

# 静岡県地域公共交通の現状分析

## 【第2回静岡県地域公共交通活性化協議会】

令和4年12月23日

静岡県地域公共交通活性化協議会事務局

富国強種の理想郷 - しずおか  
ふじのくに

1

## 目次

- 1 地域公共交通の概況
- 2 地域公共交通の直面する現状
- 3 公共交通への意識
- 4 地域公共交通の現状分析（まとめ）
- 5 地域公共交通を取り巻く状況

# 1 地域公共交通の概況



ふじさん駿河湾フェリ -

伊豆地域

デマンド交通

**凡例**

- タクシー営業所
- ○ ○ 道路整備計画図
- 市役所・町役場
- 鉄道駅

**公共交通網**

- 新幹線
- 私鉄
- JR線
- バスルート

**道路網**

**種別**

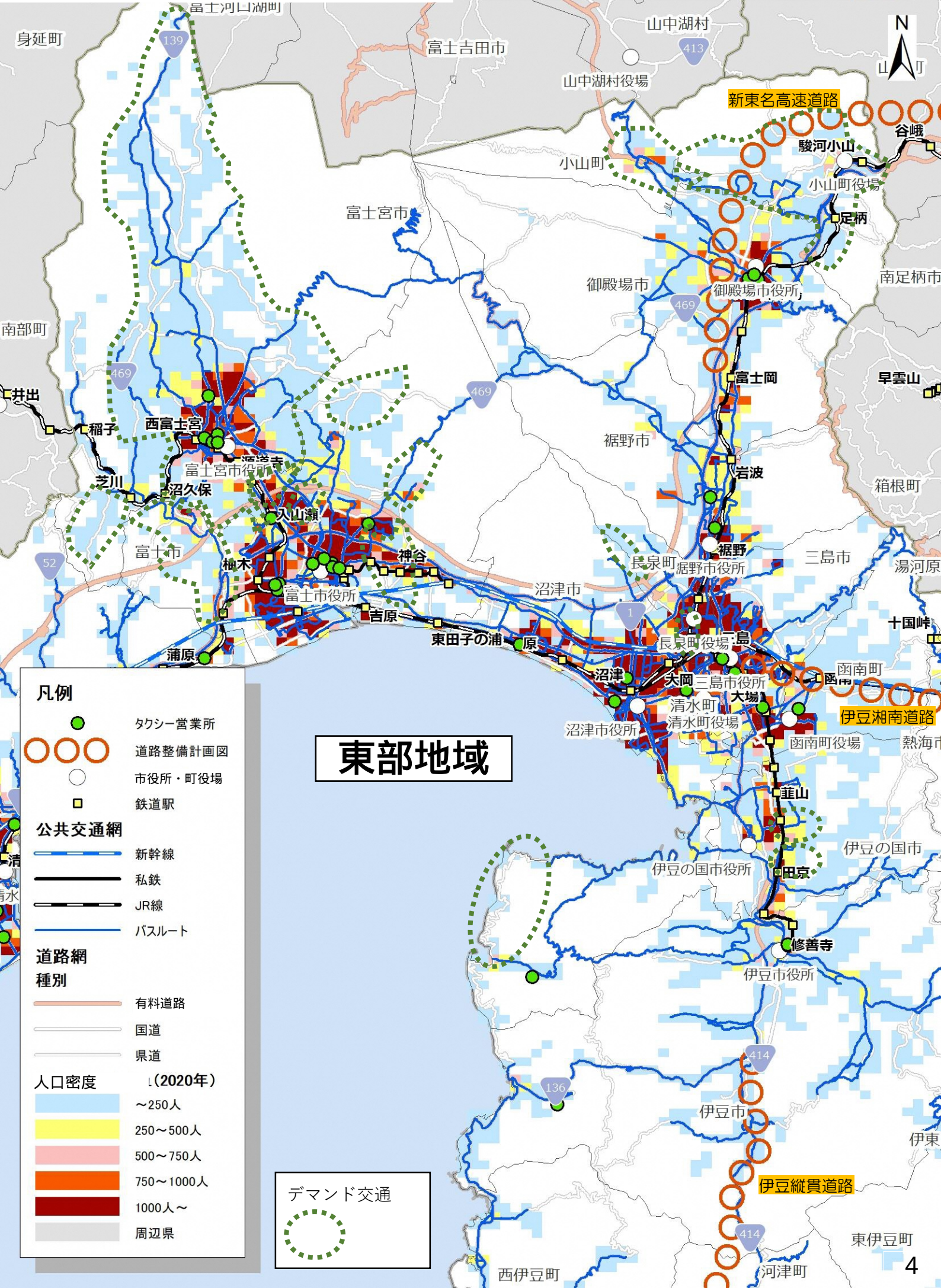
- 有料道路
- 国道
- 県道

**人口密度 (2020年)**

- ~250人
- 250~500人
- 500~750人
- 750~1000人
- 1000人~
- 周辺県

# 1 地域公共交通の概況

0 2.5 5 10 15 20 キロメートル

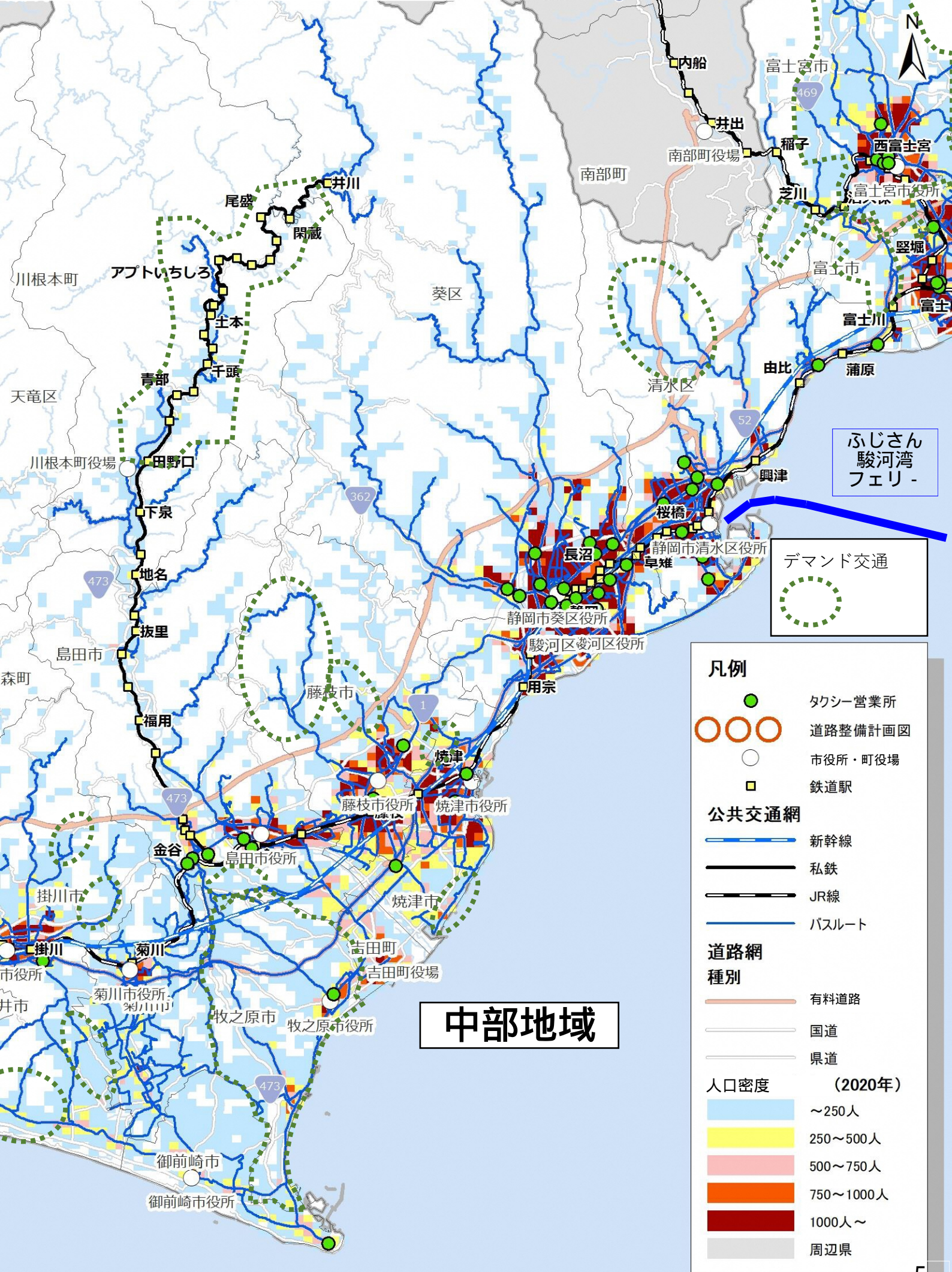
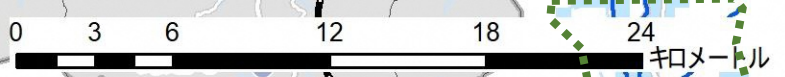


- 凡例**
- タクシー営業所
  - ○ ○ 道路整備計画図
  - 市役所・町役場
  - 鉄道駅
- 公共交通網**
- 新幹線
  - 私鉄
  - JR線
  - バスルート
- 道路網**
- 種別**
- 有料道路
  - 国道
  - 県道
- 人口密度** (2020年)
- ~250人
  - 250~500人
  - 500~750人
  - 750~1000人
  - 1000人~
  - 周辺県

## 東部地域

デマンド交通

# 1 地域公共交通の概況



ふじさん  
駿河湾  
フェリー

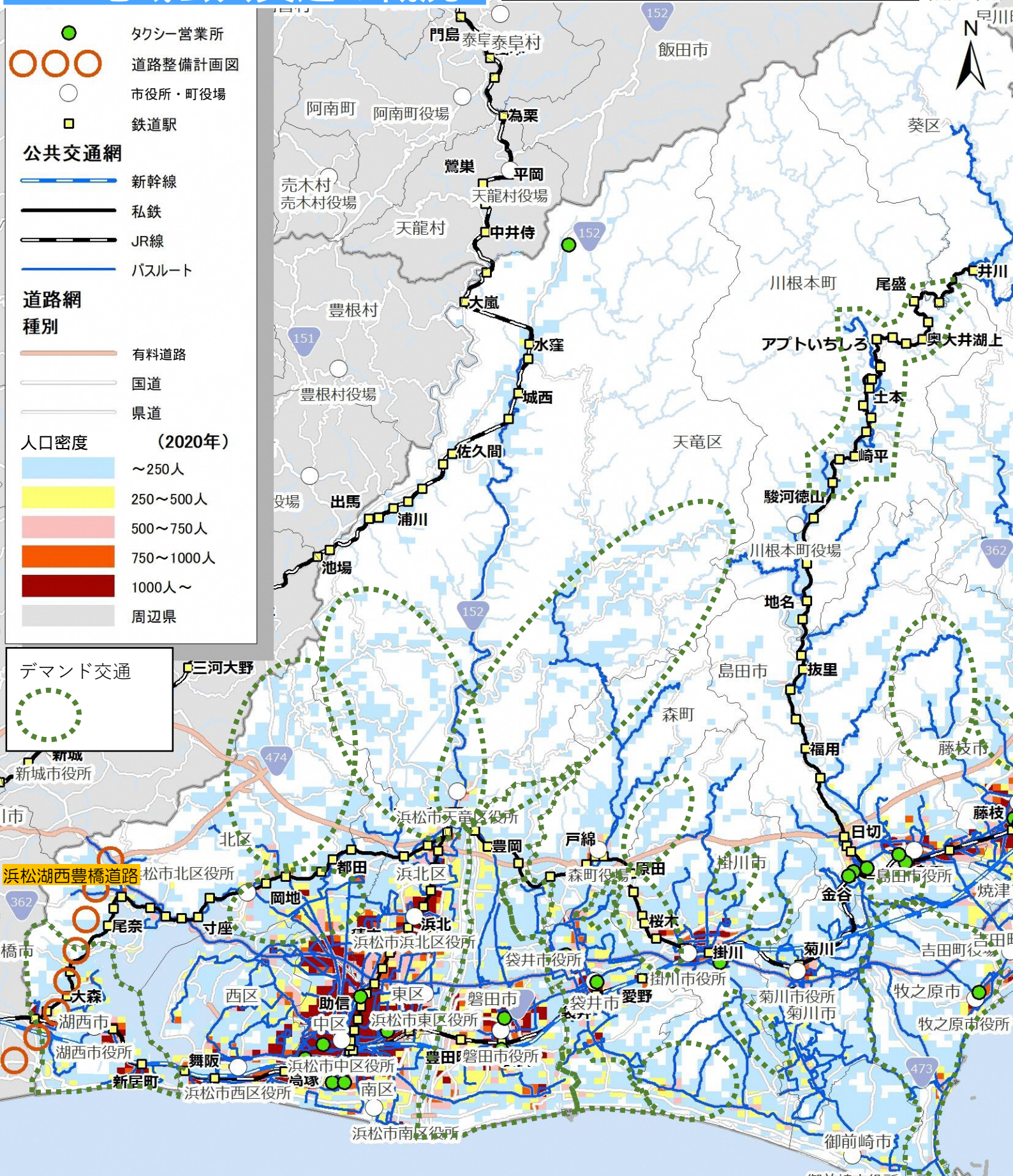
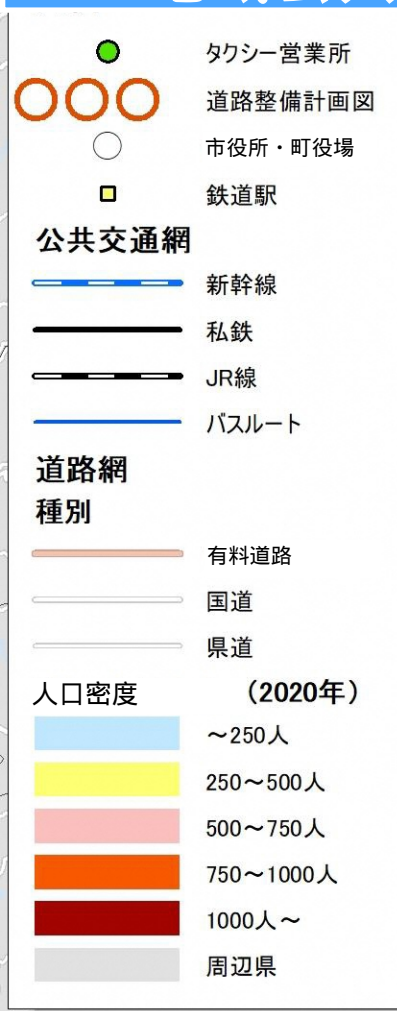
デマンド交通  
○

- 凡例**
- タクシー営業所
  - ○ ○ 道路整備計画図
  - 市役所・町役場
  - 鉄道駅
- 公共交通網**
- 新幹線
  - 私鉄
  - JR線
  - バスルート
- 道路網種別**
- 有料道路
  - 国道
  - 県道
- 人口密度 (2020年)**
- ~250人
  - 250~500人
  - 500~750人
  - 750~1000人
  - 1000人~
  - 周辺県

中部地域

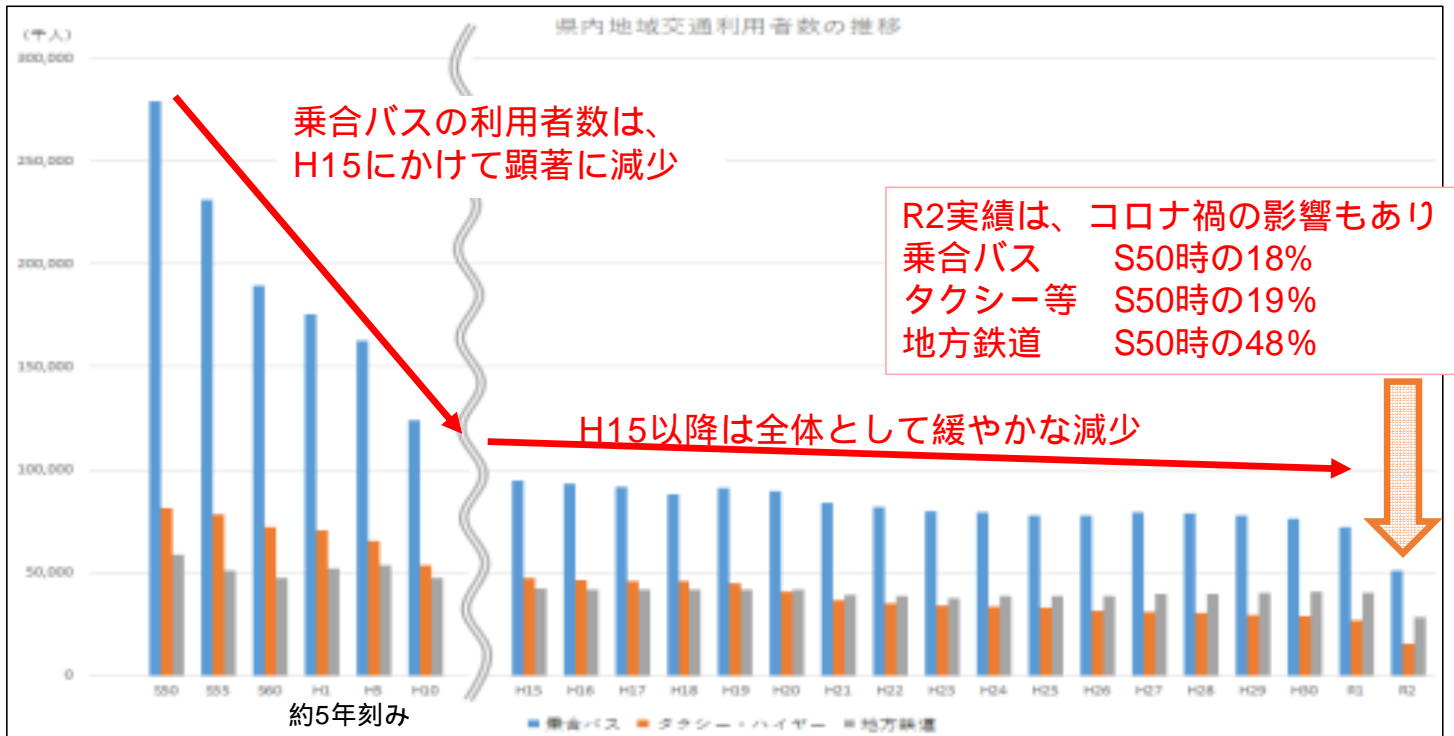
# 1 地域公共交通の概況

0 3.75 7.5 15 22.5 30 キロメートル



**西部地域**

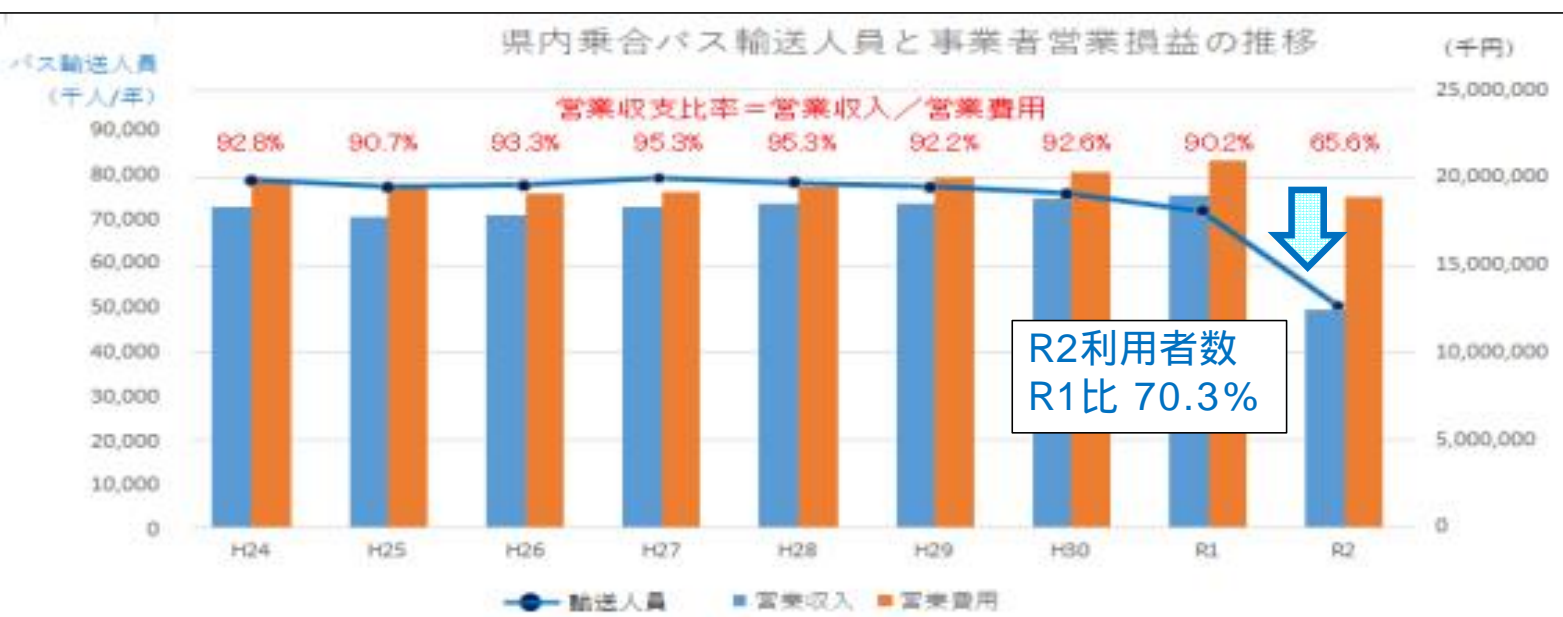
## 2 地域公共交通の直面する現状 公共交通全体



出典：数字で見る中部の運輸（国土交通省中部運輸局）、県調査 7

## 2 地域公共交通の直面する現状 乗合バス

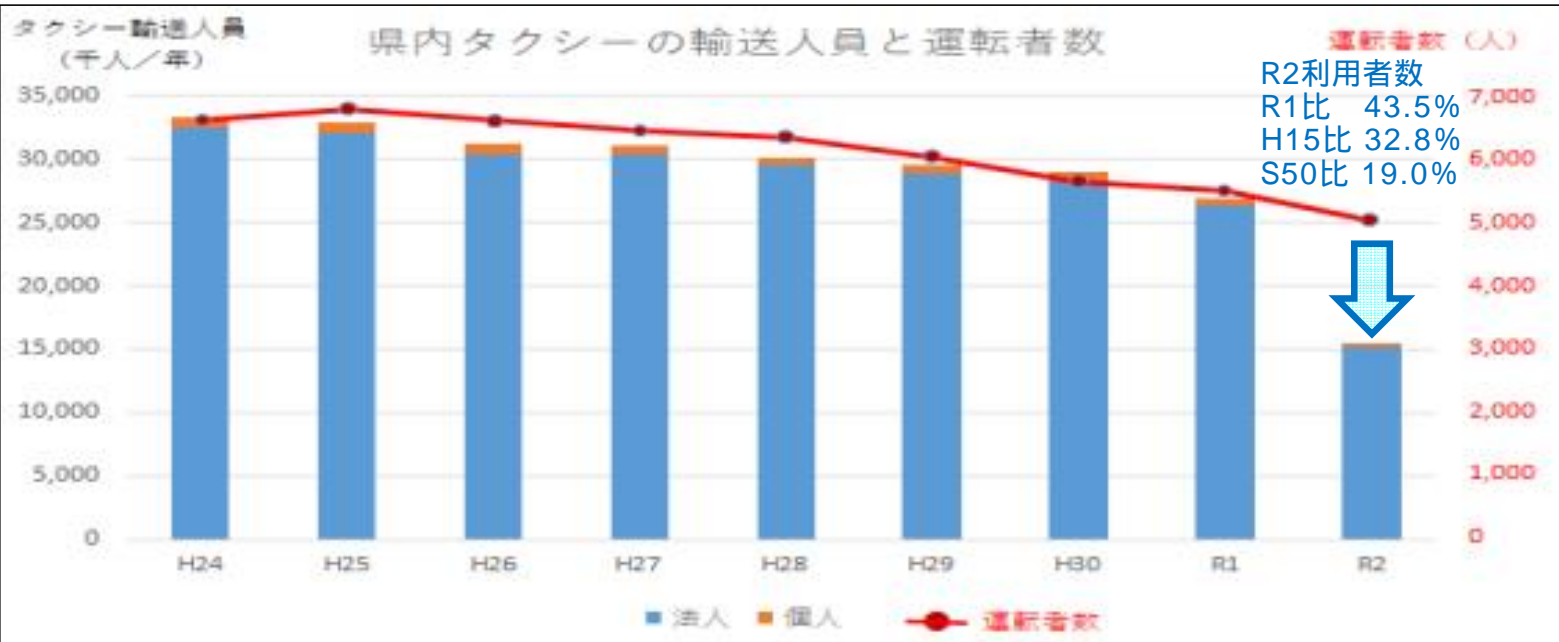
県内乗合バス利用者数の近年の動向は、概ね横ばいだったが、R2年度は大きく減少。利用者数が減少しても、営業費用はほぼ一定であり、**営業収支は赤字が続いている。**



出典：数字で見る中部の運輸（国土交通省中部運輸局） 8

## 2 地域公共交通の直面する現状 タクシー

県内タクシー利用者数の近年の動向は、タクシー運転者数と共に減少傾向。ただしR2年度は運転者数減を大きく下回る形で、利用者数が減少。

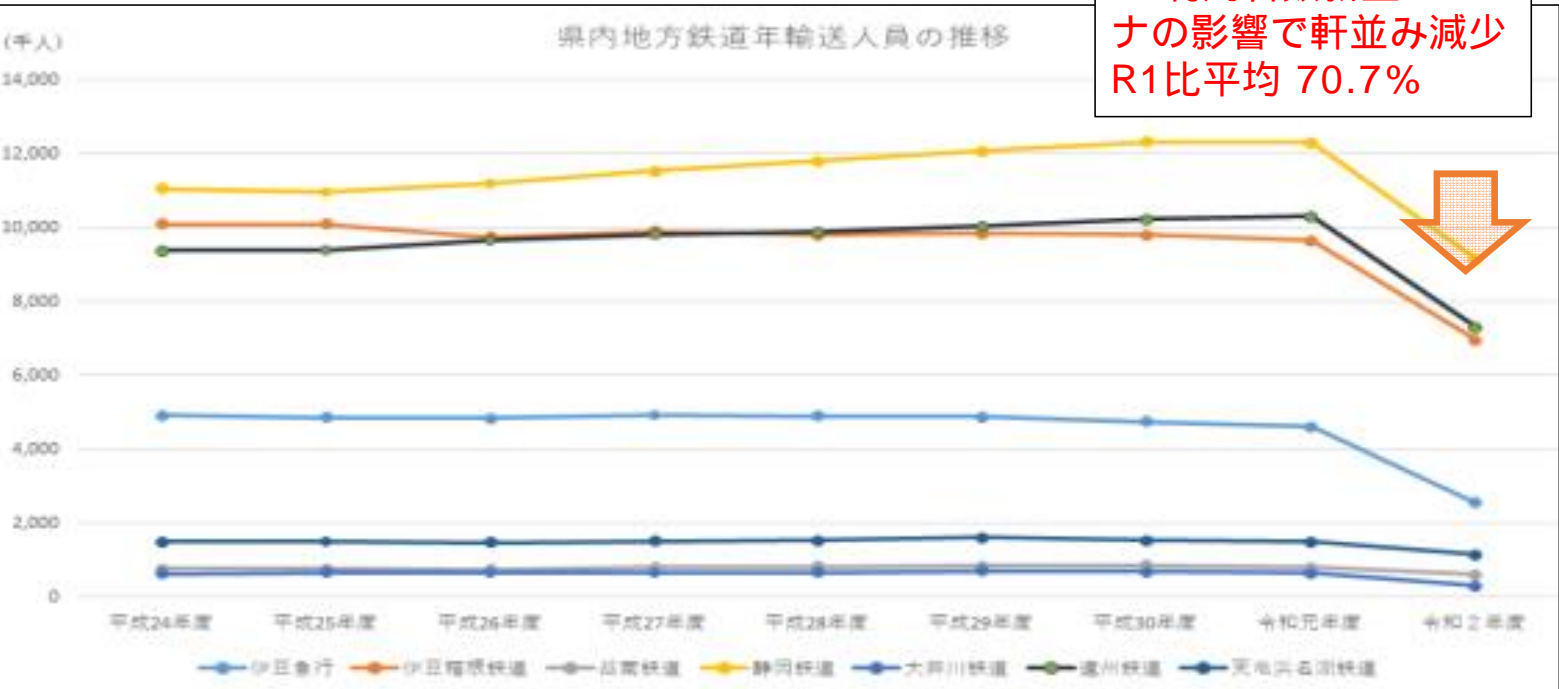


出典：数字で見る中部の運輸（国土交通省中部運輸局）

9

## 2 地域公共交通の直面する現状 地方鉄道

県内地方鉄道利用者数の近年の動向は、横ばいに近い。

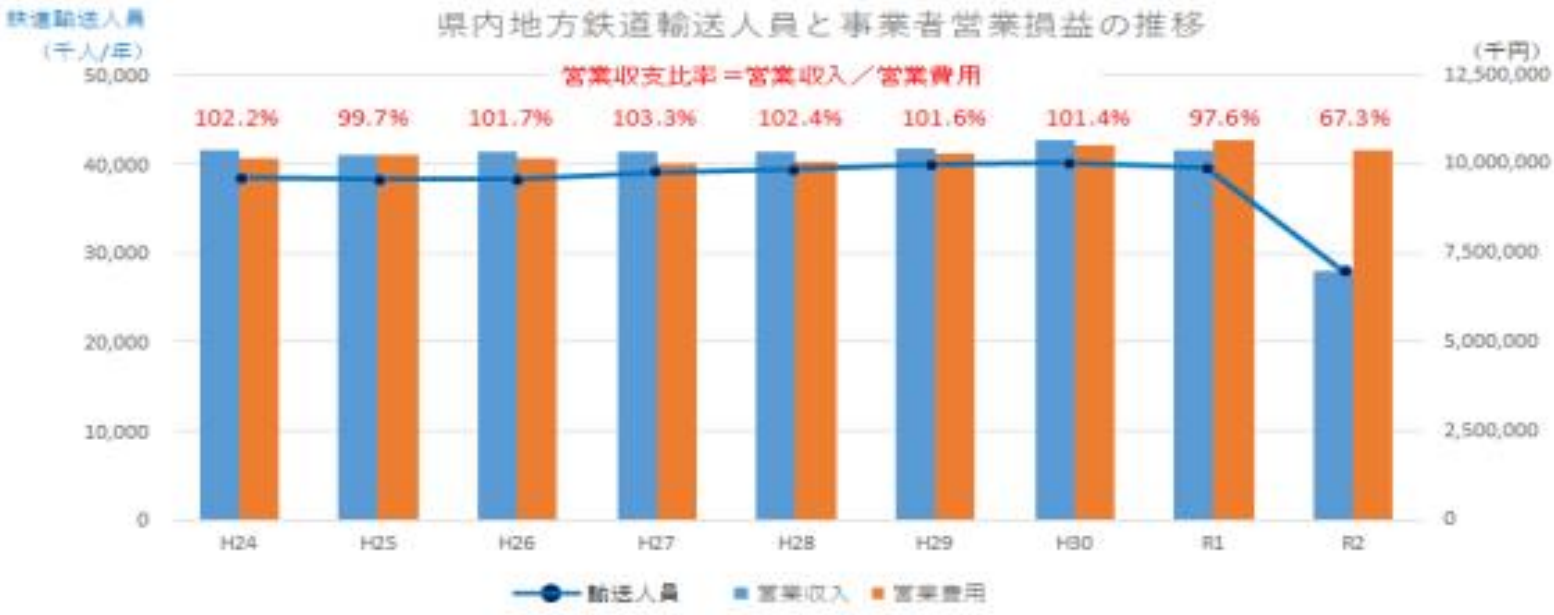


出典：数字で見る中部の運輸（国土交通省中部運輸局）

10

## 2 地域公共交通の直面する現状 地方鉄道

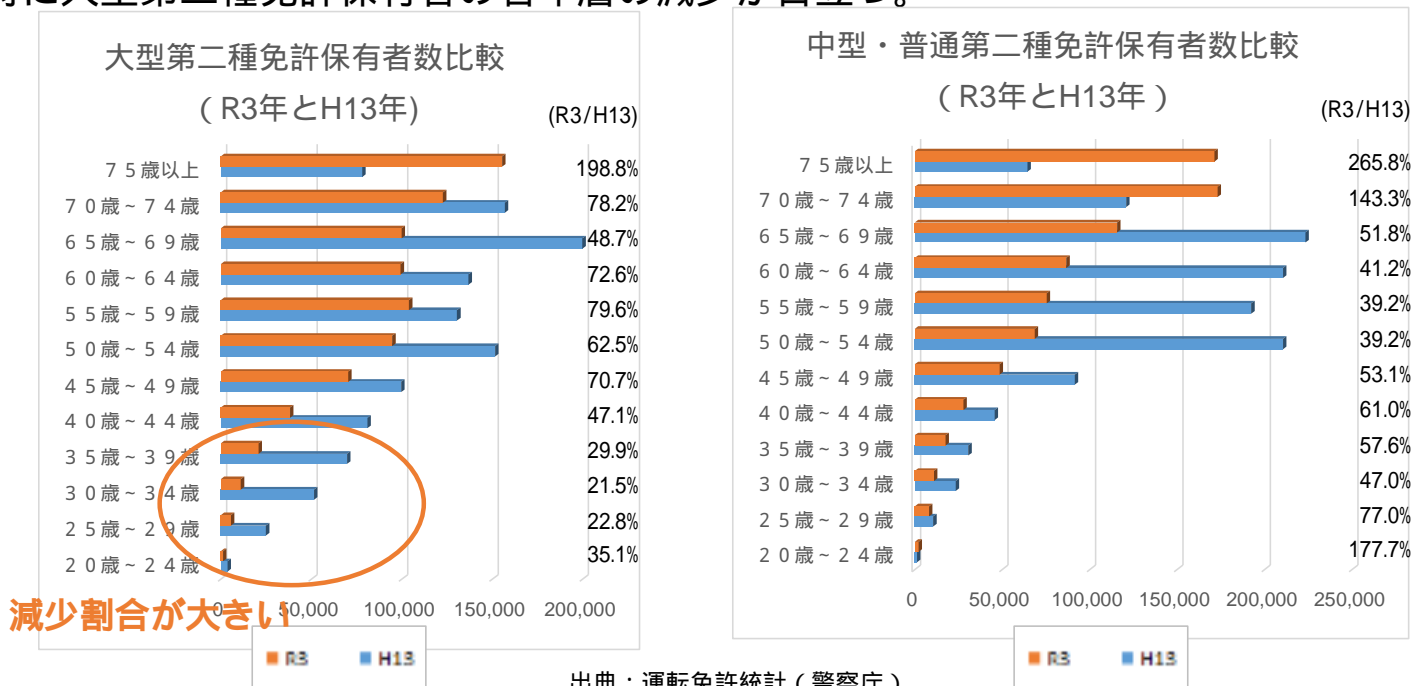
県内7地方鉄道合計で利用者数と営業損益を比較すると、令和2年度に利用者数及び営業収入が大きく減少したが、営業費用はほとんど減少せず、大幅な営業損失が発生。



出典：数字で見る中部の運輸（国土交通省中部運輸局）、県資料 11

## 2 地域公共交通の直面する現状 第二種免許保有者(全国)

第二種免許保有者は20年前と比較し、高齢化が進展し、全体数は約3割の減少。特に大型第二種免許保有者の若年層の減少が目立つ。



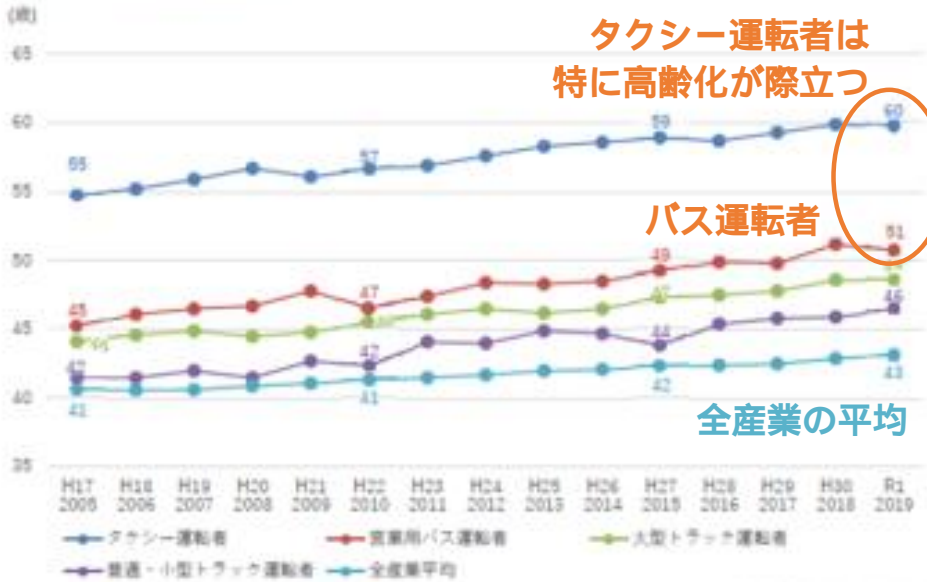
出典：運転免許統計（警察庁）



## 2 地域公共交通の直面する現状 運転者平均年齢(全国)

直近の平均年齢は、タクシー運転者が60歳、バス運転者が51歳。

【ドライバーの平均年齢の推移】



定年などに係る調査結果  
(路線バス運転者)  
A社  
定年60歳、再雇用制度あり、  
69歳まで就業可能  
B社  
定年65歳(グループ全体)  
(タクシー運転者)  
事業者により、定年の有無、  
定年が有る場合も、定年時の  
年齢は異なっていた。

出典) 賃金構造基本統計調査

## 2 地域公共交通の直面する現状 運転者求人倍率(全国)

自動車の運転業務の人手不足が年々深刻化しており、有効求人倍率は全職業平均の約2倍。

有効求人倍率(常用パート含む)の推移



注)「自動車運転」、「船舶・航空機運転」及び「鉄道運転」は、厚生労働省「一般職業紹介状況」の「自動車運転の職業」、「船舶・航空機運転の職業」及び「鉄道運転の職業」の数値。

出典：国土交通省資料

### 3 公共交通への意識 県民アンケート結果(抜粋)

#### 県民アンケートの実施

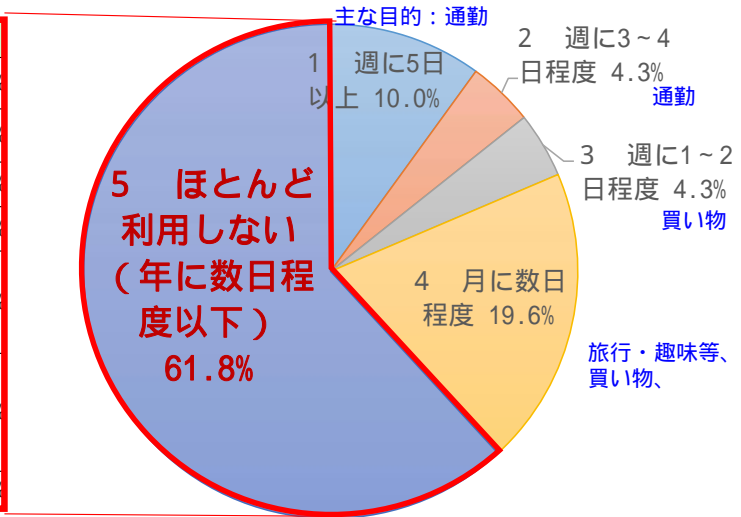
区分	期間	対象	回答数
県政インターネットモニターアンケート	9月21日 ～10月4日	県内に在住又は通勤・通学している満15歳以上(公募)	564
県民インターネットアンケート	9月22日 ～10月31日	県LINE公式アカウント友達登録者(交通・まちづくりに関心がある方)	366
県職員アンケート	10月5日 ～10月31日	県職員(庁内LANにて回答依頼)	858
計			1,778

### 3 公共交通への意識 県民アンケート結果(抜粋)

#### 【代表的回答結果の抜粋】

問4 公共交通機関をどのくらいの頻度で利用しますか？

n = 575	人	%
1 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%
2 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%
3 徒歩圏内の移動しかしないため	19	3.3%
4 家族等に送迎してもらえるため	31	5.4%
5 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%
6 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%
7 その他	91	15.8%



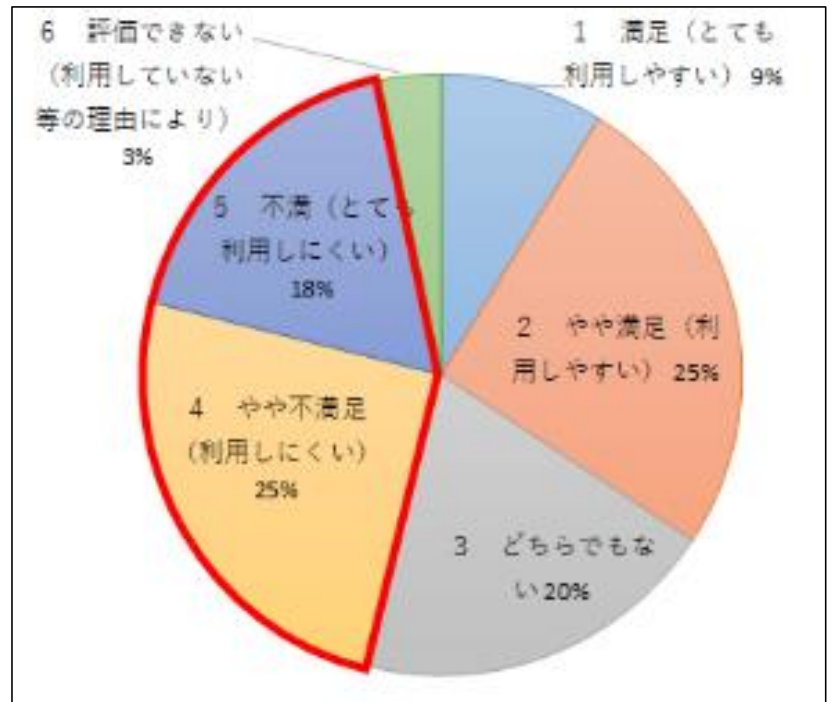
県政モニターアンケートとインターネットアンケートで集計

### 3 公共交通への意識 県民アンケート結果(抜粋)

【代表的回答結果の抜粋】

問5 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？

普段利用しない人を含め、43%が不満に思っている。



サービス内容とは路線、ダイヤ、便数、運賃及びこれらの情報提供等を指します。

17

### 4 地域公共交通の現状分析(まとめ)

- ・ 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

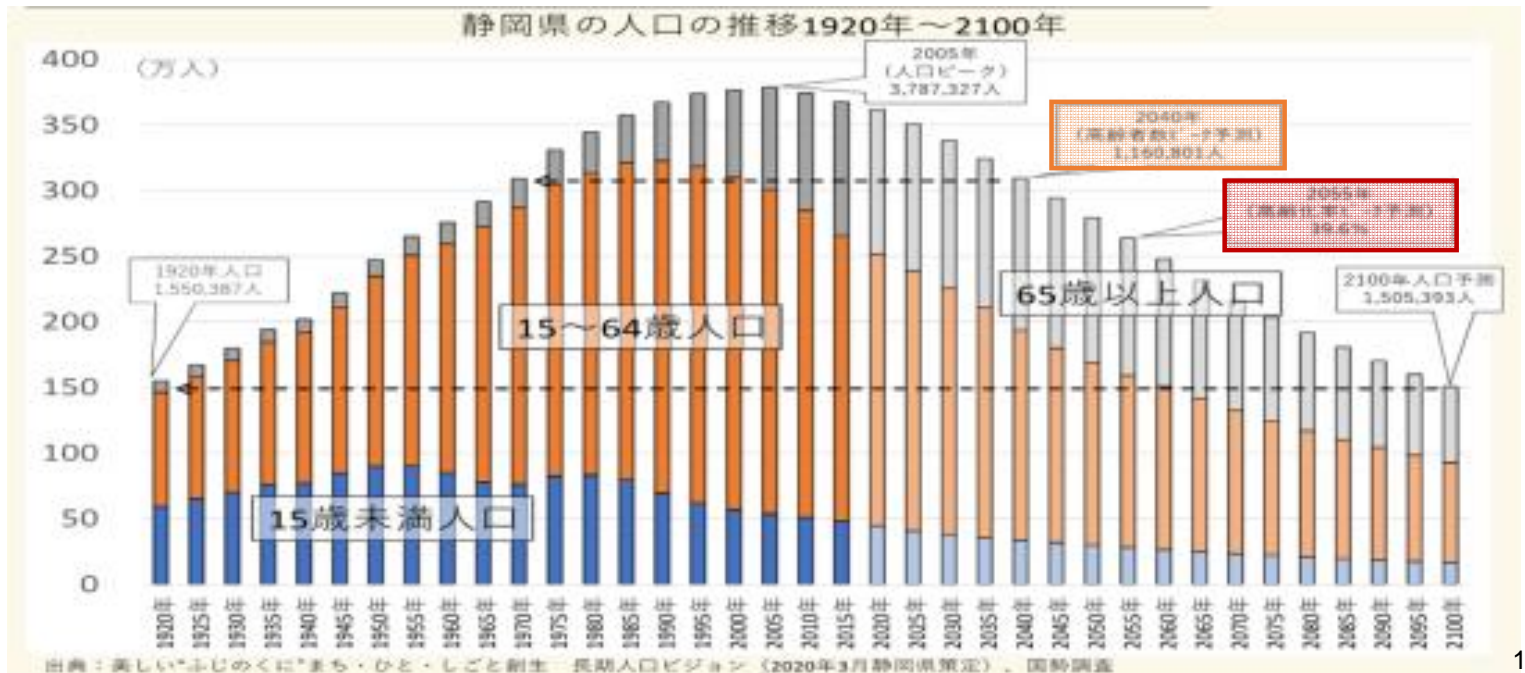
コロナ禍で  
顕在化

すでに、公共交通は、サービス確保が困難となる危機に直面

18

# 5 地域公共交通を取り巻く状況 人口動態

2005年（H17年）をピークに県人口は減少が続き、通勤通学の主要な利用者である生産年齢人口（15～64歳）も年々減少、高齢化率は2055年に40%近くとなる見込み。



# 5 地域公共交通を取り巻く状況 県内市町別高齢化率

県全域で高齢化(65歳以上)が進むが、特に伊豆地域や北部山間部が顕著。

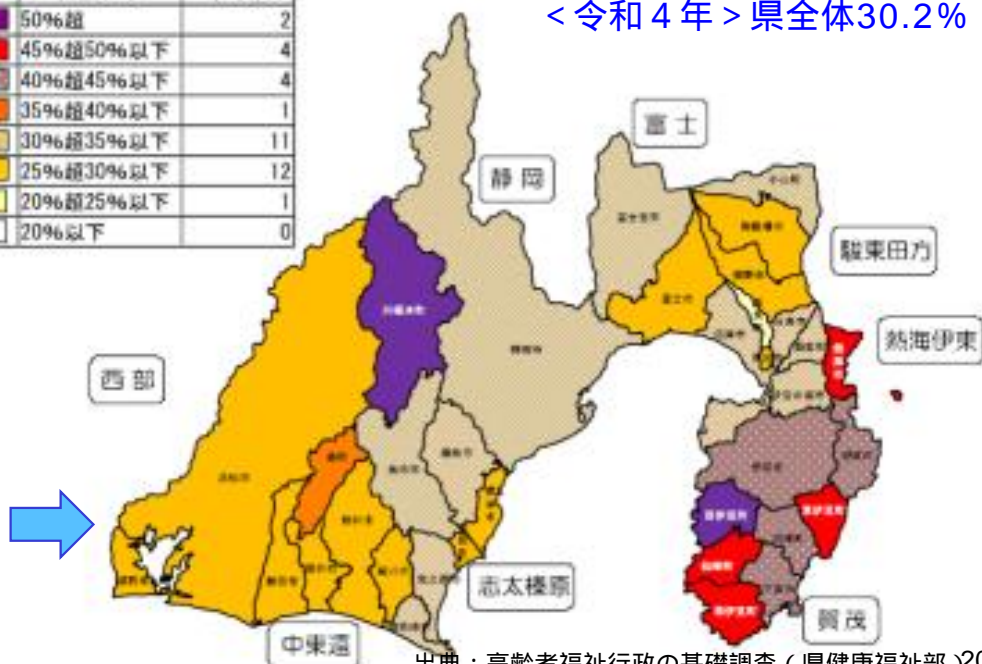
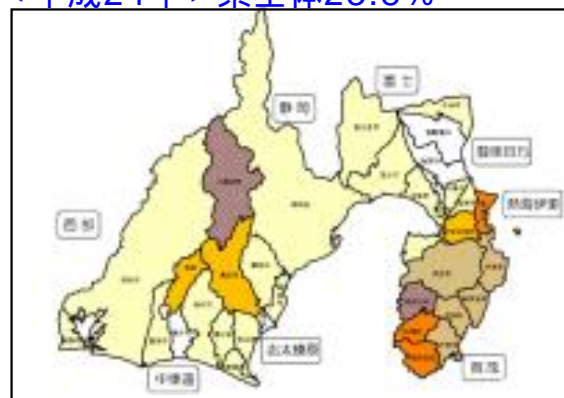
順位	市町名	平成24年	令和4年
1	西伊豆町	40.4%	51.8%
2	川根本町	42.0%	50.7%
3	松崎町	37.5%	49.5%
4	熱海市	38.9%	48.6%
5	南伊豆町	36.9%	47.9%

<令和4年4月1日>

高齢化率	市町数
50%超	2
45%超50%以下	4
40%超45%以下	4
35%超40%以下	1
30%超35%以下	11
25%超30%以下	12
20%超25%以下	1
20%以下	0

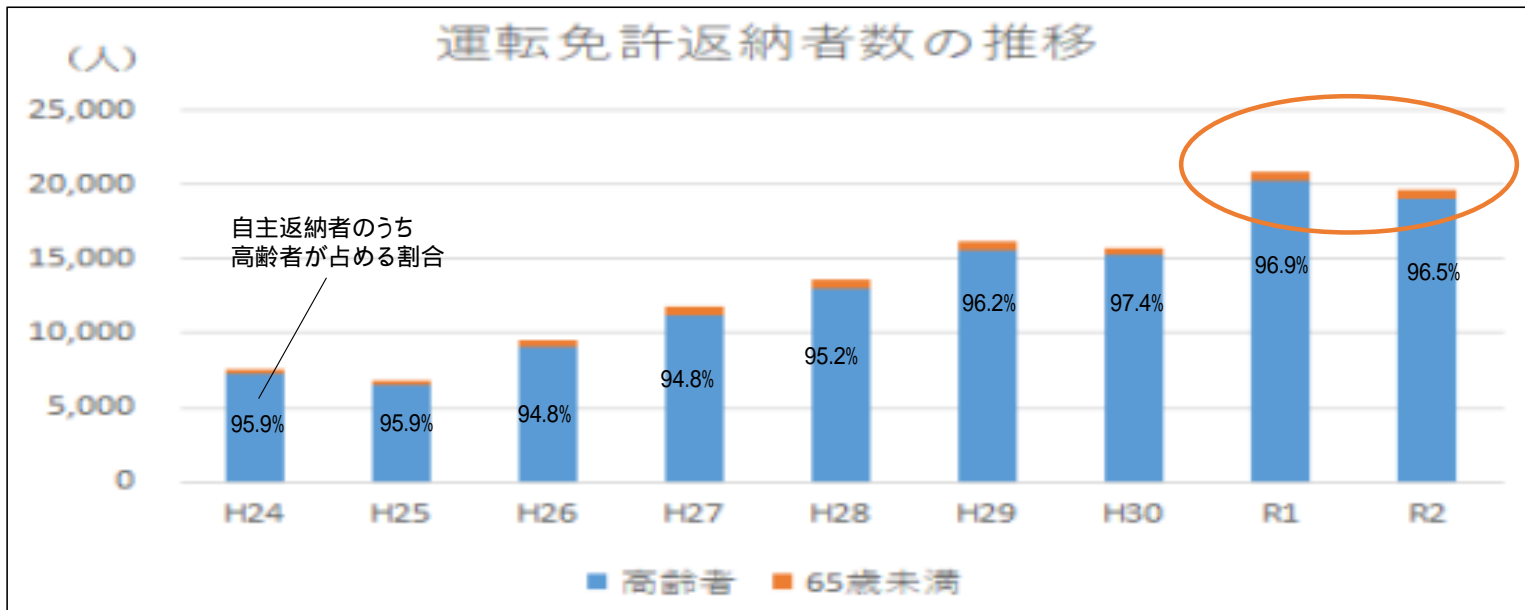
<令和4年> 県全体30.2%

<平成24年> 県全体23.8%



## 5 地域公共交通を取り巻く状況 運転免許返納者数

年々増加傾向にあり、直近では年2万人近い人が自主返納。  
 自主返納者の大半は高齢者であり、令和2年度では約97%を占めている。



出典：交通年鑑令和2年版（静岡県警察）

## 5 地域公共交通を取り巻く状況 運転免許保有率

直近の運転免許保有率は、全国平均と比較し全世代で高く、特に若年層の免許保有率は大幅に高い。本県では、運転免許保有が必要な住環境のためと推測される。

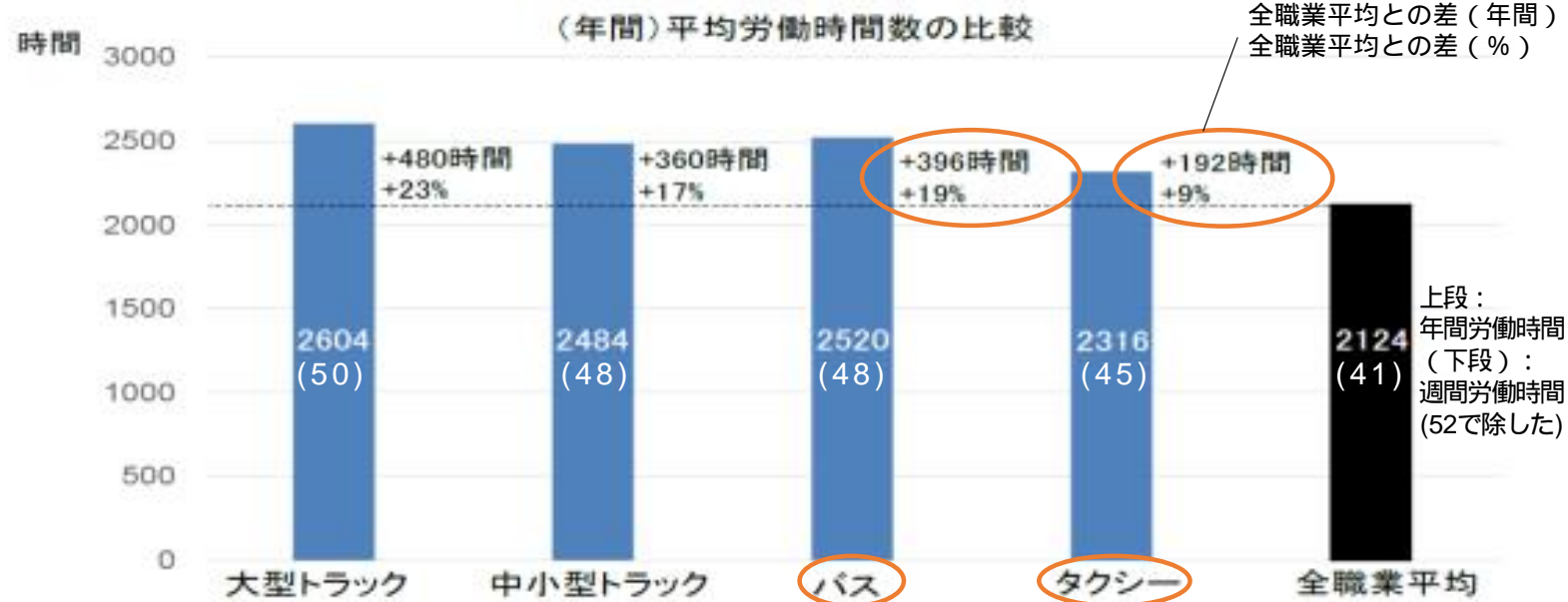
年齢別免許保有率、静岡県内の免許保有者数



出典：運転免許統計R3（警察庁）、交通年鑑R2（静岡県警察）、国勢調査2020、人口統計R3（総務省統計局）

## 5 地域公共交通を取り巻く状況 運転業務従事者労働時間

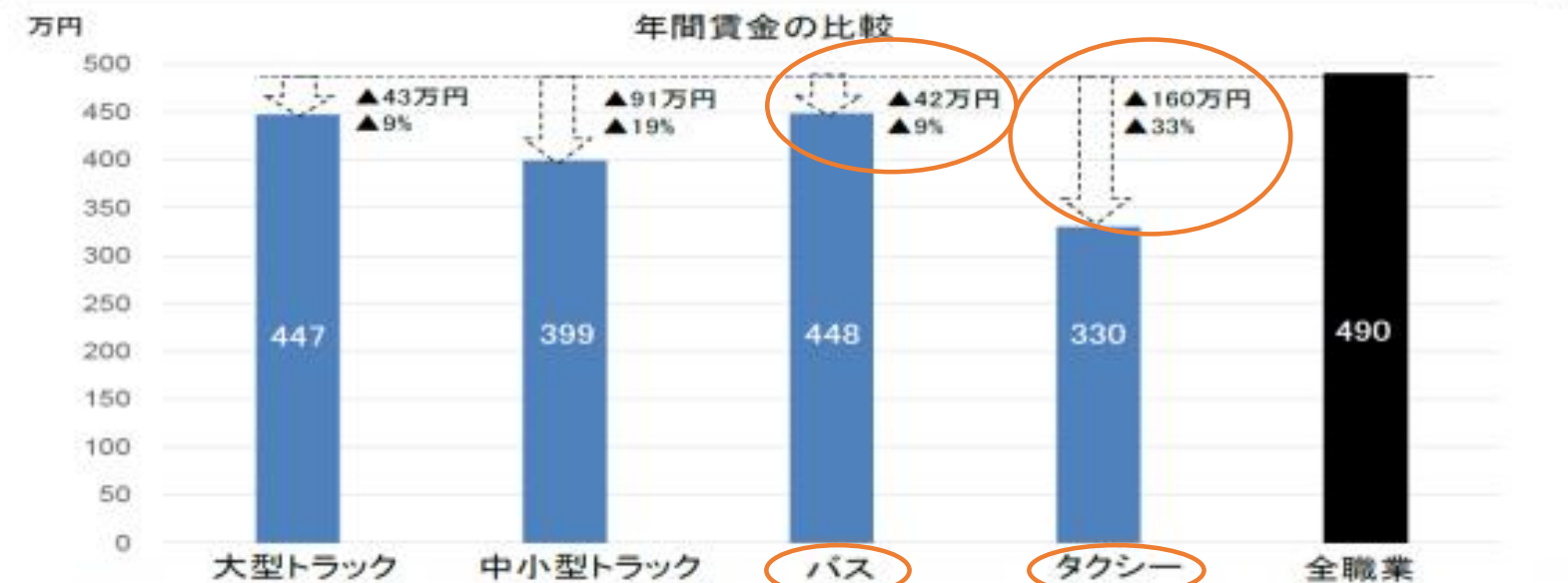
自動車の運転業務に係る平均労働時間は、全職業平均と比較して約1～2割長い。



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「平成28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」、「営業用普通・小型貨物自動車運転者」、「営業用バス運転者」及び「タクシー運転者」の数値。  
注2)平均労働時間数は、「平成28年賃金構造統計調査」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：国土交通省資料 23

## 5 地域公共交通を取り巻く状況 運転業務従事者年間賃金

自動車の運転業務の従事者の年間賃金は、労働時間が長いにも関わらず、全職業平均と比較して約1割～3割低い。

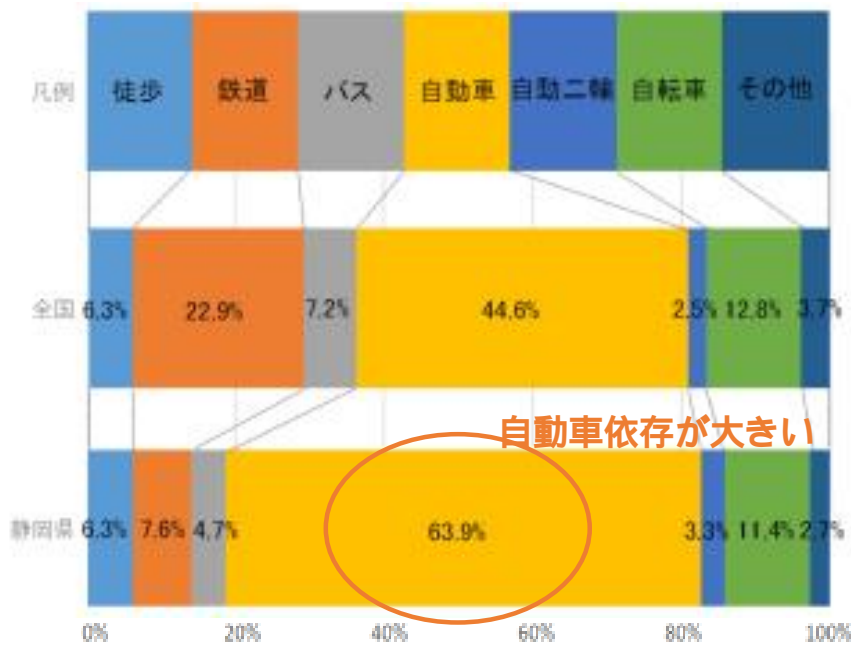


注1)「大型トラック」、「中小型トラック」、「バス」及び「タクシー」はそれぞれ「平成28年賃金構造基本統計調査」における「営業用大型貨物自動車運転者」、「営業用普通・小型貨物自動車運転者」、「営業用バス運転者」及び「タクシー運転者」の数値。  
注2)年間賃金は、「平成28年賃金構造統計調査」の「きまって支給する現金給与額」の年間換算に「年間賞与その他特別給与額」を加えたもの。

出典：厚生労働省「平成28年賃金構造統計調査」より国土交通省作成 24

## 5 地域公共交通を取り巻く状況 県内交通分担率

通勤・通学における交通分担率は、全国平均に比較して、自動車依存が高く、鉄道・バスの公共交通の利用が低い。



利用交通手段については、1人で複数回答可能であったが、内訳不明なため回答延数で集計

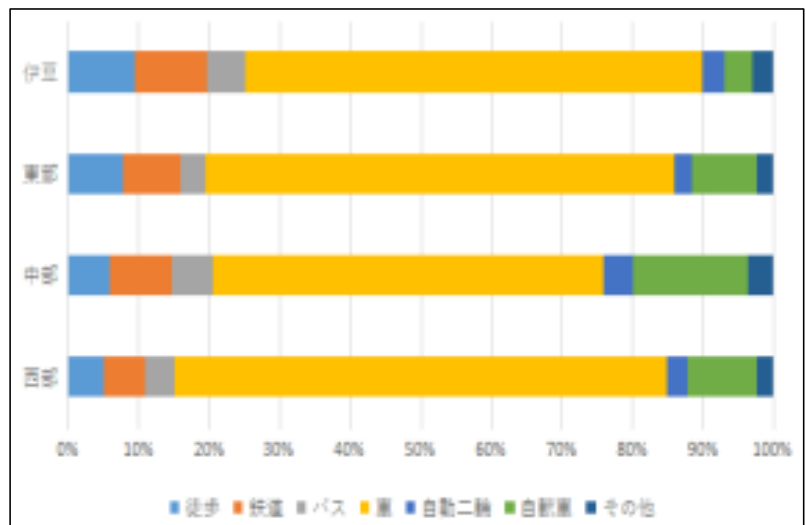
出典：国勢調査2020

## 5 地域公共交通を取り巻く状況 地域別交通分担率

地域分科会別の通勤・通学における交通分担率を見ると、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る。

	伊豆	東部	中部	西部
総数	121,735 100.0%	492,864 100.0%	618,494 100.0%	707,803 100.0%
徒歩	11,571 9.5%	35,995 7.3%	36,826 5.9%	37,130 5.2%
鉄道	12,587 10.3%	38,089 7.7%	54,074 8.7%	40,637 5.7%
バス	6,458 5.3%	16,456 3.3%	37,042 6.0%	30,209 4.3%
車	78,896 64.8%	307,312 62.4%	341,931 55.3%	493,189 69.7%
自動二輪	3,865 3.2%	12,173 2.5%	26,329 4.3%	20,385 2.9%
自転車	4,787 3.9%	41,832 8.5%	101,143 16.4%	69,703 9.8%
その他	3,570 2.9%	10,897 2.2%	21,349 3.5%	16,550 2.3%

重複を避けるため、沼津市、三島市は東部地域にのみ計上。



出典：国勢調査2020





## 5 地域公共交通を取り巻く状況 外国人旅行客数

外国人旅行客数は、政府のインバウンド推進策を背景に、平成21年から令和元年の10年間で約6～7倍に増加。令和2年はコロナ禍の外国人入国禁止措置の影響で激減。

【静岡県の外国人延べ宿泊客数の推移】



## 5 地域公共交通を取り巻く状況 観光交流客数

本県の観光交流客数は、東日本大震災の影響により一時的に減少した2011 (H23) 年度などがあるものの**全体的に増加傾向**であった。2020 (R2) 年度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。



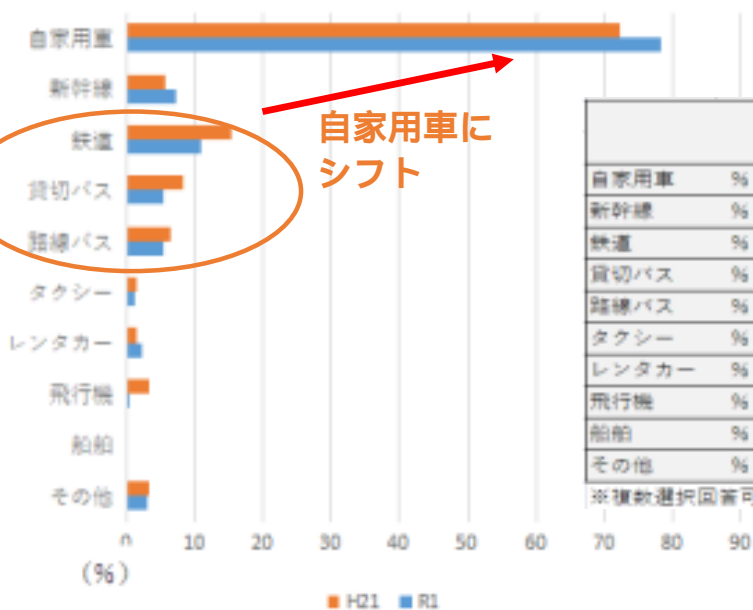
宿泊客数を地区別で見ると、伊豆地区が県全体の約6割を占めている。2011年度まで減少傾向であったが、外国人宿泊客数の増加に伴い2011年度以降は増加基調にあった。

出典：静岡県観光交流の動向 (静岡県)

# 5 地域公共交通を取り巻く状況 旅行客の交通手段

H21年度時点で自家用車の利用が7割超と多数を占めていたが、さらにここ10年で自家用車割合が増加。

旅行客の利用交通手段



	県全体		伊豆		富士		中部		西部	
	H21	R1	H21	R1	H21	R1	H21	R1	H21	R1
自家用車	72.4	78.4	59.3	72.8	86.2	82.4	65.4	73.9	83.9	90.2
新幹線	5.9	7.5	7.8	7.7	3.5	5.5	8.9	9.8	3.1	4.4
鉄道	15.6	11.2	28.1	18.1	5.8	7.1	19.9	10.6	4.5	3.8
貸切バス	8.4	5.6	8.0	7.7	4.3	3.7	14.2	7.3	7	2.7
路線バス	6.7	5.6	8.7	6.1	4.1	5.4	11.1	7.9	2.9	2.3
タクシー	1.7	1.4	1.5	2.3	3.1	1	9.2	1.1	1.9	0.6
レンタカー	1.7	2.4	2.3	3.4	1.7	2.6	2.1	1.6	0.9	1.1
飛行機	3.5	0.6	2.2	0.4	1.6	0.8	1.8	0.9	0.9	0.3
船舶	0.3	0.4	0.7	0.7	0.0	0.1	0.1	0.3	0.1	
その他	3.5	3.3	2.2	2.8	3.7	3.3	4.6	6.6	4	1.1

※複数選択回答可能なため、合計は100%にならない

出典：観光の流動実態と満足度調査（静岡県文化・観光部）

# 5 地域公共交通を取り巻く状況 旅行客の利用手段

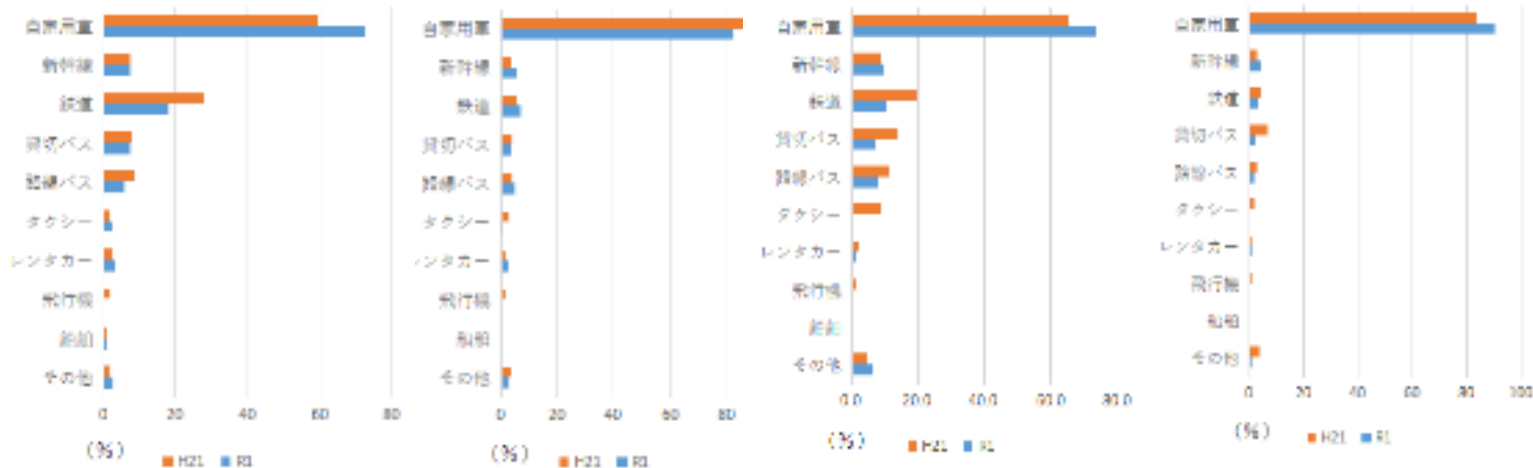
地域別に比較すると、どの地域も自家用車利用の比率が一番高いものの、伊豆、中部における公共交通機関の利用比率は、富士、西部と比較し、若干高い。

伊豆

富士

中部

西部



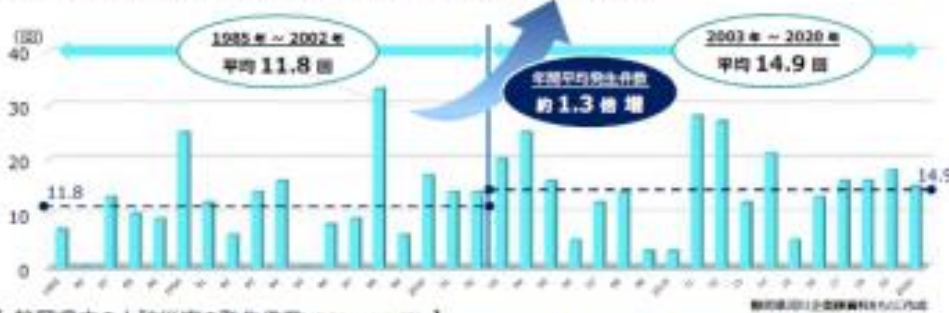
本協議会分科会と構成市町が若干異なる。  
沼津市、三島市、清水町は伊豆に含まれている。

出典：観光の流動実態と満足度調査（静岡県文化・観光部）

# 5 地域公共交通を取り巻く状況 自然災害の激甚化

本県における短時間強雨発生回数は、18年間比較で、約1.3倍に増加。  
 近年10年間の土砂災害発生件数は、年間平均約50件。

【静岡県内の短時間強雨<sup>※</sup>の年間発生回数】 ※1時間雨量 50mm以上



【台風15号豪雨災害被災（R4年9月）】



【静岡県内の土砂災害の発生件数（近年10年間）】



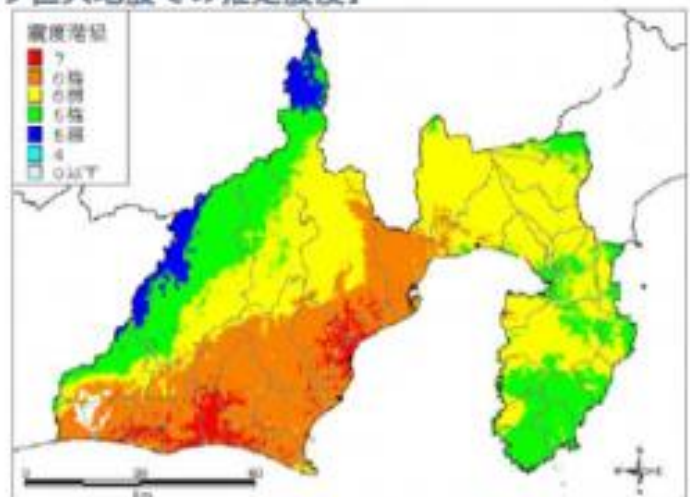
出典：美しい“ふじのくに”インフラビジョン（2022年3月）

# 5 地域公共交通を取り巻く状況 大規模災害

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をもたらすと想定され、  
 県・市町一体となって広範な地震・津波対策に取り組んでいる。

【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】

震度	想定地震	想定被害
7	東海・東南海・南海地震 【マグニチュード9.0～9.5】 【南海トラフ巨大地震】	大規模な被害 【マグニチュード9.0～9.5】 【南海トラフ巨大地震】
6	東海・東南海・南海地震 【マグニチュード8.5～9.0】 【南海トラフ巨大地震】	大規模な被害 【マグニチュード8.5～9.0】 【南海トラフ巨大地震】
5	東海・東南海・南海地震 【マグニチュード8.0～8.5】 【南海トラフ巨大地震】	大規模な被害 【マグニチュード8.0～8.5】 【南海トラフ巨大地震】
4	東海・東南海・南海地震 【マグニチュード7.5～8.0】 【南海トラフ巨大地震】	大規模な被害 【マグニチュード7.5～8.0】 【南海トラフ巨大地震】
3	東海・東南海・南海地震 【マグニチュード7.0～7.5】 【南海トラフ巨大地震】	大規模な被害 【マグニチュード7.0～7.5】 【南海トラフ巨大地震】
2	東海・東南海・南海地震 【マグニチュード6.5～7.0】 【南海トラフ巨大地震】	大規模な被害 【マグニチュード6.5～7.0】 【南海トラフ巨大地震】
1	東海・東南海・南海地震 【マグニチュード6.0～6.5】 【南海トラフ巨大地震】	大規模な被害 【マグニチュード6.0～6.5】 【南海トラフ巨大地震】



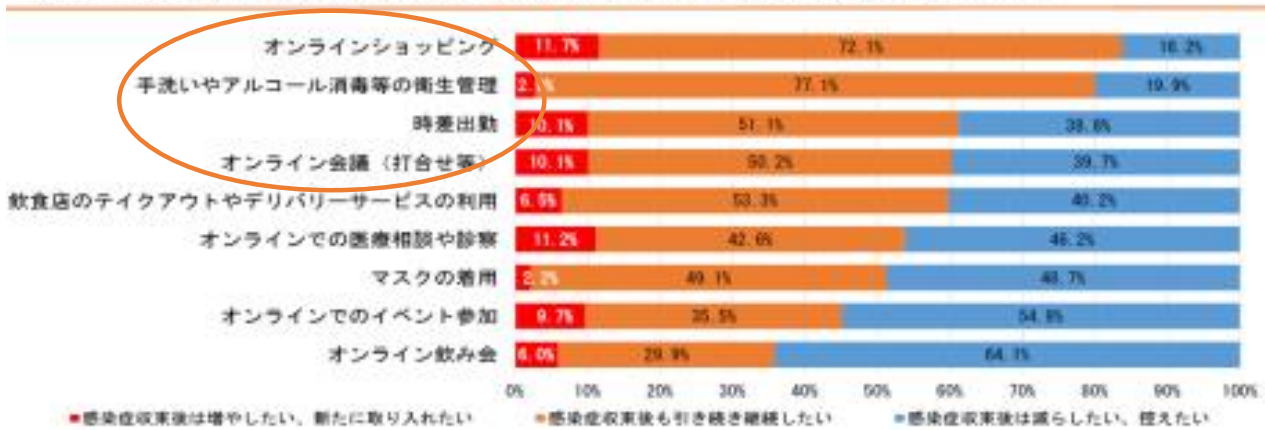
出典：美しい“ふじのくに”インフラビジョン（2022年3月）

出典：静岡県第4次被害想定

# 5 地域公共交通を取り巻く状況 行動変容

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**を促した。

【4. その他】感染症拡大を契機とした行動変容の継続希望（全員）

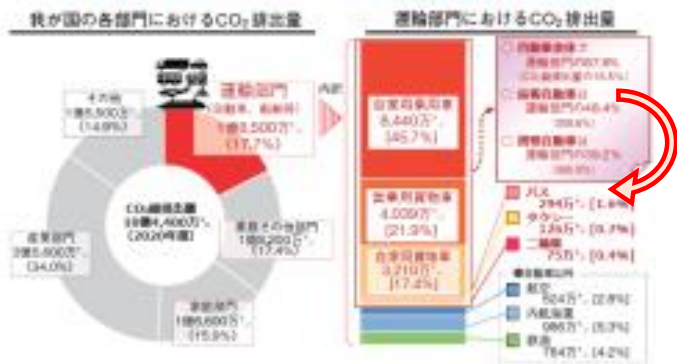


出典：新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査（R4.7月、内閣府）

# 5 地域公共交通を取り巻く状況 脱炭素社会への意識

運輸部門における二酸化炭素排出量は、全体の17.7%を占めている。本県でも脱炭素につながる公共交通利用への県民意識は高まっている。

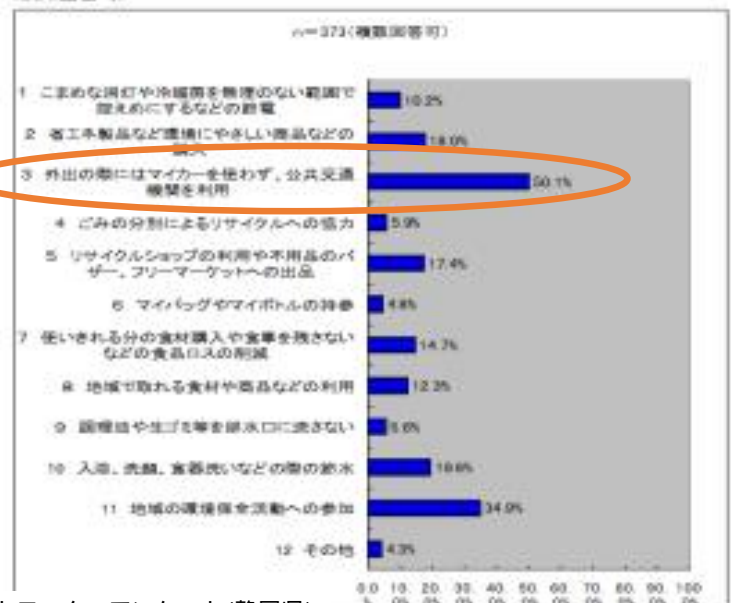
図表1-2-2-13 日本の各部門及び運輸部門における二酸化炭素排出量の内訳



出典：交通政策白書（国土交通省）

**公共交通利用を促進することが脱炭素につながる。**

あなたが実践したいと思っているが、実践できていない環境に個人行動は何か？ (複数回答可)

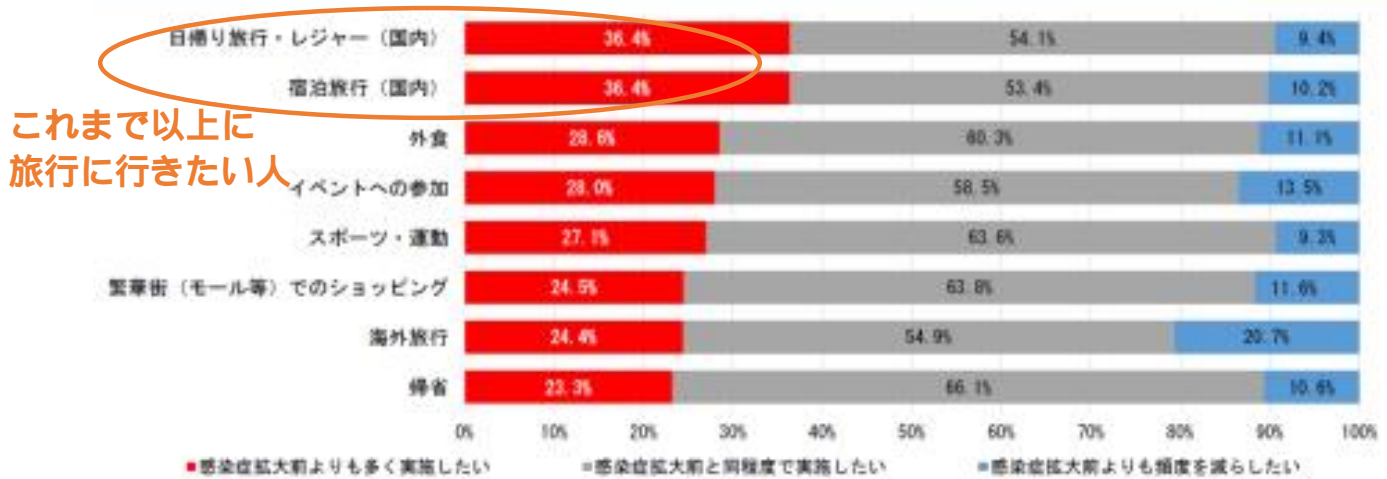


出典：2020年インターネットモニターアンケート(静岡県)

# 5 地域公共交通を取り巻く状況 旅行意欲の高まり

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んだが、ポストコロナに向けて、旅行への意欲は高まっている。

【4. その他】感染収束後の活動希望（全員）



出典：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（R4.7月、内閣府）

# 5 地域公共交通を取り巻く状況 旅行観光への意識変化

新型コロナウイルス感染症により、旅行先の感染予防対策の確認や、人が密集していない観光地の需要が高まり、大人数旅行を控えたいなど、旅行や観光に対するニーズや意識は変化している。

<今後の国内宿泊旅行で希望すること ※複数回答>（表 2-6）



出典：第7回新型コロナウイルス感染症の旅行市場への影響（JTB総合リサーチセンター）

<新型コロナウイルス感染症の拡大による旅行に関する意識や行動の変化 ※回答数3つまで>（表 2-7）



出典：2021年インターネットアンケート（読売新聞）