

## 4. 交通ビジョン実現のための施策

ここでは、前の章で示した交通ビジョンを実現するための施策を示し、その施策の実施・実現のための考え方や事例などの情報を示します。



## 4-1. 地域ごとの施策の分類

各地域の交通ビジョンのキーワード（「つなぐ」「めぐる」「つどう」）に基づいて施策を整理すると、以下のようになります。次ページ以降では、施策の内容を具体的に説明していきます。

### 静岡市全域（つなぐ）

- 【T-1】公共交通の利用促進の理念を謳う条例等の制定
- 【T-2】公共交通利用への転換を促すモビリティマネジメントの取組み
- 【T-3】既存鉄道のサービス水準の向上
- 【T-4】幹線公共交通軸の定時性確保
- 【T-5】幹線公共交通軸までのアクセス向上
- 【C-1】幹線公共交通軸を強化するための道路整備
- 【C-2】幹線公共交通軸までのアクセスを容易にする道路整備

### 静岡都心地区（めぐる）

- 【C-3】通過・流入交通の抑制
- 【W-1】歩行者ネットワーク(線)の充実
- 【W-2】歩行者優先ゾーン(面)の構築
- 【B-2】自転車の安全な通行の確保
- 【B-3】公共交通と連動した自転車利用策
- 【T-6】都心地区内回遊を支える公共交通ネットワークの構築

### 清水都心地区（めぐる）

- 【C-6】海へ抜ける動線の確保
- 【C-7】都心地区周辺の幹線道路網の整備
- 【W-4】臨海部を歩行者が快適に回遊できる空間形成
- 【B-4】都心地区内を回遊できる自転車交通システムの構築
- 【T-8】3つの拠点をつなぐ公共交通ネットワークの構築

### 静岡都心地区（つどう）

- 【C-4】フリンジ駐車場への誘導
- 【C-5】荷捌き車両への適正な対応
- 【W-3】滞留空間の創出・休憩施設の設置
- 【B-1】自転車駐輪体系の見直し
- 【T-7】交通結節機能の強化

### 清水都心地区（つどう）

- 【C-8】都心地区内拠点の駐車場適正配置及び効率的運用

W : Walk (歩行者)  
B : Bicycle (自転車)  
T : Transit (公共交通)  
C : Car (自動車)

## 4-2. 静岡市全域の公共交通ビジョンに対する「つなぐ」施策

### 基本方針 1：公共交通の重要性を認識し、利用促進を図る取り組み

低炭素社会の構築、高齢者への移動支援に対する取り組みは、近年さらに重要性を増してきており、その中で公共交通の果たす役割は非常に大きくなっています。また、集約連携型都市構造の実現に向けて、公共交通は都市の基盤と捉えることもできます。しかしながら、実態として、公共交通離れは深刻であり、JR 東海道線の利用者数は増加しているものの、地域の公共交通機関である静岡鉄道、路線バスについては減少が進んでいます。

本市の公共交通としての役割を再認識し、市民、企業、行政の役割分担を定め、地域の公共交通は自らで担っていくという意識を高めるとともに、合わせてひとりひとりの交通行動について訴えかける取り組みを図っていくことが必要です。

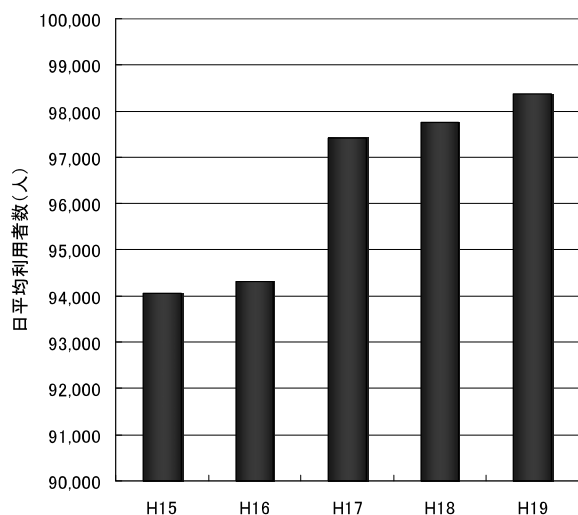


図 4-1 JR の日平均乗客数推移（市内集計）

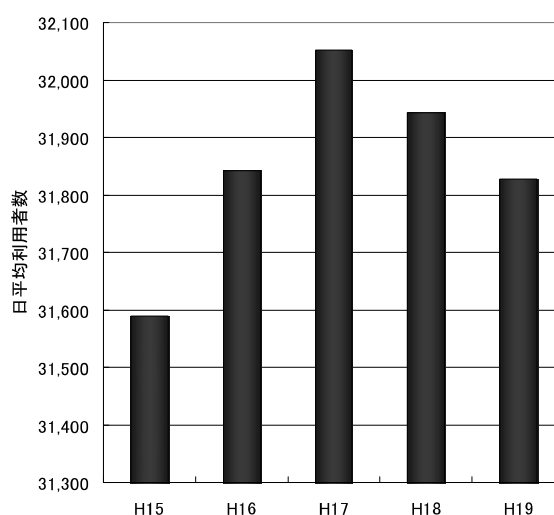


図 4-2 静岡鉄道の日平均利用者数推移

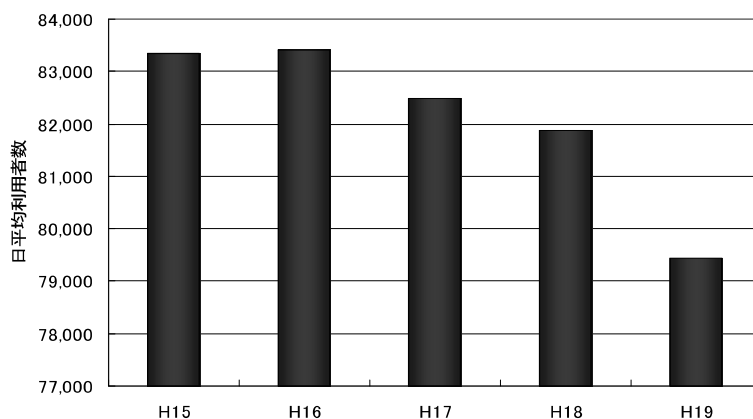


図 4-3 路線バス利用者数推移

出典：静岡市統計書  
 ※JRは乗客数、静岡鉄道・路線バスは利用者数

### 施策【T-1】公共交通の利用促進の理念をうたう条例等の制定

公共交通利用促進に対する理念条例を定めることにより、公共交通施策のあり方を整理し、行政、公共交通事業者、市民、企業のそれぞれの役割分担を明確にし、公共交通に関する取り組みの基本理念とすることが考えられます。本条例においては、市の責務として職員の通勤や業務移動における公共交通の積極的利用や市民の公共交通利用促進に関する取り組みを優先的に行うことができる枠組み作りなどを位置付けることなどを検討していきます。

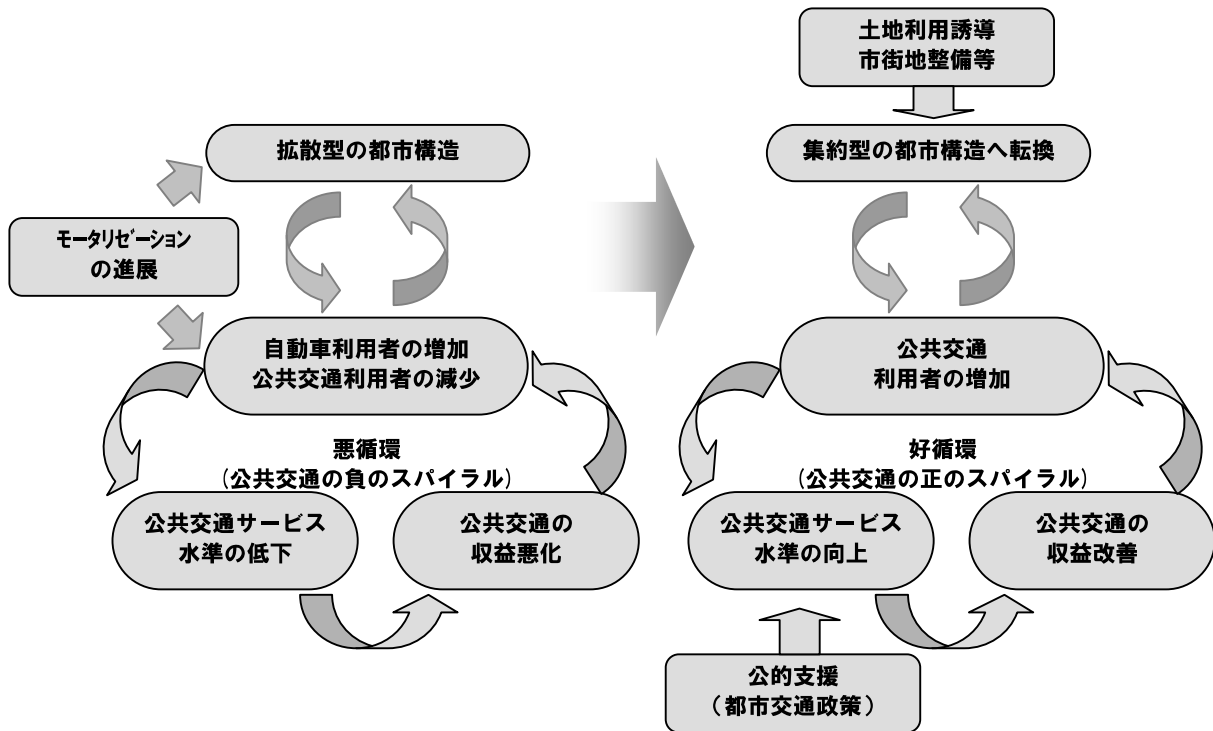


図4-4 バス利用に関するスパイラル構造の転換イメージ

出典：国土交通省

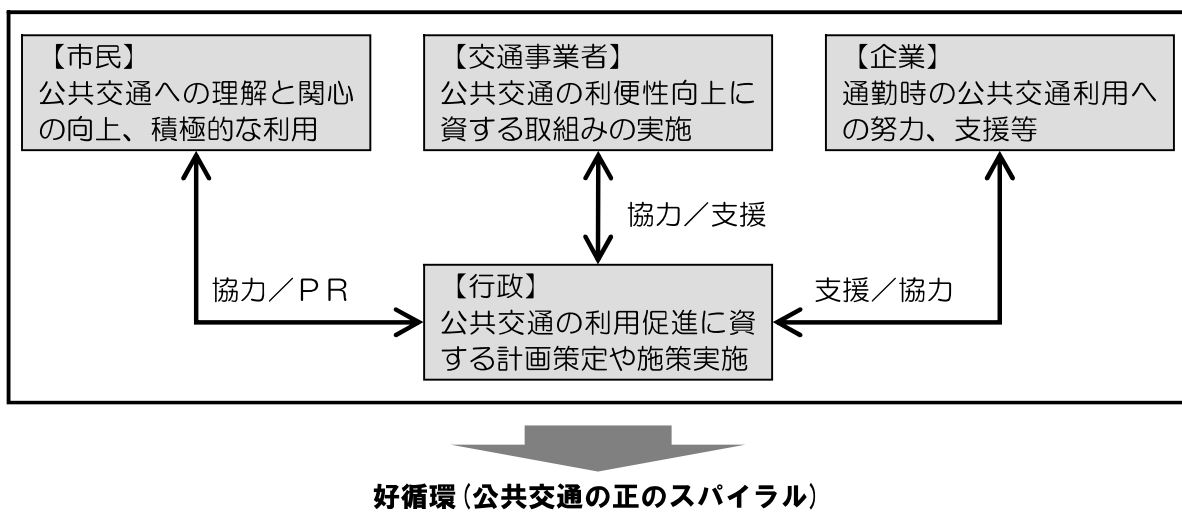


図4-5 正のスパイラルへ転換するための公共交通利用促進に関する条例の体系イメージ

## **施策【T-2】公共交通利用への転換を促すモビリティマネジメントの取組み**

自発的に公共交通や自転車利用へ転換するモビリティ・マネジメント（※以下参照）に取り組むこととします。

### **参考:モビリティマネジメント／国土交通省**

#### **○モビリティ・マネジメントとは？**

モビリティ・マネジメント（MM）とは、当該の地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組みを意味するものです。こうした施策目標は、TDM（交通需要マネジメント）と同様なのですが、「環境や健康などに配慮した交通行動を、大規模、かつ、個別的に呼びかけていくコミュニケーション施策」を中心として、ひとり一人の住民や、一つ一つの職場組織等に働きかけ、自発的な行動の転換を促していく点が、その大きな特徴です。そして、こうしたコミュニケーション施策を中心として、

- ・ 交通システム運用改善等のTDM施策
- ・ 交通システムそのものの改善や新規導入
- ・ そうした諸施策の実施主体の「組織の改変」や「新たな組織の構築」

等の、これまでも行われてきた各種施策を実施していきます。そして、こうした取り組みを通じて、最終的に、当該の地域や都市において「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」を目指していきます。これが、モビリティ・マネジメント（MM）と呼ばれる取り組みです。

#### **○モビリティ・マネジメント施策の種類**

##### **○コミュニケーション施策**

「自発的な行動変容」を導く最も基本的な方法で、人々の意識や認知にコミュニケーションを通じて直接働きかけ、それを通じて行動の変容を目指す施策です。

##### **○交通整備・運用改善施策**

「自発的な行動変容」をサポートすることを目的とした、公共交通の利便性の向上や料金施策など（pull 施策）や、自動車の利用規制や課金施策など（push 施策）を意味します。コミュニケーション施策と適切に組み合わせることで、「自発的な行動変容」をより大きく期待できるモビリティ・マネジメントの展開が可能となります。

##### **○“一時的”な交通運用改善施策**

財源や合意形成の問題などのために、しばしば、上記の様な「交通運用改善施策」の実施が難しい場合があります。その場合には、それらの施策を「一時的」に実施するだけでも、「自発的な行動変容」をサポートすることができます。

## (1) コミュニケーション施策

### ① コミュニケーションの要素技術

MM の基本となるコミュニケーション施策は、次のようないくつかの技術の「組み合わせ」で実施することが一般的です。

#### ■ 依頼法

単なる「呼びかけ」であり、こうした呼びかけを行うだけで行動変容の意図が活性化されません。

#### ■ 行動プラン法

行動変容をするとしたら具体的にどの様に行うかの「行動プラン」の策定を要請する方法で、極めて有効な技術であることが様々な研究によって明らかになっています。

#### ■ アドヴァイス法

行動変容にとって必要な情報を「アドヴァイス」という形で提供する方法です。これにはひとり一人個別のアドヴァイスを提供するもの（個別アドヴァイス法）と複数個人から構成される集団を対象にアドヴァイスを提供するもの（集団アドヴァイス法）があります。

#### ■ フィードバック法

ひとり一人の行動や状況を測定し、それを「フィードバック」することで、自分自身の行動についての注意を喚起し、それを通じて行動変容の契機とするものです。これもまた、集団的なものと個別的なものがあります。

### ② トラベル・フィードバック・プログラム

モビリティ・マネジメントの代表的なコミュニケーション施策として、トラベル・フィードバック・プログラム（Travel Feedback Program：以下 TFP）と呼ばれる施策が挙げられます。TFP とは、「大規模、かつ、個別的」なコミュニケーション施策の一種であり、複数回の個別的なやりとりを通じて、対象者の交通行動の自発的な変容を期待する施策です。

TFP のプログラム形態の代表的なものとして、フルセット TFP、簡易 TFP、ワンショット TFP の3つがあります。各 TFP の基本的な流れは下図に示すとおりです。

#### ■ フルセット TFP

いわば「フルセット」の TFP であり、後述する簡易 TFP に事後のフィードバックを加えたもの。最も大きな効果が期待できるが、参加率が低下する傾向にある点に注意が必要がある。

#### ■ 簡易 TFP

一定の参加率と一定の効果の双方を期待できる。最も基本となる TFP。

#### ■ ワンショット TFP

簡易 TFP から事前調査を削除したもので、予算が限られている場合や、事前調査がなくてもある程度、個別的な情報が提供可能な場合に得策。

## **(2) 交通整備・運用改善施策**

公共交通の利便性の向上や料金施策などや、自動車の利用規制や課金施策などを、上述のようなコミュニケーション施策と共に実施することで、「自発的な行動変容」をより大きく期待できるモビリティ・マネジメントの展開が可能となります。具体的な施策としては、

- ・ 公共交通の魅力を高める施策（交通基盤整備や交通運用の改善、料金・運賃の割引／値下げ等の料金施策等）
- ・ 自動車利用に対する施策（ロードプライシングを代表とする課金や流入規制等）

の二つが考えられます。

ここに、公共交通の魅力を高める施策の展開にあたっては、「環境やまちづくり、健康、渋滞対策等の公共交通の社会的なメリット」についてのメッセージを発信するコミュニケーション施策を「大規模」に展開し、その利用促進を図ることが重要となります。逆に、「自動車利用に対する施策」を行う場合にも、同様に、自動車交通と環境や渋滞といった関連を踏まえつつ、そうしたロードプライシング等の規制的な施策を行う「趣旨」を、分かりやすく公衆に伝えるための、大規模なコミュニケーション施策が重要となります。

なお、こうした適切なコミュニケーション施策を併用しなければ、交通整備・運用改善施策の潜在的な効果が十分発揮できない可能性も考えられます。特に、課金施策・規制施策の場合には行政に対する“反感”が生じることが危惧されます。同様に、公共交通を過剰に料金値下げすることによって、かえって利用する動機が低減してしまう等の「逆効果」も危惧されます。そのため、これらの施策の効果を最大化するためにも、適切なコミュニケーション施策と同時に実施することが、適切なモビリティ・マネジメントの実施にあたって重要となります。

## **(3) 一時的な交通運用改善施策**

モビリティ・マネジメントの展開において、上述のような交通整備・運用改善施策の展開は重要なものとなります。しかし、場合によっては、財源や合意形成の問題から、それらを実施することが難しい場合も考えられます。その様な場合、次のような「一時的」な施策を、コミュニケーション施策を展開する際に実施することが得策です。

- ・ 「一時的」な自動車に対する施策（一時的な道路通行止め、一時的なロードプライシング等）
- ・ 「一時的」な公共交通施策（一時的な料金の値下げ、無料パスの配布、無料チケットの配布等）

こうした「一時的」な施策をモビリティ・マネジメントの中で展開することで、人々の自発的な行動変容を「サポート」することが期待されます。

なお、こうした「一時的」な施策でも、「交通整備・運用改善施策」で述べた様ないくつかの「逆効果」が危惧されるところです。ただし、こうした点に十分に注意しつつ実施すれば、より大きな行動変容効果を期待することができます。

出典：モビリティ・マネジメント パンフレット



## 基本方針 2：静岡・清水両都心地区を結ぶ期間公共交通軸（鉄道）の強化

静岡市の東西を結ぶ広域鉄道網である、東海道新幹線、東海道本線、そして市内の静岡都心地区、清水都心地区を結ぶ静岡鉄道静岡清水線は、集約連携型都市構造の形成の根幹をなす交通システムです。このため、各鉄道事業者と連携しながら、ハード、ソフトの展開を進めていくことが必要と言えます。

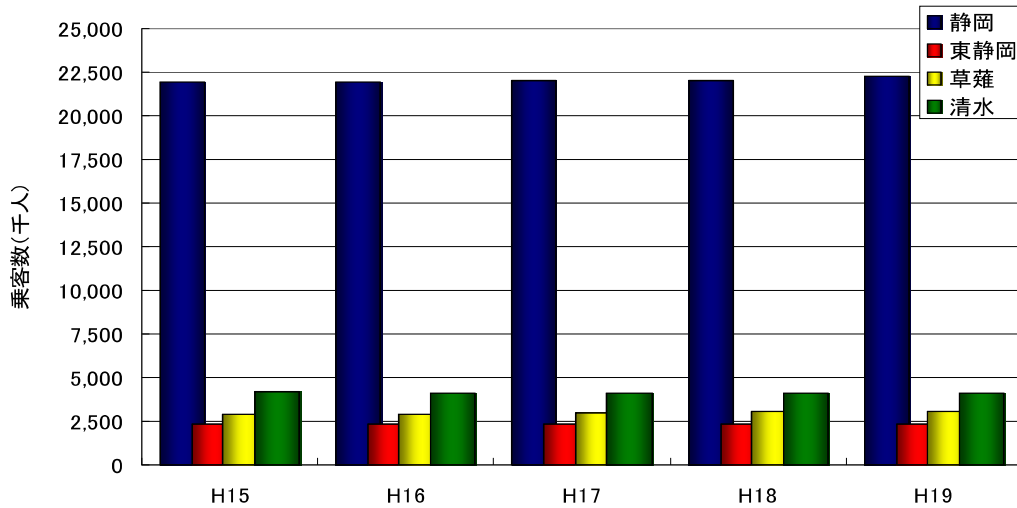


図 4-6 JR 主要駅の年間乗客数推移

出典：静岡市統計書

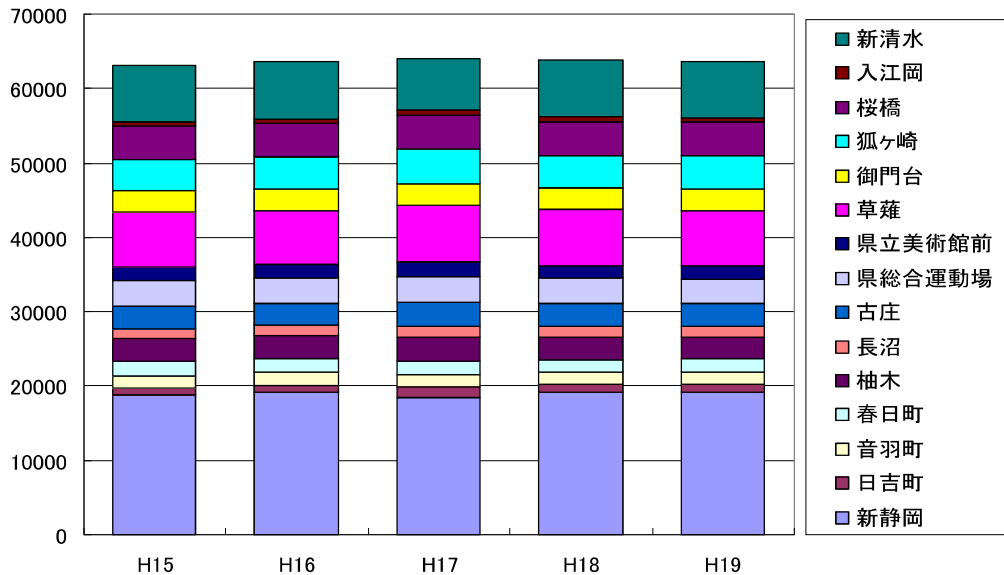


図 4-7 静岡鉄道各駅の日乗降客数推移

出典：静岡市統計書

### 施策【T-3】既存鉄道のサービス水準の向上

静岡市内で運行されている鉄軌道の利便性向上のため、交通結節点整備を進め、駅前広場の整備や駐輪場整備など利用しやすい駅環境づくりを進めます。また、公共交通軸の強化とともに、鉄道駅周辺についてはさまざまな都市機能や住宅が配置されることが望めます。

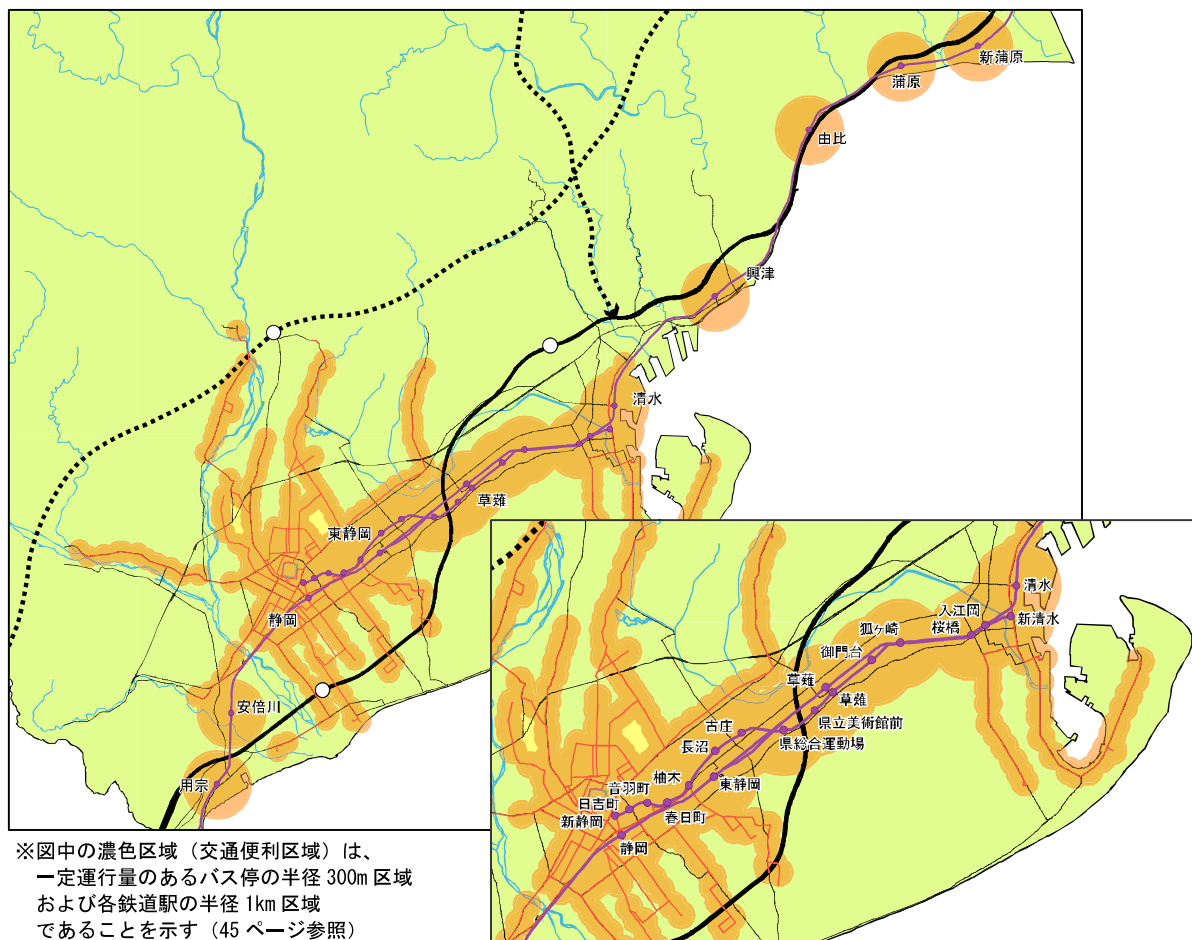


図4-8 基幹公共交通軸及び鉄道駅の位置

### 《施策【T-3】具体化のための考え方・取り組み方》

#### ■ JR東海道線

現在、静岡市内のJR東海道線駅について、駅前広場を順次整備中であり、駐輪場等の整備についても実施することが必要です。

#### ■ 静岡鉄道静岡清水線

静岡鉄道静岡清水線については、事業者と協力しながら、駅利用者のための利用環境整備を進めます。また、公共交通軸としての役割を強化するため、新駅の設置の検討を進めます。

表4-1 JR 東海道線 交通結節点機能（駅前広場）整備状況

	駅名	名称	都市計画 決定面積	駅前広場 整備状況	H19 乗降客数 (人/日)	駐輪台数 (台)
①	JR 用宗駅	用宗駅前広場	1,700 m <sup>2</sup>	暫定整備	3,476	600
②	JR 安倍川駅	安倍川駅東口駅前広場	2,800 m <sup>2</sup>	事業中	8,784	1,978
③	JR 静岡駅	静岡駅北口駅前広場	17,800 m <sup>2</sup>	事業中	121,644	3,741
		静岡駅南口駅前広場	5,500 m <sup>2</sup>	暫定整備		
④	JR 東静岡駅	東静岡駅北口駅前広場	5,250 m <sup>2</sup>	整備済	12,850	900
		東静岡駅南口駅前広場	4,800 m <sup>2</sup>	整備済		
⑤	JR 草薙駅	草薙南口駅前広場	2,800 m <sup>2</sup>	整備済	16,912	739
		草薙北口駅前広場	—	計画中		
⑥	JR 清水駅	清水駅西口駅前広場	6,700 m <sup>2</sup>	事業中	22,658	1,974
		清水駅東口駅前広場	3,200 m <sup>2</sup>	整備済		
⑦	JR 興津駅	興津駅前広場	—	未整備	4,874	なし
⑧	JR 由比駅	由比駅前広場	—	未整備	3,474	578
⑨	JR 蒲原駅	蒲原駅前広場	1,700 m <sup>2</sup>	未整備	1,750	180
⑩	JR 新蒲原駅	新蒲原駅前広場	3,000 m <sup>2</sup>	整備済	3,792	1,012

表4-2 静岡鉄道静岡清水線 交通結節点機能整備状況

	駅名	駅前広場 整備状況	H19 乗降客数 (人/日)	駐輪場 整備状況
①	新静岡	新静岡センター再開発	19,263	1,078 台（市営）
②	日吉町	無	999	有り（静鉄）
③	音羽町	無	1,646	有り（静鉄）
④	春日町	無	1,712	無し
⑤	袖木	無	2,983	有り（静鉄）
⑥	長沼	無	1,469	有り（静鉄）
⑦	古庄	無	3,063	有り（静鉄）
⑧	県総合運動場	無	3,257	有り（静鉄）
⑨	県立美術館前	無	1,781	有り（静鉄）
⑩	草薙	無	7,433	180 台（市営）
⑪	御門台	無	2,930	有り（静鉄）
⑫	狐ヶ崎	無	4,430	150 台（市営）
⑬	桜橋	無	4,476	406 台（市営）
⑭	入江岡	無	584	
⑮	新清水	無	7,629	有り（静鉄）

### 基本方針 3：市街地を面的にカバーする公共交通ネットワークの形成

静岡市内のバス交通は静岡駅、清水駅を中心とした放射状の路線網を形成しており、オムニバスタウン計画に基づき、利用促進に一定の効果を上げてきたところですが、利用者数は減少傾向にあります。集約型都市構造の実現のためには、幹線軸となるバス路線について、今後も一定水準のバスサービスの提供を継続していく必要があります。

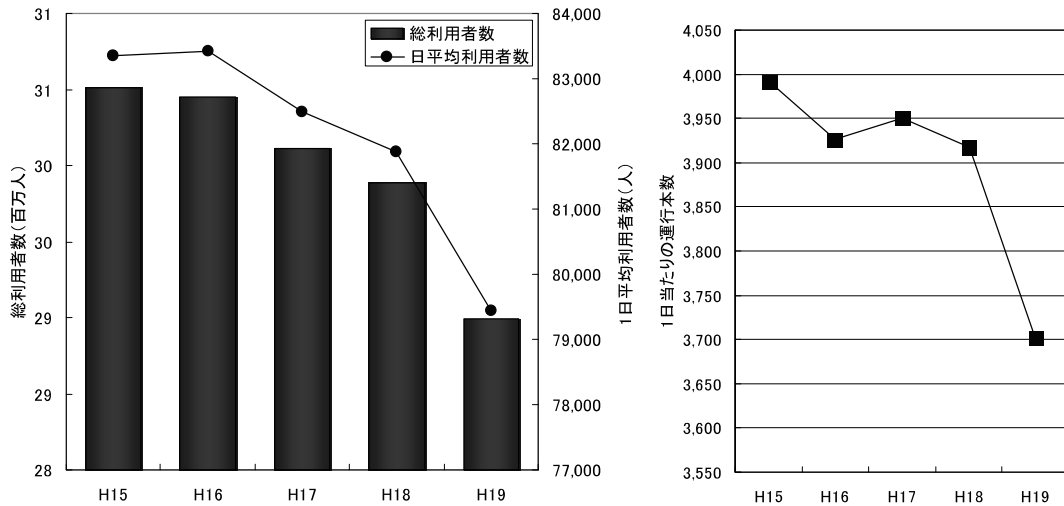


図 4-9 路線バス利用者数の推移 (しずてつジャストライン)

出典：静岡市統計書

表 4-3 路線ごとのバス利用者数 (平成 20 年度計)

路線名	人員	乗車密度
定期観光線	824	12.43
三保山の手線	2,200,335	9.5
庵原線	153,556	3.99
山原梅蔭寺線	713,800	5.95
梅ヶ谷市立病院線	445,184	5.4
蜂ヶ谷市立病院	377,822	5.41
北街道線	466,329	8.34
国道静岡清水線	139,417	4.48
三保草薙線	354,735	5.94
港南厚生病院線	623,231	5.84
船越堤公園線	67,255	3.84
静岡井川線	842	3.35
水梨東高線	607,241	5.42
竜爪山線	1,174,894	10.81
草薙瀬名新田線	568,278	6.49
千代慈悲尾線	72,249	3
県立美術館線	85,211	3.48
安倍線	1,242,388	6.71
美和大谷線	3,243,569	11.39
西ヶ谷線	45,644	3.26
安東循環	342,502	5.51
上足洗線	374,915	5.36
唐瀬線	760,570	6.66
県立病院高松線	2,076,399	11.31
中原池ヶ谷線	1,097,438	7.91
東部団地線	595,927	7.01

路線名	人員	乗車密度
こども病院線	392,621	7.25
小鹿線	330,824	9.25
みなみ線	1,168,133	12.23
東静岡静大線	18,455	10.42
大浜麻機線	2,687,628	10.82
静岡日本平線	463,948	7.35
石田街道線	787,197	7.7
西部循環線	746,909	8.16
井の宮線	558,522	8.03
薬科線	1,196,784	8.16
南薬科線	73,408	5.67
牧ヶ谷線	130,061	4.82
丸子線	784,755	6.26
丸子清閑町線	112,241	5.47
用宗線	171,861	4.18
東新田下川原線	376,350	5.44
丸子小坂線	44,725	3.16
安倍川駅徳洲会病院線	2,348	0.53
中部国道線(1)	1,308,634	7.29
特急静岡相良線	909,369	9.5

出典 しずてつジャストライン

## **施策【T-4】幹線公共交通軸における一定のサービス水準の確保**

幹線公共交通軸であるバス路線については、市街化区域をほぼカバーし、市民の足となっています。今後も集約連携型都市構造の実現に向け、バス路線が担う役割は大きく、一定のサービス水準を確保し、沿線上に土地利用を誘導する取り組みが必要です。しかしながら、バス利用者の減少は進んでおり、利用者減少により路線が撤退されるなど、負の循環が続いています。

このため、市街地部を網羅する幹線バス路線については、一定のサービス水準の確保を目指し、道路整備の進捗状況や道路交通との整合を図りながら定時性確保などの取り組みを進め、信頼性・利便性の高い幹線公共交通の実現を図ります。

### **<基幹公共交通軸および幹線公共交通軸の考え方>**

- ・ 静岡清水両都心地区を相互に結ぶ基幹公共交通軸、集約型市街地形成エリアを面的にカバーする幹線公共交通軸を段階的に設定し、拠点間や主要施設間を段階的にネットワーク化する
- ・ 交通軸間をシームレスにつなぐ交通結節点についても段階的に設定し、レベルに応じた乗換施設及び拠点機能を付加する

### **<基幹公共交通軸の設定>**

- ・ 静岡市内のJR東海動線及び静岡鉄道を抽出
- ・ 静岡鉄道は現状でもピーク時4分間隔、オフピーク時でも6分間隔という高いサービス水準を確保している

### **<幹線公共交通軸の設定>**

- ・ 日中でも待たずに乗れる（オフピークでも15分間隔程度）サービス水準を確保しているバス路線として、運行本数120本/日以上路線を抽出  
⇒将来的には都心へのアクセス30分圏域の拡大、定時運行確保エリアの拡大

### **<「交通便利地域」の設定>**

- ・ 上記で抽出した鉄道及びバス路線を対象
- ・ 鉄道駅(基幹公共交通軸)から1km、バス停(幹線公共交通軸)から300mエリアを抽出
- ・ 設定された公共交通便利地域は静岡市全人口の約57%（約41.5万人）をカバー

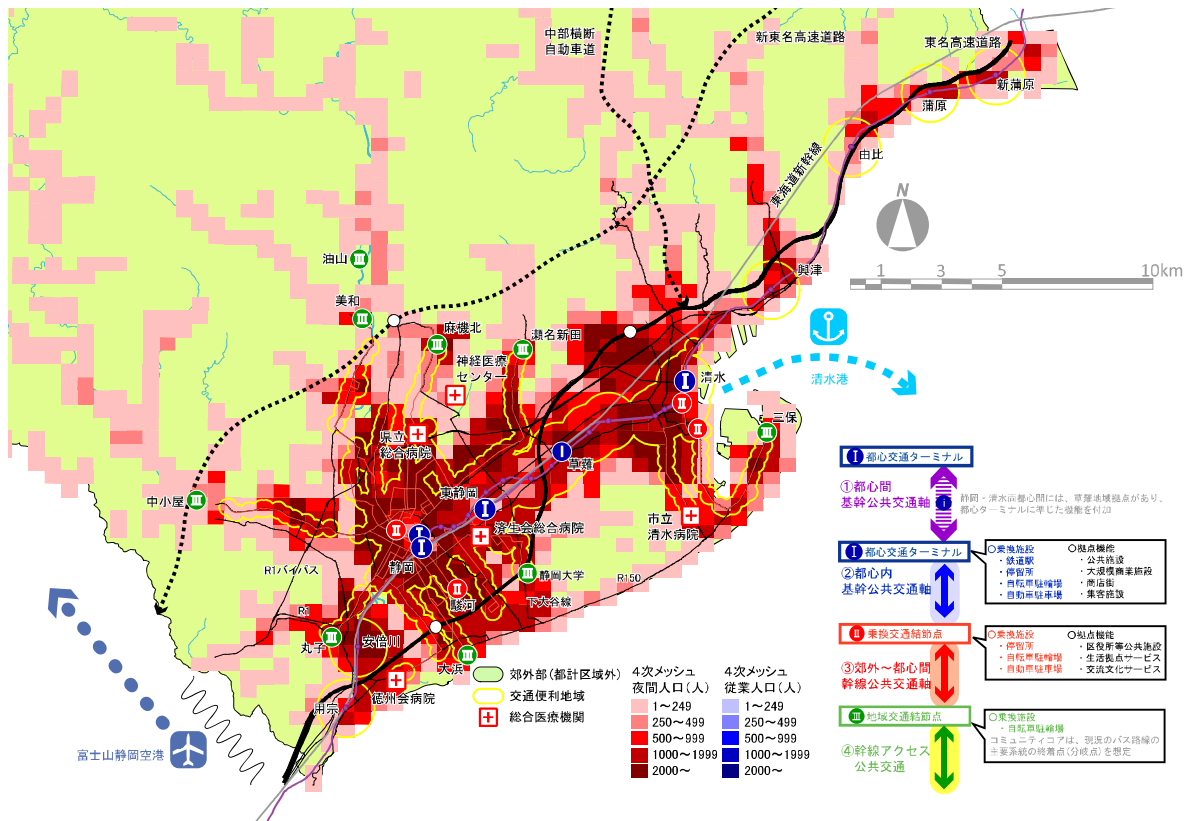


図 4-10 交通便利地域と人口密度分布（平成 17 年国勢調査）の状況

## 《施策【T-4】具体化のための考え方・取り組み方》

### <幹線公共交通軸の段階的サービス水準向上の考え方>

#### STEP1：幹線公共交通軸の設定及び公共交通活性化モデル地区（路線）の選定

一定のサービス水準の確保する幹線公共交通軸を、既存路線バスのサービス水準や人口密度に従って設定する。現在のしずてつジャストラインの利用状況や道路整備状況により、公共交通活性化モデル地区（路線）を選定する。

#### STEP2：公共交通活性化モデル地区（路線）における総合的バス路線対策の実施

公共交通活性化モデル地区（路線）における道路交通容量や周辺住民アンケート、バス利用者の特性の詳細分析等を行い、特性、実態を把握する。路線における公共交通活性化プランを作成し、賃金体系の見直しや路線の高度化、周辺利用者へのバス利用周知、MM など総合的、集中的に実施し、サービス向上、利用促進を図る。

#### STEP3：公共交通活性化モデル地区（路線）の順次実施

モデル（地区）路線の取り組みを評価し、次のモデル地区（路線）を選定し、取り組みを拡大していく。

<定時性確保施策メニュー>

■幹線公共軸の道路交通環境の向上

幹線公共交通軸として位置付けた路線について、道路整備プログラムと連携を図りながら（54 ページ、施策【C-1】【C-2】参照）、円滑なバス走行環境を確保していきます。

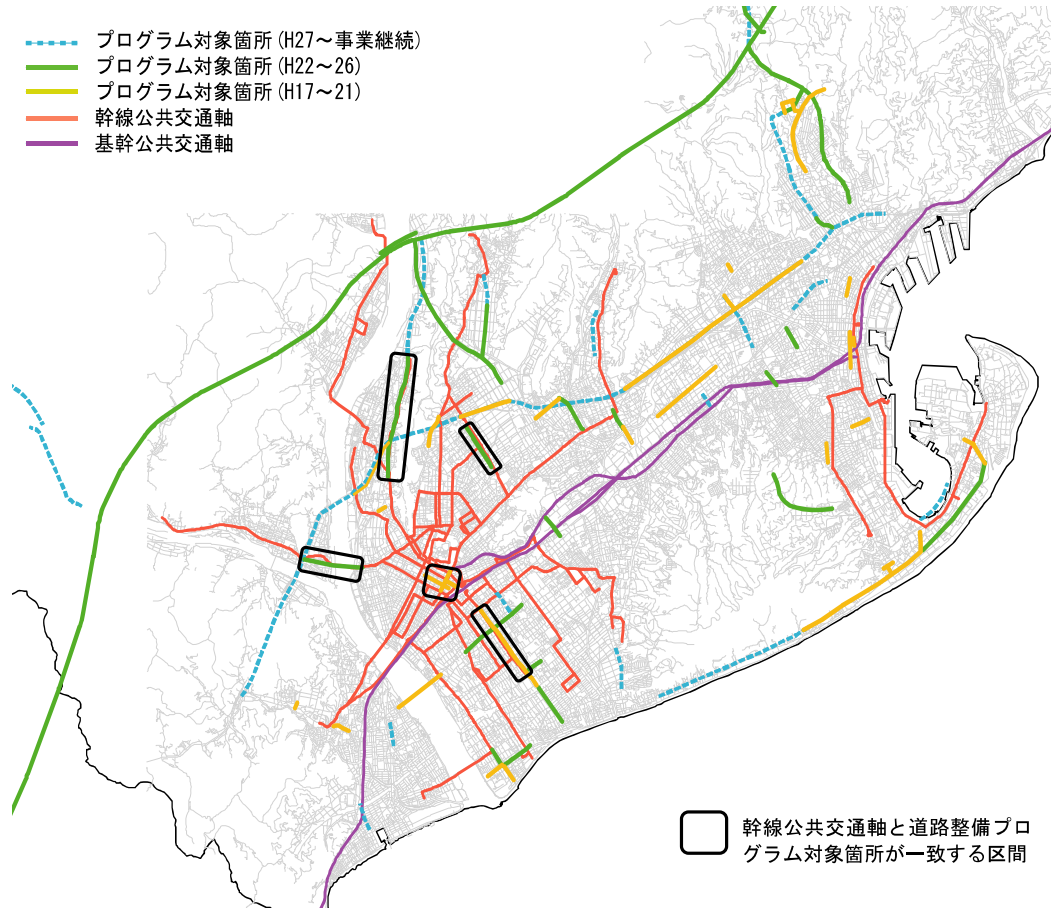


図4-11 幹線公共交通軸と既存の道路整備プログラム対象箇所

## ■バスレーンの導入

静岡都心地区を走行する路線バスは、交通渋滞等の発生によりバスの定時性の確保が妨げられています。このため、バスレーンを設置することにより、バスの定時性を確保し、利便性の向上を図るといった方策が考えられます。

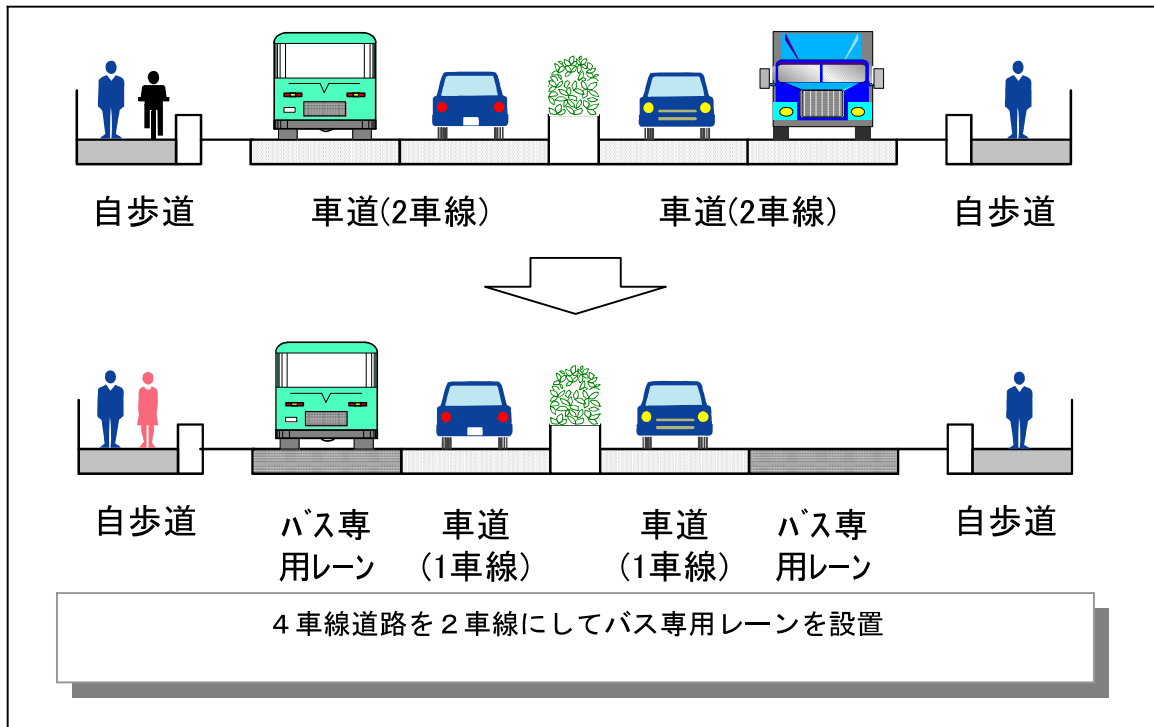


図4-12 バス専用レーンのイメージ



図4-13 井川湖御幸線におけるバスレーン



### ■ PTPS（公共車両優先システム）の導入

PTPSとは、交通管理者の交通管制システムとバス事業者のバスロケーションシステムとを有機的に結合した新たな公共車両優先システムです。路上の光学式車両感知器とバス車載装置間で双方向通信を行い、バス優先信号制御、バスレーン内違法走行車への警告、バス運行管理支援、所要時間表示などをリアルタイムで行うシステムであり、全国で導入が進められています。

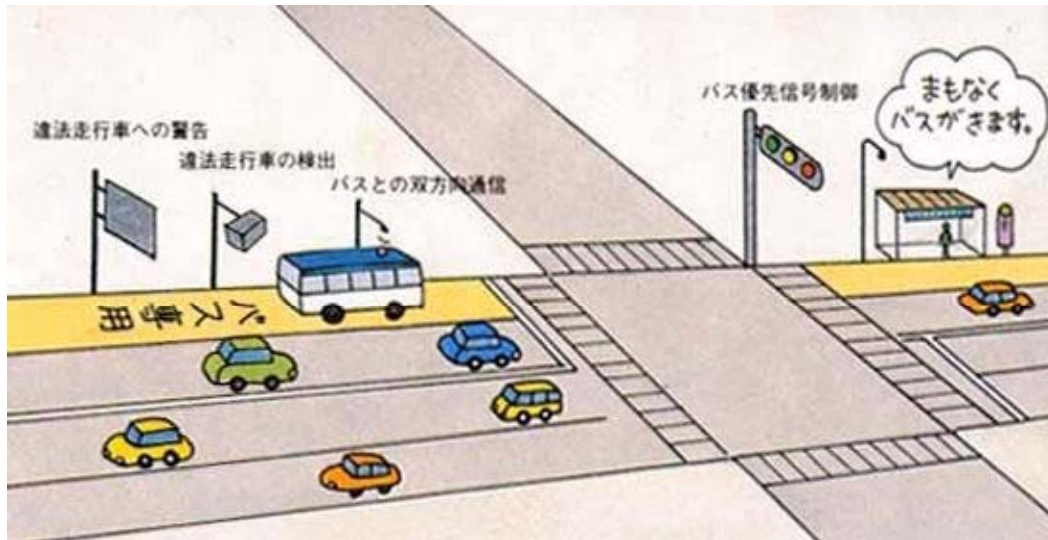


図4-14 PTPS（公共車両優先システム）のイメージ

出典：国土交通省HP

### 参考：オムニバスタウン計画での取り組み／静岡市

- ・ 超低床ノンステップバスの導入
- ・ バスレーン
- ・ ICカードの導入
- ・ バスロケーションシステム
- ・ バス停の整備
- ・ 運賃制度の改革
- ・ CNG ノンステップバスの導入
- ・ サイクル&バスライドシステム
- ・ コミュニティバス“こしず”運行
- ・ 啓発シンポジウム

## 施策【T-5】地域の实情に応じた多様な公共交通システムの確保

集約型都市構造の実現に資する幹線公共交通軸については、バスにより移動を確保していきますが、幹線公共交通までのアクセスについては、地域の様々なニーズに対応するため、地域の实情に応じた多様な運行形態により、持続可能な移動手段の確保に向けて取り組んでいきます。

### 《施策【T-5】具体化のための考え方・取り組み方》

#### ■コミュニティバス

コミュニティバスとは、自治体が主体となって、住民の移動手段を確保するために運行する路線バスです。市街地などの交通空白地帯において公共交通サービスを提供するもののほか、市街地内の主要施設や観光拠点等を循環する路線などのさまざまなタイプがあり、従来の乗合バスを補う公共交通サービスとして全国的に急速に導入されています。

地元のバス会社に実際の運行を委託するなどし、必要に応じ、自治体側が経済的な支援を行うのが一般的です。今後一般路線バスの廃止、撤退などへの対策として増えていくことが予想されます。

#### ■デマンドバス

デマンドバスとは、利用者のデマンド（需要、要求）にあわせて基本路線の外の迂回路線を経由する路線バスの運行形態のことです。バスの運行を管理する者に対し、利用者が通信手段によりデマンドの手続きを行うと、バスに情報が伝えられ希望する停留所まで迂回します。デマンドが無い場合には、迂回路線を経由せずに運行していきます。

静岡市内でも中山間地域などで取り組みが進められています。

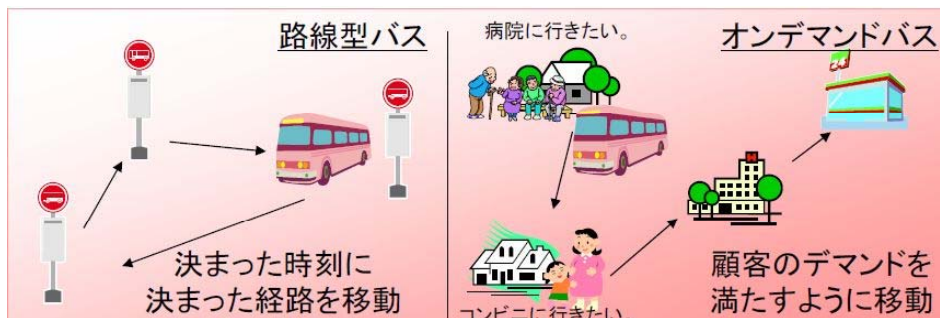


図4-15 路線バスとデマンドバスの違い

出典：東京大学設計工学研究室

#### ■乗合タクシー／ジャンボタクシー

乗合タクシーは、過疎地など路線バスの機能が十分に発揮できない場所などで運行されています。主にタクシー事業者が行っており、タクシー車両を用いるためこの名前がついていますが、所定のダイヤと停車地に従って運行し、利用者はタクシーというより路線バスに近い感覚で利用することになります。ただし、あくまでタクシーなので、立席などで座席定員以上の乗客を乗せることはできないなどの制約もあります。

なお、静岡市ではNPOにより「過疎地有償運送」として、運営されている事例もあります。

参考: 郊外部バス路線をデマンドバス化/ 静岡市

静鉄ジャストラインの運行する竜爪山線の瀬名新田～則沢間について、日中の便をデマンド運行として増便（該当時間帯 平日 4→6回 土 3→6回）する。愛称は「りゅうそう号」とし、利用の90分前までの予約が必要。料金は160～250円。



図4-16 静岡市デマンドバス（りゅうそう号）

### 参考:過疎地運送事業/静岡市清沢地区(フロンティア清沢)

平成16年3月16日、国土交通省自動車交通局長名による「福祉有償運送及び過疎地有償運送に係る道路運送法代80条1項による許可の取り扱いについて」の通達により、NPO等による有償運送を一定の条件を付して認められることとなった。平成15年11月にNPO法人の認証を受けたフロンティア清沢は、この通達を受け「過疎地有償運送」導入の検討をただちに開始した。

有償運送事業は、地方自治体が設置する運営協議会の場で関係者と十分協議して合意することが義務付けられており、平成18年3月「静岡市福祉過疎地有償運送運営協議会」が開催され、フロンティア清沢による過疎地有償運送事業が合意された。

清沢地区には、バスが運行されていない地区が6地区あり、約123世帯400人が居住しており、今回運行するのは5地区で、高齢化率は45%である。フロンティア清沢による過疎地有償運送導入により、高齢化や子供等の移動制約者や地区住民に移動のサービスが提供出来ることとなった。これにより地区の高齢者等の方々が、今まで以上にいつでも外出しやすくなり、個々の生活の幅を広げ自己実現が図られることが期待される。



図4-17 過疎地有償運送事業「やまびこ号」

表4-4 運行の概要

運送日	月曜日～金曜日 土曜日、日曜日、祝日、12/26～1/5は休み ※バス時刻表にあわせて運行
運送区間	中村・峰山・中塚・蛇塚・杉尾各町内 ⇄ 静鉄ジャストライン久能尾バス停
利用料金	中村地区…300円 峰山・中塚・蛇塚・杉尾…500円
申し込み	利用する2日前までに、きよさわ里の駅に電話にて申し込み

出典:NPO法人 フロンティア清沢HP

**基本方針 4：自転車・自動車・公共交通により都心地区へアクセスできるバランスのとれた道路整備**

**施策【C-1】幹線公共交通軸を強化するための道路整備**

**施策【C-2】幹線公共交通軸までのアクセスを容易にする道路整備**

現在、次ページ図のとおり道路整備が進められていますが、【C-1】幹線公共交通軸を強化するための道路整備、【C-2】幹線公共交通軸までのアクセスを容易にする道路整備として、(都)静岡駅賤機線、(都)宮前岳美線、(都)日の出町羽鳥線などの整備が有効と考えられます。

**参考：現状の道路整備の考え方(静岡市)**

① ラダーパターン幹線道路網の形成

【道路の機能分類】

- 高規格幹線道路……国土軸となる広域的な交通を担う道路
- 東西幹線道路……概ね都市圏での東西交通の骨格を成す道路
- 南北幹線道路……東西の骨格道路を結ぶ南北交通の骨格を成す道路
- 拠点間連絡道路……隣接する都市拠点や交通拠点を連絡する道路
- 都市放射状道路……都心部と郊外部を結ぶ道路
- 都市環状道路……放射状道路を都心部周辺で環状に結ぶ道路
- その他主要道路……それ以外で主要な道路

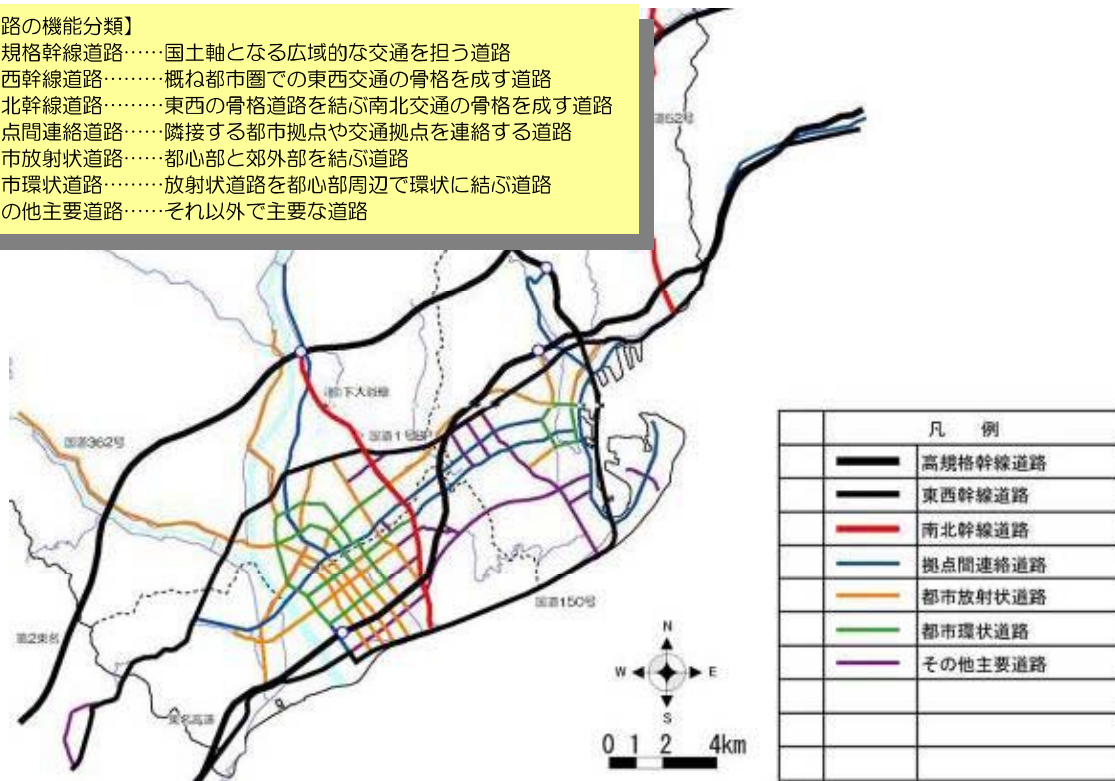


図 4-18 PIPS (公共車両優先システム) のイメージ

② 地区内道路

地区内道路については、利用特性に応じて整備を進めるとともに、特に市街地においては、歩行者自転車空間の整備にも留意する。

③ アクセス道路

駅前広場などの交通結節点とアクセスする道路機能を強化する。

④ インターチェンジの検討

第2東名の整備が進んでおり、現東名の都市高速的な活用方法も考えられることから、第2東名、国道1号バイパス、国道150号、南北幹線軸である(都)下大谷線との道路ネットワークの形成や東静岡地区からの利用、周辺の土地利用等とあわせ、現東名の清水IC～静岡IC間にICを検討する。

## 《施策【C-1】【C-2】具体化のための考え方・取り組み方》

### ■道路整備プログラムの更新

既存の道路整備プログラムの対象箇所に幹線公共交通軸を重ね合わせてみると、一部（5箇所）幹線公共交通軸上の道路整備が行なわれています（47ページ、施策【T-4】参照）。公共交通利用促進のためには、その他の幹線公共交通軸においてもボトルネック解消が求められている区間があり、今後そのような区間の道路整備をプログラムの中に位置づけることを検討していくことが考えられます。

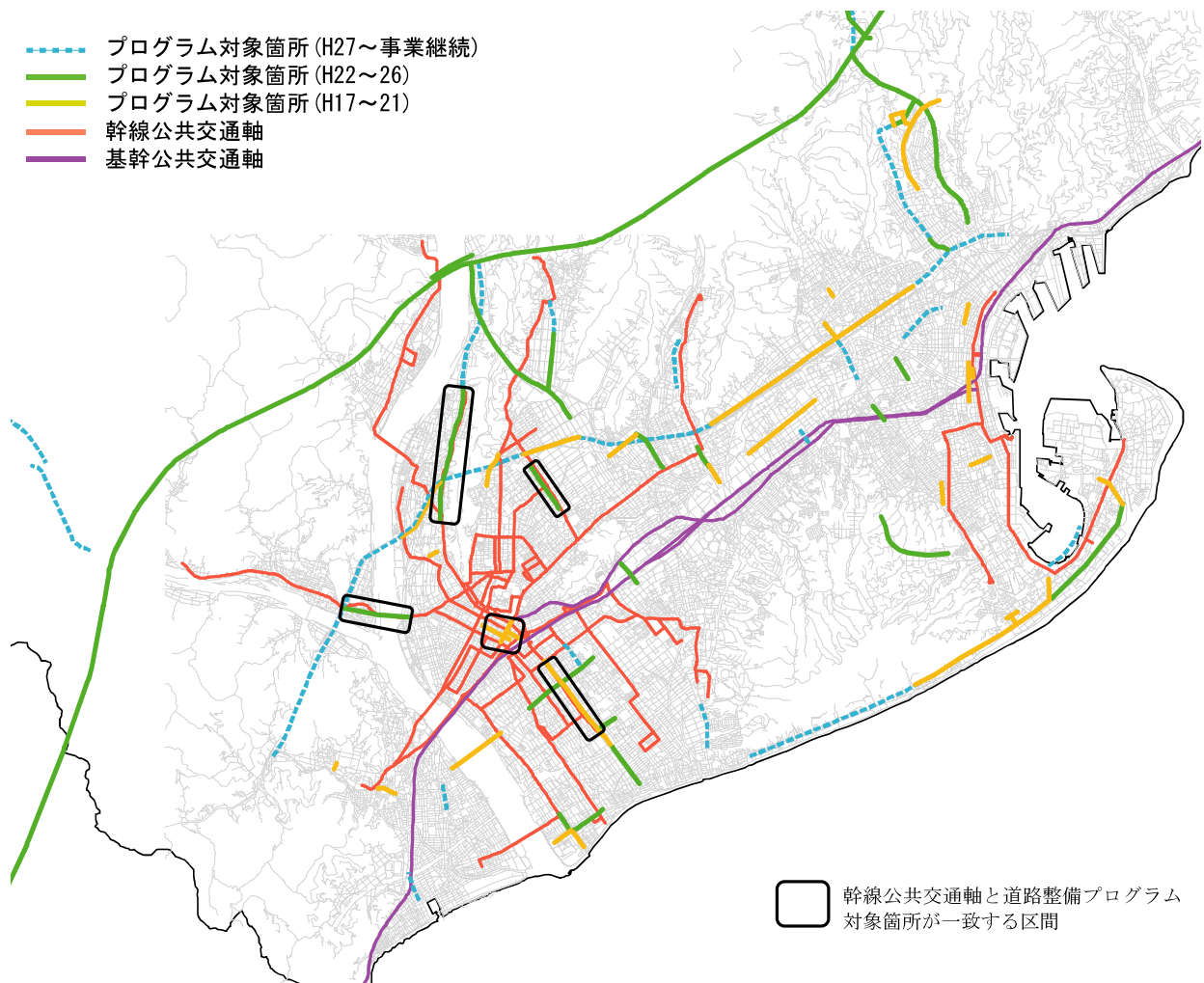


図4-19 幹線公共交通軸と既存の道路整備プログラム対象箇所（再掲）