

焼津市地域公共交通計画

令和6年6月

目 次

I	はじめに	3
	1. 策定の経緯	
	2. 計画の区域	
	3. 計画の期間	
II	地域の現状	4
	1. 焼津市の概況	
	2. 将来人口の見通し	
	3. 人口密度	
III	計画の位置づけ・他計画との整理	7
	1. 計画の位置づけ	
	2. 上位・関連計画の整理	
IV	公共交通の現状	13
	1. 公共交通の利用状況	
	2. 焼津市地域公共交通網形成計画のフォローアップ	
V	課題整理	29
	1. 結節点	
	2. バス路線等	
VI	基本的な方針と目標	32
	1. 基本的な方針と目標	
	2. 具体的な施策	
	3. 実施スケジュール	
VII	計画の達成状況の評価	48
	1. 計画の推進と評価	
	2. 計画の成果指標	
巻末	運行系統・補助に関すること	52

I はじめに

1. 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」、続いて平成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、令和5年度のバスの利用者は回復基調にあるものの、コロナ禍前の令和元年度に比べて約9割の水準となっています。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、脱炭素化による自然環境への負荷軽減への配慮など、本市の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望ましい公共交通ネットワークのあり方をまとめるものです。

2. 計画の区域

計画の区域は「焼津市内」とします。

3. 計画の期間

令和6年度（2024年度）から令和10年度（2028年度）の5か年とします。

Ⅱ 地域の現状

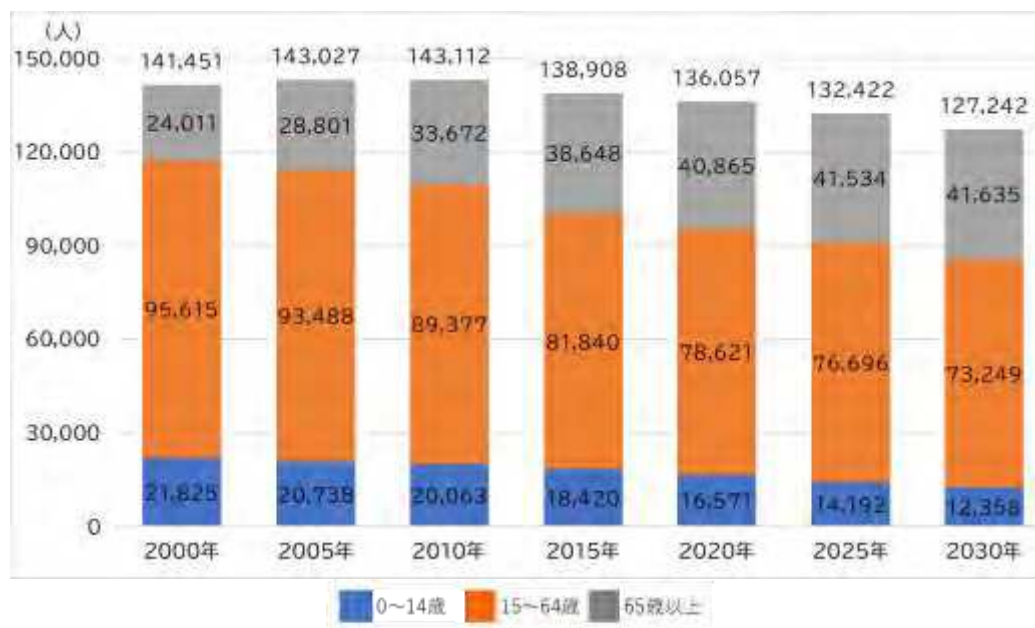
1. 焼津市の概況



2. 将来人口の見通し

令和5年（2023年）に国立社会保障・人口問題研究所が実施した推計によると、本市の人口は今後も減少が続くと予測されています。

一方で、老年人口は増加が続き、令和12年（2030年）には総人口の約32.7%を占めると予測されています。このように、生産年齢人口が減少する中、運転免許証や自家用車を持たない人が増えていくこととなり、このような社会構造の変化に適応していくことが求められます。



図－人口の推移

（資料：国勢調査、日本の地域別将来推計人口（令和5（2023）年推計）

（国立社会保障・人口問題研究所） ※2020年以降は年齢不詳人口を含む

高齢化率の推移

	令和2年 (2020年)	令和7年 (2025年)	令和12年 (2030年)
65歳未満人口	95,192人	90,888人	85,607人
高齢者人口 (65歳以上)	40,865人	41,534人	41,635人
高齢化率	30.0%	31.4%	32.7%

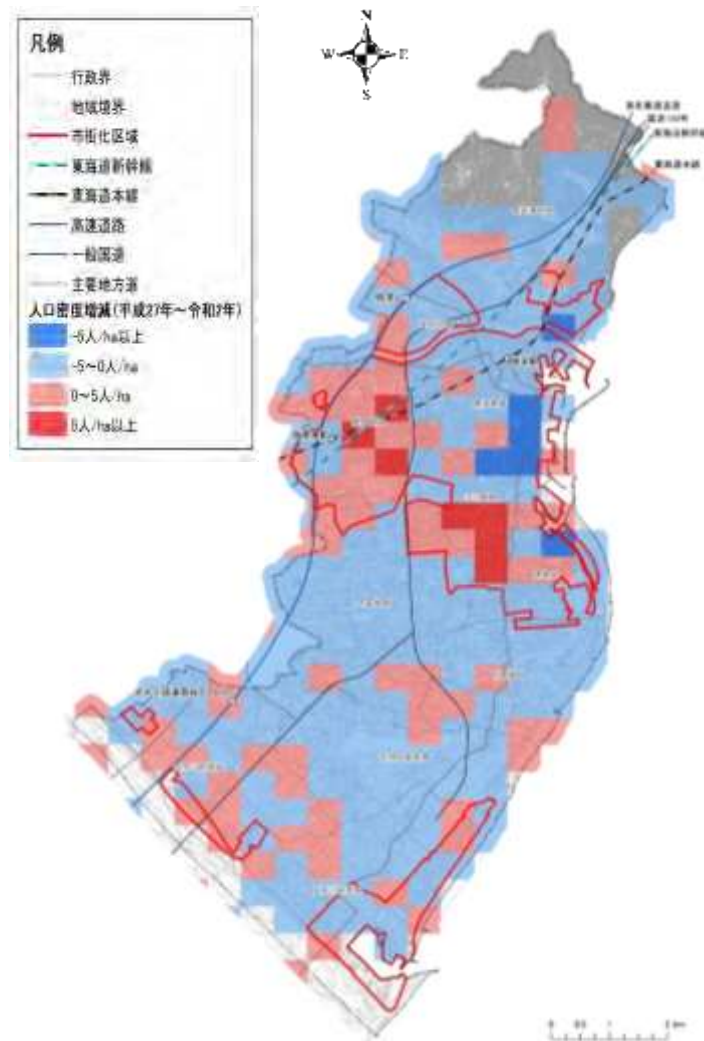
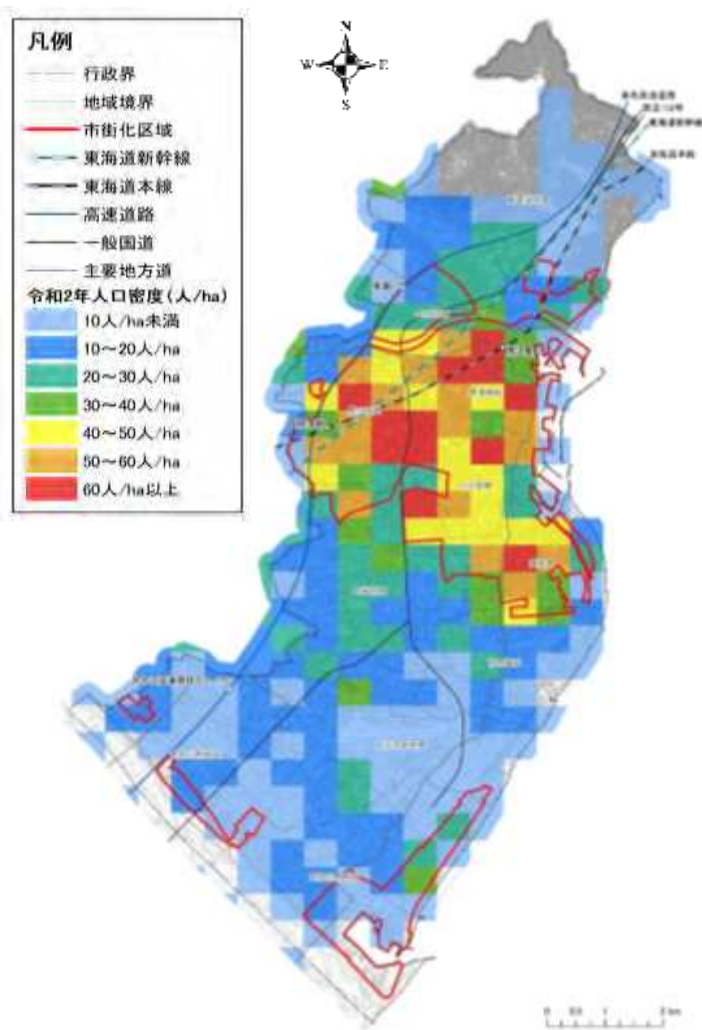
3. 人口密度

令和2年（2020年）の人口密度をみると、焼津地区、豊田地区、小川地区、港地区周辺の市街化区域の人口密度が高く、概ね40人/ha以上の区域が広がっています。特に、焼津駅や西焼津駅周辺、国道150号沿線に人口が集積しています。

平成27年（2015年）から令和2年（2020年）にかけての推移をみると、本町地域から小川新町にかけての沿岸部で減少する一方で、豊田地区の西焼津駅周辺、小川地区から港地区にかけての会下ノ島石津地域周辺では、土地区画整備事業や移住定住の支援事業の効果もあり、人口が増加しています。また、大井川西地域などの市街化調整区域の一部でも人口が増加しており、市内で人口の分散化が見られています。

人口密度

増減（2015年→2020年）



図一人口密度（令和2年（2020年））（資料：令和2年国勢調査）

図一人口密度の増減（平成27年（2015年）→令和2年（2020年））

Ⅲ 計画の位置づけ・他計画との整理

1. 計画の位置付け

- ・「交通政策基本法（平成25年法律第92号）」及び「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（活性化再生法）（平成19年法律第59号）」に基づき策定します。
- ・これまでの「焼津市地域公共交通網形成計画」を引き継ぎ、「第6次焼津市総合計画」、「焼津市都市計画マスタープラン」を上位計画として、その他の計画と調和を図りながら策定します。

2. 上位・関連計画の整理

本市の公共交通等について、上位・関連計画では、次のとおり位置付けられています。

（１）第6次焼津市総合計画（H30～R7）【第2期基本計画（R4～R7）】

ア 焼津市総合計画とは

本市のまちづくりの基本理念や将来都市像、それを実現するための政策・施策を示すものです。

イ 基本構想

将来都市像

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

基本理念

- ・地域資源や特性を“いかす”
- ・みんなに、地球に“やさしい”
- ・市民の力を“はぐくむ”
- ・人と未来に“つなげる”

ウ 基本計画（公共交通関連）

安全安心で快適に暮らせるまちづくり

暮らしを守り支える社会基盤の充実

エ 施策の方針（公共交通関連）

公共交通はデマンドタクシーの活用など公共交通網を再編し、自動運転など次世代交通システムの構築についても検討します。

(2) 焼津市都市計画マスタープラン（H28年度策定）

ア 焼津市都市計画マスタープランとは

都市計画法第18条の2に規定する「市町村の都市計画に関する基本的な方針」のことで、本市の概ね20年後の将来を見据えて定める、都市計画の最も基本となるものです。

イ 将来都市像

市民とともに「にぎわい」を創り、地域の「くらし」に必要な機能をコンパクトにまとめた 住みやすいまち 焼津

ウ 公共交通ネットワークの整備方針

- ・路線バスや自主運行バスの路線網の再編、運行頻度の適正化
- ・新たな交通手段としてデマンドタクシー等の検討
- ・都市拠点及び生活交流拠点における、公共交通と自動車・自転車交通の乗り換え利便性や公共交通の乗り継ぎ利便性の向上、拠点間を結ぶシャトル便構想や拠点と居住エリアとを結ぶ新たな交通ネットワークの検討

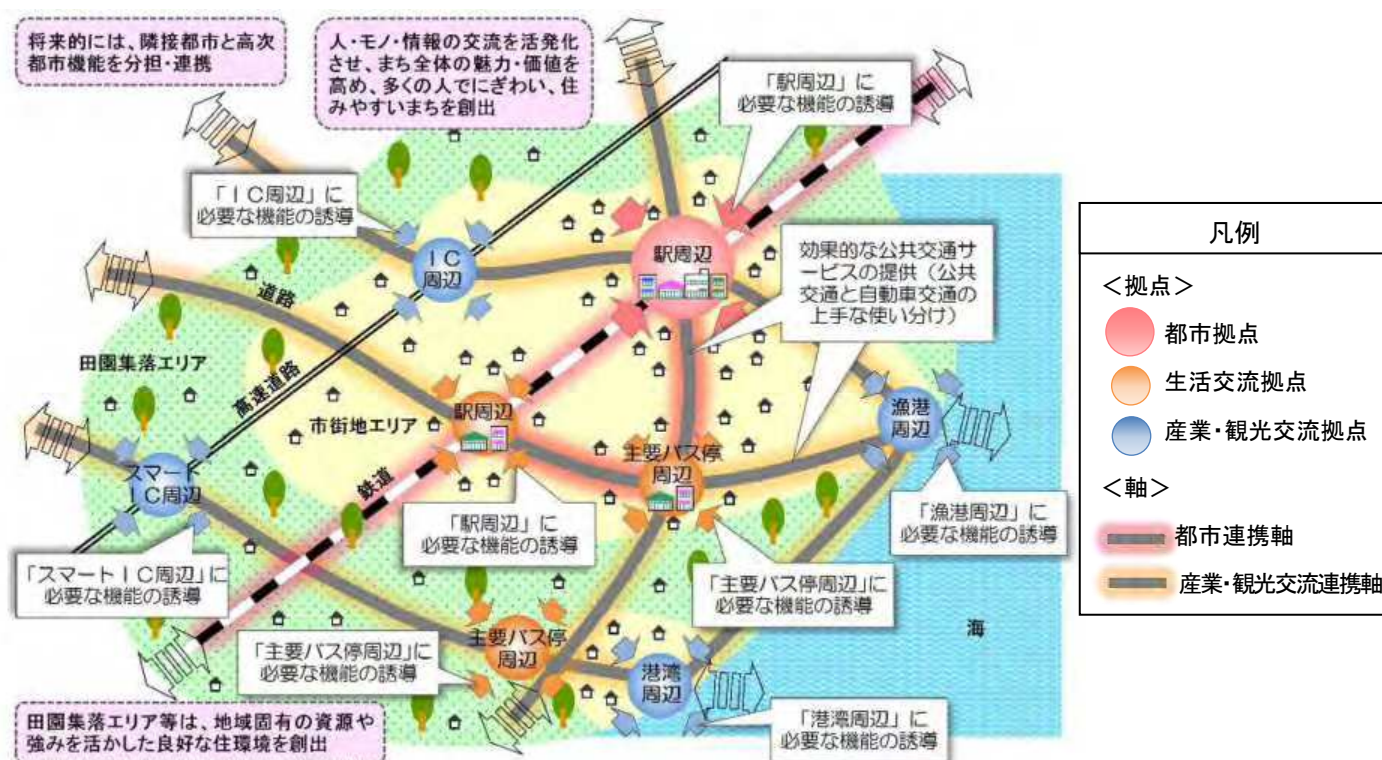


図 本市における「コンパクト＋ネットワーク」のまちづくりのイメージ

出典：焼津市都市計画マスタープラン（H28.5）

(3) 立地適正化計画（R5年度策定）

ア 立地適正化計画とは

人口減少、高齢化社会が進展するなかにあっても、都市の持続性を維持するため、駅や市役所といった都市の中心拠点や生活拠点に、市民生活に必要な病院や商業施設などの都市機能を集め、居住をその周辺や利便性が高い公共交通沿線に緩やかに誘導するまちづくりの計画です。

イ 目指す将来都市像とまちづくりの方針

「スマート新時代 豊かなくらしが未来へつながるまち 住まいるCity Yaizu」

ウ 「住まいるCity Yaizu」の実現に向けたまちづくりの方針

方針1 「人・もの」が集まり、活気に満ちた豊かな市民生活を支える拠点の形成

方針2 希望と喜びに満ちた、心安らぐ住環境の形成

方針3 移動しやすく、歩きたくなる快適なまち環境の形成



エ 公共交通ネットワークの強化

都市機能が集積された拠点の形成や市街地における居住の集積と合わせて、「焼津市地域公共交通計画」と連動した利便性の高い公共交通ネットワークの強化による拠点間の移動の円滑化と市民生活の利便性の向上を図ります。また、安全で円滑な移動を確保するため、拠点間を結ぶ道路ネットワークの構築を推進します。

立地適正化計画で造る都市構造

1 主要拠点の設定

2 公共交通を活かした拠点間の連携

「都市拠点」、「地域拠点」の連携を促進するため、本市における既存の公共交通である東海道本線とバス路線、デマンドタクシーを拠点間ネットワークとして設定します。バス路線やデマンドタクシーについては、「焼津駅周辺都市拠点」、「中部地域拠点」、「大井川地域拠点」の3つの拠点を利便性の高い連携軸で結び、さらに「西焼津駅周辺地域拠点」を含む4つの拠点とその周辺や、地域コミュニティの小さな拠点である地域交流センターを中心とした居住エリアを支線でカバーすることで、拠点間の移動の円滑化を図ります。

3 新たな時代の都市構造

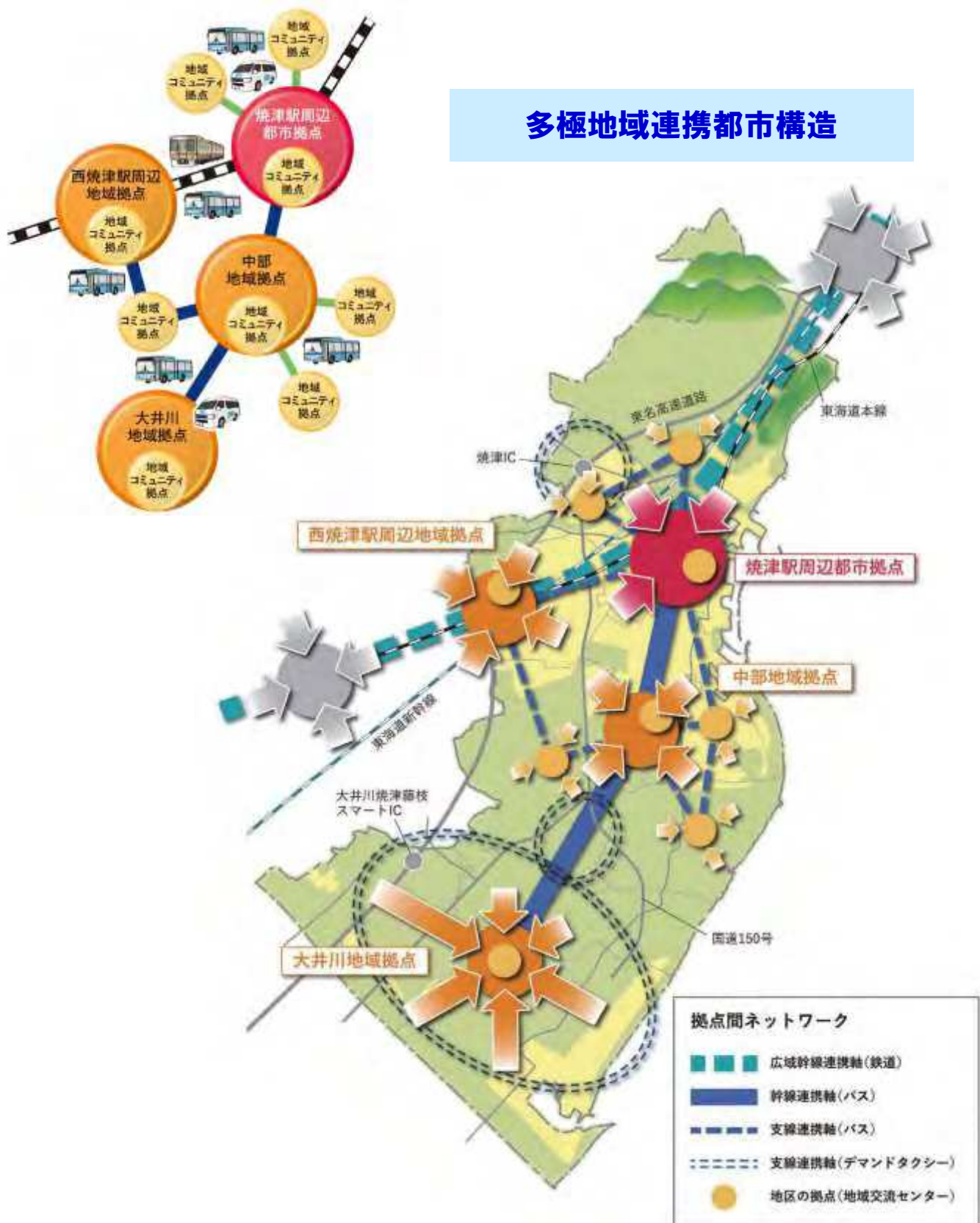
将来都市像を実現するために「多極地域連携都市」を掲げ、拠点間の利便性向上と、主要拠点と地区の拠点を結ぶネットワークの維持を図ります。

立地適正化計画に位置付けられた 公共交通に関する施策

施策 1 公共交通ネットワークの強化

取組 1 地域公共交通計画と連携した都市構造の構築

本計画と地域公共交通計画に基づく、公共交通施策の推進により、多極地域連携都市構造の構築による、移動しやすい快適な公共交通ネットワークの強化を目指します。



取組 2 利便性が高いバス路線（焼津駅～市立病院～大井川庁舎）の強化と維持

施策 2 公共交通結節点の機能と利便性の向上

取組 1 公共交通結節点（焼津駅・駅前広場）の再整備

取組 2 パーク&ライド、サイクル&ライドの推進

施策 3 歩いていて楽しい、歩いて暮らせる環境づくり

取組 1 自動車に依存しない移動環境の創出

施策 4 便利に快適にスマートな移動手段の構築

取組 1 先端技術（ICT・AI）を活用したスマートな移動の実現

取組 2 グリーンスローモビリティの導入検討

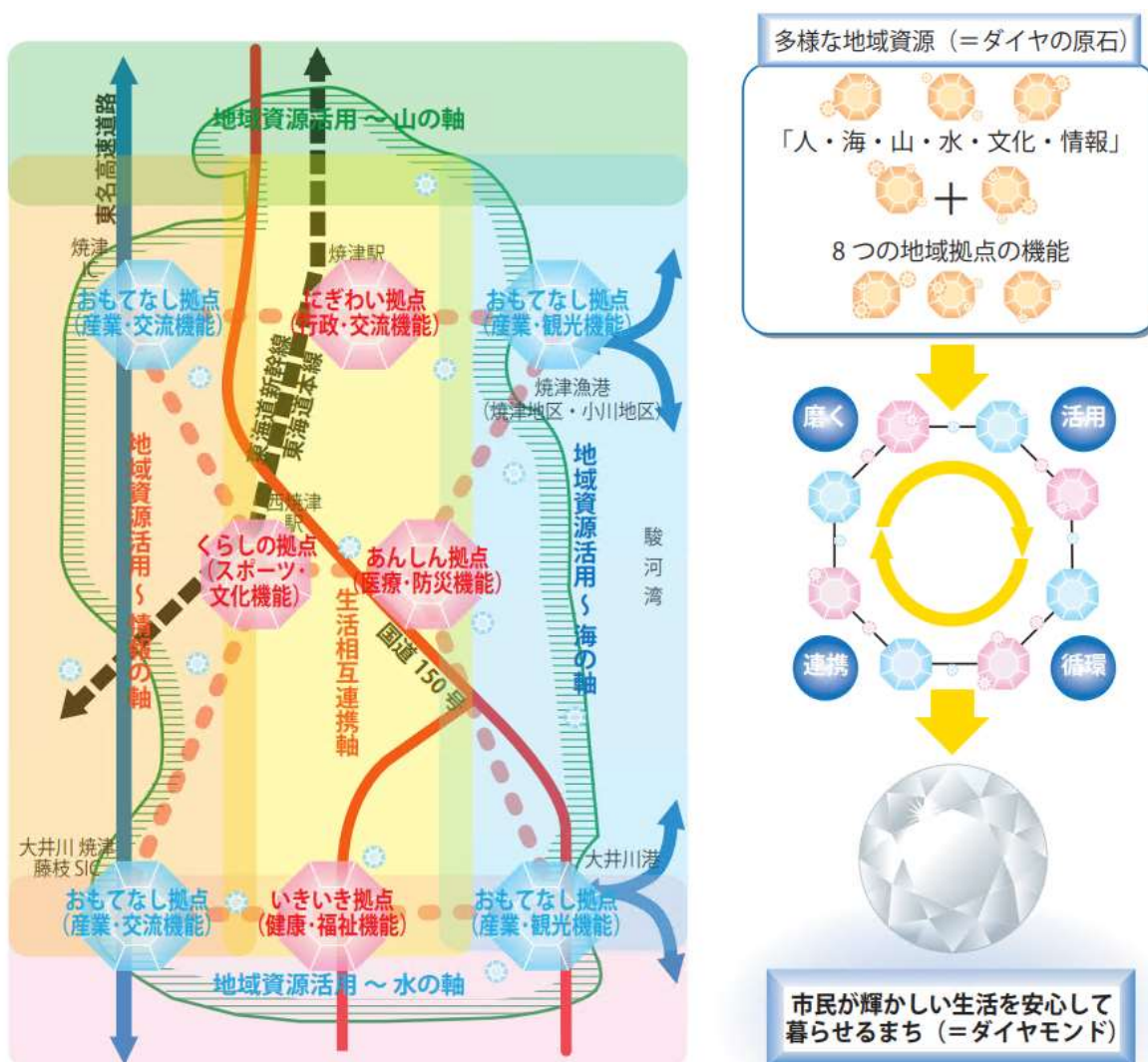
④焼津ダイヤモンド構想

ア 焼津ダイヤモンド構想とは

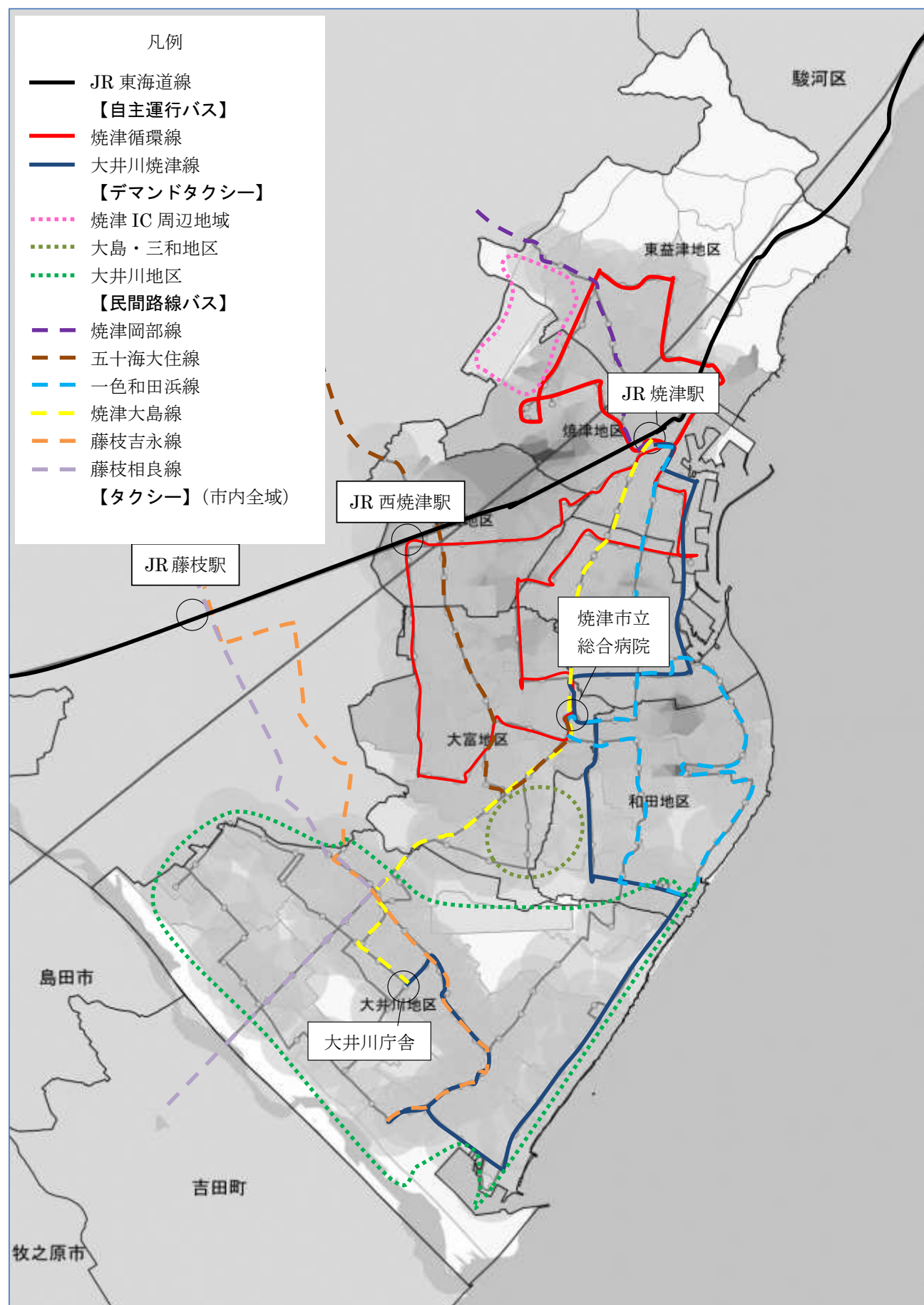
焼津市の諸計画との整合を図り、焼津市の将来ビジョンとしてまちづくりの方針を示すものであり、新たな総合計画や国土利用計画の根幹となる未来への都市デザインです。

イ 基本的な考え方（公共交通関連）

ダイヤモンド構想で位置付ける8つの拠点を「活用・連携・循環」させるため、各拠点間を結び付ける公共交通ネットワークの充実と、焼津駅、西焼津駅などの交通結節点における機能の維持・強化が求められます。



IV 公共交通の現状



1. 公共交通の利用状況

(1) 鉄道（JR東海道本線）

(ア) 運行頻度

焼津駅、西焼津駅ともに普通電車のみが停車しており、運行頻度は、静岡・沼津方面が平日 92 本、休日 91 本、浜松・豊橋方面が平日 95 本、休日 94 本となっています。

表－鉄道運行頻度（令和 5 年（2023 年）6 月時点）

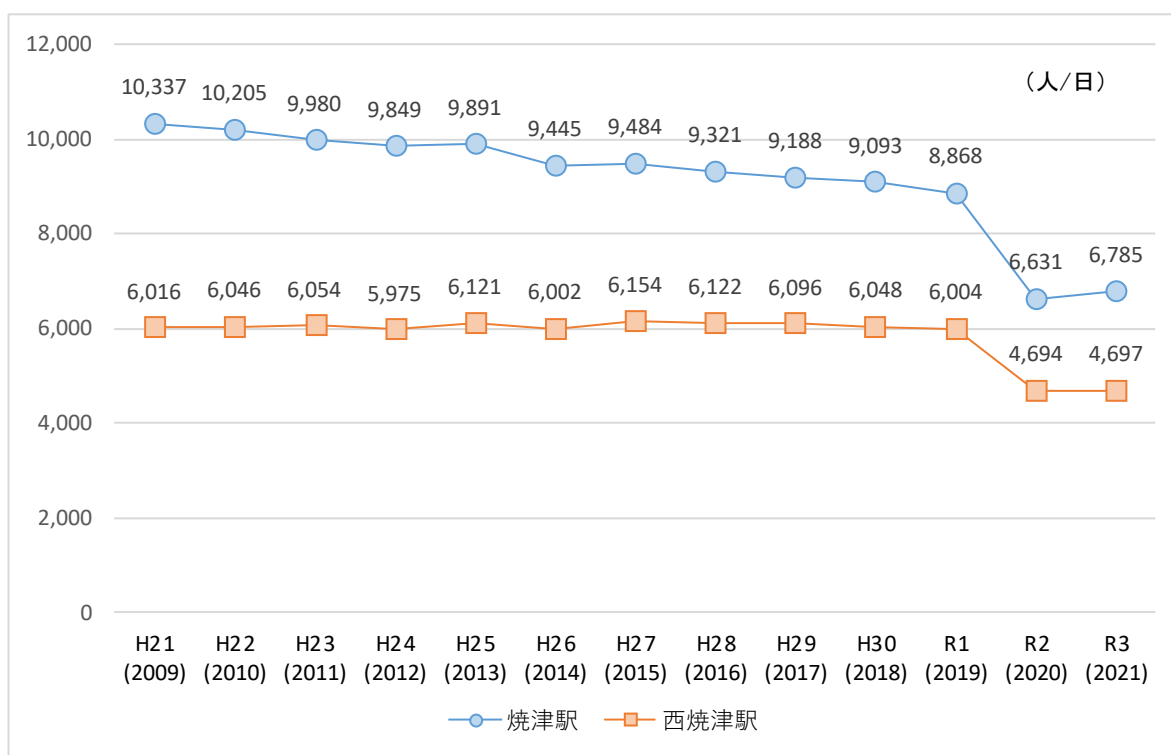
（資料：JR 東海 WEB サイト）

（本/日）

	静岡・沼津方面		浜松・豊橋方面	
	平日	休日	平日	休日
焼津駅	92	91	95	94
西焼津駅	92	91	95	94

(イ) 利用者数の推移

令和 2 年（2020 年）の日平均乗車人員は、焼津駅が 6,631 人/日、西焼津駅が 4,694 人/日です。利用者数をみると、焼津駅は減少傾向、西焼津駅は概ね横ばいで推移しています。令和 2 年（2020 年）はコロナ禍で大きく減少しましたが、令和 3 年（2021 年）は回復傾向がみられました。



図一日平均乗車人員の推移(出典: 令和4年度版統計やいづ)

(2) 民間路線バス

市内6路線、うち4路線が本市と他市町を結ぶ広域的な路線です。焼津大島線は令和4年度より、焼津駅から大井川庁舎まで運行しています。民間路線バスは市内の結節点や主要施設を結んでおり、自家用車を持たない市民の主要な移動手段となっています。

コロナ禍前の令和元年度の利用者数まで回復していない中、運転士の待遇改善のための人件費のベースアップ、燃料費の高騰化などにより経費が増加している状況です。

■民間路線バスの概要（令和6年3月現在）

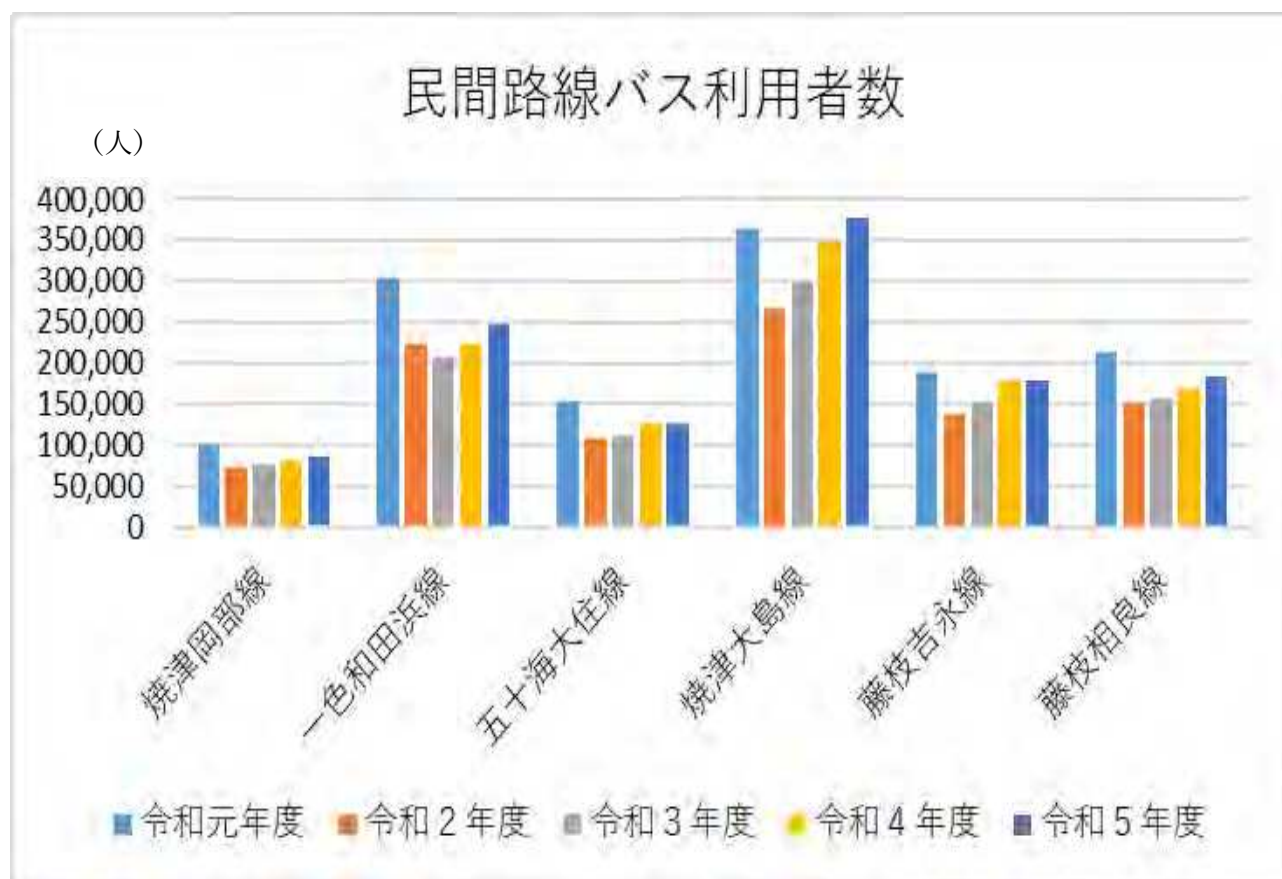
	路線の概要
焼津岡部線	焼津駅と東益津地区、藤枝市岡部地区を結ぶ路線。朝夕は通勤通学、日中は通院や買い物などに利用されている。 平日:21 往復／土日祝:12.5 往復
一色和田浜線	焼津駅から市立病院、一色地区、和田浜地区を回り、焼津駅に循環する路線。運行距離が長く広いエリアをカバーし、利用人数も多い。 平日:32 便／土日祝:28 往復
五十海大住線	藤枝市清里から西焼津駅を経由し、静岡福祉大学や市立総合病院まで結節点を結ぶ路線。通学と通院の利用が多い。 平日:15.5 往復／土日祝:9 往復
焼津大島線	焼津駅から市立総合病院、大井川庁舎まで結節点を結ぶ主要幹線であり、朝夕は通勤通学、日中は通院や買い物などに利用され利用人数が多い。 平日:35 往復／土日祝:25 往復
藤枝吉永線	大井川地区と藤枝駅を結ぶ幹線であり、大井川地区内を広く運行しているため、藤枝駅への通勤通学、通院などに利用されている。 平日:12 往復／土日祝:9 往復
藤枝相良線	大井川地区と藤枝駅を結び、通勤通学、通院などに利用する。広域的に市町を運行する幹線であり、路線維持が必要。 平日:12 往復／土日祝:10 往復

■ 民間路線バス利用人数

(単位：人)

	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和元年度比
焼津岡部線	101,290	73,994	74,713	80,040	85,583	84.5%
一色和田浜線	304,883	222,763	205,452	224,518	246,488	80.8%
五十海大住線	154,475	108,700	110,312	124,775	126,345	81.8%
焼津大島線	365,420	267,266	299,045	346,247	377,246	103.2%
藤枝吉永線	188,966	137,540	151,070	178,691	179,739	95.1%
藤枝相良線	212,724	151,706	157,097	169,042	183,128	86.1%
合計	1,327,758	961,969	997,689	1,123,313	1,198,529	90.3%

(しずてつジャストライン(株)報告値)



(3) 自主運行バス

自主運行バスは、市内各地と結節点を結んでおり、路線バスが運行していないエリアにおける通勤、通院、買い物など、市民生活のための移動手段を確保しています。

令和4年度に交通網を再編し、大井川西部循環線からデマンドタクシーへの移行を行い、現在2路線を運行しています。焼津循環線は、焼津駅を中心に北部と南部を8の字に循環し、年間で10万人近い利用者数となっています。大井川焼津線は、焼津駅と大井川地区を結ぶ路線で、令和5年8月に経路を変更し、ダイヤ改正を行っています。

焼津循環線

(ゆりかもめ・さつき)

焼津地区の北部と南部を
8の字に循環する路線

ルート

J R 焼津駅～焼津総合福祉会館～焼津市立総合病院～J R
西焼津駅～アクアスやいづ

便数

平日：20 便 土日祝：16 便

大井川焼津線

(駅行き・庁舎行き)

海岸線を運行し、焼津駅と大井川庁舎を結ぶ路線

ルート

J R 焼津駅～焼津駅～信香院・
焼津市立総合病院～宮島・大井川港～大井川庁舎

便数

平日：6 往復 土日祝：4 往復

焼津市自主運行バス路線図

— 焼津循環線

— 大井川焼津線

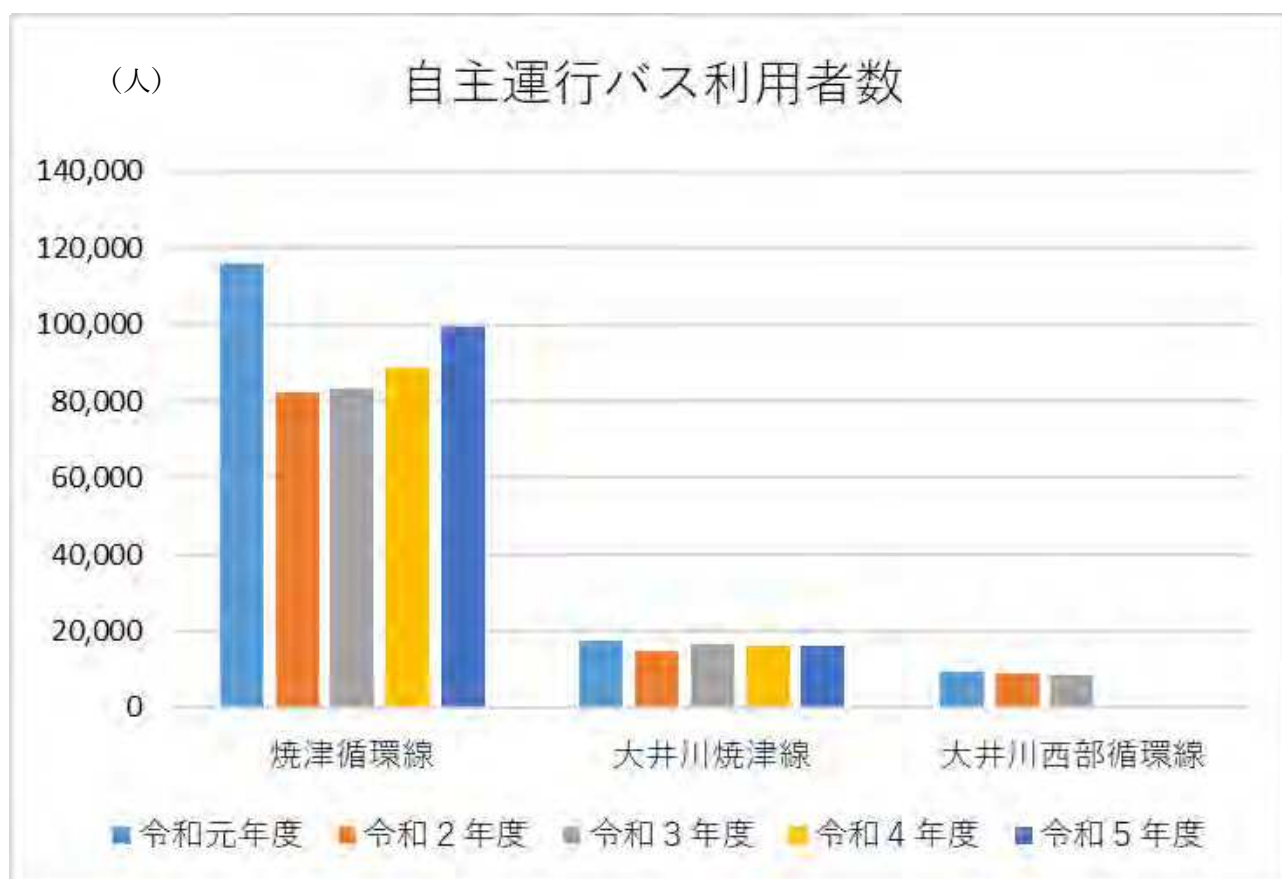


■ 自主運行バス利用人数

(単位：人)

	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和元年度比
焼津循環線	116,020	82,345	83,278	88,344	99,508	85.8%
大井川焼津線	17,484	14,963	16,606	16,148	16,229	92.8%
大井川西部循環線	9,607	8,808	8,356	－	－	－
合計	143,111	106,116	108,240	104,492	115,737	86.7%

(しずてつジャストライン(株)報告値)



※大井川西部循環線は令和4年度に廃止(大井川地区デマンドタクシーに移行)

(4) デマンドタクシー

バスが運行していない地域では、予約に応じて、必要な乗降場所だけ運行するデマンド型乗合タクシーを運行しています。焼津インターチェンジ周辺地域では焼津駅への利用が多く、大島三和地区では市立総合病院への通院に利用されており、大井川地区では、地区全体をカバーして運行しています。



焼津インターチェンジ 周辺地域

令和元年7月試験運行
令和3年10月本格運行
9往復（月～土）



大島三和地区

令和4年6月試験運行
令和6年4月本格運行
2往復（平日のみ）



大井川地区（くるりん号）

令和4年6月試験運行
令和6年4月本格運行
平日：9往復 土曜：4.5往復



■デマンドタクシー利用人数

(単位：人)

	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
焼津インターチェンジ 周辺地域	204	240	348	670	520
大島・三和地区				336	255
大井川地区				1,464	2,609

(5) タクシー（民間）

市内には、以下の4社が営業しています。

■市内事業者 車両保有台数

	特大	大型	普通	福祉	UD
(株)アンビ・ア	2	—	51	—	7
焼津港タクシー(株)	—	—	20	—	2
(株)M.A通商	—	—	10	—	—
(有)小泉タクシー	2	—	7	—	3

(出典：静岡県タクシー協会HP)

※令和6年4月1日現在

※市外の営業所分を除く

※UD：ユニバーサルデザインタクシー

(6) その他

交通分担率

本市の交通分担率についてみると、自動車が68.2%で最も多く、次いで、徒歩(14.6%)、自転車(10.2%)の順となっています。

自動車については、近隣市と比較しても高い水準となっています。



図－交通手段分担率
(資料：第4回静岡中部都市圏
パーソントリップ調査)

2. 焼津市地域公共交通網形成計画のフォローアップ

(1) 施策の実施状況

焼津市地域公共交通網形成計画の基本方針に基づいた目標を達成するために、行った事業の実施状況について、更新する計画策定に向け、下記のとおり検証を行いました。

検証手順	検証の方法
施策の実施状況の整理	◎：完了 ○：実施中 △：検討・研究中 ×：未実施

【方針1】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

施策	実施状況	実施内容・その他
(1-1) 焼津駅～市立病院～大井川庁舎間の幹線軸の強化	◎	・しずてつジャストライン(株)が「焼津大島線」を大井川庁舎まで延伸して運行し、市内に幹線軸を形成。
(1-2) 地域間幹線の維持と広域的な移動ニーズに対応した運行内容の見直し	○	・国や県、関係市町と連携を図り、民間事業者に対し、補助金（地域間幹線系統確保維持費補助金）を交付。 ・上記に含まれない路線に対しても、補助金（バス路線維持特別対策事業費補助金）を交付。
(1-3) 地域間幹線におけるバリアフリー対応車両への更新	○	・しずてつジャストライン(株)が車いす対応車両で地域間幹線を運行中。
(1-4) 利用状況に応じた機能的な支線の運行	○	・焼津循環線を運行 ・到着時間を短縮するダイヤ改正を実施し、大井川焼津線を運行。 ・デマンド型乗合タクシー3路線（焼津IC周辺地域、大島・三和地区、大井川地区）を運行。

【方針 2】 結節点における乗り継ぎ利便性や結節機能の向上

施策	実施状況	実施内容・その他
(2-1) 幹線軸の強化に合わせた結節点における乗り換えし易いダイヤの見直し	○	・ 大井川庁舎で「焼津大島線」に乗り換えしやすいよう、デマンドタクシーのダイヤを作成、大井川焼津線の見直し。
(2-2) 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	○	・ しずてつジャストライン(株)が、J R 焼津駅南口に 4 か国語対応の表示器を設置。
(2-3) 大井川庁舎における結節機能の強化	○	・ 大井川庁舎に、利用者が駐車できる駐輪場を拡充し、案内看板を設置。 ・ 待合のためのベンチを増設。 ・ 大井川庁舎内に、運行事業者の事務所及びバス車両の駐車場を設置。

【方針 3】 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

施策	実施状況	実施内容・その他
(3-1) 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	○	・ R 元年 6 月より焼津 I C 周辺地域で試験運行を開始し、R 3 年 10 月より本格運行へ移行。 ・ 大井川西部循環線の代替として、R 4 年 4 月より大井川地区で「くるりん号」を試験運行開始。R 4 年 6 月より大島・三和地区で試験運行開始。
(3-2) 民間路線バスの運行内容の見直し	○	・ コロナ禍において、利用需要に合わせた運行頻度の調整を実施した。
(3-3) バスロケーションシステムの導入	○	・ しずてつジャストライン(株)がバスロケーションシステムを導入。
(3-4) 大型商業施設へのアクセス強化	×	・ 民間施設敷地内での運行の安全性や、ダイヤへの影響等により実施困難。

【方針４】交通事業者、地域住民、行政の連携による公共交通の利用促進

施策	実施状況	実施内容・その他
(4-1) バス利用の利便性向上に向けた市内企業・医院等への協力要請	○	・ 自主運行バス車両後部への有料広告について、令和３年度より掲載協力を得ている。 ・ デマンドタクシーの乗降場所として、医療施設や市内企業に停留所を設置している。
(4-2) I C Tを活用した検索サイト等の利用方法周知	○	・ 運行に関する情報のオープンデータ化を行い、自主運行バスの時刻・経路検索が可能である。また、市LINEからしずてつジャストライン㈱の検索を利用可能とした。
(4-3) 公共交通利用の少ない地区への利用啓発等の実施	○	・ 大井川地区を中心に、地域の会合におけるデマンドタクシーの乗り方講座を実施。
(4-4) バス総合マップの作成 ※ダイヤ改正など年１回程度作成	○	・ 自主運行バスのダイヤと、市内バス路線の経路を記載したバスマップを毎年度作成し、転入者や観光案内所等で配布。
(4-5) バス乗車体験イベントの実施	○	・ バスの乗車機会を提供する催しとして、自主運行バスを利用したミニツアーの実施や、運行する車内に市内小学生のバスの絵を展示した絵画展を開催。 ・ デマンドタクシーの体験乗車会を実施。
(4-6) 「マイマップ・時刻表」の提供	○	・ 地域で利用できるバス停を抜粋した時刻表を作成し、公民館等で配布。 ・ よく使う乗降場所を記入し持ち運びができる、名刺型のデマンドタクシーの乗り案内を作成・配布。
(4-7) 観光振興と連携した利用促進事業の実施	○	・ 史跡や水産業の工場見学、地域の自然やイベントを鑑賞するウォーキング事業を開催し、公共交通の利用促進とともに、関係団体と連携して地域の魅力を発信し、観光振興を図っている。

(2) 目標の達成状況

焼津市地域公共交通網形成計画では指標と目標を立て、これまで取組を行ってきましたが、その達成状況は以下のとおりです。

ア 計画に関する目標

①バスの年間利用回数

※自主運行バス（デマンドタクシーを含む）及び民間路線バスの年間利用者数を人口で割った値。

●目標値 10.8回／人以上（維持）

●実績 令和5年度末 9.7回／人・・・目標未達成

（単位：回／人）

目標値	H30	R1	R2	R3	R4	R5
10.8	10.6	10.5	7.7	8.1	9.0	9.7

・コロナ禍の外出抑制の影響により、利用者数は約3割減少しましたが、現在は徐々に回復している状況です。

②人口カバー率

※自主運行バス及び民間路線バスの停留所から半径500メートル圏内の人口、直近の国勢調査人口で割った値。デマンドタクシーの停留所がカバーする分も加えた。

●目標値 93%以上（維持）

●実績 令和5年度末時点 95%・・・目標達成

・焼津IC周辺地域デマンドタクシーを運行することで、バス路線が無かった地域をカバーすることができました。
 ・大井川西部循環線から大井川地区デマンドタクシーに移行し、従来の停留所よりも多くの乗降場所を設置することで、より多くの地域をカバーすることができました。

③交通結節点におけるバス利用者数

※毎年6月の利用者数で評価。

●目標値 以下のとおり（増加）

●実績 令和5年度末時点 以下のとおり・・・目標未達成

（単位：人／日）

目標値		H30	R 1	R 2	R 3	R 4	R 5
焼津駅	1, 942	1, 807	1, 730	1, 266	1, 342	1, 455	1, 590
西焼津駅	355	402	388	281	289	316	299
市立病院	259	334	329	252	260	241	247
大井川庁舎	19	13	14	14	18	21	34

・コロナ禍によるバス利用者数の減少を受けて、交通結節点における利用者数も減少しています。
 ・大井川地区の再編により「焼津大島線」を延伸したことから、大井川庁舎のバス利用者数は目標値を超えている状況です。

④バス路線維持に係る市民一人当たりの年間負担額

※自主運行バス運行経費及び民間路線バス補助額を人口で割った値。

●目標値 900 円以内（維持）

●実績 令和 5 年度末時点 1,484 円・・・目標未達成

目標値	H30	R1	R2	R3	R4	R5
900 円	963 円	1,333 円	1,376 円	1,472 円	1,368 円	1,484 円

・人件費や燃料費の高騰により運行経費は増加していること、バス利用者数がコロナ禍前の水準まで回復していないことから、バス路線維持に係る負担額は増加しています。

⑤地域による検討組織の数

※自主運行バス、デマンドタクシーの運行などに関する地域による検討組織の数

●目標値 3 箇所（増加）

●実績 令和 5 年度末時点 3 箇所・・・目標達成

組織名	役割
焼津市地域公共交通会議	交通施策全般を協議
焼津市地域公共交通大井川分科会	大井川地区の再編計画について協議
地域の交通手段推進協議会	焼津 I C 周辺地域の公共交通について協議

・地域に適した公共交通を目指すため、新たな取組を検討する検討組織として、平成 30 年に地域の交通手段推進協議会、令和 2 年に焼津市地域公共交通大井川分科会を設置しています。

⑥協力企業・医院等の数

※有料広告の掲載枠、サイクル&ライドの協力事業者

●目標値 5 社（増加）

●実績 令和 5 年度末時点 1 社（2 枠）・・・目標未達成

・計画期間中に車内放送の協力企業が撤退しましたが、車両後部への有料広告は新規に協力を得ており、現在は 2 枠の掲載を行っています。

・達成状況には含まれませんが、デマンドタクシーの停留所の新設や標柱の設置について、13 の企業・医院に協力を得ることができました。

イ 自主運行バス全体の目標

①沿線人口当たりの年間利用者数

※年間利用者数を直近の国勢調査の沿線人口で割った値

●目標値 1.2人以上（維持）

●実績 令和5年度末時点 1.2人・・・目標達成

・バスの利用者数はコロナ過で最大3割程度利用者数が減少しましたが、徐々に回復傾向にあり、令和5年度末で目標値の達成となりました。

②収支率

※運賃収入及び有料広告収入を運行委託費で割った値

●目標値 21.0%以上（維持）

●実績 令和5年度末時点 13.9%・・・目標未達成

目標値	H30	R1	R2	R3	R4	R5
21.0%	19.8%	13.9%	10.2%	9.7%	13.1%	13.9%

※令和3年度までは大井川西部循環線を含む

- ・運行事業者の車庫の移転に伴う回送距離の増加や、運転手不足対策による人件費の増加、燃料費の上昇、コロナ禍による運賃収入の減少など、計画期間中に大きく状況が変化したため、目標収支率を下回っています。
- ・令和4年度は、大井川地区の再編を実施し運行委託費を縮減したことで、前年度に比べて大きく増加しました。

③利用者満足度

※市が実施する市民意識調査において、自主運行バス利用者で市内のバス路線が便利だと答えた方の割合。令和4年度からは調査内容が変更となった。

●目標値 44.0%以上（上昇）

●実績 令和3年度末時点 47.0%・・・目標達成

- ・自主運行バスを利用していると回答した方を対象としており、市内のバス路線運行内容に対して理解を得られている結果となっています。

ウ 自主運行バス路線別の目標

沿線人口当たりの年間利用者数及び収支率

※年間利用者数を直近の国勢調査の沿線人口で割った値

●目標値 以下のとおり（焼津循環線は維持、大井川焼津線は増加）

●実績 以下のとおり・・・目標未達成

路線名	沿線人口当たりの年間利用者数				収支率			
	目標値	R 3	R 4	R 5	目標値	R 3	R 4	R 5
焼津循環線	1.7 人	1.3 人	1.4 人	1.5 人	33.0%	15.0%	15.0%	16.1%
大井川焼津線	1.0 人	0.5 人	0.5 人	0.5 人	15.2%	7.9%	8.1%	7.8%
大井川西部循環線	1.0 人	0.4 人	—	—	12.5%	2.9%	—	—

・コロナ禍による利用者数及び運賃収入の減少や、運行経費の増加等により、いずれの目標も未達成となっています。

エ デマンドタクシーの目標

運行に関する基本的な基準として、乗合率 1.4 人以上、収支率 27%以上、利用者満足度 44%以上を目標としていましたが、計画期間中に 3 地区においてデマンドタクシーを導入し、地区ごとに基準を設けて本格運行について判断評価を行ってきたため、その内容について記載します。

焼津 I C 周辺地域				
基準		目標値	R 4	R 5
乗合率		1.1 人以上	1.09 人	1.06 人
収支率		20%以上	21.5%	16.7%
費用効率	市負担額(1 運行)	1,400 円以内	1,286 円	1,759 円
地域への必要性	高齢者登録数	30%以上	38.8%	38.8%
利用者満足度	利用者アンケート	44%以上	84%	—
地域の主体性	協議会開催 (通算)	4 回/年	4.6 回/年	4 回/年

大井川地区				
基準		目標値	R 5. 9 月末 ※判断評価時	R 5
乗合率		1.1 人以上	1.87 人	1.89 人
利用者数		2,000 人/年	1,995 人	2,609 人
地域への必要性	高齢者登録数	15%以上	9.6%	10.3%
利用者満足度	利用者アンケート	44%以上	63.2%	63.2%
地域の主体性	協議会開催 (通算)	3 回/年	3.3 回/年	3.3 回/年

大島・三和地区				
基準		目標値	R 5. 9 月末 ※判断評価時	R 5
乗合率		1.1 人以上	1.38 人	1.21 人
収支率		20%以上	21.8%	17.1%
費用効率	市負担額(1 運行)	1,400 円以内	1,071 円	1,457 円
地域への必要性	高齢者登録数	30%以上	4.7%	5.3%
利用者満足度	利用者アンケート	44%以上	72.5%	72.5%

- ・ 3 地区とも判断評価基準を達成したため、本格運行が決定しました。
- ・ 焼津 I C 周辺地域では乗合率が低下してきています。
- ・ 大井川地区及び大島・三和地区では、登録者数を増やす必要があります。

V 課題整理

1. 公共交通サービスの使いやすさの向上

●公共交通ネットワークによる拠点間の連携

- ・自主運行バス、デマンドタクシー、民間路線バスが、市内の拠点を結ぶ公共交通ネットワークを形成しており、今後も維持していくことで「焼津市立地適正化計画」で目指す拠点間の連携を図っていきます。

●広域的な交流を促す公共交通ネットワークの整備・強化

- ・公共交通での広域的な交流を支援するため、広域交流の玄関口である鉄道駅と市内各所を連携する公共交通ネットワークの整備・強化を検討することが求められます。また、観光やビジネスなどで初めて焼津を訪れた方にも利用しやすい公共交通となるよう、総合案内板の設置など利用環境を整備することが求められます。

●自主運行バスの非効率性の改善と利便性の向上

- ・自主運行バスは2路線とも広いエリアをカバーしているため、長い運行ルートと運行時間になっています。今後も生活を支える運行を確保・維持していくため、利用促進策の実施や利便性の向上とともに、需要に応じた効率的な運行内容を検討する必要があります。特に大井川焼津線は、経路変更後及びデマンドタクシー本格運行後の利用状況を検証の上で、運行内容の見直しを検討する必要があります。

●利用者需要や地域ニーズに合わせた運行内容の検討

- ・民間路線バスについては、広域路線も含め利用状況を分析し、今後のまちづくりを踏まえながら、利用者の需要や地域のニーズに合わせた運行内容を検討し、補助額が増大している路線については、利用状況に合わせた改善策が求められます。

●公共交通空白地域への対応

- ・東益津地区の下根方地域では、デマンドタクシーの試験運行を実施しましたが、現在は運行をしておりません。豊田地区の一部は、以前に路線バスが廃止となり、現在もバス路線が無い状況です。これら2地域など、公共交通空白地域においては、住みやすい魅力あるまちづくりを進める上でも、地域が主体となった組織と連携し、地域の交通手段について検討することが求められます。

●隣接市町との相互交流を支える公共交通の維持と移動ニーズに対応した運行内容の見直し

- ・本市と隣接する市町との間では、相互に通勤・通学等の移動需要がありますが、市町をまたぐバス路線の利便性は高いとはいえない状況です。大井川地区では藤枝駅等への移動ニーズがあり、地域間幹線をはじめとする広域的な公共交通ネットワークの維持と移動ニーズに対応した運行内容の見直しを検討する必要があります。

●商業施設や医療機関等へのアクセス強化

- ・市民の移動目的地として焼津駅や市立病院の他、地域の商業施設や医療機関を望むニーズがあります。商業施設や医療機関等へのアクセスがしやすい運行内容による利便性の向上が求められます。

2. 結節点の乗り継ぎ利便性の向上

焼津駅、西焼津駅、市立総合病院、大井川庁舎は本計画における交通の結節点として位置付けており、「焼津市立地適正化計画」においても都市拠点や地域拠点に位置付けられています。

●焼津駅、西焼津駅における鉄道とバス及びバス相互の乗り継ぎ利便性の向上

- ・焼津駅、西焼津駅は、鉄道とバスがつながる主要な交通結節点ですが、鉄道に比べるとバスは便数が少なく、最終便は焼津大島線の 22 時台となっています。
- ・鉄道とバス、バス相互の乗り継ぎを考慮したダイヤによる利便性向上の検討が必要です。

●市立総合病院におけるバス相互の乗り継ぎ利便性の向上

- ・市立病院には、大井川地区を運行する自主運行バス、大島三和地区デマンドタクシー、焼津駅、西焼津駅方面、大井川庁舎へ向かう路線バスが乗り入れており、結節点としての機能が強化されました。
- ・このため、バス相互の乗り継ぎがしやすいダイヤの考慮や、総合案内板の設置や待合環境の整備などが求められます。

●大井川庁舎における交通結節点としてのさらなる機能強化

- ・焼津駅から大井川庁舎までの基幹軸として焼津大島線を延伸しており、大井川焼津線及びデマンドタクシーとの乗り継ぎ拠点として、結節点の機能が大きく強化されました。
- ・今後も、大井川地区の利便性向上を図る中で、地区内と地区外の移動がしやすい乗り継ぎを考慮するなど、さらなる機能強化が求められます。

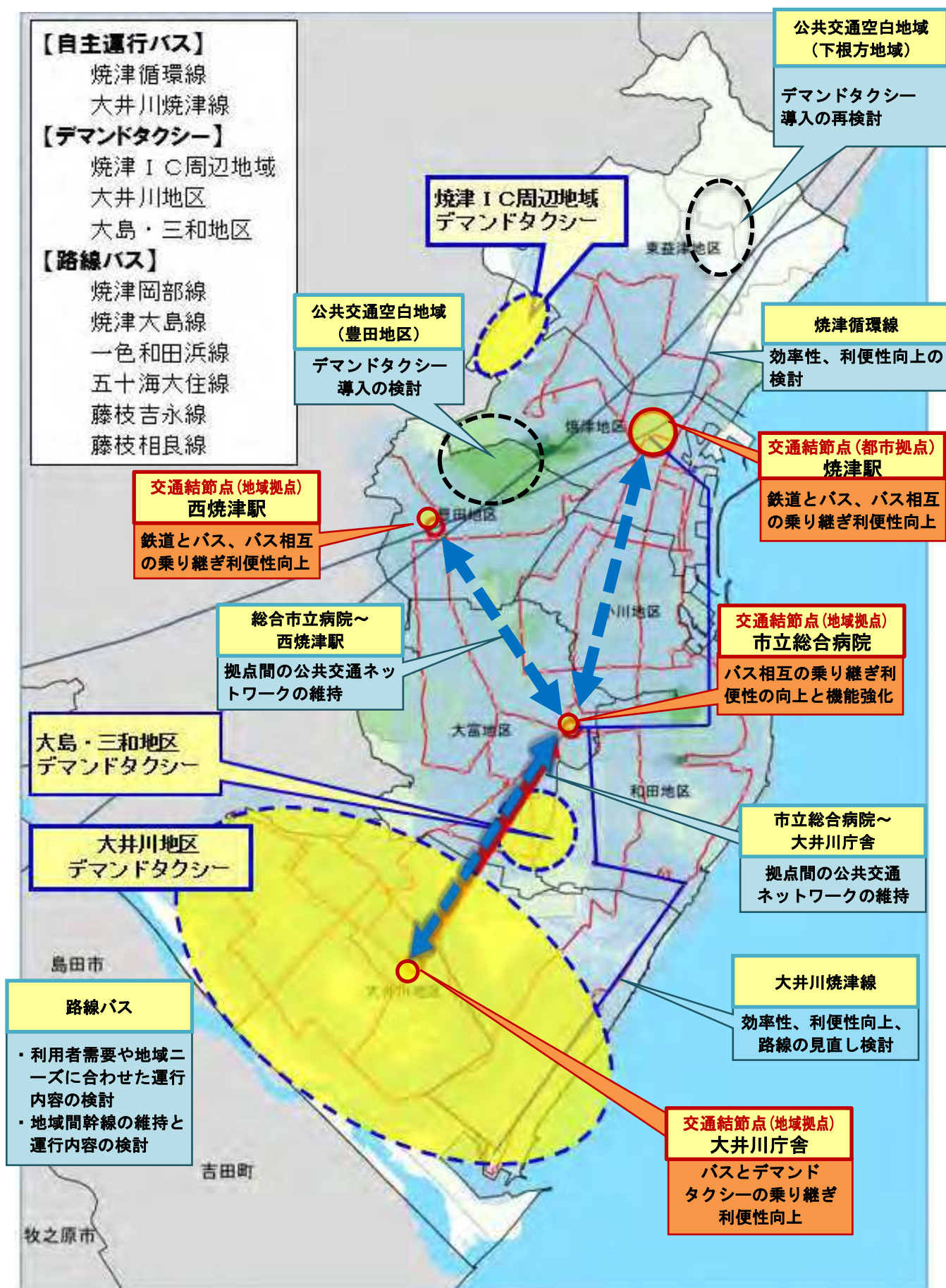


図 焼津市における公共交通の課題

VI 基本的な方針と目標

1. 基本的な方針と目標

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 豊かな暮らしが未来へつながるまち 住まいる 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と目標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」

●基本的な目標

【目標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

公共交通の整備にあたっては、広域的な移動手段の確保に配慮しながら、効率的で持続可能な公共交通を運営するため、既存の公共交通サービスにとらわれず、新たな公共交通サービスへの転換も含め、市民との合意形成を図りながら整備していきます。

【目標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

焼津駅、西焼津駅、市立総合病院、大井川庁舎は、利便性が高い幹線軸で連携し、周辺の居住エリアを支線でカバーすることで、市内各所及び他市町へ公共交通で移動しやすい交通環境を整えます。また、立地適正化計画の目指すまちづくりと連携し、拠点間の円滑な移動を確保した公共交通ネットワークを形成します。

【目標3】結節点における乗り継ぎ利便性や結節機能の向上

結節点となる4つの拠点では、乗り継ぎ利便性や交通結節点としての機能を向上させ、幹線軸を活かした利用しやすい交通環境を整えます。特に、広域交通の窓口となる駅前広場は、観光などで初めて焼津市を訪れた人にわかりやすい案内表示をするなど、利便性向上を図ります。

【目標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

地域に根ざした公共交通の整備を推進するため、交通事業者、地域住民をはじめとする地域の関係者、行政の三者がそれぞれの立場から地域にとって真に必要な公共交通について共に考え、利用促進を進めるとともに、地域の公共交通を地域住民の手で守り育てる意識の醸成を図ります。

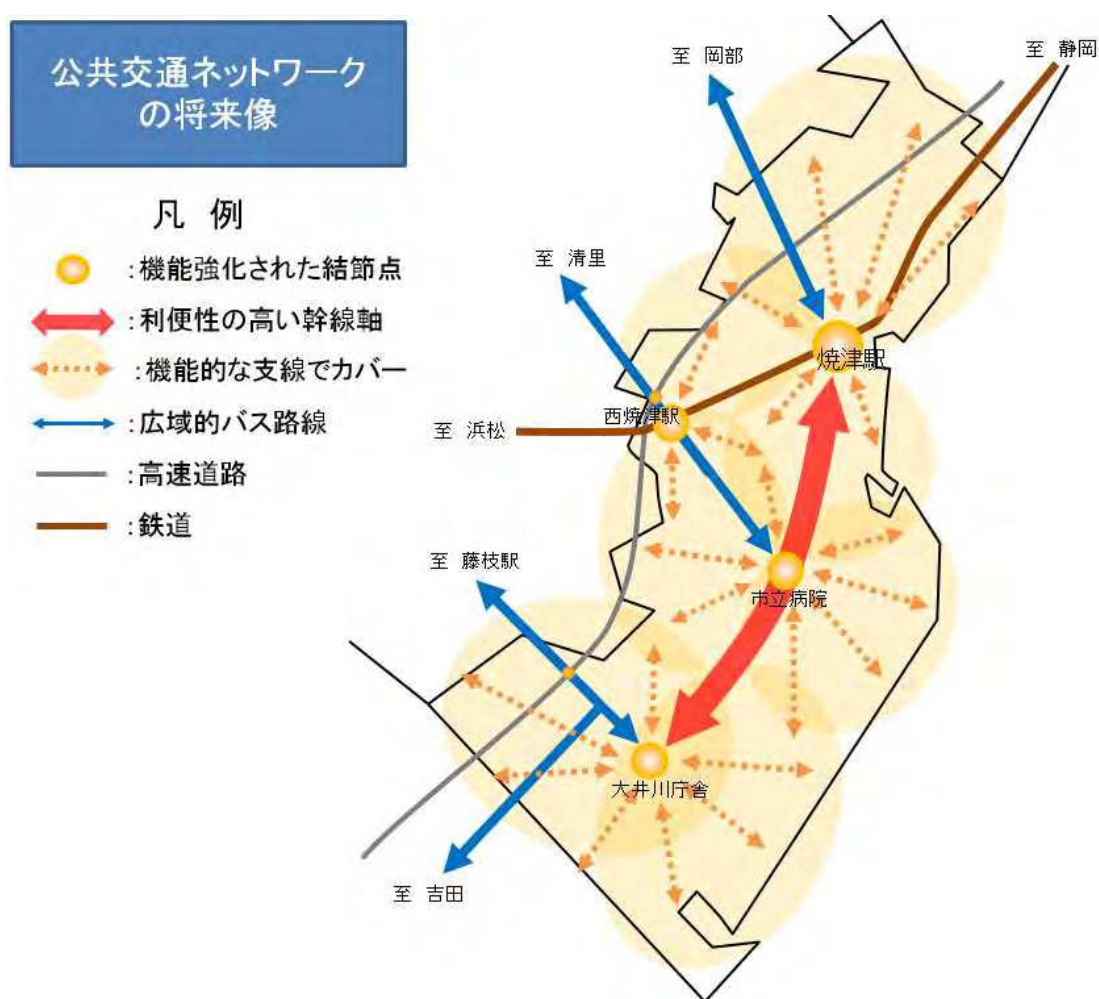
2. 今後の公共交通ネットワーク

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。

これらにより公共交通ネットワークを形成し、立地適正化計画と連携した持続可能な公共交通を目指します。

なお、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。



方針・目標・施策・成果指標

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	1 大井川地区における運行内容の見直しと改善 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 3 商業施設や医療機関等へのアクセス強化 4 自主運行バス車両の更新 5 民間路線バスの運行内容の見直し 6 自動運転技術・先進モビリティの導入を目指した研究	公共交通利用者数 <table><tr><td>R5</td><td>目標値 (R10)</td></tr><tr><td>9.7回/人</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	1 幹線軸及び拠点間の地域間幹線の維持 2 利用状況に応じた機能的な支線の運行の維持	自主運行バス平均収支率 <table><tr><td>R5</td><td>目標値 (R10)</td></tr><tr><td>13.9%</td><td>17.0%</td></tr></table> デマンドタクシー利用者数 <table><tr><td>R5</td><td>目標値 (R10)</td></tr><tr><td>3,384人</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	1 結節点における乗り換えし易いダイヤの見直し 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 3 大井川庁舎における結節点の機能強化	結節点におけるバス利用者数 <table><tr><td>R5</td><td>目標値 (R10)</td></tr><tr><td>2,170人</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	1 利用促進イベントの充実 2 時刻表や経路検索の改善 3 地域の会合への利用啓発等の実施 4 さまざまな形態での移動手段の検討 5 観光振興と連携した公共交通利用の促進	地域による検討組織の数 <table><tr><td>R5</td><td>目標値 (R10)</td></tr><tr><td>3箇所</td><td>4箇所</td></tr></table> イベント等の実施回数 <table><tr><td>R4</td><td>R5</td><td>目標値 (R10)</td></tr><tr><td>31回</td><td>37回</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										

2. 具体的な施策

【目標 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

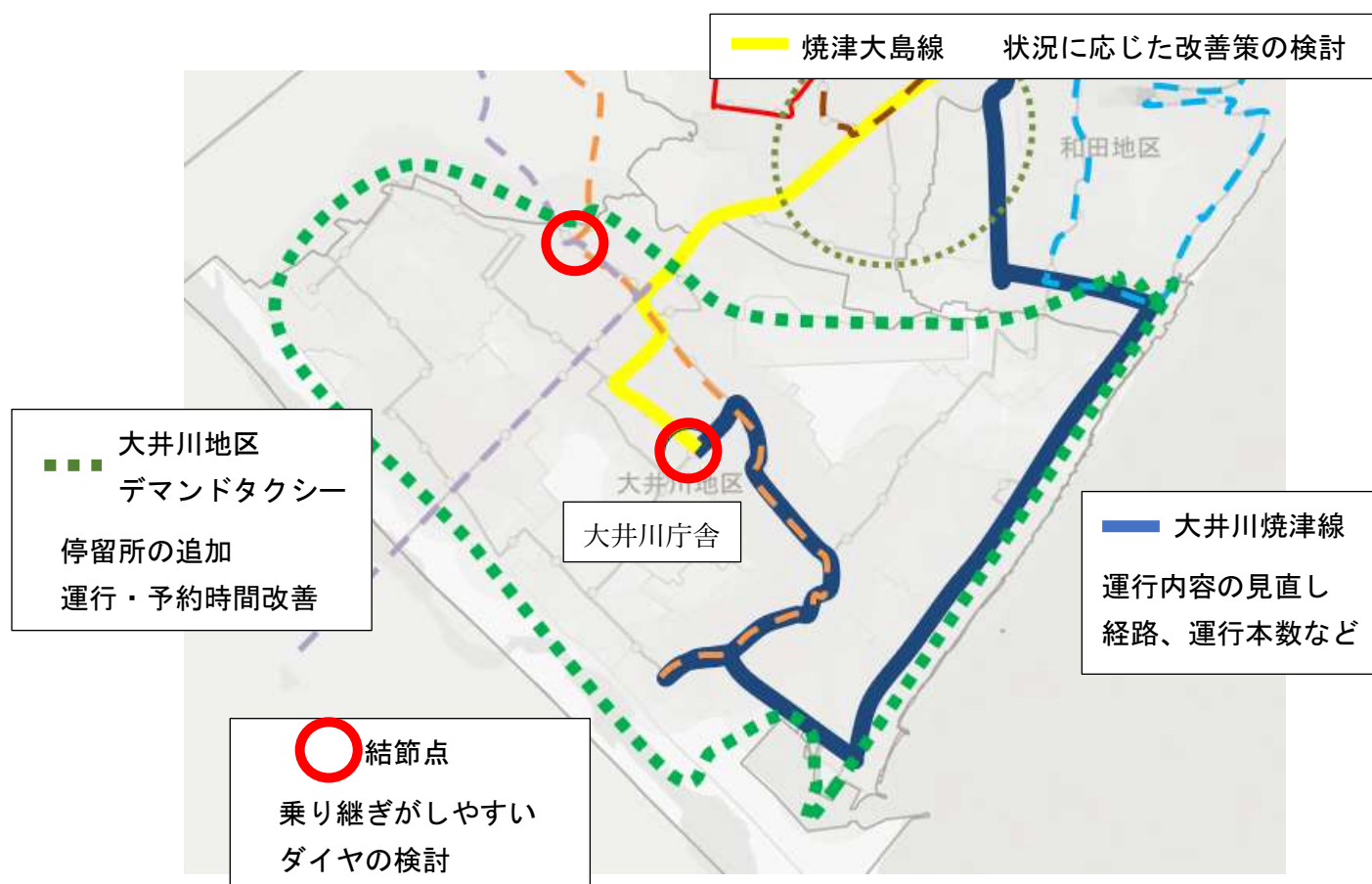
施策 1-1 大井川地区における運行内容の見直しと改善

実施概要

大井川地区では利便性向上を目的に、令和4年度に地区内の移動手段として全域にデマンドタクシーを導入し、地区外への移動手段として「焼津大島線」を大井川庁舎まで延伸する再編を実施しており、バスとデマンドタクシーを組み合わせたネットワークを形成しています。

その後の利用状況などを検証した上で、大井川地区デマンドタクシーと焼津大島線については改善策を検討し、大井川焼津線については運行内容の見直しを検討していきます。

検討にあたっては、地域の代表者で組織した焼津市地域公共交通大井川分科会において協議を行い、大井川地区における再編の継続と改善を図っていきます。



実施主体

◎大井川分科会 / ◎焼津市 / 交通事業者

施策 1 - 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

実施概要

デマンドタクシーの運行にあたっては、行政主導による地域ニーズの把握が困難であり、公共交通は「提供されるもの」ではなく、「地域自ら作り・守り・育てるもの」との認識に立つ必要があります。「焼津インターチェンジ周辺地域」では、地域が主体となって協議会を設立し、市と連携して運行内容や停留所について検討し、登録の呼びかけを行ったことで、2年間の試験運行を経て、令和3年度より本格運行となりました。

これらを踏まえ、公共交通空白地域については、地域からの申出により市と協議を開始し、地域が主体となった協議会を設立することを基本として導入を検討します。また、自主運行バスについて、指標（「Ⅶ計画の達成状況の評価」に記載した目標値）を継続的に下回る場合は、路線の廃止を含めた抜本的な見直し・改善策を検討することとし、その対策の一つとしてデマンドタクシーや新たな移動手段への転換についても、市と地域が連携して検討していきます。

表 デマンドタクシー運行の検討対象路線・エリア

公共交通空白地域（地域主体型）	自主運行バス路線(市・地域連携型)
○豊田地区の一部 ○下根方地区	○焼津循環線 ○大井川焼津線

焼津インターチェンジ周辺地域での協議会



焼津市地域公共交通大井川分科会



実施主体

◎地域住民 ／ ◎焼津市 ／ 交通事業者

施策 1-3 商業施設や医療機関等へのアクセス強化

実施概要

デマンドタクシーはバスに比べて車両が小さいことや、自由な経路によるきめ細やかな運行のため、運行区域内に新たな停留所を検討することが可能です。このため、利用者から要望がある商業施設や医療機関への停留所新設を検討し、これら施設へのアクセスを強化することで利便性の向上を図ります。

また、バス路線については、市立総合病院への通院に適したダイヤ設定などについて検討を行います。

横山医院停留所（大井川地区）



医療機関の
デマンドタクシー
停留所

かわさきクリニック停留所



（焼津 IC 周辺地域）

実施主体

◎焼津市 ／ 交通事業者 ／ 商業施設・医療機関

施策 1-4 自主運行バス車両の更新

実施概要

自主運行バス車両は市が所有する 6 台で運行しておりますが、経年劣化や走行距離の増大により故障が発生するリスクが高くなることから、旅客の安全輸送の充実を図るため、計画的な車両更新が必要です。また、脱炭素社会に対応した EV 車両や、高齢者や障害者も利用しやすいバリアフリー車両など、さまざまな車両が開発されているため、導入を検討していきます。

更新の際には、負担が軽減するよう、国庫補助制度や県の補助制度を活用し、計画的に実施していきます。

しずてつジャスト
ライン(株)の車両



EV 車両



FCV 車両（水素バス）

実施主体

◎焼津市 ／ ◎地域公共交通会議

施策 1 - 5 民間路線バスの運行内容の見直し

実施概要

民間路線バスについては、主に通勤・通学に利用され、市の公共交通ネットワークにおいて重要な役割を果たしています。しかしながら、持続可能な公共交通を実現する上で補助額が増大している路線については、改善策を検討する必要があります。

一色和田浜線については、他路線に比べ運行距離が長く利用需要が低いエリアも運行しているため効率が悪く、補助額が最も多くなっています。このため、その他路線も含め、運行事業者と協議しながら、利用状況に応じた経路の見直しや運行頻度の調整など、路線の効率化を実施することで、収支の改善を図っていきます。

実施主体

◎交通事業者 ／ ◎地域公共交通会議

施策 1 - 6 自動運転技術・先進モビリティの導入を目指した研究

実施概要

近年、A I 技術を応用した自動運転技術の発展には目覚ましいものがあり、各地の自治体でその実証実験が実施されています。このような状況を踏まえ、本市においても公共交通における自動運転技術を活用した先進的なモビリティについて、幹線軸への導入を見据え、積極的に調査・研究をしていきます。

また、観光交流を目的としたグリーンスローモビリティの実証実験を本市で実施しました。今後は、生活交通への活用や、自主運行バス路線の補完の可能性など、検討をしていきます。

自動運転車両（日進市）



グリーンスローモビリティ



実施主体

◎焼津市 ／ ◎交通事業者

【目標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

施策2-1 幹線軸及び拠点間の地域間幹線の維持

実施概要

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、公共交通ネットワークの主要な路線として機能しています。

また、立地適正化計画で掲げる「多極地域連携都市」(P10)において、都市拠点及び地域拠点を結ぶ幹線連携軸としての役割を担っており、今後も幹線軸及び地域間幹線の維持を行います。

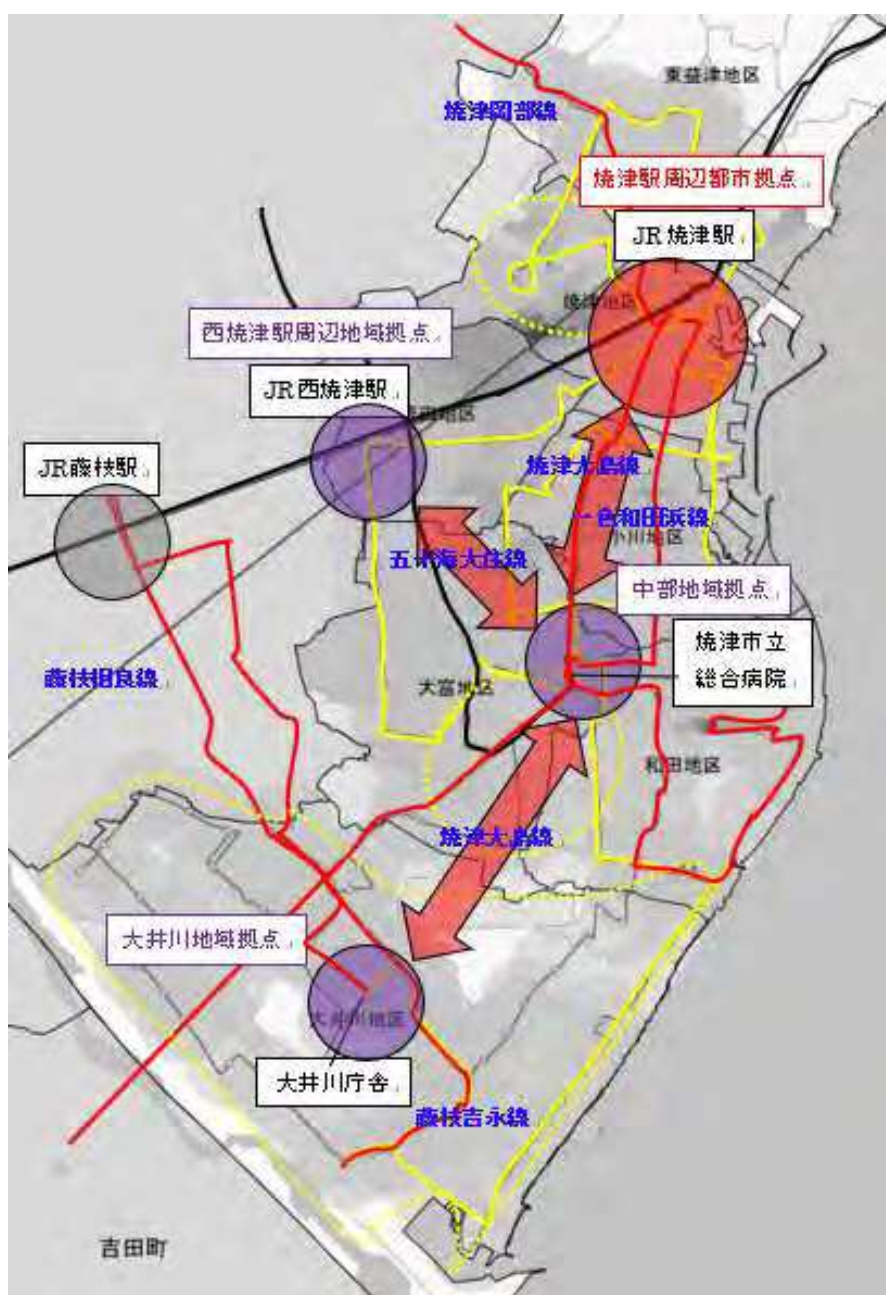
【幹線】

焼津大島線
一色和田浜線

【地域間幹線】

五十海大住線
焼津岡部線
藤枝吉永線
藤枝相良線

※各路線(運行系統)
の位置付けと役割は
P52 以降に記載



実施主体

◎交通事業者 / ◎地域公共交通会議 / ◎静岡県

施策 2 - 2 利用状況に応じた機能的な支線の運行の維持

実施概要

市内各地から結節点への移動を担う「支線」として、自主運行バス及びデマンドタクシーを運行し、市民の誰もが交通サービスを享受できるように運行を行っていきます。また、立地適正化計画において、都市拠点及び地域拠点とその周辺をカバーする支線連携軸として役割を担っており、今後も自主運行バスとデマンドタクシーの維持と利便性の向上を図ります。

【支線】

(自主運行バス)

焼津循環線

大井川焼津線

(デマンドタクシー)

焼津 I C 周辺地域

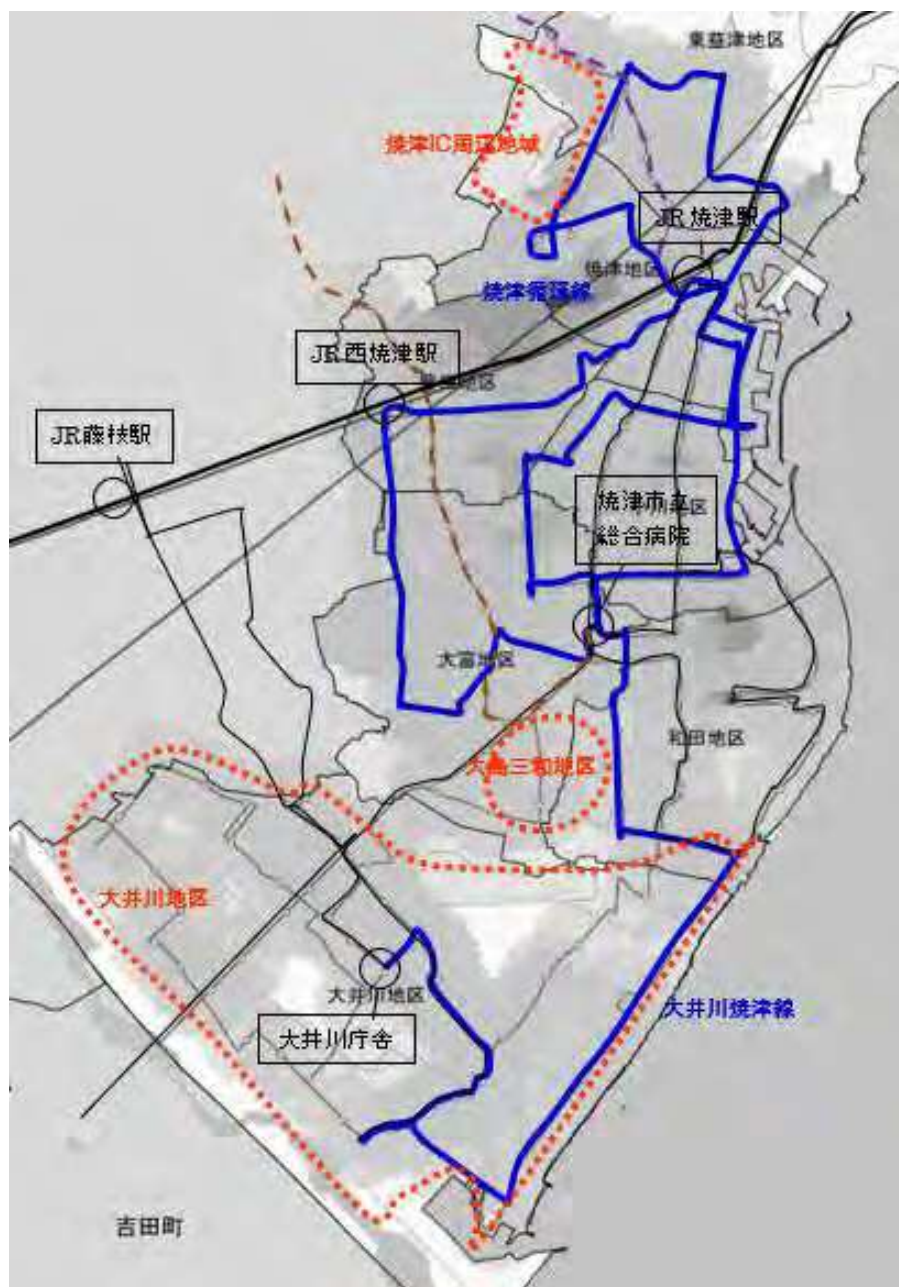
大島・三和地区

大井川地区

※各路線(運行系統)

の位置付けと役割は

P52 以降に記載



実施主体

◎地域公共交通会議 / ◎焼津市 / 交通事業者

【目標3】 結節点における乗り継ぎ利便性や結節機能の向上

施策3-1 結節点における乗り換えし易いダイヤの見直し

実施概要

幹線軸と支線を組み合わせた交通ネットワークでは、結節点の乗り継ぎ利便性の向上が求められます。このため、鉄道に合わせたバスのダイヤ設定、路線バスの運行に合わせた自主運行バス及びデマンドタクシーのダイヤの設定を行うとともに、利用者に対して乗り換え方法やダイヤ、目的地についてわかりやすく周知を行うことで、利用の促進を図ります。

実施主体

◎地域公共交通会議 / ◎交通事業者

施策3-2 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

実施概要

結節点では複数の路線が乗り入れ、多くの人が公共交通を利用することから、初めて来た人でもわかりやすい案内表示や快適な待合環境が求められます。しかしながら現状の結節点では、全市を見渡した地図や待合所がなく、どの方面がどのバス乗り場かもわかりにくい状況です。

鉄道と連結する焼津駅や西焼津駅だけでなく、結節点として機能強化した大井川庁舎や、市立総合病院を含めた各結節点で、案内表示や待合環境について改善を図っていきます。



市立総合病院の待合案内（イメージ）

実施主体

◎焼津市 / ◎交通事業者

施策 3-3 大井川庁舎における結節点の機能強化

実施概要

大井川地区の再編に伴い、大井川庁舎は路線バス、自主運行バス、デマンドタクシーの発着点となり、結節点としてさらなる機能強化が求められています。このため、大井川庁舎から離れた方でもバスやデマンドタクシーを利用しやすくなるよう、利用者が駐車できる駐輪場スペースを拡大しました。また、交通結節点であることを活かして、庁舎内にしずてつジャストライン㈱の事務所を設置し、敷地内にバス車両の駐車スペースを確保しており、車両回送距離の短縮や運転士の勤務時間の改善を図っています。

今後も運行利用者と協議して、結節点の機能強化について検討を行っていきます。



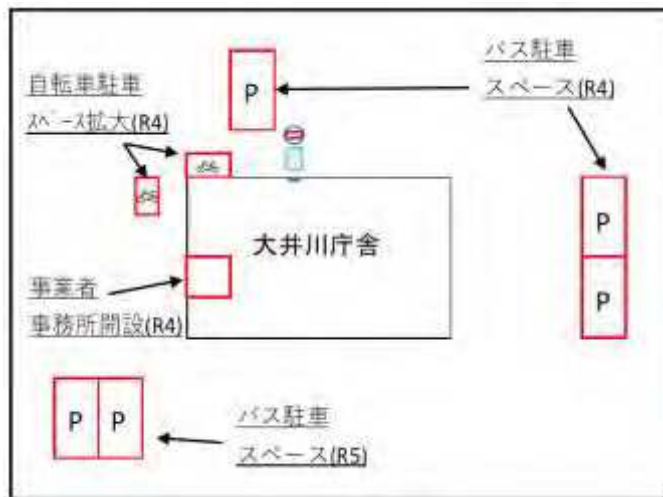
図：サイクル&ライドのイメージ



拡大した大井川庁舎の駐輪場



大井川庁舎のバス駐車スペース



大井川庁舎の整備状況

実施主体

◎焼津市 / ◎交通事業者

【目標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

施策4-1 利用促進イベントの充実

実施概要

バスに乗ることに対して親しみを持っていただき、広く市民の方に利用していただくため、気軽なお出かけツアー「バスに乗って地域再発見の旅」を実施しています。この企画で初めて自主運行バスに乗車する方も多く、何度も参加する方もいる定番企画となっています。バスの周知だけでなく、地域の史跡や工場見学、市の施設の紹介など、民間団体や企業との協働による利用促進が図られています。

またデマンドタクシーについても、社会福祉協議会と連携して乗車体験を行っており、地域でのお食事など楽しむことで高齢者のお出掛けのきっかけになっており、利用促進策として今後も継続して実施を行います。

「自主運行バス・路線バスに乗って地域再発見の旅」の様子



お出かけモデルコースのHP掲載



くるりん号乗車体験



実施主体

◎焼津市 / ◎社会福祉協議会 / 市内企業

施策 4-2 時刻表や経路検索の改善

実施概要

さまざまな路線や停留所について、誰でもわかりやすく利用するための改善が必要です。従来は紙媒体の時刻表やマップが中心でしたが、デジタル技術の発展により携帯電話やパソコンなどで確認が可能な電子媒体への提供を行っていきます。

また、紙媒体の時刻表やバスマップについては、特定の地域や施設に利用が可能なダイヤや経路を示す個別時刻表を作成し、目的地に行きやすくなるよう改善と周知を図ります。

市 LINE と事業者HP と連携した経路検索（令和5年度より実施）



実施主体

◎焼津市 / ◎交通事業者

施策 4 - 3 地域の会合への利用啓発等の実施

実施概要

バスやデマンドタクシーについて、「どこを走っているか分からない」、「予約の仕方がわからない」といった声があります。現在、自治会や民生委員児童委員と連携し、会合やデイサービスなどの場で、デマンドタクシーの乗り方講座を実施しており、今後も積極的に開催していくことで、公共交通の周知と利用促進を図ります。併せて、自家用車から公共交通への転換を促進するため、免許返納やエコロジーに関する広報・周知活動を担当部局と連携して実施していきます。

ミニデイサービスの
参加者に出前
講座を実施



実施主体

◎焼津市 ／ ◎地域住民 ／◎社会福祉協議会

施策 4 - 4 さまざまな形態での移動手段の検討

実施概要

近年、NPO法人や地域のボランティアによる運営での自家用有償旅客運送により、高齢者のお出掛けを支援する取組が各地で見られるようになりました。

公共交通を補完するさまざまな形態での移動手段の確保について、地域や関係部局と連携して検討を行います。

浜当目地区の
買い物支援



出かけっCAR
(藤枝市)



実施主体

◎焼津市 ／ ◎地域住民 ／◎社会福祉協議会

施策 4 - 5 観光振興と連携した公共交通利用の促進

実施概要

観光部局、文化振興部局と連携し、公共交通の観光利用について企画・検討するとともに、市の玄関口である焼津駅における市内観光施設への公共交通によるアクセス方法の案内強化を図ります。また、バス・タクシーを利用して市内の観光名所や店舗などを巡ることが可能な観光マップを、観光部局や交通事業者と連携して作成し、観光振興と連携した公共交通利用の促進を図ります。

市では、ウォーキング（健康増進）、歴史探訪（生涯学習）、観光（買い物・交流・感動）を組み合わせたお出かけ企画「地域再発見の旅」をバスの利用促進イベントとして実施し内容を充実することで、バスの周知とともに、外出機会の創出や市内の魅力の発信を図ってきました。今後も関係機関と連携し、観光振興と公共交通の利用促進に努めていきます。

小川「海蔵寺」



朝比奈川沿いの山の手さくら



「バスに乗って地域再発見の旅」主な企画内容	
焼津の山城・家康ゆかりの史跡巡り	・ 参加者延べ 4 3 0 名
焼津神社大祭の神事鑑賞と祭でにぎわう周辺散策	・ 男性約 3 0 % ・ 女性約 7 0 %
大井川港で学ぶ、食べるしらす漁の水揚げ見学・食堂で昼食	・ 市外から 10 % 以上参加があった。
焼津名産「なまり節」工場見学	・ 参加者の多くがお土産の購入や、市内での昼食を楽しんでいた。
山の手さくら鑑賞（ほか林叟院）	・ 企画によって、子ども連れなど若い年代からも参加が見られた。

実施主体

◎焼津市 ／ ◎市内企業 ／ ◎焼津市観光協会

3. 実施スケジュール

目標	施策	実施主体	スケジュール				
			令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
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	(1-1) 大井川地区における運行内容の見直しと改善	◎大井川分科会 ◎焼津市 交通事業者	検討・調整	準備	実施		
	(1-2) 地域ニーズや利用状況を踏まえたデマンドタクシー等の運行検討	◎地域住民 ◎焼津市 交通事業者	検討・調整・実施				
	(1-3) 商業施設や医療機関等へのアクセス強化	◎焼津市 交通事業者 商業施設・医療機関	検討・調整・実施				
	(1-4) 自主運行バス車両の更新	◎焼津市 ◎地域公共交通会議	検討・調整	実施	検討・調整		
	(1-5) 民間路線バスの運行内容の見直し	◎交通事業者 ◎地域公共交通会議	検討・調整・実施				
	(1-6) 自動運転技術・先進モビリティの導入を目指した研究	◎焼津市 ◎交通事業者	検討・調整・実施				
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	(2-1) 幹線軸及び拠点間の地域間幹線の維持	◎交通事業者 ◎地域公共交通会議 ◎静岡県	実施				
	(2-2) 利用状況に応じた機能的な支線の運行の維持	◎焼津市 ◎地域公共交通会議 交通事業者	実施				
3. 結節点における乗り換えし易いダイヤの見直し	(3-1) 結節点における乗り換えし易いダイヤの見直し	◎地域公共交通会議 ◎交通事業者	検討・調整・実施				
	(3-2) 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	◎焼津市 ◎交通事業者	検討・調整・実施				
	(3-3) 大井川庁舎における結節点の機能強化	◎焼津市 ◎交通事業者	検討・調整・実施				
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	(4-1) 利用促進イベントの充実	◎焼津市 ◎社会福祉協議会 市内企業	実施				
	(4-2) 時刻表や経路検索の改善	◎焼津市 ◎交通事業者	実施				
	(4-3) 地域の会合への利用啓発等の実施	◎焼津市 ◎地域住民 ◎社会福祉協議会	実施				
	(4-4) さまざまな形態での移動手段の検討	◎焼津市 ◎地域住民 ◎社会福祉協議会	実施				
	(4-5) 観光振興と連携した公共交通利用の促進	◎焼津市 ◎市内企業 ◎焼津市観光協会	検討・調整・実施				

VII 計画の達成状況の評価

1. 計画の推進と評価

(1) 評価と検証の体制

計画の施策の進捗確認、効果の検証や改善策の検討については、「焼津市地域公共交通会議」の場で実施します。地域公共交通会議の参加者は公共交通の活性化に向けて、役割を認識し、積極的な議論を行います。

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。

(2) 評価の方法及びスケジュール

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。

PDCAサイクルのスケジュール

	令和6年度(2024)			令和7年度(2025)			令和8年度(2026)			令和9年度(2027)			令和10年度(2028)		
地域公共交通会議	第1回 6月	第2回 10月	第3回 1月	第1回 6月	第2回 10月	第3回 1月	第1回 6月	第2回 10月	第3回 1月	第1回 6月	第2回 10月	第3回 1月	第1回 6月	第2回 10月	第3回 1月
【PLAN】 地域公共交通網 形成計画	●	必要に応じて 計画の見直し	●	必要に応じて 計画の見直し	●	●	必要に応じて 計画の見直し	●	●	必要に応じて 計画の見直し	●	●	●	●	新計画の検討
【DO】 計画に基づく 事業の実施	● H30 事業 実施協議	●	● H31 事業 実施協議	●	● H32 事業 実施協議	●	●	● H33 事業 実施協議	●	●	● H34 事業 実施協議	●	●	●	●
【CHECK】 指標や事業の 状況確認		● 数値目標評価 ・事業実施状況評価 ・国の補助金利用検討		● 数値目標評価 ・事業実施状況評価 ・国の補助金利用検討			● 数値目標評価 ・事業実施状況評価 ・国の補助金利用検討			● 数値目標評価 ・事業実施状況評価 ・国の補助金利用検討			● 数値目標評価 ・事業実施状況評価 ・国の補助金利用検討	● 5年間の 評価	●
【ACTION】 計画・事業の 見直し及び改善		● 見直し及び 改善協議		● 見直し及び 改善協議			● 見直し及び 改善協議			● 見直し及び 改善協議			● 見直し及び 改善協議		

2. 計画の成果指標

本計画の方針を実現するため、各目標に関連する指標を以下のとおりとします。

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	公共交通利用者数		
	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	自主運行バス平均収支率		
	コロナ禍前 大井川西部循環線分を除く (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÷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	デマンドタクシー利用者数	
	現状 (令和 5 年度) 3,384 人	目標値 (令和 10 年度) 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 3	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	結節点（主要拠点）におけるバス利用者数	
	コロナ禍前 (令和元年度) 2,461 人	現状 (令和 5 年度) 2,170 人
	目標値 (令和 10 年度) 2,585 人	
指標 4	【算出方法】 結節点（焼津駅・西焼津駅・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	地域による検討組織の数	
	現状 (令和 5 年度) 3 箇所	目標値 (令和 10 年度) 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	公共交通の利用促進イベント等の実施回数	
	現状 (令和 4 年度) (令和 5 年度) 31 回 37 回	目標値 (令和 10 年度) 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。	

巻末 運行系統・補助に関すること

1. 地域の公共交通における各運行系統の位置付け・役割

	役割		確保維持策
広域幹線			
	東海道本線	都市拠点から市外への広域交通を担う	交通事業者により一定以上の運行水準を確保する。
地域間幹線			
	五十海大住線	西焼津駅と市立総合病院、静岡福祉大学などの拠点を連絡する。また、藤枝市清里への広域交通を担う。	地域公共交通確保維持事業（幹線補助）の活用と、関係市町との協調補助で持続可能な運行を担う。
	焼津岡部線	焼津駅を発着地とし、東益津地区の拠点を連絡する。また、藤枝市岡部地区への広域交通を担う。	
	藤枝吉永線	大井川地区の各拠点と藤枝駅までの連絡をする。また、藤枝市立総合病院などへの広域交通を担う。	
	藤枝相良線	大井川西部地区の拠点から藤枝駅を連絡する。また、藤枝市、吉田町、牧之原市への広域交通を担う。	
幹線			
	一色和田浜線	焼津駅を発着地として、市立総合病院、一色・和田浜地区の各拠点を連絡し循環する路線。朝夕は通勤・通学、日中は通院・買い物に利用されている。	市の補助事業により、持続可能な運行を行う。
	焼津大島線	焼津駅を発着地として、市立総合病院、大井川庁舎まで、市内の各拠点を連絡する路線。朝夕は通勤・通学、日中は通院・買い物に利用されている。	
	五十海大住線（一部系統）	地域間幹線に含まれない系統。西焼津駅と市立総合病院、静岡福祉大学などの拠点を連絡する。	
	藤枝吉永線（一部系統）	地域間幹線に含まれない系統。飯淵から大井川地区の拠点と藤枝駅までを連絡する。	
支線			
	焼津循環線	焼津駅を発着地とし、市内各拠点を循環して連絡する。	県の補助事業を活用し、持続可能な運行を行う。
	大井川焼津線	焼津駅と大井川庁舎を発着地とし、市立総合病院などの拠点を連絡し、沿岸部の移動を担う。	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を行う。
	大井川地区 デマンドタクシー	大井川地区内の移動を担い、大井川庁舎や清流館高校で幹線と接続し、地区外への移動も担う。	
	焼津IC周辺地域 デマンドタクシー	越後島地区から焼津駅までを連絡し、周辺目的地への移動を担う。	県の補助事業を活用し、持続可能な運行を行う。
	大島三和地区 デマンドタクシー	大島三和地区から市立総合病院までを連絡し、拠点への移動を担う。	

2. 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

系統名 (路線名)	起点	経過地	終点	事業許可 区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
五十海大住線	清里	西焼津駅	焼津市立 病院	4条乗合	路線定期 運行	しずてつ ジャストライン(株)	幹線補助
焼津岡部線	焼津駅前	—	岡部 営業所	4条乗合	路線定期 運行	しずてつ ジャストライン(株)	幹線補助
藤枝吉永線	藤枝市立 総合病院	高洲小学 校	飯淵	4条乗合	路線定期 運行	しずてつ ジャストライン(株)	幹線補助
藤枝相良線	藤枝駅南口	静波海岸入口	相良 営業所	4条乗合	路線定期 運行	しずてつ ジャストライン(株)	幹線補助
一色和田浜線	焼津駅前	一色まわり	焼津駅前	4条乗合	路線定期 運行	しずてつ ジャストライン(株)	市補助
一色和田浜線	水産加工 センター	一色まわり	焼津駅前	4条乗合	路線定期 運行	しずてつ ジャストライン(株)	市補助
一色和田浜線	焼津駅前	一色まわり	水産加工 センター	4条乗合	路線定期 運行	しずてつ ジャストライン(株)	市補助
一色和田浜線	焼津駅前	和田浜まわり	焼津駅前	4条乗合	路線定期 運行	しずてつ ジャストライン(株)	市補助
一色和田浜線	水産加工 センター	和田浜まわり	焼津駅前	4条乗合	路線定期 運行	しずてつ ジャストライン(株)	市補助
一色和田浜線	焼津駅前	和田浜まわり	下浜東洋 水産	4条乗合	路線定期 運行	しずてつ ジャストライン(株)	市補助
五十海大住線	清里	—	西焼津駅 北口	4条乗合	路線定期 運行	しずてつ ジャストライン(株)	市補助
五十海大住線	西焼津駅 南口	—	大富	4条乗合	路線定期 運行	しずてつ ジャストライン(株)	市補助
五十海大住線	西焼津駅 南口	—	焼津市立 病院前	4条乗合	路線定期 運行	しずてつ ジャストライン(株)	市補助
藤枝吉永線	藤枝駅前	—	飯淵	4条乗合	路線定期 運行	しずてつ ジャストライン(株)	市補助

系統名 (路線名)	起点	経過地	終点	事業許可 区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
焼津循環線	焼津駅	アクアスやいづ・市 立病院・西焼津駅	焼津駅	4条乗合	路線定期 運行	焼津市(運行は交 通事業者へ委託)	県補助
焼津循環線	焼津駅	市役所・市立病院・ 西焼津駅・総合福 祉会館	焼津駅	4条乗合	路線定期 運行	焼津市(運行は交 通事業者へ委託)	県補助
焼津循環線	焼津駅	西焼津駅・市 立病院・アクア スやいづ	焼津駅	4条乗合	路線定期 運行	焼津市(運行は交 通事業者へ委託)	県補助
焼津循環線	焼津駅	総合福祉会館・西 焼津駅・市立病院・ 市役所	焼津駅	4条乗合	路線定期 運行	焼津市(運行は交 通事業者へ委託)	県補助
焼津循環線	焼津駅	総合福祉会 館・西焼津駅	中根新田	4条乗合	路線定期 運行	焼津市(運行は交 通事業者へ委託)	県補助
焼津循環線	中根新田	市立病院・堅小路 団地・市役所	焼津駅	4条乗合	路線定期 運行	焼津市(運行は交 通事業者へ委託)	県補助
焼津循環線	中根新田	西焼津駅・文 化センター	焼津駅	4条乗合	路線定期 運行	焼津市(運行は交 通事業者へ委託)	県補助
大井川焼津線	大井川 庁舎	吉永・市立病 院	焼津駅	4条乗合	路線定期 運行	焼津市(運行は交 通事業者へ委託)	フィーダー補助
大井川焼津線	大井川 庁舎	吉永	市立病院	4条乗合	路線定期 運行	焼津市(運行は交 通事業者へ委託)	県補助
大井川焼津線	焼津駅	市立病院・吉 永	大井川 庁舎	4条乗合	路線定期 運行	焼津市(運行は交 通事業者へ委託)	フィーダー補助
大井川焼津線	市立病院	吉永	大井川 庁舎	4条乗合	路線定期 運行	焼津市(運行は交 通事業者へ委託)	県補助
焼津IC周辺地域デ マンドタクシー	大覚寺	越後島・大村 公民館	焼津駅 北口	4条乗合	区域運行	焼津市(運行は交 通事業者へ委託)	県補助
大井川地区 デマンドタクシー	つつじ平	大井川庁舎	水産加工 センター	4条乗合	区域運行	焼津市(運行は交 通事業者へ委託)	フィーダー補助 申請予定
大島・三和地区 デマンドタクシー	大島下	大富三和	焼津市立 病院	4条乗合	区域運行	焼津市(運行は交 通事業者へ委託)	県補助

3. 地域公共交通確保維持事業の必要性

地域間幹線

五十海大住線は、市内外の拠点間を連結し、市立総合病院への通院、静岡福祉大学への通学、藤枝市への広域移動や、経由する西焼津駅での鉄道との連結による観光、ビジネスなど多様な目的で利用され、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。

焼津岡部線は、焼津駅を発着地として藤枝岡部地区まで結ぶ広域交通であり、通勤通学、通院、買い物等の日常生活だけでなく、焼津駅で鉄道や他の幹線や支線と接続することで観光、ビジネスなど多様な目的で利用され、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。

藤枝吉永線は、大井川地区飯淵から藤枝駅を経由し藤枝市立病院まで市内外の拠点を結ぶ広域交通であり、通勤通学、通院、買い物等の日常生活だけでなく、藤枝駅で鉄道や他の幹線や支線と接続することで観光、ビジネスなど多様な目的で利用され、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。

藤枝相良線は、大井川西部地区の拠点から藤枝駅を連絡するだけでなく、藤枝市、吉田町、牧之原市への広域交通を担っており、通勤通学、通院、買い物等の日常生活だけでなく、焼津駅で鉄道や他の幹線や支線と接続することで観光、ビジネスなど多様な目的で利用され、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。

一方で、これらの路線は事業者の運営努力と関係市町の支援だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により、運行を確保、維持する必要がある。

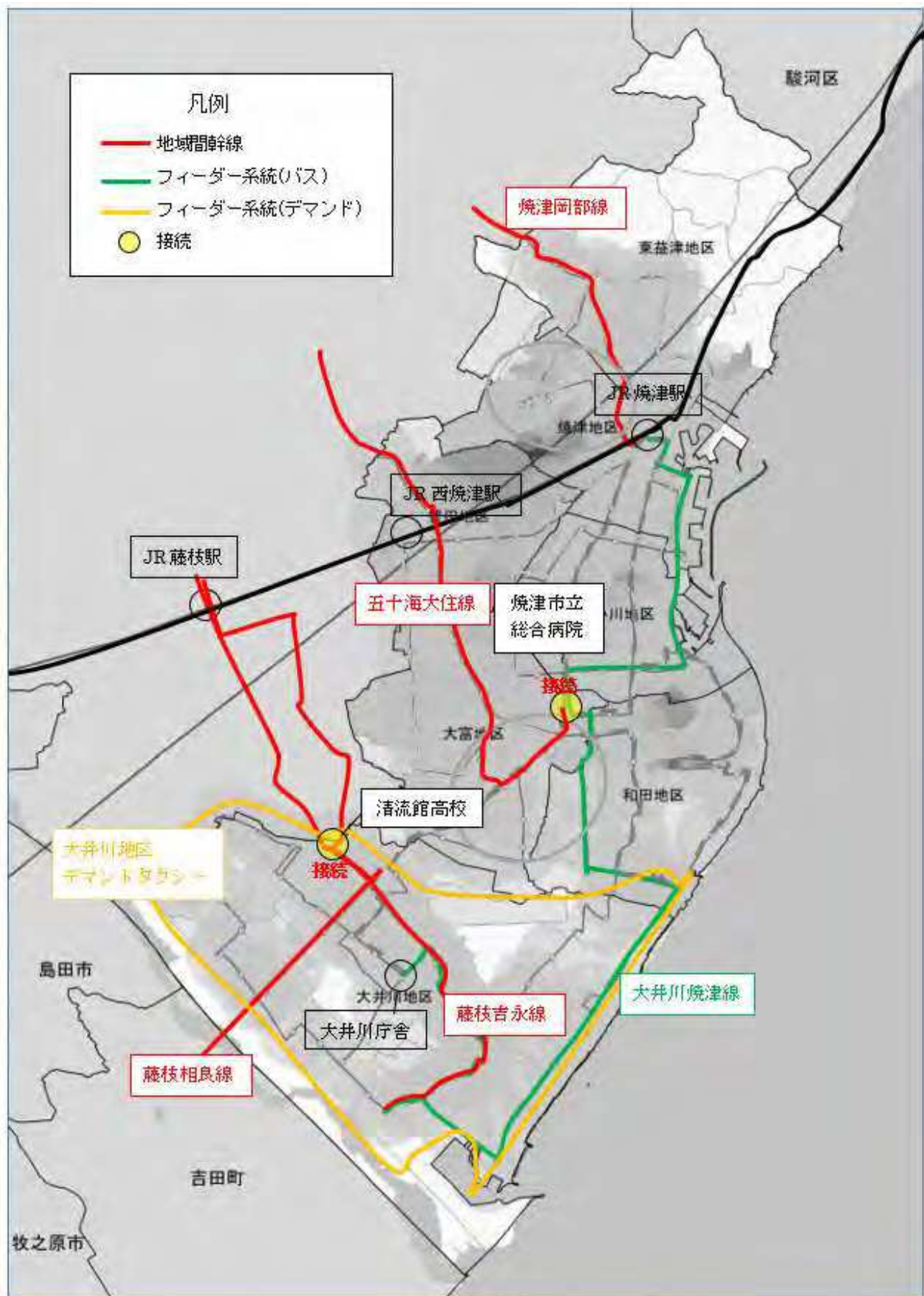
地域内フィーダー系統

大井川焼津線は、大井川庁舎、市立総合病院、焼津駅の拠点間を連絡し、大井川地区東部と小川地区の沿岸部を運行する路線であり、地域住民の日常的な通勤や通院、買い物における交通手段として役割を担っている。また、市立総合病院で五十海大住線と接続し、西焼津駅や藤枝市への広域的な移動が可能で、地域間幹線系統を補完する欠かせない路線である。

大井川地区デマンドタクシーは、地区全域を運行している予約型の乗合タクシーで、地区内の通院や買い物への利用、大井川庁舎で焼津大島線へ接続することで市立総合病院への通院や焼津駅への交通手段として役割を担っている。また、清流館高校で藤枝吉永線及び藤枝相良線と接続し、藤枝駅方面への広域的な移動が可能で、地域間幹線系統を補完する欠かせない路線である。広域的な移動も可能であり、大井川地区デマンドタクシーは藤枝駅方面、焼津大島線との接続による焼津駅方面への交通手段として役割を担っている。

一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により、運行を確保、維持する必要がある。

地域間幹線とフィーダー系統状況図



幹線（民間路線バス）への〔市の補助額〕推移

（単位：千円）

			H30	R1	R2	R3	R4	R5
しずてつジャストライン	五十海大住線	幹線	1,071	1,835	2,361	3,861	925	1,177
		地域間幹線	1,464	1,687	2,101	2,032	4,930	4,914
	焼津岡部線	幹線	—	—	—	—	—	—
		地域間幹線	2,424	2,090	2,751	2,899	4,310	5,904
	藤枝吉永線	幹線	2,335	2,261	2,538	2,430	2,328	3,243
		地域間幹線	715	672	1,909	1,680	3,400	2,741
	藤枝相良線	幹線	—	—	—	—	—	—
		地域間幹線	644	—	827	791	1,283	3,025
	一色和田浜線	幹線	48,723	46,150	50,789	49,677	43,609	50,151
		地域間幹線	—	—	—	—	—	—
	焼津大島線	幹線	—	—	—	—	31,569	32,102
		地域間幹線	—	—	—	—	—	—
	小計	幹線	52,129	50,246	55,688	55,968	78,431	86,673
		地域間幹線	5,247	4,449	7,588	7,402	13,923	16,584
		合計	57,376	54,695	63,276	63,370	92,354	103,257

支線（自主運行バス・デマンドタクシー）への〔国・県の補助額〕推移

（単位：千円）

			H30	R1	R2	R3	R4	R5
市	焼津循環線	県	12,702	14,109	15,191	15,477	16,214	16,919
		国（フィーダー）	—	—	—	—	—	—
	大井川焼津線	県	1,499	7	128	81	932	2,034
		国（フィーダー）	3,253	9,216	8,333	6,637	10,496	8,896
	大井川西部循環線	県	365	410	—	449	—	—
		国（フィーダー）	3,122	5,498	4,558	6,254	—	—
	焼津IC周辺地域 デマンドタクシー	県	—	—	—	—	58	—
		国（フィーダー）	—	—	—	—	—	—
	小計	県	14,566	14,526	15,319	16,007	17,204	18,953
		国（フィーダー）	6,375	14,714	12,891	12,891	10,496	8,896
		合計	20,941	29,240	28,210	28,898	27,700	27,849

国のフィーダー系統補助について、R1 は地域公共交通網形成計画策定により補助額が増額した。
R2～R4 は、コロナ過による追加支援が実施された。