

みんなでつなげる
これからの
ネットワーク

静岡市地域公共交通網形成計画・概要版

SHIZUOKA
CITY



今後、人口減少、高齢化が予測されています。

まちが広がった状態のまま、人が減り、高齢化が進むと、様々な問題が懸念されます。
たとえば・・・

- 街なかのお店が減るなど、活気やにぎわいなくなる
- バスの廃線や減便により、便利な生活がしにくくなる など



空き家が増えると治安が心配ね



人通りがなく寂しくなるかも



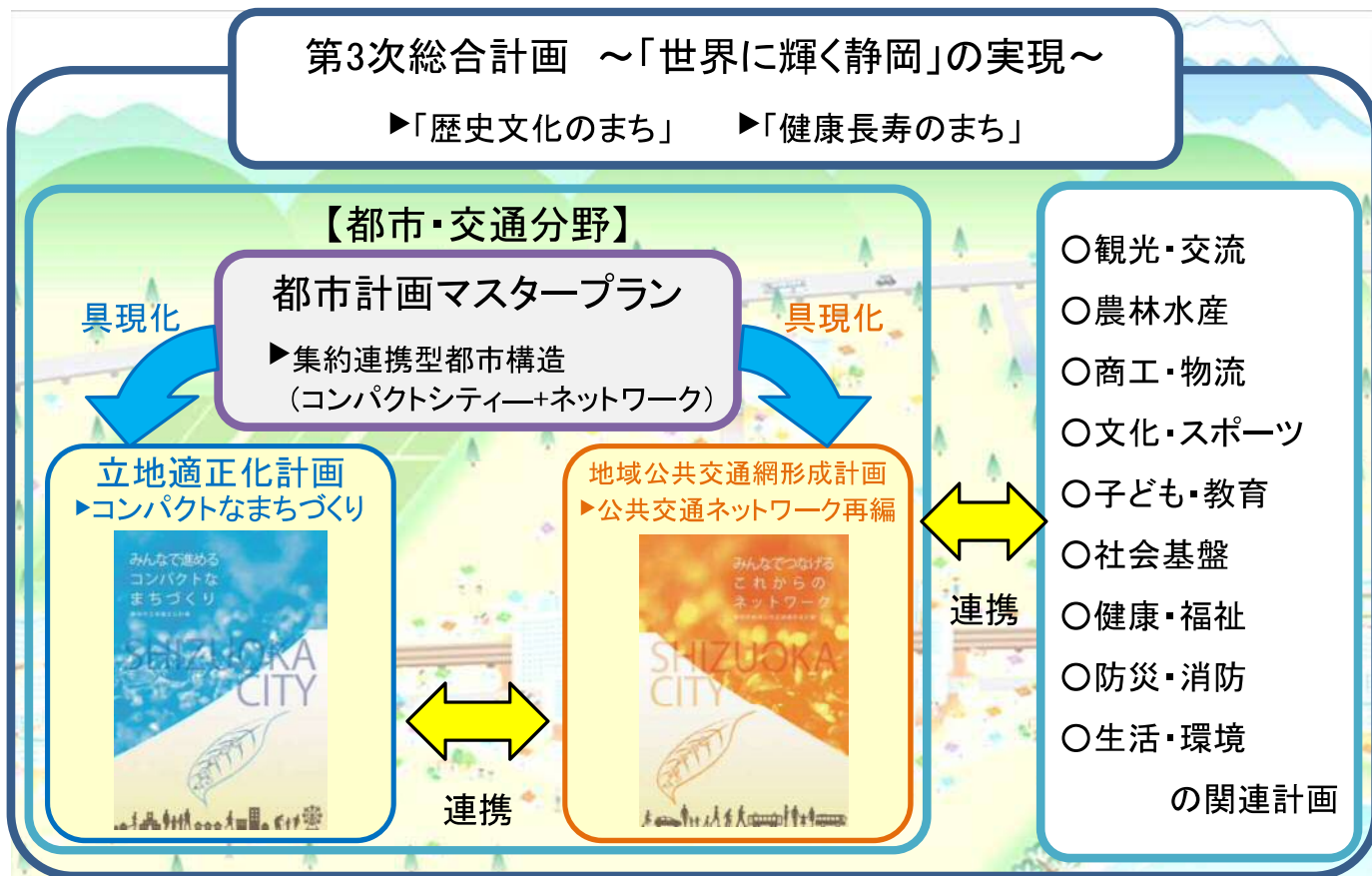
公共交通の本数が減って車がないと生活が不便になるのかな



コンパクトで、暮らしやすく、魅力あるまちづくりが必要です！

- 拠点（都市の中心となる場所）への色々な都市機能の集積を図り、にぎわいを創出します。
- 公共交通軸沿線への居住を誘導し、便利で暮らしやすい生活ができるようにします。
- 郊外では、空き地の有効活用などにより、ゆとりのある生活ができるようにしていきます。

そのために、『集約連携型都市構造』の実現を目指しています



【コンパクト+ネットワーク】

- コンパクト・・・便利な生活に必要な施設や住宅を一定の範囲内にゆるやかに誘導（集約）
- ネットワーク・・・集約化された拠点間を公共交通で結び（連携）

静岡市地域公共交通網形成計画の内容

第1章 地域公共交通網形成計画について

- ・計画に係わる背景
- ・目的、目標、年次 など



P.1

P.10

第2章 地域公共交通に係わるこれまでの経緯

- ・交通関連法令
- ・これまでの本市交通政策の取り組み など

第3章 将来のまちづくりの方向性と地域公共交通に求められる役割

- ・まちづくりの方針における公共交通の役割



P.1

第4章 地域公共交通の概況

- ・鉄道、バス、タクシーの現状

P.3
~4

第5章 地域公共交通の現状と課題

- ・社会情勢の変化と地域公共交通網における現状と課題、個別地区課題への対応

P.5
~6

第6章 本計画の基本方針・目標

- ・地域公共交通網実現に向けた基本方針と目標



P.7

第7章 基本目標の達成に向けた施策体系と実施事業

- ・基本目標の達成に向けた施策体系
- ・実施事業の実施主体
- ・スケジュール

P.8
~10

第8章 施策の進め方と計画の進行管理

- ・本計画の推進・管理体制
- ・施策の評価
- ・施策の進め方



P.10

地域公共交通網形成計画とは

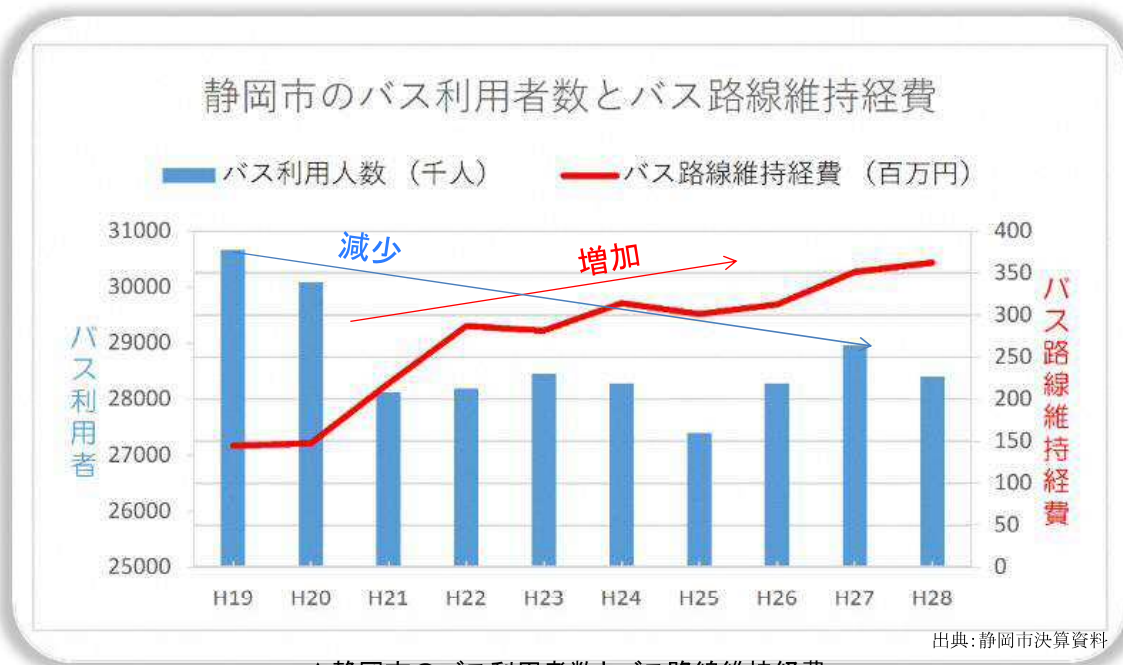
地域公共交通網形成計画は、地域公共交通の現状や問題点、課題の整理を踏まえて公共交通ネットワーク全体の一体的な形成や持続させることを目的に、コンパクトなまちづくりと連携して地域全体のあり方や行政、交通事業者・住民等の役割を定める計画です。

「静岡市公共交通網形成計画」は、国、県、市、鉄道・バス・タクシー等の交通事業者、交通管理者、有識者、住民代表で構成する「静岡市地域公共交通会議」にて検討し作成しています。

公共交通の現状と課題

私達が自立した生活を営む上で“移動”は欠かせないものですが、私たちの生活スタイルの変化や急激な人口減少・少子高齢化による通勤・通学者の減少など、公共交通を取り巻く状況は厳しさを増しています。公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下がさらに公共交通利用者を減少させることになるといった「負のスパイラル」に陥っている状況が見られ、このままでは公共交通が成り立たなくなる可能性があります。

1. 公共交通利用者が減少し、運行を維持する費用が増加



▲静岡市のバス利用者数とバス路線維持経費

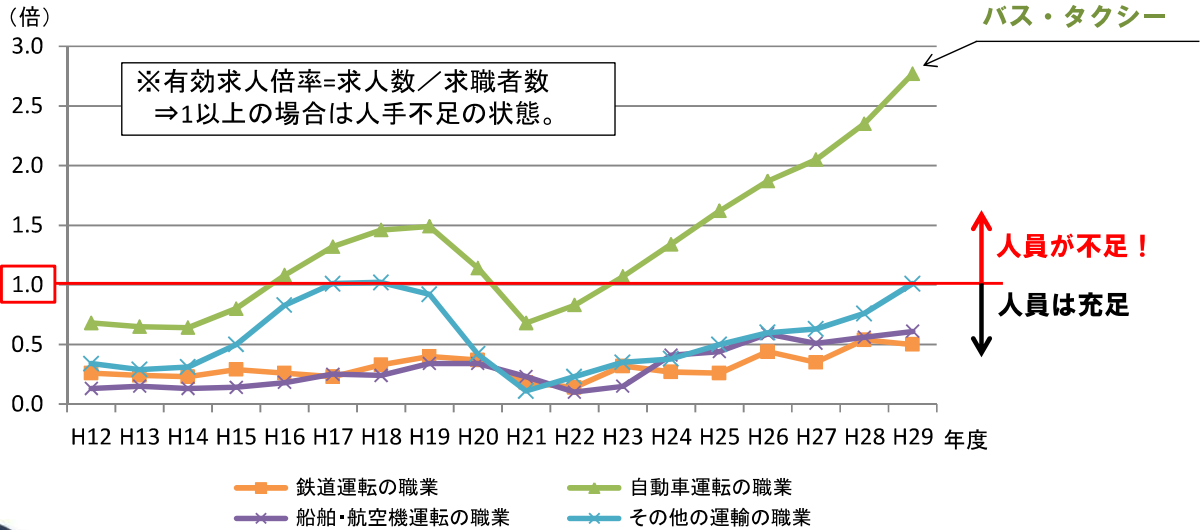


バスが減っちゃうと困るわね。
そのバス路線を維持するために、
静岡市が費用を負担しているの？



静岡市は年間で約4億円支出しています。
バスの利用者が減っているため、運行を維持するための費用
が増加している状況です。

2. 路線バス・タクシー運転士が人手不足



▲全国の職種別有効求人倍率の推移



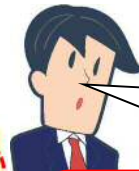
全国的にバスやタクシーの運転士さんが減っているんですね。このままだと、どうなるんだろう？

静岡市でもバスやタクシーの運転士さんが不足している状況です。運行維持費の問題の一方で、運行を維持するための担い手不足も大きな問題です。このままでは、今の運行を維持していくことが難しくなります。



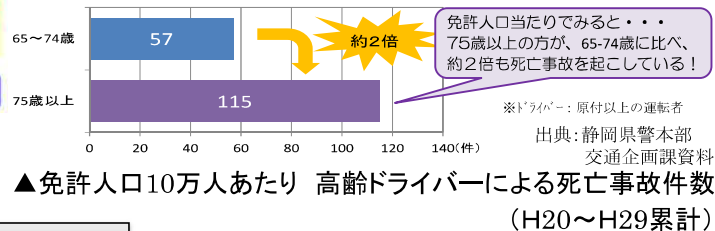
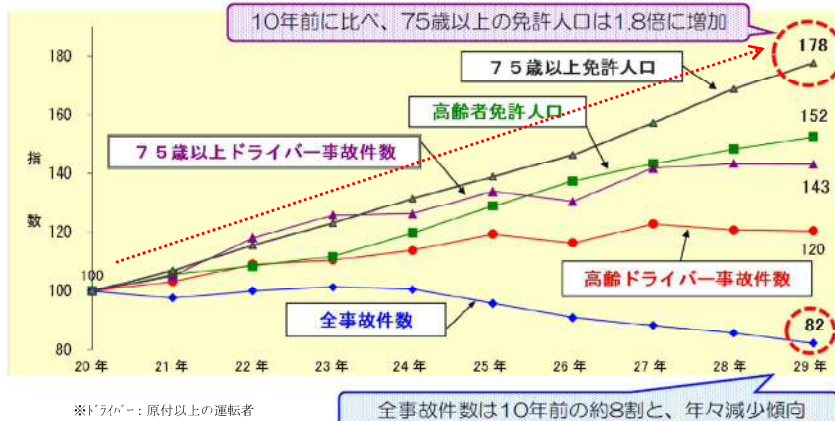
3. 高齢化の進展に伴い、高齢者ドライバーの交通事故が増加

高齢者ドライバーの増加
高齢者ドライバーの事故の増加



高齢化が進む中、高齢者も安心して移動できるようにするにはどうしたらいいんだろう？

安全運転に努める、最新の技術開発で車両の安全性能を高めることなども考えられますが、運転免許を返納しても良いと思うような利用しやすい公共交通にしていける必要があります。



▲静岡県における高齢者免許人口及び事故件数の推移

▲免許人口10万人あたり 高齢ドライバーによる死亡事故件数 (H20～H29累計)

人口減少に伴う利用者減少、運転士不足などにより公共交通運行の維持が難しくなっていくと同時に、高齢者などの移動手段としての必要性がますます増大していくことが予想されます。安心して住み続けられるためには、このような社会性に対しても持続可能な交通システムを作り上げていく必要があります。



持続可能な地域公共交通網の構築を目指します

持続可能な公共交通の構築のために



持続可能な公共交通って、
どうやって作り上げるんですか？



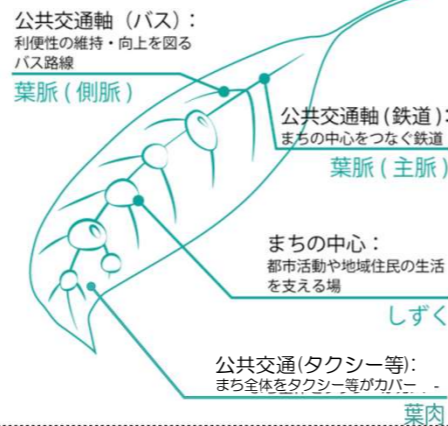
以下の2つの視点で取り組みます。

1. 人口減少などの課題に対応する静岡市のコンパクトなまちづくり（立地適正化計画）とともに、公共交通それぞれの特徴を踏まえた効率的な交通ネットワークを作り上げていきます。

静岡市が目指す「コンパクトなまちづくり」 ≪「お茶っ葉型」の都市構造≫

〇お茶の名産地でもある静岡市の都市構造として、まちの中心をしずく、公共交通軸を葉脈で表現しました。

※コンパクトなまちづくりは、立地適正化計画をご覧ください。



鉄道、バス、タクシーには、「強み」と「弱み」があります。輸送量が多い鉄道を“主脈”に、輸送量があって柔軟な運行ルートが設定できるバスを“側脈”に、動きやすい小型車両のタクシーが葉肉全体を網羅します。このように、お茶っ葉（まち）に要素（活力）を運ぶような「お茶っ葉型」の地域公共交通網への再編を目指します。



	強み	弱み
鉄道	速達性が高い、輸送人数が多い	駅までの移動が必要、柔軟な運行ルートの設定が困難
バス	輸送人数が多い、鉄道に比べて柔軟な運行ルートの設定が可能	バス停までの移動が必要、速達性で劣る
タクシー	面的な運行が可能、利用したい時間に利用可	輸送人数が少ない

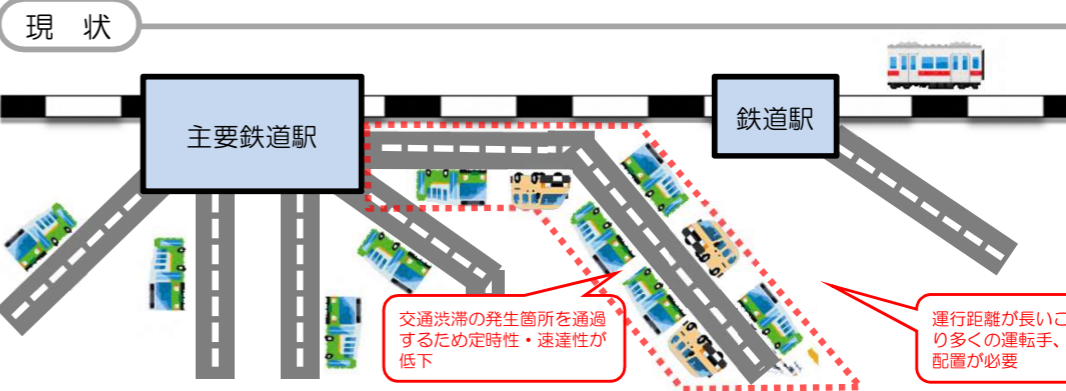
2. 利用を促進していくことが重要です。

コンパクトなまちづくりに対応した公共交通網を作り上げる、形を変えるだけでは、高齢者や障がい者、観光客などに利用しやすい持続可能な公共交通にはなりません。公共交通を市民の皆さまに知ってもらうこと、誰もが利用しやすい環境を整えることなどの利用促進が重要となります。



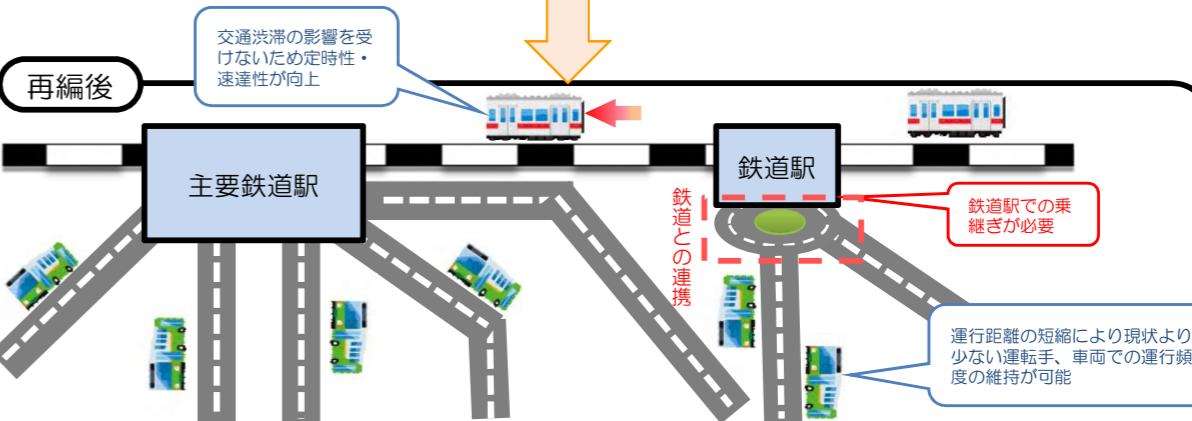
再編のイメージ

市街地部



メリット
〇乗り継ぎなく目的地まで移動できる。

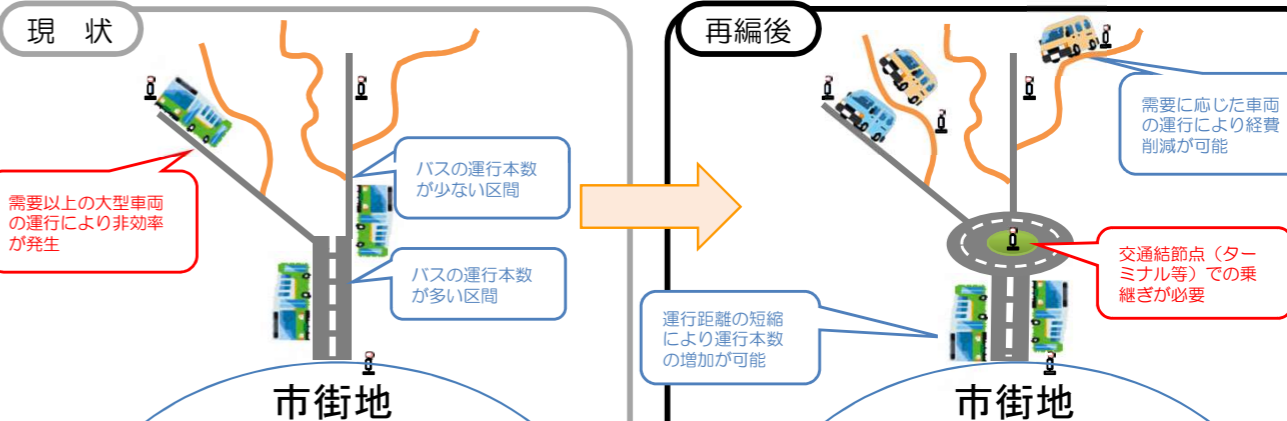
デメリット
〇渋滞などにより遅れる場合がある
〇運行距離が長いので多くの運転士・車両が必要。



メリット
〇鉄道との連携により短時間で目的地への移動が可能。
〇現状より少ない運転士と車両で現在の運行間隔の維持が可能。
〇他の路線に運転手と車両を振り分けることが可能。

デメリット
〇鉄道駅での乗り継ぎが発生

郊外部・山間部



メリット
〇乗り継ぎなく目的地まで移動できる。

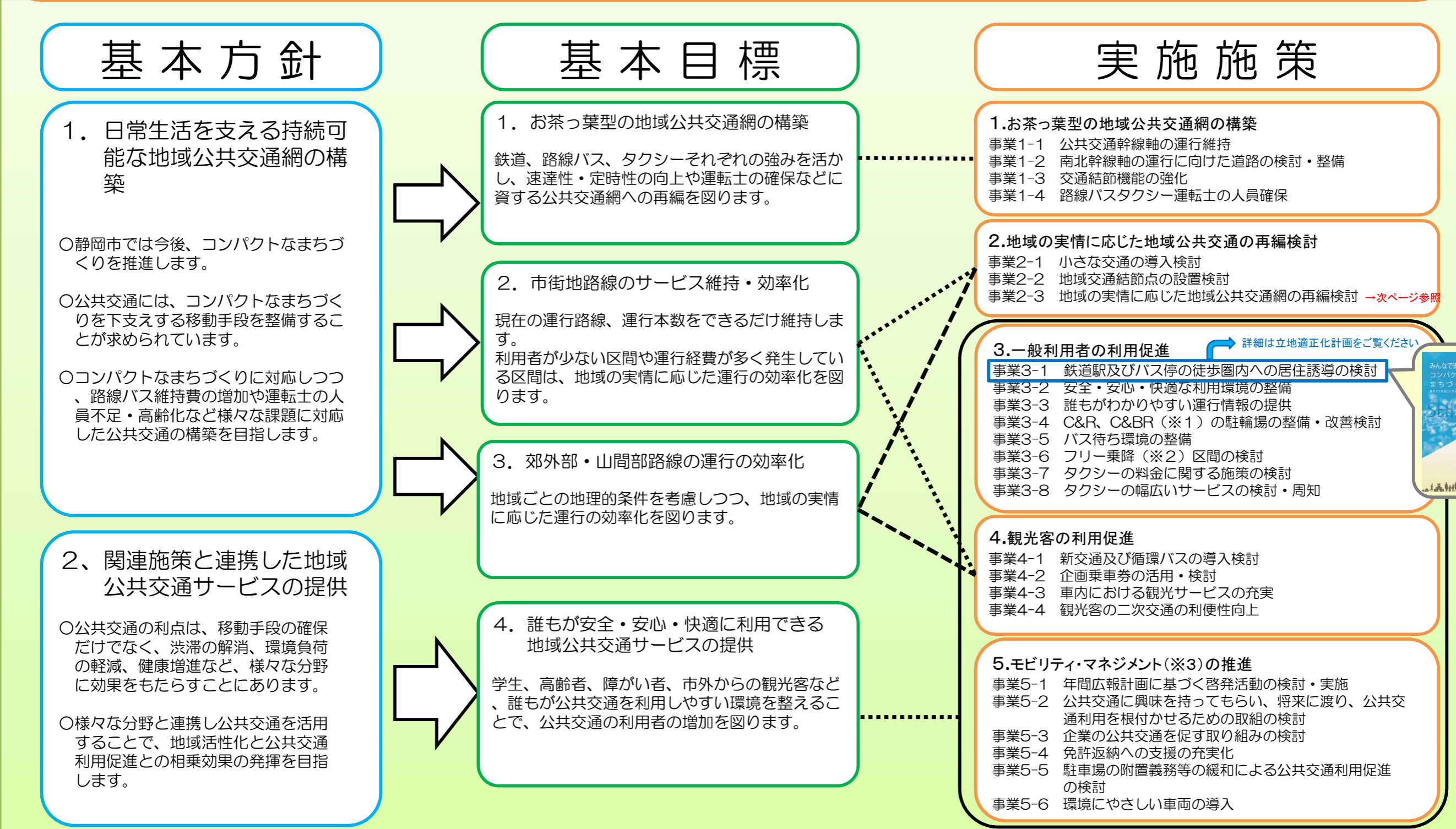
デメリット
〇大型車両を運行することで利用者が少ない区間で経費的に非効率が発生。
〇狭い道路では運行出来ない。

メリット
〇車両の小型化などにより経費削減が可能。
〇小型車両により狭い道路でも運行が可能。
〇他の路線に運転手と車両を振り分けることが可能。

デメリット
〇ターミナル等において乗り継ぎが発生。

静岡市地域公共交通網形成計画の全体像

基本理念：集約連携型都市構造を支える総合的な交通体系の構築



※1 C&R、C&BR
サイクル&ライドやサイクル&バスライドのことで、自転車で駅やバス停まで来て、鉄道やバスに乗り換えることを言います。

※2 フリー乗降
バス路線の一部の区間において、路線上の任意の場所で乗り降りできる制度のことです。乗車時はバスに向かって手を挙げるなどで合図します。

※3 モビリティマネジメント
地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組み。住民一人一人や、一つの職場組織等に働きかけ、自発的な行動の転換を促すコミュニケーションを中心とした交通政策。

※4 デマンド交通
（次ページ記載）
デマンドとは要望のことで、利用者から事前に連絡（予約）を受けて、バスの停留所以外の自宅や施設などにも立ち寄り、運行を開始したりするなど、利用者の要望を運行に反映できる運行形態を言います。

※5 自家用有償運送
（次ページ記載）
地域住民の生活に必要な運行を確保するため、市町村やNPO等が自ら保有する車両（自家用車）を使用して、利用者の移動を行います。

<実施施策2-③>

地域の実情に応じた地域公共交通網の再編検討



計画で示している地域の実情に応じた地域公共交通の対応って、どのようなことを行うのですか？



バス路線において、現在の路線数や運行頻度等の運行サービスの維持に努めていきます。地域のまちづくり活動や利用形態、運転士の人員不足等を考慮し、地域の実情に応じた運行ルートや運行主体等の再編を検討していきます。

⑥ 藁科地区

運行の効率化の取り組みをさらに進めるために、デマンド(※4)運行や自家用有償運送(※5)、乗合タクシー(※6)などの運行形態の検討をしていきます。

⑦ 安倍地区

運行の効率化にあたり、デマンド(※4)運行や自家用有償運送(※5)、乗合タクシー(※6)などの運行形態の検討をしていきます。

⑧ 庵原地区

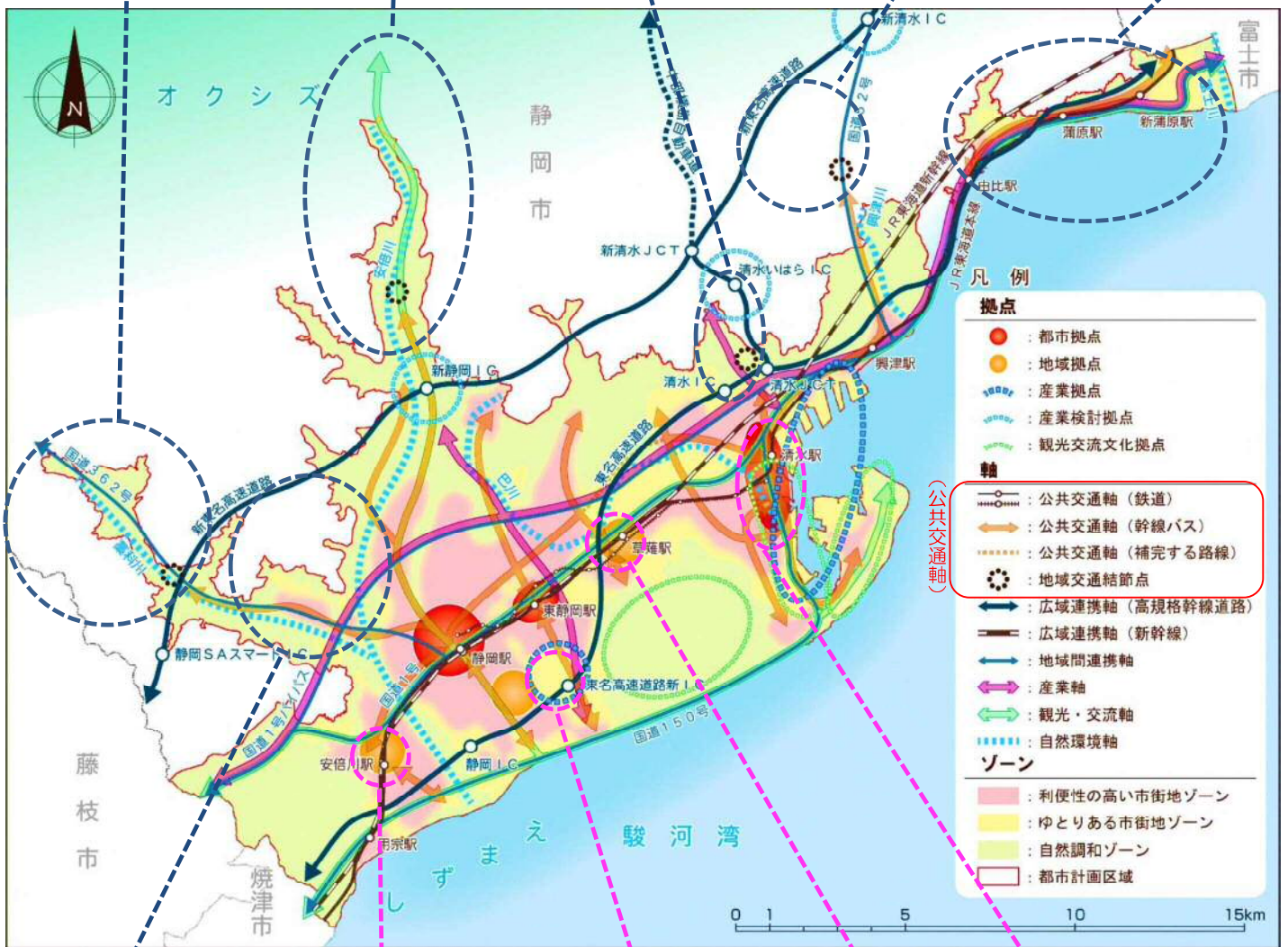
運行の効率化にあたり、デマンド(※4)運行や自家用有償運送(※5)、乗合タクシー(※6)などの運行形態の検討をしていきます。

⑨ 両河内地区

市町村運営有償運行(※7)の開始に伴い、利用状況や運行状況に応じて運行ルートやダイヤ等について適宜改善を行います。

⑩ 由比・蒲原地区

蒲原総合病院まで運行している路線バスの撤退の意向が表明されています。代替となる公共交通の確保に向けた検討をしていきます。



⑤ 西ヶ谷・羽鳥・牧ヶ谷地区

不採算路線や不効率区間、地域の移動ニーズ等を考慮し、一体的に地域公共交通網の再編を検討していきます。

③ 安倍川駅周辺地区

西口と東口の駅前広場が整備されました。路線バスの利用状況や地元ニーズに応じて乗り入れ本数や運行ルートダイヤ等について適宜改善を行っていきます。

④ 大谷・小鹿地区

東名高速道路のスマートICが整備中です。企業誘致等の土地開発が見込まれることから、土地利用の動向に合わせた路線バスの運行ルートなどの検討をしていきます。

② 草薙駅周辺地区

南口の駅前広場が整備中です。北口の駅前広場の整備が完了しバスの乗り入れが開始されました。運行ルートやダイヤ等について適宜改善を行います。

① 清水駅周辺地区

清水港を活かしたウォーターフロント開発などの取り組みに合わせた運行ルート等の検討をしていきます。

※6 乗合タクシー

※4のデマンド交通について、バスより小型の車両(主にタクシー車両)を使用して運行することを言います。

※7 市町村運営有償運送

地域住民の生活に必要な運行を確保するため、市町村が自ら保有する車両を使用して、利用者の移動を行うことです。

計画期間

- 短期計画の期間は、第3次静岡市総合計画と合わせ、平成34年度（2022年度）までとします。
- 中長期計画の期間は、静岡市都市計画マスタープランや静岡市総合交通計画と合わせ、平成47年度（2035年度）までとします。



成果指標

平成29年度末時点

基本目標	アウトカム指標	実施施策	アウトプット指標
【基本目標1】 お茶っ葉型の地域公共交通網の構築	総人口に対する日利用者比率の維持（※8） （H24人口：712,330人） ・鉄道 （JR：2012時点：13.7%→2022：13.7%） （静鉄：2012時点：4.3%→2022：4.3%） ・路線バス （2012時点：10.3%→2022：10.3%）	【施策1】 お茶っ葉型の地域公共交通網の構築	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場等の整備数 （2016：12箇所→2022：15箇所） 女性運転士の事例発表 （バス業界1回/年、タクシー業界1回/年） 運転士確保に向けた取り組み状況の報告 （年間1回） など
【基本目標2】 市街地路線のサービス維持 ・効率化	公共交通利用圏域の維持 （2017：51.3%→2022：51.3%） ※圏域カバー面積：約174.99km ²	【施策2】 地域の実情に応じた地域公共交通の再編検討	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通の担い手となる組織数 （2017：2団体→2022：4団体） 地域交通結節点の設置数 （2017：1箇所→2022：3箇所）
【基本目標3】 郊外部・山間部路線の運行の効率化	公共交通に対する満足度（※9）☆5点満点 （鉄道：2017：3.5点→2022：4.0点） （路線バス：2017：3.2点→2022：3.7点） （タクシー：2017：3.3点→2022：3.8点）	【施策3】 一般利用者の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道新型車両の導入数 （2018：6編成→2022：12編成） UDタクシーの導入数 （2018：8台→2022：48台）
【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	公共交通を週1回以上利用する割合（※9） （鉄道：2017：12.6%→2022：12.6%） （路線バス：2017：13.4%→2022：13.4%） （タクシー：2017：1.9%→2022：1.9%） エコ通勤等の実施割合 （2012：17.0%→2022：22.0%）	【施策4】 観光客の利用促進 【施策5】 モビリティ・マネジメントの推進	<ul style="list-style-type: none"> サイクル&ライドの駐輪場の整備・改善 （25駅45箇所→25駅46箇所、改善8駅15箇所） サイクル&バスライドの駐輪場 （2018：24箇所→2022：32箇所） 鉄道駅のバリアフリー化率 （2018：11/17駅→2022：17/17駅） 年間広報計画の作成（年間1回） 年間広報計画に位置付けた広報活動の実施報告 （年間1回） など

（※8：上位計画における目標値を適用） （※9：市民アンケートにより把握した数値を適用）

実施状況を確認しつつ、社会情勢の変化に応じて見直しを行います

静岡市地域公共交通網形成計画



静岡市

静岡市地域公共交通網形成計画

発行:平成31年3月

静岡市 都市局 都市計画部 交通政策課
〒420-8602 静岡市葵区追手町5番1号
TEL:054-221-1471
FAX:054-221-1060
E-mail:kotsu@city.shizuoka.lg.jp