

1 計画の概要



① 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る。利用者数の減少は減便・廃止などサービスレベルの低下を招き、これが更なる利用者の減少を招くといった負のスパイラルを生じさせている。公共交通事業者の経営環境はもとより厳しい状況にあったが、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。更には、運転手不足が一層深刻となったことから、存続自体が危ぶまれる事業区間も出てきている。加えて、気候変動に起因する自然災害の激甚化・頻発化が年々顕著となりつつあることから、脱炭素化をはじめ自然環境への負荷軽減にも配慮する必要がある。

このため、本県では2022年7月に「静岡県地域公共交通活性化協議会」を設置し、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下「地域交通法」という。）に基づき、昨今の技術革新などを取り込むとともに、地域の多様な輸送資源の最大限の活用や住民共助による移動手段確保の取組などにより、持続可能な社会を支える利便性の高い公共交通サービスを提供するための静岡県地域公共交通計画を策定することとした。

② 計画の名称、構成、期間

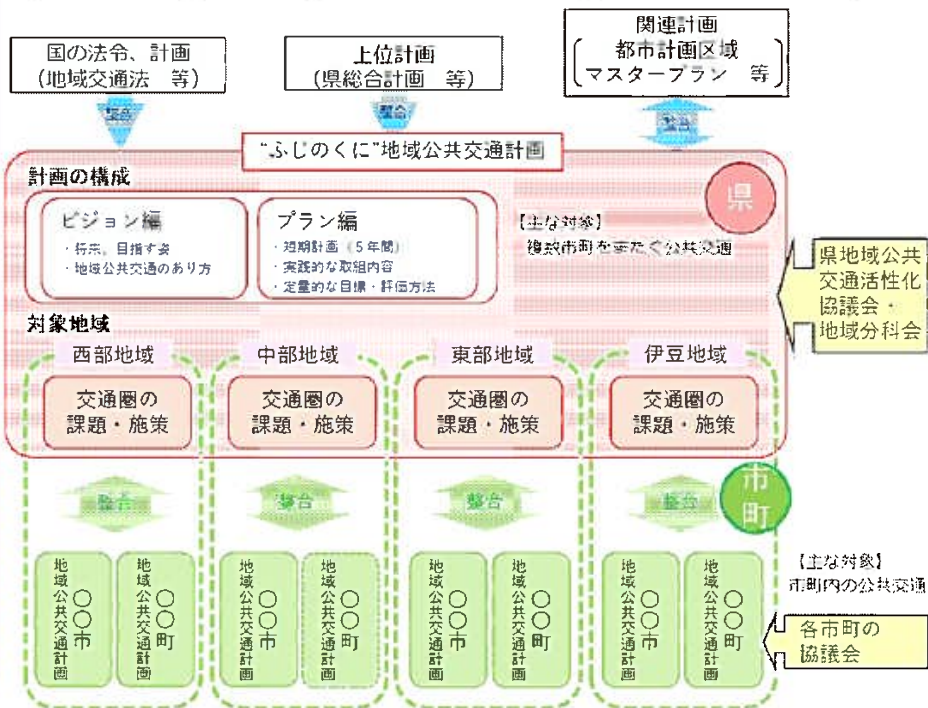
名称は「“ふじのくに”地域公共交通計画」とし、2050年頃を目途に本県が将来、目指す姿などを示す「ビジョン編」と、その実現に向けた5年程度の短期間（2024年度～2028年度）で取り組む具体的な施策等について示す「プラン編」で構成する。

③ 対象区域

静岡県全域を対象とし、伊豆、東部、中部及び西部の4地域に区分する。

④ 計画の位置付け

県総合計画等の上位計画と県内市町が策定する地域公共交通計画と整合を図った。



2 地域公共交通を取り巻く現状

地域公共交通を取り巻く現状について、ポイントを整理した。

項目	ポイント
利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道利用者数は概ね横ばいで推移、バス・タクシー利用者数はコロナ禍前から減少傾向</li> <li>新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通利用者は大幅に減少（2020年度の利用者数は、2019年度比で鉄道が約7割、バスが約8割、タクシーが約5割まで減少）※今後、アフターコロナの利用状況をよく注視していく必要がある。</li> <li>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</li> </ul>
経営環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗合バスや地方鉄道では、新型コロナウイルス感染症の影響による利用者の大幅な減少に伴い営業収入が激減する一方、営業費用の圧縮には限度があり、大幅な営業損失が発生</li> <li>タクシーでも、利用者の大幅な減少に伴い輸送収入が激減</li> <li>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</li> </ul>
コロナの影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>
県民意識	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通をほとんど利用しない人が6割超、このうち4割が公共交通を利用するのに利用していない</li> <li>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</li> </ul>

コロナ禍前の水準まで利用者数が回復しない中、運転手不足の深刻化などにより

サービス水準の確保が困難となる危機に直面

### 3 ビジョン編

「ビジョン編」では、2050年頃を目標に、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』などを示している。この『将来、目指す姿』の実現に向けた計画である。

#### ① 2050年頃の社会の展望

- ・超高齢社会の進展 ・交流人口の拡大 ・脱炭素社会の実現
- ・公共交通ネットワークの刷新 ・コンパクト・プラス・ネットワーク\*1の進展
- ・ウェルビーイングな社会

#### ② 「将来、目指す姿」と、その具体化イメージ

将来、目指す姿

“ふじのくに”デジタル  
田園都市

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

#### ③ 問題点・課題

将来目指す姿（具体化イメージ）と現状とのギャップから問題点を抽出し、課題を整理した。

視点	現状	問題点	課題
住民・社会	・高齢者の免許返納者数の増加により交通弱者が増加傾向	a 増加の見込まれる交通弱者が増加傾向	A 県内各地を結ぶ公共交通ネットワークを維持する必要がある。 <a,b,c,g,hに関連>
	・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。	B 公共交通の安全・安心を確保する必要がある。 <a,b,cに関連>
	・主要渋滞箇所や事故危険箇所が多数残存 ・コロナ以降、免許返納者数の伸び鈍化 ・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。	C 地域のニーズ、利用者のニーズに応じた移動手段を用意する必要がある。 <a,b,c,d,e,f,g,hに関連>
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。	D 交流の増加を見据え、県民と交流者双方の視点で、公共交通の利便性を高める必要がある。 <b,gに関連>
	・運転手の数は減少傾向かつ高齢化が進行	e 運転手不足の深刻化で、減便、廃止が増加する。	E 公共交通の存在を地域資源として位置付け、県民の利活用を促す必要がある。 <a,b,c,d,e,f,g,hに関連>
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者、大都市圏からの転入者を取り込めなくなる。	
	・路線バスの退出・減便 ・タクシー事業者の退出	h 生活必需サービスの維持が困難となり、地域の存続自体が危くなる。	

### 4 プラン編

#### ① 基本的な方針

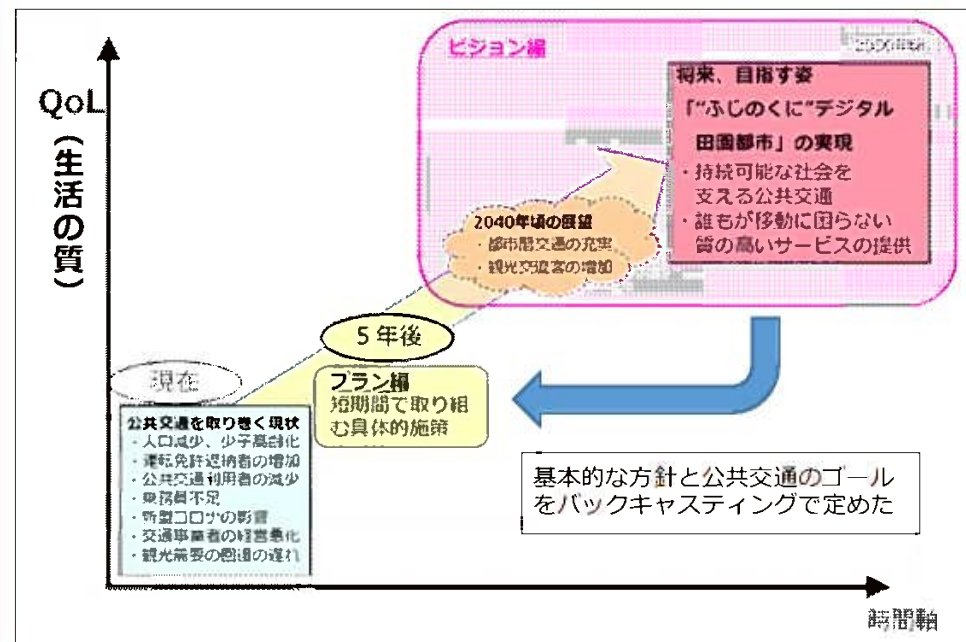
「2050年の目指す姿を実現するためには、2028年（5年の計画期間）にはどうあるべきか」の視点から、5か年の短期計画における基本的な方針を設定した。



#### ② 公共交通のゴール

「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、計画の目標を設定した。

- ① 必要な時に、必要な場所へ
  - ② 安全に、安心して
  - ③ 迷わず、スムーズに
  - ④ だれもが快適に
  - ⑤ みんなが愛する地域の誇り
- 移動するのに役に立つ



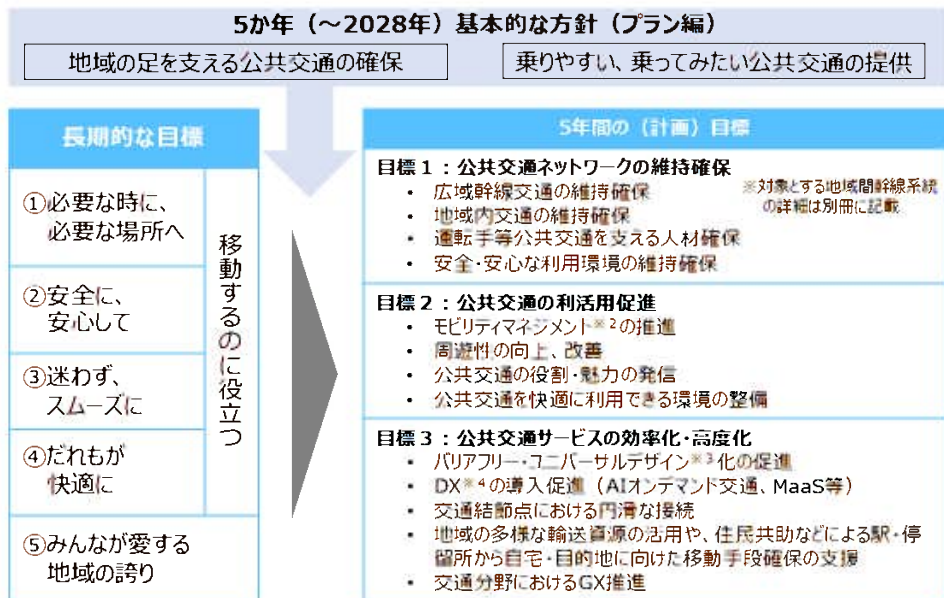
▲ ビジョン編とプラン編の関係（バックキャストिंग）

\*1 医療・福祉・商業等の生活機能を提供し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めること。



### ③ 5年間の目標と施策

基本的な方針と長期的な目標から、5年間の計画目標と、目標達成のための施策を定めた。



### ④ 県全体の達成指標

基本的な方針	指標	達成指標（数値指標）	
		現状値	目標値（2028年度）
地域の足を支える公共交通の確保	1 県民一人当たりの公共交通機関利用回数	48回/人（2020年度）	72回/人以上（コロナ前より増）
	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	60%（2023年度）	70%以上（10ポイント増）
乗りやすい、乗ってみたい公共交通の提供	3 企画乗車券等の販売枚数	12.1万枚（2022年度）	13.4万枚以上（10%アップ）
	4 GTFSデータ（経路検索アプリやサイトに掲載されるのに必要なデータ）整備済み市町数	6市町（2022年度）	33市町（対象全市町で整備）

### ⑤ 各地域の達成指標

地域	指標	達成指標（数値指標）	
		現状値	目標値（2028年度）
伊豆	観光客の公共交通利用率	22.0%（2022年度）	30%以上
東部	交通結節点における乗換環境整備箇所数	—	10駅以上
中部	利用者増につながる公共交通サービスの見直し件数	—	7件以上
西部	多様な資源活用も含めた新たな公共交通サービスの導入件数	—	5件以上

### ⑥ 県民のみなさまへ

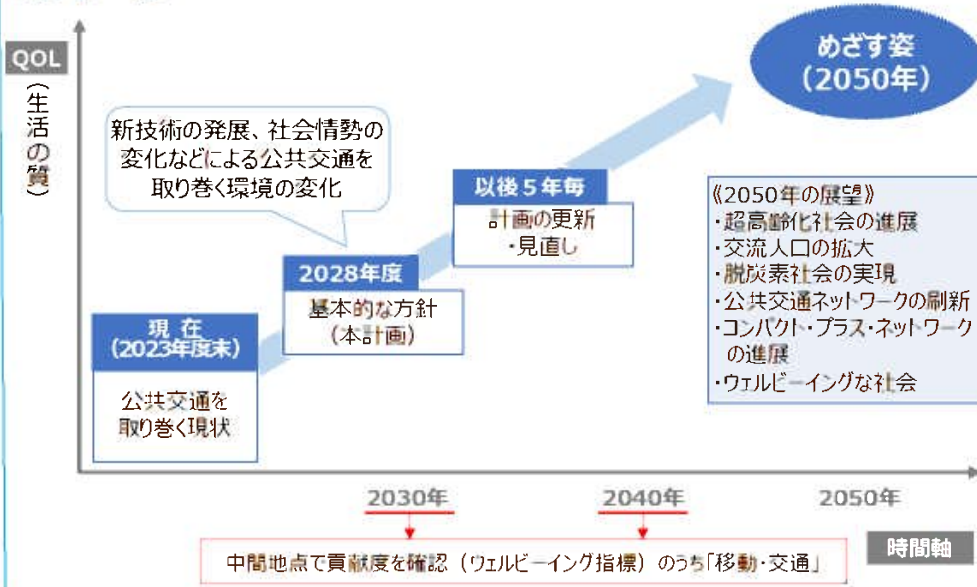
交通事業者が運賃収入と行政の支援だけで事業を存続させることは限界に達しています。行政と事業者は、一体となって地域公共交通の利便性向上に努めていきますが、本計画の目標を達成するためには、限られた関係者だけの取組では不十分です。自家用車から地域公共交通に転換すれば、自然環境への負荷軽減や交通事故リスク回避などのメリットがあり、歩行の機会が増えることにより、健康の増進も期待されます。県民のみなさまには、地域公共交通の大切さや魅力を理解し、利用者ニーズを発信するとともに、より積極的に、自家用車への過度な依存から地域公共交通への利用転換に取り組むことが、今、求められています。

### 7 計画の評価

本計画全体の評価は、PDCAサイクルの考え方のもと、評価指標に基づき、毎年度、静岡県地域公共交通活性化協議会に設ける評価委員会において事業の問題点や改善要望を把握し、評価・検証を行う。この結果を踏まえ、静岡県地域公共交通活性化協議会において計画の進捗状況を把握し、必要に応じて計画や事業の見直しを行うとともに、必要となる資源の確保についても検討する。

### 5 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た。現在、国においてライドシェアに関する制度構築が進められているが、計画期間5か年の間に、新制度の創設や公共交通をとりまく環境・社会情勢の変化があった場合には、新たな取組や事業実施に必要な資源の確保について検討を行うとともに、評価指標の見直しや追加などを行う。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」の値で確認する。



※2 一人一人のモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向（例えば、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を通じて利用する方向）に自発的に変化することを促す。コミュニケーションを中心とした交通政策。  
 ※3 障害の有無、年齢、性別、国籍、人種等にかかわらず、様々な人々が気持ちよく使えるよう都市や生活環境を計画する考え方。  
 ※4 AI、IoT、ビッグデータなどのデジタル技術を用いて、人々の生活をあらゆる面でより良い方向に変化させること。