

# 沼津市地域公共交通網 形成計画について



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

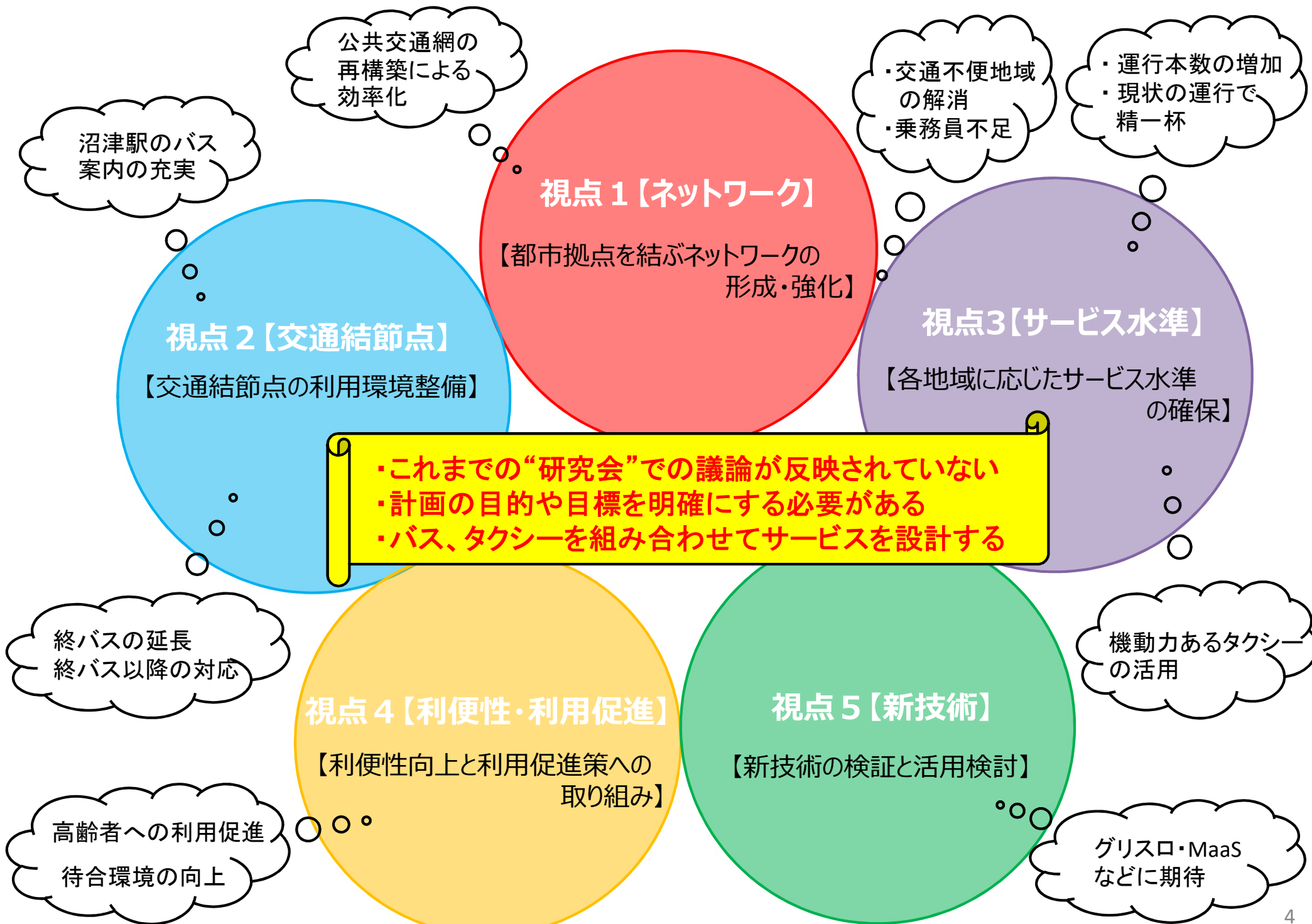
- これまでの経過報告
  - ア. 第1回協議会の振り返り
  - イ. 新たな公共交通の仕組み研究会
  - ウ. 計画策定に向けた地区説明会
  - エ. 第1～3回交通まちづくり検討部会
  
- 目標と実施する事業、実施主体
  - ・計画期間
  - ・実施事業
  - ・計画目標



# ア. 第1回 沼津市地域公共交通協議会

## 振り返り

# ○沼津市の公共交通の課題と方向性について

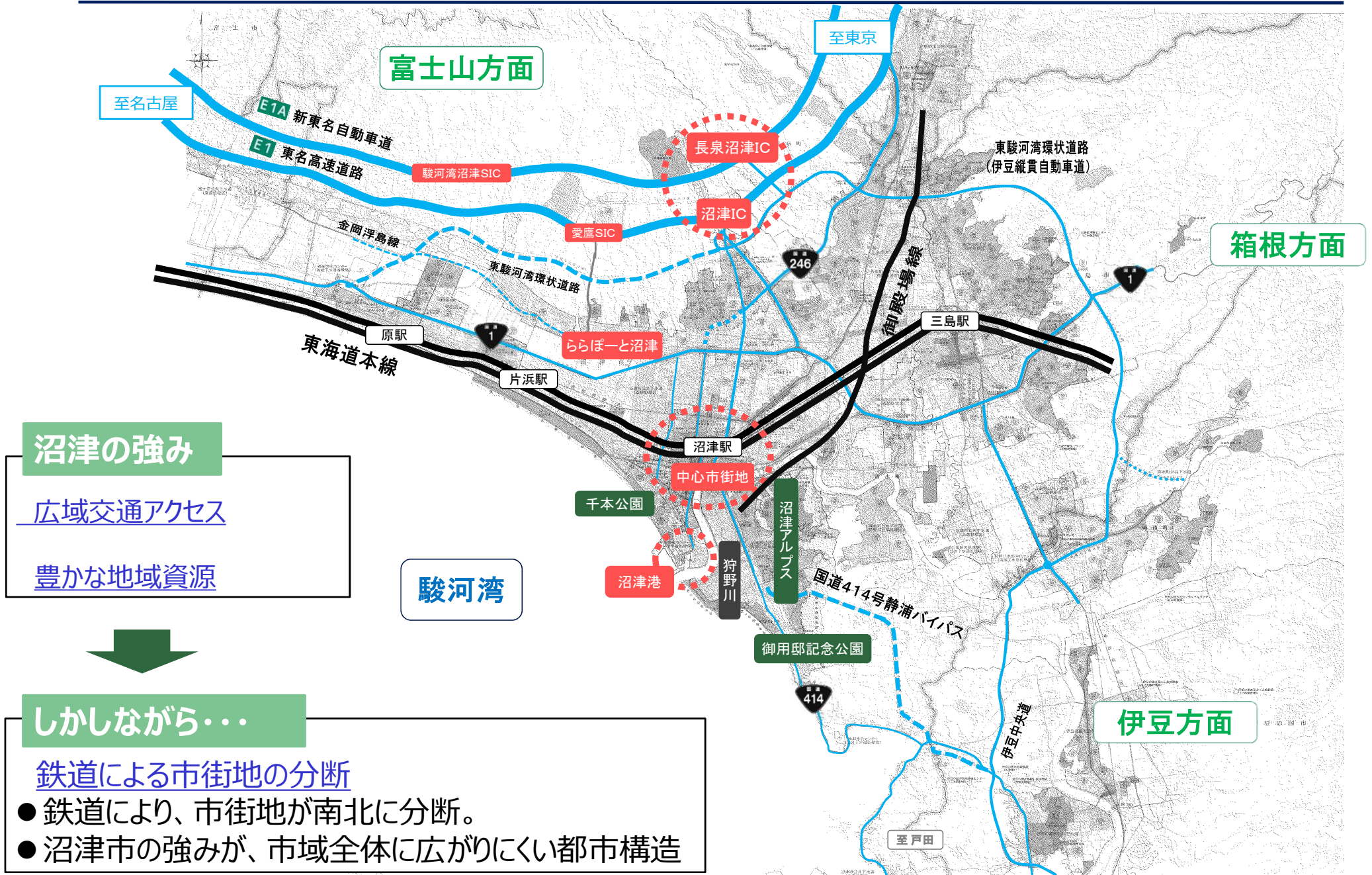


# まちづくりの大きな方向性

---

- 都市全体：コンパクトな都市構造
  - ・土地利用施策 + 公共交通施策
  - ・都市骨格となるインフラ整備
  
- 都市拠点：人間中心の都市空間
  - ・質の高い公共空間
  - ・駅周辺・都市拠点の都市再生
  
- 地域資源の活用による都市の魅力向上
  - ・自然、歴史、文化、デザインの重視
  - ・既存ストックの活用 公共施設 / 空床 / 空地

# 沼津の都市構造



## 沼津の強み

広域交通アクセス

豊かな地域資源

駿河湾

## しかしながら...

鉄道による市街地の分断

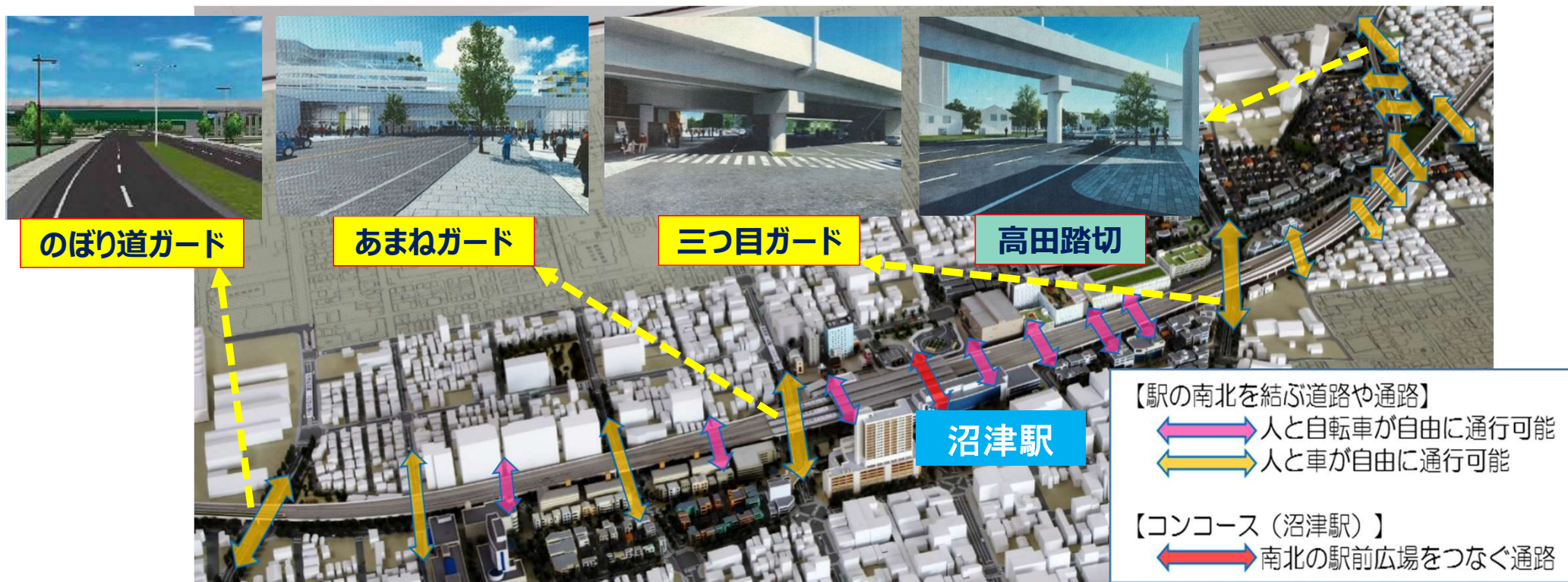
- 鉄道により、市街地が南北に分断。
- 沼津市の強みが、市域全体に広がりにくい都市構造



# 沼津駅周辺総合整備事業



- 現在の3か所ガードは、全て4車線の幹線街路に
- 新たに10本の道路・通路を整備。まちの回遊性が大幅に向上



高架関連道路（添地本田町線）

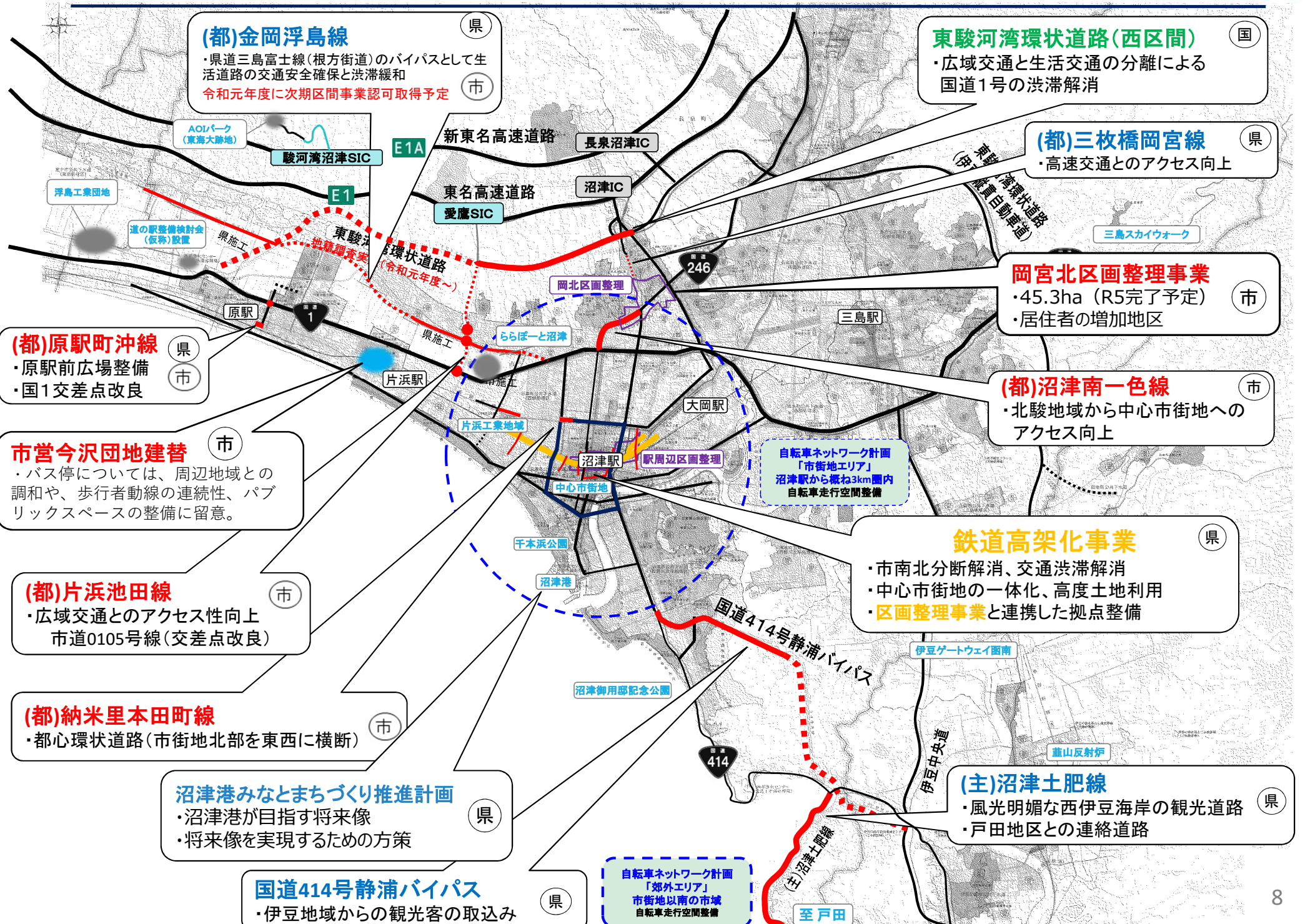
高架下利用

沼津駅コンコース

沼津駅南口広場



# 沼津市の主要インフラ事業



**(都)金岡浮島線**  
 ・県道三島富士線(根方街道)のバイパスとして生活道路の交通安全確保と渋滞緩和  
 令和元年度に次期区間事業認可取得予定

**東駿河湾環状道路(西区間)**  
 ・広域交通と生活交通の分離による国道1号の渋滞解消

**(都)三枚橋岡宮線**  
 ・高速交通とのアクセス向上

**岡宮北区画整理事業**  
 ・45.3ha (R5完了予定)  
 ・居住者の増加地区

**(都)沼津南一色線**  
 ・北駿地域から中心市街地へのアクセス向上

**鉄道高架化事業**  
 ・市南北分断解消、交通渋滞解消  
 ・中心市街地の一体化、高度土地利用  
 ・区画整理事業と連携した拠点整備

**(主)沼津土肥線**  
 ・風光明媚な西伊豆海岸の観光道路  
 ・戸田地区との連絡道路

**(都)原駅町沖線**  
 ・原駅前広場整備  
 ・国1交差点改良

**市営今沢団地建替**  
 ・バス停については、周辺地域との調和や、歩行者動線の連続性、パブリックスペースの整備に留意。

**(都)片浜池田線**  
 ・広域交通とのアクセス性向上  
 市道0105号線(交差点改良)

**(都)納米里本田町線**  
 ・都心環状道路(市街地北部を東西に横断)

**沼津港みなとまちづくり推進計画**  
 ・沼津港が目指す将来像  
 ・将来像を実現するための方策

**国道414号静浦バイパス**  
 ・伊豆地域からの観光客の取込み

自転車ネットワーク計画  
 「郊外エリア」  
 市街地以南の市域  
 自転車走行空間整備

自転車ネットワーク計画  
 「市街地エリア」  
 沼津駅から概ね3km圏内  
 自転車走行空間整備



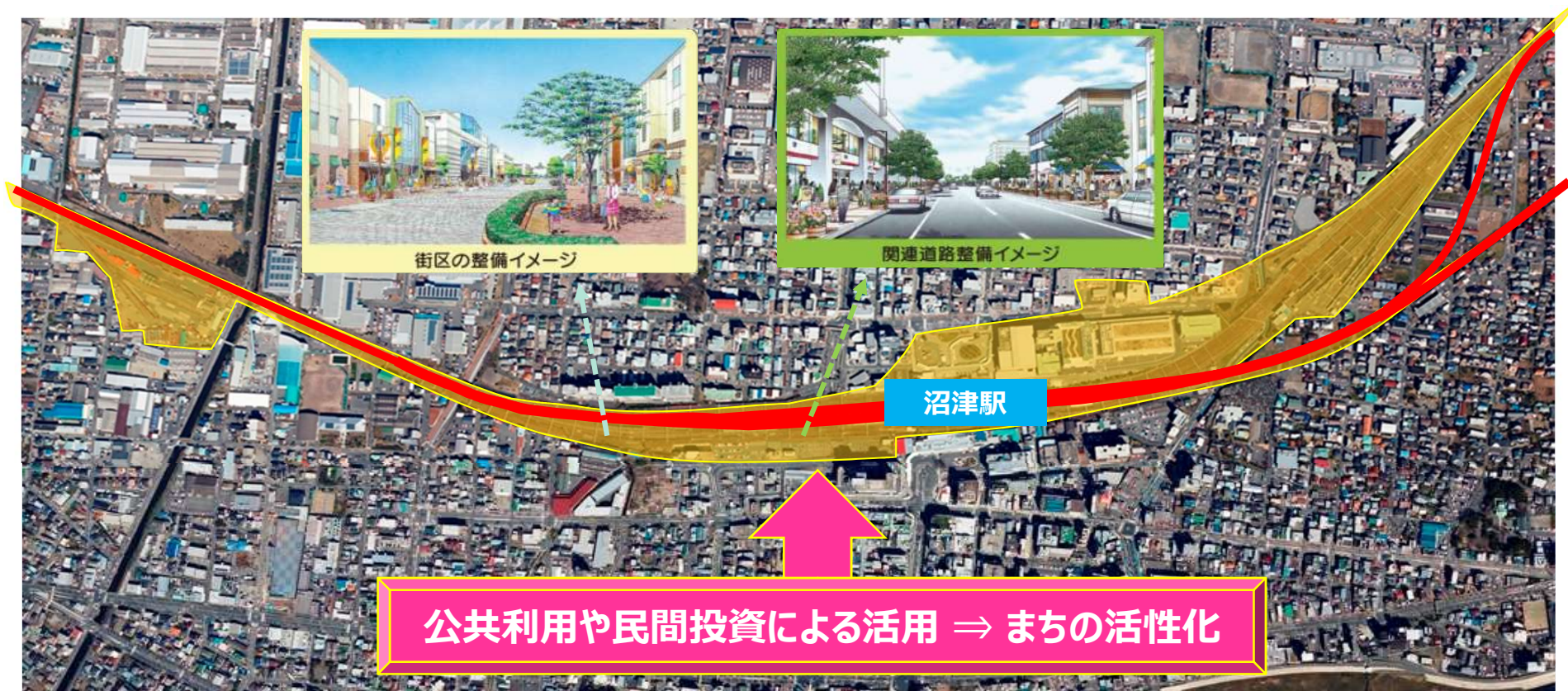
# 沼津駅周辺総合整備事業



- 鉄道施設のスリム化に伴い、利便性の高い駅周辺に広大な鉄道跡地が誕生
- これら跡地について、公共利用や民間投資による活用を図り、まちの活性化を促進
- 高架下スペースとして約4.7haが利用可能となり、新たなまちづくりに向けて有効利用

■ + ■	当初鉄道施設面積	約 29 ha
■	鉄道高架後の鉄道施設面積	約 8 ha
■	<b>鉄道施設の跡地面積</b>	<b>約 21 ha</b> (東京ドーム約 4.4 個分)

※約6haは既にプラサヴェルデの整備など鉄道跡地の活用を図っています



# 中心市街地まちづくり戦略 「公共空間再編の方向性」



■ 沼津駅周辺総合整備事業の進捗を見据え、中心市街地が魅力的な空間となるよう検討を深めるため「中心市街地まちづくり戦略会議」を開催し、公共空間の再編や新たな都市機能導入について議論。

## ① ヒト中心の空間に再編

○ 骨格街路の内側をヒトにとって快適な空間に再編

## ② 駅前オープンスペースの創出

○ 駅前広場をエントランス空間とし、憩い  
くつろげる滞留空間を創出

## ③ 交通結節機能の拡充

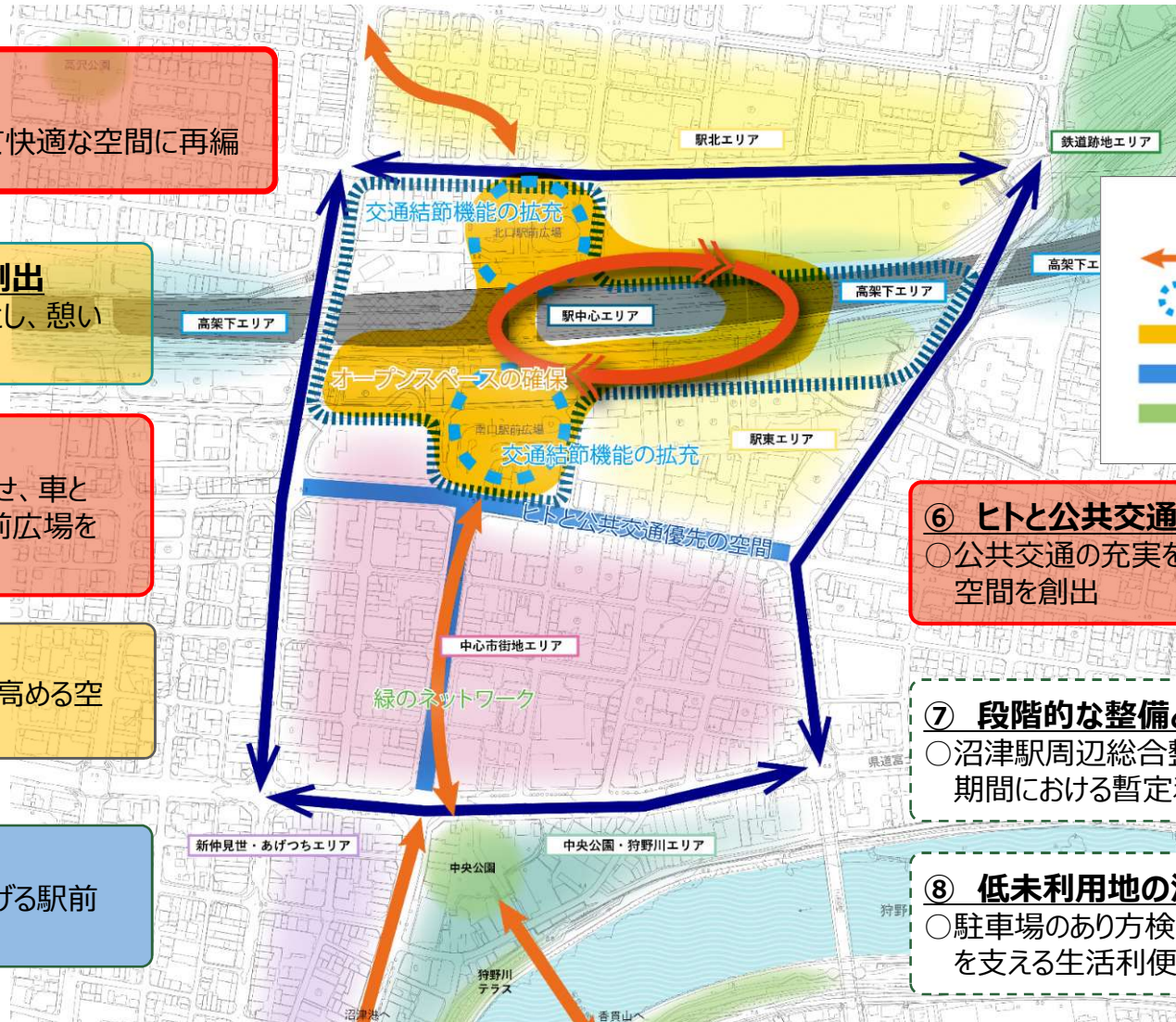
○ 公共交通の利便性を向上させ、車と  
歩行者の動線を見直し、駅前広場を  
再編

## ④ 駅周辺の回遊性の向上

○ 駅周辺の歩行者の回遊性を高める空  
間を創出

## ⑤ 駅と“まち”の接着

○ 駅と“まち”をシームレスにつなげる駅前  
交差点の地上横断化



### 凡例

- 歩行者動線
- 駅前広場
- 駅前オープンスペース
- 人と公共交通優先の空間
- 公園

## ⑥ ヒトと公共交通優先の空間の創出

○ 公共交通の充実を図り、歩行空間が充実した  
空間を創出

## ⑦ 段階的な整備と暫定利活用

○ 沼津駅周辺総合整備事業の段階的な整備  
期間における暫定利活用を検討

## ⑧ 低未利用地の活用

○ 駐車場のあり方検討にあわせ、まちなか居住  
を支える生活利便機能の導入を検討



## 街を変える大きなチャンス

- ・便利な場所を更に便利に
- ・住みやすく、働きやすく、過ごしやすく、移動しやすい場所に
- ・洗練された、お洒落な場所に

●まちづくり・インフラ整備

●くらし・福祉

●公共施設マネジメント

●教育・文化

●産業、商業、観光、景観

●防災 …etc

## 沼津市のこれからのまちづくり

×

## 公共交通の課題

- ・わかりやすいバス乗り場
- ・生活交通の維持・確保
- ・運転手不足・高齢化
- ・利便性向上と利用促進
- ・拠点とのネットワーク（岡宮地区）
- ・公共交通空白地帯（大岡地区など）
- ・交通軸の質の確保
- ・高架後の交通広場

||

## 公共交通は何ができるのか？

# イ. 新たな公共交通の仕組み研究会について

## 《基礎調査業務委託》

- (1) 地域特性把握
- (2) 現況把握
  - ・人口動態
  - ・土地利用
  - ・公共交通ほか
- (3) 利用実態・ニーズ把握調査
  - ・市民アンケート、
  - ・バス利用者アンケート、
  - ・バス事業者ヒアリング
- (4) 課題の整理

平成27年度

## 《新たな公共交通の 仕組み研究会》

委員：有識者、行政、コンサル  
開催回数：3回

- (1) 課題とテーマ整理
- (2) テーマ毎の施策検討
  - ・都市拠点を結ぶネットワークの構築
  - ・生活交通の維持・確保
  - ・ICT技術による公共交通の高度化
  - ・計画作成と関係者間の連携
- (3) スケジュール検討

平成29年度

## 《新たな公共交通の 仕組み研究会》

委員：市民、交通事業者、  
有識者、行政、コンサル  
開催回数：5回

- (1) 公共交通に対する意見交換
- (2) 沼津駅バスターミナルの問題点
- (3) 沼津駅バス乗り場の設定
- (4) 路線の方面別色分け
- (5) 沼津駅バスターミナルの集約

## 《駅－港間の利用実態調査》

生活利用と観光利用の実態を把握するため、路線バスの利用実態調査を実施した。

平成30年度

# ○新たな公共交通の仕組み研究会の概要

## 【研究会の目的】

平成29年度に、本市の公共交通の課題を精査し、地域公共交通の維持改善さらには都市の活性化・魅力向上を目指し、ICTや新しい技術を活用した新たな公共交通の仕組みづくりを研究するため立ち上げ、有識者からアドバイスをいただく。

平成30年度には、**地域公共交通網形成計画の策定を見据え**、市内の公共交通網の再構築に向け取り組むにあたり、**市民や交通事業者、関係行政機関を加え**、フィールドワークやワークショップを通じて**課題への具体策を議論し**、わかりやすく使いやすい公共交通とするため、**提言**としてとりまとめた。

## 【研究会における検討の状況】

【第1回】H30.9.21 「沼津市の公共交通」の把握

【第2回】H30.10.29 「沼津駅バスターミナルやバス停(さんさん通り)の問題点」の抽出

【第3回】H30.12.3 「沼津駅バスターミナルの集約化及びバス案内の改善案」の検討

【第4回】H31.1.24 「バス路線の構造化（路線の色分け等）と市内路線の見せ方・あり方」の検討

【第5回】H31.3.20 「沼津市のバス路線網形成のあり方や今後の取組のまとめ」



## ～研究会における提案内容～

### ＜沼津市の公共交通をよくするための論点整理＞

- 論点① 沼津市のバス路線は3つの事業者により沼津駅を中心として多方面に整備されている。
- 論点② 多方面のバス路線網を活かしていくことが沼津市の公共交通の重要なポイントであるが、駅を中心とした「バス路線・運行の分かりにくさ」を改善していくことが特に重要。
- 論点③ 多方面のバス路線の構造化によりネットワークの見せ方やあり方を検討していくことが必要。

### ＜沼津市の公共交通に関する提言＞

#### 提言① 分かりやすさの向上 ※提言①の具体案は次頁参照

◎バス路線の方面別集約・色分け・見せ方（→方面別にラインとして路線集約。分かりやすい名称とし色分け。経由地や経由道路を表示。イレギュラーな路線（企業バス、スクールバス）は表記を工夫。）

◎沼津駅前バス乗り場のあり方（→上述の路線の集約、見せ方の工夫に合わせた方面別の乗り場を集約。方面が近い路線は隣同士に配置し、一体的に利用できるよう工夫。）

#### 提言② 交通事業者の連携

分かりやすさの向上の実現（方面別集約・色分け・見せ方、バス乗り場のあり方）については、3つの交通事業者の連携が必要であり、今回の研究会における検討をきっかけとしながら、沼津市のまちの顔となる基軸の形成の他、路線の構造化により、分かりやすく使いやすい路線網形成につなげていく。

## ～今後の展開～

今後の展開として、次年度（R1年度）以降は以下の5つの作業を進め、沼津市の公共交通網を分かりやすく、そして使いやすく組立てていく。

#### 展開① バスマップの整理作業と路線の構造化作業（分かりやすい案内と路線の構造化）

バス路線を構造化（方面や経由地の共通性や基軸表現の整理）により、分かりやすい路線網を構築。

#### 展開② 路線方面別ナンバー・カラー化、案内表記の統一（分かりやすい案内と路線の構造化）

交通圏を意識し、近隣市町と連携を図る（伊豆地域全体、三島市方面、富士市方面等）。

#### 展開③ 沼津駅南口バスターミナルの改善 方面別の乗り場の統合に向けて、路線・ダイヤの調整。

#### 展開④ 公共交通の充実、軸の強化、路線の維持 まちづくりと連携。利用環境の改善。

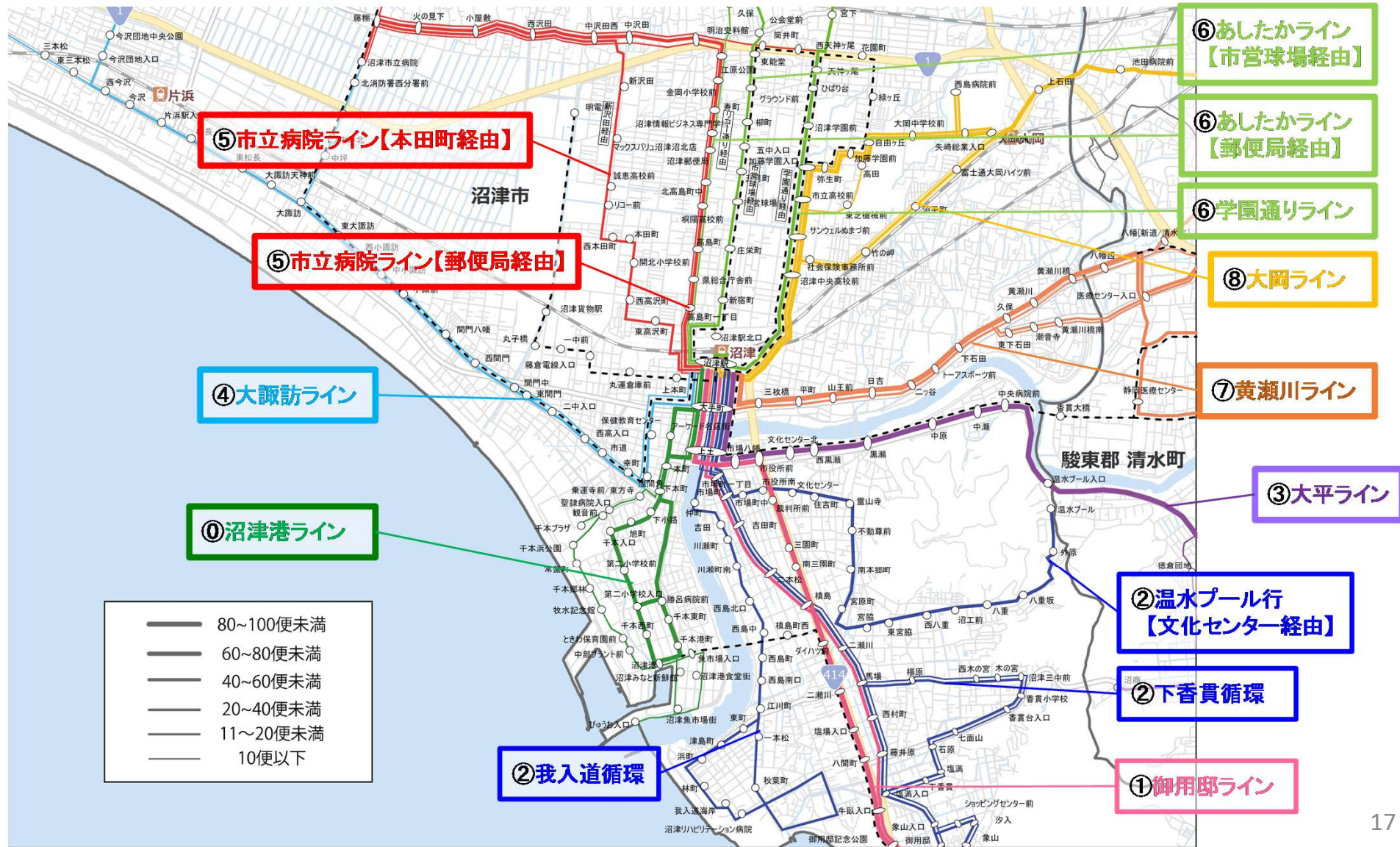
#### 展開⑤ バス3事業者の連携 協議の場づくり、沼津フリーパス等の共通の取組、調整等。



# 提言① 分かりやすさの向上に関する補足資料

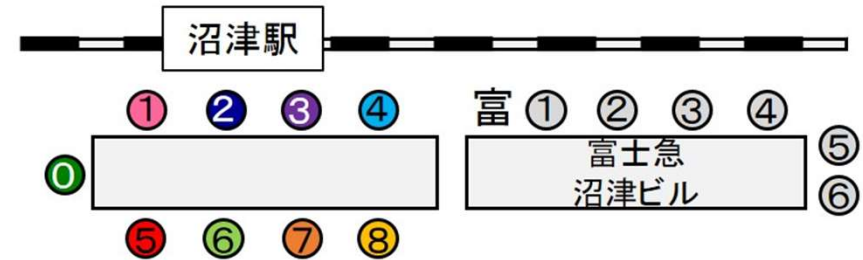
## ◎バス路線の方面別集約・色分け・見せ方

(→方面別にラインとして路線集約。分かりやすい名称とし色分け。経路地や経路道路を表示。イレギュラーな路線(企業バス、スクールバス)は表記を工夫。)



## ◎沼津駅前バス乗り場のあり方

(→上述の路線の集約、見せ方の工夫に合わせた方面別の乗り場を集約。方面が近い路線は隣同士に配置し、一体的に利用できるよう工夫。)



	乗り場	路線	平日(本/日)		休日(本/日)	
			A班	B班	A班	B班
南方面路線	0番	沼津港ライン	38		49	
	1番	御用邸ライン	78		64	
	2番	我入道循環 下香貫循環 温水プール行【文化センター経由】	69		50	
	3番	大平ライン	52		38	
	4番	大諏訪ライン	34		16	
北方面路線	5番	市立病院ライン【本田町経由】 市立病院ライン【郵便局経由】	68	70	31	32
	6番	あしたかライン【郵便局経由】 あしたかライン【市立球場経由】 学園通りライン	70	68	34	33
	7番	黄瀬川ライン	69		63	
	8番	大岡ライン	62		39	
その他路線	富1番	企業・学校・明電舎	12		2	
	富2番 ～ 富6番	待合場所、貸切バス	予備バース		0	

## ウ. 計画策定に向けた地区説明会について

## 1 実施状況

開催日	開催場所	対象地域	参加人数
8月27日(火)	愛鷹地区センター	愛鷹・片浜・今沢	21人
〃 28日(水)	くるら戸田	戸田	37人
〃 30日(金)	原地区センター	原・浮島	16人
9月2日(月)	沼津市役所	第1～4・大平	31人
〃 3日(火)	内浦地区センター	静浦・内浦・西浦	37人
〃 5日(木)	沼津市役所	第5・金岡・大岡・門池	26人
合 計			168人

## 2 実施内容

1. 開会・挨拶
2. 沼津市地域公共交通網形成計画策定について
  - ①地域公共交通網形成計画の制度と概要について
  - ②沼津市の現状と公共交通の課題
  - ③地区ごとの公共交通の状況
3. 意見交換会
4. バスに乗ろう！
5. その他（事業者より）
6. 閉会



## 3 全体を通しての主な意見

- ①現在運行している路線バスの見直し（ルート、ダイヤ、運賃に関する事）
- ②バスの待合環境の改善（交通結節点や各バス停の位置、施設設備）
- ③利便性の向上（支払方法の簡素化、運行情報の提供、終バスダイヤの延長など）
- ④小型車両による生活圏内移動の確保（病院、買い物など目的に応じた足の確保）

## Ⅰ. 第1～3回交通まちづくり検討部会について

## 第1回交通まちづくり検討部会

令和元年7月22日（月）15時～ 沼津市役所4階 危機管理センター

・第1回 沼津市地域公共交通協議会 開催報告

・議題 (1) 沼津市おでかけマップ作成について

(2) 沼津駅南口バスターミナルの方面別集約について

(3) 沼津市地域公共交通網形成計画 目的の共有化  
(まちづくりの方向性)

## 第2回交通まちづくり検討部会

令和元年8月16日（金）14時～ 沼津市役所4階 危機管理センター

・議題 (1) 沼津市おでかけマップ作成について

(2) 沼津駅南口バスターミナルの方面別集約について

(3) 沼津市地域公共交通網形成計画 課題への対応策洗い出し

## 第3回交通まちづくり検討部会

令和元年9月9日（月）14時～ 沼津市役所4階 危機管理センター

・議題 (1) 沼津市地域公共交通網形成計画について

①地区説明会開催報告

②計画に位置づけるプロジェクト及び事業（案）、目標

# 《問題点1. 運行に関すること》

問題点	対応策
B①市街地はバスの遅れが多い C①渋滞により定時性が確保できない	道路整備の推進 PTPSの導入 MM(マイカー抑制) バスロケ導入
B②郊外は、運行本数が少なく、終バス時間も早い A3①郊外路線の適正化、公正性の確保 A3②路線維持のための補助金のあり方検討	運行基準の設定 地域住民との協働 住民検討体制の支援
C②乗務員が不足している	採用支援 資格取得支援
A3③運転手不足、赤字路線に起因した路線退出	運行基準の設定 自主運行バス検討
B③各交通モードとの乗り継ぎが悪い	ダイヤの見直し 交通結節点強化
A1①集約・再編による軸の形成 A1②軸としての質の確保（サービス水準・運行頻度）	<b>路線集約・再編</b> <b>ダイヤの見直し</b>

## 《問題点2. 路線に関すること》

問題点	対応策
B①近接した別々のバス停がありわかりにくい	<b>バス停の集約、統合</b>
B②人口集積地なのに運行していない地域がある A2①②③人口集積地における路線確保	路線の見直し・新設
C①狭隘道路があり運行できない地域がある	道路整備 運行形態の検討
B③重複している路線がありわかりづらい	<b>路線の見直し</b> 共同運行
B⑤バス停名と目的地名が合致していない	<b>バス停の見直し</b> <b>案内表示の統一</b>
B⑥バス停までの距離が遠いところがある	<b>バス停の見直し</b> サイクル&バスライト
C④近隣市町を考慮した路線の設定がなされていない	路線の見直し・新設
C②資源が点在しているのに観光路線バスがない B④観光路線バスがない	路線の見直し・新設 観光周遊切符の作成 バスマップ作成
C③既得権に縛られ路線再編が進まない	協議の場の設置



# 《問題点3. 拠点(ターミナル)に関すること》

問題点	対応策
B①案内表示がわかりにくい A4 ②利便性やデザイン性のある施設となっていない	<b>案内表示の統一 デザインの統一</b> サインージの設置
B②乗り場が複数あってわかりにくい(駅・港)	<b>方面別乗り場へ集約(駅)</b> バス停の集約(港)
B③バス案内窓口がどこにあるかわからない	観光窓口との連携 サインージの設置
B④シェルターがない場所がある	シェルターの設置
C①十分な待機スペースの確保	市有地の活用
C②乗り継ぎをスムーズにする配慮が必要	ダイヤ調整 案内表示・情報提供 交通結節点の環境整備
A4 ①人が集い、憩える空間が不足している	交通広場の再編

# 《公共交通の課題4. 利便性に関すること》

問題点	対応策
B①待合環境が悪いバス停がある	<b>バス待ち環境の整備</b> 近接施設の活用
B②バスの乗り方が各社で違う	情報周知・MM(教室)
B③バスの運行情報がわからない C⑤バスロケ導入の設備投資が多額となる	バスロケ導入 導入支援
B④ICカードが使えない事業者がある C⑤IC導入の設備投資が多額となる	ICカード導入 導入支援
B⑤バスの運賃が高い	運賃の見直し
B⑥高齢者に配慮した情報提供ができていない	情報周知・MM(チラシ等)
C②低床車両ニーズへの対応が不十分である	導入支援
C③高齢者を対象とした利用促進策ができていない	MM(チラシ等) 高齢者パスの作成
C①関係者間で連携した利用促進策が不足している	企画商品開発
C④利用促進に対応できる部署や人員が不足している	観光団体との連携
B⑦免許自主返納者へのインセンティブが乏しい	支援制度の検討
C⑥機動性があるタクシーが活用されていない	あいのり、定額制など導入

## 課題 1 : 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

沼津駅から放射状に路線バス網が整備されているが、同じ区間を複数の事業者が運行するなどわかりづらく、軸となる路線が明確でない。また、都市的居住圏内であっても、遅れが顕著であったり、バスの運行頻度が乏しく、最終バスの運行時間が早いなど不便な地域が存在しており、中心市街地と周辺地域に日常的に利用でき、頼れる公共交通が必要である。

## 課題 2 : 買い物や通院困難者などへの移動手段の確保の取り組みが不足している

郊外部では、自主運行路線などにより路線バスを維持しているが、バス停まで距離がある人や体が不自由でバス停まで行くことができず路線バスを利用することが困難な人達への移動手段の確保対策は講じられていない。

路線バスが運行していない交通不便地域では、路線の新設や機動性のあるタクシーの活用などラストワンマイルの交通サービスの検討を進めるとともに、郊外部路線の運行維持に関するルール作りが必要である。

## 課題 3 : 利用者の玄関口であるバス停やバスターミナルが、誰もが使いやすい環境になっていない

JR東海道線やバス同士の結節点となっている沼津駅南口バスターミナルでは、同一の行き先に対して複数のバス停がありわかりづらく、一部では雨をしのげる上屋が無い。市内の各バス停についても、同名のバス停が事業者ごと、方面ごとに複数設置されている箇所や、安全・安心して待つことができないバス停が多数存在する。

また、バスの運行情報が提供されておらず、各社でバスの乗り方、料金収受の違いなどにより、わかりづらい・使いづらい環境となっている。

## 課題 4 : 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

沼津市内の路線バスは主に3事業者（伊豆箱根バス、東海バスオレンジシャトル、富士急シティバス）により運行されているが、各社のサービス（フリーパス、企画乗車券、運行情報の提供、案内窓口、路線図、時刻表）が個別になされており、沼津市を含めた関係者間での連携したおでかけ機会を創出する利用促進策が不足している。

## 課題 5 : 駅周辺と港が相互に賑わいを波及させるための連携が不足している

沼津港は沼津市の一大観光地として週末を中心に賑わいを見せている。一方、沼津駅から沼津港に向かうバス停、沼津港側から沼津駅に向かうバス停、共に複数のバス停があり、来訪者目線から利用しづらくなっている。

駅－港間を観光の軸としてネットワーク強化を行い、港の賑わいを市街地へ波及させる必要がある。

# 施策プロジェクトの設定

整理した5つの課題に対して、課題を解決するための施策をパッケージ化した“プロジェクト5”を設定。

課題1：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。

I. 公共交通軸形成プロジェクト

課題2：買い物や通院困難者などへの移動手段の確保の取り組みが不足している。

II. 公共交通セーフティネット構築プロジェクト

課題3：利用者の玄関口であるバス停やバスターミナルが、誰もが使いやすい環境になっていない。

III. わかりにくさ使いにくさ解消プロジェクト

課題4：提供するサービスや情報等が各交通事業者によるため、発現効果が限定的となっている。

IV. 楽しいおでかけ創出プロジェクト

課題5：駅周辺と港が相互に賑わいを波及させるための連携が不足している。

V. 沼津駅－沼津港連携プロジェクト

## プロジェクト5

## I. 公共交通軸形成プロジェクト

都市的居住圏内(沼津駅から約3km圏内)の路線の見直しやサービス水準の向上を図るとともに、運行を支える交通基盤についても、速達性を向上させ定時性を確保するための環境について改善に努める。また、路線バス運行終了後の移動手段としてタクシーを活用するなど、**日常的に利用しやすい公共交通軸を形成**する。

施策	短期(~R3)	中期(~R5)	長期(~R7)
沼津駅から放射状に伸びる路線の再編、集約		路線の詳細検討(交・市) → 再編計画(市)	再編実施(交)
都市的居住圏内の運行頻度の確保		軸の性能設定(交・市) → 協定(交・市)	本格運行(交)
人口集積地への路線の新設(育てる幹線軸)		路線検討(市・交) → 試行運行(市・交)	本格運行(交)
終バス以降のタクシーの活用(乗合タクシー)	調査(市) → 実証実験(市・交)	本格運行(交)	
渋滞頻度の高い路線の渋滞解消対策検討(PTPS・バスレーン・右左折レーン等)		調査・検討(市・警察) → 対策実施(市・警察)	
乗務員確保に向けた対策		対策検討・実施(市・警察)	

# 沼津市地域公共交通網形成計画 プロジェクト5

## I. 公共交通軸形成プロジェクト

施策：沼津駅から放射状に伸びる路線の再編・集約  
：都市的居住圏内の運行頻度の確保

### 【問題点・課題】

- ・集約・再編による軸の形成
- ・重複している路線がありわかりづらい

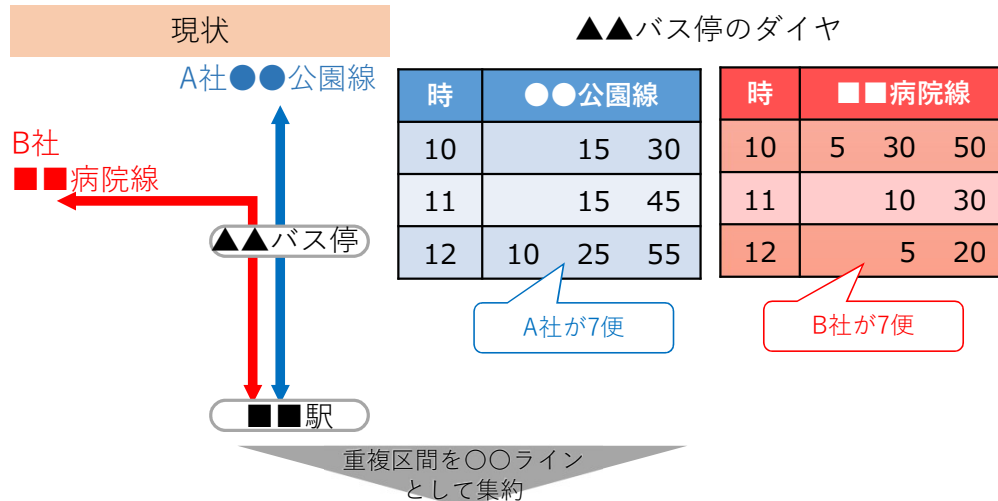
### 【施策イメージ】

- ・現在、複数の系統が煩雑に入り乱れている（特に北方面）について、主要な経由地・目的地名・経由道路を用いた「ライン」表記に整理する。
- ・路線の集約により、期間軸となる区間の運行頻度の確保。ダイヤの調整により、わかりやすいパターンダイヤの検討を行う。

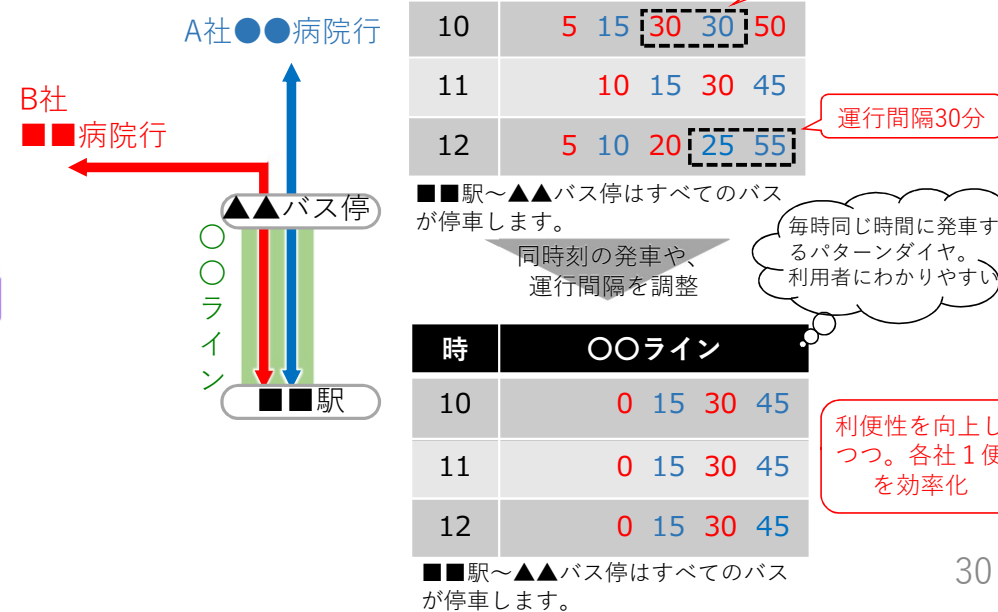
### 【イメージ】路線の集約と「ライン表記」



### 【イメージ】運行頻度確保とパターンダイヤ



### 集約による運行頻度確保



## I. 公共交通軸形成プロジェクト

### 施策：終バス以降のタクシーの活用

#### 【問題点・課題】

- ・終バス時間が早い

#### 【施策イメージ】

- ・現在の終バス以降の公共交通需要を調査し、深夜バスの運行（深夜料金設定）や深夜乗合タクシーの実証実験を行う。

#### 【事例】

- ・八戸市 深夜乗合タクシー「シタクン」

出典：八戸市公共交通ポータル

### 施策：渋滞頻度の高い路線の渋滞解消対策検討

#### 【問題点・課題】

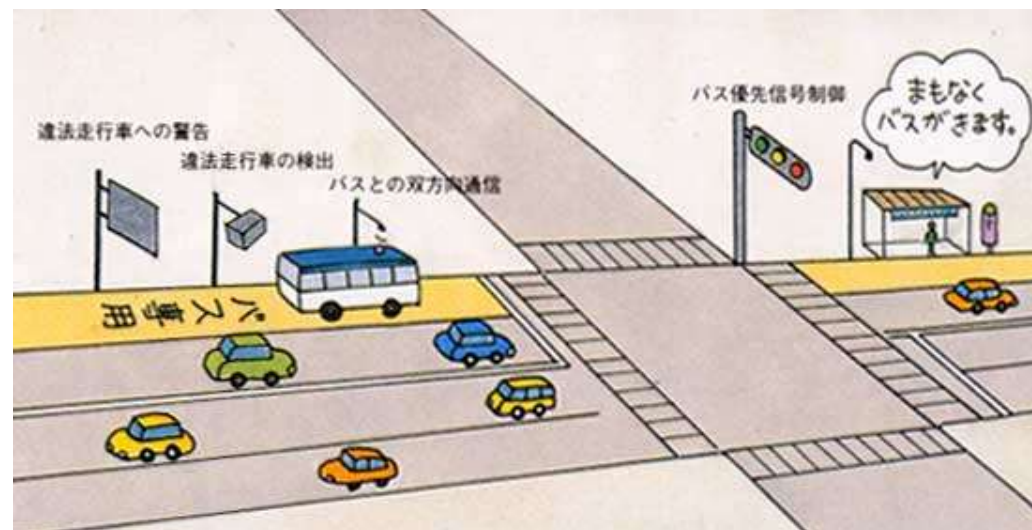
- ・市街地はバスの遅れが多い
- ・渋滞により定時性が確保できない

#### 【施策イメージ】

- ・バスの遅れが発生している道路について調査を行い、PTPSやバスレーンの設置など、スムーズに通行できる道路ネットワークを構築する。

#### 【イメージ】

- ・PTPS（公共車両優先システム）



出典：国土交通省HP 自動車総合安全情報

## Ⅱ. 公共交通セーフティネット構築プロジェクト

市が運行を支援している郊外部等の路線バスについて、適正な運行に努めるため運行ルールを定めとともに、バス停まで行くことが困難な人の移動手段を確保するため、小型で機動力のあるタクシーについてサービスメニューを増やすなど、利用者ニーズに応じたきめ細やかな移動手段を確保し、**公共交通セーフティネットの構築に努める。**

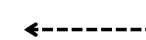
なお、福祉部局や交通安全部局とも連携し、それぞれの役割を明確にしたうえで、移動手段の確保に努める。

施策	短期(~R3)	中期(~R5)	長期(~R7)
郊外路線の運行維持に係るルールづくり	自主運行基準検討(市)	自主運行見直し(市)	
地域住民主体の協議会を支援 (地域の公共交通を育てる)	モデルケースとして支援(市)	支援の制度化(市)	
多様なニーズに対応したタクシーの活用	展開メニューの検討(市・交)	実証実験(市・交)	本格運行(市・交)
【福祉施策】 福祉有償運送運営協議会の運営	運営(市)		
【福祉施策】 重度障害者タクシー利用料金助成事業	助成(市)		
【交通安全施策】 高齢者運転免許証自主返納支援事業	支援(市)		

(市) → 沼津市、(交) → 交通事業者、(県) → 静岡県

 : 調査・検討

 : 施策実施

 : 施策連携



## II. 公共交通セーフティネット構築プロジェクト

施策：郊外路線の運行維持に係るルールづくり

**【問題点・課題】**

- ・郊外路線の適正化、公正性の確保
- ・路線維持のための、補助金のあり方検討

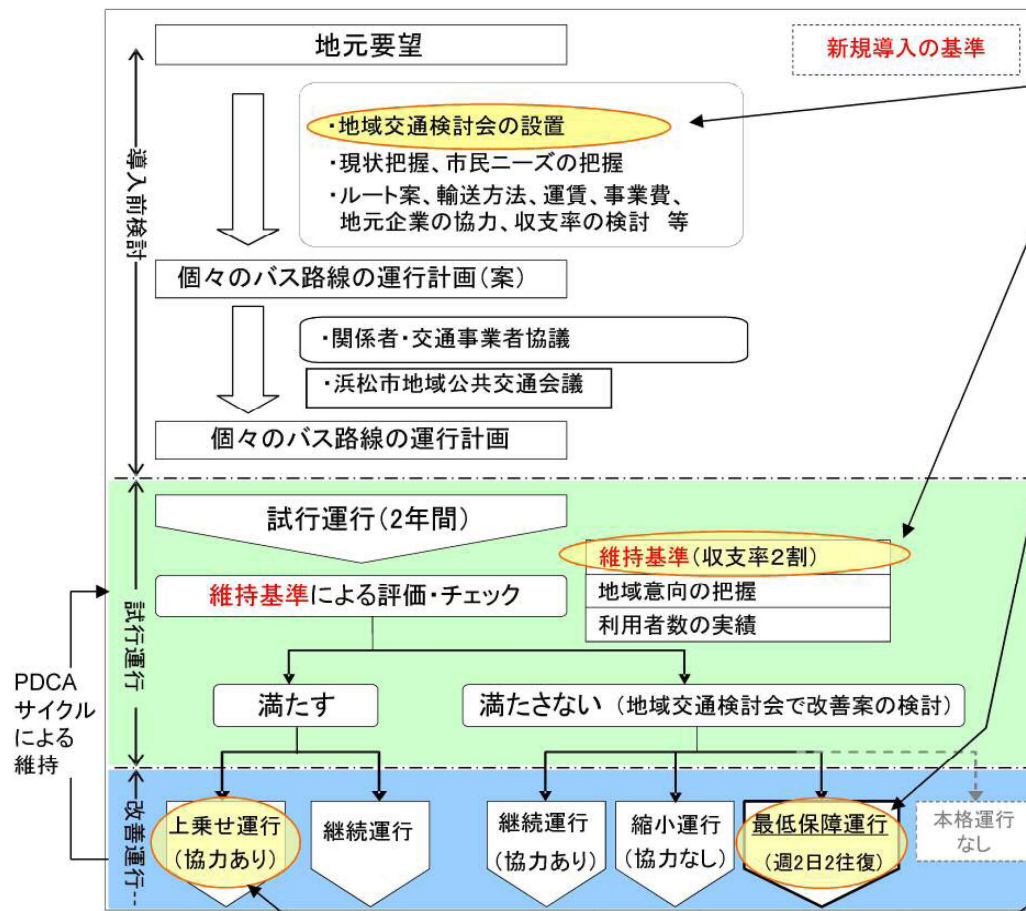
**【施策イメージ】**

・市による運行補助を行うに当たって、持続可能な公共交通を育てるため補助金により運行を維持していく場合の基準をルール化するもの。

【事例】 浜松市 路線維持及び新規導入のための基準ルール（最低保証運行あり）

### ■ 路線維持及び新規導入のための基準ルール

基準を設定し、PDCAサイクルによって、路線を維持、改善します。



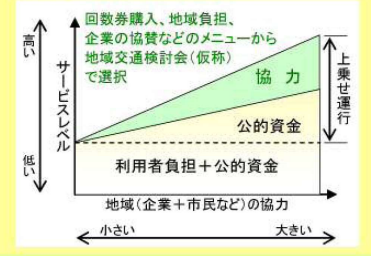
● 地域交通検討会の設置  
 ・地域・交通事業者・行政の3者が地域のバス等の公共交通について協議し、運営する場を設置

● 維持基準  
 ・収支率2割は、持続可能な公共交通を育てるために設定。  

$$\text{収支率} = \frac{\text{運賃収入} (+ \text{地域の協力})}{\text{運行経費}} \geq 2割$$

● 最低保障運行（詳細は次ページ）

● 上乗せ運行・地域の協力  
 ・地域が協力（運行費の一部を住民・企業が負担など）することにより、サービスを向上・維持することができる。



出典：浜松市資料

## Ⅱ. 公共交通セーフティネット構築プロジェクト

施策：地域住民主体の協議会を支援（地域の公共交通を育てる）

【問題点・課題】

- ・人口集積地なのに運行していない地域がある
- ・人口集積地における路線確保

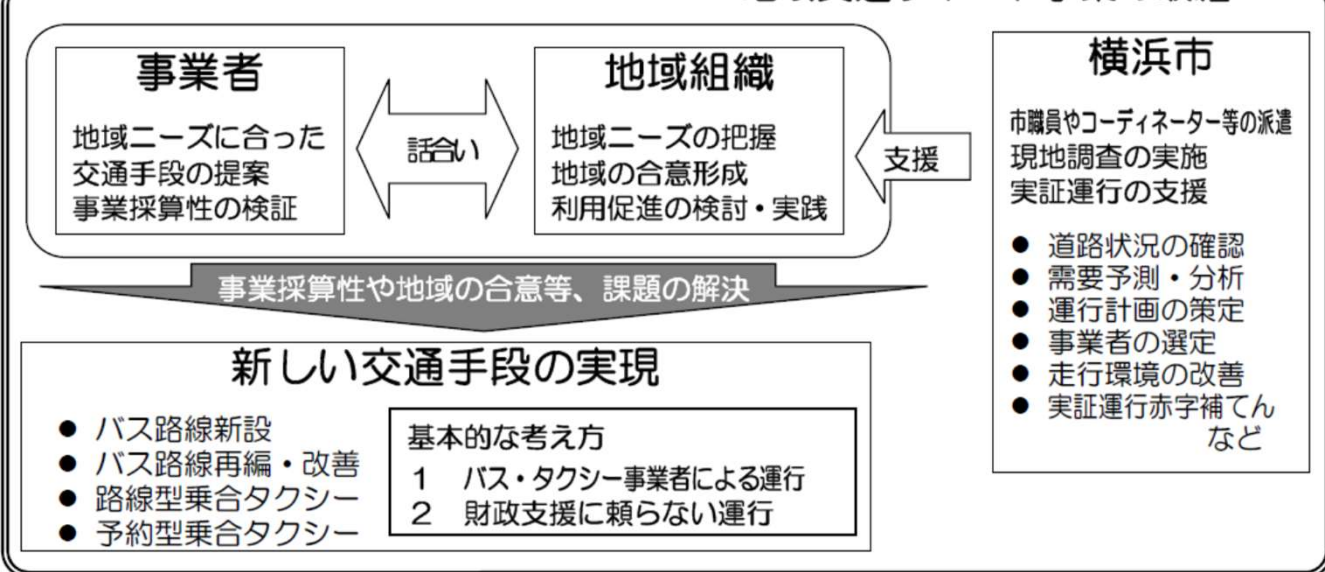
【施策イメージ】

・路線バスによるサービスが十分に行き届いていない地域において、自発的な検討会を支援するため、市のサポート体制や支援制度を検討する。

【事例】 神奈川県横浜市「地域交通サポート事業」

- ・地域の主体的な取り組みによって移動手段の確保や持続可能な運行がスムーズに進むように地域に対して様々な支援を行う。
- ・具体的な支援は、実証運行時の差額補填やワゴン型バスでの本格運行時の車両費相当の補助等であり、本格運行において市での運行委託や赤字補填は行わず、本格運行は民間事業者による運行となる。現在14地区が本格運行中

### 地域交通サポート事業の取組



**こすずめ号**

運行時間：6時台～18時台（平日）  
※土日祝祭日年末年始は運休です  
乗客定員：13名  
運賃：1回乗車につき大人400円、小人200円  
（大人1名につき幼児2名まで無料）  
所要時間：大船駅～小雀西地区 約20分

**運行路線図**

小雀地区、小雀浄水場、常盤寺交差点、大船駅、大船駅周辺拡大図、小雀地区～田谷バス停拡大図、田谷（※乗車のみ）

【お問い合わせ先】(株)共同 (045) 438-9161

▲本格運行中「こすずめ号」



「四季めぐり号」（実証運行時）

## Ⅱ. 公共交通セーフティネット構築プロジェクト

### 施策：多様なニーズに対応したタクシーの活用

#### 【問題点・課題】

- ・機動性があるタクシーが活用されていない

#### 【施策イメージ】

- ・路線バスによるサービスが十分に行き届いていない地域において、機動性のあるタクシー車両を用いた輸送サービスを検討する。

#### タクシー車両を活用したメニュー（実証実験中を含む）

タクシーのメニュー例		概要	想定される利用者や地域の状況等
乗合タクシー	定時定路線型 (小型車両での路線バス)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行ダイヤやバスルートが決まっており、<b>需要がバス車両に見合わない地域</b>において、初期投資や維持費の安価なワゴン車などの<b>小型車両で運行</b>する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・需要がバス車両に見合わない状況であるが、通勤・通学も含め一定の利用が見込める地域。</li> <li>・<b>車両は小型化するものの利用方法は路線バスと同じ</b>であり、利用しやすい。</li> </ul>
	デマンド (定時定路線型)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>予約(需要)があるときのみ運行</b>する。</li> <li>・乗降は路線上の停留所で行い。時刻表が決まっており、<b>需要がない便は運行されない</b>。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤通学等の日常的な路線バス需要が少ない。</li> <li>・<b>利用時間帯に偏りがある</b>地域等</li> <li>・利用者は必要に応じて事前予約が必要</li> </ul>
	デマンド (地域内自由経路型)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>予約(需要)があるときのみ運行</b>する。</li> <li>・<b>地域内では近くのミーティングポイントや自宅前で乗降</b>することができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>集落が広く、バス停までが遠い地域</b></li> <li>・目的地がある程度限定されている。</li> </ul>
定額タクシー (乗り放題)		<ul style="list-style-type: none"> <li>・定期券のように利用可能区域や利用回数等の条件範囲内で<b>一定期間、定額で乗り放題</b>等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスが運行されていない地域</li> <li>・<b>外出頻度がある程度高い</b>(通院や通学、学習塾等)</li> </ul>
相乗りタクシー		<ul style="list-style-type: none"> <li>・配車アプリ等を活用し、<b>同方向に向かう利用者同士をマッチング</b>。各利用者が単独で利用した場合の推定走行距離から事前確定運賃を決定。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・発地点を駅などに限定</li> <li>・通常のタクシーでは利用しづらいやや郊外地域</li> <li>・路線バスより割高、タクシーよりは安価の運賃を許容できる利用者</li> </ul>

【事例】定額タクシー（乗り放題）  
群馬県明和町 ジェロントタクシー（実証実験）  
※自宅と目的地2か所の相互区間を毎月7日間乗り放題



出典：株式会社JTB

#### 【事例（相乗りタクシー）】

東京23区、武蔵野市、三鷹市「相乗りタクシー」実証実験

- ・配車アプリを活用し、タクシーを相乗りで割安に利用できるサービス（「相乗りタクシー」）の実証実験を実施。
- ・配車アプリ上で乗降車地を設定し、同方向に向かう利用者同士をマッチング。
- ・各利用者が単独で乗車した場合の推計走行距離に応じて按分して算定。乗車前に金額は判明。



# 沼津市地域公共交通網形成計画 プロジェクト5

## Ⅲ. わかりにくさ使いにくさ解消プロジェクト

市民や観光客など利用者の玄関口である沼津駅南口バスターミナルや各停留所について、不満や不安を解消し、誰もがわかりやすく使いやすいバス利用環境を創出する。

施策	短期(～R3)	中期(～R5)	長期(～R7)
沼津駅バスターミナルを行き先方面別へ再編			
ターミナル発着バスのダイヤ調整			
デジタルサイネージの設置 (沼津駅)			
乗車方法、支払い方法の相違見直し検討			
バス停位置等の見直し・改善			
バス停の案内表示、デザインの統一(フォーマット作成)			
バス停の環境改善 (駐輪場設置、コンビニ活用、バリアレス縁石活用等)			
運行情報のオープンデータ化			

## Ⅲ. わかりにくさ使いにくさ解消プロジェクト

施策：沼津駅バスターミナルを行き先方面別へ再編

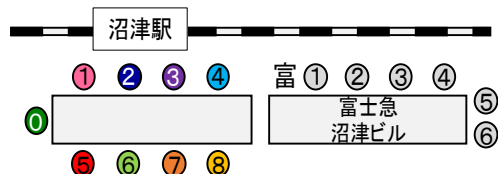
【問題点・課題】

- ・乗り場が複数あってわかりにくい（駅・港）

【施策イメージ】

- ・路線の集約、見せ方の工夫に合わせた方面別の乗り場を集約。方面が近い路線は隣同士に配置し、一体的に利用できるよう工夫。

【イメージ】H30新たな公共交通研究会提言



	乗り場	路線	平日(本/日)		休日(本/日)	
			A班	B班	A班	B班
南方面路線	0番	沼津港ライン		38		49
	1番	御用邸ライン		78		64
	2番	我入道循環 下香貫循環 温水プール行【文化センター経由】		69		50
	3番	大平ライン		52		38
	4番	大塚防ライン		34		16
北方面路線	5番	市立病院ライン【本町経由】 市立病院ライン【郵便局経由】	68	70	31	32
	6番	あしたかライン【郵便局経由】 あしたかライン【市立球場経由】 学園通りライン	70	68	34	33
	7番	黄瀬川ライン		69		63
	8番	大岡ライン		62		39
その他路線	富1番	企業・学校・明電舎		12		2
	富2番 ～ 富6番	待合場所、貸切バス		0		0
		予備バス				

【事例】八戸市  
複数事業者の路線を方面別にバス乗り場を集約  
バス停もよりシンプルな色分け、行き先表示としている。



### 八戸駅バスのりば案内



のりば	経由地・行先	沿線施設等
1	根城大橋経由 中心街方面	県八戸合同庁舎 総合福祉会館 十三日町・中心街
	田面木経由 中心街方面	日赤病院 裁判所 十三日町・中心街
2	内舟渡経由 中心街方面	県八戸合同庁舎 *南部バスのみ停車 十三日町・中心街
3	西高校行	八戸西高校
4	八食センター行 (八食100円バス)	県八戸合同庁舎 八食センター
	聖ウルスラ学院行 八戸ニュータウン行	聖ウルスラ学院 八戸高専 グランドサンピア八戸
5	五戸方面 軽米方面(高速道経由)	五戸町内 軽米町内
	十和田市方面	多賀台団地前 おいらせ町内 イオン下田SC

出典：吉田委員提供資料

## Ⅲ. わかりにくさ使いにくさ解消プロジェクト

施策：バス停位置の見直し・改善

【問題点・課題】

- ・近隣した別々のバス停がありわかりにくい
- ・バス停の移設が困難

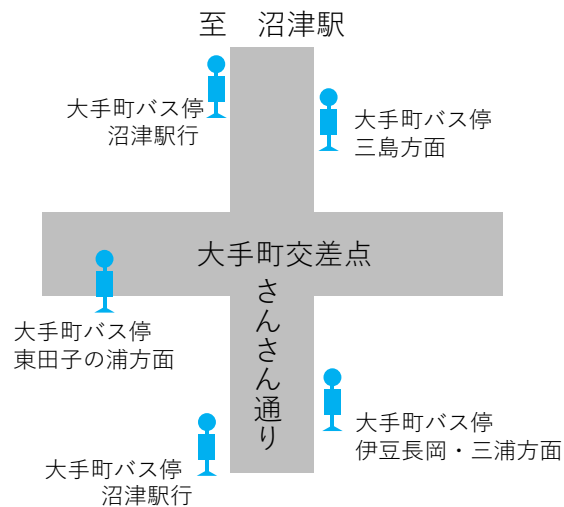
【施策イメージ】

- ・隣接した別々のバス停を一つに集約。
- ・方面別に別のバス停に並ぶ必要がなく、目的のバスが来たときに乗車する。
- ・わかりづらい・混同しやすいバス停名を改善する。

【イメージ】

同一名称で複数のバス停の見直し・集約

・さんさん通りの「大手町バス停」は、上り方向2か所、下り方向3か所に分散しているため、バス停の集約を図る。



施策：運行情報のオープンデータ化

【問題点・課題】

- ・バスの運行情報がわからない

【施策イメージ】

- ・国土交通省が2017年3月に策定した「標準的なバス情報フォーマット (GTFS)」データを整備し、インターネットでの検索の容易化や、デジタルサイネージによる運行案内、バスロケの実施を目指す。

(1) GTFSとは？

バス事業者と経路検索等の情報利用者 (google等) との情報受渡しのための共通フォーマット。

(2) メリットは？

路線バスの経路探索で最も用いられている国内外のインターネットの経路検索サイト、乗換案内アプリに掲載できるようになるということ。つまり、作成し登録するだけで多言語化対応や、他社路線、鉄道等とのシームレスな乗換案内が可能になる。

そのほかにもバスロケ情報が経路検索に掲載される。臨時便や増発、運休などの運行情報が掲載される。デジタルサイネージ等で表示できるようになるなどのメリットがあります。

バス事業者としては、運行の効率化やダイヤの組みなおし、時刻表の作成が容易になります。

【事例】 岐阜県中津川市

**標準的なバス情報フォーマット (GTFS-JP)**  
 2017年3月に国土交通省が定めた形式  
 バス停の位置情報、時刻表、ルート、運賃などの複数のCSVファイルを格納したZIPファイル  
 出典：国土交通省

GTFS-JPのオープンデータ化→バスの活性化に

スマホで経路検索  
インターネットでバス経路の検索が可能に

サイネージで運行案内  
バス車両の現在位置情報などを組み合わせ、リアルタイムで運行情報を案内

調査・分析の基礎データ  
GTFS-JPと国勢調査5次メッシュ人口を利用した、高齢者の人口分布とバスサービスの可視化の例

クリスマスバスでバスロケ  
単なる移動手段ではない「楽しみの公共交通」の創出と、公共交通の魅力を引き出す

【イメージ】

同一バス停での異なる名称の改善 (例：「三津」、「三津郵便局」)  
 わかりづらいバス停名の改善 (例：「市役所」→「沼津市役所」)

## Ⅲ. わかりにくさ使いにくさ解消プロジェクト

施策：バス停の環境改善（駐輪場設置、コンビニ活用、バリアレス縁石活用等）

### 【問題点・課題】

- ・待合環境が悪いバス停がある

### 【施策イメージ】

- ・上屋が無い、乗り継ぎが長いなど、待合環境の悪いバス停について、順次見直しを行う。
- ・整備に当たっては、近隣の商業施設や公共施設でのバス待ち環境の整備など柔軟な整備を行う。
- ・自転車からバスへの乗り継ぎ（サイクル&バスライド）を促進するためバス停に駐輪場を設置する。

### 【事例】

コンビニと連携した「バスの駅」 京都市



出典：京都市ホームページ

### 【事例】

駐輪場の設置 神奈川県茅ヶ崎市



出典：茅ヶ崎市ホームページ

### 【事例】

バリアレス縁石 新潟市

- ・側面を特殊な形状にすることで、タイヤが縁石に接触しても衝撃がほとんどなく、バス停にバスを近づけること（正着）ができる縁石。
- ・縁石の一部に凹凸を設け、車両が縁石に接近すると微振動により運転手が感知できる構造。

出典：新潟市ホームページ

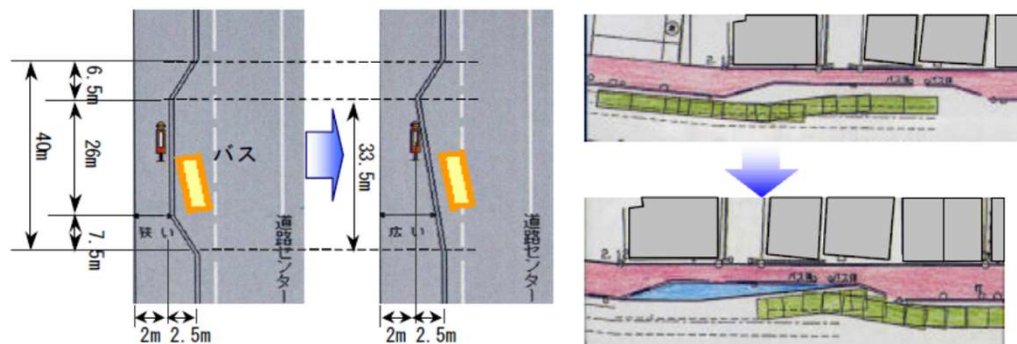


バス正着状況  
(H29市道)

バス正着時降車状況

### 【事例】

切り込み形状を工夫し、正着の容易性を高めたバスベイ。



歩行空間、バス待ち空間の確保

バス車両の接近性の向上 39

出典：道路の移動円滑化ガイドライン

## IV. 楽しいおでかけ創出プロジェクト


地域の公共交通ネットワークを守ってきた事業者同士の連携を促進すると同時に、商店街や店舗との連携も強化し、利便性向上及び利用促進について取り組み、**楽しいおでかけ環境を創出**する。

施策	短期(～R3)	中期(～R5)	長期(～R7)
路線図・時刻表の作成	路線図配布(市)	時刻表作成(市・交)	
企画乗車券の発売(乗車券付き旅行商品)	検討(市・交) 実施(市・交)		
フリーパスの見直し(1日乗り放題、往復割引等)	検討(市・交) 実施(市・交)		
高齢者パスの見直し	検討(市・交) 実施(市・交)		
共同案内所の設置		運営(交)	
バスイベント、企業・地区セミナーなどの開催	イベント等実施(市)		
【観光施策】 多様なニーズに対応したタクシーの活用 (BAR、サイクルキャリー、ぬまづ暮らし)	実施(市・交)		

(市) →沼津市、(交) →交通事業者、(県) →静岡県

 : 調査・検討

 : 施策実施

 : 施策連携



## IV. 楽しいおでかけ創出プロジェクト

施策：企画乗車券の発売（1日乗り放題、往復割引等）  
フリーパスの見直し、P R  
高齢者パスの見直し

### 【問題点・課題】

- ・バスの運賃が高い
- ・関係者間で連携した利用促進策が不足している
- ・高齢者を対象とした利用促進策ができていない

### 【施策イメージ】

- ・路線バスを使っておでかけしたくなるような企画乗車券、フリーパス、高齢者パスの発行を関係者間で連携して行う。

### 【事例】八戸市「わくわく♪バスパック」

### 【事例】東海バス「得トクバスパック」

「沼津内浦で日本一の活あじを食べる」パック ...沼津駅発...

沼津市内浦漁協直営「いけすや」では、内浦漁協と魚を知り尽くした熟練の漁師が丹精こめて育て、目の前の海で水揚げした一級品の活あじを、漁師の奥さんたちで結成したチームIKS（いけす）のみなさんが最高のおいしい状態で提供します。

バス料金 大人1,280円 小人650円

※販売期間：通年（いけすや定休日は除く）

バス内容 ①バス往復乗車券 ②沼津内浦漁協直営「いけすや」割引券

※金額にて、全メニュー対象に150円割引 売店でのお会計10%割引（ただし、対象商品に限る）

営業時間： 食量スペース 11:00～15:00 物販スペース 9:00～16:00  
定休日：水曜日（祝日の場合営業・翌日休業）  
TEL：055-943-2223 URL：http://ikesuya.com/menu

おすすめのモデルコース / 沼津駅（11:25発）→「小海」バス停（11:59着）... 内海漁協直営「いけすや」で昼食・買物（約1時間30分）... 「小海」バス停（13:27発）→沼津駅（14:02着）

※上記以外にもバスはおおむね30分毎に運行しております。

### 【事例】「わくわくワンデーバスチケット」（3社共通フリーパス）

港・湧水～水辺のネットワーク  
1日ぐるっと楽しむ!!  
**わくわくワンデーバスチケット**  
指定路線なら何度乗っても1日1,000円!!

1★ 鮎魚の滝  
ジオサイトに登録されている、注目のスポット「鮎魚の滝」。滝の後ろにそびえる富士山は絶景。  
バス路線＝三島駅から下土狩駅まで行くと「下土狩駅」下車。徒歩5分。

2★ 楽寿園  
三島駅南口正面の自然豊かな市民公園。小動物と触れ合える「どうぶつ広場」や、「のりもの広場」などもあり、子供と一緒に楽しめます。  
バス路線＝東海バス下車徒歩5分。JR三島駅から徒歩2分。

路線図は、伊豆箱根バス路線、東海バス路線、富士急バス路線を示している。乗車券運賃は大人1,000円、小学生500円と記載されている。

### 【事例】東海バスオレンジシャトル「高齢者バス割引定期券楽々パス」

沼津東海バス（3ヶ月券）

**見本**

**楽々パス**

13.年4.月1日から  
13.年6月30日まで

7000円 東海 太郎様 65才

13.年4.月1日 沼津駅 発行

## IV. 楽しいおでかけ創出プロジェクト

施策：バスイベント、企業・地区セミナーなどの開催

### 【問題点・課題】

・関係者間で連携した利用促進策が不足している

### 【施策イメージ】

・地域住民や職場、学校等を対象とし、公共交通の利用について考えるセミナーやバスロゲイニング・乗り方教室などのバスイベントを開催。

【事例】乗り方教室（東海バス）

【事例】鳥取市  
公共交通利用促進シンポジウム



入場無料  
定員180名

鳥取市公共交通利用促進シンポジウム  
～皆が乗りたくなる  
路線バスにするために！～

平成25年11月6日(水)

時間：17時30分～19時30分（17時15分開演）  
場所：とりぎん文化会館第1会議室  
鳥取市尚徳町101-5 TEL:0857-21-8700

※当日、14時30分から「第30回 全国都市緑化とつりフェア」会場見学会とフェア入場券を利用した「くる梨」の乗車体験会を開催します。詳細は、別紙申込書をご覧ください。

少子高齢化や自転車社会等の進展により、バスや鉄道の利用者は年々減少し、人や物の交流の場となる地域の中心「まちなか」の活力も失われつつあります。「鳥取市の公共交通のこれから」について、大学生からのアイデアを基に、市民・行政・バス事業者が一線に考える機会となれば幸いです。

プログラム	
基調講演 (30分)	「皆でつくる公共交通」 講演者：道井 裕規さん(鳥取理科大学経営学部経営学科講師)
研究調査発表 (60分)	「公共交通の活用アイデア」 (鳥取大学・鳥取理科大学の学生による研究調査発表) 進行：谷本 忠志さん(鳥取大学大学院工学研究科教授)
事例報告 (15分)	「みんなが乗りたくなるバスでまちづくり」 鳥取県地域振興部交通政策課

主催：鳥取市生活交通会議、鳥取市 後援：鳥取県  
共催：鳥取県バス協会、鳥取大学(地)の駅整備事業、鳥取理科大学  
参加申し込み・お問い合わせ：鳥取市都市整備部交通政策課(TEL:0857-20-3257 / FAX:0857-20-3048)  
電話または別紙の「参加申込書」に必要事項を明記の上、FAXまたはE-mail (kobouseisaku@city.koflon.lg.jp)でお申し込みください。

【事例】バスロゲイニング

※路線バスを使ってより多くのチェックポイントを回り得点を集めるイベント



**ロゲイニングとは？**

地図に記載されたチェックポイントと得点が設定された地図をもとに、時間内にチェックポイントを回り得点を集めるスポーツ。チェックポイントに到達した記録として、見本写真と同じ風景を撮影する。チームワークやバスを使った作戦、どこから効率よく得点を重ねていくか、作戦を考え実行することを特徴とした面白さがあります。

**開催日：2018年5月20日(日)**

▲種目：①5時間男性のみ ②5時間女性のみ ③5時間男女混合  
④3時間一般 ⑤3時間ファミリー

▲場所：沼津中央公園（静岡県沼津市大手町4丁目3-9） ※雨天決行

▲競技範囲：沼津市内（チェックポイント約50ヶ所）

▲チーム人数：2～5名（1人での参加も可能）

▲参加費：①②③ 3,500円/人（中学生以下は500円/人）  
④⑤ 3,000円/人（中学生以下は500円/人）  
※参加費には、バス乗車券代、保険料等含む

▲申込方法：①沼津ランニング&スキルズステーション店頭  
②FAX申込  
③e-moshicoin 申込

◆問い合わせ：沼津ランニング&スキルズステーション（Nステ）  
TEL：055-952-3222 FAX：055-952-4920 MAIL：info@n-sta.com

募集期間 / 2018.2.24(SAT) ▶ 2018.5.9(WED)

主催 / 沼津ロゲイニング実行委員会 運営 / 沼津ランニング&スキルズステーション 協力 / 東海バスアレンジメント  
協賛 / スポーツクラブ ポリデザイン・プランニング、緑ヶ丘はりきゅう整骨院、モンケールびょうしつ

## V. 沼津駅ー沼津港連携プロジェクト


中心市街地の拠点である沼津駅と観光拠点である沼津港について、公共交通モードの最適化を図りネットワークの強化を促進し、次世代モビリティを導入するなど相互に賑わいの波及に努めるとともに、公共交通の新たな需要の掘り起こしを図る。

施策	短期(～R3)	中期(～R5)	長期(～R7)
次世代モビリティの活用	EVバス導入・運行(交)		
新技術の検証(県との連携による自動運転検証など)	自動運転(市・県)	新技術の検証(市・県)	
沼津港のターミナル化による乗り場の集約	港ターミナル設計(市)	改修工事(県)	
デジタルサイネージの設置(沼津港)			沼津港設置(市・交)
駅-港間の路線バス利用者の確保		具体策検討(市)	対策実施(市)

(市) →沼津市、(交) →交通事業者、(県) →静岡県

 : 調査・検討

 : 施策実施

 : 施策連携

## V. 沼津駅ー沼津港連携プロジェクト

施策：次世代モビリティの活用

【問題点・課題】

- ・駅ー港間のネットワーク強化
- ・港の賑わいを市街地へ波及

【施策イメージ】

・沼津市の玄関口である沼津駅と主要な観光地である沼津港の間をEV車両の導入や、自動運転の実証実験などを通じてネットワーク強化を図るとともに港の賑わいを中心市街地へ呼び込む。

【事例】EVバスの運行 2018年度の実証実験の様子



施策：デジタルサイネージの設置（沼津港）

【問題点・課題】

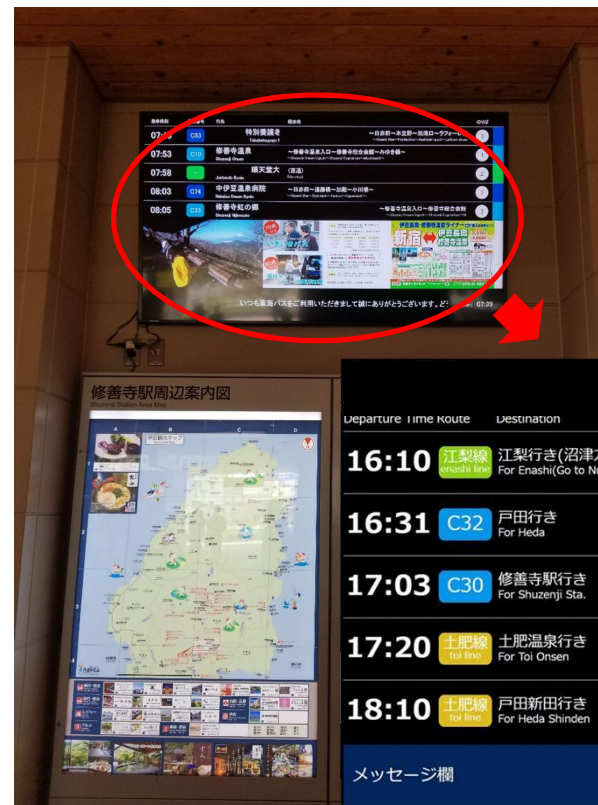
- ・バスの運行情報がわからない
- ・バスロケ導入の設備投資が多額となる

【施策イメージ】

・来街者や観光客が多数利用するターミナルにおいてデジタルサイネージを設置し、運行情報の提供を行う。

【事例】

修善寺駅 ※南伊豆・西伊豆地域公共交通活性化協議会にて設置



※サイネージイメージ

Departure	Time	Route	Destination	到着時間	現在位置の情報	運行会社
				Arrival Time	Real Time Location	Company
16:10	江梨線 wasabi line	江梨行き(沼津方面)	あと31分 For Enashi(Go to Numazu) 31 minutes		乗車の1時間前までに電話で予約が必要です。 Reservation by Phone before 1hour. Tel:0558-94-3456 ※出発地:戸田(Departure: Heda)	戸田交通 heda kotau
16:31	C32	戸田行き	あと52分 52 minutes			東海バス tokai bus
17:03	C30	修善寺駅行き	あと84分 84 minutes			東海バス tokai bus
17:20	土肥線 toki line	土肥温泉行き	あと101分 101 minutes		土肥温泉までの所要時間:25分 運賃:900円	戸田交通 heda kotau
18:10	土肥線 toki line	戸田新田行き	あと151分 151 minutes		戸田新田までの所要時間:5分 運賃:200円	戸田交通 heda kotau

メッセージ欄

# 計画期間、計画目標の設定

## 1. 計画期間：6カ年（令和2年4月～令和8年3月）

5つ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6年に設定。

## 2. 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

### 目標を達成するためのプロジェクト

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



# 計画の策定手順



日程	協議会	内容	部会	内容	備考
7月	第1回	・制度の概要 ・進め方 ・現状把握 ・課題共有	第1回	・課題解決検討 ・計画目的の共有化	各種調査
8月			第2回	・課題解決検討 ・実施事業検討	地区説明会
9月			第3回	・実施事業検討 (プロジェクト化)	
10月	第2回	・基本目標、実施事業 計画期間	第4回	・計画素案の検討 (基本方針、数値目標)	
11月	第3回	計画(案)の確認	第5回	・個別事業の検討	
1月			第6回	・個別事業の検討	パブリックコメント 市民説明会
2月	第4回	計画の承認			
3月	<b>策定</b>		第7回	・次年度事業の確認	



# 地域公共交通網形成計画の記載事項

- 「地方公共団体は、基本方針に基づき、・・・地域公共交通網形成計画を作成することができる」（法第5条第1項）
- 地域公共交通網形成計画の作成には、**基本方針の記載にも十分に留意**することが必要

## 記載する事項（法§5②）

地域が目指すべき将来像とともに、  
 その中で公共交通が果たすべき役割を明確化した上で、  
 公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性を定める。

- ① 持続可能な地域公共交通網の形成に資する  
 地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する**基本的な方針**
- ② 計画の**区域**
- ③ 計画の**目標**
- ④ ③の目標を達成するために行う事業・実施主体  
 ※本事項において、**地域公共交通特定事業**に関する事項も記載可能（法§5④）
- ⑤ 計画の**達成状況の評価**に関する事項
- ⑥ 計画**期間**
- ⑦ **その他**計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

## 記載に努める事項（法§5③）

都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携  
 その他の持続可能な地域公共交通網の形成に際し配慮すべき事項

基本方針に基づき作成することが必要