

第1章 計画の概要(本編 P1~)

◆背景と目的

コンパクトなまちづくりの推進、持続可能な交通ネットワークの構築を目的に「地域公共交通網形成計画(H31)」を策定しましたが、その後の二種ドライバー不足の深刻化等により、交通事業者だけでは公共交通サービスを維持することが困難となってきています。そこで国が掲げる『輸送資源の総動員』や『地域の関係者の共創』による、地域の公共交通ネットワークの再構築(リ・デザイン)の考え方を踏まえ、市民の生活に必要な旅客運送サービスを維持するため、本計画を策定します。

◆計画の区域 静岡市内全域

◆計画の期間 令和7年度(2025年度)から令和12年度(2030年度)までの6年間

第2章 静岡市における現状と課題(本編 P5~)

■静岡市における現状

・新型コロナウイルス感染症の影響や生活様式の変化により、公共交通の利用者は減少している。

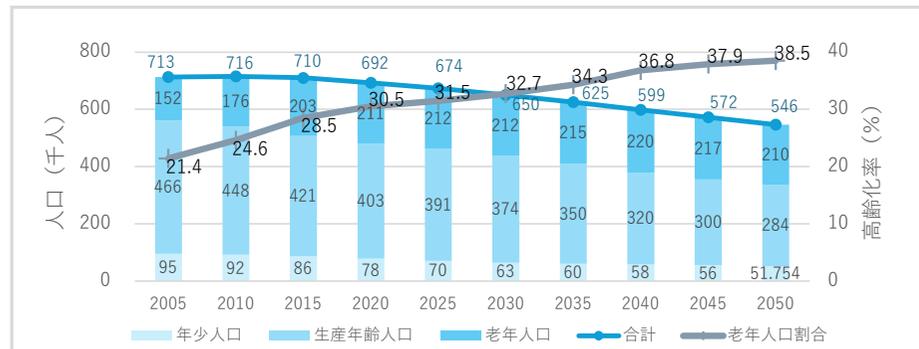
・生産年齢人口の減少や大型二種免許の保有人数の減少状況から、今後もバス 運転士の人数は減ることが見込まれる。

・中山間地の高齢者の外出の頻度は、運転免許を保有していない人の方が少ない傾向があることなど、運転免許証の有無は生活の質に直結している。

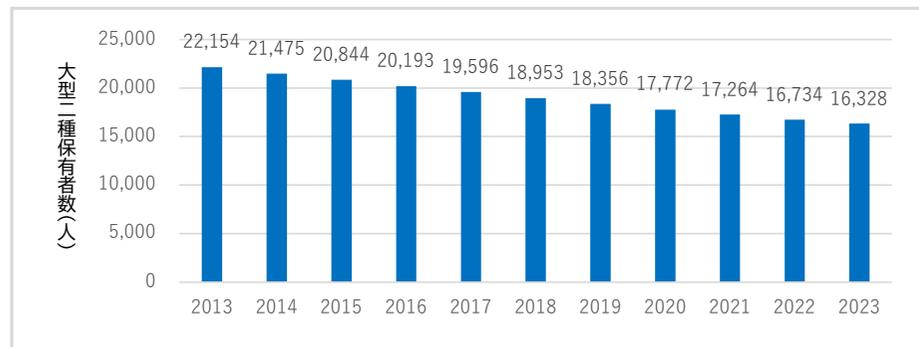
・運輸部門の二酸化炭素排出量はほとんど自動車によるものであり、排出量の削減目標達成のためには、公共交通の利用率の向上によるマイカー利用率の低減と、公共交通自体のカーボンニュートラル実現に向けた取組が必要である。

■公共交通に関する課題

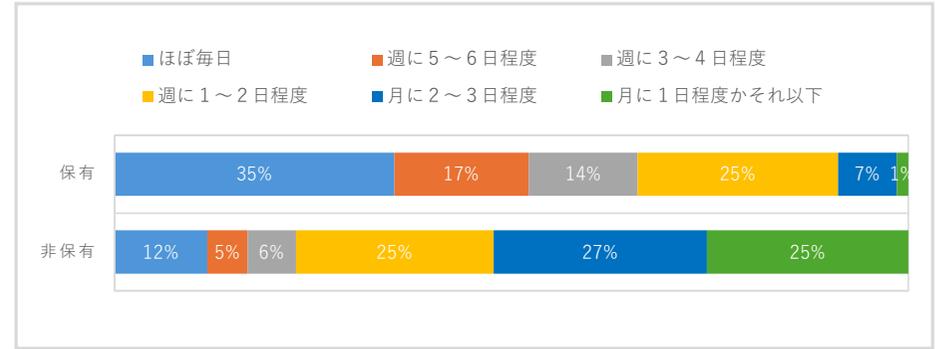
1. 生活様式の変化や人口減少により、今後も公共交通利用者が減少することが見込まれ、公共交通サービスの維持・確保に向けた取り組みが必要である。
2. 人口減少・少子高齢化により、生産年齢人口が減少している中で、今後、運転士(二種ドライバー)不足がさらに進むことが見込まれ、公共交通の維持・確保が必要である。
3. 免許返納後の移動手段の確保など、超高齢社会に対応する、より実情に応じたきめ細かい公共交通サービスが必要である。
4. 先進技術を活用した効率的な公共交通サービスや脱炭素・環境負荷軽減のために公共交通におけるカーボンニュートラル実現に向けての取り組みが必要である。



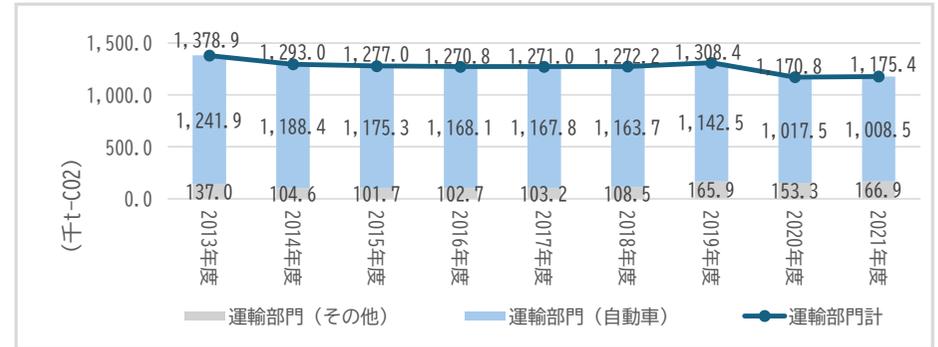
図a 静岡市の年齢区分別将来推計人口



図b 県内大型二種免許保有者の推移



図c 中山間地域におけるモビリティ制約の差による活動実態



図d 静岡市における運輸部門の二酸化炭素排出量

第3章 公共交通に関する基本方針(本編 P28～)

目指すまちと暮らしの姿

『市民が多彩な交流や活動をするうえで、公共交通を利用し、安全かつ快適に移動できる』

基本方針1

都市を支える輸送手段として、既存の交通資源を集約し、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

基本方針2

きめ細かく、地域のニーズに応じた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

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

第4章 具体的な実施施策(本編 P36～)

目標1 公共交通サービスの維持・確保

- 公共交通の利用促進
- バス路線の維持・支援(路線補助)
- 路線バス・タクシー運転士の人員確保
- 連節バスなどの効率的な輸送手段の導入
- バスの走行環境の向上
- 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

- 交通結節機能の強化
- バリアフリー・ユニバーサルデザイン化の推進
- オープンデータ化(GTFS)
- バス待ち環境の改善
- サイクル&ライド施設整備
- 新たな交通の導入検討(バス・タクシーの補完)
- タクシー配車アプリの導入推進
- 水上バスの利用環境向上
- シェアサイクルの利用促進

目標1 地域の実情に応じたきめ細かい移動サービスの確保

- 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
 - 地域運行主体の育成
 - 地域運行主体への補助金の支給
 - 自家用有償旅客運送登録の権限移譲
- 地域公共交通結節点の設置
- 他事業との連携による交通サービスの確保
- 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
- フリー乗降区間の導入
- 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化

- 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
- 乗り継ぎしやすい交通環境の整備

目標1 先進技術を活用したモビリティサービスの提供

- 自動運転技術の導入
- オープンデータ化(GTFS)(再掲)
- 新エネルギー車両の導入(FCV、EV)

第5章 目標の評価指標(本編 P70～)

モニタリング指標

本計画の達成状況を計るため、指標及び目標値を定める。また評価指標とは別に各基本方針の進捗状況を確認するために、モニタリング指標を定める。

評価指標

評価指標	現況値	目標値
公共交通を利用できるエリアに居住する市民の割合※1	99.6%	100.0%
市内鉄道駅乗車人員	121,640人/日	134,700人/日※2
路線バス利用者数	62,460人/日	72,500人/日※3

※1鉄道駅から半径800m、バス停から半径300m以内、タクシー営業所から半径10km以内の公共交通利用圏域に含まれる人口の割合。

※2,3 新型コロナ禍前の令和元年度の実績値より算出

基本方針1	基本方針2	基本方針3	指標	2024年度	2030年度
○			静岡鉄道運行本数	261本	現状維持
○			路線バス運行本数	2,429本	現状維持
	○		地域交通結節点の設置数	2箇所	5箇所
	○		地域主体の自家用有償旅客運送(公共ライドシェア【バス型】)の導入地区数	1地区	12地区
		○	GTFS-JPデータの整備事業者数	2事業者	全事業者
		○	運輸部門のCO ₂ 排出量	1,379千t※4	843千t

※4静岡市地球温暖化対策実行計画における基準年の2013年度実績とする。

第6章 取組の進捗管理と評価(本編 P72～)

進捗・管理体制

静岡市地域公共交通会議において、取組の実施状況の確認、効果検証や取組改善案などについて協議を行う。

市民のみなさまへ

～路線バス機能を維持するために～

本市において、路線バスは負担の少ない料金で手軽に移動できる市民の重要な移動手段のひとつです。また、子どもや高齢者など自らの移動手段を持たない方への移動サービスを提供するという大きな役割を担っています。

しかし、現在の路線バス事業は、長期的な利用者の減少や運転士不足が深刻化しており、このままでは、現状のサービス水準を維持することは困難な状況です。

特に郊外・山間部においては、利用者が少なく、減便によるサービス水準の低下が更なる利用者の減少に繋がっており、全ての路線が赤字路線となっています。このままの状態が続けば、路線バスが廃止され、生活に必要な移動手段さえ確保できない状態になってしまいます。

そのため、公共交通の利用者が少ない郊外・山間部においては、バスより小さい自家用車を使用し、これまでの大型バスでは移動サービスの供給が行き届かなかった区域までカバーできる、新しい移動事業を地域主体で運営できるようにします。これにより一定のサービス水準を確保することが可能となります。

この新しい移動事業では、都市部で運行する民営の路線バスとの乗り換えが発生しますが、お互いの運行頻度と連続性を工夫することによって、郊外・山間部においてはこれまでの路線バスより利便性が向上することが期待できます。

また、地域が主体となって、地域の移動の確保に取り組むことで、住民同士の交流機会が増え、運行に合わせて地域内の見守りができるなど、地域コミュニティの活性化にもつながります。

路線バスの利用者減少や赤字路線の発生は、都市部においても例外ではありません。このため、市民生活に必要な移動手段を確保するために、市域全体で、利用者を含む地域住民、交通事業者、行政など関係者が連携・協働し、社会全体の力で持続可能な公共交通サービスの構築に取り組むことが重要です。

公共交通は、利用されることによって持続できるサービスです。市民のみなさまには、日々の生活の中で公共交通を利用していただくようお願いします。

また郊外・山間部での新しい移動事業は、一般の方が運転を担うことから地域住民の参加が欠かせないため、より積極的な公共交通への関わりをお願いいたします。