

①前回（R6.3.14）概要（案）からの変更点

前回

都市公共交通

生活支援交通

『目的』…目指すべきまちの姿

交通円滑化

-ease traffic congestion-

交通渋滞に悩まされず、
行きたい場所へスムーズ
に移動できる

関連分野：都市

まちづくり

-urban development-

人が賑わい、経済活動が
活発に行われる中心市街
地がある

関連分野：都市、経済、観光

暮らし

-living-

クルマを持たなくても、
便利に生活できる

関連分野：福祉、教育

環境

-environment-

環境保全に先進的であり、
住んでいるまちに誇りが
持てる

関連分野：環境

『目標』…公共交通に出来ること

目標1

・“公共交通で、乗り合って”移動しや
すく、選ばれやすい移動手段となる。
(公共交通分担率の維持・向上)

目標2

・都市機能を支える輸送手段として、
便利な公共交通を運行する。
(公共交通の利便性向上)

目標3

・効率的で環境負荷低減に寄与する先
進的な移動手段となる。
(公共交通のGX・DX推進)

『目的』…目指すべき暮らしの姿

暮らし-living-

住み慣れた場所で、これからも住み続けるために、
生活に不可欠な活動が満足に行うことができる

関連分野：中山間地、福祉、観光

『生活に欠かせない活動』とは

「通学」…毎日、時刻通りに小中学校・高校へ通える。
「買い物」…毎週2回、最寄りのスーパーへ行ける。
「通院」…平日週3回、最寄りの診療所へ行ける。
「行政手続き」…月1回、最寄りの市民サービスセンターへ行ける。
「預金引出し」…月2回、最寄りの金融機関窓口へ行ける。

『目標』…公共交通に出来ること

目標1

・マイカーがなくても生活に不可欠な活動が
できる移動手段を提供する。

目標2

・最適な運行形態を選択し、効率性が高い
交通手段となる。

目標3

・地域が自ら必要な交通手段を運行する。

変更

基本方針1
都市交通

基本方針2
生活交通

基本方針3
DX、GXの推進（共通）

都市機能を支える輸送手段として、既存の交通資源を集約し、活用しつつ、
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が利用できる

きめ細かく、地域に応じた地域主体の交通サービスを構築し、利便性の高い生活
交通サービスが利用できる

公共交通のDX、GXを推進し、効率的で環境負荷低減に寄与する移動手段とな
る

基本方針を実現するための
「目標」を各基本方針毎に整
理しなおしました。記載の趣
旨については変更ありません。

②実施施策に関するご意見

	交通事業者からの意見	計画の考え
令和4年度（1月） 事業者向けアンケート ※現計画の実施施策の廃止・継続、各社の事業方針	<p>【公共交通幹線軸の運行維持】</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在の運行サービスを現行通り維持していくことは難しいため、既存モードから他の交通モードへの変換や地域による移動手段の確保等を考慮した内容を計画に搭載すべき。 <p>【路線バス・タクシー運転士の人員確保】</p> <p>〔バス事業者〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 乗務員不足の加速を危惧。 現在は、処遇改善による定着と採用促進、免許取得制度の拡充、運転体験会を実施している。 今後は外国人ドライバーの雇用なども取り組みたい。 <p>〔タクシー事業者〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 運転士の人員不足・高齢化は慢性的な課題。まずは平均年齢の引き下げ、賃金の底上げで魅力ある職業にしていく。 <p>【安心・安全・快適な利用環境の整備】</p> <p>〔鉄道事業者〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 未対応駅のバリアフリー化は従前計画通り実行予定。 <p>〔バス事業者〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 収支状況や車両の耐用年数等を考慮した車両更新の実施 バリアフリー法に準拠した車両、環境に配慮したEV車両の導入（ただし導入は経営状況による）。 ノンステップバスやEVバス導入に対する行政支援に期待。 <p>〔タクシー事業者〕</p> <ul style="list-style-type: none"> UDタクシー車両の導入比率向上の意向はある。 <p>【誰もがわかりやすい運行情報等の提供】</p> <p>〔鉄道事業者〕</p> <ul style="list-style-type: none"> HPとSNSを実施しており、HPについては更新・継続実施予定。 <p>〔バス事業者〕</p> <ul style="list-style-type: none"> HPでの時刻表やバス接近情報の案内、駅ターミナル等の多客バス停に多言語案内表示機の設置、GTFSの提供を実施しており、今後も継続実施予定。 <p>〔タクシー事業者〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 配車アプリの活用しており、今後も継続実施予定。 <p>〔船舶事業者〕</p> <ul style="list-style-type: none"> HPによる運行状況の提供。 	<ul style="list-style-type: none"> 今後、路線によっては事業者による維持が難しくなる状況を見据え、地域が主体となる交通モードを確保する施策を計画に位置付ける。 ドライバー不足について、市の公共交通の課題として計画に記載。 外国人ドライバーの雇用について記載する。
令和5年度（3月） 施策（案）への意見聴取	<p>【自動運転研究】</p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道の自動運転も導入の検討をしている（長期的な話）。 <p>【バスの走行環境の向上】</p> <ul style="list-style-type: none"> バスレーンの取り締まりだけではなく、レーン増設も必要。 <p>【UDタクシーの支援】</p> <ul style="list-style-type: none"> 行政の補助について、国の補助も含め今後調整が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> 施策への追記
令和6年度（6月） 聴取 施策（案）への意見	<p>【社会資本整備交付金の活用】</p> <p>〔バス事業者〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 設備投資にも力をいれていくためにも活用していきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 計画に交付金の活用を位置付ける。

地域公共交通計画

第5章 実施施策への反映



静岡市地域公共交通計画

概要版（案）

令和6年7月

静岡市

第1章 計画の概要

1-1 計画策定の背景と目的

静岡市では平成 31 年 3 月に「静岡市地域公共交通網形成計画」を策定し、コンパクトなまちづくりとともに、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し、公共交通の利用を促進していくことで、持続可能な公共交通の実現を目指してきました。

しかし、近年公共交通利用者の減少やドライバー不足の深刻化から、従前から公共交通を主に担ってきた交通事業者に大きな影響が生じており、公共交通確保のために、新しい仕組みを取り入れることで移動を確保していく必要があります。

このような背景から、公共交通の役割を整理し、持続可能で利便性、効率性の高い公共交通の実現を目指し、「静岡市地域公共交通計画」を策定します。

1-2 計画の区域

本計画の区域は、静岡市内全域とします。

1-3 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。

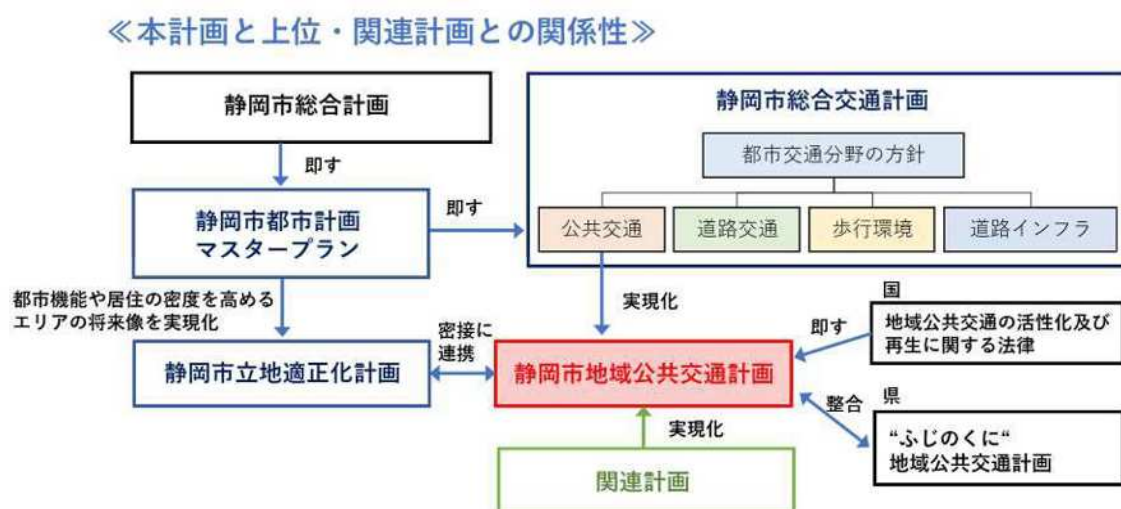


図 1 - 1 上位・関連計画との関係性

1-4 計画期間

本計画は、第4次静岡市総合計画と合わせ、令和7年度(2025年度)から令和12年度(2030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。



第2章 静岡市における現状と課題

2-1 静岡市における現状

(1)人口の推移と将来推計人口(P8 課題 ① ②)

本市の人口は長期的な減少傾向であり、国立社会保障・人口問題研究所の推計では、計画終期の R12（2030）年の人口は約 65 万人となっています。また 65 歳以上の人口の割合は 32.7%で、H17(2005)年と比較して約 10%上昇しており、高齢化が進行しています。生産年齢人口は約 37 万人で、H17(2005)年と比較して約 9 万人（20%）減少しています。



図 2-1 静岡市の人口・世帯（住民基本台帳）国立社会保障・人口問題研究所 日本の地域別将来推計人口より

(2)交通分担率（代表交通手段）(P8 課題 ①)

公共交通分担率(バス、鉄道)は 8.5%で、S63（1988）年以来、同程度を維持していますが、自動車の分担率は大きく、増加傾向です。

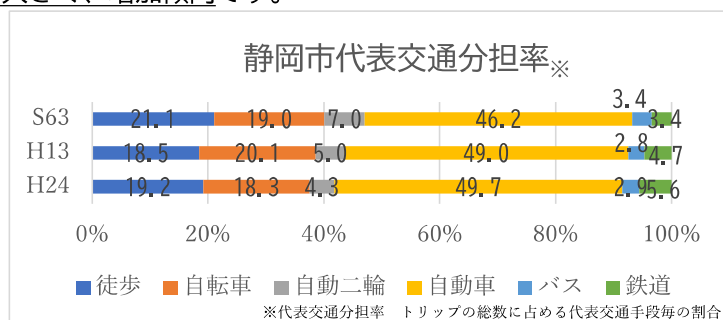


図 2-2 静岡市総合交通計画より作成

(3)公共交通利用者数 (P8 課題 ①)

鉄道の 1 日乗車人数は東海道線約 10 万人、静岡鉄道線約 3 万人でコロナ化による影響を除き、微減から横ばい傾向です。また路線バスの利用者数は約 7 万人で、減便傾向に反して横ばいです。

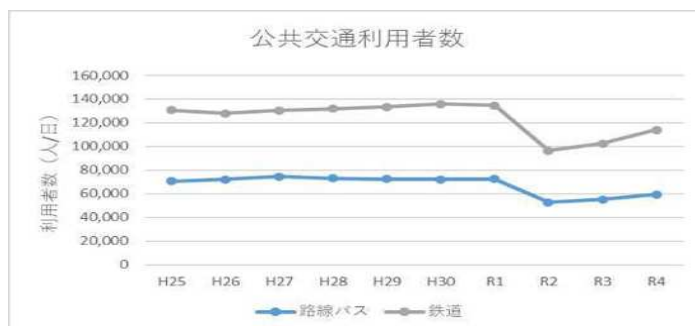


図 2-3 静岡市統計書より作成

(4)公共交通ネットワーク (P8 課題 ① ②)

静岡市の公共交通の状況は、JR 東海道線及び静岡鉄道静岡清水線の鉄軌道網が東西に、しずてつジャストライン等のバス路線網が市内全体に張り巡らされており、タクシーの個別交通と併せて、市内全域の交通ネットワークが形成されています。また、清水地区では水上交通も公共交通を担っています。一方で、郊外・山間地域では、公共交通空白地となっている地域があり、今後、拡大が見込まれます。



図 2 - 4 公共交通ネットワークの状況 静岡市作成

(5)二種免許取得者の推移 (P8 課題 ②)

静岡県内の大型二種免許の保有者数は、R5(2023)年で約 16 千人であり、H25(2013)年の約 22 千人と比べて約 26%減少しています。

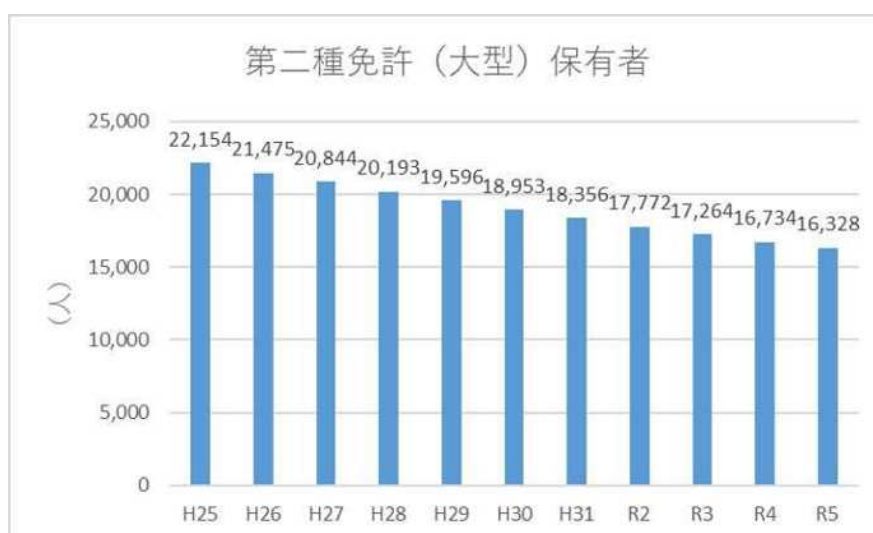


図 2 - 5 運転免許統計（警察庁） 補足資料 1 より作成

(6) タクシー運転者の推移（全国）（P8 課題 ②）

全国のタクシー運転者の人数は、H25(2013)年度の約 36 万人と比べて R3(2021)年度は約 25 万人と 8 年間で約 11 万人減少しています。

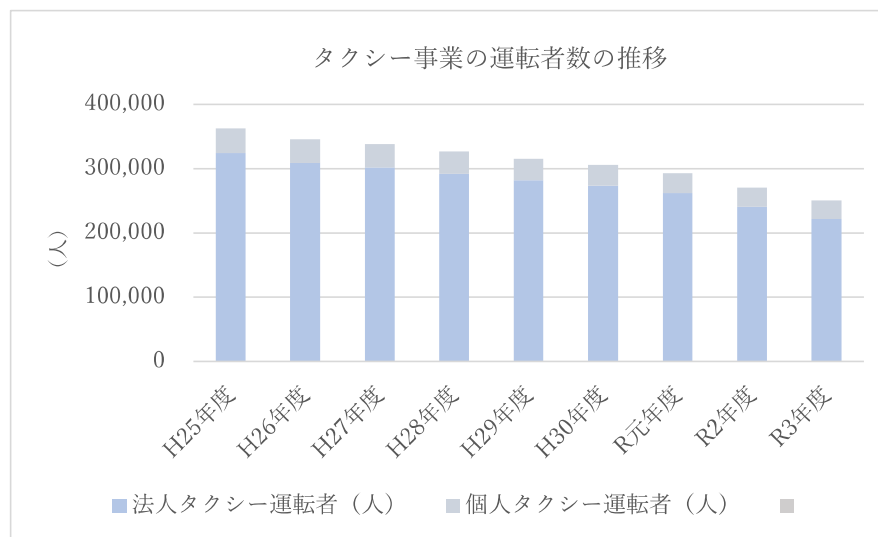


図 2 - 6 タクシー事業の運転者数の推移（全国）国土交通省資料より作成

(7) 運転免許返納者数（P8 課題 ③）

静岡県内の運転免許返納者数は H31(2019)年まで増加を続けていましたが、新型コロナウイルス感染症の影響が広まった R2(2020)年以降は減少に転じています。

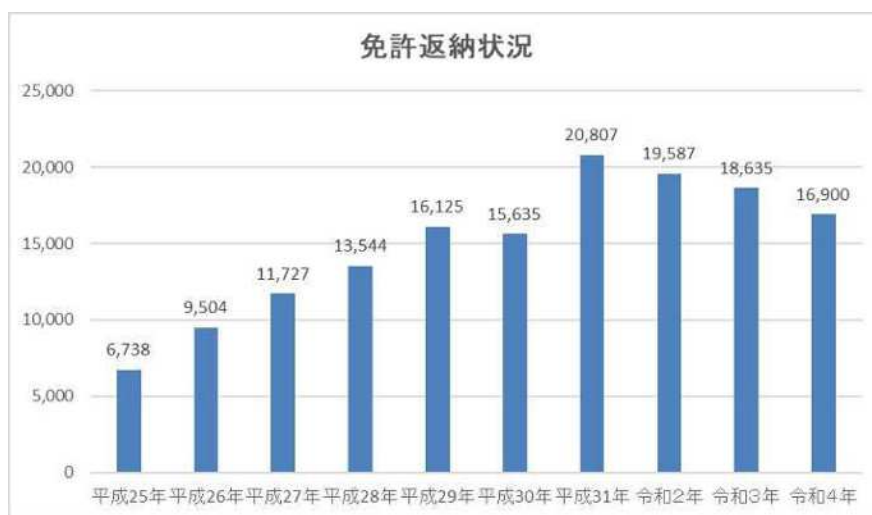


図 2 - 7 静岡県内の運転免許返納者数

(8)移動制約者の主な移動手段 (P8 課題 ③)

静岡市葵区の山間地域で実施したアンケート結果によると、山間地域の主な移動手段は、運転免許保有者の大半は、自分で運転して移動していますが、運転免許非保有者の約 70%は家族・知人などの送迎によって移動しています。

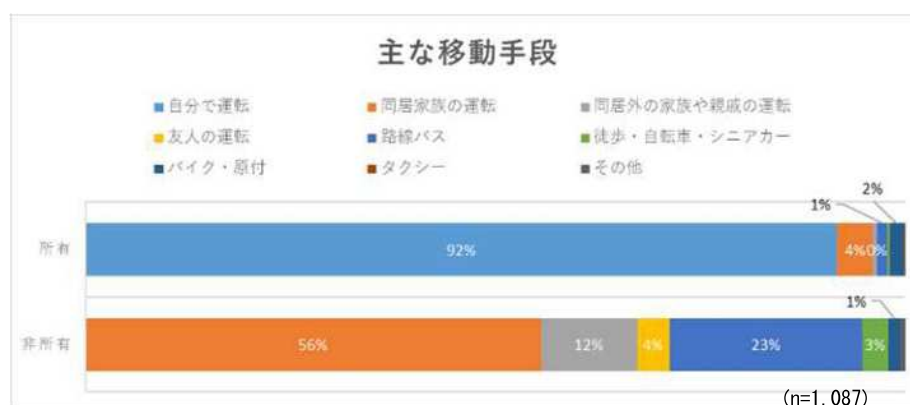


図 2-8 主な移動手段 中山間地域でのアンケート（H31(2019),R2(2020)）より作成

(9)温室効果ガス排出量 (P8 課題 ④)

運輸部門（自動車）の R3(2021)年度の二酸化炭素排出量は 1,008.5 千 t-CO₂ です。
基準年の H25(2013)年度と排出量を比較すると 18.8%減少しています。

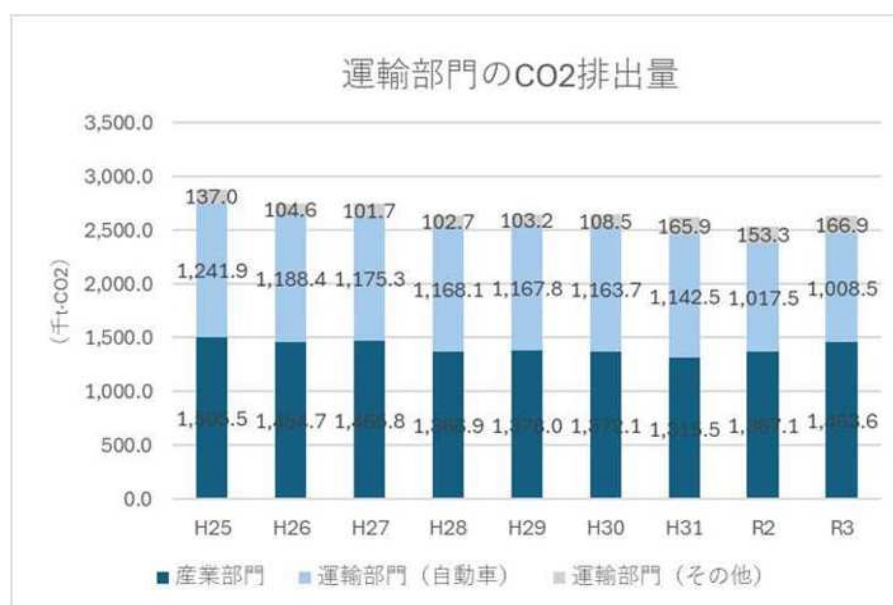


図 2-9 静岡市資料「静岡市域における温室効果ガス排出量等について」より作成

2-2 静岡市の公共交通に関する課題

本市の現状から次のとおり課題を整理しました。

- 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・確保に向けた取り組みが必要である。
- 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ての取り組みが必要である。

第3章 公共交通により実現を目指すまちと暮らしの姿

公共交通により実現を目指すまちと暮らしの姿

『市民が多彩な交流や活動をするうえで、安全かつ快適に移動できる
交通環境を整備します』



第4章 公共交通に関する基本の方針

目指すまちと暮らしの姿の実現に向けて、「交通事業者×行政」、「地域住民×行政」、「他分野×行政」などの関係者間における連携、協働することが重要です。そのため、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、以下の3つの方針を定めます

公共交通により実現を目指すまちと暮らしの姿

市民が多彩な交流や活動をするうえで、安全かつ快適に移動できる交通環境を整備します

基本方針 1

「交通事業者×行政」

都市機能を支える輸送手段として、既存の交通資源を集約し、活用しつつ、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が利用できる

本市の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、市街地部や拠点間ネットワークの公共交通のネットワークを確保します。そのためには、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、また新しい交通モビリティを導入し、利便増進を図ります。

基本方針 2

「地域住民×行政」

きめ細かく、地域に応じた地域主体の交通サービスを構築し、利便性の高い生活交通サービスが利用できる

郊外・山間地域において、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。
新しく交通空白地に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

公共交通の DX、GX を推進し、効率的で環境負荷低減に寄与する移動手段となる

自動運転などの交通 DX や環境に配慮した車両などの交通 GX 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。

第5章 具体的な実施施策

表 5 - 1 公共交通ネットワークに求められる役割

階層	役割	機能
基幹的公共交通	・連続性・大量性・定時制を有するもの ・拠点市街地などの都市機能の拠点となる地域を結ぶもの (鉄道・基幹バス、タクシー、フェリー)	
補完的公共交通	・基幹的公共交通を補完するとともに、拠点間・地域間の連携を図る役割を担うもの (自主運行バス、シェアサイクル、日本版ライドシェア)	
地域内公共交通	・利用者の多様なニーズに、きめ細かく、柔軟に応じることができるもの ・主に買い物、通院等、地域内の住民の日常生活における移動を支える役割を担うもの (自家用有償旅客運送、公共ライドシェア)	

5-1 施策体系【都市部】

基本方針 1

都市機能を支える輸送手段として、既存の交通資源を集約し、活用しつつ、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が利用できる

目標 1

公共交通サービスの維持・確保

- 公共交通の利用促進
 - 乗車体験イベント等の実施
 - 免許返納者への特典の提供
- バス路線の維持・支援（路線補助）
- 路線バス・タクシー運転士の人員確保
 - 就職説明会や運転体験の実施
 - 外国人など多様な労働者の採用
- 連節バスなどの効率的な輸送手段の導入
- バスの走行環境改善（バス専用レーン等の整備）
- 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

- 交通結節点の機能強化
- バリアフリー化の推進
 - 鉄道駅のバリアフリー化、ノンステップバス、UD タクシーの導入
- オープンデータ化(GTFS)
- バス待ち環境の改善
- サイクル&ライド施設の整備
- 水上バスの利用環境向上
- シェアサイクルの活用

5-2 施策体系【郊外・山間地域】

基本方針 2

きめ細かく、地域に応じた地域主体の交通サービスを構築し、利便性の高い生活交通サービスが利用できる

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

1. 地域が主体となる交通サービスの育成・推進
 - ・デマンド型の地域主体交通の導入(自家用有償旅客運送)(公共ライドシェア)
 - ・地域運行主体の育成
 - ・補助要綱の新設
 - ・自家用有償旅客運送登録の権限移譲
2. 他事業との連携による交通サービスの確保
 - ・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
3. 移動販売・小さな拠点整備との連携した交通サービスの確保
 - ・医療や買い物などと連携した交通と他事業の相互作用

目標 2

生活交通サービスの効率化（デジタル技術の活用）

4. 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
5. 乗り継ぎのしやすい交通の実現

5-3 施策体系【DX・GX】

基本方針 3

公共交通の DX、GX を推進し、効率的で環境負荷低減に寄与する移動手段となる

目標 1

先進技術を活用したモビリティサービスを提供する

1. 次世代モビリティの活用検討（自動運転の導入検討）
2. オープンデータ化（再掲）
3. 新エネルギー車両・船舶の導入（FCV、EV）

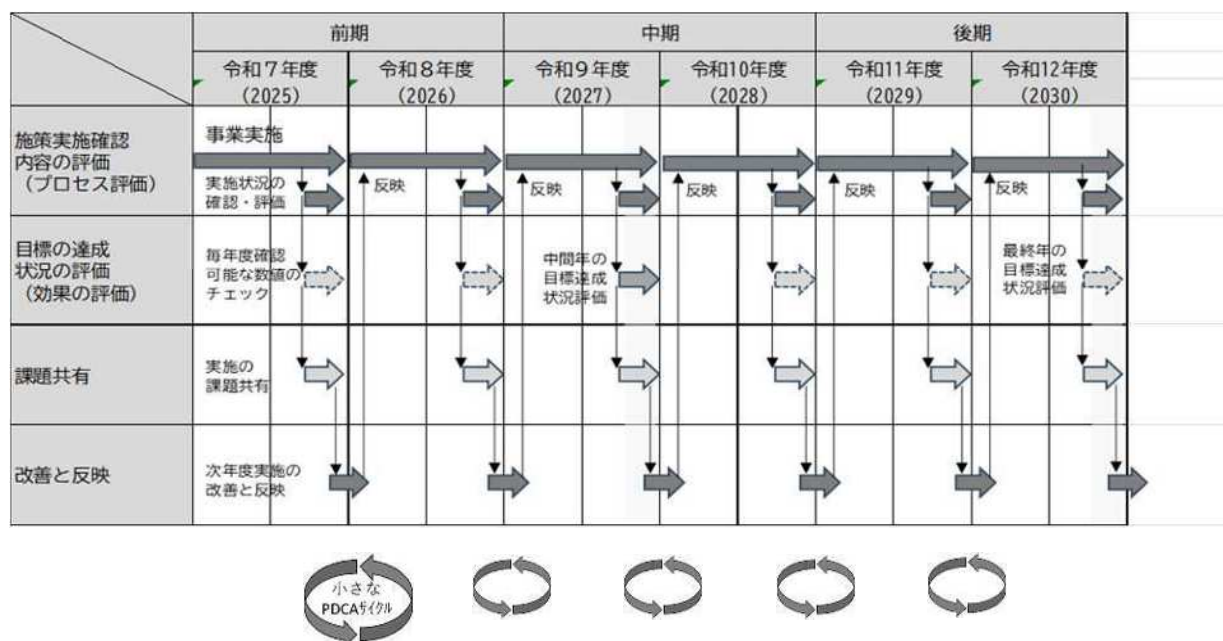
状況を計る目安として、いくつかの指標を定めます。これらの指標自体が目標とは限らないことに注意が必要です。

しる姿への接近状況を判定できる内容を以て指標とします。

方針	基本方針 3	指 標	現況値 (令和 4 年度)	目標値 (令和 11 年度)	目標値の設定趣旨	ねらい
	きめ細かく、地域に応じた地域主体の取り組みを推進し、移動手段となる公共交通の DX、GX を推進し、効率的で環境負荷低減に寄与する					
		1 市内鉄道駅乗車人員	114,124 人/日	134,705 人/日	コロナ前の令和元年度の実績値	公共交通の利用者
		2 都市バス路線利用者数	59,357 人/日	72,487 人/日	コロナ前の令和元年度の実績値	公共交通の利用者
		3 清水港水上バスの利用者数	人/年	人/年	コロナ前の令和元年度の実績値	公共交通の利用者
		4 静岡鉄道運行本数	261 本	261 本	現状以上の本数を維持する趣旨	公共交通の供給側からの利便性指標
		5 都市バス運行本数	2,498 本	本	現状以上の本数を維持する趣旨 目標値を 2024.5 以降の本数としたい	公共交通の供給側からの利便性指標
		6 公共交通を利用できる人口カバー率	%	%	現状値維持	公共交通の需要側からみた利便性
		7 地域主体交通、自主運行バスの利用者数	40,825 人	49,857 人	コロナ前の令和元年度の実績値	公共交通の利用者
	○	8 都市バスの IC カード決済比率	%	%	100%に近づけることを目指す。	
	○	9 運輸部門の CO2 排出量	1,379 千 t (平成 25 年度)	843 千 t	第 3 次静岡市地球温暖化対策実行計画。本計画では、発展目標値として扱う。	運輸部門の環境負荷削減実績を

第7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。

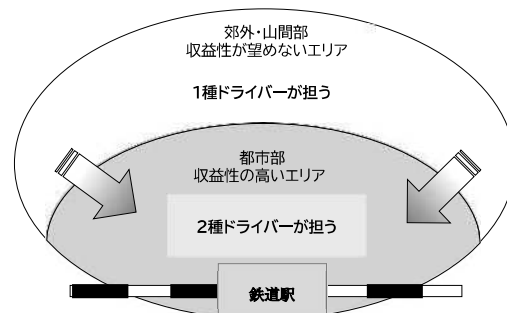


自家用有償旅客運送の導入に関する考え方

趣 旨

二種ドライバーの不足が年々深刻化しており、また年齢構成を鑑みて、公共交通サービスの維持が、近い将来に危機的な状況になると認識している。

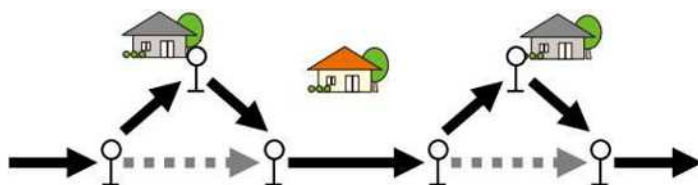
静岡市としては、各交通事業者様の採用支援を行うとともに、静岡市地域公共交通計画の基本方針に示すとおり、自家用有償旅客運送等を計画的に導入していきたいと考えており、皆様の御意見をいただきたい。



施策案概要

- 1 収益性の高いエリア：交通事業者様（二種ドライバー）が主に担う
- 2 収益性が低いエリア：地域住民等による自家用有償旅客運送等（一種ドライバー）が主に担う
- 3 自家用有償旅客運送等の運行に係る欠損分については、静岡市が全額補助をする
- 4 路線運行型（バス代替）か区域型（タクシー代替）については、地域住民等の各運行主体が判断する
- 5 市は、高齢化の現状や利用者負担を踏まえ、自宅・目的地付近までバス停を細かく設置する、デマンド型乗合交通（バス代替）の導入が最も多いと想定している

デマンド型乗合交通（バス代替）イメージ



出典：西条市における交通空白地域等への交通導入マニュアル

予約に応じて所定の乗降ポイントまで迂回させる運行方式。

乗降ポイントまで遠い地域に迂回ルートを設定することにより、交通空白地域の解消を図ることができる。

御意見を頂戴したい事項

- 1 主にドライバー不足の深刻化により、交通空白地の拡大が避けられず、自家用有償旅客運送での代替が不可欠と考えているが、交通空白地の拡大や自家用有償旅客運送で代替することについて、御意見をいただきたい。
- 2 交通空白地における自家用有償旅客運送のサービスレベルと運賃について、自宅・目的地付近までバス停を細かく設置する（多数乗降ポイント）、デマンド型乗合交通を実施した場合、あるべき料金体系について御意見をいただきたい。（市はバス運賃程度が基準と考えている）