

## 第6章 本計画の基本方針・基本目標

本計画の基本理念・基本目標を示す。

### (1) 本計画の基本理念

本計画は総合交通計画と調和する計画であることから、総合交通計画の基本方針を本計画の基本理念とする。

**基本理念：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**

### (2) 本計画の基本方針、基本目標

まちづくりの方向性や地域公共交通の課題から基本方針、基本目標を設定する。

#### <まちづくりの方向性から

##### 地域公共交通に求められる役割>

- ・都市拠点のさらなる魅力向上
- ・人口減少・高齢化に対応する交通環境への転換
- ・集約拠点間のネットワーク化による市民生活の質の向上
- ・コンパクトなまちづくりと連携した地域公共交通網の再編
- ・地域区分や交通需要に応じた最適な地域公共交通サービスの提供

##### <地域公共交通の課題>

- ・人口減少・少子高齢化社会に対応する持続可能な地域公共交通網の構築が必要
- ・地域の実情に応じた柔軟かつメリハリのある地域公共交通網への転換が必要
- ・より利用しやすい交通手段に向けた利用環境の改善が必要
- ・関連施策と連携し、地域課題の解決及び公共交通の利用促進に向けた取組みが必要

#### 基本方針1

日常生活を支える持続可能な地域公共交通網の構築

##### 基本目標1

お茶っ葉型の地域公共交通網の構築

##### 基本目標2

市街地路線のサービス維持・運行の効率化

##### 基本目標3

郊外部・山間部路線の運行の効率化

#### 基本方針2

関連施策と連携した地域公共交通サービスの提供

##### 基本目標4

誰もが安全・安心・快適に利用できる地域公共交通サービスの提供

## 基本方針1. 日常生活を支える持続可能な地域公共交通網の構築

人口減少・少子高齢化の進展により懸念される様々な影響に対応するべく、本市の大目標である「人口70万人の維持」を目指し、各種施策を展開している。

都市・交通分野においては「集約連携型都市構造（コンパクト＋ネットワーク）」をベースとするコンパクトなまちづくりの推進による「市民生活の質の向上」や「地域経済の活性化」、「人口減少対策による好循環を下支え」等の効果により、健全な都市経営に寄与することを目指していることから、地域公共交通においてはコンパクトなまちづくりの下支えとなる移動手段が求められている。

しかしながら、本市の地域公共交通を取り巻く課題として、路線バス維持費の増加や運転士の人員不足とさらに高齢化などの様々な課題があることから、まずは地域公共交通が持続可能な移動手段でなければならない。よって、日常生活を支える持続可能な地域公共交通網の構築を目指す。

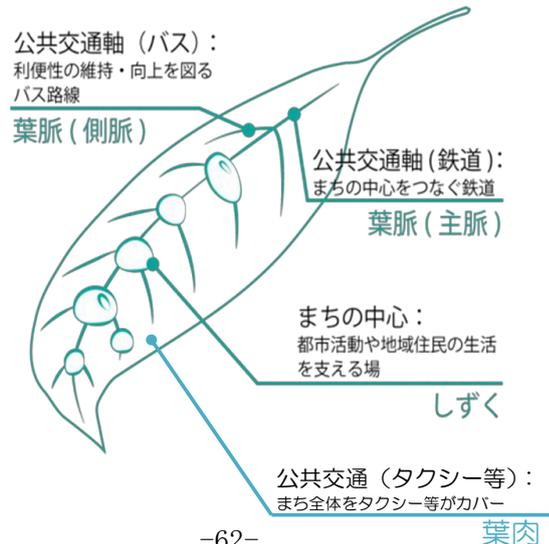
### ◆基本方針1に基づく基本目標

#### 基本目標1. お茶っ葉型の地域公共交通網の構築

地域公共交通（鉄道・路線バス・タクシー）にはそれぞれ異なる強みと弱みを有している。それぞれの強みと弱みを補完しあえる地域公共交通網を構築することにより、交通機関ごとに運行していた際の課題解決に繋がる。例えば、バスの弱みである速達性・定時性は、鉄道の強みであることから鉄道により補完し、また鉄道の弱みである利用圏域は広域な利用圏域を持つバスにより補完する。また鉄道・路線バスではカバーしきれないエリアは小型車両の強みを活かしたタクシーが補完するといったことが挙げられる。

よって、本市を東西に走る鉄道をお茶の葉の主脈に、鉄道に接続する幹線バス路線を側脈に見立てた「お茶っ葉型」の地域公共交通網の形成により、持続可能な地域公共交通網の構築を図る。

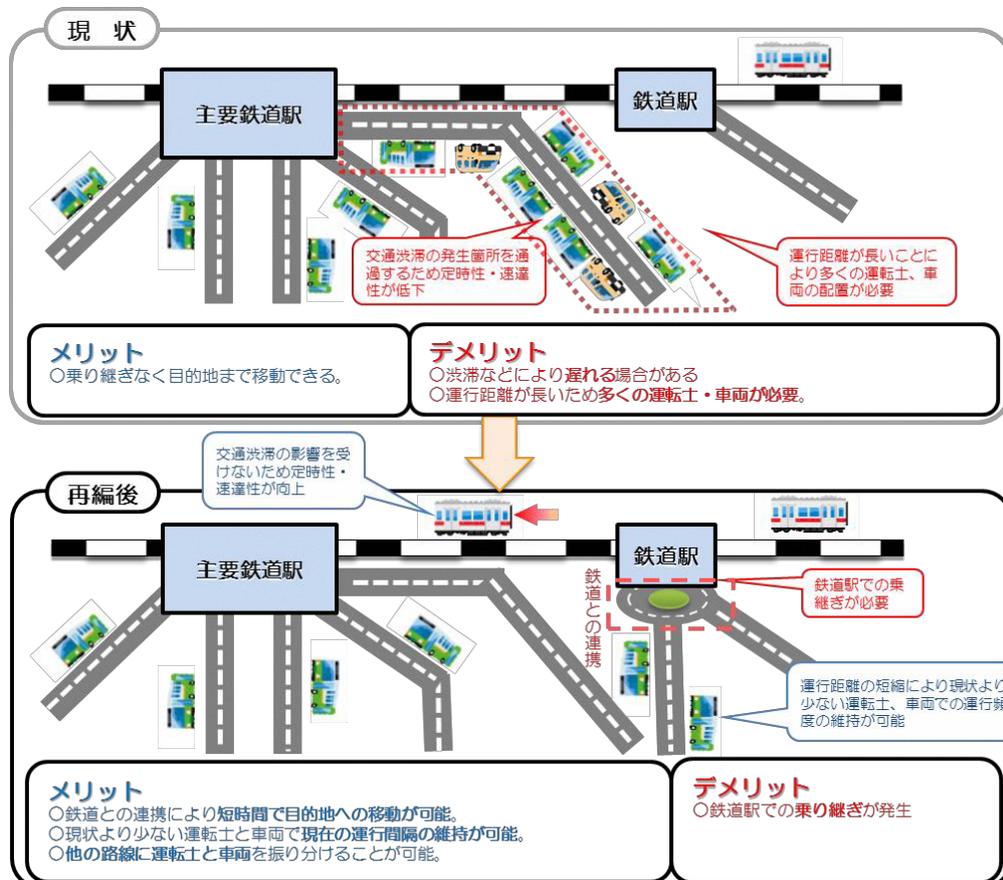
<持続可能な地域公共交通網の姿：お茶っ葉型の地域公共交通網>



<地域公共交通の強みと弱み>

運送形態	強み	弱み
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>・専用の運行ルートがあり、速達性が高い。</li> <li>・輸送人数が多いため、運賃が安い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用するには駅に行く必要があり、利用圏域が限定される。</li> <li>・線的な運行であり、柔軟な運行ルート設定が困難。</li> </ul>
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大量輸送が可能。</li> <li>・輸送人数が多いため、運賃が安い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・線的な運行であり、柔軟な運行ルート設定が困難。</li> <li>・利用するにはバス停に行く必要があり、利用圏域が限定される。</li> <li>・速達性で劣る。</li> </ul>
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・面的な運行が可能。</li> <li>・利用したい時間に利用できる。</li> <li>・予約、迎車等のサービスがある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1回あたりの輸送人数が少ないため、運賃が高い。</li> </ul>

<基本目標1のイメージ>



現状は、主要鉄道駅まで交通渋滞の発生箇所を運行することにより、定時性・速達性が低下している。また、運行距離が長いことにより、多くの運転士、車両の配置を必要としている。

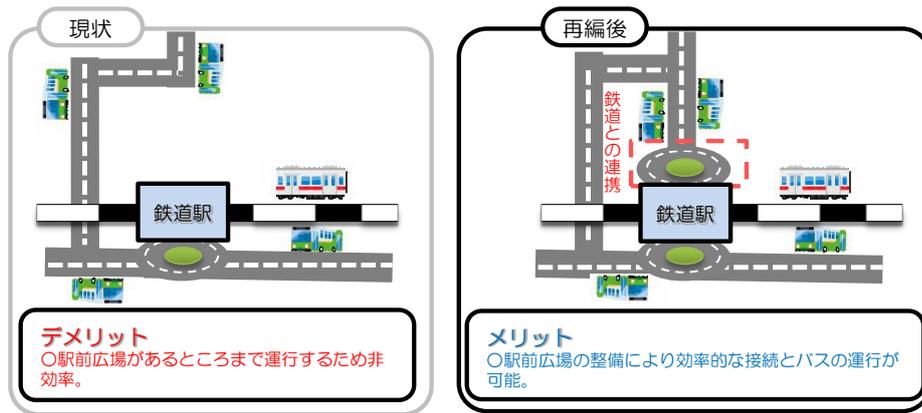
再編後は、鉄道駅での乗り継ぎが必要となるものの、交通渋滞の影響を受けないため、定時性・速達性が向上する。また、運行距離が短縮することにより、現状より少ない運転士と車両で現在の運行頻度を維持することが可能となり、他の路線に運転士と車両を振り分けるなどの対応が可能となる。

基本目標2. 市街地路線のサービス維持・効率化

本市では鉄道・路線バスによる公共交通網は人口集約が見られるエリアを概ねカバーしている。また、コンパクトなまちづくりの推進にあたり、公共交通が便利な地域への住み替え希望が高いことから、現状の公共交通利用圏域<sup>\*54</sup>の維持が必要となる。

しかし一方で、欠損額がある路線・区間が存在することから、駅前広場整備等のまちづくりに合わせた再編や地域の実情に応じて運行の効率化等の検討が必要となる。

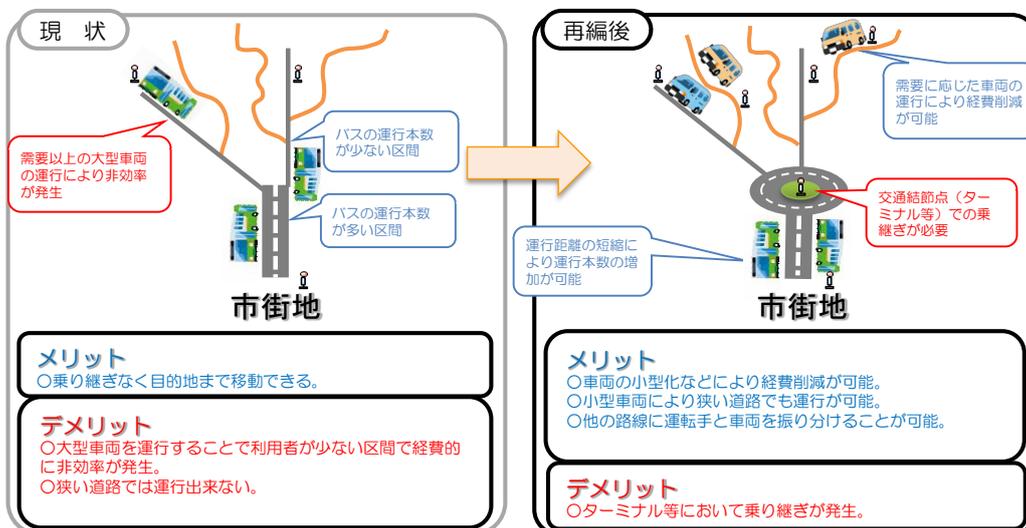
よって、市街地路線のサービス維持・効率化により、持続可能な地域公共交通網の構築を図る。



基本目標3. 郊外部・山間部路線の運行の効率化

郊外部・山間部においては谷間に開けた平地に沿って集落が点在しているという地理特性から、地区人口が少なく、路線バスの運行距離が長くなっているという特徴がある。そのため、市街地バス路線よりも路線バス利用者数が少なく、バス運行維持費が多い傾向となっている。また、地区ごとに地域公共交通における課題が異なることから、地域の実情に応じた効率的な運行形態や運行方法、利用促進策等の検討が必要となる。

よって、郊外部・山間部路線の運行の効率化により、持続可能な地域公共交通網の構築を図る。



## 基本方針2. 関連施策と連携した地域公共交通サービスの提供

移動手段の確保は、日常生活や社会生活を送る上で欠かすことのできないものである。近年では特に高齢化の進展による高齢ドライバーの交通事故の増加等により、安全・安心な移動が可能な地域公共交通の重要性は年々高まってきている。その他にも、地域公共交通の利点として、公共交通への転換による渋滞の解消や自動車交通の減少による環境負荷の低減、歩行数の増加による健康増進なども期待できる。

つまり、地域公共交通の維持・改善は、交通分野の課題解決に留まらず、まちづくり、観光、環境、更には健康、福祉、教育等の様々な分野で大きな効果をもたらす「地域活性化のために必要不可欠な社会インフラの維持改善」と言い換えることもできる。

そこで、関連施策と連携して地域公共交通を活用することにより、さらに公共交通利用者の増加にも繋がることから、持続可能な移動手段の確保との相乗効果が期待される。

よって、関連施策と連携した地域公共交通サービスの提供により、地域課題の解決及び地域公共交通の利用促進を図る。

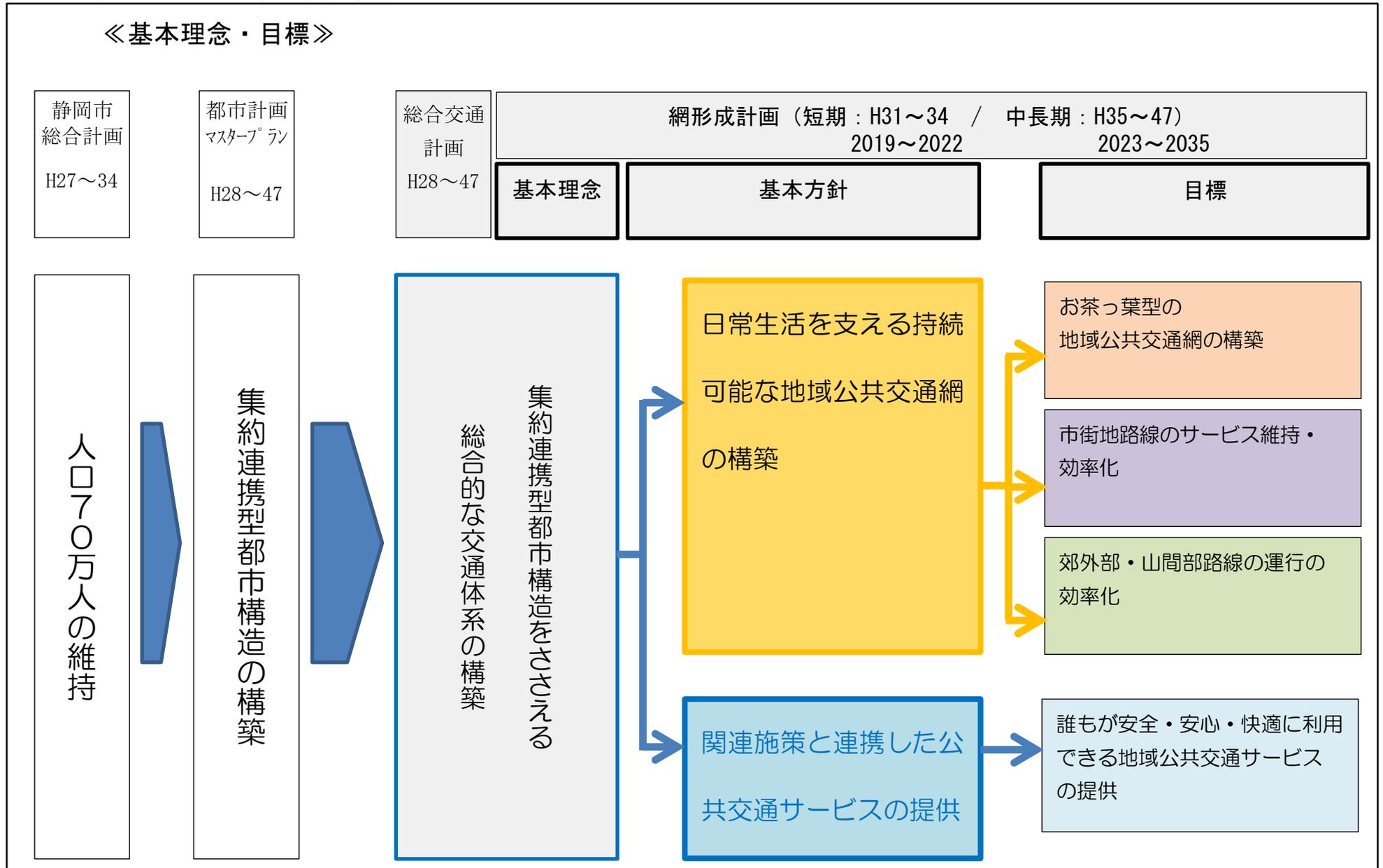
### ◆基本方針2に基づく基本目標

## 基本目標4. 誰もが安全・安心・快適に利用できる地域公共交通サービスの提供

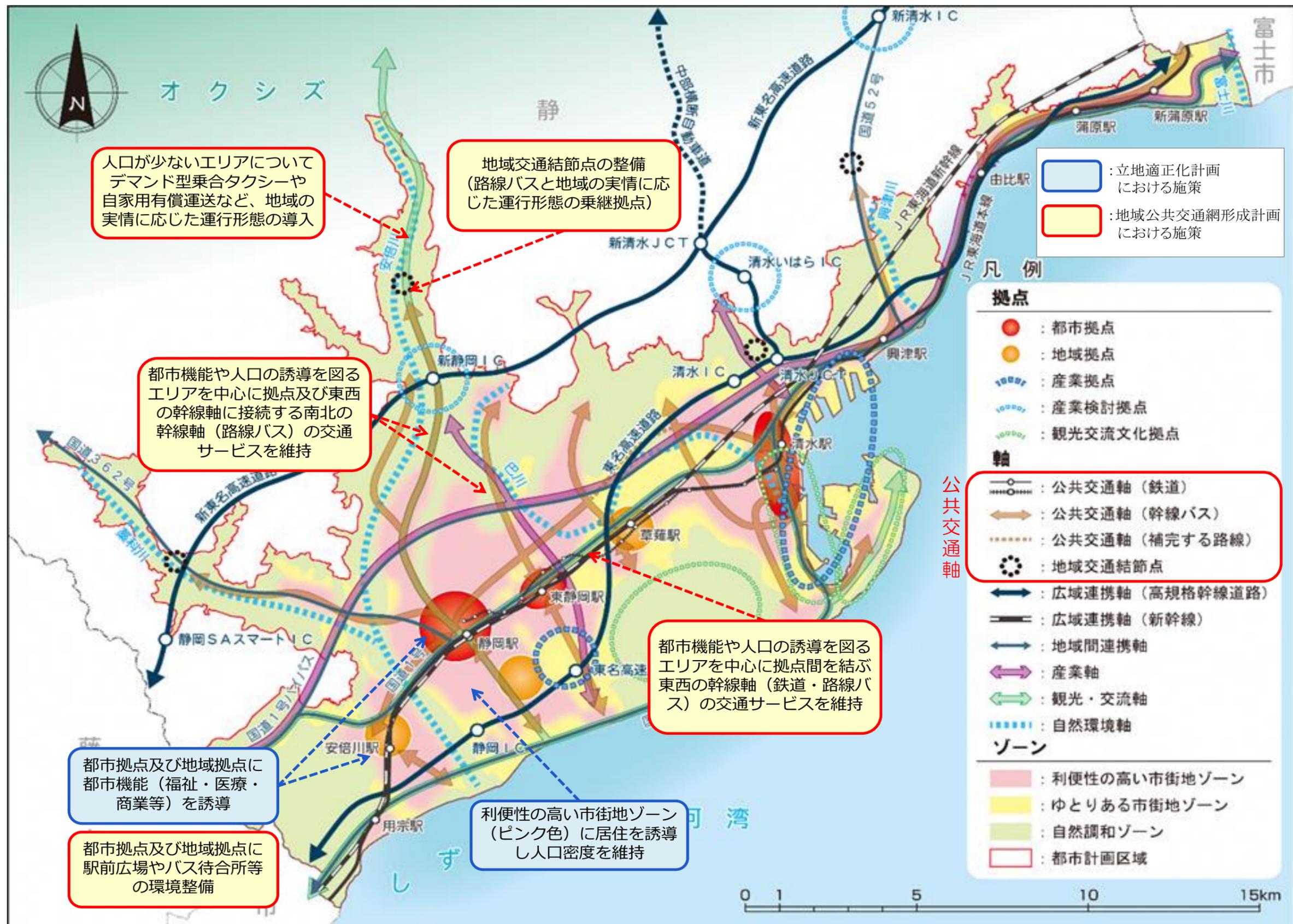
関連施策との連携により、地域課題の解決と公共交通利用者の増加といった相乗効果を上げるためには、例えば、鉄道や路線バスにおいて、高齢者にも大きな文字で見やすい時刻表、高齢者や障がい者にも使いやすいバリアフリー施設の整備や、観光客が必要とする情報を含む運行情報の提供など、誰もが公共交通を利用しやすい施設環境を整えることが、重要となる。

これにより、誰もが安全・安心・快適に利用できる地域公共交通サービスの提供により、地域課題の解決及び地域公共交通の利用促進を図る。

(3) 本計画における基本方針等の体系図



立地適正化計画と地域公共交通網形成計画との連携



## 地域公共交通網の再編イメージ及びメリット・デメリット

＜現状の静岡市の地域公共交通網：放射型＞

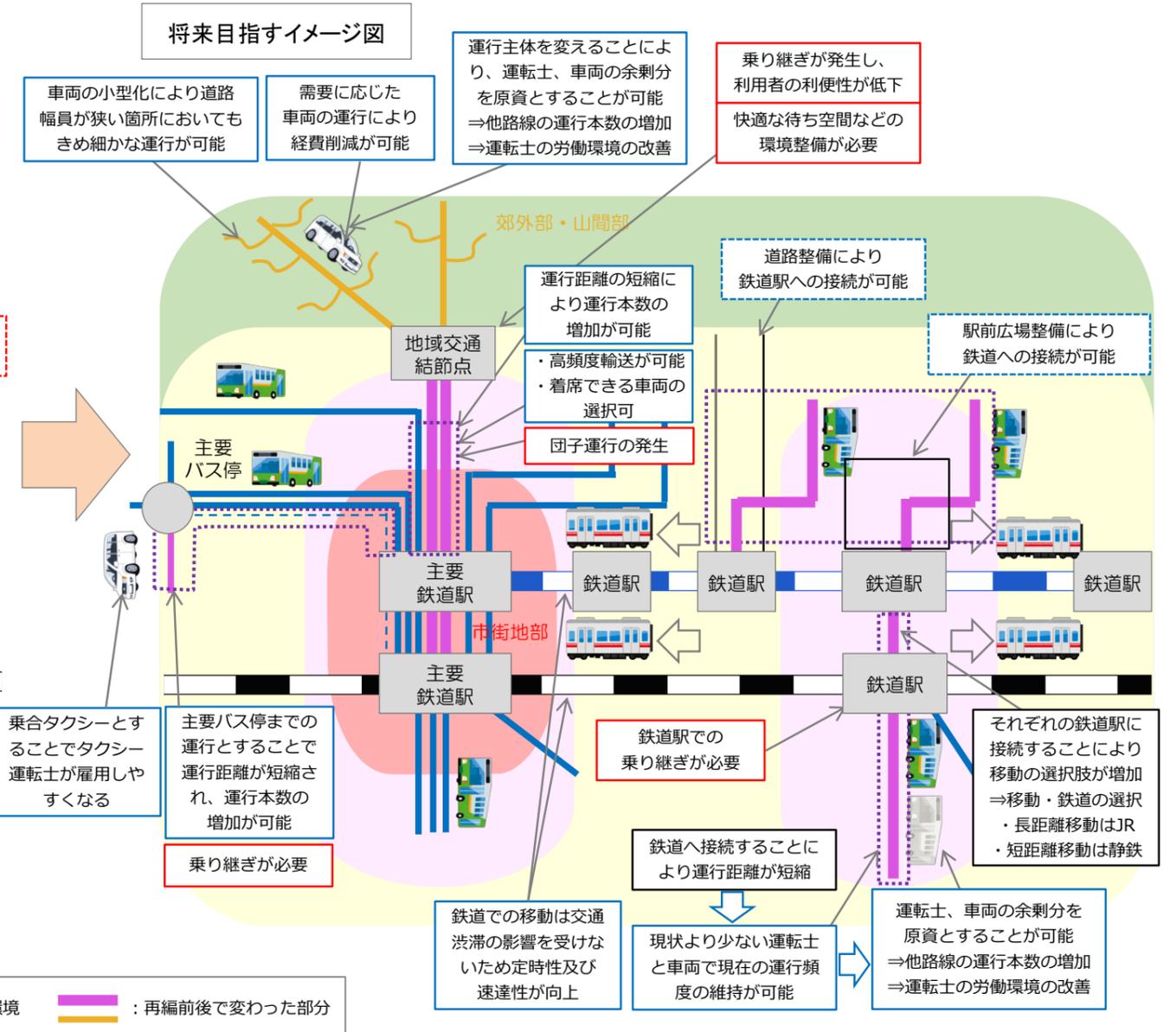
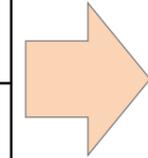
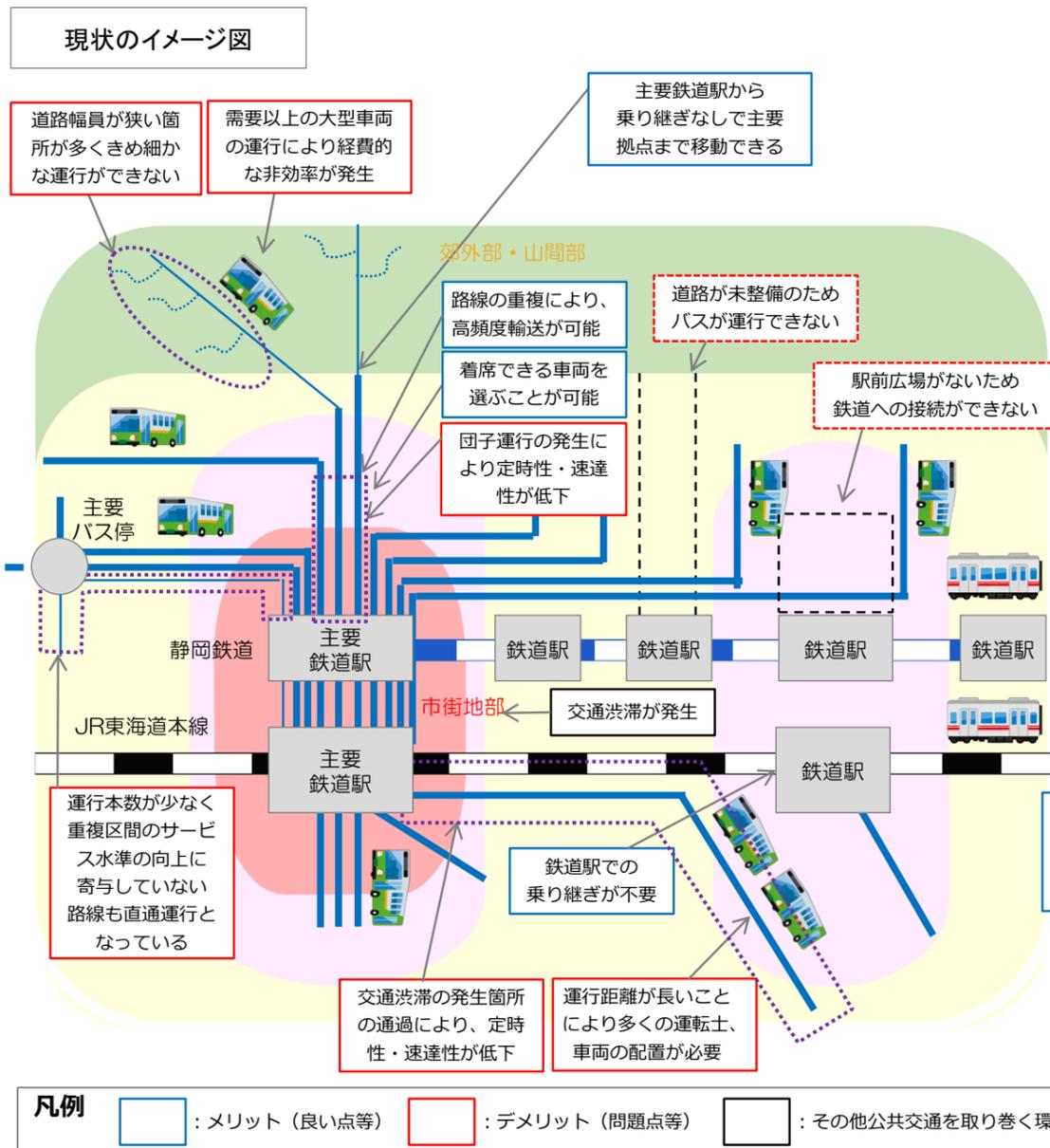
- ・主要鉄道駅を中心として、路線バス網が放射状に広がっている。
- ・主要鉄道駅までの直通運行であり、乗り継ぎがない。

	メリット	デメリット
市街地 部	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線の重複による高頻度輸送。</li> <li>・乗り継ぎなしで主要拠点まで移動が可能。</li> <li>・利用者に高頻度輸送されている区間の認識がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道と路線バスが並走している区間がある</li> <li>・渋滞個所の通過による定時性、速達性の低下。</li> </ul>
郊外部・ 山間部	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗り継ぎなしで目的地まで移動。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大型車両が運行し、経費的な非効率が発生。</li> <li>・道路幅員が狭い区間の運行ができない。</li> </ul>
運転士 [現状]	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスとタクシーの運転士が不足。</li> <li>・大型二種免許取得者の減少。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・タクシーの運転士の高齢化が顕著。</li> <li>・働き方改革による労務管理の強化への懸念。</li> </ul>

＜将来目指す静岡市の地域公共交通網：お茶っ葉型＞

- ・東西を横断する鉄道を“主脈”として、南北方向は路線バスが鉄道駅へ接続するように再編。
- ・乗り継ぎが発生するが、定時性・速達性の向上や移動の選択肢が広がるなどのメリットがある。

	メリット	デメリット
市街地 部	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道と路線バスの連携による運行距離の短縮により定時性・速達性が向上。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一部地域では鉄道駅や主要バス停において乗り継ぎが発生。</li> <li>・利用者が定着するまでに時間がかかることへの懸念</li> </ul>
郊外部・ 山間部	<ul style="list-style-type: none"> <li>・需要量に応じた車両や運行形態の変更により経費削減が可能。</li> <li>・小型車両によるきめ細かな運行サービスの提供。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通結節点において乗り継ぎが発生</li> <li>・交通結節点のハード・ソフト整備が必要</li> </ul>
運転士	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスと他の公共交通との連携により、運転士の確保が厳しい状況の中、現状の運行サービスの維持・向上が可能。</li> <li>・労務環境の改善(休日を増やす等)が可能。</li> <li>・乗合タクシーの導入により雇用がしやすくなる。</li> </ul>	—



## 用語の解説（第6章）

**\*54:現状の公共交通利用圏域**

市民の最寄りの鉄道駅やバス停までの利用範囲をいう。平成29年に実施した市民アンケート調査では、地域により最寄りの鉄道駅やバス停までの所要時間は異なっている。立地適正化計画では、居住誘導区域の設定に鉄道駅800m以内、バス停300m以内が設定されている。