

# 静岡市地域公共交通計画策定の報告について

静岡市交通政策協議会  
令和8年1月22日  
静岡市交通政策課企画係

資料2

# 根拠法令

## 交通政策基本法 (平成25年12月施行・令和2年12月改正)

### 基本理念

<基本的認識> 国民等の交通に対する基本的需要の充足  
・交通機能の確保・向上   ・環境負荷の低減  
・適切な役割分担と連携   ・交通の安全の確保

### 責務

地方公共団体  
基本理念に基づき、自然的経済的・社会的諸条件に応じた  
施策の策定・実施

## 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) (平成19年10月施行・令和5年10月改正)

地域の主体的な取組等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する  
地域公共交通の活性化及び再生」を推進するため、地域公共交通計画の作成やこれ  
に基づき実施する事業等について定めた法律

# 計画作成の役割

## ① 公共交通政策の戦略と実行プログラム

「公共交通により実現を目指すまちと暮らしの姿」を実現するため、6年間(2025～2030)の静岡市の実行プログラムを定め、公共交通の供給に関わる関係者間の目標の共有と役割を明確にする。

## ② 関係者間の連携強化

法定会議を設置して、協議・意見交換・合意のもとに計画策定を進めることで、行政と事業者が歩調を合わせた計画を立てることができるとともに、新たな問題を解決するための協調行動を話し合うことができる。

※法定会議

行政・交通事業者・住民代表・学識者などで構成する「静岡市地域公共交通会議」(地域交通法 第六条第二項)

## ③ 公共交通に関する政策を市民と共有

公共交通に関する静岡市の政策を分かりやすくまとめ、市民が公共交通について現状を理解し考える資料となる。

## 静岡市地域公共交通会議 構成員（26者）

### 学識者（3者）

静岡文化芸術大学 名誉教授 川口 宗敏  
埼玉大学 名誉教授 久保田 尚  
静岡県立大学大学院 経営情報 イノベーション研究科 教授 岸 昭雄

### 自治会連合会（3者）

静岡市葵区自治会連合会、静岡市駿河区自治会連合会、静岡市清水区自治会連合会

### 交通事業者（11者）

バス協会：1者、バス会社：4者、タクシー協会：2者、鉄道：1者、海上バス：1者、労組：1者、フェリー1者  
一般社団法人静岡県バス協会、しづてつジャストライン株式会社、信興バス株式会社、日本平自動車株式会社  
株式会社KMSバス、商業組合静岡県タクシー協会 静岡支部・清水支部、静岡鉄道株式会社  
富士山清水港クルーズ株式会社、ジャストライン労働組合、一般社団法人ふじさん駿河湾フェリー

### 警察（3者）

静岡中央警察署、静岡南警察署、清水警察署

### 国（2者）

国土交通省中部運輸局静岡運輸支局、国土交通省中部地方整備局静岡国道事務所

### 県（2者）

静岡県交通基盤部都市局、静岡県交通基盤部清水港管理局

### 市（2者）

静岡市建設局、静岡市都市局

## 前回会議～策定までの経緯

### 2024年度

12月 9日 交通政策協議会

12月12日 静岡市地域公共交通会議

3月24日 静岡市地域公共交通会議

### 2025年度

4月10日～5月12日 パブリックコメント〔意見提出43件〕

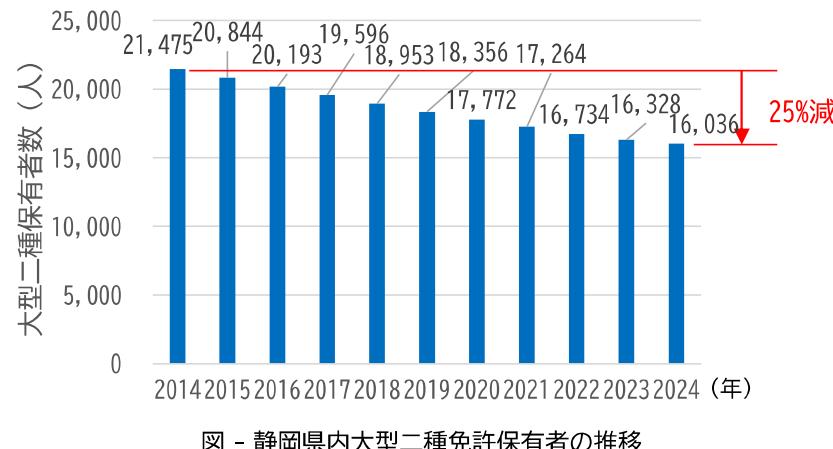
6月16日 静岡市地域公共交通会議

7月31日 静岡市地域公共交通計画 策定・公表

<https://www.city.shizuoka.lg.jp/s3792/s001285.html>

## 現状と課題

### 課題①公共交通を担う運転手不足



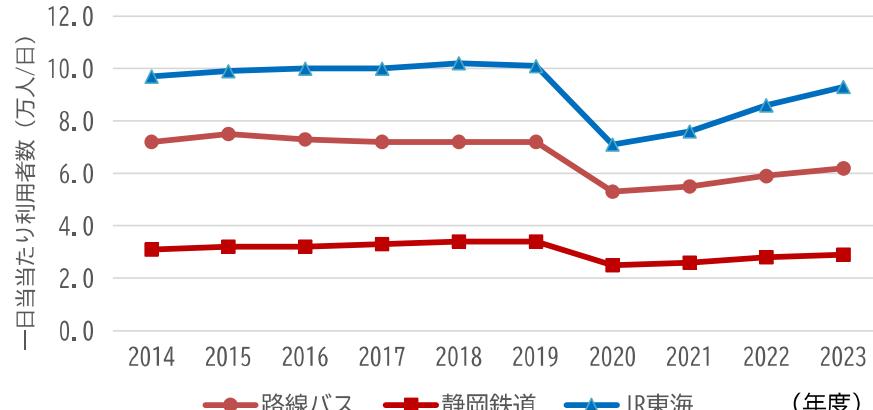
県内大型二種免許の保有者数は2014年から2024年の10年で約25%減少。生産年齢人口の減少もあり、今後もバス運転士が減少することが見込まれる。

交通事業者だけでは、公共交通サービスの維持が困難になっており、バス路線の減便や廃止は避けられない。



市民、行政、地域の関係者が協働・連携し、地域ごとの公共交通に対する需要の変化をとらえた、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公共交通としていくための計画策定を目指しました

### 課題②公共交通利用者の減少



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。

## 計画の基本方針

公共交通により実現を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』

### 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

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する。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、利便増進を図る。

### 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

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する。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

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の実現を促進する。

### 【都市部】

多くの人を安全かつ効率的に輸送するため、

「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

+それを補完する「都市型新公共交通システム」を提供

⇒ 静岡市は、輸送効率向上のための基幹ルートへの連節バス導入支援や「都市型新交通システム」の導入により、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実施

### 【郊外・山間部】

移動需要が少ないため、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ない。

⇒ 一般のドライバー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※』を導入  
小型の自家用車を使用することで、大型バスでは通行できない道路も運行可能  
地域のニーズに応じた乗降場所を設定可能

⇒ 静岡市は、地域が継続的に運行を実施できるような支援を実施  
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を立案  
運転手手当や車両購入費などの運行経費を補助

⇒ 地域の生活に合わせた効率的な運行サービスの実施が可能に

#### ※自家用有償旅客運送

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



## 郊外・山間部

2030年度までに、安倍線・藁科線・庵原線など山間部路線を中心とした11系統および導入希望のある地域を対象に自家用有償旅客運送を導入

## 郊外・山間部

郊外、山間部における生活交通支援事業

公共ライドシェア

公共ライドシェア

公共ライドシェア

## 都市部

交通事業者による安全・安心な交通サービスを提供するため、新たな交通システム導入検討や連節バスなどの設備投資への補助などの事業者支援を実施

## 都市部

交通結節点 交通結節点 交通結節点

都市部内医療福祉バス

病院

路線バス

自動運転

静岡駅 シェアサイクル 東静岡駅

東静岡駅

安倍川駅

用宗駅

路線バス

連節バス

病院

大学

クリニック

共助による日常生活交通  
※非公共交通空白地における共助交通

清水駅  
草薙駅  
興津駅  
由比駅  
蒲原駅

コミュニティバス

病院

清水港周辺における新たな  
交通システムの検討

日本版ライドシェア  
(クルーズ船対応 2025年4月～)  
※一次的に大量発生する需要に対応する

## 施策体系

### 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**

- 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**

- 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）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

### 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  
かい移動  
サービス  
の確保**

**目標2  
生活交通サー  
ビスの効率的  
な運行**

**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**

### 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
- ・運行計画作成や運行管理業務への支援

### 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

- 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 乗り継ぎしやすい交通環境の整備

### 1 自動運転技術の導入

- 2 経路情報（停留所や時刻表等）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)

## 具体的な実施施策①

### 基本方針 1 【都市部】

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

#### 【実施施策例】

- 連節バスなどの導入による輸送力向上
- バス待ち環境の改善
- シェアサイクルの利用促進 など

#### 連節バス車両導入

ピーク時における輸送力確保のため、連節バスを導入し輸送力を増強

【2025年度】

しづてつジャストライン 2台導入



走行試験の様子 出典:しづてつジャストライン(株)より写真提供

#### バス待ち環境の改善

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

- ・バス停屋根・ベンチの設置
- ・商業施設連携による  
バス待ちスペースの確保



バス停屋根設置例(中町バス停)



岐阜市の取組事例('バスまちば')

### 基本方針 2 【郊外・山間部】

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

#### 【実施施策例】

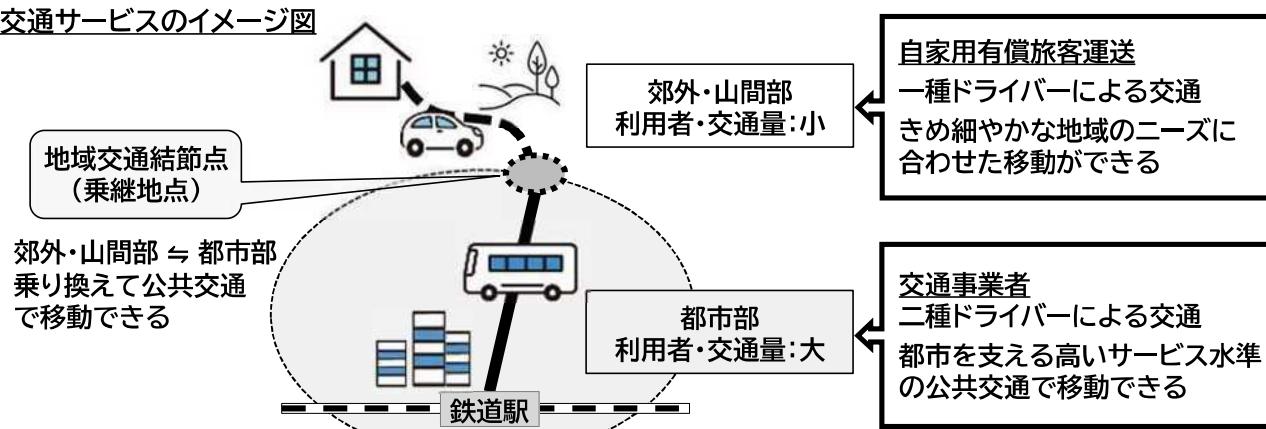
- 地域が主体となる自家用有償旅客運送の導入
- 地域交通結節点の設置 など

### 自家用有償旅客運送の導入

公共交通の利用者が少ない郊外・山間部において、一般のドライバー（第一種運転免許取得者）による小型の車両を使用した移動サービスを地域主体で運営できるようにする

- 車両の小型化により、大型バスでの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
- 地域の移動需要(ニーズ)に応じた運行(ダイヤ)を設定できる
- 地域住民がドライバーとなることで、地域の仕事を創出
- 住民同士の交流機会の増加、地域内の見守り強化など地域コミュニティの活性化にもつながる

交通サービスのイメージ図



«参考»小型車での運行例（清沢地区：やまびこ号）

## 具体的な実施施策③

### 基本方針 3

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

#### 【実施施策例】

○自動運転技術の導入 など

### 自動運転実証実験

エリア価値向上のため、清水港周辺地区で実施。将来的には運転士不足や多様な需要に対応する手段の1つとして検討する。

【2025年度】

清水港周辺地区で実証実験を実施(11月)



2025年1月実証実験の様子

### 新たな交通システムの検討

清水港周辺地区における新たな交通需要に対応し、まちの魅力を高める交通システムを検討する。



## 目標の評価指標

### 評価指標

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

### モニタリング指標

基本方針			指 標	2024年度	2030年度
1	2	3			
○			指標4 静岡鉄道運行本数	261本	現状維持
○			指標5 路線バス運行本数	2,429本	現状維持
	○		指標6 地域公共交通結節点の設置数	2箇所	5箇所
	○		指標7 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
		○	指標8 GTFS-JP※データの整備事業者数	2事業者	全事業者
		○	指標9 運輸部門のCO <sub>2</sub> 排出量	138万t (基準年2013年度)	84万t

今回策定した、「静岡市地域公共交通計画」の冒頭に、  
『市民のみなさまへ～路線バス機能を維持するために～』を市民向けのメッセージとして記載しました。

(抜粋)

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。

行政や交通事業者だけではなく、市民の方にもわかりやすい地域公共交通計画を作成しました。

今後は、計画に基づき、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、生産性を高めていきます。