

静岡県地域公共交通活性化協議会設置規約

(名称)

第1条 本会は、「静岡県地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）」と称する。

(目的)

第2条 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条第1項の規定に基づき、「ふじのくに」地域公共交通計画（以下「計画」という。）の策定及び実施等に関する協議を行うことを目的とする。

(所掌事務)

第3条 協議会は、前条の目的を達成するため、次の事務を行う。

- (1) 計画の策定及び変更の協議に関すること。
- (2) 計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (3) 計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
- (4) 計画に定められた施策の実施状況に関する調査、分析及び評価に関すること。
- (5) 前各号に掲げるもののほか、前条の目的を達成するために必要なこと。

(構成及び委員)

第4条 協議会の委員は、法第6条第2項の規定に基づき、別記に掲げる団体が推薦する者及び学識経験者をもって組織する。

(委員の任期)

第5条 委員の任期は2年以内で会長が定める。

- 2 委員に欠員が生じた場合における後任者の任期は、前任者の残任期間とする。

(役員)

第6条 協議会に次の役員を置く。

- (1) 会長 1人
- (2) 監事 2人
- (3) 座長 1人
- 2 会長は静岡県交通基盤部都市局長とする。
- 3 会長は協議会を代表し、会務を総括する。
- 4 監事及び座長は会長が指名する。ただし、会長、監事及び座長は兼任することができない。
- 5 監事は、協議会の会計を監査し、その結果を協議会に報告する。
- 6 座長は、協議会の議事進行を行うとともに、議長として会議を総括する。

(役員任期)

第7条 役員任期は2年以内で会長が定める。

- 2 役員に欠員が生じた場合における後任者の任期は、前任者の残任期間とする。

(会議)

第8条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集する。

- 2 会議は委員の過半数が出席しなければ、開くことができない。
- 3 委員は、都合により会議を欠席する場合、代理の者を出席させることができることとし、その代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。
- 4 会議の議決方法は、出席委員の過半数をもって決し、可否同数のときは議長の決するところによる。
- 5 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

6 会議は原則として公開する。ただし、会議を公開することにより、公正かつ円滑な議事運営に支障が生ずると認められる場合については、非公開で行うことができる。

(書面開催)

第9条 会長は、軽微な事案又は緊急を要する場合においては、書面により全委員の賛否を求め、その結果をもって会議の議決に代えることができる。

2 前項に規定する場合においては、前条第3項の規定にかかわらず、委員の代理は、これを認めない。

3 第1項に規定する議決を行った場合、会長はその結果を次回の会議において、報告しなければならない。

(協議結果の尊重義務)

第10条 協議会で協議が整った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

(分科会)

第11条 協議会は、第3条各号に掲げる事務について、各地域の実情に応じた公共交通に関する検討、調整を行うため、分科会を設置することができる。

2 分科会の設置及び運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第12条 協議会の事務を処理するため、協議会に事務局を置く。

2 事務局は、静岡県交通基盤部都市局地域交通課に置く。

3 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費)

第13条 協議会の経費は、負担金、補助金その他収入をもって充てる。

(財務)

第14条 協議会の予算編成、現金の出納その他の財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第15条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(委任)

第16条 会長は、その権限の属する事務の一部を会長が定める者に委任することができる。

(その他)

第17条 この規約に定めるもののほか、協議会の運営に関し、必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この要綱は、令和4年7月28日から施行する。

別記

国土交通省中部運輸局
国土交通省中部運輸局静岡運輸支局
国土交通省中部地方整備局
静岡県交通基盤部都市局
静岡県交通基盤部道路局
静岡県交通基盤部港湾局
静岡県警察本部
静岡県内35市町
伊豆急行株式会社
伊豆箱根鉄道株式会社
岳南電車株式会社
静岡鉄道株式会社
大井川鐵道株式会社
遠州鐵道株式会社
天竜浜名湖鐵道株式会社
東海旅客鐵道株式会社
東日本旅客鐵道株式会社
株式会社東海バス
伊豆箱根バス株式会社
山梨交通株式会社
富士急モビリティ株式会社
富士急バス株式会社
富士急静岡バス株式会社
富士急シティバス株式会社
しずてつジャストライン株式会社
秋葉バスサービス株式会社
一般社団法人ふじさん駿河湾フェリー
株式会社富士急マリンリゾート
商業組合静岡県タクシー協会
一般社団法人静岡県バス協会
一般財団法人静岡県老人クラブ連合会
公益社団法人静岡県観光協会
静岡県公立高等学校PTA連合会

〔1〕3～M		
用語	解説	掲載ページ
3次元点群座標データ	X・Y・Zの3次元座標および色情報で構成される大量の点を集めたデータを意味し「ポイントクラウド」とも呼ばれており、点群データを加工することで地形や建物などの3次元モデルを作成できる。	
ATS (Automatic Train Stop)	自動列車停止装置の略称で、列車が停止を現示している信号機の手前で絶対に止まれるようにブレーキ制御を行う装置のこと。	
BCP (事業継続計画)	【Business Continuity Planの略】自然災害、大火災、テロ攻撃などの緊急事態に遭遇した場合において、事業資産の被害を最小限にとどめつつ、中核となる事業の継続あるいは早期復旧を可能とするために、平常時に行うべき活動や緊急時における事業継続のための方法、手段などを取り決めておく計画。	
BRT	【Bus Rapid Transitの略】連節バス、PTPS(公共車両優先システム)、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、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。	
CASE	自動車に関する技術で、「Connected(コネクティッド化)」、「Autonomous(自動運転化)」、「Shared／Service(シェア/サービス化)」、「Electric(電動化)」の4つ頭文字をとったもの。	
DX (デジタルトランスフォーメーション)	AI、IoT、ビッグデータなどのデジタル技術を用いて、人々の生活をあらゆる面でより良い方向に変化させること。	
GTFS	【General Transit Feed Specificationの略】経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的として策定された世界標準の公共交通データフォーマット。	
GTFS-JP	国内における標準的なバス情報のフォーマットであり、経路検索アプリやサイトに登録する際の一つの静的データの形式。	
GX (グリーントランスフォーメーション)	従来の化石燃料中心の経済・社会、産業構造を、グリーンエネルギー中心に移行させ、経済社会システム全体の改革を目指すこと。	
ICT	【情報通信技術(Information and Communication Technologyの略)】情報処理や通信に関する技術を総合的に指す用語。	
IoT	【Internet of Thingsの略】工場設備や航空機、発電所等のインフラ、自動車や家電など、様々なモノをインターネットにつなぎ、センサーなどから得たビッグデータを分析し、コスト削減や生産システムの効率化・最適化につなげること。	
LRT	【次世代型路面電車システム(Light Rail Transitの略)】従来の路面電車から走行空間や車両等を改善させたもので、低床式車両の活用等により、乗降の容易性、速達性、定時性、快適性などの特徴を有する、人や環境に優しい都市公共交通システム。	
MaaS	【Mobility as a Serviceの略】出発地から目的地までの移動に対し、様々な移動手段・サービスを組み合わせると一つの移動サービスとして捉えるもの。	

〔2〕P～サ		
用語	解説	掲載ページ
PDCA	計画(Plan)、実行(Do)、評価(Check)、改善(Act)のプロセスを順に実施し、このプロセスを繰り返すことによって、品質の維持・向上や継続的な業務改善活動を推進するマネジメント手法のこと。	
QoL	【Quality of lifeの略】生活の質のこと。	
SDGs	【Sustainable Development Goalsの略】持続可能な開発目標のことであり、2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない」ことを誓っている。	
アクセシビリティ	設備、機器、ソフトウェア、サービス等を様々な人々が利用するときの、利用しやすさの度合いのこと。	
インバウンド	外国人が訪れてくる旅行のこと。日本においては訪日外国人旅行。	
美しい“ふじのくに”インフラビジョン	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を示したもの。2050年の社会インフラの姿を見据えた上で、概ね10年間の基本理念と方向性並びに当初4年間で取り組む施策などで構成されている。	
ウェルビーイング	すべてが満たされた状態かつ継続性のある幸福を意味する。	
温室効果ガス	二酸化炭素やメタンなど、大気中の熱を吸収する性質のあるガスのこと。	
貨客混載	宅配便の荷物等の貨物と旅客を同じ車両で輸送すること。	
課題	現状と目標の差（ギャップ）を埋めるためにやるべきこと。	
カーボンニュートラル	二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの排出量から、森林などの自然などに吸収される量、または除去される量を差し引いて、全体として差し引きゼロにするという考え方・取組。	
グリーンスローモビリティ	時速 20 km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス。	
クロスセクター効果	地域公共交通を廃止した時に追加的に必要となる代替費用と、運行に対して行政が負担している財政支出を比較して把握できる地域公共交通の多面的な効果。	
現状	現在の姿。	
広域幹線交通	広域の物流や交流を分担する高規格幹線道路。一般国道、主要地方道のこと。	
交通結節点	異なる交通機関を相互に連絡し、様々な交通需要に対応した体系的な交通サービスを提供するもの。	
交通弱者	自動車中心の社会において、年少者、要介護者、一部の高齢者や障害者など、自分で運転することができず、自家用の交通手段がないため公共交通機関に頼らざるを得ない人。	
コミュニティバス	法的な定義はないが、通常は、地域住民の日常生活の足の確保等を図るため、有償・無償を問わず、市町村等が主体的に計画し運行する一般乗合バスのことを指す。	
コンパクト・プラス・ネットワーク	医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めること。	
サイクル&ライド	最寄りの駅や停留所、目的地の手前まで自転車で行って駐輪し、そこから鉄道やバスに乗り継ぐ移動方式。	

〔2〕シ～ノ		
用語	解説	掲載ページ
シェアリングサービス	物品を多くの人と共有したり、個人間で貸し借りをしたりする際の仲介を行うサービスの総称。自動車・自転車の貸借手続きが手軽に行えるスマートフォン向けサービスなどがある。	
社会実装	研究開発によって得られた知識・技術・製品・サービスを、実社会で活用すること。	
シームレス化	乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする。	
自家用有償旅客運送	バスやタクシー事業者のサービス提供が困難な地域において、市町村やNPO法人等が自家用車を用いて有償で運送するサービス。	
ステークホルダー	企業が経営をするうえで、直接的または間接的に影響を受ける利害関係者のこと。	
脱炭素	パリ協定で掲げられた、2050年までに二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの排出量を実質ゼロにすることを旨とするために求められた政策。	
地域公共交通会議	地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様や運賃等に関する事項について協議するために、市町村長又は都道府県知事が設置・主宰する会議。	
地域公共交通の活性化及び再生に関する法	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定められた法律。	
超小型モビリティ	自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両。	
デマンド交通	バスや電車などのようにあらかじめ決まった時間帯に決まった停留所を回るのではなく、予約があった時のみ運行する移動サービス。	
道路運送法	道路運送に関する綜合法規であり、輸送の安全確保、利用者の利益の保護・増進を図ることを目的として、地域の重要な公共交通機関であるバス・タクシーの事業経営等に関し必要な規制・監督について定めた法律。	
トリップ	パーソントリップ調査において、人がある目的をもって「ある地点」から「ある地点」に移動するときの1回の動きをいう。移動の目的が変わるごとに1つのトリップと数える。	
南海トラフ	駿河湾から遠州灘、熊野灘、紀伊半島の南側の海域及び土佐湾を経て日向灘沖までのフィリピン海プレート及びユーラシアプレートが接する海底の溝状の地形を形成する区域のこと。	
二次交通	空港や鉄道の駅、港などの交通拠点から観光目的地までの交通のこと。バスや乗合タクシー、レンタサイクルなどが使われる。	
ノンステップバス	床面を超低床構造として乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバスのこと。車内段差を僅少にした設計により、乗降時、走行時とも安全性が高い。	

〔2〕ハ～ホ		
用語	解説	掲載ページ
バスロケーションシステム	バスの位置情報をGPS車載器でリアルタイムに把握することにより、バスの現在位置、運行状況、遅れ情報等の提供を行うシステム。	
パターンダイヤ	毎時何分など、一定期間に同じ形式のダイヤが繰り返されているダイヤのこと。利用者にとっては、同じダイヤが繰り返されているため、記憶しやすいというメリットがある。	
バックキャストイング	目標とする未来像を描き、それを実現する道筋を未来から現在へとさかのぼる手法。	
パーク＆ライド	自家用車で目的地に直接向かう代わりに、最寄りの駅や停留所、目的地の手前まで自家用車で行って駐車し、そこから鉄道やバスに乗り継ぐ移動方式。	
パーソナルモビリティ	一般的に街中での近距離の移動を想定した電動のコンセプトカーを指す。	
パーソントリップ調査	都市交通の実態を把握するため、交通の主体である「人(パーソン)の動き(トリップ)」に着目し、交通目的や利用交通手段、移動の起終点の場所など、調査日1日の全ての動きを調査するもの。	
ビジョン	未来像のこと。静岡県地域公共交通計画では、2050年頃を想定し、将来、目指す姿を描くもの。	
ビッグデータ	コンピュータや通信機器などの高機能なデジタル機器が仕事や暮らしに広く利用されることにより、日々刻々と記録されているさまざまなデータの巨大な集まりのこと。	
ファーストワンマイル	出発地の自宅から、最寄りの鉄道駅やバス停までの最初の区間のこと。	
フィーダー化	鉄道駅等に接続する幹線系統と接続し、支線の役割をもって運行すること。	
福祉有償運送	タクシー等の公共交通機関によっては要介護者、身体障害者等に対する十分な輸送サービスができないと認められる場合に、NPO、公益法人、社会福祉法人等が、実費の範囲内で、営利とは認められない範囲の対価によって、乗車定員11人未満の自家用自動車を使用して会員に対して行うドア・ツー・ドアの個別輸送サービスをいう。	
プラン	計画のこと。静岡県地域公共交通計画では、5年間の具体的計画であり、実施すべき施策を掲げるもの。	
法定協議会	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、地域公共交通計画の作成及び実施に関する協議を行うため設置する協議会。	
ホームドア	駅のホームから線路に入れないように仕切りを設け、列車ドアと同じ位置に設けたドアを列車ドアと連動して開閉する仕組み。	

〔2〕モ～リ		
用語	解説	掲載ページ
モータリゼーション	自家用車が大衆に普及すること。	
モード	交通手段のこと。	
モビリティ	動きやすさ、移動性、機動性のことを指し、特に、交通分野でのモビリティとは、人が社会的活動のために交通（空間的移動）をする能力のこと。	
モビリティ・マネジメント	【Mobility Managemen、略称MM】一人一人のモビリティ(移動)が、社会にも個人にも望ましい方向(例えば、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向)に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。	
問題	掲げた目標と現状との差（ギャップ）。	
問題点	問題全体の中の一部であり、改善可能なこと、手を打つことができること。	
ユニバーサルデザイン	【Universal Design、略称UD】障害の有無、年齢、性別、国籍、人種等にかかわらず、様々な人々が気持ちよく使えるよう都市や生活環境を計画する考え方。	
ラストワンマイル	最寄りの駅やバス停から、自宅等の最終目的地までの移動。	
立地適正化計画	人口の急激な減少と高齢化を背景に、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、「コンパクトなまちづくり」と「公共交通によるネットワーク」の連携の考えで今後のまちづくりを進めるため、都市再生特別措置法に基づき、市町村が、居住機能や医療・福祉・商業、公共交通等の様々な都市機能の誘導により、都市全域を見渡したマスタープランとして作成する計画。	

①交通政策基本法

国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという認識の下、「豊かな国民生活の実現」、「国際競争力の強化」、「地域の活力の向上」、「大規模災害への対応」など、政府が推進する交通に関する施策についての基本理念や、基本理念を実現するために必要となる基本的な施策等について定めており、2013年12月に施行されました。

交通施策に関する基本的な計画（交通政策基本計画）を策定し、その推進を図ることとしており、2021年5月に「第2次交通政策基本計画」（2021年～2025年）が閣議決定されています。

基本理念等（第一条～第七条）

目的	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
基本的認識	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 ● 国民等の交通に対する基本的需要の充足が重要
機能の確保・向上	<ul style="list-style-type: none"> ● 少子高齢化の進展等に対応しつつ、以下に寄与 ● 豊かな国民生活の実現 ・国際競争力の強化 ・地域の活力の向上 ● 大規模災害に的確に対応
環境負荷の低減	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通による環境への負荷の低減
役割分担と連携	<ul style="list-style-type: none"> ● それぞれの交通手段※が特性に応じて適切に役割を分担し、かつ、有機的かつ効率的に連携 <small>※徒歩、自転車、自動車、鉄道車両、船舶、航空機、その他の手段</small>
施策の推進	<ul style="list-style-type: none"> ● まちづくり、観光等の視点を踏まえ、住民その他の関係者が連携・協働し施策を推進
交通安全の確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通安全対策基本法に基づく交通安全施策と十分に連携

責務と役割（第八条～第十一条）

国の責務	<ul style="list-style-type: none"> ● 基本理念にのっとり、交通に関する施策を総合的に策定し、実施する ● 基本理念に関する国民等の理解を深め、その協力を得るよう努める
地方公共団体の責務	<ul style="list-style-type: none"> ● 基本理念にのっとり、国との適切な役割分担を踏まえて施策を策定し、及び実施する ● 基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、その協力を得るよう努める
交通関連事業者の責務	<ul style="list-style-type: none"> ● 基本理念の実現に重要な役割を有していることに鑑み、その業務を適切に行うよう努める ● あわせて、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努める ● 基本理念にのっとり、当該業務に係る正確かつ適切な情報の提供に努める
国民の役割	<ul style="list-style-type: none"> ● 基本理念について理解を深め、自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努める ● 国や地方公共団体が実施する施策に協力することで、基本理念の実現に積極的な役割を果たす

国および地方公共団体の施策（第十六条～第三十二条）

<p>国</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●豊かな国民生活の実現 <ul style="list-style-type: none"> ・日常生活の交通手段確保（離島等の地域の諸条件への配慮） ・高齢者、障害者等の円滑な移動（妊産婦、ベビーカー等にも配慮） ・交通の利便性向上、円滑化、効率化（定時性確保、乗継ぎ円滑化等） ●国際競争力の強化 <ul style="list-style-type: none"> ・国際海上・航空ネットワークと拠点の形成 ●地域の活力の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・国内交通ネットワークと拠点の形成 ・交通に関する事業の基盤強化、人材育成等 ●大規模災害への対応 <ul style="list-style-type: none"> ・大規模な災害が発生した場合における交通の機能の低下の抑制及び迅速な回復等（耐震性向上、代替交通手段の確保、多人数の円滑な避難） ●環境負荷の低減 <ul style="list-style-type: none"> ・エコカー、モーダルシフト、公共交通利便増進等 ●適切な役割分担と連携 <ul style="list-style-type: none"> ・総合的な交通体系の整備（交通需要・老朽化に配慮した重点的な整備） ・まちづくり、観光等との連携、関係者間の連携・協働の促進 ●その他 <ul style="list-style-type: none"> ・調査研究 ・技術の開発及び普及 ・国民等の意見を反映 ・国際的な連携の確保及び国際協力の推進（規格標準化、海外展開）
<p>地方公共団体</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●まちづくりやその他の観点を踏まえながら、施策相互間の連携や関連施策との連携を図りつつ、総合的かつ計画的に実施する

第2次交通政策基本計画

<p>我が国の課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●人口減少・超高齢社会への対応 ●防災・減災、国土強靱化 ●新型コロナ対策 ●デジタル化・DXの推進 ●2050年カーボンニュートラルの実現
<p>直面する危機</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●地域におけるモビリティ危機（需要縮小による経営悪化、人手不足等） ●サービスの「質」の低迷 ●デジタル化、モビリティ革命等の停滞 ●物流における深刻な労働力不足等 ●交通に係る安全・安心の課題（自然災害、老朽化、重大事故等） ●運輸部門での地球温暖化対策の遅れ
<p>基本方針と目標</p>	<p>A.誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保</p> <p>目標① 地域が自らデザインする、持続可能で多様かつ質の高いモビリティの実現</p> <p>目標② まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進</p> <p>目標③ 交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進</p> <p>目標④ 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備</p> <p>B.我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化</p> <p>目標① 人・モノの流動の拡大に必要な交通インフラ・サービスの拡充・強化</p> <p>目標② 交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化</p> <p>目標③ サプライチェーン全体の徹底した最適化等による物流機能の確保</p> <p>C.災害や疫病、事故など異常時こそ、安全・安心が徹底的に確保された持続可能でグリーンな交通の実現</p> <p>目標① 災害リスクの高まりや、インフラ老朽化に対応した交通基盤の構築</p> <p>目標② 輸送の安全確保と交通関連事業を支える担い手の維持・確保</p> <p>目標③ 運輸部門における脱炭素化等の加速</p>

②地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら、公共交通の改善や移動手段の確保に取り組める仕組みを拡充するとともに、特に過疎地などでは、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取組を促すことなどにより、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進することを目的に、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、2020年11月に施行されました。

本法律では、原則として全ての地方公共団体において、地域交通に関するマスタープランとなる計画（地域公共交通計画）を策定することとしています。

基本方針等（第一条～第三条）

背景等	<ul style="list-style-type: none"> ●急速な少子高齢化の進展、移動のための交通手段に関する利用者の選好の変化により地域公共交通の維持に困難を生じていること等の社会経済情勢の変化 ●地域住民の自立した日常生活や社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光、その他の地域間の交流の促進並びに交通に係る環境への負荷の低減を図るための基盤となる、「地域旅客運送サービス」の提供を確保するために地域公共交通の活性化及び再生を推進することが重要となっている
目的	<ul style="list-style-type: none"> ●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こと ●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
基本方針	<ul style="list-style-type: none"> ●持続可能な地域旅客運送サービスの確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の意義及び目標に関する事項 ●地域公共交通計画の作成に関する基本的な事項 ●地域公共交通計画に定める事業に関する基本的な事項 ●新地域旅客運送事業に関する基本的な事項 ●新モビリティサービス事業に関する基本的な事項 ●事業の評価に関する基本的な事項

努力義務（第四条）

国	<ul style="list-style-type: none"> ●地方公共団体、公共交通事業者、その他の関係者等が行う、持続可能な地域旅客運送サービス提供・確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するために必要となる情報の収集、整理、分析及び提供、助言その他の援助、研究開発の推進や人材の養成及び資質の向上に努めなければならない
都道府県	<ul style="list-style-type: none"> ●市町村、公共交通事業者等その他の関係者が行う持続可能な地域旅客運送サービス提供・確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、各市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行う ●市町村と密接な連携を図りつつ主体的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地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない
市町村	<ul style="list-style-type: none"> ●公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ主体的に持続可能な地域旅客運送サービス提供・確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない
公共交通事業者等	<ul style="list-style-type: none"> ●自らが提供する旅客の運送に関するサービスの質の向上や、地域公共交通の利用を容易にするための情報の提供及びその充実に努めなければならない

① 県総合計画

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」で構成され、2018年3月に策定されました。

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」が策定されました。

計画の概要

計画期間	基本構想 2018～2027年度 ※概ね10年間 基本計画 2018～2021年度 後期アクションプラン 2022～2025年度
課題認識	<ul style="list-style-type: none"> ●人口減少、若年層の人口流出への対応 ●力強い掲載・産業の実現 ●時代の変化に適応した地域づくり ●超高齢社会に対応した仕組みづくり ●地震・津波など災害への万全の対応
基本理念	富国有徳の「美しい“ふじのくに”」づくり～静岡県を Dreams come true in Japan の拠点に～
目指す姿	「県民幸福度」の最大化 ・生まれてよし 老いてよし ・生んでより 育ててよし ・学んでよし 働いてよし ・住んでよし 訪れてよし
基本方向	(1) 安全・安心な地域づくり (2) 未来を担う有徳の人づくり (3) 豊かな暮らしの実現 (4) 魅力の発信と交流の拡大

地域づくりの方向性

基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> (1) 個性ある「場の力」を活かした地域づくり (2) 多様な主体との連携・協働による地域づくり (3) 災害に強く安全で安心な地域づくり (4) 都市と農山漁村がともに発展する地域づくり
地域の目指す姿	<p>伊豆半島地域 世界レベルの魅力あふれる自然を生かした観光交流圏</p> <p>東 部 地 域 日本の国土のシンボル富士山を世界との交流舞台とした健康交流都市圏</p> <p>中 部 地 域 空・海・陸のネットワークと豊かな歴史・文化で世界の人々が集う中枢都市圏</p> <p>西 部 地 域 世界トップクラスの技術と豊かな自然の恵みで新たな価値を生み出す創造都市圏</p>

公共交通に関連した項目

施策・取組	<p>6-2 持続可能な社会の形成 <政策の柱> (2) 持続可能で活力あるまちづくりの推進 <施策> ① 居住や都市機能の適切な配置と交通ネットワークの充実 <主な取組></p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道交通の安全性向上に必要な施設整備を行う鉄道事業者を支援し、通勤・通学等の広域的な移動が必要な地域住民や観光客等への安定した交通手段を確保。 ・地域住民の意見を聞きながら、広域的・幹線的バス、市町自主運行バス等の運行を支援し、地域住民の移動手段である公共交通の維持・確保を図る ・市町の地域公共交通網形成計画の作成作業に参画し、市町をまたぐ広域的バス路線を中心に、効率的な運行への見直しや利便性を向上させる乗継の改善、待合環境の整備などを提案
	<p>8-3 交流を支える交通ネットワークの充実 <政策の柱> (2) 港湾機能の強化と利用促進 <施策> ③ クルーズ船受入環境の整備 <主な取組></p> <ul style="list-style-type: none"> ・清水港においては、連携するクルーズ船社とともに官民協働による国際クルーズ拠点形成に向けた整備を推進 ・清水港日の出埠頭において、クルーズ需要の増大に対応するため、港湾施設整備を推進

地域の目指す姿

伊豆半島 地域	<p>(3) 魅力ある暮らしの実現 <主な施策の基本方向></p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 快適で安全なまちづくりの推進 <主な取組> <ul style="list-style-type: none"> ・人口減少が顕著な伊豆半島地域において、持続可能なまちづくりを推進するため、伊豆急行、伊豆箱根鉄道等の駅周辺を中心に、地域公共交通と連携した利便性の高い市街地の整備を行う市町を支援。 ◆ 生活交通の維持・確保 <主な取組> <ul style="list-style-type: none"> ・地域のニーズに応じた利便性の高い生活交通を維持・確保するため、交通事業者や市町への支援を通じ、バス路線の維持・確保、運行の見直し等による広域幹線バスの改善、デマンド型交通等の新たな生活交通手段の導入による交通空白地の解消を図るとともに、事業者による鉄道施設の安全対策を支援。
東部地域	<p>(5) 多彩な交流の拡大 <主な施策の基本方向></p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 沼津港みなとまちづくり <主な取組> <ul style="list-style-type: none"> ・沼津港を県東部の賑わいを創出する拠点としていくため、沼津市との連携により、「沼津港みなとまちづくり推進計画」に則して駿河湾や富士山の眺望と港の風情が調和した「高質な水辺空間」の魅力を発揮させ、地域の人々や訪れる人々が憩う「みなとまちづくり」を推進。

地域の目指す姿

<p>中部地域</p>	<p>(5) 多彩な交流の拡大＜主な施策の基本方向＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 清水港みなとまちづくりの推進＜主な取組＞ <ul style="list-style-type: none"> ・ 清水都心ウォーターフロント地区における中心市街地と港が融合した一体的な空間の創出に向け、景観、賑わい等に配慮した防潮堤整備や、官民連携による国際クルーズ拠点形成に取り組み、来訪者に感動を与える“みなとまちづくり”を静岡市と連携を図りながら推進。 ◆ 競争力の高い富士山静岡空港の実現＜主な取組＞ <ul style="list-style-type: none"> ・ 富士山静岡空港の利用拡大を図るため、旅客・貨物の需要喚起、航空ネットワークの拡充に取り組みます。また、空港の利便性向上を図るため、適切な公共交通アクセスの確保や、安全で効率的な空港経営に取り組む。 ・ リニア中央新幹線の開業を見据え、富士山静岡空港と直結する新幹線新駅の実現に向け、関係市町をはじめ、地元、経済団体等と協力して事業実施に向けた環境づくりを進める。
<p>西部地域</p>	<p>(3) 魅力ある暮らしの実現＜主な施策の基本方向＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 天竜浜名湖鉄道の経営強化と利用促進＜主な取組＞ <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域住民の生活交通の確保と観光振興による地域の活性化を図るため、鉄道施設の安全対策に対する支援を行うとともに、沿線自治体と連携し、天竜浜名湖鉄道の利用者増加に資する事業を実施



図 2-1 地域づくりの基本方針

②美しい“ふじのくに”インフラビジョン

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、2018年3月、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を示す、「美しい“ふじのくに”インフラビジョン」が策定されました。

その後、「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が新たに策定されました。

計画の概要	
計画期間	ビジョン（概ね10年間の基本理念と方向性など） 2022～2031年度 プラン（当初4年間で取り組む施策や施策推進のための視点など） 2022～2025年度
基本理念	富国有徳の美しいふじのくにの実現に向けた「いっしょに、未来の地域づくり。」 ～誇りと愛着を持って県土を育み、静岡の明るい未来へ～
インフラのあり方	社会・経済・環境の調和による、持続可能で強靱な県土づくり
社会情勢の変化	<ul style="list-style-type: none"> ● 自然災害の激甚化・頻発化、切迫 ● 人口減少・少子高齢化 ● グリーン社会の実現に向けた動き ● インフラ老朽化の加速 ● デジタル革命の加速 ● ライフスタイルや価値観の多様化
県土づくりの方向性	<ul style="list-style-type: none"> ● 安全・安心 激甚化・頻発化する自然災害などから、命と暮らしを守る“強さとしなやかさ”を備える県土づくり ● 活力・交流 地方創生に向け、陸・海・空の交通ネットワークを活かし、“地域の稼ぐ力”や“地域価値”を高める県土づくり ● 環境・景観 心の豊かさを感じることができるよう、美しい景観と良好な環境に満ちた“ゆとりある暮らし”を支える県土づくり ● 県民との共創 ● 県土との共生
重要な視点	“県土のマネジメント”によりストック効果を最大化
各分野における施策（公共交通に関連した項目）	
取組内容	分野 活力・交流 施策 持続可能で活力あるまちづくりや農山漁村づくりの推進 ・集約連携型都市づくり（コンパクト＋ネットワーク）や生活交通の確保、良好な市街地の形成を推進するため、街路や公園、下水道等の都市施設の整備・適切な維持管理を推進。（地域鉄道への支援、バス路線への支援）
	分野 活力・交流 施策 交流拠点となる港湾・空港の機能強化と利用促進 ・県内港湾や富士山静岡空港について、機能拡充・強化や利便性の向上を図り、産業や交流を支える物流・人流の円滑化、賑わいの創出を進める。（海・空の玄関口の賑わい創出）
	分野 県民との共創 施策 県民との共創（オープンイノベーション） ・3次元データの利活用などにより、インフラ整備のデジタル化・スマート化を進めるとともに、積極的に新技術を導入し、生産性の向上や新たなサービスの創出など、官民連携により社会課題の解決やイノベーションを進める。（自動運転の実証実験、MaaSとの連携の検討）

“県土のマネジメント”により、ストック効果を最大化

各分野における“施策”

P15

安全・安心

P16

- 激甚化・頻発化、切迫する自然災害への防災・減災対策の強化
- 持続可能なインフラメンテナンスの推進
- 安全・安心な移動空間の確保の推進

活力・交流

P24

- 持続可能で活力あるまちづくりや農山漁村づくりの推進
- 産業や交流を活性化させる交通ネットワーク機能の強化
- 交通拠点となる港湾・空港の機能強化と利用促進

環境・景観

P32

- 自然との共生と資源の循環利用の推進
- 豊かな自然、文化、歴史に根ざした美しい景観の形成
- 誰にもやさしく、快適な生活環境の形成

● 県民との共創 (Open innovation (オープンイノベーション))

P38

- ・ 3次元点群データの利活用促進
- ・ i-Constructionの推進
- ・ 公共交通への自動運転の導入 など

● 県土との共生 (Carbon neutral (カーボンニュートラル))

P40

- ・ 脱炭素化に配慮したまちづくりの推進
- ・ カーボンニュートラルポート形成の推進
- ・ グリーンインフラの推進
- ・ 森林吸収源対策
- ・ 県有建築物のZEB/ZEH化、省CO₂化 など

施策を効率的・効果的に行うための“重要な取組”

P42

担い手確保・育成

P42

- ・ 産学官コンソーシアムによる人材確保・育成
- ・ 「静岡どぼくらぶ」を活用した戦略的PR
- ・ 建設産業の働き方改革の促進
- ・ 総合的な技術力を備える人材の育成

多様な主体との連携・協働

P44

- ・ 地域が抱えている課題を解決する仕組みづくり (協働の推進等)
- ・ 民間活力の導入 (PPP/PFI等)

絶え間ない改善・改革 (PDCA )

P45

図 2-2 施策・取組推進の考え方

①都市計画区域マスタープラン

静岡県では、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、各区域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ています。

区域名	該当市町	交通施設の都市計画の決定方針
東駿河湾	三島市、沼津市、長泉町、清水町	全ての人に便利な交通手段の利用促進を図る環境にやさしい交通施策の展開、道路整備や鉄道、バス等の公共交通サービスと連携した交通需要管理施策の導入など便利で効率的な交通体系を構築する。
岳南	富士市、富士宮市	環境負荷の小さな都市づくりに寄与するため、環境にやさしい交通手段の利用を促す道路空間の確保や利便性の高い公共交通サービスの充実を図るとともに、観光拠点のネットワーク化による周遊性の向上等、美しい景観や観光資源を活かせる交通環境を整備する。
田方	伊豆の国市、函南町	鉄道、バス等の公共交通の利用促進を図るとともに、自動車交通との連携を図り、高齢化社会に対応した適正な機能分担とそれらの体系化を図る。
伊豆	伊豆市	公共交通については、J R 東海道新幹線及び J R 東海道本線に連絡する伊豆箱根鉄道駿豆線、拠点間を連絡する路線バスやコミュニティバス、清水港と土肥港を連絡する駿河湾フェリー等の利用促進を図るとともに、自動車交通との連携を図り、適正な機能分担とそれらの体系化を図る。
御殿場 小山	御殿場市、小山町	鉄道については、現在の鉄道駅の配置を基本とし、駅前広場の整備・改良、バリアフリー化などにより、交通結節点としての機能向上や、都市や地区の顔としてのイメージアップを図る。
裾野	裾野市	公共交通利便性向上の視点から、深良地区に新たな交通拠点の設置を検討する。
志太	焼津市、藤枝市	地球温暖化対策及び高齢化への対応として公共交通機関の利用促進に資する交通網を形成し、各交通手段の適正な機能分担の実現を目指すとともに、自動車交通、鉄道交通、バス交通及び航空交通を一体化した総合的な交通ネットワークの構築を進める。
磐田	磐田市	将来の交通需要に対しては、鉄道・バス等の公共交通機関の活用を図りつつ、各交通機関の適正な機能分担とそれらの体系化を図る。
湖西	湖西市	将来の交通需要に対応するために、鉄道、バス等との公共輸送機関の活用を図り、各交通機関の適正な機能分担とそれらの体系化を図る。
南伊豆	南伊豆町	住民及び観光客に対応した持続可能な公共交通の環境整備を図る。
下田	下田市	バス路線や鉄道、海上交通の充実と連携強化を図るとともに、交通結節点の改善や交通施設の充実、住民や観光客の利用促進に関する取組等により、公共交通の利用増進を図る。

区域名	該当市町	交通施設の都市計画の決定方針
河津	河津町	伊豆急行線河津駅を交通結節点とし、伊豆縦貫自動車道を始めとする各道路網と鉄道との有機的な繋がりを構築し、住民及び観光客の利便性の向上及び滞留促進を図るとともに、利用促進に関する取組等による公共交通の利用増進を図る。
東伊豆	東伊豆町	公共交通は、基幹産業である観光を支える重要なインフラでもあることから、住民及び観光客に対応した維持可能な交通としての環境整備を図る。
伊東	伊東市	市街地内の交通円滑化と歩行者空間の充実のために、適切な機能分担による交通体系の構築により、自動車交通の軽減、公共交通機関の充実を図る。
熱海	熱海市	公共交通においては、鉄道とバスの乗り継ぎの円滑化や、バリアフリー基準に対応したバスの導入・拡大を推進し、利便性の向上を図る。
島田	島田市	将来の土地利用と整合を図りながら、総合的な交通体系の観点から、公共交通機関とのネットワーク強化や都市の骨格道路の効率的な配置を図る。
榛南・南遠	牧之原市、御前崎市 吉田町	公共交通機関の利用を促進するため、コミュニティバス等の導入を検討し、効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの構築を図る。
東遠	掛川市、菊川市	将来の交通需要に対して、鉄道、バス等の公共交通機関の活用を図りつつ、都市的な各種機能の整備を促進し、総合的な交通の体系化を図る。
中遠	袋井市、森町	本区域の交通体系を効率的及び計画的に整備を図ることにより、本区域が目指す望ましい都市構造の形成や、新規開発の秩序ある誘導を進める。また、人口減少、少子高齢化の進展、地球温暖化等の社会情勢の変化を踏まえ、公共交通を含めた総合的な交通体系の構築を進める。
静岡	静岡市	公共交通軸（幹線バス）は、効率的かつ効果的なバス交通ネットワークの形成を基本的な考え方として、拠点内の循環バス等の導入、路線網再編の推進や、BRT導入の検討を進めます。また、バス優先レーンや専用レーンの増設、バス停留所の改良、ノンステップバスの導入、ICTを活用した案内システムの充実等、定時性の確保や速達性の向上に取り組めます。郊外部は、地域交通結節点となるバスターミナルを設置し、バスターミナルから中山間地に支援軸（デマンドバス等）を導入します。
浜松	浜松市	コンパクトで暮らしやすい都市と実現するため、自動車に過度に依存することなく、公共交通を中心として、安全かつ快適に移動ができる交通体系への転換を図ります。公共交通ネットワークは、拠点の役割分担と機能連携に応じてサービスレベルを段階的に構成するとともに、乗り換えや乗り継ぎがしやすくなるよう交通結節点の機能強化を図ります。さらに、道路ネットワークでは、歩いて暮らせる居住地内の人中心のゆとりある空間形成など、地域の暮らしや土地利用のメリハリに応じた交通ネットワークを形成します。コンパクトな都市づくりの観点から、公共交通を主体とした交通体系の構築に向けた活用の検討をします。

②都市交通マスタープラン

静岡県では、7つの都市圏において、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となる「都市交通マスタープラン」を策定し、各都市圏の将来を見据えた交通体系のあり方を示しています。

伊豆東海岸都市圏都市交通マスタープラン

対象市町	熱海市、伊東市、東伊豆町、河津町、下田市、南伊豆町（人口：約15.6万人）
目標年次	令和22年（2040年）
都市交通像	都市拠点と生活拠点が有機的に連絡された持続可能な都市圏の形成
基本方針	<ol style="list-style-type: none"> 1.持続可能な暮らしを支える地域公共交通の維持、確保 2.地域資源を活かした活発な観光交流を生み出す交通環境の充実 3.交流、連携を促進する広域的な移動ネットワークの形成 4.リスクに備えた安全、安心な交通環境の確保

東駿河湾都市圏都市交通マスタープラン

対象市町	沼津市、三島市、御殿場市、裾野市、伊豆市、伊豆の国市、函南町、清水町、長泉町、小山町（人口：約65万人）
目標年次	平成47年（2035年）
都市交通像	県東部の交通・観光の要衝として活発な交流を生み出し活力、安全・安心を支える交通ネットワーク
基本方針	<ol style="list-style-type: none"> 1.拠点集約型都市構造の実現に向けた交通体系の確立 2.安全・安心で快適な生活を支える交通体系の確立 3.交流促進・連携強化による観光を支援する交通体系の確立

岳南都市圏都市交通マスタープラン

対象市町	富士市、富士宮市（人口：約38万人）
目標年次	平成47年（2035年）
都市交通像	富士山のふもと活発な交流と住みやすさを支える交通ネットワーク
基本方針	<ol style="list-style-type: none"> 1.集約連携型都市構造による「活力創出」に寄与する交通体系の構築 2.「安全・快適な暮らし」を支える交通体系の構築 3.豊かな自然環境と共生し「魅力向上」につながる交通体系の構築

静岡中部都市圏都市交通マスタープラン

対象市町	静岡市、藤枝市、焼津市、島田市（人口：約110万人）
目標年次	平成47年（2035年）
まちづくりの方向性	公共交通の沿線地域への集約化を重視した公共交通が便利なまちづくり
基本方針	1.【交流】拠点間の連絡性向上に寄与する交通体系 2.【生活】良好な生活環境の形成に資する交通体系 3.【活力】中心市街地の活性化に資する誰もが移動しやすい交通体系 4.【安全】地域の安全性を支える交通体系 5.【環境】環境負荷が小さく健康促進にも寄与する交通体系

榛南・南遠都市圏総合都市交通マスタープラン

対象市町	牧之原市、御前崎市、吉田町（人口：約11万人）
目標年次	平成42年（2030年）
交通体系の基本方針	広域交通拠点と連携した集約型都市構造を目指した総合的な交通体系の構築
都市圏の将来像	●広域交通網を活用した交流と連携による都市づくり ●産業と都市機能が充実した活力ある都市づくり ●誰もが安心して快適に暮らせる都市づくり ●住民・企業・行政の協働によるエコでコンパクトな都市づくり

東遠都市圏都市交通マスタープラン

対象市町	掛川市、菊川市（人口：約16万人）
目標年次	平成42年（2030年）
交通体系の基本方針	拠点間の連携と集約型都市構造を目指した安全・安心な都市活動を支える総合的な交通体系の構築
都市圏交通の目標	1.産業の活性化につながる交通網の構築 2.快適な暮らしを支援する交通網の構築 3.災害に強く安全・安心な道路網の構築

西遠都市圏都市交通マスタープラン

対象市町	浜松市、磐田市、袋井市、湖西市、森町（人口：約106万人）
目標年次	平成42年（2030年）
基本理念	くらしやものづくりの場面に応じて多様な交通手段を選択できる持続可能な都市交通を目指して
交通体系の目標	1.公共交通及び交通結節点の利便性を高め、利用を促進 2.効果的・効率的な道路整備を推進し、自動車交通を円滑化 3.交通安全や防災、エバー・サステナブルに配慮し、安全・安心・快適な暮らしを支える移動環境を創出

③ 県観光基本計画

ウィズ・アフターコロナにおける観光産業の回復や、世界文化遺産の富士山をはじめとした世界に誇る観光資源の活用による持続可能な観光地域の実現を目指し、2022年4月に策定されました。

計画の概要	
計画期間	2022～2025年度 ※県総合計画 後期アクションプランと整合
課題	<ul style="list-style-type: none"> ●新型コロナウイルス感染症の拡大による影響 ●客観的なデータ分析に基づくマーケティング機能が不十分 ●将来も観光立県であり続けるための観光地域づくり
基本理念	誰もが幸せを感じられる観光地域づくりによる「心の豊かさ」と「持続可能な地域社会」の実現
基本方針	<ol style="list-style-type: none"> 1.しずおかの魅力で幸せと感動を呼ぶ観光サービスの創出 2.将来にわたる経済発展に向けた来訪者の受入態勢の強化 3.訪れる人と迎える地域の満足度を高める観光DXの促進
施策展開（公共交通に関連した項目）	
取組内容	<ol style="list-style-type: none"> 1.しずおかの魅力で幸せと感動を呼ぶ観光サービスの創出 <ol style="list-style-type: none"> (1) 多彩な観光資源を活用した「しずおかサステナブルツーリズム」の推進 ③誘客の促進 <駿河湾フェリーを活用した誘客促進> <ul style="list-style-type: none"> ・サイクリングや御朱印などの様々なテーマと連携した企画の展開や二次交通の改善等による利便性を向上し、利用拡大を図る。
	<ol style="list-style-type: none"> 2.将来にわたる経済発展に向けた来訪者の受入態勢の強化 <ol style="list-style-type: none"> (1) 将来にわたり安全・安心で快適な観光地域の形成 ④二次交通の充実 <ul style="list-style-type: none"> ・e-BIKE、自動運転といった新たなモビリティサービスの創出への取組や観光型MaaSなど交通事業者等の連携による接続性向上の取組に支援するなど、二次交通の充実や環境負荷の少ない新たな移動手段の確保を進める。
地域ごとの主な施策の基本方向	
伊豆半島地域	<ul style="list-style-type: none"> ・二次交通の充実に向けた観光MaaSなどの導入促進 ・駿河湾フェリーの利活用促進
東部地域	<ul style="list-style-type: none"> ・沼津港における賑わい拠点づくりの推進
中部地域	<ul style="list-style-type: none"> ・清水港におけるクルーズ船の寄港誘致活動やみなとまちづくりの推進 ・駿河湾フェリーの利活用促進
西部地域	<ul style="list-style-type: none"> ・天竜浜名湖鉄道など、地域の様々な魅力を活用した付加価値の高い観光サービスの創出を促進

「心の豊かさ」と「持続可能な地域社会」
の実現

=



SDGsのモデル県の
一翼を担う

静岡の魅力×共創による観光地域づくり

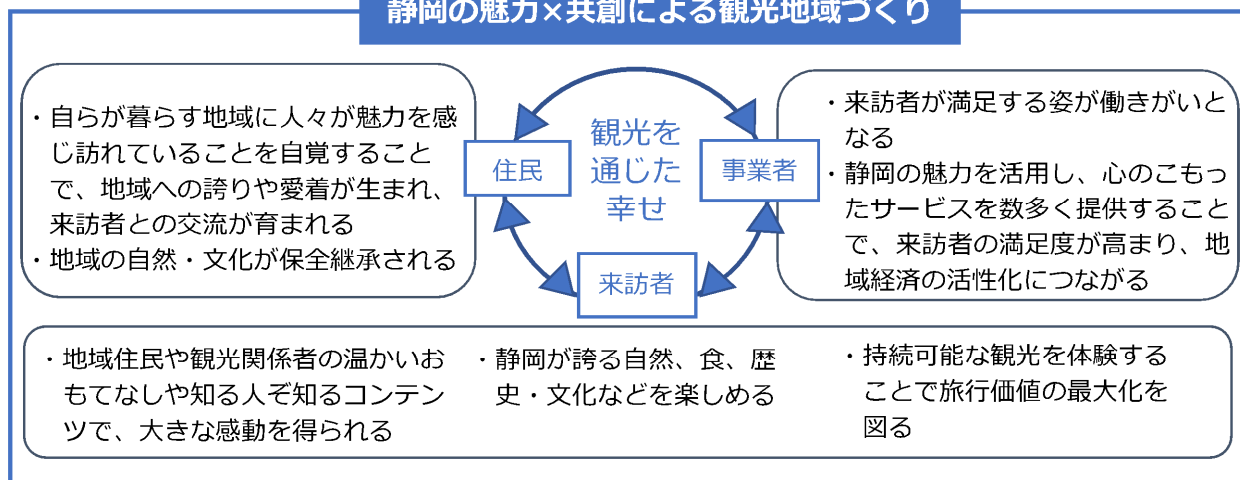


図 2-3 観光基本計画の考え方

④ 県長寿社会保健福祉計画

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、2021年3月に策定されました。

計画の概要

計画期間	2021～2023年度
理念	地域で支え合い、健やかに、安心して最期まで暮らせる長寿社会の実現
6つの柱	<ol style="list-style-type: none"> 1.誰もが暮らしやすい地域共生社会の実現 2.健康づくりと介護予防・重度化防止の推進 3.在宅生活を支える医療・介護の一体的な提供 4.認知症とともに暮らす地域づくり 5.自立と尊厳を守る介護サービスの充実 6.地域包括ケアを支える人材の確保・育成

施策の推進（公共交通に関連した項目）

取組内容	<ol style="list-style-type: none"> 1.誰もが暮らしやすい地域共生社会の実現 3 地域共生社会の環境整備 <ol style="list-style-type: none"> (2) 移動・外出しやすい環境整備 <ol style="list-style-type: none"> ②公共交通の維持・確保、歩道や駅のバリアフリー化 <ul style="list-style-type: none"> ・市町におけるコミュニティバス、デマンド型交通等の取組を支援。 ・交通事業者のみでは継続運行が困難な路線バスを支援。 ・公共交通への自動運転技術の導入の可能性について検討。 ③住民主体の移動サービスの充実 <ul style="list-style-type: none"> ・住民に対し移動支援の意識醸成を図るとともに、市町における運転ボランティアなどの担い手育成を支援。 ・市町の交通部局やまちづくり部局と福祉部局の連携を支援し、関係者間で移動手段の確保に関する連携・調整を図るための体制整備を図る。
------	--

①伊豆地域公共交通計画

伊豆地域全体での交通ネットワーク形成を図るため、前身である「南伊豆・西伊豆地域交通活性化協議会」「東伊豆・中伊豆地域交通活性化協議会」の2協議会を合併する形で「伊豆地域交通活性化協議会」を設立し、2023年3月に本計画を策定しました。

計画の概要

計画期間	2023～2027年度
計画の区域	沼津市、熱海市、三島市、伊東市、下田市、伊豆市、伊豆の国市、東伊豆町、河津町、南伊豆町、松崎町、西伊豆町、函南町
基本的方針	方針1 人口減少・少子高齢化社会に対応した持続可能な地域公共交通の確保 方針2 基幹産業である観光を支える地域公共交通の提供 方針3 デジタル化、脱炭素化の推進
目標	1.公共交通利用者の確保 2.交通空白地域の解消 3.新たな地域交通の導入 4.観光客数の増加及び利用促進 5.公共交通運転者等の確保 6.地域住民の利用促進

課題解決のための取組

伊豆地域 共通	<ul style="list-style-type: none"> ●公共交通利用者数の確保対策 ●公共交通運転者等の確保対策 ●交通空白地域における公共交通の確保 ●バスのオープンデータ（GT-FS）等の整備
半島地域 (賀茂地域)	<ul style="list-style-type: none"> ●交通系ICカードの普及促進 ●交通系ICカードの利用促進 ●交通系ICカードのデータ活用
過疎・中山 間地域	<ul style="list-style-type: none"> ●路線バスに接続する新たな公共交通の導入促進 ●路線バスの利用促進策
観光面	<ul style="list-style-type: none"> ●周遊できる公共交通の環境整備 ●観光に役立つ多様な情報提供

② 関連計画の策定状況

県内35市町のうち、地域公共交通計画を策定済みの市町は19市町、立地適正化計画を策定済みの市町は21市町となっています。

市町名	地域公共交通計画	立地適正化計画
静岡市	△	●
浜松市	△	●
沼津市	●	●
熱海市		●
三島市	●	●
富士宮市	●	
伊東市	△	●
島田市		●
富士市	●	●
磐田市	●	●
焼津市	△	策定中
掛川市	●	●
藤枝市	●	●
御殿場市	●	
袋井市	●	●
下田市	●	●
裾野市	●	●
湖西市	●	●

市町名	地域公共交通計画	立地適正化計画
伊豆市	●	
御前崎市	△	
菊川市	△	●
伊豆の国市	●	●
牧之原市	●	
東伊豆町		
河津町		
南伊豆町		
松崎町		
西伊豆町		
函南町	△	●
清水町		●
長泉町	●	●
小山町	●	
吉田町	●	
川根本町		
森町	●	●

△ 地域公共交通網形成計画

③地域公共交通計画

市町名	理念・基本方針・目標など
静岡市	<ul style="list-style-type: none"> ●基本理念 集約連携型都市構造をささえる総合的な交通体系の構築 ●基本方針 日常生活を支える持続可能な地域公共交通網の構築／ 関連施策と連携した地域公共交通サービスの提供 ●基本目標 お茶っ葉型の地域公共交通網の構築／市街地路線のサービス維持・運行の効率化／ 郊外部・山間部路線の運行の効率化／誰もが安全・安心・快適に利用できる地域公共交通サービスの提供
浜松市	<ul style="list-style-type: none"> ●基本方針 はままつ流の多様な暮らしに対応した「安全・安心・快適」な交通を目指して ●基本目標 日ごろの市民生活における移動が手軽な「暮らし」／活発な産業・経済活動に支えられた 豊かな「暮らし」／交流や観光が盛んなにぎわいある「暮らし」／災害に強く、交通事故のない 安全・安心な「暮らし」／地球環境にやさしい「暮らし」
沼津市	<ul style="list-style-type: none"> ●基本方針 「行きたいまち、住みたいまち。」～公共交通の改善により、選ばれるまちへ～ ●基本目標 おでかけの手段として選ばれる公共交通／市民とともに支え育む公共交通／ まちのにぎわいをサポートする公共交通
熱海市	未策定
三島市	<ul style="list-style-type: none"> ●基本方針 市民、来訪者の誰もが使いやすい交通結節点の実現【交通結節点】／公共交通への抵抗感をなくし、出かけやすいまちの実現【利用促進】／コンパクトな都市づくりに寄与する持続可能な公共交通ネットワークの形成【持続可能性】／地域に適合した新たなモビリティの形成【新技術】 ●基本目標 まちの中心として賑わいがある／状況に応じて移動手段の使い分けができる／地域のニーズに合った移動手段がある／本市で新たな取組みが展開されている
富士宮市	<ul style="list-style-type: none"> ●基本テーマ 持続可能な旅客運送サービスの確保 ●基本方針 誰もが利用できる公共交通網の維持／高齢者をはじめ、地域住民の足となる公共交通体系の整備／地域や企業が支える公共交通の仕組みづくり／公共交通の利用環境の向上 ●基本目標 路線バス、「宮バス」、「宮タク」及び一般タクシーの運行を維持する／路線バスと「宮バス」、「宮タク」の連携及び利便性向上によるきめ細かな公共交通サービスの提供を図る／各事業所・企業・団体などの支援受入態勢の充実を図る／市民・交通事業者・行政が連携し、利用促進などによる意識向上と公共交通の利用環境の向上を図る

市町名	理念・基本方針・目標など
伊東市	<ul style="list-style-type: none"> ●基本方針 市民にとってわかりやすく利用したいと感じる公共交通の構築を目指します／来訪者にとってわかりやすく利用したいと感じる公共交通の構築を目指します／効率性と利便性の確保により持続可能な公共交通の構築を目指します／公共交通の利用促進に向けて関係者と一体となった協働体制の構築を目指します ●基本目標 市民の公共交通への満足度の向上／公共交通利用者数の維持／交通空白地域の解消／利用促進などの協働の取組み／観光移動での公共交通利用促進
島田市	未策定
富士市	<ul style="list-style-type: none"> ●基本方針 バランスのとれた都市交通体系を実現するため、公共交通（＝動く公共施設）の充実を図ります！ ●基本目標 地域の実情に応じた多様な公共交通サービスの提供／拠点・地域間の強固な連携によるネットワークの形成／みんなで支え・育て・守る意識の啓発・仕組みの構築／将来を見据えた新たな公共交通サービスの導入
磐田市	<ul style="list-style-type: none"> ●基本方針 暮らしの安心と人が集まる磐田市の未来を創る公共交通 ●基本目標 都市間や拠点間を結ぶ公共交通の確保・維持／拠点とその周辺地域を結ぶ地域交通の確保・維持／公共交通の利便性向上と利用促進
焼津市	<ul style="list-style-type: none"> ●基本方針 市民の生活交通を確保するための公共交通ネットワークの構築を目指します／自主運行バスは、自動車を運転できない高齢者など、交通手段を持たない方の買い物・通院などをサポートします／利用状況をみながら不断の改善・見直しにより、持続可能な公共交通の運営を目指します／焼津市・交通事業者・地域住民等の連携を図り、公共交通を支えます ●基本目標 市民の満足度の向上／自主運行バスの年間利用者数の増加／自主運行バスの収支率の維持
掛川市	<ul style="list-style-type: none"> ●基本方針 利用しやすく持続可能な地域公共交通ネットワークを構築／各分野のまちづくりに資する地域公共交通サービスの取組を推進／地域協働による地域公共交通を「守り」「育む」取組の推進 ●基本目標 市民にとって利用しやすい地域公共交通の構築／地域公共交通の持続性向上に向けた運行効率化／住みやすいまちとするための地域公共交通サービスの取組推進／高齢者が外出しやすい地域公共交通サービスの提供／観光時の地域公共交通利用を促すサービスの提供／地域公共交通の利用者数の維持・減少割合の抑制／協働による地域公共交通に関する活動の増加／高齢者の車から公共交通への転換促進
藤枝市	<ul style="list-style-type: none"> ●基本方針 ～誰もが快適に 移動できるまち ふじえだ～ 地区交流拠点から都市拠点・文化交流拠点へアクセスできるネットワークの形成 ●基本目標 ふじえだ型コンパクト＋ネットワークの構築／利用しやすい環境整備による利用促進／多様な関係者の連携による公共交通の確保

市町名	理念・基本方針・目標など
御殿場市	<ul style="list-style-type: none"> ●基本理念 日常生活の安全・安心と地域の活性化に寄与し将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークの構築 ●基本方針 まちづくりとの一体性の確保／地域特性に応じた効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの維持・形成／市民を含む関係者の連携 ●基本目標 既存の路線バス網等の公共交通を確保・維持していくためにイベントや各種広報媒体を利用して利用促進を進め、認知度を高めます。また、市民へのアンケート調査やワークショップ等の開催を通じて市民ニーズを把握するとともに、市民や企業等の公共交通に対する理解と自発的な利用意識の醸成を促進します。／道路の整備状況、地域の声等を総合的に踏まえたうえで新たな交通モードや地域が主体となった移動支援サービスを構築し、公共交通空白地域を解消し、地域住民の移動の確保を目指します／地域間幹線系統については、本市バス交通網の骨格をなすとともに、地域間を跨ぎ広域的な交流ネットワークを形成する上で重要な路線であることから、引き続き路線の確保維持を図ります。また、地域間幹線系統以外の路線のうち、事業者単独での運行継続が困難な路線について日常生活交通として存続が必要と判断される路線については同様に確保維持を図ります。それに加え、路線バスの系統別の役割や利用者の推移、地域特性や道路整備状況等を考慮した上で、バス路線の再編や新設を検討し、移動の利便性を向上させるための路線バスネットワークの充実を図ります。
袋井市	<ul style="list-style-type: none"> ●基本方針 公共交通が移動手段として選ばれるまち ●基本目標 市民に日常から認識してもらえる公共交通／高齢者や高校生に移動手段として選んでもらえる公共交通／地域で支え合う公共交通
下田市	<ul style="list-style-type: none"> ●基本理念 市民、来訪者にとって使いやすい、使いたくなる公共交通の実現 ～生活、観光の両面に配慮した下田版交通まちづくり～ ●基本方針 利用しやすく、分かりやすい公共交通ネットワークを形成します／市民も、来訪者も使いたくなる公共交通を形成します／地域で育てる地域公共交通の仕組みをつくります ●基本目標 「公共交通のカバー状況」／「観光客の公共交通の利用割合」／「市民の公共交通への市民満足度」／「バス利用者数（定期）の維持」／「バス利用者数（定期以外）の維持増加」／「鉄道利用者数の増加」（定期外利用者）／「地域との協働」
裾野市	<ul style="list-style-type: none"> ●基本理念 地域が一体となって守り育てる公共交通ネットワークの構築により、誰もが安心して移動できる持続可能な地域公共交通を実現する。 ●基本方針 公共交通のネットワークの再構築及び利便性の向上／公共交通の認知度の向上及び利用促進による利用者の増加／地域と一体となった移動手段の充実 ●基本目標 鉄道の利便性の向上／乗継拠点の機能強化／バス・タクシーのネットワーク再構築・利便性の向上／バス・タクシーの安定的な運行の維持／公共交通に関する分かりやすい情報提供／関係主体の総力による公共交通の利用促進／交通弱者に対する移動支援策の充実／地域に合った移動手段の検討・導入

市町名	理念・基本方針・目標など
湖西市	<ul style="list-style-type: none"> ●基本方針 安心して暮らすことができるまち／結婚・出産・子育ての希望がかなえられ、誰もが活躍できるまち／稼ぐ力に満ち、安心して働けるまち／新たなつながりを築き、新しいひとの流れがあるまち ●基本目標 安心して暮らせる公共交通サービスへ／魅力ある公共交通サービスへ／持続可能な公共交通サービスへ
伊豆市	<ul style="list-style-type: none"> ●基本理念 伊豆市コンパクトタウン&ネットワーク型公共交通の構築 ●基本方針 拠点・ネットワーク化／公共交通の魅力づくり／協働のしくみづくり ●基本目標 サービス改善地域の増加／利用者数の維持・増加／地域協働の着実な推進
御前崎市	<ul style="list-style-type: none"> ●基本方針 持続的に発展する都市構造を形成するための地域公共交通ネットワークの構築／市民が安心して暮らしていくことができる地域公共交通の利用環境の実現／地域公共交通を持続していくための利用促進・体制構築 ●基本目標 乗合バス・自主運行バスの維持・強化／地域協働バスの運行形態の見直し／観光と公共交通事業の連携／利便性の高いバス停の整備／多様なニーズに対応した車両の導入／乗継ぎ利便性の向上／適切な情報提供の実施／新技術の導入検討／民間企業との連携／福祉分野、教育分野との連携／公共交通の利用意識の醸成／地域公共交通を支える担い手の確保／隣接市等との連携・調整の実施／継続的な評価・改善のための地域公共交通会議の活用
菊川市	<ul style="list-style-type: none"> ●基本理念 拠点・各地域の連携強化による持続可能な公共交通網の構築 ●基本方針 地域間や広域アクセスの交流促進に寄与する各公共交通機関が相互に連携した公共交通網の形成を目指す／地域の特性や実情に即した市民協働の公共交通サービスの提供を目指す／市民や来訪者（高校生等）に分かりやすい公共交通サービスを目指す／多様な主体との連携によるまちづくりと一体となった持続可能な公共交通を目指す ●基本目標 利用しやすい公共交通網の形成／利用しやすい環境整備や車両導入／分かりやすい公共交通の情報提供／高齢者が外出しやすいサービスの提供／商業施設等との連携による公共交通利用促進／公共交通の維持・確保に関する意識醸成／公共交通の輸送を担う人材確保

市町名	理念・基本方針・目標など
伊豆の国市	<ul style="list-style-type: none"> ●基本理念 地域特性に合った持続可能な交通システムの実現を図り、市民の快適な暮らしを確保する ●基本方針 子どもの安全・安心の確保と子育てを支える公共交通／高齢者等の自由な移動を支える公共交通／来訪者への情報提供と利便性の高い公共交通／市民の日常生活の移動を確保する公共交通／市民・交通事業者・行政の協働による公共交通の育成・支援 ●基本目標 学校統廃合による 遠距離通学の児童・生徒の支援／学校統廃合による遠距離通学児童・生徒の保護者の負担軽減／高齢者が利用しやすい、公共交通の構築／高齢者等の社会参加の支援／来訪者への公共交通網の周知／主要観光施設を回遊する公共交通／公共交通の利用促進方策の推進／市民のライフスタイルに合わせた公共交通網の構築／公共交通の結節点の整備／公共交通の連携／公共交通を支える仕組みづくり
牧之原市	<ul style="list-style-type: none"> ●基本方針 富士山型ネットワーク構造の形成に資する地域公共交通ネットワークの構築／地域公共交通の利便向上、利用促進策の推進／持続可能な運行を支える他分野との連携した取組と体制強化 ●基本目標 バス利用者数の回復／バス収支率の回復／バス公的負担額の抑制／利用者数の増加／乗合率の向上／会員登録者率の向上／利用者満足度の向上／取組件数の増加／市民満足度の向上
東伊豆町	未策定
河津町	未策定
南伊豆町	未策定
松崎町	未策定
西伊豆町	未策定
函南町	<ul style="list-style-type: none"> ●基本方針 既存のニーズと交通機関を活かした基幹交通の再編／幅広い交流を目指した公共交通網の形成／持続可能な公共交通の推進／地域の特性に応じた交通モードによる支線交通の形成 ●基本目標 既存公共交通の見直し・改善／既存の交通機関の有効活用／拠点間を結ぶ公共交通網の形成／観光・文化資源の活用による利用促進／わかりやすい・使いやすい公共交通の推進／公共交通維持に向けたモビリティ・マネジメントの実施／その他持続可能な公共交通のための取り組み／地域で考える支線交通の形成／利用者負担軽減による支線交通の実現
清水町	未策定

市町名	理念・基本方針・目標など
長泉町	<ul style="list-style-type: none"> ●基本方針 町民等の移動に資する社会インフラ／地域特性に合った交通機関の組み合わせによる持続可能な公共交通体系 ●基本目標 地域特性に応じた公共交通ネットワークの構築／移動が困難な町民への重点的な対応／バスの利便性向上／関係主体の総力による利用促進・情報提供の充実／新しい技術の導入
小山町	<ul style="list-style-type: none"> ●基本理念 持続可能な地域公共交通により快適に移動ができるまちづくり～わかりやすい、利用しやすい、みんなで支える～ ●基本方針 快適で使いやすい移動手段の確保／地域で創り、支える公共交通の仕組みづくり／まちづくりと連携し、地域特性や利用状況に応じた公共交通の展開 ●基本目標 使いやすい公共交通網の整備／多様な交通手段・収入源の確保／わかりやすく適切な情報提供による利用促進／利用者視点の取組の強化／町の各種事業との連携／広域的な連携
吉田町	<ul style="list-style-type: none"> ●基本方針 今ある交通を利用していただけるよう工夫します／交通拠点を整備します／町内移動を気兼ねなく行える手段を新設します ●基本目標 既存バス路線の維持／バス路線の見直し／運賃割引制度の導入／公共交通案内リーフレットの作成・配布／高校通学における公共交通利用案内の実施／交通拠点の整備／公共交通待合環境の整備／「町内を走る新しい交通」の導入／「町内を走る新しい交通」のスマートフォン予約割引、小中高生割引の設定／高齢者・障害のある人に向けた移動支援の継続と充実／運転免許返納者・返納予定者に向けた公共交通利用の周知
川根本町	未策定
森町	<ul style="list-style-type: none"> ●基本方針 爽やかなまち もりまちをみんなで創り続けるための公共交通網の構築 ●基本目標 町民主導で考える利便性の高い町内公共交通網の構築／町民の広域的な移動を確保する町内交通と広域交通の連携／町民とともに公共交通を考える機会の創出／持続的な公共交通の確保・維持に向けた体制の強化

④立地適正化計画

市町名	理念・基本方針・目標など（公共交通に関連した項目）
静岡市	<ul style="list-style-type: none"> ●都市機能誘導の基本方針 地域の個性を活かした魅力ある拠点形成する。 ●居住誘導の基本方針 徒歩・公共交通で暮らしやすい居住環境を形成する。
浜松市	<ul style="list-style-type: none"> ●まちづくりの方針 公共交通で暮らしやすい機能誘導を図ります
沼津市	<ul style="list-style-type: none"> ●中心市街地の方針 過度に自動車に依存しないライフスタイルの実践 ●都市的居住圏の方針 過度に自動車に依存しないまちづくり
熱海市	<ul style="list-style-type: none"> ●都市機能圏の方針 歩きを中心に暮らせるまちづくりを先導 ●居住圏の方針 自動車に頼りすぎない暮らしを誘導
三島市	<ul style="list-style-type: none"> ●中心拠点において 「歩いて楽しい」まちづくりを進めて回遊性の向上を図る ●地域拠点において 地域における賑わいと交流の創出につなげる
富士宮市	未策定
伊東市	<ul style="list-style-type: none"> ●誘導方針 拠点間・拠点内の公共交通ネットワークの強化／拠点間・拠点内の道路ネットワークの強化
島田市	<ul style="list-style-type: none"> ●居住圏の方針 歩いて暮らせる居住環境づくり ●都市機能圏の方針 誰もが公共交通によりアクセスしやすい拠点づくり
富士市	<ul style="list-style-type: none"> ●都市づくりの基本的な方針 公共交通網の再構築などの施策を展開し、「公共交通による拠点と地域間の強固な連携」を図ります
磐田市	<ul style="list-style-type: none"> ●まちづくりの方針 既存交通網の維持と利用者確保／デマンド型乗合タクシーの充実
焼津市	策定中（令和5年度末公表予定）
掛川市	<ul style="list-style-type: none"> ●都市づくりの方針 市民ニーズに配慮した持続可能な公共交通体系の構築
藤枝市	<ul style="list-style-type: none"> ●目指す都市像 誰もがいろいろな拠点に容易にアクセスできる交通ネットワーク
御殿場市	未策定
袋井市	<ul style="list-style-type: none"> ●都市づくりの基本方針 誰もがつながることができるネットワークの形成

市町名	理念・基本方針・目標など（公共交通に関連した項目）
下田市	●居住誘導区域において 各地域を結ぶ公共交通の利用促進を図り、生活の利便性の向上や観光需要に対応することで、公共交通ネットワークの構築を目指します。
裾野市	●目指すべき将来都市構造 今後も高齢化が進行する中、それらの市街地や郊外住宅地・集落を結ぶ「すそのーる」等により持続的な公共交通ネットワークを形成することで、将来もより利便性が高く住み続けることができる市街地形成を目指します。
湖西市	●まちづくりの方針 拠点と拠点、拠点と郊外集落地を結ぶ公共交通網の構築
伊豆市	未策定
御前崎市	未策定
菊川市	●まちづくり方針 利便性の高い交通ネットワークの維持と利用促進／過度な自動車依存からの転換を促す
伊豆の国市	●まちづくりの方針（ターゲット） 鉄道駅周辺に安全で利便性の高い市街地を構築（鉄道を基軸とした多極ネットワーク型集約都市の構築）
牧之原市	未策定
東伊豆町	未策定
河津町	未策定
南伊豆町	未策定
松崎町	未策定
西伊豆町	未策定
函南町	●まちづくりの方針 伊豆縦貫自動車道東駿河湾環状道路沿線、役場周辺、鉄道駅周辺市街地の連携が必要となるため、市街地内を巡る公共交通網を強化します。また、市街地外における集落地についても市街地と接続した利便性の高いネットワークの構築を目指します。
清水町	●基本方針 徒歩・自転車・公共交通を組み合わせ、自動車に頼りすぎない暮らしを誘導
長泉町	●基本方針 自家用車以外の交通手段への転換／歩行者に安全で快適な道路空間の創出／公共交通を利用しやすい環境の創出
小山町	未策定
吉田町	未策定
川根本町	未策定
森町	●立地適正化計画のテーマ 公共交通と自動車を併用し、「生活の足の維持」と「人の呼び込み」を実現

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	1872 新橋-横浜間で国内初の鉄道が開通	1898 三島-長岡間で豆相鉄道（現在の伊豆箱根鉄道）が開通			
二十世紀	1945太平洋戦争終戦	1917 伊東自動車（株）として設立。4月伊東～大仁間運行開始（東海バス） 1925 熱海駅開通（JR東日本） 1935 熱海－網代駅間で運行開始（JR東日本） 1938 網代－伊東駅間で運行開始（JR東日本） 1948 ディーゼルエンジンバス 国産第1号車（いすゞBX91型）導入（東海バス） 1961 伊東～伊豆急下田間で営業運転開始、国鉄線との相互乗り入れ開始（伊豆急行） 1966 沼津～三島大社間でワンマンバス運行（東海バス） 1985 「2100系」車両「リゾート21」運転開始（伊豆急行）	1927 富士山麓電気鉄道株式会社が御殿場～富士吉田～河口湖間にて運行を開始（富士急バス） 1945 戦時統合により、軌道事業・バス事業計9社が山梨交通（株）へ統合（山梨交通） 1949 鈴川-吉原本町間で岳南鉄道が開通 1969 中央高速バス富士五湖線（新宿～富士五湖間）運行開始（富士急バス） 1991 富士急都留中央バス株式会社設立（富士急バス）	1920 静岡－清水間で駿遠電気（現在の静岡鉄道）が開通 1929 静岡電気鉄道株式会社自動車部を新設乗合バス事業開始（しずつジャストライン） 1962 運賃箱が搭載されたワンマンバスの運行開始（しずつジャストライン） 1964 静岡県ハイヤー協会の事務所を静岡市駿河区国吉田に移転（県タクシー協会） 1965 静岡県ハイヤー商業組合を設立（県タクシー協会） 1987 国鉄の分割民営化に伴い誕生（JR東海） 1988 商業組合 静岡県タクシー協会を設立（県タクシー協会）	1940 掛川～新所原間（67.7km）を国鉄二俣線として全線開業（天竜浜名湖鉄道） 1943 遠州鉄道株式会社が誕生（遠州鉄道） 1982 JR浜松駅北口にバスターミナルが完成（遠州鉄道） 1985 新浜松駅～助信駅間2.6kmの高架化が完成（遠州鉄道） 1986 住吉線、車庫線を浜松市営バスより移管。移管完了（遠州鉄道） 1987 天竜浜名湖鉄道株式会社 第三セクター方式にて営業開始（天竜浜名湖鉄道）

	国内	県内			
		伊豆	東部	中部	西部
二十世紀		<p>1993 女性電車運転士誕生 (伊豆急行)</p> <p>1999 乗合バス事業を分社5社に移管(東海バス)</p>		<p>1991 所属台数が過去最大の5,975台となる(県タクシー協会)</p> <p>1995 特急「ふじかわ」運転開始(JR東海)</p>	
二十一世紀		<p>2002 箱根登山グループとの熱海・沼津・三島地区の乗合バス事業統合(東海バス)</p> <p>2010 高速乗合バス「三島エクスプレス」運行開始(東海バス)</p> <p>2010 ICカードシステム(Suica)導入(伊豆急行)</p> <p>2013 駿河湾フェリーの航路が静岡県道223号(ふじさん号)清水港土肥線に認定される(駿河湾フェリー)</p> <p>2014 熱海市内名所めぐり「湯～遊～バス」運行開始(東海バス)</p> <p>2017 観光列車「THE ROYAL EXPRESS」運転開始(伊豆急行)</p> <p>2019 株エスパルスドリームフェリーが年度末をもってフェリー事業から撤退する旨を表明(駿河湾フェリー)</p> <p>2019 (一社)ふじさん駿河湾フェリー設立、運行開始(駿河湾フェリー)</p> <p>2020 分社5社を統合し、(株)東海バスに社名変更(東海バス)</p> <p>2023 新運賃導入(駿河湾フェリー)</p>	<p>2002 山交タウンコーチ(株)へ分社化(山梨交通)</p> <p>2003 山交バスICカード導入(山梨交通)</p> <p>2008 高速バス 三島・河口湖ライナーの運行を開始(富士急バス)</p> <p>2011 水陸両用バスの運行を開始(富士急バス)</p> <p>2012 富士急行(株)河口湖営業所と合併(富士急バス)</p> <p>2016 交通系ICカード(パスモ)の導入。金額式定期券、ゴールド定期の運用開始(山梨交通)</p> <p>2018 山梨交通(株)へ合併(山梨交通)</p> <p>2020 初めて電気バスを3両導入(富士急バス)</p> <p>2022 クレジットカードタッチ決済システムを導入(富士急バス)</p> <p>2022 バスロケーションシステムの運用開始。GTFS-RTによるコンテンツプロバイダへの遅延情報提供開始(山梨交通)</p>	<p>2002 静岡鉄道(株)の自動車運送事業を移管し、しずてつジャストライン(株)設立(しずてつジャストライン)</p> <p>2003・2008 「ひかり」、「びだま」増発(JR東海)</p> <p>2006 静鉄グループカードとして、ICリカの導入を開始(しずてつジャストライン)</p> <p>2007 高速バス東京清水線、新静岡新宿線の運行を開始(しずてつジャストライン)</p> <p>2008 ICカード乗車券TOICAのサービス開始(JR東海)</p>	<p>2004 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(遠州鉄道)</p> <p>2009 転車台見学ツアー開始(天竜浜名湖鉄道)</p> <p>2011 駅舎等36箇所が国の登録有形文化財に登録(天竜浜名湖鉄道)</p> <p>2012 助信駅～馬込川交差付近までの3.3kmを高架化(遠州鉄道)</p> <p>2016 台湾鐵路管理局集集線と姉妹鉄道協定締結(天竜浜名湖鉄道)</p>

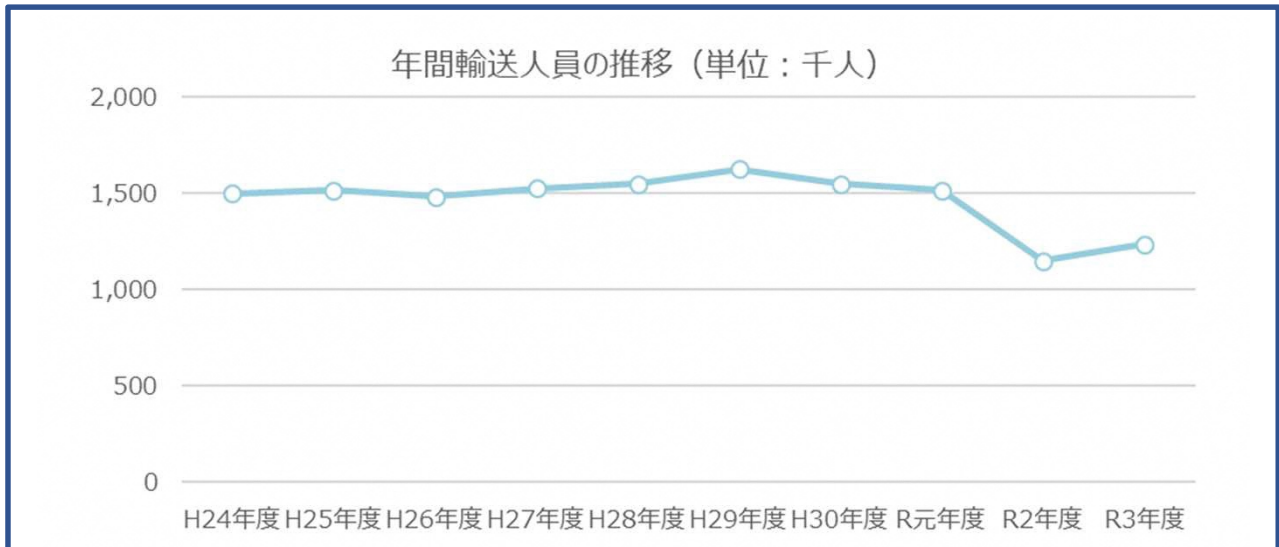
天竜浜名湖鉄道

①概要

開業年	1987年（国鉄二俣線の 全線開業は1940年）
路線及び営業キロ	天竜浜名湖線 67.7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

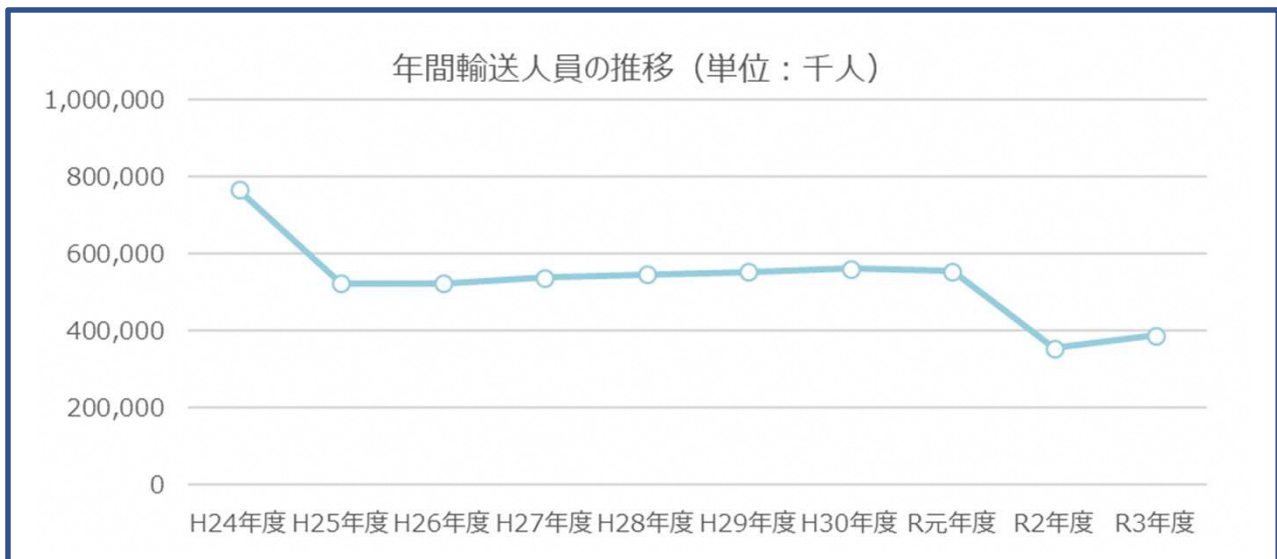
取組名	徳川家康 ～天竜浜名湖鉄道で、徳川ゆかりの地へ！～	
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・2023年大河ドラマ「どうする家康」にちなみ、県内外の大河ドラマファンなどを対象に、次の取組を総合的に実施 ・ラッピング列車「どうする家康号」の運行 ・徳川ゆかりの地を巡るスタンプラリー2023の開催 ・天竜二俣駅 副駅名「どうして！？信康」の命名 ・家康関連グッズの販売 ・天浜線×愛知環状鉄道家康公コラボ鉄印の発売   	
取組名	駅名ネーミングライツスポンサーの募集	
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・掛川駅～新所原駅の全39駅を対象に駅名（副駅名）のネーミングライツスポンサーを募集 ・販売価格は30万円から150万円 ・契約期間は最低2年間 ・株式会社スズキ二輪、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）  	
取組名	企画列車『天浜線ビール列車2023』	
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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。 ・夏休み期間中の土日計4日間開催 ・各階定員45名 ・参加費用は5,000円／人 	

① 概要

開業年	1987年
路線及び営業キロ	東海道新幹線：152.5km 東海道本線：177.8km 御殿場線：35.6km 身延線：24.0km 飯田線：28.4km
軌間	東海道新幹線：1435mm 東海道本線：1067mm 御殿場線：1067 mm 身延線：1067 mm 飯田線：1067mm
駅数	東海道新幹線：6 駅 東海道本線：41 駅 御殿場線：11 駅 身延線：11 駅 飯田線：13 駅
電化・非電化	電化
代表車両（写真）	313系



② 利用状況の推移



③ 路線図



④特徴的な取組

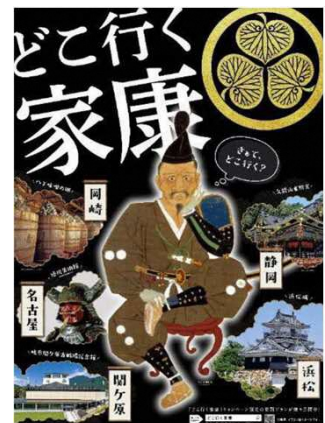
取組名	「ラブライブ！サンシャイン!!」沼津ゲキ推しキャンペーン！
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・『ラブライブ！サンシャイン!!』とＪＲ東海のコラボレーション ・アニメにも多数登場した沼津駅をサンシャイン!!仕様へ ・限定期間にはアニメゆかりの各エリアでお楽しみ周遊企画も開催



取組名	アニメ「ゆるキャン△」と連携した広域周遊観光促進企画
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ＪＲ東海 身延線等列車内に TV アニメーション『ゆるキャン△』のイラストを装飾したコラボ列車を運行 ・イベント開催地域の周遊に便利な特別企画乗車券（身延線：富士～甲府間、東海道本線：三島～静岡間）の普通列車普通車自由席に１日乗り降り自由となるきっぷを発売



取組名	「どこ行く家康」キャンペーンの展開
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・徳川家康公ゆかりの地である静岡、愛知エリアを中心に、「どこ行く家康」キャンペーン ・静岡、浜松、岡崎の各ドラマ館入場券と葵の御紋入り「豆皿」や「御城印」がセットになった特別プラン ・久能山東照宮、増上寺とＪＲ東海の特別コラボ御守り ・徳川美術館で「練香」づくり体験 ・掛川花鳥園で家康公になりきる「鷹匠」体験＆記念撮影 ・「金のタクシー」に乗って名古屋の「金スポット」を巡る「金タビ」 ・静岡のグルメが集結した「しずめしオールスターズ」



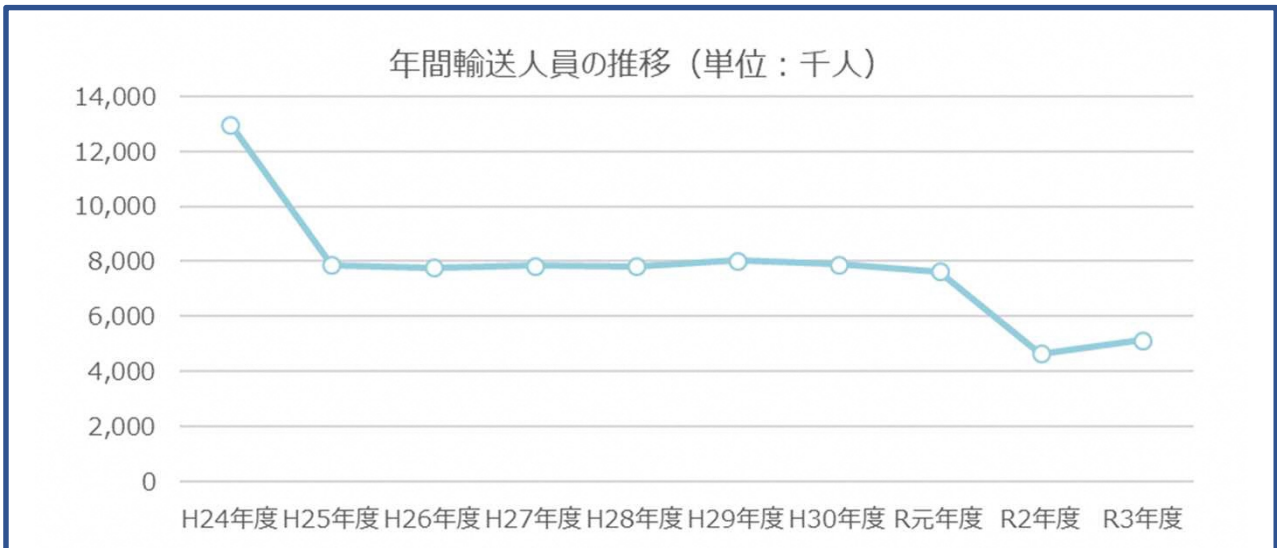
JR東日本

①概要

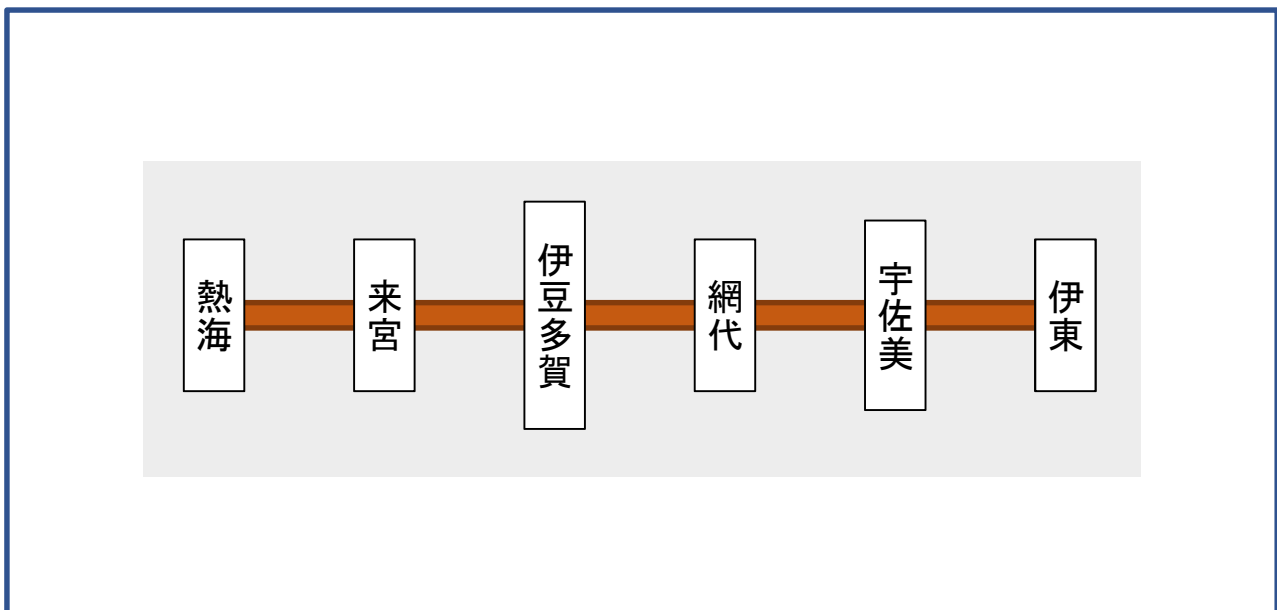
開業年	1935年
路線及び営業キロ	16.9km
軌間	伊東線：1067mm
駅数	6駅
電化・非電化	電化
代表車両（写真）	踊り子/E257系



②利用状況の推移



③路線図



④特徴的な取組

取組名	熱海駅改良
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・熱海の新たなランドマークとして駅ビル「ラスカ熱海」を開業 ・運営は湘南ステーションビル株式会社 ・観光のお客さまと地元のお客さまにとって便利で魅力溢れる観光地の駅ビルとして、合計36店舗がオープンする ・熱海駅構内の環境整備を実施
	 

取組名	サフィール踊り子運用開始
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・2020年春運行開始 ・運行区間は東京・新宿～伊豆急下田 ・JR東日本では初となるプレミアムグリーン車あり ・サフィール踊り子の名称の由来は、上質・高級で優雅な旅を楽しんでもらいたいという願いから、「サファイヤ」（英語）を「サフィール」（仏語）にし名称を決定
	  
	 

取組名	伊東駅改良
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・伊東駅駅舎内装の美化改良を実施し、旅への期待感と安堵感ある居心地の良さを同時に感じるような、懐かしさと新しさが融合した駅空間をデザイン ・運営は湘南ステーションビル株式会社 ・2019年の静岡デスティネーションキャンペーンおよび2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を迎えるにあたり、観光地の玄関口として整備 ・観光の情報提供と、バス・観光タクシーなど二次交通の手配をスムーズにする案内所の設置や、物販・飲食店舗を集めた商業施設もオープン
	  

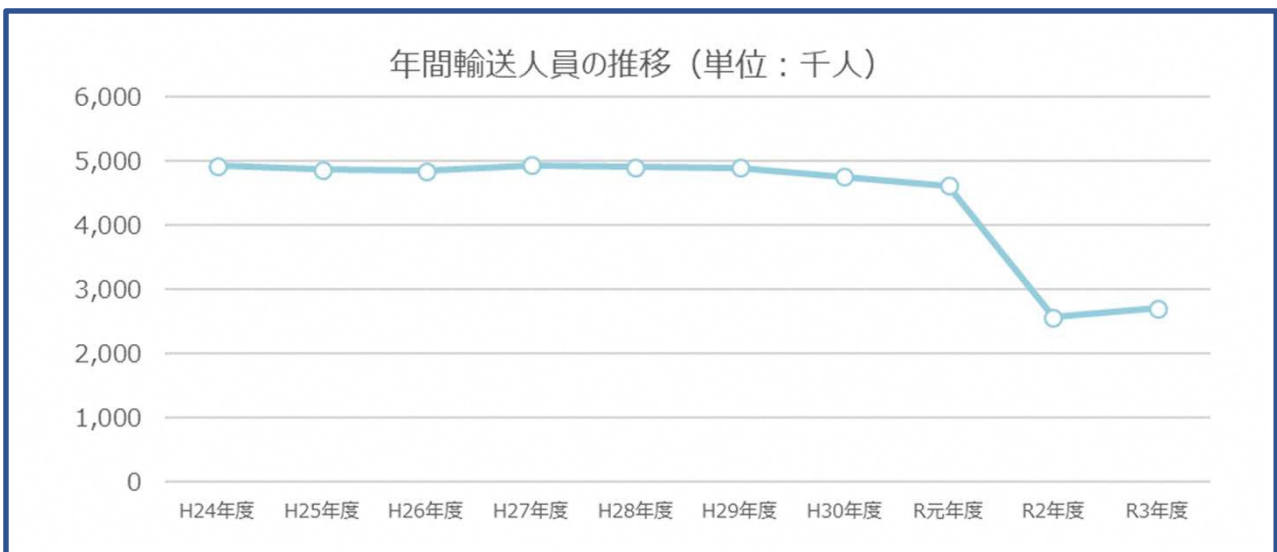
伊豆急行

①概要

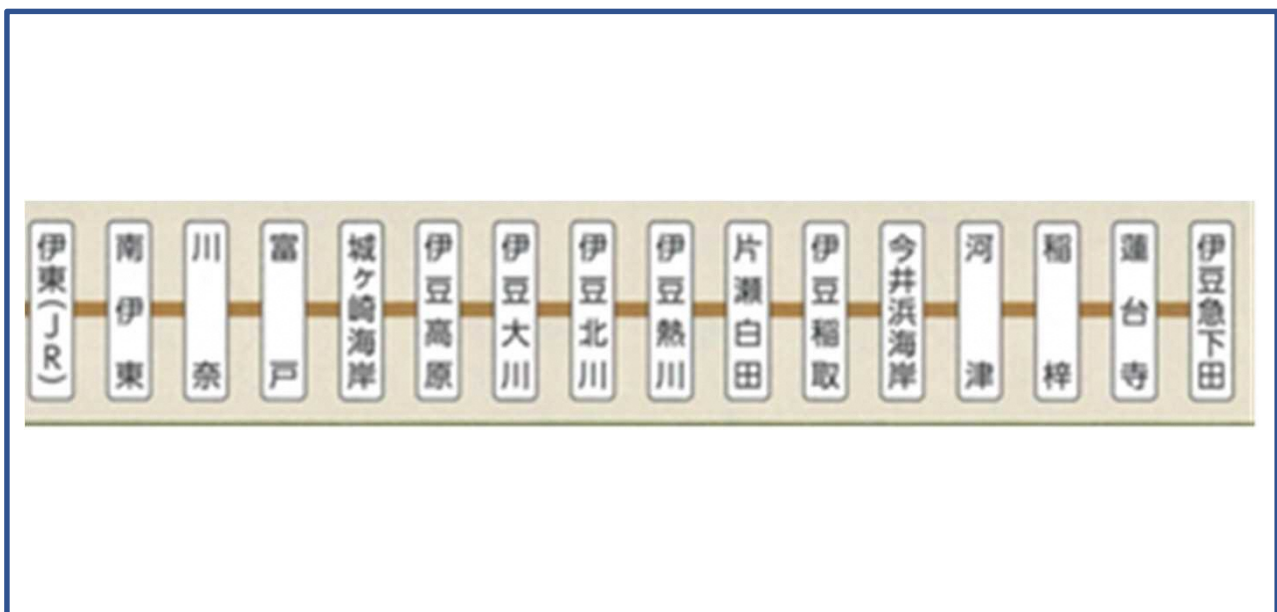
開業年	1961年
路線及び営業キロ	45.7km
軌間	1067mm
駅数	16駅
電化・非電化	電化
代表車両（写真）	伊豆急2100系 キンメ電車（3次車）






②利用状況の推移



③路線図



④特徴的な取組

取組名	伊豆急3000系「アロハ電車」運行開始
内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・新たに導入した伊豆急3000系「アロハ電車」を2022年4月30日普通電車として運行を開始 ・初日には伊豆高原駅にて出発式を開催 
取組名	無人駅活用による地域活性化（「NEED U 蓮台寺駅店」オープン）
内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・伊豆急行線 蓮台寺駅構内でコーヒースタンド&オーガニック食品の販売をする ・2022年9月28日オープン ・運営は株式会社 NEED U
取組名	スマートフォン定期導入（学期定期、伊東スマートパス）
内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・スマートフォンアプリ『バスもり!』をダウンロードし、2種類の通学用定期乗車券（学期定期、伊東スマートパス）をご購入いただけるサービスです。表示画面を駅係員に提示することでご乗車いただけます。 ・サービス開始日は2023年4月3日
取組名	伊豆伊東高校開校記念企画「12110（いずいとう）おめでとうキャンペーン」開催
内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・川奈駅エリアに静岡県立伊豆伊東高等学校が開校することを記念し、伊豆伊東高等学校に伊豆急行線で通学される生徒の皆様が気持ちよくご利用いただけるよう、新定期の発売や無料Wi-Fi 設置 ・伊東駅～伊豆高原駅間の伊東市内を均一価格でご利用できる新通学定期「伊東スマートパス」を高校生限定で発売 <div data-bbox="459 1422 1136 1668" style="border: 1px solid black; padding: 10px; text-align: center;"> <p>【2023年 伊豆伊東高校開校記念企画】</p> <p>いずいとう</p> <p>「12110おめでとうキャンペーン」を 開催します！</p> <p>～スマホ定期券「伊東スマートパス」新発売！無料Wi-Fiも！ 東急ストアとのコラボキャンペーンも開催！～</p>  </div>
取組名	静岡県内の鉄道会社初の鉄道&カーシェアの実証実験スタート
内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・静岡県内の鉄道会社では初めて実証実験として伊豆急行線全6駅にて実施 ・15分単位の利用が可能（24時間受付・利用が可能） ・運営はダイハツ沼津販売株式会社 

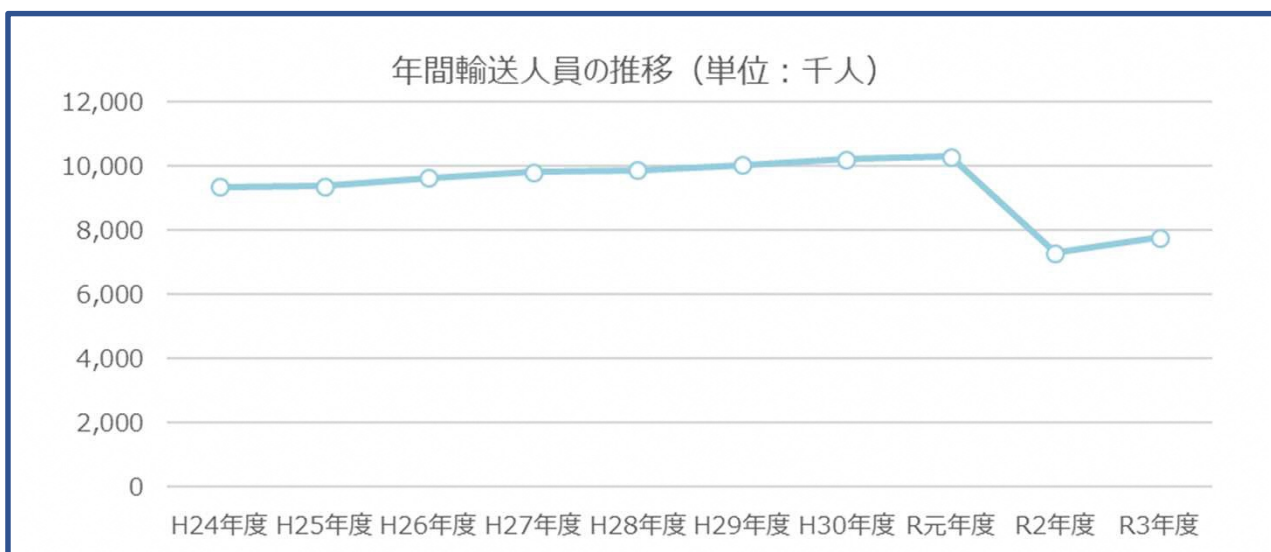
遠州鉄道

①概要

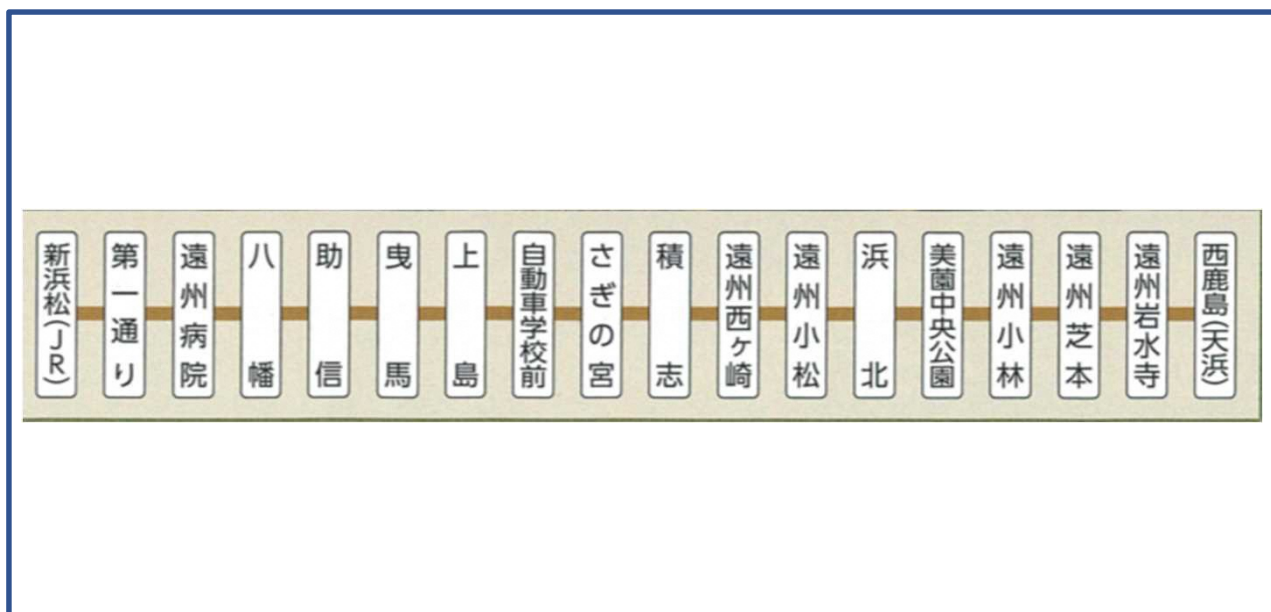
開業年	1943年
路線及び営業キロ	17.8km
軌間	1067mm
駅数	18駅
電化・非電化	電化
代表車両（写真）	30形




②利用状況の推移




③路線図



④特徴的な取組

取組名	「ナイスパス」継続定期券ネット予約サービスの開始
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・定期券は窓口での対面販売を前提としており、新年度や新学期の前後は窓口が混雑し、お客様をお待たせしていた課題への対応
	

取組名	エヴァンゲリオンラッピング電車運行開始
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・劇場公開アニメ「シン・エヴァンゲリオン劇場版」に登場する「第3村」のモデル地の一つとなった天竜浜名湖鉄道 天竜二俣駅にある車両基地がアニメファンに注目を集めた ・天竜浜名湖鉄道と共同し共通1日フリーきっぷを限定図柄で販売 ・イベントを開催し、新浜松駅2番線にエヴァンゲリオンラッピング電車を展示。展示終了後はラッピングを継続して運行
	

取組名	1/8を「きさらぎの日」として制定、さぎの宮駅名看板を「きさらぎ」に変えてイベント開催
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・きさらぎ駅の都市伝説が投稿された2004年1月8日にあわせて、当日限定で「きさらぎ駅」限定切符を発売。 ・当日は「さぎの宮」の駅名看板の一部を「きさらぎ」に変更し、お客様の撮影スポットとした。
	

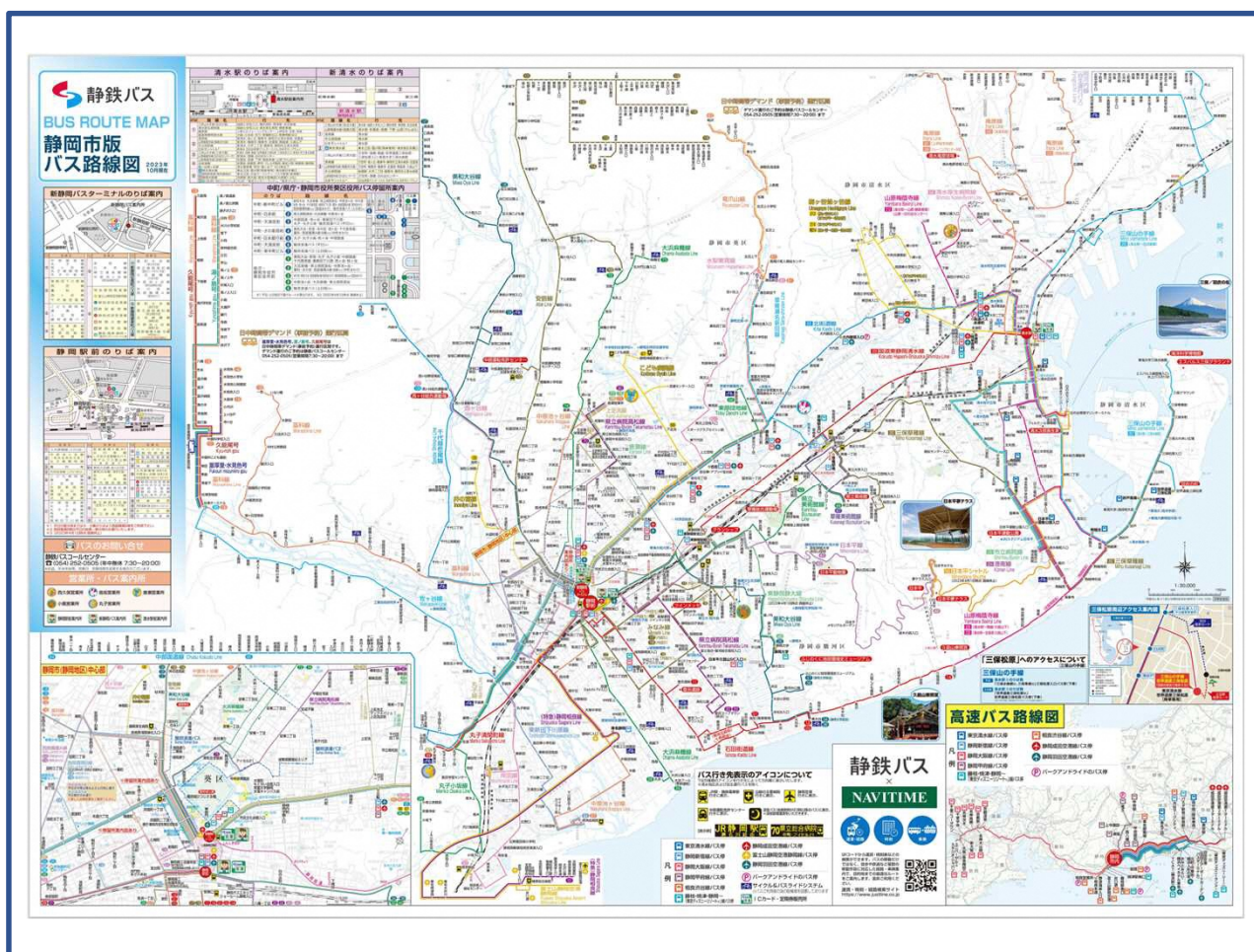
しずてつジャストライン

① 概要

開業年	1929年
路線及び営業キロ	
軌間	—
バス停数	
電化・非電化	—
代表車両（写真）	



② 路線図



④特徴的な取組

取組名	県内初のバス専用教習コースを備えた安全研修センター開設
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・2022年3月に専用のバスコースを備えた教育専用施設を開設 ・個人の技量に応じたコース設定が可能な為、経験や技量に合わせた訓練ができる ・研修棟では実際のバスと同条件で接客接客やワンマン機器の操作を学ぶことができる
	  

取組名	COOL CHOICE 2022 in しずおか～みんなではじめる、エコな選択～実施
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・終日静鉄電車・静鉄バスを無料にし“CO2 排出の少ない公共交通に乗る”という行動をきっかけにして、様々なゼロカーボン(脱炭素)につながるアクションを提案する1日イベント
	  

取組名	大型路線EVバス・FCVバスの導入
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・静鉄グループの「脱炭素社会の実現」に向けた取り組み ・のEVバスで使用する電気は、中部電力ミライズ株式会社が提供する【静岡Greenでんき】の活用によりCO₂排出量ゼロを達成
	  

取組名	バスロケーションシステムの導入
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの運行情報を「いつでも」「どこでも」ご確認いただけることに加え、バスだけでなくその他の交通手段との乗換案内を実現し、お客様の利便性向上に努めます
	 

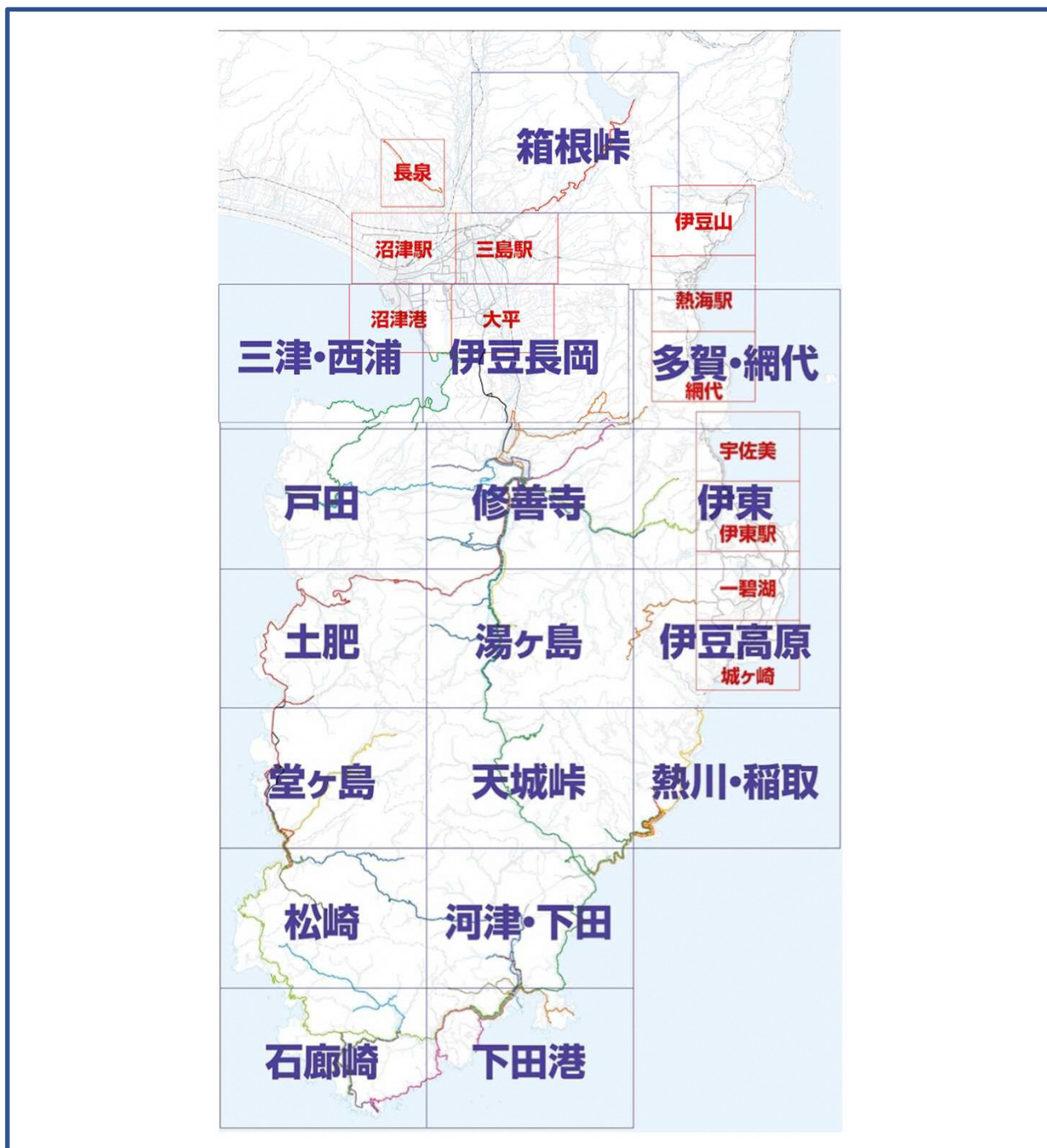
東海バス

① 概要

開業年	1917年
路線及び営業キロ	
軌間	—
バス停数	
電化・非電化	—
代表車両（写真）	




② 路線図



④特徴的な取組

取組名	交通系 ICカードの導入
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・高速乗合バスなど一部を除く路線バス全路線に'22年3月より交通系ICカード「PASMO」を導入 ・「Kitaca」「Suica」「TOICA」「manaca」「ICOCA」「PiTaPa」「SUGOCA」「nimoca」「はやかけん」の各ICカードも利用可能 ・利便性向上を図るとともに、キャッシュレス決済を推進することにより、新型コロナウイルス感染症拡大の防止を図る

取組名	「いとうスクールパス」の販売開始
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・伊東市内の東海バス全路線で使える、学生（中学生・高校生・大学生等）を対象とした、「いとうスクールパス」の販売



いとうスクールパス ITO SCHOOL PASS

***対象 学生** (中学生・高校生・大学生等)
※小学生の設定はございません。

***対象路線**
伊東市内の東海バス全路線※
※伊東駅～修善寺駅線は「冷川峠」バス停まで
※原天堂病院線、天城高原線は除く

***発売券種 & 料金** ※毎日使えます。

券種	料金
1ヶ月券	8,280円
3ヶ月券	23,600円
4ヶ月券	31,460円
1年券	74,520円

※1年券は、発行日より、3月31日まで有効期間となります。

***購入時に必要なもの**
 (1) 申込書 (本チラシ下部に必要事項を記入し、お切り離し下さい)
 (2) 学生証・生徒手帳・在学証明書 (いずれか1点)
 (3) 顔写真2枚 (縦3.0cm 横2.4cm) (縦横購入の場合は1枚)
 ※本人を確認できるもの、スナップ写真も可能です。
 東海バスの窓口ならクレジットカードでの支払いもOK!!
 ※新入生の方は合格通知書でも結構です。
 ※学生証・生徒手帳・在学証明書は記載されている発行年度および学年から在学生中心というところが確認できれば発行させていただきます。
 ※使用開始後の払戻しは不可となります。

いとうスクールパスは、こんなにお得!

通学定期券 (3ヶ月券) だと
 伊東駅 ⇄ 伊豆伊東高校 36,940円
 既 緑 町 ⇄ 伊豆伊東高校 36,940円
 伊豆高原駅 ⇄ 伊豆伊東高校 57,460円

いとうスクールパスなら
23,600円 + 伊東市内の路線バス全線乗り放題!

販売場所 東海バス 伊東駅前所
東海バス 伊東営業所 (既車庫)
東海自動車 バス計器部 (清町)
岩上書店 (八幡野)

お問合せ 株東海バス 伊東営業所
Tel. 0557-37-5121

取組名	「小室山リッジウォーク「M I S O R A」」のオープンにあわせ増便
内容	

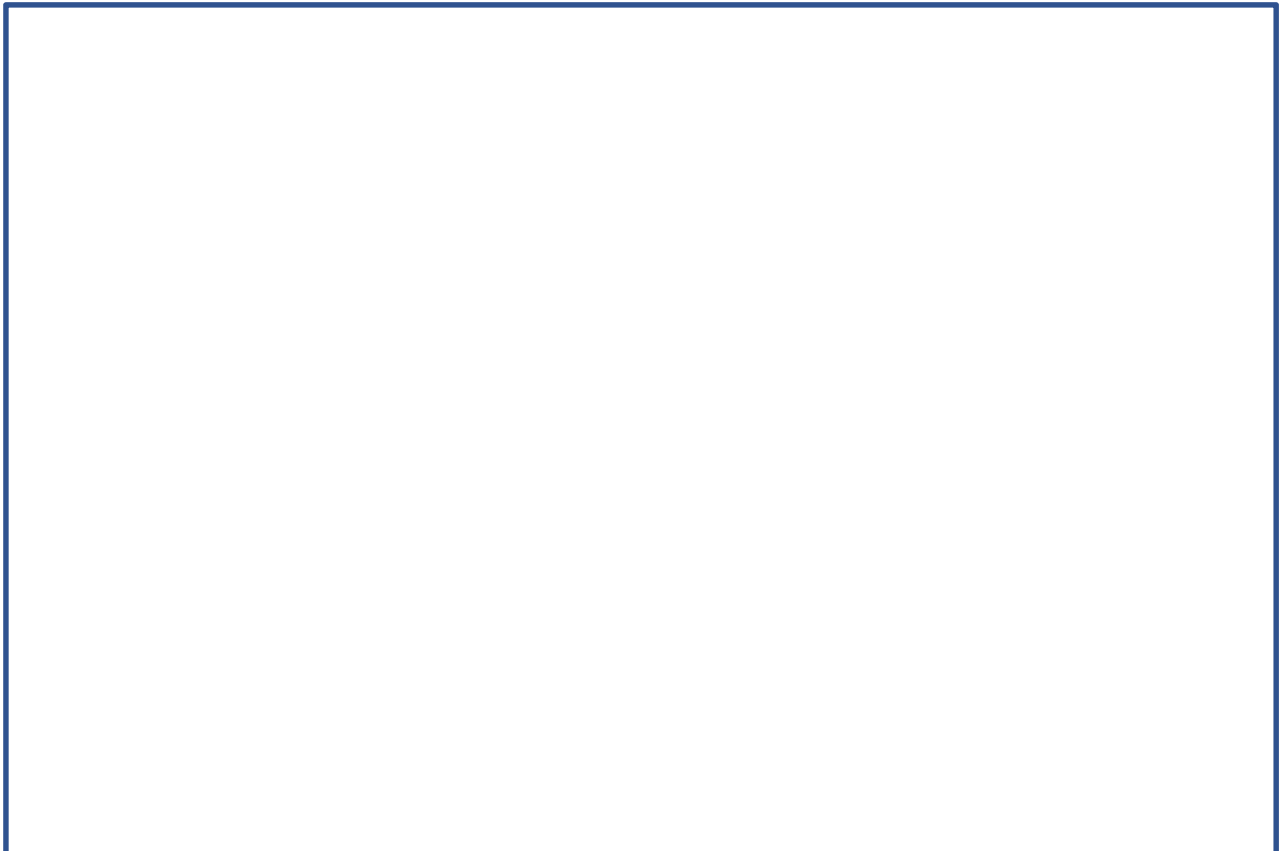
富士急バス

① 概要

開業年	1927年
路線及び営業キロ	
軌間	—
バス停数	
電化・非電化	—
代表車両（写真）	



② 路線図



④特徴的な取組

取組名	富士急バスの SDGs に対する取り組みを伝えるツアー形式の教室実施
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・富士急バスは山梨県内で初めてBYD製（中国）の電気バスを3台導入 ・電気バス×SDGs ツアーを主に教育団体向けに開催 ・バス乗り方教室の実施
 	
取組名	Panasonic 社と共同での顔認証システムの実証実験
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・パナソニック株式会社の技術協力のもと、富士急ハイランドと富士山パノラマロープウェイ、および両施設を結ぶ周遊バスを顔認証でスムーズに利用できる顔認証周遊バス実証実験を開始
	
取組名	地元 NPO と高校生によるコラボ企画の実施（ハタオリ号）
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・主に東京～富士五湖地域間で運行している、高速バス「富士吉田市ラッピングバス（車両番号 F1302）」において、富士吉田市内の高校生がプロデュースした「織物装飾高速バス“ハタオリ号”」を期間限定で運行
 	
取組名	学生通学一年定期の新設
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・学生を対象とした通学1年定期券の販売開始 ・通常運賃より最大約78%お得
 	

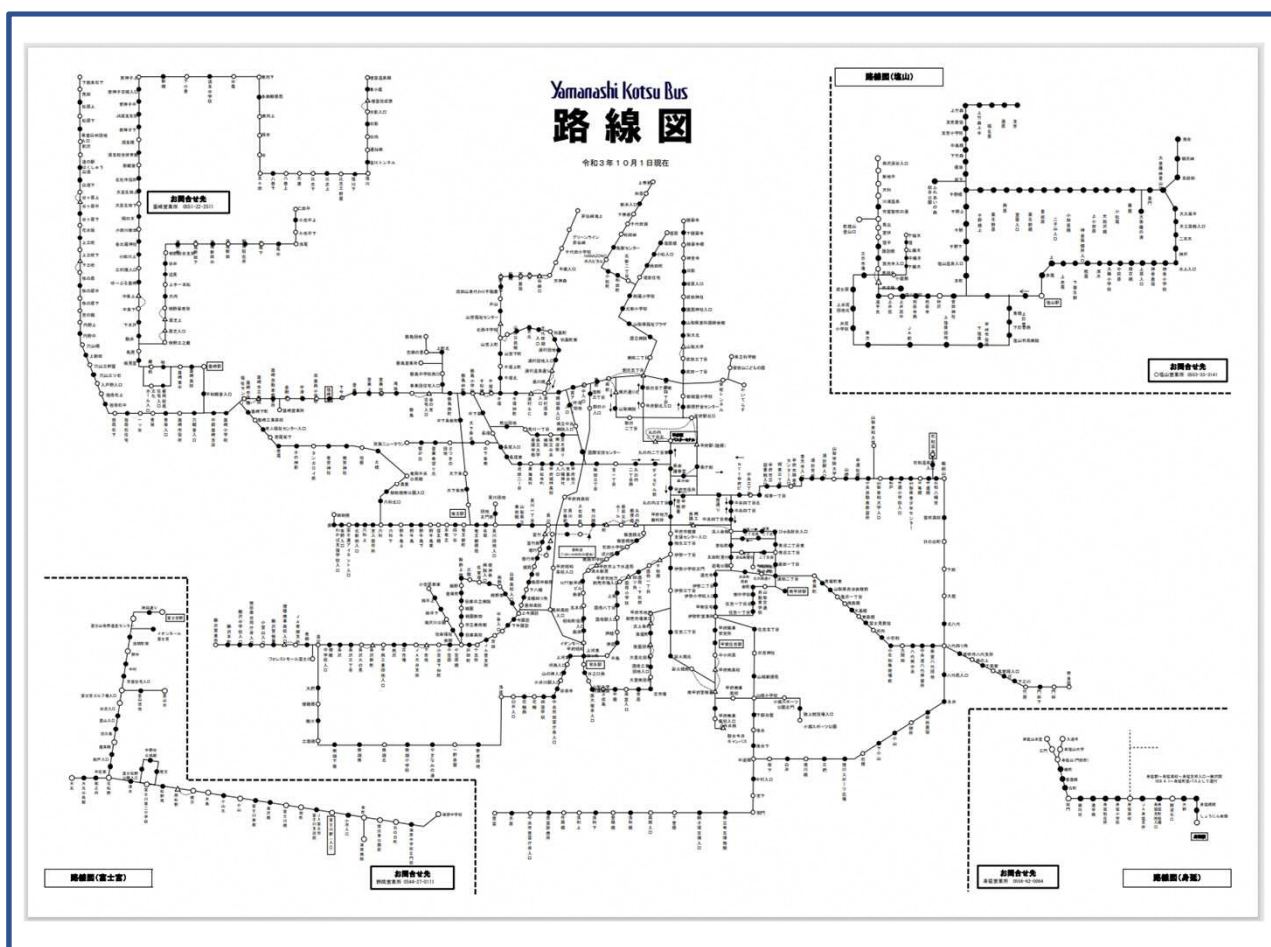
山梨交通

① 概要

開業年	1945年
路線及び営業キロ	
軌間	—
バス停数	
電化・非電化	—
代表車両（写真）	




② 路線図



④特徴的な取組

取組名	交通系ICカード（パスモ）の導入
内容	<p>・一般路線バス(広河原線や一部のコミュニティバス路線を除く)、一部の高速バス路線にてご利用いただけます。</p>  <p>※「バス特」は、「PASMO」および「Suica」をご利用の時に適用されます。</p>

取組名	バスロケーションシステムの運用開始（GTFSデータ公開）
内容	<p>・「山梨バスコンシェルジュ」は、バスの「いつくる?」「いまどこ?」を確認できるバスロケーションシステムです。バスの現在地や遅延情報などの運行状況をリアルタイムで確認でき、毎日の通勤・通学やお出かけに利用する路線バスをより便利にお使いいただけます。</p> <p>・サービス対象路線は富士急バス株式会社、山梨交通株式会社が運行する路線バス</p> 

取組名	GTFS-RTによるコンテンツプロバイダへの遅延情報提供開始
内容	

県タクシー協会

①概要

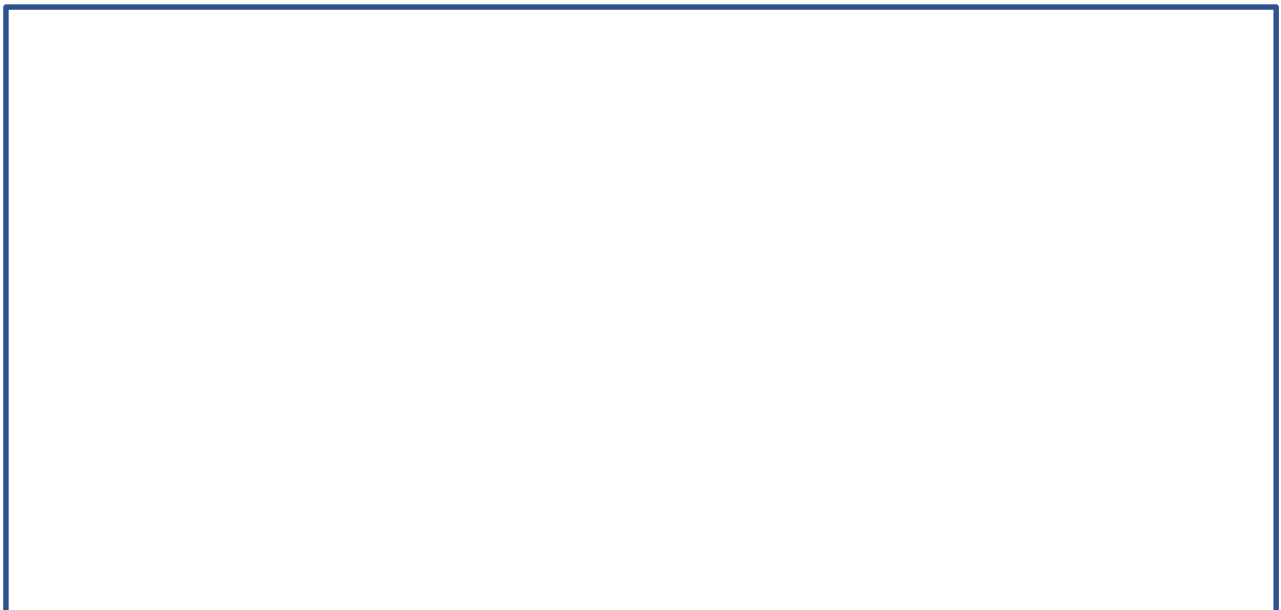
開業年	
路線及び営業キロ	
軌間	—
駅数	—
電化・非電化	—
代表車両（写真）	ユニバーサルデザインタクシー




②利用状況の推移



③路線図



④特徴的な取組

取組名	協会所属の全車を禁煙タクシー
内容	<p>・タクシー車内の喫煙にかかる健康被害の防止と快適性の一層の向上を図る目的から、所属する全車両の禁煙化に踏み切る。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; text-align: center;"> 山梨のタクシーは 10月1日から禁煙となります。 ご理解とご協力をお願いいたします。</div>

取組名	運転免許証返納割引
内容	<p>・運転免許証自主返納をした方を対象に発行される「運転経歴証明書」を提示することでタクシー料金が1割引（山梨県タクシー協会加盟タクシー）になるサービス。</p>

取組名	タクシーと自家用車との経費比較
内容	

ふじさん駿河湾フェリー

①概要

開業年	2019年
路線及び営業キロ	所要時間75分
軌間	—
港数	2つ
電化・非電化	—
代表車両（写真）	船名：富士





②利用状況の推移



③路線図



④特徴的な取組

取組名	県内企業との協働によるオリジナル商品の開発・販売
内容	
取組名	オリジナル御船印の販売
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・駿河湾フェリーオリジナルの「御船印」が新しく発行 ・御船印とは、寺社仏閣でもらえる「御朱印」の船バージョンのことで、全国各地の船会社や海洋博物館が独自の印を発行している。 
取組名	JR東海様との連携事業「トレイン&フェリー早春の西伊豆ウォーキング」
内容	
取組名	国内主要市場及び東アジア（台湾・韓国）向けデジタルプロモーション
内容	
取組名	「黄金KAIDO」（県事業）応援キャンペーン
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・新潟県、長野県、山梨県、静岡県の中央日本4県の連携による観光誘客・周遊促進の取組 ・黄金KAIDOエリアの高速道路が4日間定額で乗り放題のドライブプランを販売。ドライブプランを利用中の方を対象に、駿河湾フェリーの運賃半額割引と、佐渡汽船の運賃割引、土肥金山と佐渡金山の入場料割引を実施。 ・歴史と食、温泉などをテーマにした観光資源との連携 
取組名	駿河湾フェリーを活用した緊急物資輸送訓練
内容	

QoL

QoLとは、Quality of Life（クオリティ・オブ・ライフ）の略称であり、「生活の質」などと訳され、私たちひとりひとりがどれだけ自分らしい生活を送り、生きる上での満足度や幸福を感じているか、ということをつえた概念のことです。

もともとは、健康関連の概念として扱われてきましたが、近年では道路や公園等の環境整備に関する住民のQoLについても評価が行われるようになる等、より幅広い概念として、様々な分野においてQoL向上に資する取組が求められています。

新型コロナウイルス感染症拡大等を契機にライフスタイルや価値観の多様化が進む中で、子どもや妊産婦、高齢者、障がい者、外国人等、誰もが豊かな生活を送ることができる社会の実現に向けては、公共交通の分野においても、自家用車に頼らずとも人々が自由に移動できる交通サービスを提供することで、外出機会の増加やそれによる健康増進、地域コミュニティへの参画等を促し、QoLの向上や地域の活力増進に寄与することが求められています。

公共交通は、社会参加の促進や回遊性向上によるまちの活性化、環境負荷の低減、「健康都市」づくり等、多面的な価値を有しており、これらを踏まえた交通サービスの提供により、より質の高い生活の実現と、ウェルビーイングな社会の実現を後押しします。

どこに住んでいても移動が確保されている

✓ オンデマンド交通は中山間地等の交通空白地域や、多様で不確実な移動ニーズへの対応が期待される。



✓ 超小型モビリティは狭い路地が多い大都市の密集地域や観光地の移動に期待される。

出所：国土交通省 都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会 中間とりまとめ概要

子どもやその同伴者、妊婦、高齢者、外国人等の移動の負担が軽減する交通サービスの提供

✓ 東京メトロでは、おむつ替え施設やエレベーターを表示できるアプリの提供により子連れ利用者が快適に移動できる交通サービスを推進している。



出所：東京メトロHP

✓ 小田急電鉄では、子ども運賃の低廉化などといった運賃負担を軽減するサービスを実施している。

✓ 2050年に向けて、幅広く上記の者の移動の負担が軽減するサービスの提供が図られる環境整備を進める必要がある。

多様な働き方(テレワーク、ワーケーション等)と快適通勤を支える交通体系と運賃制度

実施形態(イメージ)



出所：「国土の長期展望」最終とりまとめ 国土の長期展望専門委員会(2021年6月15日)

✓ ワーケーションやプレジャー等の多様な働き方が推進され、海外では利用回数に応じた定期券を発売している。

✓ JR各社では、新幹線車内のビジネス環境を充実させた、オフィス車両の導入を推進している。

	事業者名	事例名
多様な働き方のための運賃制度事例(海外)	ベルギー国鉄	Half-time Season Ticket
	コペンハーゲン	Commute20
	National rail(36国)	Flexi Season Ticket
ワーケーション、快適通勤等のための事例(日本)	東日本旅客鉄道	TRAIN DESK
	東海旅客鉄道	S Work車両

出典：2050年、どうする公共交通（2023年6月：（一社）運輸総合研究所）

▲QoLの向上に関する交通サービスのイメージ

脱炭素

二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの排出量の増加が起因とされる気候変動は、地球規模での異常気象や激甚災害を引き起こすなど、大きなリスクとなっています。国では、2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする目標を掲げました。県は、2030年度までの目標を設定し、県民、企業、行政など社会全体が連携して脱炭素社会の実現に向けた取組を行うための新たな計画を策定することとしました。

この計画では、温室効果ガスの削減目標として、2030年度の温室効果ガス排出量を2013年度比で46.6%削減することとし、更なる高みを目指す、としています。

そして、この目標は非常にチャレンジングな目標であり、私たちのライフスタイルや産業構造の大きな変革が求められることから、2030年度までに、4つの方針の下に施策を推進するものとしました。

方針1 各部門の徹底した省エネルギー対策等の推進のうち、運輸部門においては、地域交通の脱炭素化として、環境負荷の少ない鉄道やバスなど公共交通機関の利用を促進するとともに、自動車の渋滞対策や道路設備の省エネルギー化等を通じて、地域交通の脱炭素化を進めるとしています。

このほか、自動車の環境負荷軽減として、次世代自動車等の普及促進やエコドライブの推進など、物流における省エネの推進として、物流の脱炭素化の促進や港湾のグリーン物流促進などに取り組むこととしています。

方針1 各部門の徹底した省エネルギー対策等の推進

産業・業務部門	<ul style="list-style-type: none"> ■ 脱炭素経営への転換支援 ■ 高効率機器・設備の導入などの省エネの推進 ■ 建築物の省エネ化
家庭部門	<ul style="list-style-type: none"> ■ ライフスタイルの転換に向けた意識向上 ■ 住宅の省エネ化
運輸部門	<ul style="list-style-type: none"> ■ 自動車の環境負荷低減 ■ 地域交通の脱炭素化 ■ 物流における省エネの推進
その他の取組	<ul style="list-style-type: none"> ■ 循環型社会の形成 ■ フロン等其他温室効果ガスの削減
分野横断的な取組	<ul style="list-style-type: none"> ■ 環境教育の推進 ■ 脱炭素型のまちづくりの推進

方針2 再生可能エネルギー等の導入・利用促進

- 地域と共生した再生可能エネルギー導入への支援
- 水素エネルギーの活用促進
- 自立分散型エネルギーシステムの構築

方針3 技術革新の推進

- 環境、エネルギー関連産業の振興
- 新技術等の研究開発の支援

方針4 吸収源対策の推進

- 森林吸収源の確保
- 森林資源の循環利用の促進
- 緑化の推進、ブルーカーボン等その他の吸収源対策

▲施策体系

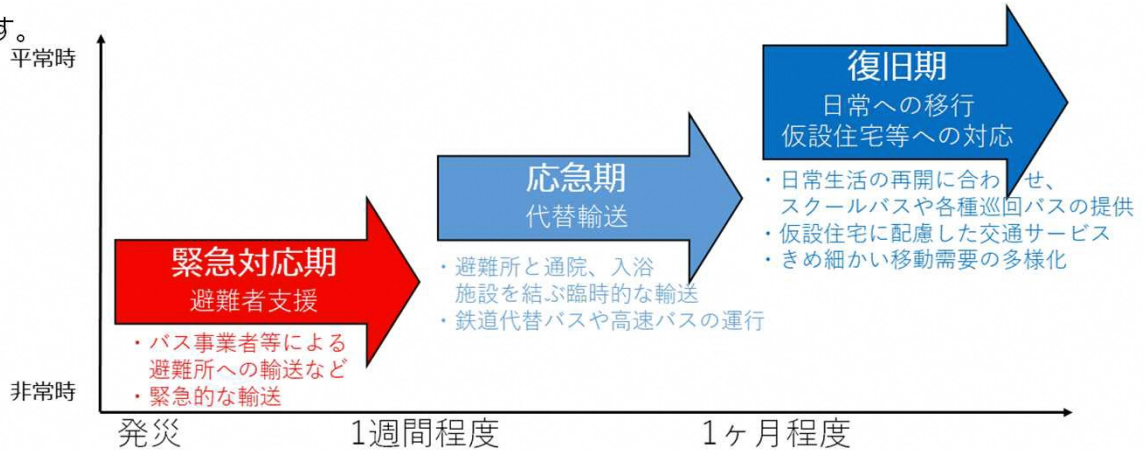
出典：第6次静岡県地球温暖化対策実行計画（静岡県）

災害対応

公共交通は、平常時には、通勤・通学や買い物、通院など県民の移動手段として欠かせないものです。

ところが、大規模災害が発生すると、まず、人の命を守るための緊急的な移動需要が発生し、日常を取り戻すまでの間、移動需要は徐々に多様化・細分化していきます。

東日本大震災時の記録を基に、大規模災害後、被災後の時間の経過とともに、求められる公共交通サービスの変化を示します。



▲求められる公共交通サービスの変化

出典：東日本大震災と公共交通Ⅱ（鈴木 文彦） 地域のモビリティ確保の知恵袋2012（国土交通省）

静岡県地域防災計画では、災害時における応急対策従事者及び救護物資の輸送を円滑に処理できるよう、輸送計画を定めており、このうち陸上輸送においては、鉄道利用のほか、民間車両の借り上げ計画を定めています。

民間車両借り上げ計画では、県内各地域の分隊から成るバス隊とタクシー隊を定め、また、各隊において緊急度に応じた待機台数を定めるなど、事前の準備を整えています。

このように、公共交通は、大規模災害の発生時には、いつもとは異なる役割を果たすことで、県民の命を守ります。

2 バス隊

地 域	第1次出動待機車	第2次出動待機車	第3次出動待機車	合 計
熱海・東伊豆・南伊豆・西伊豆地区	6	6	7	19
狩野川・北駿・三島地区	6	7	7	20
沼津地区	5	5	5	15
富士宮・富士・吉原・庵原地区	5	5	5	15
清水・静岡・安倍・榛原・小笠地区	7	7	7	21
磐田・中遠・北遠・西遠・浜松地区	6	6	8	20
合 計	35	36	39	110

3 タクシー隊

地 域	第1次出動待機車	第2次出動待機車	第3次出動待機車	合 計	地 域	第1次出動待機車	第2次出動待機車	第3次出動待機車	合 計
賀茂・修善寺支部	11	11	13	35	静岡支部	32	32	33	97
伊東支部	9	9	9	27	志太榛原支部	19	19	19	57
熱海支部	11	12	12	35	竜東支部	10	10	11	31
御殿場・裾野支部	4	5	5	14	浜名湖・北遠支部	4	5	6	15
沼津・三島支部	29	29	31	89	浜松支部	30	30	31	91
富士・富士宮支部	19	19	20	58	合 計	191	194	204	589
清水支部	13	13	14	40					

(注) 第1次出動待機車は、要請と同時に出勤できる状態に待機する。
 第2次 " は、要請後1時間以内に出勤できる状態に待機する。
 第3次 " は、要請後別に指示する時刻に出勤できる状態に待機する。

▲災害時緊急自動車出動計画表

出典：静岡県地域防災計画（静岡県）

渋滞対策

国、県、政令市、中日本高速道路株式会社などからなる静岡県道路交通渋滞対策推進協議会は、平成24年度から、渋滞対策に取り組んでいます。

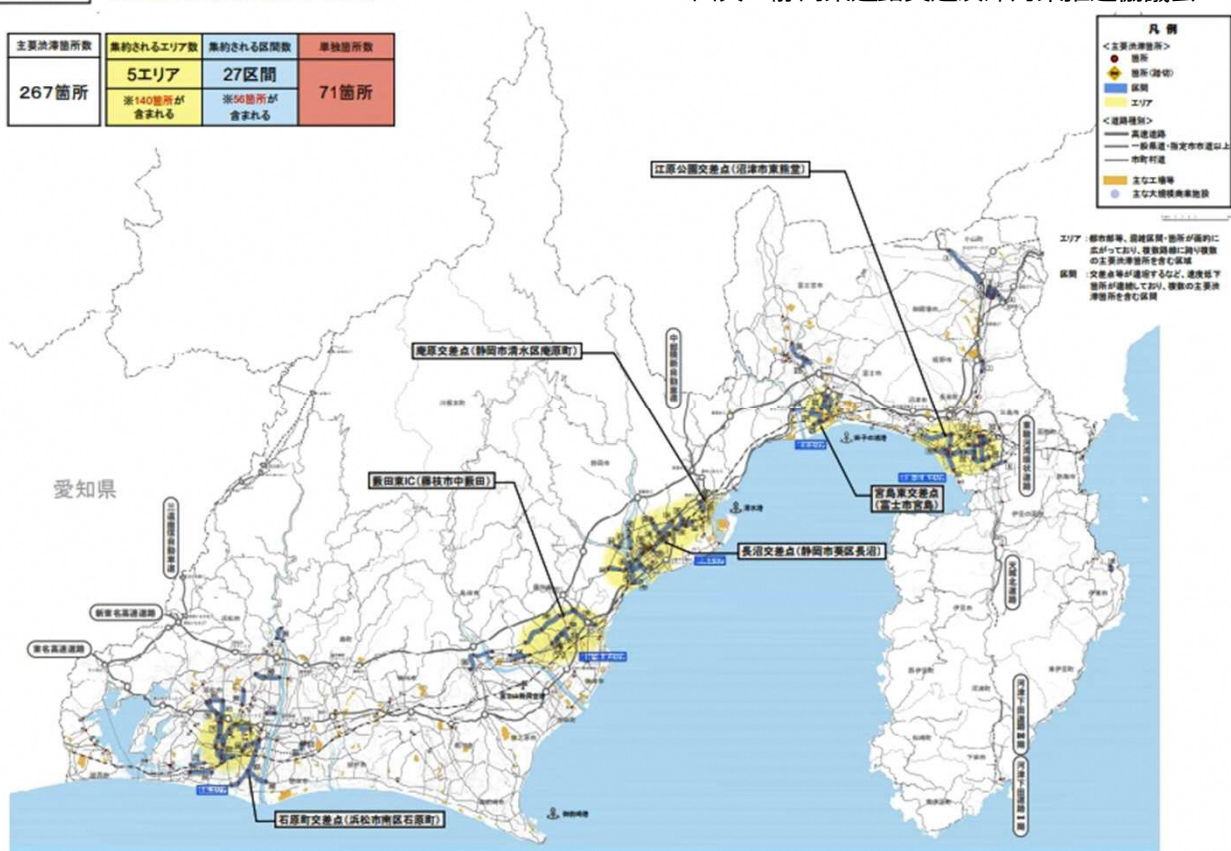
関係者の継続した取組によって、平成24年度290箇所あった主要渋滞箇所数は、令和5年6月27日時点で267箇所まで減少しています。

渋滞を解消するためには、各車両がスムーズに流れるための整備とともに、自家用車の交通量を減らすことも有効であることから、県としては、交差点改良などのハード整備とともに、地域公共交通の利用促進に努めていく必要があります。

所属	役職	
会長 中部地方整備局	静岡国道事務所長	
	建設部 都市整備課長	
	道路部 道路計画課長	
	道路部 地域道路課長	
	道路部 交通対策課長	
	沼津河川国道事務所長	
	浜松河川国道事務所長	
	中部運輸局	静岡運輸支局長
	静岡県	交通基盤部 道路局 道路企画課長
		交通基盤部 道路局 道路保全課長
交通基盤部 都市局 都市計画課長		
交通基盤部 都市局 地域交通課長		
交通基盤部 都市局 街路整備課長		
建設局 道路部長		
都市局 都市計画部 交通政策・MaaS担当部長		
浜松市	土木部 道路企画課長	
	都市整備部 交通政策課長	
静岡県警本部	交通部 参事官兼交通企画課長	
	交通部 交通規制課長	
中日本高速道路(株)東京支社	総務企画部 企画調整課長	
	保安・サービス事業部 交通技術課長	
	保安・サービス事業部 交通管制課長	
静岡県道路公社	常務理事	
静岡県トラック協会	専務理事	
静岡県バス協会	専務理事	
静岡県タクシー協会	専務理事	
事務局		
中部地方整備局 静岡国道事務所 計画課		
中部運輸局 静岡運輸支局		
静岡県 交通基盤部 道路局 道路企画課		
静岡県警本部 交通部 交通規制課		
静岡市 建設局 道路部 道路計画課		
浜松市 土木部 道路企画課		

静岡県 地域の主要渋滞箇所（一般道）

主要渋滞箇所数	集約されるエリア数	集約される区間数	単独箇所数
267箇所	5エリア	27区間	71箇所
	※140箇所が含まれる	※96箇所が含まれる	



▲地域の主要渋滞箇所（一般道）

出典：静岡県道路交通渋滞対策推進協議会HP

▲静岡県道路交通渋滞対策推進協議会名簿

出典：静岡県道路交通渋滞対策推進協議会HP