

# 牧之原市地域公共交通網形成計画

## 令和 3 年度評価報告書

令和 4 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
<b>基本方針 1：</b> 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
<b>基本方針 2：</b> 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
<b>基本方針 3：</b> 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 3 年度事業評価

- ① 評価対象年度：令和 3 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 R3 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

## R3評価 ○

### (取組)

- ・島田市、菊川市、御前崎市、牧之原市の担当者会議を開催し、各市の公共交通の計画、方針について意見交換した。(R3.6)
- ・萩間線の一部時間帯で終点までに5分以上の遅延が発生しているため、事業者、警察署とともに、協議をし、ダイヤを改正することで対応した。
- ・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)
- ・榛原高校のスクールバス廃止に伴い、生徒の移動調査を実施し、路線バスへの転換の可否について、関係者と協議を行った。(2回)
- ・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を行った。(6回)

### (今年度及び今後の対応)

- ・引き続き、榛原高校のスクールバスの廃止に伴う路線バスへの転換の可否について、関係者と協議を行う。
- ・引き続き、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

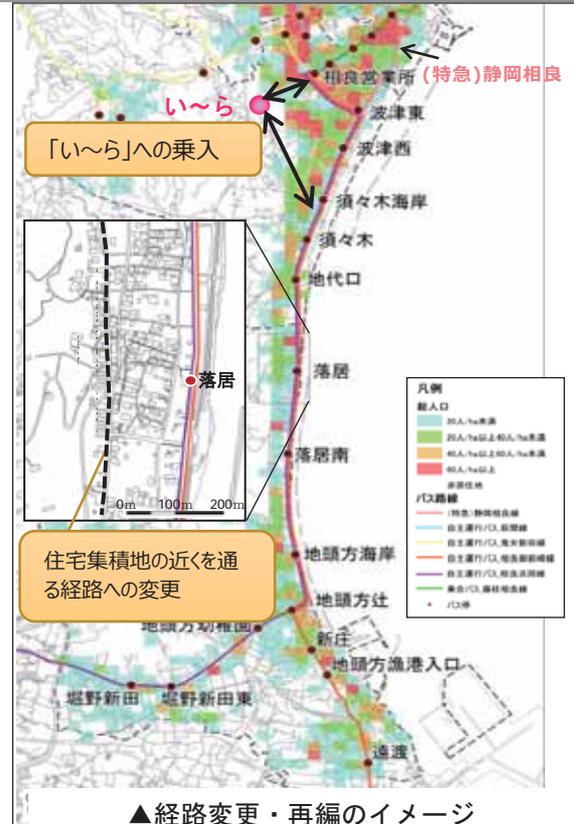
## 事業 2：幹線軸（裾野部）の路線の再編

### 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

### R3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、バスやデマンド乗合タクシーの状況報告を行った。

#### (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。

#### (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

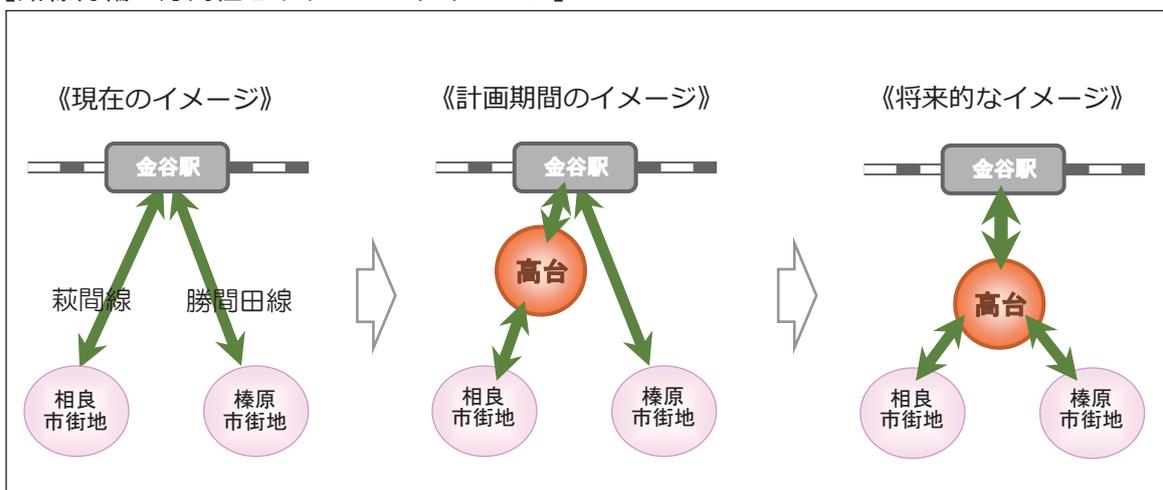
#### 事業の内容

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

#### R3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

## R3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、方向性について検討を行った。

### （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

### R3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

### R3評価 ◎

#### (取組)

- ・平成30年10月より勝間田地区を試験運行する「かつまた号」が令和3年4月から本格運行へ移行。
- ・平成31年2月より菅山地区を運行する「すげやま号」、令和2年2月より萩間地区を運行する「はぎま号」が令和3年4月から「すげやま・はぎま号」へ統合。(試験運行継続)
- ・令和3年4月から地頭方地区を運行する「じとうがた号」が試験運行を開始
- ・令和3年4月から牧之原地区を運行する「まきのはら号」が運行を開始
- ・相良地区、榛原(市街地)地区に地域協議会を設置し、導入に向けた協議会の開催。

#### (今年度及び今後の対応)

- ・令和4年4月から「すげやま・はぎま号」の本格運行へ移行。
- ・相良地区、榛原(市街地)地区へのデマンド型乗合タクシーの導入。(全地区への導入完了)
- ・市内全域へ導入後、料金体系や対象特定施設の見直しの検討。

#### (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

## R3評価 ○

### (取組)

- ・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、バス事業者と協議し、相良高校入口（相良本通）バス停を交通結節点とすることとし、上屋の整備、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)

- ・相良高校入口（相良本通）バス停周辺に駐輪場を確保する。

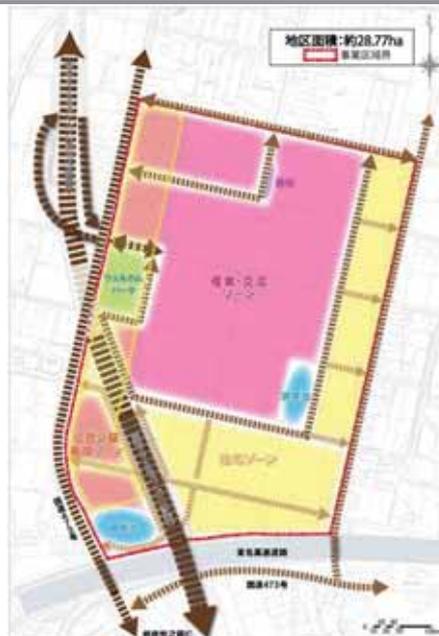
### (課題)

- ・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て実施

### R3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、方向性について検討を行った。

#### (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

## R3評価 △

### (取組)

- 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、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、上屋の整備、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※<sup>1</sup>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

## R3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活用した。
- ・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。
- ・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）
<ul style="list-style-type: none"><li>・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）</li><li>・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</li><li>・イベント時に公共交通の利用特典を付与する取組み</li><li>・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</li><li>・観光目的の利用者への補助制度の検討</li></ul>

### 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

### R3評価 ×

#### （取組）

- ・新型コロナウイルス感染症の拡大により、観光施策と連携した取組を実施できなかった

#### （今年度及び今後の対応）

- ・観光パンフレット等に、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していく
- ・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の開催検討
- ・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
- ・渋谷ライナーの活用

## 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

## R3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
- ・ 榛原高校グローバル部1年生との協働で榛原高校生用のバスマップを作成した

### (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

### R3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

## R3評価 ○

### (取組)

- ・ R3利用者数・・・41人 (R2利用者数12人)  
※年1回以上のバス利用の促進
- ・ R2 のバスダイヤ変更により、庁舎間の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)

- ・ 引き続き年1回以上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

### R3評価 ×

#### (取組)

- ・新型コロナウイルス感染症の拡大により、企業との意見交換は実施できなかった

#### (今年度及び今後の対応)

- ・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

### R3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
- ・ 広報特集記事にて運転手募集記事を掲載

#### (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

## R3評価 ◎

### (取組)

	協議会	設置時期	R3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	1
⑤	牧之原地区地域協議会	R1	1
⑥	地頭方地区地域協議会	R2	1
⑦	相良地区地域協議会	R3	2
⑧	榛原(市街地)地区地域協議会	R3	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

### (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

## R3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。

	R3評価	R3取組	R4の取組
<b>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</b>			
		<ul style="list-style-type: none"> <li>自主運行バス「萩間線のダイヤ変更」</li> <li>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た路線検討協議</li> <li>周辺市との連絡協議の開催、路線運行市との路線協議</li> <li>榛原高校のスクールバスの廃止に伴う路線バスへの転換の可否について、関係者と協議</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>引き続き、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た路線検討協議を進める。</li> <li>引き続き、榛原高校のスクールバスの廃止に伴う路線バスへの転換の可否について、関係者と協議を行う。</li> </ul>
1：周辺都市との連携による路線維持	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>周辺市との連絡協議の開催、路線運行市との路線協議</li> <li>榛原高校のスクールバスの廃止に伴う路線バスへの転換の可否について、関係者と協議</li> </ul>	
2：幹線軸（裾野部）の路線の再編	△	<ul style="list-style-type: none"> <li>御前崎市との路線協議の実施</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>日中帯の住宅地への路線変更、「い〜ら」への乗り入れから、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。</li> </ul>
3：幹線軸（斜面部）の路線の再編	△	<ul style="list-style-type: none"> <li>島田市と勝間田線の運行について、協議を実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>引き続き、関係市、バス事業者と協議を進める。</li> </ul>
4：広域交流拠点連携軸（山頂部）の路線の創出	△	<ul style="list-style-type: none"> <li>市新拠点整備室において、静岡空港や東名IC、鉄道駅を結びネットワークの構築、バスターミナルについて、方向性の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス事業者や進出企業との協議、調整を進める。</li> <li>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。</li> </ul>
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	◎	<ul style="list-style-type: none"> <li>さかへ号、かつまた号の本格運行への移行</li> <li>すげやま号、はざま号の統合（すげやま・はざま号）</li> <li>じょうがた号、まきのはら号の新規運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在運行している路線の継続的な運行</li> <li>相良地区、榛原市街地地区での新規運行（全地区への導入完了）</li> <li>全域導入後の料金体系や対象施設等の見直し検討</li> </ul>
<b>基本方針2：効果的な地域公共交通サービスの提供</b>			
6：主要バス停における交通結節機能・利用環境の充実	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>相良高校入口（相良本通）バス停を交通結節点とし、上屋を整備、駐輪場の整備については、関係者との協議、調整</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>相良本通バス停周辺への駐輪場確保</li> </ul>
7：高台開発に伴う交通結節機能・利用環境の充実	△	<ul style="list-style-type: none"> <li>市新拠点整備室において、静岡空港や東名IC、鉄道駅を結びネットワークの構築、バスターミナルについて、方向性の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス事業者や進出企業との協議、調整を進める。</li> </ul>
8：各地区の拠点となるバス停機能の充実	△	<ul style="list-style-type: none"> <li>相良本通（旧相良局前）バス停への上屋整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線の再編による乗り継ぎ拠点の整備の検討</li> </ul>
9：利用しやすい車両の普及	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>デマンド乗合バス、兎女・菅山線予備車にUD車両の確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>デマンド乗合タクシー、バスでのUD車両の活用促進</li> <li>イベント時のUD車両の展示</li> </ul>
10：観光施策と連携した公共交通サービスの提供	×	<ul style="list-style-type: none"> <li>コロナウィルス感染症の拡大により、観光施策と連携した取組は実施できなかった</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線バスを利用したウォーキングイベントへの参画</li> <li>イベント時の公共交通利用への特典付与</li> </ul>
<b>基本方針3：持続可能な運行を支える利用促進・体制強化</b>			
11：市民・利用者視点に立った情報提供	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>庁舎内パンフレットスタンドや広報持集記事、HPによる情報発信</li> <li>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</li> <li>榛原高校グローバル部1年生との協働で榛原高校生用のバスマップを作成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>引き続き、広報持集記事やHPに情報発信</li> <li>高校生との連携によるリーフレットの作成</li> </ul>
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	×	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、乗りの方教室やバス展示ができた</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>イベントやサロンでの低床バス、UDタクシーを展示</li> <li>各サロン、地域協議会での乗合タクシーの周知</li> </ul>
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	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>職員の庁舎間バス移動を実施（通年での利用促進）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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）</li> </ul>
14：企業と連携した職場モビリティマネジメントの推進	×	<ul style="list-style-type: none"> <li>コロナウィルス感染症の拡大により、企業との意見交換は実施できなかった</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>適宜、情報交換を実施</li> </ul>
15：バス・タクシーの運転手確保	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>広報持集記事で運転手募集記事を掲載</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>牧之原市産業雇用支援ネットワークの継続実施</li> <li>広報持集記事で運転手募集記事を掲載</li> </ul>
16：地域公共交通を支える地元組織や人材の発掘・共育	◎	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存の地域協議会の開催</li> <li>相良、榛原の市街地地区に地域協議会の設置</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存の地域協議会の定期的な開催</li> </ul>
17：評価・改善を検討する組織体制の構築	◎	<ul style="list-style-type: none"> <li>部会の開催（年2回）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>部会の開催（年2回）</li> </ul>

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、計画とおりには進んでいない。 ・新型コロナウイルス感染症の拡大により実施ができなかった取組もあったため、感染対策した上での実施をしていきたい。

・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。

## 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3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2年度
評価指標 1-2	自主運行バスの年間利用者数	令和2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2年度
評価指標 2-2	自主運行バスの収支率	令和2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2年度
	藤枝相良線、島田静岡線	令和3年度
	自主運行バス	令和3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3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3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3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3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

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  
(R3 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

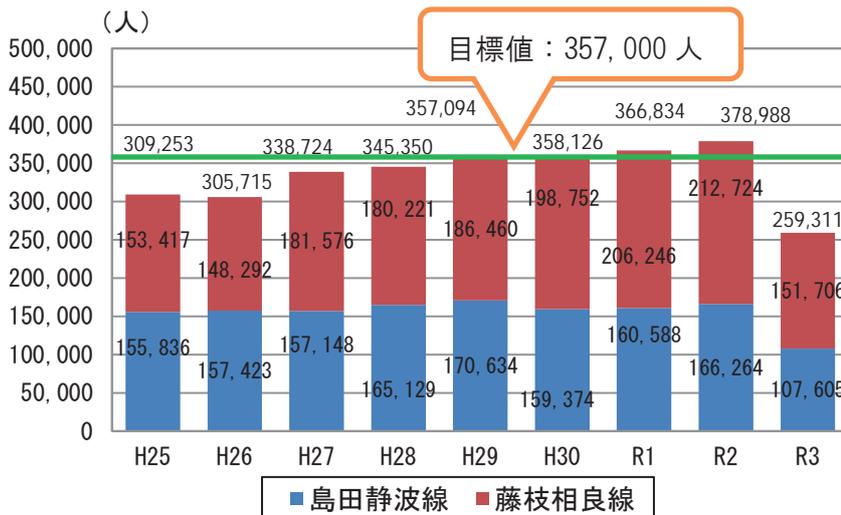
※乗合バス、自主運行バスの年間利用者数は、平成 28 年度の利用者数

実績

評価指標	令和3年度	評価
評価指標1-1:乗合バスの年間利用者数	259,311 人/年	×
評価指標1-2:自主運行バスの年間利用者数	137,810 人/年	×

※年間利用者数は、令和 3 年度は令和 2 年度の利用者数

指標 1 - 1 の経年変化



指標 1 - 1 考察

・新型コロナウイルスの影響により、2 路線とも大幅に減少している。

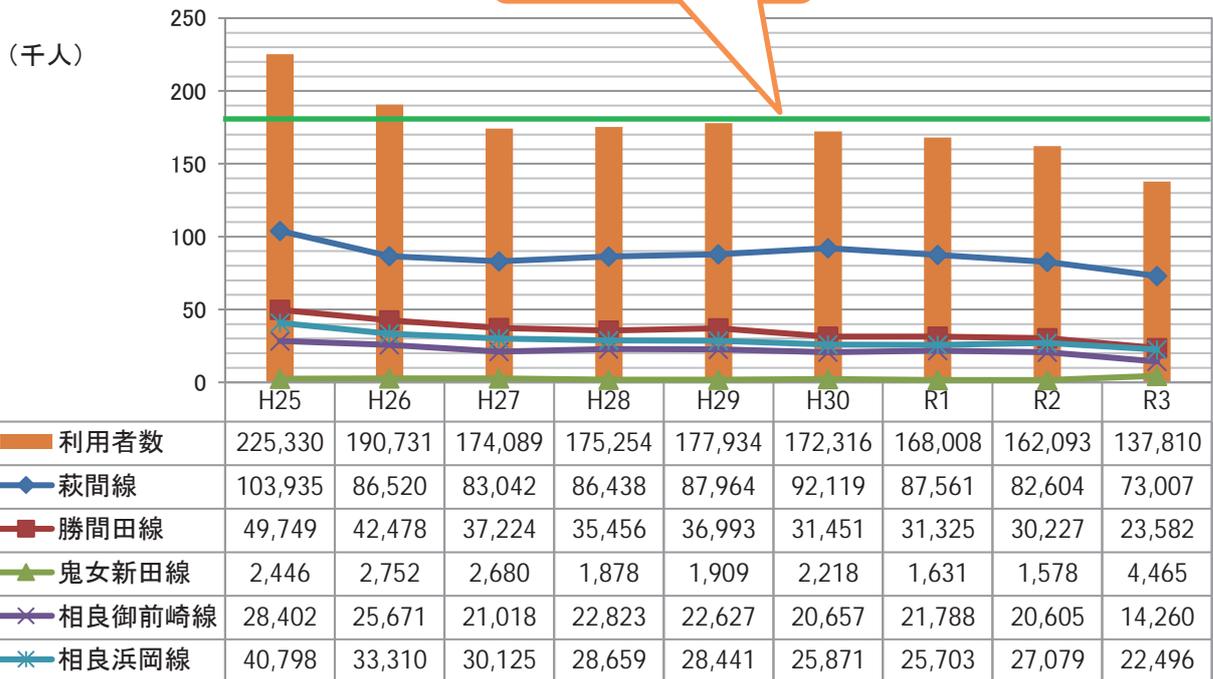
R2 と R3 の比較

・藤枝相良線：約 28.7%減    ・島田静波線：約 35.3%減    ・2 路線合計：約 31.6%減

■目標が達成できていないため、維持に繋がるよう事業者、関係市と連携し、利用向上及び利用促進を図る。

指標 1 - 2 の経年変化

目標値：177,000 人



指標 1 - 2 考察

- ・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たが、R3 は新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に減少した。
- ・鬼女新田線は鬼女・菅山線に変更したことで利用客は増加した。

R2 と R3 の比較

- ・萩間線：約 11.6%減
- ・勝間田線：約 22.0%減
- ・鬼女・菅山線：約 283.0%増
- ・相良御前崎線：約 30.8%減
- ・相良浜岡線：約 16.9%減
- ・5 路線合計：約 **15.0%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 年度から鬼女・菅山線に変更し、相良小・菅山小通学児童が利用

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%

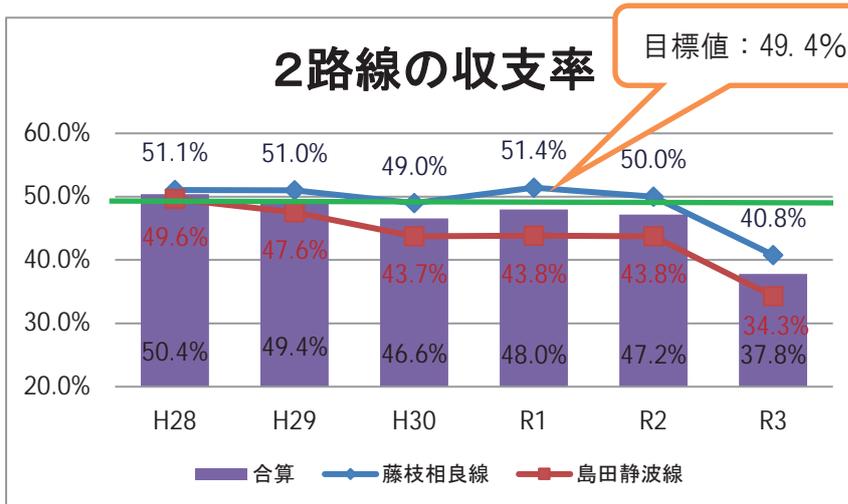
※自主運行バスの収支率は、平成28年度の収支率

### 実績

評価指標	令和3年度	評価
評価指標 2-1:乗合バスの収支率	37.8%	×
評価指標 2-2:自主運行バスの収支率	13.3%	×

※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

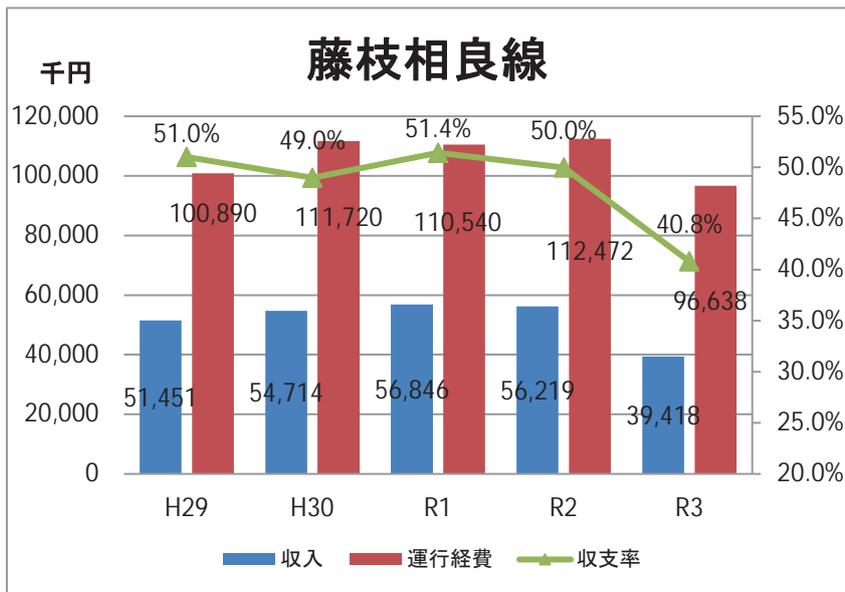
### 指標2-1の経年変化



### 考察

- ・全体の傾向は減少傾向にある。
- ・新型コロナウイルスの影響により利用者の減少により運賃収入が大幅に減少、運行経費も減少しているが、運賃収入の減少幅の方が大きいいため、収支率は悪化傾向になっている。

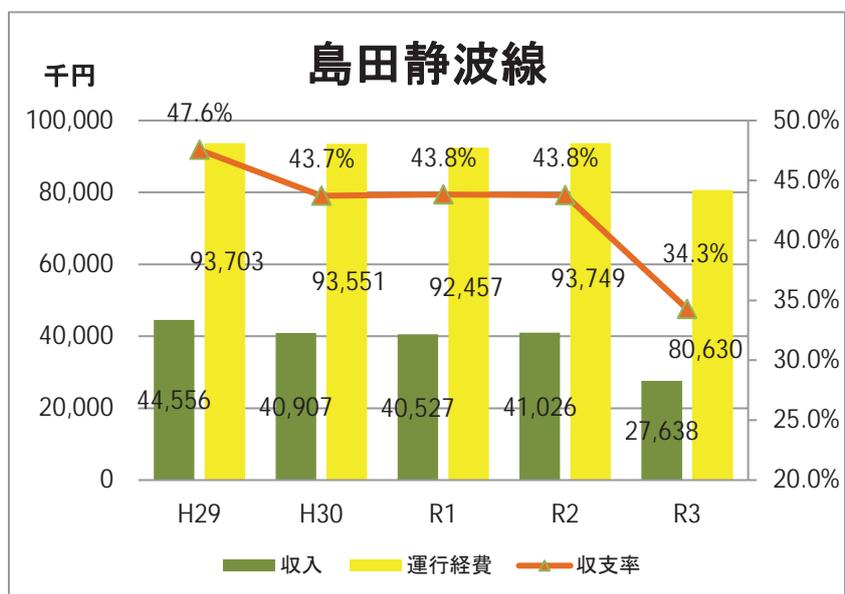
年度別収支率	路線	運賃収入 (千円)	運行経費 (千円)	収支率 (%)	2路線計
H28	藤枝相良線	49,260	96,441	51.08%	50.4%
	島田静波線	44,086	88,829	49.63%	
H29	藤枝相良線	51,451	100,890	51.00%	49.4%
	島田静波線	44,556	93,703	47.55%	
H30	藤枝相良線	54,714	111,720	48.97%	46.6%
	島田静波線	40,907	93,551	43.73%	
R1	藤枝相良線	56,846	110,540	51.43%	48.0%
	島田静波線	40,527	92,457	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%	
R3	藤枝相良線	39,418	96,638	40.79%	37.8%
	島田静波線	27,638	80,630	34.28%	



#### R2 と R3 の比較

- ・ 運賃収入：29.9%減
- ・ 運行経費：14.1%減
- ・ 収支率：9.2%減

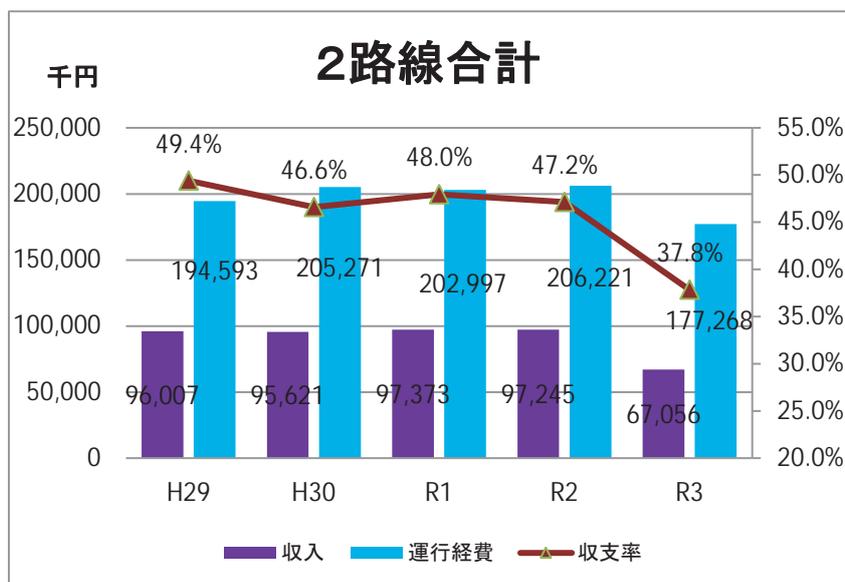
利用者の減少により運賃収入が大幅減、運行経費も減少しているが、運賃収入の減少幅の方が大きいため、収支率は大幅に悪化した。



#### R2 と R3 の比較

- ・ 運賃収入：32.6%減
- ・ 運行経費：14.0%減
- ・ 収支率：9.5%減

利用者の減少により運賃収入が大幅減、運行経費も減少しているが、運賃収入の減少幅の方が大きいため、収支率は大幅に悪化した。

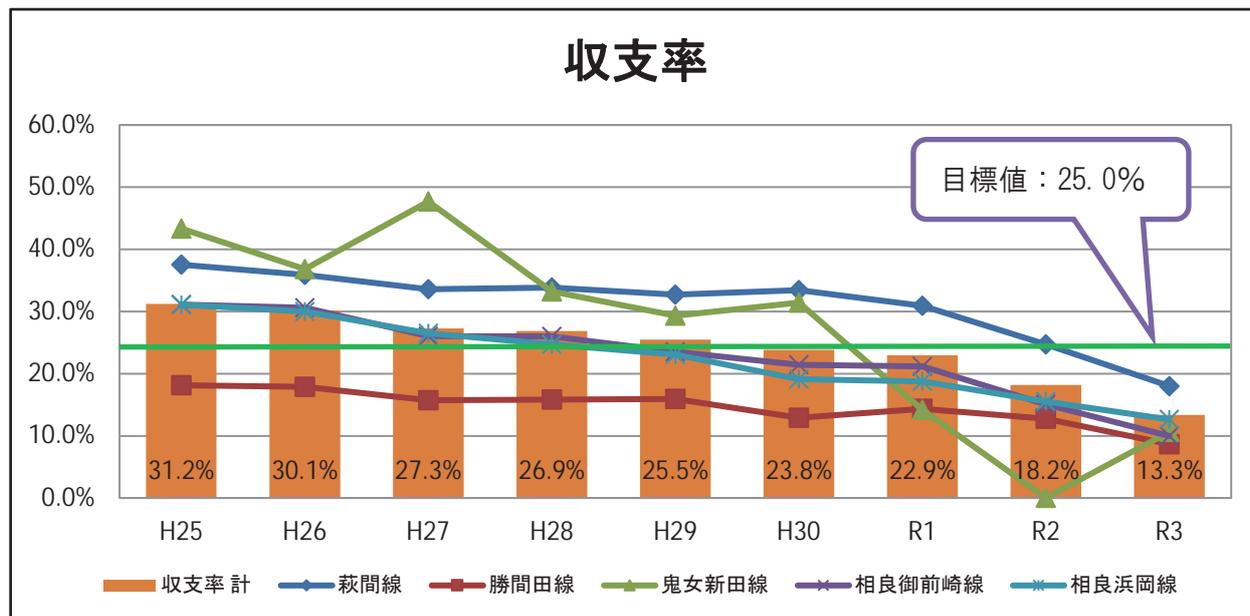


#### R2 と R3 の比較

- ・ 運賃収入：31.0%減
- ・ 運行経費：14.0%減
- ・ 収支率：9.4%減

2路線合計でも、運賃収入が大幅減、運行経費も減少しているが、運賃収入の減少幅の方が大きいため、収支率は大幅に悪化した。

指標2-2の経年変化



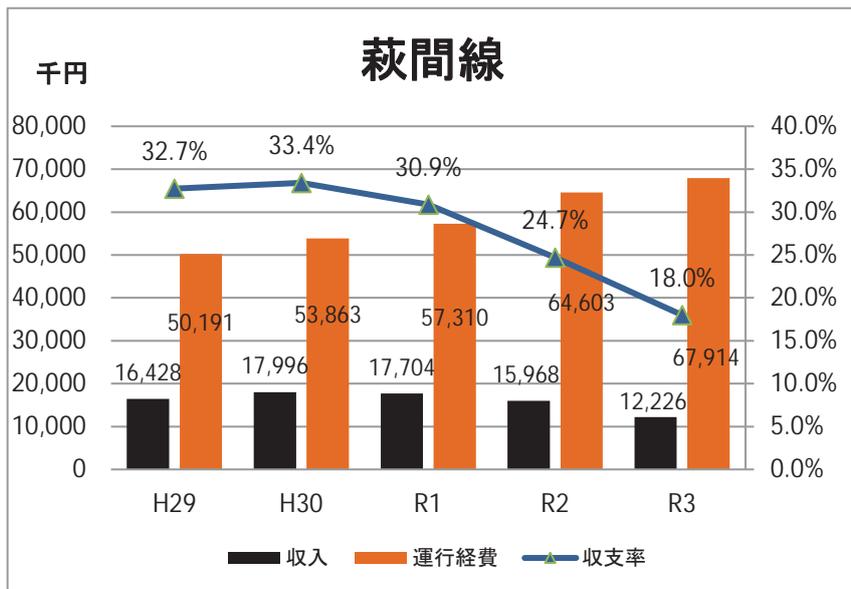
考察

- ・ 運賃収入は数年横ばいだったが、R2で減少し、R3も減少した。(前年比△23.3% 7,629千円)
  - ・ 運行経費は年々上昇している。(前年比+4.6% 8,268千円)
- 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。
- ・ 鬼女・菅山線の運行開始

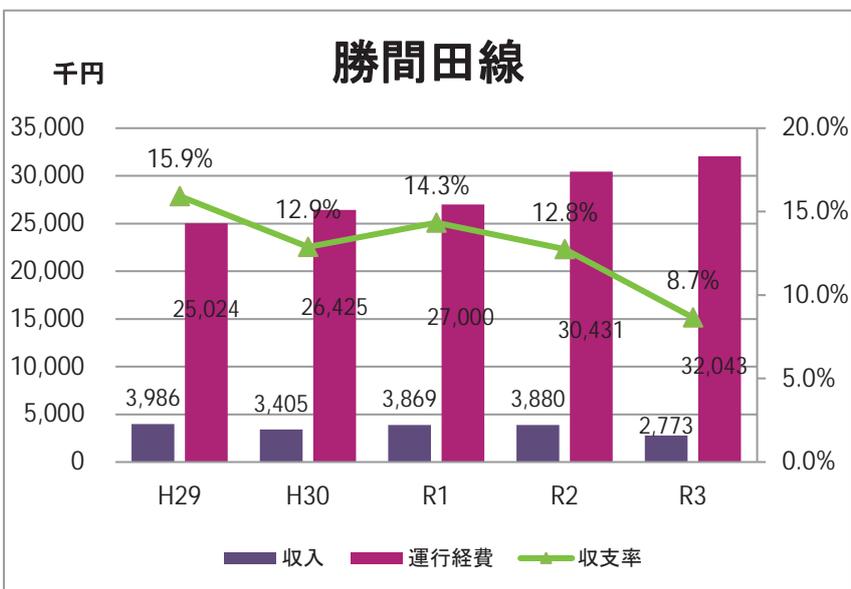
年度別		萩間線	勝間田線	鬼女新田線	相良御前崎線	相良浜岡線	5路線計
H28	収入(千円)	16,679	3,753	256	5,916	7,847	34,451
	経費(千円)	49,248	23,735	771	22,775	31,765	128,294
	収支率(%)	33.9%	15.8%	33.2%	26.0%	24.7%	26.9%
H29	収入(千円)	16,428	3,986	243	5,684	7,737	34,078
	経費(千円)	50,191	25,024	828	24,167	33,522	133,732
	収支率(%)	32.7%	15.9%	29.3%	23.5%	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	36,278	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	38,636	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	47,486	180,284
	収支率(%)	24.7%	12.8%	0.0%	15.1%	15.5%	18.2%
R3	収入(千円)	12,226	2,773	299	3,642	6,214	25,155
	経費(千円)	67,914	32,043	2,817	36,542	49,236	188,552
	収支率(%)	18.0%	8.7%	10.6%	10.0%	12.6%	13.3%



#### R2 と R3 の比較

- ・ 運賃収入：23.4%減
- ・ 運行経費：5.1%増
- ・ 収支率：6.7%減

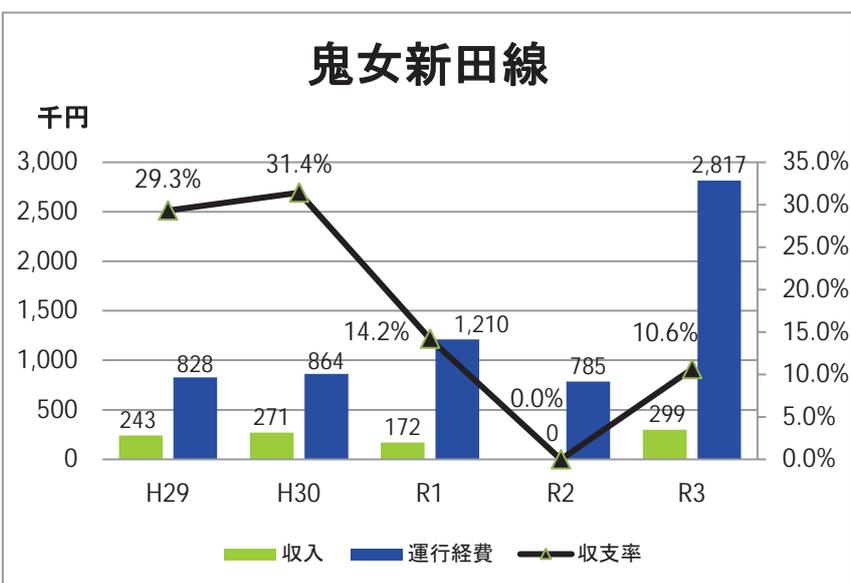
運賃収入の大幅減、運行経費の増加により、収支率は大きく悪化した。



#### R2 と R3 の比較

- ・ 運賃収入：28.5%減
- ・ 運行経費：5.3%増
- ・ 収支率：4.1%減

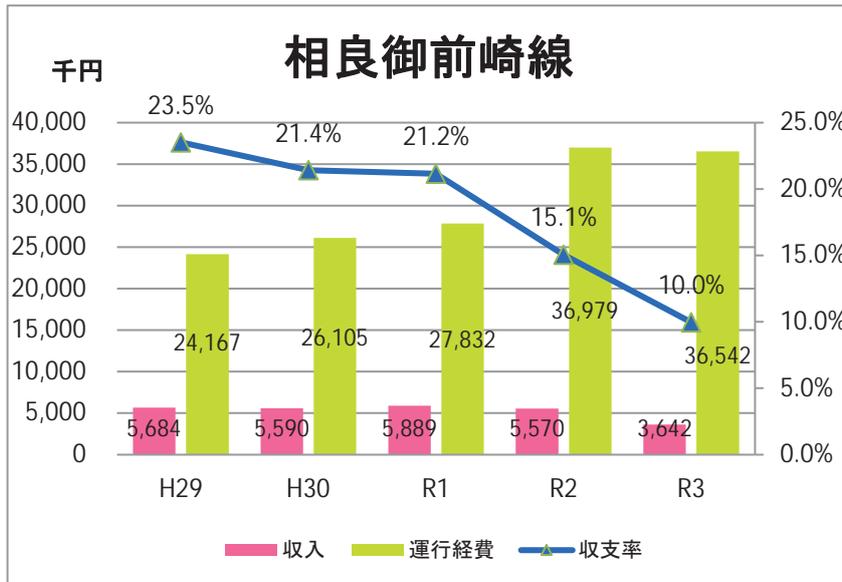
運賃収入の大幅減、運行経費の増加により、収支率は悪化した。



#### R2 と R3 の比較

- ・ 運賃収入：増加
- ・ 運行経費：358.9%増
- ・ 収支率：10.6%増

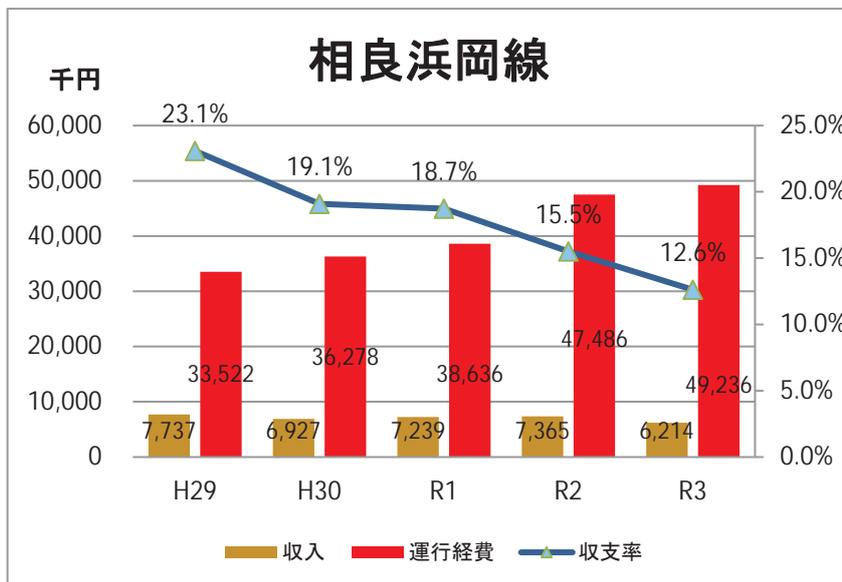
R2 (実際 R1) は無料の送迎タクシーを運行したが R3 (実際 R2) から鬼女・菅山線として運行を開始したため、運賃収入、運行経費、収支率が増加した。



#### R2 と R3 の比較

- ・ 運賃収入 : **34.6%減**
- ・ 運行経費 : **1.2%減**
- ・ 収支率 : **5.1%減**

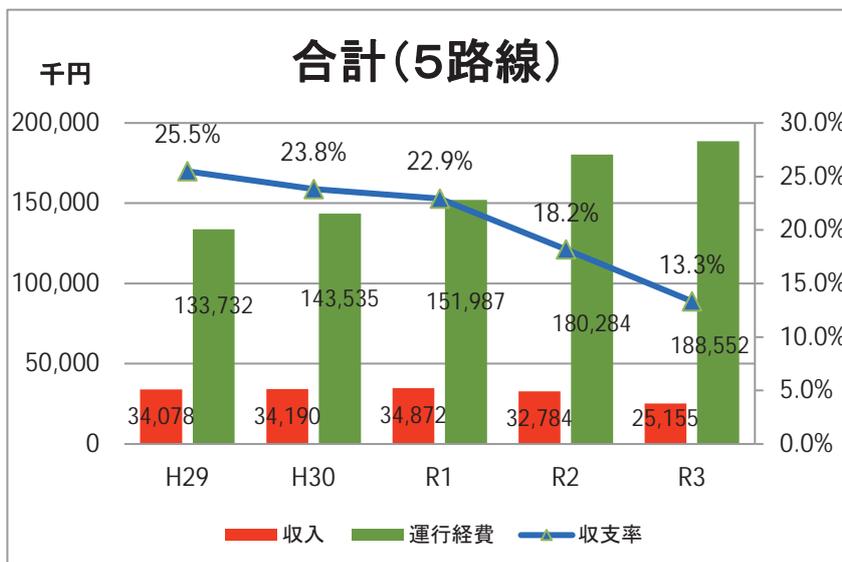
運賃収入が大幅減、運行経費は微減したが、収支率は大きく悪化した。



#### R2 と R3 の比較

- ・ 運賃収入 : **15.6%減**
- ・ 運行経費 : **3.7%増**
- ・ 収支率 : **2.9%減**

運賃収入の大幅減、運行経費の増加により、収支率は悪化した。



#### R2 と R3 の比較

- ・ 運賃収入 : **23.3%減**
- ・ 運行経費 : **4.6%増**
- ・ 収支率 : **4.9%減**

運賃収入の大幅減と、運行経費の増加により、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

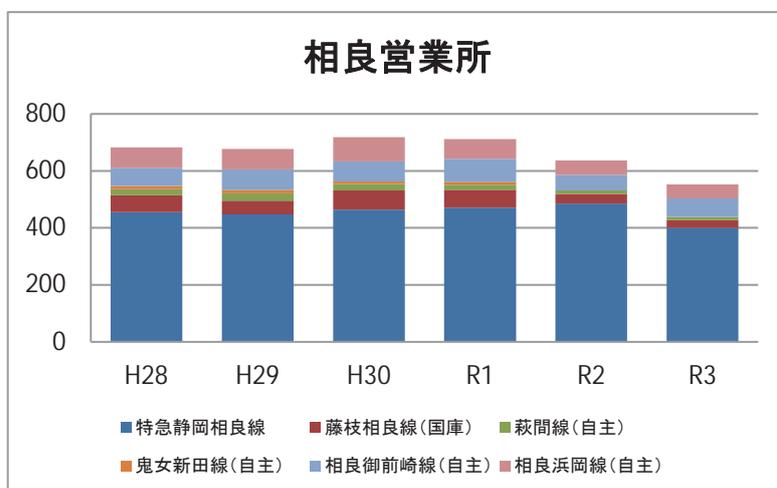
※4：(特急)静岡相良線はしずてつジャストライン提供の 2016 年 10 月 1 日(土)～7 日(金)の 1 週間の利用者数から一日平均利用者数を算出

#### 実績

評価指標	令和3年度	評価
評価指標3-1：相良営業所の利用者数	553 人/日	×
評価指標3-2：静波海岸入口の利用者数	316 人/日	×

乗降者数	相良営業所 (人)					
	H28	H29	H30	R1	R2	R3
特急静岡相良線	455	448	464	471	485	400
藤枝相良線(国庫)	60	48	68	63	34	27
萩間線(自主)	21	25	22	18	12	12
鬼女新田線(自主)	11	13	9	10	-	-
相良御前崎線(自主)	64	71	70	80	55	64
相良浜岡線(自主)	72	72	85	70	51	50
合計	683	677	718	712	637	553

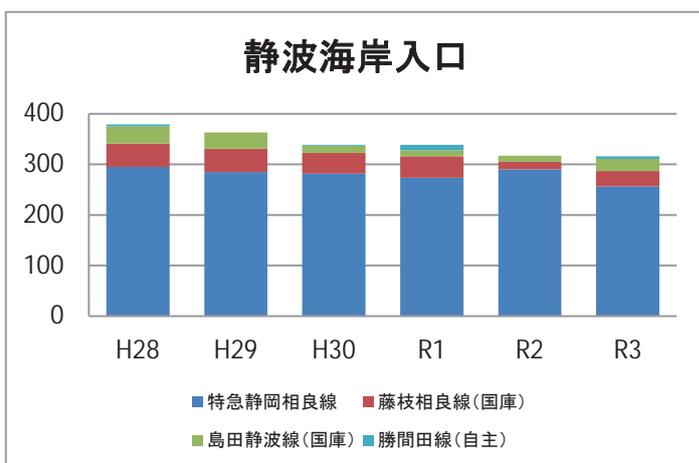
※R3 の特急静岡相良線、藤枝相良線は「相良営業所」・「大沢公園」・「相良局前」の利用者の合計



#### 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。
- ・静岡相良線は新型コロナウイルス感染症の影響により減少している (R2 実績)。
- ・自主運行バスは R2 に続き新型コロナウイルス感染症の影響により横ばいである (R3 実績)。

乗降者数	静波海岸入口（人）					
	H28	H29	H30	R1	R2	R3
特急静岡相良線	295	295	282	274	290	257
藤枝相良線（国庫）	46	46	33	42	15	30
島田静波線（国庫）	34	32	14	12	12	24
勝間田線（自主）	4	0	2	11	0	5
合計	379	363	331	339	317	316

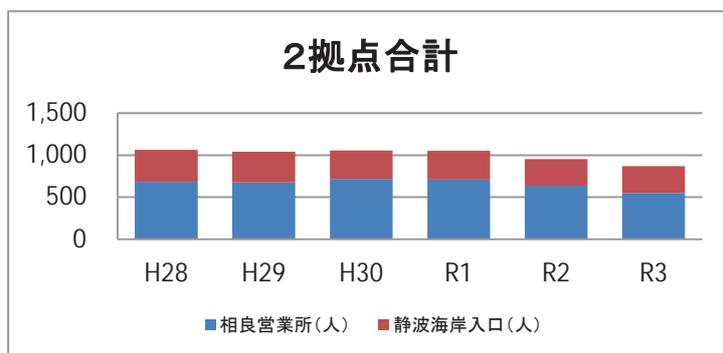


**考察**

- ・ 4路線が乗り入れている。
- ・ 静岡相良線は新型コロナウイルス感染症の影響により減少している。
- ・ 国庫路線及び自主運行バスは増加傾向にある。(R3実績)。

**2 拠点間の合計**

乗降者数（人）	H28	H29	H30	R1	R2	R3
相良営業所	683	677	718	712	637	553
静波海岸入口	379	363	331	339	317	316
2 拠点合計	1,062	1,040	1,049	1,051	954	869



**考察**

- ・ 2 拠点で毎日約 900 人が利用している。そのうち約 6 割が相良営業所を利用。
- ・ 令和 2 年までは年間での大きな変化は見られなかったが令和 3 年度は減少した。

**R2 と R3 の比較**

- ・ 乗降者数は全体に減少している。
- ・ 静岡相良線は R2 実績により新型コロナウイルス感染症の影響を受け、減少しているが、自主運行バスは R3 実績のため、R2 に続き新型コロナウイルス感染症の影響を受け、横ばいである。

## 目標4：市民にとって利用しやすい公共交通施策の展開

### 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。

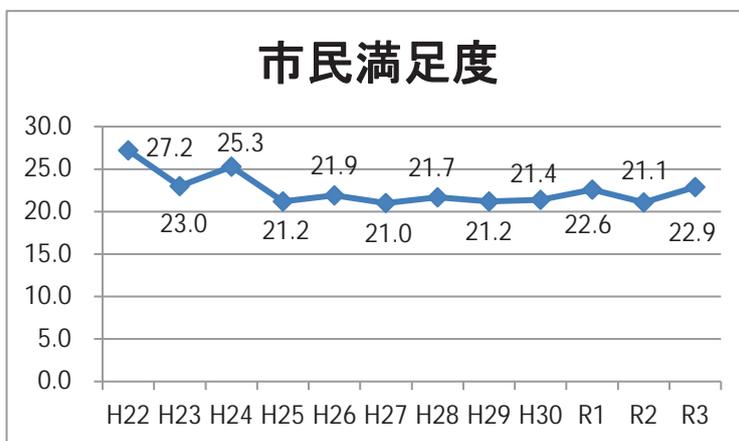
評価指標	平成29年度		平成34年度
評価指標4:公共交通の充実に対する市民満足度	21.2%※1	増加	40%※2

※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

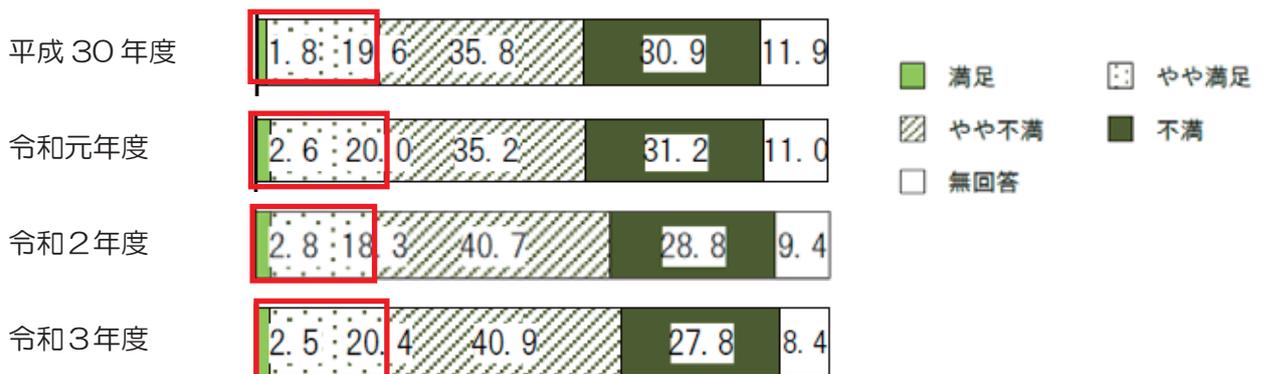
評価指標	令和3年度	評価
評価指標4:公共交通の充実に対する市民満足度	22.9%	○



#### 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ある。



#### 交通に関する代表的な自由記載意見

- ・バス本数の増加・・・3件
- ・相良営業所移転による影響・・・4件
- ・交通の便が悪い・・・16件

#### R2 と R3 の比較

- ・満足：0.3%減
- ・やや満足 2.1%増
- ・合計：1.8%増

■若者から高齢者まで交通の便の悪さへの不満の意見が多くなっている。(車や自転車がないと移動できない等)

## 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3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	4項目	×
評価指標5-2 モビリティマネジメントの取組人数	166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3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(R4.2)	—	公共交通の現状について
②	市職員に対するバス利用促進	41人	前年度12人
③	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、相良、榛原(市街地))	計125人 (各地域の1回あたりの合計人数 ※相良・榛原は2回)	坂部14人、勝間田13人、菅山13人、萩間15人、地頭方5人、牧之原10人、相良13人、14人、榛原(市街地)15人、13人
④	相良本通バス停への上屋整備	—	目標設定時に不算入

### R2とR3の比較

- ・指標5-1：7項目→4項目
- ・指標5-2：578人→166人
- ・取組項目は減ってしまった。また地域協議会は充実させたがデマンド乗合タクシー関係の説明会が新型コロナウイルス感染症の影響で実施できなかったため、取組人数も減少した。

**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3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	11 団体・組織	○

令和3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
- ⑩ 相良地区地域協議会 (新)
- ⑪ 榛原(市街地)地域協議会 (新)

R2 と R3 の比較

- ・ 相良地区地域協議会、榛原(市街地)地区を新設した。

# 公共交通の現状

## (令和3年度実績)

令和4年7月

地域振興課

# 路線図

## 【乗合バス路線】

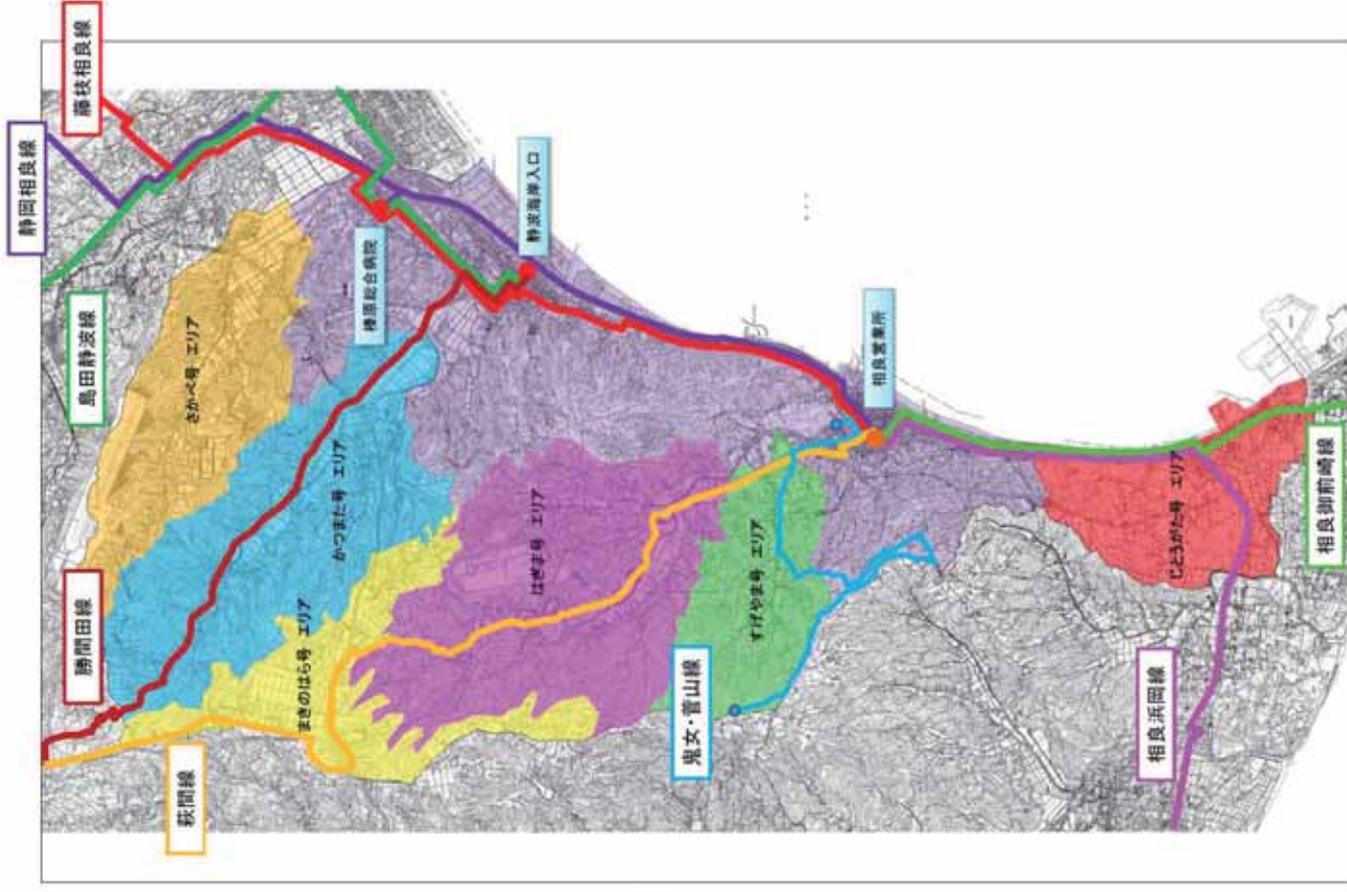
- (特急) 静岡相良線 (紫)
- 藤枝相良線 (赤)
- 島田静波線 (緑)

## 【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・はざま号 (令和4年4月から本運行)
  - ＜令和3年4月からすげやま号、はざま号を統合＞
- まきのらは号 (令和3年4月から本運行)
- じとうがた号 (令和3年4月から試験運行)

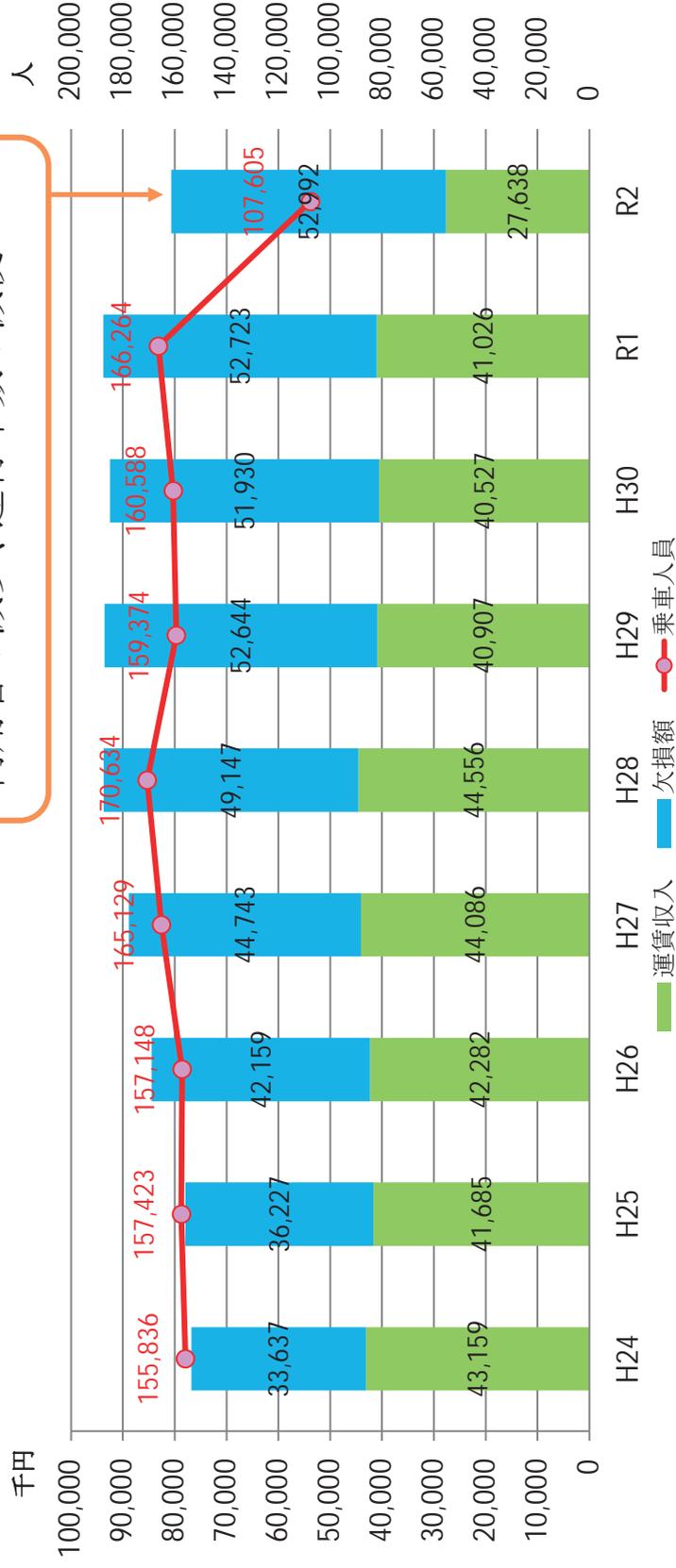


# 【島田静波線】

起点	終点	日便数
島田駅 (島田市立総合医療センター)	静波海岸入口	35便:平日 14便:土日祝日

## 運行経費と乗車人員

新型コロナウイルス感染症拡大による  
利用者の減少、運行本数の減便

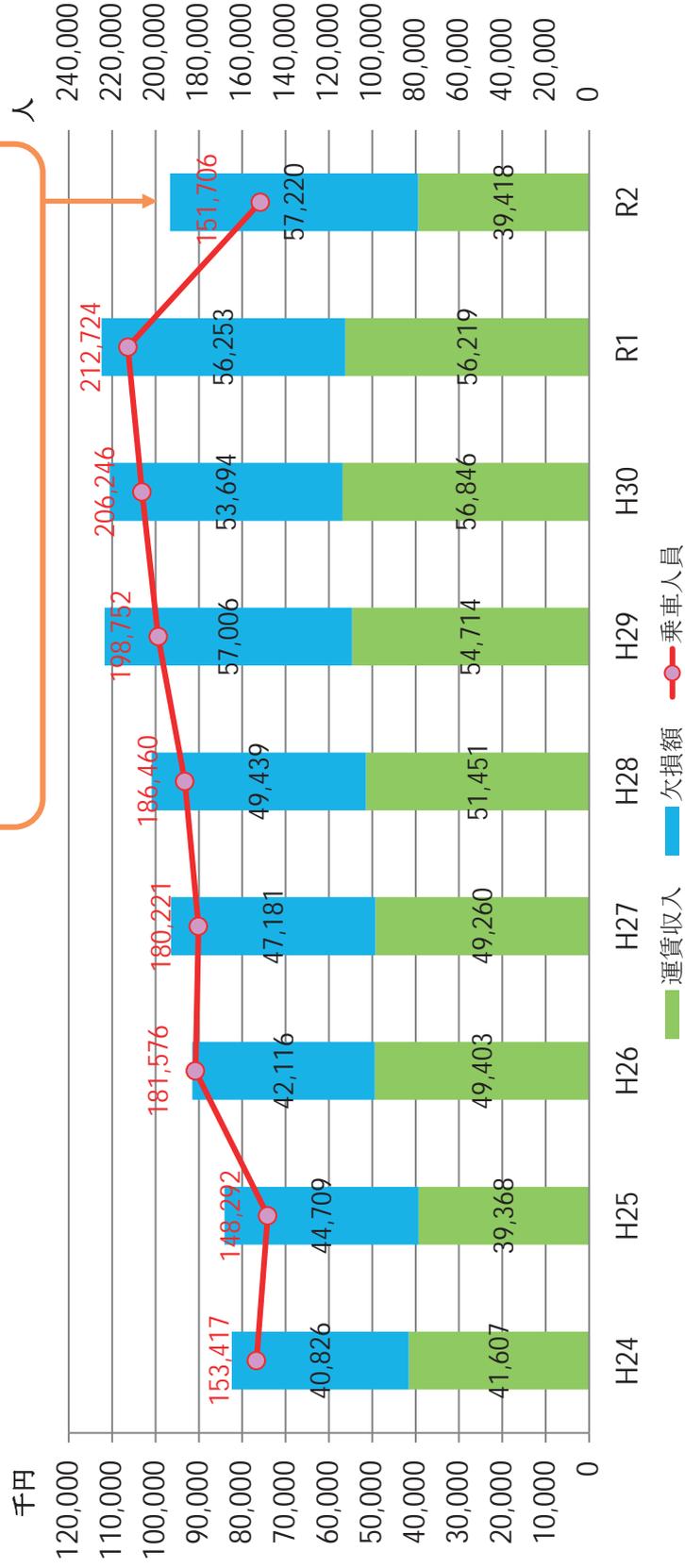


# 【藤枝相良線】

起点	終点	日便数
藤枝駅南口	相良営業所	30便：平日 20便：土日祝日

## 運行経費と乗車人員

新型コロナウイルス感染症拡大による  
利用者の減少、運行本数の減便



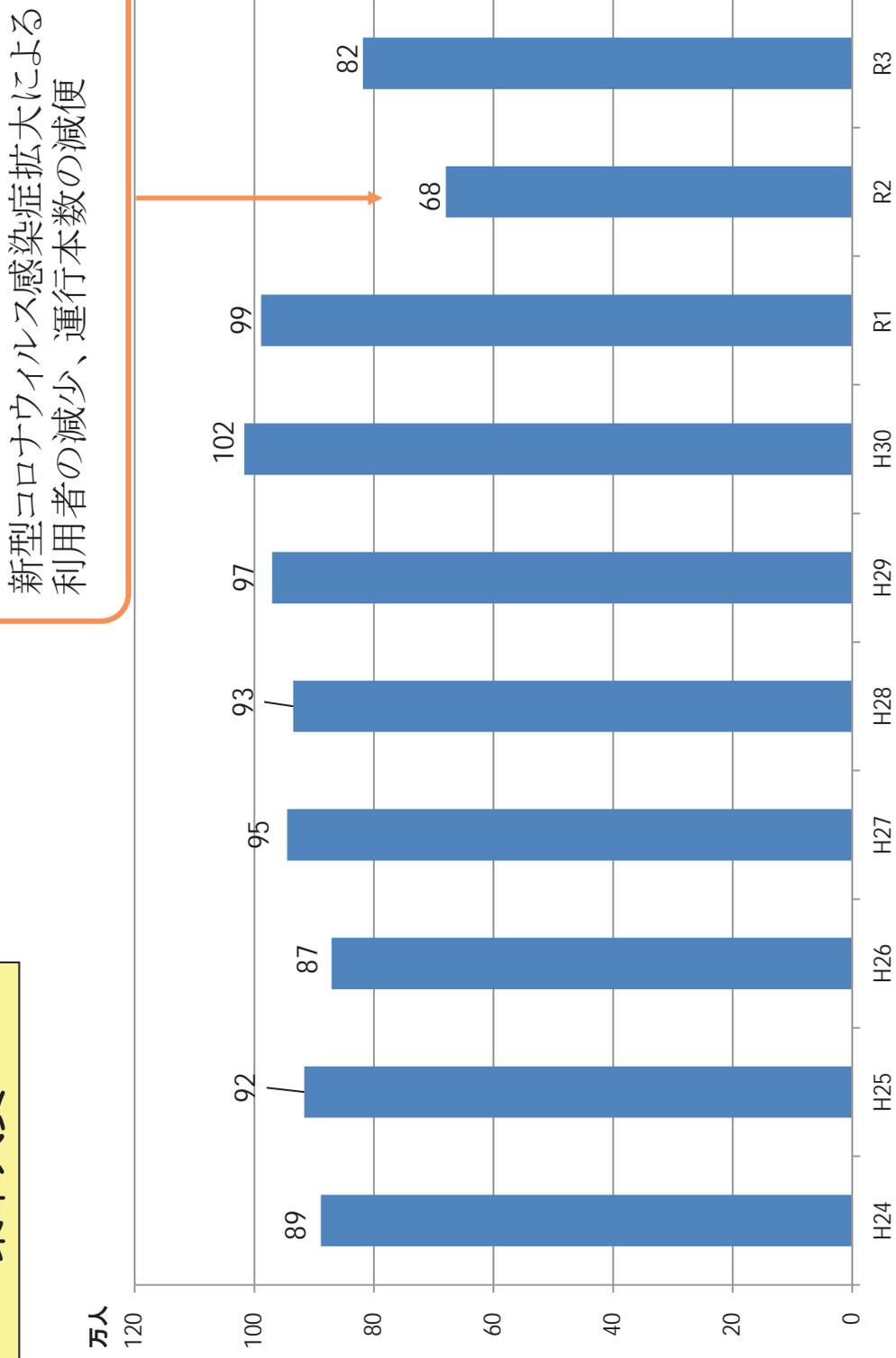
# 藤枝相良線、島田静波線の補助金額について

【牧之原市の補助金額】 (千円)

	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
令和3年度	3,812,268	3,316,058	7,128,326	
令和4年度(見込)	6,864,000	5,716,000	12,580,000	

# 静岡相良線

## 乗車人員



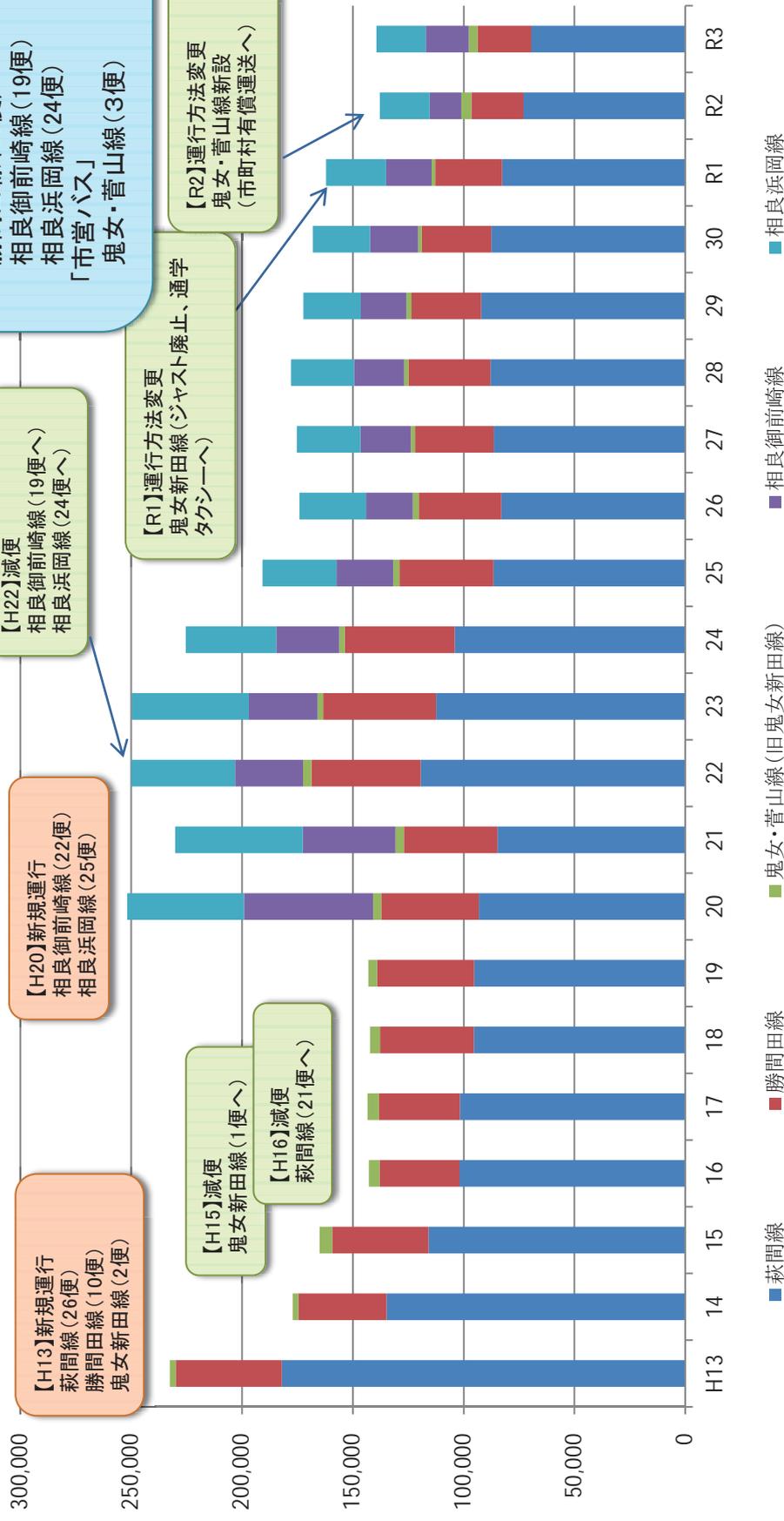
## ■ 自主運行バス

路線名	起点	終点	経路市町(◎は運行主体)
萩間線	相良本通	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	相良本通	◎御前崎市・牧之原市
相良浜岡線	御前崎総合病院 (浜岡営業所)	相良本通	◎御前崎市・牧之原市

路線名	1日便数 ( )は休日	乗車人数/日 (R3OD調査)	利用客中の 小学生割合	主な停留所
萩間線	21(14)	199	44%	金谷駅、金谷小学校、相良本通
勝間田線	10(6)	62	63%	金谷駅、金谷小学校、静波海岸入口
鬼女・菅山線	3(0)	27	100%	相良庁舎、菅山小学校
相良御前崎線	19(14)	66	12%	相良本通、御前崎海洋センター
相良浜岡線	24(13)	78	5%	相良本通、浜岡営業所、御前崎総合病院

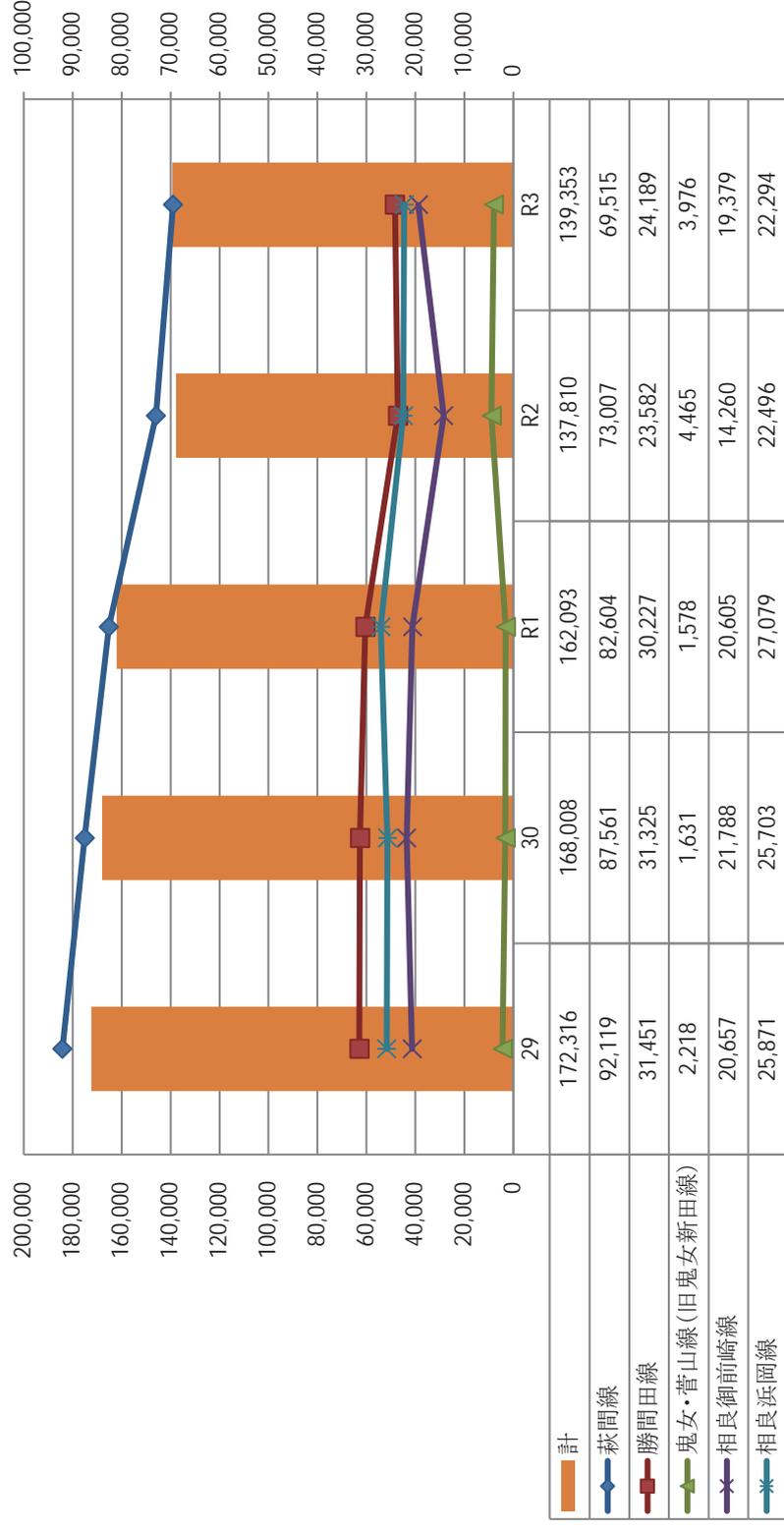
※◎印は、委託等の事務を行う市。

# 乗車人員の推移



10年前(平成23年度)と比較すると、全体で44%減少している。  
 萩間線(△38%)、勝間田線(△53%)、鬼女新田線(62%)、相良御前崎線(△38%)、  
 相良浜岡線(△58%)

# 乗車人員の推移



年々減少傾向にある。

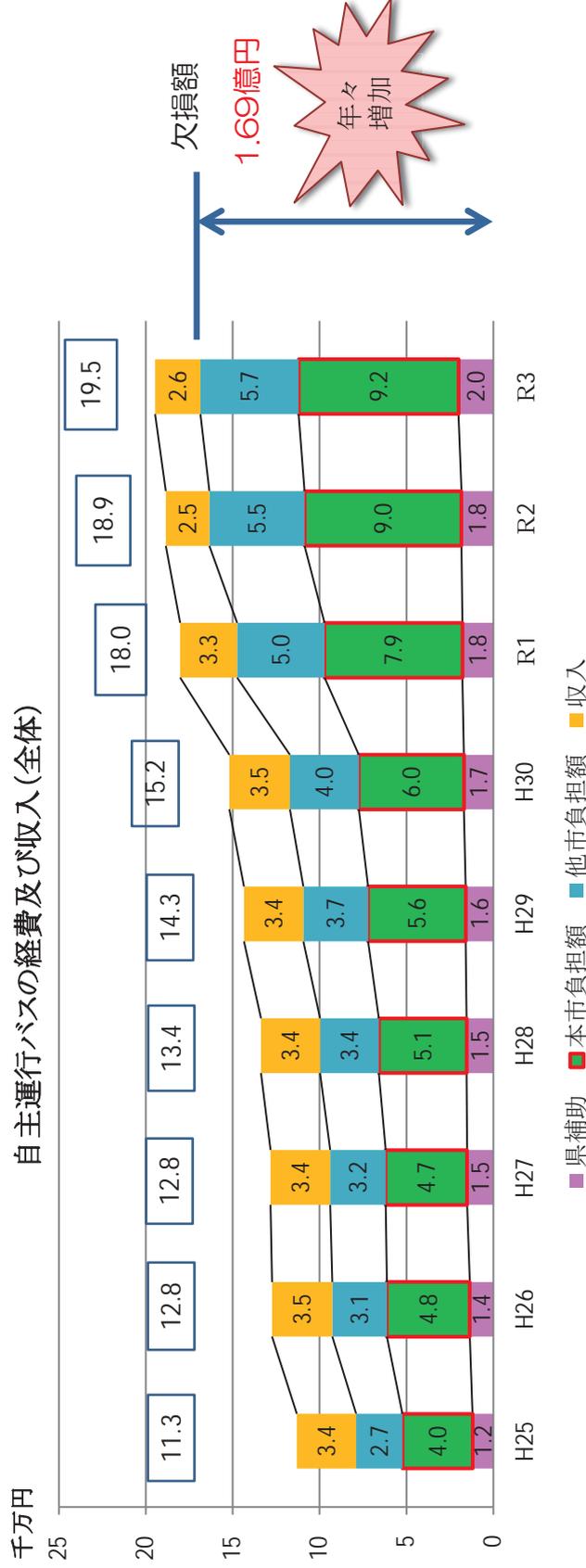
運行便数に変えていないが、令和2年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者が大きく減少している。

令和3年度になっても、コロナ禍前(令和元年度以前)の数には戻ってきてない。

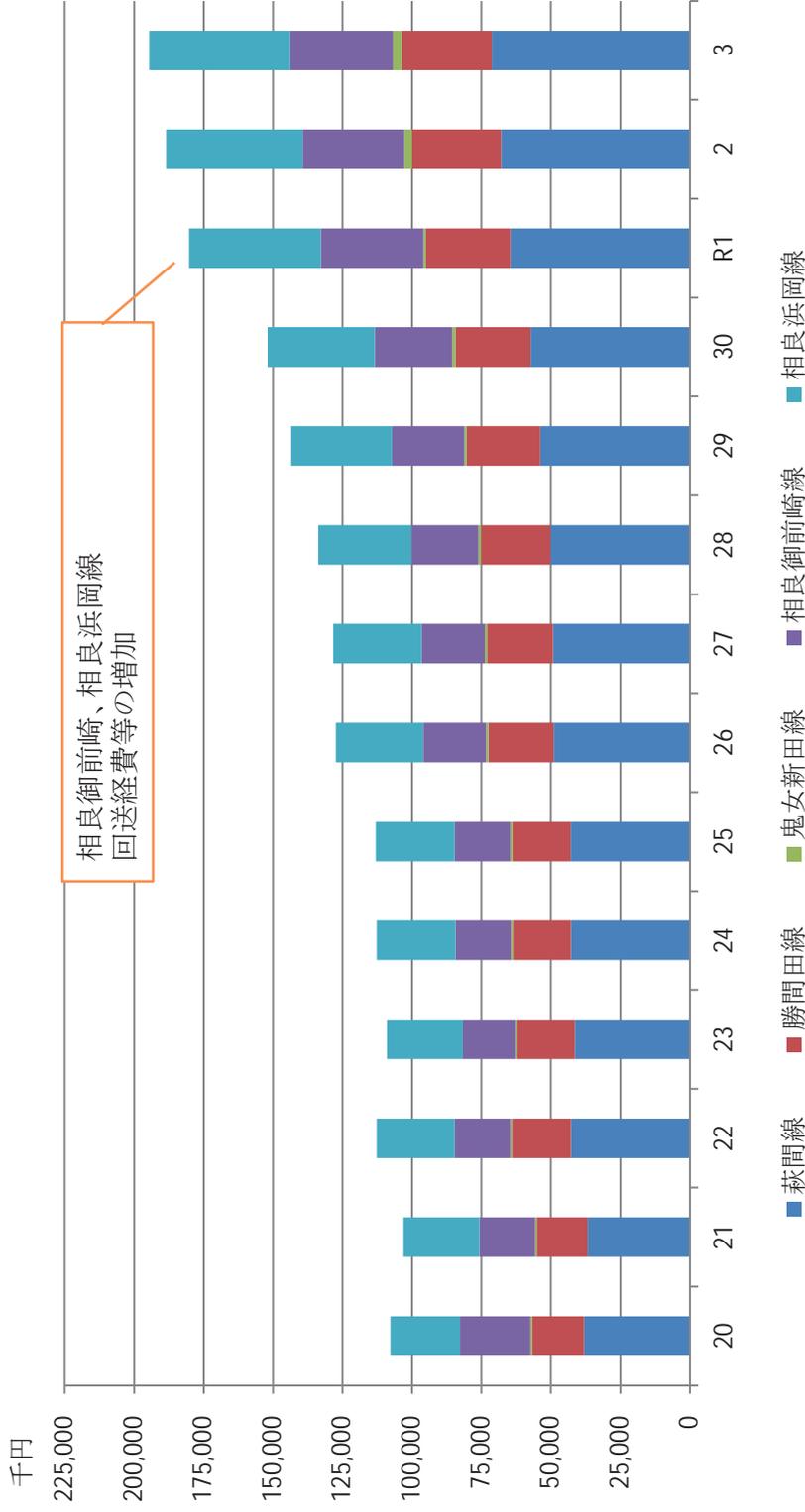
# 運行に関する経費(令和3年度実績)

路線名	委託金額	運賃収入	欠損額	市実質負担額
萩間線	71,258,000	12,452,159	58,805,841	32,233,903
勝間田線	32,450,000	2,849,100	29,600,900	17,593,515
鬼女・菅山線	3,134,568	260,385	2,874,183	2,223,183
相良御前崎線	36,993,000	4,749,716	32,243,284	17,801,372
相良浜岡線	50,798,000	5,766,825	45,031,175	22,179,267
計	194,633,568	26,078,185	168,555,383	92,031,240

自主運行バスの経費及び収入(全体)

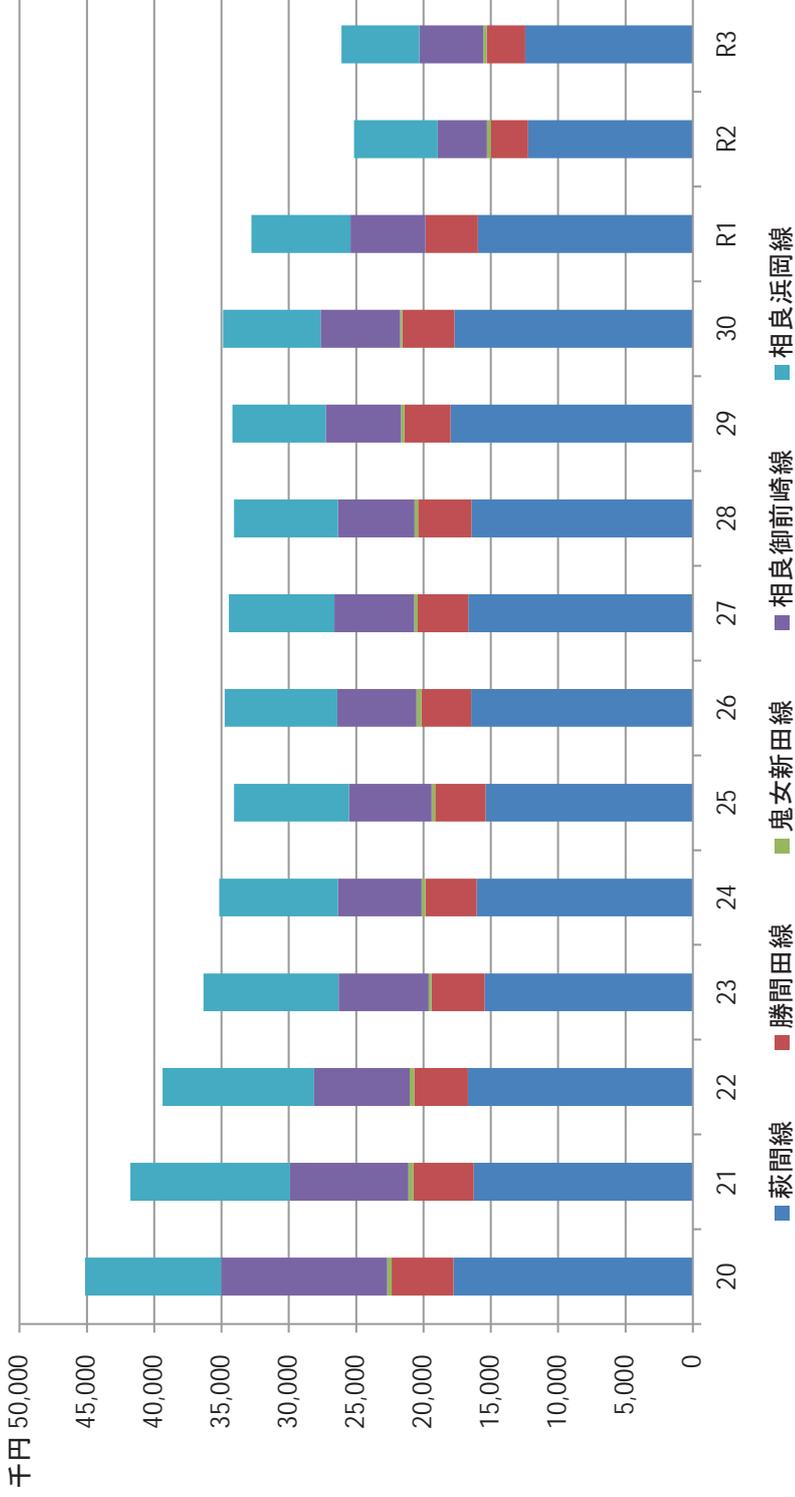


# 運行経費の推移



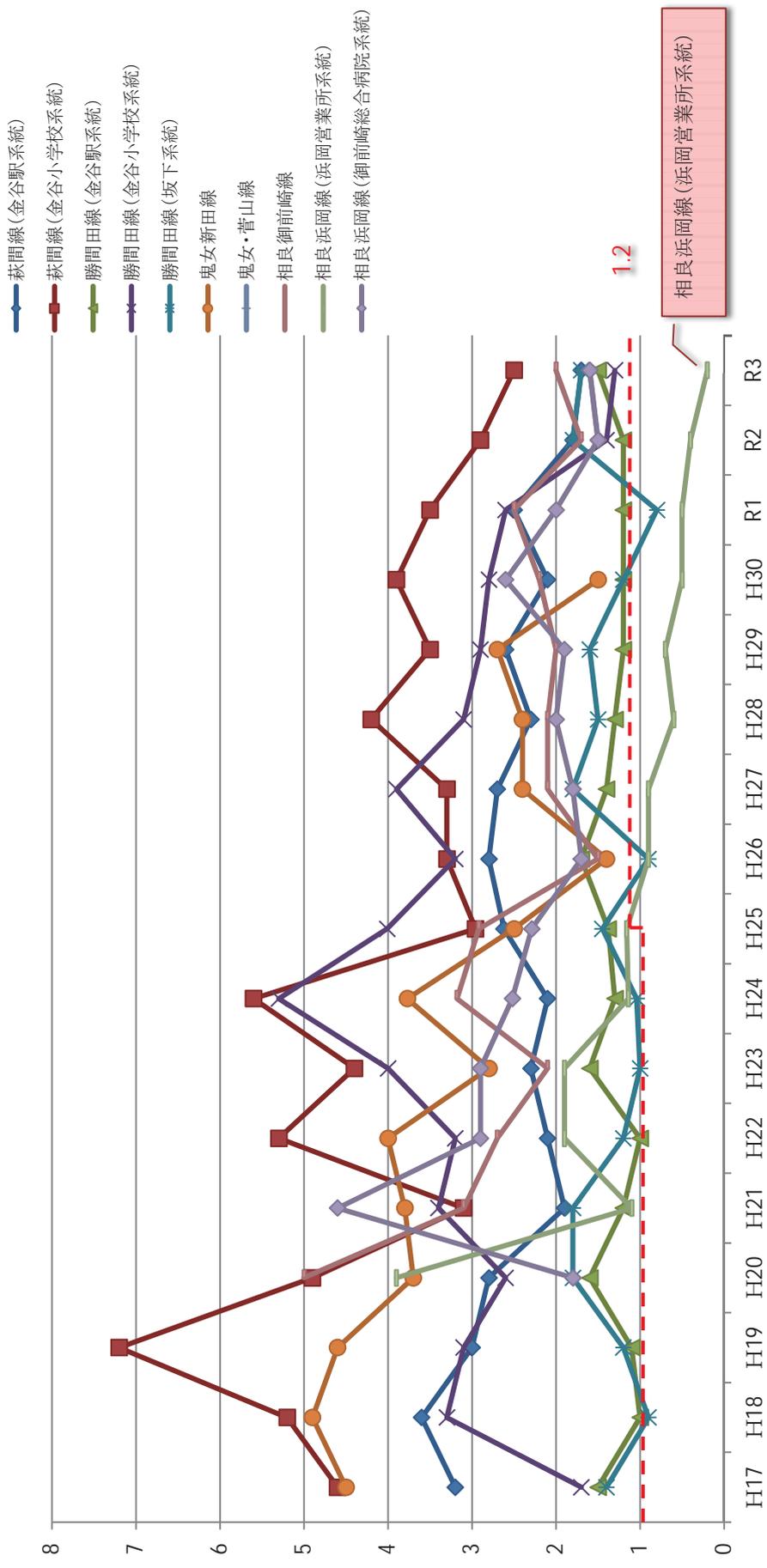
経費は年々上昇している……平成20年の約2倍  
 要因は、運転手不足への待遇改善経費の増加、燃料費の変動  
 ジャストラインのキロ当たり経費の変動が大きく影響する。

# 運賃収入の推移

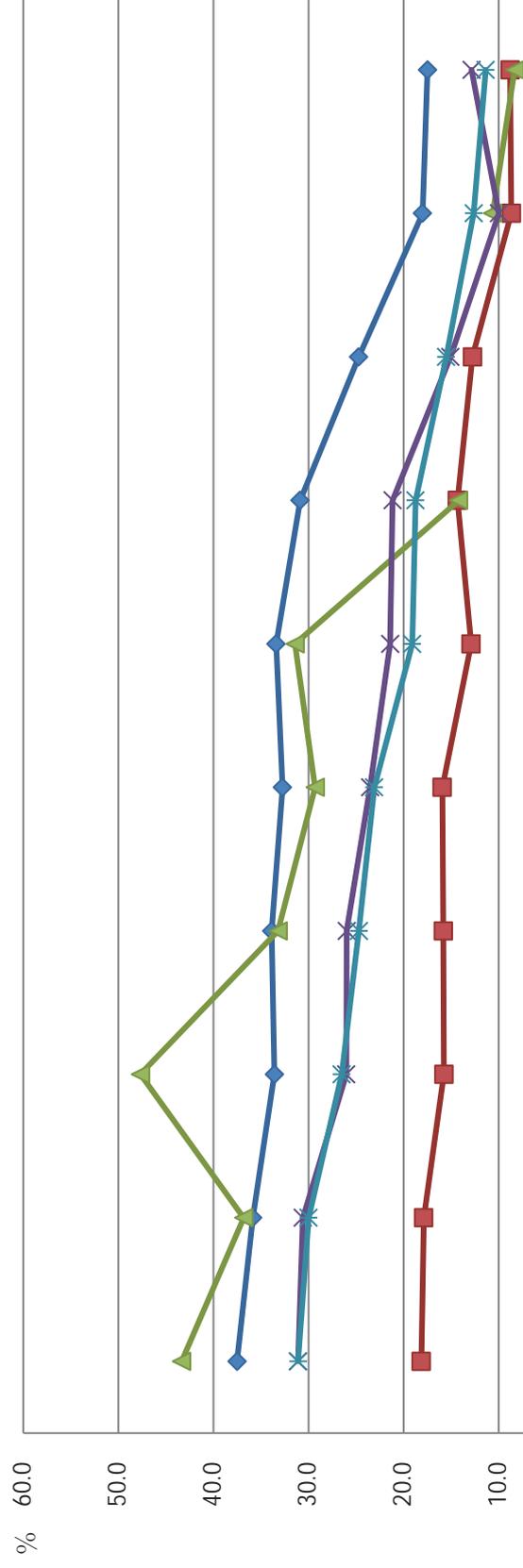


運賃収入は、10年前（平成23年度）と比較すると28%減少している。令和2年度に、新型コロナウイルス感染症の影響によって、令和元年度に比べて利用者が大幅に減少しており、運賃収入も減少したが、令和3年度は前年度よりは増加した。

# 平均乗車密度(OD調査結果)



# 収支率



	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
全体	30.8	29.3	26.7	26.1	25.0	23.5	22.9	18.2	13.3	13.4

令和3年度は令和2年度と比べて横ばいである。  
 (令和2年度の運賃収入減少と、運行経費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4年4月から本運行)
  - ※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)
- まきのはら号 (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(相良、榛原)(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
- ※まきのはらは週3日、日4便（榛原地区、相良地区、区域内運行）  
（R4.4から榛原地区及び相良地区は日6便）

### 【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…吉田町6病院を指定）  
（じとうがた号…御前崎市5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

R4.3.31現在	登録者数
さかべ号	92名
かつまた号	115名
すげやま、はぎま号 （すげやま号）	156名 (70名)
（はぎま号）	(86名)
じとうがた号	116名
まきのはら号	98名

# 運行状況（運行開始から令和4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	54	1,311便	32.7%	1,783人	55人	1.36	24.28便	33.02人
かつまた号	42	947便	25.0%	1,267人	47人	1.34	22.55便	30.17人
すげやま・はぎま号	12	398便	44.3%	654人	31人	1.64	33.17便	54.50人
(すげやま号)	26	412便	23.9%	656人	35人	1.59	25.23便	25.23人
(はぎま号)	14	55便	6.1%	58人	12人	1.05	4.14便	4.14人
じとうがた号	12	146便	18.3%	173人	15人	1.18	12.17便	14.42人
まきのはら号	12	156便	16.0%	230人	26人	1.47	13.00便	19.17人

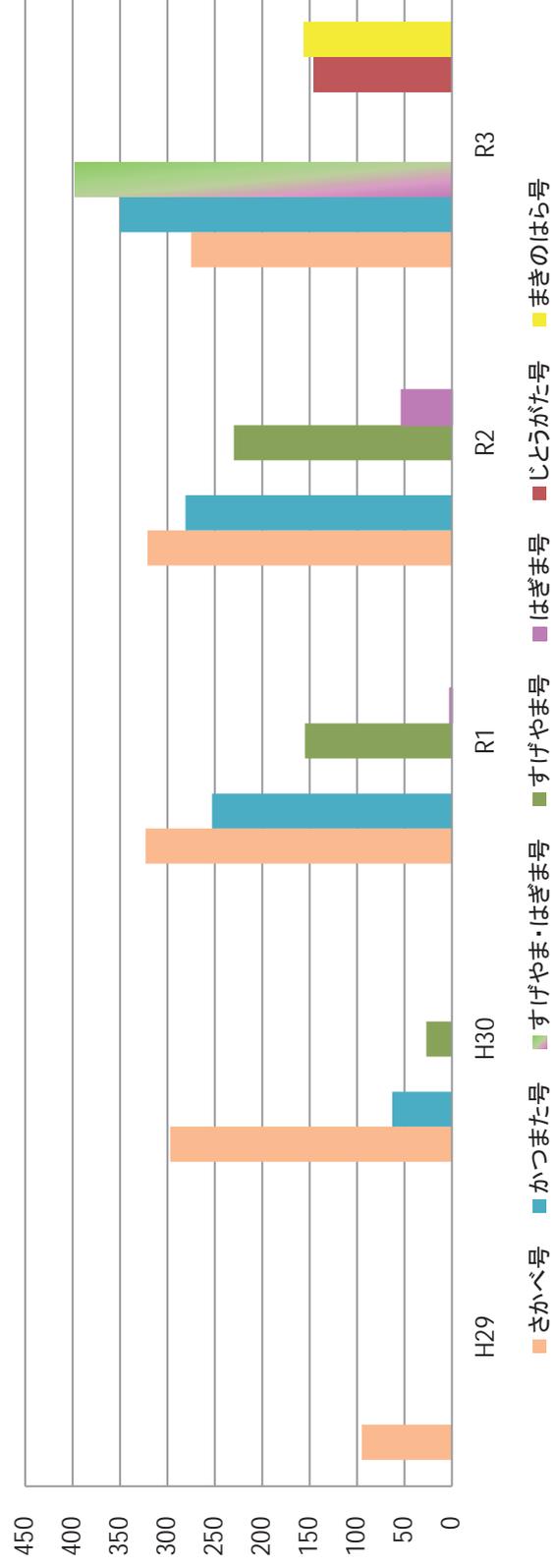
## ■収支状況

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	2,806,090	811,500	1,994,590	28.9%	51,965	15,028	36,937
かつまた号	2,129,920	573,750	1,556,170	26.9%	50,712	13,661	37,052
すげやま・はぎま号 (すげやま号)	657,900	219,500	438,400	33.4%	54,825	18,292	36,533
(はぎま号)	867,351	206,650	660,701	23.8%	33,360	7,948	25,412
じとうがた号	136,389	16,000	120,389	11.7%	9,742	1,143	8,599
まきのはら号	281,530	61,500	220,300	21.8%	23,461	5,125	18,336
	242,950	90,000	152,950	37.0%	20,245	7,500	12,745

# 運行回数

(回)

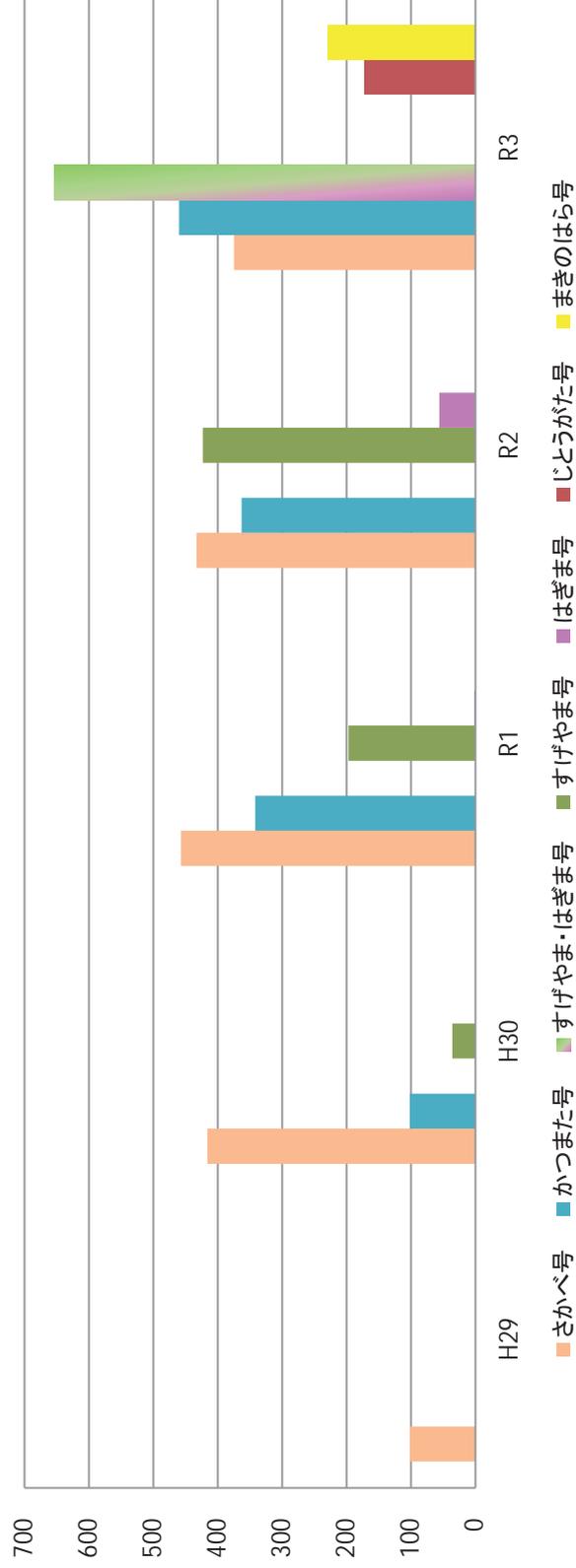
名称	H29	H30	R1	R2	R3	計
さかべ号	95	297	323	321	275	1,311
かつまた号		63	253	281	350	947
すげやま・はぎま号					398	398
(すげやま号)		27	155	230		412
(はぎま号)			2	53		55
じとうがた号					146	146
まきのほら号					156	156
計	95	387	733	885	1,325	3,425



# 利用者推移

(人)

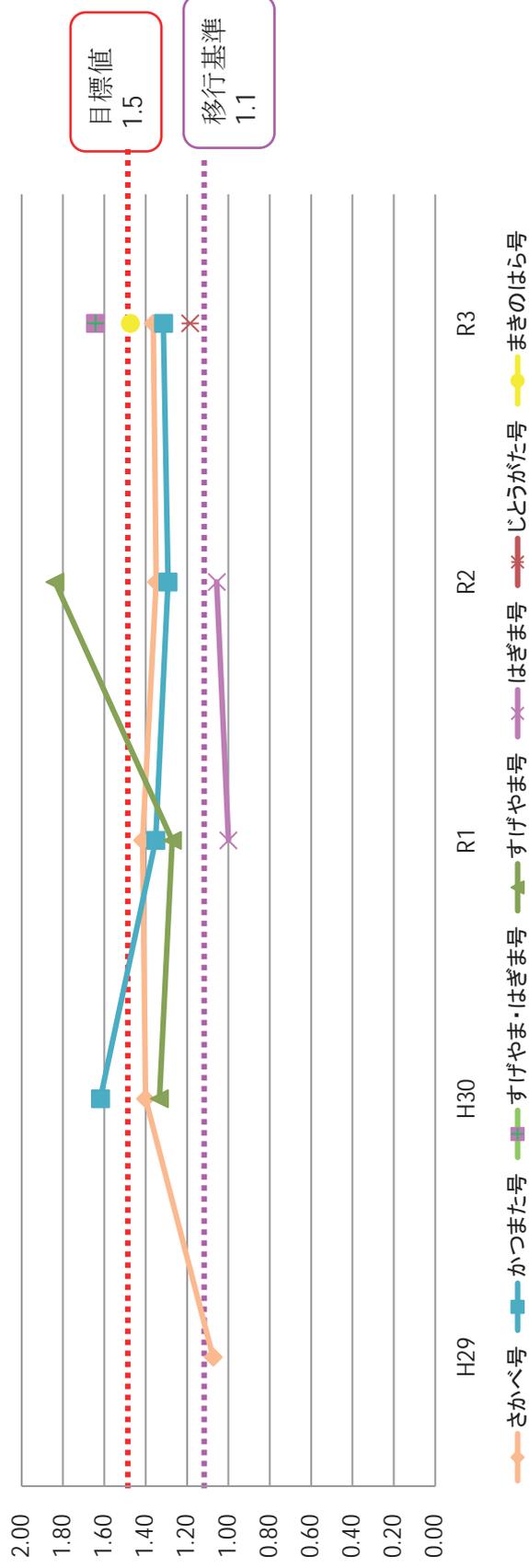
名称	H29	H30	R1	R2	R3	計
さかべ号	102	416	457	433	375	1,783
かつまた号		102	342	363	460	1,267
すげやま・はぎま号					654	654
(すげやま号)		36	197	423		656
(はぎま号)			2	56		58
じとうがた号					173	173
まきのほら号					230	230
計	102	554	998	1,275	1,892	4,821



# 乗合率

(人/便)

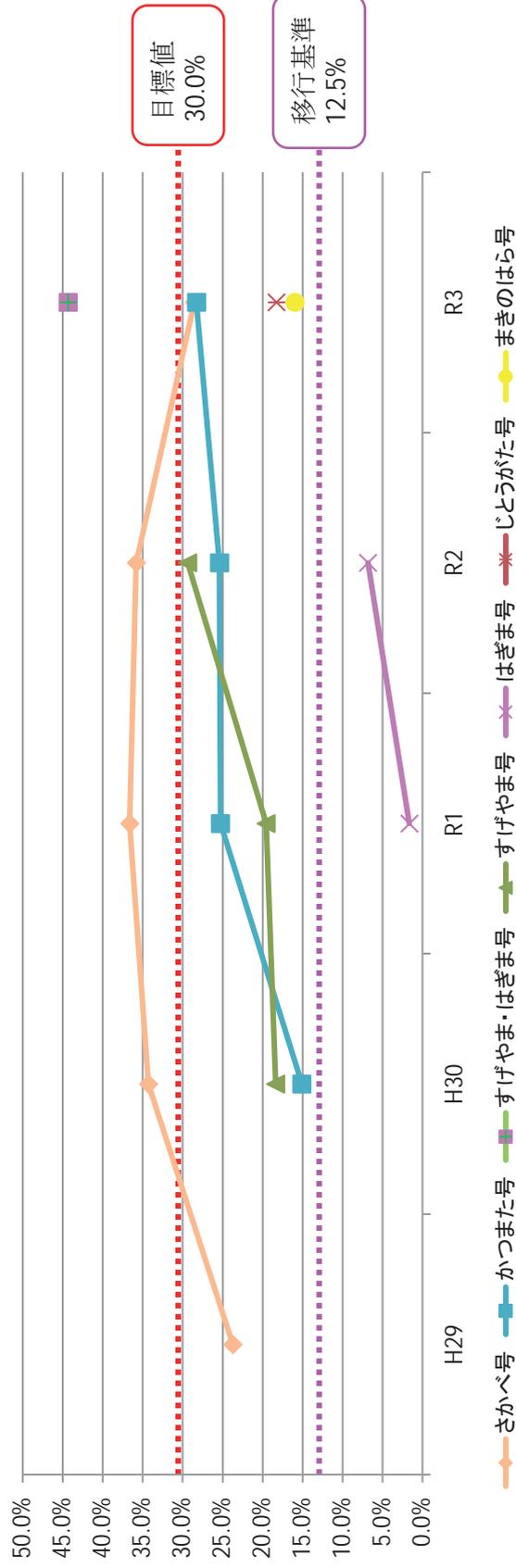
名称	H29	H30	R1	R2	R3	計
さかべ号	1.07	1.40	1.41	1.35	1.36	1.36
かつまた号		1.62	1.35	1.29	1.31	1.34
すげやま・はぎま号					1.64	1.64
(すげやま号)		1.33	1.27	1.84		1.59
(はぎま号)			1.00	1.06		1.05
じとうがた号					1.18	1.18
まきのはら号					1.47	1.47
計	1.07	1.43	1.36	1.44	1.43	1.41



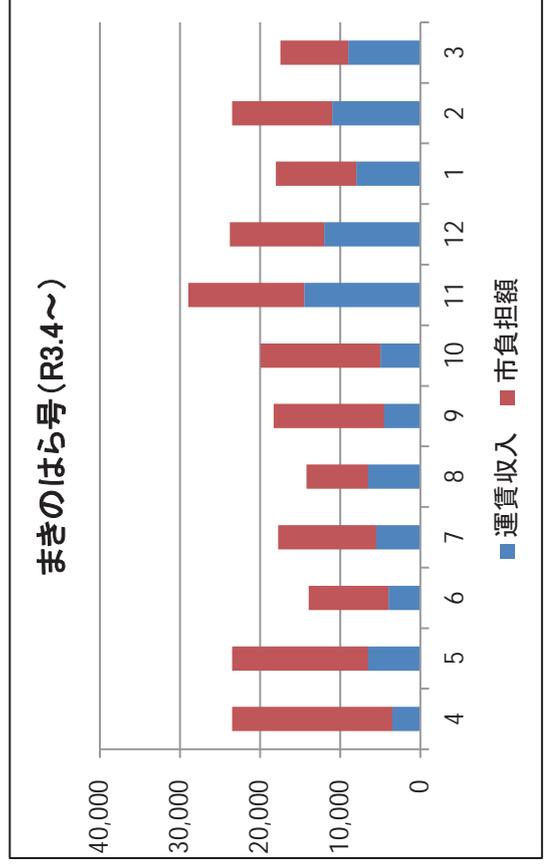
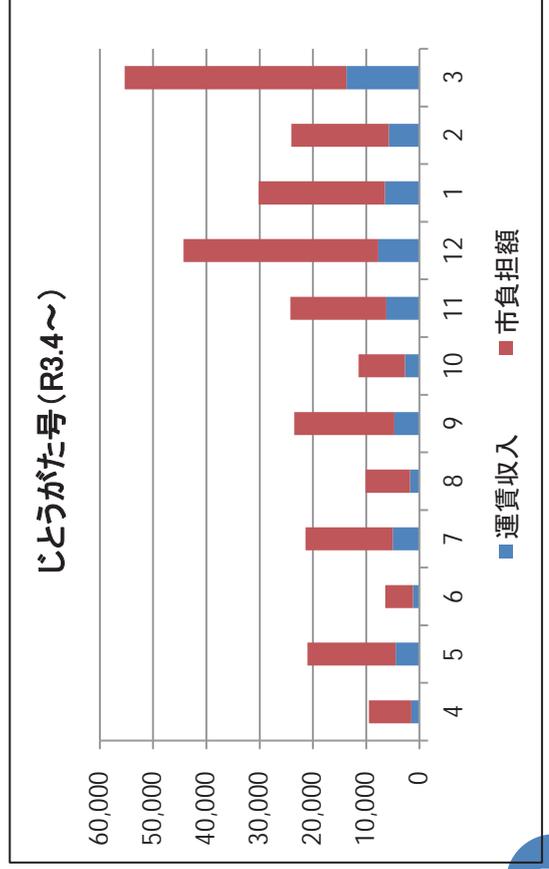
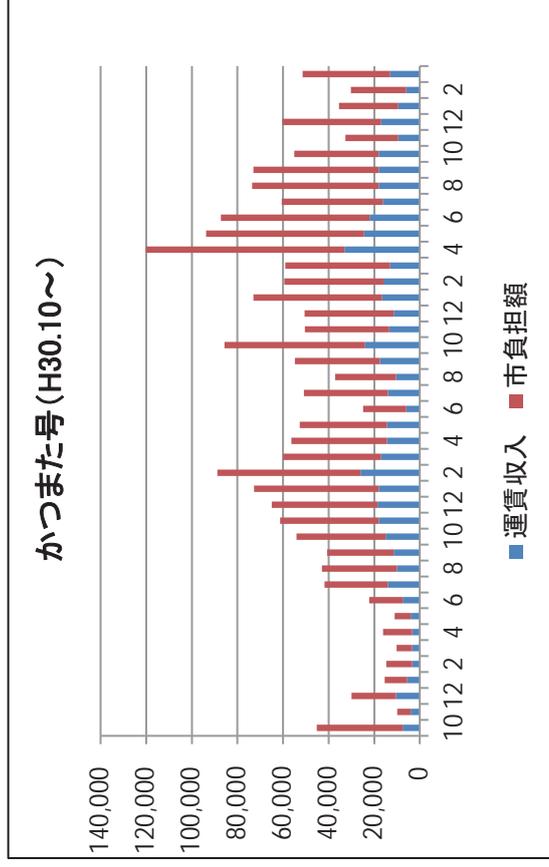
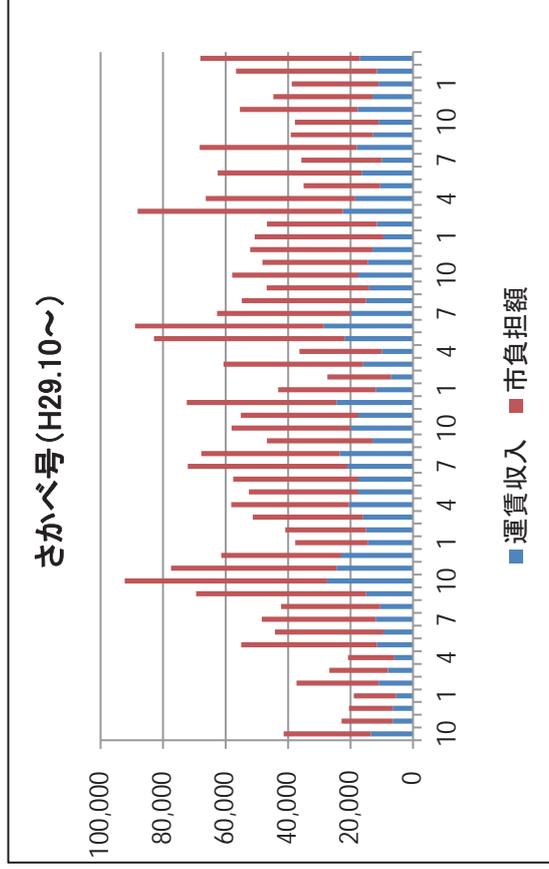
# 稼働率

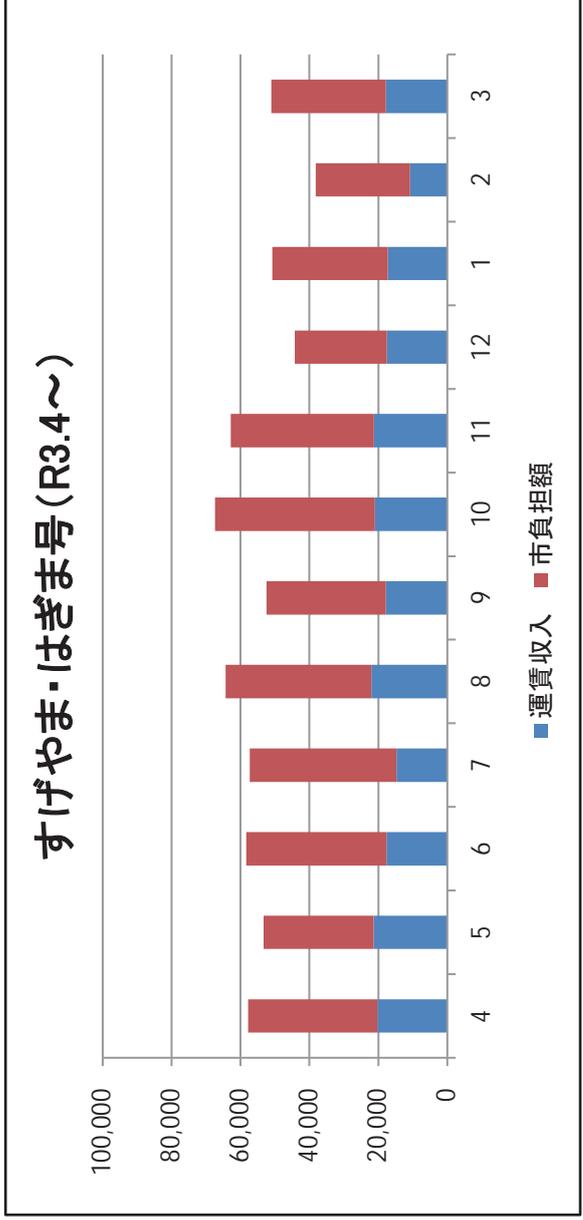
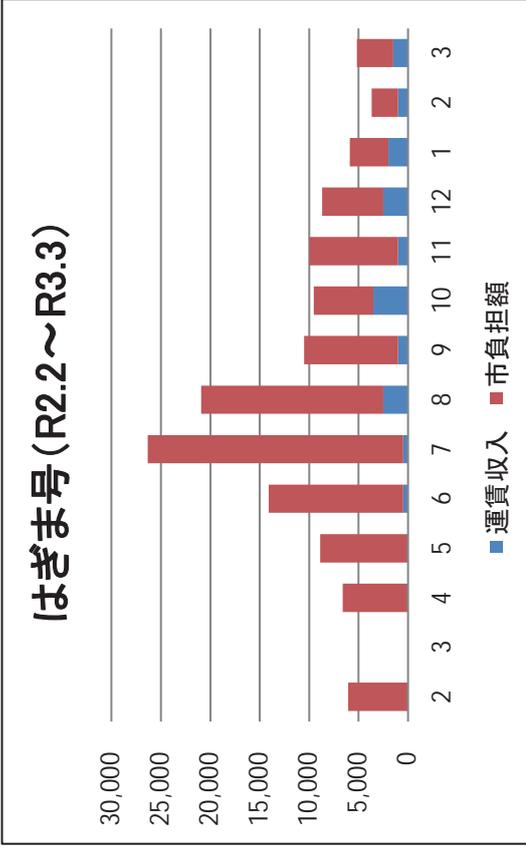
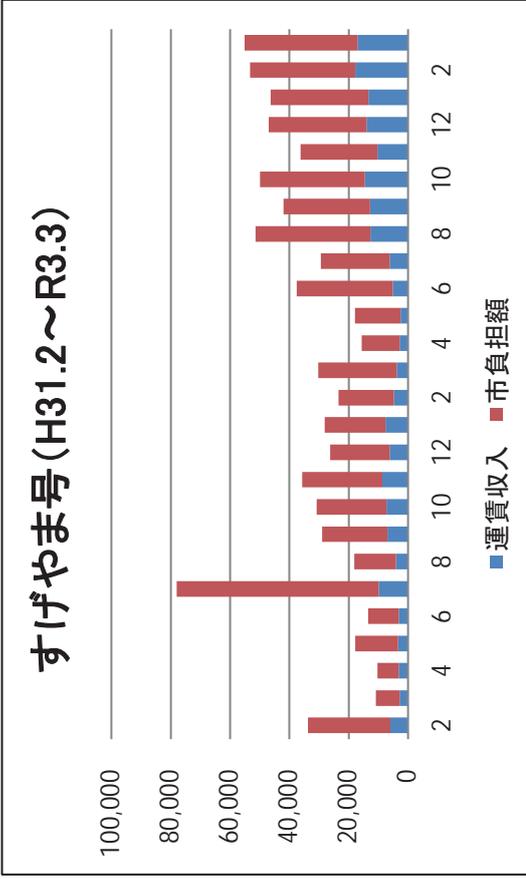
(%)

名称	H29	H30	R1	R2	R3	計
さかべ号	23.7	34.3	36.6	35.8	28.5	32.7
かつまた号		15.1	25.3	25.4	28.3	25.0
すげやま・はぎま号					44.3	44.3
(すげやま号)		18.4	19.6	29.4		
(はぎま号)			1.7	6.8		
じとうがた号					18.3	18.3
まきのほら号					16.0	16.0
計	23.7	27.1	25.9	24.4	26.7	25.8



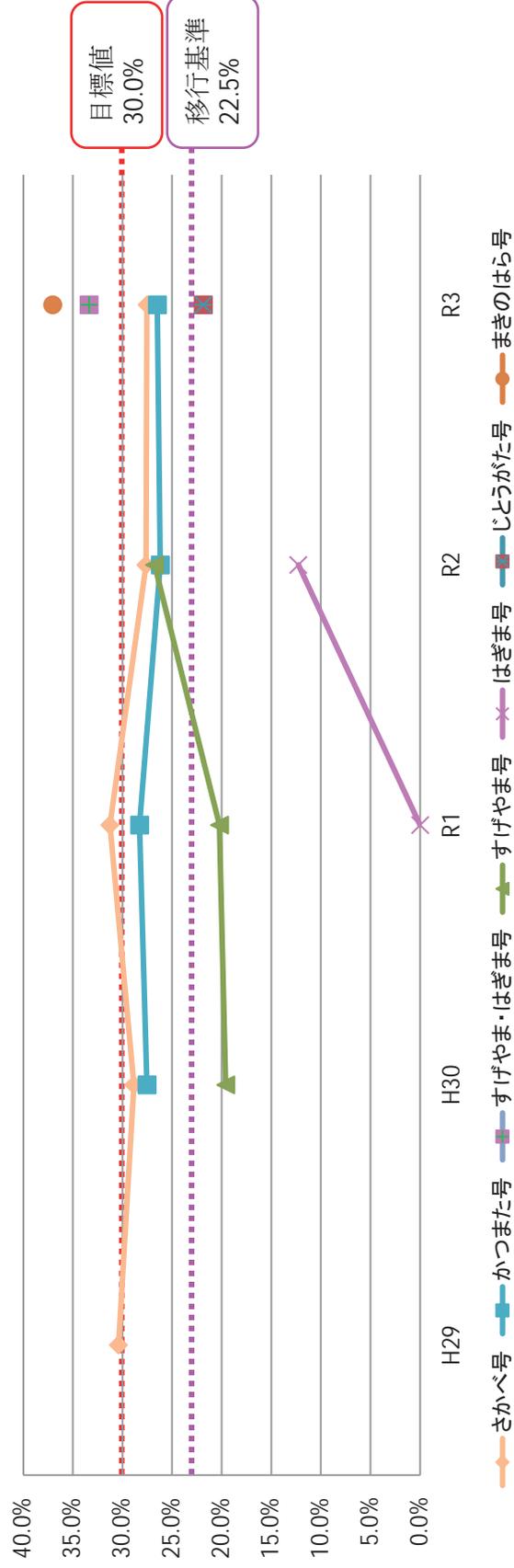
# 運行経費の内訳





# 収支率

名称	H29	H30	R1	R2	R3	計
さかべ号	30.4	28.9	31.3	27.6	27.5	28.9
かつまた号		27.5	28.3	26.2	26.5	26.9
すげやま・はぎま号					33.4	33.4
(すげやま号)		19.6	20.2	26.8		23.8
(はぎま号)			0.0	12.3		11.7
じとうがた号					21.8	21.8
まきのはら号					37.0	37.0
計	30.4	28.1	27.7	25.9	29.0	27.8



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

	達成目標	本格運行移行基準
登録者数	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)	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)	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)	30%	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	1.1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×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/1.1人=2,000円
市負担額 (運行経費-運賃収入)	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

特殊事情  
・なし

### ⑤じどうがた号

令和3年4月から試験運行開始

令和4年4月から御前崎市病院5施設  
圏拡大

### 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

令和4年4月から相良行・榛原行の運行  
日に午後の便を追加

### ⑦市街地(相良地区、榛原地区)

令和4年度中に試験運行開始  
・地域協議会にて検討中

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