

# 静岡市地域公共交通計画

概 要 版

(案)

令和7年4月

静岡市

# 目次

第1章 計画の概要 .....	1
1-1 計画策定の背景と目的.....	1
1-2 計画の位置づけ.....	1
1-4 計画の区域 .....	2
1-5 計画の期間 .....	2
第2章 静岡市における現状と課題.....	3
2-1 静岡市における現状.....	3
2-2 静岡市の公共交通の現状 .....	5
2-3 静岡市の公共交通に関する課題 .....	8
第3章 公共交通に関する基本的方針 .....	9
3-1 公共交通により実現を目指すまちと暮らしの姿.....	9
3-2 基本方針 .....	9
3-3 基本方針の考え方 .....	10
3-4 公共交通の将来のイメージ(2035年頃) .....	12
第4章 具体的な実施施策 .....	14
4-1 施策体系【都市部】.....	14
4-2 施策体系【郊外・山間部】 .....	15
4-3 施策体系【交通DX・GX】 .....	15
第5章 目標の評価指標 .....	16
5-1 計画の評価指標と目標 .....	16
5-2 モニタリング指標.....	16
第6章 取組の進捗管理と評価.....	17

# 第1章 計画の概要

## 1-1 計画策定の背景と目的

静岡市は、都市の将来像、土地利用や都市施設などの基本的な方針を示す都市計画マスタープランにおいて、目指す将来都市構造を「集約連携型都市構造（コンパクト＋ネットワーク）」としています。

人口減少や高齢化が進行すると、より少ない生産年齢人口で都市機能を維持し、都市活動や都市経済を支えていくことが求められます。そのため、生活に必要な各種サービスが効率的に提供できるよう、これらの機能を一定の地域に集約することで「まとまり」をつくり、交通や情報ネットワークによって「まとまり」同士を結び「つながり」をつくる都市構造を目指しています。

また、「集約連携型都市構造」を支える総合的な交通体系を構築するために、「静岡市総合交通計画」を2016年3月に改定しました。この計画では、2012年に実施したパーソントリップ調査<sup>※1</sup>の結果をもとに、将来の交通問題を整理しました。2035年には、全体の移動の総数は減少しますが、75歳以上の移動は増加し、特に高齢化や人口減少が進んでいる中山間地域の交通量は、著しく減少すると推計しています。このような移動需要に関するデータを整理した上で、公共交通分野、交通環境分野、道路分野の目標と目標を達成するための施策を示しています。

そして、「静岡市総合交通計画」の公共交通分野における短期実施計画として「静岡市地域公共交通網形成計画」を2019年3月に策定し、鉄道や路線バス、タクシーなどの交通事業者が運行する公共交通それぞれの特徴を踏まえた効率的なネットワークを構築するとともに、利便増進施策等を実施することで、公共交通の利用促進を図ってきました。

しかし、近年、更なる公共交通利用者の減少や運転士不足の深刻化などが、公共交通を主に担ってきた交通事業者の経営に大きな影響を与えており、交通事業者のみで公共交通を維持することは困難な状況となっています。市民が安心して住み続けていくために、人口減少に伴う地域ごとの公共交通に対する需要の変化をとらえ、新しい技術を活用した、最適な公共交通サービスを考えるなど、社会状況に対応した持続可能な交通体系を作りあげていくことが必要です。

地域公共交通計画の根拠法令<sup>※2</sup>も令和2年11月に呼称を含めた改正となりました。

以上を踏まえ、計画期間を満了する「静岡市地域公共交通網形成計画」に換え、「静岡市地域公共交通計画」を策定します。

本計画は、国が「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」に掲げる「輸送資源の総動員」や「地域公共交通再構築（リ・デザイン）」の考え方を取り入れながら、今後さらに厳しさが増す運転士不足に対応するため、一般ドライバー（第一種運転免許取得者）の活用など、利用者を含めた地域の関係者が連携・協働し、社会全体の力で公共交通の利便性・持続可能性・生産性を高めていくための短期実施計画です。

### ※1 パーソントリップ調査

調査対象区域内に居住する人を対象に、「どのような人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような交通手段で」移動しているかを調査する実態調査。次回調査は2025年度から2028年度を予定。

### ※2 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(地域交通法)」

## 1-2 計画の位置づけ

地域公共交通計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(地域交通法)」第5条に規定される法定計画です。上位計画である「都市計画マスタープラン」や関連計画である「静岡市立地適正化計画」など様々な計画と整合・連携を図ります。

### 《本計画と上位・関連計画との関係性》

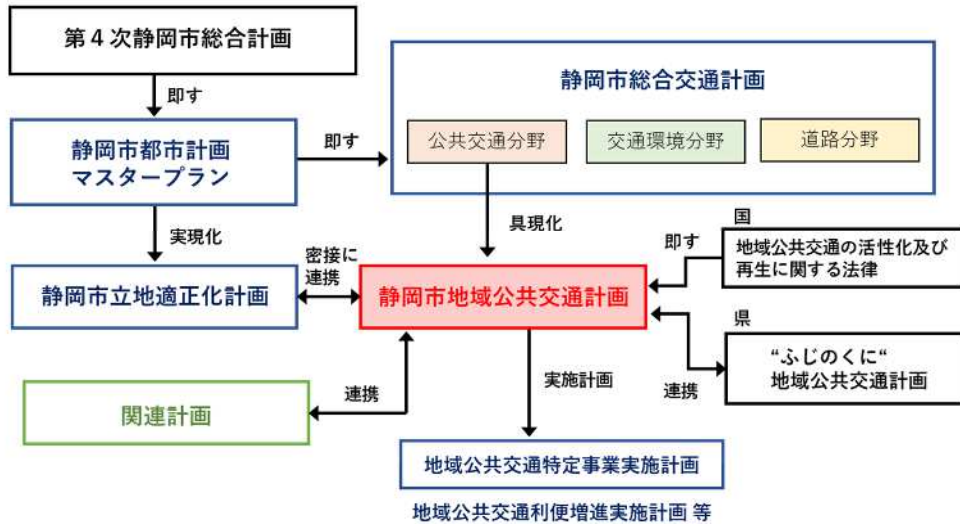


図 1 - 1 上位・関連計画との関係性

## 1-4 計画の区域

本計画の区域は、静岡市内全域とします。

## 1-5 計画の期間

本計画は、第4次静岡市総合計画と合わせ、令和7年度(2025年度)から令和12年度(2030年度)までの6年間の計画とします。

ただし、上位計画の見直しや関連する大きな制度改正等、社会情勢の変化があった際は、必要に応じて計画の見直しを行います。

	R5 2023	R6 2024	R7 2025	R8 2026	R9 2027	R10 2028	R11 2029	R12 2030	R13~
・ 上位 関連計画	第4次静岡市総合計画 (R5~R12)								
	静岡市都市計画マスタープラン (H28~R17)								
	静岡市立地適正化計画 (H29~R17)								
交通計画 地域公共	静岡市総合交通計画 (H28~R17)								
	静岡市地域公共交通網形成計画 (H31~R6)								
	静岡市地域公共交通計画 (R7~R12)								

## 第2章 静岡市における現状と課題

### 2-1 静岡市における現状

#### (1) 人口の推移と将来推計人口 (P8 課題 ① ②)

本市の人口は長期的な減少傾向であり、将来推計によると、計画終期の2030年(令和12年)の人口は約65万人となっています。また65歳以上の人口の割合(高齢化率)は、2020年(令和2年)は30.5%でしたが、2030年(令和12年)に32.7%となり、3人に1人が高齢者になると見込まれています。生産年齢人口は約37万人で、その後も減少していくと推計されています。

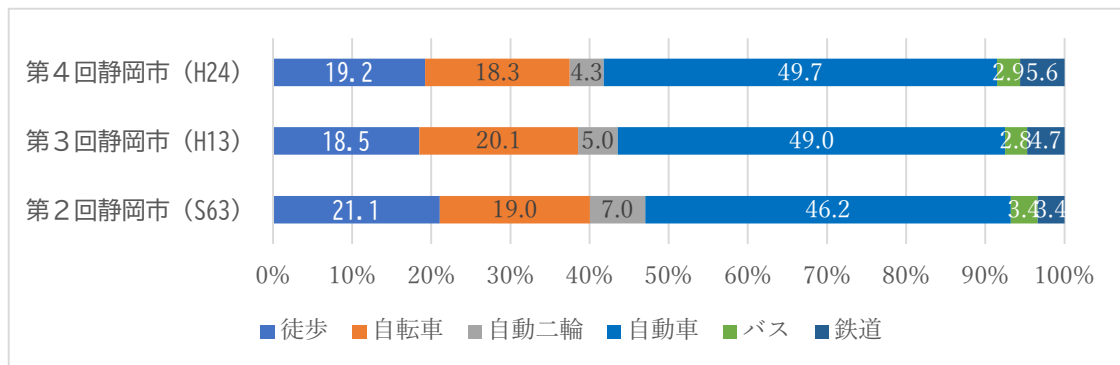


出典:静岡市の人口・世帯(住民基本台帳)(静岡市)、日本の地域別将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所)より作成

図2-1 静岡市の年齢区分別将来推計人口

#### (2) 交通分担率 (代表交通手段) (P8 課題 ①)

公共交通分担率(バス、鉄道)は8.5%で、1988年(昭和63年)以来、同程度を維持していますが、自動車の分担率は大きく、増加傾向です。

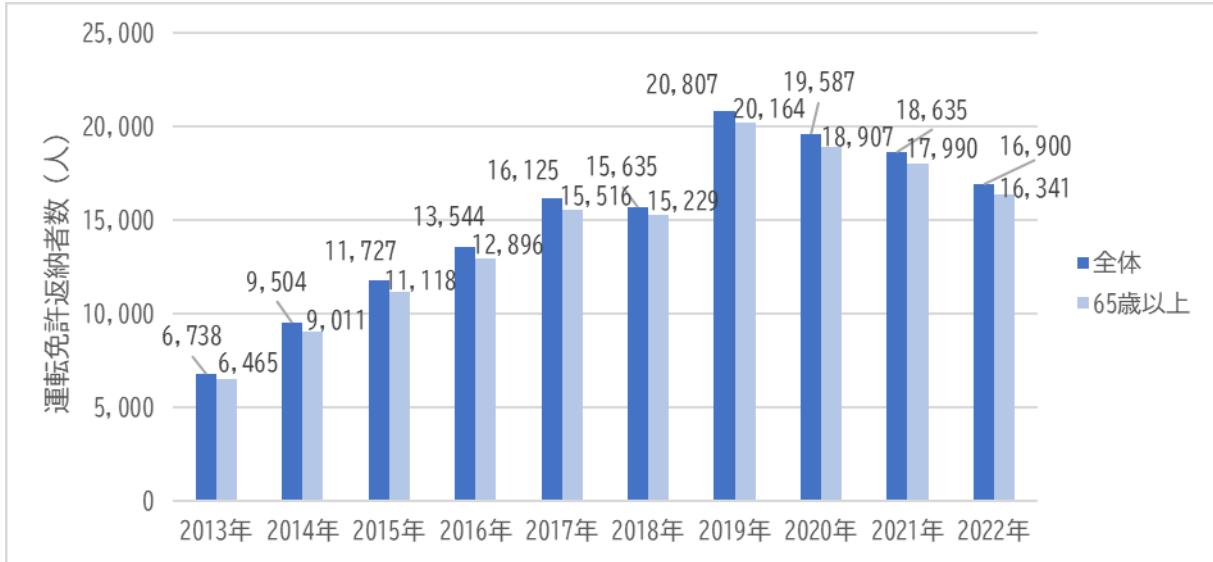


※代表交通分担率 トリップの総数に占める代表交通手段毎の割合

図2-2 静岡市代表交通分担率

### (3) 運転免許返納者数 (P8 課題 ③)

静岡県内の運転免許返納者数は、2019年（令和元年）には、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、コロナ禍の影響により減少に転じましたが、今後も一定程度発生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2-3 県内の運転免許返納者数

### (4) 温室効果ガス排出量 (P8 課題 ④)

運輸部門（自動車）の2021年度（令和3年度）の二酸化炭素排出量は1,008.5千t-CO<sub>2</sub>です。基準年の2013年度（平成25年度）と排出量を比較すると18.8%減少しています。本市では、環境基本計画において、CO<sub>2</sub>削減率を2013年度（平成25年度）比で、2030年度までに51%を目標としています。



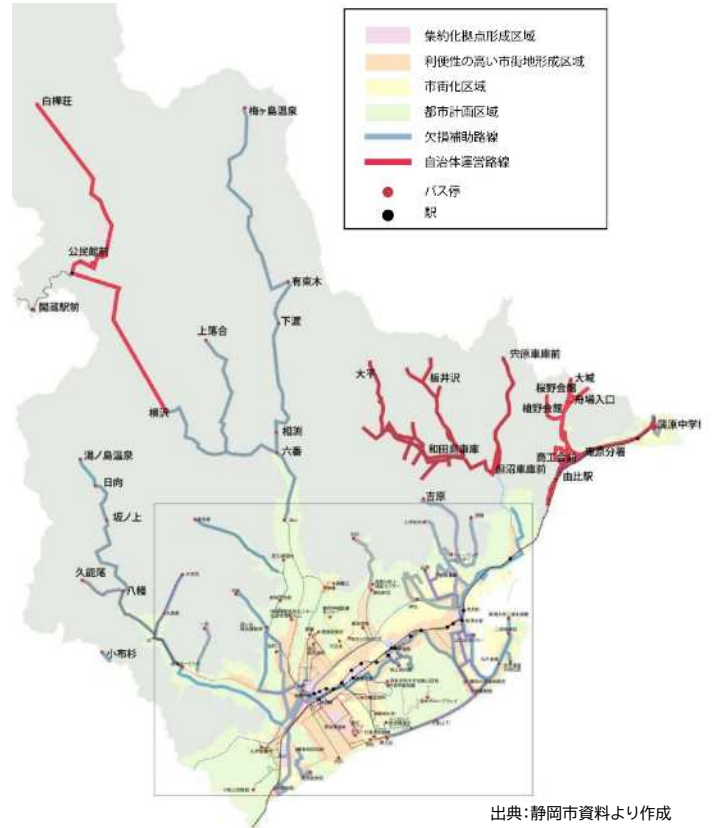
出典：静岡市資料「静岡市域における温室効果ガス排出量等について」より作成

図2-4 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

### (1) 公共交通ネットワーク (P8 課題 ①,②)

静岡市の公共交通の状況は、JR 東海道本線及び静岡鉄道静岡清水線の鉄軌道網が東西に、しずてつジャストライン等のバス路線網が鉄道駅を中心に放射線状に伸びており、タクシーの個別交通と併せて、市内全域の交通ネットワークが形成されています。また、清水地区では水上交通も公共交通を担っています。一方で、郊外・山間部では、交通空白地となっている地域があり、今後、路線バスの撤退により拡大することが懸念されます。

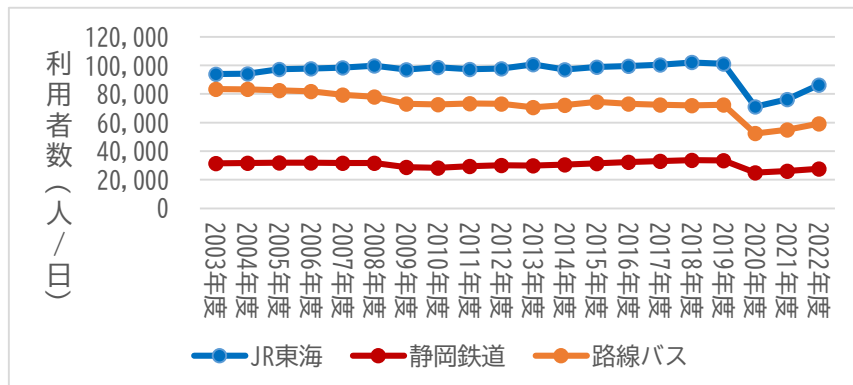


出典：静岡市資料より作成

図2- 5 公共交通ネットワークの状況

### (2) 公共交通利用者数 (P8 課題 ①)

鉄道の1日当たりの利用者数は東海道本線で約10万人、静岡鉄道静岡清水線で3万人で推移しており、新型コロナ禍の影響により2020年度(令和2年度)は大きく落ち込みましたが、近年は回復傾向にあります。路線バスの1日当たりの利用者数は、2009年度(平成21年度)から下げ止まり傾向で、約7万人で推移していましたが、こちらも2020年度(令和2年度)に新型コロナ禍の影響により大きく落ち込んでいます。

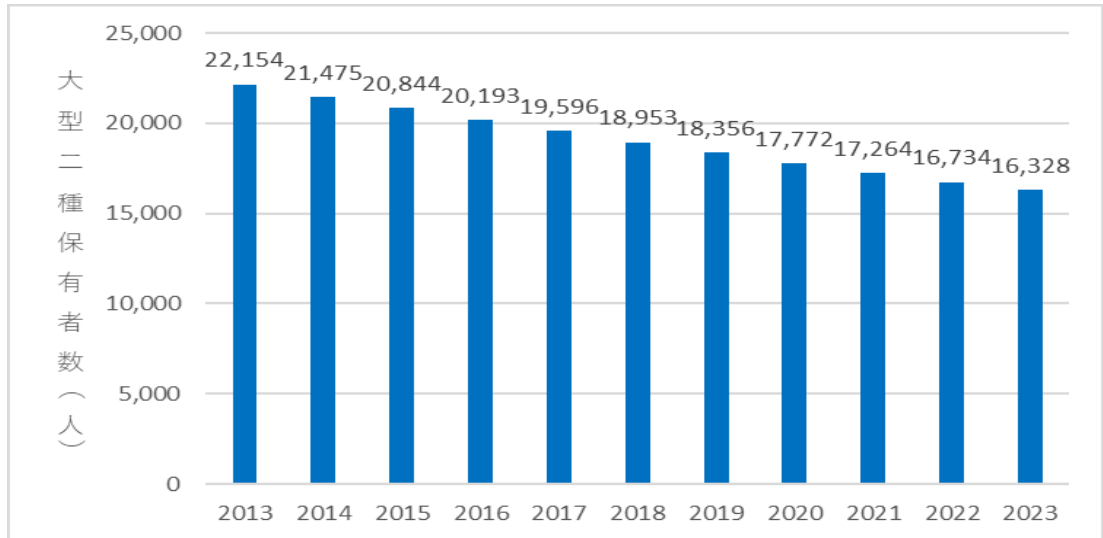


出典：静岡市統計書より作成

図2- 6 公共交通 モード別利用者数

### (3)大型二種免許取得者の推移 (P8 課題②)

静岡県内の大型二種免許の保有者数は、2023年(令和5年)で約16千人であり、2013年(平成25年)の約22千人と比べて約26%減少しています。

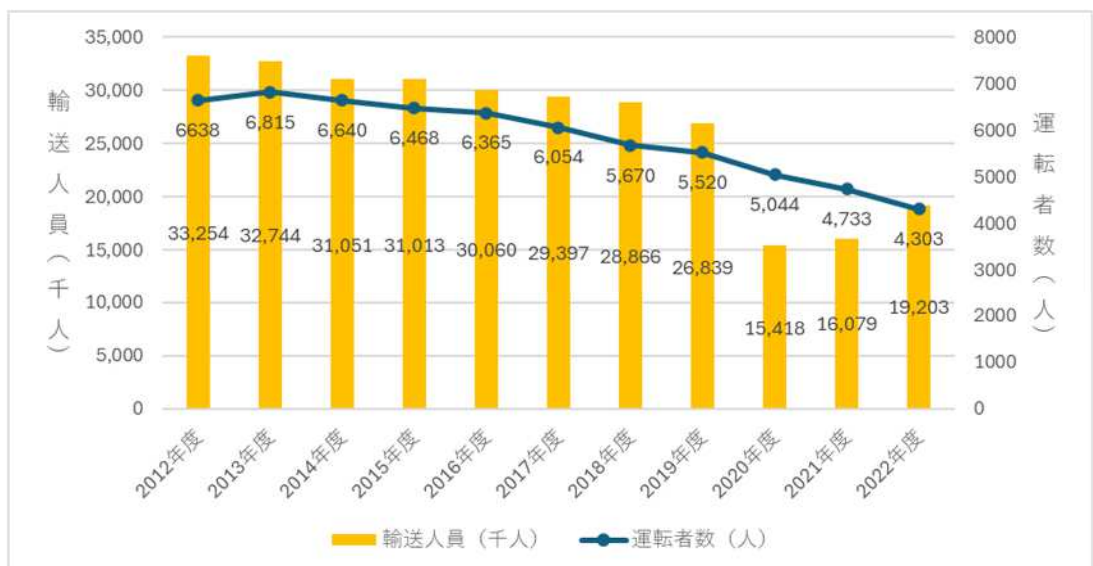


出典:運転免許統計 補足資料1(警察庁交通局運転免許課)より作成

図2-7 県内大型二種免許保有者の推移

### (4)タクシー運転者・輸送人員の推移 (P8 課題②)

静岡県内のタクシー運転者の人数は、減少傾向であり、2012年度(平成24年度)の約6.6千人と比べて、2022年度(令和4年度)は約4.3千人と10年間で約2.3千人減少しています。輸送人員は減少傾向でしたが、2020年度(令和2年度)に新型コロナ禍の影響により、大きく落ち込んでいますが、近年回復傾向にあります。



出典:数数字でみる中部の運輸[中部運輸局]より作成

図2-8 タクシー事業の輸送人員及び運転者数の推移



### (5) バス路線維持のための支出額

静岡市がバス路線の補助及びコミュニティバスの委託で支出している額は、増加傾向にあり、2023年度（令和5年度）は約5億円となっています。

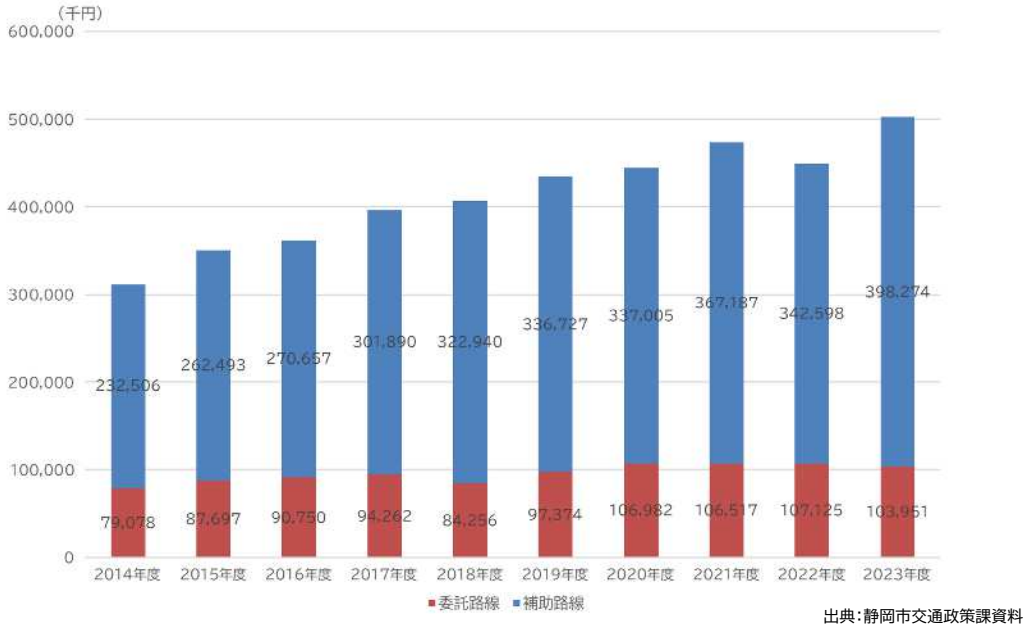
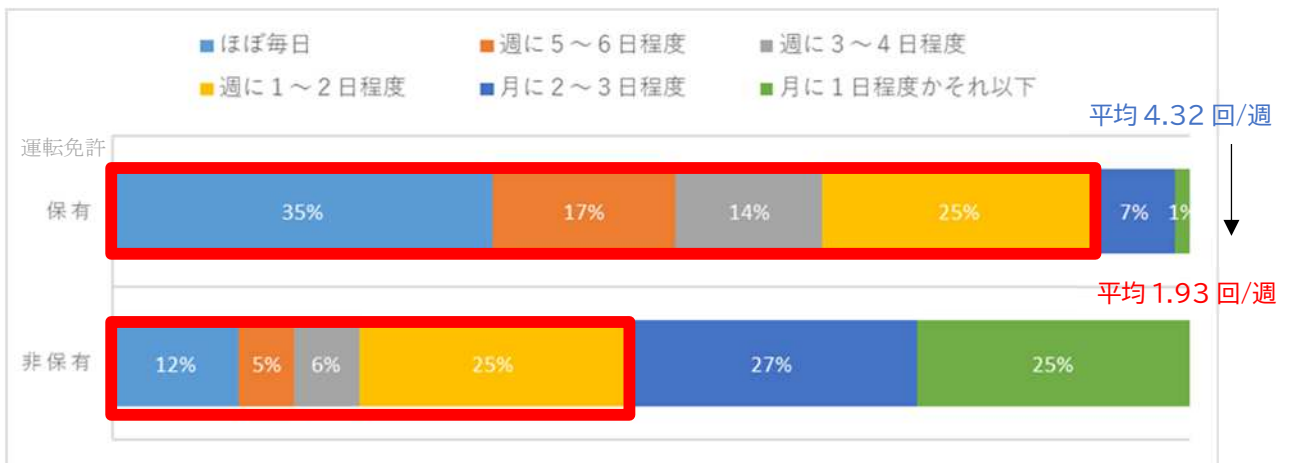


図2-9 バス路線維持のための支出額(年間)の推移

### (6) 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 (P8 課題 ③)

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、運転免許保有者の外出頻度が平均4.32回/週であるのに対し、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2-10 モビリティ制約の差による活動実態

## 2-3 静岡市の公共交通に関する課題

### 2-3-1. 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。

### 2-3-2. 課題

本市の現状から次のとおり課題を整理しました。

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た取組が必要である。

## 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**

目指すまちと暮らしの姿の実現のためには、公共交通の運営を事業者だけが担うのではなく「交通事業者×行政」、「地域住民×行政」、「他分野×行政」など利用者を含む関係者が連携、協働することが重要です。

そのため、本計画における取り組むべき施策の基本となる考え方として、以下の3つの方針を定めます。

### 3-2 基本方針

#### 基本方針 1【都市部】

「交通事業者×行政」

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

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、専門ドライバーを利用者の多い区間に集約するなど、既存の交通資源を適正配置し、また新しい交通モビリティを導入し、利便増進を図ります。

#### 基本方針 2【郊外・山間部】

「地域住民×行政」

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

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 や、環境に配慮した車両などの交通 GX 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。

### 3-3 基本方針の考え方

#### 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、これまでと同様に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、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を提供するためには、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、公共交通の供給量（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ことが想定されます。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、効率化された運行を目指す必要があります。

具体的には、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都市部においては、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）が自家用車で移動サービスを提供する『自家用有償旅客運送』の

導入を推進します。

郊外や山間部は、都市部に比べ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、点在する利用者のニーズに応じた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。

このように地域の住民が主体となって移動サービスを提供することによって、地元の仕事（就労機会）を創出するほか、コミュニティによる子どもや高齢者の見守りの効果も期待できます。

行政は、自家用有償旅客運送の運行開始までの準備段階から、地域と協働し運行計画の立案などを実施します。また、運転手手当や車両購入費用などの運行経費を補助するなど、継続的に地域主体の運行を支援します。

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項の規定に基づき、市町村又はNPO法人等が自家用車を用いて運行する運送事業
- ・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

### 3-4 公共交通の将来のイメージ(2035年頃)



## 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させ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。

## 第4章 具体的な実施施策

表 4-1 公共交通ネットワークに求められる役割

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)	輸送量
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、比較的近距离～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 施策体系【都市部】

#### 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

#### 実施施策

#### 目標1 公共交通サービスの 維持・確保

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

- 7 交通結節機能の強化
- 8 バリアフリー・ユニバーサルデザイン化の推進
- 9 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



## 4-2 施策体系【郊外・山間部】

### 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

#### 実施施策

#### 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

- 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
  - ・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
- 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  
効率化

- 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

## 4-3 施策体系【交通 DX・GX】

### 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

#### 実施施策

#### 目標 1

先進技術を活用した  
モビリティサービスの提供

- 1 自動運転技術の導入
- 2 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）

## 第5章 目標の評価指標

### 5-1 計画の評価指標と目標

本計画の達成状況を計るため、指標及び目標値を定めます。

#### 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※ <sup>1</sup>	99.6%	100.0%
市内鉄道駅乗車人員	121,640 人/日	134,700 人/日※ <sup>2</sup>
路線バス利用者数	62,460 人/日	72,500 人/日※ <sup>3</sup>

※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

### 5-2 モニタリング指標

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ます。

#### モニタリング指標

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
	○		地域公共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 <sub>2</sub> 排出量	1,379 千 t※ <sup>4</sup>	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

各施策の取組状況や関連計画、事業との整合・連携、社会情勢の変化などを勘案しながら成果指標の達成状況を検証し、必要に応じて計画の見直しを行います。

### 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います。

