

令和4年度第1回牧之原市地域公共交通会議 評価改善部会 次第

日 時 令和4年10月26日（水）

午後1時30分～

会 場 牧之原市役所榛原庁舎 5階庁議室

1 開 会

2 部会長挨拶

3 協議

(1) 牧之原市地域公共交通基本計画の策定について

4 閉 会

委員名簿

職 名	氏 名	
地区長会	小粥 秀明	
牧之原市消費者協会 会長	杉林 宣子	欠席
牧之原市新交通検討会議 委員	鈴木 弘美	
公募市民	増田 知志	欠席
公募市民	野澤 義典	
しずてつジャストライン(株)運行企画部長兼輸送計画室長	藁科 孝佳	欠席
運行企画部地域交通課長	吉林 史仁	代理
東海タクシー(株) 代表取締役	大塚 弘子	
御前崎タクシー(株)(梅田交通グループ) 代表取締役	古知 愛一郎	欠席
	井口 嘉信	代理
NPO 法人 ひと育て・モノづくり・まちづくり達人ネットワーク理事長	伊豆原 浩二	部会長
中部運輸局静岡運輸支局 首席運輸企画専門官	原田 光一郎	
牧之原市 企画政策部長	辻村 浩之	

事務局

地域振興課 課長	小塚 康道	
地域振興課 空港交通係 係長	増田 隆助	
総括主任	西原 直樹	

牧之原市地域公共交通計画の策定について

企画政策部地域振興課

1 進捗状況

時期	内容
7月	第1回 牧之原市地域公共交通会議 概要、スケジュール説明
8月～10月	ニーズ調査（資料2参照）※一部取りまとめ中 ① 関係課、交通事業者等調査 済 資料2―① ② 中学3年生保護者アンケート 済 資料2―② ③ デマンド乗合タクシー利用者アンケート 済 資料2―③ ④ 市内企業アンケート 済 ⑤ 榛原高校との意見交換 済 ⑥ バス利用者アンケート OD調査実施予定（11月） ⑦ バス、タクシー利用状況分析 分析中
10月	第1回 牧之原市地域公共交通会議 評価改善部会（本日） ニーズ調査報告、方針、施策の素案協議

2 計画の内容

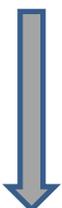
基本方針と施策立案までの手順

①計画の**理念**を定める（P15）

「住み続けたい」「働き続けたい」「訪れたい」を支える地域公共交通の構築
～「夢に乗るまち まきのはら」の推進～

②**公共交通網形成計画**の施策内容の確認（P16）

基本は、現計画を引き継ぐため、施策の継続、修正継続、見直しに分けて、
公共交通基本計画の施策に反映させる。

③市の政策の方向性+公共交通ニーズ調査 = **5つの視点**に整理（P19）

- 視点1 富士山型ネットワーク構造の形成
- 視点2 身近な生活における利便性の高い路線形成
- 視点3 利用者の利便向上
- 視点4 公共交通の利用促進
- 視点5 市の戦略プロジェクトと連携した公共交通施策

牧之原市地域公共
交通網形成計画

新たな視点

③ 5つの視点ごとに**具体的な課題**を抽出（P20～P24）

④ 課題を分野別に選別し、**3つの基本方針**を決定（P26）



- 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
- 2 地域公共交通の利便向上、利用促進策の推進
- 3 持続可能な運行を支える他分野との連携した取組と体制強化

⑤ 3つの基本方針から**12の施策**を決定（P29～P50）

計画内の事業数比較		事業数	
		網形成計画	交通計画
基本方針1	ネットワーク	5	3
基本方針2	サービス	5	4
基本方針3	連携強化	7	5
合計		17	12

3 今後のスケジュール

作業項目	令和4年度										
	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
地域公共交通会議会の開催		①				②		③			
	7月：概要、スケジュール説明 11月：素案提示 1月：計画承認										
評価改善部会の開催					①				②		
	10月：ニーズ調査結果報告、施策案検討 2月：計画案最終協議										
現状整理・上位関連計画の整理・データ把握		■									
ニーズ把握（ヒアリング、アンケート、乗降調査）		■									
 問題点・課題の検討			■								
 目標の実現のための施策の検討			■								
計画案の作成						■					
住民利用者等の意見の反映(パブコメ 中間、最終)									■		
計画の決定・国への送付										■	

地域公共交通網形成計画（現在の計画）		地域公共交通計画（今回の計画）		備考	
事業	内容	事業	内容		
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				変更なし	
1：周辺都市との連携による路線維持	<ul style="list-style-type: none"> 周辺都市と連携した路線維持（地域間幹線の関係市町と自主運行バスの共同運行市との連携） 	12：市民意見を尊重する協議体制と関係者の連携強化	<ul style="list-style-type: none"> 周辺都市を含め、交通事業者、地域等の関係者間の連携強化 	<ul style="list-style-type: none"> 事業1を事業12に変更 	
2：幹線軸（裾野部）の路線の再編	<ul style="list-style-type: none"> 相良や静岡方面へのアクセス向上や通学利便性の向上の路線変更を検討 相良御前崎線と相良浜岡線の一部時間帯における住宅集積地域を通る経路への変更を検討 経路変更と併せ「い～ら」への乗り入れについても検討 	事業名に地域を入れ、わかりやすい表現に変更	1：沿岸部の路線の維持・再編（幹線軸（裾野部））	<ul style="list-style-type: none"> 特急静岡相良線の榛原総合病院への乗り入れ時間帯の拡大 藤枝相良線、島田静波線の維持・利用促進 相良御前崎線、相良浜岡線のい～らや図書交流館等を経由する経路変更 	<ul style="list-style-type: none"> 地域間幹線を追加 相良御前崎線、相良浜岡線の住宅集積地域への経路変更は、車両幅の問題があり、削除
3：幹線軸（斜面部）の路線の再編	<ul style="list-style-type: none"> 萩間線と勝間田線の高台整備に伴う交通結節点への乗入れ、金谷駅と高台間の路線充実 金谷駅と高台間、高台と相良市街地間の路線分割 		2：市街地と高台エリアを結ぶ路線の再編（幹線軸（斜面部））	<ul style="list-style-type: none"> 大きな変更はない 	<ul style="list-style-type: none"> 高台で路線分割することで、利便が低下する可能性があるため、通勤通学時間帯は駅直通を考慮
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"> 相良牧之原 IC 周辺のにぎわい拠点と西部方面を結ぶ路線の創出 富士山静岡空港と高台を結ぶ路線の創出 		3：富士山型山頂部からの路線の創出（広域交流拠点連携軸（山頂部））	<ul style="list-style-type: none"> 高台エリアと西部方面を結ぶ路線の創出 高台、空港、道の駅を結ぶ交通の検討 空港アクセスバスの利活用 	<ul style="list-style-type: none"> 道の駅を追加
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"> デマンド型乗合タクシーの改善及び利用促進 公共交通空白地域へのデマンド型乗合タクシーの導入 		4：高齢者等への移動手段の提供	<ul style="list-style-type: none"> デマンドの利用促進 高齢者ドライバー免許返納事業とデマンド連携の継続 	<ul style="list-style-type: none"> 方針1のネットワークから方針2のサービスの提供に変更 全域導入完了により、表現を変更し免許返納対策推進を追加
			名を変更		

地域公共交通網形成計画（現在の計画）		地域公共交通計画（今回の計画）		備考	
事業	内容	事業	内容		
基本方針 2：効果的な地域公共交通サービスの提供		効果的な地域公共交通サービスの提供と 利用促進策の推進			
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"> ・バスロケーションシステムを設置した分かりやすい情報提供 ・パークアンドライド駐車場の整備、乗り継ぎのための時刻調整 ・待合空間の環境改善 	5：拠点バス停の環境整備の推進	① 待合環境整備 <ul style="list-style-type: none"> ・屋根付き待合所整備 ・バス停へのベンチ設置 ・バスロケーションシステム整備 ② 結節機能強化 <ul style="list-style-type: none"> ・バス利用者のための駐輪場整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・形成計画の事業 6～8 を統合 ・形成計画の事業 6 の乗り継ぎのための時刻調整は、事業 6 の誰もが利用しやすいサービスの提供の 1 つの事業として記載 	
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"> ・高台拠点の交通結節点の整備 				
8：各地区の拠点となるバス停機能の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の拠点バス停の待合環境整備 				
9：利用しやすい車両の普及	<ul style="list-style-type: none"> ・低床バス車両やユニバーサルデザインタクシー車両の普及率向上 	6：誰もが利用しやすいサービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> ・低床バス、UD タクシーの導入推進 ・時代に対応した車両の普及（感染症対応、環境負荷の少ない車両） 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業 6 の 1 つの事業として、車両関係を記載 	
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"> ・観光目的の公共交通需要の掘りおこし ・渋谷ライナーの活用 	方針、事業名を変更	8：観光施策と連携した取組の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の観光モデルルート設定 ・公共交通と観光イベントとの連携 ・観光マップや案内看板への記載 ・空港、渋谷ライナーの活用 	<ul style="list-style-type: none"> ・方針 2 のサービスの提供から方針 3 の他分野との連携に変更 ・具体的な事業を記載

地域公共交通網形成計画（現在の計画）		地域公共交通計画（今回の計画）		備考
事業	内容	事業	内容	
基本方針3：持続可能な運行を支える利用促進・体制強化		持続可能な運行を支える他分野との連携した取組と体制強化		
11：市民・利用者視点に立った情報提供	・分かりやすい情報提供 ・公共交通マップの作成や市民協働によるリーフレット作成	6：誰もが利用しやすいサービスの提供	・対象に合わせた情報発信 ・時刻設定の見直し ・使いやすい車両の導入	・方針3の利用促進から方針2のサービスの提供に変更
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	・市民協働による公共交通の利用促進	7：モビリティマネジメントの推進	・バス、タクシーの乗り方教室 ・公共交通を身近に感じる機会の提供 ・住民や企業と連携した利用促進 ・環境施策との連携	・形成計画の事業12～14の対象ごとのモビリティマネジメントを1つの施策に統合
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	・市職員一丸となった利用促進			
14：企業と連携した職場モビリティマネジメントの推進	・企業の利用促進			
15：バス・タクシーの運転手確保	・運転手の確保の周知	12：市民意見を尊重する協議体制と関係者の連携強化	・運転手確保支援を含めた交通事業者との連携強化	・協議体制と関係者間連携を記載
16：地域公共交通を支える地元組織や人材の発掘・共育	・公共交通に関する検討の場を設置、情報の共有		・地域協議会や関係者との意見交換 ・交通事業者、関係市町との連携強化	
17：評価・改善を検討する組織体制の構築	・市民や交通事業者等が参画する「評価改善部会」を組織			
新規事業 第3次牧之原市総合計画における重点・戦略プロジェクトと連携した施策として、新規に追加 戦略1：富士山型 ネットワークは基本方針1、それ以外は基本方針3の8、9で記載 戦略2：ゼロカーボン 基本方針2の6、7で記載 戦略3：女性にやさしいまち 基本方針3の9で記載 戦略4：DX 基本方針3の10で記載 戦略5：新たな学校 基本方針3の11で記載		9：移住定住、子育て支援につながる取組の推進	・移住定住との細やかな連携 ・子育て施策との連携	・他分野と連携した取組として追加
		10：自動運転技術などのDX化やICTを活用した取組の推進	・自動運転、MaaSの調査、研究 ・交通分野のデジタル化	
		11：学校再編を見据えた路線の維持、再編	・通学手段としてスクールバスとの併用を位置付け	

関係課、交通事業者等調査結果（アンケート、ヒアリング）について

企画政策部地域振興課

1 関係課調査（アンケート、ヒアリング）※調査結果における抜粋

① デジタル推進課

- ・他市の関連施策として、**デマンドタクシーの予約アプリ**（静岡県小山町等）がある。
- ・デジタルは目的ではなく手段であるので、どんな施策が牧之原市にとって必要なのかを考慮し、その上で必要な課題解決手段としてデジタルを活用する。

② 環境課

- ・静岡県クールチャレンジ実行委員会が制作した**スマホアプリ「クルポ」**で公共交通機関利用者に対し**ポイントを付与する仕組み**がある。
- ・日々の生活の中であらゆる賢い選択をしていこうとする取組）の一つとして**スマートムーブ（徒歩、自転車や公共交通機関など自動車以外の移動手段の選択）**を広報等で啓発している。

③ 長寿介護課

- ・須々木区のような事業（有料の生活支援）が他地域でも展開され、デマンドタクシーと共存していけると、高齢者の移動手段が増え、生活が豊かになってくるのではないか。
- ・バスを利用したことがない高齢者もあり、バス利用は高齢者にとってハードルが高いという意見があるため、**バス利用の講座**を開催してもいいのではないか。

④ 社会福祉課

- ・**障がい者の代表や作業所等の福祉施設の職員等を対象に、年に1回程度意見交換会**を開催する。
- ・障がいへの理解を促す普及啓活動の展開（企業、学校、地区などで障がいがあると情報に時間がかかることや支援が必要なことを周知する等）
- ・作業所の利用者へ**バスの乗降方法を指導**することにより、バス利用促進を図るとともに、利用者の就労の可能性を高める。
- ・**バスの便数が少ないため、就労を目指す障害者の就労先の選択肢が少なくなってしま**う。また、乗り継ぎによる待ち時間が多いことで、就労可能な時間が短くなってしまいうため、**通勤時間帯の調整の配慮**をいただきたい。

障がい者の身近な相談先である相談支援事業者にアンケートを実施

【意見・要望等】

■乗合バスについて

- ・バスの本数が少ない。
- ・バス停までの距離が遠い。
- ・バス停の位置がわかりにくい。
- ・バス停で待つ場所（安全なスペースやベンチ等）がない。
- ・バス停の待機場所が狭いため、雨天時は障害者施設（作業所）に通行できないため、通所に支障が生じている（やむを得ず家族送迎している）。（相良高校入口）
- ・バス時刻表が身近な場所にないため、コンビニにも置いてほしい。
- ・車いすや杖などで歩行困難な人がバスのステップが高いため利用できない。
- ・低床バスでないと乗車できないので、行きは低床バスを利用するが、帰りに低床バスが来るかわからないので、不安がある。
- ・視覚障害者がバスに乗車した際、空席案内をしてもらえないため、座る席がわからない。

■デマンドタクシーについて

- ・デマンドタクシーの利用できる曜日が決まっているため、利用したい日に利用できない。
- ・デマンドタクシーで吉田町病院までの利用がしたい。

■その他

- ・日常的にタクシー利用が必要な人の金銭的負担が大きい。
- ・交通手段がないため、通勤、通院ができない。

⑤ 建設課

- ・坂部地域の交通の中心地となり得ることから、地域住民から道の駅にバス停が欲しいとの要望がある。担当としても、市街地から道の駅を経由し、空港へ向かう公共交通があれば需要が見込めるのではないかと考える。

⑥ 都市住宅課（R4の子育て家族定住奨励金アンケートより）

- ・交通の利便の悪さ
- ・将来、自分が年を取った時のことを考えると不安です。近くにお店もない、交通手段もない。もう少し便利になると良いと思います。

- ・今後、更に、沿岸部の既成市街地を維持しながら、市街地を徐々に内陸部へシフトしていくよう既成市街地周辺の高台エリアでの住宅開発等の検討を進めていき、相良牧之原 IC、富士山静岡空港の高台と沿岸部の既成市街地を結ぶ「富士山型ネットワーク構造」を実現する。

⑦ 新拠点整備室

<事業者>

- ・商業施設用地内へのバスターミナルの設置を検討しており、より多くの来訪者数による活性化、JR 駅等との接続を期待している。

<担当課>

- ・公共交通の充実化は必須と考えており、市内の交通はもちろんのこと、富士山静岡空港や JR（金谷）駅、近隣市町の公共交通との接続によるネットワーク化を検討している。

⑧ 企業立地推進課

- ・エコ通勤については、SDGs やカーボンニュートラルを意識する企業が増えてきたので検討の余地はあるが、一方で、コロナ禍により公共交通機関を避けている企業もある。
- ・工業団地内の企業から、従業員数の増加に伴い、駐車場が手狭になり、工業団地内にバス停の設置の要望が挙がっている。
- ・出張等で出先に向かう際や来社する際の交通手段に困っており、掛川駅までの公共交通の充実を要望する声も挙がっている。

⑨ 教育文化部

- ・通学方法の検討は今年度（R4）に行い、バス通学対象距離の案が決まる。（最終決定は令和5年度を予定。）
- ・距離の案が決まれば、自主運行バスの活用やルート変更などを相談したい。
- ・スクールバスの一部について、路線バス、自主運行バスを利用することは考えてもらえるか。
- ・現在、新しい学校用地候補地について検討している。通学距離によりバス通学となる児童生徒が、出来るだけ多く路線バスを利用できるよう配慮いただきたい。

2 交通事業者等調査（ヒアリング）

※タクシー事業者とは今後実施予定

① しずてつジャストライン（株）

- ・ 運転手不足が課題であり、**目的に応じた交通モード**を導入する必要がある。
- ・ **運転手確保の取組については、市と連携を取っていききたい**ため、計画内に加えていただきたい。
- ・ **自動運転については関心を持っており、機会があれば取り組んで行きたい。**

② スルガ観光（株）

- ・ 遠足や修学旅行などの需要は徐々に戻りつつある。
- ・ 鬼女・菅山線の運行委託は特に問題はない。貸切バス事業者は、**忘れ物の確認を必ずしているため、置き去り事件のようなことはあり得ないが、引き続き注意する。**

③ 富士山静岡空港（株）

- ・ 島田市からは観光誘客事業の委託を受けて様々な協議をしており、空港と大井川鉄道で連携し、イベント等を実施しており、大変好評である。
- ・ 二次交通については、静岡一空港線と島田一空港線は県が実施主体であるが、**金谷一空港線は、空港(株)が実施主体**で大井川鉄道に運行を委託している。**大井川の観光需要を取り込み、短時間で空港周辺を観光できることで、周辺エリアの魅力向上を図り、空港への集客を高めることが目的**で、島田市からも補助を受けている。
- ・ 西部方面からのアクセスは空港としても課題を感じているので、**西部方面、高台エリア、空港の3点が接続できれば相乗効果が期待できる。**

関係課、交通事業者等 主な調査結果

- ・ 障がい者等に対する配慮や意見を吸い上げる場の必要性（社会福祉課）
- ・ 高台エリアにおける公共交通の充実化は必須（新拠点整備室）
- ・ 学校再編におけるスクールバスを補完する自主運行バスの活用（教育文化部）
- ・ 運転手確保における市との連携（しずてつジャストライン）
- ・ 西部方面のアクセス改善（富士山静岡空港（株））

デマンド乗合タクシー利用者アンケート結果について

企画政策部地域振興課

目的

デマンドを定期的にご利用している利用者に対しアンケートを実施し、意見を通じて改善のための方向性を定めると同時に、地域公共交通計画の1施策とする。

概要

- 対象者：① 令和3年4月から令和4年8月までに、お試し乗車券以外の利用が複数回ある登録者
② ①のうち、令和4年度に入り複数回利用している者

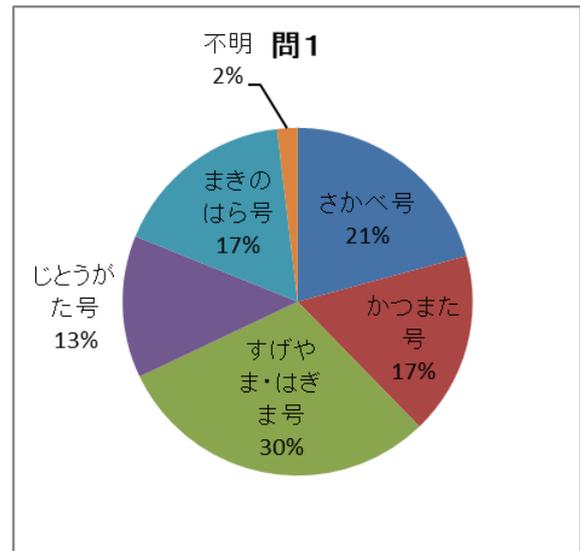
さかべ号：18人 かつまた号：12人 すげやま号：16人
はぎま号：7人 じとうがた号：10人 まきのはら号：14人

合計 77人 回答 53人 回答率：68.8%

アンケート

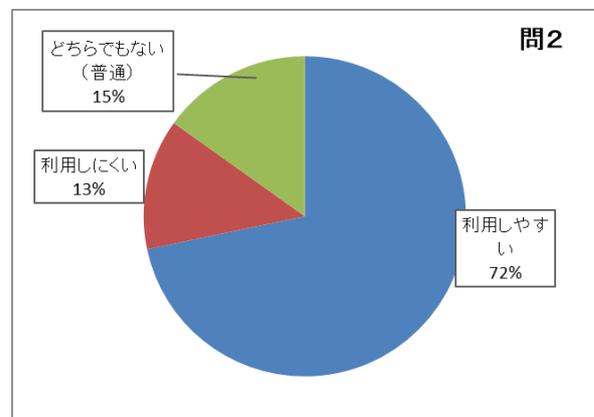
問1 利用している乗合タクシーに○を付けてください。

1. さかべ号
2. かつまた号
3. すげやま・はぎま号
4. じとうがた号
5. まきのはら号



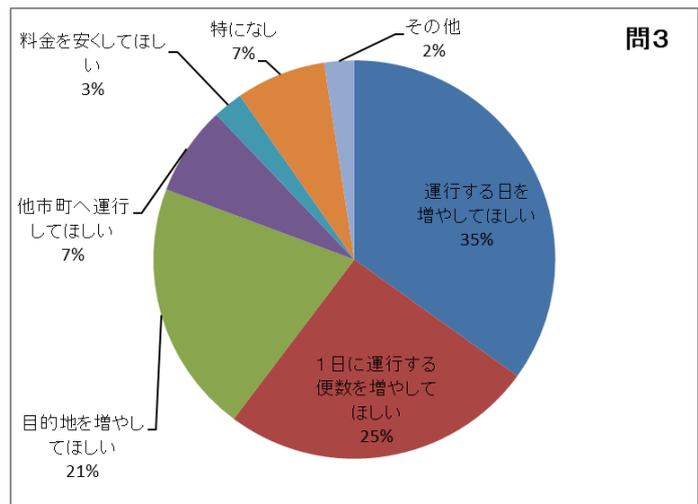
問2 利用していて感想はいかがですか。○を付けてください。

- 1 利用しやすい
- 2 利用しにくい
- 3 どちらでもない (普通)



**問3 直してほしいと思うことがありましたら、○を付けてください。
(2つまで)**

- 1 運行する日を増やしてほしい。
- 2 1日に運行する便数を増やしてほしい。
- 3 目的地を増やしてほしい。
- 4 他市町へ運行してほしい。
- 5 料金を安くしてほしい。
- 6 特になし
- 7 その他(下記に記入してください)

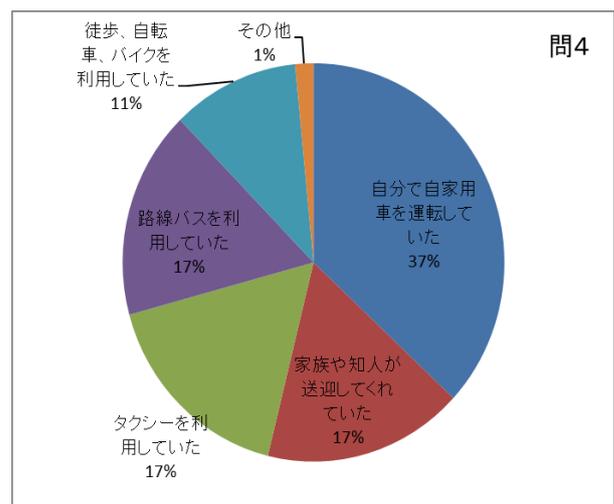


主な意見

- ・高齢の為、病院へ行く位ですが、帰りの時間が1時間くらい待つときもあるので、**便数を増やしてほしい**
- ・先日、榛原の石井内科皮膚科医院に行こうと思ったら断られました。**なぜ榛原の病院には行けないのですか？** そういう所が不便です。直して下さい。
- ・自分の思った所へ行けないのが残念です。**もっと何処へでも行ける様にしてほしい。**
- ・週に**3回位にしてほしい**。デマンド頼むときは30分前ですけど、**帰りがせめて15分前にしてほしい**。会計と薬で時間がかかるから。

問4 乗合タクシーを利用するまで、どのような方法で移動していましたか？

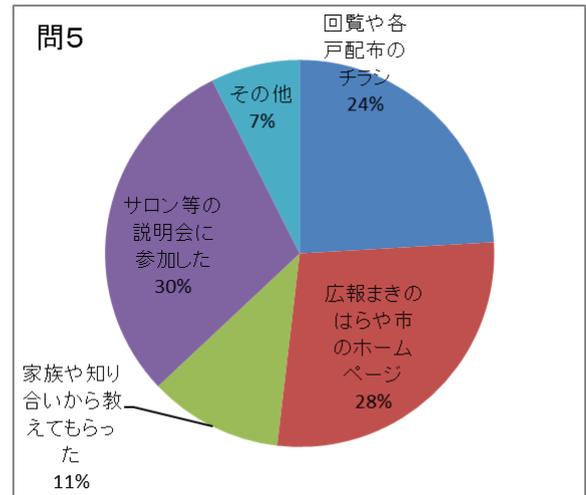
- 1 自分で自家用車を運転していた
- 2 家族や知人が送迎してくれていた
- 3 タクシーを利用していた
- 4 路線バスを利用していた
- 5 徒歩、自転車、バイクを利用していた
- 6 その他(下記に記入してください)



- ・上手に使えるばデマンドタクシーは有りがたいです。頭も使うし、メモなどをとり買物も楽しい。

問5 乗合タクシーを何で知りましたか？

- 1 回覧や各戸配布のチラシ
- 2 広報まきのはらや市のホームページ
- 3 家族や知り合いから教えてもらった
- 4 サロン等の説明会に参加した
- 5 その他（下記に記入してください）



- ・部落の公民館に市より説明会が有りその時申し込みました。
- ・老人会
- ・新聞で見ました

問6 全体を通して意見等があれば、記入してください。

- ・大変助かっています、続けて下さい。コロナの時で病院に行って1時間待ちはつらいので、**タクシーで帰りますが高いので乗合タクシーの有りがたさを感じます。**当日だったら乗合タクシー料金にしてほしいです。
- ・**病院をお願いした帰りに金融機関、スーパー等に寄って下さい。（1箇所でも）**
- ・人にたよらずに病院に行ってもらえて、本当に助かって居ます。**利用者が少なくても無くならないよう祈って居ります。**
- ・普通のタクシーを頼むと料金が高いので支払いが大変ですが、（約5倍ぐらいするのでは？）**デマンド乗合タクシーは大変助かります。ありがとうございます。家に車がない者にはすごく有りがたいです。**
- ・乗合タクシーというのに、これまで乗り合わせたことが、たった1回のみ。**もっと多くの人に利用してほしいと思う。もっと会員を増やすようお願いします。**
- ・水・金が祝日の時デマンドが使用出来ないのが残念です。牧之原にはデリバリーがないのでケンタッキー、カップ寿司、マクドナルド又はカインズへ行きたい時もあるので、**料金が多少高くても他町に行けるようにしてほしい**と思います。
- ・布引原方面にはドラッグストアが無いため、とても困る。薬局ではなく、**大手ドラッグストアなら日用品も買えるので便利。**
- ・処方箋を頂いても高齢者としては何でもそろそろ所、たとえば**ウエルシア、アオキなども加えてほしい。**
- ・高齢者にはとてもありがたい乗り物（タクシー）です。ありがとうございます。わがままをいえば**もっと回数を増やしてもらいたい**と思っています。

- ・東海タクシーのスタッフの方に感謝しています。電話の対応も良く、すぐ来てくれます。東海さんによろしくお伝え下さい。デマンドももっと良くなるように、これからもお年寄りが増えていきます。
- ・デマンド使って助かります。病院まで往復4,600円でした。年金暮らしの私達にとってデマンドは生きる道です。年いってくると悪い所が出てくるのでデマンドは良いと思います。東海タクシーのスタッフに感謝しています。

アンケート結果を通じた今後の改善点

- ・曜日、便数の増便
 - 状況に応じて検討するが、市街地のデマンドの稼働状況を確認しての対応となる。
- ・旧町単位の移動（相良から榛原の病院等、榛原から相良の病院等への移動）
 - 状況に応じて検討するが、市街地のデマンドの稼働状況を確認しての対応となる。
- ・病院の帰りにスーパーなどへ移動（目的地から目的地への移動）
 - 市街地デマンドで導入予定。稼働に影響がなければ、他地区への導入を進める。
- ・ドラッグストア等の目的地の追加
 - 近年の出店状況を踏まえ、目的地の追加を進めたい。

中学 3 年生保護者アンケート結果について

企画政策部地域振興課

目的

進学を控える中学 3 年生の保護者の皆様にアンケート調査にご協力いただき、子育てしやすい、生活しやすいバス路線の再編の検討材料とすることを目的にアンケート調査を実施した。

概要

実施方法：ロゴフォームによるオンライン回答（QR コードから入力）

対象者：① 相良中、榛原中、御前崎中、牧之原中の 3 年生の保護者

相良中：129 人 榛原中：185 人 御前崎中：41 人 牧之原中：28 人

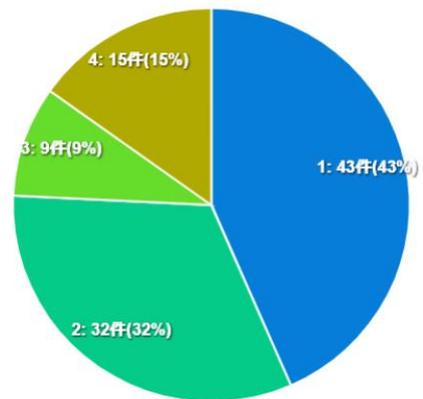
合計 383 人

回答 99 人 回答率：25.8%

アンケート

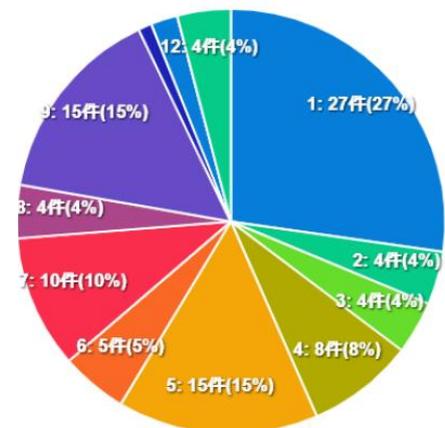
問 1 お子様の学校を選択してください

- 1. 相良中学校
- 2. 榛原中学校
- 3. 牧之原中学校
- 4. 御前崎中学校



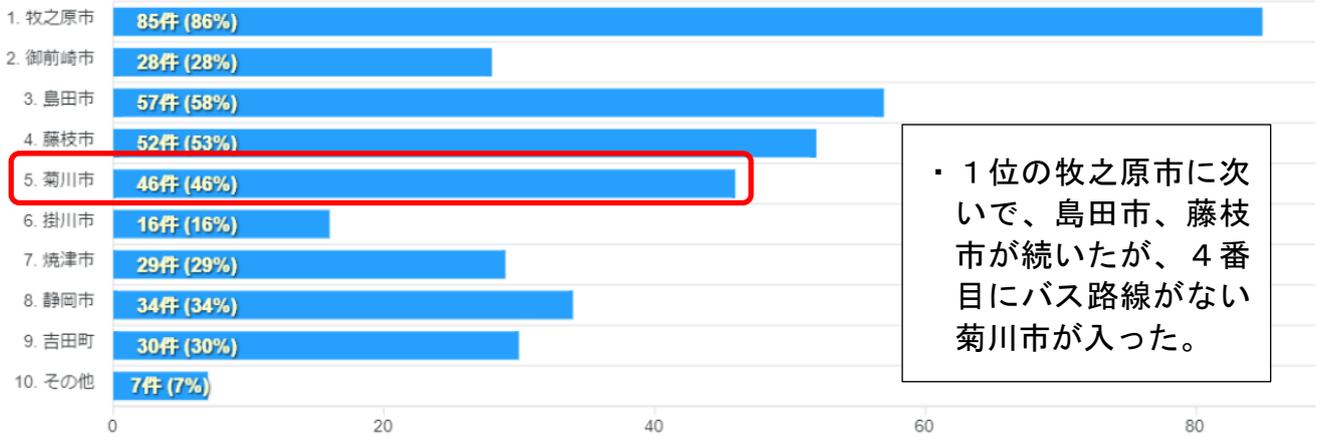
問 2 お住いの区・地区を選択してください

- 1. 相良地区（相良区、福岡区、波津区、須々木区、大沢区、大江区）
- 2. 片浜地区
- 3. 菅山地区
- 4. 萩間地区（中里区、神寄区、白井区、西萩間区、東萩間区）
- 5. 地頭方地区（地頭方区、落居区、新庄区、遠渡区、豊岡区）
- 6. 牧之原区（相良）
- 7. 静波区
- 8. 川崎区
- 9. 細江区
- 10. 勝間田区
- 11. 坂部区

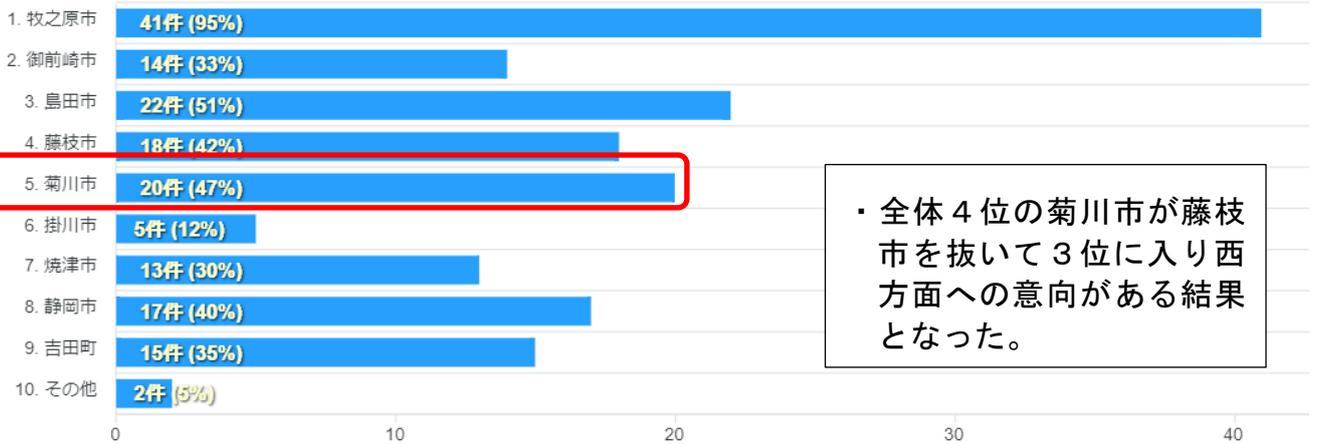


問3 お子様の高校や専門学校への進学にあたり、ご自宅からの通学範囲として現実的に選択肢となり得る市町を全て選んでください。
(複数回答可)※保護者様の送迎など、通学手段は問いません。

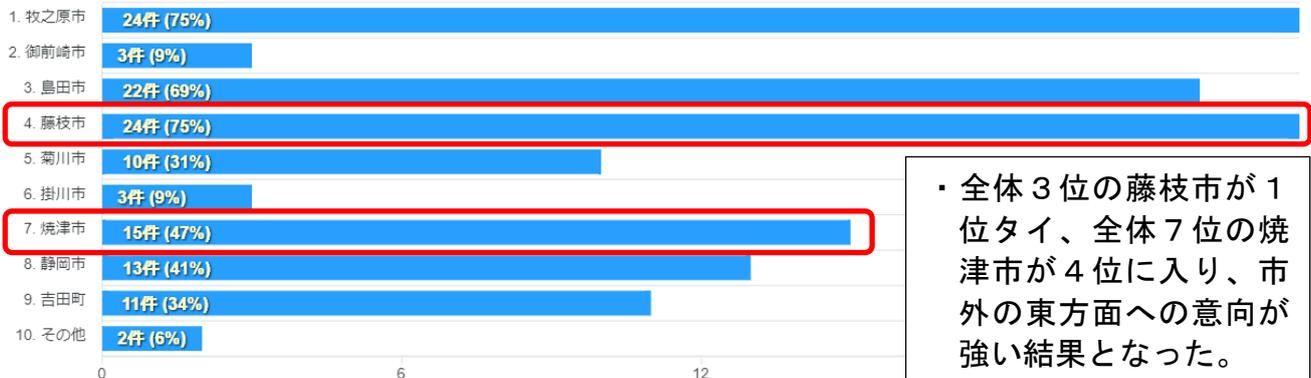
全体



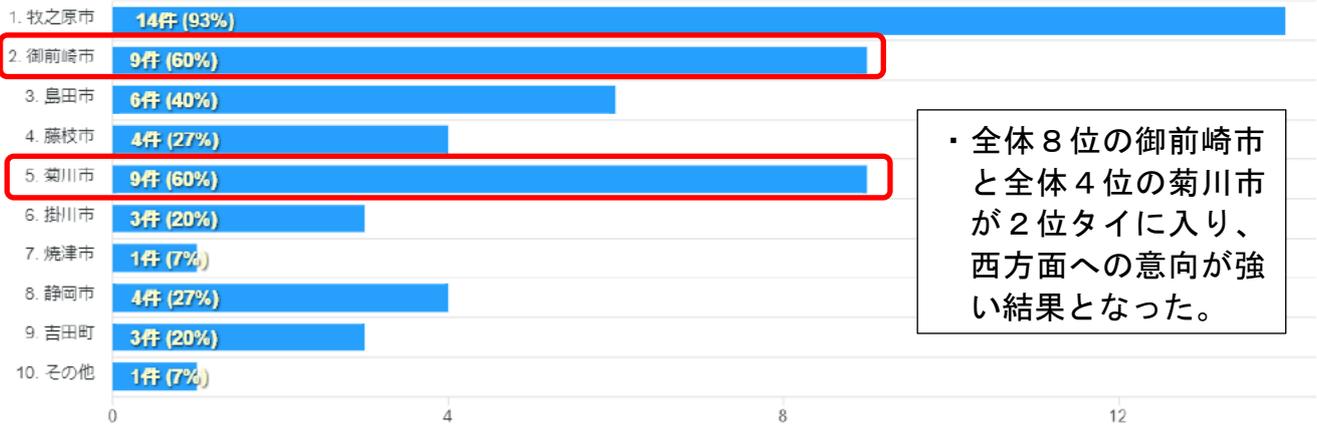
相良中学校



榛原中学校

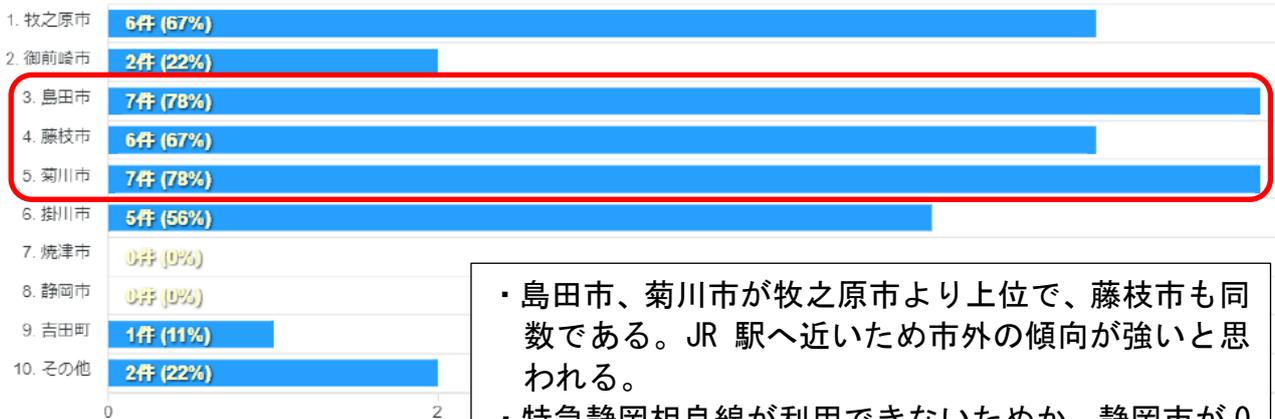


御前崎中学校



・全体 8 位の御前崎市と全体 4 位の菊川市が 2 位タイに入り、西方面への意向が強い結果となった。

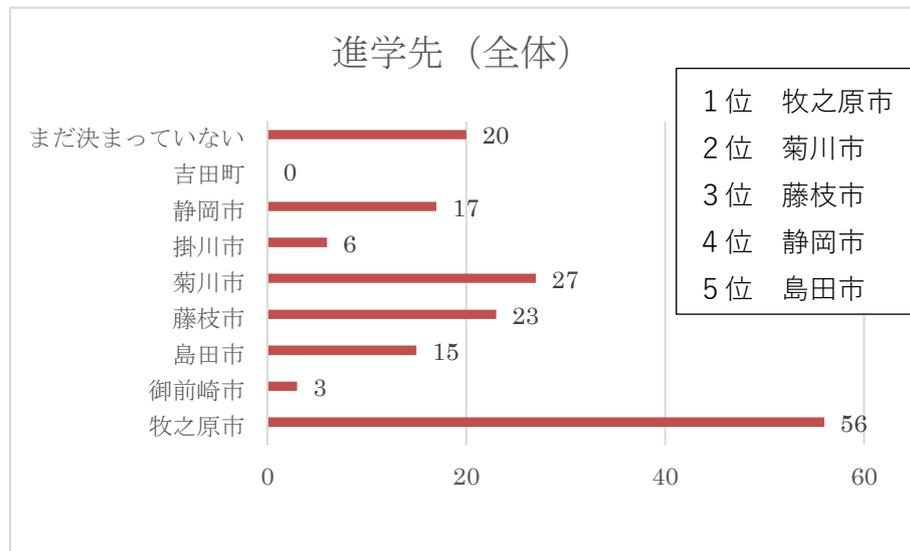
牧之原中学校



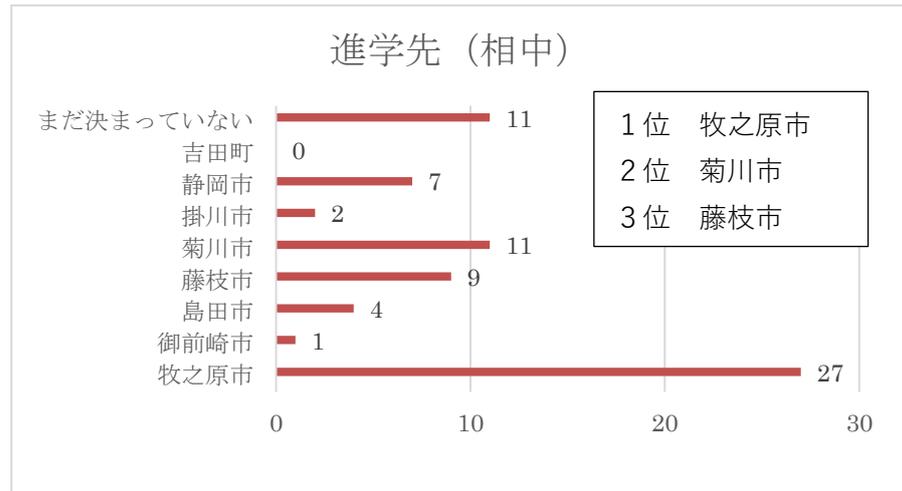
・島田市、菊川市が牧之原市より上位で、藤枝市も同数である。JR 駅へ近いため市外の傾向が強いと思われる。
・特急静岡相良線が利用できないためか、静岡市が 0 人であった。

問 4、7 現時点で、お子様の進学先として希望する高校や専門学校がある市町を以下から選んでください(第 1 希望と第 2 希望の計)

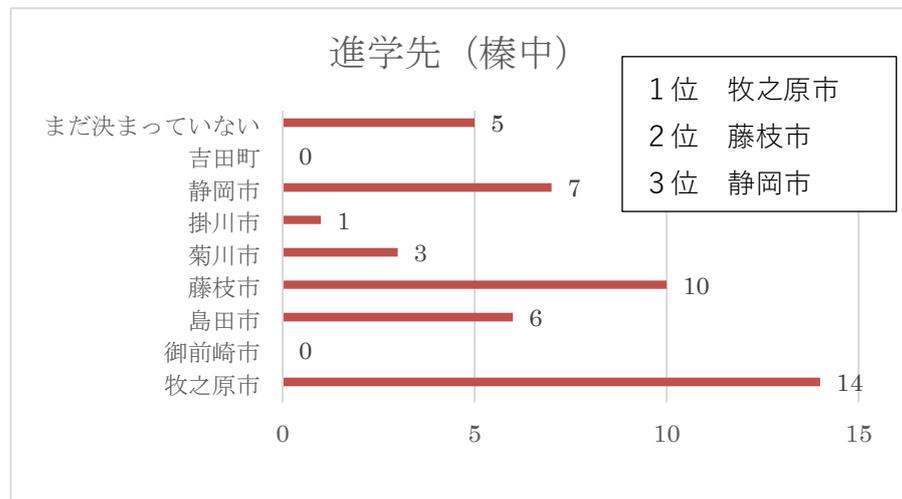
全体



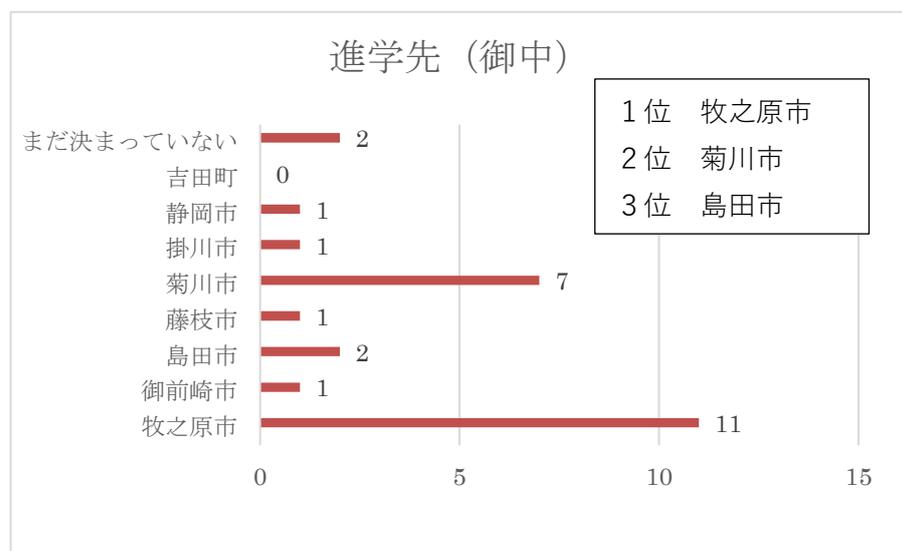
相良中学校



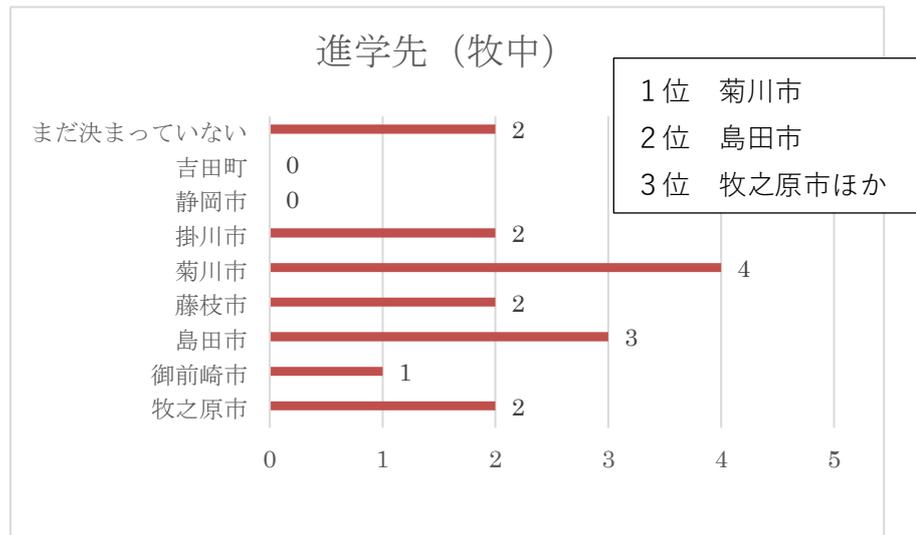
榛原中学校



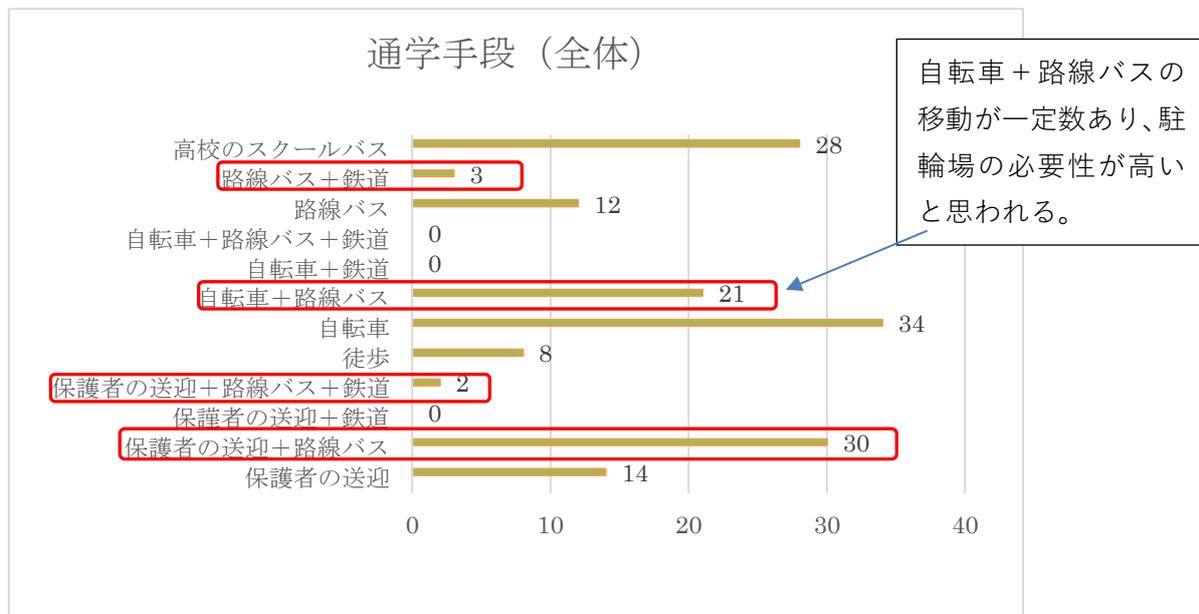
御前崎中学校



牧之原中学校

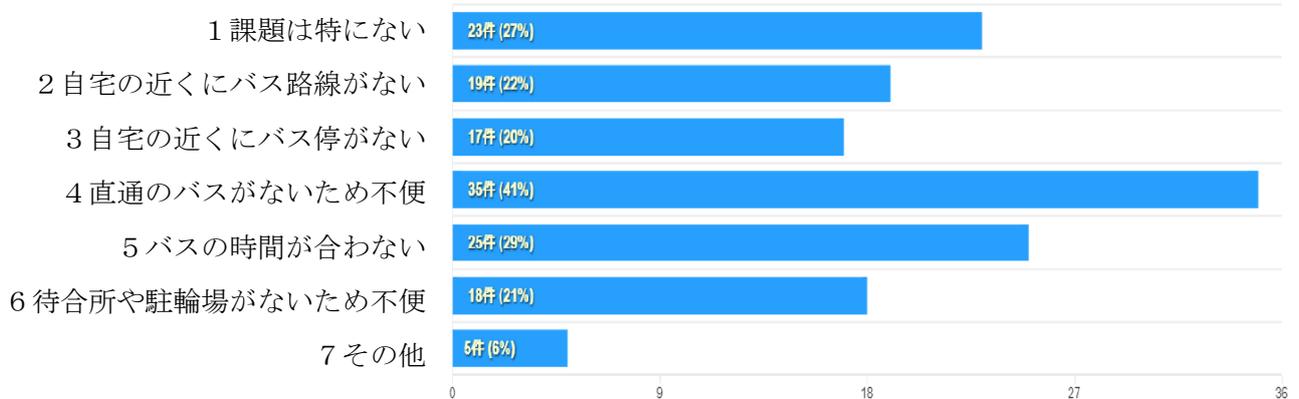


問5 選んだ市町へ進学する場合の主な通学方法を以下から選んでください(1つのみ選択) (第1希望と第2希望の計)



問6（第1希望の課題）

選んだ市町へ進学する場合の通学方法で、課題に感じている点があれば選んでください。（複数回答可）

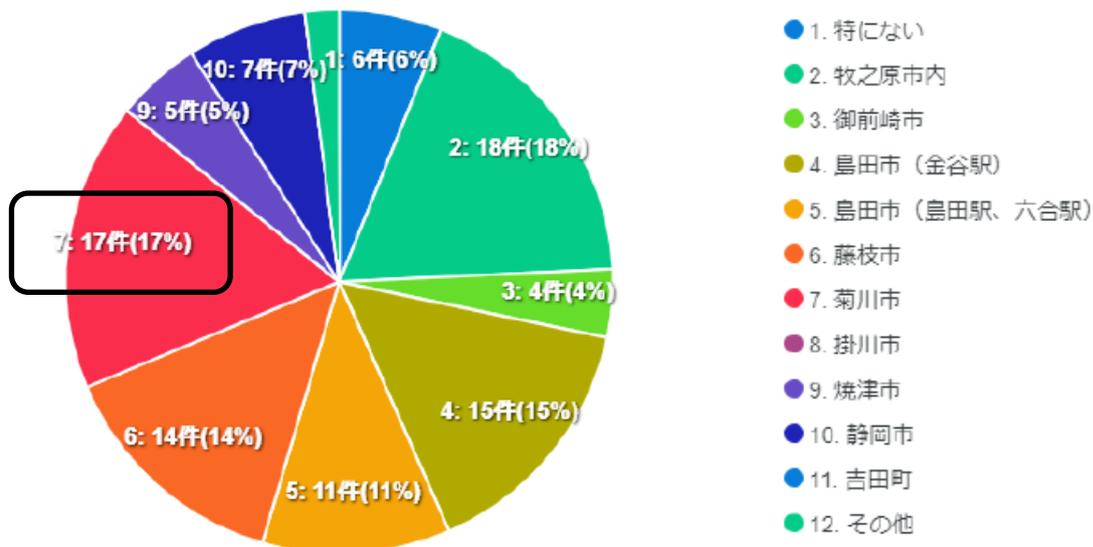


- ・直通バスがないを選んでいるのは、榛原高校のスクールバス廃止の影響もあると推測される。

問10

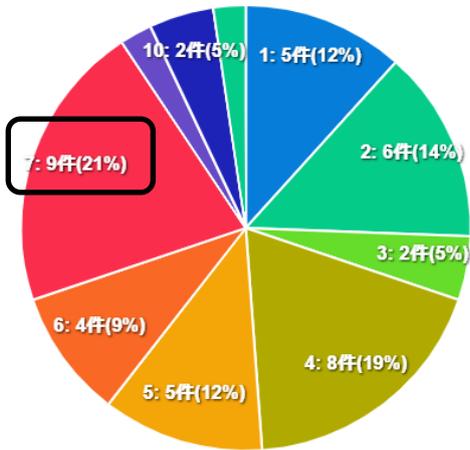
ご自宅から路線バスで接続してほしい・接続を強化してほしい市町、JRの駅を選んでください。（1つのみ選択）

全体



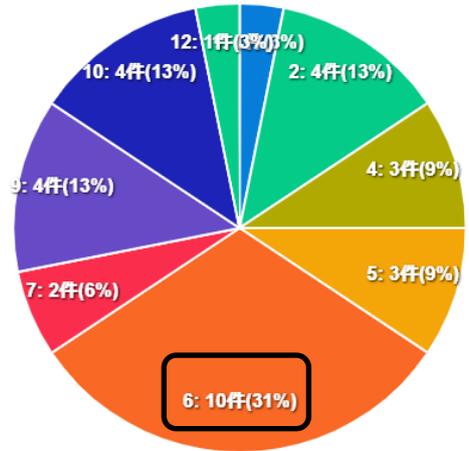
- ・現在バス路線が無い菊川市を望む声が多い。

相良中学校



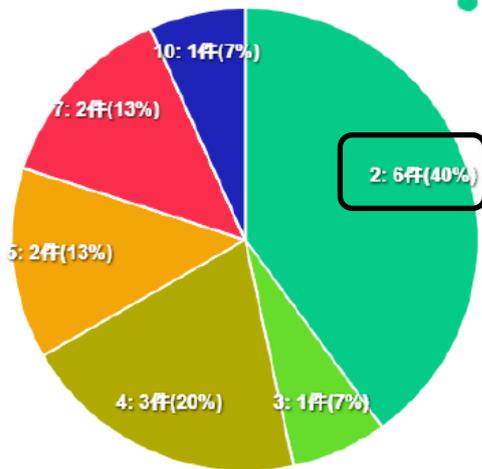
・現在バス路線が無い菊川市を望む声が多い。

榛原中学校



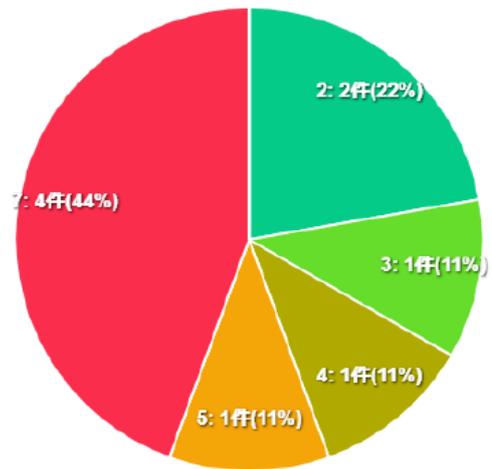
・藤枝相良線があるものの、藤枝市への接続強化を望む声が多い。

御前崎中学校



・牧之原市内の接続強化を望む声が多いのは、榛原高校へ直接行けないことが理由と推測される。

牧之原中学校



・現在バス路線が無い菊川市を望む声が多い。

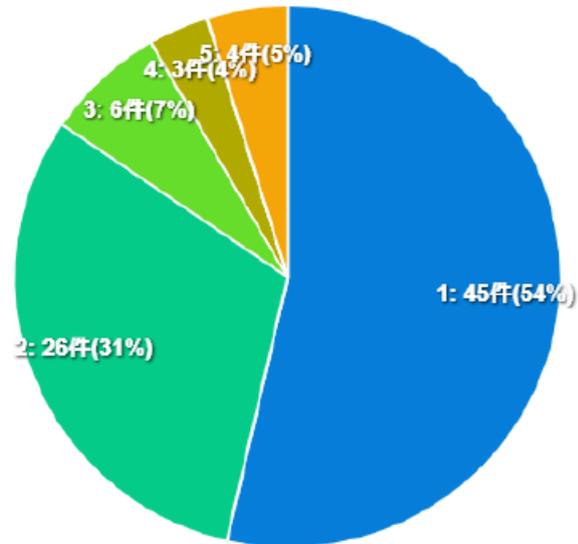
- 1. 特にない
- 2. 牧之原市内
- 3. 御前崎市
- 4. 島田市 (金谷駅)
- 5. 島田市 (島田駅、六合駅)
- 6. 藤枝市
- 7. 菊川市
- 8. 掛川市
- 9. 焼津市
- 10. 静岡市
- 11. 吉田町
- 12. その他

問 11 市では、牧之原 IC 北側の高台エリアを中心としたバス路線再編を予定しており、高台エリアから西部方面へのバス運行等のアクセス向上を検討しています。ご家族のお考えについて、あてはまるものを選んでください。(1つのみ選択)

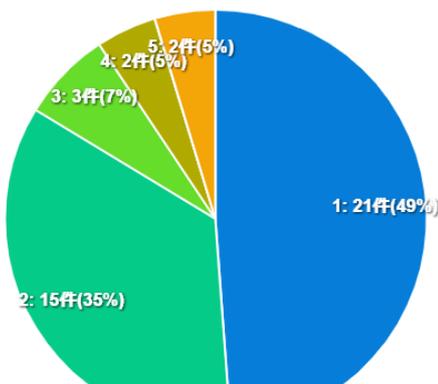
※将来的に、静波から高台エリアへのバス路線を運行すると仮定すると、榛原地域からも西部方面へのバス移動が可能となります。

全体

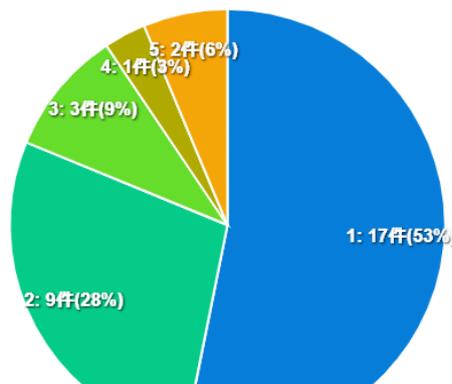
- 1. 1 家族や知り合いが使う可能性があり、あれば便利だと思う。
- 2. 2 家族や知り合いは使わないが、市にとって必要だと思う。
- 3. 3 家族や知り合いは使う見込みは無く、市にとっても必要だとは思わない。
- 4. 4 現在の萩間線（相良～金谷駅）、勝間田線（静波～金谷駅）があれば必要ない。
- 5. その他



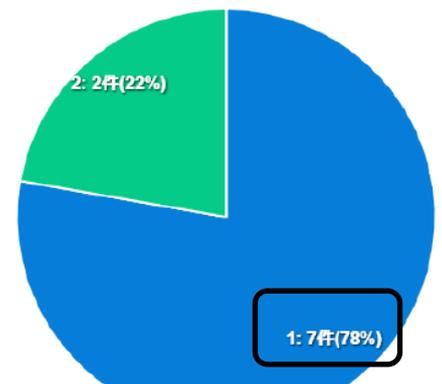
- ・ 85%が「使う可能性がありあれば便利」または「市にとって必要」と回答しており、西部方面への移動に期待する声が強い。



相良中学校



榛原中学校



牧之原中学校

- ・ 地域別に見ても、西部方面への接続強化は好意的な意見が多い。

※御前崎中学校は、西部方面への移動は浜岡営業所になると推測されるため、問 11 は対象外とした。

お子様の通学方法に対して、ご意見があれば記入してください。

(代表的な意見)

- ・ 牧之原市には駅がなくて、交通に不便で正直、行く高校も限られてきます。周りの人からもそんな声をよく聞きます。将来の子供たちのためにも、なんとかしてもらいたいのが正直な気持ちです。
- ・ 通学時間帯のバスをもう少し増やして欲しい。
- ・ バス停の駐輪場設置を希望します。下り線の根松バス停(ダイソー前)にあれば、とても助かります。
- ・ 主要駅から牧之原市内に帰ってくるバスの最終バス時間が 19 時台と早かったりすると高校生には時間をうまく使えない場合が多い(部活動に所属したりすると最終バスで帰ることが厳しかったりする)
- ・ 市内の学校に通学するにも路線バスの乗り継ぎが必要で費用も時間もかかり不便です。
- ・ 乗り換えがスムーズにいかず不便。そのため送迎が必須になるが、車で待つ場所がない。
- ・ 乗り換えがなく目的地へ行けたらとても助かります。共働きのため、送り迎えが難しいです。
- ・ 駅まで行きやすければ自宅から通える範囲が増えるので選択肢が増やせる。
- ・ 菊川市、御前崎市に向けては急な坂道で自転車でも大変なのにバスも通っていない。そのため、保護者の送迎が必須となり、働く中での支援も大変になっている。そのために高校進学を断念しているという話も聞く。
- ・ どこへ通学するにも自転車が必須で、行きは坂を下り、帰りは坂を上げることとなります。距離も長いので、雨の日の通学は車で送ることになるかと思いますが、両親ともに仕事があるので、もう少しバスが通っていると大変助かります。
- ・ 遠方の進学先の場合はバスを利用したいが、料金が高い。気候の温暖化もあり、自転車で通うにも限界がある。

- ・なるべく自力で本人の睡眠時間や体力、通学時間の負担なく、高額な交通費の負担のないところに行ってもらいたいですが、親の気持ちを忖度せずにとも思います。
方面別に柔軟なバス運用があれば助かります。
- ・通学に利用しにくいダイヤだったり、交通費が高い等のため、自家用車を使う事が多くなるのではないのでしょうか。
- ・親の負担を減らす為にも、循環型のバスを走らせてくれると助かります。
- ・バスでの通学を検討するよりも各高校が原付での通学を許可する検討をするべき。
- ・無料駐輪場が明るい場所に欲しい。菊川駅行きのバスが欲しい。高校の時間帯にあるととても助かる。
- ・登下校に合わせて小学校から高校まで使えるバスがあればいいと思います。大型バスでなくても、菊川のコミュニティバスのように何路線もあって本数が多いと助かります。せめて JR の駅までを繋いでもらえると、進学先も広がってありがたいです。
- ・志望校も交通のために断念している。

意見内訳（計 34 件）

- ・交通の不便さにより進学先の選択肢が限られている、という意見が多い

意見（キーワード）	件数
菊川市のようなバス	2
駅までのバス路線の充実	4
乗り換えなしの直通バス	5
運賃を安くしてほしい	5
通学時間帯や夜便を増やしてほしい	6
駐輪場などの環境整備	2
送迎の負担	3

通学方法 主な調査結果

- ・皆が不便に思っており、交通により進学先の選択肢が狭くなっている。
- ・親は送迎を負担に感じており、子は親に気を遣っている。
- ・直通バスや運行時間を拡大してほしいという意見が多い。

牧之原市の公共交通について、ご意見があればご記入ください

(代表的な意見)

- ・親の送迎に頼らない通学ができることが希望です。電車が通っていない以上、バスに頼るしかないなので、本数の増加、料金の値下げを希望します。
- ・現在の子供たちだけで行動するときを使う最寄り駅は藤枝駅、島田駅を利用していると思うので、そちらに向かうバスは、今後も継続して存在して欲しいと願います。
- ・後期高齢者が自家用車を運転されていることが多く危険な運転を目にすることが多いです。通学時の安全を確保するためには、高齢者にも利用しやすい公共交通の在り方をぜひ検討していただきたいです。
- ・学校周辺まで、病院までのバスを直通にしてほしい。
- ・相良営業所が移動してからは不便なため、バスの利用回数が減りました。御前崎中学校学区は東へ出るのも、西へ出るのも大変です。陸の孤島状態です。
- ・JR を利用する際、どこの駅に行くにも不便であり、保護者の送迎が必須。通学だけでなく、各種試験の際や帰省の際にも不便を感じています。
- ・大型バスでなくとも、市バスなどの中型やワゴンなどで小回りがきくものがあれば良いと思う。また、金額が高く、なかなか利用しない現状もあるため、乗車運賃を一律で同じ値段などにしていくことが重要だと思う。
- ・運営が大変だと思いますが、斬新な発想で地域住民を驚かせていただきたい。
- ・親の送迎がなくても、子供たちが簡単に通学できたり遊びに出かけられるといいなと思います。
- ・バスを小型化し、老若男女問わず利用出来るよう運行時間の頻度や料金設定をしっかりと検討する必要があると思う。
- ・牧之原台地を通り、相良金谷間以外に、菊川駅・榛原方面、へ向かう公共交通機関もあるといいなと思う。

- ・本当に不便だと思う。自分達が歳をとって運転が出来なくなったらどこへも行けなくなると思うと、**便利なところへ移りたい**と思います。
- ・電車があれば、といつも思う。**子供が高校を卒業したら、便利な所に引っ越したい。**
- ・**停留所に屋根**があると良い。**相良営業所に気軽に使えるトイレ**があると良い。
- ・もっと**子供達が自分で移動しやすい**ようにしていただければ、様々な選択肢が増えて良い。
- ・**相良営業所に自転車置き場**を作って欲しい。
- ・駅までの交通手段が少ないのに、**交通費が高い**ので気軽に使用できません。
- ・車でしか移動できない街。バスの路線が少ない。**子育てをしていくなかで不便な街。**
- ・静岡市への特急バスは必要。他の路線バスはバスが大き過ぎだと思う。他の市(藤枝市や静岡市)のように**小型バスを導入**したらいいと思う。**市内は料金も安くしたら利用者はあるはず**(私は利用してみたい)

意見内訳 (計 40 件)

- ・便数の少なさもあり、多くは生活の不便さを感じている。

意見 (キーワード)	件数
親に頼らない、子供が自由に外出できる	3
駅までのバス路線の充実	6
車両の小型化、効率的な運行	5
運賃を安くしてほしい	6
便数を増やしてほしい	10
駐輪場などの環境整備	3
住み続けることへの不安	3
鉄道駅がないため不便	4

市の公共交通 主な調査結果

- ・鉄道駅がないため住み続けることに不安を感じている。
- ・路線の充実や便数の増加、効率的な運行を望む声がある。

第3次牧之原市総合計画 前期基本計画（案）

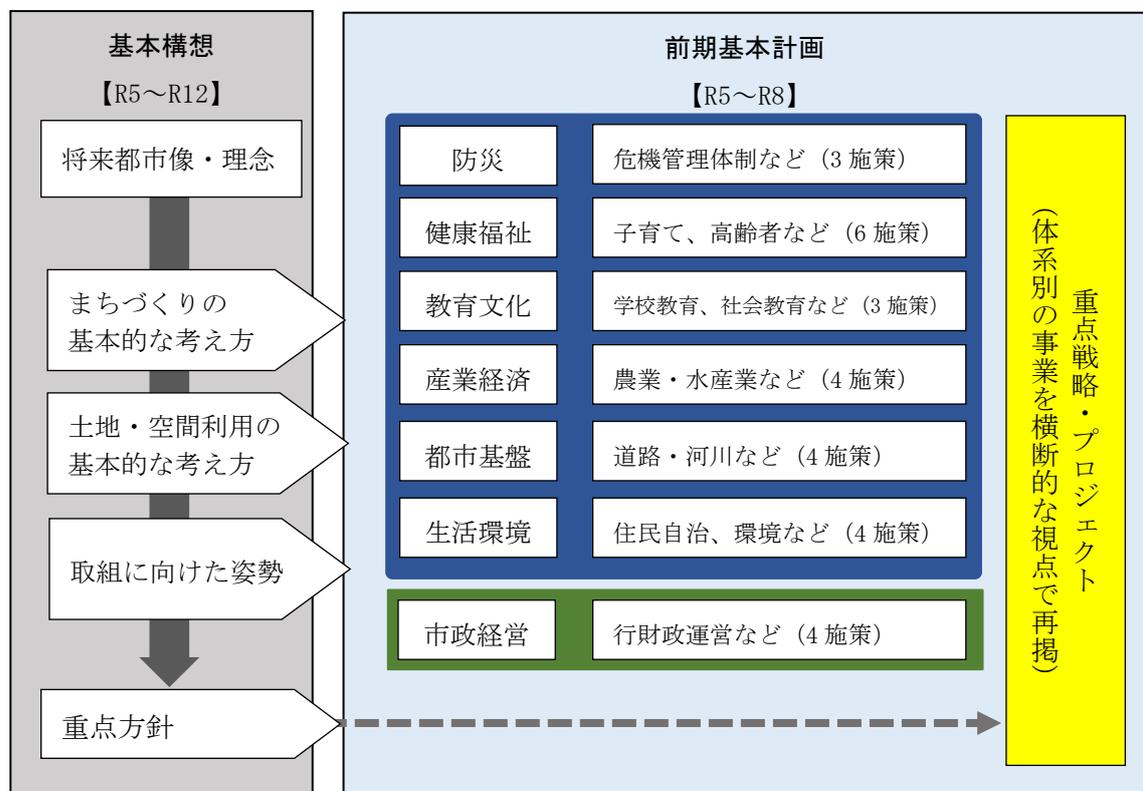
1 目的

この基本計画は、基本構想に示した理念などに基づいて、具体的な施策を展開するため、政策の体系や個別施策の方向性、重点的に取り組む戦略・プロジェクトを示すものです。

2 計画期間

第3次総合計画前期基本計画の計画期間は、令和5年4月から令和9年3月までの4年間とします。

3 計画の構造



4 体系

市民生活に関わる6政策（防災、健康福祉、教育文化、産業経済、都市基盤、生活環境）と市政経営の合計7政策に対して、28の施策を体系的に整理します。

5 各施策の方向性

基本構想の内容を踏まえて、施策別に方向性を示します。

6 重点戦略・プロジェクト

基本構想における将来都市像などを実現するためには、政策別に各事業を進めるだけでは、複合化する課題に十分に対応できません。

基本構想の重点方針に基づき、横断的に取り組む戦略・プロジェクトを位置付け、経営資源の重点配分によって積極的に推進します。

戦略 No	重点戦略名	重点プロジェクト名
戦略 1	富士山型ネットワークの充実	(1) 安心安全の確保 (2) 高台開発の推進 (3) 既存市街地・沿岸部の活性化 (4) 移住定住の促進 (5) 各拠点をつなぐネットワークの充実
戦略 2	ゼロカーボンと経済成長の好循環の実現	(1) ものづくり分野の転換と発展 (2) 多国籍、多文化の住民が共生できる社会の構築 (3) 市民生活や公共分野での推進
戦略 3	日本一女性にやさしいまちの推進	(1) 出産から子育てに関する支援の充実 (2) 子どもと過ごす環境の充実 (3) 女性の活躍、新しい働き方の促進 (4) 保育や幼児教育環境の充実
戦略 4	DX（デジタルトランスフォーメーション）の推進	(1) デジタル技術を活用した市民サービスの向上 (2) 業務効率改善の推進 (3) 伝わる情報発信・シティプロモーション (4) 地域社会におけるDX（デジタルトランスフォーメーション）の推進
戦略 5	次代を切り拓く力を育む新たな学校づくり	(1) 義務教育学校の設置 (2) 地域と共にある学校 (3) 学校再編の推進 (4) 学校跡地の活用

戦略1 富士山型ネットワークの充実

- ・当市は、広大な大茶園と、15 kmに及ぶ砂浜の海岸線を持ち、豊かな農水産物やマリンスポーツなどを楽しめる自然環境にあります。また、国内外と当市を結ぶ陸海空の交通インフラが整備され、首都圏や国外からもアクセスしやすい好立地にあります。
- ・東日本大震災以後から現在に至って歯止めがかからない「若者世代の流出」を抑制するため、沿岸、高台それぞれの立地環境や地域資源の利点を活かした「コンパクトで独自性あるエリア」を拠点に、魅力あるサービスやライフスタイルを創出します。
- ・また、各エリアを効果的にネットワークで繋ぎ、機能連携や役割分担による相乗効果を通じて、市全体の総合発展を図るとともに、人を呼び込み、定住を促進します。

(1) 安心安全の確保

- ・安心安全な事業環境、定住環境などを確保するため、まちづくりの視点で海岸防潮堤の整備などを進めます。

(2) 高台開発の推進

- ・安心安全、アクセスの利便性、景観などに優れた相良牧之原 IC 北側の高台エリアに、商業・産業、住宅、公園などを備えた新しい拠点形成を進めます。
- ・富士山静岡空港周辺や交通の結節点などには、公民の連携によって産業、交流、生活などに係る拠点の形成を進めます。

(3) 既存市街地・沿岸部の活性化

- ・沿岸部の各エリアの特性や海辺の環境、地域資源を活かし、マリンスポーツやアウトドア、食などを楽しめ、人を呼び込むエリア形成を進めます。
- ・地域の資源の力を発揮し、若者を呼び込む自立した産業、サービスを創出します。

(4) 移住定住の促進

- ・移住定住のニーズに応えられる支援策の充実や、住宅用地の確保を行います。
- ・RIDE ON MAKINOHARA をスローガンにしたシティプロモーションなどにより、当市の魅力や情報を首都圏などに積極的に発信します。

(5) 各拠点をつなぐネットワークの充実

- ・高台開発の推進や富士山静岡空港と連携し、既存の乗合バス、自主運行バスを活かして、静波・細江、相良の既存市街地と、高台や空港周辺の広域交流拠点をつなぐ地域交通ネットワークを形成します。
- ・当市と県内西部地域を結ぶ路線や、富士山静岡空港周辺で連携したモビリティサービスなど、交通ネットワークの充実に取り組みます。
- ・国、県と連携して、拠点を結ぶ道路ネットワークの充実を図ります。

戦略2 ゼロカーボンと経済成長の好循環の実現

- ・国は2050年カーボンニュートラルを宣言し、本市においても、2050年二酸化炭素など温室効果ガスの実質排出量ゼロを目指すゼロカーボンシティを宣言しました。近年になり、温暖化への対応は、経済成長の制約やコストではなく、成長の機会と捉える時代に突入しました。
- ・本市の基幹産業である茶業では荒廃農地が増え、自動車産業分野では工場も設備更新や次世代技術導入などが求められています。また、日本人の生産年齢人口の減少により、外国籍の働き手を確保する必要性にも迫られており、本市の産業構造の特性や国の人口推計から、今後も外国籍住民が増加することが予測されます。
- ・これらの課題に対する民間企業の主体的な取組を支援することで、経済と環境の好循環による成長を通じて、持続性のある産業への転換、発展を図ります。
- ・また、市民の消費行動や日ごろの生活の中にも、環境負荷の軽減と経済の好循環に繋がる項目は多いため、産業、生活、公共サービスなどの各分野において循環型経済の構築に向けた取組を推進します。

(1) ものづくり分野の転換と発展

- ・荒廃農地や収穫放棄された茶樹などを活用して、二酸化炭素など温室効果ガスの排出抑制と排出権を取引する仕組みを導入するとともに、収益性の高い品種への転換などを通じて、温暖化の防止と農家所得の向上を進めます。
- ・スタートアップ企業の呼び込みや取組の支援、地域事業者との連携などを進めることで、地域資源と革新的な技術、アイデアを組み合わせることで新産業を生み出します。
- ・市内企業が行う環境負荷軽減や、新技術の導入に係る設備の導入、更新などを支援し、持続性のある製造環境の実現に取り組みます。

(2) 多国籍、多文化の住民が共生できる社会の構築

- ・外国籍住民が仕事や学校、地域生活などでのコミュニケーションや、日本での生活や文化などの理解を深めるための日本語などのサポートに取り組みます。
- ・日本人、外国籍住民の相互理解を深め、共存できる地域社会の構築に取り組みます。
- ・沿岸部活性化などの各エリアにおける取組とも連動し、多文化の共生を地域の魅力として発揮できる、生活、教育、観光などに関連した産業、サービスの創出を図ります。

(3) 市民生活や公共分野での推進

- ・市民生活や家庭における創エネ、省エネ、蓄エネ設備などの導入を支援します。
- ・地産地消など、市民の消費行動に繋がる取組を進め、市民の生活に係る分野においても環境負荷の低減と、地域で循環する生活、経済行動の実現を図ります。
- ・多目的体育館のニアリーゼブを先導モデルとして、公共施設などにおける省エネルギーや、再生可能エネルギーの導入に市が率先して取り組みます。

戦略3 日本一女性にやさしいまちの推進

- ・当市の出生数は、当市誕生時から毎年400人程度で推移していましたが、直近の10年間で半減しました。様々な外的要因の影響も大きいですが、当市が子どもや家族と暮らす場として選ばれていないことが課題です。
- ・市民意識調査や各種統計の結果から、子育ての「楽しさ」や「しやすさ」を求め、地縁の土地にこだわらずに居住環境を選択する若者が増えています。
- ・女性の働き方については、女性活躍の推進や起業などの状況も変わり、従来型の仕事の受け皿だけでは、多様化するニーズに対応できません。
- ・子育てをする母親目線での子育て、働き方、保育・幼児教育などのサービス充実に取り組み、若者世代の流出抑制、定住促進に繋げていきます。

(1) 出産から子育てに関する支援の充実

- ・子育ての悩みを気軽に相談でき、困ったときに助けてもらえるサポート体制の確立や、妊娠、出産から子育てに係る切れ目のない支援を一層充実します。
- ・妊娠出産を望む夫婦や妊産婦が、経済的な不安なく妊娠出産に向かうことができるよう、不妊治療や妊娠出産に起因する疾病に係る医療費などへの支援を行います。

(2) 子どもと過ごす環境の充実

- ・既存の子育て支援施設の統合や拡充を含め、こども館などの全天候型で、安心安全に子どもと過ごせる施設機能の充実を図ります。また、こども館などと図書機能、健康づくり機能などの効果的な連携によって、子育てがしやすい環境を充実します。
- ・重点公園のゆうゆうらんど、小堤山公園、油田の里公園を中心に、各公園の特色を活かした公園機能の充実を図り、屋外でのびのびと、家族や友人、子どもと楽しく過ごせ、子育てを楽しめる環境を充実します。

(3) 女性の活躍、新しい働き方の促進

- ・女性が趣味や特技を活かして、子育てとやりたいことを両立できる働き方や暮らし方を創出します。また、公共や民間施設の機能を活用し、自ら行動する意欲的な女性の学びや、活躍の場を生み出し、女性目線での新しいサービスの創出に繋がります。
- ・女性が働きやすい職場環境の実現に市役所が率先して取り組みます。また、市内企業とのネットワークを構築し、優良事例の横展開や女性が活躍する企業の情報発信を行います。
- ・女性活躍の阻害要因となるワンオペ育児を解消するため、市内企業と連携して、男性の育児参加に係る意識啓発や休暇取得の促進などを行います。

(4) 保育や幼児教育環境の充実

- ・保育や幼児教育の環境に係るハード、ソフト両面の充実に向けて、計画的な保育園の民営化を推進します。

戦略4 DX（デジタルトランスフォーメーション）の推進

- ・人口減少や少子高齢化が進む中、今後は同様のコストや人員を確保することが難しくなることが予測されるため、従来の半分の職員数でも機能を発揮できるようデジタル技術を使いこなすスマート自治体への転換が必要とされています。
- ・また、国は「自治体戦略デジタル2040」として、人口減少が進み、高齢者人口がピークを迎える2040年頃に向けた対応を示しています。
- ・本市においても進行する人口減少・少子高齢化に向けて、効率的で、持続可能な行政サービスを提供するとともに、利便性の向上や、魅力の発信力を強化することを目的として、デジタル化を推進します。

(1) デジタル技術を活用した市民サービスの向上

- ・行政手続のオンライン化や窓口業務のデジタル化により、利便性の高い市民サービスを提供します。
- ・全ての市民がデジタル化の恩恵を受けられる、誰も取り残さない環境を整備します。

(2) 業務効率改善の推進

- ・情報システムの標準化や、仕事の仕方を抜本的に見直すBPR（業務改革）などの事務の省力化によって、限られた人的資源・財源の有効活用につながる取組を推進します。
- ・AIやRPAなどのデジタル技術を活用しながら業務の効率化を図るとともに、抜本的な業務手順の見直しを行います。
- ・テレワークやウェブ会議などデジタル技術を活用した働き方改革を進めます。

(3) 伝わる情報発信・シティプロモーション

- ・本市の魅力を多くの人に知ってもらうため、デジタル技術を活かし「伝える」から「伝わる」情報発信やシティプロモーションを推進します。
- ・防災情報や子育て支援情報、感染症対策など、様々なツールを使い分けながら、誰もが必要な時に手軽に情報が受け取れるよう、情報発信を強化します。
- ・市民や民間企業が活用できるよう市が保有するデータを標準形式で公開します。

(4) 地域社会におけるDX（デジタルトランスフォーメーション）の推進

- ・民間事業者や地域などが行う、デジタル技術を活用した生産性向上や、イノベーションの創出、生活利便性の向上に係る取組を支援します。

戦略5 次代を切り拓く力を育む新たな学校づくり

- ・予測困難な社会経済の中で、子どもたちには、答えのない問いに対応でき、持続可能な社会の作り手となる力が求められています。
- ・新しい時代の学びや児童生徒数の減少に対応するとともに、学校施設の老朽化や立地環境への不安を解消し、持続可能で充実した教育環境を提供する必要があります。
- ・令和3年度に策定した「未来の子どもたちのための新しい学校づくり計画」に基づき、令和12年度までに、市立小中学校10校を、小学校と中学校を合わせた9年間の連続した学びや育ちを行う義務教育学校2校に再編します。

(1) 義務教育学校の設置

- ・義務教育の9年間を同じ教育方針のもとで、子どもたちの発達段階や特性に応じた起郷家教育（牧之原市版キャリア教育）を軸とした学びを実現します。
- ・「地域資源を活かした牧之原らしいリアルな体験学習」と「専門家や海外などにつながるICTを活用したオンライン学習」とのハイブリットな学び、外国語教育やプログラミング教育など、特色ある教育を実現します。

(2) 地域と共にある学校

- ・子どもたちが、学校内外において、地域の人と触れ合い、地域に根ざした活動を通して、地域愛や豊かな心を育むことができるよう、学校と地域が共に子どもを育てる「コミュニティ・スクール」の取組を充実します。
- ・学校再編後も継続して活動できるコミュニティ・スクールの仕組みづくりを行います。

(3) 学校再編の推進

- ・令和12年度までを目標に、災害に強く、通いたい・通わせたい・働きたいと思われる義務教育学校の整備を進めます。
- ・再編後の施設は、魅力ある教育が提供される学びの拠点であるとともに、子どもたちの生活や心の拠り所になる居場所の機能や、子どもと地域の交流拠点としての機能を発揮できるものとします。

(4) 学校跡地の活用

- ・学校再編後に跡地になる施設や用地は、富士山型ネットワークの充実と連動し、まちの総合発展に繋がる活用を検討します。

牧之原市地域公共交通基本計画

(案)

令和5年3月

牧 之 原 市

目 次

(1) はじめに.....	1
(2) 地域概況.....	3
(3) 上位・関連計画の整理.....	4
(4) 地域公共交通の現況.....	7
(5) 牧之原市地域公共交通網形成計画の検証.....	10
(6) 牧之原市の公共交通の理念.....	15
(7) 公共交通のニーズ把握調査.....	16
(8) 地域公共交通の課題整理.....	19
(9) 基本方針.....	25
(10) 目標達成のための施策・事業.....	30
(11) 事業スケジュール.....	50
(12) 計画の目標.....	51
(12) 計画の達成状況の評価.....	52

(1) はじめに

【計画策定の背景】

牧之原市は市内に鉄道駅がなく、乗合バスや自主運行バス、タクシーなどが市民の足として機能していますが、乗合バスや自主運行バスの利用者数は年々減少しています。また、毎年実施している市民意識調査によると「公共交通の充実」は、様々な行政サービスの中でも満足度が低く、重要度は高くなっています。そうした中で、平成 29 年 10 月から 75 歳以上の市民等を対象としたデマンド型乗合タクシーさかべ号の運行が開始され、徐々に導入地域を拡大、令和 4 年 12 月には、市街地のデマンド乗合タクシーの運行が開始、市内全域でデマンド乗合タクシーの稼働が始まりました。

また、「富士山型ネットワーク構造」の都市づくりを目指している中で、東名高速道路相良牧之原インターチェンジ北側周辺の高台開発プロジェクトをきっかけとする新たな交通網の再編などが課題となっています。

牧之原市では平成 30 年に「牧之原市地域公共交通網形成計画」を策定し、まちづくりと連携しながら市民ニーズに対応した公共交通網を確保するために、平成 30 年度から令和 4 年度にかけて計画を推進してきました。

計画期間終了後も、引き続き地域公共交通施策を推進するために、地域公共交通網形成計画を引き継ぐ形で、新たな 5 年間の計画となる「牧之原市地域公共交通基本計画」を策定します。

【計画の目的】

本計画は、本格的な人口減少・高齢化社会を迎え、公共交通を取り巻く環境が厳しくなる中で、公共交通の維持・活性化を図るため、牧之原市が目指す公共交通の方向性を示すものです。また、路線バス、自主運行バス、デマンド乗合タクシー等の連携をより一層高めるなど、牧之原市が交通事業者や市民と協働で取組む施策を示すことを目的とします。

【計画の区域】

本計画の対象区域は、牧之原市全域とします。なお、周辺市町も含めた広域的な視点で検討します。

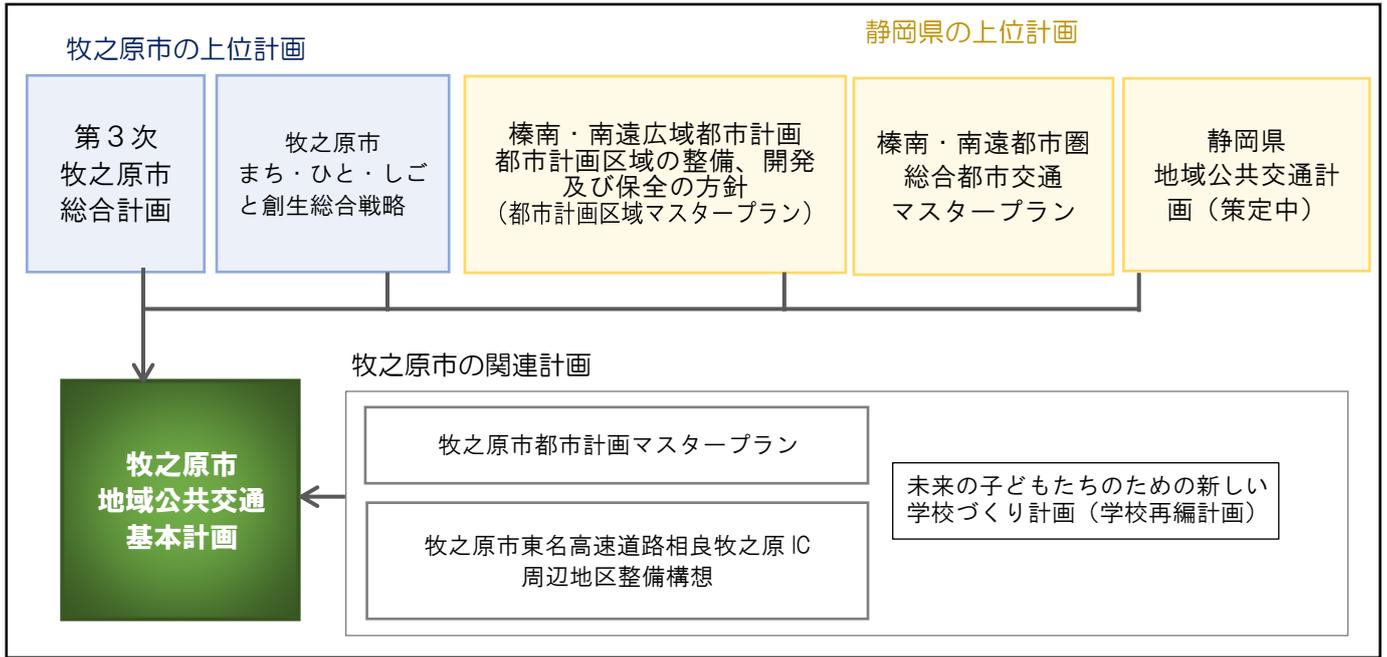
【計画の期間】

本計画の期間は、令和 5 年度（2023 年度）から令和 9 年度（2027 年度）までの 5 年間とします。

【計画の位置づけ】

本計画は次ページに示す上位計画や関連計画等と連携・整合を図り、策定します。

▼図 1：牧之原市地域公共交通基本計画の上位計画、関連計画



(2) 地域概況

【人口特性】

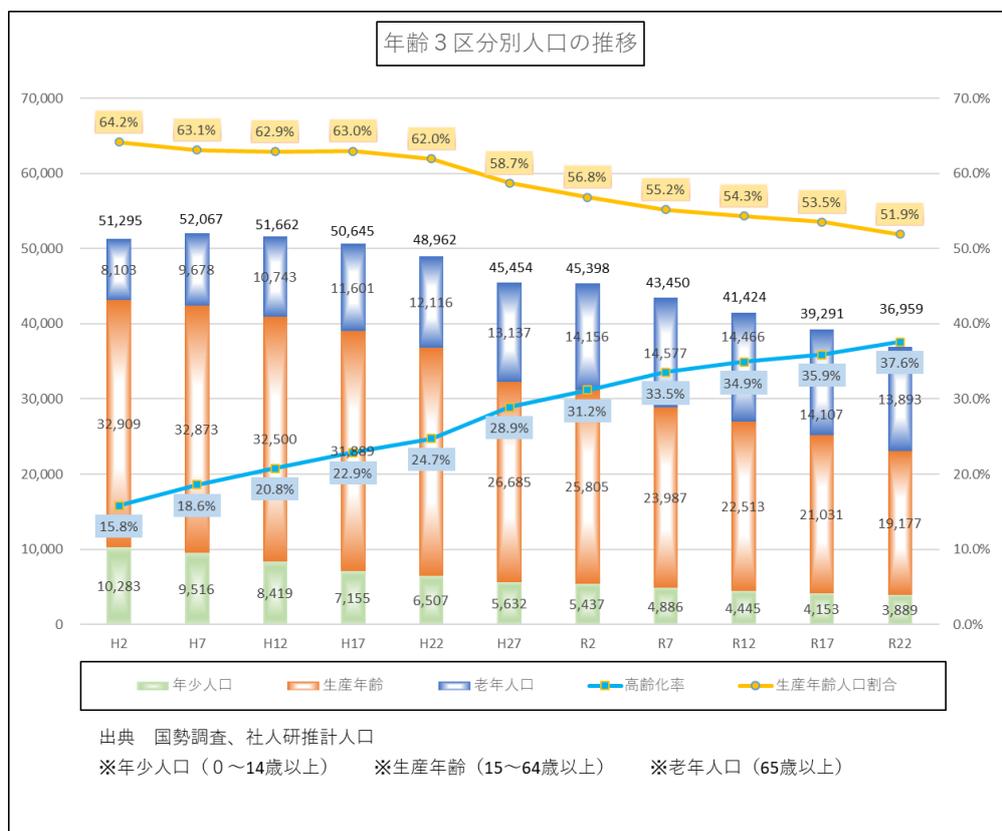
- ・総人口は平成7年をピークに減少しており、25年間で約13%減少しています。【図2】
- ・年少人口・生産年齢人口は人数・割合とも減少している一方で、老年人口は、人数・割合とも増加しています。
- ・人口の社会動態は、周辺の大半の市町に対して転出超過であり、特に島田市や藤枝市への転出が多くなっています。

【移動特性】

- ・通勤流動は、全ての市町に対して流入超過であり、特に藤枝市や島田市は流入超過の割合が高くなっています。
- ・昼夜間人口比率は令和2年年時点て1.15であり、夜間人口に比べ昼間人口が多くなっています。
- ・人口、世帯あたりの自動車保有台数や運転免許保有者数は、周辺市町と比較し大きく、自動車に依存した生活となっています。

【交流人口】

- ・富士山静岡空港の令和元年度搭乗者数は、国内線は年間約46万人、国際線は年間約28万人であり、国内線、国際線ともに増加傾向にありましたが、新型コロナウイルスの感染拡大により、翌年度の令和2年には、国内線は約12万人、国際線は運休となり、利用者数は大きく減少しました。
- ・宿泊客数は減少傾向にありますが、観光レクリエーション客数は、富士山静岡空港の来訪者増に伴い増加傾向にあり、中でも県内で下田市に次いで多い海水浴客は全体の約20%程度を占めています。



▲図2：年齢3区分別人口の推移

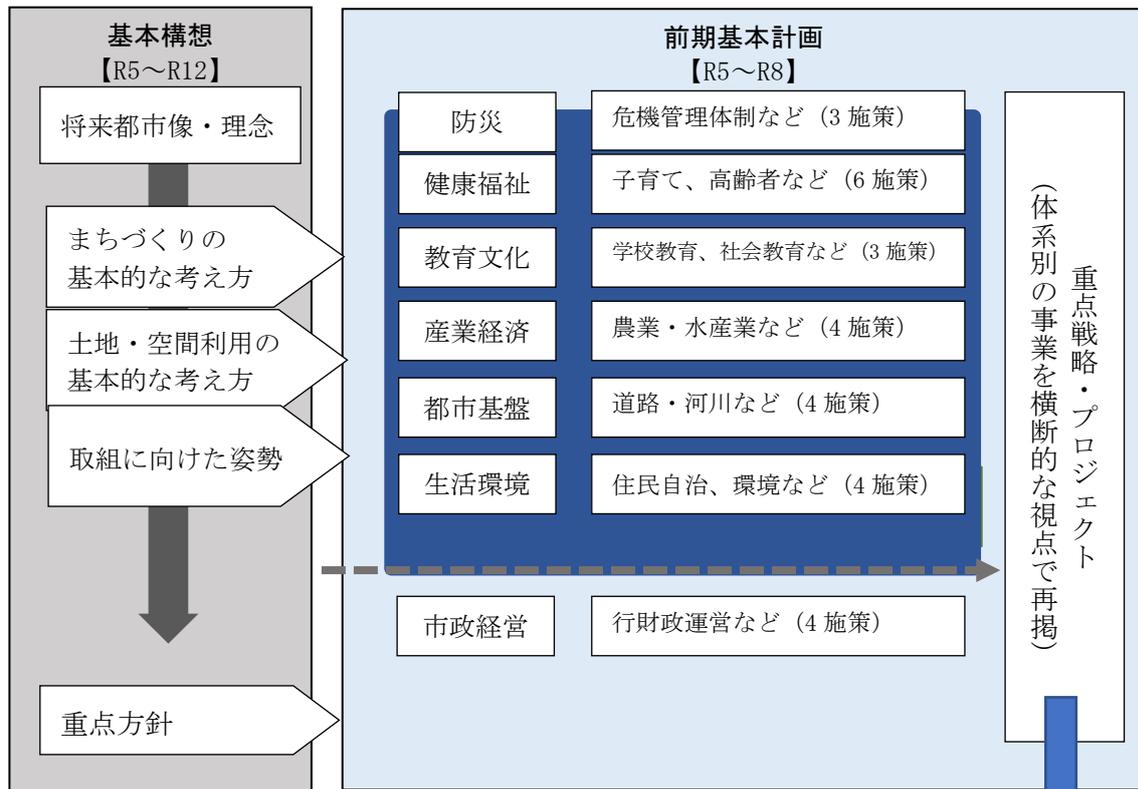
(3) 上位・関連計画の整理

【第3次牧之原市総合計画】

1 計画期間

第3次総合計画前期基本計画の計画期間は、令和5年4月から令和9年3月までの4年間

2 計画の構造



3 総合計画内の公共交通の位置付け

(1) 地域公共交通の充実

- ・ 榛原、相良の既存市街地と、相良牧之原 IC 北側の高台エリアや富士山静岡空港などの賑わい拠点を結ぶ富士山型の地域交通ネットワークの形成や、西部方面へのアクセス向上を図ります。
- ・ 市内全域で運行するデマンド乗合タクシーなどの運行を充実します。
- ・ バス待合所やバス利用者の駐車場、駐輪場などの環境整備による利便性向上を図るとともに、情報提供や周知の工夫などのモビリティマネジメントを通じたバスの利用促進に努めます。

重点戦略・プロジェクト (前期基本計画 R5~R8 4年間)

- 戦略1 富士山型ネットワークの充実
- 戦略2 ゼロカーボンと経済成長の好循環の実現
- 戦略3 日本一女性にやさしいまちの推進
- 戦略4 DX (デジタルトランスフォーメーション) の推進
- 戦略5 次代を切り拓く力を育む新しい学校づくり

(5) 各拠点をつなぐネットワークの充実

- ・ 高台開発の推進や富士山静岡空港と連携し、既存の乗合バス、自主運行バスを活かして、静波・細江、相良の既存市街地と、高台や空港周辺の広域交流拠点をつなぐ地域交通ネットワークを形成します。
- ・ 当市と県内西部地域を結ぶ路線や、富士山静岡空港周辺で連携したモビリティサービスなど、交通ネットワークの充実に取り組みます。

【県の計画（都市計画区域マスタープラン、榛南・南遠都市圏総合都市交通マスタープラン）】

- 都市計画区域マスタープランの交通体系の整備方針では、「一定のエリアへの居住の誘導、公共交通のネットワーク形成等を推進することにより、多極ネットワーク型コンパクトシティの実現を目指す」と位置づけられています。
- 榛南・南遠都市圏総合都市交通マスタープランにおいて、「職場モビリティマネジメント※¹の導入検討」が位置づけられています。

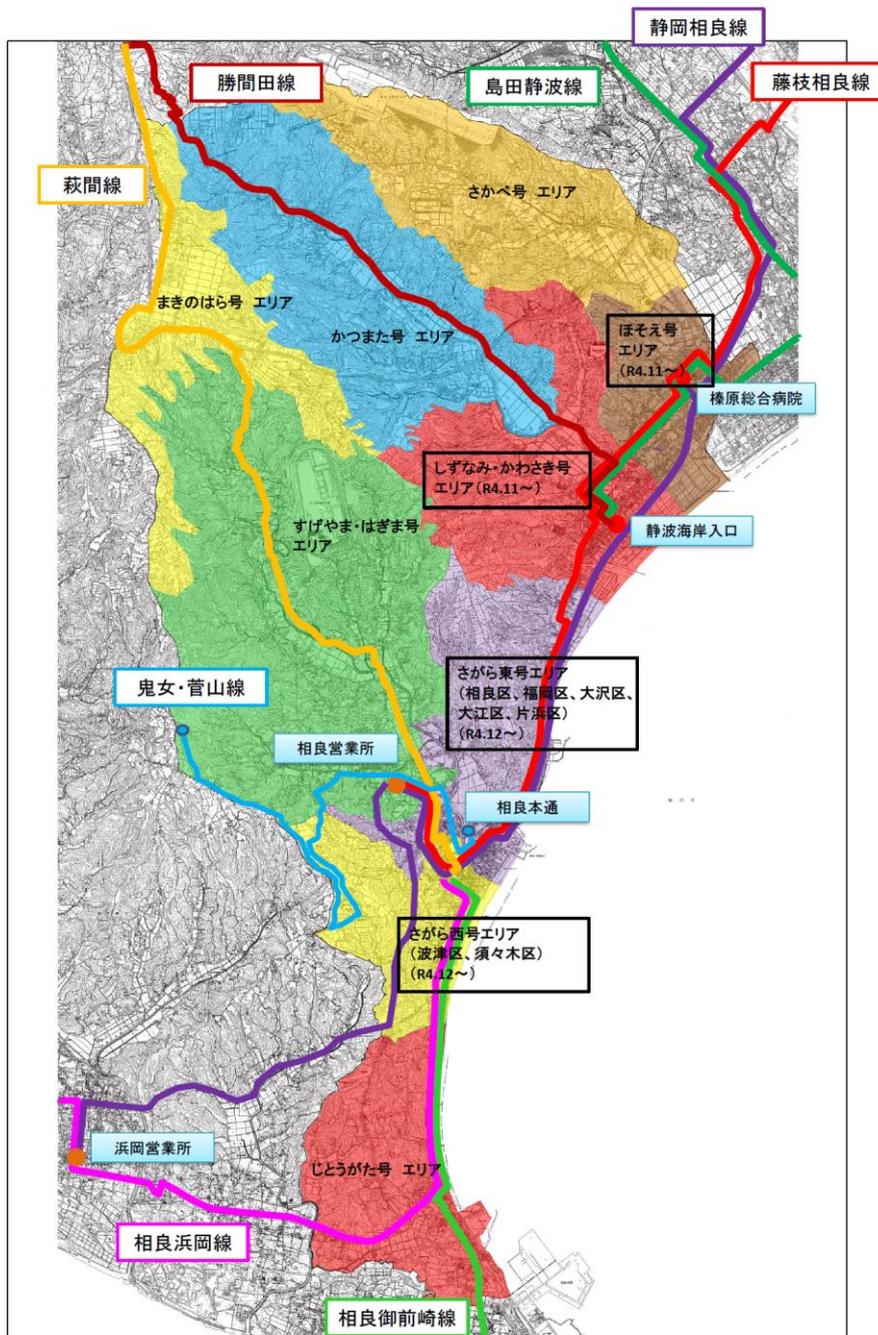
上位・関連計画を踏まえた牧之原市の地域公共交通の取組の方向性

- 人口減少、限られた予算の中で、「富士山型ネットワーク構造」の都市の実現や、多極ネットワーク型コンパクトシティの実現に資する地域公共交通ネットワークの形成が求められます。
- 「富士山型ネットワークの充実」に係る、東名高速道路相良牧之原IC及び空港周辺の複合的な用途による開発、空港の利用促進など、牧之原市の各種事業と整合した地域公共交通ネットワークの形成が必要となります。
- 持続可能な地域公共交通の実現に向け、市民、自治会、企業、団体等と連携した利用促進等の取組の推進が必要となります。

(4) 地域公共交通の現況

【牧之原市の公共交通ネットワーク】

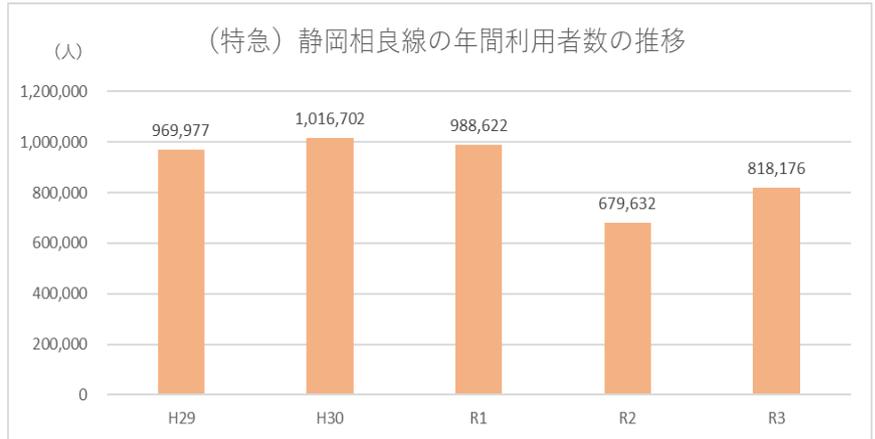
牧之原市内の公共交通は、しずてつジャストライン株式会社が運行する乗合バス路線が3路線、牧之原市が隣接市と共同で運行する自主運行バス路線が5路線運行しています。市内には鉄道駅はありませんが、乗合バスや自主運行バスで静岡駅、藤枝駅、島田駅、金谷駅と結ばれています。また、市内にはタクシーが運行しており、平成29年10月から坂部地区でデマンド型乗合タクシーの試験運行が開始しました。その他、相良営業所から渋谷マークシティを結ぶ渋谷ライナーや、東名高速道路を通る高速バスが運行しています。



▲図3：牧之原市の公共交通ネットワーク図

【乗合バス】

- 乗合バス路線は（特急）静岡相良線と島田静波線、藤枝相良線の3路線が運行しています。
- （特急）静岡相良線は、相良営業所から新静岡バスターミナルまでを結ぶ路線で、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。
- 運行本数は平日101本/日、土日祝61本/日と高頻度で、利用者数は年間約100万人と本市の大動脈となる路線です。（表4）
- 新型コロナウイルスの流行拡大により、令和2年に約3割減となりましたが、徐々に回復傾向にあります。
- 島田静波線、藤枝相良線の利用者は、新型コロナウイルスの感染流行前は、微増傾向にありましたが、令和2年を境に大きく減少しました。（2路線合計 R1：37.9万人、R2：25.9万人・・・▲32%）
- 島田静波線、藤枝相良線に対する市の負担額は、令和3年度で年間約712万円となっています。

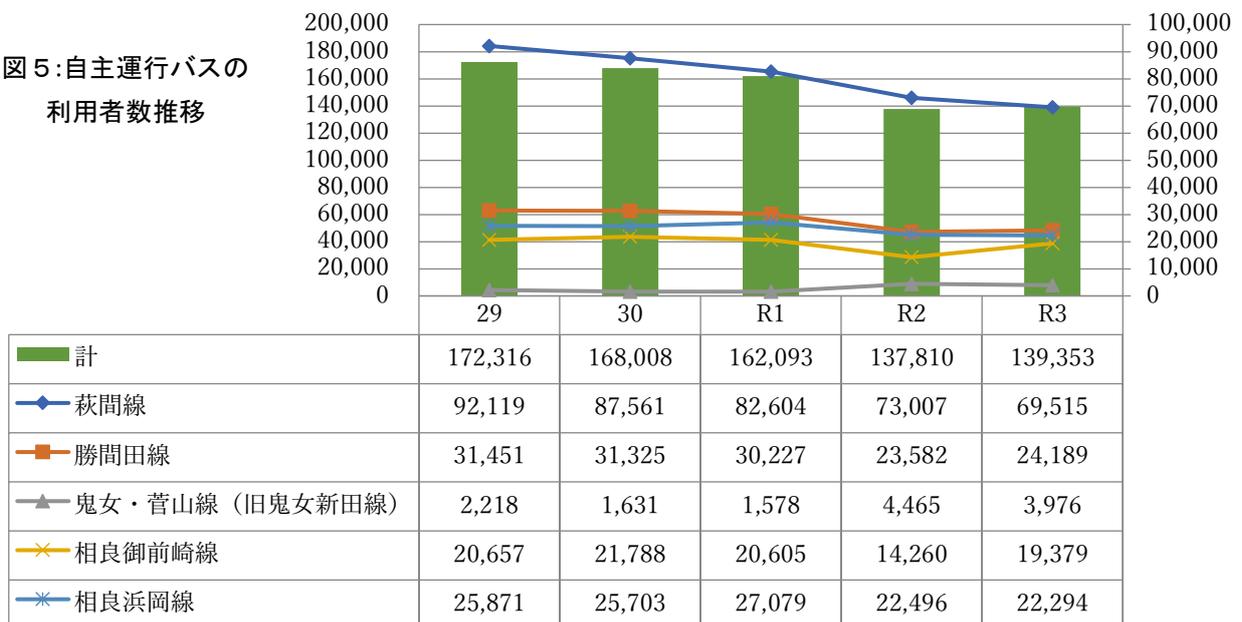


▲ 図4：特急静岡相良線の利用者数推移

【自主運行バス】

- 自主運行バスは4路線（萩間線、勝間田線、相良御前崎線、相良浜岡線）が運行しています。
- 市街地と金谷駅を結ぶ路線は、相良本通から萩間線、静波海岸入口から勝間田線があり、特に勝間田線は運行本数が少ない状況です。
- 相良本通から南部地域は、相良御前崎線、相良浜岡線が運行しており、運行本数は多くなっています。
- 自主運行バスの利用者は全体的に減少しており、平成29年度から令和3年度までで、約20%減少しています。（表5）
- 自主運行バスの市の負担額は年々増加しており、令和3年度は年間約9,000万円となっています。また、収支率は年々低下しており、令和3年度は約13%となっています。

図5：自主運行バスの利用者数推移



【市町村有償運送】

- 市営バス鬼女・菅山線、デマンド乗合バス「まきのはら号」は、市町村有償運送として市が運行主体となっています。
- 鬼女・菅山線は、相良小学校、菅山小学校の児童の登下校に利用されています。

【デマンド乗合タクシー、タクシー】

- 平成 29 年 10 月から坂部地区においてデマンド型乗合タクシーの運行を開始し、令和 4 年 12 月の相良地域の市街地運行の開始により、全域での導入となりました。
- デマンド乗合タクシーは、新型コロナウイルスの影響が少なく、運行地域拡大もあり、利用者数は増加傾向にあります。
- 新規利用者は少なく、リピーターが高頻度で利用しており、幅広い利用者の拡大が課題です。
- 市内にはタクシー会社が 2 社ありますが、輸送人員、輸送回数ともに減少しています。

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
まきのはら号					230	230
計	102	554	998	1,275	1,892	4,821

▲表 6：デマンド乗合タクシーの利用者数推移

(5) 地域公共交通網形成計画の検証

平成29年度に策定した牧之原市地域公共交通網形成計画の基本方針に基づいた目標を達成するために行った事業の実施状況について、新たな計画の策定に向け、下記のとおり検証を実施しました。この検証を通じ、地域公共交通計画へ継続していく施策や方針を変更するものを整理します。

検証手順	検証の方法
① 計画期間内での施策の実施状況の整理	◎：完了(の予定) ○：実施中 △：検討・研究中 ×：未着
② 計画期間内での施策の評価	◎：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） ×：目標を達成できなかった
③ 施策の実現可能性の整理	○：実現できると考えられる（すでに実現している） △：実現に向けたハードルは高い ×：実現は難しい
④ 本計画における施策の方針	継続 大きな方向性に変更はなく、継続する必要がある 修正継続 一部を修正するが、継続する必要がある 見直し 課題があり見直しを要する、達成したため削除する
⑤ 実績・本計画への課題	実施内容・コメントの記入

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

施策	①実施状況	②評価	③実現可能性	④方針	⑤実績・本計画への課題
事業1 周辺都市との連携による路線維持	○	◎	○	継続	<ul style="list-style-type: none"> ・自主運行バスの関係市町で定期的に連絡調整会議を開催し、方針を協議した。 ・県の生活交通確保対策協議会を通じ、藤枝相良線と島田静波線の広域路線について利用促進策等を協議した。 <p>※今後も必要な取組であり継続する必要がある。</p>
事業2 幹線軸（裾野部）の路線の再編	△	△	△	修正 継続	<ul style="list-style-type: none"> ・相良御前崎線、相良浜岡線の住宅集積地への経路変更や「い〜ら」への乗り入れは、車両幅の問題や接続道路の工事状況もあり、実現できなかった。 ・須々木区、地頭方地区のアクセス性向上については、継続協議中である。 <p>※い〜ら周辺の公共施設整備状況を考慮し、乗り入れの方向性は変更しない。 ※課題が多い住宅集積地への経路変更は削除し、別ルートを検討する。</p>
事業3 幹線軸（斜面部）の路線の再編	×	△	○	継続	<ul style="list-style-type: none"> ・高台開発プロジェクトの遅延により、未着手となったが、方向性に変更はない。 <p>※今後も必要な取組であり継続する必要がある。</p>
事業4 広域交流拠点連携軸（山頂部）の路線の創出	×	△	△	修正 継続	<ul style="list-style-type: none"> ・高台開発プロジェクトの遅延により、未着手となったが、方向性に変更はない。 <p>※今後も必要な取組であり継続する必要がある。 ※道の駅（仮）さかべを追加し、具体的な施策案を掲げる必要がある。</p>
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	◎	◎	○	見直し	<ul style="list-style-type: none"> ・R4に全域導入を完了（市街地デマンドはR6に本格運行へ移行予定） <p>※全域導入を完了し、今後は改善を加えつつ継続していくため、計画内の位置付けを見直す必要がある。</p>

基本方針2：効果的な地域公共交通サービスの提供

施策	①実施状況	②評価	③実現可能性	④方針	⑤実績・本計画への課題
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	○	○	○	継続	<ul style="list-style-type: none"> 拠点バス停へのバスロケーションシステムの導入や、相良本通バス停の屋根付き待合所と駐輪場を整備し、結節機能と利用環境の充実を図った。 乗り継ぎの時刻調整等は、改善の余地があるが、一部路線で変更を実施している。 パークアンドライド駐車場は、継続協議中であるが、民間駐車場との競合が課題である。 <p>※5年間で大きく推進した部分もあるが、改善の余地を残しているため継続する必要がある。</p>
事業7 高台開発に伴う交通結節機能・利用環境の充実	×	△	○	継続	<ul style="list-style-type: none"> 高台開発プロジェクトの遅延により、未着手であった。が、方向性に変更はない。 <p>※今後も必要な取組であり継続する必要がある。</p>
事業8 各地区の拠点となるバス停機能の充実	×	×	×	見直し	<ul style="list-style-type: none"> 相良本通バス停のような拠点バス停は整備したが、各地区のバス停整備は必要性や費用対効果の面から実施を見送った。 <p>※過剰な投資を控え、拠点バス停を優先して整備するため、施策内容を見直す必要がある。</p>
事業9 利用しやすい車両の普及	×	△	△	見直し	<ul style="list-style-type: none"> 積極的な事業展開が図れなかった。 <p>※市で実施できることは限られているが、必要な取組であるため、表現を見直す必要がある。</p>
事業10 観光施策と連携した公共交通サービスの提供	×	×	○	見直し	<ul style="list-style-type: none"> 新型コロナウイルスの流行により、大きな成果はなかった。 <p>※新たな賑わい拠点が整備され、今後必要な取り組みであるため、施策内容を見直す必要がある。</p>

基本方針3：持続可能な運行を支える利用促進・体制強化

施策	①実施状況	②評価	③実現可能性	④方針	⑤考察・本計画への課題
事業 11 市民・利用者視点に立った情報提供	○	○	○	継続	<ul style="list-style-type: none"> 対象者別の公共交通マップは、デマンド乗合タクシーについては作成したが、路線バスでは路線再編後に作成することとして、実施できなかった。 リーフレットの市民協働による取組は、榛原高校生徒の榛原高校へのバス通学者用リーフレットの作成を支援した。 <p>※今後も必要な取組であり継続する必要がある。</p>
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	○	○	○	継続	<ul style="list-style-type: none"> 新型コロナウイルスの流行までは、バス沿線の風景写真コンテストや産業フェアへの出展、バスの乗り方教室など、推進を図ることができた。 <p>※5年間で大きく推進した部分もあるが、改善の余地を残しているため継続する必要がある。</p>
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	◎	○	○	見直し(削除)	<ul style="list-style-type: none"> 庁舎間移動や出張時の利用推進を図り、一定の実績はあった。 <p>※利用促進は定着しているため、施策からは削除する。</p>
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	×	×	△	見直し	<ul style="list-style-type: none"> 積極的な事業展開が図れなかった。 <p>※企業にもメリットがある施策を打ち出せなかったが、必要な取組であるため、表現を見直す必要がある。</p>
事業 15 バス・タクシーの運転手確保	×	×	△	見直し	<ul style="list-style-type: none"> 積極的な事業展開が図れなかった。 <p>※市で実施できることは限られているが、必要な取組であるため、表現を見直す必要がある。</p>
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	◎	○	○	継続	<ul style="list-style-type: none"> 各地区に地域協議会を組織し、デマンド乗合タクシー等を協議した。 <p>※今後も必要な取組であり継続する必要がある。</p>
事業 17 評価・改善を検討する組織体制の構築	◎	○	○	継続(削除)	<ul style="list-style-type: none"> 評価以前部会を組織し、計画の評価を実施した。 <p>※今後も必要な取組であり継続する必要があるが、PDCAの中で位置付け、施策からは削除する。</p>

検証結果

方針	事業	方針
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	継続
	事業 2：幹線軸（裾野部）の路線の再編	修正継続
	事業 3：幹線軸（斜面部）の路線の再編	継続
	事業 4：広域交流拠点連携軸（山頂部）の路線の創出	修正継続
	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	見直し
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	継続
	事業 7：高台開発に伴う交通結節機能・利用環境の充実	継続
	事業 8：各地区の拠点となるバス停機能の充実	内容見直し
	事業 9：利用しやすい車両の普及	表現見直し
	事業 10：観光施策と連携した公共交通サービスの提供	内容見直し
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	継続
	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	継続
	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	見直し(削除)
	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	表現見直し
	事業 15：バス・タクシーの運転手確保	表現見直し
	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	継続
	事業 17：評価・改善を検討する組織体制の構築	見直し(削除)

(6) 牧之原市の地域公共交通の理念

将来にわたって安心して住み続けられる牧之原市の実現に向けては、人々の移動を支える地域公共交通が不可欠です。また、企業立地が多く、高台エリアの商業施設の開業を控え、周辺市町からの流入が更に増えると予想される牧之原市は、市外から牧之原市に通う人の地域公共交通も重要になります。さらに、人口が減少する中で交流人口の増加も重要であり、観光等で牧之原市を訪れる人にとっての地域公共交通も欠かせません。

これらの状況を踏まえ、牧之原市の地域公共交通の理念を、第3次牧之原市総合計画に合わせ、『**「住み続けたい」「働き続けたい」「訪れたい」を支える地域公共交通の構築～「夢に乗るまち まきのはら」の推進～**』と定め、富士山型ネットワークの推進により、快適に移動できる地域公共交通を、みんなでつくっていくことを目指します。

継続

【牧之原市の地域公共交通の理念】

**「住み続けたい」「働き続けたい」「訪れたい」を支える地域公共交通の構築
～「夢に乗るまち まきのはら」の推進～**

(7) 地域公共交通のニーズ把握調査

【事業者・関係機関等ヒアリング調査】

資料 2 - ③を参考とする

作成中

資料2－③を参考とする

作成中

【デマンド乗合タクシー利用者アンケート調査】

資料 2 - ②を参考とする

作成中

【バス利用者アンケート調査・乗降調査】

バス利用者アンケートを 11 月に実施予定

作成中

【意見交換会】

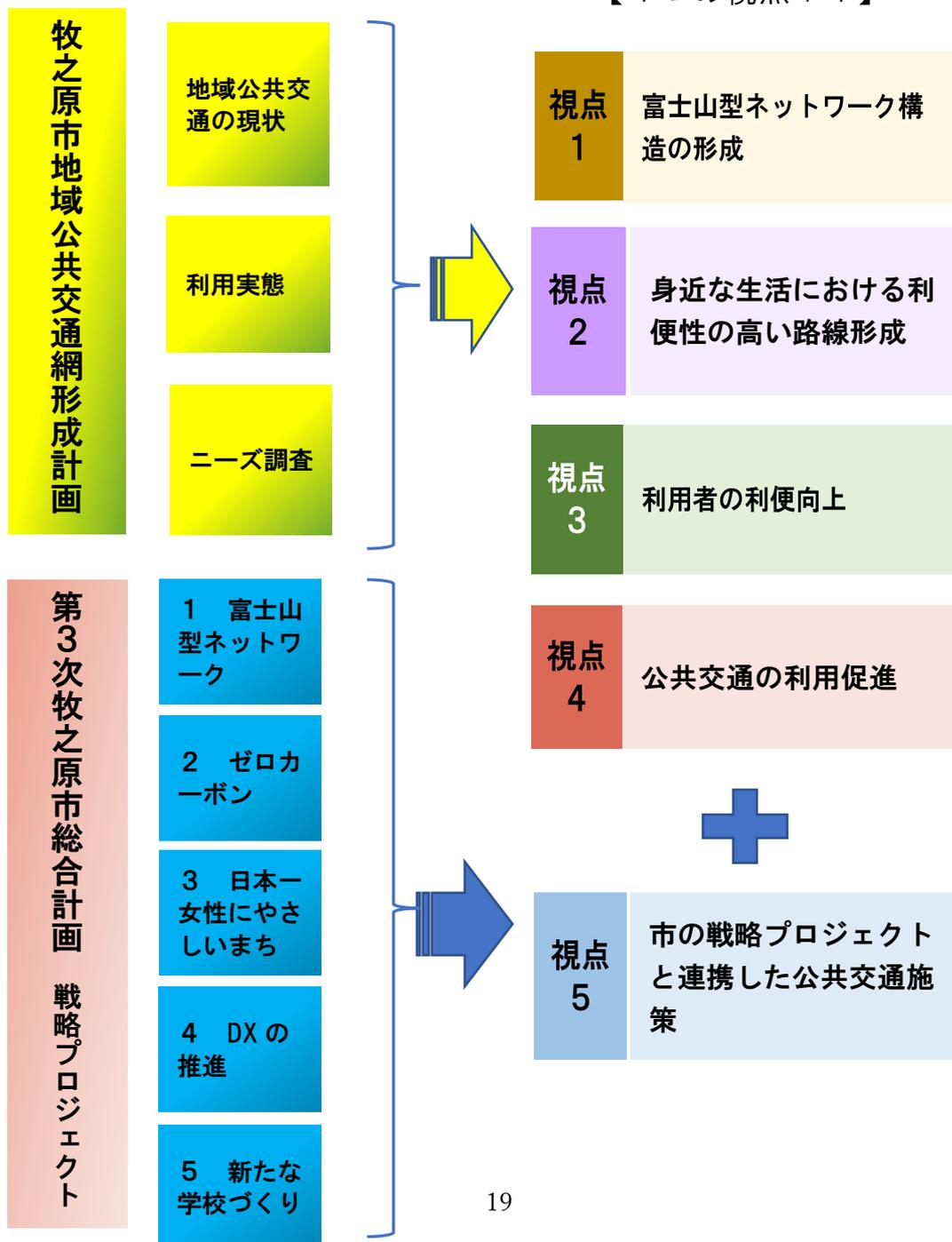
課題が多い榛原高校関係者と意見交換を実施

作成中

(8) 地域公共交通の課題整理

本計画は、地域公共交通の現況、利用実態・ニーズ把握等を踏まえ、「富士山型ネットワーク構造の形成」「身近な生活における利便性の高い路線形成」「利用者の利便向上」「公共交通の利用促進」の4つの視点に加えて、「第3次牧之原市総合計画」の戦略プロジェクトから生まれた「市の戦略プロジェクトと連携した公共交通施策」の視点を追加し、課題を整理します。

【課題整理の根拠】



視点1：富士山型ネットワーク構造の形成

牧之原市の地域公共交通ネットワークは、路線バス、自主運行バス、デマンド乗合タクシーにより市内外がネットワークされています。また、牧之原市には東名高速道路相良牧之原インターチェンジ、御前崎港、富士山静岡空港の陸・海・空の玄関口があり、東名高速道路相良牧之原インターチェンジの北側は賑わい拠点（高台エリア）としての開発を進めるとともに、将来都市構造として、『富士山型ネットワーク構造』の都市づくりを目指しています。**まちづくりと一体となった地域公共交通づくりを進めるためには、既存のバス路線を活かす中で、富士山型ネットワーク構造を支える地域公共交通を形成することが重要です。**

また、鉄道駅がない牧之原市では、市民や来訪者の**広域的な移動実態を踏まえ**、静岡駅、金谷駅、島田駅、藤枝駅など**市外の鉄道駅とのネットワークを維持することも大切**になります。加えて、課題となっている西部方面へのアクセス改善も今後のまちづくりに必要となります。

具体的な課題

(1) 広域的な交通ネットワークの維持・改善が必要

- 榛原、相良の両市街地間や市外の鉄道駅を結び、富士山型ネットワーク構造の裾野部の路線の維持・強化が必要です。
- 富士山型ネットワーク構造の山頂部と裾野部を結ぶ斜面部の路線は、両市街地と高台エリアを結ぶ路線として、高台開発プロジェクトを踏まえた路線の維持・改善が必要です。
- 路線バス・自主運行バスの中には、利用者が少ない便や区間が存在するため、効率的な運行に向け、平日休日別・時間帯別に運行の改善に向けた検討が必要です。

(2) 新たな拠点を結ぶ路線の検討が必要

- 高台開発プロジェクトの進捗内容を踏まえながら、鉄道駅や富士山静岡空港等の近隣の賑わい拠点を結ぶなどの、新たな路線整備について検討が必要です。
- 高台開発プロジェクトにより、あらゆる方面からのアクセス可能な交通ネットワークが必要となるため、牧之原市への流入状況を踏まえ、西部方面への路線創出が必要です。

牧之原市地域公共交通網形成計画での視点1に該当する施策

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

(1) 広域的な交通ネットワーク

(2) 新たな拠点を結ぶ路線

視点2：身近な生活における利便性の高い路線形成

視点1や視点2では、市の大きな政策における公共交通の方向性を示しましたが、同時に、現在公共交通を利用する市民や、今後利用を考えている市民にとって、**通勤、通学、通院といった身近な生活に関わる移動手段の維持・改善も重要**となります。

特に、高校等への通学手段は重要であり、通学方法が不便であると、進学先の選択肢を少なくせざるを得なくなり、市内高校へのアクセスが不便であることで入学希望者の減少につながり、市の活力の低下にもつながります。

また、近隣市の鉄道駅や総合病院等へのスムーズな接続が可能な路線を形成し、面的移動が可能なデマンド乗合タクシーを組み合わせ、**誰もが不便なく住み続けられるまちづくり**が重要となります。

賑わい拠点の形成や市外からの集客のみならず、**市民の利便性が高まるネットワークの形成**により、公共交通に対する市民満足度を高める必要があります。

具体的な課題

(1) 身近な生活に**便利な交通**ネットワークの形成が必要

- 特急静岡相良線を活かしたまちづくりや、地域間幹線の藤枝相良線、島田静波線を中心とした近隣鉄道駅への路線バスを維持する等、広域的な交通ネットワークを確保し、路線自体の利便性を高めると同時に、通勤、通学、通院等に便利な路線となるよう、需要のある場所へ適切に接続する必要があります。
- 自主運行バスは、効率化を図りながら細かな需要に対応できるよう、維持・改善が必要です。

(2) **安心して住み続けられる**サービスの提供が必要

- 高齢者等の移動手段となっている市内全域で運行するデマンド乗合タクシーの維持が必要です。

牧之原市地域公共交通網形成計画での視点3に該当する施策

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

(2) 安心して住み続けられるサービスの提供

視点3：利用者の利便向上

本計画の各種ニーズ調査において、**多くの市民や企業から、公共交通に対する改善要望**をいただきました。令和2年に相良営業所が移転したことにより、待合所や駐輪場、トイレがなくなったことで、改めて、利用者の利便確保が大事であることを再認識しました。

市では、これまで、拠点バス停の整備やリアルタイムの遅延状況が確認できるバスロケーションシステムの整備等を実施しましたが、未だ多くの改善点が残っています。

特に、**現在公共交通を利用している方は、バス停待合所や駐輪場等周辺的环境整備、高校等の通学に適した時刻改正、便数が少ない路線における長い待ち時間の改善、使いやすい車両の導入**といった、利用者ならではの切実なご意見をいただきました。

現在の利用者が困っている課題を改善することが、公共交通の利用者離れを防ぎ、新たな利用者を増やすことに繋がります。

利便向上を進める当たっては、利用者や関係者の意見を聞く機会を設け、利用者の視点に立った改善計画が必要となります。

具体的な課題

(1) 利便向上につながる**環境整備**が必要

- 快適な待合環境の整備のために、屋根付き待合所の整備やベンチの設置、安全・安心なバス停整備といった取組みが必要です。
- 拠点バス停の接続強化のために、サイクルアンドライド駐輪場の整備などの取組みが必要です。
- 低床バスやUD タクシーのような誰もが使いやすい車両の導入支援が必要です。

(2) 利便向上につながる**サービスの提供**が必要

- 市民が使いやすく、生活の実態に合った時刻設定や、待ち時間や乗り継ぎ時間の短縮につながる時刻の見直しといった取組みが必要です。
- 誰もが必要な情報を簡単に取得できるように、情報提供体制の改善が必要です。

牧之原市地域公共交通網形成計画での視点4に該当する施策

- 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11：市民・利用者視点に立った情報提供

(1) 利便向上につながる環境整備

(2) 利便向上につながるサービスの提供

視点4：公共交通の利用促進

交通ネットワークの再編や利便向上策を講じて、利用者がいなければ意味がありません。人口減少や少子化が進む中で、公共交通の利用者数の増加は困難ではありますが、**減少幅の抑制や市民満足度を高めるための取組**が必要です。

具体的な路線整備や環境整備のみならず、**公共交通を利用する仕掛けや、関係者との連携を強化**することが、持続可能な路線維持に繋がります。

新たな利用者層を増やすために、**バスやタクシーに親しむ機会を設ける取組や、公共交通と他分野の事業を連携させることで相乗効果**が期待できます。

また、連携の形は事業間の連携だけではなく、**関係者間の連携**による路線維持や利用促進も効果的です。交通事業者、利用者、関係市町の3者間が連携可能な仕組みを構築しに、意見や要望をタイムリーに共有することで、スピード感を持って改善策を協議します。

具体的な課題

(1) 公共交通を**使いたくなる**仕掛けが必要

- 新たな利用者層への仕掛けや、公共交通に親しむ機会を設け、移動手段だけではない利用促進の取組が必要です。
- 公共交通と観光などの他分野との連携を図ることで、相乗効果に繋がる取組が必要です。

(2) **関係者間の連携**が必要

- 市民や実際に利用している方の意見を聞く場や、情報提供する場が必要です。
- 交通事業者や路線バスの関係市町との連携を強め、課題や目標の共有が必要です。

牧之原市地域公共交通網形成計画での視点5に該当する施策

- 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・共有
- 事業17：評価・改善を検討する組織体制の構築
- 事業1：周辺都市との連携による路線維持

(1) 公共交通を**使いたくなる**仕掛け

(2) **関係者間の連携**

視点5：市の戦略プロジェクトと連携した公共交通施策

令和4年度に新たに策定された「第3次牧之原市総合計画前期基本計画」では、施策を横断的な観点から推進する5つの重点戦略・プロジェクトを掲げており、本計画においても、総合計画との連動のために、このプロジェクトを意識した施策展開が必要となります。

重点・戦略プロジェクトを意識した施策展開により、総合計画と本計画の推進を図ります。

具体的な課題

(1) 戦略1 **富士山型ネットワークの充実との連携が必要**

- 人を呼び込む賑わい拠点のエリア形成を進めることと同時に、呼び込むための交通ネットワークの強化が必要です。
- 市内への流入人口増加を見込み、観光施設や観光イベント等と公共交通を連携させるような取組が必要です。
- 若者流出等の人口減少に対応するために、利便性の高いネットワーク構築や市内に住み続けながら遠方へ通勤・通学する市民を支援する取組が必要です。

(2) 戦略2 **ゼロカーボンと経済成長の好循環の実現との連携が必要**

- 公共交通による乗合推進などの環境負荷低減につながる取組が必要です。

(3) 戦略3 **日本一女性にやさしいまちの推進との連携が必要**

- 子育て支援のために、子供が通学に利用するバス路線の充実や環境整備が必要です。

(4) 戦略4 **DX（デジタル・トランスフォーメーション）の推進との連携が必要**

- 自動運転技術やMaaS等の時代に対応した取組の調査・研究が必要です。
- 公共交通分野においても、ICTを活用した市民サービスの向上につながる取組が必要です。

(5) 戦略5 **次代を切り拓く力を育む新たな学校づくりとの連携が必要**

- 学校再編によりスクールバス通学が導入されますが、既存路線の維持のために、スクールバスを補完する通学路線としての維持や経路変更が必要です。

牧之原市地域公共交通網形成計画での視点2に該当する施策
事業10：観光施策と連携した公共交通サービスの提供

(1) 富士山型ネットワークの充実

(9) 基本方針

5つの視点における課題整理と牧之原市の地域公共交通の理念を踏まえ、本計画における3つの基本方針を示します。

牧之原市都市計画マスタープランでは、将来都市構造として「富士山型ネットワーク構造の構築」が掲げられています。地域公共交通ネットワークの形成は都市構造をつくっていく側面があります。そこで1つ目の基本方針を「**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**」と定め、持続可能な都市づくりに向けた地域公共交通ネットワークの構築を図ります。

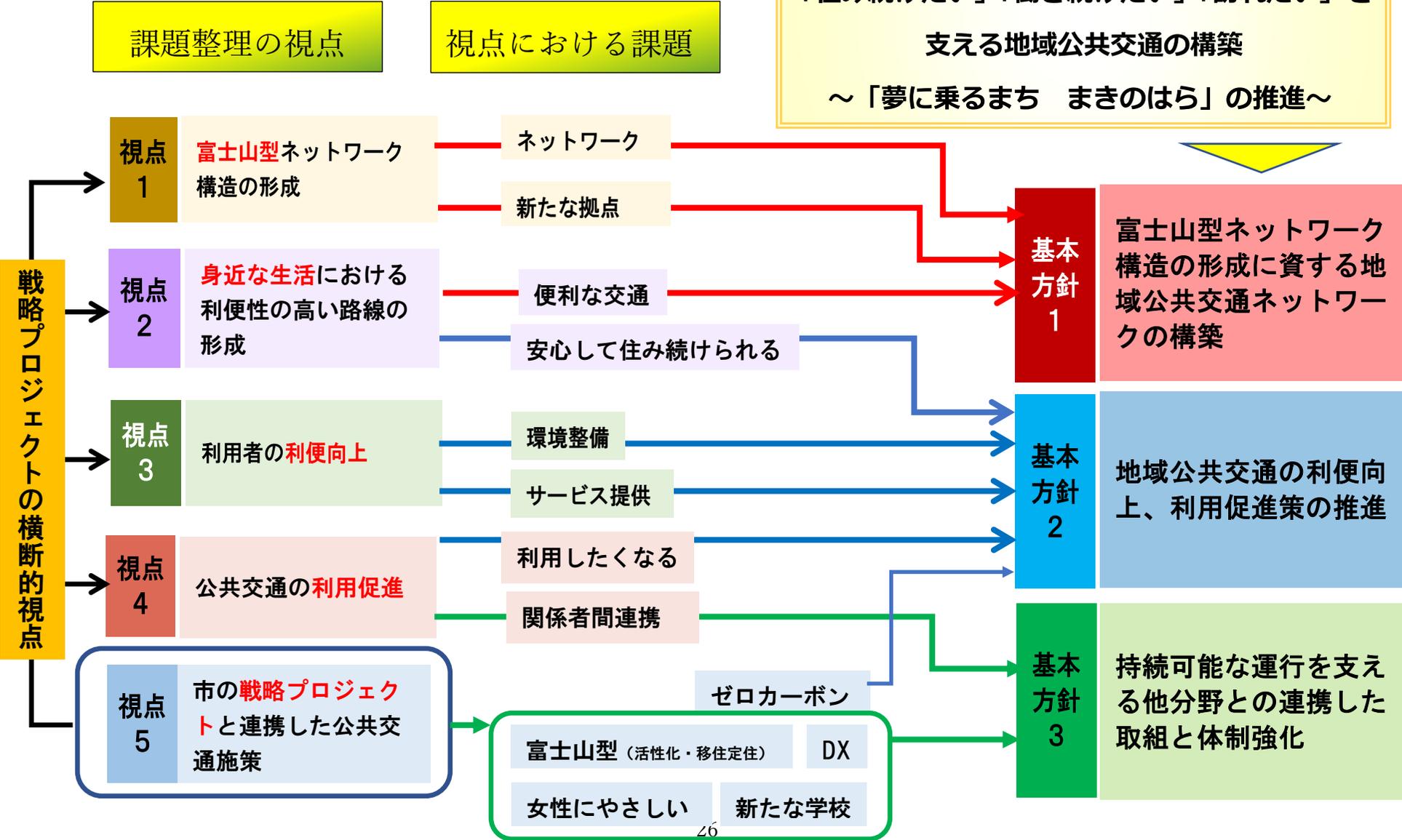
次に、公共交通は路線や車両を用意するだけでは足りず、使い勝手の良さや利用者負担の少ない環境も必要となります。また、利用者を増やすためには、公共交通に親しむ機会が必要です。そこで、2つ目の基本方針を「**地域公共交通の利便向上、利用促進策の推進**」と定め、使いやすい公共交通サービスの提供と利用促進を図っていきます。

最後に、持続可能な公共交通の実現に向けては、第3次牧之原市総合計画の重点・戦略プロジェクトの新たな視点を取り入れ、総合計画を意識した他分野との連携や関係者間の協力が求められます。そこで、3つ目の基本方針を「**持続可能な運行を支える他分野との連携した取組と体制強化**」と定め、総合計画との連動と関係者間の連携により推進体制の強化を図っていきます。

富士山型ネットワーク



【牧之原市の地域公共交通の理念】
 「住みたい」「働きたい」「訪れたい」を
 支える地域公共交通の構築
 ～「夢に乗るまち まきのはら」の推進～



3つの基本方針の具体的な内容を以下に示します。

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

- ❑ 富士山型ネットワーク構造の裾野部の路線（（特急）静岡相良線、島田静波線、藤枝相良線、相良御前崎線、相良浜岡線）は、既存の都市拠点と市外を結ぶ重要な『軸線』として、利便性の向上を図ります。
- ❑ 富士山型ネットワーク構造の斜面部の路線（萩間線、勝間田線）は、高台開発プロジェクトに応じた路線の再編を行います。
- ❑ 富士山型ネットワーク構造の山頂部の路線は、高台開発プロジェクトに応じて広域交流拠点間、既存市街地、市外の鉄道駅を結ぶ路線の再編、創出を検討します。
- ❑ 新たな賑わい施設や新設される公共施設を路線バスで結び、新たな利用者の創出を図るとともに、既存路線に新たな役割を付加することで、路線の維持・効率化を図ります。

基本方針2：地域公共交通の利便向上、利用促進策の推進

- ❑ 高齢者や障がいをお持ちの方が安心して住み続けるために、自宅から目的地までの移動が可能なデマンド乗合タクシーの運行を継続します。
- ❑ 利用者が多い拠点バス停に対し、屋根付き待合所等の整備により快適な待合環境を提供するとともに、拠点バス停の接続性を高めるために、駐車場や駐輪場の整備を検討します。
- ❑ 利用者の利便向上のために、情報提供方法や時刻設定を工夫し、使いやすい公共交通サービスを提供します。
- ❑ 公共交通に親しむ機会の提供や利用促進となるモビリティマネジメントを推進することで、新たな利用者層の発掘を図ります。

基本方針3：持続可能な運行を支える他分野との連携した取組と体制強化

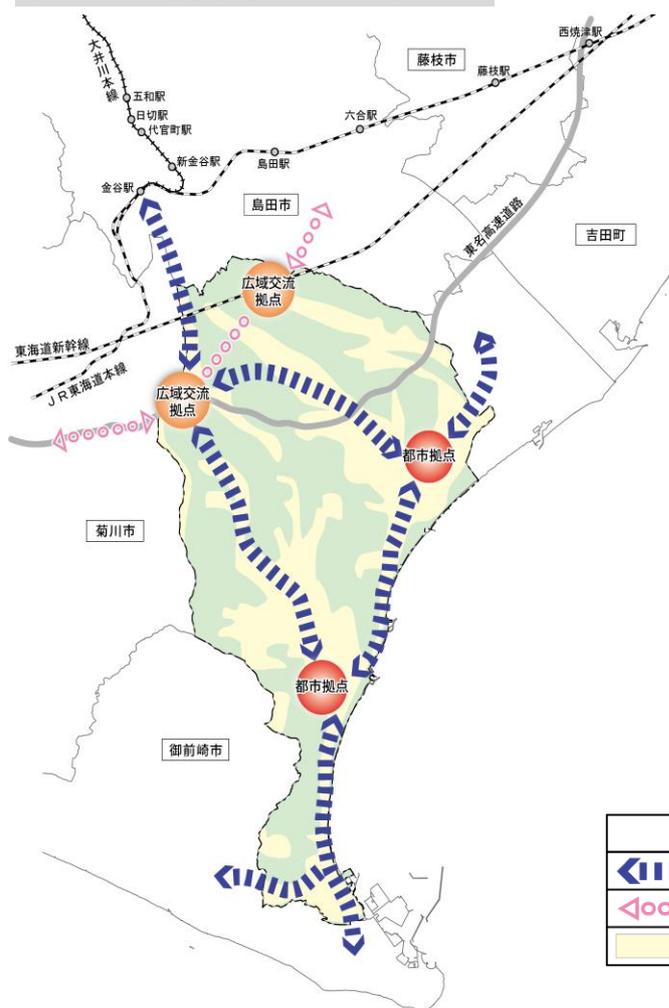
- ❑ 富士山型ネットワークの充実における既存市街地や沿岸部の活性化において、人を呼び込めるエリア形成とともに、観光分野と連携した取組を推進します。
- ❑ 富士山型ネットワークの充実や日本一女性にやさしいまちの推進を通じて、移住定住の促進や子育て支援につながるような「住みやすいまちの公共交通」を目指す取組を推進します。
- ❑ DX（デジタルトランスフォーメーション）において、公共交通分野においても自動運転やICT化の取組を推進します。
- ❑ 新しい学校づくりにおいて、学校再編を見据えたバス路線の維持を図ります。
- ❑ 交通事業者や関係市町との連携強化や、地域協議会、福祉関係団体など、市民意見を尊重する協議体制の構築を図ります。

牧之原市は、榛原地域と相良地域の『都市拠点』と、高台や富士山静岡空港の『広域交流拠点』を結ぶ富士山型ネットワーク構造の形成を目指しており、その実現のための地域公共交通ネットワークの将来イメージを以下に示します。

地域公共交通ネットワークの形成の方針

- 鉄道駅がない牧之原市においては、広域的な視点も含め、地域公共交通ネットワーク全体が有機的に連携した体系を目指します。
- 榛原地域や相良地域の「都市拠点」、高台や富士山静岡空港の「広域交流拠点」、市外の鉄道駅へ地域公共交通でスムーズにアクセスできるようにします。
- 居住エリアで人口密度が低く、公共交通の需要が小さな地域においては、デマンド型乗合タクシーのほか、タクシー、自家用有償旅客運送等も含めて、その地域に適したサービスを提供します。

地域公共交通ネットワークのイメージ



【幹線軸】

現在運行している乗合バス、自主運行バスを活かし、「都市拠点」、「広域交流拠点」と市外の鉄道駅を結ぶ地域公共交通ネットワークを形成します。

【広域交流拠点連携軸】

「広域交流拠点」と市外の鉄道駅を結ぶ新たなネットワークを形成します。

【居住エリアをカバーする交通】

居住エリアから各拠点へアクセス出来る面的な交通を整備します。面的な交通は、タクシーやデマンド型乗合タクシー、自家用有償旅客運送などその地域に適した交通とします。

凡 例	
	幹線軸
	広域交流拠点連携軸
	居住エリア

(10) 目標達成のための施策・事業

計画期間の令和5年度から令和9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：沿岸部の路線の維持・再編（幹線軸（裾野部））
	事業2：市街地と高台エリアを結ぶ路線の再編（幹線軸（斜面部））
	事業3：富士山型山頂部からの路線の創出（広域交流拠点連携軸（山頂部））
基本方針2： 地域公共交通の利便向上、利用促進策の推進	事業4：高齢者等の移動手段の提供
	事業5：拠点バス停の環境整備の推進
	事業6：誰もが利用しやすいサービスの提供 事業7：モビリティマネジメントの推進
基本方針3： 持続可能な運行を支える他分野との連携した取組と体制強化	事業8：観光施策と連携した取組の推進
	事業9：移住定住、子育て支援につながる取組の推進
	事業10：自動運転技術などのDX化やICTを活用した取組の推進
	事業11：学校再編を見据えた路線の維持、再編 事業12：市民意見を尊重する協議体制と関係者の連携強化

基本	事業1:沿岸部の路線の維持・再編(幹線軸(裾野部))
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

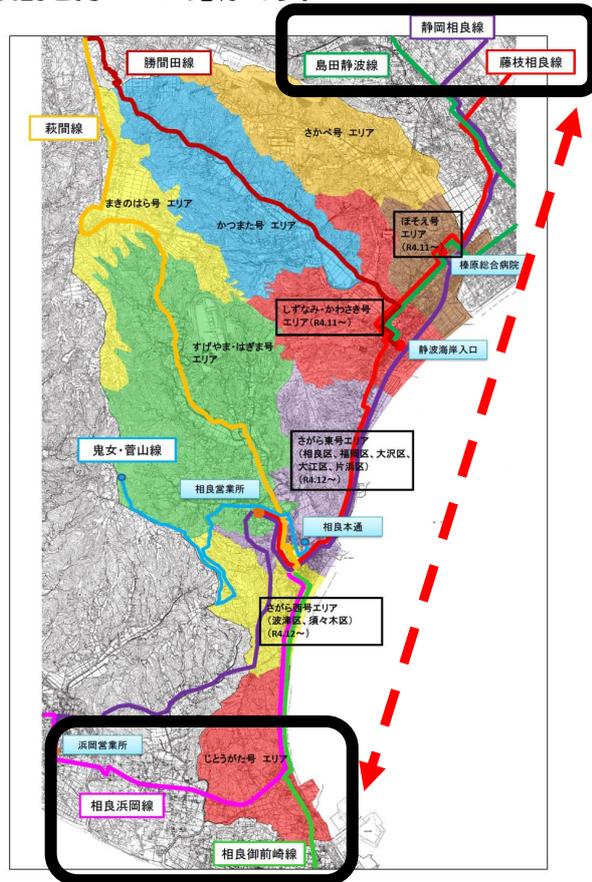
視点1 富士山型(1)ネットワーク
 視点2 身近な生活(1)便利な交通

【事業の概要】
 (特急静岡相良線)

しずてつジャストライン(株)が運行する特急静岡相良線は、相良営業所から静岡市を50便/日運行する、本市にとっては鉄道の役割を持つバス路線です。

市民の移動だけではなく、市外からの来訪者の主要な移動手段として、多くの利用があります。

市は、この路線を富士山型ネットワークの土台となる貴重な路線であることを認識し、まちづくりのあらゆる場面で活用していくために、バス事業者とともに更なる利便向上につながる施策を協議します。



(藤枝相良線、島田静波線)

しずてつジャストライン(株)が運行する「地域間幹線」である両路線は、特急静岡相良線に次ぐ広域路線として、島田市立総合医療センター、島田駅、藤枝駅といった近隣市の最寄駅や総合病院を結ぶ貴重な路線です。近年は、利用者数の減少等により、国県補助に加えて関係市町の欠損補助により運行を継続しています。

島田市、藤枝市といった近隣市への貴重な移動手段として両路線を引き続き維持していくために、バス事業者や関係市町とともに、利用促進を図る必要があります。

(相良御前崎線、相良浜岡線)

自主運行バスとして御前崎市と共同運行している両路線は、波津区、須々木区、地頭方地区を運行し、西部方面への結節拠点となる浜岡営業所や御前崎市立病院を結ぶ路線です。近年は、利用者数の減少が課題となっていますが、令和2年度末で廃止された榛原高校スクールバスの代替交通として、利便向上を求める声が多くあります。

両路線の主要な利用者層である高校生の通学利便の向上を図りつつ、効率的な見直しや運行継続のための新たな利用者層の創出を図る必要があります。

【具体的な施策】

(特急静岡相良線)

- ・ 榛原総合病院への通勤者や通院者の利便向上を目的に、病院への乗り入れ時間帯を増やし、榛原総合病院の拠点バス停としての強化を図ります。

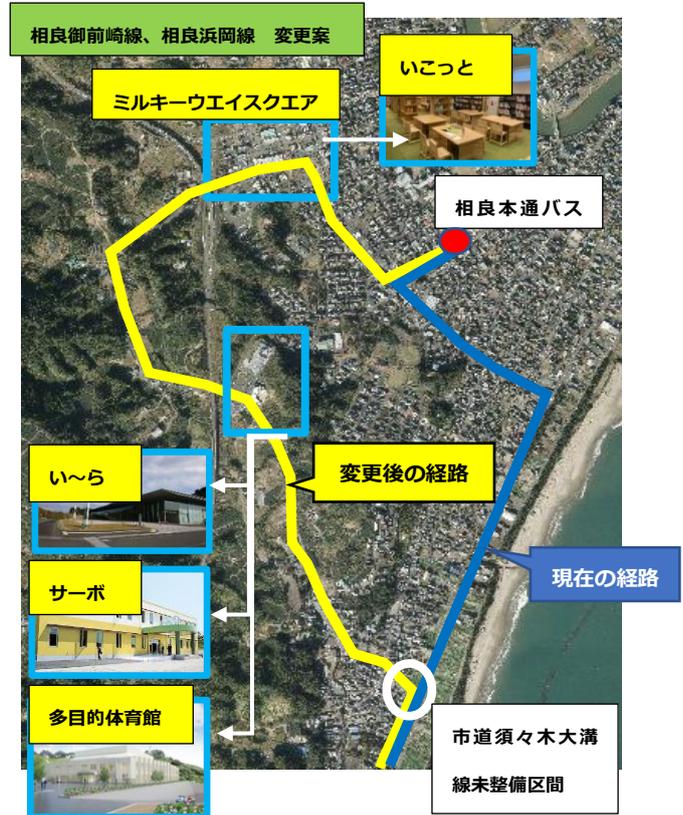
(藤枝相良線、島田静波線)

- ・ バス事業者や関係市町と協力し、両路線の維持、利用促進を図ります。

(相良御前崎線、相良浜岡線)

- ・ 特急静岡相良線や藤枝相良線とのスムーズな接続等、毎日利用する高校生の通学利便向上、負担軽減につながる改善策を検討します。

☆相良総合センター「い〜ら」、相良原子力防災センター「サーボ」、建設中の多目的体育館、ミルキーウェイスクエアの図書交流館「いっこと」や同地へ移転する相良児童館など、近年整備が進む相良地域の公共施設へ接続するよう経路変更を検討し、新たな役割を担う路線に位置付けます。(※市道須々木大溝線の国道150号線までの区間開通後(R9完成予定)を予定し、波津区に交通空白地域が生じないように、一方の路線のみの変更を検討)



事業の実施主体

牧之原市、バス事業者、関係市町

事業の実施年度

具体的な施策の☆マークは重点的に取り組む事業とし、当該事業のスケジュールを示す

	R5	R6	R7	R8	R9
特急静岡相良線、 藤枝相良線、島田静波線	維持	維持	維持	維持	維持
☆相良御前崎線、 ☆相良浜岡線	維持	維持	維持	維持	経路変更準備 (R10 変更)

基本方針 1	事業2:市街地と高台エリアを結ぶ路線の再編(幹線軸(斜面部)) 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
--------	---

視点1 富士山型(1)ネットワーク
視点2 身近な生活(1)便利な交通

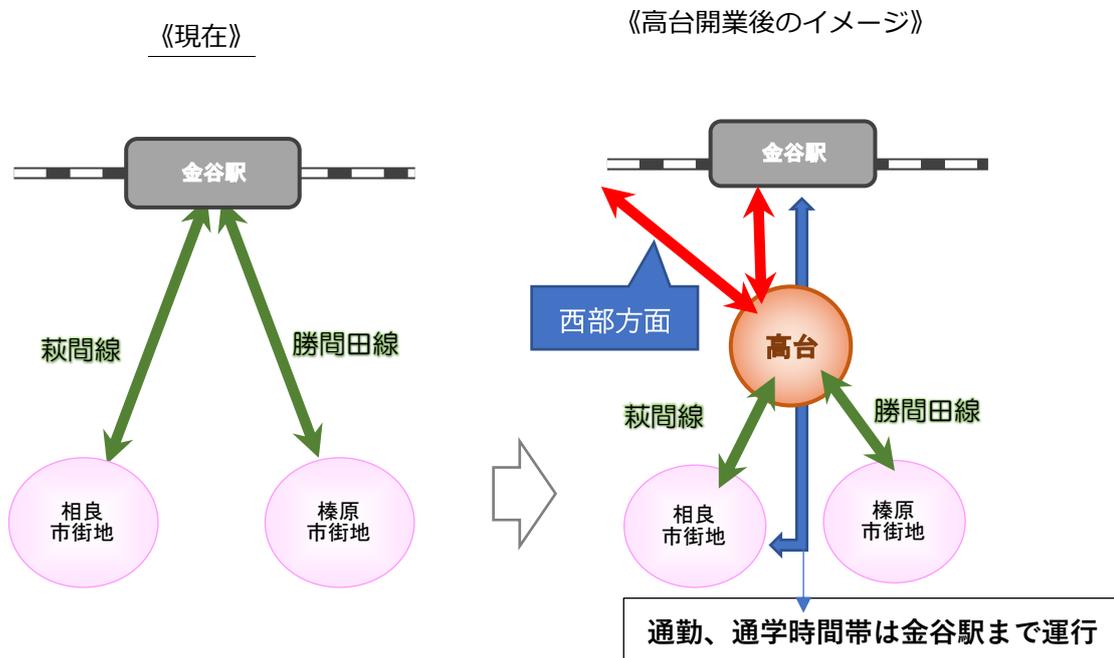
【路線の概要】

富士山型ネットワークの斜面部を運行する自
主運行バスの萩間線と勝間田線は、相良、榛原両市街地から山間部を運行し、JR 金谷駅へ
接続しており、主に郊外の市民の通勤、通学としての利用や、萩間小学校、牧之原小学校、
勝間田小学校、島田市の金谷小学校の遠距離通学児童の通学にも利用されています。

近年は、利用者数の減少に拍車がかかり、特に勝間田線は小学生の利用が8割を占めてお
り、収支率の低下も課題となっています。

両路線の今後の方針は、市の総合計画重点プロジェクトにある「富士山型ネットワーク構
造の形成」を推進するために、高台エリアと両市街地をバス路線で結ぶ経路変更を実施しま
す。これにより、高台エリアの賑わいを市街地へ引き込むと同時に、高台エリアを交通結節
点とすることで市民の移動利便の向上が期待できます。

ただし、現在各路線が担っている通勤や通学等の利便性が低下しないように配慮するこ
とが必要となります。



※勝間田線の遠距離通学児童は、引き続き通学手段を確保します。

【具体的な施策】

☆菟間線、勝間田線の関係市町である島田市、菊川市と協議し、榛原、相良両市街地から高台エリアに両路線を接続し、高台エリアから近隣の JR 駅へ高頻度で運行することで、移動利便と路線の効率性を高めます。

- 通勤、通学の時間帯は、鉄道駅への接続利便を可能な限り維持します。

事業の実施主体

牧之原市、バス事業者、関係市町

事業の実施年度

具体的な施策の☆マークは重点的に取り組む事業とし、当該事業のスケジュールを示す

R5	R6	R7	R8	R9
維持	維持	経路変更準備	経路変更 (高台開業)	運行

基本方針 1	事業3:富士山型山頂部からの路線の創出(広域交流拠点連携軸(山頂部)) 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
--------	--

【事業の概要】

高台エリアの大規模商業施設の開業により、市外から多くの通勤者や買い物客などの交流人口の増加が予想されます。

しかし、市外から高台エリアへの公共交通の移動は、現時点では運行本数が少ない金谷駅からの萩間線のみであり、市外から高台エリアへの接続強化が課題となっています。

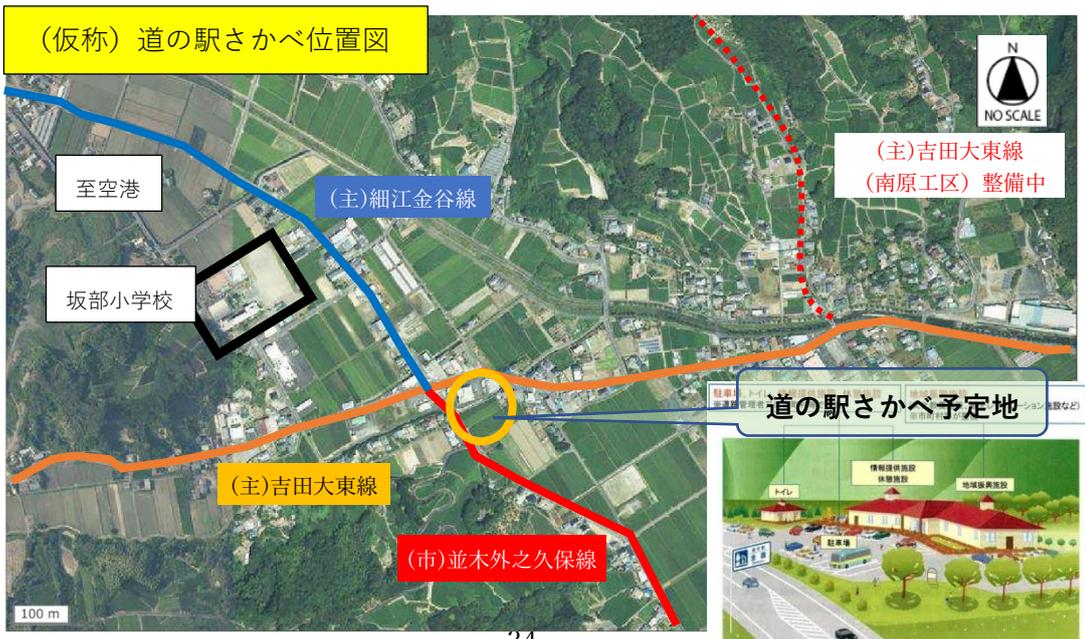
特に、タクシー移動を除くと、御前崎市を除く西部方面と牧之原市を直接結ぶ公共交通がないため、西部方面から市内へのアクセスは不便な状況です。

また、高台エリアと同じ富士山型ネットワークの山頂部に位置する富士山静岡空港や、令和7年開業予定の道の駅(仮)さかべは、タクシー以外で市内から直接移動できる交通手段はありません。

そこで、高台エリアや富士山静岡空港等の富士山型ネットワークの山頂部からの路線を創出することにより、市外から訪れやすくなるだけでなく、市民も便利となる路線を検討します。

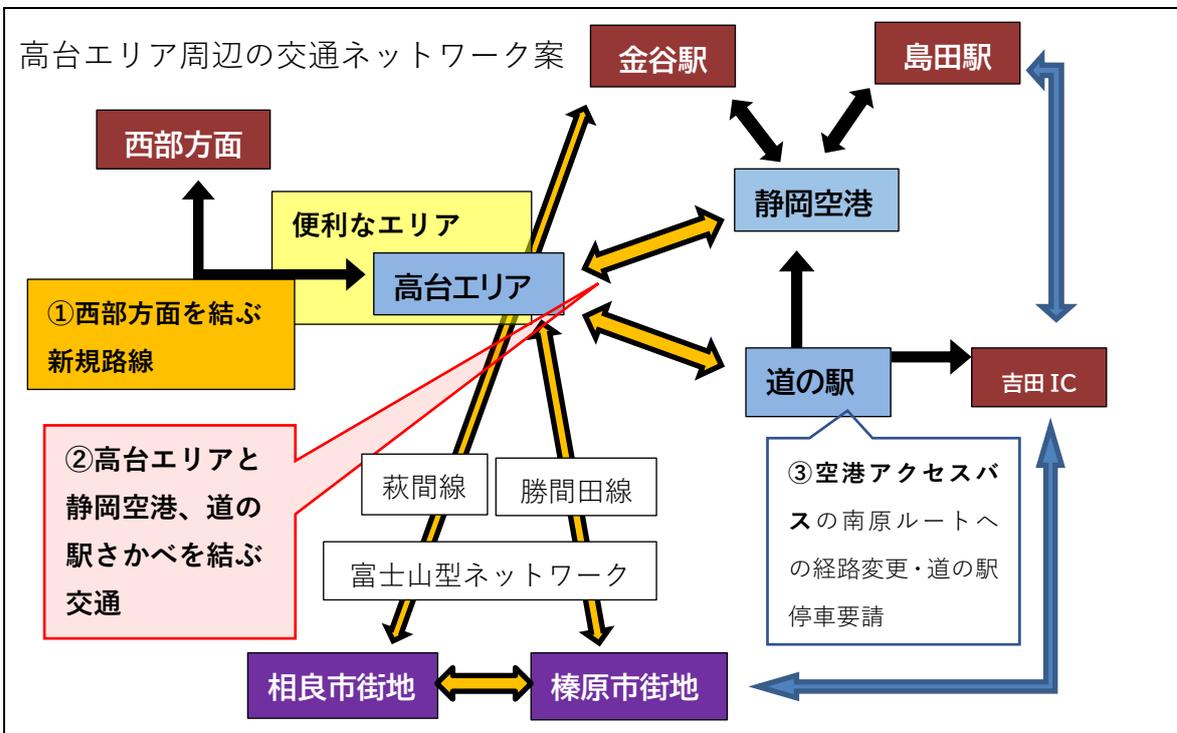
また、道の駅(仮)さかべについては、空港アクセスバス静岡線を活用したアクセス確保を県とともに検討します。

- 視点1 富士山型(2) 新たな拠点
- 視点2 身近な生活(1) 便利な交通



【具体的な施策】

- ☆① 高台エリアと西部方面を結ぶ路線の創出を検討し、大規模商業施設への通勤や買い物需要を取り込むと同時に、市民の西部方面への移動手段となるような路線を検討します。なお、検討にあたっては、民間の交通事業者の運行の可能性を検討します。
- ☆② 高台エリアを結節点として、静岡空港、（仮称）さかべ道の駅を結ぶ交通を検討します。なお、検討にあたっては、民間の交通事業者の運行の可能性を検討します。
- ③ （仮称）道の駅さかべへのアクセスは、静岡県が運行中の空港アクセスバスを活用し、主要地方道吉田大東線（南原ルート）開通後の経路変更を見据え、通過地点となる道の駅に空港アクセスバスが停車するよう県等に働きかけを行い、乗降場所の整備を検討します。



事業の実施主体

牧之原市、バス事業者、タクシー事業者、関係市町、静岡県

事業の実施年度

具体的な施策の☆マークは重点的に取り組む事業とし、当該事業のスケジュールを示す

R5	R6	R7	R8	R9
協議・調整	協議・調整	準備	運行開始	継続

基本	事業4:高齢者等への移手段の提供
方針2	地域公共交通の利便向上、利用促進策の推進

【事業の概要】

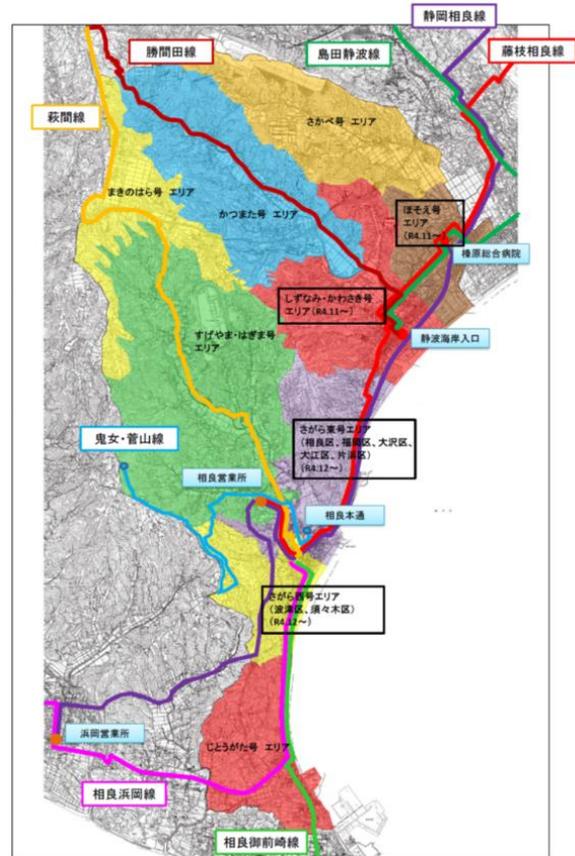
デマンド乗合タクシーは、平成29年にさかべ号の導入を開始し、令和4年に相良、榛原両市街地への導入を開始したことで、市内全域への導入が完了しました。(市街地のデマンド乗合タクシーは令和6年に本格運行へ移行予定)

高齢者等が安心して住み続けられるためには、生活に必要な移手段が必須です。今後は、各号の運行を継続する中で、利用者の意見を可能な限り反映させて、利便向上、利用促進を図ります。

特に、高齢者の運転免許返納に係るタクシーチケット及びデマンド乗合タクシーの無料券配布は、高齢者事故防止の観点からも、広く推進していく必要があります。

視点2 身近な生活

(2) 安心して住み続けられる



現在の利用促進策

- ① 登録すると「お試し乗車券（無料）」を2枚プレゼント
- ② 10回利用ごとに無料乗車券を1枚プレゼント
- ③ 運転免許証を返納すると無料乗車券を12枚プレゼント（市運転免許自主返納支援事業の対象の方に限る）
- ④ 特定施設の拡大（病院、スーパー、公共施設、金融機関）
- ⑤ 75歳到達者に対する後期高齢者医療関係の通知に、デマンド乗合タクシーのチラシを同封
- ⑥ 自宅から目的地の往復利用に加え、目的地間の移動を可能とする（R5から全域）



【具体的な施策】

☆デマンド乗合タクシーの利用促進に係る取組を継続します。

- デマンド乗合タクシーを利用しやすくするために、定期的に高齢者サロン等で周知します。
- デマンド乗合タクシーの利便向上のために、利用客が多い病院やスーパーにベンチを設置し、快適な利用環境の整備を推進します。
- 高齢者等を対象にした運転免許証自主返納支援事業を継続し、タクシーを活用した高齢者の事故防止を推進します。



運転免許証返納による支援の流れ



警察署等で免許返納手続きと運転経歴証明書交付申請を行います。

市役所窓口にて運転経歴証明書を提示して、申請書を提出します。

選択した助成制度を利用して、交通機関の利用が出来ます。

事業の実施主体

牧之原市、タクシー事業者、福祉関係組織

事業の実施年度

具体的な施策の☆マークは重点的に取り組む事業とし、当該事業のスケジュールを示す

R5	R6	R7	R8	R9
継続実施	継続実施 ※全域での本格運行開始	継続実施	継続実施	継続実施

基本	事業5:拠点バス停の環境整備の推進
方針2	地域公共交通の利便向上、利用促進策の推進

視点3 利便向上(1) 環境整備

【事業の概要】

バスやタクシーの利便向上のためには、待合所の環境整備や、パークアンドライド駐車場、駐輪場の整備といった結節機能の強化が考えられます。利用者の満足度を高めるためにも、快適な環境整備を推進していきます。

今後、バス路線再編により新たに環境整備が必要となる高台エリアのバス停等についても、各種環境整備を実施します。

(バスロケーションシステム整備)

リアルタイムでバスの遅延状況が確認できる「バスロケーションシステム」は、平成29年から令和2年にかけて、相良営業所(現相良本通)、静波海岸入口、榛原総合病院の病院内とバス乗り場の計4か所に設置しました。

(待合所整備)

令和4年に、相良本通バス停(上り)に、ベンチ付きの屋根付き待合所を整備し、乗降客数が多い特急静岡相良線と藤枝相良線のバス停機能を高めました。

また、デマンド乗合タクシーでは、利用者の乗降が多いスーパーマーケットの待合場所にベンチを設置し、利便向上を図っています。

(駐輪場整備)

令和4年に、相良本通バス停に近い相良中央駐車場内に駐輪場を設置し、主に高校生の通学需要に対応した結節機能の強化を図りました。



▼バスロケーションシステム



▼相良本通バス停 待合所



▼乗合タクシー 待合ベンチ

【具体的な施策】

☆特急静岡相良線が停車する拠点バス停や、バス路線再編に伴い整備する結節バス停、今後整備予定の高台エリアのバス停について、屋根付き待合所やベンチの設置、バスロケーションシステム等を整備し、快適な待合環境の整備を推進します。

- 拠点バス停や結節バス停の周辺に、サイクルアンドライド駐輪場の設置を検討し、結節点の機能強化を図ります。

事業の実施主体

牧之原市、バス事業者、タクシー事業者、関係市町

事業の実施年度

具体的な施策の☆マークは重点的に取り組む事業とし、当該事業のスケジュールを示す

R5	R6	R7	R8	R9
推進・協議	推進・協議	準備	高台エリア整備	継続実施

基本	事業6:誰もが利用しやすいサービスの提供
方針2	地域公共交通の利便向上、利用促進策の推進

視点3 利便向上(2)サービスの提供
 視点5 戦略プロ(2)ゼロカーボン

【事業の概要】

環境整備と合わせて、効果的な情報提供、使いやすい時刻の設定、使いやすい車両の運行といった利用者の目線に立ったサービスの提供が必要となります。

(情報発信)

路線バスの時刻や運賃、路線図の検索サービスについては、この地域のほとんどをしずてつジャストライン(株)が運行していることから、市でも同社の検索情報を広く周知していきます。

また、高校や大学進学に伴いバスを利用する機会が増えるため、学生をターゲットとした情報提供は効果的です。令和3年には、榛原高校の通学者専用のバスマップ作成を支援し、バス利用者の確保を図りました。

なお、デマンド乗合タクシーは対象者が高齢者であることから、HPだけでは周知できない層への対応が必要です。

榛原高校生が作成したバスマップ



(時刻設定)

特急静岡相良線や地域間幹線に接続する自主運行バスは便数が少ないため、乗り換えの待ち時間が長くなる傾向にあります。また、一部の便で高校の始業時間に間に合わない、部活動が終わる夜の便が少ない、という意見もあり、路線があっても利用できないという方もいます。

待ち時間の短縮や時刻設定は、路線バスを運行する上で非常に重要なものとなるため、学校関係者や利用者の意見を聞く場を設け、定期的な確認が必要となります。

デマンド乗合タクシーについても、利用者アンケート等で曜日や時刻を定期的に確認する必要があります。

(車両)

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、バス事業者とともに低床バス車両の導入を進めていきます。

ユニバーサルデザイン(UD)タクシー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。

利用しやすい車両に加え、現在は新型コロナウイルスの感染防止対策を講じた車両の運行が求められており、利用者も事業者も安心して利用、運行できる車両の整備を、交通事業者とともに推進します。

加えて、牧之原市が掲げる脱炭素の取組の一環として、電気や水素で走行する車両等、環境負荷低減に効果の高い車両の調査研究を進めます。



【具体的な施策】

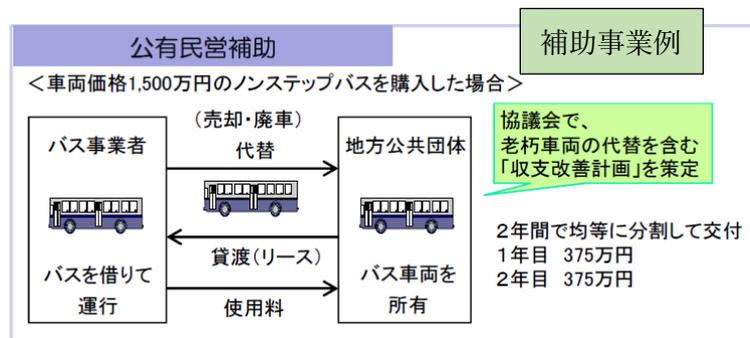
☆進学を控えた市内の中学生や高校生向けに、バスを使った学生生活のリーフレットや、近隣の高校・大学等へのアクセスマップなどを作成・配布し、効果的な情報提供を図ります。

・デマンド乗合タクシーは、会員登録の案内や、運行実績の情報等のチラシを配布し、高齢者等が情報を得やすい方法で周知します。

☆利用者の実態に合わせた時刻設定の見直し、乗り換えに係る待ち時間短縮を図るなど、使いやすい時刻への見直しを定期的に行います。

・国の「地域公共交通確保維持事業」による低床バスや UD タクシーの導入促進を交通事業者とともに検討します。

・感染症防止対策など、安心して乗車できる車両の運行や、環境負荷の少ない車両の導入に対する調査、研究を実施し、時代に対応した車両の普及に努めます。



事業の実施主体

牧之原市、バス事業者、タクシー事業者、関係市町、市内中学校・高校

事業の実施年度

具体的な施策の☆マークは重点的に取り組む事業とし、当該事業のスケジュールを示す

R5	R6	R7	R8	R9
情報発信実施	継続実施	継続実施	継続実施	継続実施

※時刻設定の見直し等は随時行う

基本方針 2	事業7:モビリティマネジメントの推進 地域公共交通の利便向上、利用促進策の推進
--------	---

視点4 利用促進 (1) 使いたくなる
視点5 戦略プロ (2) ゼロカーボン

【事業の概要】

免許保有率、自家用車所有率のいずれもが県内でも上位に位置する本市では、市民がバスやタクシーによる移動に慣れておらず、学生や高齢者以外での利用は多くありません。

バスやタクシー等の公共交通に慣れ親しむ機会を設け、公共交通の重要性を周知していく必要があります。前回の計画で実施した地域住民、市職員、企業に加え、現在の主な利用者である児童や学生に対してモビリティマネジメントを実施することで、将来の公共交通利用者を育てていく必要があります。

公共交通の利用促進に対しては、脱炭素の側面からのアプローチも効果が高いため、環境施策と連動した施策を検討します。

【具体的な施策】

- 高齢者や児童、学生を対象としたバスの乗り方教室、タクシーの乗り方教室を企画し、利用者の掘り起こしを図ります。
- ☆しずてつジャストライン(株)が実施するバスフェスタの誘致や、産業フェア等の各種イベントにおいて、低床バスや UD タクシーを展示し、公共交通を身近に感じてもらう機会を提供します。
- 過去に実施した「バス路線沿線の風景写真コンテスト」のように、公共交通に興味を持ってもらう取組を実施します。
- ゼロカーボンや温暖化対策と連携したモビリティマネジメントの実施を検討します。

(例)・ノーカーデー、エコ通勤の推進

▼産業フェア出展時の様子



▼バスの乗り方教室



モビリティマネジメント：一人一人のモビリティ（移動）が、個人的にも社会的にも望ましい方向（すなわち、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向）へ自発的に変化することを促す、コミュニケーション施策を中心とした交通政策

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

具体的な施策の☆マークは重点的に取り組む事業とし、当該事業のスケジュールを示す

R5	R6	R7	R8	R9
実施	継続実施	継続実施	継続実施	継続実施

基本 方針 3	事業8: 観光施策と連携した取組の推進
	持続可能な運行を支える他分野との連携した取組と体制強化

視点4 利用促進 (1) 使いたくなる

視点5 戦略プロ (1) 富士山型

【事業の概要】

本市には、県内屈指の海水浴場である静波海水浴場や、さがらサンビーチがあり、近年では静波サーフスタジアムの開業、地頭方地区の地頭方海浜公園周辺の整備といった沿岸部の活性化が進められています。更に、高台エリアの商業施設や、道の駅(仮)さかべといった山間部の賑わい拠点が今後開業を予定しており、市内全域での交流人口増加が期待できます。



更には富士山静岡空港の立地市という点や、本市と東京都渋谷を結ぶ「渋谷ライナー」の運行といった他にない優位性を有しており、観光による交流人口を取り込む公共交通の取組が必要です。

高台エリアの商業施設の開業に合わせたバス路線再編により、観光客取り込みの下地を作るとともに、今後は、公共交通を利用する観光客に対し、様々なサービスを提供する必要があります。

【具体的な施策】

- ・公共交通で移動が可能な観光モデルルートを設定し、公共交通による観光周遊行動を促します。
- ☆公共交通と観光イベントを連携させた取組を検討します。(例:バス+ウォーキング等)
- ・観光マップや観光案内看板に公共交通でのアクセス方法を記載し、公共交通による観光客の取り込みを図ります。
- ・事業者と連携して、富士山静岡空港や渋谷ライナーを活用した観光誘客公共交通の利用促進につながる施策を検討します。

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

具体的な施策の☆マークは重点的に取り組む事業とし、当該事業のスケジュールを示す

R5	R6	R7	R8	R9
計画	実施	継続実施	継続実施	継続実施

基本方針 3	事業9:移住定住、子育て支援につながる取組の推進
	持続可能な運行を支える他分野との連携した取組と体制強化

- 視点5 戦略プロ(1)富士山型
- 視点5 戦略プロ(3)女性にやさしい

【事業の概要】

多くの市町と同様に、本市でも急激な人口減少が最重要の課題となっています。若者を中心に他市町への人口流出が発生していますが、理由の一つとして、鉄道駅がない等の交通の利便性が低いことが挙げられます。

これらの対策として、鉄道並みの運行本数がある特急静岡相良線の利便性のPRや、高台エリアの結節機能の充実といった通勤・通学者の交通ネットワークを改善することで、若者流出を抑制します。

【具体的な施策】

- ・高校と連携し、高校卒業を控える学生に対しバスマップを配布し、市内に住み続けながら通学できる方法を提示します。

☆成人式など若者が多く集まる機会や移住定住の相談の際に、公共交通に係るチラシが手元に渡るような細やかな連携に取り組みます。

	事業の実施主体
--	----------------

牧之原市、バス事業者、市内高校

	事業の実施年度
--	----------------

具体的な施策の☆マークは重点的に取り組む事業とし、当該事業のスケジュールを示す

R5	R6	R7	R8	R9
実施	継続	継続	継続	継続

基本 方針 3	事業 10: 自動運転技術などの DX 化や ICT を活用した取組の推進
	持続可能な運行を支える他分野との連携した取組と体制強化

視点 5 戦略プロ(4) DX の推進

【事業の概要】

公共交通に関する分野においても、DX（デジタルトランスフォーメーション）や業務の ICT 化が進んでおり、時代に即した取組が求められています。

これらの先進技術を通じて、交通事業者と利用者、市の三者の利便向上、負担軽減につながる DX の推進や ICT 化の取組を検討します。



（自動運転）

交通業界の大きな課題の一つである運転手不足は深刻であり、このまま進めば、路線やサービスが維持できなくなる可能性があります。この問題の解決策として「自動運転の導入」が進められています。

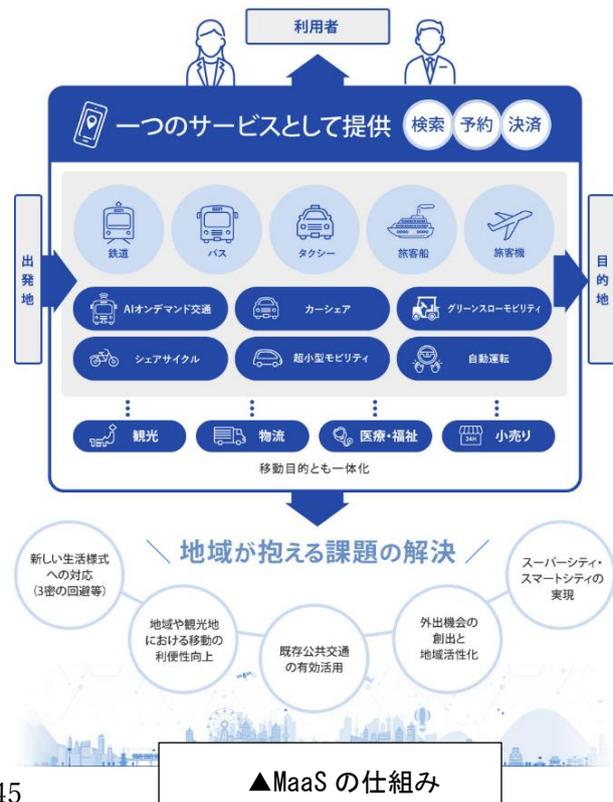
県では、近い将来の実用化を見据え県内各所で実証運行を進めており、近年の技術革新を踏まえれば、遠くない将来に導入される可能性が高く、高い関心を持って動向を注視していきます。

令和 4 年度の県内の自動運転取組事例

- ・ 沼津市・・・沼津駅南口から沼津港までの 2.2km（20 分）
- ・ 掛川市・・・掛川駅北口から掛川城までの 1.0km（10 分）
- ・ 松崎町・・・繁華街周遊 1 周約 3.0km（30 分）

（MaaS）

公共交通の予約から支払決済までを一括に行う MaaS（モビリティ・アズ・ア・サービス）については、県内でも伊豆地域や静岡市で実証実験が行われました。観光振興策として高い関心を持ち、調査・研究を進めていきます。



(ICT の取組)

他地域でのICTを活用した先進的な取組では、タクシーの予約アプリの導入があります。本市で運行しているデマンド乗合タクシーの予約は、タクシー事業者への電話予約（市営バスのまきのはら号のみ市への電話予約）のみですが、スマートフォンを使える高齢者が増えてくることで、将来的に、より便利な予約方法が求められます。

【具体的な施策】

☆自動運転の実証運行を注視し、市内での実証運行の可能性を調査します。

- 交通事業者とともに MaaS の調査・研究を進めます。
- タクシーの予約方法等の ICT 化など、交通分野のデジタル化の調査・研究を進めます。

事業の実施主体

牧之原市、バス事業者、タクシー事業者、静岡県

事業の実施年度

具体的な施策の☆マークは重点的に取り組む事業とし、当該事業のスケジュールを示す

R5	R6	R7	R8	R9
調査・研究	調査・研究	調査・研究	調査・研究	調査・研究

基本

事業11:学校再編を見据えた路線の維持、再編

方針3

持続可能な運行を支える他分野との連携した取組と体制強化

視点5 戦略プロ(5)新たな学校

【事業の概要】

令和4年に策定した「学校再編計画」では、令和12年までに榛原地域と相良地域にそれぞれ1校の小中一貫校を開校することとなっています。

市では、この素案を基に校地選定や通学方法について検討していく予定ですが、遠距離通学となる児童・生徒はスクールバスを活用することとなります。

しかし、児童・生徒が全てスクールバスに移行した場合、路線バスの利用者減や運賃収入の減につながり、路線を維持できなくなってしまう。

また、全てをスクールバスで対応するには多額の経費がかかることから、路線バスやタクシーを上手に活用することが求められています。

校地が決定した際には、既存の路線バスを活用できるよう担当課と協議を進め、学校再編後は、スクールバスを補完する路線として、引き続き児童の通学を担うことで、路線維持に努めます。

小中一貫校の開校は本計画の計画期間後となるため、引き続き児童・生徒の通学手段を路線バスにより確保することで遠距離通学児童を支援します。

選定したエリアの地図



<参考 現在の通学におけるバス利用者数 (R4) >

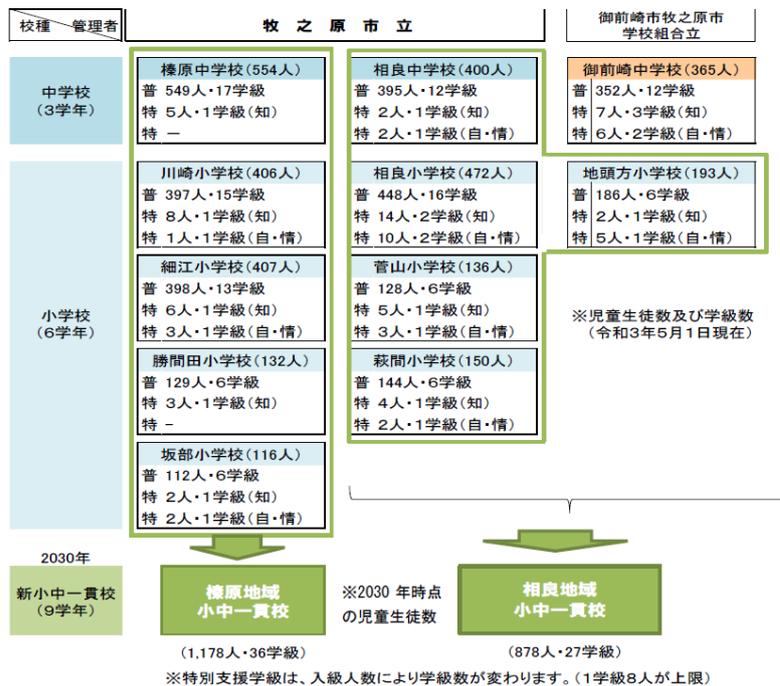
路線	学校	利用者数 (人)
萩間線	萩間小学校、牧之原小学校	33人 (萩間小28人、牧之原小5人)
勝間田線	勝間田小学校	10人
相良御前崎線、 相良浜岡線	相良小学校	4人
鬼女・管山線	相良小学校、菅山小学校、 相良中学校	20人 (相良小9人、菅山小8人、相良中3人)
合計		67人

(3) 適切な通学手段の確保

新しい学校の通学については、子どもたちや保護者の負担が大きくなるように考えます。徒歩の距離は2.5 km未満を基本としますが、子どもたちの安全・安心を考えて最適な手段を検討します。

遠距離の場合は、自転車や路線バス、スクールバスの利用を想定しています。自転車を利用できる学年の設定、バス代の有償・無償等については、新しい学校ごとにつくる「学校施設整備基本構想・基本計画」において協議するものとします。

【再編する学校区】



【具体的な施策】

☆学校再編後も、現在の自主運行バス等がスクールバスを補完する通学手段となるよう担当課と協議し、可能な限り学校再編に合わせた経路変更を計画し、自主運行バスの維持を図ります。

事業の実施主体

牧之原市、バス事業者、関係市町

事業の実施年度

具体的な施策の☆マークは重点的に取り組む事業とし、当該事業のスケジュールを示す

R5	R6	R7	R8	R9
協議	協議	協議	協議	協議

基本方針 3	事業 12:市民意見を尊重する協議体制と関係者の連携強化
	持続可能な運行を支える他分野との連携した取組と体制強化

視点 4 利用促進(2)関係者間の連携

【事業の内容】

公共交通の方針決定にあたっては、牧之原市地域公共交通会議及び同会の評価改善部会において協議していきませんが、利用者や関係者の意見を取り入れる機会を設け、幅広い意見集約に取り組む必要があります。

意見集約にあたっては、地域の代表者で組織する地域協議会に、路線バスや乗合タクシーの情報提供を行うと同時に、実際に公共交通を利用している学生や保護者、障がいをお持ちの方などの意見を尊重し、施策に反映していく必要があります。

また、本計画は、市のみが推進するものではなく、交通事業者と協力して実施していかねばなりません。情報提供や意見交換を積極的に行い、関係者間の連携で計画を推進していきます。

加えて、本市のバス路線の多くは、他市町との共同運行路線であるため、改善や利用促進においても関係市町との連携を強化し、持続可能なネットワークを構築します。

【具体的な施策】

- ・各地区の地域協議会や利用者、関係者に対し、情報提供や意見交換会を定期的を実施し、計画の推進に努めます。
- ☆交通事業者、関係市町との連携を強化し、持続可能なネットワーク構築に向けた協議を実施します。
- ・交通事業者の運転手不足に対し、周知・広報や、確保に向けた取組を共同で推進します。

事業の実施主体

牧之原市、バス事業者、タクシー事業者、関係市町、地域や各種団体

事業の実施年度

具体的な施策の☆マークは重点的に取り組む事業とし、当該事業のスケジュールを示す

R5	R6	R7	R8	R9
実施	実施	実施	実施	実施

(11) 事業スケジュール

計画期間の令和5年度から令和9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。(施策の☆を付けた重点事業を掲載)

		R5	R6	R7	R8	R9
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						
3事業	1：沿岸部の路線の維持・再編（幹線軸（裾野部））			検討・調整		実施
	2：市街地と高台エリアを結ぶ路線の再編（幹線軸（斜面部））		検討・調整		実施	
	3：富士山型山頂部からの路線の創出（広域交流拠点連携軸（山頂部））		検討・調整		実施	
基本方針2：地域公共交通の利便向上、利用促進策の推進						
4事業	4：高齢者等の移動手手段の提供			実施		
	5：拠点バス停の環境整備の推進		検討・調整		実施	
	6：誰もが利用しやすいサービスの提供			実施		
	7：モビリティマネジメントの推進			実施		
基本方針3：持続可能な運行を支える他分野との連携した取組と体制強化						
5事業	8：観光施策と連携した取組の推進	検討			実施	
	9：移住定住につながる取組の推進	検討			実施	
	10：自動運転技術などのDX化やICTを活用した取組の推進			調査・研究		
	11：学校再編を見据えた路線の維持、再編			検討・調整		
	12：市民意見を尊重する協議体制と関係者の連携強化				実施	

次回、地域公共交通会議
で協議予定

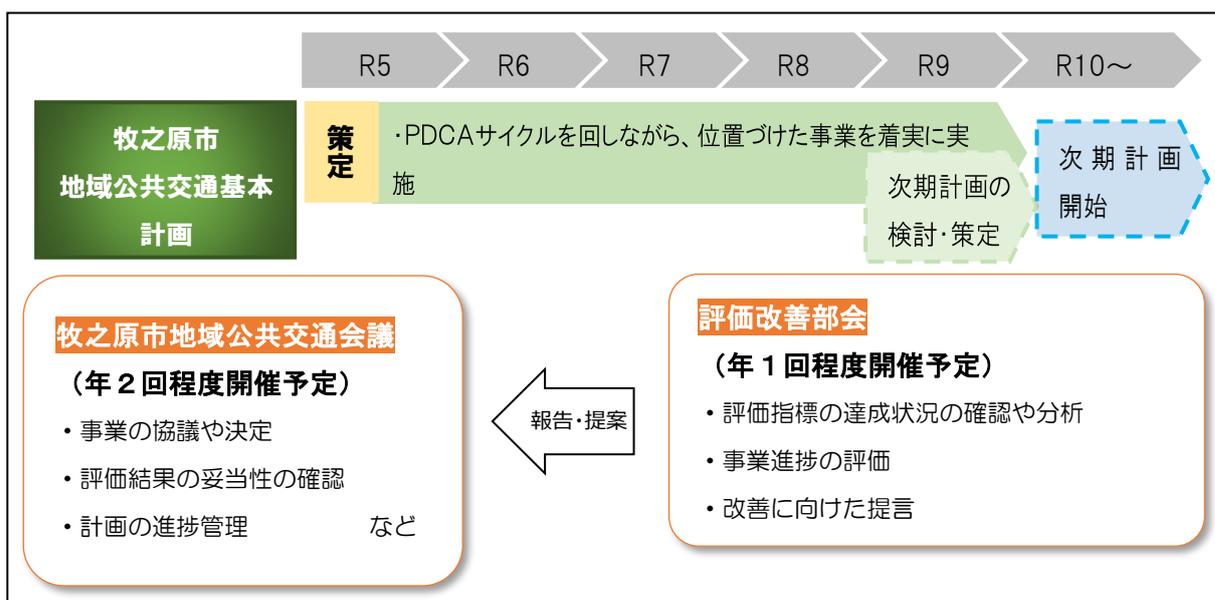
(13) 達成状況の評価に関する事項

本計画で定める各種事業を計画的かつ効果的に実施するため、PDCAサイクルを回しながら、事業を推進します。また、本計画で定めた9項目の評価指標については、毎年計測し、達成状況を確認していきます。

社会情勢の変化や高台開発プロジェクトの進捗状況によっては、新たな課題に対応する必要が生じるため、適宜、計画の見直しを行っていきます。また、本計画の計画期間は令和5年度から令和9年度の5年間ですが、計画の最終年度の令和9年度には、第3次総合計画の後期基本計画（令和9年度から令和12年度）との整合を図りつつ、次期計画を検討します。

事業の具体的な内容については、実施主体が主体的に検討し実施していきますが、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』の場で、評価指標の達成状況の確認や分析、事業進捗の評価を行い、意思決定機関である牧之原市地域公共交通会議に報告します。

また、改善が必要な事業についても、『評価改善部会』で事業の改善・見直しに繋げるための検討事項・留意点を提言し、牧之原市地域公共交通会議へ報告します。



■評価体制と活動内



■関連計画・事業のスケジュール

牧之原市地域公共交通基本計画

「住み続けたい」「働き続けたい」「訪れたい」を支える地域公共交通の構築
～「夢に乗るまち まきのはら」の推進～

発行：牧之原市

編集：企画政策部地域振興課

〒421-0495 静岡県牧之原市静波 447 番地 1

T E L : 0548-23-0053

F A X : 0548-23-0059

市 HP : <http://www.city.makinohara.shizuoka.jp/>

E-Mail : koutu@city.makinohara.shizuoka.jp