

# “ふじのくに”地域公共交通計画 (素案)

令和5年8月

静岡県交通基盤部都市局

# 目次

<b>序章   計画の概要</b> .....	1
第1節 計画策定の目的 .....	1
第2節 計画の名称・構成・期間 .....	2
第3節 計画の区域 .....	3
第4節 計画の位置付け .....	4
第5節 上位関連計画 .....	5
<b>第1章   地域の現状等</b> .....	8
第1節 地勢・地理 .....	8
第2節 社会状況 .....	9
第3節 地域の現状等のポイント .....	22
<b>第2章   地域公共交通を取り巻く現状</b> .....	23
第1節 地域公共交通の概況 .....	23
第2節 各モードの状況 .....	27
第3節 地域公共交通の利用状況 .....	51
第4節 交通分担率 .....	52
第5節 交通事業者の収支 .....	54
第6節 公共交通の担い手不足 .....	57
第7節 公共交通の担い手の労働環境 .....	59
第8節 新型コロナウイルス感染症拡大による影響 .....	60
第9節 県民の公共交通への意識 .....	62
第10節 直面する危機 .....	64
<b>第3章   将来、目指す姿</b> .....	65
第1節 2050年頃の社会の展望 .....	65
第2節 本県の地域公共交通における「将来、目指す姿」 .....	70
第3節 2040年頃の展望 .....	77

<b>第4章   地域公共交通の課題整理</b> .....	78
第1節 県内共通の課題 .....	78
第2節 県内4地域が直面する課題 .....	80
<b>第5章   基本的な方針及び計画の目標</b> .....	82
第1節 基本的な方針 .....	82
第2節 計画の目標 .....	84
<b>第6章   目標達成のための施策</b> .....	88
第1節 県内共通の施策 .....	88
第2節 県内4地域個別の施策 .....	91
第3節 事業のスケジュール .....	92
<b>第7章   計画達成状況の評価</b> .....	94
第1節 達成指標 .....	94
第2節 評価体制 .....	98
第3節 評価スケジュール .....	99
<b>第8章   新たな技術の導入・社会情勢の変化への対応</b> .....	100
第1節 あらゆる輸送資源の総動員 .....	101
第2節 自動運転技術の実用化 .....	102
第3節 DXによるMaaSの深化 .....	104
第4節 上下分離の導入 .....	105
第5節 交通税の導入 .....	106
第6節 欧州など海外事例の導入 .....	107
第7節 LRT、BRTなどの導入 .....	108
<b>巻末資料</b> .....	
静岡県地域公共交通活性化協議会設置規約 .....	
用語解説 .....	
上位・関連計画 .....	

今後作成

# 序章 | 計画の概要

## 第1節 計画策定の目的

本県では、自家用車に依存したライフスタイルが定着したことや人口減少の影響等を受け、鉄道や路線バス、タクシー等の公共交通の利用者数は減少傾向にあります。利用者数の減少がサービスレベルの低下を招き、サービスレベルの低下が更なる利用者減少を招くといった負のスパイラルが生じることも懸念されます。このように、公共交通事業者の経営環境はもとより厳しい状況にあった中で、2020年の新型コロナウイルス感染症拡大による外出自粛や経済活動の停滞により、事業の存続自体が危ぶまれる状況となっています。加えて、脱炭素化をはじめ、気候変動や自然災害の激甚化・頻発化など、自然環境への負荷軽減にも配慮する必要があります。

このため、今後のまちづくりにおいては、行政や医療・福祉、商業等、生活に必要な各種のサービスを維持し、効率的に提供していくため、各種機能を一定のエリアに集約化（コンパクト化）するとともに、これらのコンパクト化された地域間をネットワーク化することで、人・モノ・情報を円滑に結ぶことが重要であり、「コンパクト」を担う立地適正化計画と「ネットワーク」を担う地域公共交通計画が互いに連携・調整を図り、各種取組を推進していく必要があります。

以上のような背景を踏まえ、本県では2020年7月に「静岡県地域公共交通活性化協議会」を設置し、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下「地域交通法」という。）に基づき、昨今の技術革新やこれまでの計画にはない考え方を取り込むことで、持続可能で利便性の高い公共交通サービスを提供すべく、「静岡県地域公共交通計画」を策定することといたします。

本計画の名称は「“ふじのくに”地域公共交通計画」とします。

本計画は、「ビジョン編」と「プラン編」で構成しており、「ビジョン編」（本計画 第3章）では、2050年頃を目途に、社会情勢の変化や昨今急速に進む技術革新等を踏まえて、本県が『将来、目指す姿』などを示します。

「プラン編」では、「ビジョン編」（本計画 第3章）で提示した『将来、目指す姿』の実現に向け、5年程度の短期間で取り組むべき具体的な施策等について示します。

「プラン編」は、社会情勢の変化や技術革新等を踏まえて概ね5年に1回のペースで見直すことを予定しており、本計画は令和6年度から令和10年度までの5年間を対象期間として具体的な施策等を示し、より効果的に各種施策を展開し、「ビジョン編」で示す2050年頃の『将来、目指す姿』の実現を目指します。

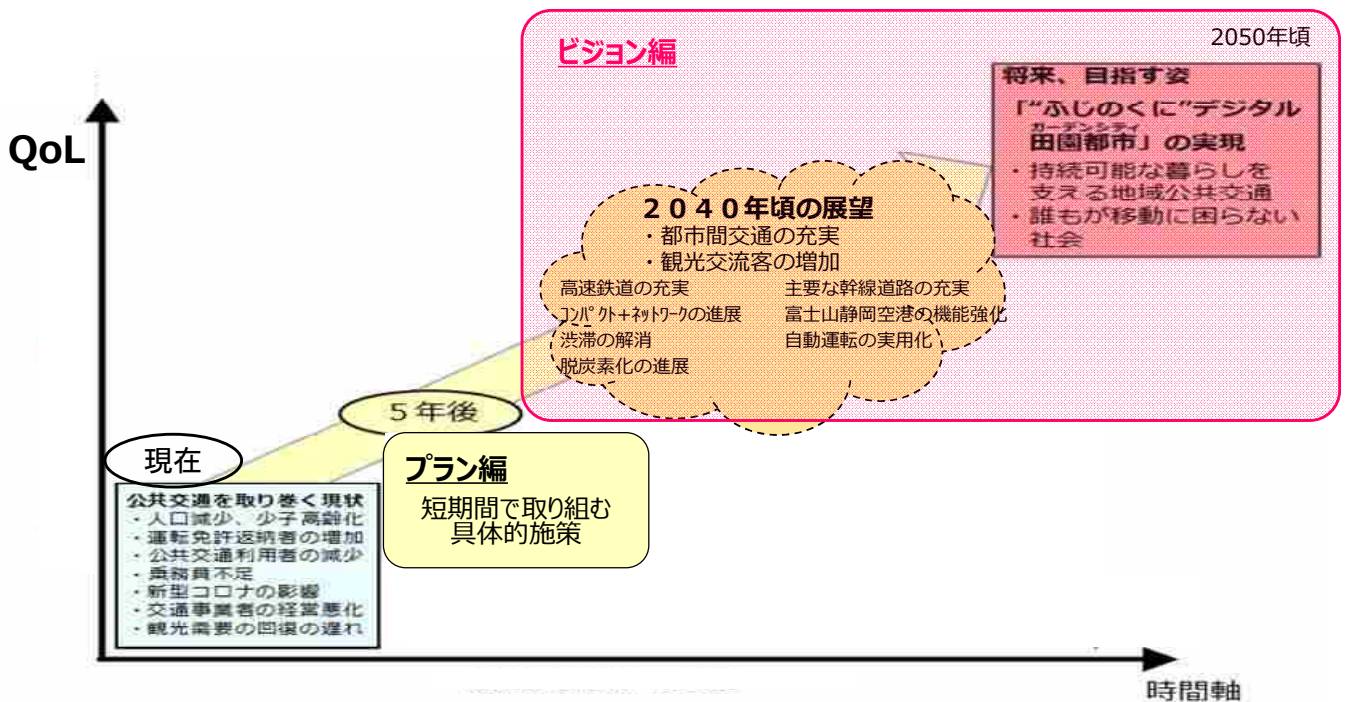
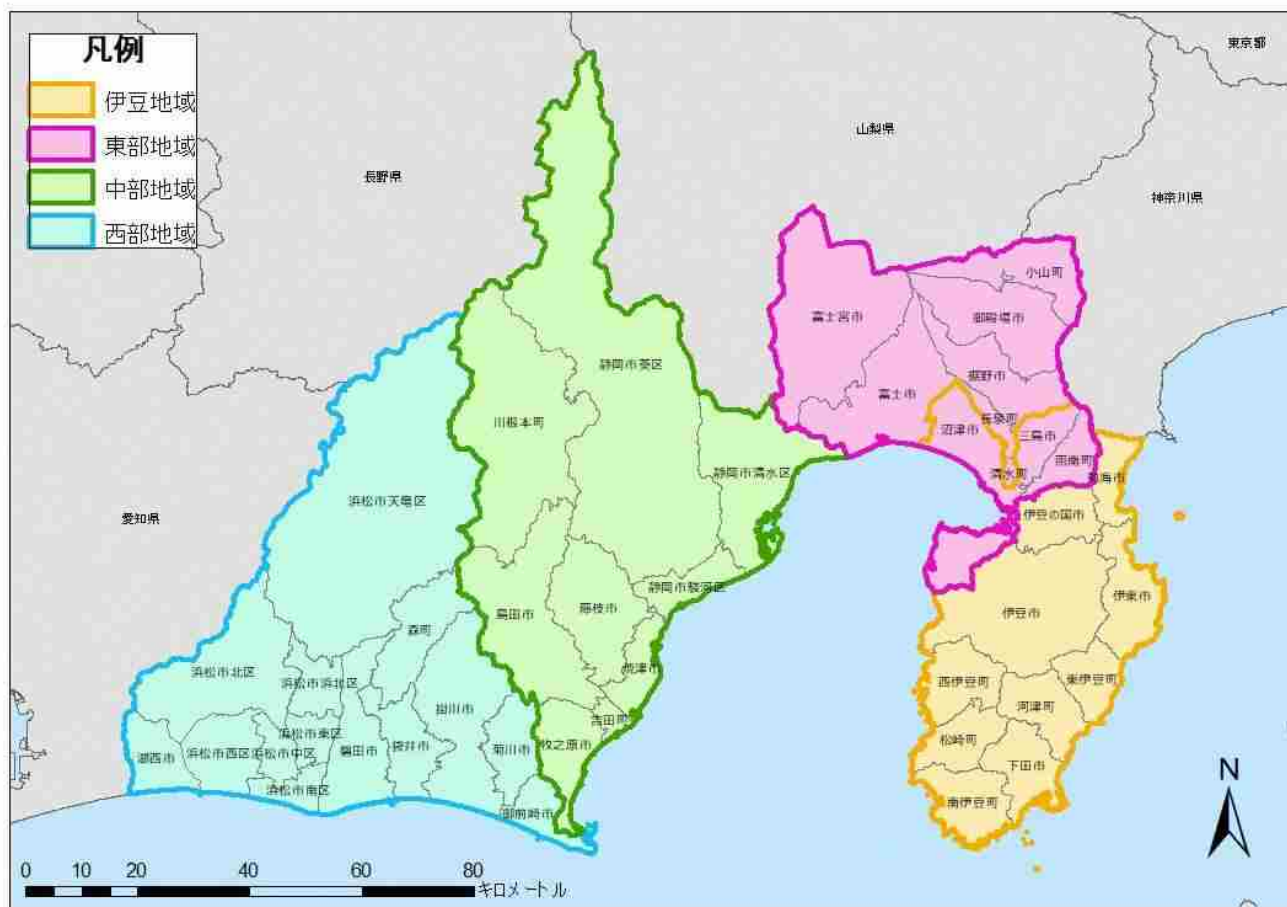


図 0-1 計画の構成

### 第3節 計画の区域

本計画は、静岡県全域を対象としており、県域は伊豆地域、東部地域、中部地域及び西部地域の4地域で構成されます。



伊豆地域	下田市、東伊豆町、河津町、南伊豆町、松崎町、西伊豆町、沼津市、熱海市、三島市、伊東市、伊豆市、伊豆の国市、函南町
東部地域	沼津市、三島市、富士宮市、富士市、裾野市、御殿場市、函南町、清水町、長泉町、小山町
中部地域	静岡市、島田市、焼津市、藤枝市、牧之原市、吉田町、川根本町
西部地域	浜松市、磐田市、掛川市、袋井市、湖西市、御前崎市、菊川市、森町

※沼津市、三島市、函南町は伊豆地域及び東部地域の両地域に分類されますが、図面では東部地域として着色しています。

図 0-2 計画の区域

# 第4節

## 計画の位置付け

本計画の位置付け（国の法令・計画や上位関連計画、各市町の計画との関係）は下図の通とおりです。

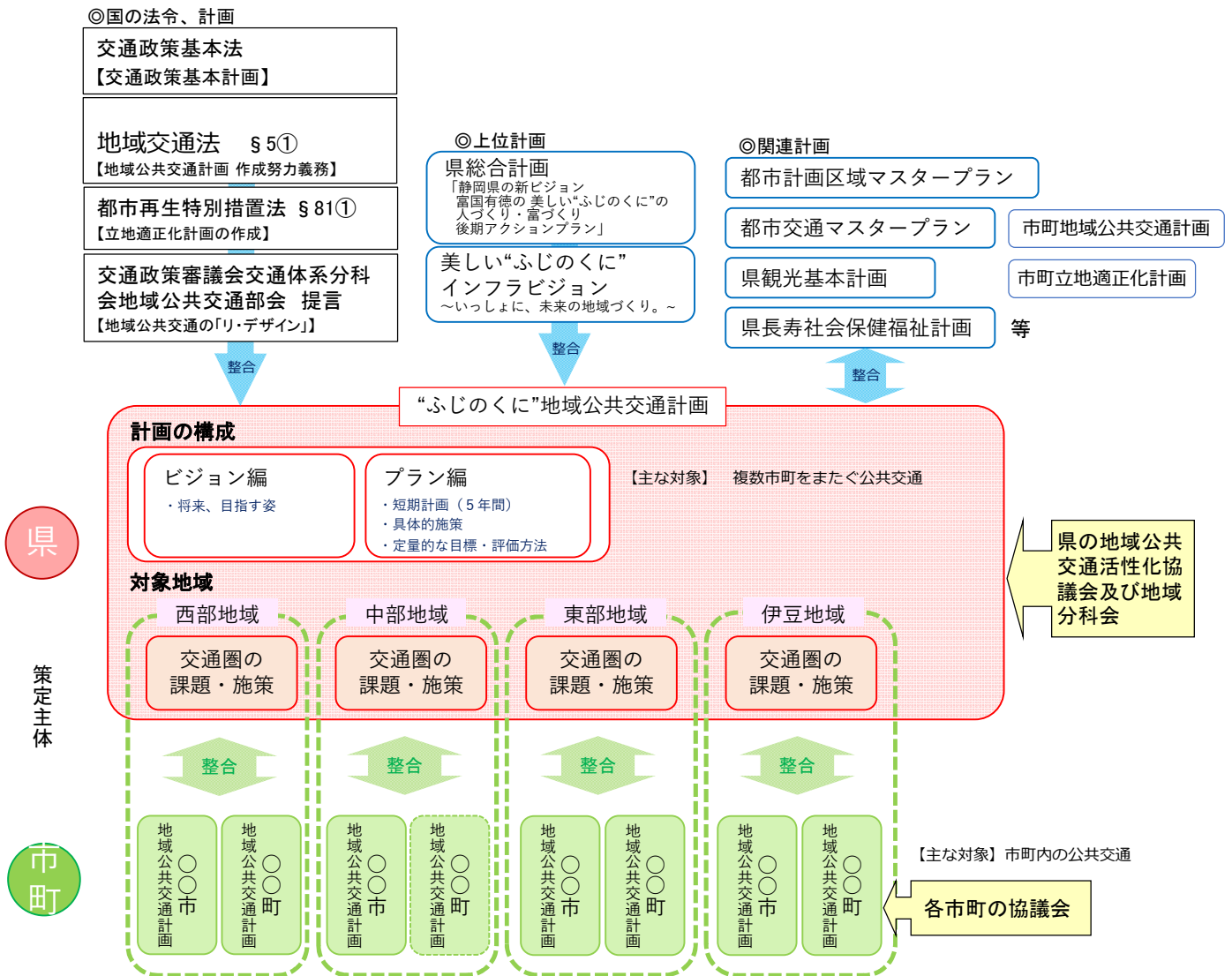


図 0-3 本計画の位置付け

本計画に関連する上位関連計画等の概要は、下表の通りです。

## ①国の法令・計画

交通政策基本法	<ul style="list-style-type: none"> <li>2013年12月施行。</li> <li>交通に関する施策について、基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定め、国及び地方公共団体の責務等を明らかにすることにより、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的としています。</li> <li>基本的認識として、交通の果たす機能（国民の自立した生活の確保、活発な地域間交流・国際交流、物資の円滑な流通）が示され、国民等の交通に対する基本的需要の充足が重要としています。</li> </ul>
交通政策基本計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通政策基本法において定めることとされている、交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための、交通に関する施策の基本的な計画です。</li> <li>交通政策基本計画は、交通に関する施策を総合的・計画的に定めた政府としての初めての計画であり、計画の着実な実施により、我が国が直面する経済社会面の大きな変化に的確に対応し、将来にわたって国民生活の向上と我が国の発展をしっかりと支えることができる交通体系が構築されることが期待されています。</li> <li>2015年2月に2014年度～2020年度までの計画となる「第1次交通政策基本計画」が閣議決定されたのち、2021年5月に2021年度～2025年度までの計画である「第2次交通政策基本計画」が閣議決定されています。</li> </ul>
地域交通法	<ul style="list-style-type: none"> <li>2007年10月施行。</li> <li>交通政策基本法の基本理念にのっとり、地方公共団体による地域公共交通計画の作成や、地域公共交通特定事業の実施に関する措置、新地域旅客運送事業及び新モビリティサービス事業の円滑化を図るための措置について定めるとともに、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資するよう、地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組や創意工夫を推進し、個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的としています。</li> <li>2020年11月施行の改正法では、地方公共団体による「地域公共交通計画」の作成が努力義務化されました。</li> </ul>
都市再生特別措置法	<ul style="list-style-type: none"> <li>2002年6月施行。</li> <li>種々の社会経済情勢の変化に対応した都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上を図り、併せて都市の防災に関する機能を確保するため、社会経済構造の転換を円滑化し、国民経済の健全な発展及び国民生活の向上に寄与することを目的としています。</li> <li>2014年8月施行の改正法では、行政と住民や民間事業者が一体となったコンパクト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され、福祉や交通等も含めて都市全体の構造を見直し『コンパクト・プラス・ネットワーク』の考えで進めていく事が重要とされています。</li> </ul>
地域公共交通の「リ・デザイン」	<ul style="list-style-type: none"> <li>2022年8月公表。</li> <li>急速に進展するデジタル技術等の実装を進めつつ、①官と民で、②交通事業者相互間で、③他分野とも「共創」を推進し、地域交通を持続可能な形で「リ・デザイン」するための具体的方策を探るため、2022年3月に有識者検討会が設置され、それぞれの共創のあり方等について議論した結果について、提言としてとりまとめられました。</li> </ul>

※地域公共交通の活性化及び再生に関する法律



## ② 県の上位計画

<p>県総合計画</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2018年3月策定。</li> <li>• 概ね10年後の目指す姿を描く「基本構想」と、構想を実現するための最初の4年間の具体的取組を示す「基本計画」で構成。</li> <li>• 当初定めた「基本構想」や、2018年度から2021年度までの「基本計画」を継承しつつ、新型コロナウイルス感染症の影響や、脱炭素・循環型社会の構築、デジタル社会の形成等の社会経済状況の変化への対応を踏まえ、2022年3月に「後期アクションプラン」を策定。</li> </ul>
<p>美しい “ふじのくに” インフラビジョン</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2018年3月策定。</li> <li>• インフラの整備は、県民の安全・安心の確保や社会経済活動の基盤となるものであり、また、未来を担う将来世代への投資となるものであるため、県民の理解を得た上で、戦略的・計画的に進めることが不可欠であるという考えの下、本県のインフラ整備の“羅針盤”として、県土づくりやインフラ整備の方向性などが示されている。</li> <li>• 策定後、「自然災害の激甚化・頻発化、切迫」、「インフラの老朽化の加速」、「デジタル革命の加速」、「グリーン社会の実現に向けた動き」など、インフラを取り巻く社会情勢が大きく変化していることを踏まえ、2022年3月にインフラビジョンを更新。</li> </ul>

## ③ 県の関連計画

<p>都市計画区域 マスタープラン</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 都市計画区域マスタープラン（都市計画区域の整備、開発及び保全の方針）は、広域な観点から、各都市の将来像を示すとともに、土地利用のあり方や、道路、公園、下水道などの整備方針、自然的環境の整備保全の方針を定めるものであり、本県では、21の都市計画区域において都市計画区域マスタープランを策定しています。</li> <li>• なお、マスタープランは概ね5年ごとに策定しています。</li> </ul>
<p>都市交通 マスタープラン</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 概ね20年後の都市圏の将来像を見据えた都市交通の基本計画であり、本県では「伊豆東海岸都市圏」「東駿河湾都市圏」「岳南都市圏」「静岡中部都市圏」「榛南・南遠都市圏」「西遠都市圏」の6都市圏において、都市交通マスタープランを策定しています。</li> </ul>
<p>県観光 基本計画</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2022年3月策定。</li> <li>• 新型コロナウイルス感染症の拡大を受け、観光産業はこれまでにない困難な状況に直面していますが、ウイズ・アフターコロナにおいて旅行者の意識・価値観が変容する中で、富士山をはじめとした美しい自然や、食文化、歴史・文化、温泉など、世界に誇る観光資源を生かした観光地域づくりの推進により、観光産業の回復と持続可能な観光地域の実現を目指し、静岡県観光振興条例の規定に基づき策定しています。</li> </ul>
<p>県長寿社会 保険福祉計画</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2021年3月策定。</li> <li>• 高齢社会がますます進行し、医療、介護、福祉、生活における支援などを必要とする人が増加する中で、団塊の世代が75歳に到達する2025年に向け、医療、介護、介護予防、住まい及び自立した日常生活の支援が包括的に確保される「地域包括ケアシステム」を実現するため、今後3年間の施策の方向性や目標、具体的な取組を定めるものです。</li> </ul>

#### ④市町の関連計画

<p>伊豆地域 公共交通計画</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2023年3月策定。</li> <li>• 人口減少・少子高齢化が著しく進展している伊豆地域において、地域住民の生活を支える持続可能な公共交通網の再編や基幹産業である観光を支える地域公共交通の提供を図るため、「南伊豆・西伊豆地域公共交通網形成計画」「東伊豆・中伊豆地域公共交通網形成計画」を策定し、各種取組を実施してきました。</li> <li>• 2計画の改定時期を迎え、地域の枠に囚われず伊豆地域全体での交通ネットワーク形成を図るため、旧2協議会を合併する形で、令和4年度に「伊豆地域交通活性化協議会」を設立し、「伊豆地域公共交通計画」を策定しました。</li> </ul>
<p>市町地域公共 交通計画</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにするマスタープランとしての役割を果たす地域の社会・経済の基盤となる計画であり、基本的に全ての地方公共団体において計画の作成や実施を「努力義務」として定めています。</li> <li>• 国が定める「地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針」に基づき、地方公共団体が地域の移動に関する関係者を集めて「地域交通法※に基づく協議会」を開催しつつ、交通事業者や地域の関係者等との協議を重ねて作成しています。</li> <li>• 本県においては、19の市町において作成済みとなっています。</li> </ul>
<p>市町立地 適正化計画</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 今後のまちづくりにおいては、急激な人口減少・高齢化を背景として、高齢者や子育て世代にとって安心できる健康で快適な生活環境を実現すること、財政面及び経済面において、持続可能な都市経営を可能とすることが大きな課題です。</li> <li>• こうした中、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、『コンパクト・プラス・ネットワーク』の考えで進めていくことが重要です。</li> <li>• 本県においては、19の市町において作成済みとなっています。</li> </ul>

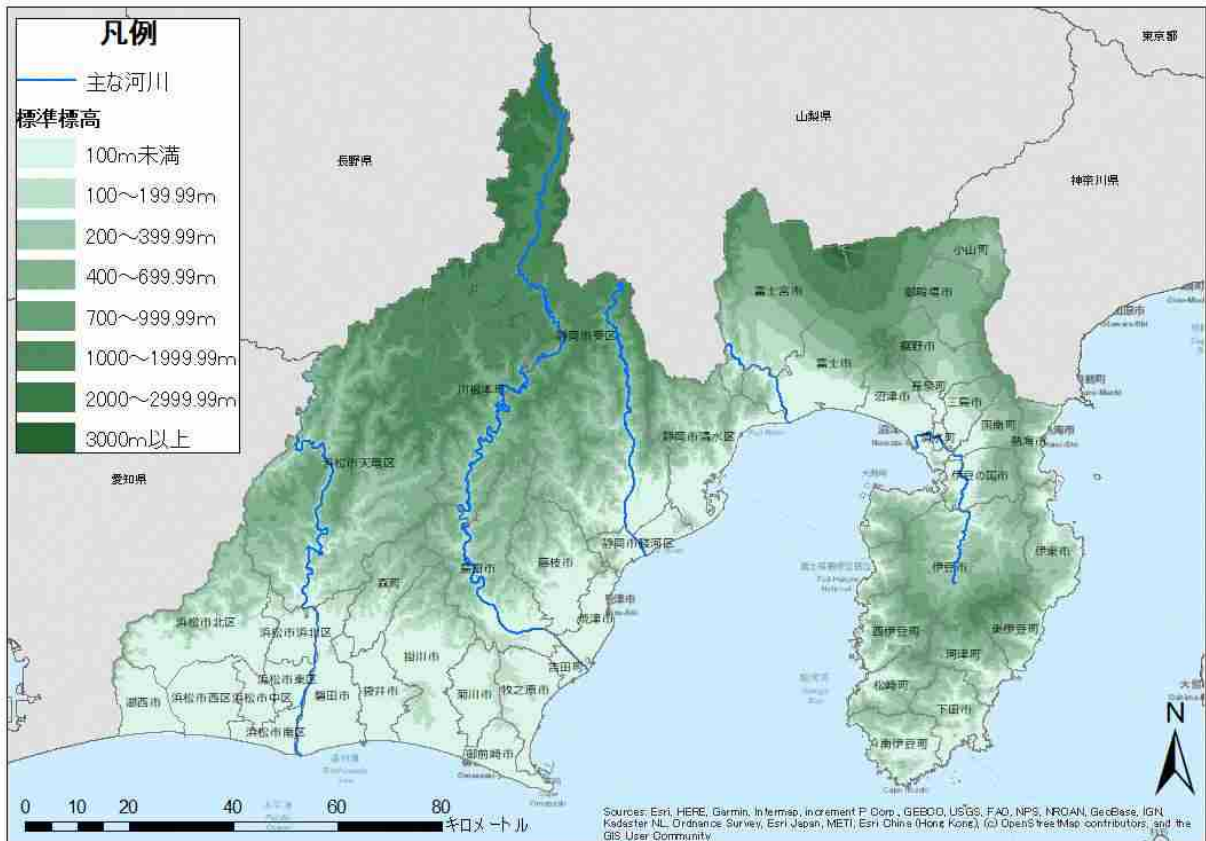
※地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

# 第1章 | 地域の現状等

## 第1節 地勢・地理

本県の地形は、山がちで変化に富んでおり、県の北側には2013年に世界文化遺産へ登録された「富士山」をはじめ、3,000m級の山々が連なる山岳地帯となっています。

南側には狩野川、富士川、安倍川、大井川、天竜川等の大河川の下流に平野部が広がっています。



出典：平成21年標高・傾斜度5次メッシュデータ（国土数値情報）

図 1-1 静岡県の地勢

①人口の状況

本県の人口は、政令市である静岡市と浜松市をはじめ、各市町の平野部に多くの人口が集中しています。人口推移は、2005年をピークに減少に転じており、2020年における人口は約363万人となっています。今後も更なる人口減少が予想され、2045年には初めて300万人を割り込み、約294万人と推計されています。

県全体の人口が減少する一方、65歳以上人口の割合は今後も増加を続ける見込みとなっています。

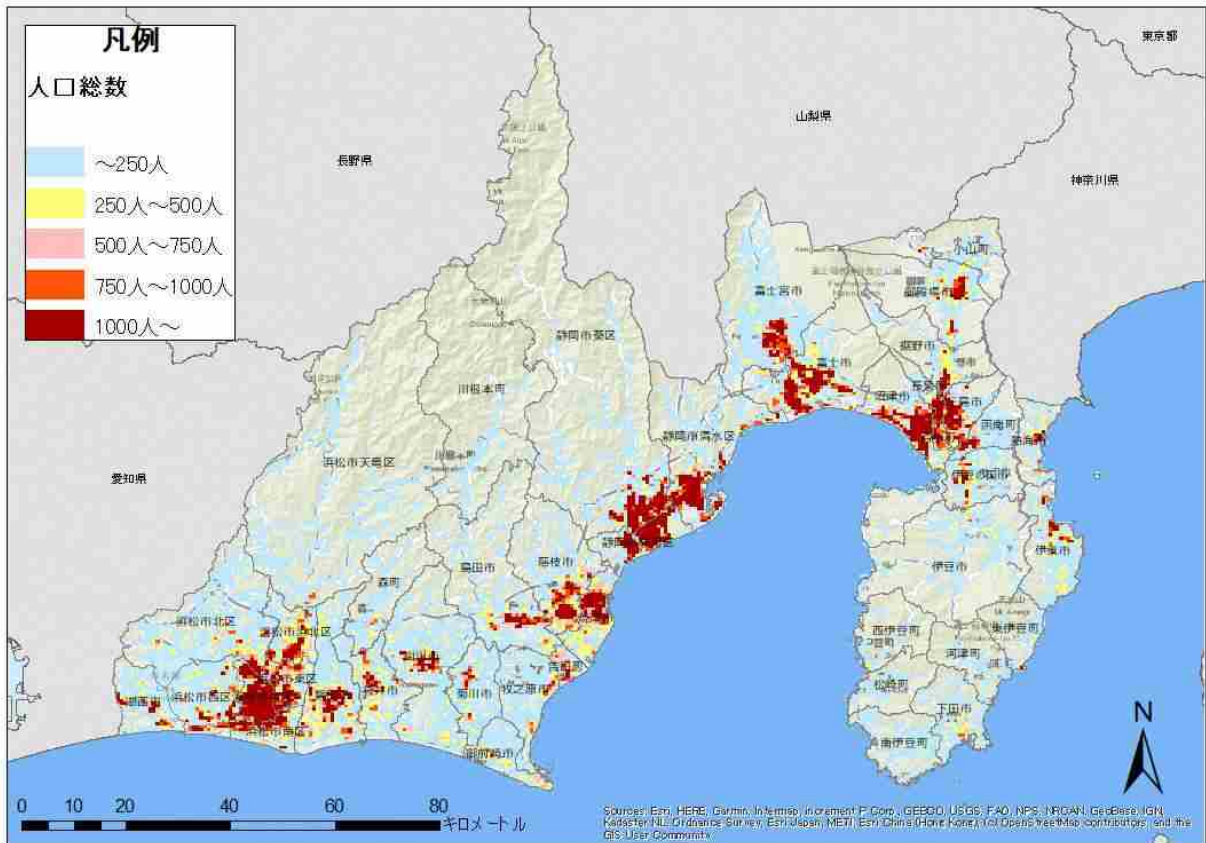
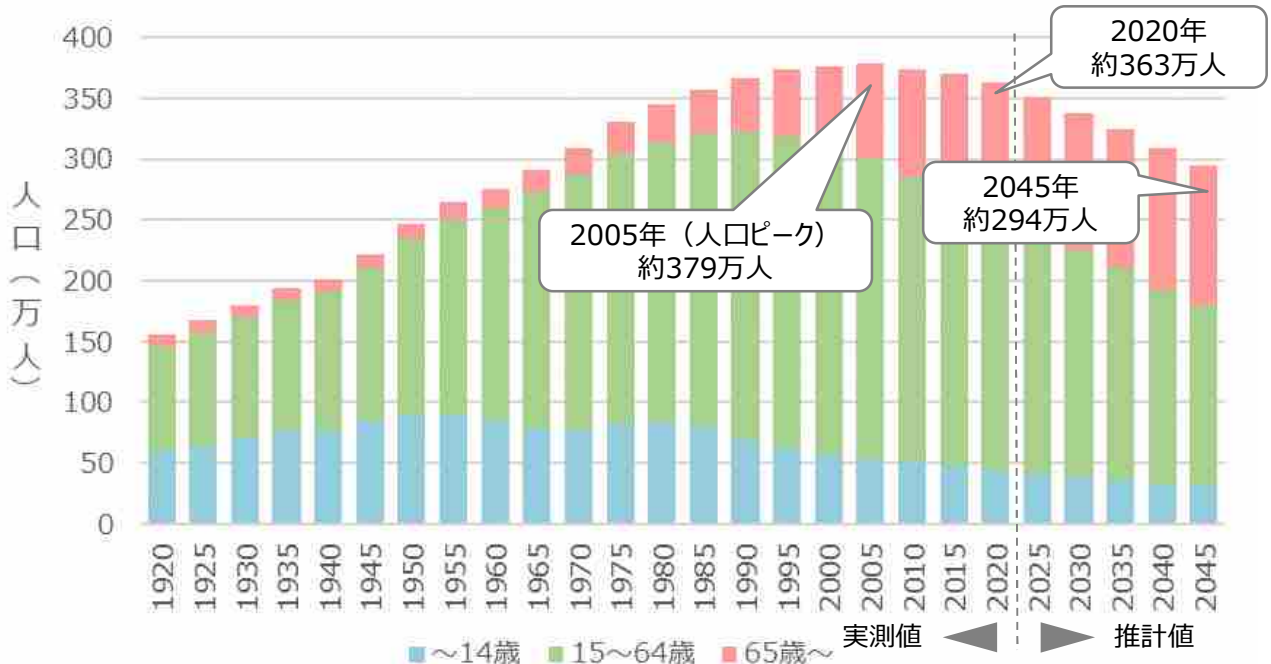


図 1-2 人口の分布状況 出典：令和2年国勢調査（総務省）

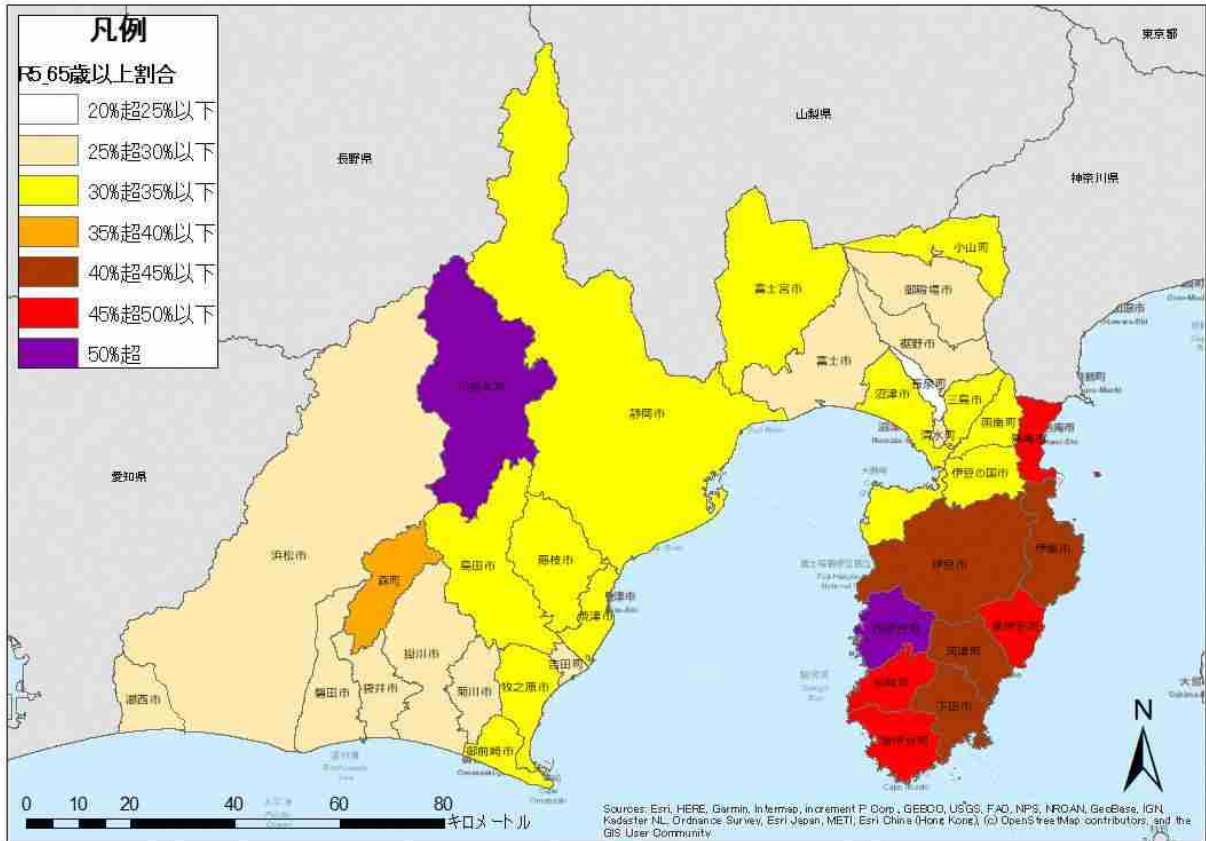


出典：1920年～2020年 各年国勢調査（総務省）、  
2025年以降 将来の地域別男女5歳階級別人口（国立社会保障・人口問題研究所）

図 1-3 人口推移と将来予測（静岡県）

## ② 高齢化の状況

本県の高齢化率は30.1%であり、全国平均とほぼ同程度に高齢化が進行しています。このうち、西伊豆町や川根本町では高齢化率が50%以上と非常に高くなっているほか、伊豆地域の多くの市町が高齢化率40%以上となっています。



出典：令和5年度静岡県高齢者福祉行政の基礎調査（静岡県福祉長寿政策課）

図 1-4 高齢化率の状況



出典：令和2年国勢調査（総務省）

図 1-5 地域別の高齢化率

### ③世帯数

本県の世帯分布は、人口分布と同様に、政令市である静岡市と浜松市をはじめ、各市町の平野部に集中しています。

一般世帯数は、2020年まで増加を続けていましたが、2025年以降は減少に転じると推計されています。その一方で、65歳以上の単身世帯割合は1980年以降増加を続けており、2020年は全世帯数の約11%、2040年には約17%に達する見込みとなっています。

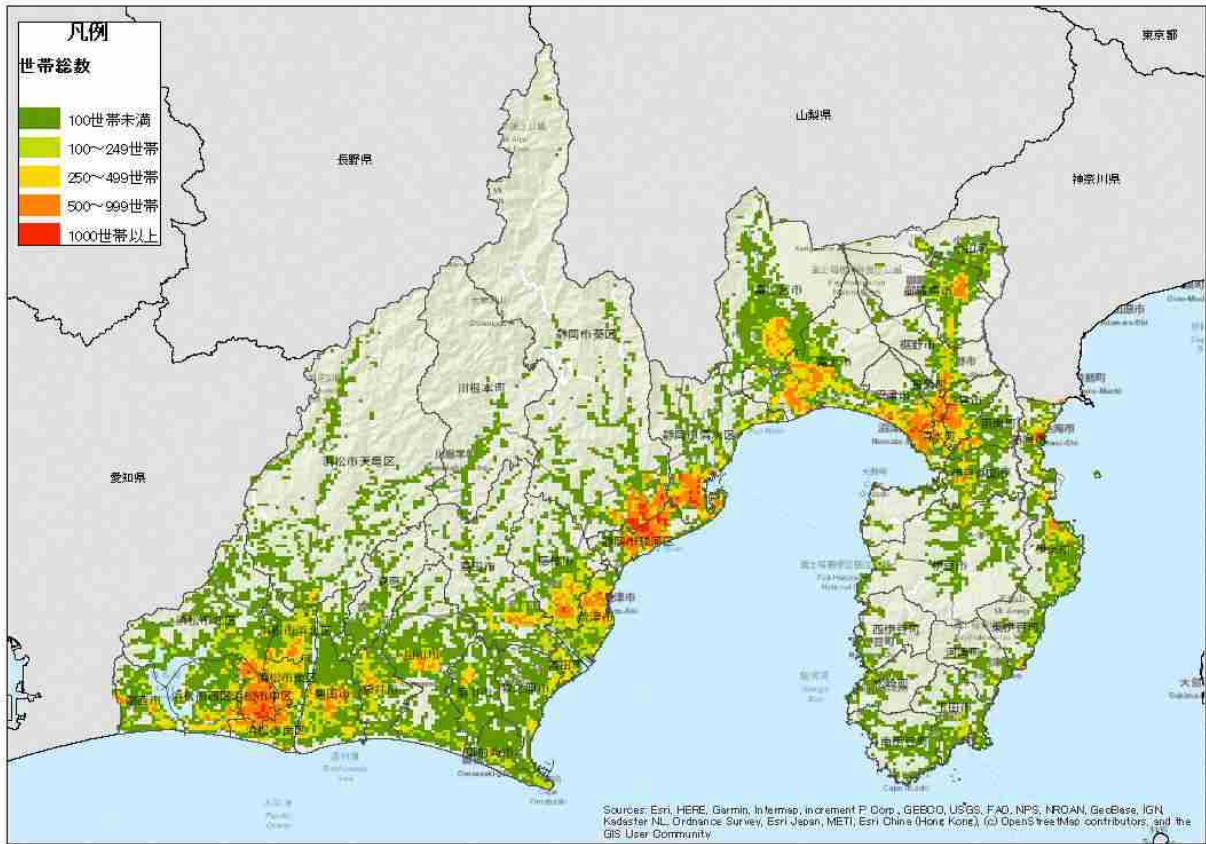
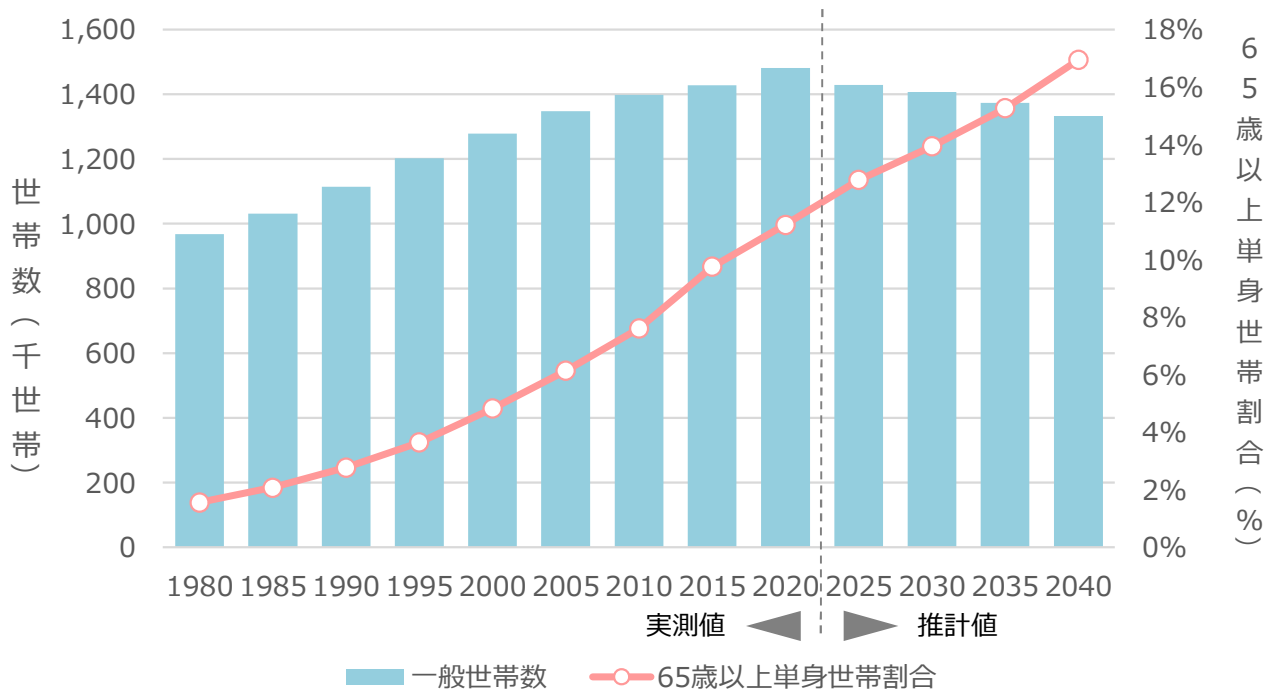


図 1-6 世帯の分布状況

出典：令和2年国勢調査（総務省）



出典：1980年～2020年 各年国勢調査（総務省）、  
2025年以降 将来の地域別男女5歳階級別人口（国立社会保障・人口問題研究所）

図 1-7 世帯数推移と将来予測（静岡県）

#### ④ 県をまたぐ交通ネットワークの状況

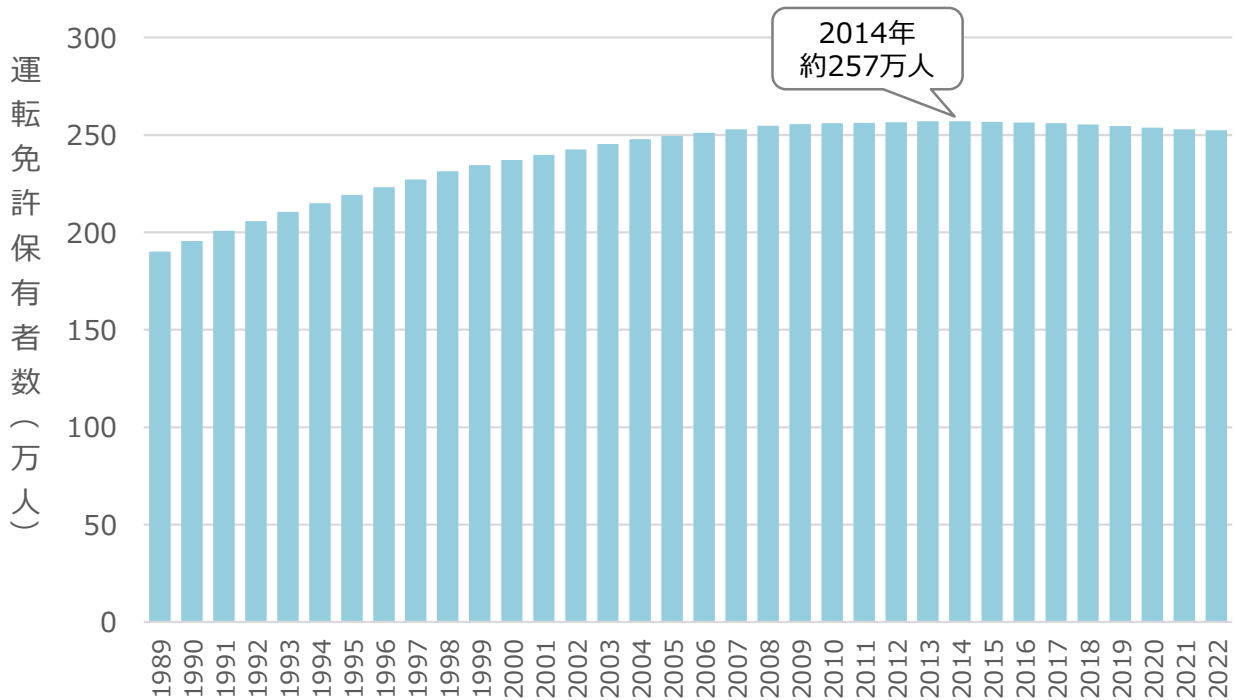
コメント

- ・県をまたぐ交通について追加整理  
静岡空港、東海道新幹線、東海道本線、  
高速バス、航路などを記載
- ・主な都市、施設との関係性も示す

## ⑤ 運転免許の保有・返納状況

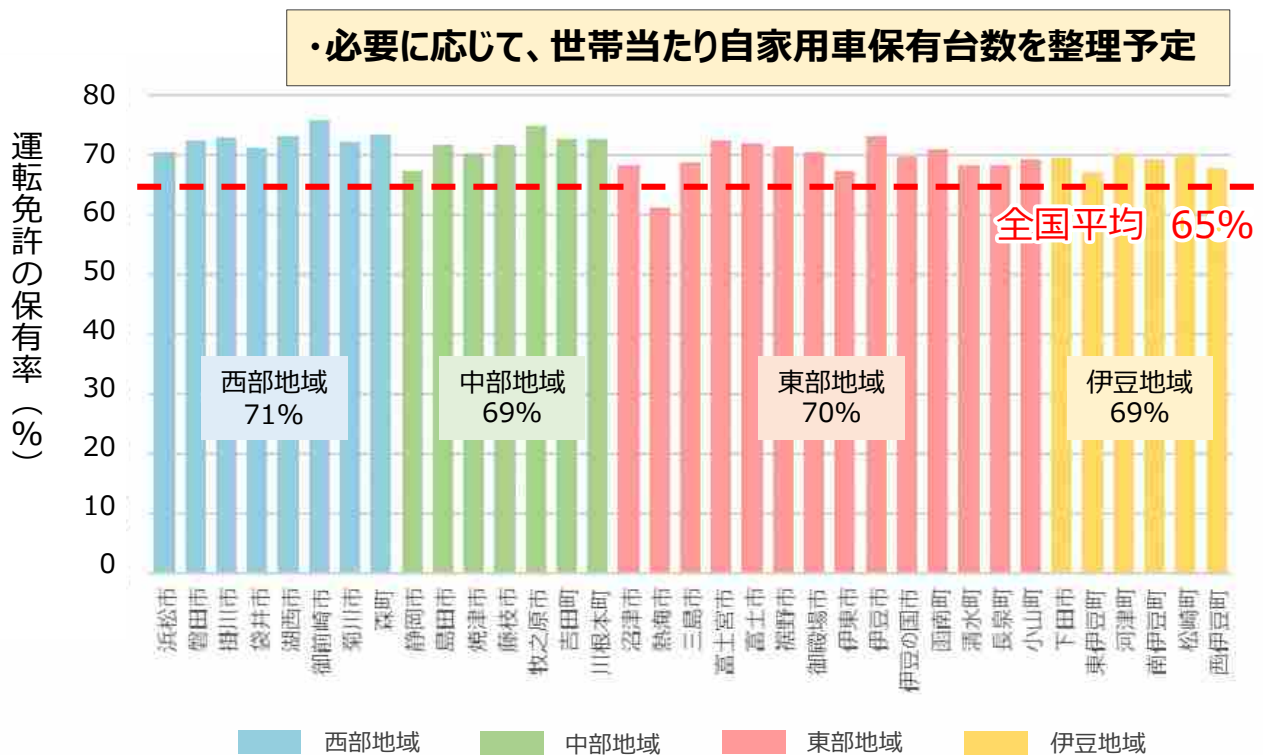
運転免許保有者数は、これまで増加を続けてきましたが、2014年をピークにゆるやかな減少に転じています。

2021年の人口当たり運転免許保有者数を地域別にみると、御前崎市や森町をはじめとした西部地域に属する市町がやや高くなっていますが、地域による差はほとんどみられません。



出典：1989年～2021年 令和3年版静岡県交通年鑑（静岡県警）、  
2022年 令和4年版運転免許統計（警察庁）

図 1-8 運転免許保有者数の推移



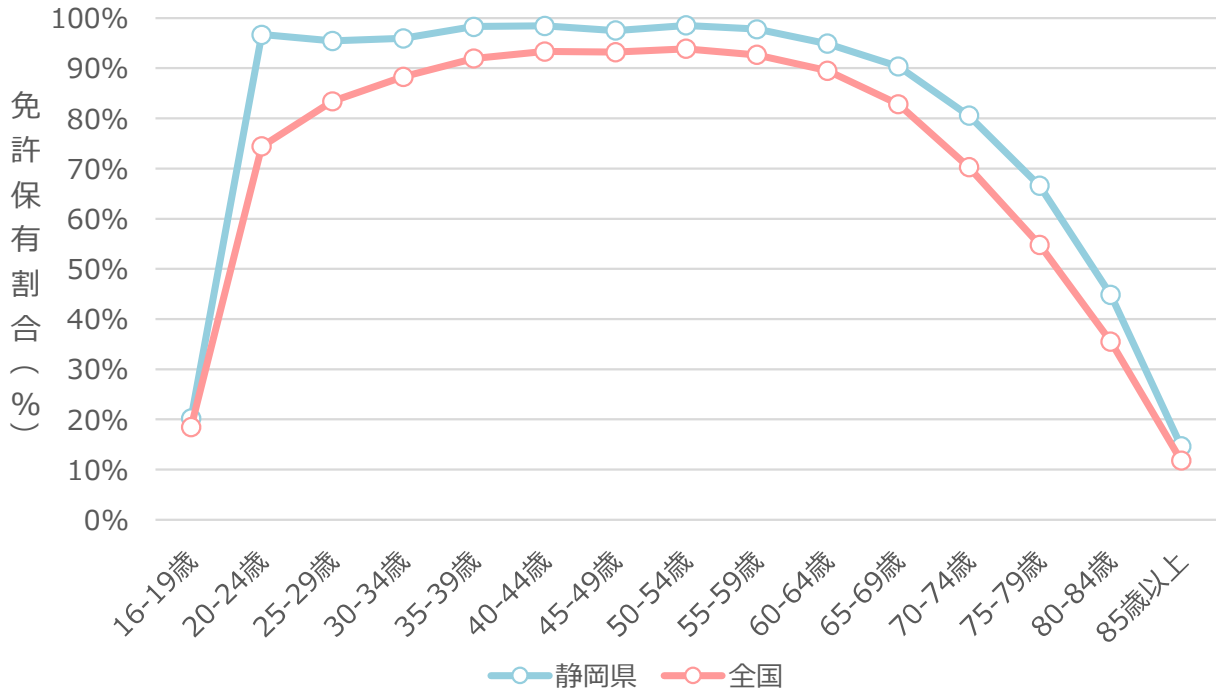
出典：令和3年版静岡県交通年鑑（静岡県警）

図 1-9 市町別運転免許の保有率



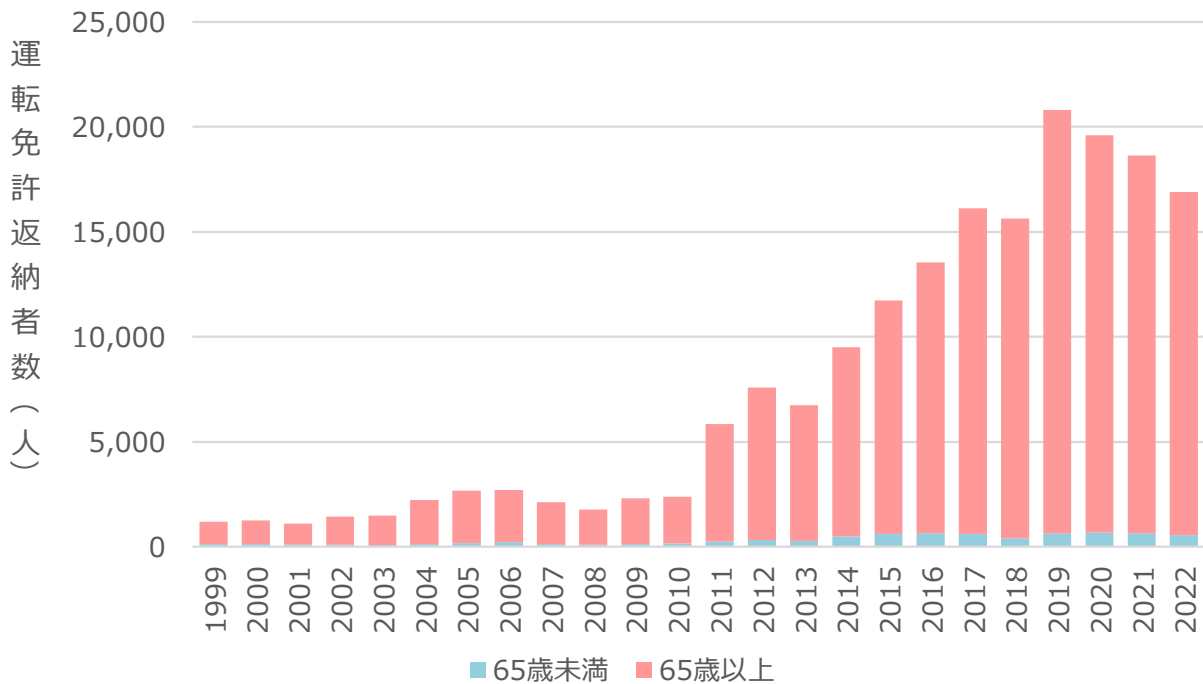
2022年における運転免許保有率は、全国値と比べて全世代で高くなっています。全国値には、鉄道が発達した首都圏等も含まれるものの、特に20-24歳代では全国値よりも20ポイント以上高くなっています。

一方、運転免許返納者数をみると、2019年まで増加を続けていましたが、新型コロナウイルス感染症の影響が広まった2020年以降は減少に転じています。なお、運転免許返納者の90%以上が65歳以上の高齢者となっています。



出典：令和4年版運転免許統計（警察庁）、人口推計（2022年10月1日）（総務省）、令和4年静岡県年齢別人口推計（静岡県統計調査課）

図 1-10 年齢階級別運転免許保有割合



出典：令和3年版静岡県交通年鑑（静岡県警）

図 1-11 運転免許返納者数の推移

## ⑥移動特性

コメント

- ・県内の移動特性について追加整理予定  
例) ○○市から▲▲市への流動が多い  
××地域と●●地域の結びつきが強い など
  - ・都市、交通結節点、施設、医療施設等との  
関係性も示す
- ※PT調査結果等の活用を想定

## ⑦観光交流客数等

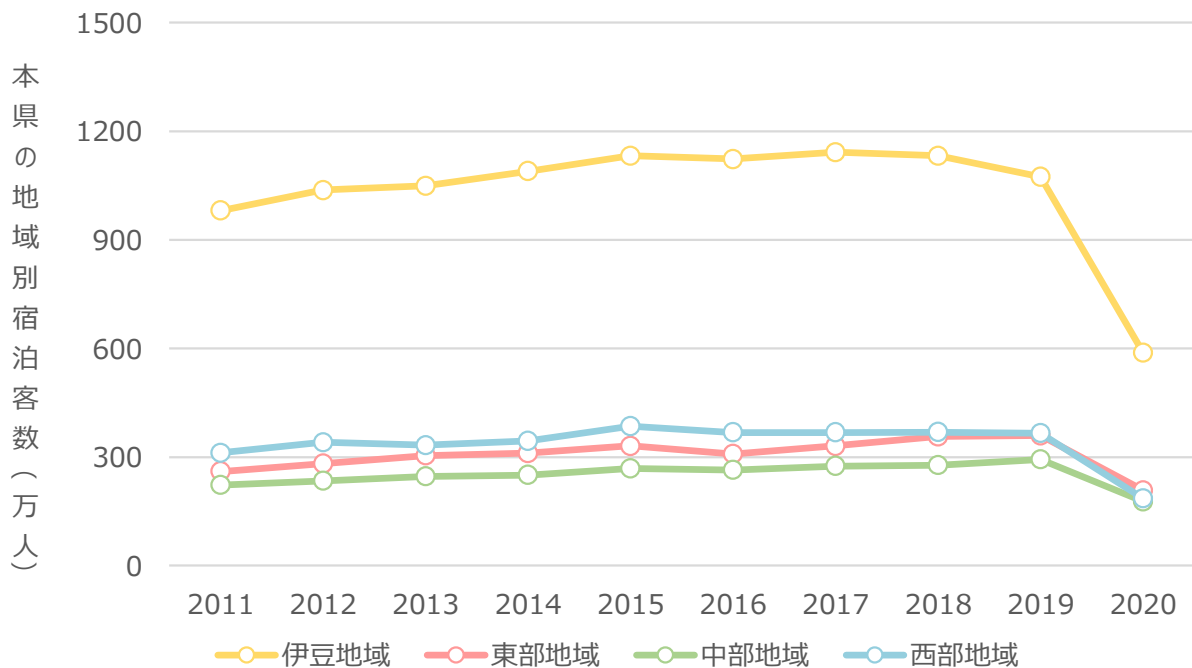
本県の観光交流客数は、伊豆地域と東部地域で約6割を占めています。2011年以降の推移をみると、2017年をピークに微減傾向となっていました。2020年は新型コロナウイルス感染症拡大に伴う人流抑制などの影響により大きく減少しています。

また、宿泊者の多くは伊豆地域に宿泊しており、他の地域は300万人前後で推移しているのに対し、伊豆地域では、新型コロナウイルス感染症拡大前は900～1,200万人で推移しています。



出典：各年静岡県観光交流の動向（静岡県観光政策課）

図 1-12 静岡県内の観光客交流客数の推移



出典：各年静岡県観光交流の動向（静岡県観光政策課）

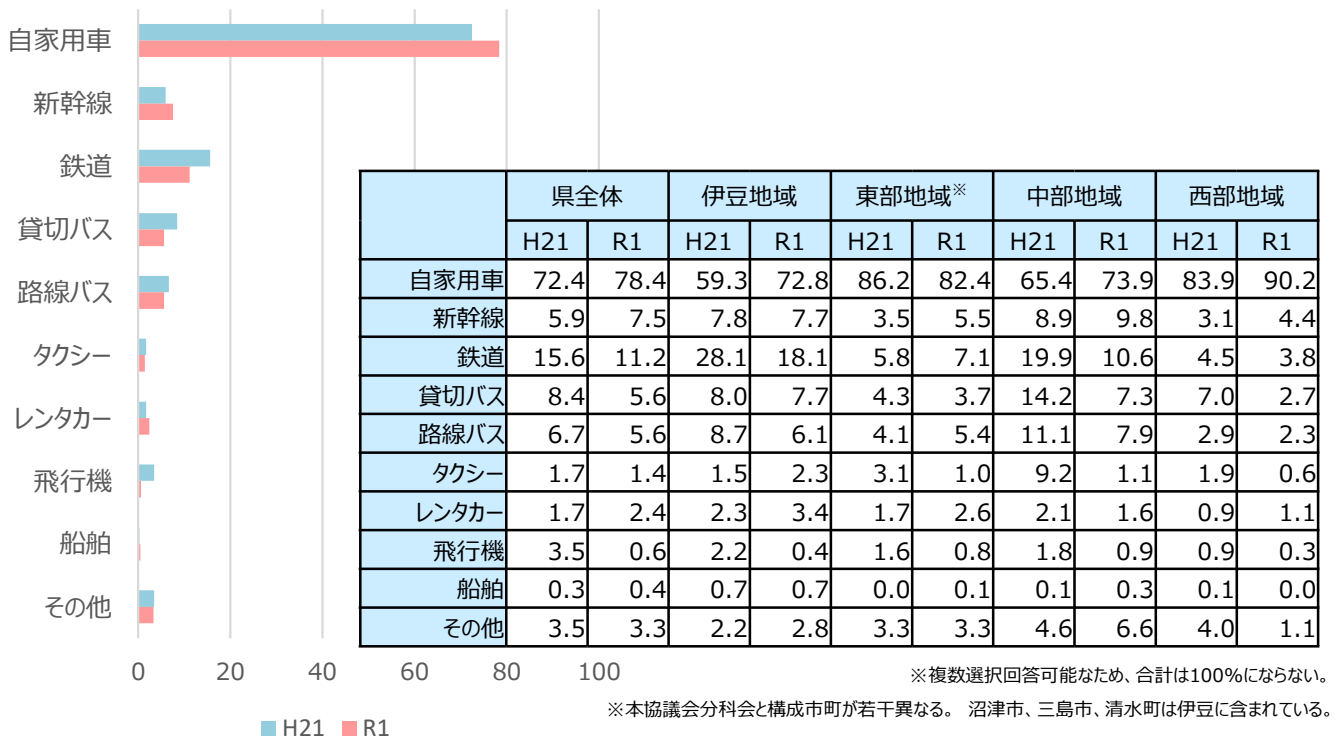
図 1-13 静岡県内の地域別宿泊客数の推移

旅行者の利用交通手段は、2009年度時点で自家用車の利用が7割超と多数を占めていましたが、さらにここ10年で自家用車割合が増加しています。一方で、鉄道や貸切・路線バス、タクシーの割合は減少しており、公共交通の利用から自家用車利用へとシフトしたものと考えられます。

地域別にみると、どの地域も自家用車利用の比率が一番高いものの、伊豆地域、中部地域における公共交通機関の利用比率は、富土地域、西部地域と比較して、若干高くなっています。

なお、外国人旅行者数は、政府のインバウンド推進策を背景に、2009年から2019年の10年間で約6～7倍に増加しましたが、2020年は新型コロナウイルス感染症拡大に伴う外国人入国禁止措置の影響で激減しています。

旅行者の利用交通手段



出典：各年静岡県における観光の流動実態と満足度調査（静岡県観光政策課）

図 1-14 旅行者の利用交通手段



出典：各年静岡県における観光の流動実態と満足度調査（静岡県観光政策課）

図 1-15 静岡県内の外国人延宿泊者数の推移

## ⑧ 交通渋滞の発生

国、県、市等の関係者で構成される「静岡県道路交通渋滞対策推進協議会」では、速度状況や交通量等を踏まえ、交通渋滞が著しい箇所を地域の主要渋滞箇所として、2012年に県内290箇所を指定しました。

その後、各種渋滞解消に関する取組の推進により、2012年から2023年までの間に24箇所が改善（2020年に1箇所追加）され、2023年6月時点では267箇所まで減少しています。

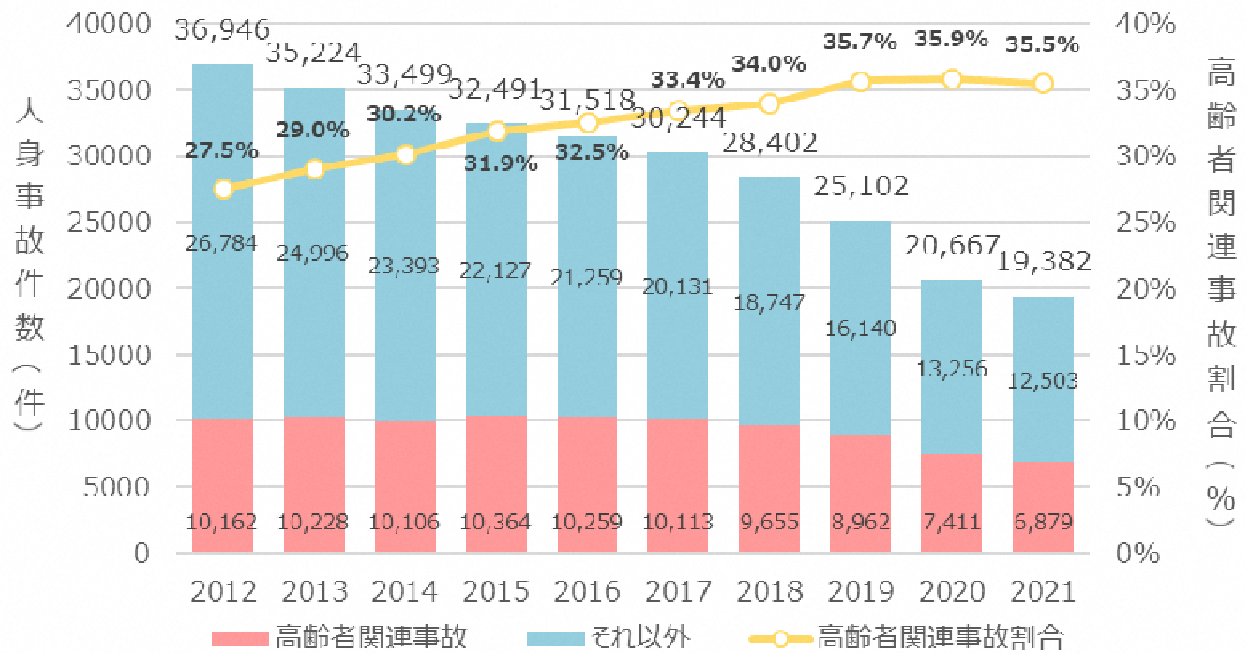
表 1-1 主要渋滞箇所の改善・追加の状況

年度	箇所数	改善箇所数	追加箇所数
2012年 (選定時)	290	—	—
2013年	290	0	0
2014年	290	0	0
2015年	289	1	0
2016年	283	6	0
2017年	280	3	0
2018年	280	0	0
2019年	278	2	0
2020年	278	1	1
2021年	278	0	0
2022年	273	5	0
2023年	267	6	0

出典：静岡県道路交通渋滞対策推進協議会 H P

## ⑨交通事故の発生

県内の人身事故発生件数は減少傾向で推移しており、直近の2021年には19,382件となりました。県民人口に照らせば、年間で1,000人当たり5件の人身事故が発生したことになります。また、人身事故発生件数のうち高齢者関連事故の占める割合は、3分の1を上回っています。



出典：令和3年版交通年鑑（静岡県警）

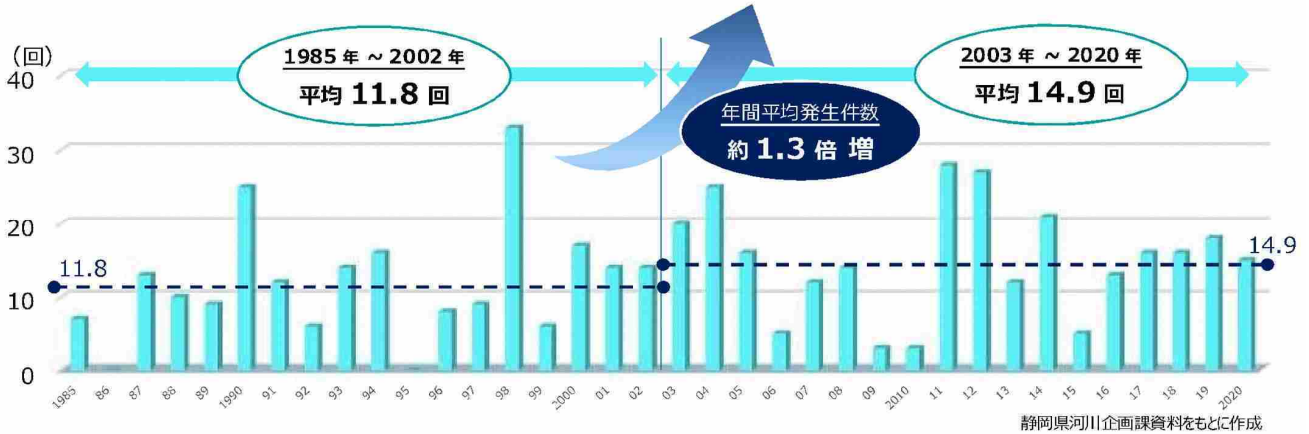
図 1-16 県内人身事故発生件数の推移

## ⑩災害の激甚化・頻発化

本県における短時間強雨※の発生回数は、1985年～2002年までの18年間で平均11.8回であったのに対し、2003年～2020年の18年間では平均14.9回と約1.3倍に増加するほか、近年10年間の土砂災害発生件数は、年平均で約50件となっています。

また、南海トラフ巨大地震が発生すると、県内各地に甚大な被害が発生すると想定されています。

※ 1時間雨量50mm以上



出典：美しい“ふじのくに”インフラビジョン（静岡県建設政策課）

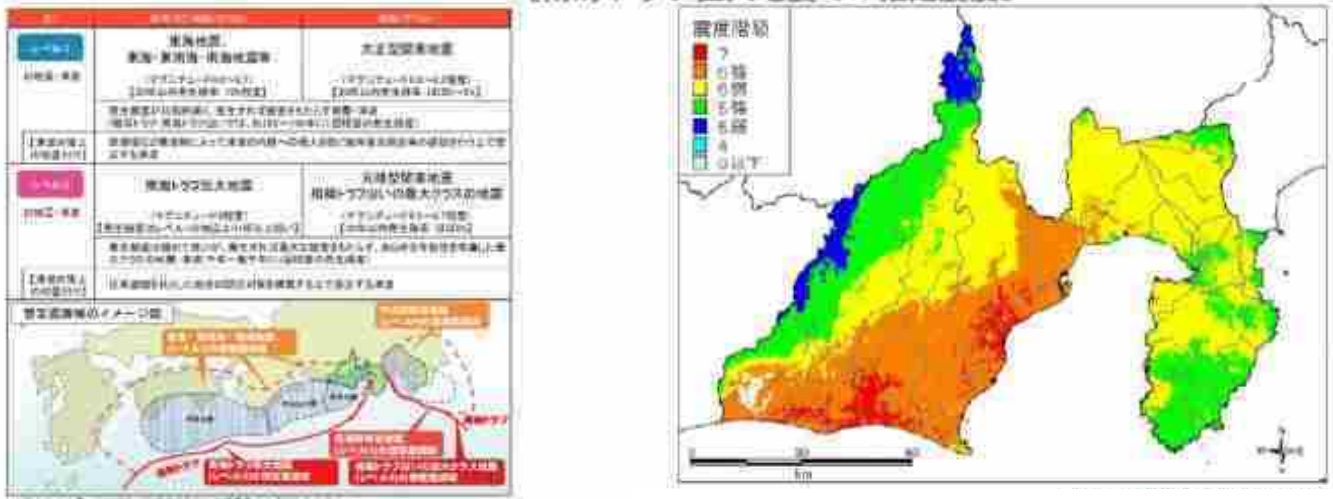
図 1-17 短時間強雨の年間発生回数



出典：美しい“ふじのくに”インフラビジョン（静岡県建設政策課）

図 1-18 土砂災害の発生件数（近年10年間）

## 【静岡県第4次地震被害想定での想定地震】 【南海トラフ巨大地震での推定震度】



出典：静岡県第4次地震被害想定（静岡県危機政策課）

図 1-19 南海トラフ地震

## ⑪CO2発生状況

県内の温室効果ガス排出量は、基準年度の2013年度から目標年度の2030年度までに46.6%削減することを目標に設定していますが、2018年度（新型コロナウイルス感染症発生前）の排出量は2,931万トン、2013年度からの削減率は13%にとどまっています。

運輸部門では、2018年度の温室効果ガス排出量は573万トン、2013年度からの削減率は3%となっています。

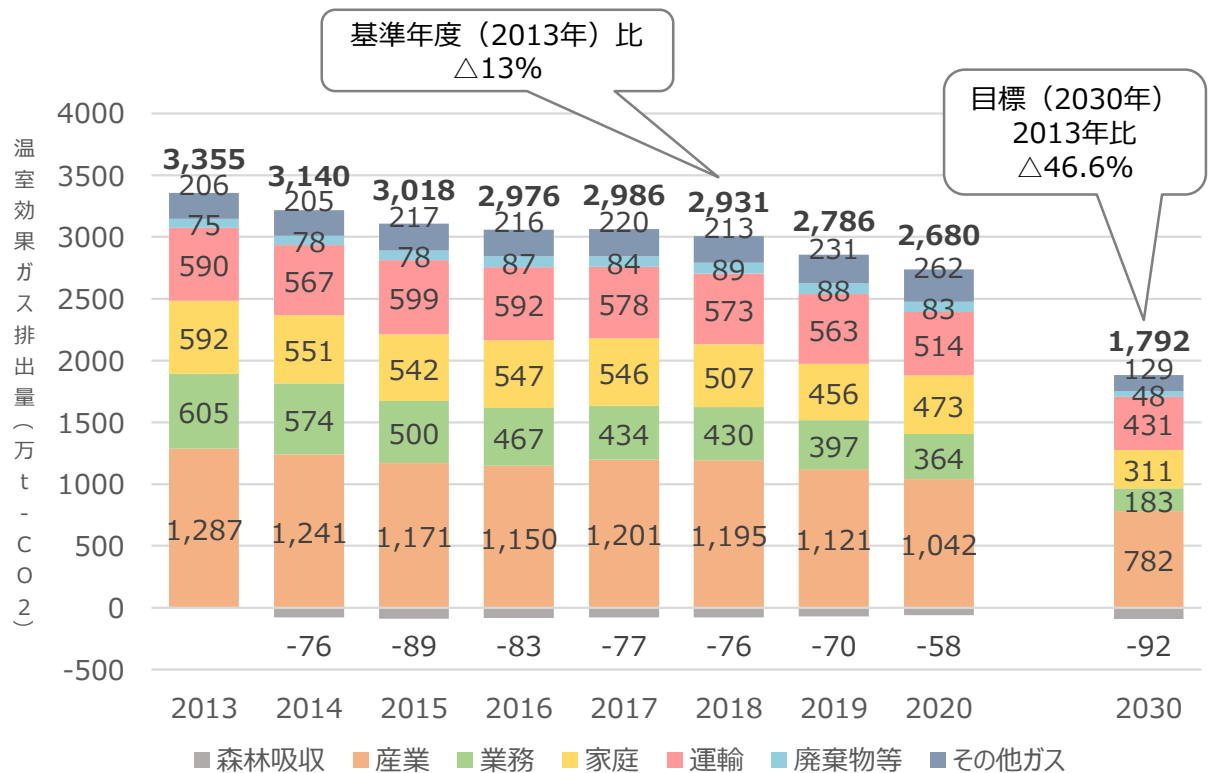


図 1-20 県内温室効果ガス排出量の推移

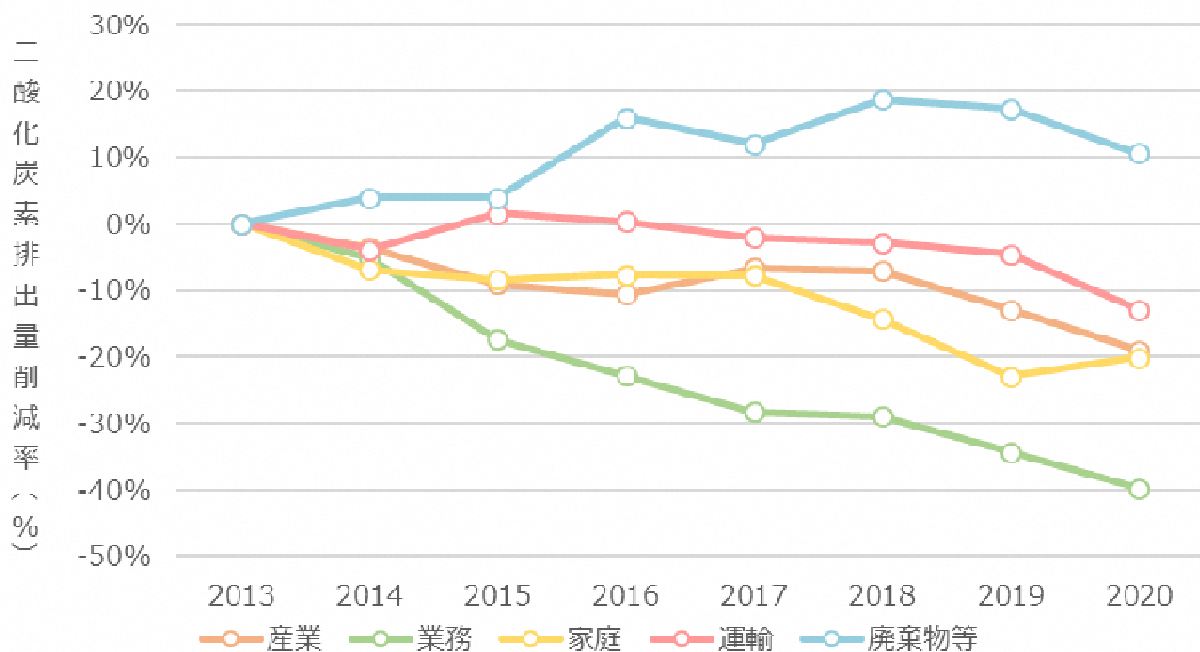


図 1-21 二酸化炭素排出量の部門別削減率の推移



以上で整理した本県における地域の現状等について、下表の通りポイントを整理しました。

表 1-2 地域の現状等のポイント

項目	ポイント
①人口の状況 ②高齢化の状況 ③世帯数	<ul style="list-style-type: none"> <li>2005年をピークに人口減少、2045年には300万人を割り込む見込み</li> <li>65歳以上の人口割合今後も増加する見込み</li> <li>高齢化率は約30%と全国平均と同程度で進行</li> <li>世帯数は2020年をピークに今後減少する見込み</li> </ul>
④県をまたぐ交通ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> <li>～～ 今後作成 ～～</li> </ul>
⑤運転免許	<ul style="list-style-type: none"> <li>運転免許の保有者数は2014年をピークに減少傾向</li> <li>本県の運転免許の保有率は約70%であり、県内全域で同程度</li> <li>返納者数は2011年以降急激に増加していたが、2020年以降は減少</li> </ul>
⑥移動特性	<ul style="list-style-type: none"> <li>～～ 今後作成 ～～</li> </ul>
⑦観光交流客数	<ul style="list-style-type: none"> <li>2017年頃までは観光交流客数、宿泊客数ともに増加傾向にあったが、新型コロナウイルス感染症の影響で大幅減少</li> <li>県全体に占める伊豆地域の観光交流客数は約3割、宿泊客数は約6割で推移</li> <li>観光客の移動手段は自家用車が主であり、10年前より自家用車割合は増加</li> <li>外国人観光客は2009年からの10年間で6～7倍に増加（コロナ禍前）</li> </ul>
⑧交通渋滞	<ul style="list-style-type: none"> <li>2012年に県内290箇所が主要渋滞箇所として指定されたが、各種取組の推進により、2023年6月時点で267箇所まで減少</li> </ul>
⑨交通事故	<ul style="list-style-type: none"> <li>県内の人身事故発生件数は減少傾向、直近の2021年には19,382件発生</li> <li>県民人口に照らせば、年間で1,000人当たり5件の人身事故が発生</li> <li>人身事故発生件数のうち高齢者関連事故の占める割合は、3分の1を上回る</li> </ul>
⑩災害	<ul style="list-style-type: none"> <li>短時間強雨の発生回数が増加し土砂災害発生件数は年平均で50回以上</li> <li>南海トラフ巨大地震が発生すると、県内各地に甚大な被害が発生する恐れ</li> </ul>
⑪CO2	<ul style="list-style-type: none"> <li>2018年度（新型コロナウイルス感染症発生前）の温室効果ガス排出量は2,931万トン、2013年度からの削減率は13%にとどまる</li> <li>運輸部門では、2018年度の温室効果ガス排出量は573万トン、削減率は3%</li> </ul>

# 第2章 | 地域公共交通を取り巻く現状

## 第1節 地域公共交通の概況

### ①伊豆地域

東海岸において、東京・神奈川県方面から伊東市まではJR線が、伊東市から下田市まで伊豆急行が運行されているほか、内陸部では三島市から伊豆市まで伊豆箱根鉄道が運行されています。一方、西海岸は鉄道は無くバスの運行のみとなっています。一部バス未運行のエリアにおいて、デマンド交通が運行されています。

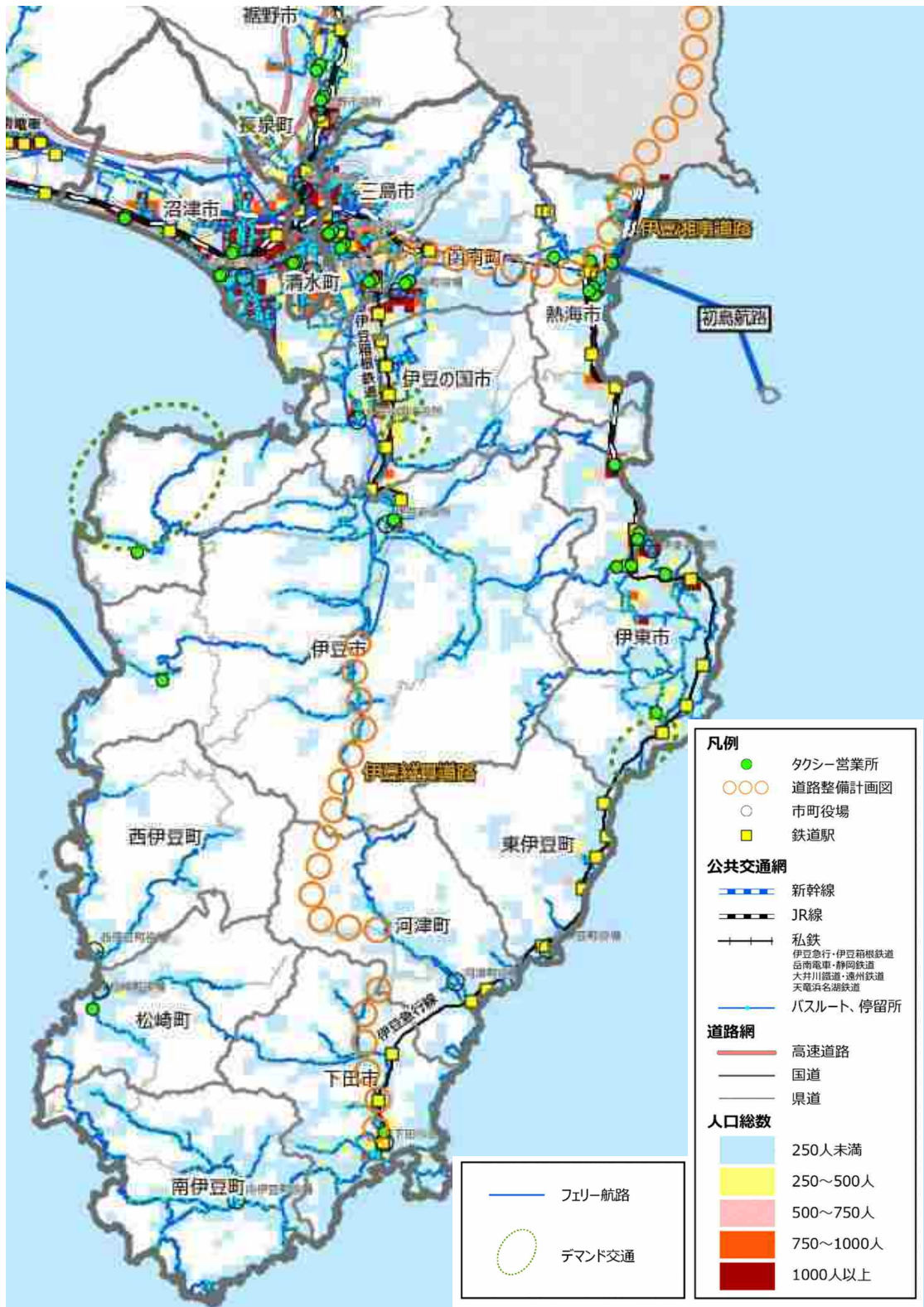


図 2-1 地域公共交通の概要（伊豆地域）

## ② 東部地域

新幹線及びJR線が東西を横断するほか、三島駅や沼津駅、富士駅からは南北方向にJR線、伊豆箱根鉄道、岳南電車が運行されています。新幹線の停車駅として、三島駅、新富士駅の2駅が存在していますが、三島駅とJR御殿場線が接続されていないほか、新富士駅と富士駅が接続されていない等、新幹線と在来線（JR線、民鉄）の乗継がしづらくなっています。

小山町等においては、バス未運行エリアについて、デマンド交通で広くカバーしています。

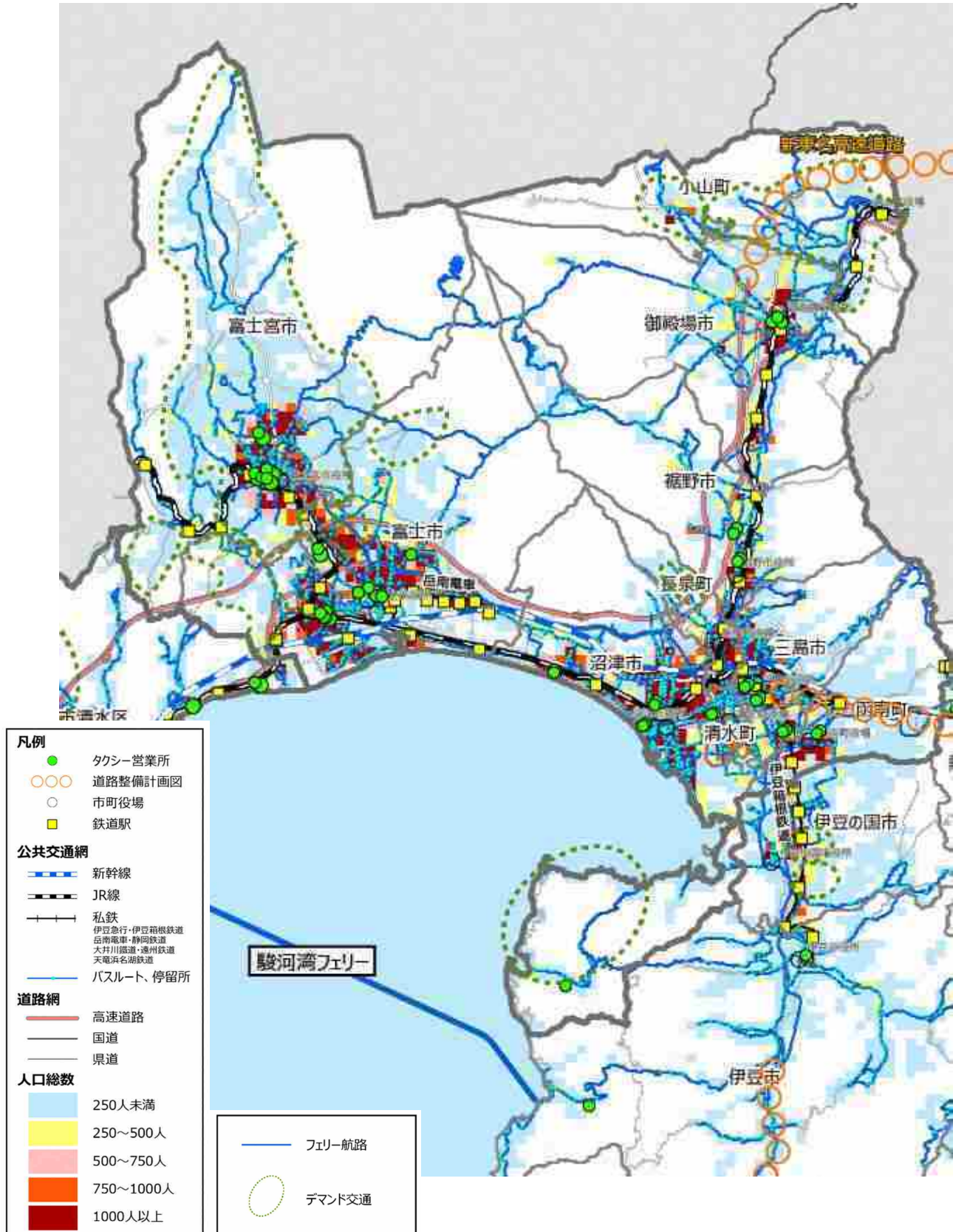


図 2-2 地域公共交通の概要（東部地域）

### ③ 中部地域

新幹線及びJR線が東西を横断するほか、静岡市内を南北に静岡鉄道が、金谷駅から北部に向けて大井川鉄道が運行されていますが、南北方向の移動はバスが中心となっています。清水区北部や藤枝市ではデマンド交通が運行されているほか、静岡市中心部にはタクシー営業所も多数立地しています。

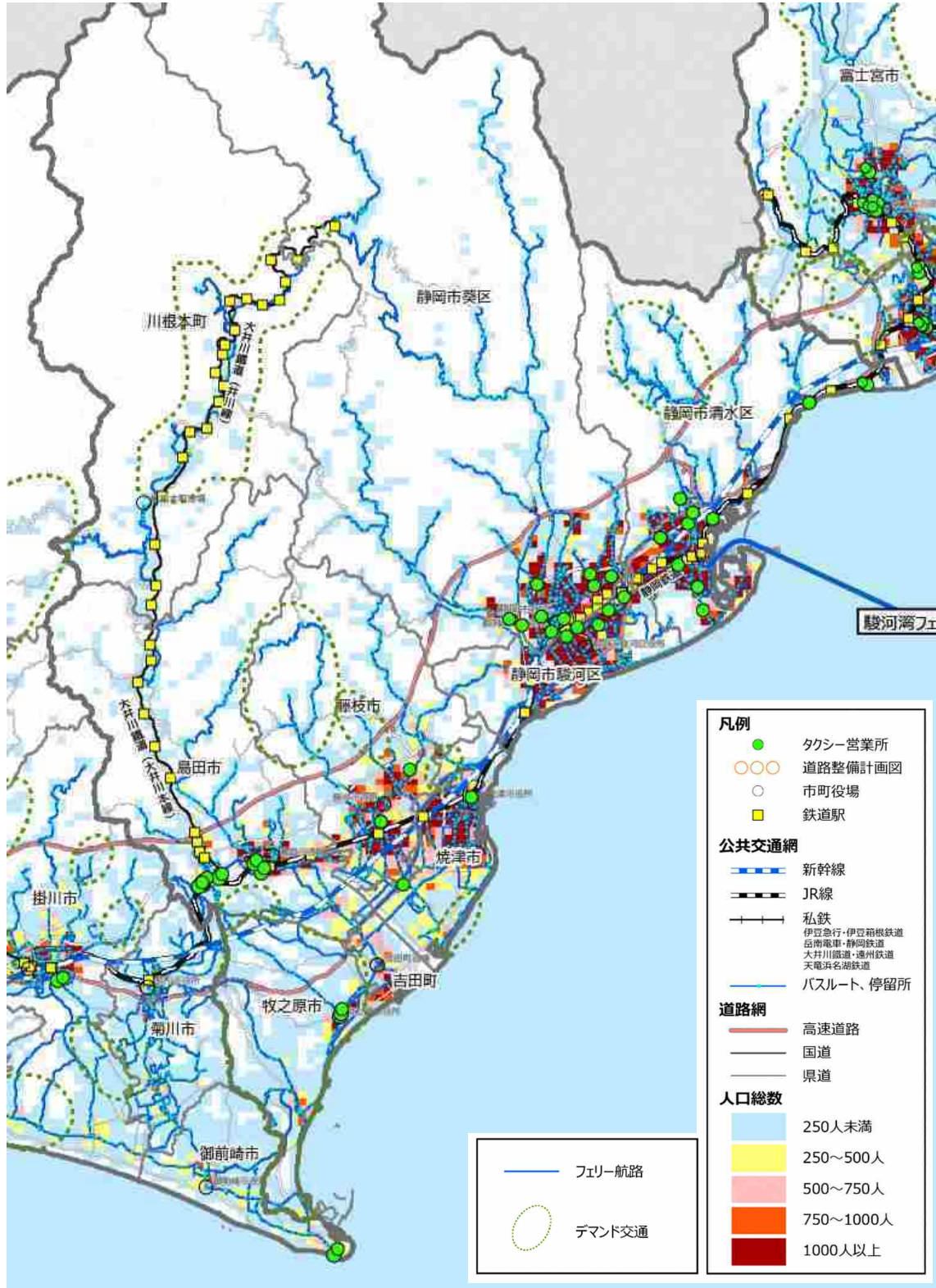


図 2-3 地域公共交通の概要（中部地域）

#### ④ 西部地域

新幹線及びJR線が東西を横断するほか、浜松市を南北に遠州鉄道が、掛川駅から浜名湖北部を経由して新所原駅までを結ぶ天竜浜名湖鉄道が運行しています。また、愛知県から浜松市北部を経由して長野県までJR飯田線が運行しています。

鉄道駅から路線バスが放射状に運行しているほか、一部の地域でデマンド交通が運行されています。

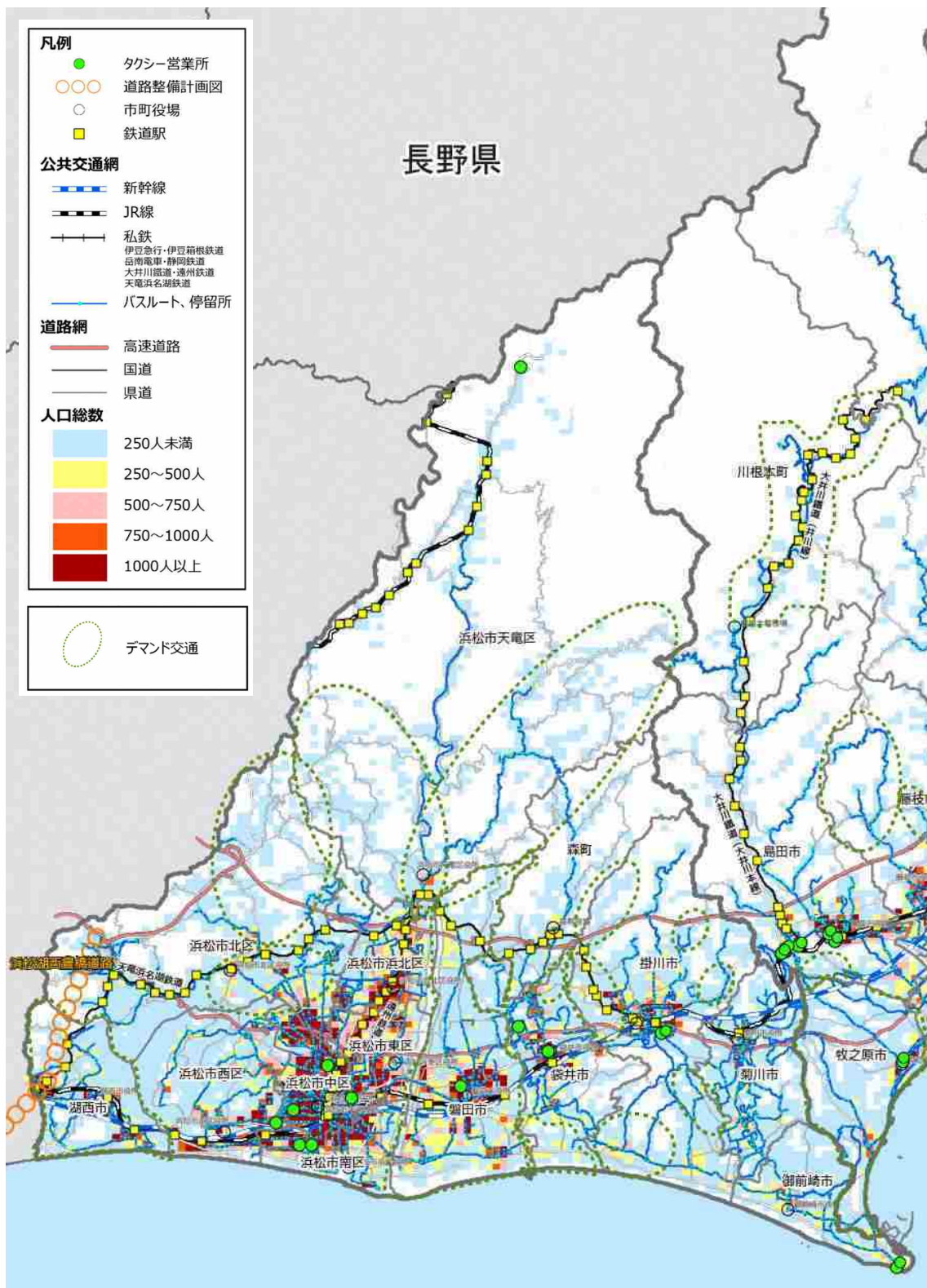


図 2-4 地域公共交通の概要（西部地域）

## 第2節 各モードの状況

### ① 鉄道

本県では、JR（東海及び東日本）2社6路線（新幹線含む）、民鉄7社8路線が運行されています。

JRの路線は、本県と隣接する神奈川県や山梨県、愛知県を連絡するように運行されており、民鉄についてはすべての路線において県内で区間が完結しています。

表 2-1 静岡県における鉄道の運行概要

事業者名	路線名	区間	営業キロ	輸送人員 (千人)
東海旅客鉄道	御殿場線	沼津～駿河小山	35.6	要確認
	身延線	富士～稲子	24	
	飯田線	小和田～出馬	28.4	
東日本旅客鉄道	伊東線	熱海～伊東	16.9	5,147
伊豆急行	伊豆急行線	伊東～伊豆急下田	45.7	2,700
伊豆箱根鉄道	駿豆線	三島～修善寺	19.8	7,505
岳南電車	岳南線	吉原～岳南江尾	9.2	693
静岡鉄道	静岡清水線	新静岡～新清水	11	9,512
大井川鐵道	大井川本線	金谷～千頭	39.5	362
	井川線	千頭～井川	25.5	
遠州鉄道	鉄道線	新浜松～西鹿島	17.8	7,778
天竜浜名湖鉄道	天竜浜名湖線	掛川～新所原	67.7	1,233

出典：数字でみる中部の運輸2023（中部運輸局）

※東海旅客鉄道、東日本旅客鉄道の区間、営業キロは、東海旅客鉄道及び東日本旅客鉄道のホームページ、Yahoo!路線情報をもとに記載  
東海旅客鉄道の輸送人員は以下の区間の合計値  
御殿場線 沼津～国府津  
身延線 富士～甲府  
飯田線 豊橋～辰野  
東日本旅客鉄道の輸送人員は以下の区間の合計値  
伊東線 熱海～伊東

伊豆地域

伊豆地域では、複数市町をまたぐ移動を担う広域幹線としてバサラ峠線、天城峠線など〇〇系統が、市町内での移動を担う地域内交通として〇〇系統が運行されています。特に、西伊豆地区には鉄道が運行していないことから、広域幹線が重要な役割を担っています。

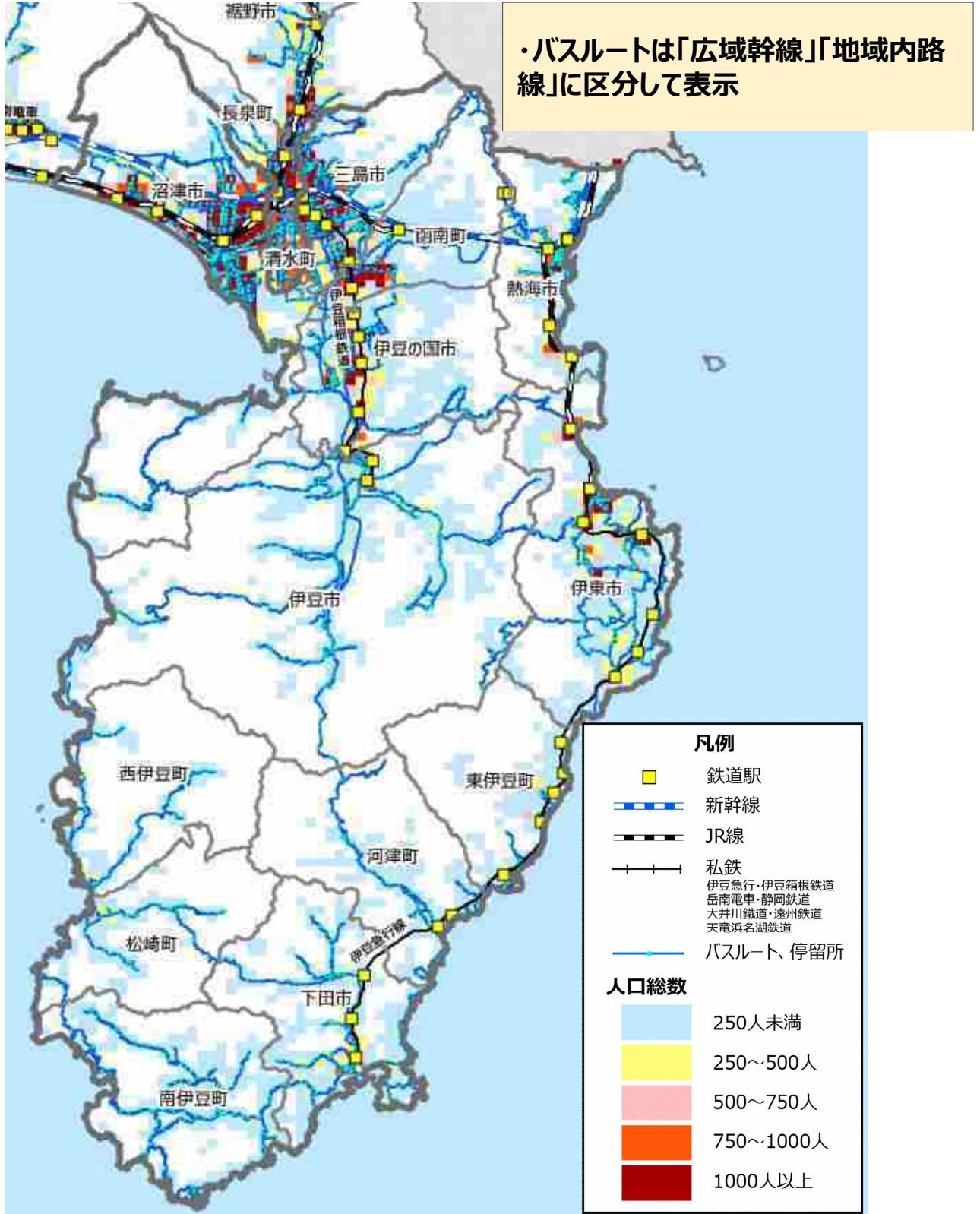


図 2-5 バス路線網・バス停（伊豆地域）

表 2-2 静岡県におけるバスの運行概要（伊豆地域）

区分	番号	実施主体	系統名	運行区間			広域幹線補助
				起点	経由	終点	
広域幹線	1	〇〇バス	〇〇線	〇〇	△△	□□	○
	2						
	3						
地域内交通	1	〇〇バス	〇〇線	〇〇	△△	□□	
	2						
	3						

※広域幹線を維持するために、必要に応じて、車両減価償却費に対する補助金も活用していく。

・鉄道の運行概要（P27）と同様のイメージで、事業者ごとの運行概要を整理



## 東部地域

コメント

・コメントは運行概要リストとあわせて後日追加

・バスルートは「広域幹線」「地域内路線」に区分して表示

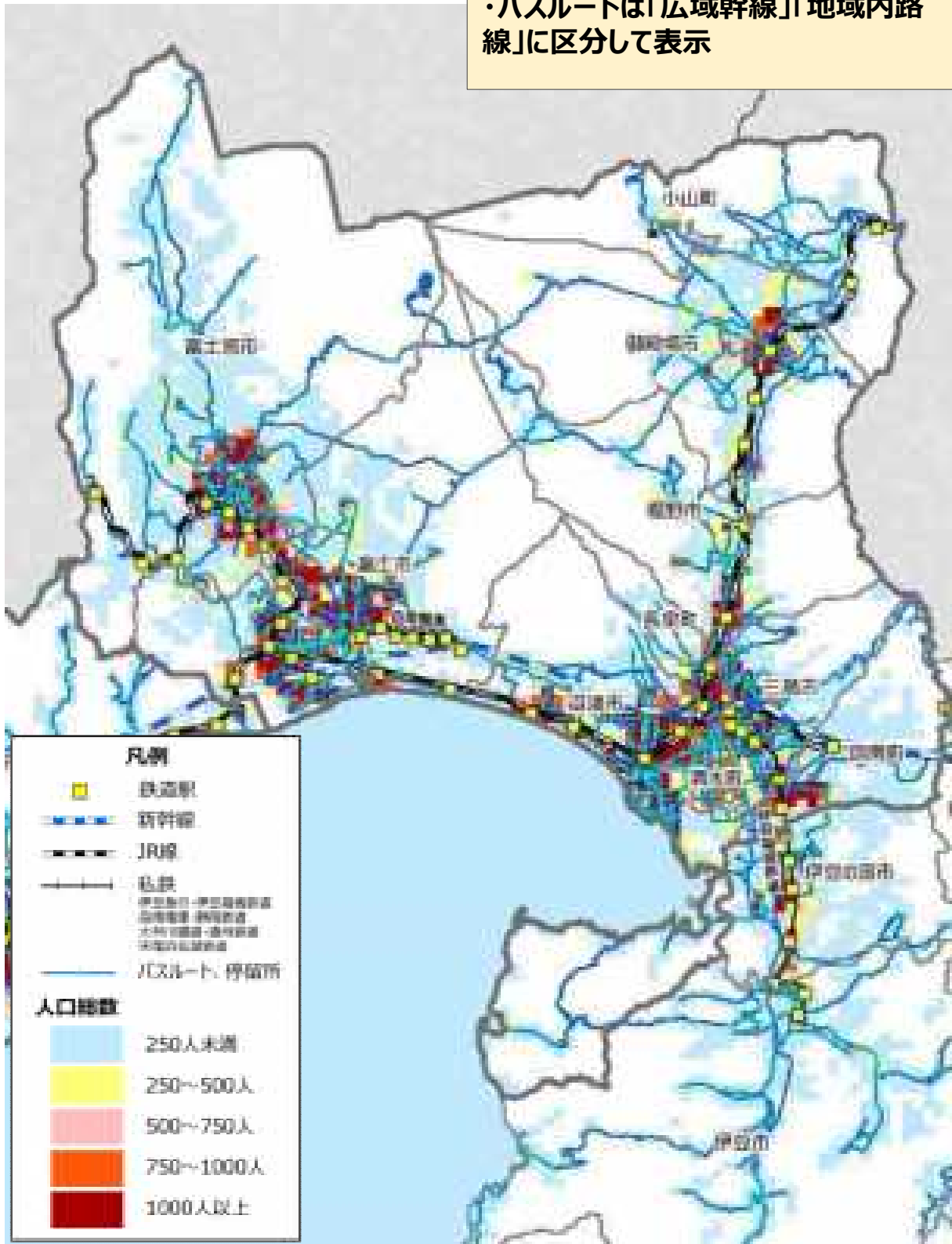


図 2-6 バス路線網・バス停（東部地域）

表 2-3 静岡県におけるバスの運行概要（東部地域）

区分	番号	実施主体	系統名	運行区間			広域幹線補助
				起点	経由	終点	
広域幹線	11	〇〇バス	〇〇線	〇〇	△△	□□	○
	12						
	13						
地域内交通	11	〇〇バス	〇〇線	〇〇	△△	□□	
	12						
	13						

※広域幹線を維持するために、必要に応じて、車両減価償却費に対する補助金も活用していく。

・鉄道の運行概要（P27）と同様のイメージで、事業者ごとの運行概要を整理

・コメントは運行概要リストとあわせて後日追加

コメント

・バスルートは「広域幹線」「地域内路線」に区分して表示

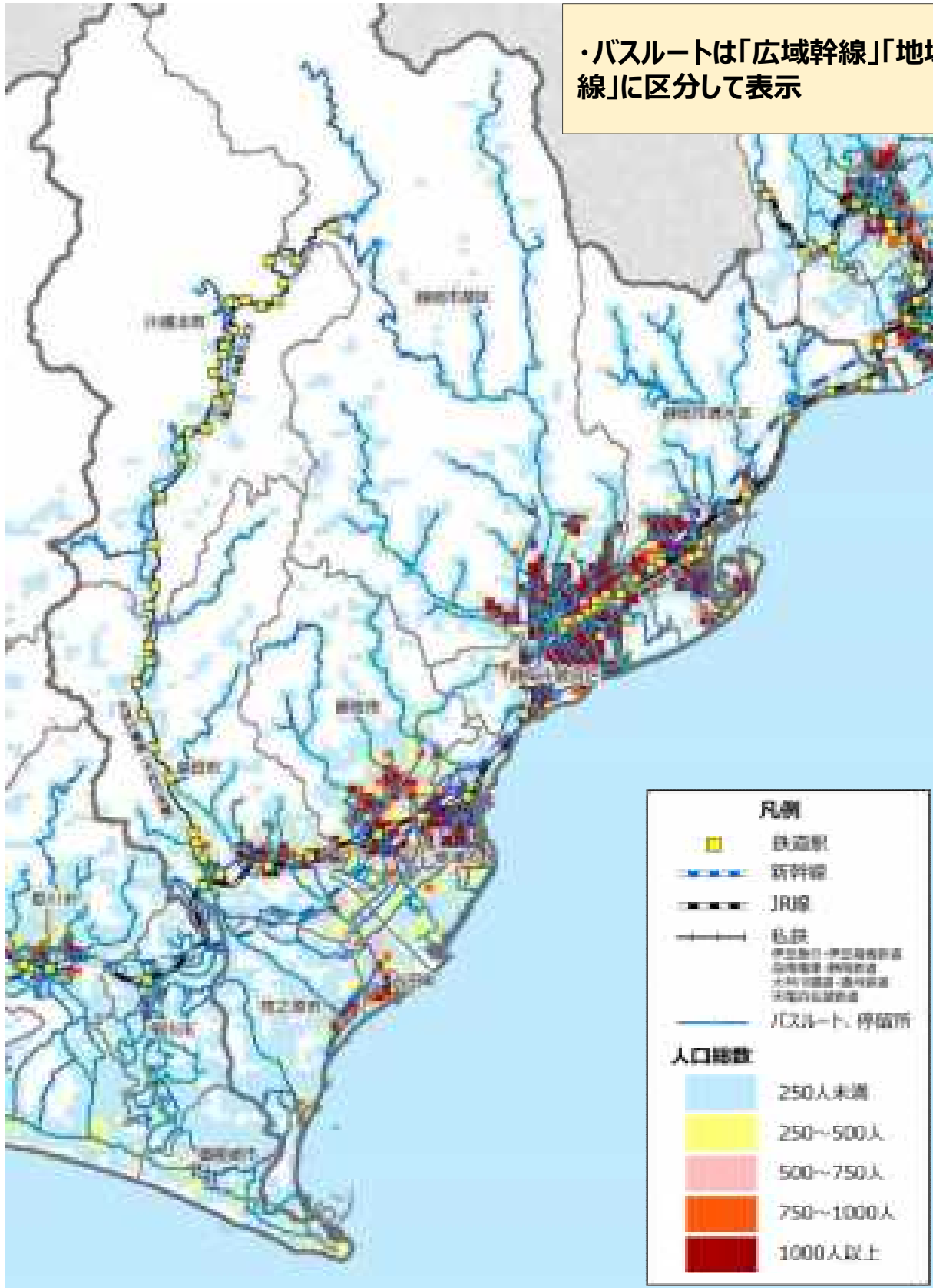


図 2-7 バス路線網・バス停（中部地域）

表 2-4 静岡県におけるバスの運行概要（中部地域）

区分	番号	実施主体	系統名	運行区間			広域幹線補助
				起点	経由	終点	
広域幹線	21	〇〇バス	〇〇線	〇〇	△△	□□	○
	22						
	23						
地域内交通	21	〇〇バス	〇〇線	〇〇	△△	□□	
	22						
	23						

※広域幹線を維持するために、必要に応じて、車両減価償却費に対する補助金も活用していく。

・鉄道の運行概要（P27）と同様のイメージで、事業者ごとの運行概要を整理

## 西部地域

コメント

・コメントは運行概要リストとあわせて後日追加

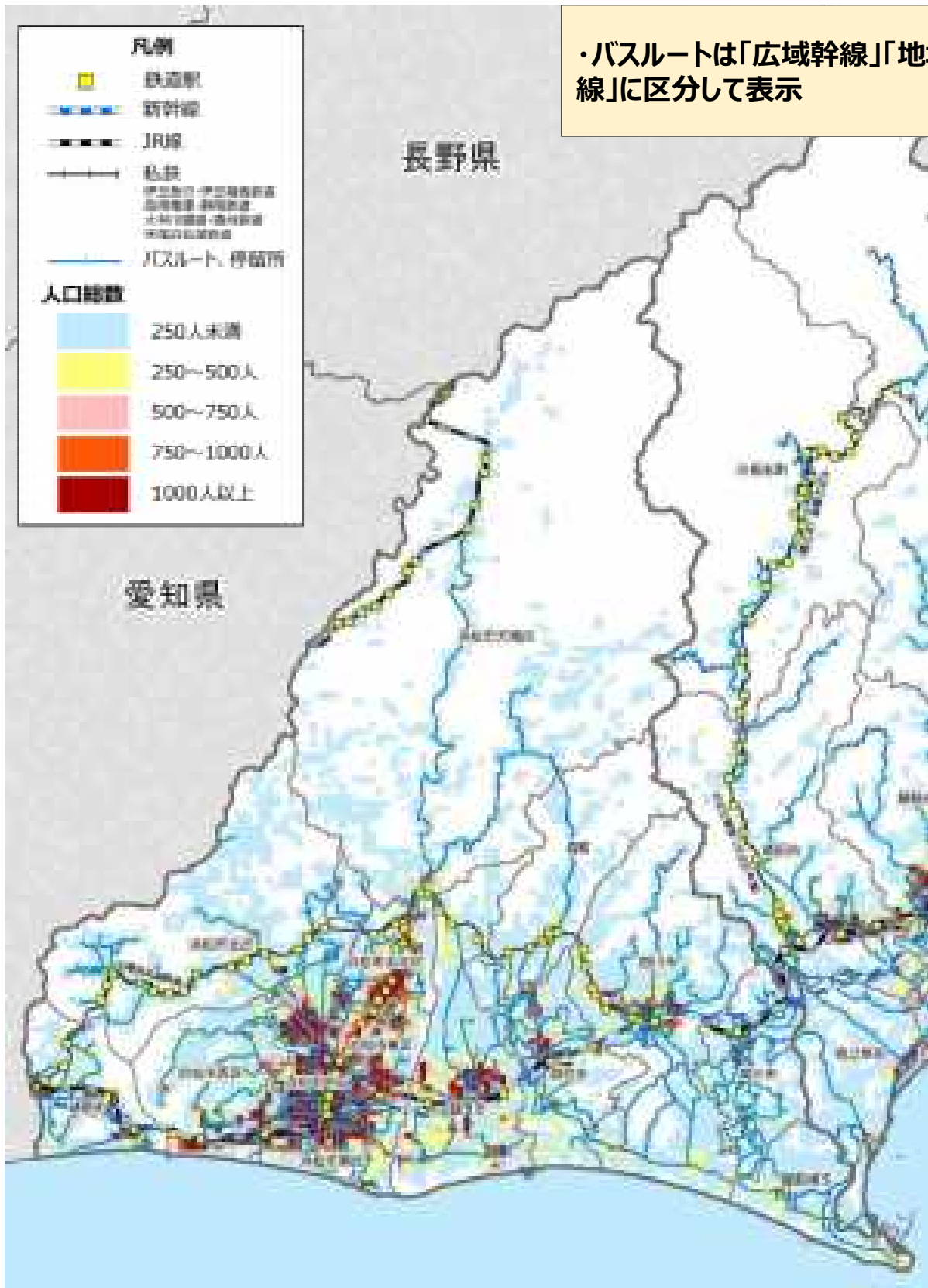


図 2-8 バス路線網・バス停（西部地域）

表 2-5 静岡県におけるバスの運行概要（西部地域）

区分	番号	実施主体	系統名	運行区間			広域幹線補助
				起点	経由	終点	
広域幹線	31	〇〇バス	〇〇線	〇〇	△△	□□	○
	32						
	33						
地域内交通	31	〇〇バス	〇〇線	〇〇	△△	□□	
	32						
	33						

※広域幹線を維持するために、必要に応じて、車両減価償却費に対する補助金も活用していく。

・鉄道の運行概要（P27）と同様のイメージで、事業者ごとの運行概要を整理

### ③タクシー

#### 伊豆地域

・目安として、営業所からの10km圏域を図示  
(10km=最大待ち時間を30分、迎車の速度を20km/hとして算出)

伊東市、熱海市、沼津市、三島市等の北部の市町では複数のタクシー営業所が分布していますが、伊豆半島の中央から南部にかけてはタクシー営業所がほとんどなく、伊豆市に2箇所、下田市、松崎町にそれぞれ1箇所分布しているのみです。

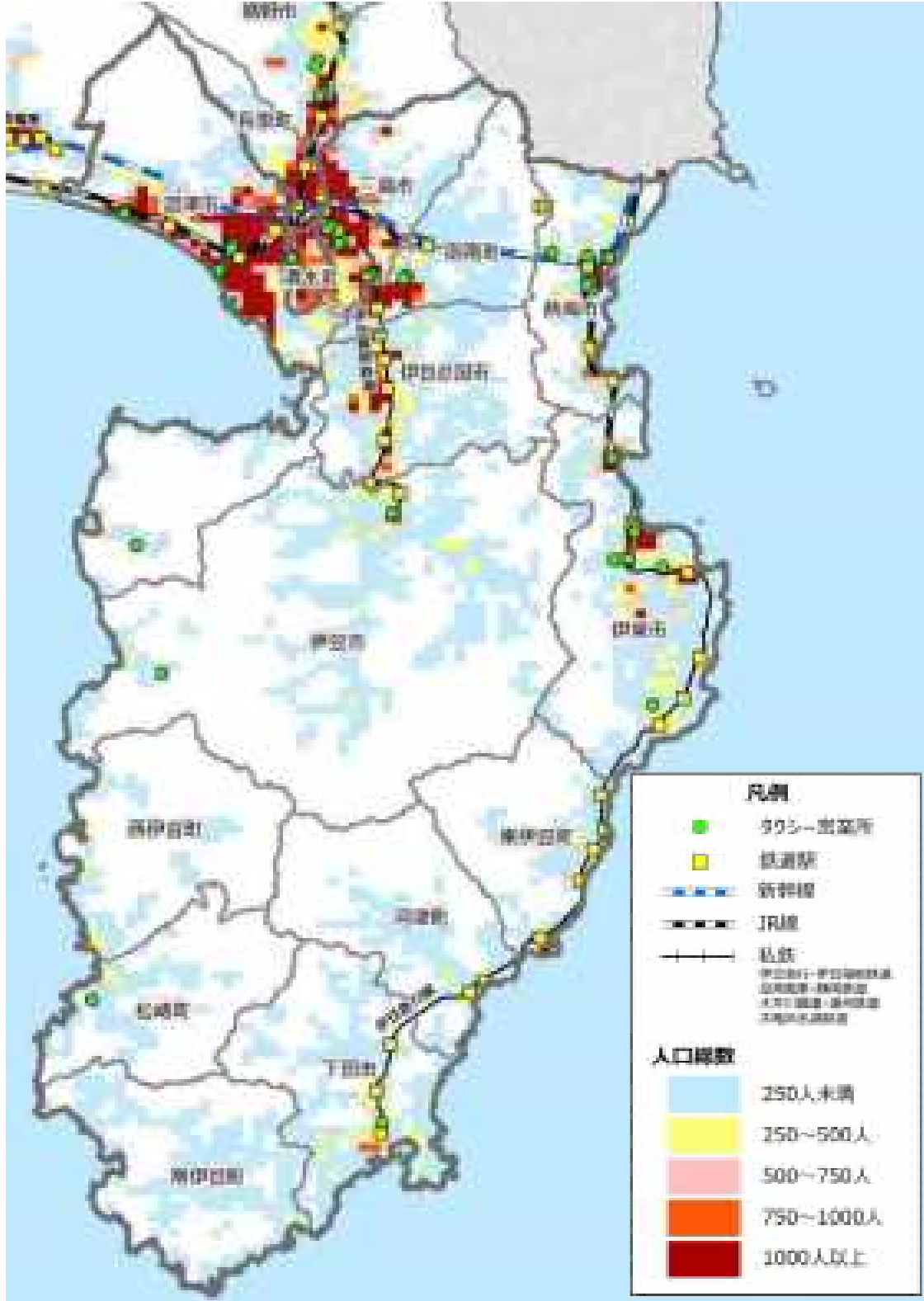


図 2-9 タクシー営業所 (伊豆地域)

## 東部地域

長泉町、小山町を除く各市町の中心部にタクシー営業所が分布しており、特に、富士宮市、富士市には、多くのタクシー営業所が集中しています。

・目安として、営業所からの10km圏域を図示  
(10km = 最大待ち時間を30分、迎車の速度を20km/hとして算出)

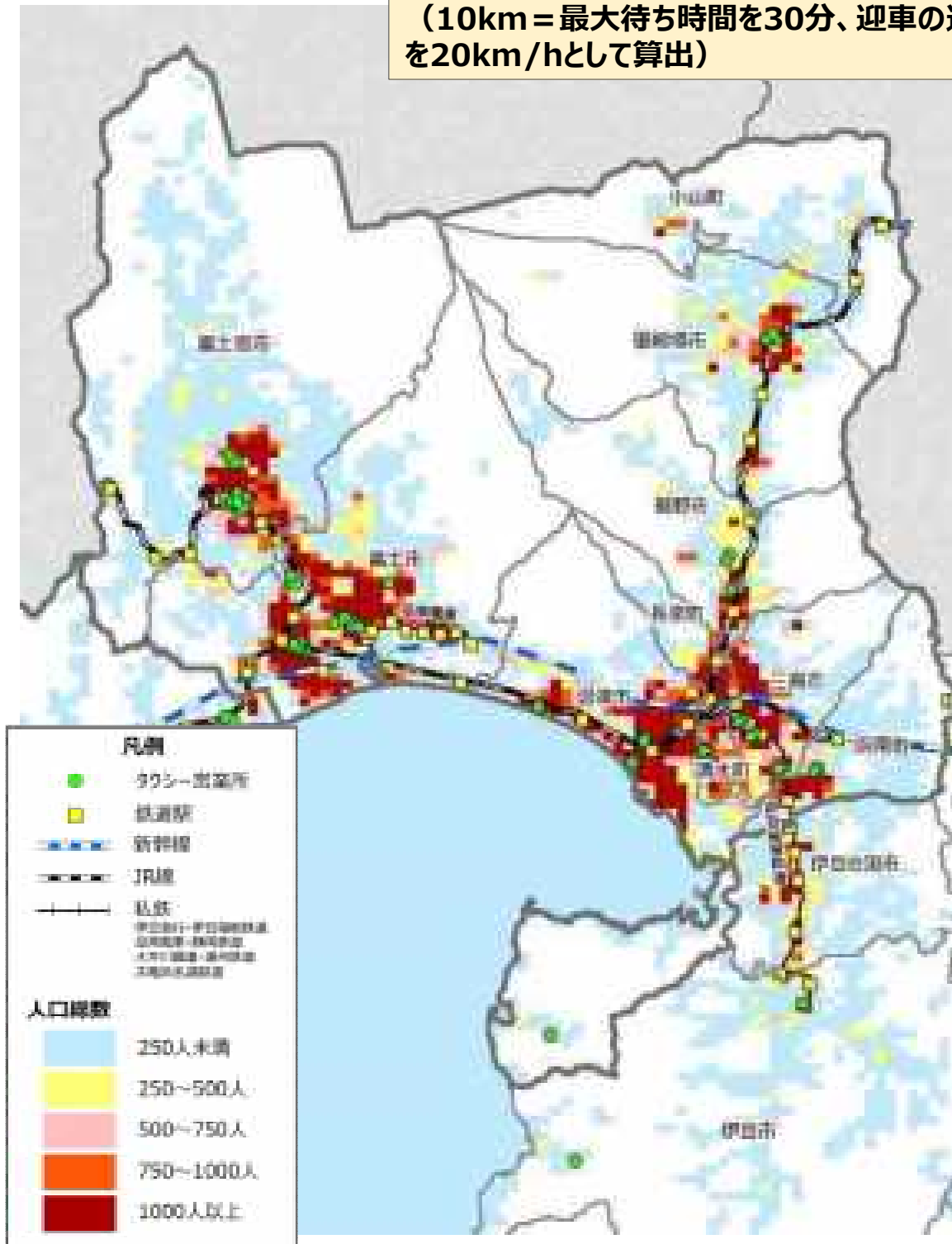


図 2-10 タクシー営業所 (東部地域)



## 中部地域

静岡市の中心部をはじめ、JR東海道線の沿線に多くのタクシー営業所が分布していますが、山間部にはタクシー営業所がありません。

・目安として、営業所からの10km圏域を図示  
 (10km = 最大待ち時間を30分、迎車の速度を20km/hとして算出)

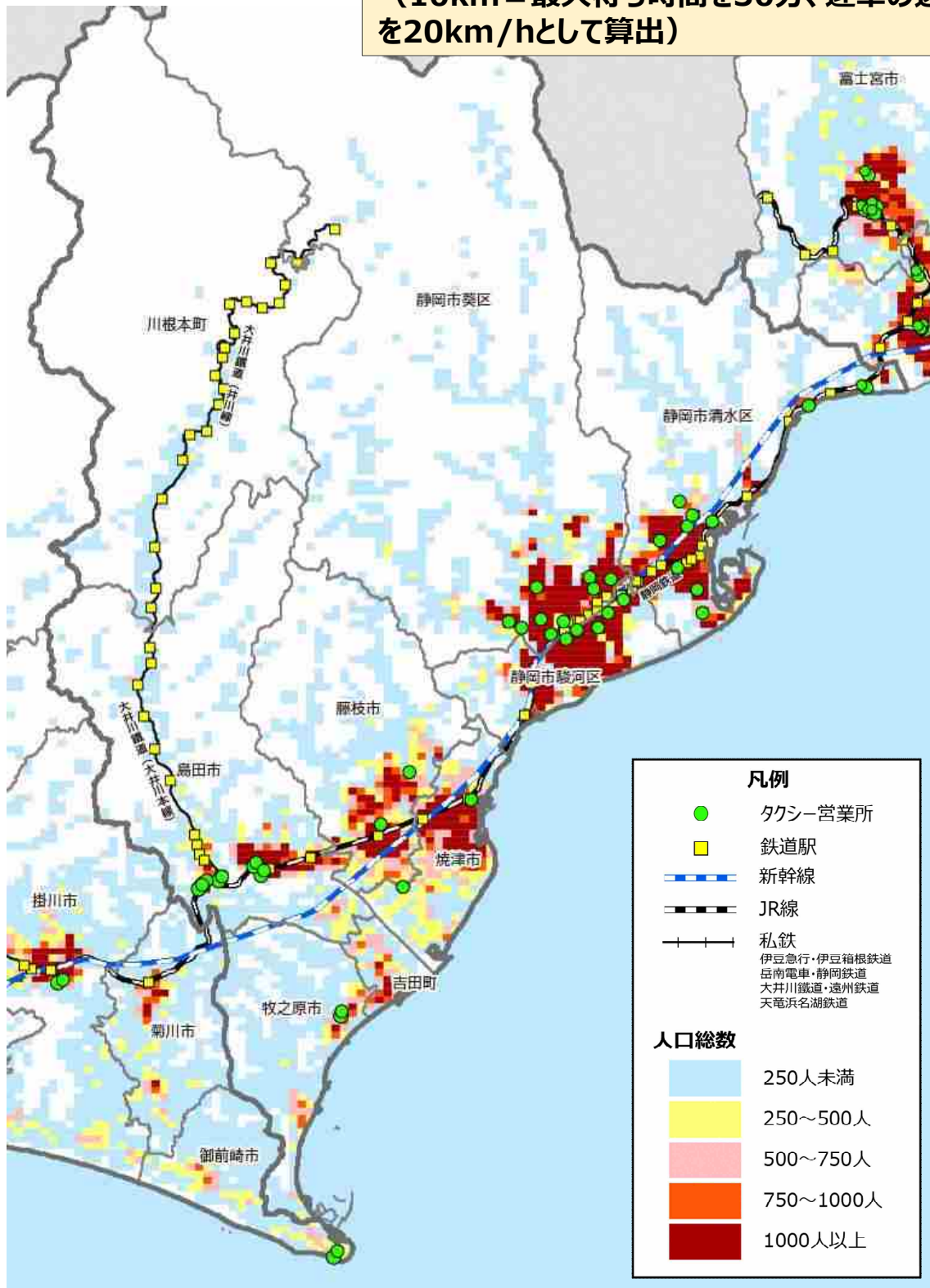


図 2-11 タクシー営業所 (中部地域)

## 西部地域

浜松市や磐田市、掛川市のJR東海道線沿線のほか、御前崎市の沿岸部にタクシー営業所が分布していますが、山間部にはタクシー営業所がありません。

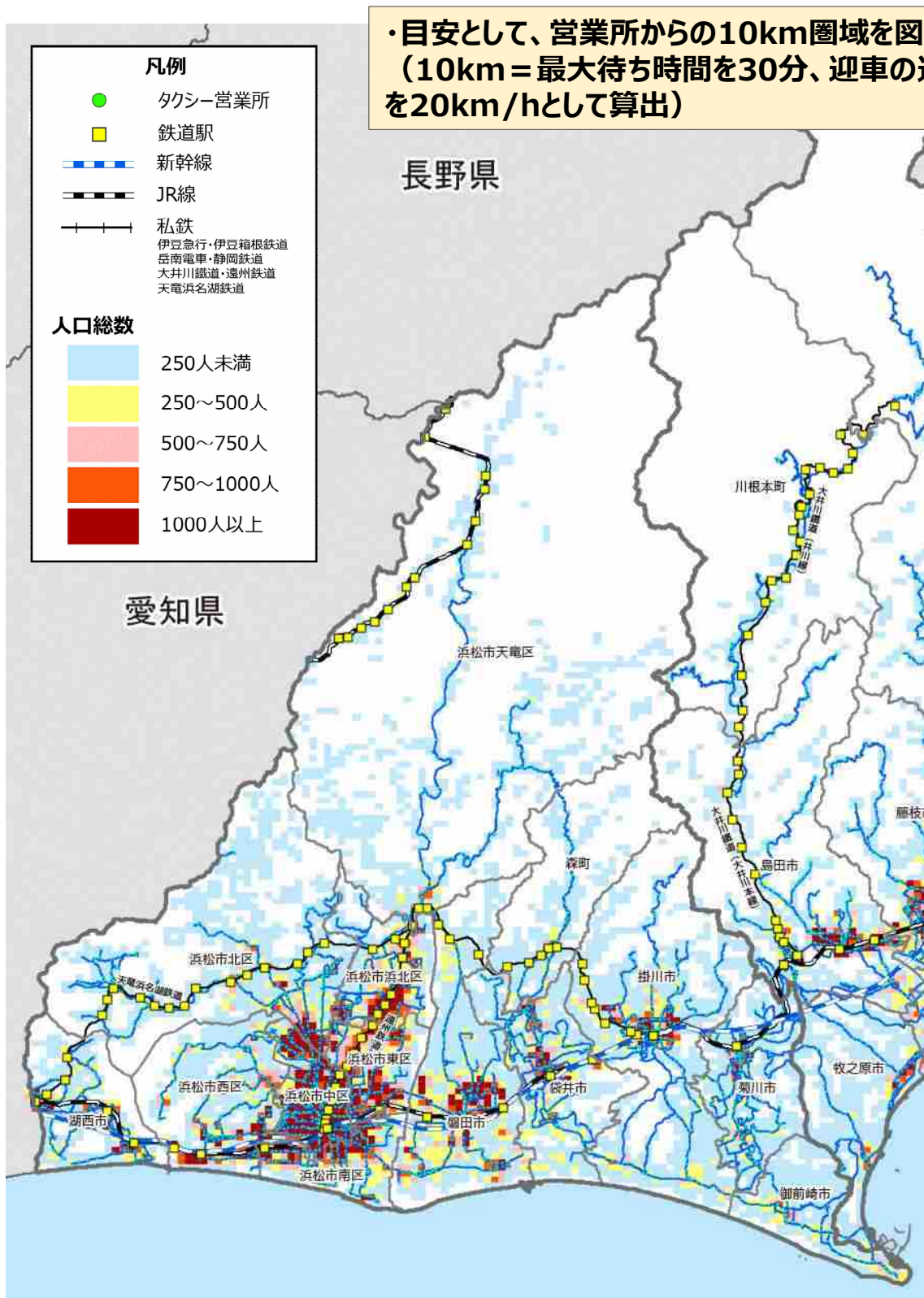


図 2-12 タクシー営業所 (西部地域)

#### ④ デマンド型交通・自家用有償旅客運送

### 伊豆地域

伊豆地域では、松崎町、沼津市、伊東市、伊豆の国市においてデマンド型交通が運行されており、伊東市以外は区域運行、伊東市のみ路線不定期運行となっています。

また、下田市、河津町、南伊豆町では自家用有償旅客輸送サービスが行われており、予約不要で利用可能となっています。



図 2-14 デマンド交通 (伊豆地域)

表 2-7 デマンド型交通の運行概要（伊豆地域）

市町	路線	系統	運行形態	車両	運行主体
松崎町	松崎町自主運行バス	松崎・池城間 デマンドバス	乗合 (区域運行)	バス型	(株)東海バス
沼津市	戸田・西浦地区デマンドタクシー 「ふじみgo!」	戸田・江梨線	乗合 (区域運行)	タクシー型	戸田交通(株)
伊東市	赤沢デマンド号	伊豆高原・赤沢海岸線	乗合 (路線不定期)	タクシー型	伊豆東海タクシー(株)
伊豆の国 市	星の花号	伊豆長岡駅・ 星和立花台線	乗合 (区域運行)	タクシー型	伊豆箱根交通(株)
	立花Go!	田京駅・立花線	乗合 (区域運行)	タクシー型	伊豆箱根交通(株)

出典：中部運輸局 中部のコミュニティバス運行状況

表 2-8 自家用有償旅客運送の運行概要（伊豆地域）

市町	路線	系統	予約要否	車両	運行主体
下田市	下田市自主運行バス（廃止代替）	稲梓循環線	×	バス型	(株)東海バス
河津町	河津町営バス逆川線	逆川河津線	×	タクシー型	—
南伊豆町	南伊豆町自主運行バス事業	青野線	×	タクシー型	—
		一條線	×	タクシー型	—

出典：中部運輸局 中部のコミュニティバス運行状況

## 東部地域

東部地域では、沼津市、富士宮市、富士市、長泉町、小山町において乗合型（区域運行）のデマンド型交通が運行されており、富士宮市、富士市、小山町では、市町全域を広くカバーするような形で運行されています。

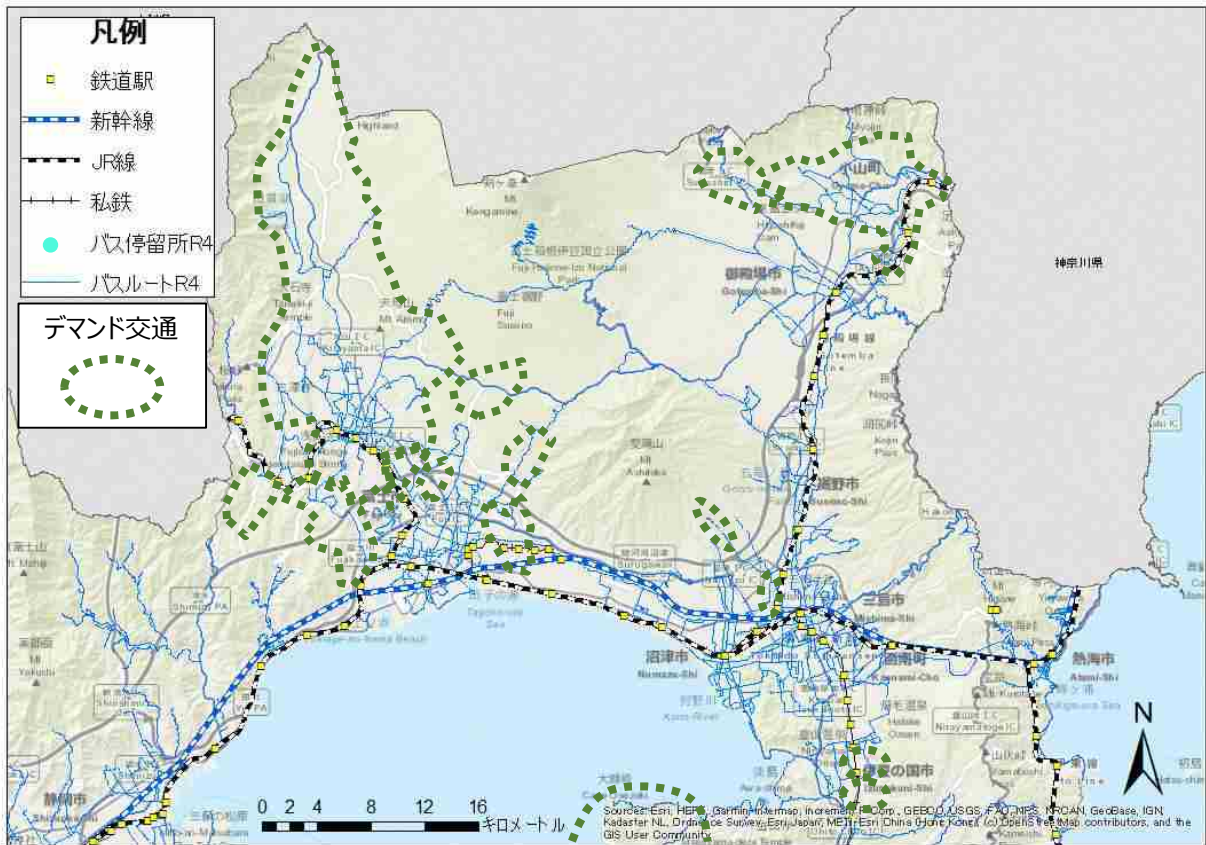


図 2-15 デマンド交通（東部地域）

表 2-9 デマンド型交通の運行概要（東部地域）

市町	路線	系統	運行形態	車両	運行主体
沼津市	戸田・西浦地区デマンドタクシー 「ふじみgo！」	戸田・江梨線	乗合 (区域運行)	タクシー型	戸田交通(株)
富士宮市	宮バス	山宮エリア	乗合 (区域運行)	タクシー型	第一交通(有)
		山本エリア	乗合 (区域運行)	タクシー型	岳南自動車(株)
		南部エリア	乗合 (区域運行)	タクシー型	ホンダタクシー(株)
		安居山エリア	乗合 (区域運行)	タクシー型	ホンダタクシー(株)
		上野エリア	乗合 (区域運行)	タクシー型	ホンダタクシー(株)
		富士根エリア	乗合 (区域運行)	タクシー型	富士宮交通(株)
		北山エリア	乗合 (区域運行)	タクシー型	(株)須走タクシー
		北山エリア	乗合 (区域運行)	タクシー型	(株)須走タクシー
		内房エリア	乗合 (区域運行)	タクシー型	ミヤマタクシー(株)
富士市	丘地区デマンドタクシー	おかたく	乗合 (区域運行)	タクシー型	鷹岡タクシー(株)
	大淵・富士本地区デマンドタクシー	こぶし	乗合 (区域運行)	タクシー型	富士交通(株)
	原田地区デマンドタクシー	ほたる	乗合 (区域運行)	タクシー型	シンフジハイヤー(株)
	吉永地区デマンドタクシー	かぐや	乗合 (区域運行)	タクシー型	シンフジハイヤー(株)
	吉永北地区デマンドタクシー	なのはな	乗合 (区域運行)	タクシー型	石川タクシー富士(株)
	神戸地区デマンドタクシー	やまぼうし	乗合 (区域運行)	タクシー型	石川タクシー富士(株)
	元吉原地区デマンドタクシー	マリン	乗合 (区域運行)	タクシー型	トンボ交通(株)
	天満地区デマンドタクシー	てんまーる	乗合 (区域運行)	タクシー型	鷹岡タクシー(株)
	松野地区デマンドタクシー	おぐるま	乗合 (区域運行)	タクシー型	岳南自動車(株)
富士川地区デマンドタクシー	ふじかわ	乗合 (区域運行)	タクシー型	岳南自動車(株)	
長泉町	デマンド型乗合タクシー	ももたく	乗合 (区域運行)	タクシー型	三島合同タクシー(株)
小山町	小山町デマンドバス	—	乗合 (区域運行)	バス型	富士急モビリティ(株)

出典：中部運輸局 中部のコミュニティバス運行状況

## 中部地域

中部地域では、吉田町を除く市町でデマンド型交通が運行されており、静岡市以外は区域運行となっています。静岡市、島田市、藤枝市、牧之原市では、自家用有償旅客輸送サービスが行われており、このうち、静岡市では大平系統と坂井沢系統の一部の時間帯において、デマンド型の運行となっています。

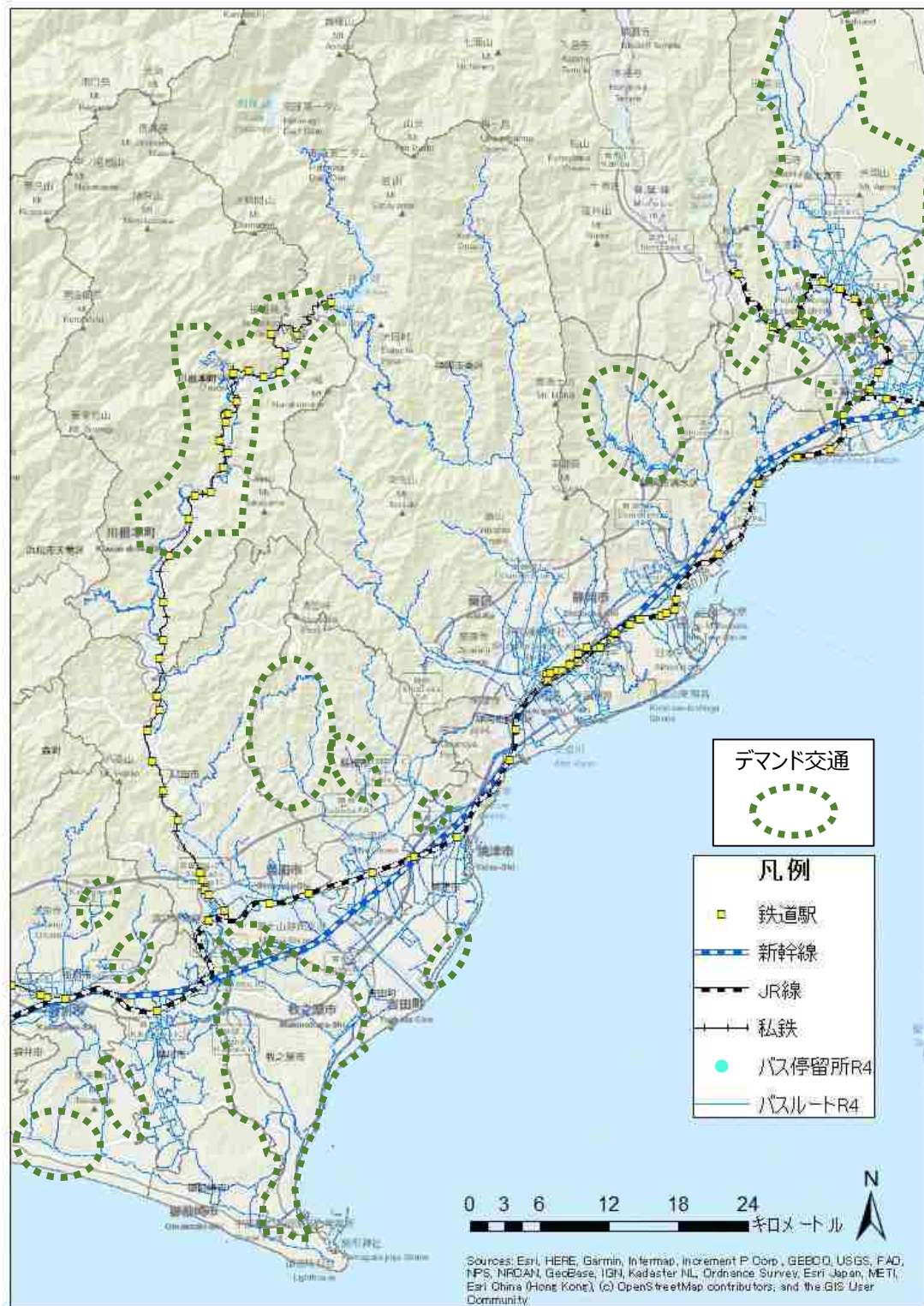


図 2-16 デマンド交通（中部地域）

表 2-10 デマンド型交通の運行概要（中部地域）

市町	路線	系統	運行形態	車両	運行主体
静岡市	両河内線自主運行バス	大平系統	自家用有償	タクシー型	—
		板井沢系統	自家用有償	タクシー型	—
島田市	湯日地区デマンド型乗合タクシー	ゆいたく	乗合 (区域運行)	タクシー型	大井タクシー(株)
焼津市	焼津IC周辺地域デマンド型乗合タクシー	—	乗合 (区域運行)	タクシー型	(株)アンビ・ア
藤枝市	藤枝市デマンドタクシー	藤岡地区 乗合タクシー	乗合 (区域運行)	タクシー型	志太交通(株)
		藤枝駅広幡線 (バス停型)	乗合 (区域運行)	タクシー型	静鉄タクシー(株)
		藤枝駅光洋台線 (バス停型)	乗合 (区域運行)	タクシー型	丸新交通(株)
		五十海市立病院線 (バス停型)	乗合 (区域運行)	タクシー型	静鉄タクシー(株)、丸新交通(株)、 志太交通(株)
牧之原市	牧之原市デマンド乗合タクシー	さかべ号	乗合 (区域運行)	タクシー型	東海タクシー(株)
		かつまた号	乗合 (区域運行)	タクシー型	東海タクシー(株)
		まきのはら号	自家用有償	—	—
		すげやま・はぎま号	乗合 (区域運行)	タクシー型	御前崎タクシー(株)
川根本町	おでかけ号デマンド	北部路線	乗合 (区域運行)	タクシー型	(株)大鉄アドバンス
		南部路線	乗合 (区域運行)	タクシー型	(株)大鉄アドバンス

出典：中部運輸局 中部のコミュニティバス運行状況

表 2-11 自家用有償旅客運送の運行概要（中部地域）

市町	路線	系統	予約要否	車両	運行主体
静岡市	井川地区自主運行バス	—	×	タクシー型	(株)静鉄タクシー
	両河内線自主運行バス	但沼系統	×	タクシー型	—
		大平系統	一部、要予約	タクシー型	—
		板井沢系統	一部、要予約	タクシー型	—
島田市	島田市コミュニティバス	相賀線 (北中学校～上相賀)	×	タクシー型	—
	川根地区バス	笹間渡笹間線	×	バス型	—
	スクールバス住民混乗	石風呂葛籠線	×	バス型	—
		市尾塩本線	×	バス型	—
		一色上河内線 笹間線	×	バス型	—
藤枝市	大久保上滝沢線	—	×	バス型	—
	朝比奈線	—	×	バス型	—
牧之原市	牧之原市自主運行バス	鬼女・菅山線	×	タクシー型	—
	牧之原市デマンド乗合タクシー	まきのはら号	○	—	—

出典：中部運輸局 中部のコミュニティバス運行状況



## 西部地域

伊豆地域では、浜松市、磐田市、掛川市、袋井市、湖西市において、区域運行型のデマンド型交通が運行されており、磐田市、湖西市では市町全域を広くカバーするような形で、浜松市では北部のバスが運行されていないエリアをカバーするように運行されています。

また、袋井市、掛川市、森町では自家用有償旅客輸送サービスが行われており、予約不要で利用可能となっています。



図 2-17 デマンド交通 (西部地域)

表 2-12 デマンド型交通の運行概要（西部地域）

市町	路線	系統	運行形態	車両	運行主体
浜松市	水窪ふれあいバス	—	乗合 (区域運行)	バス型/ タクシー型	(有)水窪タクシー
	佐久間ふれあいバス	—	乗合 (区域運行)	バス型/ タクシー型	(有)水窪タクシー
	細江地域バス「みをつくしバス」	—	乗合 (区域運行)	タクシー型	遠鉄タクシー(株)
	天竜ふれあいバス	熊・阿多古線	乗合 (区域運行)	タクシー型	遠鉄タクシー(株)
		熊・大白木線	乗合 (区域運行)	タクシー型	遠鉄タクシー(株)
		門原線	乗合 (区域運行)	タクシー型	遠鉄タクシー(株)
		百古里・只来線	乗合 (区域運行)	タクシー型	遠鉄タクシー(株)
	龍山ふれあいバス	—	乗合 (区域運行)	タクシー型	遠鉄タクシー(株)
	春野ふれあいバス	—	乗合 (区域運行)	バス型/ タクシー型	遠鉄タクシー(株)
	いなさみどりバス	なおとら線・つつじ線	乗合 (区域運行)	タクシー型	遠鉄タクシー(株)
	浜松市自主運行バス	阿多古線	乗合 (区域運行)	タクシー型	遠鉄タクシー(株)
	磐田市	デマンド型乗合タクシー「お助け号」	竜洋地区「竜タク」	乗合 (区域運行)	タクシー型
福田地区「ふくタク」			乗合 (区域運行)	タクシー型	遠鉄タクシー(株)
豊岡地区「ごんタク」			乗合 (区域運行)	タクシー型	遠鉄タクシー(株)
磐田中央地区			乗合 (区域運行)	タクシー型	遠鉄タクシー(株)
磐田北部地区			乗合 (区域運行)	タクシー型	遠鉄タクシー(株)
磐田東部地区			乗合 (区域運行)	タクシー型	遠鉄タクシー(株)
磐田南部地区			乗合 (区域運行)	タクシー型	遠鉄タクシー(株)
豊田地区			乗合 (区域運行)	タクシー型	遠鉄タクシー(株)
掛川市	ふれあいタクシー	曽我・和田岡地区	乗合 (区域運行)	タクシー型	掛川タクシー(株)
		大須賀地区	乗合 (区域運行)	タクシー型	掛川タクシー(株)
		満水地区	乗合 (区域運行)	タクシー型	掛川タクシー(株)
袋井市	デマンド型乗合タクシー	浅羽南地区	乗合 (区域運行)	タクシー型	遠鉄タクシー(株)
		宇刈地区	乗合 (区域運行)	タクシー型	遠鉄タクシー(株)
		法多線	乗合 (区域運行)	タクシー型	遠鉄タクシー(株)
		浅羽西地区	乗合 (区域運行)	タクシー型	遠鉄タクシー(株)
湖西市	コーちゃんタクシー	—	乗合 (区域運行)	タクシー型	遠鉄タクシー(株)

出典：中部運輸局 中部のコミュニティバス運行状況

表 2-13 自家用有償旅客運送の運行概要（西部地域）

市町	路線	系統	予約要否	車両	運行主体
袋井市	袋井市自主運行バス	北部循環右回り	×	バス型	—
		北部循環左回り	×	バス型	—
		南部循環右回り	×	バス型	—
		南部循環左回り	×	バス型	—
菊川市	菊川市コミュニティバス	西方コース	×	タクシー型	—
		沢水加コース	×	タクシー型	—
		倉沢・富田コース	×	タクシー型	—
		菊川東循環コース	×	タクシー型	—
		菊川西循環コース	×	タクシー型	—
		丹野・嶺田コース	×	タクシー型	—
		三沢・河東コース (午前便)	×	タクシー型	—
森町	森町営バス	大河内線	×	タクシー型	—
		吉川線	×	バス型/ タクシー型	—
		磐田線	×	バス型	秋葉バスサービス㈱

出典：中部運輸局 中部のコミュニティバス運行状況

## ⑤ 航路

県内の港を発着する航路は、清水港と土肥港を結ぶ駿河湾フェリー及び熱海港と初島港を結ぶ熱海初島航路の2航路が運行されています。

表 2-6 県内を発着する航路の概要

航路	運行会社	出発地	到着地	運行本数
駿河湾フェリー	一般社団法人「ふじさん駿河湾フェリー」 運航受託：富士山清水港クルーズ(株)	清水港	土肥港	4本
		土肥港	清水港	4本
熱海初島航路	株式会社富士急マリリゾート	熱海港	初島港	10本
		初島港	熱海港	10本

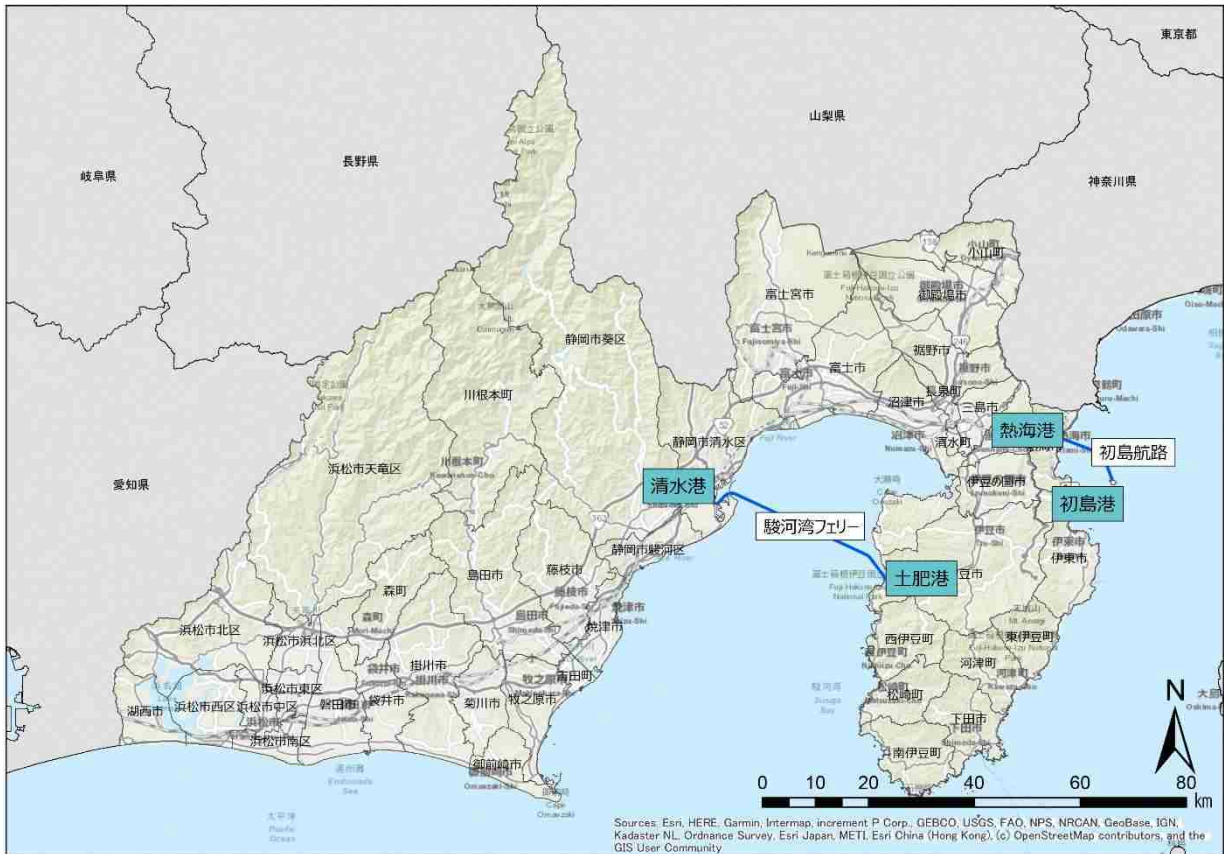


図 2-13 県内を発着する航路の位置図

## ⑥その他の輸送資源

その他、地域の輸送資源として、病院や温浴施設、商業施設等の送迎バスも県内各地で多数運行されており、これらの車両の空席や遊休時間を、地域の移動手段として有効活用することも考えられます。



出典：医療法人十全会 聖名病院ホームページ

図 2-18 病院送迎バスの一例



出典：スーパー銭湯 湯らぎの里ホームページ

図 2-19 温泉送迎バスの一例



出典：エスパルスドリームプラザホームページ

図 2-20 商業施設送迎バスの一例

### 第3節

### 地域公共交通の利用状況

県内の地域公共交通の利用状況を見ると、鉄道は概ね横ばいで推移（JR：約1.2億人、民鉄：約4千万人）していますが、乗合バスやタクシー・ハイヤーは減少傾向にあります。このように、もとより厳しい経営環境にあった中で、2020年度は新型コロナウイルス感染症による影響を受け、鉄道（JR、民鉄）は2019年度比約7割、乗合バスは約8割、タクシー・ハイヤーにおいては約5割まで減少しています。

なお、民鉄について個別にみると、各社ともに2021年度は増加に転じていますが、新たな生活様式の定着等により、今後も利用者数は新型コロナウイルス感染症の拡大前の水準には戻らないことが懸念されています。

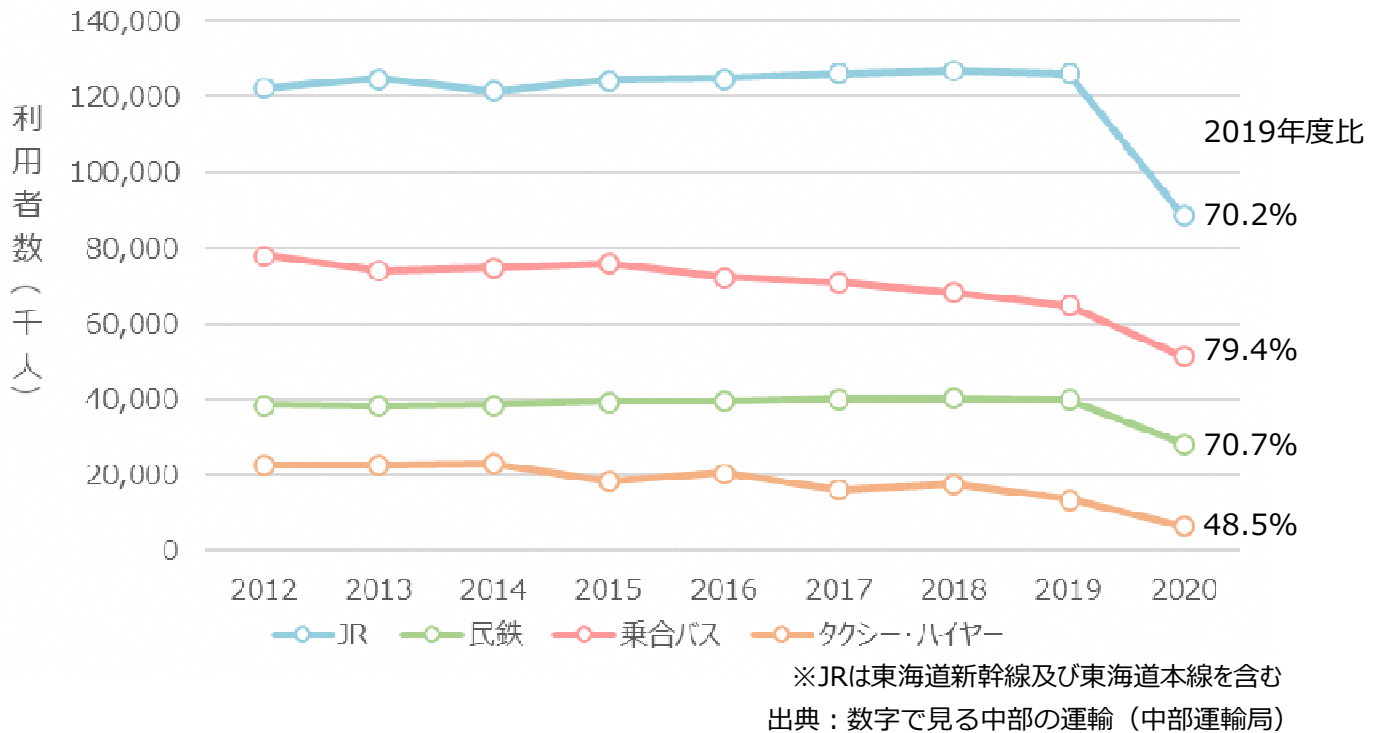


図 2-21 地域公共交通の利用状況（静岡県）

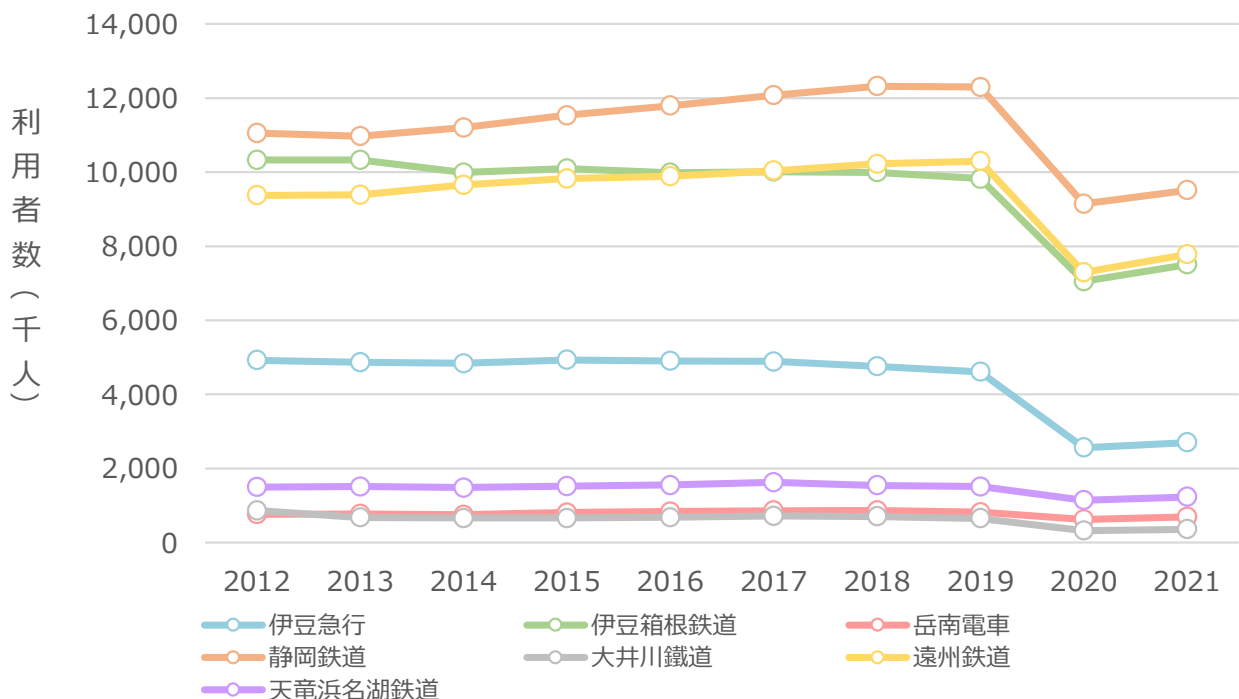


図 2-22 静岡県内地方鉄道年輸送人員の比較

## 第4節 交通分担率

通勤・通学における交通分担率は、全国平均と比較して、自動車依存が高く、鉄道・バスの公共交通の利用が低くなっています。地域別に見ると、自動車割合が低いのは中部地域で、その分自転車の利用が多い特徴が見られます。



単位：%	徒歩	鉄道	バス	自動車	自動二輪	自転車	その他
全国	6.3	22.9	7.2	44.6	2.5	12.8	3.7
静岡県	6.3	7.6	4.7	63.9	3.3	11.4	2.7
伊豆地域	9.5	10.3	5.3	64.8	3.2	3.9	2.9
東部地域	7.8	8.2	3.6	66.4	2.6	9	2.4
中部地域	5.9	8.7	6	55.3	4.3	16.4	3.5
西部地域	5.2	5.7	4.3	69.7	2.9	9.8	2.3

※利用交通手段は、徒歩、鉄道・電車、乗合バス、勤め先・学校のバス、自家用車、ハイヤー・タクシー、オートバイ、自転車などに区分され、複数の手段を用いた場合は、それぞれカウント。

(1人で複数回答可能であり、回答延数で集計。)

なお、沼津市、三島市、函南町は東部地域にのみ計上

出典：令和2年国勢調査（総務省）

図 2-23 交通分担率

通勤・通学時の移動について、本県では自動車のみの割合が65.6%（全国29位）、電車・鉄道のみは4.0%（全国19位）となっています。

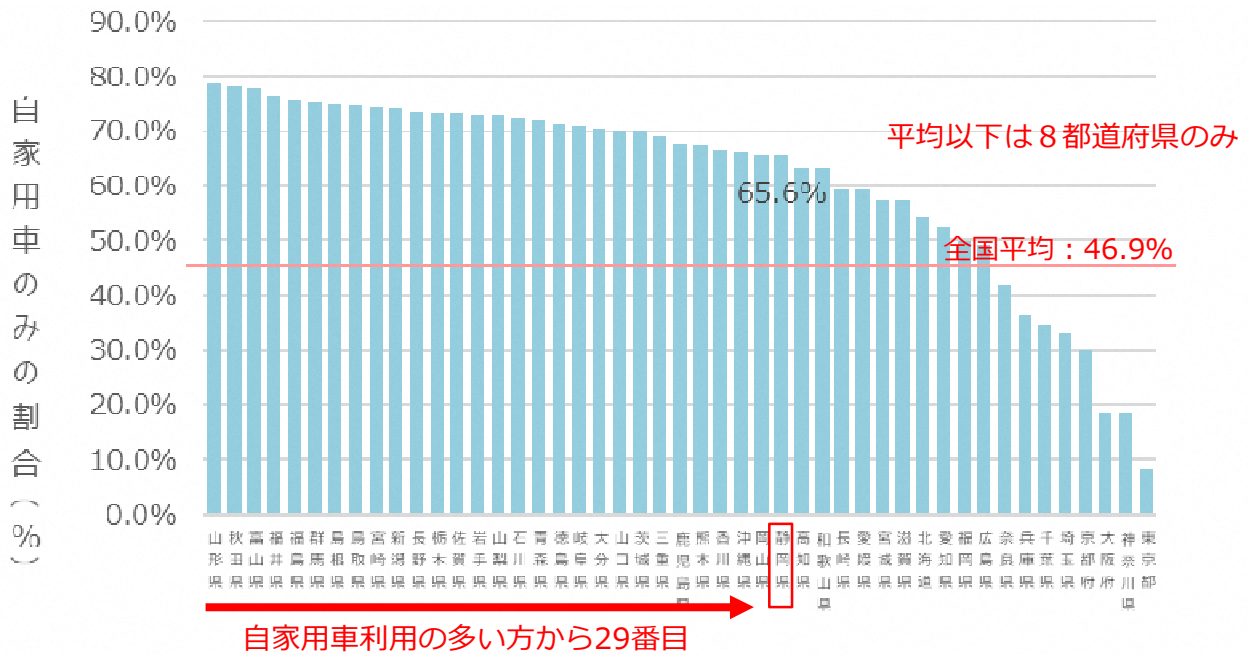


図 2-24 利用交通手段「自家用車のみ」の割合

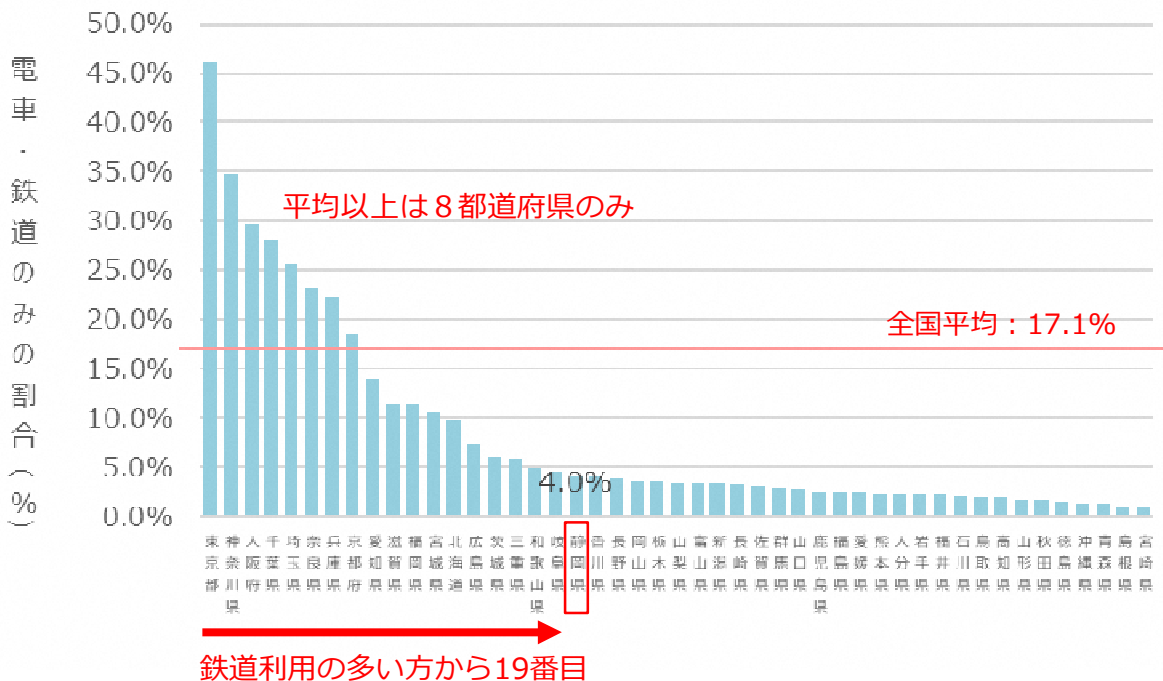


図 2-25 利用交通手段「電車・鉄道のみ」の割合

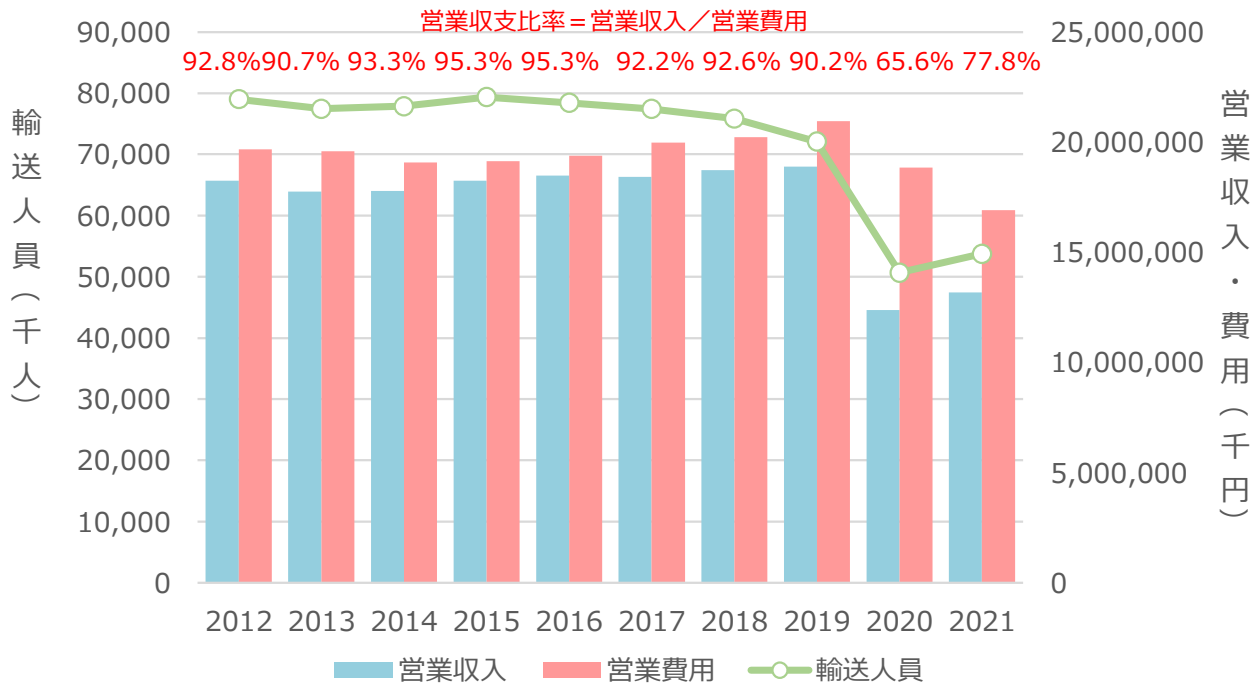


## 第5節

## 交通事業者の収支

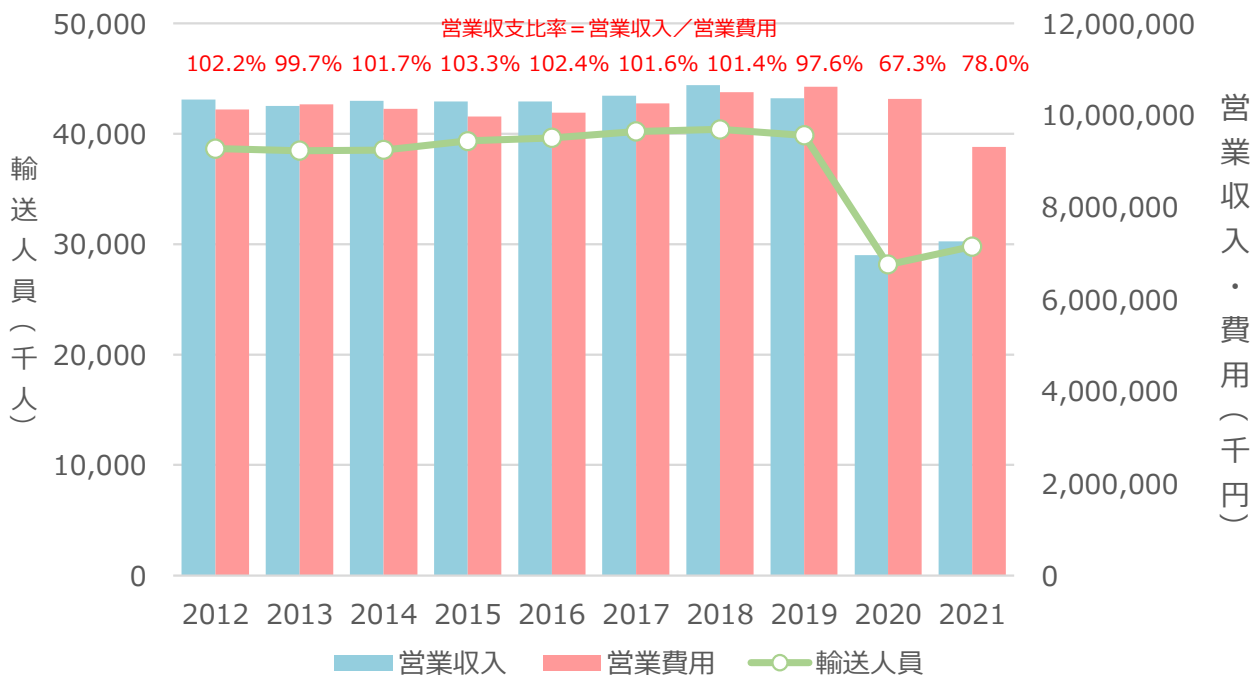
県内乗合バス利用者数は、近年微減傾向で推移していましたが、2019年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響で大きく減少しています。利用者数が減少（営業収入が減少）する中でも、営業費用は一定程度必要であり、営業収支は赤字が続いています。

また、県内7地方鉄道（合計値）の状況を見ると、利用者数は微増傾向、営業収支比率も概ね100%を超えて推移していましたが、乗合バスと同様に、2019年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響で利用者数及び営業収入が大きく減少する中で、営業費用に大きな変化はなく、大幅な営業損失が発生しています。



出典：数字でみる中部の運輸（中部運輸局）

図 2-26 静岡県内乗合バス輸送人員と事業者営業損益の推移



出典：数字で見る中部の運輸（中部運輸局）、県資料

図 2-27 県内地方鉄道輸送人員と事業者営業損益の推移

法人、個人ともに、運送収入はもとより微減傾向にあった中で、2019年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響で大きく減少しています。その後、2021年は法人タクシーでは増加に転じた一方で、個人タクシーはさらに減少しています。

### ◆タクシー（法人）

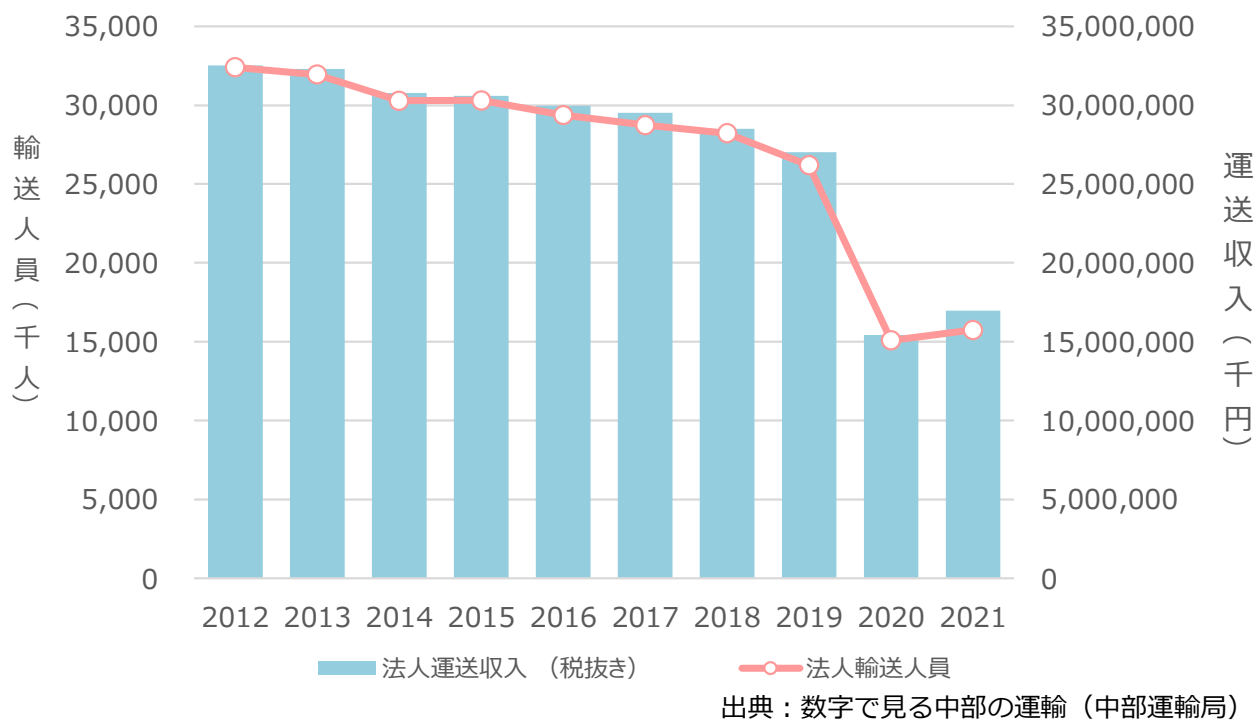


図 2-28 静岡県内法人タクシー輸送人員と輸送収入の推移

### ◆タクシー（個人）

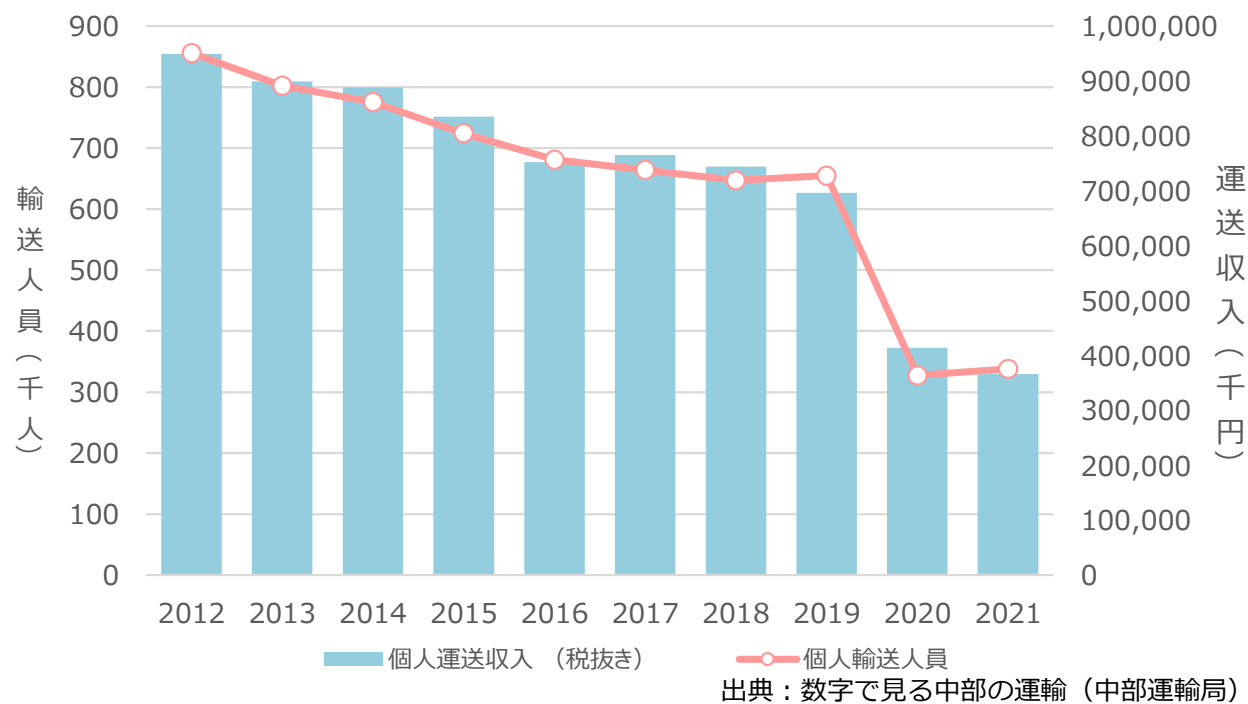
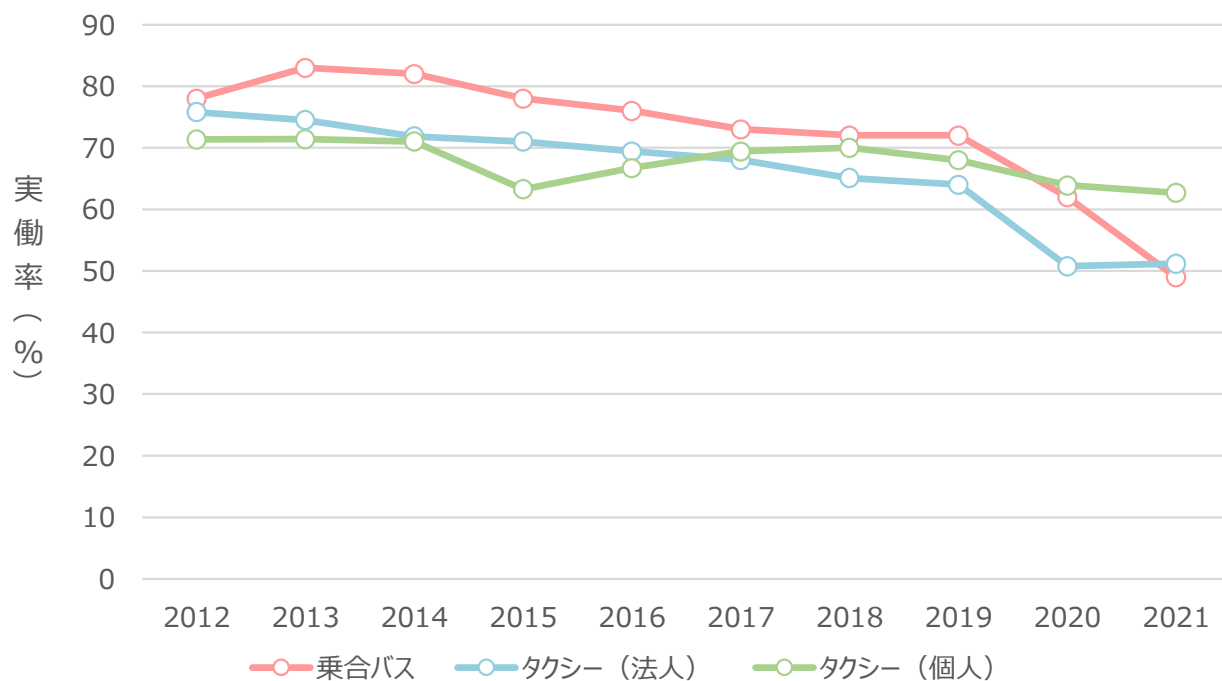


図 2-29 静岡県内個人タクシー輸送人員と輸送収入の推移

また、乗合バス及びタクシー（法人・個人）の実働率は、ここ10年間でゆるやかに減少しています。特に乗合バスは、2019年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響で大きく減少しています。



出典：数字で見る中部の運輸（中部運輸局）

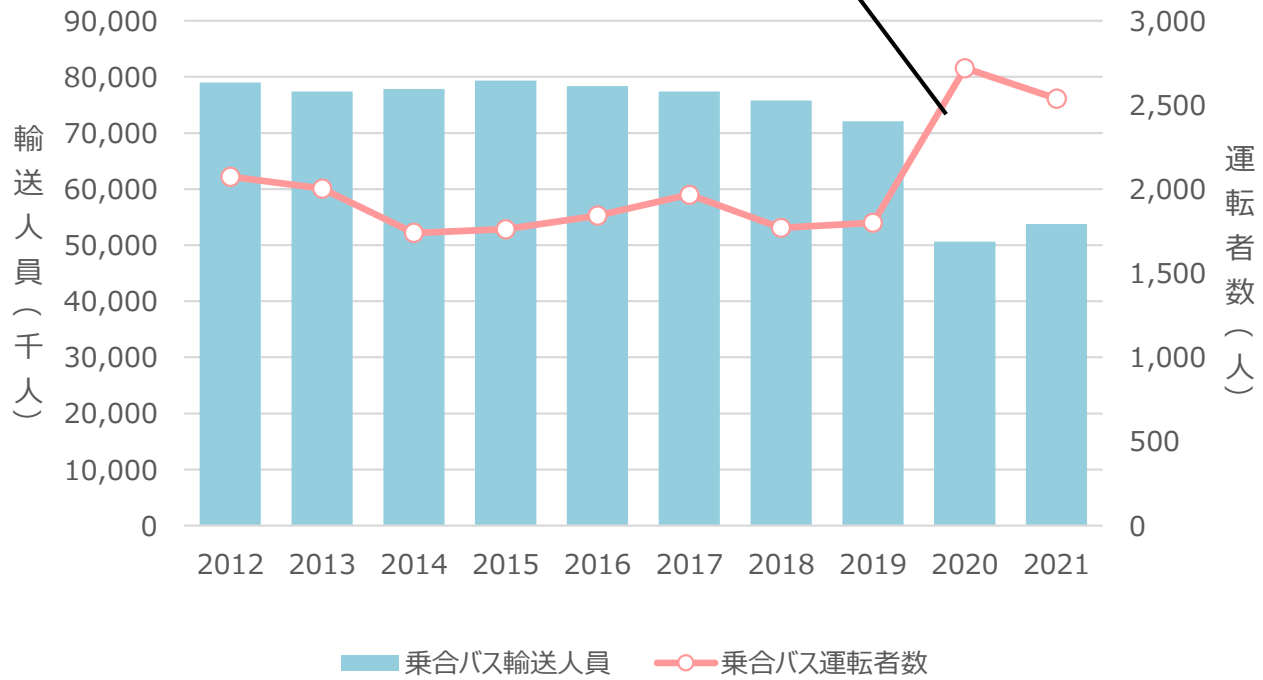
図 2-30 乗合バス及びタクシー（法人・個人）の実働率の推移

## 第6節

## 公共交通の担い手不足

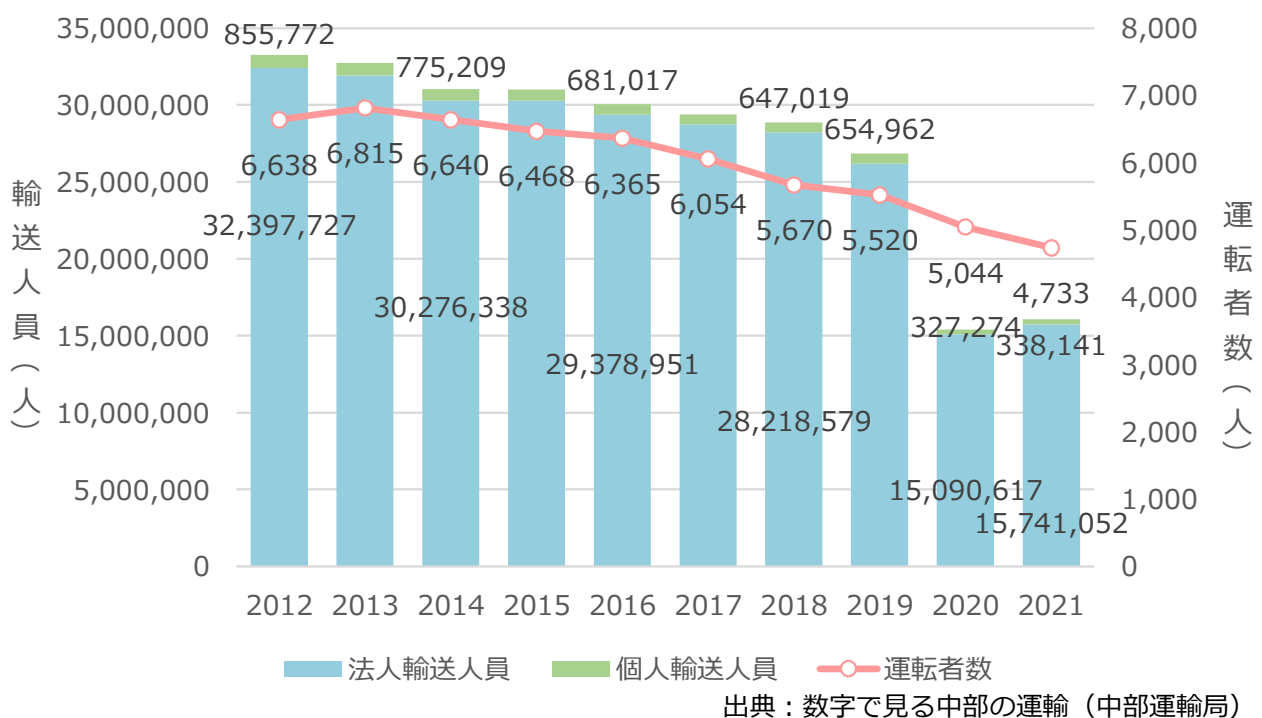
乗合バスの運転者数は、・・・（再集計結果を踏まえて記載）  
 タクシーの運転者数は毎年約500人のペースで減少を続けています。

・2020年度以前のバス事業に関するデータの一部実績について集計方法に誤りがある  
 とのこと。  
 ・後日再集計版が公表された際に再確認し、必要に応じて更新。



出典：数字で見る中部の運輸（中部運輸局）

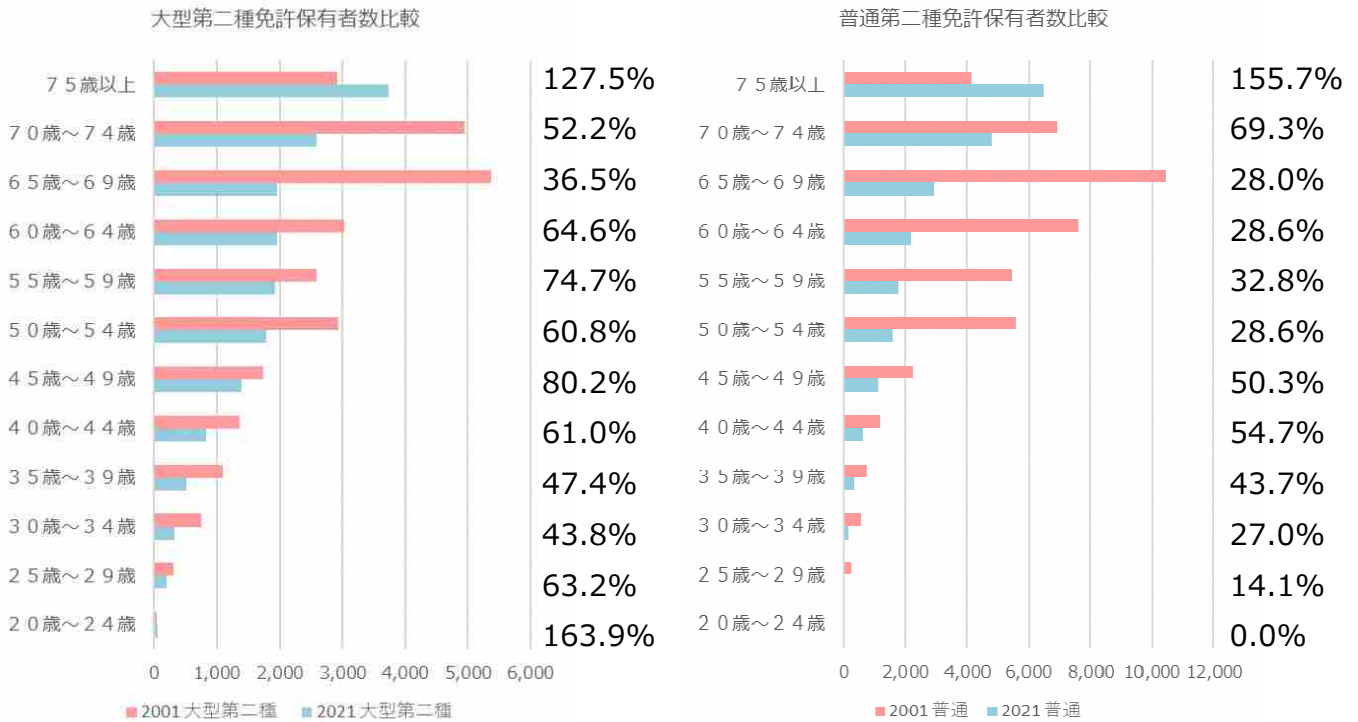
図 2-31 静岡県内乗合バスの輸送人員と運転者数の推移



出典：数字で見る中部の運輸（中部運輸局）

図 2-32 静岡県内タクシーの輸送人員と運転者数の推移

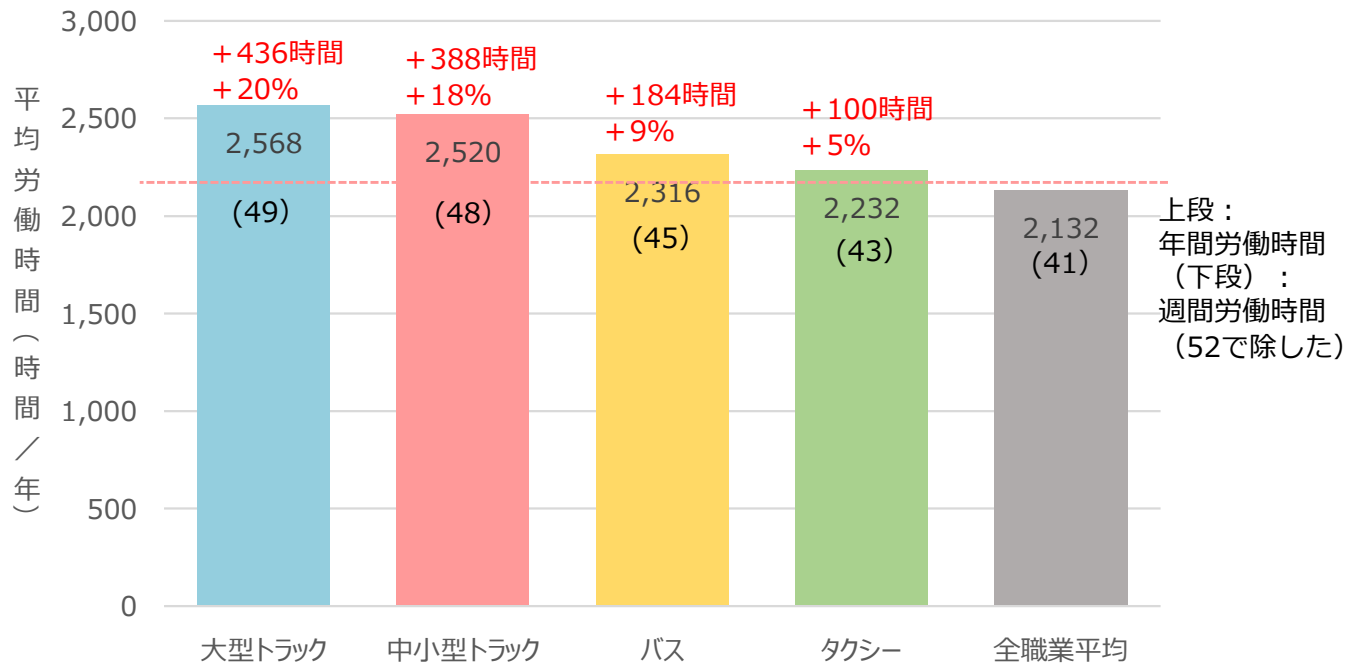
県内における第二種免許保有者は、2001年時点においても高齢化が目立っていましたが、2021年は更に高齢化が進んでおり、75歳以上の運転手の割合が大きく増加しています。加えて、若年層の運転手の減少が顕著であり、運転手の高齢化と担い手不足が深刻化しています。



出典：交通年鑑（静岡県警）

図 2-33,34 静岡県内第二種免許保有者数比較

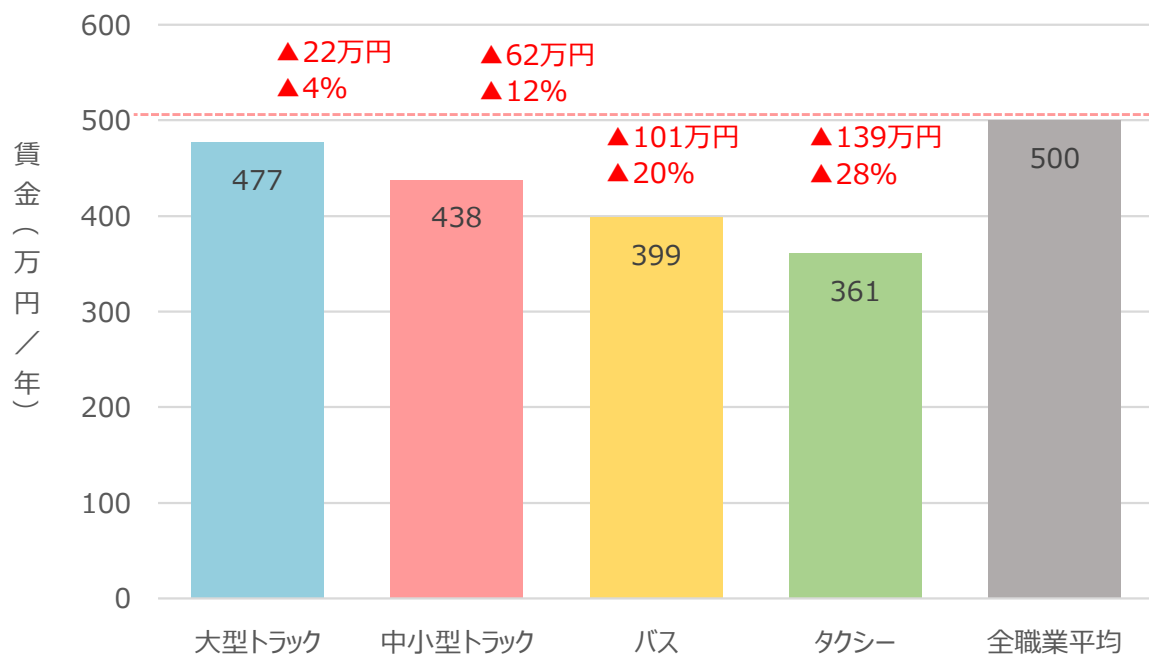
自動車の運転業務に係る平均労働時間は、全職業平均と比較して約1~2割長くなっています。一方で、年間賃金は全職業平均と比較して約1~3割低くなっており、厳しい労働環境にあることがわかります。



注1) 「大型トラック」、「中小型トラック」、「バス」及び「タクシー」はそれぞれ厚生労働省「令和4年賃金構造基本統計調査」における「営業用大型貨物自動車運転者」、「営業用貨物自動車運転者（大型車を除く）」、「バス運転者」及び「タクシー運転者」の数値。  
注2) 平均労働時間数は「令和4年賃金構造基本統計調査」の「所定内実労働時間数」及び「超過実労働時間数」の和を年間に換算。

出典：令和4年賃金構造基本統計調査（厚生労働省）

図 2-35 平均労働時間数の比較



注1) 「大型トラック」、「中小型トラック」、「バス」及び「タクシー」はそれぞれ厚生労働省「令和4年賃金構造基本統計調査」における「営業用大型貨物自動車運転者」、「営業用貨物自動車運転者（大型車を除く）」、「バス運転者」及び「タクシー運転者」の数値。

注2) 年間賃金は「令和4年賃金構造基本統計調査」の「きまって支給する現金給与額」の年間換算に「年間賞与その他特別給与額」を加えたもの。

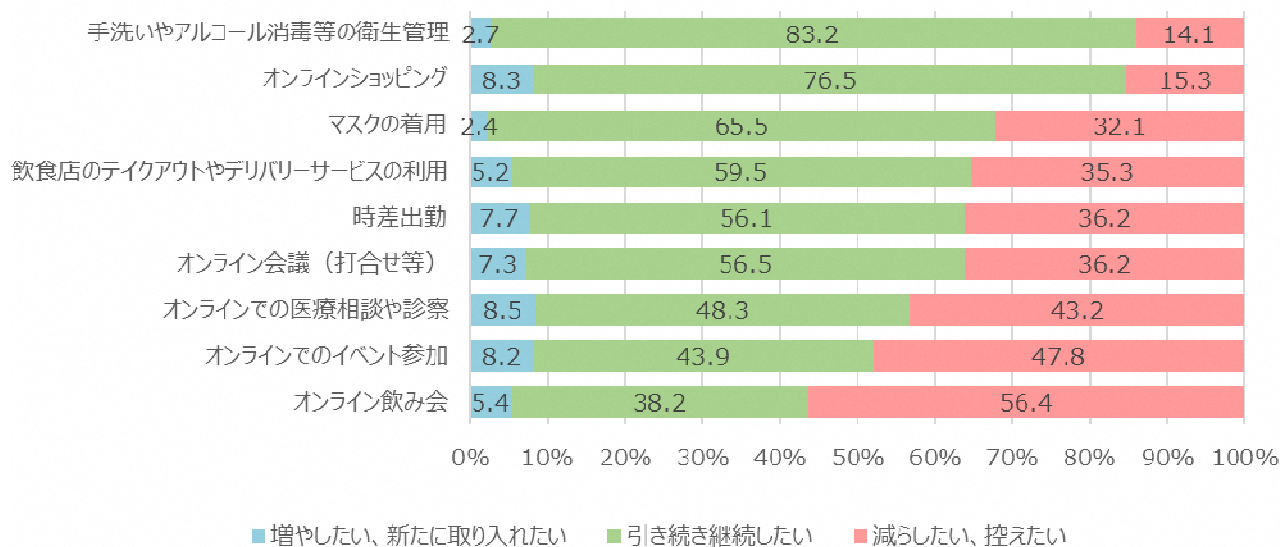
出典：令和4年賃金構造基本統計調査（厚生労働省）

図 2-36 賃金の比較

## 第8節 新型コロナウイルス感染症拡大による影響

新型コロナウイルス感染症は、テレワークの推進や時差出勤導入など、人々の行動変容やライフスタイルの変化に大きな影響を及ぼしています。

内閣府の調査（2023年3月上旬に実施）では、新型コロナウイルス感染症の5類感染症移行後においても、オンラインショッピングやオンライン会議等を「引き続き実施したい」との回答が50%以上となっています。

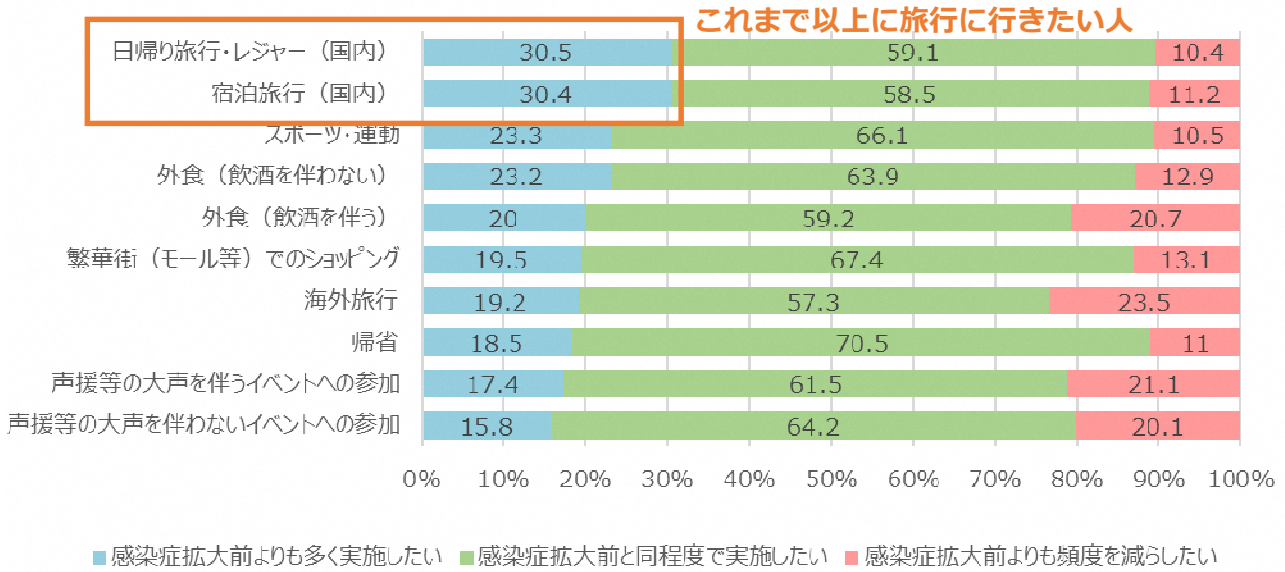


出典：第6回新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査（令和5年4月 内閣府）

図 2-37 新型コロナウイルス感染症5類移行後の行動変容の継続希望

新型コロナウイルス感染症の影響で観光客は大幅に落ち込みましたが、内閣府の調査（2023年3月上旬に実施）によると、新型コロナウイルス感染症の5類感染症移行後の活動希望として、国内の日帰り・宿泊旅行やレジャーについて「感染症拡大前よりも多く実施したい」との回答が30%程度となる等、ポストコロナに向けて、国内旅行への意欲は高まっています。

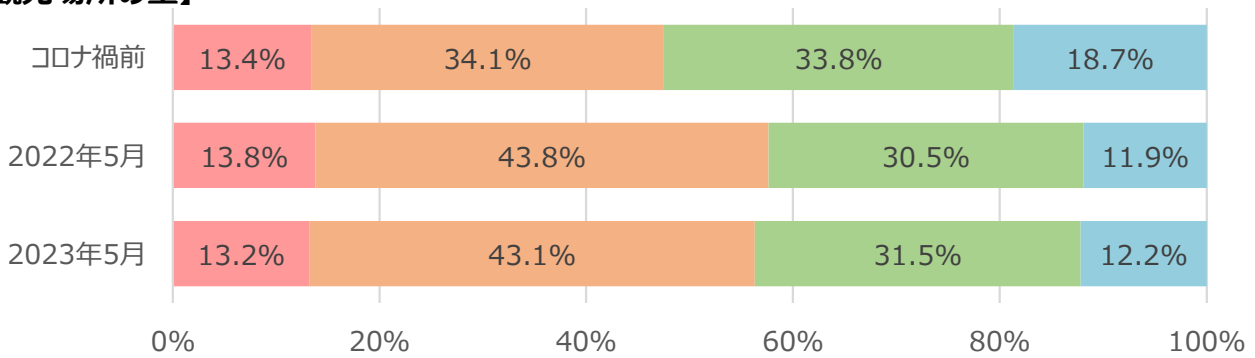
観光行動にも変化が見られ、新型コロナウイルス感染症拡大前と比べると、国内旅行において、「限られた観光スポットをじっくり訪れたい」「特定の宿泊地を拠点に観光したい」と回答する割合が増加しています。



出典：第6回新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査（令和5年4月 内閣府）

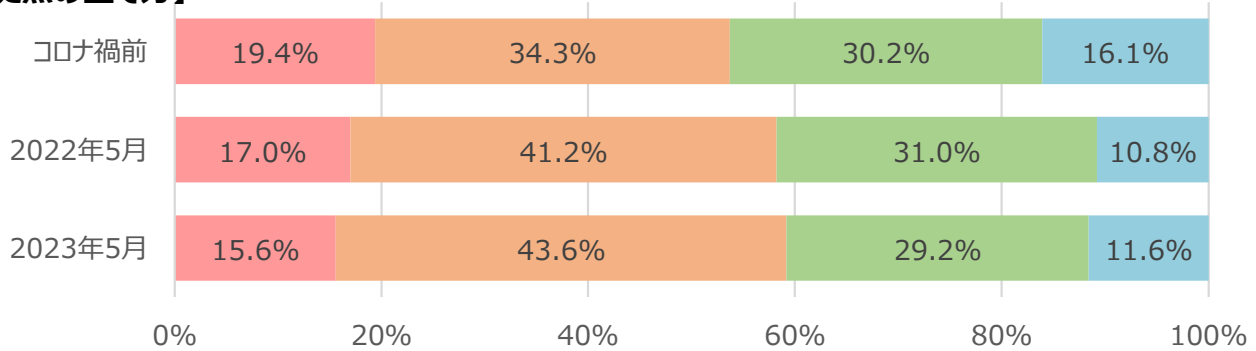
図 2-38 新型コロナウイルス感染症5類移行後の活動希望

【観光場所の量】



A：限られた観光スポットをじっくり訪れたい B：たくさんの観光スポットを訪れたい

【拠点の立て方】



A：特定の宿泊地を拠点に観光したい B：複数の宿泊地を移動しながら観光したい

■ Aの方に近い ■ ややAの方に近い ■ ややBの方に近い ■ Bの方に近い

※「コロナ禍前」は2022年1月に調査した結果。設問「新型コロナウイルス感染症が広まる前（2020年2月以前）の気持ちを思い出していただき、当時の気持ちとしてより近いのはどれですか。」に対する回答。

出典：第19回国内宿泊旅行ニーズ調査（令和5年6月 じゃらんサーチセンター）

図 2-39 新型コロナウイルスの影響下における今後の行動変容の継続希望



## 第9節 県民の公共交通への意識

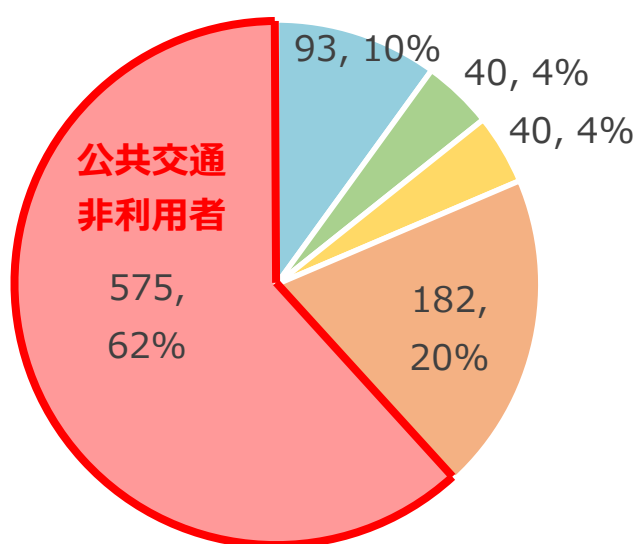
公共交通機関の利用頻度について「ほとんど利用しない」と回答した方（公共交通非利用者）が約6割を占めています。このうち約4割の方は、「公共交通機関へのアクセス及び公共交通機関を降りてから目的地までの移動は容易だが、個別交通（マイカー、バイク、自転車等）を利用した方が便利のため」というのがその理由になっています。

### 調査の概要

表 2-14 アンケート調査の概要（2022年実施）

区分	期間	対象	回答数
県政インターネットモニターアンケート	9月21日～10月4日	県内に在住又は通勤・通学している満15歳以上（公募）	564
県民インターネットアンケート	9月22日～10月31日	県LINE公式アカウント友達登録者（交通・まちづくりに関心がある方）	366
計			930

問 公共交通機関※をどのくらいの頻度で利用しますか。



※公共交通とは、バス、鉄道、フェリー、タクシー、市町が運行するコミュニティバス等の不特定多数の人々が利用できる交通機関のことを指します。

- 週に5日以上
- 週に3～4日程度
- 週に1～2日程度
- 月に数回程度
- ほとんど利用しない（年に数日程度以下）

図 2-40 公共交通機関の利用頻度

表 2-15 公共交通を「ほとんど利用しない」理由

利用しない理由	人	%
そもそも公共交通機関を利用しようとは思わない	72	12.5%
公共交通機関がどこを走っているかもよく分からないため	10	1.7%
徒歩圏内の移動しかしないため	19	3.3%
家族等に送迎してもらえるため	31	5.4%
公共交通機関へのアクセス又は公共交通機関を降りてから目的地までの移動が困難であり、個別交通（マイカー、バイク、自転車等）を利用しているため	200	34.8%
公共交通機関へのアクセス及び公共交通機関を降りてから目的地までの移動は容易だが、個別交通（マイカー、バイク、自転車等）を利用した方が便利のため	152	26.4%
その他	91	15.8%

公共交通機関のサービス内容（ダイヤ、便数、運賃及びこれらの情報提供等）について、「不満」「やや不満」と回答した方が48%となっており、回答者の半数近くが現状のサービス内容に不満を抱えています。

また、利用する際に不安な点について、公共交通の利用状況別に見てみると、利用者は「到着時刻の遅延」に対する不安が高くなっており、非利用者は「乗降の場所」「行き先」に対する不安が高くなっています。

問 お住まいの地域の公共交通機関のサービス内容について、どう思いますか。

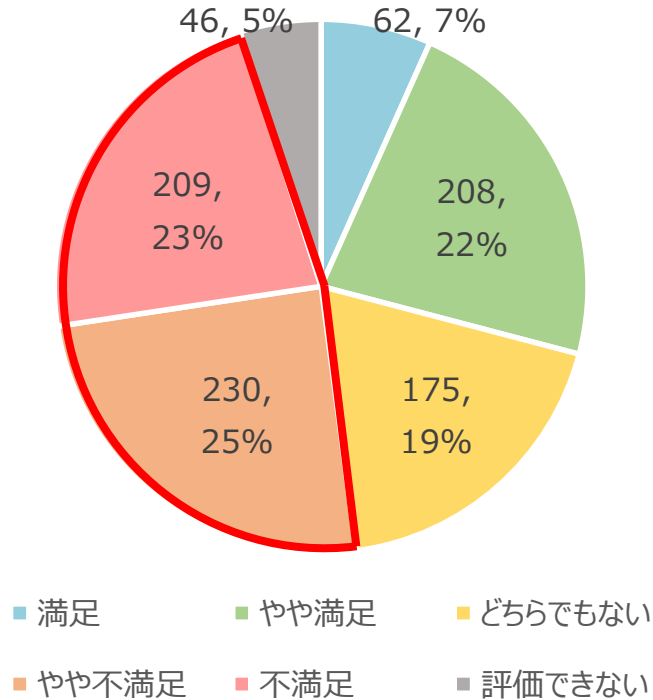


図 2-41 公共交通機関のサービス内容に対する満足度

問 公共交通機関を利用するに当たって不安な点がありますか。

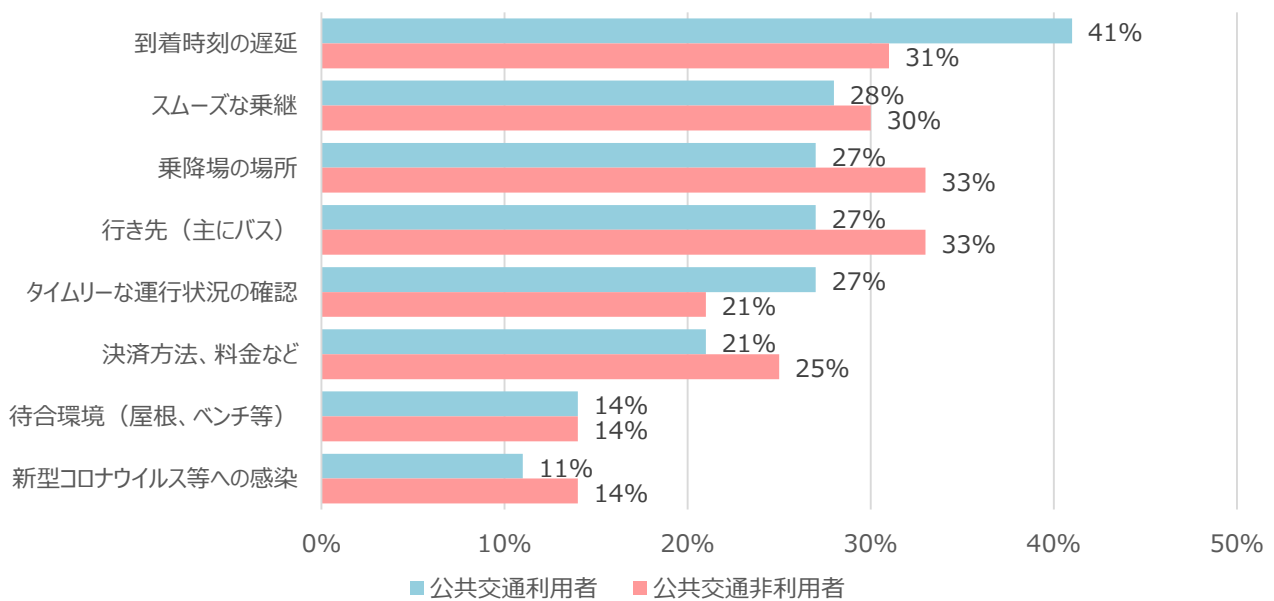


図 2-42 公共交通利用時の不安点（利用状況別）

## 第10節 直面する危機

地域公共交通を取り巻く現状のポイントを整理した上で、直面する危機についてまとめました。

表 2-16 地域公共交通を取り巻く現状のポイント

項目	ポイント
利用状況	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 鉄道利用者数は概ね横ばいで推移、バス・タクシー利用者数は減少傾向</li><li>・ 新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通利用者は激減</li><li>・ 2020年度の利用者数は、2019年度比で鉄道が約7割、バスが約8割、タクシーが約5割まで減少。</li><li>・ 本県の通勤・通学における自動車の交通分担率は64%であり、全国平均より19ポイント高い</li></ul>
経営環境	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 乗合バス、地方鉄道では、利用者の激減に伴い営業収入が激減する一方、営業費用の圧縮には限度があり、大幅な営業損失が発生</li><li>・ タクシーでも、利用者の激減に伴い輸送収入が激減</li><li>・ 県内の大型第二種免許保有者、普通第二種免許保有者はいずれにおいても、高齢化と若年層の減少が顕在化</li><li>・ 全職業平均と比較して、自動車の運転業務に係る平均労働時間は約1～2割長い一方、年間賃金は約1～3割低い</li></ul>
コロナの影響	<ul style="list-style-type: none"><li>・ テレワークの推進、時差出勤、オンラインショッピング等、ライフスタイルが大きく変化したことで、公共交通の利用者数は、今後もコロナ禍前の水準まで戻らない懸念</li><li>・ 国内旅行への意欲は高まりつつあり、今後、観光需要の急回復が見込まれる</li></ul>
県民意識	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 公共交通をほとんど利用しない人が6割超</li><li>・ 公共交通機関のサービス内容について「不満」「やや不満」が約半数</li></ul>

### 地域公共交通が直面する危機

- 公共交通利用者数の減少
- 交通事業者の収支悪化
- 公共交通を担う運転手不足の深刻化
- 公共交通を利用する意識の低迷

すでに厳しい環境にあった中、  
新型コロナウイルス感染症の影響による利用者の減少により、

**すでにサービス確保が困難となる危機に直面**

# 第3章 | 将来、目指す姿【ビジョン編】

第3章は、序章第2節で示した本計画の「ビジョン編」とします。

「ビジョン編」では、2050年頃を目途に、社会情勢の変化や昨今急速に進む技術革新等を踏まえて、本県が『将来、目指す姿』などを示します。「ビジョン編」を示すことで、『将来、目指す姿』からのバックキャストによる計画の策定に挑みます。

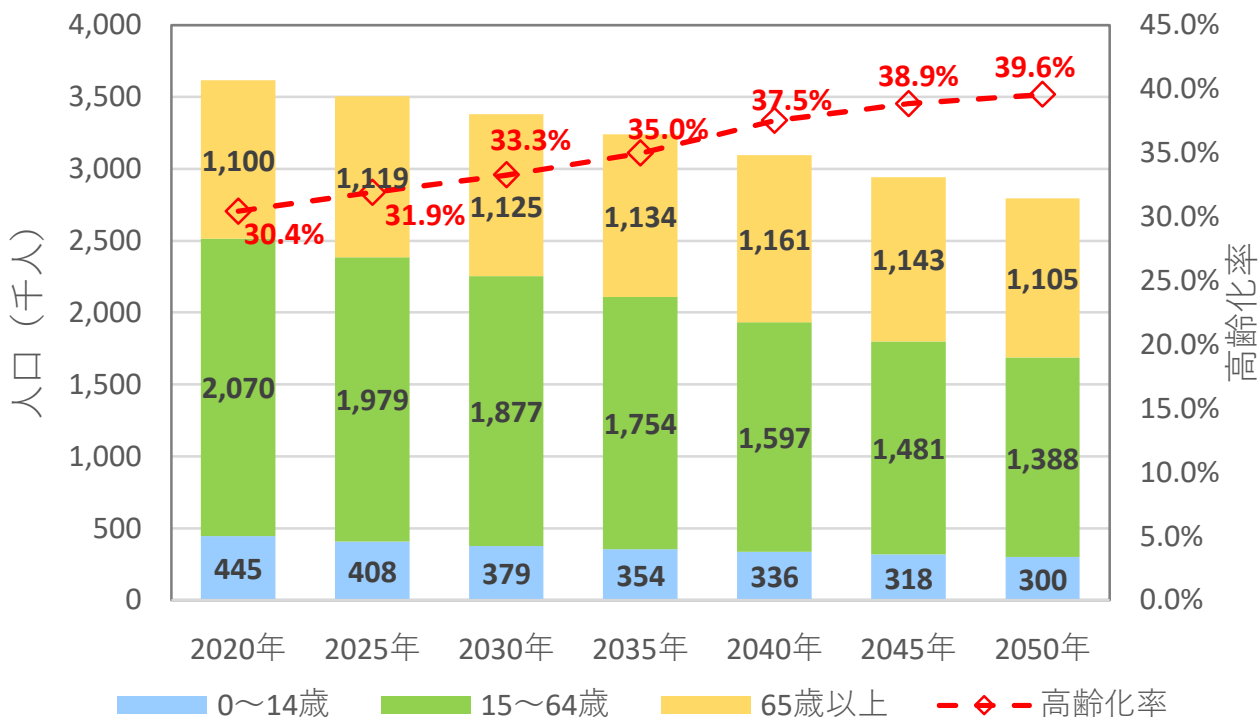
## 第1節 2050年頃の社会の展望

### ① 超高齢化社会の進展

国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口によると、本県の総人口は、2020年の3,616千人が2050年には824千人減少の2,792千人となると推計されており、大幅な人口減少が進むとインフラや公共サービスの維持が困難となり、公共交通利用者の減少（料金収入だけでは経営が成り立たない）にもつながることが懸念されます。

一方で、高齢者人口（65歳以上）は、2020年の1,100千人がほぼ横ばいで推移し、2050年には1,105千人と推計されており、高齢化率が約40%を占めることとなります。

高齢化率の増加は、公共交通サービスを求める人の比率増加につながることから、2050年には、今まで以上に誰もが利用しやすい公共交通サービスの提供に努める必要があります。



出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（2018年3月）」、静岡県独自推計より作成

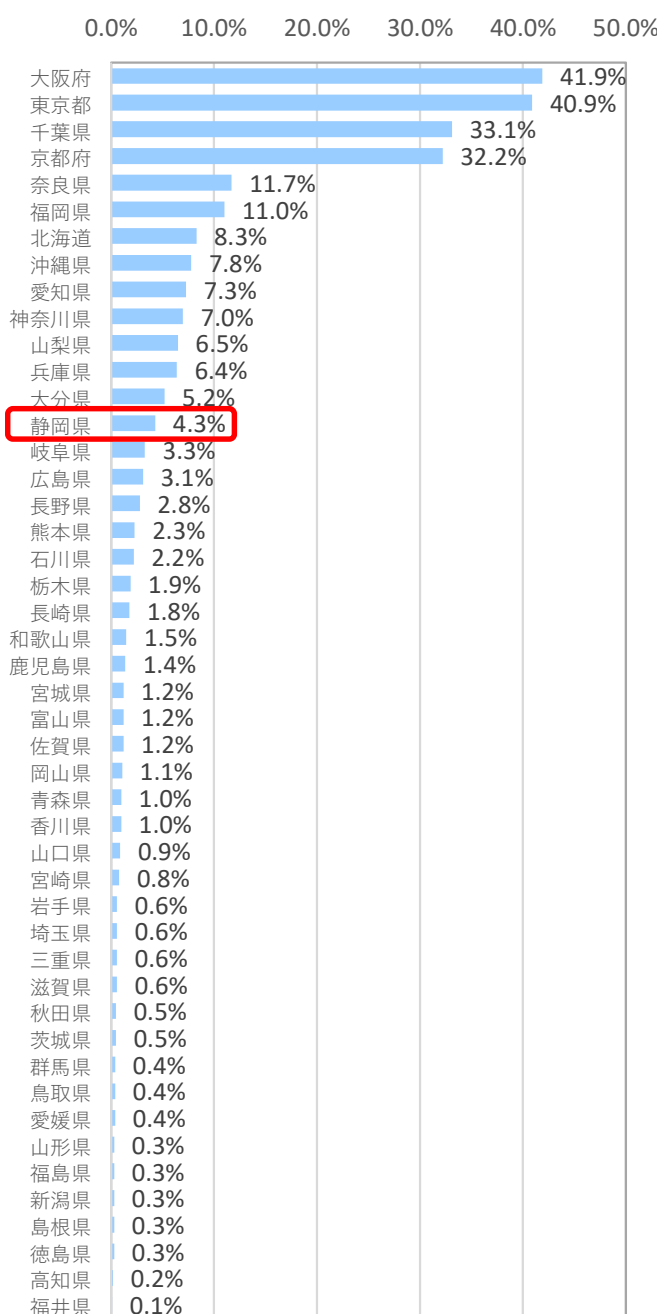
図 3-1 将来推計人口

## ②交流人口の拡大

我が国における訪日外国人数の目標は、2020年に4,000万人を目標とし、その次のステップとして2030年の6,000万人が設定されています。新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、2020年の目標は未達成となりましたが、日本政府は外国人観光客の受け入れ環境整備やバリアフリー化に取り組むなどして2030年に6,000万人という目標を継続して掲げていくことを明言しています。

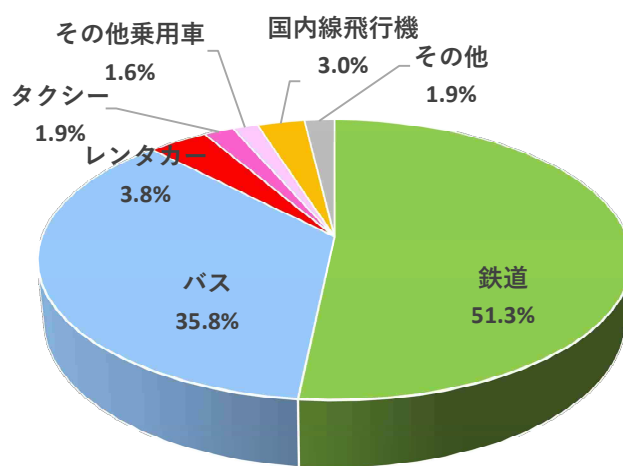
本県においては、訪日外国人の訪問率が4.3%（令和元年10-12月期、国内14位）となっており、同様に推移した場合、2030年には260万人の外国人観光客の訪問が見込まれます。

訪日外国人の国内での主な移動手段は公共交通となっていることから、国が目指す受け入れ環境整備において、今まで以上に利用しやすい公共交通サービスの提供に努める必要があります。



出典：観光庁

図 3-2 訪日外国人訪問率（令和元年10-12月期）



出典：国土交通省報道資料

図 3-3 訪日外国人の利用交通機関内訳（2017年）

### ③脱炭素社会の実現

地球温暖化に影響を及ぼす温室効果ガスには、CO<sub>2</sub>やメタン、一酸化二窒素、フロンガスといった類がありますが、特に温暖化への影響が大きいとして問題視されているのがCO<sub>2</sub>の排出量の多さです。温室効果ガスが地球に与える影響は大きく、気温・海水温が上昇することにより多様な生態系の破壊や、漁業環境が悪化することに加え、氷河や海氷は溶けはじめ、海面上昇による国土の消失が懸念されています。

この様な背景を踏まえ、我が国では2050年までに温室効果ガスの排出量を実質ゼロにするという目標が掲げられており、本県においても「2050年までに二酸化炭素排出実質ゼロ」を表明し、県内全域での温室効果ガス排出を抑制するための対策を進めているところです。この取り組みの重点施策として「脱炭素型ライフスタイルへの転換」

「再生可能エネルギー等の導入拡大」が挙げられており、公共交通政策において取組を推進していく必要があります。

そのため、2050年に向け、県民意識の向上により、自動車に依存したライフスタイルから、1人あたりCO<sub>2</sub>排出量の少ない公共交通の利用、または公共交通を利用しやすい居住地の選択といった脱炭素型ライフスタイルへと転換していく必要があります。また、再生可能エネルギー等の導入拡大の取組として、公共交通事業者における電気自動車や水素を使った燃料電池バスの導入を推進し、公共交通を取り巻く環境の変化に対応していく必要があります。



図 3-4 水素バス

### ④公共交通ネットワークの刷新

定時定路線に代表される、現在当たり前の公共交通ネットワークは、人口減少と相まって、新たなネットワークへと刷新されていくものと想定されます。

鉄道路線やバス路線については、現在すでに、ダイヤの最適化や路線の再編など、需要に応じた公共交通サービスの提供に取り組んでいますが、より革新的、画期的な運行へと変化することが求められます。

この変化には、現在開発途上にある自動運転車や超小型モビリティなどの新たなモビリティの活用が期待されます。利用者はストレスなくスムーズに利用できるよう、複数の新たなモビリティがシームレスに繋がる必要があります。

自動運転バス



スマートモビリティパーク



図 3-5 次世代モビリティイメージ

## ⑤コンパクト・プラス・ネットワークの進展

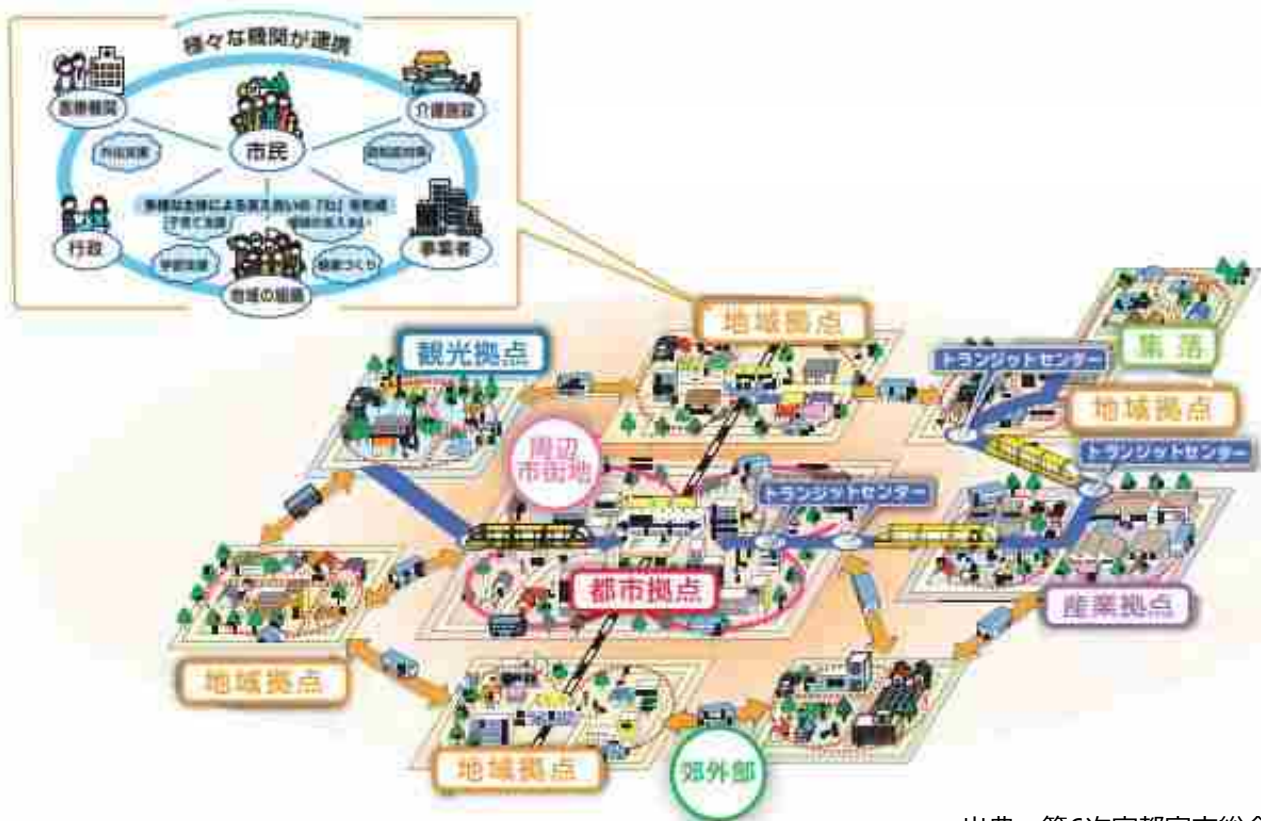
「国土のグランドデザイン2050」では、人口減少下において、行政や医療・福祉、商業等、生活に必要な各種のサービスを維持し、効率的に提供していくためには、各種機能を一定のエリアに集約化（コンパクト化）することが不可欠であるとされています。ただし、コンパクト化だけでは、人口減少に起因する圏域・マーケットの縮小への対応が不十分となることが懸念されるため、人口減少下において各種サービスを効率的に提供するためには、コンパクト化とあわせてネットワーク化により、都市機能に応じた圏域人口を確保することが重要です。

これにより、より高次の都市機能によるサービスが成立するために必要な人口規模を確保するとともに、各地域をネットワーク化することで、人・モノ・情報をよどみなく流し、各種の都市機能に応じた圏域人口を確保していくことを打ち立てています。

本県においても、コンパクト・プラス・ネットワークの方針を打ち出しており、まちづくりを進める上で、公共交通ネットワークは特に重要なものです。

地域公共交通計画と立地適正化計画は車の両輪に例えられることが多く、「コンパクト」を担う立地適正化計画と「ネットワーク」を担う地域公共交通計画は、互いに連携・調整を図り、各種取組を推進していく必要があります。

持続可能な公共交通ネットワークの維持・再構築を進めるため、周辺市街地や郊外部と拠点を結ぶ鉄道、路線バスの維持及び利便性向上を図るとともに、拠点の都市機能集積や回遊性の高い空間整備、交通結節点の乗換利便性向上など、まちづくりとの連携により、公共交通利用者を増加させ、公共交通路線の維持・強化に努める必要があります。



出典：第6次宇都宮市総合計画

図 3-6 コンパクト・プラス・ネットワークが実現した都市のイメージ

## ⑥ウェルビーイングな社会

新型コロナウイルス感染症拡大等を契機として、ライフスタイルや価値観の多様化が急速に進んでいます。2050年をターゲットとして、日本社会の変化や目指すべき社会の姿を想定した上で、日本を支える公共交通のあり方を示した「2050年、どうする公共交通」（（一社）運輸総合研究所（2023年6月））によると、Z世代以降を中心とした「誰もが自由で快適な生活ができる環境」に対する要請はますます高まっており、ウェルビーイングな社会の実現に向け、世の中は目まぐるしく変化していくことが想定されます。

ウェルビーイングな社会ではより一層生活の質（QOL）が重視され、働き方（二拠点就業、週休3日制、ワーケーション等）や住まい方（二地域居住等）の多様化が更に進み、帰省等による大都市と地方との交流の他、多様な働き方・住まい方の進展により、関係人口の拡大による交流は増加しているものと見込まれます。

このような中で、交通においては、移動の質、移動に係る多様な選択肢、地域の実情に応じた柔軟な移動手段などが求められます。



### ①本県が目指す“ふじのくに”デジタル田園都市

2022年6月に閣議決定された「デジタル田園都市国家構想基本方針」では、デジタル田園都市国家構想の基本的な考え方が示されています。この中では、デジタルは地方の抱える社会課題を解決するための鍵であり、また、デジタル田園都市国家構想を通じて、暮らす場所、年齢、性別にかかわらずあらゆる国民が、それぞれのライフスタイルやニーズに合ったゆとりと安心を兼ね備えた心豊かな暮らしを営むことができ、地方における仕事や暮らしの向上に資する新たなサービスの創出、持続可能性の向上、Well-beingの実現等を通じてデジタル化の恩恵を国民や事業者が享受できる社会、いわば「全国どこでも誰もが便利で快適に暮らせる社会」を目指す、としています。

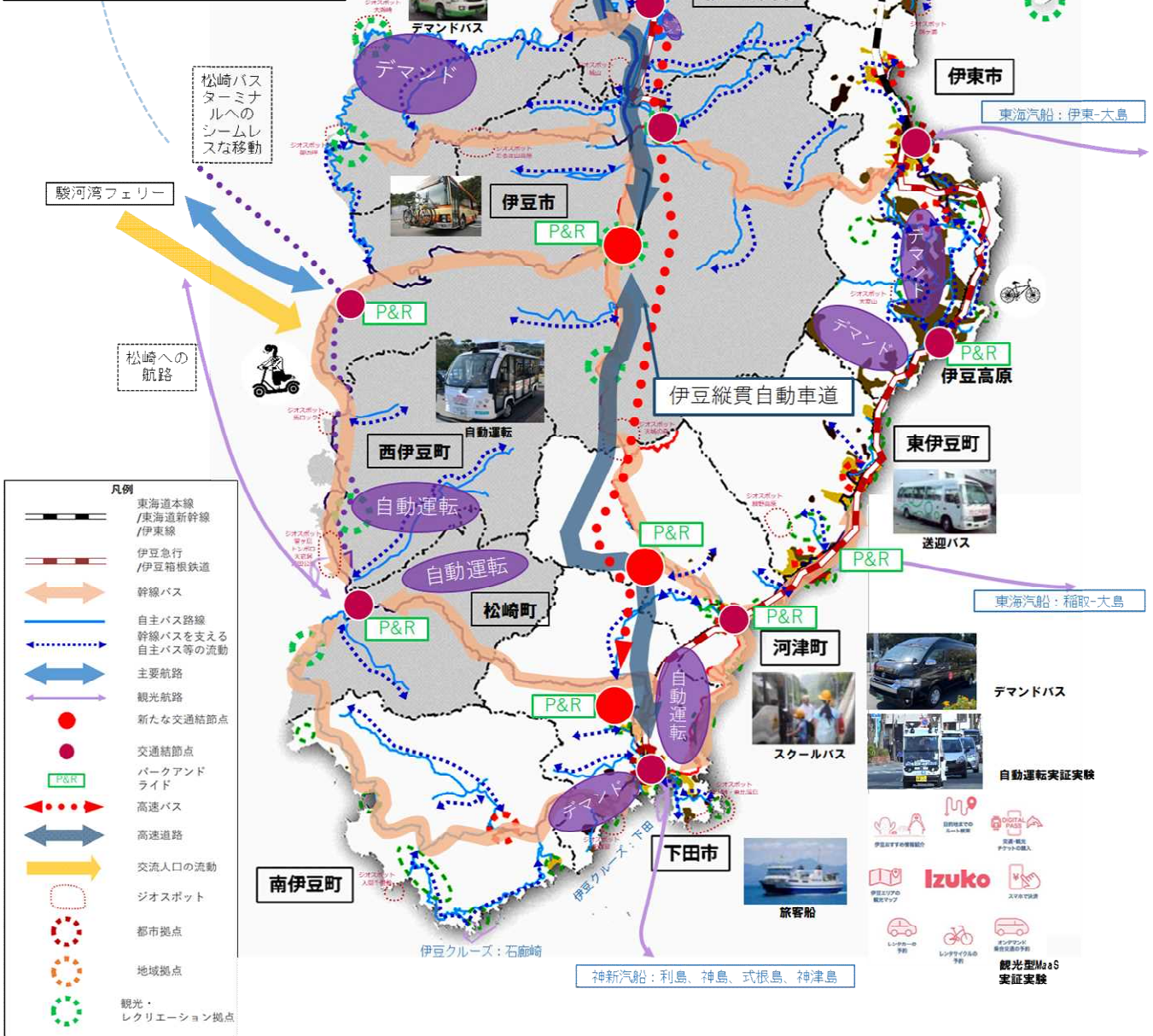
本県は、富士山をはじめとする豊かな自然、古来から東西交通の要衝との地として培ってきた歴史・文化や産業集積など、国内外に誇るべき魅力を有しており、この魅力を最大限発揮することで、県民だれもが便利で快適に暮らせる社会を目指すことができるものと考えられます。

現在の地域公共交通は、第2章で述べたとおり、すでにサービス確保が困難となる危機に直面していますが、第1章で述べた社会状況を考慮すると、この危機から脱け出す扉を開けるには、従前の取組の拡大や見直しでは不十分であり、デジタル技術の活用が鍵となります。

地域公共交通において、デジタル技術の活用は、自動運転バスのようなモビリティの進化に限りません。デジタル技術の活用は県民の「暮らし」、「産業」、「社会」に変革をもたらし、地域公共交通に求められるニーズや地域公共交通の果たす役割を変え、さらには、地域公共交通と密接に関係のある、まちづくりや暮らし、交通網も変えていくものと考えられます。この変化は、交流人口を増やし、地域への愛着を育み、地域の活力を高めることにも繋がるものと期待されます。

このイメージを膨らませるため、“ふじのくに”デジタル田園都市における県内4地域の将来イメージを示します。

4地域の将来イメージは、第5回協議会に向けて作り込んでいく



将来のまち、暮らし  
 ・コンパクト・プラス・ネットワークの進展  
 ・ウェルビーイングな社会

将来の交通網  
 ・東側の鉄道、中央の伊豆縦貫自動車道、  
 西側の航路による主要な交通手段が完成

将来イメージ  
 ・デジタル技術などを活用し、道路、線路、航路を有機的に結び、これまで以上に観光需要を取り込むことのできる交通ネットワーク

図 3-7 伊豆地域将来イメージ

東部地域イメージ図

図 3-8 東部地域将来イメージ



中部地域イメージ図

図 3-9 中部地域将来イメージ



西部地域イメージ図

図 3-10 西部地域将来イメージ

## ② 将来、目指す姿と、その具体化イメージ

“ふじのくに”デジタル田園都市の実現に向けては、デジタルの効果を実感できる各分野（スーパーシティ構想、スマートシティ・プロジェクト、MaaS、スマートヘルス、防災、スマート農業、行政のDX等）において、「将来、目指す姿」を具体的にイメージし、関係者間でビジョンを共有しながら取組を推進する必要があります。

そのため、地域公共交通分野が「将来、目指す姿（具体化イメージ）」について、“ふじのくに”デジタル田園都市で掲げる将来像からバックキャストして下記の2つを掲げ、行政、交通事業者、県民等の関係者間でビジョンを共有し、取組を推進していきます。

### 【将来、目指す姿】

## “ふじのくに”デジタル田園都市

### 【その具体化イメージ】

✓ 持続可能な社会を支える公共交通

✓ 誰もが移動に困らない質の高いサービスの提供

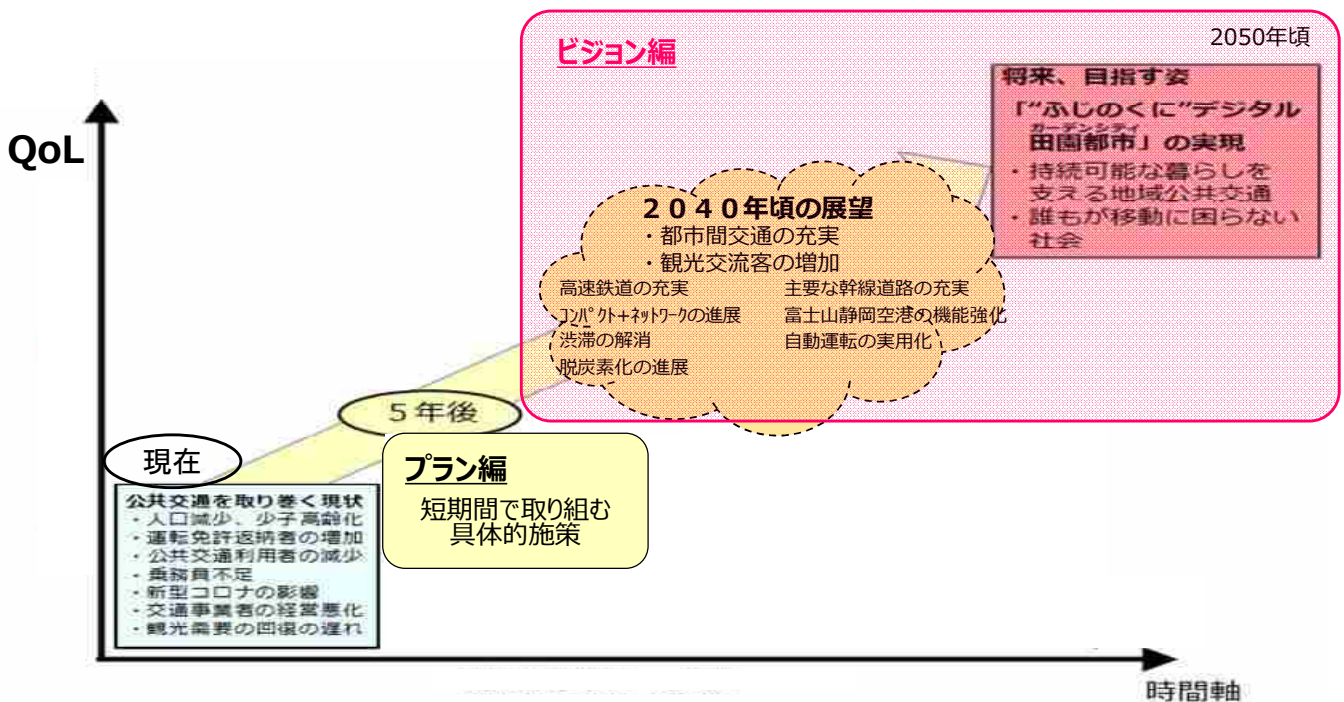


図 3-11 将来、目指す姿

**持続可能な社会を支える公共交通**

持続可能な社会を支える公共交通

図 3-12 ●イメージイラスト●

**誰もが移動に困らない質の高いサービスの提供**

誰もが移動に困らない質の高いサービスの提供

図 3-13 ●イメージイラスト●

章の終わりに、2050年頃の「将来、目指す姿」の実現に向けて、各種取組を推進していった先の2040年頃を展望してみます。

### 2040年には、都市間交通が充実し、国内外からの観光交流客の増加が見込まれます

2040年頃の本県では、交通インフラにおいては東西軸となる新東名高速道路、南北軸となる中部横断自動車道、三遠南信自動車道、伊豆縦貫自動車道の整備が進み、県内外からヒトやモノの流れが大きく変化していると予想されます。

加えて、国際拠点港湾である清水港におけるクルーズ船寄港の機能拡充や、富士山静岡空港における諸外国への就航誘致等の取組を一層推進することで、外国人観光客の受入環境を強化する必要があります。

また、2020年前後に県内各市町において策定された地域公共交通計画や立地適正化計画に基づいて進められた交通まちづくりが成熟するタイミングでもあり、各種施策の推進によりコンパクト+ネットワークの都市構造が構築され、それに伴い、都市間交通、都市内交通の充実が見込まれます。

さらに、ICT等の進展に伴う新たな交通サービスとして、2020年代に実施されていた、県内の都市部や過疎地域における自動運転の実証実験が実装段階に入り、高齢者の足の確保、交通事業者の運転手不足などの社会課題に対する現実的な解決手段として活用していく必要があると言えます。

## イメージイラスト

図 3-14 ●イメージイラスト●



# 第4章 | 地域公共交通の課題整理

## 第1節 県内共通の課題

### ① 問題点の抽出

本県における公共交通の現状（地域の現状、地域公共交通を取り巻く状況）と、第3章にて設定した「将来、目指す姿（具体化イメージ）」を踏まえ、本県における地域公共交通の問題点を抽出しました。

#### 将来、目指す姿

- ✓ 持続可能な社会を支える公共交通
- ✓ 誰もが移動に困らない質の高いサービスの提供

#### 現状

コロナ禍で利用者の減少、収支の悪化、運転者等の不足などが顕在化し、公共交通サービスの確保が困難となる危機に直面している

問題点 = 「目指す姿」と「現状」のギャップ

問題解決のためにすべき事 = 課題

図 4-1 問題点抽出のイメージ

表 4-1 本県の現状を踏まえた地域公共交通の問題点

視点	現状	問題点
住民・社会	a ・交通弱者（高齢者）が増加傾向 ・高齢者の免許返納者数の増加	増加の見込まれる交通弱者が移動手段を失う。
	b ・公共交通利用者は減少傾向 ・ドライバー数は減少傾向かつ高齢化が進行	サービスの低下、減便等で移動の制約を受ける。
	c ・主要渋滞箇所や事故危険個所が多数残存 ・運輸部門における脱炭素化の遅れ	依然として残る交通渋滞、交通事故、脱炭素化の遅れへの対応を要する。
事業者	d ・公共交通利用者は減少傾向 ・物価高騰などにより営業費用は上昇	利用者減少に伴い、交通事業者が運行する公共交通の収支がさらに悪化する。
	e ・ドライバー数は減少傾向かつ高齢化が進行 ・全職業平均よりも長労働・低賃金	運転手不足の深刻化で、減便、廃止リスクが生じ、従業員の労働環境が悪化する。
行政	f ・公共交通利用者は減少傾向 ・社会保障関係費、県債残高は増加傾向	利用者減少に伴い、市町が運行する公共交通の収支が悪化し、交通事業者への補助金等が増加する。
	g ・外国人観光客は10年間で6~7倍に増加 ・ポストコロナにおいて観光需要回復の兆し	増加が見込まれる交流客、大都市圏からの転入者を取り込めなくなる。
	h ・路線バスの退出・減便 ・タクシー営業エリアの縮小	生活必需サービスの維持が困難となり、地域の存続自体が危うくなる。

## ②問題点と課題の整理

本県における公共交通の問題点を踏まえ、問題解決（目指す姿の実現）に向け、取り組むべき課題を整理しました。

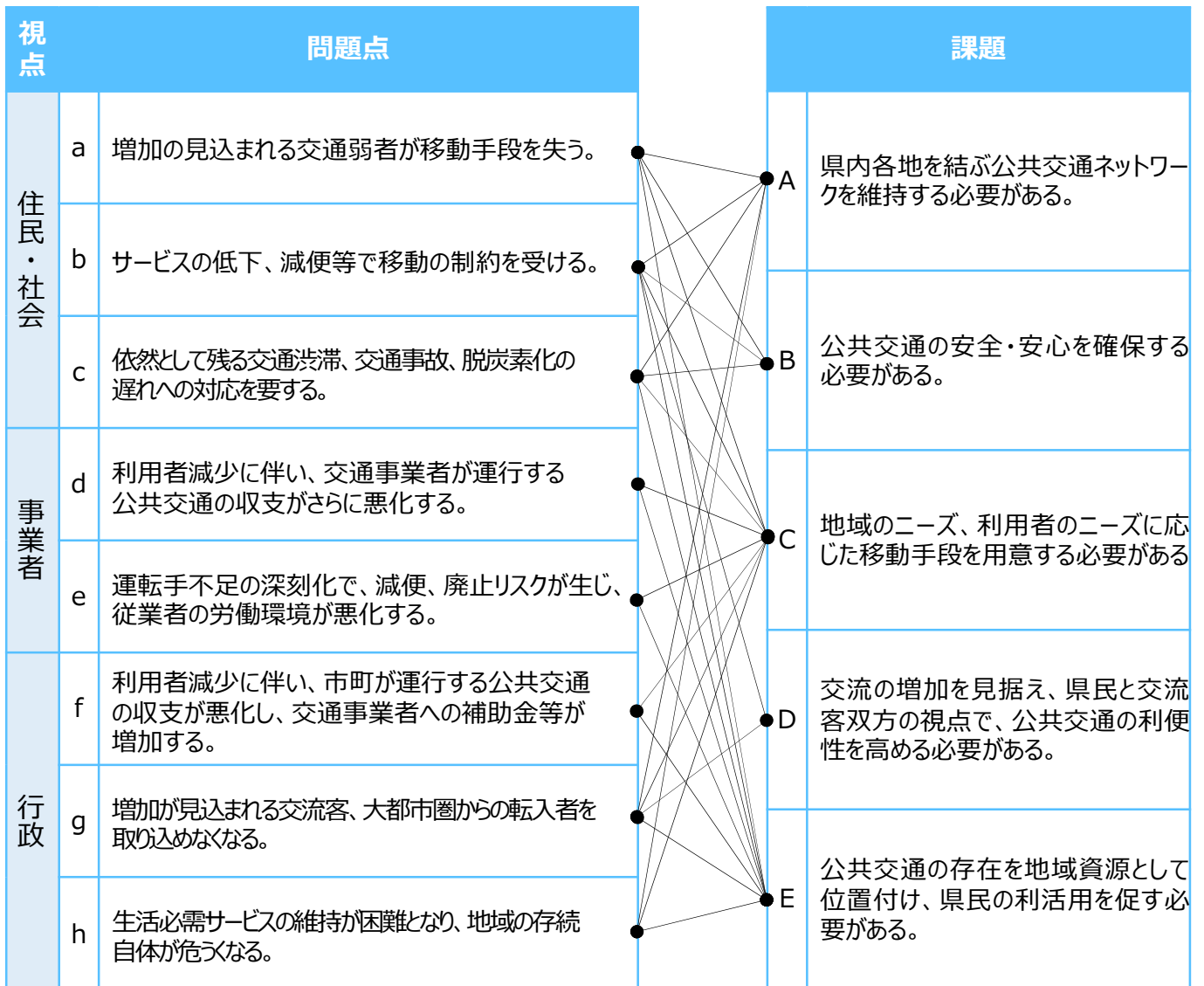


図 4-2 問題点の解決に向けた取り組むべき課題

## 第2節 県内4地域の特有の課題

県内共通の課題に加え、県内4地域が直面する課題について、地域の交通事業者や行政関係者等の意見を踏まえて整理しました。

### ①伊豆地域

課題	<ul style="list-style-type: none"><li>・伊豆地域の公共交通には、首都圏をはじめとした観光客の利用が多く、利用者の減少を観光客でカバーできる強みがあることから、観光客の需要、観光地の分布に応じた魅力的な移動手段を用意する必要がある。</li><li>・近年は個人旅行が増えており、若者のクルマ離れもあって公共交通のポテンシャルは高いことなどから、シェアサイクルや電動キックボードなど、観光客向けの超小型モビリティの活用可能性を検討する必要がある。</li><li>・交通空白地域に居住する住民は、買物等で苦労していること、市街地と過疎地等が混在し、居住地も広域に点在していることなどから、交通空白地の需要に応じた移動手段を用意する必要がある。</li></ul>
----	---

### ②東部地域

課題	<ul style="list-style-type: none"><li>・新富士駅と富士駅が離れており、路線バスにより接続されているため、鉄道からバスへの乗り換えが必要となっていること、御殿場方面から、沼津・三島方面へ公共交通を利用して通学する学生が多いことなどから、富士駅－新富士駅間、沼津駅・三島駅から御殿場線各駅など交通結節点間の接続を改善する必要がある。</li><li>・大型商業施設への来訪者が交通渋滞に拍車をかけていること、人気の観光地である沼津港に、市外から多くの観光客が自家用車で訪れることなどから、集客施設や観光地へのアクセスを、自家用車以外の移動手段に振り向ける必要がある。</li><li>・特に朝のピーク時間帯において激しい交通渋滞が発生していることから、地元企業との連携により、混雑時間を分散化し、公共交通のダイヤや便数などを改善する必要がある。</li></ul>
----	---

### ③ 中部地域

課題	<ul style="list-style-type: none"><li>・各市町が、バス停が遠い方、タクシーが使えない方、家族の送迎が受けられない方の移動手段の確保に取り組んでいることから、これらの方々の交通手段を確保していく必要がある。</li><li>・高齢者など自ら移動できない方の移動手段として、地域内の大半の市町がデマンド交通に取り組んでいること、デマンド交通は市町では運行できず、タクシー事業者に委託しているものの、今後もデマンド交通が増加すると、タクシー事業者だけではまかなえなくなるなどから、タクシー事業者や近隣市町などと連携し、デマンド交通を効率化・合理化する必要がある。</li></ul>
----	---

### ④ 西部地域

課題	<ul style="list-style-type: none"><li>・事前予約した方を企業バスで運ぶ「BaaS」や、時間帯に応じてバス、タクシー、デマンド交通を組み合わせるなどの特徴的な取組を発展させ、輸送資源のフル活用により、鉄道駅から目的地までの移動手段を用意する必要がある。</li><li>・地域全体で自家用車の利用が多く、通勤で公共交通を使う方の割合は低いことから、パークアンドライドなど、自動車・自転車と公共交通を組み合わせた移動を促進する必要がある。</li><li>・鉄道駅から北部に延びるバス路線では、運行距離が長いものの、途中で折り返すのに適した拠点がない路線があること、これら路線は延長が長く、鉄道駅へ接続する本数、ニーズが多い場所への本数を確保できないことなどから、利便性の向上などにより、南北の長距離バス路線を確保していく必要がある。</li></ul>
----	--

# 第5章 | 基本的な方針及び計画の目標

## 第1節 基本的な方針

第3章で設定した2050年の「将来、目指す姿」の実現に向けて着実にステップアップしていくため、『2050年の目指す姿を実現するためには、2028年（5年の計画期間）にはどうあるべきか』の視点から、5か年の短期計画における基本的な方針を設定しました。

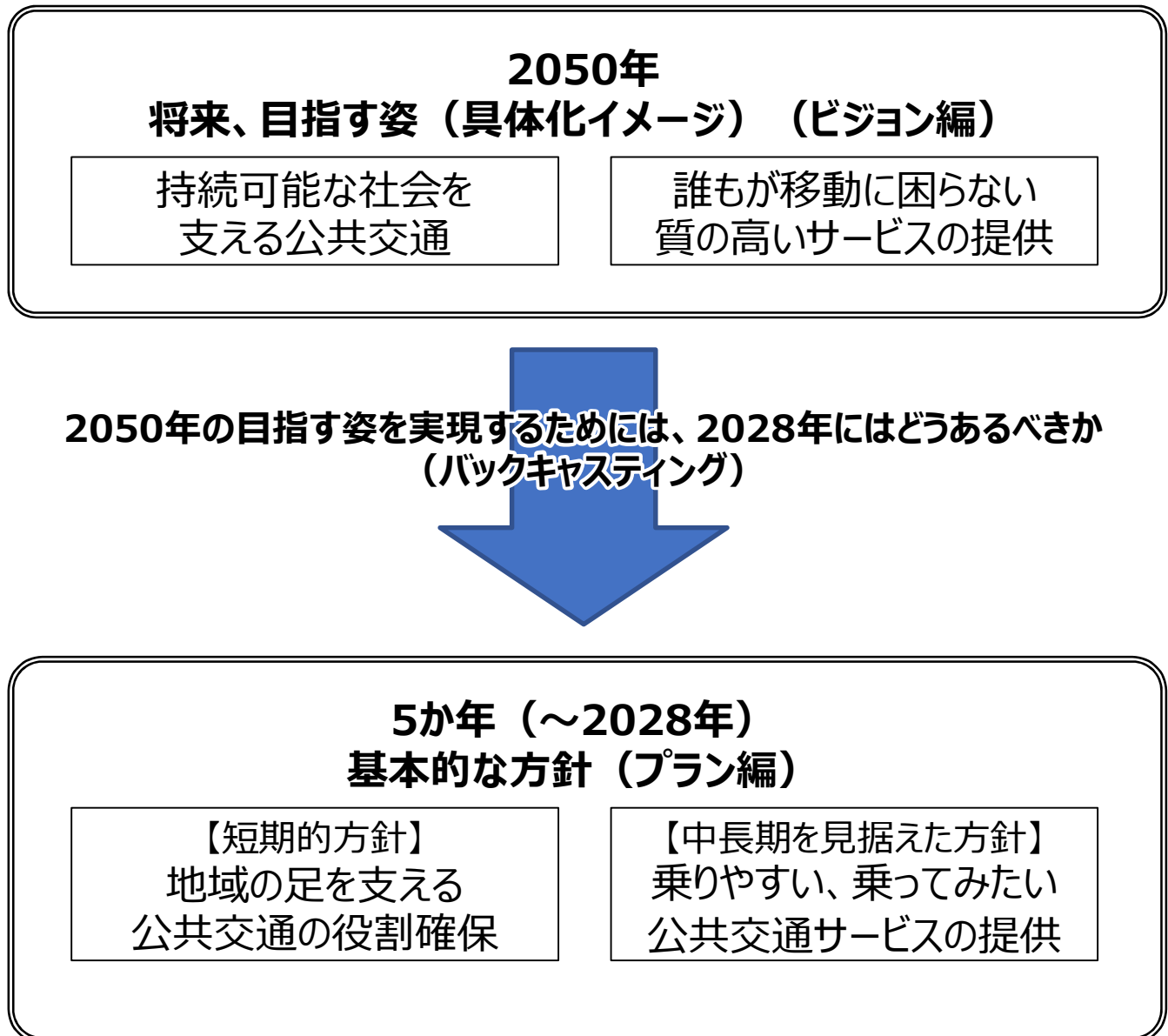


図 5-1 基本的な方針のイメージ

**【地域の足を支える公共交通の役割確保】**

図 5-2 イメージイラスト

**【乗りやすい、乗ってみたい公共交通サービスの提供】**

図 5-3 イメージイラスト

ここでは、第4章で整理した課題の解決に向け、これから目指す公共交通のゴールを描きます。

課題は、「将来、目指す姿」と「現状」とのギャップから抽出した問題点を踏まえて整理しているため、課題の解決には、現状のみにとらわれず「将来、目指す姿」を意識する必要があります。

そこで本計画では、「将来、目指す姿」が実現した際に私たちの暮らしがどのように変化するかを踏まえ、計画の目標を設定することとしました。

これらの目標を掲げ、各種取組を推進することで、現在深刻な危機に直面する公共交通を、着実に、留まることなく「将来、目指す姿」へと近づけていきます。

### 【将来、目指す姿】

- ✓ 持続可能な社会を支える公共交通
- ✓ 誰もが移動に困らない質の高いサービスの提供

### 【「将来、目指す姿」が実現された暮らしのイメージ】

- 都市部、山間部等、地域の実情に応じた最適な交通手段が提供されることで、高齢者に限らず、地域住民でも観光客でも、あらゆる方が公共交通を安心して利用できる環境が整います。
- 公共交通を安心して利用できる環境が整うことで、自家用車に依存しなくても、一人ひとりのニーズに対応した移動が可能となり、公共交通は地域にとってかけがえのないものとなります。

### 【これから目指す公共交通のゴール】

- ① 行きたい時に、行きたい場所へ
- ② 安全・安心
- ③ 迷わず、スムーズに
- ④ だれもが快適に
- ⑤ みんなが愛する地域の誇り

## ゴール① | 行きたい時に、行きたい場所へ

- 鉄道、路線バス等の今ある交通手段に加え、自動運転車等の次世代モビリティによって持続可能な公共交通ネットワークが構築され、自動車へ過度に依存する必要はありません。
- スマートフォン等のデバイスに目的地を入力すると、各個人に最適化された移動手段・移動経路が提案され、私たちは、いつもの時間にいつもの場所へバリアなく移動できます。

【行きたい時に、行きたい場所へ】

図 5-4 イメージイラスト

## ゴール② | 安全・安心

- 提案された移動手段・移動経路は、リアルタイムに収集される交通情報等をもとに常に最新の情報へと更新され、トラブル等が発生した場合の代替ルートのご案内等により、安全・安心に目的地まで移動できます。
- また、自動運転車等の移動手段相互やインフラとの通信等により安全システムが高度化されることで、衝突等の危険事象を事前に察知・回避可能となり、交通事故の発生確率が著しく低下します。

【安全・安心】

図 5-5 イメージイラスト



### ゴール③ | 迷わず、スムーズに

- 各個人に最適化された移動経路は、スマートフォン等のデバイスを通じて自身の現在地と目的地までの経路をマップ上で視覚的にリアルタイム位置情報として確認でき、迷わず、スムーズに目的地まで移動できます。
- 移動中にトラブル等が発生した場合にも、リアルタイムに収集される交通情報等をもとに常に最新の情報へと更新され、即座に代替ルートが案内され、目的地までスムーズに移動できます。

【迷わず、スムーズに】

図 5-6 イメージイラスト

### ゴール④ | だれもが快適に

- 最新技術等を効果的に取り入れた持続可能な公共交通ネットワークの構築により、行き交う人々にこれまでになく快適な移動環境を提供できるようになります。
- 本県の象徴である富士山をはじめとした豊かな観光資源に加え、世界トップレベルの移動環境が新たな地域の資源となり、国内はもとより、世界各地から多くの方が訪れます。

【だれもが快適に】

図 5-7 イメージイラスト

## ゴール⑤ | みんなが愛する地域の誇り

- 公共交通の途絶、移動手段の不足が全国的な社会問題となる中でも、本県においては官民の連携した取組により、各地域の実情に応じた個性豊かな公共交通ネットワークが機能しています。
- 個性豊かな公共交通ネットワークは、私たち一人ひとりが守り、育てることでより充実したサービスへと成長するとともに、私たちにとって、大きな誇りと愛着を感じられるようになります。

### 【みんなが愛する地域の誇り】

図 5-8 イメージイラスト

本計画では、これから目指す公共交通のゴールを計画の目標（長期的な目標）とします。  
第4章で整理した課題と、本章で掲げた計画の目標（長期的な目標）との対応関係については以下の通りです。

課 題		長期的な目標	
A	県内各地を結ぶ公共交通ネットワークを維持する必要がある。	①	行きたい時に、行きたい場所へ
B	公共交通の安全・安心を確保する必要がある。	②	安全・安心
C	地域のニーズ、利用者のニーズに応じた移動手段を用意する必要がある。	③	迷わず、スムーズに
D	交流の増加を見据え、県民と交流客双方の視点で、公共交通の利便性を高める必要がある。	④	だれもが快適に
E	公共交通の存在を地域資源として位置付け、県民の利活用を促す必要がある。	⑤	みんなが愛する地域の誇り

図 5-9 課題と計画の目標（長期的な目標）の関係性

# 第6章 | 目標達成のための施策

## 第1節 県内共通の施策

### ① 施策の考え方

第5章で設定した計画の目標（長期的な目標）の実現に向けては、複雑に絡み合う様々な要因に対して、多様な視点にたつて施策を効果的に組合せながら、総合的に取組を推進していくことが重要となります。

そのため、計画の目標（長期的な目標）の実現に向け、2028年までの5か年の基本的な方針に従い、以下の3つの5年間の（計画）目標を掲げ、県内共通の施策として総合的に取り組んでいきます。

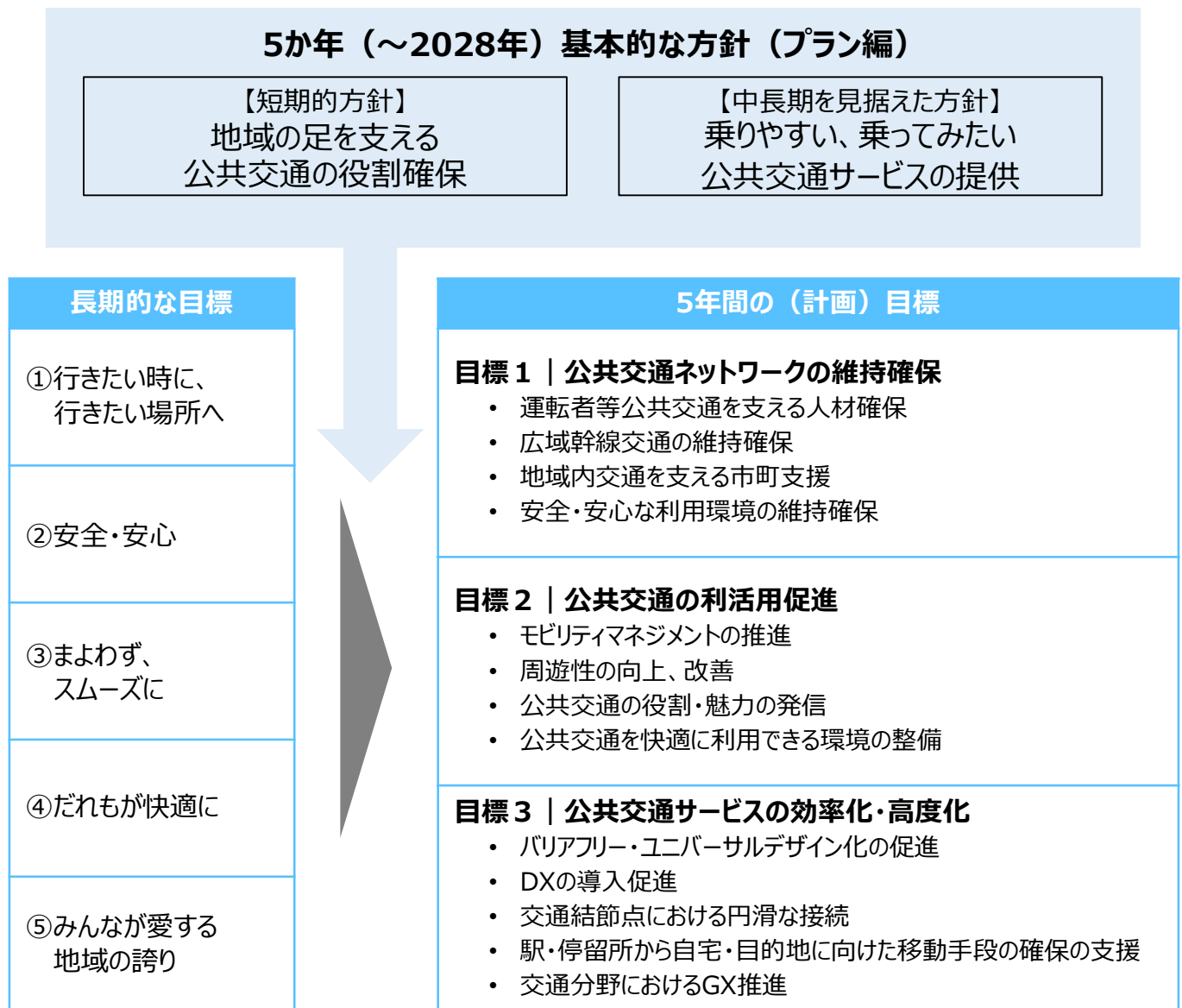


図 6-1 計画の目標と視点・施策の対応関係

## ②施策と各事業

設定した県内共通の3つの視点と施策について、施策を推進していく際の事業を下表の通り整理しました。「将来、目指す姿」の実現に向け、各事業を着実に進めていきます。

表 6-1 5年間の（計画）目標ごとの施策と事業

目標	施策	事業（ <u>下線</u> ：県の予算事業）	実施主体				
			国	県	市町	事業者	県民
1. 公共交通ネットワークの維持確保	運転者等公共交通を支える人材確保	ドライバーの労働環境の改善に向けた支援の充実					
		多様なドライバー（若者・女性等）の採用・育成と活躍できる環境づくり					
	広域幹線交通の維持確保	まちづくりと連携した地域間幹線系統の維持・向上					
		<u>事業者等への助成による支援</u>					
	地域内交通を支える市町支援	交通空白地等における交通手段の維持・確保					
		<u>事業者等への助成による支援（再掲）</u>					
安全・安心な利用環境の維持確保	<u>老朽化した車両・施設・設備等の更新・耐震・長寿命化</u>						
	緊急時における情報発信・連携体制等の整備						
2. 公共交通の利活用促進	モビリティマネジメントの推進	情報発信等による公共交通利用に対する意識の醸成					
		鉄道やバスなどの公共交通の利用促進に向けたイベントの実施					
	公共交通の役割・魅力の発信	公共交通利用に関する各種案内の充実					
		鉄道やバスなどの公共交通の利用促進に向けたイベントの実施（再掲）					
	周遊性の向上、改善	沿線の観光地や商業施設との連携					
	<u>訪日外国人旅行者の受入環境の整備</u>						
公共交通を快適に利用できる環境の整備	<u>上屋・ベンチ設置等による待合環境の充実</u>						
	デジタル技術を活用した公共交通サービスの効率化・高度化						
3. 公共交通サービスの効率化・高度化	バリアフリー・ユニバーサルデザイン化の促進	<u>鉄道駅・停留所や鉄道・バス車両等のユニバーサルデザイン化の促進</u>					
		交通弱者等に対する支援の充実					
	DXの導入促進	デジタル技術を活用した公共交通サービスの効率化・高度化（再掲）					
		GTFS（バス情報オープンデータ）の作成・活用支援					
	交通結節点における円滑な接続	鉄道、バス、タクシー、航路などあらゆる輸送手段のシームレスな連携					
		交通結節点における各種案内の充実					
駅・停留所から自宅・目的地に向けた移動手段の確保の支援	交通空白地等における交通手段の維持・確保（再掲）						
	地域の多様な輸送資源の活用検討						
交通分野におけるGX推進	環境に配慮した車両の導入						
	情報発信等による公共交通利用に対する意識の醸成（再掲）						

事業主体について、今後追記します。

参考に、表6-1に示した事業のうち下線を付した県の予算事業については、名称、補助対象事業者、補助対象経費及び補助率等を一覧にまとめます。

表 6-2 県予算事業の一覧

目標	施策	事業	県事業 の名称	補助 対象 事業者	補助対象 経費	補助率 等	
1・公共交通ネットワークの維持確保	広域幹線交通の維持確保	事業者等への助成による支援	バス運行対策費助成	バス事業者	対象系統※に係る経常費用と経常収益との差額	1/2	
					車両減価償却費及び当該購入に係る金融費用の合計額（各年度、各社新規購入1台のみ対象）		
	地域内交通を支える市町支援	事業者等への助成による支援	市町自主運行バス事業費助成	市町	経常欠損額	1/2ほか（財政力指数等による）	
					車両購入費－1円（備忘価額）	1/3ほか	
					初度開設費	1/3ほか	
	安全・安心な利用環境の維持確保	老朽化した車両・施設・設備等の更新・耐震・長寿命化	バス路線維持費助成	市町	過疎地域を運行する乗合事業者への市町村の補助額	1/2	
					鉄道輸送対策事業	鉄道事業者（JR除く）	安全向上に資する設備の整備（レール、枕木、ATS等取替資産、車両更新）
鉄道施設総合安全対策事業					老朽化が認められる施設の長寿命化に資する補強改良		
		鉄道施設耐震対策事業		緊急輸送路及び乗降客1日1万人以上の駅の機能維持のための耐震対策			
2・公共交通の利活用促進	周遊性の向上、改善	訪日外国人など旅行者の受入環境の整備	鉄道輸送対策事業	鉄道事業者（JR除く）	車両更新（インバウンド対応）	1/3ほか	
			インバウンド型鉄道車両設備導入緊急対策事業		訪日外国人旅行者の受入環境整備に資する車両設備の整備		
	公共交通を快適に利用できる環境の整備	上屋・ベンチ設置等による待合環境の充実	運輸事業振興助成交付金	県バス協会	輸送の安全、サービスの改善、環境の保全など必要な事業	交付年度の県の軽油引取税の収入見込額等を踏まえて交付額を決定	
効率化・高度化	3・公共交通サービスの促進	鉄道駅・停留所や鉄道・バス車両等のエバーグリーン化の促進	鉄道駅エバーグリーンデザイン施設整備事業費補助金	市町	障害者対応型エレベーター、スロープ等、駅のUD化に資する設備	1/2ほか（財政力指数等による）	

※対象系統は別冊に掲載しています。別冊は年度ごとに更新します。

## 第2節

## 県内4地域個別の施策

県内共通の3つの施策とあわせて、それぞれ異なる課題を抱える4つの地域において、特に重点的に推進する施策と具体的な事業を下表の通り整理しました。

表 6-3 県内4地域個別の施策と事業

地域	課題	施策	事業	実施主体				
				国	県	市町	事業者	県民
伊豆	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光客の需要、観光地の分布に応じた魅力的な移動手段を用意する必要がある</li> <li>観光客向けの超小型モビリティの活用可能性を検討する必要がある</li> </ul>	観光需要に応じた移動手段の提供	パーソナルモビリティ等の活用可能性検討					
東部	<ul style="list-style-type: none"> <li>富士駅－新富士駅間、沼津駅から御殿場線各駅など交通結節点間の接続性を改善する必要がある</li> </ul>	モード間の乗継環境改善	鉄道、バス、タクシー、航路などあらゆる輸送手段のシームレスな連携（再掲）					
中部	<ul style="list-style-type: none"> <li>タクシー事業者や近隣市町などと連携し、デマンド交通を効率化・合理化する必要がある</li> </ul>	利用者ニーズにマッチした交通サービスの提供	デマンド交通の効率化・合理化					
西部	<ul style="list-style-type: none"> <li>輸送資源のフル活用により、鉄道駅から目的地までの移動手段を用意する必要がある</li> </ul>	ファースト・ラストワンマイルの移動性向上	地域の多様な輸送資源の活用検討（再掲）					

事業主体について、今後追記します。

目標	事業	スケジュール					
		2024	2025	2026	2027	2028	2029以降
1・公共交通ネットワークの維持確保	ドライバーの労働環境の改善に向けた支援の充実						
	多様なドライバー（若者・女性等）の採用・育成と活躍できる環境づくり						
	まちづくりと連携した地域間幹線システムの維持・向上						
	事業者等への助成による支援						
	交通空白地等における交通手段の維持・確保						
	事業者等への助成による支援（再掲）						
	老朽化した車両・施設・設備等の更新・耐震・長寿命化						
	緊急時における情報発信・連携体制等の整備						
2・公共交通の利活用促進	情報発信等による公共交通利用に対する意識の醸成						
	鉄道やバスなどの公共交通の利用促進に向けたイベントの実施						
	公共交通利用に関する各種案内の充実						
	鉄道やバスなどの公共交通の利用促進に向けたイベントの実施（再掲）						
	沿線の観光地や商業施設との連携						
	訪日外国人など旅行者の受入環境の整備						
	上屋・ベンチ設置等による待合環境の充実						
	デジタル技術を活用した公共交通サービスの効率化・高度化						
3・公共交通サービスの効率化・高度化	鉄道駅・停留所や鉄道・バス車両等のユニバーサルデザイン化の促進						
	交通弱者等に対する支援の充実						
	デジタル技術を活用した公共交通サービスの効率化・高度化						
	GTFS（バス情報オープンデータ）の作成・活用支援						
	鉄道、バス、タクシー、航路などあらゆる輸送手段のシームレスな連携						
	交通結節点における各種案内の充実						
	交通空白地等における交通手段の維持・確保（再掲）						
	地域の多様な輸送資源の活用検討						
	環境に配慮した車両の導入						
	情報発信等による公共交通利用に対する意識の醸成（再掲）						

短期的な施策であるか、中長期を見据えた  
 施策であるかを踏まえて設定します。

地域	事業	スケジュール					
		2024	2025	2026	2027	2028	2029以降
伊豆	パーソナルモビリティ等の活用可能性検討						
東部	鉄道、バス、タクシー、航路などあらゆる輸送手段のシームレスな連携（再掲）						
中部	デマンド交通の効率化・合理化						
西部	地域の多様な輸送資源の活用検討（再掲）						

短期的な施策であるか、中長期を見据えた施策であるかを踏まえて設定します。



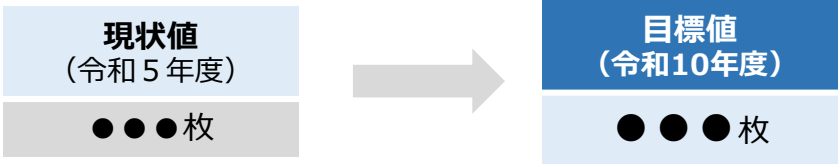
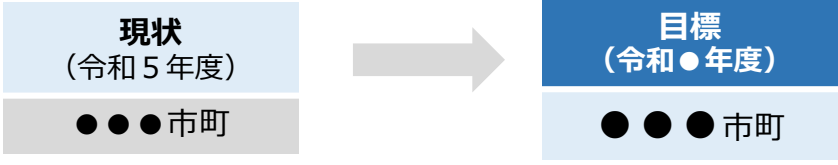
# 第7章 | 計画達成状況の評価

## 第1節 達成指標

### ① 県全体の達成指標（数値指標）

本計画の達成状況の評価するため、基本的な方針ごとに2つずつ、4つの達成指標を設定します。

<b>短期的方針</b>	地域の足を支えるという公共交通の役割の確保
<b>指標1</b>	<p>■ <b>公共交通機関の年間利用者数（または割合）</b></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"><div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; text-align: center;">現状値 (令和5年度) ●●●人 (●●%)</div><div style="font-size: 2em;">→</div><div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; text-align: center;">目標値 (令和10年度) ●●●人 (●●%)</div></div> <p><b>【算出方法】</b> 交通機関ごとに以下の方法により算出し、これらを足し合わせた数値 ○鉄道：（1日あたり乗降者数÷2）×365日 ○路線バス：各路線における年間輸送人員の合計</p> <p><b>【目標値の考え方】</b> 人口減少に伴い、鉄道や路線バス等の公共交通の利用者数が減少傾向にあります。今後も利用者数が減少を続けると、公共交通サービスの維持が困難となります。サービスレベルの維持・確保に向けて、鉄道・路線バスの年間利用者数を目標として設定します。 令和5年度の利用者数が○○○人（○○%）であることから・・・</p> <p><b>【データの取得方法】</b> ○各交通事業者から利用者数の報告を受け、県にて合算して算出</p>
<b>指標2</b>	<p>■ <b>公的資金投入額</b></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"><div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; text-align: center;">現状値 (令和5年度) ●●●円</div><div style="font-size: 2em;">→</div><div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; text-align: center;">目標値 (令和10年度) ●●●円</div></div> <p><b>【算出方法】</b> 路線バス、コミュニティタクシー等の運行に対する財政負担額</p> <p><b>【目標値の考え方】</b> 地域の公共交通を維持・存続していくことを地域住民や事業者が「他人事」ではなく、自分に関係のある「自分ごと」として捉え、自分たちの手で公共交通を守り・育てていくという意識を醸成する一方、県・市町の厳しい財政状況を踏まえ、公的資金投入額の維持を目標として設定します。 令和5年度の公的資金投入額は○○○円であることから・・・</p> <p><b>【データの取得方法】</b> ○各交通事業者から報告を受け、県にて合算して算出</p>

<p>中長期を見据えた方針</p>	<p>乗りやすい、乗ってみたい公共交通サービスの提供</p>
<p>指標 3</p>	<p><b>■ 企画乗車券等の販売枚数</b></p> <div style="text-align: center;">  </div> <p><b>【算出方法】</b> 交通事業者ごとに企画した乗車券等の販売枚数を足し合わせた数値</p> <p><b>【目標値の考え方】</b> 観光客への公共交通の利用を促すとともに、地域と一体となった観光による地域公共交通の活性化を図るため、フリー乗車券や観光施設とのセット乗車券等の企画乗車券の販売枚数を目標として設定します。</p> <p>令和5年度の販売枚数が〇〇〇枚であることから・・・</p> <p><b>【データの取得方法】</b> ○各交通事業者から報告を受け、県にて合算して算出</p>
<p>指標 4</p>	<p><b>■ GTFSデータ整備済み市町数</b></p> <div style="text-align: center;">  </div> <p><b>【算出方法】</b> 自主運行バス（定時定路線）を運行する市町数における、GTFS データ整備済み市町村数を算出 ※地域住民の利用を優先するなど、市町が周知不要と考える路線は除く。</p> <p><b>【目標値の考え方】</b> GTFSデータを整備することにより、Google マップを始めとする経路検索サイトへの掲載が可能となります。経路検索サイトへの掲載が可能となることは、住民の公共交通機関の利用促進につながるだけでなく、業務の効率化や MaaS等への活用も期待されることから、GTFSデータ整備済み市町数を目標として設定します。</p> <p>令和5年の整備済み市町割合は〇〇〇%であることから・・・</p> <p><b>【データの取得方法】</b> ○市町からの報告を受け、県にて合算して算出</p>

## ②各地域の達成指標（数値指標）

各地域で設定した視点・施策ごとに指標と目標値を設定します。

伊豆地域	観光需要に応じた移動手段の提供
指標	<p><b>■観光客の公共交通利用率</b></p> <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin-bottom: 10px;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; text-align: center; width: 150px;"> <b>現状値</b> (令和5年度) ●●●%</div> <div style="margin: 0 20px;">→</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; text-align: center; width: 150px;"> <b>目標値</b> (令和10年度) ●●●%</div> </div> <p><b>【算出方法】</b> 「静岡県における観光の流動実態と満足度調査」より、伊豆地域をメイン訪問地域とした人において利用交通手段として公共交通と回答した割合</p> <p><b>【目標値の考え方】</b> 県内での観光客の利用交通手段として自家用車の利用が9割以上を占めていることから、県内の観光地域である伊豆地域においては、計画の施策全体の効果を評価するための指標として、観光客の公共交通利用率の上昇を目標として設定します。 令和5年度の利用率が○○○%であることから・・・</p> <p><b>【データの取得方法】</b> ○静岡県における観光の流動実態と満足度調査結果を活用</p>

東部地域	モード間の乗継環境改善
指標	<p><b>■交通結節点における乗換え環境整備箇所数</b></p> <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin-bottom: 10px;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; text-align: center; width: 150px;"> <b>現状値</b> (令和5年度) ●●●箇所</div> <div style="margin: 0 20px;">→</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; text-align: center; width: 150px;"> <b>目標値</b> (令和10年度) ●●●箇所</div> </div> <p><b>【算出方法】</b> 待合環境や情報提供、駐輪場・駐車場の整備など、交通結節点における乗換え環境の機能強化にかかる取組を行った鉄道駅・バス停の箇所数</p> <p><b>【目標値の考え方】</b> 公共交通の利用促進にあたり、交通機関同士の乗継が不便なことや待ち時間等が課題となっており、乗継がしやすい環境の実現や各交通モードへのアクセス性の向上が必要であることから、交通結節点における乗換え環境整備箇所数を目標として設定します。 令和5年度の整備箇所数が○○○箇所であることから・・・</p> <p><b>【データの取得方法】</b> ○各交通事業者および市町からの報告を受け、県にて合算して算出</p>

中部地域	利用者ニーズにマッチした交通サービスの提供
指標	<p><b>■利用者ニーズを考慮した公共交通サービスを見直した市町数</b></p> <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin-bottom: 10px;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; text-align: center; width: 150px;"> <b>現状値</b> (令和5年度) —         </div> <div style="margin: 0 20px;">→</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; text-align: center; width: 150px;"> <b>目標値</b> (令和10年度) ●●●市町         </div> </div> <p><b>【算出方法】</b> 各事業者および市町が運行している公共交通サービスのうち、利用者のニーズを考慮して運行の見直しを行った地域数（車両の小型化など別の交通サービスへの変更や便数の見直しなどを含む）</p> <p><b>【目標値の考え方】</b> 公共交通のサービス水準の維持に向けては、非効率的な運行となっているバス路線等について、運行ルートの見直しや減便、予約制の交通サービスに変更するなどの検討を行うことや、需給バランスが悪い路線については市町および交通事業者が連携してコミュニティ交通への転換等、サービス内容を適宜見直しをしていく必要があることから、利用者ニーズを考慮した公共交通サービスの見直し地域数を目標として設定します。 令和5年度の見直し地域数は○○○地域であることから・・・</p> <p><b>【データの取得方法】</b> ○市町からの報告を受け、県にて合算して算出</p>

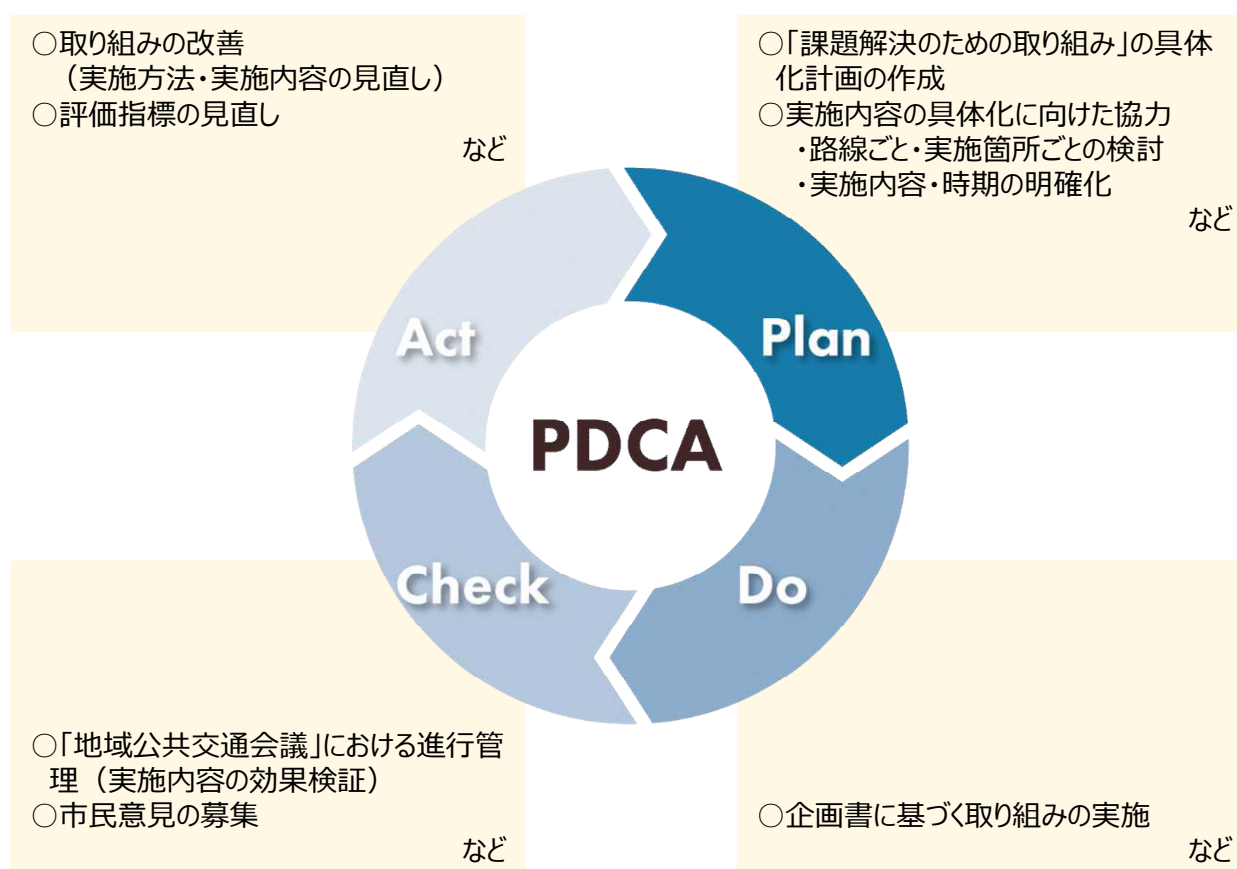
西部地域	ファースト・ラストワンマイルの移動性向上
指標	<p><b>■多様な資源活用も含めた新たな公共交通サービスの実証・導入件数</b></p> <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin-bottom: 10px;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; text-align: center; width: 150px;"> <b>現状値</b> (令和5年度) ●●●件         </div> <div style="margin: 0 20px;">→</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; text-align: center; width: 150px;"> <b>目標値</b> (令和●年度) ●●●件         </div> </div> <p><b>【算出方法】</b> 自主運行バスの多様な資源活用や、グリーンスローモビリティ、自動運転、AI等を活用したオンデマンド交通など、新しい公共交通サービスの実証・導入件数</p> <p><b>【目標値の考え方】</b> 高齢化の進行に伴い、今後増加が予測される多様な移動ニーズへは、既存の鉄道や路線バス等に加え、次世代モビリティや新たな交通形態も含めて対応する必要があることから、多様な資源活用も含めた新たな公共交通サービスの実証・導入件数を目標として設定します。 令和5年度の実証・導入件数は○○○件であることから・・・</p> <p><b>【データの取得方法】</b> ○各交通事業者および市町からの報告を受け、県にて合算して算出</p>

## 第2節 評価体制

本計画全体の評価は、Plan（計画）、Do（実施）、Check（検証・評価）、Act（改善・見直し）のPDCAサイクルの考え方のもと、事業の状況や改善による効果、影響を把握するために設定した評価指標に基づき、毎年度、定期的に「地域公共交通会議」において評価・検証を行います。また、事業の問題点や改善の要望を把握し、必要に応じて事業の修正、計画の見直しを検討します。

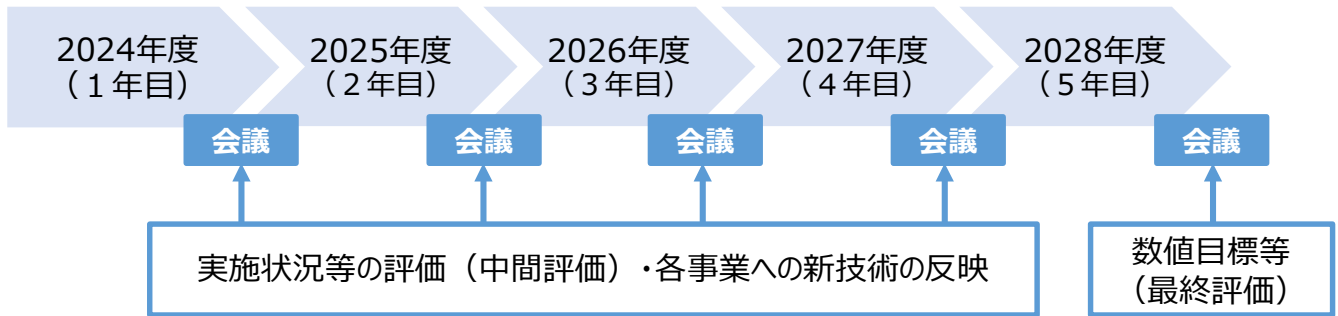
検証・評価に必要なデータ収集の方法としては、各種統計資料を定期的に収集するほか、施策の認知度や必要性の理解度を把握するため、計画区域内の住民等を対象としたアンケート調査等を適宜実施します。

また、本計画の評価指標以外の指標なども参考とし、各種事業の実施状況の確認や評価を行います。社会情勢の変化や地域の実情に対する配慮も必要なことから、新たな指標の必要性についても今後検討するなど、適宜見直しを行いながら、より良い取り組みとなるよう改善を行います。



① 施策の進捗評価

本計画の実現のため、計画期間5か年で設定した数値目標の達成状況について、数値目標の評価を行います。また、計画期間中においては、毎年度、取り組みの検討状況や実施状況などの確認を行い、必要に応じて見直しを行います。

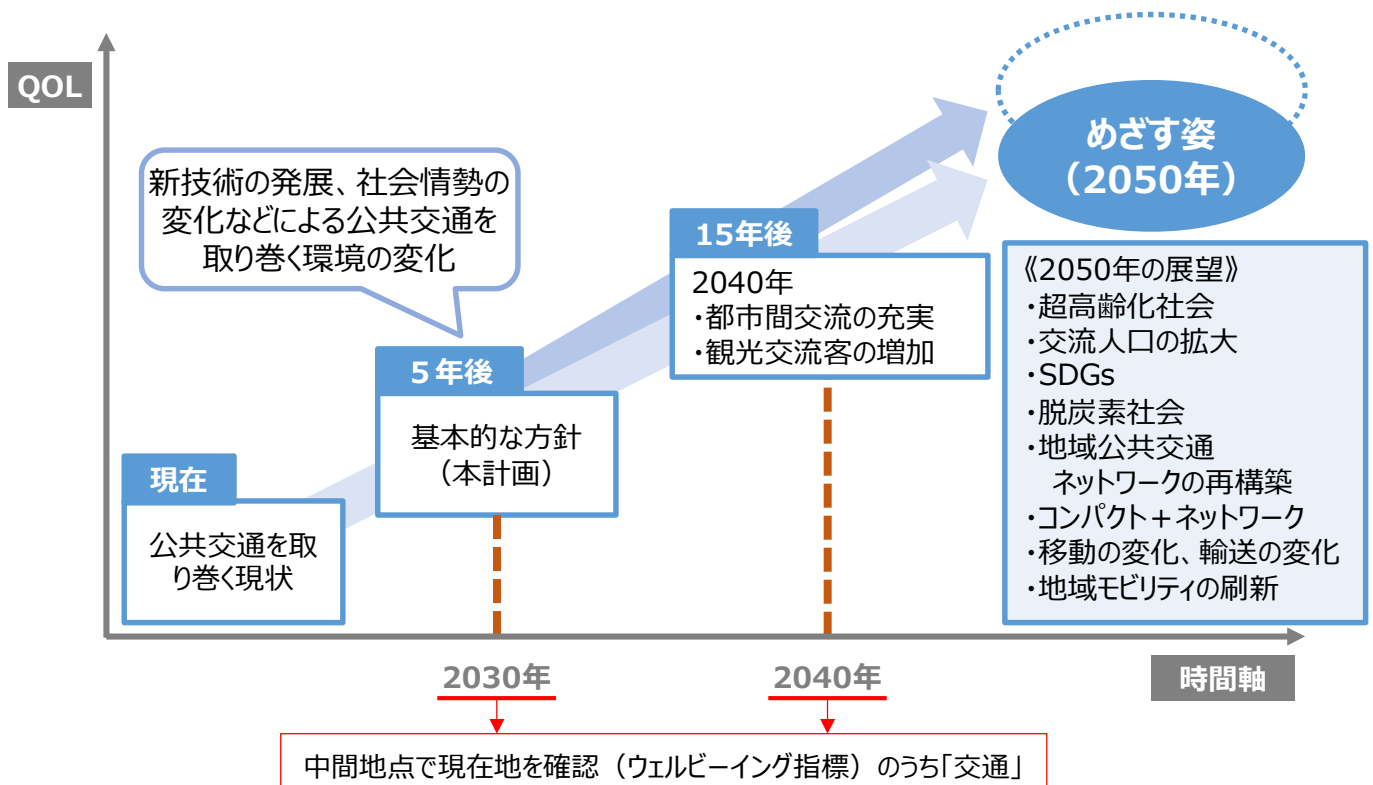


② 指標及び目標の見直し

本計画の「将来、めざす姿」は2050年を想定しており、「将来、目指す姿」の実現に向けて、プラン編の計画期間である5か年ごとに達成すべき数値目標を設定し、各種施策の推進により、着実にステップアップしていく計画としています。

計画期間5か年の間に、公共交通をとりまく環境の変化（新たな法律・制度の制定等）や、社会情勢の変化（ICTやAI分野などの技術の急速な発展等）がみられた場合には、「将来、めざす姿」の見直しを行い、新たな取り組みの検討を行うとともに、評価指標の見直しや新たな設定などを行っていきます。

加えて、計画の中間地点となる2030年、2040年を目途に、施策の推進が県民のみなさまの「暮らしやすさ」や「幸福感の向上度合い」等にどの程度貢献できているかを、地域幸福度（ウェルビーイング）指標のうち「交通」の値を確認することで、「将来、目指す姿」をより鮮明に関係者間で共有し、実現に向けて取り組みを加速します。



## 第8章 | 新たな技術の導入・社会情勢変化への対応

---

急速に技術革新が進み、社会情勢が目まぐるしく変化する現代においては、公共交通をとりまく環境も日々変化し続けています。現時点ではまだ研究段階の最新技術や、検討段階の新たな法律・制度等についても、近い将来実用化され持続可能な公共交通ネットワークの構築や公共交通の利便性向上等にも大きく寄与することが期待されています。

そのため本章では、研究や検討が進められている最新技術等について、現在の検討・議論の状況や実用化した際に期待されるメリット、社会実装に向けた課題等について整理しています。

これらの最新技術等については、継続的にその動向について注視していくとともに、今後、年度ごとに実施する施策の進捗評価と併せて協議会内で情報共有を行い、適時適切に計画へ反映していきます。

今後、高齢者の増加に伴い、免許返納者の増加が見込まれる中、移動手段の受け皿の確保が重要となっているにもかかわらず、人口減少地域ほど公共交通空白地の割合が高く、また運転者不足の深刻化等によって、公共交通に維持が難しい状況になってきています。

このような背景を踏まえ、地域の移動手段の確保・充実のため地方公共団体主導で公共交通サービスを改善し、地域の輸送資源を総動員する取組を推進することを目的とした「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」が令和2年11月に施行されました。

この法改正により、地方自治体は、公共交通を中心に地域の輸送資源を総動員するための地域公共交通計画を策定することで、地域に最適な旅客運送サービスの継続に対する支援メニューなど、国が拡充した各種メニューを活用できることとなりました。

但し、輸送資源を総動員するには、競合する他の交通事業者との関係、輸送資源本来の用途との調整が必要なことから、実現している事例は全国でも少なく、これら課題に対応するためにも、協議会の場で多様な関係者による幅広い観点から議論をし、特定の関係者に過度な負担がかからない持続可能な取り組みにしていくことが求められています。

本県においては、観光客の宿泊施設において多くの送迎車両が運行されていることから、宿泊施設、沿線自治体との協力・調整が実現すれば、送迎車両運行ルート沿線地域の交通弱者を対象とした移動サービス提供も可能になると考えられます。その他、大規模工場などの企業シャトルバスを活用することや、生活交通確保に向けた地域の取り組み意欲が高い場合には、地域主導による地域共助型交通として、地元自治会やNPO法人等による自家用自動車を使用した運送サービスを提供していくことも考えられます。

## 企業シャトルバスの活用事例

湖西市では、市内を走行する企業シャトルバスを地域移動資源として活用し、市民の皆様が車に頼らなくても豊かな生活を送ることができるように、市内企業の協力のもと市内企業が運行するシャトルバスに市民が乗る新たな移動手段の仕組みを検討し、社会実装に向けた実証実験を行っています。

### ■利用できる方

だれでも利用可能、ただし事前登録が必要

### ■運行日

月曜日から金曜日（土日祝日、年末年始除く）

### ■利用できる企業のシャトルバス

株式会社デンソー湖西製作所・豊橋東製作所、  
ソニーグローバルマニュファクチャリング & オペレーションズ株式会社  
浜名湖電装株式会社





自動運転技術は、自動車に限らず、鉄道や飛行機、船舶など乗り物全般を対象とする技術ですが、最近は、自動車業界での技術革新が活発に進んでいます。自動運転技術は、高齢者や障がい者の移動、過疎地での公共交通機関の提供など、自動運転車があれば運転が困難な方への支援にも役立つとともに、交通事業者にとっては運転手不足の解消につながるため、地域公共交通を担う車両に対する自動運転技術の実用化が待たれるところです。

我が国では、2022年4月には、レベル4※の自動運転車が公道を走ることを許可する道路交通法の改正案が成立しており、今後、レベル4の導入、普及が期待されています。但し、ドライバー不要の自動運転車両を走行させる場合には、センサーなどを道路に設置するなどインフラを整備する必要があるため、初期投資に対する支援などが受けられない場合、地方部などでは特に採算が取れないといった懸念事項も抱えています。

本県においては、平成30年度より「しずおか自動運転ShowCASEプロジェクト」に取り組んでおり、全国初となるオープンデータ化された、県管理道路1,000km以上の3次元点群座標データをもとに、自動運転走行に必要な高精度3Dマップを作成し、掛川市、松崎町、沼津市において自動運転バスの実証実験を実施し、2024年度までに自動運転技術を公共交通に導入するため、検証を進めています。

※限定された条件下において、システムが全ての運転操作を実施する・ドライバーが運転席を離れることができる

## しずおかShowCASEプロジェクトの概要

### ◆目的

- ・自動運転等の最新技術を活用した移動サービスの導入による地域交通の課題解決の検証（運転手不足、過疎地域等高齢者への移動支援、公共交通ICT化への対応）
- ・EV等、次世代自動車及び自動運転車両の研究による県内企業の技術開発を促進

### ◆地域特性を踏まえた現状・課題

- ①過疎地・中山間地  
路線バスの撤退（乗務員不足、不採算）、高齢者の移動困難（買物難民、通院不便）
- ②都市部・中心市街地  
観光移動、乗務員不足、新都市交通の導入、渋滞対策
- ③大規模県有施設等  
イベント時の輸送、ユニバーサル対応

### ◆実証実験による検証内容

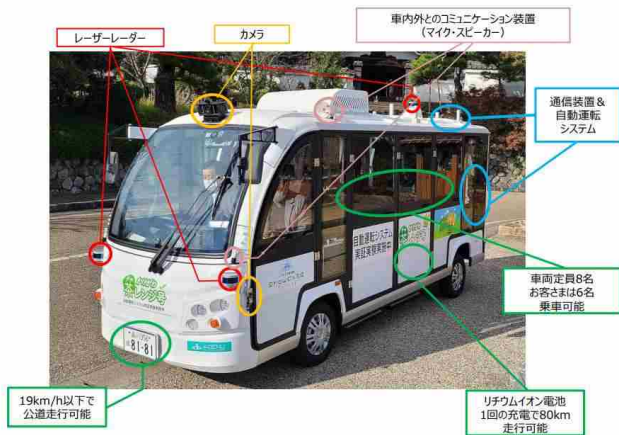
上記の現状・課題に対し、「自動運転は地域の交通課題を解決する手段となるのか？」の観点から、各地域における実証実験を通じ、以下の内容について検証を実施

- ①走行安全性（山間地、狭隘道路部、市街地等での技術検証）
- ②社会受容性（住民における自動運転社会への受入検証）
- ③地域受容性（市町における自動運転公共交通への受入検証）
- ④ビジネスモデル検討（交通事業者等における公共交通の受入検証）

## 2022年度実証実験

### ◆2022年度実証実験の概要

- ・実証テーマ：遠隔監視を活用した自動運転の検証
- ・実験車両：グリーンスローモビリティ（19km/h以下で公道走行）、車両定員8名（乗客6名）
- ・遠隔監視：掛川市役所及び日本大学国際関係学部にて遠隔コントロールセンターを設置



▲実験車両の装備と機能



▲遠隔コントロールセンターの機能

### ◆実験地区① 松崎町（過疎エリア（繁華街周辺））

#### 【検証内容】

- ・生活拠点と集落をつなぐデマンド交通の運行により、過疎地域における生活環境の改善
- ・新たなライフスタイルを補完する自動運転走行による安全な移動サービスの実現可能性

#### 【実証内容】

- ・日本大学国際関係学部からの遠隔監視
- ・狭隘区間を含む周回運行

#### 【実証結果】

- ・バスターミナルを出発し、商店・病院を含むエリアを周回する約3kmのルートを実行
- ・10/5～7、10/12～14、10/19～21の計9日間で85名が試乗

### ◆実験地区② 沼津市（市街地エリア（沼津駅～沼津港））

#### 【検証内容】

- ・沼津港は、関東圏から自家用車での来訪客で賑わう一方、駅周辺市街地への波及や2区間を接続する既存バス路線の混在等の問題があり、自動運転車両を活用した移動の利便性の向上を検証

#### 【実証内容】

- ・日本大学国際関係学部からの遠隔監視
- ・スマートポールを使用した交差点監視（沼津港）

#### 【実証結果】

- ・JR沼津駅と沼津港を結ぶ約2.2kmのルートを実行
- ・11/11～20（15,16日は運休）の計8日間で350名が試乗

### ◆実験地区③ 掛川市（市街地エリア（掛川駅～掛川城））

#### 【検証内容】

- ・主要コンテンツが広範囲に点在し、自動車のない観光周遊が困難であるほか、新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、駅周辺の施設が閑散としているため、自動運転を活用した新たな観光コンテンツを検討

#### 【実証内容】

- ・掛川市役所からの遠隔監視
- ・夜間の公道走行における自動運転
- ・信号情報を用いた車両制御
- ・5G SA通信技術の活用
- ・「見守るバス停」の設置による乗車管理

#### 【実証結果】

- ・JR掛川駅と掛川城を結ぶ約1kmのルートを実行
- ・8/1～7の7日間で270名、12/5～11の7日間で255名の合計525名が試乗

MaaS (Mobility as a Service) とは、様々な人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせる検索・予約・決済等を一括で行うことができるサービスです。また、買い物、観光や医療等、目的地における交通以外のサービス等との組み合わせにより、移動+目的全てを含めて利便性向上を実現できるサービスです。

また、MaaSは交通分野におけるDXであり、交通を起因とした社会問題解決も期待されます。例えば、本県は通勤・通学時の自動車依存が全国平均よりも高い状況にあり、交通集中による渋滞や排出ガスによる環境悪化が問題となっています。持続可能な都市を実現するためには、自家用車から公共交通へと転換を促すような合理的な交通システムを構築し、都市のエネルギー消費を抑え、環境負荷を低減することが求められます。

さらに、MaaSが普及すると様々なユーザーのルート検索情報などを基に、人々の行動様式をビッグデータとしてクラウドに蓄積されるため、これが事業者間で共有されれば、迂回路による交通渋滞の回避や、交通手段の無駄のない最適化など、ヒトにとっても環境にとっても価値ある効果が生まれることとなります。

我が国でも全国複数の都市でMaaSが導入されていますが、現状よりもさらに利便性を高めるためには、柔軟な運賃設定としてサブスクリプションやダイナミックプライシングなどを導入するが考えられますが、我が国では道路運送法の縛りにより自由に価格を設定することができません。また、アメリカで人気となっているUberのように一般のドライバーが自家用車に乗客を乗せてタクシーのように目的地まで運ぶライドシェアサービスについても、我が国で実施するためには法改正が必要な状況であり、MaaSの利便性を更に高めるにはクリアすべき課題も多く残存しています。

なお、本県においては、2019年より静岡市を中心に移動+暮らしに関わる分野を対象とした「しずおかMaaS」、伊豆地域を対象とした観光型MaaSとして「Izuko」の取り組みが進められており、実証実験で得られた移動や購買等の基礎情報を集約し、交通サービスの利便性向上や観光商品・サービス改善につなげています。

### しずおかMaaSの取り組み

しずおかMaaSでは、交通分野だけではなく、人々の暮らしに関連するあらゆる分野と連携することで、誰もが利用しやすい新たな移動サービスの提供と持続可能なまちづくりの実現を目指している。

#### ■実証実験での主な検証内容

- ・AI相乗りタクシーの実証運行
- ・鉄道・路線バス・タクシー等の交通モード間の連携
- ・生活関連施設（商業施設等）と絡めた分析 等



▲しずおかMaaSのイメージ

本県における公共交通の利用者は長期にわたり減少傾向が続いており、交通事業者においては経営が非常に厳しい状況にあります。

このような環境を改善するための方策として、「上下分離方式」の導入が考えられます。上下分離方式は「上」に当たる運行と、「下」に当たる車両<sup>※</sup>や施設の管理などインフラ部分を切り離して運営する仕組みであり、「上」は従来通り事業者が担当し、「下」を地方自治体が受け持つこととなります。

我が国では、青森県の青い森鉄道、鳥取県の若桜鉄道などローカル鉄道に導入されていますが、欧州では鉄道経営の一般的な形になっています。また、路線バスについては、導入事例はありませんが、広島市において現在検討が進められているところです。

但し、上下分離方式の導入に当たり、実施主体となる自治体は、第三種鉄道事業者（鉄道施設保有管理者）となって鉄道資産を保有する必要がありますが、この鉄道資産の取得に要する費用、鉄道資産の取得後に発生する赤字などを自治体が負担できなくなることが危惧されています。また、輸送の安全に係る責任者（安全統括管理者）をはじめ第三種鉄道事業者として必要な人材の確保や、運行事業者と自治体とが連携協力して円滑な業務運営を行うための体制構築なども課題に挙げられます。

自治体がこれらの課題を解決できるのであれば、自治体がインフラ部分を支え、交通事業者が本来の運行サービスに重点を置くことができる上下分離方式を導入することで、減少が続いている公共交通利用者の回復を目指すことも考えられます。

※車両については、地方自治体が受け持つケースと、交通事業者が受け持つケースがあります。

### 上下分離方式事例（富山LRT）

富山市の中心部を走行する富山LRTは、富山市が軌道整備事業者、富山地方鉄道が軌道運送事業者として、上下分離方式で運営されている。

線路、駅、電気設備、信号施設などの「下」は富山市が保有し、維持管理を行いつつ富山地方鉄道に貸し付ける。富山地方鉄道はその施設を使って列車の運行という「上」を担当し、運賃収入の中から施設使用料を支払う契約となっており、富山地方鉄道、富山市双方にメリットが生まれている。



▲市内電車環状線

公共交通の利用者は長期にわたり減少傾向が続いており、交通事業者においては経営が非常に厳しい中、地域の足となる公共交通を存続させるために「交通税」を導入するという考え方があります。この税金は、公共交通を使う人も使わない人もみんなで支えていくという考え方に基づいたものです。

海外においては交通税を導入している国があり、最も早く導入したのがフランスで、累積赤字額が最も大きかったパリ周辺の公共交通機関の運営費を確保する目的で導入しています。納税者は事業者であり、従業員数に応じた額を、いわば通勤定期の代わりのような形で納税しています。交通税の存在とそれによる公共交通機関の整備は、公共交通利用者にとっては利便性が向上することや設備の改善など評価されていますが、公共交通を利用しない人にとっても、交通渋滞の緩和などの成果がでていることで肯定的に受け入れられています。

我が国では、交通税を導入している自治体はありませんが、令和4年4月に滋賀県の税制審議会が「交通税」の導入を求める答申を知事に提出し、知事も前向きに検討しているという動きがありました。答申の中では、地域公共交通の維持・充実による受益が広く県民一般に及ぶものと考えらるならば、琵琶湖森林づくり県民税のように、県民税に対する超過課税が考えられる、などの記載があります。

但し、我が国においては、税という公的なお金を直接民間企業に充てることに対して理解を得られるか、といった課題があります。厳しい経営状況にある公共交通事業者については、自治体が個別に助成しているケースや、公有民営や第三セクターで運営されている交通機関等、税の徴収以外での対応策が多々あり、新たに交通税を新設しなくても良い、という意見も聞かれます。

本県においても、公共交通利用者の減少に伴い、厳しい状況におかれている鉄道路線、バス路線を維持していく必要があります。交通税の導入は公共交通の維持、確保に繋がると期待されることから、新たな税負担への理解が得られるならば、議論、検討の余地があるものと考えられます。

本県で導入されている交通手段（鉄道、バス、タクシー、レンタサイクル、シェアサイクル、レンタカー等）自体は、海外のものとは大きな差はありませんが、使い方、使わせ方という点で先進的な欧州等と比べると取り組みが遅れています。

欧州では、持続可能な都市モビリティ計画（Sustainable Urban Mobility Plan（SUMP））の取り組みが進められ、生活の質（QoL）を向上させるために、都市とその周辺に住む人々や経済社会活動におけるモビリティニーズを満たすように設計された戦略的な計画となっており、以下のような特徴を有しています。

- ・ビジョン、目的をステークホルダー、市民を巻き込んで最初に合意形成を行い、目標から逆算する形で施策パッケージを策定するバックキャスト型の交通計画
- ・目的の設定では、アクセシビリティとQoLを重視する「人」に焦点をあてたモビリティ計画
- ・目標値の具体的な設定では、測定するだけでなく、いつまでという時間的な区切りを重視した計画
- ・施策は、関連する政策と整合性を取ったパッケージの選択肢から決定
- ・事前にモニタリングの方法を組み込み、そこからの学習を導出する循環型の計画

本県においても、人口減少、高齢化が進展する中、都市・地域と人々のモビリティをしっかりと議論するフェーズに移行しつつあります。そのため、自家用車への過度な依存を脱却し、持続可能かつQoLの高い都市・地域を実現するために、ステークホルダー、県民を巻き込んだ議論を進めていく必要があります。

**【LRT】**

LRTとは、Light Rail Transitの略で、低床式車両の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する軌道系交通システムです。我が国では、広島市や富山市など複数の都市で運行されており、道路交通を補完し、人と環境に優しい公共交通として再評価されています。

我が国におけるLRTは、既存路線の延伸、改良による整備が一般的ですが、栃木県宇都宮市・芳賀町では、全くの新規路線としてのLRTの建設が行われ、2023年8月より宇都宮芳賀ライトレール線の運行が開始されています。

なお、LRTには、以下のような整備効果が期待されています。

- 交通環境負荷の軽減：環境負荷の小さい交通体系の実現に有効
- 交通転換による交通円滑化：都市内の自動車交通がLRTに転換されることにより、道路交通が円滑化
- 移動のバリアフリー化：低床式車両や電停のバリアフリー化により、乗降時の段差が解消されるなど誰もが利用しやすい交通機関
- 公共交通ネットワークの充実：鉄道への乗り入れや他の公共交通機関(鉄道、地下鉄、バス等)との乗換え  
利便性向上、P&R駐車・駐輪場の整備を図ることで都市内交通の利便性が向上



▲広島市内を走行するLRT



▲富山市内を走行するLRT

**【BRT】**

BRTとは、Bus Rapid Transitの略で、連節バス、公共交通優先システム（PTPS）、バス専用道、バスレーンなどを組みあわせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステムである。我が国では、東京BRTやJR東日本の気仙沼線等で運行されている。

BRTには、以下のようなメリットがある。

- 専用道、優先レーンを利用することで定時性・速達性を確保
- まちづくりの発展等に合わせて経路を自由に変えることができる柔軟さを有する



▲東京BRTの連節車両

LRT、BRTについては上記の様なメリットを有する一方、次のようなデメリットもあり、導入が進んでいないという背景も有しています。

LRTでは、車や人との錯綜・混雑に機敏に対応できない、病院玄関前に乗り付けたり、多様な派生路線を設定できない、BRTでは、幹線・支線を棲み分け幹線にBRTを導入した場合に支線からの乗り換えが発生してしまい、これまで中心部へ一本のバスで行けてた人が乗り換えが必要になるといったデメリットも存在します。

なお、本県においては、持続可能な暮らしを支える地域公共交通の方向性として、利便性の高い公共交通サービスの提供、環境負荷の少ない公共交通サービスの提供を掲げており、環境にやさしいLRT、利便性の高いBRTの導入は、県民、来訪者にとって、移動の選択肢が増える事にもつながることから、デメリットよりもメリットが勝る地域においては、今後、議論を進めていく価値はあると思われます。

# 特集・コラムの作成イメージ

## 1 県内地域公共交通の歴史

	国内	県内			
		伊豆	東部	中部	西部
十九世紀	明治政府が成立（1868）	三島-長岡間で豆相鉄道（現在の伊豆箱根鉄道）が開通（1898）			
二十世紀	太平洋戦争終戦（1945）		吉原-吉原本町間で岳南鉄道が開通（1949）	静岡-清水間で駿遠電気（現在の静岡鉄道）が開通（1920）	
二十一世紀					日本で初めてのバス・鉄道共通ICカード「ナイスバス」を運用開始（2004）

- ・協議会委員の各交通事業者に関する出来事を、3件から5件程度掲載する予定です。
- ・別途資料の提供を依頼しますので、ご協力をお願いいたします。

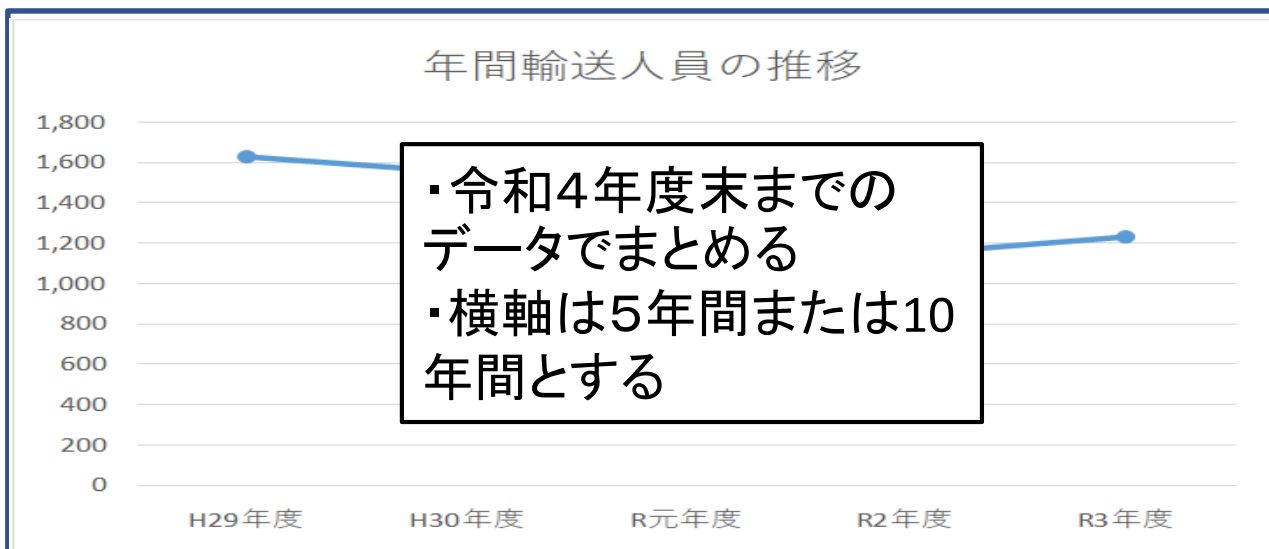


## 天竜浜名湖鉄道

### ①概要

開業年	1987年（国鉄二俣線の全線開業は1940年）
路線及び延慶キロ	天竜浜名湖線 67.9キロ
軌間	1067mm（狭軌）
駅数	39駅
電化・非電化	非電化
代表車両（写真）	TH2100形

### ②利用状況の推移



### ③路線図



#### ④特徴的な取組

取組名	徳川家康 ～天竜浜名湖鉄道で、徳川ゆかりの地へ！～	
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2023年大河ドラマ「どうする家康」にちなみ、県内外の大河ドラマファンなどを対象に、次の取組を総合的に実施</li> <li>・ラッピング列車「どうする家康号」の運行</li> <li>・徳川ゆかりの地を巡るスタンプラリー2023の開催</li> <li>・天竜二俣駅 副駅名「どうして！？信康」の命名</li> <li>・家康関連グッズの販売</li> <li>・天浜線×愛知環状鉄道家康公コラボ鉄印の発売</li> </ul> 	
取組名	駅名ネーミングライツスポンサーの募集	
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・掛川駅～新所原駅の全39駅を対象に駅名ネーミングライツスポンサーを募集</li> <li>・販売価格は30万円から150万円</li> <li>・契約期間は最低2年間</li> <li>・スズキ株式会社、ヤマハ株式会社など11者がスポンサー契約を締結（2023.6末現在）</li> </ul> 	
取組名	企画列車『天浜線ビール列車2023』	
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・天竜二俣線を出発し、新所原駅で折り返し、天竜二俣駅に戻る臨時列車を運行</li> <li>・車内では、生ビールの飲み放題とイベント用オードブルが楽しめる。</li> <li>・夏休み期間中の土日計4日間開催</li> <li>・各階定員45名</li> <li>・参加費用は5,000円／人</li> </ul> 	

・別途、資料の提供を依頼しますので、ご協力をお願いいたします。