

第5章 地域公共交通の現状と課題

5-1. 社会情勢の変化への対応

5-1-1. 人口減少・少子高齢化の進展

現状 ①

人口減少の進展に伴い、地域公共交通利用者の減少が懸念

- ・総人口は、今後も減少が見込まれている。

課題 ①

地域公共交通を持続させるため、需要を維持することが必要

- ・今後も地域公共交通を維持していくためには、既存の公共交通利用者がより利用しやすくなる、また、新たな利用者が利用したくなる地域公共交通網への再編が必要となる。

現状 ②

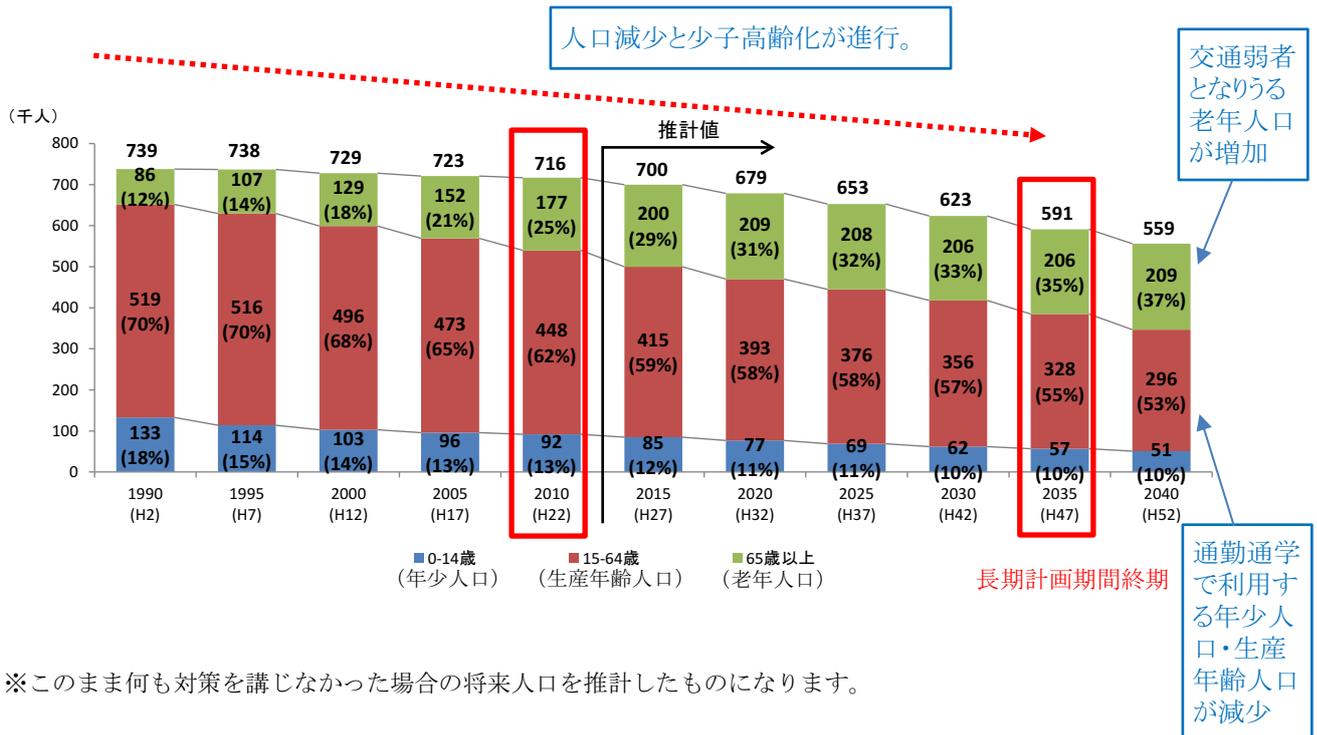
高齢化が進展し、老年人口が増加

- ・交通弱者^{*36}となりうる老年人口について、平成22年の177千人（全体の25%）から47年では約206千人（全体の35%）への増加が見込まれて

課題 ②

運転できない高齢者等の移動を支えるために地域公共交通の役割は必要不可欠

- ・自動車を運転できない及び運転できなくなった高齢者等の移動手段を確保するという観点から地域公共交通サービスの維持が必要となる。



▲静岡市の年齢区分別将来推計人口

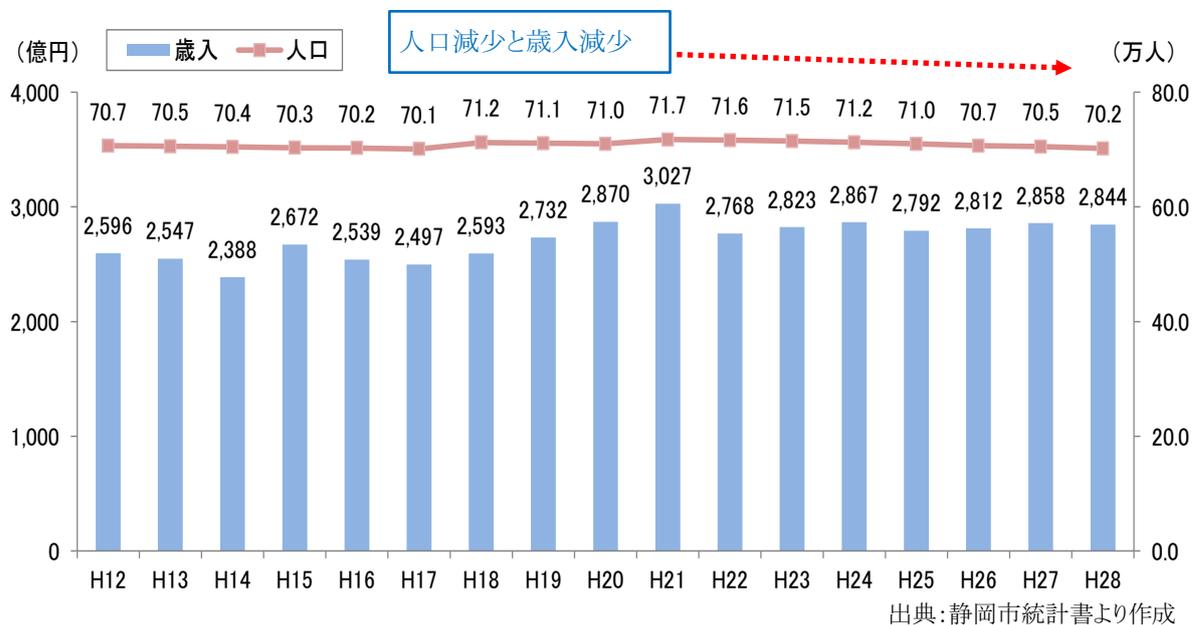
5-1-2. 効率的な都市経営の必要性

現 状 ③ 人口減少に伴う税収の減少及び人口の低密度化*37が懸念

- ・本市の歳入状況は、人口減少に伴い減少しており、平成21年をピークに約2,800億円で推移しているが今後の人口減少に伴い、歳入はさらに減少することが見込まれている。
- ・人口密度は、平成22年の60.1人/haから平成42年は52.3人/haまで低密度化が見込まれている。
- ・これらの社会情勢の中、コンパクト+ネットワークの考え方にに基づき、本市では立地適正化計画の策定を進めている。

課 題 ③ コンパクトなまちづくりに対応した地域公共交通網の確保が必要

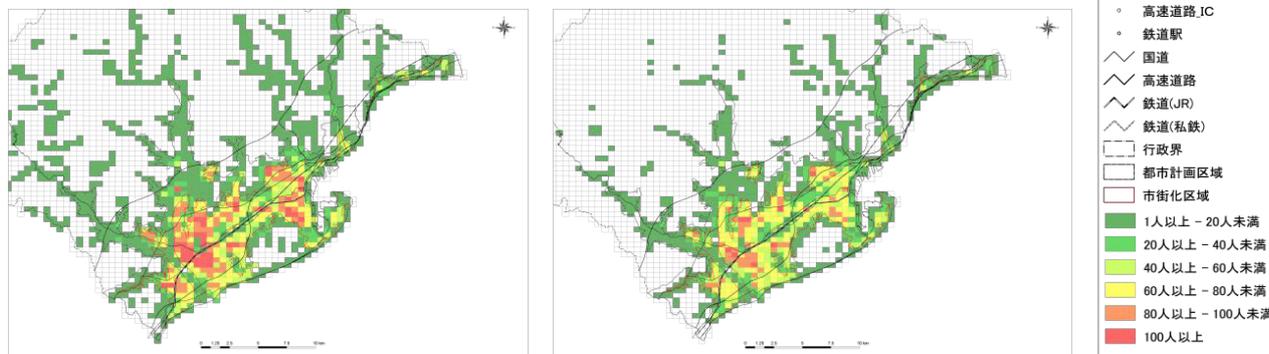
- ・人口減少社会に対応した持続可能な都市経営に向け、立地適正化計画における都市機能及び、居住誘導施策と連携した地域公共交通網の構築が必要となる。



▲静岡市の歳入総額(一般会計)の推移と人口推移

≪ H22 : 60.1人/ha (716,197人) ≫

≪ H42 想定 : 52.3人/ha (約623,000人) ≫



出典：地域メッシュ統計を基に作成(H42は推計)

▲静岡市の人口密度の変動状況

5-1-3. 高齢者運転における交通事故の増加

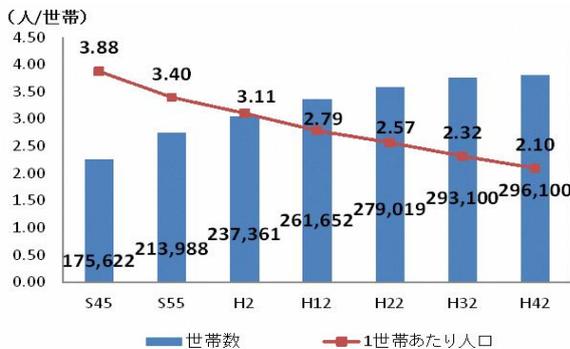
現状④ 高齢者免許人口の増加により、高齢運転者起因事故も増加

- ・世帯の核家族化^{*38}の進展に伴う高齢者のみの世帯の増加により高齢者自らが自動車を運転しなければならない状況になっていると推察される。
- ・高齢者免許人口は増加を続けており、高齢運転者が起因する事故の発生が顕著である。
- ・特に75歳以上の高齢運転者起因事故が多く発生していることから、道路交通法の改正（平成29年3月）により、75歳以上の運転者への認知機能検査が強化された。

課題④ 高齢者の運転による事故を減らすために、公共交通への転換を促すことが必要

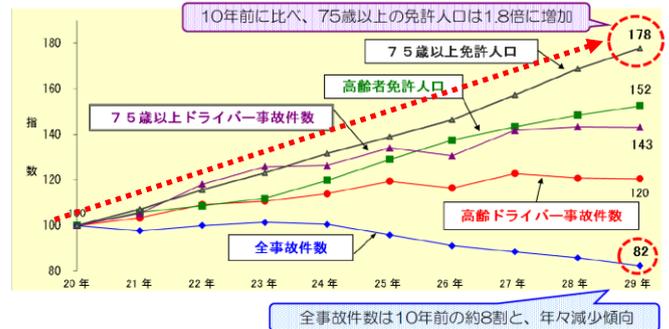
- ・高齢運転者起因事故の減少及び自動車を運転できなくなった高齢者の移動手段を確保する観点より、自動車から公共交通への転換を図ることが必要となる。

高齢者免許人口、高齢者起因事故ともに増加傾向。



出典：国勢調査、日本の将来推計人口（H32,H42）より作成

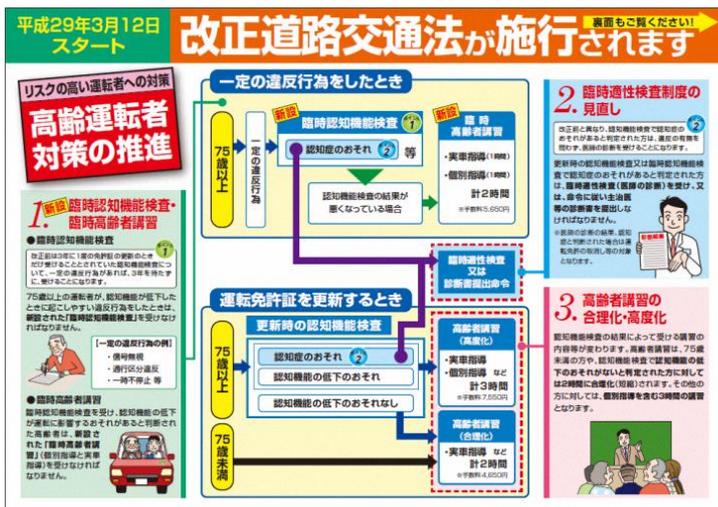
▲静岡市の世帯数と1世帯あたり人口の推移と将来見通し



※ドライバー：原付以上の運転者

出典：県警本部交通企画課資料

▲静岡県における高齢者免許人口及び事故件数の推移



▲改正道路交通法

出典：警視庁

免許人口当たりでみると・・・
75歳以上の方が、65～74歳に比べ、約2倍も死亡事故を起こしている！



※ドライバー：原付以上の運転者

▲免許人口10万人あたり 高齢ドライバーによる死亡事故件数(H20～H29 累計)

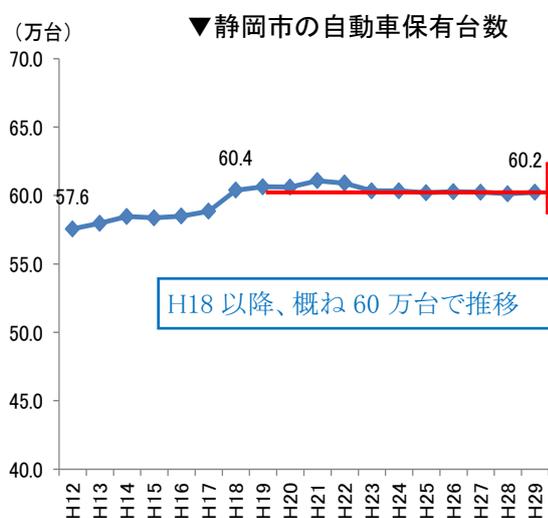
5-1-4. 自動車の普及

現状 ⑤ 自家用車の普及に伴う交通渋滞の発生と環境負荷の増大

- ・自動車保有台数は60万台で推移しており、概ね自家用車を1人1台所有している計算となる。
- ・自家用車の普及に伴い、市街地部を中心に交通渋滞が発生している。
- ・過度な自動車依存により、温室効果ガス^{*39}の排出量が多くなっている。

課題 ⑤ 自動車交通からの温室効果ガス排出量を削減するため、過度な自動車依存から公共交通への転換が必要

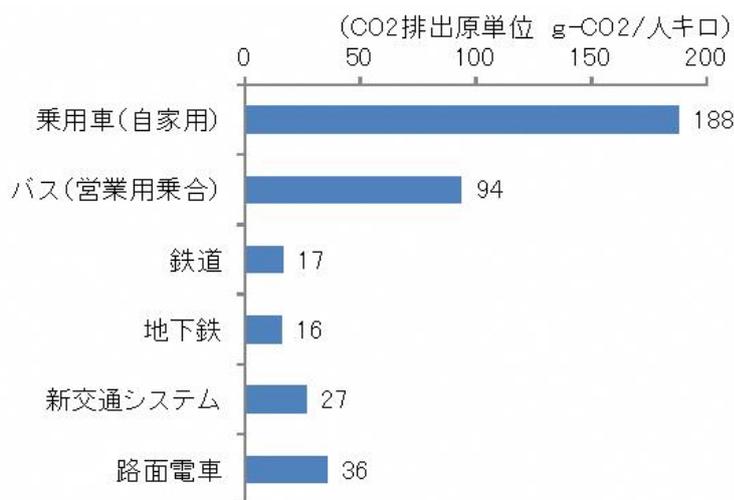
- ・温室効果ガス排出量の削減に寄与するため、過度な自動車依存から大量輸送が可能な鉄道・路線バスへの転換を促すことが必要となる。



出典:静岡県自動車保有台数調査より作成



出典:静岡県道路交通渋滞対策推進協議会資料



出典:国土交通省資料



出典:国土交通省資料

▲手段別にみた人キロあたり環境負荷原単位の比較

▲同人数を自動車、路線バスのそれぞれで輸送する場面を想定したイメージ比較

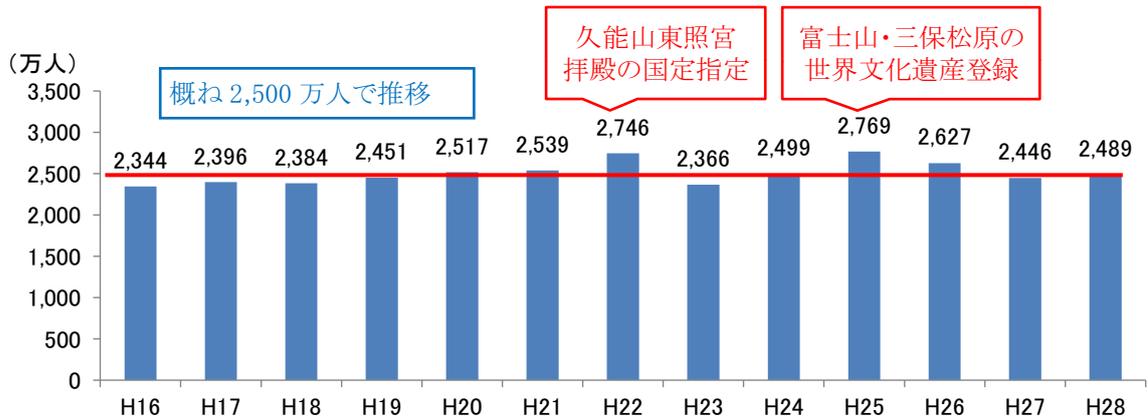
5-1-5. 観光客増大の可能性

現状 ⑥ 観光交流客数は年間 2,500 万人、クルーズ船^{*40} 誘致により更なる増加の可能性

- ・観光交流客数は平成 22 年、平成 25 年に一時的な増加がみられるものの、概ね 2,500 万人で推移している。
- ・清水港の客船誘致活動により寄港隻数、乗客数、来場者数は増加傾向にあり、観光客数の増加につながっている。平成 28 年に清水港が国際クルーズ拠点に指定されたため、今後、更なる増加が期待される。

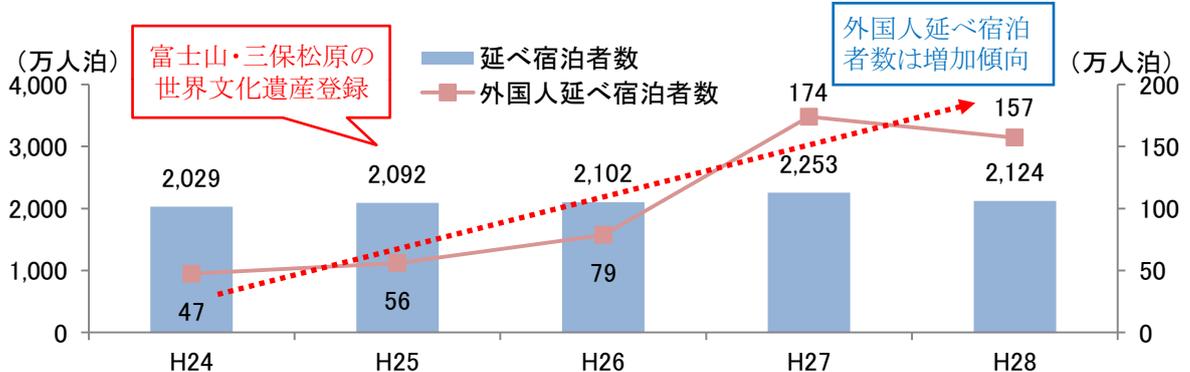
課題 ⑥ 観光客の交通を地域公共交通の新規需要として取り込むことが必要

- ・今後増加が見込まれる観光客が利用しやすい二次交通^{*41} となるような地域公共交通網への再編が必要となる。



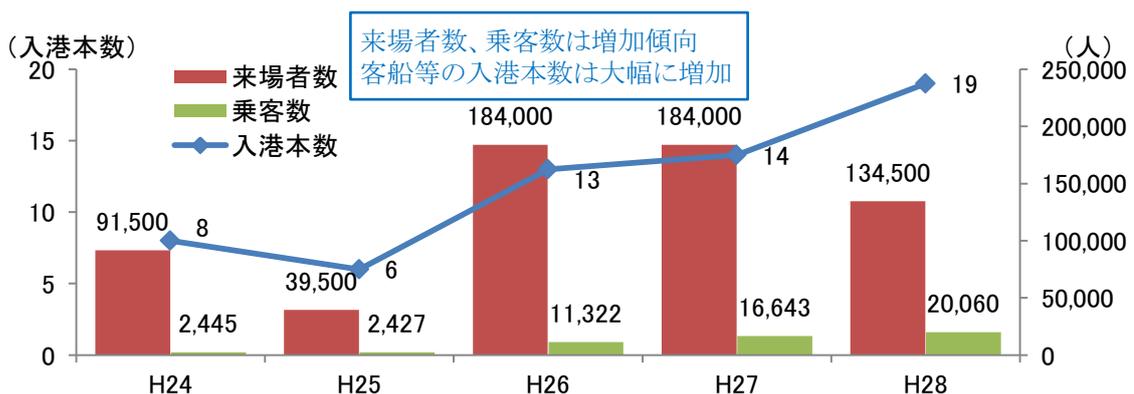
出典：静岡県観光交流の動向より作成

▲静岡市の観光交流客数(宿泊客数+観光レクリエーション客数)の推移



出典：宿泊旅行統計調査(観光庁)より作成

▲静岡県の延べ宿泊者数の推移



▲清水港における客船等の入港実績、来場者数、乗客数の推移 出典：清水港振興課データより作成

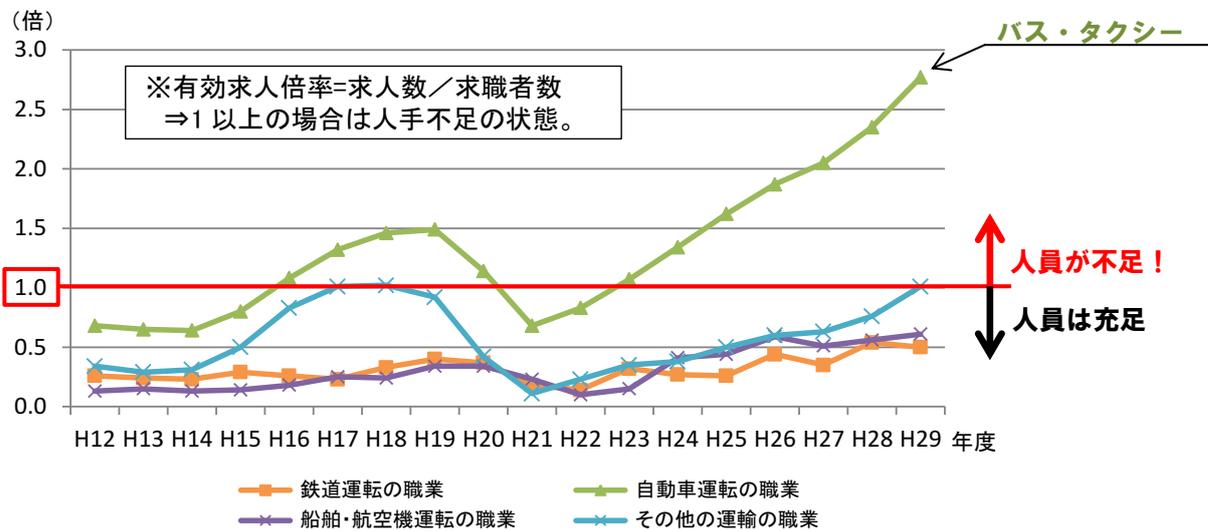
5-1-6. 運転士不足と働き方改革

現 状 ⑦ 大型二種免許保有者の減少や働き方改革^{*42}により運転士不足がさらに深刻化

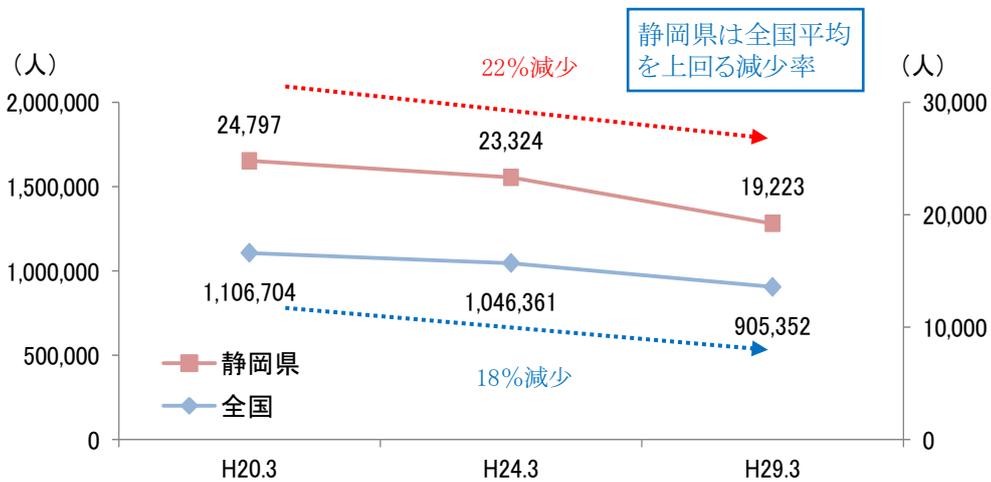
- ・自動車運転の職業（路線バス・タクシー等）は全国的に運転士不足が深刻化している。
- ・路線バスの運転に必要な大型二種免許保有者は年々減少しており、運転士の人員確保がこれまで以上に困難となる見通しとなっている。
- ・一方、平成28年1月の軽井沢スキーツアーバス事故を契機に、安全運行に向けた管理が厳格化された。働き方改革においても時間外労働の上限が低く設定されるようになるなど、運転士不足の更なる深刻化が懸念される。

課 題 ⑦ 地域公共交通を維持するための多様な担い手の確保が必要

- ・バス・タクシー運転士はもとより、有償運送等を担う地域のNPO^{*32}などが不足している中で公共交通を運行するために、労働環境の改善によって多方面からの担い手の確保が必要となる。



▲全国の職種別有効求人倍率の推移(運輸の職業)



▲大型二種免許保有者の推移(全国及び静岡県)

安全運行に向け、労働時間の管理が厳粛化！！



▲軽井沢スキーツアーバス事故

静岡新聞 NEWS

政府、建設・運転手にも残業上限 働き方改革会議

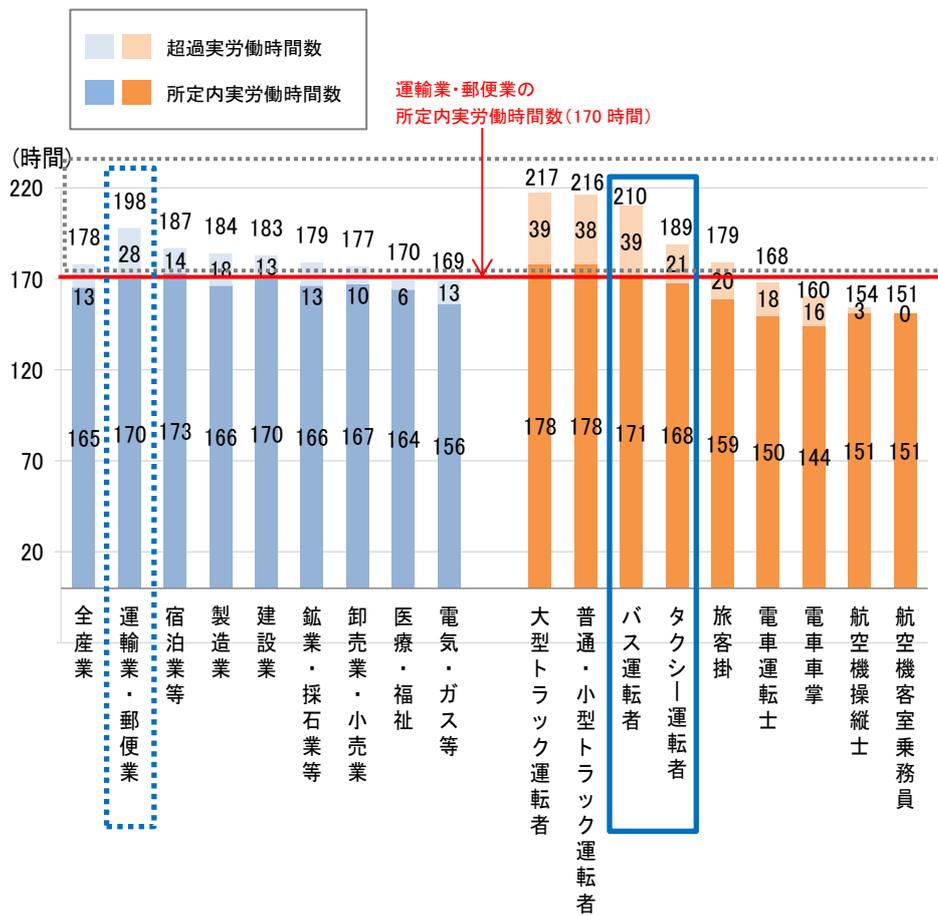
(2017/3/17 21:13)

政府は17日、残業時間の規制について、1カ月100時間未満とする上限を建設業や自動車の運転業務にも適用する方針を固めた。現在の制度で規制の対象から除外しており一定の猶予期間を設ける。発注元や荷主、利用者などの協力も得て、長時間労働を招くような取引慣行の改善に取り組む。

同日の働き方改革実現会議で安倍晋三首相は「業界の担い手を確保するためにも猶予期間を設け規制を適用する方向としたい」と述べた。政府は残業の上限を盛り込んで労働基準法を改正する方針。これにより新技術や新商品の研究開発を除き、ほとんどの民間の業種と職種が対象になる。

働き方改革実現会議で発言する安倍首相 = 17日午後、首相官邸

▲働き方改革会議における議論(出典:H29.3.17静岡新聞ニュースより)



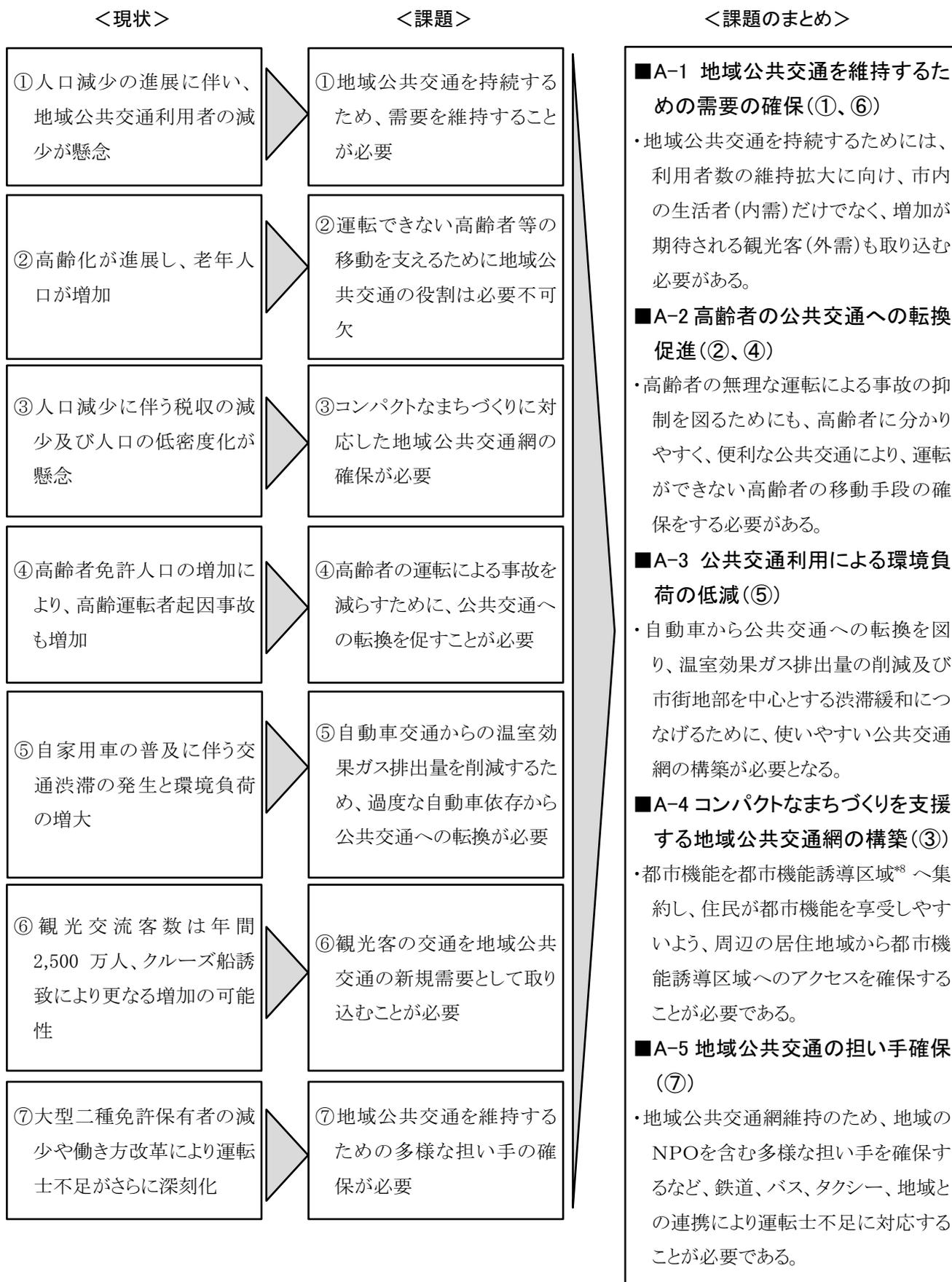
バス・タクシー運転手は平均を上回る労働時間

時間外労働時間の圧縮により路線維持が困難となる恐れ

出典: 賃金構造基本統計調査より作成

▲全国の産業別・職業別の月間労働時間(2017年)

5-1-7. 社会情勢の変化への対応に関する現状と課題のまとめ



5-2. 効率的な地域公共交通ネットワークの形成

5-2-1. 市内を概ね網羅する地域公共交通網

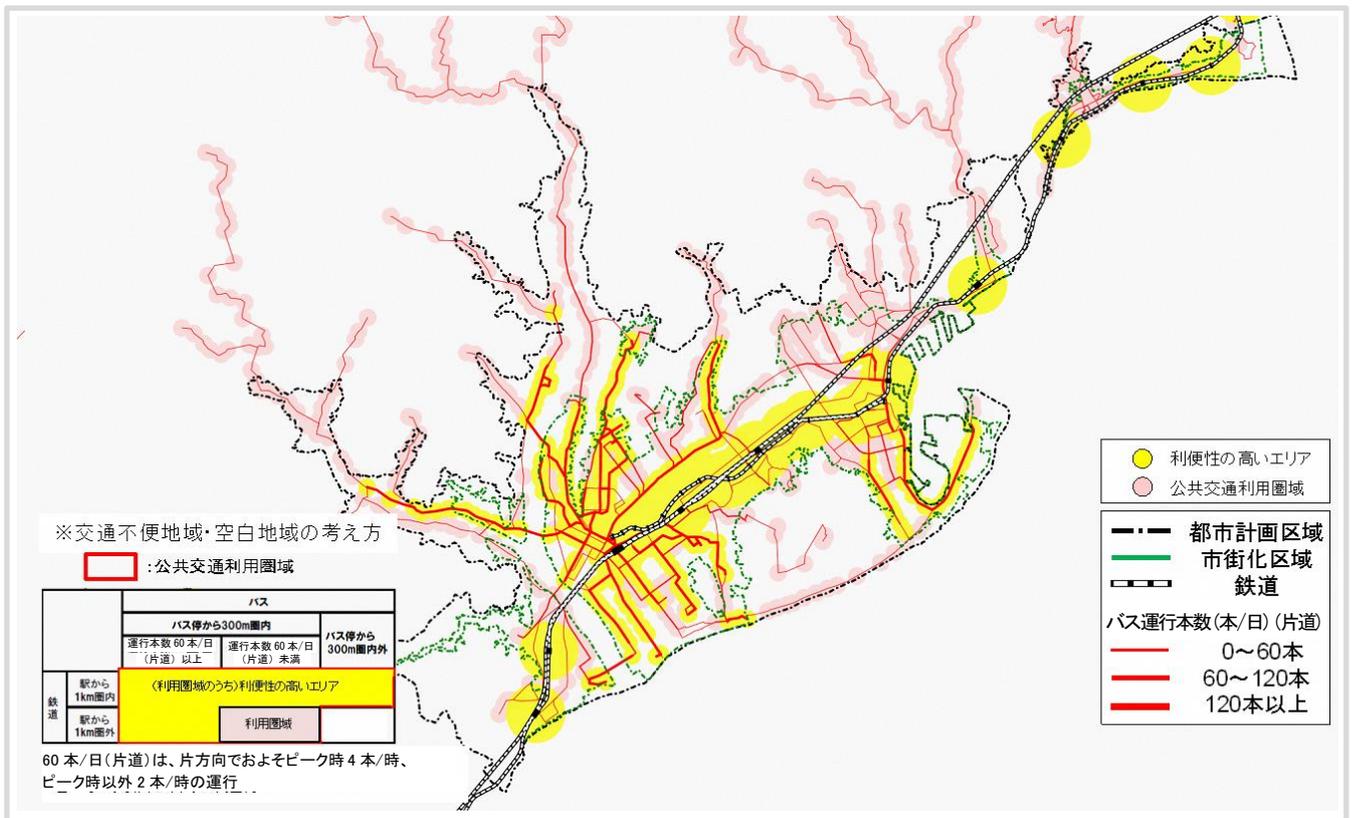
現状 ① 公共交通利用圏域は、市街地ゾーンや自然調和ゾーンの暮らしの拠点を概ねカバー

- ・鉄道、路線バス等の地域公共交通網が面的に形成されており、市街地部を中心とした人口集積がみられるエリアをはじめ、市域のほとんどカバーしている。
- ・都市計画マスタープランで示された市街地ゾーン（都市拠点・地域拠点、利便性の高い市街地ゾーン、ゆとりある市街地ゾーン）や暮らしの拠点についても概ねカバーしている。

課題 ① コンパクトなまちづくりと連携した現在の公共交通利用圏域の運行の維持が必要

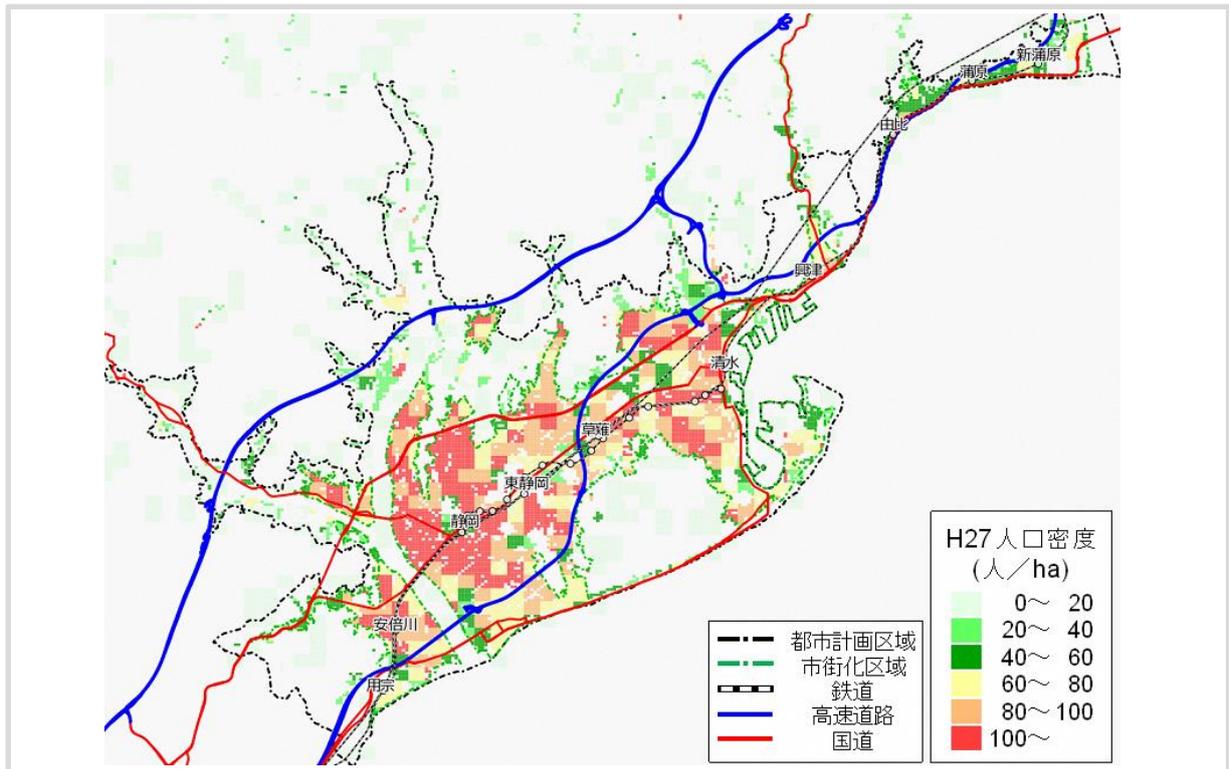
- ・現状の公共交通利用圏域の運行の維持が必要となる。

公共交通利用圏域は、人口集積が見られる地域を概ねカバー



資料:国土数値情報及びしずてつジャストラインバス停時刻表をもとに作成

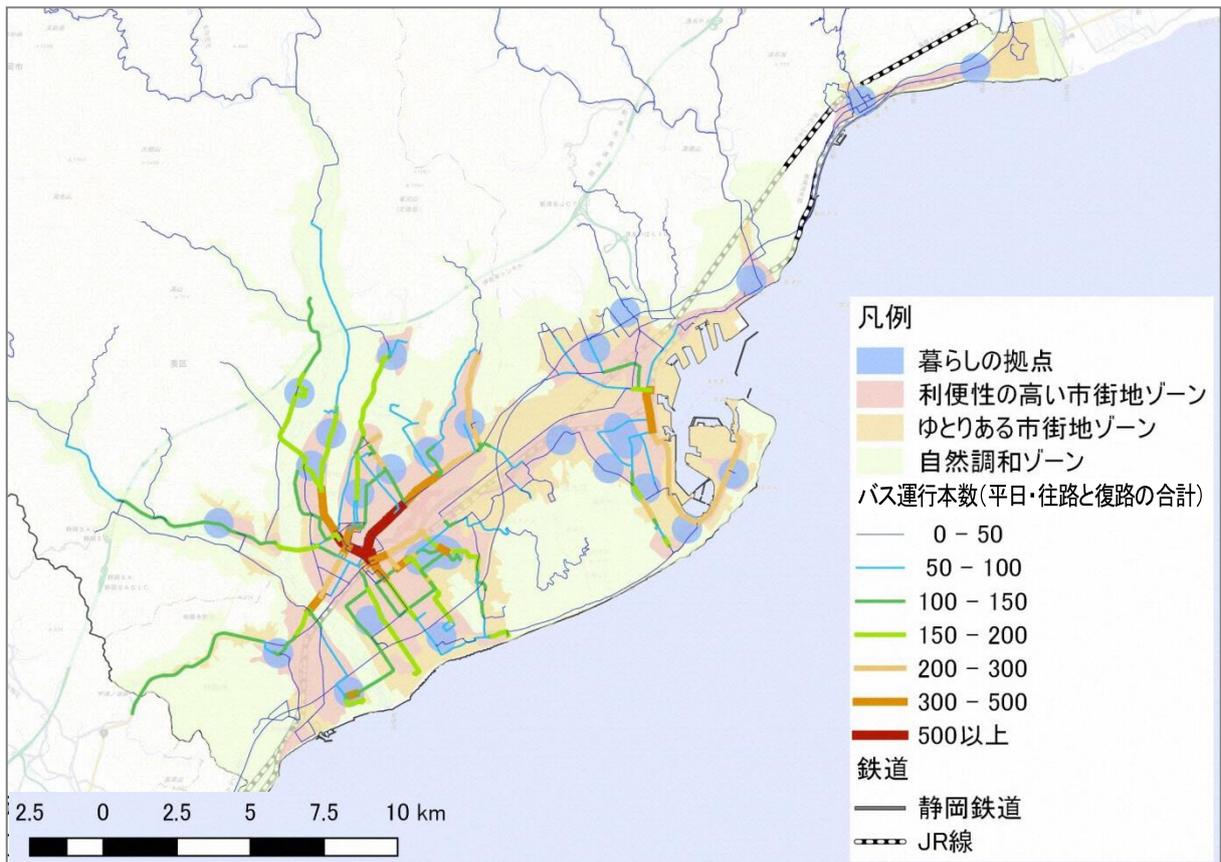
▲公共交通利用圏域



▲現況の人口分布

資料：平成27年国勢調査をもとに作成

公共交通利用圏域は、各ゾーンを概ねカバー



▲土地利用とバス交通網(平成28年度時点)

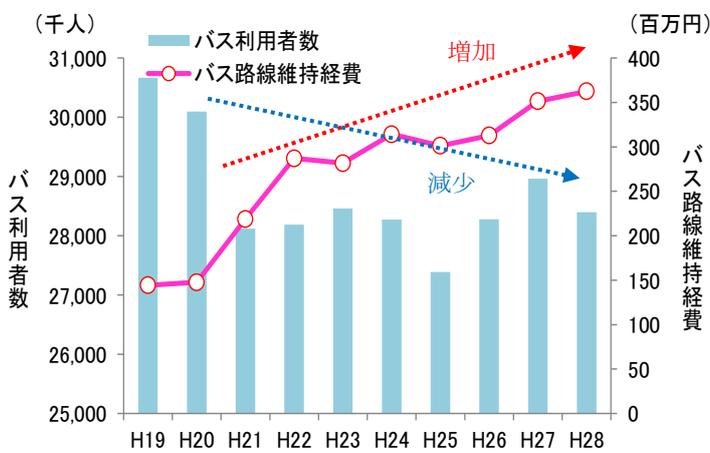
5-2-2. 路線バス利用者の減少と運行維持経費負担の増加

現状② 路線バス利用者の減少により、運行維持経費が増加

- ・バス利用者数が減少すると、バス路線維持経費は増加する。
- ・人口減少により、バス利用者数の減少とバス路線維持経費の更なる増加が懸念される。

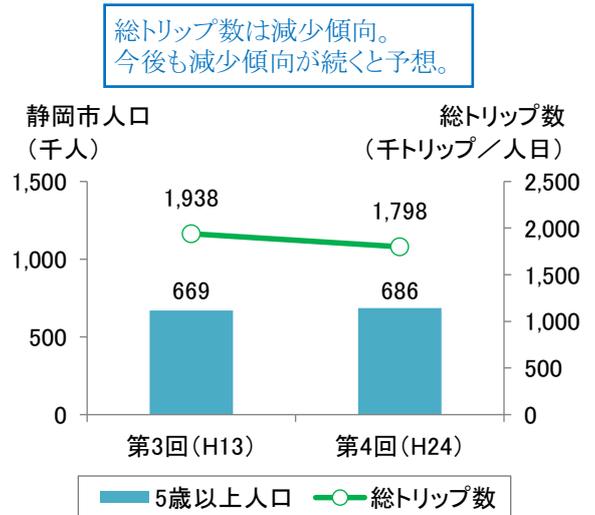
課題② 需要に応じた運行形態や運行方法への見直しによる運行の効率化が必要

- ・バス路線維持経費の増加を抑えるため、バス路線の運行の効率化が必要となる。
- ・一方、人口減少社会においても、バス利用者数の維持・向上を図り、バス路線維持経費の増加を抑えることが必要となる。



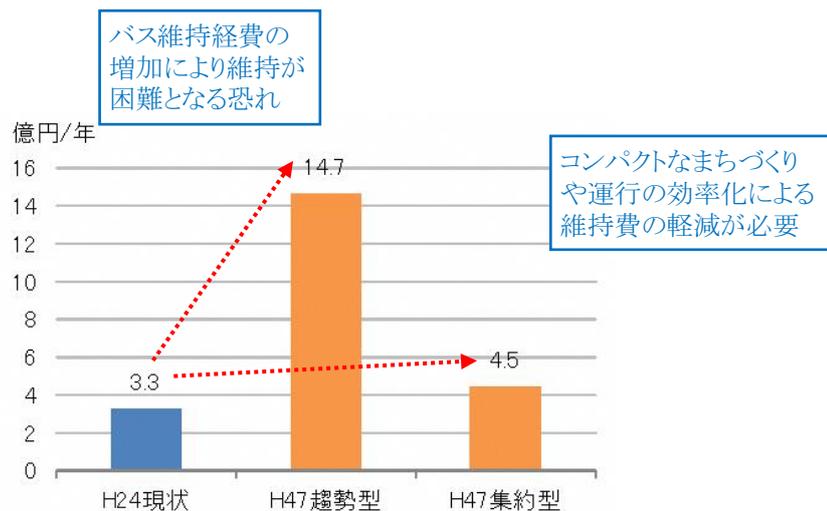
出典：静岡市決算資料

▲バス利用者数とバス路線維持経費の変化



出典：各回 PT 調査

▲5歳以上人口とトリップ数の変化

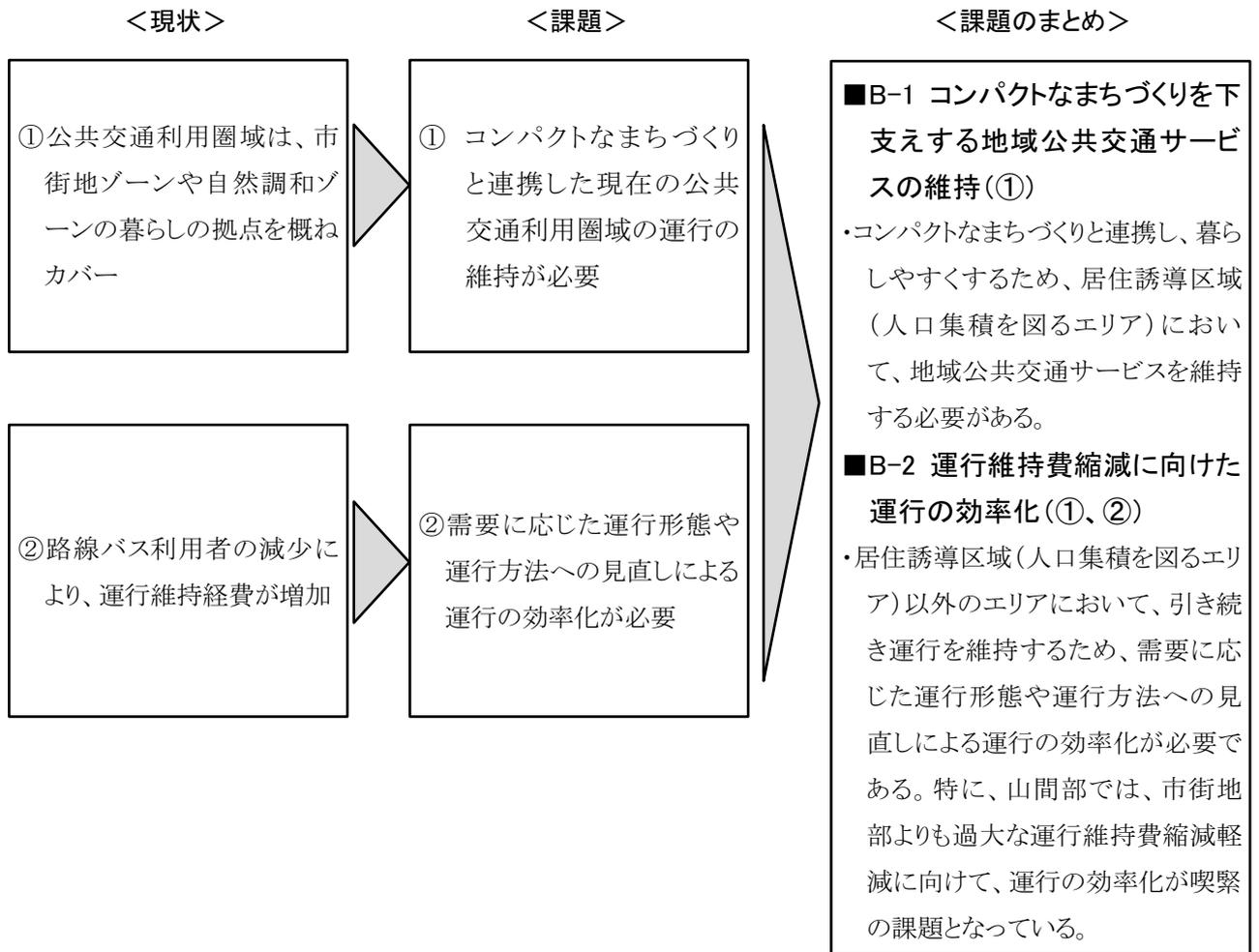


出典：静岡市総合交通計画

趨勢型：現在の傾向で推移した場合の需要による
 集約型：集約化を進め交通政策を実施した場合の需要による

▲バス維持経費の予測

5-2-3. 効率的な地域公共交通ネットワークの形成に関する現状と課題のまとめ



5-3. 市民ニーズに対応した利便性の改善

＜市民アンケート調査の実施概要＞

- ・市民アンケート調査(H29.7)は市全域で 5,000 世帯に対し、3 地域ごとに約 1,700 世帯を無作為抽出して実施。回収数 1,642 票、回収率約 32.8%となっている。
- ・なお、調査票は都市計画マスタープランで示された3つのゾーン(①利便性の高い市街地ゾーン、②ゆとりある市街地ゾーン、③自然調和ゾーン)を参考に、「市街地部(①ゾーン)」「郊外部(②ゾーン)」「山間部(③ゾーン+都市計画区域外)」の3地域に区分けて配布した。

5-3-1. 鉄道駅・バス停までの移動時間に対する市民ニーズ

現状 ① 地域により最寄りの鉄道駅やバス停までの所要時間が異なり、住民の多くは利便性が高い居住環境を望んでいる

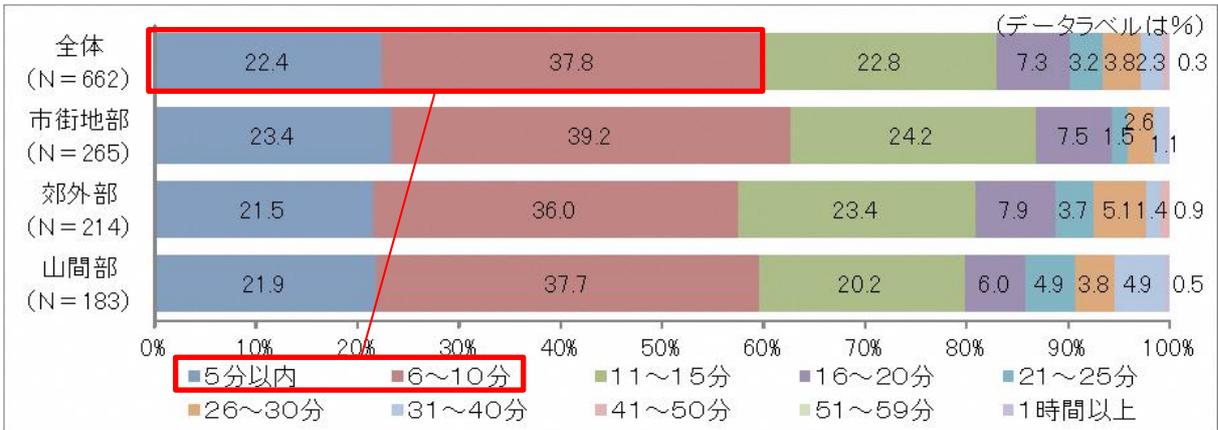
- ・最寄りの鉄道駅及びバス停まで便利だと感じる所要時間は市街地部・郊外部・山間部ともに鉄道駅が10分以内、バス停が5分以内となっている。
- ・将来的に住みたい居住環境として、約6割は鉄道駅周辺やバス利用圏など利便性が高い居住環境を望んでいる。

課題 ① 立地適正化計画と連携して公共交通軸^{*43}の最寄りの鉄道駅やバス停にアクセスしやすくすることが必要

- ・鉄道駅 800m以内(徒歩10分以内)、バス停 300m以内(徒歩5分)以内に居住誘導区域を設定するなど、立地適正化計画との連携を図り利用しやすい環境を維持するため公共交通軸を優先的に維持することが必要。

＜便利だと感じる鉄道駅までの所要時間＞

■問: 自宅から鉄道駅までの移動時間は、どのくらいの移動時間がかかると便利だと感じますか。



▲鉄道駅までの所要時間のニーズ

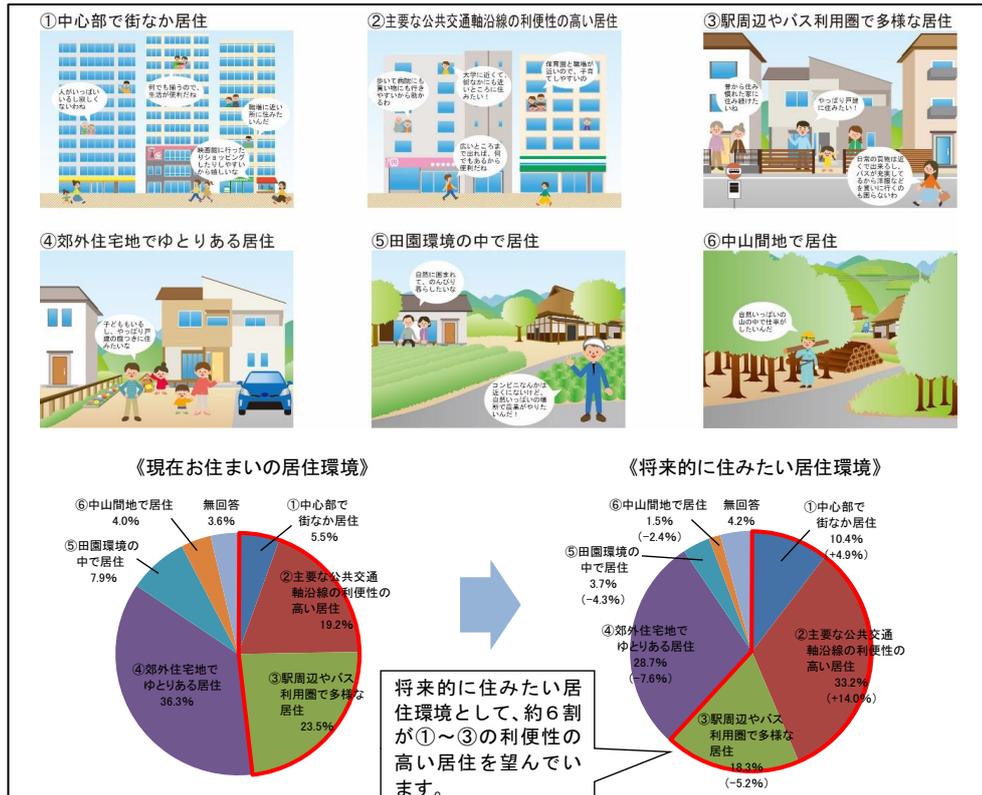
＜便利だと感じるバス停までの所要時間＞

■問: 自宅からバス停までの移動時間は、どのくらいの移動時間がかかると便利だと感じますか。



▲バス停までの所要時間のニーズ

出典: 市民アンケート調査結果(平成29年)



出典:平成26年度都市計画マスタープラン改定に係るパネル展示アンケート

▲居住環境・住み替え意向に関するアンケート結果

5-3-2. 鉄道に対する市民ニーズ

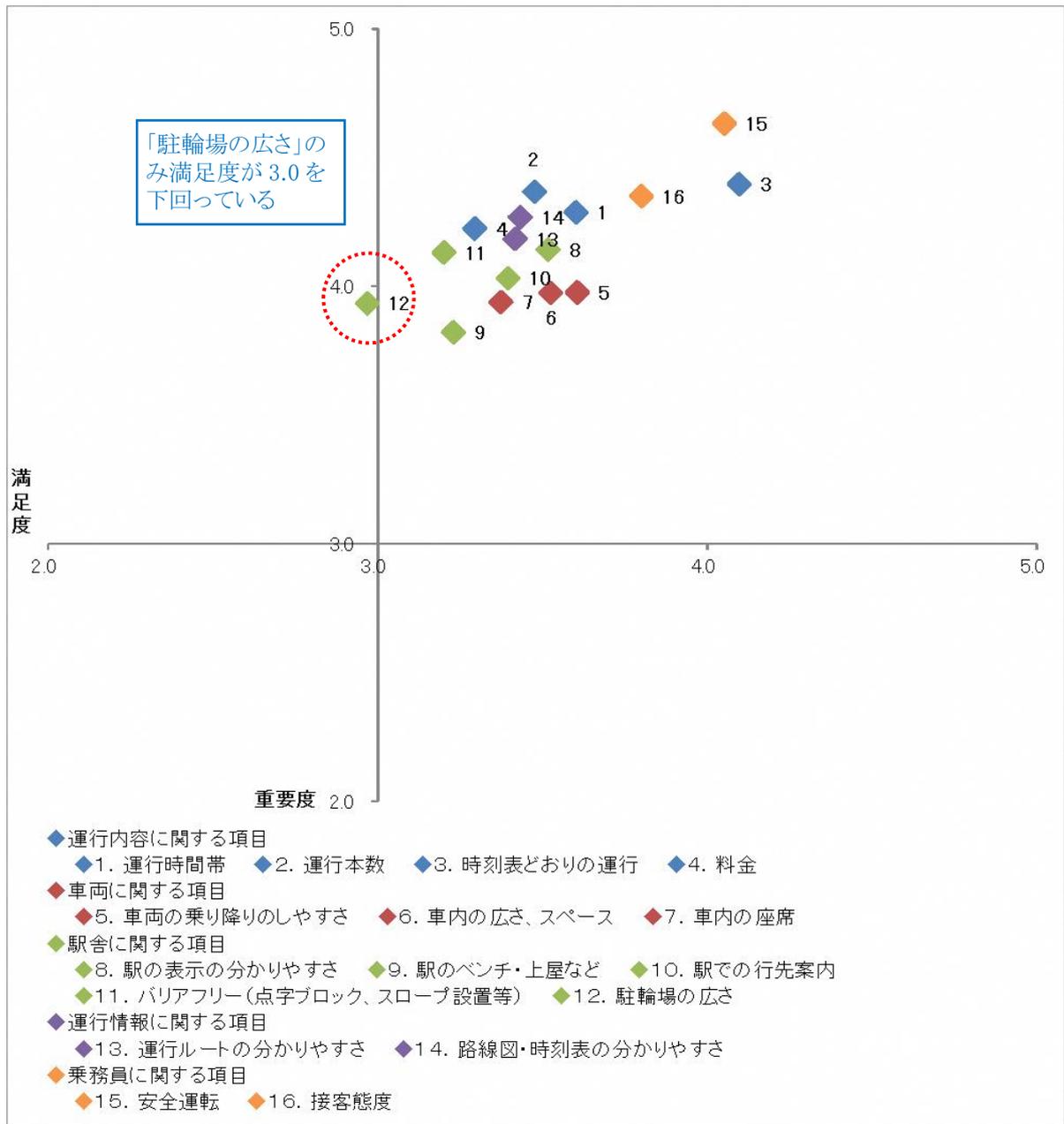
現状 ② 市街地部・郊外部居住者の約2割は、最寄り鉄道駅まで自転車でアクセスしており、駐輪場整備に対するニーズが高い

- ・重要度は全ての施策において3.0（普通）を上回っている。
- ・満足度は「12. 駐輪場の広さ」を除いた全ての施策において3.0（普通）を上回っている。
- ・最寄りの鉄道駅まで自転車で移動している割合が高く、駐輪場に対して「駐輪可能台数の多さ」、「自転車を出し入れしやすい空間」、「雨に濡れない屋根」等を求めている。

課題 ② 鉄道駅周辺における駐輪環境の改善が必要

- ・鉄道駅ごとに周辺状況を踏まえた駐輪環境の改善策の検討が必要となる。

■問: 鉄道の重要度及び満足度について教えてください。



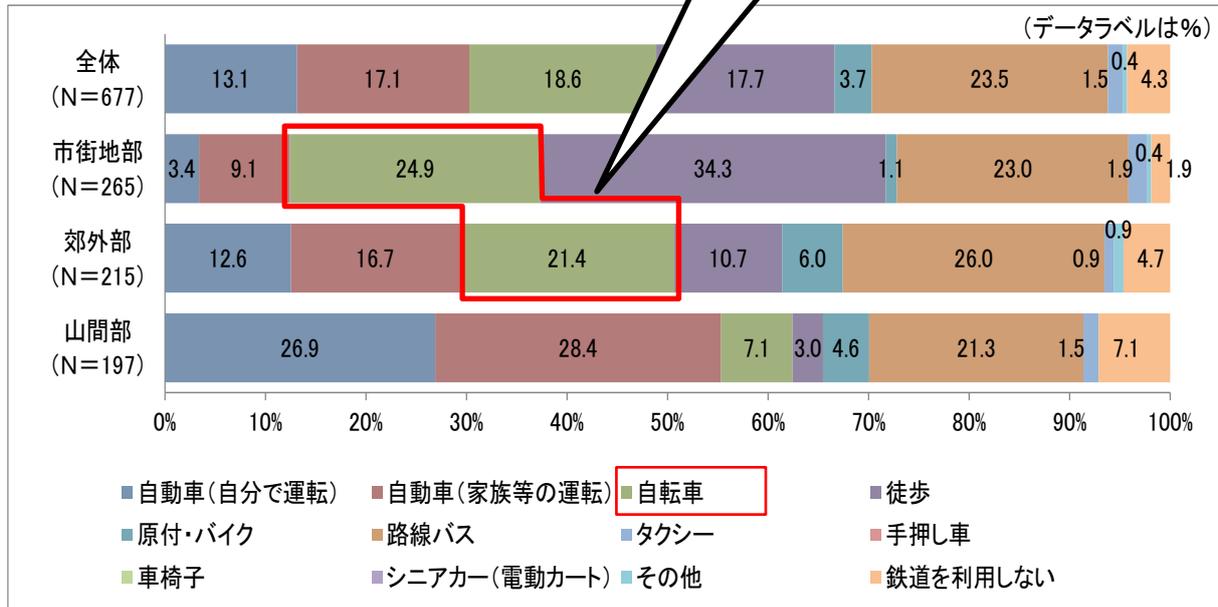
※重要・満足(5.0点)、やや重要・やや満足(4.0点)、普通(3.0点)、やや重要ではない・やや満足していない(2.0点)、重要ではない・満足していない(1.0点)

出典: 市民アンケート調査結果(平成29年)

▲鉄道事業に対する重要度と満足度(5段階評価)

<最寄りの鉄道駅までの移動手段>

■問: 最寄りの駅までの移動手段について教えてください。

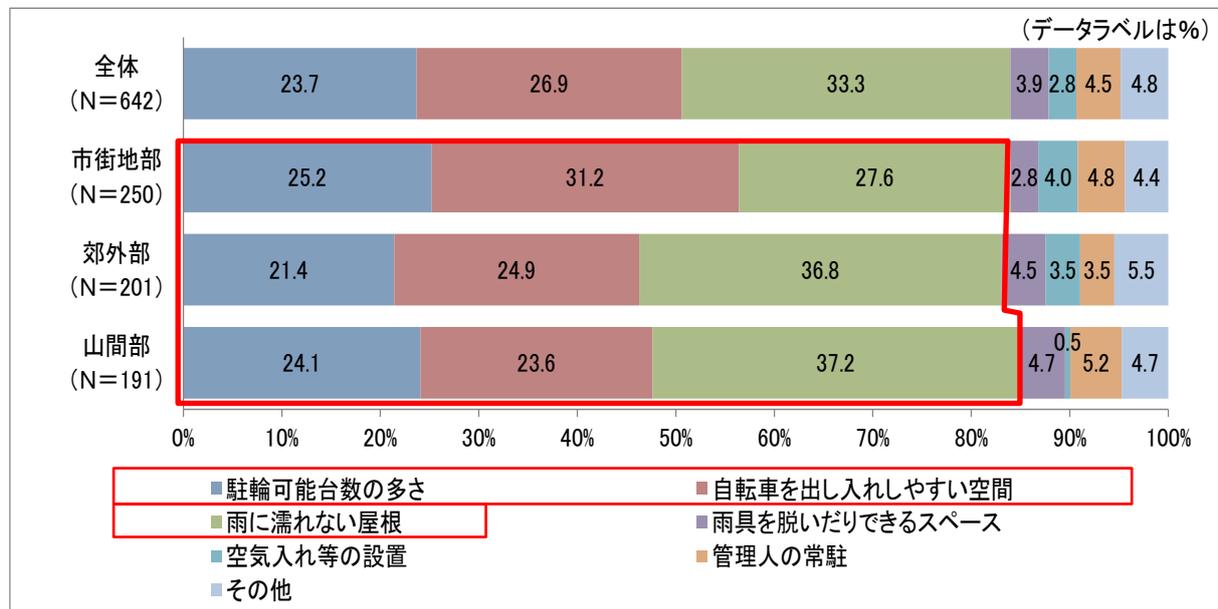


市街地部・郊外部居住者の約2割
が自転車で駅までアクセス

最寄りの鉄道駅まで自転車での移動が多く、駐輪場への屋根の設置、自転車を出し入れしやすいスペース、駐輪可能台数の多さを求めている

<鉄道駅に設置される駐輪場に関する機能>

■問: 鉄道駅に設置される駐輪場について、どのような機能があるとよいですか。



出典: 市民アンケート調査結果(平成29年)

▲最寄りの鉄道駅までの移動手段と鉄道駅に求める駐輪場の機能

5-3-3. 路線バスに対する市民ニーズ

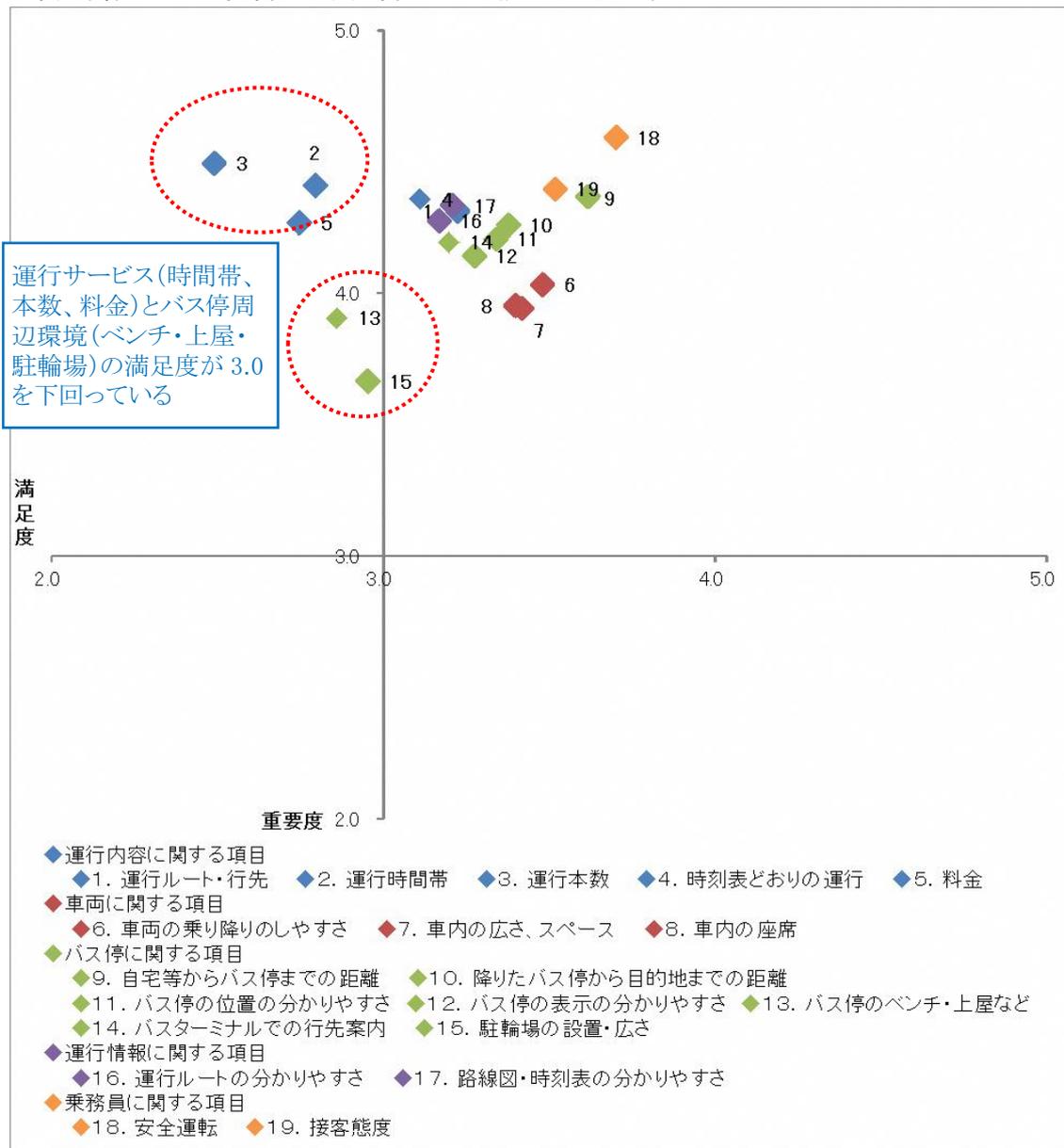
現状 ③ 運行サービス^{*44}やバス停のベンチ・上屋に対する満足度が低い

- ・重要度は19項目のうち、全ての項目において3.0（普通）を上回っている。
- ・満足度は5項目（「2. 運行時間帯, 3. 運行本数, 5. 料金, 13. バス停のベンチ・上屋など, 15. 駐輪場の設置・広さ」）において3.0（普通）を下回っている。
- ・バスの運行サービスについて、不便だと感じる運行間隔が50%以上の回答となるのは市街地部と郊外部は30分に1本、山間部は60分に1本となっており、最低限としてこれ以上のサービスを求めている。

課題 ③ 運行サービス向上とバス停周辺環境の改善が必要

- ・運行サービス（時間帯、本数、料金等）、バス停周辺環境（ベンチ・上屋、駐輪場の設置・広さ等）について、利用状況や経費を考慮し、地域の実情に応じた改善が必要となる。

■問: 路線バスの重要度及び満足度について教えてください。

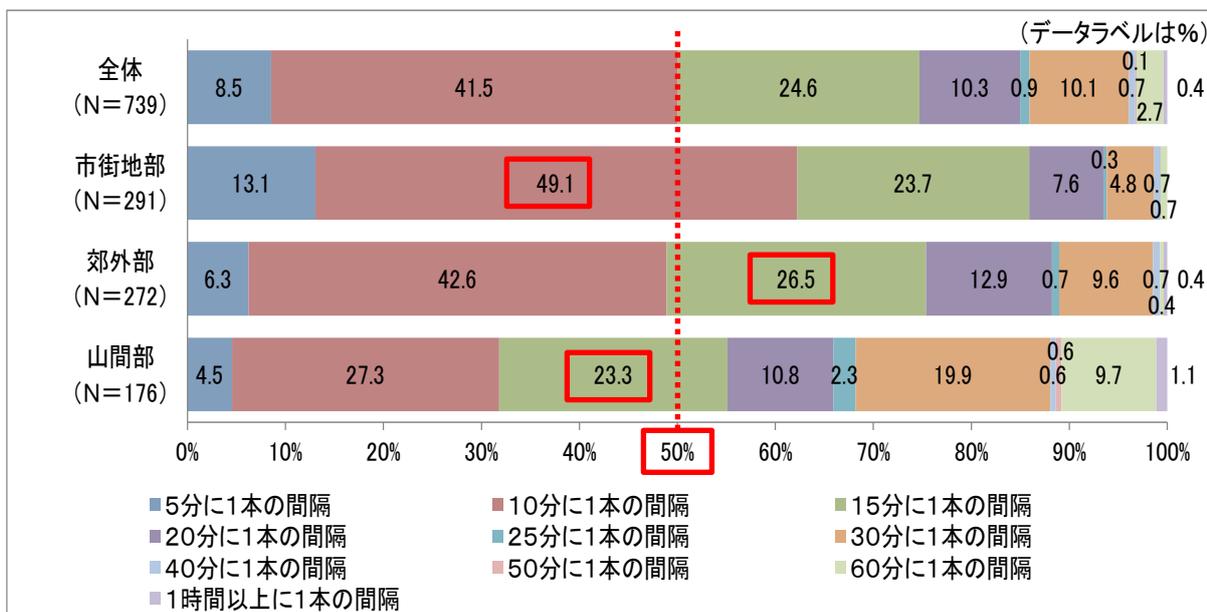


※重要・満足(5.0点)、やや重要・やや満足(4.0点)、普通(3.0点)、やや重要ではない・やや満足していない(2.0点)、重要ではない・満足していない(1.0点) 出典: 市民アンケート調査結果(平成29年)

▲バス事業に対する重要度と満足度(5段階評価)

<便利だと思う運行間隔>

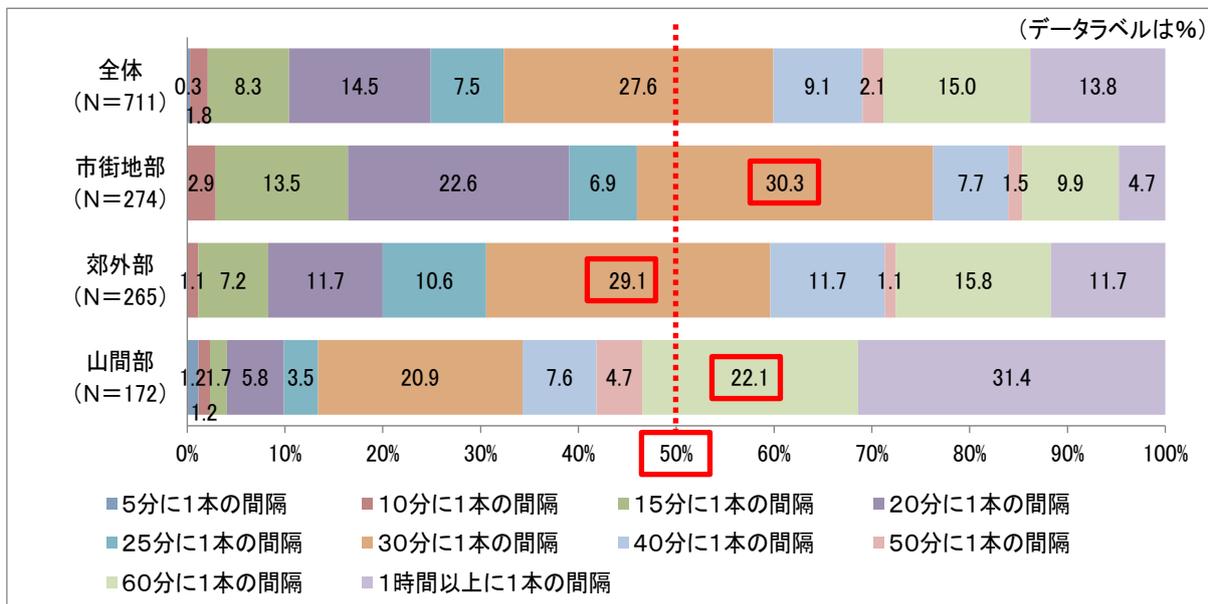
■問: 路線バスがどのくらいの運行間隔だと便利だと感じますか。



市街地部と郊外部は30分に1本以上、山間部は60分に1本以上を最低限のサービスとして求めている

<不便だと思う運行間隔>

■問: 路線バスがどのくらいの運行間隔だと不便だと感じますか。



出典: 市民アンケート調査結果(平成29年)

▲便利だと思うバスの運行間隔及び不便だと思うバスの運行間隔

5-3-4. タクシーに対する市民ニーズ

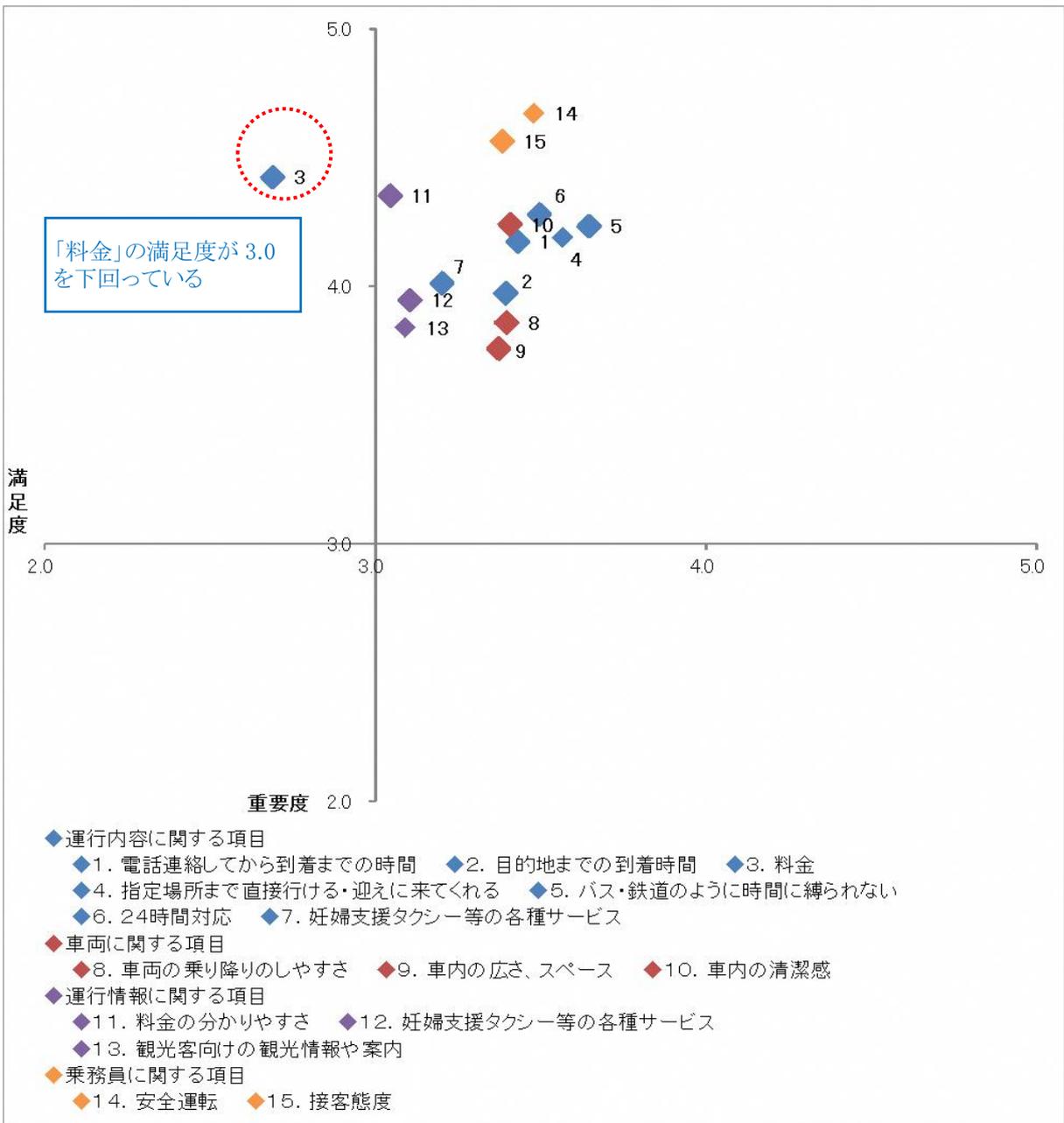
現状④ 料金に対する満足度が低い

- ・重要度は15項目のうち、全ての項目において3.0（普通）を上回っている。
- ・満足度は1項目（「3. 料金」）において3.0（普通）を下回っている。
- ・料金について、ストレスなく乗車できる料金が50%以上の回答となるのは市街地部が1,000円以内、郊外部と山間部は1,500円以内を求めている。

課題④ 料金の改善に向けた検討が必要

- ・タクシー事業のこれまでの経過を踏まえた上で、料金の改善に向けた検討が必要となる。

■問:タクシーの重要度及び満足度について教えてください。



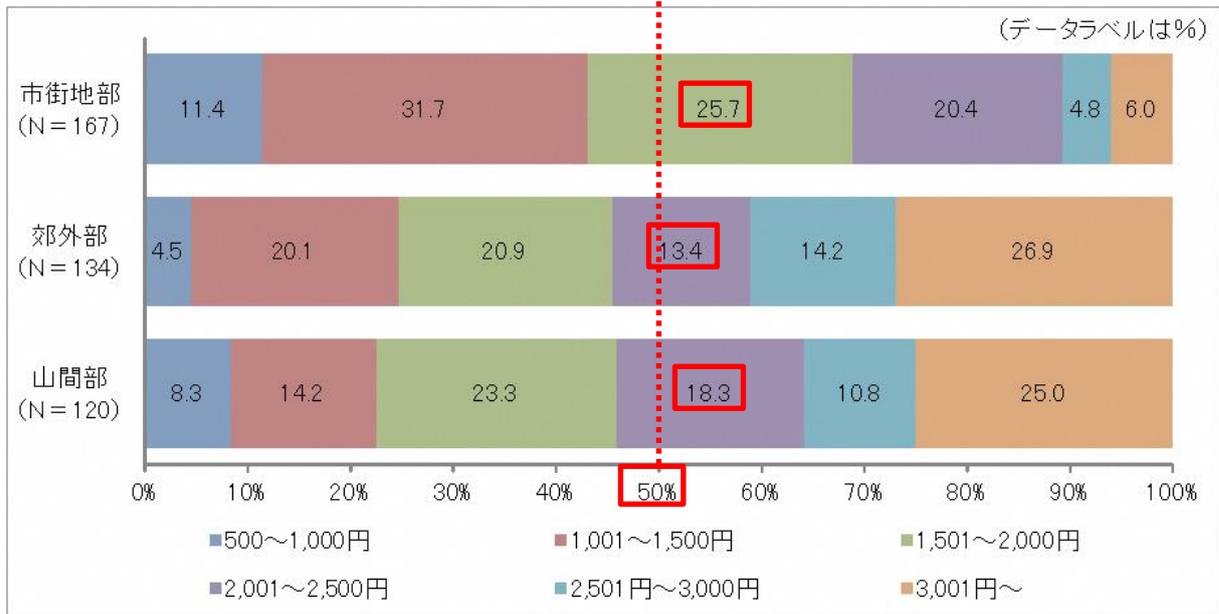
※重要・満足(5.0点)、やや重要・やや満足(4.0点)、普通(3.0点)、やや重要ではない・やや満足していない(2.0点)、重要ではない・満足していない(1.0点)

出典:市民アンケート調査結果(平成29年)

▲タクシー事業に対する重要度と満足度(5段階評価)

＜タクシー利用者の平均的な利用料金(片道)＞

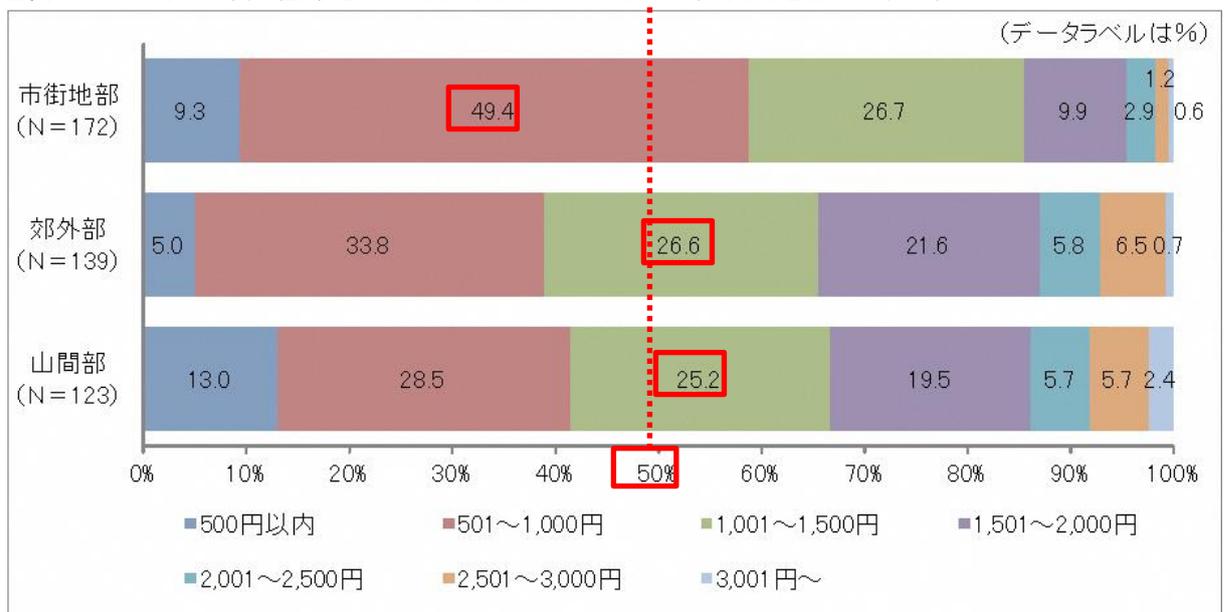
■問: タクシー利用時の平均的な利用料金(片道)を教えてください。



市街地は1,000円以内、郊外部と山間部は1,500円以内を利用しやすい料金として求めている

＜タクシー利用時にストレスなく乗車できる料金(片道)＞

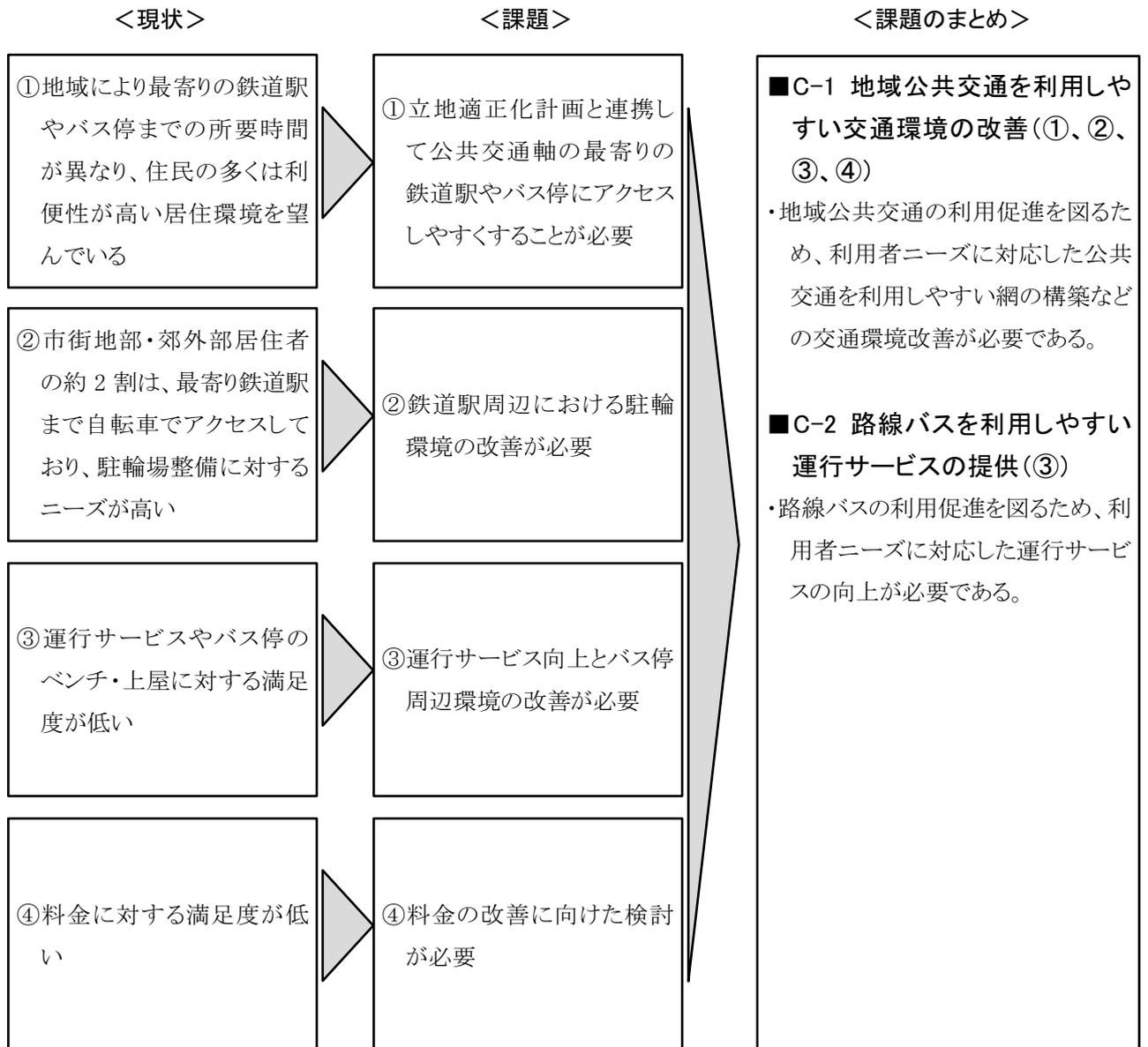
■問: タクシー利用時、1回あたりいくらまでならストレスなく乗車できると思いますか。



出典: 市民アンケート調査結果(平成29年)

▲現在の平均的な利用料金とストレスなく乗車できる料金

5-3-5. 市民ニーズに対応した利便性の改善に関する現状と課題のまとめ

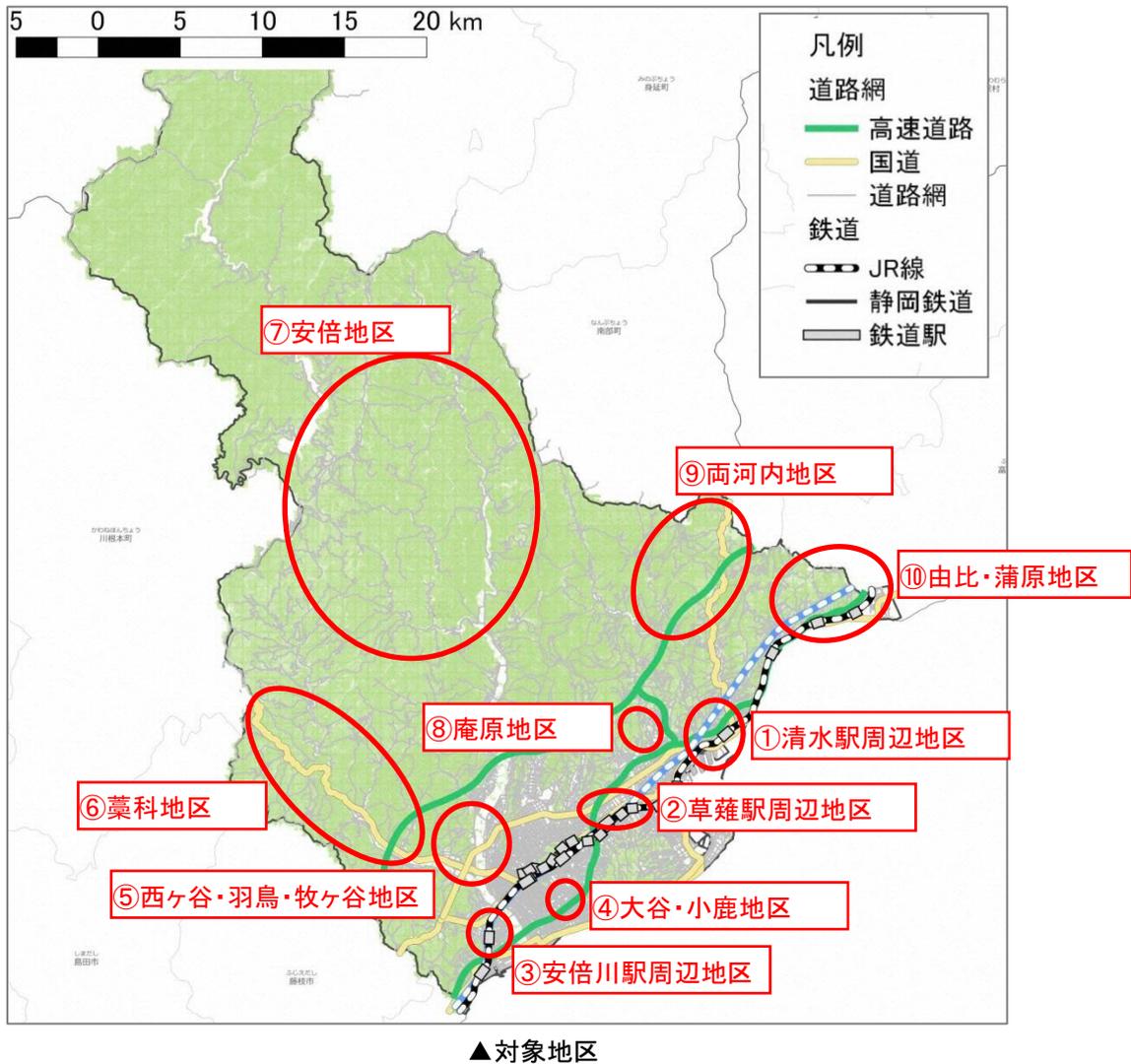


5-4. 個別地区の課題への対応

5-4-1. 個別地区の課題への対応

本市において、地域公共交通と関連したまちづくりや運行効率化等を短期計画期間の中で検討する地区として、以下の10地区を整理した。

次ページ以降に、個別地区ごとに地域公共交通の現状と課題を示す。



①清水駅周辺地区

現 状 ① 港を活かした取り組みにより交流人口^{*45}の増加が期待される

- ・ JR及び静岡鉄道の鉄道駅（清水駅、新清水駅）の駅前バスターミナルを交通結節点として、各方面に路線バスが運行している。
- ・ 清水港の客船誘致活動等により、今後、交流人口の増加が期待されている。

課 題 ① 交流人口の交通の利便性向上やまちづくりにつながる地域公共交通網の構築が必要

- ・ 交流人口の増加に伴い、清水港及び鉄道駅等に接続する地域公共交通の利便性向上に向けて、交通結節点や主要施設への路線バスの乗り入れや運行ルートを検討が必要となる。



▲位置図

▲清水駅周辺地区詳細図

○地区の概要

- ・ 清水駅周辺地区は、静岡市立地適正化計画の集約化拠点形成区域（海洋文化拠点）に位置づけられている地域である。
- ・ 清水港を活かしたウォーターフロント開発^{*46} やリノベーションまちづくり^{*47} の推進など中心市街地の活性化に関する取り組みを進めている。
- ・ 日の出地区におけるクルーズ船寄港増加や海洋文化拠点施設等の周辺開発により交流人口が増加している。
- ・ なお、中心市街地の活性化^{*48} 及び交通の利便性の観点から、市役所清水庁舎や桜ヶ丘病院の移転が検討されている。

▼公共交通の運行状況(往路と復路の合計)

駅		運行便数 (平日)	バス路線	運行便数 (平日)	バス路線	運行便数 (平日)
JR	清水駅	203	三保山の手線	207	庵原線	43
	新清水駅	304	市立病院線	57	清水厚生病院線	41
静岡 鉄道	入江岡駅	284	港南線	69	梅ヶ谷蜂ヶ谷線	53
	桜橋駅	304	山原梅蔭寺線	118	北街道線	58
					国道東静岡清水線	26

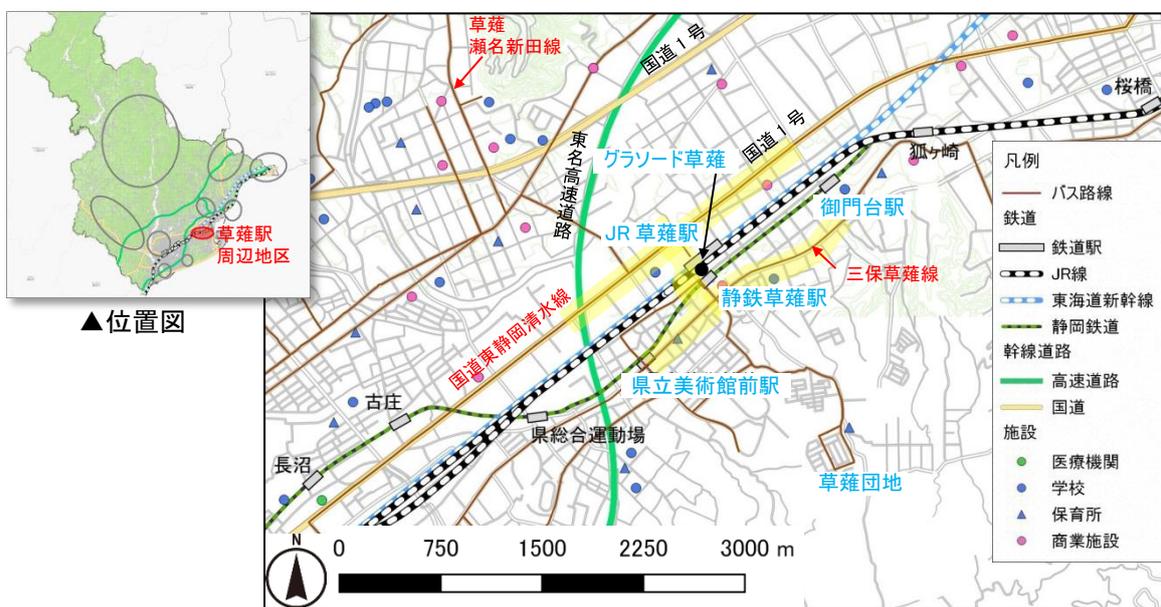
②草薙駅周辺地区

現 状 ② 駅前広場における交通結節点の整備が進められている

- ・ J R 及び静岡鉄道の鉄道駅（草薙駅）が整備されている。
- ・ 平成 30 年度に J R 草薙駅北口駅前広場が完成し、平成 30 年 10 月より路線バスの乗り入れが開始されている。
- ・ J R 草薙駅南口駅前広場を交通結節点として、各方面に路線バスが運行している。

課 題 ② 交通結節点の機能強化に伴い継続的な調査及び検討が必要

- ・ 南口、北口駅前広場の整備に伴い、路線バスの利用状況や地元ニーズに応じて、乗り入れ本数や運行ルート、ダイヤ等について、適宜改善を図る。
- ・ 「J R 草薙駅南口グランドデザイン研究会」における検討内容を踏まえた地域公共交通網の構築が必要となる。



▲草薙駅周辺地区詳細図

○地区の概要

- ・ 草薙駅周辺地区は、静岡市立地適正化計画の集約化拠点形成区域（教育文化拠点）に位置づけられている地域である。
- ・ J R 草薙駅の改修や駅前再開発ビル（グラソード草薙）の整備などを契機に、産学官民が連携したまちづくり活動が活発に行われている。平成 26 年度には「草薙駅周辺まちづくりビジョン」を策定し、現在は北口・南口においてグランドデザイン研究会を発足させ、よりよいまちづくりに向けた検討を進めている。
- ・ 特に南口グランドデザイン研究会における検討項目の 1 つとして、バス交通の利便性向上が挙げられている。
- ・ J R 草薙駅北口駅前広場は、平成 30 年度に完成し、平成 30 年 10 月より路線バスの乗り入れが開始されている。

▼公共交通の運行状況(往路と復路の合計)

駅		運行便数 (平日)	バス路線		運行便数 (平日)
JR	草薙駅	180	国道東静岡清水線	26	
静岡 鉄道	県立美術館前駅	284	草薙瀬名新田線	87	
	草薙駅	304	三保草薙線	27	
	御門台駅	304			

※平成 30 年 10 月時点

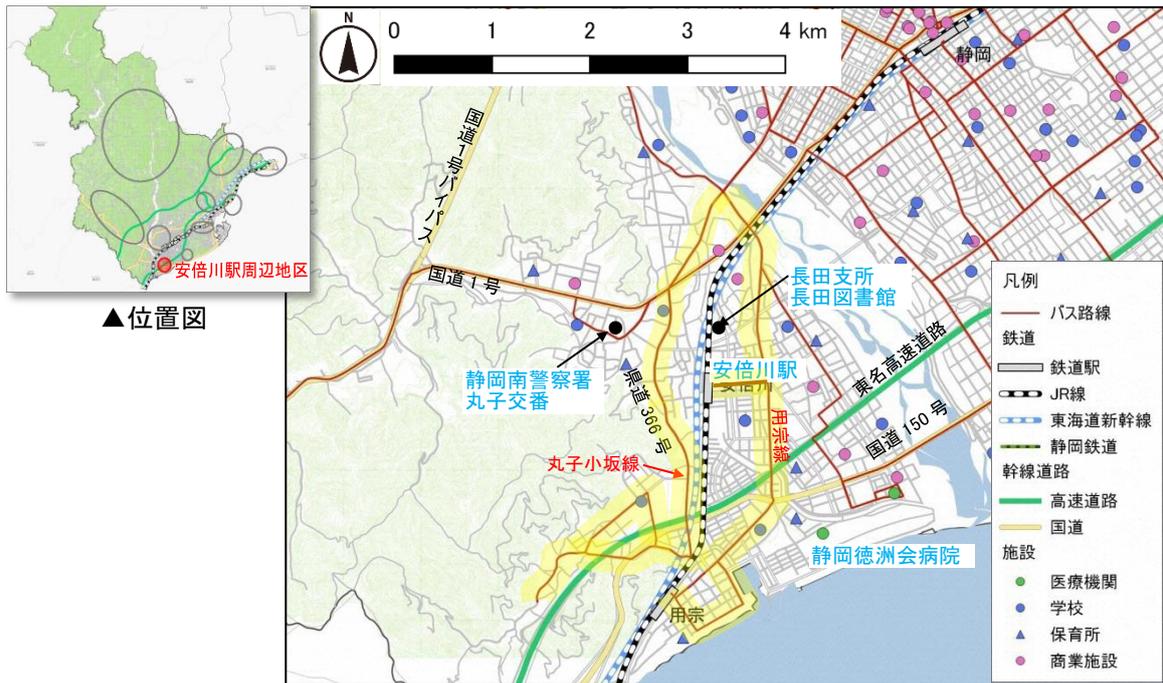
③安倍川駅周辺地区

現状 ③ 駅前広場における交通結節点が整備されている

- ・ JR安倍川駅西口交通広場は、平成29年3月に、東口駅前広場は、平成30年3月に整備された。
- ・ 路線バスは、平成30年3月より駅前広場への乗り入れを開始している。

課題 ③ 交通結節点の機能強化に伴い継続的な調査及び検討が必要

- ・ 東口駅前広場や西口交通広場の整備に伴い、路線バスの利用状況や地元ニーズに応じて、乗り入れ本数や運行ルート、ダイヤ等について、適宜改善を図る。



○地区の概要

- ・ 安倍川駅周辺地区は、静岡市立地適正化計画の集約化拠点形成区域に位置づけられている地域である。
- ・ 地区北部に長田支所及び長田図書館の行政サービス施設が、地区東部に商業施設、医療施設が立地している。

▼公共交通の運行状況(往路と復路の合計)

駅		運行便数 (平日)	バス路線		運行便数 (平日)
JR	安倍川駅	188	丸子小坂線		12
			用宗線		44

※平成30年10月時点

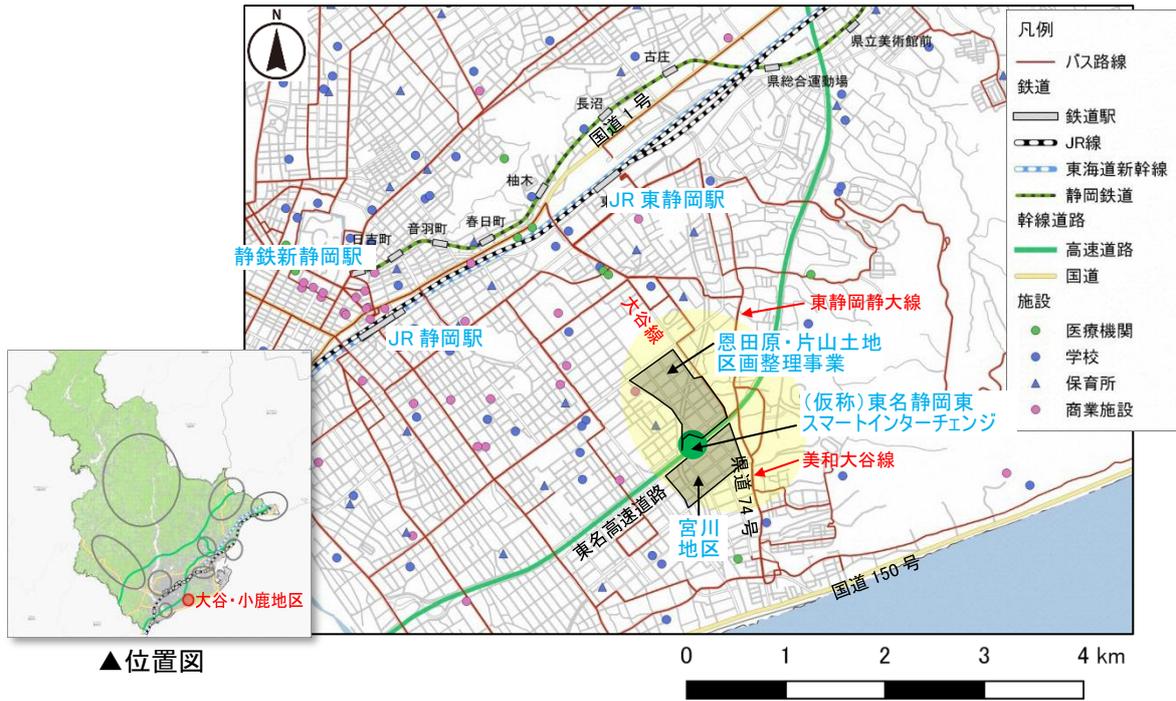
④大谷・小鹿地区

現 状 ④ 新 I C 設置による交通結節点の整備が進められている

- ・最寄り鉄道駅となる J R 静岡駅、東静岡駅と連絡する路線バスが運行している。
- ・東名高速道路のスマートインターチェンジ*49 の整備が予定されている。

課 題 ④ 新 I C 整備に伴う周辺開発を考慮した地域公共交通網の構築が必要

- ・東名高速道路の新 I C の整備に伴い、企業誘致等の土地開発が見込まれることから、土地利用の動向に対応した既存の路線バスを含めた運行ルートを検討が必要となる。



▲位置図

▲大谷・小鹿地区詳細図

○地区の概要

- ・大谷・小鹿地区は、静岡市都市計画マスタープランの I C を中心とした産業拠点に位置づけられている地域である。
- ・地区内を通過する東名高速道路の（仮称）東名静岡東スマートインターチェンジの整備が進んでおり、これにあわせた周辺開発が予定されている。
- ・地区の南端には国道 150 号、広野大谷線、県道 74 号線（山脇大谷線）の整備が進められている。自動車ですぐ静岡駅まで約 10 分（約 5km）と鉄道駅とも比較的近い地区となっている。
- ・地区南部には商業施設、医療施設等の他、運輸倉庫と農業用施設が立地している。
- ・また、地区北部には商業施設、医療施設等が、地区東部に住居系施設が立地している。

▼公共交通の運行状況(往路と復路の合計)

駅		運行便数 (平日)	バス路線		運行便数 (平日)
JR	静岡駅※	260	東静岡静大線		11
	東静岡駅	180	美和大谷線		134
静岡 鉄道	新静岡駅	328	大谷線		6

※平成 30 年 10 月時点

※在来線のみ

⑤西ヶ谷・羽鳥・牧ヶ谷地区

現状 ⑤ バスの転回のため非効率な運行実態がみられる

- ・路線バス「千代慈悲尾線」「西ヶ谷線」「井の宮線」「美和大谷線」「藁科線」「牧ヶ谷線」が運行している。
- ・千代慈悲尾線において、バスの転回場*50がないために、バス停がない区間を運行し西ヶ谷総合運動場で転回するなど、非効率となっている区間がみられる。

課題 ⑤ 運行効率化を図るための地域公共交通網の構築が必要

- ・最寄りの場所でバスの転回ができるように、車両の小型化などの検討が必要。
- ・合わせて、近接するバス路線の運行本数の偏りや転回場、地域の移動ニーズ等を考慮した運行ルート等の検討が必要となる。



○地区の概要

- ・道路状況は、地区の北東方向に国道1号（静清バイパス）、東西方向に国道362号（藁科街道）が整備され、両路線は藁科川右岸の羽鳥地区で交差している。また、安倍川と並行した南北方向の左岸に県道27号線、右岸に県道29号線が整備されている。
- ・羽鳥地区の国道362号沿線に、小学校・中学校、保育所などの教育施設や商業施設等が立地しており、西ヶ谷地区には西ヶ谷総合運動場がある。



▲千代慈悲尾線転回状況

⑥ 藁科地区

現 状 ⑥ 運行効率化^{*51}を図る取り組みを行っているものの、不採算路線が存在

- ・ 葵区藁科地区は、路線バス「藁科線」が運行している。運行の効率化・合理化を図るため、日中時間帯は、谷津ターミナルよりデマンドバス^{*52}が運行している。
- ・ また、清沢地区では、NPO 法人フロンティア清沢（やまびこ号）が、「藁科線」終着バス停である久能尾バス停と周辺地区を公共交通空白地有償運送^{*53}として運行している。

課 題 ⑥ 不採算路線において地域の実情に応じた運行効率化が必要

- ・ 藁科線は、不採算路線となっており、谷津ターミナル以北の区間において、運行効率化に向けて運行形態の変更も含めた再編の検討が必要となる。また、地域の実情に応じた運行頻度や運行ルートの変更が必要となる。



▲位置図

▲藁科地区詳細図

○地区の概要

- ・ 道路状況は、北西方向の藁科川沿いに国道 362 号（藁科街道）が整備されており、並行して県道 207 号（奈良間手越線）（南藁科街道）が整備されている。また、飯間地区には新東名高速道路の静岡 SA スマート IC が整備されている。
- ・ 主要道路沿いに医療施設、小学校・中学校、保育所が立地している。
- ・ 商業施設は、羽鳥地区に立地しているため、この地区から離れた地域に居住している高齢者や移動手段のない人等にとっては、日常生活において公共交通が必要な状況にある。

▼公共交通の運行状況
（往路と復路の合計）

バス路線等		運行便数 （平日）
藁科線		36
デマンド	南藁科羽鳥号	4
	富厚里・水見色号	8
	久能尾号	4
	湯ノ島号	4
	公共交通空白地有償運送（やまびこ号）	10

※平成 30 年 10 月時点

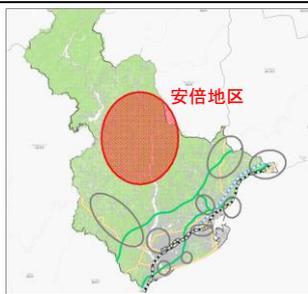
⑦安倍地区

現 状 ⑦ 路線バスの不採算路線が存在

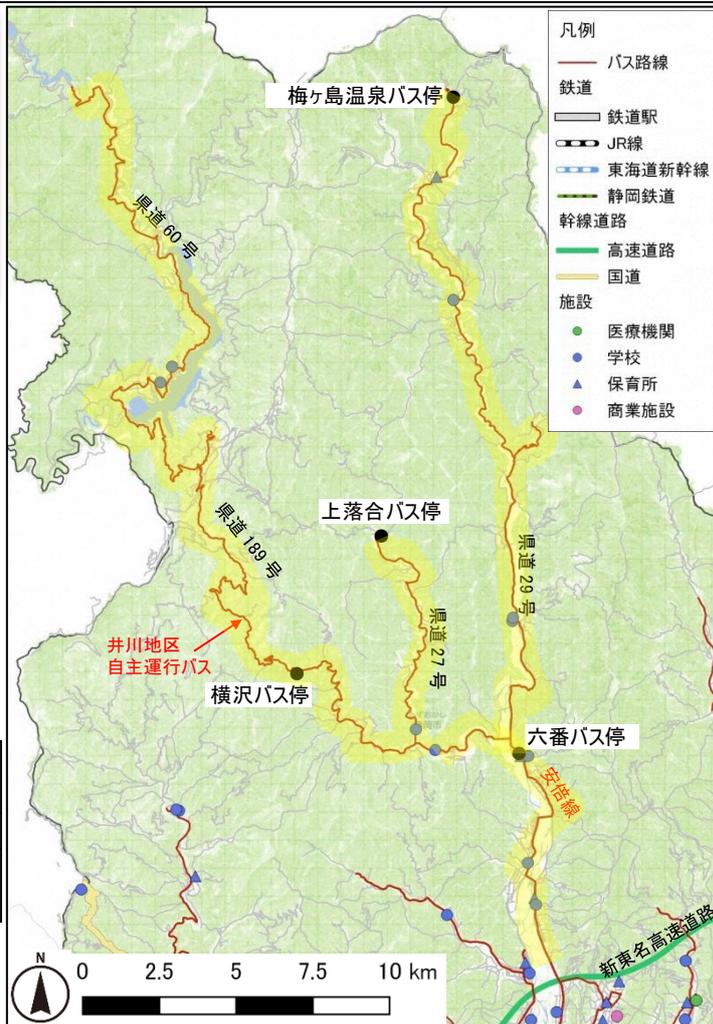
- ・ 葵区安倍地区は、路線バス「安倍線」が運行しており、葵区油山以北において、市街地の路線に比べて市の補助額が大きい。
- ・ 安倍線は、梅ヶ島温泉バス停までの延長（営業キロ）は約 47.7km と長い。また、高低差は約 875mあり、急峻な地形の運行となっている。

課 題 ⑦ 不採算路線において地域の実情に応じた運行効率化が必要

- ・ 安倍線は、不採算路線となっており、油山以北の区間の運行効率化に向けて運行形態の変更も含めた再編の検討が必要となる。また、地域の実情に応じた運行頻度や運行ルート of 検討が必要となる。



▲位置図



▲安倍地区詳細図

▼公共交通の運行状況
(往路と復路の合計)

バス路線	運行便数 (平日)
安倍線	74
井川地区 自主運行バス	14

※平成 30 年 10 月時点

○地区の概要

- ・ 道路状況は、地区の東側を南北方向に県道 29 号（梅ヶ島温泉昭和線）〈梅ヶ島街道〉が整備されている。地区の中央部、西側は、この路線から分岐する県道 27 号（井川湖御幸線）〈安倍街道〉、県道 189 号（三ツ峰落合線）、県道 60 号（南アルプス公園線）が整備されている。
- ・ 道路沿線に商業施設は無く、医療機関も当番制の診療所しかない。そのため、買物、通院は、市街地まで出かけざるを得ず、市街地への公共交通サービスが必要不可欠な状況にある。

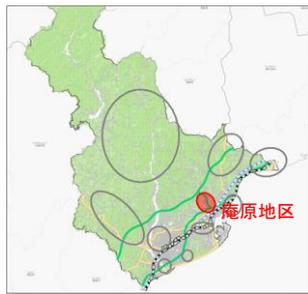
⑧ 庵原地区

現 状 ⑧ 路線バスの不採算路線が存在

- ・清水区庵原地区は、路線バス「庵原線」が清水駅より各系統に運行しており、市街地の路線に比べて市の補助額が大きい。

課 題 ⑧ 不採算路線において地域の実情に応じた運行効率化が必要

- ・庵原線は、不採算路線となっており、運行効率化に向けて運行形態の変更も含めた再編の検討が必要となる。また、地域の実情に応じた運行頻度や運行ルート of 検討が必要となる。



▲位置図

▼公共交通の運行状況
(往路と復路の合計)

バス路線	運行便数 (平日)
庵原線	43

※平成30年10月時点



▲庵原地区詳細図

○地区の概要

- ・道路状況は、地区の南端の東西方向に国道1号（静清バイパス）が整備されており、南北方向の庵原川沿いに県道75号（清水富士宮線）が整備されている。また、東西方向に東名高速道路、南北方向に新東名高速道路が整備されている。
- ・東西方向の国道1号線沿い及び南北方向の県道75号線沿いに商業施設、医療施設、小学校・中学校、保育所が立地している。
- ・そのため、吉原や伊佐布などの北部に居住している住民は、通院や買物等の日常生活において清水インター付近まで出かけることが必要となる。

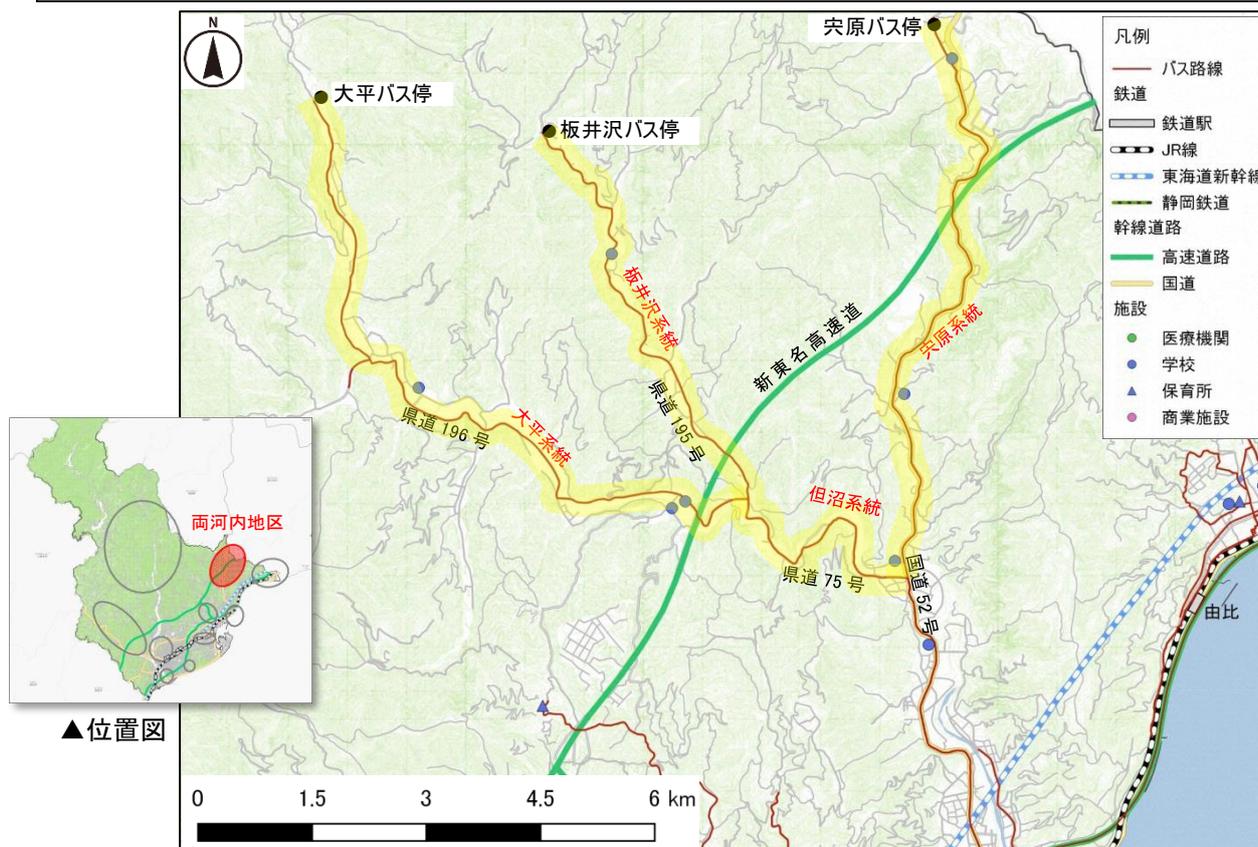
⑨両河内地区

現 状 ⑨ 運行効率化を図るため地元組織との連携による運行再編の取り組み

- ・清水区両河内地区は、市自主運行バス^{*33}「両河内線」が運行している。運行系統は、大平系統、板井沢系統、但沼系統、宍原系統の4系統である。
- ・平成30年4月から大平系統及び板井沢系統、但沼系統は、交通事業者への委託による運行から、運行の効率化を図るため、NPO法人清流の里両河内に委託先を変更した。

課 題 ⑨ 運行効率化に向けた取り組みについて継続的な調査及び改善が必要

- ・市町村運営有償運送については、運行開始後、利用状況や運行状況に応じて、適宜改善を図ることが必要となる。



○地区の概要

- ・道路状況は、宍原地域内に国道52号が整備されており、板井沢地域には県道195号（高瀬富士線）、大平地域には県道196号（大向富士線）が整備されている。また、宍原地域、板井沢地域、大平地域を結ぶ路線として県道75号（清水富士宮線）が整備されている。
- ・教育施設は、宍原地域、板井沢地域、大平地域への各道路沿いに小学校・中学校が立地している。
- ・商業施設や医療施設は、地区南部に立地していることから、移動手段を持たない高齢者等にとっては、通院や買物等の日常生活において公共交通が必要な状況である。

▼公共交通の運行状況
(往路と復路の合計)

バス路線	運行便数 (平日)
両河内地区自主運行バス	
但沼系統	34
大平系統	21
板井沢系統	25
宍原系統	16

※平成30年10月時点

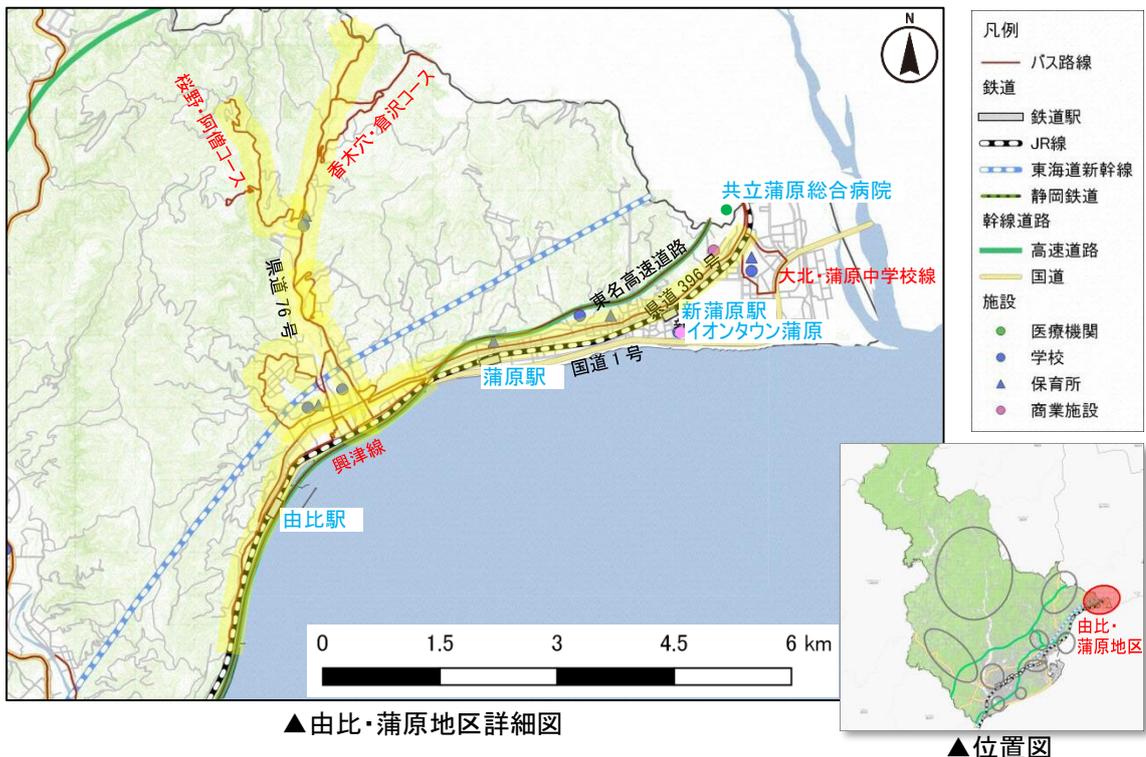
⑩由比・蒲原地区

現 状 ⑩ 共立蒲原総合病院への移動手段である興津線の退出意向が示されている

- ・清水区由比・蒲原地区は、現在は路線バス「興津線」「大北・中野台・蒲原中学校線」と市自主運行バス「ゆいばす」の運行により地域内交通は概ね網羅されている。
- ・両地区から共立蒲原総合病院への移動手段となっている興津線の退出意向が示された。
- ・蒲原地区では、地元団体が地域活性化を目的とする地域内公共交通システムの社会実験を行うなど、課題解決に向けた検討が行われている。

課 題 ⑩ 興津線の代替となる地域公共交通の確保が必要

- ・興津線の退出により、由比・蒲原地区から共立蒲原総合病院へ行く地域公共交通がなくなるため、代替となる移動手段の確保が必要となる。



○地区の概要

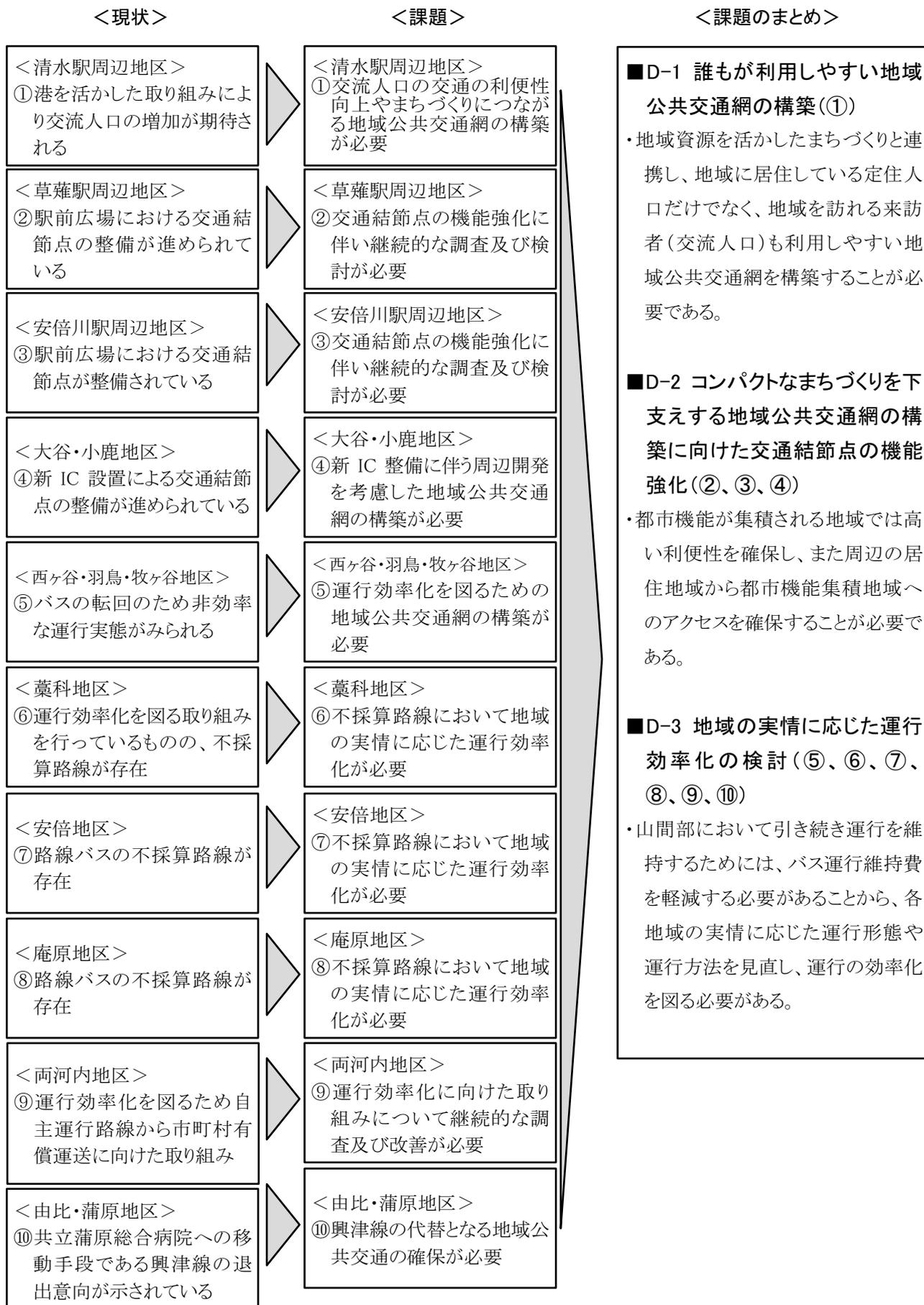
- ・道路状況は、南北方向に県道 76 号（富士富士宮由比線）があり、地区南部を東西方向に東名高速道路、国道 1 号（富士由比バイパス）や県道 396 号（富士由比線）が整備されている。
- ・医療施設、商業施設、行政施設等は、県道 396 号沿線に多く立地しているため、移動手段を持たない高齢者等にとっては、通院や買物をするための交通手段が必要な状況である。

▼公共交通の運行状況(往路と復路の合計)

バス路線	運行便数 (平日)	備考
興津線	12	
大北・蒲原中学校線	8	
自主運行バスゆいバス		
香木穴・倉沢コース	21	月・水・金運行
桜野・阿僧コース	19	火・木運行

※平成 30 年 10 月時点

5-4-2. 個別地区の課題への対応に関する現状と課題のまとめ



5-5. 地域公共交通の課題

それぞれの項目の課題のまとめから、地域公共交通網に係る課題を整理する。

<各項目の課題のまとめ>

A. 社会情勢の変化への対応

- < A-1 地域公共交通を維持するための需要の確保 >
- < A-2 高齢者の公共交通への転換促進 >
- < A-3 公共交通利用による環境負荷の低減 >
- < A-4 コンパクトなまちづくりを支援する地域公共交通網の構築 >
- < A-5 地域公共交通の担い手確保 >

B. 効率的な地域公共交通ネットワークの形成

- < B-1 コンパクトなまちづくりを下支えする地域公共交通サービスの維持 >
- < B-2 運行維持費縮減に向けた運行の効率化 >

C. 市民ニーズに対応した利便性の改善

- < C-1 地域公共交通を利用しやすい交通環境の改善 >
- < C-2 路線バスを利用しやすい運行サービスの提供 >

D. 個別地区の課題への対応

- < D-1 誰もが利用しやすい地域公共交通網の構築 >
- < D-2 コンパクトなまちづくりを下支えする地域公共交通網の構築に向けた交通結節点の機能強化 >
- < D-3 地域の実情に応じた運行効率化の検討 >

<地域公共交通の課題>

課題1：人口減少・少子高齢化社会に対応する持続可能な地域公共交通網の構築が必要

- <コンパクトなまちづくりを支援する地域公共交通網の構築> (A-4、B-1、B-2)
 - ・都市機能を集約させる都市機能誘導区域へ集約するため、住民が都市機能を楽しむよう、周辺の居住地域から都市機能集積地域へのアクセスを確保することが必要である。
 - ・また、公共交通相互の乗り換え利便性向上を図るため、交通結節機能の強化も必要である。
- <地域公共交通網維持に向けた担い手の確保> (A-5)
 - ・コンパクトなまちづくりの実現に向けては、地域公共交通網を維持することが必要であるため、バス・タクシー運転士はもとより地域ボランティア等を含む地域公共交通の多様な担い手を確保することが必要である。
 - ・鉄道・バス・タクシー事業者と地域の連携により運転士不足に対応することが必要である。

課題2：地域の実情に応じた柔軟かつメリハリのある地域公共交通網への転換が必要

- <コンパクトなまちづくりを支援する地域公共交通サービスの維持・改善> (B-1)
 - ・路線バスの利用促進を図るため、利用者ニーズに対応した運行サービスの確保が必要である。特に、コンパクトなまちづくりを支援する上で、居住誘導地域における地域公共交通サービスの維持は、必要不可欠である。
- <地域の実情に応じた運行の効率化> (B-2、D-2、D-3)
 - ・地域公共交通を維持するため、地域公共交通の運行維持費縮減も必要であることから、地域の実情に応じた運行形態や運行方法を検討し、運行の効率化を図る必要がある。

課題3：より利用しやすい交通手段に向けた利用環境の改善が必要

- <地域公共交通を利用しやすい環境の改善> (C-1、C-2、D-1)
 - ・地域公共交通の需要維持・増加を図るため、利用者ニーズに対応した地域公共交通を利用しやすい環境改善を図り、利用促進を促す必要がある。

課題4：関連施策と連携し、地域課題の解決及び公共交通の利用促進に向けた取り組みが必要

- <観光施策と連携した観光客(外需)需要の取り込み> (A-1、D-1)
 - ・増加が期待される観光客(外需)を取り込むため、観光二次交通を担う公共交通としての利便性やサービス向上、地域公共交通利用者数の維持拡大等を図る。
- <福祉施策と連携した高齢者の公共交通への転換促進> (A-2)
 - ・高齢者にも分かりやすく、便利な地域公共交通網に改善することで、自動車から公共交通への転換を促す必要がある。
- <環境・道路施策と連携した渋滞緩和に向けた公共交通の利用促進> (A-3)
 - ・自家用車の普及に伴う環境負荷を軽減するため、過度な自動車依存から公共交通への転換を促す必要がある。

用語の解説（第5章）

***36:交通弱者**

年少者、要介護者、一部の高齢者や障害者など、自分で運転することができず、自家用の交通手段がないため公共交通に頼らざるを得ない人。

***37:人口の低密度化**

単位面積当たりの人口数（人口密度）が低下することをいう。

***38:核家族化**

夫婦と未婚の子供からなる家族のこと。

***39:温室効果ガス**

人間活動によって増加した主な温室効果ガスには、二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素、フロンガスがある。二酸化炭素は地球温暖化に影響を及ぼすもっとも大きな温室効果ガスで、石炭や石油の消費、セメントの生産などにより大量の二酸化炭素が大気中に放出される。

***40:クルーズ船**

船による周遊旅行を提供するための旅客船。宿泊用の客室やレストラン・ラウンジ・プールなどを備え、長期間の旅行が可能となっている。

***41:二次交通**

拠点となる空港や鉄道駅や港から観光地までの交通のことをいう。

***42:働き方改革**

平成28年に第3次安倍内閣が提唱した、多様で柔軟な働き方を選択できる社会の実現に向けた取り組み。働く人の視点に立って労働制度を改革し、企業文化や風土も含めて変えようとするもので、非正規雇用の待遇改善、長時間労働の是正、女性や若者が活躍しやすい環境整備などを柱としている。

***43:公共交通軸**

静岡市の集約連携型都市構造を形成するために必要な公共交通のこと。都市拠点・地域拠点間を結ぶ鉄道、幹線バス、幹線バスを補完する路線からなる。

***44:運行サービス**

時間帯、運行本数、料金のことをいう。

***45:交流人口**

地域を訪れている人口のこと。

***46:ウォーターフロント開発**

河川や海岸に沿った水際周辺の地帯における高度利用や、再開発、地域振興開発をいう。

***47:リノベーションまちづくり**

今あるもの（遊休不動産・公共空間）を活かし、新しい使い方をし、まちを変えることで、そのまちの地域課題を解決し「産業振興」「雇用創出」「コミュニティ再生」「エリア価値の向上」を図る取組をいう。

***48:中心市街地の活性化**

都市の中心市街地における都市機能の増進及び経済活力を向上させてにぎわいを取り戻そうとする政策や事業をいう。

***49:スマートインターチェンジ**

高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップから乗り降りができるように設置されるインターチェンジ（IC）であり、通行可能な車両（料金の支払い方法）を、ETCを搭載した車両に限定している。

***50:バスの転回場**

バスの折り返しや方向転換させる場所をいう。

***51:運行効率化**

乗客が少ない時間の運行時間の見直し・調整、運行便数の削減、ルートや乗換場所の変更、車両の小型化などによりバスの運行を効率化すること。

***52:デマンドバス**

利用者の予約に応じて運行するバスの運行形態の一つ。定路線型、ドアツードア型等がある。定路線型：予約があった場合のみ運行。所定のバス停等で乗降する。ドアツードア型：運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあった地点で乗降できる。

***53:公共交通空白地有償運送**

道路運送法第78条第2項に定める自家用有償旅客運送のうち、道路運送法施行規則第49条第1項第2号に定めるもの。タクシー等の公共交通機関によっては住民に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合において、特定非営利活動法人等が、実費の範囲内で、営利とは認められない範囲の対価によって自家用自動車を使用して会員に対して行う輸送サービスをいう。