

## 第2章 静岡市における現状と課題

### 2-1 静岡市の現状

#### (1) 人口の推移と将来推計人口

本市の人口は、1990年の約73.9万人をピークに減少に転じ、2020年には70万人を下回る約69.5万人となり、20政令市中※最下位となりました。

全国的な将来推計人口については、国立社会保障・人口問題研究所（社人研）が実施していますが、本市では、住民基本台帳の人口を用い、「この先もこれまでと同様に特段の対策を講じなかった場合」を前提とした独自の推計を実施しました。これによると、2020年度の69.5万人に対して、計画終期の2030年の推計値〔静岡市将来推計人口〕で約63.6万人となり、約5.9万人（約8%）の減少、2050年で、約49.2万人と約20.3万人（約29%）の減少が予測されています。

公共交通利用は、主に通勤通学の利用により支えられています。主な利用者である生産年齢人口は2020年に約40.5万人でしたが、2030年に約36.8万人となり、約3.7万人の減少、2050年で約25.6万人と約14.9万人の減少が予測されています。生産年齢人口の減少は、運転手等の担い手の減少にもつながります。

また65歳以上の人口の割合（高齢化率）は、2020年度は30.4%でしたが、2030年に32.5%になり、約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年に39.0%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。

※本市を含む政令指定都市の人口は、現在の市域における人口を示す



出典：静岡市の人口・世帯（住民基本台帳）〔静岡市〕 静岡市将来推計人口〔静岡市〕より作成

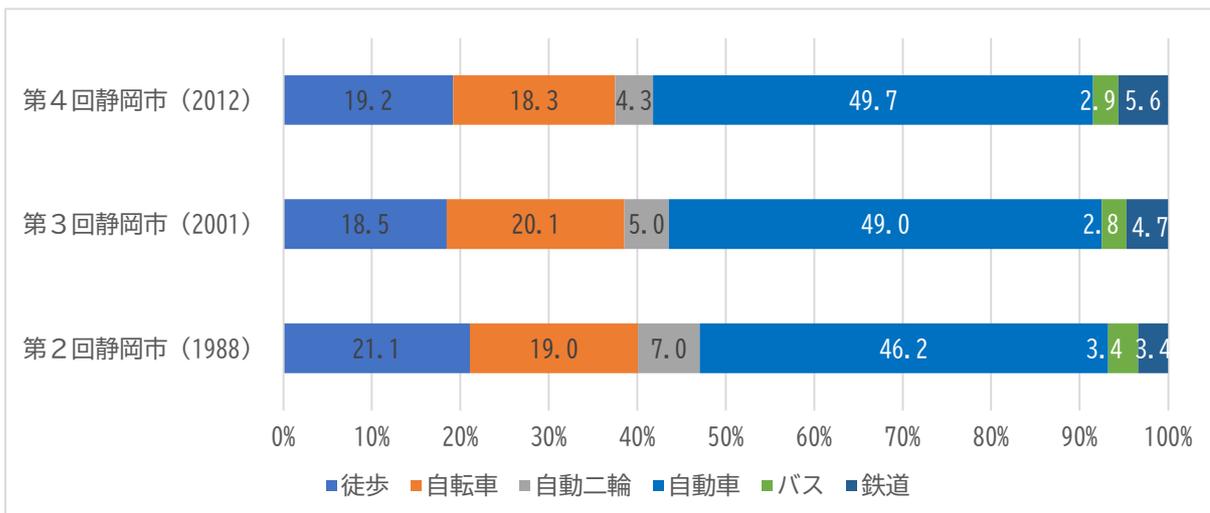
図2-1 静岡市の年齢区分別将来推計人口



### (3) 交通分担率(代表交通手段)

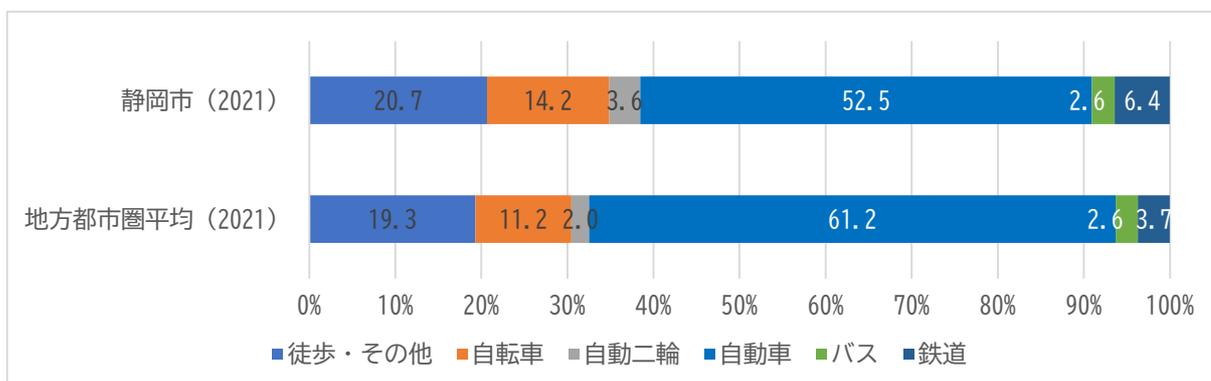
本市における代表交通手段の割合は、自動車の割合が高く、増加傾向を示しています。公共交通の分担率は鉄道が5.6%で、バスが2.9%となっており、鉄道は増加傾向、バスは1988年以来、同程度で推移しています。(第5回静岡中部都市圏パーソントリップ調査2025年着手予定)

自動車の分担率は増加傾向ですが、国土交通省が実施している全国都市交通特性調査の結果から地方都市圏の平均と比較すると、静岡市は自動車分担率がやや低く、また自転車分担率が高いという特徴がみられます。



出典:静岡市総合交通計画(静岡市) 静岡中部都市圏パーソントリップ調査

図2- 4 静岡市の代表交通手段の割合変化



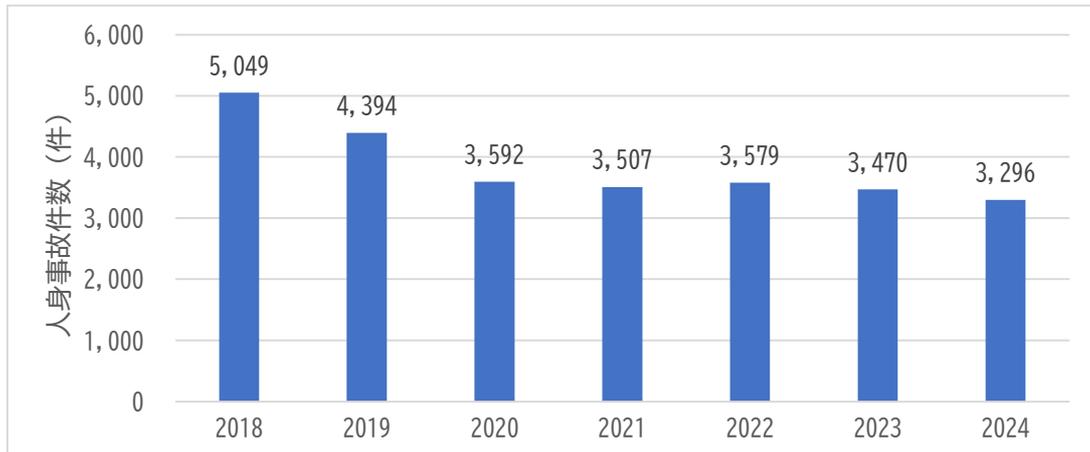
出典:全国都市交通特性調査結果(国土交通省)より作成

図2- 5 静岡市及び地方都市圏平均の代表交通手段の割合

#### (4) 交通事故発生状況

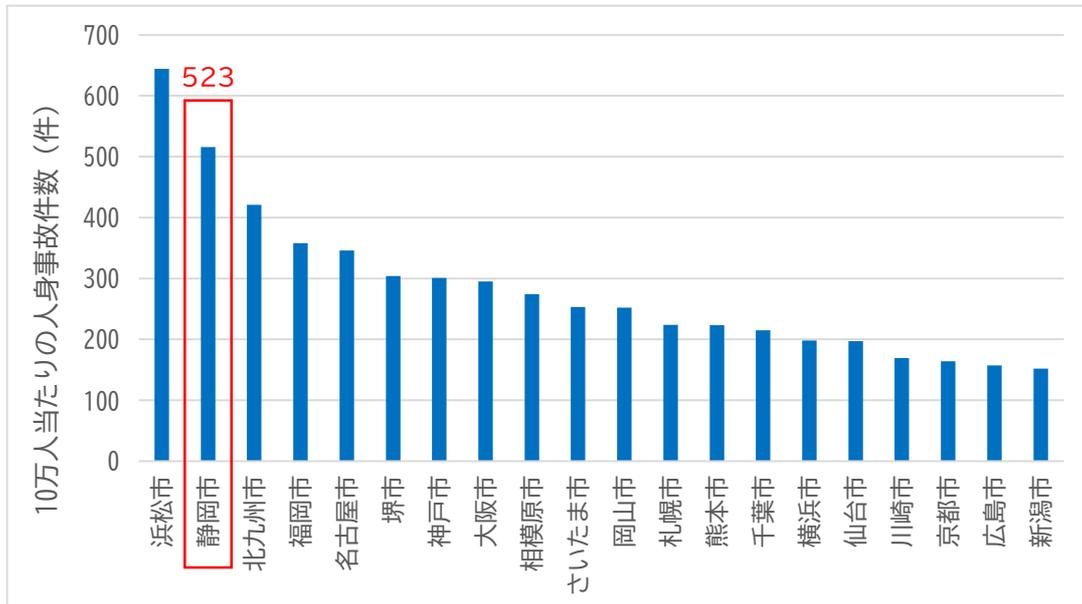
本市の事故発生件数は減少傾向であり、2024年は3,296件発生しています。また、2022年の人口10万人当たりの人身事故の発生件数は523件で、政令指定都市の中では2番目に多い状況です。

全事故件数は減少傾向ではありますが、高齢者が関係する事故の割合は、増加しています。



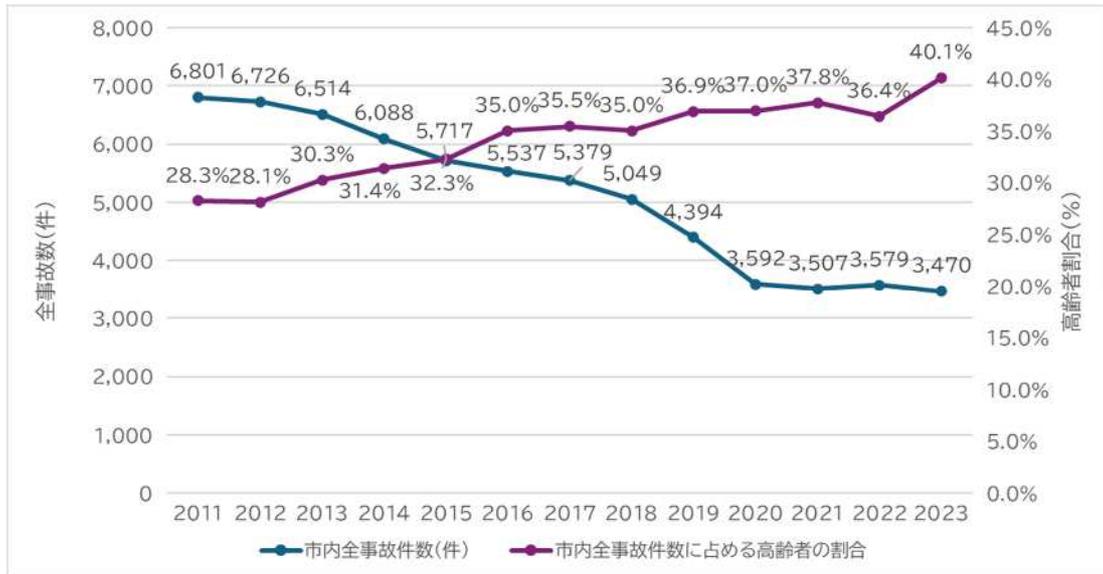
出典:静岡市統計書及び静岡県警察本部「交通事故統計」より作成

図2-6 静岡市の人身事故発生件数



出典:各市交通事故統計より作成

図2-7 政令指定都市別 10万人当たりの人身事故発生件数(2022)



出典：静岡県オープンデータより作成

図2- 8 静岡市における全事故件数と高齢者の割合

### (5) 運転免許返納者数

静岡県内の運転免許返納者数は、2019年まで増加傾向を示しており、特に2019年は、高齢者に起因する事故がクローズアップされたことをきっかけに大きく増加しました。その後は、新型コロナウイルス感染症による3密回避などの影響により減少に転じましたが、今後も免許返納者は一定程度の人数で推移すると予想されます。また65歳以上の割合は毎年約95%～97%と高い割合となっています。



出典：静岡県交通年鑑

図2- 9 静岡県内の運転免許返納者数

## (6) 観光交流客数

2019年度までは2,600万人強で推移していましたが、2020年度は新型コロナウイルス感染症の影響に伴い、半数以下に激減しました。その後は回復傾向にあり、2023年度は、ほぼコロナ禍前の水準に回復しています。

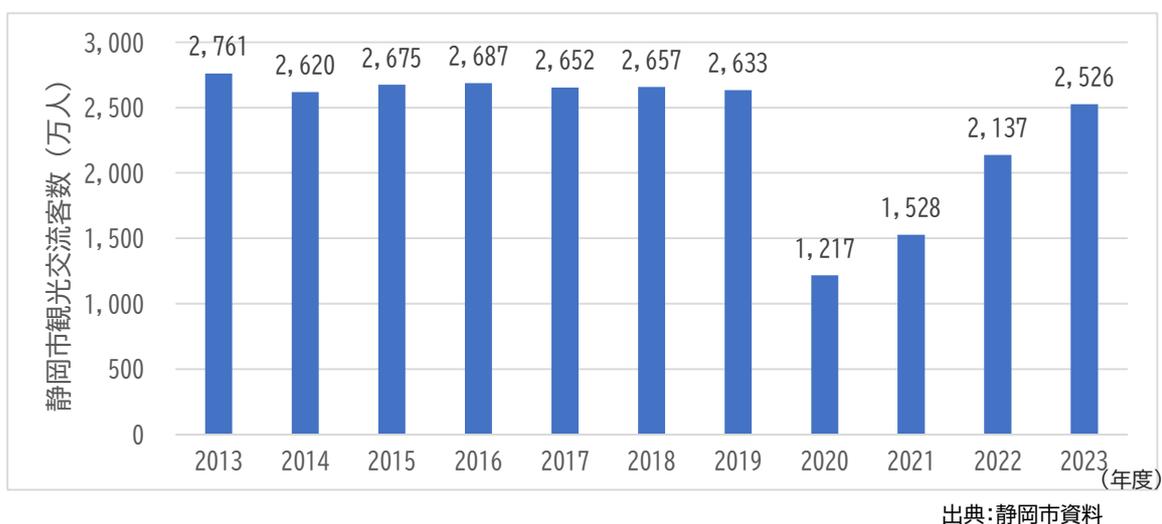
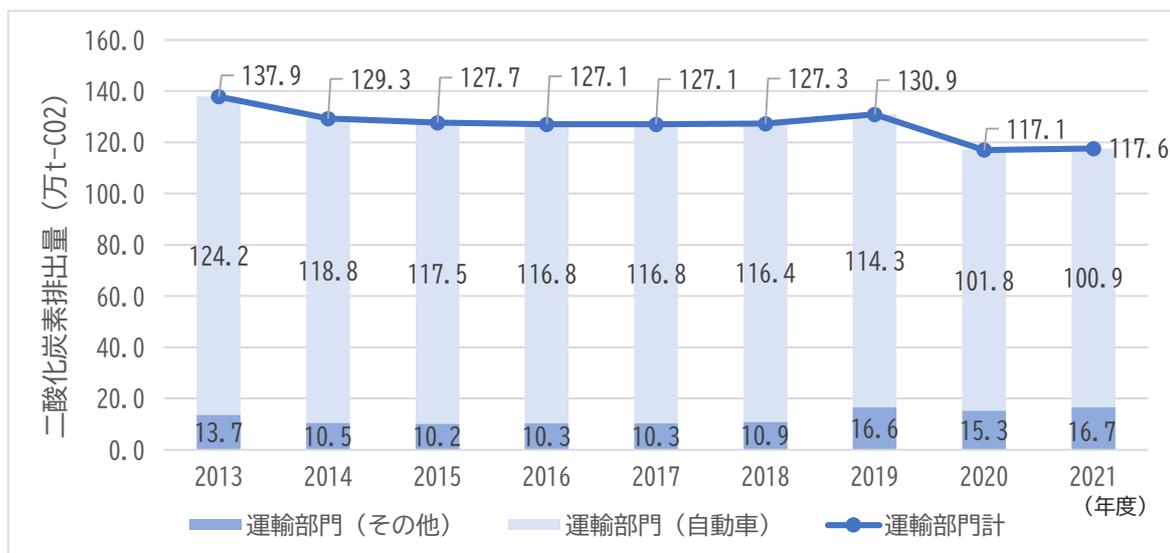


図2-10 静岡市観光交流客数の推移

## (7) 温室効果ガス排出量

2021年度の運輸部門の二酸化炭素排出量は117.6万t-CO<sub>2</sub>で、基準年の2013年度と排出量を比較すると14.7%削減しています。本市では、第3次静岡市地球温暖化対策実行計画において、CO<sub>2</sub>削減率を2013年度比で、2030年度までに51%、部門別では、運輸部門で39%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2-11 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

### (8) 公共交通ネットワーク

本市の公共交通ネットワークは、東西方向に鉄道、JR 静岡駅及び清水駅を中心にバス路線が放射状に運行しています。

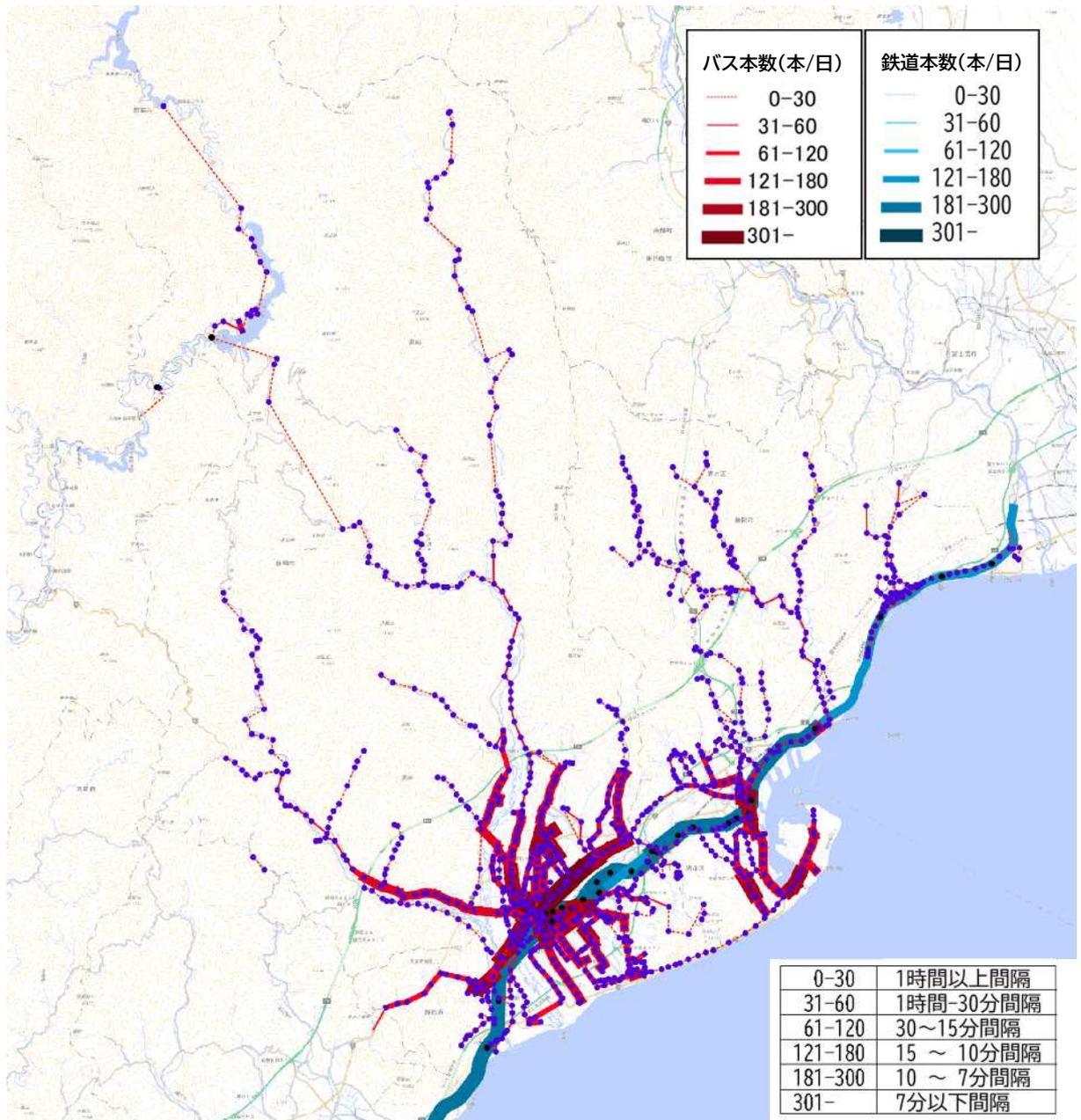


表 2 - 1 静岡市の公共交通

図2- 12 公共交通ネットワーク図

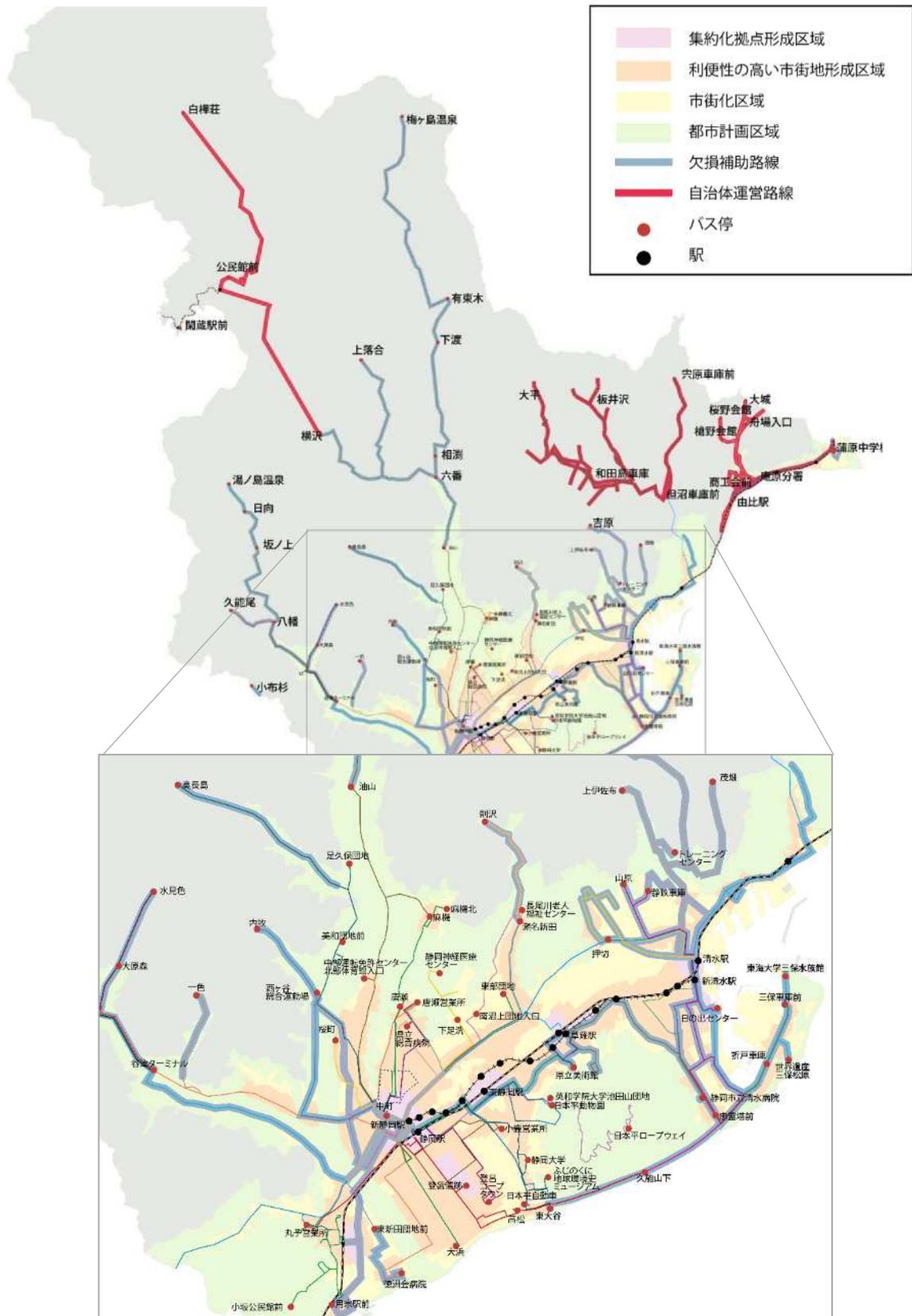
モード	路線	事業者
鉄道	東海道新幹線 東海道本線	東海旅客鉄道(株)
	静岡清水線	静岡鉄道(株)
路線バス	路線数 46 路線 (2025. 4. 1)	しずてつジャストライン(株)、日本平自動車(株)、 山梨交通(株)、(株)KMS(道路運送法第 21 条許可)
コミュニティバス	静岡市内5路線 6地区	しずてつジャストライン(株)、信興バス(株)、静鉄タクシー(株)、 NPO 法人清流の里両河内、NPO 法人フロンティア清沢
タクシー	静清交通圏	法人 29 事業者、個人 83 事業者 (2024. 3. 31)
水上バス	清水港内	富士山清水港クルーズ(株)
フェリー	清水港↔土肥港	(一社)ふじさん駿河湾フェリー

公共交通の運行本数は、東海道本線は約 100 本（本/日）、静岡清水線は約 150（本/日）です。  
 路線バスについては、近年、便数が減少傾向にあります。



出典:2023年12月時点の各社時刻表より作成

図2- 13 公共交通の運行頻度



出典：静岡市資料より作成

図2- 14 公共交通ネットワークの状況

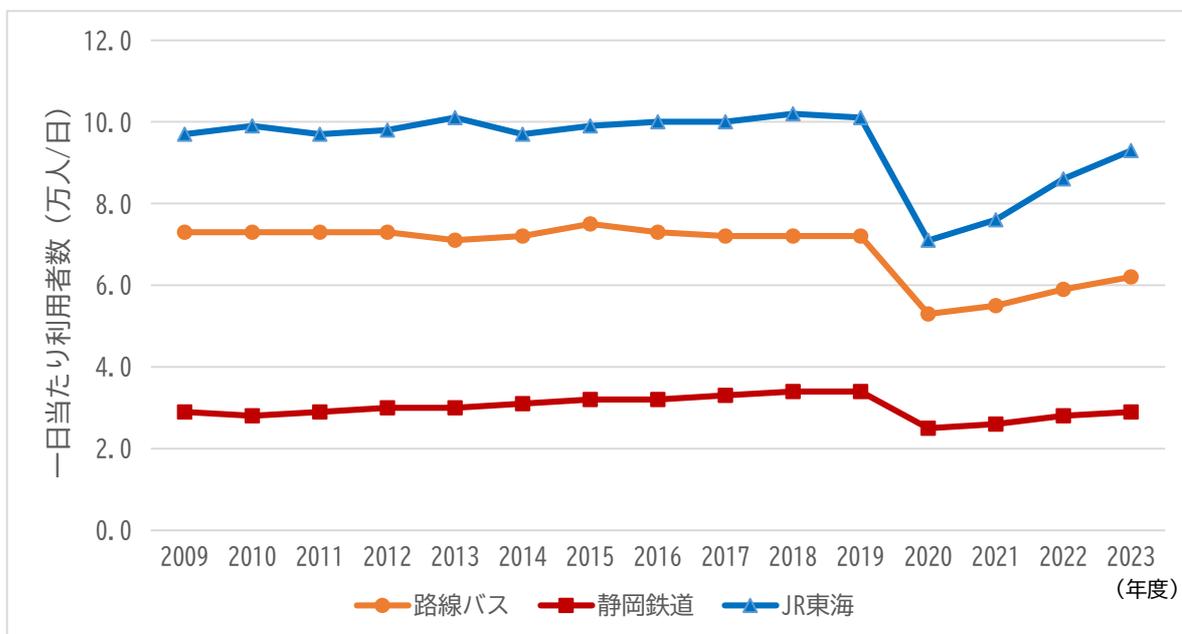
## (9) 鉄道駅のバリアフリー化

鉄道駅のうち、国の基本方針に示されている、乗降客数 3,000 人/日以上及び乗降客数 2,000 人/日以上でバリアフリー基本構想に位置付けられた駅のバリアフリー化を進めており、JR 東海道本線は対象 9 駅全てのバリアフリー化が完了しています。静岡鉄道の静岡清水線は 10 駅が対象となっており、そのうち 5 駅のバリアフリー化が完了しています。

## (10) 公共交通利用者数

鉄道の 1 日当たりの利用者数は東海道本線約 10 万人、静岡鉄道静岡清水線で、約 3 万人で推移しており、微増傾向でしたが、コロナ禍の影響により 2020 年度は大きく落ち込み、近年は回復傾向にあるもののコロナ禍前の水準には戻っていません。

路線バスの 1 日当たりの利用者数は、2019 年度まで下げ止まり傾向で、約 7 万人で推移していましたが、こちらも 2020 年度に新型コロナウイルス感染症の影響により大きく落ち込み、鉄道と同様にコロナ禍前の水準には戻っていません。



出典:静岡市統計書より作成

図2- 15 公共交通 モード別利用者数

### (11) 路線バスの運行回数

路線バスの1日当たりの運行回数は、減少傾向であり、2023年度は約2,500回と2013年度と比べて約29%減少しています。2021年度からは約2,500回で推移しています。

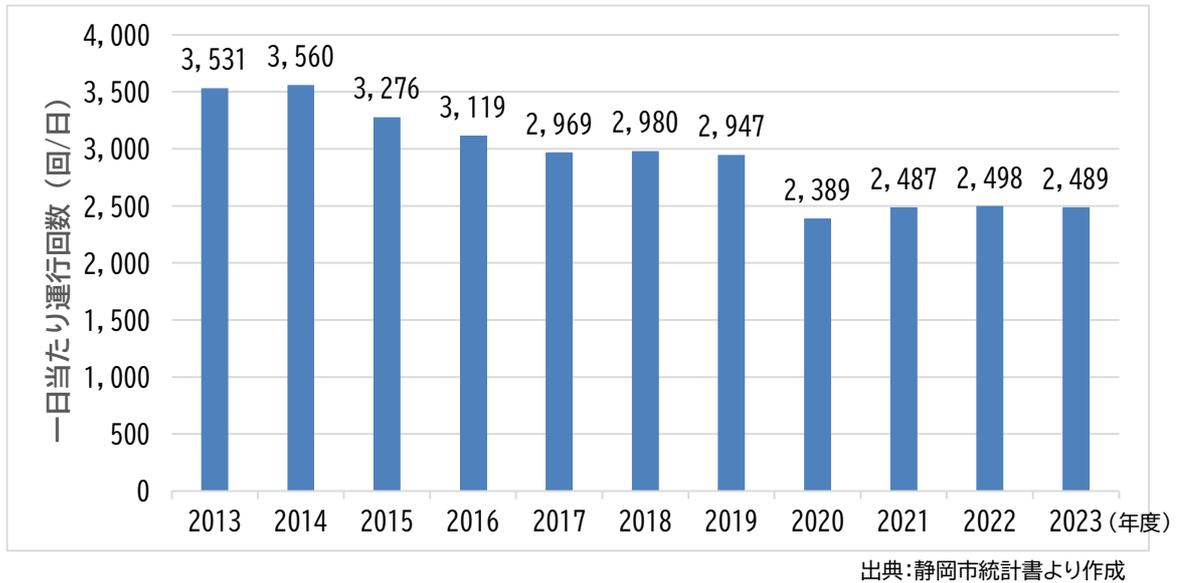


図2-16 1日当たりのバス運行回数

### (12) 大型二種免許保有者

静岡県内の大型二種免許の保有者数は、減少傾向であり、2024年は約1万6千人と2014年と比べて約25%減少しています。

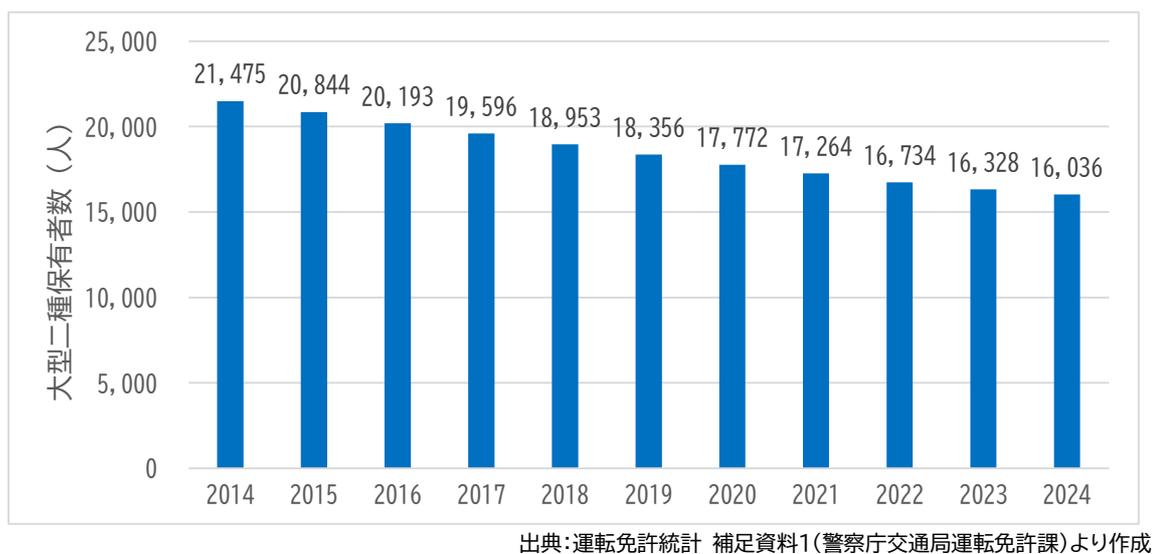
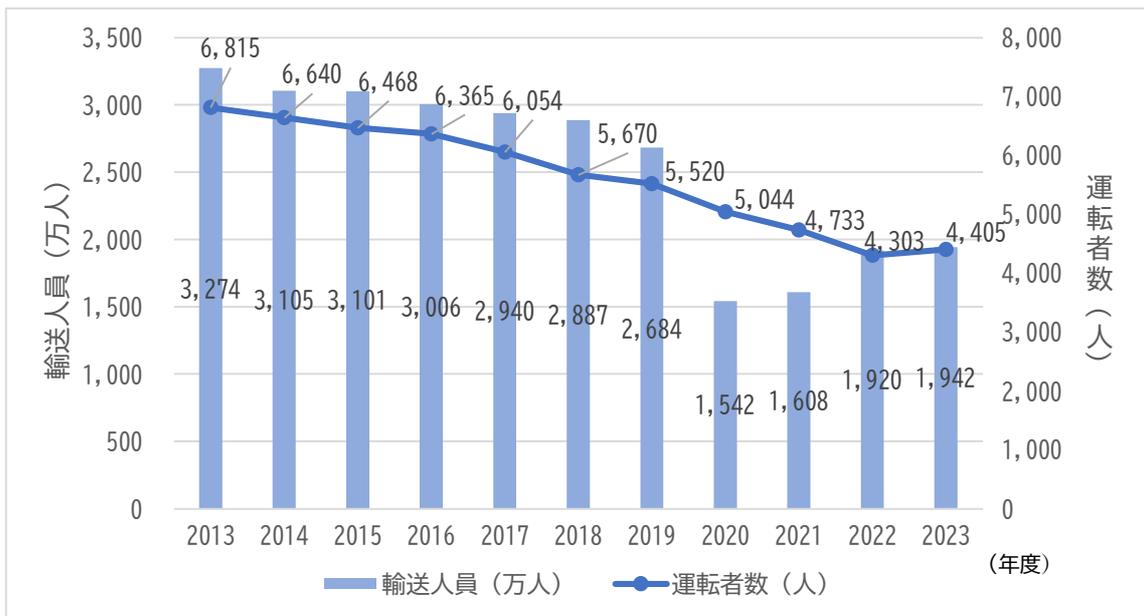


図2-17 県内大型二種免許保有者の推移

### (13) タクシー運転者、タクシー輸送人員の推移(静岡県)

静岡県内のタクシー運転者の人数は、減少傾向であり、2013年度の約6,800人と比べて、2023年度は約4,400人と10年間で約2,400人減少しています。輸送人員(乗車延べ人数)も減少傾向で、2020年度は新型コロナウイルス感染症の影響により、大きく落ち込んでいます。

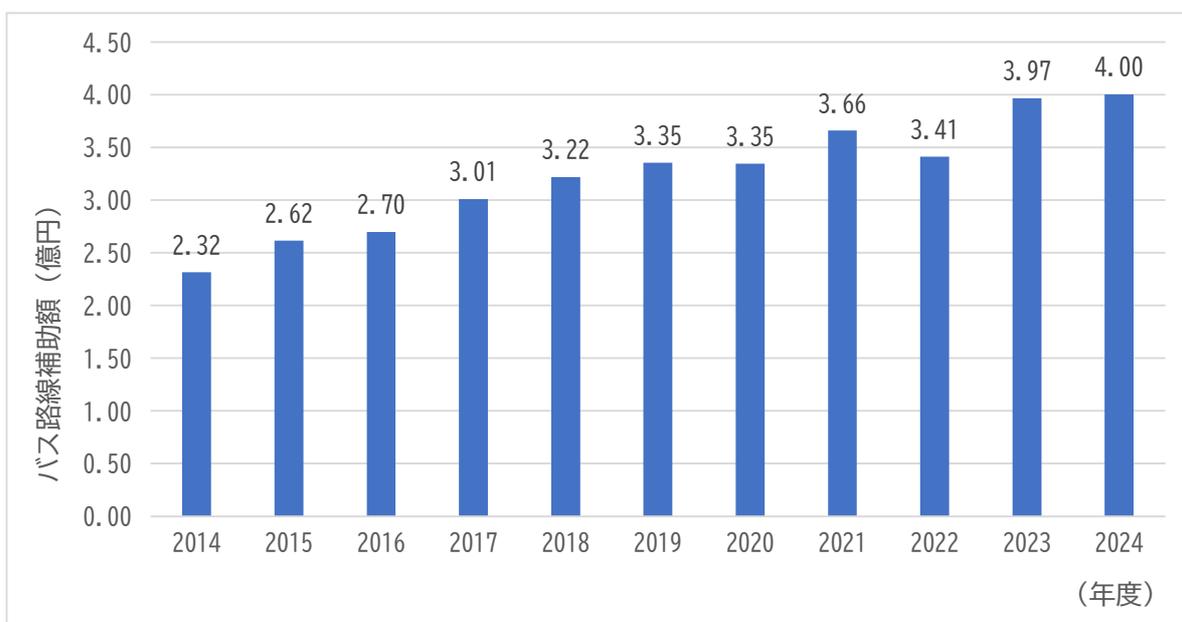


出典:数字でみる中部の運輸[中部運輸局]より作成

図2-18 タクシー事業の運転者数の推移

## (14) バス路線の補助額の推移

バス事業者が運行する路線のうち、およそ半数の路線が赤字となっています。このような赤字路線は、民間のバス事業者が運行を継続することが困難な路線であるため、本市は路線の維持のために補助を行っています。補助額は増加傾向となっており、2024年度は23路線を対象に約4億円を補助しています。



出典:静岡市交通政策課資料

図2-19 バス路線への補助額の推移

### (15) 静岡市のコミュニティバスの利用者数と委託額の推移

本市が運行しているコミュニティバス（自主運行バス）は4路線あり、委託額は2024年度で約1.2億円です。2024年度の利用者数は約45,000人です。



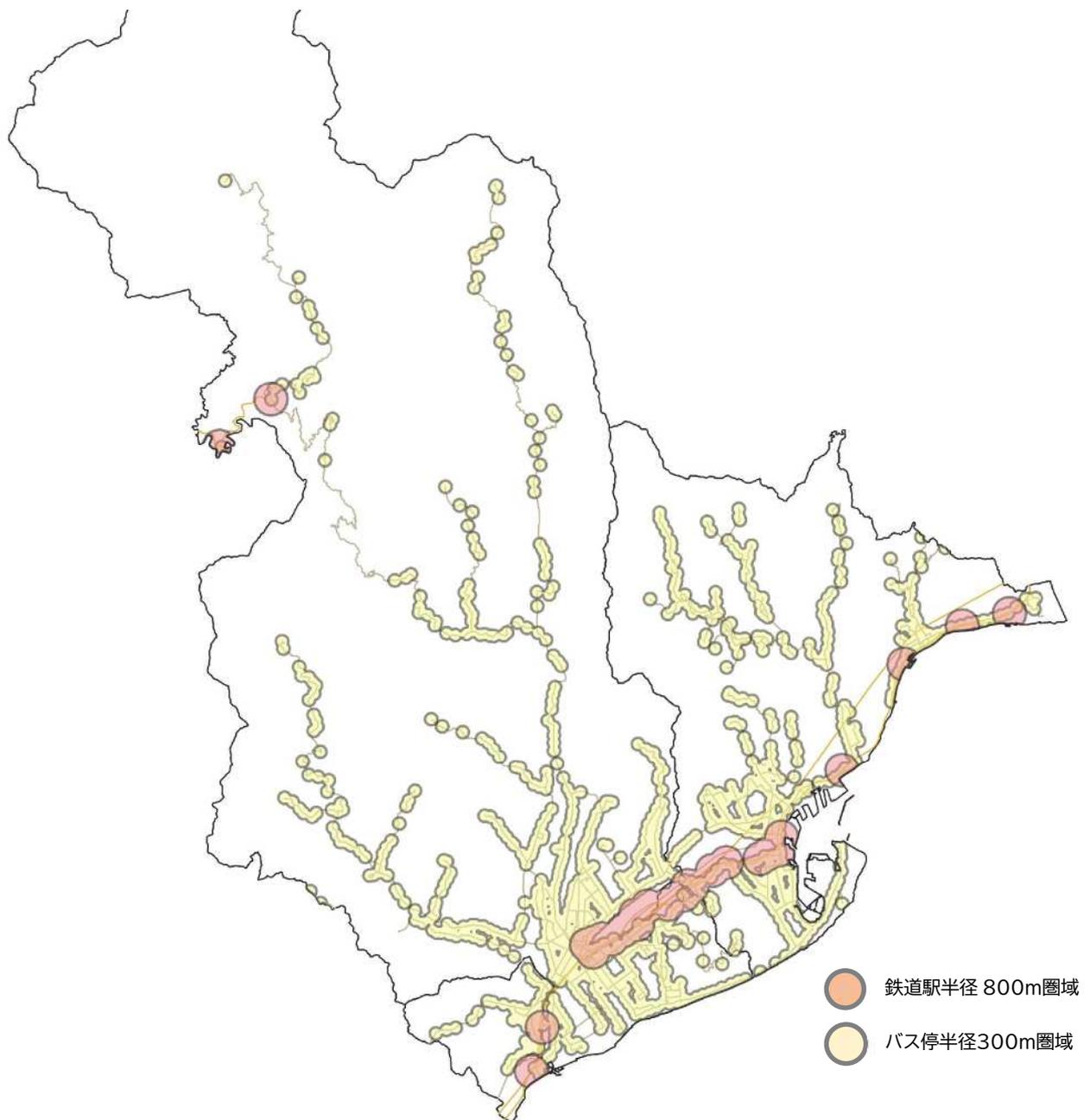
出典：静岡市交通政策課資料

図2- 20 コミュニティバスの利用者数と委託額の推移

## (16) 鉄道・路線バスの利用圏域

公共交通を利用できる範囲については、地形や道路状況や公共交通機関へのアクセス手段など様々な要因が影響しますが、国土交通省の「都市構造の評価に関するハンドブック（2014、2018 指標の一部更新）」では、生活利便性の評価指標の例として、鉄道駅から半径 800m 及びバス停から半径 300m をそれぞれの徒歩圏として示しています。

これを参考に本市の鉄道・路線バスの徒歩利用圏域として人口カバー率を算出すると約 86% で、居住エリアのほとんどをカバーしています。



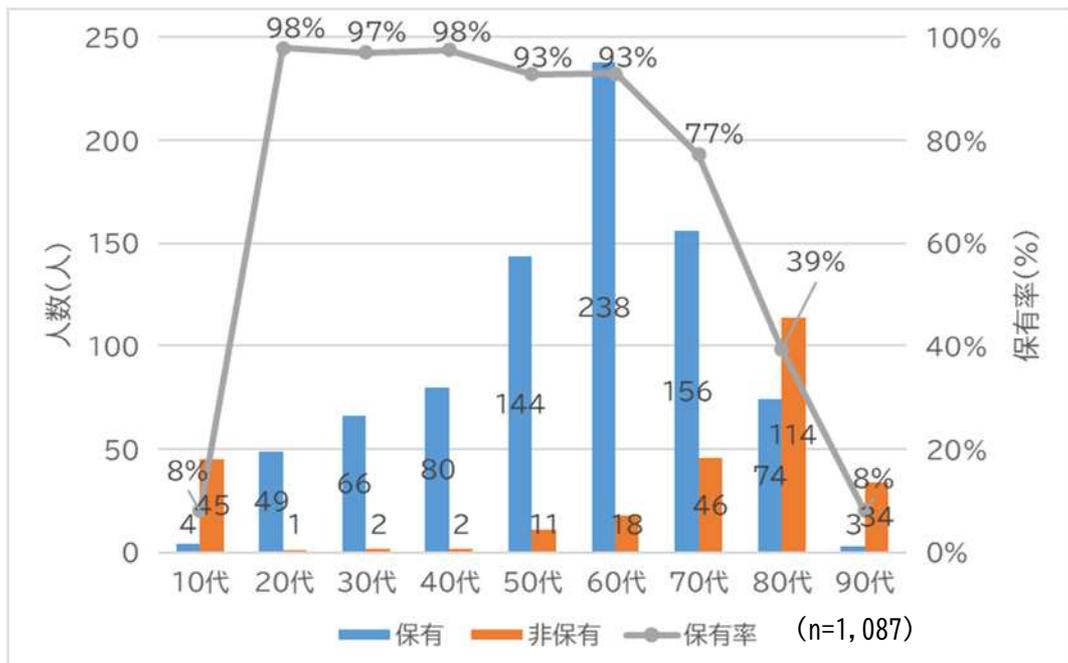
出典：交通事業者路線図等から作成

図2- 21 鉄道・路線バスの利用圏域

### (17) 中山間地域における運転免許の保有状況

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, 2021）※によると、運転免許の保有人数は、60代の免許保有者が一番多く、運転免許保有率は、20代から70代まで、75%を超える高い保有率となっています。

80代から運転免許を保有していない割合が増加していますが、20代、30代の保有人数よりも多い状況です。



※不明を除く

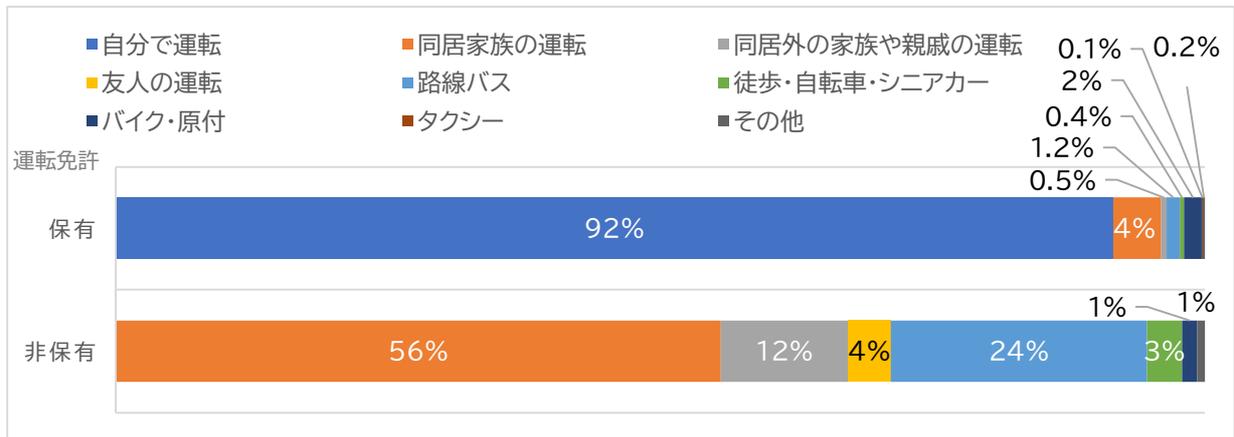
出典：玉川, 井川, 梅ヶ島地区 中学生以上全住民アンケート(2019, 2020, 2021)

図2- 22 運転免許の保有状況

※中山間地域の実態調査は、市内7地区で実施されています。本計画では主な箇所として図2- 21、図2- 22については3地区（玉川、井川、梅ヶ島地区）、図2- 23については2地区（玉川、井川地区）を静岡市で集計し掲載しています。

### (18) 中山間地域における主な移動手段

静岡市葵区の中山間地域で実施したアンケート結果<sup>(2019, 2020, 2021)</sup>によると、中山間地域の主な移動手段は、自家用車となっており、運転免許保有者の約90%が自分で運転して移動しています。しかし、運転免許を保有していない住民の約70%は家族・知人などの送迎によって移動しています。

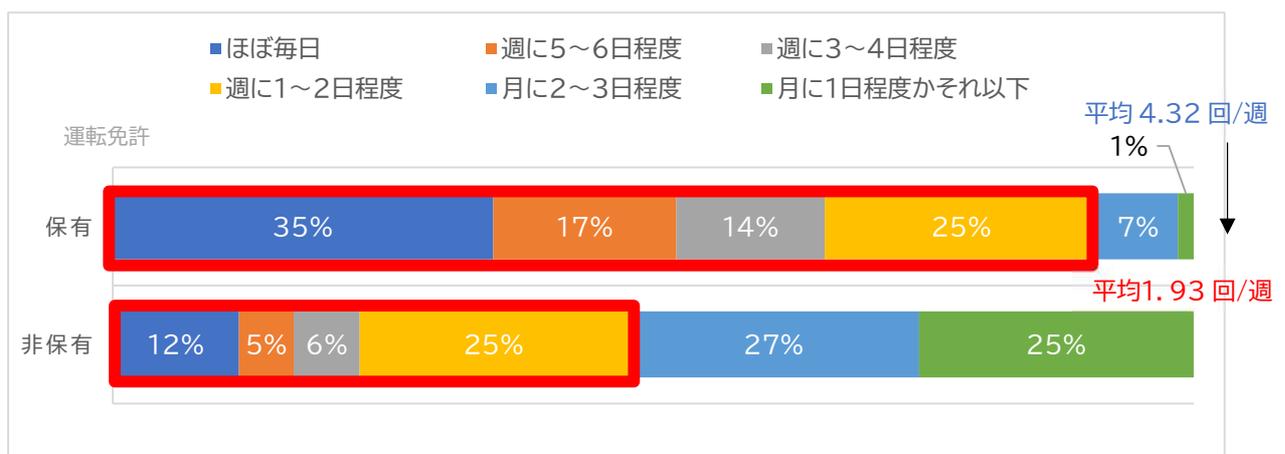


出典: 玉川, 井川, 梅ヶ島地区 中学生以上全住民アンケート(2019, 2020, 2021)

図2- 23 主な移動手段

### (19) 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

静岡市葵区の中山間地域で実施したアンケート結果<sup>(2019, 2020)</sup>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、運転免許所有者の外出頻度が平均4.32回/週であるのに比べ、非保有者は平均1.93回/週と半分以下の回数となっています。

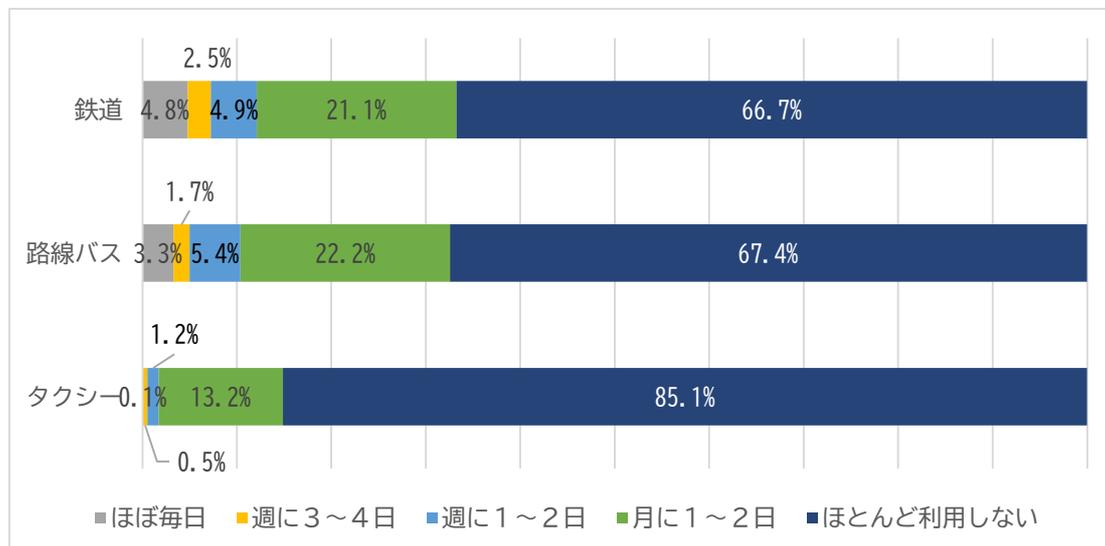


出典: 玉川, 井川地区 中学生以上全住民アンケート(2019, 2020)

図2- 24 モビリティ制約の差による活動実態

## (20) 公共交通の利用頻度

静岡市市民意識調査<sup>(2024)</sup>の結果によると、週1回以上公共交通を利用する割合は、鉄道が12.2%、路線バスが10.4%、タクシーが1.8%となっており、どの公共交通も「ほとんど利用しない」が最も大きくなっています。

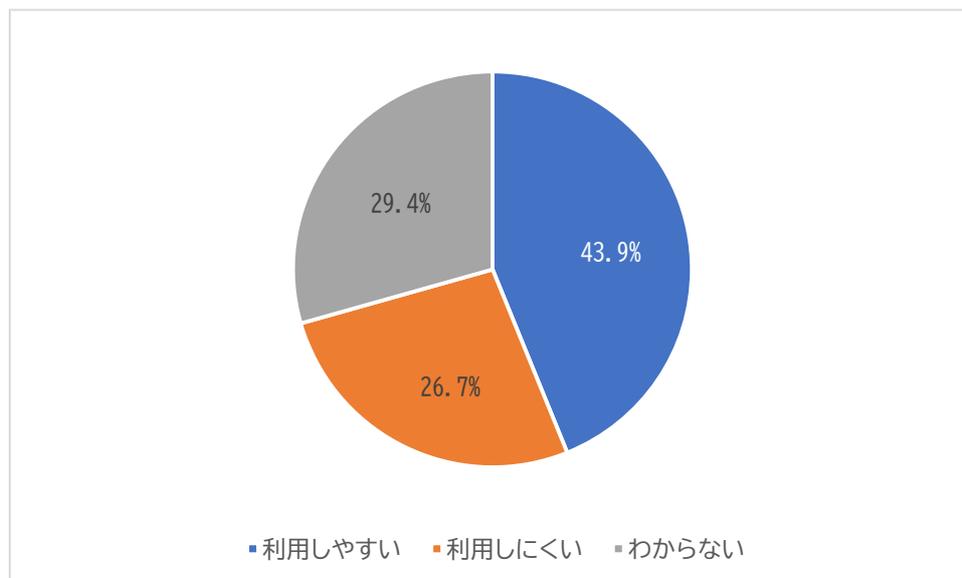


出典:静岡市市民意識調査(2024)

図2- 25 公共交通の利用頻度

## (21) 公共交通の利用しやすさ

静岡市市民意識調査<sup>(2024)</sup>の結果によると、普段、公共交通について感じていることについて、公共交通の利用しやすさについての質問では、「利用しやすい」が43.9%で最も多く、「利用しにくい」が26.7%でした。



出典:静岡市市民意識調査(2024)

図2- 26 公共交通の利用しやすさ

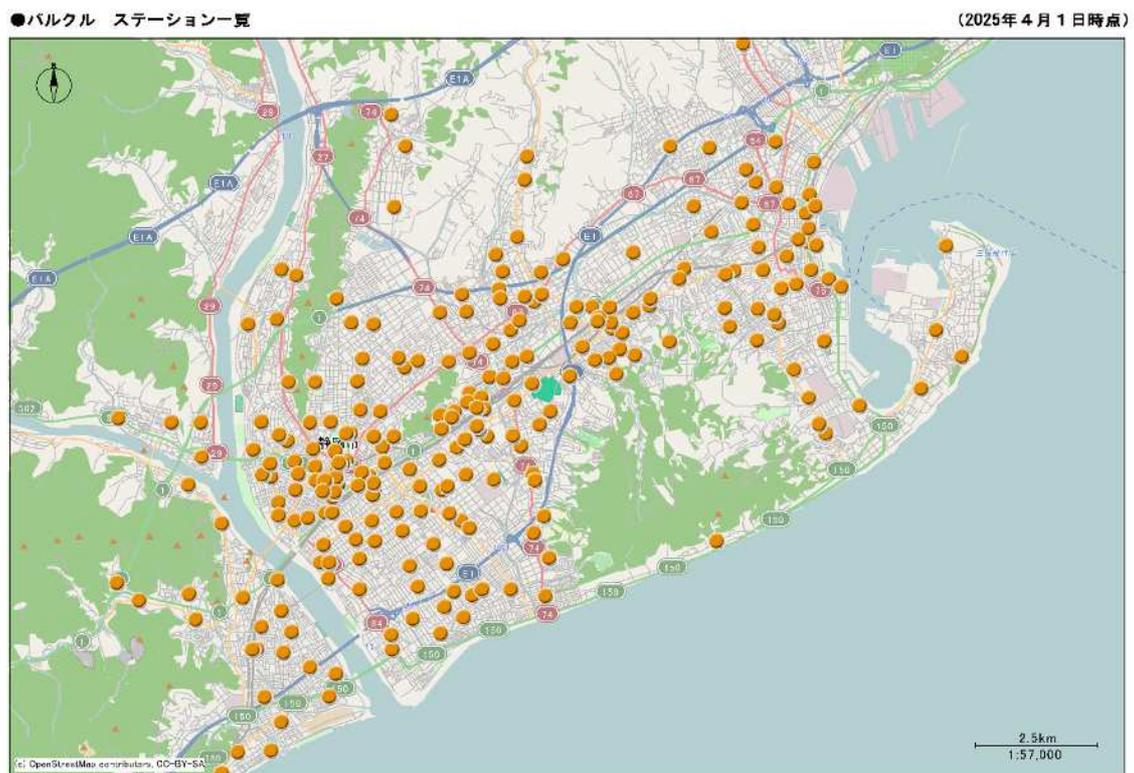
## (22) 公共交通を補完する移動手段

### ① 末端送迎サービスの支援（地域交通弱者対策事業）

公共交通機関を利用し移動することが困難な高齢者や障がい者等の交通弱者については、その移動手段を確保するため、本市は、自家用自動車により最寄りのバス停などへの運送を行う地域組織に対し、運行経費を助成するなどの支援を実施しています。

### ② シェアサイクル

本市では、2020年6月に静岡市シェアサイクル事業「PULCLE（パルクル）」がスタートしました。現在、市内において、貸出・返却できるポートが250箇所、電動アシスト自転車が700台設置(2025.3時点)されており、観光や通勤・通学等で日常的に利用されています。



出典：静岡市ホームページ

図2- 27 シェアサイクルステーション MAP

## (23) 生活交通確保のための支援制度

本市では、日常生活に必要な交通手段を確保していくため、運行経費へ補助するなどの支援制度を設けています。

表2-2 静岡市の生活交通確保に資する補助制度

制度名	補助対象サービス	補助対象経費
静岡市バス路線維持費補助金	不採算路線においてバスを運行する路線バス事業者に対して、予算の範囲内において補助金を交付	前事業年度の運行経費
静岡市交通空白地有償運送事業費補助金	地域住民の日常生活に必要な交通手段の確保を図るため、交通空白地有償運送事業を実施する事業者に対し、予算の範囲内において補助金を交付	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通空白地有償運送事業の用に供する車両の取得に要する経費</li> <li>・交通空白地有償運送事業の用に供する事務所を新たに設置するために必要となる設備の購入に要する経費</li> </ul>
静岡市地域交通弱者対策事業費補助金	交通弱者の日常生活を支える移動手段を確保するため、地域交通弱者対策事業を実施する団体に対し、予算の範囲内において補助金を交付	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両の賃借又は購入に係る経費</li> <li>・事業の運営に係る経費(燃料費等の運送に係る経費)</li> </ul>
静岡市介護予防・日常生活支援総合事業に係る住民主体サービス補助金	地域支え合い型移動サービス(身体介護が不要で、精神的にも専門職の支援を必要としない人に対して、通院時の公共交通機関等の利用補助や地域支援事業参加の送迎を行うサービス)	補助事業の立上げ及び運営に要するに係る経費のうちで、報償費、需用費、役務費、使用料及び賃借料並びに備品購入費
オクシズ買い物支援事業	地域で安心して暮らし続けることができる環境づくりのため、自治会連合会等の協力を得て、買い物困難地域における買い物環境の改善を図る。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・燃料代</li> <li>・運行管理費</li> <li>・保険料</li> </ul>

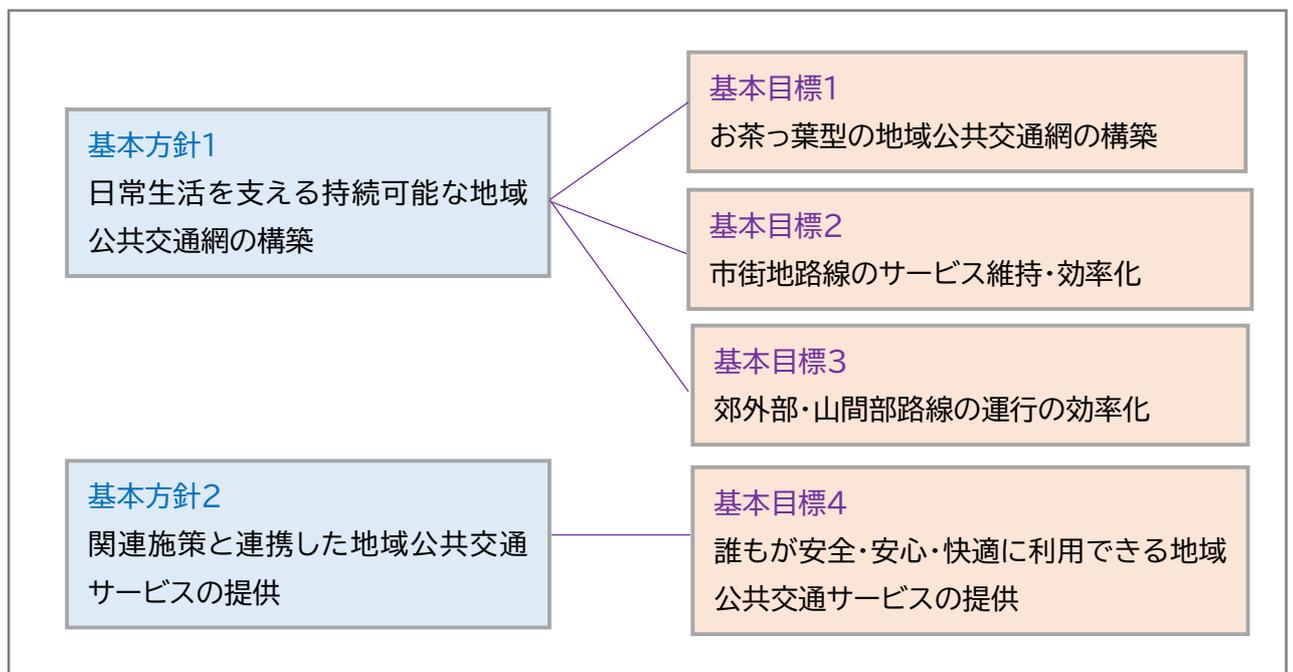
## 2-3 静岡市地域公共交通網形成計画の評価

本計画の前計画である「静岡市地域公共交通網形成計画」の実施状況について検証しました。

### ■ 静岡市地域公共交通網形成計画の概要

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が2014年に改正されたことを受け、「静岡市地域公共交通網形成計画」を2019年3月に策定しました。この計画は、地域公共交通の現状や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公共交通のあり方や行政・交通事業者・住民等の役割を定めるためのものです。

- 1 計画期間 2019年度～2024年度
- 2 計画期間 静岡市全域
- 3 基本方針と基本目標



- 4 目標を達成するために行う事業
  - ・ お茶っ葉型の地域公共交通網の構築
  - ・ 地域の実情に応じた地域公共交通の再編検討
  - ・ 一般利用者の利用促進
  - ・ 観光客の利用促進
  - ・ モビリティ・マネジメントの推進

## ■ 取組状況

安倍川駅・草薙駅前広場の整備、鉄道新型車両の導入、UDタクシーの導入、鉄道駅のバリアフリー化、企画乗車券※<sup>1</sup>の販売及び利用促進

※<sup>1</sup> 企画乗車券：施設利用券等と鉄道や路線バス乗車券がセットとなった割引乗車券

## ■ 目標値(アウトカム指標)の達成状況(2024年10月時点)

指標		交通手段	計画策定時	目標値 (2024年度)	最新数値 (2024年度)	達成率	
1	総人口に対する 利用者比率	JR	13.7%	13.7%	13.7%※ <sup>2</sup>	達成	→
		静岡鉄道	4.3%	4.3%	4.3%※ <sup>2</sup>	達成	→
		路線バス	10.3%	10.3%	9.3%※ <sup>2</sup>	未達成	↘
2	公共交通の 利用圏域		51.3%	53.7%	50.8%	未達成	↘
3	公共交通に対する 満足度	鉄道	3.5点	4.0点	3.8点	未達成	↗
		路線バス	3.2点	3.7点	3.2点	未達成	→
		タクシー	3.3点	3.8点	3.2点	未達成	↘
4	公共交通を週1 回以上利用する 割合	鉄道	12.6%	12.6%	12.1%	未達成	↘
		バス	13.4%	13.4%	10.4%	未達成	↘
		タクシー	1.9%	1.9%	1.7%	未達成	↘
5	エコ通勤等の実 施割合		17.0%	22.0%	19.0%	未達成	↗

※<sup>2</sup>「指標1：総人口に対する利用者比率」は静岡市統計の2023年度利用者数を基に算定。2024年度利用者数が確定次第更新予定。

アウトカム指標の達成状況は、「指標1 総人口に対する利用者比率」のJR及び静岡鉄道に関しては、目標値を達成していますが、他の項目については全て未達成となっています。これは計画が策定された後に発生した新型コロナウイルス感染症による影響が大きく関係していると考えられ、コロナ禍を経て、利用者の生活様式に変化（通勤方法やリモートワークの普及）があったためと考えられます。また減便等サービスレベルの低下が利用者満足度に影響していると考えられます。

## 2-4 静岡市の公共交通に関する課題

### 2-4-1 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、さらには減便による利用者満足度の低下により、公共交通の利用者は減少しています。
- ・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ます。
- ・交通事故における高齢者の割合は高く、運転に不安を感じている市民が運転免許証を返納しやすくする必要があります。
- ・中山間地の運転免許を保有していない人の移動は、家族や知人の送迎に頼らざるを得ない状況のため、運転免許証の有無は外出頻度に大きく影響しています。
- ・運輸部門の二酸化炭素排出量のほとんどが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す。

### 2-4-2 課題

本市の現状から次のとおり課題を抽出しました。

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段の確保など、超高齢社会に対応する、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公共交通サービスの効率化や脱炭素・環境負荷軽減に向けた公共交通のカーボンニュートラル実現への取組が必要である。