

吉田町地域公共交通計画

-だれもが気兼ねなく

「おでかけ」できる町を目指して-

吉 田 町

策定：令和4年3月

一部改定：令和7年5月

目 次

はじめに 計画策定にあたって	1
策定の経緯	1
計画改定のねらい	1
第1章 町内公共交通に関する状況	2
(1) 町内の公共交通	2
(2) 路線バスのカバー状況	3
(3) 路線バス利用者の推移	4
(4) 地域間幹線系統への補助金額の推移	5
(5) 公共交通に関する町民ニーズ把握	6
(6) “ぎゅっと”カーよしだ導入後のカバー状況	7
(7) “ぎゅっと”カーよしだの登録者数・利用者数の推移	8
第2章 計画の基本的な考え方	10
本計画の位置づけ	10
基本方針	15
計画の区域	15
計画の期間	15
公共交通の分類とサービス確保の考え方	16
数値目標	17
第3章 具体の施策	
【基本方針1】今ある交通を利用していただけよう工夫します	18
(1) 既存バス路線の維持	18
(2) バス路線の見直し	18
(3) 通学割引制度の導入	19
(4) 公共交通案内リーフレットの作成・配布	19
(5) 高校通学における公共交通利用案内の実施	19
【基本方針2】交通拠点を整備します	
(6) 交通拠点の整備	20
(7) 公共交通待合環境の整備	22
【基本方針3】町内移動を気兼ねなく行える手段を新設します	
(8) バス路線の見直し（再掲）	23
(9) オンデマンド型乗合タクシー「“ぎゅっと”カーよしだ」の運行	24
(10) オンデマンド型乗合タクシー「“ぎゅっと”カーよしだ」のスマートフォン予約の促進 小中高生割引の設定	26
(11) 高齢者・障害のある人に向けた移動支援の継続と充実	26
(12) 運転免許返納者・返納予定者に向けた公共交通利用の周知	26
第4章 推進体制	31

はじめに 計画策定にあたって

策定の経緯

吉田町の公共交通は、昭和 43（1968）年に静岡鉄道駿遠線が廃止されて以来、路線バスとタクシーが担ってきました。しかし、町内公共交通の基幹となる路線バスのうち 2 路線（藤枝相良線と島田静波線の 3 系統）がバス事業者単独での運行が困難となっており、国・県・町による補助で運行を継続しています。さらに近年は、バス運転手を十分に確保できないことから路線の減便や縮小が懸念される状況となっています。加えてコロナ禍で利用が急減しました。住民の生活交通を確保するためには、関係する市町と連携を図りながら、路線の維持を支援していく必要があります。

一方で、町民は移動手段として自家用車を使用する割合が高くなっています。これは、自家用車がないと生活に支障があると町民が感じていることの現れですが、このため高齢となっても自家用車の運転を中止することができず、高齢化進展によって交通事故のリスクが高まることが懸念されます。逆に運転を中止すれば移動制約が大きくなり、生活に支障をきたす「交通弱者」の増加も予測されます。

吉田町では平成 28（2016）年に、道路運送法に基づく「吉田町地域公共交通会議」を設置し、路線バスのあり方についての協議を始めました。しかし、既存の路線バスだけでは町内を十分にカバーできておらず、さらに路線の衰退が見込まれることから、町として能動的に公共交通のあり方について考えることが必要であると考えに至り、令和 2（2020）年に、地域公共交通会議に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。）に基づく協議会の役割も付与した「吉田町地域公共交通協議会」に改組しました。この協議会で、上記課題に戦略的に取り組み、まちづくりと連携した面的な交通ネットワークを構築することで、自家用車に頼らずとも移動環境が享受できる町、すなわち「だれもが気兼ねなく『おでかけ』できる町」となることを目指し、そのための方策をまとめた「吉田町地域公共交通計画」を策定することといたしました。

計画改定のねらい

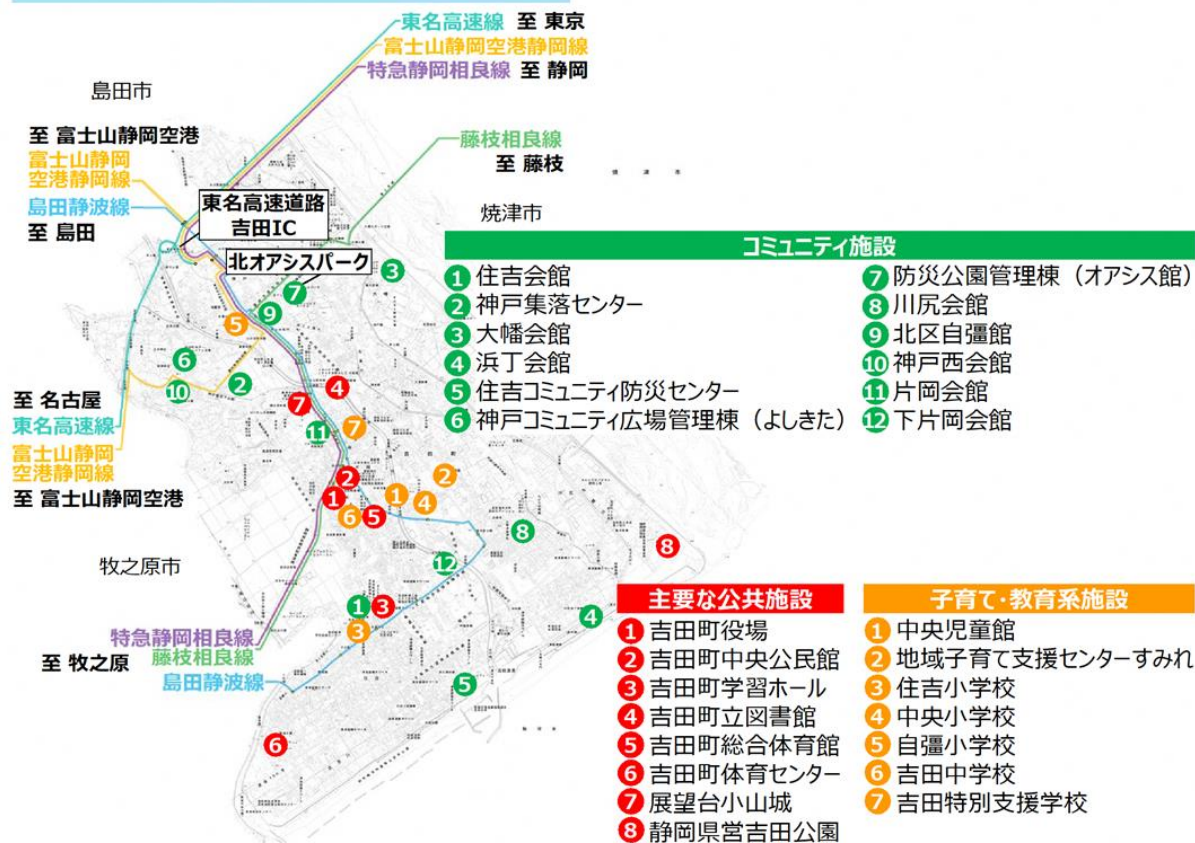
吉田町地域公共交通計画に基づき、「新しい交通」としてオンデマンド型乗合タクシー（※利用者の予約に応じて運行する乗合型のタクシー）「“ぎゅっと”カーよしだ」の実証実験を、道路運送法 21 条の許可を得て、令和 5 年 10 月から開始しました。これまでの実証実験の状況から、ニーズの顕在化と、利用者の増加、利用者の生活の質の向上が確認でき、運行内容の方向性が明らかになってきたため、令和 7 年 10 月から道路運送法 4 条の許可に移行し、本格的な運行を視野に、国の地域公共交通確保維持改善事業の地域内フィーダー系統と位置付けることとしました。今後の継続的な運行を目指すため、令和 7 年 5 月に吉田町地域公共交通計画を一部改定いたしました。

第1章 町内の公共交通に関する状況

(1) 町内の公共交通

- ・町内に鉄道駅はありません。
- ・路線バスは静鉄バス（しずてつジャストライン株式会社）が運行しています。3路線あり、町内とJR島田駅（島田静波線）、JR藤枝駅（藤枝相良線）、JR静岡駅・静岡鉄道新静岡駅（特急静岡相良線）を結び、鉄道駅へのアクセス機能を果たしています。
- ・町北部に東名高速道路吉田インターチェンジがあり、東名吉田バスストップが設置されています。町内と東京都や愛知県を結ぶ高速バス（東名ハイウェイバス）が運行しています。
- ・町内で営業しているタクシー事業者は2社（東海タクシー株式会社、平和タクシー有限公司）です。平和タクシーは、営業所及び待機所を町内に有しています。
- ・公共交通以外の移動手段として、吉田町社会福祉協議会が自主事業として無料巡回バスを週2回運行しています。
- ・交通不便地域における移動手段としてオンデマンド型乗合タクシー「“ぎゅっと”カーよしだ」を吉田町が実施主体となり運行します。主に、路線バスによるサービスが十分に行き届かない地域住民の日常生活の移動を担い、タクシー事業者に運行を委託します。

吉田町内の公共交通と主要施設

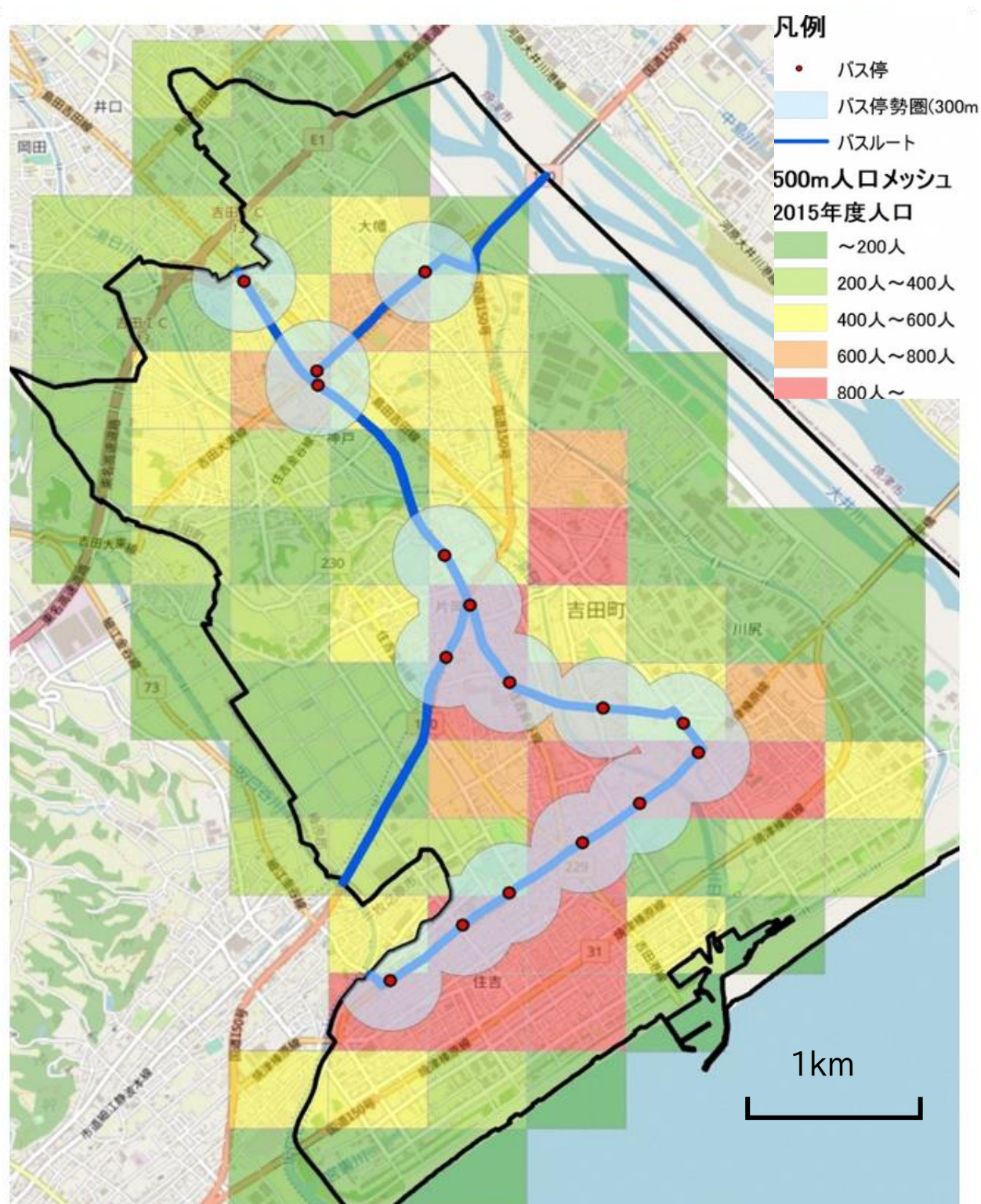


※町ホームページの施設案内及び吉田町公共施設等総合管理計画、住民懇談会での調査結果を基に作成

(2) 路線バスのカバー状況

町内における路線バスのバス停から 300m圏域（下の地図を参照）の人口カバー率は約 31%です。面積でみると、吉田町の可住地面積は 2,073ha、バス停から 300m圏域の面積は 366ha で、バス停圏カバー率は 18%です。

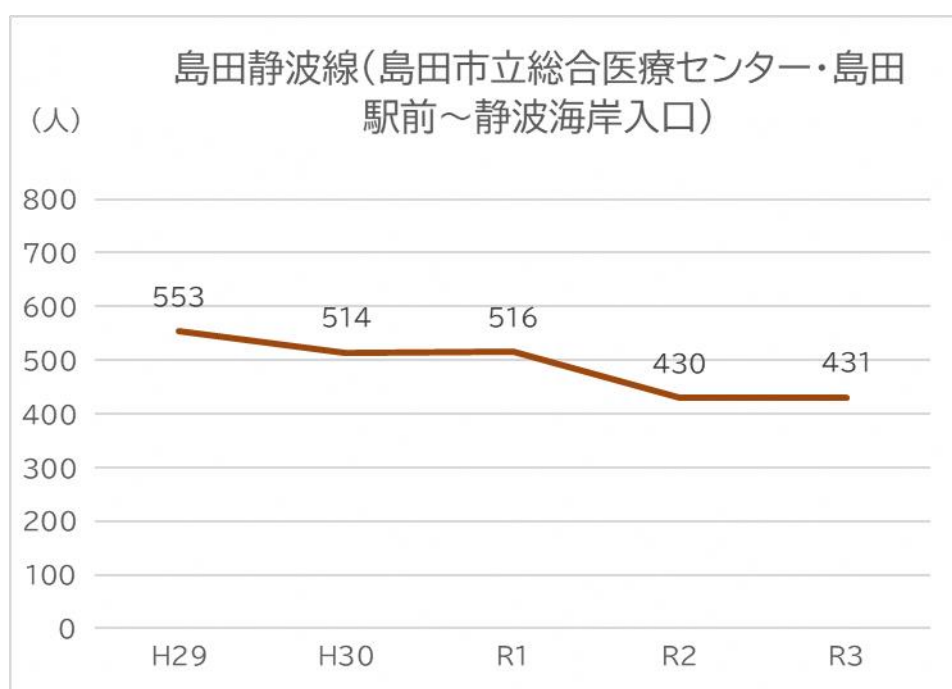
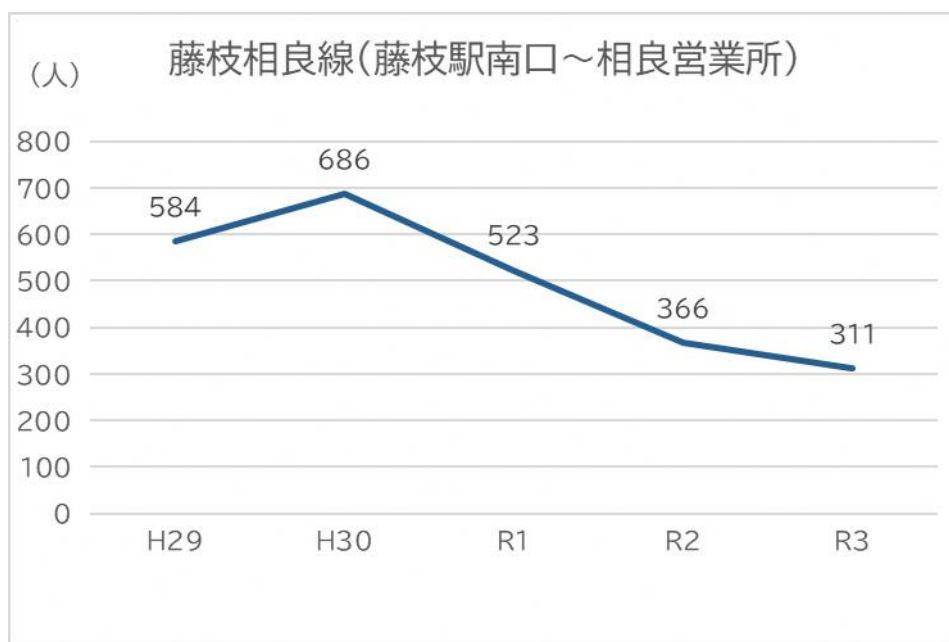
【路線バス利用圏】



(3) 路線バス利用者数の推移

町内を運行する路線バスの利用者数は長年減少傾向が続いています。さらに、新型コロナウイルス感染症感染拡大による路線バスの利用控えのため、令和2年度及び令和3年度は大幅に減少しています。データが入手可能な藤枝相良線と島田静波線の利用者数の推移を示します。

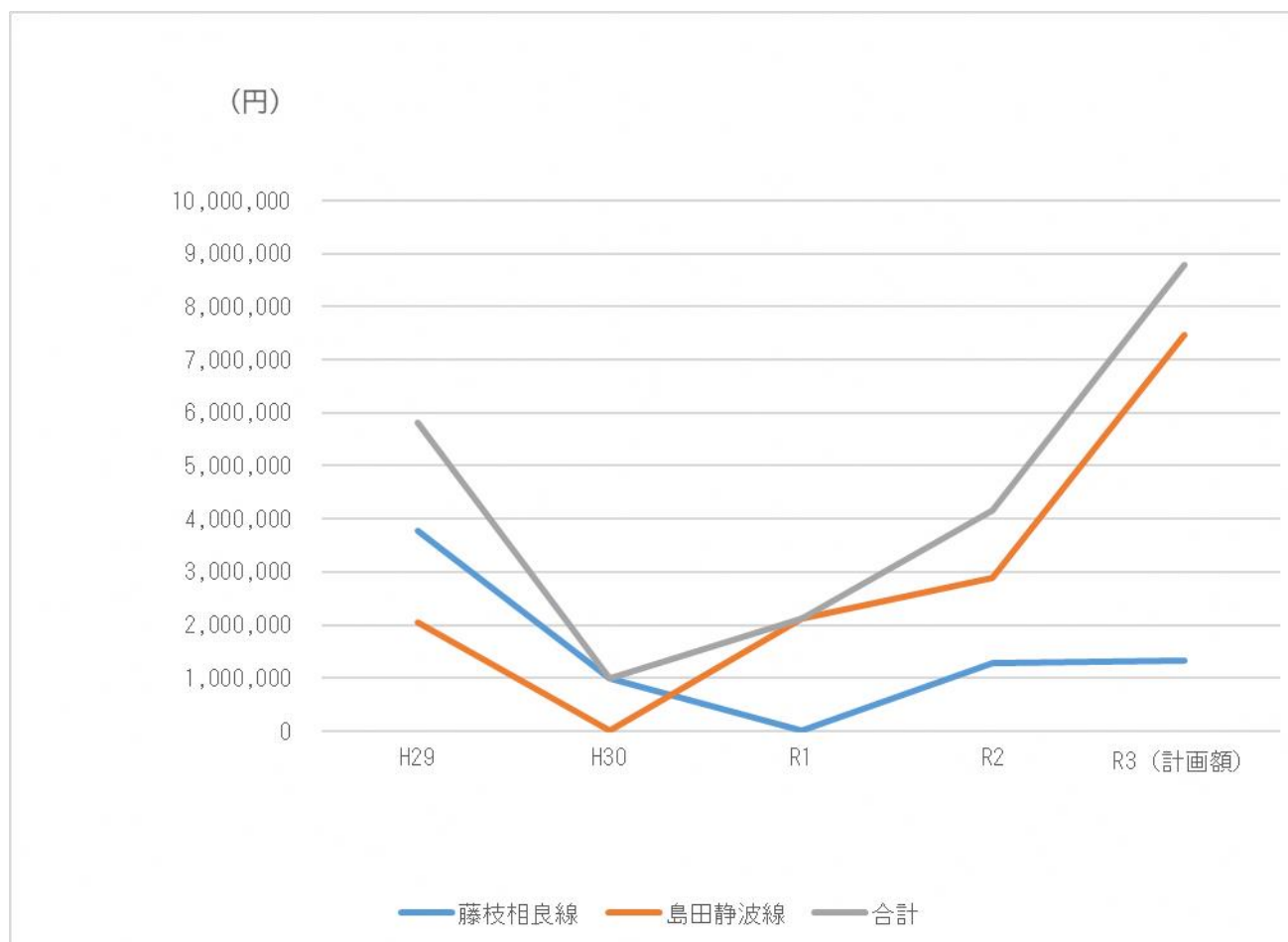
【1日の路線バス利用者数の推移（乗降調査の結果による）】



(4) 地域間幹線系統への補助金額の推移

藤枝相良線と島田静波線は赤字基調であり、バス事業者から単独継続困難との申し出があった路線です。両路線とも、国の地域公共交通確保維持改善事業における「地域間幹線系統」(※複数の市町間を運行するバス路線)に該当するため、国および県の補助を受けることができます。ただしそれだけでは赤字補填額が不足するため、沿線市町で協調し補助を行うことで、路線の維持を支援しています。吉田町の補助金交付額の推移を示します。

【年間の町補助金交付額の推移】



(5) 公共交通に関する町民のニーズ把握

町内を運行する路線バスの利用状況を含め、町民の普段の交通行動やニーズを把握し、今後の交通施策の方向性並びに将来の交通の姿を検討する基礎資料とするため、公共交通に関するアンケート調査及び住民懇談会を実施しました。

令和３年度公共交通に関するアンケート調査結果（抜粋）

- ・町内を走る路線バスを日常的に利用している人の割合が低い。
- ・普段の移動で、「通勤・通学」目的での外出は、「住吉」、「牧之原市」が多く、「買い物」目的での外出は、「神戸・大幡」が多い。「趣味・娯楽・飲食」目的での外出は、「静岡市」、「藤枝市」が多い。
- ・移動手段は、自動車が最も多い。

令和元年度及び令和３年度住民懇談会での意見（抜粋）

【公共交通サービスについて】

- ・特急静岡相良線は便利なバスだと知っているが、それ以外の路線はよくわからない。
- ・町内に公共交通の拠点がないので、わかりにくい。
- ・自宅からバス停が遠い。

【住民の外出について】

- ・子どもの送迎を負担に感じる保護者がいる。
- ・外出に困っている高齢者がいる。
- ・イベントや地区の行事等への参加を諦める人が増えている。
- ・町内で日常的な用足しに使える移動手段がほしい。

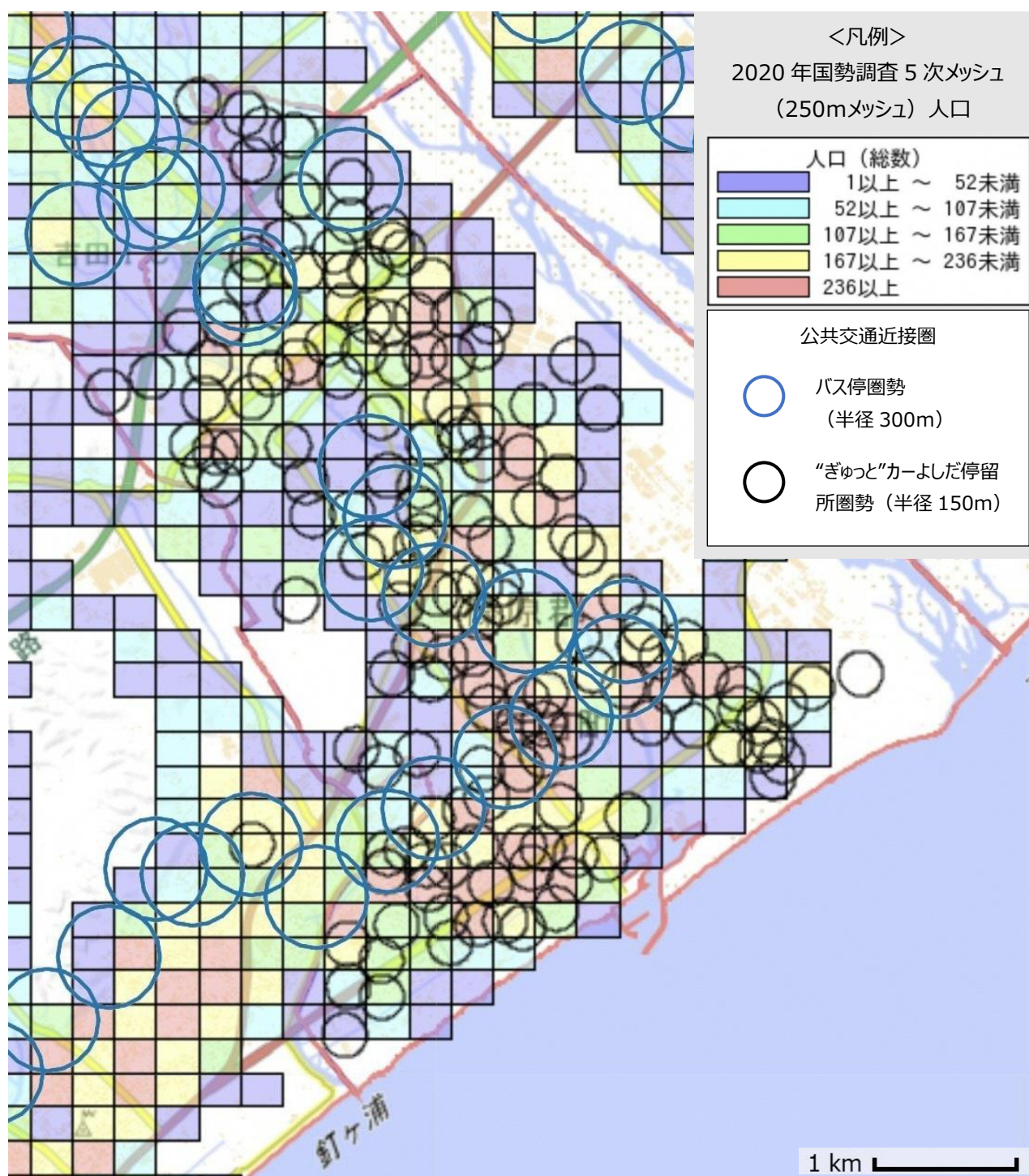
課題

- ・人口の多い地区の一部で、路線バスが通っていない・バス停がない。
- ・公共交通拠点がないため、わかりにくく利用しづらい。
- ・日常生活・社会生活に必要な町内での移動を気兼ねなく行うための公共交通手段が不十分である。

(6) “ぎゅっと”カーよしだ導入後のカバー状況

町内における路線バスのバス停から 300m 圏域と “ぎゅっと”カーよしだの停留所から 150m 圏域（下の地図を参照）の公共交通近接圏の面積（重複部分は合計しない）は 979ha となります。これにより吉田町の公共交通カバー率は、可住地面積 2,073ha の 48% になり、“ぎゅっと”カーよしだの導入前に比べ 30% 増加しました。

【路線バスと“ぎゅっと”カーよしだの利用圏】

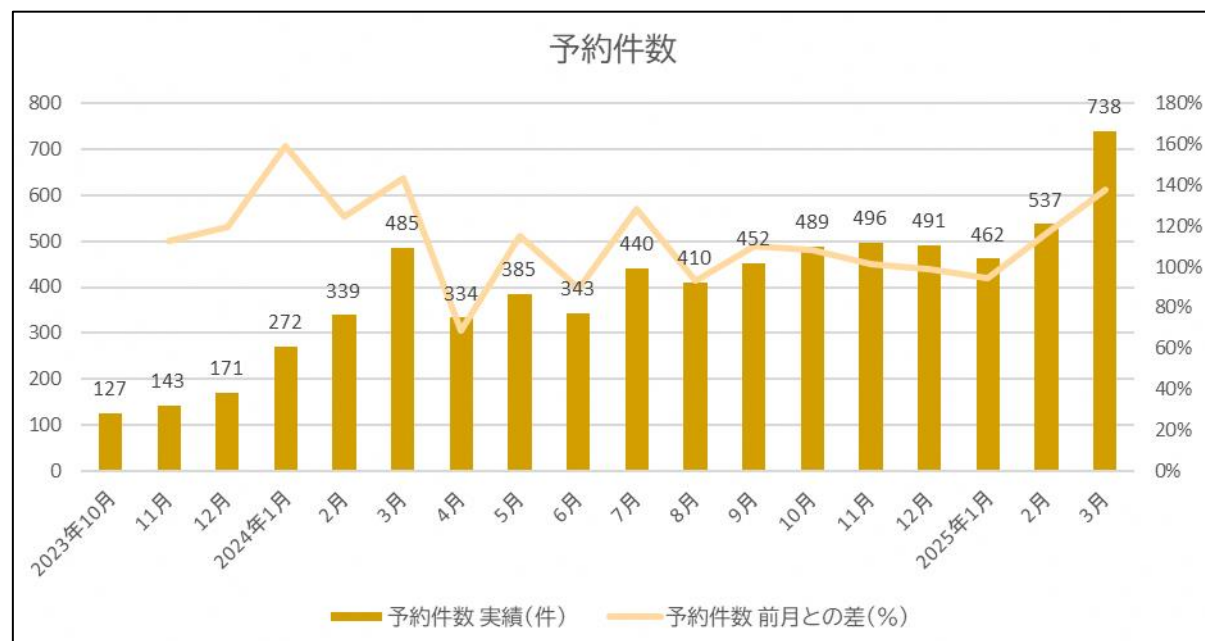
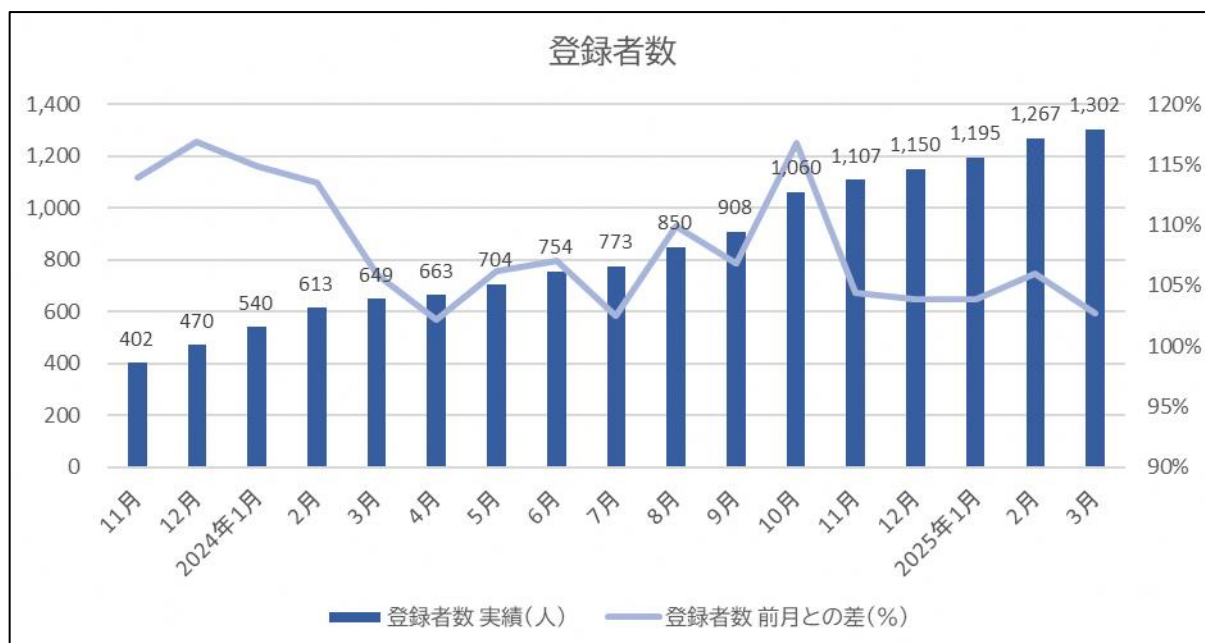


(7) “ぎゅっと”カーよしだの登録者数・利用者数の推移

令和5年10月の実証実験開始から、登録者数・利用者数は増加傾向が続いており、令和4年の当計画策定時に課題だった「日常生活・社会生活に必要な町内での移動を気兼ねなく行うための公共交通手段が不十分」への対応策として、一定の成果を上げていると考えます。以下に、実証実験開始からの登録者数・利用者数等の推移を示します。

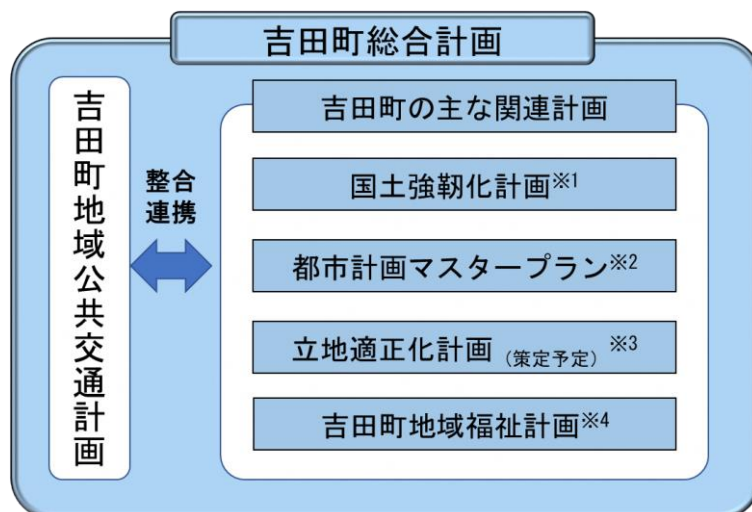
【“ぎゅっと”カーよしだの利用者数の推移（利用実績による）】

年月	予約件数(件)			予約人数(人)			アクティブ登録者数 合計(人)			利用経験者数合計(人)			登録者の 利用 割合
	実績	前月との差		実績	前月との差		実績	前月との差		実績	前月との差		
2025年 3月	738	201	137%	183	14	108%	1,302	35	103%	540	33	107%	41%
2月	537	75	116%	169	45	136%	1,267	72	106%	507	52	111%	40%
1月	462	-29	94%	124	4	103%	1,195	45	104%	455	34	108%	38%
2024年 12月	491	-5	99%	120	-14	90%	1,150	43	104%	421	19	105%	36%
11月	496	7	101%	134	10	108%	1,107	47	104%	402	34	109%	36%
10月	489	37	108%	124	9	108%	1,060	152	117%	368	28	108%	35%
9月	452	42	110%	115	13	113%	908	58	107%	340	26	108%	37%
8月	410	-30	93%	102	-5	95%	850	77	110%	314	20	107%	37%
7月	440	97	128%	107	10	110%	773	19	103%	294	17	106%	38%
6月	343	-42	89%	97	10	111%	754	50	107%	277	20	108%	37%
5月	385	51	115%	87	1	101%	704	41	106%	257	20	108%	36%
4月	334	-151	69%	86	-42	67%	663	14	102%	237	12	105%	36%
3月	485	146	143%	128	29	129%	649	36	106%	225	46	126%	35%
2月	339	67	125%	99	11	113%	613	73	114%	179	35	124%	29%
2024年 1月	272	101	159%	88	17	124%	540	70	115%	144	34	131%	27%
12月	171	28	120%	71	24	151%	470	68	117%	110	34	145%	23%
11月	143	16	113%	47	-6	89%	402	49	114%	76	23	143%	19%
2023年 10月	127	—	—	53	—	—	353	—	—	53	—	—	15%



第2章 計画の基本的考え方

本計画の位置づけ



【町の各種計画における公共交通に関する記述】

計画名（計画期間）	頁	編	章	節	内容
第5次吉田町総合計画 （平成28年度～令和5年度）	81	第3編	第4章	生活交通	図（8頁）参照
第6次吉田町総合計画 （令和6年度～令和13年度）	78 79	第3編	第4章	生活交通	図（9、10頁）参照
計画名（計画期間）	頁	編	章	節	内容
吉田町都市計画 マスタープラン （平成21年～令和7年）	24	全体構想Ⅲ章	2 道路・交通計画	1）基本的な方向性 ④生活交通の確保	生活交通を確保するため、バスの利用実態を把握し、それぞれに応じた運行をバス事業者とともに検討します。また、高齢者等にやさしい新たな移動手段も検討します。
	25	全体構想Ⅲ章	2 道路・交通計画	2）整備・誘導方針 ④生活交通の確保	道路整備に際して、利用しやすさに配慮したバス停の整備を進めるほか、公共交通の利便性の向上やバス路線を維持するため、バス事業者と協議します。
	44	地域別構想1 住吉地域	2 都市施設の 整備・活用方法	1）道路・交通 ⑤公共的な移動手段の確保	富士山静岡空港へのアクセス手段として、住民が利用しやすいバスの循環ルートの導入をバス事業者に対して働きかけます。
	64	地域別構想3 片岡地域	2 都市施設の 整備・活用方法	3）公共施設ほか ①公共的な交通手段の研究	車を運転しない児童・生徒・高齢者などの生活の足を確保するための仕組みづくりなどを研究します。
計画名（計画期間）	頁	編	章	節	内容
第3期吉田町地域福祉計画 （平成30年度～令和4年度）	35	3章	基本目標4	生活交通の確保対策	住民の通勤、通学、通院など、日常生活の足として欠くことのできない公共交通について、事業者との連携により利便性の向上や、バス路線の維持を図る。
	36	3章	基本目標4	日中使用されていない送迎車両の活用可能性についての検討	送迎のみ利用して、昼間は使用されていないデイスサービス送迎車などを利用し、病院や店舗、公共施設などを巡回できる可能性があるか検討を行う。 （例：スクールバスの運用、広島県神石高原町、広島県三原市、福祉バスをコミュニティバスへ用途変更：兵庫県養父市、企業保有の送迎バスの活用：愛知県豊田市、千葉県我孫市、船橋市等）
第4期吉田町地域福祉計画 （令和5年度～令和9年度）	35	3章	基本目標4	外出・移動支援の充実	住民の通勤、通学、通院など、日常生活の足として欠くことのできない公共交通について、事業者との連携により利便性の向上や、バス路線の維持を図る。

※1 国土強靱化基本法に基づき、大規模災害等に備えるための施策について総合的にまとめ、策定する計画

※2 都市再生を図るために、都市機能の立地を誘導するべく作成されるマスタープラン

※3 居住機能や医療・福祉・商業・公共交通等のさまざまな都市機能の誘導により、都市全域を見渡した基本的な計画

※4 住民及び関係団体が地域福祉推進に主体的にかかわるための具体的な指針を定めた計画

【第5次吉田町総合計画における公共交通に関する記述】

第5次吉田町総合計画

第3編 後期基本計画

第4章 魅力あふれる多様な交流を生むまちづくり

分野・生活交通

目指す
状態

▶住民の生活を支える生活交通の確保されたまち

分野の主な目標

内 容	単 位	現 状 値	目 標 値 (令和5年度)
町内を運行するバス路線数	路線	4 (令和元年度)	4
町内バス停の乗降者数	人	451,672 (平成30年度)	469,700

施 策

施策1 生活交通の確保と地域に合った交通の仕組みの検討

〈施策の方向性〉

- 関係市町との連携によるバス路線維持に向けたバス事業者への支援
- バス利用者の利便性向上に資する施設整備の実施（重点）
- 新たな公共交通システムの構築（重点）

【現状と課題】

- ・本町では、移動手段として自家用車に依存する割合が高いことや高等学校等のスクールバスの運行等による影響から路線バスの利用者が少ない状況となっています。
- ・町内を運行するバス路線4路線のうち、3路線が赤字により、バス事業者の単独での運行が困難となっているほか、近年、バスの運転手が十分に確保できないことから路線の縮小・廃止が懸念されており、住民の生活交通を確保するためには、関係市町と連携を図りながら、バス事業者が運行するバス路線に対する支援を行っていく必要があります。
- ・バス利用者の利便性向上を図るには、利用者のニーズに基づいた施設の整備を事業者と連携し、行っていくことが必要です。
- ・高齢化が進む中、移動に困難を感じる「交通弱者」の方々が增多することが予想され、高齢者の移動手段の確保対策が求められていることから、地域の実情に合った交通手段の在り方や生活交通の確保について、住民、事業者、行政等が協働し、検討していく必要があります。

【4年後の姿】

- ・バスによる主要都市・主要施設などへのアクセスを確保することにより、利用者の利便性が確保されています。
- ・事業者と行政が連携して、利用者のための駐輪場施設などを整備することにより、公共交通の利便性が高まっています。
- ・住民、事業者、行政等が協働して本町にあった公共交通システムを構築することにより、誰もが快適に町内を移動できるようになっています。

【第6次吉田町総合計画における公共交通に関する記述】

第6次吉田町総合計画

第3編 前期基本計画

賑わいと魅力にあふれた まちづくり

第4章 多様な人々が快適に暮らせるまちづくり

生活交通

SDGsへの
対応



目指す
状態

▶住民の生活を支える生活交通が確保され、
誰もが気兼ねなく「おでかけ」できるまち

現状と課題

- ・移動手段として、自家用車に依存する割合が高いことから路線バスの利用者が少ない状況となっています。
- ・町内を運行する3つのバス路線の内、2つの路線が赤字により、バス事業者単独での運行が困難となっているほか、バス運転手が十分に確保できないことから路線の減便や縮小が懸念されており、住民の生活交通を確保するためには、関係市町と連携を図りながら、バス事業者が運行するバス路線に対する支援が必要です。
- ・バス利用者の利便性向上を図るには、事業者と連携し、利用者のニーズに基づいた施設の整備が必要です。
- ・高齢化が進む中、移動に困難を感じる「交通弱者」の方々が增多することが予想され、高齢者や運転免許返納者の移動手段の確保対策が求められていることから、地域の実情に合った交通手段の在り方や生活交通の確保について、住民、事業者、行政等が協働し、検討していくことが必要です。

施策

施策1 生活交通の確保と地域にあった仕組みの交通の推進

● 町内移動を気兼ねなく行える手段の新設【重点】

町内を走る新しい交通の導入により、既存の路線バスだけでは対応できない町内の移動、バス停から遠い地点とバス停との移動を確保します。

● 関係市町との連携によるバス路線維持に向けたバス事業者への支援

バス事業者単独運行が困難な地域間幹線系統(※1)である蔭枝相良線・島田静波線を確保・維持するため、国・県及び関係市と協調補助を行います。また、町内在住者を対象に、特急静岡相良線、蔭枝相良線、島田静波線の通学定期券購入を補助する制度の導入など新たな支援を検討していきます。

※1 地域間幹線系統：複数市町村をまたがる広域的なバス路線であり、かつ、一定の基準を満たす路線。「地域間幹線系統確保維持計画」を策定し、国の承認を得ることにより、国庫補助の対象として認められる。

● 交通拠点の整備

古田インター入口バス停に町の玄関口として、高速バス、空港アクセスバス、路線バス等が乗降でき、乗客が待合いできる施設を整備します。加えて、パーク＆ライド(※2)、サイクル＆ライド(※3)、キス＆ライド(※4)、駐輪場、自家用車乗降場、トイレ等の機能を有する交通拠点として整備し、ネットワーク性の向上を図ります。

※2 パーク＆ライド：出発地から最寄りの交通拠点まで自動車を運転し、交通拠点周辺に駐車した後、公共交通機関で目的地まで移動すること。

※3 サイクル＆ライド：出発地から最寄りの交通拠点まで自転車で移動し、交通拠点周辺に駐輪した後、公共交通機関で目的地まで移動すること。

※4 キス＆ライド：出発地から最寄りの交通拠点まで自動車を送迎してもらい、そこから公共交通機関で目的地まで移動すること。

分野の主な成果指標

内 容	単 位	現状値	目標値(令和9年度)
町内バス停の乗降者数	人/年	416,006 (令和4年度)	438,000

関連する 個別計画

- 吉田町地域公共交通計画



地域公共交通は様々な活動と関係していることから、地域公共交通計画は町の各種計画と関係を持って作成される必要があります。そこで、上記において、各種計画における地域公共交通に関する位置づけを整理しました。その結果、以下の事項が課題として挙げられます。

- ・ 既存バス路線の維持・充実
- ・ 利便性向上に資する施設整備
- ・ バス・タクシーでカバーできない需要への対応（高齢者・児童生徒等）
- ・ 公共施設への移動手段確保
- ・ 関係市町との連携

基本方針

上記で整理された課題、および1章から明らかになった課題を踏まえ、本計画の基本方針として下記を設定します。

だれもが気兼ねなく「おでかけ」できる町を目指して

方針1：今ある公共交通を利用していただけるよう工夫します。

方針2：交通拠点を整備します。

方針3：町内移動を気兼ねなく行える手段を新設します。

本計画は、町の各種計画はもとより、路線バスで行くことができる各市の地域公共交通計画とも整合性を図る必要があります。

計画の区域

吉田町内全域とします。

計画の期間

令和4（2022）年度～令和8（2026）年度とします。

公共交通の分類とサービス確保の考え方

移動手段の分類	役割	主な路線	実施主体	補助事業の活用
高速バス	・ 町内と東京都や愛知県を結ぶ高速バス路線	・ 名古屋－東名吉田バス停－東京	・ 東名ハイウェイバス	
路線バス (広域幹線)	・ 町内と静岡駅や空港を結ぶ路線。 ・ 主に、通期・通学等で市町をまたぐ住民の移動を担う。	・ 富士山静岡空港静岡線：新静岡駅－JR 静岡駅－吉田IC 入口－富士山静岡空港	・ しずてつジャストライン株式会社	
		・ 特急静岡相良線：新静岡駅－JR 静岡駅－吉田町内－牧之原市内－浜岡営業所	・ しずてつジャストライン株式会社	
路線バス (地域間幹線系統)	・ 町内と周辺市町の拠点を結ぶ路線。 ・ 主に、通期・通学等で市町をまたぐ住民の移動を担い、鉄道との接続等を考慮した運行を行う。	・ 島田静波線：島田市立総合医療センター－JR 島田駅前－吉田町内－牧之原市内－静波海岸入口	・ しずてつジャストライン株式会社	・ 国補助（地域公共交通確保維持改善事業の地域間幹線系統確保維持費国庫補助金） ・ 静岡県補助（静岡県バス運行対策費補助金） ・ 吉田町補助（地域間幹線系統確保維持費補助金）
		・ 島田静波線：JR 島田駅前－吉田町内－牧之原市内－静波海岸入口		
		・ 藤枝相良線：JR 藤枝駅南口－吉田町内－牧之原市内－相良営業所		
オンデマンド型乗合タクシー 「“ぎゅっと”カーよしだ」 (乗合)	・ 交通不便地域における移動手段として、タクシー車両により運行する。 ・ 主に、路線バスによるサービスが十分に行き届かない地域住民の日常生活の移動を担う。 ・ 路線バスとの接続による広域移動の確保や、地域内循環による高齢者等交通弱者の移動手段として、地域内の移動を支える。	・ “ぎゅっと”カーよしだ：吉田町全域と町外の一部（榛原総合病院）を対象とした区域運行	・ 吉田町（運行は、タクシー事業者に委託）	・ 国補助（地域公共交通確保維持改善事業の地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）
タクシー (乗用)	・ 吉田町内全域を対象とした乗用タクシー。 ・ 路線バスでは対応が難しい時間帯や地域へのきめ細やかなサービスを提供する。	・ 吉田町全域	・ 有限会社 平和タクシー ・ 東海タクシー株式会社	

数値目標

目標は成果指標である「乗降者数」（“ぎゅっと”カーよしだについては「登録者数」「利用回数」）「高齢者の外出頻度」「満足度」の3種類を挙げます。

また、目標値については、コロナ禍によって利用が急減し、その後も戻ってこない可能性が高いことから、戻ってこないことを前提に利用増加を目指す「必達値」と、コロナ前に戻ることを前提にそれ以上の利用増加を目指す「希望値」を挙げ、必達値を達成したうえで可能であれば希望値まで達することを目指していきます。なお、各数値に関しては可能な限り毎年度の値を調査し、進捗状況を確認していきます。

項目		基準値	参考数値	目標（必達）	目標（希望）
町内バス停の乗降者数※ ³		437,977 人 (令和元年度)	326,701 人 (令和2年度)	350,000 人※ ¹ (令和8年度)	438,000 人※ ² (令和8年度)
地域間幹線系統（藤枝相良線、島田静波線）の通学定期乗降者数※ ³		47,595 人 (令和元年度)	33,877 人 (令和2年度)	38,000 人※ ¹ (令和8年度)	49,000 人※ ² (令和8年度)
吉田町役場、片岡北吉田特別支援学校、吉田インター入口バス停の乗降者数※ ³		373,265 人 (令和元年度)	284,075 人 (令和2年度)	299,000 人※ ¹ (令和8年度)	374,000 人※ ² (令和8年度)
高齢者の外出頻度（週2日以上外出する割合）※ ⁴		85% (令和元年度)	—	85% (令和7年度)	85% (令和7年度)
「バスなどの公共交通の充実」の満足度（「満足している」「やや満足している」）※ ⁵		13% (平成30年度)	—	15% (令和8年度)	20% (令和8年度)
“ぎゅっと”カーよしだ	登録者数※ ⁶	654 人※ ⁷ (令和5年度)	1,302 人 (令和6年度)	1,900 人※ ⁸ (令和8年度)	2,200 人※ ⁹ (令和8年度)
	利用回数※ ⁶	1,537 回※ ⁷ (令和5年度)	5,577 回 (令和6年度)	6,800 回※ ¹⁰ (令和8年度)	8,000 回※ ¹⁰ (令和8年度)

※1 基準値×80%で設定

※2 基準値相当で設定

※3 乗合バス事業者から提供

※4 「高齢者の生活と意識に関する調査」実施結果から算出

※5 「まちづくりに関する住民意識調査」実施結果から算出

※6 利用実績から引用

※7 令和5年度は、令和5年10月～令和6年3月の6カ月間

※8 高齢者人口(7,468人)×25%相当で設定 人口統計の引用：令和2年国勢調査

※9 高齢者人口(7,468人)×30%相当で設定 人口統計の引用：令和2年国勢調査

※10 利用実績から算出（登録者数×登録者の利用割合15%/月×2.0回乗車/月×12ヵ月）

第3章 具体の施策

【基本方針1】今ある交通を利用していただけよう工夫します

(1) 既存バス路線の維持

既存のバス路線（島田静波線、藤枝相良線、特急静岡相良線）について、従来の地域間幹線系統補助を含む各種施策によって、引き続き吉田町の公共交通の軸として維持する。

＜実施主体＞

吉田町、静岡県、国、吉田町地域公共交通協議会、バス事業者

＜スケジュール＞

令和8年度まで継続して実施する。

(2) バス路線の見直し

① 島田静波線

利用者ニーズや利便性、道路環境等を踏まえ、より人口の多い地域で、道路幅員が広く、歩道上にバス停上屋等が整備できる等のより環境の整った経路に一部変更する。経路変更により、他市のバス停に影響が及ぶ場合は、他市と連携して施策を検討し実施する。

＜実施主体＞

吉田町、吉田町地域公共交通協議会、バス事業者、タクシー事業者、住民、警察、道路管理者、経路変更の影響が及ぶ他市

＜スケジュール＞

令和4年度：経路変更に向けた関係機関との調整、バス停設置場所の選定を開始

令和5年度以降：経路変更

② 藤枝相良線

多くの住民が利用する北区の大型商業施設への移動手段として藤枝相良線を活用できるようにするため、経路変更を検討する。ただし、現在の道路環境では経路変更が不可能であるため、道路の整備後に実施することになる。

そのため、経路変更の前に、現経路で大型商業施設に近い位置に「(仮称)北オアシスパーク北」バス停を新設することで当面对応する。

＜実施主体＞

吉田町、吉田町地域公共交通協議会、バス事業者、住民、警察、道路管理者

＜スケジュール＞

令和4年度：関係機関との調整、バス停設置場所の選定を開始

令和5年度以降：バス停を新設、道路の整備状況を踏まえ、実施目途がつき次第、経路変更を実施する。

(3) 運賃割引制度の導入

通学定期券購入補助制度の実施。

町内在住者を対象に、特急静岡相良線、藤枝相良線、島田静波線の通学定期券購入を補助する新たな制度を導入する。

<実施主体>

吉田町、バス事業者

<スケジュール>

令和4年度：関係機関との調整を開始

令和5年度以降：通学定期券購入補助制度の開始（令和8年度まで随時実施）

(4) 公共交通案内リーフレットの作成・配布

特急静岡相良線と比べて認知度が低い藤枝相良線、島田静波線の認知度及び利用者数向上、タクシーや福祉分野の移動サービス等も含めた公共交通全体の案内周知を目的として、路線図を含む町民向けリーフレットを作成し、全世帯に配布するとともに、来訪者にも配布できるよう準備する。併せて路線バスの乗り方等を含めた高齢者向けリーフレットを作成し、公共交通利用促進を行う。

<実施主体>

吉田町、吉田町地域公共交通協議会、バス事業者、タクシー事業者、
吉田町社会福祉協議会

<スケジュール>

令和4年度：作成・配布

令和5年度以降：経路変更や「“ぎゅっと”カーよしだ」（(9)参照）の運行に合わせて、
令和8年度まで随時リーフレットの作成・配布を実施する。

(5) 高校通学における公共交通利用案内の実施

町内在住の中学生を対象に、高校進学後の公共交通による通学方法をまとめた案内を作成・周知し、関係機関と連携して公共交通利用促進に取り組む。

<実施主体>

吉田町、バス事業者、学校関係者

<スケジュール>

令和4年度：関係機関との調整、案内に必要な情報収集、案内周知方法の検討を開始

令和5年度以降：通学案内の作成・周知

【基本方針2】交通拠点を整備します

(6) 交通拠点の整備

① 「吉田インター入口」バス停の交通拠点整備

町の玄関口として、高速バス・空港バス・路線バスや「ぎゅっと」カーよしだ（(9)参照）が乗降でき、乗客が待ち合いできる施設を整備する。加えて、パーク＆ライド※¹駐車場、サイクル＆ライド※²駐輪場、キス＆ライド※³自家用車乗降場、トイレ、観光案内施設や店舗等の機能も有する拠点を整備し、ネットワーク性の向上を図る。

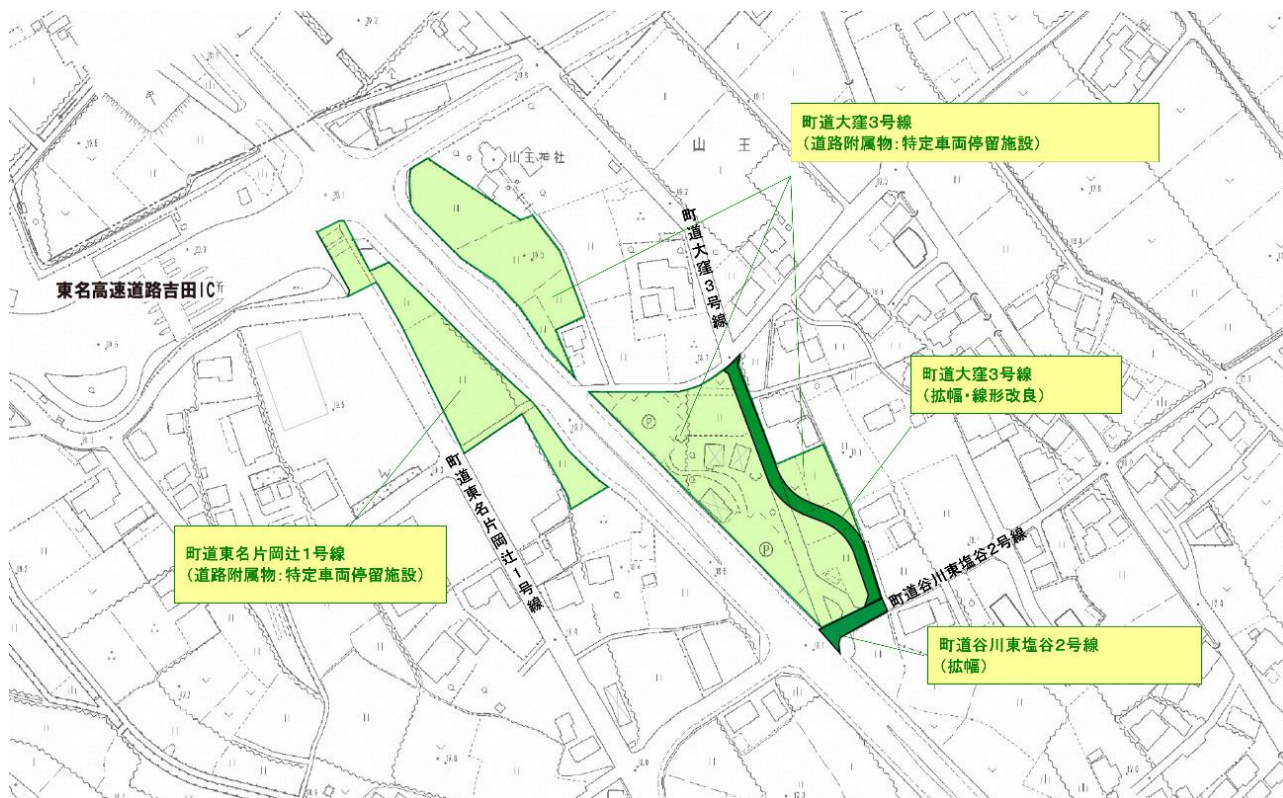
整備対象範囲は道路区域に指定し、町道大窪3号線、町道東名片岡辻1号線の特定車両停留施設としてバス拠点を整備する。併せて町道大窪3号線の拡幅および線形変更、町道谷川東塩谷2号線の拡幅を行うことにより、バスの円滑な走行動線を確保する。

※1 出発地から最寄りの交通拠点まで自動車を運転し、交通拠点周辺に駐車した後、公共交通機関で目的地まで移動すること。

※2 出発地から最寄りの交通拠点まで自転車で移動し、交通拠点周辺に駐輪した後、公共交通機関で目的地まで移動すること。

※3 出発地から最寄りの交通拠点まで自動車で送迎してもらい、そこから公共交通機関で目的地まで移動すること。

《整備イメージ》



＜実施主体＞

吉田町、静岡県、国、吉田町地域公共交通協議会、バス事業者、タクシー事業者、警察、道路管理者

＜スケジュール＞

令和4年度：関係機関との調整、整備方法の検討を開始

令和5年度以降：拠点整備

② 「(仮称) 小山城」バス停の新設と交通拠点整備

小山城・能満寺への来訪手段として路線バスを活用するとともに、吉田インター入口の交通拠点((6)①参照)が整備されるまでの暫定的なパーク&ライド拠点として、小山城周辺にバス停を新設する。

＜実施主体＞

吉田町、吉田町地域公共交通協議会、バス事業者、警察、道路管理者

＜スケジュール＞

令和4年度：関係機関との調整、バス停設置場所の選定を開始

令和5年度以降：バス停を新設、パーク&ライド駐車場の供用開始

※ ③ 「片岡北吉田特別支援学校」バス停の交通拠点整備

タクシー及び「ぎゅっと”カーよしだ”((9)参照)の乗り換え拠点として、バス停上屋やバスロケーションシステム(※GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板等に情報提供するシステム)を整備する。

＜実施主体＞

吉田町、吉田町地域公共交通協議会、バス事業者、タクシー事業者、警察、道路管理者

＜スケジュール＞

令和4年度：バス停上屋・バスロケーションシステムの整備

④ 「吉田町役場」バス停の交通拠点整備

吉田町の中心拠点として、役場前の空間にロータリーと待合場所を整備するとともに、自転車とバスの乗り換え利便性向上のためにサイクル&ライド駐輪場を拡大する。

＜実施主体＞

吉田町、吉田町地域公共交通協議会、バス事業者、警察、道路管理者

＜スケジュール＞

令和4年度：関係機関との調整、整備方法の検討を開始

令和5年度以降：拠点整備

(7) 公共交通待合環境の整備

快適に路線バスを待てるよう、交通拠点（(6)①～④参照）に加えて、利用の多いバス停や多くの利用者が見込まれる新設バス停などに、バス停上屋・イス若しくはシェルター（※バス停に整備する雨風しのげる上屋のこと）、バスロケーションシステム等を整備する。

<実施主体>

吉田町、吉田町地域公共交通協議会、バス事業者、警察、道路管理者

<スケジュール>

令和8年度まで随時実施する。



バス停上屋及びバスロケーションシステム

【基本方針 3】 町内移動を気兼ねなく行える手段を新設します

(8) バス路線の見直し（再掲）

① 島田静波線

利用者ニーズや利便性、道路環境等を踏まえ、より人口の多い地域で、道路幅員が広く、歩道上にバス停上屋等が整備できる等のより環境の整った経路に一部変更する。

経路変更により、他市のバス停に影響が及ぶ場合は、他市と連携して施策を検討し実施する。

＜実施主体＞

吉田町、吉田町地域公共交通協議会、バス事業者、タクシー事業者、住民、警察、道路管理者、経路変更の影響が及ぶ他市

＜スケジュール＞

令和4年度：経路変更に向けた関係機関との調整、バス停設置場所の選定を開始

令和5年度以降：経路変更

② 藤枝相良線

多くの住民が利用する北区の大型商業施設への移動手段として藤枝相良線を活用できるようにするため、経路変更を検討する。ただし、現在の道路環境では経路変更が不可能であるため、道路の整備後に実施することになる。

そのため、経路変更の前に、現経路で大型商業施設に近い位置に「(仮称) 北オアシスパーク北」バス停を新設することで当面对応する。

＜実施主体＞

吉田町、吉田町地域公共交通協議会、バス事業者、住民、警察、道路管理者

＜スケジュール＞

令和4年度：関係機関との調整、バス停設置場所の選定を開始

令和5年度以降：バス停を新設、道路の整備状況を踏まえ、実施目途がつき次第、経路変更を実施する。

(9) オンデマンド型乗合タクシー「ぎゅっと」カーよしだの運行

既存の路線バスだけでは対応できない町内の移動、バス停から遠い地点とバス停との移動を確保するため、オンデマンド型乗合タクシー（※利用者の予約に応じて運行する乗合型のタクシー）による「ぎゅっと」カーよしだを導入する。

「ぎゅっと」カーよしだは、指定の停留所で乗降するため、停留所は各地区の住民及び関係団体との協議を踏まえ、配置する。

また、町外の乗降場所として、利用者が見込まれる医療機関等の指定・拡充を図る。

＜実施主体＞

吉田町、吉田町地域公共交通協議会、タクシー事業者、住民、周辺市

＜スケジュール＞

令和4年度：各地区の協議体制構築、関係機関との調整、サービス内容の確定

令和5年度：「ぎゅっと」カーよしだの実証運行開始（3か年の実証運行）

令和6年度：実証運行の実績を踏まえ、利便性向上策を追加

令和7年度：本格運行を見据え、関係機関と調整

【“ぎゅっと”カーよしだの概要】

“ぎゅっと”カーよしだ概要

ご希望のタイミングで行きたい場所に利用いただけます。

- 「ぎゅっと」カーよしだは、指定停留所で乗降する乗り合い送迎サービスです。
- 自宅近くから、目的地まで乗り換えなしで移動できます。
- 事前予約制です。利用日の1週間前から利用時刻の30分前までに予約してください。
- 電話予約の場合
 - ・6:30～8:30にご利用の場合は前日の16:30までに予約してください。
 - ・月曜日の6:30～8:30にご利用の場合は金曜日の16:30までに予約してください。

注意事項

- ご希望の予約時間に予約が集中した場合、ご希望に迫れないことがあります。
- 変更やキャンセルをする場合は必ず、アシシコールセンターへご連絡をお願いします。
- 乗り降りは定められた停留所のみとなります。
- 他のお客様の状況により、車が到着した際に不在の場合、お待ちできないことがあります。
- 用事を済ませている間の待機はできませんので、帰りのご利用は、別途ご予約をお願いします。
- 乗降にかかる介助等については、原則お客様ご自身が介助者による支援のご利用をお願いします。ただし、車いす等の機材はできません。
- 手押し車等はご自身または介助者にて折りたたんで運搬できる程度のもに限り、持ち込み可能です。
- お荷物他の利用者の迷惑にならないよう、ご協力をお願いします。

だれもが、気兼ねなく
「おでかけ」できる町を目指して！

“ぎゅっと”
カー
よしだ

乗り合い送迎
サービス

利用方法を
動画で見る

吉田町

2025年4月改訂

出典：「ぎゅっと」カーよしだパンフレットより抜粋

【“ぎゅっと”カーよしだの停留所】



出典：“ぎゅっと”カーよしだパンフレットより抜粋

(10) オンデマンド型乗合タクシー「“ぎゅっと”カーよしだ」のスマートフォン予約の促進、小中高生割引の設定

オンデマンド型乗合タクシー「“ぎゅっと”カーよしだ」((9)参照)については、小中高生の町内移動を促すために、一般用の回数券に加え、高校生以下を対象とした「こども回数券」を導入する等、小中高校生の割引運賃の設定を検討する。

また、主に高齢者を対象としたスマホ教室等を開催し、スマートフォンによる予約を促進する。

<実施主体>

吉田町、吉田町地域公共交通協議会、タクシー事業者

<スケジュール>

令和6年度：令和6年11月より、各種回数券を適宜導入する。

令和7年2月よりスマホ教室等を随時開催する。

令和7年度以降：計画期間中に利用状況を踏まえ随時検討する。

(11) 高齢者・障害のある人に向けた移動支援の継続と充実

高齢者に向けて行っている運転ボランティアによる移動支援事業や、障害のある人に向けて行っている医療機関等へのタクシーによる移送費の助成制度について、引き続き実施する。

これら移動支援の取り組みを周知するため、公共交通案内リーフレット((4)参照)に各種制度・サービスの詳細を掲載する。

運転免許返納等に伴う高齢者の町内移動ニーズ増加に対応し、「“ぎゅっと”カーよしだ」((9)参照)を導入するとともに、既存スクールバス等の有効活用や福祉有償運送制度による新たな移動サービスの導入についても関係者と随時検討する。

<実施主体>

吉田町、吉田町地域公共交通協議会、タクシー事業者、吉田町社会福祉協議会

<スケジュール>

令和8年度まで庁内関連各課・関係機関と連携して随時実施する。

※ 公共交通案内リーフレット((4)参照)、「“ぎゅっと”カーよしだ」((9)参照)については、各項を参照

(12) 運転免許返納者・返納予定者に向けた公共交通利用の周知

警察と協力して、運転免許の返納・更新に訪れた住民に対して、公共交通案内リーフレット((4)参照)を配布し、公共交通利用の周知を行う。

加えて、「“ぎゅっと”カーよしだ」((9)参照)の導入に際して、住民向けにワークショップ等を開催し、免許返納後も安心して町内を移動できることを周知する。

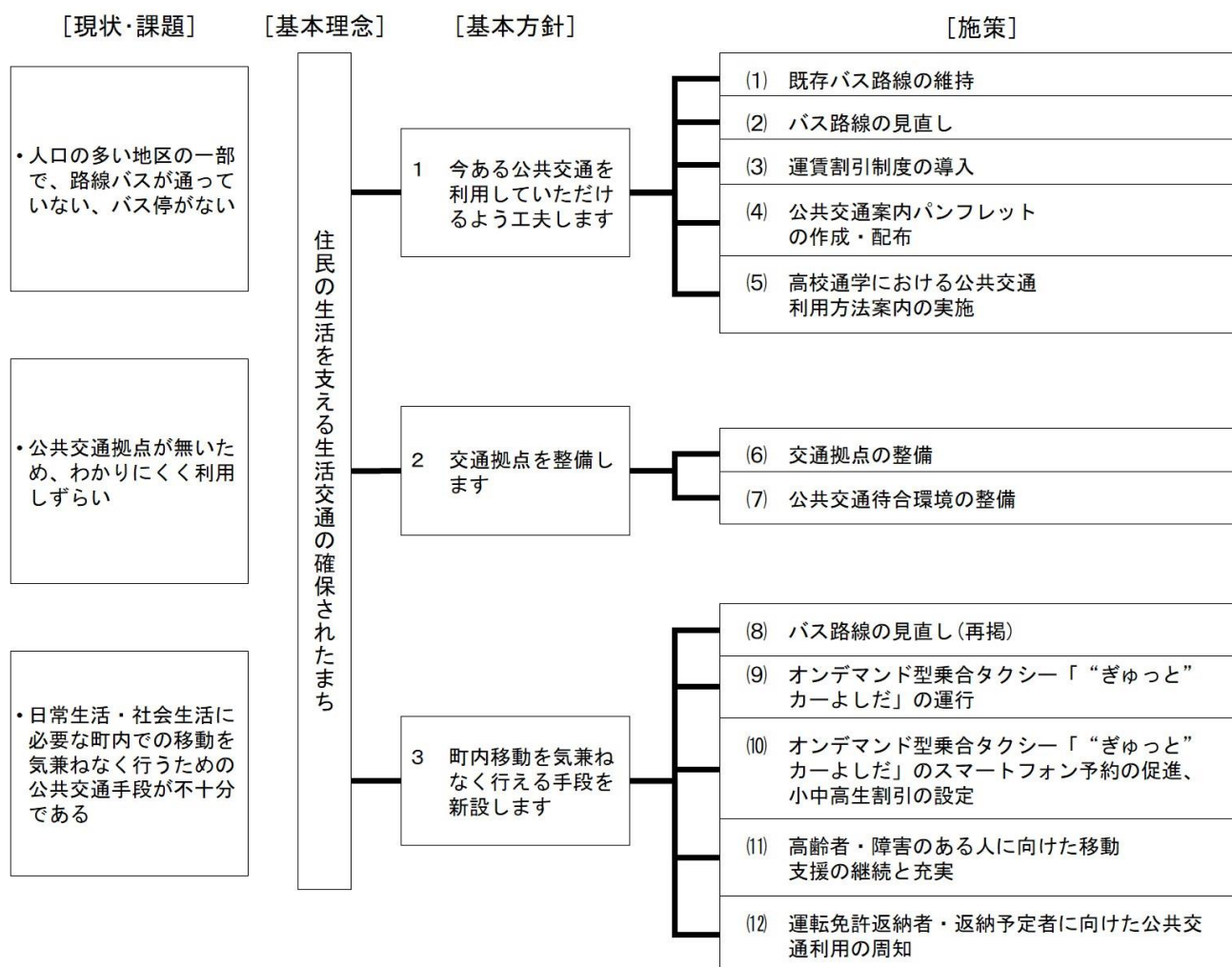
<実施主体>

吉田町、吉田町地域公共交通協議会、警察

<スケジュール>

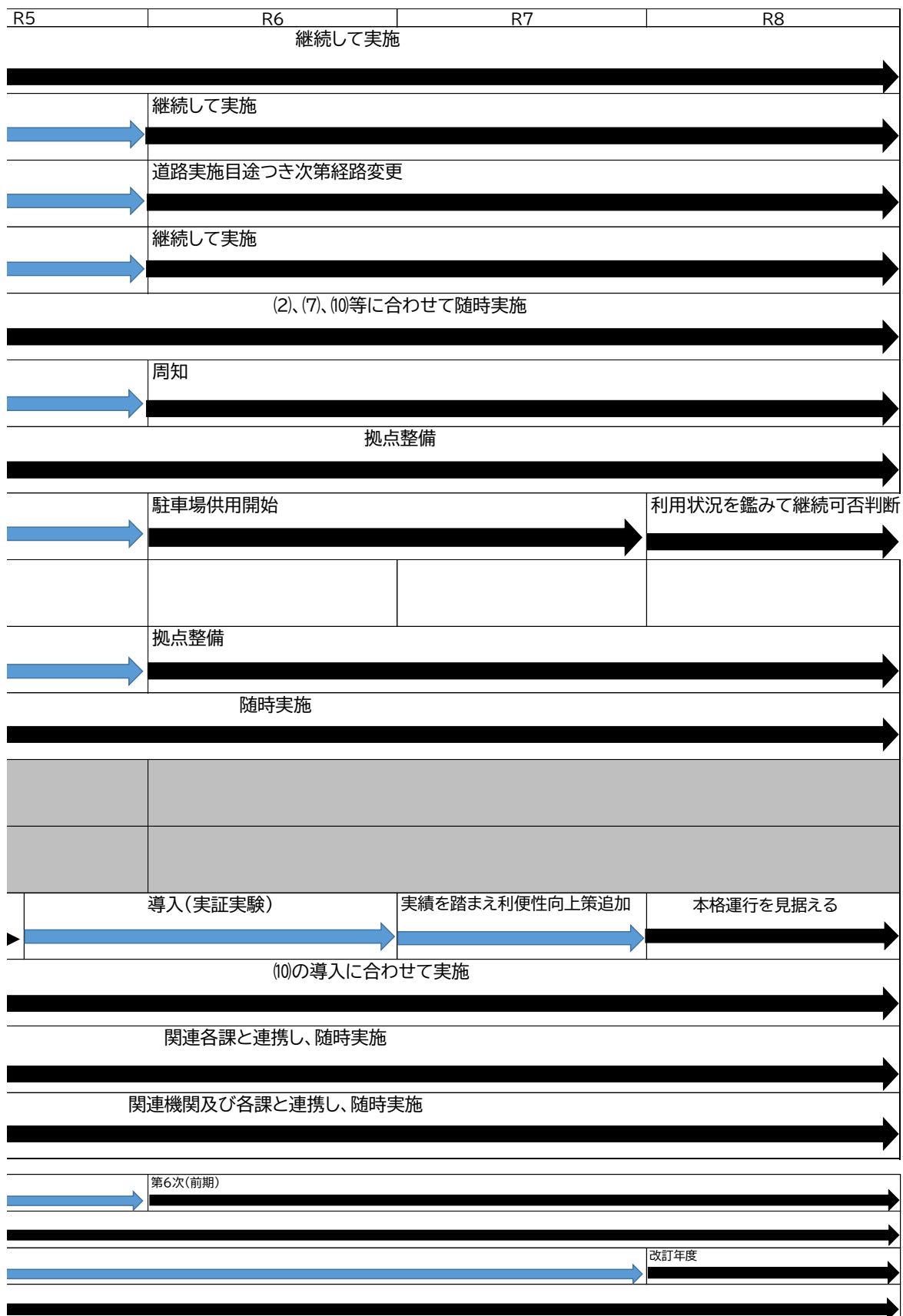
令和8年度まで関係機関と連携して随時実施する。

【施策体系図】

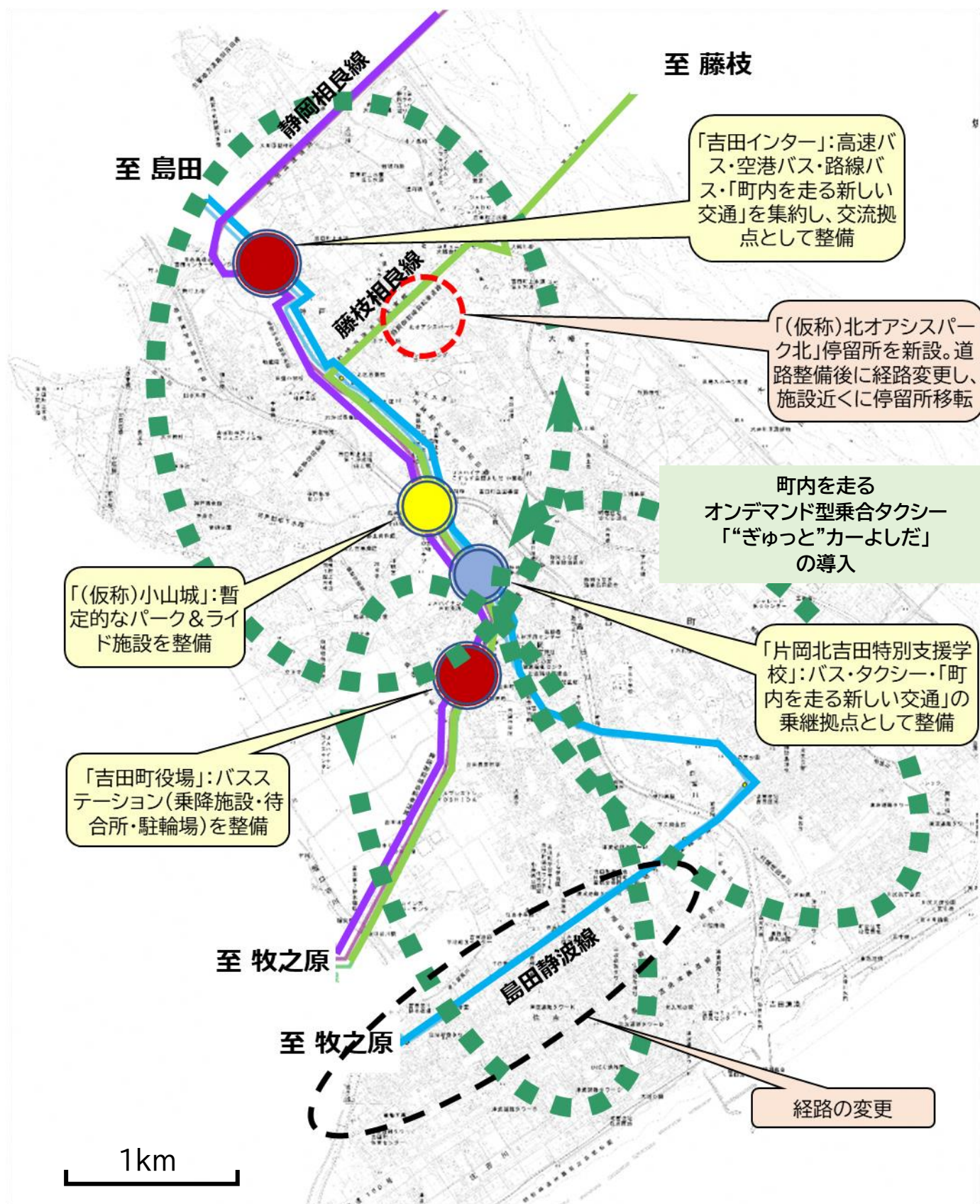


【計画実施スケジュール】

施策		実施主体	R4	
(1)	既存バス路線の維持	吉田町、静岡県、国、吉田町地域公共交通協議会、バス事業者		
(2)	① バス路線の見直し 島田静波線	吉田町、吉田町地域公共交通協議会、バス事業者、タクシー事業者、住民、警察、道路管理者、経路変更の影響が及ぶ他市	関係機関と調整、バス停選定	経路変更
	② バス路線の見直し 藤枝相良線	吉田町、吉田町地域公共交通協議会、バス事業者、住民、警察、道路管理者	関係機関と調整、バス停選定	バス停新設
(3)	通学定期券購入補助制度導入	吉田町、バス事業者	関係機関と調整	導入
(4)	交通案内リーフレットの作成・配布	吉田町、吉田町地域公共交通協議会、バス事業者、タクシー事業者、吉田町社会福祉協議会	作成配布	
(5)	高校通学における公共交通利用方法案内の実施	吉田町、バス事業者、学校関係者	関係機関と調整、情報収集	作成、周知
(6)	① 交通拠点の整備 「吉田インター入口」バス停	吉田町、静岡県、国、吉田町地域公共交通協議会、バス事業者、タクシー事業者、警察、道路管理者	関係機関と調整、整備方法検討	
	② 交通拠点の整備 「(仮称)小山城」バス停	吉田町、吉田町地域公共交通協議会、バス事業者、警察、道路管理者	関係機関と調整、バス停選定	バス停新設
	③ 交通拠点の整備 「片岡北吉田特別支援学校」バス停	吉田町、吉田町地域公共交通協議会、バス事業者、タクシー事業者、警察、道路管理者	バス停上屋・バスロケーションシステム整備	
	④ 交通拠点の整備 「吉田町役場」バス停	吉田町、吉田町地域公共交通協議会、バス事業者、警察、道路管理者	関係機関と調整、整備方法の検討	拠点準備
(7)	公共交通待合環境の整備	吉田町、吉田町地域公共交通協議会、バス事業者、警察、道路管理者		
(8)	① バス路線の見直し(再掲) 島田静波線			
	② バス路線の見直し(再掲) 藤枝相良線			
(9)	オンデマンド型乗合タクシー「“ぎゅっと”カーよしだ」の運行	吉田町、吉田町地域公共交通協議会、タクシー事業者、住民	協議体制構築、関係機関と調整、内容確定	
(10)	オンデマンド型乗合タクシー「“ぎゅっと”カーよしだ」のスマートフォン予約の促進、小中高生割引の設定	吉田町、吉田町地域公共交通協議会、タクシー事業者		
(11)	高齢者・障害のある人に向けた移動支援の継続と充実	吉田町、吉田町地域公共交通協議会、タクシー事業者、吉田町社会福祉協議会		
(12)	運転免許返納者・返納予定者に向けた公共交通利用の周知	吉田町、吉田町地域公共交通協議会、警察		
【参考】関連する町各種計画				
吉田町総合計画			第5次(後期)	
吉田町国土強靱化地域計画				
吉田町都市計画マスタープラン				
吉田町地域福祉計画			第3期	第4期



【施策実施場所（イメージ）】



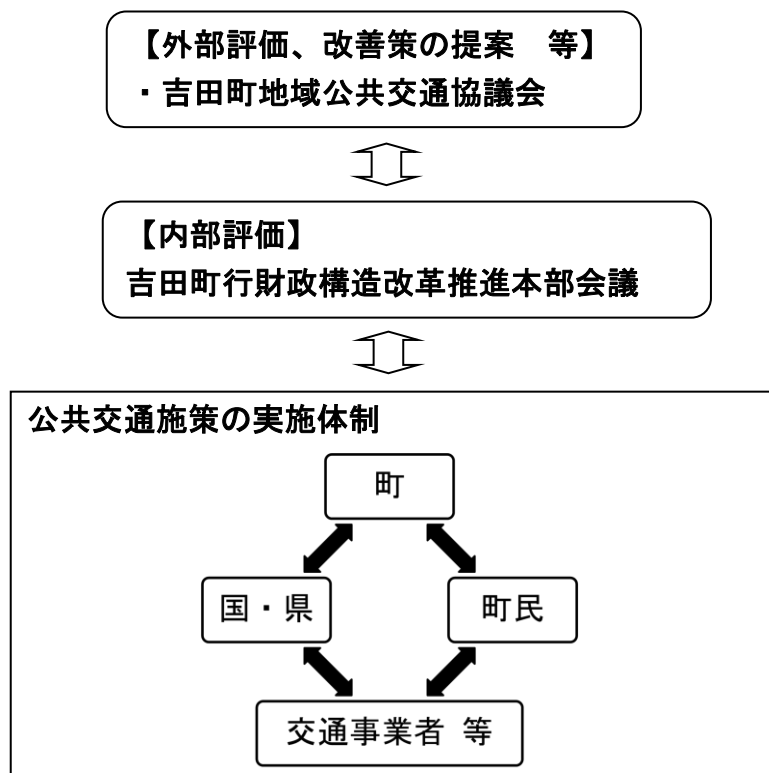
第4章 推進体制

「だれもが気兼ねなく『おでかけ』できる町を目指して」策定された本計画を着実に推進していくため、吉田町地域公共交通協議会が「計画推進本部」の役割を担います。この協議会は町長が会長となり、乗合バス事業者、バス・タクシー事業者団体の代表、住民・利用者代表、国土交通省中部運輸局静岡運輸支局、バス事業者の労働組合の代表、有識者が委員として参画しています。これら関係者が計画の具体的な実施にあたって熟議を行い、その結果をもとに協力して実施していくことになります。その際、委員各位がその出身団体や周辺とコミュニケーションをとり、方針・施策に関する意見収集や普及啓発を行うことが求められます。また、協議事項によっては、住民委員会を中心とした検討、事業者委員会を中心とした検討、各地区での検討が必要となるため、必要に応じて部会を設置・開催していくことになります。

計画推進のためには、町役場の内部の体制も重要となります。そのため、町の施策実施を検討する行財政構造改革推進本部会議で公共交通関連事項も取り扱い、各部局での確実な実施と町内連携を確保していくことになります。言うまでもなく、町議会での審議は非常に重要であり、議会とのコミュニケーションを円滑にし、町が一体となって公共交通の充実に取り組めるようにしていくことも必要です。

以上を踏まえつつ、さらに国庫補助に関連する実施必要事項も考慮して、本計画実施にかかる標準スケジュールを下記のように設定します。なお、事業進捗状況や周辺状況などによってスケジュールは弾力的に変更される必要があります。また、最終年度については次期計画策定のため、調査検討事業の実施や協議回数の増加が必要となります。

【実施体制】



吉田町地域公共交通計画

策定：令和4年3月

一部改定：令和7年5月

発行者：静岡県榛原郡吉田町