

路線バスの運行状況について

第2次沼津市地域公共交通計画では、計画の進捗管理における状況分析を目的として、「公共交通軸」及び「主要拠点間」の運行状況をモニタリングすることとしています。

令和8年4月時点の運行状況については、次頁のとおりです。

今後も、計画に位置付けた個々のプロジェクトを推進し、利便性の向上に努め、安定した路線維持に向けた取り組みを進めていきます。

＜計画期間における進捗管理、評価スケジュール＞

	前期				中期				後期		R13～ (2031～)
	R8 年度 (2026)		R9 年度 (2027)		R10 年度 (2028)		R11 年度 (2029)		R12 年度 (2030)		
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	
施策実施確認	事業実施										
内容の評価 (プロセス評価)	実施状況の 確認・評価		反映		反映		反映		反映		
目標の達成 状況の評価 (効果の評価)	毎年確認可 能な数値の チェック				中間年の 目標達成 状況評価				最終年の 目標達成 状況評価		
課題共有	実施の課題 共有										
改善と反映	次年度実施 の改善と反映										

＜年間単位の進捗管理、評価スケジュール＞

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
地域公共交通協議会			①			② (必要に応じて実施)					③	
主な行事			◆ 確保維持改善計画			★ 次年度予算要求					◆ 第三者評価委員会	
実施項目	前年度の事業評価		改善検討 A	次年度事業計画 P					当年度の中間評価 C	改善検討 A		
交通まちづくり検討部会	事業実施 D (必要に応じて実施)											

指標(1) 公共交通軸のサービス水準の維持の達成率

【目的】

公共交通軸として位置づけた路線が、市民にとって利用しやすい待ち時間で運行されているかを把握する。市内幹線は30分以内、市内準幹線は60分以内に次のバスが到着する割合を算出し、サービス水準の維持状況を評価する。指標が高い水準にあることは、移動のしやすさや時間の見通しの向上につながり、安心して公共交通が利用できる環境の確保に寄与する。

■達成率の考え方

- ・市内幹線：平日10～15時台の運行間隔が30分以内（1時間に2～3本以上）である回数の割合を算出
→達成率を確認
- ・市内準幹線：平日10～15時台の運行間隔が60分以内（1時間に1本以上）である回数の割合を算出
→達成率を確認

■計算式

市内幹線30分以内（準幹線60分以内）の運行間隔の回数
÷ 全間隔の回数 × 100

■評価方法

A：80%以上、B：60%以上80%未満、C：60%未満の3段階評価

■目標値

A評価の路線が10本（現状維持）以上

▼図1_地域公共交通ネットワークのイメージ



▼表1_達成率の状況（令和8年4月現在）

幹線の分類	A評価	B評価	C評価	合計
市内幹線	6	1	1	8
市内準幹線	4	0	0	4
全体	10	1	1	12

▼表2_市内幹線・市内準幹線における日中時間帯の運行間隔と評価

路線	当該路線	区間	運行間隔(最大)	運行間隔(最小)	運行間隔(平均)	対象となる運行間隔(箇所)	運行間隔が30分以内(箇所)	割合	評価
市内幹線	①沼津港方面軸	沼津駅～沼津港	20	10	12	33	33	100%	A
	③静浦・伊豆長岡方面軸	沼津駅～牛臥入口	15	15	15	23	23	100%	A
	⑥大平方面軸	沼津駅～中央病院前	30	30	30	11	11	100%	A
	⑦清水町方面軸 (旧国一通り経由)	沼津駅～黄瀬川橋	50	10	28	12	7	58%	C
	④大岡・三島方面軸	沼津駅～大岡駅	45	15	26	13	9	69%	B
	⑨拓南東・北小林方面軸 (学園通り経由)	沼津駅～宮下	40	20	31	11	9	82%	A
	⑪市立病院方面軸 (リコー通り経由)	沼津駅～ららぽーと沼津	30	15	17	20	20	100%	A
	⑫片浜・原方面軸 (旧東海道経由)	沼津駅～大諏訪	60	30	33	10	9	90%	A
市内準幹線	②我入道方面軸	沼津駅～江川町	60	60	60	5	5	100%	A
	④下香貫方面軸	沼津駅～馬場	60	60	60	5	5	100%	A
	⑤外原方面軸	沼津駅～外原中	60	60	60	5	5	100%	A
	⑩運転免許センター方面軸 (市営球場通り経由)	沼津駅～筒井町	85	30	56	6	5	83%	A

指標(2) 主要拠点間を結ぶ公共交通ネットワーク維持率

【目的】

郊外部から市中心部への移動機会が安定的に確保され、地域間における交通手段の利便性を維持することを目的として設定。市内18か所の地区センターを主要拠点として位置づけ、沼津駅までの公共交通による往復経路が朝夕の時間帯に確保されているかを評価することで、生活に必要な移動手段が最低限維持されている状況を把握する。

■運行本数のカウント方法

・行き時間帯（朝）：

各地区センターの最寄りバス停及び鉄道駅から7～9時台に沼津駅へ到着する平日の公共交通の運行本数をカウントします。

・帰り時間帯（夕）：16～18時台に沼津駅を出発し、各地区センターの最寄りバス停及び鉄道駅までの平日の公共交通の運行本数をカウントします。

・1往復以上確保されていれば【○】、確保されていなければ【×】として集計します。

■計算式 1往復でも公共交通が確保されている拠点数【○】 ÷ 全18拠点 × 100

■目 標 100%の維持

維持率（令和8年4月現在）

$$\text{【○】18拠点} \div \text{全18拠点} \times 100 = 100\%$$

▼図2_各地区から沼津駅までのアクセス



▼表3_各地区センターからの公共交通によるアクセス状況と評価

各地区センターの最寄りバス停・鉄道駅			①朝（7～9時台）に沼津駅へ到着する便数		②夕（16～18時台）に沼津駅を出発する便数		評価
	バス停・鉄道駅	乗継拠点					
1 第一地区センター	保険教育センター前	－	路線バス	6	路線バス	6	○
2 第二地区センター	千本入口	－	路線バス	4	路線バス	5	○
3 第三地区センター	沼津三中前	－	路線バス	6	路線バス	3	○
4 第四地区センター	吉田町	－	路線バス	13	路線バス	7	○
5 第五地区センター	加藤学園入口	－	路線バス	20	路線バス	16	○
6 門池地区センター	三門寺入口・門池中学校入口	－	路線バス	5	路線バス	3	○
7 金岡地区センター	グラウンド前	－	路線バス	6	路線バス	6	○
8 大岡地区センター	大岡駅前	－	路線バス	11	路線バス	10	○
		－	鉄道	7	鉄道	6	
9 愛鷹地区センター	東原	－	路線バス	1	路線バス	1	○
		片浜駅	路線バス⇒鉄道	1	鉄道⇒路線バス	2	
10 片浜地区センター	大諏訪天神前	－	路線バス	5	路線バス	6	○
11 今沢地区センター	今沢団地中央公園前	片浜駅	路線バス⇒鉄道	4	鉄道⇒路線バス	3	○
12 大平地区センター	大平小学校前	－	路線バス	9	路線バス	4	○
13 静浦地区センター	静浦地区センター前	－	路線バス	15	路線バス	12	○
14 内浦地区センター	オキシーテック前	－	路線バス	6	路線バス	4	○
15 西浦地区センター	立保	－	路線バス	4	路線バス	3	○
		木負農協	戸田・江梨線⇒路線バス	1	－	－	
16 原地区センター	原駅	－	路線バス	1	路線バス	1	○
		－	鉄道	12	鉄道	12	
17 浮島地区センター	東平沼	－	路線バス	1	路線バス	1	○
		原駅	ミューバス原・浮島線⇒鉄道	4	鉄道⇒ミューバス原・浮島線	3	
18 戸田地区センター	戸田	－	路線バス	1	路線バス	1	○
		木負農協	戸田・江梨線⇒路線バス	1	－	－	