

牧之原市地域公共交通網形成計画

令和 2 年度評価報告書

令和 3 年 7 月

牧 之 原 市

(10) 事業及び実施主体・スケジュール

計画期間の平成 30 年度から平成 34 年度の 5 年間で実施する事業を、3つの基本方針ごとに示します。

方 針	事 業
基本方針 1： 富士山型ネットワーク 構造の形成に資する地 域公共交通ネットワ ークの構築	事業 1：周辺都市との連携による路線維持
	事業 2：幹線軸（裾野部）の路線の再編
	事業 3：幹線軸（斜面部）の路線の再編
	事業 4：広域交流拠点連携軸（山頂部）の路線の創出
	事業 5：デマンド型乗合タクシーの本格運行と他地域への展開
基本方針 2： 効果的な地域公共交 通サービスの提供	事業 6：主要バス停における交通結節機能・利用環境の充実
	事業 7：高台開発に伴う交通結節機能・利用環境の充実
	事業 8：各地区の拠点となるバス停機能の充実
	事業 9：利用しやすい車両の普及
	事業 10：観光施策と連携した公共交通サービスの提供
基本方針 3： 持続可能な運行を支 える利用促進・体制強化	事業 11：市民・利用者視点に立った情報提供
	事業 12：地域住民等と連携したモビリティマネジメントの推進
	事業 13：市職員等を対象としたモビリティマネジメントの推進
	事業 14：企業と連携した職場モビリティマネジメントの推進
	事業 15：バス・タクシーの運転手確保
	事業 16：地域公共交通を支える地元組織や人材の発掘・共育
	事業 17：評価・改善を検討する組織体制の構築

令和 2 年度事業評価

- ① 評価対象年度：令和 2 年度
- ② 評価方法：年度目標に対し、次の基準により評価した
 - ◎：目標のとおり取り組めた
 - ：目標に近い形で取り組めた
 - △：取り組んだが目標は達成できなかった（他事業の進捗状況に左右されるため取り組めなかった）
 - ×：全く取り組めなかった
- ③ 評価コメント
評価の基となる R2 の取組内容や今年度以降の取組、課題について記載

事業 1：周辺都市との連携による路線維持

事業の内容

牧之原市は昼間人口比率が高く、日常的に市外からの流入が多い特徴があります。また、鉄道駅がない牧之原市では、鉄道駅までのバス路線は重要な生活の足となっており、今後も市域を跨いだ路線の維持が求められています。そのため、周辺都市と連携し、現在の乗合バス、自主運行バスについては、需要に応じた路線を維持していくように努めます。

自主運行バスの中には、平日の日中や夜、休日において、1 便あたりの利用者が少ない便がみられます。そのため、これら時間帯の便については、需要に応じた交通モードへの切り替えによる効率化を実施します。

検討にあたっては、車両や人材の効率的な配置などを含め、路線の効率化による経費削減効果を事前に十分確認するとともに、地域の足が大幅に損なわれないように配慮しながら、持続可能な運行体系の構築を目指します。

(特急) 静岡相良線は多頻度の運行であり、鉄道駅がない牧之原市にとって重要な幹線軸となっていますが、近年の利用者数は微減傾向（－6.5%減：平成 25 年度 76 万人、平成 28 年度 71 万人）にあります。そのため、沿線市町や事業者と連携し、利便向上、利用促進に努めます。

事業の実施主体

牧之原市、バス事業者

事業の実施年度

H30	H31 (R1)	H32 (R2)	H33 (R3)	H34 (R4)
検討・調整 継続実施	検討・調整 継続実施	検討・調整 継続実施	検討・調整 継続実施	検討・調整 継続実施

R2評価 ○

(取組)

- ・乗合バス（国庫補助路線）の補助金を改正し、路線維持に努めた。
- ・遠距離児童の解消のため、自主運行バス萩間線金谷小学校の経路を変更した。（R2.4.1 から）
- ・自家用有償運送による鬼女・菅山線の運行を開始した。（R2.4.1 から）
- ・島田市、菊川市、御前崎市、牧之原市の担当国会議を開催し、各市の公共交通の計画、方針について意見交換した。（R2.6）
- ・御前崎市と相良御前崎線、相良浜岡線の方向性について協議を行った。（4回）

(今年度及び今後の対応)

- ・榛原高校のスクールバスの廃止に伴い、榛原高校生の移動実態を把握し、路線バスへの転換の可否について、関係者と協議を行う。
- ・静岡相良線の浜岡営業所への延伸経路及び相良御前崎線、相良浜岡線の 3 路線について、御前崎方面の路線のあり方を関係者と協議する。

(課題)

- ・コロナで減少した需要をどのように戻すか等の利用促進策
- ・市負担額の増加の中で、公共交通の確保の方法

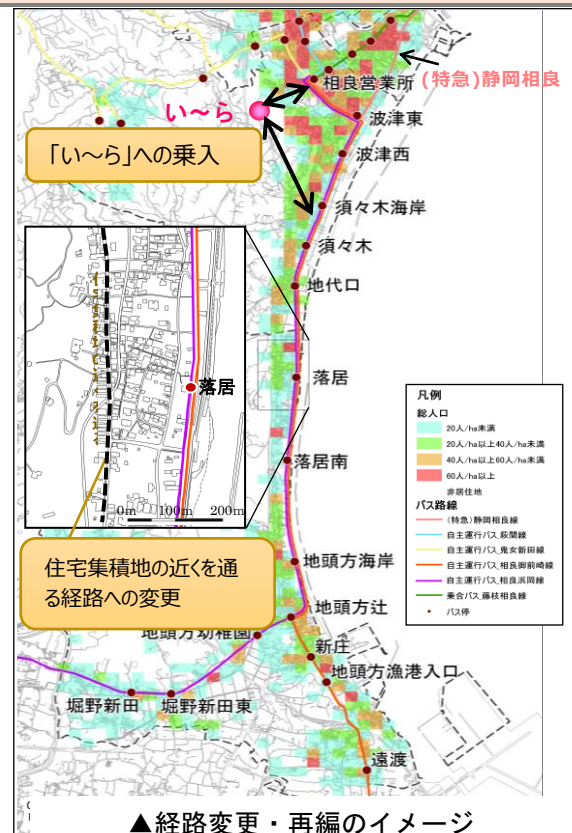
事業 2：幹線軸（裾野部）の路線の再編

事業の内容

自主運行バスの相良御前崎線と相良浜岡線は、現在国道 150 号を運行しているため、住宅集積地からバス停までは距離があり、住民からは住宅集積地近くを通過する経路への変更が求められています。そのため、相良御前崎線と相良浜岡線は、日中など一部時間帯において、車両の小型化と併せ住宅集積地域を通過する経路への変更を、実施に向け検討します。

また、市民の集いの場である相良総合センター「い〜ら」は現在バス路線が乗り入れておらず、市内各地からのアクセス性を高められるよう相良御前崎線と相良浜岡線の経路変更と併せ「い〜ら」への乗り入れについても検討します。

さらに、地頭方や須々木地区は、相良御前崎線と相良浜岡線の2路線が運行していますが、路線の効率化を行いつつ、相良の中心部や静岡方面へのアクセス性向上や高校生の通学利便性向上に資する路線再編を検討します。



事業の実施主体

牧之原市、バス事業者

事業の実施年度

H30	H31 (R1)	H32 (R2)	H33 (R3)	H34 (R4)
検討	検討	調整	実施	実施

R2評価 △

（取組）

- ・相良御前崎線、相良浜岡線について、路線の方向性について御前崎市と協議。
- ・地頭方地区地域協議会を開催し、相良御前崎線、相良浜岡線の利用状況を説明。

（今年度及び今後の対応）

- ・R2 までの検討の中で、住宅地や「い〜ら」への経路変更ではなく、静岡方面へのアクセス向上や高校生の通学利便性向上に資する路線再編を主に検討を進めていく。
- ・御前崎市、ジャストラインとの協議し、相良御前崎線、相良浜岡線の両路線の方向性を検討する。
- ・地頭方地区地域協議会を開催し、バスやデマンド乗合タクシーの状況報告、意見交換を行う。

（課題）

- ・R3から実施の計画に遅れが生じている。
- ・住宅地や「い〜ら」への経路変更の事業実施の方向性を整理する必要がある。

事業3：幹線軸（斜面部）の路線の再編

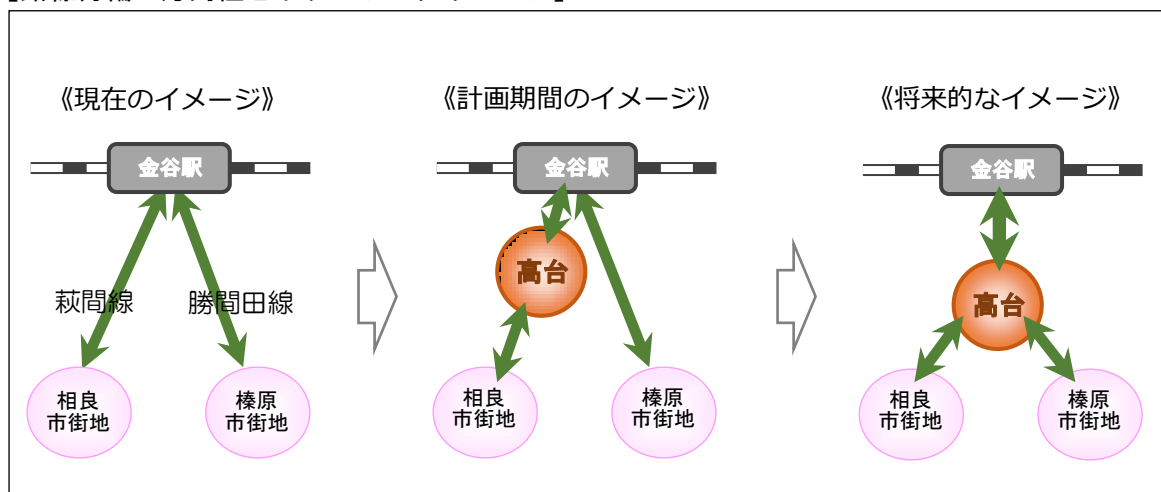
事業の内容

富士山型ネットワーク構造の斜面部を運行する自主運行バスの萩間線と勝間田線の長期的な再編としては、高台の交通結節点の整備に合わせ、両路線を乗り入れ、金谷駅と高台間の路線の充実を目指します。

本計画期間内では、交通結節点の機能充実（事業7）を進め、金谷駅と高台間、高台と相良市街地間の路線分割を検討します。

現在各路線が担っている通勤や通学等の需要を改善後も確実に取り込むとともに、小学生の通学需要については利便性が低下しないように配慮します。なお、路線再編の具体的内容及び時期については、高台開発プロジェクトの状況に大きく影響することから、適宜、進捗を把握しながら検討を進めます。

【路線再編の方向性とネットワークイメージ】



事業の実施主体

牧之原市、バス事業者

事業の実施年度

H30	H31 (R1)	H32 (R2)	H33 (R3)	H34 (R4)
検討・調整	検討・調整	検討・調整	実施	実施

注）高台開発プロジェクトの進捗に合わせ実施

R2評価 △

（取組）

- ・高台開発プロジェクトの遅れから、路線の再編については、大きな進展はないが、島田市と勝間田線について協議を行った。

（今年度及び今後の対応）

- ・引き続き、関係市、バス事業者と路線の方向性の協議を進めていく。

（課題）

- ・高台開発プロジェクトの遅れ

事業４：広域交流拠点連携軸（山頂部）の路線の創出

事業の内容

高台開発プロジェクトにより、市外からの流入が増えることが想定される中、現時点では牧之原市と西部方面を結ぶ路線はありません。そこで、高台開発プロジェクトの事業進捗と合わせ、高台と西部方面を結ぶ路線の創出を検討します。

また、搭乗者数が増加している富士山静岡空港の効果を市内に波及させるために、富士山静岡空港と高台や鉄道駅を結ぶ路線の創出について、需要に応じた交通モードを検討します。

事業の実施主体

牧之原市、バス事業者、タクシー事業者

事業の実施年度

H30	H31 (R1)	H32 (R2)	H33 (R3)	H34 (R4)
検討・調整	検討・調整	検討・調整	試験運行	本格運行

注）高台開発プロジェクトの進捗に合わせ実施

R2評価 △

（取組）

- ・市新拠点整備室において、静岡空港や東名高速道路 IC、鉄道駅を結ぶネットワークの構築、公共交通ターミナル（バスターミナル）について、バス事業者へのヒアリング、意見交換の実施。

（今年度及び今後の対応）

- ・バス事業者や進出企業との協議、調整を実施する。
- ・空港周辺市町の観光施設を周回するような移動方法の確保について、空港周辺推進エリア協議会でも検討する予定。

（課題）

- ・高台開発プロジェクトの遅れ

事業5：デマンド型乗合タクシーの本格運行と他地域への展開

事業の内容

平成29年10月から坂部地区において試験運行を実施しているデマンド型乗合タクシー「さかべ号」の本格運行に向け、問題点を改善しつつ利用促進を図っていきます。具体的には牧之原市や坂部地域協議会、タクシー事業者が、利用者の声を把握し、改善を図っていきます。また、利用者の口コミや地域コミュニティによる利用促進を図るとともに、目的地となる施設における帰りの便の予約を協力してもらうなど、利用しやすい環境を整えていきます。

また、試験運行の結果を踏まえ、タクシー事業者への影響や導入効果を把握し、公共交通空白地域や住民ニーズが高い地域等へのデマンド型乗合タクシーの導入を推進します。他地域への導入にあたっては、既存のバス路線を活かしつつ、タクシー事業者への影響を十分考慮し、公共交通全体として最適な形を検討します。

事業の実施主体

牧之原市、坂部地域協議会、タクシー事業者

事業の実施年度

【さかべ号】

H30	H31 (R1)	H32 (R2)	H33 (R3)	H34 (R4)
試験運行	本格運行	本格運行	本格運行	本格運行

R2評価 ◎

- ・R2.4月から本格運行に移行した。

【他地区への展開】

H30	H31 (R1)	H32 (R2)	H33 (R3)	H34 (R4)
検討・試験運行	試験運行	試験運行	本格運行	本格運行

R2評価 ◎

（取組）

- ・平成30年10月から勝間田地区を運行する「かつまた号」が試験運行を開始
- ・平成31年2月から菅山地区を運行する「すげやま号」が試験運行を開始
- ・令和2年2月から萩間地区を運行する「はぎま号」が試験運行を開始
- ・地頭方地区、牧之原地区に地域協議会を設置し、令和3年4月からの運行に向け協議会の開催。
- ・相良、榛原市街地の行動調査を実施した。

（今年度及び今後の対応）

- ・令和3年4月から「かつまた号」の本格運行へ移行。
- ・令和3年4月から「すげやま号」「はぎま号」を「すげやま・はぎま号」へ統合。
- ・令和3年4月から「じとうがた号」の試験運行、「まきのはら号」の運行を開始。
- ・市街地に地域協議会を設置し、運行内容について協議を行う。

（課題）

- ・市街地におけるバス路線と乗合タクシーの併用について調整が必要

事業 6：主要バス停における交通結節機能・利用環境の充実

事業の内容

乗換情報や路線網図など複合的な情報提供を行うために、バスロケーションシステムの表示板を設置し、分かりやすい情報提供に努めます。市内の主要バス停のうち相良営業所と静波海岸入口は平成 30 年 3 月にバスロケーションシステムの表示板が設置され、榛原総合病院は平成 30 年度中に設置される予定です。

また、パークアンドライド駐車場の整備やバス相互の乗り継ぎがしやすいように時刻調整等を行い、交通結節機能を高めるとともに、待合空間の環境改善などを行い、利用者の快適性を高めていきます。

各バス停の整備内容は以下のとおりです。

▼主要バス停の整備内容

主要バス停	整備内容
相良営業所	・バスロケーションシステムの導入 ・自主運行バスと(特急)静岡相良線の乗り継ぎ時刻の調整 ・パークアンドライド駐車場を周辺に整備
静波海岸入口	・バスロケーションシステムの導入 ・都市計画道路の整備に伴う待合所の改築、駐車場の検討
榛原総合病院	・バスロケーションシステムの設置

事業の実施主体

牧之原市、バス事業者

事業の実施年度

H30	H31 (R1)	H32 (R2)	H33 (R3)	H34 (R4)
検討・一部実施	検討・一部実施	実施	実施	実施

R2評価 ▲

(取組)

- ・相良営業所の移転に伴い、交通結節点、上屋、駐輪場の整備について、バス事業者と協議し、相良高校入口バス停を交通結節点とすることとし、上屋、駐輪場の設置箇所周辺の調整を行った。
- ・令和 2 年度については、予算措置は行っていたが、年度内での整備はできなかった。
- ・駐車場については、相良営業所（菅山地区）にバス利用者向けの駐車場スペースの確保をするよう、JA と協議した。（JA において実施、有料）

(今年度及び今後の対応)

- ・相良高校入口バス停に上屋の整備、バス停周辺に駐輪場を確保する。

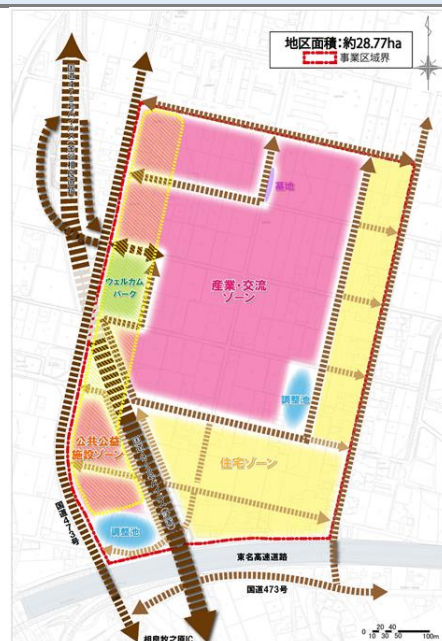
(課題)

- ・利用環境整備に係る予算確保
- ・駐車場、駐輪場の用地の確保

事業7：高台開発に伴う交通結節機能・利用環境の充実

事業の内容

「広域交流拠点」の形成を目指す高台開発プロジェクトでは、各方面からのアクセス性と乗り継ぎ利便性を高めるよう、高台開発プロジェクトの進捗状況と調整を図りながら、交通結節点の整備を進めます。交通結節点では、バス相互の乗り継ぎがしやすい環境整備やダイヤ調整など、ハード・ソフト両面での機能の充実を図ります。また、交通結節点は、賑わい施設や周辺の住宅へのアクセスが良く、周辺道路からのアクセス性が高い場所へ設置するよう調整を図ります。



※基本構想図は確定したものではなく、イメージです

▲高台開発構想図

事業の実施主体

牧之原市、バス事業者、高台開発事業者

事業の実施年度

H30	H31 (R1)	H32 (R2)	H33 (R3)	H34 (R4)
検討・調整	検討・調整	検討・調整	検討・調整	実施

注) 高台開発プロジェクトの進捗に合わせ実施

R2評価 ▲

(取組)

- ・市新拠点整備室において、静岡空港や東名高速道路 IC、鉄道駅を結ぶネットワークの構築、公共交通ターミナル（バスターミナル）について、バス事業者へのヒアリング、意見交換の実施。

(今年度及び今後の対応)

- ・バス事業者や進出企業との協議、調整を実施する。

(課題)

- ・高台開発プロジェクトの遅れ

事業8：各地区の拠点となるバス停機能の充実

事業の内容

高齢者等にとって利用しやすい公共交通にするために、病院や買物施設などの目的地施設との協働により、快適な待合環境の整備を進めます。

地区の拠点となっている公民館近くのバス停や利用者の多いバス停を、拠点バス停として位置付け、待合環境の整備を進めます。

その他のバス停周辺の設備の設置、維持・管理に関しては、地域における各主体と協議しながら役割分担を定めるなど、市民・バス事業者・行政の協働により進めていきます。

事業の実施主体

牧之原市、市内の目的地施設、バス事業者、市民

事業の実施年度

H30	H31 (R1)	H32 (R2)	H33 (R3)	H34 (R4)
検討	検討	実施	実施	実施

R2評価 △

（取組）

- ・ 萩間線経路変更に伴う「水呑バス停」の設置に伴う街路灯整備
- ・ 相良営業所の移転に伴い、交通結節点、上屋、駐輪場の整備について、バス事業者と協議し、相良高校入口バス停を交通結節点とすることとし、上屋、駐輪場の設置箇所周辺の調整を行った。

（今年度及び今後の対応）

- ・ 相良御前崎線、相良浜岡線の路線再編の状況により、地頭方地区に乗り継ぎ拠点の整備が必要か検討する。

（課題）

- ・ 路線再編を計画しているため、過剰な投資を回避し、将来的な路線を見据え計画する。

事業 9：利用しやすい車両の普及

事業の内容

牧之原市内を運行するバス車両は、低床車両への切り替えを順次進めています。今後も高齢者や障がい者、車イス利用者にとって利用しやすいよう、地域公共交通バリア解消促進等事業などを活用し、低床バス車両の導入をバス事業者とともに進めていきます。

また、ユニバーサルデザイン（UD）タクシー※¹ 車両についてもタクシー事業者とともに普及促進を図ります。

※1：ユニバーサルデザイン（UD）タクシーとは、健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすいみんなにやさしい新しいタクシー車両であり、街中で呼び止めてもよし予約しても良しの誰もが普通に使える一般のタクシーです。（UDタクシー研究会ホームページより）

事業の実施主体

牧之原市、バス事業者、タクシー事業者

事業の実施年度

H30	H31（R1）	H32（R2）	H33（R3）	H34（R4）
実施	実施	実施	実施	実施

R2評価 ○

（取組）

- ・デマンド乗合タクシーの配車時に UD タクシーを使用した場合、委託料に UD 加算を実施中。
- ・デマンド乗合バス「まきのはら号」の車両に、車椅子用リフト付きのハイエースを確保した。
- ・市営バス「鬼女・菅山線」の予備車両として、車椅子用リフト付きのマイクロバスを確保した。

（今年度及び今後の対応）

- ・引き続き、デマンド乗合タクシーの配車時に UD タクシーを使用した場合、委託料に UD 加算を実施する。
- ・乗合バス「まきのはら号」の車両に、車椅子付きハイエースを活用する。
- ・イベント時の低床バス車両や UD タクシーの展示による周知

（課題）

- ・低床バスや UD タクシーの周知の方法の検討

事業 10：観光施策と連携した公共交通サービスの提供

事業の内容

観光周遊行動は牧之原市のみならず周辺市町も含めた行動が想定されます。そこで、観光客の広域的な移動実態を捉え、交通事業者と連携し、公共交通サービスや乗継情報などを提供することにより、観光目的の公共交通需要の掘り起こしを行います。

また、平成 28 年 12 月から運行を開始した渋谷ライナーは、牧之原市に住み続けながら、首都圏との往来をしやすくする重要な路線であるとの認識のもと、観光目的の利用者への補助制度の検討や観光客向けの交通マップへの記載など、観光施策と連携した取組みを実施します。

▼具体的事業（案）

具体的事業（案）
・公共交通を利用した観光地へのアクセス方法や時刻表、観光地の情報等を記載したマップの作成（外国人向け含む） ・公共交通を利用したモデルルート、旅行プラン等の情報提供 ・イベント時に公共交通の利用特典を付与する取組み ・レンタサイクル事業の展開や車内への自転車持込など自転車と連携した取組み ・観光目的の利用者への補助制度の検討

事業の実施主体

牧之原市、バス事業者、タクシー事業者、観光協会

事業の実施年度

H30	H31（R1）	H32（R2）	H33（R3）	H34（R4）
検討	実施	実施	実施	実施

R2評価 ○

（取組）

- ・観光パンフレット「ラブソディー」を作成し、交通アクセス MAP を掲載。
- ・まきのはら活性化センターで小冊子「ことりっぷ」を作成し、施設紹介と合わせ、最寄りバス停からの徒歩時間を掲載。

（今年度及び今後の対応）

- ・観光パンフレット「ラブソディー」を改訂し、バスロケーションシステムの紹介や各施設の最寄りバス停情報を掲載する。
- ・令和 3 年 5 月に開催した JR 東海主催の JR 駅からバスを利用して牧之原市を訪れるウォーキングイベントへの協力や次回開催に向けた協議
- ・イベント時の公共交通利用の特典付与
- ・図書交流館施設内の民間事業者との連携によるレンタサイクル事業

（課題）

- ・ウェーブプールを活用した公共交通の利用促進策の検討。
- ・アフターコロナの観光事業との連携

事業 11：市民・利用者視点に立った情報提供

事業の内容

市内のバス路線は、目的地までのバス情報が分かりづらい状況にあります。そこで、バス事業者や市のホームページ、広報紙などを活用し、市民や利用者にとって分かりやすい情報を提供します。

具体的には、牧之原市民にとって、分かりやすい公共交通マップの作成や、高齢者や特定地域の住民など対象者別にカスタマイズした公共交通マップを作成し配布します。また、高校進学を控えた市内の中学生に向け、バスを使った学生生活のリーフレットなどを作成・配布し、公共交通による通学を促進していきます。各種マップやリーフレットの作成は、対象者が自ら作成するなど、市民協働による取り組みを検討します。

事業の実施主体

牧之原市、バス事業者、各中学校、各高校

事業の実施年度

H30	H31 (R1)	H32 (R2)	H33 (R3)	H34 (R4)
実施	実施	実施	実施	実施

※公共交通マップについては路線再編後に作成

R2評価 ○

（取組）

- ・ 榛原庁舎、相良庁舎、さざんかでバス、デマンド乗合タクシーの情報を配架した。
- ・ 広報特集記事やHP にバス、乗合タクシーの情報を掲載し発信した。
- ・ デマンド乗合タクシー導入済み地区に、利用状況を周知する「〇〇号ニュース」を配布した。

（今年度及び今後の対応）

- ・ 引き続き、HP にバス、乗合タクシーの情報を掲載
- ・ 高校生との協働により、市内中学生、高校生向けのリーフレットの作成、配布

（課題）

- ・ 公共交通マップの作成の遅れ

事業 12：地域住民等と連携したモビリティマネジメントの推進

事業の内容

牧之原市が市政運営の一つの柱として掲げる「対話による協働のまちづくり」の手法を公共交通分野にも応用し、市民協働により公共交通の利用促進を図っていきます。

利用者が少なければ地域公共交通は維持できないといった危機感を市民と共有し、市民自らが乗って守る行動を誘発していきます。また、児童や学生、高齢者を対象に、公共交通の大切さや乗り方、マナーを教えるバスの乗り方教室の継続や、産業フェアなどイベント時にバス車両の展示やバス事業を紹介することにより、バスを身近に感じてもらう取組みを推進します。さらに、バス停が近くにある施設と連携し、市民の外出促進や健康増進とセットになったバス利用促進策を実施します。

事業の実施主体

牧之原市、バス事業者、バス協会、バス停沿線施設

事業の実施年度

H30	H31 (R1)	H32 (R2)	H33 (R3)	H34 (R4)
検討	実施	実施	実施	実施

R2評価 ×

（取組）※数値目標の達成状況についてを参照

- ・新型コロナウイルス感染症の拡大により、イベント、サロンが中止され、乗り方教室やバス展示は実施できなかった。

（今年度及び今後の対応）

- ・産業フェアでの低床バス及びUD タクシーを展示。
- ・各地区サロンでの乗合タクシーの周知。

（課題）

- ・イベント、サロンの自粛の中での効果的な取組みの検討

事業 13：市職員等を対象としたモビリティマネジメントの推進

事業の内容

牧之原市は相良と榛原の都市拠点にそれぞれ市役所庁舎があり、その間は(特急)静岡相良線と藤枝相良線が運行しています。そこで、庁舎間の移動については、(特急)静岡相良線や藤枝相良線を活用するよう市職員へ意識啓発を図るとともに、庁舎間のバス専用の時刻表の作成や、会議等の時間をバスの時間帯に合わせるなど、市職員一丸となった利用促進を実施します。また、市職員の公共交通による通勤についても検討します。

庁舎勤務以外の市内で働く職員に対しても取組みを展開していきます。

事業の実施主体

牧之原市

事業の実施年度

H30	H31 (R1)	H32 (R2)	H33 (R3)	H34 (R4)
実施	実施	実施	実施	実施

R2評価 ○

(取組)

- ・R2利用者数・・・12人(R1利用者数58人)
※バス利用強化月間を設けた利用促進
- ・コロナウィルス感染症によるバスダイヤ変更により、バスの利用が難しい状況になった。

(今年度及び今後の対応)

- ・年1回の利用を促す形へ変更し、利用促進を図る。

(課題)

- ・バス利用が一部部署に偏っており、全庁的な取組になっていない。

事業 14：企業と連携した職場モビリティマネジメントの推進

事業の内容

牧之原市は大規模な事業所が多く立地しており、これまでも市内の主要な企業と従業員のバス利用について意見交換をしてきました。引き続き、企業とコミュニケーションを図りながら、有効な施策展開について検討し、バスの利用促進に向けた基盤を構築します。また必要に応じて、自主運行バスの経路、時間帯の変更や、バスを利用することで企業にもメリットがある仕組みを検討します。

企業の通勤用送迎バスについては、適宜企業と情報交換を行い、相互の問題点等を共有するとともに、送迎バスの有効活用について、企業と連携し検討を進めます。また、高齢者や障がい者の雇用促進に伴う通勤環境の整備についても、各企業と連携し検討を進めます。

事業の実施主体

牧之原市、市内企業、バス事業者、タクシー事業者

事業の実施年度

H30	H31 (R1)	H32 (R2)	H33 (R3)	H34 (R4)
検討	実施	実施	実施	実施

R2評価 △

（取組）

- ・企業との意見交換を実施（1社）。

（今年度及び今後の課題）

- ・企業との定期的な情報交換を実施する。

（課題）

- ・通勤者の移動を取り込めておらず、具体的な手段について検討を要する。
- ・新型コロナの影響や働き方改革で、通勤需要の見通しが立たない。

事業 15 : バス・タクシーの運転手確保

事業の内容

バスやタクシーの運転手不足により、サービス提供自体を縮小せざるを得ない状況が将来想定されます。そこで、運転手の確保に向け、バスやタクシー事業の魅力と社会的な重要性を周知する方策を検討します。

具体的には、女性や若年層を対象に路線バスの仕事の内容のPRや、地元出身者や女性運転手の活躍状況をPRするなど、バスやタクシー事業の魅力を交通事業者とともに伝えていきます。また、牧之原市産業雇用支援ネットワークを活用し産業側と労働力提供側のマッチングや、窓口の紹介、説明会の開催など採用に繋がる取組みを実施します。

事業の実施主体

牧之原市、バス事業者、タクシー事業者、ハローワーク

事業の実施年度

H30	H31 (R1)	H32 (R2)	H33 (R3)	H34 (R4)
実施	実施	実施	実施	実施

R2評価 ○

（取組）

- ・ 牧之原市産業雇用ネットワークを開催、バス事業者は継続して参加している。

（今年度及び今後の対応）

- ・ 広報特集記事にて運転手募集欄を設けて運転手確保を支援する。

（課題）

- ・ 事業者に対する効果的な支援を検討する。

事業 16：地域公共交通を支える地元組織や人材の発掘・共育

事業の内容

地域の実情に応じた路線の確保や利用促進を図るため、区や町内会など各地域において、公共交通に関する検討の場を設け、地域の公共交通の問題点や情報の共有を図ります。

地域の主体的な取組みにあたっては、地域を先導するキーパーソンが不可欠であるため、その地域の核となる人材を発掘するなど、市や交通事業者と共に育つ関係を構築します。

坂部地区での事例

「さかべ号」が試験運行されている坂部地区では、住民が坂部地域協議会を組織し、アンケート調査の実施や定期的な検討会議を開催しています。

事業の実施主体

牧之原市、バス事業者、タクシー事業者、区・町内会

事業の実施年度

H30	H31 (R1)	H32 (R2)	H33 (R3)	H34 (R4)
実施	実施	実施	実施	実施

R2評価 ◎

(取組)

	協議会	設置時期	R2開催回数
①	坂部地区地域協議会	H29	1
②	勝間田地区地域協議会	H30	1
③	菅山地区地域協議会	H30	1
④	萩間地区地域協議会	R1	2
⑤	牧之原地区地域協議会	R1	2
⑥	地頭方地区地域協議会	R2	2

(今年度及び今後の対応)

- ・既存の地域協議会の定期的な開催。
- ・市街地の地域協議会の設置。

(課題)

- ・特になし。

事業 17：評価・改善を検討する組織体制の構築

事業の内容

本計画に位置づけた事業を着実に実施・評価・改善していくために、地域公共交通会議の下部組織として市民、交通事業者、行政が参画する「評価改善部会」を組織し、事業改善に繋げるような提言を行う体制を構築します。

路線バスについては、バス事業者と連携し、利用状況の分析等を行い、効率的な運行計画を検討します。

自主運行バスについては、関係市町とOD調査を実施し、区間別・時間帯別の利用状況を分析することで、次年度の運行計画の検討に役立てており、今後も引き続き調査・分析を行います。

タクシーの利用者数についても、タクシー事業者の協力を得ながらデータを取得し、経年変化等の利用状況を分析し、事業展開の参考とします。

事業の実施主体

牧之原市、バス事業者、タクシー事業者

事業の実施年度

H30	H31 (R1)	H32 (R2)	H33 (R3)	H34 (R4)
部会の設置	継続実施	継続実施	継続実施	継続実施

R2評価 ◎

（取組）

- ・年2回の部会を開催。

（今年度及び今後の対応）

- ・地域公共交通網形成計画の評価組織として、継続的に開催していく。

（課題）

- ・特になし。

計画期間の平成 30 年度から令和 4 年度の 5 年間で、以下のスケジュールに従って事業を進めていきます。

		R 2 評価	R 2 取組	R 3 以降の取組
基本方針 1：富士山型ネットワーク構造の形成に資する地域公共交通ネットワークの構築				
事業	1：周辺都市との連携による路線維持	○	・自主運行バス「萩間線の経路変更」、「鬼女・菅山線の運行開始」 ・周辺市との連絡会議の開催、路線運行市との路線協議	・相良御前崎線、相良浜岡線の路線の方向性に、静岡相良線の延伸を加えて検討を進める。
	2：幹線軸（裾野部）の路線の再編	△	・御前崎市との路線協議の実施 ・地頭方地区地域協議会を開催し、路線状況の報告、意見交換	・日中帯の住宅地への路線変更、「い〜ら」への乗入れから、静岡方面へのアクセス向上、高校生の通学利便性向上に向けて路線再編を主に検討を進める。
	3：幹線軸（斜面部）の路線の再編	△	・島田市と勝間田線の運行について、協議を実施	・引き続き、関係市、バス事業者と協議を進める。
	4：広域交流拠点連携軸（山頂部）の路線の創出	△	・市新拠点整備室において、静岡空港や東名 IC、鉄道駅を結ぶネットワークの構築、バスターミナルについて、バス事業者にヒアリングを実施	・バス事業者や進出企業との協議、調整を進める。 ・空港周辺市町の観光施設を周回するような移動方法の確保を検討する。
	5：デマンド型乗合タクシーの本格運行と他地域への展開	◎	・さかべ号の本格運行への移行 ・かつまた号、すげやま、はぎま号の試験運行 ・市街地の行動調査の実施	・現在運行している路線の継続的な運行 ・地頭方地区、牧之原地区での新規運行 ・市街地の移動方法の確保
基本方針 2：効果的な地域公共交通サービスの提供				
事業	6：主要バス停における交通結節機能・利用環境の充実	△	・相良営業所の移転に伴う交通結節点、上屋、駐輪場の整備について、関係者の協議、調整 ・令和 2 年度は予算措置していたが、年度内での整備はできなかった。	・相良高校入口バス停への上屋整備、バス停周辺への駐輪場確保
	7：高台開発に伴う交通結節機能・利用環境の充実	△	・市新拠点整備室において、静岡空港や東名 IC、鉄道駅を結ぶネットワークの構築、バスターミナルについて、バス事業者にヒアリングを実施	・バス事業者や進出企業との協議、調整を進める。
	8：各地区の拠点となるバス停機能の充実	△	・萩間線「水呑バス停」への街路灯設置 ・萩間線「東萩間下バス停」への乗降場所の整備	・路線の再編による乗り継ぎ拠点の整備の検討
	9：利用しやすい車両の普及	○	・デマンド乗合タクシーの UD タクシー使用時の委託料加算 ・デマンド乗合バス、鬼女・菅山線予備車に UD 車両の確保	・デマンド乗合タクシー、バスでの UD 車両の活用促進 ・イベント時の UD 車両の展示
	10：観光施策と連携した公共交通サービスの提供	○	・観光パンフレット、小冊子を作成し、バス情報を掲載	・路線バスを利用したウォーキングイベントへの参画 ・イベント時の公共交通利用への特典付与
基本方針 3：持続可能な運行を支える利用促進・体制強化				
事業	11：市民・利用者視点に立った情報提供	○	・庁舎内パンフレットスタンドや広報特集記事、HP による情報発信 ・乗合タクシー導入地区、利用状況を周知するチラシを配布	・引き続き、広報特集記事や HP に情報発信 ・高校生との連携によるリーフレットの作成
	12：地域住民等と連携したモビリティマネジメントの推進	×	・コロナウィルス感染症の拡大によるイベント等の中止により、乗り方教室やバス展示ができなかった	・イベントやサロンでの低床バス、UD タクシーを展示 ・各サロン、地域協議会での乗合タクシーの周知
	13：市職員等を対象としたモビリティマネジメントの推進	○	・職員の庁舎間バス移動を実施（強化月間設定）	・引き続き、職員の庁舎間バス移動を実施（通年での利用促進）
	14：企業と連携した職場モビリティマネジメントの推進	△	・企業との意見交換を実施	・適宜、情報交換を実施
	15：バス・タクシーの運転手確保	○	・牧之原市産業雇用支援ネットワークにバス事業者が参加 ・広報特集記事で運転手募集記事を掲載	・ネットワークの継続実施 ・広報特集記事で運転手募集記事を掲載
	16：地域公共交通を支える地元組織や人材の発掘・共育	◎	・既存の地域協議会の開催 ・地頭方、牧之原地区に地域協議会の設置	・既存の地域協議会の定期的な開催 ・市街地の地域協議会の設置
	17：評価・改善を検討する組織体制の構築	◎	・部会の開催（年 2 回）	・部会の開催（年 2 回）

総括

- ・牧之原 IC 周辺開発の進捗の遅れにより、関連する事業は、計画とおриには進んでいない。
- ・継続的に実施している事業でも、更なる効果が出るような工夫をする必要がある。

牧之原市地域公共交通網形成計画における数値目標の達成状況について
(R2 評価)

牧之原市地域振興課

以下、計画の目標を抜粋

(12) 計画の目標

本計画の目標と評価指標を設定します。また、目標については、基本方針1～3のいずれに該当するかを明記します。

□目標 1：地域公共交通の利用者数の維持・減少割合の抑制

基本方針 1 基本方針 2 基本方針 3

ネットワークの形成と合わせ、利用しやすいサービスの提供により、利用者数を確保し、持続可能な運行を目指します。なお、高台開発プロジェクトに伴う路線の再編を想定しているため、再編が行われた際に評価指標の見直しを行うものとしします。

評価指標	平成29年度		平成 34 年度
評価指標1-1:乗合バスの年間利用者数	357,094 人/年	維持	357,000 人/年
評価指標1-2:自主運行バスの年間利用者数※	177,934 人/年	維持	177,000 人/年

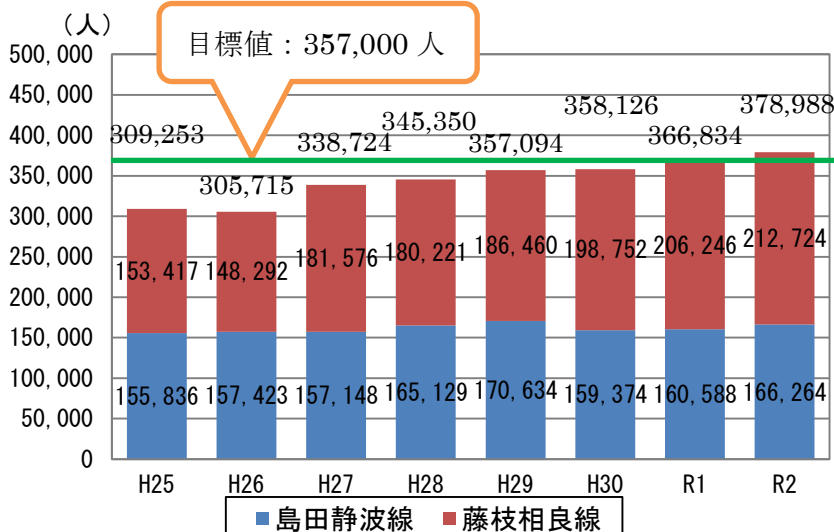
※乗合バス、自主運行バスの年間利用者数は、平成 28 年度の利用者数

実績

評価指標	令和2年度	評価
評価指標1-1:乗合バスの年間利用者数	378,988 人/年	○
評価指標1-2:自主運行バスの年間利用者数	162,093 人/年	×

※年間利用者数は、令和 2 年度は令和元年度の利用者数

指標 1-1 の経年変化



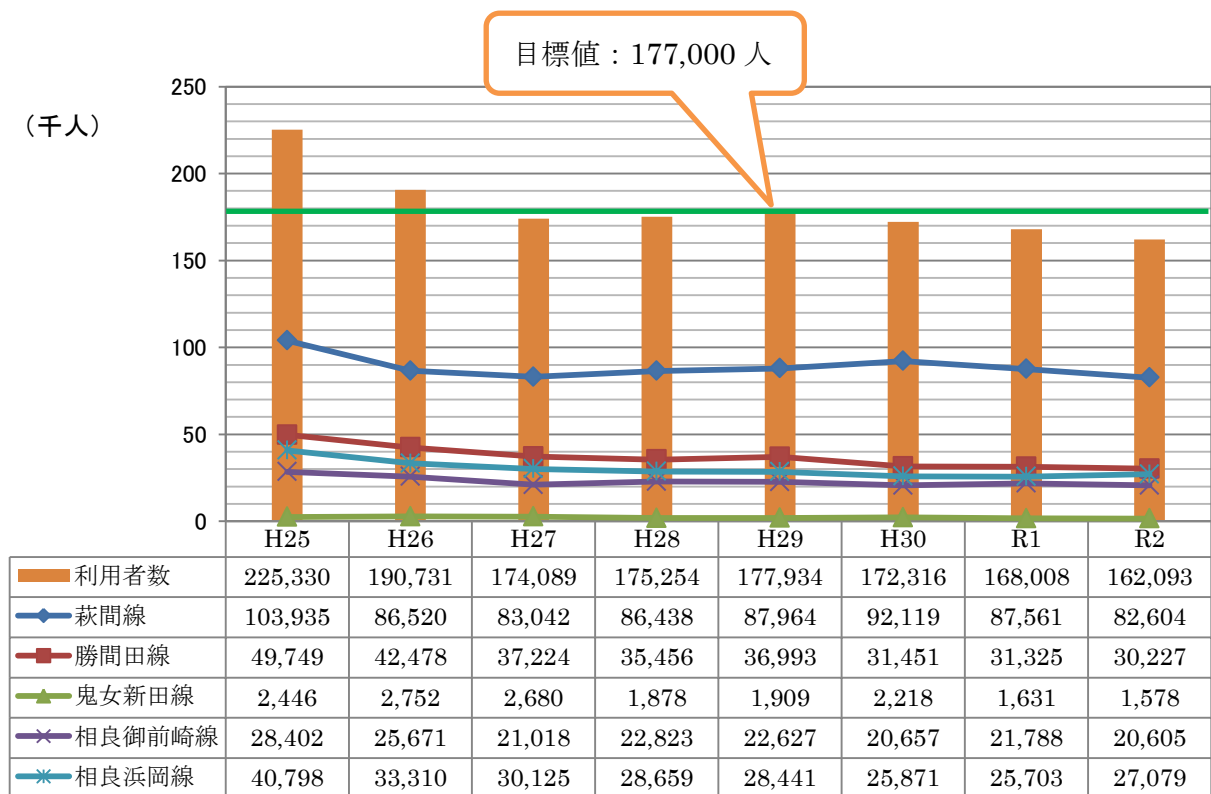
指標 1-1 考察

- ・全体の傾向として、2路線とも増加傾向である。
- ・藤枝相良線は、清流館高校、榛原総合病院の利用が増加している。
- ・島田静波線は、吉田中学校入口や神戸で増加しているが、静波海岸入口や片岡北などで減少している。特に減少しているのは、島田市民病院の利用。

R1 と R2 の比較

- ・藤枝相良線：約 3.1%増
- ・島田静波線：約 3.5%増
- ・2路線合計：約 3.3%増

■維持の目標は達成しているため、引き続き事業者、関係市と連携し、利用促進を図る。



指標 1－2 考察

- ・全体的に減少傾向であるものの、H27 から H30 までは横ばいであったが、R1 から減少傾向になってきている。

R1 と R2 の比較

- ・萩間線：約 5.7%減 ・勝間田線：約 3.5%減 ・鬼女・菅山線：約 3.2%減
- ・相良御前崎線：約 5.4%減 ・相良浜岡線：約 5.3%増
- ・5 路線合計：約 **3.5%減**

■各路線の特性を踏まえ、路線再編を進めることで利用促進を図る。

■各路線の特性

萩間線：小学生と通勤の利用が多い。児童数の影響を受けやすい。

勝間田線：小学生の利用が 8 割を占め、児童数の影響を受けやすい。

鬼女新田線：相良小通学児童のみ。R1 途中から通学タクシーに移行（※表中の R2）

R2 年度からは鬼女・菅山線に変更（評価では R3）

相良御前崎線：相良高校通学利用が 7 割を占め、相高生の影響を受けやすい。

相良浜岡線：他の路線に比べ、通院（御前崎市立病院）、買い物（マックスバリュ）の利用が多い。

□目標2：路線維持に向けた運行の効率化 基本方針3

収支率が低いバス路線の改善を図り、持続可能な公共交通体系の構築を目指します。
収支率は減少傾向にありますが、効率的な運行による運行経費の維持・削減に努めるとともに、利用促進を図り、収支率を維持します。

評価指標	平成 29 年度		平成 34 年度
評価指標 2-1:乗合バスの収支率	49.4%	維持	49.4%
評価指標 2-2:自主運行バスの収支率※	25.0%	維持	25.0%

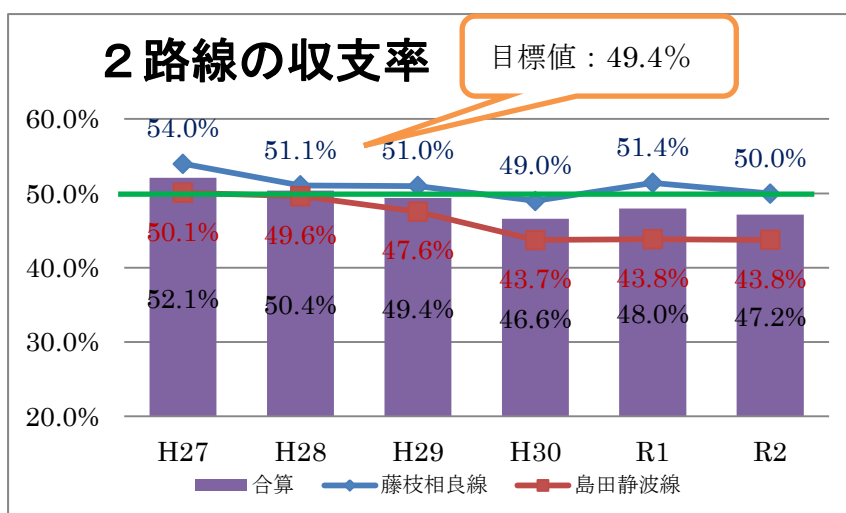
※自主運行バスの収支率は、平成 28 年度の収支率

実績

評価指標	令和2年度	評価
評価指標 2-1:乗合バスの収支率	47.2%	×
評価指標 2-2:自主運行バスの収支率	18.2%	×

※自主運行バスの収支率は、令和2年度は令和元年度の収支率

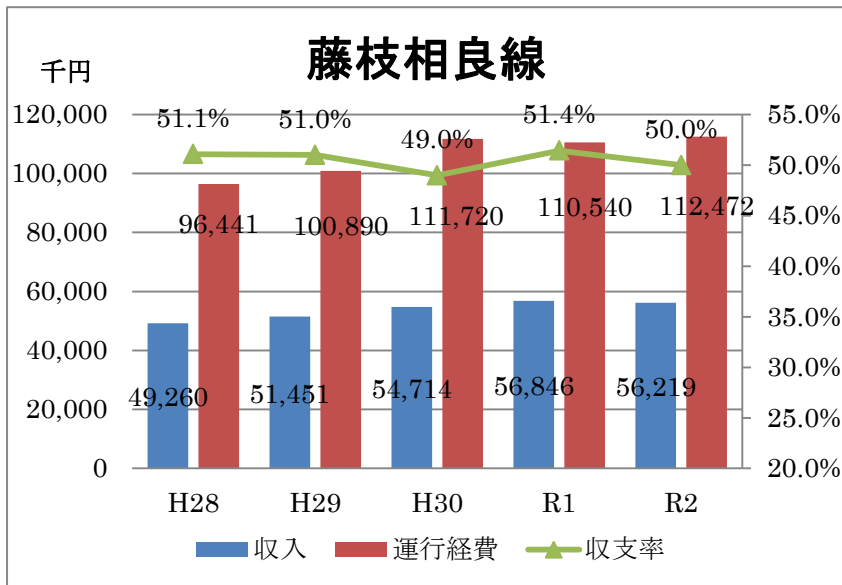
指標2-1の経年変化



考察

- ・全体の傾向は減少傾向にある。
- ・利用者の増加により運賃収入は増加傾向にあるが、運行経費の増加幅の方が大きいため、収支率は減少傾向になっている。

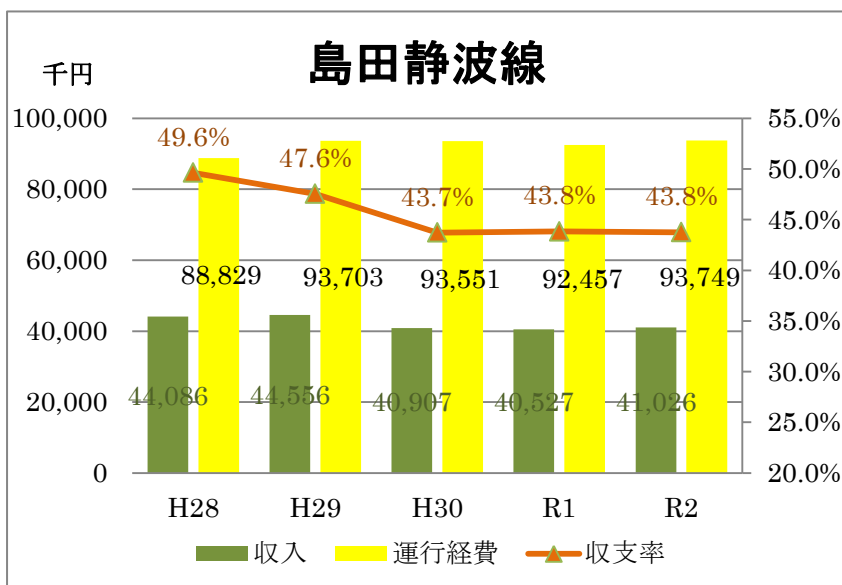
年度別収支率	路線	運賃収入 (千円)	運行経費 (千円)	収支率 (%)	2 路線 計
H27	藤枝相良線	49,403	91,519	53.98%	52.1%
	島田静波線	42,282	84,441	50.07%	
H28	藤枝相良線	49,260	96,441	51.08%	50.4%
	島田静波線	44,086	88,829	49.63%	
H29	藤枝相良線	51,451	100,890	51.00%	49.4%
	島田静波線	44,556	93,703	47.55%	
H30	藤枝相良線	54,714	111,720	48.97%	46.6%
	島田静波線	40,907	93,551	43.73%	
R1	藤枝相良線	56,846	110,540	51.43%	48.0%
	島田静波線	40,527	92,457	43.83%	
R2	藤枝相良線	56,219	112,472	49.98%	47.2%
	島田静波線	41,026	93,749	43.76%	



R1 と R2 の比較

- ・ 運賃収入： **1.1%減**
- ・ 運行経費： **1.7%増**
- ・ 収 支 率： **1.4%減**

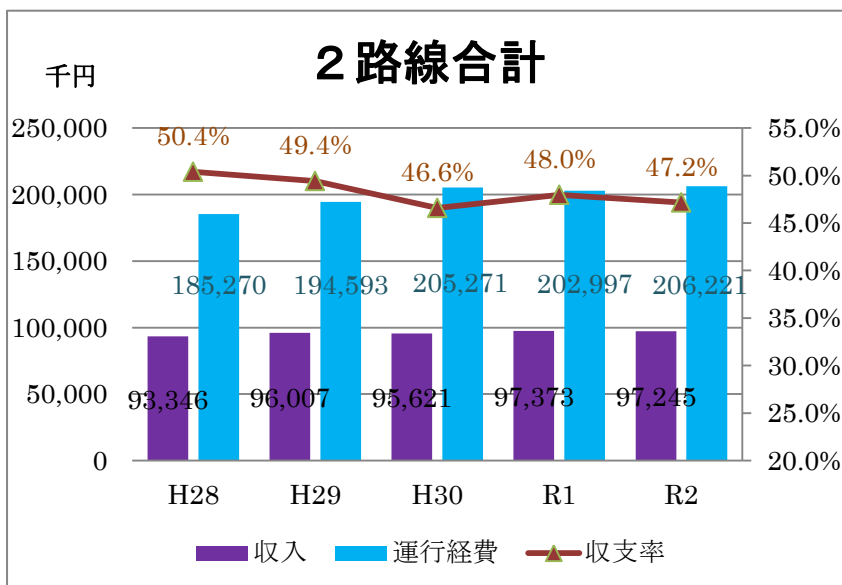
利用者は増加しているが運賃収入は微減、運行経費が増加したため、収支率は減少した。



R1 と R2 の比較

- ・ 運賃収入： **1.2%増**
- ・ 運行経費： **1.4%増**
- ・ 収 支 率： **増減なし**

運賃収入、運行経費がほぼ同率で増加したため、収支率は増減なし。

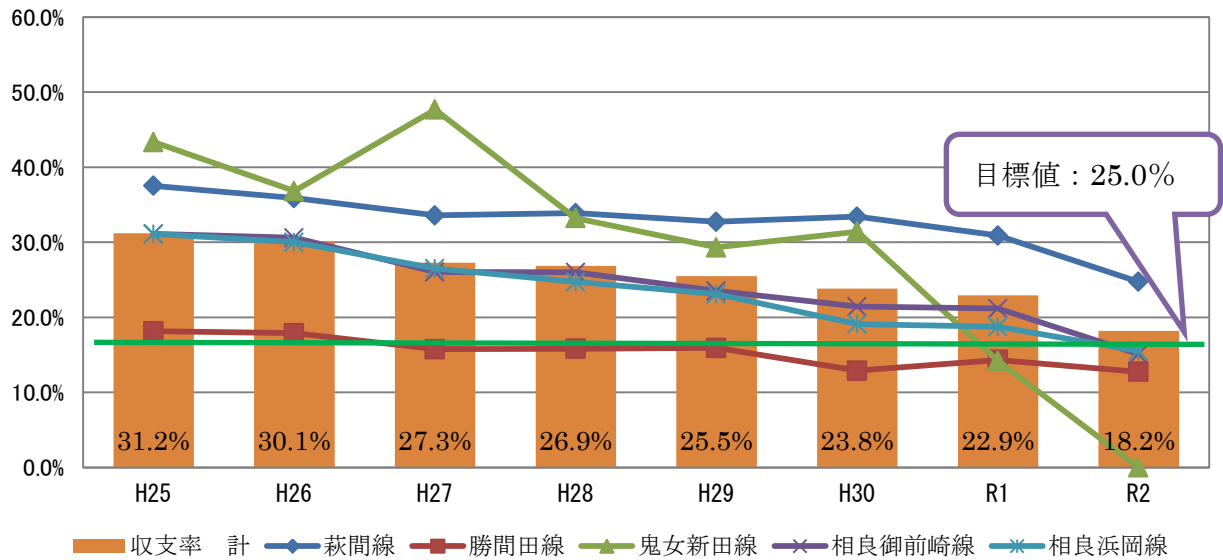


R1 と R2 の比較

- ・ 運賃収入： **0.1%減**
- ・ 運行経費： **1.6%増**
- ・ 収 支 率： **0.8%減**

2 路線合計では、運賃収入は横ばい、運行経費が増加したため、収支率は減少した。

収支率



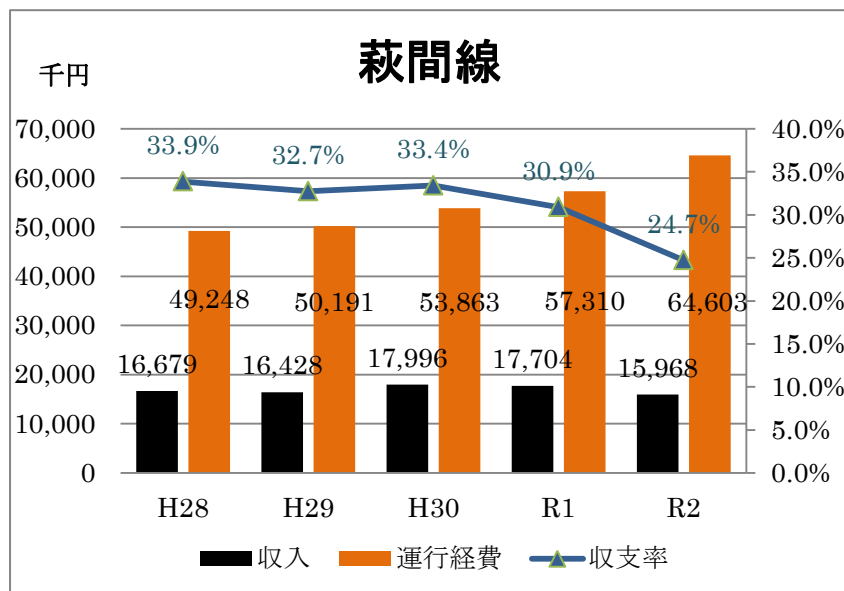
考察

- ・ 運賃収入は数年横ばいだったが、R2 は減少した。（前年比△6.0% 2,000 千円）
 - ・ 運行経費は年々上昇している。（前年比+18.6% 28,297 千円）
- 年々、収支率は減少している。

■経費増加の要因

- ・ 人件費、燃料費、設備投資費の増加（全路線）※人件費は営業所の人員構成による。
- ・ 相良御前崎線（回送費の増加）

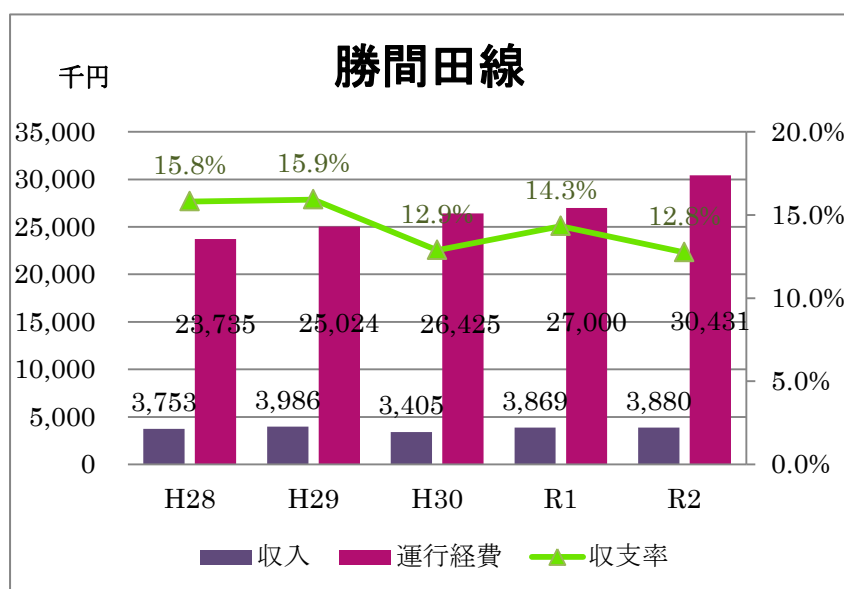
年度別		萩間線	勝間田線	鬼女新田線	相良御前崎線	相良浜岡線	5路線計
H27	収入(千円)	16,453	3,709	359	5,884	8,363	34,768
	経費(千円)	48,993	23,557	754	22,602	23,197	127,466
	収支率(%)	33.6%	15.7%	47.7%	26.0%	26.5%	27.3%
H28	収入(千円)	16,679	3,753	256	5,916	7,847	34,451
	経費(千円)	49,248	23,735	771	22,775	23,918	128,294
	収支率(%)	33.9%	15.8%	33.2%	26.0%	24.7%	26.9%
H29	収入(千円)	16,428	3,986	243	5,684	7,737	34,078
	経費(千円)	50,191	25,024	828	24,167	25,785	133,732
	収支率(%)	32.7%	15.9%	29.3%	23.5%	23.1%	25.5%
H30	収入(千円)	17,996	3,405	271	5,590	6,927	34,190
	経費(千円)	53,863	26,425	864	26,105	29,351	143,535
	収支率(%)	33.4%	12.9%	31.4%	21.4%	19.1%	23.8%
R1	収入(千円)	17,704	3,869	172	5,889	7,239	34,872
	経費(千円)	57,310	27,000	1,210	27,832	31,397	151,987
	収支率(%)	30.9%	14.3%	14.2%	21.2%	18.7%	22.9%
R2	収入(千円)	15,968	3,880	0	5,570	7,365	32,784
	経費(千円)	64,603	30,431	785	36,979	40,121	180,284
	収支率(%)	24.7%	12.8%	0.0%	15.1%	15.5%	18.2%



R1 と R2 の比較

- ・ 運賃収入 : **9.8%減**
- ・ 運行経費 : **12.7%増**
- ・ 収 支 率 : **6.2%減**

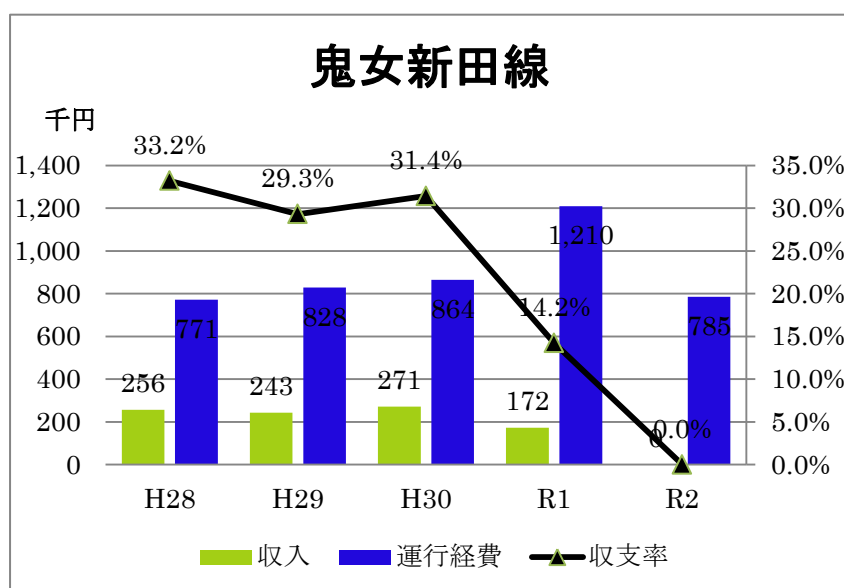
運行経費の大幅増により、収支率は大きく悪化した。



R1 と R2 の比較

- ・ 運賃収入 : **0.3%増**
- ・ 運行経費 : **12.7%増**
- ・ 収 支 率 : **1.5%減**

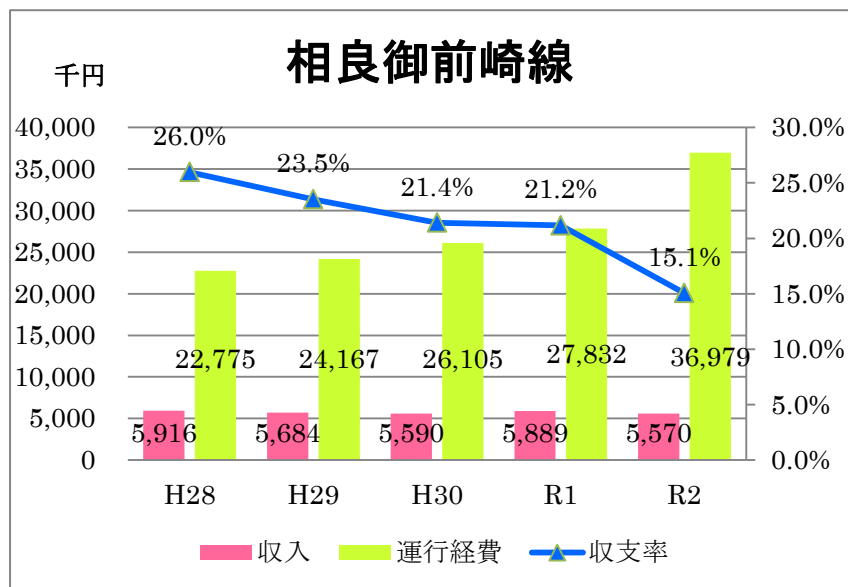
運賃収入は微増だが、運行経費の大幅増により、収支率は悪化した。



R1 と R2 の比較

- ・ 運賃収入 : **収入なし**
- ・ 運行経費 : **35.1%減**
- ・ 収 支 率 : **14.2%減**

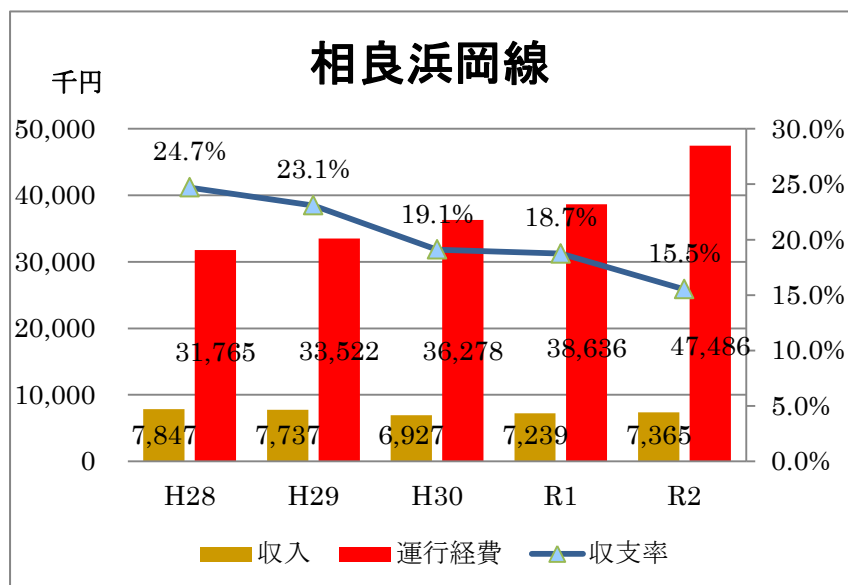
R2 (実際 R1) は無料の送迎タクシーを運行したため、運賃収入はゼロになり、収支率は悪化した。



R1 と R2 の比較

- ・ 運賃収入 : **5.4%減**
- ・ 運行経費 : **32.9%増**
- ・ 収 支 率 : **6.1%減**

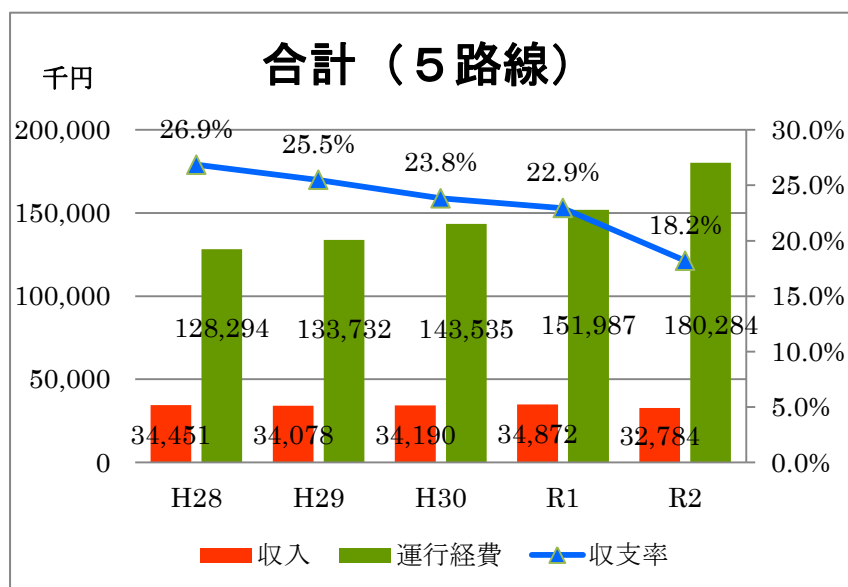
運賃収入は微減だが、運行経費の大幅増により、収支率は大きく悪化した。



R1 と R2 の比較

- ・ 運賃収入 : **1.7%増**
- ・ 運行経費 : **22.9%増**
- ・ 収 支 率 : **3.2%減**

運賃収入は微増だが、運行経費の大幅増により、収支率は大きく悪化した。



R1 と R2 の比較

- ・ 運賃収入 : **6.0%減**
- ・ 運行経費 : **18.6%増**
- ・ 収 支 率 : **4.7%減**

運賃収入の減と、運行経費の大幅増により、収支率は大きく悪化した。

□目標3：都市拠点の主要バス停における拠点性向上 基本方針2

都市拠点の主要バス停である相良営業所と静波海岸入口において、交通結節機能を高める取組みを行うことで、利用者数を維持します。

評価指標	平成 29 年度		平成 34 年度
評価指標3-1：相良営業所の利用者数	677 人/日	維持	670 人/日
評価指標3-2：静波海岸入口の利用者数	363 人/日	維持	360 人/日

※1：乗合バス、自主運行バス、(特急)静岡相良線における各バス停で乗降した利用者数

※2：乗合バスは平成 29 年度運行分の乗降調査結果より

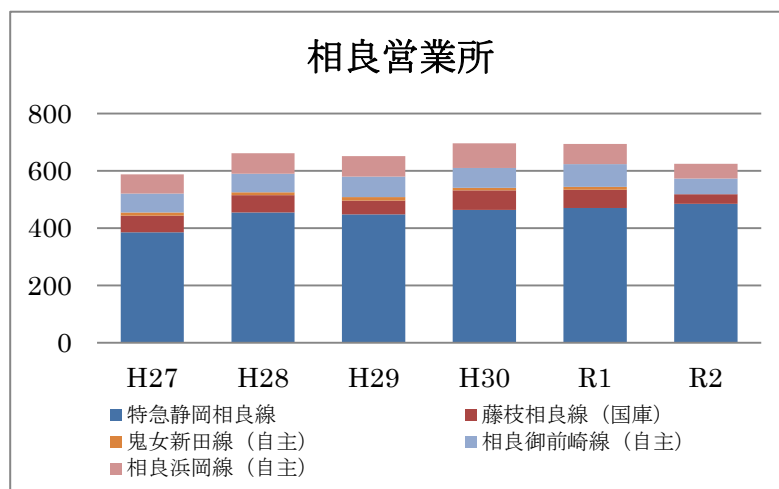
※3：自主運行バスは平成 29 年度運行分の乗降調査結果より

※4：(特急)静岡相良線はしずてつジャストライン提供の 2016 年 10 月 1 日(土)～7 日(金)の 1 週間の利用者数から一日平均利用者数を算出

実績

評価指標	令和2年度	評価
評価指標3-1：相良営業所の利用者数	637 人/日	×
評価指標3-2：静波海岸入口の利用者数	317 人/日	×

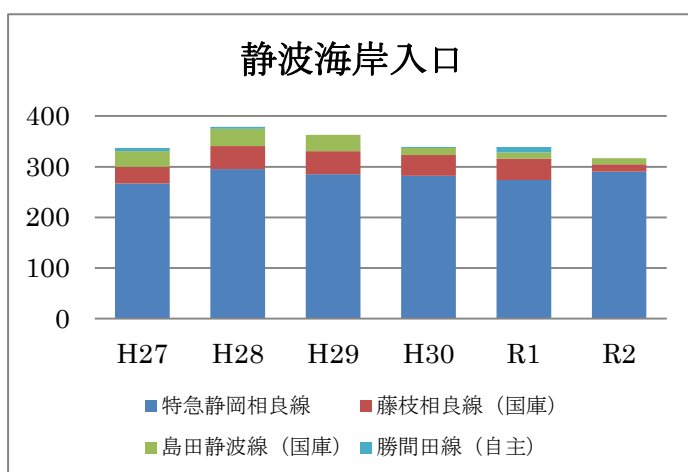
乗降者数	相良営業所（人）					
	H27	H28	H29	H30	R1	R2
特急静岡相良線	386	455	448	464	471	485
藤枝相良線（国庫）	58	60	48	68	63	34
萩間線（自主）	23	21	25	22	18	12
鬼女新田線（自主）	11	11	13	9	10	-
相良御前崎線（自主）	66	64	71	70	80	55
相良浜岡線（自主）	67	72	72	85	70	51
合計	611	683	677	718	712	637



考察

- ・令和元年度までは6路線が乗り入れているが、現在は鬼女新田線廃止に伴い5路線。
- ・静岡相良線は増加傾向にある。
- ・自主運行バスはコロナ感染症の影響により減少している（R2 実績）。

乗降者数	静波海岸入口（人）					
	H27	H28	H29	H30	R1	R2
特急静岡相良線	267	295	295	282	274	290
藤枝相良線（国庫）	33	46	46	33	42	15
島田静波線（国庫）	31	34	32	14	12	12
勝間田線（自主）	6	4	0	2	11	0
合計	337	379	363	331	339	317

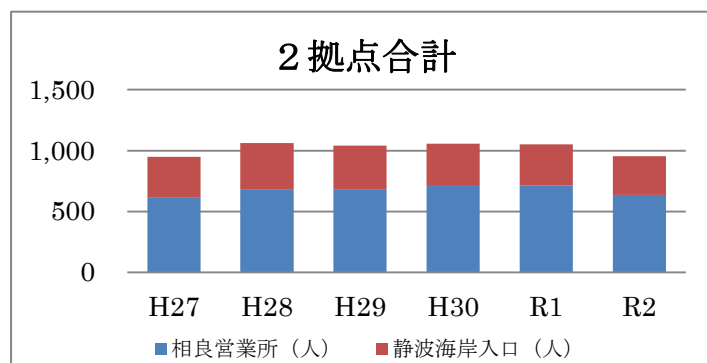


考察

- ・ 4路線が乗り入れている。
- ・ 静岡相良線は微増傾向。
- ・ 自主運行バスはコロナ感染症の影響により減少している（R2実績）。

2 拠点間の合計

乗降者数（人）	H27	H28	H29	H30	R1	R2
相良営業所	611	683	677	718	712	637
静波海岸入口	337	379	363	331	339	317
2 拠点合計	948	1,062	1,040	1,049	1,051	954



考察

- ・ 2 拠点で毎日約 1,000 人が利用している。そのうち約 7 割が相良営業所を利用。
- ・ 5 年間で大きな変化は見られない。

R1 と R2 の比較

- ・ 乗降者数は全体に減少している。
- ・ 静岡相良線は R1 実績により増加しているが、自主運行バスは R2 実績のため、コロナウィルス感染症の影響を受け、減少している。

基本方針 1 **基本方針 2** **基本方針 3**

各種サービスの充実や市民ニーズにあった路線の改善により、市民の公共交通施策に対する満足度を高めます。

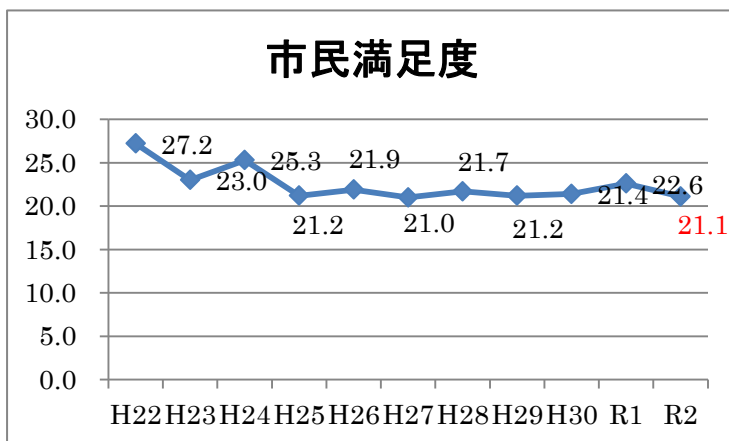
評価指標	平成 29 年度		平成 34 年度
評価指標4: 公共交通の充実に対する市民満足度	21.2%※1	増加	40%※2

※1：無回答を含め、「満足」及び「やや満足」を足した割合

※2：平成 29 年度の「満足」「やや満足」に加え、「やや不満」36.7%の半数が「やや満足」へ移行することを目標とする

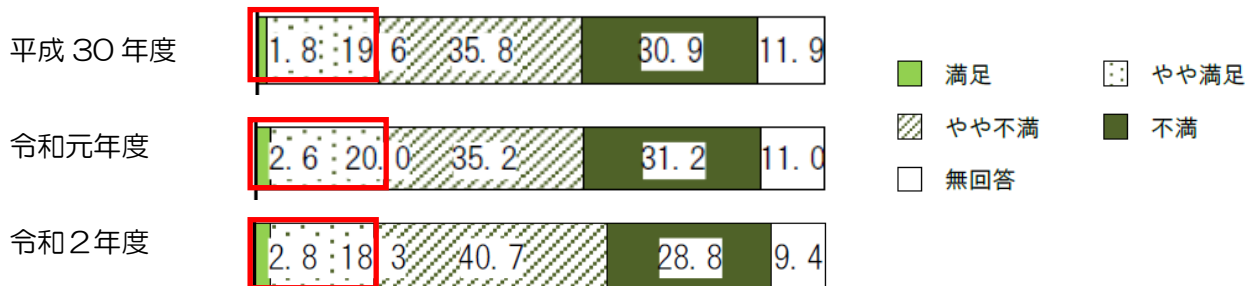
実績

評価指標	令和2年度	評価
評価指標4: 公共交通の充実に対する市民満足度	21.1%	×



考察

- ・満足度のほか、重要度も示されているが、公共交通の充実については、例年、満足度は低く重要度は高い傾向にある。
- ・自由意見では、例年、バス運賃改善やパークアンドライド駐車場、コミバス運行といった改善要望の意見が多い。



交通に関する代表的な自由記載意見

- ・バス本数の増加・・・8件
- ・新規バス、コミュニティバスの運行・・・5件
- ・交通の便が悪い・・・13件
- ・免許返納後の対応・・・9件

R1 と R2 の比較

- ・満足：0.2%増
- ・やや満足 1.7%減
- ・合計：**1.5%減**

■高齢者の移動への不安や不満の意見が多くなっている。(交通の便が悪くて返納できない。返納後の不便さ等)

□目標5：地域公共交通の利用者数増加に向けた取組の充実 基本方針3

市民、交通事業者と連携し、利用促進を推進します。

なお、取組件数を評価指標としていますが、本来、取組みを行うことで発現する効果が重要であるため、適宜、利用促進の取組みを行ったことに対する効果を計測できるように検討していきます。

評価指標	平成 29 年度		平成 34 年度
評価指標5-1：モビリティマネジメントの取組件数	5項目	増加	年間で10項目以上
評価指標5-2：モビリティマネジメントの取組人数	300人	増加	年間で400人

実績

評価指標	令和2年度	評価
評価指標5-1 モビリティマネジメントの取組件数	7項目	△
評価指標5-2 モビリティマネジメントの取組人数	578人	○

※1：取組件数は新規の取組に加え、現在の取組を充実させた件数も含める

※2：バスの乗り方教室など、1つの項目（取組）で複数の回数を実施する取組もあるため、これら回数も含めた評価を行う

令和元年度実績

	取組項目	取組人数	備考
①	広報特集記事2ページ（R2.10）	—	公共交通の必要性を考える
②	市職員に対するバス利用促進	12人	前年度58人
③	バスの乗り方教室（小学生）	—（9校）	目標設定時に不算入
④	デマンド乗合タクシーに係る地域協議会（坂部、勝間田、菅山、萩間、地頭方、牧之原）	計85人（各地域の1回あたりの合計人数）	坂部13人、勝間田14人 菅山13人、萩間15人 地頭方15人、牧之原15人
⑤	市街地（相良、榛原）の行動調査	—	目標設定時に不算入
⑥	じとうがた号説明会、サロンでの説明	321人	開催回数17回
⑦	まきのはら号説明会、サロンでの説明	160人	開催回数16回

R1 と R2 の比較

- ・指標5-1：12項目→7項目 ・指標5-2：306人→578人
- ・取組項目は減ってしまったが、地域協議会やデマンド乗合タクシー関係の説明会を充実させたため、取組人数は増加した。

□目標6：多様な団体・組織との連携による体制強化 基本方針3

体制強化に向け、市民、交通事業者、行政など多様な主体による団体を組織し、地域公共交通に対する検討を充実させていきます。

評価指標	平成 29 年度		平成 34 年度
評価指標6：地域住民、民間企業、交通事業者、行政間など、多様な組織・団体との公共交通に関する検討会議等の団体・組織数	6団体・組織	増加	9団体・組織

実績

評価指標	令和2年度	評価
評価指標6：地域住民、民間企業、交通事業者、行政間など、多様な組織・団体との公共交通に関する検討会議等の団体・組織数	9団体・組織	○

令和2年度実績

- ① 牧之原市地域公共交通会議
- ② 牧之原市地域公共交通会議 評価改善部会
- ③ 自主運行バス連絡調整会議
- ④ 坂部地区地域協議会
- ⑤ 勝間田地区地域協議会
- ⑥ 菅山区地区地域協議会
- ⑦ 萩間地区地域協議会
- ⑧ 牧之原地区地域協議会
- ⑨ 地頭方地区地域協議会（新）

R1 と R2 の比較

- ・地頭方地区地域協議会を新設した。

数値目標の評価数値及び評価区分について

1 評価数値

本計画の策定時における評価数値は、年度が異なるものがあるため、令和2年度の評価として使用する実績年度を示す。

目標1 地域公共交通の利用者数の維持・減少割合の抑制

評価指標		評価に使用する実績年度
評価指標 1-1	乗合バスの年間利用者数	令和元年度
評価指標 1-2	自主運行バスの年間利用者数	令和元年度

目標2 路線維持に向けた運行の効率化

評価指標		評価に使用する実績年度
評価指標 2-1	乗合バスの収支率	令和元年度
評価指標 2-2	自主運行バスの収支率	令和元年度

目標3 都市拠点の主要バス停における拠点性向上

評価指標		評価に使用する実績年度
評価指標 3-1	相良営業所の利用者数	
	静岡相良線	令和元年度
	藤枝相良線、島田静波線	令和2年度
	自主運行バス	令和2年度
評価指標 3-2	静波海岸入口の利用者数	3-1と同様

目標4 市民にとって利用しやすい公共交通施策の展開

評価指標		評価に使用する実績年度
評価指標 4	公共交通の充実に対する市民満足度	令和2年度

目標5 地域公共交通の利用者数増加に向けた取組の充実

評価指標		評価に使用する実績年度
評価指標 5-1	モビリティマネジメントの取組件数	令和2年度
評価指標 5-2	モビリティマネジメントの取組人数	令和2年度

目標6 多様な団体・組織との連携による体制強化

評価指標		評価に使用する実績年度
評価指標 6	地域住民、民間企業、交通事業者、行政間など、多様な組織・団体との公共交通に関する検討会議等の団体・組織数	令和2年度

2 評価区分

数値目標に対する評価の4つの区分を分類する。

- ◎：目標の120%以上で内容が伴っているもの
- ：目標の100%以上120%未満のもの
- △：目標の100%未満で平成29年度より数値が上昇しているもの
- ×：目標の100%未満で平成29年度より数値が下降しているもの

公共交通の現状

(令和2年度実績)

令和3年7月

地域振興課

路線図

【乗合バス路線】

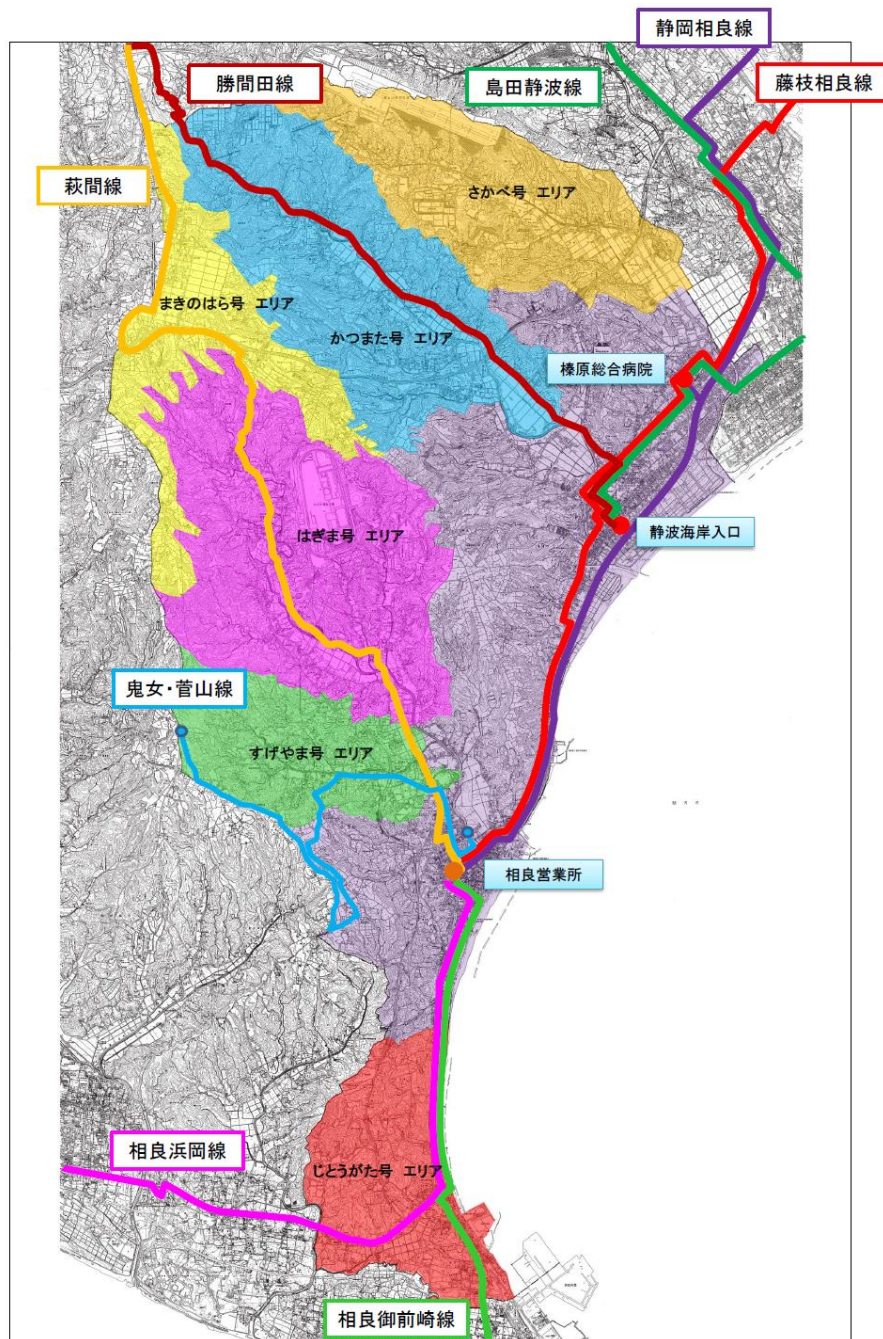
- (特急) 静岡相良線(紫)
- 藤枝相良線(赤)
- 島田静波線(緑)

【自主運行バス路線】

- 萩間線(黄)
- 勝間田線(茶)
- 鬼女・菅山線(青)
- 相良御前崎線(黄緑)
- 相良浜岡線(紫)

【デマンド乗合タクシー】

- さかべ号(令和2年4月から本運行)
- かつまた号(令和3年4月から本運行)
- すげやま号(平成31年2月から試験運行)
- はぎま号(令和2年2月から試験運行)
- まきのはら号(令和3年4月から試験運行)
- じとうがた号(令和3年4月から試験運行)



■乗合バス(国庫補助路線)

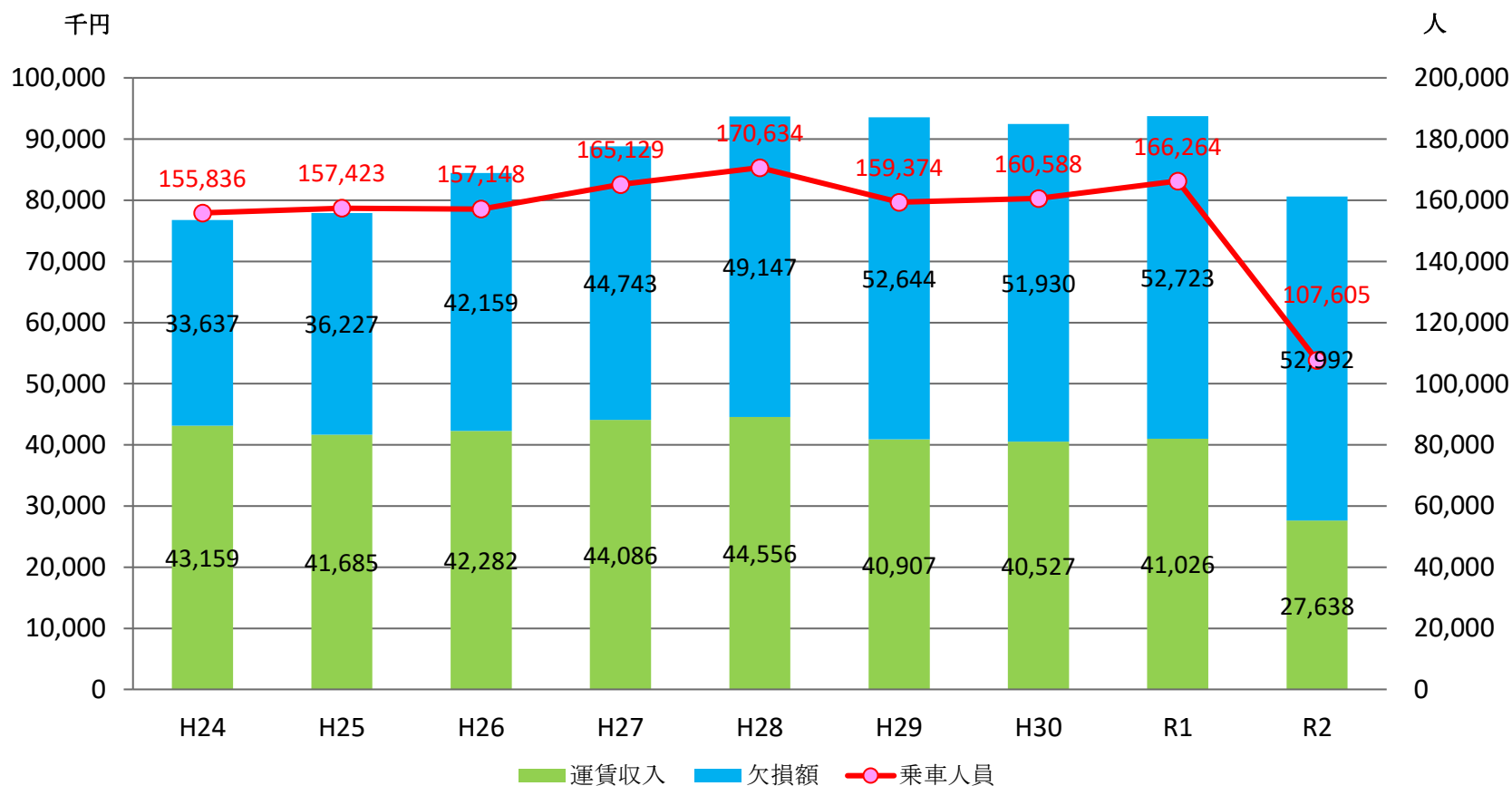
路線名	起点	終点	経路市町(距離比率)
島田静波線	島田駅 (島田市民病院)	静波海岸入口	島田市(39.9%) 吉田町(37.8%) 牧之原市(22.3%)
藤枝相良線	藤枝駅南口	相良営業所	藤枝市(15.4%) 焼津市(15.6%) 吉田町(25.2%) 牧之原市(43.8%)

路線名	1日便数 ()は休日	乗車人数/日 (R2 OD調査)	利用客中の 小学生割合	主な乗換拠点・バス停
島田静波線	35(14) R3.5現在	348	1.1%	【拠点】島田駅、静波海岸入口、榛原総合病院、吉田IC入口、井口堺 【バス停】色尾、本通3丁目、保健福祉センター、島田市民病院
藤枝相良線	30(20) R3.5現在	367	0.5%	【拠点】藤枝駅、静波海岸入口、榛原総合病院、相良営業所 【バス停】富士見橋、宗高新町、東名大井川

【島田静波線】

運行経費と乗車人員

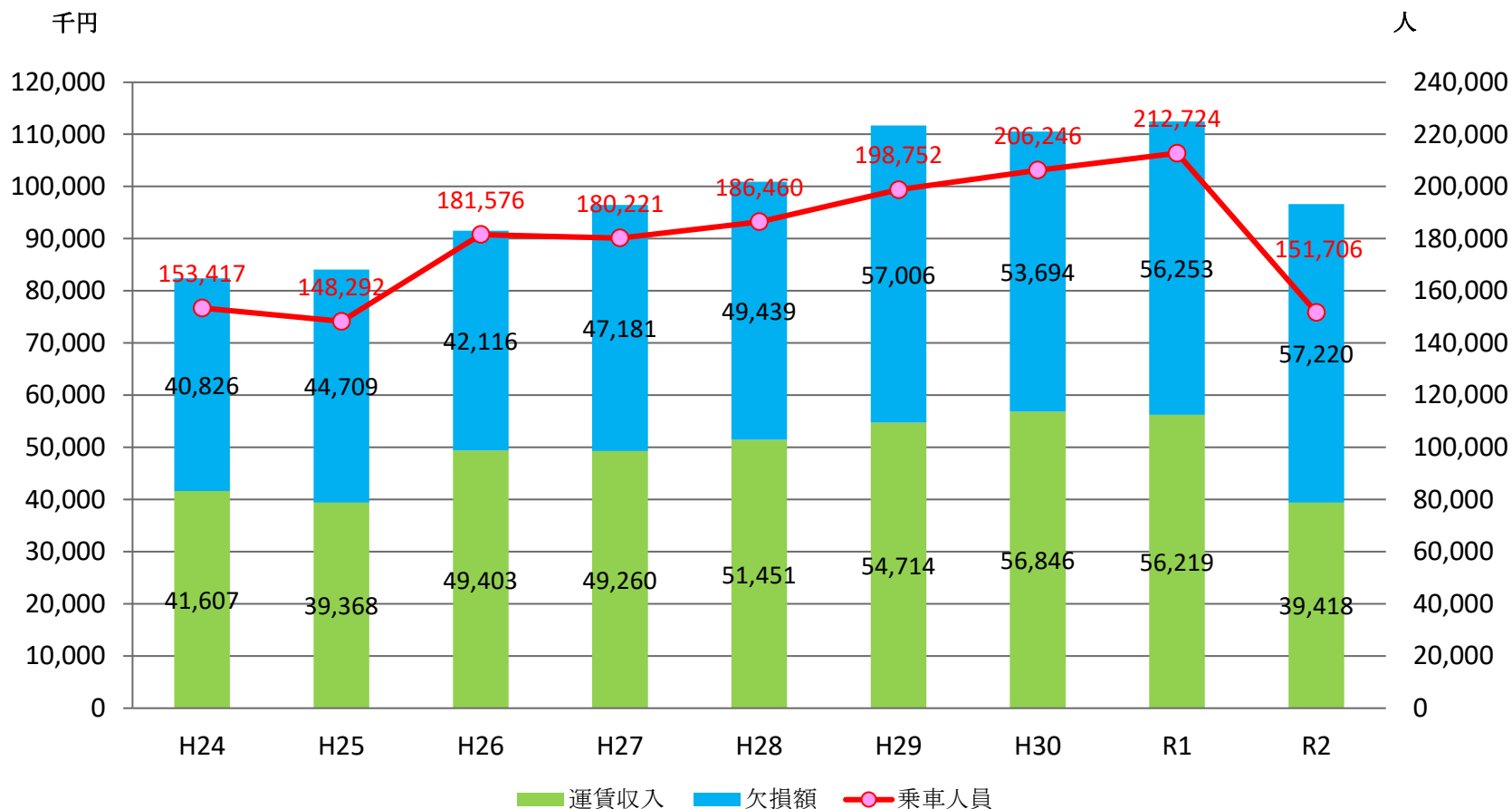
令和2年度は、コロナウィルス感染症拡大による利用者の減少、運行本数の減便



【藤枝相良線】

運行経費と乗車人員

令和2年度は、コロナウィルス感染症拡大による利用者の減少、運行本数の減便



各市町の補助金額について

令和元年度運行分(R1.10～R2.9)・・令和2年度分補助金

(千円)

	藤枝相良線	島田静波線		計
		病院系統	島田駅系統	
藤枝市	958(14.6%)			958
焼津市	827(12.6%)			827
島田市		2,306(47.3%)	2,838(41.7%)	5,144
吉田町	1,280(19.5%)	1,555(31.9%)	2,403(35.3%)	5,238
牧之原市	3,499(53.3%)	1,014(20.8%)	1,566(23.0%)	6,079
計	6,564(100%)	4,875(100%)	6,807(100%)	18,246

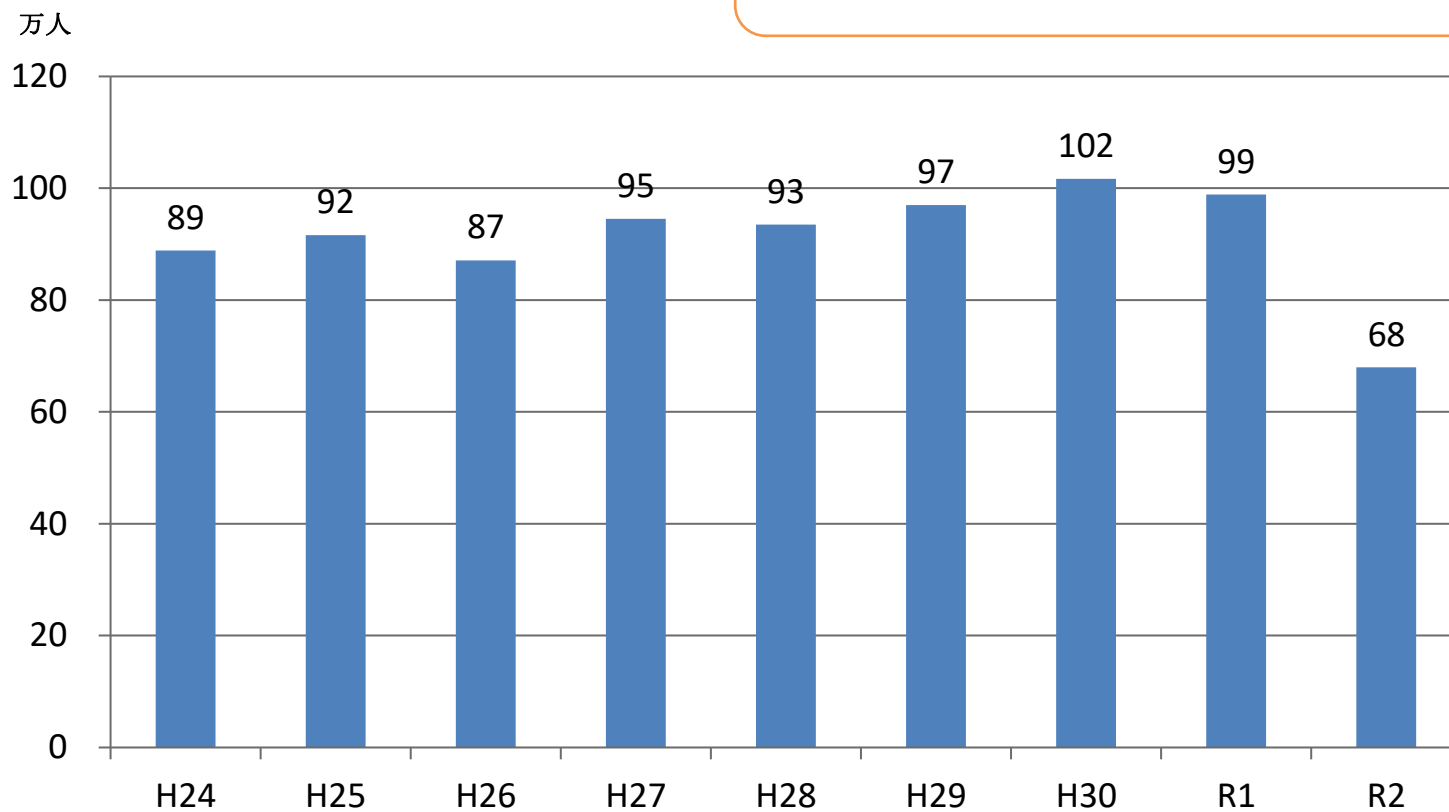
【牧之原市補助金額】

	藤枝相良線	島田静波線	計	備考
平成29年度	11,653,764		11,653,764	補助開始
平成30年度	2,724,094	0	2,724,094	
令和元年度	0	1,387,908	1,387,908	
令和2年度	3,499,111	1,882,333	5,381,444	国補助対象以外も対象

■ 静岡相良線

乗車人員

令和2年度は、コロナウィルス感染症拡大による利用者の減少、運行本数の減便



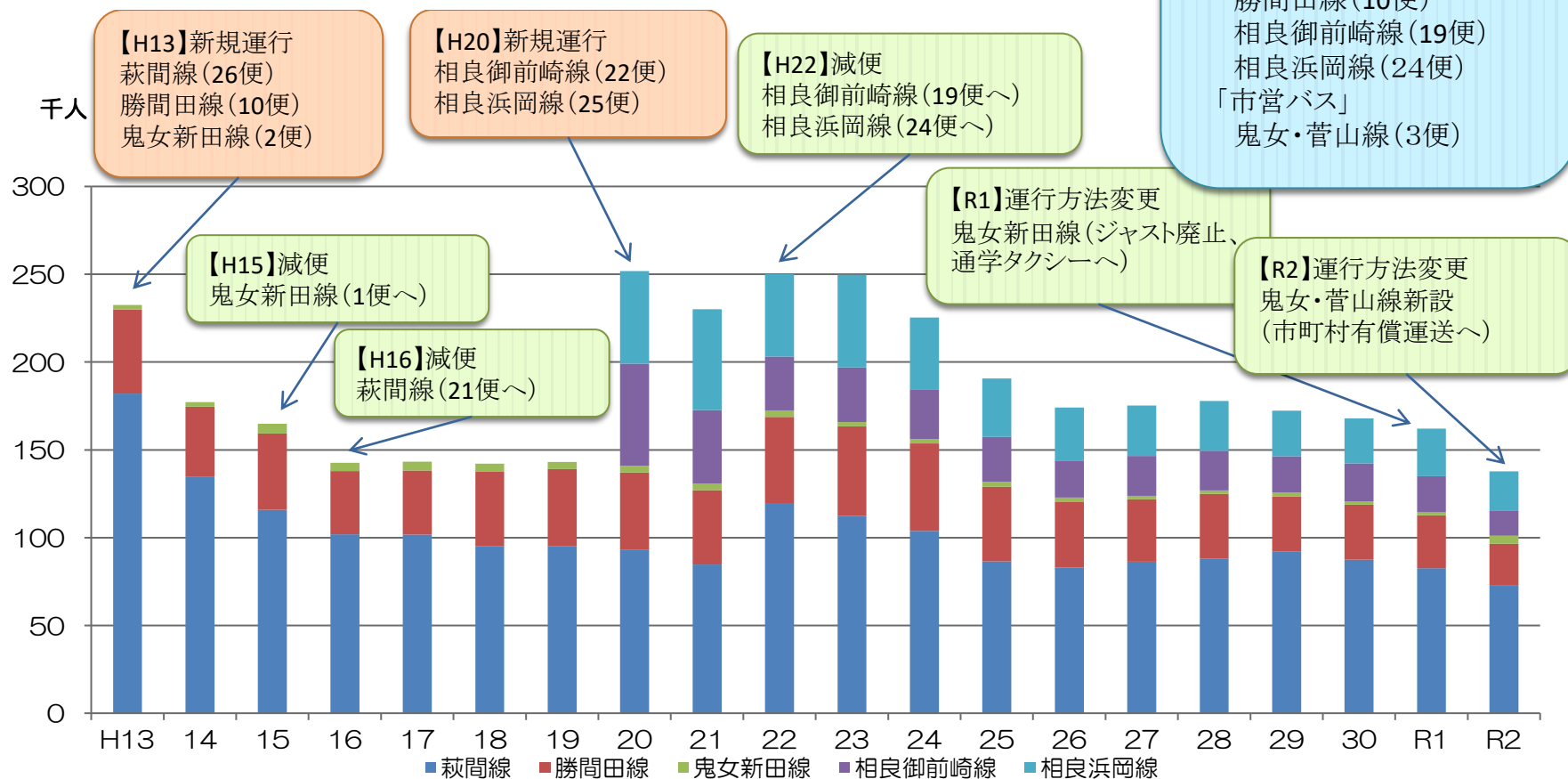
■ 自主運行バス

路線名	起点	終点	経路市町
萩間線	相良営業所	金谷駅 (金谷小学校)	島田市・菊川市・◎牧之原市
勝間田線	静波海岸入口	金谷駅 (金谷小学校)	島田市・◎牧之原市
鬼女菅山線	菅山原	相良庁舎	牧之原市
相良御前崎線	御前崎海洋センター	相良営業所	◎御前崎市・牧之原市
相良浜岡線	御前崎市民病院 (浜岡営業所)	相良営業所	◎御前崎市・牧之原市

路線名	1日便数 ()は休日	乗車人数/日 (R2OD調査)	利用客中の 小学生割合	主な停留所
萩間線	21(14)	217	53%	金谷駅、金谷小学校、相良営業所
勝間田線	10(6)	54	75%	金谷駅、金谷小学校、静波海岸入口
鬼女・菅山線	3(0)	30	100%	相良庁舎、菅山小学校
相良御前崎線	19(14)	55	4%	相良営業所、御前崎海洋センター
相良浜岡線	24(13)	67	0%	相良営業所、浜岡営業所、御前崎総合病院

※◎印は、委託等の事務を行う市。

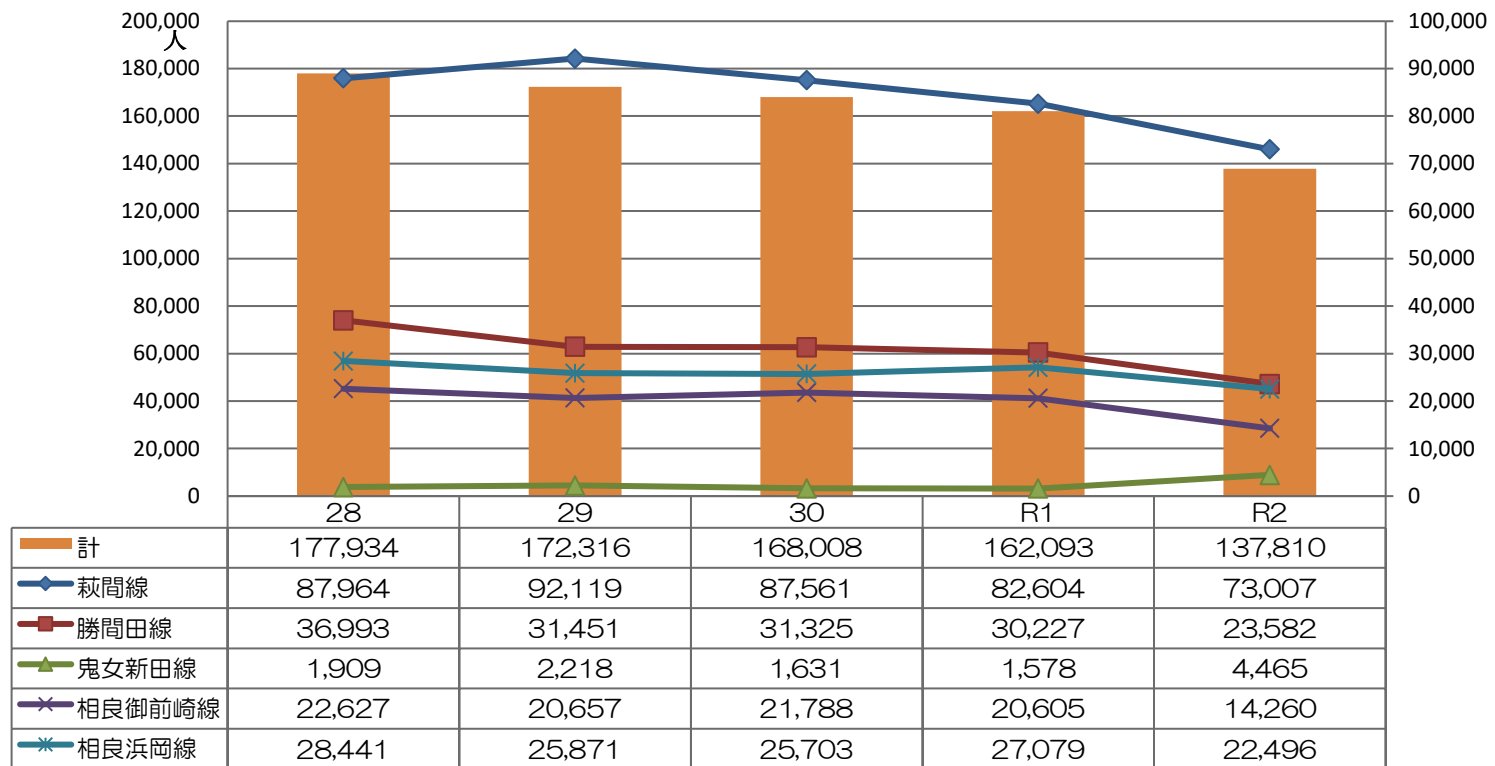
乗車人員の推移



10年前(平成22年度)と比較すると、全体で45%減少している。

萩間線(△39%)、勝間田線(△52%)、鬼女新田線(18%)、相良御前崎線(△54%)、
相良浜岡線(△52%)

乗車人員の推移(直近5年)

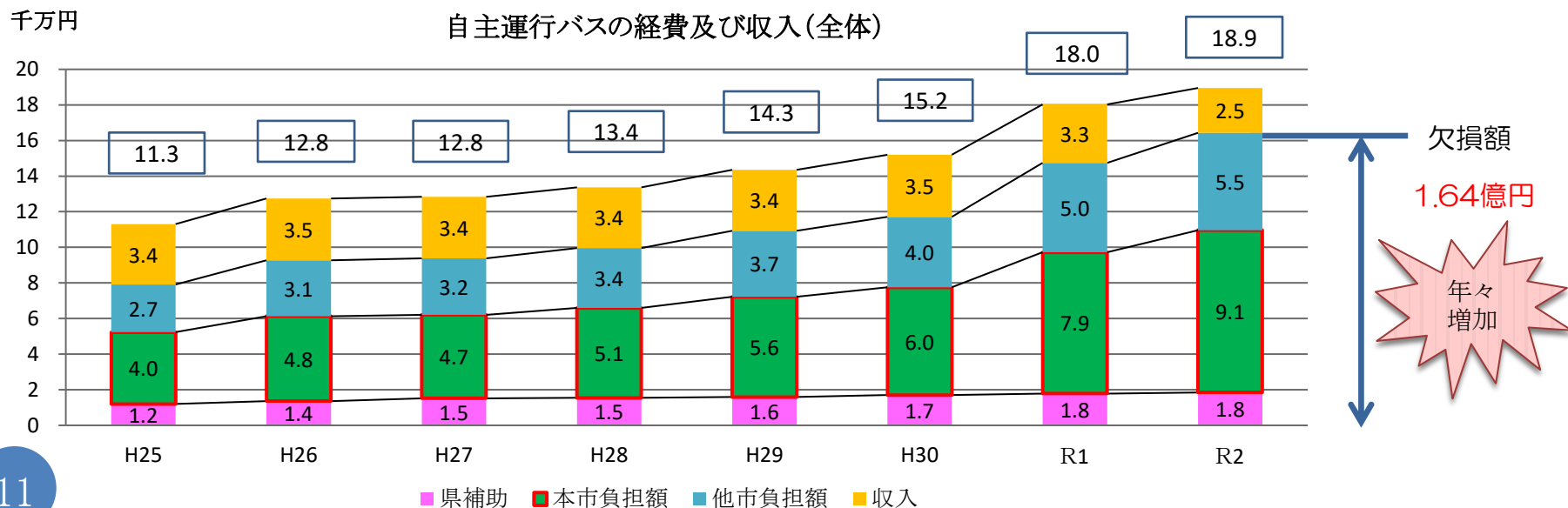


直近5年では、全体で22%減少

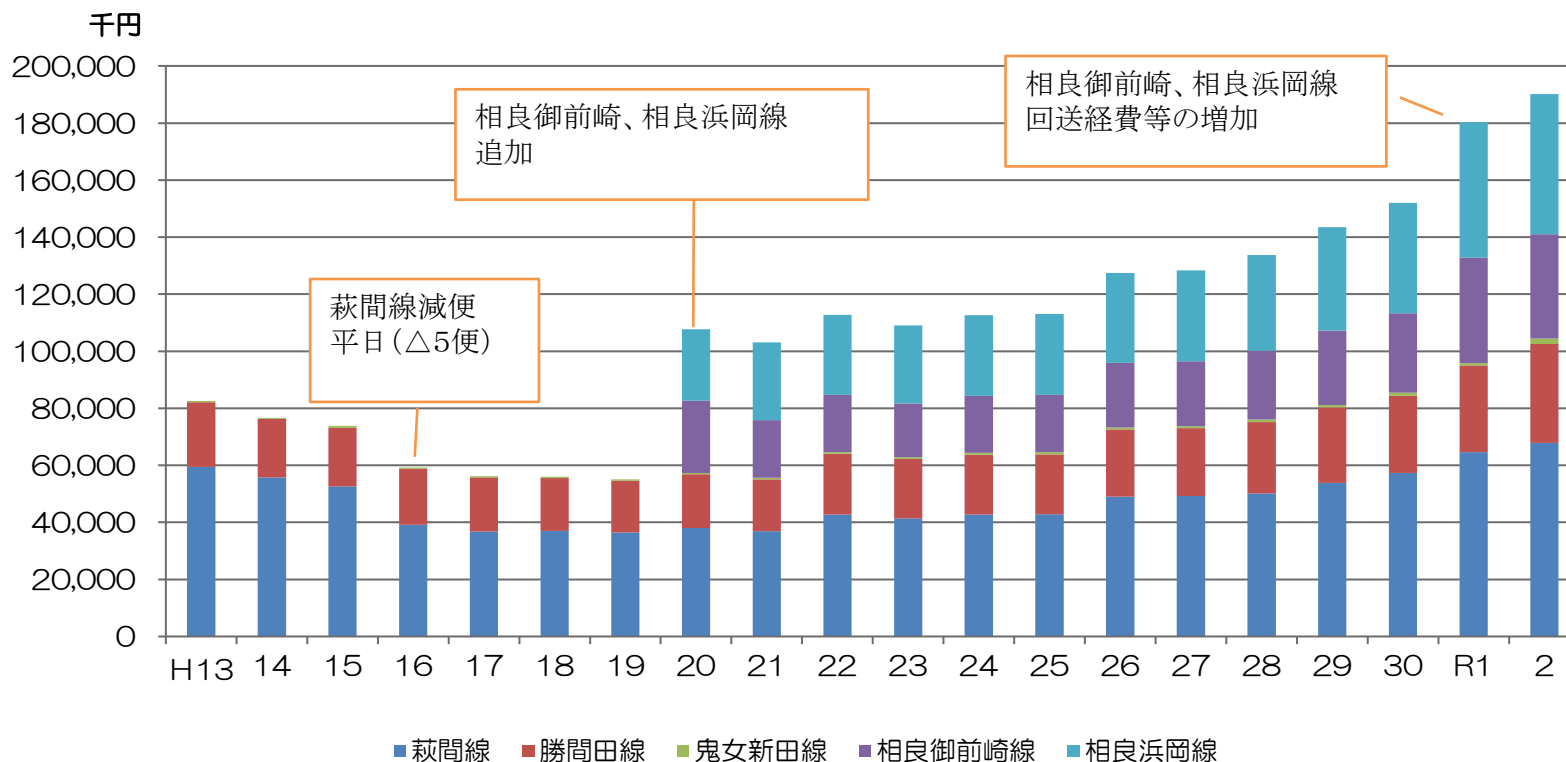
萩間線(△17%)、勝間田線(△36%)、鬼女新田線(133%)、相良御前崎線(△37%)、相良浜岡線(△21%)

運行に関する経費(令和2年度実績)

路線名	委託金額	運賃収入	欠損額	市実質負担額
萩間線	67,914,000	12,225,854	55,688,146	30,581,979
勝間田線	32,043,000	2,773,100	29,269,900	17,484,799
鬼女・菅山線	3,809,200	299,245	3,509,955	3,509,955
相良御前崎線	36,542,000	3,642,336	32,899,664	18,414,027
相良浜岡線	49,236,000	6,214,437	43,021,563	21,212,010
計	189,544,200	25,167,727	164,389,228	91,202,770



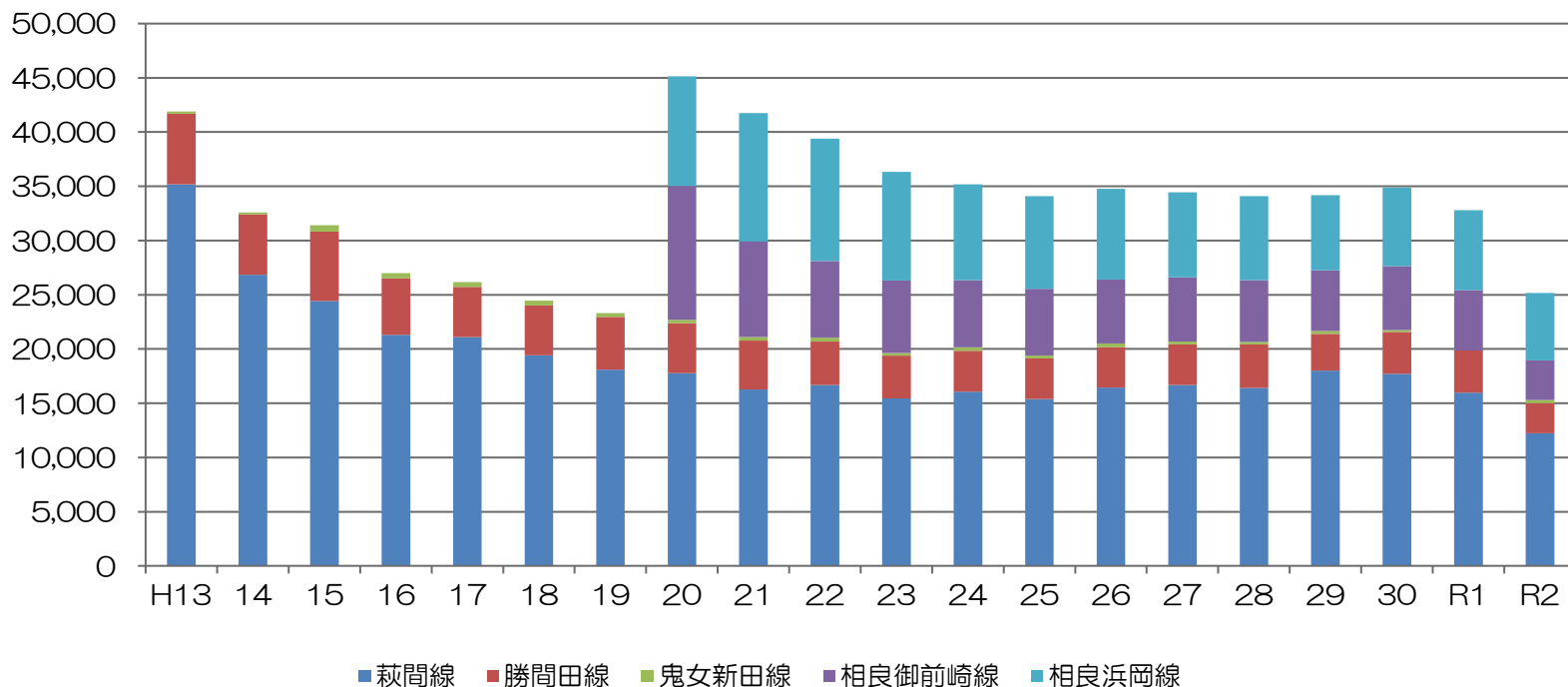
運行経費の推移



経費は年々上昇している……平成20年の約2倍
 要因は、運転手不足への待遇改善経費の増加、燃料費の変動
 ジャストラインのキロ当たり経費の変動が大きく影響する。

運賃収入の推移

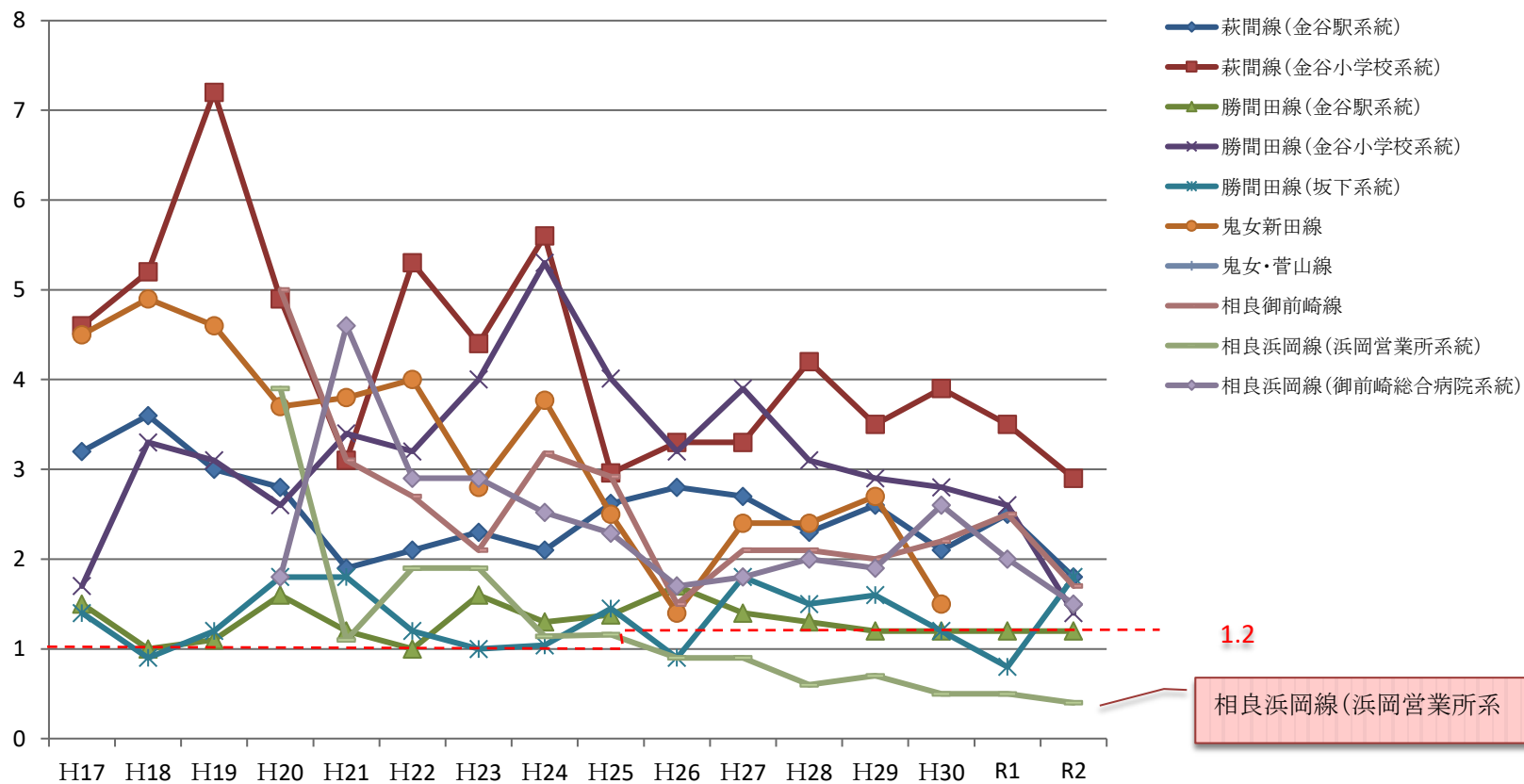
千円



運賃収入は、10年前と比較すると21%減少しているが、直近5年で見ると5%の減少となっている。(令和元年度)

令和2年度は、コロナウィルス感染症のため、令和元年度に比べ利用者が15%減少しており、運賃収入は25%している。

平均乗車密度(OD調査結果)



収支率

%

60.0

50.0

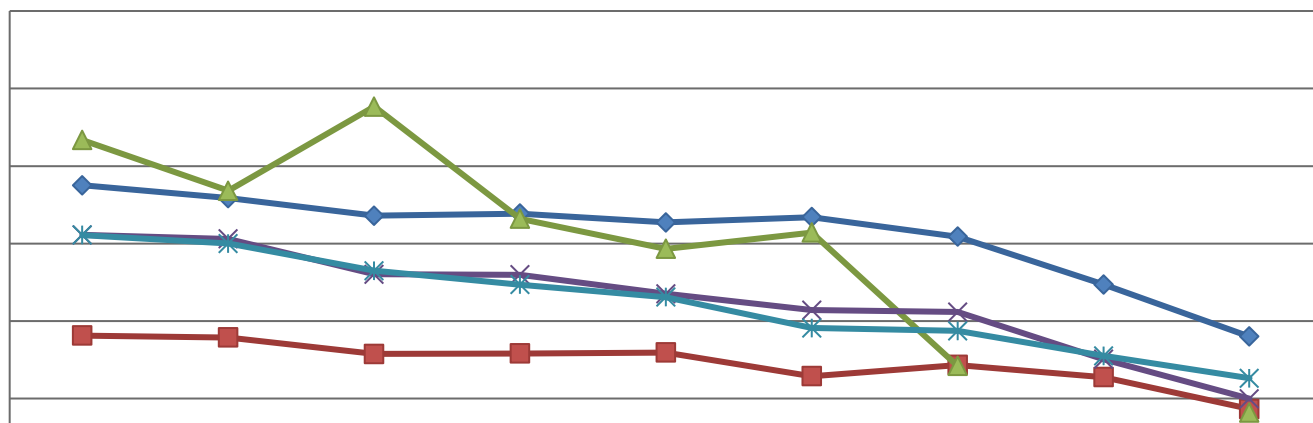
40.0

30.0

20.0

10.0

0.0



	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
◆ 萩間線	37.5	35.9	33.6	33.9	32.7	33.4	30.9	24.7	18.0
■ 勝間田線	18.1	17.9	15.7	15.8	15.9	12.9	14.3	12.8	8.7
▲ 鬼女新田線	43.4	36.8	47.7	33.2	29.3	31.4	14.2		8.2
✕ 相良御前崎線	31.1	30.6	26.0	26.0	23.5	21.4	21.2	15.1	10.0
✱ 相良浜岡線	31.1	30.0	26.5	24.7	23.1	19.1	18.7	15.5	12.6

全体	30.8	29.3	26.7	26.1	25.0	23.5	22.9	18.2	13.3
----	------	------	------	------	------	------	------	------	------

令和2年度は運賃収入は減少と、運行経費の上昇が大きく影響している。

バス路線の方向性

【国庫補助路線】

藤枝相良線、島田静波線はJR駅へ結ぶ重要な路線のため、関係市町と連携し路線を維持する。(令和2年度から、国補助対象外経費も協調補助)

【自主運行バス】

- ・都市計画マスタープラン、公共交通網形成計画にある「富士山型ネットワーク構造」を形成するために、新たな路線の運行や効率的な路線維持に向けた検討を行う。
- ・新たな路線については、勝間田線を牧之原IC周辺の高台開発地への乗入れや、菊川市を結ぶ路線を検討する。
- ・静岡相良線が延伸している経路(相良営業所、比木経由)を国道150号線へ変更させることや、それに合わせた相良浜岡線や相良御前崎線の再編を検討する。
- ・路線の新規性や柔軟性、経費抑制のため、運行形態を関係市と検討する。

■デマンド乗合タクシー

【運行している路線】

- さかべ号(令和2年4月から本運行、平成29年10月から試験運行)
- かつまた号(令和3年4月から本運行、平成30年10月から試験運行)
- すげやま、はぎま号(令和3年4月から、すげやま号とはぎま号を統合)
 - ・すげやま号(平成31年2月から試験運行)
 - ・はぎま号(令和2年2月から試験運行)
- じとうがた号(令和3年4月から試験運行)
- まきのほら号(令和3年4月から自家用有償運行)

【今後運行を予定する路線】

- 市街地(令和4年度中試験運行予定)

基本的な運行内容

【利用可能者】

- 75歳以上の者
- 自動車運転免許非保有者
- 障がい者
- 要介護、要支援認定者
- 妊婦
- 市長が認めた者(一時負傷者等)

【運行頻度】

- 週2日、日8便
※かつまた号は日10便
※まきのはら号は週3日、日4便(榛原地区、相良地区、区域内運行)

【特定施設】

- 基本的には、市内の病院、スーパー、公共施設、金融機関
※必要と認める場合は、病院のみ市外も指定(さかべ号のみ吉田町6病院を指定)

【運賃】

- 概ねタクシー料金の1/4(バス料金を考慮)
- お試し乗車券、10回利用割引あり

R3.4現在	登録者数
さかべ号	97名
かつまた号	118名
すげやま、はぎま号	159名
すげやま号	(74名)
はぎま号	(85名)
じとうがた号	110名
まきのはら号	99名

運行状況(運行開始から令和2年3月まで)

■利用状況

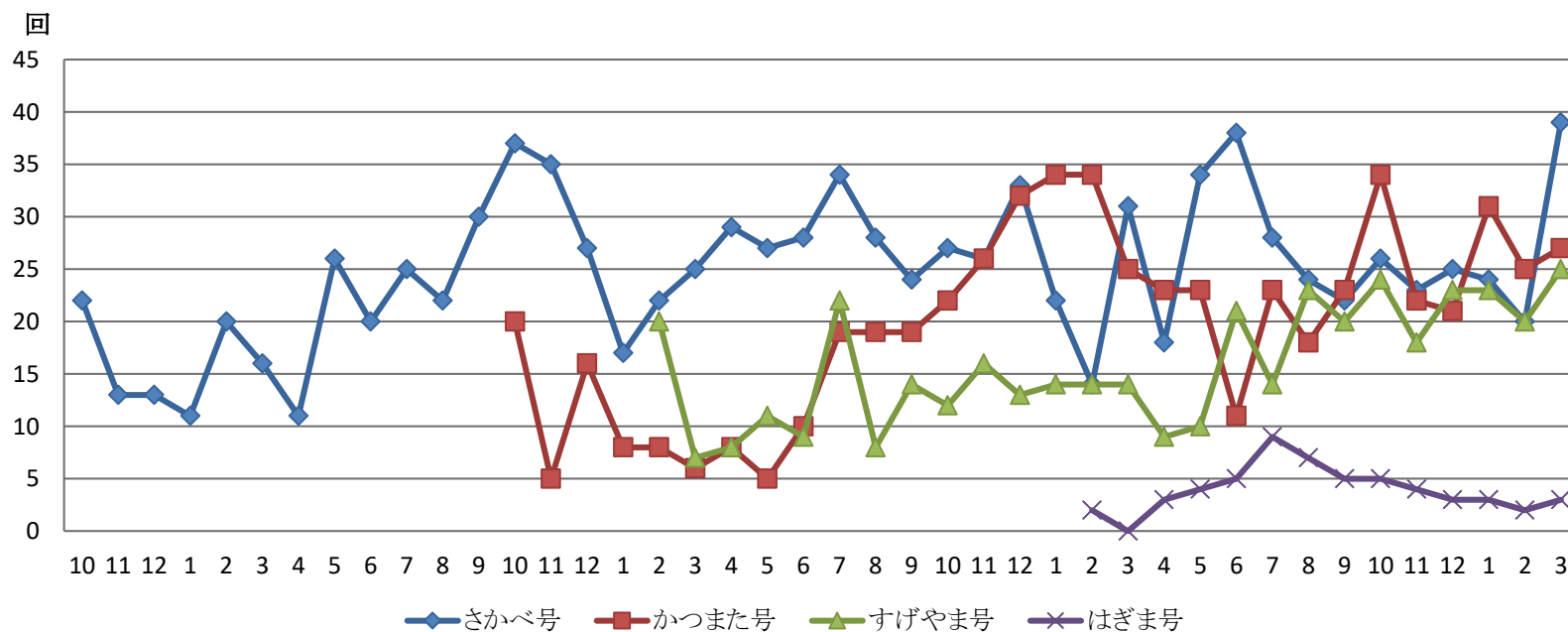
名称	運行月数 (月)	累計					月平均	
		運行便数	稼働率	利用者数	実利用者数	乗合率 (人/車)	運行便数	利用者数
さかべ号	42	1,036便	33.9%	1,408人	47人	1.36	24.67便	33.52人
かつまた号	30	597便	23.4%	807人	42人	1.35	19.90便	26.90人
すげやま号	26	412便	23.9%	656人	35人	1.59	15.85便	25.23人
はぎま号	14	55便	6.1%	58人	12人	1.05	3.93便	4.14人

■収支状況

名称	累計				月平均		
	運行経費 (円)	運賃収入 (円)	市負担額 (円)	収支率	運行経費 (円)	運賃収入 (円)	市負担額 (円)
さかべ号	2,197,480	644,000	1,553,480	29.3%	52,321	15,333	36,988
かつまた号	1,356,770	369,000	987,770	27.2%	45,226	12,300	32,926
すげやま号	867,351	206,650	660,701	23.8%	33,360	7,948	25,412
はぎま号	136,389	16,000	120,389	11.7%	9,742	1,143	8,599

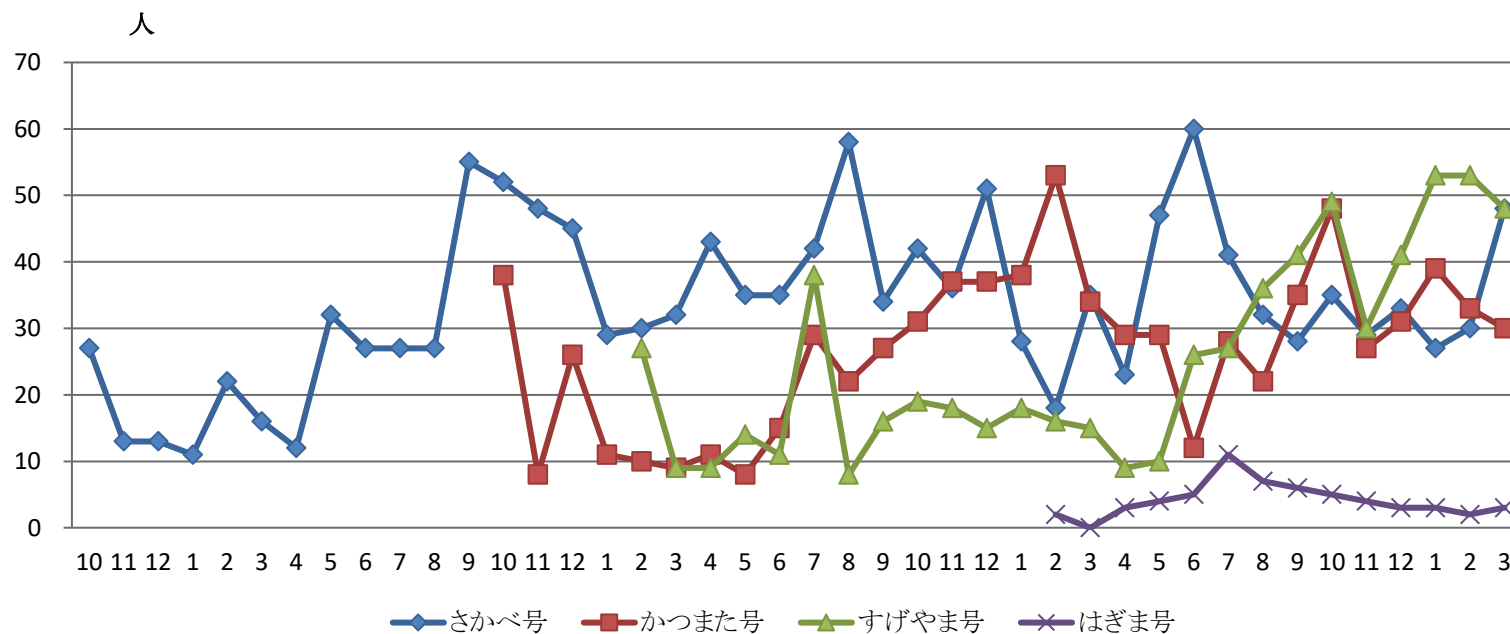
運行回数

名称	H29	H30	R1	R2	計
さかべ号	95	297	323	321	1,036
かつまた号		63	253	281	597
すげやま号		27	155	230	412
はぎま号			2	53	55
計	95	387	732	885	2,100



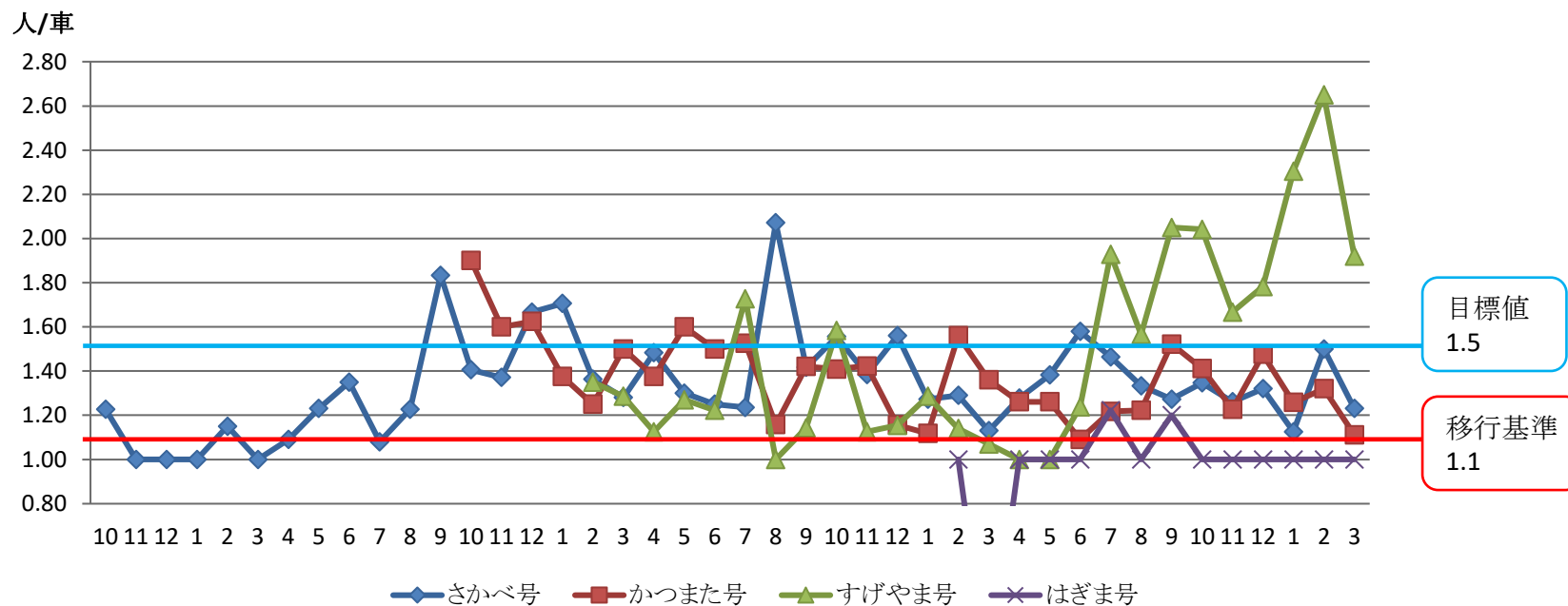
利用者推移

名称	H29	H30	R1	R2	計
さかべ号	102	416	457	433	1,408
かつまた号		102	342	363	807
すげやま号		36	197	423	656
はぎま号			2	56	58
計	102	554	998	1,275	2,929



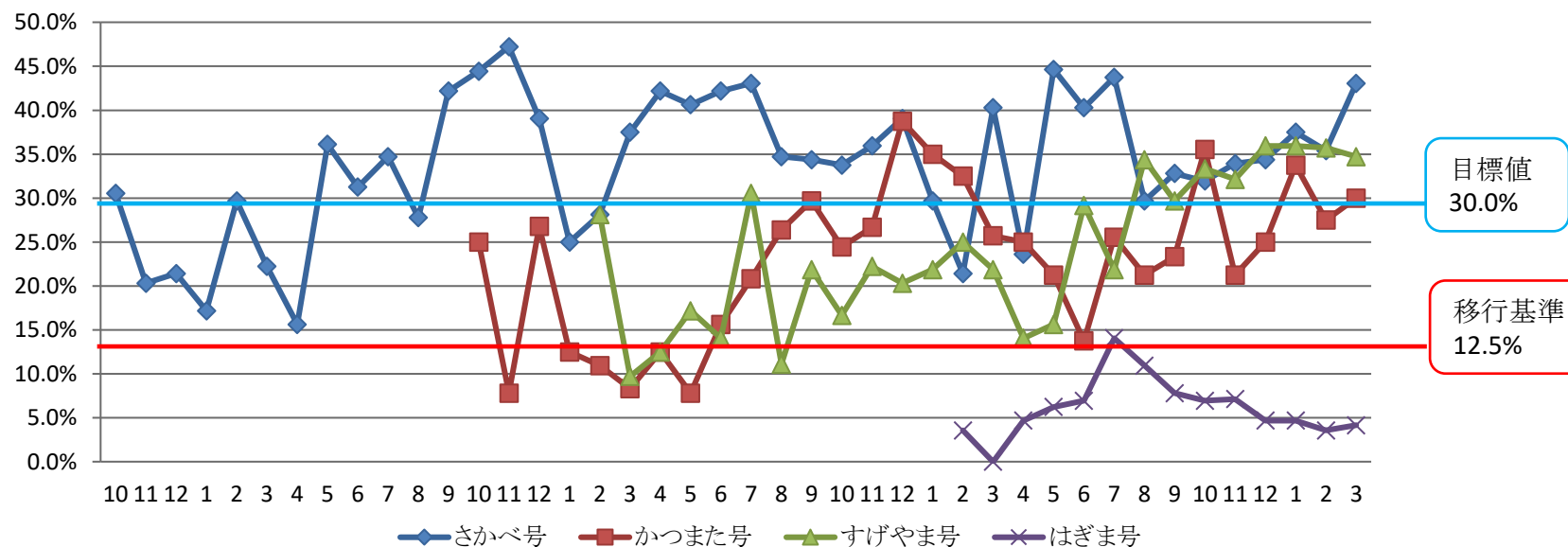
乗合率

名称	H29	H30	R1	R2	計
さかべ号	1.07	1.40	1.42	1.35	1.36
かつまた号		1.62	1.35	1.29	1.35
すげやま号		1.33	1.27	1.84	1.59
はぎま号			1.00	1.06	1.05
計	1.07	1.43	1.36	1.44	1.39

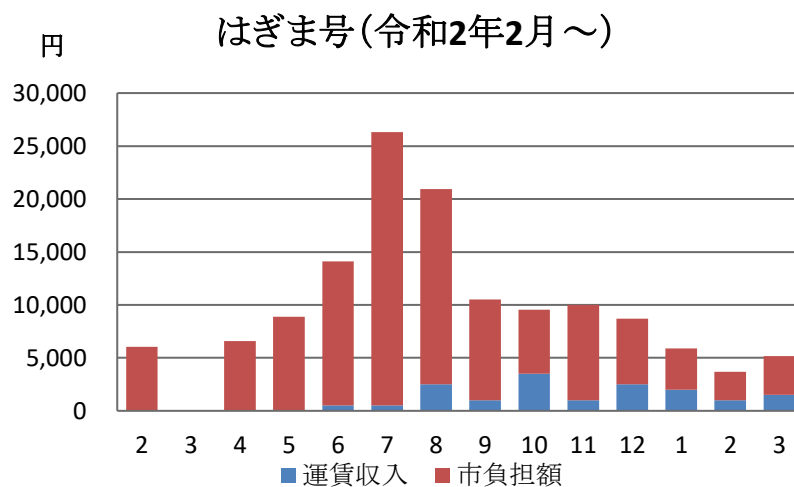
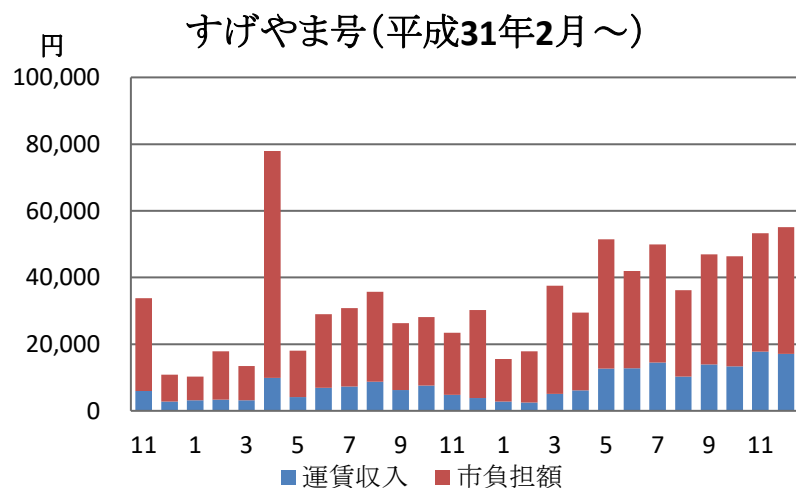
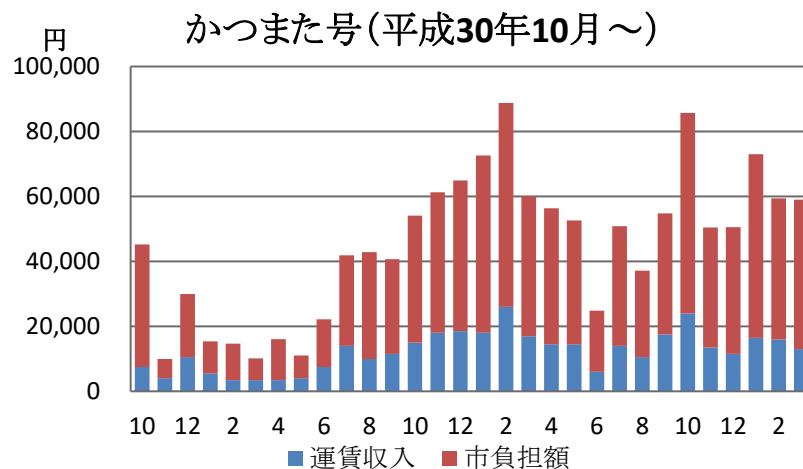
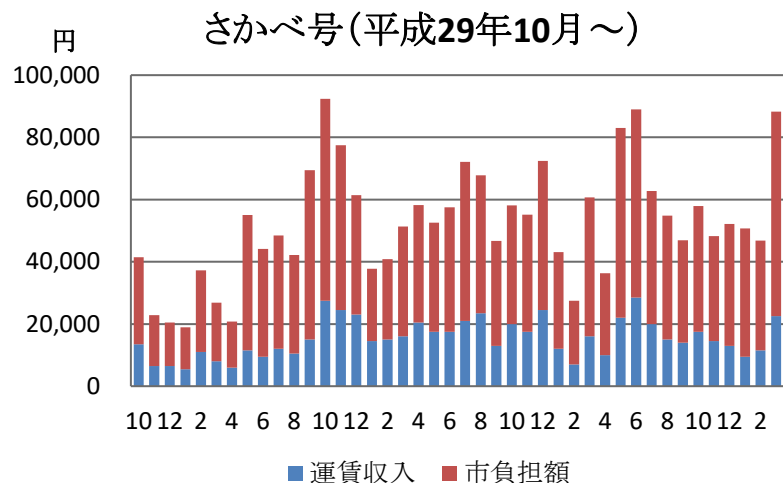


稼働率

名称	H29	H30	R1	R2	計
さかべ号	23.7%	34.3%	36.6%	35.8%	33.9%
かつまた号		15.1%	24.8%	25.4%	23.4%
すげやま号		18.4%	19.6%	29.4%	23.9%
はぎま号			1.7%	6.8%	6.1%
計	23.7%	27.1%	25.8%	24.4%	25.3%

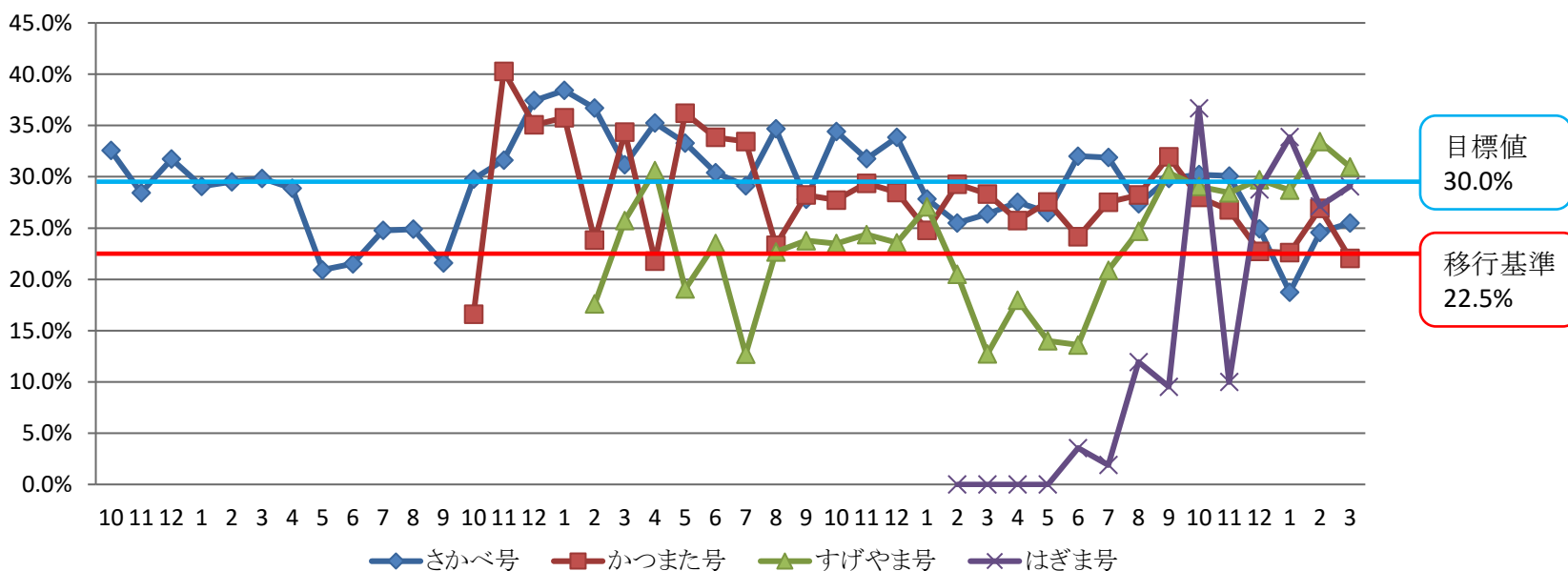


運行経費の内訳



収支率

名称	H29	H30	R1	R2	計
さかべ号	30.4%	28.9%	31.3%	27.6%	29.3%
かつまた号		27.5%	28.3%	26.2%	27.2%
すげやま号		19.6%	20.2%	26.8%	23.8%
はぎま号			0.0%	12.3%	11.7%
計	30.4%	28.1%	27.7%	25.9%	27.1%



事業評価

目標達成状況、アンケートの結果を検証し、試験運行期間終了3カ月前時点で、直近3カ月の利用状況で事業評価を行う。

主な指標		達成目標(当初)	達成目標(改訂)	本格運行移行基準
利用状況	登録者数	運行地域の75歳以上の1/2以上	運行地域の75歳以上の1/3以上	なし
	利用者数	7.5人/日以上	3.6人/日以上	1.1人/日以上
	稼働率	50%以上	30%以上	12.5%以上
	乗合率	1.5人/便以上	1.5人/便以上	1.1人/便以上
費用効率	収支率	34%以上	30%以上	22.5%以上
	1人当たり経費	1,460円以下	1,460円以下	2,000円以下
	市負担額	1,450円/便以下	1,520円/便以下	1,700円/便以下

	達成目標(当初)	達成目標(改訂)	本格運行移行基準
登録者数	運行地域の75歳以上の1/2以上	運行地域の75歳以上の1/3以上	交通弱者対策のため、登録者数は考慮しない。
実績運行回数※ (計画運行回数×利用率)	10便/日×50%=5便	8便/日×30%=2.4便	8便/日×12.5%=1.0便
利用者数 (実績運行回数×平均乗車人数)	5便×1.5人/便=7.5人/日	2.4便×1.5人/便=3.6人/日	1.0便×1.1人/便=1.1人/日
稼働率 (実績運行回数/計画運行回数)	50%	30% 国補助金交付要件	12.5%
乗合率 (利用者数/総実績運行回数※)	1.5人 県内デマンド運行平均	1.5人 県内デマンド運行平均	1.1人 県補助金交付要件
収支率 (運賃収入/運行経費)	(500円×1.5人)/2,200円=34%	(500円×1.5人×0.9※)/2,200円=30%	(500円×1.1人×0.9※)/2,200円=22.5%
1人当たり経費 (運行経費※/利用者数)	2,200円/1.5人=1,466円	2,200円/1.5人=1,466円	2,200円/1.1人=2,000円
市負担額 (運行経費－運賃収入)	2,200円-750円=1,450円/便	2,200円-675円=1,525円/便	2,200円-495円=1,705円/便

※実績運行回数:複数配車でも1とした実績運行回数

※総実績運行回数:総ての運行した回数(複数配車の総数)

※0.9:お試し乗車券、無料券の配布による運賃収入の減少による。

※運行経費:総実績運行回数の経費

デマンド乗合タクシーの方向性

①さかべ号

平成29年10月から試験運行開始
令和2年4月から本格運行開始

特殊事情
・吉田町病院6施設

②かつまた号

平成30年10月から試験運行開始
令和3年4月から本格運行開始

特殊事情
・日10便運行

③すげやま・はぎま号

すげやま号:平成31年2月から試験運行開始
はぎま号:令和2年2月から試験運行開始
令和3年4月からすげやま号・はぎま号統合
令和4年4月から本格運行開始(予定)

特殊事情
・なし

⑤じとうがた号

令和3年4月から試験運行開始

御前崎市の特定施設の追加要望あり
令和4年4月から範囲拡大を検討

⑥まきのはら号

令和3年4月から運行開始

運送法第79条自家用有償運送による

菊川市の特定施設の追加要望あり
運行開始6か月後の会員アンケートの結果により、運行範囲の拡大の時期を決定する
菊川市との調整の必要あり

⑦市街地

令和4年度中から試験運行開始

- ・行動調査実施済
- ・地域協議会設置後検討を開始
- ・榛原、相良両市街地での同一の運行形態で実施

運行方法は検討中
基本は他地域と同様の形態をタクシー事業者で運行

公共交通の現状（要旨）

■バス路線

【傾向】

新型コロナウイルス感染症の拡大により、利用者数が大きく減少し、一部路線については減便を行った。

鬼女菅山線は、令和2年度から自家用有償旅客運送へ変更し、便数の増便を行った（1便⇒3便）。

【利用者数】

路線	令和元年度	令和2年度	前年比
静岡相良線	988,622	679,632	68.7%
藤枝相良線（国庫）	212,724	151,706	71.3%
島田静波線（国庫）	166,264	107,605	64.7%
萩間線（自主）	82,604	73,007	88.4%
勝間田線（自主）	30,227	23,582	78.0%
鬼女菅山線（自主）	1,578	4,465	283.0%
相良御前崎線（自主）	20,605	14,260	69.2%
相良浜岡線（自主）	27,079	22,496	83.1%

【運行に関する費用】

- 運行経費・・・増加傾向にある。要因は、①運転手不足への処遇改善経費の増加、②燃料費の変動、③設備投資費によるものである。
- 運賃収入・・・多少の増減はあるものの、ほぼ横ばい傾向にあったが、令和2年度は利用者数が大きく減少したことにより、運賃収入も減少している。
- 市の負担額・・・年々増加傾向にある。運行経費の増加に対して、運賃収入は横ばい（やや微減）のため、収支率が悪くなっている状況にある。

■デマンド乗合タクシー

【運行路線】

本運行1路線（さかべ号）、試験運行3路線（かつまた号、すげやま号、はぎま号）
※令和3年4月から、じとうがた号、まきのほら号を運行開始

【傾向】

運行を開始してから一定期間（1年）を経過してくると、固定客が出始め、運行回数の増加、利用者も400名程度になってきている。

【利用状況】

	運行回数	稼働率	利用者	乗合率	収支率
目標		30%以上	3.6人/日以上	1.5人以上	30%以上
さかべ号	321回	35.8%	433人（5.1人/日）	1.35人	27.6%
かつまた号	281回	25.4%	363人（4.2人/日）	1.29人	27.2%
すげやま号	230回	29.4%	423人（4.9人/日）	1.84人	23.8%
はぎま号	53回	6.8%	56人（2.0人/日）	1.06人	11.7%

【今後の予定】

市街地への導入（令和4年度内）に向けて、検討を進めていく。

令和 3 年度第 1 回牧之原市地域公共交通会議 評価改善部会
協議結果

日 時 令和 3 年 8 月 6 日（金）10 時～
会 場 牧之原市役所榛原庁舎 5 階庁議室

< 協議 >

（1）令和 2 年度評価報告書について

《事業 1》

Q：特急静岡相良線、藤枝相良線、勝間田線、島田静波線の乗客数は榛原高校生がどのくらい増えたのか。

A：4 月終わりに調査を実施。朝は西方面から 63 名の利用があり、東方面からは島田静波線は 2 名、藤枝相良線は 0 名。

Q：「静波海岸入口」停留所の入口が、県道ができたらどうなるか？

A：県道の供用が R 5 と聞いている。どちらが効率的になるか事業者と協議していきたい。

《事業 9》

Q：大沢公園前バス停で降車時に転倒した事例がある。工夫してもらえるとありがたい。

A：現地を確認する。

【意見】縁石の関係は個々のバス停だけでなく全てチェックすること。
停車位置、停車の仕方、時間、配慮など運転手さんと一緒になって考えてほしい。

《事業 11》

Q：高齢者の乗換に苦労したケースがあった。マップの作成にあたって高齢者にも配慮した（一目で行き方がわかるような）マップが出来るとよい。

A：こういった形がよいか色々考え、作成していきたい。

【意見】豊川市、安城市でも作成しているので、参考にしたらよい。
これからは、紙とスマホでの情報提供も検討していく必要がある。

Q：ジャストラインの検索が機能しない路線もある。

【意見】検索できない等のトラブルは作り手に情報提供してあげた方がよい
事業者は利用者から情報をもらう仕組みを作っていってどうか。

A：検討する。

《事業 12》

Q：修学旅行前にバスやタクシーの乗り方教室をやったらどうか？

A：学校のニーズに合わせて検討していきたい。

総括

- ・評価改善というのは100点に近づくことはできても、満点にはならない。できていることをやっていくことになる。
- ・コロナ禍であっても、バス等を使わなければ移動できない人もいる。この方たちは困ってしまうことになる。今後はこういう人たちが増えてくる可能性もある。公共交通を使わないと移動できない社会だと考えている。そこにどうやってメスをいれていくかこれから考えてもらえるとありがたい。

(2) 計画における数値目標の達成状況について

(資料2)

- 【意見】 利用者の数値の根拠となる年度のずれがあるが、別で表記した方がよい。経費の増加については原因の説明が必要である。
- モビリティマネジメントの取組人数の評価は◎となっているが、評価報告書の内容を見ると、◎に違和感を感じる。補足説明がある方がよい。

(資料3)

Q：市の欠損額が増加しているため、勝間田線の運行を直営にできないか。

A：島田市との共同運行のため簡単にはできないが、運行について協議はしている。

(3) 相良局前バス停の利便性向上のための措置について

Q：「相良高校入口」バス停だが、移転するようであれば「牧之原市商工会館前」に名称変更を希望する。

A：名称変更については、事業者と調整していきたい。

【意見】 名称変更には多額の費用がかかるため、変更時期の検討は必要。

Q：相良局前のバス停が移転した場合、商工会側にタクシー2台を置けるよう措置をしてほしい。

A：タクシーの乗降場所だが、御前崎タクシーは駐留しているが東海タクシーは駐留していない。(東海タクシー：利用が少ないため、常駐していない。)

Q：ボンヌール前の交差点は東側に横断歩道がない。南北の横断歩道と信号機が必要と思われるが。

A：横断歩道は設置基準があり交通管理者（警察）との協議も必要である。

デマンド乗合タクシー・バスの特定施設の変更について

1 目 的

牧之原市勝間田地区にあった「はいばら泌尿器科クリニック」が、牧之原区（榛原）に移転し、名称が「はいばらクリニック」に変更されたため、デマンド乗合タクシー・バスの特定施設の削除、名称変更を行う。

2 変更内容

【道路運送法 4 条に規定する一般旅客自動車運送事業】

①さかべ号

ア 目的地削除、名称変更

変更前			変更後		
区域	施設名		区域	施設名	
榛原地区	病院、診療所	はいばら泌尿器科クリニック	榛原地区	病院、診療所	削除
		（仮称）牧之原医院			はいばらクリニック

②かつまた号

ア 目的地削除、名称変更

変更前			変更後		
区域	施設名		区域	施設名	
勝間田地区内	病院、診療所	はいばら泌尿器科クリニック	勝間田地区内	削除	
榛原地区	病院、診療所	（仮称）牧之原医院	榛原地区	病院、診療所	はいばらクリニック

【道路運送法第 21 条第 2 号に規定する地域及び期間を限定して行う運送（試験運行）】

③すげやま・はぎま号

ア 目的地名称変更

（すげやま地区）

変更前			変更後		
区域	施設名		区域	施設名	
相良市街地外（片浜区、萩間区、地頭方区、牧之原区）	病院、診療所	（仮称）牧之原医院	相良市街地外（片浜区、萩間区、地頭方区、牧之原区）	病院、診療所	はいばらクリニック

（はぎま地区）

変更前			変更後		
区域	施設名		区域	施設名	
相良市街地外（牧之原区）	病院、診療所	（仮称）牧之原医院	相良市街地外（牧之原区）	病院、診療所	はいばらクリニック

【道路運送法第 79 条に規定する自家用有償旅客運送】

①まきのほら号

ア 目的地削除、名称変更

変更前			変更後		
区域	施設名		区域	施設名	
牧之原区域	病院、診療所	(仮称) 牧之原医院	牧之原区域	病院、診療所	はいばらクリニック
牧之原区域外(勝間田)	病院、診療所	はいばら泌尿器科クリニック	牧之原区域外(勝間田)	削除	

(情報提供)

1 相良局前のバス停の利便性向上のための措置について

令和2年10月に相良営業所が移転したことに伴い、旧相良営業所は相良局前に名称変更し、バス停が路上に移設された。バス停周辺には上屋、ベンチ、駐輪場はなく、利用環境は営業所移転前と比べ劣っていることから、地元自治会から「バス停の機能向上を求める要望書」が提出された。

要望書（抜粋）

- 1 相良局前バス停、大沢公園バス停及び菅山バス停の交通渋滞の解消、利用者の乗降時の安全を図るためのバス停車帯の整備
- 2 バスを待つ利用者の安全な空間確保のための上屋、ベンチ、トイレの設置
- 3 自転車・セニアカー等を利用してバス停に訪れるバス利用者のための駐輪場の整備

対応策

■相良局前バス停

①相良局前バス停を廃止し、相良高校入口バス停への乗降の検討

対象路線：特急静岡相良線、藤枝相良線、相良渋谷線

②相良局前バス停を廃止し、相良高校入口バス停として県道相良大須賀線上での乗降とすることを検討（バス停位置は未定、今後協議予定）

対象路線：萩間線、相良御前崎線、相良浜岡線

※相良高校入口バス停の上屋整備完了時期を見て、各路線のバス停を変更する。

■相良高校入口バス停

- ・利用者の待合環境の向上のために、上屋とベンチを設置し、バス停留所周辺に駐輪場を整備する。

※現在、上屋の形態、整備についての協議中。（令和3年度完了予定）

※駐輪場は、島田掛川信用金庫の一部に設置を検討中（令和4年度予定）

■大沢公園バス停、相良営業所

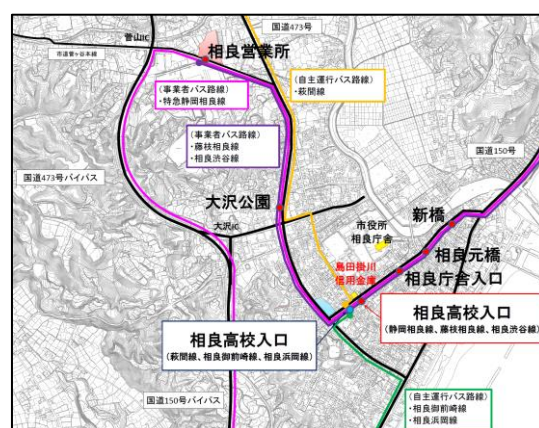
- ・停車帯の整備及び、上屋、ベンチ、駐輪場については、バス停留所の利用者の状況を見て検討する（大沢公園の停車帯は困難）。

【位置図】

現状



変更後（バス停の集約）



2 牧之原市地域公共交通計画について

【背景】

- ・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が令和2年11月に施行され、「地域公共交通網形成計画」が「地域公共交通計画」に変更された。
- ・牧之原市の地域公共交通網形成計画は、令和4年度までの期間であるため、今後の計画の方向性を検討していかなければならない。

【考え方】

- ・現地域公共交通網形成計画の事業の中には、高台開発プロジェクトの進捗に合わせて実施する事業が複数あり、現状計画とおりに進んでいるとは言えない。
- ・高台開発プロジェクトは網計画策定時の計画では、令和4年には開業するというものであったが、現在は令和7年度の予定である。
- ・牧之原市の都市計画マスタープランの富士山型ネットワークには、高台開発プロジェクトが重要なポイントであり、網計画においても同様である。
- ・交通計画を策定するにあたっては、高台開発プロジェクトの完了後の利用者の動向や需要を見て事業を考えていく必要がある。
- ・高台開発プロジェクトに関連する事業以外にも、計画とおりに進んでいない事業もあり、網計画の内容を継続していく必要がある。

地域公共交通計画の策定の方針案

現公共交通網形成計画の期間を延長し、現事業を基本に内容を見直し、目標設定等必要項目を加えたものを地域公共交通計画とする。