

# 静岡市地域公共交通計画の策定について

静岡市地域公共交通会議  
令和6年12月12日  
静岡市交通政策課企画係

# 交通関連法令

## 交通政策基本法（平成25年12月施行）

### 基本理念

＜基本的認識＞国民等の交通に対する基本的需要の充足  
・交通機能の確保・向上  
・環境負荷の低減  
・適切な役割分担と連携  
・交通の安全の確保

### 責務

地方公共団体  
基本理念に基づき、自然的・経済的・社会的諸条件に応じた  
施策の策定・実施

## 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）（平成19年10月施行）

地域の主体的な取組等によって「地域旅客運送サービス」の持続可能な確保に資する  
地域公共交通の活性化及び再生」を推進するため、地域公共交通計画の作成やこれ  
に基づき実施する事業等について定めた法律

# 計画作成の役割

## ① 公共交通政策の戦略と実行プログラム

「公共交通により実現を目指すまちと暮らしの姿」を実現するための今後6年間の静岡市の実行プログラムを定め、公共交通の供給に関わる関係者間の目標の共有と役割を明確化します。

## ② 関係者間の連携強化

法定会議を設置して、協議・意見交換・合意のもとに計画策定を進めることで、行政と事業者が歩調を合わせた計画を立てることができるとともに、新たな問題を解決するための協調行動を話し合うこともできます。また、こうした関係者間の連携の強化を継続することは、公共交通の正のスパイラルへの転換のきっかけづくりとなり得ます。

※法定会議

行政・交通事業者・住民代表・学識者などで構成する「静岡市地域公共交通会議」  
(地域交通法 第六条第二項)

## ③ 公共交通に関する政策を市民と共有

公共交通に関する静岡市の政策を分かりやすくまとめ、市民が公共交通について現状を理解し考える資料となります。

## 静岡市地域公共交通会議 構成員（26者）

### 学識者（3者）

静岡文化芸術大学	名誉教授	川口 宗敏
埼玉大学	名誉教授	久保田 尚
静岡県立大学大学院	経営情報	イノベーショナル研究科 教授 岸 昭雄

### 自治会連合会（3者）

静岡市葵区自治会連合会、静岡市駿河区自治会連合会、静岡市清水区自治会連合会

### 交通事業者（11者）

バス協会：1者、バス会社：4者、タクシー協会：2者、鉄道：1者、海上バス：1者、労組：1者、フェリー1者  
 一般社団法人静岡県バス協会、しずてつジャストライン株式会社、山梨交通株式会社、信興バス株式会社、  
 日本平自動車株式会社、商業組合静岡県タクシー協会 静岡支部、商業組合静岡県タクシー協会 清水支部  
 静岡鉄道株式会社、富士山清水港クルーズ株式会社、ジャストライン労働組合、  
 一般社団法人ふじさん駿河湾フェリー

### 警察（3者）

静岡中央警察署、静岡南警察署、清水警察署

### 国（2者）

国土交通省中部運輸局 静岡運輸支局、国土交通省中部地方整備局静岡国道事務所計画課

### 県（2者）

静岡県交通基盤部都市局地域交通課長、静岡県交通基盤部清水港管理局企画整備課

### 市（2者）

静岡市建設局道路部、都市局都市計画部

## 策定に向けた今後のスケジュール

令和6年12月

- ・静岡市交通政策協議会での計画(案)の協議
- ・静岡市地域公共交通会議での計画(案)の協議

令和7年1月

- ・パブリックコメント

令和7年2月

- ・静岡市地域公共交通会議での計画の承認

令和7年3月

- ・計画の策定
- ・国土交通大臣への計画送付

## 施策体系【都市部】

### 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

- 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

- 7 交通結節機能の強化
- 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 タクシー配車アプリの導入推進
- 13 水上バスの利用環境向上
- 14 シェアサイクルの利用促進

## 基本方針1

### 3 路線バス・タクシー運転士の人員確保(継続施策)

#### <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、公共交通サービスの維持・確保を実現します。

#### <事業主体>

交通事業者、静岡市

#### <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。
- 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。

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	継続実施	継続実施	継続実施	継続実施	継続実施
静岡市	説明会等の実施、事業者への支援	継続実施	継続実施	継続実施	継続実施	継続実施

## 基本方針1

### 4 連節バスなどの効率的な輸送手段の導入（新規施策）

#### <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、最混雑路線の便数制約を緩和することにより、他の路線の増便を容易にします。

#### <事業主体>

交通事業者、静岡市、道路管理者、交通管理者

#### <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）

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	導入に合わせた支援の実施	継続実施	継続実施	継続実施	継続実施	継続実施
交通事業者	連節バスの導入に向けた調整	連節バスの導入	継続実施	継続実施	継続実施	継続実施
交通管理者	連節バスの導入に係る走行環境の改善に向けた協議・改善実施	継続実施	継続実施	継続実施	継続実施	継続実施
道路管理者		継続実施	継続実施	継続実施	継続実施	継続実施

## 基本方針1

### 13 タクシー配車アプリの導入推進(新規施策)

#### <目的>

タクシー配車アプリを活用することで、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。

#### <事業主体>

交通事業者、静岡市

#### <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。

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	利用促進策及び共同配車のスキームの検討	施策実施	継続実施、モ ニタリング	継続実施、モ ニタリング	継続実施、モ ニタリング	継続実施、モ ニタリング
静岡市		施策実施	継続実施、モ ニタリング	継続実施、モ ニタリング	継続実施、モ ニタリング	継続実施、モ ニタリング

## 施策体系【郊外・山間部】

### 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

#### 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 地域が主体となる公共ライドシェア〔バス型〕の導入
- 2 地域交通結節点の設置
- 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 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

- 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 乗り継ぎしやすい交通環境の整備

## 基本方針2

### 1 地域が主体となる公共ライドシェア〔バス型〕の導入(新規施策)

#### <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、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公共ライドシェア(バス型)を運行するための支援を講じます。また地域住民がドライバースとなることで、地域の仕事を創出することも目的としています。

#### <事業主体>

地域住民、静岡市

#### <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
- 市町村運営有償運送等運転者講習の開講
- 自家用有償旅客運送登録の権限移譲

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	運行開始	運行開始	運行開始	運行開始
静岡市	地域組織への支援、補助金の予算化	継続実施	継続実施	継続実施	継続実施	継続実施

## 1 地域が主体となる公共ライドシェア〔バス型〕

### <概要>

主にドライバー不足により交通空白地となる地域において、自家用有償旅客運送により地域住民の移動手段を確保する。

### <運行内容>

#### ①運行エリア

- ・交通空白地内の運行を原則とし、交通結節点(既存のバス停)に接続
- ・病院、スーパー等生活に不可欠な場所は交通空白地外への運行可

※区域外運行については国土交通省通達内にて明記

#### ②運行方法

- ・仮想バス停方式の定時便・デマンド運行の併用

#### ③料金体系

- ・バス同等運賃(エリア一律性・距離制の選択、学生定期導入)



**導入時には地域の意向を踏まえ、市が連携して運輸支局、関係する交通事業者と協議し、地域公共交通会議に諮る。**

### <役割>



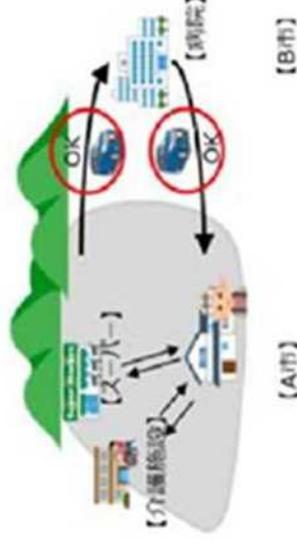
### <補助金制度の概要>

**地住民に金銭的な負担が生じない補助制度**

**運転手を担う地域住民に適切な報酬を支払い、地域の仕事を創出する制度**

### 運送区域の設定の柔軟化

- 運送区域外の目的地への往復を可能とする必要性が高いことから、発地又は着地のいずれかが運送区域内にあればよいことを通達上明記



## 施策体系【交通DX・GX】

### 基本方針 3

効率的で環境負荷低減に寄与する移動手段となるよう公共交通のDX、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

- 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)

## 基本方針3

### 3 新エネルギー車両の導入(継続施策)

#### <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、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。

#### <事業主体>

交通事業者、静岡市

#### <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。

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	取組実施	取組実施	取組実施	取組実施	取組実施	取組実施
静岡市	取組実施	取組実施	取組実施	取組実施	取組実施	取組実施

# 静岡市地域公共交通計画

## 概要版

(案)

令和6年12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、公共交通利用者の更なる減少やドライバー不足の深刻化から、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。

### 《本計画と上位・関連計画との関係性》

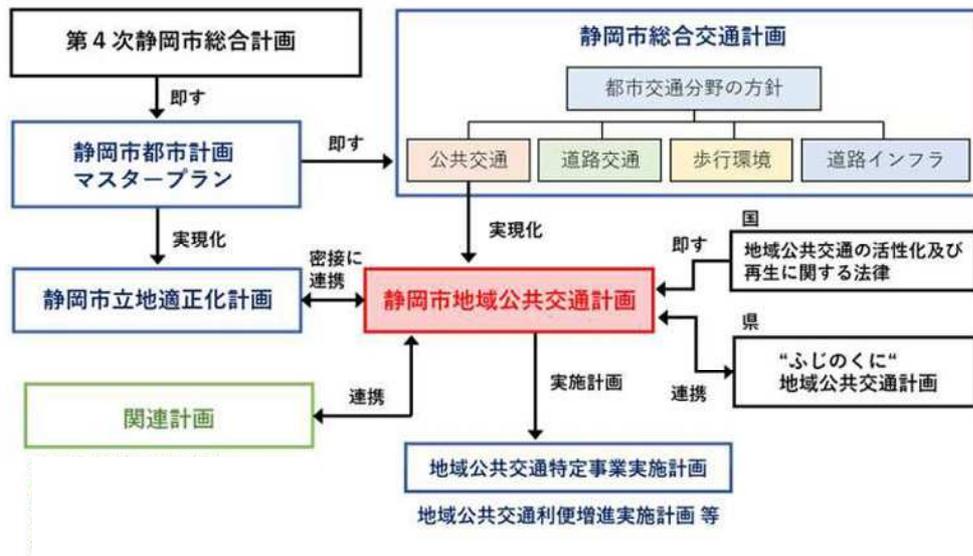


図1-1 上位・関連計画との関係性

## 1-4 計画の区域

本計画の区域は、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、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、将来推計によると、計画終期の2030年(令和12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(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32.7%となり、3人に1人が高齢者になると見込まれています。生産年齢人口は約37万人で、その後も減少していくと推計されています。

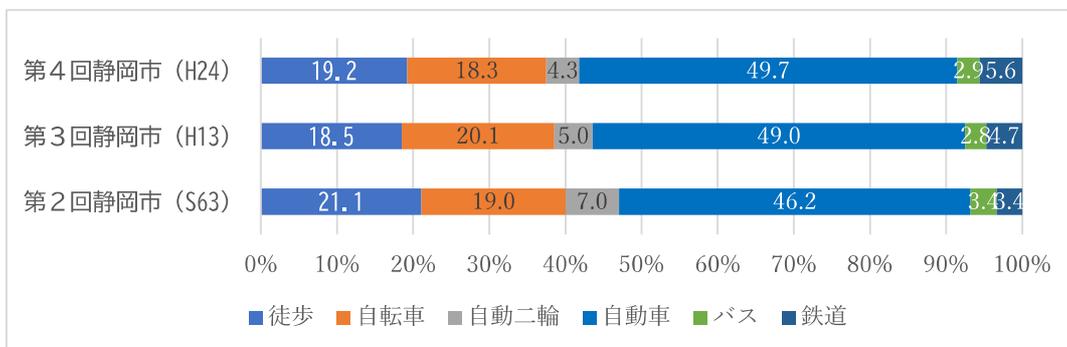


出典: 静岡市の人口・世帯(住民基本台帳)(静岡市)、日本の地域別将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所)より作成

図2-1 静岡市の年齢区別将来推計人口

#### (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、1988年(昭和63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。

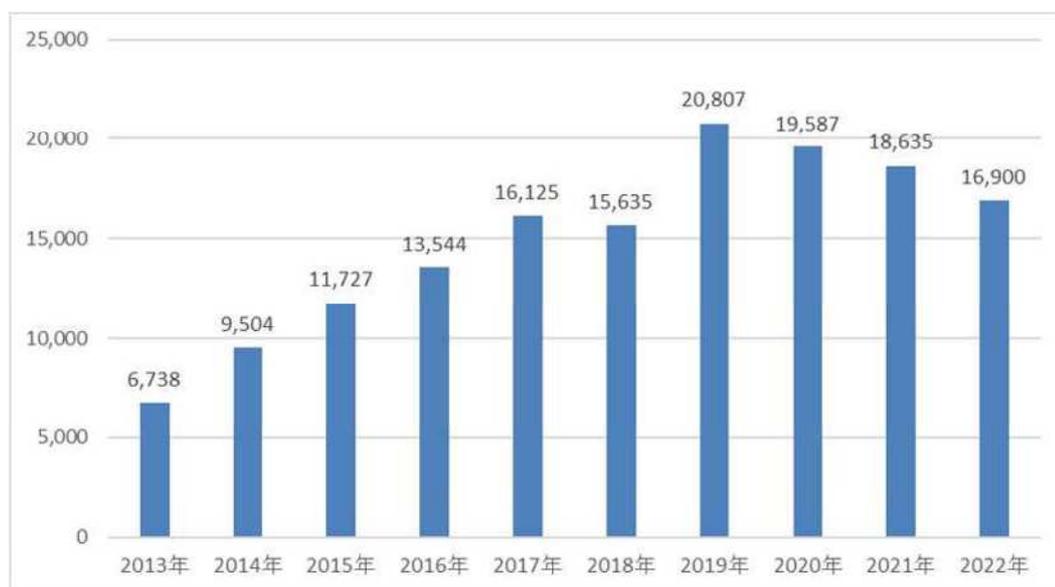


※代表交通分担率 トリップの総数に占める代表交通手段毎の割合

図2-2 静岡市代表交通分担率

### (3) 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2019年(平成31年)まで増加を続けていましたが、2020年(令和2年)以降は減少に転じています。



出典：静岡県交通年鑑

図2-3 県内の運転免許返納者数

### (4) 温室効果ガス排出量 (P8 課題④)

運輸部門(自動車)の2021年度(令和3年度)の二酸化炭素排出量は1,008.5千t-CO<sub>2</sub>です。基準年の2013年度(平成25年度)と排出量を比較すると18.8%減少しています。本市では、環境基本計画において、CO<sub>2</sub>削減率を2013年度(平成25年度)比で、2030年度までに51%を目標としています。



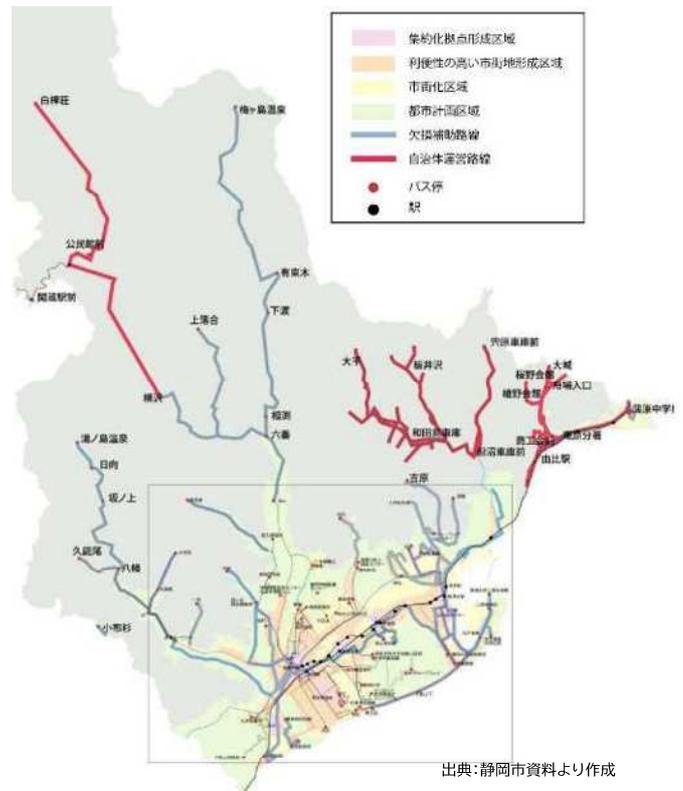
出典：静岡市資料「静岡市域における温室効果ガス排出量等について」より作成

図2-4 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

### (1) 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 東海道本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鉄道駅を中心に放射線状に伸びており、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・山間部では、交通空白地となっている地域があり、今後、路線バスの撤退により拡大することが懸念されます。

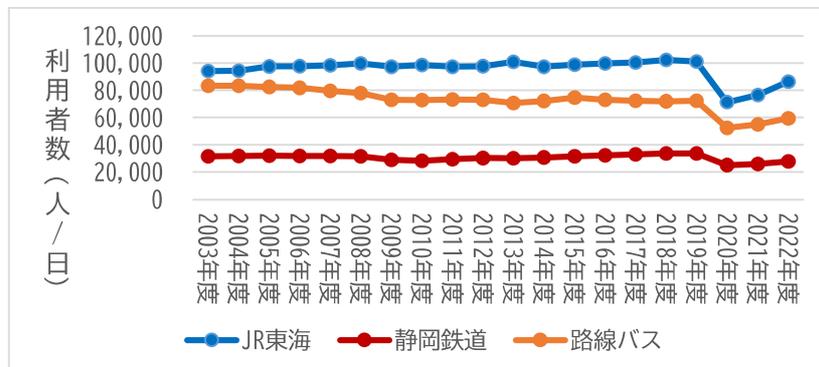


出典：静岡市資料より作成

図2- 5 公共交通ネットワークの状況

### (2) 公共交通利用者数 (P8 課題 ①)

鉄道の1日当たりの利用者数は東海道本線で約10万人、静岡鉄道静岡清水線で3万人で推移しており、新型コロナ禍の影響により2020年度(令和2年度)は大きく落ち込みましたが、近年は回復傾向にあります。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、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)に新型コロナ禍の影響により大きく落ち込んでいます。

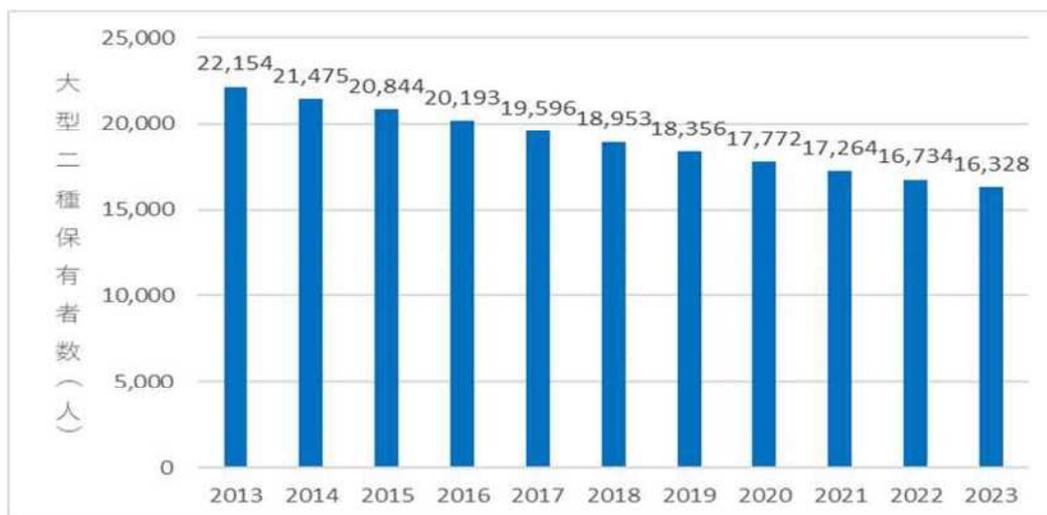


出典：静岡市統計書より作成

図2- 6 公共交通 モード別利用者数

### (3)大型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、2023年(令和5年)で約16千人であり、2013年(平成25年)の約22千人と比べて約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- 7 県内大型二種免許保有者の推移

### (4)タクシー運転者・輸送人員の推移 (P8 課題②)

静岡県内のタクシー運転者の人数は、減少傾向であり、2012年度(平成24年度)の約6.6千人と比べて、2022年度(令和4年度)は約4.3千人と10年間で約2.3千人減少しています。輸送人員は減少傾向でしたが、2020年度(令和2年度)に新型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：数数字でみる中部の運輸(中部運輸局)より作成

図2- 8 タクシー事業の輸送人員及び運転者数の推移

### (5) バス路線維持のための支出額

静岡市がバス路線の補助及びコミュニティバスの委託で支出している額は、増加傾向にあり、2023年度（令和5年度）は約5億円となっています。

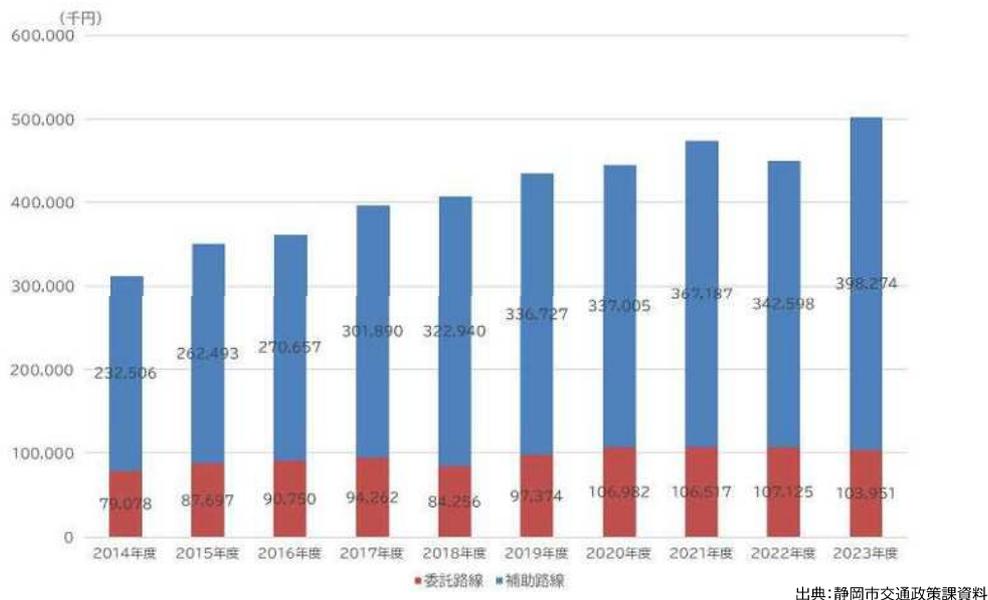
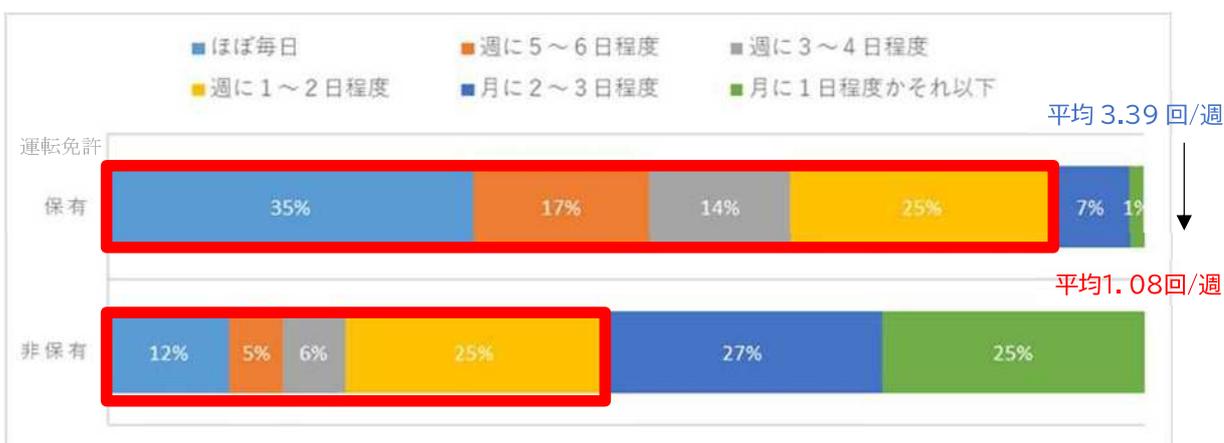


図2-9 バス路線維持のための支出額(年間)の推移

### (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 (P8 課題 ③)

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、運転免許保有者の外出頻度が平均3.39回/週であるのに比べ、非保有者は平均1.08回/週と約1/3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2-10 モビリティ制約の差による活動実態

## 2-3 静岡市の公共交通に関する課題

### 2-3-1. 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。
- ・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。

### 2-3-2. 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的方針

### 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

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

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。

### 3-2 基本方針

#### 基本方針 1【都市部】

「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【郊外・山間部】

「地域住民×行政」

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

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

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

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4章 具体的な実施施策

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)	輸送量
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 (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)	

### 4-1 施策体系【都市部】

#### 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

#### 実施施策

#### 目標1 公共交通サービスの 維持・確保

- 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

- 7 交通結節機能の強化
- 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 タクシー配車アプリの導入推進
- 13 水上バスの利用環境向上
- 14 シェアサイクルの利用促進

## 4-2 施策体系【郊外・山間部】

### 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

#### 実施施策

#### 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 地域が主体となる公共ライドシェア〔バス型〕の導入
  - ・ 地域運行主体の育成
  - ・ 地域運行主体への補助金の支給
  - ・ 自家用有償旅客運送登録の権限移譲
- 2 地域交通結節点の設置
- 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 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

- 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 乗り継ぎしやすい交通環境の整備

## 4-3 施策体系【交通 DX・GX】

### 基本方針 3

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

#### 実施施策

#### 目標 1

先進技術を活用した  
モビリティサービスの提供

- 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）

## 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
公共交通を利用できるエリアに居住する市民の割合※ <sup>1</sup>	99.6%	100.0%
市内鉄道駅乗車人員	114,124 人/日	134,705 人/日※ <sup>2</sup>
路線バス利用者数	59,357 人/日	72,487 人/日※ <sup>3</sup>

※<sup>1</sup> 鉄道駅から半径 800m、バス停から半径 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。

※<sup>2,3</sup> 新型コロナ禍前の令和元年度の実績値

### 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状況を確認するために、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
○			静岡鉄道運行本数	261 本	現状維持
○			路線バス運行本数	2,429 本	現状維持
	○		地域交通結節点の設置数	2 箇所	5 箇所
	○		地域主体の公共ライドシェア〔バス型〕の導入地区数	1 地区	12 地区
		○	GTFS-JP データの整備事業者数	2 事業者	全事業者
		○	運輸部門の CO <sub>2</sub> 排出量	1,379 千 t※ <sup>4</sup>	843 千 t

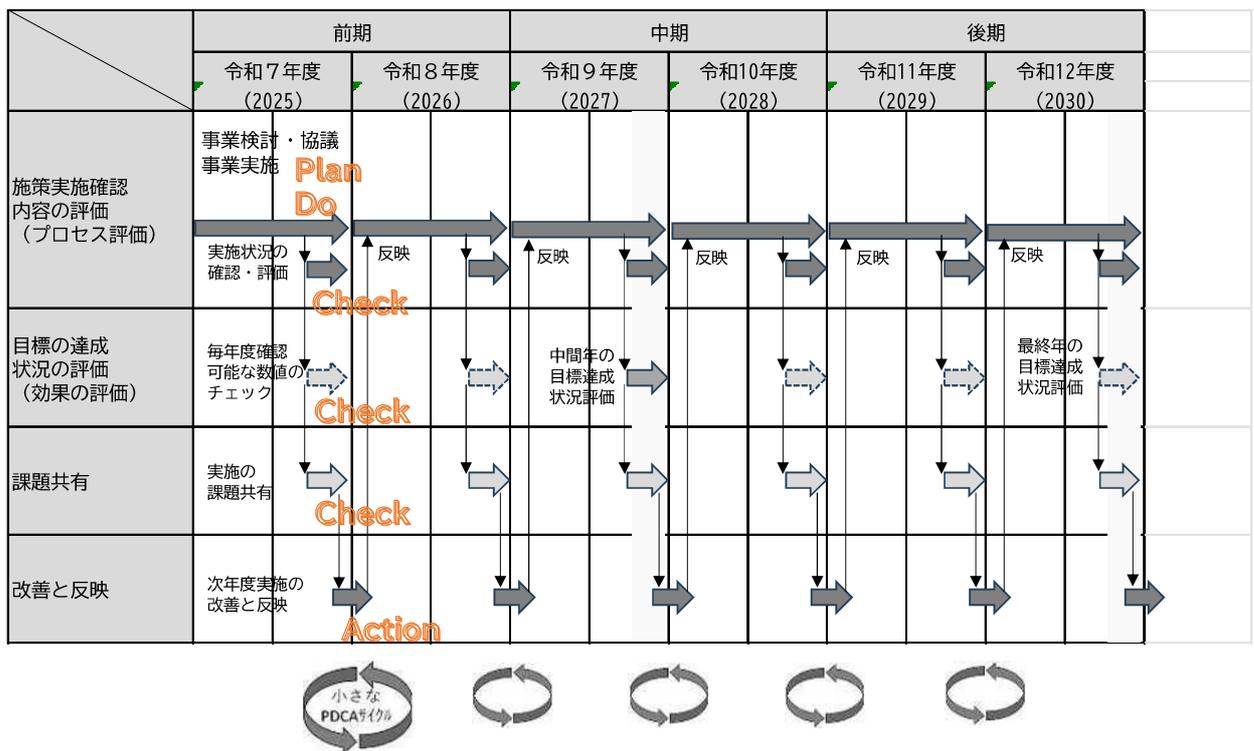
※<sup>4</sup> 静岡市地球温暖化対策実行計画における基準年の 2013 年度実績とする。

## 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。



## 静岡市地域公共交通計画（案）等に関する意見について

※ご意見のある場合はお願いします。

提出〆切：令和6年12月24日（火）

所属	
氏名	
資料名 ページ数	意見
その他 自由意見	

提出先

Mail: [kotsu@city.shizuoka.lg.jp](mailto:kotsu@city.shizuoka.lg.jp) 静岡市交通政策課 企画係  
FAX: 054-221-1060