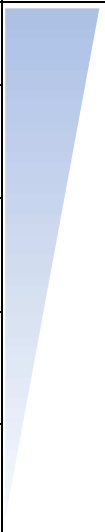


第4章 具体的な実施施策

第4章では、第3章の基本方針1から3を実現するための目標をそれぞれ設定し、関係者が取り組む具体的な施策を明らかにします。

本市では、鉄道や路線バスなど様々な移動手段が存在しています。公共交通ネットワークの構築にあたり、それぞれの公共交通に求められる役割を表4-1に示します。

表4-1 公共交通に求められる役割

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)	
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 (自家用有償旅客運送(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、比較的近距離～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 実施施策【都市部】

都市部では、交通事業者による安全・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、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。

基本方針 1

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

目標1:公共交通サービスの維持・確保

—実施施策—

- 1 公共交通の利用促進
- 2 バス路線の維持・支援
- 3 路線バス・タクシー運転士の人員確保
- 4 連節バスなどの導入による輸送力向上
- 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

—実施施策—

- 7 鉄道駅の交通結節機能強化
- 8 バリアフリー・ユニバーサルデザイン化の推進
- 9 経路情報（停留所や時刻表等）のオープンデータ化(GTFS)
- 10 バス待ち環境の改善
- 11 サイクル&ライド施設整備
- 12 新たな交通の導入検討（バス・タクシーの補完）
- 13 タクシー配車アプリの導入推進
- 14 水上バスの利用環境向上
- 15 シェアサイクルの利用促進

4-1-1 公共交通の利用促進

1. 目的

公共交通の利用者は、1960 年代後半をピークに、自家用車の利用増等により減少し、近年は下げ止まりとなっています。利用者が少なくなると交通事業者の収益悪化につながり、路線・便数減などの公共交通サービス水準の低下を招きます。

公共交通の利便性を向上させる事業や公共交通に関心を持ち、利用につながるようなイベントなどの利用促進策を実施し、利用者増加を図ることで交通事業者の収益性の改善につなげていきます。

2. 実施主体

交通事業者、静岡市

3. 実施内容

公共交通に関心をもってもらい、継続的な利用につなげるために、交通事業者と静岡市が連携して次の施策に取り組めます。

- ・ 乗車体験イベント等の実施
- ・ 企画乗車券の販売(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)
- ・ メディアコンテンツ等との共同企画
- ・ 免許返納者への特典の提供
- ・ QR コード・非接触型クレジットカード決済の導入検討
- ・ 運賃割引などの乗り継ぎ負担軽減策の検討
- ・ 市外からの来訪者に向けた公共交通利用の PR

4. スケジュールと実施体制

実施主体	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
交通事業者	公共交通の PR、利用促進策の検討・実施等					
静岡市	公共交通の PR、利用促進策の検討・実施支援等					

《参考》

2024 年度実施イベント

- ・ ハッピーライド in 静岡 2024 年 12 月 7 日(土)、8 日(日)
静岡県内の小学生を対象に、「バス無料デー」を 2 日間限定で開催。

運転免許返納特典

- 「運転免許自主返納者等サポート事業」(静岡県警察本部)
- ・ 自主返納者等の生活支援を目的としている事業。
 - ・ 自治体や商店等がサポート店として登録しており、自主返納者等が運転経歴証明書等を提示することで、様々な特典やサービスなどを受けることができる。



出典:静岡県タクシー協会ホームページ

4-1-2 バス路線の維持・支援

1. 目的

生活に欠かせない路線にも関わらず、バス事業者から不採算等を理由に事業者が単独での運行を続けること(独立採算)が困難との申し入れのあった路線について、地域住民や児童・生徒の交通の利便を確保するために、路線の現状維持を図ります。

また郊外・山間部の赤字路線において、路線の撤退等がある場合、「4-2-1 地域が主体となる自家用有償旅客運送の導入」等の代替交通サービスを検討します。

2. 実施主体

静岡市

3. 実施内容

- ・ 不採算等を理由に事業者から、単独での運行を続けること(独立採算)が困難との申し入れのあった路線について、地域住民や通学児童生徒の利便を確保するために必要な区間を運行することにより生じた運行経費の欠損分について、市で助成します。

4. スケジュールと実施体制

実施主体	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
静岡市	補助金の交付					

《参考》

2024 年度実績 (P18 参照)

補助路線数 23 路線

年間補助額 約 4 億円

4-1-3 路線バス・タクシー運転士の人員確保

1. 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、公共交通サービス水準を維持・確保します。

2. 実施主体

交通事業者、静岡市

3. 実施内容

- ・ 就職説明会の開催、運転士の人員確保に向けた 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。
- ・ (再掲 P37)QR コード・非接触型クレジットカード決済の導入検討(運転士の負担軽減)
- ・ 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。

4. スケジュールと実施体制

実施主体	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
交通事業者	説明会等の実施					
静岡市	説明会等の実施、事業者への支援					

《参考》

- ・ 2024 年 6 月「移住相談ツアー＆運転士体験」開催〔主催：静岡鉄道㈱ 協力：静岡市〕

4-1-4 連節バスなどの導入による輸送力向上

1. 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、輸送力を上げ、ダイヤ調整を容易にすることにより、他路線の増便等の効率的なダイヤが可能となります。

2. 実施主体

バス事業者、静岡市、道路管理者、交通管理者

3. 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)

4. スケジュールと実施体制

実施主体	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
静岡市 バス事業者 交通管理者 道路管理者	導入に合わせた支援の実施					
	連節バス導入の調整	連節バスの導入				
	連節バスの導入に係る走行環境の改善に向けての協議・改善実施					

《参考》

2023 年度

しずてつジャストライン㈱にて、連節バス導入に向けた実証実験を実施。



実証実験の様子 出典:しずてつジャストライン㈱より写真提供

4-1-5 バスの走行環境の向上

1. 目的

速度向上・時間信頼性の向上により、マイカー利用に対する競争力を高め、公共交通分担率を増やします。バスの走行環境の向上することは、特に朝夕の時間帯に効果があります。

速度向上・時間信頼性の向上により、バス車両・運転手 1 時間当たりの走行距離(生産性)を伸ばします。

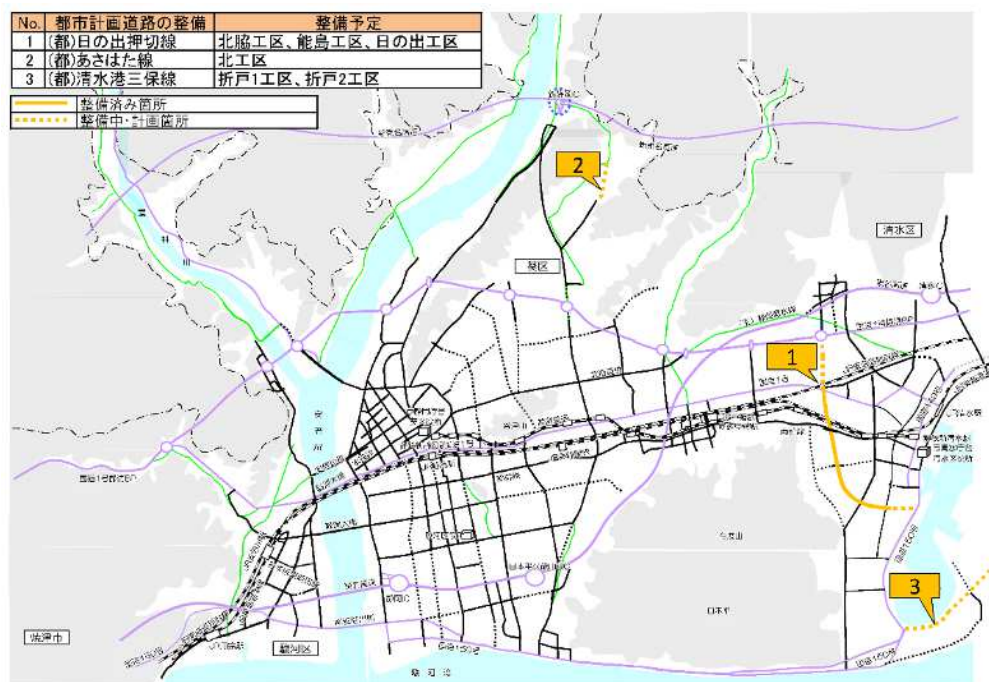
2. 実施主体

バス事業者、交通管理者、道路管理者、静岡市

3. 実施内容

- ① 交通事業者、交通管理者、道路管理者、静岡市で連携して、次の施策に取り組めます。
 - ・ 交差点の信号サイクル、バス停位置、沿道施設出入り車両などの走行環境に関する要改善箇所について事業者から提案
 - ・ 現状の市内における PTPS(公共車両優先システム)やバス専用・バス優先レーンの運用状況と効果の確認・検証を行い、PTPS の運用改善やバスレーンの設置など、整備が必要な箇所を選定し、整備内容の検証を行う。
 - ・ バス専用・バス優先レーンの取り締まり強化
 - ・ 適切な走行速度維持のための交通管理・道路構造の改良箇所の特定と改良の実施
- ② 都市計画道路の整備に合わせたバス路線の再編について、整備完了後の需要予測等の検証を行い、関係間で運行について調整します。

(都)日の出町押切線、(都)あさはた線、(都)清水港三保線の整備



都市計画道路の整備図

- ③ 道路交通法で定められている「バス発車優先」「バス専用レーン・バス優先レーンのルール」を守るようドライバーに呼びかけます。

4. スケジュールと実施体制

実施主体	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
バス事業者 交通管理者 道路管理者 静岡市	走行環境向上に向けての調整・協議			走行環境向上に向けての対策実施		
	都市計画道路の整備					

《参考》

市内バス専用レーン、バス優先レーン（2023 年度末時点）

- ・ 国道 1 号、市道御幸町鷹匠町 2 号線（葵区御幸町）専用通行帯
- ・ 市道宝台院下島線（葵区黒金町）専用通行帯〔7:00～8:30 17:00～19:00〕
- ・ 国道 149 号（清水区港町～江尻東二丁目、真砂町）専用通行帯〔7:00～9:00〕
- ・ 主要地方道井川湖御幸線（葵区追手町～籠上）優先通行帯〔7:30～9:00(土日祝除く)〕

4-1-6 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

1. 目的

本市では、主に週末の夜間時間帯に、鉄道駅周辺などでタクシーが不足する状況がみられます。タクシーが不足している時間帯等に、自家用車活用事業(日本版ライドシェア)を導入し、未配車の解消を図ります。

また、台風等の災害時やイベント開催時など、一時的なタクシーの供給不足に対応するため、自家用車活用事業(日本版ライドシェア)を活用します。

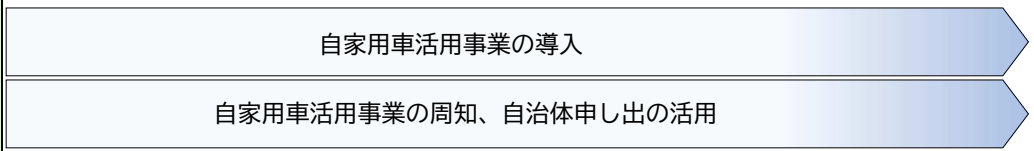
2. 実施主体

タクシー事業者、静岡市

3. 実施内容

- ・ 必要に応じた自家用車活用事業(日本版ライドシェア)の拡大
- ・ 自家用車活用事業(日本版ライドシェア)の市民への周知
- ・ 必要に応じた自治体からの自家用車活用事業(日本版ライドシェア)に係る要請提出

4. スケジュールと実施体制

実施主体	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
タクシー事業者						
静岡市						

※自家用車活用事業(日本版ライドシェア)

タクシーが不足している地域、時期、時間帯に対し、その不足分を補うため、タクシー事業者が地域の自家用車や一般ドライバーにより有償運送を行うもの(道路運送法第78条第3号に基づく国土交通大臣許可事業)。

《参考》

2024 年度

- ・ 静岡市(静清交通圏)では、2024年7月5日から自家用車活用事業(日本版ライドシェア)が開始され、タクシーが不足している時間帯である金曜日及び土曜日の夕方4時から翌朝5時台に運行している。(2025年5月末時点の事業者数は4者)
- ・ 清水港において、クルーズ船寄港時におけるタクシー不足に対応するため、静岡市から国に「日本版ライドシェアに係る要請書」を提出。2025年4月から運行が開始された。

4-1-7 鉄道駅の交通結節機能強化

1. 目的

本市中心市街地の主要駅である静岡駅周辺において、交通結節機能の強化により、交通機能のサービス水準を向上させることで来街者の利便性を向上させます。また駅前広場と周辺街区との歩行者動線を強化することで、歩行者に優しい空間の創出を目指します。

2. 実施主体

静岡市、道路管理者、交通管理者、交通事業者等

3. 実施内容

- ・ 静岡駅南口駅前広場周辺において、交通結節機能強化と居心地が良く歩行者にやさしい空間の創出を実現するため、広場の整備を行います。整備の目指す方向性は以下の通りです。
 - ・ 駅前広場を拡張し、人のための空間を確保するとともに、公共交通と自家用車を分け、安全なロータリーへ改善を目指します。
 - ・ 駅南北の動線の一部として、市民や来街者など、多様な人々が安心して快適に利用できる広場を目指します。
 - ・ 駅と周辺の街を歩行者が自由に往来できる空間をつくり、駅周辺が一体となって機能する活力あるエリアを目指します。
- ・ 静岡駅北口駅前広場周辺において、交通結節機能強化と居心地が良く歩行者にやさしい空間の創出を目的とし、静岡市、交通管理者、道路管理者、交通事業者等と連携して、広場の拡張や再編について、以下の内容等の検討を行います。
 - ・ 北口駅前広場周辺に分散しているバス乗降場の集約や待合空間の確保
 - ・ 歩行者が駅とまちを地上で円滑に移動できる空間の確保
 - ・ 周辺施設と連携した居心地の良い空間づくり

4. スケジュールと実施体制

実施主体	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
南口駅前広場周辺						
静岡市 道路管理者 交通管理者 交通事業者	予備設計	デザイン検討・詳細設計・用地取得等				
	協議・調整					
北口駅前広場周辺						
静岡市 道路管理者 交通管理者 交通事業者	将来像検討	方針決定	実現手法検討等			
	協議・調整					

2024 年度

有識者、交通事業者、交通管理者、地元関係団体、市民団体及び公募市民を委員とする「静岡駅南口駅前広場再整備検討委員会」を設置し、2025 年 3 月に「静岡駅南口駅前広場再整備基本計画」を策定しました。



静岡駅南口駅前広場の将来の姿 出典：静岡駅南口駅前広場再整備基本計画

「静岡市社会の大きな力と知を活かした根拠と共感に基づく市政変革研究会」における「都市・交通分科会」で、居心地が良く歩行者に優しい JR 静岡駅前空間の創出により、まちなかの回遊性および来街者の利便性向上を目指すことについて議論を実施しました。

4-1-8 バリアフリー・ユニバーサルデザイン化の推進

1. 目的

高齢者、障がいのある方等が安全で快適に公共交通機関を利用できるよう、施設や車両の利便性・安全性の向上を促進します。

2. 実施主体

交通事業者、静岡市

3. 実施内容

- ・ バリアフリー化が未実施の鉄道駅については、計画的に、バリアフリー化を進めます。
- ・ ノンステップバスの導入を推進します。
- ・ ステップや手すりの設置など、乗降の際の負担軽減策を促進します。
- ・ ユニバーサルデザインタクシー(UD タクシー)の導入を促進します。
- ・ 外国人利用者が円滑に公共交通を利用できるように、交通結節点や車両における案内等を多言語で表記します。

4. スケジュールと実施体制

実施主体	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
交通事業者	鉄道駅のバリアフリー化、ノンステップバスの導入、多言語表記への取組					
静岡市	ノンステップバス導入支援					



低床バス（左：ワンステップバス、右：ノンステップバス）



UD タクシー

出典:しずてつジャストライン(株)ホームページ、静岡市ホームページ

《参考》

2024 年度

- ・ 鉄道駅のバリアフリー化：国の基本方針の整備目標に基づき、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鉄道駅を対象にバリアフリー化を進めている。
完了駅数/対象駅数・・・JR 東海道本線：9/9 駅 静岡鉄道静岡清水線：5/10 駅
- ・ ノンステップバス導入：国の基本方針の整備目標は 2025 年末で導入率 80%
静岡市 2024 年度末時点導入率 83.1%
- ・ 静岡交通圏 UD タクシー車両 62 台（2025 年 4 月 1 日時点）

4-1-9 経路情報（停留所や時刻表等）オープンデータ化

1. 目的

公共交通の運行データなどをオープンデータ化することで、オープンデータを利用したアプリやウェブサイトの開発、交通計画などに活用され、利用者がより便利に多様な情報にアクセスできるようになります。活用の一つとして、民間の公共交通検索システムや地図アプリを通して、静岡市の公共交通を利用した移動の検索ができるようにし、市民や来訪者が公共交通を利用して円滑に移動できる環境を構築します。

2. 実施主体

静岡市、交通事業者

3. 実施内容

- ・ 公共交通検索システムで検索できるように、公共交通の運行データ等を GTFS-JP[※]等を利用し、オープンデータ化します。
- ・ 交通事業者が運行している路線において、不特定多数の方が利用できるオープンデータ化が難しい場合は、少なくとも経路検索サービス事業者へのデータ提供により、インターネットでの経路検索を可能とします。

4. スケジュールと実施体制

実施主体	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
静岡市 交通事業者	実施に向けた 事前予告、調整	GTFS-JP の作成、オープンデータ化の検討				

※GTFS-JP(General Transit Feed Specification)

経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的として定められた、標準的なバス情報フォーマットにおける静的情報。リアルタイムの動的情報については「GTFS-RT」と呼ばれている。

4-1-10 バス待ち環境の改善

1. 目的

鉄道・バスは発車時刻まで一定の待ち時間が発生することが避けられません。乗降者数の多いバス停を対象に、待つ間の環境を改善し、高齢者や子育て世代にとって、より使いやすい環境を整備します。

2. 実施主体

交通事業者、静岡市

3. 実施内容

- ・ 屋根、ベンチ、照明等の設置
- ・ 駅前広場整備(静岡駅南口)
- ・ バス停に隣接しているコンビニ等、商業施設との連携によるバス待ち環境の確保

4. スケジュールと実施体制

実施主体	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
交通事業者 静岡市	現状把握 整備に向けて の調整	予算措置、整備実施				

【参考】「バスまちば」(岐阜市)

行政、交通事業者、民間施設、市総合交通協議会の4者で協定を結び、バス停近傍の民間施設をバスの待合スペースとして活用している。



2024 年度末までに合計 18 店舗が参画

出典:岐阜市都市建設部交通政策課ホームページ

《参考》

- ・ 2024 年度末時点で市内において広告付上屋が 34 箇所整備されている。

4-1-11 サイクル&ライド※施設整備

1. 目的

鉄道駅やバス停に駐輪場を整備し、自転車によるアクセス利便性を向上させ、自転車利用の需要に応えます。地域住民を対象に、自動車から公共交通への転換を促進します。

特に、バス停への駐輪場設置により、ドア to ドアの自家用車トリップを、自転車+公共交通に切り替えることを重視します。

2. 実施主体

静岡市、交通事業者

3. 実施内容

- ・ 既存の鉄道駅・バス停の駐輪場施設の PR に努め、利用を促進します。
- ・ 既存の鉄道駅・バス停の駐輪場施設の容量が不足している場合は、増設を行います。
- ・ 既存商業施設等において、駐輪場のサイクル&バスライド利用できる用地の確保を行います。
- ・ シェアサイクルのポート設置など、連携について検討します。

4. スケジュールと実施体制

実施主体	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
静岡市	駐輪場施設の PR 継続、候補地の選定・調整					
交通事業者	候補地の選定・調整					

※サイクル&ライド

鉄道駅やバス停付近に駐輪場を設置し、自転車で鉄道駅やバス停まで行き、鉄道やバスなどの公共交通へ乗り換えること。バス停まで遠い利用者などがバスを利用しやすくなります。



出典: 静岡市資料

中島上公民館 C&BR 駐車場

《参考》

- ・ 2024 年度末時点で、市内 25 箇所のサイクル&バスライドが整備されている。

4-1-12 新たな交通の導入検討（バス・タクシーの補完）

1. 目的

バスやタクシーなどの公共交通機関を利用できる地域においても、運行本数や運行時間、バス停からの距離から、公共交通の利用に不便さを感じる地域が存在します。「不便さ」を測る一定の基準を設け、地域を選定し、このような地域を補完するための乗合タクシーなどの新しい交通の導入を検討します。

さらに都心地区などにおける、まちづくりに合わせた回遊性向上のための新しい交通について検討します。

2. 実施主体

静岡市

3. 実施内容

- ・ 乗合タクシー、相乗りタクシーなど新しい交通サービスの導入検討

4. スケジュールと実施体制

実施主体	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
静岡市	新たな交通の 導入検討	新たな交通の 導入	継続実施、モニタリング			

※乗合タクシー

路線バスのように乗合旅客を運送するタクシーのことで、乗車定員が10人以下の車両で運行する。定時定路線で運行する形態や事前に予約を受けて運行するデマンド型など、様々な運行形態がある。

※相乗りタクシー

1台のタクシーを複数の乗客が利用するサービス。相乗りサービス用のアプリ等を利用して予約する。目的地の近い利用者をマッチングし、相乗りを可能にすることによって、運賃が割安になるサービス。

4-1-13 タクシー配車アプリの導入推進

1. 目的

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、利用者がタクシーを利用したいときに出来ない未配車の解消に努めます。

従来の主なタクシーの配車は各事業者での受付によるものでした。こうした仕組みでは、「利用者は、空き車両のある会社を求めていくつもの会社に電話しなければならない」、「事業者は自社の空き車両しか案内できない」という効率の低さがありました。

タクシー配車アプリの活用で、利用者は自分のスマートフォン等から各社の車両の中から最も都合の良い車両を呼ぶことができるようになり、タクシー事業者にとっても未配車件数を削減できます。

2. 実施主体

タクシー事業者、静岡市

3. 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。

4. スケジュールと実施体制

実施主体	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
タクシー事業者 静岡市	利用促進策及び共同配車のスキームの検討 継続実施					

4-1-14 水上バスの利用環境向上

1. 目的

清水港周辺の移動ニーズに応じた水上バス運行の利便性向上を図り、利用者数の増加を目指します。

2. 実施主体

港湾管理者、交通事業者

3. 実施内容

- ・ 清水港の計画や整備状況に合わせて、需要が高いエリアにおいては、利便性向上のため、水上バスの航路見直しや乗降箇所整備を検討します。
- ・ 現在運行している通学船などの利用者を限定した水上バスについて、生活や観光利用への拡大を検討します。

4. スケジュールと実施体制

実施主体	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
港湾管理者 交通事業者	清水港の計画及び整備状況に合わせた水上バス利用環境向上施策の検討					

《参考》

- ・ 清水港水上バス 三保羽衣航路（日の出～江尻～三保～日の出）
塚間航路（江尻～日の出～塚間）



出典：富士山清水港クルーズ㈱提供

三保羽衣航路図

4-1-15 シェアサイクルの利用促進

1. 目的

シェアサイクルは、市内に複数のサイクルポートを設置し、いつでも、どここのポートでも自転車の貸出返却ができる交通システムです。出発点から鉄道駅やバス停留所まで、そして駅や停留所から目的地までを移動する手段のひとつとなるものです。

現在展開しているシェアサイクルの更なる利用促進やサイクルポートの拡大を実施し、公共交通への乗り換えを含めた移動の利便性向上を目指します。

2. 実施主体

シェアサイクル事業者、静岡市

3. 実施内容

- ・ 駅やバス停からの移動手段として、シェアサイクル用自転車及びサイクルポートを整備します。
- ・ 整備されたシェアサイクル網が交通環境に与える効果を検証します。

4. スケジュールと実施体制

実施主体	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
	← 実 証 実 験 中 →					
シェアサイクル事業者	事業の運営、ポート設置場所の検討			※現事業者との実施事業は 2027 年度まで。 2028 年度以降については、実証実験の結果検証などから継続可否を判断する。		
静岡市	シェアサイクル事業者への支援					



シェアサイクル車体



サイクルポート(静岡駅北口駅前広場)

出典:静岡市資料

《参考》

自転車 700 台、ポート数 250 箇所 (2025 年 3 月時点)

利用回数 2024 年度実績…476, 397 回

4-2 実施施策【郊外・山間部】

郊外・中山間地域では、自家用車を中心とした生活スタイルが定着しています。しかし、マイカーは誰でも使える交通手段ではありません。免許取得年齢に達していない児童・生徒や、免許を保有していない高齢者、自動車の運転が身体的に難しい高齢者や障がいのある方などは、基本的な生活を営むための輸送手段を必要としています。

また近年は、交通需要の少なさや運転士不足から、主に郊外・山間部において、路線バスの減便や撤退があり、今後も進むことが見込まれます。

このような中、基本方針2『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』の実現のために、車を運転できない子どもや若年層、高齢者をはじめとする地域住民が自家用車を自由に使えなくても生活に必要な活動ができるように、利便性の高い生活交通サービスの構築を図ります。

基本方針 2

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

目標 1：地域の実情に応じたきめ細かい交通サービスの確保

—実 施 策—

- 1 地域が主体となる自家用有償旅客運送(公共ライドシェア[バス型]※)の導入
- 2 地域公共交通結節点の設置
- 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 自家用有償旅客運送(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的な運行

—実 施 策—

- 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 乗り継ぎのしやすい交通環境の整備

※自家用有償旅客運送（公共ライドシェア〔バス型〕、〔タクシー型〕）

[自家用有償旅客運送については P31 を参照]

本計画においては、運行形態によって、バス型、タクシー型と定義づける

バス型 …路線とバス停を設定する乗合運行。バス並み運賃。

タクシー型…ドア to ドアの運行。タクシー並み運賃。

4-2-1 地域が主体となる自家用有償旅客運送(公共ライドシェア〔バス型〕)の導入

1. 目的

既存の路線バスが撤退した地域等で、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、自家用有償旅客運送(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運行を行う場合、支援を行います。加えて地域住民がドライバーとなることで、地域の仕事を創出することも期待できます。

2. 実施主体

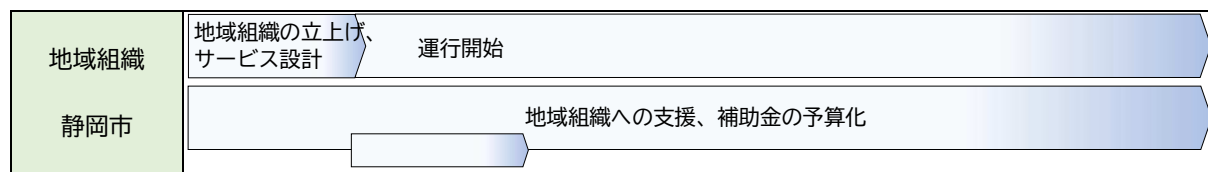
地域住民、静岡市

3. 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
自家用有償旅客運送(交通空白地)を運行する際に、地元住民に金銭的な負担が生じないよう補助金の支給を行います。
- ・ 運行計画作成や運行管理業務への支援
自家用有償旅客運送を運行するには、ダイヤや路線の設定などの運行計画の作成、運行開始後も点呼などの運行管理や各種報告書等の作成などの業務が発生します。このような業務の実績がある民間企業のノウハウ導入について、地域の負担軽減のために支援します。
静岡市は運行計画策定などの運行開始までの支援の他に、運行開始後も各地域の利用状況等の運行データを分析し、市域全体で一元的に支援することで、運行サービスの改善につなげます。
- ・ 自家用車有償旅客運送の利用促進のため、運行ルートや利用方法、利用状況などの情報を周知します。
- ・ 交通空白地有償運送運転者講習等の受講体制の整備
自家用有償旅客運送の運転者は、二種免許保持者または、一種免許保持者+大臣認定講習(交通空白地有償運送等運転者講習)の受講が条件となっています。市内の自動車学校へ働きかけを行い受講できる体制を整えます。
- ・ 自家用有償旅客運送登録の権限移譲
今後、自家用有償旅客運送を活用していくため、自家用有償旅客運送の導入の円滑化に向け、自家用有償旅客運送に必要な国土交通省への登録申請に係る権限を国土交通省から静岡市へ移譲します。これにより補助金申請の窓口と統一できるため、手続きの簡略化が図られます。
- ・ 検討地区：小島地区、安倍地区、藁科地区、庵原地区、北沼上地区

4. スケジュールと実施体制

実施主体	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
------	---------	---------	---------	---------	---------	---------



《参考》

清沢地区（2006 年～）

NPO 法人フロンティア清沢が清沢地区の住民を対象に自家用有償旅客運送（やまびこ号）を実施しており、清沢地区の各地から、最寄りの路線バスのバス停を結んでいます。

地区内の住民のほか、小中学生の通学の足として利用されています。



やまびこ号 出典:静岡市

4-2-2 地域公共交通結節点の設置

1. 目的

都市交通と生活交通の乗り継ぎ地点として地域公共交通結節点の整備を促進します。

2. 実施主体

交通事業者、静岡市

3. 実施内容

- ・ 都市交通と生活交通の乗り継ぎ地点として地域公共交通結節点の整備を検討します。
- ・ 整備にあたっては、確保できる用地規模に留意しつつ、民間施設の誘導・集約化や既存主要施設が立地する場所の近くへの設置等、地域住民の利便性が向上するように努めます。
- ・ 利用者が安全にバスを待つことができる環境を整備します。
- ・ 必要に応じて、サイクル&ライド、パーク&ライド、運転士の休憩施設、トイレ等の施設整備を検討します。
- ・ 検討地区：小島地区、安倍地区、藁科地区、庵原地区、北沼上地区

4. スケジュールと実施体制

実施主体	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
バス事業者 静岡市	結節点整備 箇所の検討・ 協議・調整 協議が調った箇所から順次、整備					



谷津ターミナル

出典：静岡市資料

《参考》

谷津ターミナル：2013 年 4 月に運用開始

待合スペースの屋根及びベンチ、トイレ、
駐車場（パーク&ライド）、駐輪場（サイクル&ライド）を整備

4-2-3 他事業との連携による交通サービスの確保

1. 目的

生活交通サービスの確保のために、既存の交通サービスだけでなく、企業等が実施している他分野の交通サービスと連携することで、地域の輸送資源を有効活用します。

2. 実施主体

静岡市、関係団体

3. 実施内容

【参考例】

- ・ 行政スクールバスとの連携(混乗化)
- ・ 貨客混載による人流・物流の一体化

4. スケジュールと実施体制

実施主体	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
静岡市 関係団体	随時実施					

4-2-4 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

1. 目的

中山間地で暮らしていくうえで必要な機能・サービスの確保については、市街地までの移動だけでなく、民間事業者が展開している移動販売車等のように、サービス側を中山間地に運ぶという解決策もあります。これらと生活交通サービスが連携することで、より効率的・効果的な生活の質の向上を図ります。

2. 実施主体

静岡市、地域団体

3. 実施内容

- ・ 地域における交通サービスを「オクシズかいもの広場」などの移動販売車によるサービスの開催時間帯に合わせるなどの連携を進めます。

4. スケジュールと実施体制

実施主体	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
静岡市	自治会等と連携した買い物支援の実施					
地域団体	地域内交通の検討		施策実施			



オクシズかいもの広場（2024. 1）

出典：静岡市資料

《参考》

オクシズかいもの広場

2024 年度実績 3 地区延べ 7 回開催（梅ヶ島 2 回、玉川 2 回、大河内 3 回）
飲食店、衣料品店などが出店

4-2-5 フリー乗降区間※の導入

1. 目的

郊外や山間部の周辺交通に影響がないと認められる区間において、フリー乗降区間を設定し、バス停の位置によらず乗降可能とすることで、高齢者等の利便性の向上を図ります。

2. 実施主体

静岡市、交通事業者、交通管理者、道路管理者

3. 実施内容

- ・ フリー乗降区間の導入に向けた関係事業者との調整を行う。

4. スケジュールと実施体制

実施主体	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
静岡市 交通事業者 交通管理者 道路管理者	フリー乗降区間の導入に向けた協議・調整 協議が調った箇所から順次実施					

※フリー乗降区間

路線バス等において、特定のバス停（乗降箇所）を設けず、路線上のどの場所でも乗降できる区間のこと。路線の全てまたは一部の区間で設定する。利用者は、乗降時にはバスに向かって手を挙げるなどして合図し、降車時には運転手に降りる場所を伝えることにより乗降する。

《参考》

「藁科地区デマンドバス 富厚里・水見色号」
一部区間に「フリー降車」を導入している。



4-2-6 自家用有償旅客運送（公共ライドシェア〔タクシー型〕）の導入

1. 目的

山間部の地域などでは、タクシー事業者の営業所が遠いなどの理由で、タクシーを呼ぶことが困難な地域(タクシー空白地)が存在します。このような地域における移動を確保するために、地域の一般ドライバー(一種運転免許保有者)による自家用有償旅客運送(公共ライドシェア〔タクシー型〕)について関係事業者と調整を行い、導入を検討します。

2. 実施主体

静岡市、関係事業者

3. 実施内容

- ・ 運行主体や関係団体との調整を行う。

4. スケジュールと実施体制

実施主体	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
静岡市	関係事業者との調整 運行計画等の検討 など		運行主体への支援			
運行主体			運行開始			

4-2-7 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

1. 目的

生活交通の事業効率性を向上させるために、モニタリングを行い、サービス水準の見直しを随時実施します。

2. 実施主体

静岡市、地域住民

3. 実施内容

- ・ 運行の効率性を実車走行キロ当たりコスト^{※1}で、運行設計の効率性を輸送人キロ当たりコスト^{※2}で確認します。このために、人キロ、実車走行キロの把握を強化します。
 - ※1 1km 走行するためにかかる費用
 - ※2 1人を1km 運ぶのにかかる費用
- ・ 補助路線バスやコミュニティバスについては、地域にとって最適な運行形態を選択し、効率性が高い交通手段となることを目標に、適宜見直しを図っていきます。見直しにあたっては、平均乗車密度や補助対象経費を考慮し、各路線で不平等が生じないよう基準を作成し実施していきます。

4. スケジュールと実施体制

実施主体	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
静岡市	モニタリングの実施、サービス水準の見直し					

4-2-8 乗り継ぎのしやすい交通環境の整備

1. 目的

都市交通と生活交通で乗り継ぎが発生する場合は、乗り継ぎによる負担(乗り継ぎ時の待ち時間、移動、料金等)を最小限とするよう、関係者間で連携を図ります。

2. 実施主体

静岡市、交通事業者

3. 実施内容

- ・ 都市交通と生活交通、生活交通同士で乗り継ぎが発生する場合、シームレスな乗り継ぎとなるように、場所と時刻を調整します。
- ・ 場所は、迷わずに乗り継げるよう、なるべく車両同士が前後または左右に隣り合って乗り継げるようにします。
- ・ (再掲 P37)運賃割引などの乗り継ぎ負担軽減策の検討
- ・ 円滑な乗換のためのデジタル技術を活用した新しいシステムの導入を検討します

4. スケジュールと実施体制

実施主体	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
静岡市 交通事業者	乗り継ぎ負担軽減への対策検討及び取組の実施					

《参考》

「藁科線・デマンドバス」
乗継割引サービス

藁科線・デマンドバス 乗継割引サービス

ルルカカードでお得なサービス

乗り継ぎ

藁科線 谷津ターミナル デマンドバス

ルルカカードご利用で 乗継後の運賃が 藁科線直通運賃と同額

例えば 通常運賃540円+920円=1,460円が ルルカ利用で1,300円

※ICカード「ルルカ」限定

谷津ターミナルでの乗継が対象です
対象路線：藁科線 ↔ デマンドバス
(南ノ巻線、豊原線、水見谷線、久能線等)

◆利用対象外の乗継(乗り換え)方法について
駅までの乗継(乗り換え)は、また別の「ルルカ」カードで乗換人の乗車券を改札通過後、乗継割引サービス
の案内となります。

◆利用対象外のバスについて
次のバスは乗継対象外となります。
・ 乗継割引サービスについて
乗継割引サービスは乗継バス(乗継バス)から乗継バス(乗継バス)までの乗継が対象となります。
【デマンドバスの乗継について】
ご乗車前日の17時までにあらかじめお電話にてご予約ください。
(乗継の予約は必ずお電話にてお願いします。)

054-252-0505 (受付時間: 7:30~20:00)

静鉄バス 株式会社ジャストライン 054-252-0505 www.justline.co.jp

出典: しずてつジャストライン(株)ホームページ

4-3 実施施策【交通 DX・GX】

基本方針1・2 の実現を促進するため、デジタル技術を活用する公共交通 DX(デジタルトランスフォーメーション)や、環境に配慮した公共交通 GX(グリーントランスフォーメーション)に積極的に取り組みます。

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

目標 1：先進技術を活用したモビリティサービスの提供

—実 施 策—

- 1 自動運転技術の導入
- 2 経路情報（停留所や時刻表等）のオープンデータ化（GTFS）（再掲）
- 3 新エネルギー車両の導入（FCV、EV）

4-3-1 自動運転技術の導入

1. 目的

運転士不足への対応や多様な需要に対応するため、自動運転などの新たなモビリティの活用を検討します。

2. 実施主体

静岡市、交通事業者等

3. 実施内容

- ・ 東静岡駅周辺地区や清水港周辺地区など、新しいまちづくりを進めている、新たな人流に対応した交通が必要となるエリアにおいて、自動車だけでなく、自動車以外の新しいモビリティも含めて導入検討を行います。新しいモビリティの検討にあたっては、交通分野だけでなく、様々な分野の企業と連携して取り組んでいきます。
- ・ 鉄道、バス、タクシー、水上交通等の既存交通において、自動運転化を検討します。

4. スケジュールと実施体制

実施主体	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
静岡市	新しいまちづくりに対応する自動運転の導入検討					
交通事業者等						
	自動運転化の導入検討					

《参考》

2023 年 4 月 自動運転の実証実験を駿府城公園周辺にて実施

2025 年 1 月 自動運転の実証実験を清水港周辺地区（日の出エリア）にて実施



2025 年 1 月実証実験の様子

4-3-2 経路情報（停留所や時刻表等）のオープンデータ化（再掲）

1. 目的

公共交通の運行データなどをオープンデータ化することで、オープンデータを利用したアプリやウェブサイトの開発、交通計画などに活用され、利用者がより便利に多様な情報にアクセスできるようになります。活用の一つとして、民間の公共交通検索システムや地図アプリを通して、静岡市の公共交通を利用した移動の検索ができるようにし、市民や来訪者が公共交通を利用して円滑に移動できる環境を構築します。

2. 実施主体

静岡市、交通事業者

3. 実施内容

- ・ 公共交通検索システムで検索できるように、公共交通の運行データ等を GTFS-JP※等を利用し、オープンデータ化します。
- ・ 交通事業者が運行している路線において、不特定多数の方が利用できるオープンデータ化が難しい場合は、少なくとも経路検索サービス事業者へのデータ提供により、インターネットでの経路検索を可能とします。

4. スケジュールと実施体制

実施主体	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
静岡市 交通事業者	実施に向けた 事前予告、調整	GTFS の作成、オープンデータ化				

※GTFS-JP(General Transit Feed Specification)

経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的として定められた、標準的なバス情報フォーマットにおける静的情報。リアルタイムの動的情報については「GTFS-RT」と呼ばれている。

4-3-3 新エネルギー車両の導入（FCV、EV）

1. 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 年比で二酸化炭素排出量を 39%削減するとしています。この目標を達成するためには、公共交通の利用促進により自家用車から公共交通利用への転換を図ることと合わせ、環境に配慮した新エネルギー車両の導入が必要となります。公共交通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。

2. 実施主体

交通事業者、静岡市

3. 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。

4. スケジュールと実施体制

実施主体	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
交通事業者	環境に配慮した車両の導入					
行政						
	環境に配慮した車両の導入に対する支援					

《参考》

路線バスへの導入 EV 3 台、FCV 2 台（2025 年 3 月時点）



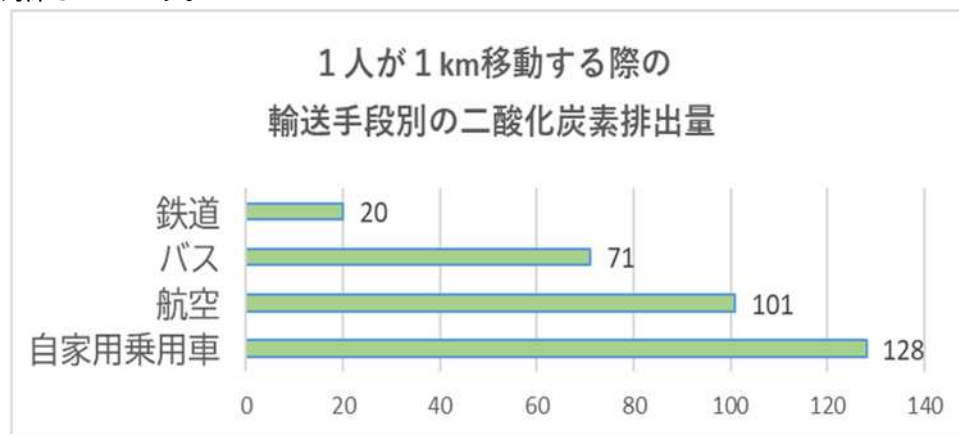
提供:しずてつジャストライン(株)

※EV（Electric Vehicle）：電気自動車

※FCV（Fuel Cell Vehicle）：燃料電池自動車（水素と酸素の化学反応によって発電した電気エネルギーで走る自動車）

鉄道・路線バスは環境にやさしい乗り物

鉄道やバスは、車両自体の CO₂排出量は自家用車と比べて大きいですが、たくさんの人数を一度に運ぶことができるので、1km移動する際の1人当たりの CO₂排出量は、自家用車と比べて小さくなります。公共交通機関を利用することは環境負荷軽減に大きく関係しています。



出典:国土交通省「輸送量当たりの二酸化炭素の排出量(旅客)」

CO₂排出原単位[g-CO₂/人 km](2022 年度)