

# 第2章

# 公共交通の現状

## 1 市内の公共交通

### (1) 市内公共交通の運行状況

|                |   |
|----------------|---|
| コミュニティバス<br>路線 | 15路線<br>(うち、沿線市(牧之原市・菊川市)<br>との共同運行2路線、デマンド乗<br>合タクシー1路線) |
| 民間バス路線         | 2路線   |
| 空港アクセスバス       | 2路線   |
| 鉄道             | 2路線   |
| タクシー事業者        | 市内に営業所を有する事業者<br>6者                                       |



## (2)補完する交通手段

### スクールバス混乗路線

川根地域のスクールバス4路線は、混乗路線(一般の乗客も利用することができる路線)として運行しています。

一部の路線では、スクールバスの空いている時間帯を活用して福祉運行便を追加で行っており、高齢者の移動支援も兼ねた取組となっています。

### 地元主体運行

伊久身地区の鍋島町内会では、コミュニティバスが運行していないことから、高齢者の買い物や通院のための移動手段を確保するために、令和元年度から町内会主体の輸送事業「ゆめバス」を開始しました。

買い物や高齢者学級への送迎のほか、高齢者福祉に関係する行事へ送迎するため運行しており、現在では伊久身内6地区の方が利用しています。市は送迎に使用する車両の貸与などにより活動を支援しています。



▲ ゆめバスを利用する高齢者(市撮影)

### 地区社会福祉協議会による外出支援

#### 金谷応援隊、道悦島応援隊

金谷と道悦島の地区社会福祉協議会は、日常生活のちょっとした困りごとにお手伝いが必要な方を地域で支えていくことを目的として、有志のサポーターによる応援隊を結成し、生活支援サービスを実施しています。外出支援だけでなく、ごみ出しや庭木の手入れなどの様々な生活援助も含めた活動を行っています。

市は、こうした外出支援の取組を推進するため、活動経費に対する補助や、他地域への水平展開の働きかけを行っています。

#### 大津地区買い物支援事業

大津地区に住む高齢者で自力での買い物が困難な方を支援するため、大津地区社会福祉協議会が令和4年度から実施している事業です。

事前登録したボランティアが付添、運転を行い、大型商業施設への送迎を行っています。



▲ 大津地区買い物支援事業の様子(市撮影)

### 福祉有償運送(川根地区移動支援サービス事業)

川根地域に居住する要介護者、身体障害者などの在宅での生活を支援するために必要な移動支援サービスを提供しています。

事前に市の登録を受け、あらかじめ電話で予約することで、片道最大600円(距離制)で利用することができます。

### 病院乗り継ぎタクシー

島田市立総合医療センターへの移動手段を充実させるため、コミュニティバスから乗り継いで島田市立総合医療センターに行くことができるタクシー輸送事業を実施しています。

利用者は、バス車内で乗継券を発行することで、無料で乗り継ぎタクシーを利用することができます。

### ゆいたく

初倉の中講、吹木地区では、コミュニティバスの運行地域から離れているため、コミュニティバス路線に接続するためのデマンド運行「ゆいたく」を実施し、中心市街地などへの移動手段の確保に努めています。

### (3) 公共交通の分布とカバー率

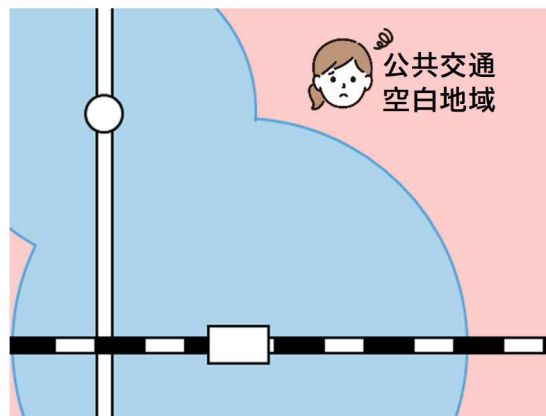
島田市では、鉄道とバスが市内全域にわたって運行していますが、一部地域には鉄道駅及びバス停から一定以上の距離がある「公共交通空白地域」が存在しています。

#### 用語解説 公共交通空白地域とカバー率

近くに鉄道の駅やバスの停留所がなく、公共交通を利用することが難しい地域を「公共交通空白地域」といいます。

本計画では、以下の範囲のいずれにも含まれない地域を公共交通空白地域に指定しています。

- 駅から800m以内
- バス停から300m以内



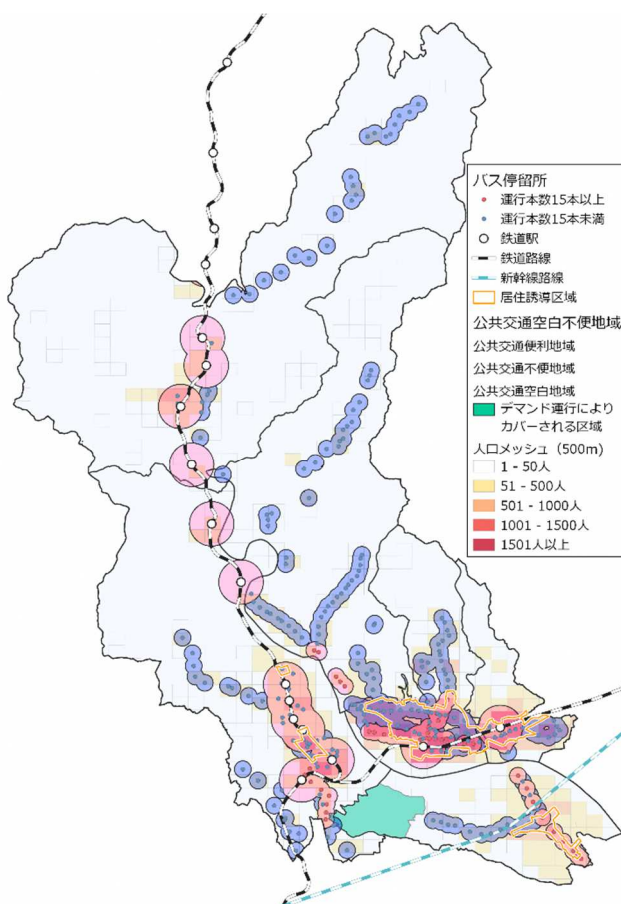
公共交通の運行ルートやエリアを決める際は、なるべく多くの居住範囲をカバーし、公共交通空白地域に住む人が少なくなるように設定しています。

公共交通がカバーする範囲に住む人口の割合を「公共交通カバー率」といい、公共交通の利便性を示す指標として使われています。

島田市の公共交通カバー率は**73.4%**です。

特に六合地域、初倉地域ではカバー率が低くなっており、公共交通空白地域における交通手段を検討する必要があります。

| 地域     | 全年齢人口 | 高齢者人口<br>(65歳以上) |
|--------|-------|------------------|
| 旧市内・大津 | 87.4% | 88.0%            |
| 六合     | 61.7% | 62.3%            |
| 伊久身・大長 | 67.9% | 69.2%            |
| 初倉     | 38.8% | 40.5%            |
| 金谷     | 84.1% | 84.9%            |
| 川根     | 69.3% | 68.0%            |
| 全体     | 73.4% | 74.7%            |



人口データ: 令和2年国勢調査

図 公共交通の分布とカバー率

## 2 公共交通の利用状況

### (1) コミュニティバス

#### コミュニティバスの運行状況(令和4年度)

コミュニティバスの運行で市が負担する金額は約2億2,200万円であり、18歳以上の市民1人あたり約2,700円の負担になっています。

|                    |                   |
|--------------------|-------------------|
| 路線数                | 14路線              |
| 利用者数               | のべ約17万2,000人      |
| 保有車両               | バス 10台 ワゴン車 3台    |
| 年間運行委託経費           | 約2億6,900万円        |
| 運賃収入               | 約2,500万円          |
| 国・県補助金             | 約2,200万円          |
| 行政負担額<br>(一般会計支出額) | <u>約2億2,200万円</u> |



#### 運行委託費と利用者の推移

- 市はこれまで様々な経費節減策を実施してきましたが、運転手の不足による人件費の上昇が主な原因となり、運行委託費は増加しています。
- 利用者数は、長引くコロナ禍による影響に関連するものと、経費高騰に対応した減便の影響が複合し、令和2年度以降大きく減少しています。

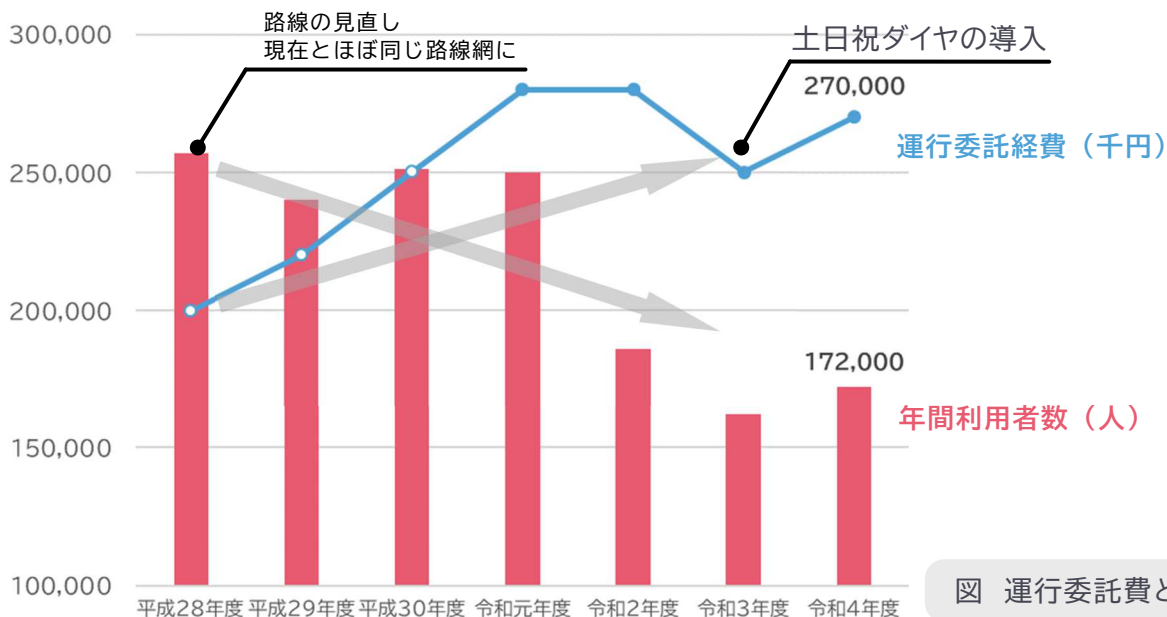


図 運行委託費と利用者数

① 路線名

1 伊久身線

② 基本情報

- ・**系統キ口**  
起点から終点までの片道の走行距離です。
- ・**R4年度利用者数**  
カッコ内は令和3年度と比較した増減率です。
- ・**1便当たり利用者数**  
カッコ内は島田市のコミュニティバス路線の中での順位です。
- ・**収支率**  
運行によって得られる運賃収入を運行にかかる経費で割ったものです。

| 系統名       | 御堂沢系統            | 向谷系統          |
|-----------|------------------|---------------|
| 運行区間      | 島田駅～北中学校～山の家～御堂沢 | 島田駅～向谷四丁目     |
| 系統キ口      | 22.1km           | 2.8km         |
| 運行本数      | 平日7往復／土日祝2往復     | 平日3往復         |
| 料金        | 200円～300円        | 200円          |
| R4年度利用者数  | 25,518人(+0.3%)   | 2,077人(▲4.3%) |
| 1便当たり利用者数 | 6.60人(2位)        | 1.42人(11位)    |
| 収支率       | 10.1%            |               |

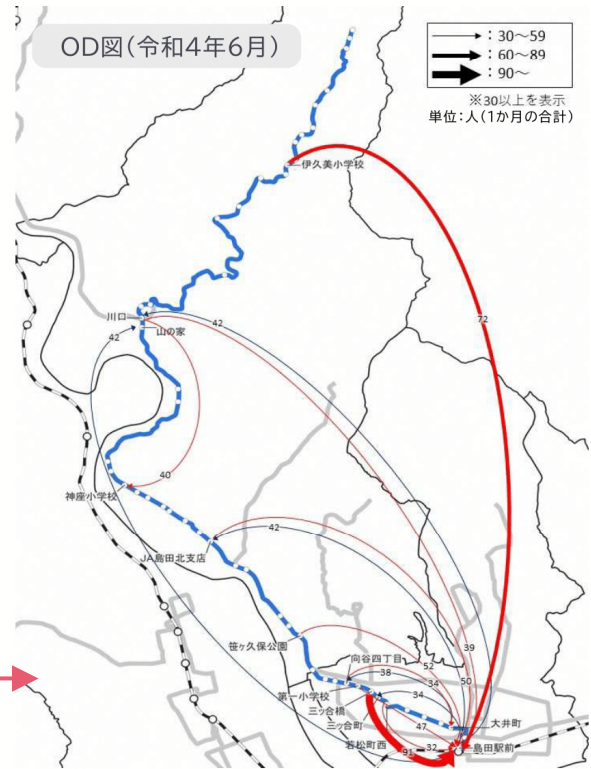
※利用者数のカッコ内は前年度比

○ 主な利用状況

伊久美小学校（特認校）及び神座小学校への通学での利用が大きな割合を占めています。その他の利用は島田駅周辺に集中しており、山の家以北の利用は非常に少ない状況です。

総合医療センターへ行く場合は、北中学校で川根温泉線か相賀線に乗り換え、そこからさらに乗り継ぎタクシーに乗り換える必要があります。

夕方、川根地域の住民が島田駅から川口への移動に利用することがあります。（川口から川根地域への移動は家族の送迎などを利用しています）



③ 主な利用状況

主な利用者の特性、利用が多い区間や時間帯を説明しています。

④ OD図／路線図

路線のルートと停留所の位置を示しています。停留所名は、主要な停留所のみ表示しています。年間利用者数が1万人以上の路線については、OD(特定の日や月において、利用者がどこで乗ってどこで降りたかをまとめたもの)を矢印で示しています。

○ アンケート結果から

- 総合医療センターへ行くのにバスを使うが、帰りのバスがなくて不便(50代女性)
- 伊久身線に乗って川口で降り、そこから送迎で川根へ帰宅する。川根温泉線にもっと遅い時間の便が欲しい(10代女性)
- 障害者であり、コミバスを利用して通勤している。これが無くなったら働きに出られなくなる(30代男性)

⑤ アンケート結果から

令和4年9月～10月にバス車内で利用者を対象にアンケートを配布しました。そこで利用者から寄せられた主な意見をまとめています。

# 1 伊久身線

| 系統名       | 御堂沢系統            | 向谷系統          |
|-----------|------------------|---------------|
| 運行区間      | 島田駅～北中学校～山の家～御堂沢 | 島田駅～向谷四丁目     |
| 系統キロ      | 22.1km           | 2.8km         |
| 運行本数      | 平日7往復／土日祝2往復     | 平日3往復         |
| 料金        | 200円～300円        | 200円          |
| R4年度利用者数  | 25,518人(+0.3%)   | 2,077人(▲4.3%) |
| 1便当たり利用者数 | 6.60人(2位)        | 1.42人(11位)    |
| 収支率       | 10.1%            |               |

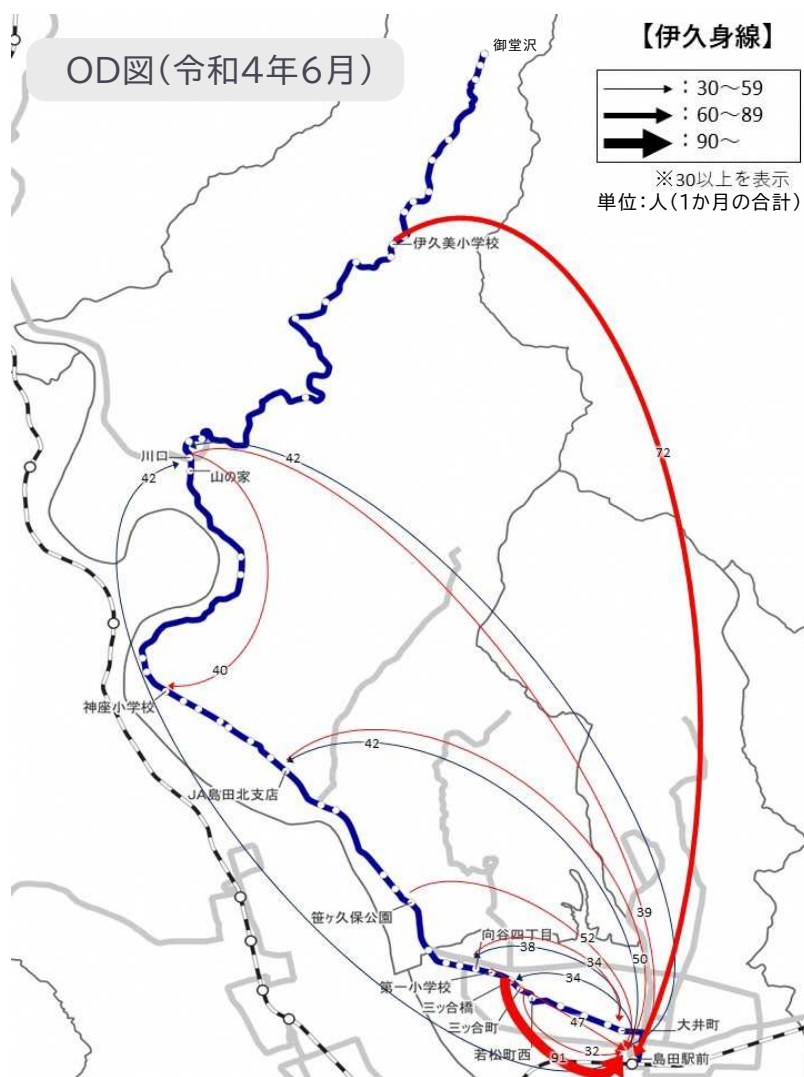
※利用者数のカッコ内は前年度比

## ○ 主な利用状況

伊久美小学校(特認校)及び神座小学校への通学での利用が大きな割合を占めています。その他の利用は島田駅周辺に集中しており、山の家以北の利用は非常に少ない状況です。

総合医療センターへ行く場合は、北中学校で川根温泉線か相賀線に乗り換え、そこからさらに乗り継ぎタクシーに乗り換える必要があります。

夕方、川根地域の住民が島田駅から川口への移動に利用することがあります。(川口から川根地域への移動は家族の送迎などを利用しています)



## ○ アンケート結果から

- 総合医療センターへ行くのにバスを使うが、帰りのバスがなくて不便(50代女性)
- 伊久身線に乗って川口で降り、そこから送迎で川根へ帰宅する。川根温泉線にもっと遅い時間の便が欲しい(10代女性)
- 障害者であり、コミバスを利用して通勤している。これが無くなったら働きに出られなくなる(30代男性)

## 2 川根温泉線

|            |                      |
|------------|----------------------|
| 運行区間       | 島田駅～北中学校～家山駅～川根温泉ホテル |
| 系統キロ       | 25.9km               |
| 運行本数       | 平日 6 往復／土日祝 4 往復     |
| 料金         | 200 円～300 円          |
| R4年度利用者数   | 39,817人(+14.9%)      |
| 1 便当たり利用者数 | 10.2人(1位)            |
| 収支率        | 12.4%                |

### ○ 主な利用状況

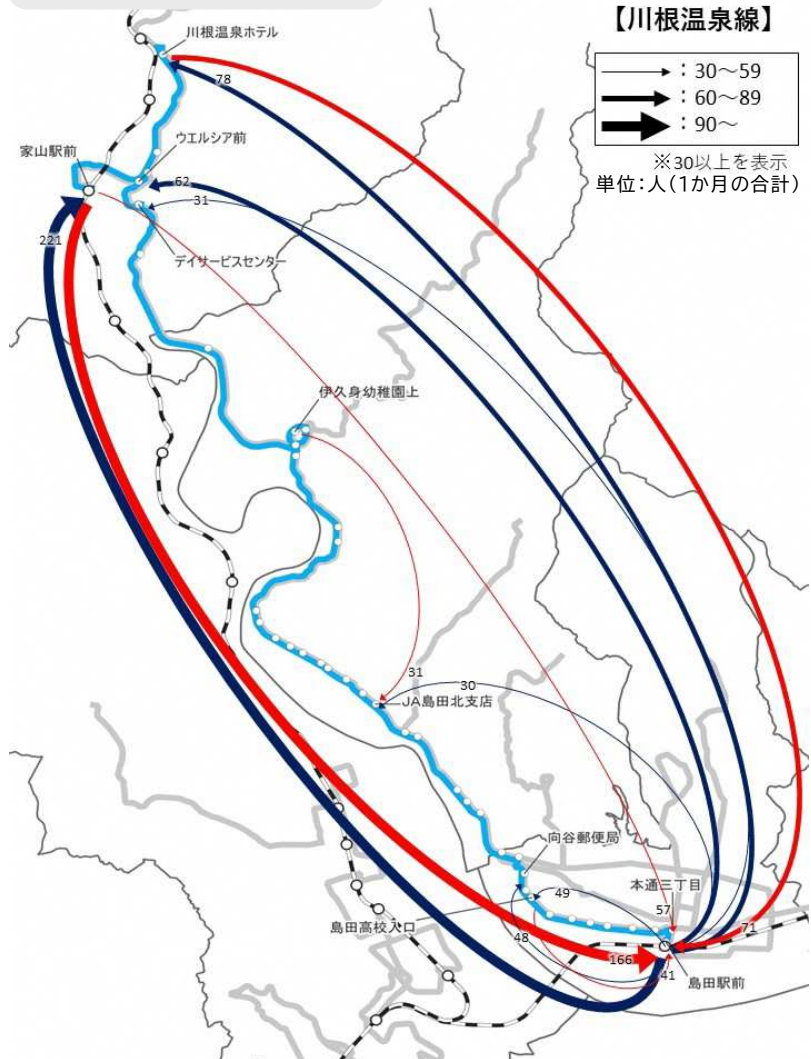
川根地域の住民が島田駅周辺や市外への移動で利用します。

特に朝と夕方の便は川根地域の高校生の通学利用が多く、市内で最も利用者数の多い路線となっています。

### ○ アンケート結果から

- バスが遅れると、乗り換えに間に合わずバス停で1時間待つことになり、病院へ行くのも1日ばかりになる(80代女性)
- 朝、8:15 までに島田高校に着くようにダイヤを変えてほしい※(10代女性)
- 古いバス車両では乗降口に段差があるため、乗降時に恐怖を覚える(80代女性)
- 平日の朝と夕方の便がいつも混んでいるため、密にならないよう調整してほしい(50代男性)
- 財政負担が大きいのであれば、少しでもいいので無料利用者からも料金を徴収してはどうか(50代女性)

OD図(令和4年6月)



※島田駅 8:05 発。現行ダイヤでは島田高校入口 8:14 着となっているが、渋滞の影響で遅れることがある



### 3 湯日線

|            |                     |
|------------|---------------------|
| 運行区間       | 島田駅～六合駅～色尾～本村       |
| 系統キロ       | 往路 12.0km／復路 12.7km |
| 運行本数       | 平日 7 往復／土日祝 4 往復    |
| 料金         | 200 円               |
| R4年度利用者数   | 24,826人(+11.2%)     |
| 1 便当たり利用者数 | 5.67人(3位)           |
| 収支率        | 10.3%               |

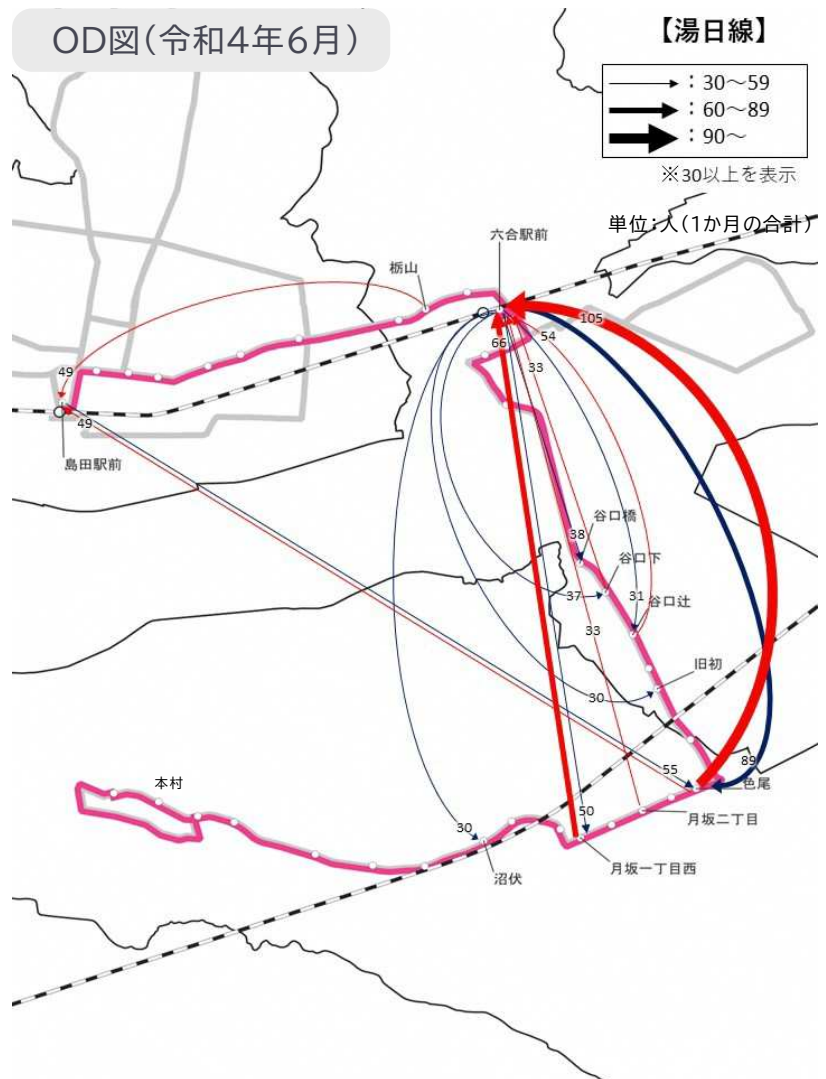
#### ○ 主な利用状況

初倉地域の住民が六合駅周辺や島田駅周辺、市外への移動で利用します。

朝と夕方の便は中高生による通学利用が多く、また六合駅から谷口・大柳の工場への通勤利用も見られます。他路線に比べ、外国人の利用が多いのが特徴です。

#### ○ アンケート結果から

- 利用者の多い時間帯(朝)は **大きい車両** で運行してほしい(10代女性)
- 六合駅から初倉へ通勤。時間が合わないときには島田静波線に乗るために道悦三丁目まで歩かなければいけない。また、旧初で降りた後、大井川沿いの工場まで **2km 程度歩かなければならず、負担に感じている**(50代男性)
- 湯日線と島田静波線が同じルートを走っており、同じ場所のバス停なのに名前が異なったり、同じ名前のバス停が異なる場所にあたりするため紛らわしい。(50代男性)
- バスが難しいなら、**タクシー補助券**の発行を進めてほしい(10代女性)



## 4 大津線

| ルート        | 島田駅～天徳寺           | ばらの丘循環         |
|------------|-------------------|----------------|
| 運行区間       | 島田駅～総合医療センター～天徳寺  | 島田駅～ばらの丘～島田駅   |
| 系統キロ       | 5.6km             | 7.3km          |
| 運行本数       | 平日7.5 往復／土日祝 3 往復 | 平日 8 便／土日祝 5 便 |
| 料金         | 200 円             | 200円           |
| R4年度利用者数   | 21,661人(+1.3%)    |                |
| 1 便当たり利用者数 | 3.16人(7位)         |                |
| 収支率        | 13.1%             |                |

### ○ 主な利用状況

島田駅～天徳寺は、旧市内・大津地域の方が日常移動で利用するほか、市外の方が総合医療センターへの通院や通勤、看護専門学校への通学で利用します。

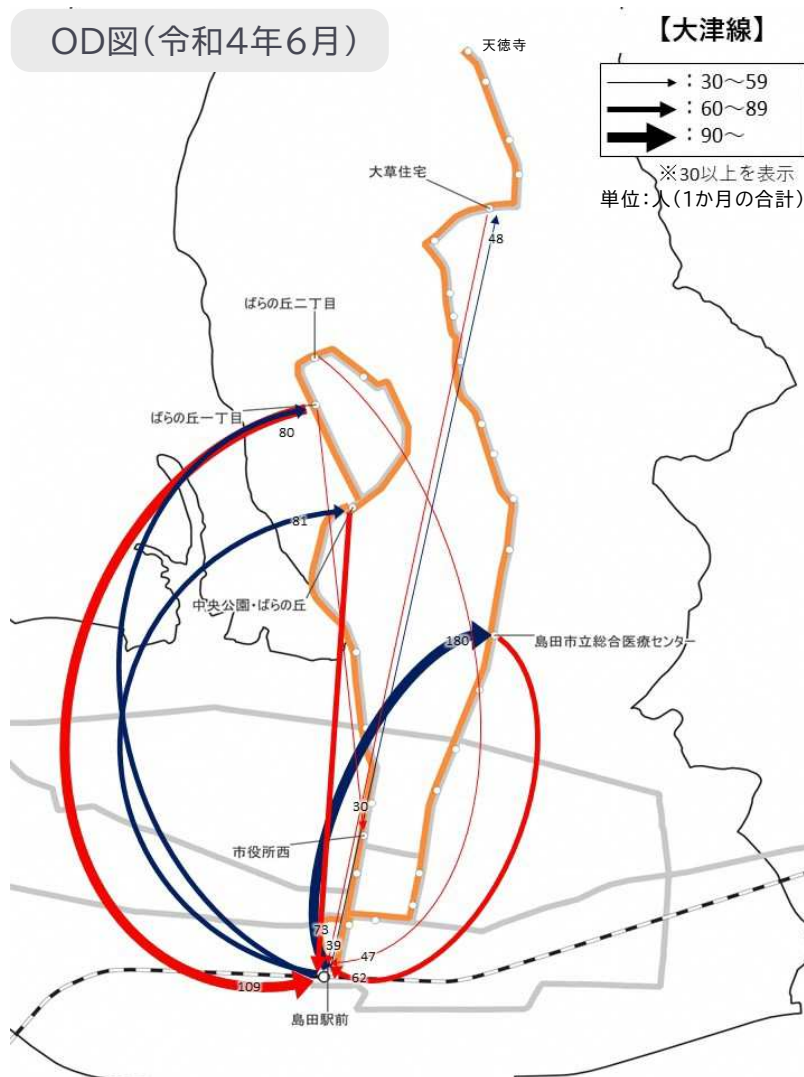
令和6年度からは、大津小学校が特認校になることが決定しており、他地域の児童の通学利用が予想されます。

🔍▶ P.13

ばらの丘循環は朝夕の通学通勤利用と、高齢者の日常移動の利用が多くなっています。

### ○ アンケート結果から

- 土日祝日は島田駅～天徳寺が3往復しかしておらず、乗りたい時間に合わない(20代男性、50代女性、50代男性)
- 相賀線のように車両の小型化を図り、維持してほしい(40代女性)
- 定時定路線は通勤通学等のニーズに合わせ、その他の時間帯はデマンド交通で対応してはどうか(20代女性)



## 5 田代の郷温泉線

|            |                  |
|------------|------------------|
| 運行区間       | 島田駅～伊太団地～伊太和里の湯  |
| 系統キロ       | 8.5km            |
| 運行本数       | 平日 7 往復／土日祝 5 往復 |
| 料金         | 200 円            |
| R4年度利用者数   | 18,367人(+1.0%)   |
| 1 便当たり利用者数 | 4.03人(5位)        |
| 収支率        | 12.7%            |

### ○ 主な利用状況

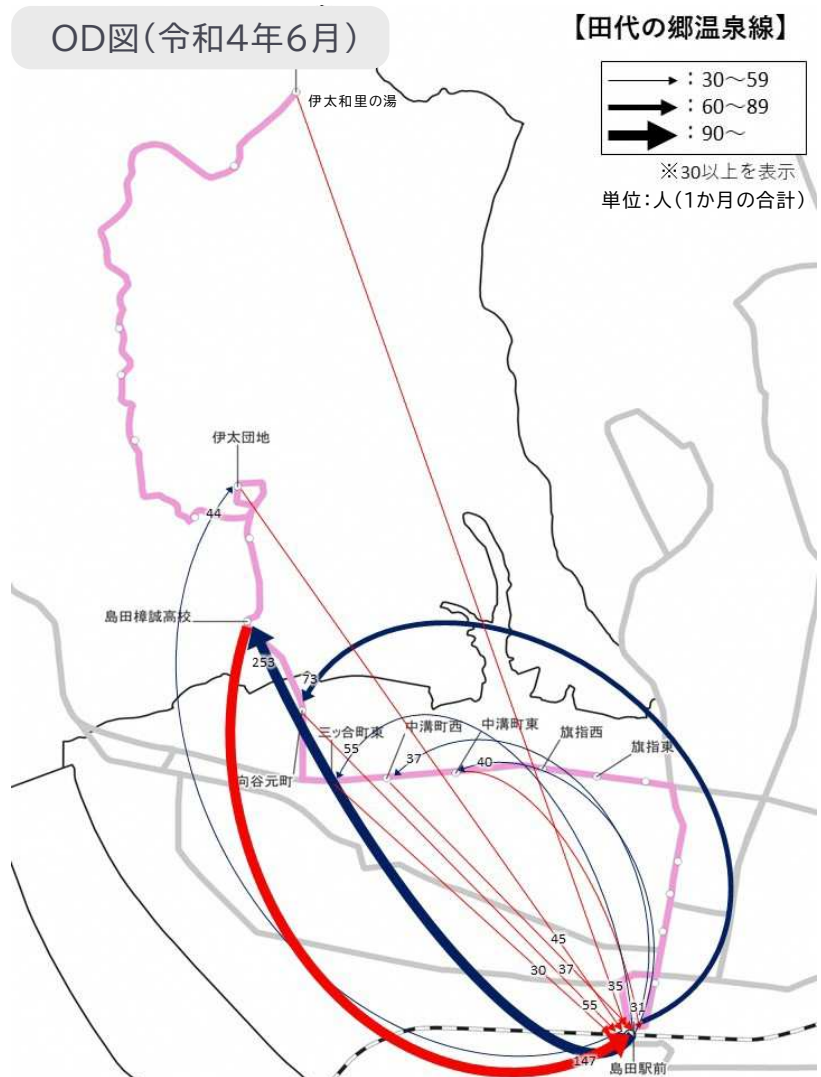
他地域や市外から島田樟誠高校に通う方の通学利用が非常に多くなっています。

また、中溝町、三ッ合町の住民が島田駅周辺や市外への移動で利用します。

主に高齢者が伊太和里の湯へ行くために利用することもあります。

### ○ アンケート結果から

- 高齢者の交通手段が狭まれば免許を手放す方が少なくなり、高齢者の交通事故が増えることが予想されるため、縮小すべきでない(50代男性)
- 娘が通学に使っている。はじめは不安そうだったが、バス運転手さんがやさしく教えてくださったおかげで自信と笑顔が出てきた。ありがとうございます(10代女性の親)



## 6 相賀線

|            |                       |
|------------|-----------------------|
| 運行区間       | 島田駅～保健福祉センター～北中学校～上相賀 |
| 系統キロ       | 往路 11.1km／復路 11.2km   |
| 運行本数       | 平日 7 往復／土日祝 2 往復      |
| 料金         | 200 円～300 円           |
| R4年度利用者数   | 14,241人(+9.1%)        |
| 1 便当たり利用者数 | 3.68人(6位)             |
| 収支率        | 5.3%                  |

### ○ 主な利用状況

相賀のほか、向谷、三ッ合町、中溝町などの住民が島田駅周辺、保健福祉センターなどへの移動で利用します。また、伊久身地域の住民が伊久身線からの乗り換えで利用します。

総合医療センターへ行く場合は、はなみずきで乗継タクシーに乗り換える必要があります。

北中学校から上相賀の区間は、朝、夕方以外の時間帯はほとんど利用がありません。

島田駅から北中学校と北中学校から上相賀で運行会社が異なるため、北中学校で車両を乗り換える必要が生じます。

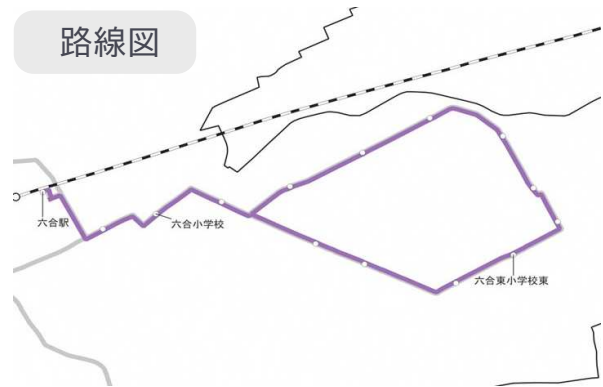
### ○ アンケート結果から

- 回数券の販売を実施し、地域の回覧板などで購入を呼び掛けてはどうか(20代女性)
- 交通系ICカードが使えないのが不満(50代男性)
- ワゴン車の乗降がしにくく、高齢者や障害者にとって大変(10代女性)



## 7 六合南線

|            |                    |
|------------|--------------------|
| 運行区間       | 六合駅～六合東小学校<br>～六合駅 |
| 系統キロ       | 5.1km              |
| 運行本数       | 平日 6 便             |
| 料金         | 200 円              |
| R4年度利用者数   | 1,151人(+35.7%)     |
| 1 便当たり利用者数 | 0.79人(13 位)        |
| 収支率        | 4.5%               |



### ○ 主な利用状況

六合地域の住民が六合駅までの移動で利用します。  
便数が少なく平日のみの運行で、利用者が少ないため、見直しが課題となっています。

### ○ アンケート結果から

- もう少し早い時間と遅い時間の便を作ってほしい(20代女性)
- 電車とバスの時刻をうまく合わせて乗り継ぎできるようにしてほしい(50代女性)

## 8 島田駅東線

|            |                         |
|------------|-------------------------|
| 運行区間       | 島田駅南口～宝来町～<br>元島田～島田駅北口 |
| 系統キロ       | 往路 5.3km<br>復路 5.4km    |
| 運行本数       | 平日 3 往復                 |
| 料金         | 200 円                   |
| R4年度利用者数   | 2,131人(+25.1%)          |
| 1 便当たり利用者数 | 1.46人(10位)              |
| 収支率        | 5.5%                    |



### ○ 主な利用状況

駅周辺や旭町、元島田などの住民が買い物、通院等の日常移動で利用します。  
アピタ島田店に接続する唯一の路線ですが、利用者が少なく、見直しが課題となっています。

### ○ アンケート結果から

- アピタで夕食のための買い物をするが、宝来町を出る時刻が遅く(16:32)、帰ってから夕食の支度をするのが大変(80代女性)
- コミバスをやめて、免許返納者にタクシー補助をしてほしい(70代男性)

## 9 大代線

|            |                                |
|------------|--------------------------------|
| 運行区間       | 金谷駅～金谷公民館～KADODE OOIGAWA～栗島公民館 |
| 系統キロ       | 10.7km                         |
| 運行本数       | 平日 5 往復／土日祝 3.5 往復             |
| 料金         | 200 円                          |
| R4年度利用者数   | 13,805人(+0.0%)※                |
| 1 便当たり利用者数 | 4.42人(4位)                      |
| 収支率        | 10.4%                          |

※統合前の大代線及び夢づくり会館線の合計と比較

### ○ 主な利用状況

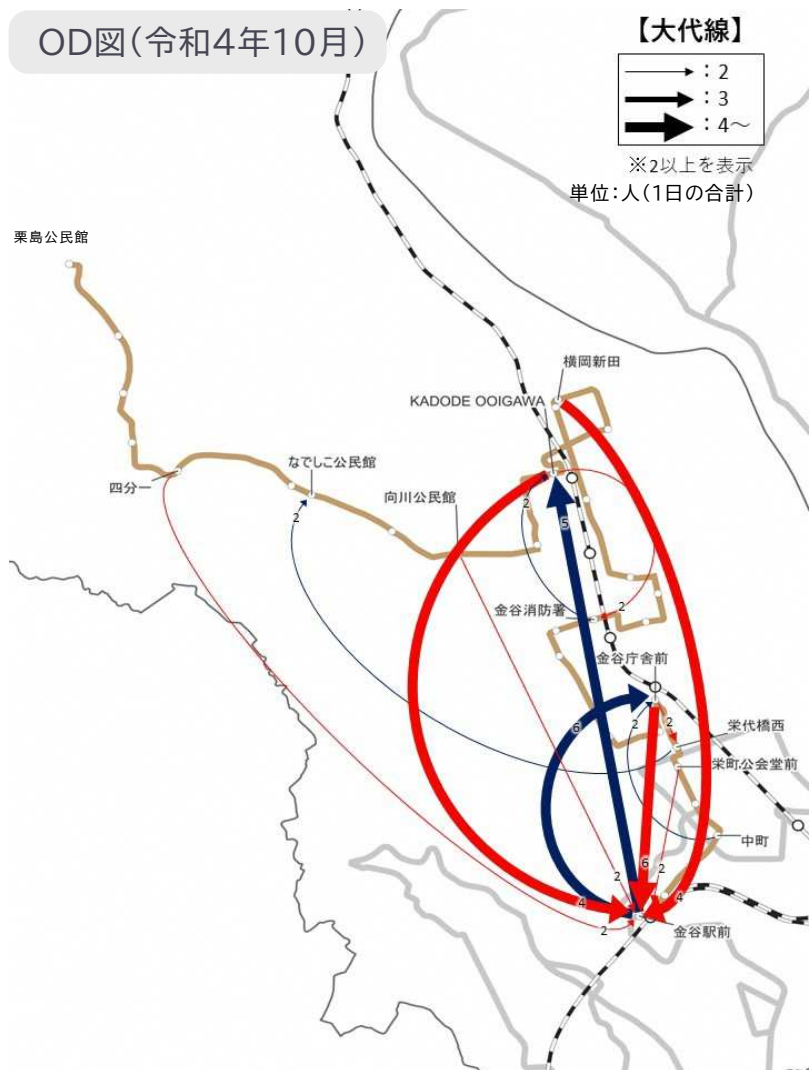
令和4年度に夢づくり会館線と旧大代線を統合し、金谷駅以北の地域を巡回する路線を設定しました。

金谷駅周辺から、金谷公民館、夢づくり会館、金谷北地域交流センター、KADODE OOIGAWA などの各主要拠点への移動で利用されます。また、金谷地域の住民が大型スーパーへの移動で利用します。

金谷公民館周辺には障害者就労施設が立地しており、障害者利用が多いのが特徴です。利用者数は再編後から徐々に増加しています。

### ○ アンケート結果から

- 金谷駅から市外に通学。帰り(金谷駅発)の時間帯を JR のダイヤに合わせてほしい(40 代男性、10 代女性)
- 金谷駅から KADODE OOIGAWA までバスで行けることがあまり知られていないように感じる(50代男性)
- 免許を返納したため、このバスが無くなったら生活していけない。維持してほしい(70代女性)



## 10 菊川神谷城線

|            |                         |
|------------|-------------------------|
| 運行区間       | 金谷駅～茶の都ミュージアム～諏訪原城跡～金谷駅 |
| 系統キロ       | 20.4km                  |
| 運行本数       | 平日 5 便/土日祝 3 便          |
| 料金         | 200 円                   |
| R4年度利用者数   | 3,258人(+21.9%)          |
| 1 便当たり利用者数 | 2.08人(8位)               |
| 収支率        | 2.5%                    |



### ○ 主な利用状況

牧之原、猪土居、神谷城などの住民が日常移動で利用します。また、金谷駅からふじのくに茶の都ミュージアムや諏訪原城跡への来訪で利用されることもあります。

利用者が少なく、利便性向上のため見直しを図る必要があります。

### ○ アンケート結果から

- 諏訪原城跡や茶の都ミュージアムをもっとPRし、利用増を図るべき(50代女性)

## 11 金谷循環線

|            |                   |
|------------|-------------------|
| 運行区間       | 金谷駅～金谷高校～新金谷駅～金谷駅 |
| 系統キロ       | 5.7km             |
| 運行本数       | 平日 5 便/土日祝 2 便    |
| 料金         | 200 円             |
| R4年度利用者数   | 1,664人(▲23.8%)    |
| 1 便当たり利用者数 | 1.10人(12位)        |
| 収支率        | 8.6%              |



### ○ 主な利用状況

金谷地域の住民の日常移動や、金谷高校の生徒の通学で利用されます。特に土日の利用者が少なく、見直しが課題となっています。

### ○ アンケート結果から

- 金谷島田病院線が平日のみの運行であるため、土日に島田駅方面へ向かう交通手段が欲しい(60代男性)

## 12 笹間渡笹間線

|            |               |
|------------|---------------|
| 運行区間       | 家山駅～川根温泉～日掛   |
| 系統キロ       | 23.5km        |
| 運行本数       | 平日・土曜日 3 往復   |
| 料金         | 200 円～300 円   |
| R4年度利用者数   | 3,019人(▲1.4%) |
| 1 便当たり利用者数 | 1.72人(9位)     |
| 収支率        | 6.8%          |

### ○ 主な利用状況

川根地域の住民が買い物、通院、通学等で利用するほか、川根温泉への来訪で利用します。

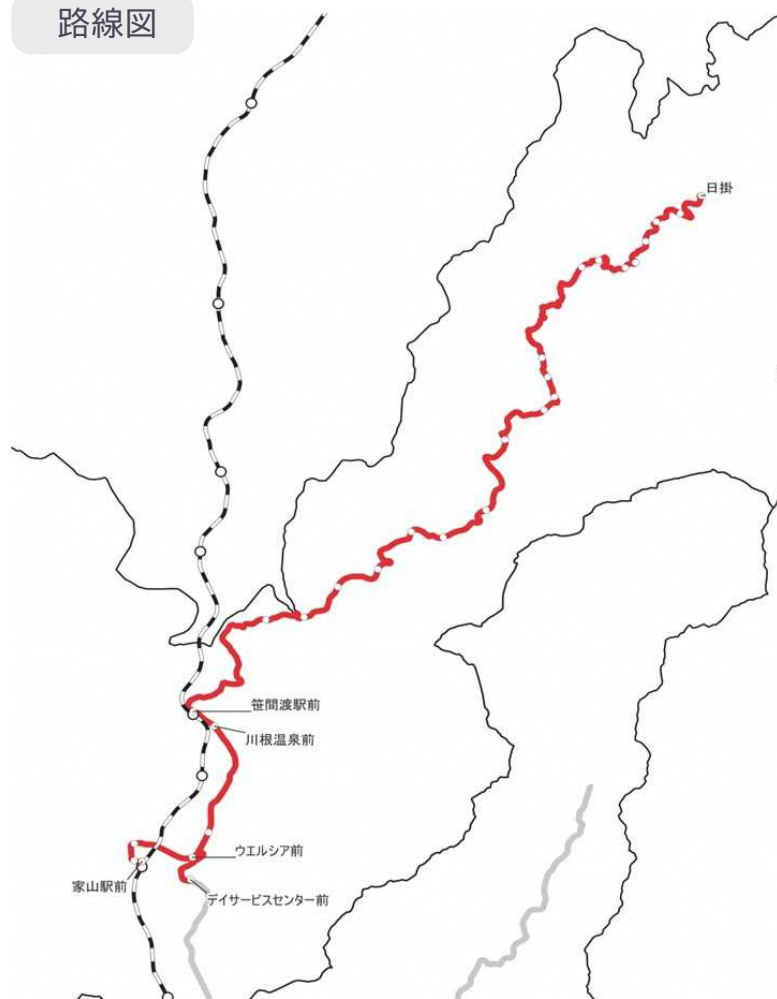
利用者全体に占める高齢者の割合が非常に高く、乗り降りに苦労している方が多くいます。

バス停間の距離が非常に長い区間があり、家からバス停までの移動に困難を抱えている方もいます。

### ○ アンケート結果から

- 川根は高齢化が進み、車に乗れない人が増える。通院等での外出が大変になるので、公共交通サービスを継続してほしい(80代女性)
- 週1回のデイサービスと月1回の通院しか外出することがない。使いたいときに走っていてくれると良い(90代女性)

路線図



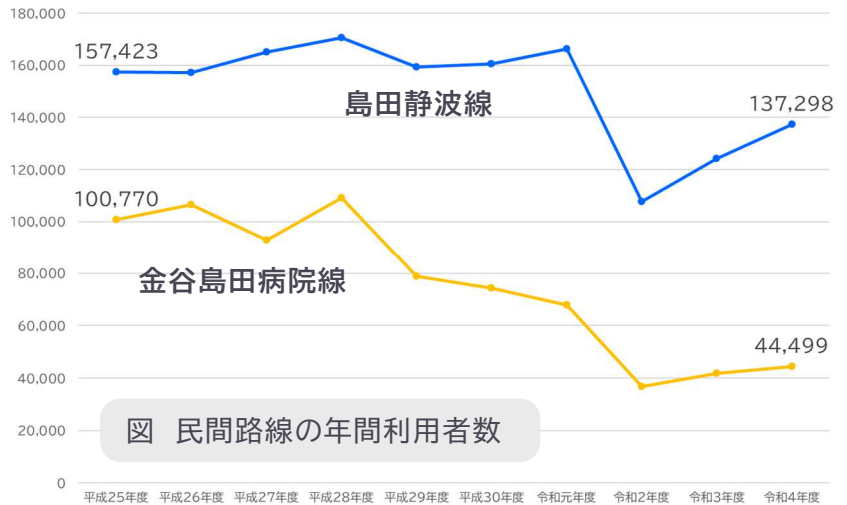


## (2) 民間路線バス

島田市が運行するコミュニティバスの他に、民間企業によるバス路線が2路線あります。市内の拠点と拠点の間を、また島田市と他市の間を結ぶ役割を担っています。

新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度に利用者数が大きく減少しました。

2路線は本市の交通網の中心的な役割を担っていることから、赤字額に応じた補助金を支出し、運行継続を支援しています。



### 島田静波線

|      |                             |
|------|-----------------------------|
| 運行主体 | しずてつジャストライン株式会社             |
| 運行区間 | 島田市立総合医療センター<br>～島田駅～静波海岸入口 |
| 本数   | 平日17.5往復／土日祝7往復             |

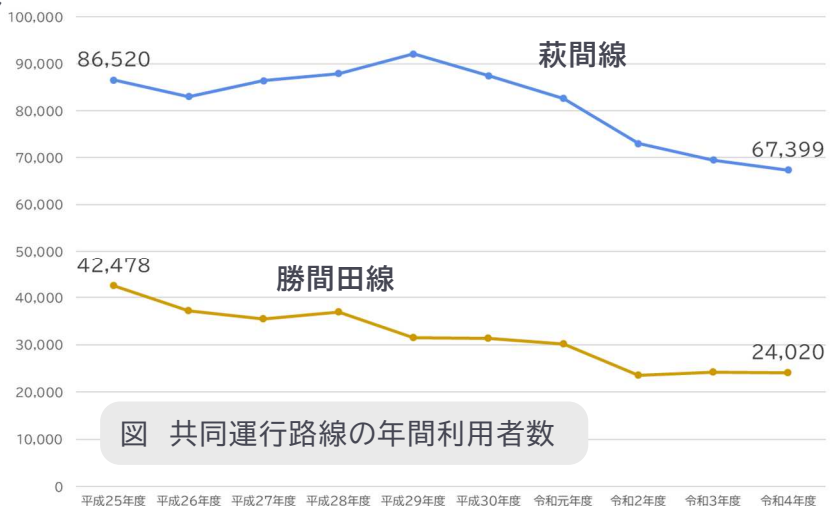
### 金谷島田病院線

|      |                          |
|------|--------------------------|
| 運行主体 | しずてつジャストライン株式会社          |
| 運行区間 | 島田市立総合医療センター<br>～島田駅～金谷駅 |
| 本数   | 平日16.5往復                 |

## (3) 他市町との共同運行路線

萩間線及び勝間田線は運行区間が複数の市町にまたがっているため、運行経費を関係市町で分担し支出しています。

金谷小学校や牧之原市の小学校の児童による通学利用の割合が非常に高く、利用人数は減少傾向にあります。



### 萩間線

|      |                            |
|------|----------------------------|
| 関係市町 | 島田市、牧之原市、菊川市               |
| 運行区間 | 金谷小学校～金谷駅前<br>～牧之原小学校～相良本通 |
| 本数   | 平日10.5往復／土日祝7往復            |

### 勝間田線

|      |                          |
|------|--------------------------|
| 関係市町 | 島田市、牧之原市                 |
| 運行区間 | 金谷小学校～金谷駅前<br>～勝間～静波海岸入口 |
| 本数   | 平日5往復／土日祝3往復             |

#### (4) 鉄道(JR 東海道本線、大井川鐵道大井川本線)

本市には鉄道路線が2路線あります。本市と他市町の間を結ぶ重要な役割を担っており、地域住民の生活に欠かせない交通手段となっています。大井川鐵道は、川根本町及び島田市川根地区等の沿線住民の生活の足として利用されています。

鉄道の利用者は、新型コロナウイルス感染症の影響により令和2年度に大きく減少しました。その後は若干の増加傾向がみられる駅もありますが、コロナ禍前までの回復は難しい状況です。

##### 各駅の年間乗者数(JR)

|        | 島田駅                  |                       | 六合駅                  |                      | 金谷駅                  |                      |
|--------|----------------------|-----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
|        | 一般                   | 定期                    | 一般                   | 定期                   | 一般                   | 定期                   |
| 平成29年度 | 658,770              | 1,360,994             | 370,828              | 759,001              | 267,880              | 468,939              |
| 平成30年度 | 643,906<br>(▲ 2.3%)  | 1,373,352<br>(+ 0.9%) | 369,986<br>(▲ 0.2%)  | 766,220<br>(+ 1.0%)  | 265,444<br>(▲ 0.9%)  | 469,332<br>(+ 0.1%)  |
| 令和元年度  | 621,261<br>(▲ 3.5%)  | 1,405,216<br>(+ 2.3%) | 354,691<br>(▲ 4.1%)  | 760,235<br>(▲ 0.8%)  | 255,639<br>(▲ 3.7%)  | 452,340<br>(▲ 3.6%)  |
| 令和2年度  | 300,983<br>(▲ 51.6%) | 1,280,506<br>(▲ 8.9%) | 181,261<br>(▲ 48.9%) | 674,520<br>(▲ 11.3%) | 118,367<br>(▲ 53.7%) | 378,362<br>(▲ 16.4%) |
| 令和3年度  | 339,162<br>(+ 12.7%) | 1,252,237<br>(▲ 2.2%) | 207,626<br>(+ 14.5%) | 674,755<br>(+ 0.0%)  | 138,317<br>(+ 16.9%) | 368,791<br>(▲ 2.5%)  |
| 令和4年度  | 445,976<br>(+ 31.5%) | 1,264,639<br>(+ 1.0%) | 266,961<br>(+ 28.6%) | 702,313<br>(+ 4.1%)  | 167,985<br>(+ 21.4%) | 378,666<br>(+ 2.7%)  |

##### 主要駅の年間乗者数(大井川鐵道)

|        | 金谷駅                 |                     | 新金谷駅                 |                    | 門出駅                |                     | 家山駅                  |                     | 川根温泉笹間渡駅           |                   |
|--------|---------------------|---------------------|----------------------|--------------------|--------------------|---------------------|----------------------|---------------------|--------------------|-------------------|
|        | 一般                  | 定期                  | 一般                   | 定期                 | 一般                 | 定期                  | 一般                   | 定期                  | 一般                 | 定期                |
| 平成29年度 | 82,734              | 18,345              | 176,551              | 7,275              | -                  | -                   | 47,153               | 13,920              | 10,098             | 990               |
| 平成30年度 | 81,334<br>(▲ 1.7%)  | 28,245<br>(+ 54.0%) | 157,138<br>(▲ 11.0%) | 6,225<br>(▲ 14.4%) | -                  | -                   | 45,426<br>(▲ 3.7%)   | 16,320<br>(+ 17.2%) | 8,767<br>(▲ 13.2%) | 360<br>(▲ 63.6%)  |
| 令和元年度  | 80,367<br>(▲ 1.2%)  | 25,080<br>(▲ 11.2%) | 129,646<br>(▲ 17.5%) | 3,840<br>(▲ 38.3%) | -                  | -                   | 34,530<br>(▲ 24.0%)  | 13,200<br>(▲ 19.1%) | 8,712<br>(▲ 0.6%)  | 690<br>(+ 91.7%)  |
| 令和2年度  | 31,757<br>(▲ 60.5%) | 18,720<br>(▲ 25.4%) | 63,359<br>(▲ 51.1%)  | 4,050<br>(+ 5.5%)  | 2,584              | 270                 | 44,896<br>(+ 30.0%)  | 8,760<br>(▲ 33.6%)  | 4,096<br>(▲ 53.0%) | 750<br>(+ 8.7%)   |
| 令和3年度  | 43,526<br>(+ 37.1%) | 20,280<br>(+ 8.3%)  | 58,186<br>(▲ 8.2%)   | 4,980<br>(+ 23.0%) | 4,873<br>(+ 88.6%) | 1,320<br>(+ 388.9%) | 7,764<br>(▲ 82.7%)   | 9,330<br>(+ 6.5%)   | 4,972<br>(+ 21.4%) | 840<br>(+ 12.0%)  |
| 令和4年度  | 39,781<br>(▲ 8.6%)  | 16,080<br>(▲ 20.7%) | 71,588<br>(+ 23.0%)  | 3,090<br>(▲ 38.0%) | 5,800<br>(+ 19.0%) | 990<br>(▲ 25.0%)    | 26,188<br>(+ 237.3%) | 7,530<br>(▲ 19.3%)  | 3,520<br>(▲ 29.2%) | 1200<br>(+ 42.9%) |

資料：島田市統計書

## 大井川鐵道大井川本線の災害復旧について

大井川鐵道は令和4年台風第15号により大きく被災し、令和5年12月現在も大井川本線の川根温泉笹間渡駅～千頭駅間が復旧できておりません。

この区間は川根本町が大井川鐵道から鉄道代行バスの運行を町営コミュニティバスとして引き継ぎ、主に川根本町住民の移動手段を確保しており、奥大井方面への観光客は、町営コミュニティバスに加え、大井川鐵道が運行する予約制バスにより移動手段を確保しています。

鐵道が不通となっている区間の復旧については、大井川鐵道と国、県、沿線市町を始めとする関係機関により話し合いが持たれており、復旧に掛かる費用とその負担割合、生活交通としての需要、観光振興面への影響等について総合的に検討し、結論が出される見込みです。



### (5) タクシー

輸送人員は令和元年度から令和2年度で約4割減となり、現在も回復していません。

車両の実働率(保有している台数のうち、走らせている台数の率)はコロナ前は60%台でしたが、現在は50%前半を推移しています。

運転手も高齢化の傾向にあり、人数も一定の割合で減少を続けています。

#### 島田市内の営業実績

|        | 車両数(台)※         | 実働率(%)              | 輸送人員(人)              | 運送収入(千円)             | 運転者数(人)※        |
|--------|-----------------|---------------------|----------------------|----------------------|-----------------|
| 平成30年度 | 111             | 68.64               | 568,322              | 552,151              | 109             |
| 令和元年度  | 110<br>(▲ 0.9%) | 64.99<br>(▲ 3.7pt)  | 513,616<br>(▲ 9.6%)  | 508,622<br>(▲ 7.9%)  | 103<br>(▲ 5.5%) |
| 令和2年度  | 107<br>(▲ 2.7%) | 54.91<br>(▲ 10.1pt) | 319,437<br>(▲ 37.8%) | 324,620<br>(▲ 36.2%) | 94<br>(▲ 8.7%)  |
| 令和3年度  | 104<br>(▲ 2.8%) | 52.51<br>(▲ 2.4pt)  | 312,032<br>(▲ 2.3%)  | 324,632<br>(+ 0.0%)  | 85<br>(▲ 9.6%)  |
| 令和4年度  | 104<br>(+ 0.0%) | 52.43<br>(▲ 0.1pt)  | 350,915<br>(+ 12.5%) | 375,210<br>(+ 15.6%) | 81<br>(▲ 4.7%)  |

※年度末時点

資料：静岡県タクシー協会志太榛原支部

### 3 現在の公共交通の問題点

#### (1) 市民の皆さんのご意見・ご要望(WEB アンケート調査より)

公共交通の利用者は、どういったことに不満を感じているのでしょうか？

島田市は令和4年度にアンケート調査を行い、市が実施する公共交通サービス(コミュニティバス)についての様々な意見を収集しました。調査結果の詳細は次のとおりです。

#### 公共交通利用に関する悩み (アンケート調査結果より)



#### 【地域別回答数(地域内で多い意見ほど濃い赤色になっている)】

単位:件

| 内容          | 旧市内・大津 | 六合 | 伊久身・大長 | 初倉 | 金谷 | 川根 | 合計  |
|-------------|--------|----|--------|----|----|----|-----|
| 運行本数、土日運行   | 59     | 20 | 6      | 20 | 20 | 7  | 132 |
| 運行ルート       | 26     | 26 | 2      | 16 | 15 | 1  | 86  |
| タクシーの活用     | 28     | 12 |        | 3  | 13 | 2  | 58  |
| ダイヤ調整       | 17     | 6  | 3      | 10 | 14 | 3  | 53  |
| 車両の小型化      | 24     | 2  | 6      | 2  | 4  | 2  | 40  |
| 運行維持、継続     | 17     | 2  | 4      | 3  | 7  | 4  | 37  |
| 情報提供、時刻表    | 14     | 7  | 2      | 1  | 5  |    | 29  |
| 経費削減、廃止     | 10     | 5  | 1      | 1  | 4  | 2  | 23  |
| 予約制、デマンド    | 8      | 3  | 1      | 1  | 2  | 1  | 16  |
| 運賃見直し       | 8      | 1  |        | 1  | 4  | 2  | 16  |
| 使わないのでわからない | 9      | 2  | 1      |    | 3  |    | 15  |
| 利用促進        | 4      | 2  |        |    | 3  |    | 9   |
| その他         | 68     | 27 | 14     | 22 | 42 | 5  | 178 |

## 【公共交通に関する意見 集計結果の詳細】

### ■運行本数、土日運行など(132件)

- 土日の本数が極端に少なく不便です。せめて、1時間に1本は設定いただきたいです。(旧市内・大津、30代男性)
- 川根地区はバスの本数が少ないので、特に学生の通学時間帯はもっと本数を増やしてほしい。大体の子どもは中学校卒業後旧島田市や藤枝市の高校へ進学するが、学校に間に合う時間帯は1本しかバスがなく、そのバスにかなりの人数が乗っていくため密になるなどと言っても無理がある。(川根、40代女性)

### ■運行ルート(86件)

- 私営バスとは違う市内循環バスが必要だと思う。(旧島田・大津、60代男性)
- 駅中心だけではなく、日中は病院中心の乗り換えなしのバスがあると利用してみたい(六合、60代女性)
- 初倉地区は高齢者も多いのに、バスはほとんど県道しか走らないので、バス停までが遠すぎる。(初倉、40代女性)

### ■タクシーの活用(58件)

- タクシーのサブスクに対する補助や免許返納後のバスやタクシー補助の仕組みがあれば良いと思う(旧市内・大津、50代女性)
- バスでなくても、タクシーを利用した乗合タクシーのようなものがあると良い。(金谷、50代女性)

### ■ダイヤ調整(53件)

- JR や大井川鐵道、しずてつジャストラインのバスとの乗り換えがよくなると思います。(金谷、50代男性)

### ■車両の小型化(40件)

- 乗車人数が少ないのに大きなバスは不要。かといって小さなワンボックスは夜乗るのは怖い。黄色の小さめのバスの時は乗っていました。全て黄色の小さめのバスだといいのになあ…(旧市内・大津、50代女性)

### ■運行維持、継続(37件)

- 乗る人は少ないかもしれないが、伊久身などの交通が不便なところのバスや公共交通手段は無くさないでほしいです。(伊久身、30代女性)

### ■情報提供、時刻表(29件)

- そもそも、コミュニティバスのバス停がどこにあるのかすら、わからない。調べるアプリやサイトなどがあればよい。(六合、30代女性)

### ■その他

- 経費削減、廃止…23件
- 予約制、デマンド…16件
- 運賃見直し…16件
- 使わないのでわからない…15件
- 利用促進…9件
- その他…178件(応援・感謝の言葉、他分野に関する意見など)

## (2) 買い物利用について

- 食料品や日用品の買い物では自家用車による移動が中心となっていますが、運転免許を持たない方にとってはバスが重要な移動手段となります。
- 買い物利用の観点では、「家の近くから利用できる路線があるか」「買い物が終わった後の時刻に利用できる便があるか」といった点が重要視されます。利便性向上のため、今後も利用者の意見を参考にしながらダイヤ・ルートの改善を行っていく必要があります。

食料品、日用品の買い物でよく利用する店舗 (市民アンケート結果より)

### 1位

### 2位

|        |                   |                      |
|--------|-------------------|----------------------|
| 旧市内・大津 | 田子重 島田中央店(83票)    | アピタ 島田店(78票)         |
| 六合     | しずてつストア 島田東店(47票) | マックスバリュ 島田阿知ヶ谷店(28票) |
| 伊久身・大長 | しずてつストア 島田店(17票)  | 田子重 島田中央店(13票)       |
| 初倉     | スーパーカネハチ(25票)     | バロー 井口店(22票)         |
| 金谷     | 食鮮館タイヨー 栄町店(89票)  | ザ・ビッグ 金谷店(72票)       |
| 川根     | ウエルシア 島田川根店(25票)  | 河徳商店(14票)            |

※その他の質問内容及び回答結果については、巻末資料をご覧ください。

 P.74

## コラム 移動販売の取り組みについて

主に中山間地域などでは、自分でスーパー等に行くことが難しい高齢者の生活を支援するため、民間事業者による移動販売事業が展開されています。

ウエルシア薬局(株)が行う移動販売では、食料品の販売とあわせ、一般医薬品の販売や薬剤師による健康指導も実施しており、住民の生活を包括的に支援しています。

### 【島田市内で移動販売を行う店舗】

| 店舗       | 対象地域                |
|----------|---------------------|
| ウエルシア薬局  | 伊久身・大長、川根           |
| スーパーカネハチ | 初倉、金谷               |
| ヒバリヤ新鮮市場 | 旧市内・大津、六合、伊久身・大長、川根 |

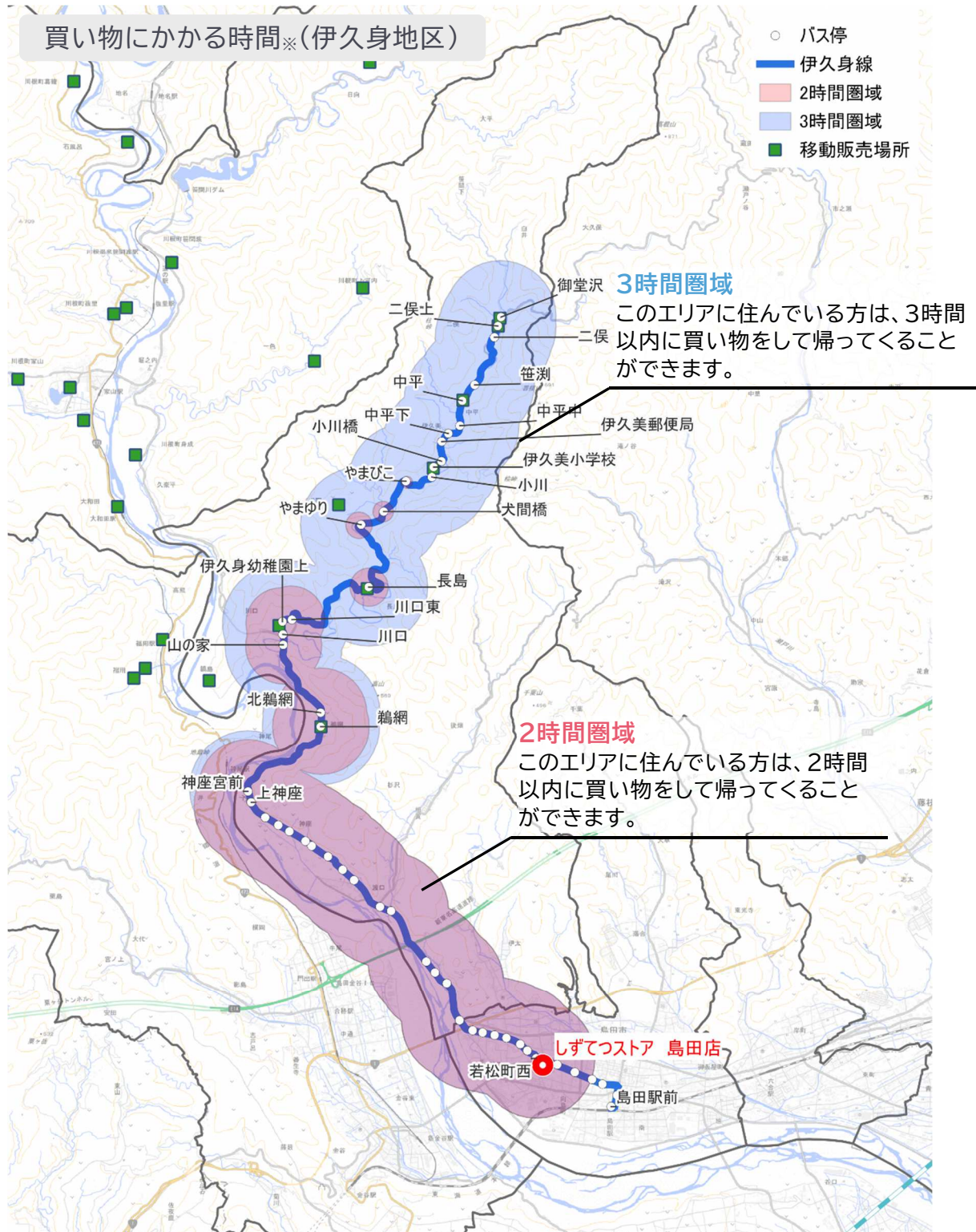


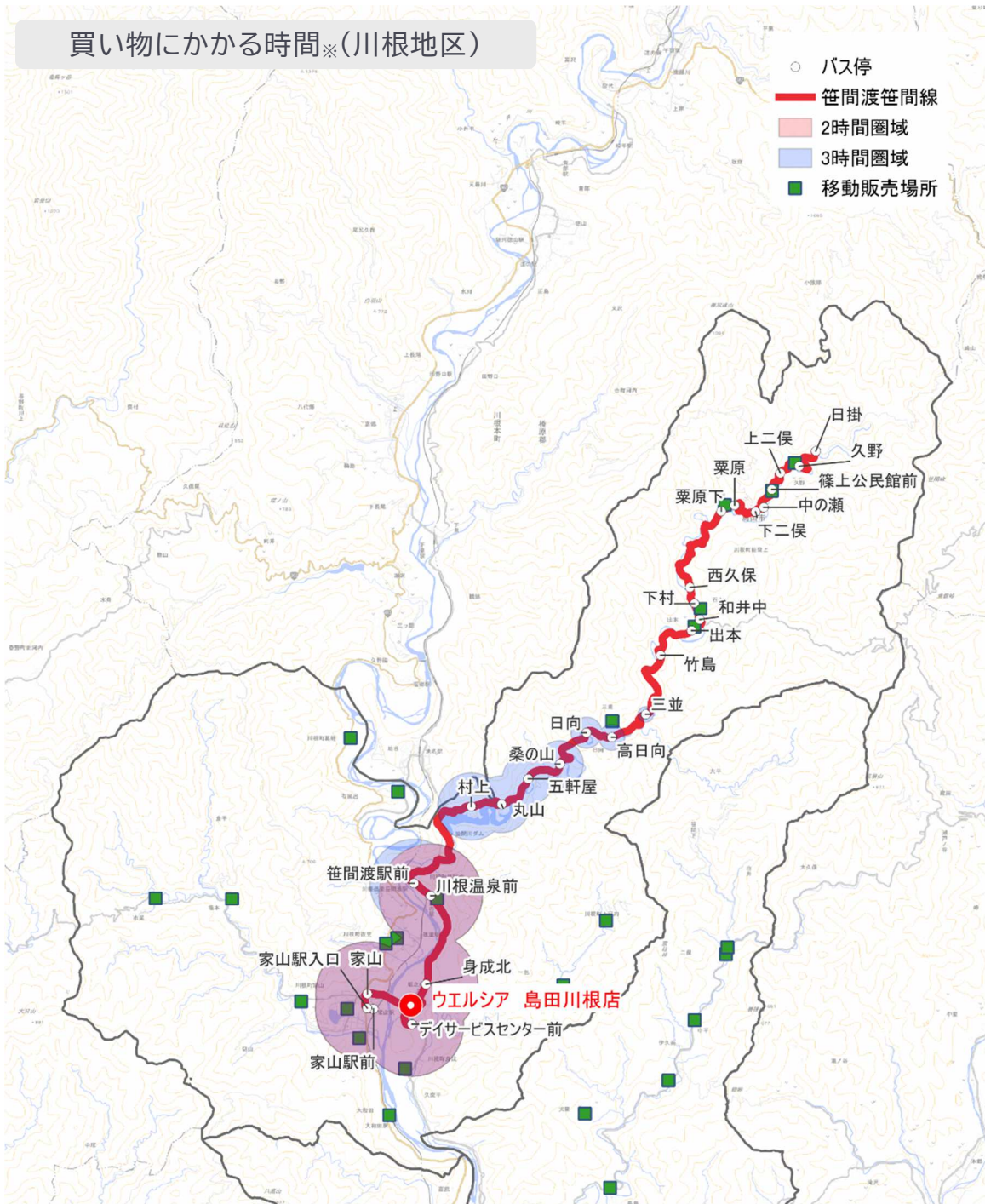
▲ ウエルシア薬局の移動販売を利用する高齢者

## 買い物にかかる時間

伊久身地区や川根地区などの中山間地域では、居住地域から主要スーパー等への距離が遠く、徒歩や自転車以外の交通手段が必要となります。

自家用車を運転しない方は、公共交通を利用することで買い物に行くことができます。また、公共交通空白地域を中心に移動販売事業が実施されており、いわゆる「買い物難民」が発生しないように行政と民間が連携してサービスを展開しています。





※条件設定

- ・市民アンケート結果 ▶ P.41 をもとに、各地区が最もよく利用する店舗へ買い物に行くことを想定している。
- ・交通手段は「徒歩」「バス」のみとし、歩行速度は 50m/分とする。
- ・徒歩での移動距離は往復で合計2kmまでとする。
- ・店舗での滞在時間は最低30分とする。



### (3) ワークショップの開催結果

施策や方針の決定にあたっては、行政の独断ではなく、地域の様々な立場の方との対話が大切です。島田市は、ワークショップを開催して、地域の住民、事業者、活動団体などの意見を聞き取り、計画に反映させています。

#### 用語解説 ワークショップとは？

参加者の主体性を重視した体験型の講座のことを指します。

講師の話聞くだけのセミナーや講習会と違い、参加者同士の話し合いや発表が含まれ、アイデアの創出や課題の解決が期待できます。

#### 公共交通ワークショップ

令和 4～5 年度

日常生活、移動に関する地域の方々の困りごとを見つけ、それを解決するためにどのような交通モードが必要かを考えるために、公共交通ワークショップを各地域で実施しました。



地図を見ながら普段の移動をまとめ、地域に必要な公共交通を考えました。



#### 移動に関する困りごと

- ・運転免許返納後、買い物や通院に行く手段があるか不安
- ・子どもをバス停や駅まで送迎するのが大変
- ・高齢者が外出しなくなって足腰が弱くなった

#### こんな公共交通があったらいいな

- ・地域内で安く利用できるタクシーがほしい
- ・複数のスーパーを回れるバスがほしい
- ・移動販売や訪問診療が発達してほしい
- ・家の前から乗れるものもいい
- ・自動運転で好きなところに行けるようになってほしい



島田市中心市街地活性化基本計画(令和元年度策定)のテーマである「まちなかで住み、楽しみ、働く拠点づくり」を実現させるための様々なアイデアを出し合うために、各地域の住民や高校生、NPOなど様々な立場の人が集まってワークショップを行いました。

まちなかを変えるアイデアをグループごとにまとめ、発表しました。



### こんな公共交通があったらいいな



#### ○「暮らしたくなるまちなか」

- ・交通の便が良く、バスでいろんなところにアクセスでき、車が不要である
- ・交通の選択肢が多様なまち
- ・市内の情報がネットにのっている
- ・AI、自動運転、ドローンなどの技術を活用し、省力化に取り組む

#### ○「過ごしたくなるまちなか」

- ・郊外からの移動手段を良くする
- ・公共交通で家の前まで行ける
- ・駐車場を気にしなくてよいコミュニティーカーがある
- ・癒しを生む水辺空間を通りながら、文化資源を周れるルートを作る

#### ○「働きたくなるまちなか」

- ・バスの便が多い、土日にも走っている
- ・島田駅周辺に無料のレンタサイクルを整備し、高校生や社会人を街に呼び込む
- ・レンタル自転車でちょこちょこっと買い物に出かけられる
- ・電動車いすなど自動車以外の移動方法が発達し、健康活動のしやすい街をつくる
- ・街中を周るバスがほしい
- ・富士山静岡空港からまちなかへのアクセスを良好にし、外国の方も働きやすい、インバウンドに良好な環境づくり
- ・乗り合いタクシーがある

島田市観光戦略プラン(令和2年度策定)の推進にあたり、地域の観光分野における課題やめざす姿についての意見を聞き取るために、地域の観光関連事業者とワークショップを開催しました。

企業の代表や商店経営者、NPOなど、地域で活動する様々な方が集まり、意見交換を行いました。



観光でこれから取り組んでいきたいことを模造紙にまとめて発表しています。

### こんな公共交通があったらいいな

- ・観光拠点同士の距離があるため、観光拠点をつなぐ交通手段(巡回バスのようなもの)を整備すると良い
- ・交通の便が少ないため、バスや貸し切りタクシーなどあったらいいと思います
- ・周遊バスの活用等により各施設が連携して地域としての売り込みを強化する
- ・蓬萊橋、川越遺跡、千葉山などをぐるっと回るバスの運行が欲しい
- ・SNSでの発信が必要
- ・多言語、特に英語での案内を強化していく



#### (4) 交通事業者からの意見

現状の公共交通の問題点や今後に対する要望、計画に関する意見などを聞き取るため、各交通事業者とのヒアリングを実施しました。

##### ○バス事業者(令和4年12月14日、令和5年1月19日実施)

###### 【近年の状況について】

- ・コロナ禍以降、民間路線、コミバス路線ともに利用者の減少が見られる。加えて運転手不足の問題もあり、事業継続が厳しくなっている。幹線系統以外については、他の交通モードへの転換を検討すべき段階にきている。
- ・コロナ禍以降、温泉に出かける方が少なくなり、バスの利用が減った。

###### 【これからの公共交通サービスについて】

- ・利用者はバス停の環境によって大きな身体的負担を感じることもある。交通結節点を整備する場合は、適切な歩行者スペースの確保、屋根やベンチの設置など必要な環境を整えて乗換に伴う身体的負担を軽減することに努めるべき。
- ・現状では、回数券を利用できる路線と利用できない路線が市内に混在しており、利便性低下の一因となっている。また、利用できない路線で利用できると勘違いし、トラブルの原因にもなっている。
- ・北中学校での乗継では、路線によって運行会社が異なるため、運転手間の相互連絡がうまくいかず、乗り継ぎできない乗客が発生することもある。



##### ○タクシー事業者(令和4年12月7日実施)

###### 【近年の状況について】

- ・基本的にはJR駅で電車からの乗継が多い。利用者数は減少しており、特に初倉地域は鉄道駅がないためほとんど利用されていない。
- ・運転者は常に人手不足になっているわけではなく、忙しく手が回らなくなる時間帯もあれば、暇になってしまう時間帯もある。
- ・最近はキャッシュレス決済の利用が増え、利便性は上がっている半面、売上額から定率で手数料を取られてしまうため収益に大きく影響している。

###### 【これからの公共交通サービスについて】

- ・昔は飲み会の後に自宅に帰るための利用が多かったが、コロナの影響で非常に少なくなった。市民のお出かけを喚起するようなイベントがあると、事業者としても助かる。



## 公共交通を取り巻く状況と問題点 まとめ

### 人口

- ・人口は減少し、高齢化率は上昇している。
- ・交通事故数は減少しているが、高齢者が関係する事故の割合は増加している。
- ・運転免許証の自主返納件数は増加傾向にある。

### 通学利用

- ・学校の統合が予定されており、通学に関する需要が変化する可能性が高い。
- ・スクールバスをコミュニティバスとして活用する方策を検討する必要がある。

### まちづくり

- ・都市計画マスタープラン、立地適正化計画に基づき、居住誘導区域内の公共交通の充実が必要である。
- ・中心市街地の活性化に向けた取組(リノベーションまちづくり、駅前広場活用)が行われている。

### 高齢者福祉

- ・川根地域では、自力の移動が困難な方の生活に必要な移動支援を行っている。
- ・地区社会福祉協議会が主体となって外出などの生活支援活動を行っている。

### 観光

- ・各地に新しい観光・レジャー施設が生まれている。
- ・域内の回遊を促す仕組みが不十分である。

### 利用者の悩み



- ・運行本数が少ないため、利用したい時間に利用できない。
- ・自分の家の近くにバス停がなく、バス停まで歩いて行くのが大変。
- ・通勤の時間帯にバスが走っていない、または鉄道との接続が悪い。
- ・バス停がどこにあるかわからない。ダイヤの調べ方がわからない。
- ・運転免許証を返納後の移動手段(買い物、病院)に不安を抱えている。

### 事業者の悩み



- ・利用者の減少、運転手の不足により、事業継続が厳しくなっている。
- ・回数券を利用できる路線と利用できない路線が市内に混在しており、トラブルの原因となっている。

### 市の悩み



- ・バスの利用者が年々減少している。
- ・運行業務委託に伴う財政負担額が増加している。
- ・バス車両やバス停標識の劣化が進んでいる。
- ・公共交通に対する市民の関心が低い。

## 4 島田市の公共交通の課題整理

前ページの公共交通を取り巻く状況や問題点を踏まえて、これからの計画年度で取り組むべき課題を以下のとおり定めました。

### 課題1 日常生活を支える公共交通の確保

---

市民の日常生活の移動手段は自家用車が中心ですが、学生や免許を持たない方などにとってはバスが重要な移動手段になっています。

また、現在は自家用車で移動できる方も、将来運転免許証を返納した後は買い物や通院の選択肢が狭まり、地域によっては自力で移動することが困難になることもあります。

移動に困難を抱える方の買い物、通院、通学、通勤を支える公共交通を確保する必要があります。

### 課題2 コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けた公共交通網の形成

---

島田市では、人口減少社会に対応する持続可能な都市づくりを目指して、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市づくりに取り組んでいます。

「誰もが多様な暮らしを楽しめるまちづくり」の実現に向けて、拠点間や地域内を効率的、効果的に運行する公共交通網を形成する必要があります。

### 課題3 公共交通サービスに対する市負担額の適正化

---

公共交通サービスに関連する経営状況は年々悪化しており、現状の運行を維持するにも市の負担額は増加し続けています。

特に利用の少ない時間帯や運行区間を調査し、運行本数や運賃などのサービス内容を見直すことにより、適正な予算執行に努めていきます。

### 課題4 地域のニーズをとらえた公共交通見直しのための対話の継続

---

高齢化が進む地域では、多くの住民が免許返納後の将来の生活に不安を抱えており、地域で安心して暮らし続けるイメージを持つことができていません。

計画策定後もワークショップの開催などにより地域との対話を継続し、「地域にとって真に必要な公共交通は何か」を官民一体となって探っていきます。

### 課題5 利用促進につながる利便性向上策の推進

---

ルートやダイヤ、バス車内環境、バス停環境、情報発信など、市の公共交通サービスは利便性の観点から様々な改善課題を抱えています。

利用者の目線に立った利便性向上策や、利用促進のための情報発信、PRを継続的に実施していきます。