

意見 No.	主な関連項目	(案) 頁	意見内容	対応
1	全般	－	基本的には案に賛成します。 自分が移動したい区間の起点から終点まですべて公共交通機関で行くことができるようにすることは不可能であり、徒歩、自転車、自家用車、タクシー、バス、電車などを乗り継いで移動することが現実的です。現在もバス停や電車駅に駐輪場を設けたりしていますが、その拡充が求められます。 現状の問題点は、①公共交通機関の便数の少なさと、乗り継ぎによる運賃の上昇。②公共交通機関同士の乗り継ぎの不便さ。この二点です。 市が提示した案にあるように、幹線公共交通機関と支線・地域内公共交通機関をはっきり分離することによって、それぞれの便数を増やすことが可能になってきます。バスの小型化、乗合タクシーの導入、運転手対象者の拡大も可能になってきます。乗り継ぎ停留所を整備し、乗り継ぎしやすくすることも重要です。このように乗り継ぎを前提とした交通体系を考える場合、乗り継ぎによる運賃の上昇をいかに抑えるかです。 静岡市内全域の電車・バス、２４時間内に何度乗っても、どこまで行っても低額・定額で利用できる「２４時間フリーバス」（１日ではありません。２４時間です。２０時に購入、利用すれば、翌日の２０時まで利用できます。）や、無料や低額で利用できる「敬老バス」「通学バス」など、すでに国内や外国で実施されている優れた実践を取り入れていけば、乗り継ぎによる運賃の上昇を抑え、公共交通機関を利用しやすくすることは可能です。 市民目線、住民目線で、全域的・総合的に交通体系を検討、デザイン化して、良い計画を策定、実現してください。現在、投入している財源（税金）を極端に増額しなくても、実現できるかもしれません。	乗り継ぎに関する施策の参考とする。
2	地域公共交通機関の比較考量	－	静岡市におけるバス事業社が1社しかない弊害が誠に顕著な状況で、他地域と比較しても路線バスの遅延が甚だしいのは全ての市民の共通認識である。例えば神戸市バスでは2～3分遅れれば乗客は怒り出しバス会社は詫びのコメントを発する。静岡市のバス会社は10～20分遅れても平気の平座。市民も何も言わないからさらに状況は悪化するという負のスパイラル。これでは時間管理ができず、バス利用者は減るばかり。静岡市民の逸失利益は他地域との比較でも相当なものである。さらに過渡な値上げも重なり、最悪のインパクトを与えている。せめてサービスの向上に努めるくらいの工夫があってほしいものだ	第４章 4-2-5.バスの走行環境の向上の施策において、円滑な交通により速度向上、時間信頼性の向上を図る。
3	路線バス	－	路線バスより、電車の発展。人口の増えている都市で、電車や地下鉄が発展していない都市はありません。長い目で見て、静岡市に東西（静鉄）だけでなく、南北その他の鉄道路線を計画してください。	今後の本市地域公共交通の参考とする。
4	4-2-1. 公共交通の利用促進	38	○4-2-1. 公共交通の利用促進について JR、静鉄の新駅設置は出来ないのでしょうか。 比較的駅間距離のある個所の間に新駅を設置することで、少なくとも東西方向での利用は便利になります。 併せて駐輪場等アクセス面も整備すれば公共交通利用者が増える可能性はあるのかと思います。	今後の本市地域公共交通の参考とする。
5	4-2-15. シェアサイクルの利用促進	52	○4-2-15. シェアサイクルの利用促進について 市内各所にシェアサイクルが設置されるようになってきていますが、公共施設での設置が少ないと感じられます。 市である程度推進しているのでしたら、学校や公民館などにもっと設置場所を増やしてもいいのではないのでしょうか。	ポートの設置箇所については、毎年度、利用者からのアンケート結果や協力店などの声から検討している旨記載し、参考意見とする。
6	中山間地域における地域交通の実情について（概要版(案)7ページ・計画(案)21ページ）	21	概要版(案)7ページには「(6)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」として、免許の保有状況と外出頻度に相関関係がある旨を記述しているが、その旨をして次頁で「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。」と整理され、課題として「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。」と述べられている。しかし、外出頻度が生活の質に直結していることは、アンケートの調査内容からは導出できているとは言えない。 計画(案)21ページには先述の内容に加えて「中山間地域における主な移動手段」として、運転免許証の非所有者の72％が自らの移動を親族や友人の運転に任せており、路線バスを専らその手段として利用している人は23％に留まっている旨が記載されている。この事実からであれば、運転免許返納後の多くの場合は、知人を頼らなければ自らの移動が思うようには叶わず、そのことが外出頻度の低下を招いている可能性があると言及でき、ここで初めて「運転免許証の返納後に、移動のために知人を自ら頼る状況を改善する必要がある」と整理することができる。以上より、概要版(案)においても「中山間地域における主な移動手段」のグラフを掲載し、免許返納後の移動手段の確保"のために"よりきめ細やかな公共交通サービスを担保する必要がある旨を記載されたい。	意見を踏まえ、概要版に「中山間地域における主な移動手段」の図を掲載する。
7	中山間地域における地域交通の実情について（計画(案)21ページ）	21	中山間地域への実態調査として、梅ヶ島・玉川・井川の各地区には2019年度から３ヶ年で調査が行われているが、静岡市内における中山間地域には、定義上では他にも大川・清沢・大河内・中藁科・南藁科・水見色・松野・足久保・両河内・庵原・小島の各地区も存在する。両河内・清沢に関しては先んじて地域団体によるデマンドバス運行が行われているが、梅ヶ島・玉川・井川の３地区を取り上げた理由がないのであれば、計画本策定の前にこれら地域に対する実態調査を実施し、その結果を的確に反映されたい。調査対象が３地区に留まった理由があれば、その理由をお尋ねしたい。	中山間地の実態調査は各地域が主体となって実施しており、７地区で実施されている。今回は主な箇所として掲載している。
8		38	計画(案)30ページに、基本方針の考え方のひとつに「④ 移動需要に合わせた公共交通サービス体系の構築」として、「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。」と記載がある。その手段のひとつとして、読み取れる範囲に「4-2. 実施施策と実行プログラム【都市部】」に「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。」として「メディアコンテンツ等との共同企画」や「QRコード・非接触型クレジットカード決済の導入検討」が挙げられている。「メディアコンテンツ等との共同企画」については「公共交通の持続性を高める施策」ではなく、その前段にある「公共交通の維持を啓発する施策」であり、基本方針の考え方にはない（無論、基本方針にもない）。メディアコンテンツとの共同企画ではなく、「移動需要と整合する公共交通の利用の具体例を、わかりやすく提示すること」（例：オクシズからバス通勤する人のライフスタイル、交通結節点を通らない移動方法の具体例提示）を盛り込まれたい。「QRコード・非接触型クレジットカード決済の導入検討」については、機器導入コストが高むこと、既に鉄道事業者によるICカードの導入が進められていることから、よりこれらのICカードへスムーズに残高をチャージできるシステムの構築へ代替されたい。	公共交通に関心を持ってもらい、利用することは、公共交通の持続性確保につながると考えている。意見については交通事業者と協議し検討する。
9	バス路線の維持・支援（路線補助）について（計画(案)39ページ）	39	「4-2-2. バス路線の維持・支援（路線補助）」として「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。」とあるが、2023年12月22日(金)の静岡市地域公共交通会議第20回本会議の資料１（別紙1-1）を見ると、単独持続困難路線・退出申告路線の中には、新静岡から区間の途中まで、他路線も含めて並行して運行している路線が多々ある（例：東新田下川原線・丸子小坂線・牧ヶ谷線（新静岡～手越間。当該区間は丸子線・中部国道線とも並行）、西部循環線・千代慈悲尾線・西ヶ谷線・藁科線（新静岡～安西四丁目間））。単独持続困難路線・退出申告路線のいずれも、路線の全区間に及ぶものではないと承知しているが、当該区間において他路線と運転間隔を調整し、重複区間における利便性を高めて利用率を上げるよう、運行経費の欠損助成と合わせて運行事業者に付言できる旨書き加えられたい。	路線との重複区間も含め、より利用実態にあった効率的なダイヤとなるよう、事業者と調整を図る。

意見 No.	主な関連項目	(案) 頁	意見内容	対応
10	自家用車活用事業（日本版ライドシェア）の導入について（計画(案)43ページ）	43	「日本版ライドシェア」について、用語の定義と参考が付されているが、これだけではイメージしづらい。 実際に静岡市内で開始されている具体的な事業名について、例示されたい。	静岡市で実際に行われている事業内容で具体的に追記する。
11	オープンデータ化について（計画(案)46ページ）	46	「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。」とあるが、31ページの「基本方針の考え方」には「多くの人をまとめて安全かつ効率的に輸送することが必要となる都市部においては」とあるとおり、公共交通側は今後より一層効率的に輸送することが念頭に置かれる。利用者側も効率輸送に対応する必要がある、例えばバスを乗り継ぐ場面において、乗り継ぎ元のバスが遅延した場合は、乗り継ぎ先のバスにスムーズに乗れない可能性が高い。利用者側の利便性・効率性を図るためにも、当該箇所の「GTFS-JP等」は「GTFS-RT等」と記載し、各種乗換検索から即応して判断できるよう整備を促されたい。	まずはGTFS-JPの整備から進めたいと考えている。オープンデータ化施策の参考意見とする。
12	バス待ち環境の改善（計画(案)47ページ）・サイクル＆ライド施設整備（計画(案)48ページ）について	47 48	計画(案)47ページに「駅前広場整備（静岡南口）」、同48ページに「自転車利用の需要に答えます。」とあるが、いずれも「静岡駅南口」「需要にえる」との誤記が疑われる。	誤記を修正する。
13	オープンデータ化について	46	元静岡市民として公共交通に期待すること ・イベントステージ付近など人が密集しやすいエリア付近にあるバス停や駅にセンサーやカメラを設置し、イベント時に静岡駅や新静岡駅などのターミナルで現地の混雑状況を利用者がリアルタイムで把握できるようにして、さらなる混雑の予防につなげてほしい。 （安倍川花火大会や大道芸など、多くの来訪者が公共交通を利用する際、市内各地にあるイベントスペースへの移動において時間帯や時期による混雑具合の差が生まれている。子連れや高齢者などゆっくりとイベントを回ることが目的の人々にとって状況に応じた移動を何度もすることは難しく、経路も変わるため複雑である。ターミナル駅にいる時点である程度の状況把握ができれば利便性も向上すると予測する。）	令和6年度の年末年始に静岡駅のタクシー乗り場にライブカメラを設置し、混雑状況を可視化した事例がある。意見を踏まえ、今後他の場所においても混雑状況の可視化について検討する。
14	交通結節機能の強化について	44	・静岡駅南口、新静岡バスターミナル、用途別のタクシー乗り場の3箇所を天候の影響を受けずにご利用できるよう屋根をつけるなどの改築を行い、その上で3箇所全てを横断歩道なしで連結してほしい。 （バス路線の中には新静岡と静岡駅の両方に停まる路線が複数あり、徒歩による移動を苦としない利用者については両駅間、または両バス停間の移動を徒歩で行っても大きな時間差は出ない。しかし現在静岡駅のバス停から新静岡セノバのバス停まで移動するには地下と地上の上り下りが必要だったり、地上のみで移動する場合は交通量の多い道路を渡らなければならない。静岡駅北口にある地下通路を拡張しセノバ地下と連結して静岡鉄道とバスの乗り継ぎをスムーズに行うことができれば駿府公園周辺にある公共施設の利用者も通学、通院、通院がしやすくなるのではないか。）	参考意見とする。
15	計画全体	—	交通事業者のための道路運送法の改正がない中で、収益性の確保が困難な公共交通を維持することは至難の業と察しますが、利用者目線にたった施策の確実な実施をお願いします・	参考意見とする。
16	概要版p9 基本方針 2	29	山間部では、バス（静鉄バス、自主運行バス）で郵便物や宅配荷物など、一緒に運搬することにより、貨物輸送網の維持も図れないか？ 到着地でのラストワンマイルはどこの運送事業者の荷物であっても、地元の郵便局が担当する。 【ねらい】トラックドライバー不足対策、郵便局ネットワークの維持、バス事業者の収益改善、バス運転士の確保。	第4章4-4-3「他事業との連携による交通サービスの確保」において、ご意見のある郵便局との連携についても検討する。
17	「第4章 具体的な実施策」の、「4-1 施策体系【都市部】」の、「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」の、「12 新たな交通の導入検討(バス・タクシーの補完)」の「バス・タクシーの補完」の部分です。	49	・「補完」だと「脇役」となってしまう。そうでは無く「都市を活性化させる新たな交通の導入」も考えられるので、「12 新たな交通の導入検討(バス・タクシーの補完・都市活性化の手段)」の様な前向きな表現の追加が良いと考えます。 ・資料を見ると5年程度の「短期的実施施策」の様なので、以下の内容は「長期的」となりの外れかもしれませんが、「鉄道輸送」の「実施策」の一案を述べます。 簡単に述べると、「静岡鉄道の「新静岡駅」～「新清水駅」」を、「LRT導入」によって「～日の出埠頭駅(仮)」まで延長する実施案です。 現在「新清水駅」は「終着駅」で、しかも2年間乗り続けて感じるのは「その先が無い終着駅」状態となっていると感じています。 一方「日の出埠頭」は、商業施設やクルーズ船がありますが「孤立化」しているように見受けられます。 そこで、静岡鉄道の「新静岡駅」から、「新清水駅」で乗り換え、LRTの「日の出埠頭駅(仮)」へ繋ぎ、端の駅同士を対等な位置付けにし、市の一体化にも繋がらないかと考えます。 結果、歴史都市にある「新静岡駅」は「商業施設(セパ)', 歴史博物館, 駿府城」に繋がり、海洋都市にある「日の出埠頭駅」は「商業施設(トリグ)」、海洋地球博物館, 富士山・クルーズ船」に繋がり、双方向で人々が移動できると考えます。 ルートは「さつき通り」になりますが、現在「さつき通りとその周辺」は歩行者等で賑わっているとは言えない状況なので、彫刻達を含め、「さつき通りとその周辺」のリノベーション・活性化と一体で「LRTの導入」を検討したらどうかと考えます。 また、LRTの運営にあたっては運賃料金だけでは賄えないので、受益者である県(港湾運営等), 市(マリパーク,博物館等), 民間(商業施設,クルーズ船等), 市民(駐車場使用)に負担してもらう必要があると思います。 ・以上、「守りの実施策」と合わせ、「攻めの実施策」の検討もお願いします。	公共交通に関しては、鉄道・路線バス・タクシーなどそれぞれの手段が「補完」し合うことによりネットワークが形成されると認識している。このため、新たな交通もネットワークの中で互いを補完するものと捉えている。 LRT導入に関しては参考意見とする。

意見 No.	主な関連項目	(案) 頁	意見内容	対応
18	概要版P10ー3 事本方針の考え方 移動需要に合わせた公共交通サービス体系の構築	30	公共交通を利用した移動需要が少ない郊外や山間部での、一般のドライバー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」の導入推進に賛成です。書かれている内容や地域に与える効果もその通りだと考えます。今までとは違い、市がバス会社に「金」を出せば運行してもらえる状況ではありません。全国的なバス運転手不足、成りて不足と言う「人」の問題です。さらに、採用できても乗客が多く路線バスでないと運べない市街地の路線が優先です。現実的な解決策です。それにこの施策に関しては、現在行われている両河内地区を見ると地域住民が協力的なのはすごい事です。報道を見ると、長野市や佐世保市は、このあたりが違い市やバス会社が苦勞しています。市民が路線バスの事に関しては、市やバス会社任せであり静岡市のように地域住民が主体となって移動サービスを提供するということ自体の議論さえない状況です。市もこの事を市民に持ち出せない状況のようです。計画に関しては、交通政策課のとしては完璧です。あとは、企画課や都市計画課、商業労政課が、市が前々から掲げるコンパクトシティー化で公共交通の便利なところへの定住を促進できるか、公共交通が無い地域の住宅開発を抑える事ができるか、車を使わず電車・バスで特に高齢者などの買物弱者が買物に行ける商業施設などが電車やバス路線沿線にあるという買物環境を作る事が出来るのかです。（買物難民対策の一つ）これには、富山市の都市政策を参考に出来ます。2度視察に行き、市から公共交通を充実させ、その沿線に交通弱者を住まわせるコンパクトシティー化プランの計画書を富山市から頂きました。特に交通弱者に関しては、多様な手段での移動手段の確保とともに、移動手段がある場所に住んでいただく事も考えるべきです。ただ、こちらは市全体で考える事です。特に静岡市は、浜松市とは違い主要街道沿いに商店街やの集積がまだ残っています。最後になりますが、公共交通の維持に地域住民が主体となった移動サービスの提供をここまで求めたこの計画書は、これだけ運転手と言う「人」の問題で今後さらに確保が難しくなる状況を的確に捉えており、画期的内容であり全国の自治体の見本となるものです。	参考意見とする。
19	第4章 4-2以降各ページ	38~68	①事業主体、実施内容について 事象主体ごとの実施内容の役割分担が不明確な項目が多い。 〇〇の推進、〇〇の実施、などとあるが、静岡市が実施するのか事業者が実施するのか、等をできる範囲で明確にさせていただく方が分かりやすいと感じます。 ②スケジュールについて 令和8年度以降すべて「継続実施」となっている項目が多く、具体性や取り組みの広がりイメージしづらかった。 2027年度までに●割、2030年度までに●割、などの目標指標を示したり、逆にスケジュールにせず、①を踏まえて具体的な役割分担を記載するのも1案かと思いました。	意見を踏まえ、役割として明確なものについては追記する。スケジュールに関しても表現方法を修正する。
20	4章の各施策のページ		様々な興味深い施策が詰まっており、自分たちの生活にも関わるものが多いことから、どうしても具体的にどんな姿になるかが気になっております。民間事業者や他関係者とのすり合わせも必要で、なかなか計画に書きづらいことが多いのかもしれませんが、以下のような点をもう少し補足いただけないか、ご検討ください。 ○「事業主体」で頻出する「交通事業者」という表現では、抽象度が高いため、「タクシー事業者」や「バス・鉄道事業者」など、どんな事業者なのかイメージできるよう書いてほしい ○「実施内容」は主語と目的語の省略された文章が多くて、誰が誰に対して、が読み取りづらい。例えばP43日本版ライドシェアのページで「必要に応じた日本版ライドシェアの拡大」や「市民への周知」とあるが、これは静岡市がライドシェア拡大に必要な対応をトル、ということなのか、事業者のアクションなのか、それとも双方なのか・・・？「必要に応じた自治体による申し出の実施」についてはも何を申し出なのか、も含めてわかりませんでした。 例示したものに限らず、ほぼすべての施策の実施内容は主語がないため、書き方を工夫いただけますと助かります。 ○スケジュールと実施体制については「継続実施」でR 8 年以降が埋まっているページが多く、ほとんどスケジュールとしての情報量がないため、これも10年後までに公共ライドシェアを導入、などもう少し目標が分かるような書き方にすることはできないでしょうか・・・？きっと難しいためこの表現になっているのだとは思いますが。。	意見を踏まえ、交通事業者の機関名を追記する。またスケジュールに関しても表現方法を修正する。
21	「市民のみなさまへ ～路線バス機能を維持するために～」	35	①「市民のみなさまへ ～路線バス機能を維持するために～」について 本市の路線バスの現状を踏まえた交通網の維持のために、郊外・山間部における交通の新しい体制づくりの方針が示された非常に重要なメッセージだと感じました。直接影響する郊外・山間部の住民の方も多い部分だと感じます。 丁寧な表現を心がけて記載されていることも感じましたが、より端的に「なにが変わるのか」を記載していただくと良いと感じました。具体的には「路線バスは廃止すること」「代わりに住民が運転手・路線バス機能の事業実施を担うこと」や、「地域住民がドライバーとなる公共ライドシェアを導入する」といった計画本体の表現に合わせた書き方が伝わりやすいと感じました。	具体的内容については、第4章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」に記載しているため、本記載については、前段の考え方について丁寧に説明しているもの。
22	基本方針 2	29	②基本方針 2 について 基本方針 1 が都市部の内容であることに対して、郊外・山間部に関する内容だと読み取れましたが、基本方針を読んですぐに伝わると良いと感じました。 一例として、「郊外・山間部においては、地域主体の新たな交通サービスを導入し、地域のきめ細やかなニーズ対応や利便性を維持する」等。	意見を踏まえ基本方針 2 について、「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」に修正する。
23	4章4-6 交通DX・GX	66	自動運転や新しいモビリティの導入検討など、非常にワクワクとする施策のページです。記載されている内容についてほぼ全面的に賛同いたします。 ただ、以下の点の追記／修正をご検討いただけないでしょうか。 ・4-6-1のタイトルの表現が「自動運転技術の導入」となっていますが、新しいモビリティについても記載するページであることを踏まえて、含めていただき、「自動運転技術や新しいモビリティの導入」といった表現にいただけないでしょうか？ ・新しいモビリティの在り方については、オープンイノベーションで検討を進めると非常に魅力的なアイディアが出てくる可能性があります。現状でも検討されているのかもしれませんが、ぜひ従来の交通事業者に限らず、幅広い事業者や市民に開いた取組みであることを強調するためにも、実施主体について「静岡市、交通事業者、その他幅広く交通・移動に関心のある事業者や市民」を入れてもらえないでしょうか。 ・様々な形態の新しいモビリティが登場する可能性がありますし、それを都市部や中山間地、高山地帯や海辺といった多様な環境で実証できることが静岡市の強味だと思っています。ぜひその特徴を生かして、「静岡市は、市内外の新しいモビリティの実証フィールドとして積極的に協力する」といった取り組みの追加をご検討いただけないでしょうか？モビリティのオープンイノベーションに繋がる面白い地域になると思っています。 南北に広い地理的特徴は弱点（公共交通のカバーの問題など）でもありますが、それを強味に陸海空の新たなモビリティを生み出す土地になると面白いと思っています。	新たな交通については第4章4-2-12「新たな交通の導入検討」に記載している。 オープンイノベーションでの検討については、今後施策を進めるうえでの参考とする。

意見 No.	主な関連項目	(案) 頁	意見内容	対応
24	4－5．交通DX・GX	65	新たなモビリティ等による未来の公共交通の体制づくりを示した項目だと理解しました。 DXは必ずしもモビリティ本体についてのみならず、MaaS推進をはじめとしたデジタル施策の導入や、モビリティの高付加価値化も含むと感じます。 実施内容として、静岡市と交通事業者だけに限定せず、市民や関係事業者なども交えた「未来の静岡市の交通の形」についてディスカッションする等の言及があると、様々な事業者がこの施策に参画したり、一般市民も自分事として関わる余地が広がると感じました。	公共交通のDXを進めるうえでの参考意見とする。
25	4－2－1．公共交通の利用促進	38	公共交通の利用促進は、交通機能の維持に最も重要な点だと感じます。 ①観光客や出張者への言及 観光客や出張者などの来訪者への公共交通の利用促進は、生活のルーティンができている市民よりも効果が大きいのではないのでしょうか。情報が足りない故にレンタカーやタクシー利用になってしまうことや静岡市の公共交通の魅力を知ってもらえないことがあると想像します。ぜひ外向けのPRについても言及してください。 ②免許返納特典について 高齢者による危険運転の事故は大きな社会問題であり、特に交通網の充実している都市部では強力に推進すべきです。従来からの継続実施ではなく、さらに強力な取組をお願いします。 ③郊外・山間部への取り組みについて 利用促進は都市部に限ったことではなく郊外・山間部でも重要であり、4－3でも公共ライドシェアの普及や周知など利用促進の項目を追加してください。	意見を踏まえ、①来訪者向けのPRについては、4-2-1公共交通の利用促進策として追記する。②、③については、参考意見とする。
26	公共交通計画に関する意見	－	私が住んでいる瀬名地区は住民が増えており瀬名新田など奥の方から出入りする車が朝と夕方のラッシュの時間は大渋滞しておりバスは全く役に立ちません。 かといって駅は遠く離れていて電車も利用できない為とても不便です。 その為にも専用のレールを敷きトラムを走らせるべきです！ トラムの線路は車は立ち入らない為渋滞に巻き込まれる事もなく通勤・通学がしやすくなります。 静岡市内全体的に不便なので、自家用車が無くても東西南北自由に移動ができるよう1日も早くトラムの建設にかかってください！ ほんと不便すぎます！	参考意見とする。
27	サイクル＆ライド施設整備について（計画本編(案)48ページ）	48	「サイクル＆ライド」というキーワードに類して、一般的に浸透している「パーク＆ライド」という言葉がある（国土交通省ホームページ等に掲載あり）。後者の言葉に比べると、前者は自転車利用が前提となっており、自転車交通へ重点が置かれていることが見て取れる。しかし、例えば駐輪場へ向かう道路の路側帯が狭ければ、その効果が十分に発揮されないと予想される。このため、特にバスとの結節点周辺における自転車交通の基盤整備による安全性・利便性確保と整合性を図るよう、記載していただきたい。また、本編(案)5ページで「生産年齢人口は2020年（令和2年）に42.3万人でしたが、2030年(令和12年)に37.4万人となり、約4.9万人の減少、2050年（令和32年）で28.4万人と13.9万人の減少が予測されています。」「2030年（令和12年）に32.7%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38.5%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。」と触れられている内容と照らすと、減少していく自転車人口に、自動車交通から自転車交通への転換を期待することの根拠が薄いため、他都市に比べて自転車交通への転換が期待できる定量的根拠を示していただきたい。	サイクル＆バスライドの整備に関する参考意見とする。
28	水上バスの利用環境向上（計画本編(案)51ページ）について	51	事業実施内容について「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。」とあるが、乗降箇所を逐一整備するだけの費用対効果を見込むよりも先に、現状の航路・乗降箇所のまま観光客の誘導が可能であるかどうか十分検討する旨を記載いただきたい。また、東海大学静岡キャンパスの通学船が現況においては学生・教職員の利用に限定されており、朝の清水駅方向・夕方の折戸方向が空気輸送になっている可能性があるため、官学連携による有効活用を検討する旨を調整の上記載いただきたい。	参考意見とする。
29	シェアサイクルの利用促進について（計画本編(案)52ページ）	52	「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。」とあるが、サイクルポートに配備された電動自転車を利用しようとしたところ充電切れだったりタイヤのホイールがひしゃげていたり、あるいは連体終盤にはサイクルポートから貸出可能な自転車が広域にわたって不在になったり、最終バス後に静岡駅周辺のポートから一斉に利用可能な自転車がなくなったり、充電ポートが整備されている箇所においては半分以上の充電ポートが破損しその機能を失っていたりと、シェアサイクル事業者の公共交通に対する受託の姿勢には疑わしいものがあるため、利用上の実態や欠点について広く利用者の意見を募る体制を整備する旨を追記いただきたい。加えて「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。」とあるが、交通環境に与える影響以前に、利用者における移動の利便性に十分寄与しているかモニタリングを継続する旨を記載いただきたい。	毎年度アンケートを実施しており、利用者からの意見をもらい、改善につなげている。現在の設備について不十分であるといった意見もあるので今後さらに強化する。
30	小規模特認校制度との連携について（計画本編(案)53ページ）	53	「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。」「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。」と記載がある一方で、平成29年度より導入されている「小規模特認校制度」の生徒募集要項には「公共交通機関の利用又は送迎が可能で、概ね1時間以内で通学できること。」とある。ところが、現在の小規模特認校のうち、大川小中学校以外の3校については、DID（人口集中地区）から学校まで、朝8時台に到達可能な路線バスが運行されており、事実上保護者による送迎が必須となっている。教育の自由、あるいは中山間地域における公教育の維持といった観点から、地域公共交通と小規模特認校制度の間で整合性を図る旨を追記されたい。	現時点では、入学・転校する前の体験などで、通学に問題ないか検討したうえで選択してもらっている。「小規模特認校制度」の部署と今後検討していく。
31	全体／本編の第三章について	35	○全体を通して ・公共ライドシェア（バス型）／（タクシー型）、日本版ライドシェアの用語を正しく理解できる市民は限られているように思います。冒頭で用語集などを付けて、それぞれの違いを明確に表現できないでしょうか？ 他にも、コミュニティバス、サイクル＆ライドなども、解説があってもいいかもしれません。本編のところどころに解説があるのですが、冒頭でまとめてあるほうが便利です。 ・概要と本編についてる「市民のみなさまへ」は、メッセージとして目立っていてわかりやすかったです。要点は路線バスの廃止とライドシェアへの移行かと思います。この議論はすでに影響を直接受ける地域の方々の中では議論が進んでいるのでしょうか？前計画では明言されていなかった内容であり、かつ本計画ではほぼ断言していることに驚きました。「地域主体の新しい移動事業」とは、どのような形を想定されているのか、もう少し具体的に記載していただけると助かります。ライドシェアはすべて地域住民がドライバー前提なのか、マッチングプラットフォームが必要では？とか、高齢者がちゃんと利用できるサービスになるのか（アプリ配車は酷かと思われます）？とか、特定の住民に過度な負荷がかかったりしないか？安全は確保できるのか？地域から訪れる人も利用できるのか？などが不明です。まだ今後の議論次第ということだとも思いますが、せめて参考となる他地域の事例など、多くの市民が読んで「新しい移動事業」がどんなものかイメージできるものが必要だと思います。また、この議論の進め方も、どこかに記載ください。	巻末資料として用語集を作成する。「地域主体の新しい移動事業」は第4章の4-4-1の実施施策の内容となり、参考意見とする。
32	全体／本編の第三章について	29	○「3-1公共交通により・・・暮らしの姿」について 移動は何かを実現するための手段だと思いますので、順序を逆にして、「公共交通で安全かつ快適に移動できることで、市民が多彩な交流や活動を行える」といった表現のほうがふさわしく感じました。もしくは、「ウェルビーイングの実現」を追加してもいいかも、とも思います。	参考意見とする。

意見 No.	主な関連項目	(案) 頁	意見内容	対応
33	全体／本編の第三章について	29	○「3-2基本方針」について 基本方針1は都市交通について、基本方針2については郊外・山間部の移動について書かれていることが分かりづらくなっています。とくに「生活交通サービス」という表現では抽象度が高く伝わりづらいと感じます。基本方針2の冒頭に「郊外・山間部等の移動について、きめ細かく、地域のニーズに応じた・・・」といったわかりやすい表現になると多くの人が混乱なく読めると思いました。	意見を踏まえ基本方針2ついて、「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」に修正する。
34	新たな交通の導入検討（バス・タクシーの補完）について【基本方針1の実施策12】	49	導入検討の対象が「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」となっていますが、その「不便さ」は人によって感じ方が様々と思われます。「不便さ」に住民の方々が不公平を感じないよう、また既存の公共交通への影響も踏まえつつ、「不便さ」を測る一定の基準を設けるなどして客観的に判断する旨の記述を加えるべきかと思います。 また、「1. 目的」の2文目が「だである」調となっているので、「ですます」調に訂正すべきかと思います。	意見を踏まえ、公共交通の不便さについて一定の基準を設け客観的に判断する旨を追記する。
35	自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）の導入について【基本方針2の実施策1及び実施施策6】	55 61	施策1と施策6の違いは「地域が主体となるかどうか」と理解しており、その観点で「バス型／タクシー型」とあえて運行形態を明記する必要はないのではないかと考えております。 「バス型／タクシー型」という区分はせず、地域住民にも関係事業者にも、地域の実情に合った運行形態を選択する余地を残すべきではないでしょうか。	バス型、タクシー型としているのは、市民の方がイメージしやすいように補足で付けている。地域の実情にあった運行形態の選択を妨げるものではない。
36	公共交通の利用促進について【基本方針1の実施策1】	38	利用促進の取組としては単発のイベントだけでなく、継続的な取組も重要と考えています。 「4. スケジュールと実施体制」は事業者主体のイベントしか実施しないようにも読めましたので、そのほかの取組もあるということが分かる記載にすべきかと思います。	意見を踏まえ、その他の取組についてもスケジュールに記載する。
37	中山間地の交通運営手段についてコラム的に載せていただきたい。	55	清水両河内で自治会がNPO法人化して運営しているココバスが運行していますが、これが他の中山間地でも活用できるのかどうかの紹介や分析はぜひ載せるべきかと思います。	NPO法人清流の里 両河内に市が委託して運行しているココバスに関しては、自家用有償旅客運送を進める上で参考になっている。
38	タクシー配車アプリの推進	50	タクシー配車アプリの利用を考えたことがあるが、静岡市内で利用できるアプリを知らない。 体が不自由な方、乗合希望の方、高齢の方も使えるようなUI/UXを希望する。 また、スマホのない方も利用できるようなシステム。たとえばタクシー乗り場で呼べるようなデジタルパネルなどがあると便利かと思う。	静岡市で利用できる配車アプリはGO,DiDi,Uber,タク呼び（2025.5）。タクシー利用環境の改善の参考とする。
39	4-2-1.公共交通の利用促進について	38	通勤、通学、観光利用を増やすことが利用促進のために必要。 通学：朝の通学向け路線の運行、バス通学のPR、年間割引定期券の設定 観光：メジャーな観光スポットを結ぶ路線の設定 静岡駅～登呂遺跡～久能山（山下）～三保松原の直通路線運行 鉄道の新駅設置（順次） 静岡合併で約束した大坪追分JR静鉄新駅の設置 JR東海道線：袖師駅の復活、由比の広重美術館付近、清閑町付近、丸子新田付近	公共交通の利用促進に関しての参考意見とする。 年間割引定期券については、鉄道事業者と協議する。
40	4-2-5.バスの走行環境の改善について	42	バスレーンを拡大の拡大が必要。 浜松市等に比較してバスレーンが少な過ぎます。 北街道、石田街道等にバスレーンを設けてください。	バスレーンの設置検討の際の参考とする。
41	4-2-10.バス待ち環境の改善について	47	浜松市のように、山間部の材木（オクシズ材）の上屋?ベンチを設置して、林業の振興とPRとリンクさせたら良いのではないのでしょうか。	バス待ち環境整備を進める上での参考とする。
42	4-4-3.他事業との連携による交通サービスの確保について	57	ゆららの無料送迎バスがありますが、ゆららの送迎に限ったサービスとしては、市の事業として不公平感があります。	輸送資源の総動員の観点から、意見のような公共施設の送迎バスの活用も参考に検討していく。
43	4-4-8.乗り継ぎのしやすい交通環境の整備について	64	乗り継ぎ割引が必要 乗り継ぎが発生すると、途端に運賃が高くなり、乗る気がしないです。 都市交通と生活交通の乗り継ぎのみならず、都市交通である静鉄バス路線の乗り継ぎ、静鉄電車とバスの乗り継ぎ割引が必要です。	意見を踏まえ、乗り継ぎに関する負担軽減策の検討について、追記する。