

第3章 公共交通に関する基本方針

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に利用できる
安全かつ快適な公共交通があるまち**

市民の日常生活や経済活動において、公共交通はなくてはならない手段であり、通勤・通学、買い物・通院や観光などの移動に欠かせない役割を担う重要な社会資本（インフラ）であると言えます。

そこで本市では、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、他分野の関係者が連携・協働し、さらにデジタル技術なども活用し、持続可能な公共交通サービスの構築を進めます。

3-2 基本方針

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、次の3つの方針を定めます。

基本方針 1

「交通事業者×行政」

都市部の交通を支える輸送手段として、既存の交通資源を有効に活用し、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

本市が目指す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の人的資源の適正配置や輸送能力の増大や効率性を高める新しい交通サービスを導入し、利便増進を図ります。

基本方針 2

「地域住民×行政」

郊外・山間部の地域ニーズに応じた、きめ細かい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

効率性・生産性を高める公共交通 DX と、環境負荷低減に寄与する公共交通 GX を推進する

自動運転技術を活用した交通 DX(デジタルトランスフォーメーション)[※]や、環境に配慮した車両などの交通 GX(グリーントランスフォーメーション)[※]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。^{※用語集 P1}

3-3 基本方針の考え方

① 移動需要に合わせた公共交通サービス体系の構築

鉄道や路線バス、タクシーといった、誰でも所定の運賃を払えば自由に利用することができる公共交通は、利用者にとって安全性・快適性が確保されている必要があります。このため、国の許可を得た交通事業者のもとで、専門の資格（動力車操縦者運転免許：鉄道等、第二種運転免許：バスやタクシー等）を取得しているドライバーによって、交通サービスを提供することが望ましいことから、主に交通事業者が公共交通ネットワークを形成してきました。

しかし、近年の路線バス事業は、これからも利用者の減少が続くことが見込まれます。また物価高騰に伴う運行経費の上昇に加え、慢性的な運転士不足により、全国的に路線廃止や減便などが増加傾向にあります。本市においても、公共交通による移動需要が少ない郊外や山間部で同様の傾向となっています。

これに対し、市民の通勤通学や買物通院などの生活の足を確保するために、主に郊外や山間部の地域で市の自主運行バス（市から交通事業者等へ委託して運行するコミュニティバス）による代替交通の運行や、民営路線バス事業へ運行経費を補助することで、これまで一定のサービス水準で公共交通を維持してきました。

また、今後の公共交通については、「生産年齢人口減少に伴う運転士不足」や「少子高齢化による利用者の減少」が、さらに深刻化することが懸念されており、これまでのような交通事業者の経営努力や市からの委託事業に委ねるだけでは、将来にわたって公共交通サービスを維持・確保していくことは困難です。

このため、持続可能な公共交通サービスの提供に向けて、これまでの交通事業者に加え、市民・行政など多様な関係者が協働・連携して新たな担い手を創出し、公共交通の供給能力（サービスの提供に従事する者）を確保していくことが必要です。

また、公共交通の需要量（サービスを利用する者）については、人口密度が高い都市部より郊外・山間部の方が、少子高齢化が進み、利用者の減少が顕著となると見込まれます。その中でも、地域ごとに減少傾向の違いがあることから、より需要と供給のバランスを考慮し、効率的な運行を目指す必要があります。

都市部は、公共交通による移動需要が多く、多種多様な車両や人が行き交うため、多くの人をまとめて安全かつ効率的に輸送することが求められます。このため、交通事業者が専門ドライバー（第二種運転免許取得者）によって安全・安心で質の高い公共交通サービスを持続的に提供できることを目指します。

行政は、運転士不足の状況においても、運行効率の向上を図ることのできる輸送手段である連節バス導入への支援など、都市を支える社会基盤として、公共交通の持続性を高める施策を交通事業者と連携して取り組みます。

一方、公共交通を利用した移動需要が少ない郊外や山間部では、都市部と同じ形態で民間交通事業者が収益性を求める運行サービスは持続できません。このため、一般のドライバー

（第一種運転免許取得者）が自家用車で運行する『自家用有償旅客運送』を導入することで公共交通サービスを提供していきます。

郊外や山間部は、都市部に比べ自動車の交通量が少なく、一般のドライバーでも一定の安全性が確保できると考えられます。また、小型の自家用車を使用することで、大型バスでは通れない狭小な道路を運行経路とすることや、利用者のニーズに応じた細かな乗降場所を設定するなど、地域の生活に合わせた効率的な運行が可能になります。その他、地域の住民がドライバーとなることによって、地元の仕事（就労機会）が創出されるほか、運行に合わせた子どもや高齢者の見守り強化も期待できます。

行政は、自家用有償旅客運送を運行する地域に金銭的負担が生じないよう、運転手手当や車両購入費用などの運行経費を補助します。また、ルートやダイヤの設定など運行計画の作成や運行開始後の運行管理業務（点呼や運転手シフト調整など）について、民間企業のサポートサービス導入の支援をすることで、人的負担の軽減を図ります。

このように、多くの人をまとめて安全かつ効率的に輸送することが必要となる都市部においては、交通事業者が利便性と安全性を兼ね備えた公共交通サービスを提供します。また、大型バスでの定時定路線による輸送が需要と合わず非効率になっている郊外・山間部では、地域の住民がドライバーとなって、地域の移動ニーズにあった公共交通サービスを提供します。この2つの移動サービスを、バス待ち環境を整備した乗り継ぎ地点（地域公共交通結節点）で円滑に結ぶことにより、都市部から山間部まで相互に移動が可能な交通ネットワークを構築します。

自家用有償旅客運送とは

- ◆ 道路運送法第 78 条第 2 号 [P32 表 3-1 参照]の規定に基づき、市町村又は NP0 法人等が自家用車を用いて運行する運送事業
- ◆ 自家用有償旅客運送には「交通空白地有償運送」と「福祉有償運送」がある。（道路運送法施行規則第 51 条）
- ◆ ドライバーは第二種運転免許※または第一種運転免許※の保有者
- ◆ 第一種運転免許保有者の場合、大臣認定講習の受講等が必要

※第一種運転免許 公道で自動車や二輪車を運転するための免許

※第二種運転免許 商業目的で人を輸送するために必要な免許

表3- 1 道路運送法の法体系

区分	種類	種別	運行の態様別	代表的な運行形態
旅客自動車運送事業 (法2条)	一般旅客自動車運送事業	一般乗合旅客自動車運送事業 (第4条)	路線定期運行 (則3条の3)	・路線バス ・高速バス ・コミュニティバス
			路線不定期運行 (則3条の3)	・コミュニティバス(デマンド型)
			区域運行 (則3条の3)	・空港アクセス型バス ・観光需要対応型バス
		一般貸切旅客自動車運送事業 (法4条)		・貸切バス
		一般乗用旅客自動車運送事業 (法4条)		・タクシー ・介護タクシー
	特定旅客自動車運送事業 (法 43 条)		・従業員等の送迎バス	
国土交通大臣の許可を受けた場合等における、貸切バス事業者、タクシー事業者による乗合旅客の運送 (法 21 条)				自治体の要請による実証運行 ・イベント送迎シャトルバス ・鉄道代行バス
自家用自動車による有償の旅客運送 (法 78 条)	自家用有償旅客運送 (法 78 条第2号)	交通空白地有償運送 (則 51 条)	・コミュニティバス	
		福祉有償運送 (則 51 条)	・介護タクシー	
	公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて行う運送 (法 78 条第3号)		・通学通園バス ・自家用車活用事業	
	災害のため緊急を要するときに行う運送 (法 78 条第1号)			

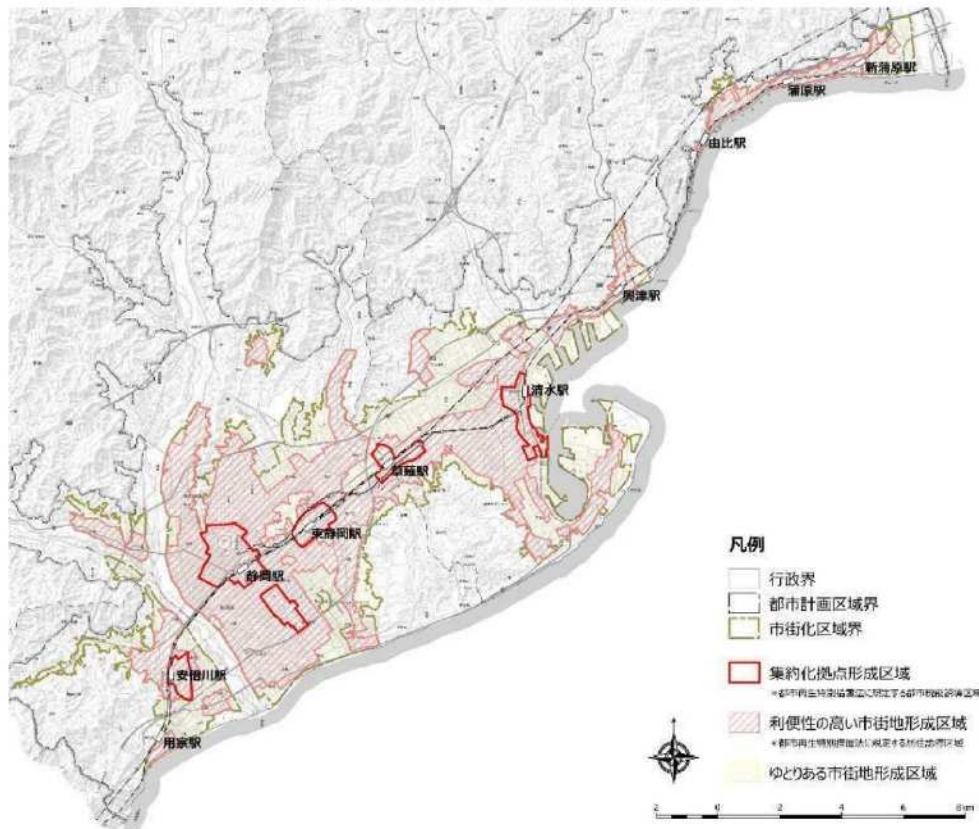
② 静岡市立地適正化計画との連携

「集約連携型都市構造」の実現に向けて、立地適正化計画では、鉄道駅や 60 本/日（片道）以上のバス路線沿線等を「公共交通利便性を確保すべきエリア」とし、このエリアを基本として「利便性の高い市街地形成区域※（居住誘導区域）」を設定しています。

施設や住居等がまとまって立地するようにゆるやかな誘導を図るため、地域公共交通によりアクセスできる持続的な交通ネットワークを構築します。

※定住人口を確保し、住む人が便利に暮らせるよう、生活に必要なサービスの維持を図る区域

《利便性の高い市街地形成区域・ゆとりある市街地形成区域》



③ 都市拠点のまちづくりとの連携

本市では、JR 静岡駅、JR 東静岡駅周辺において、再生指針や基本構想を策定しており、これら「都市拠点のまちづくり」と本計画との連携を図ります。

例えば、JR 静岡駅周辺のまちづくりでは、エリアを『つなぐ』ことを方針の 1 つに掲げ、「歩いて楽しいまちづくりの推進」や「駅とまちの回遊性向上」などの取組を実施していきます。その中で、公共交通機関を利用して静岡駅周辺を訪れる方を一層増やすために、交通結節点の機能を強化し、魅力の向上に取り組みます。

④ 他分野との連携・共創

公共交通の運転士の不足が深刻化する中で、スクールバスや福祉有償運送等を含めた輸送資源の総動員による移動手段の確保が必要です。教育・福祉・物流・観光・まちづくりといった分野横断型の輸送サービスの実現を図ります。

3-4 公共交通の将来のイメージ(2035 年頃)

本市における公共交通の 2035 年頃のイメージ図を示します。
 都市部では、民間交通事業者の収益事業として、高いサービス水準で交通サービスが提供されています。一方、郊外・山間部では、地域住民が運行する「自家用有償旅客運送」等により、地域住民の移動ニーズに応じた、小回りの利く交通サービスが利用できます。さらに、「地域公共交通結節点」で都市部と郊外・山間部をつなぎ、地域全体をカバーする交通ネットワークが構築されています。



図2- 28 公共交通の将来のイメージ(2035 年頃)