

静岡県地域公共交通計画

令和6年3月

静岡県交通基盤部都市局

目次

序章 計画の概要	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
(コラム1) QoL	8
第1章 地域の現状等	9
第1節 地勢・地理	9
第2節 社会状況	10
第3節 地域の現状等のポイント	26
第2章 地域公共交通を取り巻く現状	27
第1節 地域公共交通の概況	27
第2節 各モードの状況	31
第3節 地域公共交通の利用状況	73
第4節 交通分担率	74
第5節 交通事業者の収支	76
第6節 公共交通の担い手不足	79
第7節 公共交通の担い手の労働環境	81
第8節 新型コロナウイルス感染症拡大による影響	82
第9節 県民の公共交通への意識	84
第10節 直面する危機	86
(特集1) 県内地域公共交通のあゆみ	87
(特集2) 県内交通事業者の特徴的な取組	92
第3章 将来、目指す姿	103
第1節 2050年頃の社会の展望	103
第2節 本県の地域公共交通における「将来、目指す姿」	108
第3節 2040年頃の展望	111
(コラム2) 脱炭素	112

第4章 地域公共交通の課題整理	113
第1節 県内共通の課題	113
第2節 県内4地域が直面する課題	115
第5章 基本的な方針及び計画の目標	117
第1節 基本的な方針	117
第2節 計画の目標	119
第6章 目標達成のための施策	123
第1節 県内共通の施策	123
第2節 県内4地域個別の施策	138
(コラム3) 渋滞対策	140
第7章 計画達成状況の評価	141
第1節 達成指標	141
第2節 評価体制	146
第3節 評価スケジュール	147
(コラム4) 災害対応	148
第8章 公共交通の確保に向けた新たな動き	149
第1節 あらゆる輸送資源の総動員	150
第2節 自動運転技術の実用化	151
第3節 DXによるMaaSの深化	153
第4節 上下分離の導入	154
第5節 交通税の導入	155
第6節 欧州など海外事例の導入	156
第7節 LRT、BRTなどの導入	157
巻末資料	1
1. 静岡県地域公共交通活性化協議会設置規約	1
2. 用語解説	4
3. 国の法令・計画	9
4. 上位計画	12
5. 県の関連計画	17
6. 市町の関連計画	24

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利用者数は減少傾向にあります。利用者数の減少は減便・廃止などサービスレベルの低下を招き、これが更なる利用者の減少を招くといった負のスパイラルを生じさせています。公共交通事業者の経営環境はもとより厳しい状況にありましたが、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利用者数がさらに減少し、現在もコロナ禍前の水準まで回復していません。更には、運転手不足が一層深刻となったことから、存続自体が危ぶまれる事業区間も出てきています。加えて、気候変動に起因する自然災害の激甚化・頻発化が年々顕著となりつつあることから、脱炭素化をはじめ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、本県では2022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、昨今の技術革新などを取り込むとともに、地域の多様な輸送資源の最大限の活用や住民共助による移動手段確保の取組などにより、持続可能な社会を支える利便性の高い公共交通サービスを提供するための静岡県地域公共交通計画を策定することといたしました。

なお、人口減少社会における今後のまちづくりでは、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。

第2節 計画の名称・構成・期間

本計画の名称は「**静岡県地域公共交通計画**」とします。

本計画は、「ビジョン編」と「プラン編」で構成しています。

「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」（本計画 第4章～第8章）では、基本的な方針、計画の目標、施策、達成目標など、「ビジョン編」で提示した『将来、目指す姿』の実現に向けて、2024年度から2028年度までの5年間で取り組むべき具体的な計画を示します。

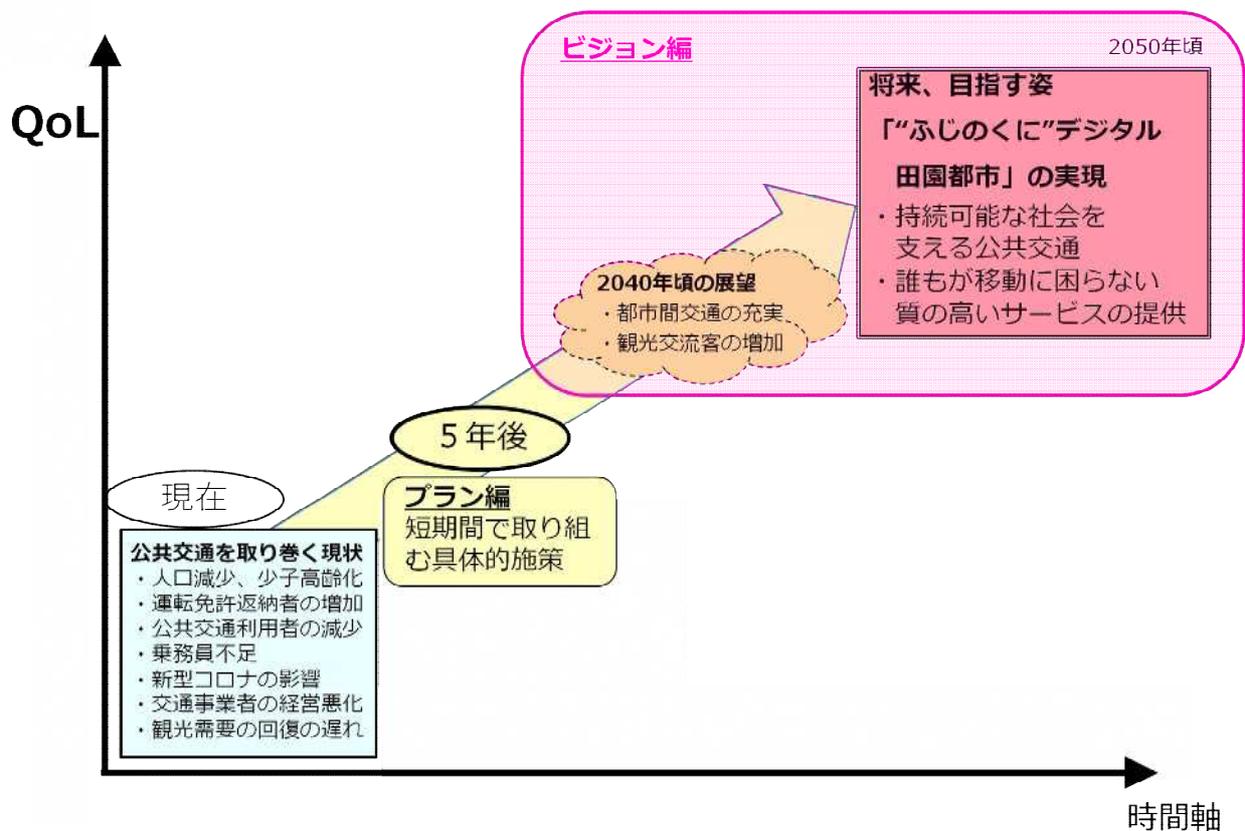
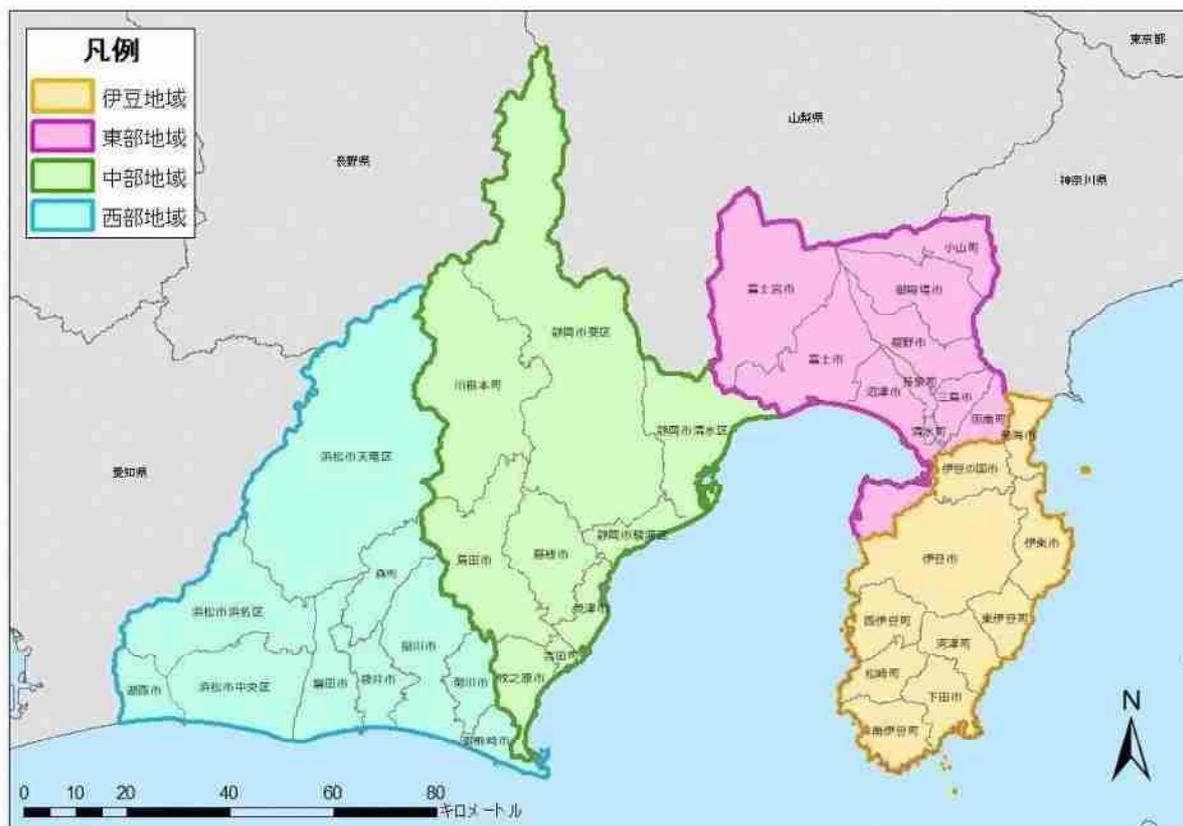


図 0-1 計画の構成

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地域に区分します。



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）は下図のとおりです。

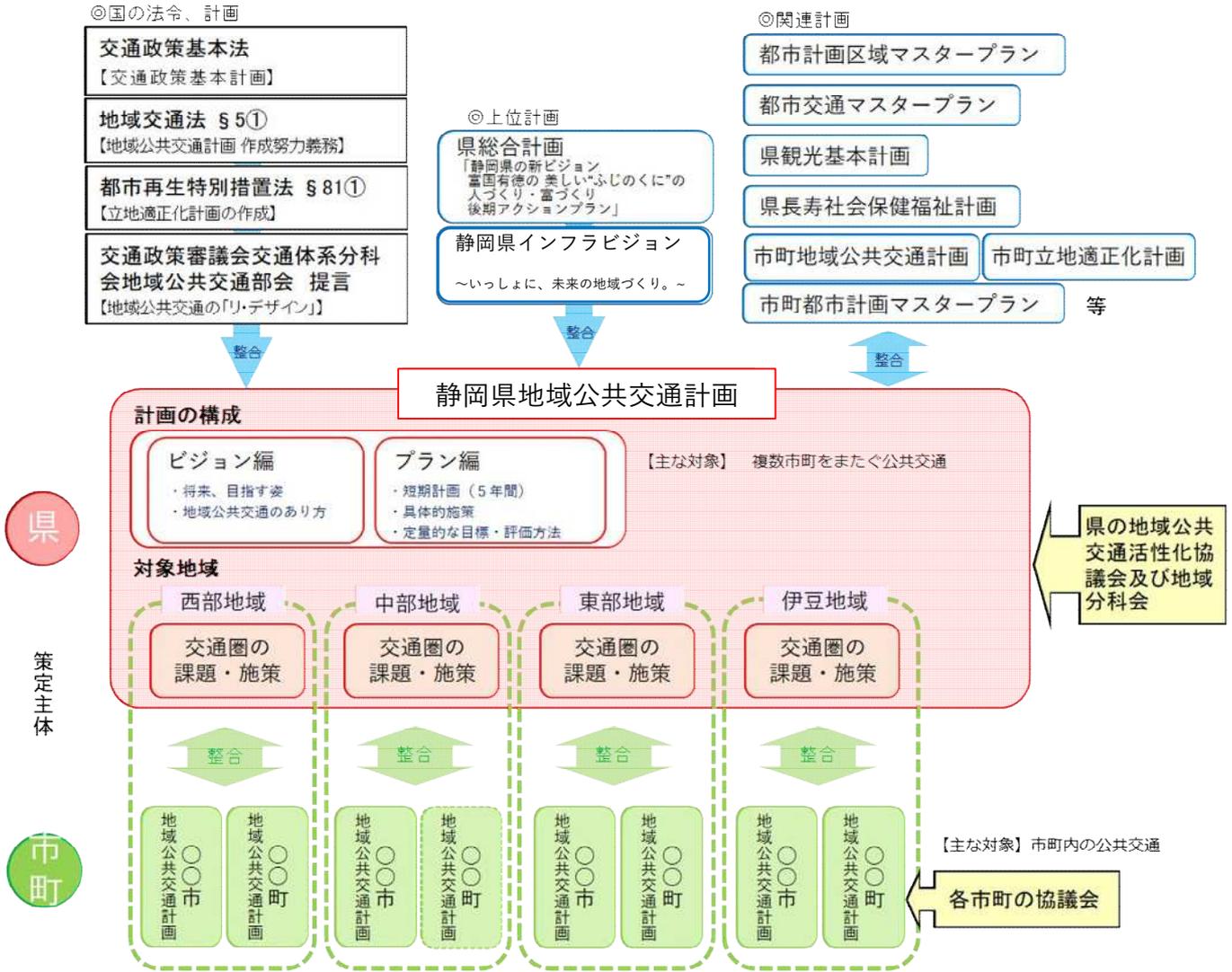


図 0-3 本計画の位置付け

第5節 上位関連計画

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

<p>交通政策 基本法</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 2013年12月施行。 • 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、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。 • 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。
<p>交通政策 基本計画</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 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。 • 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。 • 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。
<p>地域交通法※</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 2007年10月施行。 • 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。 • 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。 • 2023年10月施行の改正法では、あらゆる政策ツールを最大限活用し、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通への「リ・デザイン」（再構築）を加速化するための項目が創設・拡充されました。
<p>都市再生 特別措置法</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 2002年6月施行。 • 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。 • 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。
<p>地域公共交通 の「リ・デザイン」</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 2022年8月公表。 • 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。

※「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の略称

② 県の上位計画

<p>県総合計画</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 2018年3月策定。 • 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年間の具体的な取組を示す「基本計画」で構成。 • 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。
<p>静岡県 インフラビジョン</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 2018年3月策定。 • 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。 • 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。

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"> • 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。 • なお、マスタープランは概ね5年ごとに策定しています。
<p>都市交通 マスタープラン</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 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。
<p>県観光 基本計画</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 2022年3月策定。 • 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、ウィズ・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。
<p>県長寿社会 保健福祉計画</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 2021年3月策定。 • 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、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。

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"> • 2023年3月策定。 • 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。 • 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、2022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。
<p>市町地域公共 交通計画</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 「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。 • 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。 • 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。(2023年12月末時点)
<p>市町立地 適正化計画</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 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。 • 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。 • 本県においては、21の市町において作成済みとなっています。(2023年12月末時点)
<p>市町都市計画 マスタープラン</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 都市計画マスタープランは、長期的視点にたった都市の将来像を明確にし、その実現にむけての大きな道筋を明らかにするものであり、様々な社会構造変化、自然災害リスクの中、持続可能で活力ある地域づくりをすすめるために果たすべき役割が増えています。 • 市町都市計画マスタープランでは、市町の区域を対象とし、より地域に密着した見地から、その創意工夫の下に市町の定める都市計画の方針を定めるものであり、本県においては、都市計画区域を有する32市町のうち、30の市町において作成済みとなっています。(2023年12月末時点)

※「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の略称

コラム 1

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、ということをつめた概念のことです。

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など、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。
- 小田急電鉄では、子ども運賃の低価格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。

出所：東京メトロHP

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

業務形態(イメージ)

テレワーク

リモートワーク

在宅勤務

ワーケーション

出張

出張先での勤務

フレックスタイム

通勤時間の変更

通勤時間短縮

出所：国土の長期ビジョン「持続上りまど利」、国土の長期ビジョン専門委員会（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、海外では利用日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。

	事業名称	特徴性
多様な働き方のための運賃制度事例(海外)	ハムター定期	Half-rim Season Ticket
	コロンバール	Commuter 20
	National rail(英国)	Flexi Season Ticket
ワーケーション、快適通勤のための車両(日本)	東日本旅客鉄道	TRAIN DESK
	東武旅客鉄道	5 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）

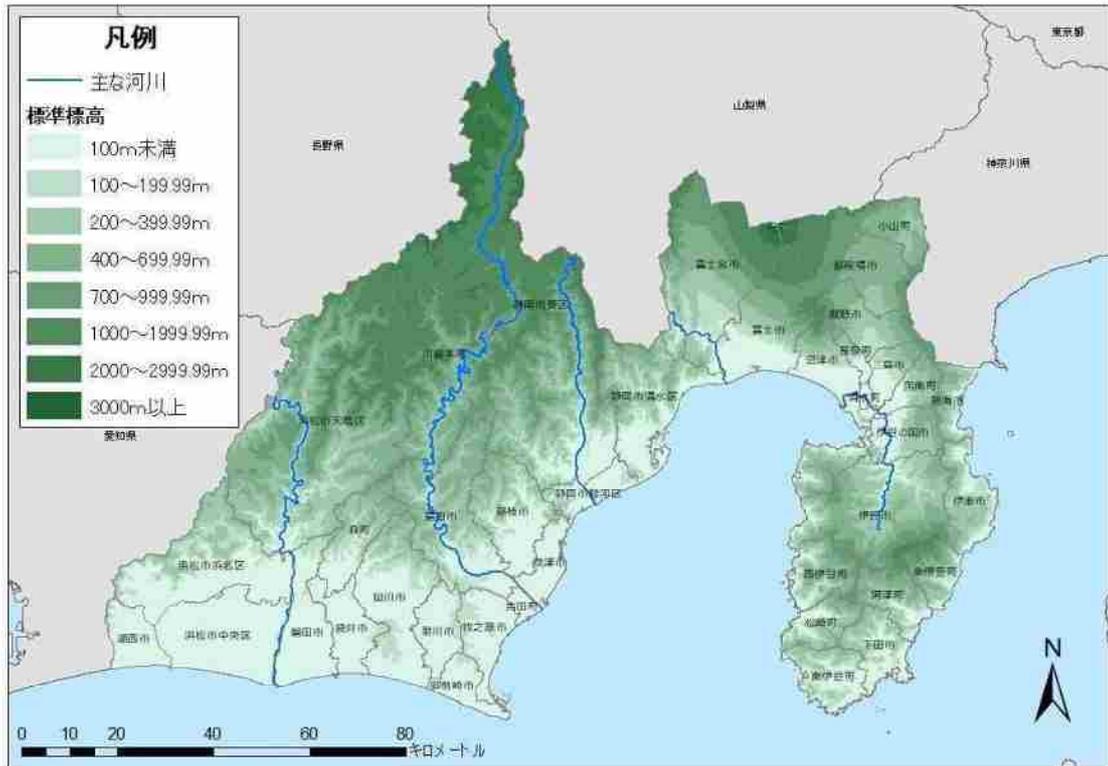
▲QoLの向上に関する交通サービスのイメージ

第1章 | 地域の現状等

第1節 地勢・地理

本県の地形は、山間地が多く変化に富んでおり、県の北側は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

第2節 社会状況

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、2020年の30%が2045年には39%となるなど、今後も増加を続ける見込みとなっています。

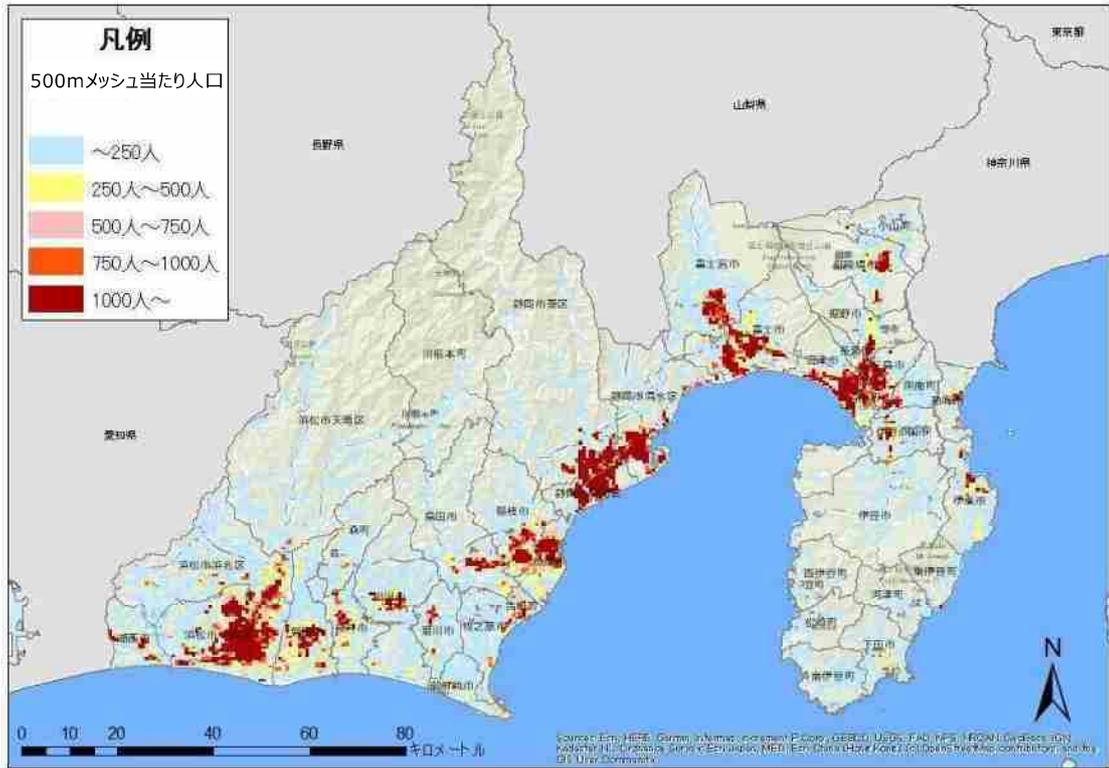
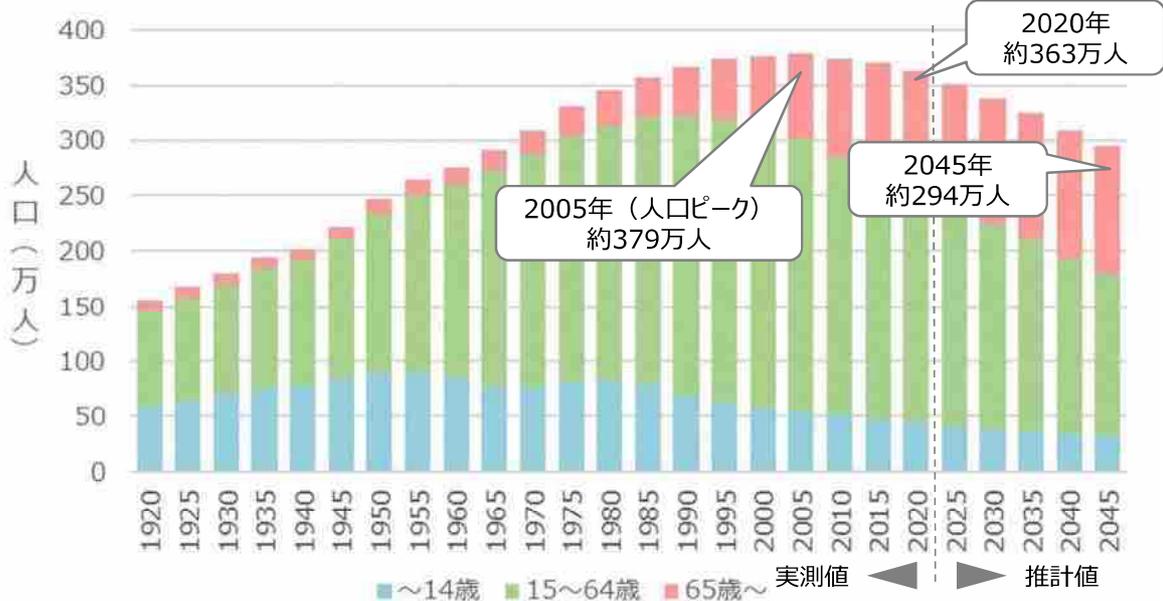


図 1-2 人口の分布状況 出典：令和2年国勢調査（総務省）



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）

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。

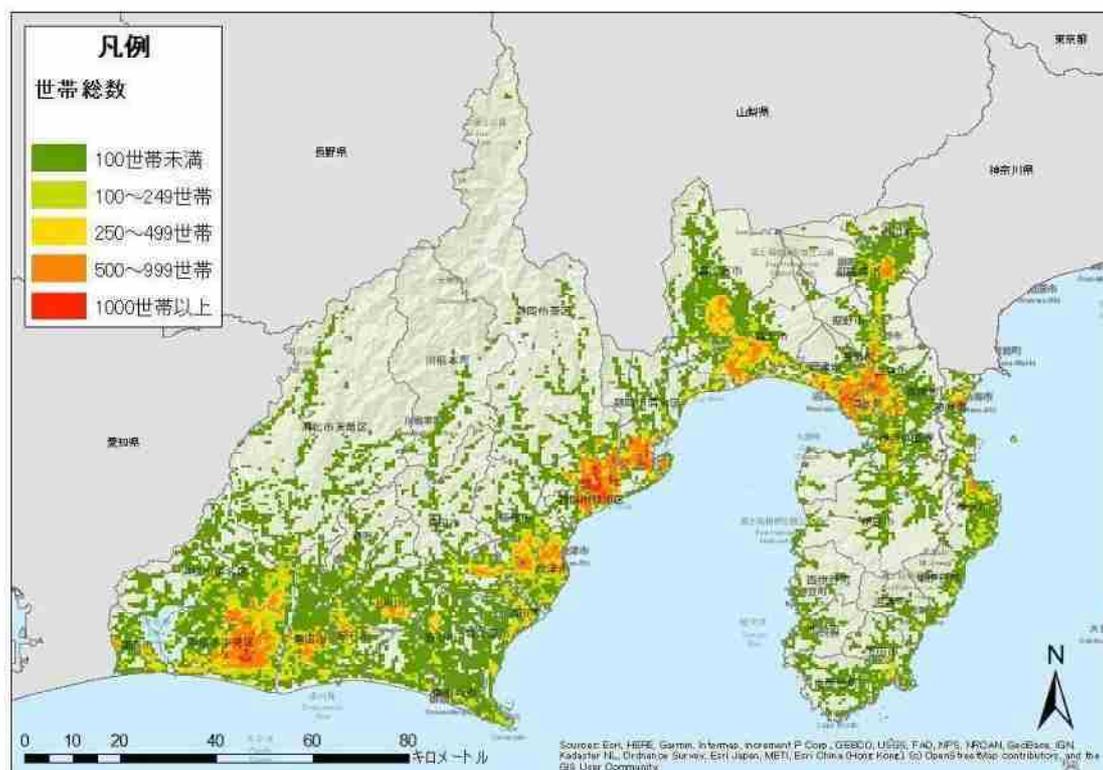


図 1-6 世帯の分布状況 出典：令和2年国勢調査（総務省）



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県をまたぐ公共交通ネットワークの状況

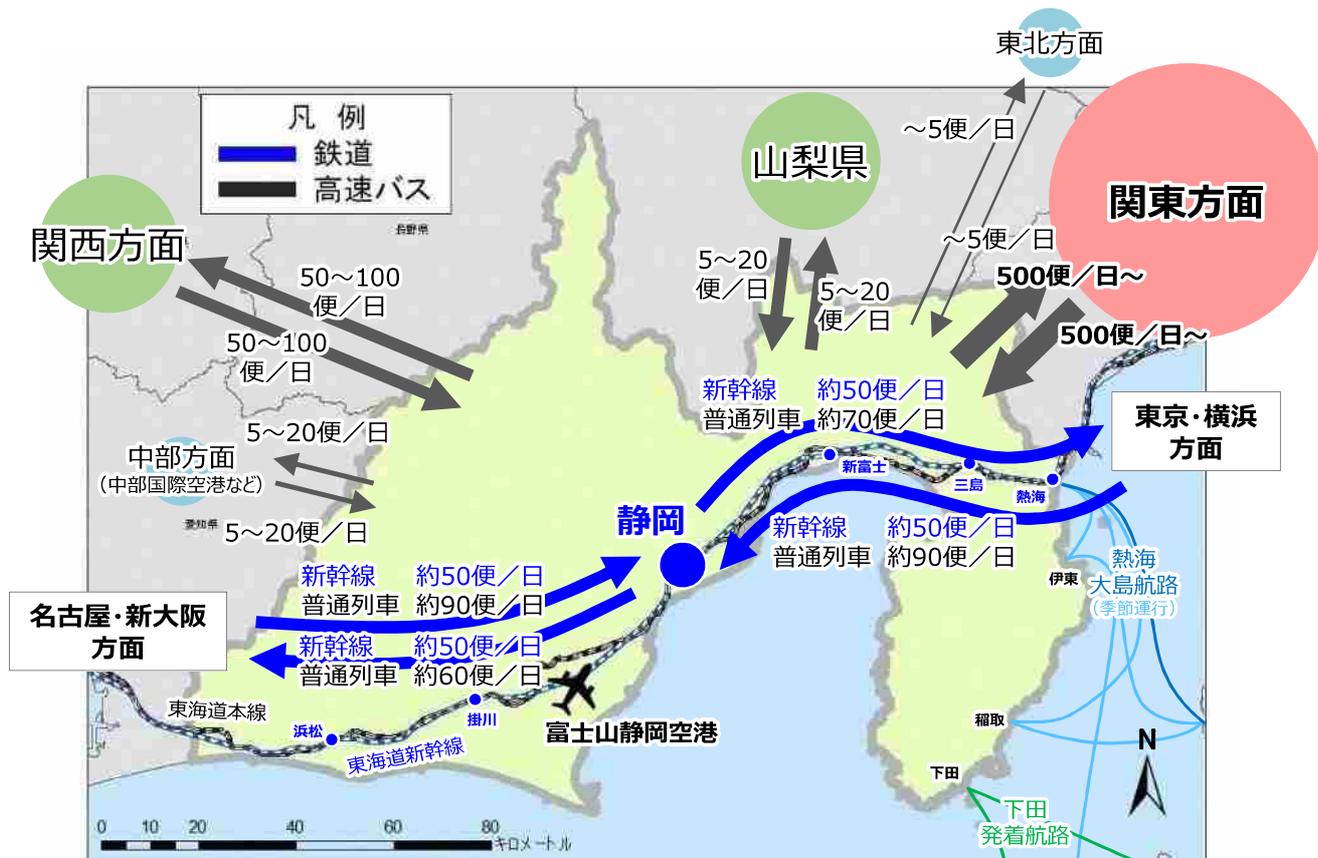
鉄道や高速バス、空路、航路が、県をまたぐ広域的な公共交通ネットワークとして機能しています。

鉄道は、JR東海により東海道新幹線（東京～新大阪）が運行されており、県内では熱海、三島、新富士、静岡、掛川、浜松の6つの駅に停車するほか、東海道本線は、JR東日本、JR東海、JR西日本の3社により、東京～神戸を結んでいます。

高速バスは、北は宮城県、西は兵庫県まで多くの路線が運行されており、中でも神奈川県や東京都をはじめとする関東方面へ発着する路線が多くなっているほか、静岡県内においても、御殿場～浜松間や静岡空港と静岡駅等を結ぶ路線が運行されています。

空路は、国内線7路線が運行されており、札幌や出雲、九州・沖縄方面へ就航しているほか、国際線はソウル発着の1路線が就航されています。

航路は、熱海港と伊豆大島を結ぶ熱海大島航路や、下田港を発着する下田発着航路が運行されています。



出典：バス比較ナビ (<https://www.bushikaku.net/area/shizuoka/>) をもとに作成

図 1-8 県をまたぐ広域的な公共交通ネットワークの状況

表 1-1 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
東海旅客鉄道	東海道新幹線	東京～新大阪 (熱海～浜松)	552.6 (152.5)
	東海道本線	東京～神戸 (熱海～新所原)	589.5 (177.8)

※営業キロは東海旅客鉄道ホームページ、Yahoo!路線情報をもとに記載、括弧内は県内区間

表 1-2 航路の概要

航路	運行会社	航路	運行本数	備考
熱海大島航路	東海汽船	熱海→伊豆大島	1本/日 (特定日は2本)	季節により、伊東、稲取、神津島を経由する航路を運行
		伊豆大島→熱海	1本/日 (特定日は2本)	
下田発着航路	神新汽船	下田→利島→新島→式根島→神津島→下田	1本/日	
		下田→神津島→式根島→新島→利島→下田	1本/日	

出典：東海汽船ホームページ

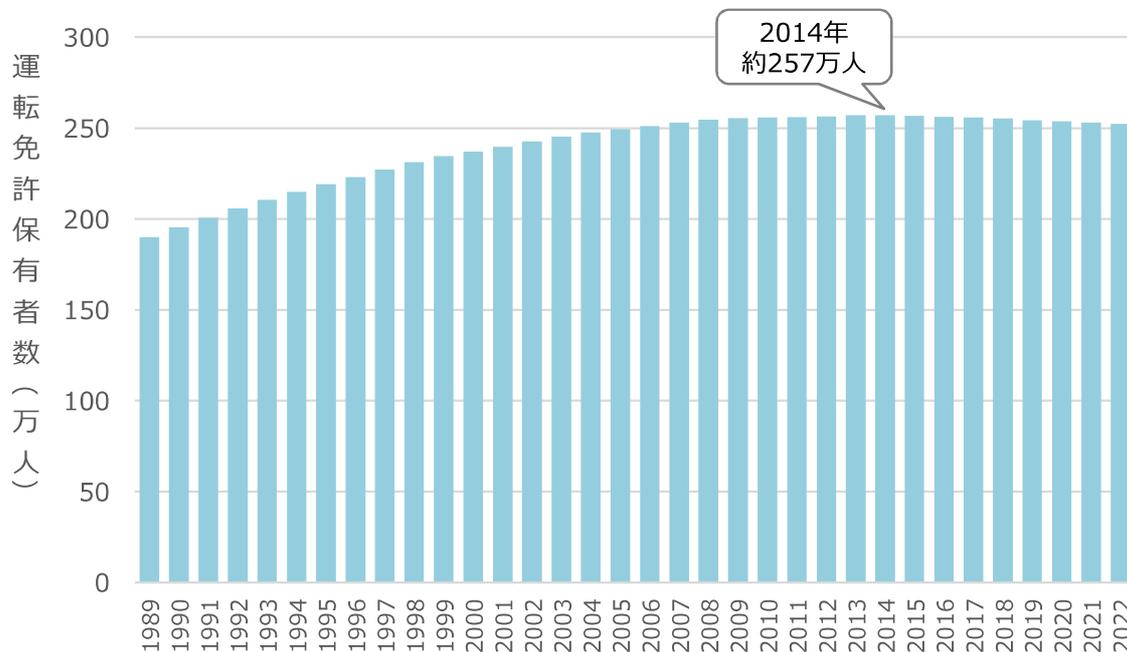
表 1-3 富士山静岡空港の発着便概要

	空路	運行会社	出発地	到着地	運行本数	備考	
国内線	札幌（新千歳）	FDA・日本航空、全日本空輸	富士山静岡空港	新千歳空港	2本/日	全日本空輸は4/28～5/7、7/1～10/28の期間のみ運航	
		FDA・日本航空、全日本空輸	新千歳空港	富士山静岡空港	2本/日	全日本空輸は4/28～5/7、7/1～10/28の期間のみ運航	
	札幌（丘珠）	FDA・日本航空	富士山静岡空港	丘珠空港	1本/日	夏ダイヤのみ運航	
		FDA・日本航空	丘珠空港	富士山静岡空港	1本/日	夏ダイヤのみ運航	
	出雲	FDA・日本航空	富士山静岡空港	出雲空港	1本/日		
		FDA・日本航空	出雲空港	富士山静岡空港	1本/日		
	福岡	FDA・日本航空	富士山静岡空港	福岡空港	4本/日		
		FDA・日本航空	福岡空港	富士山静岡空港	4本/日		
	熊本	FDA・日本航空	富士山静岡空港	阿蘇くまもと空港	1本/日		
		FDA・日本航空	阿蘇くまもと空港	富士山静岡空港	1本/日		
	鹿児島	FDA・日本航空	富士山静岡空港	鹿児島空港	1本/日		
		FDA・日本航空	鹿児島空港	富士山静岡空港	1本/日		
	沖縄	全日本空輸	富士山静岡空港	那覇空港	1本/日	4/28～5/7、7/1～10/28の期間のみ運航	
		全日本空輸	那覇空港	富士山静岡空港	1本/日	4/28～5/7、7/1～10/28の期間のみ運航	
	国際線	ソウル	チェジュ航空	富士山静岡空港	ソウル	1本/日	
			チェジュ航空	ソウル	富士山静岡空港	1本/日	

出典：富士山静岡空港ホームページ

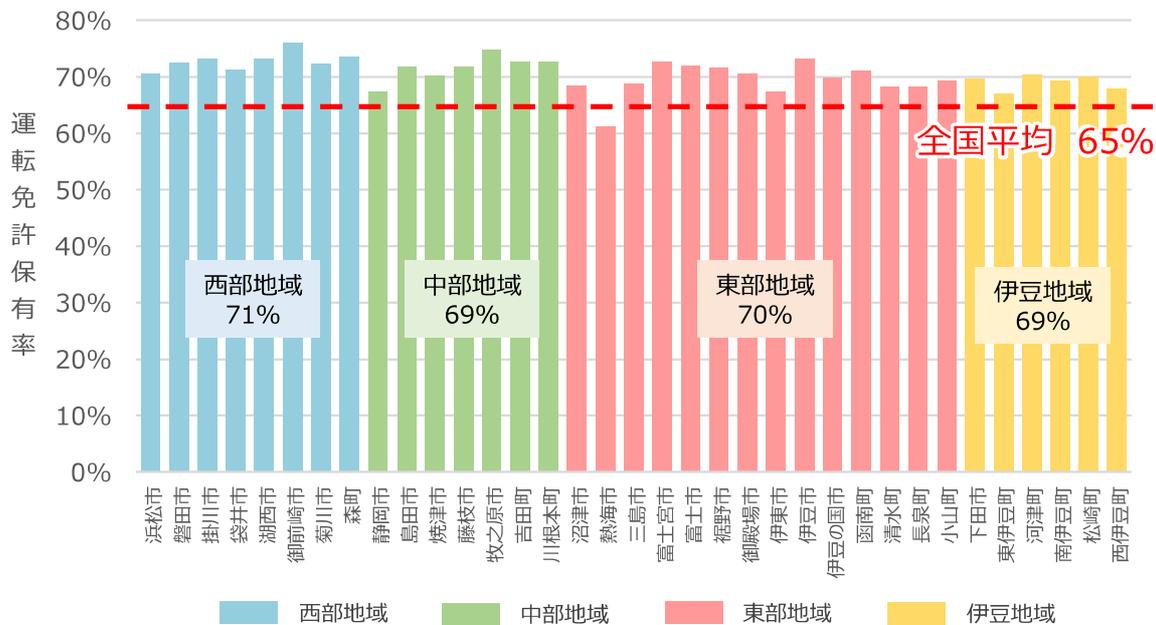
⑤ 運転免許の保有・返納状況

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率を地域別にみると、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。どの地域も全国平均より若干高くなっています。



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 1-9 運転免許保有者数の推移

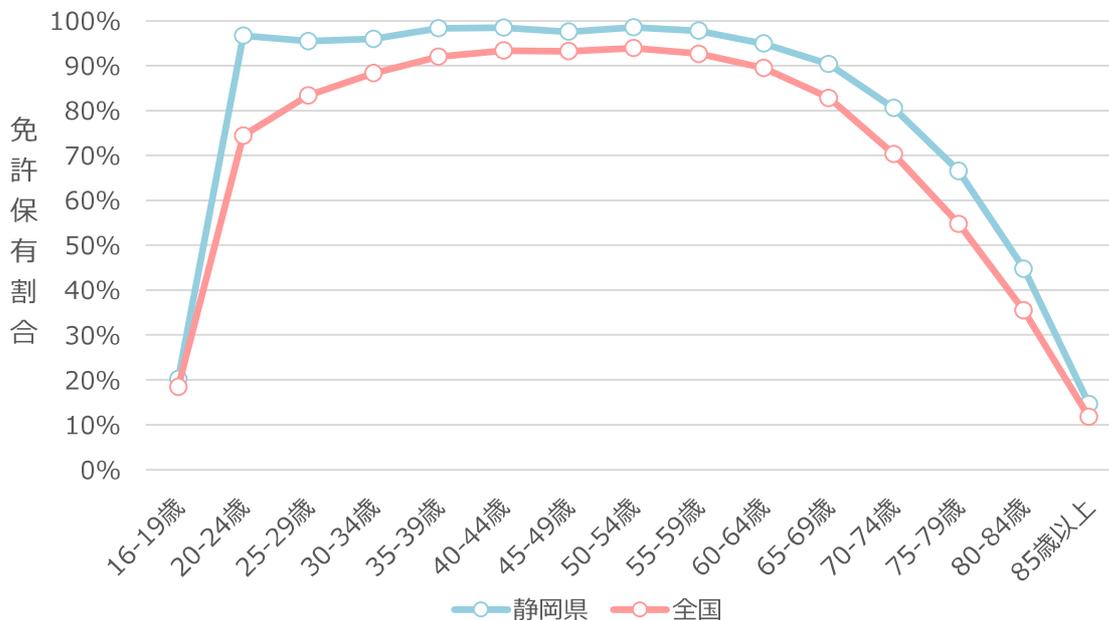


出典：令和3年版静岡県交通年鑑（静岡県警）

図 1-10 市町別運転免許の保有率

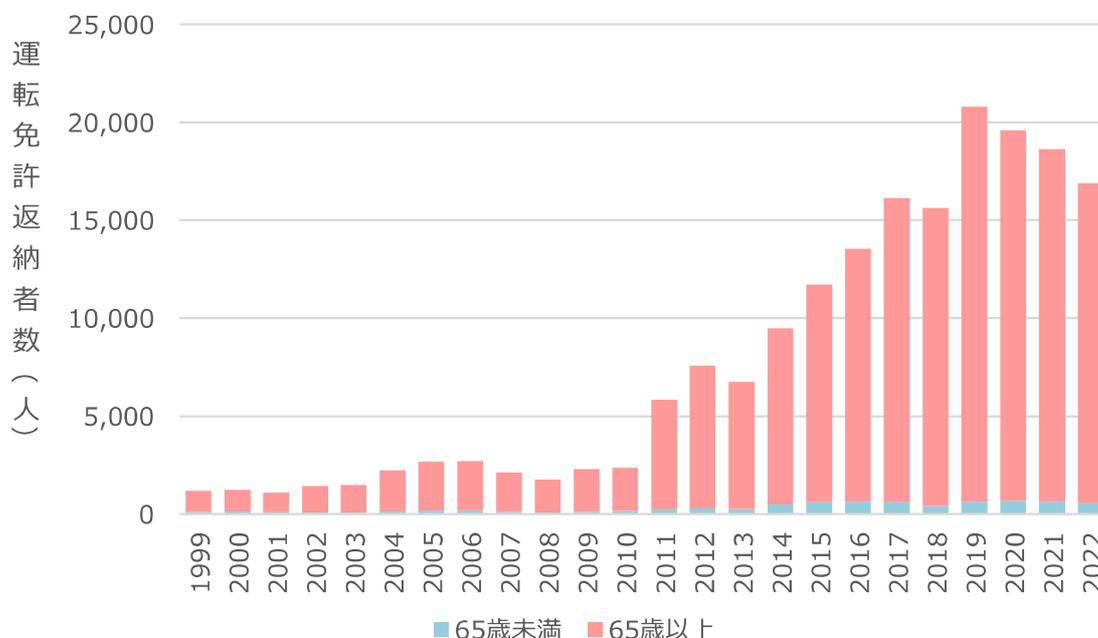
2022年における運転免許保有率は、全国値と比べて全世代で高くなっています。全国値には、鉄道が発達した首都圏等も含まれるものの、特に20-24歳代では全国値よりも20ポイント以上高くなっています。

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）

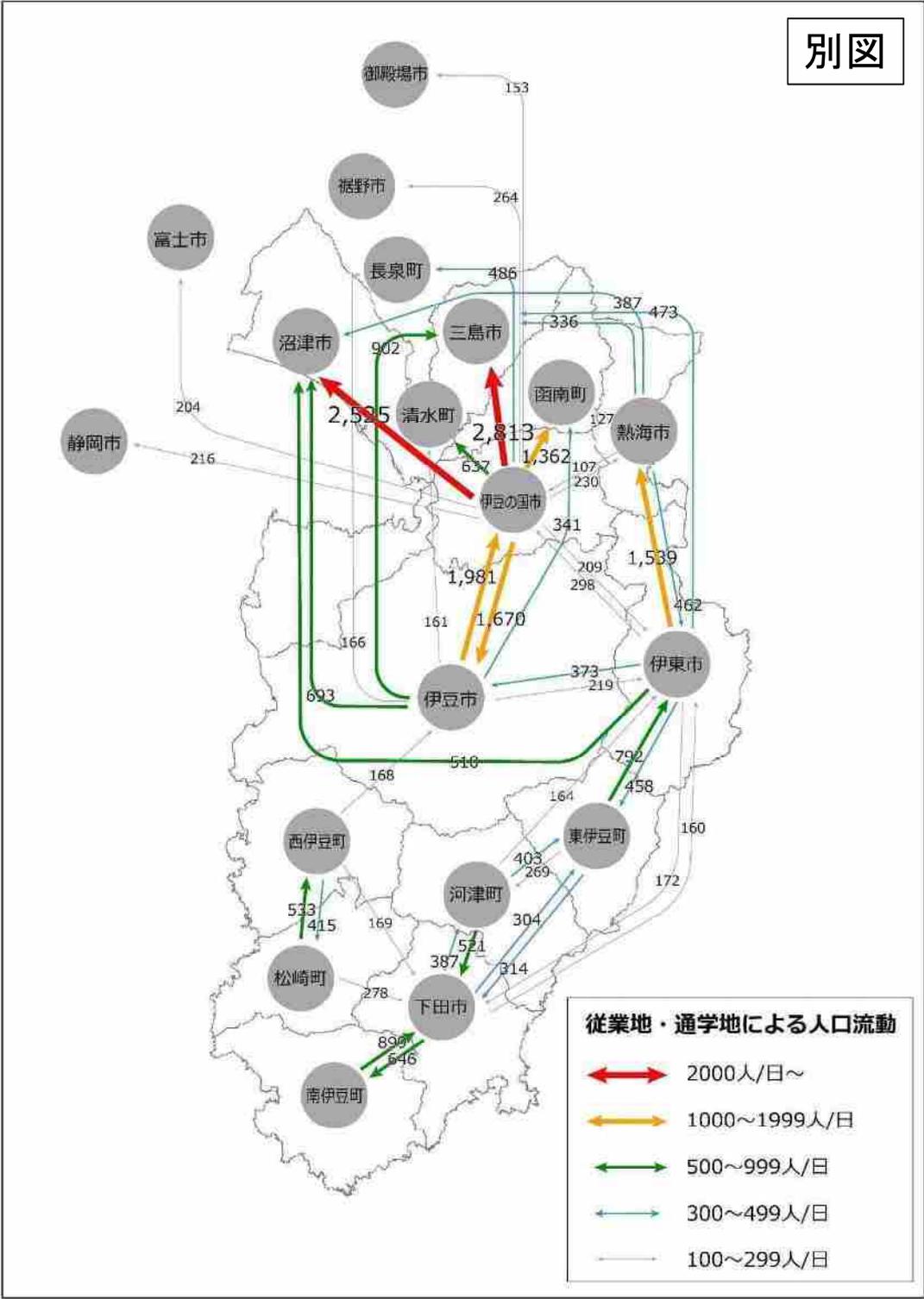
図 1-11 年齢階級別運転免許保有割合



出典：令和3年版静岡県交通年鑑（静岡県警）

図 1-12 運転免許返納者数の推移

別図



出典：令和2年国勢調査（総務省）

図 1-14伊豆地域（伊豆の国市以南）における通勤・通学流動

県内の市町と県外の移動状況を見ると、浜松市、湖西市と愛知県の結びつきが特に強く、4,000人／日以上となるほか、静岡市から関東地方へ向かう動きや、神奈川県から熱海市へ向かう動きも2,000人／日以上と多くなっています。

その他、浜松市、富士市、沼津市、三島市から関東地方へ向かう動きが1,000人／日以上見られるほか、東部地域の各市町と神奈川県で500～2,000人／日程度の動きが見られます。

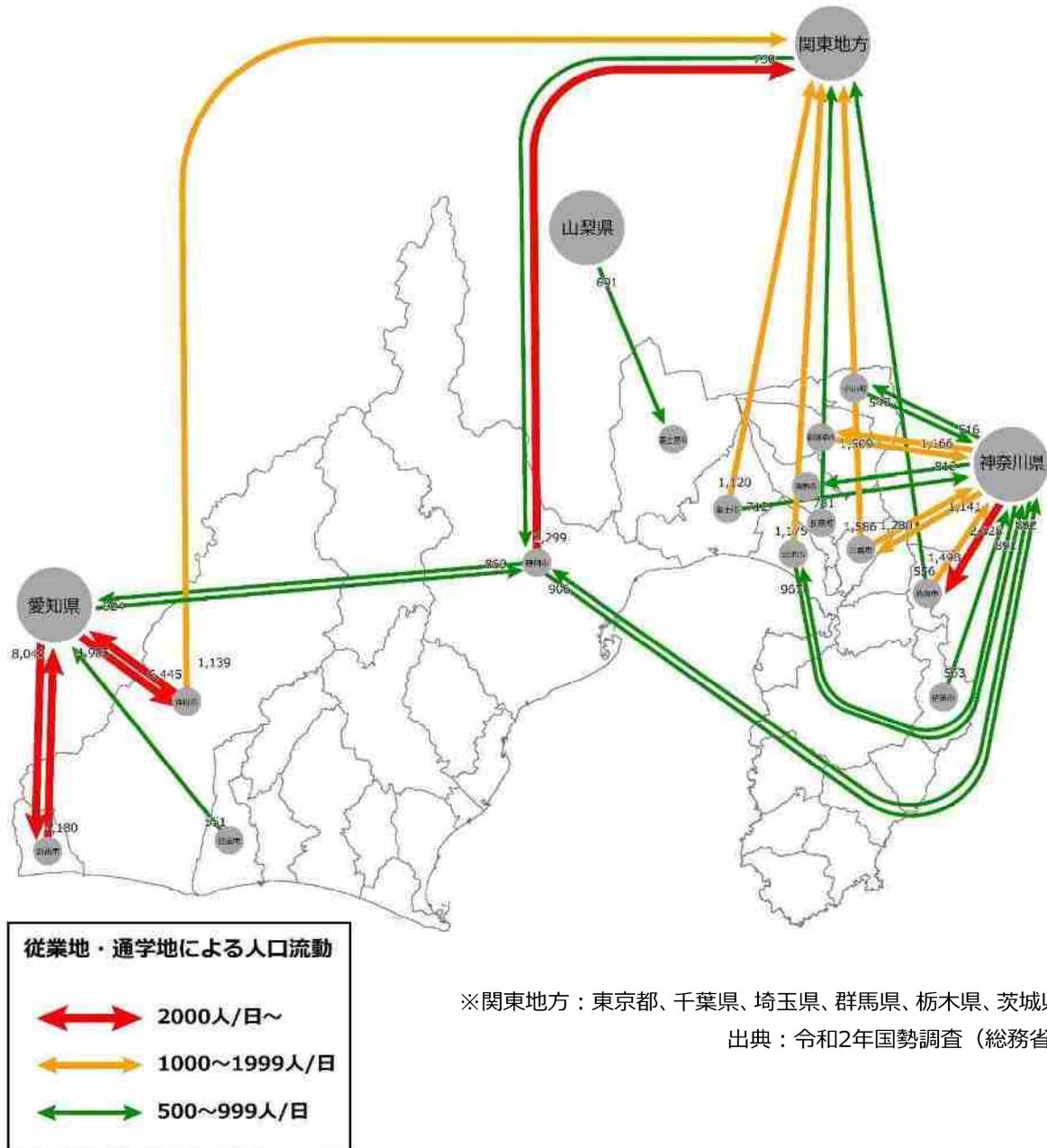


図 1-15 静岡県内～県外における通勤・通学流動

⑦ 観光交流客数等

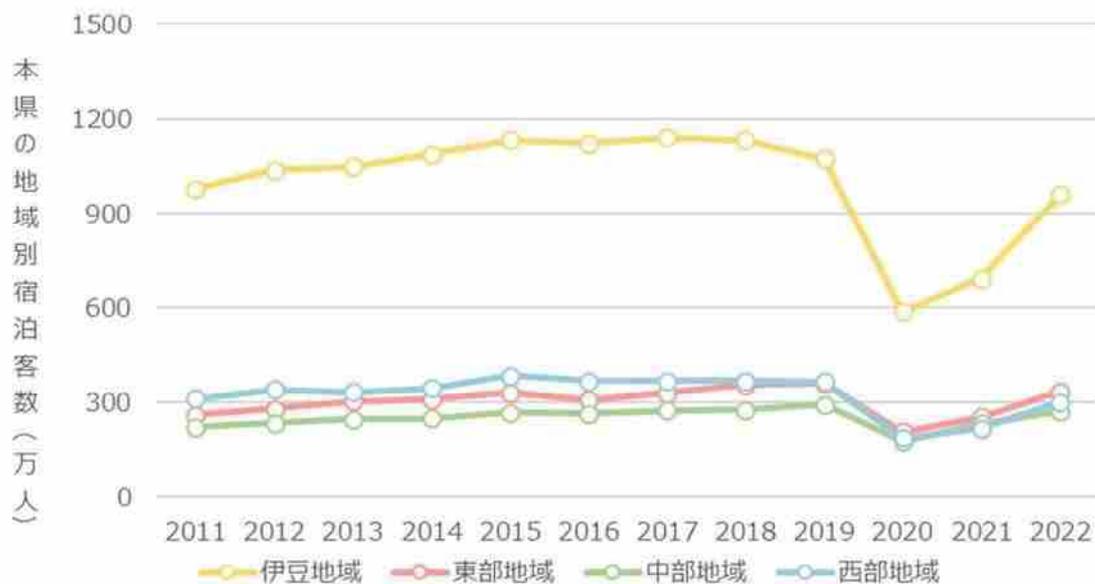
本県の観光交流客数は、伊豆地域と東部地域で約6割を占めています。2011年以降の推移をみると、2017年をピークに微減に転じ、2020年は新型コロナウイルス感染症拡大に伴う人流抑制などの影響により大きく減少していましたが、2021年以降は増加に転じています。

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たのに対し、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した。



出典：各年静岡県観光交流の動向（静岡県観光政策課）

図 1-16 静岡県内の観光客交流客数の推移



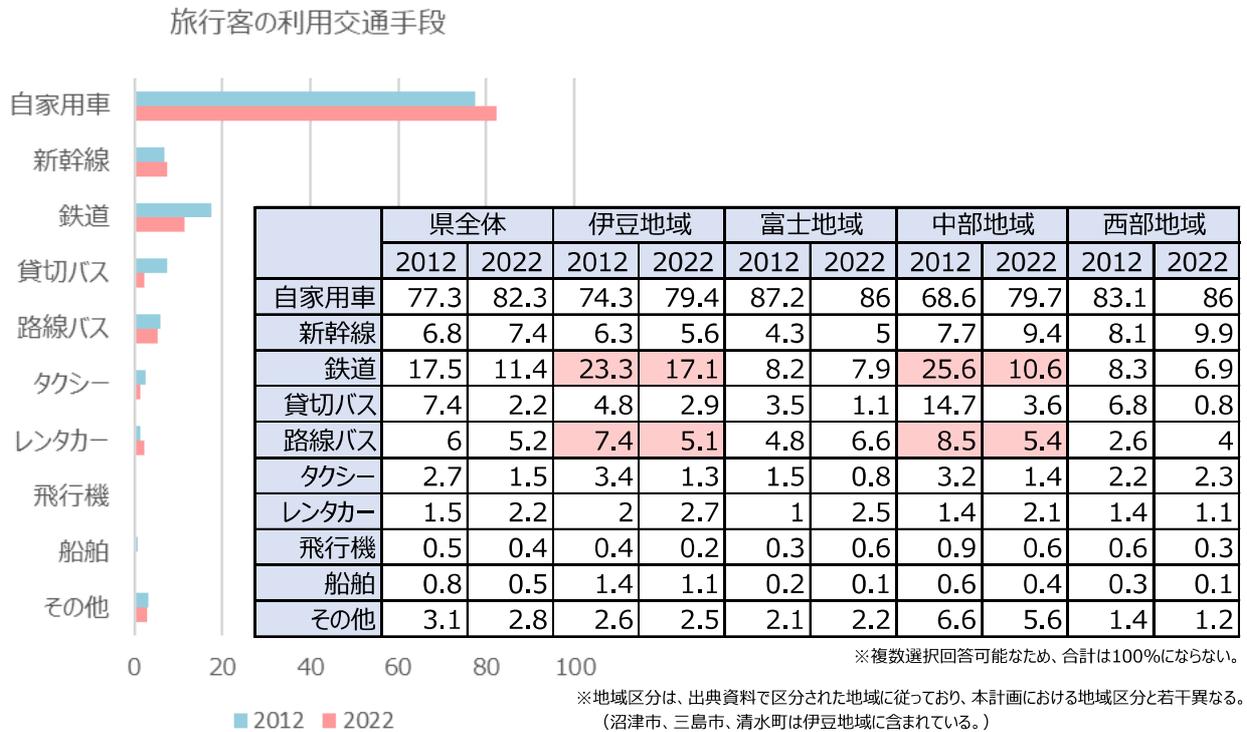
出典：各年静岡県観光交流の動向（静岡県観光政策課）

図 1-17 静岡県内の地域別宿泊客数の推移

旅行客の利用交通手段は、2012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、どの地域で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、富士地域、西部地域と比較して、若干高くなっています。

なお、外国人延宿泊者数は、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。



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 1-18 旅行客の利用交通手段



出典：宿泊旅行統計調査報告（国土交通省 観光庁）

図 1-19 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、ソフト・ハードを含めた渋滞対策の推進により、2012年から2023年までの間に24箇所が削除（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 1-4 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

2023年6月27日時点の主要渋滞箇所の内訳

地域	伊豆	東部	中部	西部
箇所数	43	82	80	95

※伊豆・東部で重複あり

出典：静岡県道路交通渋滞対策推進協議会HP

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2022年には18,678件となりました。県民人口に照らせば、年間で1,000人当たり約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4年版交通年鑑（静岡県警）

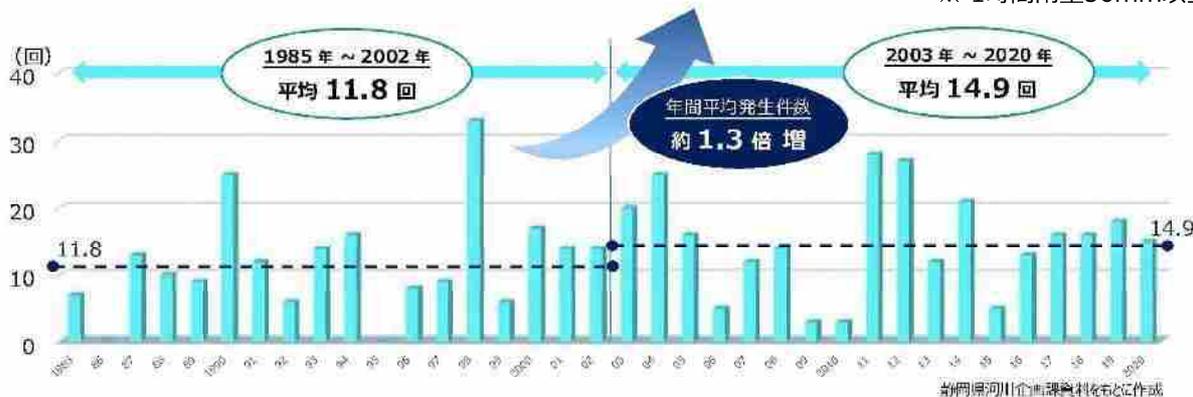
図 1-20 県内事故発生件数の推移

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）

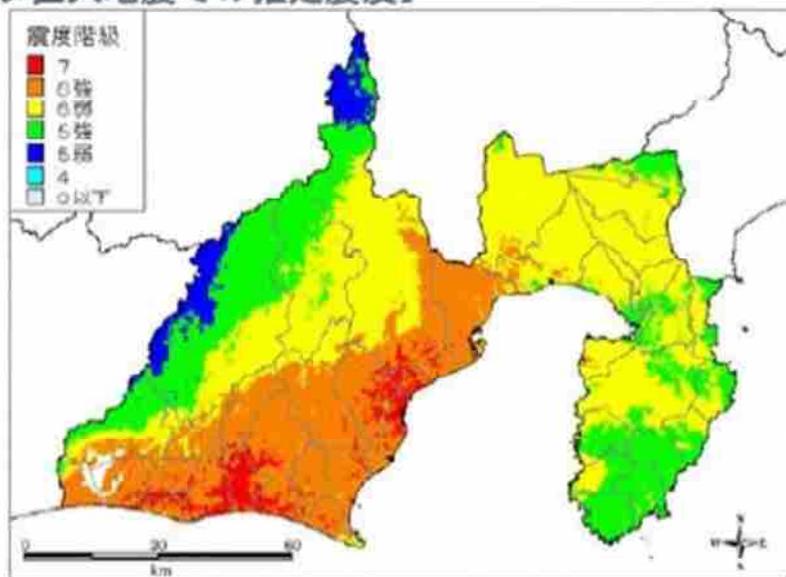
図 1-21 短時間強雨の年間発生回数



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 1-22 土砂災害の発生件数（近年10年間）

【南海トラフ巨大地震での推定震度】



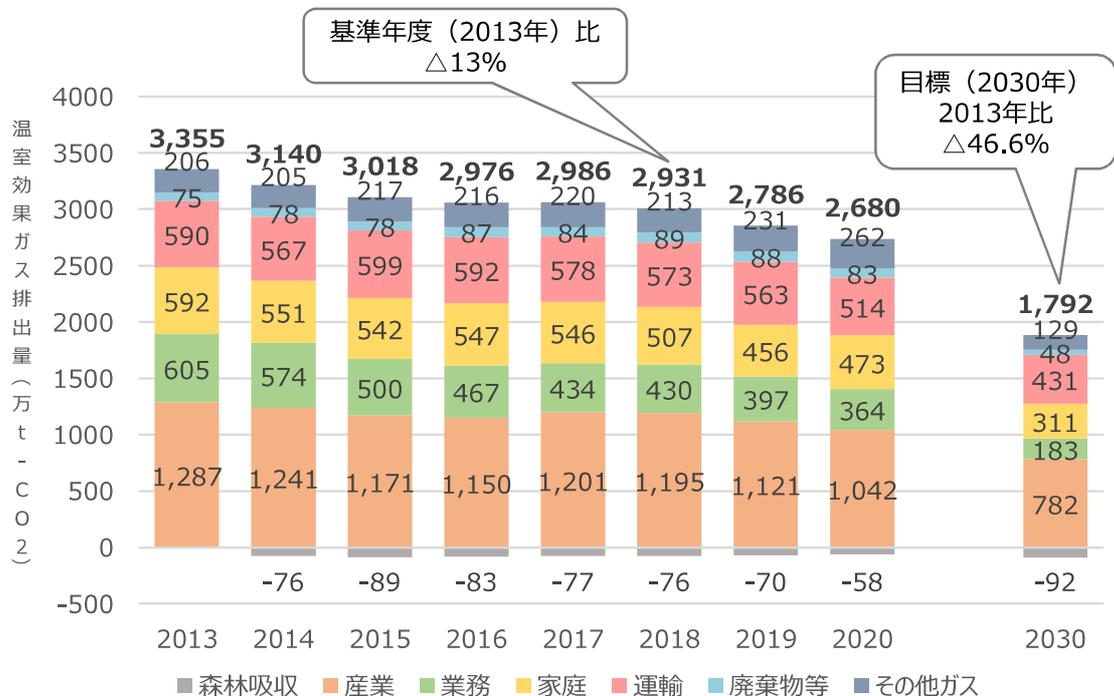
出典：静岡県第4次地震被害想定（静岡県危機政策課）

図 1-23 南海トラフ地震

⑪ CO2発生状況

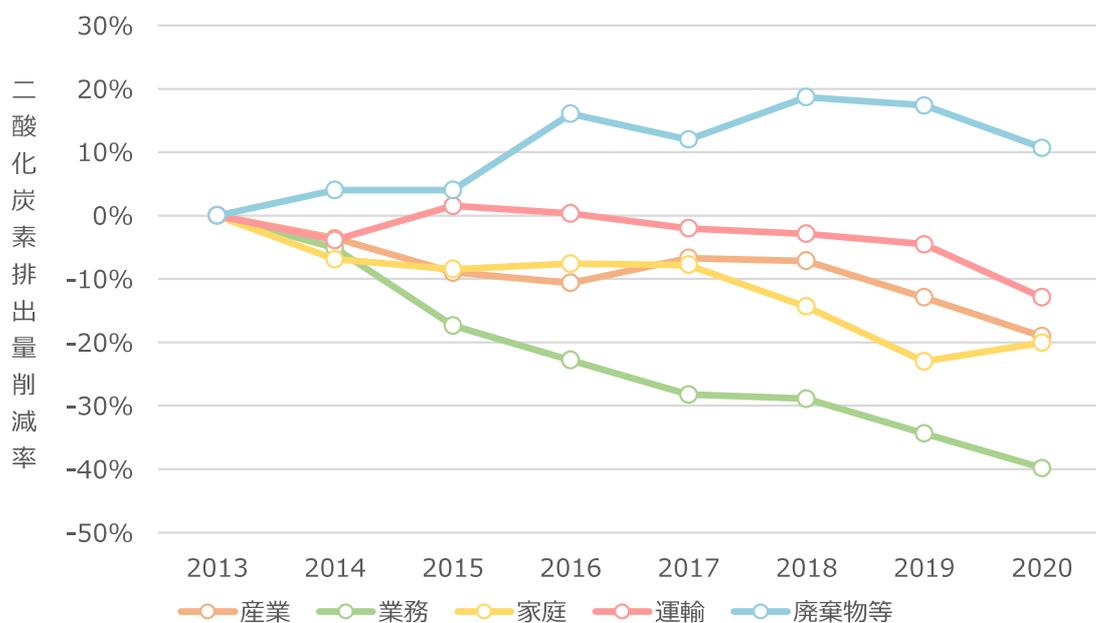
県内の温室効果ガス排出量は、基準年度の2013年度から目標年度の2030年度までに46.6%削減することを目標に設定していますが、2018年度（新型コロナウイルス感染症発生前）の排出量は2,931万トン、2013年度からの削減率は13%にとどまっています。

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。



出典：2022年度の温室効果ガス排出状況（静岡県環境政策課）

図 1-24 県内温室効果ガス排出量の推移



出典：2022年度の温室効果ガス排出状況（静岡県環境政策課）

図 1-25 二酸化炭素排出量の部門別削減率の推移

第3節 地域の現状等のポイント

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 1-5 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"> 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 65歳以上の人口割合は今後も増加する見込み 高齢化率は約30%と全国平均と同程度で進行 世帯数は2020年をピークに今後減少する見込み
④県をまたぐ交通ネットワークの状況	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道は東海道新幹線、東海道本線が県内を横断しており、新幹線は6駅に停車 高速バスは北は宮城県、西は兵庫県まで運行され、特に神奈川県や東京都をはじめとする関東地方へ発着する路線が多い 空路は国内線7路線、国際線1路線が就航 航路は熱海大島航路や、下田港を発着する下田発着航路が運行
⑤運転免許の保有・返納状況	<ul style="list-style-type: none"> 運転免許の保有者数は2014年をピークにゆるやかに減少傾向 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 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
⑥移動特性	<ul style="list-style-type: none"> 県内の移動状況は、浜松～磐田間や藤枝・焼津→静岡、藤枝～焼津、富士宮～富士で10,000人/日以上以上の流動 東部地域では3,000～10,000人/日程度の動きが各市町間でみられる 県内市町と県外の移動状況は、浜松・湖西～愛知県や静岡→関東、神奈川→熱海で2,000人/日以上以上の流動 主に東部地域の市町を中心に、神奈川をはじめ関東地方との流動が多い
⑦観光交流客数等	<ul style="list-style-type: none"> 2017年頃までは観光交流客数、宿泊者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 県全体に占める伊豆地域と東部地域の観光交流客数は約6割、伊豆地域の宿泊者数は他の地域の3倍弱で推移 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 外国人延宿泊者数は2009年からの10年間で6～7倍に増加（コロナ禍前）
⑧交通渋滞の発生	<ul style="list-style-type: none"> 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
⑨交通事故の発生	<ul style="list-style-type: none"> 県内の人身事故発生件数は減少傾向、直近の2022年には18,678件発生 県民人口に照らせば、年間で1,000人当たり約5件の人身事故が発生 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
⑩災害の激甚化・頻発化	<ul style="list-style-type: none"> 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 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
⑪CO2発生状況	<ul style="list-style-type: none"> 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 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%

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東海道本線が、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。その他、熱海～初島や清水～土肥を結ぶフェリーが運行されています。

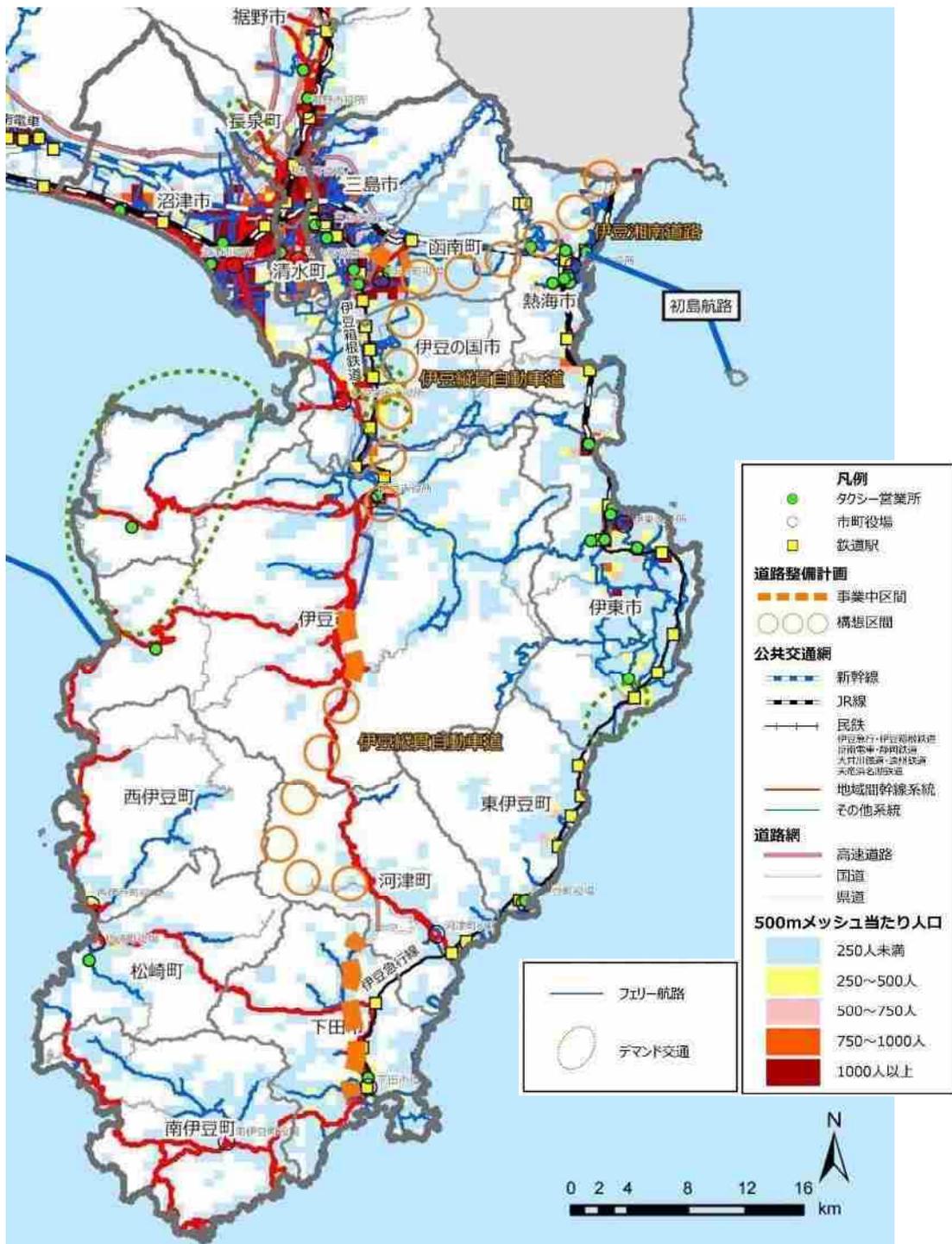


図 2-1 地域公共交通の概要（伊豆地域）

② 東部地域

新幹線及びJR東海道本線が東西を横断するほか、三島駅から伊豆箱根鉄道駿豆線、沼津駅からJR御殿場線、吉原駅から岳南鉄道線、富士駅からJR身延線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）の乗継には時間を要します。

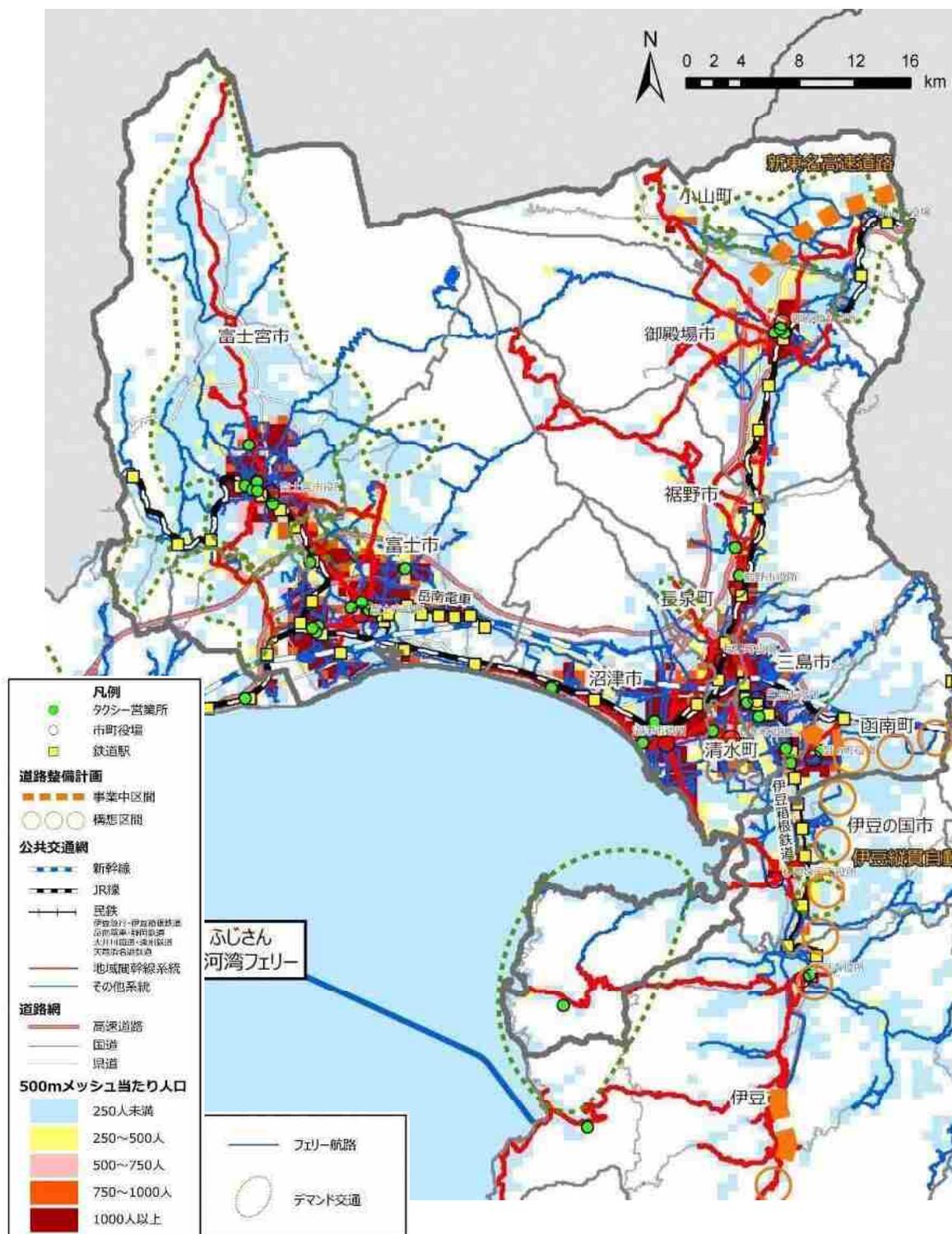


図 2-2 地域公共交通の概要（東部地域）

③ 中部地域

新幹線及びJR東海道本線が東西を横断するほか、静岡市内を東西に静岡鉄道が、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。また、静岡市中心部にはタクシー営業所が多数存在しています。その他、清水～土肥を結ぶフェリーが運行されています。

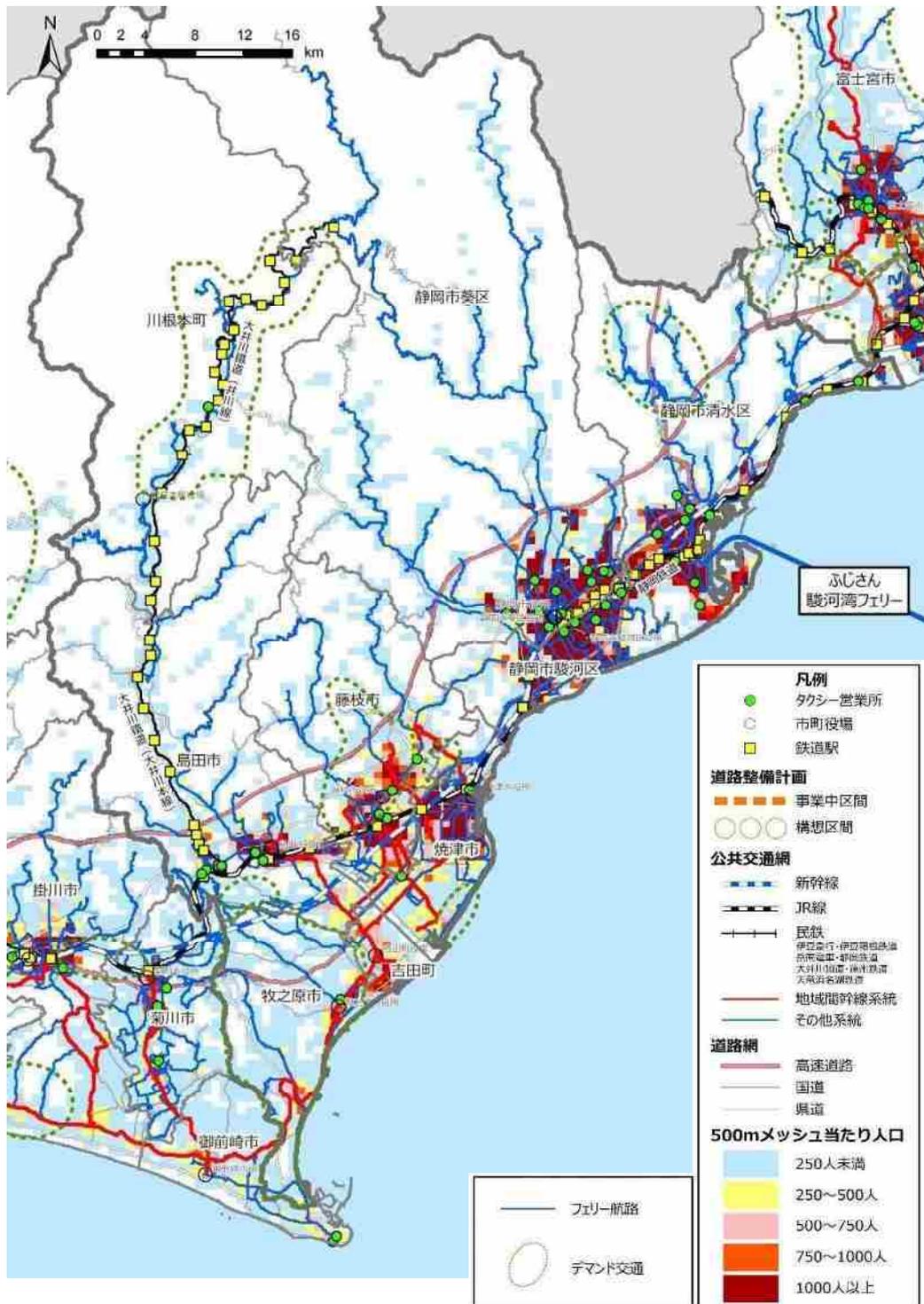


図 2-3 地域公共交通の概要（中部地域）

④ 西部地域

新幹線及びJR東海道本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岸を経由して新所原駅までを結ぶ天竜浜名湖鉄道が運行されています。また、愛知県から浜松市北部を経由して長野県までJR飯田線が運行されています。

また、鉄道駅から路線バスが放射状に運行しています。

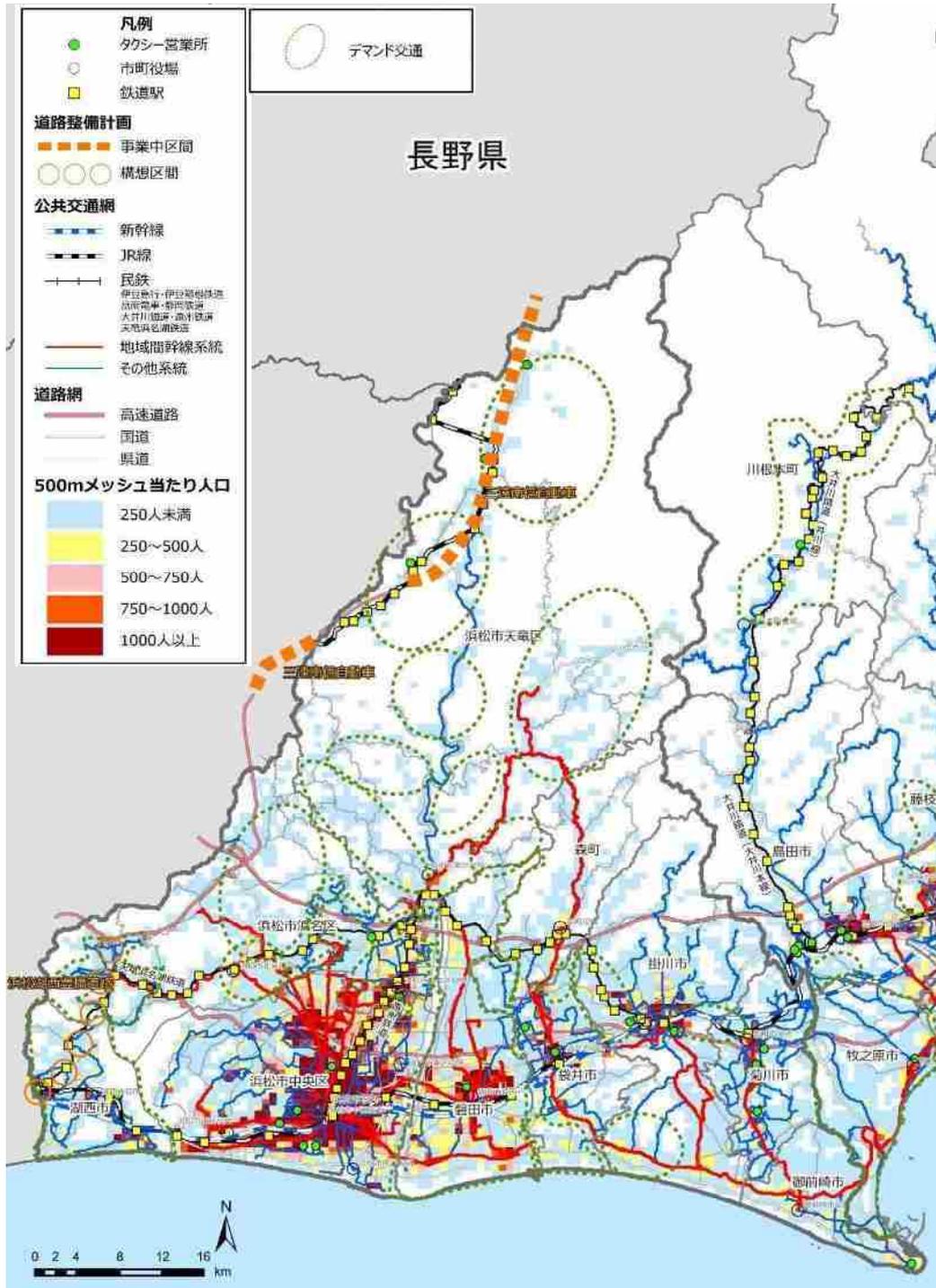


図 2-4 地域公共交通の概要（西部地域）

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4路線※、民鉄7社8路線が運行されています。
 なお、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。

※東海道新幹線、東海道本線は除く（第1章にて別途整理）

表 2-1 静岡県における鉄道の運行概要（2023年12月時点）

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	—
	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	—
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	岳南鉄道線	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	鐵道線	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

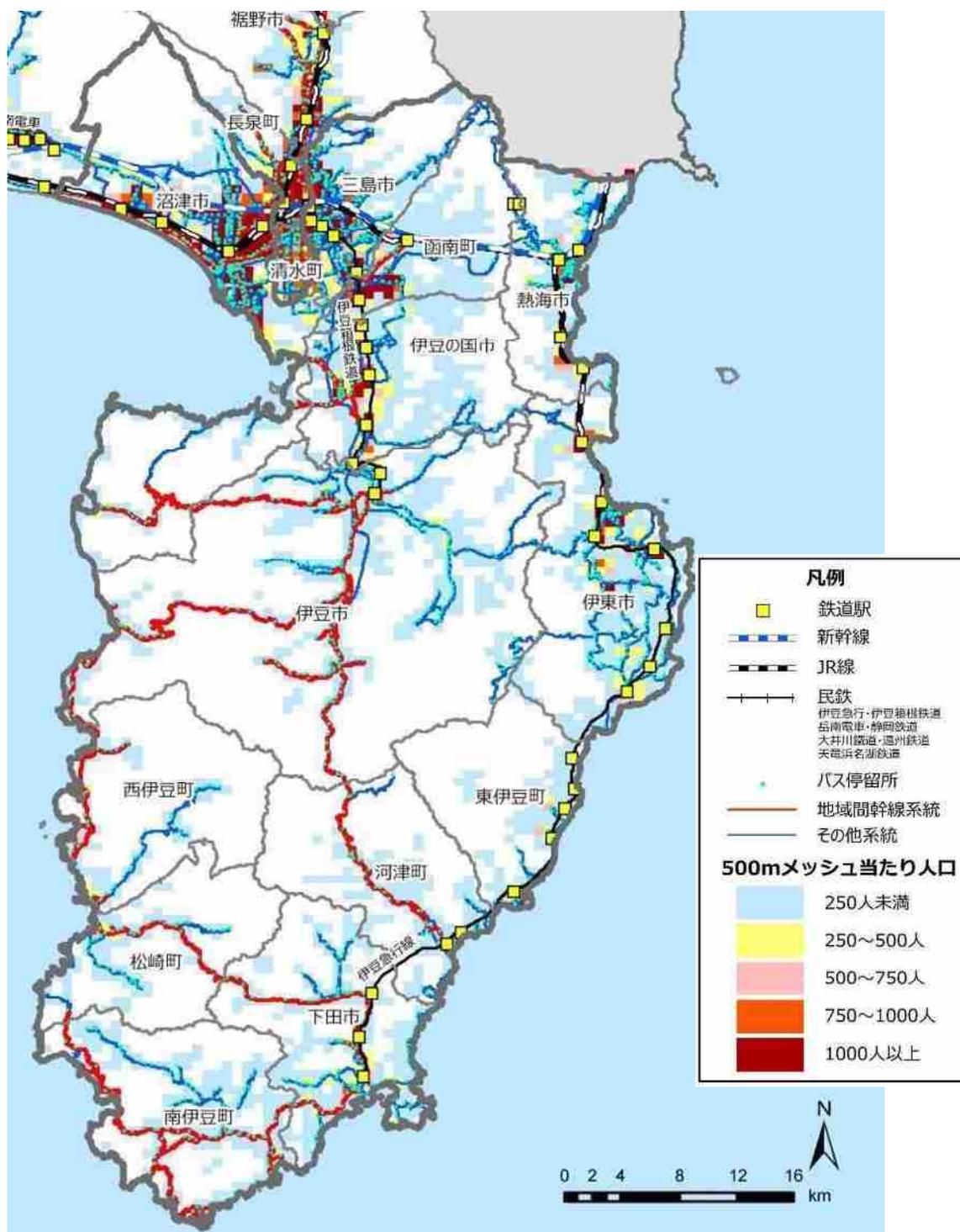
出典：数字でみる中部の運輸2023（中部運輸局）

※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

②バス

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19系統が、市町内での移動を担う地域内交通として187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。



出典：2023年12月末時点 静岡県調査による

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	運行系統			国補助	県補助
				起点	経過地	終点		
広域幹線	1	富士急シテイバス(株)	御殿場線	御殿場駅	裾野駅入口	三島駅	○	○
	2		駿河平線	三島駅	下土狩駅・がんセンター	駿河平	○	○
	3		須山線	三島駅	御宿・下和田上	須山	○	○
	4		原線	沼津駅南口	旧道・原駅入口	東田子浦駅	○	○
	5		桜堤線	三島駅	三島駅北口・桜堤	裾野駅	○	○
	6		がんセンター線	沼津駅南口	北小林	がんセンター	○	○
	7		がんセンター線	三島駅	長泉なめり駅	がんセンター	○	○
	8	伊豆箱根バス(株)	沼津大岡三島線	沼津駅	市立高校前・上石田	三島駅	○	○
	9		長岡伊豆三津シーパラダイス線	長岡駅	温泉駅・宗徳寺前	伊豆三津シーパラダイス	○	○
	10		沼津静浦長岡線	沼津駅	長塚・長岡湯本	長岡駅	○	○
	11	(株)東海バス	石廊崎線	下田駅	休暇村	石廊崎オーシャンパーク	○	○
	12		天城峠線	修善寺駅	天城峠	河津駅	○	○
	13		戸田線	修善寺駅	虹の郷	戸田	○	○
	14		西海岸線	修善寺駅	土肥温泉	松崎	○	○
	15		バサラ峠線	下田駅	バサラ峠	堂ヶ島	○	○
	16		バサラ峠線	下田駅	バサラ峠	宇久須	○	○
	17		下賀茂線	下田駅		下賀茂	○	○
	18		柿田線	沼津駅	柿田	三島駅	○	○
	19		順天堂病院線	下賀茂	下田駅・河津駅	順天堂大学静岡病院		
地域内交通（事業者）	20	(株)東海バス	沼商線	三島駅	西玉川	沼津商業高校		
	21		サントムーン経由 沼商線	三島駅	サントムーン柿田川	沼津商業高校		
	22		サントムーン経由 杉沢線	三島駅	サントムーン柿田川	杉沢		
	23		夏梅木循環線	三島駅	つつじヶ丘中	三島駅		
	24		三島駅・夏梅木・つつじヶ丘中線	三島駅	夏梅木	つつじヶ丘中		
	25		夏梅木・つつじヶ丘中・三島駅線	夏梅木	つつじヶ丘中	三島駅		
	26		三島駅・遺伝研坂下線	三島駅		遺伝研坂下		
	27		三島駅・柳郷地線	(往路)三島駅	遺伝研坂下	柳郷地		
	28		柳郷地・三島駅線	(復路)柳郷地	遺伝研坂下	三島駅		
	29		宇久須・松崎線	宇久須		松崎		
	30		熱海駅・湯河原駅線	熱海駅	伊豆山	湯河原駅		
	31		熱海駅・伊豆山線	熱海駅	逢初橋	伊豆山		
	32		熱海駅・七尾団地線	熱海駅	七尾原・七尾団地	熱海駅		
	33		熱海駅・七尾団地線	熱海駅	七尾団地・七尾原	熱海駅		
	34		熱海駅・七尾団地線	熱海駅		七尾団地		
	35		下田駅・大沢口線	下田駅	門脇	大沢口		
	36		下田中学・大沢口線	下田中学	下田駅・門脇	大沢口		
	37		伊東駅・川奈港線	伊東駅		川奈港		
	38		伊東駅・松ヶ崎線	伊東駅	川奈ホテル	松ヶ崎		
	39		伊東駅・新井線	伊東駅		新井		
	40		下田駅・板戸一色線	下田駅		板戸一色		
	41		下田駅・蓮台寺線	下田駅	門脇	蓮台寺		
	42		修善寺駅・湯ヶ島線	修善寺駅	本立野	湯ヶ島		
	43		我入道循環線	沼津駅	江川町	沼津駅		
	44		我入道循環線	江川町	我入道循環	沼津駅		
	45		下香貫循環線	沼津駅	東桃郷・木の宮	沼津駅		
	46		下香貫循環線	沼津駅	木の宮・東桃郷	沼津駅		
	47		沼津駅・外原温水プール線	沼津駅	沼工前	外原温水プール		
	48		三恵台線	三島駅	三恵台	三島駅		
	49		三恵台線	三恵台		三島駅		
	50		三恵台線	三島駅		三恵台公園		
	51		富士急シテイバス(株)	御殿場線	御殿場駅	裾野駅入口	三島駅	

出典：2023年12月末時点 静岡県調査による

区分	番号	実施主体	系統名	運行系統			国補助	県補助	
				起点	経過地	終点			
地域内交通（事業者）	52	富士急シ ティバス (株)	芙蓉台線	三島駅	徳倉	芙蓉台			
	53		富士ビレッジ線	三島駅	徳倉	富士ビレッジ			
	54		光ヶ丘線	三島駅	一丁田	光ヶ丘三丁目			
	55		沢地線	三島駅	一丁田・光ヶ丘三丁目	沢地			
	56		東海道線	沼津駅	大諏訪・沼津市立病院	ららぽーと沼津			
	57		東海道線	沼津駅	大諏訪	片浜駅			
	58		富士通線	沼津駅		富士通前			
	59		根方線	沼津駅		東平沼			
	60		根方線	沼津駅	市立東校前・光ヶ丘・西沢田	東平沼			
	61		根方線	沼津駅	江原公園・西沢田	東平沼			
	62		拓南東線	沼津駅	市立東校前・東下・東沢田	拓南東			
	63		駿河台線	沼津駅	沼津駅北口・沼津市立病院	あしたか運動公園			
	64		駿河台線	沼津駅	沼津駅北口・沼津市立病院	あしたか運動公園			
	65		運動公園線	沼津駅	沼津駅北口・沼津市立病院	あしたか運動公園			
	66		運転免許センター線	沼津駅北口	庄栄町高尾台	東部運転免許センター			
	67		運転免許センター線	沼津駅	沼津駅北口・沼津市立病院	東部運転免許センター			
	68		高尾台線	沼津駅	沼津駅北口・沼津市立病院	高尾台			
	69		北小林線	沼津駅	天神ヶ尾	マーレ沼津校場前			
	70		伊豆箱根 バス(株)	長岡温泉場循環	長岡駅	宗徳寺	長岡駅		
	71			熱海駅～相の原団地線	熱海駅	來の宮駅	相の原団地		
	72			清水町循環	熱海駅	清水町	熱海駅		
	73			笹良ヶ台循環	熱海駅	起雲閣・笹良ヶ台	熱海駅		
	74			笹良ヶ台循環	熱海駅	笹良ヶ台	熱海駅		
	75			熱海駅～後楽園線	熱海駅	銀座	後楽園		
	76			熱海駅～箱根線	元箱根	富士箱根ランド・笹良ヶ台	熱海駅		
	77			熱海駅～箱根線	元箱根	笹良ヶ台	熱海駅		
	78			熱海駅～箱根線	箱根関所跡	富士箱根ランド・笹良ヶ台	熱海駅		
	79			熱海駅～箱根線	箱根関所跡	笹良ヶ台	熱海駅		
	80			大場駅～熱海駅	大場駅	来宮駅	熱海駅		
	地域内交通（市町）		81	沼津市	沼津・江梨線	沼津駅	トンネル	江梨	
82		沼津・江梨線	沼津駅		長井崎小中一貫校入口	江梨		○	
83		沼津・江梨線	沼津駅		長井崎小中一貫校入口・河内	江梨		○	
84		沼津・江梨線	沼津駅		長井崎小中一貫校・河内	江梨		○	
85		沼津・江梨線	沼津駅		長井崎小中一貫校	江梨		○	
86		沼津・木負線	沼津駅		トンネル	木負農協		○	
87		沼津・木負線	沼津駅		長井崎小中一貫校入口	木負農協		○	
88		沼津・木負線	沼津駅		長井崎小中一貫校	木負農協		○	
89		沼津・木負線	沼津駅		浜通り	木負農協		○	
90		沼津・戸田線	沼津駅		東古宇	戸田		○	
91		戸田・土肥線	大土車会所/くるら戸田		見晴	土肥温泉/土肥港		○	
92		戸田・江梨線	くるら戸田/戸田		井田	江梨/沼津原宿/長井崎入口		○	
93		ミューバス原・浮島線	原駅		西郵便局	浮島地区センター	○		
94		ミューバス原・浮島線	原駅		石川	荒久	○		
95		ミューバス原・浮島線	原駅		市営原団地	荒久	○		
96		ミューバス原・浮島線	原駅		石川	原駅	○		
97		ミューバス原・浮島線	原駅		浮島地区センター	荒久	○		
98		ららぽーと・原団地・原駅線	原駅		片浜駅	ららぽーと沼津	○		
99		ららぽーと・原団地・原駅線	原駅		市営原団地	片浜駅	○		
100		片浜・柳沢線	片浜駅		愛中入口	柳沢	○		

出典：2023年12月末時点 静岡県調査による

区分	番号	実施主体	系統名	運行系統			国補助	県補助
				起点	経過地	終点		
地域内交通（市町）	101	三島市	三島・玉沢線	三島駅		玉沢		○
	102		三島・玉沢線	三島駅	総合病院	玉沢		○
	103		きたうえ号	三島駅	富士ビレッジ	きたうえ文化プラザ		○
	104		きたうえ号	三島駅	千枚原・富士ビレッジ	きたうえ文化プラザ		○
	105		ふれあい号	大社前市役所	梅名	伊豆・村の駅		○
	106		せせらぎ号(東回り)	三島駅	奈良橋	三島駅		○
	107		せせらぎ号(西回り)	三島駅	日清プラザ・ヨーカドー	三島駅		○
	108		なかざと号	大場駅	中郷文化プラザ	大場駅		○
	109		花のまち号(バス)	大場駅	赤王口	錦が丘公園前		○
	110		花のまち号(バス)	あいさつ通り	赤王口	大場駅		○
	111		花のまち号(バス)	大場駅	ハツ溝・赤王口	大場駅		○
	112		花のまち号(バス)	大場駅	赤王口・ハツ溝	大場駅		○
	113		花のまち号(バス)	大場駅	ハツ溝	大場駅		○
	114		花のまち号(タクシー)	大場駅	パサディナ	大場駅		○
	115		花のまち号(タクシー)	あいさつ通り	赤王口	大場駅		○
	116		花のまち号(タクシー)	大場駅	赤王口	大場駅		○
	117		花のまち号(タクシー)	大場駅	赤王口・ハツ溝	大場駅		○
	118		花のまち号(タクシー)	大場駅	函南中学校	大場駅		○
	119		山田・小沢線	小沢地区	山田地区	三島駅周辺		○
	120		山田・小沢線	小沢地区	山田地区	市役所周辺		○
	121	見晴台線	三島駅	徳倉・芙蓉台	見晴台		○	
	122	伊豆佐野線	三島駅	徳倉・芙蓉台・梨坂	伊豆佐野		○	
	123	伊東・修善寺線	伊東駅	冷川峠	修善寺駅		○	
	124	伊東・修善寺線	伊東駅	冷川峠・中伊豆温泉病院	修善寺駅		○	
	125	シャボテン公園・伊豆高原駅線	シャボテン公園	池	伊豆高原駅		○	
	126	伊豆高原駅・シャボテン公園線	伊豆高原駅	池	シャボテン公園		○	
	127	池中野・伊豆高原駅線	池中野		伊豆高原駅		○	
	128	伊東・伊豆高原線	伊東駅	沢向	伊豆高原駅		○	
	129	伊東・赤沢線	伊東駅	ぐらんばる公園	赤沢海岸		○	
	130	ぐらんばる公園・赤沢線	ぐらんばる公園	八幡野	赤沢海岸		○	
	131	伊東・蓮着寺口線	伊東駅	吉田	蓮着寺口		○	
	132	伊東・宇佐美港線	伊東駅		宇佐美港		○	
	133	市役所・宇佐美港線	伊東市役所		宇佐美港		○	
	134	市民病院・伊豆高原線	市民病院		伊豆高原駅		○	
	135	伊東・川奈港線	伊東駅		川奈港		○	
	136	伊東・松ヶ崎線	伊東駅		松ヶ崎		○	
	137	伊東・新井線	伊東駅		新井		○	
	138	赤沢デマンド号	伊豆高原駅		赤沢海岸		○	
	139	田牛線	下田中学校	下田駅	田牛		○	
	140	稲稗循環線	北の沢		立間口		○	
	141	稲稗循環線	立間口	入谷・北の沢	立間口		○	
	142	稲稗循環線	立間口	北の沢・入谷	立間口		○	
	143	修善寺・天城の杜線	修善寺駅	本立野	天城の杜		○	
	144	修善寺・持越温泉線	修善寺駅	本立野	持越温泉		○	
	145	修善寺・持越温泉線	修善寺駅	吉奈温泉	持越温泉		○	
	146	修善寺・湯ヶ島温泉線	修善寺駅	本立野	湯ヶ島温泉		○	
	147	修善寺・湯ヶ島温泉線	修善寺駅	吉奈温泉	湯ヶ島温泉		○	
	148	修善寺・柿木大野線	修善寺駅	下柿木	柿木大野		○	
	149	柿木循環	修善寺駅	柿木循環	修善寺駅		○	
	150	天城小学校・長野線	天城小学校	田沢	長野		○	

出典：2023年12月末時点 静岡県調査による

区分	番号	実施主体	系統名	運行系統			国補助	県補助
				起点	経過地	終点		
伊豆市	151		修善寺・上大沢線	修善寺駅	牧の郷	上大沢		○
	152		修善寺・湯舟口線	修善寺駅	小山	湯舟口		○
	153		修善寺・湯舟口線	修善寺駅	寺山口	湯舟口		○
	154		修善寺・馬渡橋線	修善寺駅		馬渡橋		○
	155		修善寺駅・下尾野口線	修善寺駅	冷川	下尾野口		○
	156		修善寺駅・下尾野口線	修善寺駅	中伊豆温泉病院・冷川	下尾野口		○
	157		小川橋・下尾野口線	下尾野口	小川橋	修善寺駅		○
	158		下尾野口・沢口線	下尾野口	冷川	沢口		○
	159		修善寺・伊東線	修善寺駅	冷川	伊東駅		○
	160		修善寺・伊東線	修善寺駅	中伊豆温泉病院・冷川	伊東駅		○
	161		修善寺・温泉病院線	修善寺駅	小川橋	中伊豆温泉病院		○
	162		中伊豆線	修善寺駅	地藏堂	筏場		○
	163		中伊豆線	修善寺駅	中伊豆温泉病院・林蔵堂	筏場		○
	164		中伊豆線	修善寺駅	貴僧坊	筏場		○
	165		中伊豆線	修善寺駅	中伊豆温泉病院・貴僧坊	筏場		○
	166		中伊豆線	修善寺駅	地藏堂・筏場	姫之湯下		○
	167		中伊豆線	修善寺駅	中伊豆温泉病院・筏場	姫之湯下		○
	168		千代田団地・葦山駅線	千代田団地	保健センター前	葦山駅		○
	169		千代田団地・葦山駅線	千代田団地	江間	葦山駅		○
	170		奈古谷温泉口・千代田団地線	奈古谷・温泉口	葦山駅	千代田団地		○
171		奈古谷温泉口・葦山駅線	奈古谷・温泉口	江川邸	葦山駅		○	
172	伊豆の国市	修善寺・亀石峠線	修善寺駅	浮橋・長者原	亀石峠		○	
173		修善寺・亀石峠線	修善寺駅	田京駅・長者原	亀石峠		○	
174		大仁駅前・亀石峠線	大仁駅前	浮橋・長者原	亀石峠		○	
175		大仁駅前・亀石峠線	大仁駅前	田京駅・長者原	亀石峠		○	
176		伊豆長岡駅・星和立花台線	星和立花台		伊豆長岡駅		○	
177		田京駅・立花線	立花		田京駅		○	
178	東伊豆町	志津摩・大川公民館線	志津摩	磯部	大川公民館		○	
179	河津町	河津・河津七滝線	河津駅	館跡	河津七滝温泉		○	
180		幼稚園・河津七滝線	幼稚園	河津駅・沢田	河津七滝温泉		○	
181		河津駅・縄地線	河津駅	縄地	下条		○	
182		幼稚園・縄地線	幼稚園	河津駅・縄地	下条		○	
183		河津駅・稻高上線	河津駅		稻高上		○	
184		河津七滝・稻高上線	河津七滝温泉		稻高上		○	
185		河津駅・入谷中村線	河津駅	見高入谷口	入谷中村		○	
186		幼稚園・入谷中村線	幼稚園	河津駅・見高入谷口	入谷中村		○	
187		町営バス 逆川線	逆川	河津中学校	河津駅		○	
188	南伊豆町	下田・子浦線	下田駅	吉祥	子浦		○	
189		下田・子浦線	下田駅	MC・吉祥	子浦		○	
190		下賀茂・子浦線	下賀茂	吉祥	子浦		○	
191		下田・伊浜線	下田駅	吉祥	伊浜		○	
192		下賀茂・伊浜線	下賀茂	吉祥	伊浜		○	
193		下賀茂・伊浜線	下賀茂	吉祥・波勝崎口	伊浜		○	
194		下田・中木線	下田駅	MC・二条・入間	中木		○	
195		下賀茂・中木線	下賀茂	二条・入間	中木		○	
196		下賀茂・天神原線	下賀茂		天神原		○	
197		下賀茂・天神原線	下賀茂	毛倉野	天神原		○	
198		下賀茂・天神原線	下賀茂	毛倉野・別当	天神原		○	
199		一條線	屋号・鈴木隠居	マックスパリア下賀茂店	道の駅下賀茂温泉の花		○	
200	青野線	青野公会堂	マックスパリア下賀茂店	道の駅下賀茂温泉の花		○		

地域内交通（市町）

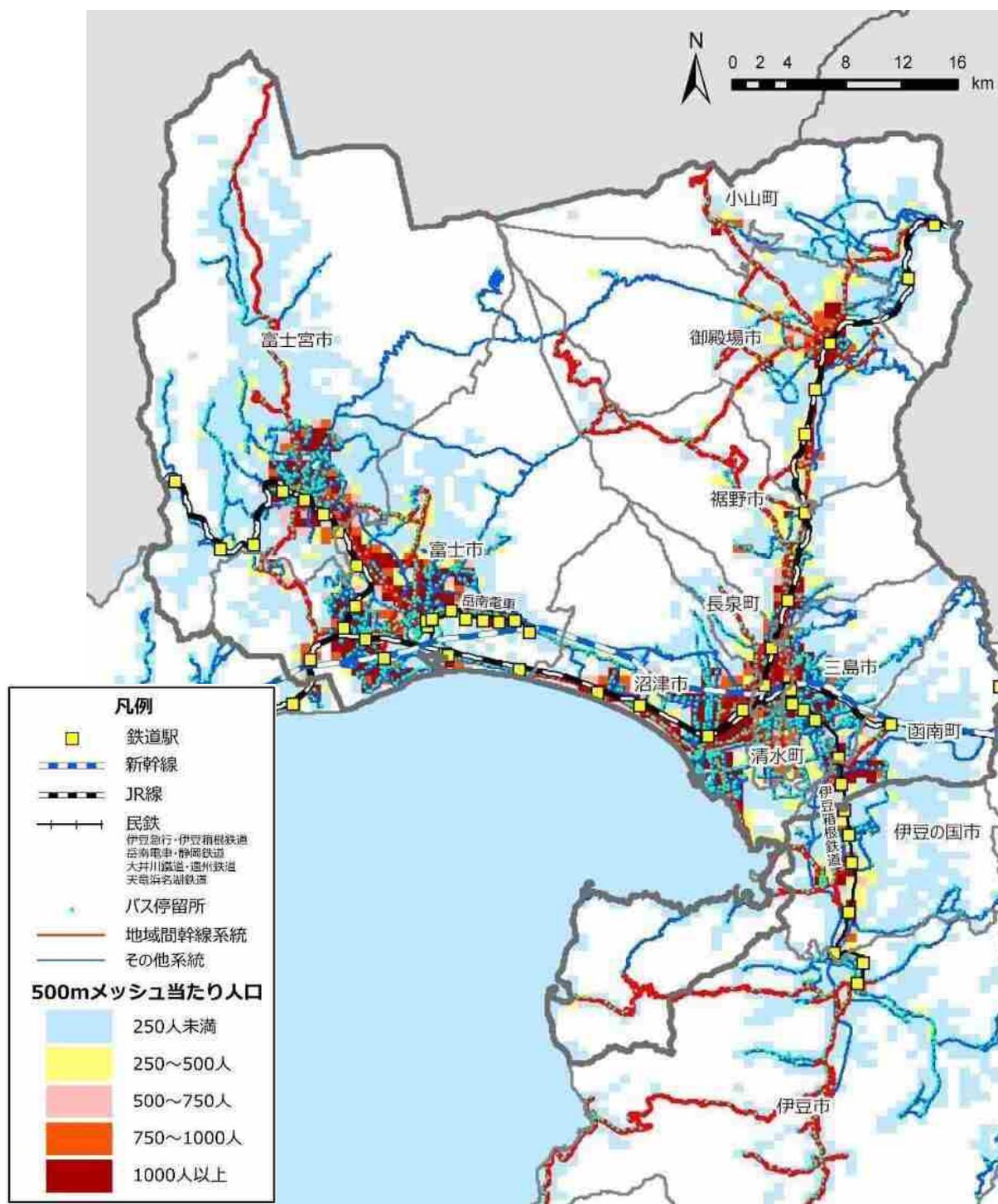
出典：2023年12月末時点 静岡県調査による

区分	番号	実施主体	系統名	運行系統			国補助	県補助
				起点	経過地	終点		
地域内交通（市町）	201	松崎町	松崎・八木山線	松崎		八木山		○
	202		松崎・池代線	松崎		池代		○
	203		松崎・雲見入谷線	松崎		雲見入谷		○
	204		松崎・小杉原線	松崎		小杉原		○
	205	西伊豆町	神田・宮ヶ原線	神田	バイパス・白川	宮ヶ原		○
	206		神田・松崎線	神田	田子郵便局	松崎		○

出典：2023年12月末時点 静岡県調査による

東部地域

東部地域では、複数市町をまたぐ移動を担う広域幹線として河口湖線、御殿場線など23系統が、市町内での移動を担う地域内交通として200系統が運行されています。



出典：2023年12月末時点 静岡県調査による

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	運行系統			国補助	県補助
				起点	経過地	終点		
広域幹線	1	山梨交通(株)	富士宮駅～イオン・星山台～蒲原病院線	富士宮駅	イオン・星山台	蒲原病院	○	○
	2	富士急モビリティ(株)	御殿場線	御殿場駅	裾野駅入口	三島駅	○	○
	3		駿河小山線	御殿場駅	一色	駿河小山駅	○	○
	4		十里木線	御殿場駅	須山	十里木	○	○
	5		河口湖線	河口湖駅	旭日丘	御殿場駅	○	○
	6	富士急バス(株)	河口湖線	河口湖駅	膳棚・旭日丘	御殿場駅	○	○
	7		新富士線	富士山駅	精進湖・富士宮駅	新富士駅	○	○
	8	富士急静岡バス(株)	曾比奈線	西富士宮駅	赤坂	曾比奈	○	○
	9		大月線	吉原中央駅	峰畑	富士宮駅	○	○
	10		大月線	新富士駅	吉原中央駅・富士宮駅	静岡県富士山世界遺産センター	○	○
	11	富士急シティバス(株)	大淵線	富士駅	吉原中央駅・富士宮駅	富士宮駅	○	○
	12		駿河平線	三島駅	下土狩駅・がんセンター	駿河平	○	○
	13		須山線	三島駅	御宿・下和田上	須山	○	○
	14		原線	沼津駅南口	旧道・原駅入口	東田子浦駅	○	○
	15		桜堤線	三島駅	三島駅北口・桜堤	裾野駅	○	○
	16		がんセンター線	沼津駅南口	北小林	がんセンター	○	○
	17		がんセンター線	三島駅	長泉なめり駅	がんセンター	○	○
	18	伊豆箱根バス(株)	沼津大岡三島線	沼津駅	市立高校前・上石田	三島駅	○	○
	19		長岡伊豆三津シーパラダイス線	長岡駅	温泉駅・宗徳寺前	伊豆三津シーパラダイス	○	○
	20		沼津静浦長岡線	沼津駅	長塚・長岡湯本	長岡駅	○	○
	21	(株)東海バス	戸田線	修善寺駅	虹の郷	戸田	○	○
	22		柿田線	沼津駅	柿田	三島駅	○	○
	23		順天堂病院線	下賀茂	下田駅・河津駅	順天堂大学静岡病院		
地域内交通（事業者）	24	山梨交通(株)	大北～中野台～蒲原中学校	大北	中野台	蒲原中学校		
	25	(株)東海バス	沼商線	三島駅	西玉川	沼津商業高校		
	26		サントムーン経由 沼商線	三島駅	サントムーン柿田川	沼津商業高校		
	27		サントムーン経由 杉沢線	三島駅	サントムーン柿田川	杉沢		
	28		夏梅木循環線	三島駅	つつじヶ丘中	三島駅		
	29		三島駅・夏梅木・つつじヶ丘中線	三島駅	夏梅木	つつじヶ丘中		
	30		夏梅木・つつじヶ丘中・三島駅線	夏梅木	つつじヶ丘中	三島駅		
	31		三島駅・遺伝研坂下線	三島駅		遺伝研坂下		
	32		三島駅・柳郷地線	(往路)三島駅	遺伝研坂下	柳郷地		
	33		柳郷地・三島駅線	(復路)柳郷地	遺伝研坂下	三島駅		
	34		我入道循環線	沼津駅	江川町	沼津駅		
	35		我入道循環線	江川町	我入道循環	沼津駅		
	36		下香貫循環線	沼津駅	東桃郷・木の宮	沼津駅		
	37		下香貫循環線	沼津駅	木の宮・東桃郷	沼津駅		
	38		沼津駅・外原温水プール線	沼津駅	沼工前	外原温水プール		
	39		三恵台線	三島駅	三恵台	三島駅		
	40		三恵台線	三恵台		三島駅		
	41		三恵台線	三島駅		三恵台公園		
	42		富士急モビリティ(株)	御殿場線	御殿場駅	裾野駅入口	三島駅	
	43	小山高校線		御殿場駅	仲町	小山高校		
	44	駿河小山線		御殿場駅	仲町	佐野川		
	45	駿河小山線		御殿場駅	仲町	一色		
	46	上野線		御殿場駅	一色	上野		
	47		富士霊園線	御殿場駅	わさび平	富士霊園		

出典：2023年12月末時点 静岡県調査による

区分	番号	実施主体	系統名	運行系統			国補助	県補助
				起点	経過地	終点		
地域内交通（事業者）	48	富士急モ ビリティ (株)	富士霊園線	御殿場駅	富士スピードウェイ	富士霊園		
	49		富士学校線	御殿場駅	仁杉	富士学校		
	50		青少年交流の家線	御殿場駅	中畑	青少年交流の家		
	51		青少年交流の家線	御殿場駅	市民交流センター	青少年交流の家		
	52		神場・原里循環線	御殿場駅	神場中・原里支所	御殿場駅		
	53		神場・原里循環線	御殿場駅	原里支所・北の原	御殿場駅		
	54		神場・原里循環線	御殿場駅	神場南・原里支所	御殿場駅		
	55		東山循環線	御殿場駅	仲町・二の岡	御殿場駅		
	56		東田中線	御殿場駅	御殿場駅南口・二女口	御殿場営業所前		
	57		印野線	御殿場駅	板妻	印野本村		
	58		印野線	御殿場駅	中畑	印野本村		
	59		印野線	御殿場駅	板妻・樹空の森	印野本村		
	60		印野線	御殿場駅	中畑・樹空の森	印野本村		
	61		板妻線	御殿場駅	原里支所	駒門屋		
	62		特別支援学校線	御殿場駅	富士岡	特別支援学校		
	63		チアーズガーデン循環線	御殿場駅	西高校・チアーズ	御殿場駅		
	64		茶の不平線	吉原中央駅	石坂	茶の不平		
	65		茶の不平線	吉原駅	吉原中央駅	茶の不平		
	66		新富士駅線	吉原中央駅	中央公園	新富士駅		
	67		大月線	鷹岡車庫	富士北郵便局	吉原中央駅		
	68		大月線	吉原中央駅	片宿	鷹岡車庫		
	69		茶の不平線	富士駅	吉原中央駅	茶の不平		
	70		東田子浦線	吉原中央駅	吉原駅	東柏原		
	71		富士駅線	吉原中央駅	富士市役所前	富士駅		
	72		富士駅線	吉原中央駅	富士市フイナンテ	富士駅		
	73		富士見台線	吉原中央駅	駿河台	富士見台団地		
	74		富士見台線	富士駅	吉原中央駅	富士見台団地		
	75		富士見台線	吉原中央駅	富士見台団地	吉原工業高校		
	76		富士見スクール	今宮	吉原中央駅	富士見校		
	77		富士見スクール	若松町上	吉原中央駅	富士見校		
	78		富士見スクール	曾比奈	中野	富士見校		
	79		富士見台線	富士駅	吉原中央駅	吉原工業高校		
	80		ゆりかご線	富士駅南口	下横割	新富士駅		
	81	ゆりかご線	富士駅南口	新富士駅	イオンタウン富士南			
	82	船津線	吉原中央駅	今泉	船津			
	83	船津線	富士駅	吉原中央駅	船津			
	84	まちなか循環線	吉原中央駅	富士駅前	吉原中央駅			
	85	北山線	富士宮駅	足形	猪の頭			
	86	粟倉団地線	富士宮駅	学校入口・横戸・神成	二本松			
	87	上野線	富士宮駅	フィルム入口	上条			
	88	北山線	富士宮駅	北高前	白糸滝			
	89	北山線	富士宮駅	北高前	スポーツ公園			
90	北山線	富士宮駅	北高前・白糸の滝	休暇村富士				
91	北山線	富士宮駅	北高前	足形				
92	万野団地線	富士宮駅	万野団地・東阿幸地	富士宮駅				

出典：2023年12月末時点 静岡県調査による

区分	番号	実施主体	系統名	運行系統			国補助	県補助
				起点	経過地	終点		
地域内交通（事業者）	93	富士急静岡バス (株)	万野団地線	富士宮駅	万野団地・富士見ヶ丘	富士宮駅		
	94		柚野線	富士宮駅	柚野支所	上柚野		
	95		北山線	富士宮駅	白糸の滝・林野村富士	猪の頭		
	96		芙蓉台線	三島駅	徳倉	芙蓉台		
	97		富士ピレッジ線	三島駅	徳倉	富士ピレッジ		
	98		裾野市内循環線	裾野駅	裾野駅前・裾野駅前東口・裾野駅前西口	裾野駅		
	99		裾野市内循環線	裾野駅	裾野駅前・裾野駅前東口・裾野駅前西口	裾野駅		
	100		光ヶ丘線	三島駅	一丁田	光ヶ丘三丁目		
	101		沢地線	三島駅	一丁田・光ヶ丘三丁目	沢地		
	102		東海道線	沼津駅	大諏訪・沼津市立病院	ららぽーと沼津		
	103	東海道線	沼津駅	大諏訪	片浜駅			
	104	富士通線	沼津駅	富士通前	富士通前			
	105	富士急シテイバス (株)	根方線	沼津駅	東平沼	東平沼		
	106		根方線	沼津駅	東平沼	東平沼		
	107		根方線	沼津駅	江原公園・西沢田	東平沼		
	108		拓南東線	沼津駅	拓南東	拓南東		
	109		駿河台線	沼津駅	あしたか運動公園	あしたか運動公園		
	110		駿河台線	沼津駅	あしたか運動公園	あしたか運動公園		
	111		運動公園線	沼津駅	あしたか運動公園	あしたか運動公園		
	112		運転免許センター線	沼津駅北口	庄栄町高尾台	東部運転免許センター		
	113		運転免許センター線	沼津駅	東部運転免許センター	東部運転免許センター		
	114		高尾台線	沼津駅	高尾台	高尾台		
	115	北小林線	沼津駅	天神ヶ尾	マーレ沼津校場前			
	116	伊豆箱根バス(株)	三島駅～加茂・富士見台線	三島田町駅	三島駅・旭ヶ丘	富士見台		
	117		三島駅～加茂・富士見台線	三島田町駅	三島駅・老人福祉センター	富士見台		
	118		三島駅～加茂・富士見台線	三島駅	旭ヶ丘・加茂	富士見台		
	119		三島駅～加茂・富士見台線	三島駅	三島駅・老人福祉センター	富士見台		
120	三島駅～新・旧道～沼津駅線		三島駅	新道・伏見	沼津駅			
121	三島駅～新・旧道～沼津駅線		三島駅	旧道・玉井寺	沼津駅			
122	三島駅～下土狩駅線		三島駅	広小路	下土狩駅			
123	函南駅～畑毛温泉場線		畑毛温泉	大場駅前	函南駅			
124	函南駅～畑毛温泉場線		函南駅	直行	畑毛温泉			
125	畑毛温泉場線		畑毛温泉	柿沢台	畑毛温泉			
126	畑毛温泉場線		畑毛温泉	大場駅前	畑毛温泉			
127	畑毛温泉場線		大場駅前	岐れ道	畑毛温泉			
地域内交通（市町）	128	沼津市	沼津・江梨線	沼津駅	トンネル	江梨		○
	129		沼津・江梨線	沼津駅	長井崎小中一貫校入口	江梨		○
	130		沼津・江梨線	沼津駅	長井崎小中一貫校入口・田舎	江梨		○
	131		沼津・江梨線	沼津駅	長井崎小中一貫校・田舎	江梨		○
	132		沼津・江梨線	沼津駅	長井崎小中一貫校	江梨		○
	133		沼津・木負線	沼津駅	トンネル	木負農協		○
	134		沼津・木負線	沼津駅	長井崎小中一貫校入口	木負農協		○
	135		沼津・木負線	沼津駅	長井崎小中一貫校	木負農協		○
	136		沼津・木負線	沼津駅	浜通り	木負農協		○

出典：2023年12月末時点 静岡県調査による

区分	番号	実施主体	系統名	運行系統			国補助	県補助
				起点	経過地	終点		
地域内交通 (市町)	137	沼津市	沼津・戸田線	沼津駅	東古宇	戸田		○
	138		戸田・土肥線	大上集会所/くまの戸田	見晴	土肥温泉/土肥港		○
	139		戸田・江梨線	くまの戸田/戸田	井田	江梨/土肥温泉/土肥港		○
	140		ミューバス原・浮島線	原駅	西郵便局	浮島地区センター	○	
	141		ミューバス原・浮島線	原駅	石川	荒久	○	
	142		ミューバス原・浮島線	原駅	市営原団地	荒久	○	
	143		ミューバス原・浮島線	原駅	石川	原駅	○	
	144		ミューバス原・浮島線	原駅	浮島地区センター	荒久	○	
	145		ららぽーと・原団地・原駅線	原駅	片浜駅	ららぽーと沼津	○	
	146		ららぽーと・原団地・原駅線	原駅	市営原団地	片浜駅	○	
	147		片浜・柳沢線	片浜駅	愛中入口	柳沢	○	
	148	三島市	三島・玉沢線	三島駅		玉沢		○
	149		三島・玉沢線	三島駅	総合病院	玉沢		○
	150		きたうえ号	三島駅	富士ビレッジ	きたうえ文化プラザ		○
	151		きたうえ号	三島駅	千枚原・富士ビレッジ	きたうえ文化プラザ		○
	152		ふれあい号	大社前市役所	梅名	伊豆・村の駅		○
	153		せせらぎ号(東回り)	三島駅	奈良橋	三島駅		○
	154		せせらぎ号(西回り)	三島駅	日清プラザ・ヨーカドー	三島駅		○
	155		なかざと号	大場駅	中郷文化プラザ	大場駅		○
	156		花のまち号(バス)	大場駅	赤王口	錦が丘公園前		○
	157		花のまち号(バス)	あいさつ通り	赤王口	大場駅		○
	158		花のまち号(バス)	大場駅	ハツ溝・赤王口	大場駅		○
	159		花のまち号(バス)	大場駅	赤王口・ハツ溝	大場駅		○
	160		花のまち号(バス)	大場駅	ハツ溝	大場駅		○
	161		花のまち号(タクシー)	大場駅	パサディナ	大場駅		○
	162		花のまち号(タクシー)	あいさつ通り	赤王口	大場駅		○
	163		花のまち号(タクシー)	大場駅	赤王口	大場駅		○
	164		花のまち号(タクシー)	大場駅	赤王口・ハツ溝	大場駅		○
	165		花のまち号(タクシー)	大場駅	函南中学校	大場駅		○
	166		山田・小沢線	小沢地区	山田地区	三島駅周辺		○
	167	山田・小沢線	小沢地区	山田地区	市役所周辺		○	
168	見晴台線	三島駅	徳倉・芙蓉台	見晴台		○		
169	伊豆佐野線	三島駅	徳倉・芙蓉台・梨坂	伊豆佐野		○		
170	富士宮市	市街地循環(中央循環内回)	総合福祉会館	富士宮市役所	総合福祉会館		○	
171		市街地循環(中央循環外回)	総合福祉会館	富士宮市役所	総合福祉会館		○	
172		市街地循環(北循環内回)	富士宮駅南口	総合福祉会館	富士宮駅南口	○		
173		市街地循環(北循環外回)	富士宮駅南口	総合福祉会館	富士宮駅南口	○		
174		市街地循環(東南循環内回)	富士宮駅南口	出水	富士宮駅南口	○		
175		市街地循環(東南循環外回)	富士宮駅南口	出水	富士宮駅南口	○		
176		芝富線	芝川会館	川合・稗久保	新田		○	
177		芝富線	芝川会館	稗久保・香葉台	新田		○	
178		香葉台線	芝川会館	香葉台	富士宮駅南口		○	
179		稗久保線	芝川会館	川合・稗久保	富士宮駅南口		○	
180		稗久保線	芝川会館	香葉台・稗久保	富士宮駅南口		○	
181		稲子線	芝川会館	稲子駅	上稲子落合		○	

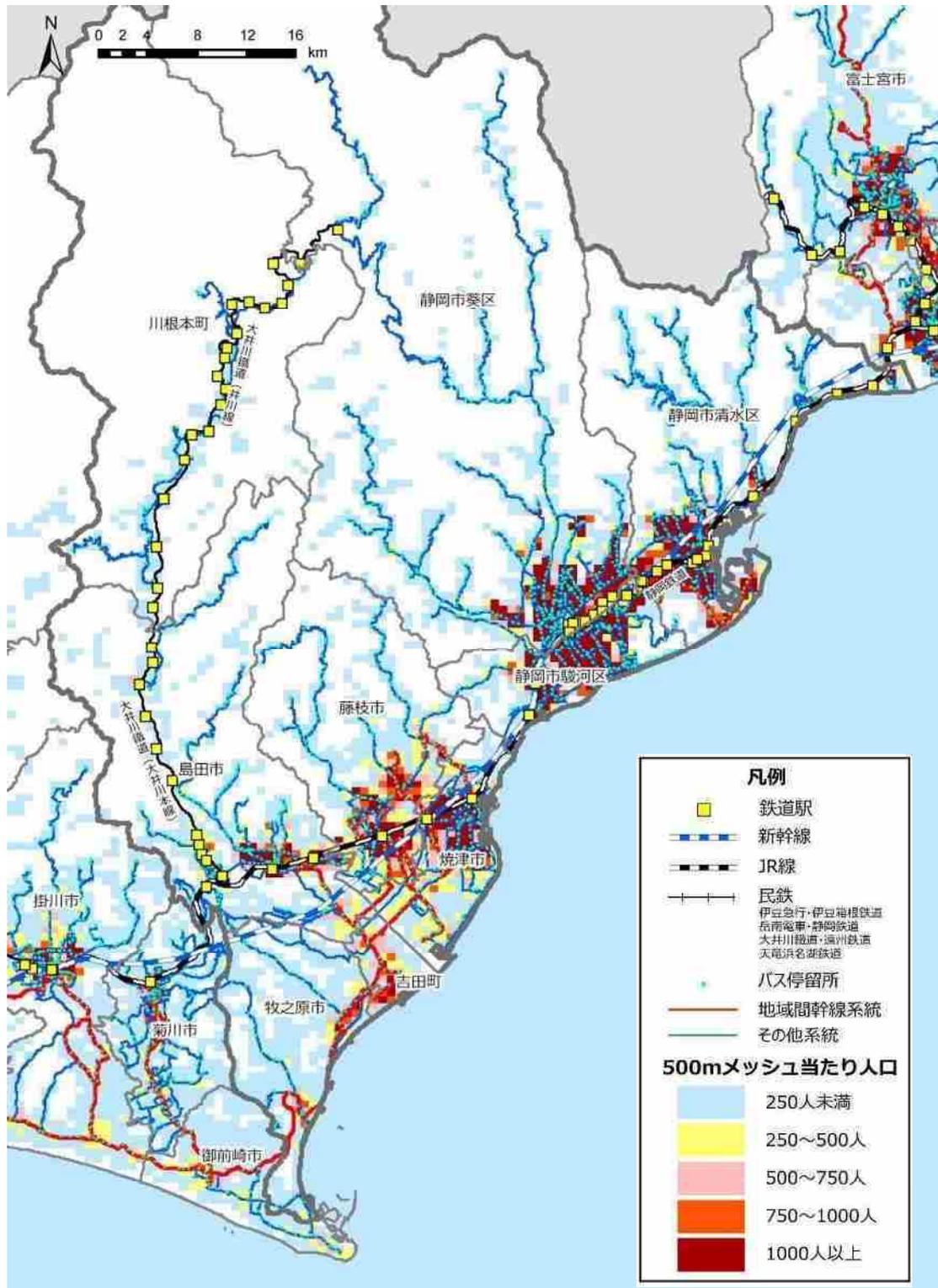
出典：2023年12月末時点 静岡県調査による

区分	番号	実施主体	系統名	運行系統			国補助	県補助
				起点	経過地	終点		
地域内交通（市町）	182	富士宮市	デマンド型乗合タクシー（山宮エリア）	山宮地区	富士宮市立病院	山宮地区		○
	183		デマンド型乗合タクシー（山本エリア）	山本地区	富士宮市立病院	山本地区		○
	184		デマンド型乗合タクシー（安居山エリア）	安居山地区	富士宮市立病院	安居山地区		○
	185		デマンド型乗合タクシー（上野エリア）	上野地区	富士宮市立病院	上野地区		○
	186		デマンド型乗合タクシー（南部エリア）	南部地区	富士宮市立病院	南部地区		○
	187		デマンド型乗合タクシー（富士根エリア）	富士根地区	富士宮市立病院	富士根地区		○
	188		デマンド型乗合タクシー（北山エリア）	北山地区	富士宮市立病院	北山地区		○
	189		デマンド型乗合タクシー（北部エリア）	北部地区	上井出出張所	北部地区		○
	190		デマンド型乗合タクシー（内房エリア）	内房地区	芝川駅・富士宮駅	内房地区		○
	191		デマンド型乗合タクシー（芝富エリア）	芝富地区	芝川駅・富士宮駅	芝富地区		○
	192		デマンド型乗合タクシー（稲子エリア）	稲子地区	芝川駅	稲子地区		○
	193		出子浦地区コミュニティバス「しおかぜ」	富士駅南口	前田新田・新富士駅	富士駅南口		○
	194	岩本山公園コミュニティバス「のけしん公園コース」	岩本山公園	柚木・富士駅	岩本山公園		○	
	195	岩本山公園コミュニティバス「のけしん公園コース」	岩本山公園	整堀駅入口・富士駅	岩本山公園	○		
	196	富士南地区コミュニティバス「みなたバス」	新富士駅	自由ヶ丘・富士駅南口	新富士駅	○		
	197	丘地区デマンドタクシー「おがたく」	入山瀬駅	丘地区	入山瀬駅	○		
	198	大原富士本地区デマンドタクシー「こぞし」	中野	大淵富士本地区	中野	○		
	199	吉原中央駅前コミュニティバス「あまのこ」	吉原中央駅	灘い橋西・富士駅	吉原中央駅	○		
	200	吉原中央駅前コミュニティバス「あまのこ」	吉原中央駅	藤間・富士駅	吉原中央駅	○		
	201	原田地区デマンドタクシー「ほたる」	原田駅前	原田地区	原田駅前		○	
	202	吉永地区デマンドタクシー「かぐや」	吉永	吉永地区	吉永		○	
	203	富士市	モーニングシャトル	吉原中央駅	新富士駅	富士駅		○
	204	吉永東地区コミュニティバス「せいのぼろバス」	桑崎	石井入口	富士東高校		○	
205	吉永北地区デマンドタクシー「なのぼろ」	富士東高校	吉永北地区	富士東高校		○		
206	神戸地区デマンドタクシー「やまぼうし」	富士東高校	神戸地区	富士東高校		○		
207	元吉原地区デマンドタクシー「マリン」	吉原駅	元吉原地区	吉原駅		○		
208	天間地区デマンドタクシー「てんまーる」	富士根駅	天間地区	富士根駅	○			
209	赤松地区コミュニティバス「あまのこ」	吉原中央駅	新富士駅・富士駅	吉原中央駅		○		
210	赤松地区コミュニティバス「あまのこ」	吉原中央駅	新富士駅・富士駅	吉原中央駅		○		
211	松野地区デマンドタクシー「あぐるま」	富士川第二小学校	松野地区	富士川第二小学校	○			
212	ふじかぐやの湯線	吉原中央駅	ふじかぐやの湯	吉原中央駅	○			
213	富士川地区デマンドタクシー「ふじかわ」	富士川駅	富士川地区	富士川駅				
214	清水町	清水町循環（東回り）	サントムン柿田川	清水町役場	サントムン柿田川		○	
215	清水町	清水町循環（西回り）	サントムン柿田川	清水町役場	サントムン柿田川		○	
216	長泉町	南北線	南一色広場	静岡医療センター	天神山		○	
217	長泉町	長泉北小学校～桃沢郷線	桃沢郷	—	長泉北小学校			
218		ももタク	桃沢郷上	西門	長泉なめり駅			
219	小山町	須走ルート	紅富士台入口	生涯学習センター	小山高校	○		
220		足柄ルート	向桑木	足柄駅	小山中学校		○	
221		足柄ルート	小山中学校	足柄駅	小山高校		○	
222		足柄ルート	小山高校	足柄駅	小山役場前	○		
223		区域運行					○	

出典：2023年12月末時点 静岡県調査による

中部地域

中部地域では、複数市町をまたぐ移動を担う広域幹線として島田静波線や藤枝相良線など21系統が、市町内での移動を担う地域内交通として324系統が運行されています。



出典：2023年12月末時点 静岡県調査による

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	運行系統			国補助	県補助
				起点	経過地	終点		
広域幹線	1	しずてつ ジャストライ ン(株)	三保草薙線	折戸車庫	草薙団地県立大学前	折戸車庫	○	○
	2		五十海大住線	清里	西焼津駅	焼津市立病院	○	○
	3		焼津岡部線	焼津駅前		岡部営業所	○	○
	4		藤枝吉永線	藤枝市立総合病院	高洲小学校	飯淵	○	○
	5		島田静波線	島田駅前		静波海岸入口	○	○
	6		島田静波線	島田市立総合センター	島田駅前	静波海岸入口	○	○
	7		藤枝相良線	藤枝駅前南口	静波海岸入口	相良営業所	○	○
	8		菊川浜岡線	菊川駅前	菊川市立総合病院	浜岡営業所	○	○
	9		特急静岡相良線	新静岡	相良本通	相良営業所		
	10		特急静岡相良線	新静岡	病院・本通	相良営業所		
	11		特急静岡相良線	新静岡	相良本通	英岡営業所(特急)		
	12		特急静岡相良線	新静岡	病院・本通	英岡営業所(特急)		
	13		中部国道線	藤枝駅前	藤枝駅行き	岡部台入口		
	14		中部国道線	藤枝駅前	岡部営南止	岡部営業所南		
	15		中部国道線	藤枝駅前	藤枝駅→新静岡	新静岡		
	16		中部国道線	藤枝大手	藤枝大手→新静岡	新静岡		
	17		中部国道線	岡部営業所	岡部営業所→新静岡	新静岡		
	18		中部国道線	藤枝駅前	藤枝駅前→新静岡	新静岡		
	19		中部国道線	岡部営業所	岡部営業所→新静岡	新静岡		
	20		中部国道線	藤枝駅前	藤枝駅前→新静岡	新静岡		
	21		中部国道線	岡部営業所	丸子営業所	新静岡		
地域内交通（事業者）	22	しずてつ ジャストライ ン(株)	三保山の手線	承元寺	清水駅	三保車庫前		
	23		庵原線	清水駅	小里入口	上伊佐布		
	24		庵原線	清水駅	小里入口	吉原		
	25		庵原線	清水駅	小里入口	茂畑		
	26		庵原線	清水駅	松花	フォナルレーニングセンター		
	27		庵原線	清水駅	フォナルレーニングセンター	上伊佐布		
	28		山原梅蔭寺線	清水駅	高橋	山原		
	29		山原梅蔭寺線	日の出センター	清水駅	山原		
	30		山原梅蔭寺線	忠霊塔前	清水駅	山原		
	31		山原梅蔭寺線	久能山下	忠霊塔前	山原		
	32		山原梅蔭寺線	久能山下	駒越(駒越東)	山原		
	33		山原梅蔭寺線	久能山下	忠霊塔前	清水駅		
	34		山原梅蔭寺線	清水駅		静鉄車庫		
	35		山原梅蔭寺線	久能山下	清水病院通過	清水駅		
	36		山原梅蔭寺線	久能山下	駒越東	清水駅		
	37		山原梅蔭寺線	久能山下	清水病院経由	清水駅		
	38		梅ヶ谷蜂ヶ谷線	清水駅	梅ヶ谷まわり	清水駅		
	39		梅ヶ谷蜂ヶ谷線	清水駅	はちがやまわり	清水駅		
	40		梅ヶ谷蜂ヶ谷線	蜂ヶ谷		清水駅		
	41		梅ヶ谷蜂ヶ谷線	天王町		清水駅		
	42		梅ヶ谷蜂ヶ谷線	第六中学校前	はちがやまわり	清水駅		
	43		梅ヶ谷蜂ヶ谷線	第六中学校前	梅ヶ谷まわり	清水駅		
	44		梅ヶ谷蜂ヶ谷線	清水駅		梅ヶ谷		
	45		梅ヶ谷蜂ヶ谷線	清水駅		中央共選場前		
	46		清水厚生病院線	清水駅	清水厚生病院	静鉄車庫		
	47		港南線	清水駅	清水病院道沿い	忠霊塔前		
	48		港南線	清水駅	清水病院経由	忠霊塔前		
	49		港南線	清水駅	清水病院通過	忠霊塔前		
	50		県立美術館線	新静岡	下横田	国吉田公民館		

出典：2023年12月末時点 静岡県調査による

区分	番号	実施主体	系統名	運行系統			国補助	県補助	
				起点	経過地	終点			
地域内交通（事業者）	51	しずてつ ジャストライ ン(株)	県立美術館線	新静岡	下横田	県立美術館			
	52		草薙美術館線	県立美術館		草薙駅南口			
	53		草薙美術館線	県立美術館	草薙一丁目経由		草薙駅南口		
	54		安倍線	新静岡	相渕		梅ヶ島温泉		
	55		安倍線	新静岡	上助		横沢		
	56		安倍線	新静岡	上助		上落合		
	57		安倍線	新静岡	相渕		有東木		
	58		安倍線	新静岡	相渕		下渡		
	59		安倍線	六番			上落合		
	60		安倍線	六番			横沢		
	61		安倍線	六番			有東木		
	62		安倍線	新静岡			相渕		
	63		安倍線	六郎木			梅ヶ島温泉		
	64		安倍線	相渕			下渡		
	65		安倍線	相渕			有東木		
	66		薬科線	新静岡	八幡		坂ノ上		
	67		薬科線	新静岡			八幡		
	68		薬科線	新静岡	八幡		日向		
	69		薬科線	新静岡	八幡		久能尾		
	70		薬科線	新静岡	八幡		小島		
	71		薬科線	新静岡			水見色		
	72		薬科線	新静岡			一色		
	73		薬科線	新静岡			大原森		
	74		薬科線	新静岡			中薬科学校入口		
	75		湯ノ島号(デマンド運行)	谷津ターミナル			湯ノ島温泉		
	76		富厚里・水見色号(デマンド運行)	谷津ターミナル			水見色		
	77		久能尾号(デマンド運行)	谷津ターミナル			久能尾		
	78		牧ヶ谷線	新静岡	中町		谷津ターミナル		
	79		西部循環線(A線)	静岡駅前	駒形回り		静岡駅前		
	80		西部循環線(A線)	駒形小学校前	駒形回り		静岡駅前		
	81		西部循環線(A線)	静岡駅前	中町回り		駒形小学校前		
	82		西部循環線(A線)	静岡駅前	中町回り		静岡駅前		
	83		西部循環線(B線)	駒形小学校前	国道回り		静岡駅前		
	84		西部循環線(B線)	静岡駅前	国道回り		静岡駅前		
	85		西部循環線(B線)	柳町	中町回り		静岡駅前		
	86		西部循環線(B線)	静岡駅前	中町回り		静岡駅前		
	87		西ヶ谷線	新静岡	中町		西ヶ谷総合運動場		
	88		美和大谷線	東大谷	安倍口団地		奥長島		
	89		美和大谷線	東大谷	静岡大学・安倍口団地		奥長島		
	90		美和大谷線	東大谷	安倍口団地通過		奥長島		
	91		美和大谷線	静岡大学	安倍口団地		奥長島		
	92		石田街道線	静岡駅南口			久能山下		
	93		石田街道線	東大谷			久能山下		
	94		千代慈悲尾線	新静岡	中町		内牧		
	95		千代慈悲尾線	新静岡	中町		西ヶ谷総合運動場		
	96		一色和田浜線	焼津駅前	一色まわり		焼津駅前		
	97		一色和田浜線	水産加工センター	一色まわり		焼津駅前		
	98		一色和田浜線	焼津駅前	一色まわり		水産加工センター		

出典：2023年12月末時点 静岡県調査による

区分	番号	実施主体	系統名	運行系統			国補助	県補助
				起点	経過地	終点		
地域内交通（事業者）	99	しずてつ ジャストライ ン(株)	一色和田浜線	焼津駅前	和田浜まわり	焼津駅前		
	100		一色和田浜線	水産加工センター	和田浜まわり	焼津駅前		
	101		一色和田浜線	焼津駅前	和田浜まわり	下浜東洋水産		
	102		五十海大住線	清里		西焼津駅北口		
	103		五十海大住線	西焼津駅南口		大富		
	104		五十海大住線	西焼津駅南口		焼津市立病院前		
	105		業梨線	藤枝大手		西北小学校前		
	106		業梨線	藤枝大手		西方		
	107		業梨線	藤枝駅前	藤枝大手	西北小学校前		
	108		業梨線	藤枝駅前	藤枝大手	西方		
	109		志太温泉線	藤枝駅前		藤枝駅前		
	110		藤枝吉永線	藤枝駅前		飯淵		
	111		金谷島田病院線	金谷駅前	島田駅前	島田駅前		
	112		金谷島田病院線	金谷駅前	大井川公園	島田駅前		
	113		金谷島田病院線	金谷駅前	金谷本町	東町		
	114		金谷島田病院線	稲荷町		島田駅前		
	115		金谷島田病院線	島田駅前		島田駅前		
	116		金谷島田病院線	島田駅前		稲荷町		
	117		三保山の手線	横砂南町		東海大学三保水族館		
	118		三保山の手線	横砂南町		三保車庫前		
	119		三保山の手線	清水駅	白浜町	世界遺産三保松原		
	120		三保山の手線	清水駅		東海大学三保水族館		
	121		三保山の手線	清水駅		三保車庫前		
	122		三保山の手線	清水駅		折戸車庫		
	123		三保山の手線	興津駅前		三保車庫前		
	124		三保山の手線	消防学校前		清水駅		
	125		三保山の手線	但沼車庫前		清水駅		
	126		三保山の手線	但沼車庫前		三保車庫前		
	127		みなみ線	競輪場前	中田午前回り	小鹿営業所		
	128		みなみ線	競輪場前	中田午後回り	小鹿営業所		
	129		みなみ線	競輪場前	小鹿三菱回り	小鹿営業所		
	130		みなみ線	競輪場前	小鹿三菱回り	小鹿営業所		
	131		みなみ線	競輪場前	中田午後回り(総合庁舎前)	静岡総合庁舎前		
	132		みなみ線	静岡駅南口	中田午後回り	小鹿営業所		
	133		みなみ線	静岡駅南口	小鹿三菱回り	小鹿営業所		
	134		みなみ線	競輪場前	中田午前回り(静岡駅南口前)	静岡駅南口		
	135		みなみ線	静岡駅南口	工員	三菱電機前		
	136		三保草薙線	折戸車庫	県大→草薙経由	折戸車庫		
	137		三保草薙線	折戸車庫	草薙→県大経由	折戸車庫		
	138		三保草薙線	三保車庫前	県大→草薙経由	折戸車庫		
	139		三保草薙線	三保車庫前		静岡市立清水病院		
	140		三保草薙線	静岡市立清水病院		三保車庫前		
	141		山原梅蔭寺線	忠霊塔前	病院通過	清水駅		
	142		山原梅蔭寺線	忠霊塔前	病院経由	清水駅		
	143		山原梅蔭寺線	清水駅	病院経由	忠霊塔前		
	144		北街道線	鳥坂営業所		静岡駅前		
145	北街道線	清水駅	高橋経由	静岡駅前				
146	北街道線	静岡駅前	高橋経由	清水駅				

出典：2023年12月末時点 静岡県調査による

区分	番号	実施主体	系統名	運行系統			国補助	県補助	
				起点	経過地	終点			
地域内交通（事業者）	147	しずてつ ジャスト イン(株)	市立病院線	静岡市立清水病院		清水駅			
	148		清水日本平線	清水駅		日本平ロープウェイ			
	149		清水日本平線	日本平ロープウェイ		清水駅			
	150		水梨東高線	静岡駅前		南沼上団地入口			
	151		水梨東高線	静岡駅前	外郎池→足ヶ谷上		瀬名新田		
	152		水梨東高線	静岡駅前	東高前・足ヶ谷上		瀬名新田		
	153		竜爪山線	静岡駅前	瀬名川1丁目		瀬名新田		
	154		竜爪山線	静岡駅前	瀬名新田		瀬名川老人福祉センター		
	155		竜爪山線	静岡駅前			瀬名新田		
	156		東部団地線	静岡駅前			東部団地		
	157		東部団地線	静岡駅前			東部団地		
	158		こども病院線	静岡駅前			下足洗		
	159		こども病院線	静岡駅前	こども病院		静岡神経医療センター		
	160		こども病院線	静岡駅前	流通なし		静岡神経医療センター		
	161		草薙瀬名新田線	草薙駅北口			瀬名新田		
	162		県立病院高松線	県立総合病院	県病→コープ		登呂コープタウン		
	163		県立病院高松線	唐瀬営業所	県病通過		登呂コープタウン		
	164		県立病院高松線	静岡駅前	静岡駅→コープ		登呂コープタウン		
	165		県立病院高松線	県立総合病院	県病→静岡駅		静岡駅前		
	166		県立病院高松線	静岡駅前	コープ→静岡駅		登呂コープタウン		
	167		県立病院高松線	県立総合病院	コープ→県病		登呂コープタウン		
	168		県立病院高松線	唐瀬営業所	県病通過		静岡駅前		
	169		県立病院高松線	唐瀬営業所	県病通過		登呂コープタウン		
	170		県立病院高松線	登呂コープタウン	コープ→中町		中町		
	171		日本平線	東静岡駅南口	東静岡駅南口→徳洲会病院		英和学院大学の田山団地		
	172		日本平線	東静岡駅南口	田山団地→東静岡南口		英和学院大学の田山団地		
	173		日本平線	新静岡	八幡・小黒経由		英和学院大学の田山団地		
	174		日本平線	新静岡	八幡・小黒経由		英和学院大学の田山団地		
	175		日本平線	新静岡	八幡・小黒経由		日本平動物園		
	176		日本平線	新静岡	八幡・小黒経由		日本平ロープウェイ		
	177		石田街道線	静岡駅南口			登呂遺跡		
	178		石田街道線	静岡駅南口	敷地北経由		東大谷		
	179		石田街道線	静岡駅南口	下島経由		東大谷		
	180		石田街道線	静岡駅前	下島経由(駅北→泉町)		東大谷		
	181		石田街道線	静岡駅南口	下島経由		高松		
	182		大浜麻機線	大浜	大浜→唐瀬		唐瀬		
183	大浜麻機線	大浜	唐瀬→大浜		唐瀬				
184	大浜麻機線	大浜	静岡駅前→大浜		静岡駅前				
185	大浜麻機線	大浜	大浜→中町		中町				
186	大浜麻機線	大浜	大浜→麻機		麻機				
187	大浜麻機線	大浜	大浜→麻機北		麻機北				
188	大浜麻機線	静岡駅前	麻機→静岡駅		麻機				
189	大浜麻機線	静岡駅前	静岡駅→麻機北		麻機北				
190	中原池ヶ谷線	徳洲会病院			唐瀬営業所				
191	中原池ヶ谷線	徳洲会病院			新静岡				
192	中原池ヶ谷線	静岡駅前			唐瀬営業所				
193	中原池ヶ谷線	徳洲会病院			新静岡				
194	中原池ヶ谷線	徳洲会病院			唐瀬営業所				

出典：2023年12月末時点 静岡県調査による

区分	番号	実施主体	系統名	運行系統			国補助	県補助
				起点	経過地	終点		
地域内交通（事業者）	195	しずてつ ジャスト イン(株)	中原池ヶ谷線	静岡駅前		唐瀬営業所		
	196		上足洗線	静岡駅前	上足洗	唐瀬営業所		
	197		上足洗線	唐瀬営業所	上足洗	静岡駅前		
	198		上足洗線	静岡駅前	上足洗	県立総合病院		
	199		上足洗線	県立総合病院	上足洗	静岡駅前		
	200		上足洗線	静岡駅前	静岡駅構内	唐瀬営業所		
	201		唐瀬線	静岡駅前	三松経由	唐瀬営業所		
	202		唐瀬線	唐瀬営業所	三松経由	静岡駅前		
	203		唐瀬線	静岡駅前	三松経由	唐瀬営業所		
	204		唐瀬線	静岡駅前	静岡駅構内	唐瀬営業所		
	205		安倍線	新静岡		油山		
	206		安倍線	新静岡		麻機		
	207		安倍線	新静岡				
	208		安倍線	油山		新静岡		
	209		安倍線	麻機		新静岡		
	210		安倍線			新静岡		
	211		井の宮線	桜町	井の宮	桜町		
	212		井の宮線	静岡駅前	井の宮	桜町		
	213		薬科線	新静岡		谷津ターミナル		
	214		薬科線	谷津ターミナル		新静岡		
	215		丸子線	新静岡	丸子	丸子営業所		
	216		丸子線	丸子営業所	丸子	新静岡		
	217		丸子清閑町線	新静岡	清閑町	丸子営業所		
	218		丸子清閑町線	丸子営業所	清閑町	新静岡		
	219		美和大谷線	東大谷	東大谷→駅前	静岡駅前		
	220		美和大谷線	東大谷	東大谷→足久保	足久保団地		
	221		美和大谷線	東大谷	東大谷→美和	美和団地前		
	222		美和大谷線	東大谷	東大谷→足久保	足久保団地		
	223		美和大谷線	東大谷	東大谷→美和団地	美和団地前		
	224		美和大谷線	東大谷	東大谷→静大→足久保	足久保団地		
	225		美和大谷線	東大谷	東大谷→静大→美和	美和団地前		
	226		美和大谷線	東大谷	足久保→静大→東大谷	足久保団地		
	227		美和大谷線	静岡大学	静大→足久保団地	足久保団地		
	228		美和大谷線	静岡駅前	足久保→駅	足久保団地		
	229		美和大谷線	静岡大学	静岡駅前→静大	静岡駅前		
	230		美和大谷線	静岡大学	足久保→静大	足久保団地		
	231		美和大谷線	東大谷	美和→静大→東大谷	美和団地前		
	232		美和大谷線	東大谷	美和団地→東大谷	美和団地前		
	233		美和大谷線	東大谷	足久保→東大谷	足久保団地		
	234		美和大谷線	東大谷	駅前→東大谷	静岡駅前		
	235		美和大谷線			美和団地前		
	236		美和大谷線			美和団地前		
237	美和大谷線			美和団地前				
238	美和大谷線			美和団地前				
239	美和大谷線			足久保団地				
240	東静岡静大線	東静岡駅南口	池田	静岡大学				
241	焼津大島線	焼津駅前	市立病院前	静岡福祉大学				
242	焼津大島線	焼津駅前	市立病院止め	焼津市立病院前				

出典：2023年12月末時点 静岡県調査による

区分	番号	実施主体	系統名	運行系統			国補助	県補助
				起点	経過地	終点		
市町村交通（市町）	243	しずてつ ジャストライ ン(株)	焼津大島線	焼津駅前	市立病院前・大島新田	大島新田		
	244		焼津大島線	焼津駅前		大井川庁舎		
	245		焼津大島線	焼津駅前	直通	静岡福祉大学		
	246		駿河台線	藤枝駅前	駿河台線 藤枝駅	駿河台南		
	247		駿河台線	藤枝駅前	駿河台線 市立病院	藤枝市立総合病院		
	248	静岡市	両河内線 矢原系統	但沼車庫	小河内	矢原車庫前		
	249		両河内線 但沼系統	但沼車庫	高瀬	和田島車庫		
	250		両河内線 大平系統	和田島車庫	土	大平		
	251		両河内線 板井沢系統	和田島車庫	高瀬上	板井沢		
	252		井川地区 自主運行バス	田代	井川本村	西山平		
	253		井川地区 自主運行バス	小河内	井川本村	横沢		
	254		井川地区 自主運行バス	白樺荘	井川本村	横沢		
	255		井川地区 自主運行バス	白樺荘	井川本村	井川駅前		
	256		井川地区 自主運行バス	小河内	井川本村	井川駅前		
	257		井川地区 自主運行バス	小河内	井川本村	西山平		
	258		ゆいばす	大城	生涯学習交流館	由比駅		
	259		ゆいばす	由比駅	香木穴橋	庵原分署		
	260		ゆいばす	庵原分署	香木穴橋	庵原分署		
	261		ゆいばす	庵原分署	生涯学習交流館	舟場入口		
	262		ゆいばす	桜野会館	生涯学習交流館	由比駅		
	263		ゆいばす	由比駅	桜野会館	庵原分署		
	264		ゆいばす	庵原分署	桜野会館	庵原分署		
	265		ゆいばす	庵原分署	生涯学習交流館	桜野会館		
	266		由比・蒲原病院線	由比駅	蒲原駅	蒲原病院		
	267		由比・蒲原病院線	蒲原病院	蒲原駅	由比駅		
	268		伊久身線(御堂沢系統)	御堂沢	山の家	島田駅		○
	269		伊久身線(向谷系統)	向谷四丁目	三ッ合町	島田駅		○
	270		川根温泉線	川根温泉ホテル	家山駅前	島田駅	○	
	271		相賀線(島田駅～北中学校)	北中学校	はなみずき	島田駅		○
272	相賀線(北中学校～上相賀)		上相賀	寺前橋	北中学校		○	
273	湯日線		本村	六合駅	島田駅		○	
274	田代の郷温泉線	伊太和里の湯	伊太団地	島田駅	○			
275	大津線	天徳寺	ばらの丘二丁目	島田駅		○		
276	六合南線	六合駅	六合東小学校東	六合駅		○		
277	島田市	島田駅東線	島田駅	御飯屋南	島田駅		○	
278	金谷循環線	金谷駅前	金谷庁舎前	金谷駅前		○		
279	菊川神谷城線	金谷駅前	北にんにく自給センター	金谷駅前		○		
280	大代線	栗島公民館	KADODE DOIGAWA	金谷駅前		○		
281	笹間渡笹間線	家山駅前	村上	日掛		○		
282	萩間線(金谷駅前系統)	相良本通	牧之原小学校	金谷駅前		○		
283	萩間線(金谷小学校系統)	相良本通	水呑	金谷小学校		○		
284	勝間田線(金谷駅前系統)	静波海岸入口	勝間	金谷駅前		○		
285	勝間田線(金谷小学校系統)	静波海岸入口	勝間	金谷小学校		○		
286	湯日地区デマンド型乗合タクシー	中講・吹木地区	本村バス停・湯日線	中講・吹木地区		○		
287	磐田市	掛塚磐田駅線(北高)	掛塚蟹町	千手堂・磐田駅	磐田北高		○	
288	焼津市	焼津循環線	焼津駅	焼津駅前	焼津駅		○	
289	焼津市	焼津循環線	焼津駅	焼津駅前	焼津駅		○	
290	焼津市	焼津循環線	焼津駅	焼津駅前	焼津駅		○	

出典：2023年12月末時点 静岡県調査による

区分	番号	実施主体	系統名	運行系統			国補助	県補助
				起点	経過地	終点		
地域内交通（市町）	291	焼津市	焼津循環線	焼津駅	焼津駅	焼津駅		○
	292		焼津循環線	焼津駅	中根新田	中根新田		○
	293		焼津循環線	中根新田	焼津駅	焼津駅		○
	294		焼津循環線	中根新田	焼津駅	焼津駅		○
	295		大井川焼津線	大井川庁舎	吉永・市立病院	焼津駅	○	
	296		大井川焼津線	大井川庁舎	吉永	市立病院	○	
	297		大覚寺	大覚寺	越後島・大村公民館	焼津駅北口		○
	298		大島・三和地区デマンド型乗合タクシー	大島下	市立病院	市立病院		○
	299		大井川地区デマンド型乗合タクシー	つつじ平岡地	大井川庁舎	水産加工センター		○
	300	藤枝市	駅南循環善左衛門線	藤枝駅南口	善左衛門	藤枝駅南口		○
	301		駅南循環善左衛門線	藤枝駅南口	善左・つつじ	藤枝駅南口		○
	302		駅南循環善左衛門線	藤枝駅南口	善・つ・病	藤枝駅南口		○
	303		駅南循環善左衛門線	藤枝駅南口	村上・持田	藤枝駅南口		○
	304		駅南循環善左衛門線	藤枝駅南口	村・持・病	藤枝駅南口		○
	305		駅南循環善左衛門線	藤枝駅南口	病院	藤枝駅南口		○
	306		駅南循環大洲小学校線	藤枝駅南口	大洲小	藤枝駅南口		○
	307		駅南循環大洲小学校線	藤枝駅南口	大洲小・病院	藤枝駅南口		○
	308		朝比奈線	岡部支所	玉取			○
	309		朝比奈線	岡部支所	小布杉			○
	310		藤枝駅ゆらく線	藤枝駅	病院・金吹	筈の木橋	○	
	311		藤枝駅ゆらく線	藤枝駅	金吹	筈の木橋	○	
	312		藤枝駅ゆらく線	藤枝駅	病院・金吹	ゆらく	○	
	313		藤枝駅ゆらく線	藤枝駅	金吹	ゆらく	○	
	314		藤枝駅ゆらく線	金吹橋		ゆらく		○
	315		大久保上滝沢線	蔵田	大久保・ゆらく	瀬戸谷小		○
	316		大久保上滝沢線	蔵田		瀬戸谷小		○
	317		大久保上滝沢線	蔵田	大久保	ゆらく		○
	318		大久保上滝沢線	ゆらく	滝ノ谷	上滝沢		○
	319		大久保上滝沢線	蔵田	滝ノ谷	上滝沢		○
	320		大久保上滝沢線	蔵田	大久保・滝ノ谷	上滝沢		○
	321		藤枝駅光洋台線	瀬戸消防団前	光洋台	藤枝駅前		○
	322		藤枝駅広幡線	静清高校前	平島	藤枝駅前		○
	323		藤岡地区乗合タクシー	高田地区	千才バス停	市立病院		○
	324	五十海市立総合病院線	時ヶ谷	藤枝市役所南口	市立病院		○	
	325	牧之原市	菽間線	相良本通	牧之原小学校	金谷駅前		○
	326		菽間線	相良本通	水呑	金谷小学校		○
	327		勝間田線	静波海岸入口	勝間	金谷駅前		○
	328		勝間田線	静波海岸入口	勝間	金谷小学校		○
329	勝間田線		坂下	勝間	榑原総合病院		○	
330	鬼女菅山線		菅山原	菅山小学校入口	相良庁舎		○	
331	相良御前崎線		御前崎海洋センター	地頭方辻	相良本通		○	
332	相良浜岡線		浜岡営業所	地頭方辻	相良本通		○	
333	相良浜岡線		御前崎総合病院	地頭方辻	相良本通		○	
334	デマンド乗合タクシー さかべ号		坂部地区	—	特定施設		○	
335	デマンド乗合タクシー かつまた号		勝間田地区	—	特定施設		○	
336	デマンド乗合タクシー まげやま・ほばま号		菅山地区 萩間地区	—	特定施設		○	
337	デマンド乗合バス まきのほら号		牧之原地区	—	特定施設		○	
338	デマンド乗合タクシー じとうがら号		地頭方地区	—	特定施設		○	

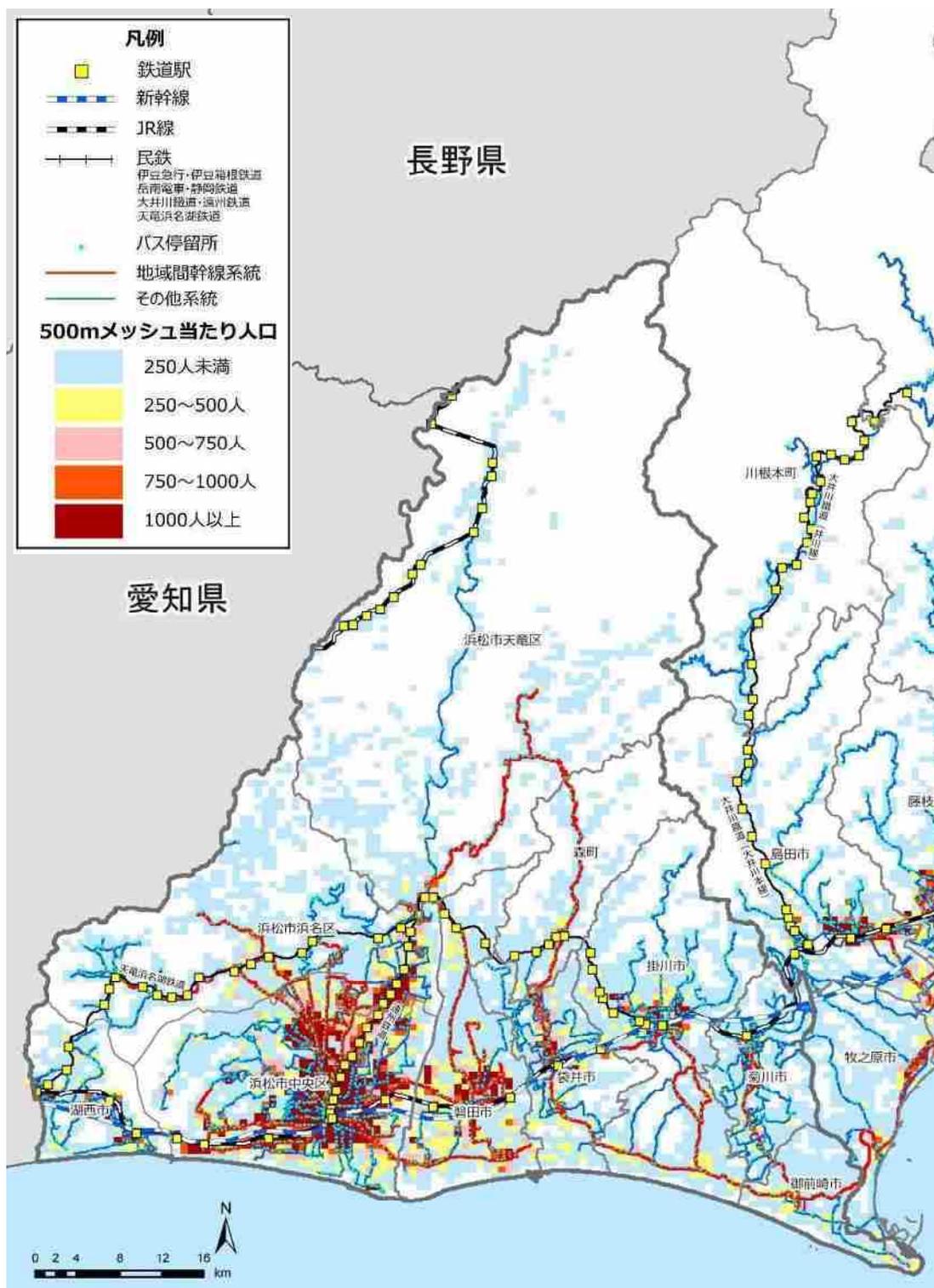
出典：2023年12月末時点 静岡県調査による

区分	番号	実施主体	系統名	運行系統			国補助	県補助
				起点	経過地	終点		
地域内交通 (市町)	339	牧之原市	デマンド集合タクシー しずなみ・かわさき号	静波川崎地区	—	特定施設		○
	340		デマンド集合タクシー ほそえ号	細江地区	—	特定施設		○
	341		デマンド集合タクシー さがら・ひがし号	相良地区	—	特定施設		○
	342		デマンド集合タクシー さがら・にし号	相良地区(波津・蓮々木)	—	特定施設		○
	343	川根本町	千頭・家山線	千頭駅	下泉駅	家山駅		○
	344		寸又峡線	千頭駅前	奥泉駅	寸又峡温泉		○
	345		おでかけ号	町内全域				○

出典：2023年12月末時点 静岡県調査による

西部地域

西部地域では、複数市町をまたぐ移動を担う広域幹線として秋葉線や掛川大東浜岡線など27系統が、市町内での移動を担う地域内交通として205系統が運行されています。



出典：2023年12月末時点 静岡県調査による

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	運行系統			国補助	県補助
				起点	経過地	終点		
広域幹線	1	秋葉バスサービス(株)	秋葉線	袋井駅前	遠州森町	気多	○	○
	2		秋葉中遠線	袋井駅前	袋井市民病院	遠州森町	○	○
	3		秋葉中遠線	大東支所	横須賀車庫	袋井駅前	○	○
	4		秋葉中遠線	横須賀車庫	新岡崎	袋井駅前	○	○
	5	遠州鉄道(株)	浜北医大三方原聖隷線	三方原聖隷	染地台三丁目	浜北駅	○	○
	6		磐田市立病院福田線	磐田市立病院	磐田駅	豊浜郵便局	○	○
	7		中ノ町磐田線	浜松駅	中ノ町	磐田営業所	○	○
	8		秋葉線	春野車庫	西鹿島駅	厚生会	○	○
	9		磐田天竜線	山東	新開	磐田駅	○	○
	10		磐田天竜線	山東	ららぽーと磐田	磐田駅	○	○
	11		掛塚さなる台線	浜松駅	掛塚	豊浜郵便局	○	○
	12		内野台線	浜松駅	上島北	内野台車庫	○	○
	13		内野台線	浜松駅	内野台車庫	サンストリート浜北	○	○
	14		磐田市立病院福田線	磐田駅前南口	福田車庫	豊浜郵便局	○	○
	15		引佐線	浜松駅	浜松湖北高校	気賀駅前	○	○
	16		萩丘都田線	浜松駅	上島西	染地台三丁目	○	○
	17		大塚ひとみヶ丘線	浜松駅	湖東高校・ひとみヶ丘東	山崎	○	○
	18		気賀三ヶ日線	浜松駅	気賀四ツ角	三ヶ日車庫	○	○
	19		奥山線	浜松駅	追分	奥山	○	○
	20		志都呂宇布見線	浜松駅	つるが丘入口	山崎		○
	21		志都呂宇布見線	浜松駅	堀出橋	舞阪駅		○
	22		浜名線	浜松駅	篠原小学校	馬郡車庫		○
	23		掛塚さなる台線	浜松駅	芳川	掛塚	○	○
	24	しずてつジャストライン(株)	菊川浜岡線	菊川駅前	菊川市立総合病院	浜岡営業所	○	○
	25		掛川大東浜岡線	掛川駅前	井崎	浜岡営業所	○	○
	26		掛川大東浜岡線	掛川駅前	井崎	浜岡営業所	○	○
	27		掛川大東浜岡線	掛川駅前	井崎	大東支所	○	○
地域内交通(事業者)	28	秋葉バスサービス(株)	秋葉中遠線	袋井駅前	森町病院	遠州森町		
	29		秋葉中遠線	袋井駅前	横手橋	遠州森町		
	30		秋葉中遠線	遠州森町	袋井駅前	大東支所		
	31		秋葉中遠線	大東支所	袋井駅前	袋井市民病院		
	32		秋葉中遠線	袋井駅前	可睡口	袋井市民病院		
	33		今井線	袋井駅前	川井・土橋	深見東		
	34	遠州鉄道(株)	秋葉線	春野協働センター	一草	春野車庫		
	35		大久保線	山崎	堀出橋	浜松駅		
	36		大久保線	浜松駅	狸坂	田端住宅		
	37		伊佐見線	浜松駅	伊佐見橋	山崎		
	38		都田線	浜松駅	常葉大学正門	都田駅前		
	39		都田線	浜松駅	都田口・テクノ	都田駅前		
	40		都田線	浜松駅	常葉大学正門・都田	都田車庫		
	41		都田線	浜松駅	都田	都田車庫		
	42		蒲小沢渡線	笠井上町	さぎの宮入口・中田町	浜松駅		
	43		蒲小沢渡線	浜松駅	イオンモール浜松市野々原の宮入口	笠井上町		
	44		浜北医大三方原聖隷線	浜北駅	染地台三丁目	三方原営業所		
	45		大塚ひとみヶ丘線	新貝	大塚	浜松駅		
	46		大塚ひとみヶ丘線	新貝	浜松	湖人見団地		
	47		大塚ひとみヶ丘線	湖人見団地	神田原	浜松駅		
	48		大塚ひとみヶ丘線	湖人見団地	ゆうおおひとみ・神田原	浜松駅		
	49		大塚ひとみヶ丘線	湖人見団地	ゆうおおひとみ・湖東高校	浜松駅		
	50	早出さぎの宮線	早出上公園	遠州病院	浜松駅			

出典：2023年12月末時点 静岡県調査による

区分	番号	実施主体	系統名	運行系統			国補助	県補助
				起点	経過地	終点		
地域内交通 (事業者)	51	遠州鉄道 (株)	早出さぎの宮線	イオンモール浜松市野	早出上公園	浜松駅		
	52		鶴見富塚じゅんかん線	新貝	鶴見	浜松駅		
	53		鶴見富塚じゅんかん線	新貝	いまいきプラザ太巻	浜松駅		
	54		蒲小沢渡線	浜松駅	浅田	柏原西		
	55		蒲小沢渡線	浜松駅	天方産業	柏原西		
	56		蒲小沢渡線	浜松駅	すずかけセントラル病院	柏原西		
	57		蒲小沢渡線	浜松駅	すずかけセントラル病院	浜松市総合水泳場		
	58		蒲小沢渡線	浜松駅	浅田	浜松市総合水泳場		
	59		萩丘都田線	三方原営業所	萩丘	浜松駅		
	60		萩丘都田線	都田駅	テクノ	浜松駅		
	61		萩丘都田線	浜松駅	テクノ	フルーツパーク		
	62		萩丘都田線	半田山中	萩丘	浜松駅		
	63		萩丘都田線	啓陽高校入口	萩丘	浜松駅		
	64		三島江之島線	遠州浜四丁目	三島	浜松駅		
	65		三島江之島線	南区役所	三島	浜松駅		
	66		三島江之島線	浜松特別支援学校	三島	浜松駅		
	67		三島江之島線	浜松特別支援学校	直通	浜松駅		
	68		三島江之島線	浜松特別支援学校	南区役所/向宿	浜松駅		
	69		三島江之島線	遠州浜四丁目	向宿	浜松駅		
	70		三島江之島線	浜松駅	三島	江之島アーチェリー場		
	71		城之崎線	磐田駅	城之崎	磐田営業所		
	72		城之崎線	磐田駅	城之崎 磐田営業所	スズキ		
	73		城之崎線	磐田駅	東高校・城之崎	磐田営業所		
	74		中ノ町磐田線	磐田駅	加茂川	磐田営業所		
	75		中ノ町磐田線	磐田営業所	東高校	浜松駅		
	76		磐田天竜線	磐田駅	加茂川	ららぽーと磐田		
	77		磐田市立病院福田線	磐田駅	本通	磐田市立病院		
	78		磐田市立病院福田線	磐田駅	北高校前	磐田市立病院		
	79		磐田市立病院福田線	磐田駅	加茂川	北高校前		
	80		磐田市立病院福田線	北見町	美登里町	磐田北小		
81	しずてつ ジャストライ ン(株)	掛川大東浜岡線	掛川駅前	入山瀬	大東支所			
82		菊川浜岡線	菊川駅前		浜岡営業所			
83		菊川浜岡線	菊川駅前	直通	小笠高校			
84		菊川浜岡線	菊川駅前		菊川市立総合病院			
85		掛川大東浜岡線	千浜	第一小臨時	第一小学校前			
86		掛川東高	掛川駅前		掛川東高校			
地域内交通 (市町)	87	浜松市	滝沢線	滝沢口	滝沢公民館・滝沢東	聖隷三方原病院	○	
	88		滝沢線	聖隷三方原病院	都田駅前・狸穴上	聖隷三方原病院	○	
	89		滝沢線	聖隷三方原病院	滝沢公民館・滝沢東	都田駅前	○	
	90		三ヶ日北線	本坂	西小・只木	総合福祉センター	○	
	91		三ヶ日北線	総合福祉センター	三ヶ日駅・本坂・平山	総合福祉センター	○	
	92		三ヶ日北線	総合福祉センター	三ヶ日駅・本坂・平山	総合福祉センター	○	
	93		三ヶ日北線	総合福祉センター	本坂	総合福祉センター	○	
	94		三ヶ日北線	総合福祉センター	本坂・只木・平山	総合福祉センター	○	
	95		三ヶ日南線	総合福祉センター	三ヶ日駅・本坂・只木	総合福祉センター	○	
	96		三ヶ日南線	総合福祉センター	本坂・只木・平山	総合福祉センター	○	
	97		大平堀谷線	堀谷	大平	浜北駅	○	
	98		北浜魚玉コース(東コース)	浜北駅	八幡団地	浜北駅	○	

出典：2023年12月末時点 静岡県調査による

区分	番号	実施主体	系統名	運行系統			国補助	県補助
				起点	経過地	終点		
地域内交通（市町）	99	浜松市	北浜島玉コース(西コース)	浜北駅	浜北西高校	浜北駅	○	
	100		赤佐中瀬線	上島区民センター	芝本駅	浜北駅	○	
	101		自主運行バス北遠本線	水窪町	横山車庫	西鹿島駅	○	
	102		天竜ふれあいバス(藤・阿多百線)	くんぼ水車の車		各地域	○	
	103		いなさみどりバス	金指駅		各地域	○	
	104		水窪ふれあいバス	水窪駅		各地域	○	
	105		佐久間ふれあいバス	歴史と民話の郷会館		各地域	○	
	106		天竜ふれあいバス(藤・大日本線)	大日本西・熊		各地域	○	
	107		天竜ふれあいバス(門原線)	竜川ふれあいセンター		各地域	○	
	108		龍山ふれあいバス	診療所		各地域	○	
	109		春野ふれあいバス	福祉センター・図書館前		各地域	○	
	110	天竜ふれあいバス(百舌果・兵庫線)	上すがり		各地域	○		
	111	みをつくし線	北行政センター		各地域	○		
	112	磐田線(森山入口)	磐田駅	森山入口	遠州森町		○	
	113	磐田線(森町病院)	磐田駅	森町病院	遠州森町		○	
	114	ダイヤモンド型乗合タクシー(竜洋)	竜洋地区	豊田町駅・磐田駅	磐田市立総合病院		○	
	115	ダイヤモンド型乗合タクシー(福田)	福田地区	磐田駅周辺	磐田市立総合病院	○		
	116	ダイヤモンド型乗合タクシー(豊岡)	豊岡地区	豊田町駅・磐田駅	なぎの木会館		○	
	117	ダイヤモンド型乗合タクシー(磐田北部)	磐田北部地区	磐田駅周辺	なぎの木会館		○	
	118	ダイヤモンド型乗合タクシー(磐田東部)	磐田東部地区	磐田駅周辺	なぎの木会館		○	
	119	ダイヤモンド型乗合タクシー(磐田南部)	磐田南部地区	豊田町駅・磐田駅	磐田市立総合病院		○	
	120	ダイヤモンド型乗合タクシー(豊田)	豊田地区	磐田駅周辺	磐田市立総合病院		○	
	121	ダイヤモンド型乗合タクシー(磐田中央)	磐田中央地区	磐田駅周辺	磐田市立総合病院	○		
	122	掛塚磐田駅線(とつか)	掛塚蟹町	とつか・豊田町駅	磐田駅		○	
	123	掛塚磐田駅線(千手堂)	掛塚蟹町	千手堂	磐田駅		○	
	124	掛塚磐田駅線(北高)	掛塚蟹町	千手堂・磐田駅	磐田北高		○	
	125	東山線(旧道)	掛川駅北口	日坂	東山		○	
	126	東山線(安養寺)	掛川駅北口	安養寺運動公園	東山		○	
	127	東山線(病院)	東山	日坂	中東連絡会医療センター		○	
	128	東山線(トキコ)	掛川駅北口	安養寺運動公園	トキコスタジアム/ビューションズ		○	
	129	粟本線(青田)	掛川駅北口	葛ヶ丘1丁目	青田		○	
	130	粟本線(病院)	青田	葛ヶ丘1丁目	中東連絡会医療センター		○	
	131	粟本線(循環)	掛川駅北口	葛ヶ丘1丁目	掛川駅北口		○	
	132	居尻線(泉)	掛川駅北口	居尻	泉		○	
	133	居尻線(病院)	泉	居尻	中東連絡会医療センター		○	
	134	居尻線(市役所)	泉	掛川駅北口	市役所		○	
	135	倉真線(温泉)	掛川駅北口	石畑	倉真温泉		○	
	136	倉真線(新東名)	掛川駅北口	新東名入口	倉真温泉		○	
	137	倉真線(病院)	倉真温泉	石畑	中東連絡会医療センター		○	
	138	倉真線(市役所発)	市役所	石畑	倉真温泉		○	
	139	桜木線(坂下)	掛川駅北口	桜木入口	ねむの木美術館		○	
	140	桜木線(家代の里)	掛川駅北口	家代の里	ねむの木美術館		○	
	141	桜木線(病院)	掛川駅北口	家代の里	中東連絡会医療センター		○	
	142	桜木線(市役所発)	市役所	掛川駅北口	ねむの木美術館		○	
	143	市街地循環線(北回り)	掛川駅北口	市役所	掛川駅北口		○	
	144	市街地循環線(南回り)	掛川駅北口	中東連絡会医療センター	掛川駅北口		○	
145	市街地循環線(南回り豊園)	掛川駅北口	富士見台豊園	掛川駅北口		○		
146	掛川大須賀線(東大谷まわり)	とうもんの里前	大須賀支所	掛川駅南口		○		

出典：2023年12月末時点 静岡県調査による

区分	番号	実施主体	系統名	運行系統			国補助	県補助
				起点	経過地	終点		
地域内交通 (市町)	147	掛川市	掛川大須賀線(中東運輸会医務センター)	とうもんの里前	中東運輸会医務センター	掛川駅南口		○
	148		掛川大須賀線(西大谷まわり)	とうもんの里前	機須賀高校入口	掛川駅南口		○
	149		掛川大須賀線(東高校)	とうもんの里前	掛川東高校入口	掛川駅南口		○
	150		掛川大須賀線(アイク前)	アイク前	掛川東高校入口	掛川駅南口		○
	151		大須賀ふれあいタクシー	大須賀地区		掛川駅エリア		○
	152		曾我・和田ふれあいタクシー	曾我・和田岡地区		街中エリア		○
	153		満水ふれあいタクシー	満水区		街中エリア		○
	154	袋井市	北部循環線 左回り	イオン袋井	今井コミュニティセンター	袋井駅北口		○
	155		北部循環線 左回り	袋井駅北口	イオン袋井	袋井駅北口		○
	156		北部循環線 右回り	イオン袋井	袋井北コミュニティセンター	袋井駅北口		○
	157		北部循環線 右回り	袋井駅北口	イオン袋井	袋井駅北口		○
	158		南部循環線 左回り	袋井駅南口	浅羽支所	袋井駅南口		○
	159		南部循環線 右回り	袋井駅南口	浅羽支所	袋井駅南口		○
	160		南部循環線 右回り	袋井駅南口	浅羽支所、柏木	袋井駅南口		○
	161		磐田線	遠州森町	森山入口	磐田駅前		○
	162		磐田線	遠州森町	森町病院	磐田駅前		○
	163		宇刈地区デマンドタクシー	宇刈地区	宇刈地区	宇刈地区	○	
	164		浅羽南地区デマンドタクシー	浅羽南地区	浅羽南地区	浅羽南地区	○	
	165		浅羽西地区デマンドタクシー	浅羽西地区	浅羽西地区	浅羽西地区	○	
	166		法多線デマンドタクシー	高南、豊沢地区	高南、豊沢地区	高南、豊沢地区		○
	167	袋井東地区タクシー	袋井東地区	袋井東地区	袋井東地区			
	168	袋井駅・中東運輸会医務センター線	袋井駅前	愛野駅南口	中東運輸会医務センター	○		
	169	湖西市	岡崎循環線左回り系統	新所原駅北口	大森駅	新所原駅北口	○	
	170		岡崎循環線右回り系統	新所原駅北口	大森駅	新所原駅北口	○	
	171		白須賀岡崎線通学系統	新所原駅北口	JA白須賀支店	おんやど白須賀	○	
	172		山崎循環線(新所原駅北口・浜名病院・おんやど白須賀)	新所原駅北口	浜名病院	おんやど白須賀	○	
	173		白須賀線(鷺津駅・市役所・鷺津駅)	JA白須賀支店	市役所	鷺津駅	○	
	174		白須賀線(鷺津駅・市役所・湖西病院)	JA白須賀支店	市役所	湖西病院	○	
	175		白須賀線(鷺津駅・市役所・湖西病院)	JA白須賀支店	豊田佐吉記念館	湖西病院	○	
	176		山崎循環線(JA白須賀支店・市役所・鷺津駅)	鷺津駅	市役所	JA白須賀支店	○	
	177		白須賀鷺津線一の宮行き系統	鷺津駅	市役所	一の宮		○
	178		知波田入出線(鷺津駅・市役所)	正太寺	浜名湖電装	鷺津駅	○	
	179		知波田入出線(鷺津駅・市役所)	横山会館	鷺津駅	湖西病院	○	
	180		知波田入出線(鷺津駅・市役所)	知波田駅	川尻	湖西病院	○	
	181		知波田入出線(鷺津駅・市役所)	知波田駅	市役所	湖西病院	○	
	182		知波田入出線(知波田駅・市役所)	鷺津駅	川尻	知波田駅	○	
183	知波田入出線(浜名湖電装通学系統)		鷺津駅		浜名湖電装		○	
184	新居鷺津線(新居地区行き系統)		元町中丁公会堂	新居町駅	新居地域センター	○		
185	新居鷺津線(鷺津地区行き系統)		新居地域センター	三ツ谷	鷺津駅		○	
186	新居鷺津線(鷺津地区行き系統)		新居町駅	ひばりヶ丘	鷺津駅		○	
187	新居鷺津線(鷺津地区行き系統)		新居町駅	三ツ谷	湖西病院		○	
188	新居鷺津線(鷺津地区行き系統)		新居地域センター	三ツ谷	湖西病院		○	
189	新居鷺津線(鷺津地区行き系統)		鷺津駅	三ツ谷	新居地域センター		○	
190	新居鷺津線(鷺津地区行き系統)		鷺津駅	三ツ谷	新居町駅		○	
191	新居鷺津線(鷺津地区行き系統)		鷺津駅	イオンタウン湖西	新居町駅		○	
192	新居鷺津線(鷺津地区行き系統)		鷺津駅	イオンタウン湖西	新居町駅		○	
193	新居鷺津線(鷺津地区行き系統)		湖西病院	三ツ谷	新居地域センター		○	
194	岡崎鷺津線(浜名病院行き系統)		湖西病院	市役所	新所原駅南口		○	

出典：2023年12月末時点 静岡県調査による

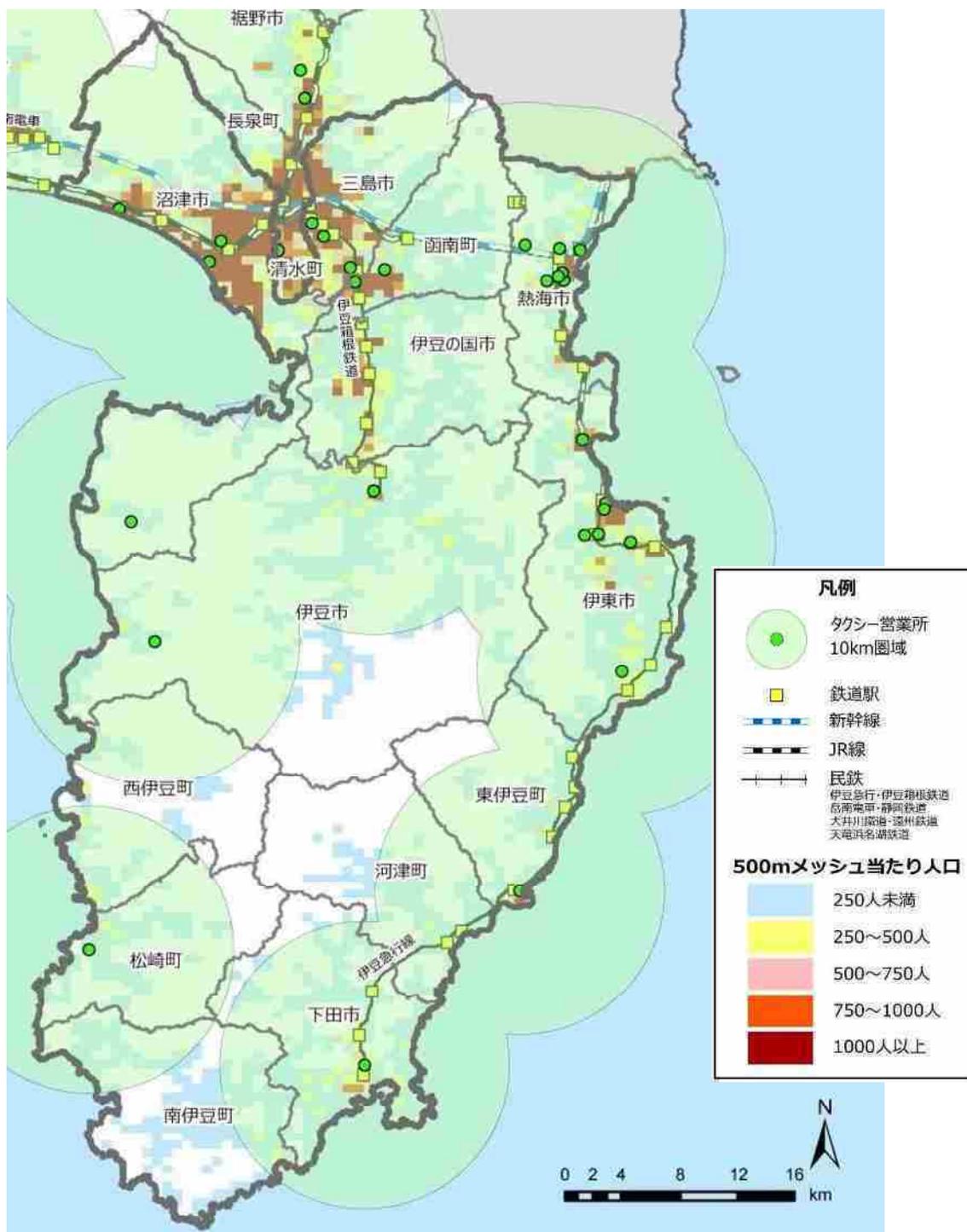
区分	番号	実施主体	系統名	運行系統			国補助	県補助
				起点	経過地	終点		
地域内交通 (市町)	195	湖西市	岡崎監理院新着送迎南口⇔湖西病院乗降	新所原駅南口	アメニティプラザ	湖西病院		○
	196		岡崎監理院新着送迎南口⇔湖西病院(土曜日・休日)	新所原駅南口	運動公園	湖西病院		○
	197		鷺津循環線通勤便系統	表鷺津	鷺津駅	浜名湖電装		○
	198		鷺津循環線西回り系統	鷺津駅	市役所	鷺津駅		○
	199		鷺津循環線東回り系統	鷺津駅	イオンタウン湖西	鷺津駅		○
	200		ダイヤモンド型集合タクシー 新居地区	新居地区		特定施設		○
	201		ダイヤモンド型集合タクシー 岡崎地区	岡崎地区		特定施設		○
	202		ダイヤモンド型集合タクシー 鷺津地区	鷺津地区		特定施設		○
	203		ダイヤモンド型集合タクシー 白須賀地区	白須賀地区		特定施設		○
	204		ダイヤモンド型集合タクシー 知波田地区	知波田地区		特定施設		○
	205	御前崎市	御前崎市内線	御前崎海洋センター	比木	御前崎総合病院		○
	206		御前崎市内線	御前崎海洋センター	比木	浜岡営業所		○
	207		御前崎市内線	御前崎海洋センター	桜ヶ池	御前崎総合病院		○
	208		御前崎市内線	御前崎海洋センター	桜ヶ池	浜岡営業所		○
	209		相良御前崎線	御前崎海洋センター	地頭方辻	相良本通		○
	210		相良浜岡線	浜岡営業所	地頭方辻	相良本通		○
	211		相良浜岡線	御前崎総合病院	地頭方辻	相良本通		○
	212		菽間線	相良本通	牧之原小学校	金谷駅前		○
	213	菽間線	相良本通	水呑	金谷小学校		○	
	214	菊川市	西方コース	堀之内公会堂	菊川駅	菊川市立総合病院		○
	215		沢水加コース(第1便、第3便、第5便)	六本松集会所	菊川市立総合病院	六本松集会所		○
	216		沢水加コース(第2便、第4便)	六本松集会所	菊川市立総合病院	六本松集会所		○
	217		倉沢・富田コース(第1便)	上倉沢公会堂	菊川駅	菊川市立総合病院		○
	218		倉沢・富田コース(第2便)	西富田茶農協	菊川駅	菊川市立総合病院		○
	219		倉沢・富田コース(第3～6便)	菊川市立総合病院	菊川駅	菊川市立総合病院		○
	220		菊川東循環コース	布引原北公民館	菊川市立総合病院	布引原北公民館		○
	221		菊川西循環コース(第1便、第3便、第5便)	山内田上地区集会所センター	菊川市立総合病院	山内田上地区集会所センター		○
	222		菊川西循環コース(第2便、第4便)	山内田上地区集会所センター	菊川市立総合病院	山内田上地区集会所センター		○
	223		丹野・嶺田コース	西ヶ崎公民館	平田	菊川市立総合病院		○
	224		三沢・河東コース	菊川市立総合病院	平田	菊川市立総合病院		○
	225	奈良野・布引原コース	布引原北公民館	平田	菊川市立総合病院		○	
	226	三沢・河東コース	菊川市立総合病院	平田	藤井公民館		○	
227	森町	吉川線	森町病院	元開橋	落合		○	
228		吉川線	遠州森町	元開橋	落合		○	
229		大河内線	森林組合前	三倉	下鳥		○	
230		大河内線	森林組合前	三倉	開郷		○	
231		磐田線	遠州森町	森山入口	磐田駅		○	
232		磐田線	遠州森町	森町病院	磐田駅		○	

出典：2023年12月末時点 静岡県調査による

③タクシー

伊豆地域

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ありません。

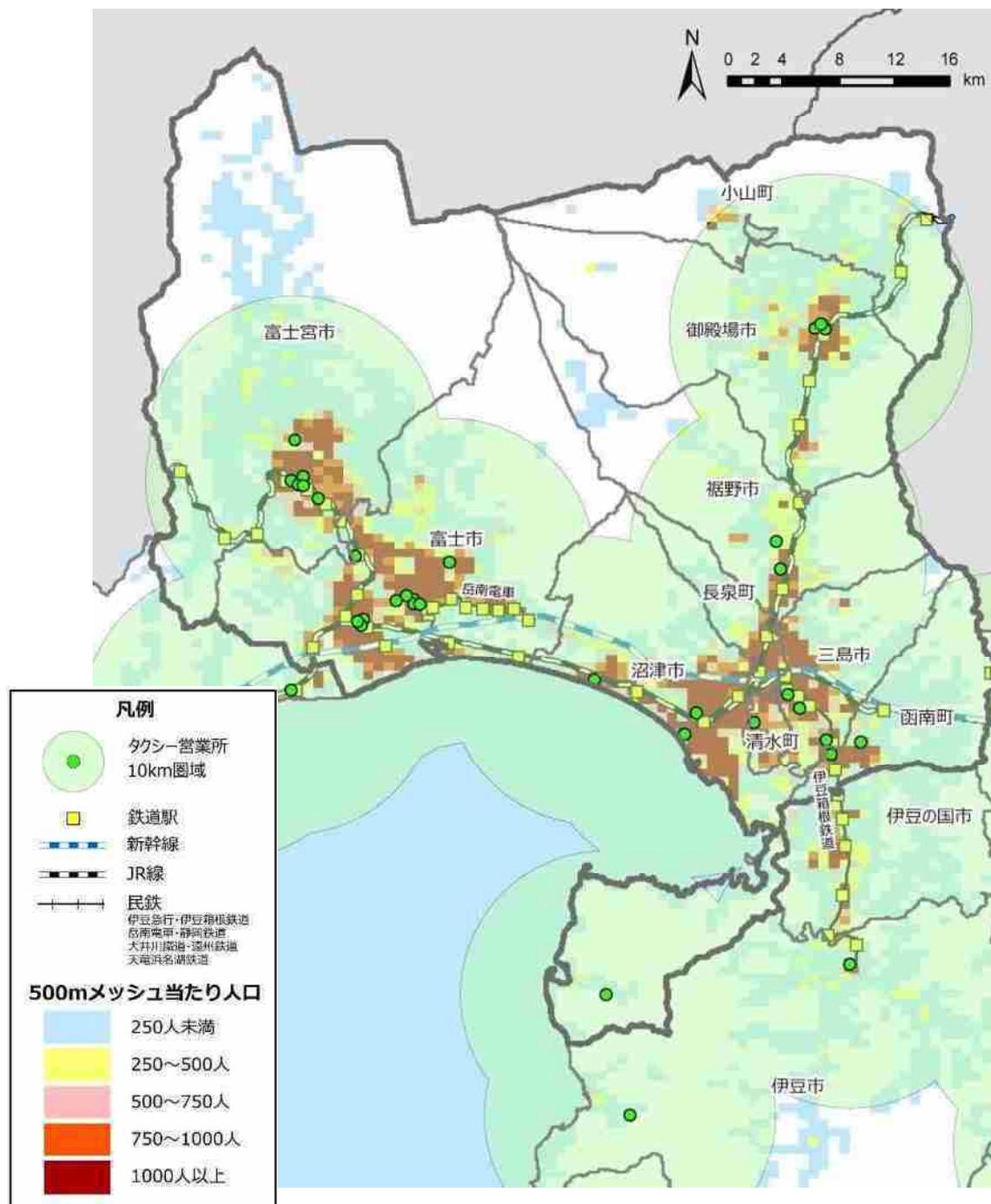


※タクシーの待ち時間を最大30分とした際に、20km/hの速度で迎車可能な範囲として、営業所からの10km圏を图示

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。

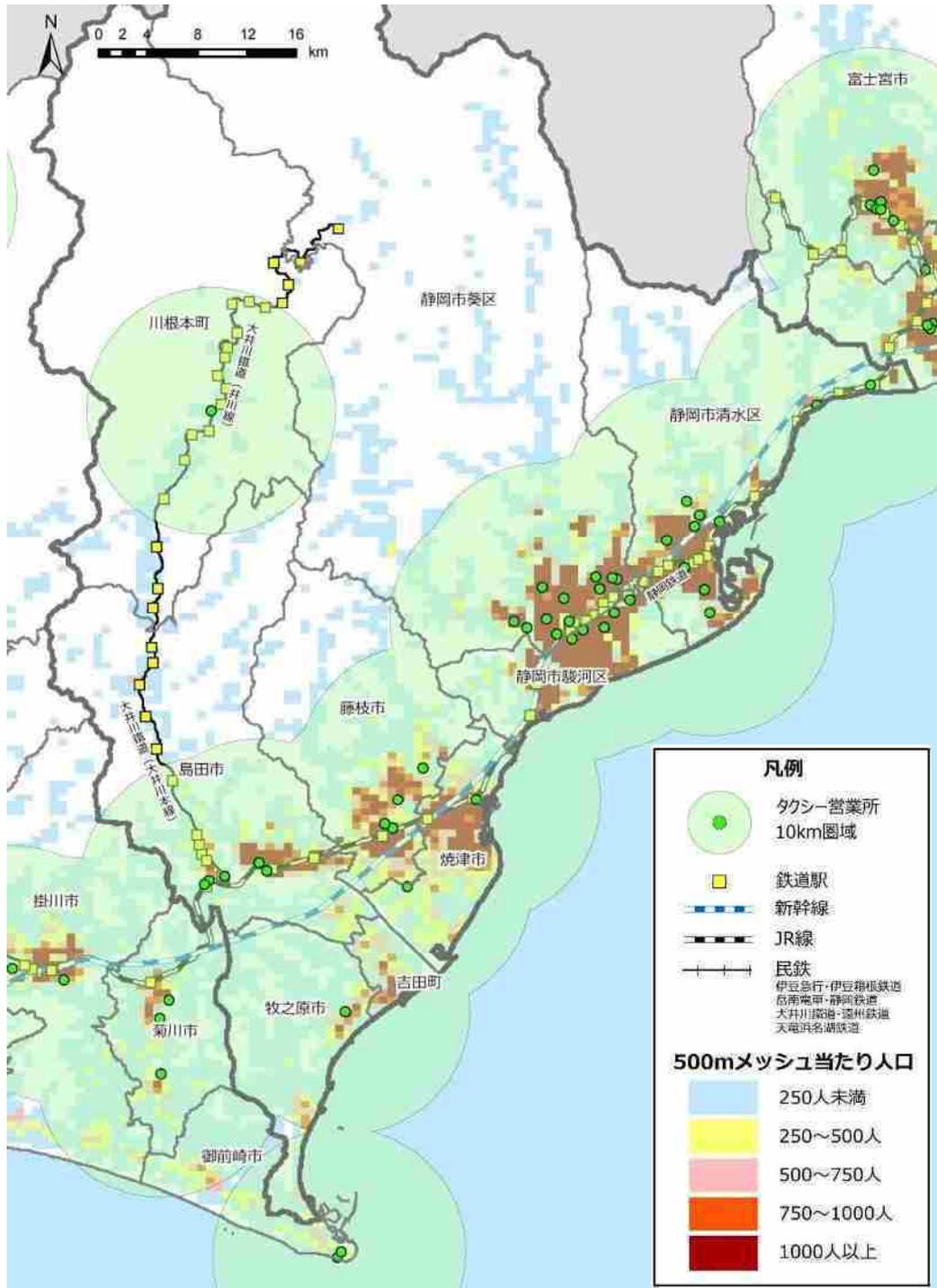


※タクシーの待ち時間を最大30分とした際に、20km/hの速度で迎車可能な範囲として、営業所からの10km圏を图示

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東海道本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ほとんどありません。

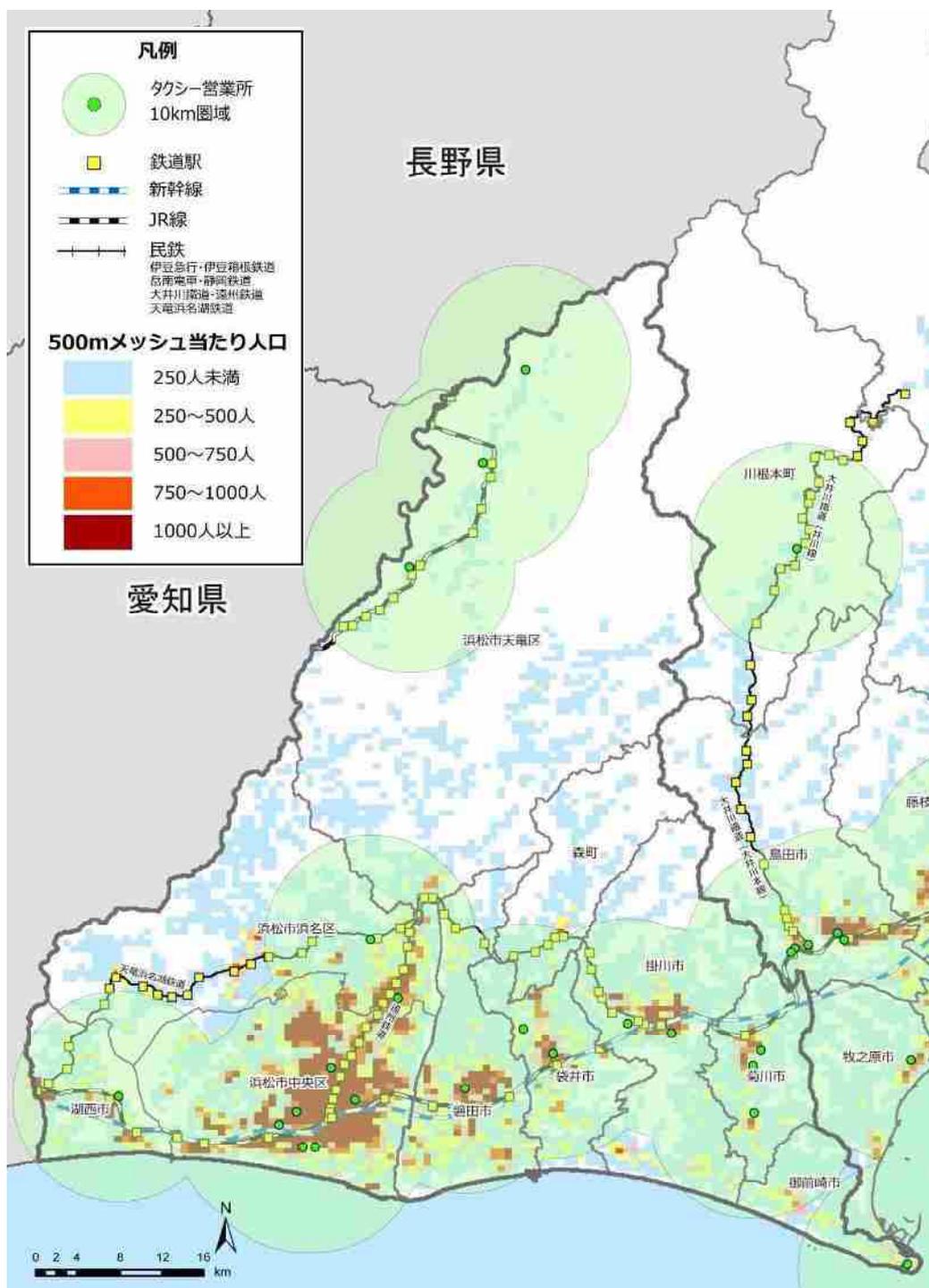


※タクシーの待ち時間を最大30分とした際に、20km/hの速度で迎車可能な範囲として、営業所からの10km圏を図示

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東海道本線沿線のほか、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ほとんどありません。



※タクシーの待ち時間を最大30分とした際に、20km/hの速度で迎車可能な範囲として、営業所からの10km圏を図示

図 2-12 タクシー営業所（西部地域）

④ デマンド型交通

伊豆地域

伊豆地域では、沼津市、伊東市、伊豆の国市及び東伊豆町においてデマンド型交通が運行されています。



図 2-13 デマンド交通（伊豆地域）

表 2-6 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
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)
	戸田・土肥線	戸田・土肥線	乗合 (路線不定期)	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)
東伊豆町	ノッカルひがしいず	片瀬・白田地区 奈良本地区	乗合 (区域運行)	住民の 自家用車	東伊豆町

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、市町内を広くカバーするような形で運行されています。

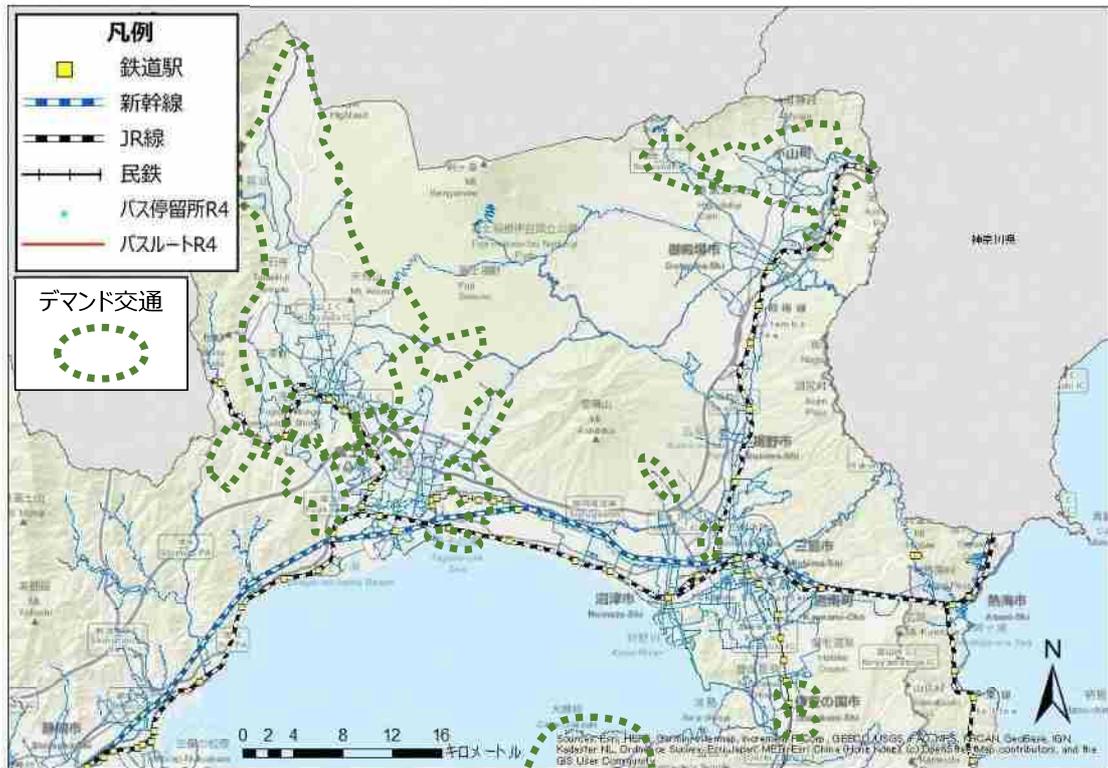


図 2-14 デマンド交通（東部地域）

表 2-7 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)
	戸田・土肥線	戸田・土肥線	乗合 (路線不定期)	タクシー型	戸田交通(株)
富士宮市	宮タク	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)
		芝富エリア	乗合 (区域運行)	タクシー型	ミヤマタクシー(株)
	稲子エリア	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	おかタク	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	なのほな	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)
	天間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	ももタク	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。

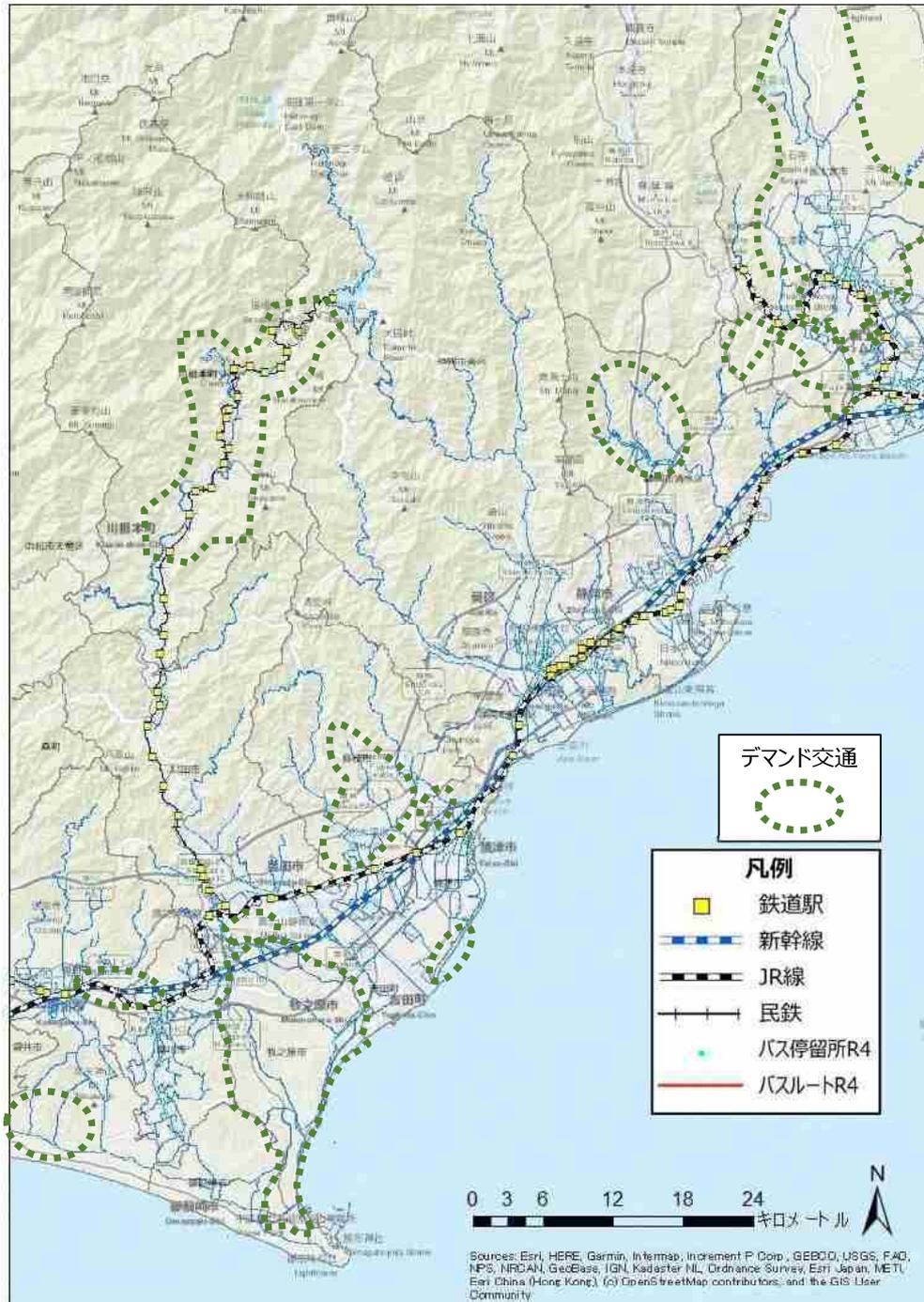


図 2-15 デマンド交通（中部地域）

表 2-8 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）	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)
		五十海市立総合病院線 (バス停型)	乗合 (区域運行)	タクシー型	静鉄タクシー(株)、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)
		まさのほら号	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

西部地域

西部地域では、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。

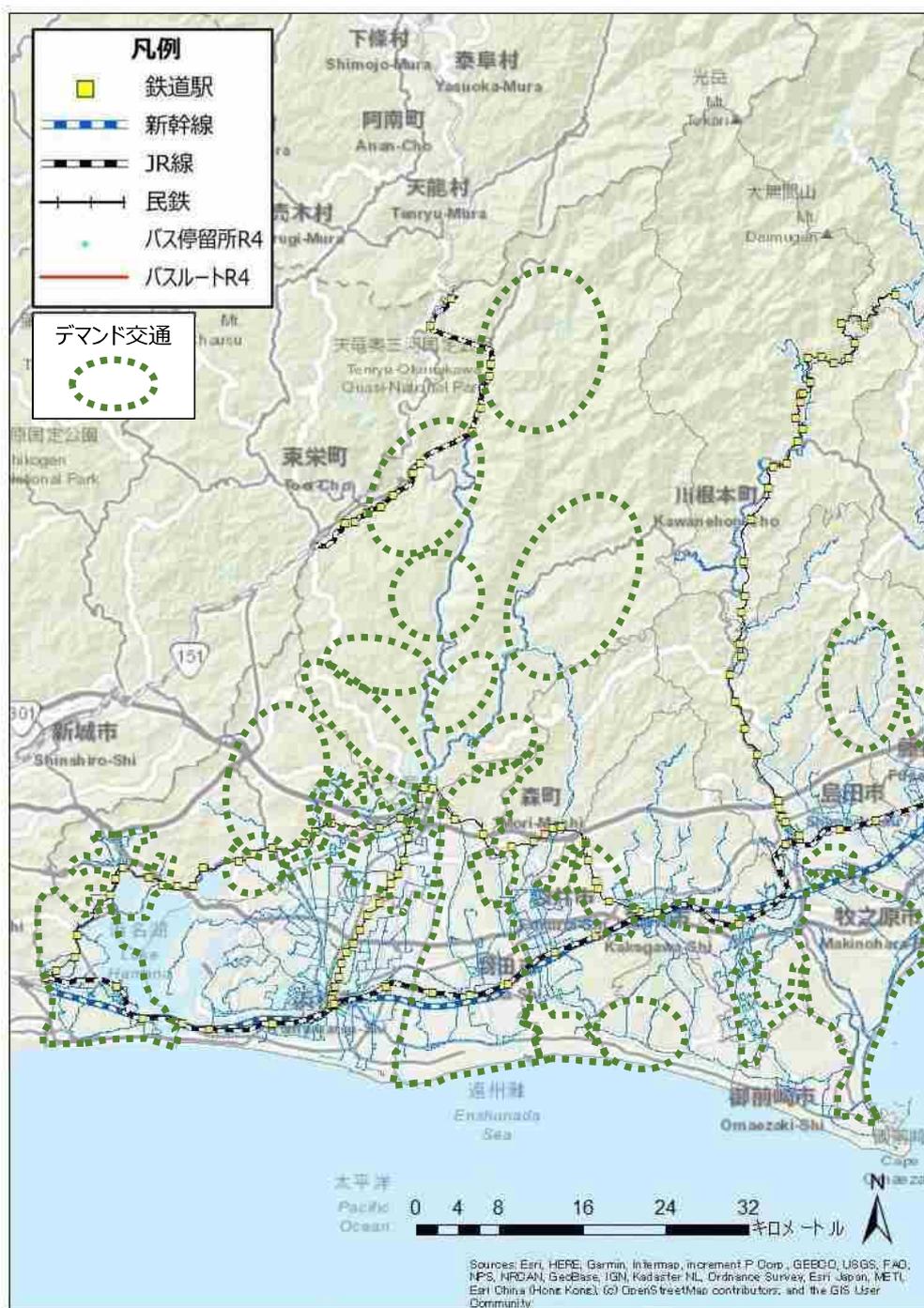


図 2-16 デマンド交通（西部地域）

表 2-10 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)
		熊・阿多古線	乗合 (区域運行)	タクシー型	遠鉄タクシー(株)
		熊・大木線	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	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	遠鉄タクシー(株)
		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	曾我・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)
菊川市	コミタクくん	三沢・河東コース (うし) ※午後の便	乗合 (区域運行)	タクシー型	菊川タクシー(株)
		奈良野・布引原コース (ねこ)	乗合 (区域運行)	タクシー型	菊川タクシー(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

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 2-11 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/日
		土肥港	清水港	4本/日
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/日
		初島港	熱海港	10本/日

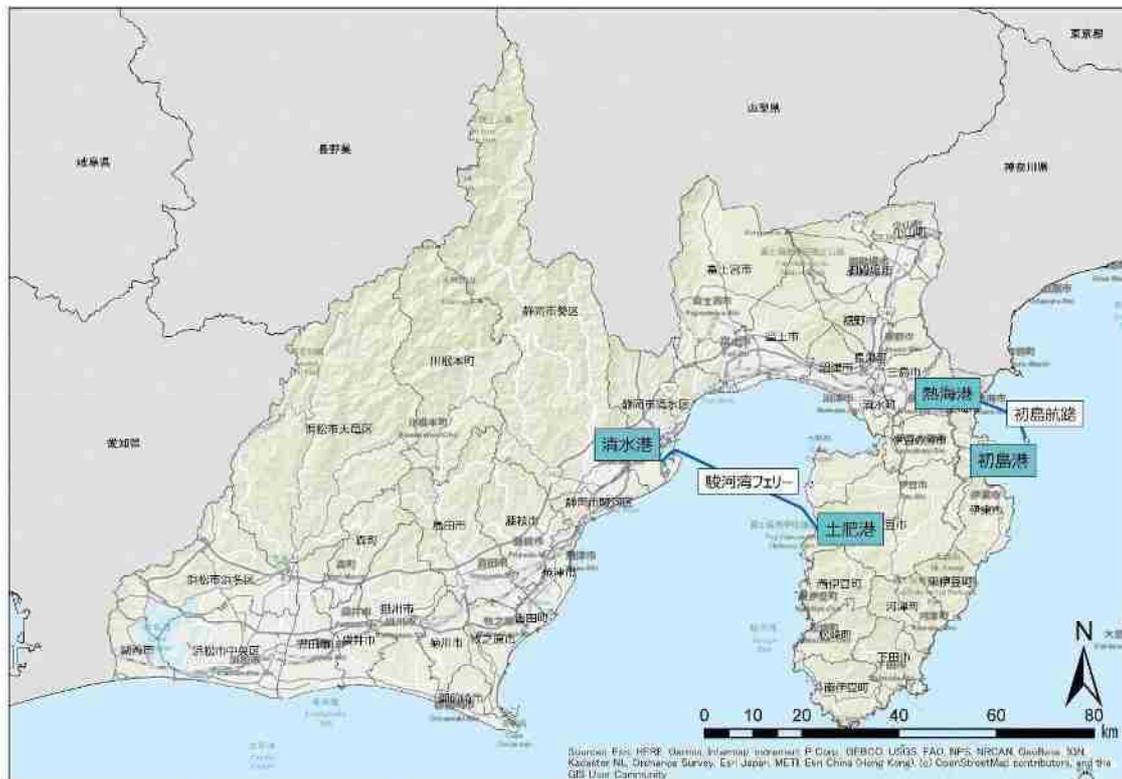


図 2-17 県内を発着する航路の位置図

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などの可能性も考えられます。



出典：極楽湯三島店ホームページ

図 2-19 温浴施設送迎バスの一例



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・ハイヤーはコロナ禍前から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、図2-22によると、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。

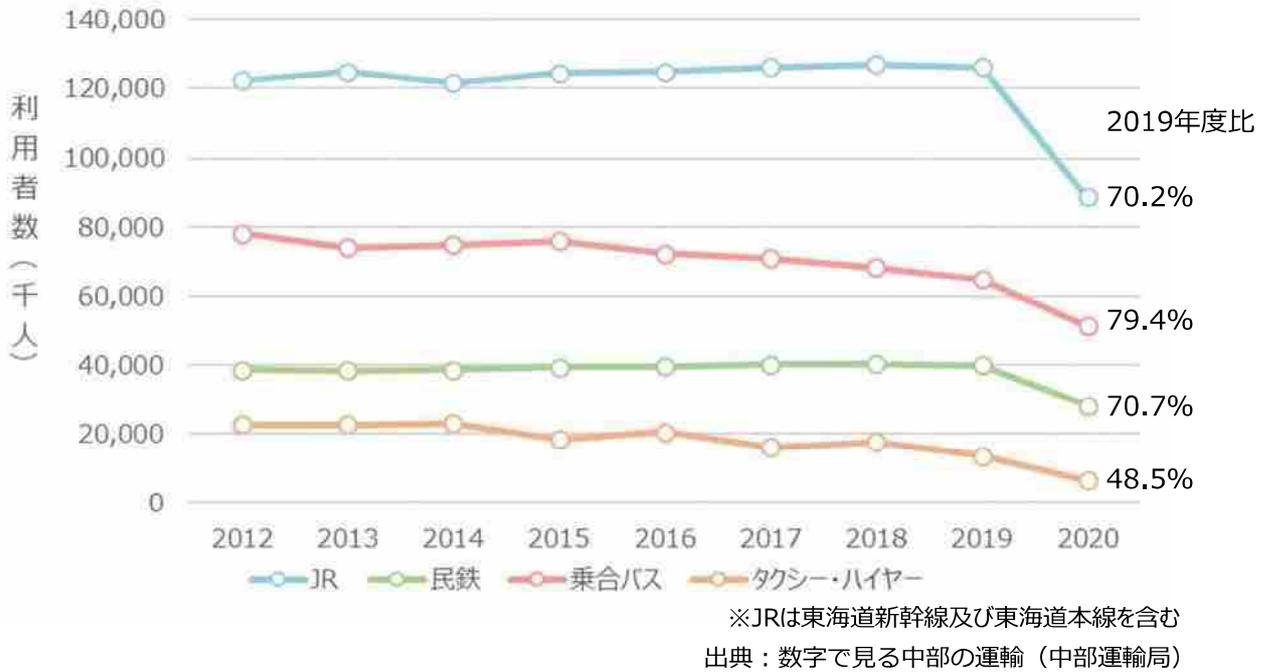


図 2-21 地域公共交通の利用状況 (静岡県)

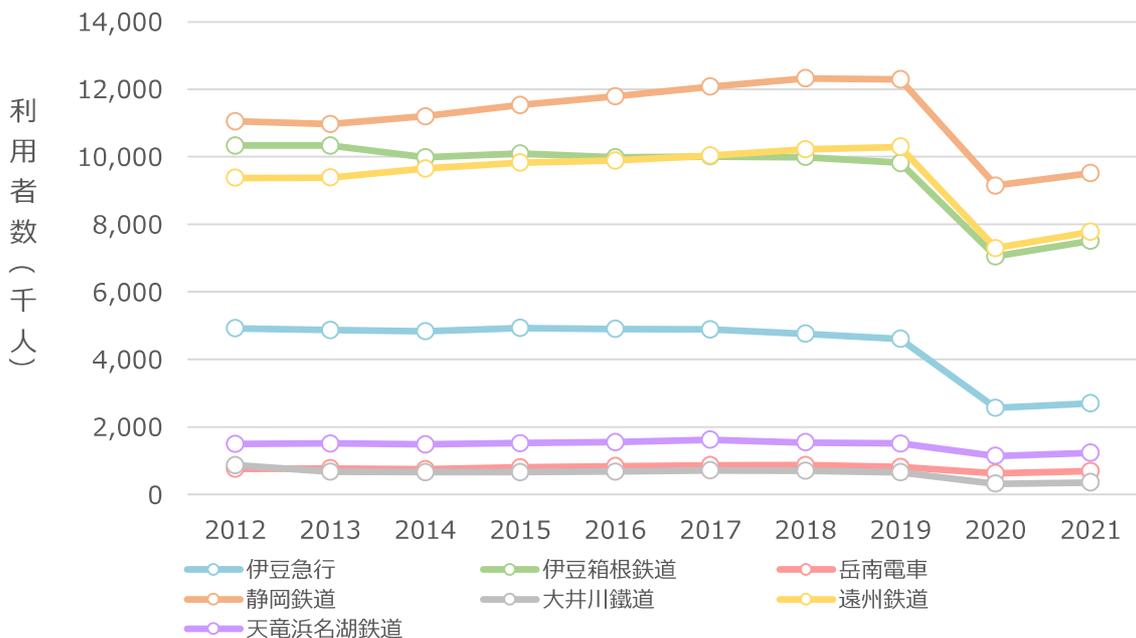
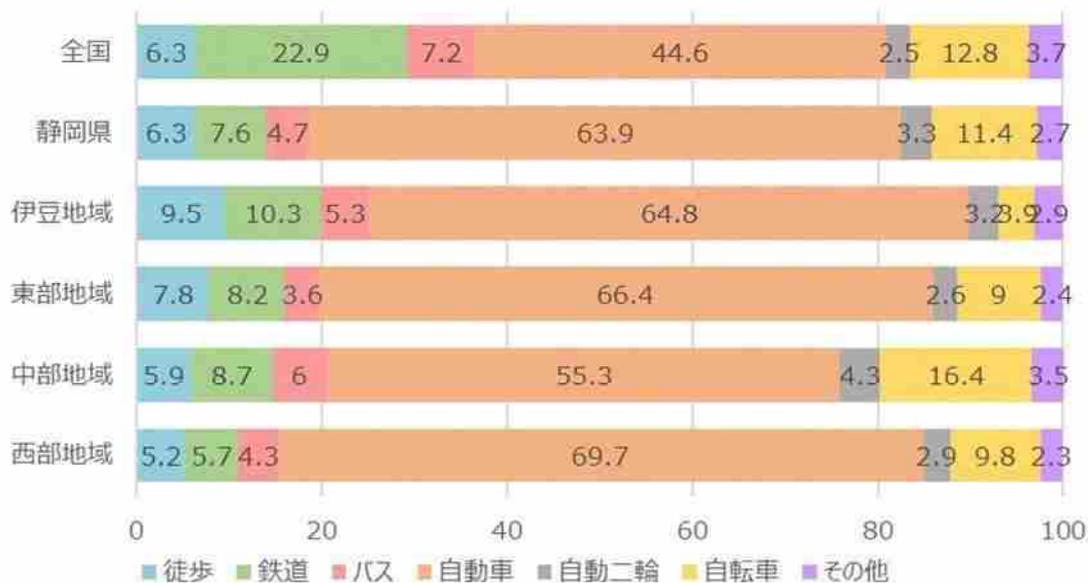


図 2-22 静岡県内地方鉄道年輸送人員の比較

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。

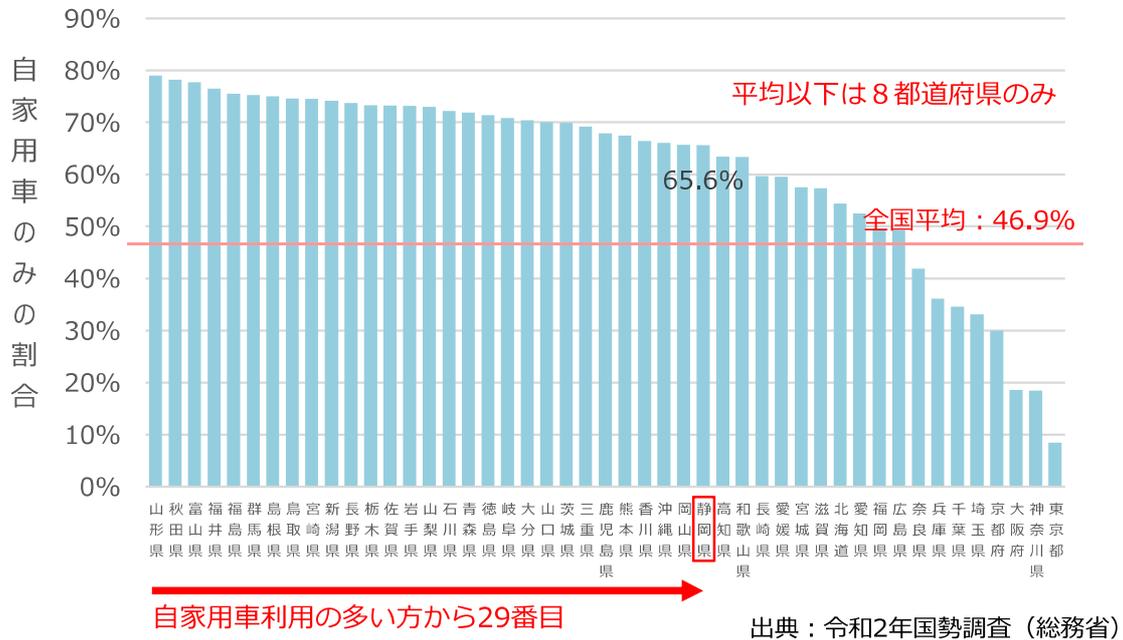


図 2-24 利用交通手段「自家用車のみ」の割合

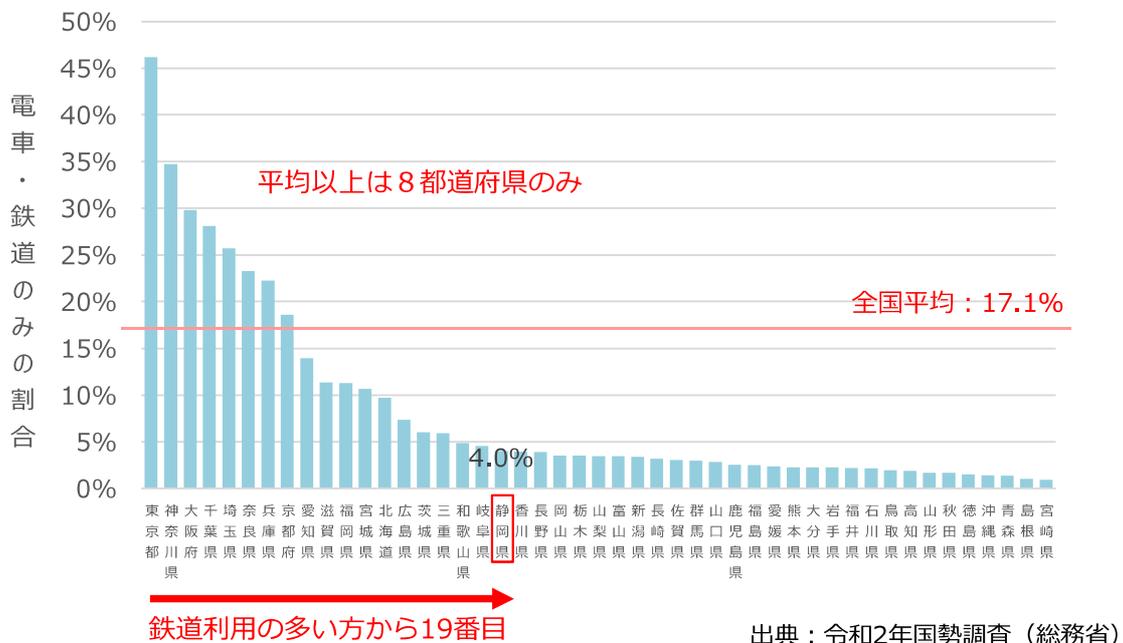
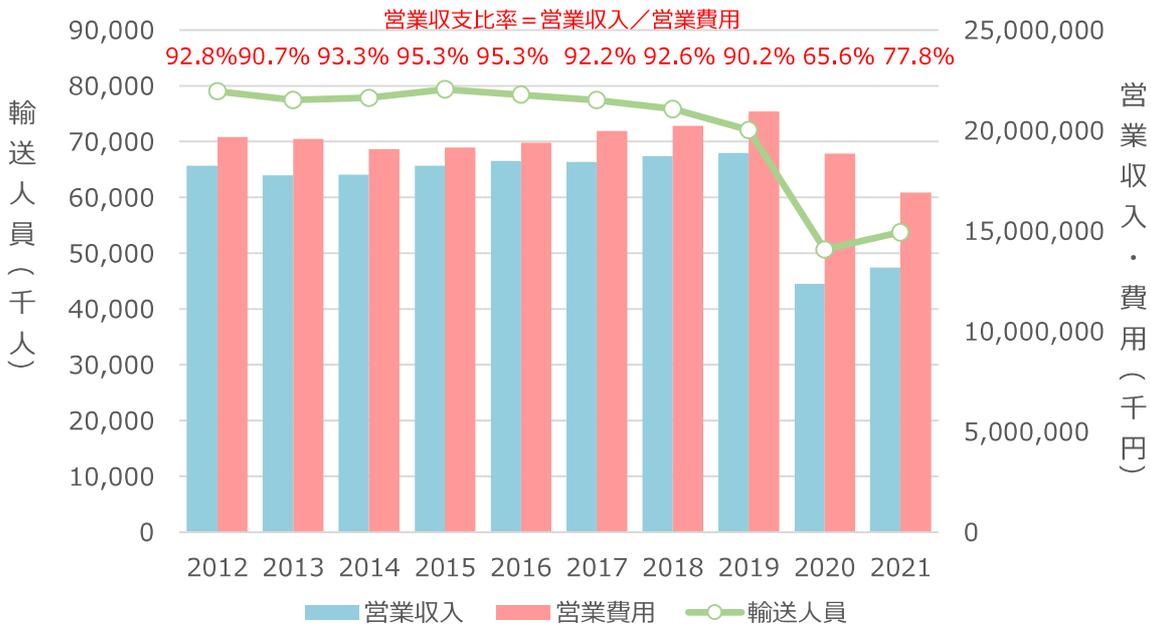


図 2-25 利用交通手段「電車・鉄道のみ」の割合

第5節 交通事業者の収支

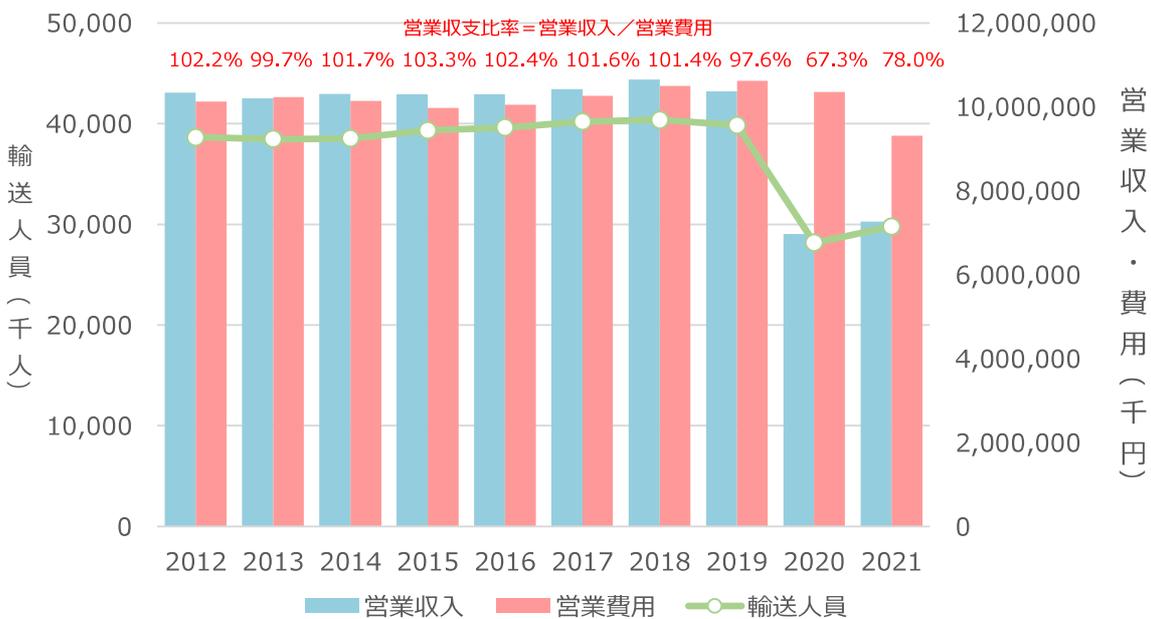
県内乗合バス利用者数は、近年微減傾向で推移していましたが、2020年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響で大きく減少しています。利用者数が減少（営業収入が減少）する中でも、営業費用は一定程度必要であり、営業収支は赤字が続いています。

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、2020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

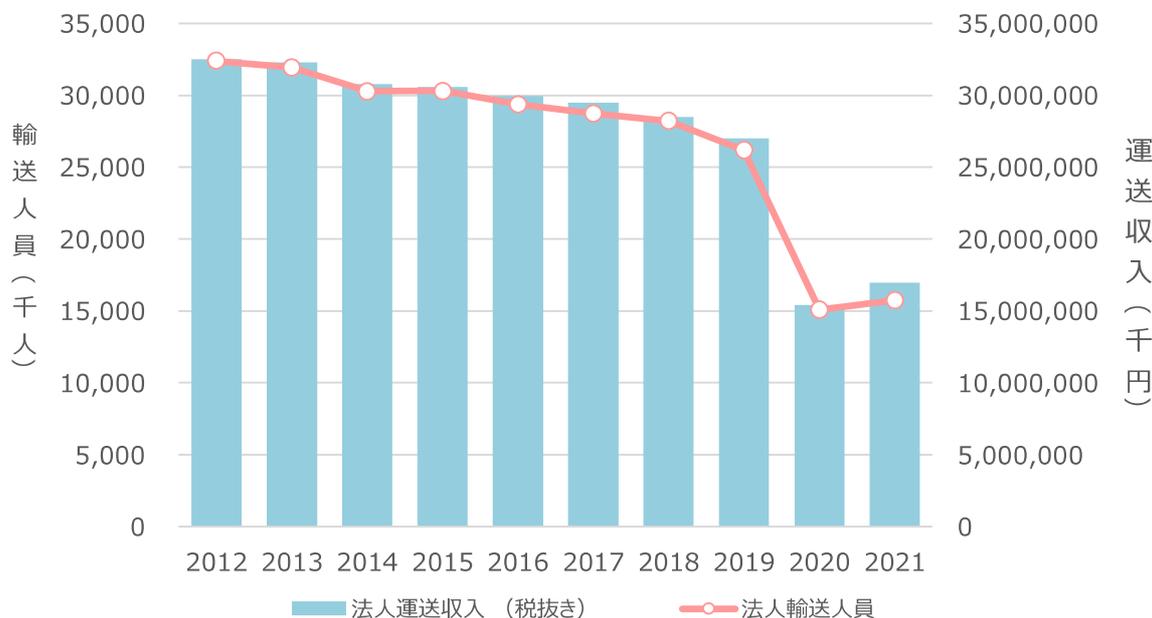


出典：数字で見る中部の運輸（中部運輸局）、県資料

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、2020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。

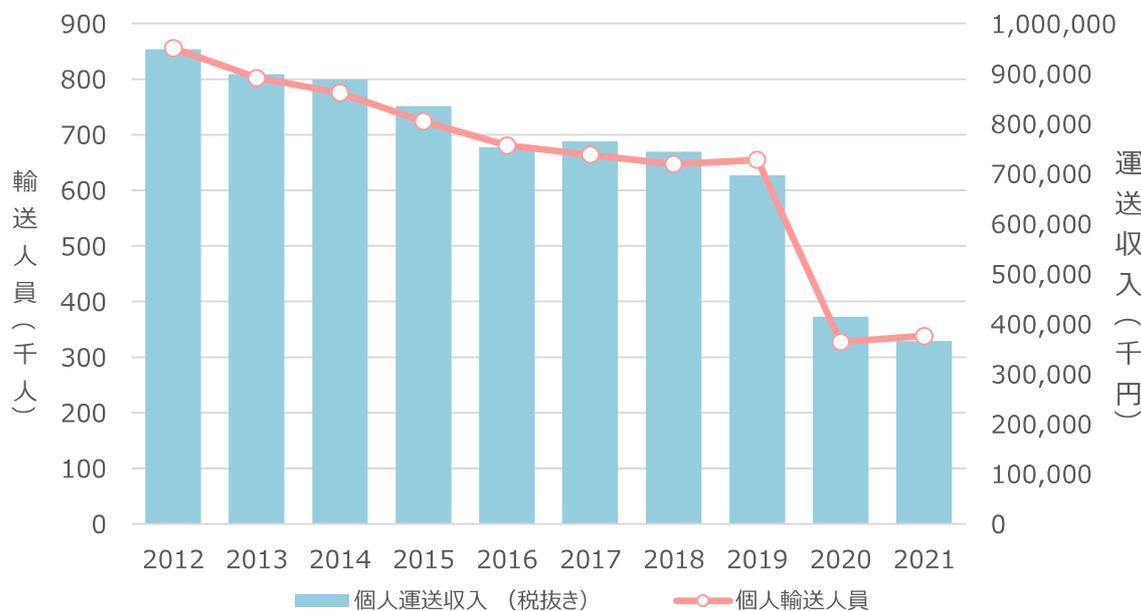
◆タクシー（法人）



出典：数字で見る中部の運輸（中部運輸局）

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）

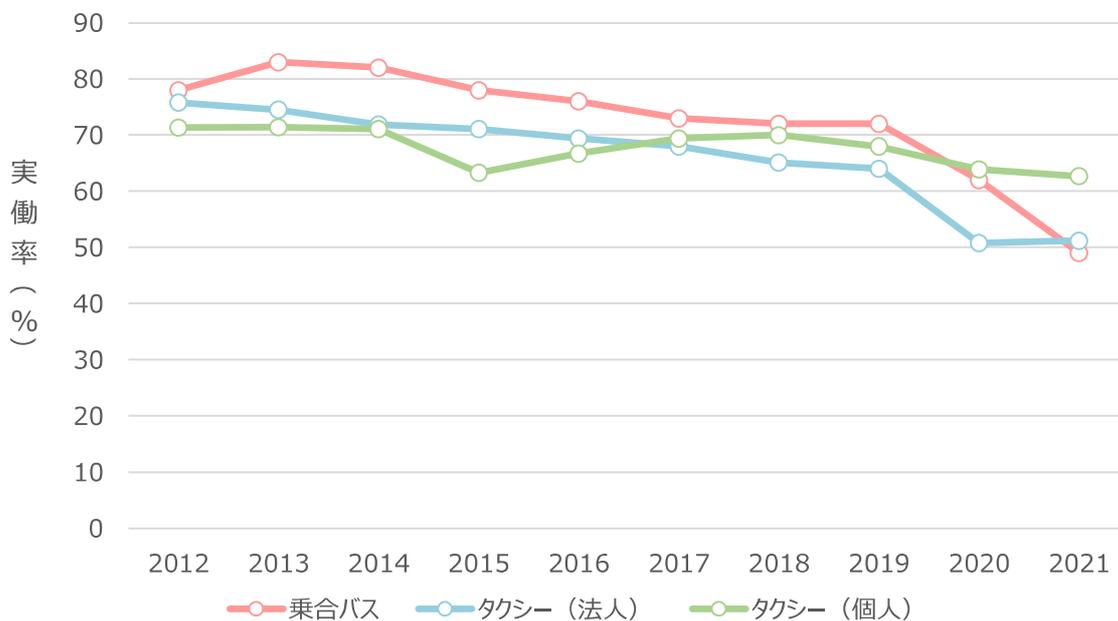


出典：数字で見る中部の運輸（中部運輸局）

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、2020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。

※実働率 = 延実働車両数 ÷ 延実在車両数 × 100



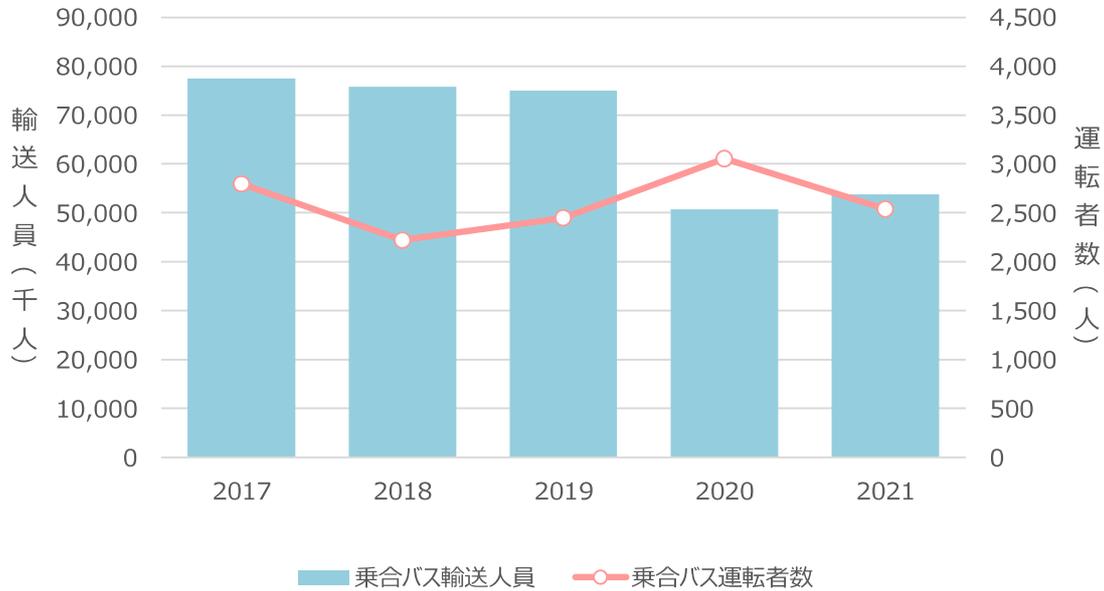
出典：数字で見る中部の運輸（中部運輸局）

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、2017年は約3,000人でしたが、2018年、2019年にかけて2,000～2,500人程度に減少しています。また、2020年から2021年にかけては、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、運転者数の減少が見られます。

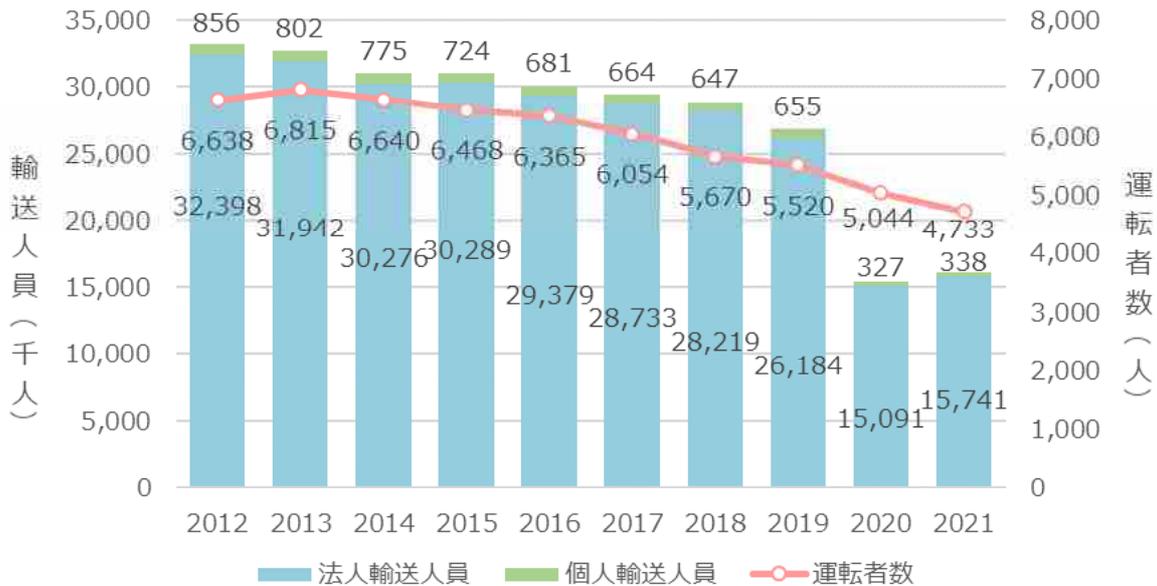
タクシーの運転者数は毎年約500人のペースで減少を続けています。



※2019年及び2020年の運転者数が前年を上回ったのは、コロナ禍において、罹患や濃厚接触者となるなどによる運転者不足への備えとして、当時、タクシーの運転手を乗合バス（乗合タクシー）運転手として兼務できるように登録したことなどによる。

出典：数字で見る中部の運輸（中部運輸局）

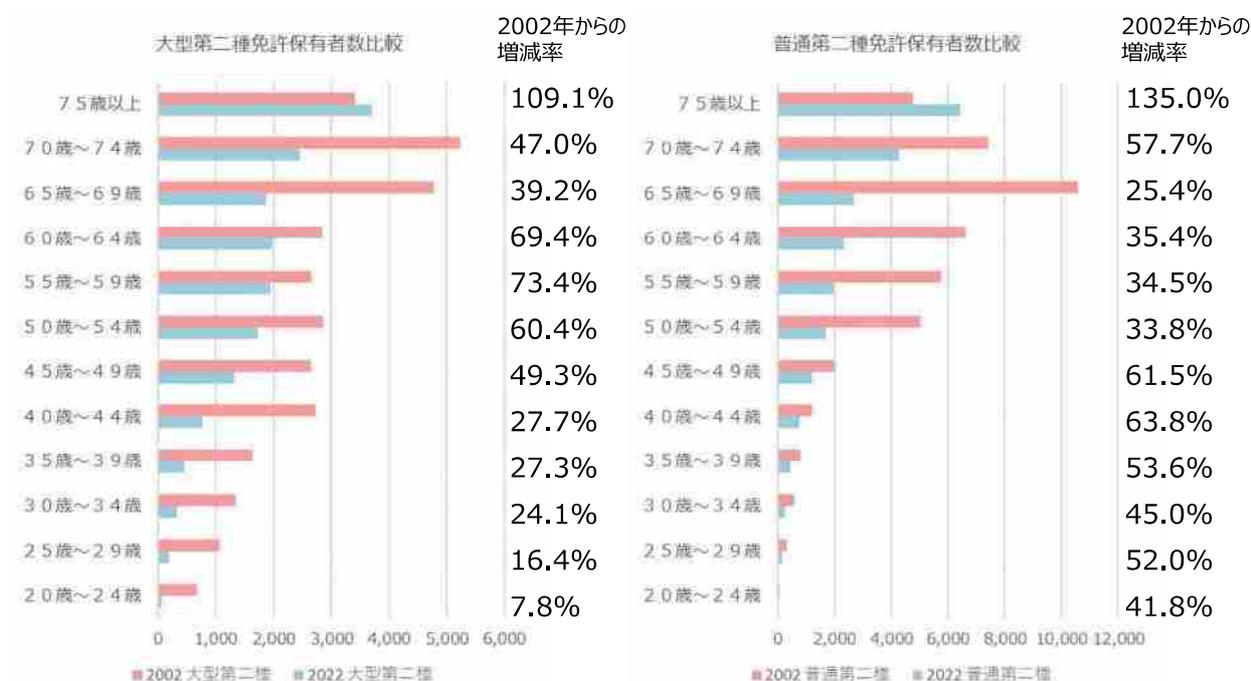
図 2-31 静岡県内乗合バスの輸送人員と運転者数の推移



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、2002年時点においても高齢化が目立っていましたが、2022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。



※2002年：普通（～8トン）、大型（8トン～）
 2022年：普通（～11トン（普通、準中型、中型））、大型（11トン～）

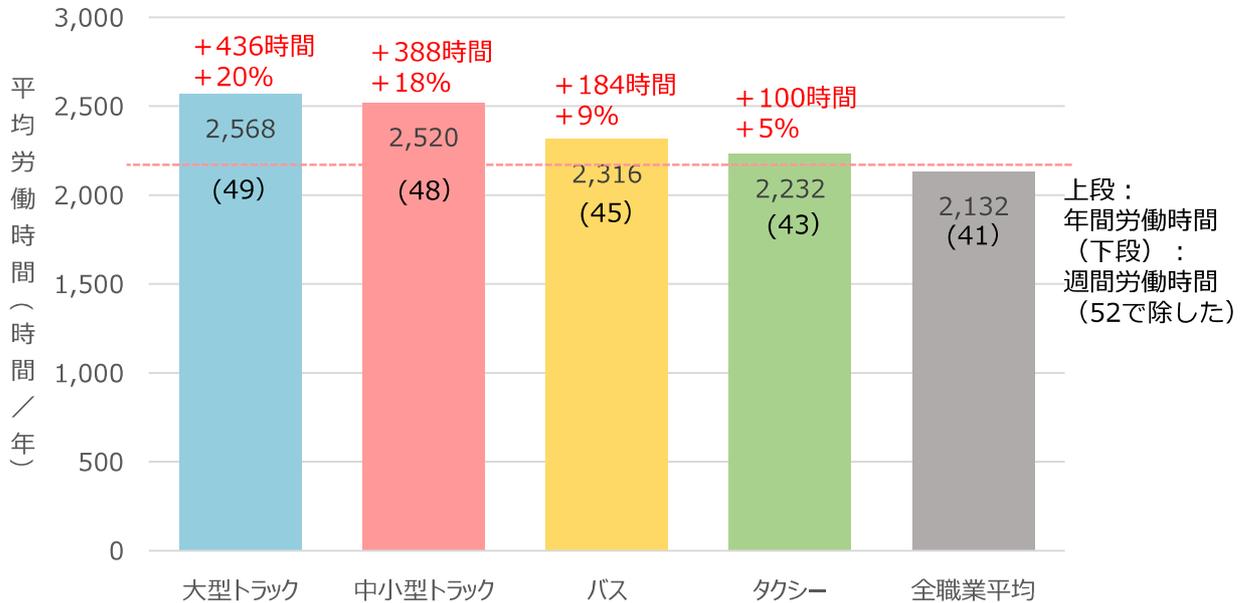
出典：交通年鑑（静岡県警）

図 2-33,34 静岡県内第二種免許保有者数比較

第7節

公共交通の担い手の労働環境

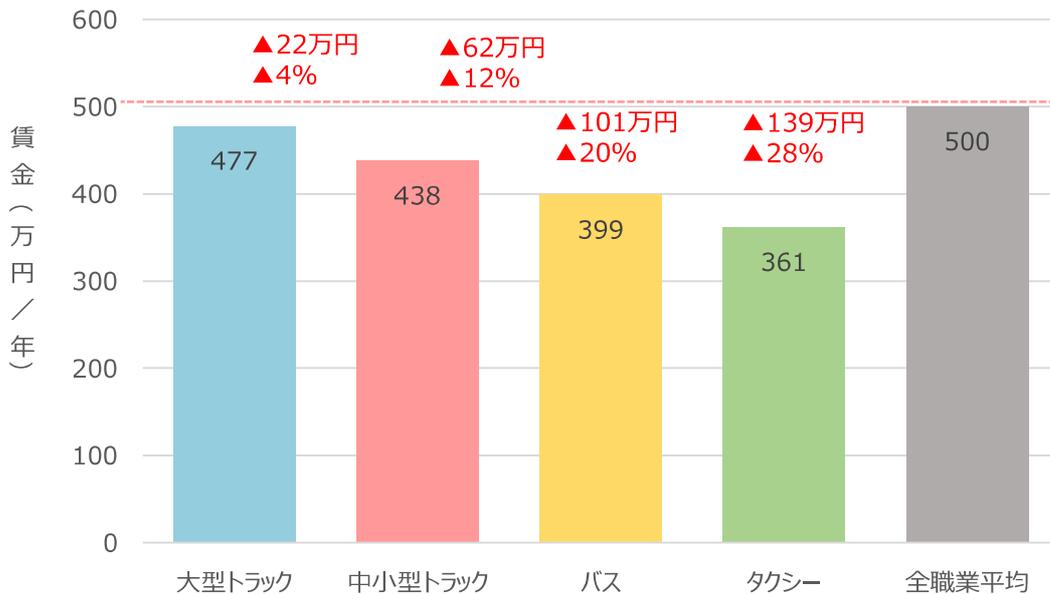
バス・タクシーの運転業務に係る平均労働時間は、全職業平均と比較して5～9%長くなっています。一方で、年間賃金は全職業平均と比較して各々約2～3割低くなっており、厳しい労働環境にあることがわかります。



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「年間賞与其他特別給与額」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。

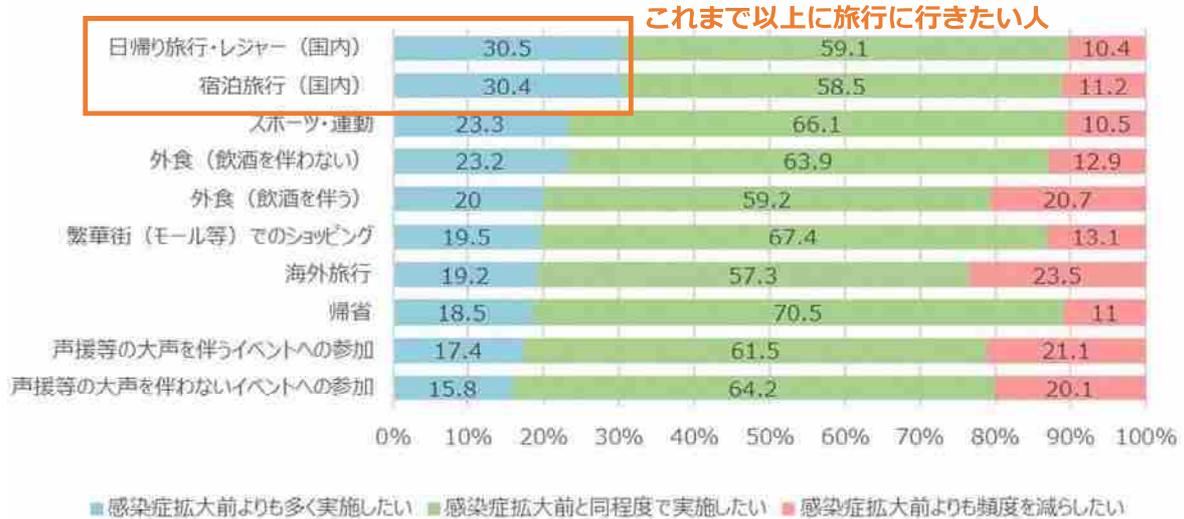


出典：第6回新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査（令和5年4月 内閣府）

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。

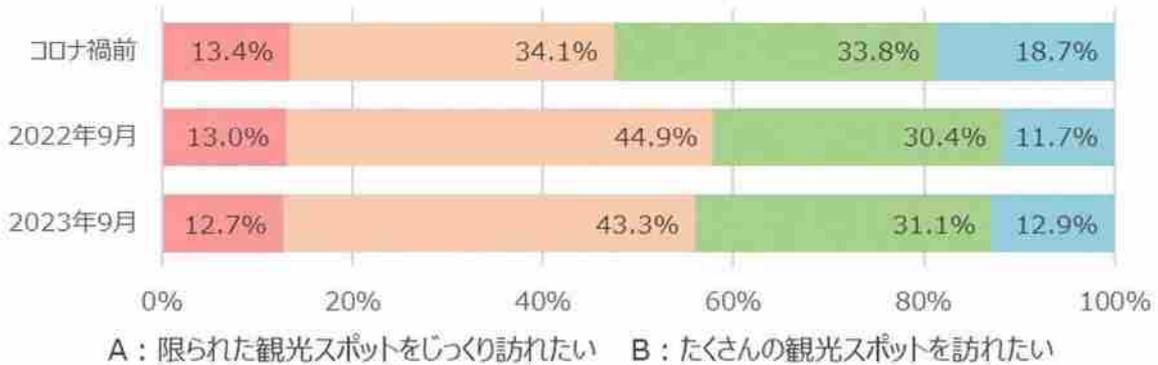
観光行動にも変化が見られ、新型コロナウイルス感染症拡大前と比べると、国内旅行において、「限られた観光スポットをじっくり訪れたい」「特定の宿泊地を拠点に観光したい」と回答する割合が増加しています。



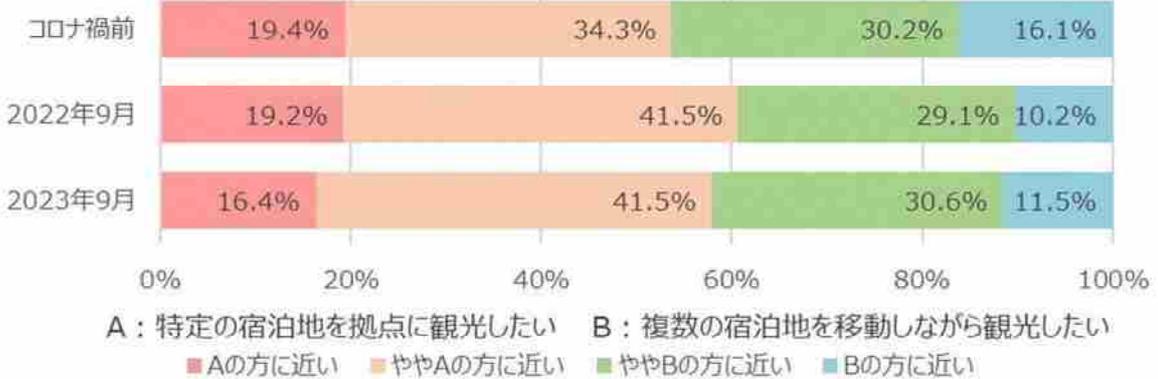
出典：第6回新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査（令和5年4月 内閣府）

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】



【拠点の立て方】



※「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21回国内宿泊旅行ニーズ調査（令和5年9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となっています。

調査の概要

表 2-12 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。

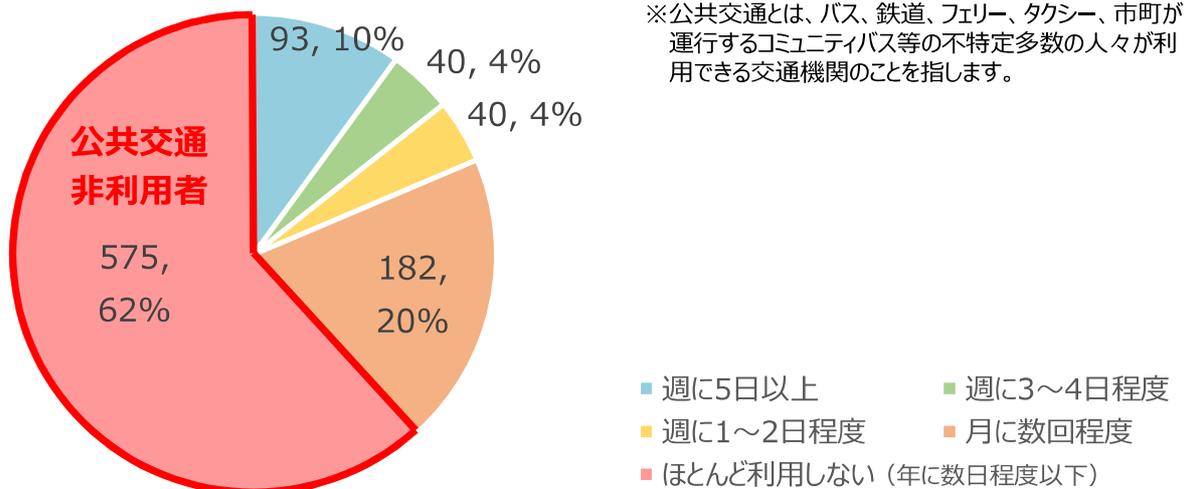


図 2-40 公共交通機関の利用頻度

表 2-13 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「乗降場の場所」「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。

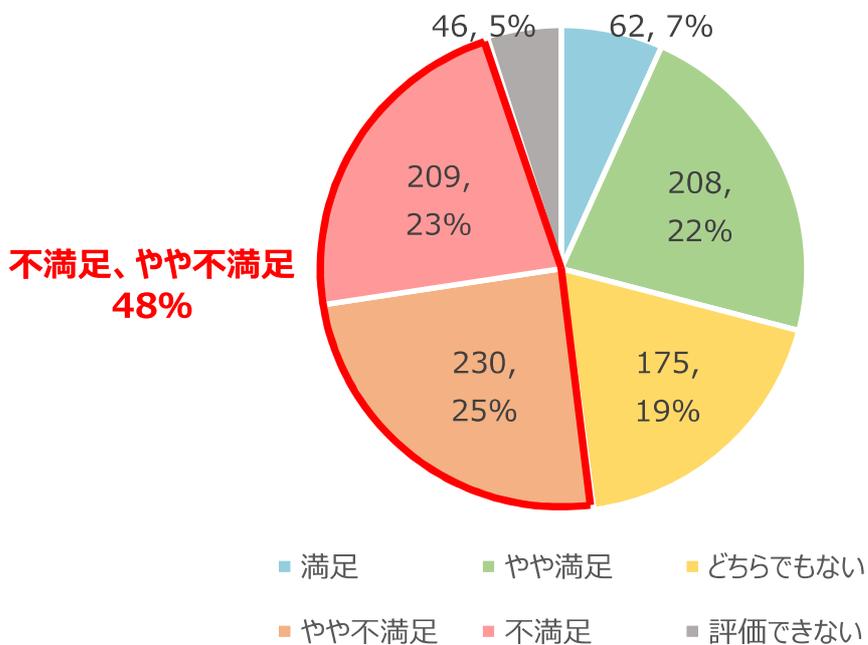


図 2-41 公共交通機関のサービス内容に対する満足度

問 公共交通機関を利用するに当たって不安な点はありませんか。

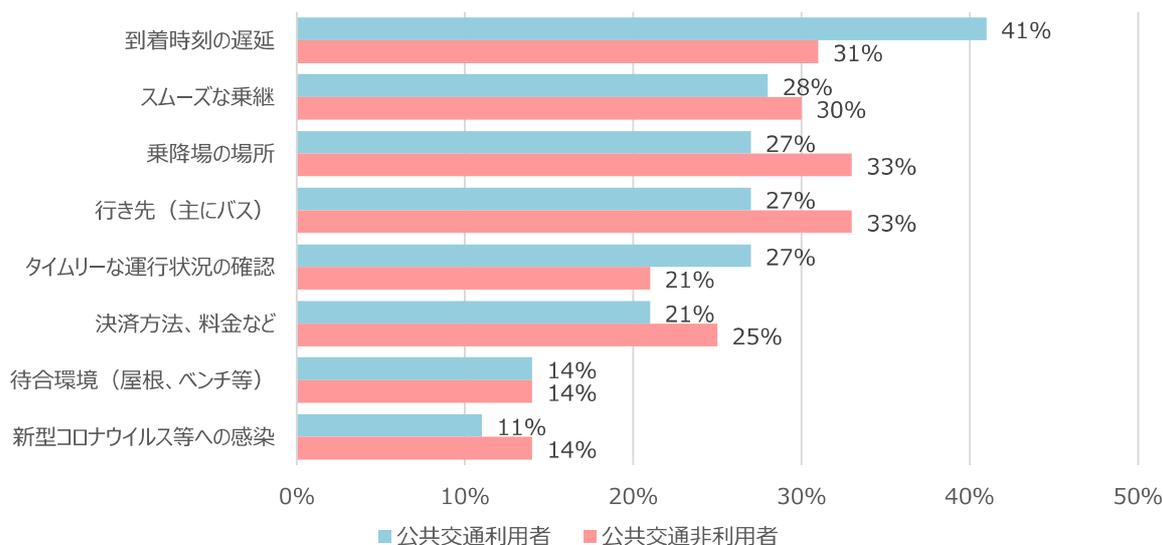


図 2-42 公共交通利用時の不安点（利用状況別）

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 2-14 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"> 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コロナ禍前から減少傾向 新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通利用者は大幅に減少（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）※今後、アフターコロナの利用状況をよく注視していく必要がある。 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
経営環境	<ul style="list-style-type: none"> 乗合バスや地方鉄道では、新型コロナウイルス感染症の影響による利用者の大幅な減少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 タクシーでも、利用者の大幅な減少に伴い輸送収入が激減 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
コロナの影響	<ul style="list-style-type: none"> 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 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
県民意識	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通をほとんど利用しない人が6割超、このうち4割が公共交通を利用できるのに利用していない 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



コロナ禍前の水準まで利用者数が回復しない中、運転手不足の深刻化などにより

サービス水準の確保が困難となる危機に直面

特集

1

県内地域公共交通のあゆみ

※交通事業者への照会に対する回答を基に作成しました。

	国内及び 県内全域	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				
	1889 東海道本線開通（新橋-神戸間）	1898 三島-南條間で豆相鉄道が開通（現在の伊豆箱根鉄道）			
二十世紀	1903 京都市で国内初のバスが運行		1906 六反田～沼津間で駿豆電気鉄道が開業（軌道線）（現在の伊豆箱根鉄道）		1907 大日本軌道浜松支社が鹿島線を開業（現在の遠州鉄道鉄道線）
	1912 東京・有楽町で国内初のタクシーが営業開始		1908 駿豆電気鉄道が三島町駅まで全線開通（現在の伊豆箱根鉄道）		
			1913 富士-大宮町間で富士身延鉄道が開業（現在の身延線）		
		1916 駿豆鉄道設立（現在の伊豆箱根鉄道）			
		1917 伊東自動車（株）設立。4月伊東～大仁間運行開始（東海バス）		1919 静岡-清水間で駿遠電気が開業（現在の静岡鉄道）	
		1924 修善寺駅まで延伸、駿豆線全線開通（現在の伊豆箱根鉄道）			
	1925 熱海駅開通（JR東日本）	1927 富士山麓電気鉄道（株）が御殿場～富士、吉田～河口湖間にて運行を開始（富士急バス）	1928 富士身延鉄道が甲府まで全線開通（現在の身延線）	1929 静岡電気鉄道（株）自動車部を新設。乗合バス事業開始（しずてつジャストライン）	1927 事業譲渡・社名変更を繰り返して浜松電気鉄道が二俣線を全線開通（現在の遠州鉄道鉄道線）
		1933 鉄道省週末温泉列車が修善寺まで乗入（現在の伊豆箱根鉄道）		1931 金谷-千頭間で大井川鉄道が開業	

	国内及び 県内全域	県内			
		伊豆	東部	中部	西部
二十世紀	1934 丹那トンネル 開通、東海道本線を 熱海経由に変更、旧 東海道線を御殿場 線に変更	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）	1934 丹那トンネル開 通に伴い三島駅移転 （現在の伊豆箱根鉄 道）		1937 大嵐－小和田 間で三信鉄道が開業（ 現在の飯田線） 1940 掛川～新所原間で 国鉄二俣線が全線開通 （天竜浜名湖鉄道）
		1941 駿豆電気鉄道が大雄山鉄道を合併 （現在の伊豆箱根鉄道）			
			1941 富士身延鉄道 が国有化され、身延線と なる	1943 静岡鉄道 （株）が設立（中 部）	1943 遠州鉄道（株）が 設立（遠州鉄道） 1943 三信鉄道が国有化 され、飯田線となる
	1945 太平洋戦争 終戦		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 日本国有鉄 道（国鉄）設立	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）	1949 鈴川-吉原本町 間で岳南鉄道が開通 （現在の岳南電車）	1948 静岡鉄道が藤 相線と中遠線を連絡、 軽便鉄道駿遠線を運 行開始	
	1956 東海道本線 の電化完成		1957 駿豆鉄道が伊 豆箱根鉄道と社名変更		
	1958 東京－神戸 間で特急「こだま」が 運転開始			1959 大井川鉄道が 井川線を運行開始	
		1961 伊豆急行が伊 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		1962 運賃箱を搭載した ワンマンバスの運行開始 （しずてつジャストライン）	
	1964 東京－新大 阪間で東海道新幹 線が開業		1963 伊豆箱根鉄道 が軌道線廃止（伊豆 箱根鉄道）	1962 静岡鉄道静岡市 内線（静岡－安西間） が全線廃止	
	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				
1965 静岡県ハイヤー 商業組合設立					
1969 東京－小牧 間で東名高速道路 が開通、東京－名古 屋間で東名ハイウェイ バスが運行開始		1966 沼津～三島大 社間でワンマンバス運行 （東海バス）			

	国内及び 県内全域	県内			
		伊豆	東部	中部	西部
二十世紀	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)			1975 静岡鉄道が静岡清水線で電車のワンマン運転開始(複線でのワンマン化は全国初)	
		1981 特急「踊り子」号運転開始(修善寺まで乗入れ)(伊豆箱根鉄道)		1976 大井川鉄道がSLの復活運転を実施	1982 JR浜松駅北口にバスターミナルが完成
		1985 伊豆急行が「2100系」車両「リゾート21」運転開始		1984 国鉄清水港線(清水-三保間)が全線廃止	1985 遠州鉄道が新浜松駅～助信駅間2.6kmの高架化を完成
	1987 国鉄の分割・民営化に伴いJR7社が誕生				1986 住吉線、車庫線を浜松市営バスから遠州鉄道に移管(全面移管完了)
	1988 津軽海峡線・本四備讃線開業				1987 天竜浜名湖鉄道(株)が第三セクター方式にて営業開始
	1988 ジェイアール東海バス設立				
	1988 商業組合 静岡県タクシー協会設立				
	1991 県タクシー協会の所属台数が過去最大の5,975台となる		1991 富士急都留中央バス設立(富士急バス)		
	1992 東海道新幹線「のぞみ」運行開始	1993 伊豆急行で女性電車運転士誕生	1993 富士急静岡バスが設立		
	1994 第1回「鉄道の日」		1994年 電車・バスで利用できる磁気式共通乗車券バザールカード発売(静岡鉄道)		
		1995 JR東海が特急「ふじかわ」運転開始			
		1995 富士急三島バスが設立			
	1999 東海自動車の乗合バス事業を分社5社に移管(東海バス)				

	国内及び 県内全域	県内				
		伊豆	東部	中部	西部	
二 十 一 世 紀	2003・2008 「ひかり」 「びば」増発（JR東海）		2002 東海バスが箱根登山グループの一部乗合バス事業を統合 2002 山梨交通の県内バス事業が山交タウンコーチへ分社化 2002 富士急行の一部路線が富士急三島バスに移管、富士急シティバスが設立 2003 山梨交通が山交バスICカードを導入	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）		
	2008 ICカード乗車券TOICAのサービス開始（JR東海）		2006 伊豆箱根鉄道のバス事業を伊豆箱根自動車に譲渡し伊豆箱根バスと改称 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）	2006 静鉄グループカードとして、ICリカの導入を開始 2007 高速バス東京清水線、新静岡駅所着線の運行を開始（しずてつジャストライン）	2004 日本で初めてのバス・鉄道共通ICカード「ナイスパス」を運用開始（遠州鉄道）	
	2009 富士山静岡空港が開港		2010 伊豆急行 ICカードシステム（SUICA）導入	2010 東海バスが高速乗合バス「三島エクスプレス」を運行開始 2011 富士急バスが水陸両用バスを運行開始が 2011 伊豆箱根鉄道駿豆線沿線地域活性化協議会が発足		2009 転車台見学ツアー開始（天竜浜名湖鉄道） 2011 天竜浜名湖鉄道が駅舎等36箇所が国の登録有形文化財に登録
	2012 新東名高速道路が開通		2012 富士急バスと富士急行河口湖営業所が合併（富士急バス）		2012 遠州鉄道が助信駅～馬込川交差付近までの3.3kmを高架化	
	2013 交通系 IC カードの相互利用サービス開始	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）	2014 東海バスが熱海市内名所めぐり「湯～遊～バス」を運行開始	2014 伊豆箱根鉄道修善寺駅を改築	2015 大井川鐵道の乗合バス事業を大鉄アドバンスに移管	
		2014 東海バスが熱海市内名所めぐり「湯～遊～バス」を運行開始	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）	2016 静岡鉄道が鉄道新型車両A3000形を運行開始	2016 天竜浜名湖鉄道が台湾鐵路管理局集集線と姉妹鉄道協定締結	
		2017 伊豆急行が観光列車「THE ROYAL EXPRESS」を運転開始				

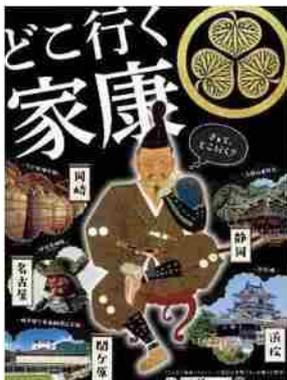
	国内及び 県内全域	県内			
		伊豆	東部	中部	西部
二十一世紀			2018 山梨交通と山交タウンコーチが合併（山梨交通）		
		2019 (株) エスパルスドリームフェリーのフェリー事業撤退に伴い、(一社) ふじさん駿河湾フェリー設立、運行開始 (駿河湾フェリー)	2018 開業90周年記念イベントの開催 (伊豆箱根バス)		
	2020 分社5社を統合し、(株) 東海バスに社名変更 (東海バス)	2020 富士急モビリティが設立	2020 富士急バスが初めて電気バスを3両導入		
			2021 伊豆箱根バスが三島・沼津地区にて交通系ICカードサービス開始		
			2022 富士急バスがクレジットカードタッチ決済システムを導入		
			2022 山梨交通がバスロケーションシステムを運用開始、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		
			2022 伊豆箱根バスが運賃改定を実施		
	2023年 宇都宮ライトレール開業	2023 新運賃導入 (駿河湾フェリー)	2023 東海バス・伊豆箱根バスが三島羽田シャトルの共同運行を開始	2023年 静岡鉄道が新型車両全12編成を導入完了	

※各交通事業者からの情報提供を基に作成したため、記載内容に粗密があります。

J R 東海

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 J R 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"> ・ J R 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 J R 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

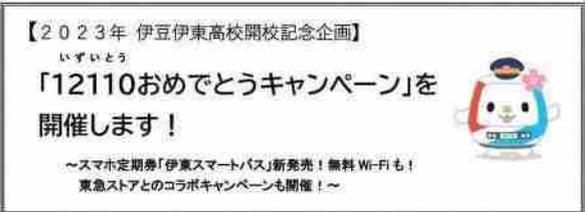
取組名	熱海駅改良
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・熱海の新たなランドマークとして駅ビル「ラスカ熱海」を開業 ・運営は湘南ステーションビル株式会社 ・観光のお客さまと地元のお客さまにとって便利で魅力溢れる観光地の駅ビルとして、合計36店舗がオープンする ・熱海駅構内の環境整備を実施 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div>

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 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 10px;">    </div>

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 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">    </div>

伊豆急行

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	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 

取組名	県内鉄道会社初の「鉄道&カーシェア」本格導入
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・県内の鉄道会社で初めて、鉄道利用とカーシェアリングを組み合わせた「鉄道&カーシェア」を、伊豆急行線全6駅（城ヶ崎海岸駅・伊豆熱川駅、伊豆稲取駅、河津駅、蓮台寺駅、伊豆急下田駅）で本格導入 ・15分単位の利用が可能で、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 

伊豆箱根鉄道

取組名	ラブライブ！サンシャイン！！とのコラボ企画（ラッピング電車等）
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・2017年4月8日からラッピング電車「HAPPY PARTY TRAIN」を運行 ・「Aqours」のメンバーたちが、1車両の片側に3名ずつラッピングされた車両全体のフルラッピング ・運行車両：駿豆線3506編成(3両) ・運行期間：運行期間は未定です。   

取組名	反射炉ピヤガー電車等、各種イベント列車の運行
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・伊豆箱根鉄道と蔵屋鳴沢では、3年ぶりに夏の風物詩であるビール電車「2022反射炉ピヤガー電車」を共同開催 ・往路／三島駅発修善寺駅着 ・復路／修善寺駅発三島駅着 ・クラフトビール反射炉ピヤ「義時」「頼朝」など全4種 ・ソフトドリンク（蔵屋鳴沢で製造された冷茶2種） ・手作りおつまみ9品、約2時間30分飲み放題の旅 ・料金／1人5500円（税・運賃・飲食代） 

取組名	台湾鐵路管理局との姉妹駅提携（伊豆長岡駅と礁溪駅）
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・台湾鐵路管理局の礁溪(ジャオシー)駅と伊豆長岡駅の「姉妹駅協定」を締結したことを記念し2023年11月9日より姉妹駅協定締結記念ヘッドマークおよび車内中吊りジャック車両の出発式を実施 ・西武グループと台湾鐵路との友好協定締結から5周年を迎えたことを記念し、伊豆エリアの魅力を台湾の方々に伝えるとともに、相互交流をより一層深めたいという想いから、「姉妹駅協定」を締結いたしました。この協定締結を機に、相互送客と両駅の交流活動を通じて、お互いの発展と地域社会への貢献に努めます。  

静岡鉄道

取組名	COOL CHOICE 2023 in Shizuoka
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・開催日2023年11月18日 ・ゼロカーボンアクションの一つである「スマートムーブ（CO2排出の少ない電車・バスに乗る選択）」の促進 ・静岡市内の小学生に静鉄電車・静鉄バスの「1日フリー乗車券」を配布   
取組名	しぞ〜かおでんトレイン
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・開催日2023年2月10日～11日 ・車内でしぞ〜かおでんと熱燗を含むアルコール飲料などの飲み放題を楽しめる ・新静岡駅を出発し、新清水駅で折り返し、新静岡駅に戻る臨時列車を運行 ・各回定員60名 参加費用：お一人様 5,000円   
取組名	電車まつり
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・開催日：2023年9月16日～17日 ・日頃の感謝を伝えるため長沼車庫を開放し、電車に親しんでもらう ・ミニSL、洗車体験や1000形Nゲージ展示等を実施 ・縁日広場にて、レール切り売りや砕石拾いを実施  
取組名	家康公ラッピングトレイン
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・運行開始日2023年3月31日～2024年1月12日 ・2023年大河ドラマ『どうする家康』に合わせたラッピングを実施 ・久能山東照宮所蔵の金陀美具足、金陀美具足をまとった「武者ガンダム」、清水エスパルスの「家康公パルちゃん」などをラッピング ・久能山東照宮など家康公にちなんだポスターで車内をジャック  

遠州鉄道

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	<p>・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</p>   
取組名	エヴァンゲリオンラッピング電車運行開始
内容	<p>・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</p> <p>・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</p> <p>・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</p> 
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	<p>・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。</p> <p>・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。</p>  

天竜浜名湖鉄道

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 	

東海バス

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)
※小学生の認定証はごさいませぬ。

***対象路線**
伊東市内の東海バス全路線※
※伊東駅一帯圏外路線は【黒川線】バス停まで
※雨天定額乗車、天候高乗車は致し

***発売券種 & 料金** ※毎日乗車可

券種	料金
1ヶ月券	8,280円
3ヶ月券	23,600円
4ヶ月券	31,480円
1年券	74,520円

***購入時に必要なもの**
 (1)申込書 (申込書は必ずお申し込み時にお渡しください)
 (2)学生証・生徒手帳・在学生証明書(いずれか1点)
 (3)顔写真2枚 (3.5cm×4.5cm) 顔写真の撮り直しは無料
 ※本人確認が出来るもの、コピー写真も可
 ※東海バスの窓口ならクレジットカードでの支払いもOK!
 ※伊東市内伊豆バスセンターでも可
 ※申込書に記入したことが確認できずには発行出来ません。
 ※発行後、変更は本人確認、24時間受付で発行可能となります。

いとうスクールパスは、どなたにもお得!!
 通学定期券(3ヶ月券)1人
 伊東 区 伊豆伊東高校 36,940円
 沼津 区 沼津伊東高校 36,940円
 伊豆高原 伊豆伊東高校 57,460円

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 伊東営業所内可
東海バス 伊東営業所(伊東線)
東海自動車 バス計器部(沼津)
東上バス(沼津)

お問い合わせ 東海バス 伊東営業所
TEL. 0557-37-5121

伊豆箱根バス

取組名	ラブライブサンシャインラッピング車両の運行
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・大人気アニメ「ラブライブ！サンシャイン!!」とコラボ ・ラッピングバス（1号車）のバス車内アナウンスは、「Aqours」メンバー9名の声で案内



取組名	EVバスの運行(グリーンスローモビリティ)
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・沼津市と協働して【EVバス】(グリーンスローモビリティ)を導入し、沼津駅—沼津港間で国内初の民間事業者の路線バスとして2020年3月より運行を開始



取組名	デジタル定期券バスもりサービスの開始
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・2022年3月スマホアプリ「バスもり」のサービス開始 ・アプリなしで個人情報、決済方法等を登録すれば24時間いつでも購入可能





山梨交通

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	<ul style="list-style-type: none"> ・「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 ・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可能 ・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 

富士急バス

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	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  

しずてつジャストライン

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の為、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 

ふじさん駿河湾フェリー

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」を新しく発行 ・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	「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 

県タクシー協会

取組名	タクシーと自家用車との経費比較																																															
内容	<p>・タクシーの利便性をご理解して頂くために「自家用車とタクシーとの経費の比較」をHPで紹介</p> <p>・年間で自家用車にかかる費用を算出した上で、同じ費用で年間何回タクシーを利用できるかを提示</p> <div style="text-align: center;"> <p>年間の費用1,027,290円では・・・</p>  </div> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th colspan="2">東海地区通行料の場合</th> <th colspan="2">伊豆地区通行料の場合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1回平均利用を4.00kmとして</td> <td></td> <td>1回平均利用を4.00kmとして</td> <td></td> </tr> <tr> <td>年間乗車回数</td> <td>72回</td> <td>年間乗車回数</td> <td>68回</td> </tr> <tr> <td>月間乗車回数</td> <td>6回</td> <td>月間乗車回数</td> <td>5回</td> </tr> <tr> <td>1日乗車平均回数</td> <td>0.2回</td> <td>1日乗車平均回数</td> <td>0.2回</td> </tr> </tbody> </table> <p style="font-size: small;">※本表中には車両代(車両・保険料・車検費用・油料費・車検費用)は含まれません。</p> <div style="text-align: right;"> <p>タクシーと自家用車との経費比較</p> <p>ここではタクシーの利便性をご理解頂くために「自家用車とタクシーとの経費の比較」を参考に紹介いたします。</p> <p>年間、自家用車にかかる費用 (200万円の車両を購入した場合)</p>  <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tbody> <tr> <td>自動車購入費用</td> <td>2,000,000円×1/4 (4年償却)</td> <td>500,000円</td> </tr> <tr> <td>消費税</td> <td>160,000円×1/4 (4年償却)</td> <td>40,000円</td> </tr> <tr> <td>車庫料</td> <td>車庫料1年 (1.5トン)</td> <td>18,450円</td> </tr> <tr> <td>自動車税</td> <td>自動車税1年 (1500cc～2000cc)</td> <td>29,500円</td> </tr> <tr> <td>自動車保険</td> <td>自動車保険料 (3年 30,120円)</td> <td>13,040円</td> </tr> <tr> <td>任意保険料</td> <td>任意保険料 (平均6割を割引) (21歳以上)</td> <td>90,000円</td> </tr> <tr> <td>カシリン代</td> <td>1回平均運行 → 30kmとして 年間走行 → 10,950km 年間の燃費 → 842リットル (10,950÷13km/l) 燃費 → 13km/l リットル単価 → 150円</td> <td>126,300円</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>維持管理費 (点検・整備・料率料)</td> <td>200,000円</td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用合計</td> <td>1,027,290円</td> </tr> </tbody> </table> </div>	東海地区通行料の場合		伊豆地区通行料の場合		1回平均利用を4.00kmとして		1回平均利用を4.00kmとして		年間乗車回数	72回	年間乗車回数	68回	月間乗車回数	6回	月間乗車回数	5回	1日乗車平均回数	0.2回	1日乗車平均回数	0.2回	自動車購入費用	2,000,000円×1/4 (4年償却)	500,000円	消費税	160,000円×1/4 (4年償却)	40,000円	車庫料	車庫料1年 (1.5トン)	18,450円	自動車税	自動車税1年 (1500cc～2000cc)	29,500円	自動車保険	自動車保険料 (3年 30,120円)	13,040円	任意保険料	任意保険料 (平均6割を割引) (21歳以上)	90,000円	カシリン代	1回平均運行 → 30kmとして 年間走行 → 10,950km 年間の燃費 → 842リットル (10,950÷13km/l) 燃費 → 13km/l リットル単価 → 150円	126,300円	その他	維持管理費 (点検・整備・料率料)	200,000円	費用合計		1,027,290円
東海地区通行料の場合		伊豆地区通行料の場合																																														
1回平均利用を4.00kmとして		1回平均利用を4.00kmとして																																														
年間乗車回数	72回	年間乗車回数	68回																																													
月間乗車回数	6回	月間乗車回数	5回																																													
1日乗車平均回数	0.2回	1日乗車平均回数	0.2回																																													
自動車購入費用	2,000,000円×1/4 (4年償却)	500,000円																																														
消費税	160,000円×1/4 (4年償却)	40,000円																																														
車庫料	車庫料1年 (1.5トン)	18,450円																																														
自動車税	自動車税1年 (1500cc～2000cc)	29,500円																																														
自動車保険	自動車保険料 (3年 30,120円)	13,040円																																														
任意保険料	任意保険料 (平均6割を割引) (21歳以上)	90,000円																																														
カシリン代	1回平均運行 → 30kmとして 年間走行 → 10,950km 年間の燃費 → 842リットル (10,950÷13km/l) 燃費 → 13km/l リットル単価 → 150円	126,300円																																														
その他	維持管理費 (点検・整備・料率料)	200,000円																																														
費用合計		1,027,290円																																														

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。

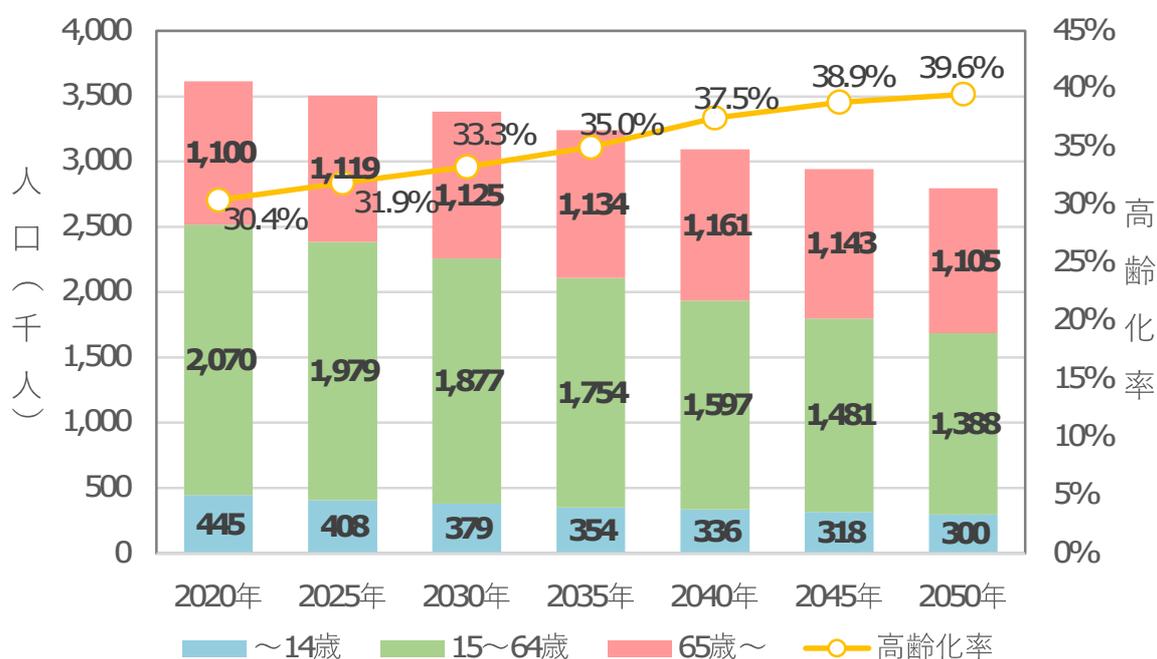
第1節 2050年頃の社会の展望

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

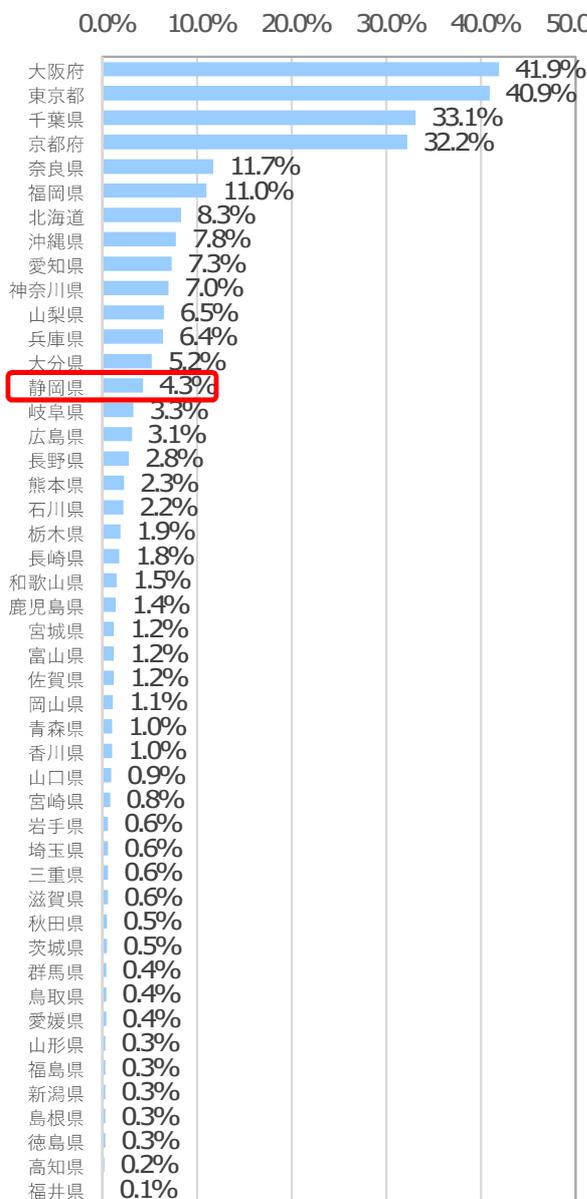
図 3-1 将来推計人口

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。

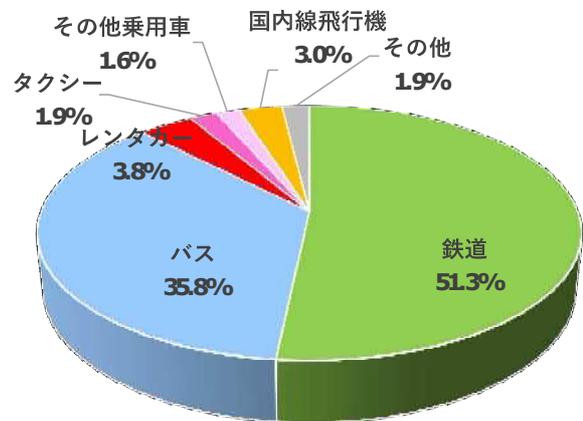
本県においては、訪日外国人の訪問率が4.3%（2019年10-12月期、国内14位）となっており、同様に推移した場合、2030年には260万人の外国人観光客の訪問が見込まれます。

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（2019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、CO₂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CO₂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。

このような背景を踏まえ、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。

そのためには、自動車に依存したライフスタイルから、鉄道をはじめとする、1人あたりCO₂排出量の少ない公共交通の利用へ、また、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。この他、電気自動車や水素を使った燃料電池バスの導入も進める必要があります。



図 3-4 水素バス

④公共交通ネットワークの刷新

都市部など人口が密集した地域では、鉄道が主体となり、快適で質の高い定時定路線の公共交通が整い、通勤・通学の主な手段を公共交通へと転換できることが求められます。

一方、山間地や過疎地などでも、地域のニーズ、利用目的に応じた最適な公共交通が提供され、住民の生活の足として機能し、県内外への移動も今より容易となることが求められます。

このためには、行政と交通事業者が連携し、地域のニーズを正確に把握し、最適なモビリティを導入、選定することが求められます。

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。

本県ではすでに、県と市町が連携して、コンパクト・プラス・ネットワークの整備に動き出していることから、公共交通ネットワークは特に重要なものとなります。

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）の多様化がますます進み、帰省等による大都市と地方との交流が減少する一方で、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。

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、取組を推進してまいります。

【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

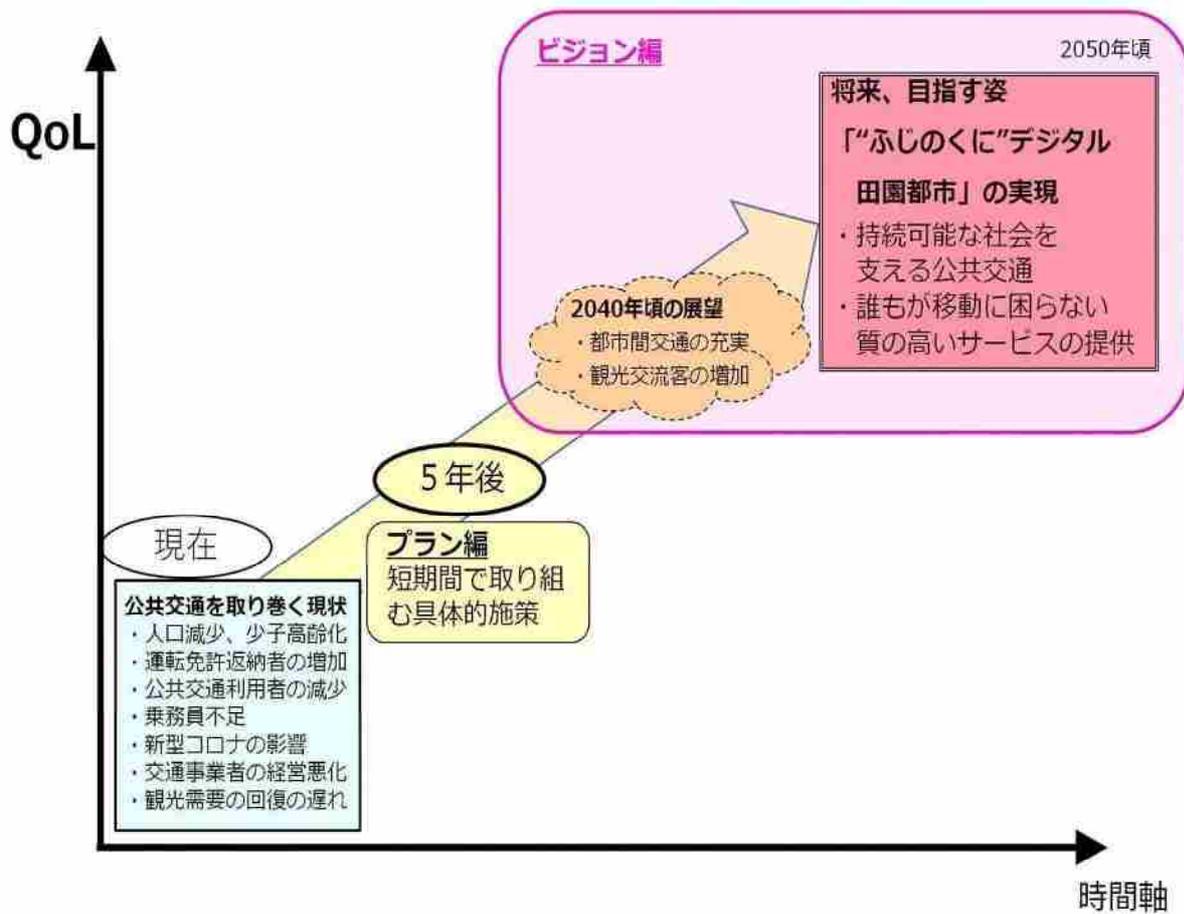


図 3-7 将来、目指す姿

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、東海道新幹線、東海道本線、民鉄などの鉄道網に加え、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、都市間交通が充実し、県内外からヒトやモノの流れが大きく変化していると想定されます。

また、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が、一層進展することが想定されます。

さらに、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る交通まちづくりが成熟するタイミングでもあります。



図 3-10 将来、目指す姿のイメージ（2040年頃の展望）

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おり、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として、第4次静岡県地球温暖化対策実行計画を策定し、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なりました。

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に取り組むこととしています。

また、県では、県民の皆様により身近に積極的に楽しみながら温室効果ガスの削減に取り組んでいただけるよう、地球温暖化対策アプリ「クルポ」を活用し、県民運動「ふじのくにCOOLチャレンジ」を展開しています。公共交通の利用等、地球温暖化防止のための活動に取り組むことでポイントを獲得し、県内企業の食事券等の商品が当たる抽選に参加できますので、下記QRコードからアプリをダウンロードし、ぜひご参加をお願いします。



▲地球温暖化対策アプリ「クルポ」

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

出典：第4次静岡県地球温暖化対策実行計画（静岡県）

▲施策体系

第4章 | 地域公共交通の課題整理【本章以降プラン編】

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

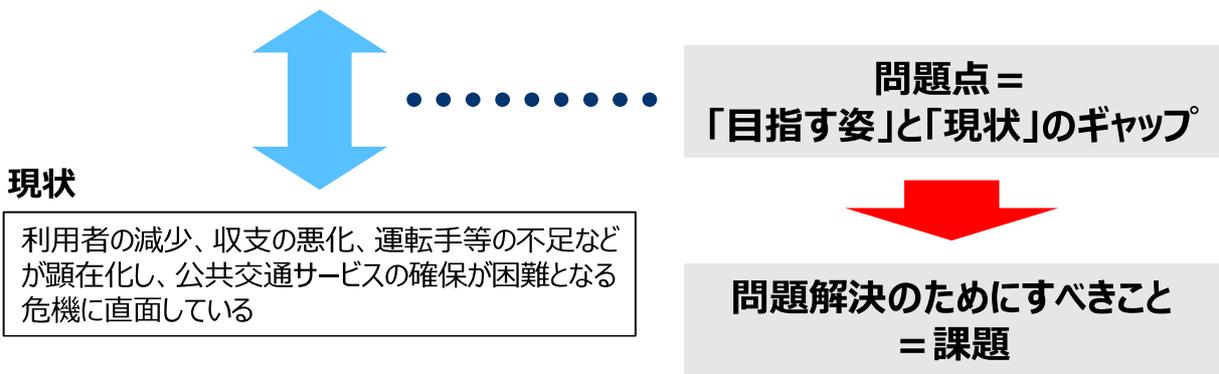


図 4-1 問題点抽出のイメージ

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	・高齢者の免許返納者数の増加により交通弱者が増加傾向	a 増加の見込まれる交通弱者が移動手段を失う。
	・公共交通利用者は減少傾向 ・運転手の数は減少傾向かつ高齢化が進行	b サービスの低下、減便等で移動の制約を受ける。
	・主要渋滞箇所や事故危険箇所が多数残存 ・コロナ禍以降、免許返納者数の伸びが鈍化 ・運転部門における脱炭素化の遅れ	c 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	・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	d 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。
	・運転手の数は減少傾向かつ高齢化が進行	e 運転手不足の深刻化で、減便、廃止が増加する。
行政	・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	f 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、路線の維持が困難となる。
	・外国人観光客は10年間で6～7倍増加 ・ポストコロナにおいて観光需要回復の兆し	g 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。
	・路線バスの退出・減便 ・タクシー事業者の退出	h 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。

視点		問題点	課題
住民・社会	a	増加の見込まれる交通弱者が移動手段を失う。	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。 ＜a,b,c,g,hに関連＞
	b	サービスの低下、減便等で移動の制約を受ける。	
	c	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	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。	B 公共交通の安全・安心を確保する必要がある。 ＜a,b,cに関連＞
	e	運転手不足の深刻化で、減便、廃止が増加する。	
行政	f	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、路線の維持が困難となる。	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 ＜a,b,c,d,e,f,g,hに関連＞
	g	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	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。	
			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。 ＜b,gに関連＞
			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。 ＜a,b,c,d,e,f,g,hに関連＞

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地域が直面する課題

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">・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。・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潜在需要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。・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。
----	---

②東部地域

課題	<ul style="list-style-type: none">・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、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。・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。・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の改善などと併せて、モビリティマネジメントを進める必要がある。
----	--

③ 中部地域

課題	<ul style="list-style-type: none">・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交通手段の確保に取り組んでおり、引き続きこれらの方々の交通手段を確保していく必要がある。・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、多くの市町がデマンド交通の運行をタクシー事業者へ委託しており、さらにデマンド交通が広がるとタクシー事業者だけでは運行できなくなる恐れもあることから、タクシー事業者や近隣市町などと連携し、運行の効率化・合理化などにより、デマンド交通を維持する必要がある。
----	--

④ 西部地域

課題	<ul style="list-style-type: none">・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。・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。・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少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。
----	---

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。

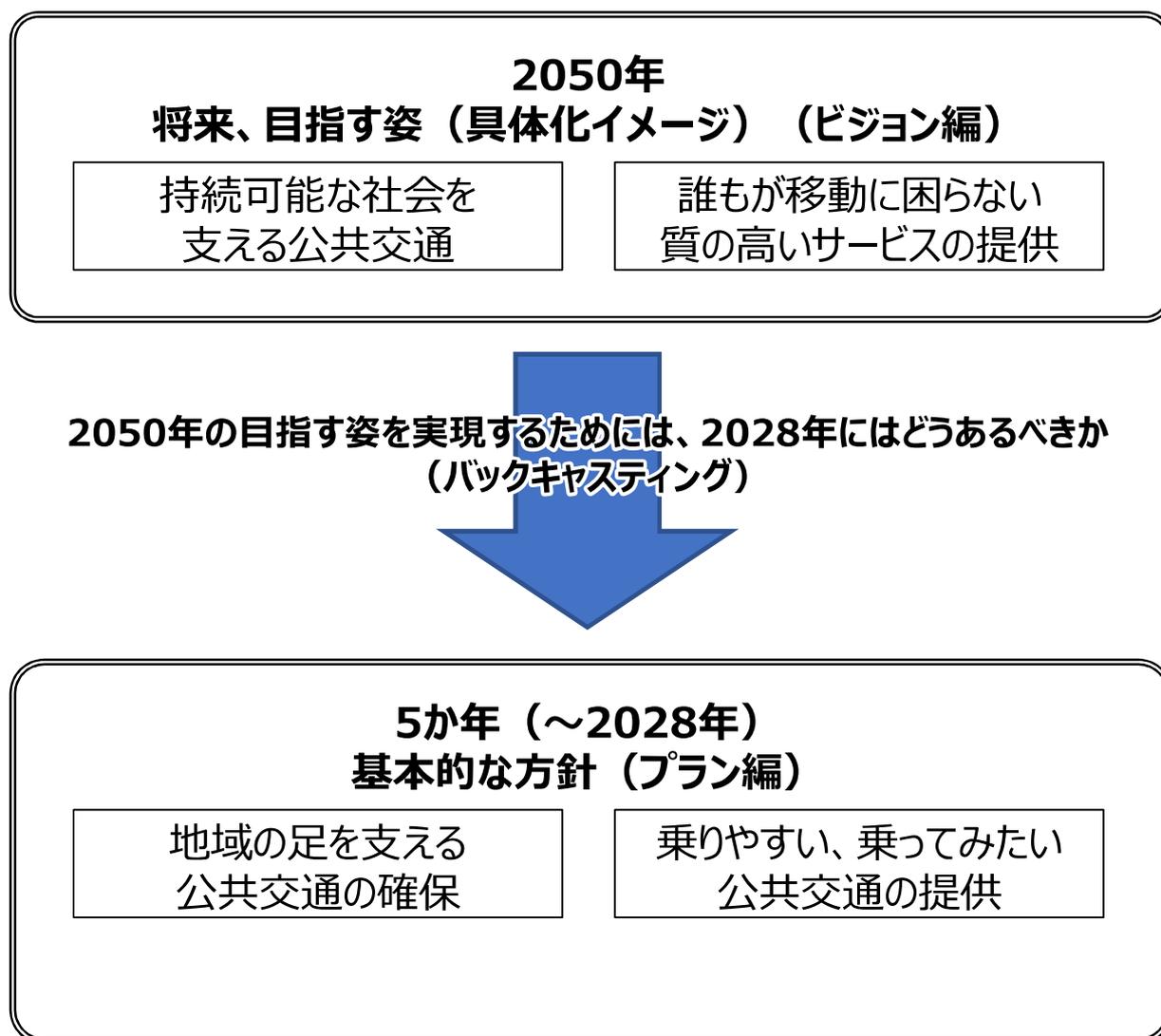


図 5-1 基本的な方針のイメージ

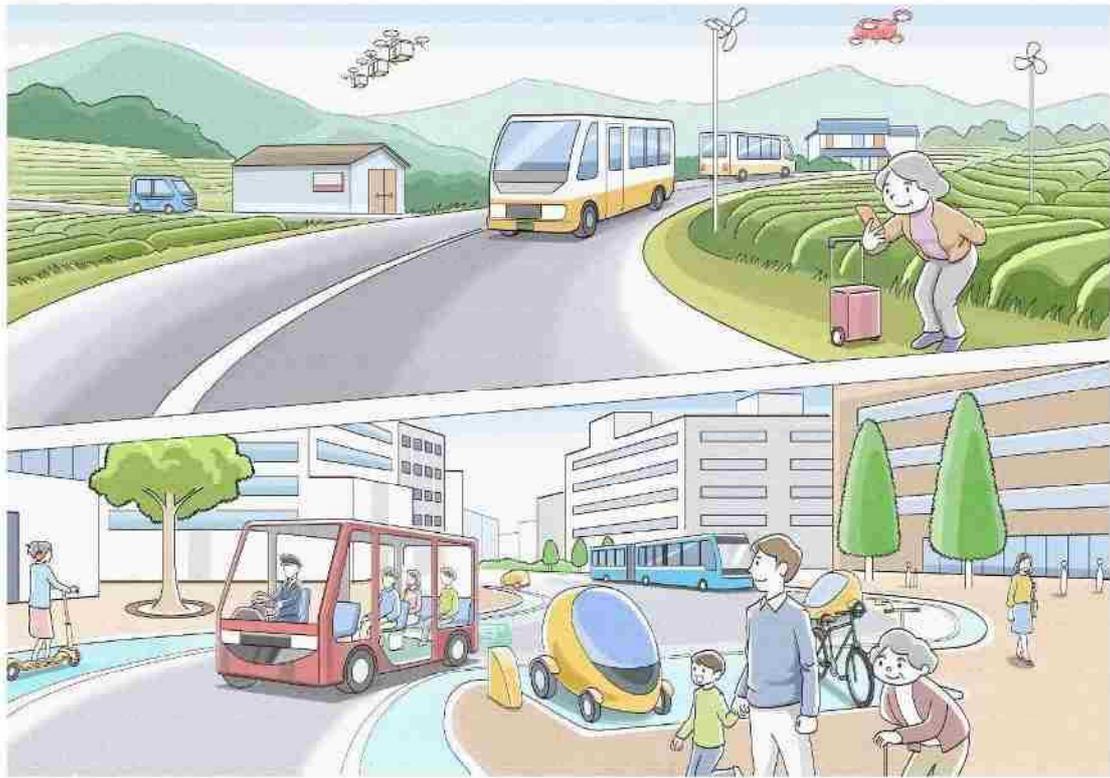


図 5-2 基本的な方針「地域を支える公共交通の確保」のイメージ



図 5-3 基本的な方針「乗りやすい、乗ってみたい公共交通の提供」のイメージ

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、地域住民も観光客も、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。
- 公共交通が地域にとってかけがえのないものとなることで、誰もが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ます。

【これから目指す公共交通のゴール】

- ① 必要な時に、必要な場所へ
- ② 安全に、安心して
- 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

移動する
のに
役に立つ

ゴール① | 必要な時に、必要な場所へ 移動するのに役に立つ

- 都市部など人口が密集した地域では、鉄道・バスにより、高密度の定時定路線が提供されます。
- 山間部や過疎地では、地域のニーズ、利用目的に応じた最適な公共交通が提供されます。

ゴール② | 安全に、安心して 移動するのに役に立つ

- 公共交通利用者は、到着時間の遅延や乗継への不安を感じることなく、安心して移動できます。
- DXの進化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。

ゴール③ | 迷わず、スムーズに 移動するのに役に立つ

- 各個人の着用している端末などと駅、停留所の案内表示が高度に連動することで、誰もが、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運行情報から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。

ゴール④ | だれもが快適に 移動するのに役に立つ

- 高品質の車内環境、利便性の高いダイヤ、モード間のシームレスな乗継環境が提供され、県民も観光客も、誰もが快適に移動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、最適な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。

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多様な公共交通が運行されます。
- このような公共交通は、私たち一人ひとりが守り、育てることでかけがえないものとなり、私たちにとって、大きな誇りと愛着を感じられるものとなります。

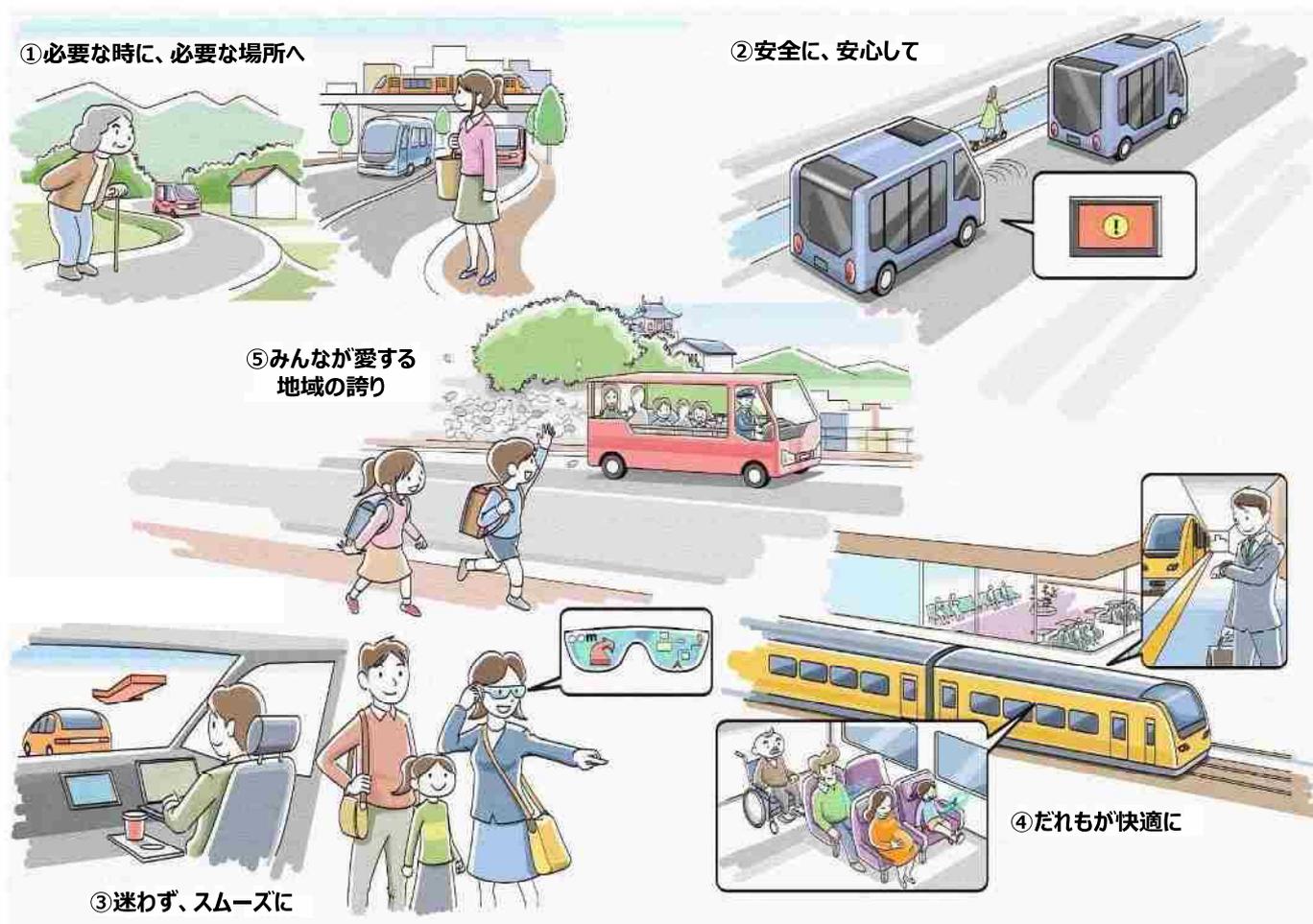


図 5-4 これから目指す公共交通のゴールのイメージ

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 必要な時に、必要な場所へ ＜a,cに関連＞	移動するのに役立つ
B	公共交通の安全・安心を確保する必要がある。	② 安全に、安心して ＜A,B,C,Dに関連＞	
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 ＜A,C,Dに関連＞	
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 ＜B,C,Dに関連＞	
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 ＜A,B,C,D,Eに関連＞	

図 5-5 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。

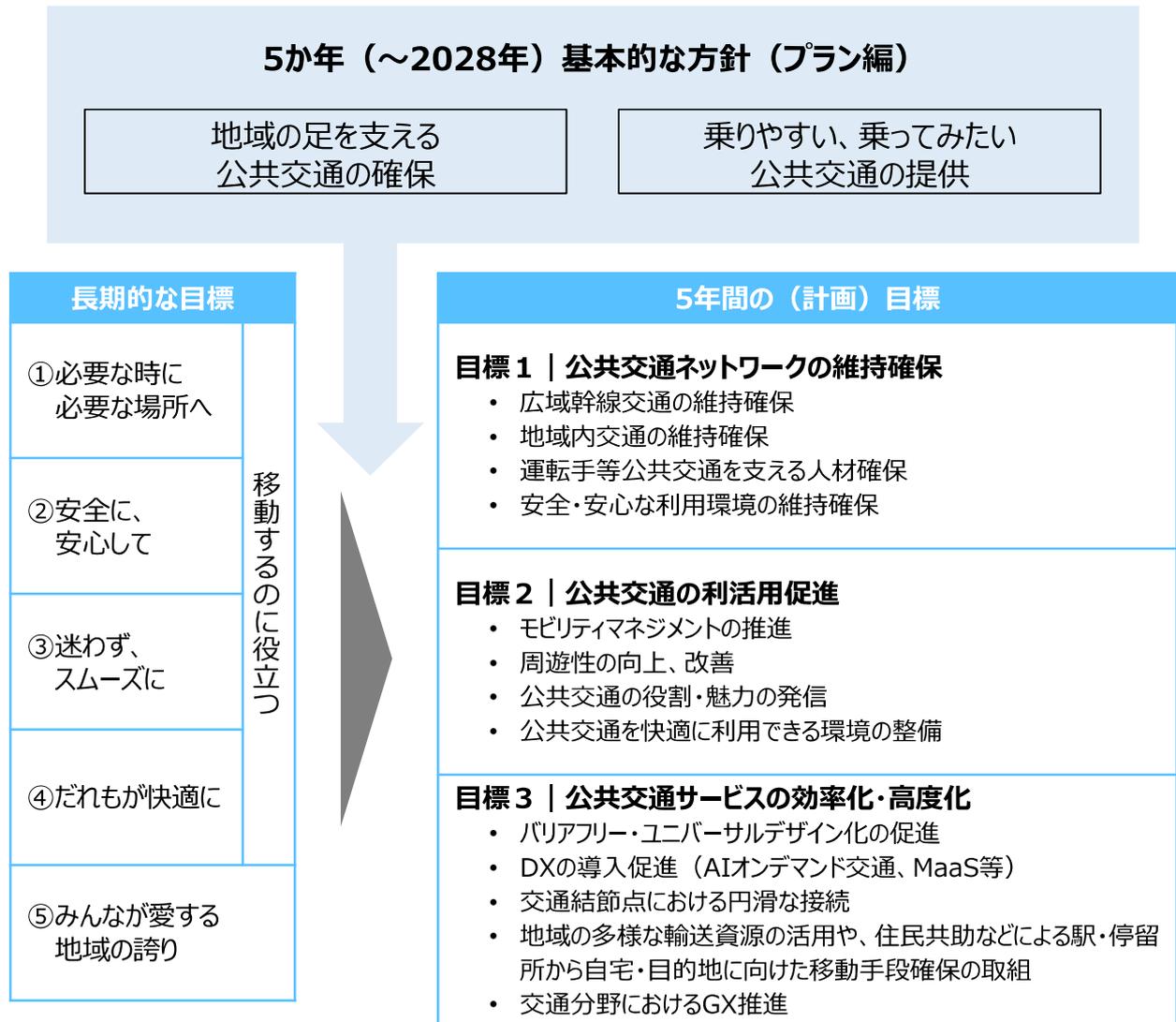


図 6-1 計画の目標と視点・施策の対応関係

②各関係者が果たすべき役割

本計画の推進にあたっては、地域公共交通に携わる各関係者が以下の役割認識のもと、互いに連携・協力しながら施策・事業を推進していきます。

関係者	役割
国	<ul style="list-style-type: none"> •法令等に関する指導、助言 •地域公共交通に係る最新情報の収集・整理・分析・提供 •研究開発の推進、人材の育成・資質の向上 •関係者相互間の連携と協働の促進
静岡県	<ul style="list-style-type: none"> •本計画の進捗管理 •本計画の施策推進 •県内広域にわたる地域公共交通に係る施策の推進、助言 •関係者間の連携・調整
市町	<ul style="list-style-type: none"> •地域公共交通の運行、維持確保 •市町内を運行する地域公共交通に係る施策の推進 •市民・町民が地域公共交通を利用する機会の創出
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> •地域公共交通の運行、情報提供 •地域公共交通の品質確保・向上 •地域公共交通の付加価値の創出、潜在需要の掘り起こし

◆県民のみなさまへ

交通事業者が運賃収入と行政の支援だけで事業を存続させることは限界に達しています。

行政と事業者は、一体となって地域公共交通の利便性向上に努めていきますが、本計画の目標を達成するためには、限られた関係者だけの取組では不十分です。

自家用車から地域公共交通に転換すれば、自然環境への負荷軽減や交通事故リスク回避などのメリットがあり、歩行の機会が増えることなどにより、健康の増進も期待されます。

県民のみなさまには、地域公共交通の大切さや魅力を理解し、利用者ニーズを発信するとともに、より積極的に、自家用車への過度な依存から地域公共交通への利用転換に取り組むことが、今、求められています。

③施策と各事業

設定した県内共通の3つの目標と施策について、施策を推進していく際の事業を整理しました。「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。

目標1 | 公共交通ネットワークの維持確保

施策1 | 広域幹線交通の維持確保

拠点間を結ぶ広域的な幹線交通の維持確保により、コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを推進していくことが求められています。利用者にとって役に立つ地域間幹線系統となるよう、毎年度行う評価結果を踏まえつつ、限りある資源（人材、車両等）を効率的に活用することで、広域幹線交通の維持確保を図ります。

また、広域幹線交通を担う公共交通事業者に対し、広域幹線交通の維持確保に向けた各種助成制度に則った支援を行うとともに、制度の周知を図ります。

①まちづくりと連携した地域間幹線系統の維持・向上

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、法令等に則った指導・助言	実施					
県	県内地域間幹線系統の評価結果のとりまとめ、市町地域公共交通会議等と連携した広域での取組の検討・推進	実施					
市町	各市町に関係する地域間幹線系統の評価結果の共有、県・他市町地域公共交通会議等と連携した広域での取組の検討・推進	実施					
交通事業者	各地域間幹線系統の評価、評価結果を踏まえた取組の検討・推進	実施					

次期計画を反映

②事業者等への助成による支援

取組主体	取組内容	スケジュール					
		2024	2025	2026	2027	2028	2029以降
国	補助制度等による財政支援 ※対象とする地域間幹線系統については別冊に記載	実施					
県	補助制度等による財政支援 ※対象とする地域間幹線系統については別冊に記載	実施					
市町	利用者の意見等の把握、情報共有	実施					
交通事業者	利用者の役に立つ補助制度の活用	実施					

目標 1 | 公共交通ネットワークの維持確保

施策 2 | 地域内交通の維持確保

運転免許を返納した高齢者などが、自家用車が無くても不自由のない生活ができるよう、交通空白地におけるコミュニティバス・タクシー、デマンド交通の運行など、地域内の移動を支える取組を行う市町を支援します。

また、地域内交通を支える公共交通事業者に対し、地域内交通の維持確保に向けた各種助成制度に則った支援を行うとともに、制度の周知を図ります。

①交通空白地等における交通手段の維持・確保

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	適宜実施					
県	交通空白地における交通手段に関する調査、検討	実施					
市町	交通空白地の把握、地域住民との連携・調整、交通事業者との調整、移動手段の導入	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 移動手段の導入	適宜実施		実施			

次期計画を反映

②事業者等への助成による支援（再掲）

取組主体	取組内容	スケジュール					
		2024	2025	2026	2027	2028	2029以降
国	補助制度等による財政支援（フィーダー系統）	実施					
県	補助制度等による財政支援（市町自主運行バス）	実施					
市町	補助制度等による財政支援	実施					
交通事業者	利用者の役に立つ補助制度の活用	実施					

目標 1 | 公共交通ネットワークの維持確保

施策 3 | 運転手等公共交通を支える人材確保

地域公共交通を維持していくためには、若者や女性など、幅広く運転手等の担い手を確保するとともに、働きやすい環境を整えて離職率を低減させるなど、人材の確保、人員体制の強化に向けた各種取組を推進していく必要があります。

若者や女性を対象とした職場見学会や乗車体験会、現役運転手との意見交換会などによる採用活動や、産前産後・育児休業や介護休業など運転業務から一時的に離れて適した職場へ転属する制度や第二種運転免許取得に係る補助制度など、多様な人材がそれぞれのライフスタイルにあわせて長く働き続けることのできる環境づくりを行います。

① 運転手等の労働環境改善に向けた支援の充実

取組主体	取組内容	スケジュール					
		2024	2025	2026	2027	2028	2029以降
国	法令等に則った指導・助言、補助制度等による財政支援	適宜実施					▶
県	運転手の労働環境改善に関する調査、検討	実施					▶
市町	運転手の労働環境に関する情報共有（市町地域公共交通会議等）	適宜実施					▶
交通事業者	各種制度の検討・導入、労働環境の改善	適宜実施	実施				▶

次期計画を反映

② 多様な運転手（若者・女性等）の採用・育成と活躍できる環境づくり

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	多様な運転手（若者・女性等）の採用・育成に関する調査、検討	実施					▶
市町	多様な運転手の（若者・女性等）の採用・育成につながる市町民への周知（市町地域公共交通会議、広報誌、HP、SNS等）	実施					▶
交通事業者	採用活動、人材育成、各種制度の検討・導入	適宜実施	実施				▶

次期計画を反映

目標 1 | 公共交通ネットワークの維持確保

施策 4 | 安全・安心な利用環境の維持確保

公共交通を安全・安心・快適に利用できる環境づくりに向け、老朽化した車両や駅・バス停等の施設・設備等の更新・耐震・長寿命化を図ります。

また、近い将来の発生が危惧される南海トラフ地震や近年、頻発・激甚化する豪雨災害等、災害発生時における公共交通の運行情報、避難行動等の際の活用方法など、緊急時における利用者への情報提供方法について検討するとともに、交通事業者間や行政で情報を共有し、連携体制を構築します。

① 老朽化した車両・施設・設備等の更新・耐震・長寿命化

取組主体	取組内容	スケジュール					
		2024	2025	2026	2027	2028	2029以降
国	法律等に則った指導・助言、補助制度等による財政支援	実施					
県	補助制度等による財政支援	実施					
市町	利用者の意見等の把握、情報共有	実施					
交通事業者	車両・施設等のユニバーサルデザイン化・耐震化、長寿命化	実施					

② 緊急時における情報発信・連携体制等の整備

取組主体	取組内容	スケジュール					
		2024	2025	2026	2027	2028	2029以降
国	連携体制の確認	実施					
県	県地域防災計画に関する最新情報・変更点の把握 連絡体制の確認	実施					
市町	連携体制の確認	実施					
交通事業者	連携体制の確認	実施					

次期計画を反映

目標 2 | 公共交通の利活用促進

施策 1 | モビリティマネジメントの推進

公共交通の利用促進や、自家用車への過度な依存から公共交通への利用転換につなげるため、ホームページにおける各種情報発信や児童・生徒等を対象とした公共交通に関する啓発・教育等を実施し、モビリティマネジメントを推進します。

加えて、公共交通に関心を持ち、利用していただくため、バスの乗り方教室、バリアフリー教室、交通事業者と連携したグッズ販売などのPRイベントを実施し、公共交通の利用に対する意識を醸成します。

① 情報発信等による公共交通利用に対する意識の醸成

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	適宜実施					
県	公共交通利用に対する意識に関する調査、検討	実施					
市町	公共交通利用に繋がる情報発信（市町地域公共交通会議、広報誌、HP、SNS等）	適宜実施					
交通事業者	利用者目線での公共交通利用のメリットの創出、発信	適宜実施		実施			

次期計画を反映

② 自家用車から公共交通への利用転換につながるイベントの実施

取組主体	取組内容	スケジュール					
		2024	2025	2026	2027	2028	2029以降
国	イベント実施等に係る費用負担、イベントの実施（共催）	実施					
県	イベント実施等に係る費用負担、イベントの実施（共催） イベント開催に関する調整、情報共有	実施					
市町	イベント実施等に係る費用負担、イベントの実施（共催）	実施					
交通事業者	イベント実施等に係る費用負担、イベントの実施（共催）	実施					

次期計画を反映

目標 2 | 公共交通の利活用促進

施策 2 | 周遊性の向上、改善

訪日外国人旅行者をはじめとした観光客の二次交通手段を充実させることで、県内の周遊性を高めるとともに、沿線の観光地や商業施設等と連携したクーポンの提供などにより、公共交通を利用するメリットの創出や魅力をPRし、公共交通の利用者獲得につなげます。

あわせて、訪日外国人旅行者のみならず、沿線の住民や地域外からの来訪者を含め、誰もが利用しやすい公共交通となるよう、バス車両の行先表示に「系統記号」を表示する等、受入環境の改善、整備も推進します。

① 沿線の観光地や商業施設との連携

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	観光地や商業施設との連携に関する調査、検討	実施					▶
市町	旅行者からの意見等の把握、情報共有	実施					▶
交通事業者	民間観光施設・商業施設との協議、調整 新たな周遊きっぷなどの開発、販売	適宜実施	実施				▶

次期計画を反映

② 訪日外国人など旅行者の受入環境の整備

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	訪日外国人の受入環境に関する調査、検討 庁内関係部局との協議、調整	実施					▶
市町	旅行者からの意見等の把握、情報共有 庁内関係部局との協議、調整	実施					▶
交通事業者	受入環境の改善、整備	適宜実施	実施				▶

次期計画を反映

目標 2 | 公共交通の利活用促進

施策 3 | 公共交通の役割・魅力の発信

公共交通の利用促進や、自家用車への過度な依存から公共交通への利用転換につなげるため、バス路線沿線住民へのバスマップ・時刻表の配布や高校生等を対象とした利用案内等を実施し、公共交通の役割や魅力を発信する取組を推進します。

加えて、公共交通に関心を持ち、利用していただくため、バスの乗り方教室、バリアフリー教室、交通事業者と連携したグッズ販売などのPRイベントを実施し、公共交通の利用に対する意識を醸成します。

①公共交通利用に関する各種案内の充実

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	県内バスマップを集約したHPの構築、更新	適宜実施					
市町	広報誌、HP、SNS等での情報発信 バスマップ等の作成、配布	適宜実施					
交通事業者	広報誌、HP、SNS等での情報発信 バスマップ等の作成・配布	適宜実施					

次期計画を反映

②自家用車から公共交通への利用転換につながるイベントの実施（再掲）

取組主体	取組内容	スケジュール					
		2024	2025	2026	2027	2028	2029以降
国	イベント実施等に係る費用負担、イベントの実施（共催）	実施					
県	イベント実施等に係る費用負担、イベントの実施（共催）	実施					
市町	イベント実施等に係る費用負担、イベントの実施（共催）	実施					
交通事業者	イベント実施等に係る費用負担、イベントの実施（共催）	実施					

次期計画を反映

目標 2 | 公共交通の利活用促進

施策 4 | 公共交通を快適に利用できる環境の整備

公共交通の利用促進に向けては、利便性を向上に加え、快適に利用できる環境を整えることが重要です。主要な駅・バス停等において、上屋やベンチ設置等による快適な待合空間づくりを推進するとともに、バス停の清掃等の維持管理に主体的に取り組んでいる地域住民とも連携を行い、待合環境の改善・整備に努めます。

また、多様な交通手段を組み合わせた自宅から目的地までのルート検索と予約・決済を兼ね揃えたMaaSサービスの環境構築など、近年急速に進むデジタル技術を活用した公共交通サービスの高度化も推進します。

① 上屋・ベンチ設置等による待合環境の充実

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、関係者との調整	実施					
県	取組事例等の情報提供、補助制度等による財政支援、関係者との調整	実施					
市町	利用者からの苦情、意見の把握、情報共有（市町公共交通会議等）	実施					
交通事業者	待合環境の改善・整備	実施					

② 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

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	デジタル技術を活用した公共交通サービスの効率化・高度化に関する調査、検討	実施					
市町	公共交通サービスの効率化・高度化の実施	適宜実施		実施			
交通事業者	公共交通サービスの効率化・高度化の実施	適宜実施		実施			

次期計画を反映

目標3 | 公共交通サービスの効率化・高度化

施策1 | バリアフリー・ユニバーサルデザイン化の促進

主要な駅におけるエスカレーターの設置、路線バス車両のバリアフリー化、ユニバーサルデザインタクシーの導入、鉄道車両の車椅子・ベビーカースペースの設置など、ユニバーサルデザイン化を引き続き推進し、誰もが不自由なく利用しやすい環境づくりを促進します。

① 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

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、関係者との調整	実施					
県	取組事例等の情報提供、補助制度等による財政支援、関係者との調整	実施					
市町	利用者からの苦情、意見の把握、情報共有（市町公共交通会議等）	実施					
交通事業者	施設、車両等のユニバーサルデザイン化の実施	実施					

② 交通弱者等に対する支援の充実

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	交通弱者等のニーズに関する調査、検討 庁内関係部局との協議、調整	実施					
市町	利用者からの苦情、意見の把握、情報共有（市町公共交通会議等）、庁内関係部局との協議、調整、交通弱者等に対する支援の実施	適宜実施	実施				
交通事業者	交通弱者等に対する支援の実施	適宜実施	実施				

次期計画を反映

目標3 | 公共交通サービスの効率化・高度化

施策2 | DXの導入促進（AIオンデマンド交通、MaaS等）

近年急速に進むデジタル技術を有効に活用し、公共交通サービスの高度化を図ります。AIを活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うAIオンデマンド交通の活用や、多様な交通手段を組み合わせた自宅から目的地までのルート検索と予約・決済を兼ね揃えたMaaSサービスの環境構築や、「標準的なバス情報フォーマット」（GTFS-JP、GTFS リアルタイム）の作成・活用を推進し、バスの位置情報をパソコンやスマートフォンにリアルタイム配信することで、利用者にバスの待ち時間や所要時間を提供するなど、DX（デジタルトランスフォーメーション）の導入を促進します。

① 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）

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	デジタル技術を活用した公共交通サービスの効率化・高度化に関する調査、検討等	実施					
市町	公共交通サービスの効率化・高度化の実施		適宜実施		実施		
交通事業者	公共交通サービスの効率化・高度化の実施		適宜実施		実施		

次期計画を反映

② GTFS（バス情報オープンデータ）の作成・活用支援

取組主体	取組内容	スケジュール					
		2024	2025	2026	2027	2028	2029以降
国	GTFS（バス情報オープンデータ）の作成方法に関する指導、助言						実施
県	GTFS（バス情報オープンデータ）の作成の支援 GTFS（バス情報オープンデータ）の活用に関する調査、検討						実施
市町	GTFS（バス情報オープンデータ）の作成、更新						実施
交通事業者	GTFS（バス情報オープンデータ）の作成、更新						実施

次期計画を反映

目標3 | 公共交通サービスの効率化・高度化

施策3 | 交通結節点における円滑な接続

公共交通の利用促進に向けては、バスから鉄道、タクシーからバスなど、移動手段間の乗り継ぎに対する抵抗を感じさせないことが重要です。このため、駅等の交通結節点における案内看板やサイン表示、ホームページ・スマートフォンアプリ等を活用した乗継に関する利用案内、事業者間における接続ダイヤの検討、接続の改善に繋がる駅・バスターミナルの施設の整備などにより、公共交通のシームレス化を推進します。

① 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

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	適宜実施					
県	輸送手段のシームレスな連携に関する調査、検討	実施					
市町	利用者からの意見の把握、情報共有	適宜実施					
交通事業者	利用者からの意見の把握、情報共有 シームレスな連携につながる商品・サービスの開発	適宜実施 実施					

次期計画を反映

② 交通結節点における各種案内の充実・施設の整備

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	実施					
市町	交通結節点における各種案内の設置・施設の整備 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・施設の整備 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

目標3 | 公共交通サービスの効率化・高度化

施策4 | 地域の多様な輸送資源の活用や、住民共助などによる駅・停留所から自宅・目的地に向けた移動手段確保の支援

高齢化が進む状況において、最寄の駅・バス停と自宅・目的地の間の移動がハードルとなり、外出機会の減少やそれに伴う健康悪化、公共交通の利用者減少などが懸念されています。このため、最寄の駅・バス停と自宅・目的地の間の移動をカバーする、交通空白地におけるコミュニティバス・タクシー、デマンド交通の運行や、通勤、通学、通院等の送迎バスの空席を活用した運行を行うなど、地域の多様な輸送資源を最大限活用し、地域の移動手段確保に向けた取組を支援します。

①交通空白地等における交通手段の維持・確保（再掲）

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	適宜実施					
県	交通空白地における交通手段に関する調査、検討	実施					
市町	交通空白地の把握、地域住民との連携・調整、交通事業者との調整、移動手段の導入	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 移動手段の導入	適宜実施	実施				

次期計画を反映

②地域の多様な輸送資源の活用検討

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、補助制度等による財政支援	適宜実施					
県	地域の多様な輸送資源の活用に関する調査、検討	実施					
市町	地域の輸送資源の掘り起こし、情報収集（市町地域公共交通会議等）、地域の輸送資源の活用	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	実施				

次期計画を反映

目標3 | 公共交通サービスの効率化・高度化

施策5 | 交通分野におけるGX推進

地球温暖化への対応として、各分野において対応が求められている中で、交通分野においても、二酸化炭素排出量の少ない電気自動車（EV）・燃料電池自動車（FCV）の導入や、過度な自家用車の利用から公共交通利用へと転換させるような取組を推進していくことが必要です。

このため、車両更新のタイミングでのEV・FCVの積極的な導入を推進するとともに、ホームページにおける各種情報発信や児童・生徒等を対象とした公共交通に関する啓発・教育などにより、環境負荷の少ない公共交通の利用を促進します。

①環境に配慮した車両の導入

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	庁内関係部局と連携した導入促進						適宜実施
市町	庁内関係部局と連携した導入促進						適宜実施
交通事業者	EV・FCV等の導入					適宜実施	実施

次期計画を反映

②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）

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						適宜実施
県	公共交通利用に対する意識に関する調査、検討						実施
市町	公共交通利用に繋がる情報発信（市町地域公共交通会議、広報誌、HP、SNS等）						適宜実施
交通事業者	利用者目線での公共交通利用のメリットの創出、発信					適宜実施	実施

次期計画を反映

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

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では、地域の主要渋滞箇所の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。

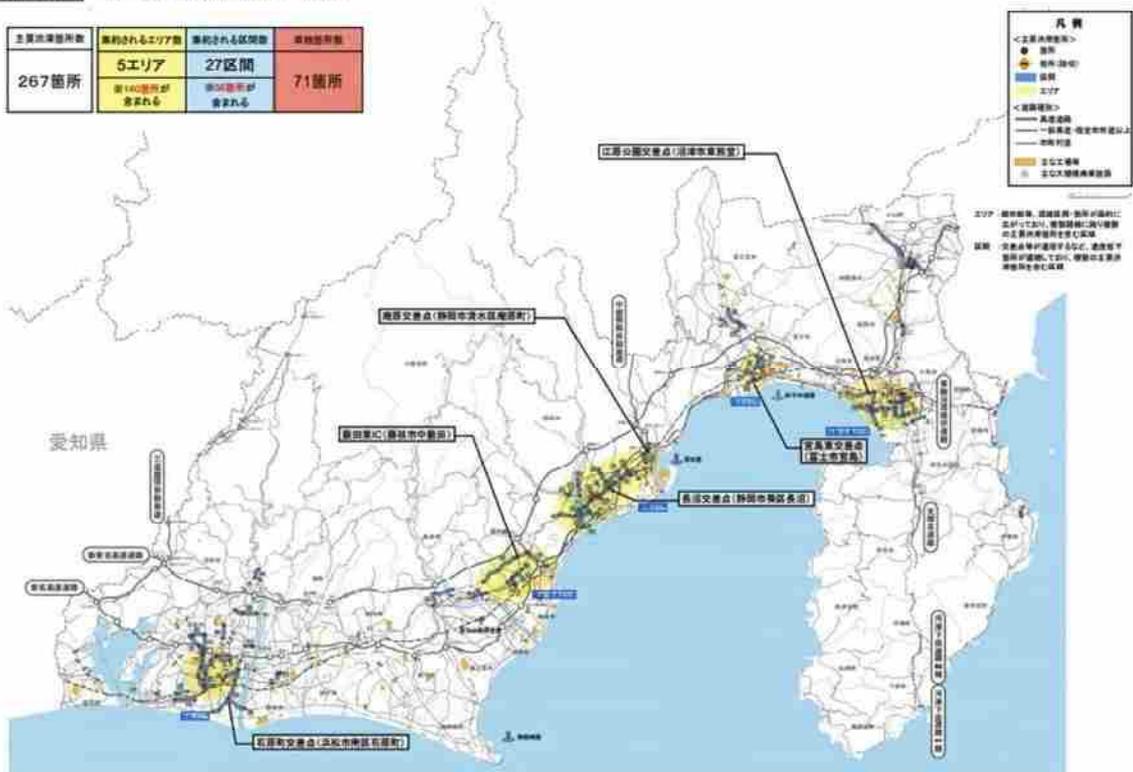
渋滞を解消するためには、各車両がスムーズに流れるための整備とともに、自家用車の交通量を減らすことも有効であることから、県としては、主要渋滞箇所の4車線化やバイパス道路整備とともに、地域公共交通の利用促進に努めていく必要があります。

所属		役職	
会長	中部地方整備局	静岡県道事務所長	
		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	静岡県道支局長
		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 道路整備課長
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			
委員	静岡市	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 警務官兼交通安全企画課長	
	中日本高速道路(株)東京支社	交通部 交通統制課長	
		総務企画部 企画課課長	
	静岡県道路公社	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	
		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	静岡県道事務所 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 交通統制課		
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

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	車線数
267箇所	5エリア 第160箇所が 含まれる	27区間 第13箇所が 含まれる	71箇所



▲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

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）

本計画の達成状況を評価するため、基本的な方針ごとに達成指標を設定します。

基本的な方針 指標 1	地域の足を支える公共交通の確保 ■ 県民一人当たりの公共交通機関利用回数 <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;"> コロナ禍前 (2019年度) </td> <td style="background-color: #cccccc;"> 現状値 (2020年度) </td> <td style="font-size: 2em;">→</td> <td style="background-color: #0056b3; color: white;"> 目標値 (2028年度) </td> </tr> <tr> <td style="background-color: #cccccc;"> 66.9回/人 </td> <td style="background-color: #cccccc;"> 48.1回/人 </td> <td></td> <td style="background-color: #0056b3; color: white;"> 72回/人以上 </td> </tr> </table> <p>【算出方法】 中部運輸局にて毎年とりまとめられている「数字でみる中部の運輸」記載の、静岡県における鉄道（JR、民鉄の合算値）、路線バス（乗合バス）、タクシー・ハイヤーの輸送人員を、各年次の県人口で除して算出します。</p> <p>【目標値の考え方】 公共交通の利用者数は、人口減少に比例して減少すると考えがちですが、公共交通を利用できるのに自家用車等を利用している方の一部でも公共交通へと転換できれば、利用者数は大きく増加します。この考えのもと、公共交通機関の県民一人当たり利用回数72回/人以上を目標値として設定します。目標値は、推計どおり人口が減少しても新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受ける前の2019年度と同等の鉄道・路線バスの年間利用者数を確保できるよう算定しました。</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th colspan="2">鉄道</th> <th rowspan="2">路線バス</th> <th rowspan="2">タクシー・ハイヤー</th> <th rowspan="2">人口 (千人)</th> <th rowspan="2">合計 (回/人)</th> </tr> <tr> <th colspan="2"></th> <th>JR</th> <th>民鉄</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2" style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">(2020年度) 現状値</td> <td>輸送人員 (千回)</td> <td>88,587</td> <td>28,153</td> <td>51,513</td> <td>6,619</td> <td rowspan="2">3,633</td> <td rowspan="2">48.1</td> </tr> <tr> <td>利用回数 (回/人)</td> <td>34.5</td> <td>10.9</td> <td>17.8</td> <td>3.7</td> </tr> <tr> <td rowspan="2" style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">(2028年度) 目標値</td> <td>輸送人員 (千回)</td> <td>126,123</td> <td>39,845</td> <td>64,906</td> <td>13,649</td> <td rowspan="2">3,380</td> <td rowspan="2">72.0</td> </tr> <tr> <td>利用回数 (回/人)</td> <td>37.3</td> <td>11.8</td> <td>19.2</td> <td>4.0</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right; font-size: small;">※四捨五入の関係上、各手段を合算した値は必ずしも合計と一致しない</p> <p>【データの取得方法】 中部運輸局から利用者数の報告を受け、県にて合算して算出します。</p>	コロナ禍前 (2019年度)	現状値 (2020年度)	→	目標値 (2028年度)	66.9回/人	48.1回/人		72回/人以上			鉄道		路線バス	タクシー・ハイヤー	人口 (千人)	合計 (回/人)			JR	民鉄	(2020年度) 現状値	輸送人員 (千回)	88,587	28,153	51,513	6,619	3,633	48.1	利用回数 (回/人)	34.5	10.9	17.8	3.7	(2028年度) 目標値	輸送人員 (千回)	126,123	39,845	64,906	13,649	3,380	72.0	利用回数 (回/人)	37.3	11.8	19.2	4.0
コロナ禍前 (2019年度)	現状値 (2020年度)	→	目標値 (2028年度)																																												
66.9回/人	48.1回/人		72回/人以上																																												
		鉄道		路線バス	タクシー・ハイヤー	人口 (千人)	合計 (回/人)																																								
		JR	民鉄																																												
(2020年度) 現状値	輸送人員 (千回)	88,587	28,153	51,513	6,619	3,633	48.1																																								
	利用回数 (回/人)	34.5	10.9	17.8	3.7																																										
(2028年度) 目標値	輸送人員 (千回)	126,123	39,845	64,906	13,649	3,380	72.0																																								
	利用回数 (回/人)	37.3	11.8	19.2	4.0																																										

※現状値は、2023年末において公表済みの最新値を記載

指標 2

■ 地域間幹線系統に関する事業評価におけるA評価の割合



【算出方法】

県は、県の補助事業「バス運行対策費助成」の対象系統に対し、独自に設けた「地域間幹線系統に関する事業評価」に基づく評価を行います。評価は、各評価項目（運行回数、収支率、乗車人員、ネットワーク構成、広域トリップ状況、キロ当たり経費及び拠点等アクセス状況）に評価点を設定し、合計点の得点率に応じて、AからDの4段階で評価します。A評価（得点率65%以上）となった系統数を全系統数で除して算出します。

【目標値の考え方】

地域間幹線系統は、市町をまたぐ重要なバス路線であることから、国と県は赤字額の一部を補助しており、県は、県独自の基準を設けて毎年度これを評価するとともに、HPで公表しています。この評価基準は、収支率のみに着目するのではなく、市町をまたぐ広域的な移動の割合や運行回数など、各路線の利用状況、必要性を総合的に評価しています。

2023年度のA評価は全65系統のうちの37系統（59.7%）であったことから、10ポイント高い70%以上を目標値として設定します。

【データの取得方法】

各交通事業者から評価項目に関する報告を受け、県にて評価を行い算出します。

※現状値は、2023年末において公表済みの最新値を記載

基本的な方針	乗りやすい、乗ってみたい公共交通の提供
指標 3	<p> ■ 企画乗車券等の販売枚数 </p> <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center; gap: 20px;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; text-align: center;"> 現状値 (2022年度) 12.1万枚 </div> <div style="font-size: 2em;">→</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; text-align: center;"> 目標値 (2028年度) 13.4万枚以上 </div> </div> <p> 【算出方法】 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とします。 </p> <p> 【目標値の考え方】 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。 2022年度の販売枚数が約12.1万枚であることから、この約1.1倍となる13.4万枚を目標値として設定します。 </p> <p> 【データの取得方法】 各交通事業者から報告を受け、県にて合算して算出します。 </p>
指標 4	<p> ■ GTFSデータ（経路検索アプリやサイトに掲載されるのに必要なデータ）整備済み市町数 </p> <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center; gap: 20px;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; text-align: center;"> 現状値 (2023年度) 6市町 </div> <div style="font-size: 2em;">→</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; text-align: center;"> 目標値 (2028年度) 33市町 </div> </div> <p> 【算出方法】 自主運行バス（定時定路線）を運行する市町数において、GTFS データ整備済みの市町を足し合わせた数値とします。 ※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> 【目標値の考え方】 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。 2023年度における整備済み市町は6市町にとどまっていますが、今後5年間で自主運行バスを運行する全市町（熱海市、御殿場市を除く33市町）が整備することを目標に、33市町を目標値として設定します。 </p> <p> 【データの取得方法】 各市町から報告を受け、県にて合算して算出します。 </p>

※現状値は、2023年末において公表済みの最新値を記載

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>■観光客の公共交通利用率</p> <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin-bottom: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; width: 150px;"> <p>現状値 (2022年度)</p> <p>22%</p> </div> <div style="margin: 0 20px;">→</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; width: 150px;"> <p>目標値 (2028年度)</p> <p>30%以上</p> </div> </div> <p>【算出方法】 「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（JR在来線、私鉄・地下鉄、市内電車、市内バス）と回答した割合とします。</p> <p>【目標値の考え方】 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。 観光客の公共交通利用率は近年減少傾向にあり、直近（2020年度）の利用率は22%となりましたが、約10年前の水準に戻すことを目標に30%を目標値として設定します。</p> <p>【データの取得方法】 静岡県における観光の流動実態と満足度調査により把握します。</p>

東部地域	モード間の乗継環境改善
指標	<p>■交通結節点における乗換環境整備箇所数</p> <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin-bottom: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; width: 150px;"> <p>現状値</p> <p>—</p> </div> <div style="margin: 0 20px;">→</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; width: 150px;"> <p>目標値 (2028年度)</p> <p>10駅 以上</p> </div> </div> <p>【算出方法】 待合環境や情報提供、駐輪場・駐車場の整備、運行ダイヤの見直しなど、交通結節点における乗換環境の機能強化や乗換時間の短縮等にかかる取組を行った、東部地域内の駅数を足し合わせた数値とします。</p> <p>【目標値の考え方】 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環境整備箇所数を目標として設定します。 東部地域内の東海道新幹線・東海道本線・御殿場線の全20駅のうち、半数以上となる10駅以上で乗換環境を改善することを目標値として設定します。</p> <p>【データの取得方法】 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します。</p>

※現状値は、2023年末において公表済みの最新値を記載

中部地域	利用者ニーズにマッチした公共交通サービスの提供
指標	<p>■利用者増につながる公共交通サービスの見直し件数</p> <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin-bottom: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; width: 150px;"> <p>現状値</p> <p>—</p> </div> <div style="margin: 0 20px;">→</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; width: 150px;"> <p>目標値 (2028年度)</p> <p>7件</p> </div> </div> <p>【算出方法】 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い、利用者増につなげた件数とします。</p> <p>【目標値の考え方】 山間部や過疎地などでは、地域のニーズ、利用目的に応じた最適な公共交通が求められます。このため、利用者ニーズを考慮した公共交通サービスの見直しを行うことを目標とします。中部地域の各市町で1件以上の見直しを目指し、7件以上を目標値として設定します。</p> <p>【データの取得方法】 市町からの報告を受け、県にて合算して算出します。</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>■多様な資源活用も含めた新たな公共交通サービスの導入件数</p> <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin-bottom: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; width: 150px;"> <p>現状値</p> <p>—件</p> </div> <div style="margin: 0 20px;">→</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; width: 150px;"> <p>目標値 (2028年度)</p> <p>5件以上</p> </div> </div> <p>【算出方法】 多様な輸送資源の活用や、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を導入した件数とします。</p> <p>【目標値の考え方】 県内でも特に自家用車への依存の高い西部地域では、従来からの取組を続けるだけでは、公共交通の利用者はさらに減少すると見込まれます。このため、多様な資源活用も含めた新たな公共交通サービスの導入件数を目標とし、自家用車から転換する契機を作り出します。毎年度1件以上の導入を目指し、5件を目標値に設定します。</p> <p>【データの取得方法】 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します。</p>

※現状値は、2023年末において公表済みの最新値を記載

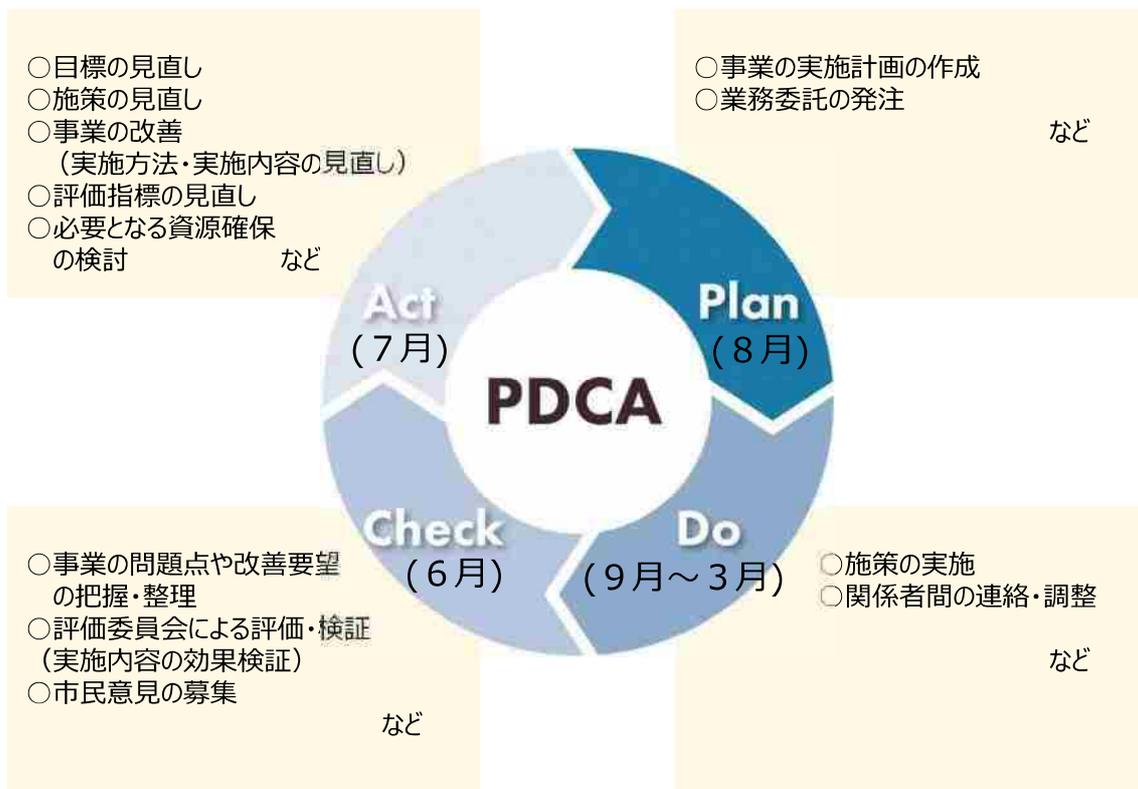
第2節

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、評価指標に基づき、毎年度、静岡県地域公共交通活性化協議会に設ける評価委員会において事業の問題点や改善要望を把握し、評価・検証を行います。

この結果を踏まえ、静岡県地域公共交通活性化協議会において計画の進捗状況を把握し、必要に応じて計画や事業の見直しを行うとともに、各市町地域公共交通会議等と連携した取組や、必要となる資源の確保についても検討します。

なお、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、新たな指標の設定や既存の補助金の再編などを含め、適宜計画の見直しを行います。



第3節 評価スケジュール

① 評価スケジュール

本計画の評価は、次のスケジュールのとおり行います。

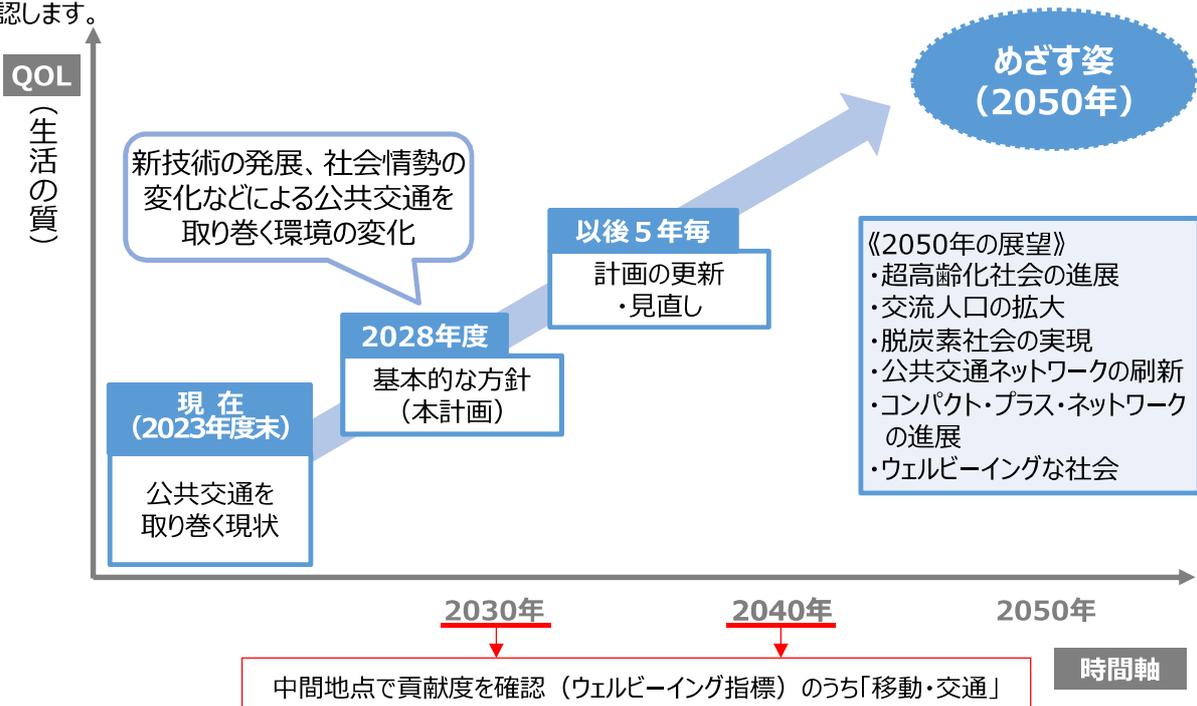
	策定時	本計画実施時					次期計画
	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11
計画策定運用	計画策定	第1次 静岡県地域公共交通計画（必要に応じて見直し）					第2次計画
計画の評価 （評価委員会）							
計画の進捗状況の 把握・計画の見直し （協議会）							
施策・事業の実施							

② 指標及び目標の見直し

「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。

現在、国においてライドシェアに関する制度構築が進められていますが、計画期間5か年の間に、新制度の創設や公共交通をとりまく環境や社会情勢が変化した場合には、新たな取組や事業実施に必要な資源の確保について検討を行うとともに、評価指標の見直しや追加などを行います。

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「暮らしやすさ」や「幸福度の向上度合い」などにどの程度貢献できているか、地域幸福度（ウェルビーイング）指標のうち「移動・交通」の値で確認します。



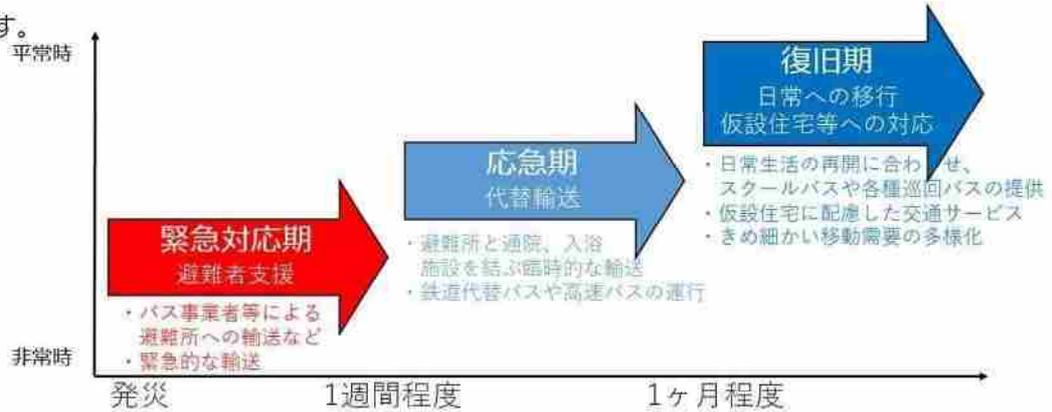
コラム4

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・椛原・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	志太椛原支部	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）

第8章 | 公共交通の確保に向けた新たな動き

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。

第1節 あらゆる輸送資源の総動員

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ます。しかしながら、高齢化率が高い人口減少地域ほど公共交通空白地の占める割合が高く、また運転手不足の深刻化等によって、公共交通の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2020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り幅広い観点で議論し、特定の関係者に過度な負担がかからない持続可能な取組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



住民共助による移動手段の導入事例

福岡県筑紫野市や小郡市では、地域のまちづくり協議会と地域住民の協働による「自治会バス」を運行しており、高齢者の利用を中心に、日用品等の買物や通院、鉄道駅へのアクセス手段等として利用されています。

小郡市における運行では、自治会が運行主体となり、運行ルートや運行便数の見直し・拡充、運転手の確保等を行っており、運転手は地域住民がローテーションを組んで交代しながらボランティアで運転しています。なお、運行費の一部を自治会費の中から負担しているほか、小郡市からの車両の無償貸与、燃料費等の負担、補助交付金等の支援を受けながら運行を行っています。

移動手段としての役割のみにとどまらず、地域の見守りとしての機能や地域のコミュニティとしての機能も果たす等、地域にとって必要不可欠な存在となっています。

第2節 自動運転技術の実用化

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等、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、運転手不要の自動運転車両を走行させる場合には、センサー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、2018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、全国で初めて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マップを作成しました。2024年度までに自動運転技術を公共交通に導入することを目標に、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・運転手が運転席を離れることができる

レベル	自動運転レベルの概要	運転操作※の主体	対応する車両の名称
レベル1	アクセル・ブレーキ操作またはハンドル操作のどちらかが、部分的に自動化された状態。	運転者	運転支援車
レベル2	アクセル・ブレーキ操作およびハンドル操作の両方が、部分的に自動化された状態。	運転者	
レベル3	特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。 ただし、自動運行装置の作動中、自動運行装置が正常に作動しないおそれがある場合においては、運転操作を促す警報が発せられるので、適切に反応しなければならない。	自動運行装置 (自動運行装置の作動が困難な場合は運転者)	条件付自動運転車(限定領域)
レベル4	特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。	自動運行装置	自動運転車(限定領域)
レベル5	自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。	自動運行装置	完全自動運転車

▲自動運転レベルの概要

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

- 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)
- 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
- 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

- 走行安全性(山間地、狭隘道路部、市街地等での技術検証)
- 社会受容性(住民における自動運転社会への受入検証)
- 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)
- 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

第4節 上下分離の導入

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[※]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、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

第5節 交通税の導入

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、2022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れるならば、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。

第6節 欧州など海外事例の導入

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ており、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されており、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

本計画では、SUMPの特徴を参考に、将来、目指す姿（第3章）から逆算する形で、基本的な方針及び計画の目標（第5章）を定めました。次期計画の策定でも、SUMPの手法を一層取り込んでいく必要があります。

第7節 LRT、BRTなどの導入

【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



▲宇都宮市内を走行する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ります。

- 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地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

上記のようなメリットがある一方、LRTにおいては、車や人との錯綜・混雑に機敏に対応できないなど、BRTにおいては、既存のバス路線を幹線と支線に再編し、幹線に導入した場合、目的地まで直通だった路線で新たに乗り換えが発生するなどのデメリットもあり、導入が進んでいないという背景も有しています。

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。

静岡県地域公共交通活性化協議会設置規約

(名称)

第1条 本会に、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、前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、可否可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、発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。

(吉立医催)

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、分科会を設けすることができる。

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、現金の引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、その権限の具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

国土交通省一部運輸局
国土交通省一部運輸局静岡運輸支局
国土交通省一部地方整備局
静岡県交通基盤整備部
静岡県交通基盤建設部
静岡県交通基盤整備部
静岡県警察本部
静岡県内務局
伊豆急行株式会社
伊豆箱根鉄道株式会社
京南バス株式会社
静岡鉄道株式会社
大井川鉄道株式会社
遠州鉄道株式会社
大井川湖鉄道株式会社
東海旅客鉄道株式会社
東上旅客鉄道株式会社
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
富士急ピリケイ株式会社
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観河湾ファミリー
株式会社第一急マリンリゾート
産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
一般社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、ク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変革を目指すこと。	
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てひと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。	
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。	
広域幹線	県内の市町をまたぐ路線バス。	
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目的として求められた政策。	
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律	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。	
地域内交通	市町内単独で運行する路線バス。	
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	道路運送に関する総合法規であり、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～ラ		
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。	
バックキャストिंग	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。	
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。	
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 Management、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。	
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。	

〔2〕リ

用語	解説	掲載ページ
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 ※徒歩、自転車、自動車、鉄道車両、船舶、航空機、その他の手段
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手段の確保に取り組める仕組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。

その後、2023年10月に施行された改正法では、あらゆる政策ツールを最大限活用し、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通への「リ・デザイン」（再構築）を加速化するための項目が創設・拡充されました。

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及び地域公共交通特定事業の実施並びに再構築協議会による再構築方針の作成に関する措置並びに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及び創意工夫並びに地域の関係者の連携と協働を推進し、もって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"> ●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 ●地域公共交通特定事業その他の地域公共交通計画に定める事業に関する基本的な事項 ●再構築方針の作成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 ●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関する事業の評価に関する基本的な事項 ●その他国土交通省令で定める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関する事項

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、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を推進するため、必要な情報の収集、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並びに関係者相互間の連携と協働の促進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
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"> ● 新型コロナ危機の教訓を踏まえた「防疫体制」の徹底強化 ● コロナ禍で浮き彫りとなったデジタル対応の脆弱性の克服 ● 地震・津波などへの万全の備えと激甚化する風水害への対策の強化 ● 深刻化する環境危機を背景に、環境と経済が両立する社会へ ● 人口減少傾向が続く中、コロナ禍で変わる人の流れ ● 超高齢社会に対応した仕組みづくりにより、持続可能な社会の形成へ ● 困難を抱える子ども・若者やその家族の支援 ● 「誰もが活躍できる社会」の実現 ● 新たな時代に求められる人づくり ● 早期の経済再生から強靱な産業構想の構築へ ● 新たな時代における交通インフラ整備 ● 世界に感動を与えた国際スポーツ大会のレガシー継承とスポーツの聖地づくり ● 時代の変化に適応した地域づくり
基本理念	富国有徳の「美しい“ふじのくに”」づくり ～ 東京時代から静岡時代へ ～
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
具体化の方向	(1) 安全・安心な地域づくり (2) 持続的な発展に向けた新たな挑戦 (3) 未来を担う有徳の人づくり (4) 豊かな暮らしの実現 (5) 魅力の発信と交流の拡大 政策の実効性を高める行政経営
地域づくりの基本方向	
基本的考え方	(1) ポストコロナ時代にフレキシブルに対応した魅力ある地域づくり (2) 災害に強く安全で安心な地域づくり (3) 個性ある「場の力」を活かした地域づくり (4) 多様な主体との連携・協働による地域づくり (5) 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	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 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 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 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

公共交通に関連した項目

<p>施策・取組</p>	<p>9-1 魅力的な生活空間の創出 <政策の柱> (4) 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> ・市町が取り組む立地適正化計画の作成を支援し、居住や都市機能の適切な配置と交通ネットワークで結ぶコンパクトなまちづくりを推進 ・県民が適切に公共交通機関を利用できるよう、乗合バス路線の確保・充実に図る ・地域に適した新たな生活交通の導入の提案や効果等の検証を支援 ・鉄道交通の安全性や利便性向上のため、トンネルの改修や駅設備のユニバーサルデザイン化などに取り組む鉄道事業者を支援し、県民の安定した交通手段の確保を図る</p> <p>10-1 産業や暮らしを支える交通インフラの強化 <政策の柱> (3) 生活交通の確保 <施策> ① 公共交通の維持と活性化 <主な取組> ・ライフスタイルの多様化や行動の変化に対応するため、地域の実情や特色を踏まえて、公共交通の利便性向上と将来像を描く計画を策定 ・県民が適切に公共交通機関を利用できるよう、乗合バス路線の確保・充実に図る ・地域住民の移動手段である公共交通を確保するため、自主運行バスを運行する市町を支援 ・地域交通の活性化を図るため、官民が連携して新交通サービス（MaaS）の導入を促進 ・鉄道交通の安全性や利便性向上のため、トンネルの改修や駅設備のユニバーサルデザイン化などに取り組む鉄道事業者を支援し、県民の安定した交通手段の確保を図る</p> ② 新たな生活交通等の導入 <主な取組> ・コミュニティバスやデマンド型交通など地域に適した新たな生活交通の導入の提案や効果等の検証を支援 ・自動運転技術の社会実装のため、遠隔監視技術や遠隔操作技術等を活用した自動運転の実証実験を行う ・高齢者のニーズの高い住民主体の移動サービスについて、アドバイザー派遣や運転ボランティアの養成などを実施し、移動サービスの創出を支援
<p>地域の目指す姿</p>	
<p>伊豆半島地域</p>	<p>(4) 魅力ある暮らしの実現 <主な施策の基本方向> ◆ 快適で安全なまちづくりの推進 <主な取組> ・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> ・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、公共交通の運行の維持・確保や安全な運行等に不可欠な設備整備及び公共交通網の再編に取り組む市町・交通事業者を支援。</p>
<p>東部地域</p>	<p>(6) 多彩な交流の拡大 <主な施策の基本方向> ◆ 沼津港みなとまちづくり <主な取組> ・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。</p>

地域の目指す姿	
中部地域	<p>(6) 多彩な交流の拡大<主な施策の基本方向></p> <p>◆清水港みなとまちづくりの推進<主な取組></p> <ul style="list-style-type: none"> ・港と中心市街地が融合した一体的な魅力ある「みなとまちづくり」の実現に向けて、官民で取り組む。これまでの寄港誘致活動に加え、静岡市の進める海洋文化拠点整備を注視しつつ、「みなとまちづくり」の推進に取り組む。
西部地域	<p>(4) 魅力ある暮らしの実現<主な施策の基本方向></p> <p>◆天竜浜名湖鉄道の経営強化と利用促進<主な取組></p> <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に取り組む。

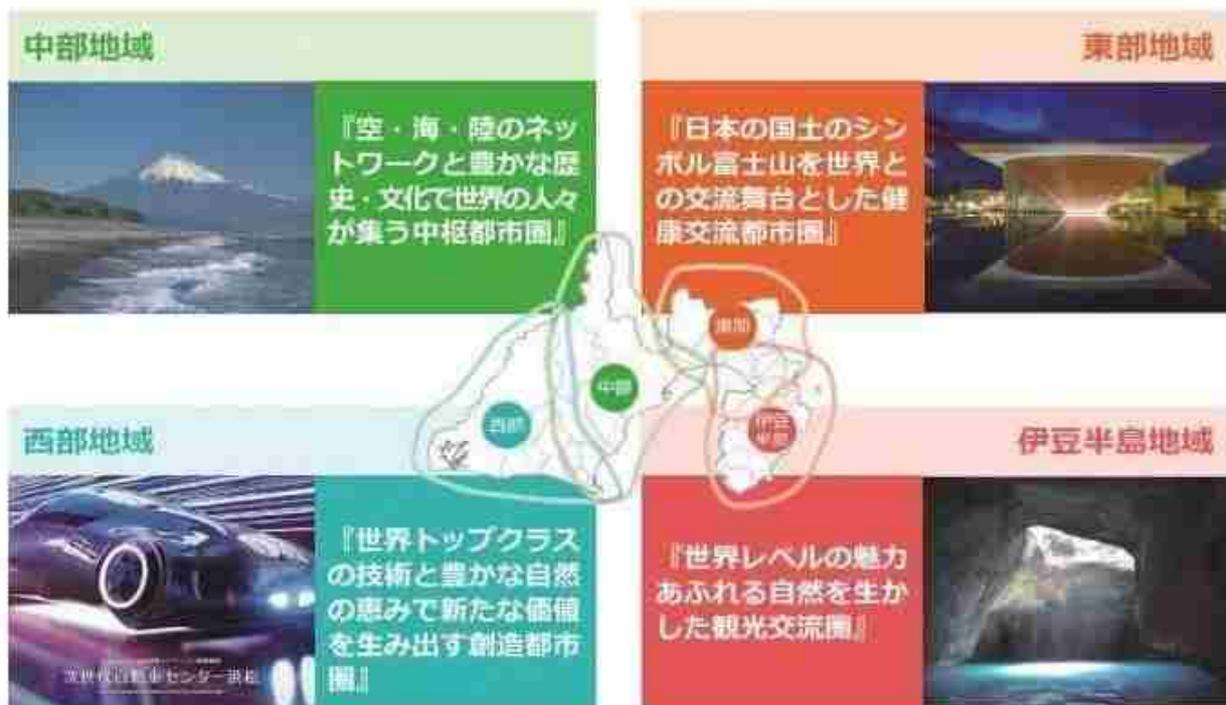


図 2-1 地域づくりの基本方針

②静岡県インフラビジョン

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、「静岡県インフラビジョン」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）



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構築 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）
目指すべき将来像	拠点及び交通軸沿線集約型の都市構造
基本方針	<ol style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ol style="list-style-type: none"> 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114万人）
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	<ol style="list-style-type: none"> 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、ICバーカルデザインに配慮し、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 <ul 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> ・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 <ul 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 ・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

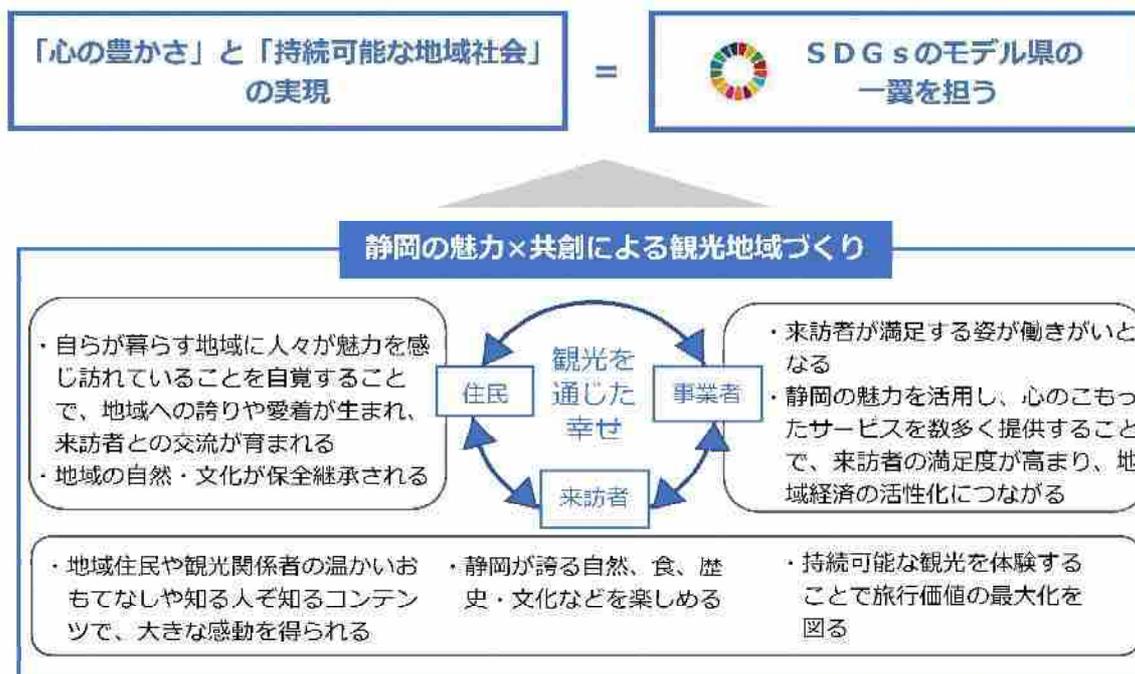


図 2-3 観光基本計画の考え方

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	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	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 (2) 移動・外出しやすい環境整備 ②公共交通の維持・確保、歩道や駅のバリアフリー化 ・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 ・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。



図 2-4 長寿社会保健福祉計画の考え方

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市町となっています。また、立地適正化計画、都市計画マスタープランを策定済みの市町は、都市計画区域を有する30市町のうち、立地適正化計画策定済みは21市町、都市計画マスタープラン策定済みは30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	都市計画 マスタープラン	市町名	地域公共交通計画	立地適正化計画	都市計画 マスタープラン
静岡市	△	●	●	伊豆市	●	策定中	●
浜松市	△	●	●	御前崎市	△		●
沼津市	●	●	●	菊川市	△	●	●
熱海市		●	●	伊豆の国市	●	●	●
三島市	●	●	●	牧之原市	●		●
富士宮市	●		●	東伊豆町			
伊東市	△	●	●	河津町			●
島田市	策定中	●	●	南伊豆町			
富士市	●	●	●	松崎町		*	*
磐田市	●	●	●	西伊豆町		*	*
焼津市	△	策定中	●	函南町	△	●	●
掛川市	●	●	●	清水町		●	●
藤枝市	●	●	●	長泉町	●	●	●
御殿場市	●		●	小山町	●		●
袋井市	●	●	●	吉田町	●		●
下田市	●	●	●	川根本町		*	*
裾野市	●	●	●	森町	●	●	●
湖西市	●	●	●				

△ 地域公共交通網形成計画

* 都市計画区域を有さないため、計画を作成できない

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	策定中（令和5年度末公表予定）
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 移動ニーズに対応した地域公共交通ネットワークの構築／持続可能な地域公共交通を目指した移動手段の確保／利便性の向上を目指した新たな公共交通サービスの検討 ●基本目標 地域別の移動ニーズに対応した交通体系への改善／公共交通ネットワークの維持／高齢者（交通弱者）ニーズへの対応／利便性の向上と利用促進／新たなモビリティサービス等の導入に向けた取組推進
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／地域間幹線システムについては、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、地域間幹線システム以外の路線のうち、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 地域で育てる 持続可能な 公共交通 ●方向性 情報案内の分かりやすさの改善・利用促進/市域全体の公共交通ネットワークの確保/まちづくりと連携した公共交通ネットワークの構築/持続性の向上に向けた取組みの検討
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
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

市町名	理念・基本方針・目標など
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
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

市町名	理念・基本方針・目標など
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
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

市町名	理念・基本方針・目標など
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"> ●基本理念 持続可能なまちづくりを支える公共交通の構築 ～町民・来訪者から選ばれる公共交通～ ●基本方針 ニーズに対応した公共交通／まちづくりと交流を推進する公共交通／地域で支え合い、地域を支える公共交通 ●計画目標 広域移動を支える公共交通の確保・維持／町内移動を支える公共交通の構築／わかりやすく・利用しやすい公共交通の推進

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を形成する ●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 中心市街地と各拠点をネットワークで連携させ、都市的居住圏で市全体の活力向上
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 公共交通の充実による拠点間連携・周辺住宅地との連携を進めて、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"> ●立地の適正化に関する誘導方針 多様な移動手段による都市の形成 ・自家用車を使わなくても移動できる環境を目指します ・誰もが歩いて暮らせる都市づくりを目指します
富士市	<ul style="list-style-type: none"> ●都市づくりの基本的な方針 「快適で質の高い利用環境の創出などの施策を展開し、「公共交通によるまちなかと地域生活拠点の強固な連携」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の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・集落を結ぶ公共交通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	策定中（令和5年度末公表予定）
御前崎市	未策定
菊川市	●まちづくりの方針 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	都市計画区域を有さないため、計画を作成できない
西伊豆町	都市計画区域を有さないため、計画を作成できない
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	都市計画区域を有さないため、計画を作成できない
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