

資料5

協議事項(5) 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	計画推進に係る事業	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通マップの作成 ・モビリティマネジメントの実施 ・バス利用啓発用ノベルティグッズの作成 ・協議会開催
3	〃	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6年度

地域公共交通確保維持改善事業（計画推進に係る事業）…令和6年度

〃 (フィーダー系統補助)…令和5年10月～令和6年9月
(令和6年度運行分)

4. 参考資料

- 1 地域公共交通計画の評価等結果の様式
- 2 沼津市地域公共交通計画等の評価について

令和6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11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

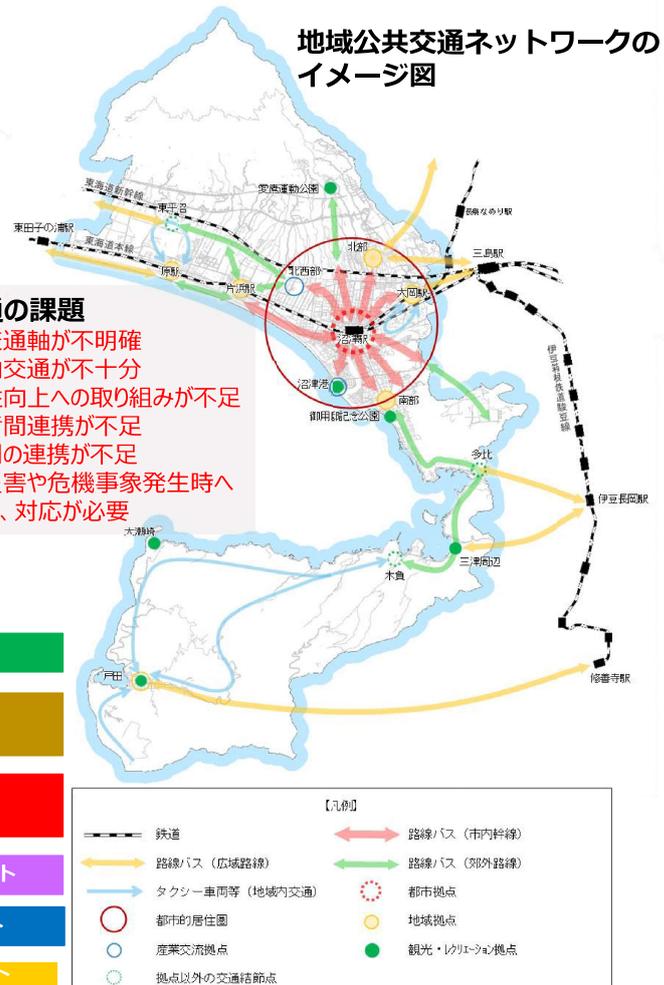
V. 沼津駅-沼津港連携プロジェクト

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

地域公共交通ネットワークのイメージ図



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R6年度実施事業 (R6時点)

※全31事業中 ◎：完了5件 ○：一部完了(引き続き提供)15件 △：継続中(検討中、実証実験中)9件 ×：未着手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	中心市街地の路線集約・再編に着手し利便性を図るとともに、周知を行うことで、利用促進に努める
		渋滞頻度の高い路線の渋滞解消対策検討	△	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 地域内フィーダー系統運行補助(3路線→8路線へ拡大)	バス事業者と協議の上、引き続き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	△	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	○	・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 ・広報めまつで運転手のインタビューと運転手募集記事を掲載	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った。幅広い世代への呼びかけが考えられる	

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R6年度実施事業 (R6時点)

※全31事業中 ◎：完了5件 ○：一部完了(引き続き提供)15件 △：継続中(検討中、実証実験中)9件 ×：未着手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、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
	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
	II-③	多様なニーズに対応したタクシーの活用	△	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	◎	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)のパターンダイヤ化・等間隔運行 R5：上記R4実施内容再調整	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R6年度実施事業 (R6時点)

※全31事業中 ◎：完了5件 ○：一部完了(引き続き提供)15件 △：継続中(検討中、実証実験中)9件 ×：未着手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	○	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・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	◎	JR片浜駅にデジタルサイネージを設置	沼津駅、沼津港につづく3箇所目。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・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	△	一部区間で同じ経路を運行する2社の共通定期券化の検討	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:危険ワックアワック東原新田(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	◎	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R6年度実施事業 (R6時点)

※全31事業中 ◎：完了5件 ○：一部完了(引き続き提供)15件 △：継続中(検討中、実証実験中)9件 ×：未着手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	○	毎年、路線再編・変更を反映したおでかけマップの作成	最新情報を掲載するよう毎年度更新に努める
	Ⅳ-②	企画乗車券・フリーパス・高齢者バスの販売	△	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検討を進める
	Ⅳ-③	バスイベント、企業・地区セミナーなどの開催	○	出前講座実施。MM効果検証アンケート実施。 MMパンフレット作成 MMノベルティグッズ作成 バスの日関連バスイベント実施	体験型の出前講座に工夫。紙芝居を取り入れ、わかりやすい内容に努めた。今まで小学生向けに力を入れていたが、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、各交通事業者と検討には至らなかった	引き続き、検討をしていく
Ⅴ 沼津駅-沼津港 連携	Ⅴ-①	新たなEビリティの活用	△	駅-港間に7箇所のポストを設置した電動チャーターを活用した社会実験を実施	利用等が多く需要が確認できた一方で、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)	△	市が主体となった沼津駅-沼津港間の自動運転に関する実証運行を実施	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	◎	東海バス・伊豆箱根バスのバス停を1つに集約する	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)	◎	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R6年度実施事業 (R6時点)

※全31事業中 ◎：完了5件 ○：一部完了(引き続き提供) 15件 △：継続中(検討中、実証実験中) 9件 ×：未着手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	○	・沼津港入口に車番認証カメラを設置し、車両の滞在時間や地域などを分析 ・ 交通DXアプリを活用したシームレスな移動の提供	・公共交通で沼津港に訪れる方の調査を検討し、車番認証カメラの分析結果と比較することで、路線バス利用者確保を図る。また、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、どのように展開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	×	災害時を想定した体制づくり、仕組みづくりについて、各交通事業者と検討には至らなかった	必要な情報の収集、議論すべき項目を洗い出し、各交通事業者と検討する
	VI-②	感染症など危機事象への対応	○	市では、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

地域や時間帯で不便なところが生じ始めている

バス3社がそれぞれの取組を行って来た中で、事業者や交通手段の垣根を越えた共通の取組をいかに増やしていくか

I. 公共交通軸形成プロジェクト

I-③公共交通軸における運行時間帯の拡大

沼津市夜間乗合タクシーの実証運行

※共創・MaaS実証プロジェクト補助金を活用

【内容】 沼津駅発最終バス運行終了後のバスの代替手段として夜間乗合タクシーの実証運行を実施

【目的】 深刻なバスの運転手不足や2024年からの運転手の時間外労働の上限規制により最終バスの繰り上げを余儀なくされていることから、公共交通の運行時間帯の拡大を図るため夜間のバスの交通空白時間帯において実証運行を実施し、利用実績や傾向を把握する。

【実施期間】 令和6年11月22日(金)～令和7年1月31日(金)のうち 金・土・日曜日、祝日(12月29日～1月3日は除く)計30日間

【運行時間】 午後9時から11時30分まで 30分毎に出発(6本/日)

【運賃】 700円 (・設定したルートを終点まで乗った時に、タクシーより安くバスより高い金額
・タクシーの初乗り運賃(660円)より高い金額)

【実績】 11月22日～12月15日までの12日間分

人数			運行回数				合計	乗合率
男	女	計	1便 (21:00)	2便 (21:30)	3便 (22:00)	合計		
42	22	64	7	3	1	3	50	1.28
			4便 (22:30)	5便 (23:00)	6便 (23:30)			
			1	7	9			

【利用者の声】

バスがないので毎日乗り合いタクシーがあれば助かると思う。金土日だけでは、はっきり認識できず安心感がない。毎日あってこそ皆が利用すると思う。

【考察】

なかなか1便に対して2人以上の利用にならない。潜在的なニーズが無いのか、周知不足か十分に検討する必要がある。利用客が増えると予想される12月下旬の実績が未集計のため、今後乗合率は上昇する可能性がある。



I. 公共交通軸形成プロジェクト

I-④乗務員確保に向けた対策

広報めまづでバスの運転手インタビューと運転手募集記事を掲載

広報めまづ（令和6年9月1日号）で全6ページの公共交通（主にバスの話題）特集号を掲載。

「がんばろう、バス！」というテーマで、バス運転手のインタビューと募集記事を掲載しました。記事には、運転手さんの日々の仕事や、乗客さんへの対応、そして最新のバス車両の紹介が盛り込まれています。

がんばろう、バス！



◀ 広報めまづ記事

バスを取り巻く現状や市の取り組み、バスの乗り方について説明。バスの運転手不足が問題となっていることから、運転手のインタビューと運転手募集記事を掲載した。

▶ 数字でみるバスのプロフィール、バスのスペック記事



Ⅲ. わかりにくさ使いにくさ解消プロジェクト

Ⅲ-⑥デジタルサイネージの設置

JR片浜駅へデジタルサイネージを設置

※伊豆地域公共交通活性化協議会の事業にて実施

【内容】片浜駅バス停至近にあるJR片浜駅の駅舎壁にデジタルサイネージを設置

【目的】令和4年度利便増進実施事業において、市の西部地区路線を再編したことで、交通結節点である片浜駅に乗り入れる本数が増加した。更なる利用者の利便性向上を行い、路線バスの利用者の増加を図るために、路線バスの出発案内を一元的に表示するデジタルサイネージを12月に設置した。

【供用開始日】令和6年12月20日



これまでのプロジェクトにおける具体的な取り組み

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

バスの日にちなんだバスイベントの実施

【内容】「なぞ解きイベント バスのひみつを解き明かそう」

9月20日のバスの日にちなんで、バスのなぞ解きイベントを開催。市内を運行するバス事業者3社のバスが沼津駅南口前広場に集結し、バスを自由に探索しながらバスに関するクイズに答え、沼津バス博士認定証を手に入れる。

難易度別	対象	クイズの一例
初級	未就学児・小学校低学年	バスに隠されたキャラクターを探す 運転手さんにバスの行先を聞く
中級	小学校高学年～中学生	整理券を取って運賃を答える 虫食い時刻表を埋める
上級	高校生～大人（バスマニアも）	駅南口のバス停から一番遅い時間に発車するバスの時間と行先は？ 「小学校」「小中一貫学校」とつくバス停は市内何カ所？



【実績】当日参加人数 209人（大人120人、子供89人）

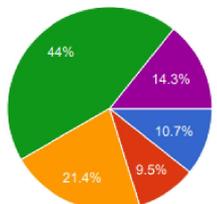
【参加者の声】 ・幼児でも解ける問題があって楽しめた。運転手さんも話かけてくれ、何度もバスの降車ボタンを押すことができ喜んでた。 ・たのしかったです！！バス乗りたくなりました！！
・親子で楽しく公共交通を体験し学べる良い企画でした。バス事業者さんが3社ある沼津市ならではの良い取り組みでした。ありがとうございました。 ・バスの意外な知識が問われた。バスマニアとして楽しかった。

【考察】単発のイベントとしては好評であったが、実際に公共交通への行動変容に繋がっているかどうかは評価できていないことが今後の課題と考える。

問3：普段どの程度の頻度でバスに乗りますか

84件の回答

- 週5日以上
- 週1、2回程度
- 月1、2回程度
- 年に数回程度
- 何年も乗っていない



▲ 普段バスに乗らない層も参加（58.3%）



3社の乗り方の違いをバスに掲示



★ ノベルティグッズ配布（アンケート回答者に）

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
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%
R4年度実績	190,417	72	37,686	22,706	11,337	3,643
基準年度比	-	84.7%	82.2%	84.3%	81.0%	74.4%
前年度比	-	107.5%	107.3%	108.6%	102.2%	116.6%

【考察】

A：コロナ前・コロナ禍中の傾向

→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、夜間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
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%
R5年度実績	188,613	34	51,858
基準年度比	-	85.0%	81.2%
前年度比	-	113.3%	113.5%

【考察】

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→前年度と比較し、15%程度回復傾向であり、コロナ前の水準まで戻ってきた。

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り、R7目標値の42回/年は達成できる見込みである。また、指標①と②を比較すると、R5歩行者通行量の基準年度比は81.2%である一方、公共交通利用回数は86.9%であることから、利用回数は来訪回数以上に回復傾向にあると見てとれる。

【今後の展開】

「OPEN NUMAZU」のような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）	キロあたり収入（円）	キロあたり原価（円）			
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富士急シティバス改定 R5.12東海バス改定 R5.12伊豆箱根バス改定
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伊豆箱根バス改定
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		1,236,640		-434,022	64.9%	
令和元年度	-	-	1,066,151		1,275,621		-209,470	77.1%	

【考察】

- ・ 走行キロが減少している一方でキロあたり収入が増加している→バス利用者数の増加や運賃改定によるもの。
- ・ 運送経費：運行系統数減による経費減 ・ キロあたり原価：増加⇒営業収支悪化の原因

※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	▲15,915千円 (収支率43.52%)	80,787人 (15.4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	▲6,061千円 (収支率38.12%)	8,074人 (3.6人/回)	A	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	▲6,390千円 (収支率35.08%)	18,800人 (4.3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（新規）	▲18,000千円	▲2,517千円 (収支率60.36%)	29,034人 (15.3人/回)		新規路線については、R6.4から補助を開始した路線であり、実績についてはフィーダー補助対象期間（R5.10～R6.9）の半期分しかないため、設定した目標値に対する評価を行うことが出来ない。
拓南東線（新規）	▲14,000千円	▲936千円 (収支率74.32%)	29,991人 (21.4人/回)		
運転免許センター線（新規）	▲11,000千円	▲2,319千円 (収支率58.79%)	22,200人 (15.4人/回)		
北小林線（新規）	▲8,000千円	▲2,506千円 (収支率60.98%)	30,048人 (13.8人/回)		
下香貫循環（新規）	▲4,600千円	▲1,973千円 (収支率82.67%)	41,071人 (17.8人/回)		

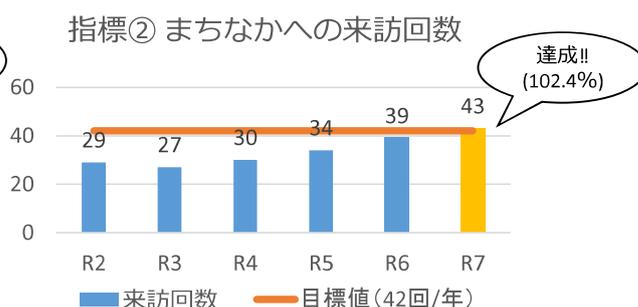
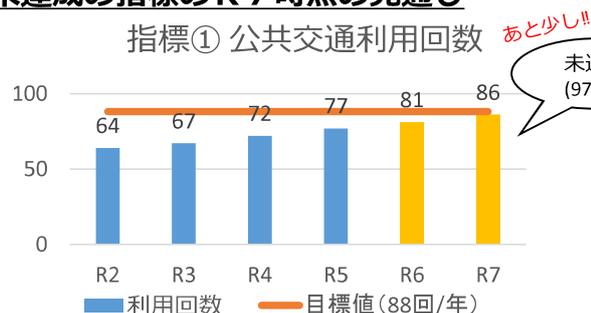
【考察】 収支差額の目標を達成できない路線があった。

【理由①】 利用者数の減 【理由②】 単価の増（会社全体の減便に伴う実車走行キロの減）

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。

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】 公共交通利用回数	88回/年	64回	67回	72回	77回	-	-	未達成 (87.5%)
【指標②】 まちなかへの来訪回数	42回/年	29回	27回	30回	34回	39回	-	未達成 (92.9%)
【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	-	-	達成

◆未達成の指標のR7時点の見通し



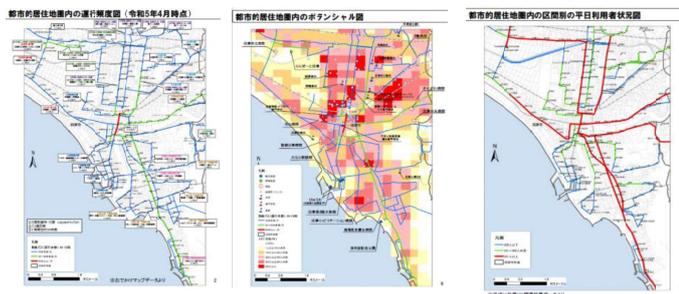
◆指標①の未達成理由

新型コロナウイルス感染症の影響による外出機会の減少や観光利用の低調等によりR2に大幅減となった。以降、年々回復傾向にあり、H30の基準値85回/年までは回復するが、目標値88回/年までは到達しない見込みである。しかし、このまま回復傾向が続けばR8には達成する見込みである。

今後の取組

市内路線バスの目標運行水準の検討

路線毎の運行頻度や利用者状況、バス事業者の運行収支、運送供給力などのさまざまな視点から市内路線バスの目標運行水準の検討。



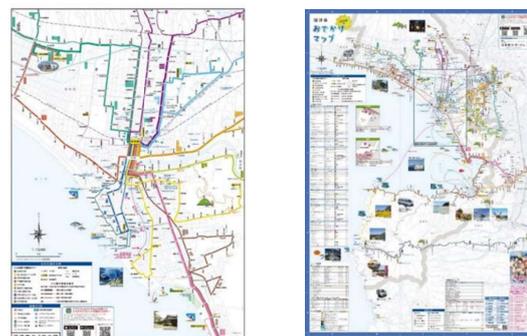
公共交通計画・利便増進実施計画の改定

R7年度に2つの計画の見直しを迎える
本計画の達成状況を見ながら改定について検討を進める

年度	短期		中期		長期		R8年度~
	R2年度 (2020)	R3年度 (2021)	R4年度 (2022)	R5年度 (2023)	R6年度 (2024)	R7年度 (2025)	
関連計画							
第2次沼津市都市計画マスタープラン(平成29年1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						
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)	令和2年度~令和7年度						
沼津市地域公共交通利便増進実施計画	令和4年度~令和7年度						

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、路線改定に合わせて作成を予定。



高齢者向けモビリティ・マネジメントの実施

高齢者に対して免許返納前におでかけの準備運動を促すパンフレットを作成予定

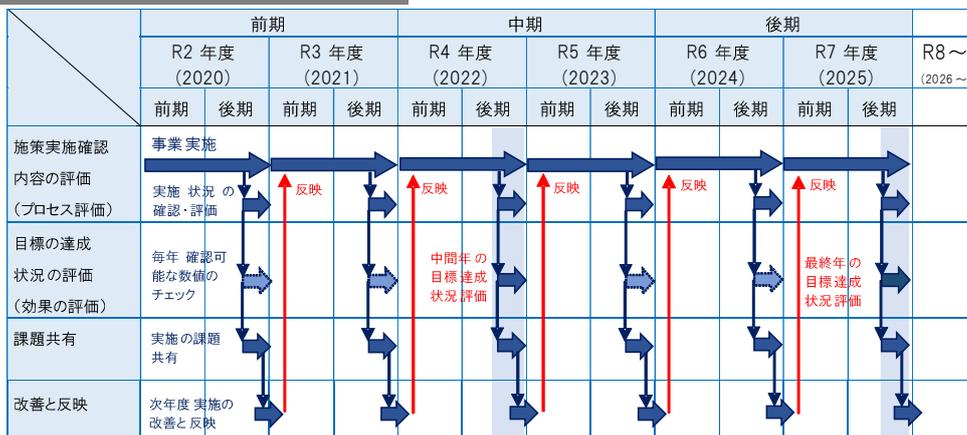
- ① 広く浅いMM
70歳以上の高齢者世帯等に行っている実態調査(約1万3千世帯)の際にパンフレットを配布
- ② 対象を絞ったMM
高齢者が集まるイベントや講座でMMを実施。ノベルティを配布しながらアンケートを取り、高齢者視点の移動の問題点を把握する。

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、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。
	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。	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。
前々回	引き続き、フィーダー系統を含めた公共交通の利用促進を図ること、および令和5年度から実施する等間隔運行による効果等を検証し、利用者の利便性向上を図られることを期待します。	バスの交通空白時間帯を解消することを目的とした夜間乗合タクシーの実証運行の実施やフィーダー系統補助では新規で5路線を追加しました。また、令和6年度に等間隔運行を実施し、利便性向上に努めました。	検討中の事業や未実施の事業も含め、より利用しやすい公共交通となるよう、計画に基づき各種施策を実施していきます。
	また、令和6年度以降に実施予定の事業についても、分科会等を通じて計画の具体化を図り、地域ニーズにきめ細かく対応した利便性の高い地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保することを期待します。	令和6年度は協議会以外に交通まちづくり検討部会を3回、交通事業者との意見交換会を2回開催しました。部会や意見交換会では同じ経路を運行する2社の共通定期券化の検討等、より具体的な問題について議論しました。	事業者間の調整等時間がかかるものも多いため、部会や意見交換会を重ね、毎年着実に進めて行きます。

※前回：令和6年3月21日、前々回：令和5年3月10日

6.計画・評価の推進体制

長期スパンにおける進捗管理、評価スケジュール



直近1年間の協議会等の実施日程

	日時	主な議題
第1回交通まちづくり検討部会	令和6年4月16日	・令和6年度の取組について
第1回協議会	令和6年6月24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 ・自主運行バスの運行について
第1回意見交換会	令和6年8月27日	・環境定期券制度について ・共通定期券化の検討について
第2回交通まちづくり検討部会	令和6年9月4日	・夜間乗合タクシーの実証運行について ・共通定期券化の検討について
第2回意見交換会	令和6年9月18日	・バスの日イベントの実施について
第3回交通まちづくり検討部会	令和6年12月27日	・単独継続困難の申し出路線への対応について ・地域内フィーダー系統の運行計画変更について
第2回協議会	令和7年1月21日	・地域間幹線系統確保維持計画の事業評価について ・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 ・単独継続困難の申し出路線への対応について

＜地域公共交通計画の評価等結果の様式＞

沼津市地域公共交通計画の評価等結果（令和6年4月～令和7年1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沼津駅南口バスターミナル再編<R3> ⑦バスターミナル発着のダイヤ調整<R4・R5> ⑧沼津駅南口バスターミナルバス停デザイン統一<R3> ⑨沼津駅南口デジタルサイン設置<R3> ⑩路線バス利用環境向上設備導入支援（バスロケーションシステム・IC決済機器導入費補助） ⑪南部地区（西浦・静浦長岡方面）の共通定期券化の検討<R5・R6> ⑫バス路線図（おでかけマップ）作成<R2～R6> ⑬モバイルナビゲーションの実施（出前講座）<R3～R6> ⑭モバイルナビゲーション用パンフ作成<R4> ⑮自動運転実証実験<R3～R6> ⑯沼津港バス乗り場集約、デジタルサイン設置<R4> ⑰車番認証カメラ設置<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></p>	<p>統計調査</p>	<p>【達成状況】 ◆市民一人あたり R5：77回 基準年度比→90.6% 前年度比→106.9% ◆利用者数 R5：39,812人 基準年度比→86.9% 前年度比→105.6% ・鉄道 R5：23,903人/日 基準年度比→88.7% 前年度比→105.3% ・バス R5：12,165人/日 基準年度比→86.9% 前年度比→107.3% ・タクシー R5：3,744人/日 基準年度比→76.4% 前年度比→102.8% 【分析】 ・基準年と比較し7割～8割ほど公共交通の利用回数が増ってきている。 A：コロナ前・コロナ禍中の傾向→コロナ前は鉄道及びバスについては利用回数が増え、タクシーは微減。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、利用回数が増えなくなった一つの要因として考えられる。</p>	<p>・計画に位置付けた施策については、一部前倒しで実施するなど、着実に実施してきている。 ・数値指標（年間公共交通利用回数・まちなかへの来訪回数）に対しては、年々、回復傾向にあり、まちなかへの来訪回数はR7に達成見込み、公共交通利用回数についてはR8に達成見込み。 ・数値指標（路線バス運行に係る収支差額）に対しては、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。 ・「第三次・沼津市地域公共交通利便増進実施計画」について令和6年3月に認定を受け、令和6年度実施事業として主に下記の事業に取り組んだ。 ①都市的居住圏内の路線の路線の集約・再編の検討 ②都市的居住圏内における運行頻度の確保の検討 ③沼津駅南口3番乗り場のパターンダイヤ化・等間隔運行 ④南部地区（西浦・静浦長岡方面）の共通定期券化の検討 ⑤片浜駅デジタルサイン設置 ※以下は利便増進実施計画に関連して6年度に実施した他の事業 ⑥おでかけマップの作成 ⑦モバイルナビゲーションの実施（出前講座の実施、バスの謎解きイベントの開催） ・令和7年2月に、第四次・令和7年度実施事業として、沼津市地域公共交通利便増進実施計画の変更申請を予定しており、主に下記の事業に取り組む。 ①都市的居住圏内の路線の集約・再編 ②都市的居住圏内の公共交通軸における運行頻度の確保 ③南部地区（西浦・静浦長岡方面）の共通定期券化の検討 ④多様なニーズに対応したタクシーの活用 ⑤バスターミナル発着のダイヤ調整 ※以下は利便増進実施計画に関連して7年度に実施を予定する他の事業 ⑥おでかけマップの作成 ⑦モバイルナビゲーションの実施（小学生向け出前講座の継続実施、高齢者向けMMの推進）</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>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社共通学生フリーパス<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> ㉖片浜駅デジタルサイン設置<R6> ㉗モバイルナビゲーション用パンフ作成<R6></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 R6：39回/年 基準年度比→97.5% 前年度比→114.7% ◆中心市街地歩行者通行量 R6：58,941人/日 基準年度比→92.3% 前年度比→113.7% 【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→前年と比較し、15%程度回復傾向であり、コロナ前の水準まで戻ってきた。 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り、R7目標値の42回/年は達成できる見込みである。また、指標①と②を比較すると、R5歩行者通行量の基準年度比は81.2%である一方、公共交通利用回数は86.9%であることから、利用回数は来訪回数以上に回復傾向にあると見てとれる。</p>		

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
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	同上	路線バス運行に係る収支差額	【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） R4：△356,826千円 R5：△223,109千円 【分析】 ・走行キロが減少している一方でキロあたり収入が増加している→バス利用者の増加や運賃改定によるもの ・運送経費の減→運行系統数減による経費減 ・キロあたり原価の増→営業収支悪化の原因になっている	同上	

（記載に当たっての留意事項）

- ・ 本様式中、表題の「（○年○月～○年○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(計画推進に係る事業)

資料5-3

令和7年1月21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)
<p>【事業内容及び結果概要を記載】</p>	<p>A・B・C 評価</p> <p>【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】</p>	<p>【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。】</p>
<p>【事業名】</p> <p>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 ③バス利用啓発用ノベルティグッズの作成 ④協議会開催</p> <p>【事業内容】</p> <p>①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・乗継円滑化を図るとともに、路線再編等の周知を行う。 ②公共交通の役割や重要性について理解を深め、公共交通の利用促進を図ることを目的とし、パンフレットを作成、配布する。 ③バス教室及びバスイベント参加者に向けて、バスに対して更なる関心を持ってもらうため、利用啓発用のノベルティグッズを作成、配布する。 ④計画に基づく事業評価、また、引き続き具体化を進めていく利便増進実施計画の内容確認のために協議会を開催する。</p> <p>【結果概要】</p> <p>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パンフレットを作成し、主に市内小学生を対象としたバス教室で配布。 ③バスの乗り方を表示したクリアファイルと不織布のバッグを作成。バスの日イベントのアンケート回答者に配布。 ④計画に基づく事業評価、利便増進実施計画の内容確認、その他来年度の運行計画等の確認を協議会の中で行った。</p>	<p>A</p> <p>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>	<p>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。</p> <p>②学校の意見も取り入れながらバス教室の内容とリンクさせ、随時改善していく。</p> <p>③どのようなグッズが一番効果的か、対象者に合ったグッズの検討や配布のタイミングについて精査する。</p> <p>④来年度も引き続き、計画の取り組みを推進できるよう協議会を通じて協議・検討していく。</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7年1月21日

協議会名:	沼津市地域公共交通協議会
評価対象事業名:	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 ③バス利用啓発用ノベルティグッズの作成 ④協議会開催
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、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ている。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を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いこと、バスの運行頻度が乏しいこと、最終バスの運行時間が早いことなど、利用者にとって利便性に欠けている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月に一部改定した。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6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、まちなかへの来訪回数を増やしながら公共交通の利用回数を増加させることを目指し、「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、バスイベントの開催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・乗継円滑化を図るとともに、バス教室、バスイベントの際にパンフレットを配布しバスの乗り方に関する関心を高めること、イベント開催時にはアンケートの回答率を高めるためのノベルティグッズの作成を行う。また、計画に基づく事業評価・引き続き具体化を進めていく利便進捗実施計画の内容確認のために協議会の運営をしていく。</p>

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7年1月21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 【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されなかった場合には、理由等記載】	A・B・C評価 【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】	【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、評価結果を生活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・原駅線(2系統) ・ららぽーと沼津～片浜駅～原駅 ・片浜駅～県営原団地～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 ・原・愛鷹・今沢・片浜地区における路線図及び時刻表の	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】▲15,915千円 (-915千円) 目標値より915千円収支差額が拡大した。目標未達成の理由として、利用者数の減、単価の増(会社全体の減便に伴う実車走行キロの減)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	配布 ・沿線小学校でのバスの乗り方教室の実施 ・片浜駅にデジタルサイネージを設置	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】▲6,700千円 【実績】▲6,061千円 (+639千円) 目標値より639千円収支差額が縮小された。	収支差額の目標を達成した。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～マックスバリュ沼津原町店前～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	・地域協議を行い、利用実績の分析による運行計画の見直し ・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】▲6,390千円 (+1,610千円) 目標値より収支差額が1,610千円縮小された。	収支差額の目標を達成した。利用実態の把握、分析による利用促進策の検討を行い、さらなる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からの新規路線	A	計画通り事業は適切に実施された。	-	〔効果指標: 収支差額〕 【目標】▲18,000千円 【実績】▲2,517千円	R6からの新規路線のため評価不可
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からの新規路線	A	計画通り事業は適切に実施された。	-	〔効果指標: 収支差額〕 【目標】▲14,000千円 【実績】▲936千円	R6からの新規路線のため評価不可
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からの新規路線	A	計画通り事業は適切に実施された。	-	〔効果指標: 収支差額〕 【目標】▲11,000千円 【実績】▲2,319千円	R6からの新規路線のため評価不可
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～マーレ沼津工場前	R6からの新規路線	A	計画通り事業は適切に実施された。	-	〔効果指標: 収支差額〕 【目標】▲8,000千円 【実績】▲2,506千円	R6からの新規路線のため評価不可
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からの新規路線	A	計画通り事業は適切に実施された。	-	〔効果指標: 収支差額〕 【目標】▲4,600千円 【実績】▲1,973千円	R6からの新規路線のため評価不可

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7年1月21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6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を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な不可欠な路線として存続していく必要がある。</p> <p>また、新たに追加する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>