

静岡市地域公共交通計画

概 要 版

(案)

令和6年12月

静岡市

第1章 計画の概要

1-1 計画策定の背景と目的

静岡市では平成 31 年 3 月に「静岡市地域公共交通網形成計画」を策定し、コンパクトなまちづくりとともに、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し、公共交通の利用を促進していくことで、持続可能な公共交通の実現を目指してきました。

しかし、公共交通利用者の更なる減少やドライバー不足の深刻化から、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が生じており、公共交通確保のために、新しい仕組みを取り入れ移動を確保していく必要があります。

このような背景から、公共交通の役割を整理し、持続可能で利便性、効率性の高い公共交通の実現を目指し、「静岡市地域公共交通計画」を策定します。

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》

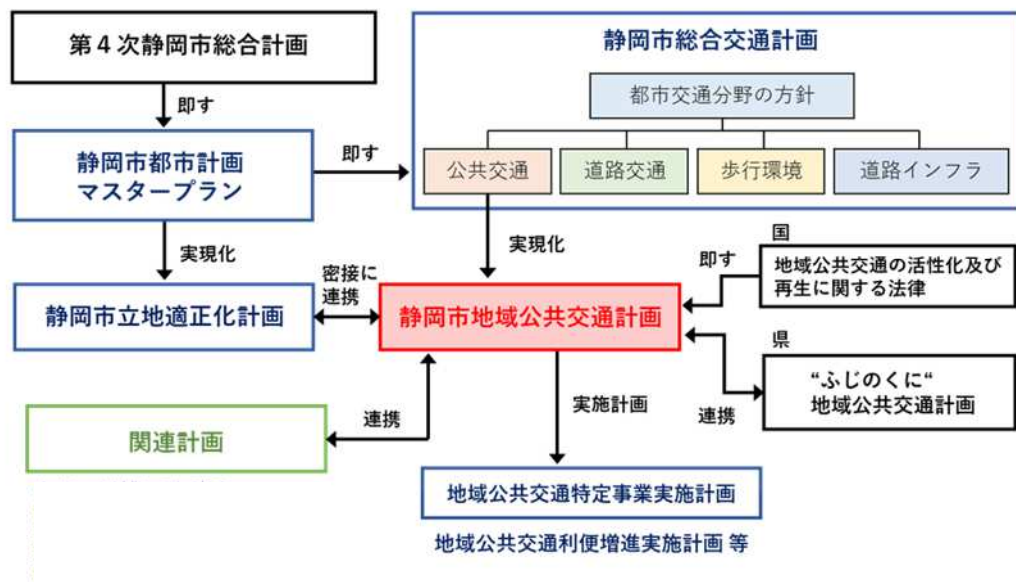


図 1 - 1 上位・関連計画との関係性

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）								▶
地域公共交通計画	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。

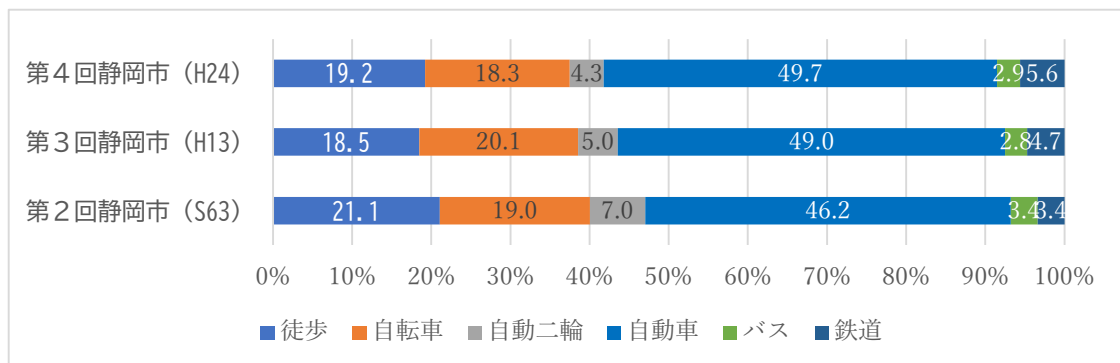


出典：静岡市の人口・世帯(住民基本台帳)〔静岡市〕、日本の地域別将来推計人口〔国立社会保障・人口問題研究所〕より作成

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。

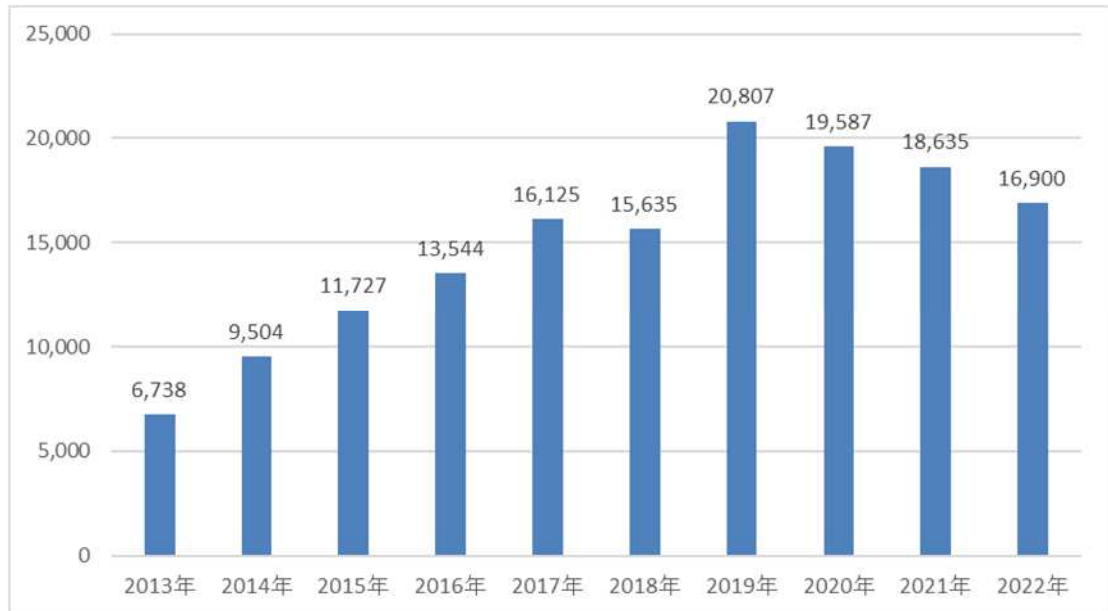


※代表交通分担率 トリップの総数に占める代表交通手段毎の割合

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(平成 31 年)まで増加を続けていましたが、2020 年(令和 2 年)以降は減少に転じています。



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-CO₂ 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、CO₂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。



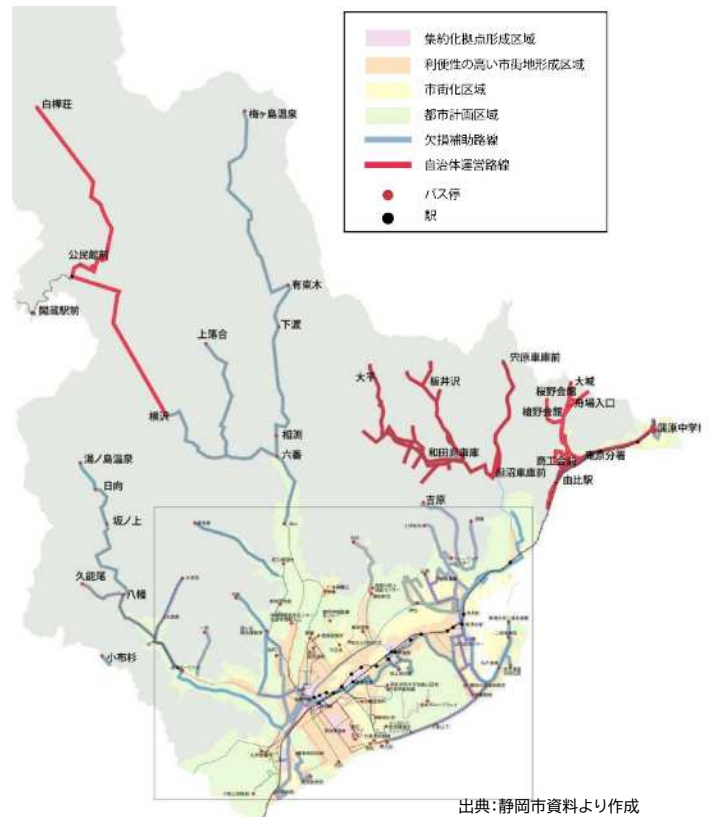
出典：静岡市資料「静岡市域における温室効果ガス排出量等について」より作成

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。

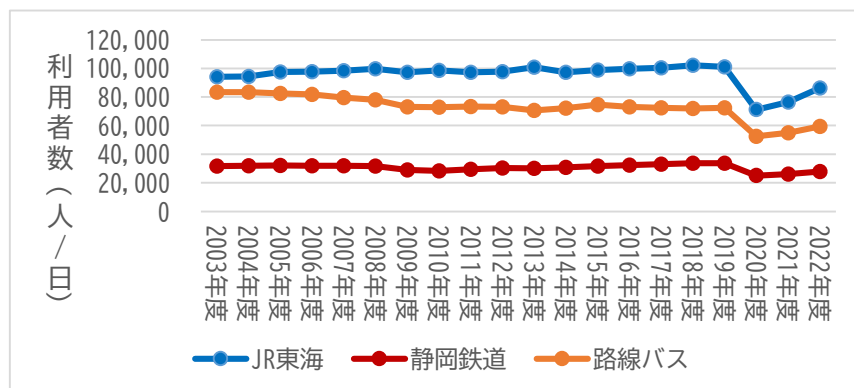


出典：静岡市資料より作成

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。

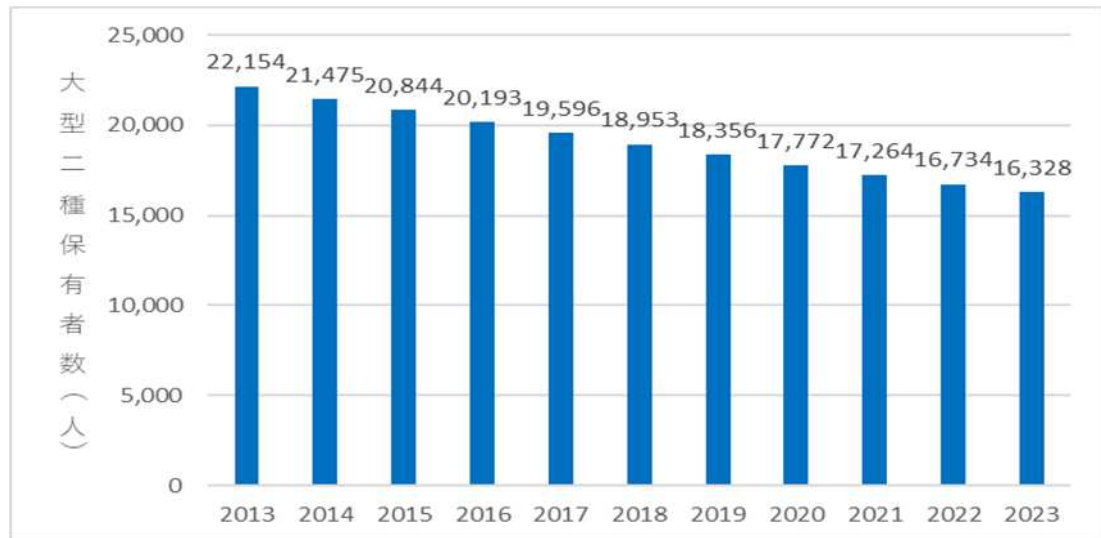


出典：静岡市統計書より作成

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。

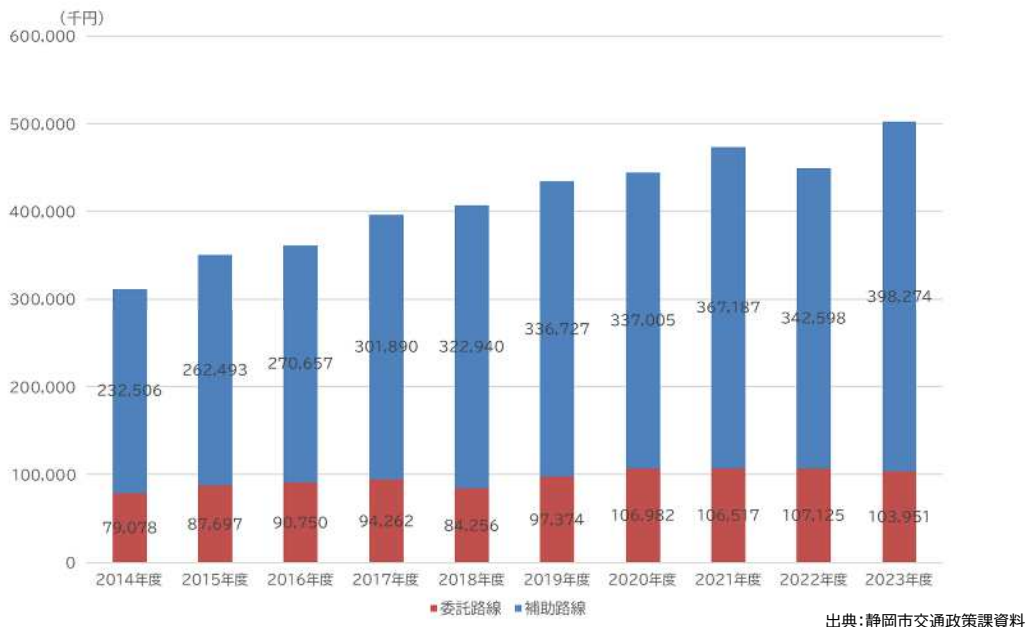
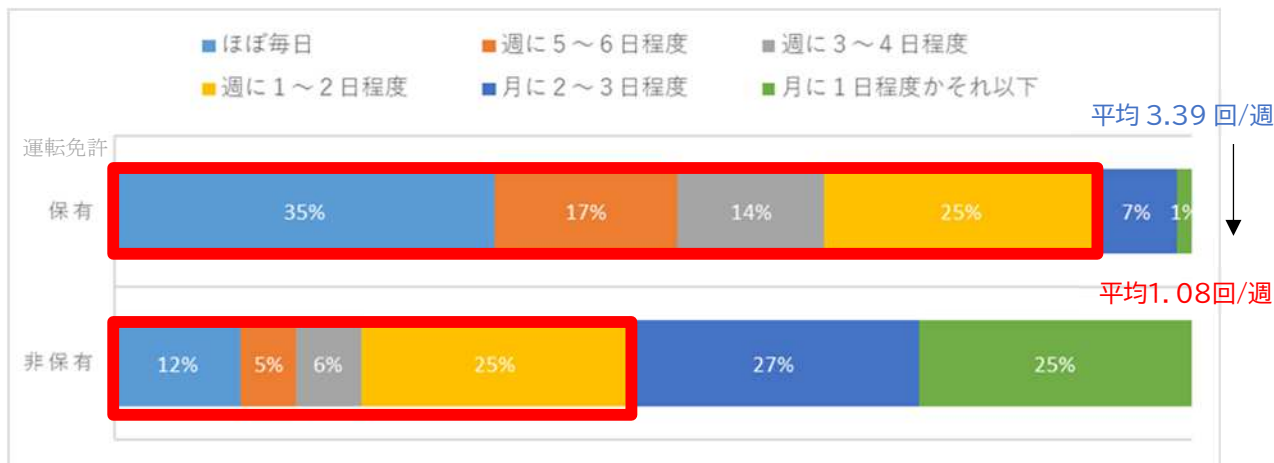


図2- 9 バス路線維持のための支出額(年間)の推移

(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^(2019,2020)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3.39回/週であるのに比べ、非保有者は平均1.08回/週と約1/3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的方針

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に向けて、「交通事業者×行政」、「地域住民×行政」、「他分野×行政」などの関係者間における連携、協働することが重要です。そのため、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、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

本市の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、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

効率的で環境負荷低減に寄与する移動手段となるよう公共交通の DX、GX を推進する

自動運転などの交通 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 公共交通の将来のイメージ(2035 年頃)



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)	
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 (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 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 バスの走行環境改善(バス専用レーン等の整備)
- 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 交通結節点の機能強化
- 8 バリアフリー・ユニバーサルデザイン化の推進
- 9 オープンデータ化(GTFS)
- 10 バス待ち環境の改善
- 11 サイクル&バスライド施設の整備
- 12 タクシー配車アプリの導入推進
- 13 水上バスの利用環境向上
- 14 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 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

効率的で環境負荷低減に寄与する移動手段となるよう公共交通の
DX、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※ ¹	99.6%	100.0%
市内鉄道駅乗車人員	114,124 人/日	134,705 人/日※ ²
路線バス利用者数	59,357 人/日	72,487 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

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
	○		地域交通結節点の設置数	2 箇所	5 箇所
	○		地域主体の公共ライドシェア〔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

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。

