

令和 6 年度の地域分科会の取組

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事業を整理しました。

伊豆地域

施策 | 観光需要に応じた移動手段の提供

国内有数の観光地である伊豆地域では、観光客の二次交通として、地域内の周遊性を高める魅力的な移動手段の整備が求められることから、パーソナルモビリティ等の活用可能性について検討を行います。

事業 | パーソナルモビリティ等の活用可能性検討

取組主体	取組内容	スケジュール					
		2024	2025	2026	2027	2028	2029以降
国	取組事例等の情報提供、法律等に則った指導・助言、補助制度等による財政支援						適宜実施
県	パーソナルモビリティ等の活用に関する調査、検討 庁内関係部局と連携した導入促進	実施					
市町	庁内関係部局と連携した導入促進 パーソナルモビリティ等の実証実験、導入		適宜実施		実施		
交通事業者	パーソナルモビリティ等の実証実験、導入		適宜実施		実施		

次期計画を反映

東部地域

施策 | モード間の乗継環境改善

新富士駅と富士駅、三島駅と御殿場線各駅など交通結節点における接続性を改善し、多様な移動手段のシームレスな連携を推進します。

事業 | 住民ニーズと観光ニーズに応じた交通結節点の強化

取組主体	取組内容	スケジュール					
		2024	2025	2026	2027	2028	2029以降
国	取組事例等の情報提供、補助制度等による財政支援						適宜実施
県	交通結節点における各種案内に関する調査、検討 住民ニーズと観光ニーズの調査、把握	実施					
市町	交通結節点における各種案内の設置 利用者からの意見の把握、情報共有		適宜実施				
交通事業者	交通結節点における各種案内の設置 利用者からの意見の把握、情報共有		適宜実施		実施		

次期計画を反映

中部地域

施策 | 利用者ニーズにマッチした公共交通サービスの提供

タクシー事業者や近隣市町とも互いに連携しながら、デマンド交通の運行の効率化・合理化や新規路線の導入など、利用者ニーズにマッチした公共交通サービスの提供に向けた取組を推進します。

事業 | デマンド交通の効率化・合理化

取組主体	取組内容	スケジュール					
		2024	2025	2026	2027	2028	2029以降
国	取組事例等の情報提供、法律等に則った指導・助言、補助制度等による財政支援						適宜実施
県	デマンド交通の運行の効率化・合理化に関する調査、検討 庁内関係部局と連携した導入促進	実施					
市町	利用者ニーズを考慮した公共交通サービス見直しの実施 市町間での連携、情報共有、利用状況の把握、分析	適宜実施		実施			
交通事業者	市町との調整、運営に関する指導、助言					適宜実施	

次期計画を反映

西部地域

施策 | ファースト・ラストワンマイルの移動性向上

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ことから、自家用車による移動に依存しない、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・導入を推進します。

事業 | 自家用車からの転換に繋がる移動手段の創出

取組主体	取組内容	スケジュール					
		2024	2025	2026	2027	2028	2029以降
国	取組事例等の情報提供、補助制度等による財政支援						適宜実施
県	パーソントリップ調査の分析に基づく転換方法の検討 ファースト・ラストワンマイルの移動に関する調査、検討	実施					
市町	自家用車からの転換に繋がる移動手段の導入促進 サイクルアンドライド等の利用者からの意見の把握、情報共有	適宜実施		実施			
交通事業者	自家用車からの転換に繋がる移動手段の導入促進 サイクルアンドライド等の利用者からの意見の把握、情報共有	適宜実施		実施			

次期計画を反映

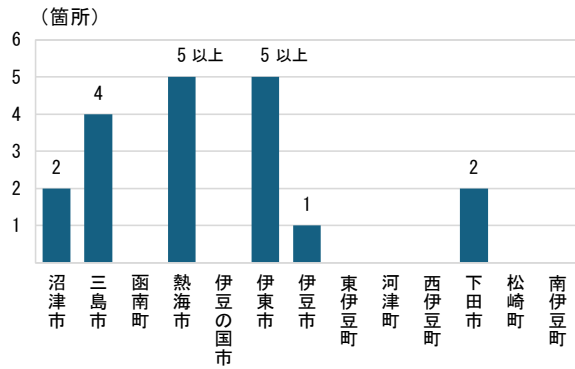
県地域公共交通計画に係る令和6年度の成果（案）【県の主な取組】

令和6年度第2回静岡県地域公共交通活性化協議会 資料1（抜粋）

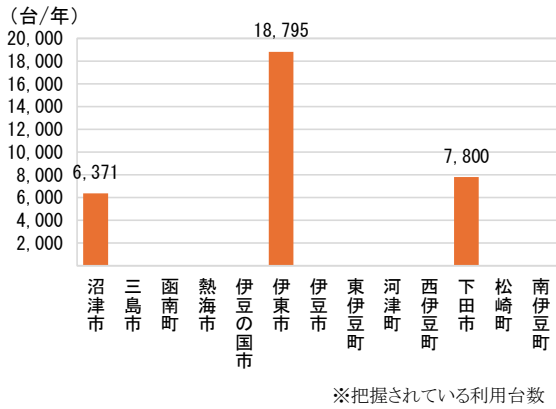
目標	施策	令和6年度事業計画	令和6年度成果
1 公共交通ネットワークの維持確保	2 地域内交通を支える市町支援	交通空白地における交通手段に関して、キーマンを講師に招き、市町向けに講演会等を行う	県活性化協議会やライトシェア専門部会に、全自連、国、先進自治体の職員を講師に招き講演会を実施（計4回実施済）
	3 運転手等公共交通を支える人材確保	運転手の労働環境改善及び多様な運転手の採用・育成に関して、他県の先進事例・成功事例を調査し、とりまとめる	他県事例を資料1-1のとおりとりまとめた。
2 公共交通の活用促進	1 モビリティマネジメントの推進	ハッピーライド in 静岡の開催（事務局の補佐、費用負担、イベントの効果分析など）	県内の全小学生を対象としたバス無料デーを12月7日、8日に開催した。実施報告及び効果分析は資料1-2のとおり。
	3 公共交通の役割・魅力の発信		
	2 周遊性の向上・改善	観光地や商業施設との連携に関して、県内市町に照会するとともに、他県事例を調査し、とりまとめる	県内市町への照会結果及び他県事例を資料1-3のとおりとりまとめた。
	4 公共交通を快適に利用できる環境の整備	（市町地域公共交通計画策定の一助となるよう前倒しして実施）	デジタル技術を活用した公共交通サービスの効率化・高度化に関して、他県事例を資料1-4のとおりとりまとめた。
3 公共交通サービスの効率化・高度化	1 バリアフリー・ユニバーサルデザイン化の促進	交通弱者等のニーズに関して、県民モニターアンケートの実施	12月6日から19日の間において、交通弱者の公共交通機関に対するニーズを把握するため、県政インターネットモニターアンケートを実施した。実施結果及び分析は資料1-5のとおり。
	2 DXの導入促進	GTFSの活用に関して、県内先進市町を講師とした講習会の開催	11月18日に、GTFSを直営で導入した県内市町を講師とした市町向け講習会を開催した。
	5 交通分野におけるGX推進	ハッピーライド in 静岡の開催（事務局の補佐、費用負担、イベントの効果分析など）【再掲】	県内の全小学生を対象としたバス無料デーを12月7日、8日に開催した。実施報告及び効果分析は資料1-2のとおり。【再掲】
伊豆地域の施策	観光需要に応じた移動手段の提供	伊豆地域のレンタルバイク及びレンタカーの取組を調査し、拡大に向けた課題を整理する	伊豆地域の市町の取組状況を調査するとともに、2月21日の地域分科会において拡大に向けた課題を共有した。
東部地域の施策	モト間の乗継環境改善	東部地域において、モデルとする結節点を選定し、利便性の向上策を検討する	新富士駅及び富士駅をモデルとする結節点に選定し、両駅間を繋ぐ自動運転実証実験を実施した。（2月19日地域分科会開催）
中部地域の施策	利用者ニーズにマッチした公共交通サービスの提供	中部地域全市町のデマンド交通を整理し、とりまとめる	中部地域全市町のデマンド交通を整理したカタログを2月19日の地域分科会で共有した。
西部地域の施策	自家用車からの転換に繋がる移動手段の創出	西部地域のサイクルアンドライド及びパークアンドライドの取組を調査し、パートナーシップ調査の結果を活用した新たな鉄道需要の掘り起こしを行う	西部地域の市町の取組状況を調査し現状を把握するとともに、パートナーシップ調査の結果を分析し、今後の駐車場の拡張等について2月20日の地域分科会において議論した。

◎**レンタカー**について

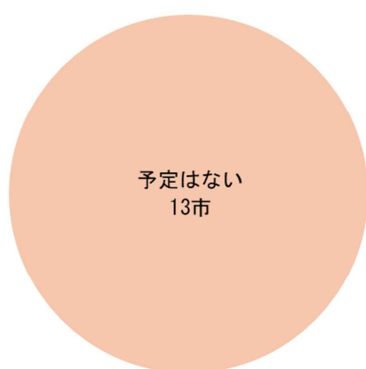
＜レンタカー営業所の数＞



＜レンタカー利用台数※＞



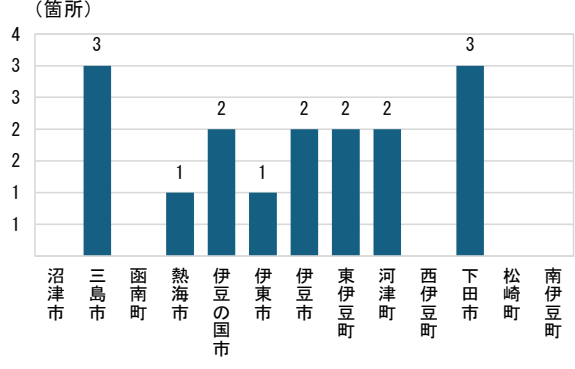
＜レンタカー営業所誘致状況＞



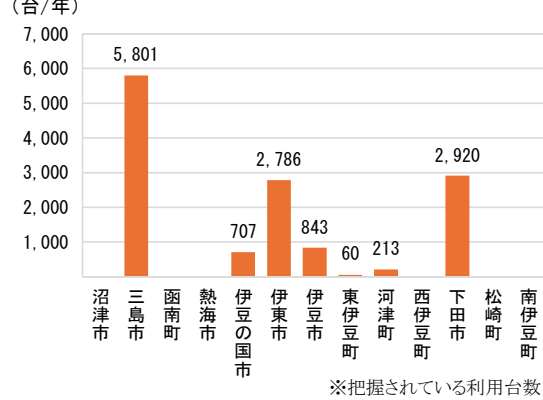
※把握されている利用台数

◎**レンタサイクル**について

＜レンタサイクルの数＞

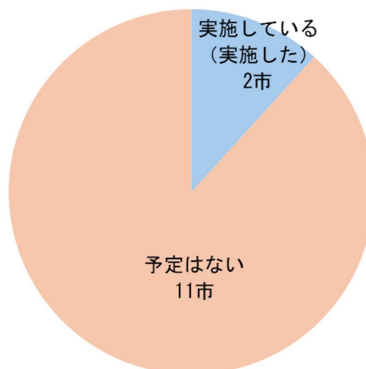


＜レンタサイクル利用台数※＞



※把握されている利用台数

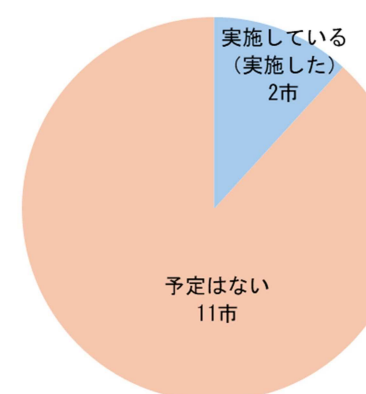
＜レンタサイクル整備・誘致状況＞



◎**レンタカー・レンタサイクル**に関する取組の課題

	レンタカー					レンタサイクル							
	利用が少ない	季節変動による 利用の偏在化	需要に対して営業所が少ない	外国人向け対応が遅れている	その他	利用が少ない	季節変動による 利用の偏在化	採算性が低い	ポート設置場所確保が困難	利用者のマナーが悪い	自転車の再配置の負担が大きい	設備老朽化による整備・更新の負担が大きい	その他
沼津市									○				
三島市													
函南町													
熱海市													
伊豆の国市													○
伊東市				○									○
伊豆市						○	○	○	○		○	○	
東伊豆町							○	○				○	
河津町							○						
西伊豆町													
下田市		○				○	○						
松崎町													
南伊豆町									○				

◎**補助金や広報等の実施状況**



◎**鉄道駅・主要バス停周辺**レンタカー**営業所 整備状況図**



◎**鉄道駅・主要バス停周辺**レンタサイクル**整備状況図**



◎とりまとめ

＜**レンタカー**＞

- ・熱海市・伊東市・三島市はレンタカー営業所が多い。
- ・「季節変動による利用の偏在化」、「外国人向け対応が遅れている」が課題としてあげられている。
- ＜**レンタサイクル**＞
- ・レンタサイクルの数は下田市・三島市が最も多い。
- ・三島市では5,801台、下田市は2,920台、伊東市は2,786台と利用が多い。伊東市の利用が多いのは観光地(大室山)等のインバウンド需要が増加している影響もあると考えられる。
- ・課題は「季節変動による利用の偏在化」、「ポート設置場所確保が困難」が多く、その他としては「外国人対応」との意見があった。
- ・東伊豆町では観光協会がレンタサイクル事業を運営するなど、民営以外の取組も行われている。

＜今後の誘致・整備状況＞

- ・**レンタカー**営業所の誘致を検討・実施している市町はなかった。
- ・伊東市・伊豆の国市では**レンタサイクル**の誘致・整備を実施している。
- ＜補助金や広報等の実施状況＞
- ・三島市・沼津市では補助金や広報を実施している。
- ＜拡大に向けた課題＞
- ・**レンタカー**の営業所数及び利用台数を把握していない市町があることから、事業者と情報共有できるような環境づくりが必要である。
- ・**レンタサイクル**は、観光施設や観光団体と連携し、各種課題を解決する取組が必要である。

自動運転バス公道実証運行の実施結果について

1 事業概要

(1) 背景と目的

全国的に公共交通は、ドライバーの高齢化や人手不足が深刻化し、サービスの維持が困難な状況となっています。そこで、国は、自動運転サービスの実現に向けて自治体や企業へ支援を行うなど様々な取組を実施しています。

本市においても、将来に渡って公共交通の維持・確保を図ることを目的に、自動運転バスの導入に向けた取組を進めています。

今年度は、県が進める「しずおか自動運転 ShowCASE プロジェクト」と連携し、「新富士駅～富士駅」と「富士見台」の2か所で、公道での自動運転レベル2の実証運行を実施し、実現に向けた検証を行いました。



(2) 運行期間

令和7年1月15日(水)～21日(火)

※富士見台ルートは、1月16日(木)は、富士見台小学校の児童を対象とした貸切運行として実施

(3) 運行箇所

新富士駅～富士駅ルート(静岡県事業/しずおか自動運転 ShowCASE プロジェクト)

富士見台ルート(富士市事業)

遠隔コントロールセンター(富士市役所2階 市民ホール)

※静岡県が実施する「しずおか自動運転 ShowCASE プロジェクト」と連携し、県内初となる異なる箇所を運行する2台の自動運転バスを同時に遠隔監視

(4) 運行事業者

東急株式会社

※2021年から、静岡県の自動運転実証事業「しずおか自動運転 ShowCASE プロジェクト」の受託事業者として、県内各所における自動運転実証運行の実績をもつ。

(5) 運行体制

富士急静岡バス株式会社の運転士が、講習を受け、実証運行期間中の自動運転バスの運転士として乗車

(6) 運行車両

グリーンスローモビリティ(時速20km未満で公道走行可能な電気自動車)

(7) 運行ルート

<新富士駅～富士駅ルート>

新富士駅富士山口と富士駅南口を結ぶ片道約 1.8km のルート



<富士見台ルート>

富士見台まちづくりセンターを起点とし、マックスバリュ入口や市営住宅、富士見台小学校などを経由し、富士見台まちづくりセンターに戻る 1 周約 2.1km のルート

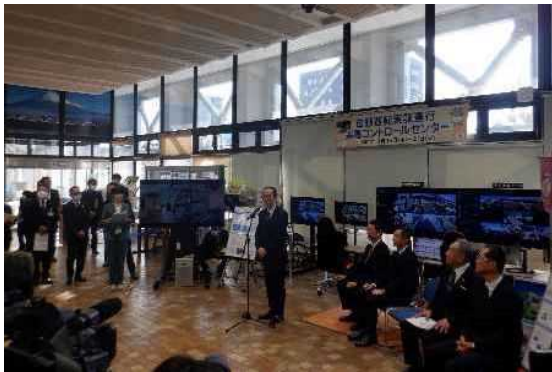


※実証運行期間中は、市民だけでなく、富士市長、副市長をはじめ、県議会議員、市議会議員など多くの関係者も自動運転バスに乗車しました。

2 実施状況

両ルートとも予約開始してすぐに乗車予約が一杯になるなど、実証運行期間中は、多くの市民の皆さまに自動運転バスに乗車していただくとともに、自動運転の技術について知ってもらえる良い機会となり、社会受容性の醸成を図ることができました。

また、乗車の前後に自動運転バスに非常に興味を示していただき、自動運転の仕組み等についてスタッフが説明しました。乗車した方からは、乗車してとても楽しかった、将来に導入されるのを期待するなどの前向きなご意見をいただきました。



出発式（市長挨拶）



出発式（新富士駅発着所との現場中継）



出発式（出発！の唱和）



出発式（報道陣）



遠隔コントロールセンター（監視の様子）



遠隔コントロールセンター（見学の様子）



自動運転バス（新富士駅富士山口出発時）



自動運転バス（富士駅南交差点通過時）



自動運転バス（富士駅南口待機時）



自動運転バス（富士駅南口待機時）



自動運転バス（富士見台ルート走行時）



発着所（富士見台まちづくりセンター）



富士見台小学校での貸切運行（1/16 実施）



自動運転バス（富士見台小学校外周通過時）

■ デマンド交通の取組

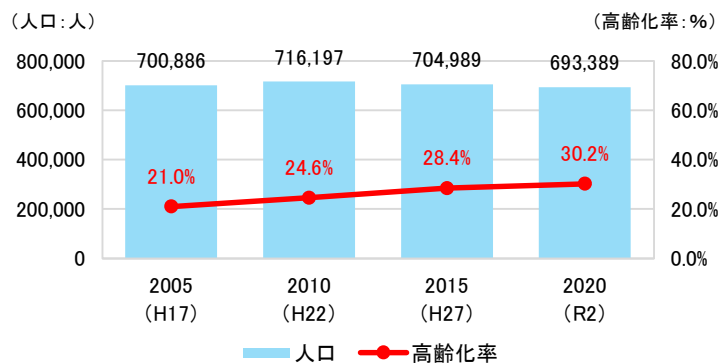
◎中部地域のデマンド交通

No	市町	団体名やサービスの名称・愛称	ページ数
1	静岡市	両河内地区自主運行バス「ココバス」	1
2	島田市	湯日(吹木・中講)地区デマンド(予約)型乗合タクシー「ゆいたく」	3
3	焼津市	・焼津 IC 周辺地域デマンド型乗合タクシー ・大井川地区デマンド型乗合タクシー ・大島・三和地区デマンド型乗合タクシー	5
4	藤枝市	藤岡地区乗合タクシー「デマンドタクシー」	9
5	牧之原市	デマンド乗合タクシー (さかべ号、かつまた・まきのはら号、すげやま・はぎま号、 じとうがた号、しずなみ・かわさき号、ほそえ号、 さがらひがし号、さがらにし号)	13
6	吉田町	乗り合い送迎サービス「“ぎゅっと”カーよしだ」	17
7	川根本町	川根本町デマンドタクシー「おでかけ号」	19

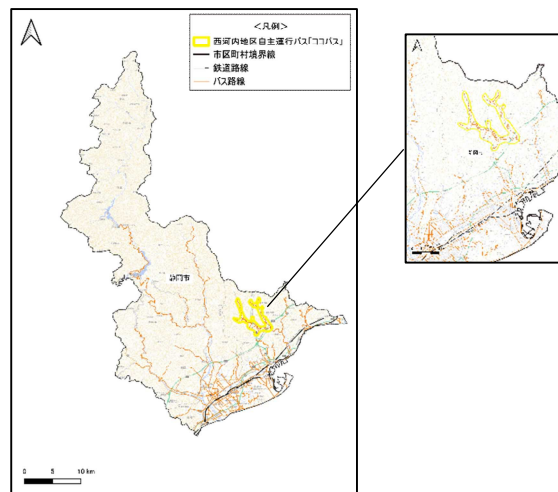
事例 1	静岡市	両河内地区自主運行バス「ココバス」		
運行形態・ 事業内容	道路運送法 第4条	交通空白地 有償運送	道路運送法 第12条	その他

■地域の基本情報

< 人口・高齢化率 >



< 位置・地勢及びデマンド交通運行エリア図 >



■取組の経緯

- ・路線バスの参入できない交通空白地の生活交通を確保するため、静岡市が運営主体となって自主運行バスを運行していたが、利用者減少に伴い運行本数が減少していたことを受けて、平成23年度に自治会が中心となって地域の交通についての検討を開始した。
- ・地域の実情に合わせたきめ細やかなサービスをめざし、平成30年度に自家用有償運送へ移行し、委託先をバス事業者からNPO法人に変更し、利用の少ない昼間の時間帯でデマンド運行を導入した

■現状と課題

- ① 定時定路線運行では対応が難しいルートにデマンドバス停を設置し、利用の少ない昼間の時間帯にデマンド運行を導入したことにより、運行の効率化が図られた
- ② 車両を小型バスから10人乗りの自家用自動車に変更することで、今まで運行していなかった細い道まで運行可能となった。
- ③ 運賃は距離制運賃から各系統200円均一に変更し、系統間の乗継割引(100円引き)を導入することにより、地区内の生活交通として利用しやすい料金体系を構築した。

■運行サービスの概要

実施主体	静岡市(NPO法人に運行委託)
運行形態・事業内容	交通空白地有償運送
運行区間又は区域	・和田島車庫～大平・板井沢間の停留所 ・但沼車庫～和田島車庫前間の停留所
利用対象者	住民及び町外からの来訪者
運行日・時間帯	月曜日～土曜日 7:05～18:24 ※系統により始発・終着時間は異なる
運行便数	平日 66 便 休日 73 便 (大平・板井沢・但沼系統 計)
運賃又は運送の対価	200 円 (複数系統を乗り継ぐ場合は 300 円)

■運行体制・利用方法

車両台数と保有主体	ワンボックス(10人乗り) 所有は静岡市
運転者	運行委託先のNPO職員の乗務員
事前の利用登録	不要
利用方法	乗車1時間前までに電話で予約
運用している予約システム	ない

■利用促進策の実施状況

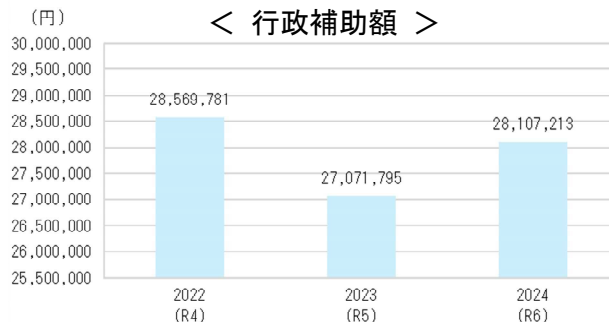
広報活動 (説明会・チラシ・SNS等)	割引等の キャンペーン 実施	他の交通 モードとの 連携	目的地となる 施設との連携	運転免許 返納との連携	予約システム 対応時間短縮	多言語対応	その他
○	○	○	×	×	×	×	×
その他回答	—						

■利用状況

＜利用者数＞



＜行政補助額＞



■主要な効果・成果

○: 該当あり、—: 言及なし

交通空白地の解消	○
収支の改善	○
鉄道・バス等との役割分担による 交通体系の明確化	○
公共交通利用者数の増加	—
高齢者の外出促進・健康増進	○
その他	—

■運行・導入・推進に係る問題点・課題

収支率が低い	あり
ドライバー不足	あり
新規利用者が増えない	あり
予約方法・予約期限に対する 不満が多い	なし
利用者が減少している	あり
既存公共交通(鉄道・バス・タクシー等) との競合	なし
その他	なし

■今後の展開策

○: 該当あり、×: 該当なし

現在のサービスレベルを維持する	○
ニーズや課題に応じた サービス拡充を推進する	○
サービスを縮小して サービス継続に努める	○
休止・廃止を進める	×

今後新たにデマンド交通を導入予定・ 検討している地域の有無 (具体的な地域)	×
--	---

■問題点・課題の解決策として実施・検討している取組

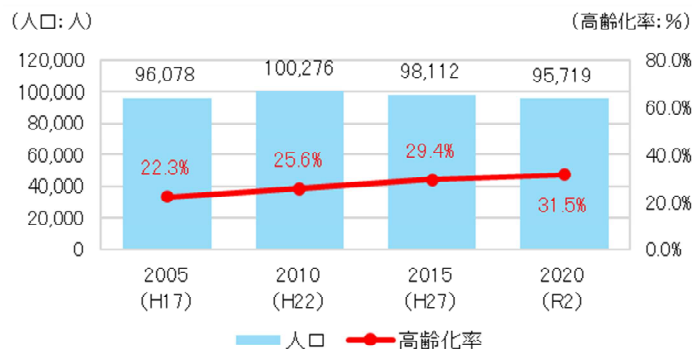
運賃の見直し	○
運行区域・運行ルートの見直し	○
運行便数の増加	×
予約システムの改良・改善	○
乗降・待合スペースの環境改善	○
割引・無料キャンペーンの実施	○
情報発信・広報活動・イベント実施の 強化	○
アンケート調査等による実態把握	○
地域説明会や地域ヒアリングの実施	×
その他	—
特に実施していない	—

○: 検討している、×: 検討していない、—: 言及なし

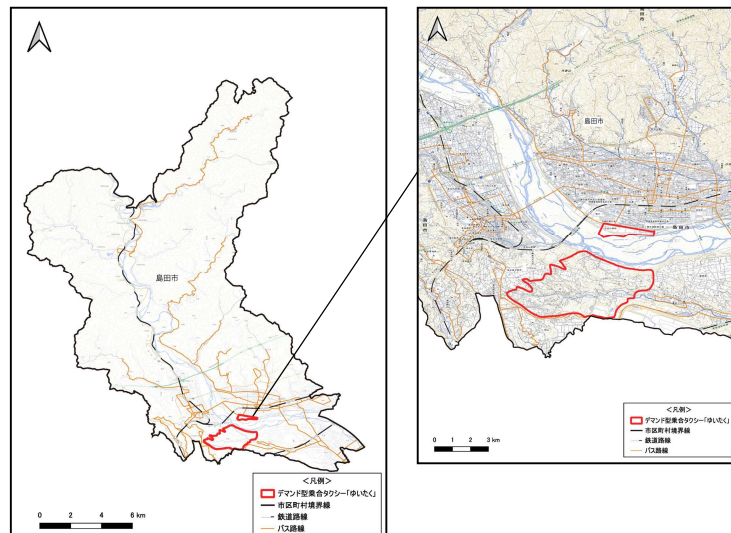
事例 2	島田市	湯日(吹木・中講)地区デマンド(予約)型乗合タクシー「ゆいタク」		
運行形態・ 事業内容	道路運送法 第4条	交通空白地 有償運送	道路運送法 第12条	その他

■地域の基本情報

< 人口・高齢化率 >



< 位置・地勢及びデマンド交通運行エリア図 >



■取組の経緯

- ・買物や通院など、日常生活に必要な移動手段を確保するため、交通空白地域で利用できる公共交通として平成23年に「ゆいタク」が導入された。
- ・大量輸送を担うコミュニティバスでは対応できない移動困難者の福祉的利用に対する要望が高まる中で、幹線交通の結節点までの移動手段として、路線バスとデマンド交通の併用を検討している。

■現状と課題

- ①交通空白地域である中講、吹木地区からコミュニティバス湯日線に接続する役割を担う。
- ②運行内容について地域と協議を行い、ニーズに合わせた運行を行うことを目指す。

■運行サービスの概要

実施主体	島田市（タクシー事業者に運行委託）
運行形態・事業内容	・道路運送法第4条に基づく許可 一般乗合旅客自動車運送事業（区域運行）
運行区間又は区域	吹木地区・中講地区～ コミュニティバス湯日線本村バス停 または 初倉西部ふれあいセンター
利用対象者	吹木地区、中講地区の住民
運行日・時間帯	月曜日～金曜日 6:10～20:47
運行便数	1日14便 （自宅から本村バス停・ふれあいセンター7便、本村バス停・ふれあいセンターから自宅7便）
運賃又は運送の対価	200円

■運行体制・利用方法

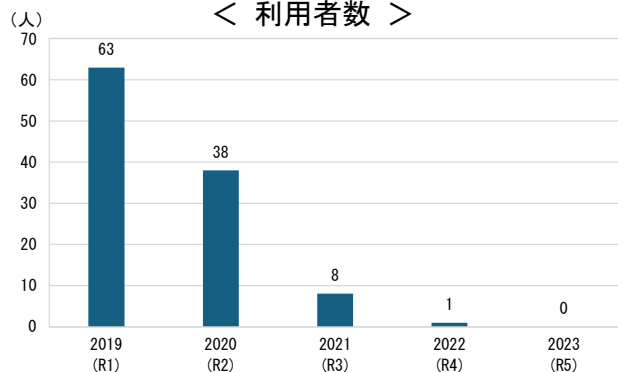
車両台数と保有主体	タクシー事業者の保有車両（セダン）
運転者	運行委託先のタクシー事業者の乗務員
事前の利用登録	不要
利用方法	前日の17時までに電話で予約（3日前から予約可能）
運用している予約システム	ない

■利用促進策の実施状況

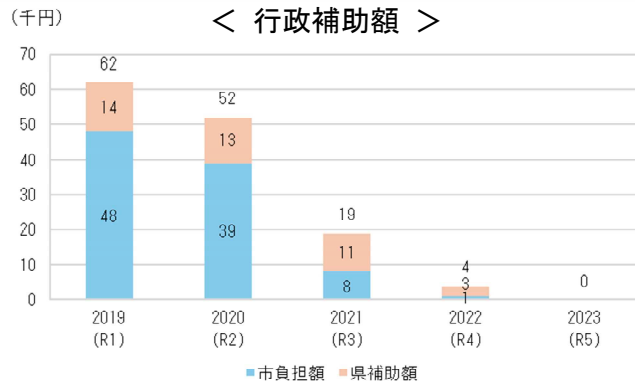
広報活動 (説明会・チラシ・SNS等)	割引等の キャンペーン 実施	他の交通 モードとの 連携	目的地となる 施設との連携	運転免許 返納との連携	予約システム 対応時間短縮	多言語対応	その他
○	×	×	×	×	×	×	×
その他回答	—						

■利用状況

＜利用者数＞



＜行政補助額＞



■主要な効果・成果

○: 該当あり、—: 言及なし

交通空白地の解消	○
収支の改善	—
鉄道・バス等との役割分担による 交通体系の明確化	○
公共交通利用者数の増加	—
高齢者の外出促進・健康増進	○
その他	—

■運行・導入・推進に係る問題点・課題

収支率が低い	なし
ドライバー不足	なし
新規利用者が増えない	あり
予約方法・予約期限に対する 不満が多い	なし
利用者が減少している	あり
既存公共交通(鉄道・バス・タクシー等) との競合	なし
その他	なし

■今後の展開策

○: 該当あり、×: 該当なし

現在のサービスレベルを維持する	×
ニーズや課題に応じた サービス拡充を推進する	○
サービスを縮小して サービス継続に努める	×
休止・廃止を進める	×

今後新たにデマンド交通を導入予定・ 検討している地域の有無	×
(具体的な地域) 4条運行(乗合事業)からタクシー割引(乗用事業)に転 換し、行先や予約可能時間などの自由度を高めてより利 用しやすいサービスにリニューアルを実施	

■問題点・課題の解決策として実施・検討している取組

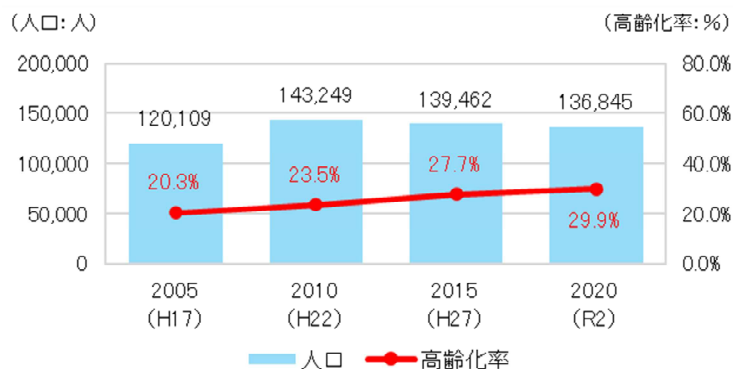
運賃の見直し	○
運行区域・運行ルートの見直し	○
運行便数の増加	×
予約システムの改良・改善	○
乗降・待合スペースの環境改善	×
割引・無料キャンペーンの実施	×
情報発信・広報活動・イベント実施の 強化	○
アンケート調査等による実態把握	○
地域説明会や地域ヒアリングの実施	○
その他	○
特に実施していない	—

○: 検討している、×: 検討していない、—: 言及なし

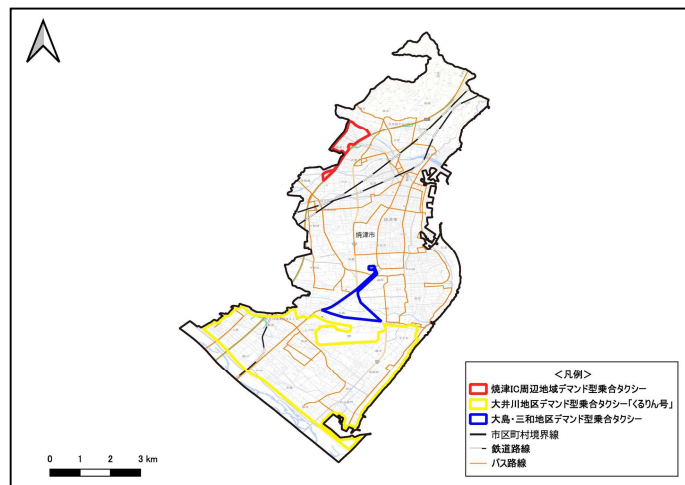
事例 3	焼津市	焼津 IC 周辺地域デマンド型乗合タクシー 大井川地区デマンド型乗合タクシー 大島・三和地区デマンド型乗合タクシー			
		運行形態・ 事業内容	道路運送法 第4条	交通空白地 有償運送	道路運送法 第 12 条

■地域の基本情報

< 人口・高齢化率 >



< 位置・地勢及びデマンド交通運行エリア図 >



■取組の経緯

- ・焼津 IC 周辺地域はバス路線が無い交通空白地域だったことから、地域が主体となって H30 に協議会を立ち上げ、デマンド交通が地域に適した移動手段と判断して、市と連携して運行内容の協議や周知活動を実施した。R 元より試験運行開始、R3 より本格運行化した。
- ・自主運行バス大井川西部循環線は運行本数の少なく利用者数も減少していたことから、大井川地区及び大島・三和地区において、バスに代えてデマンド交通を導入し、運行本数や停留所数について利便性向上を図ることと、R4 に試験運行を開始し R6 より本格運行している。

■現状と課題

- ①不便地域の解消だけでなく、大井川西部循環線が対応しきれないニーズ（居住箇所がバス停留所から離れている、利用したい時間帯に運行していないなどの問題点）に対応することを目的とする。
- ②区域が広い大井川地区内の移動の利便性向上及び、大井川庁舎等の拠点まで接続し、そこから路線バス等と連携することで、焼津市立総合病院、焼津駅、藤枝駅への移動課題の解消を目指す。

■運行サービスの概要

	焼津 IC 周辺地域 デマンド型乗合タクシー	大井川地区 デマンド型乗合タクシー	大島・三和地区 デマンド型乗合タクシー
実施主体	焼津市(タクシー事業者に運行委託)		
運行形態・ 事業内容	・道路運送法第4条に基づく許可 一般乗合旅客自動車運送事業(区域運行)		
運行区間 又は区域	対象地域内の乗降場所と指定施設 の間	地区内の停留所間	「大島下」「大島萩の森」「三和ちび っこ広場前」「大富三和」「焼津市立 総合病院」の停留所間
利用対象者	対象地域に居住する方	大井川地区内に居住する方	大島・三和地区に居住する方
運行日・ 時間帯	月曜日～土曜日 8:00～18:30	月曜日～土曜日 7:30～17:30	月曜日～金曜日 8:20～12:40
運行便数	1 日 18 便 (行き 9 便、帰り 9 便)	平日 1 日 18 便 (往復 9 便) 土曜 1 日 10 便 (往復 5 便)	1 日 4 便 (行き 2 便、帰り 2 便)
運賃又は 運送の対価	300 円(指定停留所)～ 500 円(焼津駅北口) 大人のみ、2人以上の利用で 100 円引き	300 円	300 円

■運行体制・利用方法

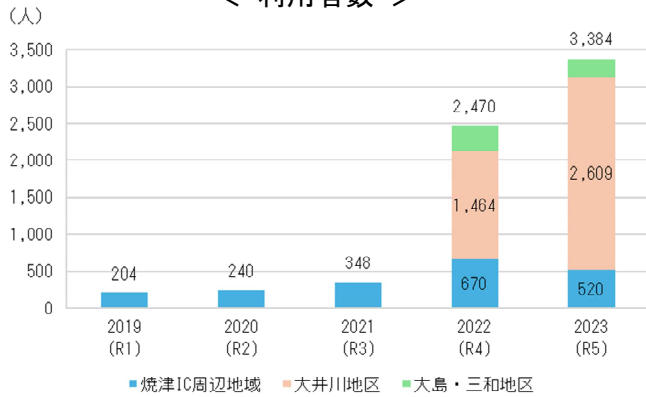
	焼津 IC 周辺地域 デマンド型乗合タクシー	大井川地区 デマンド型乗合タクシー	大島・三和地区 デマンド型乗合タクシー
車両台数と 保有主体	タクシー事業者の保有車両 (セダン 1 台)	タクシー事業者の保有車両 (ワゴン車 2 台)	タクシー事業者の保有車両 (セダン 1 台)
運転者	運行委託先のタクシー事業者の乗務員		
事前の利用登録	必要		
利用方法	利用したい便の 1 時間前(午前の便 は前日 17 時まで、月曜日の午前の便 は土曜日の 17 時まで)に電話で予約 (7 日前から予約可能)	利用したい便の 1 時間前(午前の便 は前日 17 時 30 分まで、月曜日の午 前の便は土曜日の 17 時 30 分まで) に電話で予約 (7 日前から予約可能)	利用したい便の 1 時間前(午前の便 は前日 17 時まで、月曜日の午前の便 は土曜日の 17 時まで)に電話で予約 (7 日前から予約可能)
運用している 予約システム	ない		

■利用促進策の実施状況

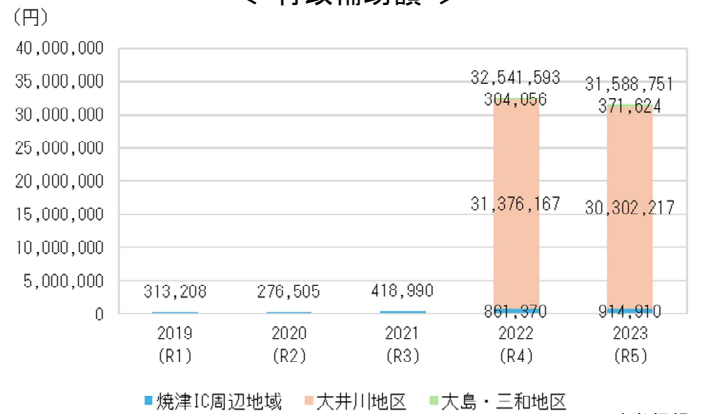
広報活動 (説明会・チラシ・SNS等)	割引等の キャンペーン 実施	他の交通 モードとの 連携	目的地となる 施設との連携	運転免許 返納との連携	予約システム 対応時間短縮	多言語対応	その他
○	×	×	○	×	×	×	×
その他回答	—						

■利用状況

< 利用者数 >



< 行政補助額 >



※市負担額

■主要な効果・成果

○: 該当あり、—: 言及なし

交通空白地の解消	○
収支の改善	—
鉄道・バス等との役割分担による 交通体系の明確化	○
公共交通利用者数の増加	○
高齢者の外出促進・健康増進	○
その他	—

■運行・導入・推進に係る問題点・課題

収支率が低い	あり
ドライバー不足	あり
新規利用者が増えない	なし
予約方法・予約期限に対する 不満が多い	なし
利用者が減少している	なし
既存公共交通(鉄道・バス・タクシー等) との競合	なし
その他	なし

■今後の展開策

○: 該当あり、×: 該当なし

現在のサービスレベルを維持する	○
ニーズや課題に応じた サービス拡充を推進する	○
サービスを縮小して サービス継続に努める	×
休止・廃止を進める	×

今後新たにデマンド交通を導入予定・ 検討している地域の有無	○
(具体的な地域)	
豊田地区	
東益津下根方地区	

■問題点・課題の解決策として実施・検討している取組

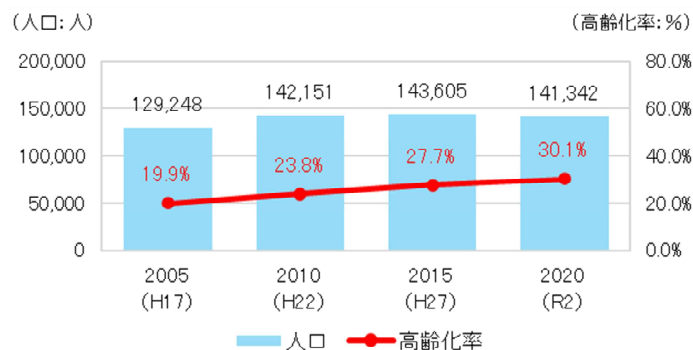
運賃の見直し	×
運行区域・運行ルートの見直し	×
運行便数の増加	×
予約システムの改良・改善	○
乗降・待合スペースの環境改善	○
割引・無料キャンペーンの実施	×
情報発信・広報活動・イベント実施の強化	○
アンケート調査等による実態把握	○
地域説明会や地域ヒアリングの実施	○
その他	—
特に実施していない	—

○: 検討している、×: 検討していない、—: 言及なし

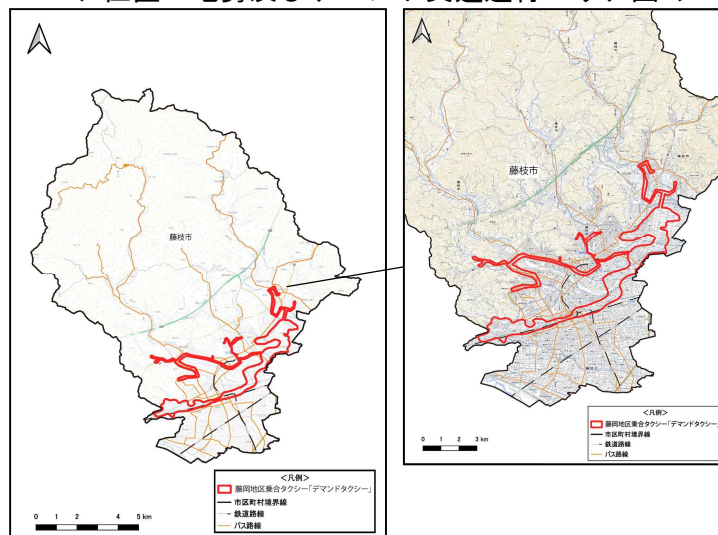
事例 4	藤枝市	藤岡地区乗合タクシー「デマンドタクシー」		
運行形態・ 事業内容	道路運送法 第4条	交通空白地 有償運送	道路運送法 第12条	その他

■地域の基本情報

< 人口・高齢化率 >



< 位置・地勢及びデマンド交通運行エリア図 >



■取組の経緯

本市の乗合タクシーはバス路線の廃止に伴う代替路線として運行しています。過去の経緯は以下のとおり。

- 平成 24 年度 自主運行バス「藤枝岡部線」廃止
- 平成 25 年度～ 藤岡地区乗合タクシー運行開始
- 平成 26 年度 自主運行バス「西焼津駅水守線」廃止
- 平成 27 年度～ バス停型デマンドタクシー「藤枝駅水守線」運行開始
- 平成 27 年度 自主運行バス「藤枝駅光洋台線」廃止
- 平成 28 年度～ バス停型乗合タクシー「藤枝駅光洋台線」運行開始
- バス停型デマンドタクシー「藤枝駅水守線」を下当間地区に延伸しバス停型乗合タクシー「藤枝駅広幡線」に名称変更
- 令和 4 年 2 月～ バス停型乗合タクシー「五十海市立総合病院線」運行開始
- 令和 5 年度～ バス停型乗合タクシー「五十海市立総合病院線」を時ヶ谷地区に延伸
- バス停型乗合タクシー「藤枝駅広幡線」を仮宿地区に延伸
- 令和 6 年度～ バス停型乗合タクシー「五十海市立総合病院線」の停留所を増設
- バス停型乗合タクシー「藤枝駅広幡線」の停留所を増設
- バス停型乗合タクシー「藤枝駅光洋台線」の停留所を増設
- 令和 6 年 10 月～乗合タクシー全線の配車予約システム、コールセンターを運用開始
- バス停型乗合タクシー「五十海市立総合病院線」を谷稲葉地区に延伸
- バス停型乗合タクシー「藤枝駅広幡線」の停留所を増設
- バス停型乗合タクシー「藤枝駅光洋台線」の停留所を増設

■現状と課題

〔特性〕

- ①小回りの利くタクシーの特性を活かした、住民の要望等に基づく柔軟な停留所設定
- ②乗合を発生させやすいよう時刻表を設定
- ③運行を受託するタクシー事業者の業務改善等を図り配車予約システム・予約受付コールセンターを導入

〔課題〕

- ①予約受付コールセンターの対応改善
- ②配車予約システムのタクシー事業者側・利用者側両面での利便性向上

■運行サービスの概要

	藤岡地区乗合タクシー	バス停型乗合タクシー 「藤枝駅広幡線」	バス停型乗合タクシー 「藤枝駅光洋台線」	バス停型乗合タクシー 「五十海市立総合病院線」
実施主体	藤枝市(タクシー事業者に運行委託)			
運行形態・事業内容	・道路運送法第4条に基づく許可 一般乗合旅客自動車運送事業(区域運行)			
運行区間 又は区域	対象地区内の自宅～指定場所「藤枝市立総合病院」「藤枝市保健センター」「千オバス停」「蓮華寺池公園入口バス停」「藤枝大手バス停」まで	岡部町内谷地区から指定施設 藤枝駅、青木中央公園まで	光洋台地区から指定施設 藤枝駅、青木中央公園まで	時ヶ谷地区から南駿河台・駿河台地区まで
利用対象者	以下の地区に居住する方で、会員登録をした方 藤岡町内会・清里町内会・高田町内会・南清里町内会・下藪田町内会・サニーヒルズ町内会	誰でも		
運行日・時間帯	月曜日～金曜日 6:50～19:05 ※路線により始発・終着時間は異なる			
運行便数	1日 16 便 (市立病院方面行 7 便 藤岡、葉梨方面行 9 便)	1日 18 便 (両方向 9 便ずつ)		
運賃又は運送の対価	300 円から 700 円	200 円から 500 円	200 円	200 円から 600 円

■運行体制・利用方法

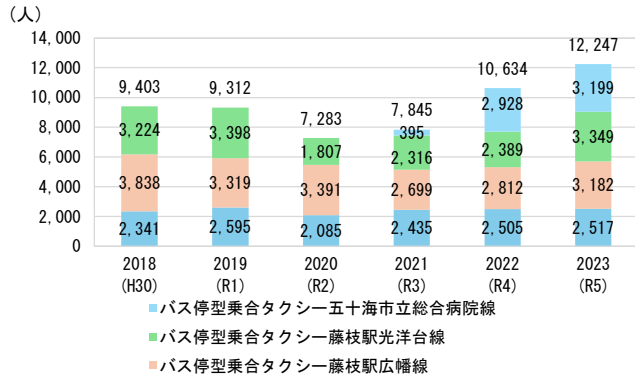
	藤岡地区乗合タクシー	バス停型乗合タクシー 「藤枝駅広幡線」	バス停型乗合タクシー 「藤枝駅光洋台線」	バス停型乗合タクシー 「五十海市立総合病院線」
車両台数と 保有主体	—			
運転者	運行委託先のタクシー事業者の乗務員			
事前の利用登録	必要	不要		
利用方法	利用したい便の予約締切時間までに電話・WEB アプリ・FAX で予約(30 日前から予約可能)			
運用している 予約システム	ある			

■利用促進策の実施状況

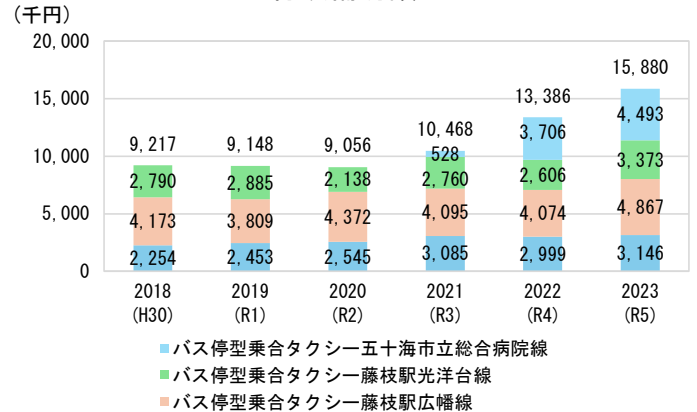
広報活動 (説明会・チラシ・SNS等)	割引等の キャンペーン 実施	他の交通 モードとの 連携	目的地となる 施設との連携	運転免許 返納との連携	予約システム 対応時間短縮	多言語対応	その他
○	×	×	○	○	×	×	×
その他回答	—						

■利用状況

< 利用者数 >



< 行政補助額 >



■主要な効果・成果

○: 該当あり、—: 言及なし

交通空白地の解消	○
収支の改善	○
鉄道・バス等との役割分担による 交通体系の明確化	○
公共交通利用者数の増加	○
高齢者の外出促進・健康増進	○
その他	—

■運行・導入・推進に係る問題点・課題

収支率が低い	あり
ドライバー不足	なし
新規利用者が増えない	なし
予約方法・予約期限に対する 不満が多い	なし
利用者が減少している	なし
既存公共交通(鉄道・バス・タクシー等) との競合	なし
その他	なし

■今後の展開策

○: 該当あり、×: 該当なし

現在のサービスレベルを維持する	○
ニーズや課題に応じた サービス拡充を推進する	○
サービスを縮小して サービス継続に努める	×
休止・廃止を進める	×

今後新たにデマンド交通を導入予定・ 検討している地域の有無 (具体的な地域) 葉梨地区	○
--	---

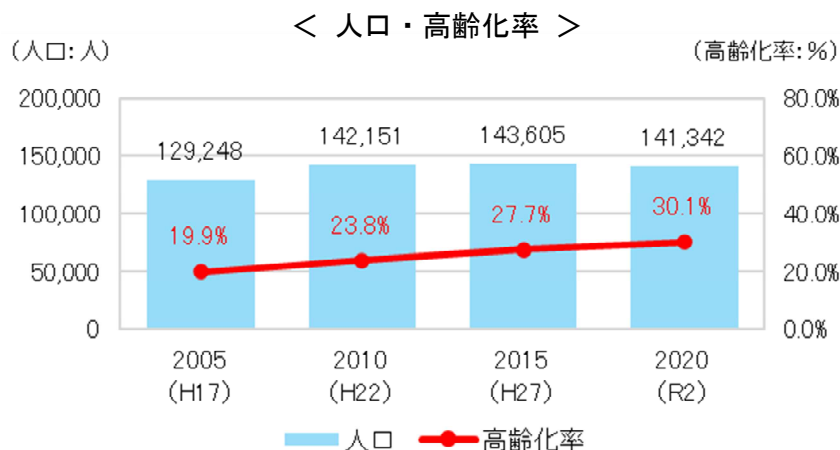
■問題点・課題の解決策として実施・検討している取組

運賃の見直し	×
運行区域・運行ルートの見直し	○
運行便数の増加	×
予約システムの改良・改善	○
乗降・待合スペースの環境改善	×
割引・無料キャンペーンの実施	×
情報発信・広報活動・イベント実施の 強化	○
アンケート調査等による実態把握	○
地域説明会や地域ヒアリングの実施	○
その他	—
特に実施していない	—

○: 検討している、×: 検討していない、—: 言及なし

事例 5	牧之原市	デマンド乗合タクシー (さかべ号、かつまた・まきのはら号、すげやま・はぎま号、じとうがた号、しずなみ・かわさき号、ほそえ号、さがらひがし号、さがらにし号)			
		運行形態・ 事業内容	道路運送法 第4条	交通空白地 有償運送	道路運送法 第 12 条

■地域の基本情報



■取組の経緯

- ・市内を運行する自主運行バスの利用者数減少及び公費負担の増加、高齢化率及び高齢世帯の増加が深刻化する中で、高齢者等の交通弱者に対し、公共交通や医療機関等へ外出しやすい環境整備を図るとともに、地域経済の活性化と自動車の効率的な活用を図り、環境に配慮したまちづくりを推進するため、平成25年に新たな公共交通システムとしてデマンド交通の導入が提案された。
- ・平成29年10月から坂部地区においてデマンド型乗合タクシーの運行を開始し、令和4年12月の相良地域の市街地運行の開始により全域導入となった。
- ・令和3年にすげやま号・はぎま号の運行区域を統合し、すげやま・はぎま号として運航開始

■現状と課題

- ①既存バス路線を活かすため、バスに乘れない人を対象として、交通空白地域から順次導入した。
- ②居住エリアで人口密度が低く、公共交通の需要が小さな地域においては、デマンド型乗合タクシーのほか、タクシー・自家用有償旅客運送・地域の助け合い等も含めて、その地域に適したサービスを提供することをめざしている。
- ③新規利用者は少なく、リピーターが高頻度で利用しており、幅広い利用者の拡大が課題となっている。

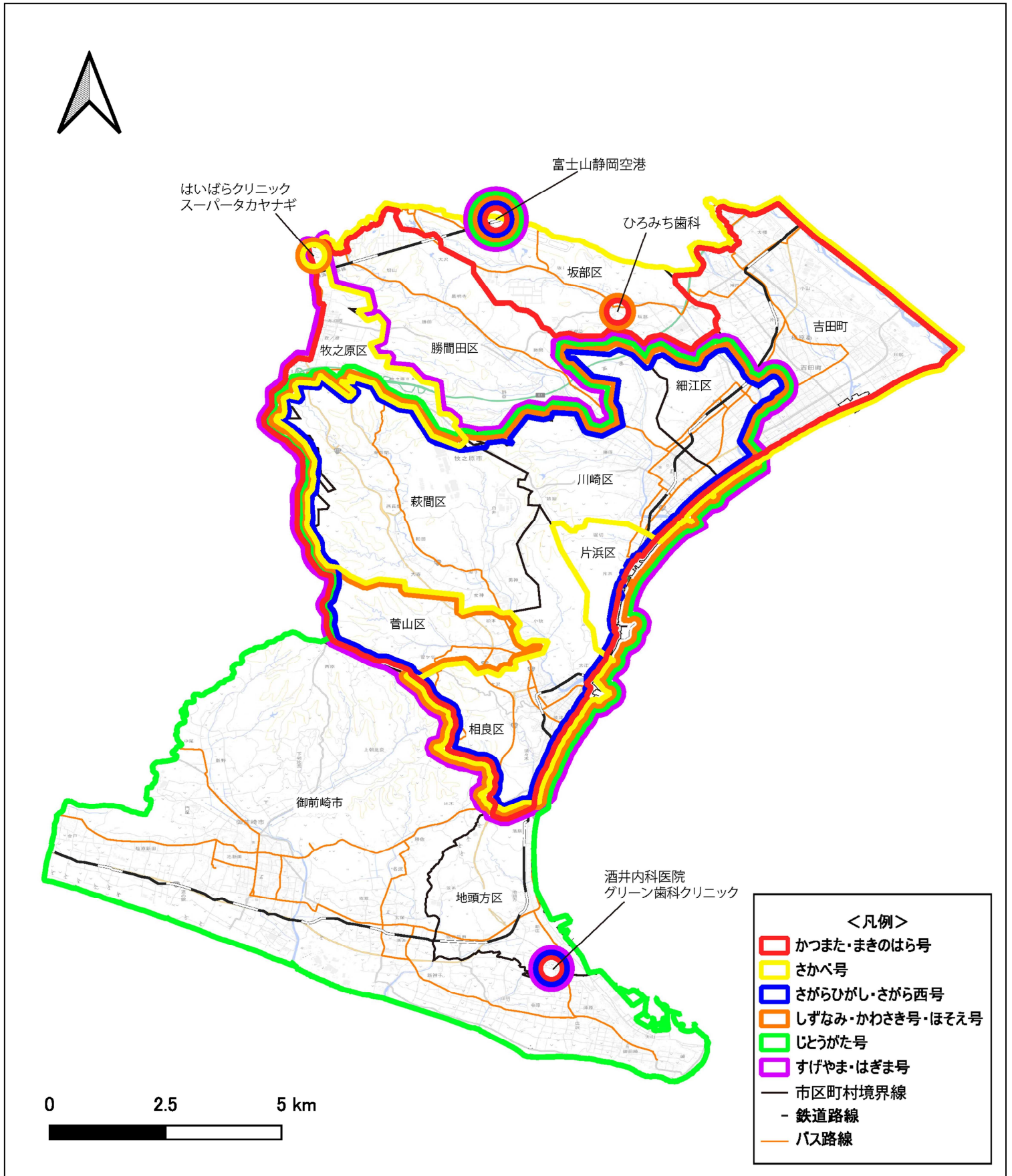
■運行サービスの概要

実施主体	牧之原市(タクシー事業者へ運行委託)
運行形態・事業内容	・道路運送法第4条に基づく許可 一般乗合旅客自動車運送事業(区域運行) ・令和6年度より業者へ委託したことから道路運送法4条に基づく許可による運行
運行区間又は区域	①自宅-同じ地区内の特定施設 間 ②自宅-別の地区の特定施設 間 ③自宅-静岡空港 間
利用対象者	地域住民 (75歳以上の高齢者・自動車運転免許をもっていない人(学生を除く)・障がい者手帳をお持ちの人・要介護、要支援者に認定されている人・妊婦・市長が認めた人)
運行日・時間帯	月曜日～金曜日のいずれか2～3日 8:15～17:15 ※地域により運行曜日・出発時間は異なる
運行便数	1日8便 (自宅から地区4便、地区から自宅4便)
運賃又は運送の対価	250円(区域内)～ 1,500円(静岡空港)

■運行体制・利用方法

車両台数と保有主体	タクシー事業者の保有車両(セダン又はジャンボタクシー)
運転者	運行委託先のタクシー事業者の乗務員
事前の利用登録	必要
利用方法	利用したい便の30分前まで(1便目のみ前日)に電話で予約(10日前から予約可能)
運用している予約システム	ない

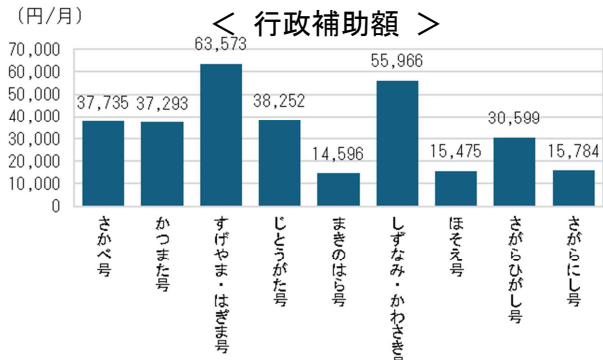
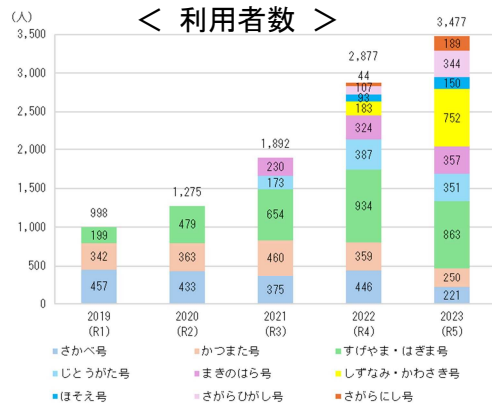
< 位置・地勢及びデマンド交通運行エリア図 >



■利用促進策の実施状況

広報活動 (説明会・チラシ・SNS等)	割引等の キャンペーン 実施	他の交通 モードとの 連携	目的地となる 施設との連携	運転免許 返納との連携	予約システム 対応時間短縮	多言語対応	その他
○	○	○	○	○	×	×	×
その他回答	—						

■利用状況



※運行開始から令和6年3月までの月平均行政補助額

■主要な効果・成果

○: 該当あり、—: 言及なし

交通空白地の解消	○
収支の改善	—
鉄道・バス等との役割分担による 交通体系の明確化	○
公共交通利用者数の増加	○
高齢者の外出促進・健康増進	○
その他	—

■運行・導入・推進に係る問題点・課題

収支率が低い	あり
ドライバー不足	あり
新規利用者が増えない	なし
予約方法・予約期限に対する 不満が多い	あり
利用者が減少している	なし
既存公共交通(鉄道・バス・タクシー等) との競合	あり
その他	なし

■今後の展開策

○: 該当あり、×: 該当なし

現在のサービスレベルを維持する	○
ニーズや課題に応じた サービス拡充を推進する	○
サービスを縮小して サービス継続に努める	×
休止・廃止を進める	×

今後新たにデマンド交通を導入予定・ 検討している地域の有無 (具体的な地域)	×
--	---

■問題点・課題の解決策として実施・検討している取組

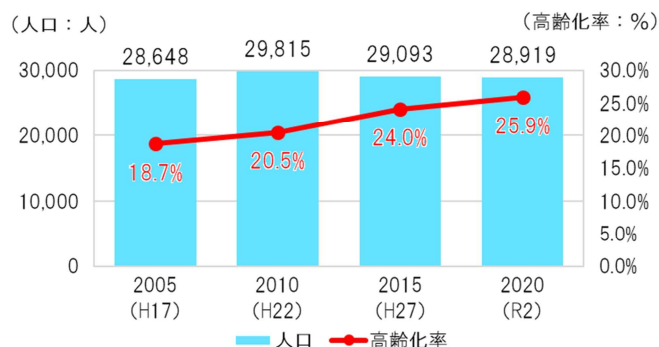
運賃の見直し	○
運行区域・運行ルートの見直し	○
運行便数の増加	×
予約システムの改良・改善	○
乗降・待合スペースの環境改善	×
割引・無料キャンペーンの実施	○
情報発信・広報活動・イベント実施の 強化	○
アンケート調査等による実態把握	○
地域説明会や地域ヒアリングの実施	○
その他	—
特に実施していない	—

○: 検討している、×: 検討していない、—: 言及なし

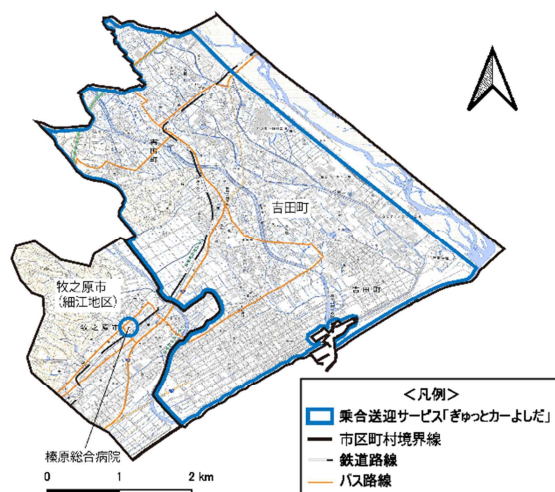
事例 6	吉田町	乗り合い送迎サービス「ぎゅっと」カーよしだ		
運行形態・ 事業内容	道路運送法 第4条	交通空白地 有償運送	道路運送法 第12条	その他

■地域の基本情報

< 人口・高齢化率 >



< 位置・地勢及びデマンド交通運行エリア図 >



■取組の経緯

- ・バス運転手の確保の難しさ、コロナ禍の影響などにより路線の減便や縮小が懸念される。
- ・既存のバス路線だけでは町内が十分にカバーされておらず、住民の移動手段は自家用車の割合が高い。高校生等子どもや免許返納高齢者の移動手段が少なく、高齢化の進展による交通事故リスク、交通弱者の増加を危惧。
- ・「まちづくりに関する住民意識調査(2022年)」の結果、住みにくい理由1位は、いずれの年代でも「公共交通機関の便が悪い」であり、非常に満足度が低い。
- ・まちづくりと連携した面的な交通ネットワークを構築し、自家用車に頼らず移動環境が享受できる、「だれもが気兼ねなく『おでかけ』できるまち」を目指し、令和5年10月より乗り合い送迎サービス「ぎゅっと」カーよしだの実証実験を行っている。

■現状と課題

- ①町内には末端交通が無く交通空白地帯が点在しており、自家用車が無いと生活が成り立たない状況の中で、今回の実証により移動手段がなく引きこもり傾向にある高齢者の外出機会の促進に繋がるきっかけづくりとなった。
- ②朝7～8時の時間帯は、バスとの乗り継ぎをしやすくするため乗継ポイントに到着する時間確定型の運行(“半”フリー路線)、8～20時の時間帯は、乗車・下車ともにどの停留場も選択できるサービスとし、需要に応じた運行とすることで負荷の軽減および分散に繋がった。
- ③今後は高校でのオンデマンド型乗合タクシーの利用に向けて、現実的な利用シチュエーション案を提示し、案を基に利用方法および活用方法を検討するなど伴走型で実施することとする。

■運行サービスの概要

実施主体	吉田町(タクシー事業者に運行委託)
運行形態・事業内容	・道路運送法第21条に基づく許可 国土交通大臣の許可を受けた場合における、貸切バス事業者、タクシー事業者による乗合旅客の運送
運行区間 又は区域	自宅近くの停留所から行先の停留所間 (町内157箇所、町外1箇所)
利用対象者	住民及び町外からの来訪者
運行日・時間帯	毎日運行(年末年始除く) 平日: 6:00～20:00 休日・祝日: 8:00～16:30
運行便数	予約に応じて運行
運賃又は 運送の対価	300円(町内停留所157箇所) 500円(町外[榛原総合病院])

■運行体制・利用方法

車両台数と 保有主体	ワンボックス(10人乗り)2台
運転者	運行委託先のタクシー事業者の乗務員
事前の利用登録	必要(インターネット予約の場合は会員登録しなくても利用可)
利用方法	乗車日の1週間前から乗車時刻の30分前に予約 電話受付(平日のみ): 8:00～16:30 インターネット: 24時間
運用している 予約システム	ある

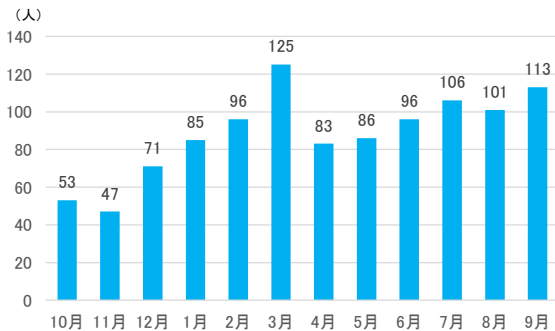
■利用促進策の実施状況

広報活動 (説明会・チラシ・SNS等)	割引等の キャンペーン 実施	他の交通 モードとの 連携	目的地となる 施設との連携	運転免許 返納との連携	予約システム 対応時間短縮	多言語対応	その他
○	○	○	×	×	×	×	×
その他回答	—						

■利用状況

< 利用者数 >

< 行政補助額 >



※2023年10月-2024年9月

データなし

■主要な効果・成果 ○:該当あり、×:該当なし—:言及なし

交通空白地の解消	○
収支の改善	×
鉄道・バス等との役割分担による 交通体系の明確化	○
公共交通利用者数の増加	○
高齢者の外出促進・健康増進	○
その他	—

■運行・導入・推進に係る問題点・課題

収支率が低い	あり
ドライバー不足	なし
新規利用者が増えない	あり
予約方法・予約期限に対する 不満が多い	なし
利用者が減少している	なし
既存公共交通(鉄道・バス・タクシー等) との競合	あり
その他	あり
(具体的な問題点・課題) 町の財政負担が大きい	

■今後の展開策 ○:該当あり、×:該当なし

現在のサービスレベルを維持する	○
ニーズや課題に応じた サービス拡充を推進する	○
サービスを縮小して サービス継続に努める	×
休止・廃止を進める	×

今後新たにデマンド交通を導入予定・ 検討している地域の有無 (具体的な地域)	×
--	---

■問題点・課題の解決策として実施・検討している取組

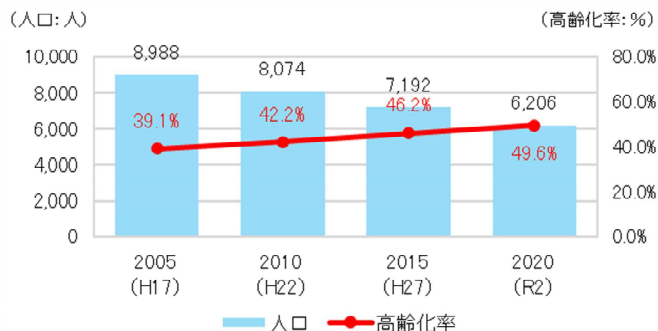
運賃の見直し	×
運行区域・運行ルートの見直し	×
運行便数の増加	×
予約システムの改良・改善	○
乗降・待合スペースの環境改善	×
割引・無料キャンペーンの実施	○
情報発信・広報活動・イベント実施の 強化	○
アンケート調査等による実態把握	○
地域説明会や地域ヒアリングの実施	○
その他	○
特に実施していない	—
(具体的な取組) 学生、子育て世代の利用促進に向けた取組みの実施	

○:検討している、×:検討していない、—:言及なし

事例 7	川根本町	川根本町デマンドタクシー「おでかけ号」		
運行形態・ 事業内容	道路運送法 第4条	交通空白地 有償運送	道路運送法 第12条	その他

■地域の基本情報

< 人口・高齢化率 >



< 位置・地勢及びデマンド交通運行エリア図 >



■取組の経緯

- ・平成21年に北部地域でデマンド運行を開始、平成23年に南部地域においても運行を行い、平成30年の青部バイパス開通に伴い町内全域運行へ移行した。
- ・地域住民の交通手段は自家用車が主であるが、高齢者の増加や児童生徒の移動等に配慮し、公共交通機関の充実を図る。特に高齢者については、自家用車等を利用できない地域住民が多くなることが予想されるため、「運転免許自主返納者」支援事業、外出支援サービス事業やデマンド運行などを更に強化していく必要がある。

■現状と課題

- ①乗降地のどちらかが公共性のある場所であれば、予約後、指定した場所・日時でご利用いただける。
- ②1カ月先まで予約できるので、通勤や通学にもご利用いただける。

■運行サービスの概要

実施主体	川根本町 (タクシー事業者に運行委託)
運行形態・ 事業内容	道路運送法第4条に基づく許可 一般乗合旅客自動車運送事業 (区域運行)
運行区間 又は区域	町内全域 (乗降地のどちらかは 「公共性のある場所」に限る)
利用対象者	町民
運行日・ 時間帯	毎日運行 平日：7:00～12:00、13:00～19:00 休・祝日：8:00～12:00、13:00～18:00
運行便数	予約に応じて運行
運賃又は 運送の対価	100円(10km未満)～ 1,000円(20km以上)

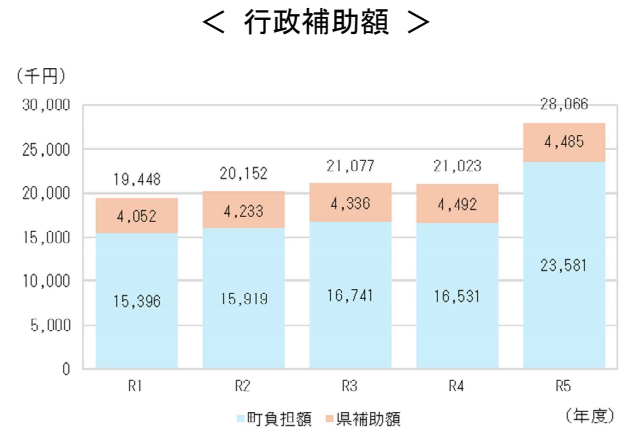
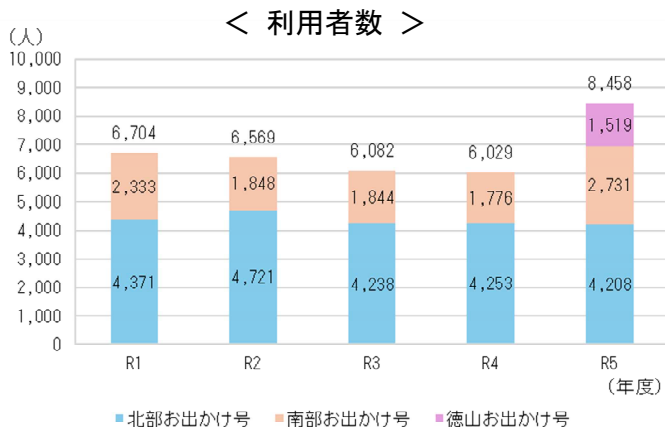
■運行体制・利用方法

車両台数と 保有主体	タクシー事業者の 保有車両3台(ワゴン車)
運転者	運行委託先のタクシー事 業者の乗務員
事前の利用登録	不要
利用方法	利用したい日時を電話で 予約 (1カ月前から予約可能)
運用している 予約システム	なし

■利用促進策の実施状況

広報活動 (説明会・チラシ・SNS等)	割引等の キャンペーン 実施	他の交通 モードとの 連携	目的地となる 施設との連携	運転免許 返納との連携	予約システム 対応時間短縮	多言語対応	その他
○	×	×	×	×	○	×	×
その他回答	—						

■利用状況



■主要な効果・成果

○: 該当あり、—: 言及なし

交通空白地の解消	○
収支の改善	—
鉄道・バス等との役割分担による 交通体系の明確化	○
公共交通利用者数の増加	○
高齢者の外出促進・健康増進	○
その他	—

■運行・導入・推進に係る問題点・課題

収支率が低い	あり
ドライバー不足	あり
新規利用者が増えない	なし
予約方法・予約期限に対する 不満が多い	なし
利用者が減少している	なし
既存公共交通(鉄道・バス・タクシー等) との競合	なし
その他	なし

■今後の展開策

○: 該当あり、×: 該当なし

現在のサービスレベルを維持する	○
ニーズや課題に応じた サービス拡充を推進する	×
サービスを縮小して サービス継続に努める	×
休止・廃止を進める	×
今後新たにデマンド交通を導入予定・ 検討している地域の有無 (具体的な地域)	×

■問題点・課題の解決策として実施・検討している取組

運賃の見直し	×
運行区域・運行ルートの見直し	×
運行便数の増加	×
予約システムの改良・改善	○
乗降・待合スペースの環境改善	×
割引・無料キャンペーンの実施	○
情報発信・広報活動・イベント実施の 強化	×
アンケート調査等による実態把握	○
地域説明会や地域ヒアリングの実施	○
その他	—
特に実施していない	—

○: 検討している、×: 検討していない、—: 言及なし

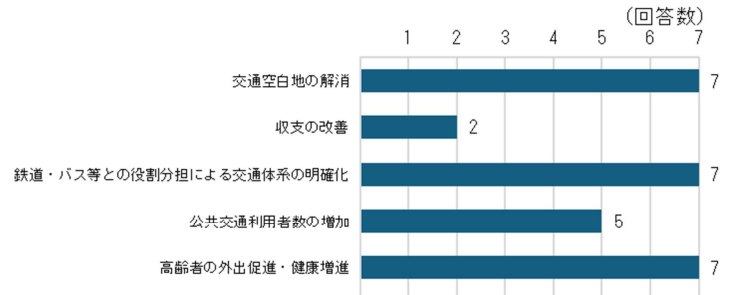
■ 中部地域のデマンド交通についてのとりまとめ

■ 特徴

- ・「市町中心部や主要施設、市町外との結節」(牧之原市)、「学生、子育て世代の利用促進」(吉田町)など、ニーズや地域特性に応じた取組を実施している事例も見られる。
- ・島田市では、4条運行(乗合事業)からタクシー割引(乗用事業)に転換し、行先や予約可能時間などの自由度を高めてより利用しやすいサービスにリニューアルされている。

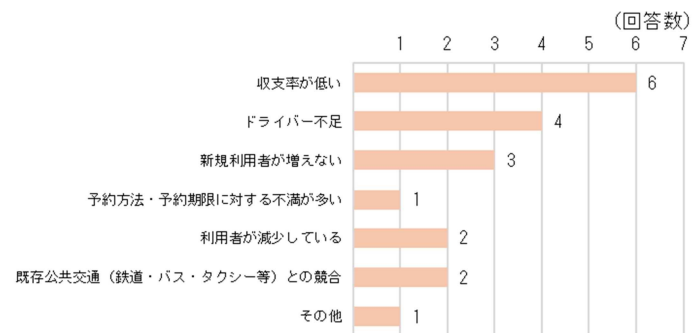
■ 主要な効果・成果

- ・すべての市町が「交通空白地の解消」「鉄道・バス等との役割分担による交通体系の明確化」「高齢者の外出促進・健康増進」と回答している。
- ・「公共交通利用者数の増加」は5市町(焼津市・藤枝市・牧之原市・吉田町・川根本町)が、「収支の改善」は2市町(静岡市・藤枝市)が回答している。



■ 運行・導入・推進に係る問題点・課題

- ・「収支率が低い」が6市町(静岡市・焼津市・藤枝市・牧之原市・吉田町・川根本町)と最も多い。
- ・次いで「ドライバー不足」が4市町(静岡市・焼津市・牧之原市・川根本町)と多くなっている。



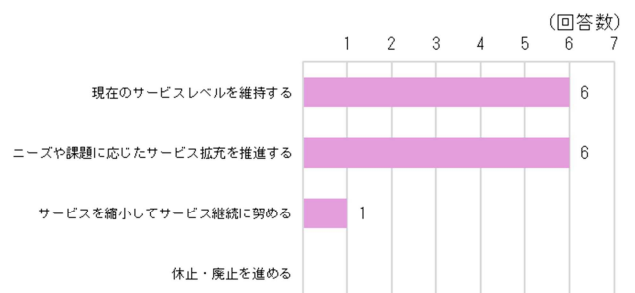
■ 問題点・課題の解決策・利用促進策

- ・すべての市町が「予約システムの改良・改善」「アンケート調査による実態把握」と回答している。
- ・次いで「情報発信・広報活動・イベント実施の強化」は6市町(静岡市・島田市・焼津市・藤枝市・牧之原市・吉田町)と多い。
- ・同じく「地域説明会や地域ヒアリングの実施」も6市町(島田市・焼津市・藤枝市・牧之原市・吉田町・川根本町)と多い。
- ・その他として、島田市では、4条運行(乗合事業)からタクシー割引(乗用事業)に転換。吉田町では、学生、子育て世代の利用促進に向けた取組みを実施している。



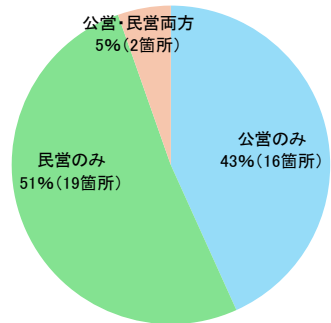
■ 今後の展開策

- ・「現在のサービスレベルを維持する」「ニーズや課題に応じたサービス拡充を推進する」の回答が多い。
- ・「サービスを縮小してサービス継続に努める」と回答した市町(静岡市)では、「現在のサービスレベルを維持する」「ニーズや課題に応じたサービス拡充を推進する」も回答しており、地域やニーズに応じて柔軟に対応することを想定していると考えられる。



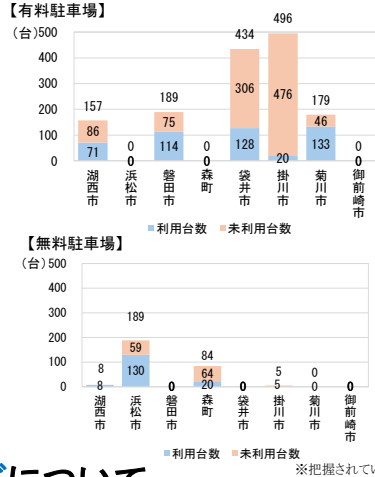
◎パークアンドライドについて

＜管理主体※＞

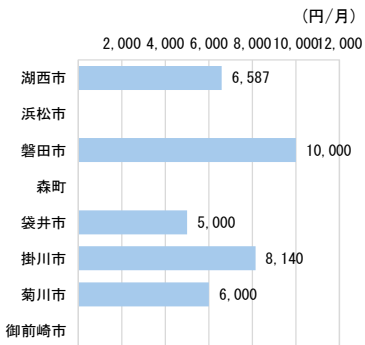


※駅・主要バス停の数で集計
※把握されている箇所数

＜駐車可能台数・利用状況※＞



＜月の平均利用料金※＞



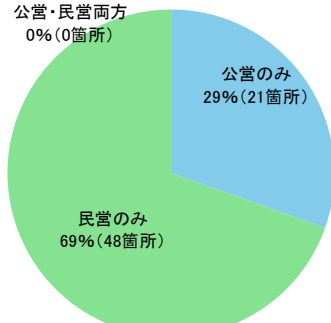
※市町別有料駐車場台数の加重平均で算出
※把握されている利用料金
森町・浜松市は無料化
御前崎市はP&R 駐車場なし

＜拡張計画の有無＞



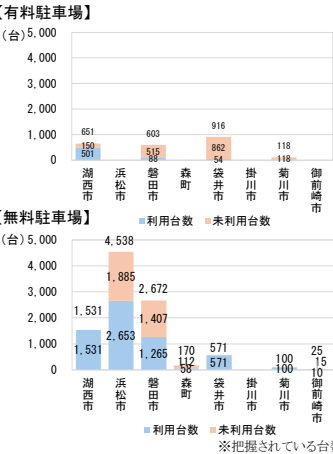
◎サイクルアンドライドについて

＜管理主体※＞

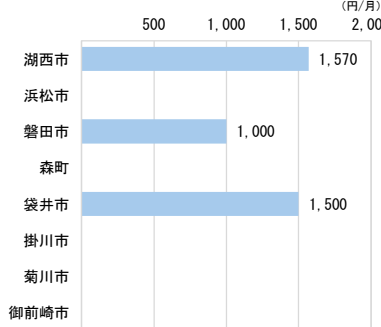


※駅・主要バス停の数で集計
※把握されている箇所数

＜駐輪可能台数・利用状況※＞

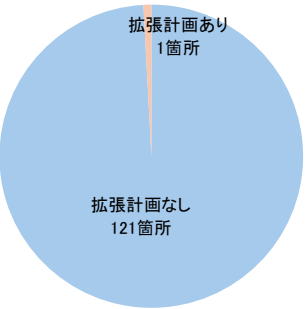


＜月の利用料金※＞



※市町別有料駐輪場台数の加重平均で算出
※把握されている利用料金
森町・御前崎市・浜松市は無料化

＜拡張計画の有無＞



◎利用促進策について

	パークアンドライド						サイクルアンドライド					
	(説明会・チラシ・SNS)の実施	(無償化・台数拡張)の実施	料金の割引(公共交通)	(利用システムの導入)	(利用システムの導入)	その他	(説明会・チラシ・SNS)の実施	(無償化・台数拡張)の実施	自転車専用レーンの整備	利用システム(アプリ)の導入	その他	その他
湖西市	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	○
浜松市	—	○	—	—	—	○	—	○	—	—	—	○
磐田市	○	—	—	—	○	—	—	○	—	—	—	—
森町	—	—	—	—	—	○	—	—	—	—	—	○
袋井市	—	—	—	—	—	—	—	○	○	—	—	—
掛川市	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
菊川市	—	—	—	—	—	—	—	○	—	—	—	—
御前崎市	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

◎とりまとめ

＜パークアンドライド＞

- ・管理主体は「公営」が約5割、民営が約4割となっている
- ・袋井市・掛川市では 400 台以上の駐車場整備が進んでいる
- ・浜松市や菊川市の駐車場利用率が高い

(浜松市(無料駐車場):69%、菊川市(有料駐車場):74%)

- ・森町、浜松市は駐車場の無料化が行われている

- ・現時点でパークアンドライド駐車場の拡張計画を進めている市町はない

＜サイクルアンドライド＞

- ・管理主体は「民営」が約7割を占めている

- ・浜松市・磐田市・湖西市では 2,000 台以上の駐輪場整備が進んでいる

- ・湖西市では 2,032 台(利用率 93%)と積極的な利用が見られる

- ・7 つの市町で駐輪場の無料化が行われている

- ・現時点でサイクルアンドライド駐輪場の拡張計画を進めているのは 磐田市(1カ所)のみであった

＜利用促進策＞

- ・浜松市、磐田市はパークアンドライドの利用促進策が行われている
- ・サイクルアンドライドは利用促進策を実施している市町が多い

＜パークアンドライド駐車場の無料化＞

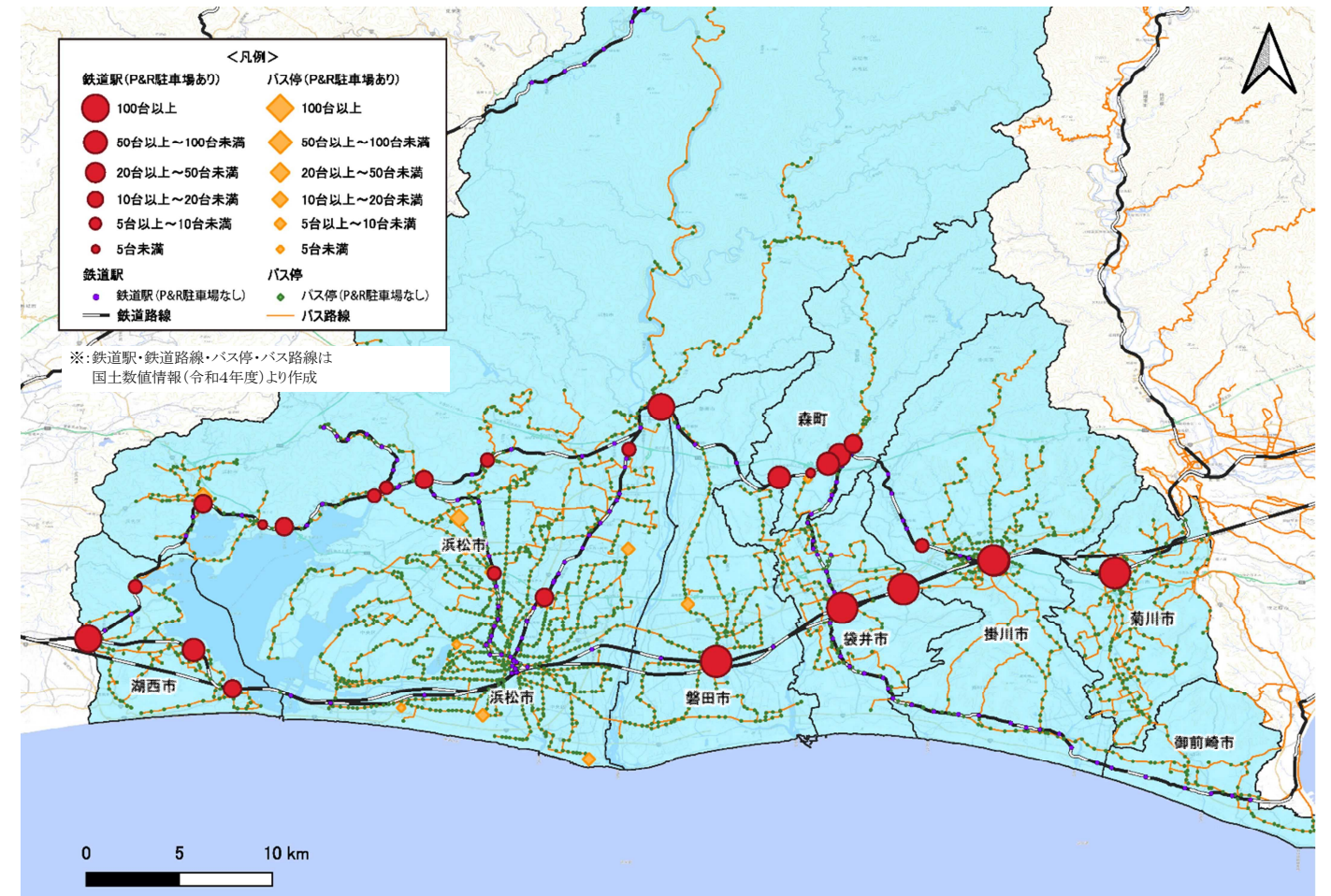
- ・浜松市、森町はすでに無料化を実施している

- ・無料化は「接続する鉄道・バス等の利用促進」を目的としている

- ・無料化をしている浜松市、森町の課題は「駐車場周辺の混雑」(浜松市)、「無償化に伴う行政負担増」「利用者マナーの悪化」(森町)である。

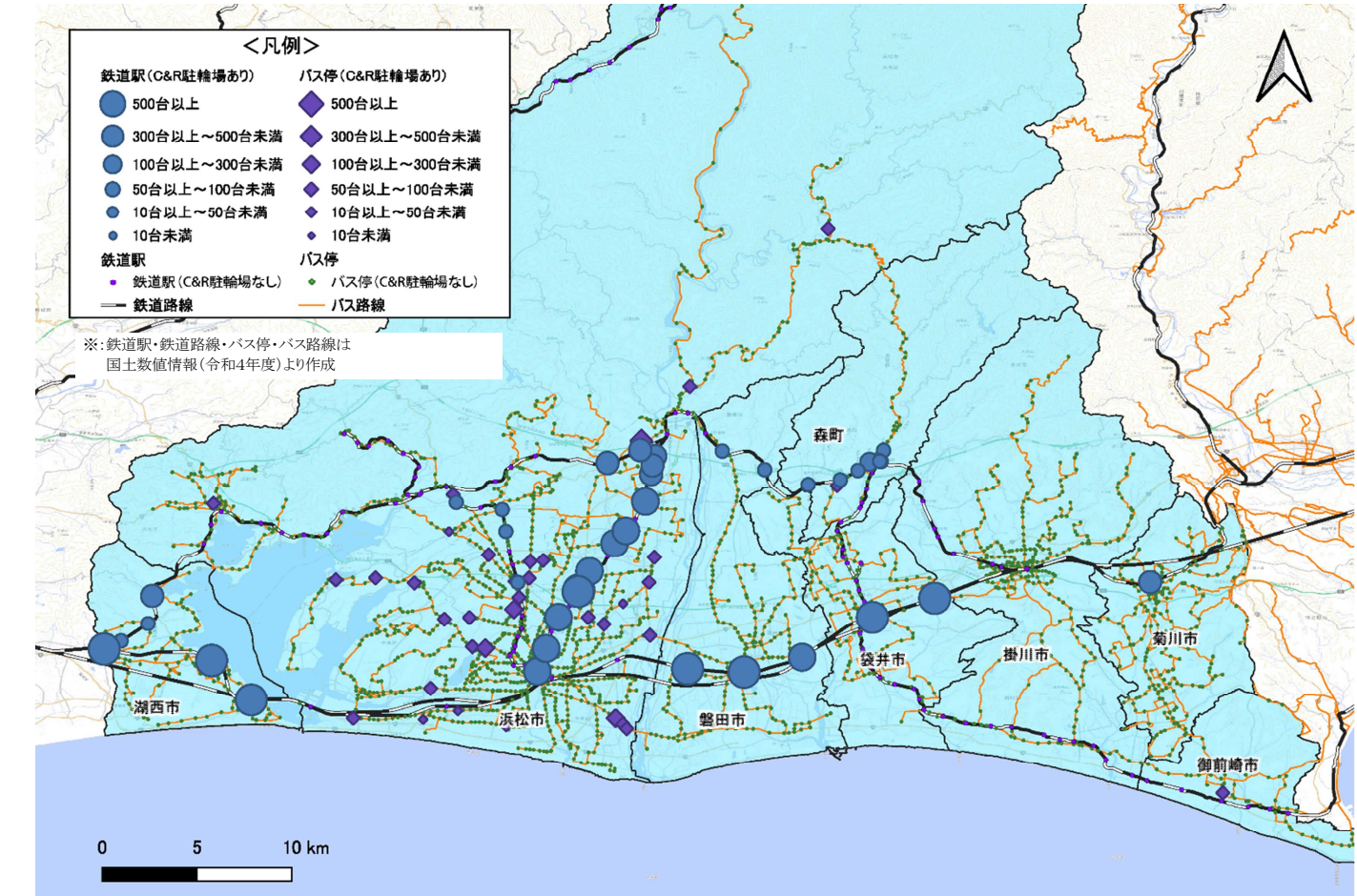
- ・無料化をしていない市町の課題は上記の理由の加えて「周辺の有料駐車場に対する民業圧迫」が挙げられた

◎パークアンドライド駐車場整備状況図



※: 鉄道駅・鉄道路線・バス停・バス路線は国土数値情報(令和4年度)より作成

◎サイクルアンドライド駐輪場 整備状況図

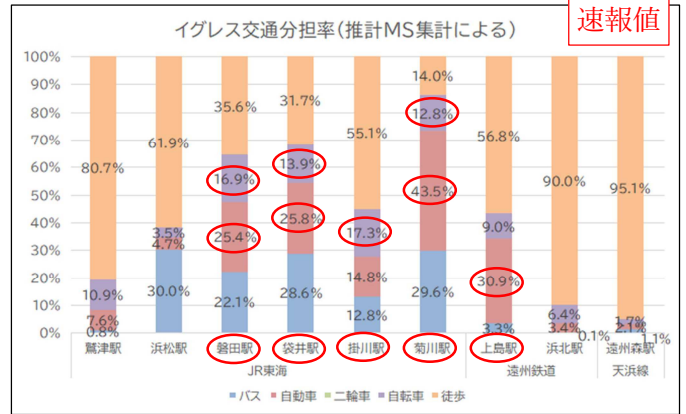
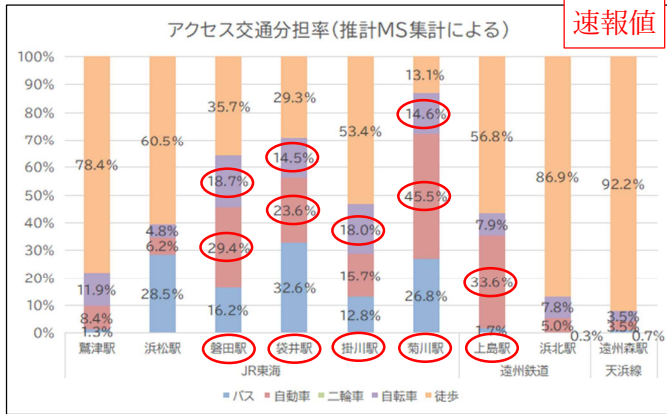


※: 鉄道駅・鉄道路線・バス停・バス路線は国土数値情報(令和4年度)より作成

パーソントリップ調査結果の分析

西部地域の主要な鉄道駅（ＪＲ、遠州鉄道、天竜浜名湖鉄道）のアクセス・イグレスの交通分担率及びアクセス交通トリップ数から、パークアンドライドとサイクルアンドライドの新たな展開の可能性について分析した。

●交通分担率（推計マスターデータ）



- ・自動車の交通分担率は、菊川駅、上島駅、磐田駅、袋井駅が大きい。
⇒全てのデータが、自身が自動車を運転して「鉄道駅に到着・鉄道駅を出発」するわけではない（＝送迎もある）が、自動車の交通分担率が大きいため、上記の鉄道駅周辺においてパークアンドライド推進の余地がある。現状において、菊川市の有料駐車場と浜松市の無料駐車場は利用率が高いため、パークアンドライド駐車場の拡張を検討してもよいのではないかな？また、磐田市と袋井市は無料駐車場がない（把握していない）ため、無料駐車場を整備すれば、パークアンドライドを推進できるのではないかな？
- ・自転車の交通分担率は、磐田駅、掛川駅、菊川駅、袋井駅が大きい。
⇒上記鉄道駅周辺へのサイクルアンドライド推進の余地がある。磐田市において、サイクルアンドライド駐輪場の拡張計画があるので是非推進してもらいたい。

●アクセス交通トリップ数（推計マスターデータ）

事業者	乗車駅	バス		自動車		自転車		徒歩		合計	
		トリップ数	割合	トリップ数	割合	トリップ数	割合	トリップ数	割合	トリップ数	割合
JR東海	鷺津駅	23	1%	153	8%	217	12%	1,429	78%	1,822	100%
	浜松駅	1,941	28%	425	6%	325	5%	4,130	61%	6,821	100%
	磐田駅	754	16%	1,371	29%	874	19%	1,666	36%	4,665	100%
	袋井駅	749	33%	543	24%	332	14%	673	29%	2,297	100%
	掛川駅	273	13%	336	16%	385	18%	1,140	53%	2,134	100%
	菊川駅	640	27%	1,087	46%	348	15%	312	13%	2,387	100%
遠州鉄道	上島駅	28	2%	566	34%	134	8%	958	57%	1,686	100%
	浜北駅	2	0%	35	5%	55	8%	610	87%	702	100%
天浜線	遠州森駅	7	1%	36	4%	36	4%	936	92%	1,015	100%

- ・袋井駅、掛川駅、菊川駅のアクセス交通トリップ数の合計は約2千台であるが、菊川駅に比べて袋井駅、掛川駅の自動車トリップは少ない。
⇒袋井駅、掛川駅の駐車場の無料化や料金値下げ等により、普段、鉄道駅を利用しない自動車利用者呼び込み、鉄道駅利用が増える可能性があるのではないかな？
- ・磐田駅は、他の駅に比べて自転車のトリップ数が多い。
⇒磐田駅は浜松駅の次に無料駐輪場が多い、無料の自転車駐輪場の整備によって、鉄道駅利用が増えたと考えられる。