事業)</p> <p>【補助対象事業名】 沼津市地域公共交通利便増進計画策定調査業務</p> <p>【事業内容】 ①次期利便増進実施計画の作成に向けた調査・分析 ②路線再編の比較検討案の作成</p> <p>【結果概要】 ・本市西部地区の路線について、利便性向上のため、市が実施した乗降調査及びバス事業者から提供された利用状況を分析し、複数の路線の再編・集約案を作成する。</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7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>【補助対象事業名及び方針】 沼津市地域公共交通利便増進計画策定調査業務 :次年度も引き続き、令和8年度に次期利便増進実施計画を策定できるよう関係者と協議を進める。</p> <p>【事業内容及び実施時期】 ①次期利便増進実施計画の作成に向けた調査・分析 令和7年10月から令和7年12月 ②路線再編の比較検討案の作成 令和7年12月から令和8年3月</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8年1月16日

協議会名:	沼津市地域公共交通協議会
評価対象事業名:	沼津市地域公共交通利便増進計画策定調査業務
<p>地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)</p>	<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7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、幹線に接続するらぼーと・原団地・原駅線など8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」(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、「わかりやすく使いやすく解消プロジェクト」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>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、第四次実施事業(令和7年度実施事業)を位置づけ、令和7年3月27日に変更認定をいただいた。令和7年度に利便増進実施計画の期間が満了するため、次期利便増進実施計画の策定にあたっては、既に策定済みの利便増進実施計画に位置付けられた施策の実施状況を踏まえつつ、第2次沼津市地域公共交通計画に定められた施策との連動を考慮し、実効性のある計画を策定する。</p> <p>本事業は、市内バス路線を含む交通ネットワーク全体を見直し、持続可能で利便性の高い運送サービスを確保するために、既存の交通ネットワークを基盤としながら将来の移動需要を予測し、必要となる運行形態・区間・時間・頻度などを詳細に調査・分析・検討するものである。また、移動実態の把握にあたっては、計画策定に合わせて交通事業者から提供される各種データ等を活用し、詳細な解析を行うことで、実態に即した最適な路線再編・集約(案)を作成し、新たな利便増進実施計画を完成させるための材料とする。本事業によって得られたデータは、バス事業者と共有し、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8年1月16日

協議会名: 沼津市地域公共交通協議会

①事業の結果概要	②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。】
【事業名】沼津市地域公共交通利便増進計画推進事業(利便増進計画推進事業) 【事業内容】 ①公共交通マップの作成 ②モビリティマネジメントの実施 【結果概要】 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。 ②運転免許証返納前の高齢者を対象としたモビリティマネジメントパンフレットを作成。パンフレットを活用し、高齢者向けのバスの乗り方研修やセミナーを実施。	A 当初予定していたスケジュール通り進んでおり、令和7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。	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。 ②高齢者向けのモビリティマネジメントをする際に、運転免許証返納前の高齢者の方の行動変容が図れるようにパンフレットを活用していく。

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8年1月16日

協議会名:	沼津市地域公共交通協議会
評価対象事業名:	沼津市地域公共交通利便増進計画推進事業
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7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、幹線に接続するらぼーと・原団地・原駅線など8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。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>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。また、運転免許証返納前の高齢者が車に加えて公共交通機関も利用するという行動変容を図ることを目的とし、高齢者用MMパンフレットを作成し、バス教室・バスイベントの際に配布してMMを推進していく。</p>

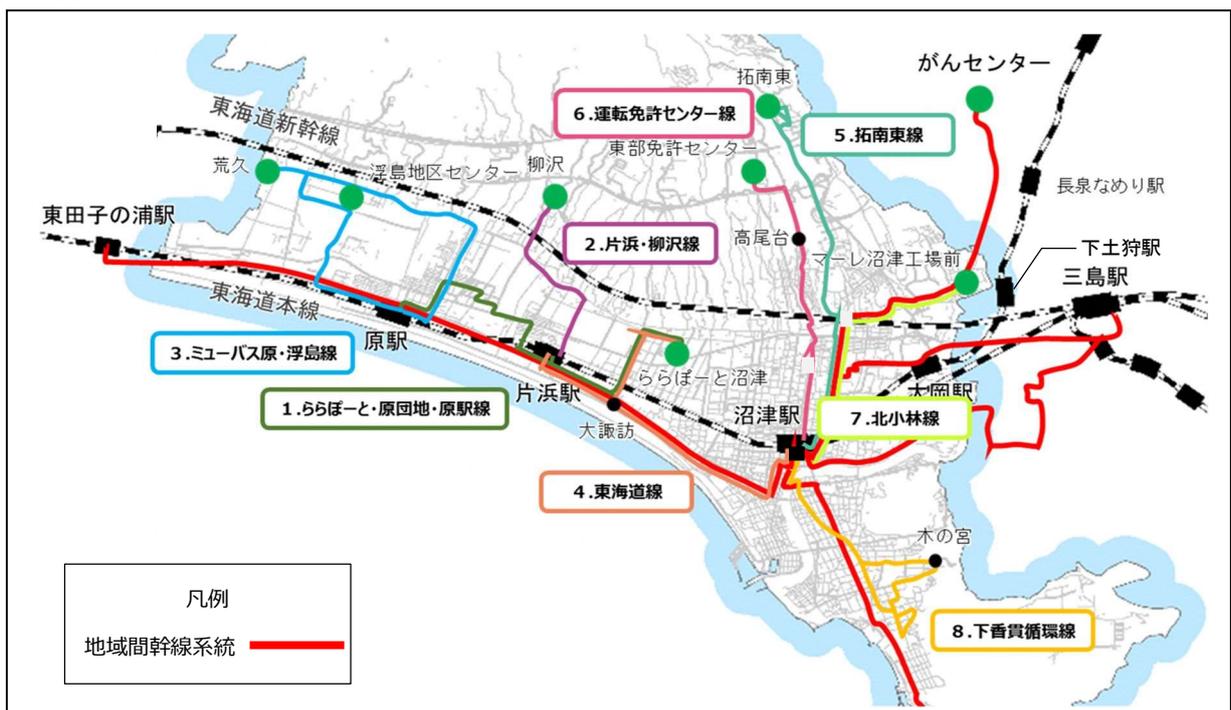
地域内フィーダー系統（令和7年度運行分）

地域内フィーダー系統は、地域間幹線系統や鉄道駅等と接続し、交通ネットワークの一部として支線の役割を担っている路線です。公共交通の不便地域等を解消し、地域住民の移動手段を確保・維持し、国庫補助等の支援を活用して運行しています。

1 対象路線

No.	路線名	起点	経由地	終点	運行事業者
1	ららぽーと・原団地・原駅線	ららぽーと沼津	片浜駅	原駅	富士急シティバス株式会社
	ららぽーと・原団地・原駅線	片浜駅	県営原団地	原駅	
2	片浜・柳沢線	片浜駅	愛中入口	柳沢	富士急静岡タクシー株式会社
3	ミューバス原・浮島線	原駅	沼川橋	浮島地区センター	
	ミューバス原・浮島線	原駅	マックスバリュ沼津原町店前	荒久	
	ミューバス原・浮島線	原駅	沼川橋	原駅	
	ミューバス原・浮島線	原駅	沼川橋	荒久	
ミューバス原・浮島線	原駅	浮島地区センター	荒久		
4	東海道線	沼津駅	大諏訪	片浜駅	富士急シティバス株式会社
5	拓南東線	沼津駅	市立高校前	拓南東	
6	運転免許センター線	沼津駅	庄栄町	東部運転免許センター	
7	北小林線	沼津駅	天神ヶ尾	マーレ沼津工場前	
8	下香貫循環線	沼津駅	東桃郷・木の宮	沼津駅	株式会社東海バス
	下香貫循環線	沼津駅	木の宮・東桃郷	沼津駅	

2 路線図



3 評価対象期間

会計年度	令和6年度												令和7年度																							
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3												
(1) ららぽーと・原田地・原駅線																																				
(2) 片浜・柳沢線																																				
(3) ミューバス原・浮島線																																				
(4) 東海道線																																				
(5) 拓南東線																																				
(6) 運転免許センター線																																				
(7) 北小林線																																				
(8) 下香貫循環線																																				
	令和6年度 運行分												令和7年度 運行分												令和8年度 運行分											

4 地域内フィーダー系統 令和7年度運行分の全体スケジュール

会計年度	令和6年度												令和7年度											
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
協議等の内容			6/24			9/27																1/26		
			沼津市地域公共交通協議会 【運行計画について承認】																				市及び事業者による自己評価	
	計画の認定												<div style="border: 2px solid #f4a460; padding: 10px; display: inline-block;"> 令和7年度運行 事業期間 (R6. 10. 1~R7. 9. 30) </div>											

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)

令和8年1月16日

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)
【補助対象となる事業者名等の名称を記載】	【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】	【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】	A・B・C評価	A・B・C評価	【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、評価結果を生きた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。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載
富士急シティバス株式会社	ららぽーと・原団地・原線(2系統) ・ららぽーと沼津～片浜駅～原駅 ・片浜駅～東宮原団地～原駅	・「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	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 【効果指標・収支差額】 【目標】▲15,000千円以下 【実績】▲24,703千円 (-9,703千円) 目標値より9,703千円収支差額が拡大した。目標未達成の理由として、単価の増(燃料費・人件費などの物価高騰の影響)が考えられる。	収支差額の目標を達成できなかった。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り組みを実施していく。
富士急シティバス株式会社	片浜・柳沢線(1系統) ・片浜駅～愛鷹中学校入口～柳沢	・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 ・片浜駅デジタルサイン設置	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 【効果指標・収支差額】 【目標】▲6,700千円 【実績】▲8,660千円 (-1,960千円) 目標値より1,960千円収支差額が拡大した。目標未達成の理由として、単価の増(燃料費・人件費などの物価高騰の影響)が考えられる。	収支差額の目標を達成した。今後も関係施設へ専用時刻表の配布を行い、更なる利用促進に努め、収支差額の縮小を目指す。
富士急静岡タクシー株式会社	ミューバス原・浮島線(5系統) ・原駅～東平沼～浮島地区センター ・原駅～マックスパリュ沼津原町店前～荒久 ・原駅～沼川橋～三合橋・石川～荒久 ・原駅～ヤマハモーター前～原駅 ・原駅～浮島地区センター～荒久	・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	A 計画通り事業は適切に実施された。	A 【効果指標・収支差額】 【目標】▲8,000千円 【実績】▲7,023千円 (+977千円) 目標値より収支差額が977千円縮小された。	収支差額の目標を達成した。今後も関係施設へ専用時刻表の配布を行い、更なる利用促進に努め、収支差額の縮小を目指す。
富士急シティバス株式会社	東海道線(1系統) ・沼津駅～大諏訪～片浜駅	R6.4新規補助路線。 前回は、フィーダー補助対象期間の半期分しか実績がなく、評価をしていない。そのため、評価結果の反映状況の記載はできない。	A 計画通り事業は適切に実施された。	A 【効果指標・収支差額】 【目標】▲18,000千円 【実績】▲10,169千円 (+7,831千円) 目標値より収支差額が7,831千円縮小された。	収支差額の目標を達成した。片浜地区から沼津駅への直通路線のため、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り組みを実施していく。
富士急シティバス株式会社	拓南東線(1系統) ・沼津駅～沼津学園前～拓南東	R6.4新規補助路線。 前回は、フィーダー補助対象期間の半期分しか実績がなく、評価をしていない。そのため、評価結果の反映状況の記載はできない。	A 計画通り事業は適切に実施された。	A 【効果指標・収支差額】 【目標】▲14,000千円 【実績】▲13,282千円 (+718千円) 目標値より収支差額が718千円縮小された。	収支差額の目標を達成した。路線上に多くの高校が点在していることから、今後は、学校を通じてマップの配架やMMを行うなど高校生を対象にした利用促進に向けた取り組みを実施していく。
富士急シティバス株式会社	運転免許センター線(1系統) ・沼津駅～高尾台～運転免許センター	R6.4新規補助路線。 前回は、フィーダー補助対象期間の半期分しか実績がなく、評価をしていない。そのため、評価結果の反映状況の記載はできない。	A 計画通り事業は適切に実施された。	A 【効果指標・収支差額】 【目標】▲11,000千円 【実績】▲10,098千円 (+902千円) 目標値より収支差額が902千円縮小された。	収支差額の目標を達成した。沿線地域や近隣の商業施設等へおでかけマップの配架をし、周知を図る。
富士急シティバス株式会社	北小林線(1系統) ・沼津駅～天神ヶ尾～マール沼津工場前	R6.4新規補助路線。 前回は、フィーダー補助対象期間の半期分しか実績がなく、評価をしていない。そのため、評価結果の反映状況の記載はできない。	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 【効果指標・収支差額】 【目標】▲8,000千円 【実績】▲11,261千円 (-3,261千円) 目標値より3,261千円収支差額が拡大した。目標未達成の理由として、単価の増(燃料費・人件費などの物価高騰の影響)が考えられる。	収支差額の目標を達成できなかった。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り組みを実施していく。
株式会社東海バス	下香貫循環(2系統) ・沼津駅～東桃郷・木の宮～沼津駅 ・沼津駅～木の宮・東桃郷～沼津駅	R6.4新規補助路線。 前回は、フィーダー補助対象期間の半期分しか実績がなく、評価をしていない。そのため、評価結果の反映状況の記載はできない。	A 計画通り事業は適切に実施された。	A 【効果指標・収支差額】 【目標】▲4,600千円 【実績】▲4,173千円 (+427千円) 目標値より収支差額が427千円縮小された。	収支差額の目標を達成した。沿線地域や近隣の商業施設等へおでかけマップの配架をし、周知を図る。

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8年1月16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7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。</p> <p>他市とを結ぶ幹線交通としてはJR東海道本線や御殿場線が運行しているほか、地域間幹線系統としては、沼津駅を起点として富士市とを結ぶ原線、長泉町とを結ぶがんセンター線が富士急シティバスが、三島市とを結ぶ沼津大岡三島線、伊豆の国市とを結ぶ沼津静浦長岡線を伊豆箱根バスが運行しており、これら幹線に接続する市内路線バスが、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、昨今の人口減少に加え、コロナウイルスの影響により路線バスの利用は減少の一途を辿っており、各路線のそれぞれが収支の悪化のほか、バスの運転手不足により運行の継続が困難な状況となっている。</p> <p>本市では令和4年2月に第1次沼津市地域公共交通利便増進実施計画を策定し、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行った。</p> <p>この再編により、「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」を新設し、地域間幹線系統である原線に接続する路線として、地域内フィーダー系統に位置付け、国と市の補助金を活用しながら運行を維持している。</p> <p>また、昨今バスの運転手不足により市街地においても減便を余儀なくされる中、沼津駅を中心とする3km圏内の都市的居住圏内には本市の人口の約6割が集中しており、車を持たない高齢者や障がい者、学生なども多いことから、市街地と地域拠点や産業交流拠点をネットワークで繋ぎ、かつ、鉄道駅や上記の地域間幹線系統と接続することにより高水準のサービスを提供するため、令和6年4月から新たに「東海道線」「拓南東線」「運転免許センター線」「北小林線」「下香貫循環」の5路線を地域内フィーダー系統として位置付け、国と市の補助金を活用しながら運行を維持していくこととした。</p> <p>既存の3路線については、原駅、片浜駅を中心に市西部地区住民の通院、買い物等日常生活に必要不可欠な路線として存続していく必要がある。</p> <p>また、新たに追加した5路線については、沿線に施設や学校が点在していることから、交通結節点である沼津駅と市内の各地域拠点を結ぶ重要な路線であり、いずれの路線も住民の通勤、通学、通院、買い物等を中心とした生活に必要な不可欠な路線として存続していくことが必要である。</p>