



清水町地域公共交通計画 2026 - 2030

令和8年3月
静岡県清水町

【目次】

はじめに

1. 計画の背景及び目的	1
2. 計画の位置付けと上位計画・関連計画の整理	1
3. 対象区域	3
4. 計画期間	3

第1章 本町の公共交通等に係る現状・課題

1. 本町の特徴	4
2. 本町の公共交通の現状	5
3. 本町の公共交通の改善に向けた課題	6

第2章 地域公共交通の基本方針

1. 本町における公共交通の役割	7
2. 計画の目標	9
3. 公共交通の施策	13

第3章 各施策の概要と進め方

1. 施策別の概要と実施事項等	15
-----------------	----

第4章 計画の評価のまとめと進め方

1. 評価指標まとめ	23
2. 今後の進め方	25

参考資料編

1. 本町の特徴に係る資料	27
2. 本町の公共交通に係る資料	32
3. 公共交通の運行と利用の状況	37
4. 町民の外出について	42
5. 公共交通に対する提言・意見	45

はじめに

1. 計画の背景及び目的

清水町内の公共交通は、路線バス、町内循環バス及びタクシーによって構成されており、おおむね町内全体に行きわたっています。

しかしながら、一部の地域ではバス停までの距離が遠い「公共交通空白地域」があり公共交通機関の利便性が低く、また、町民の交通手段の選択に当たっては自家用車への依存度が高く、交通事業者の事業継続や公共交通利用者の減少、町内の慢性的な渋滞等といった課題が顕在化しています。町内外を結ぶ路線バスについては、事業者単独での運行維持が困難な路線が発生しており、住民の足を確保するため、行政が支援を行っています。

このような状況を踏まえ、町民や交通事業者、行政といった多様な関係者による協働のもと、将来にわたって持続可能で利便性が高い公共交通の確保、維持及び改善を図り、将来都市像である「くらしやすさで未来をともにつくるまち・清水町」を公共交通の観点から実現するため、清水町地域公共交通計画を策定します。

2. 計画の位置付けと上位計画・関連計画の整理

(1) 計画の位置づけ

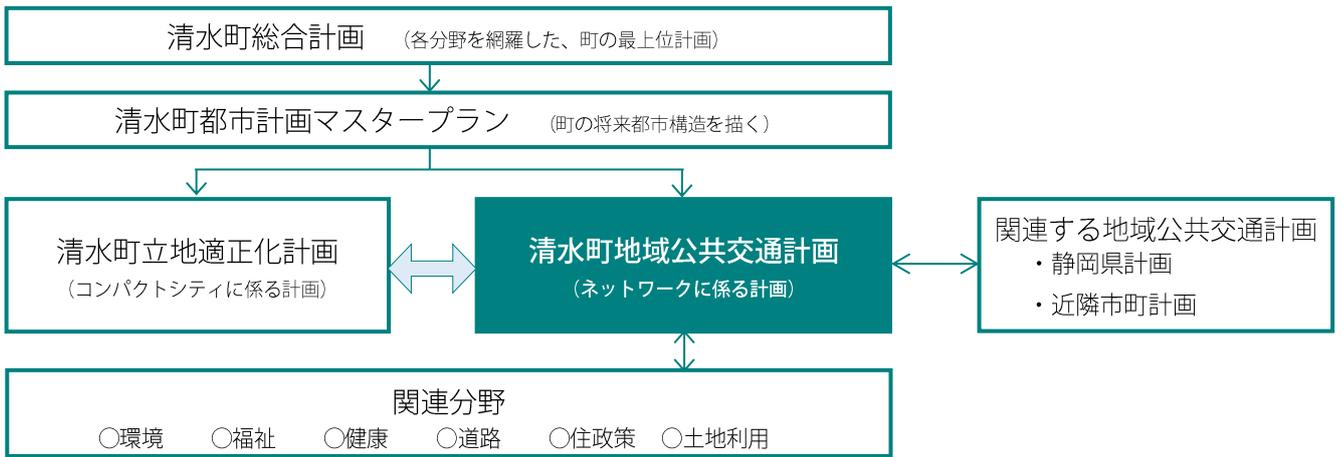
地域公共交通計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにする、公共交通のマスタープランです。

清水町地域公共交通計画は、上位計画である「第5次清水町総合計画」及び「清水町都市計画マスタープラン」に即しつつ、関連計画である「清水町立地適正化計画」とその他の関連分野との整合を図った上で、総合的なまちづくりの一環として公共交通に係る事項を位置づけるものとします。

(2) 上位計画・関連計画の整理

町では、第5次清水町総合計画における将来都市像に「くらしやすさで未来をともにつくるまち・清水町」の実現に向け、都市計画マスタープランで「コンパクト+ネットワーク」の都市構造を掲げ、2021年に策定した立地適正化計画により、「コンパクト」な将来都市構造の実現を目指したまちづくりを進めてまいりました。本計画では、まちのネットワーク（公共交通）をこれまで以上に向上させることで、より「くらしやすいまち」を目指してまいります。

■ 計画の位置づけ



■ 都市計画マスタープランで目指す都市構造の実現と地域公共交通計画の関係

(1) 町の将来像
くらしやすさで 未来をともにつくるまち・清水町

(2) 将来都市構造のテーマ
Reborn City
清水町の 最前線地域の 結び目を創る

- 町のくらしを支える拠点を「結び目」として創ります。
- 結び目を「ネットワーク」で繋ぎ、交流・一体感・活力を育みます。
- 都市の形を整え直すことで、将来に渡り持続可能な町を創り、「次世代への贈り物」とします。

(3) 拠点とネットワークの考え方

① 大きな結び目とネットワーク

これからの清水町のくらしを先導する、歩いてくらしを促す、歩いさせてくれる市街地(コアゾーン)をつくり直します。

コアゾーンとネットワークで、町全体のくらしを変えます。

清水町と周辺都市の役割分担と連携で、魅力的な都市圏を形成します。

コアゾーンと広域ネットワークで、ヒト・モノ・コトを呼び込み、町の活力を高めます。

■ コアゾーンが先導する「量かなくらし」のイメージ

- 町全体のくらしを支える都市機能の集積、誘導
- 柿田川を中心に教育・文化・交流・観光など様々な活動・体験の場を提供
- 時代のニーズに適合する先端産業や、新しい住まい方・働き方を可能にする機能や施設等を誘導
- 歩いてくらしを、歩いて楽しい住宅地の創出
- ヒト・モノ・コトが集まる交通の結節エリア形成と、立地の優位性を活かしたバスターミナルの整備検討 等

② 小さな結び目と生活圏

- 身近な生活利便施設には徒歩や自転車より身近に行くことができる「生活圏ごとのまちづくり」の推進
- 「生活圏ごとのまちづくり」では、地形地物で区切られた地域ごと、くらしやすさを支える地域の拠点を位置付け、その機能の維持・向上を推進
- 公共交通により、地域の拠点間、地域の拠点とコアゾーンを結ぶことで、コアゾーンの高度都市機能や、他地域の都市機能を利用できる環境を整備

立地適正化計画

- ・都市機能や居住の誘導のための土地利用戦略
- ・公共交通を有効に機能させるコンパクトなまちづくりを誘導

***中長期的な期間での実現を目指す**

利便性の高い公共交通沿線への、昼夜間人口密度の維持向上により、公共交通の持続性を確保

利便性の高い公共交通確保によりくらしやすさ(居住)の維持と、拠点や地域間の交流を促進

地域公共交通計画

- ・都市の拠点や生活サービス施設までの移動手段確保や充実に係る交通戦略
- ・コンパクトなまちづくりを誘導する交通ネットワークを形成

***計画に基づいた取組を適宜検証していくことにより実現していく**

コンパクトシティに係る計画で、“将来のくらしやすさ”を高める

ネットワークに係る計画で、将来を見据えつつ、“現在のくらしやすさ”を支える

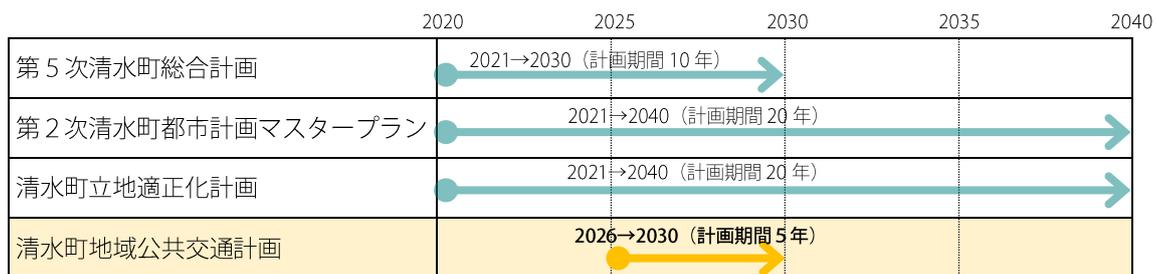
3. 対象区域

対象区域は、清水町全体とします。

4. 計画期間

計画期間は、2026（令和8）年度から2030（令和12）年度までの5年とします。

■ 本計画及び関連計画の計画期間（年度）



第1章 本町の公共交通等に係る現状・課題

1. 本町の特徴

(1) 本町の地理的特性

静岡県東部の中心に位置し、東西約 2.7 km、南北約 4.54 km で面積が 8.81 km² と非常にコンパクトで平坦な土地が多く、住宅地、商業地として発展してきました。

国道1号・柿田川・狩野川により、特性の異なる4つのエリアに区分されています。

- ・北部： 大規模商業施設や総合運動公園が立地する、まちの玄関口となるエリア
- ・西部： 高度医療施設や大規模工場など、医療や産業の広域拠点機能が立地するエリア
- ・東部： 行政・文教施設や卸団地が立地する等、くらしや産業を支える機能が集積するエリア
- ・南部： 市街地の大半が住宅として利用される、最も居住人口が多いエリア

(2) 人口動向

① 人口の増減

5年ごとの国勢調査では、人口増加が続いてきましたが、2010年の32,302人をピークに2020年には31,710人となり、今後も人口減少が続くと想定されます。

また、高齢化も同時に進んでおり、2020年には26%であった高齢化率は、2040年には37%まで上昇することが想定されています。

② 転出入の動向

転出入をみると、いずれも年間平均1,500人前後で推移し、若干の転入超過が続いています。首都圏・中部圏へは転出超過の一方で、沼津・三島などからは、転入超過であることから、周辺市町と比べ人口1,000人当たりの住宅新築数が多い状況です。

③ 人口分布

市街化区域の大半が、人口密度45人/ha以上で、生活サービス施設が成り立つ目安とされる40人/haを超えています。

(3) 財政状況

歳入は、比重の大きい個人町民税が所得の上昇により当面は増額することが見込まれる一方で、将来人口の推計等を踏まえると、長期的には減少していくことが予想されます。

また、歳出では、扶助費の増加に加え、人件費や金利上昇に伴う町債の償還金利子の増加が見込まれるため、財政構造の硬直化が進行することが予想されます。

2. 本町の公共交通の現状

(1) 広域交通との関係

国道1号が北部地域を東西に走り、町の中心部まで東名高速沼津インターチェンジから約7km、新東名高速道路長泉沼津インターチェンジから約8km、東海道新幹線や東海道線の停車駅である三島駅から約4kmと、自動車・鉄道を利用したアクセスに優れた地域ではありますが、まちづくりにおいて多様な役割を担う鉄道駅が町内に存在しません。

また、柿田川・狩野川に架かる橋の周辺、国道1号に近い交差点などでは、通勤時間帯に渋滞が発生しています。

(2) 町民の移動について

① 移動手段の特徴

平坦かつ小さな町のため、移動がしやすく、徒歩・自転車の分担率*が高くなっています。

また、産業用地が限られることもあり、町外への通勤などが多く、自動車の分担率*が6割を超えています。

② 町外の移動について

町外の通勤・通学先に通う方が多く、町外への従業率30%以上の区域も多くあります。昼間と夜間の人口を比べると、サントムーン柿田川・静岡医療センター・卸団地などで昼間人口が多い一方、南部の住宅地の大半は夜間人口が多い状況です。

(3) 公共交通の運行状況及び分担率

沼津駅や三島駅などにアクセスする定期路線バスが4路線あり、このうち、単独継続困難の申し出路線である三島沼商線については、町が運行費用の一部を補助しています。

町内の主要施設と住宅地をつなぐ町内循環バスは、1周70分程度のルートを東回り・西回りのバス2台で周回しています。

現状としては、バスの分担率*は5%に満たない割合となっています。

*東駿河湾都市圏パーソントリップ調査における「代表交通手段分担率」のことで、それぞれの交通手段が地域の移動を担う割合のこと。なお、「代表交通手段」とは、1回の移動の中で最も主な交通手段のこと。例えば鉄道とバスを乗り継いだ移動の代表交通手段は、鉄道となる。

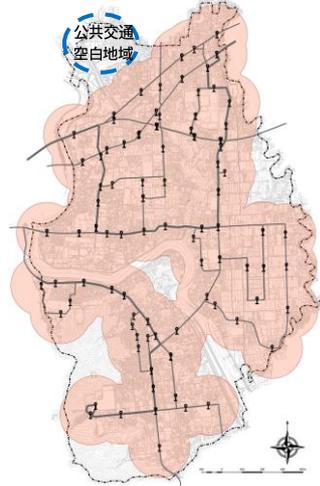
3. 本町の公共交通の改善に向けた課題

課題1. 公共交通空白地域が存在する

路線バスと町内循環バスの組み合わせにより、町の主要施設とほとんどの住宅地が結ばれていますが、一部に公共交通空白地域*1が存在します。

*1 本町においては、バス停までの距離が300m以上の地域を公共交通空白地域とする。

■ 町内の公共交通空白地域

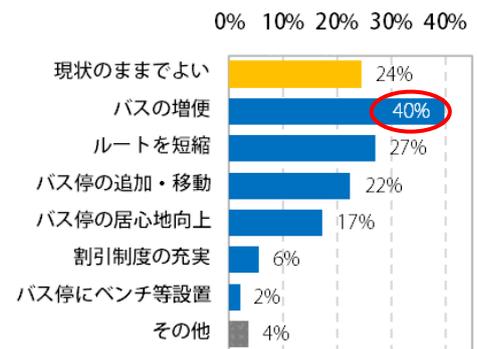


課題2. 町内循環バスのサービスレベル向上が望まれている

町内の移動手段の確保のため、町内各地域を結ぶ町内循環バスを東西両回りで運行するなど、利便性の向上に取り組んでいます。町民アンケート*2によると、バスの増便やルート短縮などを望む意見が多い状況です。

*2 町民の日常の移動に関するアンケート（2024年に実施）

■ 町内循環バスへの改善要望

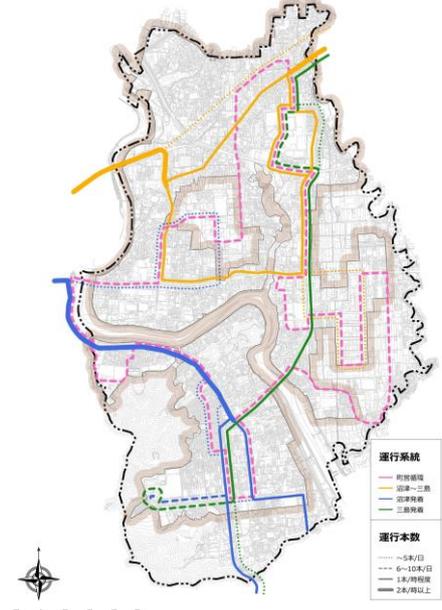


課題3. 公共交通の組み合わせ利用に必要な交通結節機能が不足している

町内外を結ぶ路線バスと町内循環バスが、各地域を運行していますが、行先によっては、複数路線を組み合わせる必要があります*3。

*3 例えば、町の西部から卸団地へ行く場合や、外原から三島駅へ行く場合など。

■ 町内の方面別バス路線図



第2章 地域公共交通の基本方針

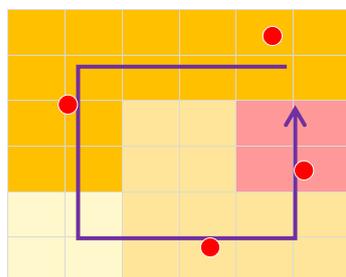
1. 本町における公共交通の役割

本町は、高い生活利便性や恵まれた自然環境など、「くらしやすさ」が魅力であり、近隣自治体から転入者が多く、居住地として選ばれています。しかし、進行する人口減少・少子高齢化を踏まえると、将来にわたって居住地として選ばれ、町が存続し、活力を維持するためには、「くらしやすさ」の更なる磨き上げが重要となります。

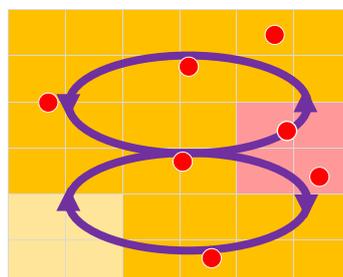
町民アンケートでは、清水町を「概ねくらしやすい」との評価が出ている一方で、くらし環境の項目別満足度を見ると「公共交通の利便性」について回答者の3分の2が重視しているものの、満足度は他の項目と比較して低い水準にとどまっているため、重点的な改善が必要です。公共交通の利便性を高めることは、人口密度が高い地域の維持が見込まれ、それにより生活利便施設の維持や新設が期待され、「くらしやすさ」が更に向上すると考えられます。

■ 公共交通の改善による、「くらしやすさ」の向上イメージ

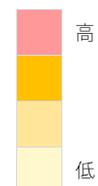
● 公共交通を改善しない場合



● 公共交通を改善する場合



人口密度

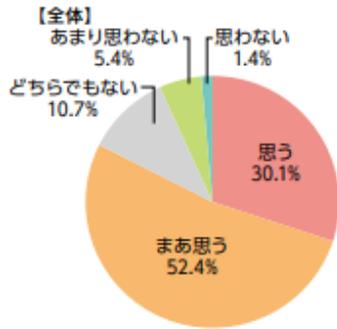


生活利便施設



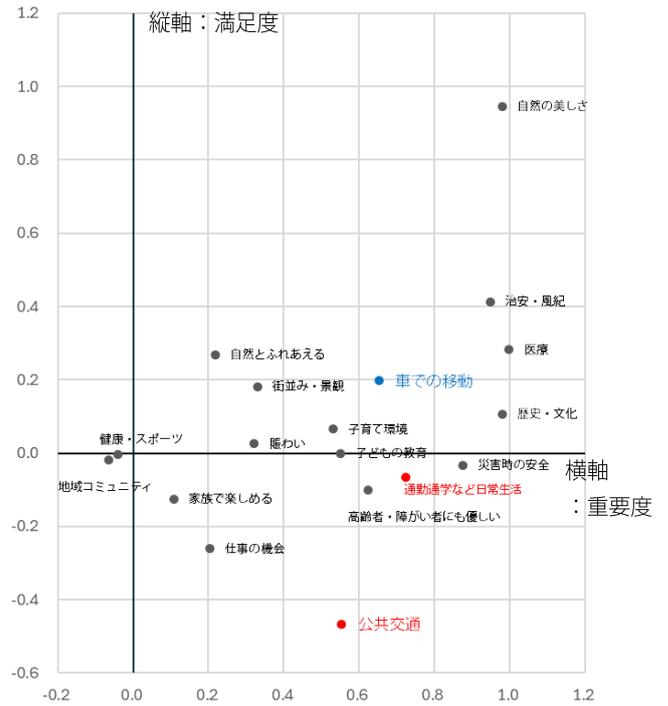
■ 町民による「くらしやすさ」の評価（令和元年度 総合計画アンケート調査結果）

Q: 清水町は住みやすい町だと思いますか？



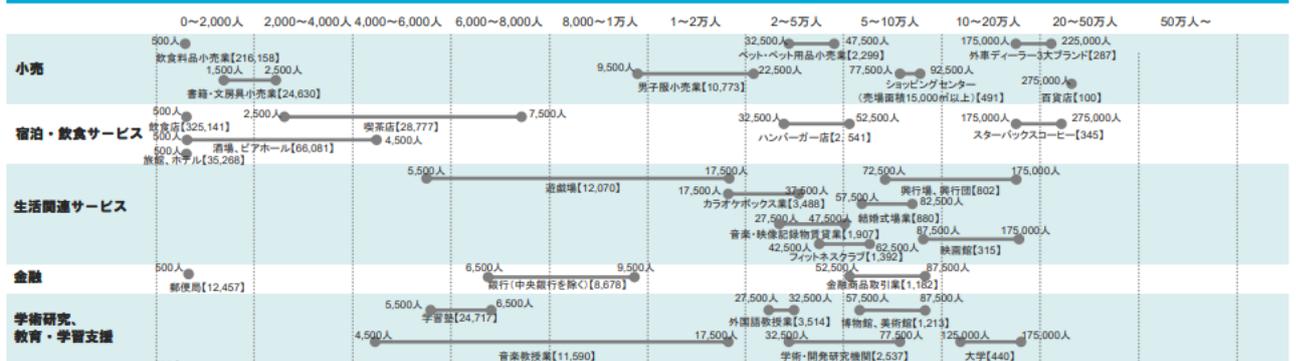
「くらしやすさ」の評価は高い

くらし環境の項目別に満足度と重要度を比較すると、「公共交通の利便性」は、重要度が高く、満足度が低い。



■ 便利な清水町であり続けるには、人口集積が必要

サービス施設の立地する確率が50%及び80%となる自治体の人口規模 (三大都市圏※を除く) 国土交通省



2. 計画の目標

町の特性、現状や課題を踏まえ、公共交通の見直しのため、計画の目標を設定します。

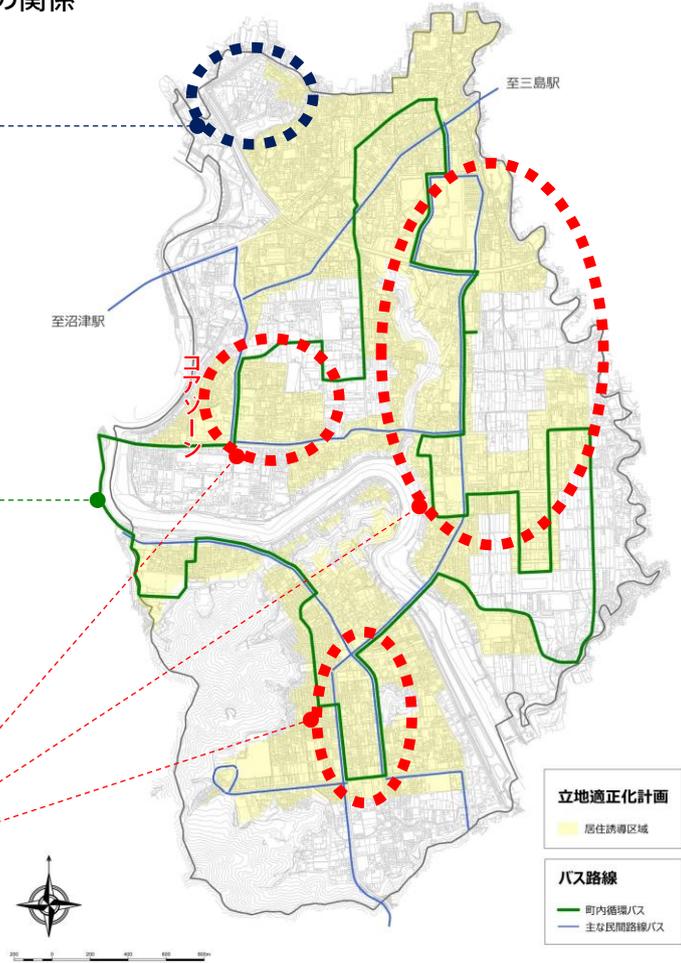
- 目標1 公共交通空白地域の解消
- 目標2 町内循環バスの利便性向上
- 目標3 交通結節機能の向上

■ 本計画の目標と立地適正化計画の区域の関係

目標1
公共交通空白地域の解消

目標2
町内循環バスの利便性向上

目標3
交通結節機能の向上



■ 計画の評価

計画の達成状況を評価するため、定量的な指標として成果指標を定めます。

なお、それぞれの施策についての実施状況を評価するために定める目標指標については、第3章により明らかにします。

<成果指標>

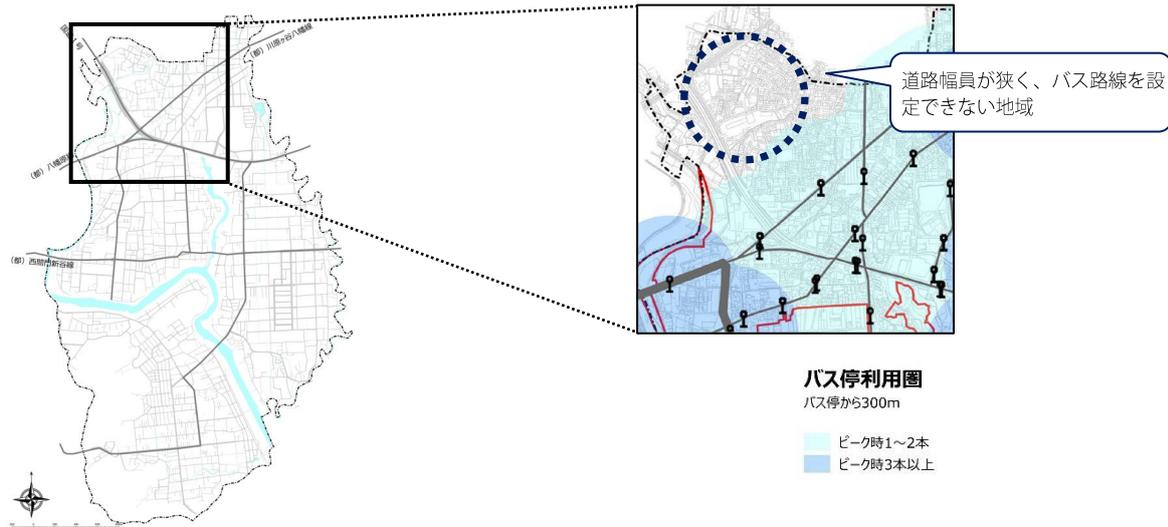
計画の目的	指標	現況値	目標 (R12)
・本計画に位置付ける取組と併せて立地適正化計画等との連携による「くらしやすさ」の向上を評価	① 移動に不便を感じる町民の割合	43.5 %	現況以下
	② 人口社会増加率	0.20 [% / 年]	維持

目標1 公共交通空白地域の解消

町内北部の公共交通空白地域*となっている地域について、地域の道路環境などに応じた移動手段を研究し、公共交通の利便性の向上を図ります。

* 本町においては、バス停までの距離が300m以上の地域を公共交通空白地域とする

公共交通空白地域



既存の交通手段とAIオンデマンド交通の比較

	路線バス	タクシー	AIオンデマンド交通 (ミーティングポイント)
ルート	固定	任意地点間	予約された指定地点すべてを經由
移動時間の変動要因	道路事情	道路事情	道路事情と他の予約状況
予約	不要	利用形態によっては必要	必須
1人1回当たりの利用費用*3	安価	高価	中間

*3 AIオンデマンド交通は、乗り合い利用により、1人当たりの費用が低下することが期待される。

目標2 町内循環バスの利便性向上

町内循環バスは、路線バスを補完し、町内各主要施設と住宅地等を結ぶ公共交通として、2003年から運行しています。運行本数が少ないことや、所要時間が長いことなどに対し改善の要望が確認できることから、ルート見直し等の複数案を作り、変更による効果や費用を比較検討した上で効果的な案を採用します。

■ 町内循環バスルート見直しの比較検討（案）

	現行ルート	案① 南+北の2ルート+現行	案② 3ルート+現行	案③ 8の字ルート
ルートイメージ 《図面凡例》 → 循環バスルート案 ⇄ 東海バス主要2路線 ● 町役場 ● 医療センター ● 商業集積地 (上:サントムーン, 下:スーパー)				
住宅地⇄主要施設のアクセス	△ 町北部の伏見地区の一部に、バスの空白域が存在	● 住宅地⇄主要施設は、ほぼ全て可 ○ 現行ルートを存続	● 住宅地⇄主要施設は、ほぼ全て可 ○ 現行ルートを存続	● 住宅地⇄主要施設は、ほぼ全て可 ○ 現行ルートをベースにしている
住宅地⇄主要施設の所要時間	▲ 時間を最も要する	● 北も南も、大幅に短縮 △ 南⇄サントムーンは、移動時間が現行のまま(東海バス利用で対応)	● 北西も南も東も、大幅に短縮 △ 一部経路は、移動時間が変わらない(東海バスで対応)	○ 役場・病院への移動を短縮(南部⇄北東部等は、東海バスで対応) ● 本数増により、待ち時間が半減
その他	○ 費用、運転手数は、現状維持 ● ルートが1つで分かりやすい	△ 費用も運転手も、現状の倍必要*1 △ ルートが分かりにくい △ バス2台の調達が必要	△ 費用も運転手も、現状の倍必要*1 ▲ ルートが最多で、他より分かりにくい △ バス2台の調達が必要	○ 費用も運転手も、現状の倍必要*1 ● ルートが1つで分かりやすい ▲ バス4台の調達が必要
路線距離/周回時間 *2	約16.0km / 約70分 (時速 約13.7 km/h)	北回り: 約9.3km / 約40分 南回り: 約10.8km / 約50分	北西回り: 約8.0km / 約35分 南回り: 約9.9km / 約45分 東回り: 約6.8km / 約30分	約20.4km / 約90分 (時速 約13.7 km/h)
バスルート重複距離 ①東海バス間 / ②循環バスルート間	約3.9km / 0km	約6.4km / 10.3km	約7.1km / 10.5km	約5.0km / 1.0km
空白域の割合 *3	28%	11%	11%	21%
圏域人口割合 *4	88%	98%	98%	94%
バス台数	2台 (29人乗り2台)	4台 (29人乗り2台, 10人乗り2台)	4台 (29人乗り2台, 10人乗り2台)	4台 (10人乗り4台)

*1: 追加するバスも現行バスと同レベルの運行頻度とした場合 *2: ルート案の周回時間は、現行バスルートの時速(約13.7km/h)をもとに推計
 *3: バスルートから300mの利用圏域/町全域面積で算出 *4: バスルートから300mの利用圏域に含まれる100mメッシュ人口/町全域人口で算出

■ 町内循環バス運行見直しの評価

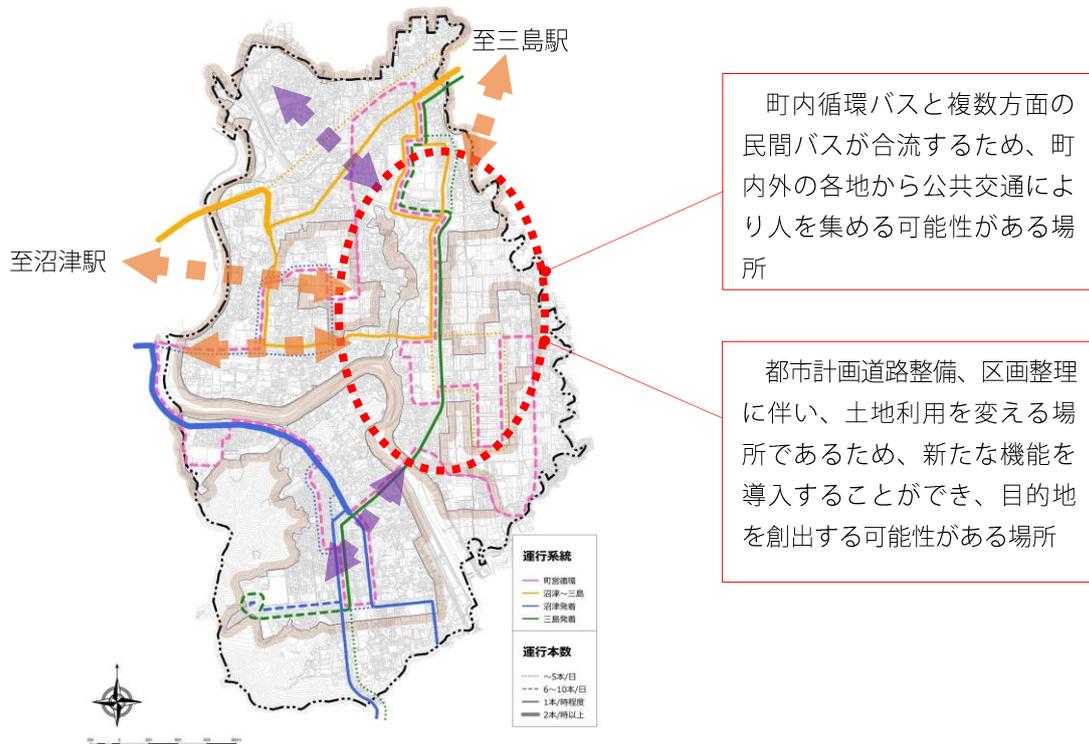
ルートの見直しにあたっては、一定期間における利用者数やアンケート調査による評価を基に、地域公共交通活性化協議会において、検討・分析を行います。

目標3 交通結節機能の向上

本町は、人口密度が高く、大規模商業施設や高度医療施設等の都市機能が集積していることから、公共交通網の充実により、なお一層の「くらしやすさ」を高める可能性を有しています。

このため、バス路線（民間+町内循環）が集まる場所を生かした交通結節機能を整備し、町内循環バスと町外へ向かう路線バスの乗り換え地点とすることで、町内外の移動の利便性向上を図ります。

■ 公共交通を活用したコアゾーン*の拠点性向上



*コアゾーン：都市計画マスタープランに位置付ける、歩いて暮らせる市街地の形成を目指す町の中心地域のこと。
また、公共交通の主要路線が合流する地域であることから、乗り換え利便性の向上についても重要度が高い地域となっている。

■ 本町における屋内のバス待ち合い環境の整備例

○ 清水町福祉センター



■ 他都市における待ち合い環境の整備例

○ コンビニエンスストア（京都市）京都市HP



3. 公共交通の施策

本町の公共交通に係る特性を踏まえた上で、目標を達成するため4つの施策を定めます。

- 目標1 公共交通空白地域の解消
- 目標2 町内循環バスの利便性向上
- 目標3 交通結節機能の向上

実現

施策①

都市構造形成・生活利便維持のため、公共交通のネットワークとサービスレベルを向上

施策②

まちづくりとの連動により、コアゾーン等の交通結節機能を向上

施策③

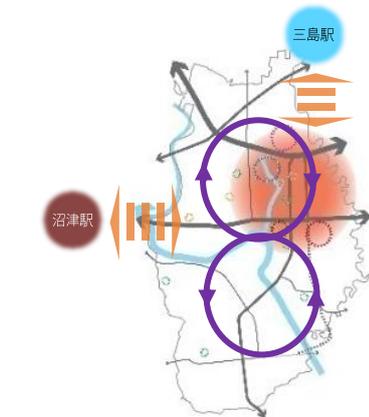
公民や他分野との共創により、町の特性に合った移動手段を確保

施策④

A I等の新技術を研究・導入

■ 施策ごとの取組イメージ

①②による将来都市構造の実現イメージ



- 町内循環バスで、コアゾーン及び主要施設と町内住宅地をつなぐ公共交通ネットワークを形成
- ||||| 路線バスで、コアゾーンと鉄道駅をつなぐ公共交通ネットワークを形成
- 公共交通ネットワークと併せてコアゾーンを育成

③公民共創の取組イメージ



↑ 町立幼稚園・保育所園児に対し、事業者と県交通安全協会と共同でバスの乗り方教室を実施

(県交通安全協会 HP)

④新技術を活用した取組イメージ



↑ バスロケーションシステム導入例
バスの現在地情報、時刻表、経路対応する等、総合的な情報提供を実施

(東海バス HP)

■ モビリティマネジメントの概要 (国土交通省 モビリティ・マネジメント (パンフレット) に加筆)

「モビリティマネジメント」とは、個々の交通行動（移動）を、環境や健康などに配慮し、個人にとっても社会にとっても望ましい方向へ変容させることを目指し、大規模かつ、個別的に呼びかけていくコミュニケーション施策を中心として、一人ひとりの住民や職場組織等に働きかけ、自発的な行動の転換を促す一連の取組のことです。

■他都市事例：総合的な学習の時間を利用



本町においては、住民、交通事業者、行政など、公共交通に係る関係者が、公共交通の持続や、町の特性に応じた移動手段の確保に向け、立場を超えて協力し、町全体にとって望ましい移動手段の選択を促す取組として、施策の実施事項に位置付けます。

第3章 各施策の概要と進め方

1. 施策別の概要と実施事項等

施策① 都市構造形成・生活利便維持のため、公共交通のネットワークとサービスレベルを向上

概要

路線バスは、町内と町外をつなぐ公共交通軸として位置づけ、そのネットワーク及びサービスレベルを維持します。

町内循環バスは、町内の公共交通の利便性を確保するための路線として位置づけ、ネットワークの改善やサービスレベル向上を図ります。

実施事項

① 公共交通空白地域内の実証実験

公共交通空白地域の解消の手段として、AIオンデマンド交通の導入の可能性を検討します。

② 町内循環バスの利便性向上

町内循環バスは、町内の居住地の大半と主要施設を結ぶことで、くらしの利便性の高いエリアを形成していますが、運行本数増加や、移動時間短縮の要望があるため、増便やルート等の運行形態の見直しを行います。

③ 町内外を結ぶ路線バスのサービス水準維持

本町は、近隣市町と同一の生活圈域にあるため、町外への移動の手段の確保が重要です。国や町の補助金の活用や多様な手段の併用により、将来にわたる路線バスのサービス水準の維持を目指します。

④ 公共交通の継続的な改善

公共交通の改善にあたっては、利用状況、満足度、費用対効果等を調査し、調査結果を基に適宜見直しを行ってまいります。

■ 国による路線バスに対する補助金（国土交通省）



実施事項及び実施主体

実施事項・内容	期間					実施主体		
	R8	R9	R10	R11	R12	町	交通事業者	他
① 公共交通空白地域内の実証実験								
A I オンデマンド交通実証実験	●----->----->----->----->----->					○		
② 町内循環バスの利便性向上								
町内循環バス実証実験	●----->----->----->----->----->					○		
③ 町内外を結ぶ路線バスのサービス水準維持								
路線維持・確保のための財政支援*	●----->----->----->----->----->					○	○	国・県
④ 公共交通の継続的な改善								
町民モニター、アンケート調査を実施	●----->----->----->----->----->					○		

*町による三島沼商線への補助、国・県による地域間幹線系統補助

目標指標

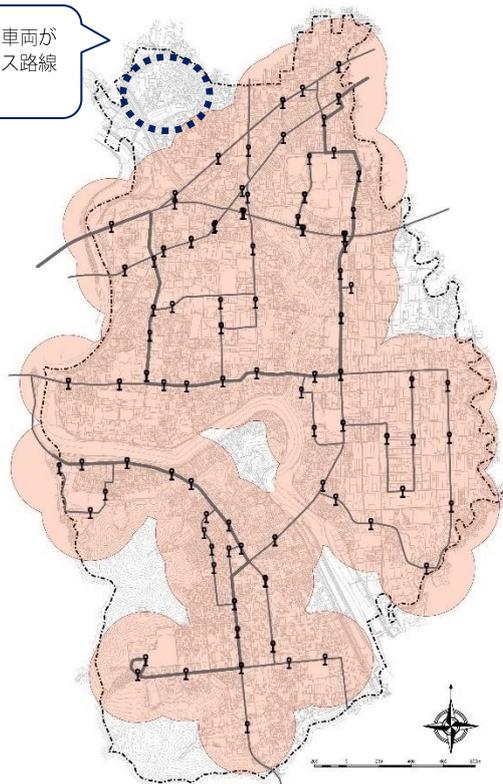
指標	現況値	目標 (R12)
③ 公共交通の利用者数の維持	109.1 人 / 日	現況以上
④ 公共交通空白地域*1 解消	14% (面積)	現況以下
⑤ 主要路線バスのサービス水準維持	1 本 / 時 以上	現状維持*2

*1 バス停までの距離が 300m 以上の地域のこと

*2 バスの担い手不足、まちづくり事業の進展等、社会情勢も含めて評価し、必要に応じて指標を見直す

■ 路線バス・町内循環バスの路線から 300m 圏外の地域 (国土数値情報 等)

道路幅員が狭く、大型車両が進入できないため、バス路線を設定できない地域



施策② まちづくりとの連動により、コアゾーン等の交通結節機能を向上

概要

バスの乗換場所となる町の主要施設では、バス利用者のための酷暑・豪雨対策などもかねて、屋内のバス待ち環境確保に取り組みます。

土地区画整理事業など、まちづくりの取組と連携し、交通結節点の増加や機能向上を図ります。

実施事項

① 公共交通結節点等におけるバス待合環境の改善

近年の酷暑や豪雨などにより、屋外でバスを待つことが一層厳しくなっていることから、町内の主要な公共施設・商業施設に、屋内のバス待ち空間の設置を進めます。

また、バス停に近いコンビニエンスストアなどの店舗では、店内での待ち合いなどについて、店舗への協力体制の依頼などを検討します。

② 新たな交通結節点の形成

本町には、鉄道駅などの中心性の高い交通結節点が無いいため、コアゾーンで取り込まれる区画整理事業等の機会を生かし、町の中心として、ヒト・モノ・コトを集める新たな交通結節点を形成します。

③ 交通結節機能の確保・改善

町内循環バスと路線バスの乗り換え利便性を向上させることによって、路線バス沿線以外の地域からも、町外への移動利便性を高めます。

また、パーク&バスライド・サイクル&バスライド等、複数の交通手段を検討し、組み合わせることで、公共交通を利用できるケースを増やしていきます。

■ 商業施設等におけるバス待ち環境整備の事例

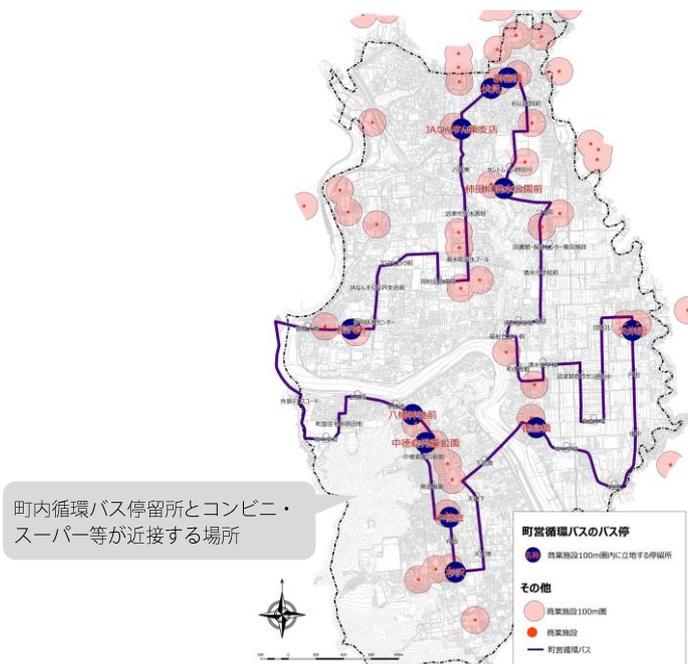
(国土交通省白書 2025)



岐阜市は、バス事業者、交通協議会、商業施設等事業者と協定を結び、民間施設の屋内にバス接近情報を表示するデジタルサイネージを設置し、快適にバスを待てる環境を整備している。

2025年3月時点で、岐阜市内で18店舗に整備されている。

■ 町内循環バス停留所と店舗近接箇所



実施事項及び実施主体

実施事項・内容	期間					実施主体		
	R8	R9	R10	R11	R12	町	交通事業者	他
① 交通結節点等におけるバス待合環境の改善								
主要な公益施設・商業施設等へのバス待ち空間の設置	●----->●----->					○		民間施設管理者
道路環境を踏まえたバス停へのベンチ・屋根等の設置	●----->●----->					○	○	道路管理者
② 新たな交通結節点の形成								
(都) 玉川卸団地線沿線区画整理事業に併せたバス路線の見直し及びバスターミナルの設置					●----->	○		区画整理組合
③ 交通結節機能の確保・改善								
バス・電車の乗換円滑化等に向けたバスダイヤ見直し	●----->----->					○	○	
パーク&バスライド・サイクル&バスライドを見込んだ対応					●----->	○		民間施設管理者

目標指標

指標	現況値	目標 (R12)
⑥ 屋内にバス待ち空間のある施設設置数	3箇所	4箇所以上

■ コアゾーンにおける (都) 玉川卸団地線整備に伴う区画整理



施策③ 公民や他分野との共創により、町の特性に合った移動手段を確保

概要

公共交通に係る多様な関係者が協力し、公共交通を持続させるため、モビリティマネジメントに取り組めます。バスやタクシー以外でも、デマンド交通、ライドシェア、自転車、徒歩など、地域特性に応じた移動手段の確保に向け、施策を検討していきます。

実施事項

① 町内循環バス・路線バスの利用促進

公共交通の利用促進に向け、公共交通の利用機会の増加を図ります。

具体的には、観光・商業など様々な分野の公民が連携してバスの利用を促す仕組み作りに取り組むほか、運行ルート・ダイヤなど、バス利用に必要な情報の提供方法の拡充に取り組めます。

② バス・タクシーの担い手確保に向けた行政支援

バス・タクシーの担い手確保に向け、説明会開催に係る協力や移住施策との連携等の支援を行います。

③ 公共交通を補完する多様な交通モードの確保

多様な移動ニーズに対し、都度適切な交通手段を選択できるよう、シェアサイクルや地域が主体となった移動サービスの検討など、公共交通を補完する移動手段の確保を目指します。

④ 環境に配慮したまちづくりの推進

環境負荷の少ない町を目指し、公共交通を充実させ、自家用車に過度に依存しないまちづくりに取り組めます。

■ 公共交通に係るイベントの周知イメージ

静岡県バス協会HP



■ 就職説明会等に係る事業者への協力例

【広報ぬまづでのPR】

沼津市地域公共交通計画



【ぬまJOB】



実施事項及び実施主体

実施事項・内容	期間					実施主体		
	R8	R9	R10	R11	R12	町	交通事業者	他
① 町内循環バス・路線バスの利用促進								
パンフレット・ホームページ・広報等による情報提供	●	●	●	●	●	○	○	
乗り方教室やバスの日など、公共交通のイベント開催	●	●	●	●	●	○	○	町民等
他分野連携による公共交通の需要創出	●	●	●	●	●	○	○	町民等
移動手段の変容を促すモビリティマネジメントの取組	●	●	●	●	●	○	○	町民等
② バス・タクシーの担い手確保に向けた行政支援								
広報・説明会開催等に係る事業者への協力	●	●	●	●	●	○	○	
住政策等との連携による担い手確保（空家活用など）	●	●	●	●	●	○	○	
③ 公共交通を補完する多様な交通モードの確保								
高齢者、障がい者及び免許返納者へのタクシーチケット等の配布継続	●	●	●	●	●	○		
シェアサイクル等多様な移動手段の活用に係る調査研究	●	●	●	●	●	○	○	
④ 環境に配慮したまちづくりの推進								
立地適正化計画との連携による、バス利用圏域及びバス路線沿線への都市機能及び居住の誘導	●	●	●	●	●	○		不動産事業者等
町内循環バス車両のEV化	●	●	●	●	●	○	○	

目標指標

指標	現況値	目標 (R12)
⑦ 公民連携による情報提供等の取組件数	—	1件*

*公民連携に係る新しい取組の目標件数とし、その他の情報提供等は、既往の取組継続を含め、関係主体ごとに実施

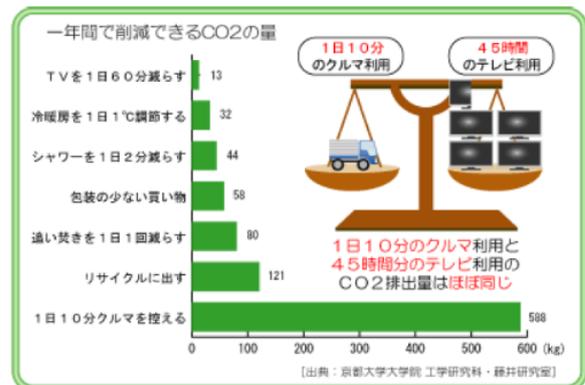
■ シェアサイクルの例 (ハローサイクリング)

柿田川公園ポート



■ 個人で取り組む温室効果ガスの排出削減

大阪府 HP



個人にできる範囲内で、温室効果ガス排出削減に取り組む場合、自家用車利用を控えることは非常に効果的

施策④ AI等の新技術を研究・導入

概要

将来にわたり持続可能な公共交通システムを構築するため、AI等の新技術の導入を積極的に検討します。

実施事項

① AIを活用した公共交通の改善

移動ニーズに柔軟に対応しつつ、効率性にも配慮して公共交通のサービスを提供するため、AIオンデマンド交通の導入を検討します。

② 自動運転を活用したモビリティの研究・検討

バス運転手等の慢性的な人手不足に対応するため、将来的な自動運転技術の導入にむけて、自動運転等の新たなモビリティについて研究し、本町における導入可能性を検討します。

③ 情報提供や予約・支払などに係る技術の研究・検討

公共交通の使いやすさを向上し、利用を促進するため、バスの運行情報をリアルタイムで提供するバスロケーションシステムを導入します。

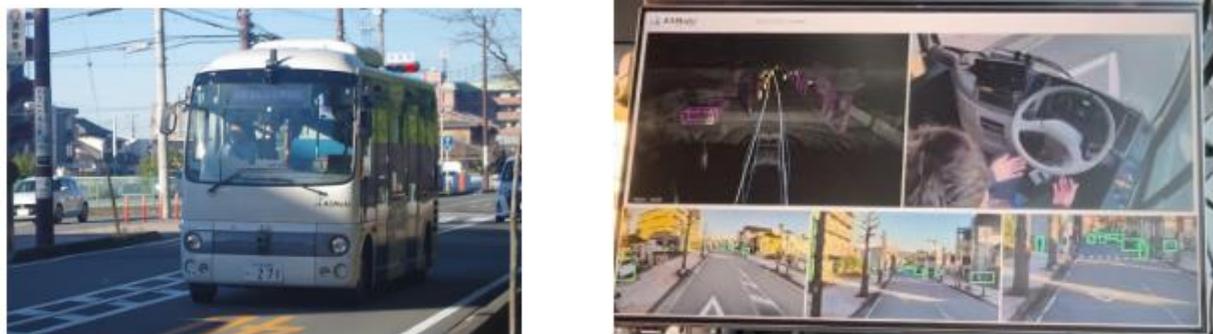
また、予約・支払システムなど新たな技術の導入について、研究・検討します。

■ 公共交通におけるAIの活用イメージ（国土交通省）



3

■ 自動運転バスの実証実験（三島駅～下土狩駅：本町も参画）



実施事項及び実施主体

実施事項・内容	期間					実施主体		
	R8	R9	R10	R11	R12	町	交通事業者	他
① AIを活用した公共交通の改善								
AI オンデマンドシステム実証実験（再掲）	●	●	→	→	→	○	○	
② 自動運転を活用した新たなモビリティの研究・検討								
他自治体の先進事例を研究	●	→	→	→	→	○		
③ 情報提供や予約支払いなどに係る技術の研究・検討								
町内循環バスへのバスロケーションシステム導入	●	→	→	→	→	○		

目標指標

指標	現況値	目標（R12）
⑧ 新技術に係る取組件数	—	1件

■ バスロケーションシステム使い方イメージ（東海バス HP）

① 出発地・到着地を入力する
 出発地・到着地、時刻などを指定します。
 （始発・終発、出発・到着時刻などを細かく指定できます）

② 検索結果を確認する
 検索結果を確認し、経由地やバス接近情報などの詳細を確認したい場合は「詳細」をタップします。

③ 詳細を確認する
 「詳細」をタップ後、経由するバス停やバス接近情報などを確認することが出来ます。

探し方色々で便利!

バス停名
 地図や駅名
 履歴や位置情報

第4章 計画の評価のまとめと進め方

1. 評価指標まとめ

計画の達成状況を評価するため、定量的な指標を定めます。指標は、以下のとおり、成果指標と目標指標を設定し、それぞれ目的の達成度合いと事業の実施状況を評価します。

<成果指標>

- ① 移動に不便を感じる町民の割合
- ② 人口社会増加率

<目標指標>

- ③ 公共交通の利用者数（1日平均）
- ④ 公共交通空白地域の解消（面積）
- ⑤ 主要路線バスのサービス水準（運行本数）
- ⑥ 屋内にバス待空間がある施設設置数
- ⑦ 公民連携による情報提供等の取組件数
- ⑧ 新技術に係る取組件数

(1) 指標と施策の方針の関係

<成果指標>

計画の目的	指標	現況値	目標（R12）
・本計画に位置付ける取組と併せて立地適正化計画等との連携による「くらしやすさ」の向上を評価	① 移動に不便を感じる町民の割合	43.5 %	現況以下
	② 人口社会増加率	0.20 [% / 年]	維持

<目標指標>

施策	指標	現況値	目標（R12）
① 公共交通ネットワークとサービス水準を向上	③ 公共交通の利用者数の維持	109.1 [人 / 日]	現況以上
	④ 公共交通空白地域*1解消	14% (面積)	現況以下
	⑤ 主要路線バスのサービス水準維持	1本 / 曜以上	現状維持*2
② 交通結節機能の向上	⑥ 屋内にバス待ち空間のある施設設置数	3箇所	4箇所以上
③ 公民や他分野の共創により、町の特性に合った移動手段を確保	⑦ 公民連携による情報提供等の取組件数	—	1件*3
④ A I等の新技術を研究・導入	⑧ 新技術に係る取組件数	—	1件

*1バス停までの距離が300m以上の地域のこと

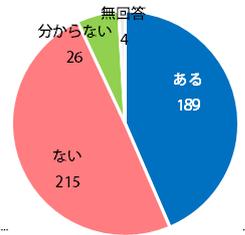
*2バスの担い手不足、まちづくり事業の進展等、社会情勢も含めて評価し、必要に応じて指標を見直す

*3公民連携に係る新しい取組の目標件数とし、その他の情報提供等は、既往の取組継続を含め、関係主体ごと実施

(2) 指標の算出根拠

<成果指標>

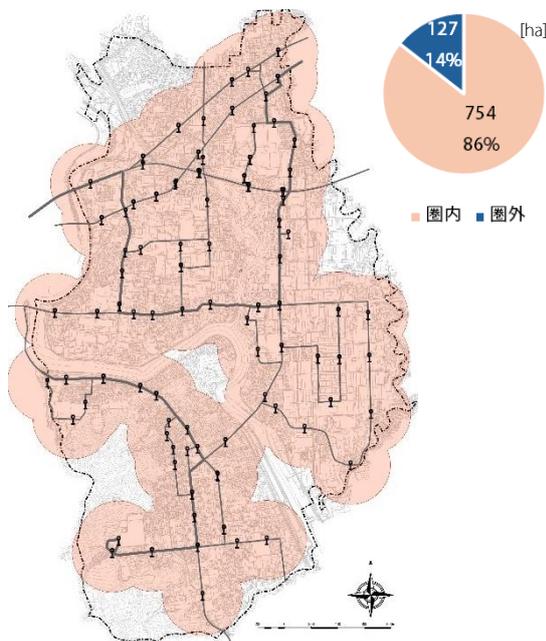
指標	算出根拠
① 移動に不便を感じる町民の割合	町内や近隣の市町への移動に不便を感じるものが「ある」と回答した町民の割合 (令和7年町民アンケート)
② 人口社会増加率	年間の転出入人口の差し引き(社会増加)を人口で除して算出 (R6現況:社会増加62人 / 人口31,649人)



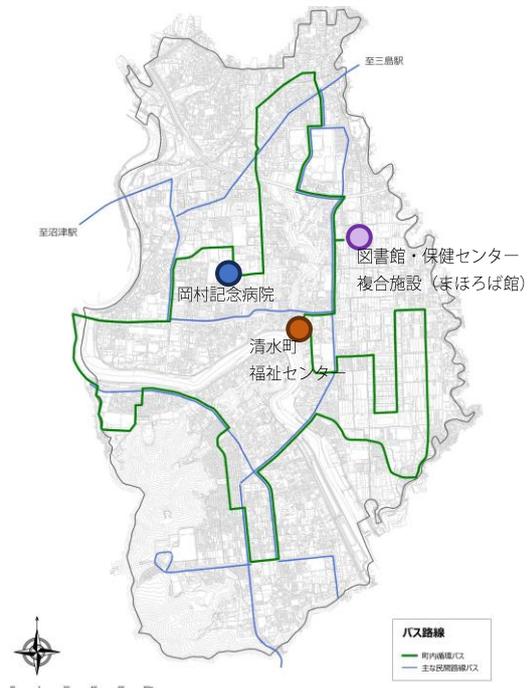
<目標指標>

指標	算出根拠
③ 公共交通の利用者数	町内循環バス年間利用者数を日数で除して算出 (R6 : 39,821人 / 365日)
④ 公共交通空白地域	バス停300m圏外の区域を町面積で除して算出 (下図)
⑤ 主要路線バスのサービス水準	時刻表より算出
⑥ 屋内にバス待ち空間がある施設の設置数	既存3箇所 (下図)
⑦ 公民連携による情報提供等の取組件数	—
⑧ 新技術に係る取組件数	—

■ バス停300m圏面積



■ 屋内のバス待ち環境整備箇所



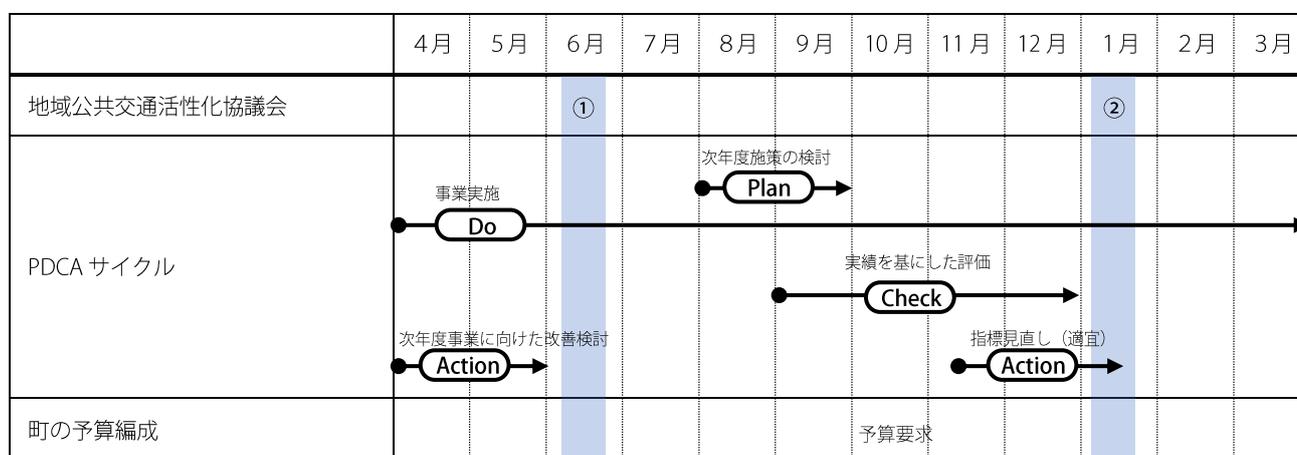
2. 今後の進め方

本計画は、PDCA サイクルにより進行管理を行います。設定した指標等の検証や評価は、地域公共交通活性化協議会に報告し、協議を行います。事業の評価は、毎年度チェックシートを用いて、指標を確認するとともに、その背景を分析し、事業の改善につなげていきます。

(協議内容の例)

- ・ 1 回 目：今年の予算及び昨年の実績の報告、実績についての協議
- ・ 2 回 目：実績を基にした指標の確認・見直し、次年度の予算要求の協議
- ・ 各回共通：交通事業者等との情報共有

(1) 年間スケジュール



(2) 指標のチェックシート

指標	R8	R9	R10	R11	R12	分析
① 移動に不安を感じる市民の割合 [%]						
② 人口社会増加率 [% / 年]						
③ 公共交通利用者数の維持 [人]						
④ 公共交通空白地域の解消 [%]						
⑤ 主要路線バスのサービス水準維持 [本 / 時]						
⑥ 屋内にバス待ち空間のある施設設置数 [箇所]						
⑦ 公民連携による情報提供等の取組件数 [件]						
⑧ 新技術に係る取組件数 [件]						

※ ①は当年度のアンケート調査、②から⑧は、前年度の実績となる。

(3) 地域公共通活性化協議会委員名簿

計画策定時（令和7年度時点）

役職	氏名	所属・役職名
会長	秋山 治美	清水町 副町長
副会長	大沢 昌玄	日本大学 理工学部土木工学科 教授
委員	水口 直幸	清水町区長会推薦 伏見区 区長
	中山 國光	一般社団法人 静岡県バス協会 専務理事
	鈴木 智善	静岡県タクシー協会 沼津・三島支部長
	村田 佳弘	株式会社東海バス 沼津営業所長
	渡邊 一弘	伊豆箱根バス株式会社 三島営業所長
	峯村 享宗	伊豆観光タクシー株式会社 常務取締役
	三枝 哲哉	東海自動車 労働組合執行委員長
	金森 幹雄	中部運輸局 静岡運輸支局 首席運輸企画専門官
	山内 貴雄	沼津警察署 交通課長
	片山 広文	静岡県 交通基盤部 都市局 地域交通課長
	加藤 博樹	清水町 福祉介護課長
岩崎 毅	清水町 建設課長	

■ 協議会開催の様子



実施日：令和7年3月18日（火）～令和8年2月9日（月）5回うち1回は書面開催

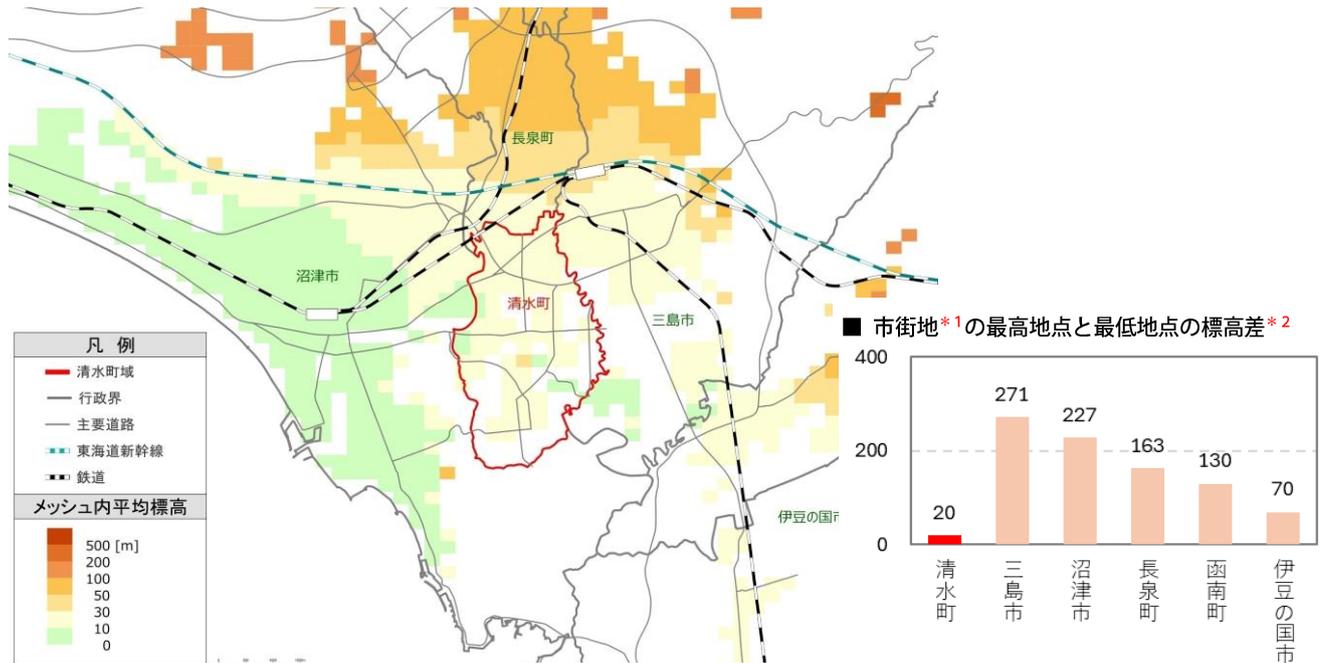
参考資料編

1. 本町の特性に係る資料

(1) 町の地理的特性

① 市街地*1の標高差 (国土数値情報メッシュデータ)

本町は、他市町と比べ、市街地の高低差が少なく平坦な地形となっています。



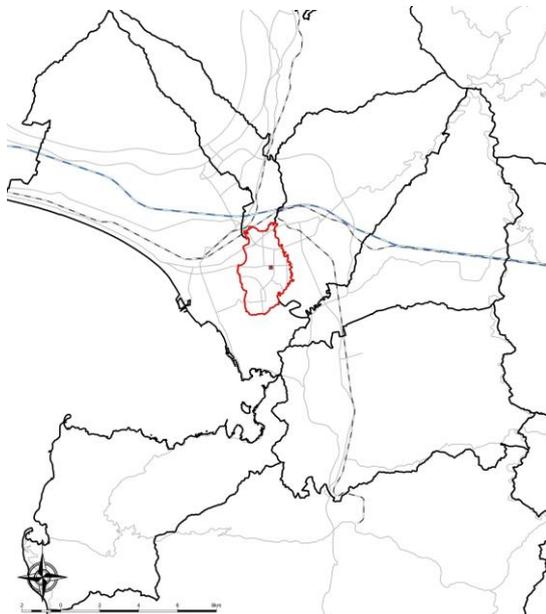
*1 国土数値情報標高データメッシュの図心が、市街化区域等に重なるものを抽出

*2 清水町は、本城山公園のメッシュを除外

② 町の面積 (社会・人口統計体系：統計でみる都道府県・市区町村のすがた)

本町は、面積が小さくコンパクトな町域となっています。

■ 本町と周辺市町の行政区域



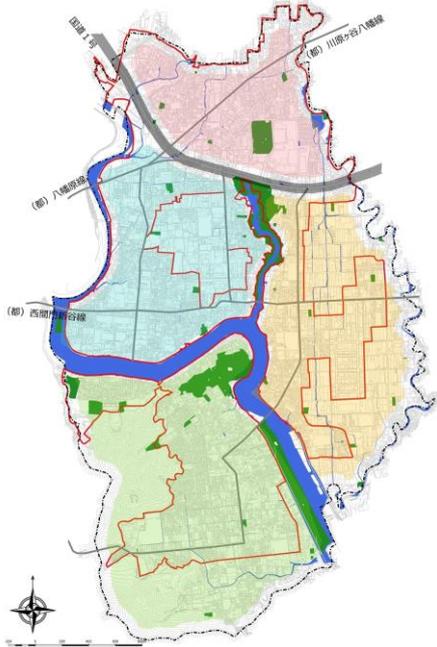
■ 行政区域の面積



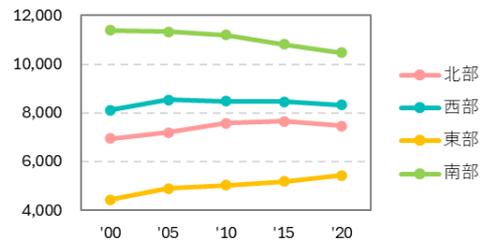
③ 町内の4つの地域

地域別人口は、多いほうから、南部、西部、北部、東部となっている一方、近年は、南部の人口が減少し東部の人口が増加しています。

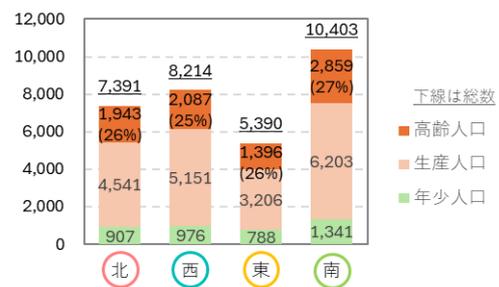
■ 地形地物により区分された4地域



□ エリアごとの人口増減 (出典：国勢調査)



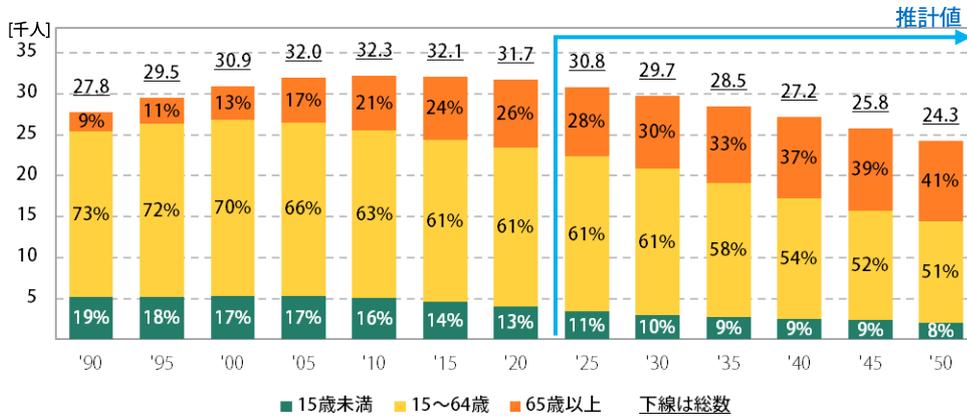
□ エリアごとの人口構成 (出典：国勢調査 2020年)



(2) 本町の人口

① 人口の増減 (国勢調査・社人研推計)

本町は、人口減少と高齢化が進行しつつあり、今後この傾向が本格化することが見込まれています。

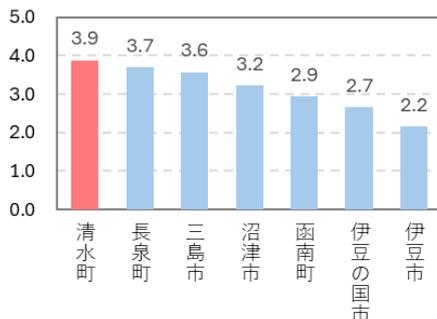


② 人口の社会動態

本町は、人口当たりの住宅着工件数が他市町より多くなっています。これは、周辺市町と比べて転入率が高いことが要因と考えられます。

ア 住宅*1建物着工件数人口千人対

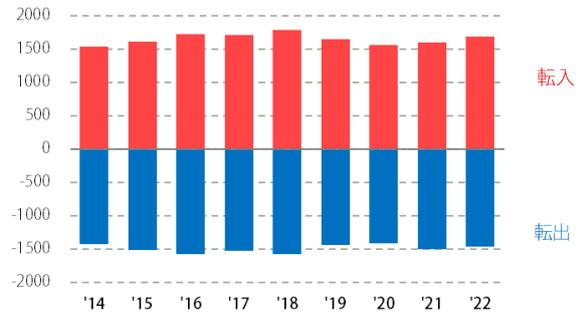
(建築着工統計 2024、国勢調査 2020)



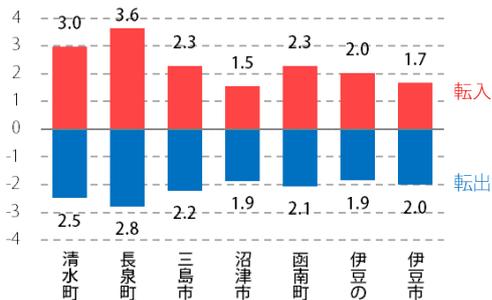
*1 建築着工統計より、居住専用のみ集計

イ 転出入の推移

(清水町統計書)

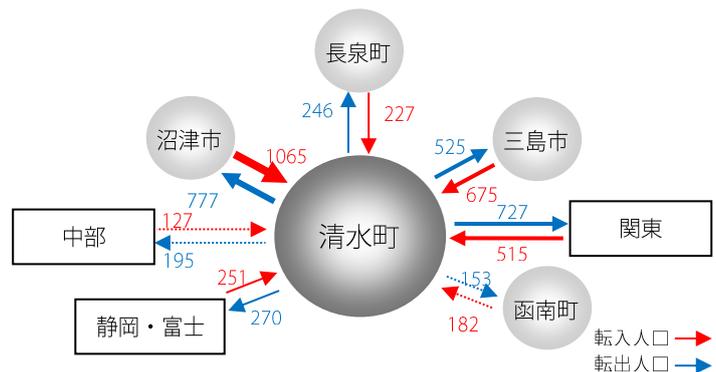


ウ 転出入率*2の比較 (5年間の平均、国勢調査)



*2 年平均転出入人口が居住人口に占める割合 (%/年)

エ 5年間の転出入人口 (5年間の合計、国勢調査)

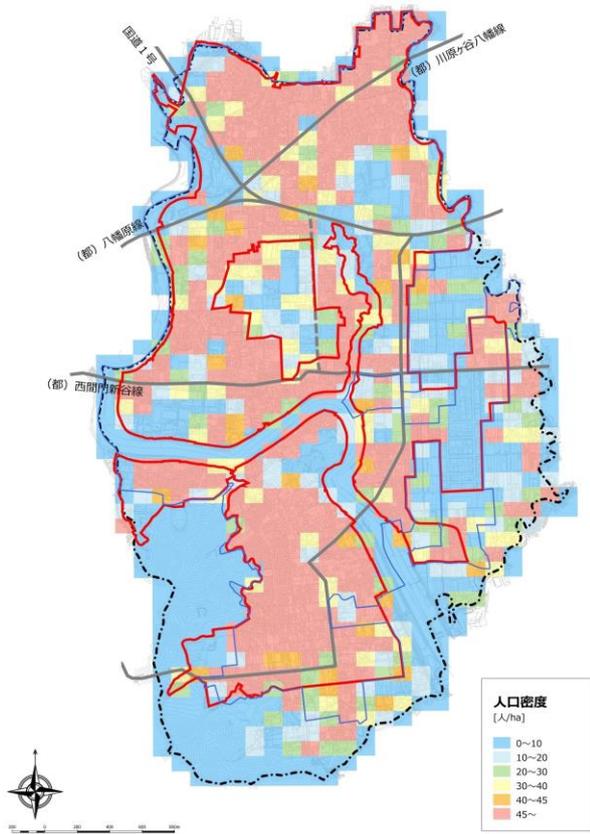


③ 人口分布と生活利便施設の分布

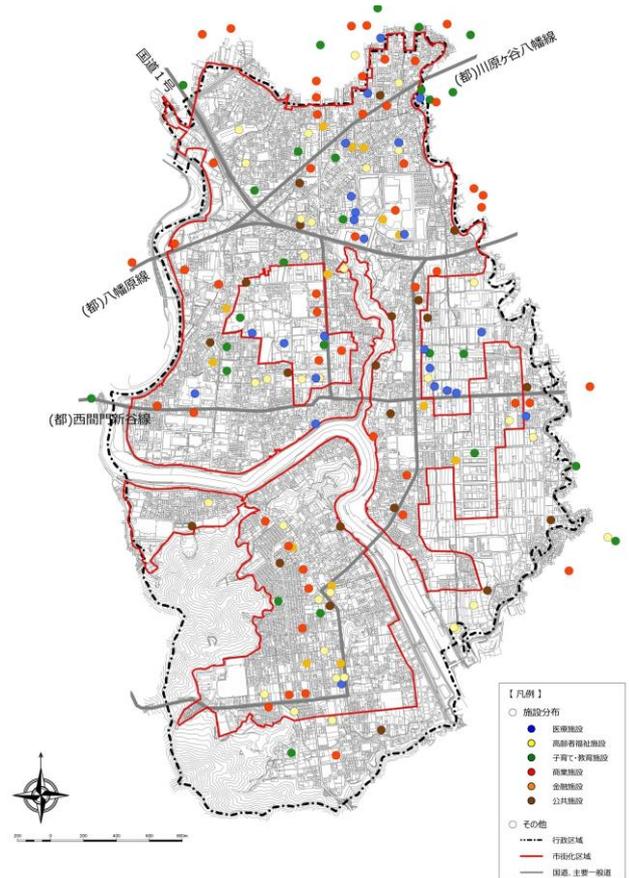
本町は、市街化区域の大半が 45 人/ha を上回っており、生活利便施設が成り立つ目安とされる 40 人/ha を超えています。

これにより、生活利便施設が充実した、利便性の高い市街地が形成されています。

■ 清水町の人口密度 (国勢調査・都市計画基礎調査)



■ 生活利便施設の分布 (国土数値情報・iタウンページ)

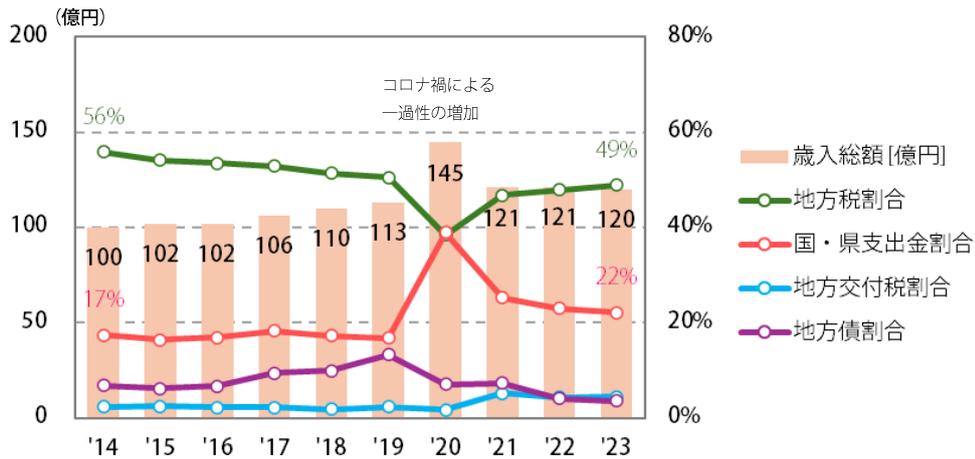


(3) 財政状況

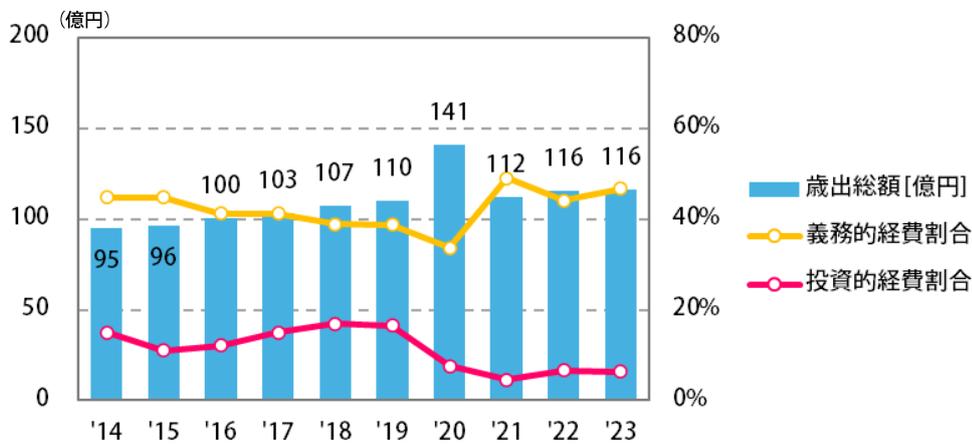
本町の歳入は、増加傾向にあります。内訳を見ると地方税の割合が減少し、国・県の支出金割合が増加する傾向にあります。

歳出は、総額が増加しているものの、高齢化に伴う扶助費の増加等により義務的経費が増加しており、投資的経費の割合は大きく低下しています。

《 歳入 》



《 歳出 》



2. 本町の公共交通に係る資料

(1) 交通ネットワークの課題

町の主要道路の混雑度を見ると、河川と交差する区間は、渡河箇所が限られるため、慢性的な混雑の目安とされる 1.75 を上回る箇所が見られます。

公共交通の利用を促進し、過度な自家用車依存を是正することは、公共交通の維持・確保だけでなく、道路混雑を改善するためにも効果が見込まれます。

■ 本町の主要道路の混雑度



(2) 町民の移動実態

① 移動手段の特徴

代表交通手段分担率を見ると、本町は徒歩・自転車が合わせて約 30%と、東駿河湾都市圏の 10 市町*1の中で最大となっています。要因として、平坦な地形であることや町域が小さくまとまっていることが考えられます。

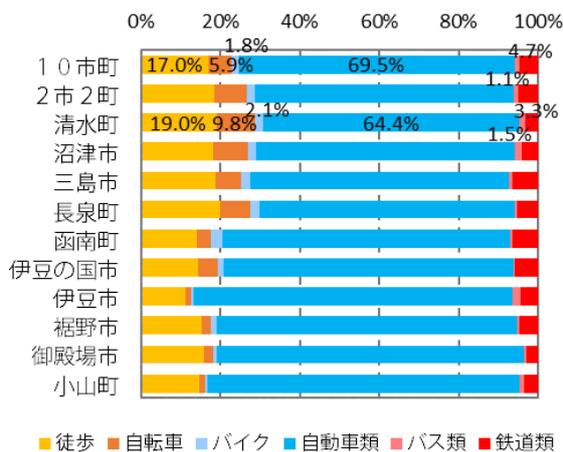
一方、自動車の分担率は 6 割を超え、周辺 2 市 2 町*2と同程度となっています。

*1 清水町、沼津市、三島市、長泉町、函南町、伊豆の国市、伊豆市、裾野市、御殿場市、小山町

*2 清水町、沼津市、三島市、長泉町

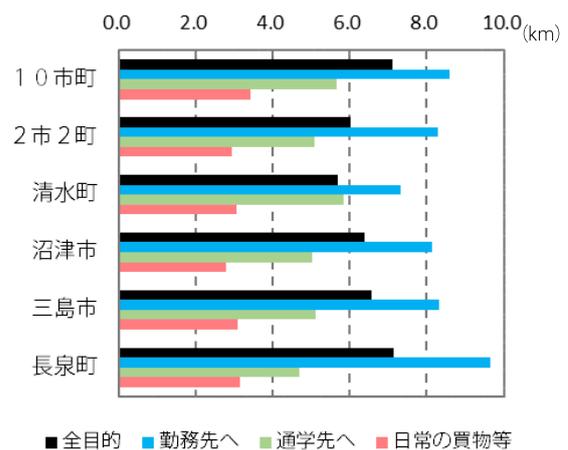
代表交通手段分担率

(東駿河湾都市圏パーソントリップ調査 2019)

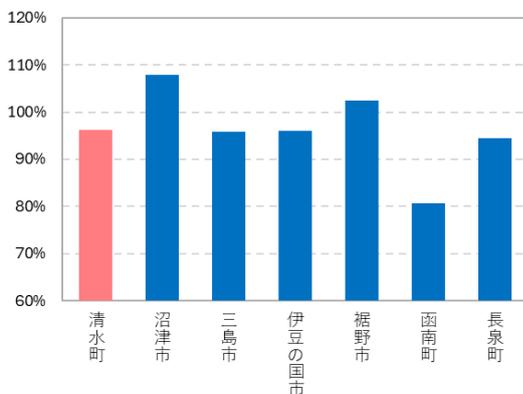


平均トリップ長

(東駿河湾都市圏パーソントリップ調査 2019)



昼夜間人口比率 (国勢調査 2020)

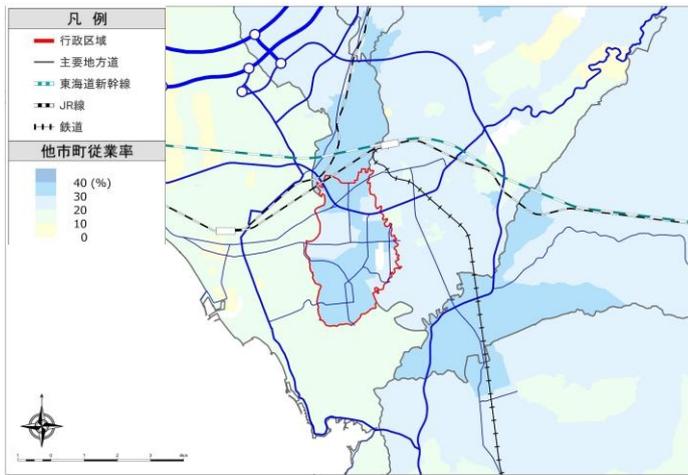


② 町内外の移動

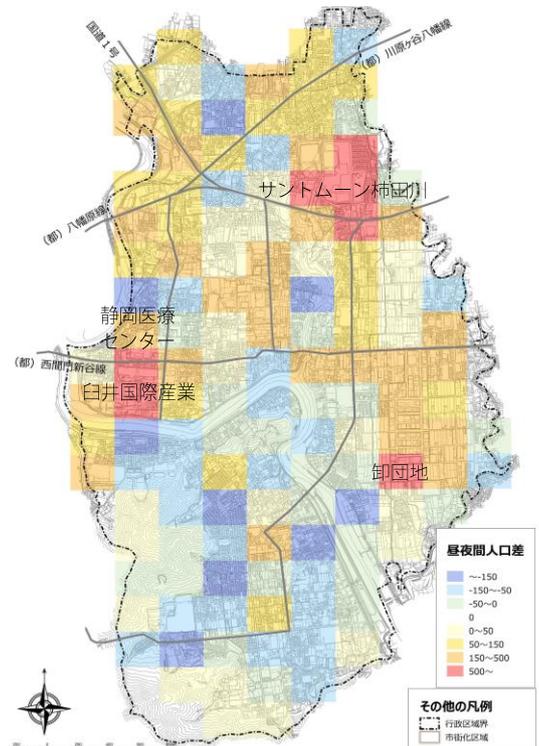
他市町の従業比率を見ると、町内の大半の地域で30%を超えており、他市町と比べても高い割合であることが分かります。一方、町内の昼夜間人口差を見ると、町内の主要施設は、昼間人口のほうが多くなっています。

これらから、通勤通学などで、町内から町外への移動だけでなく、買物や通院等で町内の地域間での移動や、町外から町内への移動も多いことがうかがえます。

■ 昼夜間人口差 (国勢調査 2020)



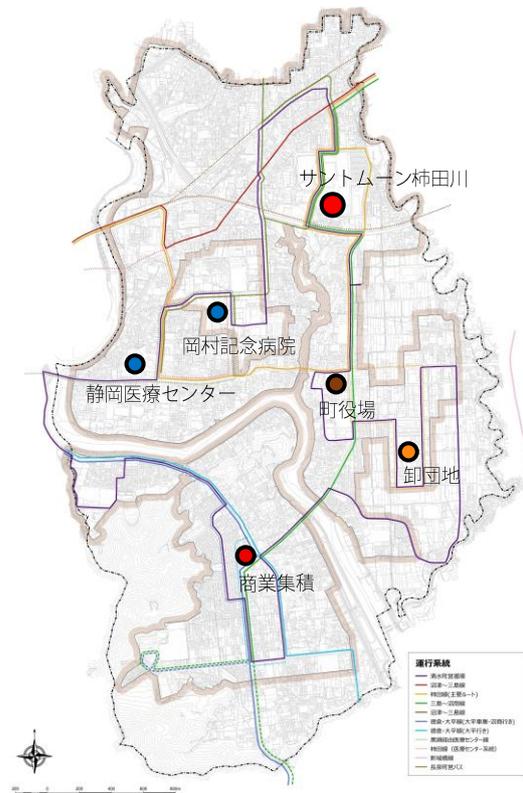
■ 昼夜間人口差 (KDDI Location Data 2020)



(3) 公共交通の運行状況及び分担率

① 運行系統と町内主要施設 (国土数値情報、バス事業者 HP)

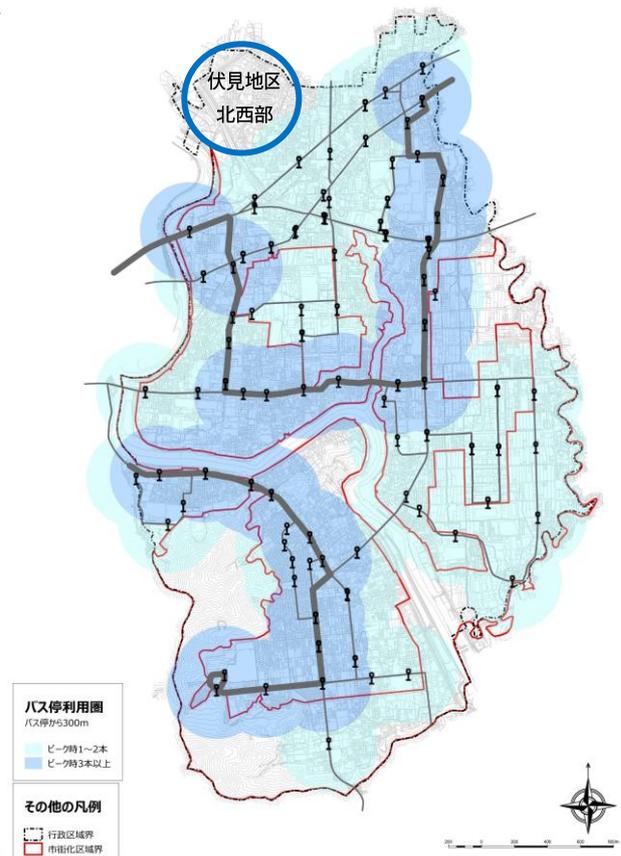
町内主要施設と住宅地を結ぶ経路で運行されています。



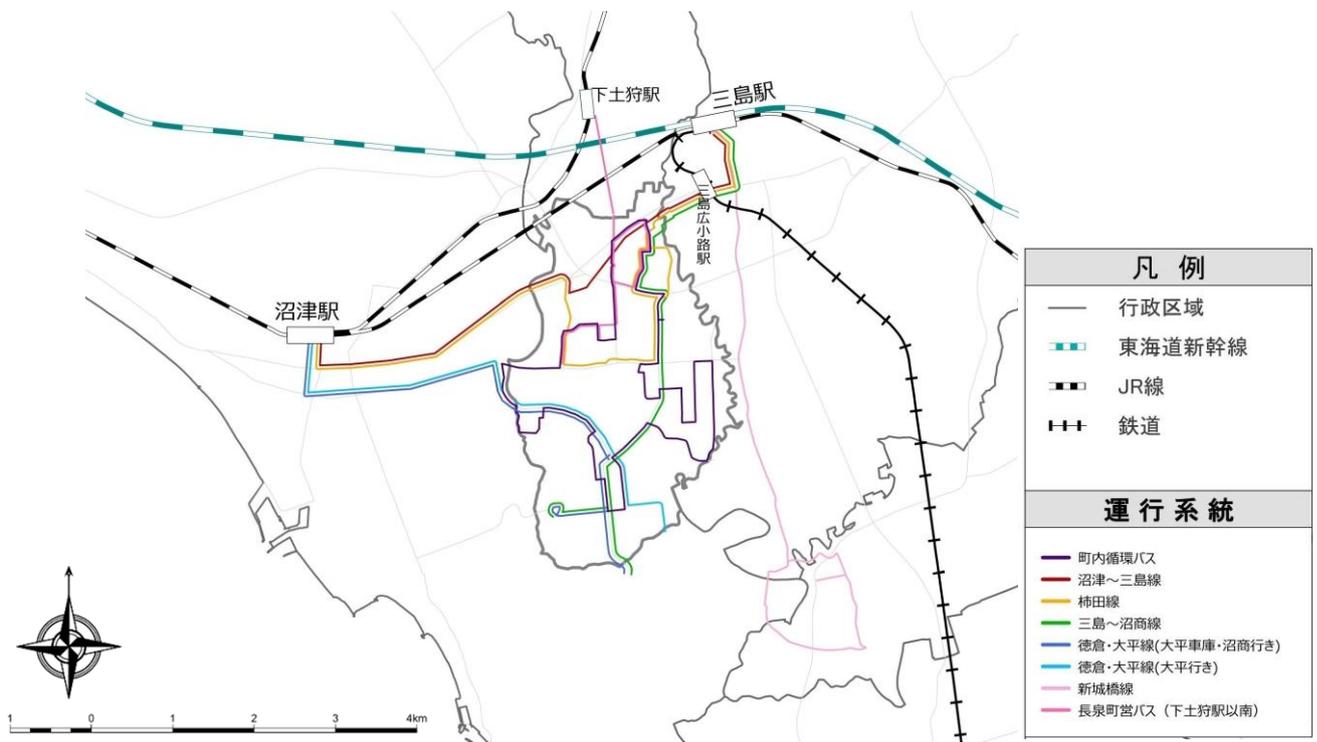
② カバーエリアと運行本数 (国土数値情報、バス事業者 HP)

町の大半の地域は、公共交通利用圏内となっています。

伏見地区の北西部は、公共交通空白地域となっています。

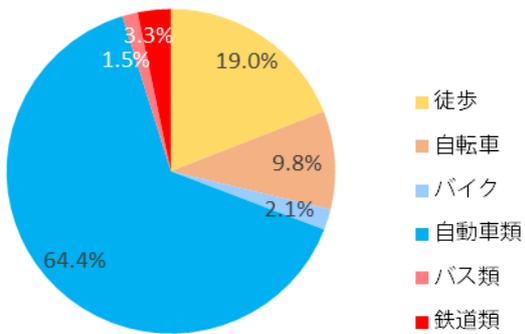


③ 主要バス路線の行先



④ 公共交通の分担率 (東駿河湾都市圏パーソントリップ調査 2019)

清水町の代表交通手段分担率を見ると、公共交通（鉄道類+バス類）の分担率は、4.8%と低い水準にとどまっています。



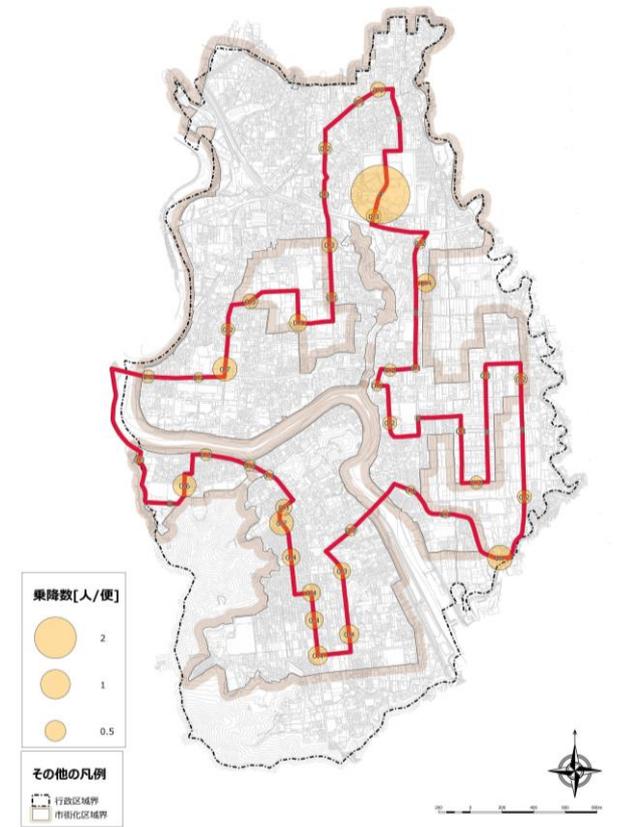
3. 公共交通の運行と利用の状況

(1) 町内循環バスの運行と利用の状況

① バス停別町内循環バス乗車人員

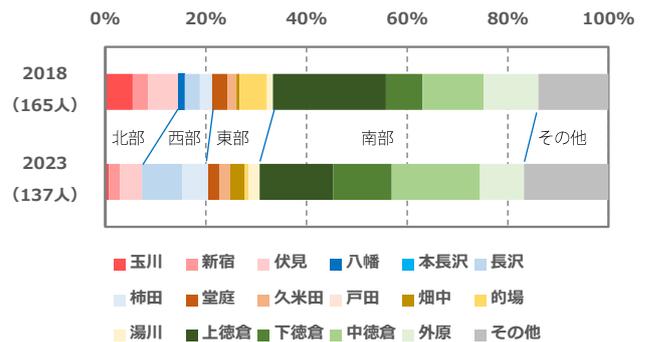
町内循環バスは、町内の東西南北を結ぶ経路を、東西両回り合わせて1本/45分程度で運行しています。

バス停別乗降者数は、サントムーン柿田川が圧倒的に多くなっています。



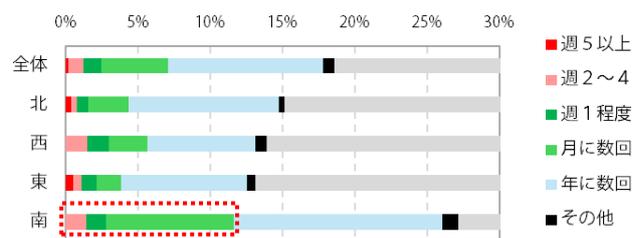
② 町内循環バス利用者の居住地 (町内循環バス利用者アンケート)

町内循環バスの利用者は、南部居住者の割合が多く、全体の半数程度を占めます。



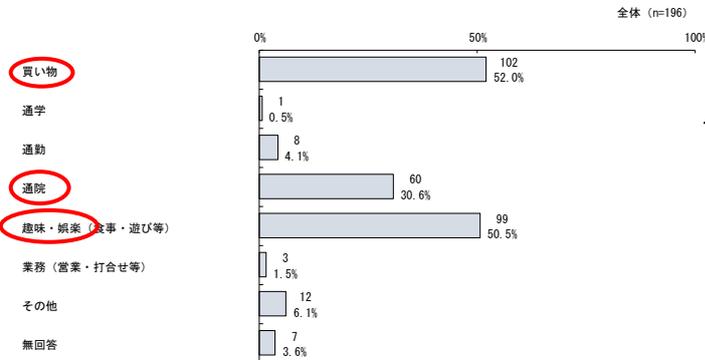
③ 地域別町内循環バスの利用頻度 (清水町 日常の外出や公共交通に係るアンケート 2024)

南部居住者は、他地域と比べて、町内循環バスの利用頻度が高くなっています。



④ 町内循環バスの利用目的 (清水町 日常の外出や公共交通に係るアンケート 2024)

町内循環バスの利用目的は、買い物、通院、趣味娯楽が多い状況です。



前述のとおり本町は、

- ・町全体で見ると生活利便施設が充実
- ・地域ごとに見ると一部機能が不足

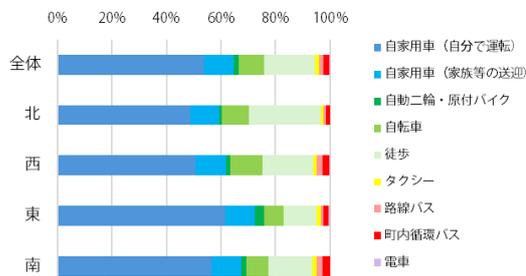
⇒町内の各地域間をつなぐ交通手段のニーズ
(=町内循環バスが利用されている)

⑤ 外出目的別移動手段 (清水町 日常の外出や公共交通に係るアンケート 2024)

外出目的別の移動手段を地域別に見ると、下記の傾向となっています

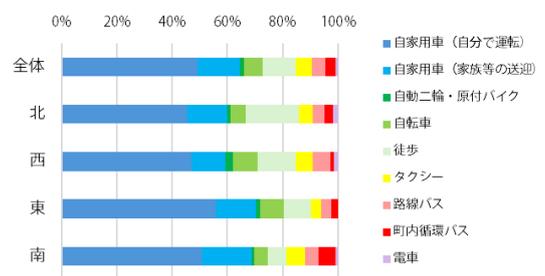
- ・日用品の買い物：東部や南部は、徒歩が少なく、代わりに自家用車が多い。
- ・通院：南部は、徒歩・自転車が多く、代わりに自家用車とバス（民営・町内循環ともに）利用が多い。

■ 日用品の買い物



東部や南部は、自家用車利用が多い
(注) 年齢構成は地域差がみられない

■ 通院



南部は、徒歩が少なく、バスと自家用車が他地域より多い

⑥ 町内循環バスの需要見通し (町資料・社人研人口推計)

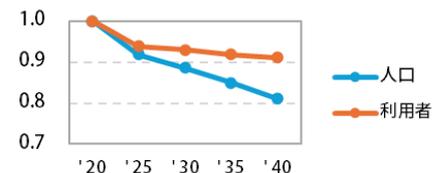
本町は、人口減少が見込まれるものの、高齢化率が上昇する見込みであることから、今後も町内循環バスに対する一定の需要が見込まれます。

■ 将来利用者数推計

年度	2020*	2025	2030	2035	2040
推計利用者数	42,768*	40,140	39,789	39,296	38,980
利用者 2020 比	1.00*	0.94	0.93	0.92	0.91

*2020年度は、コロナ禍の影響が大きいため、2019年度利用者数を代わりに用いた。

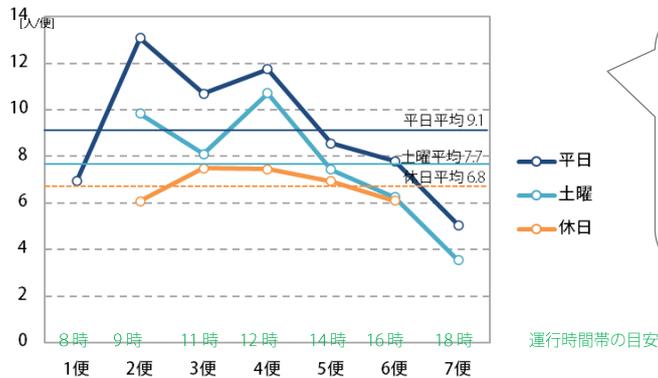
■ 2020*年を1とした人口と利用者数



人口減少が見込まれるが、高齢化率の上昇を考慮すると、今後も一定の需要が見込まれる

⑦ 曜日・時間帯別 乗車人員 (町資料)

1便当たりの利用者数は、平日が9.1[人/便]程度で、休日より1.3倍程度の乗車となっています。時間帯別に見ると、平日は朝の便が多い一方、土休日は昼前後の利用が多くなっています。



- 平日の利用者数は、総じて多く、朝がピーク
 - 休日の利用者数は、総じて少なく、正午前後がピーク
 - 土曜日の利用者数は、平日と休日の中間となっていて、朝と昼の2回がピーク
- ⇒ 平日は、休日と比べて利用者数が多いだけでなく、外出時間（出発から帰宅までの時間）が長いことがうかがえる。

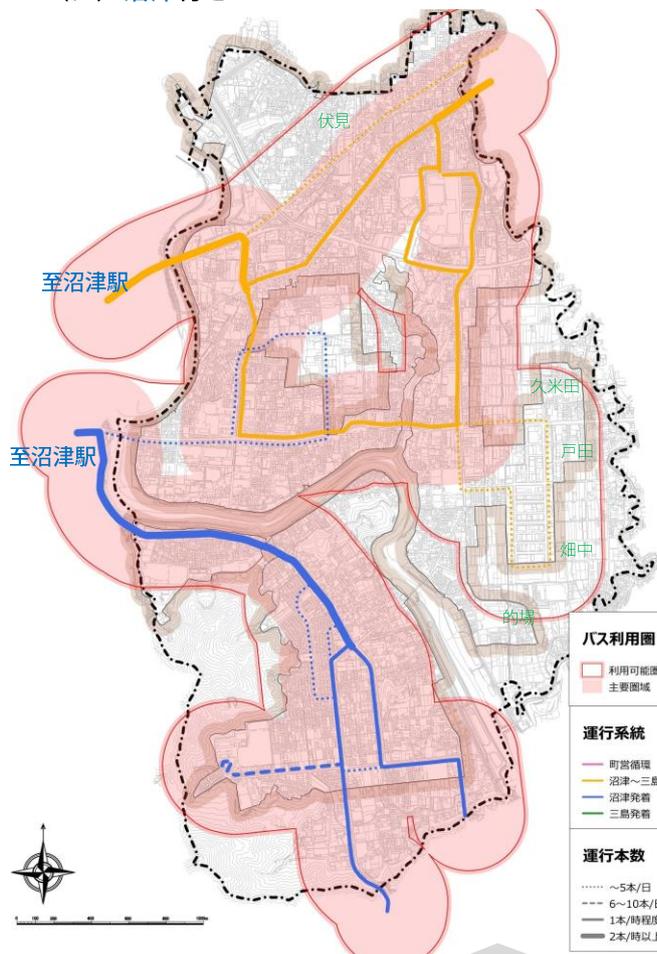
(2) 路線バスの運行と利用の状況

① 路線バスのサービスレベル (東海バス時刻表・国土数値情報)

民営路線バスは、沼津駅発着、三島駅発着の系統があり、主要系統は、1本/h程度運行されています。

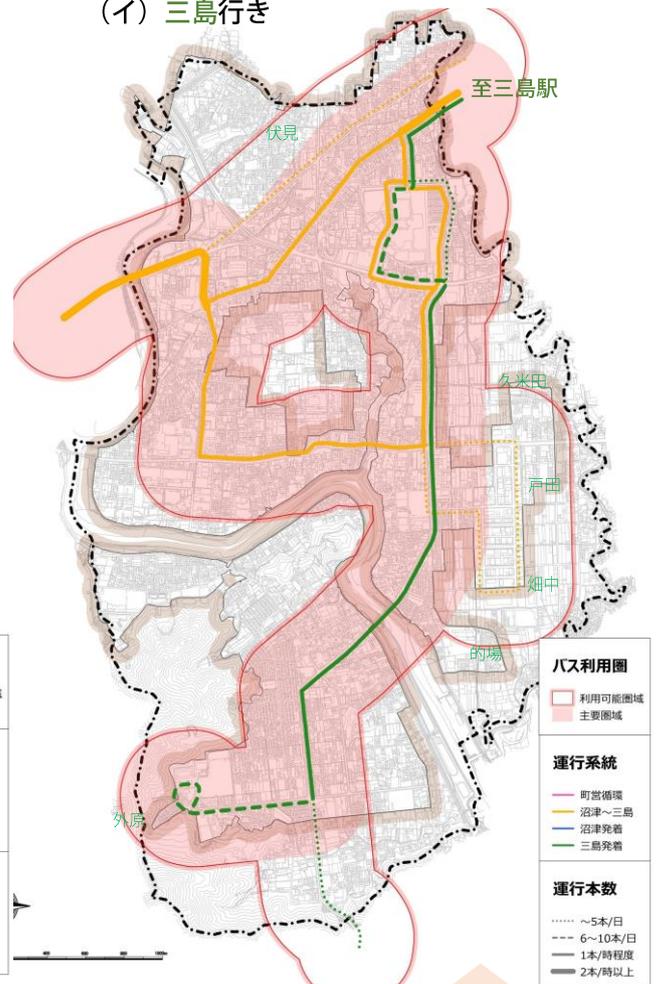
町内大半の地域から、路線バスを利用できるものの、片道6本/日以上運行される路線に限ると、利用圏域から外れる地域があります。

(ア) 沼津行き



赤枠：路線バスの利用圏域
 ⇒ 町のほとんどをカバー
 赤塗り：片道6本/日以上 (=町内循環バスと同等以上) の路線の利用圏域
 ⇒ 一部地域は圏域外となる。(伏見・的場・戸田・畑中・久米田・外原)

(イ) 三島行き

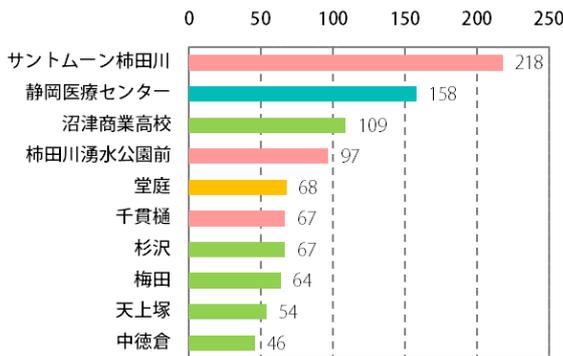


路線バスのルートは、多数の分岐があり、カバーエリアが広い。但し、メインのルートから分岐する路線は運行本数が少ない。

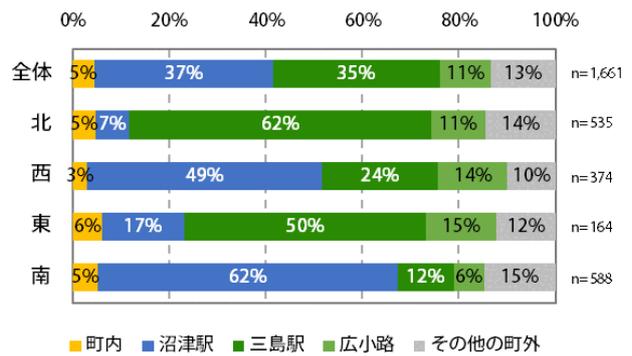
② 路線バスの利用実態 (ア～エ：東海バスOD データ)

- (ア) 町内のバス停は、サントムーン柿田川や、医療センターなど、主要施設の乗降者数が多くなっています。
- (イ) 路線バスは、町内から沼津・三島駅への利用が多く、町内間の利用は5%にとどまっています。
- (ウ) 主要施設や、住宅地に位置するバス停は利用が多くなっています
- (エ) 町の南部と西部のバス停は、沼津駅への利用が多く、北部と東部は、三島駅・広小路への利用が多い状況です。

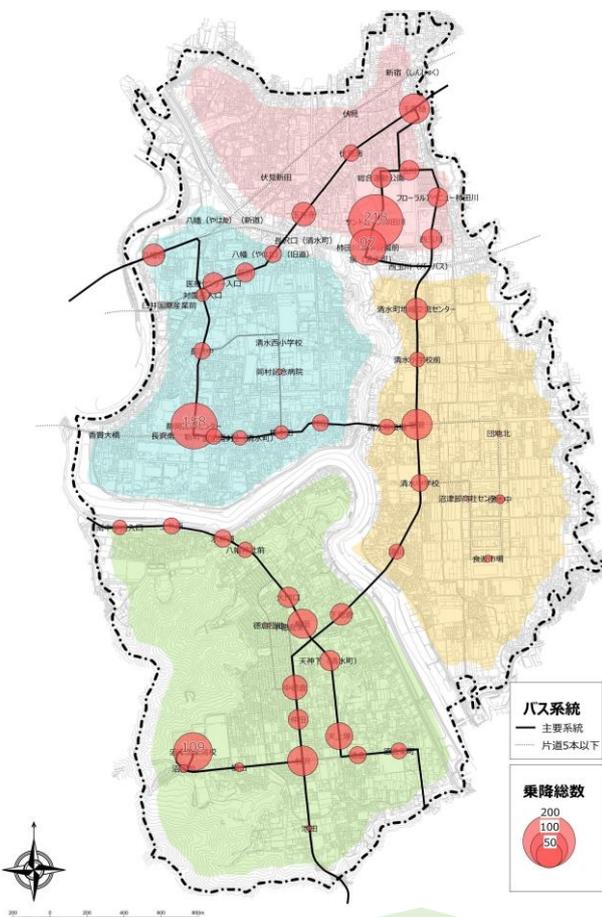
(ア) 町内バス停乗車人員上位 10 箇所



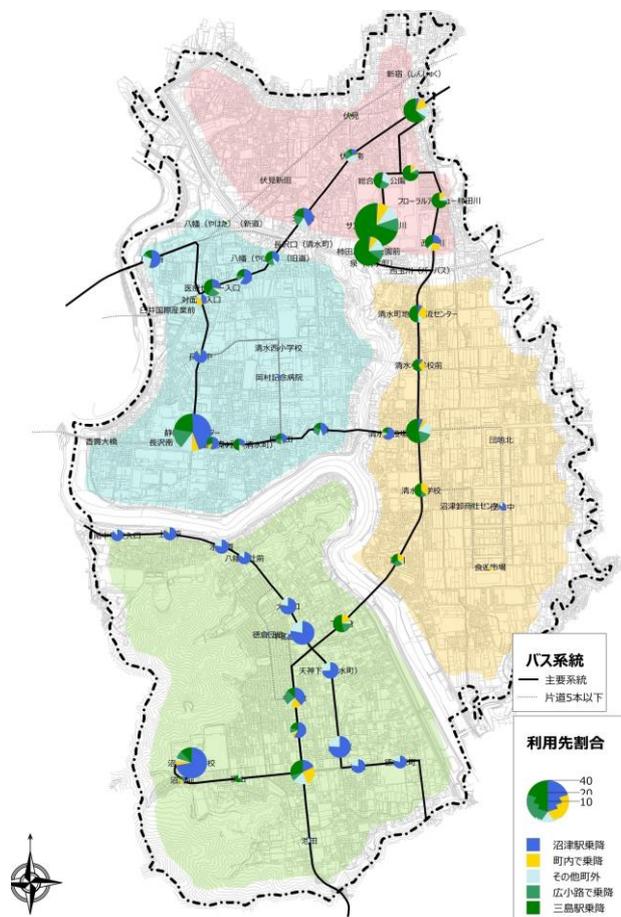
(イ) 町内バス停利用者の乗車元+降車先



(ウ) バス停別乗車人員



(エ) バス停別利用者の乗車元+降車先

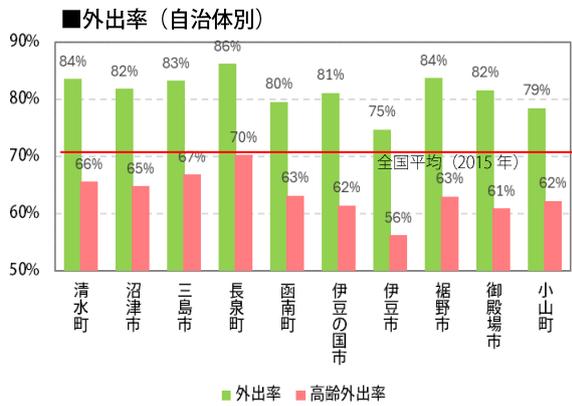


サービスレベルが高い路線には、乗車人員が多いバス停が見られる一方、5本/日以下の路線のバス停は、いずれも乗車人員が少ない

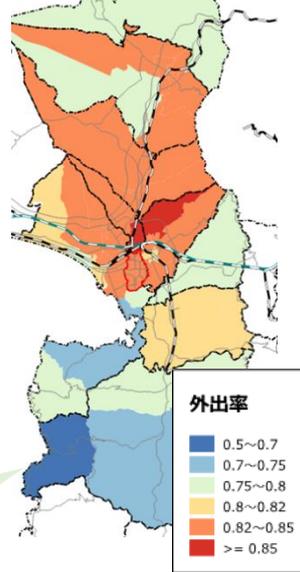
4. 町民の外出について

① 外出率（全年齢と高齢者）（東駿河湾都市圏パーソントリップ調査 2019）

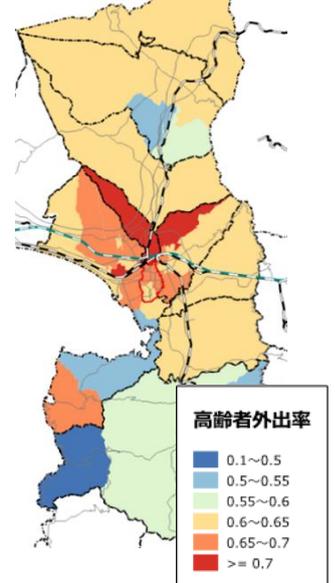
清水町の高齢者外出率は、84%（2019年）であり、全国平均の80.9%（コロナ禍前：2015年）を上回っています。近隣市町と比較しても、やや高い状況です。



■外出率（中ゾーン別）



■高齢者外出率（中ゾーン別）



東駿河湾都市圏では清水町周辺の外出率がやや高い

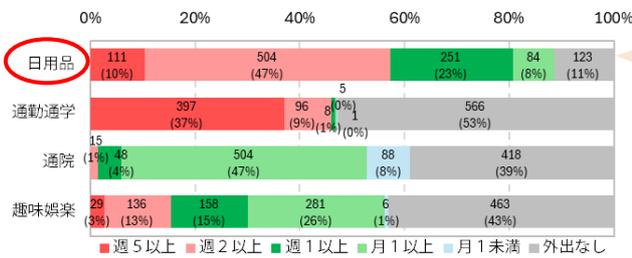
② 外出目的ごとの特徴（清水町 日常の外出や公共交通に係るアンケート 2024）次頁（ア）～（ウ）も同じ

町民の目的別の外出の特徴を次の観点から見ると、下表のような特徴があります。

	日用品の買い物	通勤通学	通院	趣味娯楽
(ア) 外出頻度	高い	とても高い	低い	高～低 様々
(イ) 移動が町内で完結	概ね町内完結	町外流出が多い	町内も町外も	町内も町外も
(ウ) 高齢者のニーズ	多い	少ない	多い	ほどほど
(エ) 目的地の地域偏在	分散（概ね徒歩で充分か）	分散（町内には少ない）	偏在大（南部など不足）	一極集中
町内循環バスとの相性	○	▲	○	○

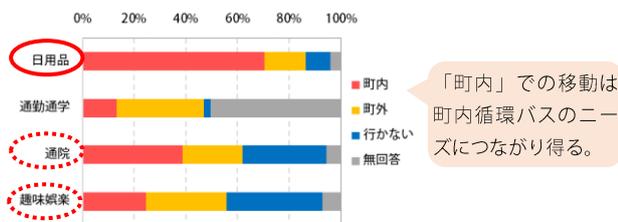
赤字は、町内循環バスの運行形態（町内のみを固定ルートで運行）と相性が良いもの
 青字は、町内循環バスの運行形態（町内のみを固定ルートで運行）と相性が悪いもの

(ア) 目的別外出頻度



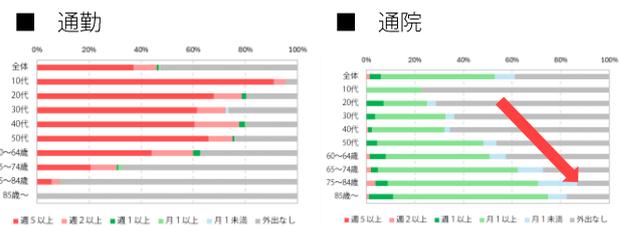
外出頻度が高い場合、多くの移動需要が生じやすい。
 また、外出頻度が高ければ高いほど、タクシー等による代替が難しく、バス等運賃が安い公共交通の重要性が高まる

(イ) 目的別外出先



「町内」での移動は町内循環バスのニーズにつながり得る。

(ウ) 目的別年齢別移動率

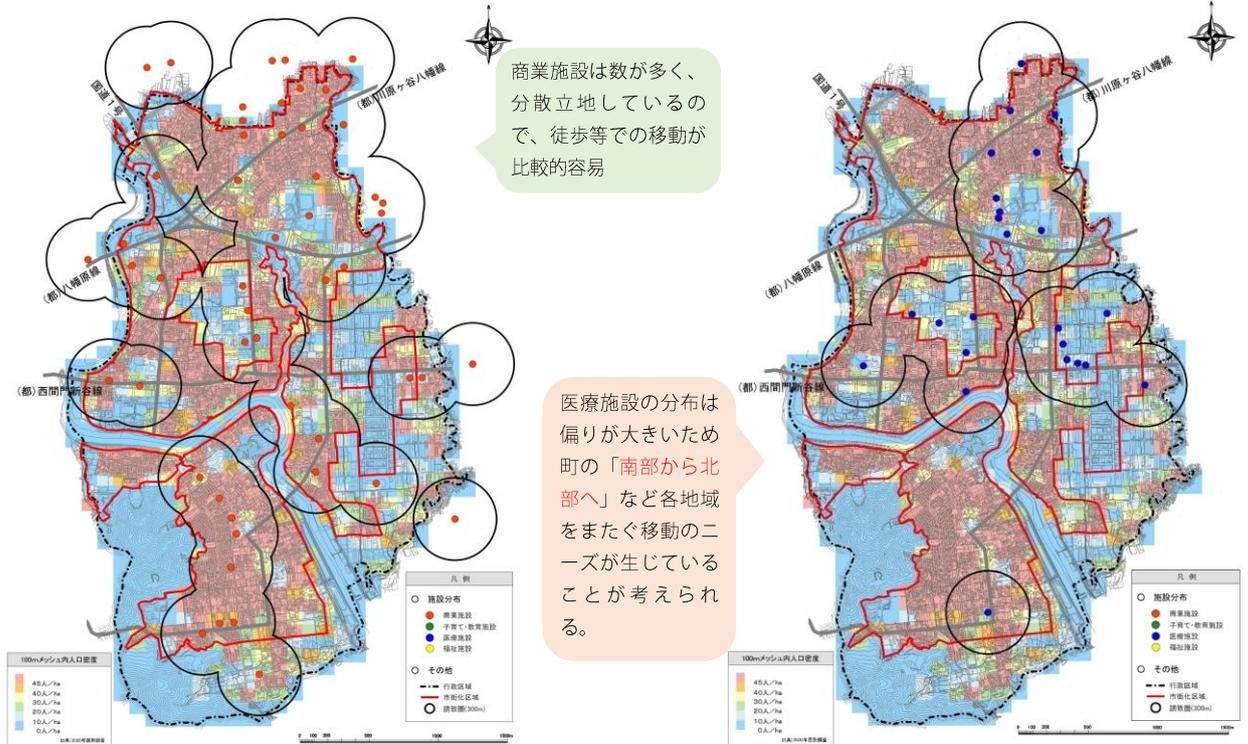


「通院」など、高齢者のニーズが多い移動は、車を運転できないケースが多いため、公共交通の需要が生じやすい。

(エ) 目的地となる施設

■商業施設の分布 (i タウンページ)

■医療施設の分布 (地域医療システム)



■趣味娯楽の行き先施設上位5箇所 (町内に限る)



趣味娯楽の町内目的地は、サントムーン柿田川に集中

5. 公共交通に対する提言・意見

(1) 提言発表・ヒアリングの実施

本計画の策定にあたり、公共交通の利用者や事業者の利用状況や、利便性向上等に係る提言・意見を頂きました。

今後も定期的なヒアリング等により、公共交通の確保・維持・改善につなげてまいります。

■ 実施概要

	分類	ヒアリング等の対象	実施方法
①	中学生	清水町立南中学校	授業発表*による提言
②	高齢者活動団体	シニアクラブ	ヒアリング
③	障がい者支援団体	自立支援協議会	ヒアリング
④	福祉協議会	清水町福祉協議会	ヒアリング
⑤	交通事業者	東海バス沼津営業所 伊豆箱根バス三島営業所 静岡県タクシー協会沼津・三島支部	各事業者にヒアリング

*町立南中学校の授業において、町をよりよくするため班ごとにテーマを定め提言発表を行った。このうち、公共交通に係る提言発表を抜粋

(2) 提言・意見の概要

① 町立南中学校生徒による提言

◇実施日：令和7年11月14日

提言 ゆうすいくんバスをもっと便利で安全に

- ・ 清水町を全世代が快適に過ごせる町にするため、バスの利便性向上と移動の効率化を図る
- ・ 具体的にはバス停に屋根やベンチを整備する、乗降口にスロープを設置するなどにより安心して利用できるようにするとともに、バスの時刻や運行情報を正確に確認できる専用アプリを導入することで、利便性向上を図る
- ・ 運行費用は、バスや施設への広告ラッピングを企業のプロモーションとして活用することで確保し、持続可能な形で実現を目指す

■ 中学生発表資料抜粋

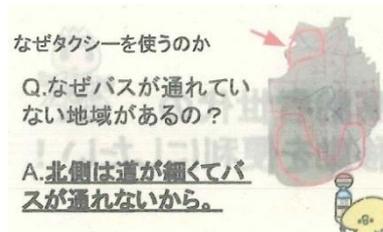
- ①屋根とベンチ、スロープ設置
- ②専用アプリ



提言 高齢者の移動をエコで自由に

- ・ 道が細く、バスが通りにくい地域での移動を、環境にやさしく便利にするため、電気自動車を使った予約制の「清水町タクシー」を導入する
- ・ 対象を高齢者や障がい者などに限定し、1か月の利用回数上限を設定することで、限られた予算の中で実現を図る
- ・ 運賃は無料とし、運行費用は、町民1人1年あたり300円の募金により賄う計画

■ 中学生発表資料抜粋



② シニアクラブ

◇実施日：令和7年9月5日

◇参加者：清水町シニアクラブ連合会会長、清水町社会福祉協議会（シニアクラブ連合会事務局）

○ 日常の移動目的・移動手段について

- ・ 買い物、通院、趣味等の目的で外出している。
- ・ 車を運転できる人は、自家用車を利用している。
- ・ 免許返納等によって運転できない人は、家族や近所の人による送迎が主な移動手段となっているが、移動したい時間に利用できない、送迎する人の負担も考慮する必要があるなど、問題もある。

○ 公共交通を利用しない理由

- ① 公共交通の"運行形態が需要に合致しない"。（バスルートが大きく迂回しているので、所要時間が長いなど）
- ② 公共交通の運行形態・運行状況などを"知らない"。（10時に自宅から病院まで行きたいが、時間が合うバスが分からないなど）
- ③ "身体機能の低下等による不安"を感じている。（乗り降りに不安など）

○ 公共交通に関する町の取組への期待

- ① 町内循環バスの増便など、運行形態の見直し
 - ・ バスの改善点（運行間隔、所要時間、バス停までの距離）の優先順序については、何を優先するか先に決めるのではなく、需要を見極めて柔軟に対応するのが良いのではないかと。
 - ・ ルート見直しは、複数ルートをつくること（直行便と迂回便を分ける等）も検討するのが良いと思う。
- ② 公共交通の利用に必要な情報を提供
 - ・ 現在バスを利用していない人の中には、バスの運行形態を知らなくて使えない人もいるのではないかと。
 - ・ 定時運行でないときでも、「あと何分でバスが来るか」などが分かれば、バスの待ち時間に対する不満が軽減されるのではないかと。
- ③ 身体機能が低下しても利用しやすい車両を選択
 - ・ 身体機能に起因する不安を抱くケース（シルバーカー利用者は、乗り降りに不安があるなど）があるため、車両の更新・増備の際は、ノンステップバス車両等を選択することが期待される。

○ 移動の需要を掘り起こす意義

- ・ かつて社会福祉協議会（以下、社協）がバス（20人乗り）を所有・運行していた。
 - ・ バスを運行していた当時は、レクリエーション活動のため、バスによって会員の送り迎えをしていたが、社協バスが無くなってからは、レクリエーション活動に参加しなくなった方もいる。
- ⇒ 社協バスは、単なる移動手段ではなく、会員の交流の機会を創出する役割も果たしていた。

③ 自立支援協議会

◇実施日：令和7年11月21日

◇参加者：清水町障害者自立支援協議会委員15人

○ バスのルート・ダイヤについて

- ・ 障害のある人にとってバス停までの距離が遠く、利用が難しい。
- ・ 時間帯によって異なるルートを走るなど、バスルートの多様化があっても良いのではないか。
- ・ 土、日曜日や、買い物に行く時間帯のバスの運行本数を増やしてほしい。

○ バスの利用環境について

- ・ バスに関する情報の見方がわからない、時刻表がわかりにくいとの意見が多い。
- ・ 路線バスの段差が高いため、障がいの種類や程度によっては利用しづらい場合がある。循環バスは段差が低く、乗り降りできる。
- ・ バスの位置情報がわかるシステムがあると安心できる。
- ・ バス停に待機用の椅子がなく、立って待つことが多いため、バス待ちに不安を感じている。

○ 障がい者の生活におけるバス利用について

- ・ 工業地帯が駅から離れており、バスの本数が少ない（バスがない）ため、通勤に困難さを感じている。

○ AIを活用した交通サービスの構築

- ・ AIを活用した乗り合いタクシーの実証実験が他地域で行われている。バスが通らない地域や高齢者にとって有益である。
- ・ 循環バスを維持するよりもコストを下げられる可能性が研究されている。

④ 福祉協議会

◇実施日：令和7年3月17日

◇参加者：清水町社会福祉協議会職員2人

○ 関係団体の移動手段について

- ・ 各団体ともに高齢化により、免許を返納した方が多い。こうした方は、家族に送迎してもらうこともあるが、子供・孫世代は平日働いている方が多い。
- ・ このため、自動車に乗れない方が社協に来る際には、町内循環バスや自転車を利用している。自転車利用が一定数あるのは、平坦な清水町の特性で、健康づくりにも寄与しているのではないかと。
- ・ 町内移動（社協への移動含む）は、町内循環バスを利用されている方も多いと聞く。家からバス停まで遠いと言う方もいるが、タクシーではないため、そこまでは難しいのではないかと。
- ・ 一方、町外への移動手段については、一度に20~40人の移動が必要で、家族の自家用車による送迎にも限りがあり、各団体ともに困っているようだ。とはいうものの、いずれも年数回程度の必要レベルのため、現状は、各団体が使える補助金で、民間バスを利用している。

（シニアクラブは町から直接補助、ボランティア団体・遺族会は町から社協を通した間接補助）

○ 社協のバス所有について

- ・ 以前は、社協で、20人乗りバスを所有していたが、経年劣化により廃棄した。雇っていたバスの運転手は、現在、事務員として社協で働いている。
- ・ 長泉町、小山町の社協では、バスを所有していると聞いた。山間地が多いという地域性もあるかもしれない。ただし、バスはあっても、運転手の確保が困難と聞いている。

○ 高齢者の生活支援の観点から考える、公共交通の必要性について

- ・ 清水町は、どのエリアも歩いて行ける距離にコンビニがあり、病院も結構な数がある。こうした状況から、他市町ほど移動に困っていないのではないかと。
- ・ こうした実態を反映してか、マックスバリュが移動販売車を提案してくれたこともあったが、町民の関心が低く、実現しなかった。
- ・ 以上のような状況から、社協では、移動手段の確保についても相談対応しているが、加えて、移動の目的づくりに取り組んでいる。福祉センターでの体操イベントや、町内会の公民館（上徳倉・伏見等）を使った週末イベント等による居場所づくりなど。コミュニティ形成、心と体の健康づくり等の観点で有効と考えている。

○ 自家用有償旅客運送など、地域による移動手段の運営について

- ・ 三島市では山間地が多いという特性からか、自家用有償旅客運送を導入しているエリアがあると聞いた。清水町でも参考になるかもしれない、情報を確認したい。
- ・ また、裾野市の千福では、自治会がコミュニティバスを運営していると聞いた。白タクとならないように、社協が、運転ボランティアを育成しているようだ。
- ・ このほか、御殿場市や函南町では、特別養護老人ホームの送迎バスを、地域の足として活用させてもらっている。清水町でも可能性があるのではないかと。

⑤ 交通事業者（東海バス・伊豆箱根バス・静岡県タクシー協会）

- ア （株）東海バス ◇実施日：令和7年8月6日
◇参加者：沼津営業所長、副所長、バス計画部計画課長
- イ 伊豆箱根バス（株） ◇実施日：令和7年8月6日
◇参加者：三島営業所長、営業部次長他2人
- ウ 静岡県タクシー協会 ◇実施日：令和7年8月6日
◇参加者：沼津・三島支部長

○ 町民の移動のニーズ

- ・ 「町内⇔町内」は、買い物・通院の移動が多い。清水町は、商業施設・医療施設が多く、平坦地であるので、他市町より徒歩や自転車移動が多いと感じている。
- ・ 「町内⇒町外」は、駅への移動が多い。町の西部は沼津駅へ、北部と東部は三島駅への移動が多い。

○ 町内循環バスの見直し

- ・ 運行間隔を短くできると利便性が向上するが、人手不足のため運転手増加は難しい。ルートを短くするなど、人手を増やさない方法も検討すると良い。ルートを複雑にしすぎると、所要時間が長くなることに注意が必要。
- ・ 交通空白地域解消をバスのみで考えるのではなく、地域にあった交通モードを選択するのが良い。
- ・ 町内循環バスと路線バスとの乗り換え利用ができると良いと考えている。
- ・ 現行より高い運賃設定（200円等）としてもよいのではないか。
- ・ 町内循環バスに、EVバスの導入を検討している。

○ バス利用促進

- ・ バスロケーションシステム導入や、乗り方教室を実施など、バス利用に必要な情報を提供するように努めている。
- ・ 観光施設の運営やイベント開催により、主体的に移動の目的を作っている。

○ 情報提供の取組提案

- ・ 路線バスについては、バスロケーションシステムを導入して、運行情報を提供している。町内循環バスにも導入可能と思われる。
- ・ 時刻表の配布を検討。（回覧板を用いた、各戸への配布を町と事業者間で相談中）

○ バス待合環境改善について

- ・ 「屋内」でバスを待てる環境が整備されると良いと考えている。公共交通専用の施設にはこだわらず、公共施設や商業施設の一部を利用するなどして、バス待ち環境の改善を検討するというのも良い。



清水町地域公共交通計画

令和8年3月策定

編集・発行 清水町企画課

〒411-8650 静岡県駿東郡清水町堂庭 210-1

TEL : 055-981-8279

E-mail : kikakuchousei@town.shizuoka-shimizu.lg.jp
