

静岡市地域公共交通計画 (案)

令和7年6月

静岡市

第 1 章 計画の概要	1
1-1. 計画策定の背景と目的.....	1
1-2. 計画の位置づけ.....	2
1-3. 上位計画・関連計画の整理	3
1-4. 計画の区域	4
1-5. 計画の期間	4
第 2 章 静岡市における現状と課題.....	5
2-1. 静岡市の現状.....	5
2-2. 静岡市の公共交通の現状	11
2-3. 静岡市地域公共交通網形成計画の評価等.....	25
2-4. 静岡市の公共交通に関する課題.....	27
第 3 章 公共交通に関する基本方針.....	28
3-1. 公共交通により実現を目指すまちと暮らしの姿.....	29
3-2. 基本方針	29
3-3. 基本方針の考え方	30
3-4. 公共交通の将来のイメージ(2035 年頃)	34
第 4 章 具体的な実施施策	36
4-1. 施策体系【都市部】.....	36
4-2. 実施施策と実行プログラム【都市部】	38
4-3. 施策体系【郊外・山間部】.....	55
4-4. 実施施策と実行プログラム【郊外・山間部】	57
4-5. 施策体系【交通 DX・GX】	67
4-6. 実施施策と実行プログラム【交通 DX・GX】.....	68
第 5 章 目標の評価指標	72
5-1. 計画の評価指標と目標.....	72
5-2. モニタリング指標.....	73
第 6 章 取組の進捗管理と評価.....	74

第1章 計画の概要

1-1. 計画策定の背景と目的

静岡市は、都市の将来像、土地利用や都市施設などの基本的な方針を示す都市計画マスタープランにおいて、目指す将来都市構造を「集約連携型都市構造（コンパクト＋ネットワーク）」としています。

人口減少や高齢化が進行すると、より少ない生産年齢人口で都市機能を維持し、都市活動や都市経済を支えていくことが求められます。そのため、生活に必要な各種サービスが効率的に提供できるよう、これらの機能を一定の地域に集約することで「まとまり」をつくり、交通や情報ネットワークによって「まとまり」同士を結び「つながり」をつくる都市構造を目指しています。

また、「集約連携型都市構造」を支える総合的な交通体系を構築するために、「静岡市総合交通計画」を2016年3月に改定しました。この計画では、2012年に実施したパーソントリップ調査^{※1}の結果をもとに、将来の交通問題を整理しました。2035年には、全体の移動の総数は減少しますが、75歳以上の移動は増加し、特に高齢化や人口減少が進んでいる中山間地域の交通量は、著しく減少すると推計しています。このような移動需要に関するデータを整理した上で、公共交通分野、交通環境分野、道路分野の目標と目標を達成するための施策を示しています。

そして、「静岡市総合交通計画」の公共交通分野における短期実施計画として「静岡市地域公共交通網形成計画」を2019年3月に策定し、鉄道や路線バス、タクシーなどの交通事業者が運行する公共交通それぞれの特徴を踏まえた効率的なネットワークを構築するとともに、利便増進施策等を実施することで、公共交通の利用促進を図ってきました。

しかし、近年、更なる公共交通利用者の減少や運転士不足の深刻化などが、公共交通を主に担ってきた交通事業者の経営に大きな影響を与えており、交通事業者のみで公共交通を維持することは困難な状況となっています。市民が安心して住み続けていくために、人口減少に伴う地域ごとの公共交通に対する需要の変化をとらえ、新しい技術を活用した、最適な公共交通サービスを考えるなど、社会状況に対応した持続可能な交通体系を作りあげていくことが必要です。

地域公共交通計画の根拠法令^{※2}も令和2年11月に呼称を含めた改正となりました。

以上を踏まえ、計画期間を満了する「静岡市地域公共交通網形成計画」に換え、「静岡市地域公共交通計画」を策定します。

本計画は、国が「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」^{※2}に掲げる「輸送資源の総動員」や「地域公共交通再構築（リ・デザイン）」の考え方を取り入れながら、今後さらに厳しさが増す運転士不足に対応するため、一般ドライバー（第一種運転免許取得者）の活用など、利用者を含めた地域の関係者が連携・協働し、社会全体の力で公共交通の利便性・持続可能性・生産性を高めていくための短期実施計画です。

※1 パーソントリップ調査 調査対象区域内に居住する人を対象に、「どのような人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような交通手段で」移動しているかを調査する実態調査。本市では次回調査を2025年度から2028年度で予定。

※2 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域交通法）」

※3 地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針 地域公共交通の活性化及び再生の意義・目標や、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）に関する基本的な事項等を定めるもの。

1-2. 計画の位置づけ

地域公共交通計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(地域交通法)」第5条に規定される法定計画です。上位計画である「都市計画マスタープラン」や関連計画である「静岡市立地適正化計画」など様々な計画と整合・連携を図ります。

都市計画マスタープランを実現するために、静岡市総合交通計画と静岡市立地適正化計画は交通と土地利用の空間戦略を定めるものとし、静岡市地域公共交通計画は、静岡市立地適正化計画と連携し、静岡市総合交通計画の公共交通分野の方針と目標を具現化するものとしします。

《本計画と上位・関連計画との関係性》

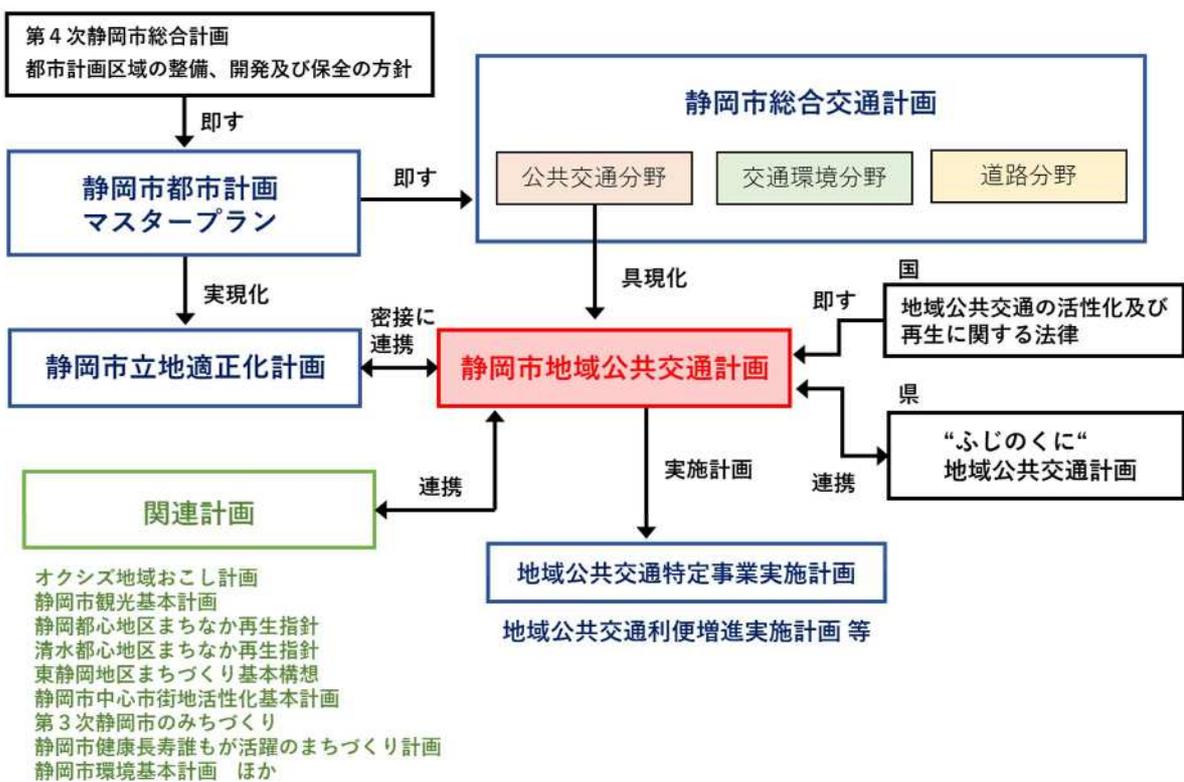


図1-1 上位・関連計画との関係性

1-3. 上位計画・関連計画の整理

① 第4次静岡市総合計画（令和5年3月）

【概要】長期的な視野に立って静岡市のまちづくりの方向性を示すもので、市政運営の最も基本となる計画。

【計画期間】令和5年度～令和12年度（2023年度～2030年度）

【将来像、目標】世界に輝く静岡

② 静岡市都市計画マスタープラン（平成18年2月,平成28年3月改定）

【概要】都市計画法第18条の2に基づいて、都市の将来像や土地利用の方向性、都市施設の配置方針等を明らかにした、基本的な方針を示すもの。

【計画期間】平成28年度～令和17年度（2016年度～2035年度）

【将来像、目標】将来都市構造「集約連携型都市構造」

③ 静岡市総合交通計画（平成28年4月）

【概要】人口減少や高齢社会の進展による社会情勢の変化に加え、都市交通体系の複雑化などに対応するため、将来の目指す都市構造やまちづくりの方針を踏まえた総合的な都市交通体系の再構築が急務となったことを受けて、集約連携型都市構造を支える総合的な交通体系を構築するため、「静岡市総合交通計画」を改定した。

【計画期間】平成28年度～令和17年度（2016年度～2035年度）

【将来像、目標】「集約連携型都市構造」をささえる総合的な交通体系の構築

④ 静岡市立地適正化計画（平成31年3月,令和6年3月改定）

【概要】2014年8月に都市再生特別措置法が改正され、医療・福祉・商業等の生活サービスを提供する都市機能や居住機能をゆるやかに誘導するとともに、公共交通と連携し、「コンパクト+ネットワーク」のまちづくりを目指す「立地適正化計画」制度が創設された。本計画では、医療・福祉・商業等の各種サービスの効率的提供を図るために都市機能を誘導する「都市機能誘導区域」と、一定のエリアにおいて人口密度を維持し、生活サービスやコミュニティの持続的な確保を図るために居住を誘導する「居住誘導区域」を定める。

【計画期間】令和元年度～令和17年度（2019年度～2035年度）

【将来像、目標】「集約連携型都市構造」の実現に向けたコンパクトなまちづくりの推進

⑤ “ふじのくに”地域公共交通計画(令和6年3月)

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

【 計 画 期 間 】 令和 6 年度～令和 10 年度（2024 年度～2028 年度）

【 将 来 像、目 標 】 ”ふじのくに”デジタル田園都市

1-4. 計画の区域

計画の区域は、静岡市内全域とします。

1-5. 計画の期間

本計画は、第 4 次静岡市総合計画と合わせ、2025 年度から 2030 年度（令和 7 年度から令和 12 年度）までの 6 年間の計画とします。

ただし、上位計画の見直しや関連する大きな制度改正等、社会情勢の変化があった際は、必要に応じて計画の見直しを行います。

<計画期間>



第2章 静岡市における現状と課題

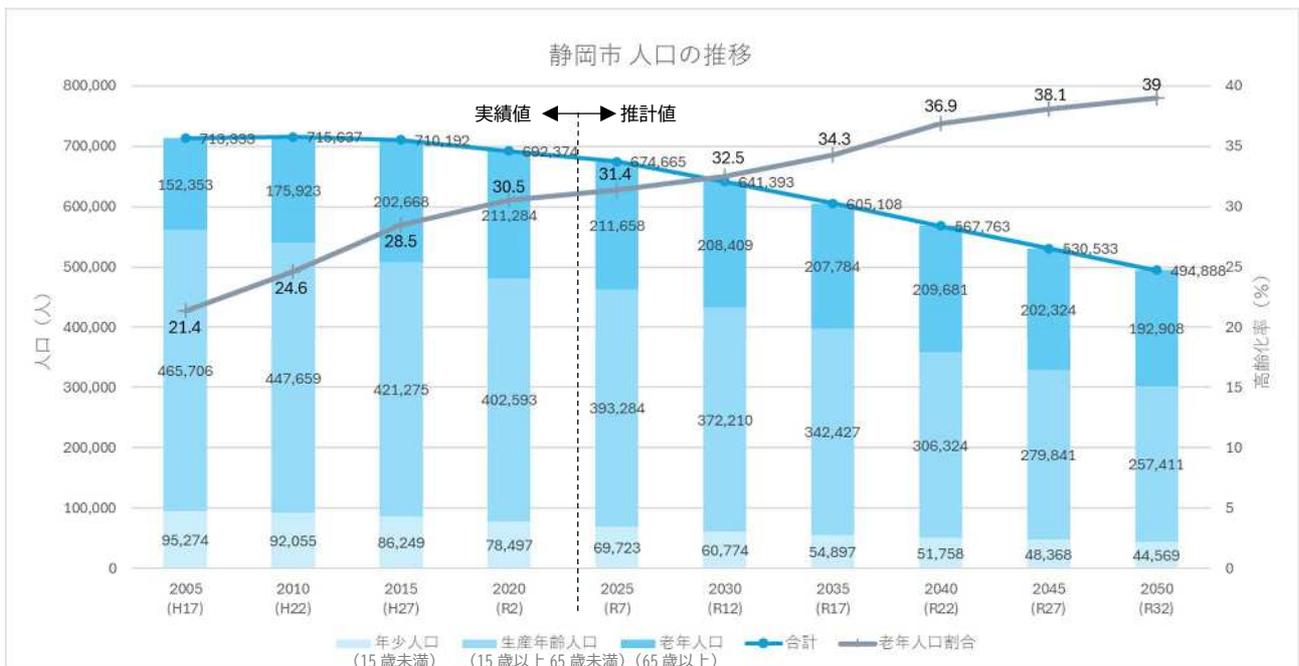
2-1. 静岡市の現状

(1) 人口の推移と将来推計人口

本市の人口は、2010年（平成22年）に約71.6万人でしたが、それ以降、長期的な減少傾向にあり、2020年（令和2年）には約69.2万人と70万人を下回りました。さらに、計画終期の2030年（令和12年）の推計値〔静岡市将来推計人口〕で約64万人となり、約5万人（約7%）の減少、2050年（令和32年）で、約49.5万人と約19.7万人（約29%）の減少が予測されます。

公共交通利用は、主に通勤通学の利用により支えられています。主な利用者である生産年齢人口は2020年（令和2年）に約40.3万人でしたが、2030年（令和12年）に約37.2万人となり、約3万人の減少、2050年（令和32年）で約25.7万人と約14.5万人の減少が予測されています。生産年齢人口の減少は、運転手等の担い手の減少にもつながります。

また65歳以上の人口の割合（高齢化率）は、2020年（令和2年）は30.5%でしたが、2030年（令和12年）に32.5%になり、3人に1人が高齢者になると見込まれています。その後も2050年（令和32年）に39%になると推計され、更に高齢化が進展することが見込まれます。

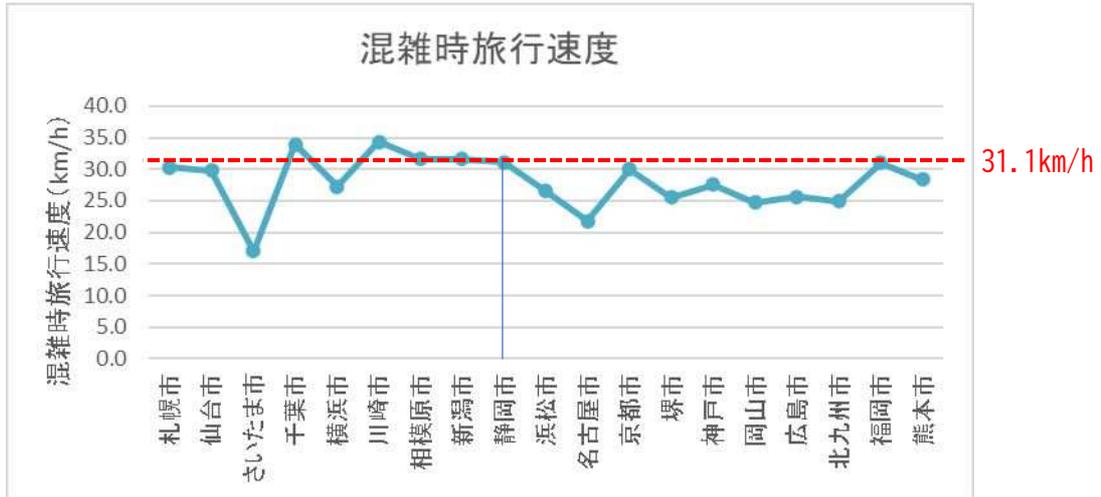


出典：静岡市の人口・世帯(住民基本台帳)〔静岡市〕 静岡市将来推計人口〔静岡市〕より作成

図2-1 静岡市の年齢区分別将来推計人口

(2) 道路の旅行速度

道路の混雑時旅行速度は 31.1km/h（平地部・一般道路計）であり、全国の政令市の平均値よりも高くなっています。しかしながら、市内を東西に結ぶ国道1号を中心に19か所の区間が主要渋滞箇所指定されています。



出典：全国・街路交通情勢調査（令和3年度）

図2- 2 政令指定都市別の旅行速度（混雑時）



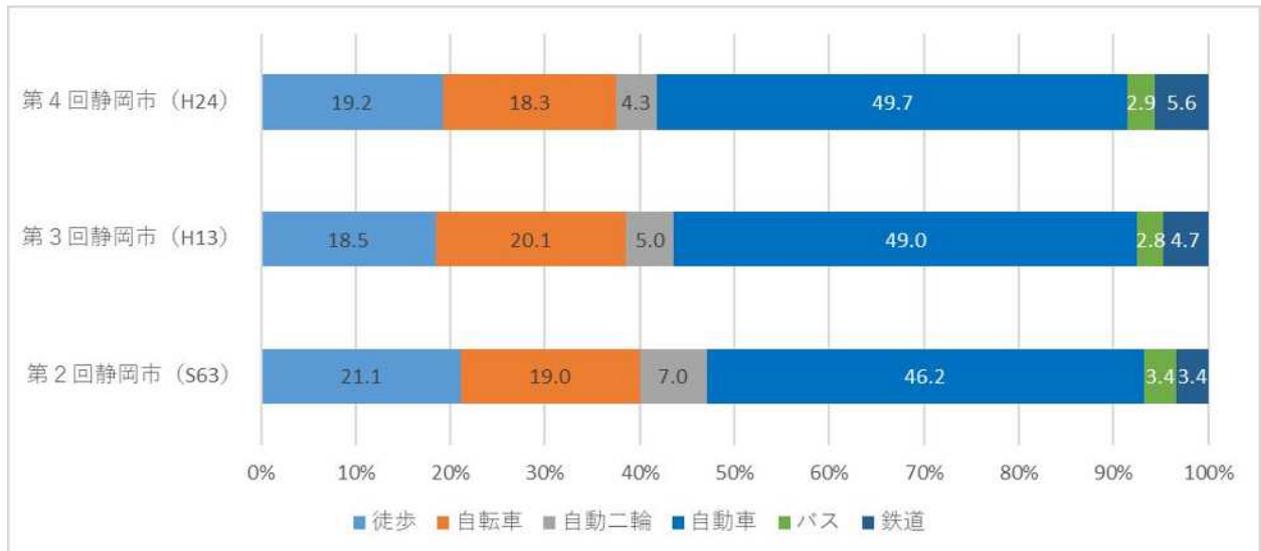
出典：静岡県道路交通渋滞対策推進協議会ホームページ

図2- 3 静岡市主要渋滞箇所

(3) 交通分担率(代表交通手段)

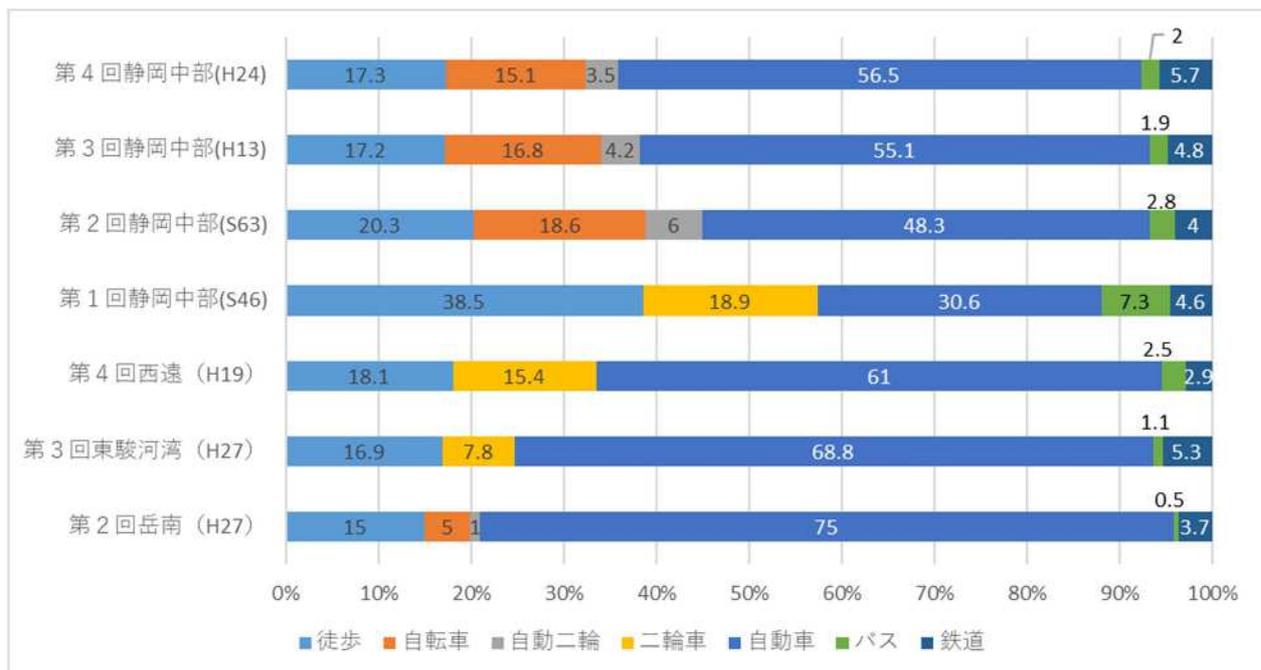
本市における代表交通手段の割合は、自動車の割合が高く、増加傾向を示しています。公共交通の分担率は鉄道が5.6%で、バスが2.9%となっており、鉄道は増加傾向、バスは1988年（昭和63年）以来、同程度で推移しています。

自動車の分担率は増加傾向ですが、県内の他の都市圏との比較では、自動車分担率はやや低く、また自転車分担率が高いという特徴がみられます。



出典:静岡市総合交通計画(静岡市)

図2- 4 静岡市の代表交通手段の割合変化



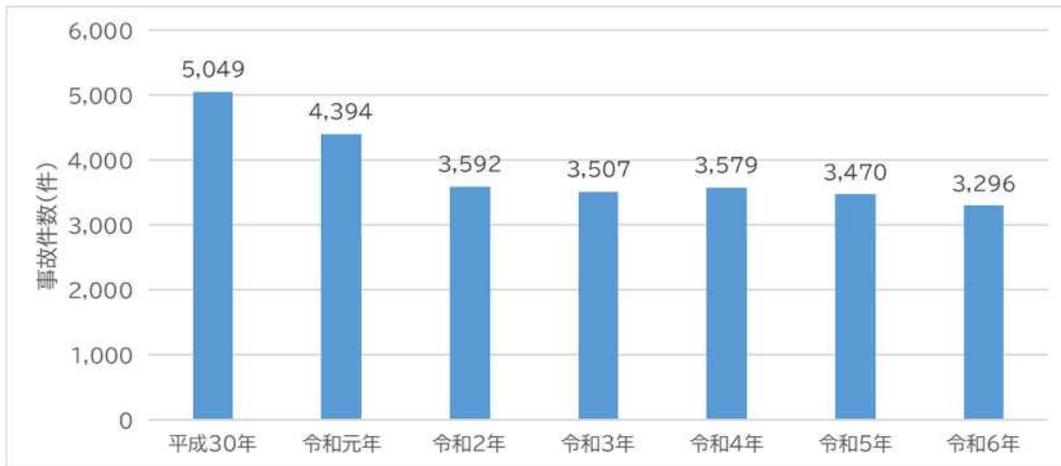
出典:第3回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査報告書
第2回岳南都市圏パーソントリップ調査報告書

図2- 5 県内都市圏の代表交通手段の割合

(4) 交通事故発生状況

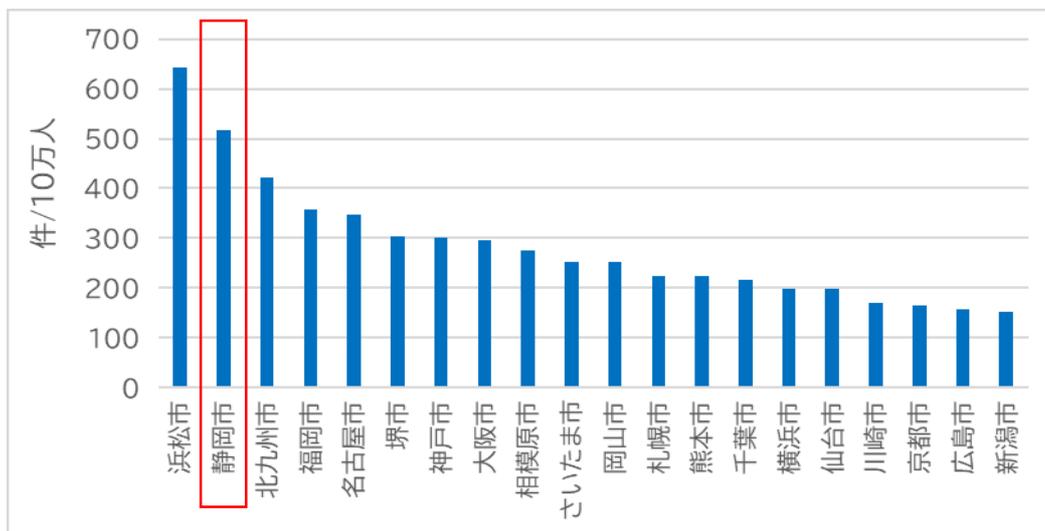
本市の事故発生件数は減少傾向であり、2023年（令和5年）は3,470件発生しています。また、2022年（令和4年）の人口10万人当たりの人身事故の発生件数は523.2件で、政令指定都市の中では2番目に多い状況です。

全事故件数は減少傾向ではありますが、高齢者が関係する事故の割合は、増加しています。



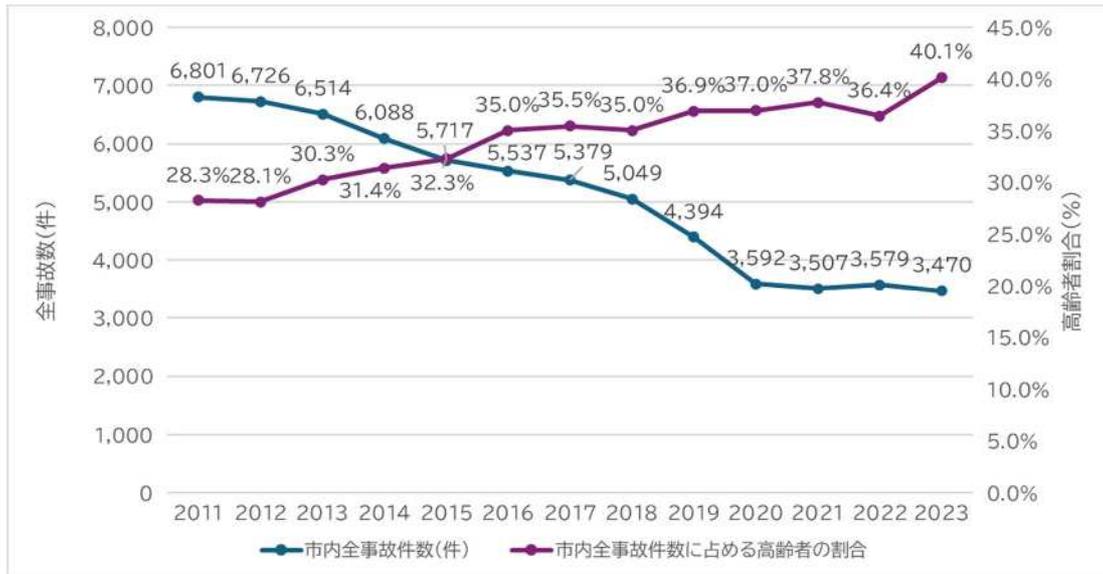
出典：静岡市統計書及び静岡県警察本部「交通事故統計」より作成

図2- 6 静岡市の人身事故発生件数



出典：各市交通事故統計より作成

図2- 7 政令指定都市別 10万人当たりの人身事故発生件数(R4)

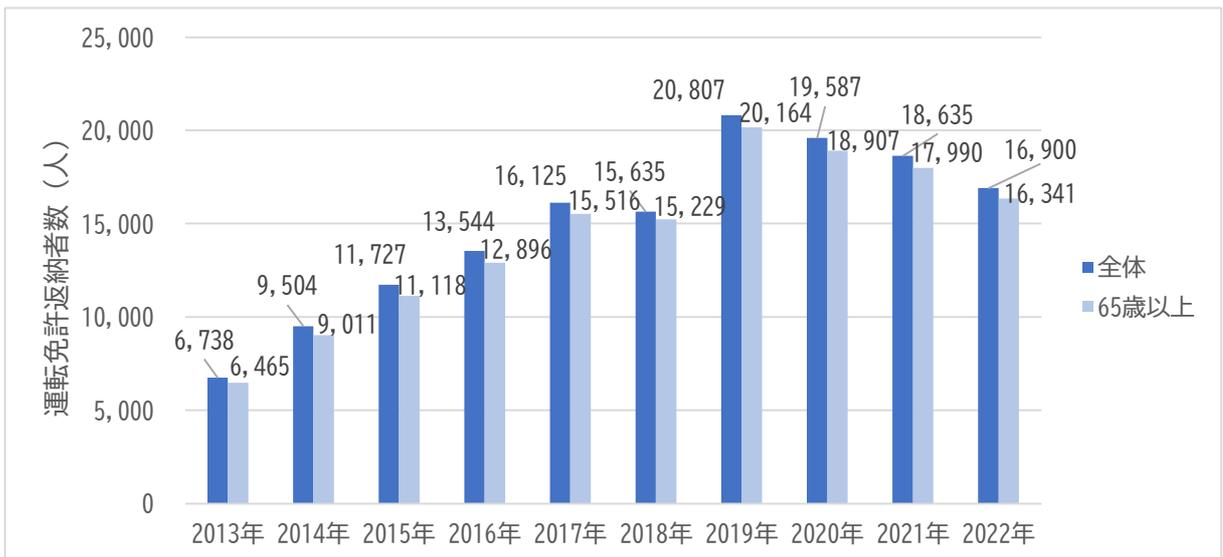


出典：静岡県オープンデータより作成

図2- 7 静岡市における全事故件数と高齢者の割合

(5) 運転免許返納者数

静岡県内の運転免許返納者数は、2019年（令和元年）まで増加傾向を示しており、特に2019年（令和元年）は、高齢者に起因する事故がクローズアップされたことをきっかけに大きく増加しました。その後は、コロナ禍の3密回避などの影響により減少に転じましたが、今後も一定程度発生すると予想されます。また65歳以上の割合は毎年約95%~97%と高い割合となっています。



出典：静岡県交通年鑑

図2- 8 静岡県内の運転免許返納者数

(6) 観光交流客数

2019年度（令和元年度）までは26,000千人強で推移していましたが、2020年度（令和2年度）の新型コロナ禍に伴い、半数以下に激減しました。その後は回復傾向にあり、2023年度（令和5年度）は、ほぼコロナ禍前の水準に回復しています。

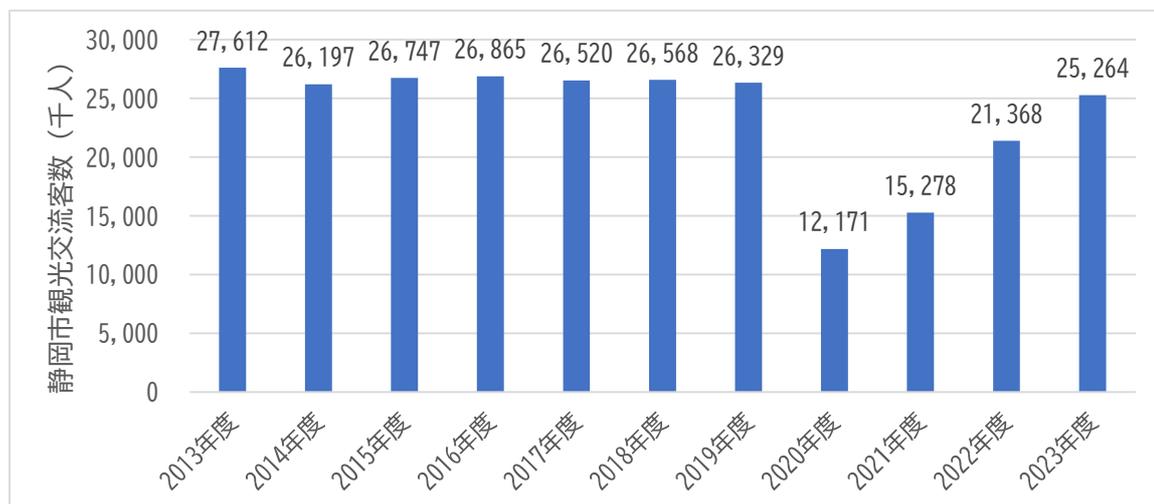


図2- 9 静岡市観光交流客数の推移

出典:静岡市資料

(7) 温室効果ガス排出量

2021年度（令和3年度）の運輸部門の二酸化炭素排出量は1,175.4千t-CO₂で、基準年の2013年度（平成25年度）と排出量を比較すると18.8%削減しています。本市では、第3次静岡市地球温暖化対策実行計画において、CO₂削減率を2013年度（平成25年度）比で、2030年度までに51%、部門別では、運輸部門で39%としています。



出典:静岡市資料「静岡市域における温室効果ガス排出量等について」より作成

図2- 10 静岡市における運輸部門の二酸化炭素排出量

2-2. 静岡市の公共交通の現状

(8) 公共交通ネットワーク

本市の公共交通ネットワークは、東西方向に鉄道、JR 静岡駅及び清水駅を中心にバス路線が放射状に運行しています。



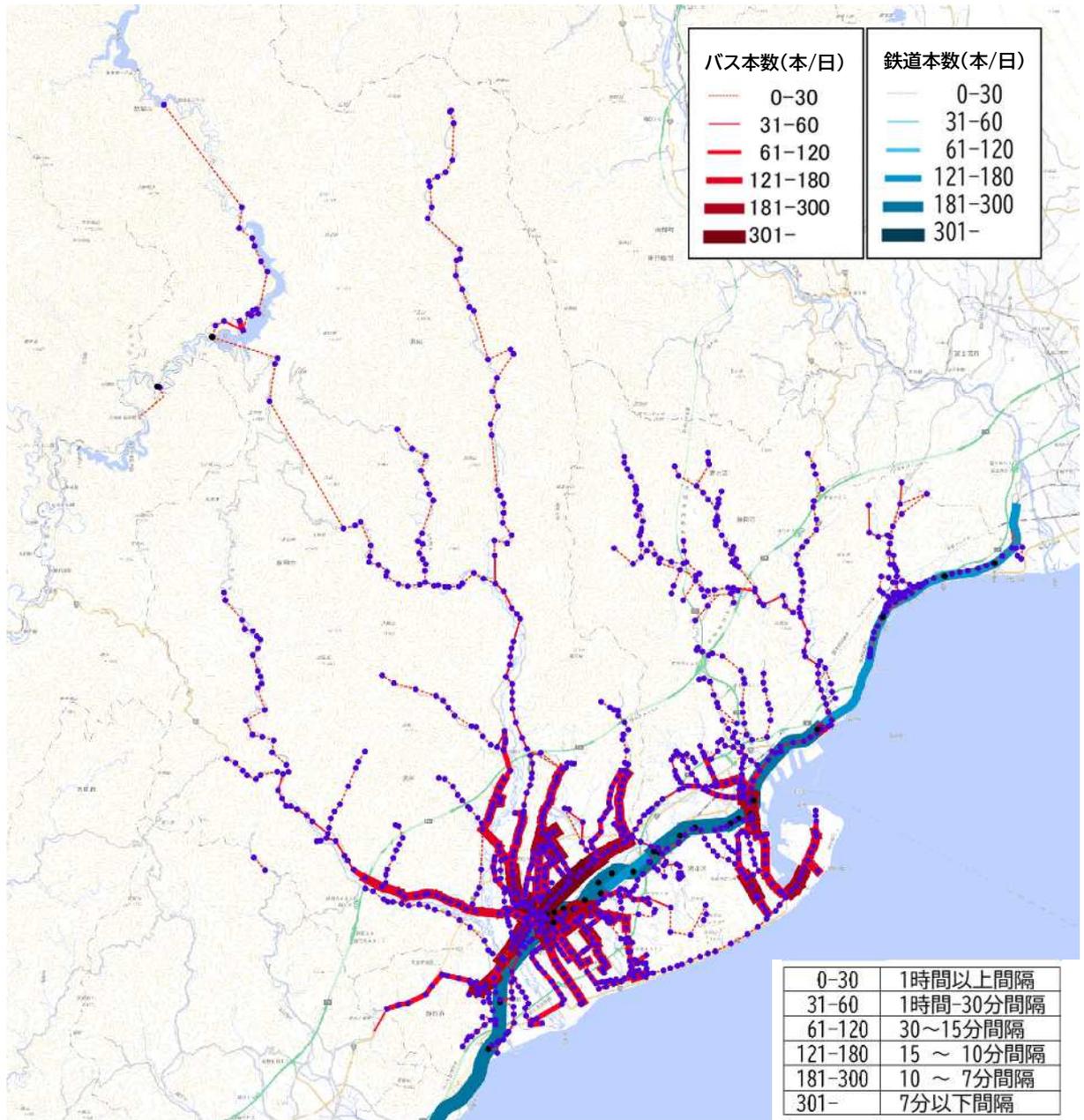
出典:各事業者路線図より作成

図2- 11 公共交通ネットワーク図

表2 - 1 静岡市の公共交通

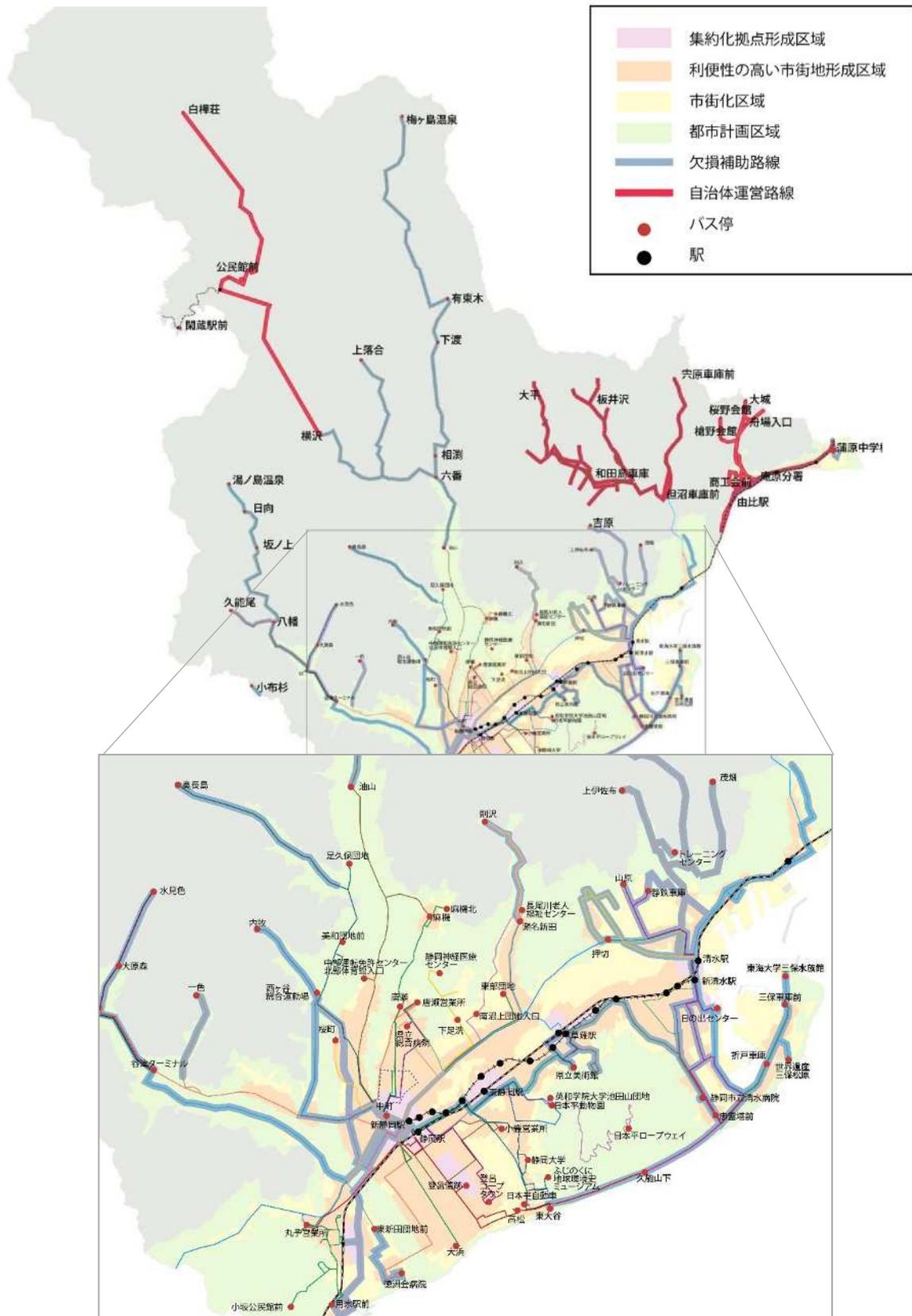
モード	路線	事業者
鉄道	東海道新幹線 東海道本線	東海旅客鉄道(株)
	静岡清水線	静岡鉄道(株)
路線バス	路線数 46 路線 (R6.10.1)	しずてつジャストライン(株)、日本平自動車(株)、 山梨交通(株)、(株)KMS(道路運送法第 21 条許可)
コミュニティバス	静岡市内6地区 6路線	しずてつジャストライン(株)、信興バス(株)、 静鉄タクシー(株)、NPO 法人清流の里両河内、 NPO 法人フロンティア清沢
タクシー	静清交通圏	法人 29事業者、個人 83事業者 (R6.3.31)
水上バス	清水港内	富士山清水港クルーズ(株)

公共交通の運行本数は、東海道本線は約 100 本（本/日）、静岡清水線は約 150（本/日）です。 路線バスについては、近年、便数が減少傾向にあります。



出典:令和5年 12 月時点の各社時刻表より作成

図2- 12 公共交通の運行頻度



出典：静岡市資料より作成

図2- 13 公共交通ネットワークの状況

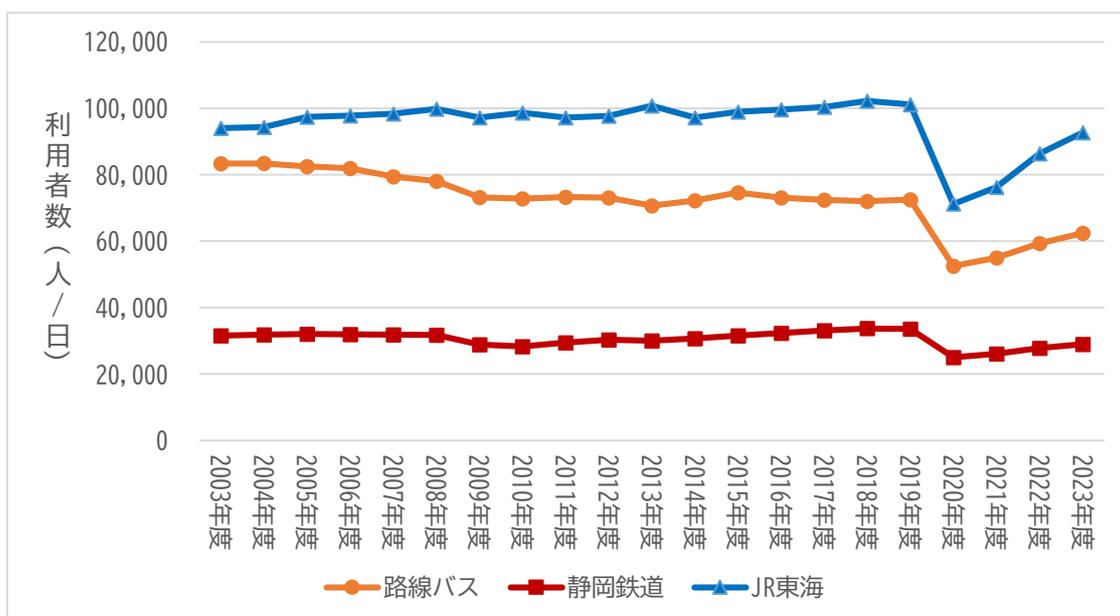
(9) 鉄道駅のバリアフリー化

鉄道駅のうち、乗降客数 2,000 人/日以上以上の駅のバリアフリー化を進めており、JR 東海道本線は対象 9 駅全てのバリアフリー化が完了しています。静岡鉄道の静岡清水線は 10 駅が対象となっており、そのうち 5 駅のバリアフリー化が完了しています。

(10) 公共交通利用者数

鉄道の 1 日当たりの利用者数は東海道本線約 10 万人、静岡鉄道静岡清水線で、約 3 万人で推移しており、微増傾向でした。コロナ禍の影響により 2020 年度（令和 2 年度）は大きく落ち込み、近年は回復傾向にあるもののコロナ禍前の水準には戻っていません。

路線バスの 1 日当たりの利用者数は、2009 年度（平成 21 年度）から下げ止まり傾向であり、約 7 万人で推移していましたが、こちらも 2020 年度（令和 2 年度）にコロナ禍の影響により大きく落ち込んでいます。

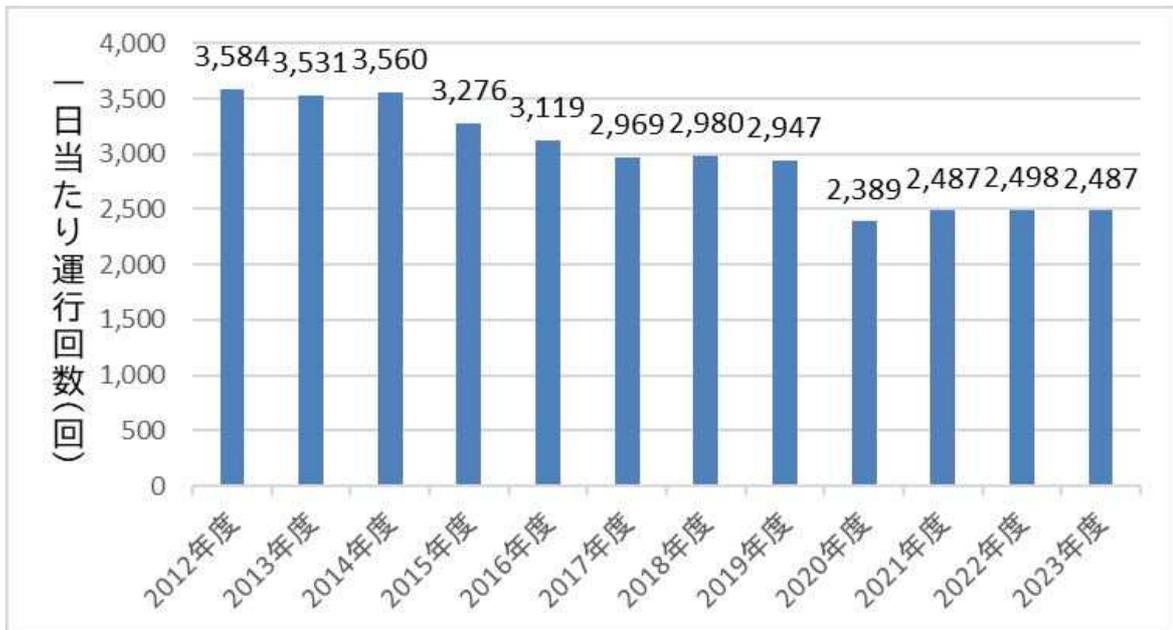


出典：静岡市統計書より作成

図2- 14 公共交通 モード別利用者数

(11) 路線バスの運行回数

路線バスの1日当たりの運行回数は、減少傾向であり、2023年（令和5年）で約2500回と2013年（平成25年）と比べて約29%減少しています。また2021年度から約2,500回で推移しています。

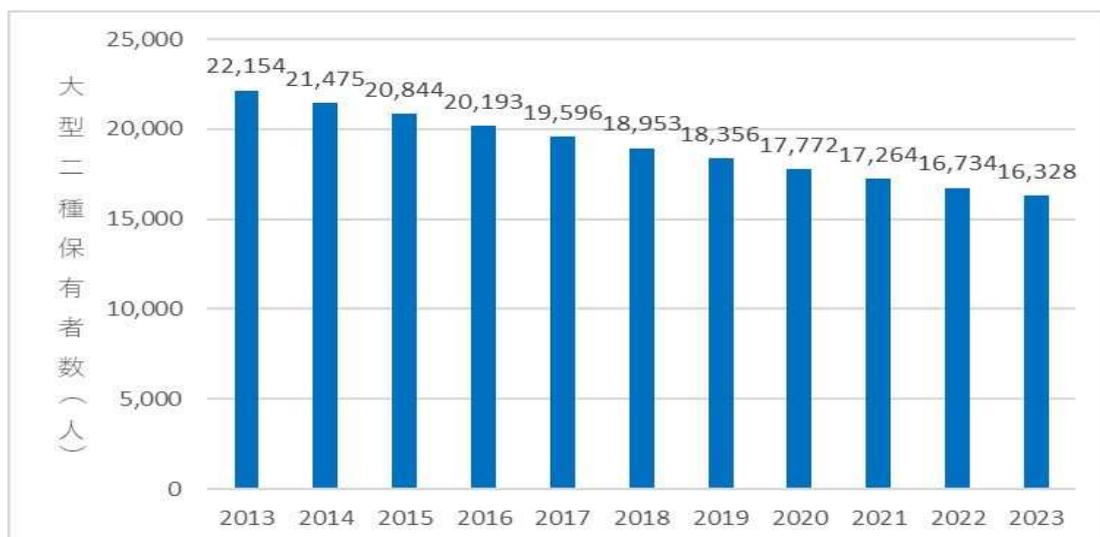


出典:静岡市統計書より作成

図2-15 1日当たりのバス運行回数

(12) 大型二種免許保有者

静岡県内の大型二種免許の保有者数は、減少傾向であり、2023年（令和5年）で約1万6千人と2013年（平成25年）と比べて約26%減少しています。

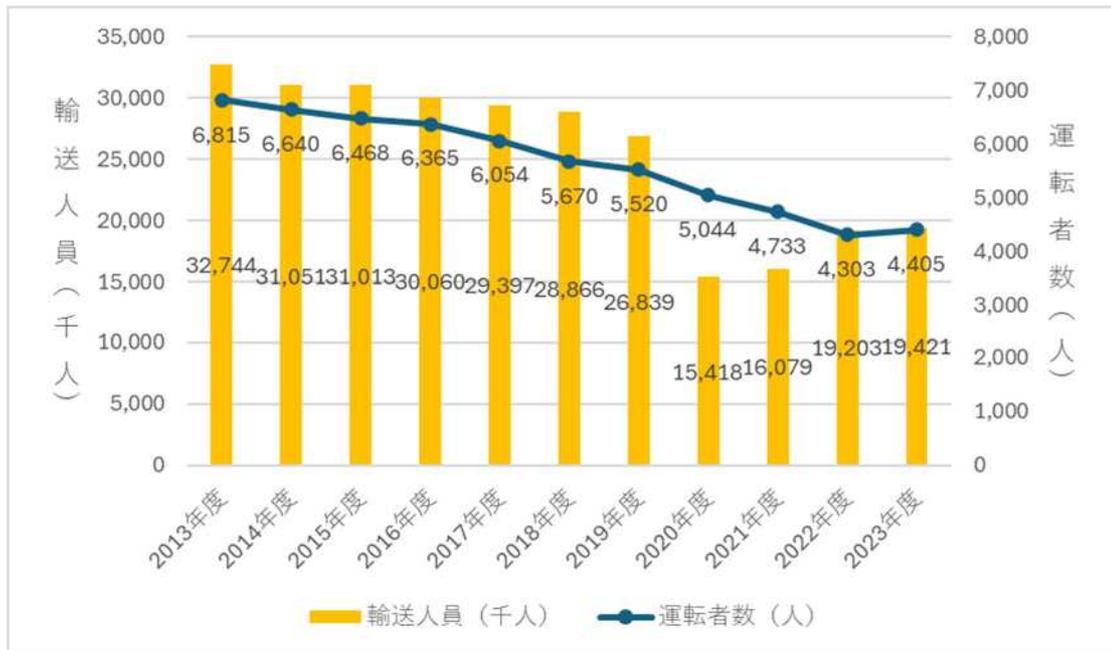


出典:運転免許統計 補足資料1(警察庁交通局運転免許課)より作成

図2-16 県内大型二種免許保有者の推移

(13) タクシー運転者、タクシー輸送人員の推移(静岡県)

静岡県内のタクシー運転者の人数は、減少傾向であり、2013年度（平成25年度）の約6.8千人と比べて、2023年度（令和5年度）は約4.4千人と10年間で約2.4千人減少しています。輸送人員は減少傾向で、2020年度（令和2年度）にコロナ禍の影響により、大きく落ち込んでいますが、近年回復傾向にあります。

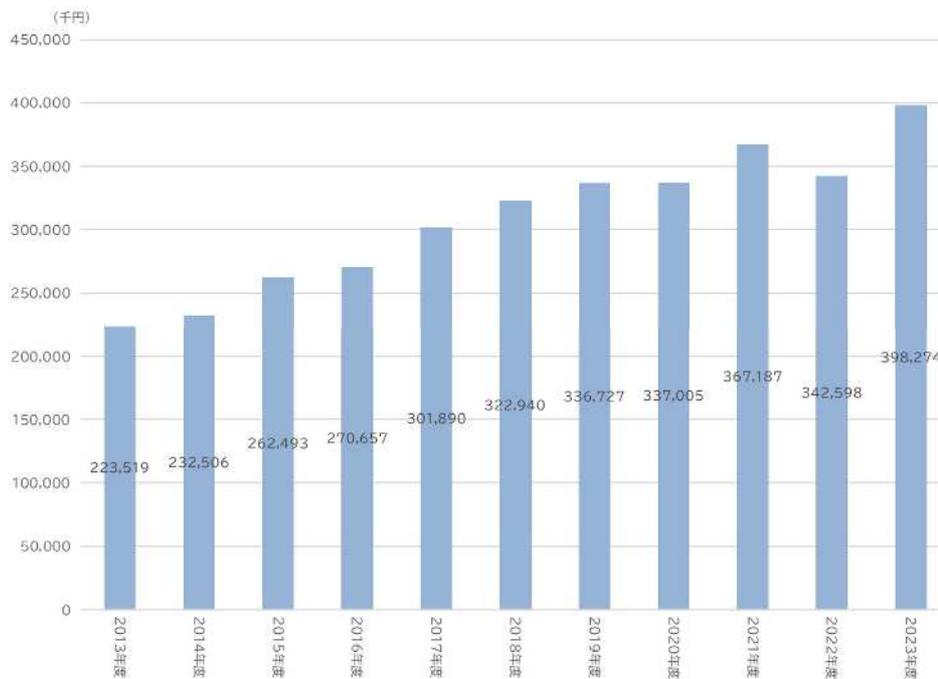


出典:数字でみる中部の運輸[中部運輸局]より作成

図2-17 タクシー事業の運転者数の推移

(14) バス路線の補助額の推移

バス事業者が運行する路線のうち、およそ半数の路線が赤字となっており、静岡市は路線の維持のために、民間のバス事業者が単独で運行を継続することが困難な路線に補助を行っています。補助額は増加傾向となっています。2023年度（令和5年度）は23路線を対象に約4億円を補助しています。



出典:静岡市交通政策課資料

図2- 18 バス路線への補助額の推移

(15) 静岡市のコミュニティバスの利用者数と委託額の推移

静岡市が運行しているコミュニティバス（自主運行バス）は4路線あり、委託額は2023年度（令和5年度）で約1億円となっています。



図2-19 コミュニティバスの利用者数と委託額の推移

(16) 鉄道・路線バスの利用圏域

鉄道駅から半径 800m 及びバス停から半径 300m の利用圏域は、居住エリアのほとんどをカバーしており、人口カバー率は約 86% です。

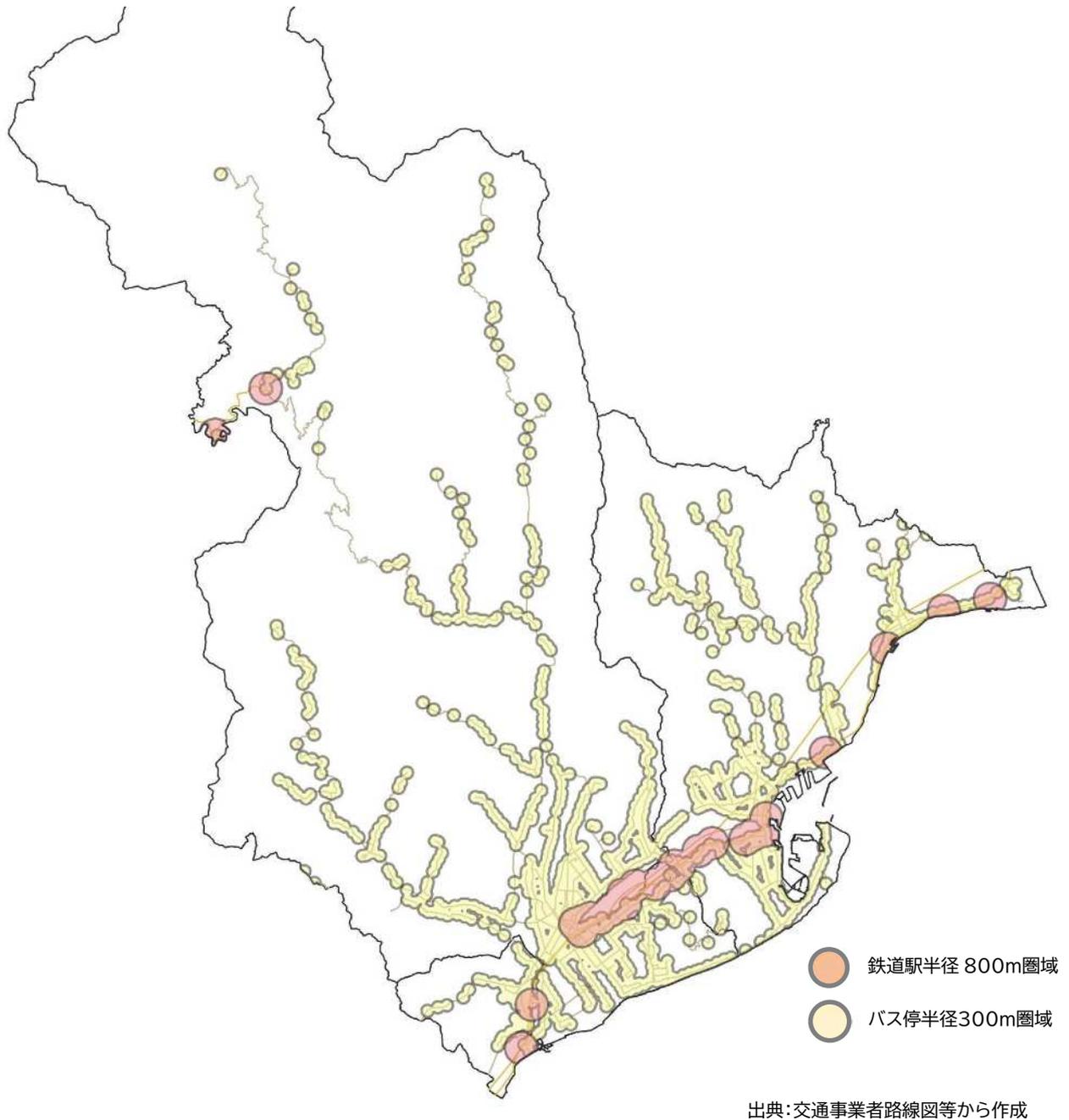
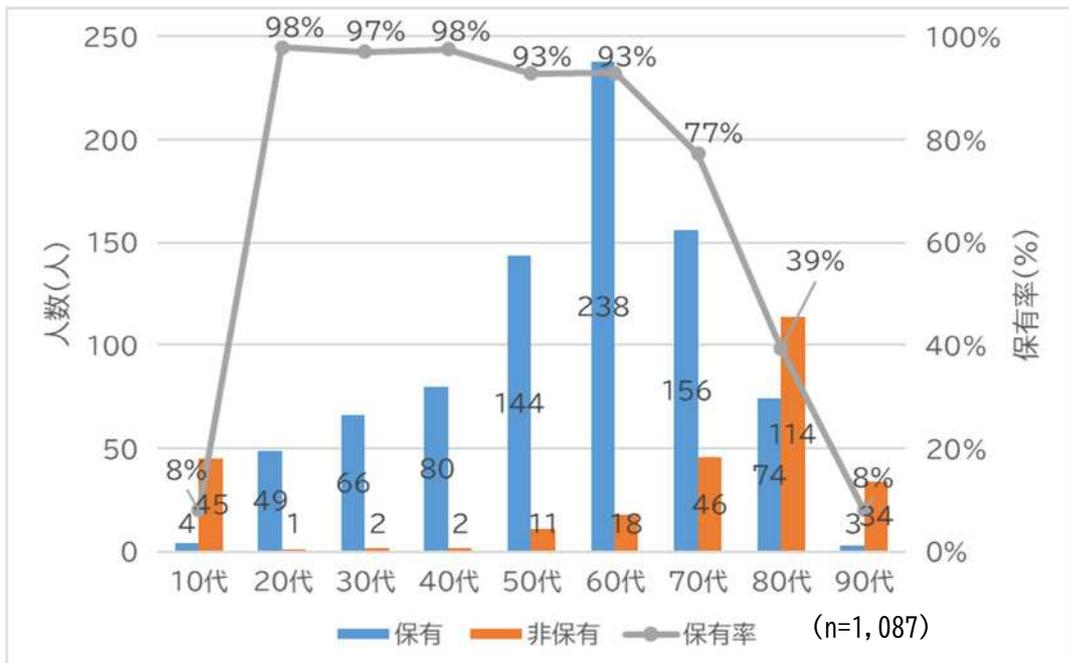


図2- 20 鉄道・路線バスの利用圏域

(17) 中山間地域における運転免許の保有状況

静岡市葵区の中山間地域で実施したアンケート結果^(2019, 2020, 2021)によると、運転免許の保有人数は、60代の免許保有者が一番多く、運転免許保有率は、20代から70代まで、75%を超える高い保有率となっています。

80代から運転免許を保有していない割合が増加していますが、20代、30代の保有人数よりも多い状況です。

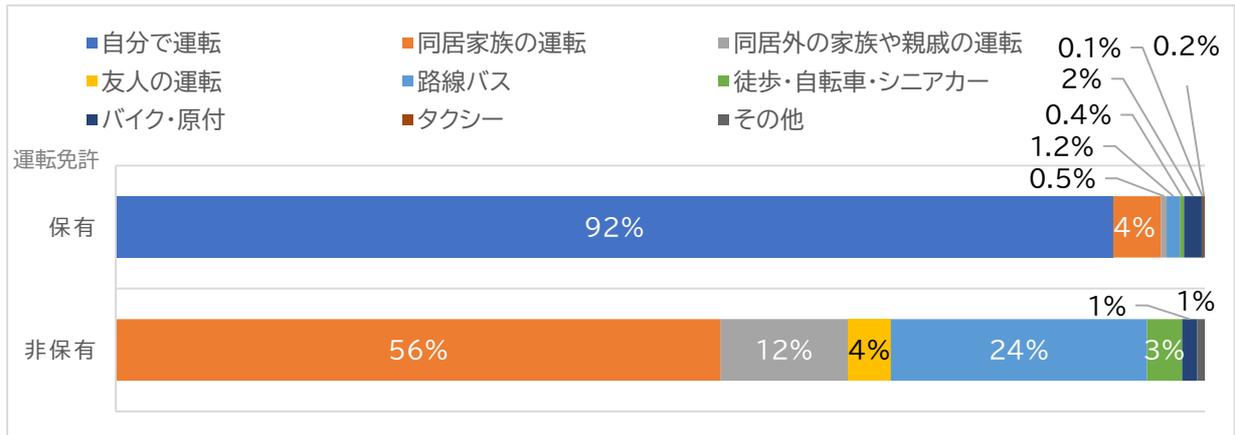


※不明を除く
 出典:玉川・井川地区 中学生以上 全住民アンケート(2019,2020)
 梅ヶ島地区中学生以上全住民アンケート(2021)

図2- 21 運転免許の保有状況

(18) 中山間地域における主な移動手段

静岡市葵区の中山間地域で実施したアンケート結果^(2019, 2020, 2021)によると、中山間地域の主な移動手段は、自家用車となっており、運転免許保有者の約90%が自分で運転して移動しています。しかし、運転免許を保有していない住民の約70%は家族・知人などの送迎によって移動しています。

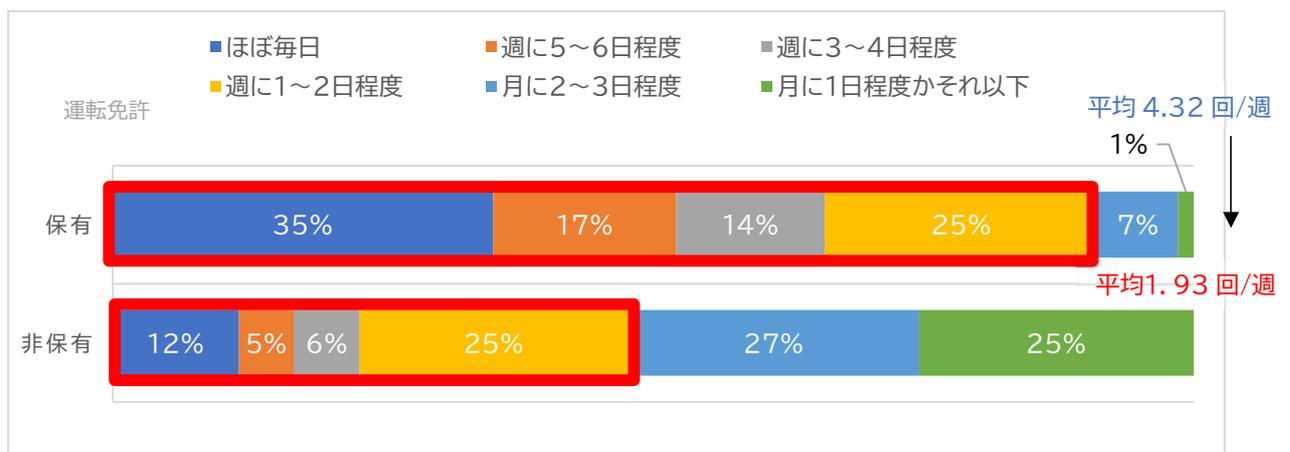


出典:玉川・井川地区 中学生以上 全住民アンケート(2019,2020)
梅ヶ島地区中学生以上全住民アンケート(2021)

図2- 22 主な移動手段

(19) 中山間地域におけるマイカー利用可否による外出頻度の差

静岡市葵区の中山間地域で実施したアンケート結果^(2019, 2020)によると、1週間の外出頻度を運転免許の保有状況で比較すると、運転免許所有者の外出頻度が平均4.32回/週であるのに比べ、非保有者は平均1.93回/週と半分以下の回数となっています。

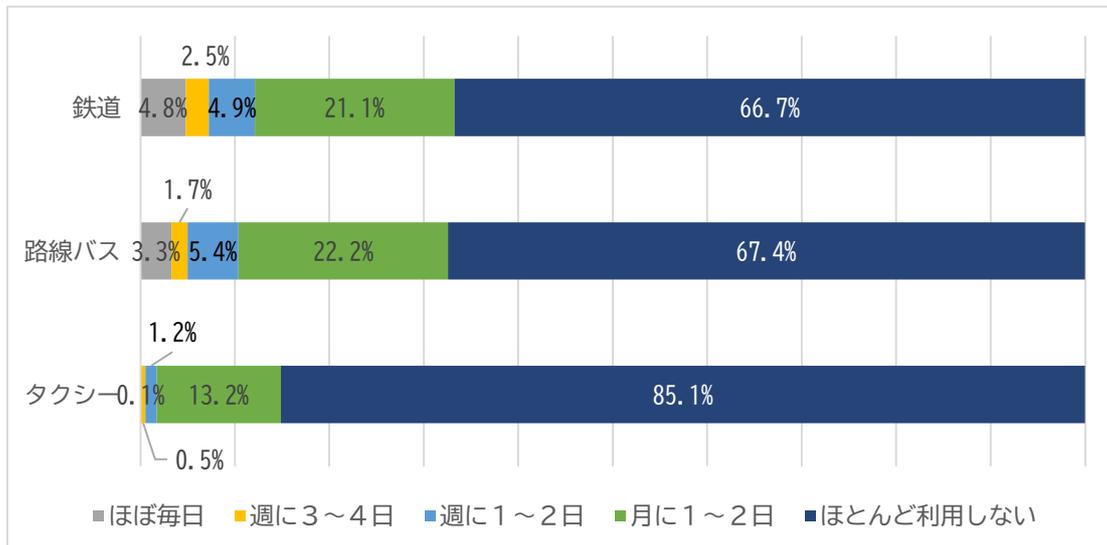


出典:玉川・井川地区 中学生以上 全住民アンケート(2019,2020)

図2- 23 モビリティ制約の差による活動実態

(20) 公共交通の利用頻度

静岡市市民意識調査⁽²⁰²⁴⁾の結果によると、週1回以上公共交通を利用する割合は、鉄道が12.2%、路線バスが10.4%、タクシーが1.8%となっており、どの公共交通も「ほとんど利用しない」が最も大きくなっています。

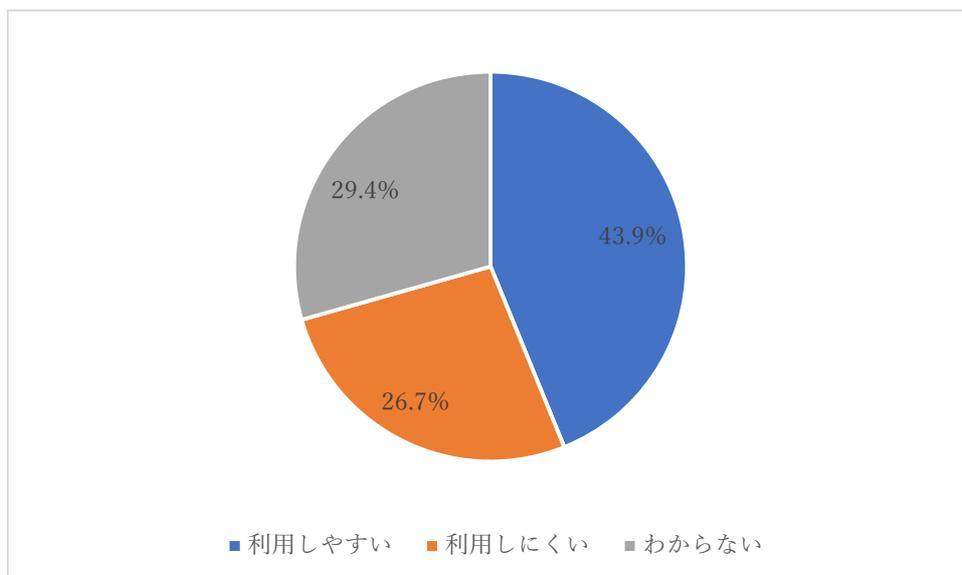


出典:静岡市市民意識調査(2024)

図2- 24 公共交通の利用頻度

(21) 公共交通の利用しやすさ

静岡市市民意識調査⁽²⁰²⁴⁾の結果によると、普段、公共交通について感じていることについて、公共交通の利用しやすさについての質問では、「利用しやすい」が43.9%で最も多く、「利用しにくい」が26.7%でした。



出典:静岡市市民意識調査(2024)

図2- 25 公共交通の利用しやすさ

(22) 公共交通を補完する移動手段

① 末端送迎サービスの支援（地域交通弱者対策事業）

公共交通機関を利用し移動することが困難な高齢者や障がい者等の交通弱者については、その移動手段を確保するため、自家用自動車により最寄りのバス停などへの運送を行う地域組織を支援しています。

② シェアサイクル

静岡市では、令和2年6月に静岡市シェアサイクル事業「PULCLE（パルクル）」がスタートし、現在、市内において、貸出・返却できるポートが228箇所、電動アシスト自転車が700台設置(2024.10時点)されており、観光や通勤・通学等で日常的に利用されています。

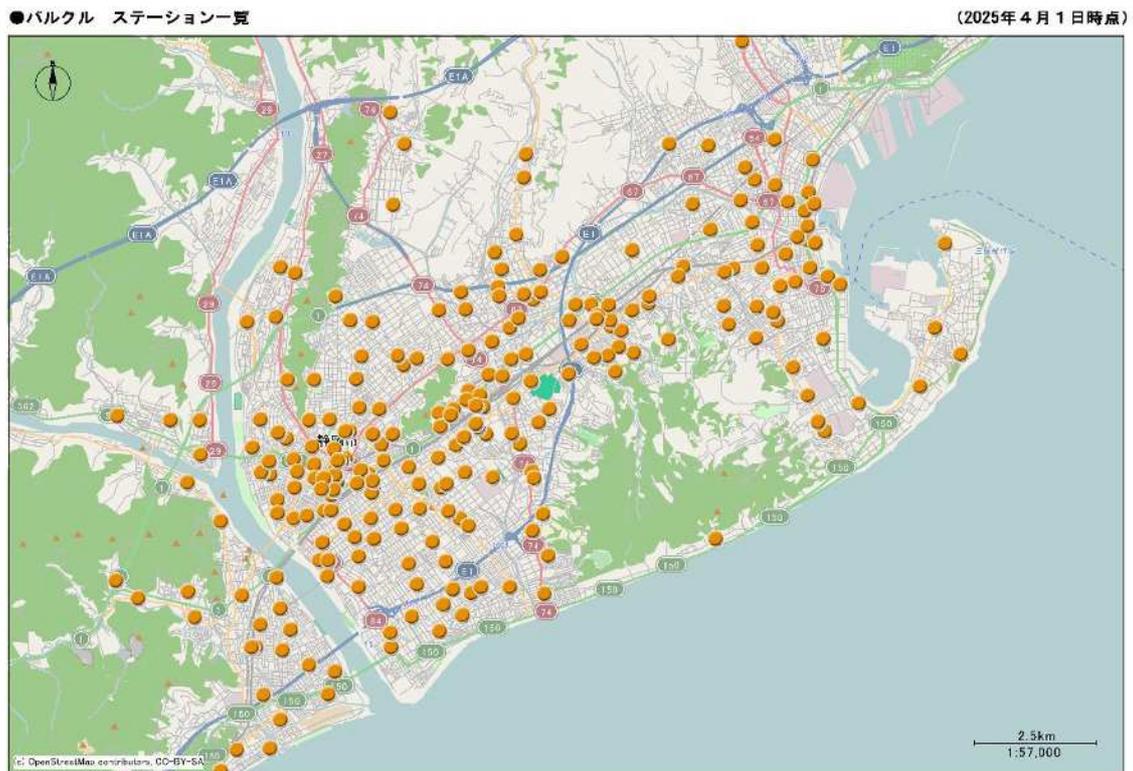


図2- 26 シェアサイクルステーション MAP

表 2 - 2 静岡市の生活交通確保に資する補助制度

制度名	補助対象サービス	補助対象経費
静岡市バス路線維持費補助金	不採算路線においてバスを運行する路線バス事業者に対して、予算の範囲内において補助金を交付	前事業年度の運行経費
静岡市交通空白地有償運送事業費補助金	地域住民の日常生活に必要な交通手段の確保を図るため、交通空白地有償運送事業を実施する事業者に対し、予算の範囲内において補助金を交付	<ul style="list-style-type: none"> ・交通空白地有償運送事業の用に供する車両の取得に要する経費 ・交通空白地有償運送事業の用に供する事務所を新たに設置するために必要となる設備の購入に要する経費
静岡市地域交通弱者対策事業費補助金	交通弱者の日常生活を支える移動手段を確保するため、地域交通弱者対策事業を実施する団体に対し、予算の範囲内において補助金を交付	<ul style="list-style-type: none"> ・車両の賃借又は購入に係る経費 ・事業の運営に係わる経費(燃料費等の運送に係る経費)
静岡市介護予防・日常生活支援総合事業に係る住民主体サービス補助金	地域支え合い型移動サービス(身体介護が不要で、精神的にも専門職の支援を必要としない人に対して、通院時の公共交通機関等の利用補助や地域支援事業参加の送迎を行うサービス)	補助事業の立上げ及び運営に要するに係る経費のうちで、報償費、需用費、役務費、使用料及び賃借料並びに備品購入費
オクシズ買い物支援事業	地域で安心して暮らし続けることができる環境づくりのため、自治会連合会等の協力を得て、買い物困難地域における買い物環境の改善を図る。	<ul style="list-style-type: none"> ・燃料代 ・運行管理費 ・保険料

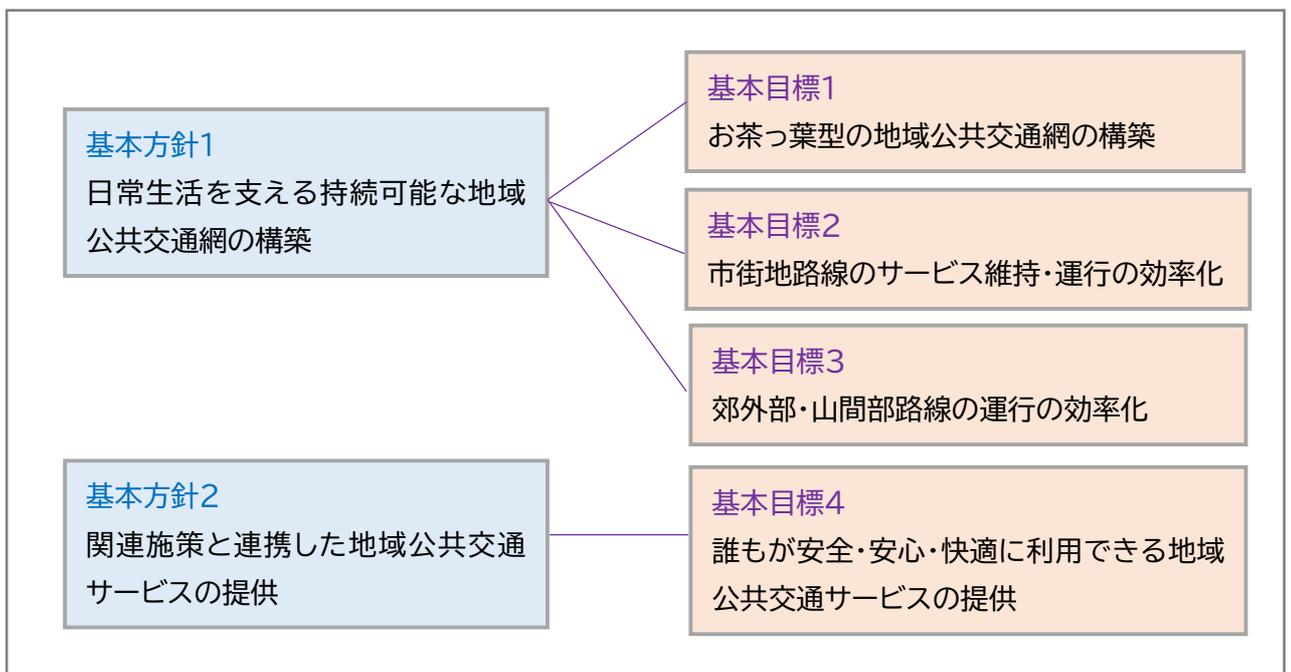
2-3. 静岡市地域公共交通網形成計画の評価等

本計画の前計画である「静岡市地域公共交通網形成計画」の実施状況について、下記のとおり検証しました。最終的な評価は令和7年度に実施します。

■ 静岡市地域公共交通網形成計画の概要

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が2014年（平成26年）に改正されたことを受け、地域公共交通の現状や課題の整理を踏まえて公共交通ネットワーク全体の一体的な形成や持続を目的に、コンパクトなまちづくりと連携して地域全体の公共交通のあり方や行政・交通事業者・住民等の役割を定めるため「地域公共交通網形成計画」を2019年3月に策定しました。

- 1 計画期間 平成31年度[2019年度]～令和6年度[2024年度]
- 2 計画期間 静岡市全域
- 3 基本方針と基本目標



- 4 目標を達成するために行う事業
 - ・ お茶っ葉型の地域公共交通網の構築
 - ・ 地域の実情に応じた地域公共交通の再編検討
 - ・ 一般利用者の利用促進
 - ・ 観光客の利用促進
 - ・ モビリティ・マネジメントの推進

■ 取組状況

安倍川駅・草薙駅前広場の整備、鉄道新型車両の導入、UDタクシーの導入、鉄道駅のバリアフリー化、企画チケット冊子

■ 目標値(アウトカム指標)の達成状況(令和6年10月時点)

指標		交通手段	計画策定時	目標値 (令和6年度)	最新数値	達成率	
1	総人口に対する 利用者数比率	JR	13.7%	13.7%	13.7%	達成	→
		静岡鉄道	4.3%	4.3%	4.3%	達成	→
		路線バス	10.3%	10.3%	9.3%	未達成	↘
2	公共交通の 利用圏域		51.3%	53.7%	50.8%	未達成	↘
3	公共交通に対する 満足度	鉄道	3.5点	4.0点	3.8点	未達成	↗
		路線バス	3.2点	3.7点	3.2点	未達成	→
		タクシー	3.3点	3.8点	3.2点	未達成	↘
4	公共交通を週1 回以上利用する 割合	鉄道	12.6%	12.6%	12.1%	未達成	↘
		バス	13.4%	13.4%	10.4%	未達成	↘
		タクシー	1.9%	1.9%	1.7%	未達成	↘
5	エコ通勤等の実 施割合		17.0%	22.0%	19.0%	未達成	↗

アウトカム指標の達成状況は、指標1 総人口に対する利用者数比率について、JR及び静岡鉄道に関しては、すでに目標値を達成していますが、他の項目については全て未達成の状況となっています。これは計画が策定された後に発生した新型コロナウイルス感染症による影響が大きく関係していると考えられ、コロナ禍を経て、利用者の生活様式に変化（通勤方法やリモートワークの普及）があったためと考えられます。

2-4. 静岡市の公共交通に関する課題

2-4-1. 現状の整理

- ・新型コロナウイルス感染症の影響や生活様式の変化、さらには減便による利用者満足度の低下により、公共交通の利用者は減少している。
- ・生産年齢人口の減少や大型二種免許の保有人数の減少状況から、今後もバス運転士の人数は減ることが見込まれる。
- ・交通事故における高齢者の割合は高く、運転に不安を感じている市民が運転免許証を返納しやすくする必要がある。
- ・中山間地の高齢者の外出の頻度は、運転免許を保有していない人の方が少ない傾向があることなど、運転免許証の有無は生活の質に直結している。
- ・運輸部門の二酸化炭素排出量はほとんど自動車によるものであり、排出量の削減目標達成のためには、公共交通の利用率の向上によるマイカー利用率の低減と、公共交通自体のカーボンニュートラル実現に向けた取組が必要である。

2-4-2. 課題

本市の現状から次のとおり課題を抽出しました。

1

生活様式の変化や人口減少により、今後も公共交通利用者が減少することが見込まれ、公共交通サービスの維持・確保に向けた取組が必要である。

2

人口減少・少子高齢化により、生産年齢人口が減少している中で、今後、運転士(二種ドライバー)不足がさらに進むことが見込まれ、公共交通の路線維持・確保に向けた取組が必要である。

3

免許返納後の移動手段の確保など、超高齢社会に対応する、より実情に応じたきめ細かい公共交通サービスが必要である。

4

先進技術を活用した効率的な公共交通サービスや脱炭素・環境負荷軽減のために、公共交通におけるカーボンニュートラル実現に向けた取組が必要である。

第3章 公共交通に関する基本方針

人口急減、超高齢化する社会、脱炭素をはじめとする環境問題、激甚化する自然災害など、激変する社会の中で、地方自治体には市民がウェルビーイング^{※3}を感じられるまちづくりが期待されています。

本市では、将来都市構造に「集約連携型都市構造」を掲げており、都市や地域の中心となる鉄道駅周辺や人口集積が見られる地域に、市民生活に必要な都市機能を集約することによって、拠点性を高め、これらの拠点間を公共交通で結ぶことで住みやすいまちにしていこうとしています。

市民の日常生活や経済活動において **交通 すなわち 移動すること** は、なくてはならないものであり、公共交通は、人の移動の促進や自動車の移動の円滑化といったまちづくりへの貢献、買い物や医療など様々な機能へのアクセス、そして観光客などの来訪者の移動の確保という点で、欠かせない役割を持っており、公共交通は単なるサービスではなく**重要な社会資本（インフラ）**であると言えます。

しかし、少子高齢化が進展し、移動の担い手不足の深刻化が予測される現状において、持続可能なまちづくりに必要な公共交通を維持するためには、従来のように行政や交通事業者のみの取組では対応しきれない状況が想定されます。

また、社会の変化に伴い、移動のニーズも多様化しており、誰もが行きたいときに行きたいところへ、安全で快適に移動できることは、ウェルビーイングの向上に大きな役割を有しているものと考えられます。

そこで本市では、目指すまちと暮らしの姿の実現に向けて、公共交通の運営を事業者だけが担うのではなく「交通事業者×行政」、「地域住民×行政」「健康、観光、経済、環境などの他分野×行政」など利用者を含む関係者が連携、協働する社会の大きな力に加え、デジタル技術などの世界の大きな知を活用することで、持続可能な公共交通サービスを構築し、市民のウェルビーイングを向上していきます。

3-1. 公共交通により実現を目指すまちと暮らしの姿

本計画における目指すまちと暮らしの姿を

市民が多彩な交流や活動をするうえで、
公共交通を利用し、安全かつ快適に移動できる

とします。

3-2. 基本方針

本計画に基づき取り組むべき施策の基本となる考え方として、次の3つの方針を定めます。

基本方針 1

「交通事業者×行政」

都市を支える輸送手段として、既存の交通資源を集約し、新しい交通サービスを導入した利便性の高い都市交通サービスを構築する

本市が目指す将来都市構造である「集約連携型都市構造」を実現するために、市街地部や拠点間の公共交通ネットワークを確保します。そのために、二種ドライバーを利用者の多い区間に集約するなど、既存の交通資源を適正配置し、また輸送能力の増大や効率性を高める新しい交通サービスを導入し、利便増進を図ります。

基本方針 2

「地域住民×行政」

郊外・山間部の地域ニーズに応じた、きめ細かい地域主体の交通サービスで、利便性の高い生活交通サービスを構築する

郊外・山間部において、地域で住み続けられるために、生活に困らない移動を地域のニーズに応じた交通サービスとして提供します。

新たに交通空白地となったエリアについては、地域関係者と連携・協働し、代替の交通サービスを構築します。

基本方針 3

効率性・生産性を高める公共交通 DX と、環境負荷低減に寄与する公共交通 GX を推進する

自動運転技術を活用した交通 DX(デジタルトランスフォーメーション)[※]や、環境に配慮した車両などの交通 GX(グリーントランスフォーメーション)[※]に関する方策を採用可能なものについて積極的に活用し、基本方針1・2の実現を促進します。

3-3. 基本方針の考え方

① 移動需要に合わせた公共交通サービス体系の構築

鉄道や路線バス、タクシーといった、誰でも所定の運賃を払えば自由に利用することができる公共交通は、利用者にとって安全性・快適性が確保されている必要があります。このため、国の許可を得た交通事業者のもとで、専門の資格（動力車操縦者運転免許：鉄道等、第二種運転免許：バスやタクシー等）を取得しているドライバーによって、交通サービスを提供することが望ましいことから、主に交通事業者が公共交通ネットワークを形成してきました。

しかし、近年の路線バス事業は、これまでと同様にこれからも利用者の減少が続くことが見込まれます。また物価高騰に伴う運行経費の上昇に加え、慢性的な運転士不足により、全国的に路線廃止や減便などが増加傾向にあります。本市においても、公共交通による移動需要が少ない郊外や山間部で同様の傾向となっています。

これに対し、市民の通勤通学や買物通院などの生活の足を確保するために、市の自主運行バス（市から交通事業者等へ委託して運行するコミュニティバス）による代替交通の運行や、民営路線バス事業へ運行経費を補助することで、これまで一定のサービス水準で公共交通を維持してきました。

また、今後の公共交通については、「生産年齢人口減少に伴う運転士不足」や「少子高齢化による利用者の減少」が、さらに深刻化することが懸念されており、これまでのような交通事業者の経営努力や市からの委託事業に委ねるだけでは、将来にわたって公共交通サービスを維持・確保していくことは困難です。

このため、持続可能な公共交通サービスを提供するためには、これまでの交通事業者に加え、市民・行政など多様な関係者が協働・連携して新たな担い手を創出し、公共交通の供給量（サービスの提供に従事する者）を確保していくことが必要です。

また、公共交通の需要量（サービスを利用する者）については、人口密度が高い都市部より郊外・山間部の方が、少子高齢化が進み、利用者の減少が顕著となることが想定されます。その中でも、地域ごとに減少傾向の違いがあることから、より需要と供給のバランスを考慮し、効率化された運行を目指す必要があります。

具体的には、公共交通による移動需要が多く、多種多様な車両や人が行き交う都市部においては、多くの人をまとめて安全かつ効率的に輸送することが求められます。このため、交通事業者が専門ドライバー（第二種運転免許取得者）によって安全・安心で質の高い公共交通サービスを持続的に提供します。

行政は、運転士不足の状況においても、運行効率の向上を図ることのできる輸送手段である連節バス導入への支援など、都市を支える社会基盤として、公共交通の持続性を高める施策を交通事業者と連携して取り組みます。

一方、公共交通を利用した移動需要が少ない郊外や山間部では、都市部と同じ形態で民間交通事業者が収益性を求める運行サービスは持続できません。このため、一般のドライバー

(第一種運転免許取得者)が自家用車で移動サービスを提供する『自家用有償旅客運送』の導入を推進します。

郊外や山間部は、都市部に比べ車の交通量が少なく、一般のドライバーでも一定の安全性が確保できると考えられます。また、小型の自家用車を使用することで、大型バスでは通れない狭小な道路を運行経路とすることや、点在する利用者のニーズに応じた乗降場所を設定するなど、地域の生活に合わせた効率的な運行が可能になります。

このように地域の住民が主体となって移動サービスを提供することによって、地元の仕事(就労機会)を創出するほか、コミュニティによる子どもや高齢者の見守りの効果も期待できます。

行政は、自家用有償旅客運送の運行開始までの準備段階から、地域と協働し運行計画の立案などを実施します。また、運転手手当や車両購入費用などの運行経費を補助するなど、継続的に地域主体の運行を支援します。

このように、多くの人をまとめて安全かつ効率的に輸送することが必要となる都市部においては、交通事業者が利便性と安全性を兼ね備えた公共交通サービスを提供します。また、大型バスでの定時定路線による輸送が需要と合わず非効率になっている郊外・山間部では、地域の住民がドライバーとなって、地域の移動ニーズにあった公共交通サービスを提供します。

この2つの移動サービスを、バス待ち環境を整備した乗り継ぎ地点(地域公共交通結節点)で円滑に結ぶことにより、都市部から山間部まで相互に移動が可能な交通ネットワークを構築します。

※自家用有償旅客運送とは

- ◆ 道路運送法第78条第2項 [P32表3-1参照]の規定に基づき、市町村又はNPO法人等が自家用車を用いて運行する運送事業
- ◆ 自家用有償旅客運送には「空白地自家用有償旅客運送」と「福祉自家用有償旅客運送」がある。(道路運送法施行規則第50条)
- ◆ ドライバーは第二種運転免許※または第一種運転免許※の保有者
- ◆ 第一種運転免許保有者の場合、大臣認定講習の受講等が必要

※第一種運転免許 公道で自動車や二輪車を運転するための免許

※第二種運転免許 商業目的で人を輸送するために必要な免許

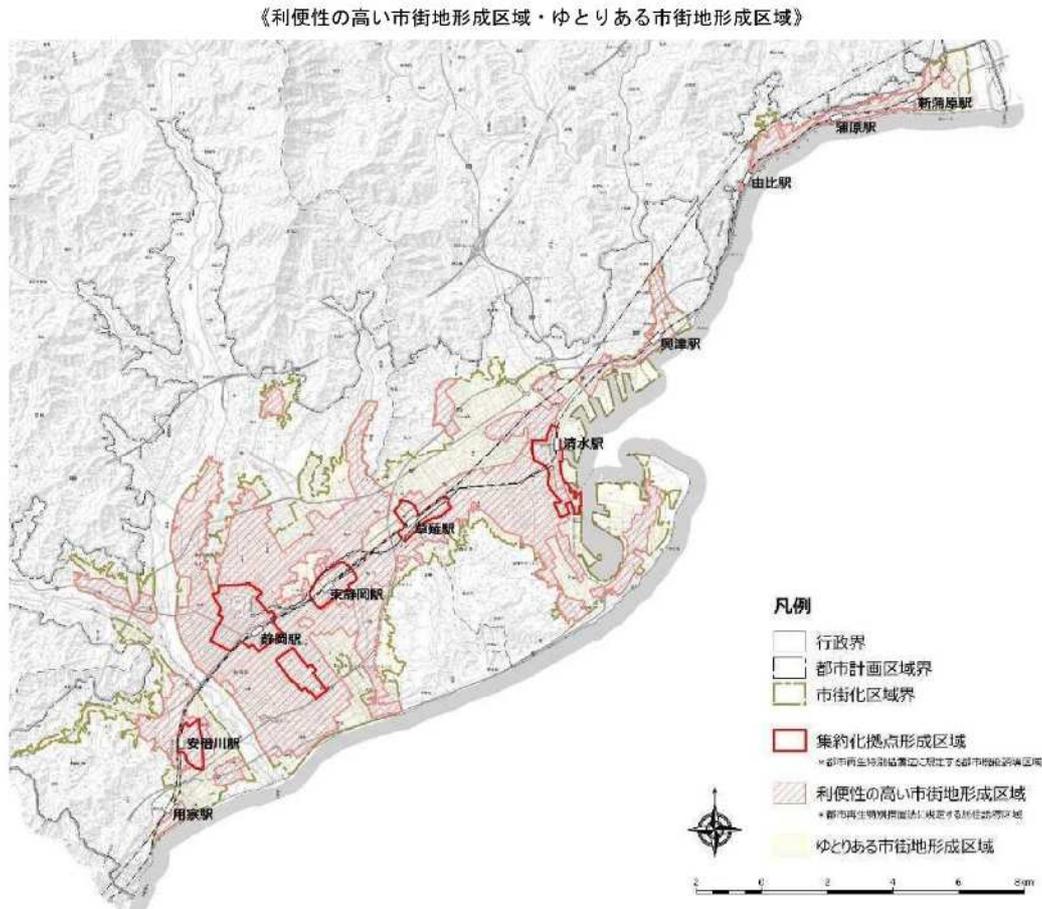
表3- 1 道路運送法の法体系

区分	種類	種別	運行の態様別	代表的な運行形態
旅客自動車運送事業 (法2条)	一般旅客自動車運送事業	一般乗合旅客自動車運送事業 (第4条)	路線定期運行 (則3条の3)	・路線バス ・高速バス ・コミュニティバス
			路線不定期運行 (則3条の3)	・コミュニティバス(デマンド型)
			区域運行 (則3条の3)	・空港アクセス型バス ・観光需要対応型バス
		一般貸切旅客自動車運送事業 (法4条)		・貸切バス
		一般乗用旅客自動車運送事業 (法4条)		・タクシー ・介護タクシー
	特定旅客自動車運送事業 (法43条)		・従業員等の送迎バス	
国土交通大臣の許可を受けた場合等における、貸切バス事業者、タクシー事業者による乗合旅客の運送 (法21条)				自治体の要請による実証運行 ・イベント送迎シャトルバス ・鉄道代行バス
自家用自動車による有償の旅客運送 (法78条)	自家用有償旅客運送 (法78条第2号)	交通空白地有償運送 (則51条)		・コミュニティバス
		福祉有償運送 (則51条)		・介護タクシー
	公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて行う運送 (法78条第3号)			
	災害のため緊急を要するときに行う運送 (法78条第1号)			

② 静岡市立地適正化計画との連携

「集約連携型都市構造」の実現に向けて、立地適正化計画では、鉄道駅や60本/日(片道)以上のバス路線沿線等を「公共交通利便性を確保すべきエリア」とし、このエリアを基本として「利便性の高い市街地形成区域[※](居住誘導区域)」を設定しています。

※定住人口を確保し、住む人が便利に暮らせるよう、生活に必要なサービスの維持を図る区域



③ 都市拠点のまちづくりとの連携

静岡市では、JR 静岡駅、JR 東静岡駅、JR 清水駅において、再生指針や基本構想を策定しており、都市拠点のまちづくりとの連携を図ります。

例えば、JR 静岡駅周辺のまちづくりでは、エリアを『つなぐ』ことを方針の1つに掲げ、「歩いて楽しいまちづくりの推進」や「駅とまちの繋がりの強化」などの取組を実施していきます。その中で、公共交通機関を利用して静岡を訪れる方を一層増やすために、交通結節点の機能を強化し、魅力の向上に取り組みます。

④ 他分野との連携・共創

公共交通の運転士の不足が深刻化する中で、スクールバスや福祉有償運送等を含めた輸送資源の総動員による移動手段の確保が必要です。教育・福祉・物流・観光・まちづくりといった分野横断型の輸送サービスの実現を図ります。

3-4. 公共交通の将来のイメージ(2035年頃)



市民のみなさまへ

～路線バス機能を維持するために～

本市において、路線バスは負担の少ない料金で手軽に移動できる市民の重要な移動手段のひとつです。また、子どもや高齢者など自らの移動手段を持たない方への移動サービスを提供するという大きな役割を担っています。

しかし、現在の路線バス事業は、長期的な利用者の減少や運転士不足が深刻化しており、このままでは、現状のサービス水準を維持することは困難な状況です。

特に郊外・山間部においては、利用者が少なく、減便によるサービス水準の低下が更なる利用者の減少に繋がっており、全ての路線が赤字路線となっています。このままの状態が続けば、路線バスが廃止され、生活に必要な移動手段さえ確保できない状態になってしまいます。

そのため、公共交通の利用者が少ない郊外・山間部においては、バスより小さい自家用車を使用し、これまでの大型バスでは移動サービスの供給が行き届かなかった区域までカバーできる、新しい移動事業を地域主体で運営できるようにします。これにより一定のサービス水準を確保することが可能となります。

この新しい移動事業では、都市部で運行する民営の路線バスとの乗り換えが発生しますが、お互いの運行頻度と連続性を工夫することによって、郊外・山間部においてはこれまでの路線バスより利便性が向上することが期待できます。

また、地域が主体となって、地域の移動の確保に取り組むことで、住民同士の交流機会が増え、運行に合わせて地域内の見守りができるなど、地域コミュニティの活性化にもつながります。

路線バスの利用者減少や赤字路線の発生は、都市部においても例外ではありません。このため、市民生活に必要な移動手段を確保するために、市域全体で、利用者を含む地域住民、交通事業者、行政など関係者が連携・協働し、社会全体の力で持続可能な公共交通サービスの構築に取り組むことが重要です。

公共交通は、利用されることによって持続できるサービスです。市民のみなさまには、日々の生活の中で公共交通を利用させていただくようお願いします。

また郊外・山間部での新しい移動事業は、一般の方が運転を担うことから地域住民の参加が欠かせないため、より積極的な公共交通への関わりをお願いいたします。

第4章 具体的な実施施策

本市では、鉄道や路線バスなど様々な移動手段が存在しています。公共交通ネットワークにおける各々の役割を表4-1に示します。

表4-1 公共交通ネットワークに求められる役割

階層	役割	輸送量
基幹公共交通	広域間や都市拠点間を結ぶ大量輸送が可能な交通 (鉄道)	
幹線公共交通	鉄道駅と地域拠点や地域交通結節点を結ぶ主要な路線バス (幹線的路線バス)	
支線公共交通	幹線公共交通を補完し、主要な施設等(病院・公共施設等)を結ぶ路線バス (幹線的路線バス以外の路線バス)	
地域内公共交通	郊外・山間部などの一定の範囲で、買い物や通院等の日常生活の移動を支える交通 (自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)、コミュニティバス)	
補完公共交通	公共交通網を補完し、比較的近距离～中距離の移動を担う交通 (タクシー、シェアサイクル等のシェアリングモビリティ)	

第4章では、第3章の基本方針1から3を実現するための目標をそれぞれ設定し、関係者が取り組む具体的な施策を明らかにします。

4-1. 施策体系【都市部】

基本方針1及び本市の目指すべき都市構造である「集約連携型都市構造」を実現するためには、交通施策と土地利用施策等のまちづくりと連携しながら取組を実施し、都市部における公共交通のサービス水準を維持・向上させ、公共交通の利用者の増加を図るといった正のスパイラルによるまちづくりが必要です。また、公共交通の利用者の増加は、円滑な交通や環境負荷軽減につながります。そのためには、徒歩・自転車・自動車・公共交通等の適切な役割分担を実現するような都市交通サービスの活性化施策が求められます。

基本方針 1

都市を支える輸送手段として、既存の交通資源を集約し、新しい交通サービスを導入した利便性の高い都市交通サービスを構築する

目標1:公共交通サービスの維持・確保

—実施施策—

- 1 公共交通の利用促進
- 2 バス路線の維持・支援（路線補助）
- 3 路線バス・タクシー運転士の人員確保
- 4 連節バスなどの効率的な輸送手段の導入
- 5 バスの走行環境の向上
- 6 自家用車活用事業(日本版ライドシェア)の導入によるサービスの補完

目標2:地域の実情に応じたきめ細かい移動サービスの確保

—実施施策—

- 7 鉄道駅の交通結節機能強化
- 8 バリアフリー・ユニバーサルデザイン化の推進
- 9 オープンデータ化(GTFS)
- 10 バス待ち環境の改善
- 11 サイクル&ライド施設整備
- 12 新たな交通の導入検討（バス・タクシーの補完）
- 13 タクシー配車アプリの導入推進
- 14 水上バスの利用環境向上
- 15 シェアサイクルの利用促進

4-2. 実施施策と実行プログラム【都市部】

4-2-1. 公共交通の利用促進

1. 目的

公共交通の利用者は、昭和40年代前半をピークに、自家用車の利用増等により減少し、近年は下げ止まりとなっています。利用者が少なくなると交通事業者の収益悪化につながり、路線・便数減などの公共交通サービス水準の低下を招きます。

そのため、公共交通の必要性や利便性の周知、各種イベント等との連携などにより、利用促進を図り、自家用車への過度な依存から公共交通への利用転換を促進します。

2. 事業主体

交通事業者、静岡市

3. 実施内容

公共交通に関心をもってもらい、継続的な利用につなげるために、イベント等公共交通に触れる機会を創出する。

- 乗車体験イベント等の実施
- 企画乗車券の販売
- メディアコンテンツ等との共同企画
- 免許返納者への特典の提供
- QRコード・非接触型クレジットカード決済の導入検討
- 運賃割引などの乗り継ぎ負担軽減策の検討
- 市外からの来訪者に向けての公共交通利用のPR

4. スケジュールと実施体制

事業主体	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
交通事業者	公共交通のPRイベント等の実施					
静岡市	公共交通のPRやイベントへの支援等					

《参考》

2024年度実施イベント

- ・ハッピーライド in 静岡 2024年12月7日(土)、8日(日)
静岡県内の小学生を対象に、「バス無料デー」を2日間限定で開催。

運転免許返納特典

「運転免許自主返納者等サポート事業」(静岡県警察本部)

- ・自主返納者等の生活支援を目的としている事業。
- ・自治体や商店等がサポート店として登録しており、自主返納者等が運転経歴証明書等を提示すスなどを受けることができる。

出典:静岡県タクシー協会ホームページ



4-2-2. バス路線の維持・支援（路線補助）

1. 目的

生活に欠かせない路線にも関わらず、バス事業者から不採算等を理由に事業者が単独での運行を続けること（独立採算）が困難との申し入れのあった路線について、地域住民や児童・生徒の交通の利便を確保するために、路線の現状維持を図ります。

2. 事業主体

静岡市

3. 実施内容

- 不採算等を理由に事業者から、単独での運行を続けること（独立採算）が困難との申し入れのあった路線について、地域住民や通学児童生徒の利便を確保するために必要な区間を運行することにより生じた運行経費の欠損分について、市で助成します。

4. スケジュールと実施体制

事業主体	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
静岡市	欠損補助					

《参考》

2023年度実績（P17参照）

補助路線数 23 路線

年間補助額 398,274 千円

4-2-3. 路線バス・タクシー運転士の人員確保

1. 目的

運転士不足が深刻化しており、公共交通の供給量の低下につながっています。運転士を確保する取組を行うことにより、公共交通サービス水準の維持・確保を実現します。

2. 事業主体

交通事業者、静岡市

3. 実施内容

- 就職説明会の開催、運転士の人員確保に向けた周知、PR を積極的に行います。
- 外国人など多様な労働者の採用活動に取り組みます。また市営住宅の活用など移住対策も含めた支援を実施します。
- (再掲)QR コード・非接触型クレジットカード決済の導入検討(運転士の負担軽減)
- 国(地方運輸局)・事業者・静岡県バス協会とも協力し、新規乗務員希望者の説明会の実施を行い、市も広報します。

4. スケジュールと実施体制

事業主体	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
交通事業者	説明会等の実施					
静岡市	説明会等の実施、事業者への支援					

《参考》

- ・2024年6月「移住相談ツアー&運転士体験」開催
〔主催：静岡鉄道 協力：静岡市〕

静岡移住・転職 が一度に叶う?! 支給対象 100万円

移住相談ツアー & 運転士体験

2024.6.23 日
11:00-17:00

参加費 無料 定員 15名 事前予約

※対象者：運転士不足が深刻化している路線バス・タクシー事業者の運転士を確保するための取り組みです。

ドライバー 未経験者歓迎

地方移住をお考えのあなた、静岡でドライバーになりませんか？
まちを歩いて、ひとと話して、「静岡で働き、暮らす自分」をイメージできる一日。
運転士体験と移住相談が一度にできる特別な機会に、ぜひご参加ください！

11:00 12:00 13:30

11:00 運転士体験会
バス・タクシー・トラックの運転士体験
※体験内容は、各事業者の都合により変更される場合があります。

12:00 赤色便箋・移住相談

13:30 まち歩きツアー
交通ターミナルや商店街などを二回り！
静岡市の移住相談に、なんでもご相談ください。
移住相談会

主催 静岡鉄道 人材確保課 (住吉・神村)
☎ 054-254-1108 / ✉ s.kamimura@shizuota.co.jp

協力 静岡市 総合政策局 企画課

申し込み
申し込みの申し込みは、静岡鉄道 人材確保課 までお問い合わせください。
※申し込みは、先着順となります。

4-2-4. 連節バスなどの効率的な輸送手段の導入

1. 目的

ピーク時における輸送力確保のために便数を多く出している路線において、連節バスを導入することにより輸送力を増強し、コスト削減、運転士不足への対応を図ります。また、輸送力を上げ、ダイヤ調整を容易にすることにより、他路線の増便等の効率的なダイヤが可能となります。

2. 実施主体

交通事業者、静岡市、道路管理者、交通管理者

3. 実施内容

- 連節バス車両の購入(地域公共交通利便増進事業)
- 連節バス走行・停車環境の整備(地域公共交通利便増進事業)

4. スケジュールと実施体制

事業主体	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
静岡市	効率的な輸送手段の導入に合わせた支援の実施					
バス事業者	連節バス導入の調整	連節バスの導入				
交通管理者 道路管理者	連節バスの導入に係る走行環境の改善に向けての協議・改善実施					

《参考》

2023年度

しずてつジャストライン(株)にて、連節バス導入に向けた実証実験を実施。



実証実験の様子 出典:しずてつジャストライン(株)より写真提供

4-2-5. バスの走行環境の向上

1. 目的

速度向上・時間信頼性の向上により、マイカー利用に対する競争力を高め、公共交通分担率を増やします。バスの走行環境の向上することは、特に朝夕の時間帯に効果があります。

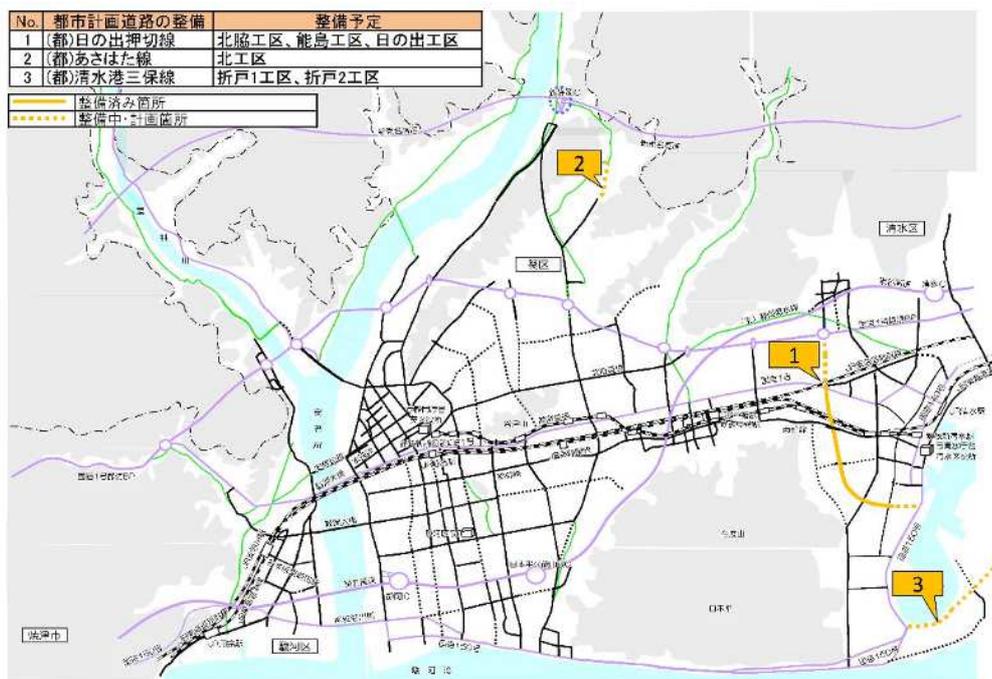
速度向上・時間信頼性の向上により、バス車両・運転手 1 時間当たりの走行距離(生産性)を伸ばします。

2. 実施主体

交通事業者、交通管理者、道路管理者、静岡市

3. 実施内容

- 交通事業者、交通管理者、道路管理者、静岡市で連携して、次の施策に取り組みます。
 - 交差点の信号サイクル、バス停位置、沿道施設出入り車両などの走行環境に関する要改善箇所について事業者から提案
 - 現状の市内における PTPS(公共車両優先システム)やバス専用・バス優先レーンの運用状況と効果の確認・検証を行い、PTPS の運用改善やバスレーンの設置など、整備が必要な箇所を選定し、整備内容の検証を行う。
 - バス専用・バス優先レーンの取り締まり強化
 - 適切な走行速度維持のための交通管理・道路構造の改良箇所の特定と改良の実施
- 南北幹線軸の運行に向けて都市計画道路等の検討・整備を行います。道路整備完了後は東西幹線軸に接続する南北幹線軸のバス路線としての需要等の検証、関係間での調整を行います。
 - (都)日の出町押切線、(都)あさはた線、(都)清水港三保線の整備



都市計画道路の整備図

- 道路交通法で定められている「バス発車優先」「バス専用レーン・バス優先レーンのルール」を守るようドライバーに呼びかけます。

4. スケジュールと実施体制

事業主体	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
バス事業者 交通管理者 道路管理者 静岡市	走行環境向上に向けての調整・協議			走行環境向上に向けての対策実施		
	都市計画道路の整備					

《参考》

市内バス専用レーン、バス優先レーン（2023年度末時点）

- ・ 国道1号、市道御幸町鷹匠町2号線（葵区御幸町）専用通行帯
- ・ 市道宝台院下島線（葵区黒金町）専用通行帯〔7:00～8:30 17:00～19:00〕
- ・ 国道149号（清水区港町～江尻東二丁目、真砂町）専用通行帯〔7:00～9:00〕
- ・ 主要地方道井川湖御幸線（葵区追手町～籠上）優先通行帯〔7:30～9:00(土日祝除く)〕

4-2-6. 自家用車活用事業（日本版ライドシェア※）の導入によるサービスの補完

1. 目的

本市では、主に週末の夜間時間帯に、鉄道駅周辺などでタクシーが不足する状況がみられます。タクシーが不足している時間帯等に、日本版ライドシェアを導入し、未配車の解消を図ります。

また、台風等の災害時やイベント開催時など、一時的なタクシーの供給不足に対応するため、日本版ライドシェアを活用します。

2. 実施主体

タクシー通事業者、静岡市

3. 実施内容

- 必要に応じた日本版ライドシェアの拡大
- 日本版ライドシェアの市民への周知
- 必要に応じた自治体からの日本版ライドシェアに係る要請の提出

4. スケジュールと実施体制

事業主体	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
タクシー事業者	自家用車活用事業の導入					
静岡市	自家用車活用事業の周知、自治体申し出の活用					

※日本版ライドシェア

タクシーが不足している地域、時期、時間帯に対し、その不足分を補うため、タクシー事業者が地域の自家用車や一般ドライバーにより有償運送を行うもの（道路運送法第78条第3号に基づく国土交通大臣許可事業）。

《参考》

2024年度

- ・静岡市（静清交通圏）では、2024年7月5日から日本版ライドシェアが開始され、タクシーが不足している時間帯である金曜日及び土曜日の夕方4時から翌朝5時台に運行している。（2025年5月末時点の事業者数は4者）
- ・清水港において、クルーズ船寄港時におけるタクシー不足に対応するため、静岡市から国に「日本版ライドシェアに係る要請書」を提出。2025年4月から運行が開始された。

4-2-7. 鉄道駅の交通結節機能強化

1. 目的

本市中心市街地の主要駅である静岡駅周辺において、交通結節機能の強化により、交通機能のサービス水準を向上させることで来街者の利便性を向上させます。また駅前広場と周辺街区との歩行者動線を強化することで、歩行者に優しい空間の創出を目指します。

2. 事業主体

静岡市、道路管理者、交通管理者、交通事業者等

3. 実施内容

- 南口駅前広場周辺において、交通結節機能強化と居心地が良く歩行者にやさしい空間の創出を実現するため、広場の整備を行います。整備の目指す方向性は以下の通りです。
 - 駅前広場を拡張し、人のための空間を確保するとともに、公共交通と自家用車を分け、安全なロータリーへ改善を目指します。
 - 駅南北の動線の一部として、市民や来街者など、多様な人々が安心して快適に利用できる広場を目指します。
 - 駅と周辺の街を歩行者が自由に往来できる空間をつくり、駅周辺が一体となって機能する活力あるエリアを目指します。

- 北口駅前広場周辺において、交通結節機能強化と居心地が良く歩行者にやさしい空間の創出を目的とし、静岡市、交通管理者、道路管理者、交通事業者等と連携して、広場の拡張や再編について、以下の内容等の検討を行います。
 - 北口駅前広場周辺に分散しているバス乗降場の集約や待合空間の確保
 - 歩行者が駅とまちを地上で自由に移動できる空間の確保
 - 周辺施設と連携した居心地が良く賑わいのある空間づくり

4. スケジュールと実施体制

事業主体	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
南口駅前広場周辺						
静岡市	予備設計	デザイン検討・詳細設計・用地取得等				
道路管理者	協議・調整					
交通管理者						
交通事業者						
北口駅前広場周辺						
静岡市	将来像検討	方針決定	実現手法検討等			
道路管理者	協議・調整					
交通管理者						
交通事業者						

4-2-8. バリアフリー・ユニバーサルデザイン化の推進

1. 目的

高齢者、身体障害者等が安全で快適に公共交通機関を利用できるよう、施設や車両の利便性・安全性の向上を促進します。

2. 事業主体

交通事業者、静岡市

3. 実施内容

- バリアフリー化が未実施の鉄道駅については、計画的に、バリアフリー化を進めます。
- ノンステップバスの導入を推進します。
- ステップや手すりの設置など、乗降の際の負担軽減策を促進します。
- ユニバーサルデザインタクシー(UD タクシー)の導入を促進します。
- 外国人利用者が円滑に公共交通を利用できるように、交通結節点や車両における案内等を多言語で表記します。

4. スケジュールと実施体制

事業主体	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
交通事業者	鉄道駅のバリアフリー化、ノンステップバスの導入、多言語表記への取組					
静岡市	ノンステップバス導入支援					



低床バス (左：ワンステップバス、右：ノンステップバス)



UD タクシー

出典:しずてつジャストラインホームページ、静岡市ホームページ

《参考》

2023年度

- ・鉄道駅のバリアフリー化 乗降客数 2,000 人/日以上 of 鉄道駅を対象とする。
完了駅数 JR 東海道本線：9/9 駅 静岡鉄道静岡清水線：5/10 駅
- ・静岡交通圏 UD タクシー車両 57 台 (令和 6 年 12 月 1 日時点)

4-2-9. オープンデータ化

1. 目的

公共交通の運行データなどをオープンデータ化することで、オープンデータを利用したアプリやウェブサイトの開発、交通計画などに活用され、利用者がより便利に多様な情報にアクセスできるようになります。活用の一つとして、民間の公共交通検索システムや地図アプリを通して、静岡市の公共交通を利用した移動の検索ができるようにし、市民や来訪者が公共交通を利用して円滑に移動できる環境を構築します。

2. 事業主体

静岡市、交通事業者

3. 実施内容

- 公共交通検索システムで検索できるように、公共交通の運行データ等を GTFS-JP[※]等を利用し、オープンデータ化します。
- 交通事業者が運行している路線において、オープンデータ化が難しい場合は、少なくともインターネットでの移動検索を可能とします。

4. スケジュールと実施体制

事業主体	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
静岡市 交通事業者	実施に向けた 事前予告、調整	GTFS-JPの作成、オープンデータ化の検討				

※GTFS-JP(General Transit Feed Specification)

経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的として定められた、標準的なバス情報フォーマットにおける静的情報。リアルタイムの動的情報については「GTFS-RT」と呼ばれている。

4-2-10. バス待ち環境の改善

1. 目的

鉄道・バスは発車時刻まで一定の待ち時間が発生することが避けられません。乗降者数の多いバス停を対象に、待つ間の環境を改善し、高齢者や子育て世代にとって、より使いやすい環境を整備します。

2. 実施主体

交通事業者、静岡市

3. 実施内容

- 屋根、ベンチ、照明等の設置
- 駅前広場整備(静岡駅南口)
- バス停に隣接しているコンビニ等、商業施設との連携によるバス待ち環境の確保

4. スケジュールと実施体制

事業主体	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
交通事業者 静岡市	現状把握 整備に向けての 調整	予算措置、整備実施				

【参考】「バスまちば」(岐阜市)

行政、交通事業者、民間施設、市総合交通協議会の4者で協定を結び、バス停近傍の民間施設をバスの待合スペースとして活用している。



2024年度末までに合計18店舗が参画

出典:岐阜市都市建設部交通政策課ホームページ

《参考》

- ・2019年度までに、市内において広告付上屋が34箇所整備されている。

4-2-11. サイクル&ライド※施設整備

1. 目的

鉄道駅やバス停に駐輪場を整備し、自転車によるアクセス利便性を向上させ、自転車利用の需要に応えます。地域住民を対象に、自動車から公共交通への転換を促進します。

特に、バス停への駐輪場設置により、ドア to ドアの自家用車トリップを、自転車+公共交通に切り替えることを重視します。

2. 実施主体

静岡市、交通事業者

3. 実施内容

- 既存の鉄道駅・バス停の駐輪場施設の PR に努め、利用を促進します。
- 既存の鉄道駅・バス停の駐輪場施設の容量が不足している場合は、増設を行います。
- 既存商業施設等において、駐輪場のサイクル&バスライド利用できる用地の確保を行います。
- シェアサイクルのポート設置など、連携について検討します。

4. スケジュールと実施体制

事業主体	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
静岡市	駐輪場施設の PR 継続、候補地の選定・調整					
交通事業者	候補地の選定・調整					

※サイクル&ライド

鉄道駅やバス停付近に駐輪場を設置し、自転車で鉄道駅やバス停まで行き、鉄道やバスなどの公共交通へ乗り換えること。バス停まで遠い利用者などがバスを利用しやすくなります。



瀬名川 C&BR 駐輪場 出典:静岡市交通政策課ホームページ

《参考》

- ・ 2023 年度末時点で、市内 25 箇所のサイクル&バスライドが整備されている。

4-2-12. 新たな交通の導入検討（バス・タクシーの補完）

1. 目的

バスやタクシーなどの公共交通機関を利用できる地域においても、運行本数や運行時間、バス停からの距離から、公共交通の利用に不便さを感じる地域が存在します。「不便さ」を測る一定の基準を設け、地域を選定し、このような地域を補完するための乗合タクシーなどの新しい交通の導入を検討します。

さらに都心地区などにおける、まちづくりに合わせた回遊性向上のための新しい交通について検討します。

2. 事業主体

静岡市

3. 実施内容

- 乗合タクシー、相乗りタクシーなど新しい交通サービスの導入検討

4. スケジュールと実施体制

事業主体	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
静岡市	新たな交通の 導入検討	新たな交通の 導入	継続実施、モニタリング			

※乗合タクシー

路線バスのように乗合旅客を運送するタクシーのことで、乗車定員が10人以下の車両で運行する。定時定路線で運行する形態や事前に予約を受けて運行するデマンド型など、様々な運行形態がある。

※相乗りタクシー

1台のタクシーを複数の乗客が利用するサービス。相乗りサービス用のアプリ等を利用して予約する。目的地の近い利用者をマッチングし、相乗りを可能にすることによって、運賃が割安になるサービス。

4-2-13. タクシー配車アプリの導入推進

1. 目的

タクシーの利用環境を改善し、タクシー利用者の利便性、配車効率の向上を図り、未配車の解消に努めます。

従来の主なタクシーの配車は各事業者での受付によるものでした。こうした仕組みでは、「利用者は、空き車両のある会社を求めていくつもの会社に電話しなければならない」、「事業者は自社の空き車両しか案内できない」という効率の低さがありました。

タクシー配車アプリの活用で、利用者は自分のスマートフォン等から各社の車両の中から最も都合の良い車両を呼ぶことができるようになり、タクシー事業者にとっても未配車件数を削減できます。

2. 事業主体

交通事業者、静岡市

3. 実施内容

- タクシー配車アプリの利用率を増加させるための利用促進。
- 静岡市にとって最適となる配車アプリを含めた共同配車等のスキームの検討。
- タクシー配車アプリを活用し、利用者が自分のスマートフォン等から各社の中で最も都合の良い車両を呼ぶことができるようにします。

4. スケジュールと実施体制

事業主体	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
交通事業者 静岡市	利用促進策及び 共同配車の スキームの検討	継続実施				

4-2-14. 水上バスの利用環境向上

1. 目的

利用実態に応じた水上バスの利便性向上を図り、利用者数の増加を目指します。

2. 実施主体

港湾管理者、交通事業者

3. 実施内容

- 清水港の計画や整備状況に合わせて、需要が高く、利便性の向上するエリアにおいては、水上バスの航路見直しや乗降箇所整備を検討します。

4. スケジュールと実施体制

事業主体	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
港湾管理者 交通事業者	清水港の計画及び整備状況に合わせた水上バス利用環境向上施策の検討					

《参考》

- ・ 清水港水上バス 三保羽衣航路（日の出～江尻～三保～日の出）
塚間航路（江尻～日の出～塚間）

4-2-15. シェアサイクルの利用促進

1. 目的

マイカーはドア to ドアの移動が可能なのに対して、公共交通は出発点から駅や停留所まで、また駅や停留所から目的地までの移動が必要となることが弱点です。この弱点を補う手段としてシェアサイクルを展開し、その効果を検証します。

2. 事業主体

シェアサイクル事業者、静岡市

3. 実施内容

- 交通結節点の強化や公共交通機関を補完するため、シェアサイクル用自転車及びサイクルポートを整備します。
- 整備されたシェアサイクル網が交通環境に与える効果を検証します。

4. スケジュールと実施体制

事業主体	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
	← 実 証 実 験 中 →					
シェアサイクル事業者	事業の運営、ポート設置場所の検討			※令和9年度までに事業の在り方を検討		
静岡市	シェアサイクル事業者への支援					



シェアサイクル車体



ポート(静岡北口駅前広場)

出典:静岡市資料

《参考》

自転車 700 台、ポート数 228 箇所 (2024 年 10 月時点)

利用回数 2023 年度実績…386,844 回

4-3. 施策体系【郊外・山間部】

郊外・中山間地域では、マイカーを中心とした生活スタイルが定着しています。しかし、マイカーは誰でも使える交通手段ではなく、免許取得年齢に達していない児童・生徒や、免許を保有していない高齢者、自動車の運転が身体的に難しい高齢者や障害者などは、基本的な生活を営むための輸送手段を必要としています。

また近年は、交通需要の少なさや運転士不足から、主に郊外・山間部において、路線バスの減便や撤退があり、今後も進むことが想定されます。

このような中、基本方針2『きめ細かく、地域のニーズに応じた地域主体の交通サービスで、利便性の高い生活交通サービスを構築する』の実現のために、車を運転できない子どもや若年層、高齢者をはじめとする地域住民がマイカーを自由に使えなくても生活に必要な活動ができるように、生活を支援する交通の構築を図ります。

基本方針 2

郊外・山間部の地域ニーズに応じた、きめ細かい地域主体の交通サービスで、
利便性の高い生活交通サービスを構築する

目標 1：地域の実情に応じたきめ細かい移動サービスの確保

—実施施策—

- 1 地域が主体となる自家用有償旅客運送(公共ライドシェア[バス型]※)の導入
- 2 地域公共交通結節点の設置
- 3 他事業との連携による交通サービスの確保
- 4 民間事業者(移動販売車等)と連携した交通サービスの確保
- 5 フリー乗降区間の導入
- 6 自家用有償旅客運送(公共ライドシェア[タクシー型]※)の導入

目標 2：生活交通サービスの効率化

—実施施策—

- 7 運行状況のモニタリングと継続的なサービス水準の見直し
- 8 乗り継ぎのしやすい交通環境の整備

※自家用有償旅客運送（公共ライドシェア〔バス型〕、〔タクシー型〕）

[自家用有償旅客運送については P31 を参照]

本計画においては、運行形態によって、バス型、タクシー型と定義づける

バス型 …路線とバス停を設定する乗合運行。バス並み運賃。

タクシー型…ドア to ドアの運行。タクシー並み運賃。

4-4. 実施施策と実行プログラム【郊外・山間部】

4-4-1. 地域が主体となる自家用有償旅客運送(公共ライドシェア〔バス型〕)の導入

1. 目的

既存の路線バスが撤退した地域等で、ニーズがある地域においては、生活に必要な活動をするための移動が確保できるように、自家用有償旅客運送(公共ライドシェア〔バス型〕)を導入します。

地域の実情を最も把握している地域住民が主体となり、自ら必要な交通手段を運行するため、自家用有償旅客運送制度を活用した運行へ支援を講じます。加えて地域住民がドライバーとなることで、地域の仕事を創出することも目的としています。

2. 事業主体

地域住民、静岡市

3. 実施内容

- 地域運行主体の育成
- 「静岡市交通空白地有償運送事業費補助金」の支給
自家用有償旅客運送(交通空白地)を運行する際に、地元住民に金銭的な負担が生じないよう静岡市は補助金の支給を行います。市はダイヤ、路線の策定や運行開始までの事務手続き等のサポートも行います。
- 交通空白地有償運送運転者講習等の受講体制の整備
自家用有償旅客運送の運転者は、二種免許保持者または、一種免許保持者+大臣認定講習(交通空白地有償運送等運転者講習)の受講が条件となっています。市内の自動車学校へ働きかけを行い受講できる体制を整えます。
- 自家用有償旅客運送登録の権限移譲
今後、本市では自家用有償旅客運送を活用していくため、自家用有償旅客運送の導入の円滑化に向け、手上げ方式の地方分権措置を活用し、自家用有償旅客運送に必要な国土交通省への登録申請に係る権限を国土交通省から静岡市へ移譲します。これにより補助金申請の窓口と統一し、手続きの簡略化を図ります。

4. スケジュールと実施体制

事業主体	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
地域組織	地域組織の立上げ、 サービス設計	運行開始				
静岡市	権限移譲		地域組織への支援、補助金の予算化			

4-4-2. 地域公共交通結節点の設置

1. 目的

都市交通と生活交通の乗り継ぎ地点として地域公共交通結節点の整備を促進します。

2. 事業主体

交通事業者、静岡市

3. 実施内容

- 都市交通と生活交通の乗り継ぎ地点として地域公共交通結節点の整備を検討します。
- 整備にあたっては、確保できる用地規模に留意しつつ、民間施設の誘導・集約化や既存主要施設が立地する場所の近くへの設置等、地域住民の利便性が向上するように努めます。
- 利用者が安全にバスを待つことができる環境を整備します。
- 必要に応じて、サイクル&ライド、パーク&ライド、運転士の休憩施設、トイレ等の施設整備を検討します。
- 検討地区：両河内地区、安倍地区、藁科地区、庵原地区、北沼上地区

4. スケジュールと実施体制

事業主体	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
バス事業者 静岡市						



谷津ターミナル

出典：静岡市資料

《参考》

谷津ターミナル：2013年4月に運用開始

4-4-3. 他事業との連携による交通サービスの確保

1. 目的

生活交通の確保のために、移動のニーズや地域の状況から、地域の輸送資源を活用することが有効である場合、既存の民間や他分野の事業と連携し、効率的な運行を導入します。

2. 事業主体

静岡市、関係団体

3. 実施内容

【参考例】

- 行政スクールバスとの統合(混乗化)
- 貨客混載による人流・物流の一体化

4. スケジュールと実施体制

事業主体	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
静岡市 関係団体	随時実施					

4-4-4. 民間事業者（移動販売車等）と連携した交通サービスの確保

1. 目的

中山間地で暮らしていくうえで必要な機能・サービスの確保については、市街地までの移動だけでなく、中山間地で民間事業者が展開している移動販売車等と連携することで、より効率的・効果的な実現が可能となります。

2. 事業主体

静岡市、地域団体

3. 実施内容

- 地域における交通と移動販売車等との連携を進めます。

4. スケジュールと実施体制

事業主体	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
静岡市	自治会等と連携した買い物支援の実施					
地域団体	地域内交通の検討		施策実施			



オクシズかいもの広場（2024.1）

出典：静岡市資料

《参考》

オクシズかいもの広場

2024年度実績 3地区延べ7回開催（梅ヶ島2回、玉川2回、大河内3回）

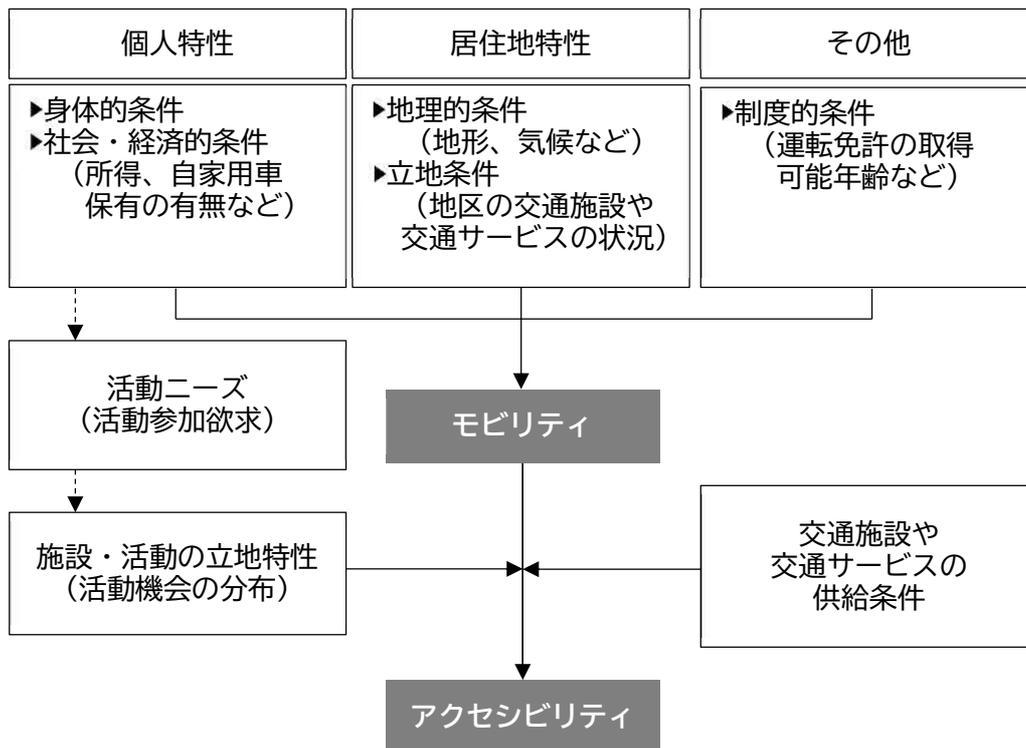
飲食店、衣料品店などが出店

モビリティとアクセシビリティ

市民の生活の質の確保は、「ある種類の活動の実行しやすさ」を確保するものである必要があります。ある種類の活動機会の獲得可能地点へのアクセシビリティは、モビリティ（移動しやすさ）、獲得可能地点の数と距離等によって決まります。

したがって、交通弱者問題の解決のためには、乗り物を走らせる解決策のほかに、商店のような活動拠点を新たに設ける解決策、訪問販売のようにサービスの側を運ぶ解決策もあります。公共交通分野だけでなく、他の行政領域に属する解決策と一体で、交通弱者の生活の質を向上させていくことが求められます。

モビリティとアクセシビリティの考え方



4-4-5. フリー乗降区間※の導入

1. 目的

郊外や山間部の周辺交通に影響がないと認められる区間において、フリー乗降区間の設定を検討し、バス停の位置によらず乗降可能とすることで、高齢者等の利便性の向上を図ります。

2. 事業主体

静岡市、交通事業者、交通管理者、道路管理者

3. 実施内容

- フリー乗降区間の導入に向けた関係事業者との調整を行う。

4. スケジュールと実施体制

事業主体	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
静岡市 交通事業者 交通管理者 道路管理者	フリー乗降区間の導入に向けた 協議・調整		協議が調った箇所から順次実施			

※フリー乗降区間

路線バス等において、特定のバス停（乗降箇所）を設けず、路線上のどの場所でも乗降できる区間のこと。路線の全てまたは一部の区間で設定する。利用者は、乗降時にはバスに向かって手を挙げるなどして合図し、降車時には運転手に降りる場所を伝えることにより乗降する。

《参考》

「藁科地区デマンドバス 富厚里・水見色号」
利用区間に一部「フリー降車」を導入している。



4-4-6. 自家用有償旅客運送（公共ライドシェア〔タクシー型〕）の導入

1. 目的

タクシー事業者が実質配車できないエリア(タクシー空白地)において、公共交通空白地・不便地域における移動を確保するために、地域の一般ドライバー(一種運転免許保有者)による自家用有償旅客運送(公共ライドシェア〔タクシー型〕)の導入について関係事業者と調整を行います。

2. 事業主体

静岡市、関係事業者

3. 実施内容

- 運行主体や関係団体との調整を行う。

4. スケジュールと実施体制

事業主体	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
静岡市	関係事業者 との調整	運行主体への支援				
運行主体		運行開始				

4-4-7. 運行状況のモニタリングと継続的なサービス水準の見直し

1. 目的

生活交通の事業効率性を向上させるために、モニタリングを強化します。

2. 事業主体

静岡市、地域住民

3. 実施内容

- 運行の効率性を実車走行キロ当たりコスト^{※1}で、運行設計の効率性を輸送人キロ当たりコスト^{※2}で確認します。このために、人キロ、実車走行キロの把握を強化します。

※1 1km 走行するためにかかる費用

※2 1人を1km 運ぶのにかかる費用

- 補助路線バスやコミュニティバスについては、地域にとって最適な運行形態を選択し、効率性が高い交通手段となることを目標に、適宜見直しを図っていきます。見直しにあたっては、平均乗車密度や補助対象経費を考慮し、各路線で不平等が生じないよう基準を作成し実施していきます。

4. スケジュールと実施体制

事業主体	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
静岡市	見直しが必要な事業の抽出方法 					

参考例



図 4-1 見直しに用いる「生活交通の現状レポート」(例)

4-5. 施策体系【交通 DX・GX】

基本方針 3

効率性・生産性を高める公共交通 DX と、環境負荷低減に寄与する公共交通 GX を推進する

目標 1：先進技術を活用したモビリティサービスの提供

—実施施策—

- 1 自動運転技術の導入
- 2 オープンデータ化（GTFS）（再掲）
- 3 新エネルギー車両の導入（FCV、EV）

4-6. 実施施策と実行プログラム【交通 DX・GX】

4-6-1. 自動運転技術の導入

1. 目的

運転士不足への対応や多様な需要に対応するため、自動運転などの新たなモビリティの活用を検討します。

2. 事業主体

静岡市、交通事業者等

3. 実施内容

- 東静岡駅周辺地区や清水港周辺地区など、新しいまちづくりを進めている、新たな人流に対応した交通が必要となるエリアにおいて、自動車だけでなく、自動車以外の新しいモビリティも含めて導入検討を行います。
- 鉄道、バス、タクシー、水上交通等の既存交通において、自動運転化の検討を行います。

4. スケジュールと実施体制

事業主体	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
静岡市	新しいまちづくりに対応する自動運転の導入検討					
交通事業者等	自動運転化の導入検討					

《参考》

2023年4月 自動運転の実証実験を駿府城公園周辺にて実施

2025年1月 自動運転の実証実験を清水港周辺地区（日の出エリア）にて実施



2025年1月実証実験の様子

4-6-2. オープンデータ化（再掲）

1. 目的

公共交通の運行データなどをオープンデータ化することで、オープンデータを利用したアプリやウェブサイトの開発、交通計画などに活用され、利用者がより便利に多様な情報にアクセスできるようになります。活用の一つとして、民間の公共交通検索システムや地図アプリを通して、静岡市の公共交通を利用した移動の検索ができるようにし、市民や来訪者が公共交通を利用して円滑に移動できる環境を構築します。

2. 事業主体

静岡市、交通事業者

3. 実施内容

- 公共交通検索システムで検索できるように、公共交通の運行データ等を GTFS-JP[※]等を利用し、オープンデータ化します。
- 交通事業者が運行している路線において、オープンデータ化が難しい場合は、少なくともインターネットでの移動検索を可能とします。

4. スケジュールと実施体制

事業主体	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
静岡市 交通事業者	実施に向けた 事前予告、調整	GTFSの作成、オープンデータ化				

※GTFS-JP(General Transit Feed Specification)

経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的として定められた、標準的なバス情報フォーマットにおける静的情報。リアルタイムの動的情報については「GTFS-RT」と呼ばれている。

4-6-3. 新エネルギー車両の導入（FCV、EV）

1. 目的

静岡市地球温暖化対策実行計画(第3次)では、運輸部門において、2030年までに2013年比で排出量を39%削減するとしています。気候変動に対応するためには、自動車分担率のさらなる削減が求められ、鉄道・バスの公共交通分担率の上積みが必要です。バス等の運行における二酸化炭素の排出削減を図ることで、脱炭素社会の構築による地球環境の保全に寄与します。

2. 事業主体

交通事業者、静岡市

3. 実施内容

- 国及び静岡県の支援事業を活用し、環境に配慮した電気(EV)、ハイブリッド、天然ガス、燃料電池等の新エネルギー車両の導入を進めます。
- 新エネルギー車両の導入に伴い充電施設等の設置を行います。

4. スケジュールと実施体制

事業主体	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
交通事業者	環境に配慮した車両の導入					
行政	環境に配慮した車両の導入に対する支援					

《参考》

路線バスへの導入 EV 2台、FCV 2台 (2024.3時点)



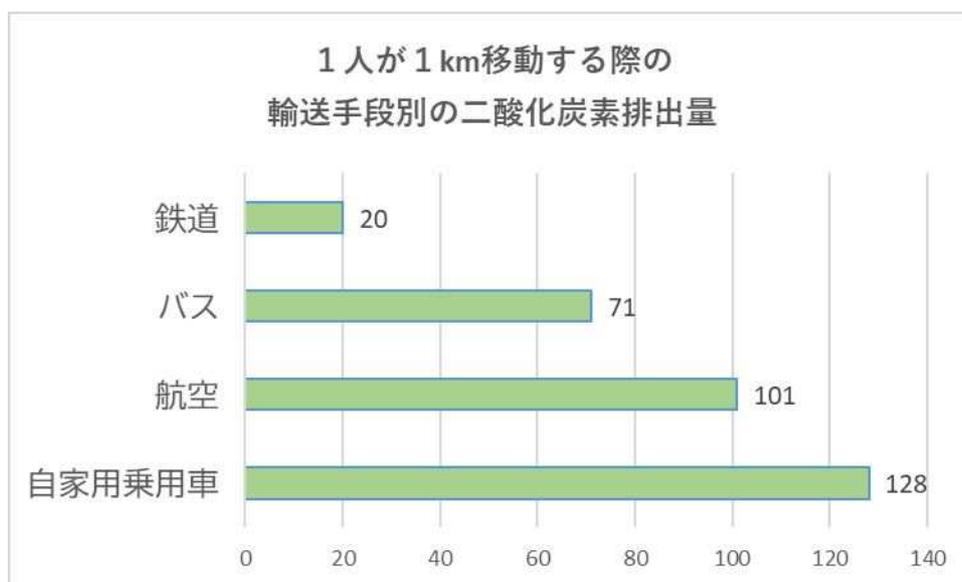
提供:しずてつジャストライン(株)

※EV (Electric Vehicle) : 電気自動車

※FCV (Fuel Cell Vehicle) : 燃料電池自動車 (水素と酸素の化学反応によって発電した電気エネルギーで走る自動車)

鉄道・路線バスは環境にやさしい乗り物

鉄道やバスは、車両自体の CO₂排出量は自家用車と比べて大きいですが、たくさんの人数を一度に運ぶことができるので、1km移動する際の1人当たりの CO₂排出量は、自家用車と比べて小さくなります。公共交通機関を利用することは環境負荷軽減に大きく関係しています。



CO₂排出原単位[g-CO₂/人 km](2022年度)

出典:国土交通省「輸送量当たりの二酸化炭素の排出量(旅客)」

第5章 目標の評価指標

5-1. 計画の評価指標と目標

本計画の達成状況を計るため、指標及び目標値を定めます。

評価指標

評価指標	現況値	目標値
指標 1 公共交通を利用できるエリアに居住する市民の割合	99.6%	100.0%
指標 2 市内鉄道駅乗車人員	121,640 人/日	134,700 人/日
指標 3 路線バス利用者数	62,460 人/日	72,500 人/日

【指標 1】

- ・鉄道駅から半径 800m以内、バス停留所から半径 300m以内、タクシー営業所から半径 10km 以内の公共交通利用圏域に含まれる人口の割合。2022 年度国勢調査のメッシュ推計データに令和6年(2024)年度時点の圏域を反映し算出。

【指標 2】

- ・事業者からの提供及び静岡市統計調査資料
- ・目標値は新型コロナ禍前の令和元年度実績値より算出

【指標 3】

- ・事業者からの提供及び静岡市統計調査資料
- ・目標値は新型コロナ禍前の令和元年度実績値より算出

5-2. モニタリング指標

評価指標とは別に各基本方針の進捗を確認するために、モニタリング指標を定めます。

モニタリング指標

基本方針1	基本方針2	基本方針3	指標	2024年度	2030年度
○			指標4 静岡鉄道運行本数	261本	現状維持
○			指標5 路線バス運行本数	2,429本	現状維持
	○		指標6 地域公共交通結節点の設置数	2箇所	5箇所
	○		指標7 地域主体の自家用有償旅客運送（公共ライドシェア〔バス型〕）の導入地区数	1地区	12地区
		○	指標8 GTFS-JPデータの整備事業者数	2事業者	全事業者
		○	指標9 運輸部門のCO ₂ 排出量	1,379千t (基準年2013年度)	843千t

【指標4】

- ・事業者からの提供及び静岡市統計調査資料
- ・公共交通の供給側の利便性を示す簡単な指標

【指標5】

- ・事業者からの提供及び静岡市統計調査資料
- ・公共交通の供給側の利便性を示す簡単な指標
- ・【指標7】「地域主体の自家用有償旅客運送（公共ライドシェア〔バス型〕）の導入地区数」と連動し、都市部のバス運行本数を維持するため、『現状維持』とする（P55:4-4-1 参照）

【指標6】【指標7】【指標8】

- ・事業の進捗を確認する指標

【指標9】

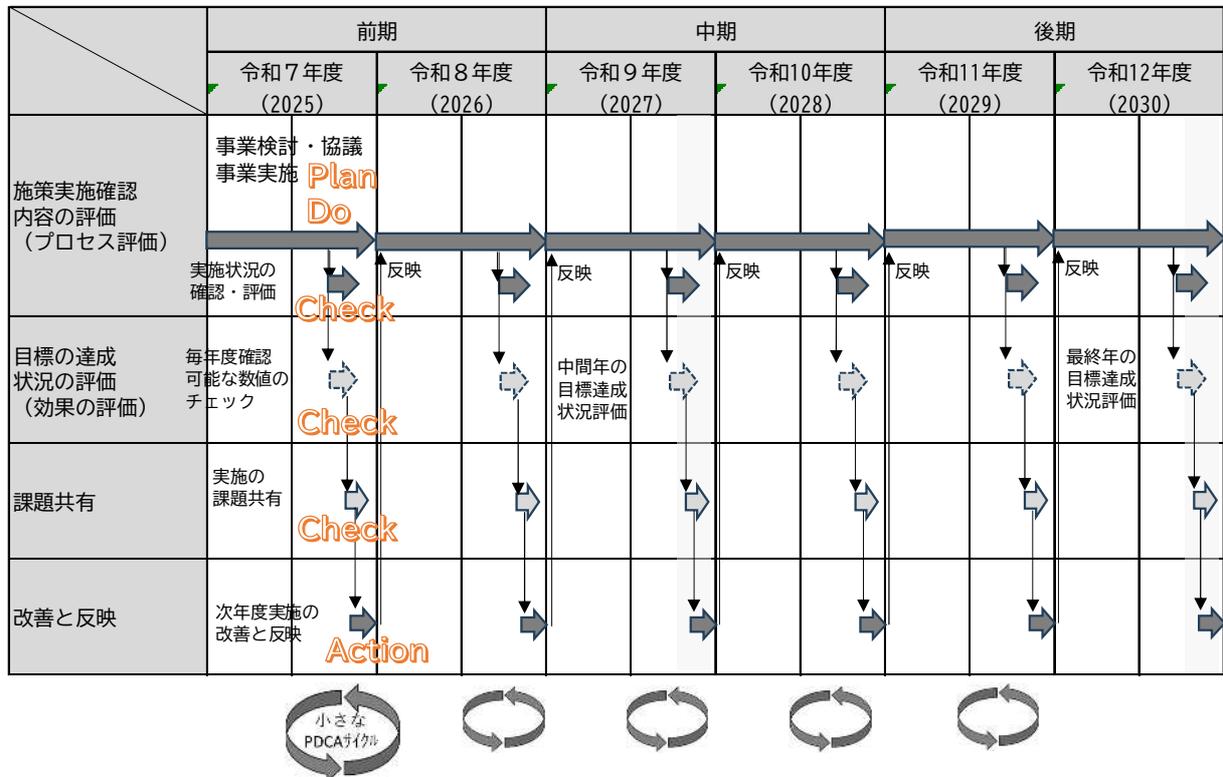
- ・第3次静岡市地球温暖化対策実行計画に基づき目標を設定。
- ・2030年度に確認できる最新のデータをもって評価する。

第6章 取組の進捗管理と評価

各施策の取組状況や関連計画、事業との整合・連携、社会情勢の変化などを勘案しながら成果指標の達成状況を検証し、必要に応じて計画の見直しを行います。

進捗・管理体制

静岡市地域公共交通会議において、取組の実施状況の確認、効果検証や取組改善案などについて協議を行います。



※会議は必要に応じて開催する

付録 用語集

あ 行		
あ	アクセシビリティ	人々があるサービスを利用するにあたり、その入り口に入るまでのサービスへの到達のしやすさ。
	相乗りタクシー	1台のタクシーを複数の乗客が利用するサービス。相乗りサービス用のアプリ等を利用して予約する。目的地の近い利用者をマッチングし、相乗りを可能にすることによって、運賃が割安になるサービス。
う	ウェルビーイング (Well-being)	身体的・精神的・社会的に良好な状態にあること。

か 行		
こ	公共交通 GX(グリーン トランスフォーメーション)	温室効果ガスの排出量を削減し、持続可能な社会の実現に貢献するため、公共交通機関の環境負荷を低減する取組。
	公共交通 DX(デジタル トランスフォーメーション)	公共交通にデジタル技術を導入し、利便性や効率性を向上させる取組。
	コミュニティバス	既存の路線バス網を補完するために、地方自治体などが運行するバスのこと。一般的には、小型の車両できめ細かな路線配置を行うことが多い。

さ 行		
さ	サイクル&ライド	鉄道駅やバス停付近に駐輪場を設置し、自転車で鉄道駅やバス停まで行き、鉄道やバスなどの公共交通へ乗り換えること。バス停まで遠い利用者などがバスを利用しやすくなる。

し	自家用車活用事業（日本版ライドシェア）	タクシーが不足している地域、時期、時間帯に対し、その不足分を補うため、タクシー事業者が地域の自家用車や一般ドライバーにより有償運送を行うもの。（道路運送法第 78 条第 3 号に基づく国土交通大臣許可事業）
	自家用有償旅客運送	道路運送法第 78 条第 2 項 の規定に基づき、市町村又は NPO 法人等が自家用車を用いて運行する運送事業。自家用有償旅客運送には「空白地自家用有償旅客運送」と「福祉自家用有償旅客運送」がある。（道路運送法施行規則第 50 条） ドライバーは第二種運転免許または第一種運転免許の保有者であり、第一種運転免許保有者の場合、大臣認定講習の受講等が必要である。

た 行		
た	第一種運転免許	公道で自動車や二輪車を運転するための免許
	第二種運転免許	商業目的で人を輸送するために必要な免許
	代表交通手段	鉄道、バス、自動車、二輪、徒歩、その他
ち	地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針	地域公共交通の活性化及び再生の意義・目標や、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成 19 年法律第 59 号)に関する基本的な事項等を定めるもの。
て	デマンド交通	利用者の予約に応じて運行するバスの運行形態のひとつ。定時線型、ドアツードア型等がある。 〔定時線型〕 予約があった場合のみ運行。所定のバス停等で

		乗降する。 〔ドアツードア型〕 運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあった地点で乗降できる。
--	--	---

な 行		
の	乗合タクシー	路線バスのように乗合旅客を運送するタクシーのことで、乗車定員が10人以下の車両で運行する。定時定路線で運行する形態や事前に予約を受けて運行するデマンド型など、様々な運行形態がある。

は 行		
は	パーソントリップ調査	調査対象区域内に居住する人を対象に、「どのような人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような交通手段で」移動しているかを調査する実態調査。次回調査は2025年度から2028年度を予定。
ふ	フリー乗降区間	路線バス等において、特定のバス停（乗降箇所）を設けず、路線上のどの場所でも乗降できる区間のこと。路線の全てまたは一部の区間で設定する。利用者は、乗降時にはバスに向かって手を挙げるなどして合図し、降車時には運転手に降りる場所を伝えることにより乗降する。

ら 行		
り	利便性の高い市街地形成区域（居住誘導区域）	定住人口を確保し、住む人が便利に暮らせるよう、生活に必要なサービスの維持を図る区域

英数

		EV (Electric Vehicle)	電気自動車
		FCV (Fuel Cell Vehicle)	燃料電池自動車 (水素と酸素の化学反応によって発電した電気エネルギーで走る自動車)
		GTFS-JP (General Transit Feed Specification)	経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的として定められた、標準的なバス情報フォーマットにおける静的情報。リアルタイムの動的情報については「GTFS-RT」と呼ばれている。
		PTPS	公共車両優先システム。交通管制システムとバスロケーションシステムを結合した新たな公共車両優先システム。