

令和4年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価
概要（全体）

静岡市地域公共交通会議

平成28年7月25日設置

平成31年3月29日 静岡市地域公共交通網形成計画策定
（短期計画期間：平成31年4月～令和5年3月）
（中長期計画期間：令和5年4月～令和18年3月）

調査事業（計画策定） 令和7年3月 地域公共交通計画策定予定

1. 【Plan】 協議会等が目指す地域公共交通の姿

【静岡市の概要】

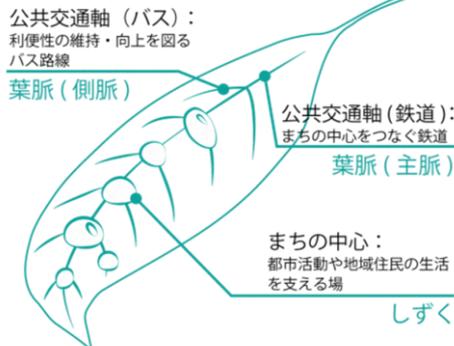
人口：686千人(令和4年3月31日時点)
 面積：約1,412km²
 東西に約50km…鉄道が結ぶ (JR・私鉄)
 南北に約80km…中山間地型
 人口密度：486人/km² (政令市で最も低い)
 高齢化率：30.8% (全国平均29.1%を上回る)

市内公共交通の概況

路線バス：民間3事業者 (47路線)
 公営 (4路線)
 タクシー：122事業者 (法人・個人)

【課題】

- 1:人口減少に伴う税収減少および人口の低密度化
- 2:高齢化および高齢運転者起因事故の増加
- 3:交通渋滞および環境負荷の増大
- 4:路線バス・タクシーなど運転士の不足



静岡市が目指す
 「コンパクトなまちづくり」
 ≪「お茶っ葉型」の都市構造≫

静岡市第3次総合計画:

第4次:2023~

2015~

都市マス:

2035年度

人口70万人維持

2016~ 集約連携型都市構造の構築

静岡市地域公共交通網形成計画

短期

中長期

2019~

<基本理念>

集約連携型都市構造をささえる総合的な交通体系の構築

<基本方針>

日常生活を支える持続可能な地域公共交通網の構築

関連施策と連携した地域公共交通サービスの提供

<基本目標>

- ①お茶っ葉型の地域公共交通網の構築
- ②市街地路線のサービス維持・効率化
- ③郊外部・山間部路線の運行の効率化
- ④誰もが安心・安全・快適に利用できる地域公共交通サービスの提供

2. 【Do】 目標達成に向けた公共交通に関する主な具体的取組

○ 静岡型MaaS基幹事業実証プロジェクト

実験：市街地・郊外部におけるAIオンデマンド交通を導入した
乗合旅客運送サービスの実施
▶ タクシー車両を活用した乗合サービス普及の可能性検証（運行効率化・利用発掘）

実証実験 あなたの街にのりあい号が走ります!!

指定エリア内での利用 **乗り放題券がお得です!**
ご利用には **200円** プレゼント!!

運行期間 **2020年11月1日～12月25日**
運行時間 **7:00～22:00** (最終予約受付21:00)

乗り合ってお得!!
のりあい号は、AIが複数の乗車要求リアルタイムに組み合わせ、効率的な運行を実現する新しい移動手段です。自由に乗降場所を定める便利なサービスを持ち、他人と乗り合うことでお得にご利用できます。

のりあい号とは
人工知能(AI)が複数の乗車要求リアルタイムに組み合わせ、効率的な運行を実現する新しい移動手段です。自由に乗降場所を定める便利なサービスを持ち、他人と乗り合うことでお得にご利用できます。

乗車料
指定エリア 200円
乗車料 200円、1,000円、2,000円、2,000円

無料! のりあい号体験デー
指定エリアにて無料体験が可能です。予約は、電話より事前予約が必要です。

事前説明会のお知らせ
会員登録・乗り放題券購入ができます!

利用実績

総乗車人数	総数	3,503人
	うち草薙	2,569人
	うち庵原	934人
総利用回数	総数	3,044回
	うち草薙	2,247回
	うち庵原	797回

<実験結果>
 (○)サブスク運賃が好評であった。(○)高齢者の外出機会創出につながった。
 (×)事業採算性の面から、事業実装に向けて課題が多い。 など

②市街地路線のサービス維持・効率化

実験：中山間地におけるAIオンデマンド交通を導入した
乗合旅客運送 + 遠隔買い物の実施
▶ 需要に応じた公共交通事業の提供をはかる。



のりあい号利用実績

総乗車人数	118人
総配車回数	96回
実質利用人数	28人

遠隔お買い物体験利用実績

総参加者数	41人
開催回数	6回
平均参加人数	6.8人/回

<実験結果>
 (○)中山間地に住む、マイカーを自由に利用できない方の活動機会（移動ニーズ）を把握できた。
 (×)地域内での運転手確保の継続困難性が課題。 など

④誰もが安心・安全・快適に利用できる地域公共交通サービスの提供

○ 公共交通利用促進動画による広報

公共交通に興味をもってもらい、利用を根付かせることを目的として、利用促進PR動画を作成した。

- ・静岡市広報 (公式YouTube等)
- ・小学生出前講座
- ・鉄道イベントなどで

さあ、電車に乗ろう!
地球に優しい電車篇

駅すぐ近くに駐輪場!

Q.1 この中で、ひと1人を運ぶのに、二酸化炭素の排出が一番少ない乗り物はどれか?

1. 自家用自動車 2. 航空 3. 鉄道

動画を活用した積極的な広報活動を実施していく。

○ 交通事業者の奮励

- ◆ 電車・バス無料運行実施 (静岡鉄道(株)様)
- 交通事業から発信する環境啓発活動
- 当日利用者実績 (推計値)

①お茶っ葉型の地域公共交通網の構築

COOL CHOICE 2022
in Shizuoka

2022年11月19日(土)開催!!
静鉄電車・バス 静岡市内 終日無料!!



- ・ 静鉄電車 298.6%(前週土曜日比)
- ・ 静鉄バス 約180%(翌週土曜日比)

- ◆ 乗務員確保に向けた取組み (しずてつジャストライン(株)様)
- 積極的な広報の実施、説明会の開催など

バスを運転してみませんか
入場無料

2023年1/15(土)
時間13:15~16:00

3. 【Check】計画の目標の達成状況とその考察

○ (現行)静岡市地域公共交通網形成計画の目標設定

基本目標	アウトカム指標	施策	アウトプット指標
【基本目標1】 お茶っ葉型の地域公共交通網の構築	<ul style="list-style-type: none"> 総人口に対する日利用者比率の維持 <ul style="list-style-type: none"> 鉄道(J R:2012:13.7%→2022:13.7%) (静鉄:2012:4.3%→2022:4.3%) 路線バス(2012:10.3%→2022:10.3%) 	【施策1】 お茶っ葉型の地域公共交通網の構築	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場等の整備数(2016:12→2022:15) 女性アドバイザー制度の活用(各社1回活用) 女性運転士の事例発表(バス1回、タクシー1回) 運転士確保に向けた取組み状況報告※1(年間1回)
【基本目標2】 市街地路線のサービス維持・効率化	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通利用圏域の維持 (2017:51.3%→2022:51.3%) 	【施策2】 地域の実情に応じた地域公共交通の再編検討	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通の担い手となる組織数 (2017:2団体→2022:4団体) 地域交通結節点設置数※2(2017:1箇所→2022:3箇所)
【基本目標3】 郊外部・山間部路線の運行の効率化	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通に対する満足度 ※5点満点 (鉄道:2017:3.5点→2022:4.0点) (路線バス:2017:3.2点→2022:3.7点) (タクシー:2017:3.3点→2022:3.8点) 	【施策3】 一般利用者の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道新型車両の導入数(2018:6編成→2022:12編成) UDタクシーの導入数※3(2018:8台→2022:48台) サイクル&ライドの駐輪場の整備・改善 (25駅45箇所→25駅46箇所、改善8駅15箇所)
【基本目標4】 誰もが安全・安心・快適に利用できる地域公共交通サービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通を週1回以上利用する割合 (鉄道:2017:12.6%→2022:12.6%) (バス:2017:13.4%→2022:13.4%) (タクシー:2017:1.9%→2022:1.9%) エコ通勤等の実施割合 (2012:17.0%→2022:22.0%) 	【施策4】 観光客の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> サイクル&バスライドの駐輪場(2018:24→2022:32) 鉄道駅のバリアフリー化率(2018:11駅→2022:17駅)
		【施策5】 モビリティ・マネジメントの推進	<ul style="list-style-type: none"> 既存企画チケットをまとめた冊子の作成(1冊) 年間広報計画の作成(年間1回)

今年度末までの施策実施を以て、短期計画目標期間成果(アウトカム)確認・評価実施。(R5年度作業)

○ アウトプット指標の実施状況確認

※1取組み内容 (タクシー・バス事業者)	効果
運転免許取得支援	採用者のうち、6～7割程度が制度を活用している。
運転士向け合同説明会	説明会参加者多数。採用に繋がるケースもある。
女性運転士に特化した説明会	毎年5～10名程度説明会へ参加有。うち2名採用。

→ ※取組み実施効果を継続的に検証し、今後の実施方針について検討する。

※2取組み内容	成果
既存中山間地郊外路線について、交通再編の検討・実験を実施。	目標_2017:1箇所→2022:3箇所整備完了 実績_2022年現在=1箇所(整備が進んでいない。)

→ ※「交通再編実施」が目的化していないか!?

※3	(目標)2022	2018年	2019年	2020年	2021年
UDタクシー車両数	48	19	28	34	36

→ ※着実に増えているものの、コロナ影響も踏まえ事業優先度に再考が必要か!?

(静岡市地域公共交通) 計画見直しに向けた検討業務を実施

令和4年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金 地域公共交通調査事業 (計画策定事業)

【改定ポイント】

- ① 目標の設定方法：「現状改善型」→「目的達成型」へ
- ② 公共交通の在るべき姿を 中山間地・郊外 ↔ 市街地
分けて捉え、それぞれの施策体系を立案する。

① 目標の設定方法

…「公共交通事業」の現状改善
自体を計画の目的としない!!

目指すまちと暮らしの姿

- <イメージ>
- ・「子どもを産み育てやすいまち」
 - ・「安心・安全な住環境が整うまち」
 - ・「多彩な交流と活動が行える都心」
 - ・「地域脱炭素の取組みが加速するまち」
- (市総合計画、関連計画等より)

地域公共交通が満たすべき性能

公共交通事業がどのように貢献していくか?!

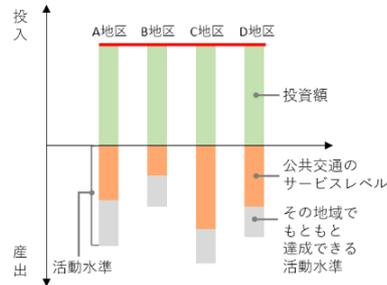
達成状況をはかる目安

- 大きな負担を伴わずに、定期的なモニタリングが可能な
 - 実施の成果を定量化に把握することが可能な
- ⇒指標の設定

毎年度の分析・評価実施を行っていく

② 中山間地・郊外部と市街地部それぞれの施策体系

中山間地・郊外エリア



マイカーを自由に利用できない市民の生活の質を確保する

公共交通投資額ではなく、一定の市民活動機会を確保を方針とする。

静岡市版の活動機会確保水準を検討中→
公共交通事業を守るのではなく、市民の活動機会を守る手段として地域公共交通をデザインしていく。
(R4年度末 = 案の作成完了)

活動機会	確保頻度	トリップパターン
通学	平日毎日	・学区の小中学校 ・隣接市高校
通院	平日週〇回	・近くの診療所
買い物	平日週〇回	・近くの商店
.	.	.

市街地エリア

過度にマイカーに依存せず、都市機能として効率的に人を移動させる

交通事業者と行政の役割分担を明確にしていく。

- ・交通事業者が、公共性・事業性の両面で活躍するフィールド。
- ・行政は、施策で事業者の実施を支える。

(R4年度末 = 実施施策の改定方針・ポイントを決定)

5. 【Act】 今後の取組

静岡市地域公共交通網形成計画の
短期計画実施期間を終え、評価・見直し時期を迎える。

現行計画策定から現在までの4年間で、コロナ影響等、
公共交通を取り巻く情勢が大きく変化している。

単なる時点更新ではなく、



公共交通事業のあるべき姿を改めて見据えて、
『静岡市地域公共交通計画』へ改正を行う。

事業改善型から
目的志向型へ

恒常的な状態確認
= 目安の設定

支えるべき
市民活動機会水準

交通事業者と行政
担う役割明確化

⇒ 手段として役割を果たすことで、公共交通事業を持続可能なものへ

< R 5年度の実施内容 >

- ・ 市民アンケート実施等による現行計画の評価 → 次期計画開始までのストレッチ目標設定
- ・ 静岡市地域公共交通計画（案）の作成完了
 - ▶ 計画目標の設定 ▶ 施策体系の設定(目的と手段の関係性、短期実施施策の決定、資金調達計画、等)
 - ▶ モニタリング手法および定量的な管理目標設定

6.計画・評価の推進体制

○ 計画改正スケジュール (予定)

- ・ R 4 ... 現計画の事業評価 & 次期計画へ向けた改正のポイントを確認にする。
- ・ R 5 ... 次期計画 (案) の作成完了 (新実施施策・事業費の想定・事業評価手法)
- ・ R 6 ... 計画改定へ合意形成 (重要政策会議・経営会議・パブコメ・大臣提出)

※～R6末まで現計画。R7～新計画へ。

年度実施成果	令和4年度(2022)				令和5年度(2023)				令和6年度(2024)				令和7年度以降(2025～)				
	4	7	10	1	3	4	7	10	1	3	4	7	10	1	3	4	7
地域公共交通会議の開催		● 実施方向性の提示	● ・状況報告 ・助言	● ・成果報告 ・協議		●	●	●						●			
網形成計画の振り返り・事業評価			・事業者ヒア(アンケート)	・事業評価 ・計画改正ポイント決定			・既計画評価に係る市民アンケート										
(新)計画検討・作成			・地域公共交通計画策定の主旨整理 ・中山間地、郊外バス路線の事業適正化検討 ・市街地路線の施策検討				・新計画(案)作成 ▶実施施策 ▶事業費算定 ▶事業評価手法検討 など						・計画書編制・調整・製本 ・関係会議等実施補佐 ・大臣提出事務				
(新)計画合意形成													● ・庁内関係課(照会) ● 重政	● パブコメ	● 経営会議		● ・国交大臣提出
静岡市 第4次総合計画				・計画策定完了													
静岡県 地域公共交通計画																	・計画策定完了(予定)
静岡市 立地適正化計画(改定)																	・計画改定完了(予定)

スケジュール

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画策定に係る事業)

令和5年1月20日

協議会名: 静岡市地域公共交通会議

①事業の結果概要	②事業実施の適切性	③生活交通確保維持改善計画又は地域公共交通網形成計画等の計画策定に向けた方針
<p>【事業内容及び結果概要を記載】</p>	<p>A・B・C評価</p> <p>【事業が適切に実施された(されている)かを記載。適切に実施されなかった(されていない)場合には、実施されなかった事項及び理由等記載】</p>	<p>【補助申請を行う補助対象事業名、事業内容、実施時期等を記載】</p>
<p>地域公共交通調査事業(計画策定事業)</p> <p>【事業内容】 静岡市地域公共交通計画策定調査業務(R4) 現行の静岡市地域公共交通網形成計画を見直し、地域公共交通計画への改定方針を検討する。 1. 地域公共交通に関する課題の整理 計画改正に向け、地域公共交通に関する制度や実態・課題などについて整理を行う。 2. 本市の地域公共交通の確保維持制度に関する整理 今後の公共交通確保維持スキームを検討する。 3. 本市の地域公共交通の現状と地域住民のニーズの把握 今後のバス事業供給の基準とすべき、住民の生活実態に則した活動機会の確保状況を把握する。 4. 協議会開催 現計画の評価と次期計画への改正方針案について議論するため、協議会を開催する。</p> <p>【結果概要】 1. 法・制度活用の面から、計画改正の必要性を整理した。「中山間地・郊外部」と「市街地部」で、課題と目的を分ける整理を行った。 2. 「中山間地・郊外部」では、住民活動機会の公平性を視点とし、行政が担うべき公共交通事業の在り方を整理していく方向性を示した。「市街地部」では、事業者と行政の役割分担を明確にし事業を実施していく方向性を示した。 3. 現運行の効率性分析(チェックフロー作成)および住民アンケート結果等を用いた活動機会確保水準の検討を行った。 4. 令和4年度9月・12月・2月(予定)の地域公共交通会議を実施した。</p>	<p>A評価</p> <p>左記のとおり、事業を実施した。</p>	<p>【補助対象事業名】 地域公共交通調査事業(計画策定事業)R5年度</p> <p>【事業内容】 静岡市地域公共交通計画作成業務 1. 計画目標および施策体系の設定 2. モニタリング手法および定量的な管理目標設定 3. 地域公共交通計画(案)作成 4. 協議会開催</p> <p>【実施時期】 令和5年7月～令和6年3月</p> <p>【地域公共交通計画への改正時期(予定)】 令和4年度末:計画改正の方針決定 令和5年度末:地域公共交通計画(案)作成完了 令和6年度:静岡市各会議により庁内合意形成 パブリックコメント実施(予定) 令和7年3月:静岡市地域公共交通計画策定完了</p>

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和5年1月20日

協議会名:	静岡市地域公共交通会議
評価対象事業名:	地域公共交通調査事業(計画策定事業)
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>現行の市内地域公共交通サービスは、都市部では事業性の判断による減便が続いている。中山間地では事業者からの単独継続困難や退出申請がなされた際に行政による廃止代替が行われているが、「現運行サービス水準維持」「その都度の地域との協議結果」に基づいてサービス設計がされており、事業に地域差が生じている状態である。改めて行政が提供すべき公共交通サービスを特定し、効率的な事業化につなげていくことが必要である。</p> <p>今年度は、地域公共交通計画への改正ポイントとして、以下の整理を行った。</p> <ul style="list-style-type: none">①計画目標の設定を「公共交通事業の現状改善型」ではなく、「地域課題を解決する手段として公共交通が満たすべき性能への達成型」へ再整理していくこと。②政策を、マイカー過多の弊害削減をめざす「都市部の公共交通」と、交通弱者の生活の質確保をめざす「中山間地・郊外部の公共交通」とに区別すること。③中山間地の生活支援交通は、住民活動機会の公平性を視点とし、行政が担うべき公共交通事業の在り方整理していくこと。④都市部の公共交通は、将来都市像に基づき、交通事業者と行政の役割(パートナーシップ)の下で効率的に質の高いサービスが提供されるようになること。 <p>上記を次期計画に反映しつつ、来年度は、「計画目標および施策体系の設定」「モニタリング手法および定量的な管理目標設定」を行い、新たな静岡市地域公共交通計画書(案)を作成する。</p>