

地域では、モータリゼーションの進展や人口減少、少子高齢化など、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しています。公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下がさらに利用者を減少させるなど、「負のスパイラル」に陥っている状況が見られ、このままでは地域で公共交通が成り立たなくなる可能性があります。

平成14年(2002年) 道路運送法 改正

乗合バス・タクシー事業の参入規制緩和（需給調整撤廃）

平成18年(2006年) 道路運送法 改正

地域公共交通会議の枠組み、自家用有償旅客運送制度の創設

平成19年(2007年) 地域公共交通活性化再生法 制定

市町村が地域の関係者による協議会を組織して、「地域公共交通総合連携計画」を策定し、同計画に即して関係主体が取組みを進める制度を創設

平成25年(2013年) 交通政策基本法 制定

国の交通政策に関する基本理念を定めるとともに、地方公共団体、交通事業者、国民など関係者の責務等を規定

平成26年(2014年) 地域公共交通活性化再生法 改正

交通政策基本法の理念を具体化するため、法改正で機能強化。ネットワークの発想やまちづくりとの連携を重視。「地域公共交通網形成計画」を策定することが可能に。

平成26年(2014年) 都市再生特別措置法 改正

行政と住民や民間事業者が一体となった『コンパクト・プラス・ネットワーク』なまちづくりを促進するため、立地適正化計画制度が創設。（平成31年4月に沼津市立地適正化計画を策定）

- 平成26年に改正した都市再生特別措置法及び地域公共交通活性化再生法に基づき、都市全体の構造を見渡しなが、**居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の誘導**と、それと連携した**持続可能な地域公共交通ネットワークの形成**を推進。
- 必要な機能の誘導・集約に向けた市町村の取組を推進するため、**計画の作成・実施を予算措置等で支援**。

立地適正化計画 (市町村が作成)

【改正都市再生特別措置法】(平成26年8月1日施行)

都市機能誘導区域

生活サービスを誘導するエリアと当該エリアに誘導する施設を設定

拠点エリアへの医療、福祉等の都市機能の誘導

◆都市機能(福祉・医療・商業等)の立地促進

- 誘導施設への税財政・金融上の支援
- 福祉・医療施設等の建替等のための容積率の緩和
- 公的不動産・低未利用地の有効活用

◆歩いて暮らせるまちづくり

- 歩行空間の整備支援

歩行空間や自転車利用環境の整備

◆区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール

- 誘導したい機能の区域外での立地について届出、市町村による働きかけ

居住誘導区域

居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定

公共交通沿線への居住の誘導

◆区域内における居住環境の向上

- 住宅事業者による都市計画等の提案制度

◆区域外の居住の緩やかなコントロール

- 一定規模以上の区域外での住宅開発について、届出、市町村による働きかけ

地域公共交通網形成計画

【改正地域公共交通活性化再生法】

(平成26年11月20日施行)

- 地方公共団体が中心となり作成
- まちづくりとの連携
- 地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築

地域公共交通再編実施計画

(地方公共団体が事業者等の同意の下作成)

拠点エリアにおける循環型の公共交通ネットワークの形成

コミュニティバス等によるフィーダー(支線)輸送

デマンド型乗合タクシー等の導入

多極ネットワーク型コンパクトシティ

拠点間を結ぶ交通サービスを充実

乗換拠点の整備

立地適正化計画

地域公共交通再編実施計画

連携

好循環を実現

国土交通大臣の認定

関係法令の特例・予算支援の充実

→加えて、地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業への出資等の制度を創設するため、平成27年8月に地域公共交通活性化再生法等を改正

地域公共交通網形成計画とは？メリットは？

地域公共交通網形成計画とは？

- ✓ 「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすもの
- ✓ 国が定める基本方針に基づき地方公共団体が協議会を開催し、交通事業者等との協議の上で策定
- ✓ まちづくりと連携し、かつ面的な公共交通ネットワークを再構築するため、持続可能な公共交通網を形成するために必要な事項（基本方針、目標、実施主体、評価手法等）を整理。

地域公共交通網形成計画の5つのメリット

① 地域公共交通政策の「憲法」

交通政策のあり方や個別事業の実施理由や効果に対する住民からの問いかけに明確に回答することが可能に。

② まりづくりとの連携強化

「立地適正化計画」と連携し、コンパクトな都市構造の実現を支援する計画の検討が可能に。

③ 関係者間の連携強化

法定協議会を設置し、計画策定を進めることにより、関係者間の連携を強化することが可能に。

④ 公共交通機関同士の役割分担の明確化と連携強化

地域全体の公共交通を「ネットワーク」として総合的に捉えることにより、地域で活用できる公共交通機関全体の連携を強めたり、事業を関係者全員で考えたりすることが可能に。

⑤ 公共交通担当者の「遺言」（政策の継続性）

担当者の異動によって事業が頓挫することなく、事業の継続性が確保され、公共交通を着実に改善することが可能に。



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

- 計画の背景
 - ・都市の現状、課題
 - ・コンパクトなまちづくり
 - ・計画の目的、内容

- 計画の策定手順
 - ・検討内容
 - ・スケジュール

- 沼津市の現状と課題
 - ・市内の公共交通
 - ・これまでの取り組み
 - ・問題点と課題

地方都市の現状と課題

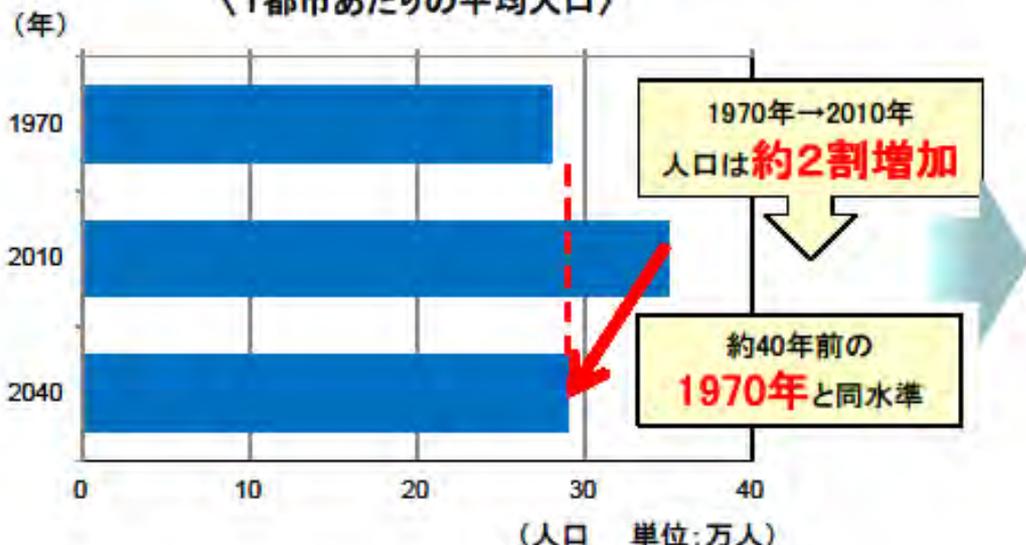
地方都市の現状と課題

- 多くの地方都市では、
 - ・急速な人口減少と高齢化に直面し、地域の産業の停滞もあり活力が低下
 - ・住宅や店舗等の郊外立地が進み、市街地が拡散し、低密度な市街地を形成
 - ・厳しい財政状況下で、拡散した居住者の生活を支えるサービスの提供が将来困難になりかねない状況にある。
- こうした状況下で、今後も都市を持続可能なものとしていくためには、都市の部分的な問題への対症療法では間に合わず、都市全体の観点からの取り組みを強力に推進する必要。

県庁所在地の人口の推移

(三大都市圏及び政令指定都市を除く)

〈1都市あたりの平均人口〉



県庁所在地のDID面積の推移

(三大都市圏及び政令指定都市を除く)

〈1都市あたりの平均DID面積〉



出典: 国勢調査
国立社会保障・人口問題研究所(平成25年3月推計)

コンパクト・プラス・ネットワークのねらい

○都市のコンパクト化は、居住や都市機能の集積による「密度の経済」の発揮を通じて、**住民の生活利便性の維持・向上**、サービス産業の生産性向上による**地域経済の活性化**、行政サービスの効率化等による**行政コストの削減**などの**具体的な行政目的を実現するための有効な政策手段**。

都市が抱える課題

都市を取り巻く状況

- **人口減少・高齢者の増加**
- **拡散した市街地**



■ 都市の生活を支える機能の低下

- 医療・福祉・商業等の生活サービスの維持が困難に
- 公共交通ネットワークの縮小・サービス水準の低下

■ 地域経済の衰退

- 地域の産業の停滞、企業の撤退
- 中心市街地の衰退、低未利用地や空き店舗の増加

■ 厳しい財政状況

- 社会保障費の増加
- インフラの老朽化への対応

コンパクトシティ

生活サービス機能と居住を
集約・誘導し、人口を集積

+

ネットワーク

まちづくりと連携した公共交通
ネットワークの再構築



中心拠点や生活拠点が
利便性の高い公共交通で結ばれた
多極ネットワーク型コンパクトシティ

コンパクトシティ化による効果の例

生活利便性の維持・向上等

- 生活サービス機能の維持
 - 生活サービス施設へのアクセス確保など利用環境の向上
 - 高齢者の社会参画
- ➡ 高齢者や子育て世代が安心・快適に生活できる都市環境

地域経済の活性化

- サービス産業の生産性向上、投資誘発
 - 外出機会・滞在時間の増加による消費拡大
- ➡ ビジネス環境の維持・向上により地域の「稼ぐ力」に寄与

行政コストの削減等

- インフラの維持管理の合理化
 - 行政サービスの効率化
 - 地価の維持・固定資産税収の確保
 - 健康増進による社会保障費の抑制
- ➡

地球環境への負荷の低減

- エネルギーの効率的利用
 - CO2排出量の削減
- ➡

(参考) コンパクト・プラス・ネットワーク

- 平成26年に改正した都市再生特別措置法及び地域公共交通活性化再生法に基づき、都市全体の概観を見渡しながら、**居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の誘導と、それと連携した持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を推進。**
- 必要な機能の誘導・集約に向けた市町村の取組を推進するため、**計画の作成・実施を予算措置等で支援。**



立地適正化計画 (市町村が作成)

【改正都市再生特別措置法】(平成26年8月1日施行)

都市機能誘導区域

- 生活サービス等の誘導
- 商業等の立地促進
- 税財政・金融上の支援
- 福祉・医療施設等の建替等のための容積率の緩和
- 公的不動産・低未利用地の有効活用

歩いて暮らせるまちづくり

- 歩行空間の整備支援
- 区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール
- 誘導したい機能の区域外での立地について届出、市町村による働きかけ

居住誘導区域

- 居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定
- 区域内における居住環境の向上
- 住宅事業者による都市計画等の提案制度
- 区域外の居住の緩やかなコントロール
- 一定規模以上の区域外での住宅開発について、届出、市町村による働きかけ

拠点エリアへの医療、福祉等の都市機能の誘導

歩行空間や自転車利用環境の整備

公共交通沿線への居住の誘導

多極ネットワーク型コンパクトシティ

拠点間を結ぶ交通サービスを充実

乗換拠点の整備

地域公共交通網形成計画

【改正地域公共交通活性化再生法】(平成26年11月20日施行)

- 地方公共団体が中心となり作成
- まちづくりとの連携
- 地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築

地域公共交通再編実施計画

(地方公共団体が事業者等の同意の下作成)

拠点エリアにおける循環型の公共交通ネットワークの形成

コミュニティバス等によるフィーダー(支線)輸送

デマンド型乗合タクシー等の導入

国土交通大臣の認定

関係法令の特例・予算支援の充実

→ 加えて、地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業への出資等の制度を創設するため、平成27年8月に地域公共交通活性化再生法等を改正

立地適正化計画

地域公共交通再編実施計画

連携

好循環を実現

地域公共交通網計画制度のポイントは、

- ① 地方公共団体（市町村（及び都道府県））が中心となり、
- ② まちづくりや観光戦略など関連分野と連携し、
- ③ 面的な公共交通ネットワークを再構築
すること。

上記3ポイントを着実にを行い、
持続可能な地域公共交通ネットワークを形成

なぜ、地方公共団体が中心となって取り組むのか。

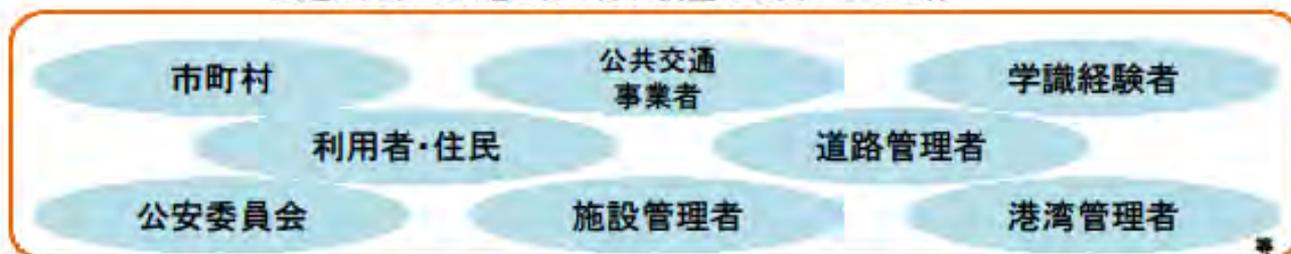
- ▶ 利用者が公共交通を使って移動する目的は様々で、それらの目的の分野と手段としての交通分野の整合性を図る必要がある。

それぞれの分野について網羅的に把握しているのは、各地域の総合行政を担う地方公共団体のみ



- ▶ 様々な分野と協働するには、多元的な調整能力を持つ地方公共団体の役割が不可欠

交通に関する取組を行う際、調整が必要になる主体



なぜ、関連施策と連携を図るのか。

➤ 地域における様々な分野の戦略を、公共交通からのアプローチで実現

【例】

- **持続的なまちの構造の実現**に向けた都市のコンパクト化の推進
 - 中心市街地の回遊性向上による都市機能の補完、利便性の高い公共交通沿線への居住の誘導
- **小さな拠点を核**とした持続的な生活機能の維持
 - 小さな拠点を交通拠点とし、おでかけや来訪を促進
- 観光振興による**来訪者の活力取り込み**
 - 観光施設立地にあわせた公共交通サービスの提供と分かりやすい情報発信で、来訪客の増加を図る

交通の充実により、
おでかけの増加
まちなかにおける消費向上
〇〇円 → 〇〇〇円

公共交通の充実により、
コンパクトなまちへの転換
行政コストの減少
〇〇〇円 → 〇〇円

観光路線の解説や観光施設への
運行本数増加により、来訪客増加
観光関連収入
〇〇円 → 〇〇〇円

③公共交通ネットワークを面的に再構築すべき理由

なぜ、面的に再構築を図る必要があるのか。

- 日常生活や来訪者が地域で使う公共交通は単一路線や単一モードではないため、全てを見直しの対象とする必要があるから。
- 持続可能な公共交通ネットワークの形成を可能とするためには、単独の路線のみならず、全ての路線を見直すことで、公共交通サービスの強弱をつける必要があるから。

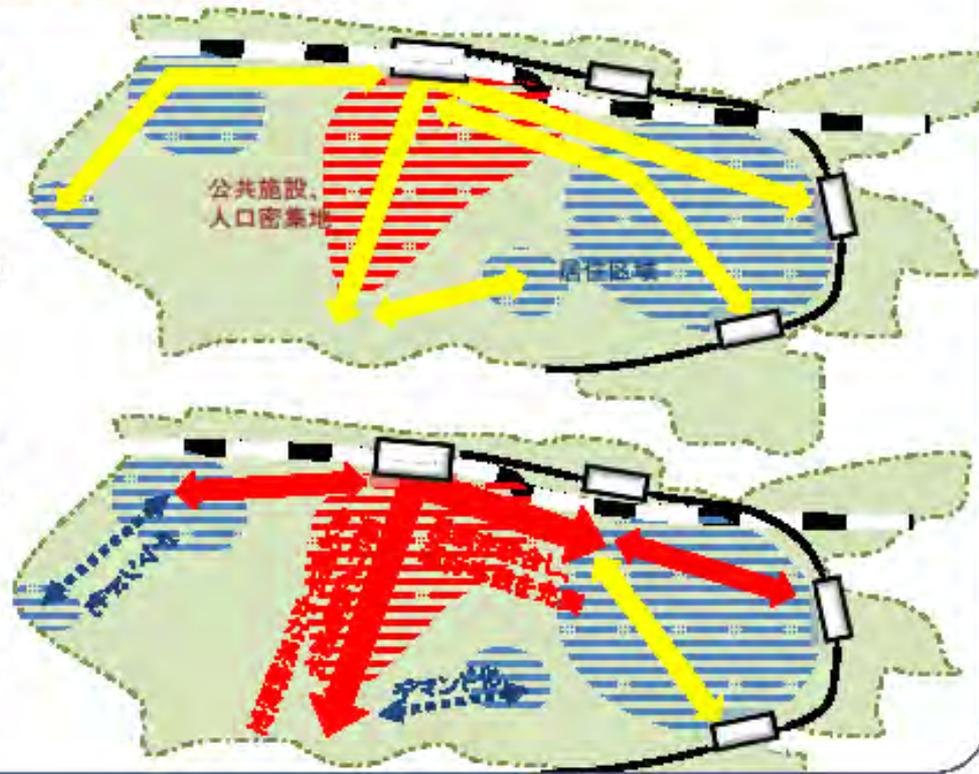
利用者は出発地から目的地まで複数モードの公共交通を利用することがあるため、地域公共交通をネットワークとして総合的に捉えることが必要

+

持続可能な地域公共交通ネットワークの形成のためには、問題のある単独の路線の変更だけでは不十分
(減便すれば乗る人が減り、増便すればコストがかかる)

域内の公共交通サービスについて、路線、運行回数・時刻、運賃、乗継ぎ、情報提供等のサービスを網羅的に見直し

ネットワーク全体を見渡して、効率性、利便性のバランスのよい公共交通ネットワークを形成することができる。



※「面的な再構築」とは…

単一のモードや路線だけでなく、日常生活や来訪者が地域の中で移動するために利用される地域公共交通をネットワークとして捉え、網羅的に見直し、変更すること。

沼津市立地適正化計画

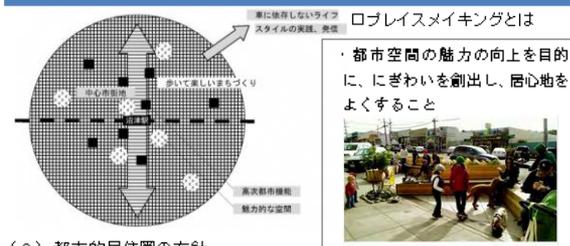


■「持続可能なまちづくり」を実現するため、平成31年3月、都市計画マスタープランの高度化版であるとともに、**将来の目指すべき都市像を実現するための戦略**として「沼津市立地適正化計画」を策定した。

【立地適正化計画の基本方針】(本編P26~30参照)

(1) 中心市街地の方針

- ① プレイメイキングによる歩いて楽しいまちづくり
- ② 過度に自動車に依存しないライフスタイルの実践



(2) 都市的居住圏の方針

- ① 中心市街地と各拠点をネットワークで連繋させ、都市的居住圏で市全体の活力向上
- ② 拠点とネットワークで、広域の「ヒト・モノ・コト」の流れを引き込み、中心市街地を活性化
- ③ 過度に自動車に依存しないまちづくり
- ④ 市全体の防災安全性向上に寄与する 拠点とネットワークの形成



(3) 既成市街地と集落・田園居住地の方針

- ① ライフスタイルに応じたメリハリのある土地利用
- ② 主体的な移動を促して適正な密度を誘導
- ③ 多様な居住環境を提案することにより移住を促進

(4) 安全・安心のまちづくりの方針

- 津波浸水想定区域における機動的なまちづくり

都市機能誘導の基本方針

- ① 都市的居住圏への「ヒト・モノ・コト」の引き込みを指向し、広域からの利用が見込まれる施設を位置付け
- ② 中心市街地では、まちなか居住の魅力を高めるため生活利便施設を位置付け



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

⑥ ヒトと公共交通優先の空間の創出

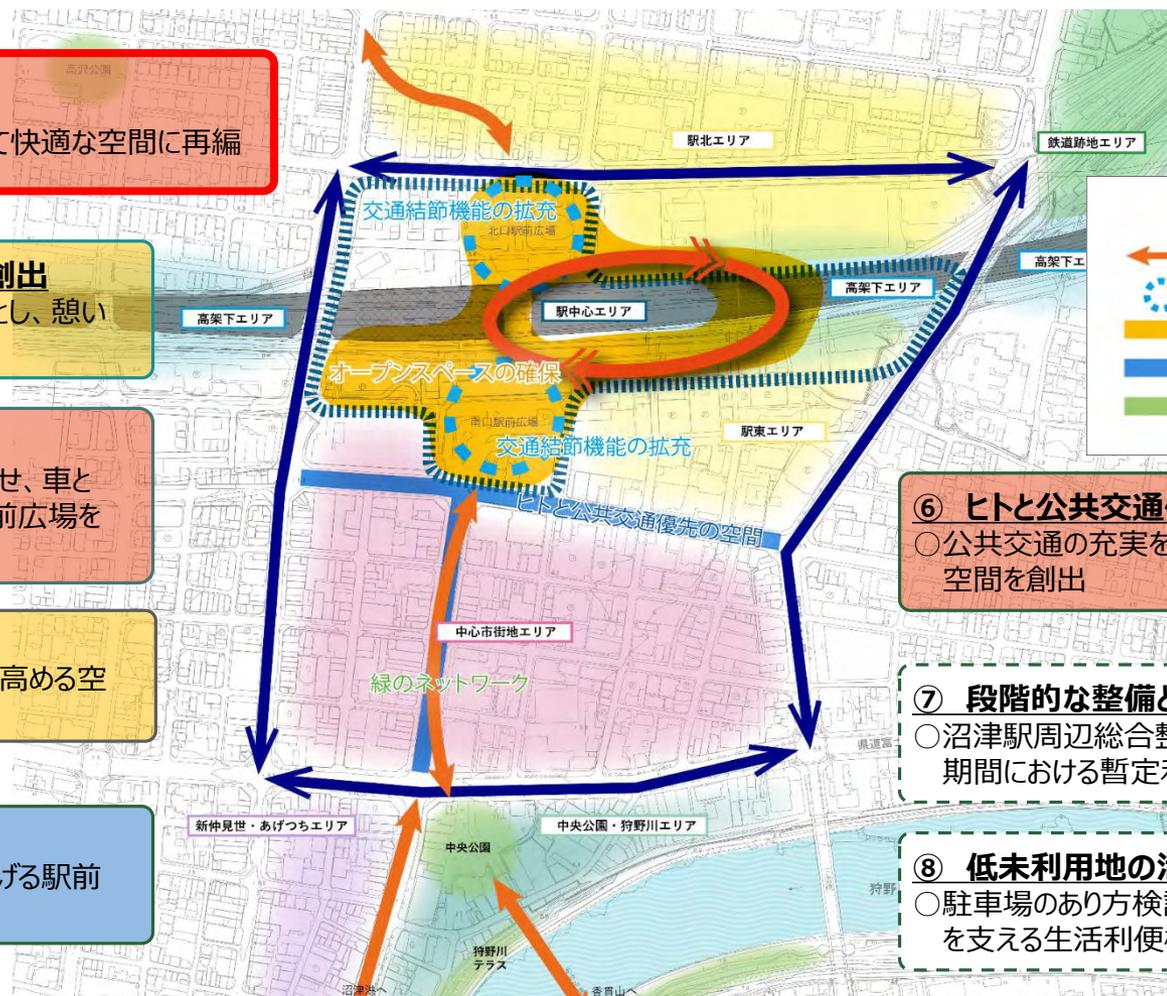
○ 公共交通の充実を図り、歩行空間が充実した
空間を創出

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



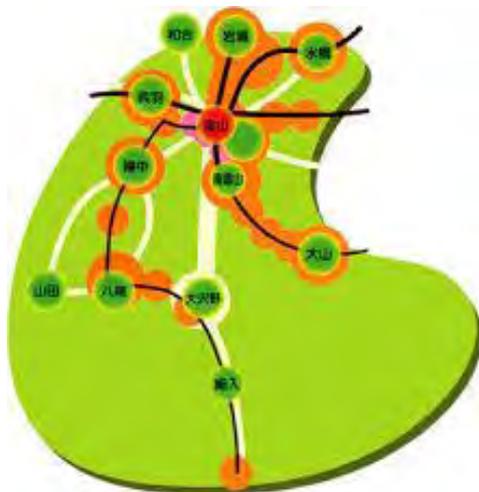
凡例

- 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



1【拠点間の公共交通強化による利便性向上】

- LRT(次世代型路面電車)をはじめとした**公共交通の活用を推進**し、まちなかの賑わいを取り戻しつつ、**公共交通利用者も増加させ、公共交通沿線への居住誘導施策により人口の集積**を図っている事例がある。
- **バスを公共交通の中心に据え**、幹線にはBRT(バス高速輸送システム)を導入し、支線、コミュニティバスと有機的に連携した**バスネットワークを構築し、自動車に頼らない社会を推進**している事例もある。



<公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり>
富山市



<公共交通の軸としてLRTを整備>
富山市

2【ヒト中心の道路空間へ】

- 近年、既存の公共空間を活かした**ヒト中心の居心地の良い空間を創る**ことにより、人が集まり日常的なにぎわいが生まれ、**まちの魅力を高めることに成功した事例が多くある。**
- 沿道の商業施設と一体となり、**ヒトが優先された道路空間に再編**することで、**まちの回遊性の向上に繋げることに成功**している事例もある。



＜既存の道路空間を再編＞
ニューヨーク（歩行者空間化）



＜官民共同による広場整備＞
北海道札幌市（広場空間化）

3【都市の空間再編と公共交通について】

- ヒト中心の公共空間再編の一環として、**まちを安全、かつ快適に歩くことのできる交通環境を整備し、公共交通の利便性を高めている事例がある。**
- 公園や拠点施設などが整備される中心市街地において歩行者中心のまちづくりを進めるとともに、次世代モビリティを導入し、単なる移動手段ではなく**まちの魅力を引き上げる装置として活用し、回遊性や滞留性を高める事例がある。**



<公共交通と一体となった質の高い空間整備>
ポートランド（LRT）



<歩行空間化推進と低速電動車両の導入>
豊島区池袋（IKEBUS）

4【鉄道高架事業と連携した公共交通の再編】

- **鉄道高架事業と土地区画整理事業を一体的、総合的に実施し、鉄道駅前に人の快適性や安全性を追求した駅前広場空間をつくり、駅前につながる道路をトランジットモールにすることにより、ヒト中心の空間を形成してまちを再生した事例がある。**
- **鉄道高架事業と連携して鉄道で分断された都市軸の強化を図るために、基幹的な公共交通であるLRT、BRTを導入し、人々が集う拠点や観光スポットにおける公共交通の利便性を高め、公共交通のサービス充実と利用者増加を一体的に実現した事例などがある。**



<鉄道高架事業による都市空間の再構築>
兵庫県姫路市（トランジットモール）



<鉄道高架事業と連携した都市軸の強化>
新潟県新潟市（BRT）

5【異なる交通モードとの連携】

シームレスな公共交通ネットワークを形成し、異なる交通モード間の結節機能強化を図る。

- **物理的なシームレス**（相互直通運転、同一ホームの乗り換え、サイクル&ライドなど）
- **運賃のシームレス**（共通乗車券、乗り継ぎ運賃割引など）
- **情報のシームレス**（運行情報の提供と統一、連絡ダイヤの設定など）



＜トランジットセンター(岐阜大学病院)の整備による
幹線バス（BRT）とコミュニティバスの連携＞
岐阜県岐阜市



＜バス停付近に設置された無料自転車駐輪場＞
神奈川県茅ヶ崎市

6【シェアリングエコノミー】

サイクルポートから自転車を借りて返却できる**シェアサイクル**や、短時間でも利用できる**カーシェアリング**、スマートフォンを充電できるバッテリーのシェアリングなど交通手段において様々なサービスが展開されている。

- 電車やバスなどの公共交通と**シェアサイクル**を組み合わせた複合経路検索や、リアルタイムなポートの空き状況が分かる**ポートマップ**などの開発が進んでいる。
- 維持費の高さから車を持たない都市部の住民を中心に、手軽に車を共有でき、**環境に優しい交通手段**として**カーシェアリング**の利用者が増え、「**新たな公共交通**」として普及が進んでいる。



トップ(東京都板橋区付近表示時)



検索結果一覧



ミックス経路詳細



＜国土交通省が地下鉄駅に近接した箇所に道路上のカーシェアリングステーションを設置、公共交通とカーシェアリングの連携強化による公共交通の利用促進の可能性を検証＞

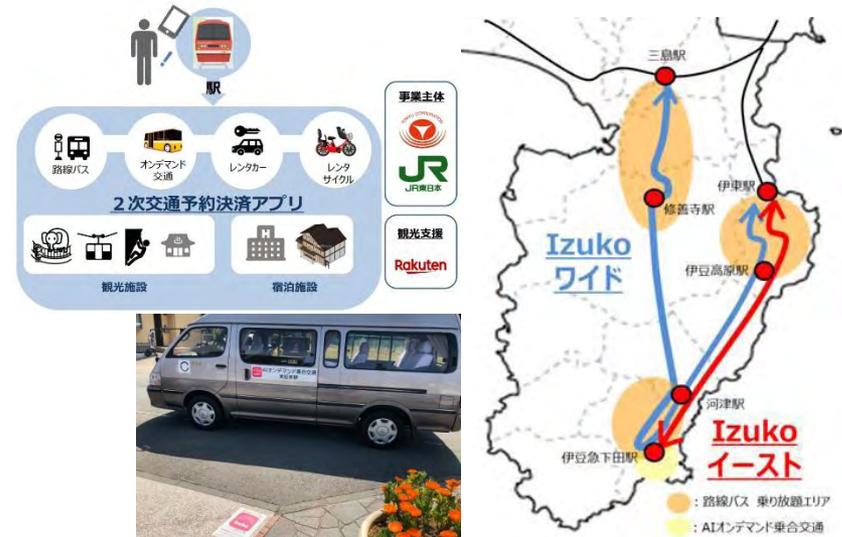
＜「駅すばあと」を提供する㈱ヴァル研究所によるシェアサイクルと公共交通の複合経路検索サービスの導入取組「mixway」＞

7【新技術の導入】

- 高齢化による公共交通へのニーズの高まりやバス事業者の運転手不足等により、**自動運転技術**が注目されている。国交省は「都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会」を立ち上げ、**技術の進展に合わせたまちづくり**について検討がされている。
- 目的地までの移動手段をサービスとして捉え、多様なサービスを組み合わせるワンストップで提供する**MaaS(Mobility as a service)**。都市部での交通渋滞や環境問題、地方での交通弱者対策などの問題解決にも役立つと考えられている。



＜高齢化率の高い山間部で自動運転と路線バスが連携した運行システムの実証実験を実施、地区内移動や路線バスへの乗り換えが円滑にできるか確かめる＞
茨城県常陸太田市高倉地区



＜東急電鉄、JR東日本、ジェイアール東日本企画が伊豆における観光型MaaSの実証実験を実施＞
アプリIzukoで伊豆エリアをシームレスにつなぐ

8【公共交通空白地域における取り組み】

- バスやタクシーなどの公共交通が十分でない地域において、NPOや法人格を持たない自治会等の**地元**に密着した団体が**運行主体**となって、**自家用車**で高齢者などの住民の生活の足を確保する**公共交通空白地有償運送**が行われている。
- 近年では、こうした団体による**高齢化の進む地域での自動運転の実証運行**や、**ICTを活用した配車アプリの導入**など、積極的な利用促進・利便性向上策が実施されている。



＜地域住民が自らの手で運行する「淡河(おうご)町ゾーンバス」＞
神戸市北区淡河町



＜NPO法人が運行する有償運送事業におけるICTの導入＞
京都府京丹後市 NPO法人気張る!ふるさと丹後町

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

地域公共交通網形成計画の記載事項



①基本的な方針：計画が目指すべき将来像と、その中で公共交通が目指す役割を明確化し、取り組みの方向性を定める。また、様々な分野との連携を整理する。

③計画の目標：基本的な方針に則して目標を設定する。

④目標達成のための事業・実施主体：目標達成のために提供されるべき公共交通サービスの全体像・具体的なサービス水準を定める。併せて、その実現に必要な事業とその実施主体を整理する。

★地域特性とまちづくりの方向性

- ・上位計画の整理
- ・関連計画の整理

★地域公共交通の現状と課題の整理

- ・市民の移動実態
- ・利用者ニーズの把握
- ・交通事業者の意見

⑤計画の達成状況の評価：達成状況の評価計画と評価を踏まえた見直し方針を設定する。

②計画の区域：地域の交通圏の範囲を基に、計画区域を設定する。

⑥計画期間：地域の実情に合わせて設定する。 ⑦その他：必要に応じて。



◎ 本日の内容

- 計画の背景
 - ・都市の現状、課題
 - ・コンパクトなまちづくり
 - ・計画の目的、内容

- 計画の策定手順
 - ・検討内容
 - ・スケジュール

- 沼津市の現状と課題
 - ・市内の公共交通
 - ・これまでの取り組み
 - ・問題点と課題

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	・課題共有 ・事業検討	各種調査
8月			第2回	・事業検討	市民説明会
9月	第2回	・実施事業案、基本目標、 評価指標の検討	第3回	・事業調整	
10月			第4回	・事業調整	
11月	第3回	計画(案)の確認	第5回	・計画素案の確認	
1月					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	策定		第6回	・次年度事業の確認	



◎ 本日の内容

- 計画の背景
 - ・都市の現状、課題
 - ・コンパクトなまちづくり
 - ・計画の目的、内容

- 計画の策定手順
 - ・検討内容
 - ・スケジュール

- 公共交通の現状と課題
 - ・市内の公共交通
 - ・これまでの取り組み
 - ・問題点と課題

市内の公共交通（鉄道）



- 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駅が整備されている。
- JR東海道本線は、平日休日ともに一日あたり60～70本が運行されており、ピーク時には5本/時間運行されている。
- JR御殿場線は一日あたり35本程度、ピーク時には3本/時間運行されている。

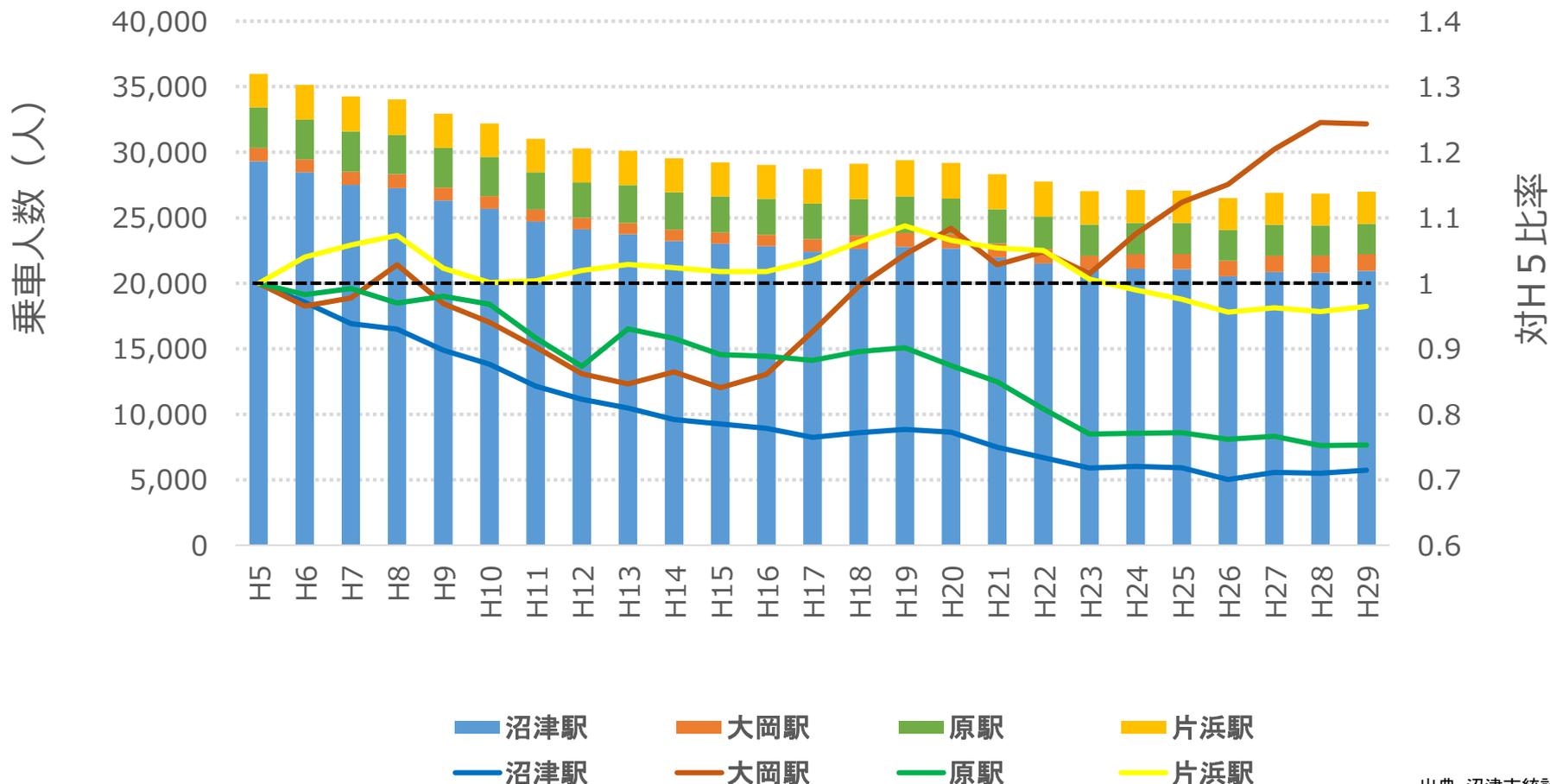


市内の公共交通（鉄道）



- 鉄道利用者数（市内4駅）は、平成29年度26,999人で、ゆるやかではあるものの減少傾向にある。
- そのような中、大岡駅のみ増加傾向にある。

各駅乗車人員数の推移



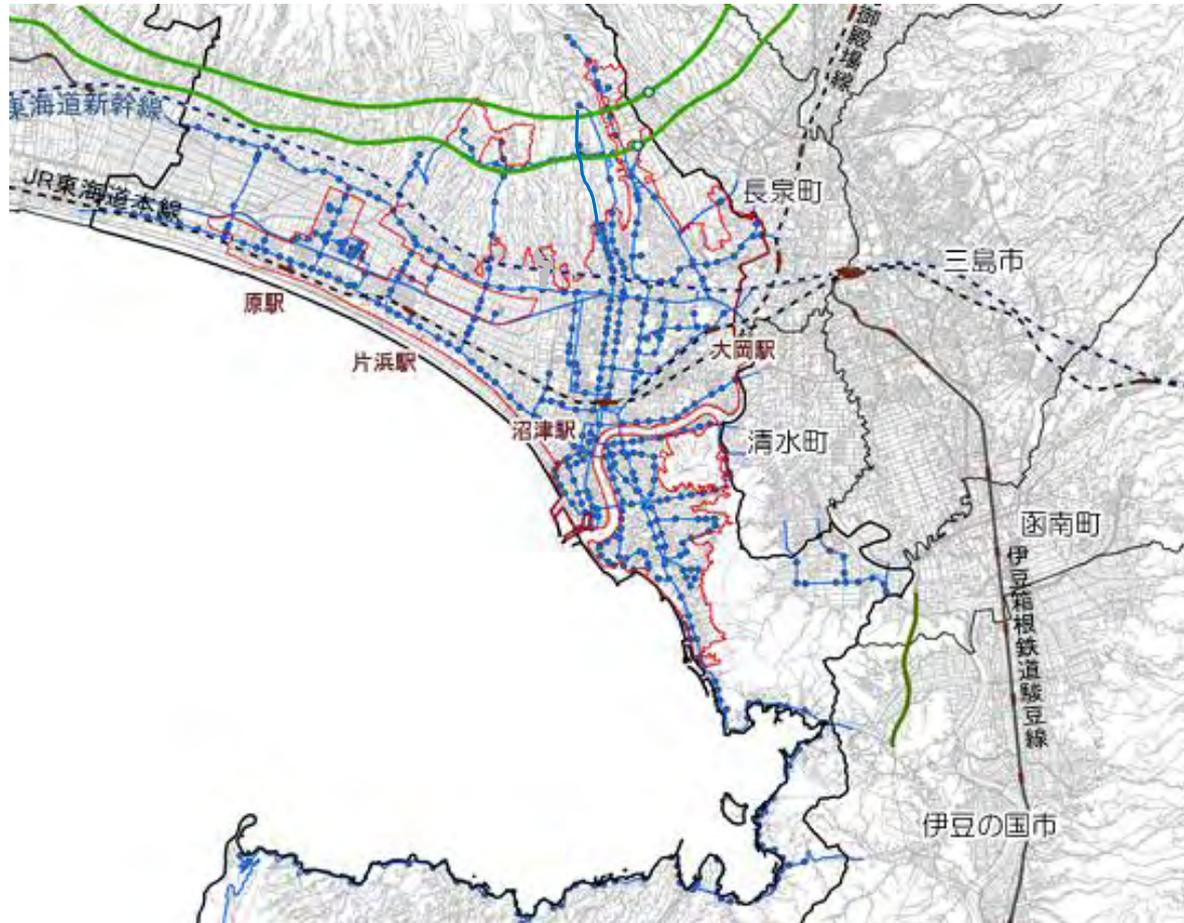
出典：沼津市統計資料



市内の公共交通(バス)



- 伊豆箱根バス、東海バス、富士急シティバスの3社により、101系統の路線バスが運行している。
- バス路線は、沼津駅を中心に市内の広範囲に整備されている。
- JR東海道本線が東西に横断しているのに対し、市中心部では南北方向の路線が多くなっており、主要道路上に網羅的に配置されている。

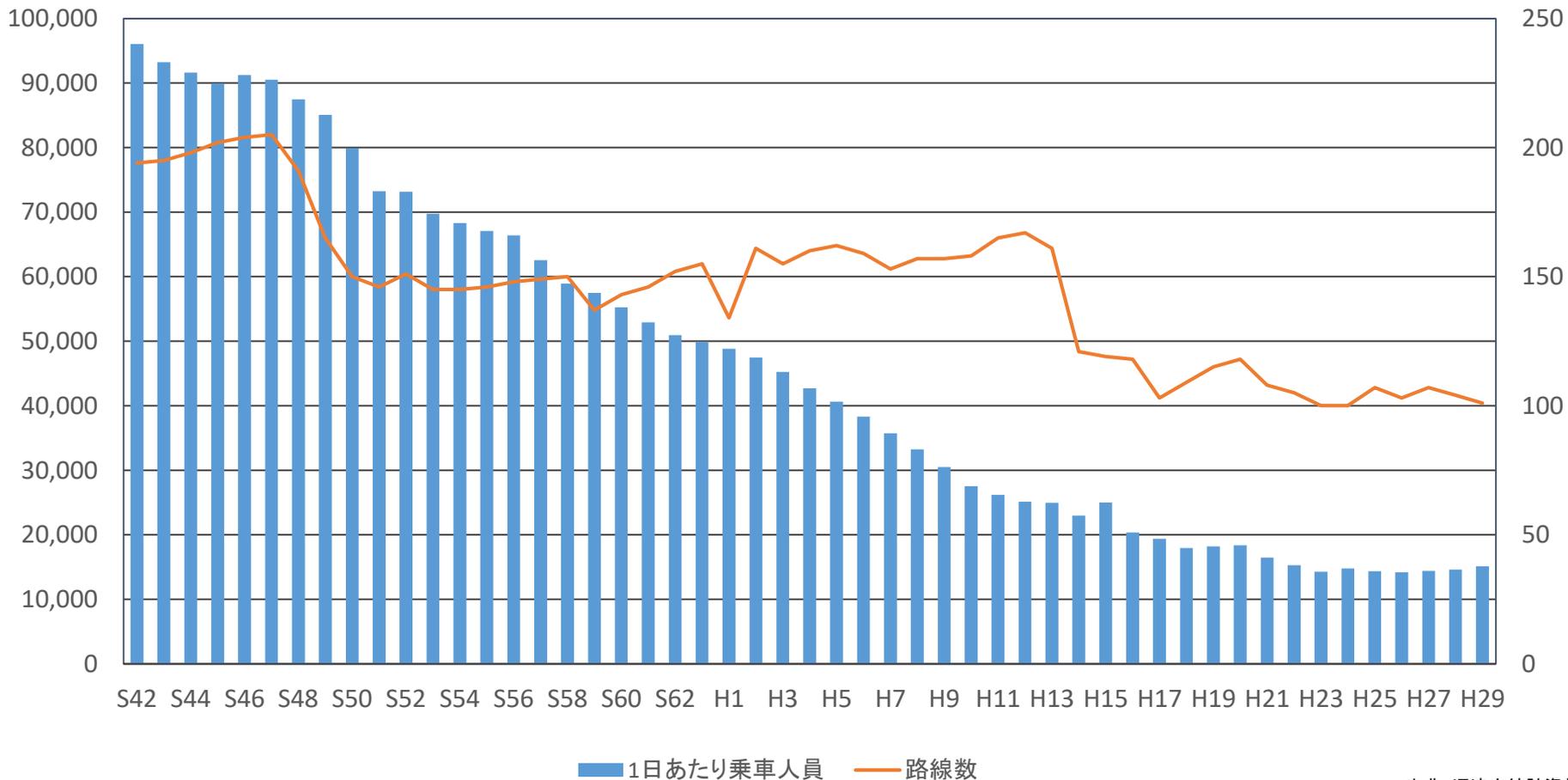


市内の公共交通（バス）



- 平成12年度までは減少傾向にあったが、以降は横ばい傾向にあった。
- 平成29年度は、7年ぶりに15,000人台に回復した。

バス利用状況の推移



出典：沼津市統計資料



市内の公共交通（タクシー）



■ 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社となっている。また、車両保有台数は以下の通り。

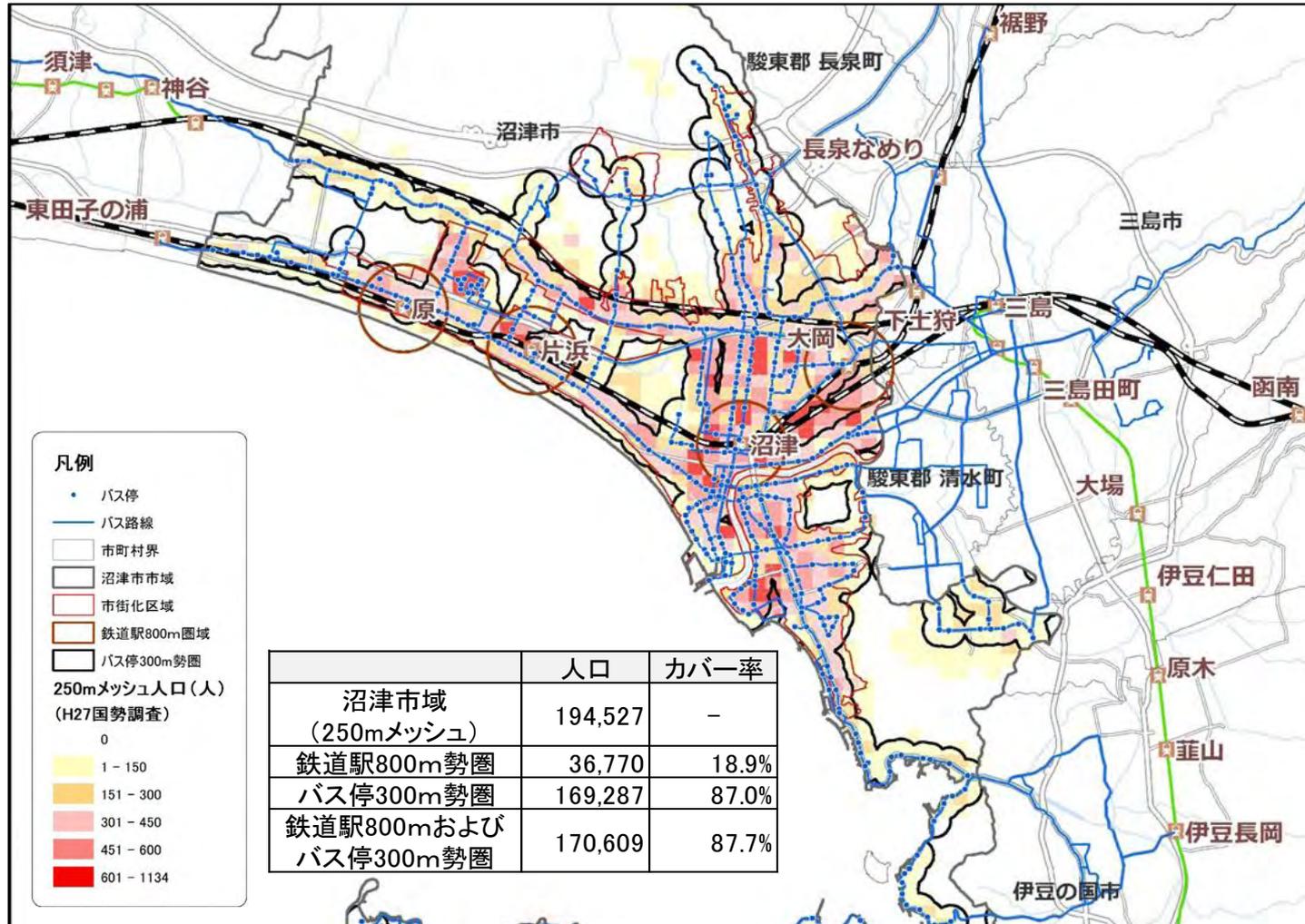
No	事業者名	住所	特大	大型	中型	小型	福祉	UD
1	伊豆観光タクシー株式会社	沼津市大岡1532番3号				49		
2	伊豆箱根交通株式会社	三島市大場300番地	2		2	75	3	11
3	伊豆箱根タクシー株式会社	三島市大場300番地	1		6	83		7
4	三島合同タクシー株式会社	沼津市御幸町24番8号	4		3	103		1
5	沼津第一交通株式会社	沼津市新沢田町10番9号				31		2
6	原町タクシー株式会社	沼津市原398番1号				22		
7	富士急静岡タクシー株式会社	三島市南二日町1番35号	4		17	72		10
8	富士交通株式会社	富士市瓜島町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						



市内の公共交通人口カバー率



- 鉄道駅から800m、バス停から300m圏域における、**人口カバー率は、87.7%**となっている。
- 市街地であっても大岡や小諏訪地区に交通空白地帯が存在する。



沼津市のこれまでの取り組み



【自主運行バスの運行】

■ バス事業者が撤退した路線について、市が運行主体となりバス路線を維持している。

- ① 西浦線(沼津駅～江梨、戸田)
- ② 戸田土肥線(戸田新田～土肥温泉)
- ③ 戸田江梨線(戸田～江梨:デマンド式)

H30欠損額: 53, 631千円(うち県より19,356千円)
 H30利用人員: ①185,746人 ②3,833人 ③1,993人

西浦線 (10系統31便)

青字が自主運行便
 丸数字は上記系統に対応
 ※は土日祝運休

黒斜字は事業者路線便

時刻	沼津駅発			
	江梨行	大瀬行	木負行	戸田行
6		⑦6:35※		
7			⑨7:15	
8			⑨8:25	
			⑨8:55	
9	①9:25		⑨9:55	
10		⑤10:25		
11			⑨11:25	
			⑨11:55	
12	①12:25		⑨12:55	
13	①13:25		⑨13:55	
14	③14:25		⑨14:55	
15	③15:30		⑨15:55	
16		⑥16:25	⑨16:55	
17	③17:25			
	③17:55※			
18				⑩18:20
19	①19:25			
20	①20:25			

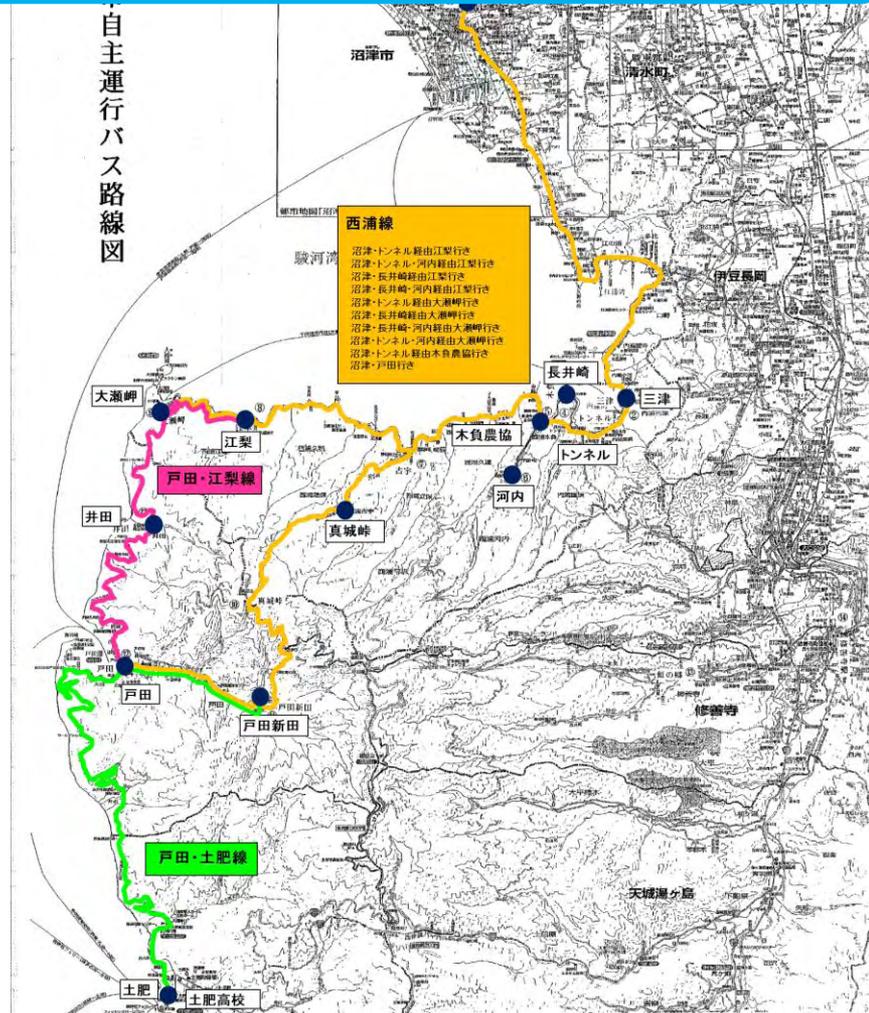
時刻	沼津駅行き			
	江梨発	大瀬発	木負発	戸田発
6	③6:29			⑩6:35
7	③7:05※			
	①7:24			
8		⑤8:19	⑨8:21	
9	①9:29		⑨9:21	
10	①10:59		⑨10:21	⑨10:51
11				
12		⑧12:09	⑨12:21	
13	②13:54		⑨13:21	
14	②14:54		⑨14:51	
15	④15:45		⑨15:51	
16	③16:55		⑨16:51	
17			⑨17:51	
18		⑥18:15※		

戸田・土肥線 (6便)

便数	土肥温泉行き			戸田新田行き		
	戸田新田	戸田	土肥温泉着	土肥温泉発	戸田	戸田新田
1	6:55	7:01	7:25	7:25	7:49	7:55
2	11:25	11:31	11:55	11:55	12:19	12:25
3	17:15	17:21	17:45	17:45	18:09	18:15

戸田・江梨線 (デマンド12便)

便数	江梨行き		戸田行き	
	戸田発	江梨着	江梨発	戸田着
1	8:00	8:28	8:29	8:57
2	9:00	9:28	9:29	9:57
3	10:25	10:53	10:54	11:22
4	11:45	12:13	12:14	12:42
5	14:10	14:38	14:39	15:07
6	16:10	16:38	16:42	17:10



沼津市のこれまでの取り組み



【循環バスの運行支援】

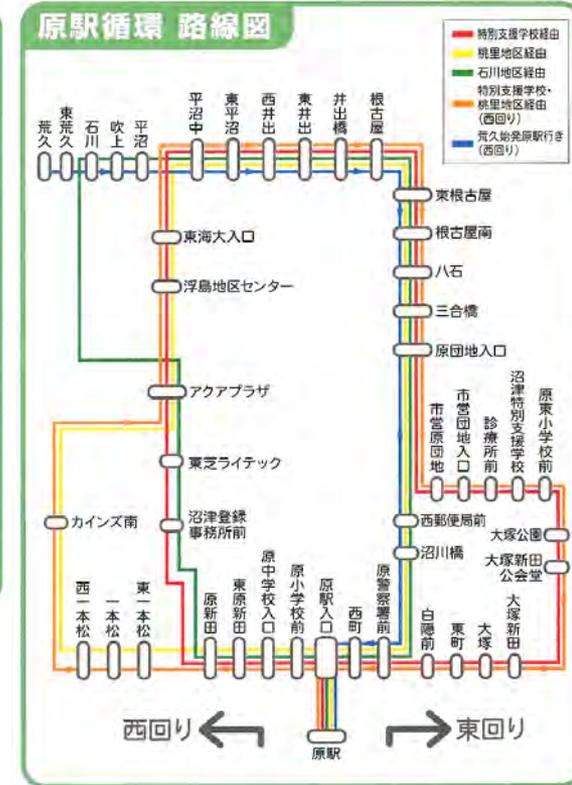
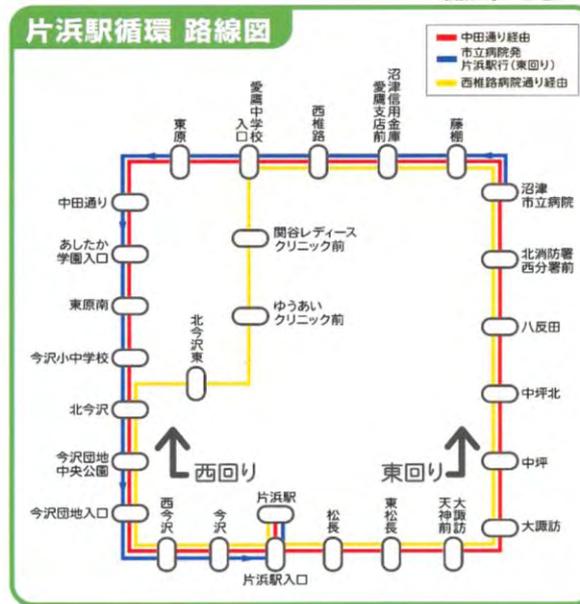
- 公共交通空白地帯となっていた2地域のまちの活性化と地域コミュニティの交流を図ることを目的として、H14年度からワンコイン（100円）のコミュニティバスを運行させた。
- 欠損額の一部を補助してきたが、欠損額が増加してきたことから、**H30年度に運賃値上げ**を実施した。また、**片浜駅循環**については、**運行本数の減便**も実施した。
- 原駅循環は、利用実態に応じた運行形態へ見直しを図りH31.4からジャンボタクシー車両による運行へ変更した。

H30補助額: 15,700千円

H30利用人員: 片浜: 39,677人

原 : 29,369人

原駅	合計		運行距離	運行時間
	平日	土休日		
東回り	7便	6便	9.5~12.6km	約30~40分
西回り	7便	5便		
往復	14便	11便		



片浜駅	中田通り経由		病院通り経由		合計		運行距離	運行時間
	平日	土休日	平日	土休日	平日	土休日		
東回り	7便	5便	2便	2便	9便	7便	6.0~6.4km	約25分
西回り	5便	4便	2便	2便	7便	6便		



沼津市のこれまでの取り組み



【駅－港 E VEVバス試験運行】

- まちの拠点である沼津駅と観光客でにぎわう沼津港を次世代モビリティで結び、住民や観光客の利便性向上などについて検証し、また、公共交通のあり方を検討するきっかけとすることを目的に試験運行を実施した。

車両貸借額：1,316千円 運行委託額：1,000千円
利用人員：2,989人(7.1人/便)

- 運行期間：平成30年10月6日(土)から11月4日(日)まで
- 運行区間：沼津駅⇄沼津港(駅前4車線道路を直進)
- 運行時間：
 - 平日 沼津駅9時20分発～17時10分着 7往復
 - 土日祝日 沼津駅9時発～20時30分着 9往復
- 運賃：無料
- 車両：e-COM8 乗車定員9人(運転手除く)



沼津市のこれまでの取り組み



【地域公共交通網形成計画策定への動き】

《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



公共交通ネットワークに関する問題点・課題



【問題点】

- 土地区画整理事業が進んでいる岡宮地区にバス路線が整備されていない。
- ららぽーと沼津開業への未対応の公共交通ネットワーク。
- 沼津駅と近隣市町の拠点間の運行本数が少ない。
- 沼津駅から沼津港間は複数の民間バス路線が混在している。



【方向性】

視点1【ネットワーク】【都市拠点を結ぶネットワークの形成・強化】

- ▼ 将来の道路ネットワークも見据えたうえで拠点を設定し、拠点同士を結ぶ公共交通ネットワークを整備する。
- ▼ 拠点同士を結ぶネットワークについては、運行頻度を確保し交通軸を形成する。
 - 現拠点：沼津駅、片浜駅、原駅、大岡駅、沼津港、市立病院など
 - 今後見込まれる拠点：岡宮・ららぽーと沼津
- ▼ 沼津駅と近隣市町の拠点間を結ぶネットワークについても必要性を検証し、市町間をつなげる広域的なネットワークについて検討する。



【検討施策】

【 ルート再編、ダイヤ調整、運行頻度 】



交通結節点に関する問題点・課題



【問題点】

- 沼津駅南口バスターミナルの乗り場が会社別になっているため、分かりにくい。
- 沼津駅南口の駅前広場は、自動車と歩行者が交錯して危険。
- 沼津港のバス停が分散して配置されているので、分かりにくい。
- 沼津駅から南口→北口に経由するバスは遅れが多い。行き先が駅北方面のバスは、北口発でもいいのではないか。



【方向性】

視点2【交通結節点】【交通結節点の利用環境整備】

▼人と公共交通が集まる交通結節点について、市街地や郊外部など地域特性や利用者ニーズなどに応じた、交通結節点のあり方を検討し、便利で快適な環境へ整備する。

- 市街地：沼津駅、沼津港、大岡駅、市立病院、など
- 郊外部：片浜駅、原駅、三津、戸田



【検討施策】

【 のりば再編、待合環境、案内表示 】



郊外部・交通不便地域に関する問題点・課題



【問題点】

- 市南部を運行している路線は、利用者数に応じた運行となっていない。
- 大岡地区の一部は人口集積しているにもかかわらず、公共交通不便地域である。
- 郊外は運行本数が少なく、最終便も早いため、利用しづらい。また、長距離のため、値段が高い。
- バス・タクシー乗務員が不足し、不採算路線の維持が困難。
- 目的地に行くためには、駅に行かなければならず、乗り継ぎが不便。



【方向性】

視点3【サービス】 【各地域に応じたサービス水準の確保】

- ▼ 郊外部の住民のための移動手段として、路線バスの維持・確保に努めつつ、利用実態に応じた運行サービスの見直しを行う。
- ▼ 各地域の特性や利用者ニーズを把握したうえで、運行形態・料金体系などを検討する。
- ▼ 地域住民が検討を行うコミュニティバスの導入などについて、情報提供を行うなど支援を実施する。



【検討施策】

【 運行形態、運行主体、運行車両、料金体系 】



利用環境や利便性に関する問題点・課題



【問題点】

- 時間通り運行していない。遅延等の運行状況の情報提供が無い。
- 安全・快適に待てないバス停がある。
- 分かりやすい路線図や時刻表の作成と提供。
- 運行本数の増加や、運行時間帯の拡大しないと使いづらい。
- バス運賃を支払う際の、ICカードや各社乗り継ぎ券への対応。
- モビリティマネジメントへの取り組みが無い。（学校・企業への公共交通利用促進策等）



【方向性】

視点4【利便性・利用促進】 【利便性向上と利用促進策への取り組み】

- ▼利用者目線の視点に立ち、誰もが使いやすい公共交通にするため利便性の向上に取り組む。
- ▼公共交通を利用して気軽におでかけできる環境を整備するため、利用促進策を検討・実施し、まちの賑わいにつなげる。
- ▼モビリティ・マネジメントを実践し、公共交通に慣れ親しむことができる機会を創出する。



【検討施策】

【 利便性向上策、利用促進策、普及啓発 】



新技術の活用に関する問題点・課題



【問題点】

- 時間通り運行していない。遅延等の運行状況の情報提供が無い。(再掲)
- バス運賃を支払う際の、ICカードや各社乗り継ぎ券への対応。(再掲)
- バス・タクシー乗務員が不足し、不採算路線の維持が困難。(再掲)



【方向性】

視点5【新技術】 【新技術の検証と活用検討】

- ▼ 誰もが利用しやすい公共交通を目指し、ICTを活用した新技術を積極的に活用するなど、公共交通サービスの向上を図る。
- ▼ 次世代モビリティや自動運転など、新たな移動ツールについて検証など行い、市民生活に与える影響について研究する。
- ▼ 既存技術についても有益性を考慮し、サービス向上につながるものについては活用を検討する。



【検討施策】

【 新技術活用、利便性向上策 】



沼津の公共交通が抱える問題点



【1.ネットワーク】

- ・土地区画整理事業が進んでいる岡宮地区にバス路線が整備されていない。
- ・ららぽーと沼津開業への未対応の公共交通ネットワーク。
- ・沼津駅と近隣市町の拠点間の運行本数が少ない。
- ・沼津駅から沼津港間は複数の民間バス路線が混在している。

【3.各地域に応じたサービス水準の確保】

- ・市南部を運行している路線は、利用者数に応じた運行となっていない。
- ・大岡地区の一部は人口集積しているにもかかわらず、公共交通不便地域である。
- ・郊外は運行本数が少なく、最終便も早いため、利用しづらい。また、長距離のため、値段が高い。
- ・バス・タクシー乗務員が不足し、不採算路線の維持が困難。
- ・目的地に行くためには、駅に行かなければならず、乗り継ぎが不便。

【2.交通結節点】

- ・沼津駅南口バスターミナルの乗り場が会社別になっているため、分かりにくい。
- ・沼津駅南口の駅前広場は、自動車と歩行者が交錯して危険。
- ・沼津港のバス停が分散して配置されているので、分かりにくい。
- ・沼津駅から南口→北口に経由するバスは遅れが多い。行き先が駅北方面のバスは、北口発でもないのではないか。

【4.利便性向上と利用促進策】

- ・時間通り運行していない。遅延等の運行状況の情報提供が無い。
- ・安全・快適に待てないバス停がある。
- ・分かりやすい路線図や時刻表の作成と提供。
- ・運行本数の増加や、運行時間帯の拡大しないと使えずらい。
- ・バス運賃を支払う際の、ICカードや各社乗り継ぎ券への対応。
- ・モビリティマネジメントへの取り組みが無い。（学校・企業への公共交通利用促進策等）



【沼津の公共交通の問題点】

新たな公共交通の仕組み研究会の意見

【市街地の公共交通について】

【複数の事業者】3つの事業者により、運行されている。事業者により路線や停留所が異なっている。沼津駅から沼津港間は複数の民間バス路線が混在している。

【運行・路線】市街地は運行本数が多いが、渋滞が多く、時刻表どおりに来ない。沼津駅の南口→北口経由は遅れが多い。沼津駅北口発着便があってもいいのでは？観光客の利用目的と生活者の利用目的は違う。バスネットワークは沼津駅を跨ぐ移動に対応できていない。

【沼津駅・ターミナル】沼津駅前バスターミナルは乗場が分かりにくい。会社別より方面別にしているのでは？沼津駅南口バスターミナルの乗り場が会社別になっているため、分かりにくい。沼津駅南口の駅前広場のバス停まで雨除けが設置されていない。沼津駅南口の駅前広場は、自動車と歩行者が交錯して危険。

【バス停】バス停がわかりにくい。雨、風、暑さ、寒さの中、バスを待つのが辛い。

【郊外の公共交通について】

【運行】乗り継がないと主要な駅へ行けない。利用者が少ないのに運行している。市南部を運行している路線は、利用者数に応じた運行となっていない。土地区画整理事業が進んでいる岡宮地区にバス路線が整備されていない。大岡地区の一部は人口集積しているにも関わらず、公共交通不便地域である。バス・タクシー乗務員が不足し、不採算路線の維持が困難。

【ダイヤ・情報提供】運行本数が少ない、利用したいタイミングで使えない。最終便が早く、夜利用しづらい。

【バス停】安全に待てないバス停がある。家からバス停までが遠い、荷物が多いと特に大変。

【情報提供】どれくらい待てばバスが来るのか不安になる。

【公共交通全般について】

【全体】コンパクトなまちづくりの構築と合わせたバス路線網が整備されていない。
・ららぽーと沼津開業への未対応の公共交通ネットワーク。運行本数の増加や、運行時間帯の拡大。バス事業者間での連携が不足している。利用者数の減少とともに、サービス水準が低下している。

【広域】沼津駅と近隣市町の拠点間の運行本数が少ない。

【情報】時間通り運行していない。遅延等の運行状況の情報提供が無い。分かりやすい路線図や時刻表が無い。

【利用】バス運賃を支払う際の、ICカードや各社乗り継ぎ券が未対応。学校・企業への公共交通利用促進策等が無い。

【まちづくりの考え方】

【第2次沼津市都市計画マスタープラン（抜粋）】

持続可能なまちづくり：コミュニティを重視し生活圏のまちづくり

- 中心市街地と各拠点の連携
 - ・都市的居住圏の利便性向上
- 沼津駅周辺整備を中心とした中心市街地のまちづくり
 - ・中心市街地の再生と拠点性の回復
 - ・既存ストックの活用
 - ・公共交通の充実と歩いて楽しいまちづくり
 - ・まちなか居住の推進

- 新たな交通基盤を活かしたまちづくり

- ・産業立地の促進
- ・幹線道路の整備促進

【沼津市立地適正化計画（抜粋）】

持続的に発展させるため、居住と交流に一体的に取り組み、目指すべき将来像を実現する

1. 基本方針

- (1)中心市街地
 - ・歩いて楽しいまちづくり
 - ・過度に自動車に依存しないライフスタイルの実践
- (2)都市的居住圏
 - ・中心市街地と各拠点をネットワークで連携（中心市街地、沼津港周辺、北西部地区、大岡駅周辺）
 - ・拠点とのネットワークにより中心市街地を活性化
 - ・過度に自動車に依存しないまちづくり

- (3)既成市街地と集落・田園居住地
 - ・メリハリのある土地利用

2. 都市機能誘導

- ・都市的居住圏へ広域からの利用が見込まれる施設を位置づけ
- ・中心市街地では、生活利便施設を位置づけ

3. 居住誘導

- ・コミュニティを重視し生活圏のまちづくりを推進
- ・ライフスタイルに対応したメリハリのある土地利用
- ・居住誘導区域の密度を維持

【その他社会的要請】

- 健康増進
- 環境負荷の軽減
- 交通安全
- 経済成長
- IT推進

【沼津市の公共交通の方向性】

視点1【ネットワーク】【都市拠点を結ぶネットワークの形成・強化】

- ▼将来の道路ネットワークも見据えうたうで拠点を設定し、拠点同士を結ぶ公共交通ネットワークを整備する。
- ▼拠点同士を結ぶネットワークについては、運行頻度を確保し交通軸を形成する。
 - 現拠点：沼津駅、片浜駅、原駅、大岡駅、沼津港、市立病院など
 - 今後見込まれる拠点：岡宮・ららぽーと沼津
- ▼沼津駅と近隣市町の拠点間を結ぶネットワークについても必要性を検証し、市町間をつなげる広域的なネットワークについて検討する。

視点2【交通結節点】【交通結節点の利用環境整備】

- ▼人と公共交通が集まる交通結節点について、市街地や郊外部など地域特性や利用者ニーズなどに応じた、交通結節点のあり方を検討し、便利で快適な環境へ整備する。
 - 市街地：沼津駅、沼津港、大岡駅、市立病院、など
 - 郊外部：片浜駅、原駅、三津、戸田

視点3【サービス】【各地域に応じたサービス水準の確保】

- ▼郊外部の住民のための移動手段として、路線バスの維持・確保に努めつつ、利用実態に応じた運行サービスの見直しを行う。
- ▼各地域の特性や利用者ニーズを把握したうえで、運行形態・料金体系などを検討する。
- ▼地域住民が検討を行うコミュニティバスの導入などについて、情報提供を行うなど支援を実施する。

視点4【利便性・利用促進】【利便性向上と利用促進策への取り組み】

- ▼利用者目線の視点に立ち、誰もが使いやすい公共交通にするため利便性の向上に取り組む。
- ▼公共交通を利用して気軽におでかけできる環境を整備するため、利用促進策を検討・実施し、まちの賑わいにつなげる。
- ▼モビリティ・マネジメントを実践し、公共交通に慣れ親しむことができる機会を創出する。

視点5【新技術】【新技術の検証と活用検討】

- ▼誰もが利用しやすい公共交通を目指し、ICTを活用した新技術を積極的に活用するなど、公共交通サービスの向上を図る。
- ▼次世代モビリティや自動運転など、新たな移動ツールについて検証などを行い、市民生活に与える影響について研究する。
- ▼既存技術についても有益性を考慮し、サービス向上につながるものについては活用を検討する。

【検討施策(案)】

ルート再編
ダイヤ調整
運行頻度

のりば再編
待合環境
案内表示

運行形態
運行主体
運行車両
料金体系

利便性向上策
利用促進策
普及啓発

新技術活用
利便性向上策



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。

別表（第3条関係）

1	委員	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	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) バス営業部課長	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