

はじめに

計画策定の経緯

本市では、平成22年度に「焼津市地域公共交通総合連携計画」、平成29年度に「焼津市地域公共交通網形成計画」を策定し、計画的に地域公共交通の活性化及び再生に取り組んできました。自家用車の普及や人口の減少、新型コロナ感染拡大（以下、コロナ禍）に伴う生活様式の変化などにより、公共交通を取り巻く環境は厳しい状況にあります。このような状況においても、公共交通は通勤や通学、通院や買い物など身近な移動手段であり、加えて近年は高齢者人口の増加や免許返納の促進、脱炭素化など、公共交通はまちづくりにおいて重要な役割を担っています。

このため、公共交通の現状整理や利用状況等を分析することで、本市における公共交通の目指すべき役割を明確化し、「焼津市地域公共交通網形成計画」における方針や取組を継続しながら、将来のまちづくりと連携した公共交通ネットワークのあり方をまとめるものです。

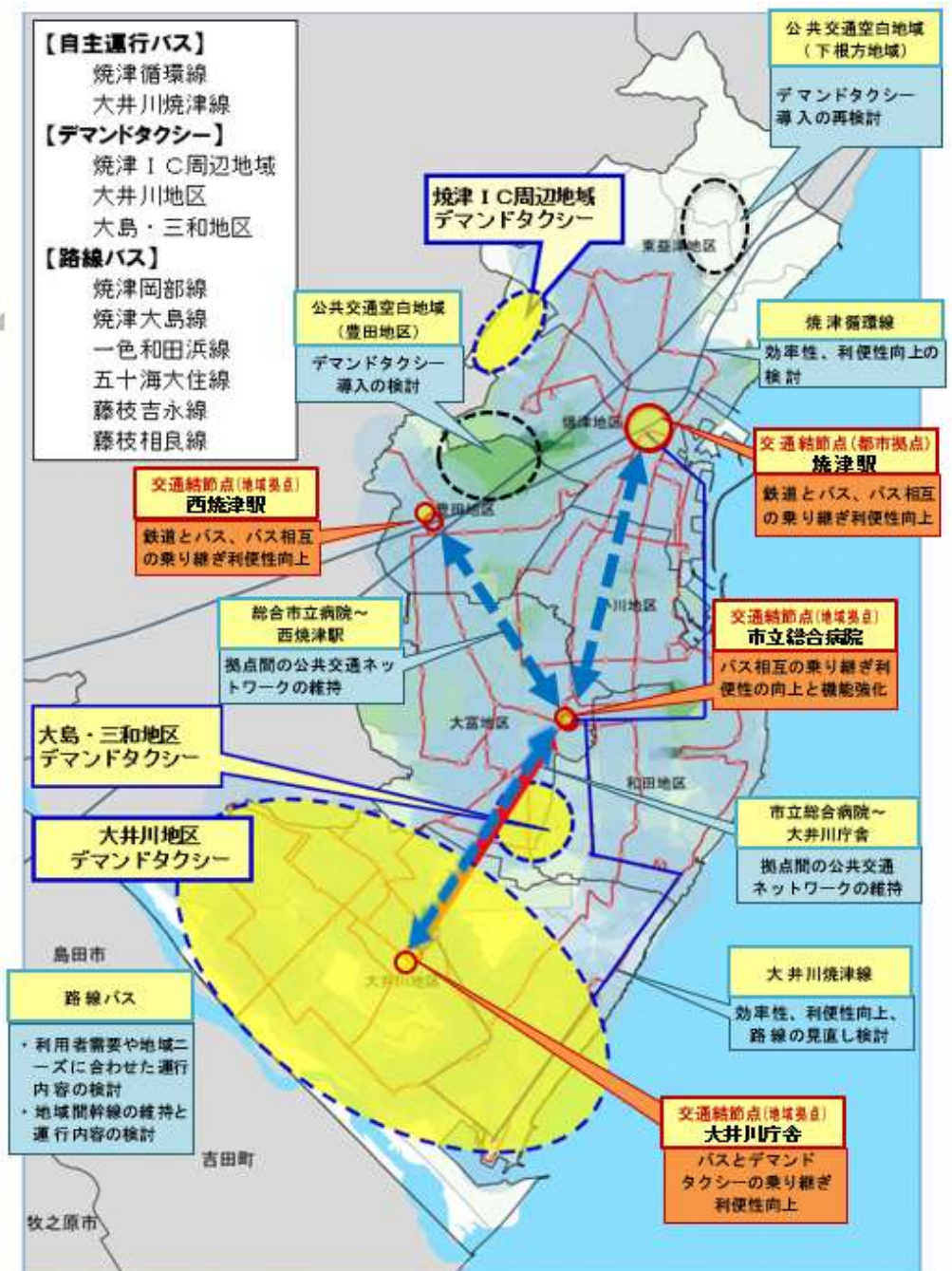
計画の区域

焼津市内

計画の期間

期間：令和6年度  
(2024年度) から  
令和10年度  
(2028年度)

課題整理



## 基本的な方針

焼津市の現状と公共交通の利用状況等の分析からみえる地域公共交通の課題への対応として、公共交通が市民の暮らしを便利にし、活気あるまちづくりに寄与することを目指します。また、第6次焼津市総合計画の将来都市像である「やさしさ 愛しさ いいもの いっぱい 世界へ広げる 水産文化都市Y A I Z U」、及び焼津市立地適正化計画で目指す「スマート新時代 豊かなくらしが未来へつながるまち 住みいる City Yaizu」の実現に向け、公共交通がその一助となるよう、焼津市地域公共交通計画の基本的な方針を以下のとおりとします。

### ●基本的な方針

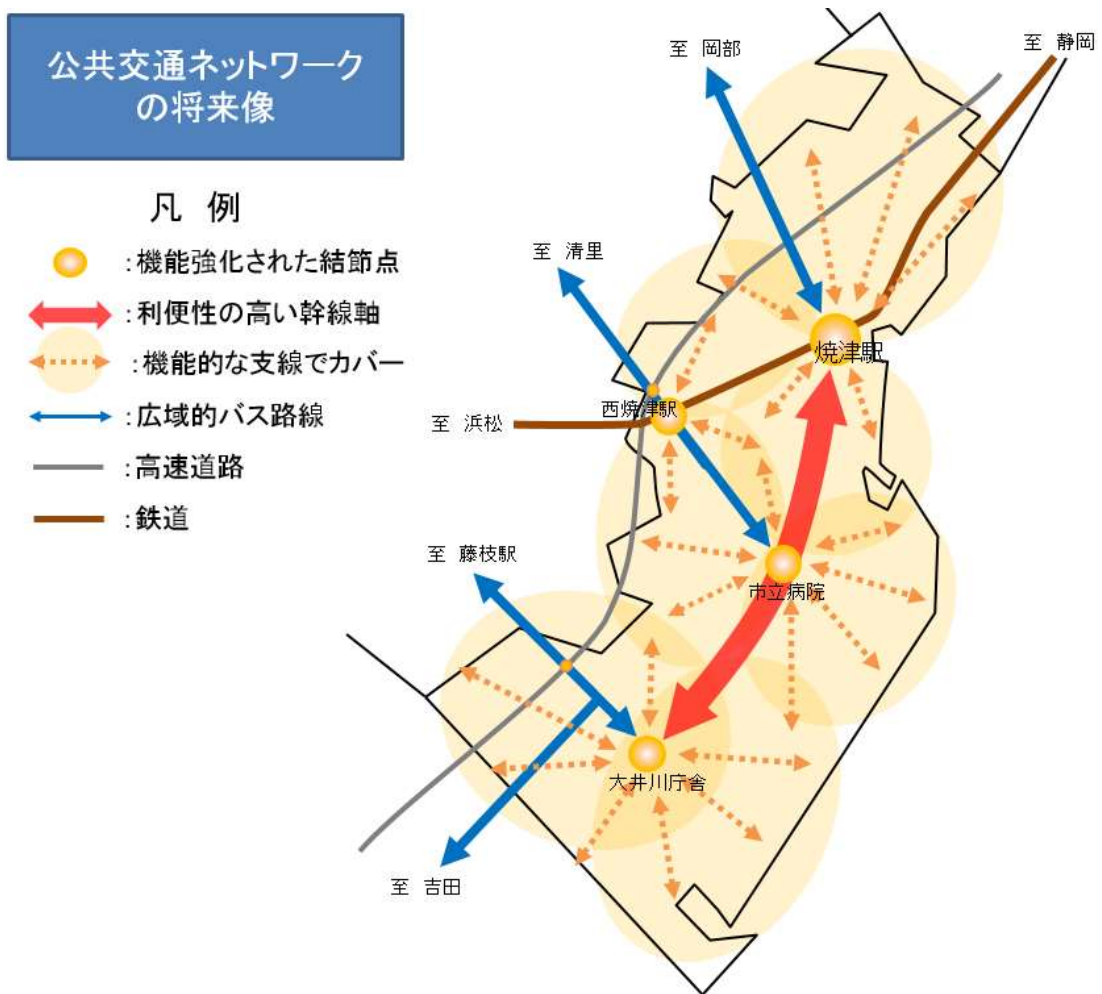
「市民が暮らしやすく 誰もが移動しやすい 交通環境が充実したまち やいづ」

### 今後の公共交通ネットワーク

鉄道駅につながる路線を「幹線」、そのうち複数の市町を通る路線を「地域間幹線」と位置づけ、将来にわたって運行していきます。

また、焼津駅、西焼津駅、市立総合病院、大井川庁舎を「結節点」と位置付け、その周辺や地域の拠点と結節点に接続する路線を「支線」と位置付けます。

本計画では将来的な公共交通ネットワークのあるべき姿（将来像）を見据え、計画期間である5年間において実施する具体的な事業について記載するものとします。



## 具体的な目標と具体的な施策

### 基本的な方針

市民が暮らしやすく 誰もが移動しやすい 交通環境が充実したまち やいづ

目標	具体的な施策	成果指標														
1. 利用者需要や地域ニーズに的確に対応した公共交通の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 大井川地区における運行内容の見直しと改善</li> <li>2 地域ニーズや利用状況を踏まえたデマンドタクシーの運行検討</li> <li>3 商業施設や医療機関等へのアクセス強化</li> <li>4 自主運行バス車両の更新</li> <li>5 民間路線バスの運行内容の見直し</li> <li>6 自動運転技術・先進モビリティの導入を目指した研究</li> </ul>	<p>公共交通利用者数</p> <table border="1"> <tr> <td>R5</td> <td>→</td> <td>目標値 (R10)</td> </tr> <tr> <td>9.7回/人</td> <td></td> <td>10.8回/人</td> </tr> </table>	R5	→	目標値 (R10)	9.7回/人		10.8回/人								
R5	→	目標値 (R10)														
9.7回/人		10.8回/人														
2. まちづくりと連携した幹線軸と支線による公共交通ネットワークの形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 幹線軸及び拠点間の地域間幹線の維持</li> <li>2 利用状況に応じた機能的な支線の運行の維持</li> </ul>	<p>自主運行バス平均収支率</p> <table border="1"> <tr> <td>R5</td> <td>→</td> <td>目標値 (R10)</td> </tr> <tr> <td>13.9%</td> <td></td> <td>17.0%</td> </tr> </table> <p>デマンドタクシー利用者数</p> <table border="1"> <tr> <td>R5</td> <td>→</td> <td>目標値 (R10)</td> </tr> <tr> <td>3,384人</td> <td></td> <td>3,550人</td> </tr> </table>	R5	→	目標値 (R10)	13.9%		17.0%	R5	→	目標値 (R10)	3,384人		3,550人		
R5	→	目標値 (R10)														
13.9%		17.0%														
R5	→	目標値 (R10)														
3,384人		3,550人														
3. 結節点における乗り継ぎ利便性や結節機能の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 結節点における乗り換えし易いダイヤの見直し</li> <li>2 結節点における公共交通の利用に関する案内表示の強化と待合環境の充実</li> <li>3 大井川庁舎における結節点の機能強化</li> </ul>	<p>結節点におけるバス利用者数</p> <table border="1"> <tr> <td>R5</td> <td>→</td> <td>目標値 (R10)</td> </tr> <tr> <td>2,170人</td> <td></td> <td>2,585人</td> </tr> </table>	R5	→	目標値 (R10)	2,170人		2,585人								
R5	→	目標値 (R10)														
2,170人		2,585人														
4. 交通事業者、地域住民、行政の協働による公共交通の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 利用促進イベントの充実</li> <li>2 時刻表や経路検索の改善</li> <li>3 地域の会合への利用啓発等の実施</li> <li>4 さまざまな形態での移手段の検討</li> <li>5 観光振興と連携した公共交通利用の促進</li> </ul>	<p>地域による検討組織の数</p> <table border="1"> <tr> <td>R5</td> <td>→</td> <td>目標値 (R10)</td> </tr> <tr> <td>3箇所</td> <td></td> <td>4箇所</td> </tr> </table> <p>イベント等の実施回数</p> <table border="1"> <tr> <td>R4</td> <td>R5</td> <td>→</td> <td>目標値 (R10)</td> </tr> <tr> <td>31回</td> <td>37回</td> <td></td> <td>31回</td> </tr> </table>	R5	→	目標値 (R10)	3箇所		4箇所	R4	R5	→	目標値 (R10)	31回	37回		31回
R5	→	目標値 (R10)														
3箇所		4箇所														
R4	R5	→	目標値 (R10)													
31回	37回		31回													



# 計画の達成状況の評価

## 評価の方法

計画の目標には成果指標を定め、毎年度、地域公共交通会議で評価・検証を行います。目標値が達成できていない場合は、その要因を分析し、改善策を検討するPDCAサイクル（計画→実行→評価→改善）により実施します。

また、社会情勢の変化に応じて実施スケジュールや実施施策について見直しが必要な場合は、上位計画との整合性を図りながら計画の見直しを行っていきます。

## 成果指標

目標	利用者需要や地域ニーズに的確に対応した公共交通の整備		
指標 1	<b>公共交通利用者数</b>		
	コロナ禍前 (令和元年度)	現状 (令和5年度)	目標値 (令和10年度)
	10.5回/人	9.7回/人	10.8回/人
	【算出方法】 自主運行バスとデマンドタクシー、民間路線バス6路線の年間利用者数を、人口で割った値。  【目標値の考え方】 利用者数は現状ではなく、コロナ禍前を基準とし、地域公共交通網形成計画の目標値を継続します。		

目標	まちづくりと連携した幹線軸と支線による公共交通ネットワークの形成		
指標 2	<b>自主運行バス平均収支率</b>		
	コロナ禍前 大井川西部圏域限定分を除く (令和元年度)	現状 (令和5年度)	目標値 (令和10年度)
	16.9%	13.9%	17.0%
	【算出方法】 自主運行バス2路線の収支率〔(合計運賃収入+有料広告収入)÷合計運行経費〕を算出する。  【目標値の考え方】 収支率は現状ではなく、コロナ禍前を基準とし、維持することとします。		

目標	まちづくりと連携した幹線軸と支線による公共交通ネットワークの形成	
指標 3	<b>デマンドタクシー利用者数</b>	
	現状 (令和5年度)	目標値 (令和10年度)
	3,384人	3,550人
	【算出方法】 デマンドタクシー3地区の年間利用者数。  【目標値の考え方】 令和5年度から5%の増加を目標値とします。	

目標	結節点における乗り継ぎ利便性や結節機能の向上		
指標 4	<b>主要拠点におけるバス利用者数</b>		
	コロナ禍前 (令和元年度)	現状 (令和5年度)	目標値 (令和10年度)
	2,461人	2,170人	2,585人
	【算出方法】 結節点（統津駅・西統津駅・市立総合病院・大井川庁舎）におけるバス利用者数（6月の利用者数）  【目標値の考え方】 利用者数は現状ではなく、コロナ禍前を基準とし、5%の増加を目標値とします。		

目標	交通事業者、地域住民、行政の協働による公共交通の利用促進	
指標 5	<b>地域による検討組織の数</b>	
	現状 (令和5年度)	目標値 (令和10年度)
	3箇所	4箇所
	【算出方法】 地域公共交通会議、大井川分科会、デマンドタクシー検討の地域協議会などの公共交通について協議する組織の数  【目標値の考え方】 現状の3箇所から、新たに1組織の設立を目標値とします。	

目標	交通事業者、地域住民、行政の協働による公共交通の利用促進		
指標 6	<b>公共交通の利用促進イベント等の実施回数</b>		
	現状 (令和4年度)	現状 (令和5年度)	目標値 (令和10年度)
	31回	37回	31回
	【算出方法】 バスに乗って地域再発見の旅、デマンドタクシー出前講座、体験乗車会などの実施回数  【目標値の考え方】 令和4年度の実施回数を継続します。		