

“ふじのくに”地域公共交通計画 (案)

令和5年12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
第1章 地域の現状等	8
第1節 地勢・地理	8
第2節 社会状況	9
第3節 地域の現状等のポイント	25
第2章 地域公共交通を取り巻く現状	26
第1節 地域公共交通の概況	26
第2節 各モードの状況	30
第3節 地域公共交通の利用状況	72
第4節 交通分担率	73
第5節 交通事業者の収支	75
第6節 公共交通の担い手不足	78
第7節 公共交通の担い手の労働環境	80
第8節 新型コロナウイルス感染症拡大による影響	81
第9節 県民の公共交通への意識	83
第10節 直面する危機	85
第3章 将来、目指す姿	86
第1節 2050年頃の社会の展望	86
第2節 本県の地域公共交通における「将来、目指す姿」.....	91
第3節 2040年頃の展望	94

【ビジョン編】

第4章 地域公共交通の課題整理	95
第1節 県内共通の課題	95
第2節 県内4地域が直面する課題	97
第5章 基本的な方針及び計画の目標	99
第1節 基本的な方針	99
第2節 計画の目標	101
第6章 目標達成のための施策	105
第1節 県内共通の施策	105
第2節 県内4地域個別の施策	120
第7章 計画達成状況の評価	122
第1節 達成指標	122
第2節 評価体制	127
第3節 評価スケジュール	128
第8章 公共交通の確保に向けた新たな動き	129
第1節 あらゆる輸送資源の総動員	130
第2節 自動運転技術の実用化	131
第3節 DXによるMaaSの深化	133
第4節 上下分離の導入	134
第5節 交通税の導入	135
第6節 欧州など海外事例の導入	136
第7節 LRT、BRTなどの導入	137
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。利用者数の減少はサービスレベルの低下を招き、これが更なる利用者減少を招くといった負のスパイラルが生じています。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ないなど、事業の存続自体が危ぶまれる状況となっています。加えて、気候変動や自然災害の激甚化・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2020年7月に「静岡県地域公共交通活性化協議会」を設置し、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下「地域交通法」という。）に基づき、昨今の技術革新などを取り込むことで、持続可能で利便性の高い公共交通サービスの提供に向けて、「静岡県地域公共交通計画」を策定することいたしました。

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「“ふじのくに”地域公共交通計画」とします。

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

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

「プラン編」は、社会情勢の変化や技術革新等を踏まえて概ね5年に1回のペースで見直すことを予定しており、本計画は2024年度から2028年度までの5年を対象期間として具体的な施策等を示し、より効果的に各種施策を展開し、「ビジョン編」で示す2050年頃の『将来、目指す姿』の実現を目指します。

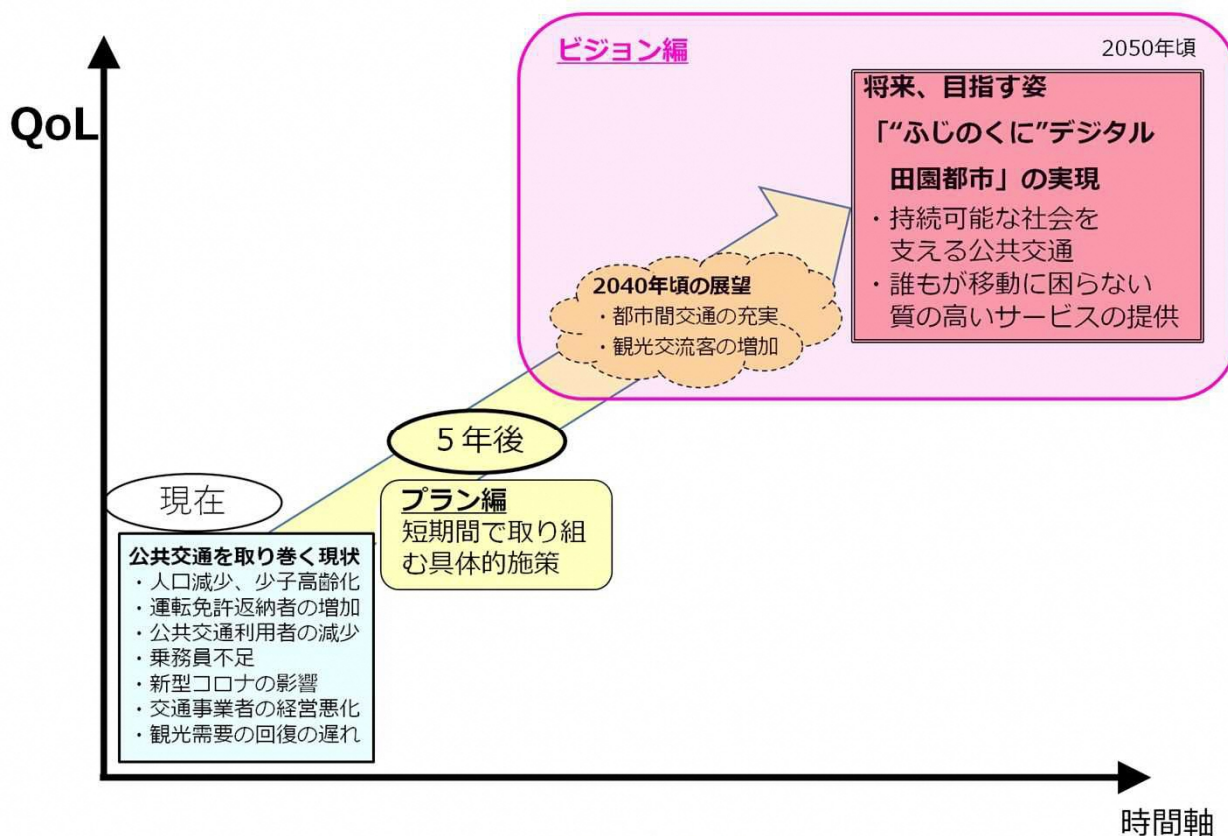
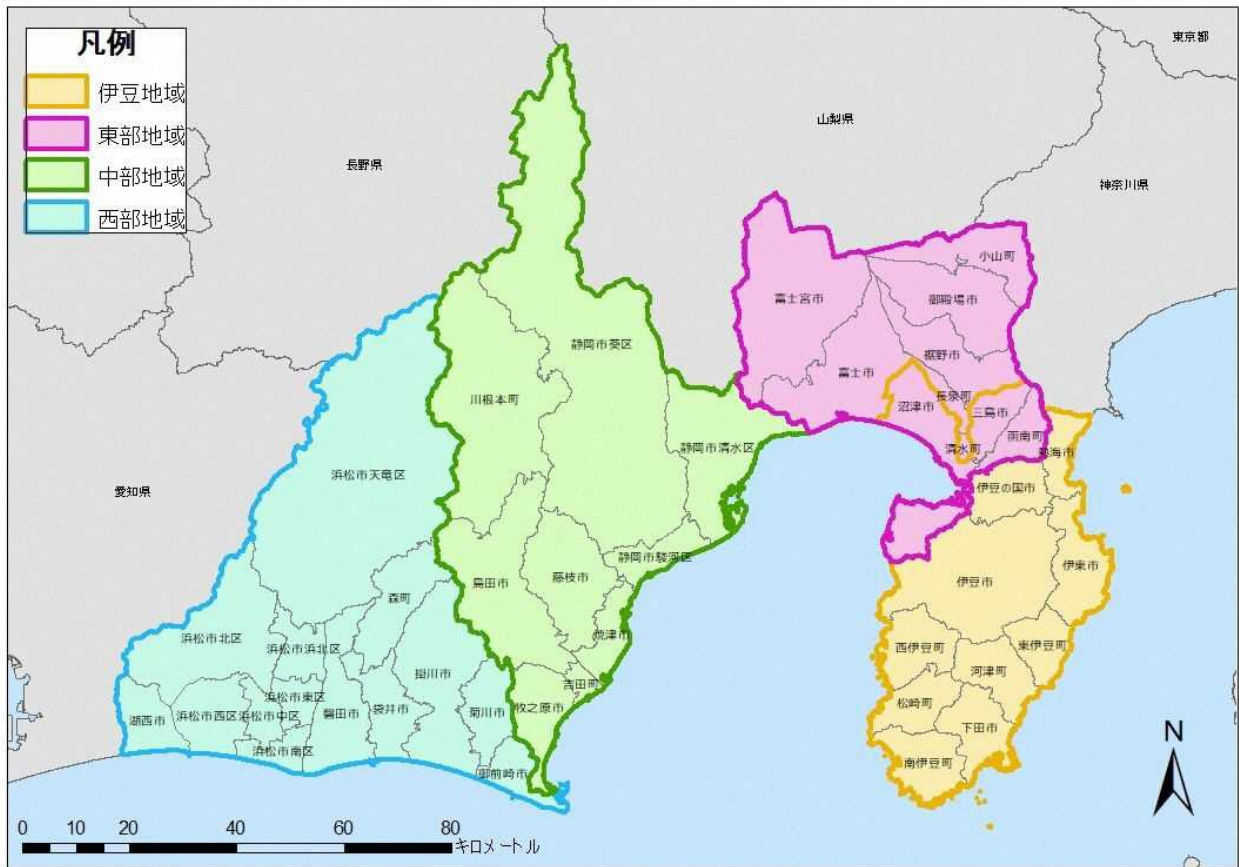


図 0-1 計画の構成

第3節 計画の区域

本計画は、静岡県全域を対象としており、県域は伊豆地域、東部地域、中部地域及び西部地域の4地域に区分します。



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。

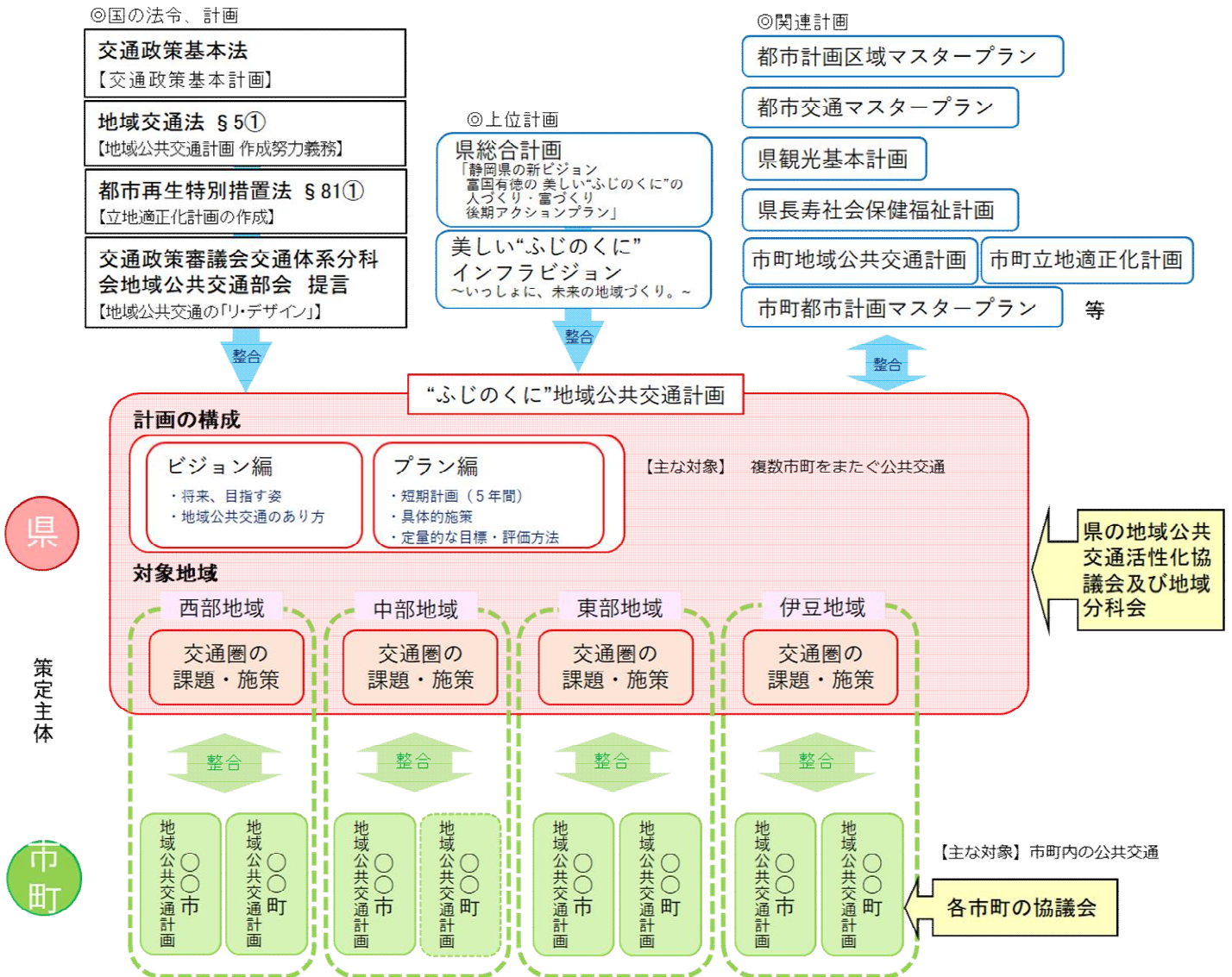


図 0-3 本計画の位置付け

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。

国の法令・計画

交通政策基本法	<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。
交通政策基本計画	<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。
地域交通法	<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。
都市再生特別措置法	<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。
地域公共交通の「リ・デザイン」	<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、官と民で、交通事業者相互間で、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

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>美しい “ふじのくに” 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。

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。

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、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、全35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

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。

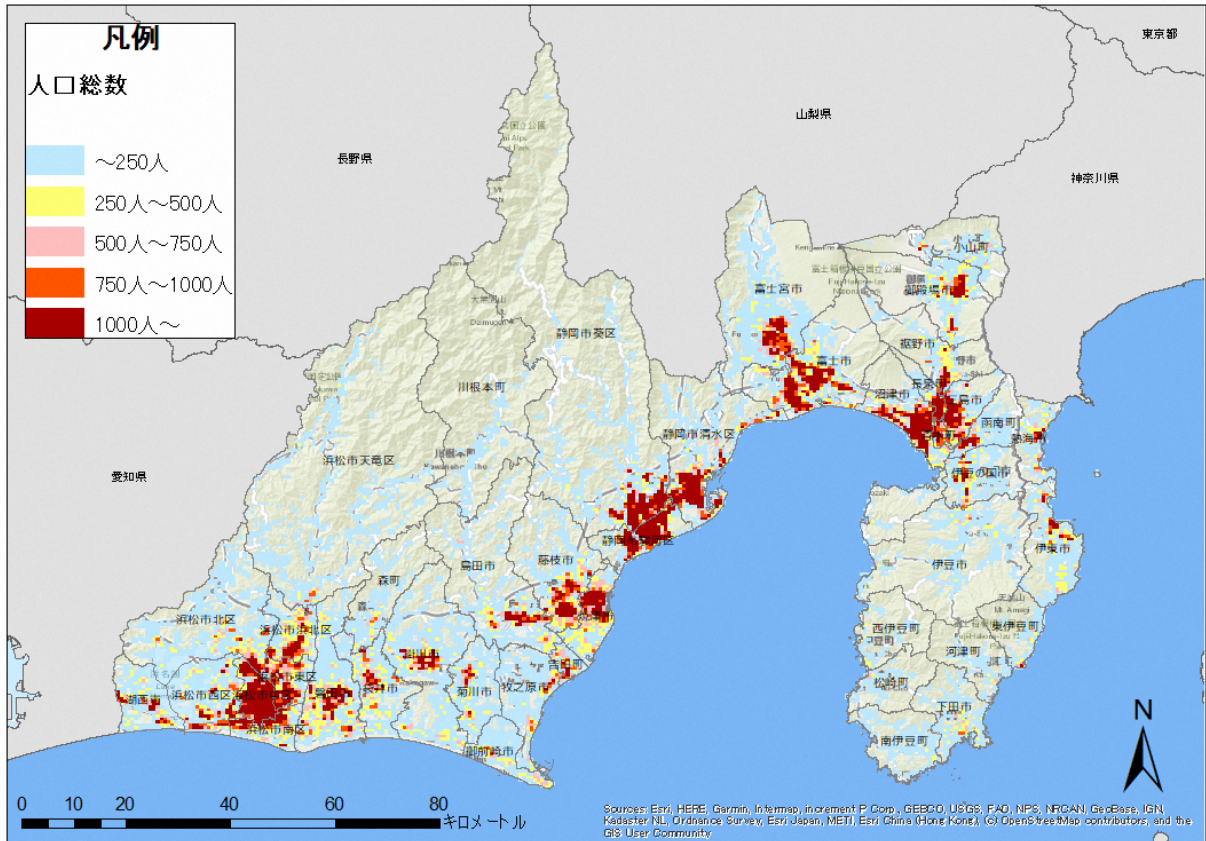
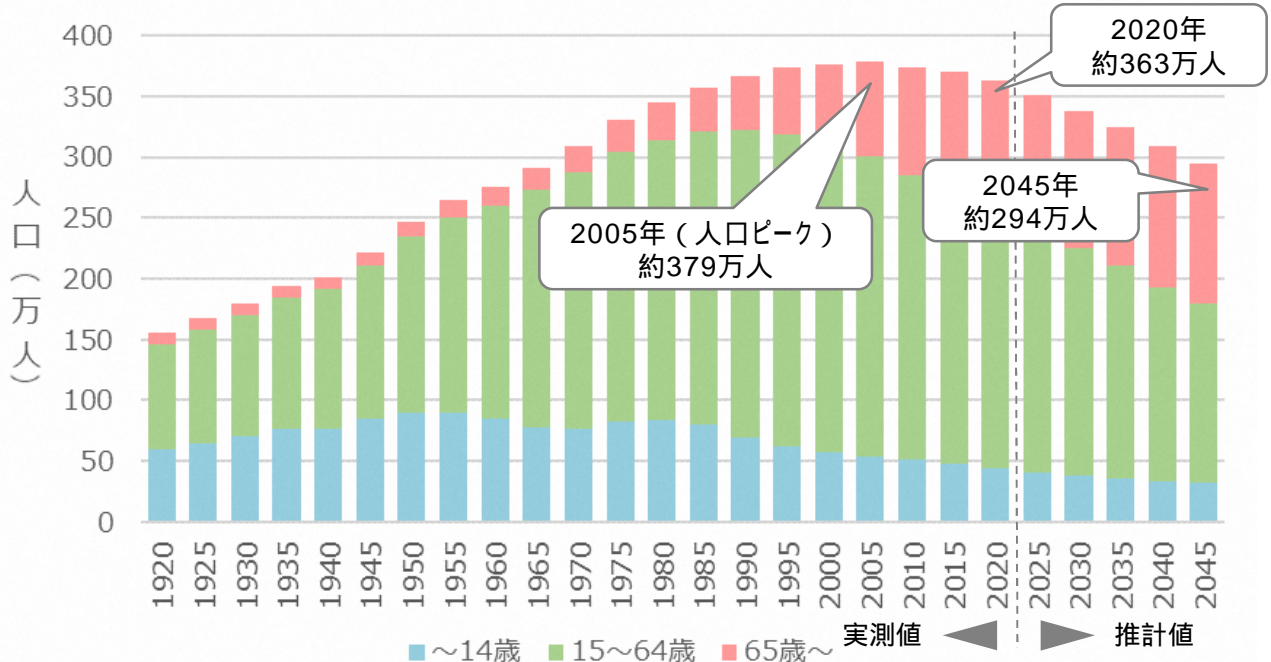


図 1-2 人口の分布状況 出典：令和2年国勢調査（総務省）

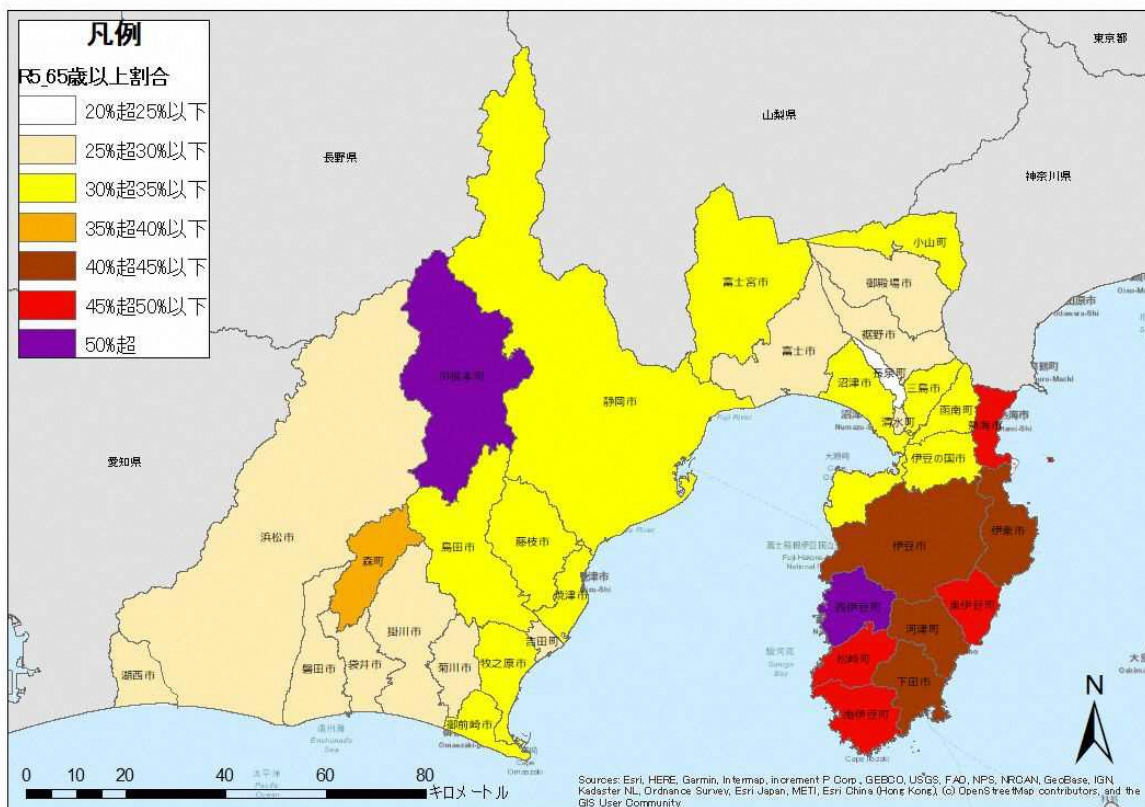


出典：1920年～2020年 各年国勢調査（総務省）、
2025年以降 将来の地域別男女5歳階級別人口（国立社会保障・人口問題研究所）

図 1-3 人口推移と将来予測（静岡県）

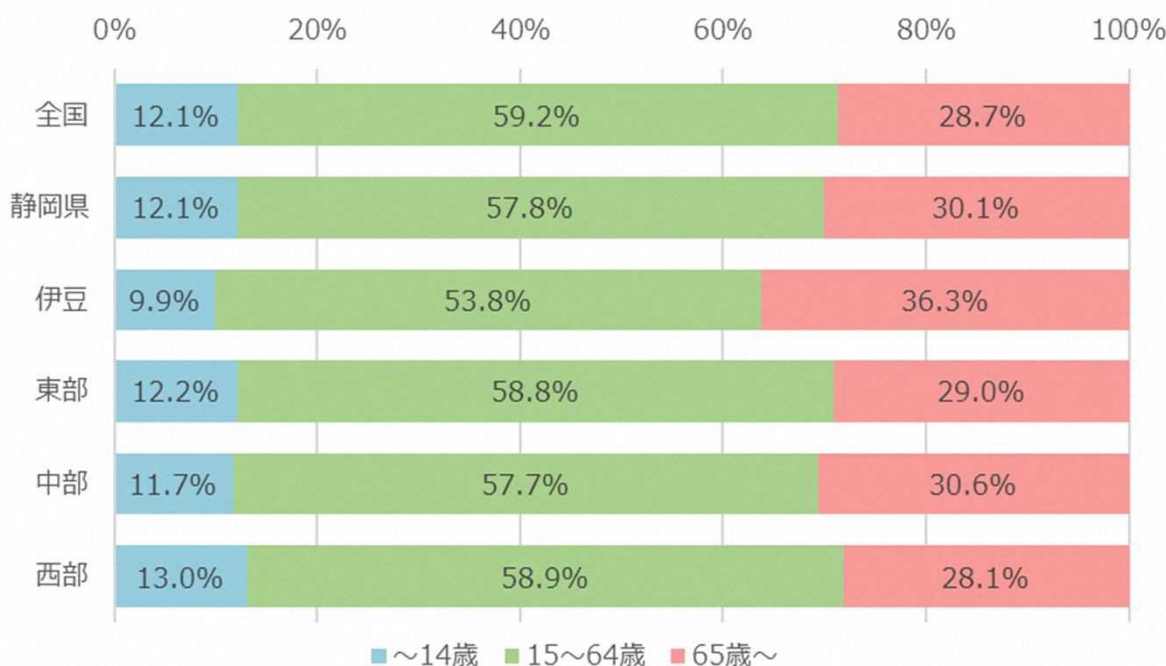
② 高齢化の状況

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



出典：令和5年度静岡県高齢者福祉行政の基礎調査（静岡県福祉長寿政策課）

図 1-4 高齢化率の状況



出典：令和2年国勢調査（総務省）

図 1-5 地域別の高齢化率

③世帯数

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

一般世帯数は、2020年まで増加を続けていましたが、2025年以降は減少に転じると推計されています。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。

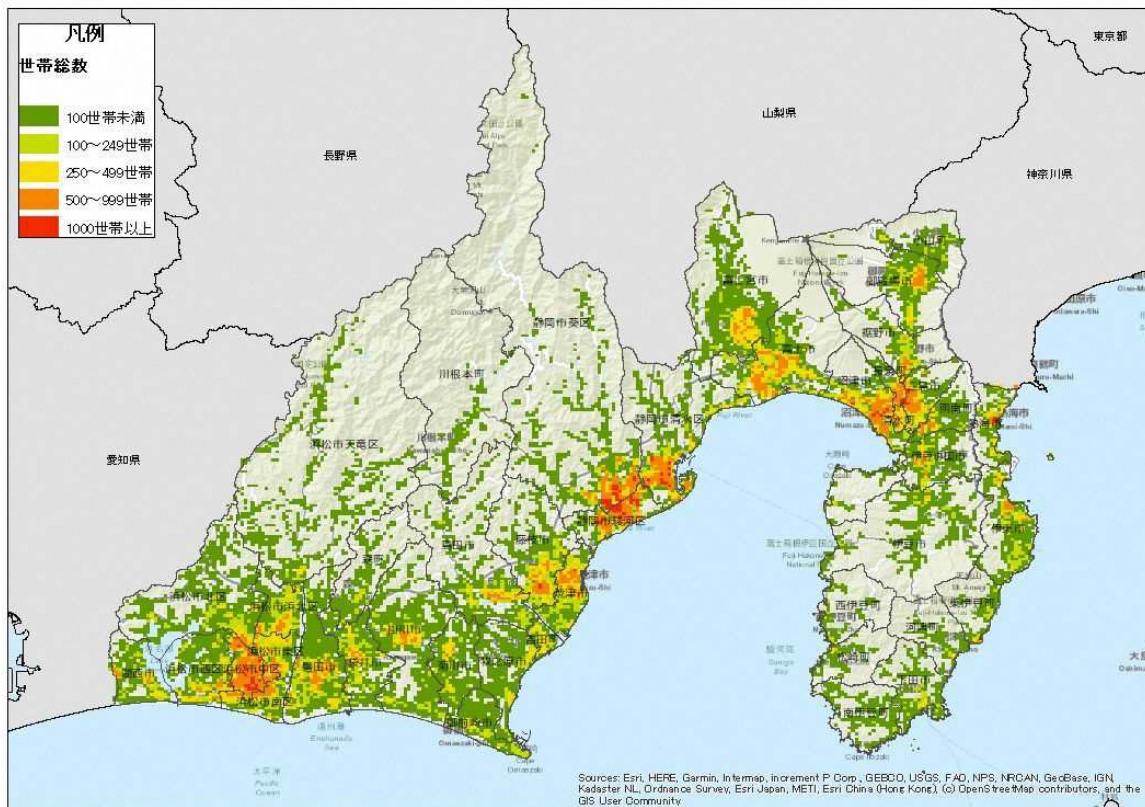
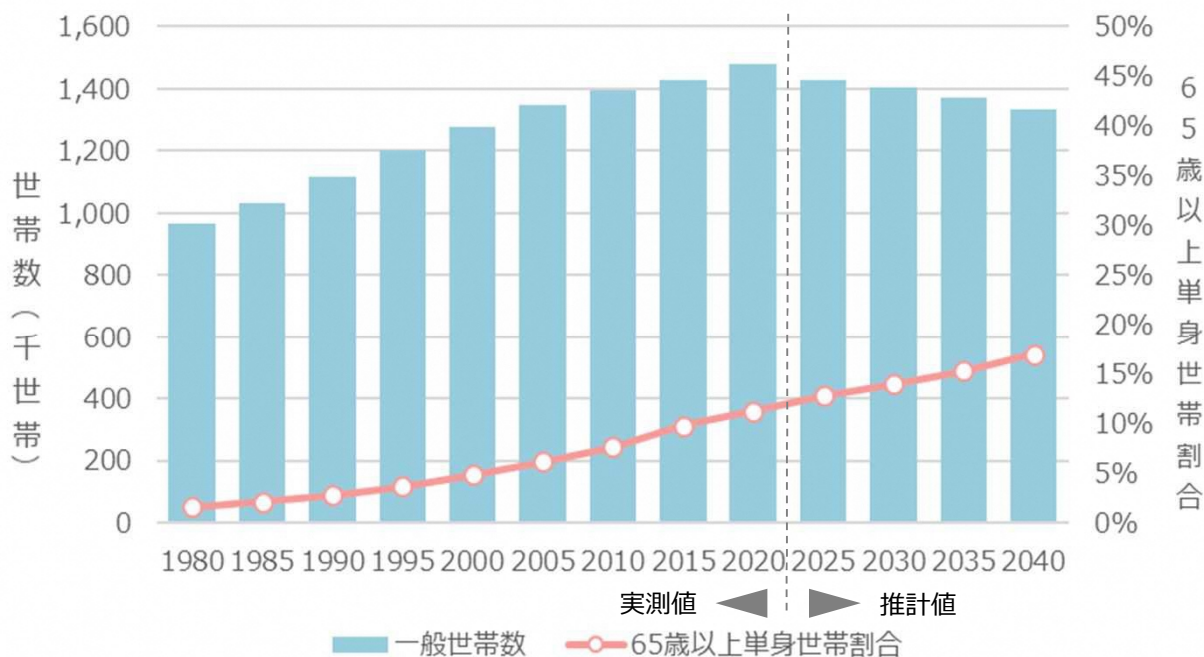


図 1-6 世帯の分布状況

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）

県をまたぐ交通ネットワークの状況

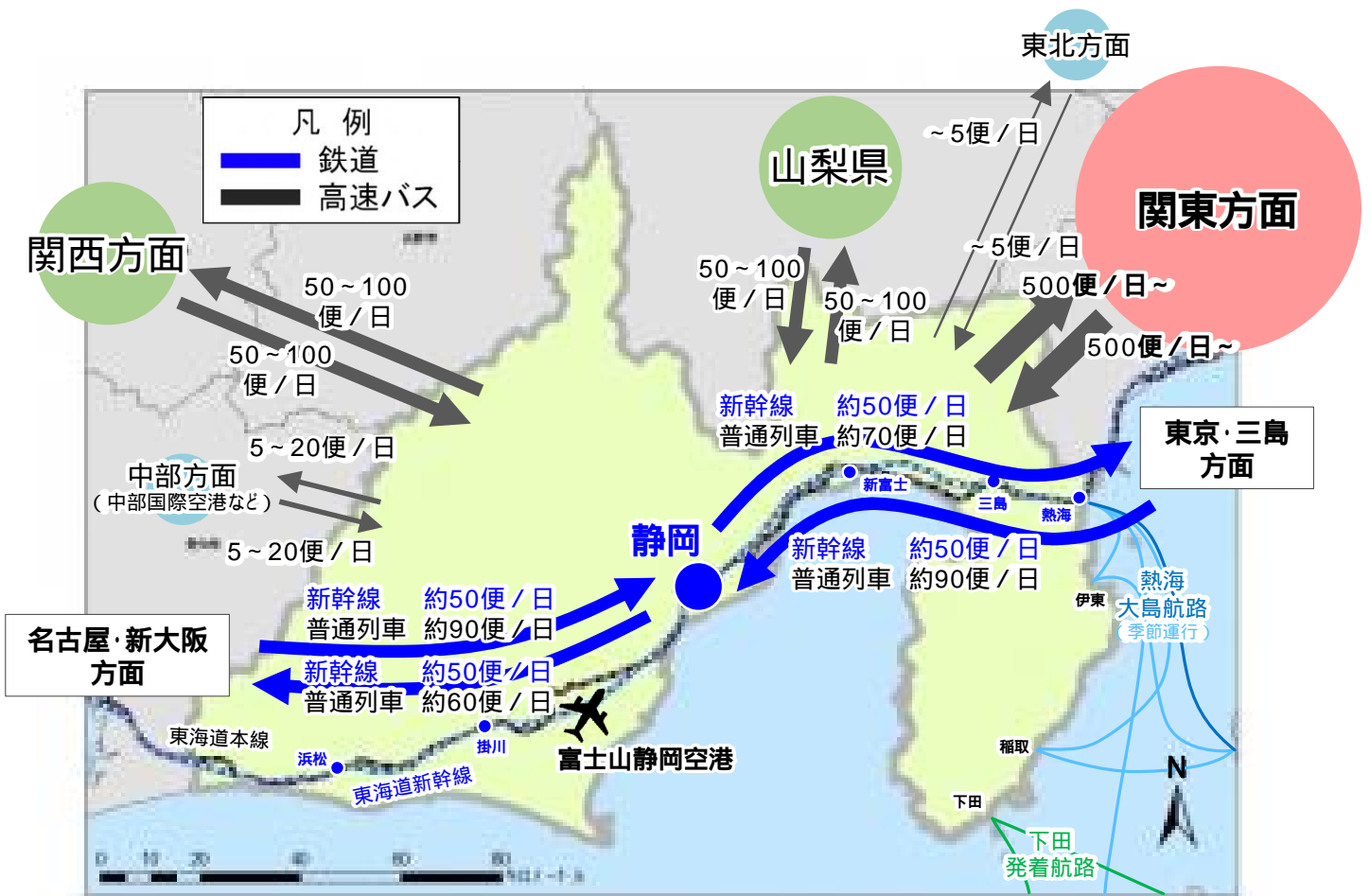
鉄道や高速バス、空路、航路が、県をまたぐ広域的な交通ネットワークとして機能しています。

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

出典：数字でみる中部の運輸2023（中部運輸局）

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

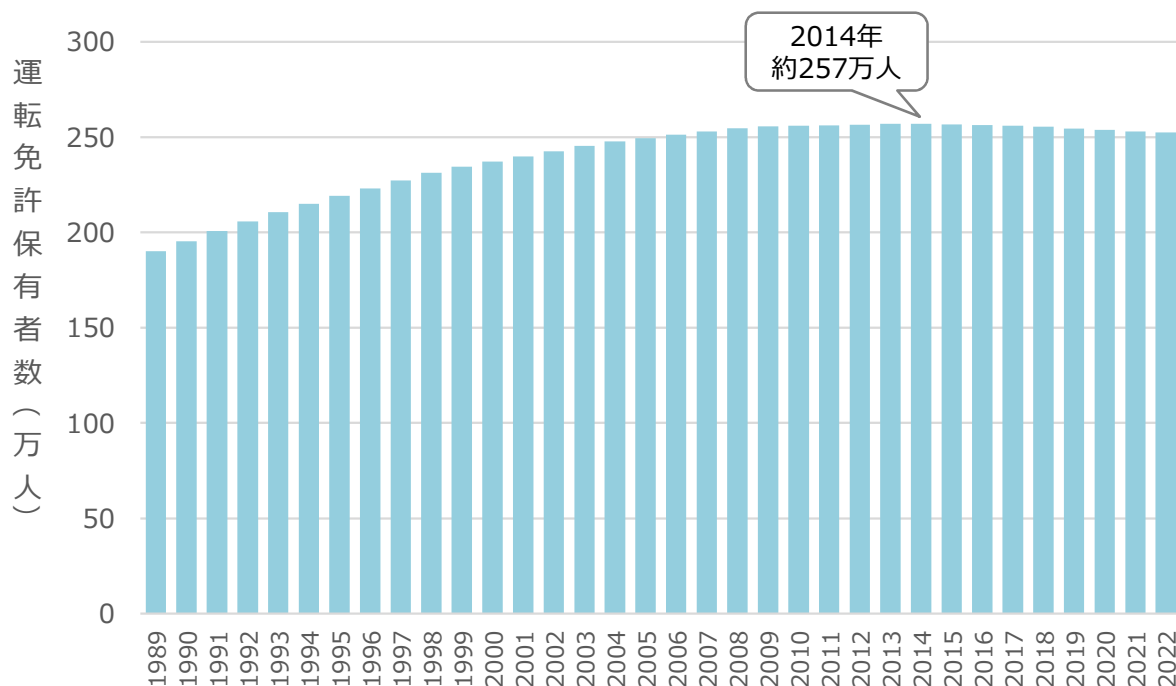
空路	運行会社	出発地	到着地	運行本数	備考	
国内線	FDA・日本航空、全日本空輸	富士山静岡空港	新千歳空港	2本/日	全日本空輸は4/28～5/7、7/1～10/28の期間のみ運航	
		新千歳空港	富士山静岡空港	2本/日	全日本空輸は4/28～5/7、7/1～10/28の期間のみ運航	
	FDA・日本航空	富士山静岡空港	丘珠空港	1本/日	夏ダイヤのみ運航	
		丘珠空港	富士山静岡空港	1本/日	夏ダイヤのみ運航	
	FDA・日本航空	富士山静岡空港	出雲空港	1本/日		
		出雲空港	富士山静岡空港	1本/日		
	FDA・日本航空	富士山静岡空港	福岡空港	4本/日		
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

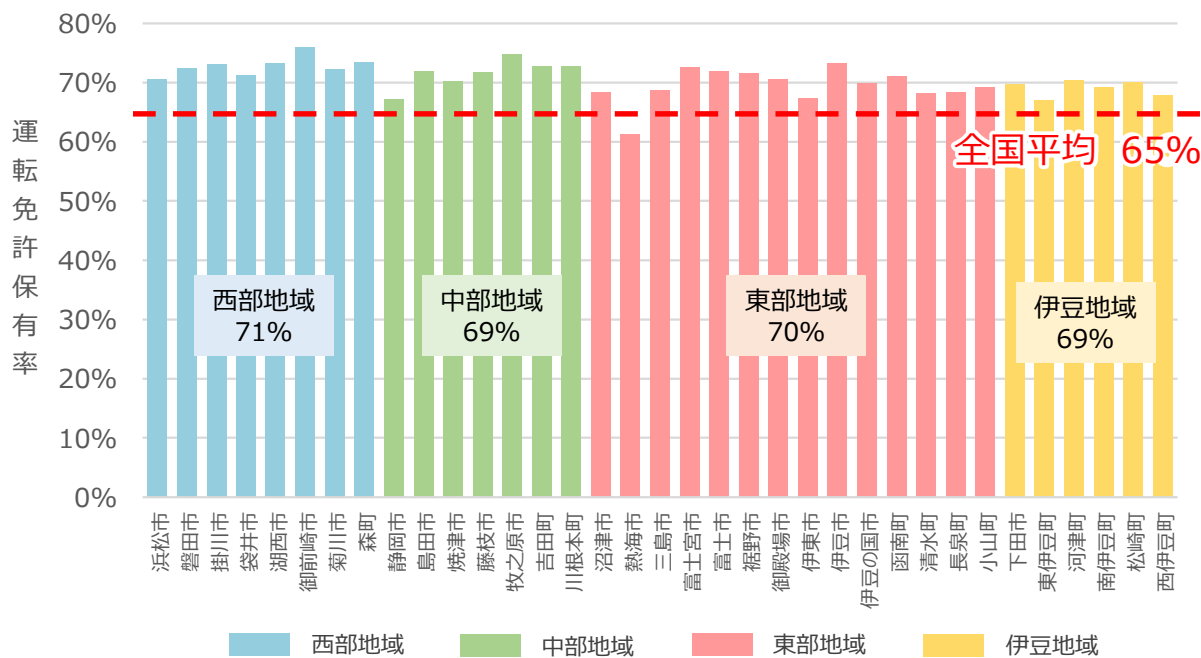
運転免許保有者数は、これまで増加を続けてきましたが、2014年をピークにゆるやかな減少に転じています。

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

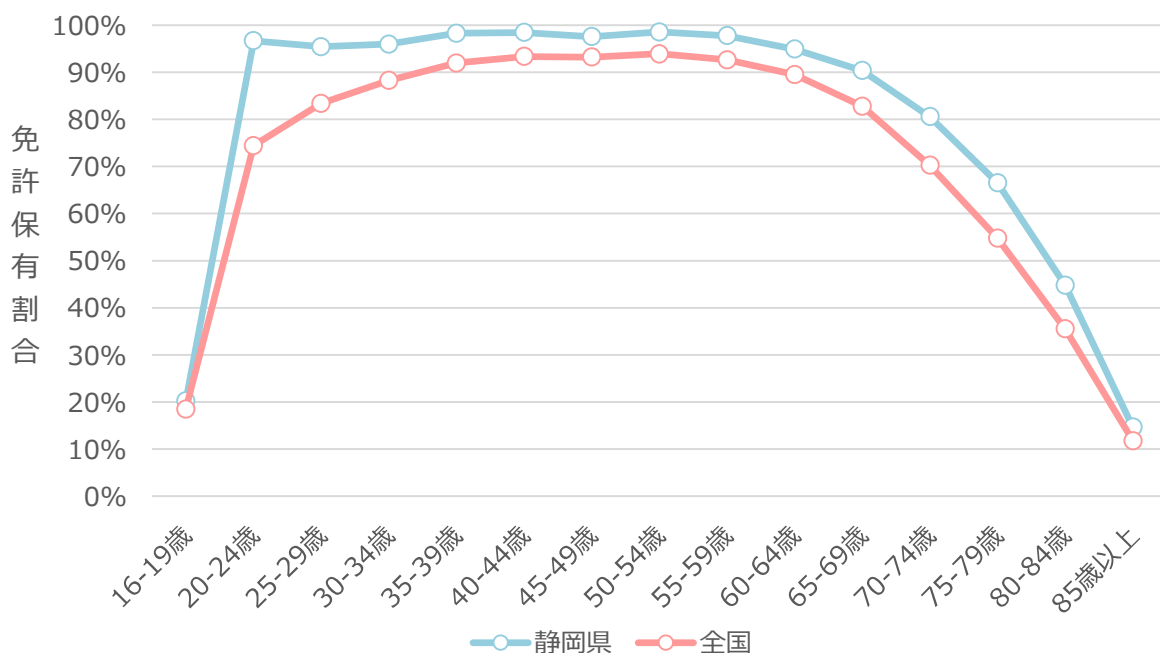


出典：令和3年版静岡県交通年鑑（静岡県警）

図 1-10 市町別運転免許の保有率

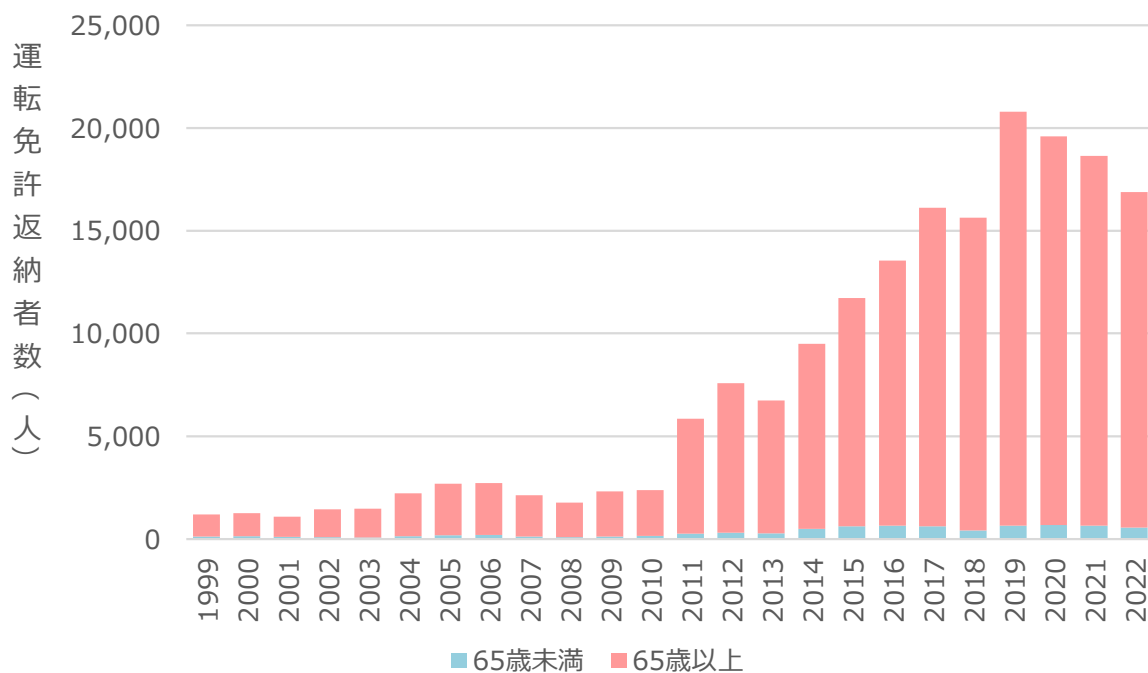
2022年における運転免許保有率は、全国値と比べて全世代で高くなっています。全国値には、鉄道が発達した首都圏等も含まれるものの、特に20-24歳代では全国値よりも20ポイント以上高くなっています。

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）

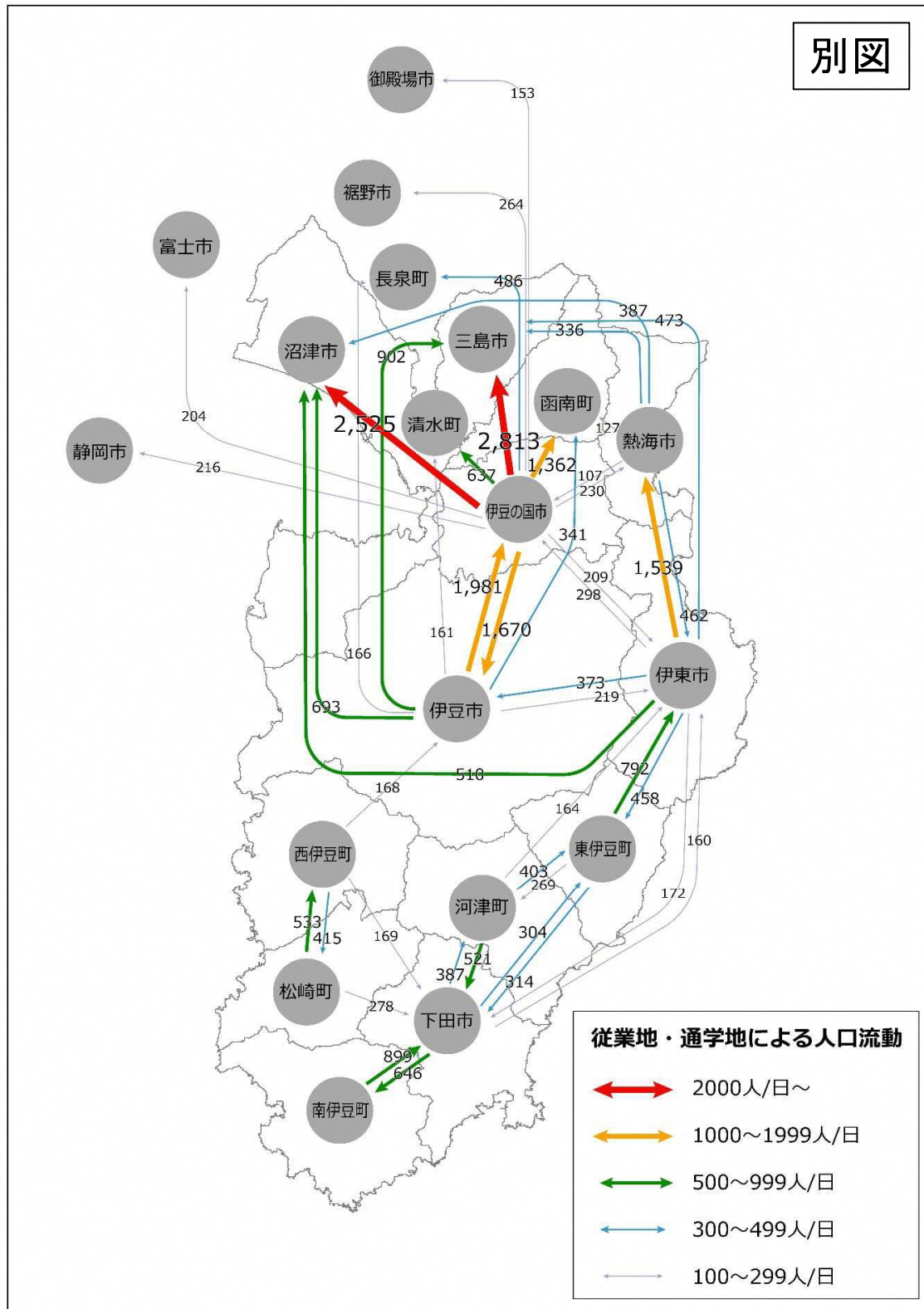
図 1-11 年齢階級別運転免許保有割合



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



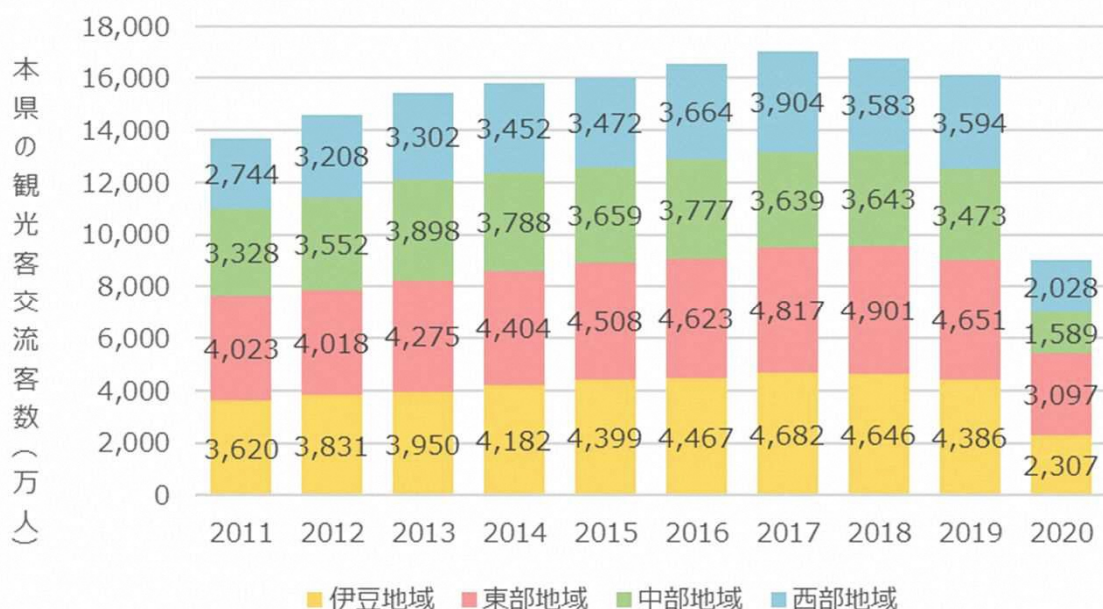
出典：令和2年国勢調査（総務省）

図 1-14伊豆地域（伊豆の国市以南）における通勤・通学流動

⑦観光交流客数等

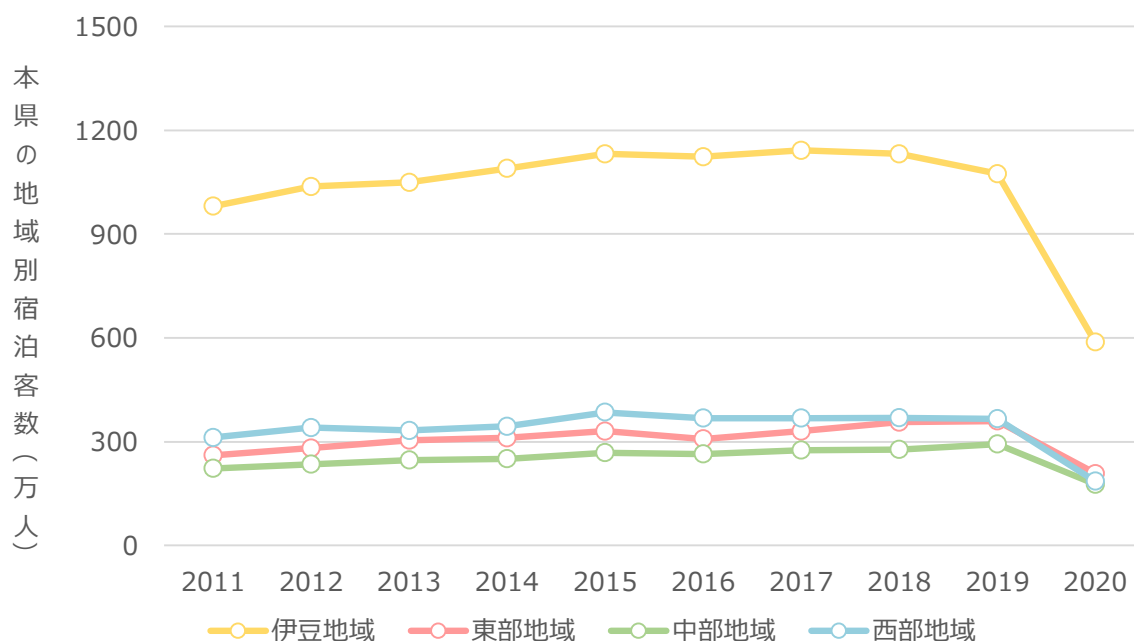
本県の観光交流客数は、伊豆地域と東部地域で約6割を占めています。2011年以降の推移をみると、2017年をピークに微減傾向となっていました。2020年は新型コロナウイルス感染症拡大に伴う人流抑制などの影響により大きく減少しています。

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



出典：各年静岡県観光交流の動向（静岡県観光政策課）

図 1-16 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、2009年度時点で自家用車の利用が7割超と多数を占めていましたが、さらにここ10年で自家用車割合が増加しています。一方で、鉄道や貸切・路線バス、タクシーの割合は減少しており、公共交通の利用から自家用車利用へとシフトしたものと考えられます。

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

なお、外国人旅行客数は、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。

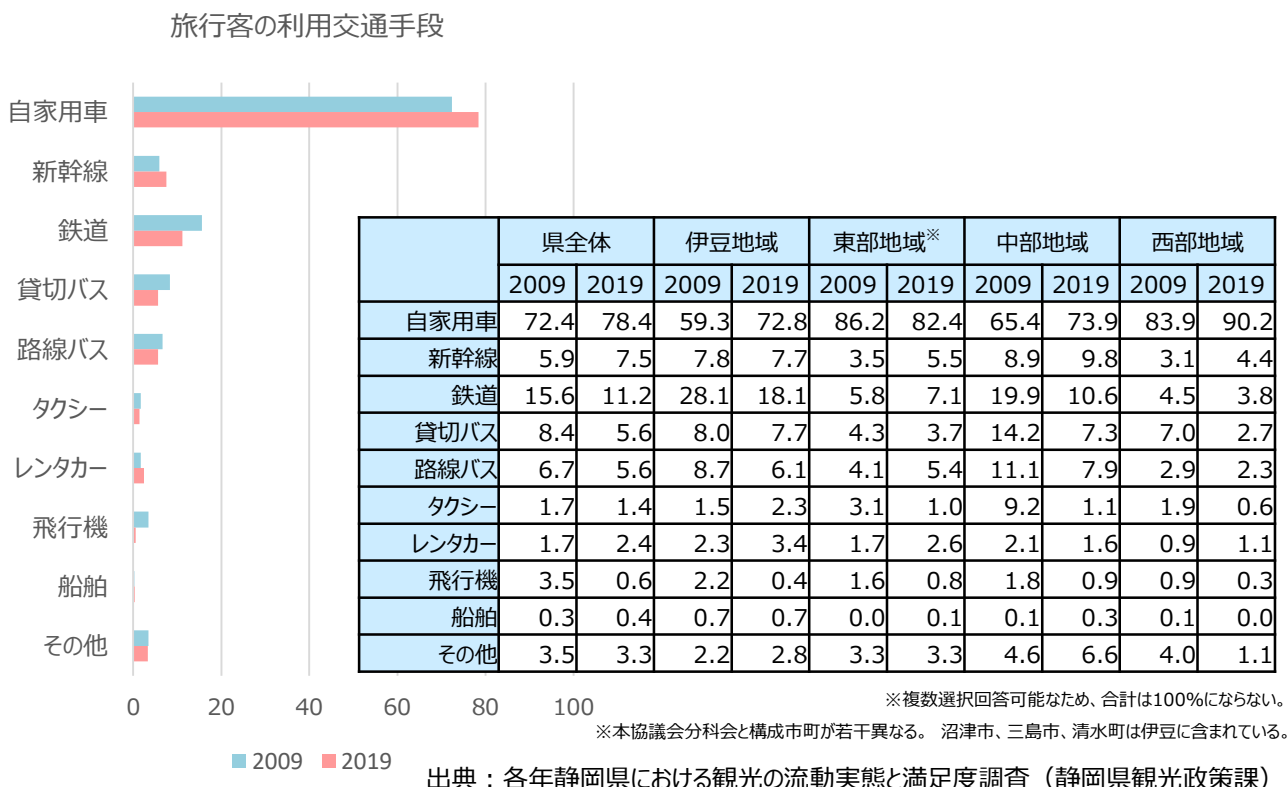


図 1-18 旅行客の利用交通手段

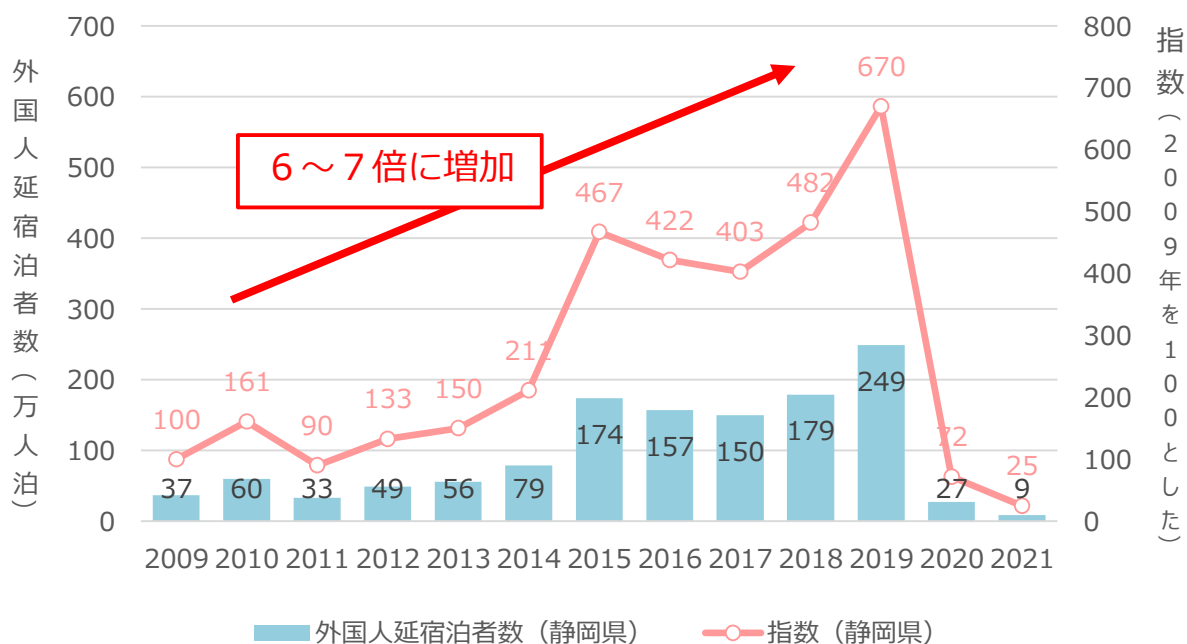


図 1-19 静岡県内の外国人延宿泊者数の推移

交通渋滞の発生

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

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

表 1-4 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

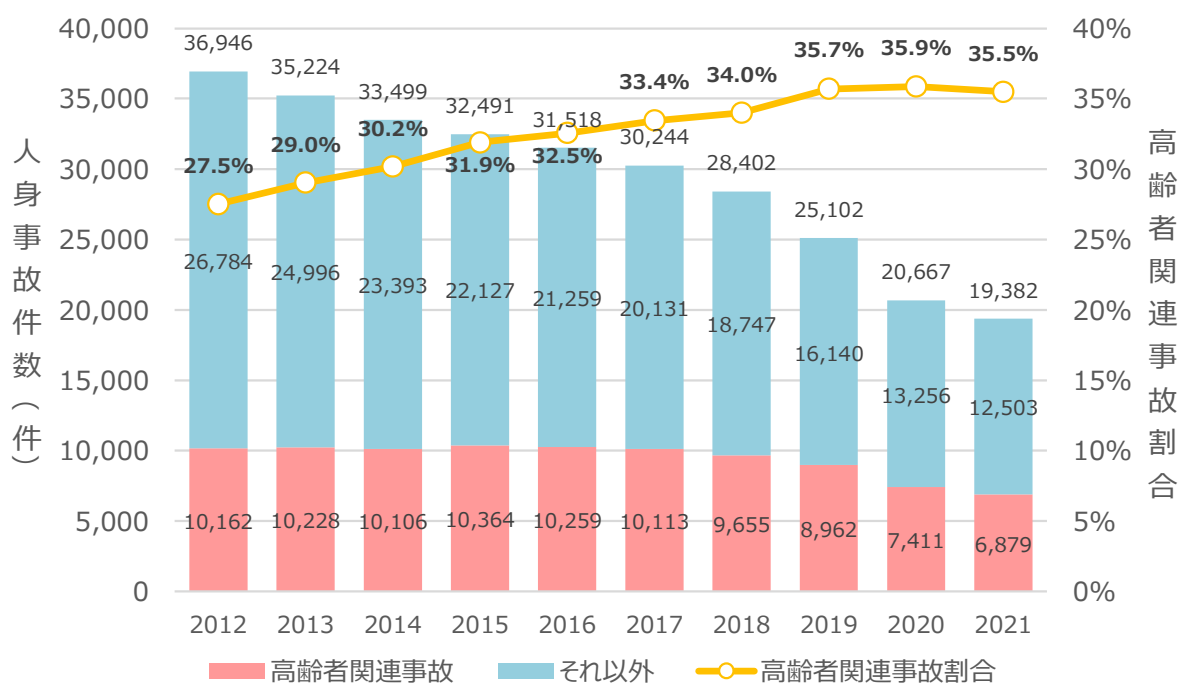
地域	伊豆	東部	中部	西部
箇所数	43	82	80	95

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



出典：令和3年版交通年鑑（静岡県警）

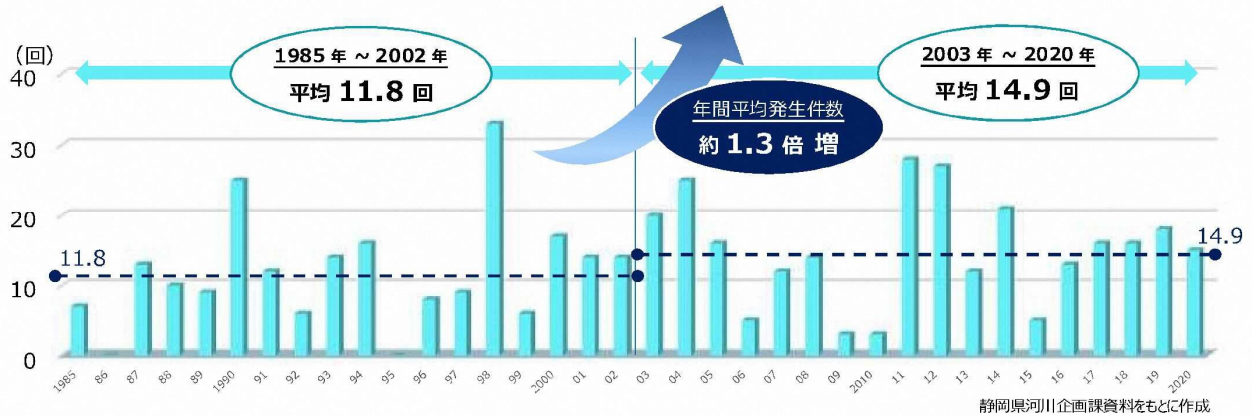
図 1-20 県内事故発生件数の推移

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）

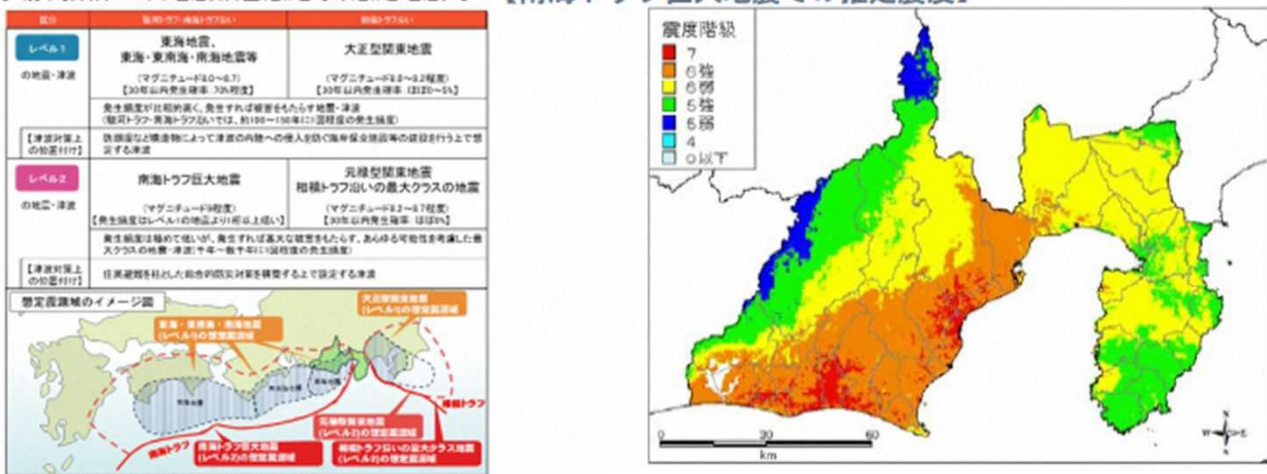
図 1-21 短時間強雨の年間発生回数



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）

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



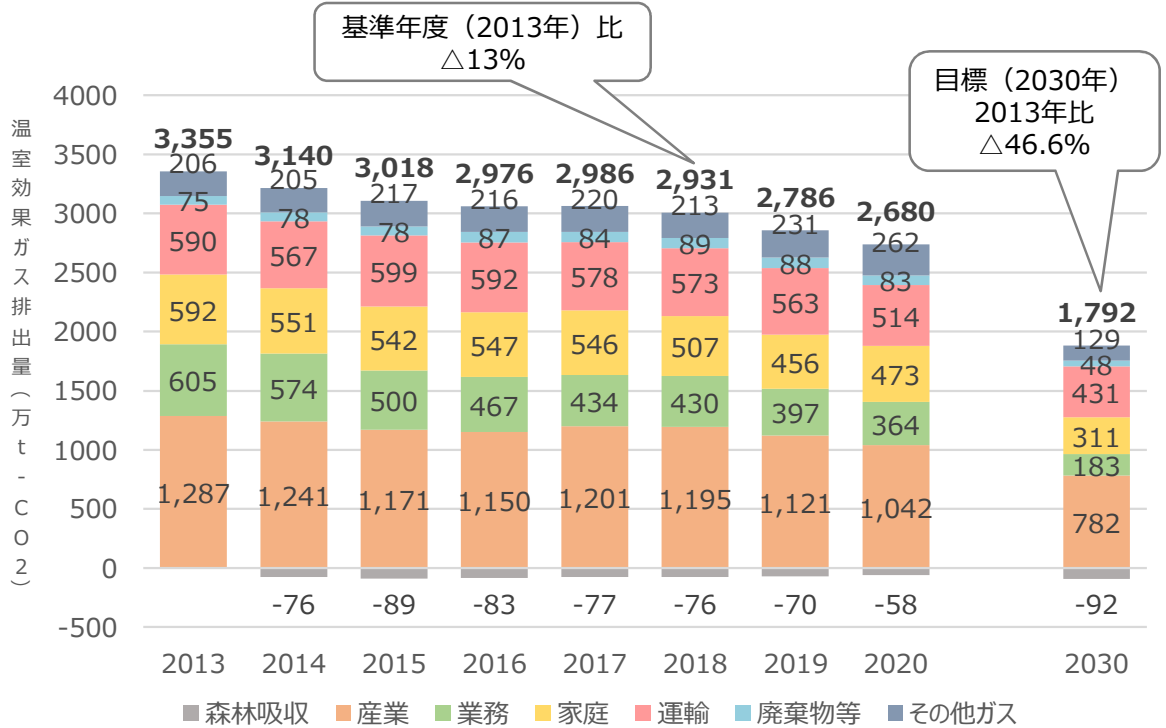
出典：静岡県第4次地震被害想定（静岡県危機政策課）

図 1-23 南海トラフ地震

①CO2発生状況

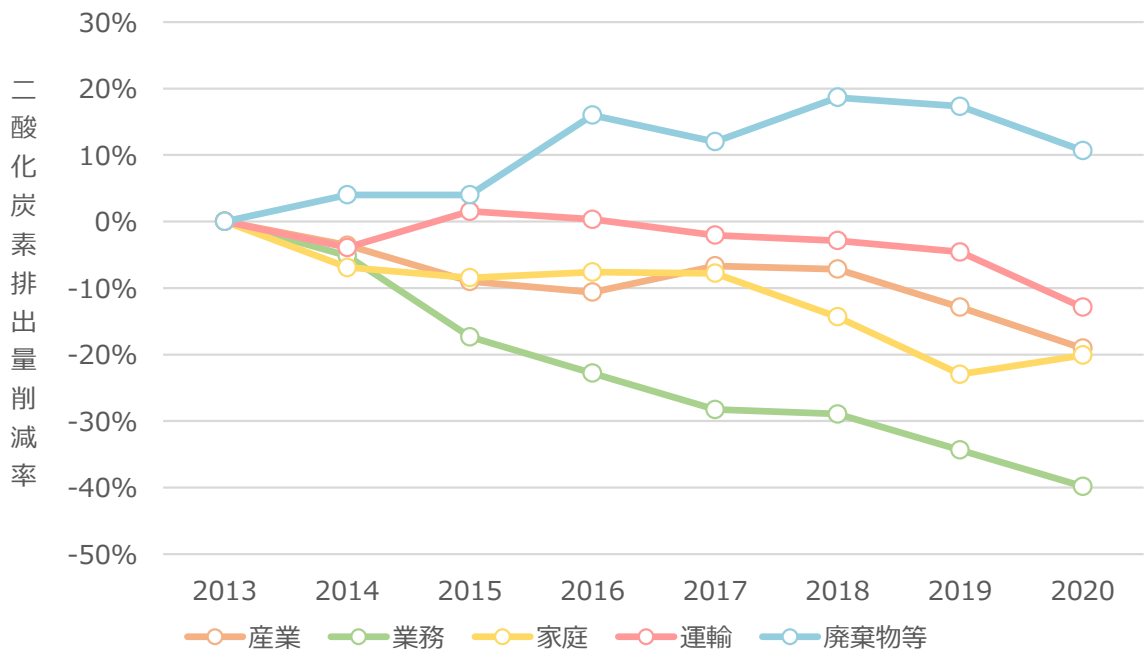
県内の温室効果ガス排出量は、基準年度の2013年度から目標年度の2030年度までに46.6%削減することを目標に設定していますが、2018年度（新型コロナウイルス感染症発生前）の排出量は2,931万トン、2013年度からの削減率は13%にとどまっています。

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
人口の状況 高齢化の状況 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
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
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
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/日以上流動 主に東部地域の市町を中心に、神奈川はじめ関東地方との流動が多い
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、宿泊客数ともに増加傾向にあったが、新型コロナウイルス感染症の影響で大幅減少 県全体に占める伊豆地域の観光交流客数は約3割、宿泊客数は約6割で推移 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 外国人観光客は2009年からの10年間で6～7倍に増加（コロナ禍前）
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
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2021年には19,382件発生 県民人口に照らせば、年間で1,000人当たり5件の人身事故が発生 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
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
CO2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。また、一部バス未運行のエリアにおいて、デマンド交通が運行されています。

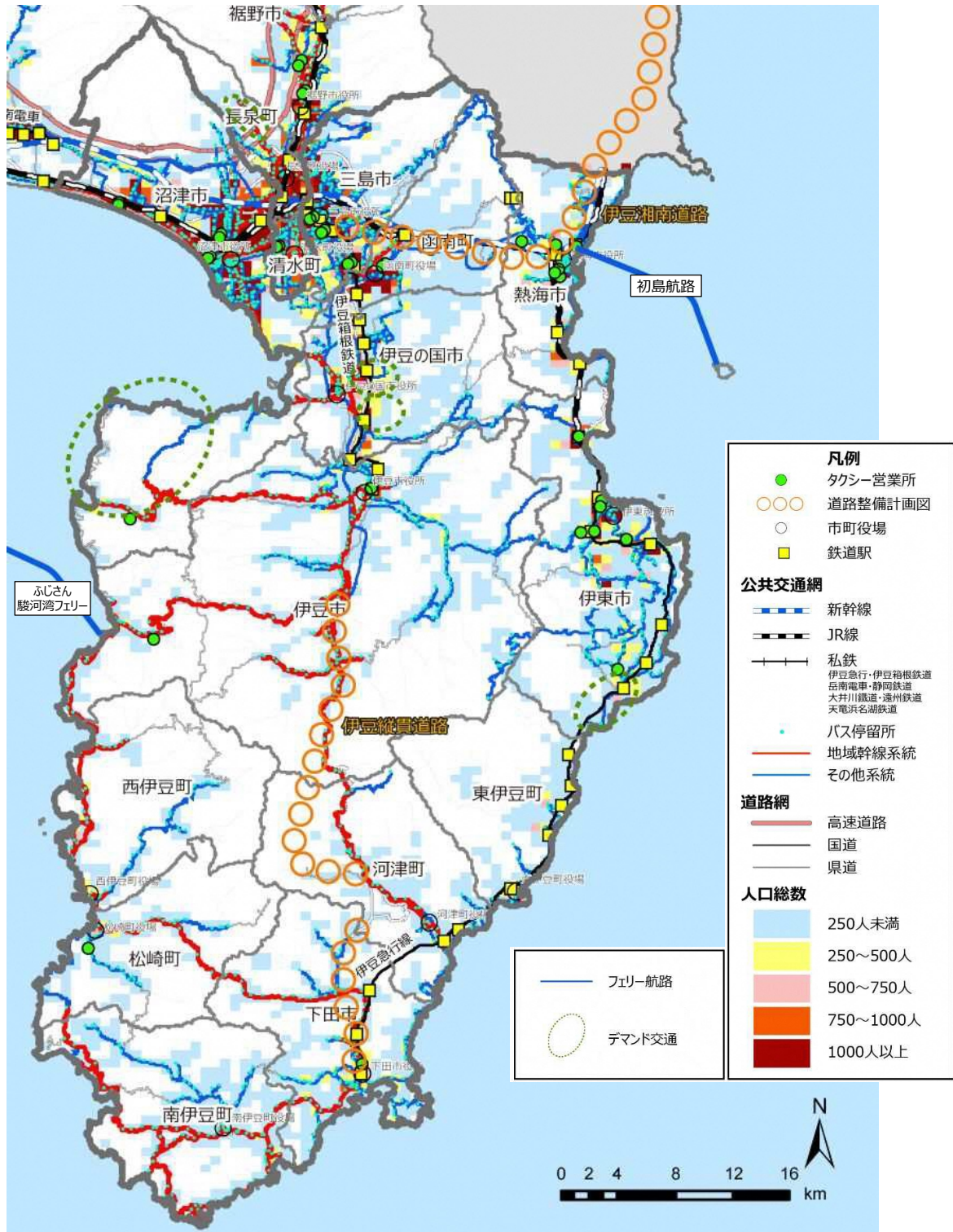


図 2-1 地域公共交通の概要 (伊豆地域)

② 東部地域

新幹線及びJR線が東西を横断するほか、三島駅や沼津駅、富士駅からは南北方向にJR線、伊豆箱根鉄道、岳南鉄道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）の乗継がしづらくなっています。

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

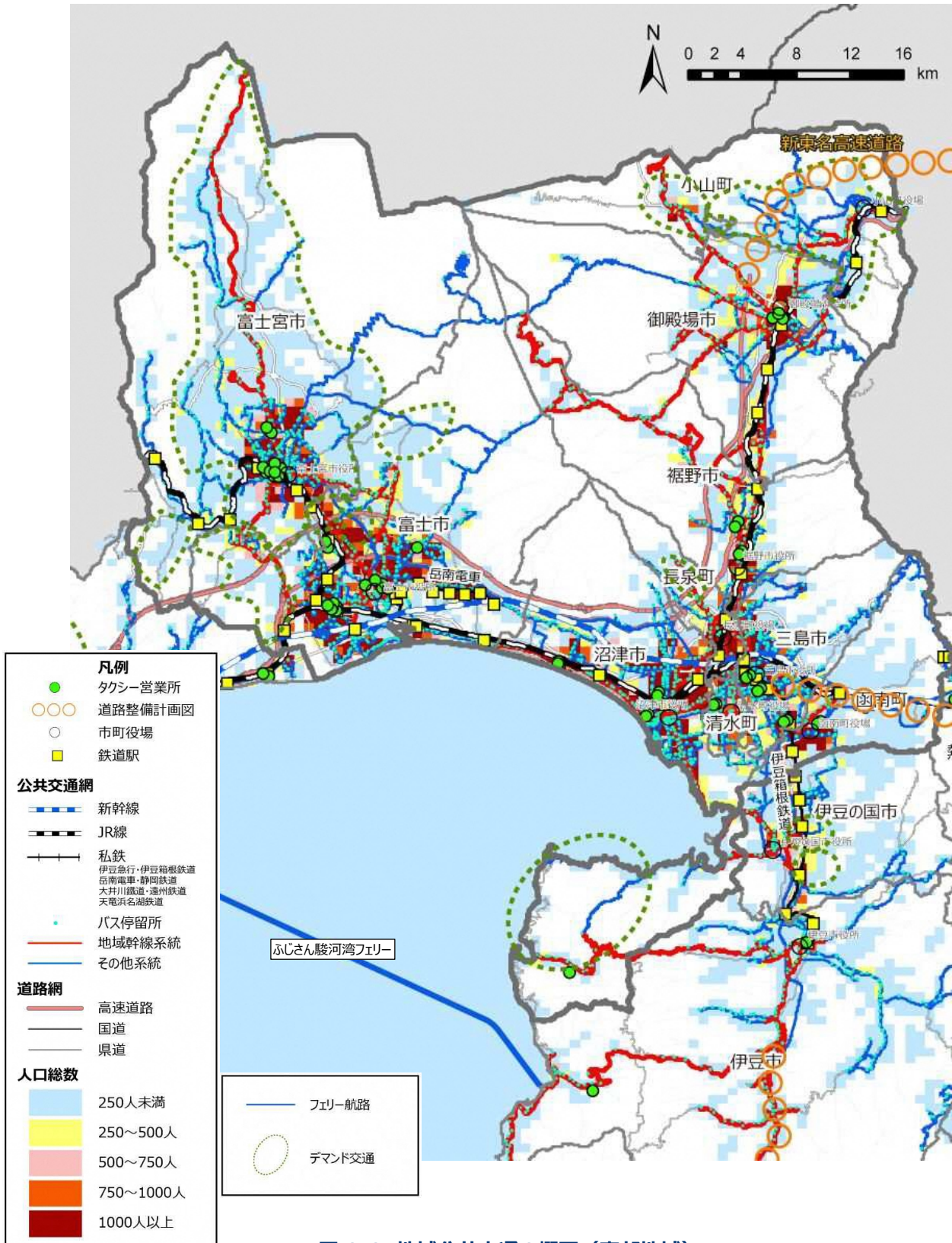


図 2-2 地域公共交通の概要（東部地域）

③ 中部地域

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

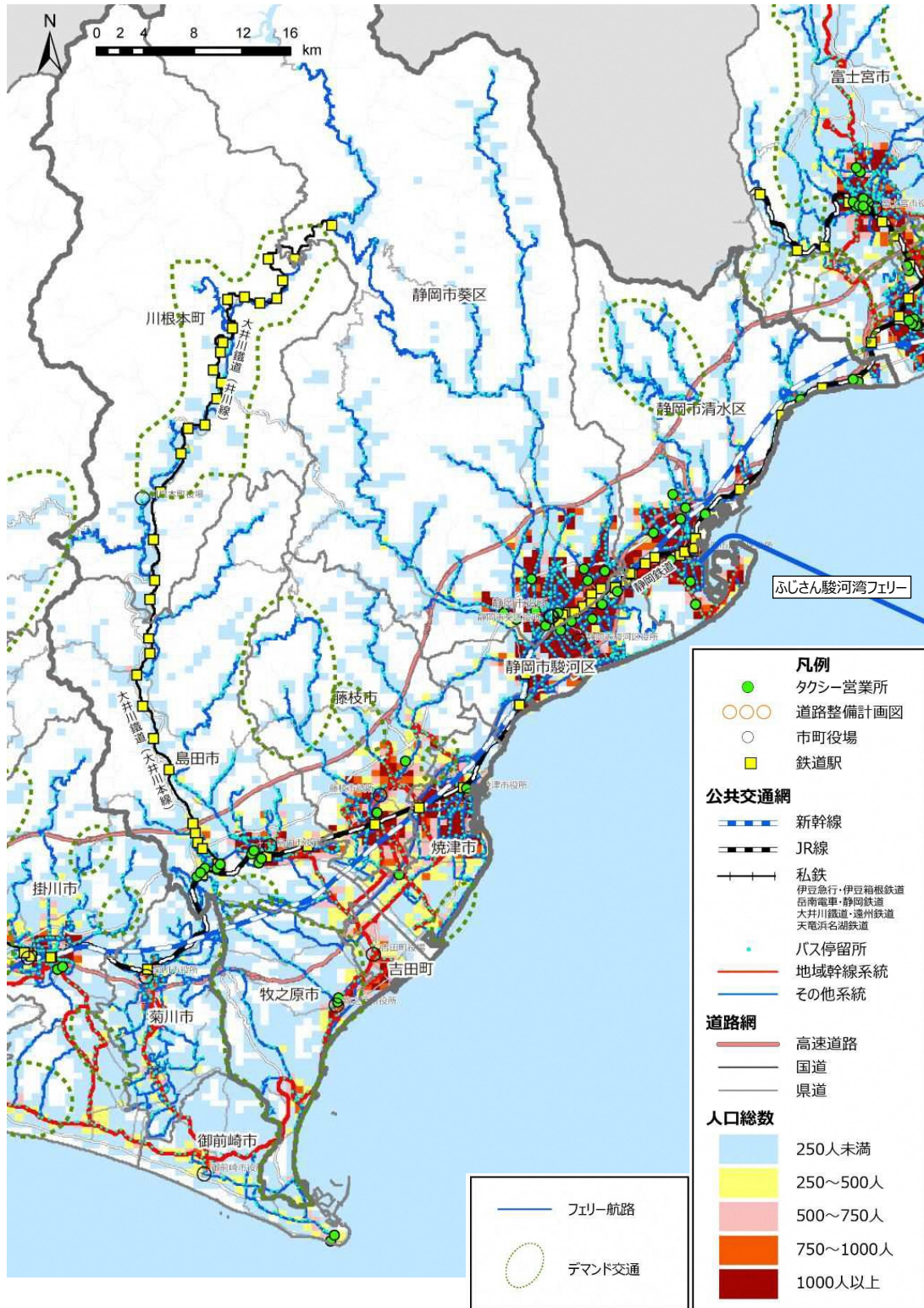


図 2-3 地域公共交通の概要（中部地域）

④西部地域

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

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

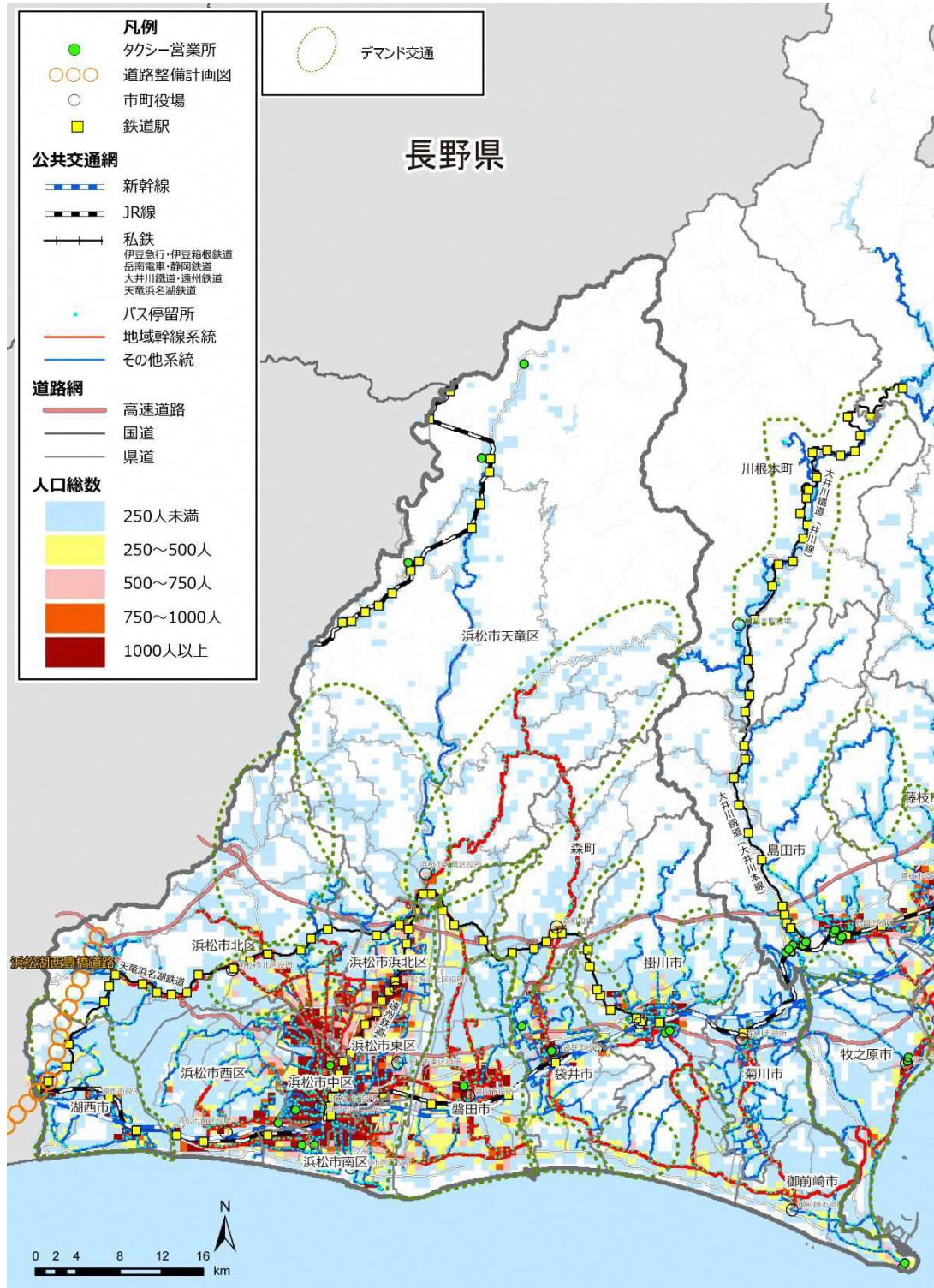


図 2-4 地域公共交通の概要（西部地域）

第2節 各モードの状況

① 鉄道

本県では、JR（東海及び東日本）2社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（〇〇〇〇年〇月時点）

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
天竜浜名湖鐵道	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

伊豆地域

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

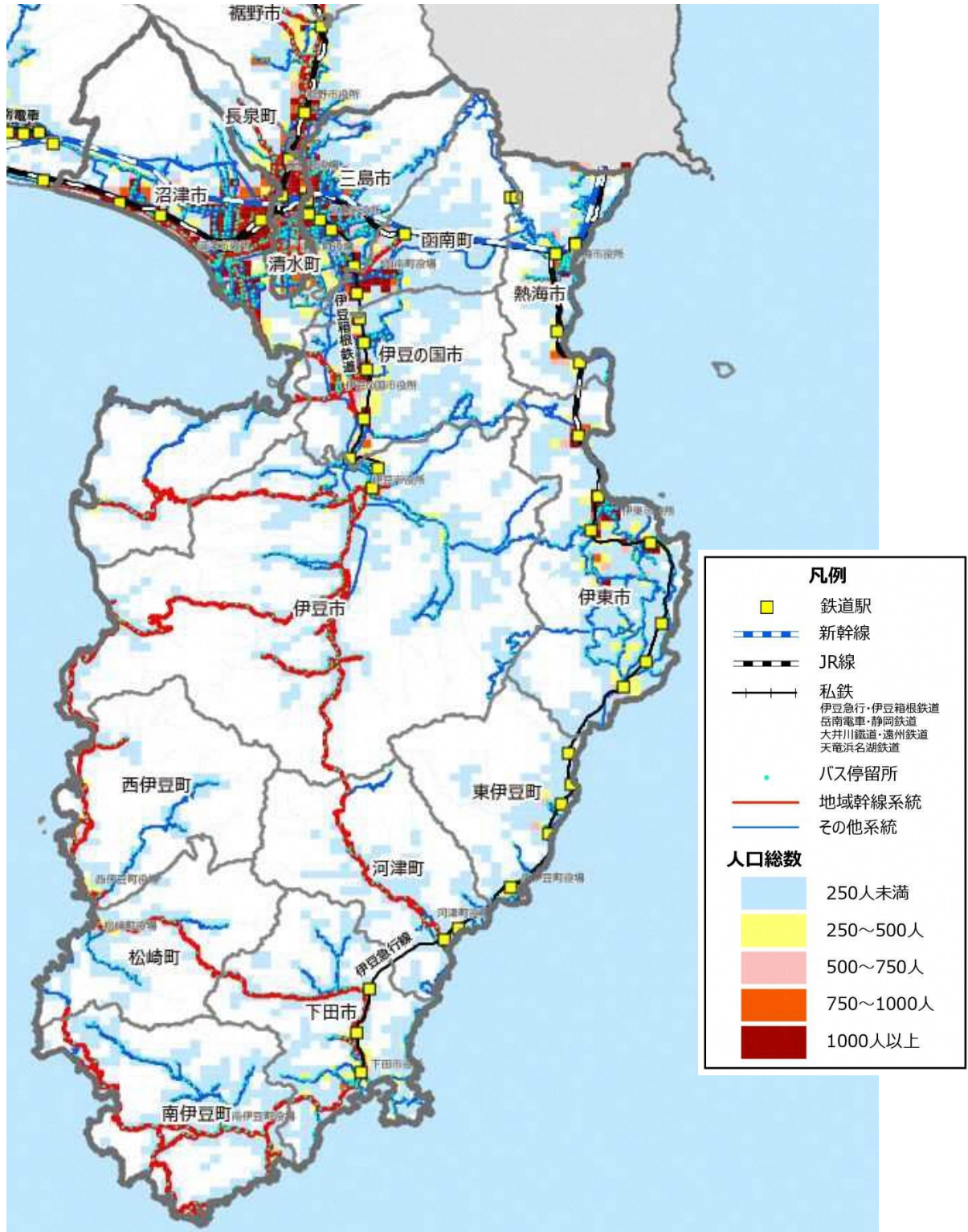


図 2-5 バス路線網・バス停（伊豆地域）

表 2-2 静岡県におけるバスの運行概要（伊豆地域）

区分	番号	実施主体	系統名	運行系統			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		天城峠線	修善寺駅	天城峠	下田駅		
	20		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）	21	(株)東海バス	沼商線	三島駅	西玉川	沼津商業高校		
	22		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		
	23		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		
	24		夏梅木循環線	三島駅	つつじヶ丘中	三島駅		
	25		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		
	26		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		
	27		三島駅・遠伝研坂下線	三島駅		遠伝研坂下		
	28		三島駅・柳郷地線	(往路)三島駅	遠伝研坂下	柳郷地		
	29		柳郷地・三島駅線	(復路)柳郷地	遠伝研坂下	三島駅		
	30		宇久須・松崎線	宇久須		松崎		
	31		熱海駅・湯河原駅線	熱海駅	伊豆山	湯河原駅		
	32		熱海駅・伊豆山線	熱海駅	逢初橋	伊豆山		
	33		熱海駅・七尾団地線	熱海駅	七尾原・七尾団地	熱海駅		
	34		熱海駅・七尾団地線	熱海駅	七尾団地・七尾原	熱海駅		
	35		熱海駅・七尾団地線	熱海駅		七尾団地		
	36		下田駅・大沢口線	下田駅	門脇	大沢口		
	37		下田中学・大沢口線	下田中学	下田駅・門脇	大沢口		
	38		伊東駅・川奈港線	伊東駅		川奈港		
	39		伊東駅・松ヶ崎線	伊東駅	川奈ホテル	松ヶ崎		
	40		伊東駅・新井線	伊東駅		新井		
	41		下田駅・板戸一色線	下田駅		板戸一色		
	42		下田駅・蓮台寺線	下田駅	門脇	蓮台寺		
	43		修善寺駅・湯ヶ島線	修善寺駅	本立野	湯ヶ島		
	44		我入道循環線	沼津駅	江川町	沼津駅		
	45		我入道循環線	江川町	我入道循環	沼津駅		
	46		下香貫循環線	沼津駅	東桃郷・木の宮	沼津駅		
	47		下香貫循環線	沼津駅	木の宮・東桃郷	沼津駅		
	48		沼津駅・外原温水プール線	沼津駅	沼工前	外原温水プール		
	49		三恵台線	三島駅	三恵台	三島駅		
	50		三恵台線	三恵台		三島駅		
	51		三恵台線	三島駅		三恵台公園		
	52		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	

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

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)	102	三島市	三島・玉沢線	三島駅		玉沢		○
	103		三島・玉沢線	三島駅	総合病院	玉沢		○
	104		きたうえ号	三島駅	富士ビレッジ	きたうえ文化プラザ		○
	105		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		○
	106		ふれあい号	大社前市役所	梅名	伊豆・村の駅		○
	107		せせらぎ号(東回り)	三島駅	奈良橋	三島駅		○
	108		せせらぎ号(西回り)	三島駅	日清プラザ・ヨーカドー	三島駅		○
	109		なかざと号	大場駅	中郷文化プラザ	大場駅		○
	110		花のまち号(バス)	大場駅	赤王口	錦が丘公園前		○
	111		花のまち号(バス)	あいさつ通り	赤王口	大場駅		○
	112		花のまち号(バス)	大場駅	八ツ溝・赤王口	大場駅		○
	113		花のまち号(バス)	大場駅	赤王口・八ツ溝	大場駅		○
	114		花のまち号(バス)	大場駅	八ツ溝	大場駅		○
	115		花のまち号(タクシー)	大場駅	パサディナ	大場駅		○
	116		花のまち号(タクシー)	あいさつ通り	赤王口	大場駅		○
	117		花のまち号(タクシー)	大場駅	赤王口	大場駅		○
	118		花のまち号(タクシー)	大場駅	赤王口・八ツ溝	大場駅		○
	119		花のまち号(タクシー)	大場駅	函南中学校	大場駅		○
	120		山田・小沢線	小沢地区	山田地区	三島駅周辺		○
	121		山田・小沢線	小沢地区	山田地区	市役所周辺		○
	122	見晴台線	三島駅	徳倉・芙蓉台	見晴台		○	
	123	伊豆佐野線	三島駅	徳倉・芙蓉台・梨坂	伊豆佐野		○	
	124	伊東・修善寺線	伊東駅	冷川峠	修善寺駅		○	
	125	伊東・修善寺線	伊東駅	冷川峠・伊豆温泉病院	修善寺駅		○	
	126	シャポテン公園・伊豆高原駅線	シャポテン公園	池	伊豆高原駅		○	
	127	伊豆高原駅・シャポテン公園線	伊豆高原駅	池	シャポテン公園		○	
	128	池中野・伊豆高原駅線	池中野		伊豆高原駅		○	
	129	伊東・伊豆高原線	伊東駅	沢向	伊豆高原駅		○	
	130	伊東・赤沢線	伊東駅	ぐらんぱる公園	赤沢海岸		○	
	131	ぐらんぱる公園・赤沢線	ぐらんぱる公園	八幡野	赤沢海岸		○	
	132	伊東・蓮着寺口線	伊東駅	吉田	蓮着寺口		○	
	133	伊東・宇佐美港線	伊東駅		宇佐美港		○	
	134	市役所・宇佐美港線	伊東市役所		宇佐美港		○	
	135	市民病院・伊豆高原線	市民病院		伊豆高原駅		○	
	136	伊東・川奈港線	伊東駅		川奈港		○	
	137	伊東・松ヶ崎線	伊東駅		松ヶ崎		○	
	138	伊東・新井線	伊東駅		新井		○	
	139	赤沢デマンド号	伊豆高原駅		赤沢海岸		○	
	140	田牛線	下田中学校	下田駅	田牛		○	
	141	稲梓循環線	北の沢		立間口		○	
	142	稲梓循環線	立間口	入谷・北の沢	立間口		○	
	143	稲梓循環線	立間口	北の沢・入谷	立間口		○	
	144	修善寺・天城の杜線	修善寺駅	本立野	天城の杜		○	
	145	修善寺・持越温泉線	修善寺駅	本立野	持越温泉		○	
	146	修善寺・持越温泉線	修善寺駅	吉奈温泉	持越温泉		○	
	147	修善寺・湯ヶ島温泉線	修善寺駅	本立野	湯ヶ島温泉		○	
	148	修善寺・湯ヶ島温泉線	修善寺駅	吉奈温泉	湯ヶ島温泉		○	
	149	修善寺・柿木大野線	修善寺駅	下柿木	柿木大野		○	
	150	柿木循環	修善寺駅	柿木循環	修善寺駅		○	
	151	天城小学校・長野線	天城小学校	田沢	長野		○	

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

地域内交通(市町)

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)	202	松崎町	松崎・八木山線	松崎		八木山		○
	203		松崎・池代線	松崎		池代		○
	204		松崎・雲見入谷線	松崎		雲見入谷		○
	205		松崎・小杉原線	松崎		小杉原		○
	206	西伊豆町	神田・宮ヶ原線	神田	バイパス・白川	宮ヶ原		○
	207		神田・松崎線	神田	田子郵便局	松崎		○

コメント

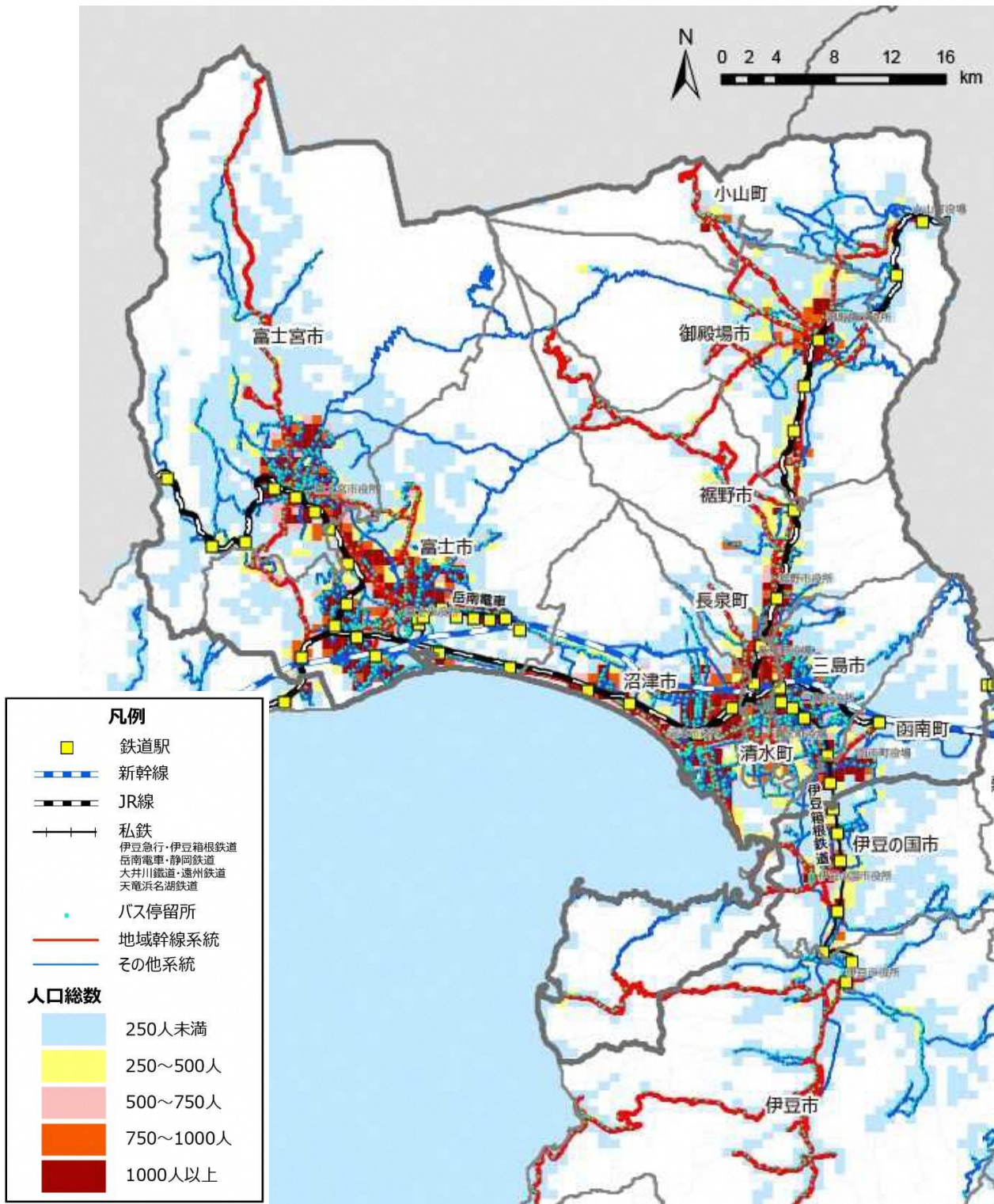


図 2-6 バス路線網・バス停（東部地域）

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)	<small>富士宮駅～イオン・星山台～蒲原病院線</small>	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	富士急バ ス(株)	河口湖線	河口湖駅	旭日丘	御殿場駅	○	○
	6		河口湖線	河口湖駅	膳棚・旭日丘	御殿場駅	○	○
	7	富士急静 岡バス(株)	新富士線	富士山駅	精進湖・富士宮駅	新富士駅	○	○
	8		曾比奈線	西富士宮駅	赤坂	曾比奈	○	○
	9	富士急シ ティバス (株)	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	<small>静岡県立山形県立センター</small>	○	○
	11		大淵線	富士駅	<small>静岡中央駅・富士宮駅・一色</small>	富士宮駅	○	○
	12	富士急シ ティバス (株)	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		<small>長岡伊豆三津シーパラダイス線</small>	長岡駅	温泉駅・宗徳寺前	伊豆三津シーパラダイス	○	○
	20	(株)東海バ ス	沼津静浦長岡線	沼津駅	長塚・長岡湯本	長岡駅	○	○
	21		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		<small>サントムーン経由 沼商線</small>	三島駅	サントムーン柿田川	沼津商業高校		
	27		<small>サントムーン経由 杉沢線</small>	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		<small>三島駅・夏梅木・つつじヶ丘中線</small>	三島駅	夏梅木	つつじヶ丘中		
	30		<small>夏梅木・つつじヶ丘中・三島駅線</small>	夏梅木	つつじヶ丘中	三島駅		
	31		<small>三島駅・遠伝研坂下線</small>	三島駅		遠伝研坂下		
	32		<small>三島駅・柳郷地線 (往路)</small>	三島駅	遠伝研坂下	柳郷地		
	33		<small>柳郷地・三島駅線 (復路)</small>	柳郷地	遠伝研坂下	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		

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	御殿場駅箱根乙女口	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	茶の木平線	吉原中央駅	石坂	茶の木平			
	65	茶の木平線	吉原駅	吉原中央駅	茶の木平			
	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	茶の木平線	富士駅	吉原中央駅	茶の木平			
	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	富士市フィナンセ	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				

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		袖野線	富士宮駅	袖野支所	上袖野		
	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		富士ピレージ線	三島駅	徳倉	富士ピレージ		
	98		裾野市内循環線	裾野駅	青草山団地・裾野駅 東急バス乗り場	裾野駅		
	99		裾野市内循環線	裾野駅	青草山団地・裾野駅 東急バス乗り場	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	沼津駅北口	富士通前			
	105	根方線	沼津駅	江原公園・西沢田	東平沼			
	106	根方線	沼津駅	市立高校前・天津ヶ尾・西沢田	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	市立高校前・南下・東平沼	拓南東			
	109	駿河台線	沼津駅	沼津駅北口・沼津公園 駅前・沼津駅	あしたか運動公園			
	110	駿河台線	沼津駅	沼津駅北口・沼津公園 駅前・沼津駅	あしたか運動公園			
	111	運動公園線	沼津駅	沼津駅北口 庄栄町高尾台	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	沼津駅北口 庄栄町高尾台	東部運転免許センター			
	114	高尾台線	沼津駅	沼津駅北口 庄栄町高尾台	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	旭ヶ丘・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・河内	江梨		○
	131		沼津・江梨線	沼津駅	長井崎小中一貫校・河内	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		○

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/くるら戸田	見晴	土肥温泉/土肥港		○	
	139		戸田・江梨線	くるら戸田/戸田	井田	江梨/本倉島橋/香井橋入口		○	
	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		○		

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	ダイヤモ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		ダイヤモ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		ダイヤモ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		ダイヤモ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		ダイヤモ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		ダイヤモ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		ダイヤモ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		ダイヤモ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		ダイヤモ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		ダイヤモ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		ダイヤモ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		富士市	田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	岩本山地区コミュニティバス「こづめ」オレンジコース		岩本山公園	柚木・富士駅	岩本山公園		○
	195	岩本山地区コミュニティバス「こづめ」グリーンコース		岩本山公園	堅堀駅入口・富士駅	岩本山公園	○	
	196	富士南地区コミュニティバス「みなみバス」		新富士駅	自由ヶ丘・富士駅南口	新富士駅	○	
	197	丘地区ダイヤモンドタクシー「おかたく」		入山瀬駅	丘地区	入山瀬駅	○	
	198	大淵富士本地区ダイヤモンドタクシー「こぶし」		中野	大淵富士本地区	中野	○	
	199	吉原中央地区コミュニティバス「さくらあいらび」運行コース		吉原中央駅	濁い橋西・富士駅	吉原中央駅	○	
	200	吉原中央地区コミュニティバス「さくらあいらび」巡回コース		吉原中央駅	藤間・富士駅	吉原中央駅	○	
	201	原田地区ダイヤモンドタクシー「はつたる」		原田駅前	原田地区	原田駅前		○
	202	吉永地区ダイヤモンドタクシー「かぐや」		吉永	吉永地区	吉永		○
	203	モーニングシャトル		吉原中央駅	新富士駅	富士駅		○
	204	吉永北地区コミュニティバス「なのほなバス」		桑崎	石井入口	富士東高校		○
	205	吉永北地区ダイヤモンドタクシー「なのほな」		富士東高校	吉永北地区	富士東高校		○
	206	神戸地区ダイヤモンドタクシー「やまぼうし」		富士東高校	神戸地区	富士東高校		○
207	元吉原地区ダイヤモンドタクシー「マリン」	吉原駅		元吉原地区	吉原駅		○	
208	天間地区ダイヤモンドタクシー「てんまーる」	富士根駅		天間地区	富士根駅	○		
209	おちなか循環バス「てんぷら」(夜間ルート) 右回り	吉原中央駅		新富士駅・富士駅	吉原中央駅		○	
210	おちなか循環バス「てんぷら」(夜間ルート) 左回り	吉原中央駅		新富士駅・富士駅	吉原中央駅		○	
211	松野地区ダイヤモンドタクシー「おぐるま」	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	富士川地区ダイヤモンドタクシー「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	南北線	南一色広場	静岡医療センター	南一色広場		○		
217	循環線A	南一色広場	—	南一色広場		○		
218	循環線B	南一色広場	—	南一色広場		○		
219	長泉北小学校～桃沢郷線	桃沢郷	—	長泉北小学校		○		
220	ももたく	桃沢郷上	西門	長泉なめり駅		○		
221	須走ルート	紅富士台入口	生涯学習センター	小山高校	○			
222	足柄ルート	向桑木	足柄駅	小山中学校		○		
223	足柄ルート	小山中学校	足柄駅	小山高校		○		
224	足柄ルート	小山高校	足柄駅	小山役場前	○			
225	区域運行					○		

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)	三保草薺線	折戸車庫	草薺団地県立大学前	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	島田市立総合病院センター	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	○	○
地域内交通(事業者)	9	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		
	10		庵原線	清水駅	小里入口	上伊佐布		
	11		庵原線	清水駅	小里入口	吉原		
	12		庵原線	清水駅	小里入口	茂畑		
	13		庵原線	清水駅	松花	ナショナルレーニングセンター		
	14		庵原線	清水駅	ナショナルレーニングセンター	上伊佐布		
	15		山原梅蔭寺線	清水駅	高橋	山原		
	16		山原梅蔭寺線	日の出センター	清水駅	山原		
	17		山原梅蔭寺線	忠霊塔前	清水駅	山原		
	18		山原梅蔭寺線	久能山下	忠霊塔前	山原		
	19		山原梅蔭寺線	久能山下	駒越(駒越東)	山原		
	20		山原梅蔭寺線	久能山下	忠霊塔前	清水駅		
	21		山原梅蔭寺線	清水駅		静鉄車庫		
	22		山原梅蔭寺線	久能山下	清水病院通過	清水駅		
	23		山原梅蔭寺線	久能山下	駒越東	清水駅		
	24		山原梅蔭寺線	久能山下	清水病院経由	清水駅		
	25		梅ヶ谷蜂ヶ谷線	清水駅	梅ヶ谷まわり	清水駅		
	26		梅ヶ谷蜂ヶ谷線	清水駅	はちがやまわり	清水駅		
	27		梅ヶ谷蜂ヶ谷線	蜂ヶ谷		清水駅		
	28		梅ヶ谷蜂ヶ谷線	天王町		清水駅		
	29		梅ヶ谷蜂ヶ谷線	第六中学校前	はちがやまわり	清水駅		
	30		梅ヶ谷蜂ヶ谷線	第六中学校前	梅ヶ谷まわり	清水駅		
	31		梅ヶ谷蜂ヶ谷線	清水駅		梅ヶ谷		
	32		梅ヶ谷蜂ヶ谷線	清水駅		中央共選場前		
	33		清水厚生病院線	清水駅	清水厚生病院	静鉄車庫		
	34		港南線	清水駅	清水病院道路沿い	忠霊塔前		
	35		港南線	清水駅	清水病院経由	忠霊塔前		
	36		港南線	清水駅	清水病院通過	忠霊塔前		
	37		県立美術館線	新静岡	下横田	国吉田公民館		
	38		県立美術館線	新静岡	下横田	県立美術館		
	39		草薺美術館線	県立美術館		草薺駅南口		
	40		草薺美術館線	県立美術館	草薺一丁目経由	草薺駅南口		
	41		安倍線	新静岡	相沢	梅ヶ島温泉		
	42		安倍線	新静岡	上助	横沢		
	43		安倍線	新静岡	上助	上落合		
	44		安倍線	新静岡	相沢	有東木		
	45		安倍線	新静岡	相沢	下渡		
	46		安倍線	六番		上落合		
	47		安倍線	六番		横沢		
	48		安倍線	六番		有東木		
	49		安倍線	新静岡		相沢		
	50		安倍線	六郎木		梅ヶ島温泉		

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		
	51		安倍線	相測		下渡		
	52		安倍線	相測		有東木		
	53		葉科線	新静岡	八幡	坂ノ上		
	54		葉科線	新静岡		八幡		
	55		葉科線	新静岡	八幡	日向		
	56		葉科線	新静岡	八幡	久能尾		
	57		葉科線	新静岡	八幡	小島		
	58		葉科線	新静岡		水見色		
	59		葉科線	新静岡		一色		
	60		葉科線	新静岡		大原森		
	61		葉科線	新静岡		中葉科学校入口		
	62		湯ノ島号(デマンド運行)	谷津ターミナル		湯ノ島温泉		
	63		富原里・水見色号(デマンド運行)	谷津ターミナル		水見色		
	64		久能尾号(デマンド運行)	谷津ターミナル		久能尾		
	65		牧ヶ谷線	新静岡	中町	谷津ターミナル		
	66		西部循環線(A線)	静岡駅前	駒形回り	静岡駅前		
	67		西部循環線(A線)	駒形小学校前	駒形回り	静岡駅前		
	68		西部循環線(A線)	静岡駅前	中町回り	駒形小学校前		
	69		西部循環線(A線)	静岡駅前	中町回り	静岡駅前		
	70		西部循環線(B線)	駒形小学校前	国道回り	静岡駅前		
	71		西部循環線(B線)	静岡駅前	国道回り	静岡駅前		
	72		西部循環線(B線)	柳町	中町回り	静岡駅前		
	73	しずてつ ジャスト ライン株	西部循環線(B線)	静岡駅前	中町回り	静岡駅前		
	74		西ヶ谷線	新静岡	中町	西ヶ谷総合運動場		
	75		美和大谷線	東大谷	安倍口団地	奥長島		
	76		美和大谷線	東大谷	静岡大学・安倍口団地	奥長島		
	77		美和大谷線	東大谷	安倍口団地通過	奥長島		
	78		美和大谷線	静岡大学	安倍口団地	奥長島		
	79		石田街道線	静岡駅南口		久能山下		
	80		石田街道線	東大谷		久能山下		
	81		千代慈悲尾線	新静岡	中町	内牧		
	82		千代慈悲尾線	新静岡	中町	西ヶ谷総合運動場		
	83		一色和田浜線	焼津駅前	一色まわり	焼津駅前		
	84		一色和田浜線	水産加工センター	一色まわり	焼津駅前		
	85		一色和田浜線	焼津駅前	一色まわり	水産加工センター		
	86		一色和田浜線	焼津駅前	和田浜まわり	焼津駅前		
	87		一色和田浜線	水産加工センター	和田浜まわり	焼津駅前		
	88		一色和田浜線	焼津駅前	和田浜まわり	下浜東洋水産		
	89		五十海大住線	清里		西焼津駅北口		
	90		五十海大住線	西焼津駅南口		大富		
	91		五十海大住線	西焼津駅南口		焼津市立病院前		
	92		葉梨線	藤枝大手		西北小学校前		
	93		葉梨線	藤枝大手		西方		
	94		葉梨線	藤枝駅前	藤枝大手	西北小学校前		
	95		葉梨線	藤枝駅前	藤枝大手	西方		
	96		志太温泉線	藤枝駅前		藤枝駅前		
	97		藤枝吉永線	藤枝駅前		飯淵		
	98		金谷島田病院線	金谷駅前	島田駅前	島田市立総合医療センター		

地域内交通(事業者)

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		
	99		金谷島田病院線	金谷駅前	大井川公園	島田駅前		
	100		金谷島田病院線	金谷駅前	金谷本町	東町		
	101		金谷島田病院線	稲荷町		島田市立総合医療センター		
	102		金谷島田病院線	島田市立総合医療センター		島田駅前		
	103		金谷島田病院線	島田駅前		稲荷町		
	104		三保山の手線	横砂南町		東海大学三保水族館		
	105		三保山の手線	横砂南町		三保車庫前		
	106		三保山の手線	清水駅	白浜町	世界遺産三保松原		
	107		三保山の手線	清水駅		東海大学三保水族館		
	108		三保山の手線	清水駅		三保車庫前		
	109		三保山の手線	清水駅		折戸車庫		
	110		三保山の手線	興津駅前		三保車庫前		
	111		三保山の手線	消防学校前		清水駅		
	112		三保山の手線	但沼車庫前		清水駅		
	113		三保山の手線	但沼車庫前		三保車庫前		
	114		みなみ線	競輪場前	中田午前回り	小鹿営業所		
	115		みなみ線	競輪場前	中田午後回り	小鹿営業所		
	116		みなみ線	競輪場前	小鹿三菱回り	小鹿営業所		
	117		みなみ線	競輪場前	小鹿三菱回り	小鹿営業所		
	118		みなみ線	競輪場前	中田午後回り(総合庁舎止)	静岡総合庁舎前		
	119		みなみ線	静岡駅前南口	中田午後回り	小鹿営業所		
	120		みなみ線	静岡駅前南口	小鹿三菱回り	小鹿営業所		
	121		みなみ線	競輪場前	中田午後回り(静岡駅前口止)	静岡駅前南口		
	122		みなみ線	静岡駅前南口	工員	三菱電機前		
	123		三保草薙線	折戸車庫	県大→草団経由	折戸車庫		
	124		三保草薙線	折戸車庫	草団→県大経由	折戸車庫		
	125		三保草薙線	三保車庫前	県大→草団経由	折戸車庫		
	126		三保草薙線	三保車庫前		静岡市立清水病院		
	127		三保草薙線	静岡市立清水病院		三保車庫前		
	128	しずてつ ジャストライ ン(株)	山原梅蔭寺線	忠霊塔前	病院通過	清水駅		
	129		山原梅蔭寺線	忠霊塔前	病院経由	清水駅		
	130		山原梅蔭寺線	清水駅	病院経由	忠霊塔前		
	131		北街道線	鳥坂営業所		静岡駅前		
	132		北街道線	清水駅	高橋経由	静岡駅前		
	133		北街道線	静岡駅前	高橋経由	清水駅		
	134		市立病院線	静岡市立清水病院		清水駅		
	135		清水日本平線	清水駅		日本平ロープウェイ		
	136		清水日本平線	日本平ロープウェイ		清水駅		
	137		水梨東高線	静岡駅前		南沼上団地入口		
	138		水梨東高線	静岡駅前	静岡駅前→沼上→瀬名新田	瀬名新田		
	139		水梨東高線	静岡駅前	東高前・足ヶ谷上	瀬名新田		
	140		竜爪山線	静岡駅前	瀬名川1丁目	瀬名新田		
	141		竜爪山線	静岡駅前	瀬名新田	長尾川老人福祉センター		
	142		竜爪山線	静岡駅前		瀬名新田		
	143		東部団地線	静岡駅前		東部団地		
	144		東部団地線	静岡駅前		東部団地		
	145		こども病院線	静岡駅前		下足洗		
	146		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		

地域内交通(事業者)

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		
	147		こども病院線	静岡駅前	流通なし	静岡神経医療センター		
	148		草薙瀬名新田線	草薙駅北口		瀬名新田		
	149		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		
	150		県立病院高松線	唐瀬営業所	県病通過	登呂コープタウン		
	151		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		
	152		県立病院高松線	県立総合病院	県病→静岡駅	静岡駅前		
	153		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		
	154		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		
	155		県立病院高松線	唐瀬営業所	県病通過	静岡駅前		
	156		県立病院高松線	唐瀬営業所	県病通過	登呂コープタウン		
	157		県立病院高松線	登呂コープタウン	コープ→中町	中町		
	158		日本平線	東静岡駅南口	東静岡駅南口→池田山頂地	英和学院大学池田山頂地		
	159		日本平線	東静岡駅南口	池田山頂地→東静岡南口	英和学院大学池田山頂地		
	160		日本平線	新静岡	八幡・小黒経由	英和学院大学池田山頂地		
	161		日本平線	新静岡	八幡・小黒経由	英和学院大学池田山頂地		
	162		日本平線	新静岡	八幡・小黒経由	日本平動物園		
	163		日本平線	新静岡	八幡・小黒経由	日本平ロープウェイ		
	164		石田街道線	静岡駅南口		登呂遺跡		
	165		石田街道線	静岡駅南口	敷地北経由	東大谷		
	166		石田街道線	静岡駅南口	下島経由	東大谷		
	167		石田街道線	静岡駅前	下島経由(駅北→泉町)	東大谷		
	168		石田街道線	静岡駅南口	下島経由	高松		
	169	しずてつ ジャスト ライン株	大浜麻機線	大浜	大浜→唐瀬	唐瀬		
	170		大浜麻機線	大浜	唐瀬→大浜	唐瀬		
	171		大浜麻機線	大浜	静岡駅前→大浜	静岡駅前		
	172		大浜麻機線	大浜	大浜→中町	中町		
	173		大浜麻機線	大浜	大浜→麻機	麻機		
	174		大浜麻機線	大浜	大浜→麻機北	麻機北		
	175		大浜麻機線	静岡駅前	麻機→静岡駅	麻機		
	176		大浜麻機線	静岡駅前	静岡駅→麻機北	麻機北		
	177		中原池ヶ谷線	徳洲会病院		唐瀬営業所		
	178		中原池ヶ谷線	徳洲会病院		新静岡		
	179	中原池ヶ谷線	静岡駅前		唐瀬営業所			
	180	中原池ヶ谷線	徳洲会病院		新静岡			
	181	中原池ヶ谷線	徳洲会病院		唐瀬営業所			
	182	中原池ヶ谷線	静岡駅前		唐瀬営業所			
	183	上足洗線	静岡駅前	上足洗	唐瀬営業所			
	184	上足洗線	唐瀬営業所	上足洗	静岡駅前			
	185	上足洗線	静岡駅前	上足洗	県立総合病院			
	186	上足洗線	県立総合病院	上足洗	静岡駅前			
	187	上足洗線	静岡駅前	静岡駅構内	唐瀬営業所			
	188	唐瀬線	静岡駅前	三松経由	唐瀬営業所			
	189	唐瀬線	唐瀬営業所	三松経由	静岡駅前			
	190	唐瀬線	静岡駅前	三松経由	唐瀬営業所			
	191	唐瀬線	静岡駅前	静岡駅構内	唐瀬営業所			
	192	安倍線	新静岡		油山			
	193	安倍線	新静岡		麻機			
	194	安倍線	新静岡		小田原駅前センター・北原町 登呂 3.0			

地域内交通(事業者)

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 ライン株	安倍線	油山		新静岡		
	196		安倍線	麻機		新静岡		
	197		安倍線	<small>市立病院前センター→市立病院前入口</small>		新静岡		
	198		井の宮線	桜町	井の宮	桜町		
	199		井の宮線	静岡駅前	井の宮	桜町		
	200		藁科線	新静岡		谷津ターミナル		
	201		藁科線	谷津ターミナル		新静岡		
	202		丸子線	新静岡	丸子	丸子営業所		
	203		丸子線	丸子営業所	丸子	新静岡		
	204		丸子清閑町線	新静岡	清閑町	丸子営業所		
	205		丸子清閑町線	丸子営業所	清閑町	新静岡		
	206		美和大谷線	東大谷	東大谷→駅前	静岡駅前		
	207		美和大谷線	東大谷	<small>東大谷→足久保(安倍線通過)</small>	足久保団地		
	208		美和大谷線	東大谷	<small>東大谷→美和(安倍線通過)</small>	美和団地前		
	209		美和大谷線	東大谷	東大谷→足久保	足久保団地		
	210		美和大谷線	東大谷	東大谷→美和団地	美和団地前		
	211		美和大谷線	東大谷	東大谷→静大→足久保	足久保団地		
	212		美和大谷線	東大谷	東大谷→静大→美和	美和団地前		
	213		美和大谷線	東大谷	足久保→静大→東大谷	足久保団地		
	214		美和大谷線	静岡大学	静大→足久保団地	足久保団地		
	215		美和大谷線	静岡駅前	足久保→駅	足久保団地		
	216		美和大谷線	静岡大学	静岡駅前→静大	静岡駅前		
	217		美和大谷線	静岡大学	足久保→静大	足久保団地		
	218		美和大谷線	東大谷	美和→静大→東大谷	美和団地前		
	219		美和大谷線	東大谷	美和団地→東大谷	美和団地前		
	220		美和大谷線	東大谷	足久保→東大谷	足久保団地		
	221		美和大谷線	東大谷	駅前→東大谷	静岡駅前		
	222		美和大谷線	<small>ふらのくに地産地消推進センター</small>	<small>地産地消推進センター→静大→美和</small>	美和団地前		
	223		美和大谷線	<small>ふらのくに地産地消推進センター</small>	<small>地産地消推進センター→美和団地</small>	美和団地前		
	224		美和大谷線	<small>ふらのくに地産地消推進センター</small>	<small>美和→静大→地産地消推進センター</small>	美和団地前		
	225		美和大谷線	<small>ふらのくに地産地消推進センター</small>	<small>美和団地→地産地消推進センター</small>	美和団地前		
	226		美和大谷線	<small>ふらのくに地産地消推進センター</small>	<small>地産地消推進センター→静大→足久保</small>	足久保団地		
	227		東静岡静大線	東静岡駅南口	池田	静岡大学		
	228		特急静岡相良線	新静岡	相良本通	相良営業所		
	229		特急静岡相良線	新静岡	病院・本通	相良営業所		
	230		特急静岡相良線	新静岡	相良本通	浜岡営業所(特急)		
	231		特急静岡相良線	新静岡	病院・本通	浜岡営業所(特急)		
	232		焼津大島線	焼津駅前	<small>市立病院経由 福祉大学</small>	静岡福祉大学		
	233		焼津大島線	焼津駅前	市立病院止め	焼津市立病院前		
	234		焼津大島線	焼津駅前	<small>市立病院経由 大島新田</small>	大島新田		
	235		焼津大島線	焼津駅前		大井川庁舎		
	236		焼津大島線	焼津駅前	直通	静岡福祉大学		
237	中部国道線	藤枝駅前	藤枝駅行き	岡部台入口				
238	中部国道線	藤枝駅前	岡部営南止	岡部営業所南				
239	中部国道線	藤枝駅前	藤枝駅→新静岡	新静岡				
240	中部国道線	藤枝大手	藤枝大手→新静岡	新静岡				
241	中部国道線	岡部営業所	岡部営業所→新静岡	新静岡				
242	中部国道線	藤枝駅前	<small>藤枝駅→丸子営業所→新静岡</small>	新静岡				

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)	243	しずてつ ジャスト ライン株	中部国道線	岡部営業所	岡部営業所	新静岡		
	244		中部国道線	藤枝駅前	藤枝駅前	新静岡		
	245		中部国道線	岡部営業所	丸子営業所	新静岡		
	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 宍原系統	但沼車庫	小河内	宍原車庫前		
	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	ふじのくに茶の都ミュージアム	金谷駅前		○		
280	大代線	栗島公民館	KADOE OOIGAWA	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)	掛塚磐町	千手堂・磐田駅	磐田北高		○	
288	焼津市	焼津循環線	焼津駅	アラスカパーク 西公園前・西公園	焼津駅		○	
289		焼津循環線	焼津駅	焼津駅	焼津駅		○	
290		焼津循環線	焼津駅	西公園前・西公園	アラスカパーク	焼津駅		○

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	焼津駅	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		特急インターナショナル観光デマンド型乗合タクシー	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	大島船の森・三和らびっこ広場	市立病院		○	
	299		大井川地区デマンド型乗合タクシー	つつじ平団地	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	しずてつストア岡部店前	岡部支所	玉取		○	
	309		朝比奈線	しずてつストア岡部店前	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	菘間線	相良本通	牧之原小学校	金谷駅前		○
	326			菘間線	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	榛原総合病院		○	
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 すげやま・はぎま号	菅山地区菘間地区		—	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 じとうがた号	地頭方地区		—	特定施設		○		

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	デマンド兼合タクシー しずなみ・おゆさき号	静波川崎地区	—	特定施設		○
	340		デマンド兼合タクシー ほそえ号	細江地区	—	特定施設		○
	341		デマンド兼合タクシー さがら ひがし号	相良地区(津波・須々木)	—	特定施設		○
	342		デマンド兼合タクシー さがら にし号	相良地区(津波・須々木)	—	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				○

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	袋井駅南口	○	○	
	4		秋葉中遠線	横須賀車庫	新岡崎	袋井駅南口	○	○	
	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		菟丘都田線	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	中東通商会商センター	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		秋葉中遠線	袋井駅南口	諸井(大庭)	浅名			
	34	今井線	袋井駅前	川井・土橋	深見東				
	35	遠州鉄道(株)	秋葉線	春野協働センター	一草	春野車庫			
	36		大久保線	山崎	堀出橋	浜松駅			
	37		大久保線	浜松駅	狸坂	田端住宅			
	38		伊佐見線	浜松駅	伊佐見橋	山崎			
	39		都田線	浜松駅	常葉大学正門	都田駅前			
	40		都田線	浜松駅	都田口・テクノ	都田駅前			
	41		都田線	浜松駅	常葉大学正門・都田	都田車庫			
	42		都田線	浜松駅	都田	都田車庫			
	43		蒲小沢渡線	笠井上町	さぎの宮入口・中田町	浜松駅			
	44		蒲小沢渡線	浜松駅	センタービル・蒲小沢渡線入口	笠井上町			
	45		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			
	46		大塚ひとみヶ丘線	新貝	大塚	浜松駅			
	47		大塚ひとみヶ丘線	新貝	浜松	湖人見団地			
	48		大塚ひとみヶ丘線	湖人見団地	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・神田原	浜松駅				
	50	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				

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	早出上公園	遠州病院	浜松駅			
	52		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			
	53		鶴見富塚じゅんかん線	新貝	鶴見	浜松駅			
	54		鶴見富塚じゅんかん線	新貝	いきいきプラザ天竜	浜松駅			
	55		蒲小沢渡線	浜松駅	浅田	柏原西			
	56		蒲小沢渡線	浜松駅	天方産業	柏原西			
	57		蒲小沢渡線	浜松駅	すずかけセントラル病院	柏原西			
	58		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			
	59		蒲小沢渡線	浜松駅	浅田	浜松市総合水泳場			
	60		菽丘都田線	三方原営業所	菽丘	浜松駅			
	61		菽丘都田線	都田駅	テクノ	浜松駅			
	62		菽丘都田線	浜松駅	テクノ	フルーツパーク			
	63		菽丘都田線	半田山中	菽丘	浜松駅			
	64		菽丘都田線	啓陽高校入口	菽丘	浜松駅			
	65		三島江之島線	遠州浜四丁目	三島	浜松駅			
	66		三島江之島線	南区役所	三島	浜松駅			
	67		三島江之島線	浜松特別支援学校	三島	浜松駅			
	68		三島江之島線	浜松特別支援学校	直通	浜松駅			
	69		三島江之島線	浜松特別支援学校	南区役所/向宿	浜松駅			
	70		三島江之島線	遠州浜四丁目	向宿	浜松駅			
	71		三島江之島線	浜松駅	三島	江之島アーチェリー場			
	72		城之崎線	磐田駅	城之崎	磐田営業所			
	73		城之崎線	磐田駅	城之崎・磐田営業所	スズキ			
	74		城之崎線	磐田駅	東高校・城之崎	磐田営業所			
	75		中ノ町磐田線	磐田駅	加茂川	磐田営業所			
	76		中ノ町磐田線	磐田営業所	東高校	浜松駅			
	77		磐田天竜線	磐田駅	加茂川	ららぽーと磐田			
	78		磐田市立病院福田線	磐田駅	本通	磐田市立病院			
	79		磐田市立病院福田線	磐田駅	北高校前	磐田市立病院			
	80		磐田市立病院福田線	磐田駅	加茂川	北高校前			
	81		磐田市立病院福田線	北見町	美登里町	磐田北小			
	82		しづかバスライン(株)	掛川大東浜岡線	掛川駅前	入山瀬	大東支所		
	83			菊川浜岡線	菊川駅前		浜岡営業所		
	84			菊川浜岡線	菊川駅前	直通	小笠高校		
	85			菊川浜岡線	菊川駅前		菊川市立総合病院		
	86			掛川大東浜岡線	千浜	第一小臨時	第一小学校前		
	87			掛川東高	掛川駅前		掛川東高校		
	88		浜松市	滝沢線	滝沢口	滝沢公民館・滝沢東	聖隷三方原病院		○
	89			滝沢線	聖隷三方原病院	都田駅前・狸穴上	聖隷三方原病院		○
	90			滝沢線	聖隷三方原病院	滝沢公民館・滝沢東	都田駅前		○
	91			三ヶ日北線	本坂	西小・只木	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	まちなか・西小・本坂・三ヶ日駅	総合福祉センター		○
	94			三ヶ日北線	総合福祉センター	本坂	総合福祉センター		○
	95			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		○
	96			三ヶ日南線	総合福祉センター	三ヶ日駅・尾森・まちなか	総合福祉センター		○
	97			三ヶ日南線	総合福祉センター	まちなか・大谷・三ヶ日駅	総合福祉センター		○
	98		大平堀谷線	堀谷	大平	浜北駅		○	

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	北浜亀玉コース(東コース)	浜北駅	八幡団地	浜北駅		○	
	100		北浜亀玉コース(西コース)	浜北駅	浜北西高校	浜北駅		○	
	101		赤佐中瀬線	上島区民センター	芝本駅	浜北駅		○	
	102		自主運行バス北遠本線	水窪町	横山車庫	西鹿島駅		○	
	103		天竜ふれあいバス(藤・阿多古線)	くんま水車の車		各地域		○	
	104		いなさみどりバス	金指駅		各地域		○	
	105		水窪ふれあいバス	水窪駅		各地域		○	
	106		佐久間ふれあいバス	歴史と民話の郷会館		各地域		○	
	107		天竜ふれあいバス(藤・大白木線)	大白木西・熊		各地域		○	
	108		天竜ふれあいバス(門原線)	竜川ふれあいセンター		各地域		○	
	109		龍山ふれあいバス	診療所		各地域		○	
	110		春野ふれあいバス	福祉センター・図書館前		各地域		○	
	111	天竜ふれあいバス(百古里・只来線)	上すがり		各地域		○		
	112	みをつくし線	北行政センター		各地域		○		
	113	磐田市	磐田線(森山入口)	磐田駅	森山入口	遠州森町		○	
	114		磐田線(森町病院)	磐田駅	森町病院	遠州森町		○	
	115		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		○	
	116		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	○		
	117		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		○	
	118		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		○	
	119		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		○	
	120		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		○	
	121		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		○	
	122		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	○		
	123		掛塚磐田駅線(とつか)	掛塚蟹町	とつか・豊田町駅	磐田駅		○	
	124		掛塚磐田駅線(千手堂)	掛塚蟹町	千手堂	磐田駅		○	
	125		掛塚磐田駅線(北高)	掛塚蟹町	千手堂・磐田駅	磐田北高		○	
	126		掛川市	東山線(旧道)	掛川駅北口	日坂	東山		○
	127			東山線(安養寺)	掛川駅北口	安養寺運動公園	東山		○
	128			東山線(病院)	東山	日坂	中東遠総合医療センター		○
	129			東山線(トキコ)	掛川駅北口	安養寺運動公園	トキコスタジアムリユニオンシオンス		○
	130			粟本線(青田)	掛川駅北口	葛ヶ丘1丁目	青田		○
	131	粟本線(病院)		青田	葛ヶ丘1丁目	中東遠総合医療センター		○	
	132	粟本線(循環)		掛川駅北口	葛ヶ丘1丁目	掛川駅北口		○	
	133	居尻線(泉)		掛川駅北口	居尻	泉		○	
	134	居尻線(病院)		泉	居尻	中東遠総合医療センター		○	
	135	居尻線(市役所)		泉	掛川駅北口	市役所		○	
	136	倉真線(温泉)		掛川駅北口	石畑	倉真温泉		○	
	137	倉真線(新東名)		掛川駅北口	新東名入口	倉真温泉		○	
	138	倉真線(病院)		倉真温泉	石畑	中東遠総合医療センター		○	
	139	倉真線(市役所発)		市役所	石畑	倉真温泉		○	
	140	桜木線(坂下)		掛川駅北口	桜木入口	ねむの木美術館		○	
	141	桜木線(家代の里)		掛川駅北口	家代の里	ねむの木美術館		○	
	142	桜木線(病院)		掛川駅北口	家代の里	中東遠総合医療センター		○	
	143	桜木線(市役所発)		市役所	掛川駅北口	ねむの木美術館		○	
	144	市街地循環線(北回り)		掛川駅北口	市役所	掛川駅北口		○	
145	市街地循環線(南回り)	掛川駅北口		中東遠総合医療センター	掛川駅北口		○		
146	市街地循環線(南回り霊園)	掛川駅北口	富士見台霊園	掛川駅北口		○			

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	湖西市	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		○	
	148		掛川大須賀線(中東遠総合医療センター)	とうもんの里前	中東遠総合医療センター	掛川駅南口		○	
	149		掛川大須賀線(西大谷まわり)	とうもんの里前	横須賀高校入口	掛川駅南口		○	
	150		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		○	
	151		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		○	
	152		大須賀ふれあいタクシー	大須賀地区		掛川駅エリア		○	
	153		曾我・和田ふれあいタクシー	曾我・和田岡地区		街中エリア		○	
	154		満水ふれあいタクシー	満水区		街中エリア		○	
	155	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		○	
	156		北部循環線 左回り	袋井駅北口	イオン袋井	袋井駅北口		○	
	157		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		○	
	158		北部循環線 右回り	袋井駅北口	イオン袋井	袋井駅北口		○	
	159		南部循環線 左回り	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	袋井駅南口		○	
	161		南部循環線 右回り	袋井駅南口	浅羽支所、柏木	袋井駅南口		○	
	162		磐田線	遠州森町	森山入口	磐田駅前		○	
	163		磐田線	遠州森町	森町病院	磐田駅前		○	
	164		宇刈地区デマンドタクシー	宇刈地区	宇刈地区	宇刈地区		○	
	165		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		○	
	166		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		○	
	167		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		○	
	168		袋井東地区タクシー	袋井東地区	袋井東地区	袋井東地区		○	
	169		袋井駅・中東遠総合医療センター線	袋井駅前	愛野駅南口	中東遠総合医療センター		○	
	170		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	○	○
	171			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	○	○
	172			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	○	○
	173			白須賀岡崎線新所原駅北口→新所原駅北口	新所原駅北口	浜名病院	おんやど白須賀	○	○
	174	白須賀鷺津線鷺津駅行き(第1-2便)系統		JA白須賀支店	市役所	鷺津駅	○	○	
	175	白須賀鷺津線JA白須賀支店→鷺津病院(第3便)系統		JA白須賀支店	市役所	湖西病院	○	○	
	176	白須賀鷺津線JA白須賀支店→鷺津病院(第4便)系統		JA白須賀支店	豊田佐吉記念館	湖西病院	○	○	
	177	白須賀鷺津線JA白須賀支店行き(第5便)系統		鷺津駅	市役所	JA白須賀支店	○	○	
	178	白須賀鷺津線一の宮行き系統		鷺津駅	市役所	一の宮	○	○	
	179	知波田入出線鷺津駅行き(第1-2便)系統		正太寺	浜名湖電装	鷺津駅	○	○	
180	知波田入出線湖西病院行き(第3便)系統	横山会館		鷺津駅	湖西病院	○	○		
181	知波田入出線知波田駅行き(第4便)系統	知波田駅		川尻	湖西病院	○	○		
182	知波田入出線知波田駅→湖西病院(第5便)系統	知波田駅		市役所	湖西病院	○	○		
183	知波田入出線知波田駅行き(第6便)系統	鷺津駅		川尻	知波田駅	○	○		
184	知波田入出線浜名湖電装直通系統	鷺津駅			浜名湖電装		○		
185	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	○	○		
186	新居鷺津線循環・鷺津地区行き(第1便)系統	新居地域センター		三ツ谷	鷺津駅		○		
187	新居鷺津線循環・鷺津地区行き(第2-4便)系統	新居町駅		ひばりヶ丘	鷺津駅		○		
188	新居鷺津線循環・鷺津地区行き(第5便)系統	新居町駅		三ツ谷	湖西病院		○		
189	新居鷺津線循環・鷺津地区行き(第6便)系統	新居地域センター		三ツ谷	湖西病院		○		
190	新居鷺津線新居地区行き・循環(第1便)系統	鷺津駅		三ツ谷	新居地域センター		○		
191	新居鷺津線新居地区行き・循環(第2便)系統	鷺津駅		三ツ谷	新居町駅		○		
192	新居鷺津線新居地区行き・循環(第3便)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・循環(第4便)系統	鷺津駅		イオンタウン湖西	新居町駅		○		
194	新居鷺津線新居地区行き・循環(第5便)系統	湖西病院		三ツ谷	新居地域センター		○		

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		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		○
	196		岡崎鷺津線新所原駅南口→湖西病院系統	新所原駅南口	アメニティプラザ	湖西病院		○
	197		岡崎鷺津線新所原駅南口→湖西病院系統	新所原駅南口	運動公園	湖西病院		○
	198		鷺津循環線通勤便系統	表鷺津	鷺津駅	浜名湖電装		○
	199		鷺津循環線西回り系統	鷺津駅	市役所	鷺津駅		○
	200		鷺津循環線東回り系統	鷺津駅	イオンタウン湖西	鷺津駅		○
	201		デマンド型乗合タクシー 新居地区	新居地区		特定施設		○
	202		デマンド型乗合タクシー 岡崎地区	岡崎地区		特定施設		○
	203		デマンド型乗合タクシー 鷺津地区	鷺津地区		特定施設		○
	204		デマンド型乗合タクシー 白須賀地区	白須賀地区		特定施設		○
	205		デマンド型乗合タクシー 知波田地区	知波田地区		特定施設		○
	206	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		○
	207		御前崎市内線	御前崎海洋センター	比木	浜岡営業所		○
	208		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		○
	209		御前崎市内線	御前崎海洋センター	桜ヶ池	浜岡営業所		○
	210		相良御前崎線	御前崎海洋センター	地頭方辻	相良本通		○
	211		相良浜岡線	浜岡営業所	地頭方辻	相良本通		○
	212		相良浜岡線	御前崎総合病院	地頭方辻	相良本通		○
	213		菽間線	相良本通	牧之原小学校	金谷駅前		○
	214	菽間線	相良本通	水呑	金谷小学校		○	
	215	西方コース	堀之内公会堂	菊川駅	菊川市立総合病院		○	
	216	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		○	
	217	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		○	
	218	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		○	
	219	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		○	
	220	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		○	
	221	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		○	
	222	菊川西循環コース(第1便、第3便、第4便、第6便)	中内田上地区集落センター	菊川市立総合病院	中内田上地区集落センター		○	
	223	菊川西循環コース(第2便、第5便)	中内田上地区集落センター	菊川市立総合病院	中内田上地区集落センター		○	
	224	丹野・嶺田コース	西ヶ崎公民館	平田	菊川市立総合病院		○	
	225	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		○	
	226	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		○	
	227	三沢・河東コース	菊川市立総合病院	平田	藤井公民館		○	
228	森町	吉川線	森町病院	元開橋	落合		○	
229		吉川線	遠州森町	元開橋	落合		○	
230		大河内線	森林組合前	三倉	下島		○	
231		大河内線	森林組合前	三倉	開郷		○	
232		磐田線	遠州森町	森山入口	磐田駅		○	
233		磐田線	遠州森町	森町病院	磐田駅		○	

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なく、伊豆市に2箇所、下田市、松崎町にそれぞれ1箇所分布しているのみです。

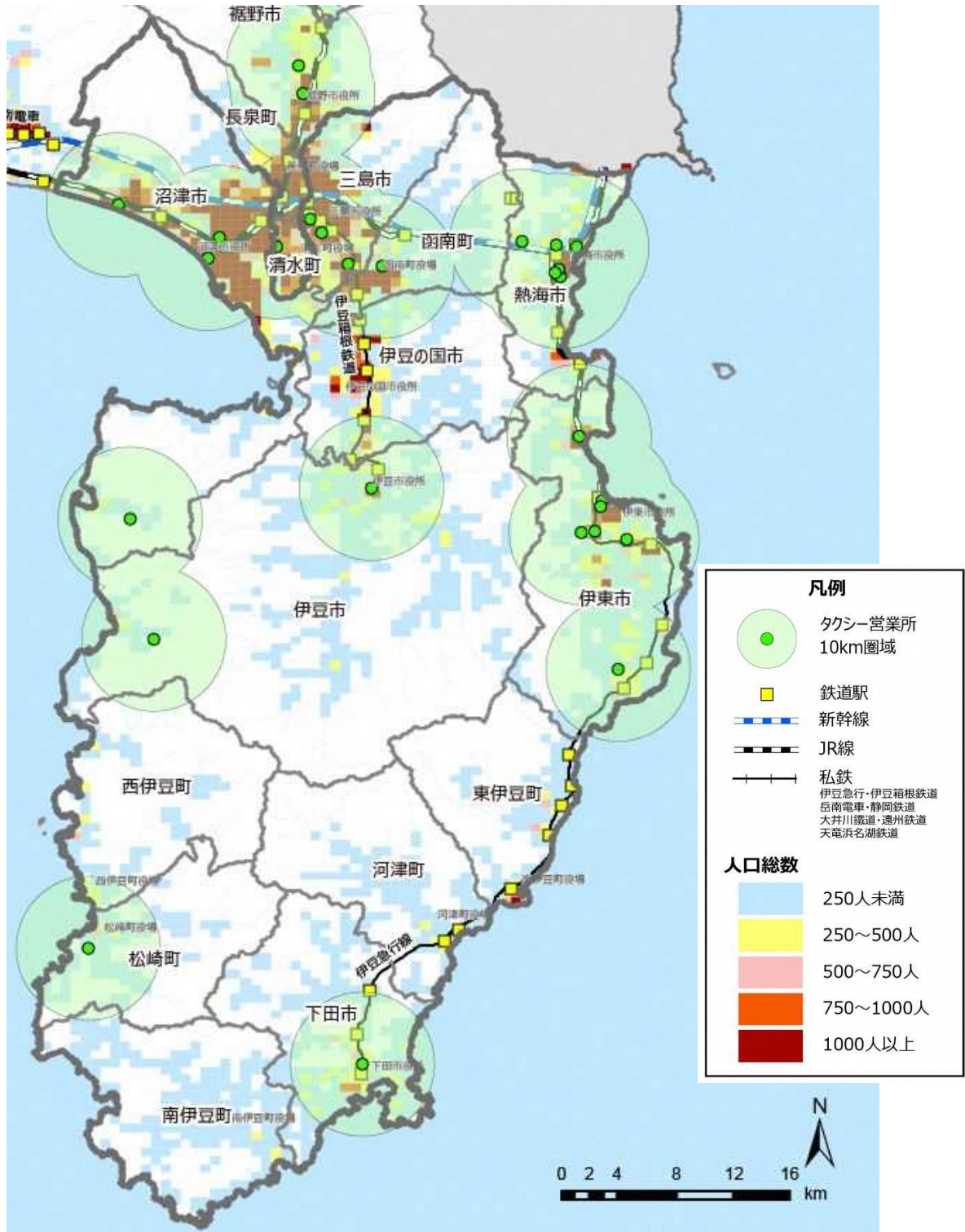


図 2-9 タクシー営業所（伊豆地域）

東部地域

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

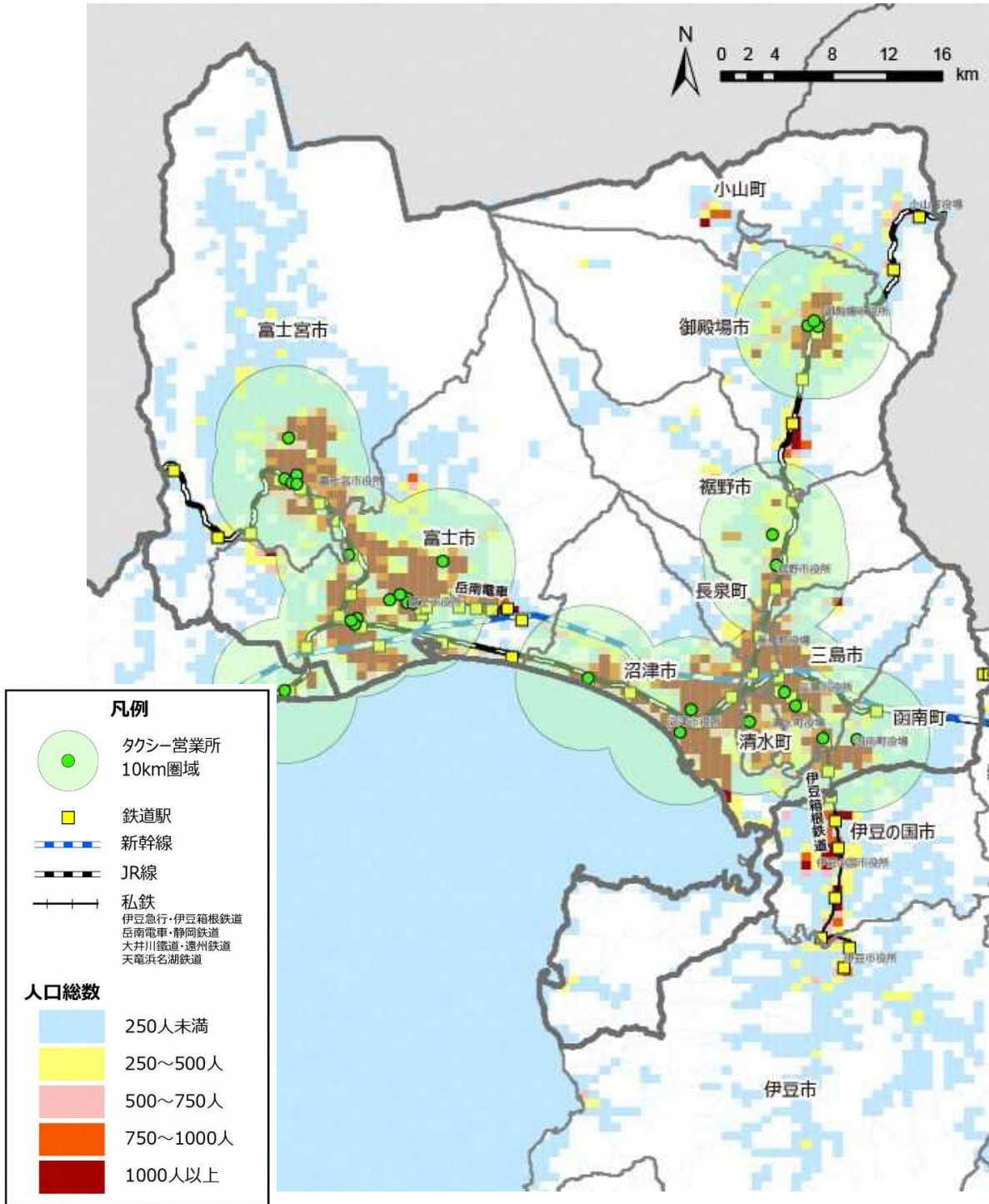


図 2-10 タクシー営業所（東部地域）

中部地域

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

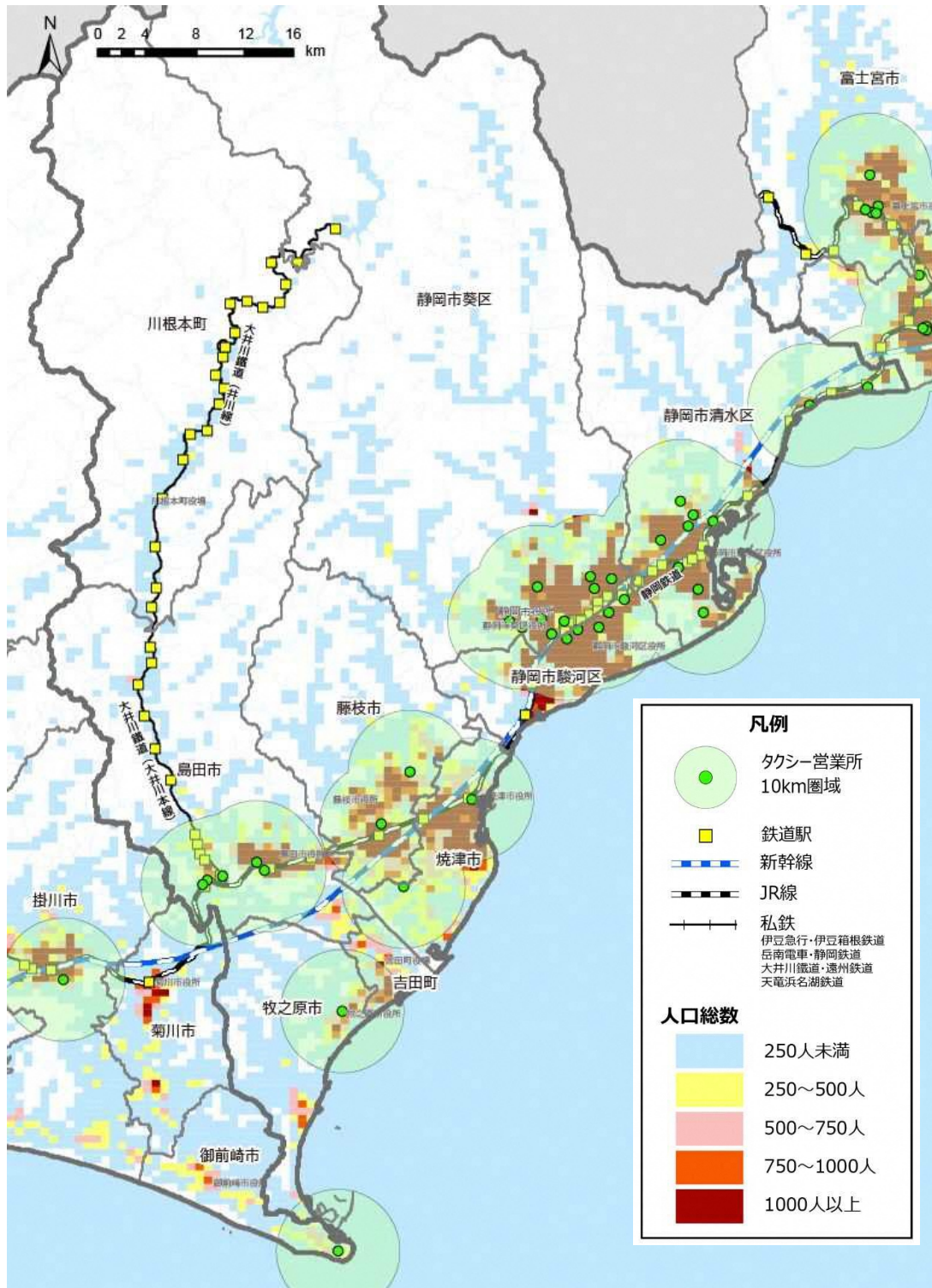


図 2-11 タクシー営業所（中部地域）

西部地域

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

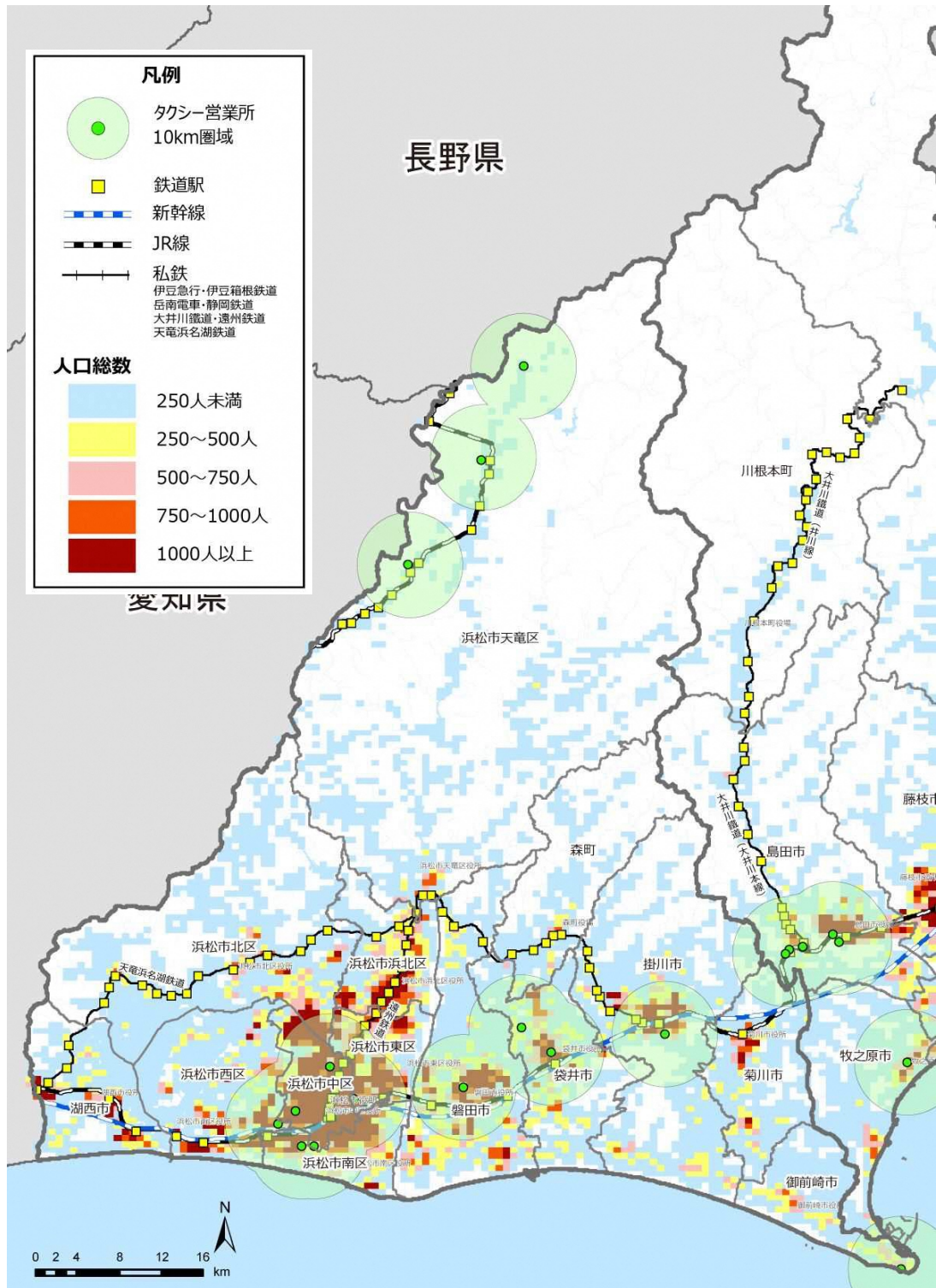


図 2-12 タクシー営業所（西部地域）

④ デマンド型交通・自家用有償旅客運送

伊豆地域

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

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



図 2-13 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
松崎町	松崎町自主運行バス	松崎・池城間 デマンドバス	乗合 (区域運行)	バス型	(株)東海バス
沼津市	戸田・西浦地区デマンドタクシー 「ふじみgo！」	戸田・江梨線	乗合 (区域運行)	タクシー型	戸田交通(株)
伊東市	赤沢デマンド号	伊豆高原・赤沢海岸線	乗合 (路線不定期)	タクシー型	伊豆東海タクシー(株)
伊豆の国 市	星の花号	伊豆長岡駅・ 星和立花台線	乗合 (区域運行)	タクシー型	伊豆箱根交通(株)
	立花Go!	田京駅・立花線	乗合 (区域運行)	タクシー型	伊豆箱根交通(株)

出典：中部運輸局 中部のコミュニティバス運行状況

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。

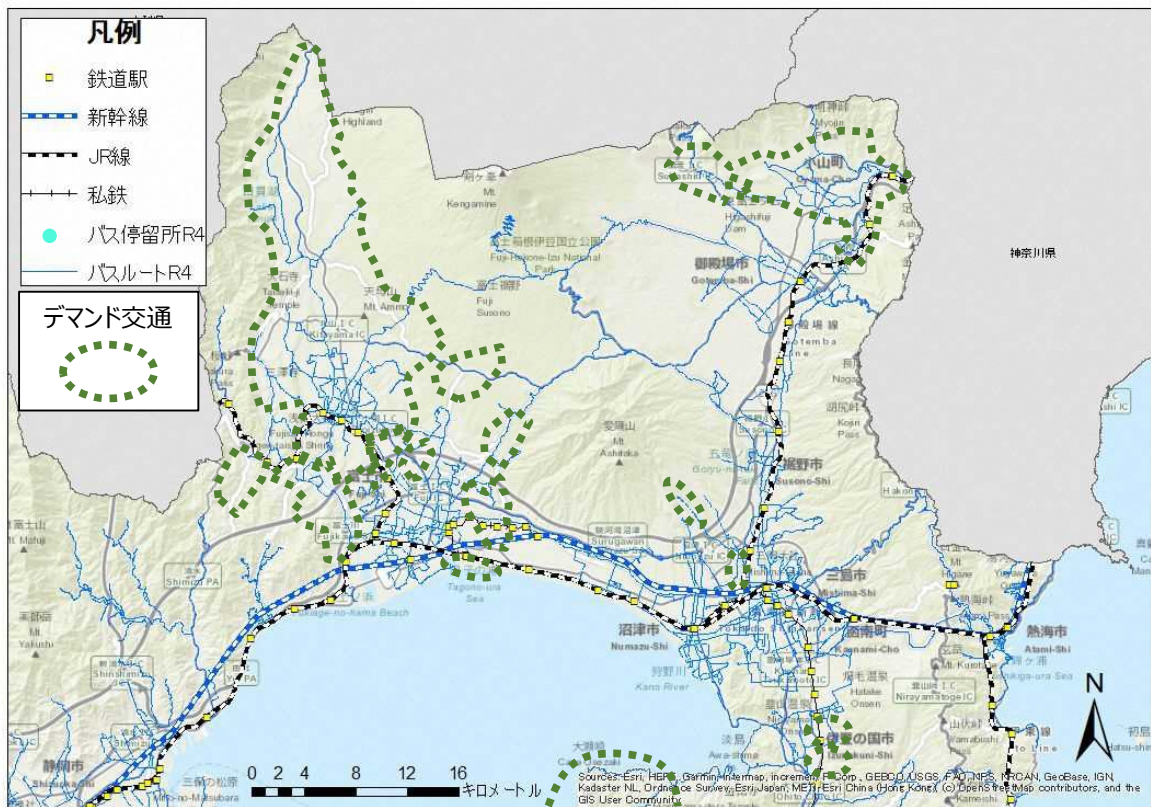


図 2-14 デマンド交通（東部地域）

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)
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	なのはな	乗合 (区域運行)	タクシー型	石川タクシー富士(株)
	神戸地区デマンドタクシー	やまぼうし	乗合 (区域運行)	タクシー型	石川タクシー富士(株)
	元吉原地区デマンドタクシー	マリン	乗合 (区域運行)	タクシー型	トンボ交通(株)
	天満地区デマンドタクシー	てんまーる	乗合 (区域運行)	タクシー型	鷹岡タクシー(株)
	松野地区デマンドタクシー	おぐるま	乗合 (区域運行)	タクシー型	岳南自動車(株)
富士川地区デマンドタクシー	ふじかわ	乗合 (区域運行)	タクシー型	岳南自動車(株)	
長泉町	デマンド型乗合タクシー	ももタク	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。静岡市、島田市、藤枝市、牧之原市では、自家用有償旅客輸送サービスが行われており、このうち、静岡市では大平系統と坂井沢系統の一部の時間帯において、デマンド型の運行となっています。

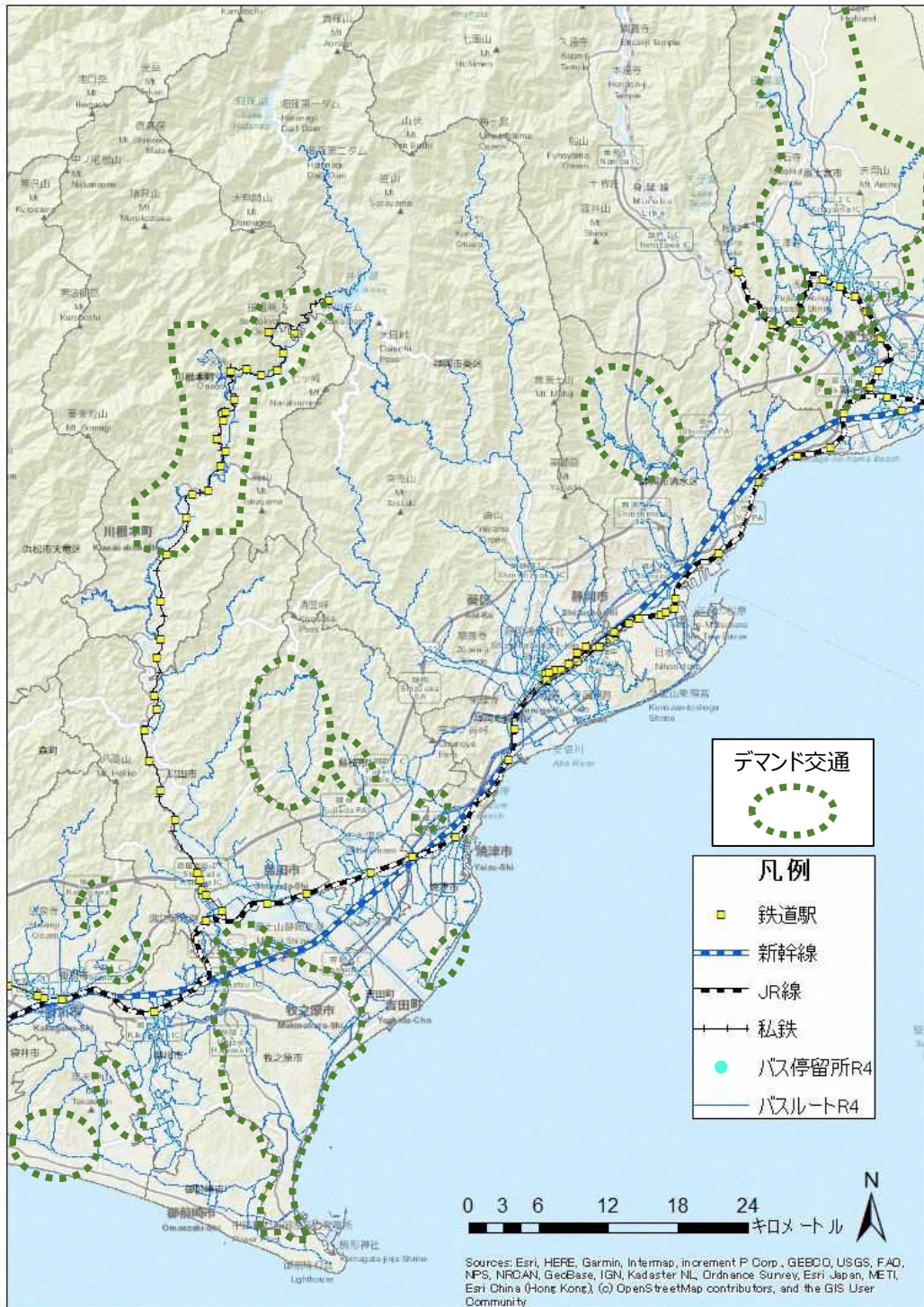


図 2-15 デマンド交通（中部地域）

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	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)アンピ・ア
藤枝市	藤枝市デマンドタクシー	藤岡地区 乗合タクシー	乗合 (区域運行)	タクシー型	志太交通(株)
		藤枝駅広幡線 (バス停型)	乗合 (区域運行)	タクシー型	静鉄タクシー(株)
		藤枝駅光洋台線 (バス停型)	乗合 (区域運行)	タクシー型	丸新交通(株)
		五十海市立病院線 (バス停型)	乗合 (区域運行)	タクシー型	静鉄タクシー(株)、丸新交通(株)、 志太交通(株)
牧之原市	牧之原市デマンド乗合タクシー	さかべ号	乗合 (区域運行)	タクシー型	東海タクシー(株)
		かつまた号	乗合 (区域運行)	タクシー型	東海タクシー(株)
		まきのはら号	自家用有償	－	－
		すげやま・はぎま号	乗合 (区域運行)	タクシー型	御前崎タクシー(株)
川根本町	おでかけ号デマンド	北部路線	乗合 (区域運行)	タクシー型	(株)大鉄アドバンス
		南部路線	乗合 (区域運行)	タクシー型	(株)大鉄アドバンス

出典：中部運輸局 中部のコミュニティバス運行状況

西部地域

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

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

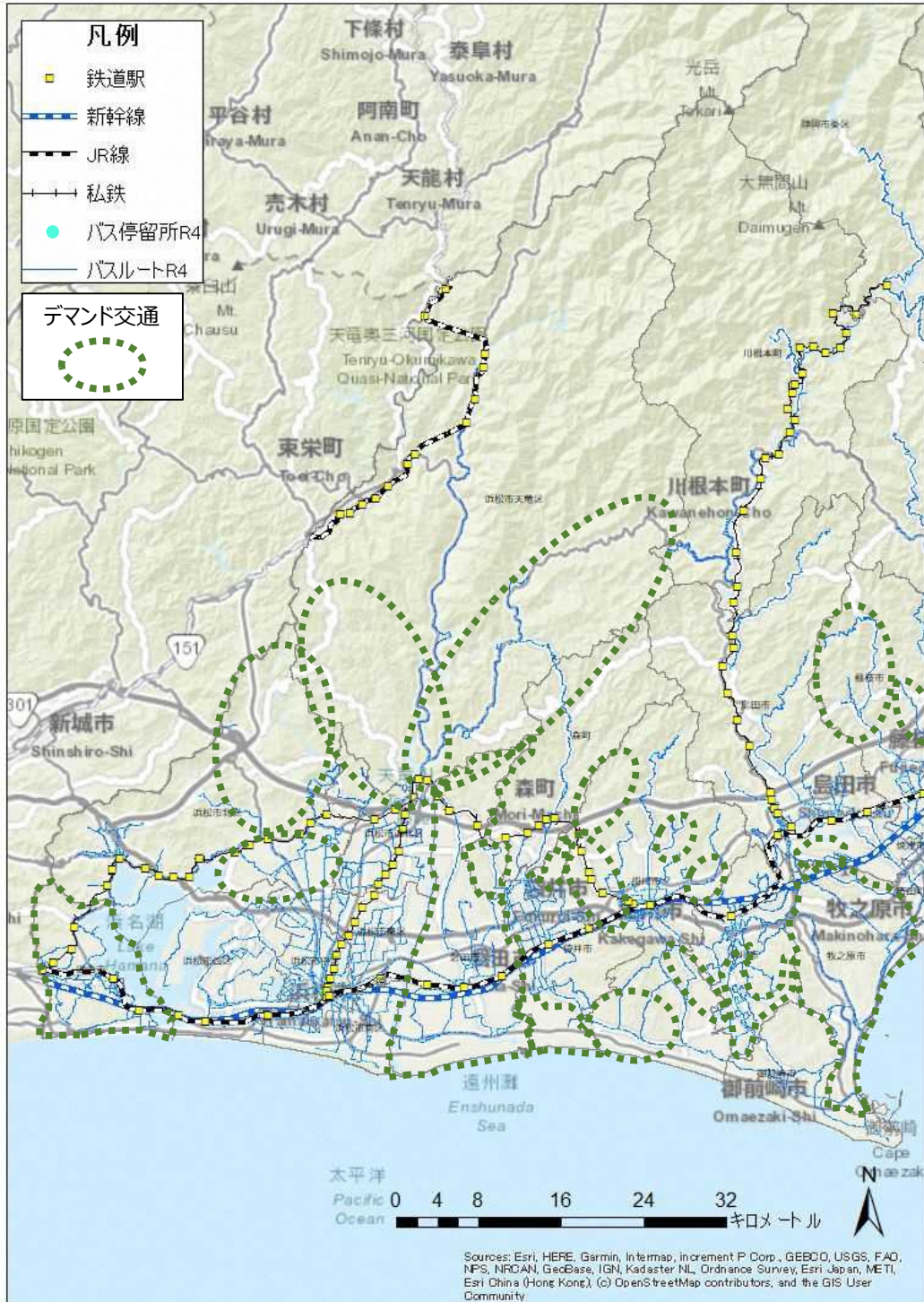


図 2-16 デマンド交通（西部地域）

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)	
	天竜ふれあいバス	熊・阿多古線	熊・阿多古線	乗合 (区域運行)	タクシー型	遠鉄タクシー(株)
		熊・大白木線	熊・大白木線	乗合 (区域運行)	タクシー型	遠鉄タクシー(株)
		門原線	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	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ンリゾート	熱海港	初島港	10本/日
		初島港	熱海港	10本/日

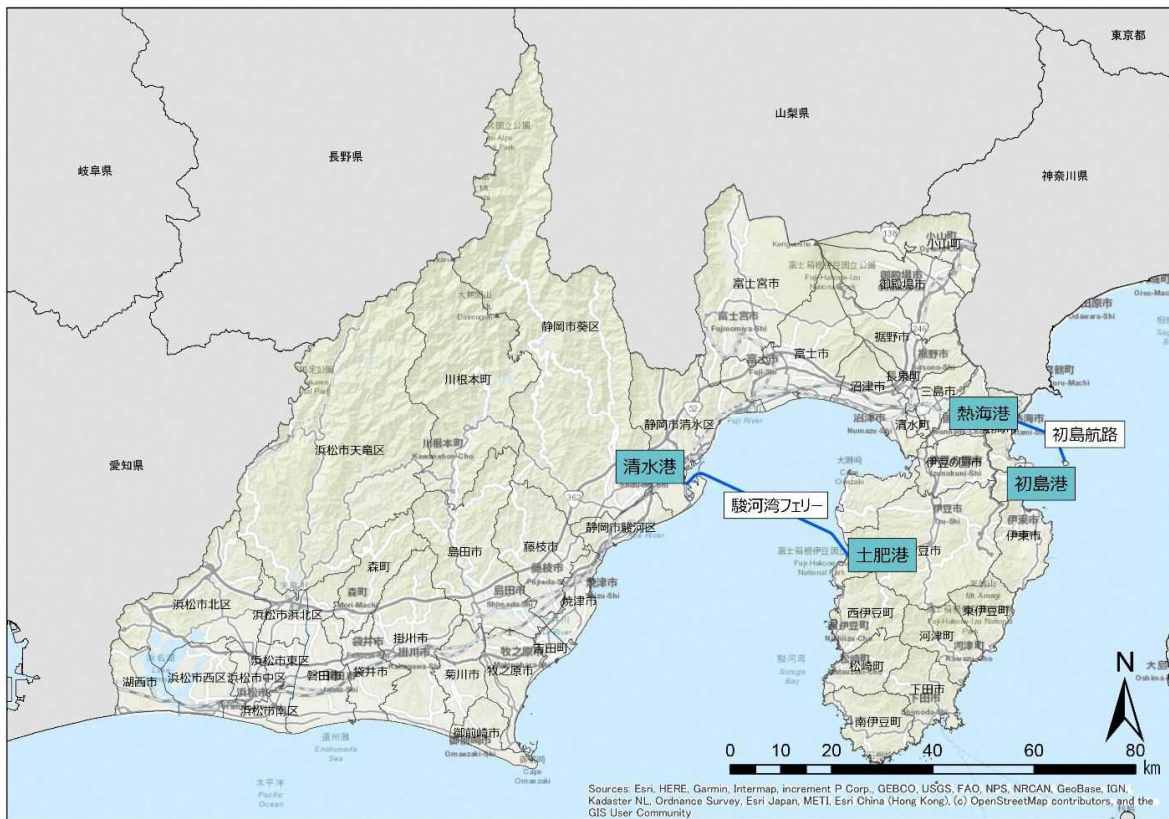


図 2-17 県内を発着する航路の位置図

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：医療法人十全会 聖名病院ホームページ

図 2-18 病院送迎バスの一例



出典：スーパー銭湯 湯らぎの里ホームページ

図 2-19 温泉送迎バスの一例



出典：エスパルスドリームプラザホームページ

図 2-20 商業施設送迎バスの一例

第3節 地域公共交通の利用状況

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

なお、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。

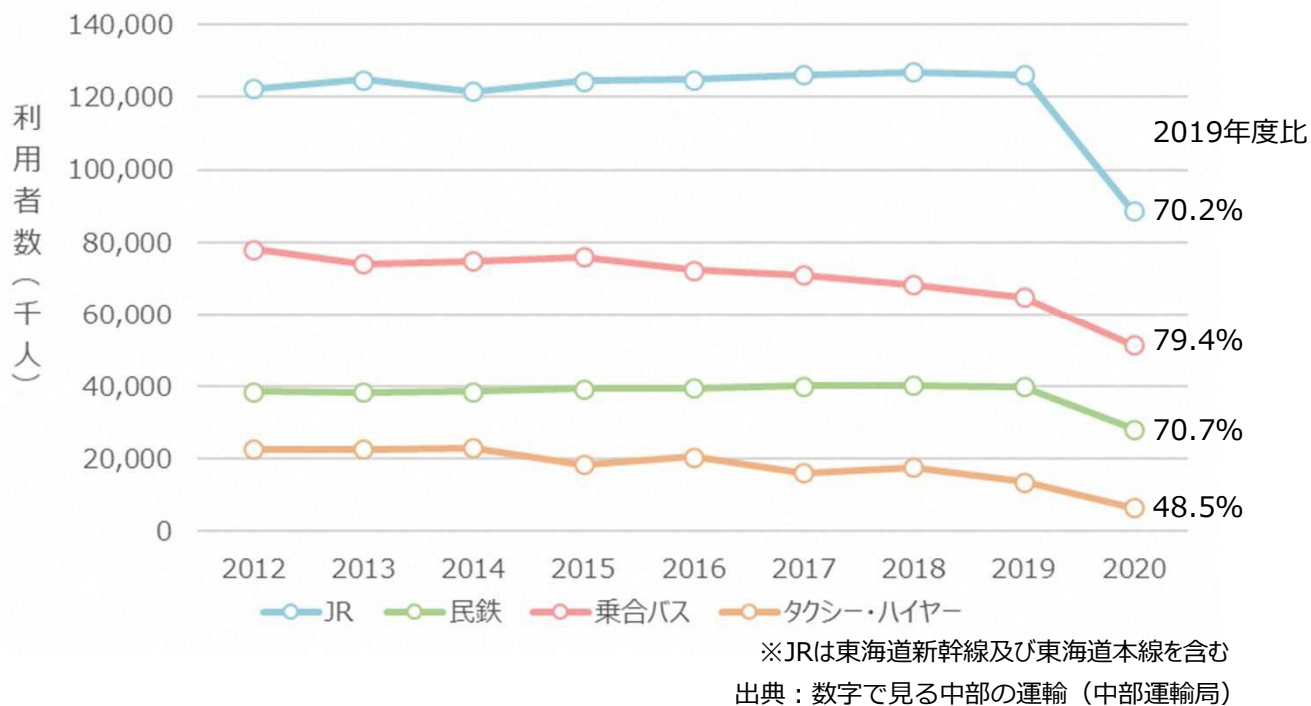


図 2-21 地域公共交通の利用状況（静岡県）

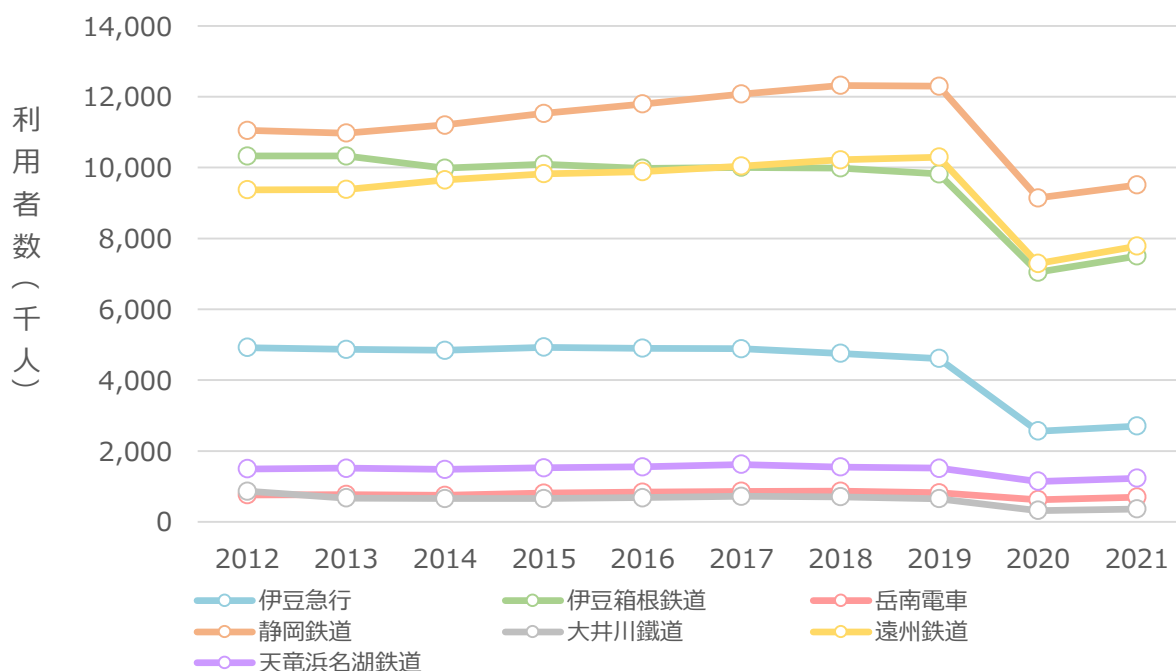


図 2-22 静岡県内地方鉄道年輸送人員の比較

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

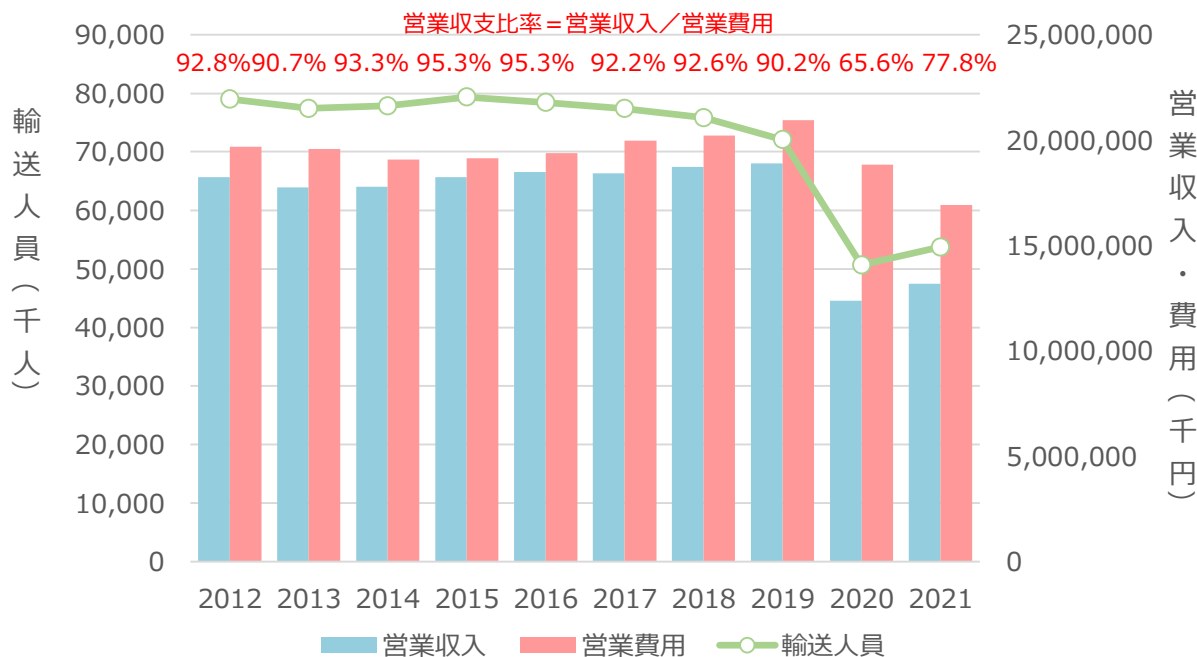
出典：令和2年国勢調査（総務省）

図 2-23 交通分担率

第5節 交通事業者の収支

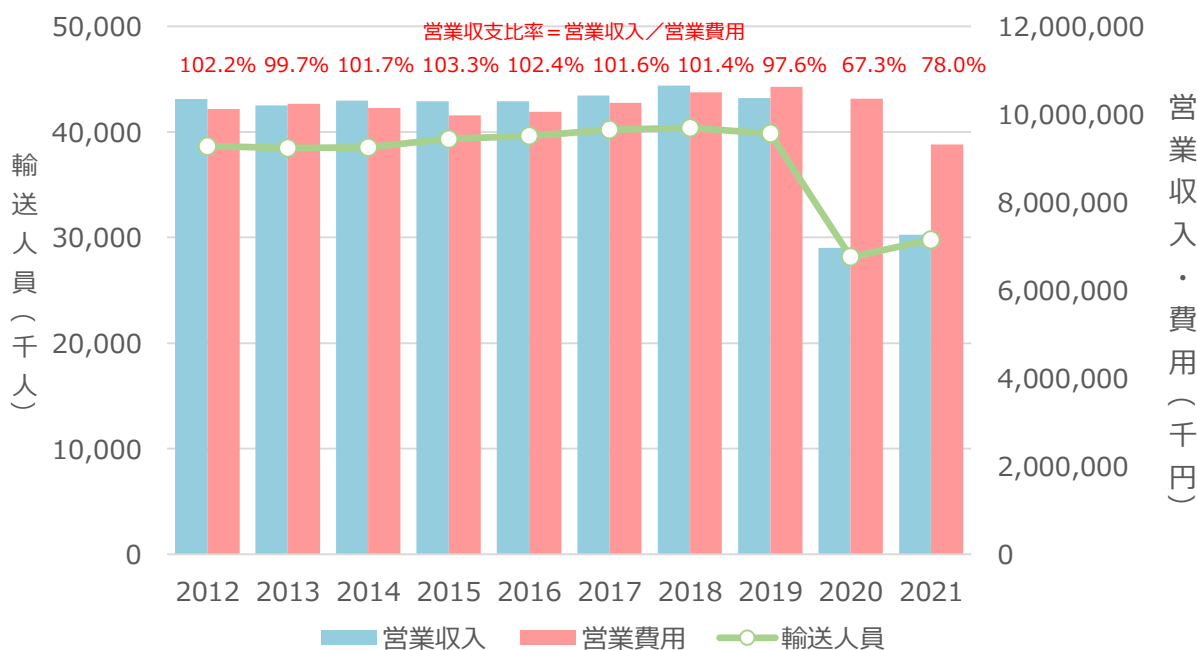
県内乗合バス利用者数は、近年微減傾向で推移していましたが、2019年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響で大きく減少しています。利用者数が減少（営業収入が減少）する中でも、営業費用は一定程度必要であり、営業収支は赤字が続いています。

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



出典：数字でみる中部の運輸（中部運輸局）

図 2-26 静岡県内乗合バス輸送人員と事業者営業損益の推移

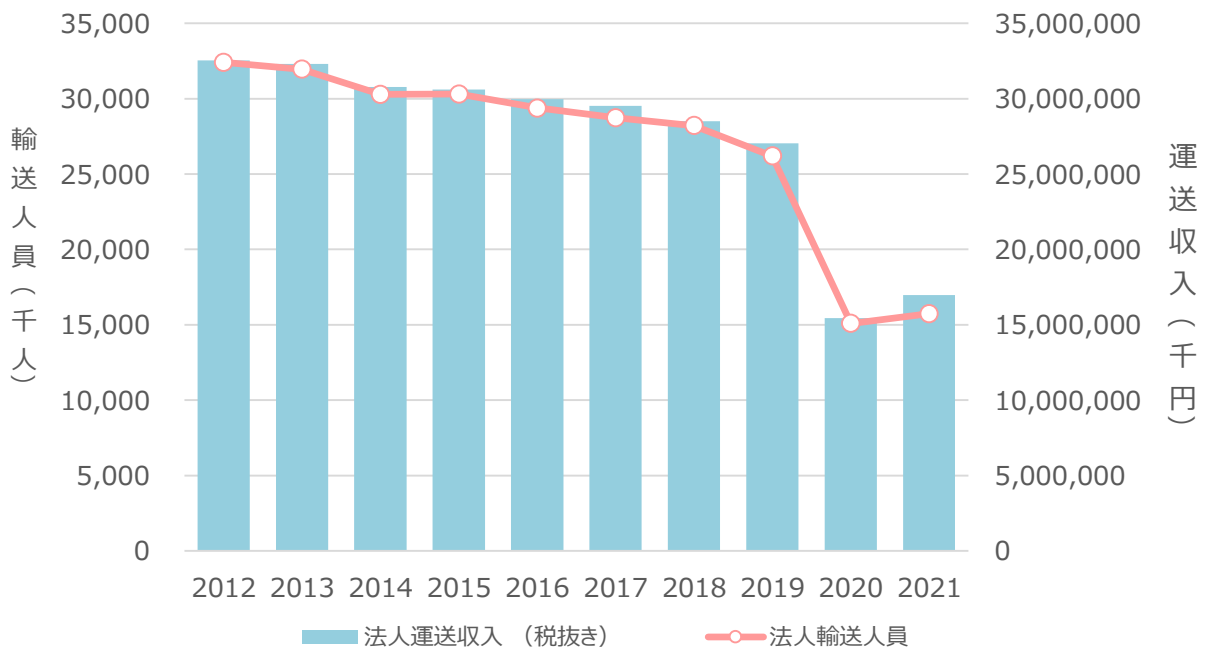


出典：数字で見る中部の運輸（中部運輸局）、県資料

図 2-27 県内地方鉄道輸送人員と事業者営業損益の推移

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

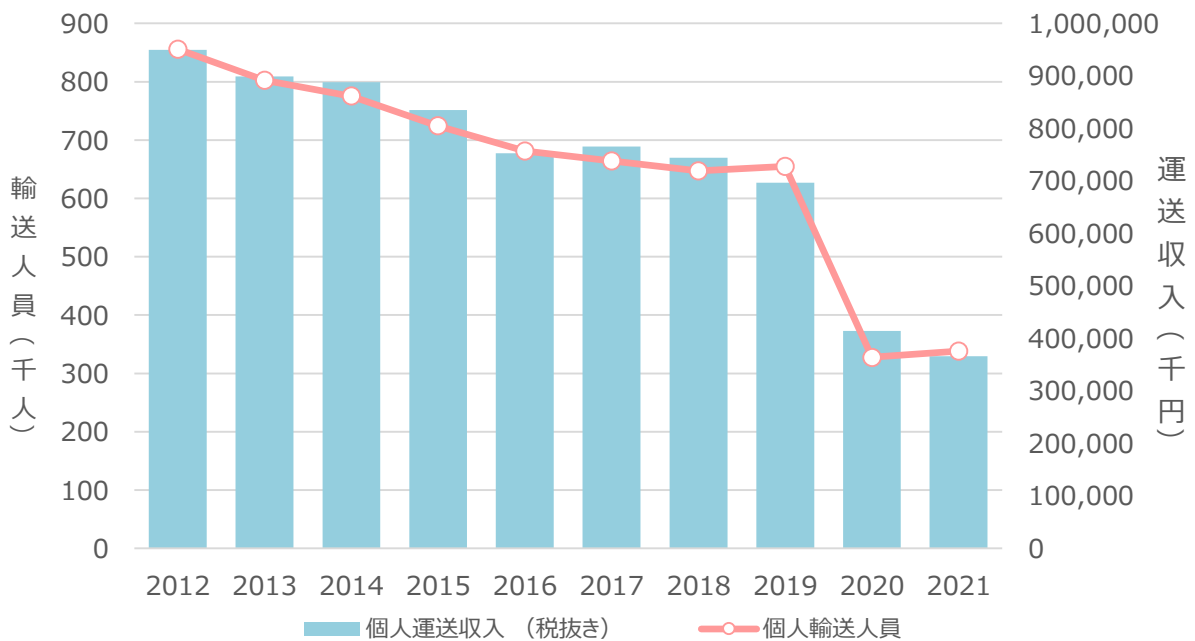
◆タクシー（法人）



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）

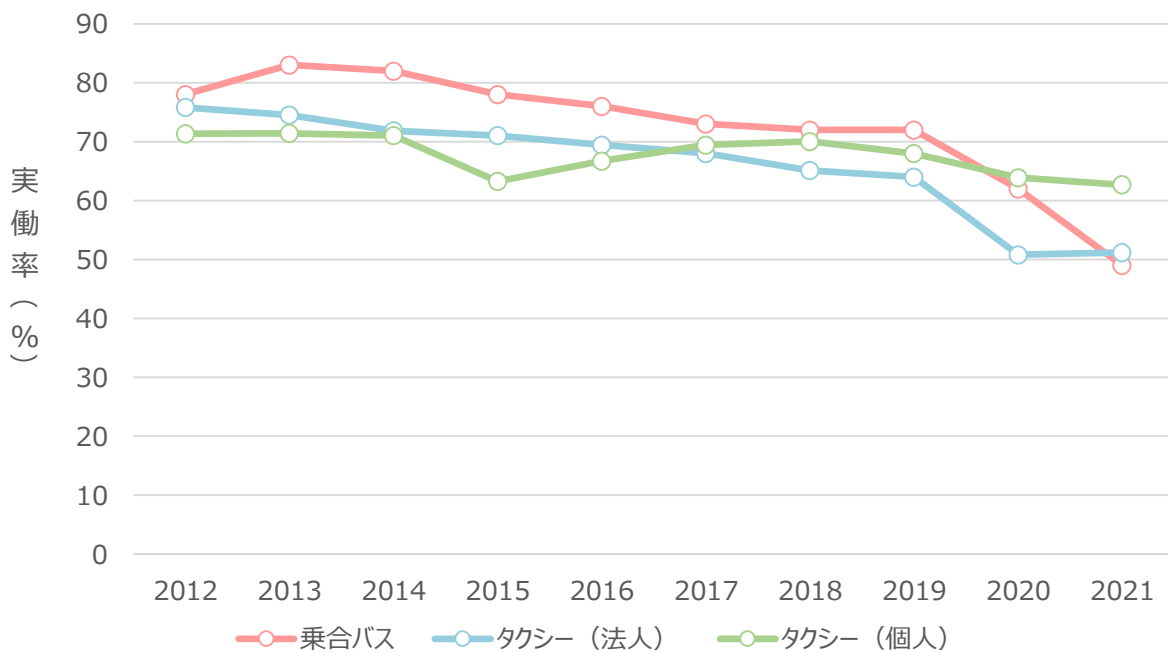


出典：数字で見る中部の運輸（中部運輸局）

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、2019年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響で大きく減少しています。

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

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

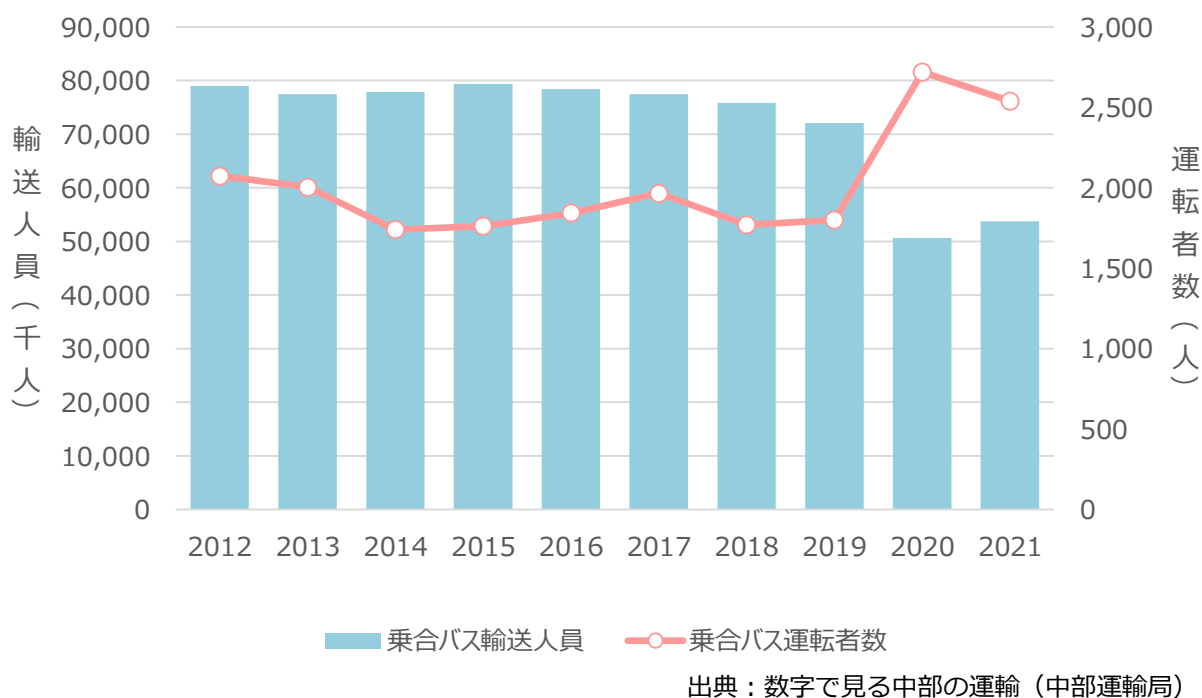


図 2-31 静岡県内乗合バスの輸送人員と運転者数の推移

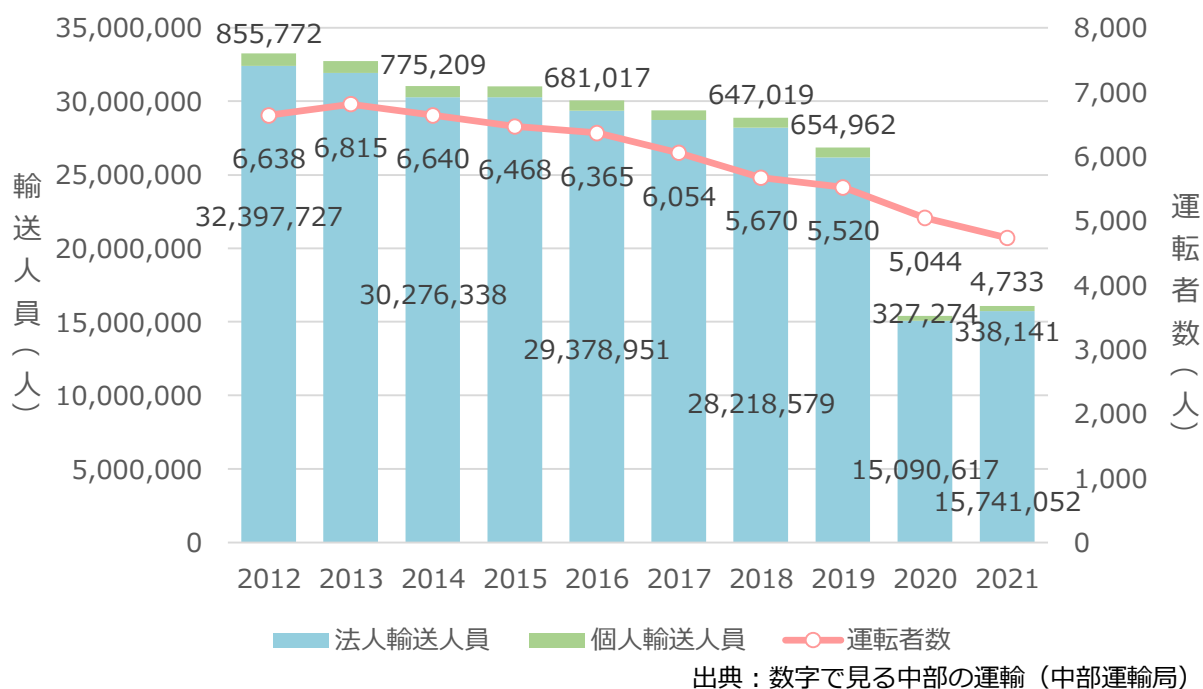
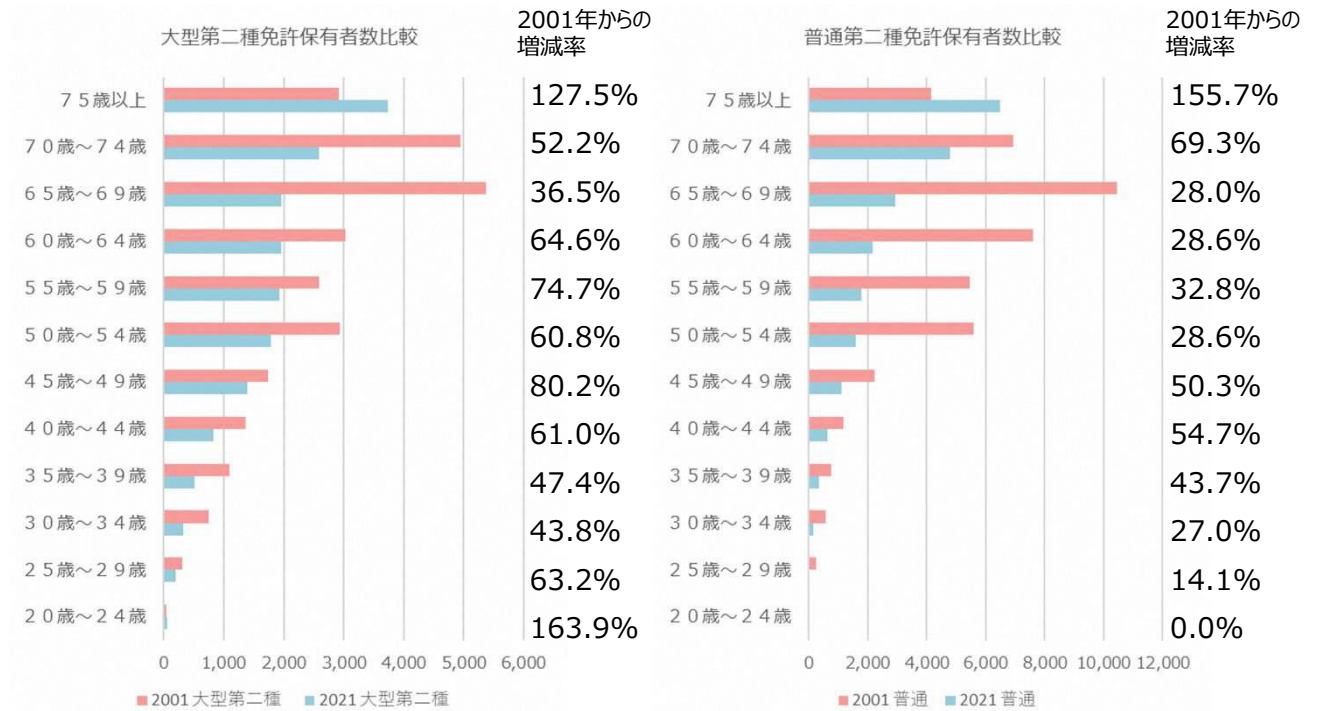


図 2-32 静岡県内タクシーの輸送人員と運転者数の推移

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

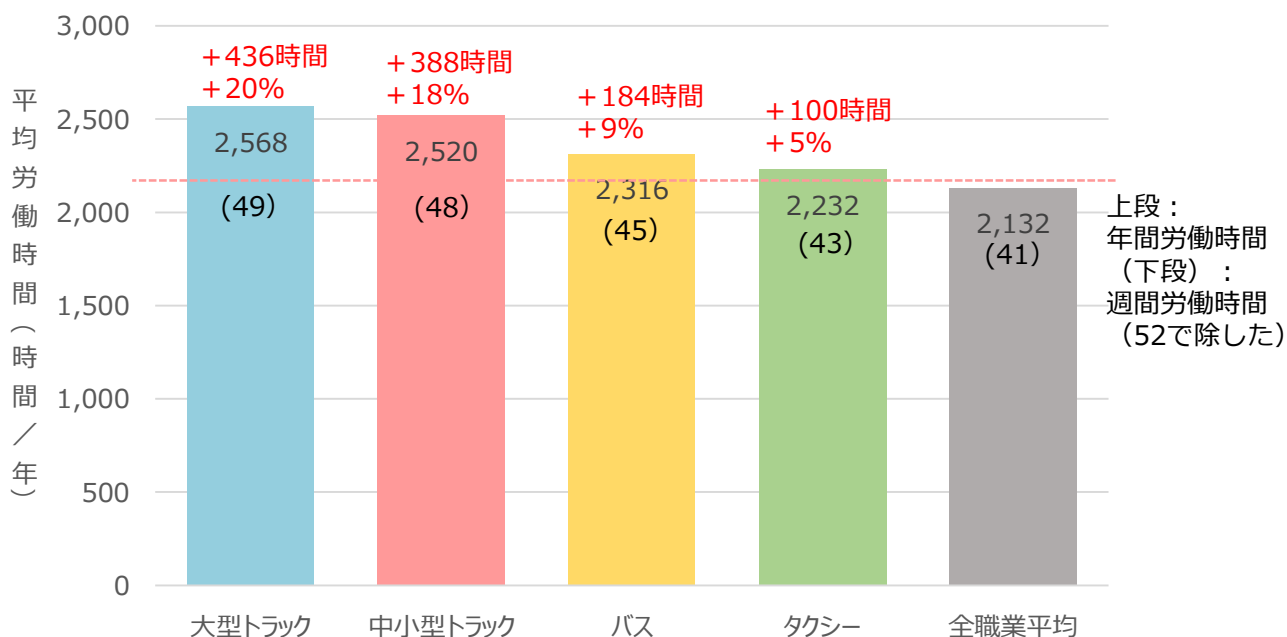


出典：交通年鑑（静岡県警）

図 2-33,34 静岡県内第二種免許保有者数比較

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約1割長くなっています。一方で、年間賃金は全職業平均と比較して約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。

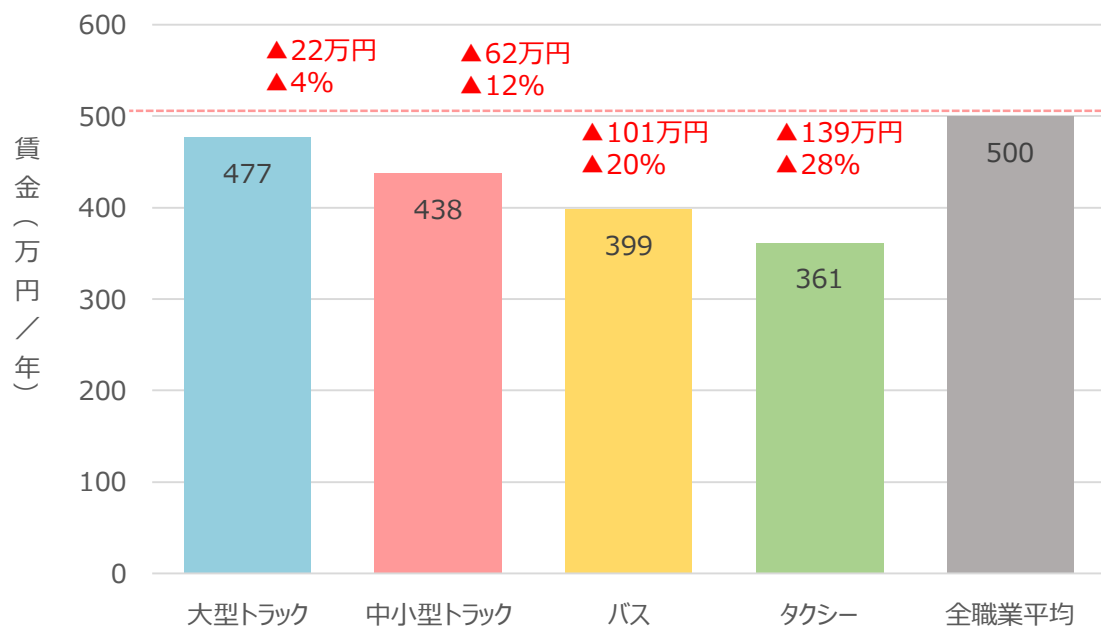


注1) 「大型トラック」、「中小型トラック」、「バス」及び「タクシー」はそれぞれ厚生労働省「令和4年賃金構造基本統計調査」における「営業用大型貨物自動車運転者」、「営業用貨物自動車運転者（大型車を除く）」、「バス運転者」及び「タクシー運転者」の数値。

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「年間賞与その他特別給与額」を加えたもの。

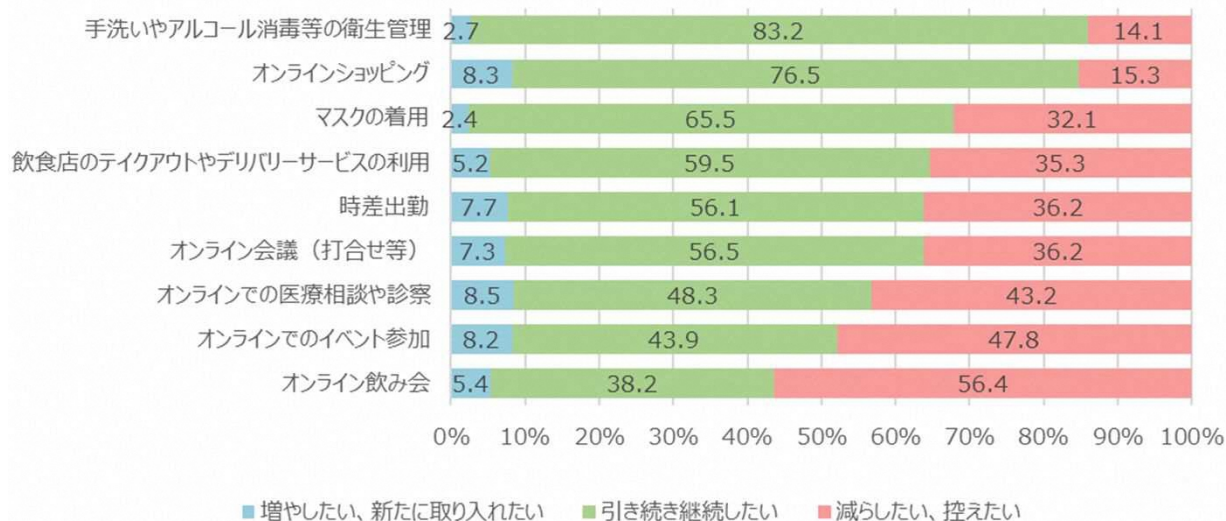
出典：令和4年賃金構造基本統計調査（厚生労働省）

図 2-36 賃金の比較

第8節 新型コロナウイルス感染症拡大による影響

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

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

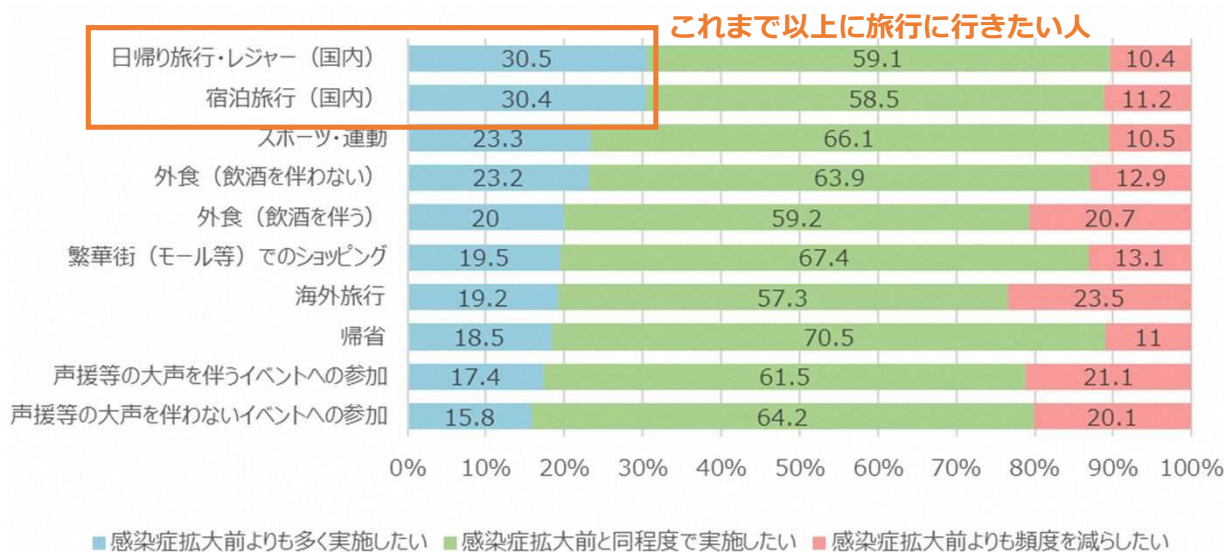


■ 増やしたい、新たに取り入れたい ■ 引き続き継続したい ■ 減らしたい、控えたい
 出典：第6回新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査（令和5年4月 内閣府）

図 2-37 新型コロナウイルス感染症5類移行後の行動変容の継続希望

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

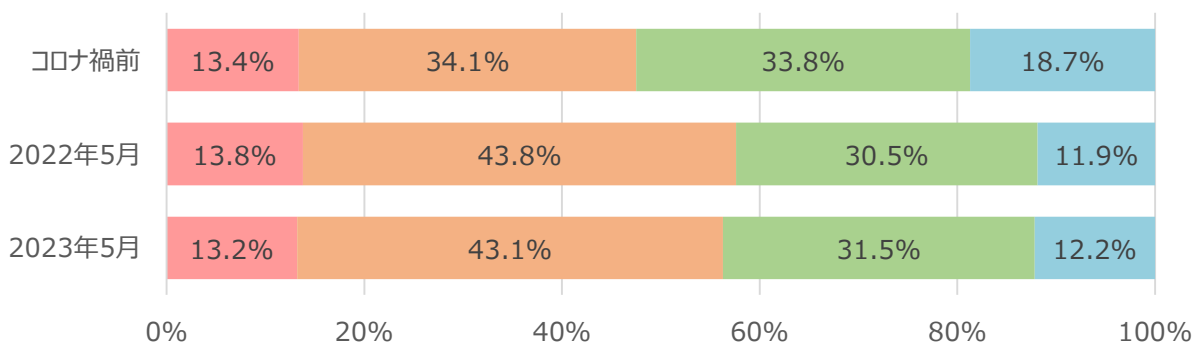
観光行動にも変化が見られ、新型コロナウイルス感染症拡大前と比べると、国内旅行において、「限られた観光スポットをじっくり訪れたい」「特定の宿泊地を拠点に観光したい」と回答する割合が増加しています。



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

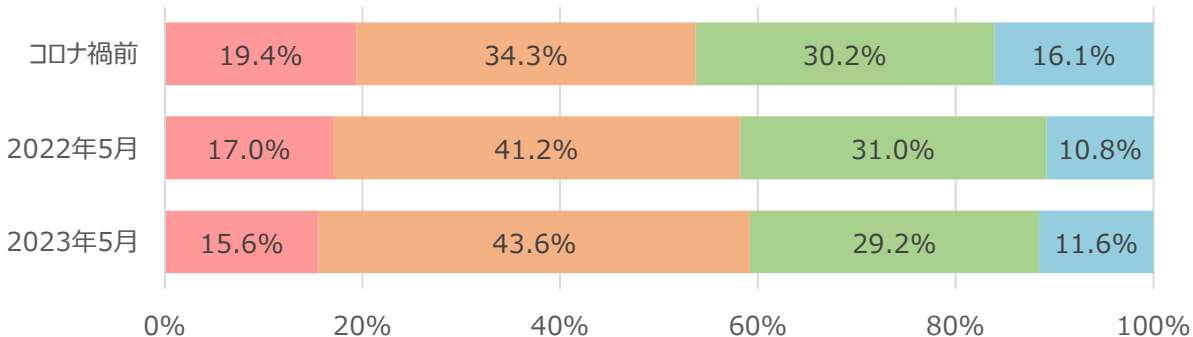
図 2-38 新型コロナウイルス感染症5類移行後の活動希望

【観光場所の量】



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

【拠点の立て方】



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

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

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

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

図 2-39 新型コロナウイルスの影響下における今後の行動変容の継続希望

第9節 県民の公共交通への意識

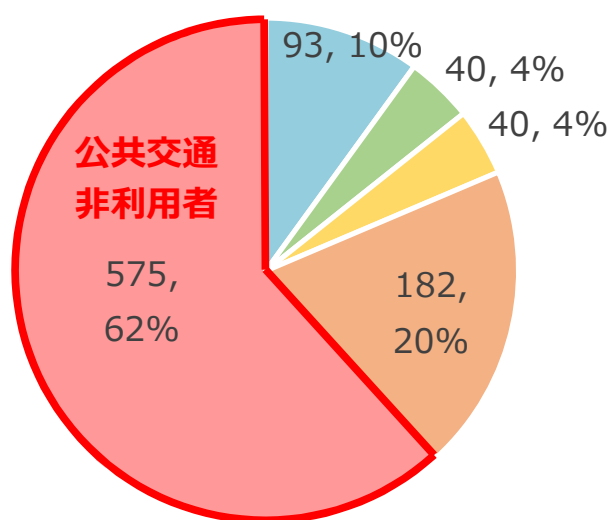
公共交通機関の利用頻度について「ほとんど利用しない」と回答した方（公共交通非利用者）が約6割を占めています。このうち約4割の方は、「公共交通機関へのアクセス及び公共交通機関を降りてから目的地までの移動は容易だが、個別交通（マイカー、バイク、自転車等）を利用した方が便利のため」というのがその理由になっています。

調査の概要

表 2-12 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。



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

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

図 2-40 公共交通機関の利用頻度

表 2-13 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「乗降の場所」「行き先」に対する不安が高くなっています。

問 お住まいの地域の公共交通機関のサービス内容について、どう思いますか。

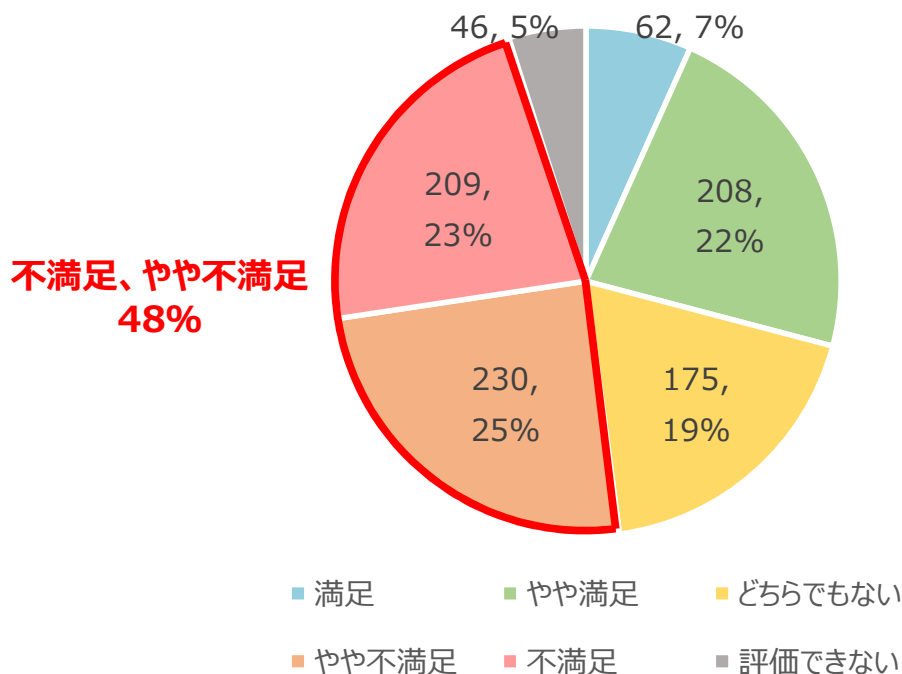


図 2-41 公共交通機関のサービス内容に対する満足度

問 公共交通機関を利用するに当たって不安な点がありますか。

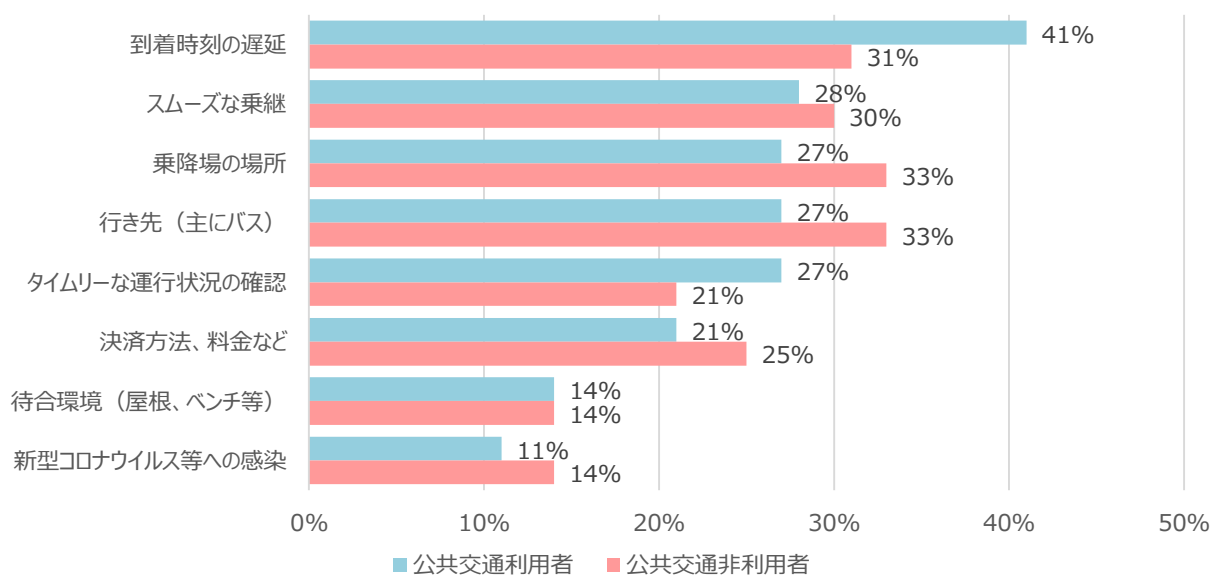


図 2-42 公共交通利用時の不安点 (利用状況別)

第10節 直面する危機

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

表 2-14 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">鉄道利用者は概ね横ばいで推移、バス・タクシー利用者は減少傾向新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通利用者は激減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、地方鉄道では、利用者の激減に伴い営業収入が激減する一方、営業費用の圧縮には限度があり、大幅な営業損失が発生タクシーでも、利用者の激減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全職業平均と比較して、バス・タクシーの運転業務に係る平均労働時間は5～9%長い一方、年間賃金は20～28%低い
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

地域公共交通が直面する危機

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

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

サービス確保が困難となる危機に直面

第3章 | 将来、目指す姿【ビジョン編】

第3章は、序章第2節で示した本計画の「ビジョン編」とします。

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

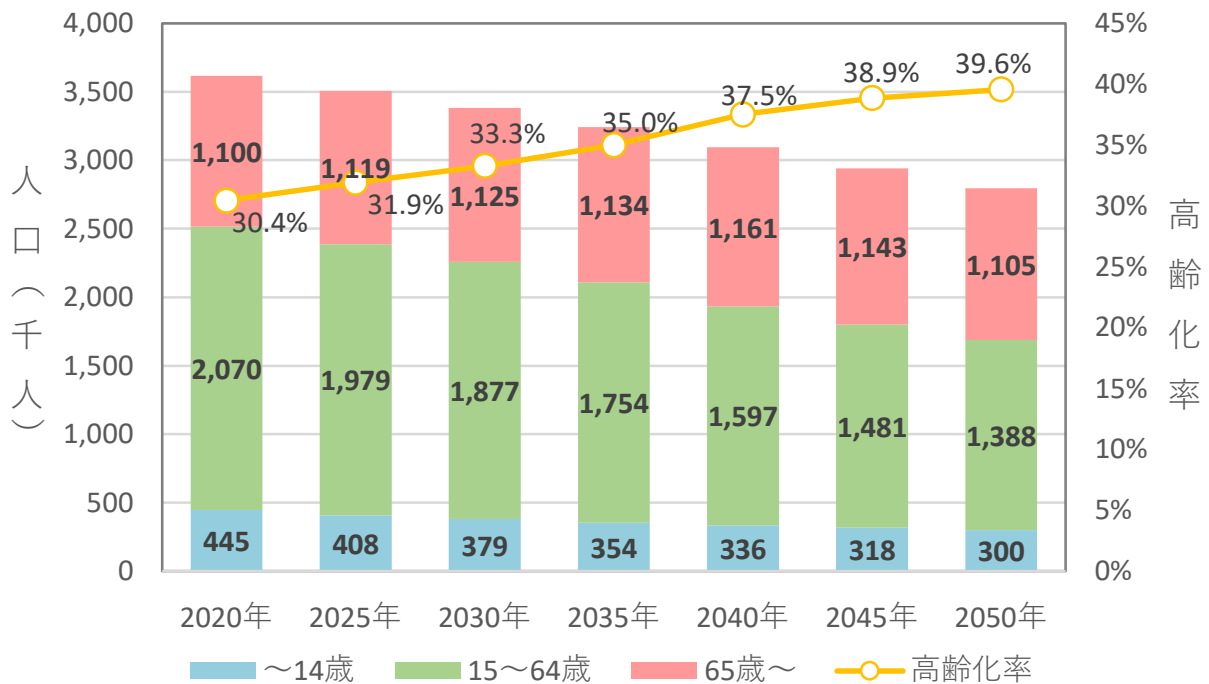
第1節 2050年頃の社会の展望

① 超高齢化社会の進展

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

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

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



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

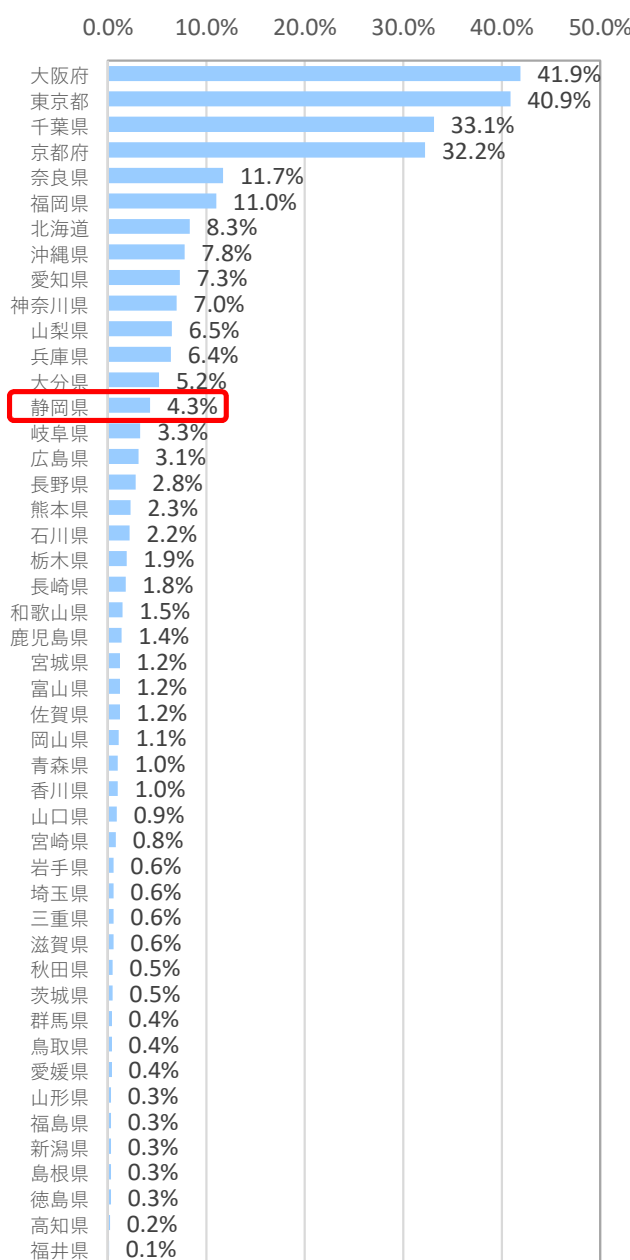
図 3-1 将来推計人口

②交流人口の拡大

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

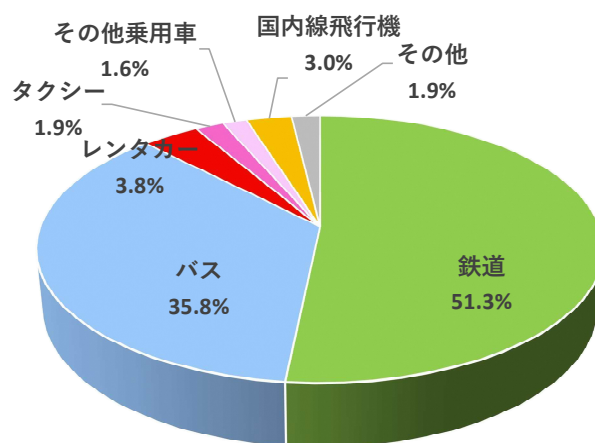
本県においては、訪日外国人の訪問率が4.3%（2019年10-12月期、国内14位）となっており、同様に推移した場合、2030年には260万人の外国人観光客の訪問が見込まれます。

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。

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

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

そのためには、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。その他、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

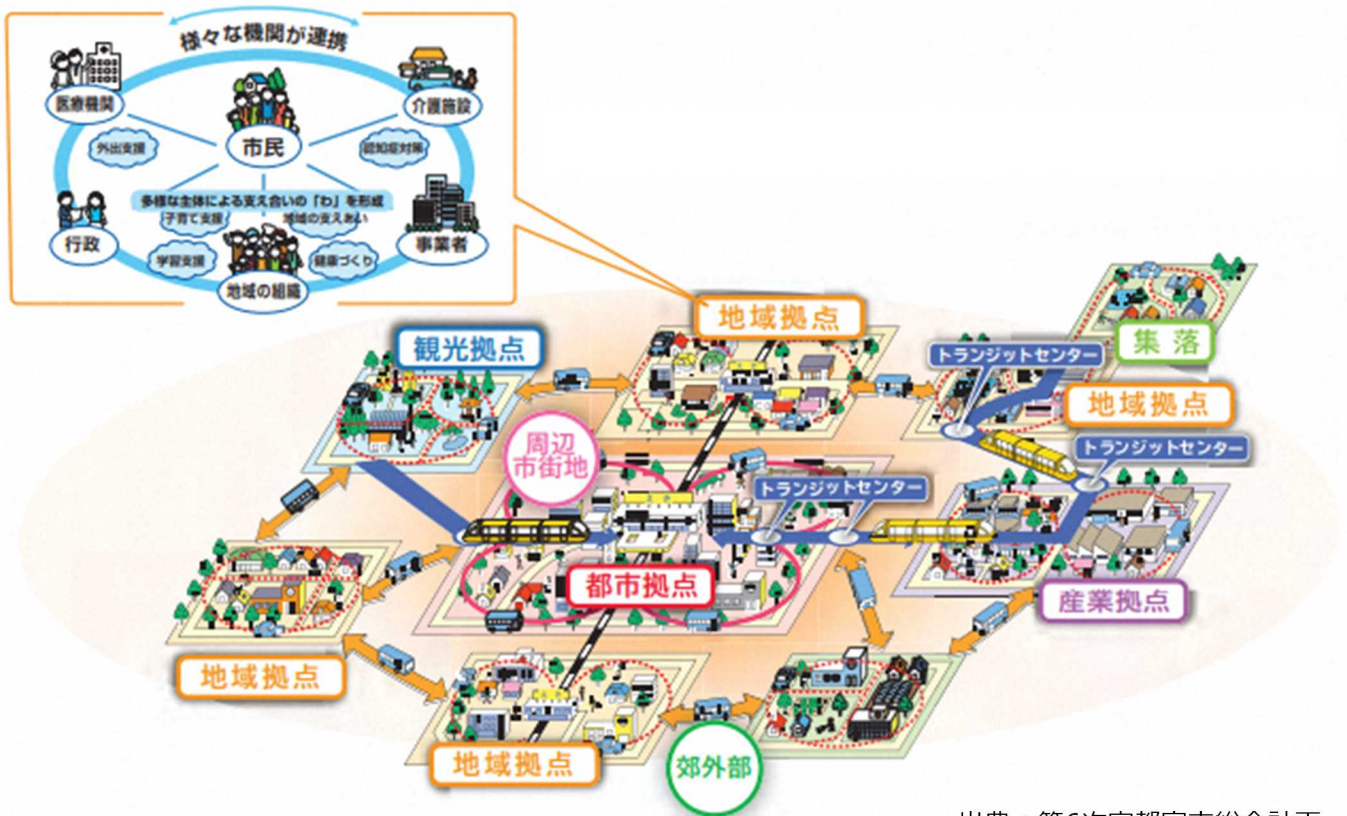
「国土のグランドデザイン2050」では、人口減少下において、行政や医療・福祉、商業等、生活に必要な各種のサービスを維持し、効率的に提供していくためには、各種機能を一定のエリアに集約化（コンパクト化）することが不可欠であるとされています。ただし、コンパクト化だけでは、人口減少に起因する圏域・マーケットの縮小への対応が不十分となることが懸念されるため、人口減少下において各種サービスを効率的に提供するためには、コンパクト化とあわせてネットワーク化により、都市機能に応じた圏域人口を確保することが重要です。

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

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。

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

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

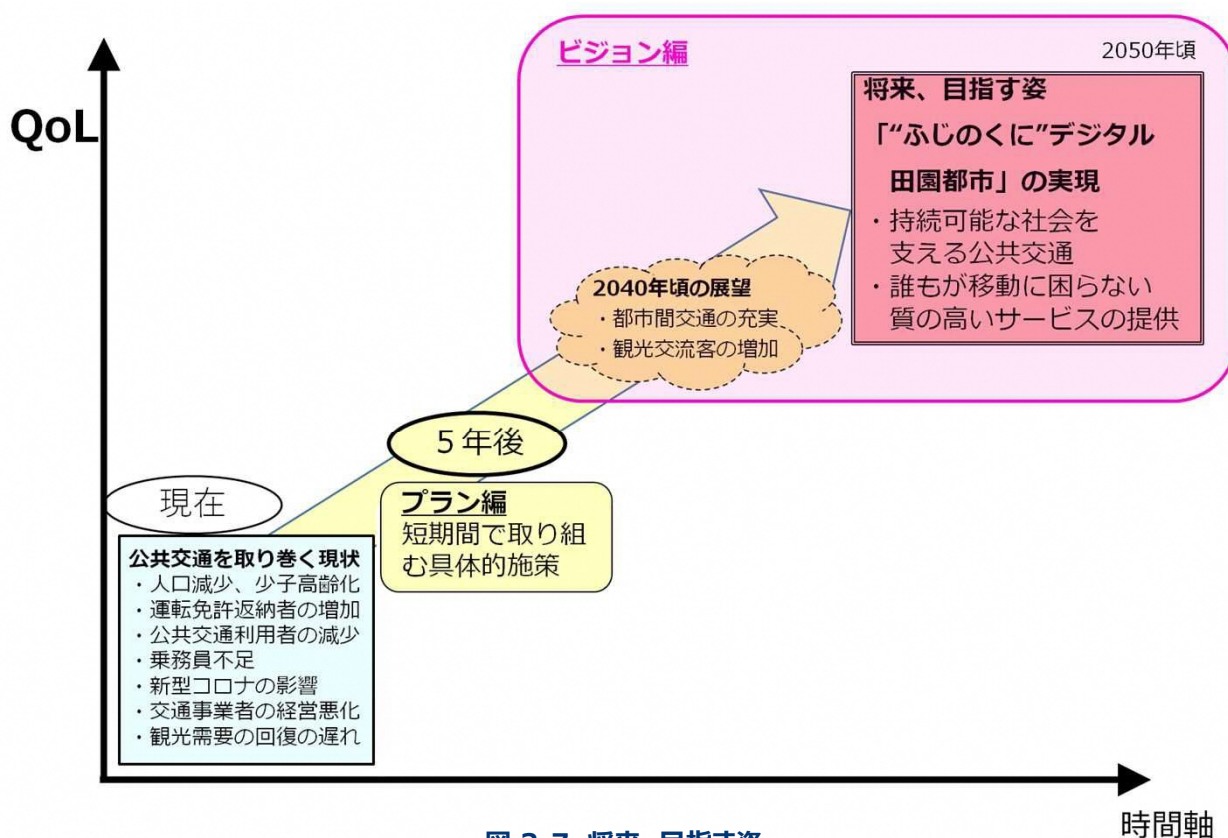


図 3-7 将来、目指す姿

持続可能な社会を支える公共交通

⑤ 将来、目指す姿／持続可能な社会を支える公共交通

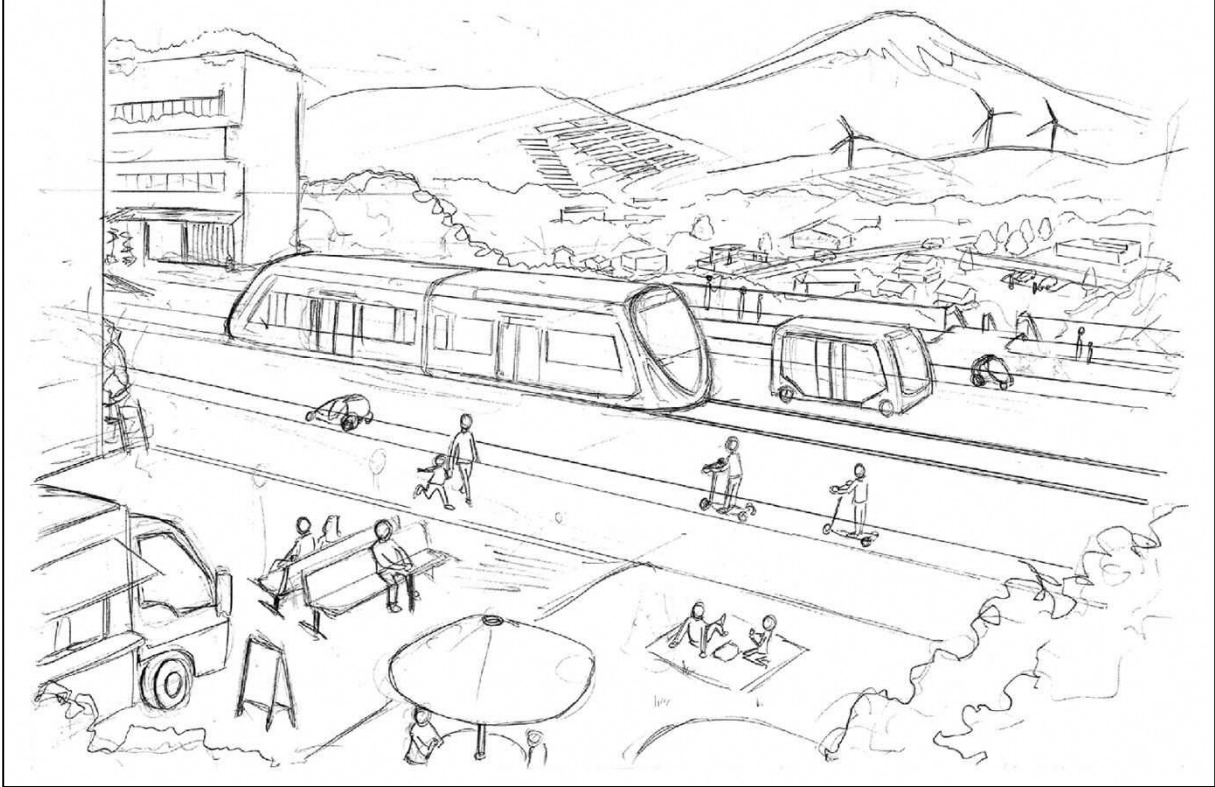


図 3-8 ●イメージイラスト●

誰もが移動に困らない質の高いサービスの提供

⑥ 将来、目指す姿／誰もが移動に困らない質の高いサービスの提供

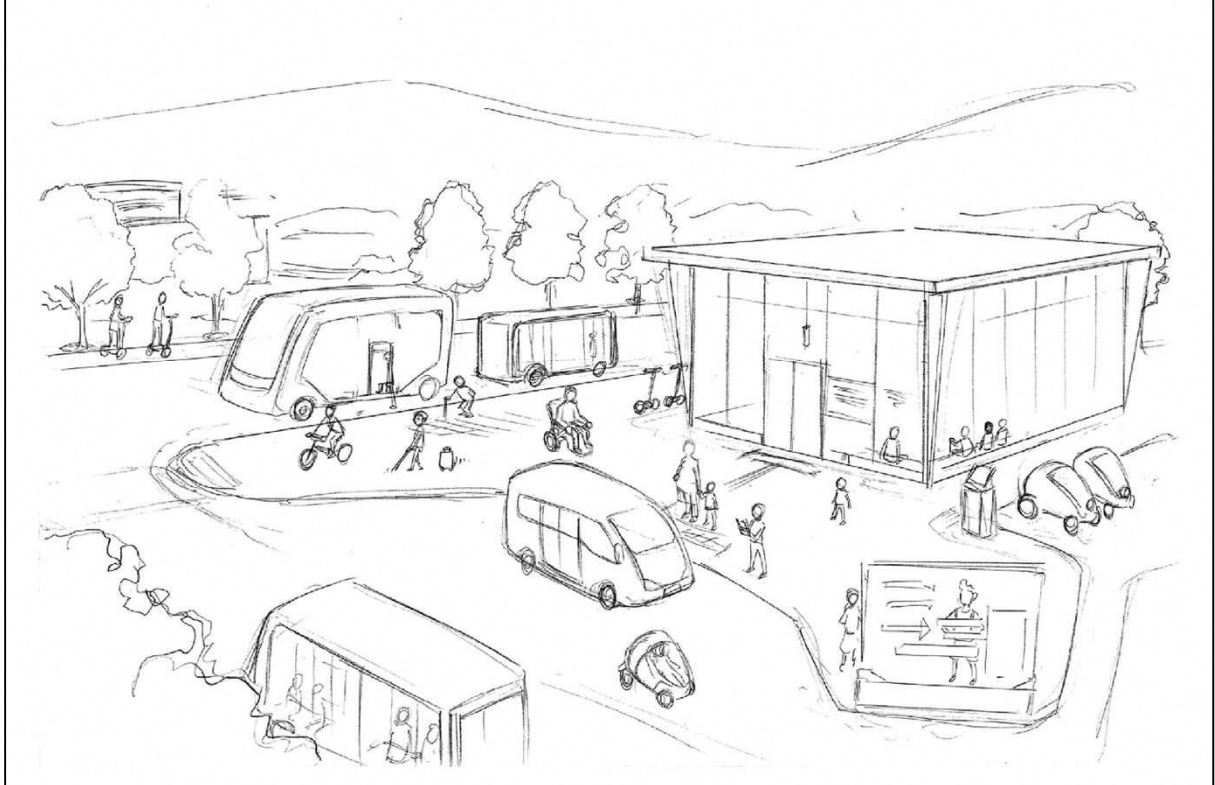


図 3-9 ●イメージイラスト●

第3節 2040年頃の展望

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

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

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

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

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

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

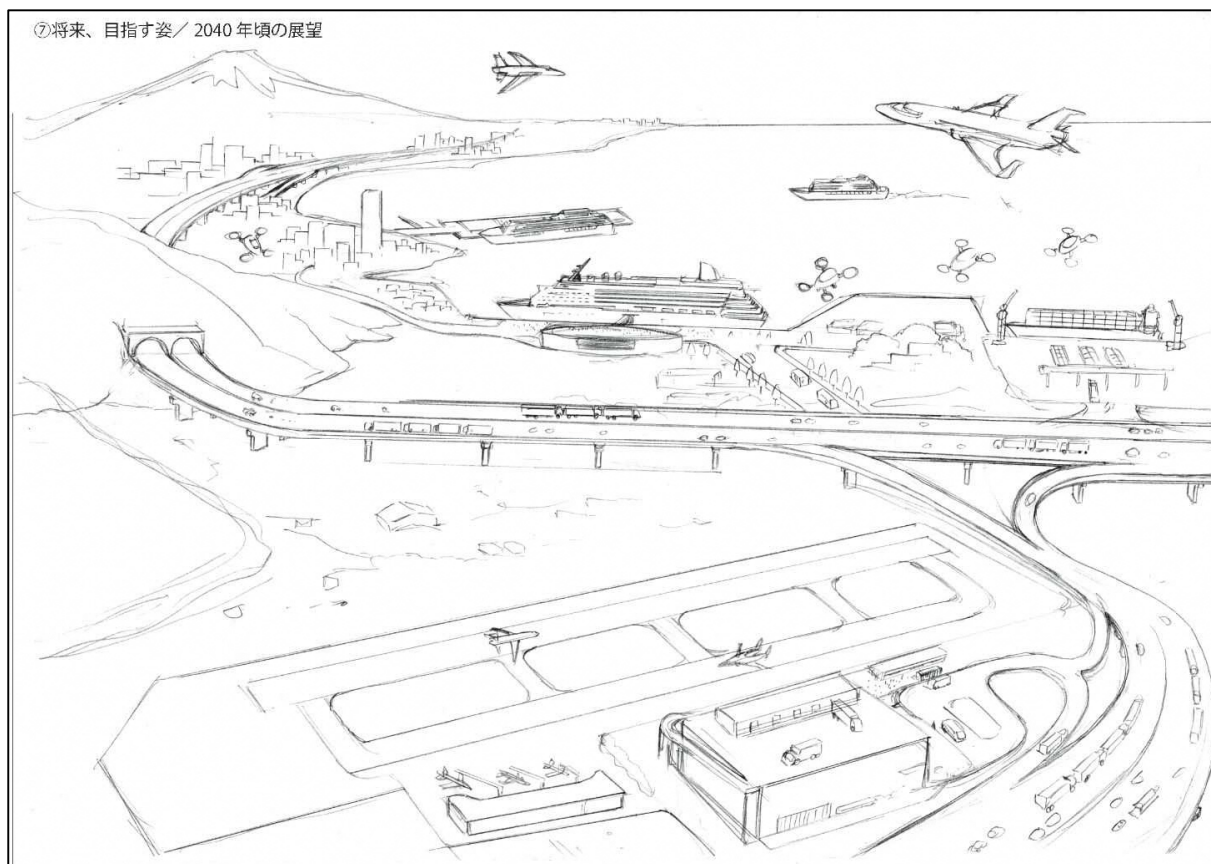


図 3-10 ●イメージイラスト●

第4章 | 地域公共交通の課題整理

第1節 県内共通の課題

①問題点の抽出

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

将来、目指す姿

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

現状

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

問題点 = 「目指す姿」と「現状」のギャップ

問題解決のためにすべきこと = 課題

図 4-1 問題点抽出のイメージ

表 4-1 本県の現状を踏まえた地域公共交通の問題点

視点	現状	問題点
住民・社会	・交通弱者（高齢者）が増加傾向 ・高齢者の免許返納者数の増加	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 ・運輸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 ・全職業平均よりも長労働・低賃金	e 運転手不足の深刻化で、減便、廃止リスクが生じ、労働環境が悪化する。
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倍に増加 ・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 ・タクシー営業エリアの縮小	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ぶまれる。

②問題点と課題の整理

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

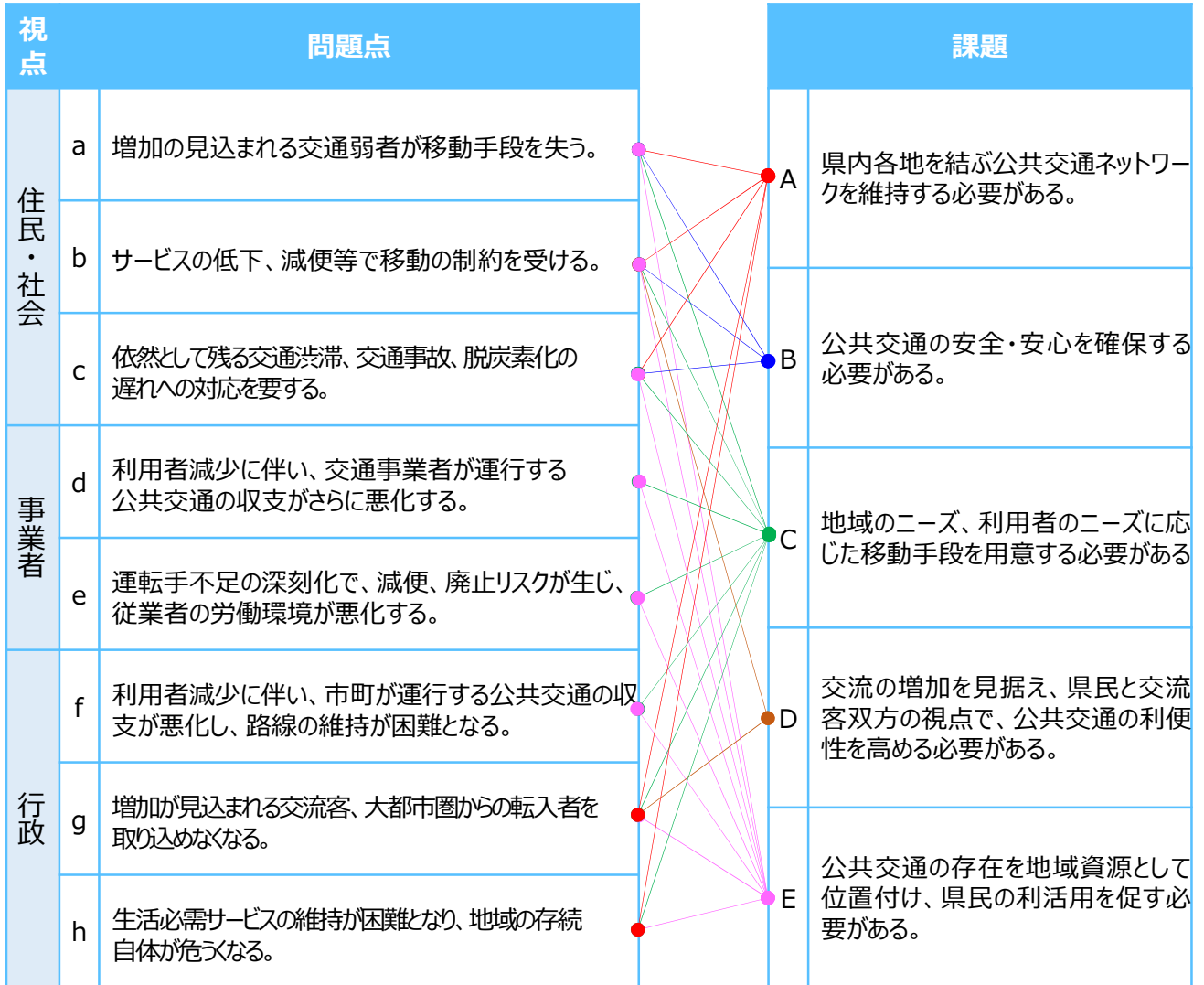


図 4-2 問題点の解決に向けた取り組むべき課題

第2節

県内4地域が直面する課題

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。

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。
----	---

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手段の確保に取り組んでいることから、これらの方々の交通手段を確保していく必要がある。・高齢者など自ら移動できない方の移動手段として、地域内の大半の市町がデマンド交通に取り組んでいること、多くの市町がデマンド交通の運行をタクシー事業者に委託しており、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などから、タクシー事業者や近隣市町などと連携し、デマンド交通を効率化・合理化する必要がある。
----	--

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。

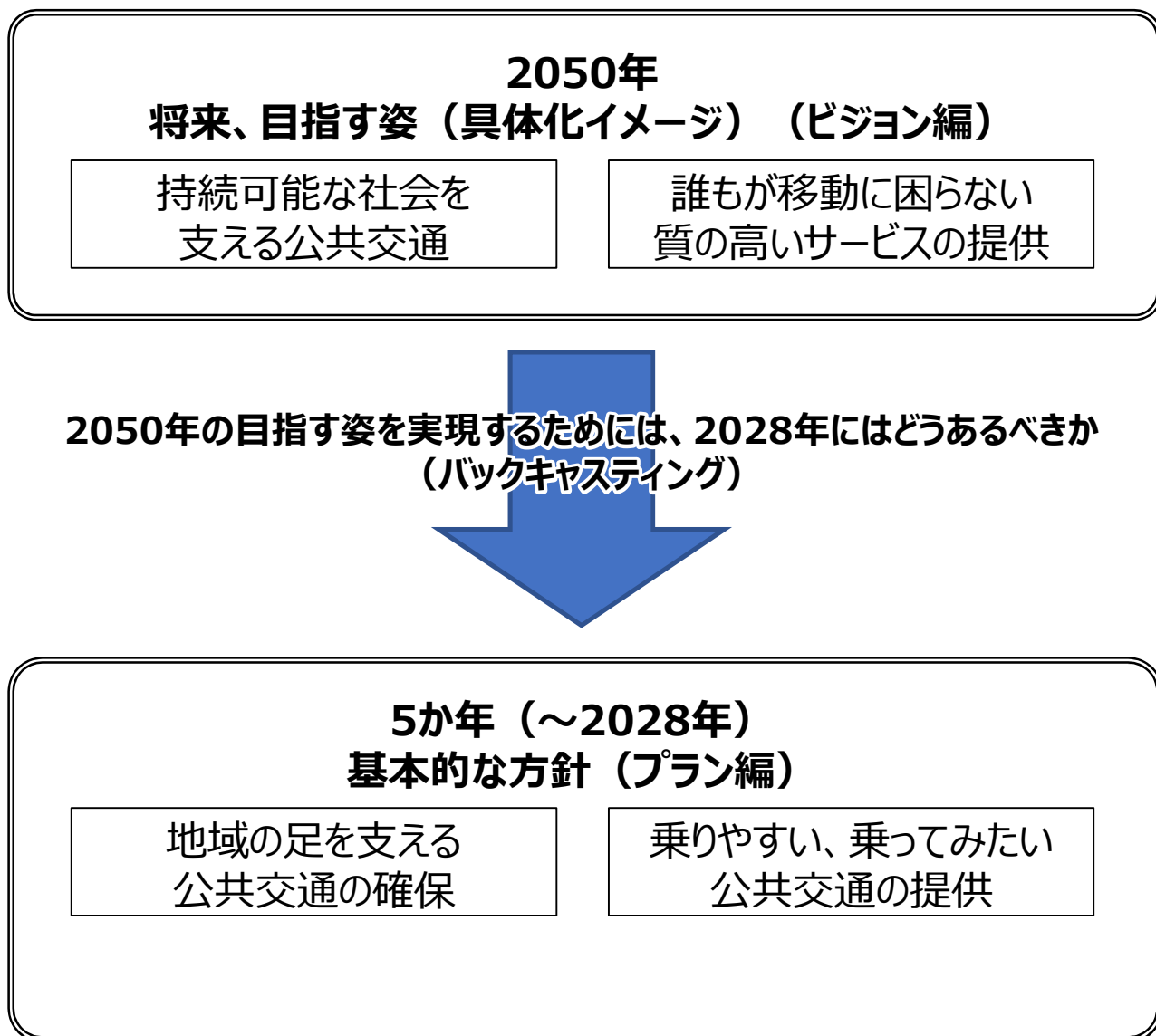


図 5-1 基本的な方針のイメージ

⑧基本的な方針及び計画の目標／地域の足を支える公共交通の確保

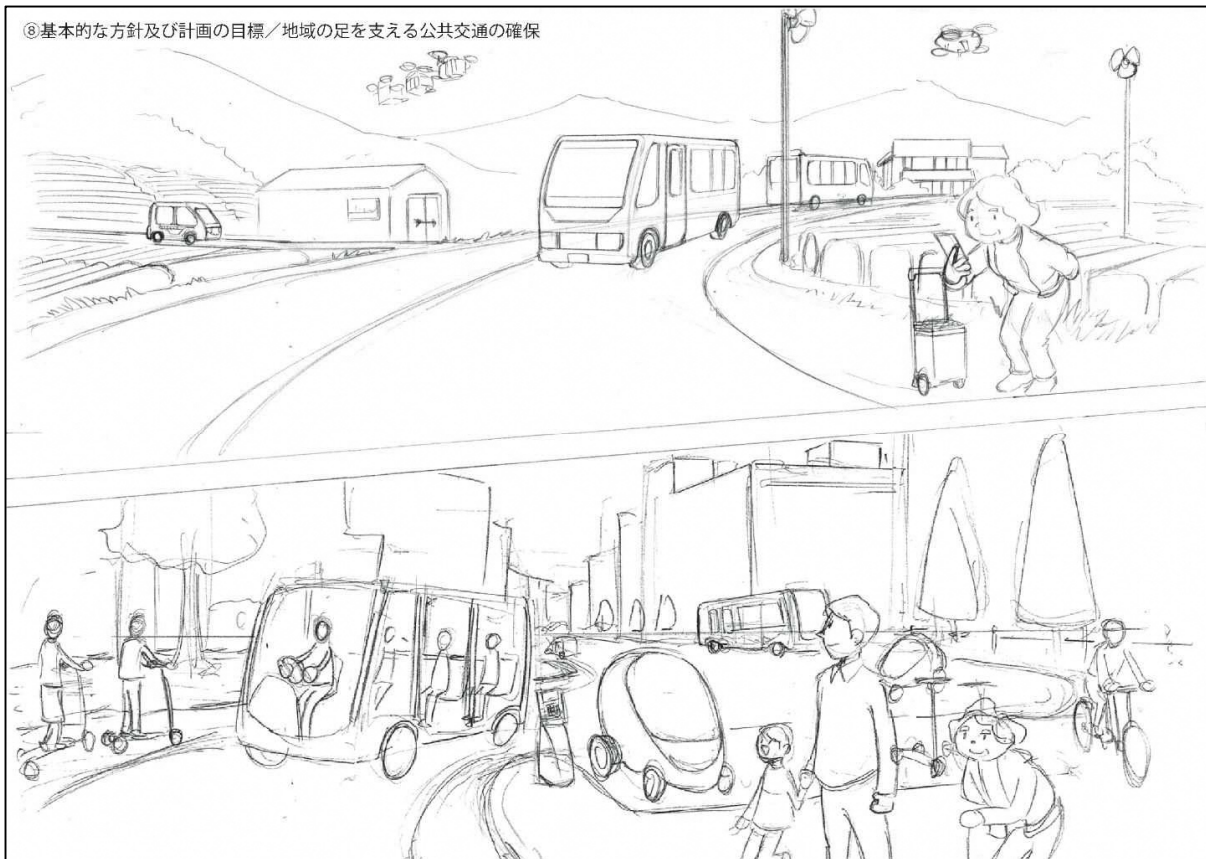


図 5-2 イメージイラスト

⑨基本的な方針及び計画の目標／乗りやすい、乗ってみたい公共交通の提供

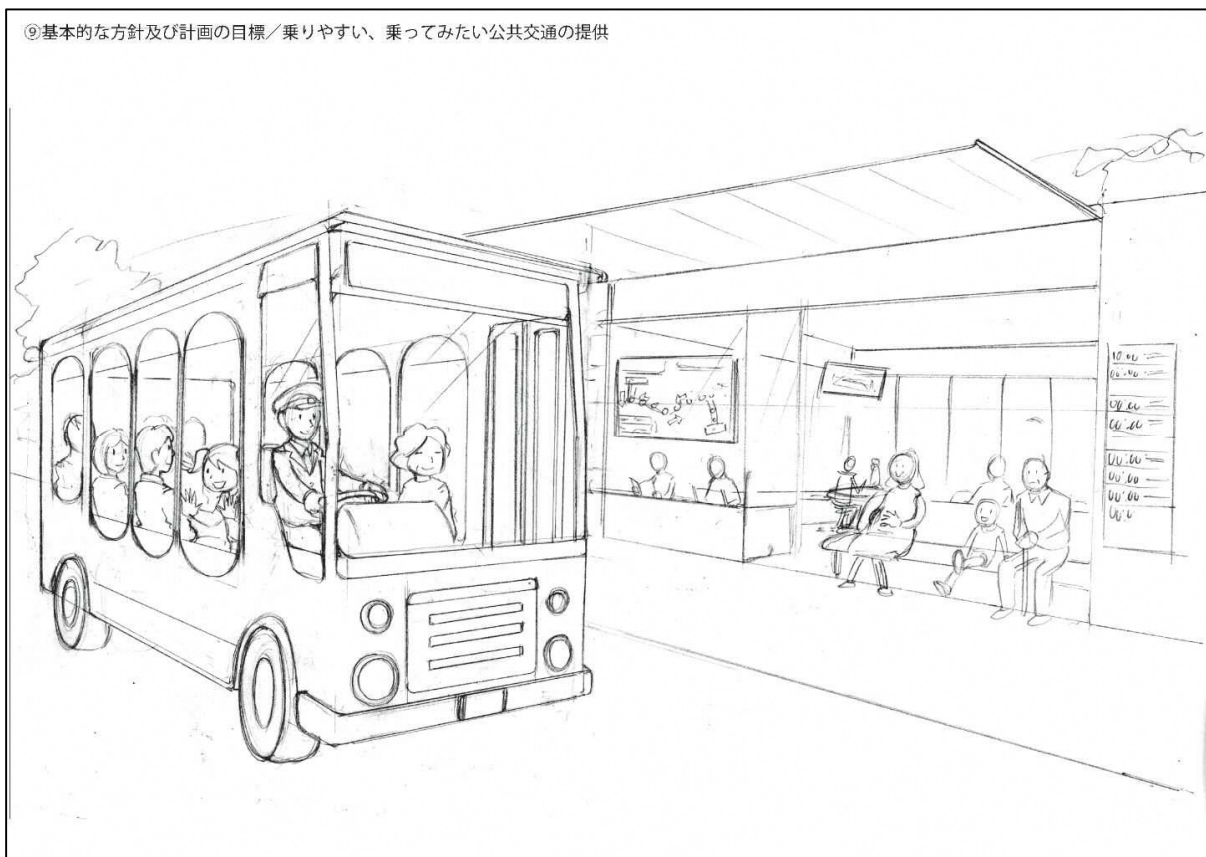


図 5-3 イメージイラスト

第2節 計画の目標

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

ゴール | 必要な時に、必要な場所へ

- 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 | 安全に、安心して

- 公共交通利用者は、今のように、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 | 迷わず、スムーズに

- 各個人の着けている端末等と駅、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 | だれもが快適に

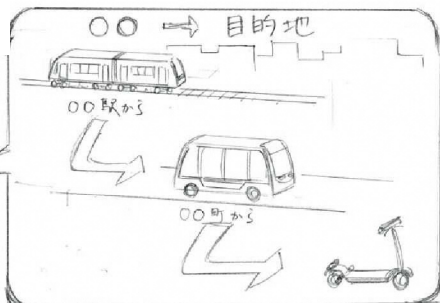
- 高品質の車内環境、利便性の高いダイヤ、モード間のシームレスな乗継環境が提供され、県民も観光客も、誰もが快適に移動できるようになります。
- 本県の象徴である富士山をはじめとした豊かな観光資源に加え、最適な移動環境が新たな地域の資源となり、国内はもとより、世界各地から多くの方が訪れます。

ゴール | みんなが愛する地域の誇り

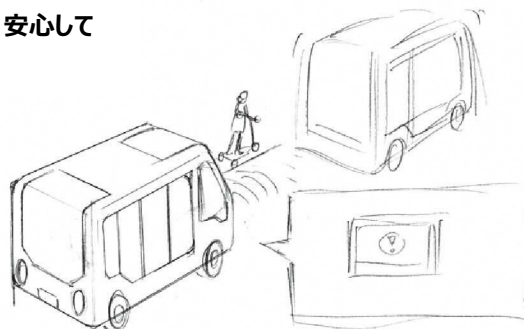
- 公共交通の途絶、移動手段の不足が全国的な社会問題となる中でも、本県においては官民の連携した取組により、各地域の実情に応じた多様な公共交通が運行されます。
- このような公共交通は、私たち一人ひとりが守り、育てることでかけがえのないものとなり、私たちにとって、大きな誇りと愛着を感じられるものとなります。

⑩基本的な方針及び計画の目標／ゴール①～⑤

①必要な時に、
必要な場所へ

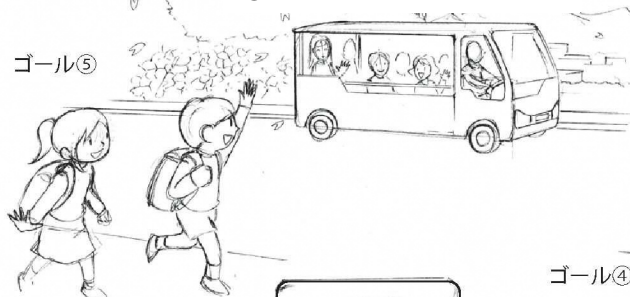


②安全に、安心して

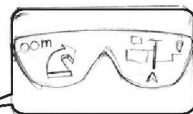


⑤みんなが愛する地域の誇り

ゴール⑤



③迷わず、スムーズに
ゴール③



④だれもが快適に

ゴール④



図 5-4 イメージイラスト

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

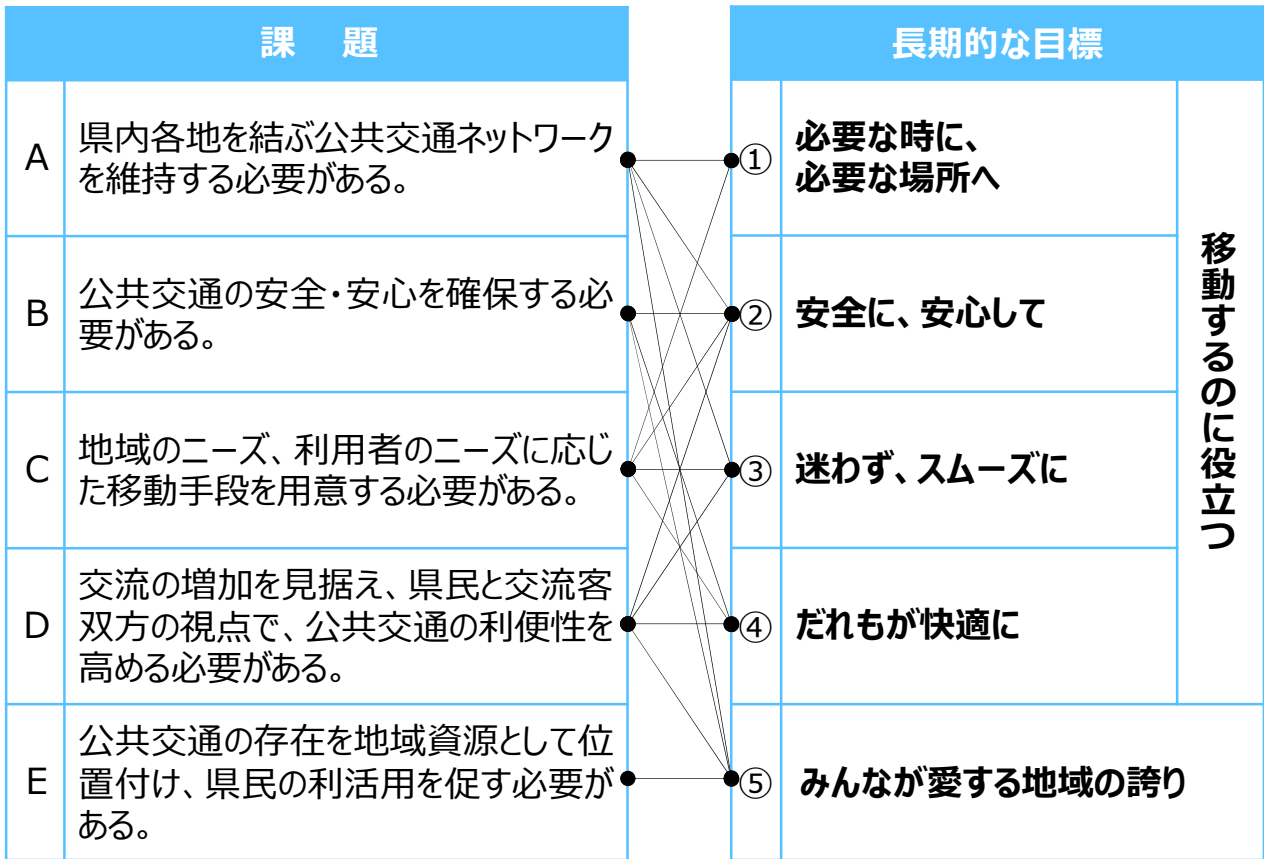


図 5-5 課題と計画の目標（長期的な目標）の関係性

第6章 | 目標達成のための施策

第1節 県内共通の施策

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。

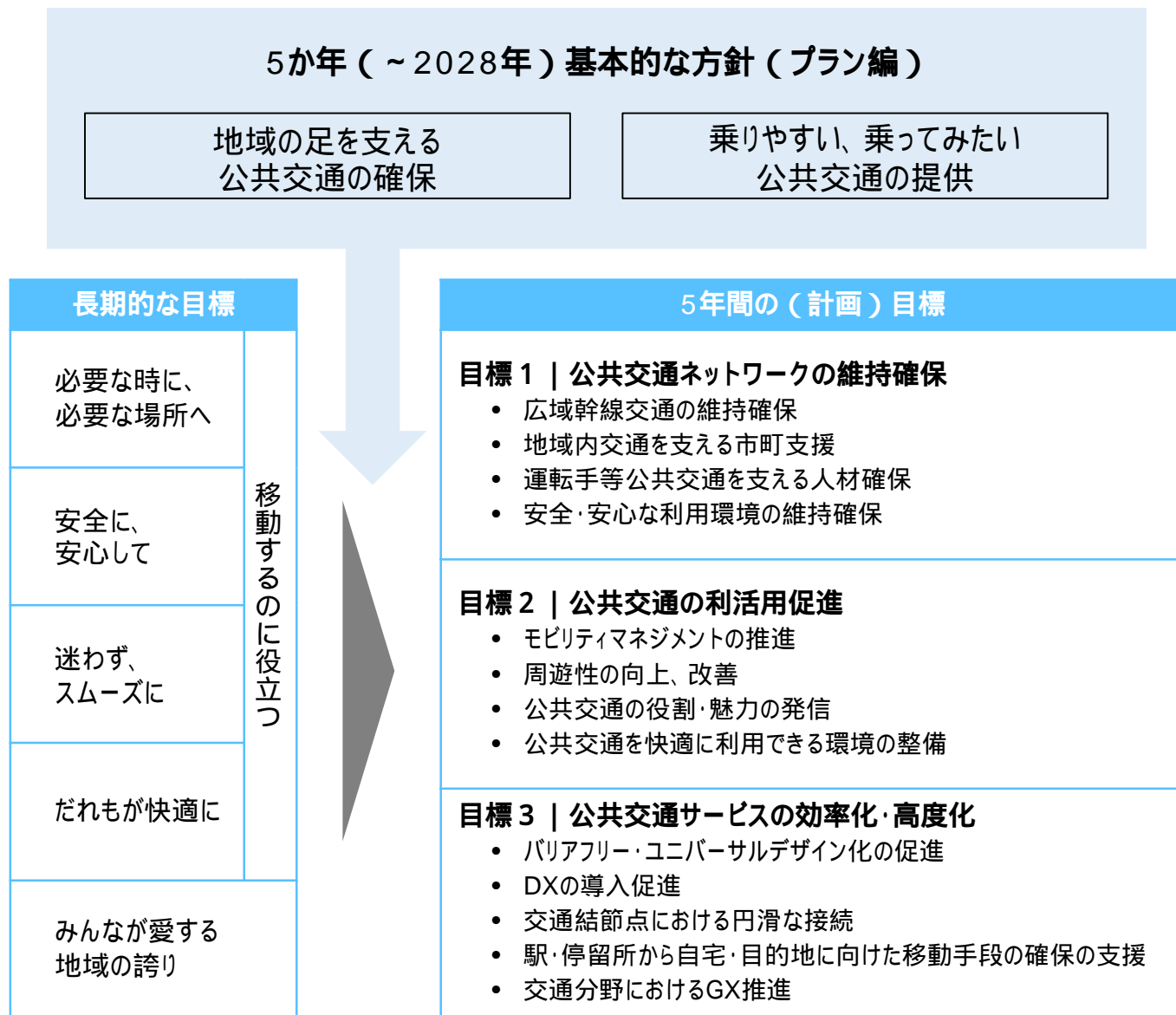


図 6-1 計画の目標と視点・施策の対応関係

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	主な役割
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•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

公共交通の利用拡大に向けた啓発・広報

本計画を実効的なものとするためには、各関係者が役割を果たすだけでは不十分です。

国、県、市町及び交通事業者が緊密に連携し、地域公共交通の大切さや魅力について、様々な手段で、様々な機会を通じて訴えかけ、県民だれもが公共交通を利用したい、公共交通を利用しようと思えるような機運を育んでいくことが重要です。

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。

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、	毎年度実施					
県	県内地域間幹線系統の評価結果のとりまとめ	毎年度実施					
市町	各市町に係る地域間幹線系統の評価結果の共有（市町地域公共交通会議等）	毎年度実施					
交通事業者	各地域間幹線系統の評価	毎年度実施					

次期計画を反映

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は別冊に記載	継続実施					
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は別冊に記載	継続実施					
市町	利用者の意見等の把握、情報共有	継続実施					
交通事業者	利用者の役に立つ補助制度の活用	継続実施					

目標 1 | 公共交通ネットワークの維持確保

施策 2 | 地域内交通を支える市町支援

高齢化による運転免許返納等により、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等、地域内の移動を支える取組を行う市町の支援します。

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。

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						
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						
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						

次期計画を反映

事業者等への助成による支援（再掲）

取組主体	取組内	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） 対象とする地域間幹線系統は別冊に記載	継続実施					
県	補助制度等による財政支援（市町自主運行バス） 対象とする地域間幹線系統は別冊に記載	継続実施					
市町	補助制度等による財政支援	継続実施					
交通事業者	利用者の役に立つ補助制度の活用	継続実施					

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、若者や女性等、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ることで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等による採用活動や、産前産後・育児休業や介護休業等、運転業務から一時的に離れ、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等、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。

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、補助制度等の創設、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						
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						

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

次期計画を反映

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、補助制度等の創設、補助制度等による財政支援	適宜実施					
県	多様な運転手の（若者・女性等）の採用・育成に関する調査、検討						
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）	継続実施					
交通事業者	採用活動、人材育成、各種制度の検討・導入						

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等、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。

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	継続実施					
県	補助制度等による財政支援	継続実施					
市町	利用者の意見等の把握、情報共有	継続実施					
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	継続実施					

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	毎年度実施					
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	毎年度実施					
市町	連携体制の確認	毎年度実施					
交通事業者	連携体制の確認	毎年度実施					

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

適切な情報発信が行われていない事により、利用方法がわからない等、公共交通を利用しない一因となっていることも考えられるため、ホームページにおける各種情報発信や児童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の、児童等を対象としたバスの乗り方教室やバリアフリー教室、交通事業者と連携したグッズの販売など、PRイベント等を実施し、公共交通の利用に対する意識を醸成します。

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	適宜実施					
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					

次期計画を反映

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）	継続実施					
県	イベント実施等に係る費用負担、イベントの実施（共催） イベント開催日程の調整、情報共有	継続実施					
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）	継続実施					
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）	継続実施					

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お得なサービスの提供等により、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、利用しやすい環境の整備も推進します。

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、補助制度等の創設、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						
市町	旅行者からの意見等の把握、情報共有	継続実施					
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						

次期計画を反映

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						
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	継続実施					
交通事業者	受入環境の改善、整備						

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

適切な情報発信が行われていない事により、利用方法がわからない等、公共交通を利用しない一因となっていることも考えられるため、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の、児童等を対象としたバスの乗り方教室やバリアフリー教室、交通事業者と連携したグッズの販売など、PRイベント等を実施し、公共交通の利用に対する意識を醸成します。

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

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）	継続実施					
県	イベント実施等に係る費用負担、イベントの実施（共催）	継続実施					
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）	継続実施					
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）	継続実施					

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、利便性を向上させるとともに、利用しやすい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、利用環境の改善に努めます。

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、予約決済等を兼ね揃えたMaaSサービスの環境構築等、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。

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	継続実施					
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	継続実施					
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）	継続実施					
交通事業者	待合環境の改善	継続実施					

デジタル技術を活用した公共交通サービスの効率化・高度化

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、補助制度等の創設、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						
市町	公共交通サービスの効率化・高度化の実施						
交通事業者	公共交通サービスの効率化・高度化の実施						

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定や、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設置等、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を整備します。

加えて、高齢者等の交通弱者の外出・移動の利便性を高めるため、福祉有償運送の導入や、通勤、通学、通院等の送迎バスの空席活用による、外出支援についても検討を行います。

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	継続実施					
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	継続実施					
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）	継続実施					
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	継続実施					

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、補助制度等の創設、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	適宜実施					
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					
交通事業者	交通弱者等に対する支援の実施	適宜実施					

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

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。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、予約決済等を兼ね揃えた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等、DX(デジタルトランスフォーメーション)を推進します。

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、補助制度等の創設、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						
市町	公共交通サービスの効率化・高度化の実施						
交通事業者	公共交通サービスの効率化・高度化の実施						

次期計画を反映

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	継続実施					
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	継続実施					
市町	GTFS(バス情報オープンデータ)の作成、更新	継続実施					
交通事業者	GTFS(バス情報オープンデータ)の作成、更新	継続実施					

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、鉄道やバス同士、鉄道からバス等、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。そのため、駅等の交通結節点における案内看板やサイン表示や、ホームページやスマートフォンアプリ等を活用しや乗継等に関する利用案内、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。

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						
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						

次期計画を反映

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、補助制度等の創設、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						
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						

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 | 駅・停留所から自宅・目的地に向けた移動手段の確保の支援

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等が懸念されています。そのため、最寄の駅・バス停と自宅・目的地の間の移動をカバーするような、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等、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推進します。

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	→					→
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	→					→
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	→					→

次期計画を反映

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、補助制度等の創設、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	→					→
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	→					→
交通事業者	市町との調整、運営に関する指導、助言	→					→

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、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や、二酸化炭素排出量の少ない電気自動車（EV）や燃料電池自動車（FCV）の導入等を推進していくことが必要不可欠です。

ホームページ等における各種情報発信等によりモビリティマネジメントを推進し、公共交通に関する啓発・教育等を行うほか、車両更新のタイミングでのEV・FCVの積極的な導入を推進します。

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、補助制度等の創設、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					

次期計画を反映

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	適宜実施					
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					

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

県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、補助制度等の創設、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						
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						
交通事業者	パーソナルモビリティ等の実証実験、導入						

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、補助制度等の創設、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						
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						

次期計画を反映

タクシー事業者や近隣市町とも互いに連携しながら、既存のデマンド交通の効率化・合理化や新規路線の導入等を推進し、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、補助制度等の創設、補助制度等による財政支援	適宜実施					
県	デマンド交通の効率化・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	適宜実施		適宜実施			
市町	デマンド交通の効率化・合理化の実施 市町間での連携、情報共有、利用状況の把握、分析	適宜実施		適宜実施			
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

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、補助制度等の創設、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	適宜実施		適宜実施			
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		適宜実施			
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					

次期計画を反映

第7章 | 計画達成状況の評価

第1節 達成指標

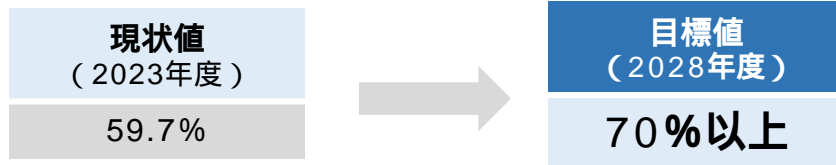
県全体の達成指標（数値指標）

本計画の達成状況の評価するため、基本的な方針ごとに達成指標を設定します。

基本的な方針	地域の足を支える公共交通の確保																																										
指標 1	公共交通機関の県民一人当たり利用回数 <table border="1"><tr><td>現状値 (2019年度)</td><td>→</td><td>目標値 (2028年度)</td></tr><tr><td>66.9回 / 人</td><td></td><td>72回 / 人以上</td></tr></table> <p>コロナの影響を受ける前の2019年度の実績を現状値として設定</p> <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に算定しました。</p> <table border="1"><thead><tr><th rowspan="2"></th><th rowspan="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>JR</th><th>民鉄</th></tr></thead><tbody><tr><td rowspan="2">(2019年度) 現状値</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">3,656</td><td rowspan="2">66.9</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">(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>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>	現状値 (2019年度)	→	目標値 (2028年度)	66.9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	(2019年度) 現状値	輸送人員 (千回)	126,123	39,845	64,906	13,649	3,656	66.9	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 (2019年度)	→	目標値 (2028年度)																																									
66.9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																																								
(2019年度) 現状値	輸送人員 (千回)	126,123	39,845	64,906	13,649	3,656	66.9																																				
	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																																						

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。

指標 3

利用者一人当たり公的資金投入額



コロナの影響を受ける前の2019年度の実績を現状値として設定

【算出方法】

バス路線維持に関する県の公的資金投入額（バス運行対策補助、市町自主バス補助、バス路線維持補助の合計値）を、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、静岡県における路線バス（乗合バス）の輸送人員で除して算出します。

【目標値の考え方】

県の公的資金投入額そのものを評価するのではなく、公的資金の投入が適正なものであるか、また、公的資金の投入対象となる公共交通が役に立っているのかが重要です。

県の公的資金投入額が適正なものであることを計るため、利用者一人当たり公的資金投入額を評価するものとし、目標値は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受ける前の2019年度の9.8円 / 人・回以下とします。

	公的資金投入額 (千円)	路線バス利用者数 (千人)	一人当たり公的資金投入額 (円 / 人・回)
現状値 (2019年度)	632,962	64,906	9.8

【データの取得方法】

県が把握している公的資金投入額について、中部運輸局から報告を受ける利用者数を踏まえて、県にて算出します。

基本的な方針	乗りやすい、乗ってみたい公共交通の提供 <div style="float: right; border: 1px solid black; padding: 5px; background-color: #fff9c4;"> 一部事業者からの 回答待ち </div>
指標 4	<div style="border-bottom: 1px solid black; padding-bottom: 10px;"> 企画乗車券等の販売枚数 </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin: 10px 0;"> <div style="text-align: center;"> <div style="background-color: #e1f5fe; padding: 5px; border: 1px solid #ccc;"> 現状値 (2022年度) </div> <div style="background-color: #9e9e9e; padding: 5px; border: 1px solid #ccc;"> 12.1万枚 </div> </div> <div style="font-size: 2em; color: #9e9e9e;">→</div> <div style="text-align: center;"> <div style="background-color: #39546c; color: white; padding: 5px; border: 1px solid #ccc;"> 目標値 (2028年度) </div> <div style="background-color: #e1f5fe; padding: 5px; border: 1px solid #ccc;"> 13.4万枚以上 </div> </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 5	<div style="border-bottom: 1px solid black; padding-bottom: 10px;"> GTFSデータ整備済み市町数 </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin: 10px 0;"> <div style="text-align: center;"> <div style="background-color: #e1f5fe; padding: 5px; border: 1px solid #ccc;"> 現状値 (2023年度) </div> <div style="background-color: #9e9e9e; padding: 5px; border: 1px solid #ccc;"> 6市町 </div> </div> <div style="font-size: 2em; color: #9e9e9e;">→</div> <div style="text-align: center;"> <div style="background-color: #39546c; color: white; padding: 5px; border: 1px solid #ccc;"> 目標値 (2028年度) </div> <div style="background-color: #e1f5fe; padding: 5px; border: 1px solid #ccc;"> 33市町 </div> </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>

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;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; text-align: center; width: 150px;"> <p>現状値 (2019年度)</p> <p>23.8%</p> </div> <div style="margin: 0 20px;">→</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; text-align: center; width: 150px;"> <p>目標値 (2028年度)</p> <p>30%以上</p> </div> </div> <p style="text-align: right; font-size: small;">コロナの影響を受ける前の2019年度の実績を現状値として設定</p> <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。 新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受ける前の2019年度の利用率は23.8%であり、近年減少傾向にありましたが約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;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; text-align: center; width: 150px;"> <p>現状値 (2023年度)</p> <p>—</p> </div> <div style="margin: 0 20px;">→</div> <div style="border: 1px solid gray; 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>

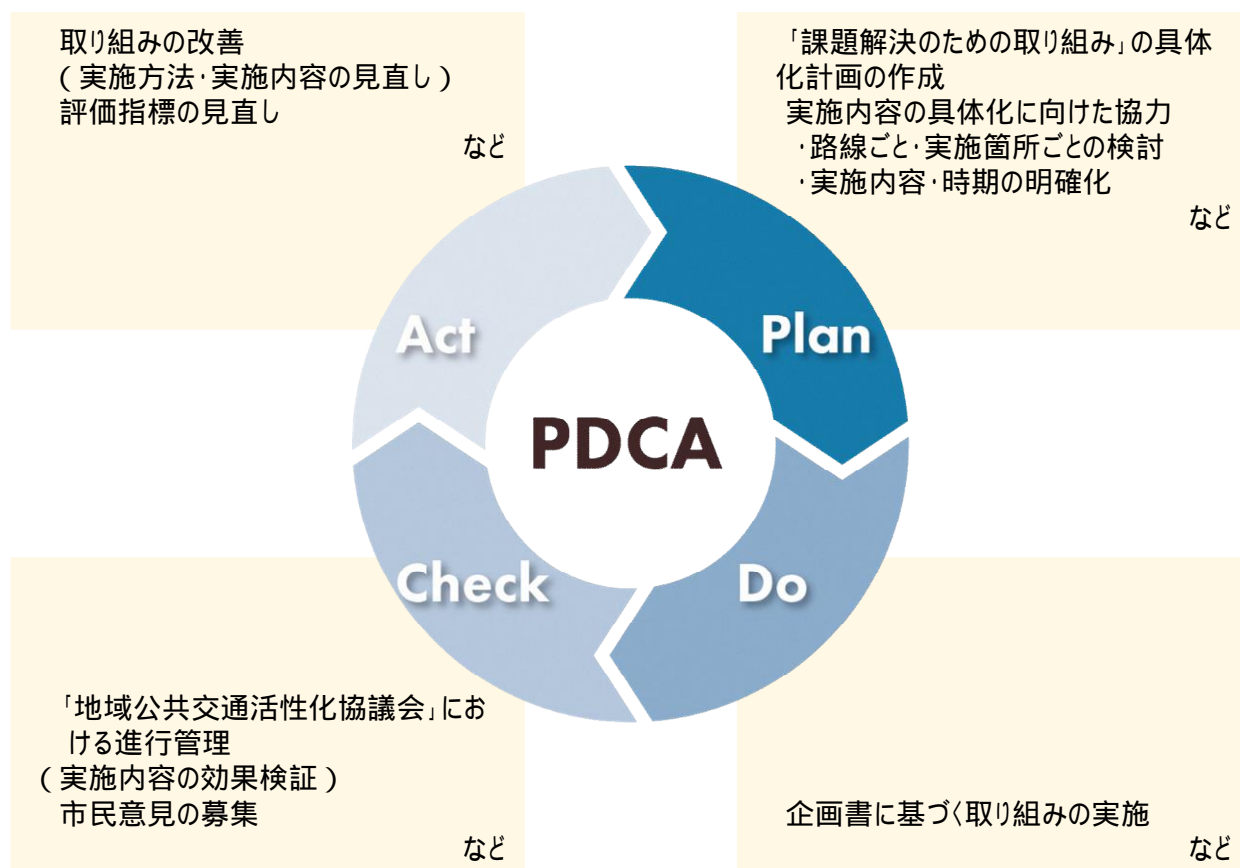
中部地域	利用者ニーズにマッチした公共交通サービスの提供
指標	<p>利用者ニーズを考慮し、公共交通サービスを見直した市町数</p> <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin-bottom: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; width: 150px;"> 現状値 (2023年度) -</div> <div style="margin: 0 20px;">→</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; width: 150px;"> 目標値 (2028年度) 7市町(全市町)</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（車両の小型化など別の交通サービスへの変更や便数の見直しなどを含む）を行った地域数を足し合わせた数値とします。</p> <p>【目標値の考え方】 公共交通のサービス水準の維持に向けては、非効率的な運行となっているバス路線等について、運行ルートの見直しや減便、予約制の交通サービスに変更するなどの検討を行うことや、需給バランスが悪い路線については市町および交通事業者が連携してコミュニティ交通への転換等、サービス内容を適宜見直しをしていく必要があることから、中部地域の全7市町において、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実証・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;"> 現状値 (2023年度) - 件</div> <div style="margin: 0 20px;">→</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; width: 150px;"> 目標値 (2028年度) 5 件以上</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の実証または導入した件数を足し合わせた数値とします。</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実証・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件以上の実証・導入を図ることとし、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>

第2節 評価体制

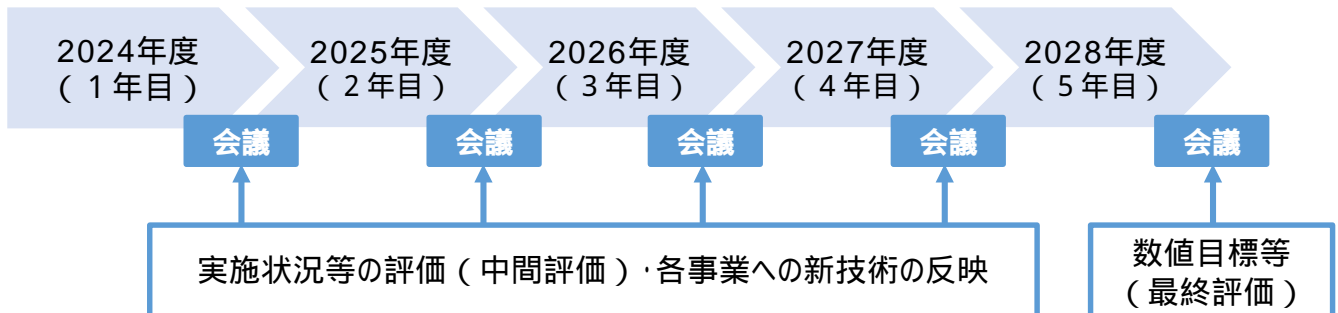
本計画全体の評価は、Plan（計画）、Do（実施）、Check（検証・評価）、Act（改善・見直し）のPDCAサイクルの考え方のもと、事業の状況や改善による効果、影響を把握するために設定した評価指標に基づき、毎年度、定期的に静岡県地域公共交通活性化協議会に設ける評価委員会において評価・検証を行います。また、事業の問題点や改善の要望を把握し、必要に応じて事業の修正、計画の見直しを行うとともに、事業実施に必要な資源の確保についても検討します。

また、本計画の評価指標以外の指標なども参考とし、各種事業の実施状況の確認や評価を行います。社会情勢の変化や地域の実情に対する配慮も必要なことから、新たな指標の設定や既存の補助金の再編などを含め、適宜見直しを行いながら、より良い取り組みとなるよう改善を行います。



施策の進捗評価

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

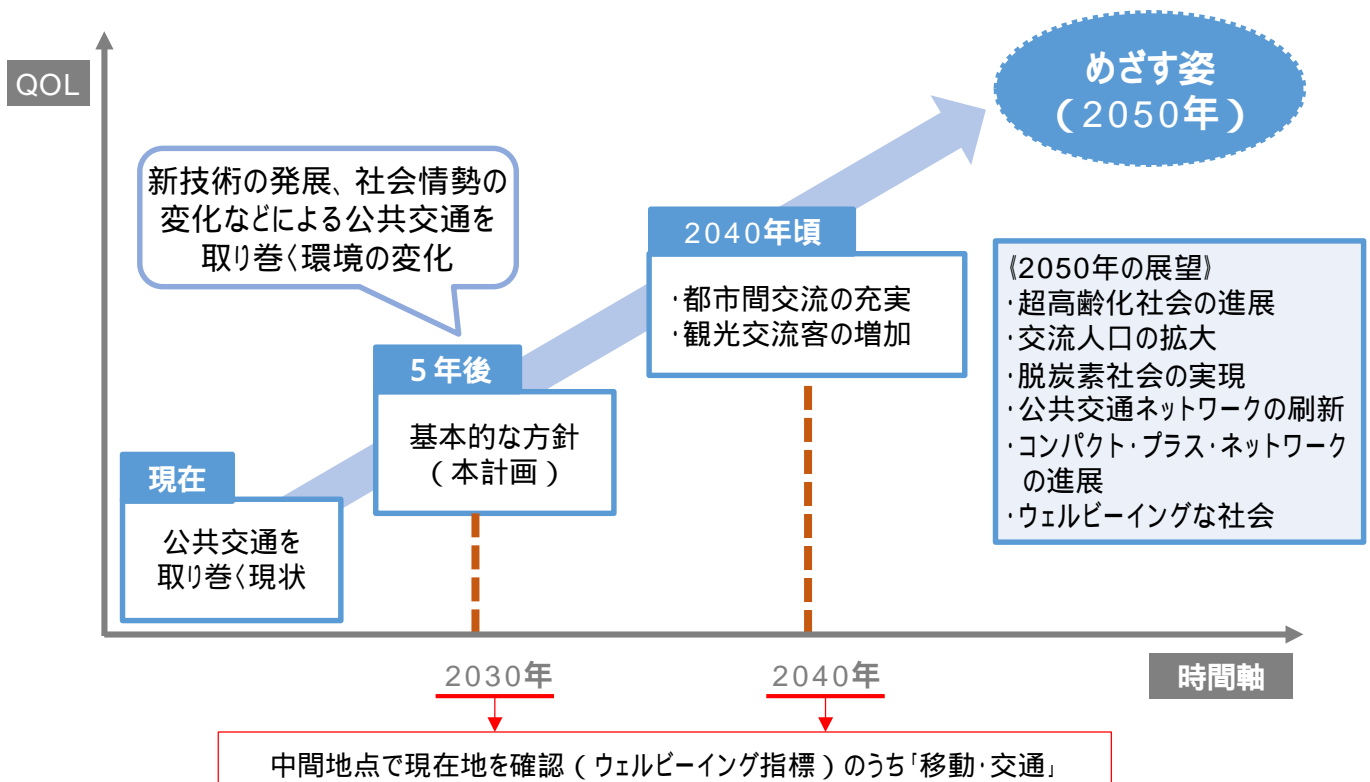


指標及び目標の見直し

「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。

計画期間5か年の間に、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新たな設定などを行います。

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「幸福感の向上度合い」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。



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るにもかかわらず、人口減少地域ほど公共交通空白地の割合が高く、また運転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。

この様な背景を踏まえ、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る幅広い観点から議論をし、特定の関係者に過度な負担がかからない持続可能な取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、センサーなどを道路に設置するなどインフラを整備する必要があるため、初期投資に対する支援などが受けられない場合、地方部などでは特に採算が取れないといった懸念事項も抱えています。

本県においては、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、適切に回答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

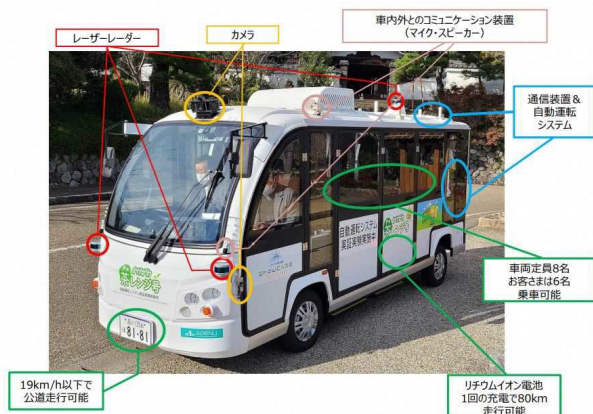
上記の現状・課題に対し、「自動運転は地域の交通課題を解決する手段となるのか?」の観点から、各地域における実証実験を通じ、以下の内容について検証を実施

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

【実証内容】

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

【実証結果】

- ・JR沼津駅と沼津港を結ぶ約2.2kmのルートを実行
- ・11/11～20（15,16日は連休）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3節 DXによるMaaSの深化

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

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

さらに、MaaSが普及すると様々なユーザーのルート検索情報などを基に、人々の行動様式をビッグデータとしてクラウドに蓄積されるため、これが事業者間で共有されれば、ヒトにとっても環境にとっても価値ある効果が生まれることとなります。

我が国でも全国複数の都市でMaaSが導入されていますが、現状よりもさらに利便性を高めるためには、柔軟な運賃設定としてサブスクリプションやダイナミックプライシングなどを導入するが考えられますが、我が国では道路運送法の縛りにより自由に価格を設定することができません。また、一般の運転手が乗客を送迎し、報償を受け取る「ライドシェア」については、国が導入に向けた検討を始めようとしており、安全面や法令面での議論が盛んになされているところです。

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

しずおかMaaSの取り組み

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

■ 実証実験での主な検証内容

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



▲しずおかMaaSのイメージ

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ますが、この鉄道資産の取得に要する費用、鉄道資産の取得後に発生する赤字などを自治体が負担できなくなることが危惧されています。また、輸送の安全に係る責任者（安全統括管理者）をはじめ第三種鉄道事業者として必要な人材の確保や、運行事業者と自治体とが連携協力して円滑な業務運営を行うための体制構築なども課題に挙げられます。

自治体がこれらの課題を解決できるのであれば、自治体がインフラ部分を支え、交通事業者が本来の運行サービスに重点を置くことができる上下分離方式を導入することとも考えられます。

※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るならば、琵琶湖森林づくり県民税のように、県民税に対する超過課税が考えられる、などの記載があります。

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

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

本県で導入されている交通手段（鉄道、バス、タクシー、レンタサイクル、シェアサイクル、レンタカー等）自体は、海外のものと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。

【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る。

専用道、優先レーンを利用することで定時性・速達性を確保

まちづくりの発展等に合わせて経路を自由に変えることができる柔軟さを有する



東京BRTの連節車両

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

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

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