

沼津市地域公共交通網形成計画

(素案)

沼 津 市

【目次】

第1章 計画概要

- 1－1 計画策定の背景
- 1－2 計画策定の目的
- 1－3 計画の位置づけ
- 1－4 計画期間
- 1－5 計画区域

第2章 まちづくりの基本的な考え方と取り組み

- 2－1 コンパクト・プラス・ネットワーク
- 2－2 これまでの取り組み
 - (1) 沼津市立地適正計画の策定
 - (2) 骨格的都市基盤の整備
 - (3) 中心市街地の再生「人中心のまちづくり」
 - (4) 拠点を繋ぐ公共交通ネットワーク

第3章 本市の公共交通の現状と課題

- 3－1 地域概況
 - (1) 地勢・地理
 - (2) 人口
 - (3) 人口分布
 - (4) 観光施設の立地
 - (5) 観光動態
 - (6) 沼津港の集客状況
- 3－2 公共交通の現状
 - (1) 鉄道
 - (2) 路線バス
 - (3) タクシー
- 3－3 移動実態及びニーズ
 - (1) 移動実態
 - (2) おでかけの実態
 - (3) 沼津駅の交通結節点の利用実態
- 3－4 沼津市における地域公共交通の問題点
 - (1) 新たな公共交通の仕組み研究会
 - (2) 沼津市地域公共交通網形成計画策定に向けた地区説明会
 - (3) 市民意識調査
- 3－5 沼津市における地域公共交通の課題の整理

第4章 基本的な方針と計画目標・プロジェクト

- 4－1 基本的な方針
- 4－2 計画の目標とプロジェクト
- 4－3 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
- 4－4 評価指標・目標値の設定

第5章 計画の実現と今後の交通政策

- 5－1 計画の進捗管理、評価スケジュール
- 5－2 計画の実施主体と分担
- 5－3 施策連携・庁内連絡体制
- 5－4 今後の交通政策

巻末資料

- 巻末資料1 計画策定の体制および経緯

第1章 計画概要

1-1 計画策定の背景

わが国では、モータリゼーションの進展に伴う公共交通利用者の減少による公共交通のサービス水準低下や、人口減少・少子高齢化社会の到来によるバス・タクシー等のドライバーの高齢化、担い手不足が深刻化しており、誰もが生活の足として使える公共交通の持続性を確保することが課題となっています。

本市においては、鉄道、バス、タクシーといった多様な公共交通により、概ね市域全体の交通ネットワークが確保されているものの、公共交通利用者は横ばいから減少傾向にあり、バス路線においては、退出、減便が見られます。

近年、代表的な観光地である沼津港への来訪者が増加しており、北西部地区では新たに広域利用が見込まれる大型商業施設が開業したことから、公共交通の利用促進を図るため、住民のみならず観光客の移動ニーズを的確に把握し、利便性向上に取り組む必要があります。

また、新たな都市基盤整備として、沼津駅周辺総合整備事業をはじめ、幹線道路整備事業や土地区画整理事業を推進しています。公共交通の持続性確保にあたっては、まちづくりと一体となった効率的な公共交通体系を構築することが重要です。

このような中、平成25年12月に交通政策基本法が施行され、地方自治体は、地域公共交通を維持・確保・改善するために主体的な役割を担うとともに、交通事業者や市民の方々など多様な関係者と協働して取り組むことが規定されました。また、平成26年11月には、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律（平成26年法律第41号）が施行され、市町村にあっては単独でまたは共同して、当該市町村の区域内について、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を推進するための計画を作成することが出来ることになりました。

【関連法令】

交通政策基本法（平成25年12月）

（地方公共団体の責務）

第九条 地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的・経済的・社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。

2 地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得よう努めなければならない。

（まちづくりの観点からの施策の促進）

第二十五条 国は、地方公共団体による交通に関する施策が、まちづくりの観点から、土地利用その他の事項に関する総合的な計画を踏まえ、国、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者との連携及び協力の下に推進されるよう、必要な施策を講ずるものとする。この場合においては、当該連携及び協力が、住民その他の者の交通に対する需要その他の事情に配慮されたものとなるように努めるものとする。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成26年11月）

（地域公共交通網形成計画）

第五条 市町村にあっては単独でまたは共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、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を推進するための計画を作成することが出来る。

1-2 計画策定の目的

こうした背景の中、交通事業者や市民をはじめ、多様な関係者の協働のもと、本市の将来都市像の実現を支援する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、そのビジョン、目標及び施策体系を示すマスタープランとして、「沼津市地域公共交通網形成計画」を策定します。

なお、策定にあたっては、本市の地域特性や公共交通の利用実態、各種ニーズ等の把握、分析を踏まえ、本市における公共交通の課題を整理した上でまちづくり等と一体となった地域公共交通の再構築を図るべく取り組みを行います。

1-3 計画の位置づけ

沼津市地域公共交通網形成計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条に基づき、本市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を踏まえた公共交通のマスタープランとして策定します。

なお、上位計画である沼津市都市計画マスタープランなどのまちづくりの方向性に即した公共交通網の形成を目指します。また、立地適正化計画との両輪によりコンパクト・プラス・ネットワークの都市づくりを目指します。

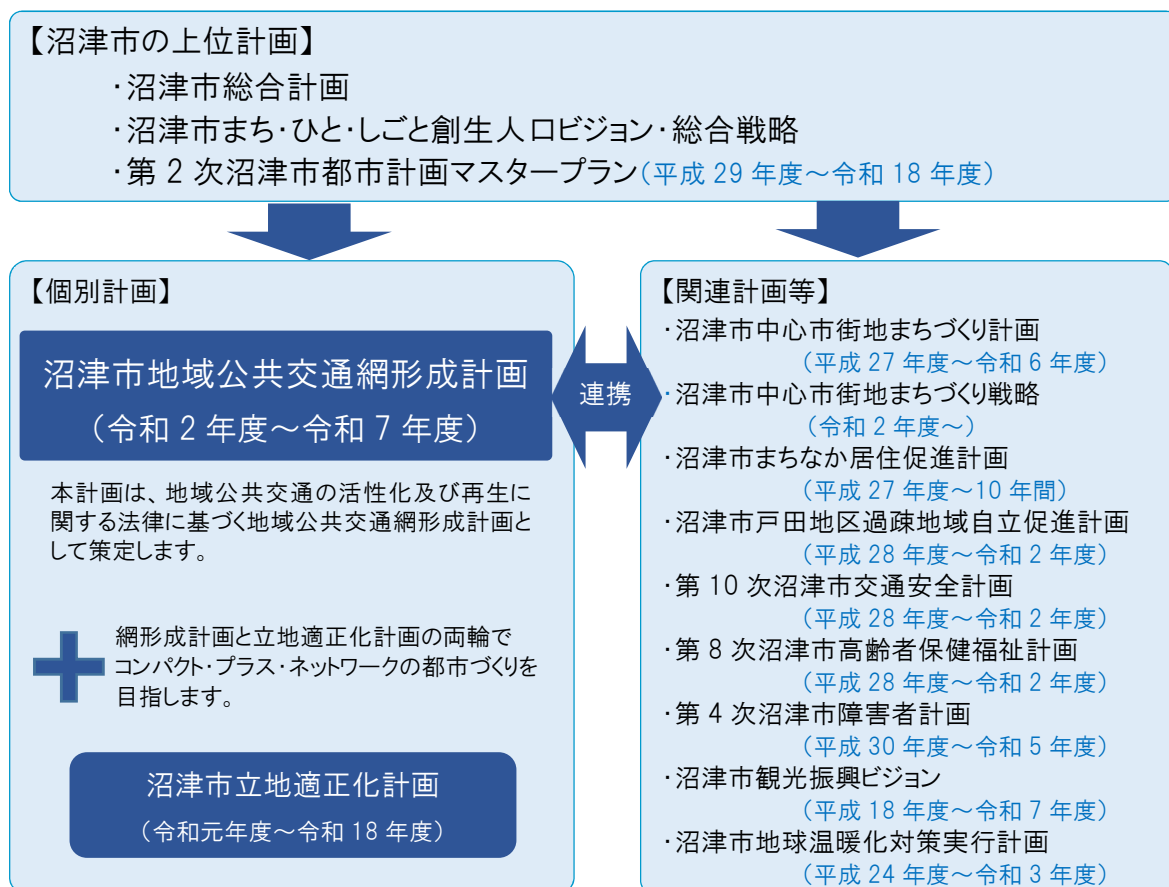


図1 計画の位置付け

1-4 計画期間

本計画の計画期間は令和2年度（2020年度）～令和7年度（2025年度）の6年間とします。なお、本計画は関連計画である都市計画マスタープラン、立地適正化計画等と連携して進めていきます。

年度 関連計画	短期		中期		長期		R8年度～ (2026～)
	R2年度 (2020)	R3年度 (2021)	R4年度 (2022)	R5年度 (2023)	R6年度 (2024)	R7年度 (2025)	
第2次沼津市都市計画マスタープラン(平成29年3月改定)	～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						
沼津市地域公共交通網形成計画(令和2年3月策定)	令和2年度～令和7年度						

1-5 計画区域

計画区域は、右図に示す
沼津市全域を対象とします。

なお、南伊豆・西伊豆地域公共交通活性化協議会、東伊豆・中伊豆地域公共交通活性化協議会の広域の網形成計画において、沼津市の南部が該当（次頁参照）しており、連携して取り組んでまいります。

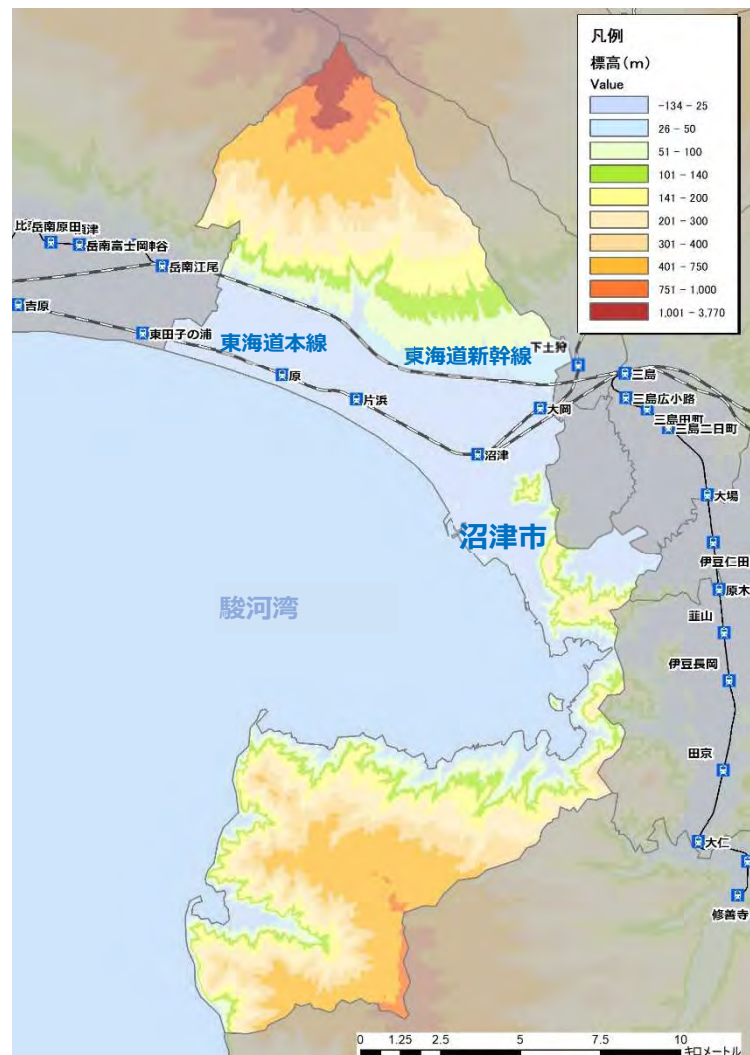
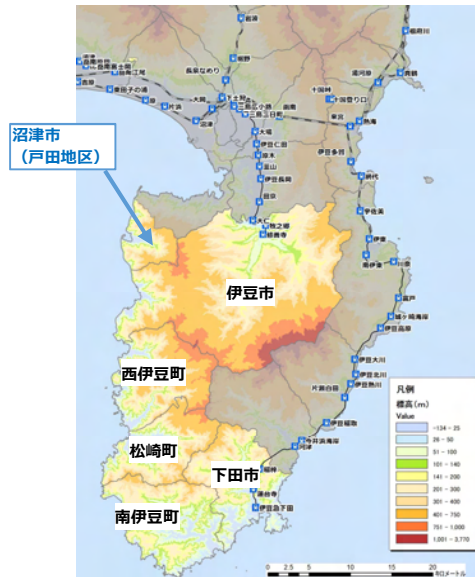


図2 計画の区域

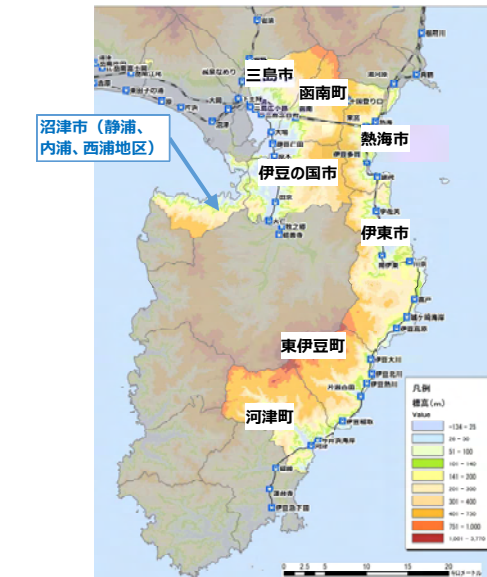
【参考】沼津市が対象となる広域の網形成計画

- ・南伊豆・西伊豆地域公共交通網形成計画【2016年3月策定】（静岡県・沼津市・下田市・伊豆市・南伊豆町・松崎町・西伊豆町）において、本市は戸田地区が対象となっています。
- ・東伊豆・中伊豆地域公共交通網形成計画【2018年3月策定】（静岡県・沼津市・熱海市・三島市・伊東市・伊豆の国市・東伊豆町・河津町・函南町）において、本市は静浦・内浦・西浦地区が対象となっています。

南伊豆・西伊豆地域公共交通網形成計画のエリア



東伊豆・中伊豆地域公共交通網形成計画のエリア



- ・なお、それぞれの計画における沼津市関連の取り組みを以下に示します。

南伊豆・西伊豆地域公共交通網形成計画の取り組み【沼津市関連】	① 順天堂大学附属静岡病院への通院の利便性向上
	② 市町自主運行バスなどその他の路線バスの改善
	③ 交通空白地域の解消
	④ 沼津市戸田地区における交通結節点の改善

【運行区間】

・修善寺駅～
順天堂大学静岡病院

【運行主体】

・伊豆箱根バス(株)

【実験実施期間】

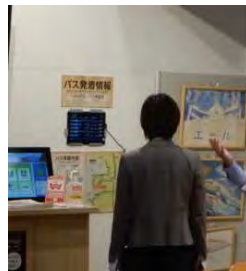
・H30.4.25～10.31

【運行料金】

・440円(既存交通と同額)



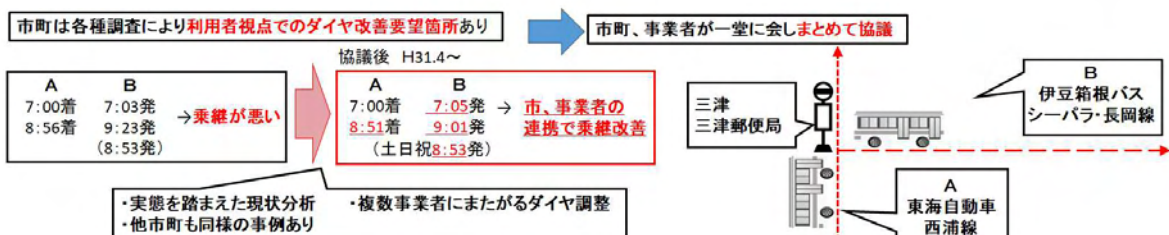
順天堂大学静岡病院への直通バス（実験）



交通結節点（くる戸田）におけるデジタルサイネージ設置（バス発着状況）

東伊豆・中伊豆地域公共交通網形成計画の取り組み【沼津市関連】	① 路線バス等の利用促進対策
	② 路線バスの運行サービス・運行形態の改善
	③ 乗務員確保（バス・タクシー）に向けた取り組みの実施
	④ 交通結節点における乗継しやすい環境の整備

利用者意向を踏まえたバスダイヤの調整



2-1 コンパクト・プラス・ネットワーク

人口減少、少子高齢化が進展していく中、市街地が拡散し、都市機能が低密度化していくと、これまで一定の人口集積により支えられてきた医療、福祉、子育て支援、商業等の都市機能の維持が困難となっていきます。また、日常生活に欠かせない生活交通手段の不足、空き家の増加による居住環境の悪化、老朽化した道路インフラの維持コストの増大など、市民生活、都市活動、都市経営等における様々な影響が懸念されるほか、交通やエネルギー消費の点で、環境負荷の増大にもつながります。

このようなことから、今後本格化する人口減少・超高齢化社会においては、各種都市機能や公共交通サービスの維持、高齢者や子育て世代を含む全ての世代が安全で快適に暮らせる生活環境の確保、環境負荷の少ない低炭素型都市構造の実現など、効率的な都市経営を可能とする持続可能なまちづくりが求められます。

こうした課題に対応するため、郊外の無秩序な拡大を防ぎながら、都市機能を各拠点等に集約し、各拠点が公共交通により有機的に接続されることで沿線に居住が誘導されるコンパクト・プラス・ネットワーク型のまちづくりを行うことが必要です。

このような都市構造の実現のため、都市機能等を適正配置へ誘導する立地適正化計画の策定、コンパクトな都市を支える骨格的な都市基盤の整備、都市拠点における魅力あるまちづくりなど取り組みを進めており、今後は、拠点を繋げる公共交通網の形成が重要となり、様々な施策を総合的に展開していくことが必要となります。



図2 コンパクト・プラス・ネットワークの考え方

出典：国土交通省

2-2 これまでの取り組み

(1) 沼津市立地適正化計画の策定

本市では、コンパクト・プラス・ネットワーク型の都市構造の実現に向け、平成31年3月に沼津市立地適正化計画を策定しました。

この計画では、都市機能誘導区域として、沼津駅及び沼津港周辺、大岡駅周辺、北西部地区へ優先的に商業や娯楽施設などの広域からの利用が見込まれる施設や、医療・福祉などの生活利便性施設を誘導することによる、拠点への機能の集約化に取り組んでいます。また、居住誘導区域としては、一定のエリアにおいて人口密度を維持することによりコミュニティが維持できるよう、工業系用途地域や災害リスクのある範囲などを除いた市街化区域内として定めており、豊かな自然に囲まれた郊外部についても、地域ごとの個性と魅力に応じた生活圏のまちづくりを推進することとしています。

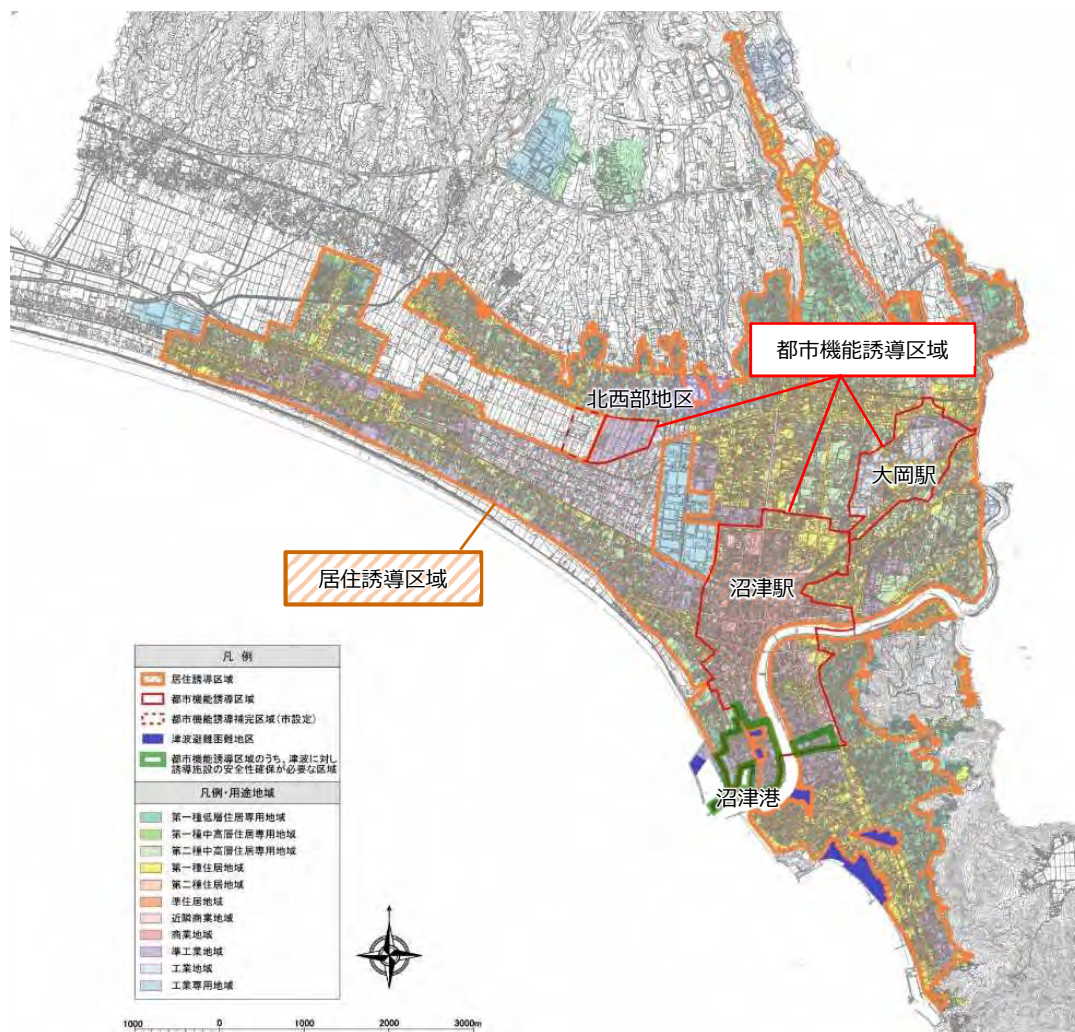


図3 都市機能誘導区域・居住誘導区域の設定

出典:沼津市立地適正化計画

(2) 骨格的都市基盤の整備

現在、本市の都市骨格を形成する幹線道路整備が、国、県、市により行われています。東名・新東名高速道路から中心市街地を経て、沼津港、伊豆半島へと繋がる南北軸を形成するために、北部では市による「都市計画道路沼津南一色線」の整備が、中心市街地においては県・市による「沼津駅周辺総合整備事業」が、南部では県による「国道414号静岡バイパス（都市計画道路沼津静岡線）」の整備が、それぞれ実施されています。また、東西方向については、国道1号の慢性的な渋滞を改善するとともに、東名・新東名高速道路と本市西部地域を結ぶ「東駿河湾環状道路」の整備が、国により実施されています。

このような幹線道路の整備は、広域交通の円滑化により都市の競争力を強化するとともに、中心市街地へのアクセス性を高め、コンパクト・プラス・ネットワーク型の都市構造に資することになります。さらに、公共交通の新設ルートや運行頻度が確保されることによるサービス水準の向上により利便性が高まり、公共交通軸が形成されることに繋がります。

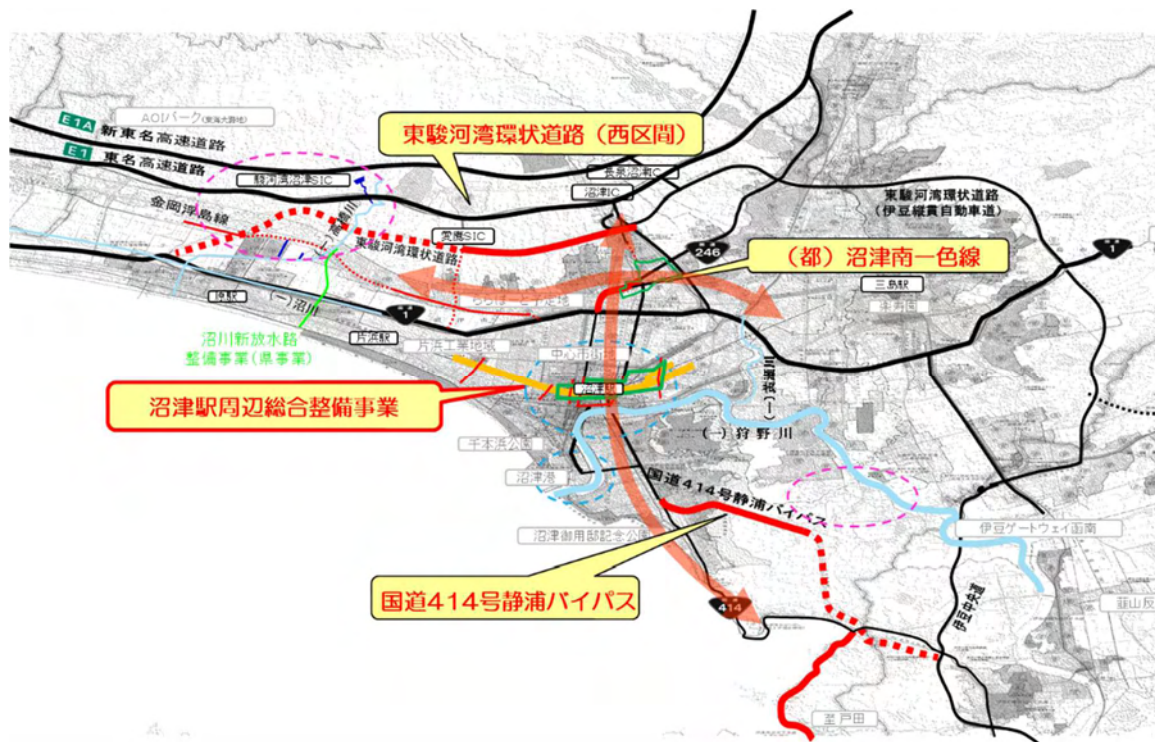


図4 沼津市の骨格的都市基盤の整備

ただし、こうした都市構造が機能するには、都市機能が集積し、公共交通が結節する都市拠点、人を惹きつける便利で魅力的な市街地であることが必要であり、都市構造レベルと都市拠点レベルの双方の視点から、総合的なまちづくりを展開することが重要です。

(3) 中心市街地の再生「人中心のまちづくり」

コンパクト・プラス・ネットワーク型のまちづくりを進めるためには、拠点を公共交通で有機的に接続することと併せて、都市拠点において歩行者回遊性に優れた質の高い空間形成を図ることが重要です。

また、まちなかに人々が魅力を感じて集まり、働き、住もうためには、利便性を備えるだけではなく、安全で安心感を与え、居心地の良さや洗練された雰囲気を感じさせるなど、都市空間が多面的な質の高さを有している必要があります。

国内外の先進的な事例を見ても、こうした人中心の質の高いまちづくりを行うことで、多様な人々の来訪や交流、クリエイティブな若年層への訴求、にぎわいや活力の向上、まちなかの居住人口増加などを図っています。

国においても、コンパクト・プラス・ネットワークなどのこれまでの都市再生の取り組みを更に進化させ、官民のパブリック空間（街路、公園、広場、民間空地等）をウォーカブルな人中心の空間へ転換し、民間投資と共鳴しながら「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を形成することにより、人間中心の豊かな生活を実現する都市を構築する方向性が打ち出されています。

本市では、中心市街地において、鉄道高架事業を中核とする沼津駅周辺総合整備事業を推進しており、市街地の構造や交通の環境が劇的に変化していきます。これを契機として、都市機能が集積し、公共交通網が集中する沼津駅の周辺を、人が心地よく過ごし、安全で快適に回遊できる空間へと再生していくことが重要です。こうした人中心のまちづくりは、子供や高齢者を含む多くの市民や来訪者を惹きつけ、都市の多様な活動に彩りを与え、にぎわいと活力を醸成するために重要な視点であるだけでなく、都市の魅力を高め、本市全体のブランドイメージにも大きな影響を与えと考えられます。

このことから、本市では、沼津駅周辺総合整備事業の進捗を踏まえた中心市街地のまちづくりについて、平成 29 年度に「まちづくり戦略会議」を開催し、平成 30 年度からは「沼津市中心市街地まちづくり戦略会議」を開催して検討を進めています。今後も市民を含めた関係者と更に議論を深め、「人中心のまちづくり」に向けて取り組んでいきます。



＜鉄道高架事業による都市空間の再構築＞
（「姫路駅」兵庫県姫路市）



＜公共空間を活用したマーケット＞
（「定禅寺通り」宮城県仙台市）

(4) 拠点を繋ぐ公共交通ネットワーク

本市の公共交通は、東西にＪＲ東海道本線とＪＲ御殿場線の２つの在来線が走り、本市の中心核である沼津駅と各地域の拠点となる大岡駅、片浜駅、原駅が整備されています。また、沼津駅を中心として３社のバス路線が放射状に広範囲に整備されています。

市中心部においては、主要道路上に網羅的にバス路線が配置され、概ね高い運行水準で確保されていますが、複数の事業者による重複運行が見られるなど、必ずしも路線の集約や再編は進んでいない状況が見受けられます。

南部地域のような郊外部においては、利用者の減少により廃止となった路線について、市が運行主体となって事業者運行に委託することによって維持し、中心部とのネットワークを確保しています。また、西部地域においては、片浜駅、原駅を起点に地域の活性化や地域交流を促すことを目的に循環バスが運行され、市が運行経費の補助を行っており、地域核における地域住民の移動手段として利用されています。いずれも地域と協働しながら、持続可能な公共交通を育てていくことが重要です。

近年においては、都市拠点である中心市街地と本市のにぎわいの核であり観光交流拠点である沼津港の結びつきを強化し、沼津港のにぎわいを駅周辺や本市全体へ波及させていくことが重要であることから、沼津駅と沼津港間において次世代のモビリティツールの実証実験を行うなど、公共交通軸の形成に向けたネットワーク強化の取り組みを行っています。

今後は、鉄道駅を拠点に市内全域に網羅されているバス路線について、路線を見直すことで効率化や公共交通軸の明確化を図り、基幹路線と各拠点における地域内交通との連携も充実させながら、市全体を見渡したネットワークの再構築を行う必要があります。



＜沼津駅南口バスターミナル＞



＜EVバスでの実証実験＞

以上のように、コンパクト・プラス・ネットワーク型のまちづくりに向けて各種事業を推進しており、都市構造レベルにおいて、拠点の連携を担う公共交通の役割は大変重要なものとなっています。

また、高齢化の進展に伴う高齢者の移動手段として、安全で環境に優しく健康的な乗り物として、公共交通が果たすべき役割はますます重要なものとなっています。

このことから、本市の公共交通の課題を精査した上で、まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの姿を明らかにし、市内全体を見渡した効率的で利便性の高い公共交通の構築に向けて、公共交通施策を展開する必要があります。

第3章 本市の公共交通の現状と課題

3-1 地域概況

(1) 地勢・地理

沼津市は、駿河湾の最奥部に位置し、長い海岸線を有する地形となっています。

市北部は、JR 東海道本線沿線付近に広がる平野部と、東名高速道路付近の丘陵部で構成されています。一方、南部は急峻な地形が海岸線まで迫っている地形となっています。

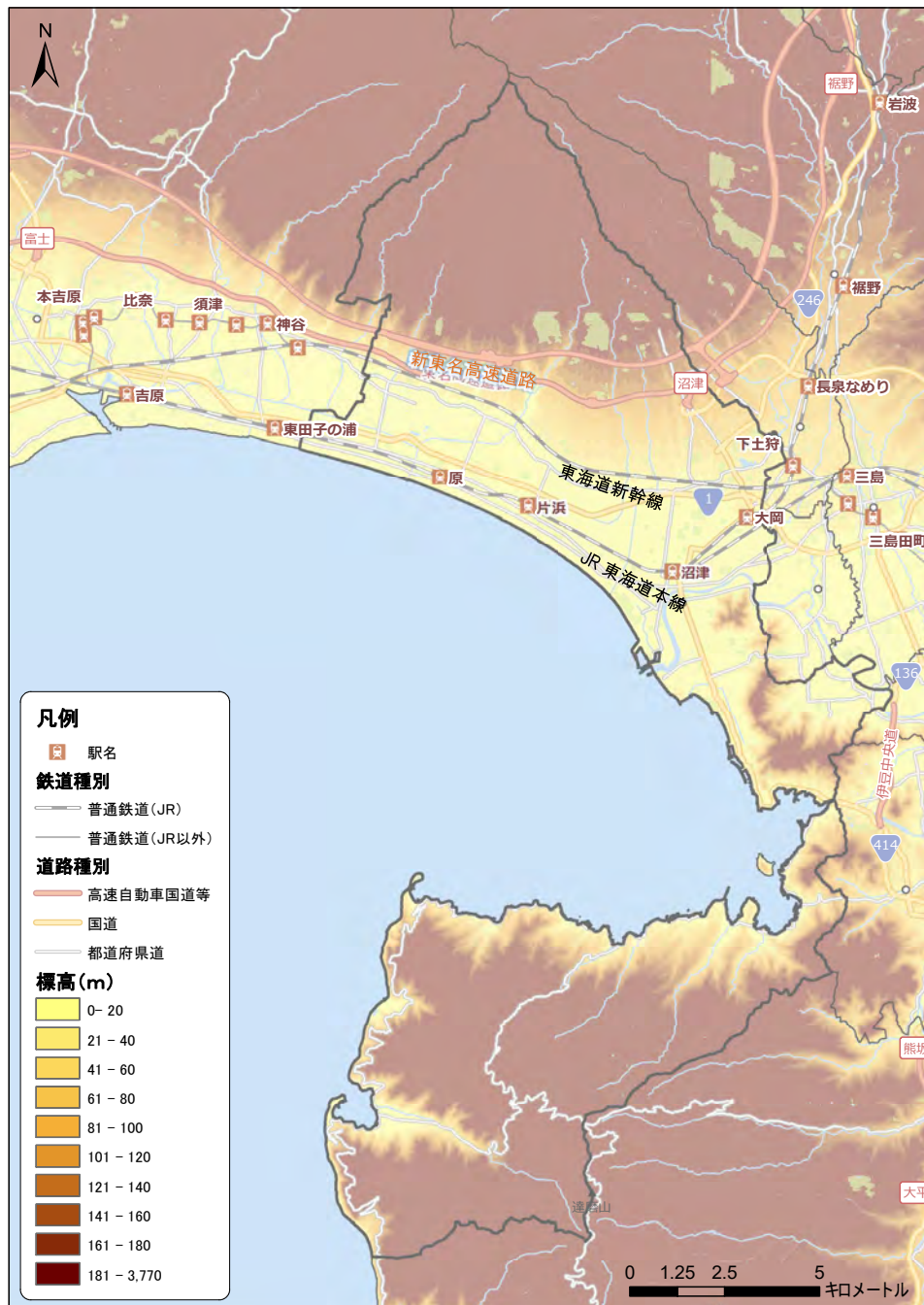


図 1 沼津市の地形

(2) 人口

人口は、平成7年（1995年）をピークに減少に転じています。ピーク時は20万人を超える人口でしたが、平成27年（2015年）の人口は195,633人となっています。

今後も、人口減少の傾向が予測されており、令和7年（2025年）には17.7万人となることが予測されています。

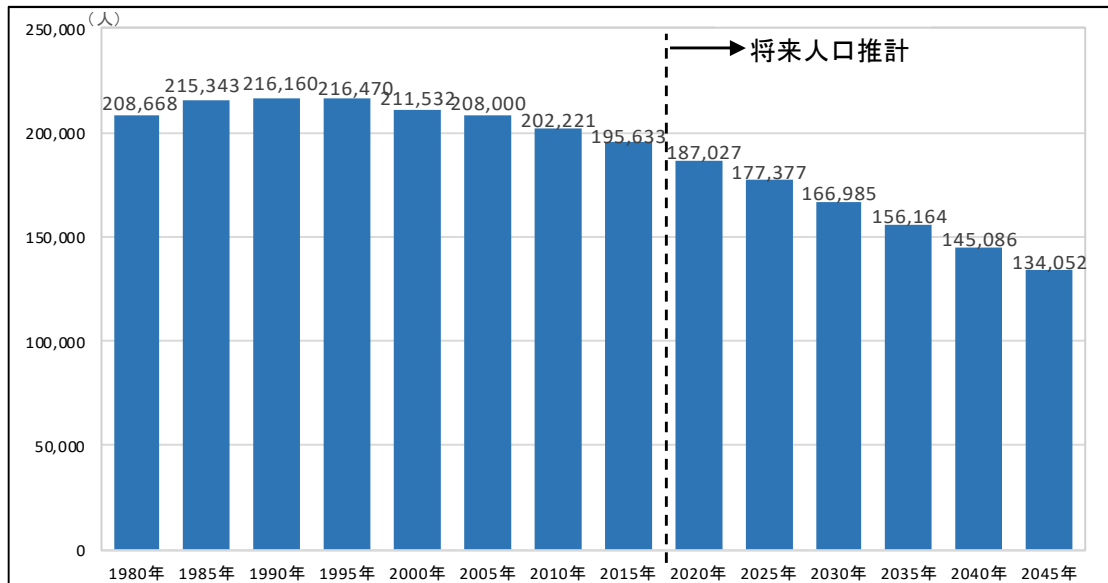


図2 沼津市の人口の推移

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

高齢化率は、平成27年（2015年）時点で29.3%と20年前の平成7年（1995年）と比較して2倍に増加しています。今後、老年人口は6万人程度の横ばいで推移しますが、生産年齢人口、年少人口の減少に伴い、高齢化率は上昇し続ける見込みとなっています。

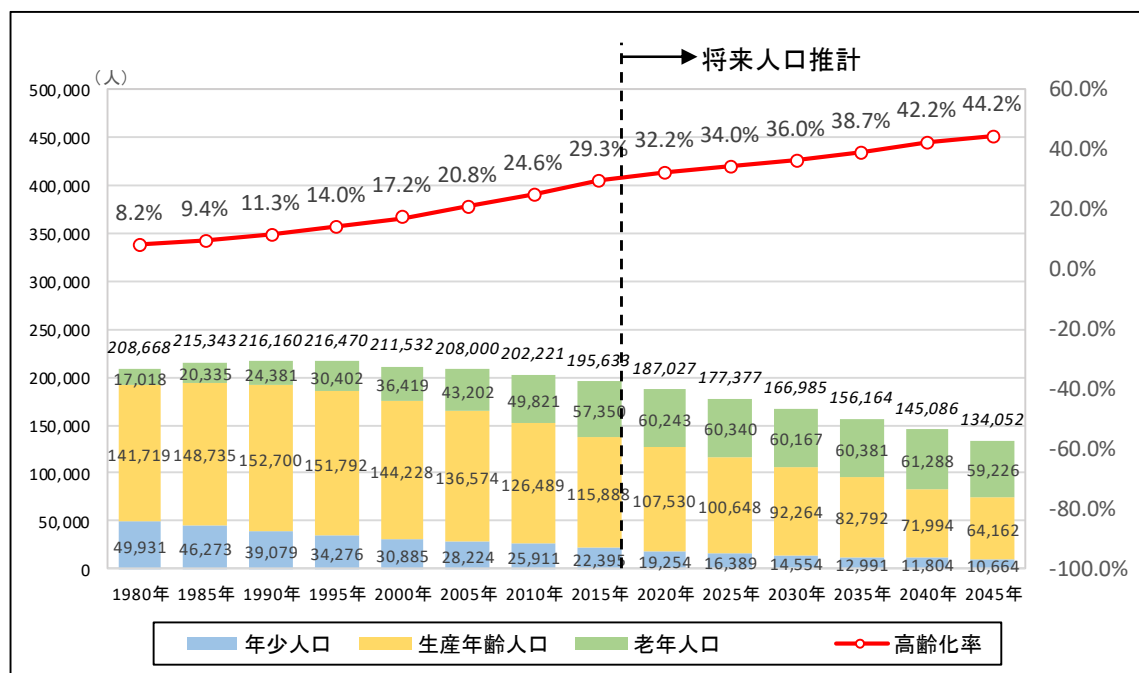
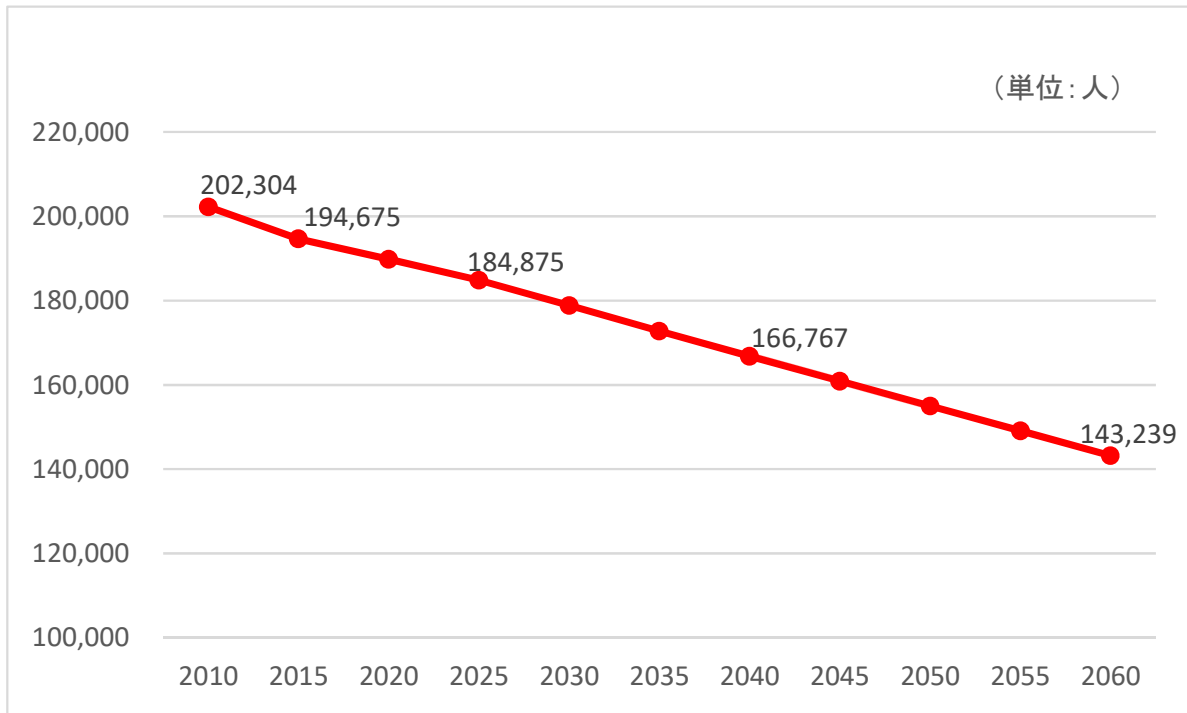


図3 沼津市の年齢別人口、高齢化率の推移

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

「沼津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン」では、2060年の沼津市の人口を143,000人程度確保することを目標とし、総合戦略に取り組むことで、人口ビジョンの人口維持を目指しています。



注)「沼津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン」は H22 年国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所の推計は H27 年国勢調査の人口を基準としているため、推計値が異なる。

◆人口の長期見通し **2060年 103,000人**

(国立社会保障・人口問題研究所の推計方式に準拠し、社会増減(移動率)は今後一定程度縮小し、以後は同水準で推移すると仮定)



◆将来展望

2060年 143,000人程度の人口を確保

目標 社会移動(2020年)、希望出生率:1.8(2025年)→合計特殊出生率:2.07(2035年)

※「希望出生率」:結婚や出産に関する国民の希望が実現した場合の出生率

(3) 人口分布

沼津市の人口分布は、沼津駅の周辺に位置する第一地区～第五地区、大岡地区、原団地周辺、片浜駅周辺で人口の集積がみられます。

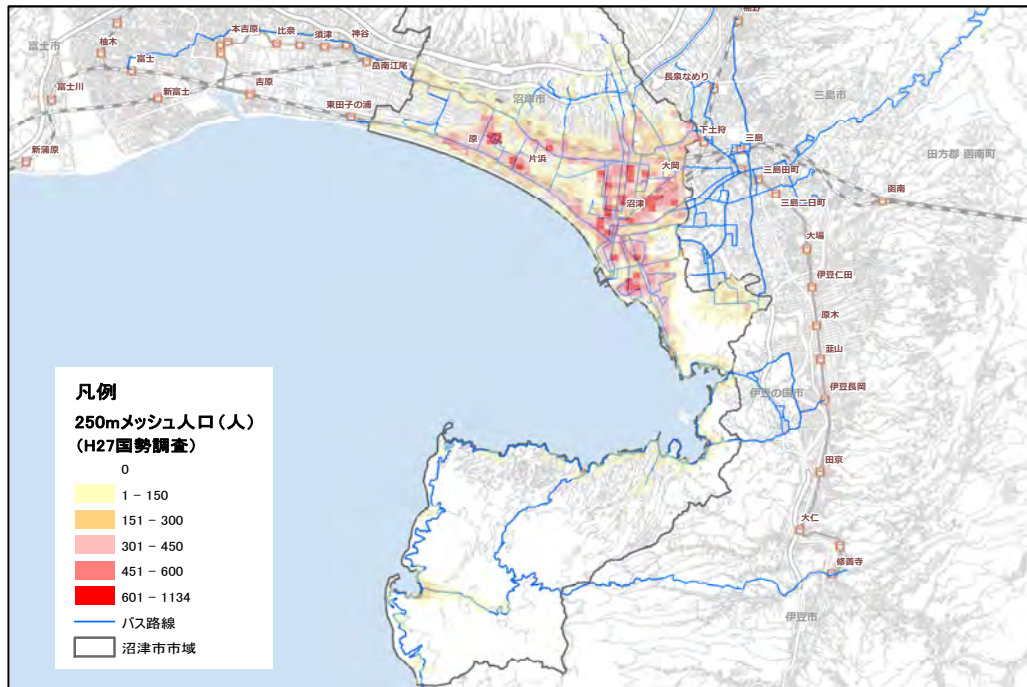


図 4 沼津市の人口分布 (250m メッシュ人口) 出典:H27 国勢調査

戸田地区、西浦地区、内浦地区、静浦地区、大平地区、第二地区では高い高齢化率になっています。

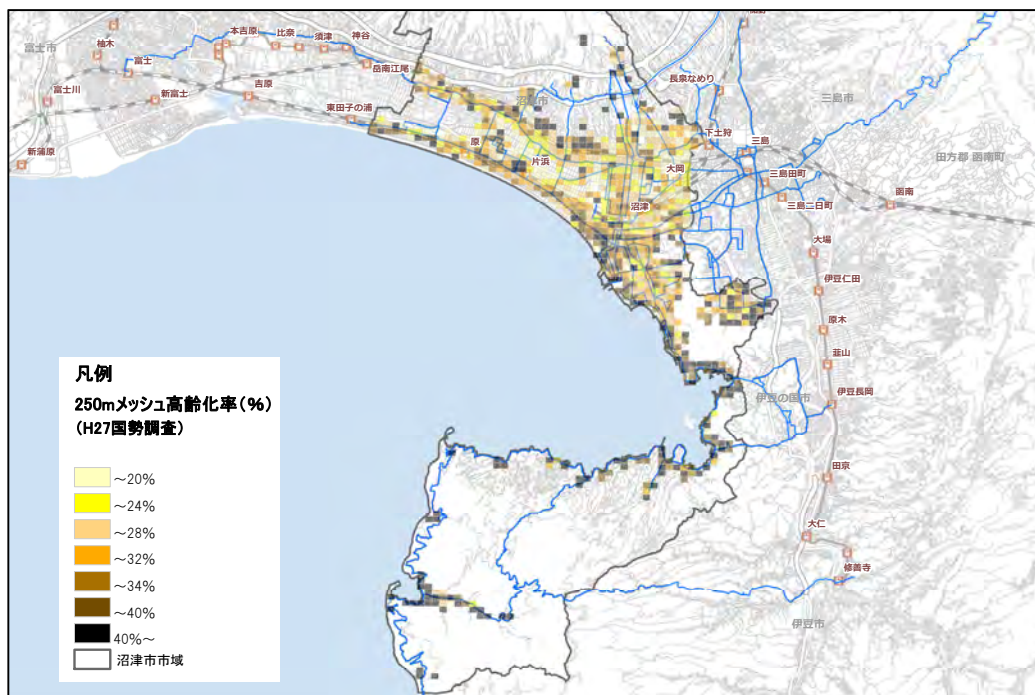


図 5 沼津市の高齢化率分布 (250m メッシュ人口) 出典:H27 国勢調査

(4) 観光施設の立地

沼津市内の観光施設は、バス路線に沿って多く立地しています。

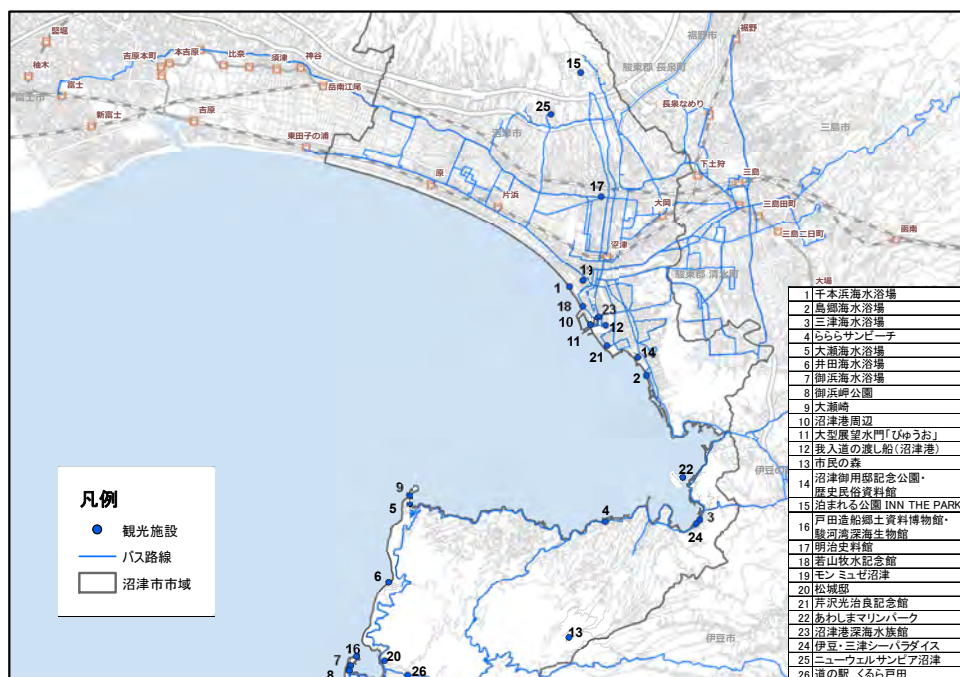


図 6 沼津市内の観光施設立地

出典:沼津市観光ポータル HP

沼津市内の商業施設は、沼津駅の 3km 圏内や、原・片浜地区に多く立地しています。市の南部は商業施設の立地が少ない状況にあります。

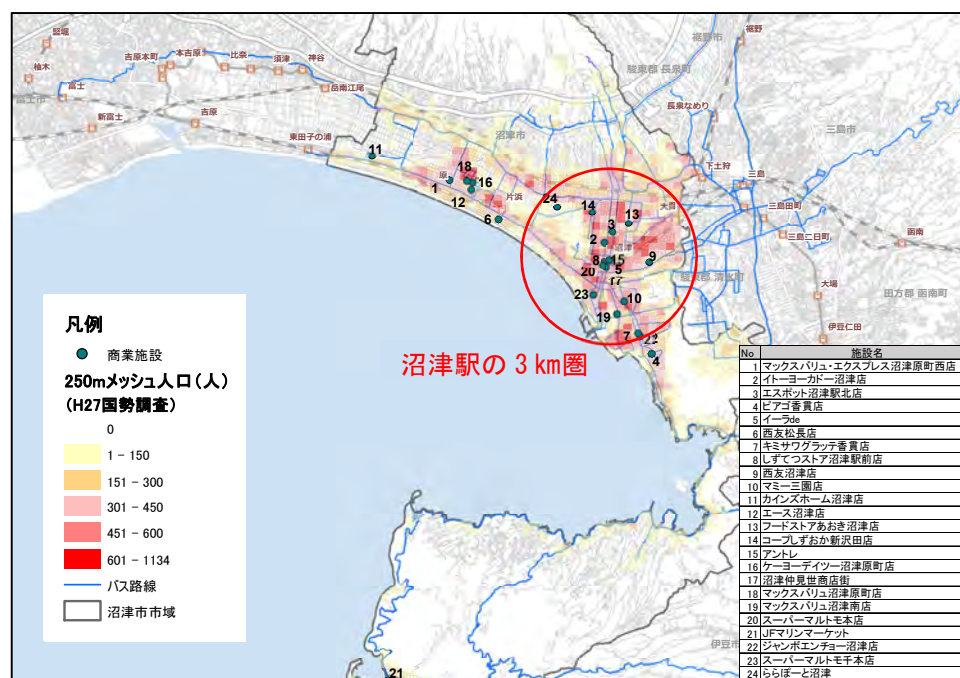


図 7 沼津市内の商業施設立地

出典:平成 27 年度沼津市地域公共交通網形成計画策定に係る基礎調査報告書をベースに一部加筆

(5) 観光動態

沼津市を訪れる宿泊者数および観光レクリエーション客数は、東日本大震災のあった平成23年(2011年)には292万人に落ち込みましたが、その後は回復かつ増加傾向にあり、平成29年(2017年)時点では462万人(1日約1万3千人程度)となっています。

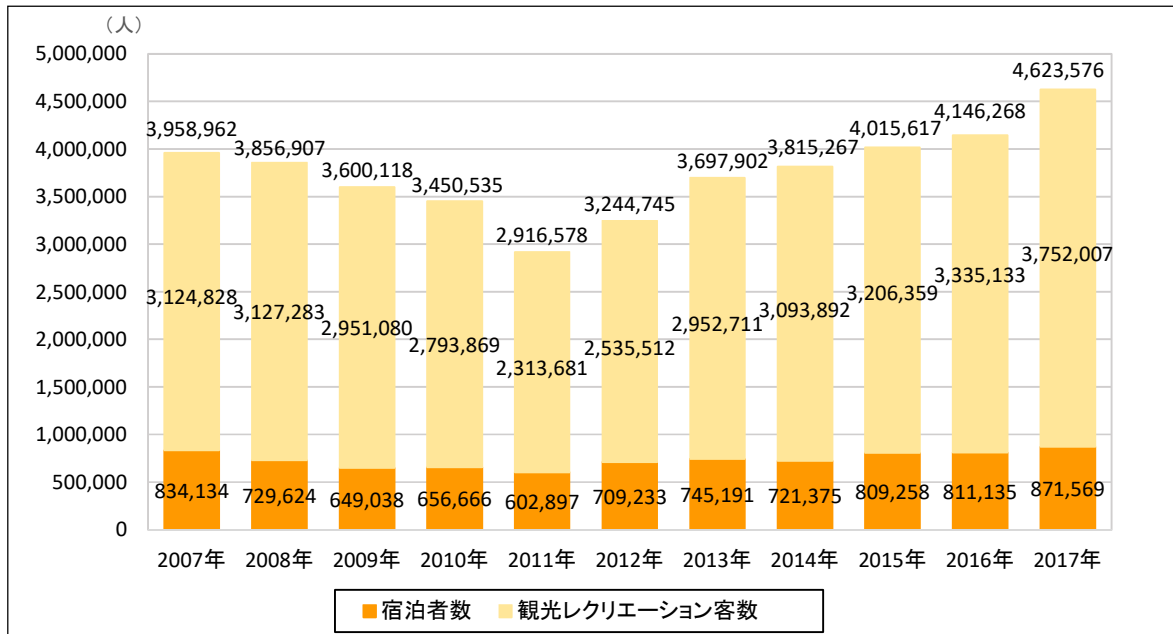


図8 沼津市の宿泊客数と観光レクリエーション客数の推移

出典：静岡県観光交流の動向

(6) 沼津港の集客状況

沼津港の入込客数（年間滞留想定人数）は、平成30年（2018年）時点では年間166万人（1日4,500人程度）となっています。年々増加傾向にあり、平成18年（2006年）から平成30年（2018年）にかけて70万人以上増加（およそ1.8倍に増加）しています。

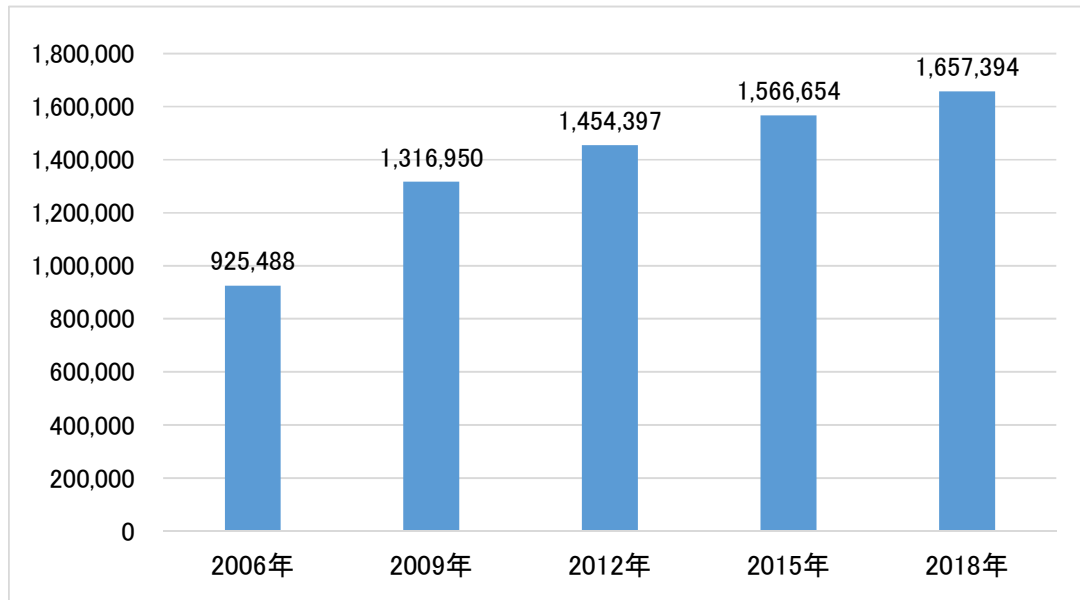


図9 沼津港の観光入込客数（年間滞留想定人数）の推移

出典：沼津港観光入込客数調査結果

平成30年（2018年）の沼津港の来場者の交通手段は、自家用車が最も多く82.2%を占めています。このため、沼津港周辺では、自家用車の集中による渋滞の発生や駐車場不足などの問題があります。

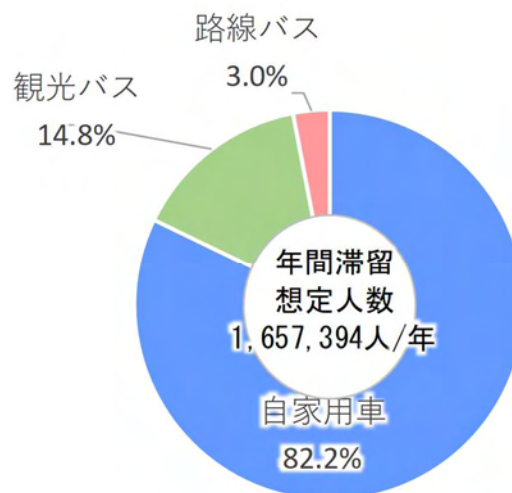


図10 沼津港来場の交通手段

出典：沼津港観光入込客数調査結果（2018年）

3-2 公共交通の現状

(1) 鉄道

① 鉄道網

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 駅が立地しています。

また、東京駅から沼津駅までは、東海道新幹線と東海道本線の利用により 1 時間程度で移動が可能です。

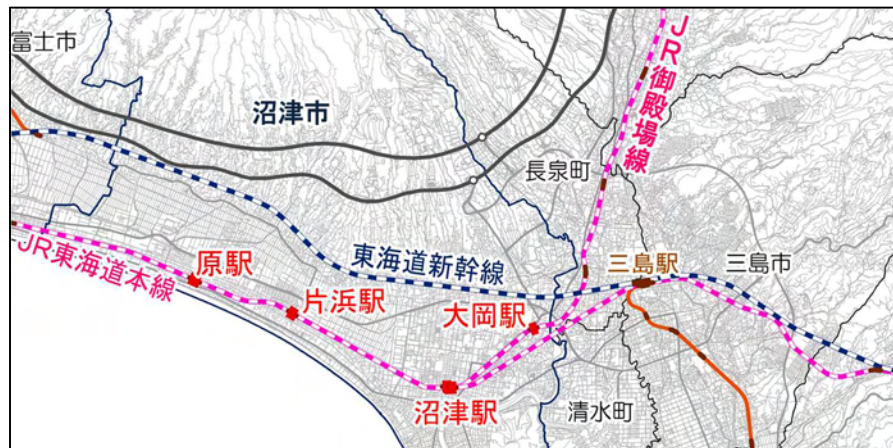


図 11 沼津市内の鉄道網

② 利用者数

沼津駅の利用者数は平成 23 年（2011 年）まで減少傾向でしたが、以降はほぼ横ばいで推移しており、平成 30 年（2018 年）の利用者は 20,829 人/日となっています。各駅の利用者は減少傾向にありますが、大岡駅の利用者は増加傾向にあります。

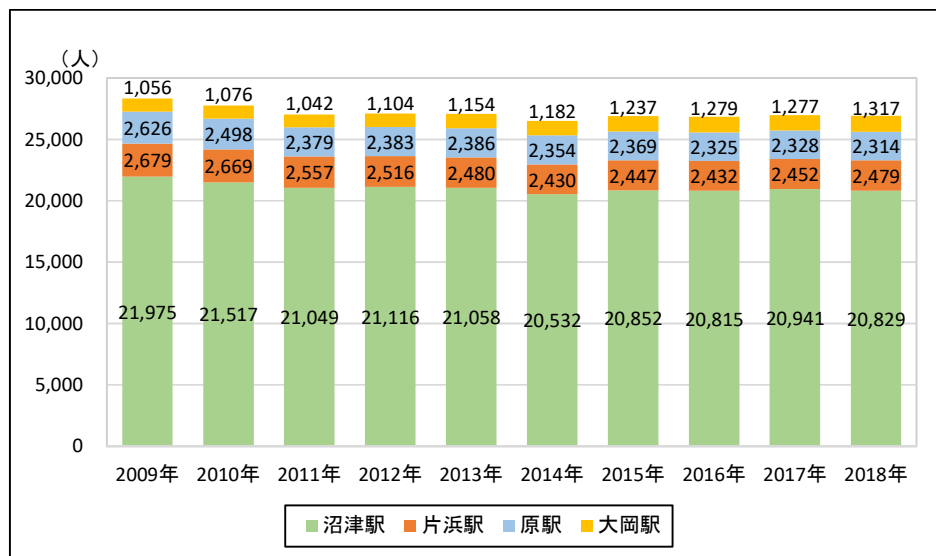


図 12 沼津市内 4 駅の乗車人員の推移

出典：沼津市統計資料

(2) 路線バス

① バス路線網

沼津市内の路線バスは、主に伊豆箱根バス、東海バスオレンジシャトル、富士急シティバスの3社によって運行され、沼津駅を中心として放射状に101系統の路線が運行されています。またその他として、原駅・片浜駅の循環バス、戸田から修善寺、戸田から土肥へのバス路線など市内全体に路線網が整備されています。

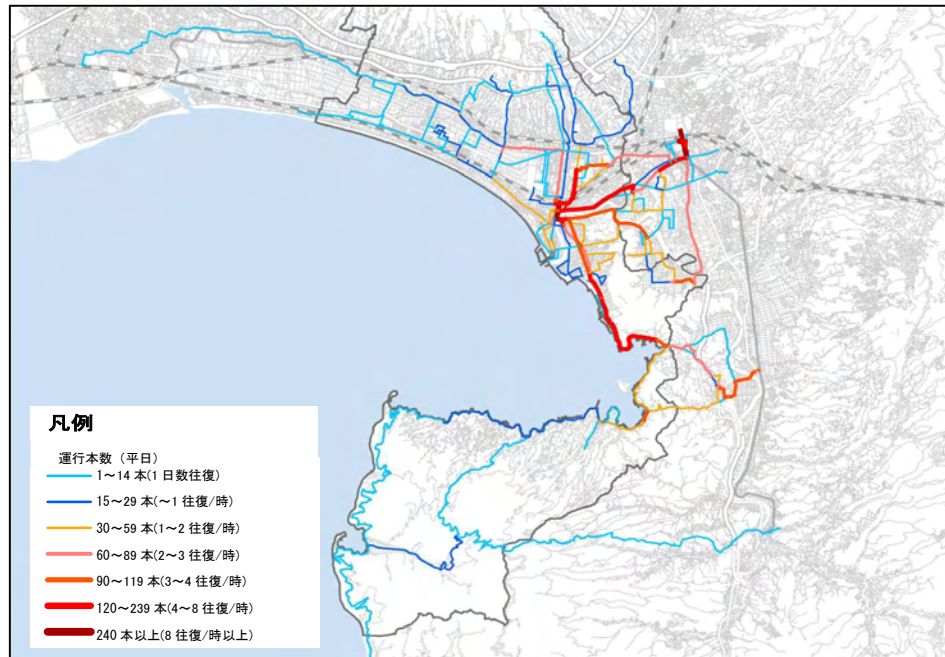


図 13 沼津市の鉄道、バス路線網（バスは運行本数別で表示）



図 14 沼津市市街地のバス路線網（事業者別運行本数）

② 人口カバー率

沼津市では、鉄道・路線バスの人口カバー率は87.7%を超えていますが、一部の地域（大岡、岡宮、小諏訪、東原）に交通不便地域が存在しています。

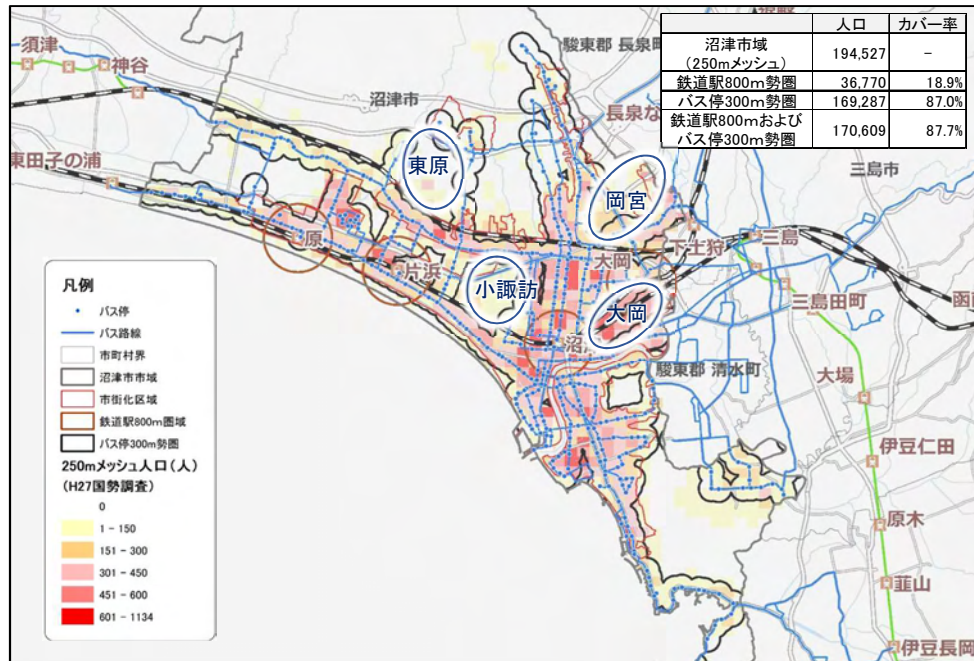


図 15 沼津市鉄道・路線バスカバー圏域

③ 路線バスの利用実態

平日の利用は、リコー通りを運行する系統では、市立病院を經由する「富士通線」の利用者が多い状況にあります。他にも、区間乗車人数が 500 人を超えている路線としては、学園通りを運行する路線では天神ヶ尾付近まで、伊豆長岡方面では口野尾高付近まで、三島駅方面は八幡付近まで、大平方面では梅田付近まで、旧東海道方面では大諏訪付近までとなっています。

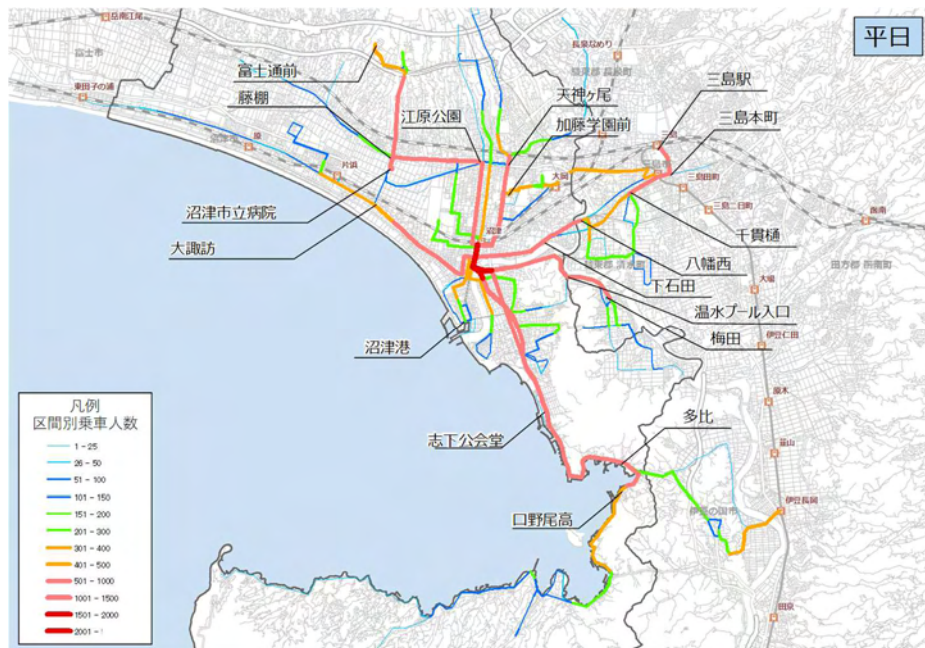


図 16 路線バスの区間別乗車人数【平日】

休日の利用は、沼津港循環線のみが区間乗車人数 500 人を超えています。それ以外の路線は 500 人に達していませんが、学園通りを經由する系統、伊豆長岡線は、他の路線に比べ、利用者が多い傾向にあります。



図 17 路線バスの区間別乗車人数【休日】

④ 利用者数

バスの利用者数は、近年横ばいに推移していましたが、その後、減少し、平成30年（2018年）の利用者数は14,000人/日となっています。

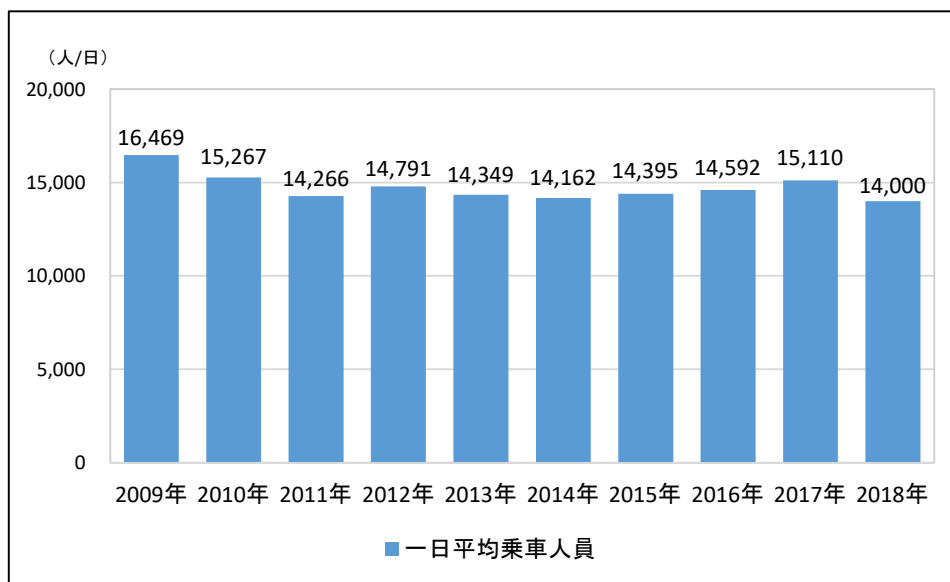


図 18 沼津市内の路線バス利用者数

出典：沼津市統計資料

(3) タクシー

タクシーの利用者数は年々減少しています。平成24年度の利用者と平成30年度を比較すると、20万人以上の利用者の減少がみられます。

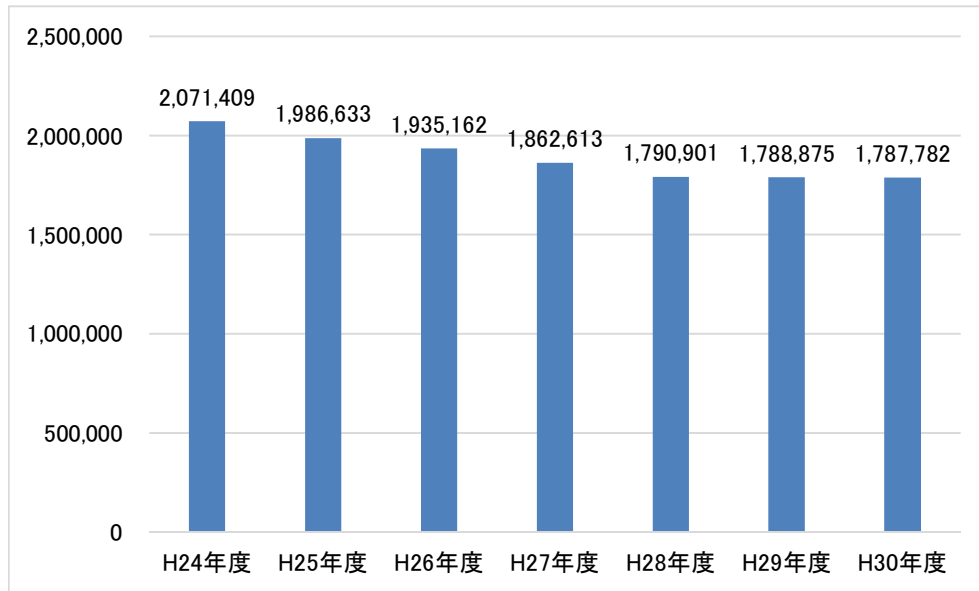


図 19 沼津市のタクシー輸送人員

出典：静岡県タクシー協会提供資料

市内に事業所もしくは営業所を有するタクシー事業者は12社となっています。また、車両保有台数は以下の通りとなっています。

表 沼津市内のタクシー事業者、車両台数（令和元年7月1日現在）

No	事業者名	住所	特大	大型	中型	小型	福祉	UD
1	伊豆観光タクシー株式会社	沼津市大岡1532番3号				49		
2	伊豆箱根交通株式会社	三島市大場300番地	2		2	75	3	11
3	伊豆箱根タクシー株式会社	三島市大場300番地	1		6	83		7
4	三島合同タクシー株式会社	沼津市御幸町24番8号	4		3	103		1
5	沼津第一交通株式会社	沼津市新沢田町10番9号				31		2
6	原町タクシー株式会社	沼津市原398番1号				22		
7	富士急静岡タクシー株式会社	三島市南二日町1番35号	4		17	72		10
8	富士交通株式会社	富士市瓜島町100番地	1			54		7
9	平和タクシー株式会社	沼津市市道町11番19号	1			36		4
10	戸田交通株式会社	沼津市戸田321番18号	2		2			
11	ベルタクシー株式会社	沼津市高島本町3番10号	1			47		2
12	沼津市個人タクシー協同組合	沼津市花園町2番1号						

福祉：車いす専用車両・寝台車両、UD：ユニバーサルデザインタクシー

出典：静岡県タクシー協会ホームページ

3-3 移動実態及びニーズ

(1) 移動実態

令和元年度沼津市人口流動統計調査業務委託によると、一日あたり 15,000 人/km²以上の発生集中量があるのは、沼津駅周辺となっています。

地域間流動では、沼津駅周辺から南北方向への流動と、原駅周辺での南北方向の流動が多くみられます。

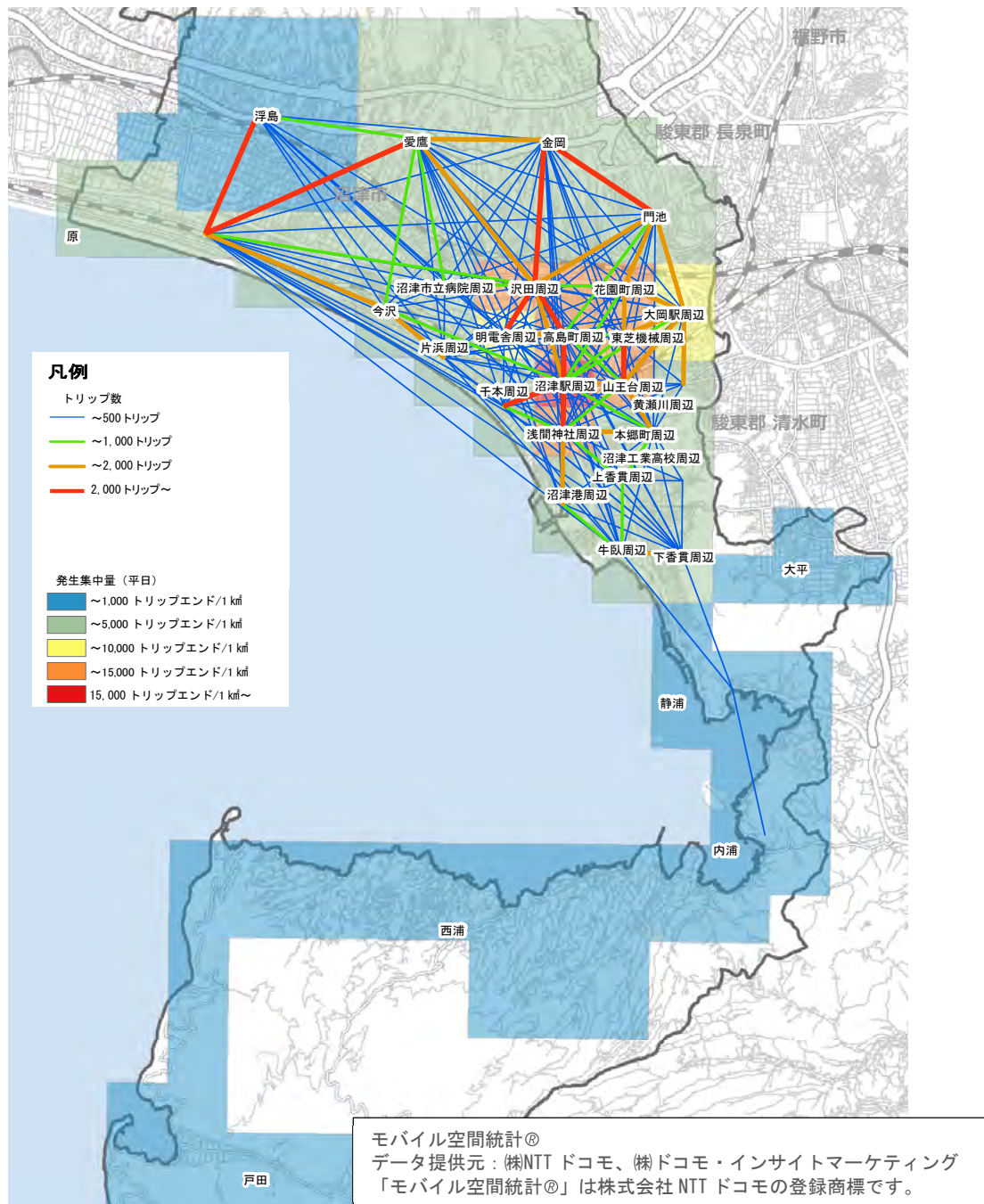


図 20 平日の発生集中量及び地域間流動

出典：令和元年度沼津市人口流動統計調査委託（平日の発生集中量及び地域間流動）

発生集中量と沼津市内のバス運行本数を比較すると、静浦・内浦地区のように発生集中量の少ない地域（図中青色）においても、市内と市外の拠点をつ結ぶ路線では、高頻度での運行が見受けられます。一方、沼津駅北側の一部地域では、発生集中量が多いものの、運行本数が少ない路線があります。

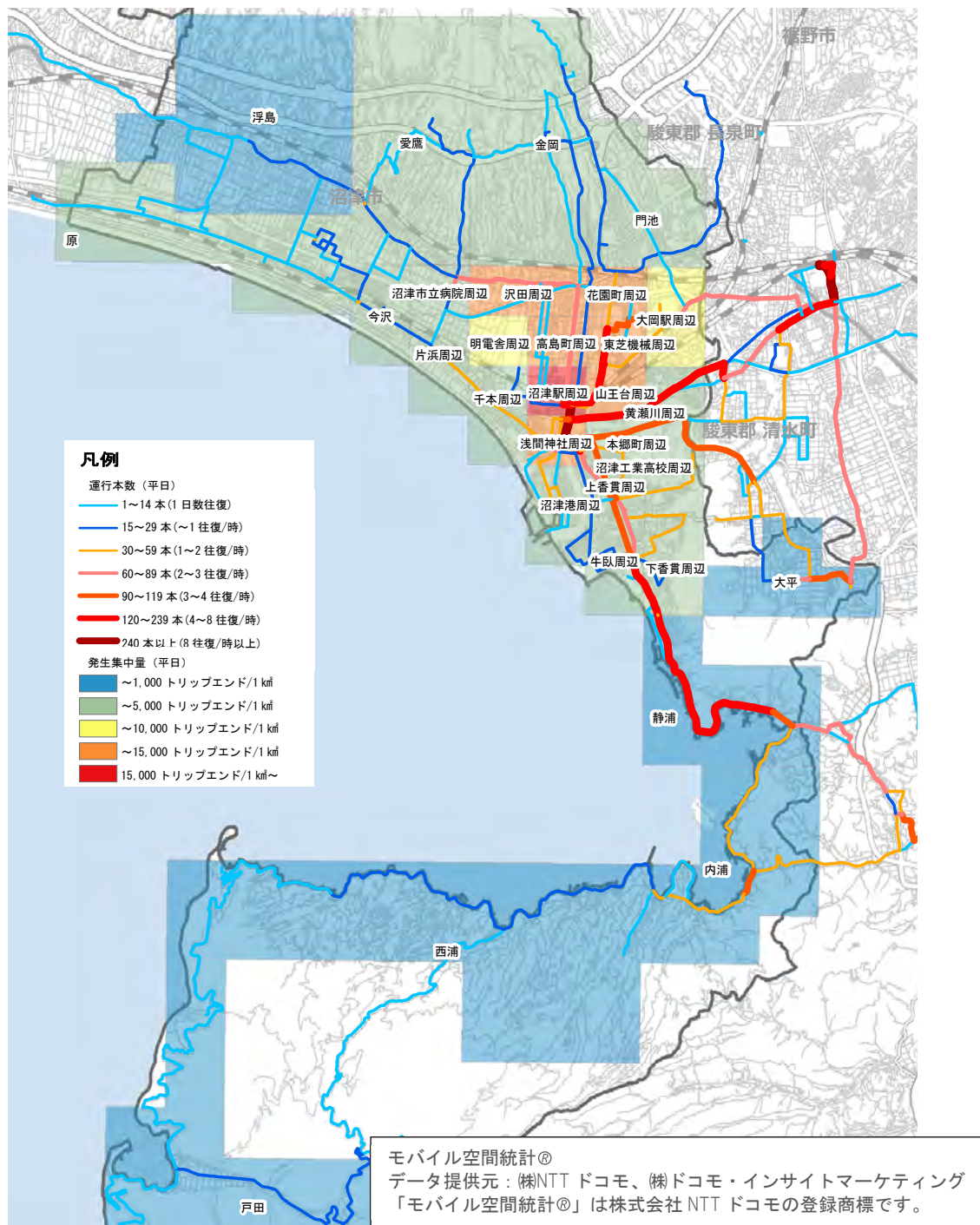


図 21 平日の発生集中量とバス運行本数

出典：令和元年度沼津市人口流動統計調査委託（平日の発生集中量）

人口流動統計調査とは・・・ある日、どこからどこへ何人移動したかを、携帯電話の基地局情報を元に推計し、まちづくりの基礎データとしています。

トリップ・トリップエンド・・・人がある目的をもってある地点からある地点まで移動することを総称して「トリップ」と呼びます。出発点と到着点がトリップエンドと呼びます。

発生集中量・・・ある地域から出発したトリップのトリップエンド数と、ある地域に到着したトリップのトリップエンド数の合計を、その地域の発生集中量（単位：トリップエンド）と呼びます

(2) おでかけの実態

① 平日

平日のおでかけ頻度は、週5日（毎日）が50.8%と最も多く、一方で月に数回、ほとんど外出しないとの回答も約1割みられました。目的は通勤が39.5%と最も多く、次いで買い物が30.0%となっています。おでかけ手段としては、自動車が69.6%と最も多く、バスは11.6%、鉄道は10.0%、タクシーは3.1%となっており、自動車への依存が高い状況となっています。

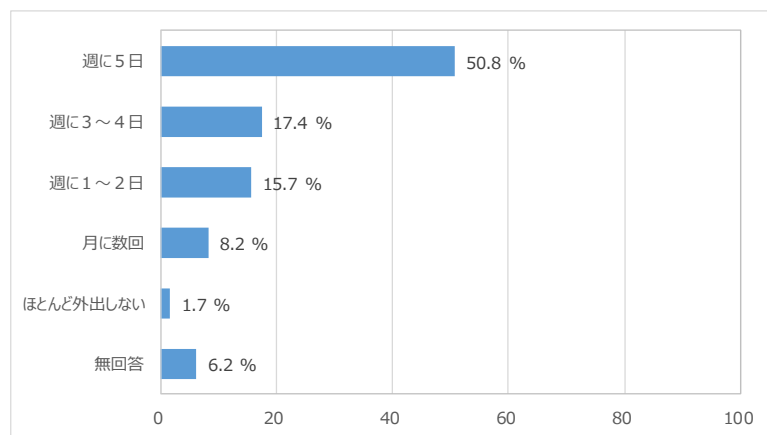


図 22 市民のおでかけ頻度（平日 N=963）

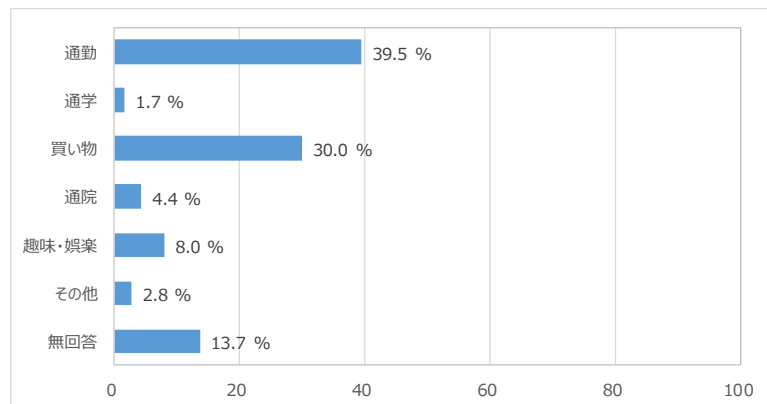


図 23 市民のおでかけ目的（平日 N=963）

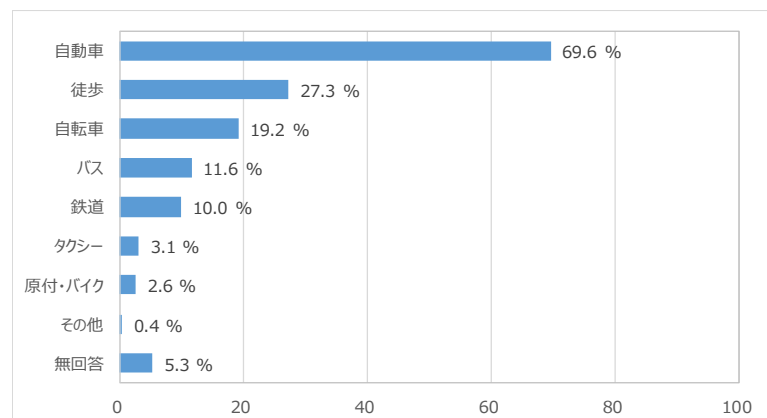


図 24 市民のおでかけ手段（平日 N=963（複数回答））

出典：令和元年度市民意識調査

② 休日

休日のおでかけ頻度は、ほぼ毎週が 54.3%と最も多く、一方でほとんど外出しないとの回答も 9.0%みられました。目的は買い物が 47.5%と最も多く、次いで趣味・娯楽が 21.7%となっている。おでかけ手段としては、自動車が 75.2%と最も多く、バスは 9.6%、鉄道は 10.6%、タクシーは 2.2%となっており、平日に比べ自動車への依存が高い状況になっています。

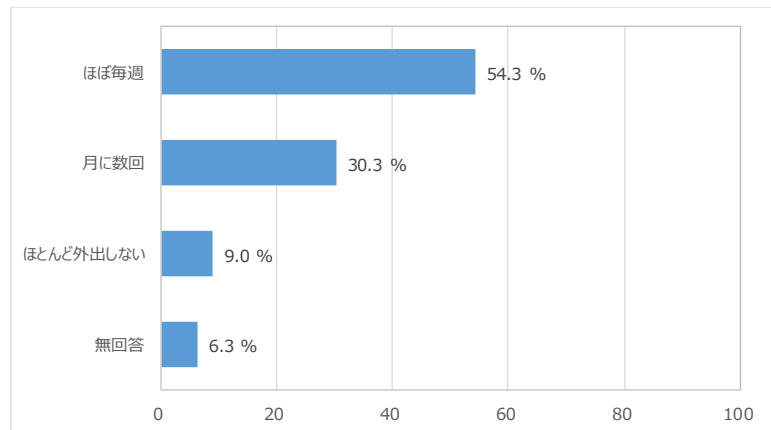


図 25 市民のおでかけ頻度（休日 N=963）

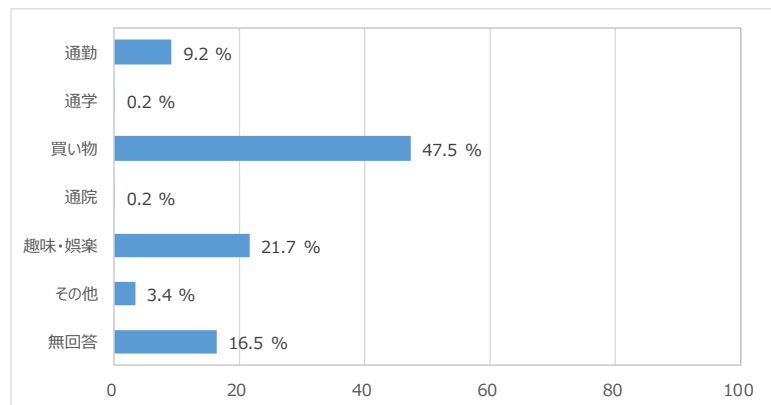


図 26 市民のおでかけ目的（休日 N=963）

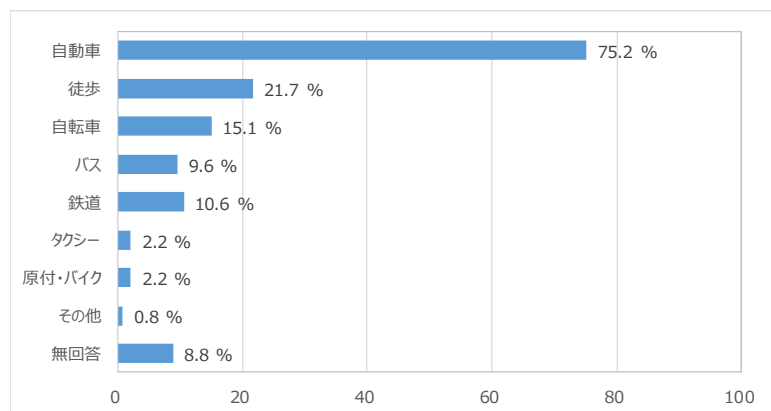
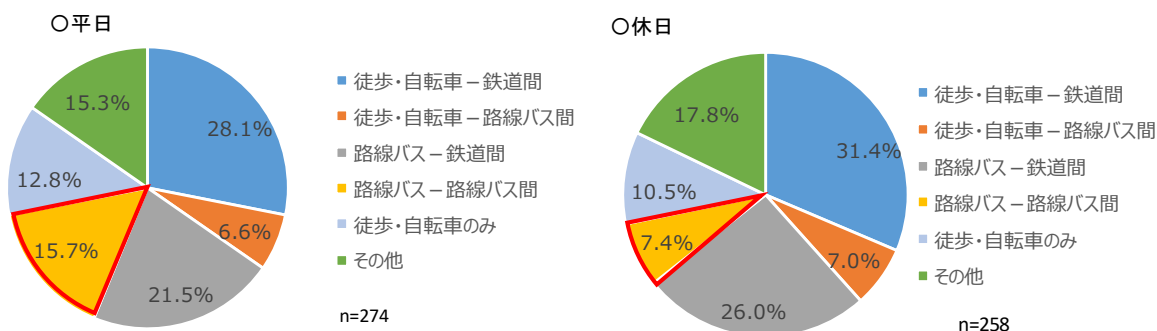


図 27 市民のおでかけ手段（休日 N=963（複数回答））

出典：令和元年度市民意識調査

(3) 沼津駅の交通結節点の利用実態

沼津駅南口駅前広場における乗り継ぎの実態調査結果においては、徒歩・自転車-鉄道間、路線バス-鉄道間の乗り継ぎ利用が多くみられる中、平日の利用では路線バス-路線バス間の利用も15.7%みられました。路線バス間の利用目的は通勤・通学による利用が多くなっています。



◆路線バス-路線バス間の利用目的

※路線バスを乗継利用していない方を除く

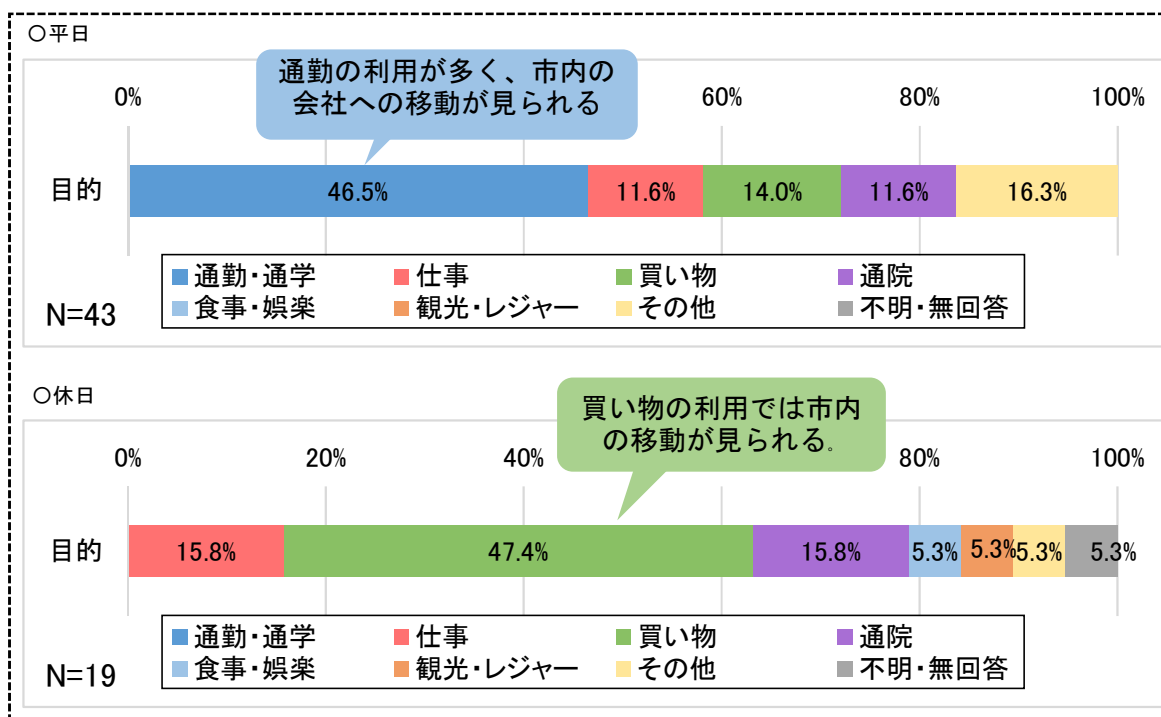


図 28 沼津駅南口駅前広場における交通モード間の乗り継ぎ実態

出典：平成31年度沼津市地域公共交通
網形成計画策定業務における調査

3-4 沼津市における地域公共交通の問題点

3-1～3-3 では沼津市の公共交通を取り巻く現状を整理しましたが、現状を踏まえた公共交通に関する利用面などの問題点の洗い出しを行いました。

(1) 新たな公共交通の仕組み研究会

① 検討経緯

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検討するため研究会を立ち上げ、有識者からアドバイスをいただきました。

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、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、わかりやすく使いやすい公共交通について議論しました。

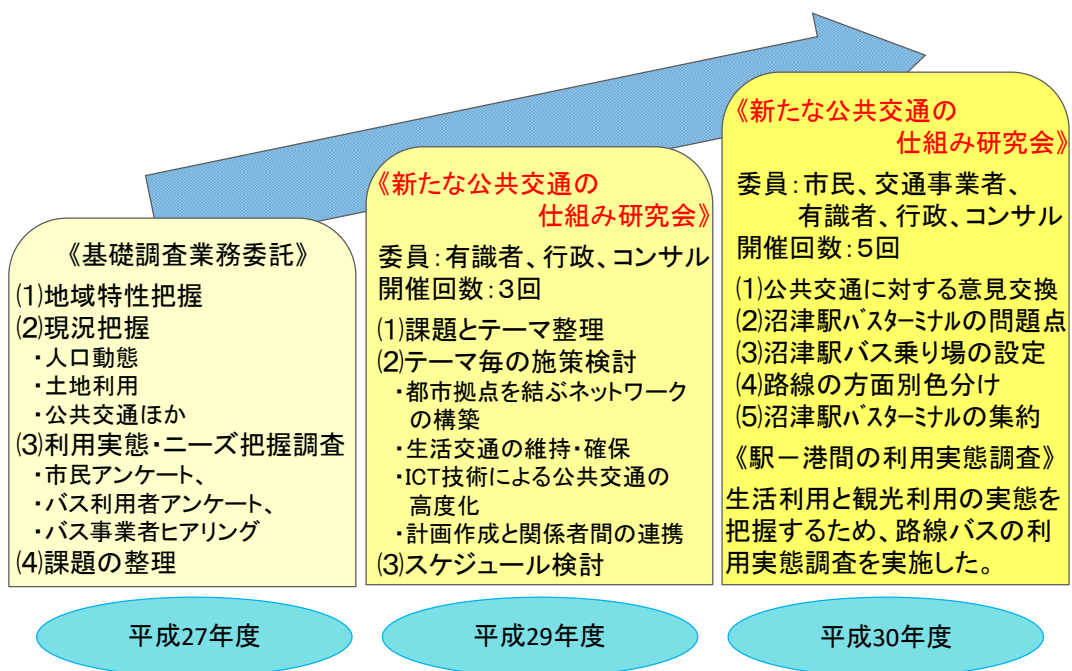


図 29 沼津市の計画策定に向けた取り組み



＜ワークショップの様子＞



＜フィールドワークの様子＞

② 新たな公共交通の仕組み研究会における意見

新たな公共交通の仕組み研究会における意見を分類し、以下に示します。

分類	問題点
軸	・集約・再編による軸の形成が求められる ・重複している路線がありわかりづらい ・軸としての質の確保が求められる(サービス水準・運行頻度)
速達性	・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
終バス	・郊外は運行本数が少なく、終バス時間が早い
人材	・乗務員が不足している
人口集積地	・人口集積地なのに運行していない地域がある
郊外	・路線維持の適正化、公正性の確保が求められる ・路線維持のための、補助金のあり方検討が必要 ・機動性があるタクシーが活用されていない
安全	・免許自主返納者へのインセンティブが乏しい
交通結節点 ・拠点	・乗り場が複数あってわかりにくい(駅・港) ・各交通モードとの乗り継ぎが悪い ・乗り継ぎをスムーズにする配慮が必要
バス停	・近隣した別々のバス停がありわかりにくい ・利便性やデザイン性のある施設となっていない ・案内表示がわかりにくい ・待合環境の悪いバス停がある
情報提供	・バスの運行情報がわからない ・バスロケ、ICなどの導入の設備投資が多額となる ・バスの乗り方、支払い方法が各社で違う
利用促進	・高齢者に配慮した情報提供ができていない ・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
案内窓口	・バス案内窓口がどこにあるかわからない
観光	・観光路線バスがない ・資源が点在しているのに観光路線がない
駅ー港	・駅ー港間のネットワーク強化が求められる(港のにぎわいを市街地へ波及) ・集客拠点との連携が求められる

(2) 沼津市地域公共交通網形成計画策定に向けた地区説明会

① 開催概要

地域公共交通網形成計画策定に向け、網形成計画の意義、沼津市の現状と公共交通の課題、地区ごとの公共交通の現状を踏まえて意見交換を行うとともに「バスに乗ろう!」と題して、利用促進を図りました。

開催日時	開催場所/対象地域	参加人数
令和元年 8 月 27 日(火)	愛鷹地区センター/愛鷹・片浜・今沢	21 人
令和元年 8 月 28 日(水)	くるら戸田/戸田	37 人
令和元年 8 月 30 日(金)	原地区センター/原・浮島	16 人
令和元年 9 月 02 日(月)	沼津市役所/第一～第四・大平	31 人
令和元年 9 月 03 日(火)	内浦地区センター/静浦・内浦・西浦	37 人
令和元年 9 月 05 日(木)	沼津市役所/第五・金岡・大岡・門池	26 人
合計		168 人



② 地区説明会での意見

【全体を通しての主な意見】

- ・ 現在運行している路線バスの見直し（ルート、ダイヤ、運賃に関すること）
- ・ 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）
- ・ 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）
- ・ 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）

【地区ごとに特化した意見】

地区	意見
愛鷹・片浜・今沢	・ 高齢者のために、小型車両でショッピングバスや医療機関を回る目的別バスが必要（大諏訪） ・ ミューバス片浜駅循環は、循環と言いながら片浜駅で一旦運行が終わり、再度乗車が必要になる。中心を定めて回り続けるルートを検討すべき。
戸田	・ 修善寺線のダイヤが乗継ぎに不便。
原・浮島	・ ミューバス原駅循環のルート見直し。タクシー車両も色などに特徴がなく、わかりにくい。 ・ 東平沼のバス待合環境の改善。 ・ 現在地区内にスーパーが1件もなく、買い物難民の高齢者がいる（浮島）
第一・第二・第三・第四・大平	・ 現在休止中の柿原循環について、工事完了後に路線再開できるのか不安の声がある（第三） ・ 駅のバス案内がわかりにくい。改札を出たところにわかりやすい表示を掲示してほしい。 ・ 病院へ繋がる路線がなく不便（大平）
静浦・内浦・西浦	・ 運賃が高い。通学定期が大きな負担。各家庭への通学補助を（西浦） ・ 三津まで自転車で行き伊豆長岡線に乗換える高校生のために、交通結節点に駐輪場の整備をしてほしい（現在はシーパラダイスの駐輪場に停めている現状） ・ 木負農協はバスや送迎の拠点となっているので、待合環境の整備をしてほしい。 ・ 道幅が狭い道路上のバス停の位置の見直し。
第五・金岡・大岡・門池	・ ららぽーと開業に向け、複数事業者で競合すればサービス向上に繋がるのでは。 ・ 根方街道について、道路部局や県と連携し、道路拡幅に努めてほしい。 ・ 門池公園は他地区との接続が悪い。バス停の位置を公園入口に移動してもらいたい。 ・ 北部から沼津駅を経由して南部に行けるよう、拠点同士を結んでほしい。 ・ 地区協議会に市が協力し、空白地帯をなくしてほしい（大岡）

(3) 市民意識調査

市民意識調査において、沼津市内の公共交通のあり方について7割以上の方が公共交通のサービス向上が必要と回答しています。

路線バスについて改善してほしい点については、「運行本数の増加」が最も多くなっています。次いで「わかりやすい路線図、時刻表の情報提供」、「運賃の値下げや割引制度の充実」、「運行時間帯の拡大」となっています。

① 今後の公共交通（鉄道・バス・タクシー）のあり方について

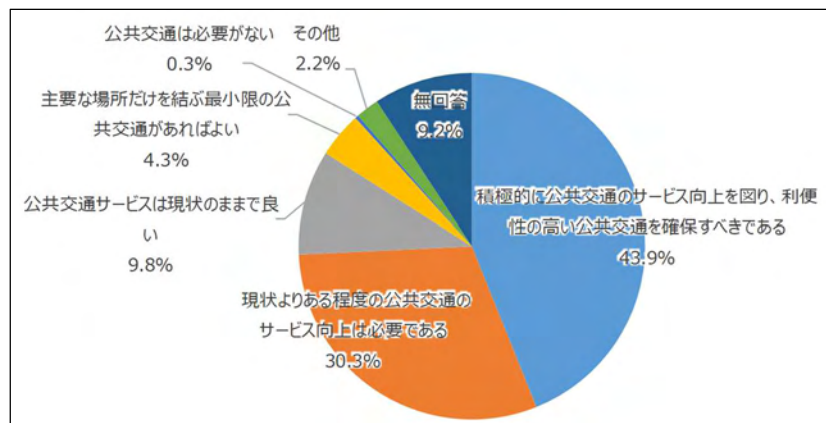


図 30 公共交通のあり方について (N=963)

出典：令和元年度市民意識調査

② 沼津市の路線バスについて改善してほしい点

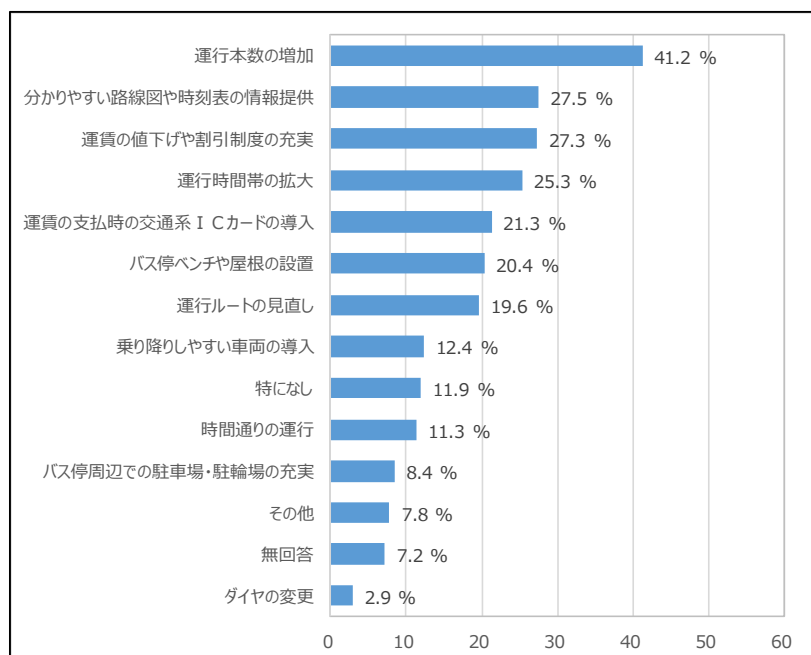


図 31 路線バスについて改善してほしい点 (N=963 複数回答)

出典：令和元年度市民意識調査

3-5 沼津市における地域公共交通の課題の整理

公共交通を取り巻く現状整理のほか、新たな公共交通の仕組み研究会や地区説明会等の意見より、沼津市における公共交通に関する問題点を整理し、5つの課題にまとめました。

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

以下にそれぞれの課題や対応の必要性について整理します。

○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～

沼津駅から放射状に路線バス網が整備されていますが、事業者間の調整は図られず効率的になっていません。また、バスの運行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公共交通が不便な地域が存在しています。中心市街地と周辺地域において日常的に利用でき、頼れる公共交通が必要です。

行政から見た問題点	利用者から見た問題点	事業者から見た問題点
・集約、再編による軸の形成が求められる ・軸としての質の確保が求められる（サービス水準・運行頻度） ・交通空白地域が存在し、解消が求められる（大岡、岡宮、小諏訪等） ・事業所集積地の路線確保が求められる（足高、片浜等） ・運転手不足の発生や、赤字路線に起因した路線退出の発生	・市街地はバスの遅れが多い ・郊外は運行本数が少なく、終バス時間も早い ・人口集積地なのに運行していない地域がある ・重複している路線がありわかりづらい	・渋滞により定時性が確保できない ・乗務員が不足している ・狭隘道路があり運行できない地域がある ・既得権に縛られ路線再編が進まない ・近隣市町を考慮した路線の設定がなされていない



図 32 沼津市中心部の路線網・運行便数



図 33 沼津駅発の最終時刻

○課題2: 地域内交通が不十分

～買い物や通院困難者などへ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ますが、バス停まで距離があり、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が不足しています。

このため、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や市民協働の取り組みが必要となっています。

市内の主な交通不便地域
(駅から800m、バス停から300m以上離れた地域)



行政から見た問題点	利用者から見た問題点	事業者から見た問題点
・路線維持の適正化、公正性の確保が求められる ・路線維持のための補助金のあり方検討が必要	・バス停までの距離が遠いところがある ・低床車両ニーズへの対応が不十分である	・機動性のあるタクシーが活用されていない

○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～

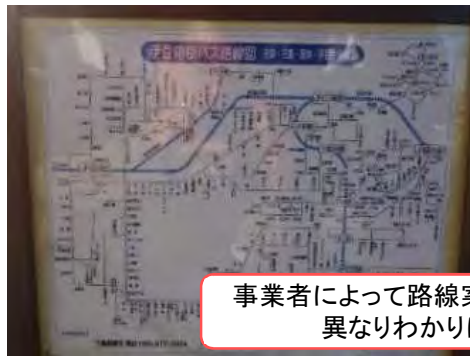
鉄道やバスなどの結節点となっている沼津駅南口バスターミナルでは、同一の行き先に対して複数のバス停があるなどわかりづらく、一部では雨をしのげる上屋が無い乗り場が存在します。市内の各バス停についても、同名のバス停が事業者ごと、方面ごとに複数設置されている箇所や、安全・安心して待つことができないバス停が多数あります。

また、バスの運行情報や案内表示が各社により違い統一感がなく、各社でバスの乗り方、運賃の支払い方法の違いなどもあり、わかりづらい・使いづらい環境となっています。

行政から見た問題点	利用者から見た問題点	事業者から見た問題点
・人が集い、憩える空間が不足している ・利便性やデザイン性のある施設となっていない	・各交通モードとの乗継ぎが悪い ・近接した別々のバス停がありわかりにくい ・案内表示がわかりにくい ・乗場が複数あってわかりにくい ・待合環境の悪いバス停がある	・十分な待機スペースの確保 ・乗り継ぎをスムーズにする配慮が必要 ・バスロケ、ICなどの導入の設備投資が多額となる



沼津港行きは1番2番乗り場から発車(沼津駅)



事業者によって路線案内の仕方が異なりわかりにくい



○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～

バス事業者三社のサービス（路線図、時刻表、案内窓口、運行情報の提供、フリーパス、企画乗車券、）が個別になされており、また各交通事業者間での連携した利用促進策が不足しています。

利用者から見た問題点	事業者から見た問題点
・バス案内窓口がどこにあるかわからない ・バスの乗り方が各社で違う ・バスの運行情報がわからない（利用のしやすさや分かりやすさの課題） ・ICカードが使えない事業者がある（支払い方法のしやすさや分かりやすさの課題） ・高齢者に配慮した情報提供ができていない ・免許自主返納者へのインセンティブが乏しい ・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 ・利用促進に対応できる部署や人員が不足している

○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～

都市拠点である中心市街地と本市のにぎわいの核であり観光交流拠点間の連携を強化し、沼津港のにぎわいを駅周辺や本市全体へ波及させていくことが重要であり、沼津駅と沼津港の結びつきを強化していくことが求められます。

休日を中心ににぎわいを見せる沼津港では、自動車の渋滞や駐車場不足などの課題を抱えており、路線バス等への交通手段の転換を促す取り組みが必要となっています。

行政から見た問題点	利用者から見た問題点	事業者から見た問題点
・集客拠点との連携が求められる（沼津港、ららぽーと等） ・駅 - 港間のネットワーク強化が求められる（港のにぎわいを市街地へ波及）	・観光路線バスがない	・資源が点在しているのに観光路線バスがない



第4章 基本的な方針と計画目標・プロジェクト

4-1 基本的な方針

各種調査結果や本市の公共交通の課題整理を踏まえ、網形成計画の基本的な方針を下記の通り掲げます。

【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～

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、住みやすく訪れたいまちを目指します。

※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))

沼津駅を起点としたバス事業者3社による多方面への路線整備

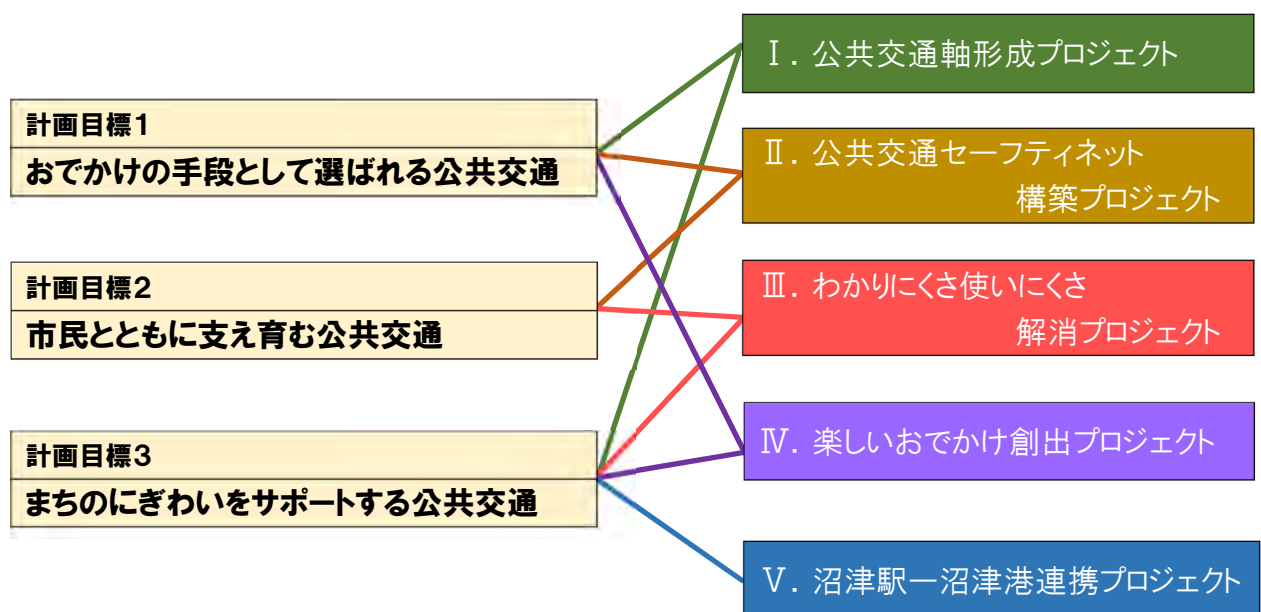
市内12社のタクシー事業者により市内全域を網羅

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

4-2 計画の目標とプロジェクト

基本的な方針に基づき、沼津市の公共交通の課題を解消し、地域公共交通網を形成するために3つの目標を設定し、5つのプロジェクトを実施します。



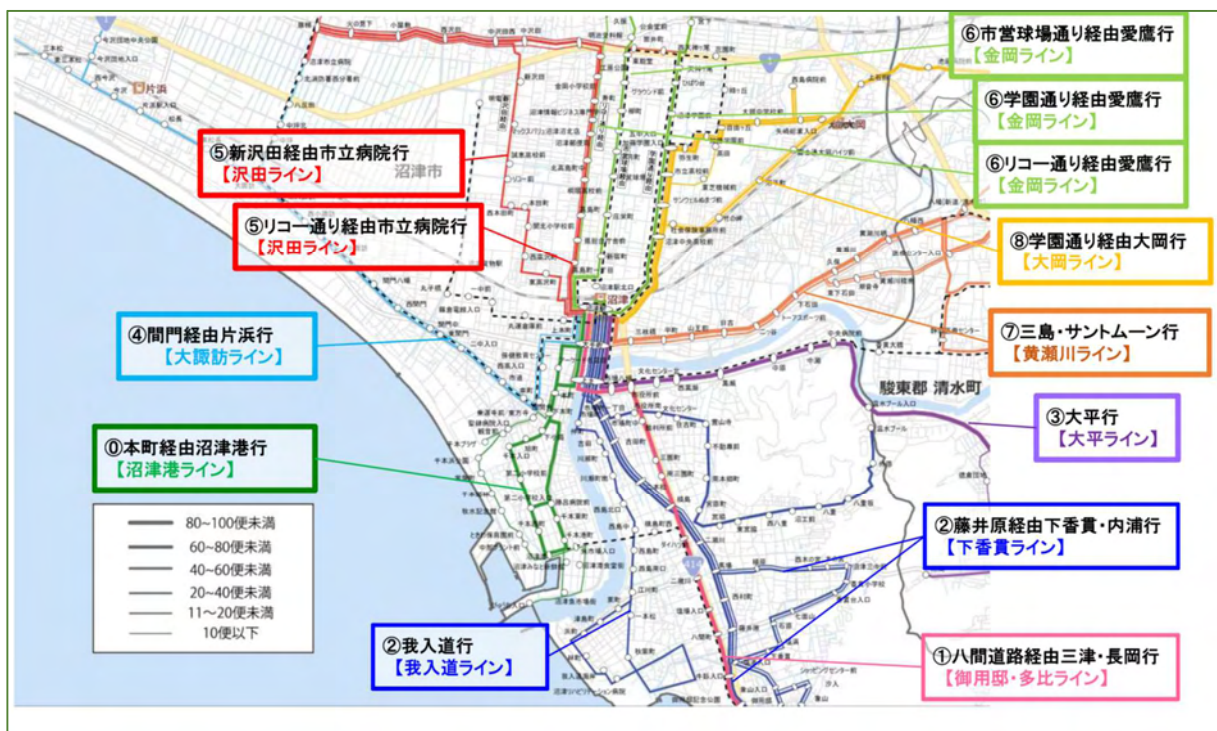
4-3 目標を達成するためのプロジェクト

I. 公共交通軸形成プロジェクト

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ます。また、運行時間帯を拡大するなど、日常的に利用しやすい公共交通軸を形成します。

I-① ●路線の再編、集約

- ・利用者の視点に立った分かりやすさやサービス水準確保のため、路線の再編、集約を行います。



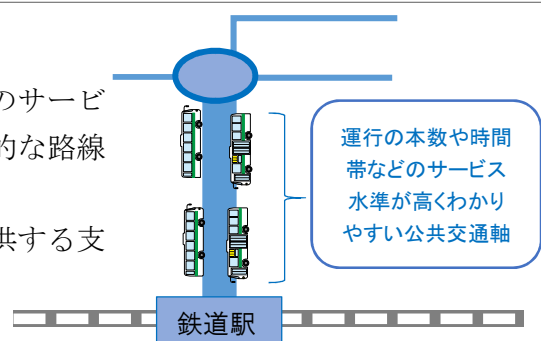
出典：平成30年度新たな公共交通の仕組み研究会 提言

	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール		路線の詳細検討(交・市)	再編計画(市)	再編実施(交)		
実施主体	沼津市、バス事業者					

公共交通軸とは・・・

拠点間などを結び、運行の本数や時間帯などのサービス水準が高く、わかりやすく利用しやすい幹線的な路線(区間)を公共交通軸といいます。

一方で、地域内でのきめ細かなサービスを提供する支線的な路線(区間)を地域内交通といいます。

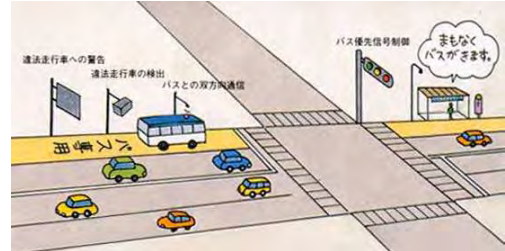


●渋滞頻度の高い路線の渋滞解消対策検討

(バスレーン・右左折レーン、PTPS 等)

- ・交通渋滞に巻き込まれることによる路線バスの遅れが発生しており、バスの定時性が確保されていません。
- ・バスレーン、右左折レーン、PTPS（公共車両優先システム）等の整備により、円滑な通行ができるネットワークの構築について検討します。

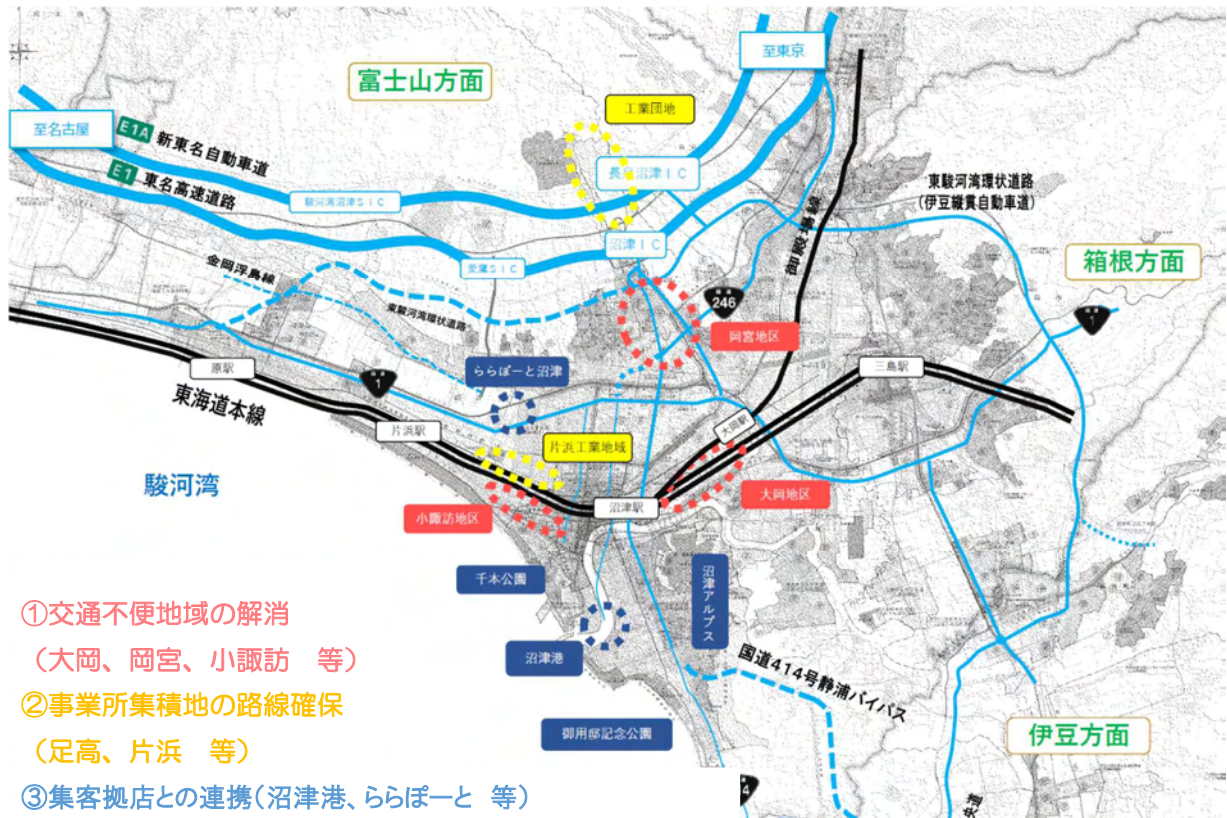
【イメージ】・PTPS（公共車両優先システム）



出典：国土交通省 HP 自動車総合安全情報

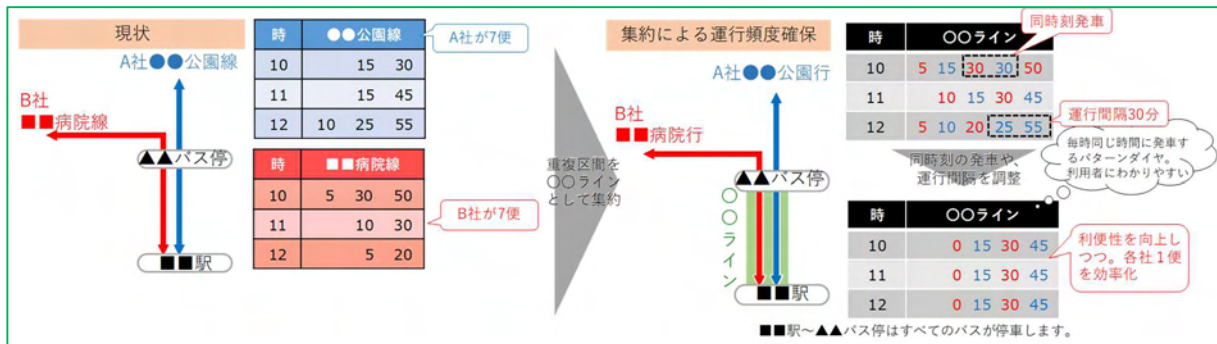
●人口集積地への路線の新設

- ・人口集積地で路線バスが運行していない地域については、新たな路線の新設について沼津市と交通事業者で検討します。



I-② ●公共交通軸における運行頻度の確保

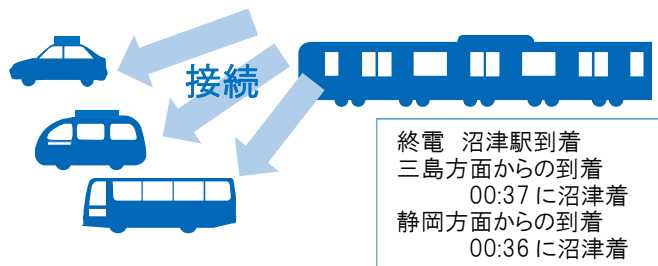
- ・前述の路線の集約により、軸となる区間の運行頻度を確保するほか、利用しやすいダイヤに調整し、サービス向上を図ります。



	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール		軸のサービス水準設定(交・市)	協定(交・市)	本格運行(交)		
実施主体	沼津市、バス事業者					

I-③ ●公共交通軸における運行時間帯の拡大

- ・沼津駅から各方面への最終バスの発車時刻は 21 時台となっており、JR 東海道本線、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もしくはタクシーに頼らざるを得ない状況にあります。
- ・最終バス以降の需要を調査し、深夜バスの運行や深夜乗合タクシーなどの実証実験を行います。



【事例】深夜乗合タクシー「シントクン」

ハ戸駅最終新幹線接続

深夜乗合タクシー「シントクン」

23:20 発

ハ戸駅東口バス1番のりば

中心街まで 約20分!

ハ戸駅からの最終バス後のご帰宅に! 中心街のホテルへの足に!

毎晩運行中!

運賃定額で、安心・便利・予約不要!

23:20 発 ハ戸駅 発 → 根城 経由 → 中心街方面行

23:20 発 500円

23:20 発 700円

23:20 発 900円

23:20 発 900円

出典 ハ戸公共交通ポータルサイト

https://www.city.hachinohe.aomori.jp/public_transport/prj_shintakun.html

	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール	調査(市)	実証実験(市・交)	本格運行(交)			
実施主体	沼津市、バス事業者、タクシー事業者					

I-④ ●乗務員確保に向けた対策

- ・事業者は、バス・タクシー乗務員の確保に向けて、若年層・女性などが働きやすい就業環境・勤務形態を検討します。
- ・沼津市は、広報やマップ、時刻表、ぬま JOB ホームページへの掲載や移住希望者への情報提供などにより、市内を運行するバス・タクシー事業者の乗務員募集について周知を図ります。

【広報ぬまづでの PR】



出典 広報ぬまづ (H30.7.1 号)

【ぬま JOB】



出典 沼津しごと応援サイト「ぬま JOB」

	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール	対策検討・実施(交・市)					
実施主体	バス事業者、タクシー事業者、沼津市					

II. 公共交通セーフティネット構築プロジェクト

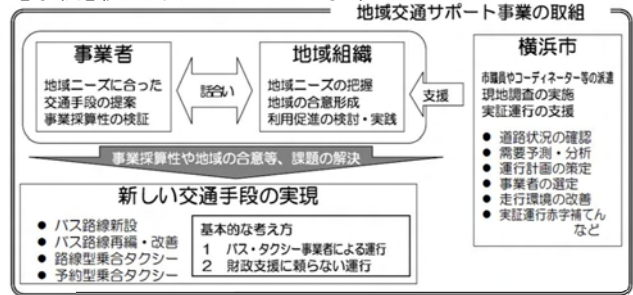
公共交通によるサポートが行き届いていない地域の移動手段確保や、郊外路線の運行維持に係るルール作り、多様なニーズに対応したタクシーの活用によってセーフティネットの構築に努めます。

II-① ●地域住民主体の協議会を支援（地域の公共交通を育てる）

- 公共交通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、住民主体の協議会等を支援するため、サポート体制を整え、支援制度を検討します。



【事例】横浜市交通サポート事業



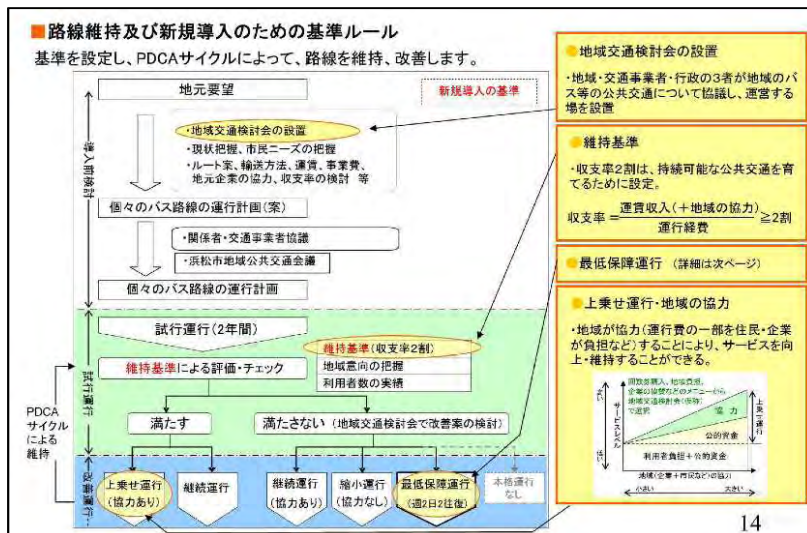
出典：横浜市ホームページ

	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施 スケジュール	モデルケースとして支援(市)		支援の制度化(市)			
実施主体	沼津市					

II-② ●自主運行バス等の維持に係るルールづくり

- 市による運行補助を行うに当たり、地域の利用実態に応じた運行を維持するため、運行基準をルール化します。

【事例】地域バス運行事業 ～基準・ルール～



出典：浜松市 都市整備部 交通政策課資料

	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール	自主運行基準検討(市)		自主運行見直し(市)			
実施主体	沼津市					

Ⅱ-③ ●多様なニーズに対応したタクシーの活用

- ・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や時間帯において、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します。

【事例】 乗合タクシー

ワゴン車両などの小型車両で運行する。初期投資や維持費などの経費を抑えることが可能で、バス路線と同じ定時定路線型、需要に応じて運行するデマンド型などがある。



出典 横浜市 HP

【事例】 定額タクシー（乗り放題）

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一定期間、定額で乗り放題等



出典 株式会社 JTB

【事例】 相乗りタクシー

配車アプリ等を活用し、同方向に向かう利用者同士をマッチング。各利用者が単独で利用した場合の推定走行距離から事前確定運賃を決定。



出典 国土交通省

	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施 スケジュール	展開メニューの検討(市・交)		実証実験(市・交)		本格運行(市・交)	
実施主体	沼津市、タクシー事業者					

Ⅱ-④ ●バリアフリー車両の導入推進

- ・高齢者や障害者の公共交通利用環境を改善し、利用の促進を図るためノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーの導入を推進します。

【事例】 バス車両のバリアフリー



出典：バリアフリー整備ガイドライン（車両等編）

【事例】 ユニバーサルデザインタクシー
トヨタ JAPAN TAXI



出典：トヨタ自動車 HP

	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール	導入(交)					
実施主体	バス事業者、タクシー事業者					

関連した取り組み ●【福祉施策】福祉有償運送運営協議会

- ・一人で公共交通機関を利用することが困難な高齢者や障害者などの外出を支援する福祉有償運送に関して、沼津市福祉有償運送運営協議会において、運行する場合の安全や旅客の利便の確保に係る方策等を協議し、交通弱者に対する移動サービスの充実に取り組みます。

【沼津市福祉有償運送】

■沼津市福祉有償運送

NPO法人や社会福祉法人などの非営利法人が、高齢者や障害者などの公共交通機関を利用して移動することが困難な人を対象に、通院、通所、通学等のために行う有償の移送サービスです。

このような福祉有償運送を行う場合は、道路運送法による「登録」が必要です。道路運送法第 78 条第 2 号に規定する「自家用有償運送」として法律に基づく制度です。

■登録団体の状況(令和元年度)

運送主体名	沼津市内会員数	所有・持込車両数(うち福祉車両)
NPO まごころサービス静岡東部センター	14	4(3)
NPO マム	70	19(1)
NPO シー・ディー・シー	47	13(3)
(福)駿河厚生会	60	6(5)

■運送の対象

身体障害者、介護保険の要介護又は要支援認定を受けている方、肢体不自由、内部障害、知的障害、精神障害、発達障害のある方などで、ひとりでは公共交通機関の利用が困難な方。

関連した取り組み ●【福祉施策】重度障害者タクシー利用料金助成制度

- ・在宅の重度障害者等の生活圏の拡大や社会参加の促進を図ることを目的とし、タクシー利用料金の一部を助成する「重度障害者タクシー料金助成制度」により、移動手段の確保に努めます。

【重度障害者タクシー利用券の使用方法】 ※令和元年度時点**■事業概要**

重度障害者を対象としたタクシー利用の支援制度。

**■対象者**

沼津市内に住み、身体障害者手帳1・2級、療育手帳A、精神障害者保健福祉手帳1・2級のいずれかを持っている人。

※施設に入所している人、入院している人、自動車税、軽自動車税の免除を受けている人、移動(外出)支援事業(車両による移送サービスのみ)を利用している人は使用できません。

■利用できるタクシー会社

・伊豆箱根交通	・平和タクシー	・シェルケアサービス
・ベルタクシー	・富士急静岡タクシー	・コスモスケアサービス
・沼津第一交通	・富士交通	・介護タクシーSORA(そら)
・伊豆観光	・戸田交通	・奏でる伊豆ケアサービス
・原町タクシー	・沼津市個人タクシー協同組合	・クサガヤ福祉介護タクシー
・三島合同タクシー	・ユニット	

関連した取り組み ●【交通安全施策】高齢者運転免許証自主返納支援事業

- ・65歳以上で有効期間内の運転免許証を自主返納した市民を対象に、市内協力事業者で利用できるバス・タクシー利用券を交付する「高齢者運転免許証自主返納支援事業」により、高齢運転者による交通事故の防止と公共交通の利用促進を図ります。

【沼津市高齢者運転免許証自主返納支援事業】 ※令和元年度時点**■事業概要**

高齢運転者による交通事故の防止を図るため、運転免許証を自主返納された方を支援します。

■支援内容

市内協力事業者でご利用できるバス・タクシー利用券 5,000 円分(100 円券×50 枚)を交付します。

■対象者

有効期間内の運転免許証を自主返納した、支援事業の申請時に 65 歳以上の市民。

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、誰もが分かりやすく使いやすいバス利用環境を創出します。

Ⅲ-① ●沼津駅バスターミナルを行き先方面別へ再編

- 現在の事業者ごとの乗り場の設定を、行き先方面別に再編し、併せて、色別やナンバリング等の見せ方の工夫を行い、分かりやすいバスターミナルへ再編します。

■沼津駅南口駅前広場の分かりやすさ向上のための乗り場改善案（イメージ）



	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	本町経由沼津港行【沼津港ライン】		38		49
	1番	八間道路経由三津・長岡行【御用部・多比ライン】		78		64
	2番	我入道行【我入道ライン】 藤井原経由下巻貫・内浦行【下巻貫ライン】		69		50
	3番	大平行【大平ライン】		52		38
北方面路線	4番	間門経由片浜行【大原訪ライン】		34		16
	5番	新沢田・リコー通り経由市立病院行【沢田ライン】	68	70	31	32
	6番	市営球場・学園通り経由愛蔵行【金岡ライン】	70	68	34	33
	7番	三島・サントムーン行【黄瀬川ライン】		69		63
その他路線	8番	学園通り経由大岡行【大岡ライン】		62		39
	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	予備バス	0		0

【事例】八戸駅のバス乗り場案内



八戸駅バスのりば案内



のりば	経由地・行先	沿線施設等
1	新大久保線 中心街方面	八戸市立病院 市立病院 十三日町・中心街
2	新大久保線 中心街方面	市立病院 十三日町・中心街
3	西高校行	八戸西高校
4	八倉センター行 (八倉1000バス)	八倉センター 八倉1000バス
5	聖ウルスラ学院 行 八戸ニュータウン 行	聖ウルスラ学院 八戸ニュータウン クラシアンピア八戸
6	五戸方面 経米方面(高速道路)	五戸町内 経米町内 八戸市立病院 イオン八戸店

	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施 スケジュール	その他路線(R2)		案内表示改修(市・交)			
実施主体	沼津市、バス事業者					

Ⅲ-② ●ターミナル発着バスのダイヤ調整

- Ⅲ-①の行き先方面別の乗り場の再編に併せ、同方向のバスダイヤを分かりやすい等間隔運行にするなど、利用者にとって使いやすいダイヤ調整を図ります。

■沼津駅－沼津港バス路線
のダイヤの状況
(現状と将来イメージ)

伊豆海線バス		東海バス		統合時刻表		統合時刻表	
行先	沼津港	行先	沼津港・ひょうお方面	行先	沼津港・ひょうお方面	行先	沼津港・ひょうお方面
6時	40	6時		6時	40	6時	40
7	00 35	7		7	00 35	7	00 30
8	10 40	8	25	8	10 25 40	8	00 20 40
9	10 40	9	25	9	10 25 40	9	00 20 40
10	10 40	10	00	10	00 10 40	10	00 20 40
11	10 30 50	11	00	11	00 10 30 50	11	00 20 40 50
12	10 30 50	12	15 45	12	10 15 30 45 50	12	00 20 40 50
13	10 40	13	15	13	10 15 40	13	00 20 40
14	10 40	14		14	10 40	14	00 20 40
15	10 40	15	45	15	10 40 45	15	00 20 40
16	10 30	16		16	10 30	16	00 30
17	00 30	17		17	00 30	17	00 30
18	00 30	18	20	18	00 20 30	18	00 20 40
19	00 30	19		19	00 30	19	00 30

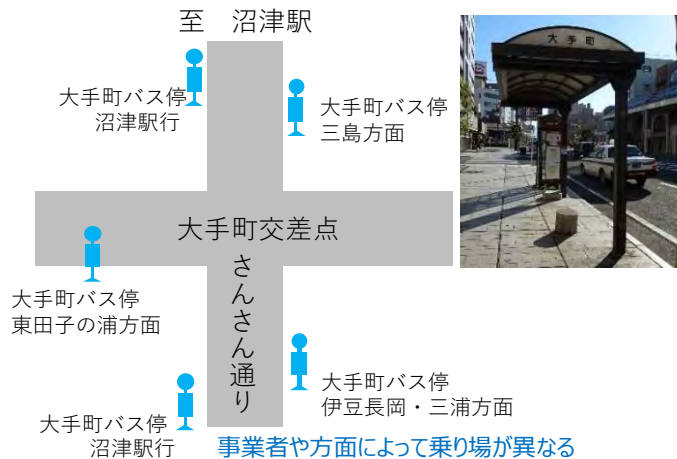
統合後に5分以下の発着間隔が
できてしまう

	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール	検討(市・交)	順次見直し(交)				
実施主体	沼津市、バス事業者					

Ⅲ-③ ●バス停位置等の見直し・改善

- ・近隣した箇所に別々のバス停がありわかりにくい状況があります（例：大手町バス停、沼津港バス停）。このため、隣接した別々のバス停を一つに集約、あるいは分かりやすい案内表示の工夫を行うなど、利用のしやすさの改善を行います。

■大手町バス停の現状



■沼津港バス停の現状



事業者によって乗り場が異なる

	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール	見直し検討(市・交)					
実施主体	沼津市、バス事業者					

Ⅲ-④ ●バス停の案内表示、デザインの統一

- ・現在、3社のバス事業者でそれぞれが作成しているバス停（ポール）の案内表示について、フォーマットを作成し、デザインを統一することで、分かりやすい案内表示を検討します。



	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施 スケジュール	フォーマット作成(市)	順次見直し(交)				
実施主体	沼津市、バス事業者					

Ⅲ-⑤ ●運行情報のオープンデータ化

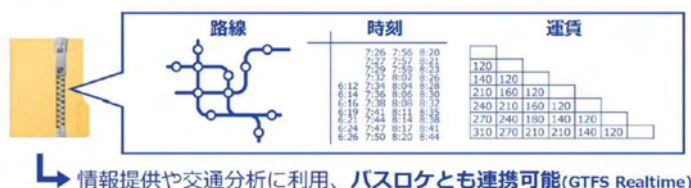
- 国土交通省が2017年3月に策定した「標準的なバス情報フォーマット（GTFS）」データを整備し、オープンデータとして公開していくことで、多様な主体によるバス情報の活用を促進し、バスの利用機会の創出を図ります。

データのオープン化のメリット

- 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ります。その他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。

「標準的なバス情報フォーマット」の構成

静的データ「GTFS-JP」と動的データ「GTFS Realtime」の2種類のフォーマットを包含しています。



GTFSとは…

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

区分	フォーマット名	対象とする情報
静的データ	GTFS-JP	停留所、路線、便、時刻表、運賃 等
動的データ	GTFSリアルタイム 略称:GTFS-RT	遅延、到着予測、車両位置、運行情報 等

いずれも国際的に広く利用されている「GTFS」（General Transit Feed Specification）を基本としているため、整備した情報が迅速に世界中の経路検索サービスに反映されるという特長があります。

出典：国土交通省

	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール	勉強会(協議会)	オープンデータ(交)				
実施主体	バス事業者、協議会					

Ⅲ-⑥ ●デジタルサイネージの設置

- 観光客等が多数利用する主要な交通結節点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います。



	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール		設置(市・交)				
実施主体	沼津市、バス事業者					

Ⅲ-⑦ ●支払い方法、乗車方法の見直し検討

- バス事業者により、それぞれ支払い方法、乗車方法等が異なっており、利用者が混乱する要因となっています。
- このため、支払い方法や乗り方案内などをわかりやすく利用者に伝えるよう周知に努めます。
- 事業者の機器更新時にはICカード等の導入や乗車方法の統一を検討します。

	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール	対策検討(市・交)					
実施主体	沼津市、バス事業者					

Ⅲ-⑧ ●バス停の環境改善（駐輪場設置、コンビニ等との連携、バリアレス縁石活用等）

- ・上屋が無い、椅子が設置されていないなど、待合環境の悪いバス停について、環境改善を検討します。整備にあたっては、近隣の商業施設や公共施設との連携によりバス待ち環境の改善に努めます。
- ・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、周辺施設と連携し駐輪場の確保を検討します。
- ・バスベイについては、正着性を高め、停留所と乗降口の段差を小さくし、利用者の乗降をしやすいするため、バリアレス縁石の導入や切り込み形状の工夫を検討します。

【事例】コンビニと連携した「バスの駅」 京都市



出典：京都市交通局
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



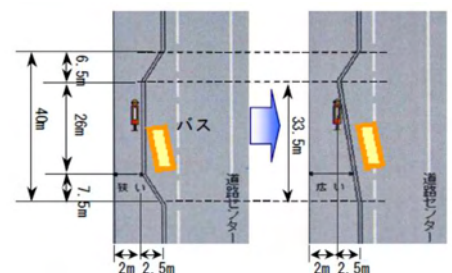
バス正着状況



バス正着時降車状況

出典：新潟市ホームページ

【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

出典：道路の移動円滑化整備
ガイドライン（国土交通省）

	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール	順次見直し(市・交)					
実施主体	沼津市、バス事業者					

Ⅳ. 楽しいおでかけ創出プロジェクト

事業者と連携し、わかりやすい路線図・時刻表の作成や、企画乗車券・フリーパスの発行に取り組みつつ、MaaSの実現に必要な運行情報のオープンデータ化を行うことで、利用の促進と利便性の向上を図り、シームレスで楽しいおでかけ環境を創出します。

「MaaS (Mobility as a Service)」とは鉄道やバスといった公共交通のみならず、タクシー、レンタカー、シェアサイクルなども対象に、検索方法やルート案内、支払い方法を一元化し、移動全体を一つのサービスとして提供し、使いやすくする考えであり、沼津において楽しいおでかけ環境を創出します。

Ⅳ-① ●路線図・時刻表の作成

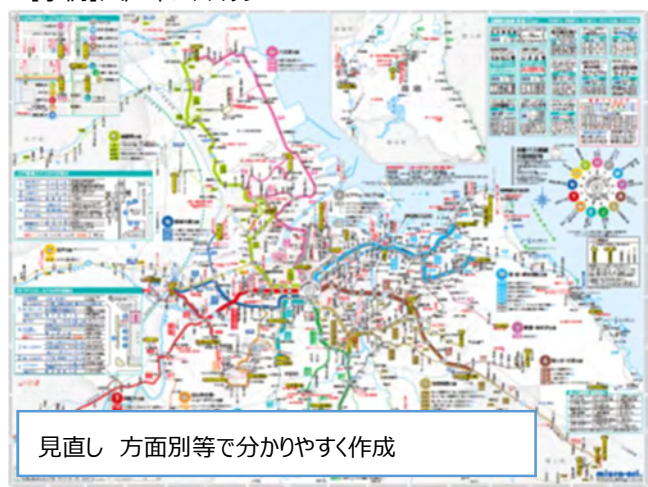
- ・市と事業者が連携し、市民および観光客にとって分かりやすく機能的な公共交通マップや、方面別に集約された路線ごとの時刻表を作成し、公共交通機関の利用促進を図ります。

■路線図



現状 分かりにくい

【事例】八戸市バスマップ



見直し 方面別等で分かりやすく作成

出典：八戸市ホームページ

	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施 スケジュール	路線図配布(市)		時刻表作成(市・交)			
実施主体	沼津市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者					

IV-2 ●企画乗車券・フリーパス・高齢者パスの販売

- ・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検討します。

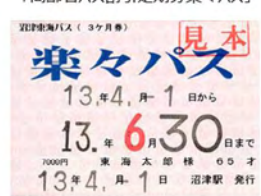
【事例】八戸市「わくわくバスパック」 【事例】東海バス「得トクバスパック」 【事例】「わくわくワンデバスチケット」（3社共通フリーパス） 【事例】東海バスオレンジシャトル「高齢者バス割引定期券乗客バス」



出典：八戸公共交通ポータルサイト



出典：東海バスホームページ



	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール	検討(市・交)	実施(市・交)				
実施主体	沼津市、バス事業者					

IV-3 ●バスイベント、企業・地区セミナーなどの開催

- ・出前講座や乗り方教室などを開催し、意識啓発を図るとともに、バスロゲイニングやスタンプラリーなど公共交通を楽しむイベントを開催し、利用促進に取り組みます。
- ・中心市街地にバスで買い物に来た際にバス券を配布するなど利用促進を図ります。

【事例】乗り方教室（東海バス）



出典：東海バス資料

【事例】沼津市出前講座



出典：沼津市ホームページ

【事例】富士・箱根・伊豆皇室ゆかりの庭園めぐりスタンプラリー



出典：沼津市ホームページ

	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール	イベント等実施(市)					
実施主体	沼津市、バス事業者、タクシー事業者					

IV-④ ●共同案内所の設置

- バス事業者3社がそれぞれ設置している沼津駅のバス案内所を統一し、観光案内や、定期券・回数券の購入など一括で行えるよう共同案内所の運営を検討します。

【事例】広島バスセンター総合案内所



出典：広島バスセンター発お出かけ応援サイト
https://www.h-buscenter.com/sightseeing_jp/info.php

【事例】八戸ポータルミュージアム「はっち」



出典：八戸ポータルミュージアム「はっち」ホームページ
<https://hacchi.jp/>

	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施 スケジュール			検討(市・交)			
実施主体	沼津市、バス事業者					

関連した取り組み

●【観光・移住施策】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)

- タクシーを観光等に積極的に使用し、多様なニーズに対応したタクシーの活用に取り組みます。

【事例】沼津 BAR TAXI



NUMAZU BAR TAXI

まちの情報に精通したタクシー乗務員が沼津市のコンシェルジュとして、沼津にある魅力あるバーや各店自慢のカクテル、分かりづらい場所にあるバーや情報誌に載らないような隠れた名店にタクシーで案内してくれる。

出典：平和タクシー株式会社ホームページ
https://heiwa-taxi.jp/numazu_bar/

【事例】サイクルキャリータクシー



CYCLE CARRY TAXI

沼津市や狩野川周辺地域のサイクルリングをより快適に楽しんでいただけるよう、ロードバイク、クロスバイクなどのスポーツ自転車を乗せられるキャリアを搭載したタクシーを運行、自転車とお客様と一緒に目的地までお送りいたします。

【事例】ぬまづ暮らし



「ぬまづ暮らし」

沼津市への移住・定住の促進を目的として、沼津市の移住担当者がタクシーで豊かな自然や暮らしに便利なまちなか等の生活環境についてご案内します。

Ⅲ-⑤ (再掲) ●運行情報のオープンデータ化

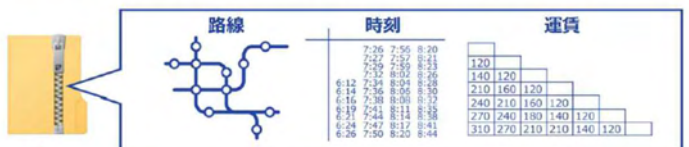
- 国土交通省が2017年3月に策定した「標準的なバス情報フォーマット (GTFS)」データを整備し、オープンデータとして公開していくことで、多様な主体によるバス情報の活用を促進し、バスの利用機会の創出を図ります。

データのオープン化のメリット

- 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ります。その他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。

「標準的なバス情報フォーマット」の構成

静的データ「GTFS-JP」と動的データ「GTFS Realtime」の2種類のフォーマットを包含しています。



情報提供や交通分析に利用、バスロケとも連携可能(GTFS Realtime)

区分	フォーマット名	対象とする情報
静的データ	GTFS-JP	停留所、路線、便、時刻表、運賃等
動的データ	GTFSリアルタイム 略称:GTFS-RT	遅延、到着予測、車両位置、運行情報等

いずれも国際的に広く利用されている「GTFS」(General Transit Feed Specification)を基本としているため、整備した情報が迅速に世界中の経路検索サービスに反映されるという特長があります。

GTFS とは…

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

出典：国土交通省

	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール	勉強会(協議会)	オープンデータ(交)				
実施主体	バス事業者、協議会					

Ⅲ-⑥ (再掲) ●デジタルサイネージの設置

- 来街者や観光客等が多数利用する主な交通結節点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います。



	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール		設置(市・交)				
実施主体	沼津市、バス事業者					

Ⅲ-⑦ (再掲) ●支払い方法、乗車方法の見直し検討

- バス事業者により、それぞれ支払い方法、乗車方法等が異なっており、利用者が混乱する要因となっています。
- このため、支払い方法や乗り方案内などをわかりやすく利用者に伝えるよう周知に努めます。
- 事業者の機器更新時にはICカード等の導入や乗車方法の統一を検討します。

	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール	対策検討(市・交)					
実施主体	沼津市、バス事業者					

V. 沼津駅-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、次世代モビリティツールを導入するなど結びつきを強化し、相互ににぎわいの波及を目指します。

V-① ●次世代モビリティツールの活用

・グリーンスローモビリティツールや自動運転などの新たな次世代モビリティツールを検証し、活用について検討を行います。

【事例】低速電動コミュニティバス



【事例】シェアサイクル（ハレルサイクル）



出典：株式会社シンクウギャザー資料

	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール	EVバス導入・運行(交)					
実施主体	沼津市、バス事業者					

V-② ●新技術の検証

(県との連携による自動運転検証など)

・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、結びつきを強化することはまちづくり上の重要な要素であり、しずおか自動運転 ShowCASE プロジェクトとの連携など、新技術の活用および検証を進めます。

■しずおか自動運転 ShowCASE プロジェクト



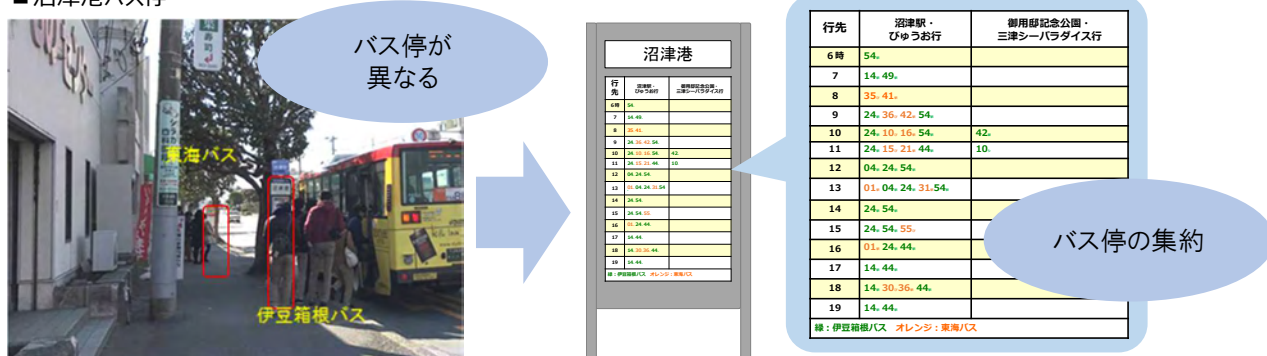
出典：静岡県ホームページ

	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール	自動運転実証実験(県・市) 新技術の検証(県・市)					
実施主体	静岡県、沼津市					

V-③ ●【観光施策】沼津港のターミナル化による乗り場の集約

- 事業者毎に設置されている沼津港のバス停を集約し、ターミナル化することで、利用者の利便性を高めます。

■沼津港バス停



	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施 スケジュール	港ターミナル設計(市)		改修工事(県)			
実施主体	静岡県、沼津市					

V-④ ●デジタルサイネージの設置（沼津港）

- 整備を予定しているバスターミナルにデジタルサイネージを設置し、運行情報を提供します。



	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施スケジュール					沼津港設置(市・交)	
実施主体	沼津市、バス事業者					

V-⑤ ●【観光施策】駅ー港間の路線バス利用者の確保

- 沼津駅ー沼津港間を運行する路線バスについて、マイカーからの転換を促すための対策を実施します。

	短期		中期		長期	
	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)	R5年度(2023)	R6年度(2024)	R7年度(2025)
実施 スケジュール			具体策検討(市)		対策実施(市)	
実施主体	沼津市					

5つのプロジェクトおよび対応策、スケジュール、実施体制の一覧

プロジェクト	No	対応策	キーワード
Ⅰ. 公共交通軸 形成プロジェクト	Ⅰ-①	路線の再編、集約	軸
		渋滞頻度の高い路線の渋滞解消対策検討(バスレーン・右左折レーン・PTPS等)	
		人口集積地への路線の新設	
	Ⅰ-②	公共交通軸における運行頻度の確保	終バス
	Ⅰ-③	公共交通軸における運行時間帯の拡大	
	Ⅰ-④	乗務員確保に向けた対策	人材
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会を支援(地域の公共交通を育てる)	人口集積地
	Ⅱ-②	自主運行バス等の運行維持に係るルールづくり	郊外
	Ⅱ-③	多様なニーズに対応したタクシーの活用	
	Ⅱ-④	バリアフリー車両の導入推進	福祉
		【福祉施策】 福祉有償運送運営協議会	
		【福祉施策】 重度障害者タクシー利用料金助成制度	
Ⅲ. わかりにくさ 使いにくさ 解消プロジェクト	Ⅲ-①	沼津駅バスターミナルを行き先方面別へ再編	交通結節点 ・拠点
		ターミナル発着バスのダイヤ調整	
	Ⅲ-③	バス停位置等の見直し・改善	バス停
	Ⅲ-④	バス停の案内表示、デザインの統一	
	Ⅲ-⑤	運行情報のオープンデータ化	情報提供
	Ⅲ-⑥	デジタルサイネージの設置	
	Ⅲ-⑦	支払い方法、乗車方法の見直し検討	バス停
	Ⅲ-⑧	バス停の環境改善(駐輪場設置、コンビニ活用、パリアレス縁石活用等)	
Ⅳ. 楽しいおでかけ 創出プロジェクト	Ⅳ-①	路線図・時刻表の作成	利用促進
	Ⅳ-②	企画乗車券・フリーパス・高齢者バスの発売	
	Ⅳ-③	バスイベント、企業・地区セミナーなどの開催	
	Ⅳ-④	共同案内所の設置	案内窓口
		【観光・移住施策】 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)	観光
Ⅴ. 沼津駅ー沼津港 連携プロジェクト	Ⅴ-①	次世代モビリティツールの活用	駅ー港
	Ⅴ-②	新技術の検証(県との連携による自動運転検証など)	
	Ⅴ-③	【観光施策】 沼津港のターミナル化による乗り場の集約	
	Ⅴ-④	デジタルサイネージの設置(沼津港)	
	Ⅴ-⑤	【観光施策】 駅ー港間の路線バス利用者の確保	

実施体制・スケジュール						実施主体
短期		中期		長期		
R2年度 (2020)	R3年度 (2021)	R4年度 (2022)	R5年度 (2023)	R6年度 (2024)	R7年度 (2025)	
	路線の詳細検討(交・市)	再編計画(市)	再編実施(交)			沼津市、バス事業者 沼津警察署
	軸のサービス水準設定(交・市)	協定(交・市)	本格運行(交)			沼津市、バス事業者
調査(市)	実証実験(市・交)	本格運行(交)				沼津市、バス事業者 タクシー事業者
	対策検討・実施(交・市)					バス事業者、タクシー事業者 沼津市
モデルケースとして支援(市)		支援の制度化(市)				沼津市
自主運行基準検討(市)		自主運行見直し(市)				沼津市
展開メニューの検討(市・交)		実証実験(市・交)	本格運行(市・交)			沼津市、タクシー事業者
導入(交)						バス事業者、タクシー事業者
						沼津市、有償運送事業者
						沼津市
						沼津市
その他路線(R2)	案内表示改修(市・交)					沼津市、バス事業者
検討(市・交)	順次見直し(交)					沼津市、バス事業者
見直し検討(市・交)						沼津市、バス事業者
フォーマット作成(市)	順次見直し(交)					沼津市、バス事業者
勉強会(協議会)	オープンデータ(交)					バス事業者、協議会
	設置(市・交)					沼津市、バス事業者
対策検討(市・交)						沼津市、バス事業者
順次見直し(市・交)						沼津市、バス事業者
路線図配布(市)		時刻表作成(市・交)				沼津市、鉄道事業者、 バス事業者、タクシー事業者
検討(市・交)	実施(市・交)					沼津市、バス事業者
イベント等実施(協議会)						協議会、バス事業者 タクシー事業者
		検討(市・交)				沼津市、バス事業者
						沼津市、タクシー事業者
EVバス導入・運行(交)						沼津市、バス事業者
自動運転実証実験(県・市)	新技術の検証(県・市)					静岡県、沼津市
港ターミナル設計(市)		改修工事(県)				静岡県、沼津市
				沼津港設置(市・交)		沼津市、バス事業者
		具体策検討(市)	対策実施(市)			沼津市

4-4 評価指標・目標値の設定

本計画で位置付けた基本方針を実現するために設定した計画目標に対する評価指標は、適切な進捗管理と把握を行うため、経年で取得できるデータを基本とし設定しました。

計画目標1：おでかけの手段として選ばれる公共交通

計画目標2：市民とともに支え育む公共交通

に対する指標

指標① 公共交通利用者数



市民からおでかけの手段として公共交通が選ばれたか、公共交通が支え育まれたかを評価する指標として鉄道乗車人数、路線バス乗車人数、タクシー利用者数を評価します。

今後の人口減少の影響を踏まえると、市民一人あたりの年間利用回数が約 2.6 回増加することにより、現況値の維持としての目標値を達成できます。

現況値：45,837 人/日（2018 年） → 目標値 45,837 人/日（2025 年）

〔市民一人あたり 85.2 回/年（2018 年） → 87.8 回/年（2025 年）〕

【参考】公共交通利用者数の内訳

上記の公共交通利用者数については、沼津市が毎年把握している市内 4 駅の乗車人員、市内路線バスの乗車人員、タクシー協会から提供されるタクシーの乗車人員に基づいています。各交通機関のそれぞれの内訳を参考に示します。

指標①-1 鉄道乗車人数（市内 4 駅）



現況値：26,939 人/日（2018 年） → 目標値：26,939 人/日（2025 年）

〔市民一人あたり 50.1 回/年（2018 年） → 51.6 回/年（2025 年）〕

指標①-2 路線バス乗車人数



現況値：14,000 人/日（2018 年） → 目標値：14,000 人/日（2025 年）

〔市民一人あたり 26.0 回/年（2018 年） → 26.8 回/年（2025 年）〕

指標①-3 タクシー利用人数



現況値：4,898 人/日（2018 年） → 目標値：4,898 人/日（2025 年）

〔市民一人あたり 9.1 回/年（2018 年） → 9.4 回/年（2025 年）〕

計画目標3：まちのにぎわいをサポートする公共交通

に対する指標

指標② 中心市街地歩行者・自転車交通量



人口が減少するなか、公共交通を利用して中心市街地への来訪者数を維持することでまちのにぎわいに公共交通が寄与できたかを評価します。

今後の人口減少の影響を踏まえると、市民一人あたりの中心部への年間来訪回数が約 1 回増加することにより、現況値の維持としての目標値を達成できます。

現況値：43,326 人（2018 年） → 目標値 43,326 人（2025 年）

沼津市において毎年 7 月上旬の日曜日に毎年調査を実施している「中心市街地歩行者交通量調査」における継続調査地点 12 地点における歩行者交通量調査結果（※自転車含む）を指標として用います。【参考】参照 なお、人口は減少傾向ですが、中心市街地まちづくりの効果も踏まえ、現状維持を目標値としました。

指標①と指標②の関係性

「指標① 公共交通利用者数」、「指標② 中心市街地歩行者・自転車交通量」の目標を合わせ、公共交通を使ってまちなかへのお出かけ回数を一人1回増やすことで目標とする指標の達成に近づきます。

指標① 公共交通利用者数
利用者数の維持は市民一人あたり
約2.6回増加することにより、現況
値の維持としての目標値を達成でき

指標② 中心市街地歩行者・自転車交通量
中心市街地歩行者量・自転車交通量
の維持は市民一人当たり約1回増加
することにより、現況値の維持とし
ての目標値を達成できます。

まちなかに、公共交通をつかってお出かけすると
往復で公共交通利用2回増加、中心市街地の利用1回増加となり
目標とする指標の実現に近づきます！

【参考】評価指標算出根拠

●人口推移について

- 人口の将来推計については、「沼津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン（市推計値）」を基本としますが、「沼津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン（市推計値）」は平成22年国勢調査をベースとしており、同年の住民基本台帳の人口と開きがあります。また、公表される推計値は5年毎となっています。
- 適切な進捗管理を行うには、毎年公表される住民基本台帳の人口を基本として考える必要があるため、「沼津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン（市推計値）」の減少率（H27→R7：-5.5%）をもとに、住民基本台帳での人口を予測すると以下の表になり、計画目標年次の令和7年の人口は190,600人として、評価指標の妥当性を確認します。

和暦	西暦	人口			
		国勢調査 将来：人口ビジョン		住民基本台帳人口 4月末	
平成27年	2015年	195,633	100.0%	201,691	100.0%
平成28年	2016年	-	-	199,820	99.1%
平成29年	2017年	-	-	197,910	98.1%
平成30年	2018年	-	-	196,457	97.4%
令和元年	2019年	-	-	195,109	96.7%
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
令和7年	2025年	184,875	94.5%	190,600	94.5%

※斜体太字が推計人口

(1) 評価指標① 公共交通利用者数

1) 指標①-1 鉄道乗車人数（市内4駅）

毎年、東海旅客鉄道株式会社（JR 東海）から提供される「市内4駅の1日平均乗車人員」を評価指標としました。

平成30年（現況）の鉄道乗車人数は26,939人/日、住民基本台帳人口を元に算出した市民一人あたりの年間利用回数は50.1回/年でした。

令和7年（将来）の目標値は、現状維持の26,939人/日、将来の人口予測を元に算出した市民一人あたりの年間利用回数は51.6回/年となります。

和暦	西暦	人口		鉄道乗車人数					
		住民基本台帳人口 4月末		沼津駅	片浜駅	原駅	大岡駅	4駅合計	市民一人当たり利用回数(回/年) (4駅合計×365÷住基人口)
平成30年	2018年	196,457	97.4%	20,829	2,479	2,314	1,317	26,939	50.1
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
令和7年	2025年	190,600	94.5%	—	—	—	—	26,939	51.6

※斜体太字が推計値

2) 指標①-2 路線バス乗車人数

毎年、バス事業者3社から提供される「1日平均乗車人員」を評価指標としました。

平成30年（現況）の路線バス乗車人数は14,000人/日でした、住民基本台帳人口を元に算出した市民一人あたりの年間利用回数は26.0回/年でした。

令和7年（将来）の目標値は、現状維持の14,000人/日とし、将来の人口予測を元に算出した市民一人あたりの年間利用回数は26.8回/年となります。

和暦	西暦	人口		バス乗車人数	
		住民基本台帳人口 4月末		1日平均乗車人員 (人/日)	市民一人当たり利用回数(回/年) (利用者数×365÷住基人口)
平成30年	2018年	196,457	97.4%	14,000	26.0
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
令和7年	2025年	190,600	94.5%	14,000	26.8

※斜体太字が推計値

3) 指標①-3 タクシー利用者数

タクシー協会から提供される「輸送人員（年間）」をもとに、「1日平均輸送人員」を評価指標としました。

平成30年（現況）の1日平均輸送人員は4,898人/日でした、住民基本台帳人口を元に算出した市民一人あたりの年間利用回数は9.1回/年でした。

令和7年（将来）の目標値は、現状維持の4,898人/日とし、将来の人口予測を元に算出した市民一人あたりの年間利用回数は9.4回/年となります。

和暦	西暦	人口		タクシー利用者数	
		住民基本台帳人口 4月末		1日平均輸送人員 (人/日)	市民一人当たり利用回数(回/年) (1日平均輸送人員×365÷住基人口)
平成30年	2018年	196,457	97.4%	4,898	9.1
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
令和7年	2025年	190,600	94.5%	4,898	9.4

※斜体太字が推計値

(2) 指標② 中心市街地歩行者・自転車交通量

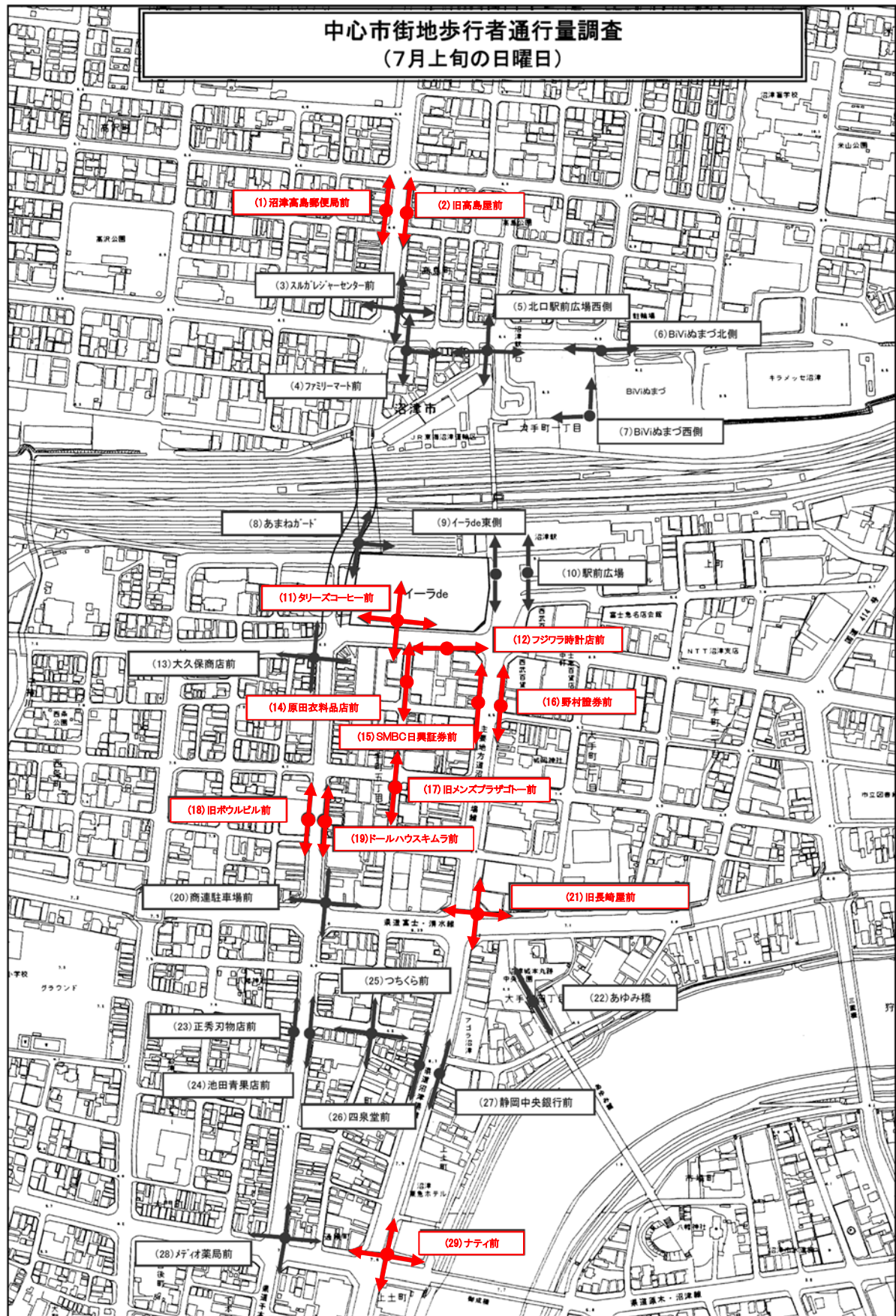
- ・ 沼津市において毎年7月上旬の日曜日に毎年調査を実施している「中心市街地歩行者交通量調査」における継続調査地点12地点（下表黄色塗地点）における歩行者交通量調査結果（※自転車含む）を指標として用います。
- ・ 調査は毎年、7月上旬の日曜日に実施されていますが、毎年7月7日は七夕まつりが行われているため、7月7日を避けて調査を行う必要があります。
- ・ 平成30年（現況）の中心市街地歩行者・自転車交通量は43,326人となっています。
- ・ 令和7年（将来）の目標値は、中心市街地歩行者・自転車交通量は現況維持の43,326人とします。

歩行者通行量

	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度
調査地点	H26.7.13 (曇のち雨)	H27.7.12 (晴れ一時雨)	H28.7.10 (晴れ)	H29.7.9 (晴れ)	H30.7.8 (晴れ)	R1.7.7 (曇り)
(1)沼津高島郵便局前	1,363	1,355	1,344	1,366	1,428	1,397
(2)旧高島屋前	3,296	3,161	3,377	3,148	2,930	3,552
(3)スルガレジャーセンター前	5,419	3,983	4,472	4,436	4,116	4,335
(4)ファミリーマート前	5,451	4,557	4,909	3,876	3,229	4,636
(5)北口駅前広場西側	3,699	3,541	3,238	2,779	2,705	3,957
(6)BiViぬまづ北側	3,567	3,526	3,808	2,776	3,126	2,791
(7)BiViぬまづ西側	7,082	8,138	8,420	8,613	5,447	6,168
(8)あまねガード	4,686	5,517	5,399	4,423	4,593	5,740
(9)イーラde東側	12,024	11,806	12,865	13,804	10,024	12,492
(10)駅前広場	5,971	5,048	5,030	7,158	4,747	5,477
(11)タリーズコーヒー前	13,094	12,724	11,386	10,210	9,140	12,794
(12)フジワラ時計店前	3,485	2,281	2,514	2,559	2,789	3,409
(13)大久保商店前	1,903	1,646	2,762	2,217	2,562	2,918
(14)原田衣料店前	10,982	10,012	9,641	9,591	9,372	14,021
(15)SMBC日興証券前	2,766	2,210	2,341	2,389	2,179	2,764
(16)野村證券前	3,412	2,967	2,792	3,064	2,398	3,394
(17)旧メンズプラザゴトー前	6,904	7,684	6,681	7,035	7,715	12,550
(18)旧ボウルビル前	623	635	631	675	758	920
(19)ドールハウスキムラ前	850	723	728	807	685	959
(20)商連駐車場前	816	938	1,035	905	960	1,201
(21)旧長崎屋前	2,625	2,451	2,558	2,408	2,369	2,995
(22)あゆみ橋	1,371	1,541	1,487	1,264	1,195	1,301
(23)正秀刃物店前	592	602	666	515	681	687
(24)池田青果店前	767	776	738	557	593	693
(25)つちくら前	2,813	2,112	2,373	2,207	2,921	4,150
(26)四泉堂前	821	1,183	1,061	1,122	1,308	1,527
(27)静岡中央銀行前	885	1,158	1,097	1,248	1,300	1,718
(28)メディオ薬局前	1,147	1,248	1,262	955	1,038	1,286
(29)ナティ前	1,148	1,495	1,462	1,532	1,563	2,408
合計	109,562	105,018	106,077	103,639	93,871	122,240
合計(継続調査地点)※黄セル	50,548	47,698	45,455	44,784	43,326	61,163
合計(数値目標地点)※赤字	77,841	76,013	74,868	75,317	63,851	86,211

※自転車を含む

■中心市街地歩行者・自転車交通量調査地点(赤塗地点が継続調査地点12地点)



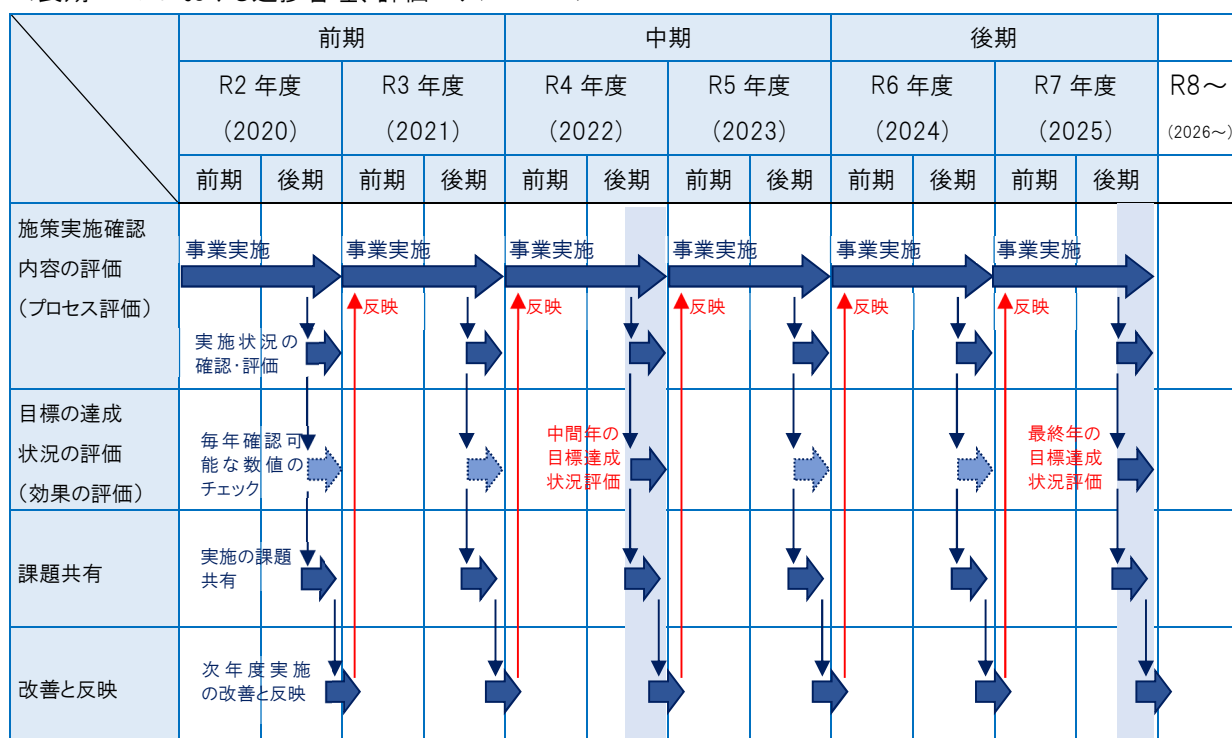
第5章 計画の実現と今後の交通政策

5-1 計画の進捗管理、評価スケジュール

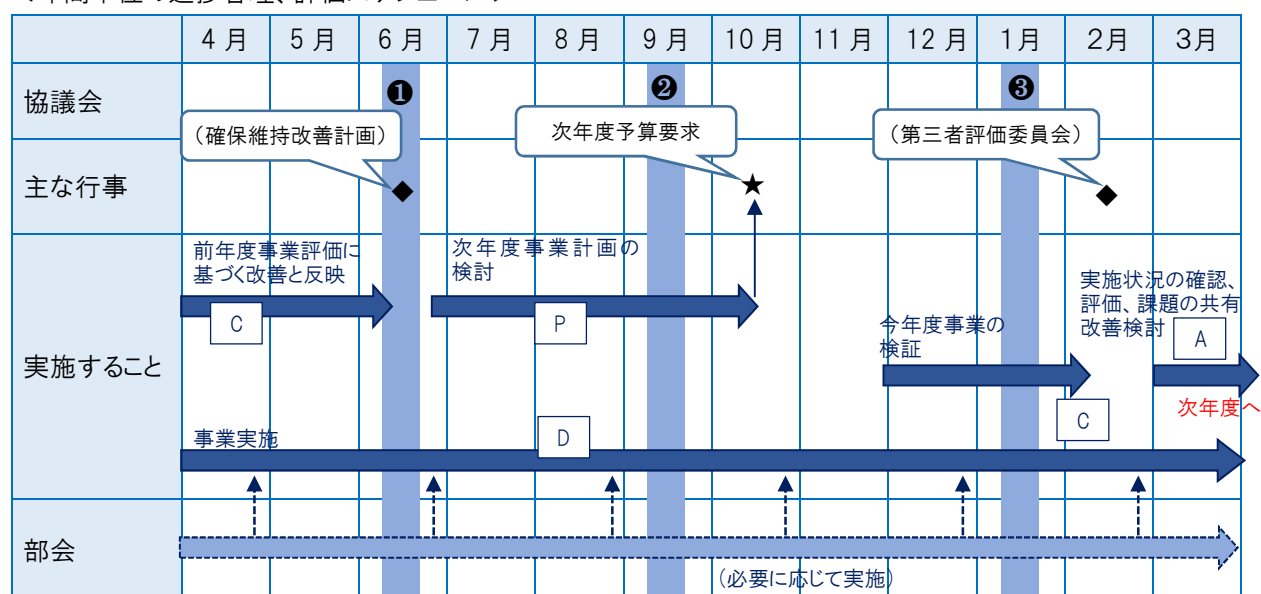
本計画は、計画策定（Plan）、施策・事業の実施（Do）、進行管理・評価（Check）、見直し・改善（Action）を繰り返す、PDCA サイクルの考え方により推進していきますが、このPDCAの実践にあたっては、実施する時期、実施主体、実施する内容（何をチェックして改善に展開していくのか）を明確にして進めることが成功の鍵となります。

以下に示す通り、計画の進行管理、評価の実践を次年度以降に行っていきます。

<長期スパンにおける進捗管理、評価スケジュール>



<年間単位の進捗管理、評価スケジュール>



5-2 計画の実施主体と分担

本計画を進めるにあたっては、行政、市民、交通事業者に加え、商業者、観光事業者なども交えた関係者間による協働・連携により、計画目標の達成に向けて施策を実行していく必要があります。このため、それぞれの役割分担や協力体制を明確にして進めていくことが実現のポイントとなります。

なお、沼津市地域公共交通協議会、交通まちづくり検討部会等を継続して開催し、計画の取り組みの確認や関係者協議、協働の取り組みを促していきます。

<計画の実施主体、組織と分担>

主体	分担
沼津市地域公共交通協議会 交通まちづくり検討部会	計画に基づく事業実施の推進組織として、関係者間の協議の継続や、連携・調整を図ります。また、施策の実施状況や計画の目標に対して評価・検証し、市民への開示を行っています。
行政 (沼津市、静岡県等)	計画に基づく施策について、関係者間の連携や各施策間の調整を図りながら進めます。
交通事業者 (鉄道、バス、タクシー事業者)	計画に基づく施策について、関係者間で連携を図りながら進めます。
市民、利用者	公共交通の積極的な利用、住民協議会への参加等を行います。
その他関係者 (観光、商工会、まちづくり組織等)	まちづくり、観光、商工、福祉などと連携しながら、沼津市のまちづくりと一体となった公共交通の取り組みが推進されるよう、関係者間で連携を図ります。

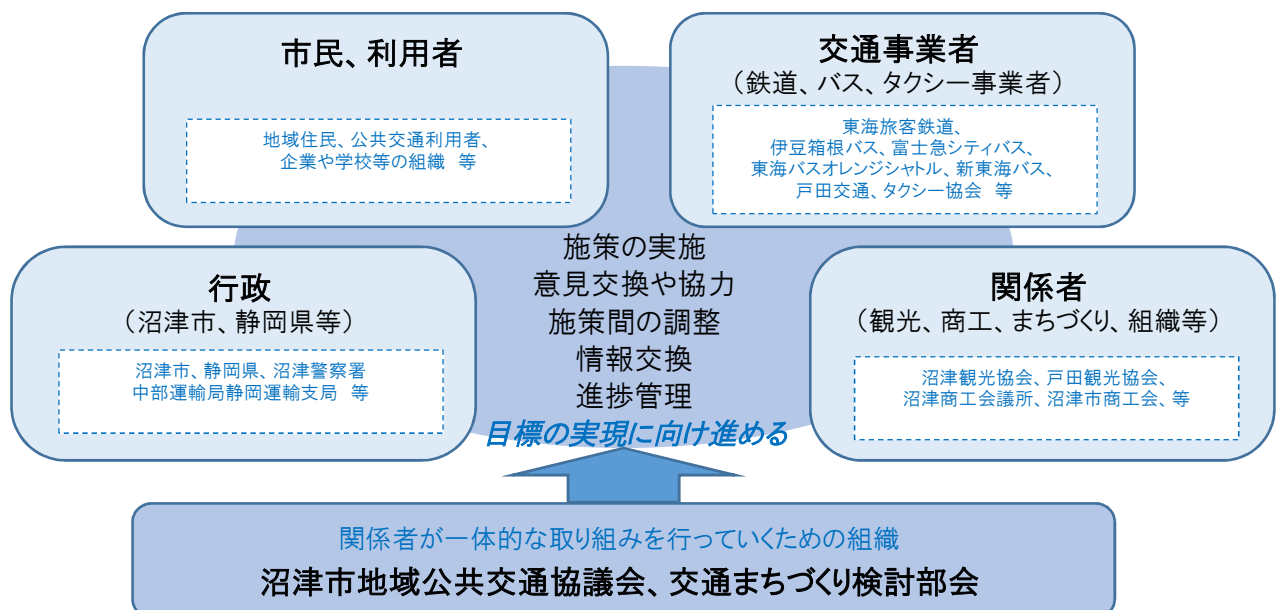


図 1 計画の実施主体、組織と分担

5-3 施策連携・庁内連絡体制

本計画を進めるにあたっては、交通、まちづくり、福祉、商工、観光等、多様な分野の施策連携が求められます。このため、施策が円滑に展開できるよう庁内連絡体制を構築します。

(1) ソフト系情報連絡（移動手段確保対策）

地域住民による移動手段の確保を検討する団体等を関係課からの情報提供により把握し、出前講座の実施や意見交換会を開催します。

関係課	地域自治課、社会福祉課、長寿福祉課、教育企画課、学校管理課
-----	-------------------------------

(2) ハード系情報連絡（バス停周辺施設整備関係）

バス停付近の道路における、道路、公営住宅、その他公共施設の整備計画の有無を確認し、施設整備が予定されている場合には、バス停と待合環境をより良いものとするため関係者と協議を実施します。

関係課	道路建設課、道路管理課、住宅営繕課、まちづくり指導課、香陵公園周辺整備室、岡宮北区画整理事務所
-----	---

(3) 関連計画情報連絡

公共交通に関連する計画を所管する関係課と、各々の計画に相乗効果が生まれるよう密に情報連絡を行います。特に、公共交通の利用促進につながる取り組みに対して連携を強化し、利用者の増加に努めます。

関係課	政策企画課、生活安心課、人事課、社会福祉課、障害福祉課、観光戦略課、水産海浜課、スポーツ交流推進課、環境政策課
-----	---

5-4 今後の交通政策

本計画は、本市の公共交通の強みである交通事業者の既存ネットワークを最大限活かしながら、交通事業者間の連携不足や乗り場のわかりにくさといった弱みを改善することで、交通利便性の高い公共交通軸の形成やわかりやすく使いやすいバス乗り場へ再編を行うなど、短期的に取り組む第1次計画です。

第1次計画の完了時には、沼津駅周辺総合整備事業や骨格的都市基盤整備が進展するなか、ICTやAIなどの先端技術やビッグデータの活用が進み、人の移動データが把握できるようになり公共交通に関する利用分析も容易になることで、運行の効率化や路線の再編などに活用されるなど都市間移動の最適化が図られることが見込まれます。

このため、以下に示すような交通とまちづくりに関連する施策との連携を強化・拡充することで、本市が目指す過度に自動車に依存しない、持続可能なまちづくりが推進されることが期待されます。

1. 多様な交通モードとの連携

(徒歩、自転車、シェアサイクル、バス、次世代モビリティツール、鉄道などの各交通モードの結節点の拠点性、乗り継ぎ利便性を向上させ、シームレスな運行サービスを提供することで、自家用車からの移動手段の転換を促す交通施策)

2. 中心市街地まちづくり戦略との連携

(まちの魅力を高める人を重視した公共空間・交通体系再編との連動及び都市機能誘導施策)

3. 居住誘導施策との連携

(生活利便性を享受できるまちなか居住の推進や拠点間を結ぶバス路線沿線への居住を支援する居住誘導施策)

4. 土地利用施策との連携

(企業、病院、商業施設、観光施設など人口集積施設等へのバス路線整備や既存バス路線沿線への施設立地を推進する土地利用施策)

5. 骨格的インフラ整備との連携

(基幹となる新設道路と既成道路の役割を明確にし、渋滞解消など都市環境改善のため交通分担を行う交通施策)

長期的には、以上のような施策連携を念頭に置き、第2次以降の網形成計画に位置付け、まちづくりと一体となった公共交通を構築し、「行きたいまち、住みたいまち。」を目指します。

巻末資料

巻末資料 1 計画策定の体制および経緯

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、平成 31 年 4 月に法定協議会として「沼津市地域公共交通協議会」を設置し、本計画の作成にかかる協議及び実施に係る連絡調整を行いました。

また、事業者を中心として「交通まちづくり検討部会」を設置し、協議会で協議される事項の具体的施策について、事業者間での検討・調整を行いました。

この他、検討にあたって地域住民の意見を反映させるための地区説明会を開催しました。

●沼津市地域公共交通協議会 開催経緯

	開催日時	協議事項
第1回	令和元年 7月2日(火)	(1)沼津市地域公共交通網形成計画について ①制度の概要 ②計画の背景 ③計画の策定手順 ④公共交通の現状と課題 ⑤部会の設置 (2)協議運賃の改定について ①沼津・長岡線、浜通り西浦線 ②修善寺駅～戸田線 ③自主運行路線(西浦線、戸田土肥線、戸田江梨線) (3)退出意向の申出路線への対応について(船津線) (4)バス交通活性化対策事業費補助事業について ①EV バス運行計画について(伊豆箱根バス) ②ミューバス片浜駅循環について(富士急シティバス)
第2回	令和元年 10月15日(火)	(1)沼津市地域公共交通網形成計画について ①これまでの経過・報告 ②計画期間 ③計画目標及び目的を達成するために行う事業・実施主体
第3回	令和〇年 〇月〇日(〇)	
第4回	令和〇年 〇月〇日(〇)	
第5回	令和〇年 〇月〇日(〇)	

●沼津市地域公共交通協議会 交通まちづくり検討部会 開催経緯

	開催日時	協議事項
第1回	令和元年 7月22日(月)	(1)沼津市お出かけマップ作製について (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について
第2回	令和元年 8月16日(火)	(1)沼津市お出かけマップ作製について (2)沼津駅南口バスターミナルの方面別集約(沼津港行)について (3)沼津市地域公共交通網形成計画 課題、事業(案)、目標について
第3回	令和元年 9月9日(月)	(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
第4回	令和元年 10月29日(火)	(1)沼津市地域公共交通網形成計画について ①基本方針・評価指標について ②公共交通軸の区間設定について (2)沼津駅南口バスターミナルについて
第5回	令和〇年 〇月〇日(〇)	

● 沼津市地域公共交通協議会条例

(設置)

第1条 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。第3条第2項第1号において「活性化再生法」という。）第6条第1項の規定に基づき、沼津市地域公共交通網形成計画（以下「公共交通網形成計画」という。）の作成及び実施に関し必要な協議等を行うとともに、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、市民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために必要な協議を行うため、沼津市地域公共交通協議会（以下「協議会」という。）を置く。

(所掌事務)

第2条 協議会は、次に掲げる事項を所掌する。

- (1) 公共交通網形成計画の作成、変更及び実施の協議に関する事項
- (2) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様、運賃及び料金等に関する事項
- (3) その他地域公共交通に関し協議会が必要と認める事項

(組織)

第3条 協議会は、委員30人以内で組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 活性化再生法第2条第2号に規定する公共交通事業者等
- (2) 道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）第9条の3第1項第2号及び第5号に規定する団体
- (3) 公共交通網形成計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者
- (4) 学識経験者
- (5) 公募による市民
- (6) 関係行政機関の職員
- (7) 市の職員
- (8) その他市長が必要と認める者

(任期)

第4条 委員の任期は、2年とし、再任を妨げない。ただし、補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長及び副会長)

第5条 協議会に会長及び副会長を置き、委員の互選により定める。

2 会長は、会務を総理し、協議会を代表する。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 協議会の会議（以下この条において「会議」という。）は、会長が招集し、会議の議長となる。

- 2 協議会は、委員の半数以上が出席しなければ、会議を開くことができない。
- 3 会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 4 協議会は、必要があると認めるときは、会議への関係者の出席を求めてその意見若しくは説明を聞き、又は必要な資料の提出を求めることができる。

(部会)

第7条 協議会は、必要に応じ、部会を置くことができる。

- 2 部会に属する委員は、会長が指名する。
- 3 部会に部会長を置き、会長の指名する委員をこれに充てる。
- 4 部会は、部会長が招集し、部会長は部会の会議の議長となる。
- 5 部会長に事故あるとき又は部会長が欠けたときは、部会に属する委員のうちから部会長があらかじめ指名する者がその職務を代理する。
- 6 前条第3項及び第4項の規定は、部会の会議に準用する。この場合において、前条第4項中「協議会」とあるのは、「部会」と読み替えるものとする。

(庶務)

第8条 協議会の庶務は、都市計画部において処理する。

(委任)

第9条 この条例に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が定める。

付 則

この条例は、平成31年4月1日から施行する。

●沼津市地域公共交通協議会 委員名簿

	役 職	氏 名	備 考	
1	会 長	新屋 千樹	沼津市副市長	市
2	副会長	吉田 樹	福島大学人文社会学群経済経営学類准教授	有識者
3	委 員	奥川 誠二	東海旅客鉄道(株)沼津駅 駅長	公共交通事業者
4	委 員	渡辺 知行	富士急シティバス(株) 常務取締役営業部長	一般旅客運送
5	委 員	津田 豪	伊豆箱根バス(株) 営業部次長	一般旅客運送
6	委 員	青木 守	(株)新東海バス 代表取締役	一般旅客運送
7	委 員	清水 修	(株)東海バスオレンジシャトル 代表取締役社長	一般旅客運送
8	委 員	山崎 元	戸田交通(株) 代表取締役	一般旅客運送
9	委 員	堀内 哲郎	(一社)静岡県バス協会 専務理事	一般旅客運送
10	委 員	鈴木 智善	静岡県タクシー協会 沼津・三島支部長	一般旅客運送
11	委 員	西尾 清明	伊豆箱根鉄道労働組合 書記長	運転者組織
12	委 員	杉山 金芳	沼津商工会議所専務理事	商工団体
13	委 員	石塚 久美子	沼津市商工会 女性部長	商工団体
14	委 員	原川 隆信	特定非営利活動法人沼津観光協会 専務理事	観光団体
15	委 員	山田 健一	戸田観光協会 事務局長	観光団体
16	委 員	福本 雅之	名古屋大学客員准教授	有識者
17	委 員	倉田 剛	公募委員(新規:岡宮 金岡地区)	利用者
18	委 員	後藤 京子	公募委員(継続:上香貫 第3地区)	利用者
19	委 員	眞田 勲	公募委員(継続:庄栄町 第5地区)	利用者
20	委 員	千葉 秀美	公募委員(継続:市場町 第4地区)	利用者
21	委 員	長尾 綾	公募委員(新規:西添町 原地区)	利用者
22	委 員	野口 晃	公募委員(継続:下香貫 第3地区)	利用者
23	委 員	小林 孝義	国土交通省沼津河川国道事務所道路管理課長	道路管理者
24	委 員	佐野 芳彦	静岡県沼津土木事務所工事第1課長	道路管理者
25	委 員	坪内 大輔	静岡県沼津警察署 交通官	公安委員会
26	委 員	久保田 素広	国土交通省中部運輸局静岡運輸支局 首席運輸企画専門官	静岡運輸支局
27	委 員	大倉 篤	静岡県交通基盤部都市局地域交通課長	静岡県
28	委 員	松下 藤彦	沼津市都市計画部長	市

●沼津市地域公共交通協議会 交通まちづくり検討部会規約

(設置)

第1条 沼津市地域公共交通協議会条例（以下「条例」という。）第7条の規定に基づき、沼津市地域公共交通網形成計画（以下「計画」という。）の作成、変更及び実施に関し、沼津市地域公共交通協議会（以下「協議会」という。）において協議される事項の具体的施策について、事業者間での検討・調整を行うため、交通まちづくり検討部会（以下「部会」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2条部会は、次に掲げる事務を所掌する。

(1) 計画に係る具体的施策に関する事項

ア 委員相互の意見及び情報交換

イ 各種事業に係る関係者間の連絡調整

ウ 調査研究

(2) その他協議会が必要と認める事項

(組織)

第3条 部会は、別表に掲げる委員をもって構成する。

2 部会は、必要があると認めるときは、条例第7条第2項の規定に基づき、協議会会長の指名により、委員を追加することができる。

(任期)

第4条 委員の任期は、条例第4条に規定する協議会委員の在任期間とする。ただし、再任を妨げない。

(部会長)

第5条 部会長に関する事項は、条例第7条の規定による。

(報告)

第6条 部会長は、部会の協議結果について、協議会に報告するものとする。

(庶務)

第7条 部会の庶務は、都市計画部まちづくり政策課において処理する。

(その他)

第8条 この規約に定めるもののほか、部会の運営に関し必要な事項は、部会が別に定める。

付 則

この規約は、令和元年7月2日から施行する。

●沼津市地域公共交通協議会 交通まちづくり検討部会 委員名簿

	役 職		氏 名	備 考	
1	委 員	会長	吉田 樹	福島大学人文社会学群経済経営学類准教授	有識者
2	委 員	職務代理者	福本 雅之	名古屋大学客員准教授	有識者
3	委 員		奥川 誠二	東海旅客鉄道(株)沼津駅 駅長	鉄道事業者
4	委 員		山田 哲也	東海旅客鉄道(株)沼津駅 首席助役	鉄道事業者
5	委 員		渡辺 知行	富士急シティバス(株) 常務取締役営業部長	一般旅客運送
6	委 員		根上 哲也	富士急シティバス(株) 営業部 主任	一般旅客運送
7	委 員		津田 豪	伊豆箱根バス(株) 営業部次長	一般旅客運送
8	委 員		岩崎 勝一	伊豆箱根バス(株) 営業部 乗合課課長	一般旅客運送
9	委 員		清水 修	(株)東海バスオレンジシャトル 代表取締役社長	一般旅客運送
10	委 員		和泉澤 貴治	東海自動車(株) バス計画部課長	一般旅客運送
11	委 員		山田 良生	伊豆箱根交通(株) 常務取締役運行営業部長	一般旅客運送
12	委 員		鈴木 智善	静岡県タクシー協会 沼津・三島支部長(平和タクシー(株)代表取締役)	一般旅客運送
13	委 員		真野 正実	沼津市都市計画部まちづくり政策課 課長	市
14	委 員		小野 智弘	沼津市都市計画部まちづくり政策課 課長補佐兼交通政策室長	市