

牧之原市地域公共交通計画の前回からの変更点について

企画政策部地域振興課

第 2 回公共交通会議 会議終了後 意見の対応

・鈴木委員

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」の部分で、「子育て支援のために…」とあるが、この表現は子どもを持つ女性に特定されてしまい、女性全体のことにならないので、女性全体になるように検討した方がよい。

総合計画の重点・戦略プロジェクトの戦略 3 の中身が、主に子育てを中心とした施策であるため、そのような内容にしました。

公共交通に関して女性のみに関係する施策は難しいため、子育て支援を中心とした施策のままにさせていただきました。

・増田委員

高齢者のバス乗車割引の制度（大御所パス）について知らない人が多い。

（対象者、対象路線、販売先など）周知をしていった方がよい。

取組 4 の「高齢者等への移動手段の提供」の中で、大御所パスの周知を加えました。

・原田委員

・現在、計画の目標が（13）に記載されていますが、まず目標があり、その目標達成のための施策・事業があるという流れが自然のため、（10）の一つ前に（13）を入れては如何でしょうか。

・また、（1）～（14）の各項目について、大きく 4～5 章にまとめてはどうでしょうか。（他市の計画でも大体 4～5 章とし、章ごとに 3～4 程度の小項目を設けております。）

これまでは、取組に基づく目標としていましたが、基本方針に基づく目標を設定し、目標達成のために必要な取組がある形に変更しました。

また、6 つの章に分けました。

## 2 主な変更点

	変更点
表紙	RIDE ON MAKINOHARA のロゴを加えた
全体	6章に分けた
地域公共交通網形成計画の検証	本編には総括表を残し（P37）、理由付けの表は資料編に移動（P18～P22）
順序	計画の目標を（13）から（9）に順番を変更
事業4 高齢者等への移動手段の提供	大御所パスの文言を追加 ☆デマンド乗合タクシーの利用促進の継続や大御所パスの周知を図ります。

## 3 スケジュール

時期	内容
令和5年2月10日	令和4年度第3回牧之原市地域公共交通会議にて素案の協議（本日）
2月17日～3月19日	パブリックコメントの実施
3月下旬	牧之原市公共交通会議委員に対し書面協議
4月上旬	牧之原市地域公共交通計画の公表

## 4 パブリックコメント

### （1）意見募集の時期

令和5年2月17日（金）から3月19日（日）まで 31日間

### （2）意見を提出できる方

ア 市内に居住、通勤、又は通学している方

イ 市内に事務所又は事業所を有する個人又は法人その他の団体

### （3）意見募集の方法

市ホームページへの掲載、窓口での閲覧又は配布

### （4）意見の提出方法

郵便、ファックス、メール、持参により、募集期間内に企画政策部地域振興課へ提出

### （5）結果の公表

募集期間終了後1か月以内に市ホームページに掲載

# 牧之原市地域公共交通計画

(案)

「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～



※RIDE ON～：(乗り物に) 乗る

令和5年3月

牧 之 原 市

# 目 次

## 第1章 計画の概要

- (1) はじめに・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1

## 第2章 牧之原市の公共交通を取り巻く現状

- (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

## 第3章 牧之原市の公共交通の課題

- (5) 地域公共交通のニーズ把握調査・・・・・・・・・・ 10
- (6) 牧之原市の公共交通の理念・・・・・・・・・・ 21
- (7) 地域公共交通の課題整理・・・・・・・・・・ 21

## 第4章 計画の基本方針と目標

- (8) 基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 25
- (9) 計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 29

## 第5章 目標達成に向けた施策

- (10) 目標達成のための施策・事業・・・・・・・・・・ 35
- (11) 事業スケジュール・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 52
- (12) 将来の交通ネットワークイメージ・・・・・・・・・・ 53

## 第6章 計画の評価とスケジュール

- (13) 達成状況の評価、協議スケジュールに関する事項・・・ 54

## 第1章 計画の概要 (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4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。

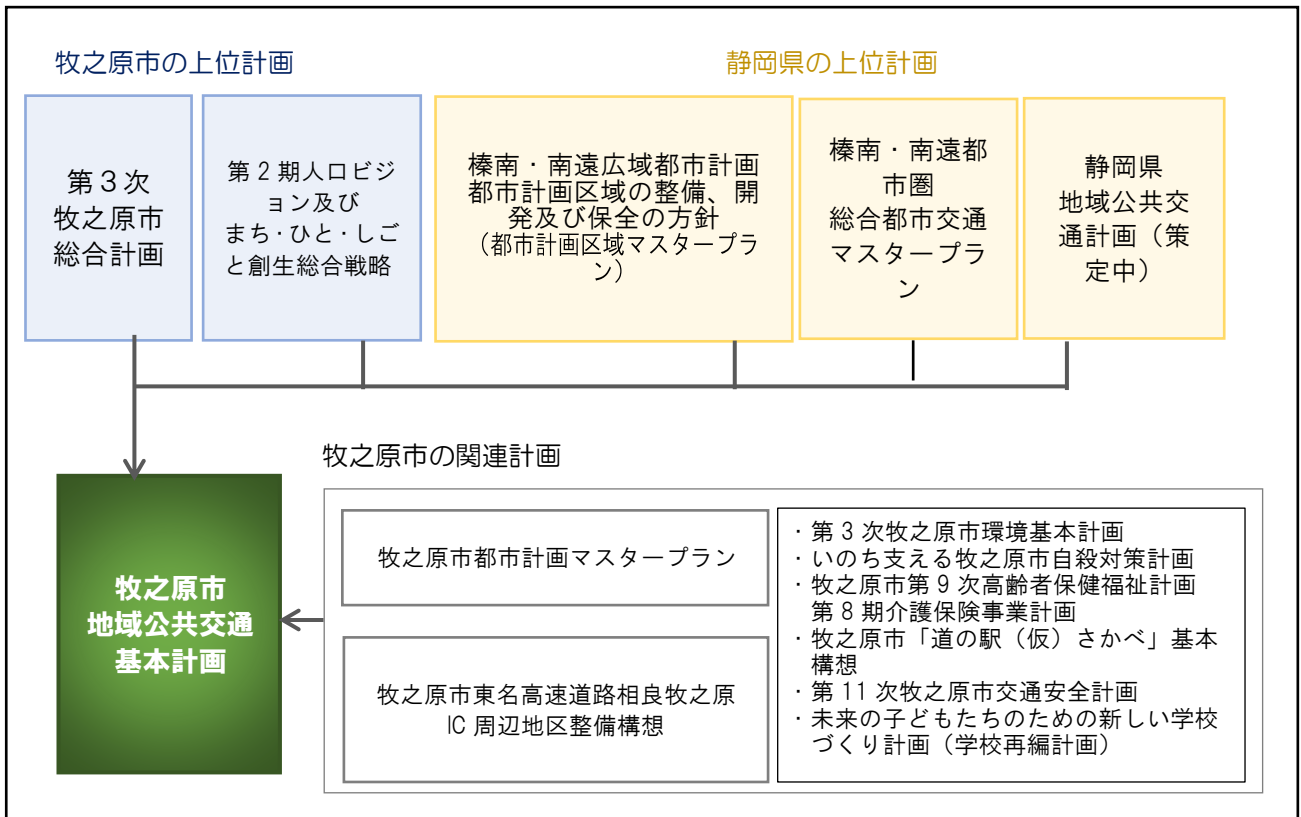
### 【計画の期間】

本計画の期間は、第3次牧之原市総合計画の前期基本計画の計画期間と合わせ、令和5年度(2023年度)から令和8年度(2026年度)までの4年間とします。

## 【計画の位置づけ】

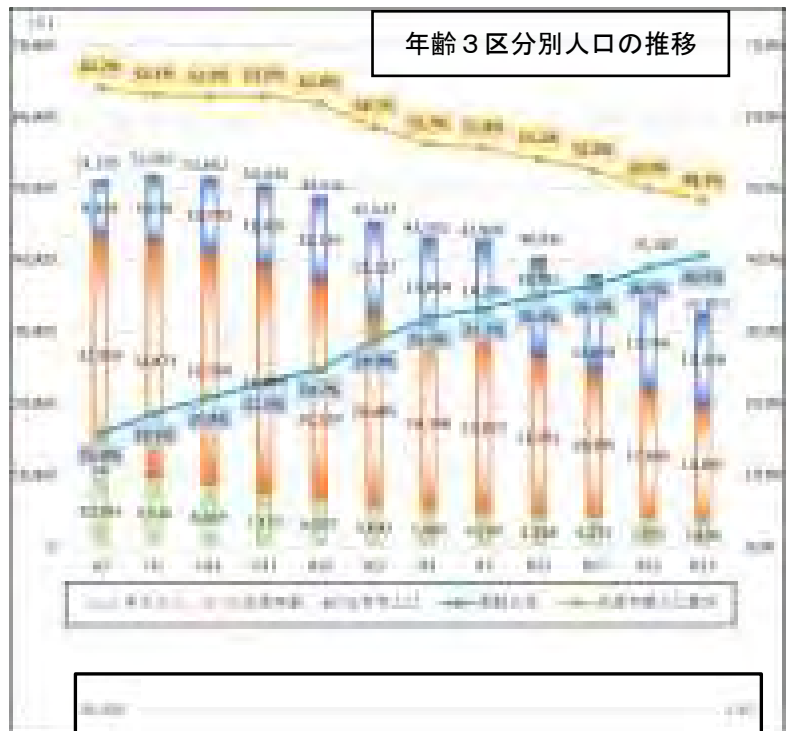
本計画に示す上位計画や関連計画等と連携・整合を図り、策定します。

### ▼牧之原市地域公共交通基本計画の上位計画、関連計画



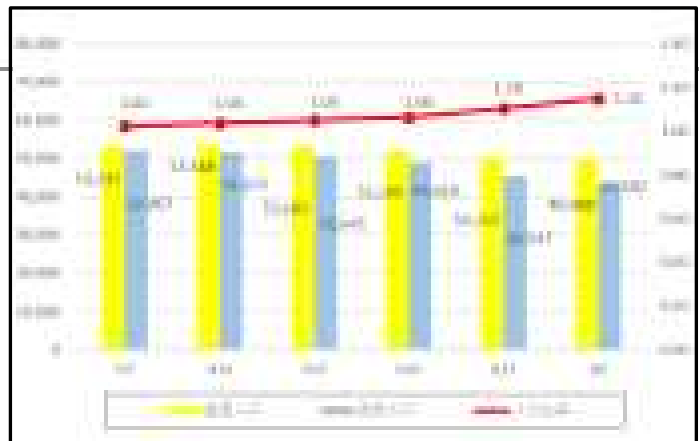
【人口特性】

- ・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年の国勢調査では114.9であり、静岡県内では第1位です。市内には多くの企業が立地しており、市外からの通勤者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。



▲昼夜間人口比率の推移

【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。



▲富士山静岡空港の利用状況

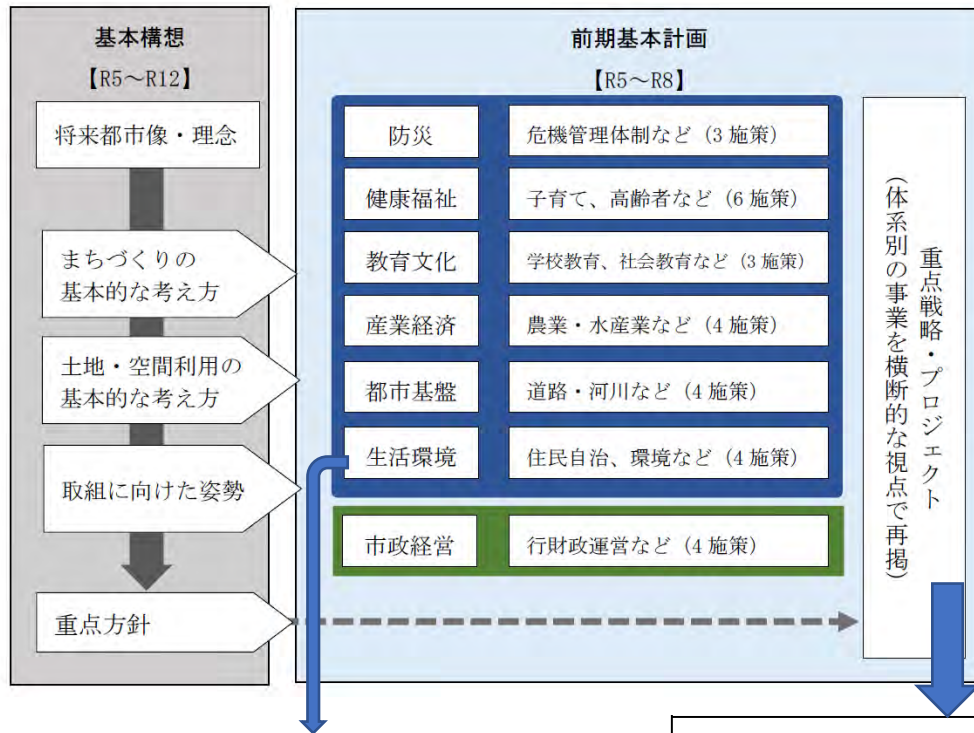
## 第2章 牧之原市の公共交通を取り巻く現状 (3) 上位・関連計画の整理

### 【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。



## 【第2期人口ビジョン及びまち・ひと・しごと創生総合戦略】

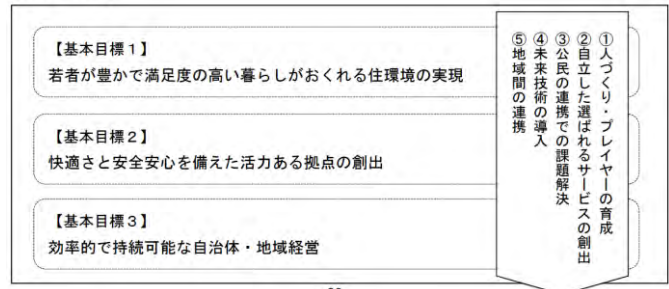
### 1 計画期間

令和2年度から令和6年度までの5年間

### 2 計画の内容

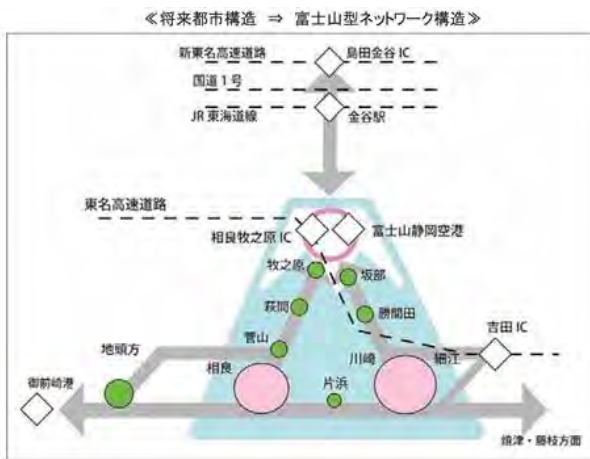
自治体の人口問題に対する総合的な戦略を示すものであり、総合計画と関係性が高い計画

【体系の図化】



## 【牧之原市都市計画マスタープラン】

- ・将来都市構造として「富士山型ネットワーク構造」の形成を位置づけています。
- ・都市施設基本計画において、「鉄道駅での接続（乗り継ぎ）の利便性を向上させるためのバス路線や運行ダイヤの見直し等による利用拡大を図る」や「バス路線周辺の住民や企業等に対し、バスの利用促進に向けた連携を図る」と位置づけられています。



▲図1：都市計画マスタープランの将来都市構造

## 【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の導入検討」が位置づけられています。

## 【牧之原市東名高速道路相良牧之原 IC 周辺地区整備構想】

### 1 概要

東名高速道路牧之原 IC 北側に、商業施設、産業施設、住宅地を開発中。現在の開業予定は令和8年度。

### 新たな賑わい拠点の創出

富士山型ネットワークにより地域の活性化、防災・減災力の強化を目指します。



沿岸部（既存市街地）を視野とし、陸・海・空の広域交通の結節点にふさわしい高台部（新たにぎわい都市拠点：相良牧之原 IC 北側地区、富士山静岡空港）を頂点とした安全安心で便利な都市環境づくり

【（仮称）牧之原市 IC 北側土地開発事業】

- ・ 施行面積：約 22.6ha
- ・ 事業費：約 29 億 8 千万円
- ・ 事業予定期間：令和 4 年度～7 年度

富士山型まちづくり

高台部

沿岸部

【新拠点開発推進事業】  
令和 4 年度予算額  
約 4 億 5,000 万円

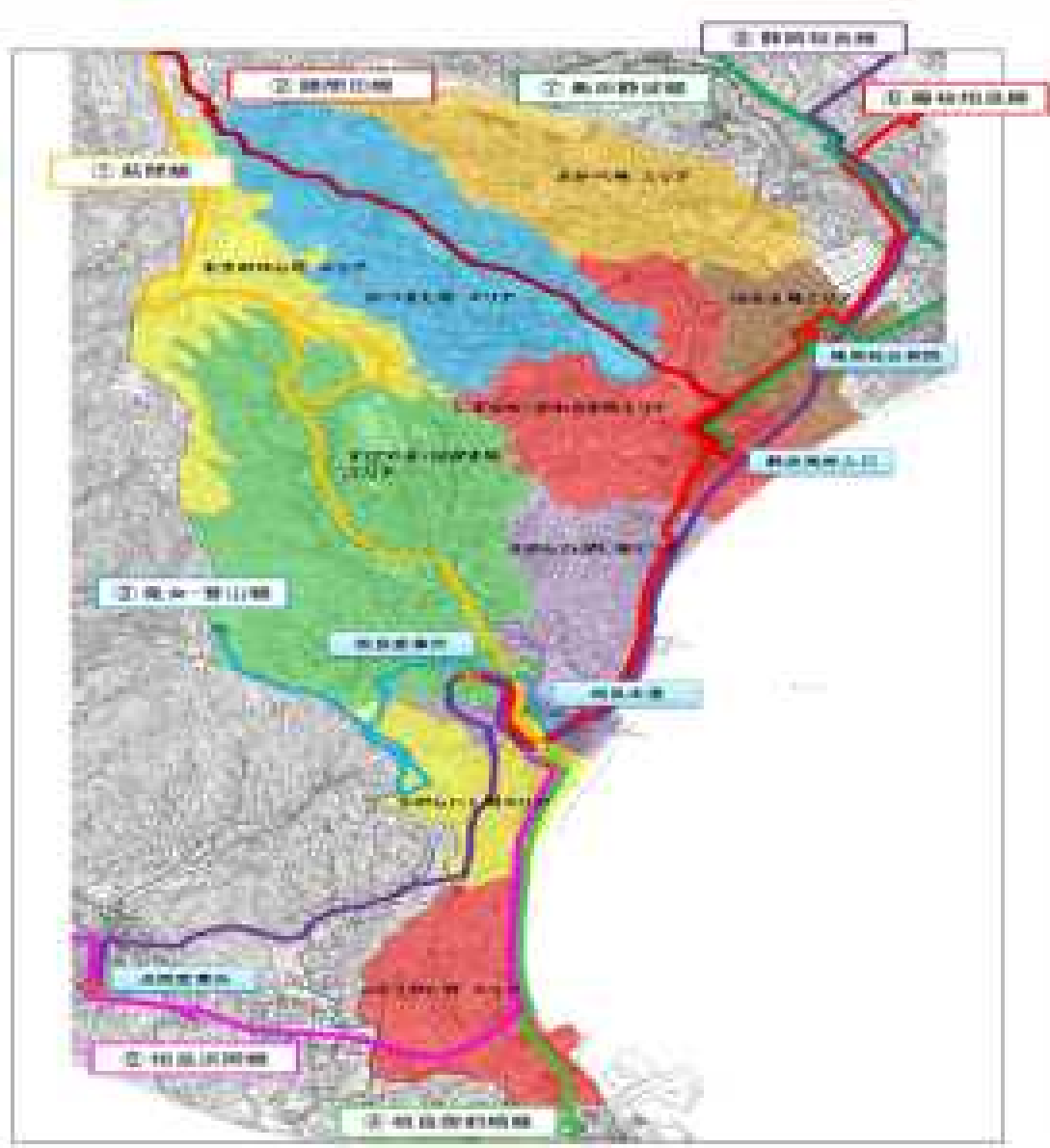
#### **上位・関連計画を踏まえた牧之原市の地域公共交通の取組の方向性**

- 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。

**【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運行を開始し、令和4年12月の相良市街地での運行開始をもって、市内全域導入が完了しました。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。

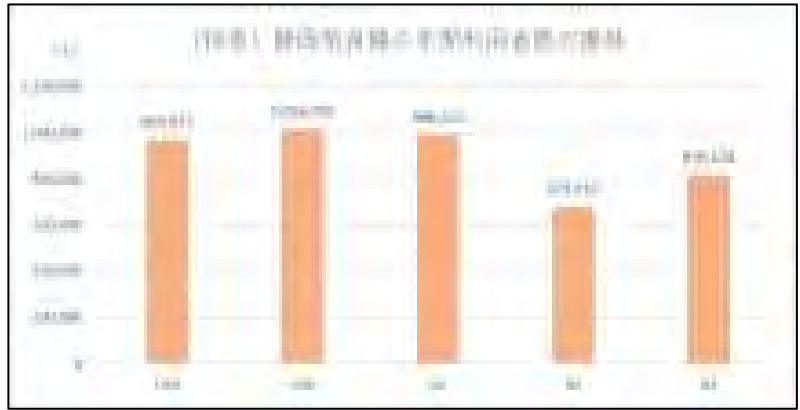
▼牧之原市の公共交通ネットワーク図



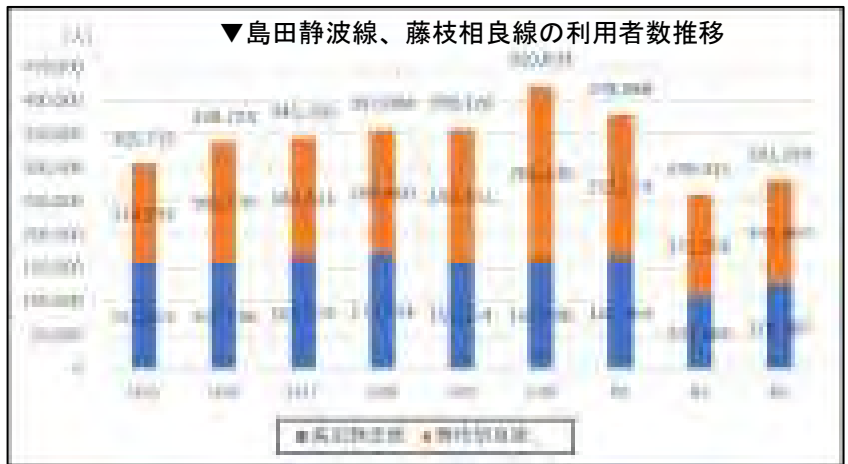
▼特急静岡相良線の利用者数推移

**【乗合バス】**

- 乗合バスは、「(特急)静岡相良線」「島田静波線」「藤枝相良線」の3路線をしずてつジャストラン株式会社が運行しており、そのうち「島田静波線」と「藤枝相良線」が国庫補助路線となっています。
- (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、平成 30 年度の利用者数は年間約 100 万人を超えました。令和 3 年度の利用者数は年間 818,176 人であり、1 日あたりに換算すると約 2,200 人/日となります。
- 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欠損負担額は、令和 3 年度で年間約 720 万円となっています。

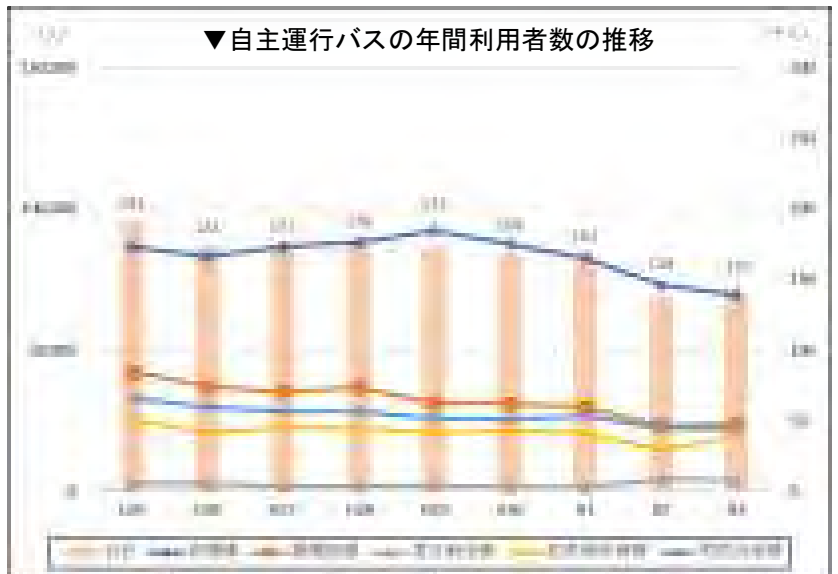


▼島田静波線、藤枝相良線の利用者数推移



**【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。
- 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。
- 市の負担額は年々増加しており、令和 3 年度は年間約 1 億円近くまで増加しています。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。



## 【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。

### ■利用者推移<延人数> (運行開始から令和 4 年 10 月まで) (人)

名称	H29	H30	R1	R2	R3	R4	計
さかべ号	102	416	457	433	375	263	2,046
かつまた号		102	342	363	460	212	1,479
すげやま・はぎま号					654	476	1,130
(すげやま号)		36	197	423			656
(はぎま号)			2	56			58
じとうがた号					173	206	379
まきのはら号					230	155	385
計	102	554	998	1,275	1,892	1,312	6,133

### ▲デマンド乗合タクシーの利用者数推移

## 【公共交通に係る財政負担】

交通政策に関する市負担額は上昇傾向にあり、R2 以降は 1 億円を超えています。市の歳出決算額に対する割合は 3～4%を推移しています。



**【調査1 事業者・関係機関等ヒアリング調査】**

**目的**

庁内関係課や関係機関に対し、各分野の意見を公共交通計画の施策に反映させることを目的にアンケート・ヒアリング調査を実施しました。

**1 交通事業者、関係機関**

実施方法：ヒアリングを実施

対象者：5事業者

**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―空港線と島田―空港線は県が実施主体であるが、金谷―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。

**④ 東海タクシー(株)**

- ・運転手の高齢化が課題。
- ・コロナ禍で利用者が減少しており、経営状況も厳しい。

**⑤ 御前崎タクシー(株)**

- ・運転手が不足しており、募集しても集まらない。
- ・デマンドの拡大に運転手の配置が追い付かないので、全域導入時に配車がうまくいかなかったか心配。

## 2 庁内担当課等

実施方法：アンケート配布に加え、ヒアリングを実施

対象者：11 課室、1 機関

主な意見（抜粋）

課、機関	担当分野	意見	公共交通との関連
① 新拠点整備室	高台開発	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	新たな拠点を結ぶ交通ネットワーク
② まきのはら活性化センター	観光施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光分野については単独ではなく広域連携が重要となる。</li> <li>静岡空港と市街地を結ぶ路線を検討してほしい。（夏場の観光シーズン等）</li> </ul>	
③ 建設課	道路整備、道の駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	
④ 長寿介護課	高齢者支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスを利用したことがない高齢者もおり、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と。</li> <li>デマンド乗合タクシーの利用促進</li> </ul>	身近な生活における移動手段
⑤ 都市住宅課	都市計画、移住定住	<ul style="list-style-type: none"> <li>（R4 の子育て家族定住奨励金アンケートより）</li> <li>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。</li> </ul>	
⑥ 教育文化部（3 課）	通学児童、学校再編	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。）</li> <li>スクールバスの空き時間の活用方法を検討する必要がある。</li> </ul>	
⑦ デジタル推進課	DX、ICT	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	利用者利便の向上
⑧ 社会福祉課	障がい者支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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うため、通勤時間帯の調整の配慮をいただきたい。</li> </ul>	
⑨ 環境課	環境配慮	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	公共交通の利用促進
⑩ 企業立地推進課	企業誘致	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	

**【調査2 中学3年生保護者アンケート調査】**

**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

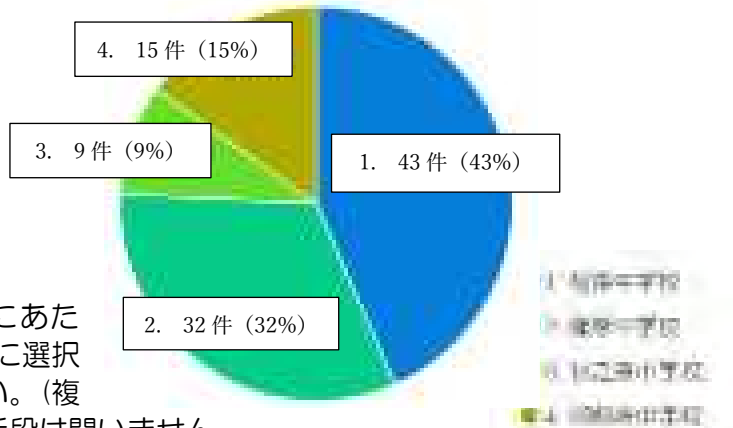
相良中：129人 榛原中：185人 御前崎中：41人 牧之原中：28人

合計 383人

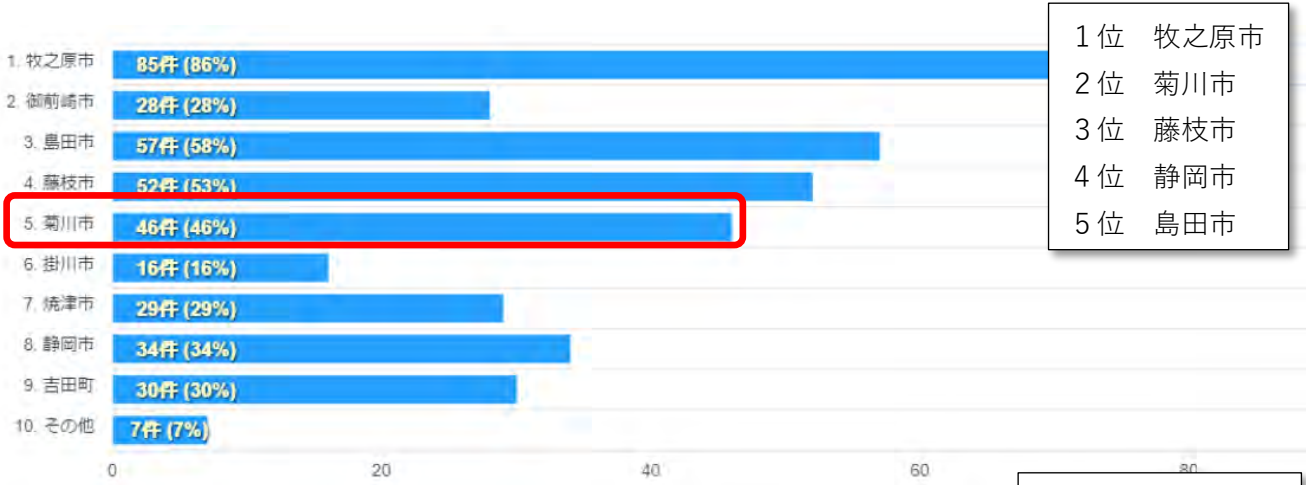
回答 99人 回答率：25.8%

**アンケート抜粋**

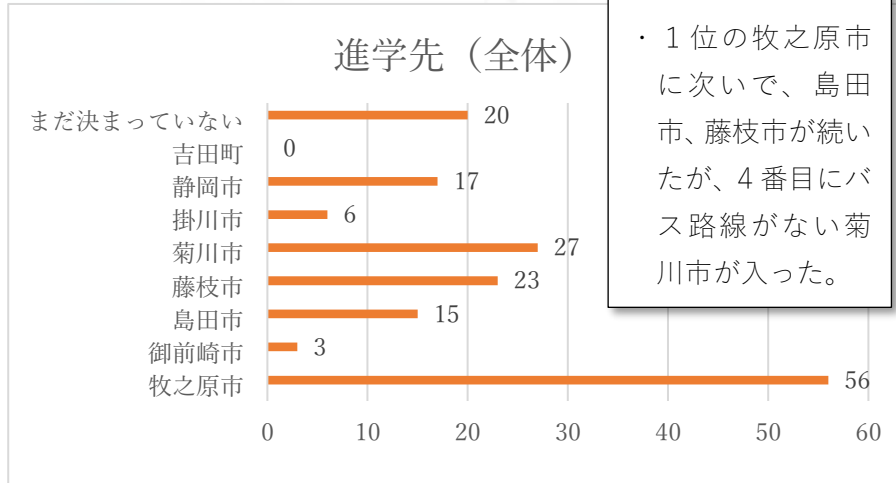
問1 お子様の学校を選択してください



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。



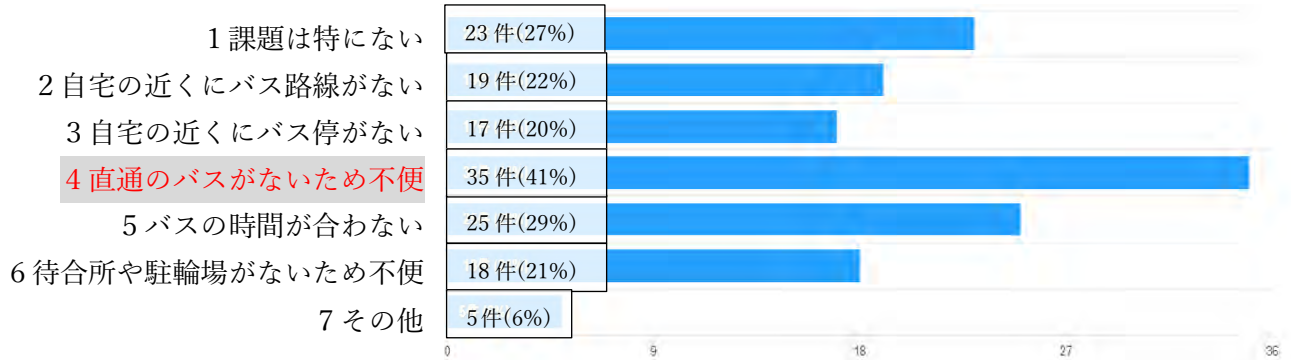
問4、7 現時点で、お子様の進学先として希望する高校や専門学校がある市町を以下から選んでください(第1希望と第2希望の計)



・1位の牧之原市に次いで、島田市、藤枝市が続いたが、4番目にバス路線がない菊川市が入った。

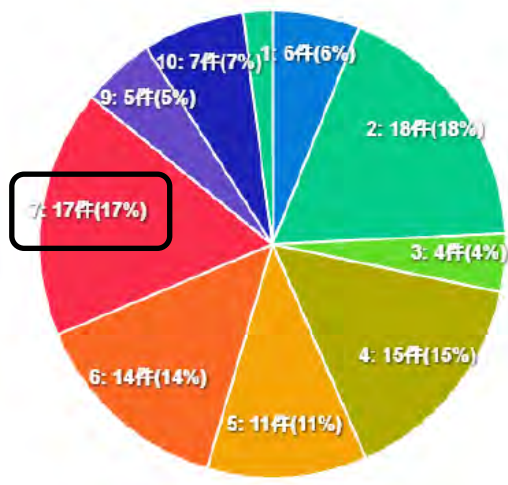


問6 選んだ市町へ進学する場合の通学方法で、課題に感じている点があれば選んでください。



・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。



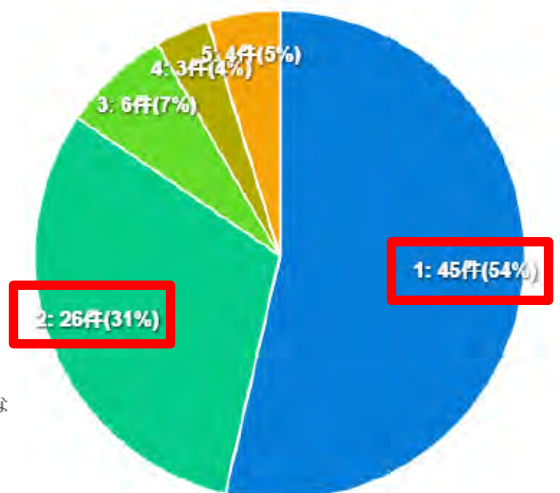
- 1. 特にない
- 2. 牧之原市内
- 3. 御前崎市
- 4. 島田市(金谷駅)
- 5. 島田市(島田駅、六合駅)
- 6. 藤枝市
- 7. 菊川市
- 8. 掛川市
- 9. 焼津市
- 10. 静岡市
- 11. 吉田町
- 12. その他

・現在バス路線が無い菊川市を望む声が多い。

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。

- 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. 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強い。

**【調査3 バス利用者アンケート調査・乗降調査】**

**目的**

現在バスを利用している利用者に対し、改善点や意見を伺い、利用者利便の向上や利用促進策の参考とすることを目的に実施した。（普段実施している自主運行バスの OD 調査では拾えない利用者の意見を参考にするため、利用者が多い特急静岡相良線の拠点バス停を対象に実施。）

**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）

実施日 令和4年12月 日、 日の朝の時間帯（6時～8時）

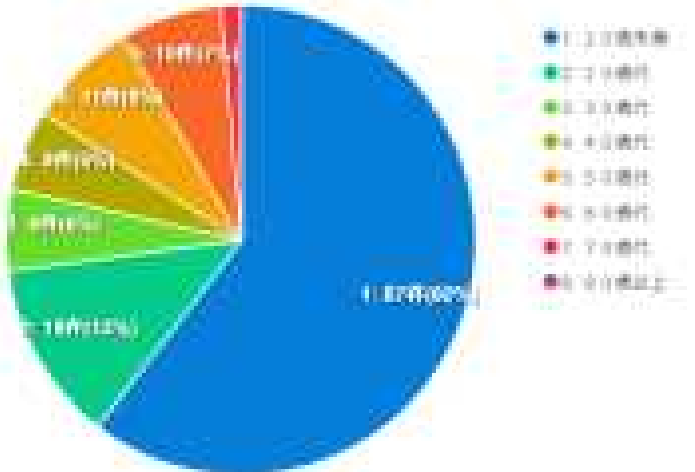
実施方法 特急静岡相良線が停車する拠点バス停から乗車する利用者に対し、アンケートを依頼

調査場所 相良営業所、大沢公園、相良本通、静波海岸入口、榛原総合病院、根松牧之原警察署入口

**問1**

当てはまる年代を選択してください。

20歳未満は60%、20歳代は13%とバス利用者の多くは学生と推測される。



**問3**

あなたが乗車したバス停を選択してください。

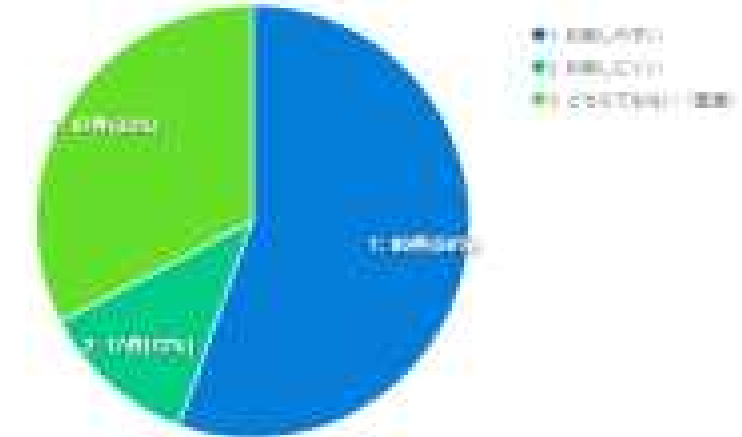
1～3の相良地域のバス停と4～6の榛原地域のバス停が半々であった。



**問10**

バスを利用しているの感想を選んでください。

利用しやすい、普通を合わせると、89%となり、通勤、通学時間帯の特急静岡相良線の利便性の高さが伺える。



問 11 路線バスを利用して不便に感じている点があれば選んでください。

バス停別の不便に感じている点と最も重要だと思う点（各バス停の最多項目）

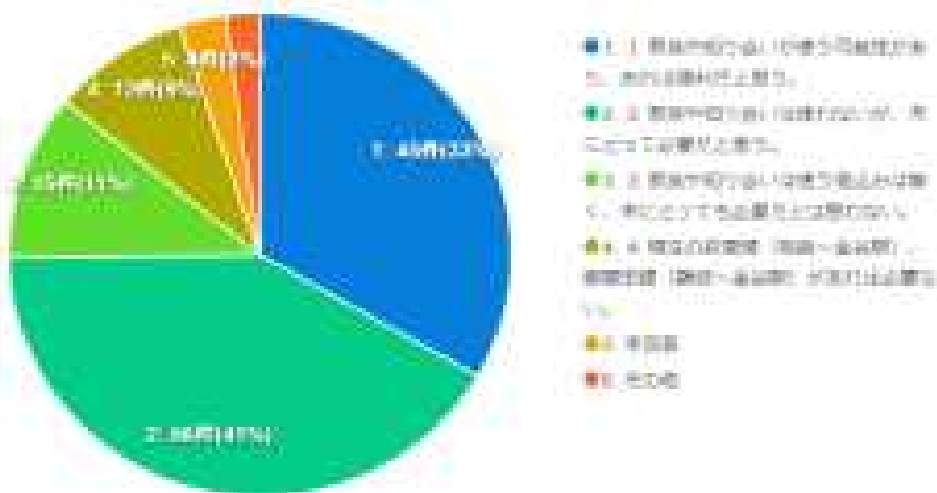
	不便に感じている点	割合	重要だと思う点	割合
①相良営業所	屋根付き待合所や駐輪場が無い	58%	バス停周辺的环境整備（屋根付き待合所、ベンチ）	33%
②大沢公園入口	屋根付き待合所や駐輪場が無い	42%	運賃の値下げや割引制度、補助制度の導入	21%
③相良本通	バスの本数が少ない	40%	運行本数の増加	28%
④静波海岸入口	バス運賃が高い	51%	運賃の値下げや割引制度、補助制度の導入	29%
⑤榛原総合病院	バスの本数が少ない	89%	運行本数の増加	89%
⑥根松牧之原警察署入口	屋根付き待合所や駐輪場が無い	43%	バス停周辺的环境整備（屋根付き待合所、ベンチ）	26%

#### 問 14

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。

1, 2 を合わせて 74%であり、中 3 保護者アンケートと同じく、西部方面へのアクセス向上を肯定的に捉える意見が多い。



## 【調査4 市内企業アンケート調査】

### 目的

市内企業に対し、従業員の通勤の状況や公共交通に関する考え方を伺い、企業連携の参考とする。

### 概要

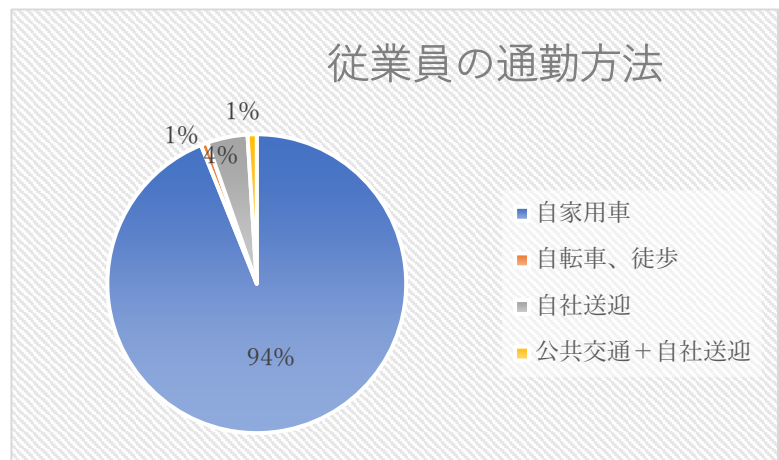
対象：市内の大規模企業 15 社に対し実施

回答：7 社 回答率：47%（該当者 4,558 人）

## アンケート抜粋

### Q4 従業員の通勤手段を選び、比率の高い順に順位を付けてください。

- 1 自家用車での通勤
- 2 公共交通機関での通勤  
（自宅⇒会社）
- 3 公共交通機関での通勤+自社での送迎による通勤
- 4 自社での送迎による通勤  
（自宅・社宅⇒会社）
- 5 その他（ ）



### Q10 従業員の通勤についての課題等があれば、教えてください。

- ・公共バスがバス停で停まる際、バスカットが無い為、道路上で停まっており、渋滞/バスの追い越しによる交通事故リスクが発生している。
- ・朝/夕の150号線の交通渋滞による交通事故リスク/時間ロス
- ・自転車通行帯の道路環境整備不足による交通事故リスク
- ・通勤が不便であることが新卒採用で不利になっています。（新入社員について、原則1年間は車通勤を許可していません）
- ・公共交通機関での通勤が不可能なため、
  - ① 求人応募者が限られる
  - ② 駐車場が満杯で増員ができない

### Q13 公共交通全般に関して、ご意見、ご要望があれば教えてください。

- ・坂部地区には公共バスが運行されていないので、せめて学生の通学時間帯だけでも公共バスを走らせてほしい。又、静岡空港の駐車場がすぐに満車になってしまう為空港へのアクセスバス本数を増やしてほしい。
- ・白井工業団地付近にバス停があれば便利です。従業員は殆ど車通勤ですが派遣社員は自社送迎バスを利用しています。（現在対象者22名）

## 【調査5 デマンド乗合タクシー利用者アンケート調査】

### 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

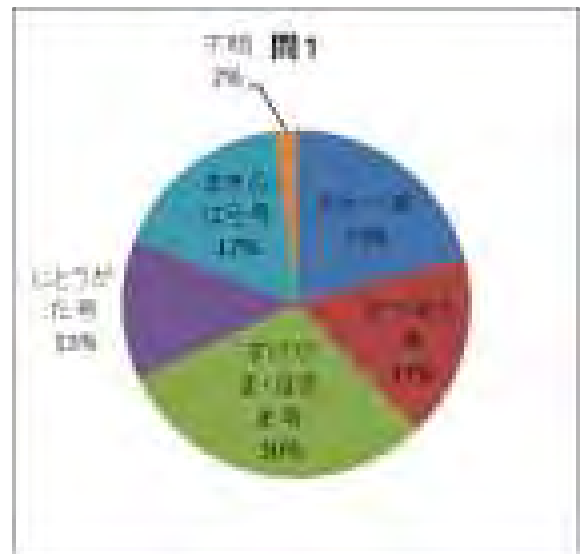
対象者：①令和3年4月から令和4年8月までに、お試し乗車券以外の利用が複数回ある登録者  
②①のうち、令和4年度に入り複数回利用している者

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%

### アンケート抜粋

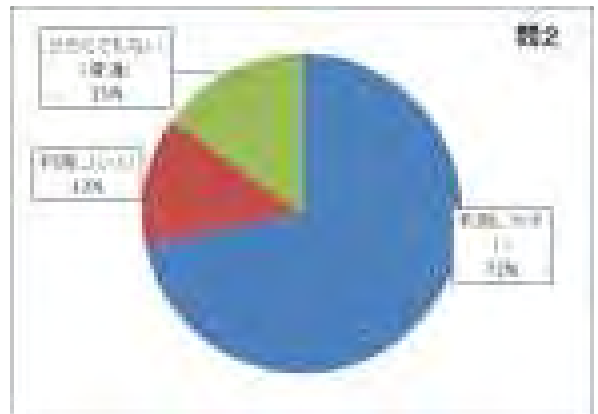
問1 利用している乗合タクシーに○を付けてください。

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



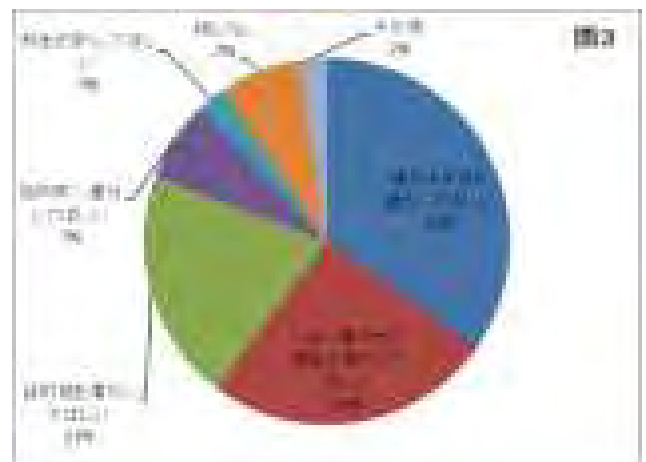
問2 利用していて感想はいかがですか。○を付けてください。

- 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）



**【調査6 バス乗降分析調査】**

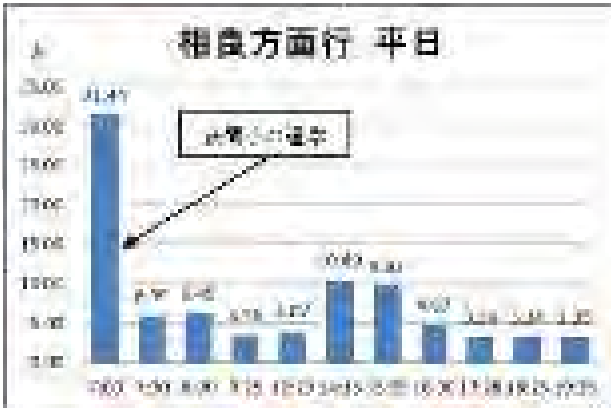
**目的**

自主運行バスの利用実績を分析・把握するため、全便の乗降調査と令和3年度の年間の利用状況を分析しました。

**調査対象**

- ① 令和4年自主運行バス OD 調査：平日1日の乗降調査
- ② 令和3年度の年間利用実績

**萩間線**



相良方面行は、小学生を除くと、矢崎工場前バス停以降の乗車客は大きく減る。

**勝間田線**



土日祝の利用者はほとんどいないため、見直しが必要。

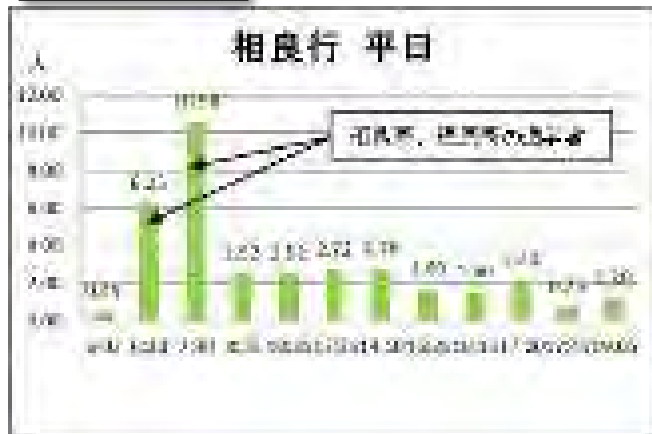
**相良御前崎線**

御前崎方面行 乗車バス停ランキング		
順位	バス停	人数
1	相良局前（現相良本通）	3,591
2	波津西	43
3	波津東	36

相良方面行 降車バス停ランキング		
順位	バス停	人数
1	相良局前（現相良本通）	7,747
2	地頭方辻	70
3	波津西	65

ほぼ全員が相良本通の乗降客であり、目的が明確な路線（高校通学や静岡方面への移動者）

**相良浜岡線**



2つの便を除き3人以下の利用であり、見直しが必要。

## 【調査7 榛原高校関係者との意見交換会】

### 目的

市内にある県立榛原高校は、令和2年度末にスクールバスを廃止したことにより路線バスによる通学需要が増えていますが、便数や時刻が学校の時間に合っていない時間帯があるため、改善のための意見交換会を開催しました。

開催日 令和4年10月25日

出席者 榛原高校：校長、副校長、教頭、後援会、PTA

### 意見

- ・スクールバス廃止に伴い、市内地頭方地区や御前崎方面からの通学で乗り換えが必要となったため、時刻調整や待ち時間の短縮要望が出ているので、配慮をお願いしたい。
- ・スクールバスを廃止してから、御前崎方面等の西部からの交通アクセスが不便であるため、今後の入学者の減少が危惧される。

方面別の意見（榛原高校アンケート調査より）

#### ① 御前崎方面（相良浜岡線、相良御前崎線、特急静岡相良線（浜岡営業所系統））

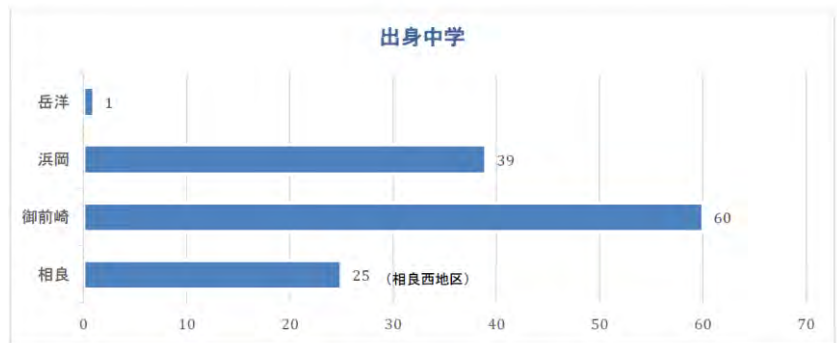
バス利用者

行き：63人 帰り：74人

榛原高校1～3年の保護者432名中、浜岡・御前崎方面125名（相良西地区含む）からの回答。

（便数、時刻改善）

- ・特急静岡相良線（浜岡営業所系統）の御前崎方面への停車、増便の要望
- ・相良御前崎線、相良浜岡線の増便の要望
- ・相良本通から各路線への乗り換え時間等の改善の要望
- ・相良御前崎線の最終時刻の改善要望



#### ② 島田方面（島田静波線）

バス利用者

行き：1人 帰り：2人

榛原高校1～3年の保護者432名中、島田・初倉方面17名からの回答。

（時刻改善）

- ・島田静波線の始発時間の改善（始業に間に合わない）
- ・始業に間に合えば、島田市からの進学希望者はいる。



#### ③ 大井川・藤枝方面（藤枝相良線）

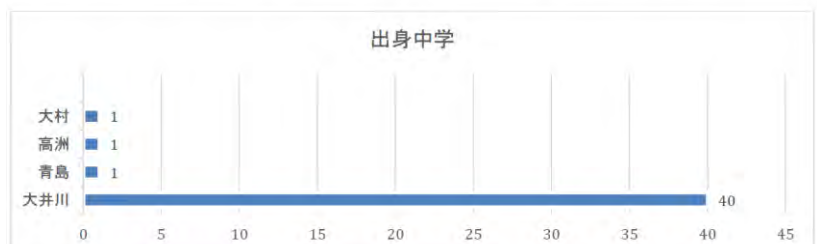
バス利用者

行き：7人 帰り：10人

榛原高校1～3年の保護者432名中、大井川・藤枝方面43名からの回答。

（時刻改善）

- ・藤枝相良線の始発時間の改善（始業に間に合わない）
- ・最終便の改善（部活終了後の時間）



## ニーズ把握調査の結果

調査		主な調査結果	視点	カテゴリー別
調査1	事業者・関係機関等ヒアリング調査	・運転手確保が大きな課題	・事業者支援、連携	利用促進・連携
		・福祉関係など、関係団体の意見を聞く場が必要	・関係者との協議、連携	利用促進・連携
		・高台や空港との接続による活性化が期待できる	・賑わい施設との接続	富士山型ネットワーク
調査2	中学3年生保護者アンケート調査	・通学方法で進学先が限られている	・交通ネットワークの改善	身近な生活の移動手段
		・学校によって進学先の方が大きく異なる	・親の送迎負担軽減	身近な生活の移動手段
		・西部方面へのアクセス改善が期待されている	・西部方面との接続	富士山型ネットワーク
調査3	バス利用者アンケート調査	・特急静岡相良線の利便性の高さを感ずる	・特急静岡相良線の活用	富士山型ネットワーク
		・バス停環境整備を望む意見が多い	・バス利用者の利便向上	利用者の利便向上
		・利用者の7割が学生であり、相良本通での乗換えを不便に感じる高校生が多い	・通学利便の向上	利用者の利便向上
調査4	市内企業アンケート調査	・掛川市などの西部方面との接続を期待	・西部方面との接続	富士山型ネットワーク
		・自家用車から公共交通への転換は難しい	・環境施策を通じた企業連携	利用促進・連携
調査5	デマンド乗合タクシー利用者アンケート調査	・利用者にとって生活の足として重宝している ・特定施設拡大等の改善の余地がある。	・デマンドの利便向上、利用促進	利用促進・連携
調査6	バス乗降調査	・通勤通学時間帯以外の利用が落ち込んでおり、特に土日祝は早急な改善が必要 ・バス停ごとの利用状況を把握し、ほとんど使われていないバス停も存在する	・持続可能な運行のための見直し ・バスの利用促進(モビリティマネジメント)の推進	利用促進・連携
調査7	榛原高校関係者との意見交換会	・学生の確保と通学手段は密接な関係にある	・学生確保の視点を取り入れた施策	身近な生活の移動手段
		・通学の時刻改正や待ち時間の短縮など、多くの改善要望がある	・通学利便の向上	利用者の利便向上



第3章 牧之原市の公共交通の課題  
 (6) 牧之原市地域公共交通計画の理念

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、みんなで作ってっていくことを目指します。

継続

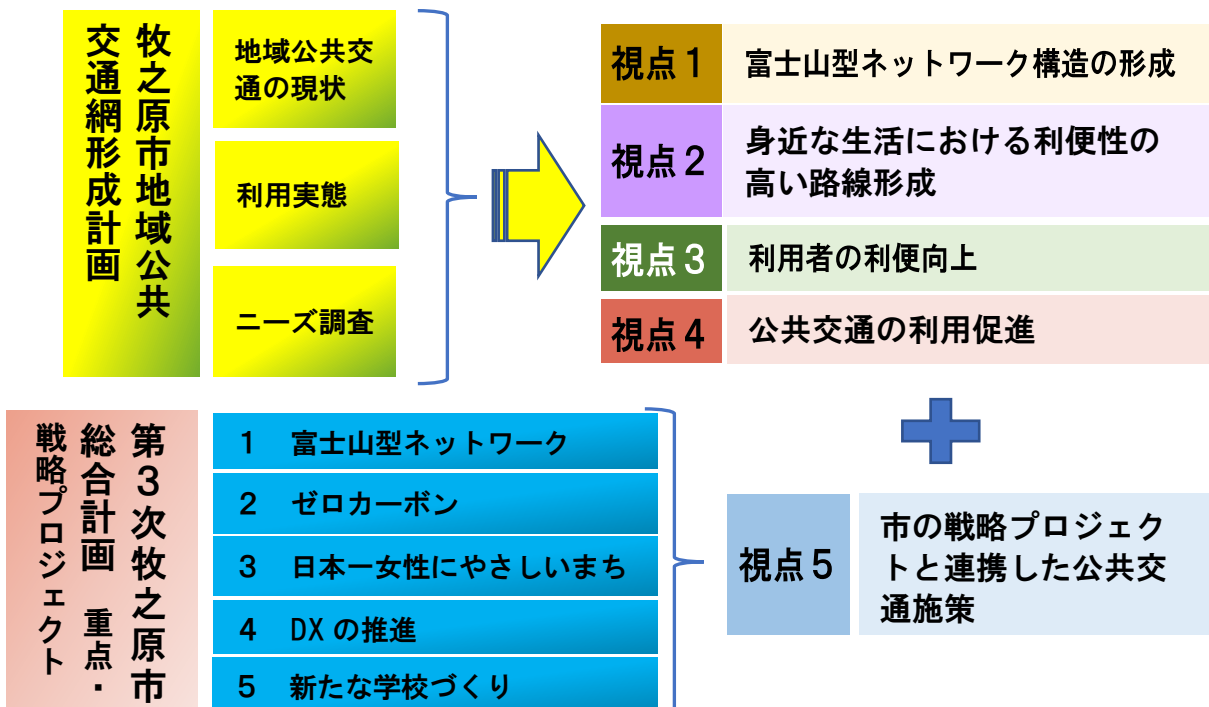
【牧之原市の地域公共交通の理念】  
 「住み続けたい」「働き続けたい」「訪れたい」を支える地域公共交通の構築  
 ～「夢に乗るまち まきのはら」の推進～

第3章 牧之原市の公共交通の課題  
 (7) 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】

【4つの視点+1】



## 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。

#### (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。

## 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

- 視点1での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。

#### (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。

### 視点3：利用者の利便向上

本計画の各種ニーズ調査や意見交換で**多くの市民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。

特に、**現在公共交通を利用している方は、バス待待合所や駐輪場等周辺の環境整備、高校等の通学に適した時刻設定や乗り換え時間の短縮、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や、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。

### 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も、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すが、**減少幅の抑制や市民満足度を高めるための取組**は必要です。

**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。

## 視点5：市の重点・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、子供や学生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る場合、既存路線の需要に応じた維持が必要です。

※通学手段については協議中であるため、本計画においては学校再編と連携した方針は示さず、引き続き、バス通学児童の利用を支援していくこととする。

## 第4章 計画の基本方針と目標 (8) 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に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。

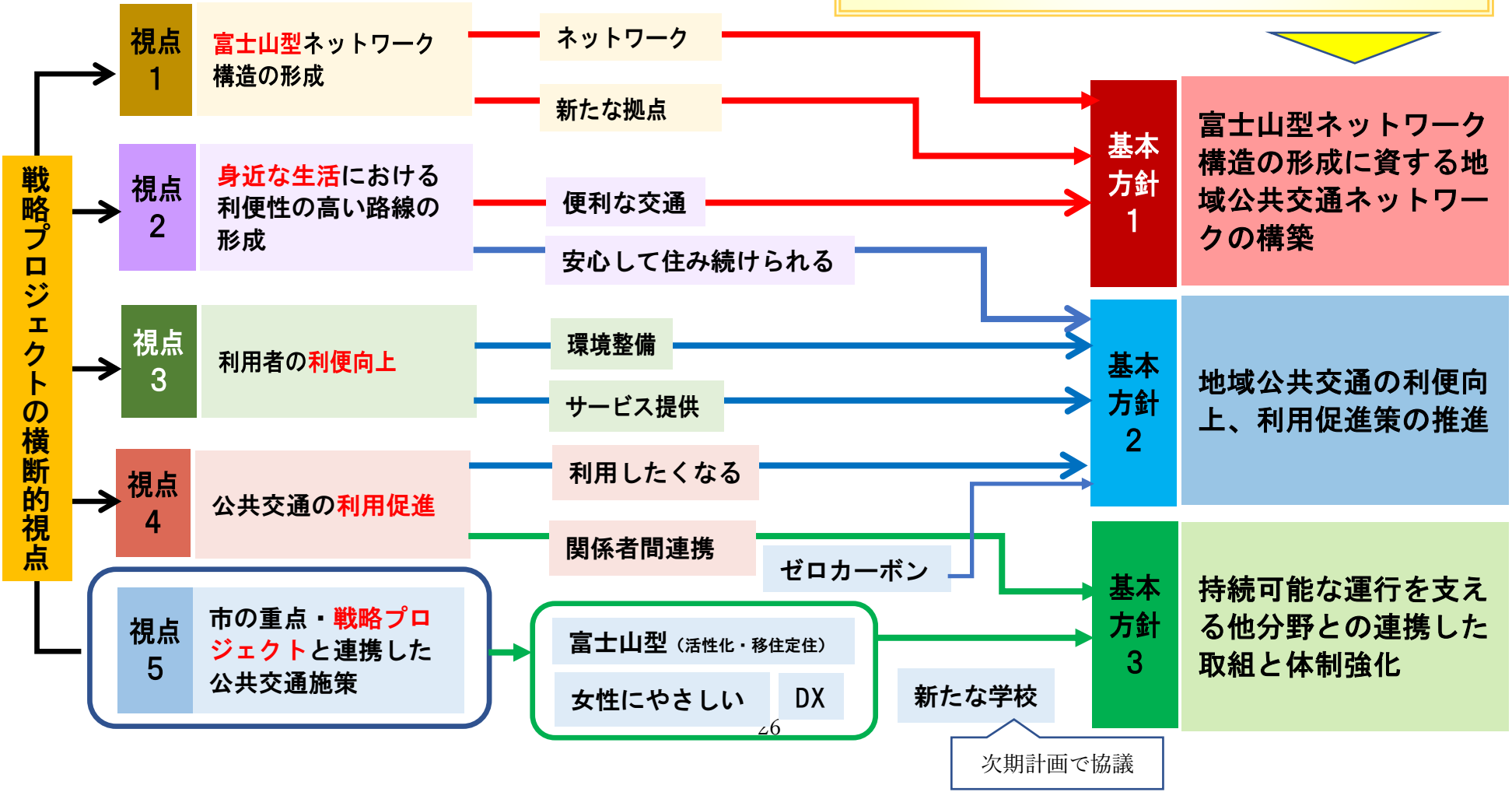
### 富士山型ネットワーク



【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～

課題整理の視点

視点における課題



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。
- ❑ 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。



## 第4章 計画の基本方針と目標 (9) 計画の目標

本計画の目標値については、3つの基本方針のそれぞれに目標を定めます。

バスに係る項目は、新型コロナウイルスの影響を受けR2、R3は数値が大きく落ち込んでいることから、コロナ禍前の令和元年度の状況に戻すことを目標に設定します。その他の項目の目標は、直近の数値からの増加、向上に取り組みます。

なお評価方法は、項目の数値が、原則前年度数値を下回らないことを目標に毎年単年度で評価し、計画期間内に目標年度のR8の数値に近づけていくこととします。

### ■評価シート（例）

	目標値	実績値	前年度比較	考察
項目名			○ ×	

### ■目標一覧

基本方針	種別	項目	評価基準年度	目標
1	バス	①バス利用者数	R1	回復
		②バス収支率	R1	回復
		③バス公的負担額	R1	抑制
2	デマンド乗合 タクシー	④利用者数	R3	増加
		⑤乗合率	R3	向上
		⑥会員登録者率(R4.11末)	R4	向上
	モビリティマ ネジメント	⑦利用者満足度	R4	向上
⑧取組件数		R3	増加	
3	市民満足度	⑨市民満足度	R4	向上

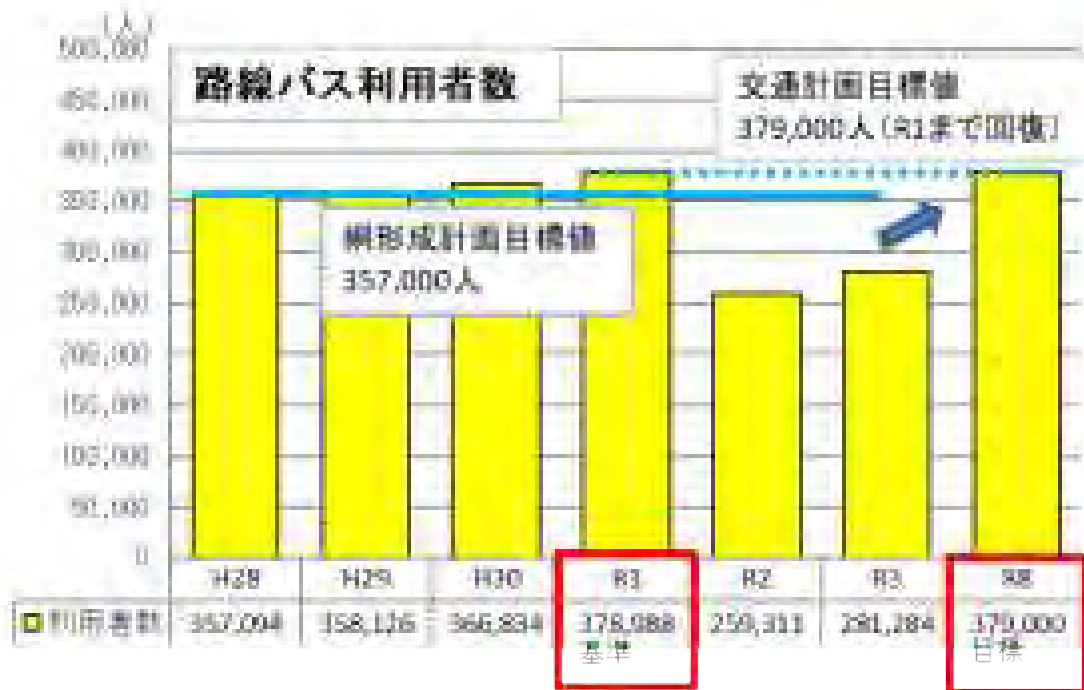
### 基本方針1に関する目標

基本方針1のネットワークでは「バス利用者数」、「バス収支率」、「バスに対する公的負担額」の3項目について、路線バスと自主運行バスのそれぞれで目標値を定めます。

富士山型ネットワークの構築に関する路線再編は高台エリアの開業時となるため、本計画期間は事前準備の段階となり、大きな路線再編には至りませんが、利用者数と収支率の増加（回復）に加え、便数見直し等による公的負担額の抑制を図ります。

目標① バス利用者数

バス	基準値 (R1)	現状 (R3)	目標	R8
路線バス (藤枝相良線、島田静波線)	378,988	281,284 人	回復	379,000 人
自主運行バス (市営バス含む)	162,093	139,353 人	回復	162,000 人



目標② バス収支率

バス	基準値 (R1)	現状 (R3)	目標	R8
路線バス (藤枝相良線、島田静波線)	49.4%	42.8%	回復	49.4%
自主運行バス (市営バス含む)	25.5%	13.3%	回復	25.5%



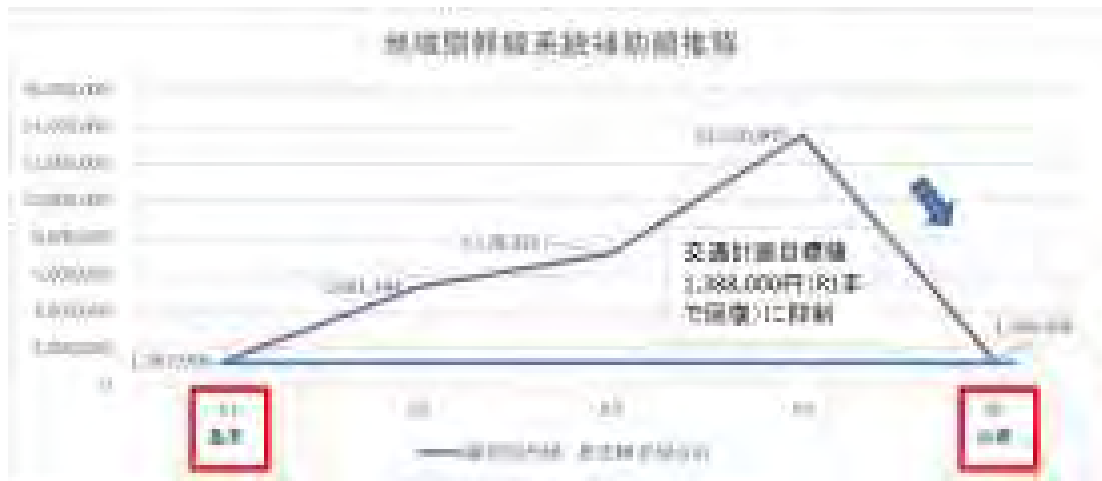
**目標③ バス公的負担額**

バス	基準値 (R1)	現状 (R3)	目標	R8
路線バス (藤枝相良線、島田静波線)	1,388 千円	7,128 千円	抑制	1,388 千円
自主運行バス (市営バス含む)	79,421 千円	92,031 千円	抑制	79,421 千円

※路線バスは、地域間幹線系統維持費補助金で補助する額とする。

※自主運行バスは、運賃収入や自主運行バス県補助金を差し引いた本市の実質負担額とする。

※デマンド乗合タクシーは、福祉施策としての側面が強く、利用促進を図れば市の負担が増える仕組みであるため、負担額における目標は定めない。



## 基本方針2に関する目標

基本方針2のデマンド乗合タクシーに関連する目標として、デマンド乗合タクシーの利用者数、バス収支率に変えて効率性を示す乗合率、周知の目安となる会員登録者率（75歳以上人口に占める割合）の3つの目標を設定します。

利用者の利便向上に関連する目標として、公共交通利用者の利便向上を計る目安になる利用者アンケートの満足度を設定します。

利用促進に関連する目標として、モビリティマネジメントの取り組件数と参加者数を設定します。

デマンド乗合タクシー関係	基準値 ④⑤ R3 ⑥ R4 (R4.11)	評価	R8
<b>目標④ 年間利用者数</b>	1,892人	増加	4,600人
<b>目標⑤ 乗合率</b>	1.43	向上	1.5
<b>目標⑥ 会員登録者率（75歳以上人口に占める割合）</b>	12.4%	向上	15%

※目標④の利用者数算出基礎

- ① 市街地外利用者数・・・R3実績・年間 1,892人
- ② 市街地想定利用者数・・・①/5号（R3導入済み号）=375人/号平均  
375人×4号（市街地分）=1,500人
- ③ 利用促進増分・・・R2からR3のすげやま号利用者増加率（1.37倍）を採用  
(①1,892人+②1,500人)×③1.37≒4,600人

※目標⑤の乗合率は、事業評価における達成目標である1.5を目標値とする。

※目標⑥の会員登録者率は、75歳以上人7,045人（令和3年3月末時点）における登録者数873人（令和4年11月末時点）の割合により算出。目標値は1,056人（15.0%）とする。（R4.11の数値は市街地の会員登録者を含む）

<b>目標⑦ 利用者満足度</b>		基準値（R4）	評価	R8
バス	利用者調査による	56%	向上	72%
デマンド		72%	向上	80%

※利用者満足度は、本計画策定の調査の一環として実施。計画期間最終年度のR8にR4と同じ方法で実施し、いずれも「利用しやすい」を基準値とし、どちらでもない（普通）の半数が「利用しやすい」へ移行することを目標とする。

モビリティマネジメント関係	基準値 (R3)	評価	R8
<b>目標⑧ 取組件数</b>	4項目	増加	年間 10 項目

※牧之原市地域公共交通網形成計画で設定した目標を引き継ぐ。

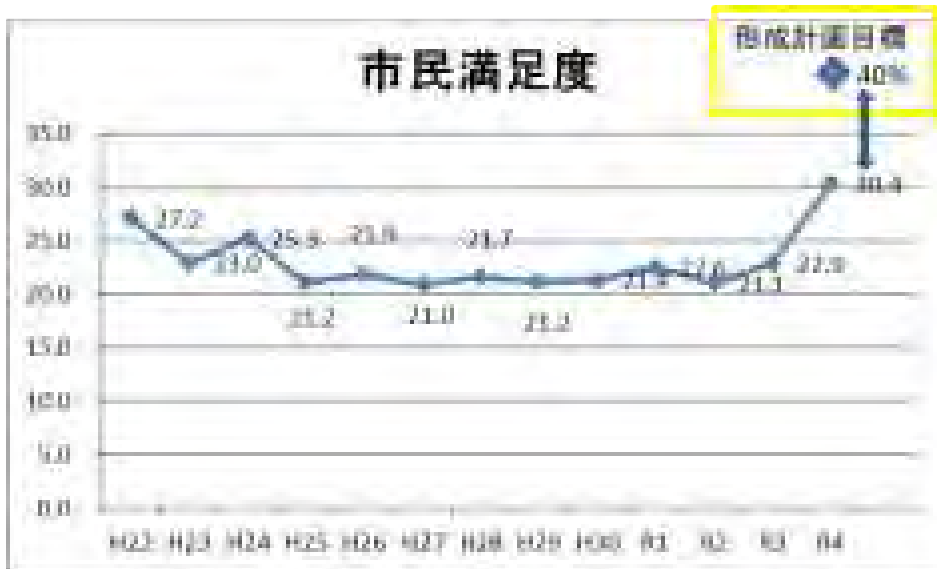
※ここでカウントする取組は、モビリティマネジメントの他に、広報への掲載やチラシの配布、地域協議会の開催や説明会、施設整備など住民等への取組件数とする。(同じ種類の取組は1項目とカウントする)

### 基本方針3に関する目標

基本方針3は、総合計画の重点・戦略プロジェクトとの連携であるため、間接的に公共交通へ影響を与える取組となることから、ここでは、毎年市が実施している「市民意識調査」における公共交通の満足度を設定します。

市民意見の尊重	基準値 (R4)	目標	R8
<b>目標⑨ 市民意識調査における公共交通の満足度</b>	30.4%	向上	40%

※「満足」及び「やや満足」を足した割合として、形成計画の目標値を引き継ぐ。



第5章 目標達成に向けた施策 (10) 目標達成のための施策・事業

3つの基本方針に基づく9つの目標達成のために、計画期間の令和5年度から令和8年度の4年間で実施する事業を示します。

方針	目標	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	①バス利用者数・・・R1に回復 ②バス収支率・・・R1に回復 ③バス公的負担額・・・R1まで抑制	1：沿岸部の路線の維持・再編（幹線軸（裾野部））
		2：市街地と高台エリアを結ぶ路線の再編（幹線軸（斜面部））
		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	④利用者数・・・R3より増加 ⑤乗合率・・・R3より向上 ⑥会員登録者率（R4.11末）・・・R4より向上 ⑦利用者満足度・・・R4より向上	4：高齢者等の移動手手段の提供
		5：拠点バス停の環境整備の推進
		6：誰もが利用しやすいサービスの提供
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	⑧取組件数・・・R3より増加 ⑨市民満足度・・・R4より向上	7：モビリティマネジメントの推進
		8：観光施策と連携した取組の推進
		9：移住定住、子育て支援につながる取組の推進
		10：自動運転技術などのDX化やICTを活用した取組の推進
		11：市民意見を尊重する協議体制と関係者の連携強化

牧之原市地域公共交通網形成計画と牧之原市地域公共交通計画における課題・基本方針の対応表

方針	事業	方針	公共交通計画の位置付け	
			方針と事業	
基本方針1： 富士山型ネットワーク構造の形成に資する地域公共交通ネットワークの構築	事業1：周辺都市との連携による路線維持	継続	3-11	関係者間連携
	事業2：幹線軸（裾野部）の路線の再編	修正継続	1-1	裾野部のネットワーク
	事業3：幹線軸（斜面部）の路線の再編	継続	1-2	斜面部のネットワーク
	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	1-3	山頂部のネットワーク
	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	2-4	高齢者等の移動
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	2-5	拠点バス停の環境整備
	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	2-5	拠点バス停の環境整備
	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	2-5	拠点バス停の環境整備
	事業9：利用しやすい車両の普及	表現見直し	2-6	利用しやすいサービス
	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	3-8	観光施策との連携
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	2-6	利用しやすいサービス
	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	2-7	モビリティマネジメント
	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	2-7	モビリティマネジメント
	事業15：バス・タクシーの運転手確保	表現見直し	3-11	関係者間連携
	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	3-11	関係者間連携
	事業17：評価・改善を検討する組織体制の構築	見直し(削除)	—	—



基本 方針 1	<b>事業1:沿岸部の路線の維持・再編(幹線軸(裾野部))</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

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、相良営業所と静岡市を平日約100便を運行する、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)**

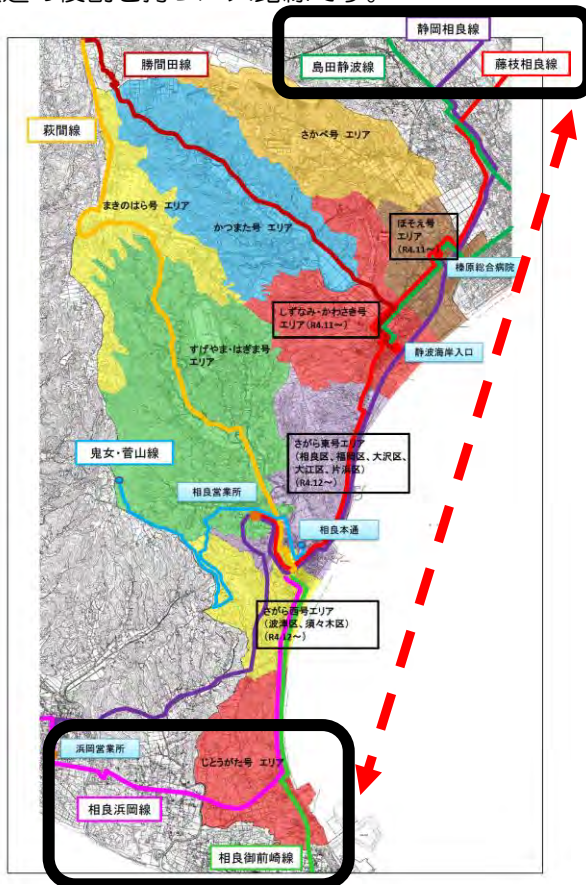
しずてつジャストライン(株)が運行する「地域間幹線」である両路線は、特急静岡相良線に次ぐ広域路線として、島田市立総合医療センター、島田駅、藤枝駅といった近隣市の最寄駅や総合病院を結ぶ貴重な路線です。近年は、利用者数の減少等により、国県補助に加えて関係市町の欠損補助により運行を継続しています。

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)

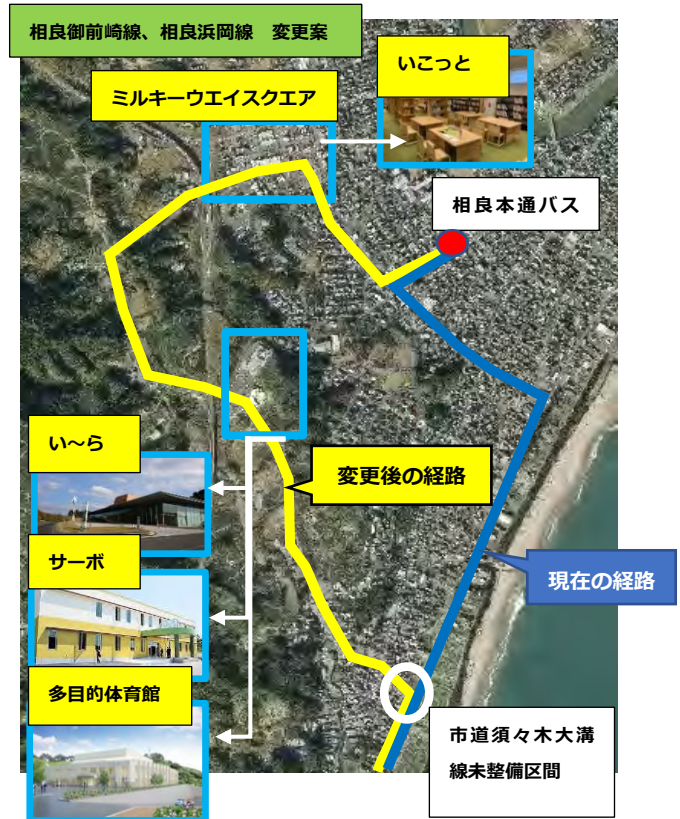
- 榛原総合病院への通勤者や通院者の利便向上を目的に、病院への乗り入れ便数の増便を検討し、榛原総合病院の拠点バス停としての強化を図ります。

(藤枝相良線、島田静波線)

- バス事業者や関係市町との連携による利用促進策を実施し、両路線の維持を図ります。加えて、通勤、通学の需要に対応可能な時刻設定を協議します。

(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や、高校生の通学利便の向上を中心とした地頭方地区の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「いっこつ」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
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
☆相良御前崎線 ☆相良浜岡線	維持	維持	維持	経路変更準備 (R9以降変更)

基本方針 1	<b>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))</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
--------	--

【路線の概要】

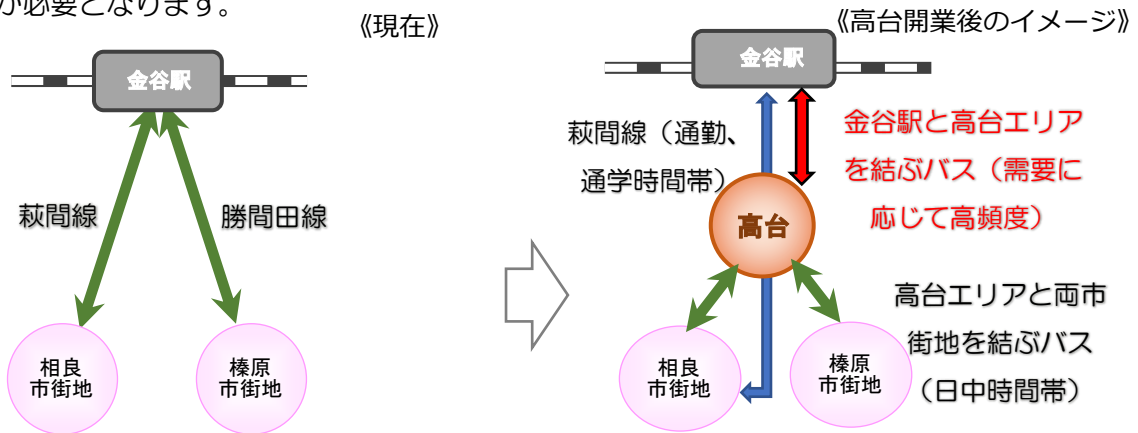
富士山型ネットワークの斜面部を運行する自主運行バスの萩間線と勝間田線は、相良、榛原両市街地から山間部を運行し、JR 金谷駅へ接続しており、主に郊外の市民の通勤、通学としての利用や、萩間小学校、牧之原小学校、勝間田小学校、島田市の金谷小学校の遠距離通学児童の通学にも利用されていますが、近年は、利用者数の減少に拍車がかかり、特に勝間田線は小学生の利用が8割を占めており、収支率の低下も課題となっています。

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

両路線の今後の方針は、「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び経路変更を実施し、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を図ります。

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。

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。



【具体的な施策】

- ☆利用者の多い萩間線を基幹路線として維持しつつ、高台エリアを経由し、近隣のJR駅へ運行することで路線の効率性を高めます。
- ☆萩間線、勝間田線の起点となる相良、榛原両市街地から高台エリアまでの運行経路については、小学生の登下校利用に加え、高齢者の移動、高台エリアからの来訪者利用を想定し、実態に応じた運行経路を検討します。

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
維持	維持	経路変更準備	高台エリア開業に合わせて変更

基本方針1	<b>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))</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バス路線は、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、市外からの接続強化が課題となります。

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。

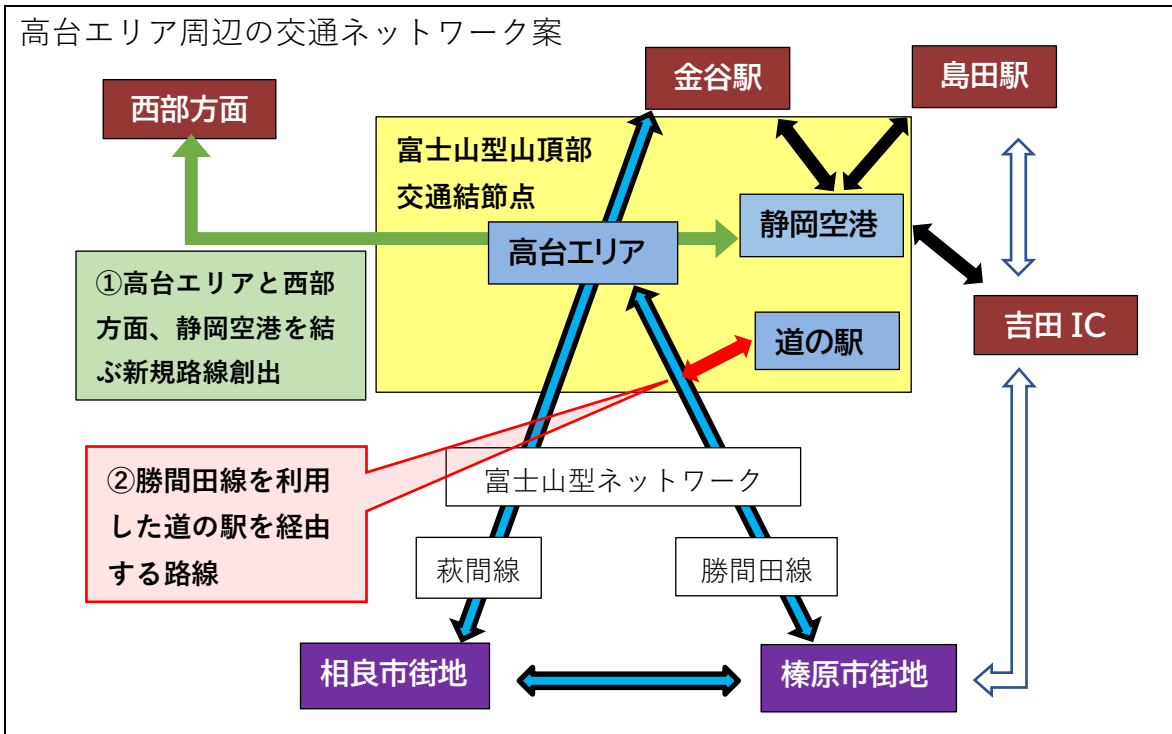
また「道の駅(仮)さかべ」については、勝間田線を利用した交通アクセスを検討します。

- 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や静岡空港を結ぶ路線の創出を検討し、商業施設への通勤や買い物需要と静岡空港の利用者を取り込むと同時に、市民の移動手段となるような路線を検討します。
- ② 事業2の高台エリアと両市街地を結ぶバスの経路として、既存の勝間田線を延伸して「道の駅（仮）さかべ」を経由する路線を検討します。



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	

	R5	R6	R7	R8
①	協議・調整	協議・調整	経路変更準備	高台エリア開業に合わせて運行
②	協議・調整	協議・調整	経路変更準備	高台エリア開業に合わせて変更

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

【事業の概要】

市内全域への導入が完了（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）したデマンド乗合タクシーは、高齢者等が安心して住み続けられる生活に必要な移手段です。

今後は、各号の運行を継続する中で、利便向上、利用促進を図りつつ、高齢者の交通事故防止のために、運転免許返納を促進していく必要があります。

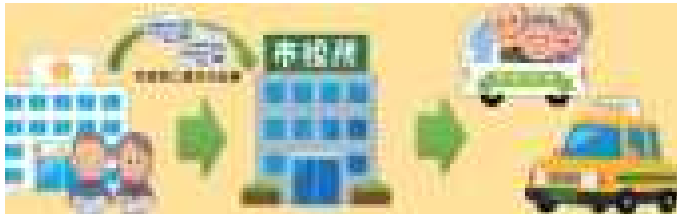
視点2 身近な生活  
(2) 安心して住み続けられる

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）

また、しずてつバスの乗り放題パスの「大御所パス」は、65歳以上の高齢者に加え、運転免許返納者の60歳以上からの利用や夫婦割引等があり、高齢者にも優しい制度となっているため、併せて周知していきます。

運転免許証返納による支援の流れ



①警察署で免許返納手続きと運転経歴証明書の交付申請

②市役所で申請書を提出

③タクシー利用（デマンド無料券配布）

【具体的な施策】

☆デマンド乗合タクシーの利用促進の継続や大御所パスの周知を図ります。

・運転免許証自主返納支援事業を促進し、バスやタクシーを活用して高齢者の事故を防止します。

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
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

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

【事業の概要】

視点3 利便向上(1) 環境整備

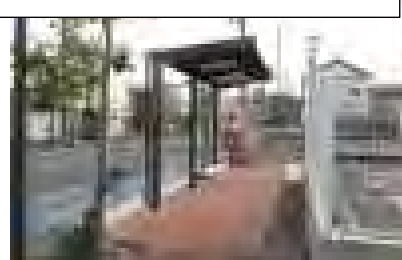
バスやタクシーの利便向上のためには、待合所の環境整備や駐輪場の整備といった結節機能の強化が考えられます。利用者の満足度を高めるためにも、快適な環境整備を推進する必要があります。

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か所に設置しています。

▼相良本通バス停 待合所



(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年度に、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。

【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
推進・協議	推進・協議	推進・協議	高台エリアバス停整備

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

**【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により、利用者の利便向上を図ります。

**(効果的な情報提供)**

路線バスについては、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、同社の検索情報を広く周知していくことが効果的です。

また、令和3年には、榛原高校の学生が作成する通学者専用のバスマップ・時刻表の作成を支援し、目的やターゲットを絞った情報提供に取り組みました。

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。

**(使いやすい時刻設定)**

特急静岡相良線や藤枝駅、島田駅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い、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、という意見もあり改善が必要です。

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。

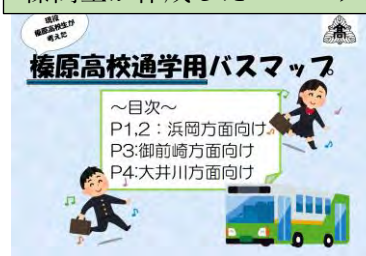
**(時代に対応した車両)**

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、バス事業者やタクシー事業者とともに低床バス車両やユニバーサルデザイン(UD)タクシー車両の導入を進める必要があります。

利用しやすい車両に加え、新型コロナウイルスの感染防止対策を講じた車両の導入や、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る必要があります。

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

榛高生が作成したバスマップ



**【具体的な施策】**

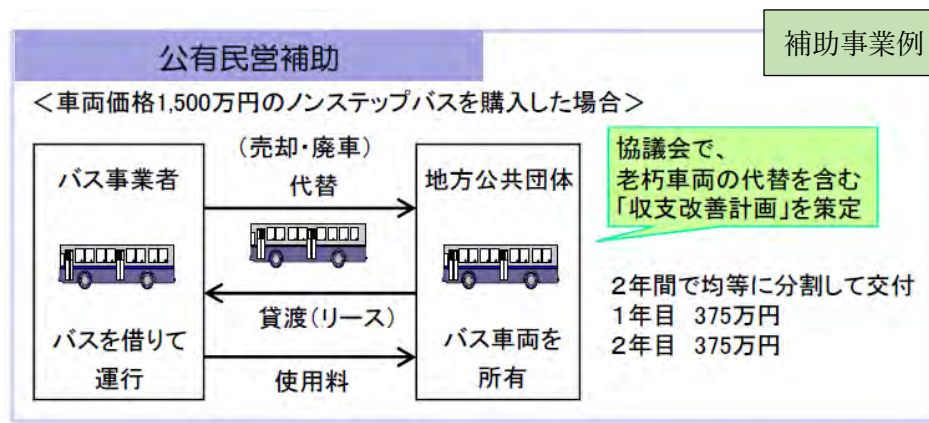
☆進学を控えた市内の中学生や高校生向けに、バスを使った学生生活のリーフレットや、近隣の高校・大学等へのアクセスマップ、企業や地域別にカスタマイズした情報を掲載したチラシ等を作成・配布し、効果的な情報提供を図ります。

☆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



し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を交通事業者とともに検討します。



**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、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
情報発信実施	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	<b>事業7:モビリティマネジメントの推進</b>
	地域公共交通の利便向上、利用促進策の推進

【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、公共交通への興味につながる取組を実施します。
- ・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

- ・COOL CHOICE（1日限定で静岡市内のバス、鉄道運賃が無料 R4 実施）

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

▼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
実施	継続実施	継続実施	継続実施

基本 方針 3	<b>事業8: 観光施策と連携した取組の推進</b>
	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。

更に本市は、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。特に、富士山静岡空港利用客を市街地へ誘導する手段は、長年の課題となっています。

この施策については、周辺市町との広域的な連携も視野に検討します。

**【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計画します。（例：バス＋ウォーキング、バス＋観光ツアー等）
- ・事業3で示した富士山静岡空港と高台エリアを結び、高台エリアから市街地への誘導を図るため、高台施設バス停に観光情報が得られるスペースを整備します。
- ・インバウンド需要を取り込むことを目的に、夏季の海水浴期間中などの観光シーズンに、富士山静岡空港と市街地を結ぶ直通バスの実証運行を検討します。

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



**事業の実施主体**

牧之原市、バス事業者、タクシー事業者、（一社）まきのほら活性化センター

**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
計画	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

【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。

また、バス利用者アンケート調査では、拠点バス停を利用するバス利用者の73%が学生との結果であるため、学生を中心とする若者への支援・対策が重要となります。

子育て支援につながる施策として、高校生の通学利便を向上させる取組が考えられます。高校生のアンケート調査においても、バス路線の不便さから通学時に保護者の送迎が発生することを負担に感じている家庭が多くありました。

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

【具体的な施策】

- ・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、公共交通のマップ等が手元に渡るような細やかな連携や、特急静岡相良線等の利便性をPRするチラシ作成に取り組み、移住定住を推進します。
- ☆高校生のスムーズな通学の確保を図り、保護者の送迎負担の軽減につながる施策を検討します。特に、市内の榛原高校、相良高校に対しては、学生確保、保護者の負担軽減を目的に、高校と定期的に意見交換を実施します。
- ・市内の中学や高校と連携し、高校や大学進学の際のバス路線を利用した通学手段に対し、担当課内に相談体制を整備し、バス路線による効率的な通学手段を提案します。
- ・自主運行バスを利用している遠距離通学児童の通学手段を引き続き確保します。

事業の実施主体

牧之原市、バス事業者、小学校、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
検討	実施	継続実施	継続実施

基本 方針 3	<b>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</b>
	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。

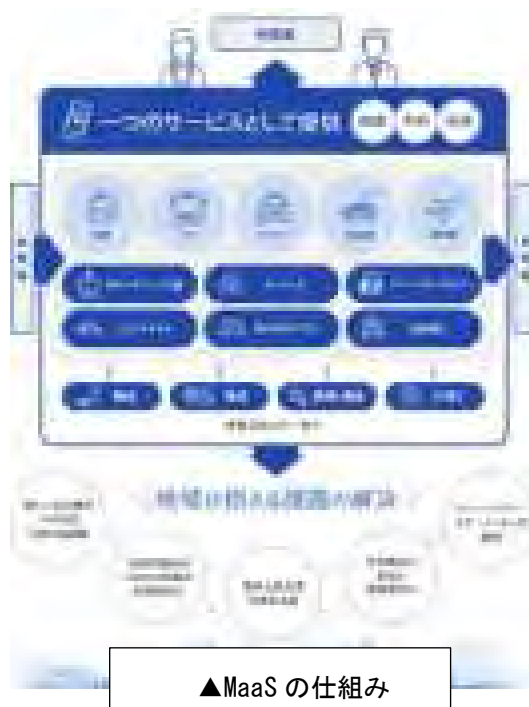


**令和 4 年度の県内の自動運転取組事例**

- ・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「まきのはら号」は市への電話予約）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、より便利な予約方法が求められます。

【具体的な施策】

☆自動運転車両の市内での実証運行の可能性を調査し、将来的な導入を検討します。なお、導入候補地としては、拠点バス停や賑わい施設からバス路線が無い場所への移動を補完する「ラストマイル」の考えと、低速運行が可能な地域を基本に、実証運行から将来的な導入を検討します。

- 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
調査・研究	調査・研究	調査・研究	調査・研究
実証運行（3年間のいずれかで）			

基本 方針 3	<b>事業 11: 市民意見を尊重する協議体制と関係者の連携強化</b>
	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

【事業の内容】

公共交通の維持、利用促進には、関係者との緊密な「連携」が必要です。

（市民、企業、学校との連携（意見集約））

地域の代表者で組織する地域協議会への情報提供や、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。

（交通事業者との連携）

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なければなりません。交通事業者の最重要の課題である運転手の確保については、公共交通維持のために、市も積極的に支援していく必要があります。

（関係市町・県との連携）

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する必要があります。その他連携により、近隣市のコミュニティバスや空港アクセスバスの活用により、お互いにメリットがある関係を構築します。

【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、計画の推進に努めるとともに、公共交通の充実を図ります。
- ☆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。
- ・関係市町と連携し、自主運行バスや地域間幹線系統の利用促進を図るとともに、菊川市のコミュニティバスや県や藤枝市が運行する空港アクセスバスなど、市内を運行する他市や県の公共交通の上手な活用を周知します。

**事業の実施主体**

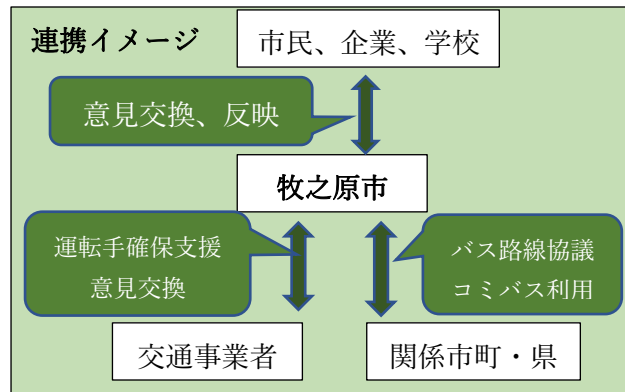
牧之原市、バス事業者、タクシー事業者、関係市町、地域や各種団体

**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
実施	実施	実施	実施

視点 4 利用促進(2) 関係者間の連携



第5章 目標達成に向けた施策 (11) 事業スケジュール

計画期間の令和5年度から令和8年度の4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☆は重点事業)

施策		R5	R6	R7	R8	施策
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・準備			① 特急静岡相良線：榛原総合病院への乗り入れ便数の増便の検討 ② 藤枝相良線、島田静波線：関係市町と連携した利用促進による維持、通勤通学時間帯の時刻改善 ☆③ 相良御前崎線、相良浜岡線：い〜らやミルクウェイスクエアを経由する経路変更
	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・準備			☆① 高台エリアへの接続 ② 市街地から高台エリアまでの運行経路の検討
	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・準備			☆① 高台エリアと西部方面、静岡空港を結ぶ新規路線創出 ② 道の駅を結ぶ路線の検討
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		継続			☆① デマンド乗合タクシーの利用促進に係る取組の継続
	5：拠点バス停の環境整備の推進		検討・調整・準備		実施	☆① 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
	6：誰もが利用しやすいサービスの提供			実施		① ☆効果的な情報提供、使いやすい時刻設定、時代に対応した車両の導入
	7：モビリティマネジメントの推進			実施		① ☆乗り方教室、☆バスイベント、環境と連携した取組
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						
4事業	8：観光施策と連携した取組の推進	検討		実施		☆① 観光モデルルートの設定、観光イベントとの連携 ② 高台バス停における観光情報発信、静岡空港と市街地を結ぶ直通バスの実証運行
	9：移住定住・子育て支援につながる取組の推進	検討		実施		① 移住定住の取組(チラシ配布、特急静岡相良線のPR) ② 子育て支援の取組(☆通学利便の向上、通学手段相談窓口の整備、バス通学支援)
	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		☆① 自動運転車両の実証運行 ② MaasやICTを取り入れた交通分野のデジタル化
	11：市民意見を尊重する協議体制と関係者の連携強化				実施	① 関係者間の連携強化(市民等、☆交通事業者(運転手確保)、関係市町・県)



## 第5章 目標達成に向けた施策 (12) 将来の交通ネットワークイメージ

計画推進後の R9 以降のネットワークイメージを以下に示します。富士山型ネットワーク構造を推進し、相良、榛原両市街地と高台エリアの3点を中心とした交通ネットワークにより、賑わい拠点を効率的に結ぶ中にも、生活路線としての利便向上を図ります。



## 第6章 計画の評価とスケジュール

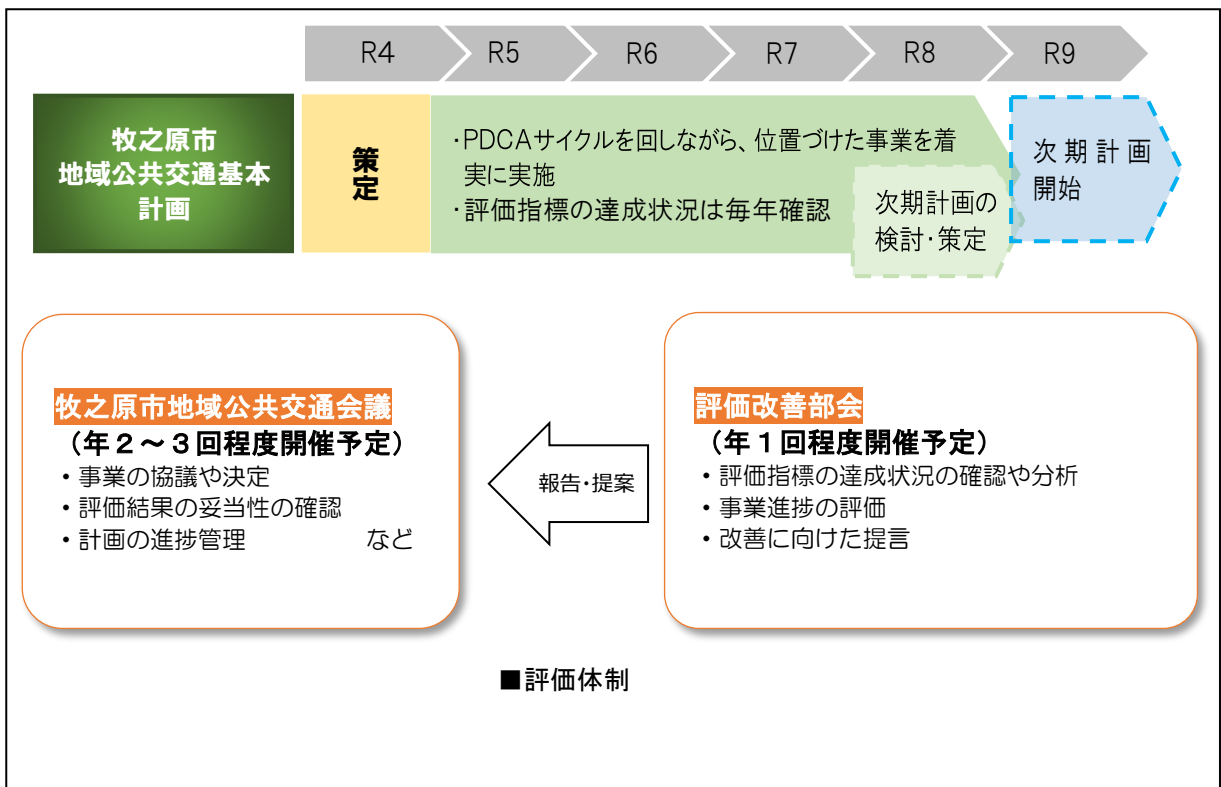
### (13) 達成状況の評価、協議スケジュールに関する事項

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8年度の4年間ですが、計画の最終年度の令和8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。

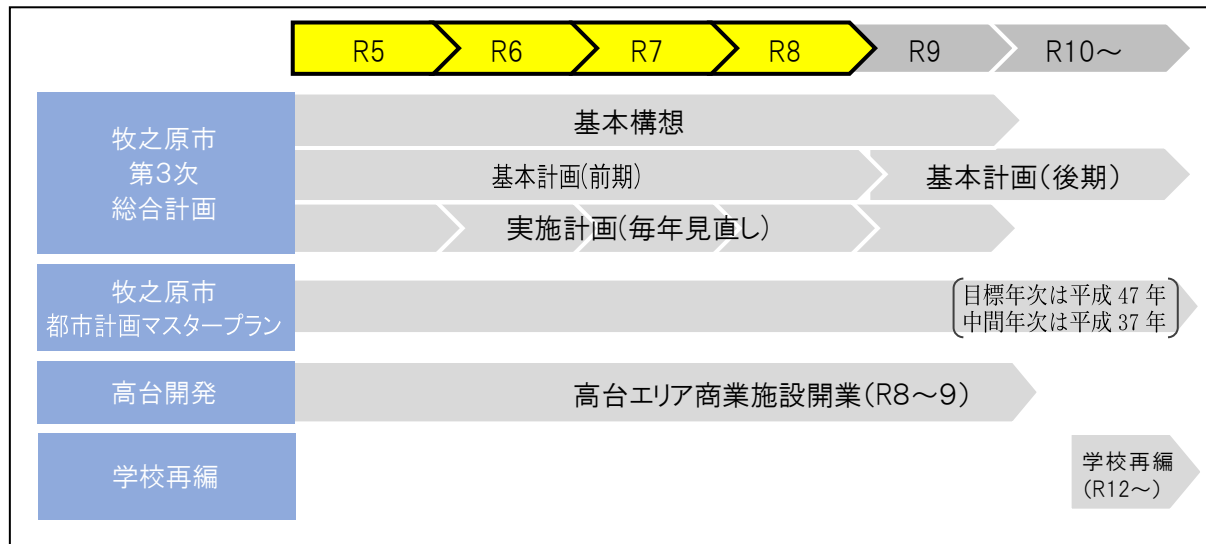
また、改善が必要な事業についても、『評価改善部会』で事業の改善・見直しに繋げるための検討事項・留意点を提言し、牧之原市地域公共交通会議へ報告します。



■各年度の標準スケジュール

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
公共交通 会議			評価改善 部会 前年度の 評価、進 捗確認		第1回 計画の評 価報告 前年度実 績報告		第2回 年度内変 更(協議 事項があ れば)			第3回 次年度運 行計画の 承認		
調査		OD調査 (地域間幹 線系統)		OD調査 (自主運 行バス)			福祉団体、学校、企業との意見 交換(次年度運行反映の材料)					
協議		自主運行 バス連絡 調整会議				課題の洗 い出し	次年度運行協議 関係市町、交通事業者				地域協議会 デマンド実績報告	
予算 契約手続	運行開始				実施計画 (次年度 概算予算 要求)			自主運行 バス債務 負担行為 (次年度 運行分補 正予算)			運行委託 入札手続	次年度予 算可決  次年度運 行契約

■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](mailto:koutu@city.makinohara.shizuoka.jp)

# 牧之原市地域公共交通計画

(資料編)

令和5年3月

牧 之 原 市

# 目次

## 1. 上位・関連計画の整理

(1) 上位・関連計画等.....	1
(2) 地域公共交通の取組の方向性.....	17
(3) 牧之原市地域公共交通網形成計画の検証性.....	19

## 2. 地域概況

(1) 地勢・自然的条件.....	23
(2) 人口動向および人口分布.....	24
(3) 通勤・通学者の移動状況.....	30
(4) 土地利用の動向.....	31
(5) 都市施設の分布状況.....	33
(6) 産業動向.....	35
(7) 観光動向.....	37
(8) 災害特性.....	38
(9) 富士山静岡空港の動向.....	39
(10) 自動車等保有状況.....	40

## 3. 地域公共交通の現況

(1) 牧之原市内の地域公共交通.....	42
(2) 高速バスの運行状況.....	43
(3) 乗合バスの運行状況.....	44
(4) 自主運行バスの運行状況.....	48
(5) デマンド型乗合タクシーの運行状況.....	52
(6) タクシーの運行状況.....	57
(7) その他の交通手段の運行状況.....	58
(8) 移動支援の状況.....	60
(9) 路線バスのサービス水準.....	61
(10) 公共交通空白地域の状況.....	63
(11) 公共交通に対する市民意識.....	64

## 4. 地域公共交通の利用実態・ニーズ把握

調査概要.....	65
(1-1) 事業者・関係機関等ヒアリング調査の概要.....	66
(1-2) 事業者・関係機関等ヒアリング調査の結果.....	67
(2-1) 中学3年生保護者アンケート調査の概要.....	70
(2-2) 中学3年生保護者アンケート調査の結果.....	71
(3-1) バス利用者アンケート調査の概要.....	81
(3-2) バス利用者アンケート調査の結果.....	82
(4-1) 企業アンケート調査の概要.....	91
(4-2) 企業アンケート調査の結果.....	92
(5-1) デマンド乗合タクシー利用者調査の概要.....	93
(5-2) デマンド乗合タクシー利用者調査の結果.....	94
(6-1) バス乗降分析調査の概要.....	97
(6-2) バス乗降分析調査の結果.....	98
(7-1) 榛原高校関係者との意見交換会の概要.....	119
(7-2) 榛原高校関係者との意見交換会の結果.....	120

# 第1章 上位・関連計画の整理

## (1) 上位・関連計画等

### 1. 第3次牧之原市総合計画 (R5.2 現在 策定作業中)

① 策定年月：令和5年3月

② 計画期間：令和5年度～令和12年度

③ 将来都市像

『RIDE ON MAKINOHARA 夢に乗るまち 牧之原』

『豊かな自然を活かした 心豊かでアクティブな暮らしが実現できるまち』

④ 基本構想

まちづくりの基本的な考え方

- 1) 安心安全な暮らしの確保
- 2) 公民連携・市民協働
- 3) 広域行政・広域連携
- 4) SDGsの推進・循環型の社会経済への転換
- 5) 多様な人材や文化が共生する社会の実現

土地・空間利用の基本的な考え方

- 1) 既存市街地と高台をつなぐ都市構造の構築
- 2) 各地域特性に応じた土地利用の促進
- 3) 公共施設や遊休公共用地の活用

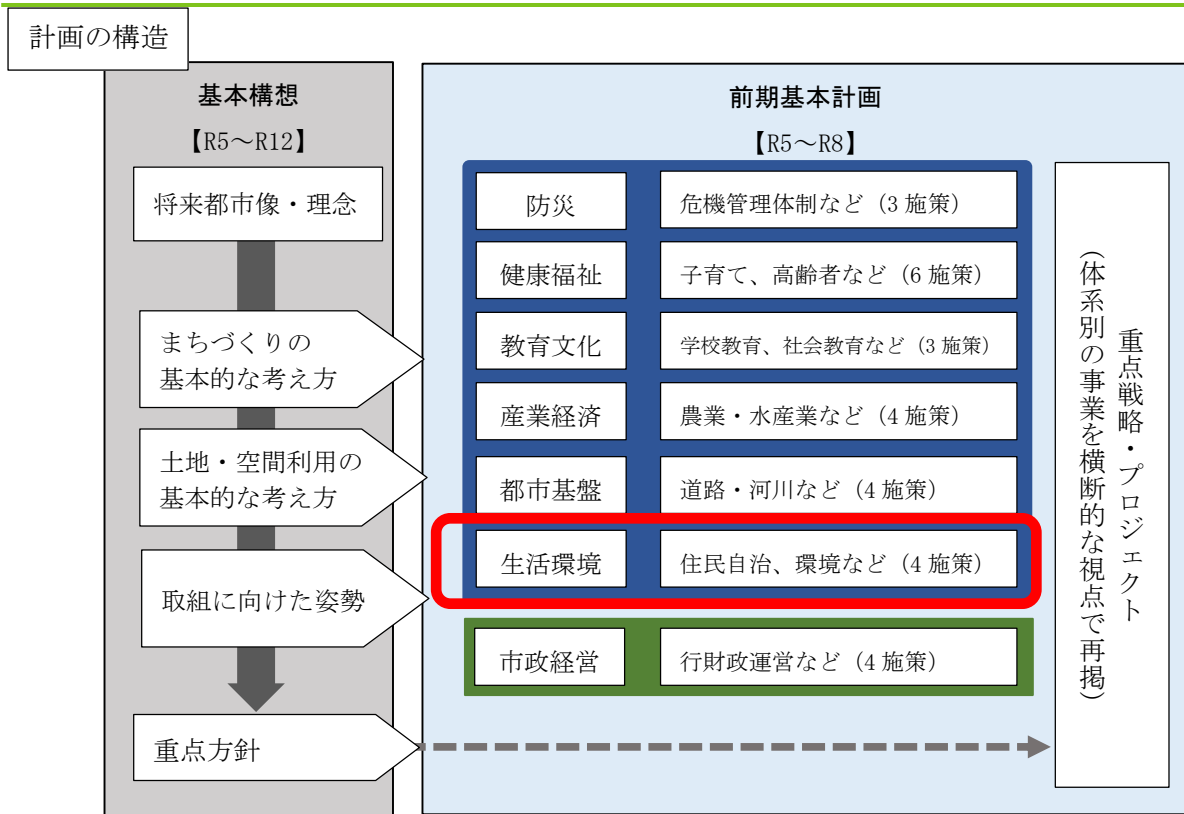
重点方針

- 1) 牧之原らしい暮らしや遊びのローカルスタイルを創出する
- 2) 地球環境にやさしく、持続可能な循環型産業を創出する
- 3) 若者世代が住みやすい暮らしを創出する
- 4) 課題に効果的に対応できる行政運営を行う

⑤ 前期基本計画

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。



6	生活環境	1	住民自治の支援	(1) 地区主体の地域活動の充実 (2) 地区支援の推進 (3) まちづくりを支える人材育成
		2	良好な環境の形成	(1) 自然環境の保全 (2) ごみの適正な処理の推進 (3) 省エネルギー・創エネルギーの推進 (4) 環境教育の充実 (5) 生活関連施設の広域化・集約化
		3	公共交通の充実	(1) 地域公共交通の充実 (2) 富士山静岡空港の利活用
		4	定住に関する魅力の向上	(1) 移住定住の推進 (2) 結婚に関する支援の充実 (3) 多様な人が共生・活躍する社会の実現

政策6 生活環境 施策3 公共交通の充実

1 現状と課題

- ・鉄道駅のない本市にとって、地域と駅を結ぶ生活交通であるバス路線は、多くの通勤、通学者が利用する貴重な移動手段であります。新型コロナウイルスや燃料費高騰の影響を受け、利用者が減少しています。
- ・高齢化や高齢者ドライバーの免許返納に伴い、移動困難者の移動手段の確保、路線バスでカバーできない面的移動に対応するため、市内全域でデマンド乗合タクシーやデマンド乗合バスを導入しています。

2 方向性

- ・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。



## 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

2. 第2期人口ビジョン及びまち・ひと・しごと創生総合戦略

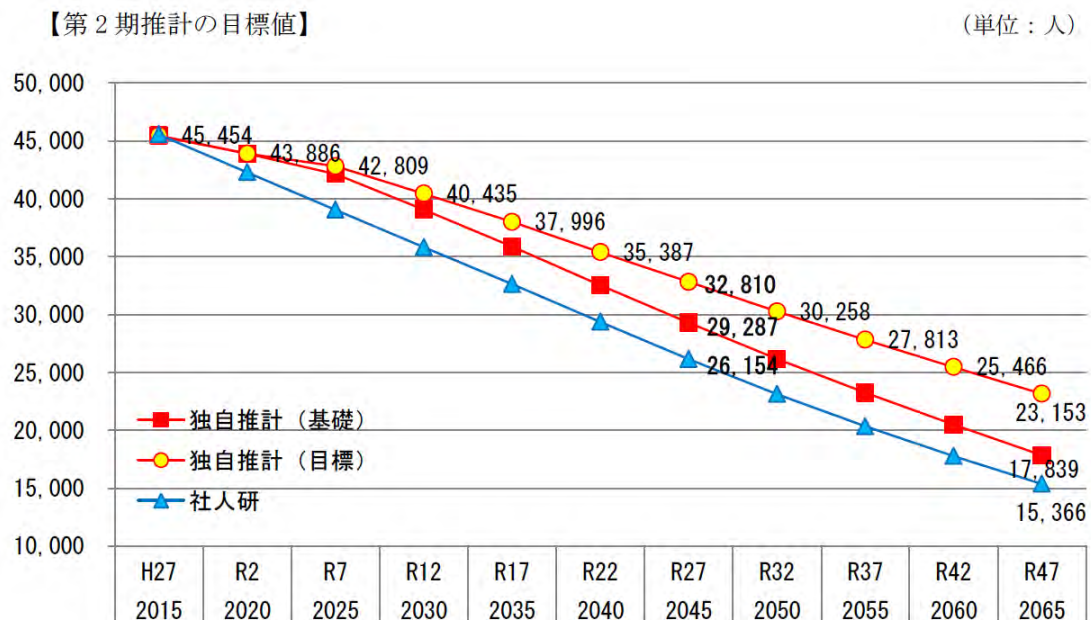
① 策定年月：令和2年10月

② 計画期間：令和2年度～令和6年度

③ 推計人口

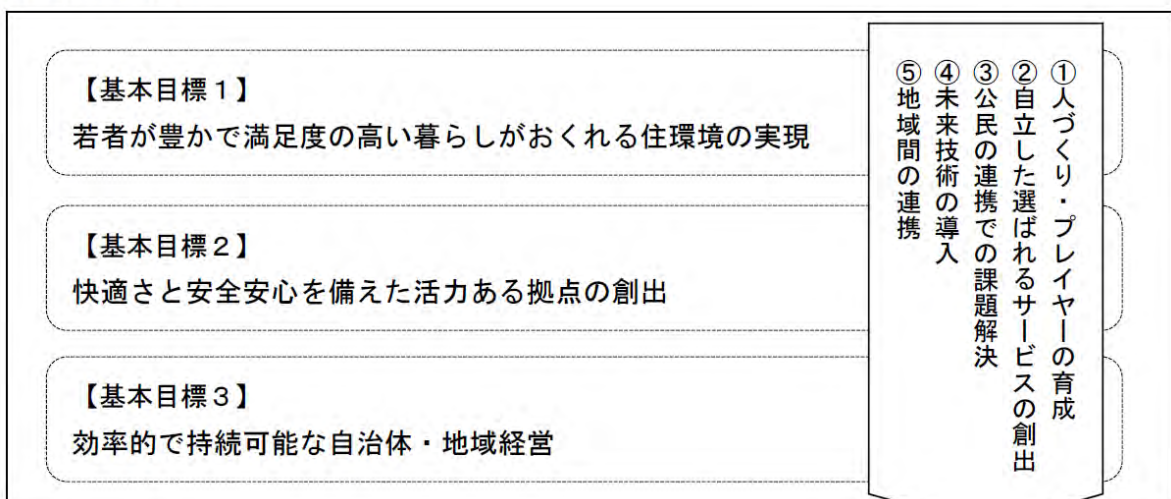
独自推計の基礎値に、政策成果により「日本人男女の20歳から39歳の移動率を半減」、「合計特殊出生率の段階的な上昇」を加算した場合の推計を「独自推計(目標値)」として示す。  
2045年(令和27年)には、32,810人となり、独自推計(基礎値)より3,523人多く、社人研推計より6,656人多くなる。

■市の人口推移と長期的な見直し



④ まち・ひと・しごと総合戦略の体系

【体系の図化】



### 基本目標1 若者が豊かで満足度の高い暮らしがおくれる住環境の実現

当市の持つ地域資源や立地環境などの魅力、利点を活かし、健康的な食生活、アクティブな遊びや体験、やりがいのある働き方などが実現できるなど、モノの豊かさではない、暮らしの豊かさを生み出す。

結婚から出産、子育て、子どもの教育までに対し、若者の求める希望をかなえ、子どもや家族、友人と心豊かに楽しく暮らせる住環境を実現する。

これらを通じて若者が住みたい、訪れたいと思えるまちをつくる。

### 基本目標2 快適さと安全安心を備えた活力ある拠点の創出

富士山静岡空港、御前崎港、東名高速道路相良牧之原 IC など、国内外との交流、連携に高いポテンシャルを持つ交通インフラを活用し、国外、首都圏、周辺地域からのアクセスに優れた魅力ある拠点の開発を行う。

快適で安心安全な消費環境・住環境・事業環境の創出、最先端技術の導入による持続可能なまちづくりを推進し、定住・交流人口の増加を図る。

### 基本目標3 効率的で持続可能な自治体・地域経営

将来に渡り持続可能な自治体・地域経営を進めるため、今あるやり方や仕組みに捉われず、Society5.0による新しい社会の力の導入、公共施設の計画的な改修・更新、既存事業等の抜本的な見直しなどに、積極的にチャレンジする。

政策的投入できる経営資源を確保するとともに、戦略分野の選択と集中により強力な推進を図るなど、効率的な自治体運営を支える基礎を強化する。

また、地区拠点の確保などを通じて、自治会組織を強化し、暮らしに密接した課題解決、サービスの提供を担う支え合う住民協働や自治の機能を高める。

### 3. 牧之原市都市計画マスタープラン

#### ① 策定年月：平成 28 年 3 月

#### ② 計画期間

- ・目標年次は、概ね 20 年後の平成 47 年とします。
- ・中間年次は、牧之原市総合計画等の基本構想との整合を図り、令和 7 年とします。

#### ③ 都市づくりの基本理念

- 協働による都市づくり
- 安全安心な都市づくり
- 連携軸（ネットワーク）でつながる都市づくり
- 住んでみたい、住み続けたい都市づくり
- 次世代（NEXT）を担う都市づくり

#### ④ 都市づくりのテーマ

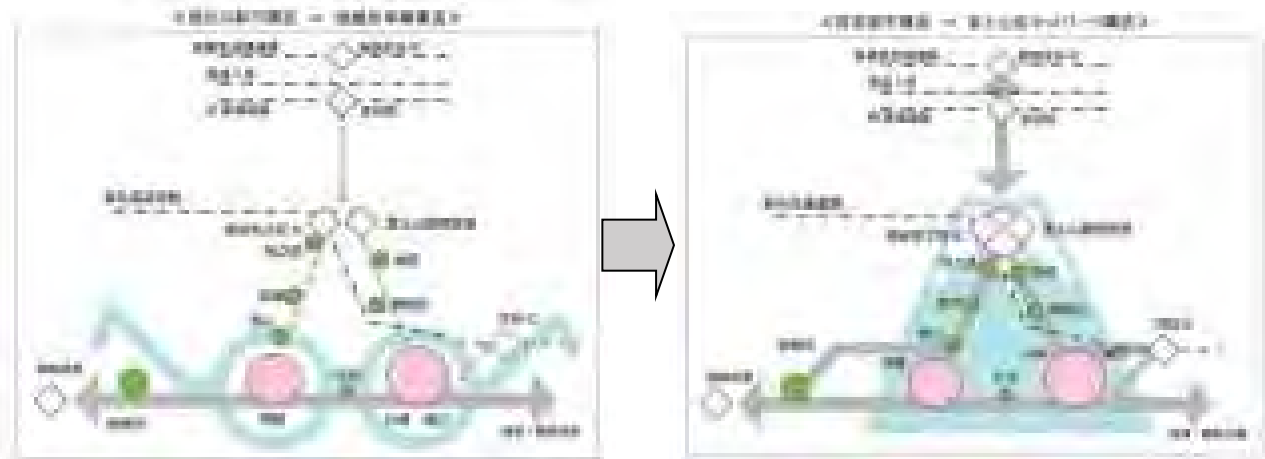
『絆と元気が創る 幸せあふれみんなが集う NEXT まきのほら』

#### ⑤ 将来都市構造

富士山型ネットワーク都市構造の初期の段階では、「富士山型」の裾野部「都市拠点(相良地区、川崎・細江地区の 2 つの既成市街地)」と「富士山型」の山頂部「広域交流拠点(相良牧之原 IC、富士山静岡空港周辺の新規魅力開発地等)」は、「都市拠点」で生活する在住市民が、「広域交流拠点」内の新規進出企業で働く生活スタイルがイメージされます。







「広域交流拠点」内には多くの企業が進出し、「都市拠点」との行き来が増加します。「広域交流拠点」に市外から転入して居住する市民等が増加し、公共交通等の拡充を通じて広域交流拠点内に段々と生活する場が整備されていくことが想定されます。

裾野である「都市拠点」と山頂部の「広域交流拠点」の相互交流が増加し、都市全体が発展する、新たな牧之原市の「富士山型ネットワーク構造」都市が形成されていきます。







■現在の都市構造⇒眼鏡型単線構造




土地利用ゾーン

-  エコな都市新創形成ゾーン【市街地のコンパクト化の推進を基本とし、既存機能や創出機能の両方を図るゾーン】
-  工業振興ゾーン【企業が進出、快適に就業することのできる環境の整備・充実に図るゾーン】
-  集落環境保全ゾーン【良好な環境の維持を基本とし、集落体としての安住性・持続性の向上を図るゾーン】
-  森林・自然保全ゾーン【山林や農地の適正な維持・管理、農地の集約化等を図るゾーン】
-  自然創成計画ゾーン【緑地の創出・正産上を目的とし、見守り型土地利用計画は、自然環境の創成や活用について検討するゾーン】
-  産業誘導創成計画ゾーン【新たな産業誘導や産業集約の進展を目的とし、産業集約の推進を条件として検討するゾーン】

拠点

-  都市拠点
  - 【行政、教育、商業、医療などの既存の都市機能を維持・充実にするとともに、必要となる居住機能、都市機能等の誘導を図る拠点】
-  広域交流拠点
  - 【交通利便性向上から、新たなサービスにむけたい交流を生み出す場として、インフラ等の整備を図り有効活用を図る拠点】
-  産業拠点
  - 【良好な就業環境の整備・充実に資しながら、異なる産業が共存し発展する拠点】
-  観光・レクリエーション拠点
  - 【良好な自然環境をもちながら、より多くの人に利用されたいの場として環境の整備・充実に図る拠点】

幹線軸

-  広域幹線軸
  - 【東海、近畿、関東に亘って国土レベルで環状都市と連絡する本市の主要な軸であり、広域におたる有無生活や産業活動、各都市との連携交流を支える軸】
-  都市幹線軸
  - 【広域幹線軸に連絡する主要な軸であり、広域幹線軸とともに市民生活や産業活動を支える軸】
-  圏域広域軸
  - 【防災・防災対策を実施することにより、圏域圏域の安全性を高めるとともに、良好な自然環境、美しい景観を形成する軸】

将来都市構造図



## ⑥ 都市施設基本計画（公共交通）

高齢者の買物や通院、学生の通学などの日常生活の足として重要な役割を担う公共交通の利便性向上等に向けた計画が次のように設定されています。

### 1) 多様な手法による利用しやすい公共交通の確保

将来都市構造や現在のバスの利用状況、住民のニーズ等を踏まえながら、民間事業者によるバス路線、自主運行バスの見直し・改善に加え、コミュニティバス、デマンド型交通の導入も含め市内外の拠点施設等をネットワーク化し、効率的に移動できる、より利用しやすい公共交通を構築します。

### 2) バス利用の促進

JR 東海道本線静岡、掛川、菊川、金谷、島田、藤枝等の鉄道駅での接続(乗り継ぎ)の利便性を向上させるためのバス路線や運行ダイヤの見直し等により利用拡大を図ります。

また、バス路線周辺の住民や企業等に対し、バスの利用促進に向けた連携を図ります。

### 3) バスターミナル機能の強化

相良地区、川崎・細江地区の両市街地内のバスターミナル機能を維持し、交流の都市拠点を形成します。

また、市の新たな拠点となる相良牧之原 IC や富士山静岡空港の近接地に、広域交流拠点の開発進捗に応じて公共交通の結節点となるバスロータリー等の整備を検討し、交流やにぎわいの拠点形成を図ります。

### 4) 富士山静岡空港及び東名高速道路の利便性の向上

市内主要拠点から富士山静岡空港及び東名高速道路(高速バス)への接続の確保など、市内からの空港利用や東名高速バス利用の利便性の向上について検討するとともに、静岡県や関係市町と連携して利用促進を図ります。

### 5) 新幹線新駅設置構想の促進

富士山静岡空港に接続し、広域的な交通拠点としての機能が期待される新幹線新駅構想について、静岡県や関係市町と連携して設置を促進します。

## ⑦ 都市整備計画（交通施設）

都市づくりの基本方針に基づき、各分野における主な事業等の整備計画が整理されています。公共交通に関する整備計画は以下のとおりとなっています。

区分	主な整備事業等	規模等	時期		
			短期	中期	長期又は構想
公共交通	富士山静岡空港新幹線新駅構想	—			○構想

## 4. 榛南・南遠広域都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

## ① 計画期間

都市づくりの理念、将来の都市構造については、令和17年の姿として策定しています。また、区域区分、都市施設の整備等については、令和7年の姿として策定しています。

目標年次 令和7年（基準年次から10年後）

令和17年（基準年次から20年後）

## ② 都市づくりの基本理念

- 持続可能な都市の実現に向けた、誰もが便利で快適に暮らせるコンパクトな都市づくり
- 広域交通網を活用した交流と連携による都市づくり
- 災害の最小化と迅速な復興により、誰もが安全で安心して暮らせる都市づくり
- 恵まれた自然環境、地域資源を守り、活かした魅力ある都市づくり
- 住民・地域・企業・行政による協働と連携の都市づくり

## ③ 地域毎の市街地像

ユニバーサルデザインや防災等へ配慮したまちづくりにより、調和のとれた生活環境の確保を目指す。また、既成市街地に加え、長期的には津波被害リスクのない内陸高台部を含めた拠点を形成し都市機能の適正配置と誘導、公共交通のネットワーク形成等を推進することにより、集約連携型都市構造を実現する市街地形成を目指す。



■ 将来市街地像図

## ④ 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針（牧之原市関連を抜粋）

## 1) 主要用途の配置の方針

## ◆住宅地

牧之原市相良地区、静波地区及び吉田町住吉地区の既に比較的密度の高い住宅地を形成している地区は、住民の日常生活の利便性を確保するため、比較的小規模な商業施設等の立地可能な一般住宅地として配置する。

牧之原市細江地区、御前崎市池新田地区及び吉田町片岡地区等については、ゆとりとうるおいのある低層住宅地を配置する。低層住宅地として配置されている牧之原市大江地区等については、津波浸水想定区域内であり、都市基盤の整備が進んでいないことから、用途地域の見直しを含め住宅地としての位置づけについて検討する。

また、東名高速道路相良牧之原インターチェンジ北側地区についても、計画的な市街地整備を推進し、一部に一般住宅地を配置する。

## ◆商業・業務地

現在の商業・業務地の中心地である牧之原市相良地区の3・4・20新町線沿道や御前崎市池新田地区、吉田町住吉地区を商業・業務地の中心地として位置づけ、商業・業務機能の集積や整備拡充を図るために商業地を配置する。

牧之原市静波地区、波津地区等の旧来からの中心市街地として商業系施設が立地している地区や東名高速道路相良牧之原インターチェンジ北側地区に、近隣商業・業務地を配置する。

牧之原市細江地区の国道150号沿道、牧之原市静波地区の3・3・1榛南幹線（国道150号バイパス）沿道、3・4・21大江波津線（国道150号）沿道、吉田町片岡地区の3・5・9片岡幹線（国道150号）沿道は、既に沿道型の商業施設が多数立地していることから、今後も引き続き、沿道型の近隣商業地区を配置する。

## ◆流通業務地

御前崎市、牧之原市の御前崎港周辺地区を中心に流通業務地を配置し、流通業務施設の集積を図る。

## 2) 市街地における建築物の構成に関する方針

## ◆住宅地における建築物の密度の構成に関する方針

牧之原市相良地区、静波地区、吉田町住吉地区の既に比較的密度の高い住宅地を形成している地区は、比較的小規模な商業施設等の立地可能な中密度住宅地とする。

牧之原市細江地区、東名高速道路相良牧之原インターチェンジ北側地区、御前崎市池新田地区及び吉田町片岡地区等の市街地外縁部にある住居系の新市街地では、ゆとりとうるおいのある低密度住宅地とする。

## ◆商業・業務地における建築物の密度の構成に関する方針

商業・業務地の中心地である牧之原市相良地区の3・4・20新町線沿道や御前崎市池新田地区、吉田町住吉地区は、高密度な商業・業務地区として機能集積を図る。



**◆工業地における建築物の密度の構成に関する方針**

牧之原市萩間地区、菅ヶ谷地区、地頭方・新庄地区、御前崎市池新田工業団地、白羽工業団地、御前崎市、牧之原市の御前崎港周辺地区、吉田町大幡地区、川尻地区の川尻工業用地は、周辺環境に配慮しつつ、工業専用系地区として、工業機能の集積を図る。

**⑤ 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針****1) 交通体系の整備の方針**

今後、本区域は交通の要衝として、広域及び隣接する区域との連携・交流がさらに期待されていることや、地球温暖化や防災・減災等、社会情勢の変化を踏まえた対応が求められることを考慮し、本区域における交通体系を以下の基本方針に基づき整備を図る。

- ・ 周辺市町や県内の主要圏域への連携を強化する幹線道路網の機能強化を図る。
- ・ 都市機能が集約した拠点等を結び、集約連携型都市構造の実現に資する交通ネットワークの形成を図る。
- ・ 東名高速道路吉田インターチェンジ、相良牧之原インターチェンジ、富士山静岡空港及び重要港湾御前崎港等の広域交通拠点と、各市町の中心市街地との連携機能を充実させる総合的な交通体系の形成を図る。
- ・ 均衡のとれた適正な都市機能を分担し、相互にサービスを享受できるように、各 拠点間及び隣接区域を連携する交通体系の形成を図る。
- ・ 発生が予想されている南海トラフ巨大地震等に対する防災・減災の視点から、沿岸部から内陸部への避難、緊急物資輸送等の役割・機能が発揮できる交通体系の形成等、災害に備えた道路交通環境の整備・充実を図る。
- ・ 市街地内の骨格を形成し、円滑な交通に寄与する道路網の整備を図る。
- ・ 市街地内の生活道路については、歩行者・自転車利用者空間の確保により、安心安全な道路環境の改善を図る。
- ・ 公共交通機関の利用を促進するため、コミュニティバス等の導入を検討し、効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの構築を図る。

## 5. 榛南・南遠都市圏総合都市交通マスタープラン

### ① 計画期間

概ね 20 年後に都市圏交通の目標を達成することを想定した都市圏レベルの広域的な交通計画とし、道路網計画とモビリティ・マネジメント計画等から構成されている。

### ② モビリティ・マネジメント計画等

公共交通や交通需要管理など、道路網計画以外に取り組むべき方策について、モビリティ・マネジメント計画として立案している。

#### ■モビリティ・マネジメント計画等の立案

施策	内容	実施箇所	実施主体
デマンドバスや乗合タクシー等の導入の検討	公共交通空白地域を第一に、その他の地域も対象に、小型車両や民間タクシーを活用したデマンド型交通の導入等も含め、公共交通サービスの充実化を検討する。(既存バス路線については、公共交通体系の改善・再編等により、公共交通サービスの維持・向上を検討する。)	旧浜岡町・旧相良町・旧榛原町の内陸部、吉田町の沿岸部等	行政、交通事業者、町内会等
職場MM <sup>※1</sup> 等の導入の検討	自動車交通の抑制を図るため、従業員の多いエリアの企業等に対し、通勤バス、相乗り、エコ通勤手当、ノーカーデーの実施など、エコ通勤の奨励等の導入を検討する。行政と企業との双方のやりとりを実施しながら検討を行う。	従業員の多い地区	行政、地元企業

※1：MM(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

### ③ 総合都市交通マスタープランの効果

目標に対するマスタープランの効果として、アウトカム指標が示されています。公共交通に関する「誰もが移動しやすい交通体系の構築」の指標を抜粋して整理する。

目標	隣接都市圏の鉄道への利便性向上	公共交通空白地帯における移動手段の確保
アウトカム指標	公共交通(バス)の利用者数	公共交通のカバーエリア人口
現況値(H22)	2,803人/日	6.4万人
目標値(H42)	現状維持	7.0万人
将来値(H42)	現状維持	7.4万人



■モビリティ・マネジメント計画等の施策実施箇所図

## 6. 牧之原市東名高速道路相良牧之原 IC 周辺地区整備構想

### ① 対象区域

本構想において対象とする東名高速道路相良牧之原 IC 周辺地区とは、右記区域(太線内)としている。ただし、整備構想における市の位置づけや農業振興などの整理にあたっては、市全体を対象とする。



### ② まちづくりの基本的な考え方

**方向 1:** 相良牧之原 IC、富士山静岡空港等に近接する交通利便性を生かして国内外の人たちと交流し、「まきのほら」を発信、アピールするまちづくりを目指す。

**方向 2:** 農業の 6 次産業化、新たなお茶の魅力づくり等を展開し、持続的に発展する農業・茶業を創生するまちづくりを目指す。

**方向 3:** 新たな産業集積により「雇用」を創出し、地域経済を活性化するまちづくりを目指す。

**方向 4:** 市民や企業が安心・快適に暮らし活動できるように、災害と環境に配慮したまちづくりを目指す。(沿岸部と内陸部の集約連携型都市構造の誘導)

#### ◎ 広域交流拠点・産業交流拠点

新たな活力・賑わい・交流を生み出すとともに、産業振興と雇用確保、定住促進を実現する

#### ◎ 儲かる農業振興の拠点

恵まれた環境と人材・技術・文化・歴史等を生かし、茶業をはじめ、儲かる農業を実現する

### ③ 土地利用の基本的な方針および導入機能

#### ◆ 賑わいの場

- ・「広域交流拠点の形成」を目指していく
- ・牧之原市の食や産業の魅力を発信する場の形成を図ることで、市全域への交流人口の増大に寄与する

#### ◆ 農業・茶業振興の場

- ・「茶の都」づくりの一端として、新たな取り組みや振興の場の形成を目指していく
- ・茶業振興を図る中心の場としての機能を検討する

#### ◆ 雇用の場

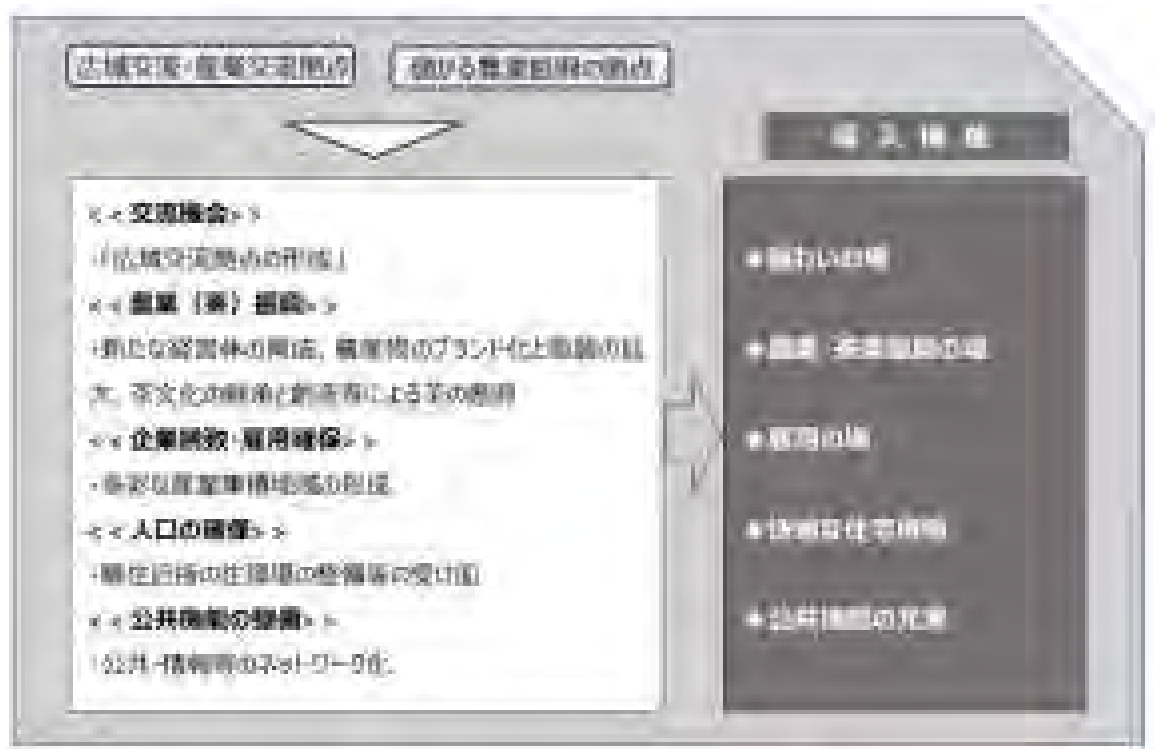
- ・企業誘致による新たな産業集積や雇用の創出の形成を目指していく
- ・多彩な産業集積地域を形成することで、雇用の場を増大させることを目指す

#### ◆ 快適な住宅用地

- ・市外からの通勤者や地震津波を心配する市民の移転先として、魅力的で快適な住宅地の形成を目指していく
- ・コンパクトで住みやすい街づくりを目指す

#### ◆ 充実した公共機能

- ・公共交通の充実や防災機能の場を導入する
- ・ネットワーク化することで、市全体の防災機能の増大を目指す



■土地利用の基本的な方針および導入機能

#### ④ 今後のまちづくりの手法等について

東名高速道路相良牧之原 IC 北側地区は、前述のとおり牧之原市の玄関口であり、既市街地にはない魅力溢れる地区である。そのため当地区においては、市全体の課題の解決や将来に向けた布石として起爆剤となるような土地利用の誘導が必要である。

先の土地利用の実現には、農地を都市的土地利用へ転換し、土地利用の適正な都市的な誘導を行うことが必要となる。その実現に向けては、下記の手法が考えられる。

- ①5つの機能を適正に導入したまちづくりには、土地区画整理事業等の制度の活用が考えられる。
- ②様々な地権者の意向や社会経済情勢も踏まえ、事前に土地の権利交換等を行うなど、段階的にかつ着実に業を進めることが考えられる。

今後、相互の関係者がメリットを感じられるスキームの協議・調整を行い、東名高速道路相良牧之原 IC 北側地区及び市内全域が持続的な発展の実現が出来るよう、本事業を進めていく。

## 7. その他（市の関連計画で公共交通の記載がある計画）

計画名	策定年度	公共交通の内容	記載内容
第3次牧之原市環境基本計画	令和4年度	脱炭素型の地域づくり	<u>バスやタクシーの公共交通機関やデマンド乗合タクシーによる移動を促進し、温室効果ガスの削減に努めます。</u>
いのち支える牧之原市自殺対策計画	平成30年度	安心して生活できる環境づくり 移動手段の確保	高齢者や障がい者等の交通弱者が自宅に閉じこもらず、地域から孤立しないために、 <u>移動手段の確保としてデマンド乗合タクシーを運行します。</u>
牧之原市第9次高齢者保健福祉計画 第8期介護保険事業計画	令和2年度	移動資源の充実・福祉部門と交通部門の連携 通いの場への移動支援	ふれあい・いきいきサロンやシニアクラブ（老人クラブ）等の通いの場への参加者が減少しています。その要因の一つは通いの場への移動手段がないことです。互助（家族・住民同士の助け合い）・共助（社会福祉法人等のボランティア）・ <u>公助（公共交通機関）の移動資源の充実を図るとともに、移動支援の仕組みについて検討していきます。</u> また、 <u>福祉部門と交通部門が、分野を越えて交通弱者のニーズや課題を共有し、共に課題解決に取り組みます。</u>
牧之原市「道の駅（仮）さかべ」基本構想	令和3年度	地域支援機能（公共交通）	<u>空港と本市南部を結ぶ公共交通の中継点として機能の充実を図ります。</u> 現在市内6地区で運行されている <u>デマンド乗合タクシーの目的地</u> や、さらに <u>多様な交通ニーズ（買い物支援、スクールバス、小型モビリティ等）に対応した移動手段を提供するステーション</u> とします。
第11次牧之原市交通安全計画	令和3年度	高齢者運転支援の推進	自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、関係機関・団体と連携し、運転経歴証明書制度の周知、 <u>運転免許証を自主返納した者に対する支援措置の充実、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の整備・拡充に努める。</u>

未来の子どもたちの新しい学校づくり計画～学校再編計画～	令和3年度	適切な通学手段の確保	<p>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りないように考えます。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。</p> <p><u>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。</u> 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します。</p>
-----------------------------	-------	------------	--

## (2) 地域公共交通の取組の方向性

牧之原市が目指すまちづくりの将来像を踏まえ、地域公共交通が目指すべき方向性を示します。

上位・関連計画	公共交通に係る取組方針等
第3次 牧之原市総合計画 (令和5年3月)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> <li>●デマンド乗合タクシーなどの運行を充実します。</li> <li>●バス停周辺の環境整備による利便性向上を図るとともに、モビリティマネジメントを通じたバスの利用促進を図ります。</li> </ul>
牧之原市 まち・ひと・しごと 創生総合戦略 (令和2年3月)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●若者が住みたい、訪れたいと思えるまちをつくります。</li> <li>●高いポテンシャルを持つ交通インフラを活用し、国外、首都圏、周辺地域からのアクセスに優れた魅力ある拠点の開発を行います。</li> <li>●Society5.0による新しい社会の力の導入、公共施設の計画的な改修・更新、既存事業等の抜本的な見直しなどに、積極的にチャレンジする。</li> </ul>
牧之原市都市計画 マスタープラン (平成28年3月)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●将来都市構造として「富士山型ネットワーク構造」の形成</li> <li>●公共交通の利便性向上等に向けた計画 <ul style="list-style-type: none"> <li>・多様な手法による利用しやすい公共交通の確保</li> <li>・バス利用の促進</li> <li>・バスターミナル機能の強化</li> <li>・富士山静岡空港及び東名高速道路の利便性の向上</li> <li>・新幹線新駅設置構想の促進</li> </ul> </li> </ul>
榛南・南遠広域都市計画 都市計画区域の整備、開 発及び保全の方針 (令和3年3月)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●榛原地区の市街地と相良地区の市街地を結ぶ軸と、相良地区の市街地と東名高速道路相良牧之原 IC を結ぶ軸を“都市連携軸”として位置づけ</li> <li>●交通体系の整備方針として公共交通に関する方針 <ul style="list-style-type: none"> <li>・多極ネットワーク型コンパクトシティの実現に資する交通ネットワークの形成</li> <li>・公共交通機関の利用を促進するための交通ネットワークの構築</li> </ul> </li> </ul>
榛南・南遠都市圏総合都 市交通マスタープラン (平成24年3月)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●デマンドバスや乗合タクシーの導入検討</li> <li>●職場モビリティ・マネジメントの導入検討</li> </ul>
牧之原市東名高速道路 相良牧之原 IC 周辺地区 整備構想	<ul style="list-style-type: none"> <li>●東名高速道路相良牧之原 IC、富士山静岡空港等に近接する交通利便性を生かして国内外の人たちと交流し、「まきのはら」を発信、アピールするまちづくり</li> <li>●市民や企業が安心・快適に暮らし活動できるように、災害と環境に配慮したまちづくり(沿岸部と内陸部の集約連携型都市構造の誘導)</li> </ul>
その他の関連計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通を活用した温室効果ガス削減に取り組みます。</li> <li>●福祉部門と交通部門の連携を図ります。</li> <li>●運転免許証を自主返納した者に対する支援措置の充実を図ります。</li> </ul>

### (3) 牧之原市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	<b>継続</b> 大きな方向性に変更はなく、継続する必要がある <b>修正継続</b> 一部を修正するが、継続する必要がある <b>見直し</b> 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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>※今後も必要な取組であり<b>継続</b>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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <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<b>変更しない</b>。</p> <p>※課題が多い<b>住宅集積地への経路変更は削除し、別ルートを検討する</b>。</p>
事業3 幹線軸（斜面部）の路線の再編	×	△	○	継続	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p>※今後も必要な取組であり<b>継続</b>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"> <li>・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。</li> </ul> <p>※今後も必要な取組であり<b>継続</b>する必要がある。</p> <p>※<b>道の駅（仮）さかべを追加し、具体的な施策案を掲げる</b>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"> <li>・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）</li> </ul> <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<b>位置付けを見直す</b>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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <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<b>継続</b>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"> <li>・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。</li> </ul> <p>※今後も必要な取組であり<b>継続</b>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"> <li>・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。</li> </ul> <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、<b>施策内容を見直す</b>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"> <li>・積極的な事業展開が図れなかった。</li> </ul> <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、<b>表現を見直す</b>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"> <li>・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。</li> </ul> <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、<b>施策内容を見直す</b>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実績・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"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul> ※今後も必要な取組であり <b>継続</b> する必要がある。
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"> <li>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。</li> </ul> ※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 <b>継続</b> する必要がある。
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"> <li>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。</li> </ul> ※利用促進は定着しているため、 <b>施策からは削除</b> する。
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"> <li>積極的な事業展開が図れなかった。</li> </ul> ※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、 <b>表現を見直す</b> 必要がある。
事業 15 バス・タクシーの運転手確保	×	×	△	見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>積極的な事業展開が図れなかった。</li> </ul> ※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、 <b>表現を見直す</b> 必要がある。
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	◎	○	○	継続	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> ※今後も必要な取組であり <b>継続</b> する必要がある。
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"> <li>評価以前部会を組織し、計画の評価を実施した。</li> </ul> ※今後も必要な取組であり <b>継続</b> する必要があるが、PDCAの中で置付け、 <b>施策からは削除</b> する。

## 検証結果

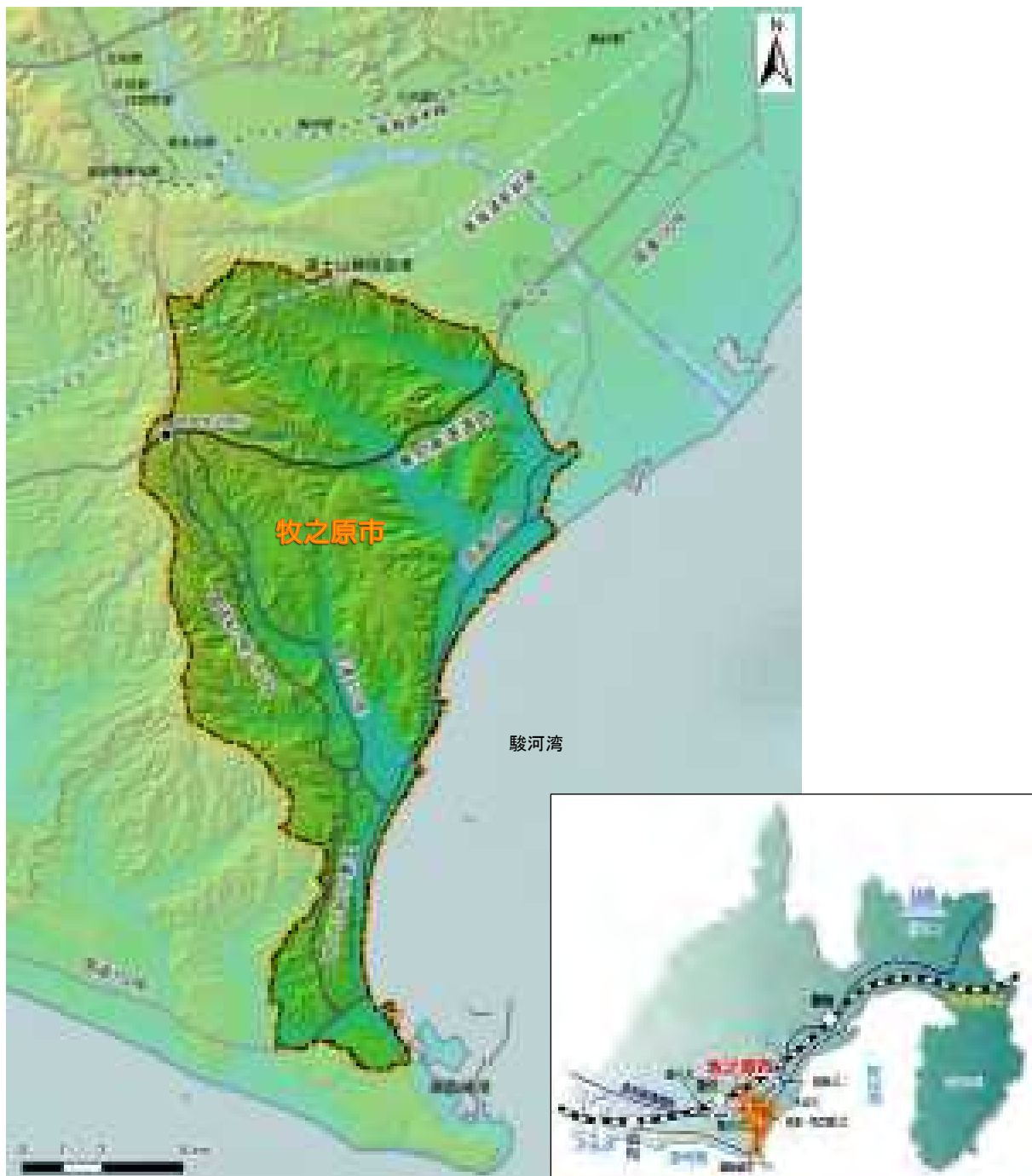
方針	事業	方針
基本方針1： 富士山型ネットワーク構造の形成に資する地域公共交通ネットワークの構築	事業1：周辺都市との連携による路線維持	継続
	事業2：幹線軸（裾野部）の路線の再編	修正継続
	事業3：幹線軸（斜面部）の路線の再編	継続
	事業4：広域交流拠点連携軸（山頂部）の路線の創出	修正継続
	事業5：デマンド型乗合タクシーの本格運行と他地域への展開	見直し
基本方針2： 効果的な地域公共交通サービスの提供	事業6：主要バス停における交通結節機能・利用環境の充実	継続
	事業7：高台開発に伴う交通結節機能・利用環境の充実	継続
	事業8：各地区の拠点となるバス停機能の充実	内容見直し
	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)

## 第2章 地域概況

### (1) 地勢・自然的条件

平成 17 年 10 月 11 日に旧相良町と旧榛原町が合併し、牧之原市が誕生しました。

牧之原市は、静岡県中部の南に位置し、牧之原大茶園を背に、東に駿河湾を望む緑豊かな市です。地形は、北部に広がる牧之原台地、変化に富んだ海岸地、河川の沖積平野などから構成されています。市内に鉄道駅はありませんが、「東名高速道路相良牧之原 I C」と「御前崎港」、さらに「富士山静岡空港」と、陸・海・空それぞれの玄関口を持っています。



■地形図

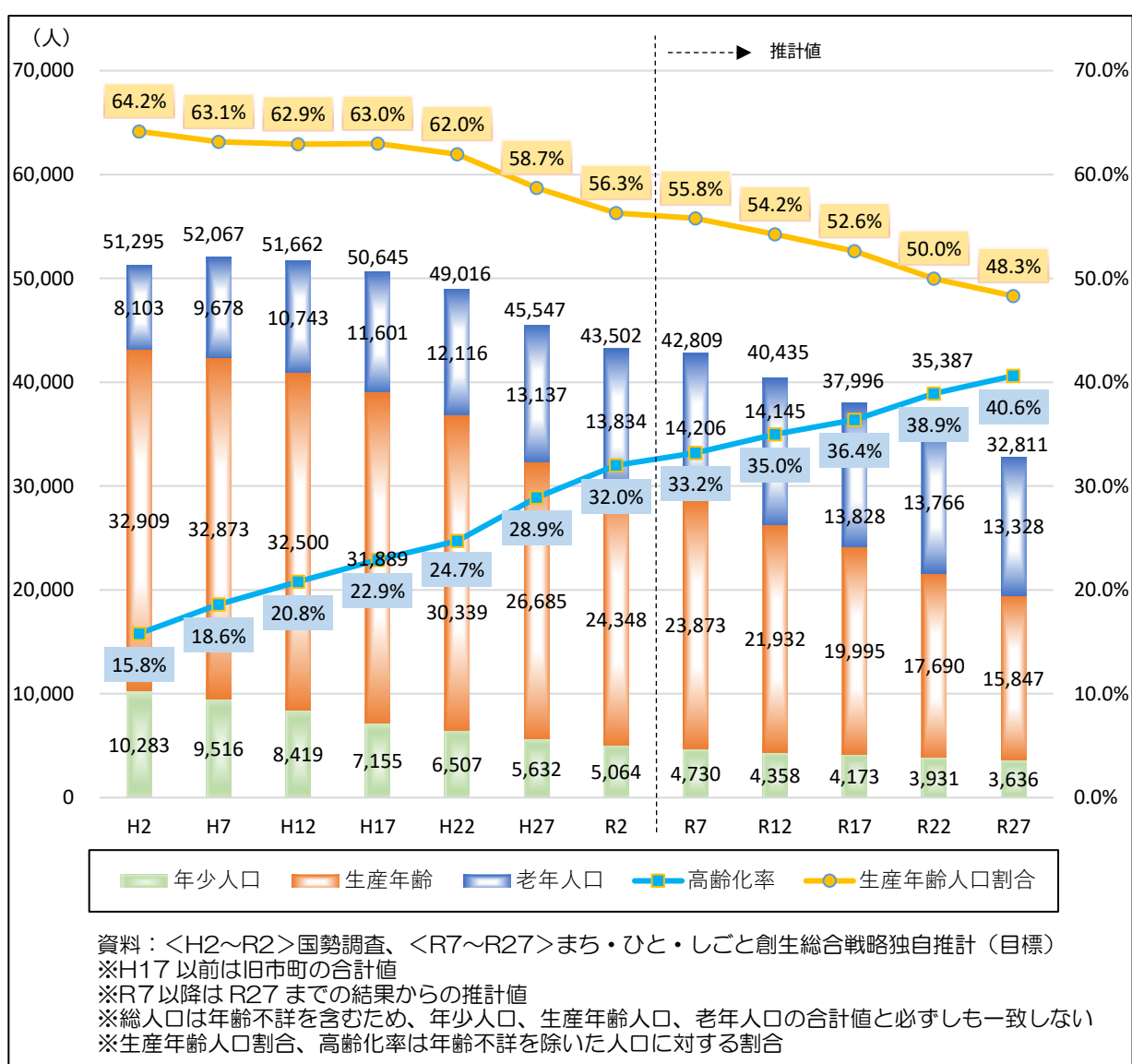
## (2) 人口動向および人口分布

## ① 人口推移

牧之原市では、平成7年の52,067人をピークに人口が減少しており、令和2年時点では、43,502人で、平成7年からの25年間で約16.4%減少しています。将来的にも減少することが予測されており、牧之原市まち・ひと・しごと創生総合戦略独自推計の令和2年4月の推計によると、令和27年時点で、32,811人になると予測されています。

年少人口および生産年齢人口は一貫して減少しており、その割合も減少しています。

老年人口は増加を続けており、令和7年までは増加が続くことが予測されています。また、高齢化率は、令和2年時点で32.0%となっており、将来的にもその割合は増加することとなっています。

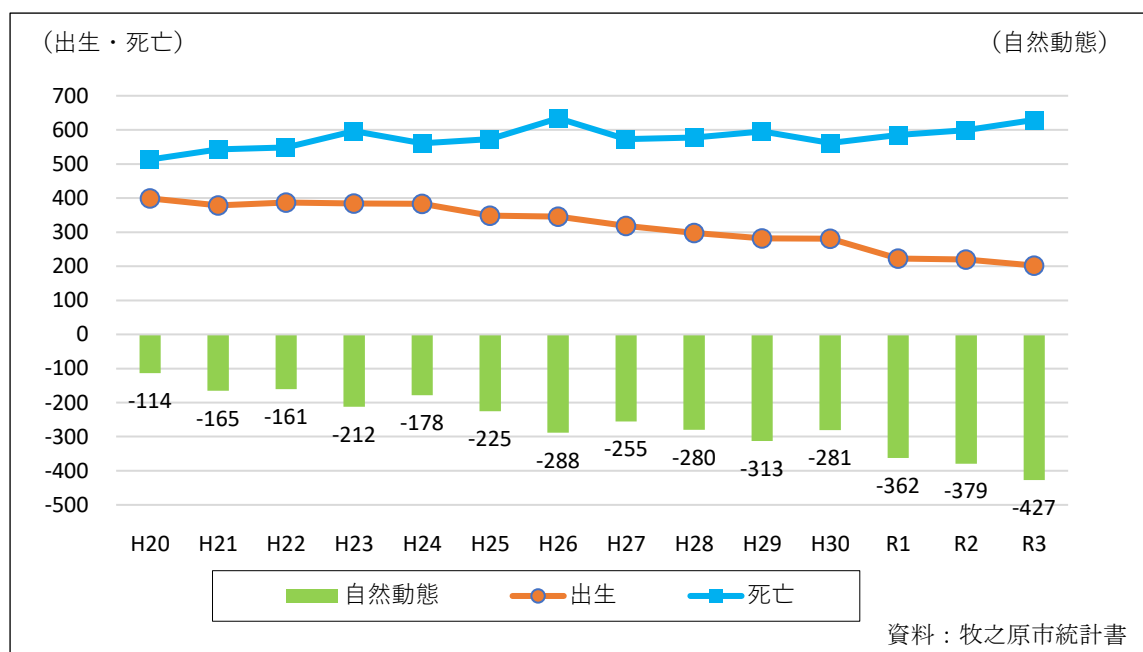


■ 年齢3区分別人口の推移

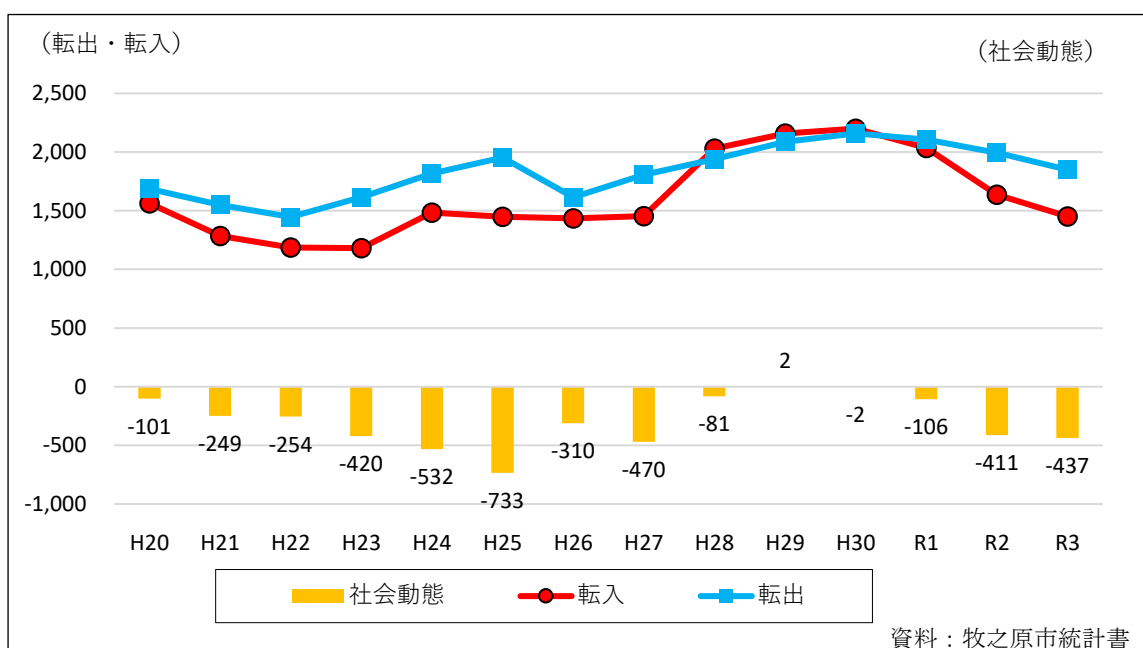
## ② 人口動態

人口の自然動態は、平成 25 年頃までは年間で 100 人から 250 人程度の減少でしたが、年々減少数が増加しており、令和 3 年時点で-427 人となっています。出生数は年間約 400 人でほぼ横ばいで推移していましたが、平成 25 年から減少し、平成 27 年時点は 300 人程度となり、令和 3 年時点では 200 人程度まで減少しています。

人口の社会動態は、転出者数が転入者数を上回り、常に社会減少が続いています。近年で約 100 人から 450 人程度の社会減少がみられています。



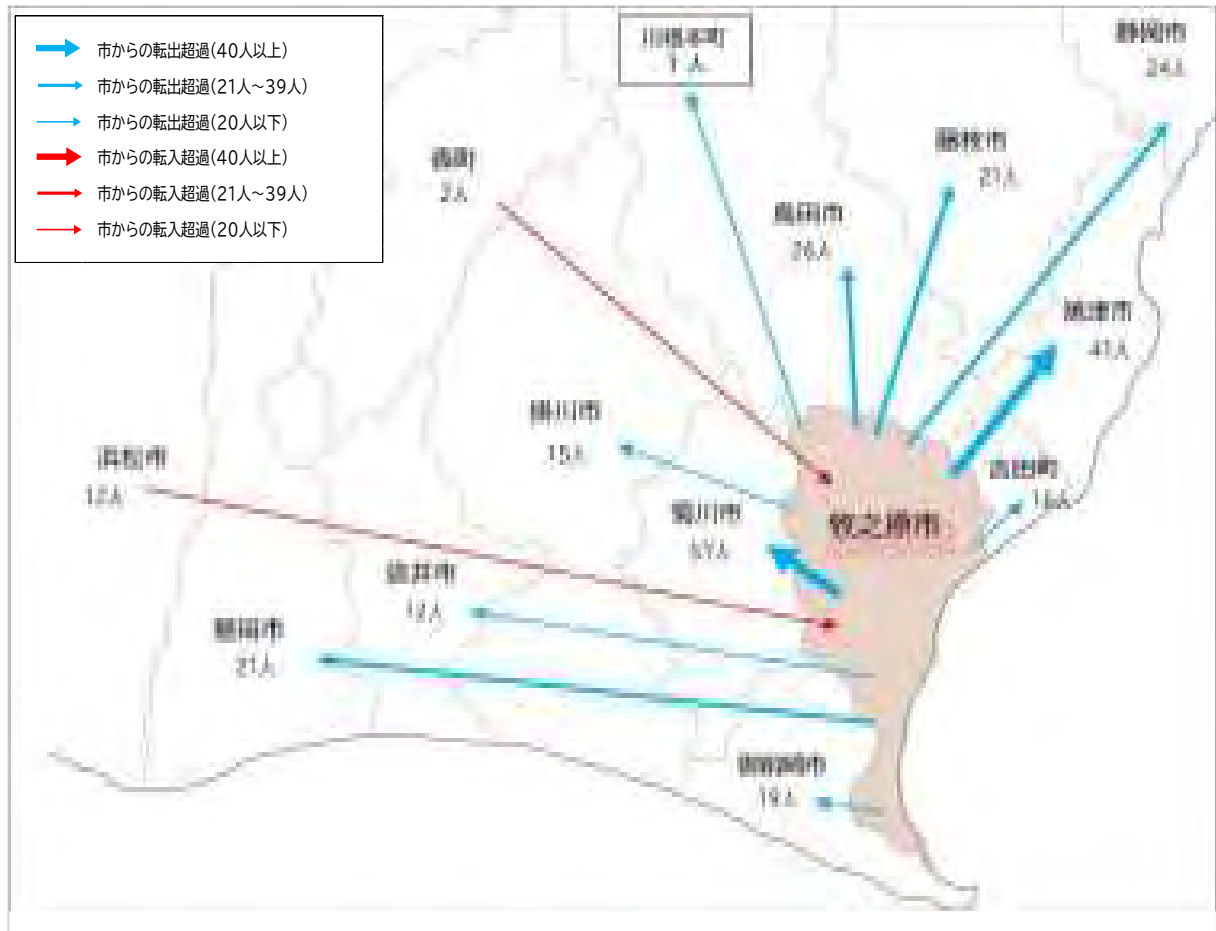
## ■自然動態の推移



## ■社会動態の推移

## ③ 転入・転出

令和3年時点の転入・転出状況は、隣接する菊川市が最も転出超過数が多く、次いで焼津市、島田市など牧之原市の北方面の市への転出が多くなっています。また、静岡市や藤枝市への転出も多くなっています。一方、転入超過は、浜松市で12人、森町で2人となっております。



資料：牧之原市まち・ひと・しごと創生総合戦略

## ■ 転入・転出先



## ④ 人口分布

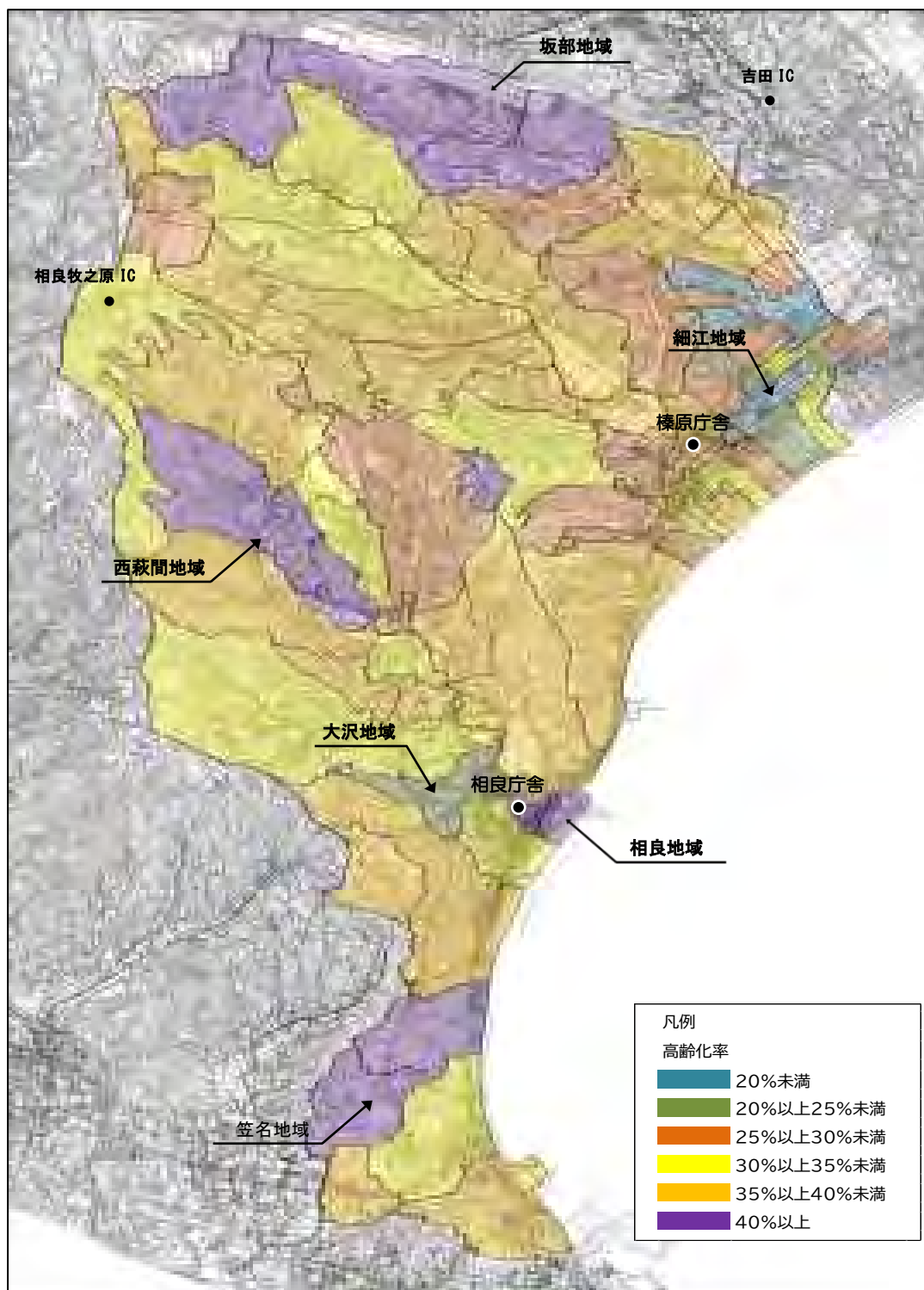
榛原と相良の各中心部（庁舎周辺）に人口が集中しております。また、市南部の地頭方の地域にも分布しており、全般的には沿岸部に人口が分布しています。また、山間部には 500 人以下の人口の分布が多くみられます。



■人口分布

## ⑤ 高齢化率

地域別に高齢化率をみると、相良庁舎周辺の大沢地域では、「20%以上 25%未満」、榛原庁舎周辺の細江地域では、「20%未満」と、市全体の32.0%より、高齢化率が低くなっています。一方、多くの地域では30%以上など高齢化率が高く、特に、相良地域、西萩間地域、笠名地域、坂部地域では、40%以上となっています。

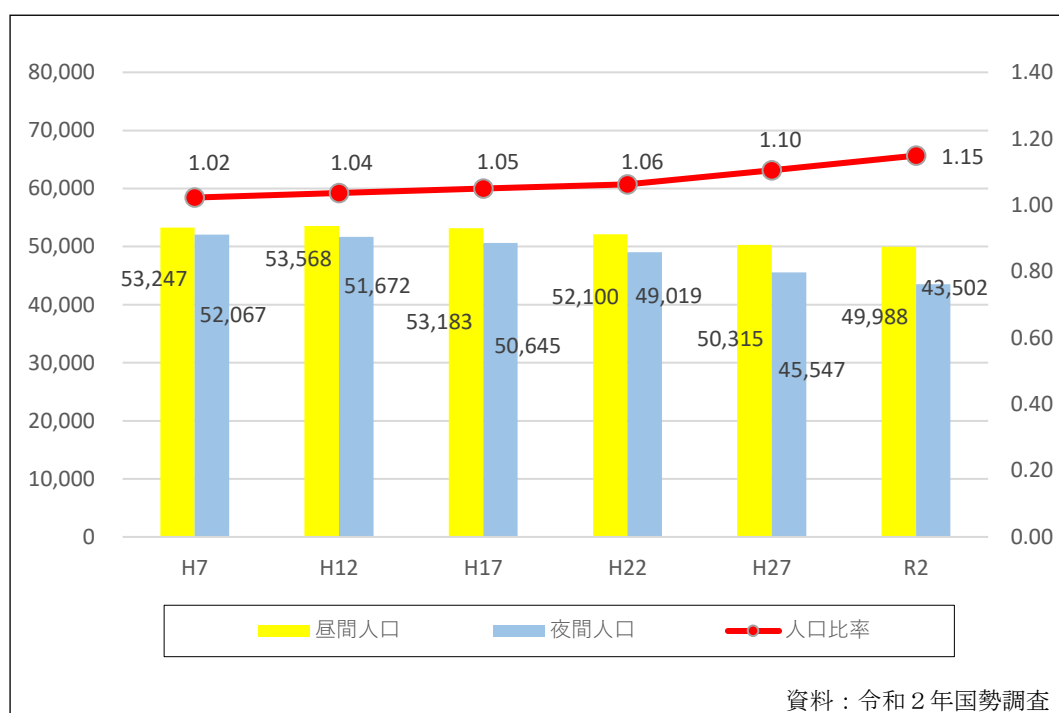


■ 高齢化率

## ⑥ 昼夜間人口

夜間人口は平成7年から令和2年の25年間で約8,500人（約16.5%）減少しており、昼間人口※1は平成7年から令和2年の25年間で約3,200人（約6.1%）減少しています。昼間人口は夜間人口と比較し、減少幅が小さくなっています。

昼夜間人口比率※2は平成7年以降、「1」を超えており、夜間人口に比べ昼間人口が多く、日中は他市町から牧之原市に従業・通学する人が多くなっています。また、昼夜間人口比率は緩やかな増加傾向となっています。



■昼夜間人口比率の推移

※1：昼間人口 = 牧之原市の人口（夜間人口）

－ 牧之原市からの流出口（牧之原市から他市町村への通勤・通学者数）

＋ 牧之原市への流入人口（他市町村から牧之原市への通勤・通学者数）

※2：昼夜間人口比率 = （昼間人口） / （夜間人口）

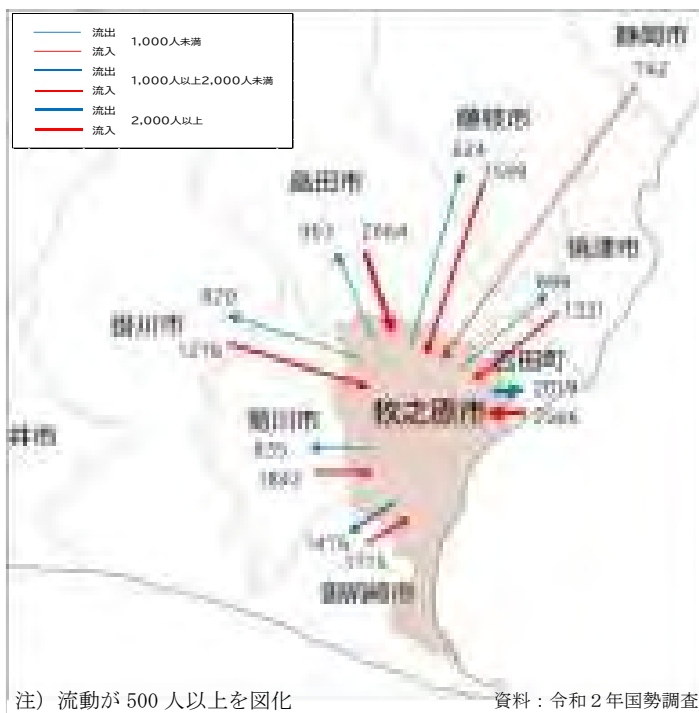
### (3) 通勤・通学者の移動状況

#### ① 通勤流動

通勤流動の流入は、島田市が2,664人と最も多く、吉田町、菊川市、御前崎市、藤枝市、焼津市、掛川市と1,000人以上の流入がみられます。

流出については吉田町が2,019人と最も多くなっています。次いで御前崎市が1,000人以上の流出となっています。

また、全ての市町に対して流入超過となっており、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。

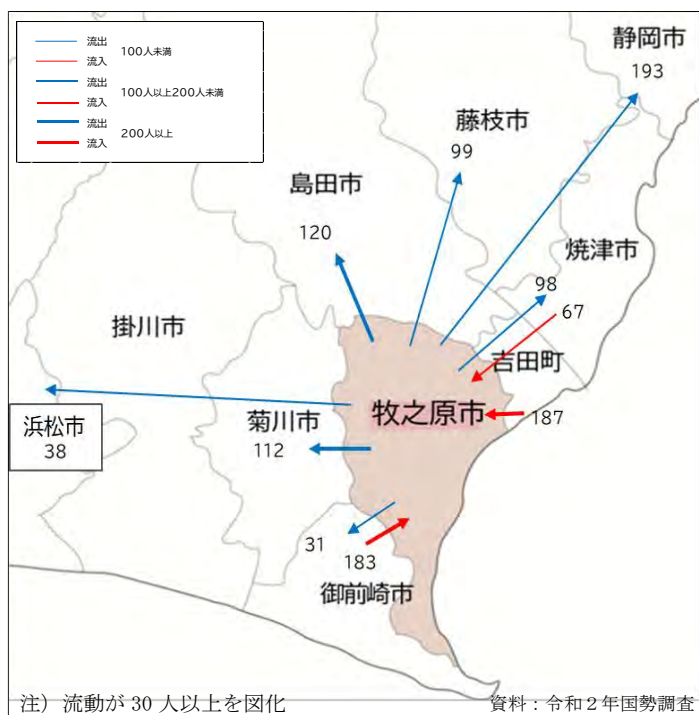


■通勤の流動量図

#### ② 通学流動

通学流動については全体的に流出が多く、静岡市が193人と最も多くなっています。次いで、島田市、菊川市は100人以上の流出がみられます。

流入については、吉田町が187人と最も多く、御前崎市では183人以上の流入がみられます。

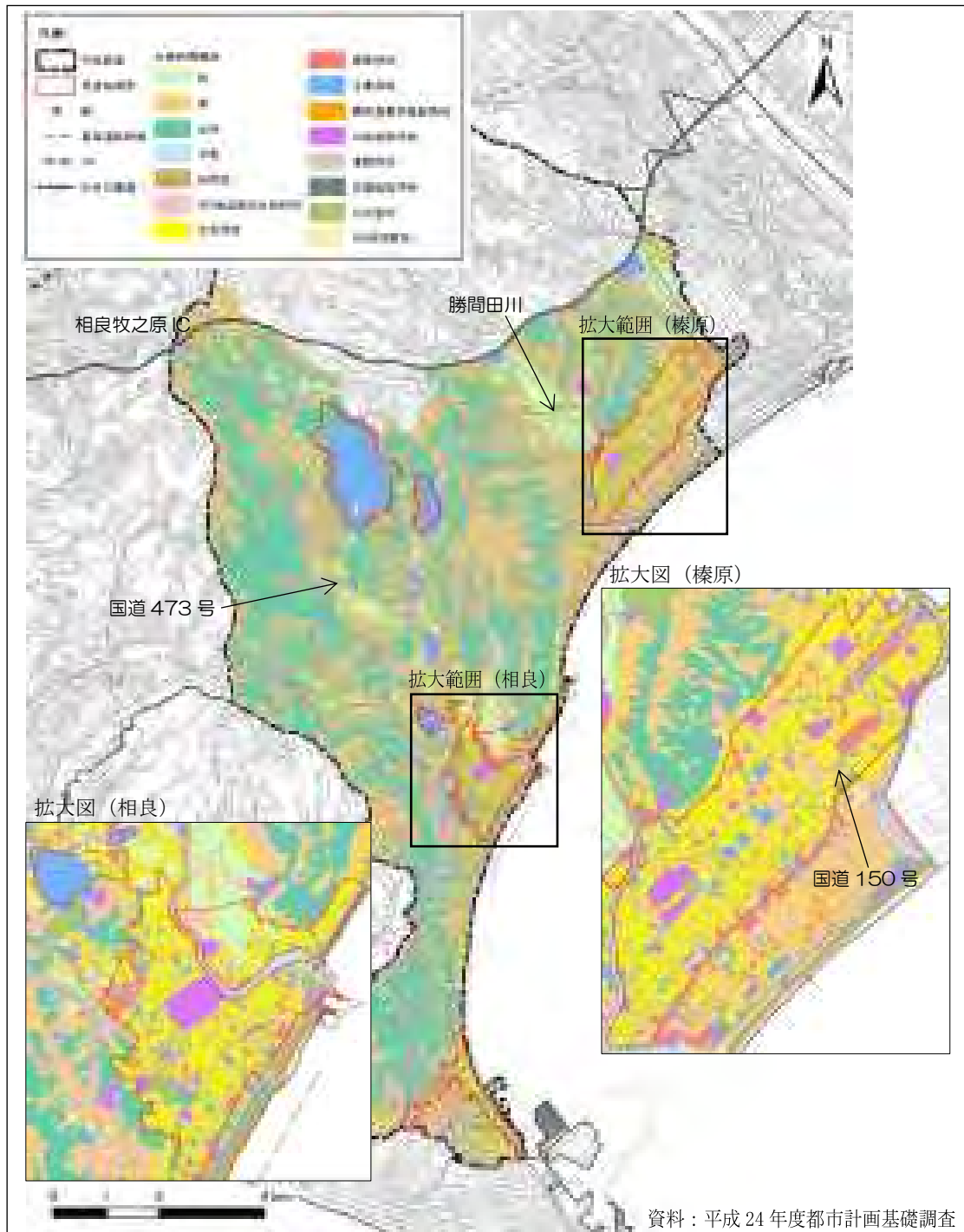


■通学の流動量図

## (4) 土地利用の動向

### ① 土地利用現況

榛原と相良の中心部は住宅用地が多くなっており、その他、両市街地間や地頭方においても住宅用地がまとまって分布しています。榛原では、国道 150 号沿いに商業用地が分布しています。また、市中心部から北部に向かう勝間田川沿いや国道 473 号沿いでは田や畑、一部住宅用地の分布がみられ、国道 473 号沿いでは、まとまった工業用地もみられます。その他の地域では、山林や畑が多くなっています。なお、用途地域が榛原、相良、地頭方の中心部および北部の工業団地に位置づけられています。

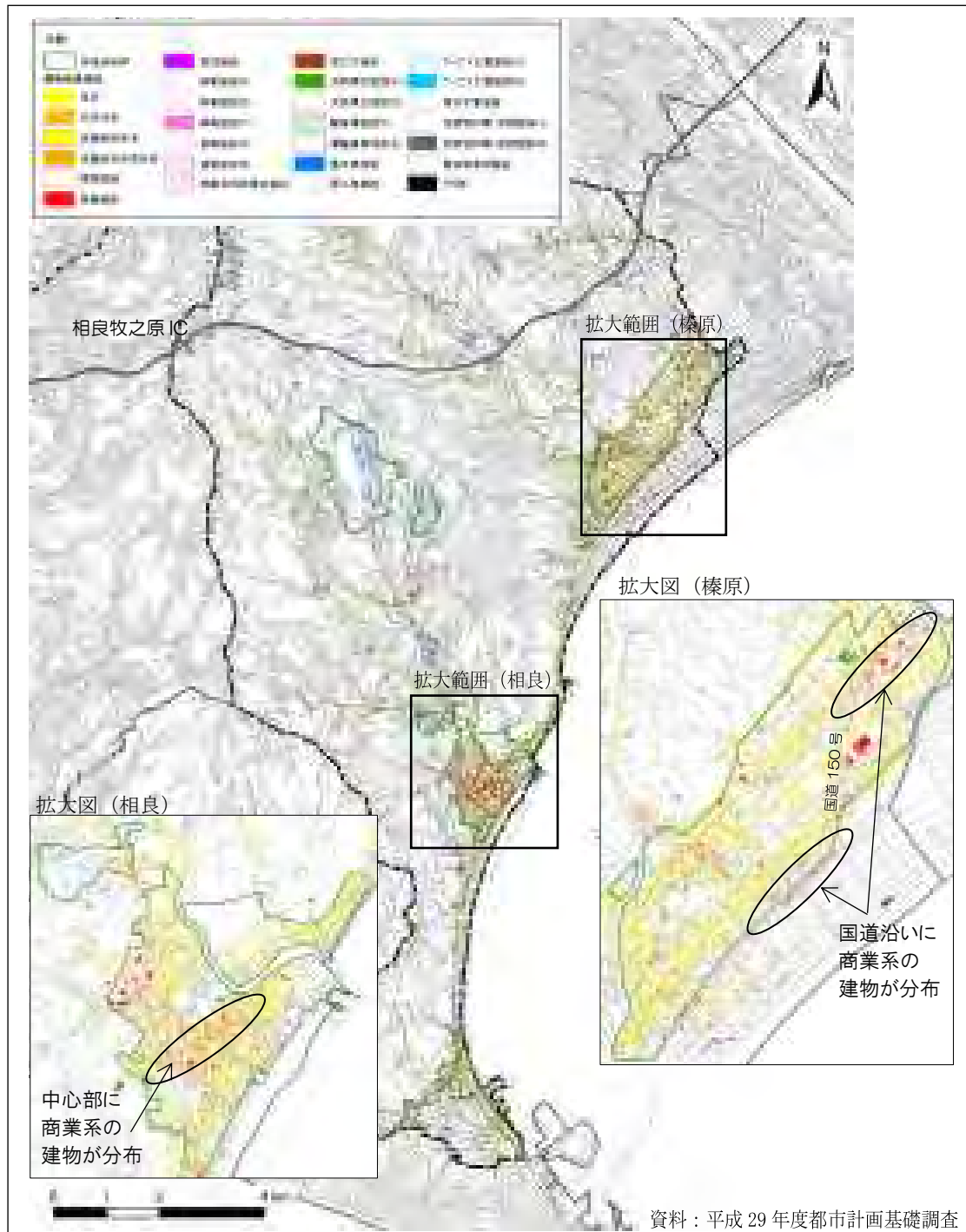


■土地利用現況図

## ② 建物用途現況

土地利用現況と同様に、榛原と相良の中心部では住宅の分布が多くみられます。また、榛原では国道沿いに商業系の建物が立地しているのに対し、相良では中心部の県道 69 号沿いに商業系の建物（主に店舗併用住宅）の立地がみられます。地頭方においても、中心部に住宅や商業系の建物が立地しています。

また市の北部では規模の大きい工業系の建物が多く分布しており、東名高速道路相良牧之原 I C 北部にもまとまった工業系の建物立地がみられます。



■ 建物用途現況図

## (5) 都市施設の分布状況

### ① 公共施設・文化施設

榛原庁舎と相良庁舎周辺に複数の施設が、分布しています。また、公民館・コミュニティ施設は、概ね各地域に偏りがなく市内全域に広く分布しています。

分類	No.	施設名
庁舎	1	榛原庁舎
庁舎	2	相良庁舎
文化施設	3	牧之原市史料館
文化施設	4	相良総合センターい〜ら
公民館	5	萩間公民館
公民館	6	地頭方公民館(トーク地頭方)
コミュニティ施設	7	静波コミュニティ防災センター
コミュニティ施設	8	牧之原コミュニティセンター
コミュニティ施設	9	川崎コミュニティ防災センター
コミュニティ施設	10	細江コミュニティセンター
コミュニティ施設	11	勝間田会館
文化施設	12	図書交流館(いこつと)
防災施設	13	地頭方原子力防災センター(ジーボ)
防災施設	14	相良原子力防災センター(サーボ)



### ② 学校施設

小学校と中学校は各地区に偏りなく分布しており、保育施設は榛原と相良の中心部に多く立地しています。

平成29年4月に片浜小学校と相良小学校が統合し、片浜小学校に通っていた児童は、相良小学校に通うようになりました。

分類	No.	施設名	分類	No.	施設名
小学校	1	相良小学校	保育園	13	組合立牧之原保育園
小学校	2	菅山小学校	保育園	14	市立萩間保育園
小学校	3	萩間小学校	保育園	15	市立菅山保育園
小学校	4	地頭方小学校	保育園	16	市立地頭方保育園
小学校	5	牧之原小学校	保育園	17	市立勝間田保育園
小学校	6	川崎小学校	保育園	18	市立坂部保育園
小学校	7	細江小学校	保育園	19	市立静波保育園
小学校	8	勝間田小学校	保育園	20	市立細江保育園
小学校	9	坂部小学校	保育園	21	市立あおぞら保育園
中学校	10	相良中学校	保育園	22	私立相良保育園
中学校	11	牧之原中学校	小規模保育所	23	mamalはあと
中学校	12	榛原中学校	小規模保育所	24	木華保育園
		認可外保育所	25	レンガアカデミー	
		幼稚園	26	市立地頭方幼稚園	
		幼稚園	27	学校法人青山学園 すすき幼稚園	
		幼稚園	28	学校法人昭英学園 榛原ふたば幼稚園	
		認定こども園	29	市立相良こども園	
		認定こども園	30	学校法人榛原学園 認定こども園 川崎幼稚園	
		認定こども園	31	学校法人みのり学園 認定こども園 みのり幼稚園	



③ 医療施設・福祉施設

医療施設は、榛原と相良の中心部に多く分布している他、細江地区や吉田町など市東部に多く分布しています。また地頭方地区や御前崎方面にも分布がみられますが、勝間田地区や萩間地区、牧之原地区は医療施設がほぼみられません。

分類	No.	施設名	分類	No.	施設名
医療施設	1	榛原総合病院	福祉施設	36	生きがいガーデンこた
医療施設	2	あかほりクリニック	福祉施設	37	相良生き生きセンター
医療施設	3	産美医院	福祉施設	38	はざまデイサービスセンター
医療施設	4	小田医院	福祉施設	39	デイサービスセンター-真菜
医療施設	5	酒井内科医院	福祉施設	40	老人デイサービス事業うたしあ
医療施設	6	ワガラ眼科	福祉施設	41	デイサービス 海山荘
医療施設	7	田代内科医院	福祉施設	42	デイサービスセンター-すずらん
医療施設	8	中村医院耳鼻咽喉科歯科	福祉施設	43	いちじくの木
医療施設	9	廣瀬医院	福祉施設	44	老人保健施設はるかぜ
医療施設	10	榛原整形外科医院	福祉施設	45	デイサービス サンシティはいばら
医療施設	11	堀口外科医院	福祉施設	46	デイサービスセンター-うたり
医療施設	12	渡辺外科医院	福祉施設	47	まるにデイサービス
医療施設	13	赤堀整形外科医院	福祉施設	48	ナチュラルケア家業
医療施設	14	石井眼科医院	福祉施設	49	デイサービス清寿園
医療施設	15	石井内科皮膚科医院	福祉施設	50	デイサービス樟南
医療施設	16	えんどうこどもクリニック	福祉施設	51	郷の家みち
医療施設	17	佐政医院	福祉施設	52	デイサービスセンター-牧之原
医療施設	18	高木内科医院	福祉施設	53	相良デイサービスセンター
医療施設	19	玉井整形外科医院	福祉施設	54	アタタカフ 毛並リハビリ相良デイサービスセンター
医療施設	20	はいばらクリニック	福祉施設	55	デイサービスだんらんの家相良
医療施設	21	藤本クリニック	福祉施設	56	デイサービスだんらんの家菅山
医療施設	22	ぬまのクリニック	福祉施設	57	JAハイナン 地頭方デイサービスセンター
医療施設	23	(医)ハ洲会いなん吉田病院	福祉施設	58	ニチケアセンター-相良
医療施設	24	藤本外科医院	福祉施設	59	デイ保養室
医療施設	25	加藤内科医院	福祉施設	60	デイサービス えん
医療施設	26	川田医院	福祉施設	61	あじさい
医療施設	27	信吉彩の子園診療室	福祉施設	62	小規模多機能型在宅介護まるに
医療施設	28	(特養)片岡彩の子園診療室	福祉施設	63	スローライフ汐見台
医療施設	29	はやわ内科医院			
医療施設	30	小山原産婦人科医院			
医療施設	31	こどもクリニックおおかわ小児科			
医療施設	32	千内クリニック			
医療施設	33	産光寺医院			
医療施設	34	宮内診療所			
医療施設	35	水屋内科・歯科器具科			



④ 商業施設・金融機関

商業施設は榛原と相良の中心部の概ね幹線道路沿いに多く分布しています。一方、勝間田地区や萩間地区、牧之原地区では商業施設があまりみられません。また、金融機関は、概ね各地域に偏りがなく市内全域に広く分布しています。

分類	No.	施設名	分類	No.	施設名
商業施設	1	ドン・キホーテ榛原店	信用金庫	26	島田掛川信用金庫/榛原東支店
商業施設	2	カナヘチ/榛原店	信用金庫	27	島田掛川信用金庫/牧之原支店
商業施設	3	KOマート/相良店	信用金庫	28	しずおか焼津信用金庫榛原支店
商業施設	4	アルト 静波店	その他金融機関	29	JAハイナン/榛原支店
商業施設	5	KOマート/ファンモール店	その他金融機関	30	JAハイナン/静波支店
商業施設	6	新鮮市場ジョイ	その他金融機関	31	JAハイナン/堀江支店
商業施設	7	スーパーラック/相良店	その他金融機関	32	JAハイナン/坂田支店
商業施設	8	スーパーカヤナギ	その他金融機関	33	JAハイナン/勝間田支店
商業施設	9	ハロー静波店	その他金融機関	34	JAハイナン/牧之原支店
商業施設	10	フードマーケットM/相良店	その他金融機関	35	JAハイナン/地頭方支店
商業施設	11	スーパーラック/浜岡店	その他金融機関	36	JAハイナン/相良支店
商業施設	12	仲屋	その他金融機関	37	JAハイナン/片浜支店
商業施設	13	カインズモール御前崎店	その他金融機関	38	JAハイナン/菅山支店
商業施設	14	カナヘチ/住吉店	その他金融機関	39	JAハイナン/萩間支店
商業施設	15	KOマート/吉田店	その他金融機関	40	静岡労働金庫榛南支店
商業施設	16	ベジシアフードセンター-吉田店	郵便局	41	榛原郵便局
銀行	17	静岡銀行/御前崎支店	郵便局	42	相良郵便局
銀行	18	静岡銀行/相良支店	郵便局	43	坂部郵便局
銀行	19	静岡銀行/榛原支店	郵便局	44	勝間田郵便局
銀行	20	スルガ銀行/相良支店	郵便局	45	榛原静波郵便局
銀行	21	スルガ銀行/榛原支店	郵便局	46	地頭方郵便局
信用金庫	22	掛川信用金庫/相良支店	郵便局	47	萩間郵便局
信用金庫	23	掛川信用金庫/榛原支店	郵便局	48	牧之原郵便局
信用金庫	24	島田掛川信用金庫/相良支店	郵便局	49	榛原総江島郵便局
信用金庫	25	島田掛川信用金庫/榛原支店	郵便局	50	菅山橋易郵便局





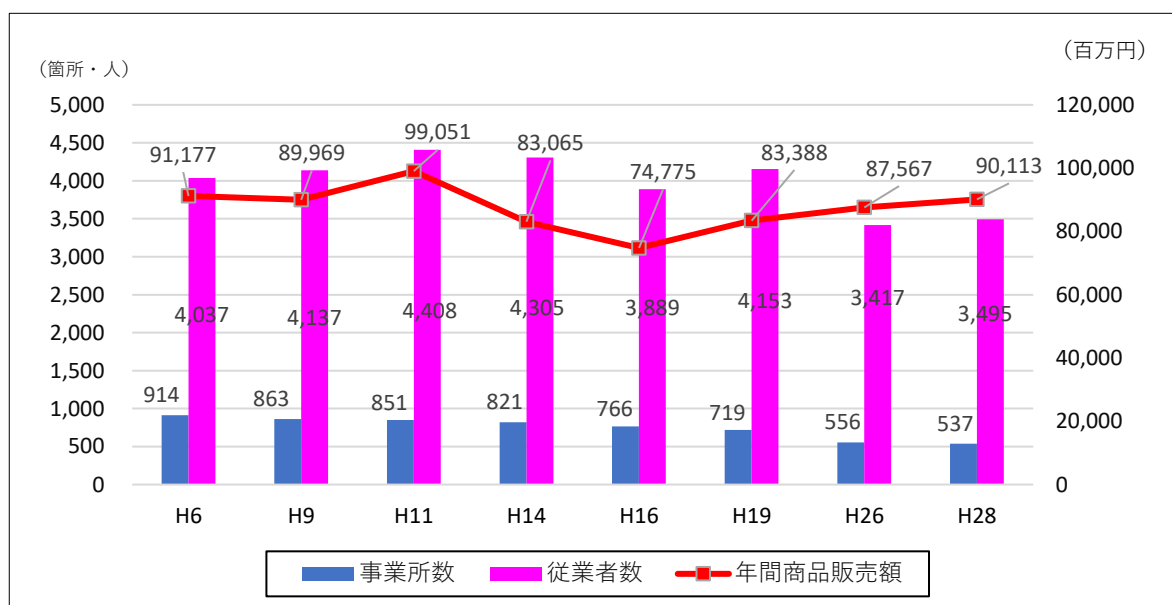
## (6) 産業動向

## ① 商業の状況

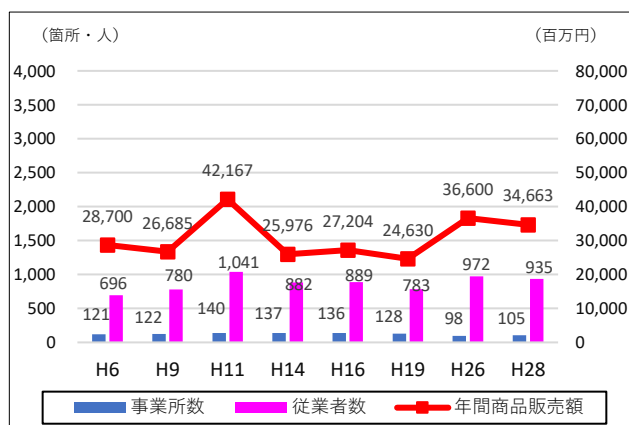
商業統計調査は、平成19年までと平成26年及び平成28年で集計の対象が異なり、比較することができないため、平成19年までの商業の推移をみると、年間商品販売額は平成16年まで緩やかに減少傾向にあり、事業所数は一貫して減少しています。

卸売業の年間商品販売額は平成11年を除き、平成19年まで概ね横ばいで推移していますが、事業所数は一貫して減少を続けています。

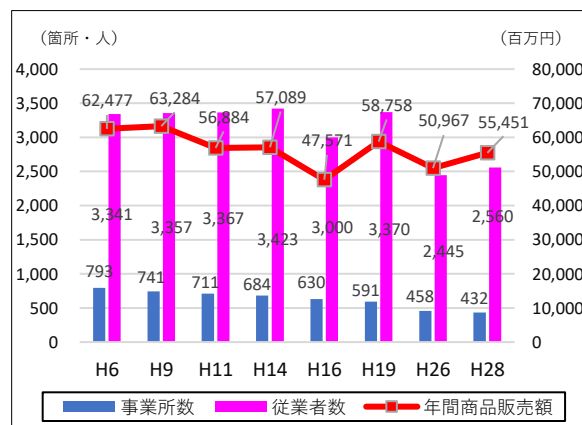
小売業の年間商品販売額は平成16年まで緩やかに減少傾向にあり、事業所数は一貫して減少を続けています。



■商業事業所・従業者数・年間商品販売額の推移（卸売業・小売業合計）



■商業事業所・従業者数・年間商品販売額の推移（卸売業）



■商業事業所・従業者数・年間商品販売額の推移（小売業）

資料：商業統計調査→経済構造実態調査

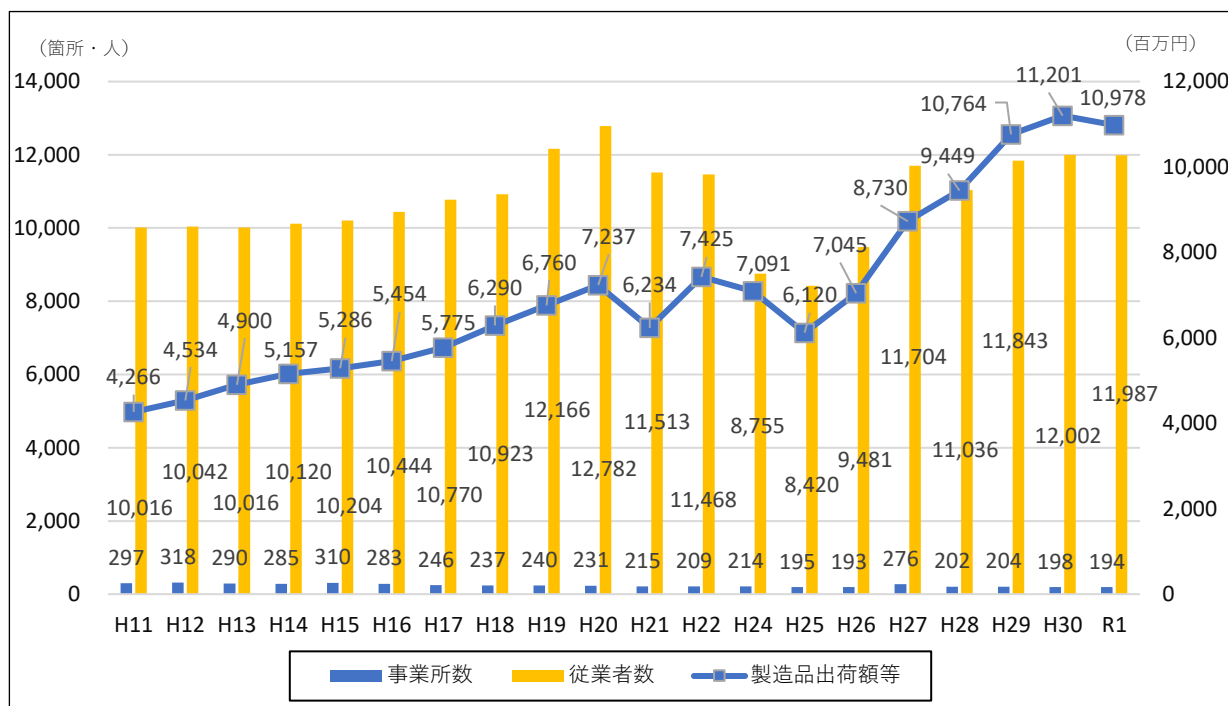
注) 商業統計調査は、平成19年までと平成26年、平成28年では調査の対象が異なるため、一概に比較することができない

## ② 工業の状況

製造品出荷額等は平成 20 年までは増加を続けていましたが、平成 21 年は大幅に減少しました。これは、リーマン・ショックによる影響であると考えられます。平成 21 年以降は増減を繰り返しており、平成 27 年から増加傾向にあります。

事業所数は一貫して減少が続いており、従業者数は、製造品出荷額等と同様に平成 20 年までは増加していましたが、平成 21 年以降は減少に転じ、平成 26 年以降増減を繰り返しております。

令和元年時点で、事業所は 194 事業所、従業者数は 11,987 人となっています。



資料：工業統計調査、経済センサス活動調査（R01）

## ■事業所数・従業者数・製造品出荷額等の推移

また、市内には、産業系の企業が多数立地しています。

## ■市内の主要企業

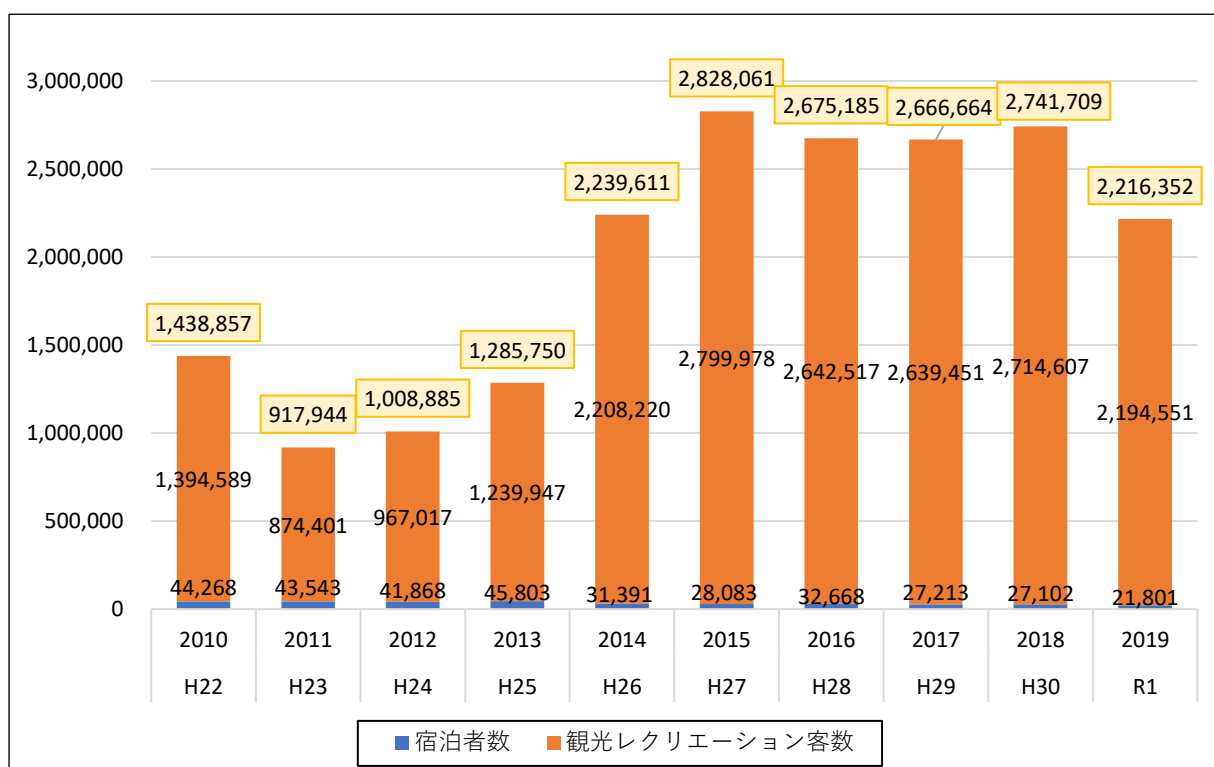
会社名	住所	会社名	住所
スズキ株式会社	白井 1111	日機装株式会社	静谷 498-1
TDK 株式会社	女神 31-1	株式会社小糸製作所	坂部 3407
株式会社伊藤園	女神 21	株式会社大日商会	中西 241-1
株式会社小糸製作所	菅ヶ谷 933-1	東洋製罐株式会社	白井 622-8
三和シャッター工業株式会社	菅ヶ谷 1028	日本コルマー株式会社	坂口 2094-1
ミクニパーテック株式会社	笠名 500-1	第一化成株式会社	坂口 2020
NOK 株式会社	地頭方 590-1	伊藤園産業株式会社	坂部 3272-1
矢崎部品株式会社	布引原 206-1	富士山静岡空港株式会社	坂口 3336-4

## (7) 観光動向

## ① 観光交流客数

宿泊者数は年々減少傾向にあり、平成 22 年度時点で年間 44,268 人であったのに対し、令和元年度で年間 21,801 人と 10 年間で半数以上少なくなっています。一方、観光レクリエーション客数は、平成 25 年度までは年間約 100 万人から 150 万人で推移しています。平成 26 年度に大きく増加した要因は、富士山静岡空港のターミナルビルの客数を統計の対象としたためであり、平成 26 年度から平成 27 年度にかけて増加している要因は、富士山静岡空港を利用する外国人旅行者の増加によるものとみられます。

また、海水浴客数は令和元年度で年間 197,000 人と、県内では下田市、熱海市に次いで多くなっており、観光レクリエーション客数の 10%程度を占めています。



## ■市町別海水浴客数（令和元年度・上位 5 市）

順位	1 位	2 位	3 位	4 位	5 位
市町	下田市	熱海市	牧之原市	沼津市	伊東市
令和元年度(人)	413,310	215,741	197,000	117,370	87,987

資料：静岡県観光交流の動向



資料：牧之原市観光協会

## (8) 災害特性

発生頻度が極めて低いものの（約1000年～数千年に1回程度）、発生すれば甚大な被害をもたらす、あらゆる可能性を考慮した最大クラスの地震・津波（レベル2の地震・津波）の場合、相良庁舎や榛原庁舎周辺は「1.0m以上 2.0m未満」の浸水深が予測されています。また、片浜や須々木、地頭方地区の沿岸部では「5.0m以上 10.0m未満」の浸水深が予測されています。

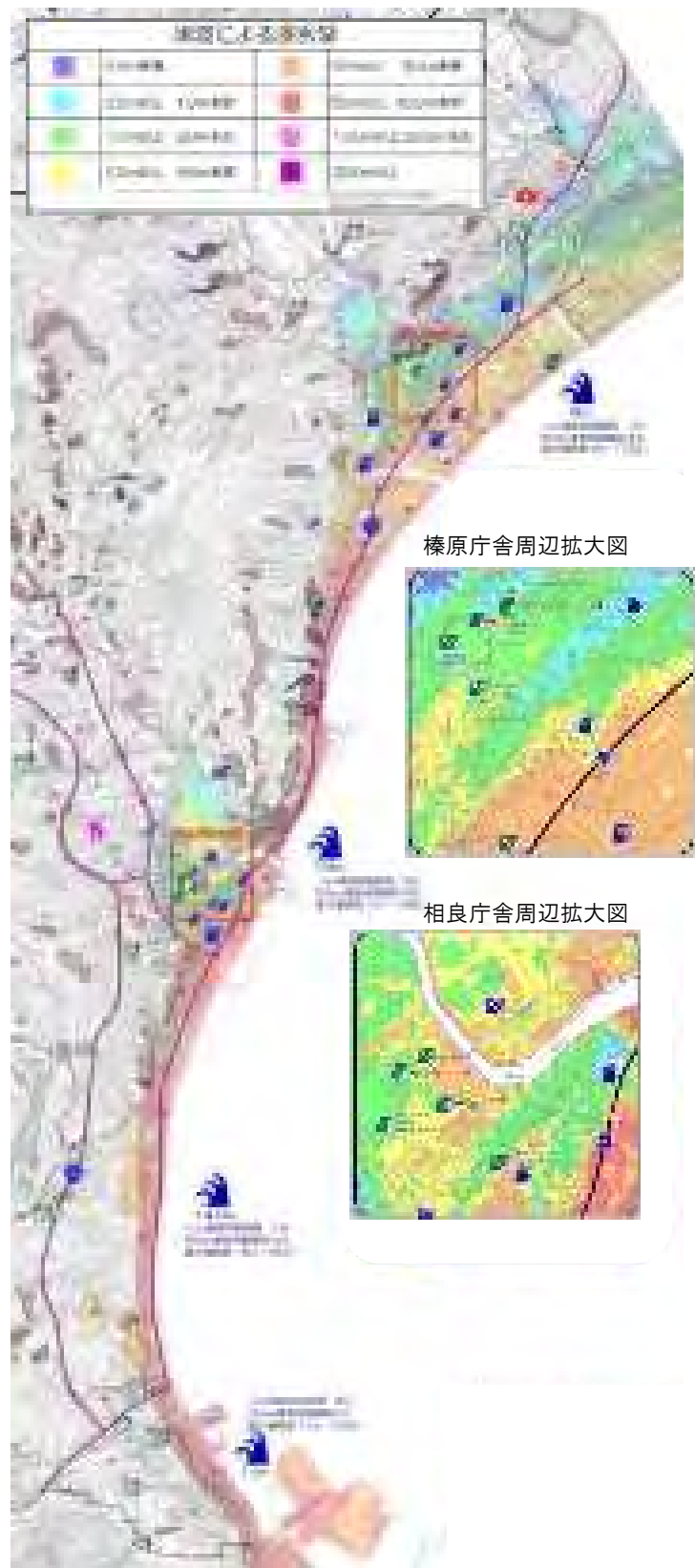
市では「津波防災まちづくり計画※<sup>1</sup>」に基づき、津波避難施設の整備を進め、令和元年度には津波避難タワー※<sup>2</sup> 9基、津波避難ビル1棟、防災公園1箇所、いのち山1箇所、避難地・避難路 20箇所のすべての整備が完了しています。

### ※1：津波防災まちづくり計画

沿岸部の5地区（相良、片浜、地頭方、川崎、細江地区）の地区自治推進協議会では、各地域の実情や課題にあった津波防災まちづくり計画を策定



### ※2：牧之原市内の津波避難タワー（Gブロック）



榛原庁舎周辺拡大図

相良庁舎周辺拡大図

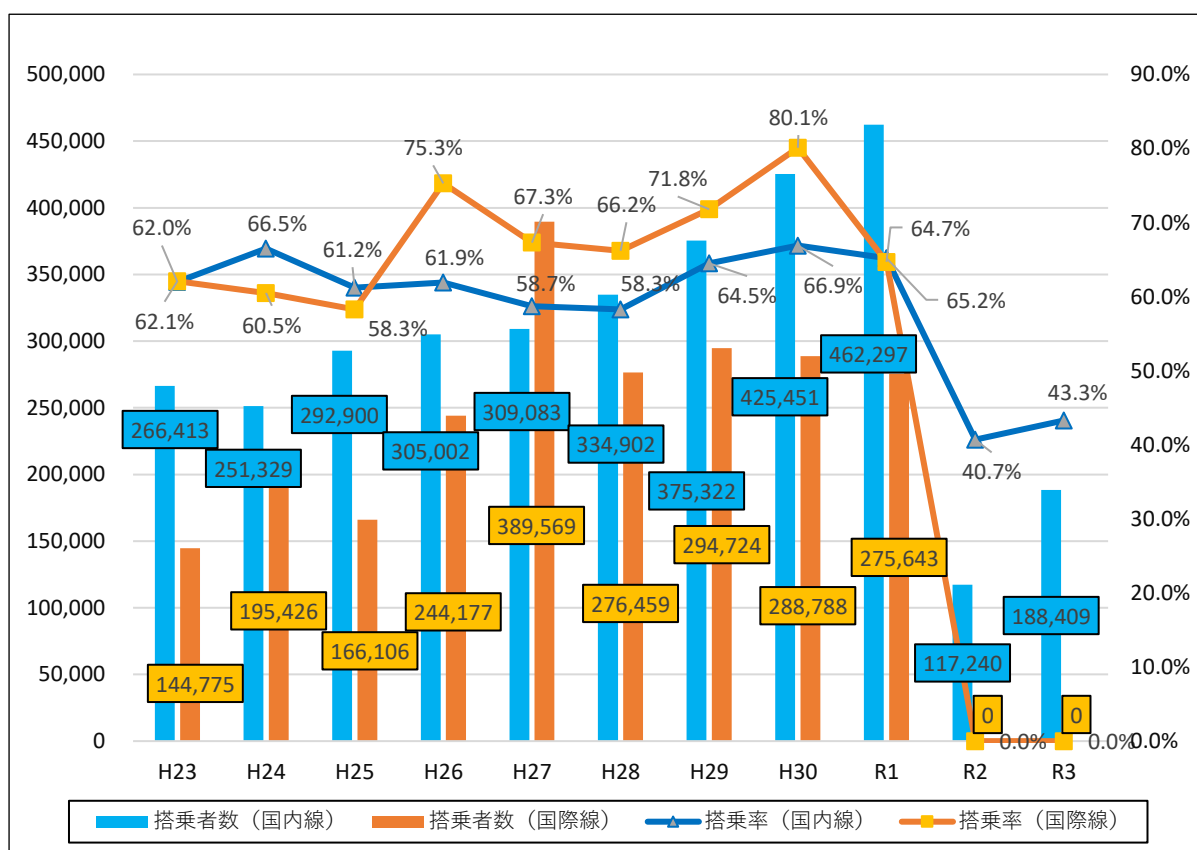
■牧之原市津波ハザードマップ

## (9) 富士山静岡空港の動向

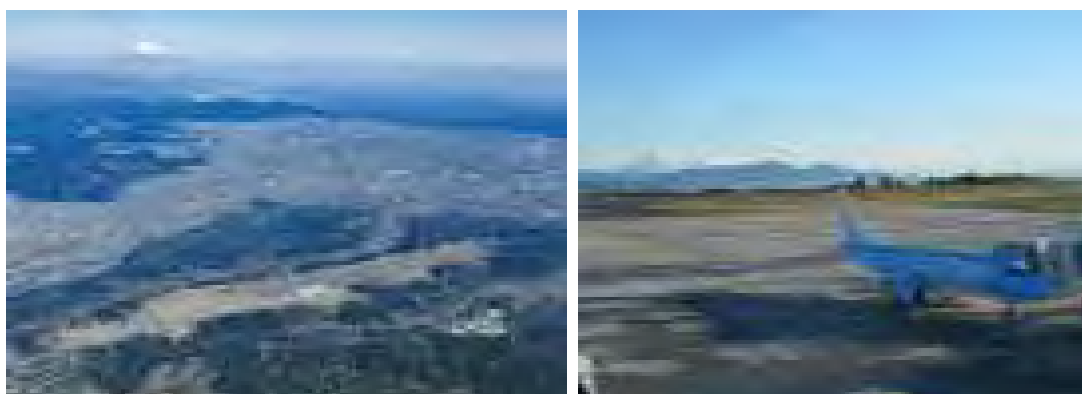
平成 21 年 6 月に開港した富士山静岡空港は、国内線の搭乗者数は令和元年度までは増加しており、令和元年度は年間 462,297 人と過去最高となりましたが、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、令和 2 年度以降大幅な減少となっています。国際線の搭乗者数は平成 27 年度まで増加傾向にあり、平成 27 年度は国内線の搭乗者数より多くなっています。平成 28 年度以降は減少しており、令和 2 年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響を受け全路線が運休となっています。

令和 2 年度以前の搭乗率は国内線、国際線ともに 60～75% で概ね横ばいに推移しています。

また、富士山静岡空港は、利便性向上や利用促進を図り、多彩なサービスを提供できる機能を備えるため、平成 30 年 10 月に旅客ターミナルの増築・改修工事が完成しております。



■ 富士山静岡空港の利用状況



資料：静岡県

## (10) 自動車等保有状況

## ① 自動車保有台数

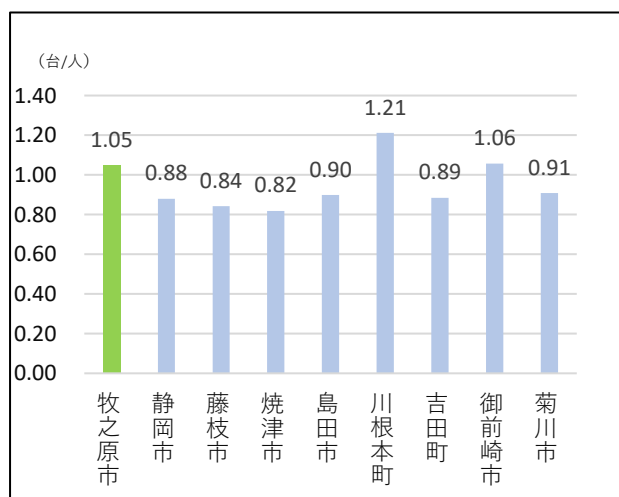
牧之原市の自動車保有台数は、年々減少傾向にあり、5年間の増減率では、周辺市町より減少している傾向にあります。一方、人口あたりの自動車保有台数は、周辺市町と比較すると大きくなっており、人口あたりの自動車保有台数は1.05台/人で、1人が1台ずつ保有している計算になります。また、世帯あたりの自動車保有台数は周辺市町の中で最も高く2.8台/世帯で、1世帯あたり3台程度の自動車を保有している状況です。

	自動車保有台数【台】（※1）					5年間 増減数	5年間 増減率	R3人口 （※2）	R3世帯数 （※2）	自動車保有台数	
	H29	H30	H31	R2	R3					人口比	世帯数比
牧之原市	45,984	45,858	45,628	45,301	44,958	-1,026	-2.2%	42,951	16,305	1.05	2.8
静岡市	602,316	602,174	601,934	600,746	599,586	-2,730	-0.5%	684,622	298,011	0.88	2.0
藤枝市	118,654	118,431	118,001	117,651	117,624	-1,030	-0.9%	140,802	55,911	0.84	2.1
焼津市	111,189	110,901	110,760	110,408	110,560	-629	-0.6%	135,761	54,122	0.82	2.1
島田市	85,404	85,237	85,154	84,651	84,593	-811	-0.9%	95,039	36,124	0.90	2.4
川根本町	7,348	7,186	7,022	6,847	6,745	-603	-8.2%	6,066	2,770	1.21	2.7
吉田町	25,397	25,428	25,583	25,590	25,621	224	0.9%	28,696	11,433	0.89	2.2
御前崎市	32,142	31,981	31,800	31,347	31,246	-896	-2.8%	30,420	11,520	1.06	2.8
菊川市	42,784	42,890	43,049	43,149	43,261	477	1.1%	47,065	17,831	0.91	2.4

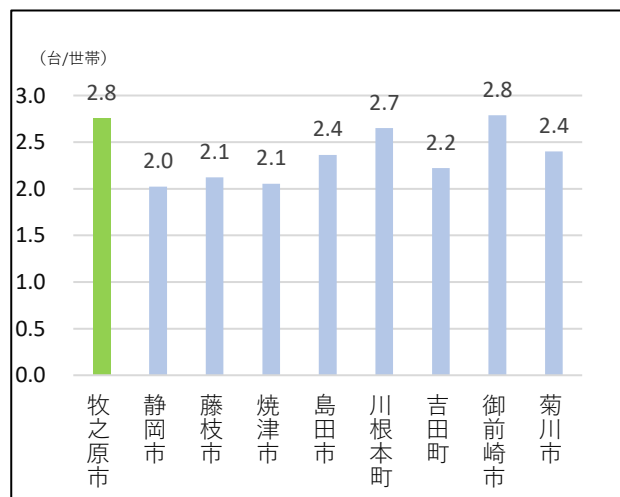
出典：統計センターしずおか

※1：各年次4月1日現在の自動車保有台数

※2：令和3年4月時点の市町別推計人口



■人口あたりの自動車保有台数 (R3)



■世帯あたりの自動車保有台数 (R3)

## ② 運転免許保有者数

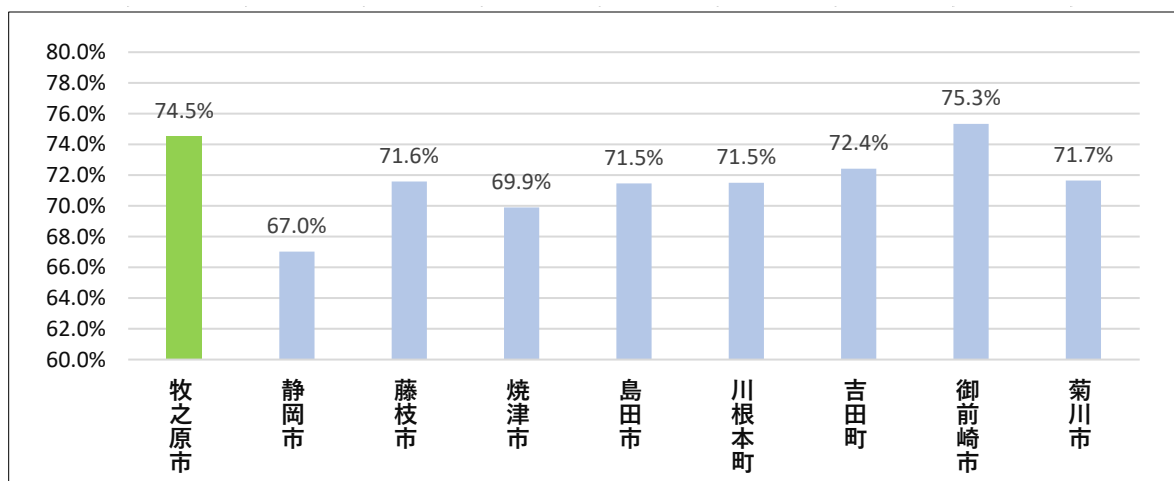
運転免許保有者は、増加している周辺市町もありますが、牧之原市は平成28年以降、年々減少しており、5年間で1,329人、3.9%の減少となっています。一方、令和2年の人口に対する保有者数の割合は74.5%であり、周辺の市町と比較し高い割合となっています。

## ■運転免許保有者数の推移

	運転免許保有者数（人）					5年間 増減数	5年間 増減率	R2人口 (※1)	人口比
	H28	H29	H30	H31	R2				
牧之原市	33,749	33,524	33,202	32,837	32,420	-1,329	-3.9%	43,502	74.5%
静岡市	471,059	470,066	468,786	466,215	464,760	-6,299	-1.3%	693,389	67.0%
藤枝市	102,180	102,169	102,128	101,430	101,181	-999	-1.0%	141,342	71.6%
焼津市	96,706	96,423	96,296	95,915	95,665	-1,041	-1.1%	136,845	69.9%
島田市	69,416	69,238	69,066	68,685	68,394	-1,022	-1.5%	95,719	71.5%
川根本町	4,939	4,813	4,684	4,550	4,438	-501	-10.1%	6,206	71.5%
吉田町	21,003	21,031	21,100	20,987	20,941	-62	-0.3%	28,919	72.4%
御前崎市	24,442	24,303	24,086	23,737	23,434	-1,008	-4.1%	31,103	75.3%
菊川市	33,972	33,957	34,091	34,207	34,241	269	0.8%	47,789	71.7%

※1：人口は令和2年国勢調査より

出典：交通年鑑 静岡県警察本部



■人口に対する運転免許保有者割合 (R2)

静岡県警察では、運転免許を自ら返納した方（自主返納者）の生活支援を目的として自主返納者が運転経歴証明書を提示することで、特典やサービスが受けられる運転免許自主返納者サポート事業を展開しています。牧之原市内の移動に関する特典やサービスは以下のとおりです。

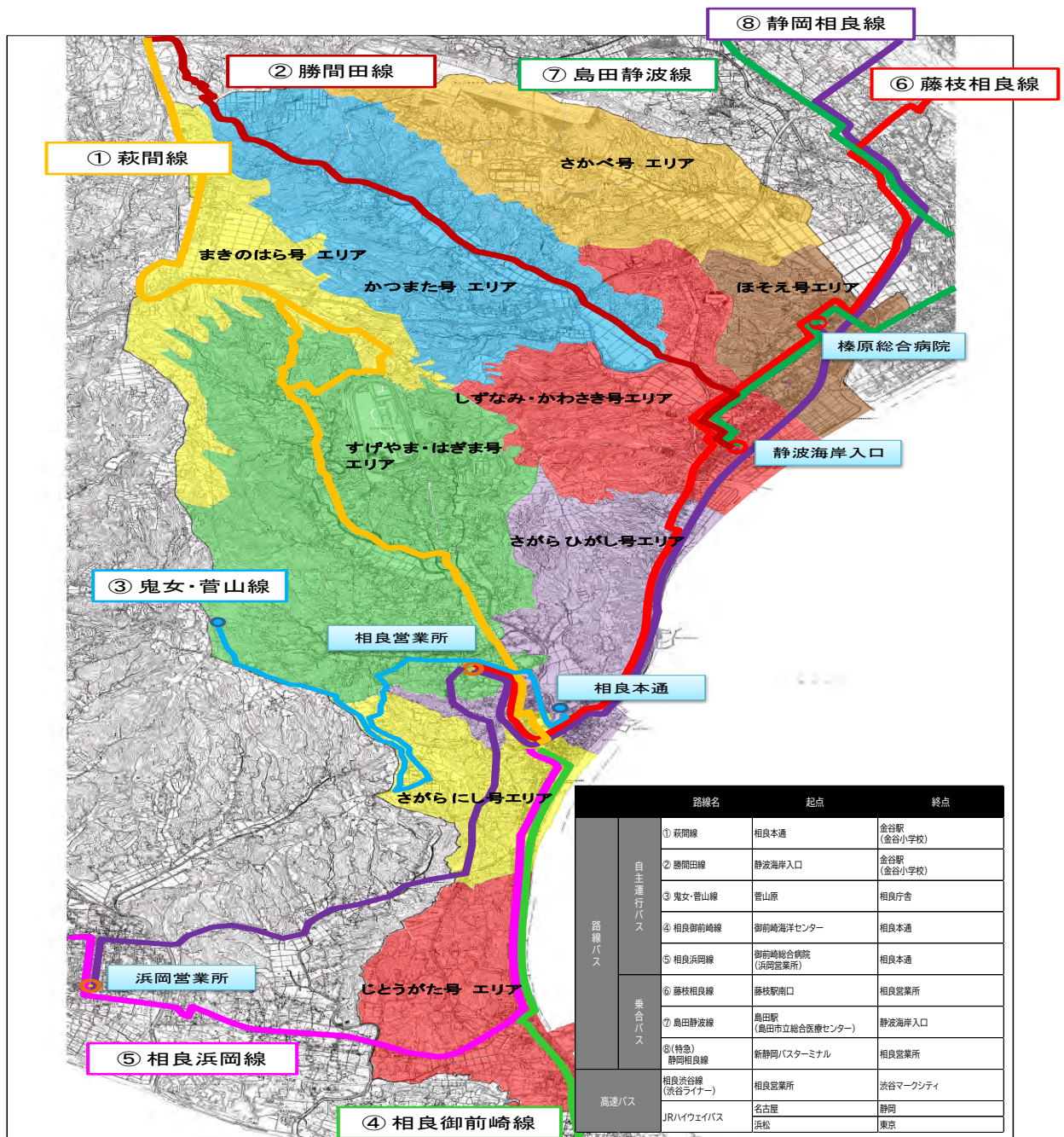
## ■牧之原市内の移動に関する運転免許自主返納者へのサポート事業

事業者	支援内容	条件	対象者
静岡県 タクシー協会	運賃の1割引	65歳以上かつ運転経歴証明書の提示	本人及び同乗者を含む1台分の運賃
しずてつ ジャストライン(株)	「バス専用大御所バス」(65歳以上)の早期販売	60歳以上かつ運転経歴証明書及び健康保険証等年齢確認ができる公的証書の提示	本人のみ

## 第3章 地域公共交通の現況

### (1) 牧之原市内の地域公共交通

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、デマンド型乗合型タクシーの運行を令和4年12月から市内全域で開始しました。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。



■ 牧之原市内の公共交通路線図



## (2) 高速バスの運行状況

牧之原市内の高速バスは、2路線が運行しています。

ひとつは、相良営業所から富士山静岡空港、藤枝駅を経由し渋谷マークシティまで至る「相良渋谷線（渋谷ライナー）」で、株式会社東急トランセとせずてつジャストライン株式会社が共同で運行しています。

もうひとつは、東名高速道路の牧之原 SA 近くにある「東名牧の原バス停」に停車する JR ハイウェイバスで、名古屋駅～静岡駅間の路線と、浜松駅～東京駅間の路線があり、JR 東海バスが運行しています。「東名牧の原バス停」の上下線それぞれに高速バス利用者が利用できる駐車場が整備されています。

### ■相良渋谷線（渋谷ライナー）の運行概要

起点	経由地 <sup>※1</sup>	終点	1日運行便数 <sup>※2</sup>	料金 <sup>※3</sup>
相良営業所	相良本通 静波海岸入口	渋谷マークシティ	4便/日 (特定日のみ)	3,560円

注) 令和4年12月時点

※1：牧之原市内の経由地を記載。その他、藤枝駅南口や高速バス岡部営業所を経由する

※2：往復の運行本数で片道2便/日ずつが運行している

※3：牧之原市内の停留所から渋谷マークシティ間の料金

### ■JRハイウェイバスの運行概要

路線	起点	終点	1日運行便数 <sup>※1</sup>	料金 <sup>※2</sup>
急行/東名	名古屋駅	静岡駅	2便/日	名古屋駅 2,360円、静岡駅 820円
特急/東名ライナー	浜松駅	東京駅	8便/日	浜松駅 820円、東京駅 3,360円

注) 令和4年10月改定時点

※1：往復の運行本数で片道は急行/東名線が1便/日、特急/東名ライナーが4便/日となっている

※2：東名牧の原バス停からの料金



東名牧の原バス停(上り)の駐車場



東名牧の原バス停(下り)の駐車場

### (3) 乗合バスの運行状況

乗合バスは、「(特急)静岡相良線」「島田静波線」「藤枝相良線」の3路線をしずてつジャストラン株式会社が運行しており、そのうち「島田静波線」と「藤枝相良線」が国庫補助路線となっています。

#### ① (特急)静岡相良線の運行概要

(特急)静岡相良線は、浜岡営業所及び相良営業所から新静岡バスターミナル(静岡駅経由)を結ぶ路線で、牧之原市内は「相良営業所」「大沢公園」「相良本通」「静波海岸入口」「榛原総合病院(一部時間帯)」「根松牧之原警察署入口」に停車します。

運行本数は平日101本、土日祝61本となっており、平日の静岡駅方面は、6時台は8便、7時台は5便と、高頻度で運行しています。日中の時間帯は時間2~3便程度が確保されています。

#### ■ (特急)静岡相良線の運行概要

路線	起点	終点	1日運行便数	
			平日	土日祝
(特急) 静岡相良線	新静岡バスターミナル(静岡駅経由)	相良営業所 浜岡営業所	101便/日	61便/日

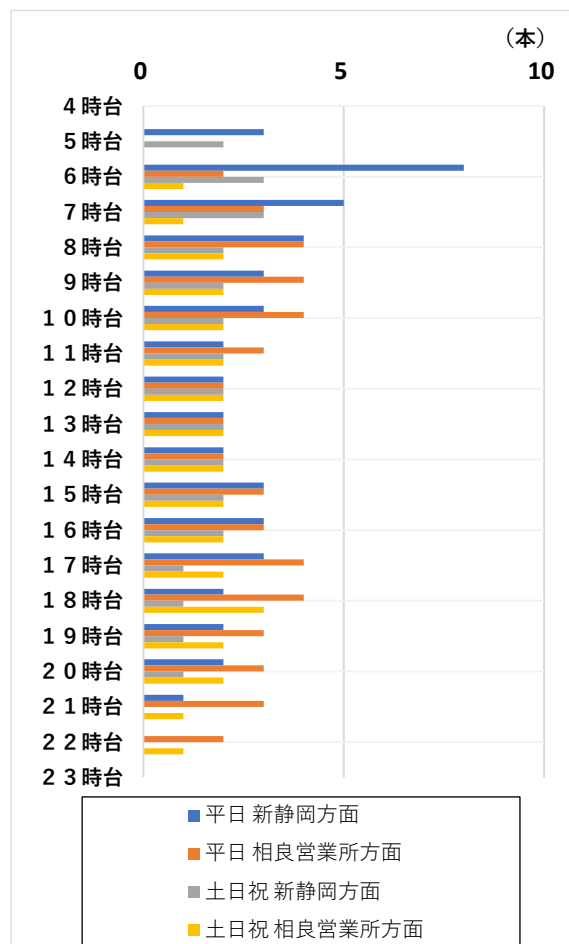
注) 令和4年4月1日時点

#### ■ 時間帯別方面別運行本数

時間	平日		土日祝	
	新静岡方面	相良営業所方面	新静岡方面	相良営業所方面
4時台				
5時台	3		2	
6時台	8	2	3	1
7時台	5	3	3	1
8時台	4	4	2	2
9時台	3	4	2	2
10時台	3	4	2	2
11時台	2	3	2	2
12時台	2	2	2	2
13時台	2	2	2	2
14時台	2	2	2	2
15時台	3	3	2	2
16時台	3	3	2	2
17時台	3	4	1	2
18時台	2	4	1	3
19時台	2	3	1	2
20時台	2	3	1	2
21時台	1	3		1
22時台		2		1
23時台				
合計	50	51	30	31

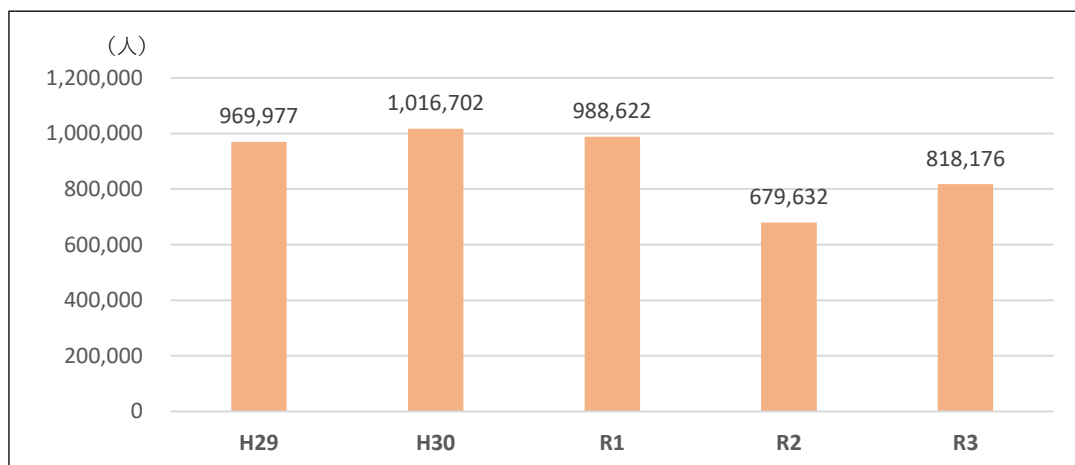
※1: 新静岡方面は、相良営業所発の時間を集計

※2: 相良営業所方面は、新静岡発の時間を集計



## ② (特急)静岡相良線の利用状況の推移

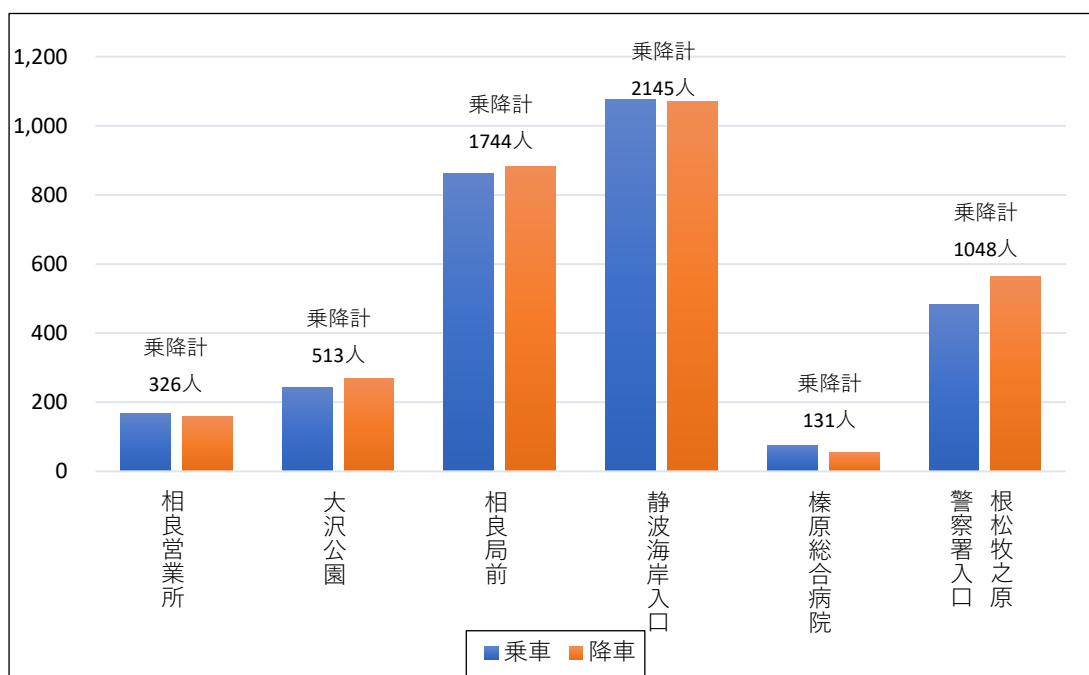
(特急)静岡相良線の利用者数は、平成29年度から令和元年度は概ね年間960,000人～1,020,000人の間で推移していましたが、令和2年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響を受け減少しております。令和3年度の利用者数は年間818,176人であり、1日あたりに換算すると約2,200人/日となります。



資料：しずてつジャストライン株式会社提供

## ■ (特急)静岡相良線の年間利用者数の推移

令和3年10月1日(金)～10月7日(木)の市内のバス停別・乗車降車別の利用者数をみると、「静波海岸入口」の乗降者数が最も多くなっています。一日あたりの乗降者数は「静波海岸入り口」で約310人/日、「相良本通」で約250人/日の乗降があると想定されます。また、「根松牧之原警察署入口」は乗車と比較し降車が多くなっています。



資料：しずてつジャストライン株式会社提供

## ■ (特急)静岡相良線のバス停別利用者数の推移

## ③ 乗合バス(国庫補助路線)の運行概要

島田静波線は、島田駅を起点に静波海岸入口を結ぶ路線で、島田市、吉田町、牧之原市を跨ぐ路線です。平日は35便/日、休日は14便/日が運行しています。

藤枝相良線は、藤枝駅を起点に相良営業所を結ぶ路線で、藤枝市、焼津市、吉田町、牧之原市を跨ぐ路線です。平日は30便/日、休日は20便/日が運行しています。

## ■乗合バス(国庫補助路線)の運行概要

路線	起点	終点	1日運行便数		通過する市町
			平日	土日祝	
島田静波線	島田駅(島田市立総合医療センター)	静波海岸入口	35便/日	14便/日	島田市、吉田町、牧之原市
藤枝相良線	藤枝駅南口	相良営業所	30便/日	20便/日	藤枝市、焼津市、吉田町、牧之原市

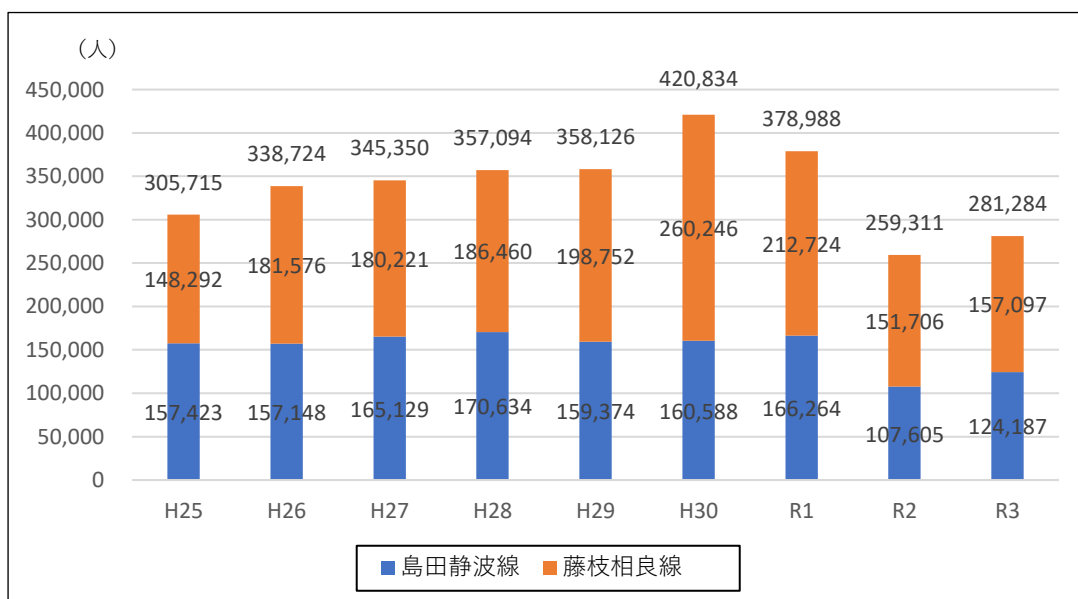
注) 令和4年4月1日時点

## ④ 乗合バスの利用状況の推移

乗合バスの利用者数は、島田静波線、藤枝相良線ともに平成25年度以前は減少傾向でしたが、その後は増加に転じています。しかし、令和2年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響を受け減少しております。

島田静波線は、平成25年度時点では157,423人/年であったのに対し、令和3年度時点では124,187人/年となっており、8年間では約21.1%減少しています。

藤枝相良線は、平成25年度時点では148,292人/年であったのに対し、平成30年度には260,246人/年と倍近くに増加しました。令和3年度時点では157,097人/年となっており、8年間では約6.0%増加しています。



■乗合バス(島田静波線・藤枝相良線)の年間利用者数の推移

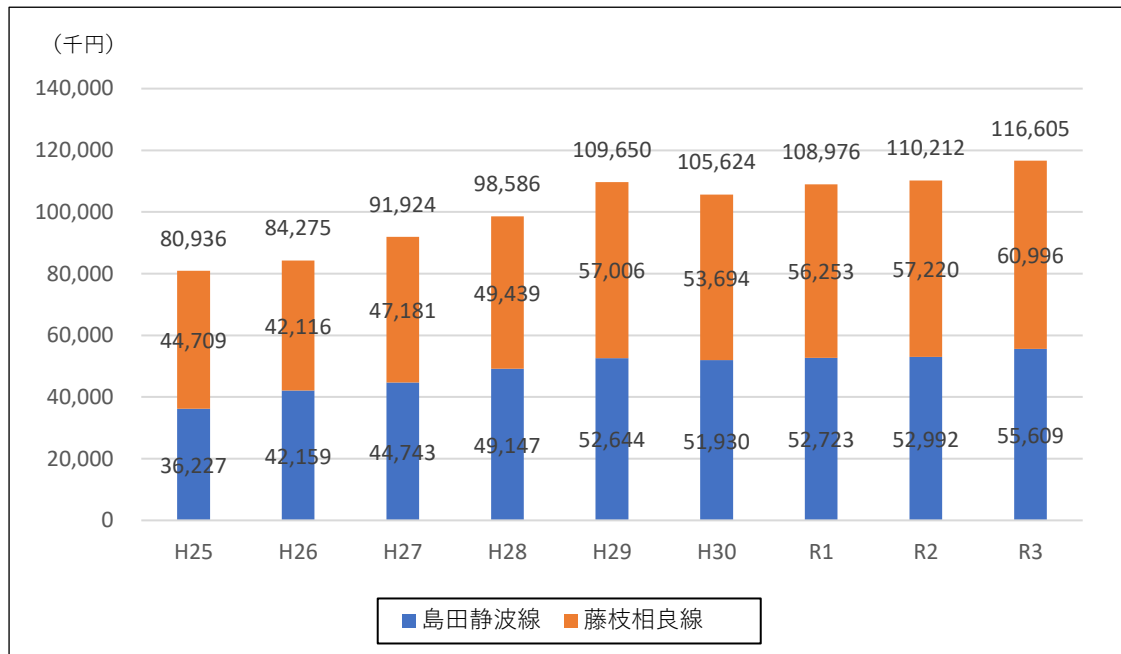
## ⑤ 乗合バスの欠損額の推移

欠損額の推移をみると、増加傾向となっています。

島田静波線は平成 25 年度時点では 36,227 千円/年であったのに対し、令和3年度時点では 55,609 千円/年となっており、8 年間で約 53.5%増加しています。

藤枝相良線は平成 25 年度時点では 44,709 千円/年であったのに対し、令和3年度時点では 60,996 千円/年となっており、8 年間で約 36.4%増加しています。

なお、平成 29 年度からは、欠損額を乗合バスが運行する市町で負担しており、令和3年度の牧之原市の負担額は 2 路線合わせて、約 720 万円/年となっています。



■乗合バス（島田静波線・藤枝相良線）の年間欠損額の推移

## (4) 自主運行バスの運行状況

## ① 自主運行バスの運行概要

自主運行バスは、「萩間線」「勝間田線」「鬼女・菅山線」「相良御前崎線」「相良浜岡線」の5路線が運行しています。運行概要は以下のとおりです。

## ■ 自主運行バスの運行概要

路線	起点	終点	1日運行便数		運行する市町
			平日	土日祝	
萩間線	相良本通	金谷駅 (金谷小学校)	21 便/日	14 便/日	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)	10 便/日	6 便/日	島田市 牧之原市
鬼女・菅山線	菅山原	相良庁舎	3 便/日	0 便/日	牧之原市
相良御前崎線	御前崎海洋センター	相良本通	19 便/日	14 便/日	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	24 便/日	13 便/日	御前崎市 牧之原市

注) 令和4年4月1日時点

② 自主運行バスの利用状況の推移

自主運行バスの全体的な利用者数は、平成26年度から平成29年度にかけてほぼ横ばいに推移していましたが、平成30年度から令和元年度に減少し、令和2年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響を受け大幅に減少しております。

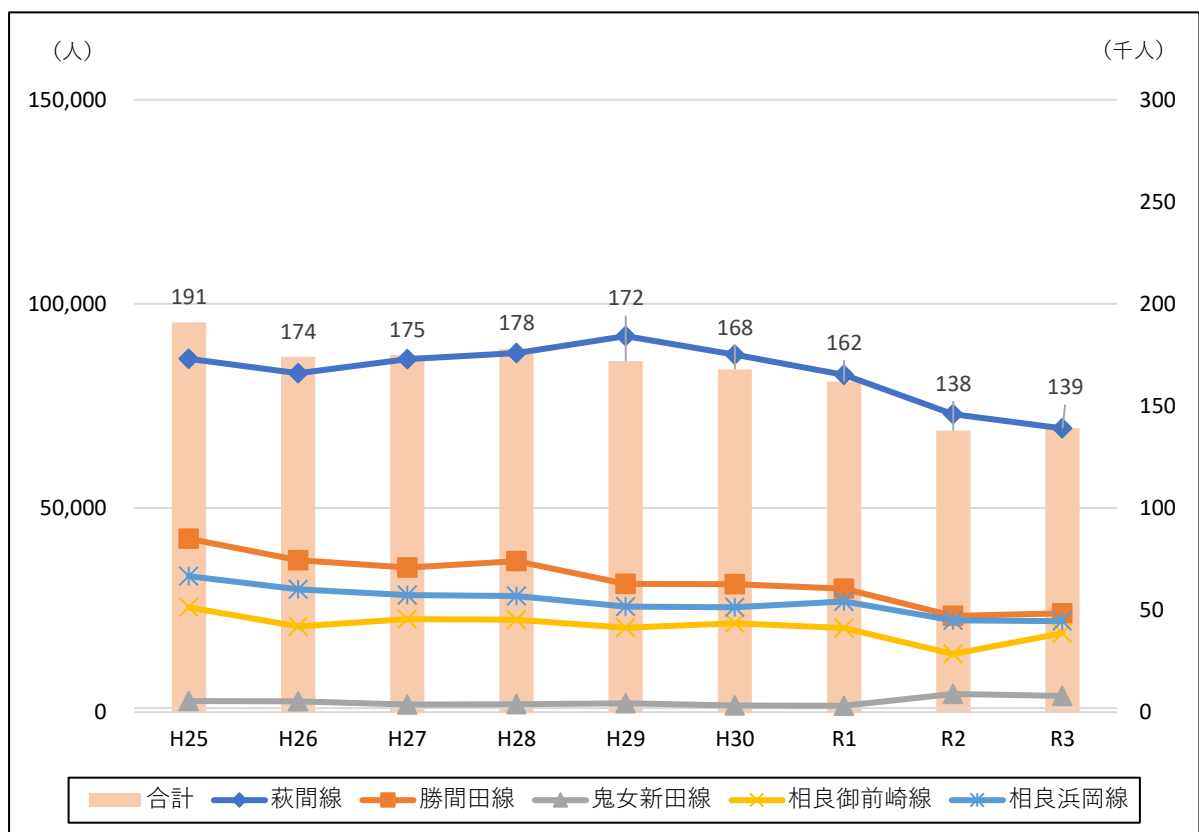
萩間線は、5路線の中で最も利用者数が多くなっていますが、平成29年度をピークに減少傾向にあります。

鬼女新田線は、令和2年度から運行形態を変更し、「鬼女・菅山線」として運行したことにより利用者数は増加しています。

相良御前崎線は令和2年度末に榛原高校のスクールバスが廃止されたことにより利用者数は増加しています。

■ 路線別利用者数 (人)

	萩間線	勝間田線	鬼女新田線	相良御前崎線	相良浜岡線	合計
H25	86,520	42,478	2,752	25,671	33,310	190,731
H26	83,042	37,224	2,680	21,018	30,125	174,089
H27	86,438	35,456	1,878	22,823	28,659	175,254
H28	87,964	36,993	1,909	22,627	28,441	177,934
H29	92,119	31,451	2,218	20,657	25,871	172,316
H30	87,561	31,325	1,631	21,788	25,703	168,008
R1	82,604	30,227	1,578	20,605	27,079	162,093
R2	73,007	23,582	4,465	14,260	22,496	137,810
R3	69,515	24,189	3,976	19,379	22,294	139,353



■ 自主運行バスの年間利用者数の推移

③ 市の負担額の推移

自主運行バスに対する市の負担額は増加傾向にあり、平成 28 年度には年間 5,000 万円を超えており、令和 3 年度には年間 1 億円近くまで増加しております。

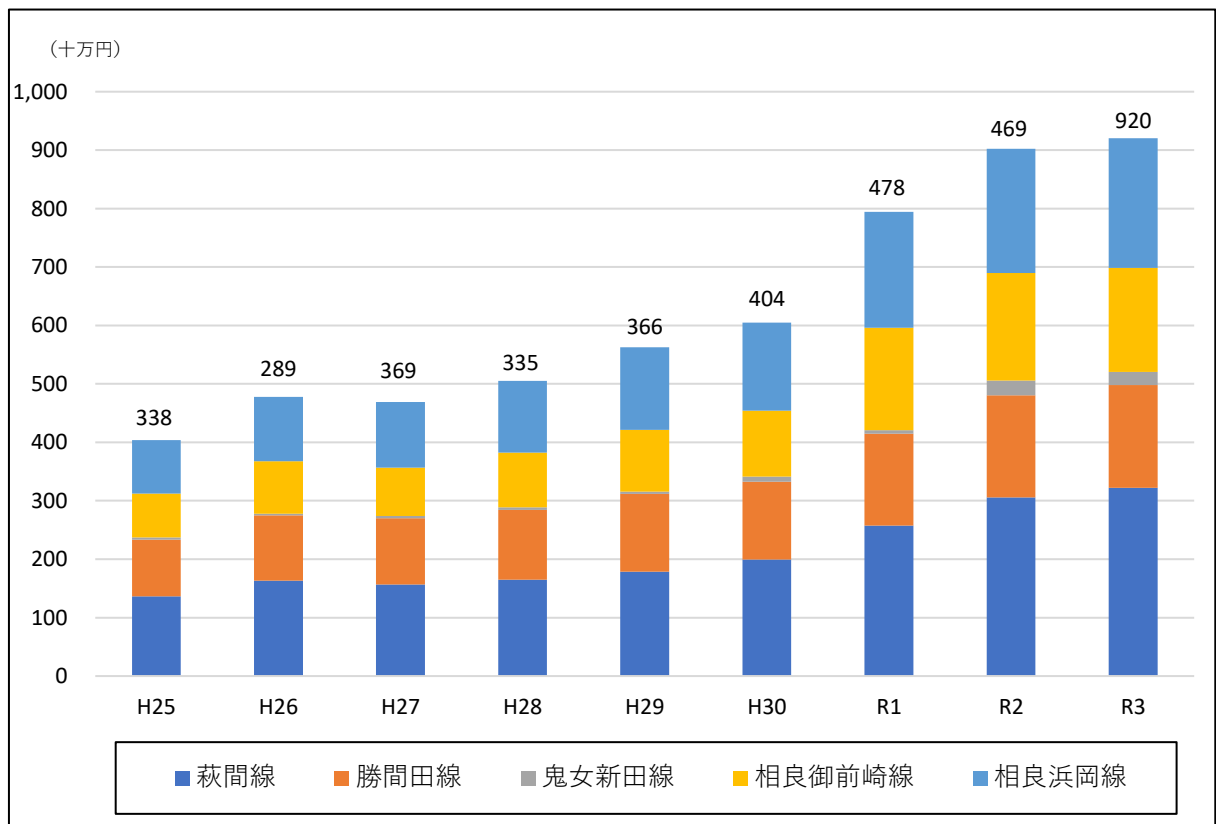
路線別にみても、全ての路線で増加し、萩間線、相良御前崎線、相良浜岡線は平成 25 年度と比較すると 2 倍以上に増加しております。また、鬼女・菅山線（旧鬼女新田線）は運行形態を変更したことから大幅に増加しております。

■路線別市の負担額

(円)

	萩間線	勝間田線	鬼女・菅山線	相良御前崎線	相良浜岡線	合計額
H25	13,631,773	9,725,873	342,806	7,529,765	9,153,614	40,383,831
H26	16,340,745	11,179,191	238,422	9,006,104	10,987,438	47,751,900
H27	15,647,208	11,390,344	358,045	8,280,926	11,224,817	46,901,340
H28	16,470,500	11,985,007	420,579	9,365,813	12,263,116	50,505,015
H29	17,883,216	13,277,690	421,559	10,555,604	14,142,839	56,280,908
H30	19,938,154	13,338,113	862,810	11,254,600	15,098,982	60,492,659
R1	25,749,831	15,709,183	609,000	17,520,834	19,831,917	79,420,765
R2	30,581,979	17,484,799	2,517,923	18,414,027	21,212,010	90,210,738
R3	32,233,903	17,593,515	2,223,183	17,801,372	22,179,267	92,031,240

※令和 2 年度より鬼女新田線を「鬼女・菅山線」に変更



■市の負担額の推移



④ 収支率の推移

自主運行バス全体の収支率は年々低下し、令和元年度には20%以下となっています。

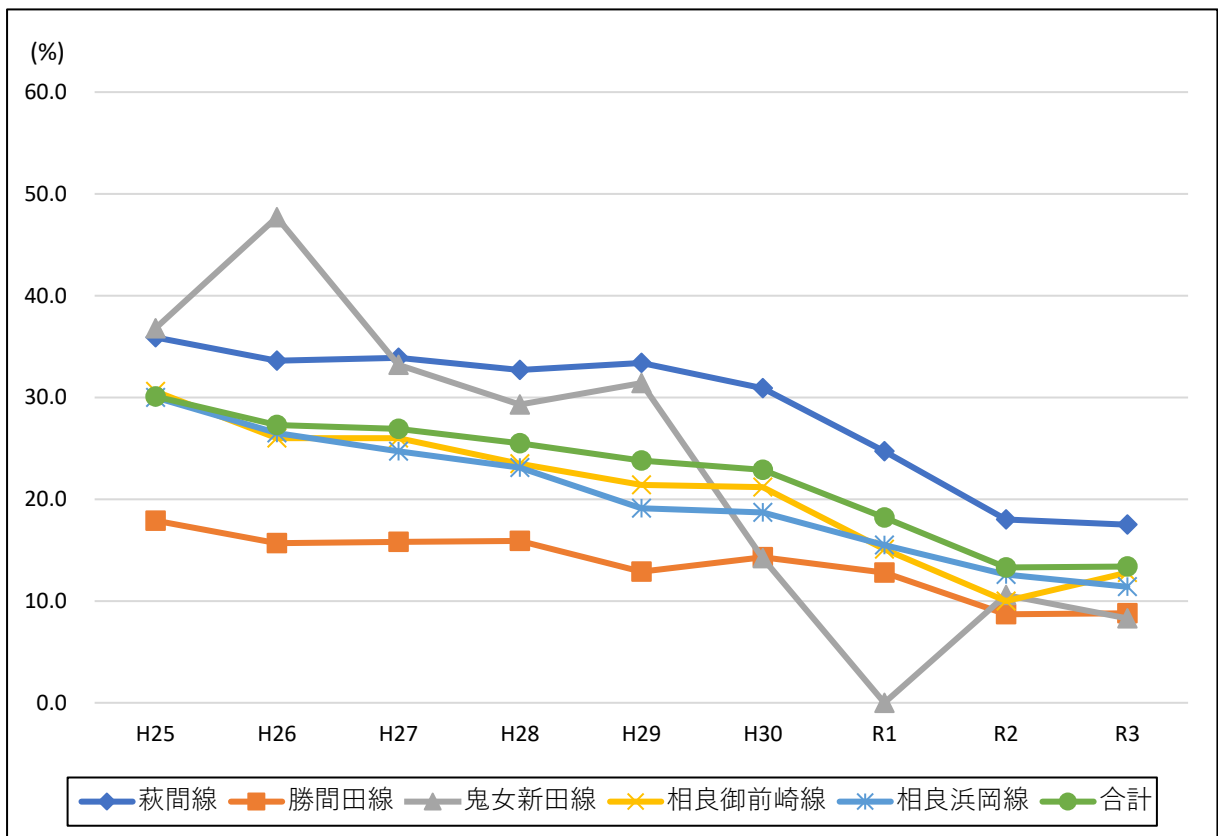
路線別にみると、萩間線の収支率が17.5%と最も高く、相良御前崎線、相良浜岡線の収支率は10%程度、鬼女・菅山線、勝間田線は10%以下と低い状況です。

■路線別収支率

(%)

	萩間線	勝間田線	鬼女・菅山線	相良御前崎線	相良浜岡線	合計
H25	35.9	17.9	36.8	30.6	30.0	30.1
H26	33.6	15.7	47.7	26.0	26.5	27.3
H27	33.9	15.8	33.2	26.0	24.7	26.9
H28	32.7	15.9	29.3	23.5	23.1	25.5
H29	33.4	12.9	31.4	21.4	19.1	23.8
H30	30.9	14.3	14.2	21.2	18.7	22.9
R1	24.7	12.8	0.0	15.1	15.5	18.2
R2	18.0	8.7	10.6	10.0	12.6	13.3
R3	17.5	8.8	8.3	12.8	11.4	13.4

※令和2年度より鬼女新田線を「鬼女・菅山線」に変更



■路線別収支率の推移

## (5) デマンド型乗合タクシーの運行状況

バス路線を補完する交通手段として「予約型乗合タクシー」の運行を平成29年10月から坂部地区において開始しました。

その後、各地区でも運行を開始し、令和4年12月からは市内全域で運行をしております。

今後、利用者を対象に使いやすさ等に関する聞き取り調査を行うなど、フォローアップ調査を実施していきます。

### 【利用可能者】

- ①75歳以上の者    ②自動車運転免許非保有者    ③障がい者
- ④要介護、要支援認定者    ⑤妊婦
- ⑥市長が認めた者（一時負傷者等）

### 【目的地】

基本的には、市内の病院、スーパー、公共施設、金融機関



### 【運行中のデマンド型乗合タクシーの運行概要】

#### ■さかべ号

運行開始日	平成29年（2017）10月3日から
本格運行	令和2年（2020）4月から
運行日・便数	火曜日・木曜日、1日4往復
運行範囲	坂部地区・榛原地区・相良地区・吉田町
運賃	区域内250円・榛原地区500円・相良地区1,000円 吉田町500円（付添者は無料）
運行事業者	東海タクシー株式会社

#### ■かつまた号

運行開始日	平成30年（2018）10月3日から
本格運行	令和3年（2021）4月から
運行日・便数	水曜日・金曜日、1日5往復
運行範囲	坂部地区・榛原地区・相良地区
運賃	区域内250円・榛原地区500円・相良地区1,000円（付添者は無料）
運行事業者	東海タクシー株式会社

## ■ すげやま号

運行開始日	平成 31 年（2019）2 月 1 日から
はぎま号と統合	令和 3 年（2021）4 月から
本格運行	令和 4 年（2022）4 月から
運行日・便数	火曜日・金曜日、1 日 4 往復
運行範囲	菅山地区・相良地区・榛原地区
運賃	区域内 250 円・相良市街地 350 円・相良市街地外 650 円 榛原地区 1,000 円（付添者は無料）
運行事業者	御前崎タクシー株式会社

## ■ はぎま号

運行開始日	令和 2 年（2020）2 月 4 日から
はぎま号と統合	令和 3 年（2021）4 月から
本格運行	令和 4 年（2022）4 月から
運行日・便数	火曜日・金曜日、1 日 4 往復
運行範囲	菅山地区・相良地区・榛原地区
運賃	区域内 250 円・相良市街地 500 円（牧之原）・相良市街地外 750 円 榛原地区 1,000 円（付添者は無料）
運行事業者	御前崎タクシー株式会社

## ■ まきのはら号

運行開始日	令和 3 年（2021）4 月から
運行日・便数	月曜日・金曜日、1 日 3 往復、火曜日・木曜日、1 日 2 往復
運行範囲	牧之原地区・相良地区・榛原地区
運賃	区域内 250 円・萩間地区 350 円・相良市街地 500 円・地頭方地区 1,000 円 勝間田地区 350 円・坂部地区 500 円・榛原市街地 500 円（付添者は無料）
運行事業者	牧之原市（地域振興課）

## ■じとうがた号（試験運行中）

運行開始日	令和3年（2021）4月から
運行日・便数	月曜日・木曜日、1日4往復
運行範囲	地頭方地区・相良地区・榛原地区・御前崎市
運賃	区域内250円・相良市街地500円・相良市街地外750円 榛原地区1,000円・御前崎市500円（付添者は無料）
運行事業者	御前崎タクシー株式会社

## ■しずなみ・かわさき号（試験運行中）

運行開始日	令和4年（2022）11月から
運行日・便数	月曜日・金曜日、1日8便
運行範囲	榛原地区・相良地区
運賃	区域内250円・細江、片浜350円・坂部、牧之原500円 相良600円・萩間1,000円（付添者は無料）
運行事業者	東海タクシー株式会社

## ■ほそえ号（試験運行中）

運行開始日	令和4年（2022）11月から
運行日・便数	火曜日・木曜日、1日8便
運行範囲	榛原地区・相良地区
運賃	区域内250円・静波、川崎350円・片浜、坂部、牧之原500円 相良700円・萩間1,000円（付添者は無料）
運行事業者	東海タクシー株式会社

## ■さがらひがし号（試験運行中）

運行開始日	令和4年（2022）12月から
運行日・便数	火曜日・金曜日、1日8便
運行範囲	相良地区・榛原地区
運賃	相良地区：区域内250円・片浜、菅山350円・地頭方、萩間500円 静波600円・細江700円・空港1,500円（付添者は無料） 片浜地区：区域内250円・相良、静波350円・細江500円、 菅山、地頭方、萩間650円・空港1,000円（付添者は無料）
運行事業者	御前崎タクシー株式会社

## ■ さがらにし号（試験運行中）

運行開始日	令和4年（2022）12月から
運行日・便数	月曜日・水曜日、1日8便
運行範囲	相良地区・榛原地区
運賃	区域内 250 円・片浜、菅山 350 円・地頭方、萩間 500 円 静波 600 円・細江 700 円・空港 1,500 円（付添者は無料）
運行事業者	御前崎タクシー株式会社

## 【運行中のデマンド型乗合タクシーの運行状況】（令和4年12月時点）

名称	登録者
さかべ号	93名
かつまた号	114名
すげやま、はぎま号	161名
（すげやま号）	（73名）
（はぎま号）	（88名）
じとうがた号	128名
まきのはら号	103名
しずなみ・かわさき号	89名
ほそえ号	76名
さがら ひがし号	69名
さがら にし号	46名
計	879名

## 【デマンド型乗合タクシーの運行状況】

## ■ 運行回数（運行開始から令和4年10月まで）

（回）

名称	H29	H30	R1	R2	R3	R4	計
さかべ号	95	297	323	321	275	189	1,500
かつまた号		63	253	281	350	159	1,106
すげやま・はぎま号					398	265	663
（すげやま号）		27	155	230			412
（はぎま号）			2	53			55
じとうがた号					146	178	324
まきのはら号					156	95	251
計	95	387	733	885	1,325	886	4,311

## ■稼働率（運行開始から令和4年10月まで）（％）

名称	H29	H30	R1	R2	R3	R4	計
さかべ号	23.7	34.3	36.6	35.8	28.5	33.3	32.8
かつまた号		15.1	25.3	25.4	28.3	24.7	25.0
すげやま・はぎま号					44.3	51.5	47.0
（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	33.3	23.8
まきのはら号					16.0	13.8	15.1
計	23.7	27.1	25.9	24.4	26.7	29.5	26.5

## ■利用者推移＜延人数＞（運行開始から令和4年10月まで）（人）

名称	H29	H30	R1	R2	R3	R4	計
さかべ号	102	416	457	433	375	263	2,046
かつまた号		102	342	363	460	212	1,479
すげやま・はぎま号					654	476	1,130
（すげやま号）		36	197	423			656
（はぎま号）			2	56			58
じとうがた号					173	206	379
まきのはら号					230	155	385
計	102	554	998	1,275	1,892	1,312	6,133

## ■乗合率（運行開始から令和4年10月まで）（人／便）

名称	H29	H30	R1	R2	R3	R4	計
さかべ号	1.07	1.40	1.41	1.35	1.36	1.39	1.36
かつまた号		1.62	1.35	1.29	1.31	1.33	1.34
すげやま・はぎま号					1.64	1.80	1.70
（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	1.16	1.17
まきのはら号					1.47	1.63	1.53
計	1.07	1.43	1.36	1.44	1.43	1.48	1.42

## (6) タクシーの運行状況

牧之原市内のタクシーは「東海タクシー株式会社」と「御前崎タクシー株式会社」の2社があります。

令和3年度の年間の利用者数は、約65,000人であり、利用回数は約46,000回となっています。両事業者とも利用者数、利用回数ともに減少傾向にあります。

注) 令和2年度に榛南交通株式会社は御前崎タクシー株式会社に統合  
御前崎タクシーが事業継承(令和3年度より)

## (7) その他の交通手段の運行状況

### ① 榛原高校スクールバスの廃止

榛原高校では同窓会によるスクールバスが5路線運行されていましたが、令和2年度末に廃止されました。

### ② 小学生スクールバスの概要

平成29年4月に片浜小学校と相良小学校が統合され、片浜小学校の児童は相良小学校へ通うことになりました。そのため、旧片浜小学校の児童の通学用にスクールバスが運行しており、登校時には1便、下校時には1から3便を運行しています。

なお、スクールバスの車体には小学生が描いたイラストがラッピングされています。また、日中の時間帯は市内各校の校外学習等で活用されています。



なお、牧之原市では小中学生に対して通学費を助成しています。学年別で助成の対象が変わっており、助成の内容は以下のとおりとなっています。

#### ■小中学生に対する通学費助成制度の概要

助成の対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 通学距離が片道 2.5km 以上の小学校 1 学年、2 学年の児童</li> <li>② 通学距離が片道 3.0km 以上の小学校 3 学年～6 学年の児童</li> <li>③ 公共交通機関を用いて通学する児童で、市長が特に認める者</li> <li>④ 通学距離が片道 6.0km 以上の中学校の生徒</li> </ul>
助成額	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 徒歩及び自転車により通学する児童生徒は、12ヶ月を対象とし、小学校に通学する児童は 5,000 円、中学校に通学する生徒は 8,000 円を支給する。</li> <li>② 公共交通機関を用いて通学する児童生徒は、12ヶ月を対象とし、通学のための経費の 2 分の 1 の額を支給する。</li> <li>③ 前の①、②に規定する対象期間が 12 ヶ月に満たないときは、対象となる月数に相当する額のみ支給する。対象となる日が 1 ヶ月に満たないときは 1 ヶ月とする。</li> </ul>

### ③ 富士山静岡空港のアクセス交通

富士山静岡空港へは静岡駅・新静岡、島田駅、藤枝駅からそれぞれアクセスバスが運行し、浜松市街地と掛川駅からは乗合タクシーが運行しています。令和4年12月時点の運行状況は以下のとおりです。



■富士山静岡空港にアクセスするバス

静岡駅・新静岡	運行概要	新静岡⇄静岡駅⇄静岡 IC 入口⇄東名焼津西⇄東名大井川⇄井口塚又は吉田 IC 入口⇄富士山静岡空港を結ぶ路線バス		
	所要時間	静岡駅から約 50 分	運賃	1,100 円
	運行会社	しずてつジャストライン	本数	15 本/日
島田駅	運行概要	島田駅（南口）と富士山静岡空港を結ぶ路線バス		
	所要時間	島田駅から約 25 分	運賃	550 円
	運行会社	しずてつジャストライン	本数	4 本/日
藤枝駅	運行概要	藤枝駅南口⇄空港南⇄富士山静岡空港を結ぶ路線バス		
	所要時間	藤枝駅から約 35 分	運賃	片道 500 円、往復券 800 円
	運行会社	しずてつジャストライン	本数	13 本/日
新金谷駅・金谷駅	運行概要	蓬萊橋⇄JR 島田駅（南口）⇄島田市博物館⇄新金谷駅⇄金谷駅⇄富士山静岡空港を結ぶ路線バス		
	所要時間	新金谷駅から約 18 分 金谷駅から約 13 分	運賃	新金谷駅 480 円 金谷駅 400 円
	運行会社	大鉄アドバンス しずてつジャストライン	本数	9 本/日

■富士山静岡空港にアクセスする乗合タクシー

浜松市街地	運行概要	浜松市街地（中区・東区・南区）と富士山静岡空港を結ぶ予約制乗合タクシー		
	運賃	2,000 円	本数	20 本/日
掛川駅	運行概要	掛川駅（南口）と富士山静岡空港を結ぶ乗合タクシー（掛川駅発で空港行きのみ予約制）		
	運賃	1,200 円	本数	10 本/日

注) 令和 4 年 10 月 30 日時点

※本数は往復の合計運行本数



■富士山静岡空港のアクセス交通の概要

## (8) 移動支援の状況

### ① 障がい者支援

牧之原市では、障がい者に対して、以下の移動支援を実施しています。

#### ■障がい者に対する移動支援

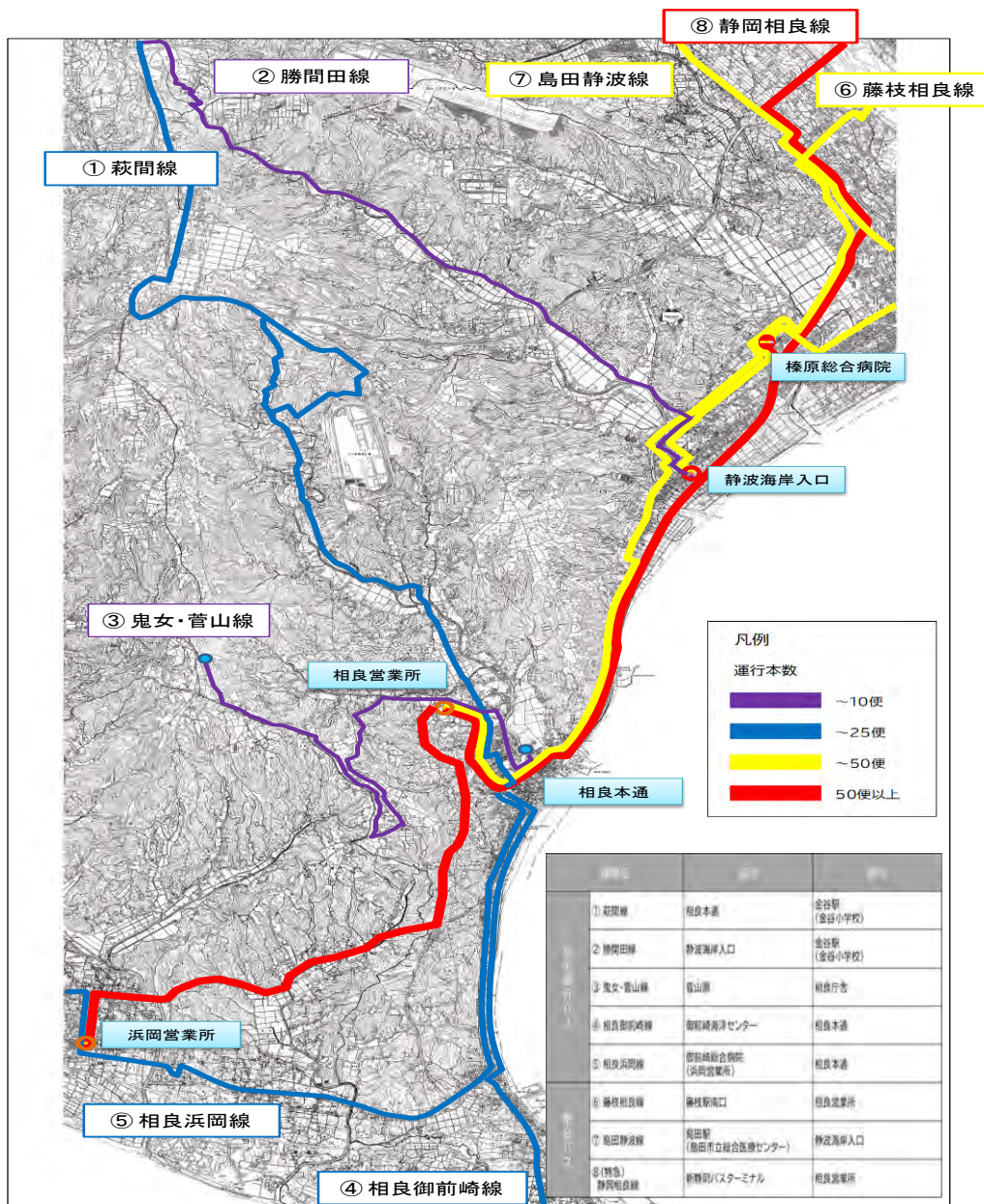
事業		内容
1	重度障害者通院移送費助成事業	重度心身障がい者が医療機関の通院に利用したタクシー料金の1/2を助成する事業
2	移動支援事業	市の委託によりヘルパー事業所が登録済みの障がい者の外出支援を行う事業
3	同行援護費給付	視覚障がい者の外出支援を行う事業
4	行動援護費給付	自己判断能力が制限される障がい者の外出支援を行う事業

(9) 路線バスのサービス水準

① 平日の路線バスの運行本数

平日の路線バスの運行本数をみると、乗合バスの「(特急)静岡相良線」「藤枝相良線」「島田静波線」が運行している海岸沿いの本数が多くなっています。「(特急)静岡相良線」が往復 101 便、「藤枝相良線」が往復 30 便、「島田静波線」が往復 35 便であり、合計で 170 便程度となっています。JR 東海道本線の金谷駅における運行本数は、平日・休日ともに上下線で一日 121 本（令和 4 年 3 月 12 日改正時点）であるため、牧之原市の海岸沿いの運行本数は、JR 東海道本線と同程度がそれ以上の本数が提供されていることになります。

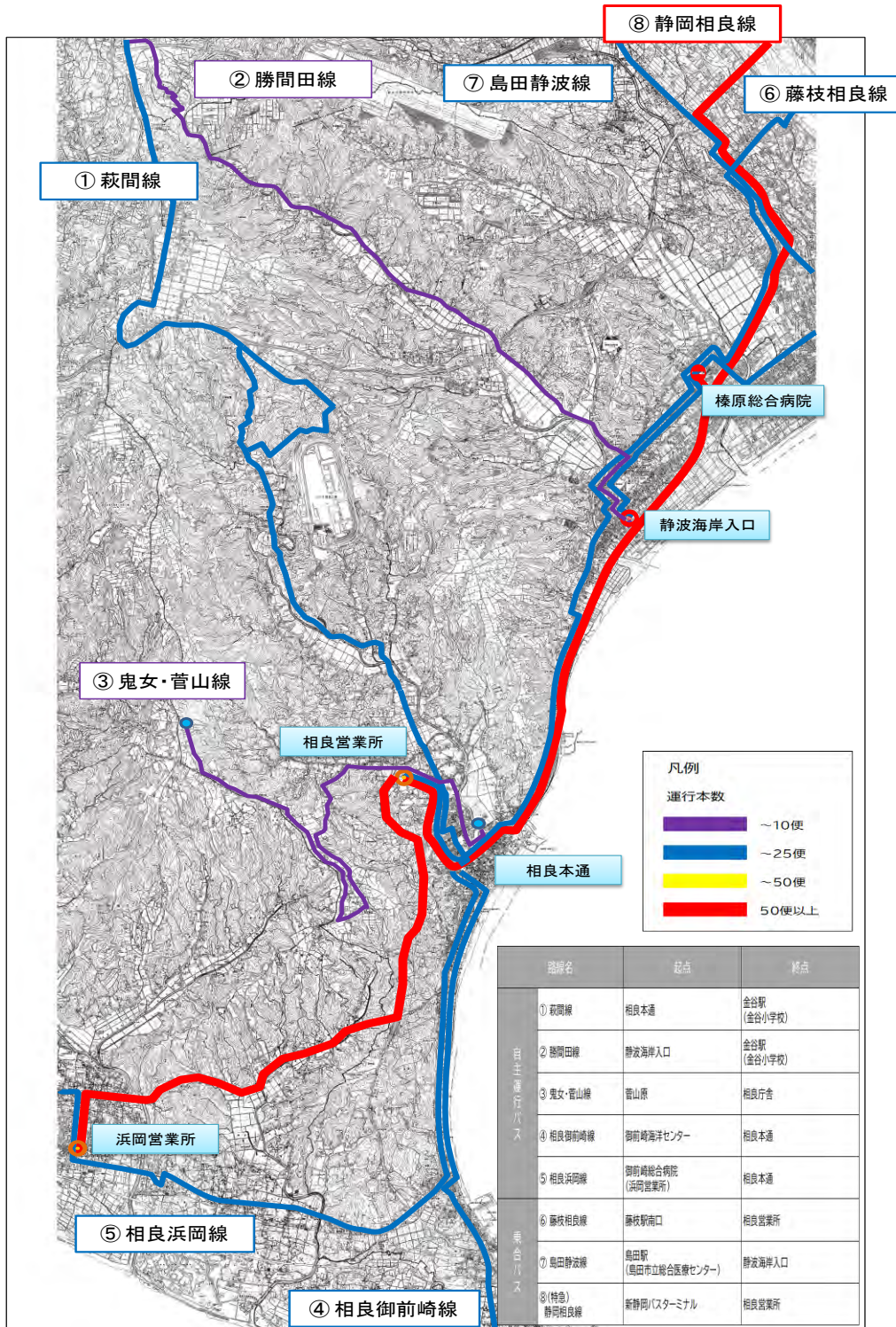
次いで、萩間線が運行する相良本通から金谷駅の区間や相良本通の南側で運行本数が多くなっています。一方、勝間田線が運行する榛原地域から金谷駅区間は、相対的に運行本数が少なくなっています。



■バスの運行本数（平日）

② 休日の路線バスの運行本数

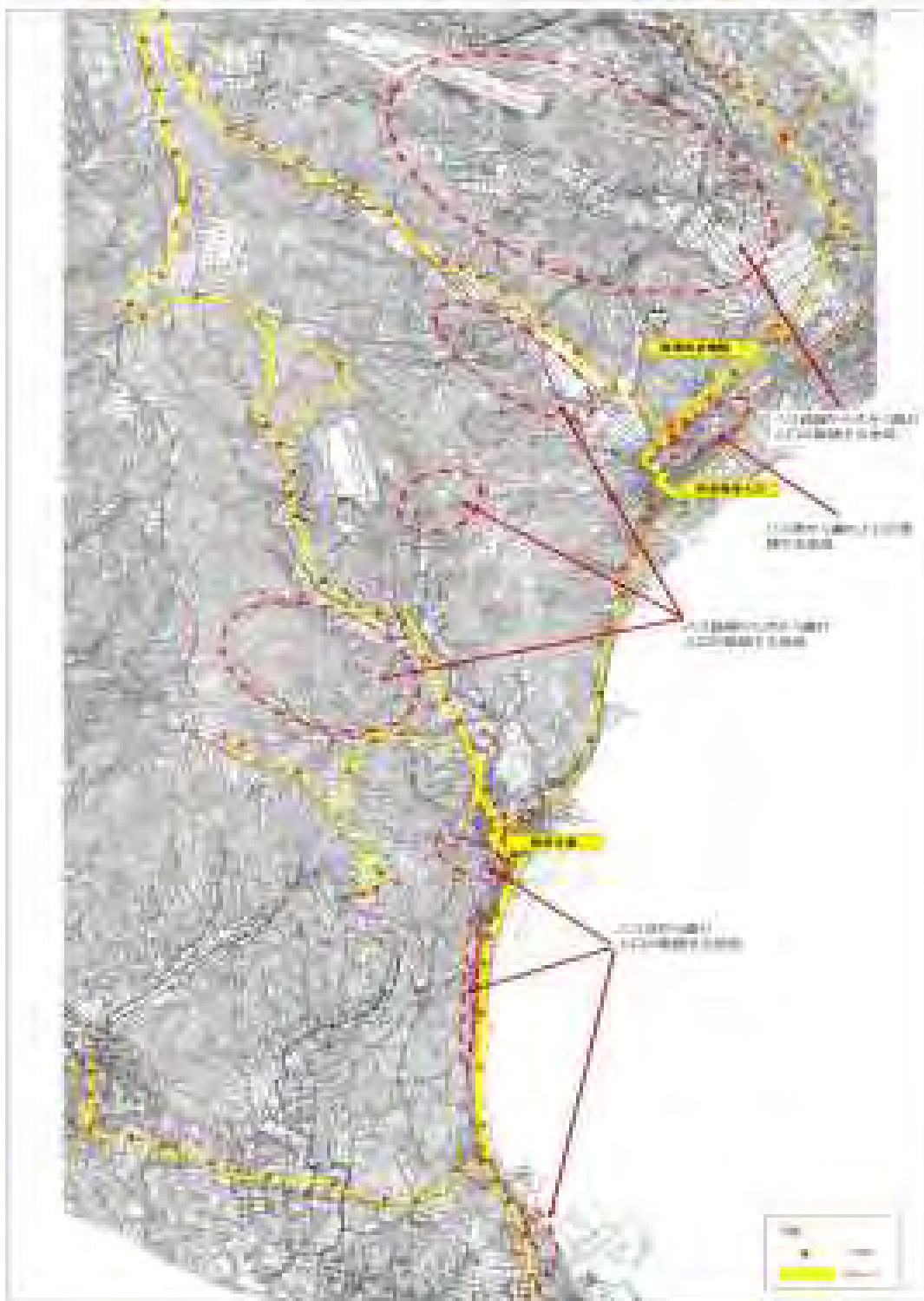
休日の運行本数は、平日より少ないですが、乗合バスの「(特急)静岡相良線」や「藤枝相良線」「島田静波線」が運行している海岸沿いの本数が多くなっています。次いで、「萩間線」が運行する相良本通から金谷駅の区間や相良本通の南側で運行本数が多くなっています。一方、「勝間田線」が運行する榛原地域から金谷駅区間は、相対的に運行本数が少なくなっています。



■バスの運行本数（休日）

### (10) 公共交通空白地域の状況

バス停から300m圏外の地域は、市の内陸部の地域で多くみられ、坂部地区などは、ある程度人口が連なった地域があるものの一体として公共交通空白地域となっています。その他、萩間線や勝間田線から離れた地域や、沿岸部においても人口が集積しているものの、バス路線から離れた地域がみられます。これらの地域には、利用者の制限がありますがデマンド乗合タクシーが運行しています。

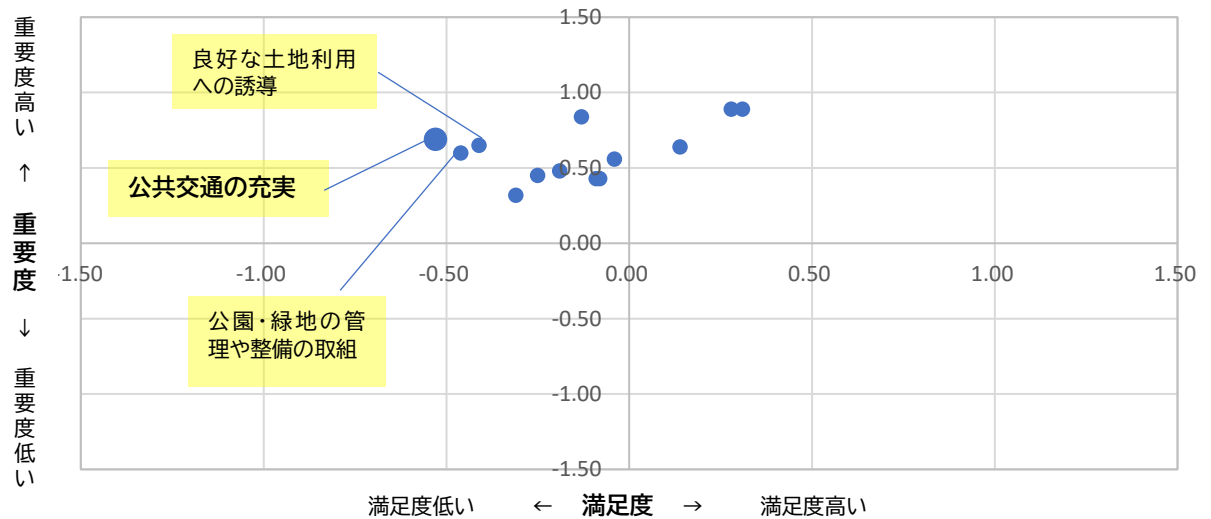


■ 公共交通空白地域の状況

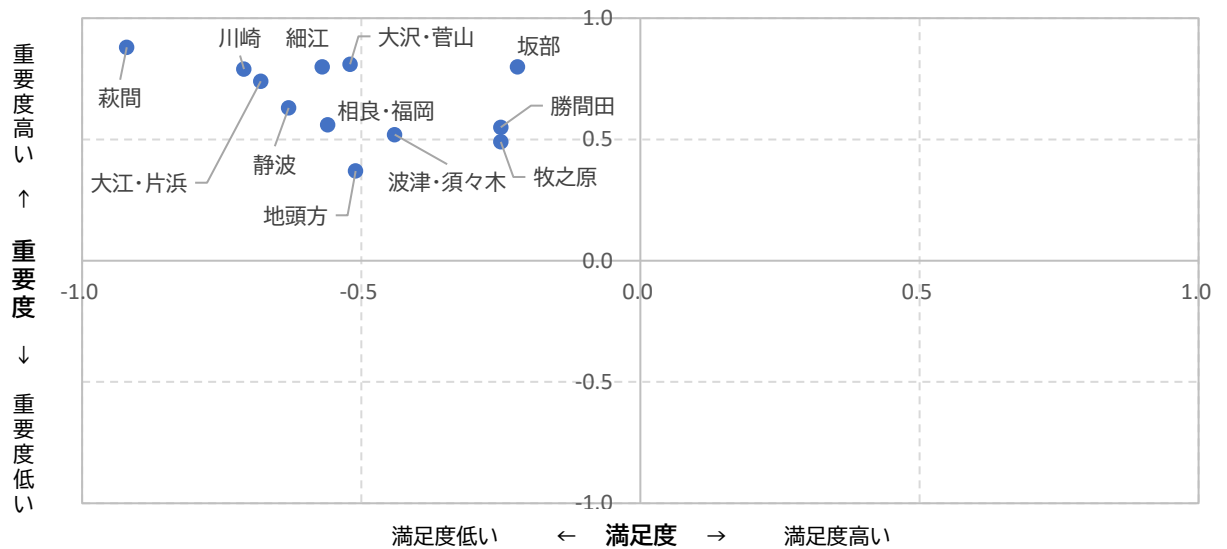
### (11) 公共交通に対する市民意識

令和4年度の市民意識調査の結果について「公共交通の充実（バス、デマンド乗合タクシー等の取組）」は、他の行政サービスと比較し、満足度は低く、重要度は高い結果となっています。

また、地区別では、「萩間」が最も満足度が低く、重要度が高いという結果になっています。「川崎」や「大江・片浜」においても他の地区より、満足度が低く、重要度が高いという結果になっています。



■【生活基盤】快適で人が行き交う豊かな生活空間づくり 満足度・重要度



■「公共交通の充実」（バス、デマンド乗り合いタクシー等の取組）の地区別の満足度・重要度  
【集計について】満足度および重要度を以下のとおり点数化し、無回答を除き集計を行った。

満足度	満足	やや満足	やや不満	不満
重要度	高い	やや高い	やや低い	低い
点数	+2点	+1点	-1点	-2点

## 第4章 地域公共交通の利用実態・ニーズ把握

### 調査概要

牧之原市の地域公共交通の利用実態やニーズ、事業者の意見等を把握することを目的に、以下の調査を実施しました。

#### ■調査概要

調査		調査内容
調査1	事業者・関係機関等ヒアリング調査	牧之原市の地域公共交通に係わる事業者や団体、庁内の関係部署など、計17の事業者・団体を対象としたヒアリング調査
調査2	中学3年生保護者アンケート調査	進学や通学等で路線バスの利用を検討する者や家族の意向を把握することを目的に、中学3年生の保護者393世帯を対象としたアンケート調査
調査3	バス利用者アンケート調査	バス停の利用実態や利用者ニーズ、バス利用者の公共交通に対する意向を把握することを目的に、6ヶ所の拠点バス停の通勤・通学時間帯（6時～8時）の利用者を対象としたアンケート調査を実施
調査4	市内企業アンケート調査	市内企業15社に対し、従業員の通勤の状況や公共交通に関する考え方を伺い、企業連携の参考とすることを目的にアンケート調査を実施
調査5	デマンド乗合タクシー利用者アンケート調査	デマンドを定期的に利用している利用者に対し、意見を通じて改善のための方向性を定めることを目的にアンケート調査を実施
調査6	バス乗降調査	バス利用者の時間帯別等の乗降の状況を把握することを目的に、自主運行バス（萩間線、勝間田線、相良御前崎線、相良浜岡線）の利用者を対象とした乗降調査
調査7	榛原高校関係者との意見交換会	スクールバス廃止に伴い、通学に課題を抱える榛原高校との意見交換会を実施

## (調査 1-1) 事業者・関係機関等ヒアリング調査の概要

牧之原市の地域公共交通に係わる事業者や団体、庁内の関係部署を対象としたヒアリング調査を 17 事業者・団体に対して実施しました。

## ■ヒアリング対象の事業者・団体

分類	ヒアリング対象事業者・団体	主なヒアリングの視点
交通事業者	しずてつジャストライン(株)	・バス路線の状況 ・運転手不足等
	東海タクシー(株)	・タクシーの利用状況 ・運転手不足等
	御前崎タクシー(株)	
	スルガ観光(株)	・バス路線の状況
関係団体 民間企業	まきのはら活性化センター	・観光振興と公共交通
	富士山静岡空港(株)	・空港への移手段
行政 <sup>※1</sup>	デジタル推進課	・DX、ICT と公共交通
	環境課	・CO <sub>2</sub> 削減、環境基本計画等
	長寿介護課	・高齢者の移動支援
	社会福祉課	・障がい者の移動支援
	建設課	・道の駅への移手段 ・バス路線沿いの道路状況
	都市住宅課	・都市計画マスタープラン ・移住定住と公共交通
	新拠点整備室	・高台整備エリア
	企業立地推進課	・企業と公共交通
	教育総務課	・学校再編後の公共交通
	学校教育課	
学校再編推進室		

※1：令和4年度時点の組織名称

交通事業者については、市内で路線バスやタクシーを運行している事業所を対象としました。関係団体、民間企業については、富士山型ネットワークの推進に必要な団体を対象としました。行政は、地域公共交通計画の性格上、関連がある担当部署を対象としました。



## (調査 1-2) 事業者・関係機関等ヒアリング調査の結果

調査結果を、「①公共交通・移動支援等の現状」「②公共交通ネットワーク形成」「③サービス改善・利用促進の現状・取り組み」に分け、整理しました。

## ① 公共交通・移動支援等の現状

分類	現状	ヒアリング先	
各視点における移動支援等の現状・課題	高齢者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ バスを利用したことがない高齢者もおり、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。</li> </ul>	長寿介護課
	障がい者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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）</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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く、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。</li> </ul>	社会福祉課
	児童・生徒	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 通学方法は「新しい学校づくり検討会」において検討中だが、無償のスクールバスを基本に検討するため、路線バスの小学生利用が無い中での路線維持が課題である。</li> </ul>	教育総務課 学校教育課 学校再編推進室
	観光	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 基本は自家用車による来訪であるため公共交通の利用は難しいが、静岡空港のインバウンドを取り込むための移動手段があれば市街地に引き込めるのではないか。</li> <li>・ 空港と市街地を結ぶバス路線を土日だけでも運行できないか。空港と静波海岸はシーズンであれば需要があるかもしれない。</li> <li>・ 広域連携が必要であり単独では難しい。</li> </ul>	まきのはら活性化センター
	通勤	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul>	企業立地推進課
運転手等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul>	しずてつジャ	

分類	現状	ヒアリング先
	<ul style="list-style-type: none"> <li>必要がある。</li> <li>・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。</li> </ul>	ストライン(株)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転手の高齢化が課題。</li> <li>・コロナ禍で利用者が減少しており、経営状況も厳しい。</li> </ul>	東海タクシー(株)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転手が不足しており、募集しても集まらない。</li> <li>・デマンドの拡大に運転手の配置が追いつかないので、全域導入時に配車がうまくいくかが心配。</li> </ul>	御前崎タクシー(株)

## ② 公共交通ネットワーク形成

視点	ヒアリング先
<ul style="list-style-type: none"> <li>・道の駅は、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。</li> </ul>	建設課
<p>(R4の子育て家族定住奨励金アンケートより)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通の利便が悪い</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	都市住宅課
<p>&lt;事業者&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・商業施設へのバス停設置に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。</li> </ul> <p>&lt;担当課&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	新拠点整備室
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	富士山静岡空港(株)

## ③ サービス改善・利用促進の現状・取り組み

分類	現状・意向	ヒアリング先
取り組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	デジタル推進課
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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「ケルポ」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。</li> <li>・日々の生活の中であらゆる賢い選択をしようとする取組）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。</li> </ul>	環境課
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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いきたい。</li> </ul>	しずてつジャストライン（株）
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・遠足や修学旅行などの需要は徐々に戻りつつある。</li> <li>・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。</li> </ul>	スルガ観光（株）

<参考>障がい者の身近な相談先である相談支援事業者へのアンケート結果（協力：社会福祉課）

## 【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。

## (調査 2-1) 中学3年生保護者アンケート調査の概要

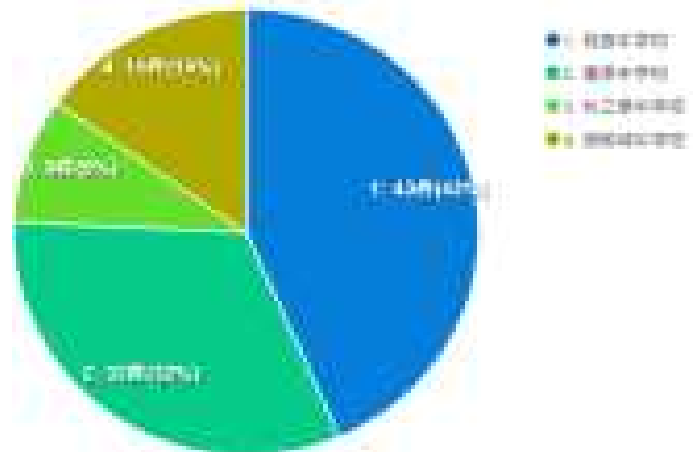
令和4年9月に、相良中学校、榛原中学校、御前崎中学校、牧之原中学校の3年生保護者を対象としたアンケート調査を実施しました。調査の概要は以下のとおりです。

目的	進学や通学等で路線バスの利用を検討する者や家族の意向を把握するため。			
調査対象	市内在住の中学3年生の保護者 383人			
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ LoGo フォームによるオンライン回答</li> <li>・ 令和4年9月中旬、各中学校を通じて依頼。</li> <li>・ 10月7日(金) 回答〆切</li> </ul>			
配布数 ・ 回収数	<b>■配布数・回収率</b>			
	地区	配布数(対象生徒数)	回収数	回収率
	相良中学校	129	43	33.3%
	榛原中学校	185	32	17.3%
	御前崎中学校	41	15	36.6%
	牧之原中学校	28	9	32.1%
合計	383	99	25.8%	

(調査 2 - 2) 中学 3 年生保護者アンケート調査の結果

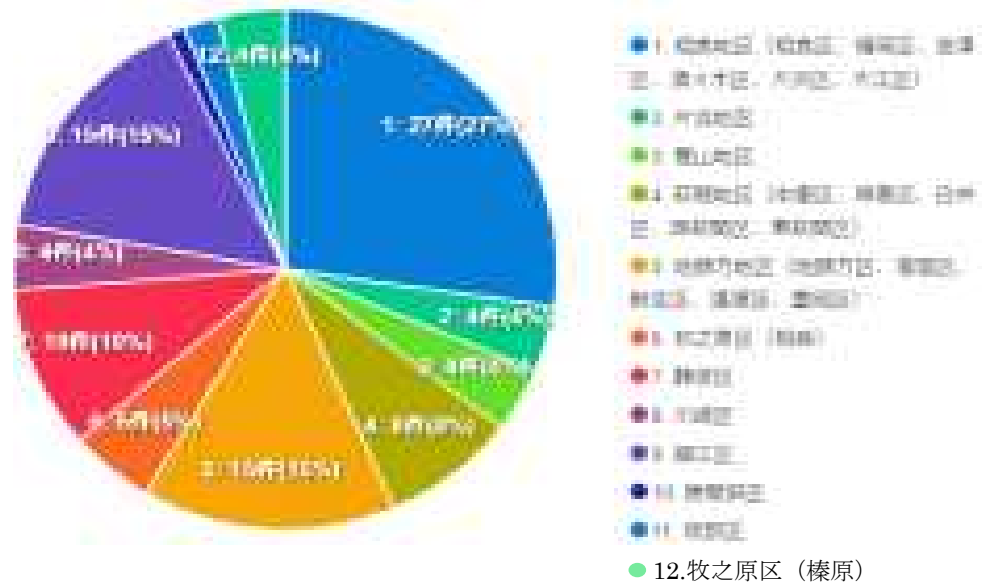
問 1

お子様の学校を選択してください



問 2

お住いの区・地区を選択してください



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



1 位の牧之原市に次いで、島田市、藤枝市が続いたが、4 番目にバス路線がない菊川市が入った。

相良中学校



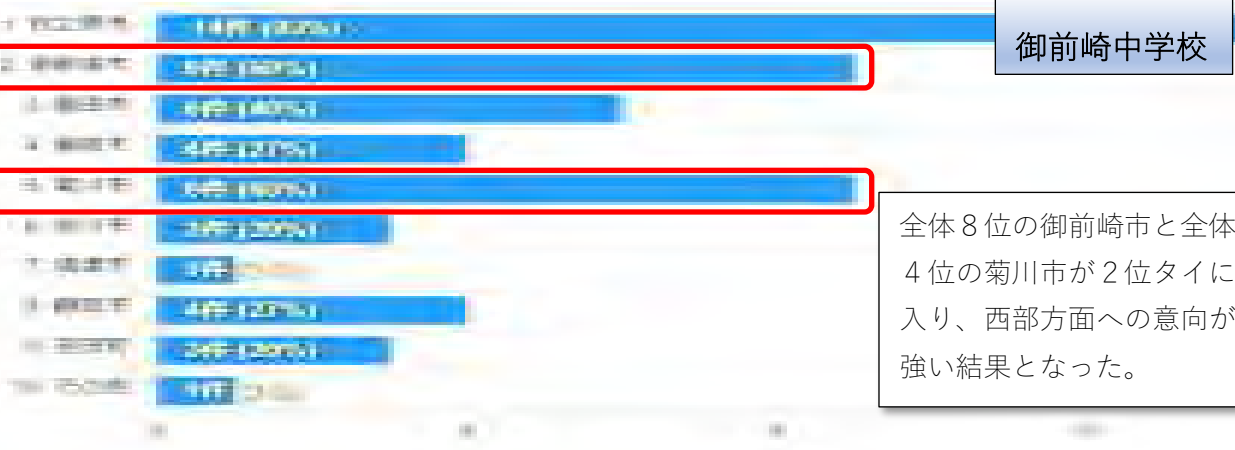
全体 4 位の菊川市が藤枝市を抜いて 3 位に入り西部方面への意向がある結果となった。

榛原中学校



全体 3 位の藤枝市が 1 位タイ、全体 7 位の焼津市が 4 位に入り、市外の東方面への意向が強い結果となった。

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、西部方面への意向が強い結果となった。

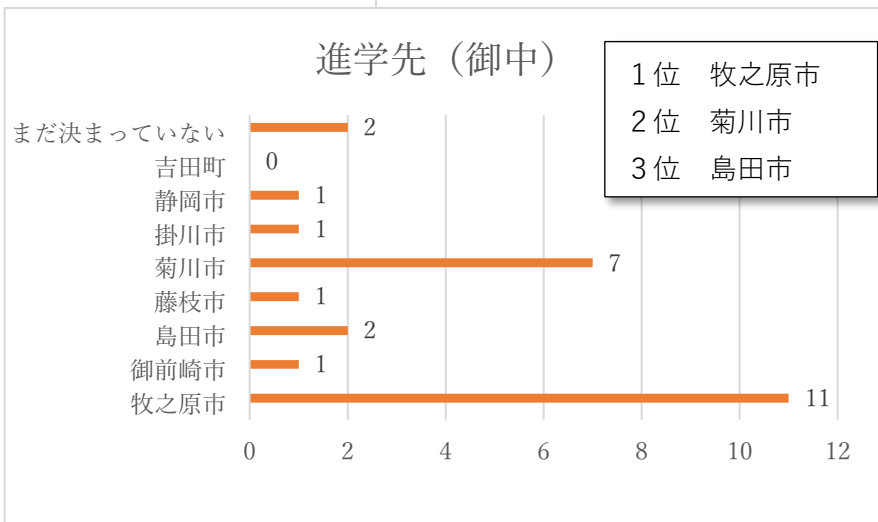
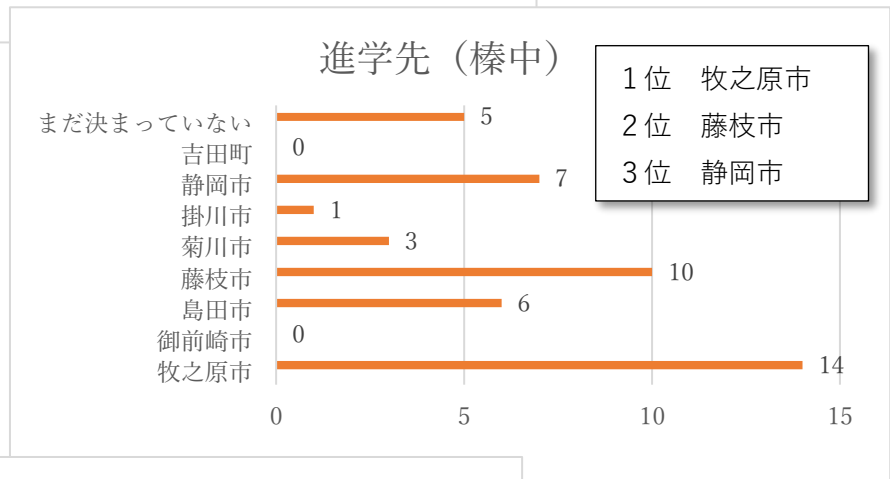
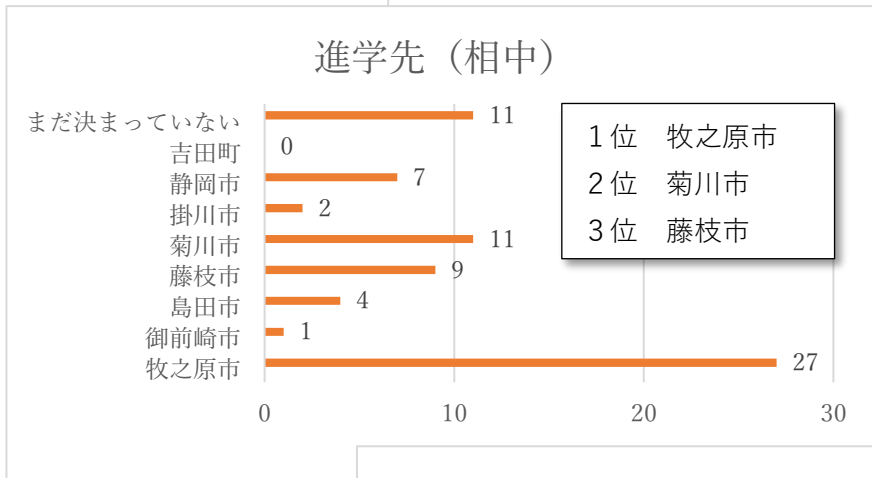
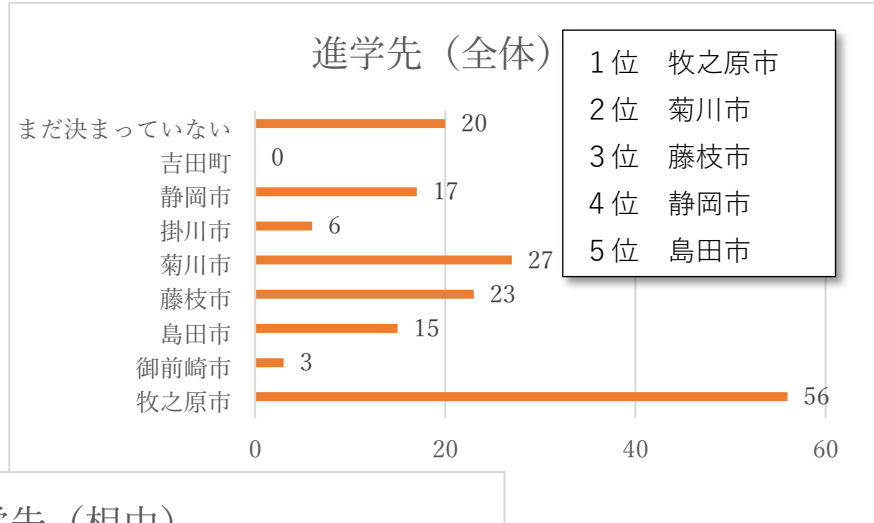
牧之原中学校

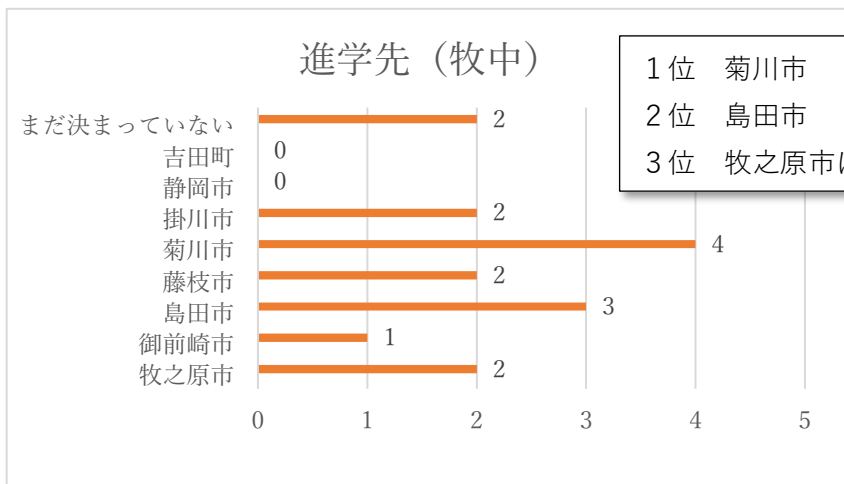


・島田市、菊川市が牧之原市より上位で、藤枝市も同数である。JR 駅へ近いため市外の傾向が強いと思われる。  
 ・特急静岡相良線が利用できないためか、静岡市が 0 人であった。

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)

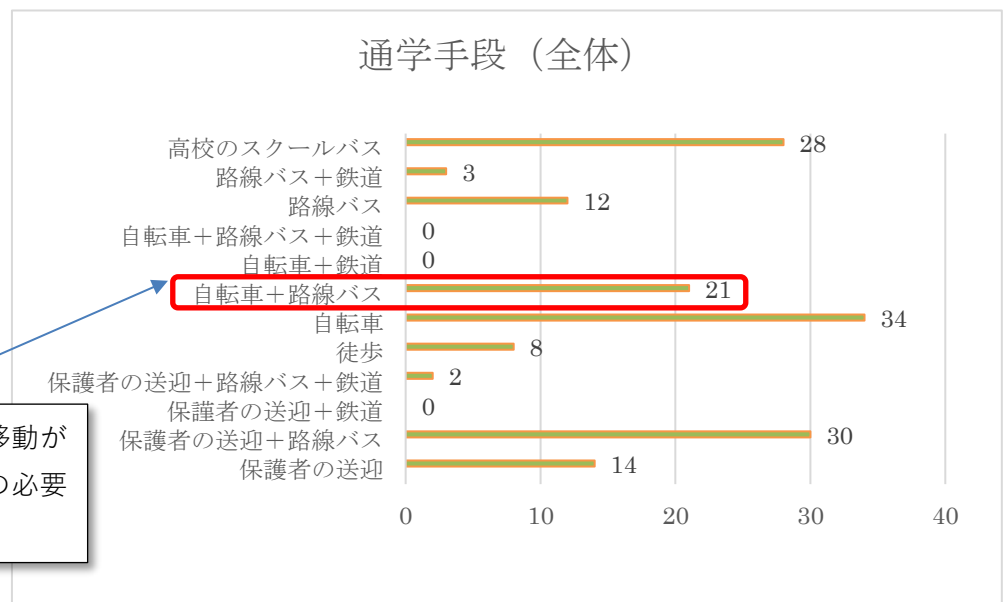




問5

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）

自転車＋路線バスの移動が一定数あり、駐輪場の必要性が高いと思われる。



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）

- 1 課題は特にない
- 2 自宅の近くにバス路線がない
- 3 自宅の近くにバス停がない
- 4 直通のバスがないため不便
- 5 バスの時間が合わない
- 6 待合所や駐輪場がないため不便
- 7 その他



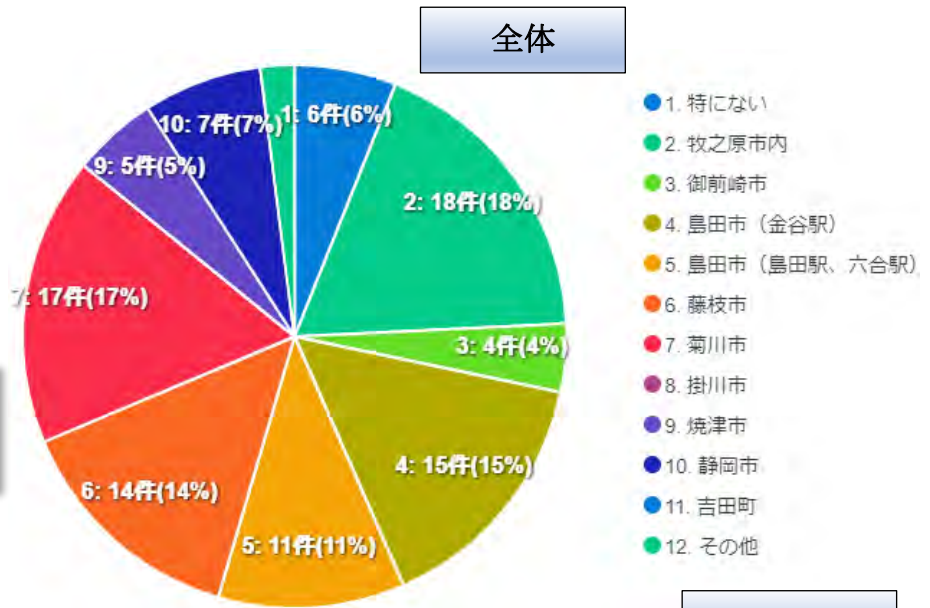
「直通バスがない」を選んでいるのは、榛原高校のスクールバス廃止の影響もあると推測される。



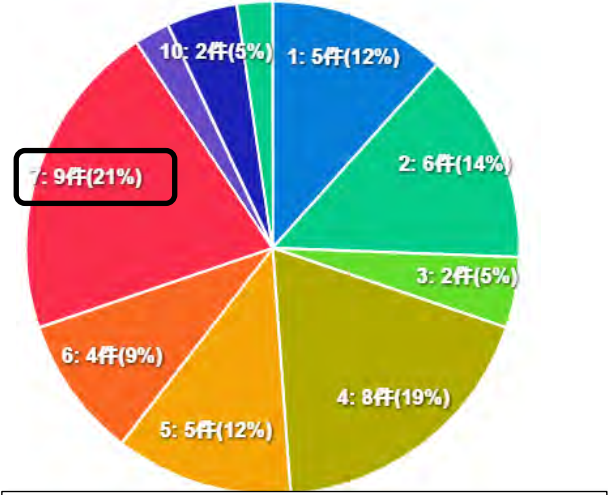
問 10

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)

現在バス路線が無い菊川市を望む声が多い。

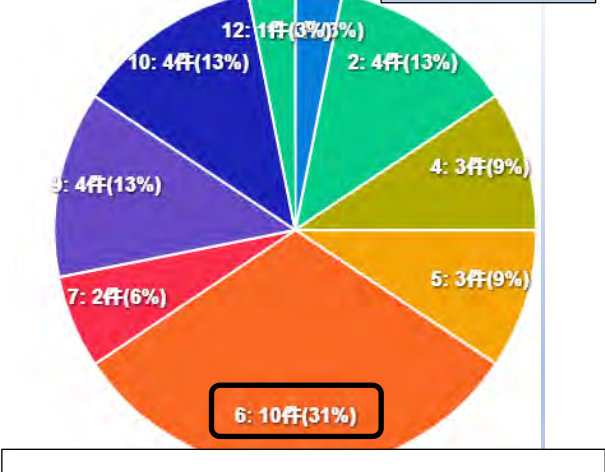


相良中学校



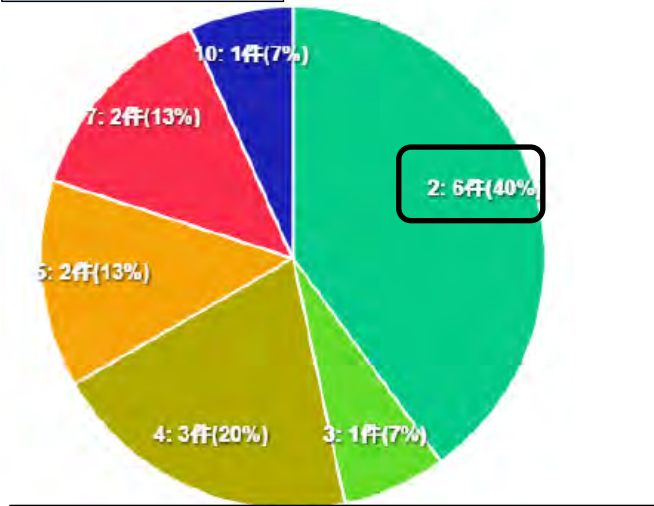
バス路線が無い菊川市を望む声が多い。

榛原中学校



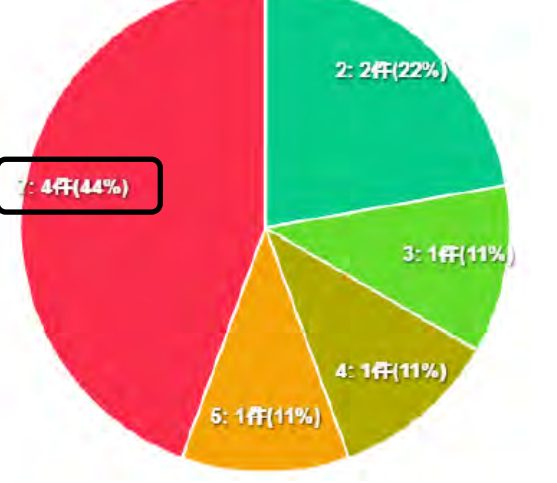
藤枝相良線があるものの、藤枝市への接続強化を望む声が多い。

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。

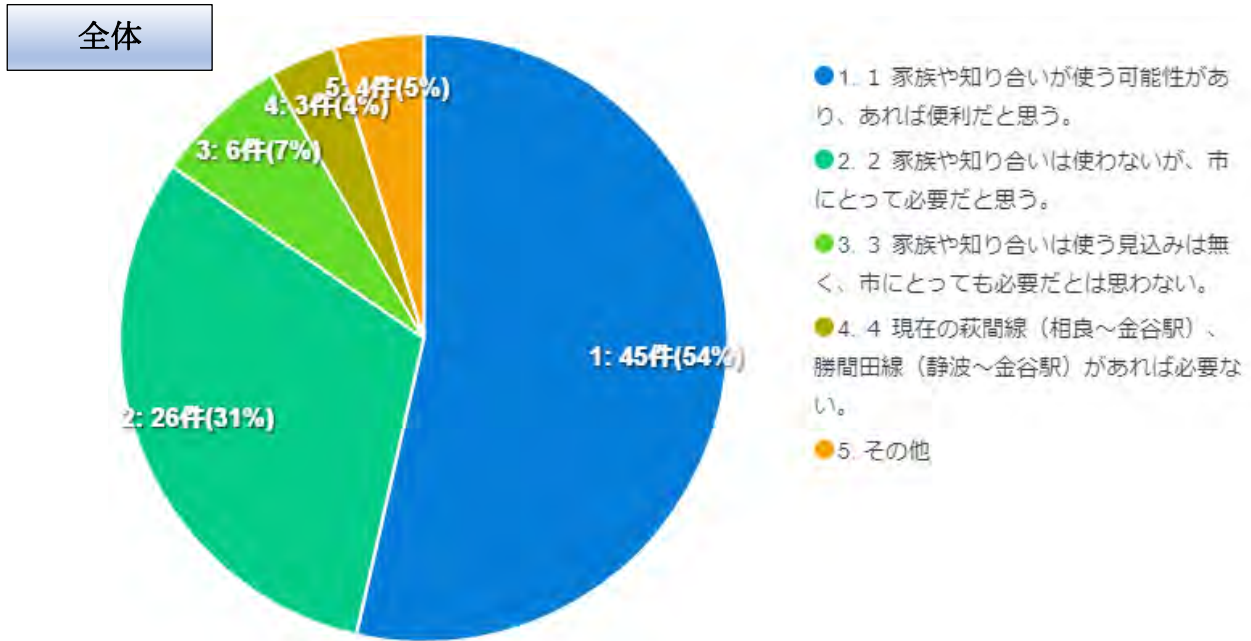
牧之原中学校



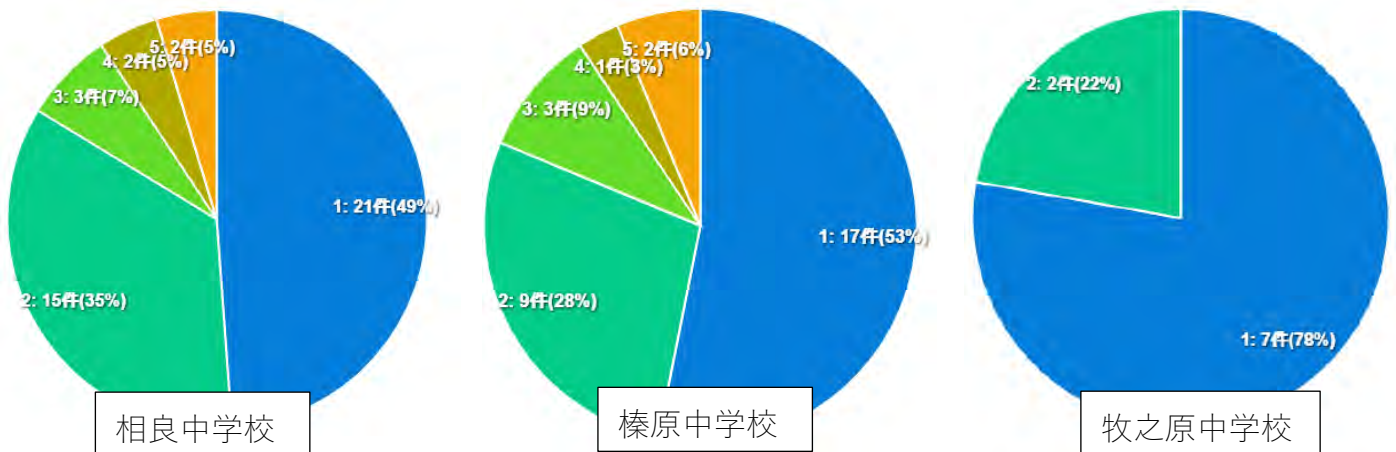
バス路線が無い菊川市を望む声が多い。

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。



・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。



・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。

### <1 バスのサービス、周辺環境>

#### ① 路線の本数、時刻、運賃等のサービス

- 通学時間帯のバスをもう少し増やして欲しい。
- 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。
- 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)
- 通学に利用しにくいダイヤや、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。
- 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、自転車でも限界がある。

#### ② バス停等の環境整備

- 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。
- 無料駐輪場が明るい場所に欲しい。

### <2 バスのネットワーク>

- 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。
- 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。

### <3 まちづくり・進学>

- 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。
- 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。
- 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。

- ・どこへ通学するにも自転車が必須で、行きは坂を下り、帰りは坂を上ることになります。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。
- ・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。
- ・志望校も交通のために断念している。
- ・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。
- ・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。

#### 通学方法 自由意見結果

- ・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。
- ・不便に思っている保護者が多く、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

#### <1 バスのサービス、周辺環境>

##### ① 路線の本数、時刻、運賃等のサービス

- ・電車が通っていない以上、バスに頼るしかないので、本数の増加、料金の値下げを希望します。
- ・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。
- ・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。
- ・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)

② バス停等の環境整備

- ・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。
- ・相良営業所に自転車置き場を作って欲しい。

<2 バスのネットワーク>

- ・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。
- ・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。

<3 まちづくり・進学>

① 通学

- ・親の送迎に頼らない通学ができることが希望です。
- ・学校周辺まで、病院までのバスを直通にしてほしい。
- ・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。
- ・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。

② その他

- ・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。
- ・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。
- ・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、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。

- ・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。
- ・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。

**市の公共交通 自由意見結果**

- ・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。

## (調査 3-1) バス利用者アンケート調査の概要

令和4年12月に、特急静岡相良線が停車する拠点バス停に絞り、利用者を対象としたアンケート調査を実施しました。調査の概要は以下のとおりです。

目的	利用実態や利用者ニーズ、バス利用者の公共交通に対する意向を把握するため。																																		
対象バス停	①相良営業所 ②大沢公園 ③相良本通 ④静波海岸入口 ⑤榛原総合病院 ⑥根松牧之原警察署																																		
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ LoGo フォームによるオンライン回答。</li> <li>・ 指定の便、バス停でアンケート用紙を配布。</li> <li>・ 利用者は、QRコードを読み込み回答する。</li> <li>・ 12月28日(水)回答〆切</li> </ul>																																		
調査日	調査日 相良地域：令和4年12月15日(木) 榛原地域：令和4年12月16日(金) 調査時間 6時台～8時までの路線バス(相良地域15便、榛原地域17便)																																		
配布・回収状況	<table border="1"> <thead> <tr> <th>地区</th> <th>利用者数</th> <th>回答者数</th> <th>回答率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>相良営業所</td> <td>20</td> <td>12</td> <td>60.0%</td> </tr> <tr> <td>大沢公園入口</td> <td>30</td> <td>19</td> <td>63.3%</td> </tr> <tr> <td>相良本通</td> <td>80</td> <td>40</td> <td>50.0%</td> </tr> <tr> <td>静波海岸入口</td> <td>53</td> <td>41</td> <td>77.4%</td> </tr> <tr> <td>榛原総合病院入口</td> <td>13</td> <td>9</td> <td>69.2%</td> </tr> <tr> <td>根松牧之原警察署</td> <td>63</td> <td>23</td> <td>36.5%</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>259</td> <td>144</td> <td>55.6%</td> </tr> </tbody> </table>			地区	利用者数	回答者数	回答率	相良営業所	20	12	60.0%	大沢公園入口	30	19	63.3%	相良本通	80	40	50.0%	静波海岸入口	53	41	77.4%	榛原総合病院入口	13	9	69.2%	根松牧之原警察署	63	23	36.5%	合計	259	144	55.6%
地区	利用者数	回答者数	回答率																																
相良営業所	20	12	60.0%																																
大沢公園入口	30	19	63.3%																																
相良本通	80	40	50.0%																																
静波海岸入口	53	41	77.4%																																
榛原総合病院入口	13	9	69.2%																																
根松牧之原警察署	63	23	36.5%																																
合計	259	144	55.6%																																





問4

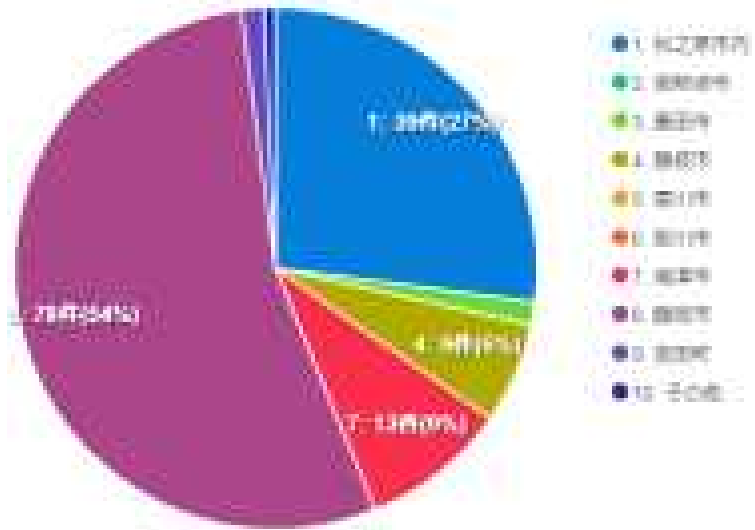
利用しているバス路線を選択してください。



問5

目的地の市町を選択してください。

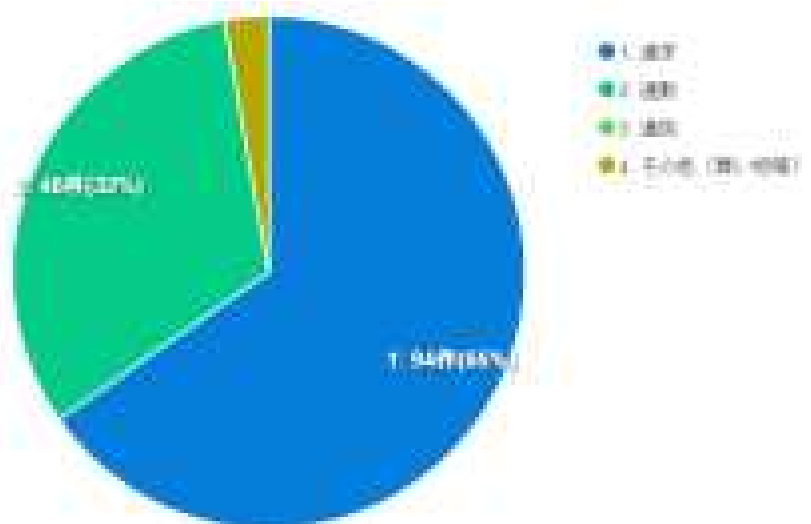
- ・半数以上が静岡市であるが、次いで市内移動にも利用されている。
- ・特急静岡相良線を利用し、焼津市への移動も見られる。



問6

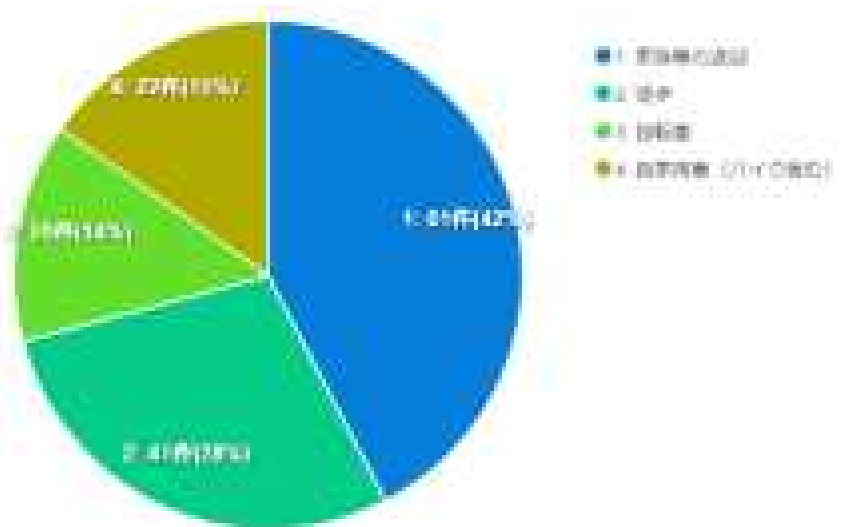
バスの利用目的を選んでください。

時間帯から、ほぼ通学、通勤目的で利用されている。



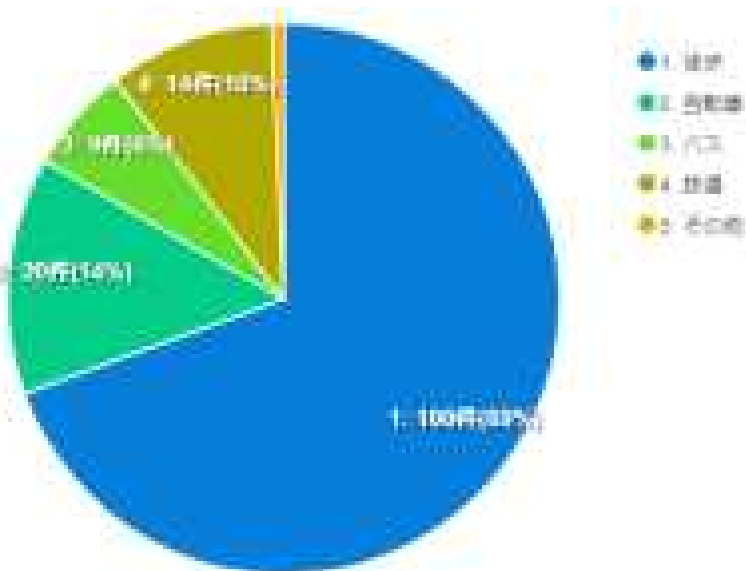
問7

自宅から乗車したバス停までの移動手段を選択してください。



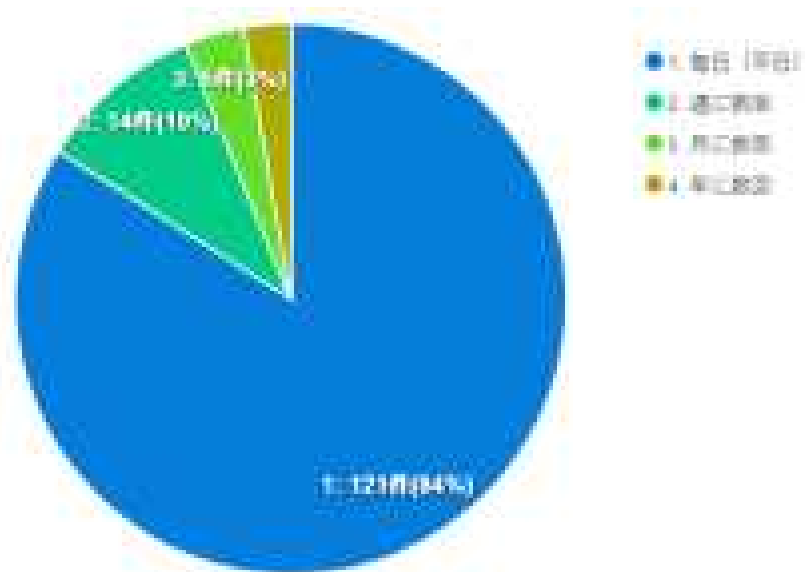
問8

降車バス停から目的地までの移動手段を選択してください。



問9

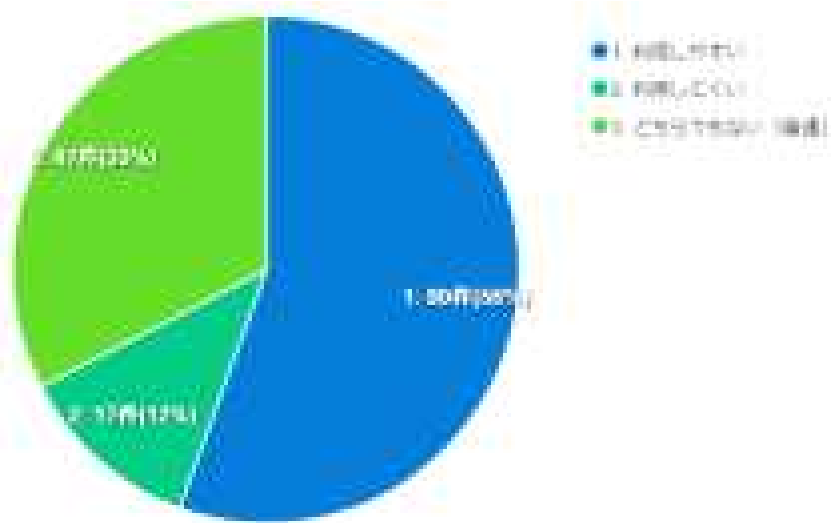
路線バスの利用頻度を選んでください。



問 10

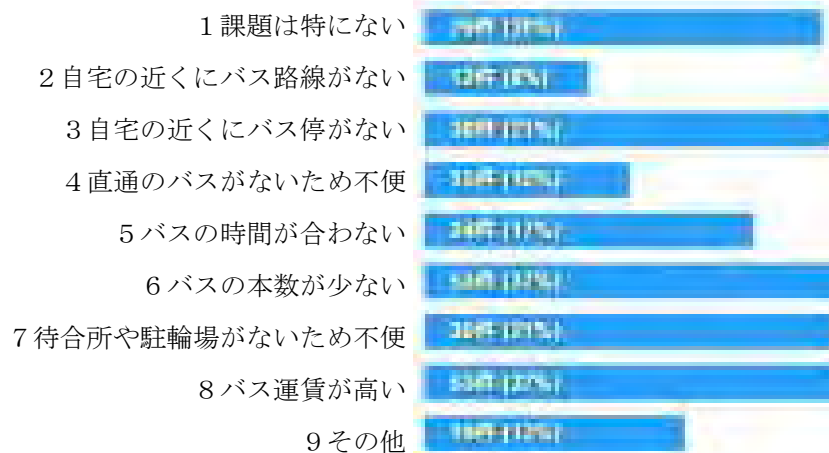
バスを利用しているの感想を選んでください。

利用しやすい、普通を合わせると、89%となり、通勤、通学時間帯の特急静岡相良線の利便性の高さが伺える。



問 11 路線バスを利用して不便に感じている点があれば選んでください。

(複数回答可)



・バスの本数が少ないを選択している者は、特急静岡相良線以外の利用者が多い。  
 ・特急静岡相良線の利用者の4割が、運賃の高さを不便に感じている。

バス停別の不便に感じている点と最も重要だと思う点 (各バス停の最多項目)

	不便に感じている点	割合	重要だと思う点	割合
①相良営業所	屋根付き待合所や駐輪場が無い	58%	バス停周辺の環境整備 (屋根付き待合所、ベンチ)	33%
②大沢公園入口	屋根付き待合所や駐輪場が無い	42%	運賃の値下げや割引制度、補助制度の導入	21%
③相良本通	バスの本数が少ない	40%	運行本数の増加	28%
④静波海岸入口	バス運賃が高い	51%	運賃の値下げや割引制度、補助制度の導入	29%
⑤榛原総合病院	バスの本数が少ない	89%	運行本数の増加	89%
⑥根松牧之原警察署入口	屋根付き待合所や駐輪場が無い	43%	バス停周辺の環境整備 (屋根付き待合所、ベンチ)	26%

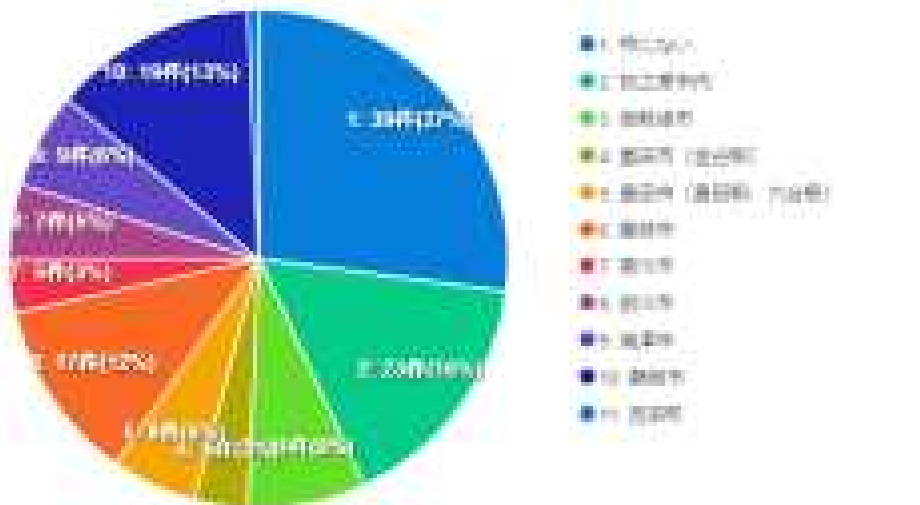
問 12

路線バスをより良いものとするために、最も重要だと思える点を選択してください。(1つのみ選択)



問 13

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)



問 14

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。

1, 2 を合わせて 74%であり、中 3 保護者アンケートと同じく、西部方面へのアクセス向上を肯定的に捉える意見が多い。



## 自由回答について

主な自由回答の結果は以下のとおりです。バスのサービス、バスのネットワーク、市のまちづくりに関する意見に分類しました。

アンケート回答者：146人 自由意見記載者：39人

## ＜1 バスの機能、サービス、周辺環境＞

## ① バスの機能

- ・ 特急静岡相良線は、Wi-Fi も利用できて本数もとても多くていいと思います。
- ・ 日中の利用者の大半が高齢の方であるので、もっと乗り降りしやすい車両がいいと思います。
- ・ バスの座席が緑のやつが固くとても辛いです。
- ・ 新しいバスになってから座席が座りづらくなりました。首、腰が痛くなります。長時間乗るためできればもう少し人間の姿勢に配慮した座席シートになると嬉しいです。荷物かけがなくなってしまうのも不便です。よく利用する方々の意見を反映させていただけると嬉しいです。
- ・ Wi-Fi がつながりにくいことが多いので、改善していただきたいです。
- ・ バスの席数を増やしたバスは、椅子が硬すぎて本当に乗りたくない。
- ・ リクライニングの付いていない座席が多いため、少し腰に疲労が溜まりやすくなった

## ② 路線の本数、時刻、運賃等のサービス

- ・ コロナが始まってから運行本数が減り普段使っていたバスがなくなり不便になった。
- ・ 静岡からの最終バスの時間が早すぎる。静岡相良線が混みすぎ。時間通りに来ないし着かない。
- ・ 静岡駅に向かうバスは平日の通勤時間帯は十分に本数があり、快適。
- ・ 静波から藤枝駅に向かうバスは、通勤での利用を想定していない時間設定だと感じる。平日の朝は約1時間ごとの間隔の本数のため、勤務時間の50分前に職場に着いていた。路線バスだと自家用車の倍ぐらいの時間がかかる。静岡へ行くより藤枝へ行く方が大変。
- ・ 相良本通のバス停から藤枝の駅から少し離れた高校に毎日通学しています。電車が通っていない分、通学がすごく大変です。できることなら、もう少し毎月の定期代が安くなってほしいのと、藤枝から相良の夜の時間の本数を増やしてほしいです。
- ・ 藤枝のバス停型乗合タクシーみたいな感じで、「カインズ前」のようにスーパーの目の前で止まるバスがあれば便利だと思います。
- ・ 何故、相良から榛原までの区間で遅れが生じるのか理解出来ない（特急）
- ・ 藤枝相良線の8時台が無くなり学生でいっぱい(雨の日特に)で立って行くのは辛い為病院に通うのが大変です
- ・ 静岡駅行きの始発が遅い時間しかない、前みたいに5時の始発を出してほしい
- ・ バス の時間が遅れすぎているので、着く時間をもっと遅い時刻に設定して欲しい。

- ・バスの運賃が高すぎる。県外を見るともっと安いのにこんなに高いのは負担になる。
- ・いつも安全運転ありがとうございます。
- ・牧之原市と御前崎市がもう少し協力して路線や本数を増やして欲しいなと思いました。
- ・近くの営業所が営業しなくなり、定期を作るだけで 30 分も車で走らないといけない。
- ・運賃が圧倒的に高くて駅まで親に送ってもらって登校する人も多くみえます。(利用者率的に値下げするのは大変かもしれないが)
- ・コロナ禍が始まって以来、路線バスの本数が減少し、通勤に支障をきたしている。
- ・時刻表よりも遅れることが多いので改善して欲しい

### ③ バス停等の環境整備

- ・相良本通りに駐輪場、駐車場が欲しい。
- ・自宅からバス停まで距離があるため、バス停を増やすか、どのバス停の近くにも駐輪場駐車場があると使いやすいです。
- ・バス停に、バスが止まる場所がない所が多いので乗降中後ろに車が続いて邪魔です。
- ・バス停に屋根もベンチもトイレも無くなり困ります。(バスは時間通りこない)
- ・もう少しバス停を増やしてほしい。路線バスの朝の時間帯の便を増やしてほしい。
- ・しずてつバスの相良営業所がずっと休業していて不便です。せめて、LuLuCa カードのチャージ機だけでも利用できるようにして欲しいです。また、相良営業所に駐輪場が無いのも不便です。

## <2 バスのネットワーク>

- ・静岡、藤枝方面以外の路線は便数が少なすぎる。
- ・西部方面に向かうバスがないことは多少不便だと感じる。普段菊川駅や掛川駅に向かうときには家族に車で送迎してもらっている。車が使えず掛川に行ったときには、吉田インターまで路線バスで行き、吉田 IC から高速バス(東京～名古屋を結ぶ線)を使用したけど、本数が限られていることと、東京・名古屋間を結ぶ線のためかなり遅れが出て、吉田 IC で 1 時間待つことになった。帰りは時間が合わなかったため、掛川駅から西焼津駅まで電車で行き、東名焼津西から路線バスで静波まで帰った。職場には、西部方面に異動にならないよう配慮してもらっている。
- ・特急静岡相良線のように相良と浜松を繋ぐバスがあったらもっと便利になるだろうなと思います。
- ・相良から菊川駅行きたい
- ・静岡相良線は重要なので、これからも維持してほしい。
- ・西向きの路線がないため、強化してもらいたい
- ・静波海岸から御前崎海洋センターまで 1 本でいけたら嬉しいです。

### <3 まちづくり>

#### ① 駅、新幹線

- 何かのニュースで『静岡空港に新幹線の駅を直結する案』を聞きました。もしそれが実現すれば、住んでる人にも訪問する人にもとても便利になると思います。
- 牧之原市に鉄道駅がないのが不便。静岡空港に新幹線の駅ができるかも、という噂を聞いたことがあるがどうなったのか。実現すればうれしい。
- 正直、牧之原市は陸の孤島で、車がない人には不便極まりない。車のない高齢者がいつでも利用できる交通手段を考えてもらいたい。それと富士山静岡空港にJRの駅が出来たら、かなり市の活性化につながると思う。

#### ② 交通不便者の移動

- 高齢者が増えています。車の運転が危険になり運転をやめる人も多いと思いますが、高齢者ほど病院や買い物など外出する頻度は高いので、市内のスーパーや病院、趣味活動を行うための公民館などを回るバスをきめ細かく増やしてあげてほしいです。自分が年を取った時に、今の状況で果たして生活していけるかと心配です。
- 免許返納後の高齢者の移動手段のケアができれば今は十分だと思う
- 駅が無い市なのでバスの運行がとても大事だと思います。学生は特に交通手段で進路先の選択肢が左右されると思います。今ある路線以外(特に焼津方面)の充実を検討して頂けると、私自身、歳をとり車の運転に自信が失くなくても交通機関が充実していれば免許の返納など、今色々問題になっている事にも対応して行けるのではないかと…と思います。
- 免許返納者にとっては、利用しづらいと感じています。特に山間部は、路線、本数も少ないので自家用車に頼らざるをえないのでは。
- 御前崎へのバスは利用者も少なく、道も狭いので小さめの小型バスで良いと思います。その代わりに本数増やしていただければ、高齢の方や学生さんも使いやすいかと。大人は皆車持ちが当たり前の地区なので、交通弱者の方たちに優しい環境にしてあげてください。

#### ③ その他

- 電車がない牧之原市にとってはバスの営業所は街の玄関口。東京駅や新宿駅に相当すると思います。相良営業所が移動し、更に待合室も無い営業所に変わり果てたのは静鉄と行政に問題があると思う。
- バス路線が徐々に廃止され、既存路線についても、利用しづらい時間帯での運行となっており、益々利用者が減ってしまうと出てきます!特急バスも、以前は、始発の新幹線に間に合う運行となっていましたが、コロナ禍の影響なのか現在では、始発の新幹線に間に合わない状態となっている。
- 私は元々焼津市に住んでいたため、こちらに来てから鉄道がなく不便を感じています。私の親戚

もほとんどが県外に住んでおり、新幹線で静岡に着いたあと、バスに乗り換えて…というのが大変で、なかなか来づらいようです。バス以外の交通手段があればもっと人を招きやすくなるし、新たに移住してくれる人も増えるのではないのでしょうか。

- 特急相良ー新静岡への乗り継ぎがスムーズになれば通勤や通学での利用が増え、牧之原市が静岡市の通勤圏内となり、人口の流入も望めるのではないかと考えます。
- ボコボコ道が多い
- 特急静岡相良線は、静岡に働きに出る方や学生にはとてもありがたいです。
- バスしかないので、充実しないと人口減に拍車がかかる。本数、乗り場、路線の各充実や乗り心地の悪い腰の痛くなる車両の廃止、営業所の開店休業状態の改善など、しずてつと真剣に向き合わないとどんどん廃れますよ。



## (調査 4-1) 企業アンケート調査の概要

令和4年9月に、市内の主要企業 15 社を対象としたアンケート調査を実施しました。調査の概要は以下のとおりです。

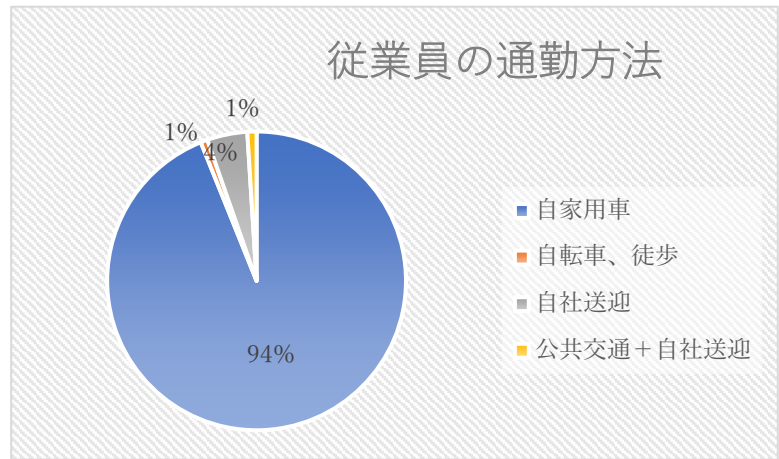
目的	市内企業に対し、従業員の通勤の状況や公共交通に関する考え方を伺い、企業連携の参考とする。								
調査対象	市内の大規模企業 15 社に対し実施								
調査方法	各社に対しメールにより依頼。9月30日（金）回答〆切								
配布数 ・ 回収数	<b>■配布数・回収率</b> <table border="1"> <thead> <tr> <th>配布数</th> <th>回収数</th> <th>回収率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>15</td> <td>7</td> <td>46.6%</td> </tr> </tbody> </table>			配布数	回収数	回収率	15	7	46.6%
配布数	回収数	回収率							
15	7	46.6%							

## (調査 4-2) 企業アンケートの調査結果

## アンケート抜粋

Q 従業員の通勤手段を選び、比率の高い順に順位を付けてください。

- 1 自家用車での通勤
- 2 公共交通機関での通勤  
(自宅⇒会社)
- 3 公共交通機関での通勤+自社での送迎による通勤
- 4 自社での送迎による通勤  
(自宅・社宅⇒会社)
- 5 その他 ( )



Q 従業員の通勤についての課題等があれば、教えてください。

- ・公共バスがバス停で停まる際、バスカットが無い為、道路上で停まっており、渋滞/バスの追い越しによる交通事故リスクが発生している。
- ・朝/夕の150号線の交通渋滞による交通事故リスク/時間ロス
- ・自転車通行帯の道路環境整備不足による交通事故リスク
- ・通勤が不便であることが新卒採用で不利になっています。(新入社員について、原則1年間は車通勤を許可していません)
- ・公共交通機関での通勤が不可能なため、
  - ① 求人応募者が限られる
  - ② 駐車場が満杯で増員ができない

Q 公共交通全般に関して、ご意見、ご要望があれば教えてください。

- ・坂部地区には公共バスが運行されていないので、せめて学生の通学時間帯だけでも公共バスを走らせてほしい。又、静岡空港の駐車場がすぐに満車となってしまう為空港へのアクセスバス本数を増やしてほしい。
- ・白井工業団地付近にバス停があれば便利です。従業員は殆ど車通勤ですが派遣社員は自社送迎バスを利用しています。(現在対象者22名)

## (調査5-1) デマンド乗合タクシー利用者調査の概要

令和4年9月にデマンド乗合タクシーの利用者を対象としたアンケート調査を実施しました。調査の概要は以下のとおりです。

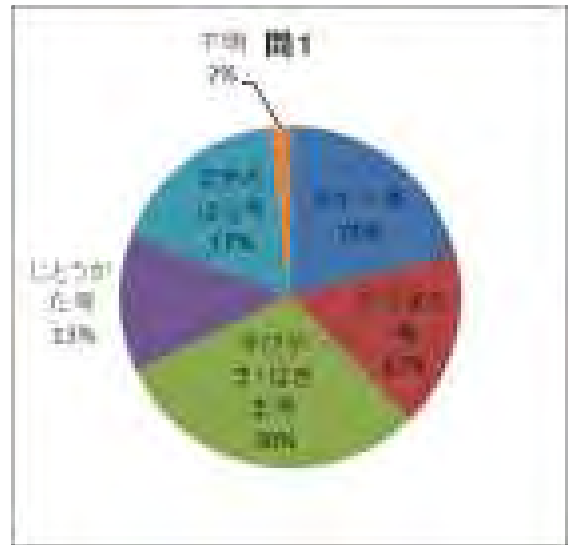
目的	デマンドを定期的に利用している利用者に対しアンケートを実施し、意見を通じて改善のための方向性を定める。						
調査対象	<p>① 令和3年4月から令和4年8月までに、お試し乗車券以外の利用が複数回ある登録者</p> <p>② ①のうち、令和4年度に入り複数回利用している者</p> <p>さかべ号：18人    かつまた号：12人    すげやま号：16人 はぎま号：7人    じとうがた号：10人    まきのはら号：14人</p> <p>合計 77人</p>						
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対象者にアンケート用紙の郵送により依頼。</li> <li>・9月30日（金）回答〆切</li> </ul>						
配布数 ・ 回収数	<p>■配布数・回収率</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>配布数</th> <th>回収数</th> <th>回収率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>77</td> <td>53</td> <td>68.8%</td> </tr> </tbody> </table>	配布数	回収数	回収率	77	53	68.8%
配布数	回収数	回収率					
77	53	68.8%					

(調査5-2) デマンド乗合タクシー利用者調査の結果

問1

利用している乗合タクシーに○を付けてください。

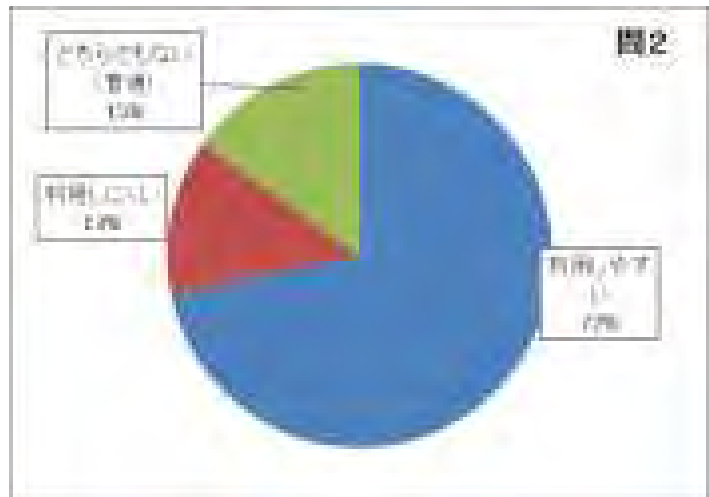
1. さかべ号
2. かつまた号
3. すげやま・はぎま号
4. じとうがた号
5. まきのほら号



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。

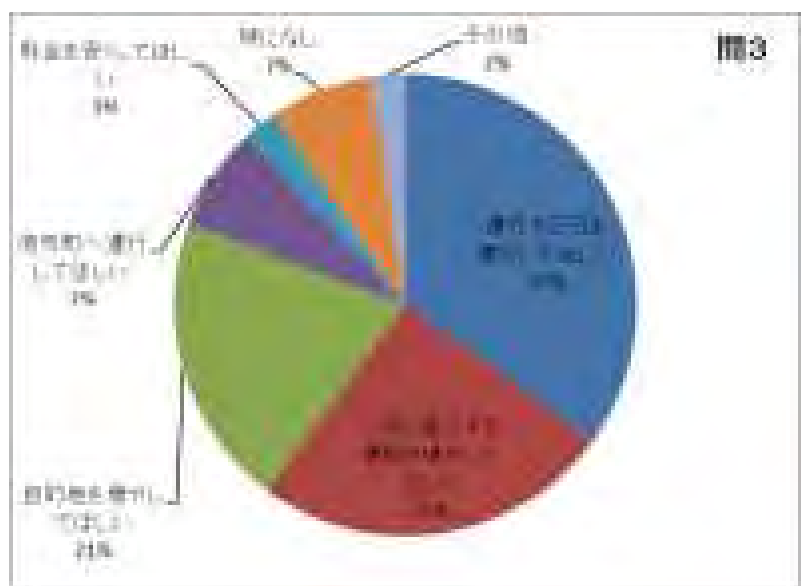
- 1 利用しやすい
- 2 利用しにくい
- 3 どちらでもない (普通)



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)



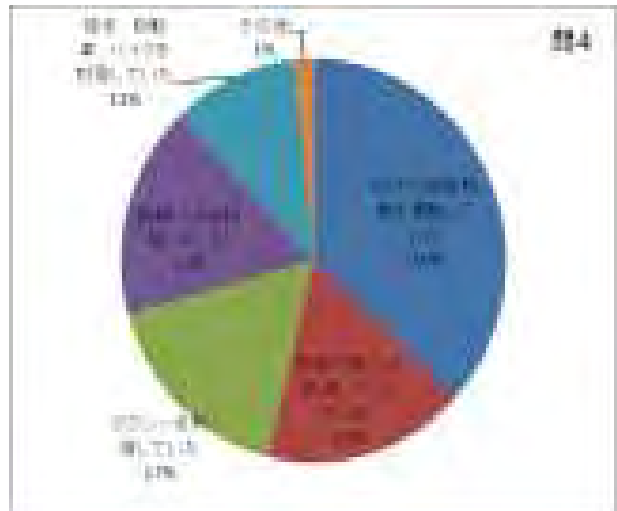
主な意見

- ・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？ そうゆう所が不便です。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）

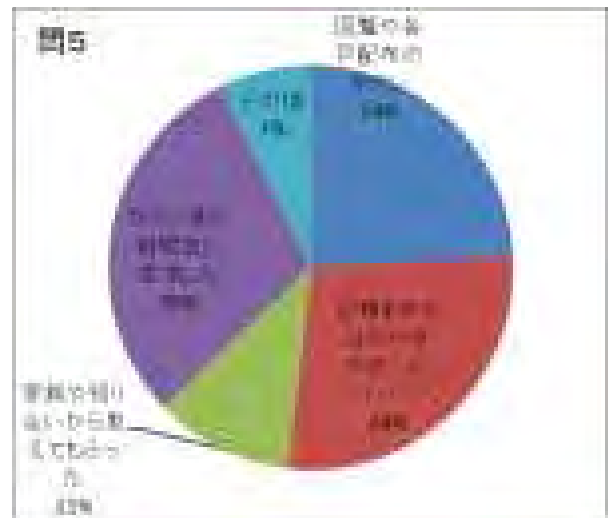


- ・上手に使えるばデマンドタクシーは有りがたいです。頭も使うし、メモなどをとり買物も楽しい。

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クストアが無いため、とても困る。薬局ではなく、大手ドラック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。

## (調査 6-1) バス乗降分析調査の概要

バス乗降分析調査は、自主運行バスの利用実績を分析・把握することを目的に、自主運行バス OD 調査（R4 の平日の全便での乗降調査）と、令和 3 年度の年間便別平均利用者数や利用バス停ランキングを調査しました。

調査対象	① 令和 4 年自主運行バス OD 調査：平日 1 日の乗降調査 ② 令和 3 年度の年間利用実績
対象路線	自主運行バス（萩間線、勝間田線、相良御前崎線、相良浜岡線） ※鬼女菅山線は平日 3 便のみの運行であり、小中学生の通学用として利用されていることが把握されているため、ここでは調査対象外とした。  (R4OD 調査実施日) ・萩間線：令和 4 年 6 月 28 日（火） ・勝間田線：令和 4 年 7 月 7 日（木） ・相良御前崎線：令和 4 年 6 月 20 日（月） ・相良浜岡線：令和 4 年 7 月 4 日（月）

## (調査 6-2) バス乗降分析調査の結果

## 萩間線

## ＜近年の傾向＞

通勤、通学に幅広く利用されており、自主運行バスの中で最も利用者が多い路線です。他の路線に比べ、通勤者の割合が高いため、新型コロナウイルスの流行拡大の影響を受けやすい路線であり、回復傾向にはありません。

## ① R4OD 調査

1 調査日 令和4年6月28日(火) 天候…曇

## 2 調査結果

## (1) 時間帯別

金谷駅前行		相良本通行	
6:25	21	6:55	29
6:53	16	7:30	11
8:30	10	8:00	6
11:25	2	9:25	3
13:25	1	12:20	3
14:25	12	14:20	2
15:30	23	15:25	25
16:30	5	16:30	7
17:35	3	17:28	11
18:25	2	18:35	5
		19:25	3
計	<b>95</b>	計	<b>105</b>

## (2) 利用者区分別

金谷駅前行				相良本通行			
大人	33	男	23	大人	32	男	21
		女	10			女	11
学生	23	男	13	学生	23	男	13
		女	10			女	10
小学生(以下)	39			小学生	50		
計	<b>95</b>	男	36	計	<b>105</b>	男	34
		女	20			女	21

(参考) 令和3年度：金谷駅前行 91名、相良本通行 108名

考察：金谷駅前行の乗車人数は前年度より増加しているが、相良本通行は前年度より減少している。



## (3) 利用目的別

## ①大人

金谷駅前行 (33名)				相良本通行 (32名)			
通勤	26	男 女	19 7	通勤	23	男 女	16 7
通院	1	男 女	0 1	通院	0	男 女	0 0
旅行外出等	6	男 女	4 2	旅行外出等	9	男 女	5 4

## ※利用頻度

金谷駅前行 (33名)			相良本通行 (32名)		
通勤 (26名)	たまたま	0	通勤 (23名)	たまたま	1
	週1	1		週1	2
	週2~4	1		週2~4	4
	週5以上	24		週5以上	16
通院 (1名)	たまたま	0	通院 (0名)	たまたま	0
	週1	0		週1	0
	週2~4	0		週2~4	0
	週5以上	1		週5以上	0
旅行外出等 (6名)	たまたま	2	旅行外出等 (9名)	たまたま	6
	週1	0		週1	2
	週2~4	2		週2~4	1
	週5以上	2		週5以上	0

## ②学生

金谷駅前行 (23名)				相良本通行 (23名)			
相良高校	4	女	4	相良高校	4	女	4
島田高校	0	男	0	島田高校	3	男	2
		女	0			女	1
島田商業高校	3	男	1	島田商業高校	1	男	1
		女	2			女	0
島田工業高校	5	男	5	島田工業高校	4	男	4
島田実業高校	1	女	1	島田実業高校	2	女	2
金谷高校	1	女	1	金谷高校	1	女	1
常葉菊川高校	1	男	1	常葉菊川高校	2	男	1
		女	0			女	1
藤枝方面高校	4	男	2	藤枝方面高校	3	男	3
		女	2			女	0
大学・専門	4	男	4	大学・専門	2	男	1
		女	0			女	1
未回答				未回答	1	男	1

## 金谷駅前行

- ・利用頻度としては、ほぼ全員が「週5」、「週1」1名であった。
- ・藤枝方面の高校は「藤枝西」や「藤枝順心」。大学は「文芸大学」「理工科大学」。
- ・金谷駅からJRで西方面に向かうのは4名であった。

## 相良本通行

- ・利用頻度としては、「週5以上」16名、「週1」1名、「週2～4」2名、「偶々」4名であった。
- ・藤枝方面の高校は「藤枝東」や「静清」。大学は「理工科大学」。

## (4) 各市の乗降状況

## 金谷駅前行

95人	乗車	降車
牧之原市	58	36
菊川市	17	5
島田市	20	54

- ・降車は「金谷駅前」が多い。

## 相良本通行

105人	乗車	降車
島田市	61	29
菊川市	8	14
牧之原市	36	62

- ・乗車は「金谷駅前」が多い。

## ② 令和3年度の年間利用実績

## (1) 利用バス停ランキング（金谷方面行）

乗車バス停ランキング		
順位	バス停	人数
1	JA 萩間支店	3,685
2	矢崎工場前	2,237
3	栄町	1,865
4	大原	1,443
5	猪土居	1,386

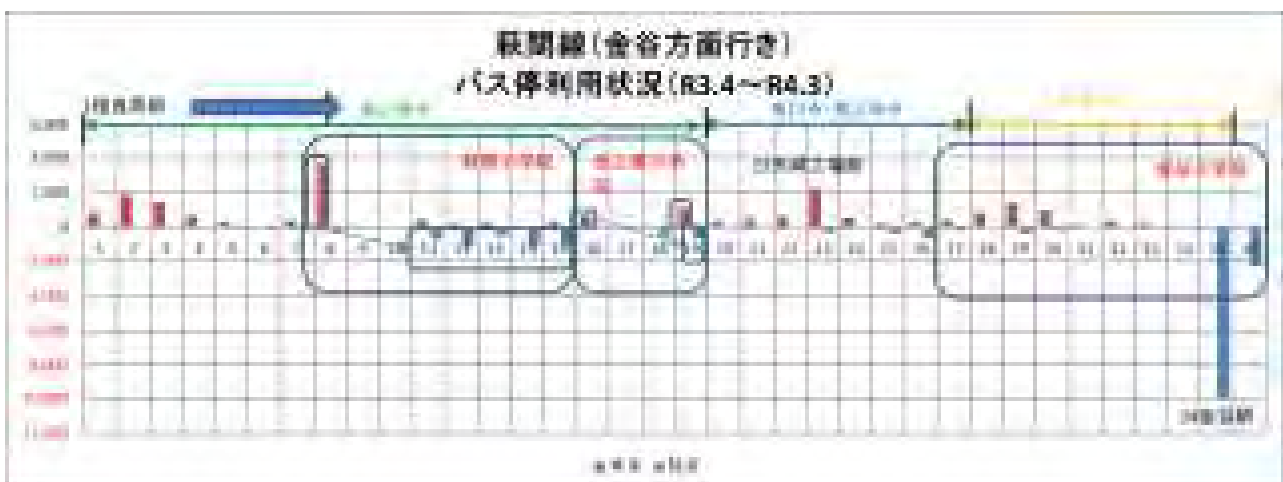
降車バス停ランキング		
順位	バス停	人数
1	金谷駅前	10,038
2	金谷小学校	2,253
3	さがら子生れ温泉	1,136
4	東萩間	1,058
5	東萩間下	1,033

## (上位5位 乗車分析)

- ・ 1位 JA 萩間支店：萩間小学校児童の帰り利用
- ・ 2位 矢崎工場前：自社送迎バスを運行しているが、萩間線で金谷駅へ移動する従業員がいる
- ・ 3、4位 栄町、大原：福祉作業所の通所者に加え、萩間・金谷方面へ帰る相良高校の生徒がいる
- ・ 5位 猪土居：金谷小学校児童の行き利用

## (上位5位 降車分析)

- ・ 1位 金谷駅前：通勤、通学利用者
- ・ 2位 金谷小学校：金谷小学校児童の行き利用
- ・ 3位 相良子生れ温泉：温泉利用者に加え、温泉の従業員利用者がいる
- ・ 4～6位 東萩間、東萩間下：萩間小学校児童の行き利用



## (2) 利用バス停ランキング（相良方面行）

乗車バス停ランキング		
順位	バス停	人数
1	金谷駅前	8,976
2	東萩間	2,423
3	金谷小学校	2,270
4	東萩間下	1,144
5	さがら子生れ温泉	1,106

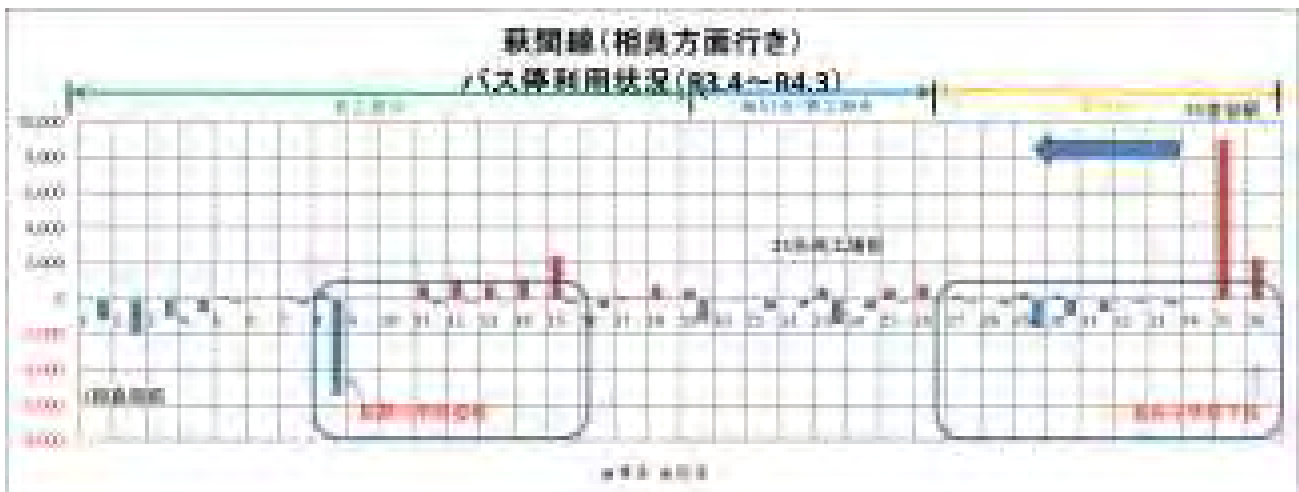
降車バス停ランキング		
順位	バス停	人数
1	JA 萩間支店	5,458
2	栄町	1,993
3	猪土居	1,647
4	矢崎工場前	1,459
5	牧之原小学校	1,315

（上位5位 乗車分析）

- ・ 1位 金谷駅前：通勤、通学利用者
- ・ 2位 東萩間：萩間小学校児童の行き利用
- ・ 3位 金谷小学校：金谷小学校児童の帰り利用
- ・ 4位 東萩間下：萩間小学校児童の行き利用
- ・ 5位 さがら子生れ温泉：温泉利用者に加え、温泉の従業員利用者がいる

（上位5位 降車分析）

- ・ 1位 JA 萩間支店：萩間小学校児童の行き利用
- ・ 2位 栄町：福祉作業所の通所者に加え、相良高校の生徒の通学利用者がいる
- ・ 3位 猪土居：金谷小学校児童の帰り利用
- ・ 4位 矢崎工場前：自社送迎バスを運行しているが、萩間線で出勤する従業員がいる
- ・ 5位 牧之原小学校：牧之原小学校児童の行き利用

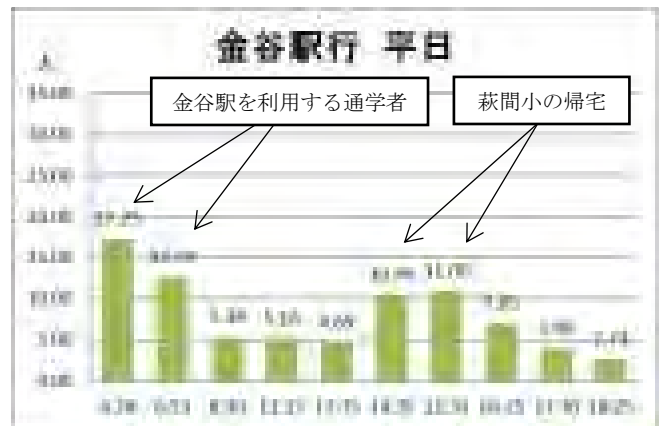


(3) 時間帯別・区間別利用状況

【平日・金谷小学校行き】

平均 80 人/日が利用しています。朝は金谷駅に向かう通勤、通学者の利用に加え、島田市の金谷小学校児童の利用があります。6 便（14:35）、7 便（15:35）については、萩間小学校児童の下校に利用されています。

また、経路上には矢崎部品㈱があり、従業員の帰宅にも利用されています。

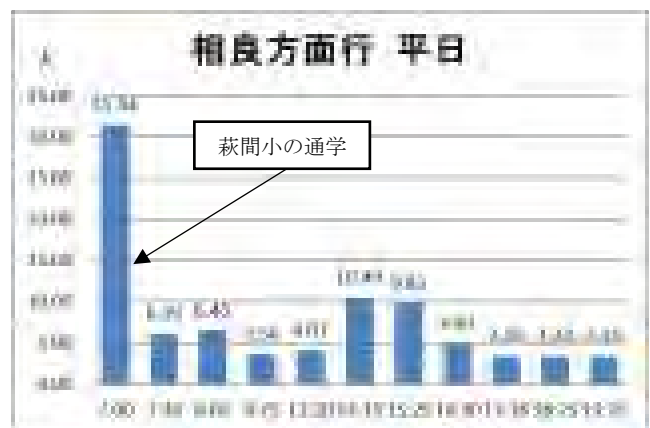


【平日・相良営業所行き】

平均 86 人/日が利用しています。全体的には金谷駅前～矢崎工場前間で利用者が多くっており、1 便（7:00）、2 便（7:30）、3 便（8:00）の利用者が矢崎工場前で降車しているため、矢崎部品㈱等への通勤者が利用していると想定されます。

また、1 便（7:00）は萩間小学校児童の通学に利用されています。

金谷駅から相良本通など、区間全線を通した利用者はほとんどみられない状況です。



【休日・金谷駅前行き】

平均 21 人/日が利用しています。便別では 1 便（7:00）の利用者が最も多く、次いで 3 便（10:15）の利用者が多くなっています。一方で夕方の 6 便（16:15）、7 便（17:45）は利用者が少ない状況です。



【休日・相良営業所行き】

平均 18 人/日が利用しています。平日と同様に金谷駅前～矢崎工場前間の利用者が多く、それ以降は、相良本通に向かうにつれて利用者が少なくなっています。

便別では 5 便（15:10）、7 便（18:40）で利用者が多い状況ですが、1 便（7:50）、3 便（11:10）は 2 人以下と非常に利用者が少なくなっています。



## 勝間田線

## ＜近年の傾向＞

OD 調査の結果から、小学生の利用が 8 割を占めるため、新型コロナウイルスの流行拡大の影響は、他の路線に比べて多くは見られませんでした。しかし、児童数の減少による利用者数の減少は大きく、R3 の収支率は、8%台にまで落ち込み、抜本的な見直しが必要となっています。

## ① R4OD 調査

1 調査日 令和4年7月7日（木） 天候…晴

## 2 調査結果

## (1) 時間帯別

金谷駅前(金谷小学校)行		静波海岸入口行(榛原総合病院)	
6:20	4	7:27	7
6:42	26	7:35	3
12:00	3	12:55	2
15:00	11	15:45	2
16:30	1	17:28	2
計	<b>45</b>	計	<b>16</b>

考察：6:42 発の便は金谷小学生が利用しており、7:27 発の便で勝間田小学生が登校、15:00 発の便で下校に利用している。

## (2) 利用者区分別

金谷駅前(金谷小学校)行				静波海岸入口行(榛原総合病院)			
大人	10	男	5	大人	6	男	3
		女	5			女	3
学生	6	男	0	学生	3	男	1
		女	6			女	2
小学生	29			小学生	7		
計	<b>45</b>	男	5	計	<b>16</b>	男	4
		女	11			女	5

(参考) 令和3年度(再調査)：金谷駅前行 44 名、静波海岸入口行 18 名

考察：金谷駅前行の乗車人数は前年度よりわずかに増加しているが、静波海岸入口行は減少している。

## (3) 利用目的別

## ①大人

金谷駅前(金谷小学校)行 (10名)				静波海岸入口行 (6名)			
通勤	3	男	3	通勤	2	男	2
		女	0			女	0
通院	2	男	0	通院	1	男	0
		女	2			女	1
旅行外出等	5	男	2	旅行外出等	3	男	1
		女	3			女	2

金谷駅前

通勤3名の利用頻度は「週5」、通院2名は「週1」「時々」、外出等5名は「時々・偶々」「月1」の利用であった。

静波海岸入口

通勤2名の利用頻度は「週5」、通院1名は「月1」、外出等3名は「時々・偶々」の利用であった。

②学生

金谷駅前(金谷小学校)行(6名)				静波海岸入口行(3名)			
その他の学校	6	男	0	その他の学校	3	男	1
		女	6			女	2

金谷駅前

- 学校は「焼津水産高校」、「藤枝順心高校」2名、「金谷高校」、「島田高校」、「静岡産業技術専門学校」で金谷駅からJRを利用している。
- 利用頻度は、全員が「週5」。

静波海岸入口

- 学校は「島田実業高校」、「藤枝順心高校」「未回答」。
- 利用頻度は、2名が「週5」、「時々」が1名

**(4) 各市の乗降状況**金谷駅前(金谷小学校)行

45人	乗車	降車
牧之原市	20	11
島田市	25	34

- 島田市の降車の大半は「金谷駅前」「金谷小学校」

静波海岸入口

16人	乗車	降車
島田市	7	1
牧之原市	9	15

② 令和3年度の年間利用実績

(1) 利用バス停ランキング (金谷方面行)

乗車バス停ランキング		
順位	バス停	人数
1	JA 牧之原支店	1,296
2	上切山	1,559
3	勝間	1,151
4	最明寺	356
5	牧之原公園前	297

降車バス停ランキング		
順位	バス停	人数
1	金谷小学校	2,995
2	金谷駅前	2,036
3	中島	916
4	坂下	240
5	猪土居	212

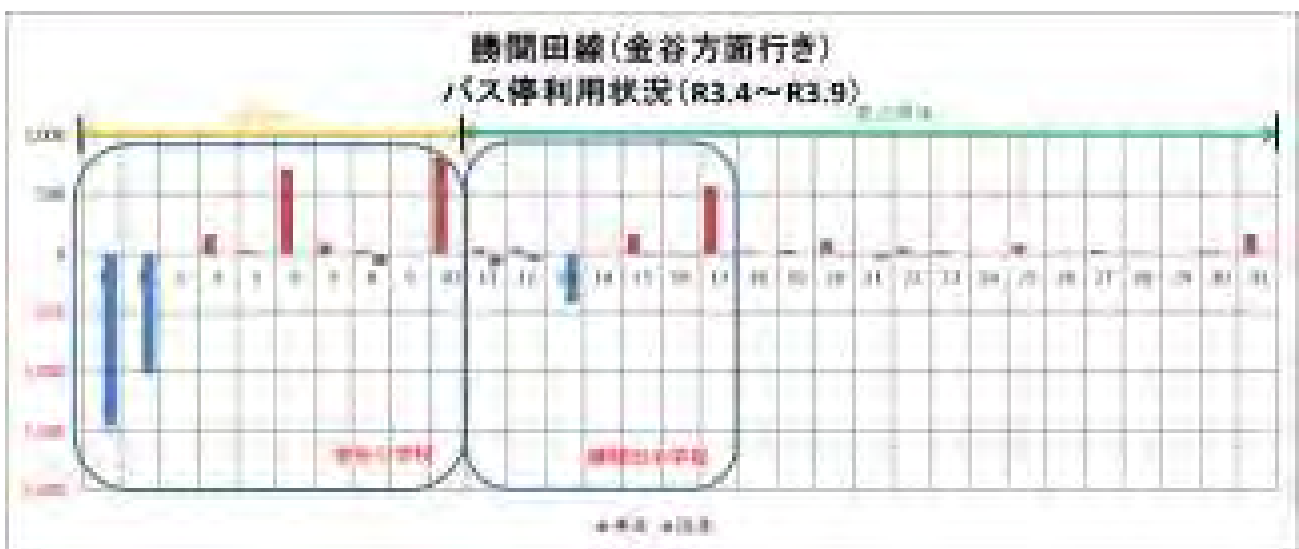
年間1人以下のバス停

(上位3位 乗車分析) ※4位以下は利用者が少ないため省略

- ・ 1、2位 JA 牧之原支店、上切山：金谷小学校児童の行き利用
- ・ 3位 勝間：勝間田小学校児童の帰り利用

(上位3位 降車分析) ※4位以下は利用者が少ないため省略

- ・ 1位 金谷小学校：金谷小学校児童の行き利用
- ・ 2位 金谷駅前：通勤、通学利用者
- ・ 3位 中島：勝間田小学校児童の帰り利用





(2) 利用バス停ランキング (静波方面行)

乗車バス停ランキング		
順位	バス停	人数
1	金谷駅前	1,164
2	中島	968
3	坂下	374
4	切中	306
5	猪土居	207

降車バス停ランキング		
順位	バス停	人数
1	勝間	1,688
2	金谷茶業研究拠点	299
3	静波四丁目	240
4	静波海岸入口	189
5	静波二丁目	188

年間1人以下のバス停

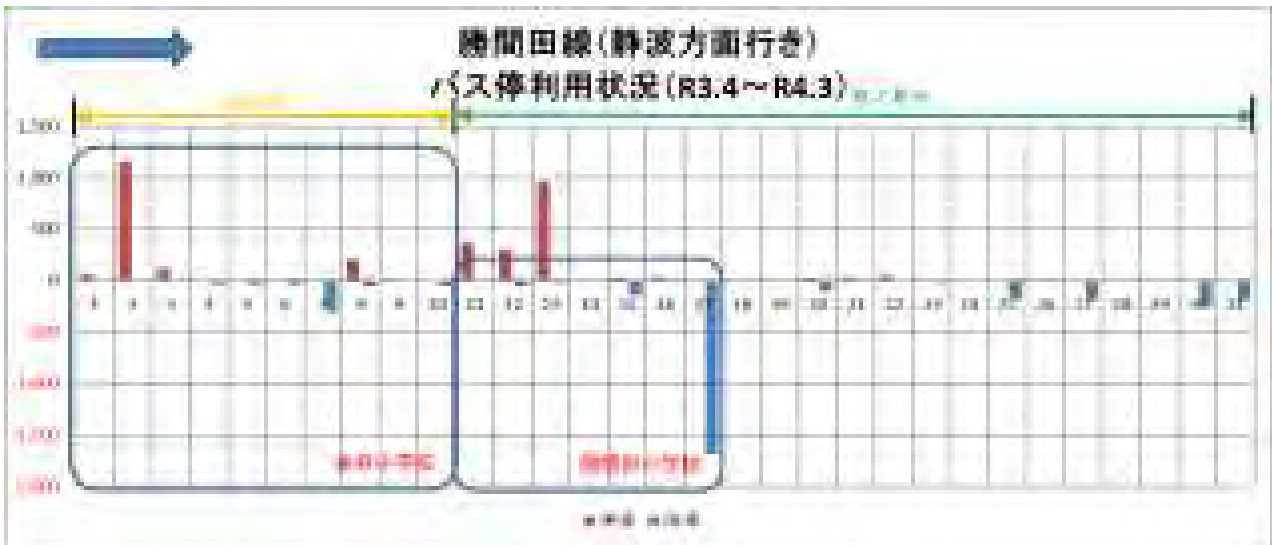
(上位3位 乗車分析) ※4位以下は利用者が少ないため省略

- 1位 金谷駅前：通勤、通学利用者
- 2、3位 中島：勝間田小学校児童の行き利用

(上位1位 降車分析) ※2位以下は利用者が少ないため省略

- 1位 金谷小学校：勝間田小学校児童の行き利用

金谷小学校児童の下校時の勝間田線利用はほとんどないのは、帰りのみ島田市のスクールバスを利用しているため

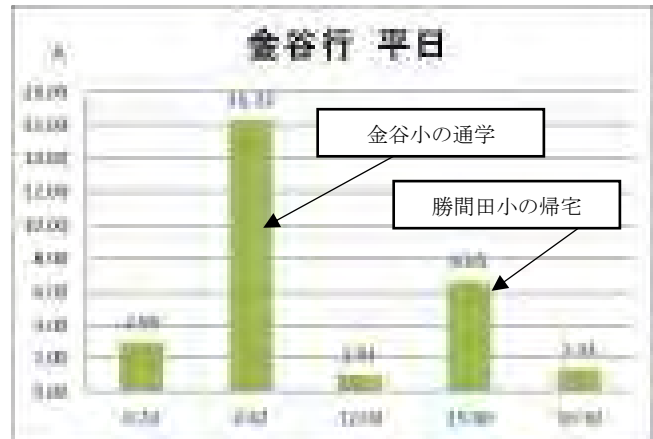


### (3) 時間帯別・区間別利用状況

#### 【平日・金谷小学校行き】

平均 28 人/日が利用しています。2 便(6:42)では、上切山やJA 牧之原支店から児童の乗車がみられ金谷小学校まで利用しています。また 4 便(15:00)では勝間田小学校の児童の帰宅による利用がみられます。

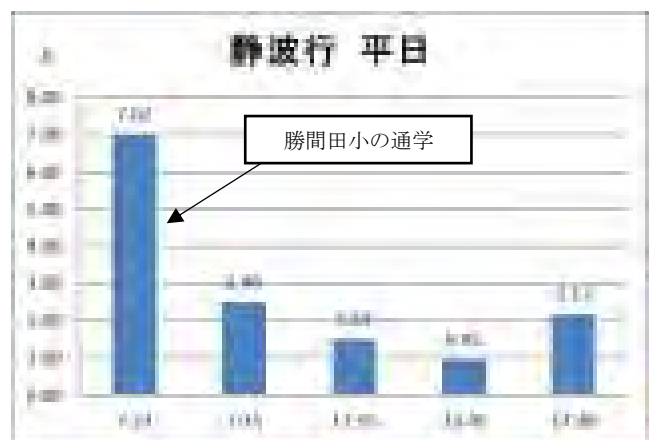
その他の時間帯や区間では利用者が非常に少なくなっており、静波海岸入口から榛原中学校前の間は利用者がいない状況です。



#### 【平日・静波海岸入口行き】

平均 14 人/日が利用しています。静波海岸入口行きでは、勝間田小学校の児童の利用がみられますが、金谷小学校の児童は帰りのみ、島田市のスクールバスを利用しており、1 便(7:27)以外の利用は 3 人以下と非常に少ない状況です。

榛原高校への通学に利用可能ですが、利用者は見られません。



#### 【休日・金谷駅行き】

平均 2 人/日が利用しています。全ての便で 1 人以下の利用であり、非常に少ない状況です。日 3 便のため、これ以上の減便は難しく、今後も維持していくためには、運行形態の見直しを含めた抜本的な改善が必要です。



#### 【休日・静波海岸入口行き】

平均 1 人/日が利用しています。全ての便で 1 人以下の利用であり、非常に少ない状況です。日 3 便のため、これ以上の減便は難しく、今後も維持していくためには、運行形態の見直しを含めた抜本的な改善が必要です。



## 相良御前崎線

## ＜近年の傾向＞

OD 調査結果から、高校生の通学利用が約7割を占めています。地頭方地区や御前崎方面から相良高校への通学に利用されていますが、令和3年2月の榛原高校スクールバスの廃止により、榛原高校への通学者の利用もあります。

相良方面利用者の多くは、相良本通で下車、御前崎方面の利用者の多くは相良本通で降車しています。

## ① R4OD 調査

1 調査日 令和4年6月20日（月） 天候…曇

## 2 調査結果

## (1) 時間帯別

相良本通行		御前崎海洋センター行	
6:24	2	8:50	2
6:56	11	10:40	4
7:16	8	12:17	1
8:10	3	14:15	1
10:05	0	15:50	0
11:42	0	16:38	6
13:40	0	17:35	11
15:10	1	18:19	4
16:56	3	19:32	6
17:39	0		
計	<b>28</b>	計	<b>35</b>

考察：朝と夕方に乗客が多い。

## (2) 利用者区分別

相良本通行				御前崎海洋センター行			
大人	7	男	1	大人	10	男	1
		女	6			女	9
学生	18	男	6	学生	25	男	12
		女	12			女	13
小学生	3			小学生	0		
計	<b>28</b>	男	7	計	<b>35</b>	男	13
		女	18			女	22

(参考) 令和3年度：相良本通行 39名、御前崎海洋センター行 27名

考察：相良本通行の乗車人数は前年度より減少しているが、御前崎海洋センター行は増加している。

## (3) 利用目的別

## ①大人

相良本通行（7名）				御前崎海洋センター行（10名）			
通勤	2	男	1	通勤	3	男	1
		女	1			女	2
旅行外出等	5	男	0	旅行外出等	7	男	0
		女	5			女	7

相良本通行

通勤2名の利用頻度は「週5」が1名、「週2.3」が1名、外出等で利用した人5名は「偶々」の利用であった。

御前崎海洋センター行

通勤3名の利用頻度は「週5」が2名、「週2.3」が1名、外出等で利用した人7名は「偶々・時々」の利用であった。

## ②学生

相良本通行（18名）				御前崎海洋センター行（25名）			
相良高校	8	男	3	相良高校	12	男	4
		女	5			女	8
榛原高校	7	男	2	榛原高校	13	男	8
		女	5			女	5
その他の学校	3	男	1	その他の学校	0	男	0
		女	2			女	0

相良本通行

- ・利用頻度は、ほぼ全員が「週5」、「月1」が1名。
- ・榛原高校生は6:56発の便、相良高校生は7:16発の便に乗車している。榛原高校生はそこから乗り換えて「静波海岸入口」まで行っている。
- ・その他の学校の学生は、相良本通から藤枝、静岡行に乗り換えている。

御前崎海洋センター行

- ・利用頻度は、ほぼ全員が「週5」、「時々」が1名
- ・相良高校生は16:38発の便への乗車が多く、榛原高校生は17:35発の便へ多く乗車している。

## (4) 各市の乗降状況

相良本通行

28人	乗車	降車
御前崎市	21	0
牧之原市	7	28

- ・降車は全員が「相良本通」

御前崎海洋センター行

35人	乗車	降車
御前崎市	0	26
牧之原市	35	9

- ・乗車は全員が「相良本通」

② 令和3年度の年間利用実績

(1) 利用バス停ランキング（御前崎方面行）

乗車バス停ランキング		
順位	バス停	人数
1	相良局前（現相良本通）	3,591
2	波津西	43
3	波津東	36
4	地頭方辻	24
5	新庄	11

降車バス停ランキング		
順位	バス停	人数
1	御前崎支所前	1,277
2	地頭方辻	1,110
3	御前崎海洋センター	989
4	すすき原	703
5	遠渡	550

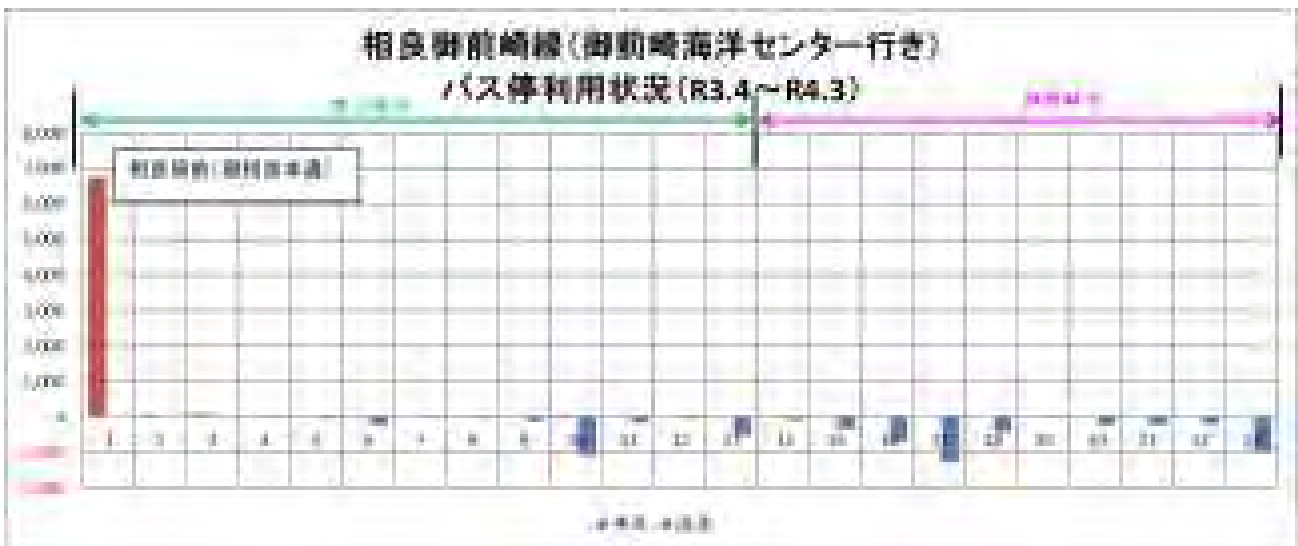
年間1人以下のバス停

（上位1位 乗車分析）※2位以下は利用者が少ないため省略

- ・1位 相良局前（現 相良本通）：相良高校、榛原高校の帰り利用

（上位5位 降車分析）

- ・1位～5位 ：相良高校、榛原高校の行き利用



(2) 利用バス停ランキング (相良方面行)

乗車バス停ランキング		
順位	バス停	人数
1	御前崎支所前	716
2	御前崎海洋センター	679
3	地代口	525
4	地頭方辻	372
5	遠渡	300

降車バス停ランキング		
順位	バス停	人数
1	相良局前 (現相良本通)	7,747
2	地頭方辻	70
3	波津西	65
4	波津東	36
5	すすき原	21

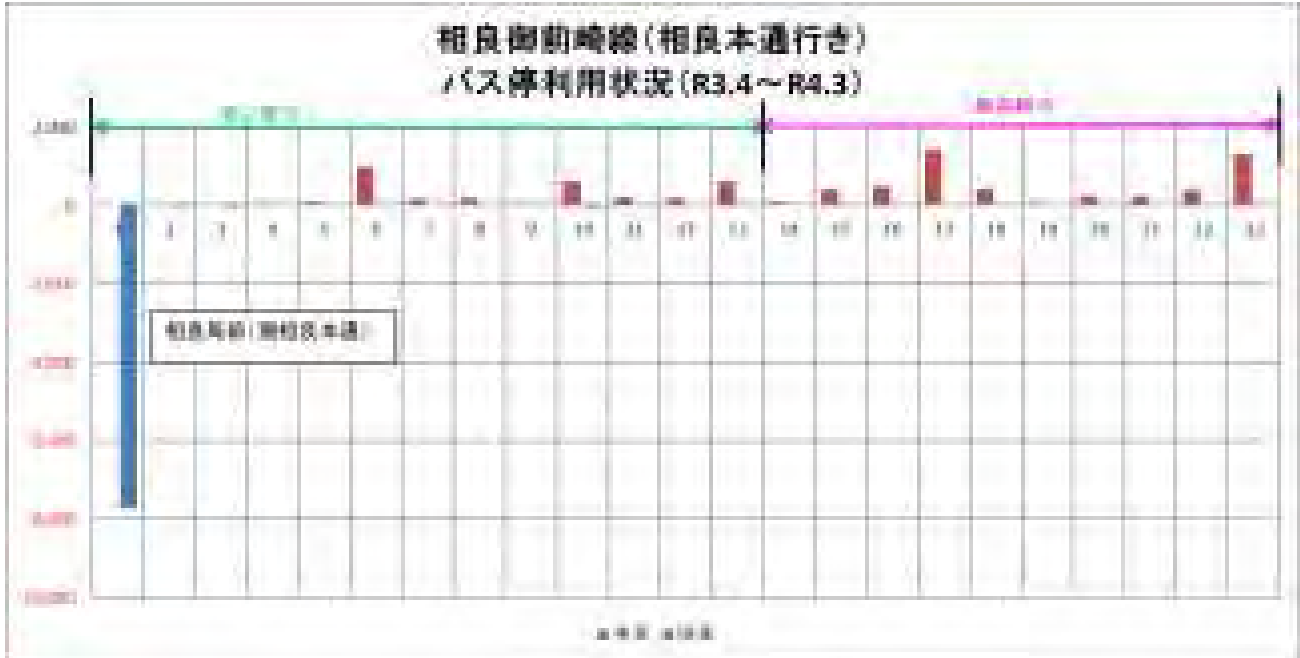
年間1人以下のバス停

(上位5位 乗車分析)

- 1位～5位 : 相良高校、榛原高校の行き利用

(上位1位 降車分析) ※2位以下は利用者が少ないため省略

- 1位 相良局前 (現 相良本通) : 相良高校、榛原高校の行き利用

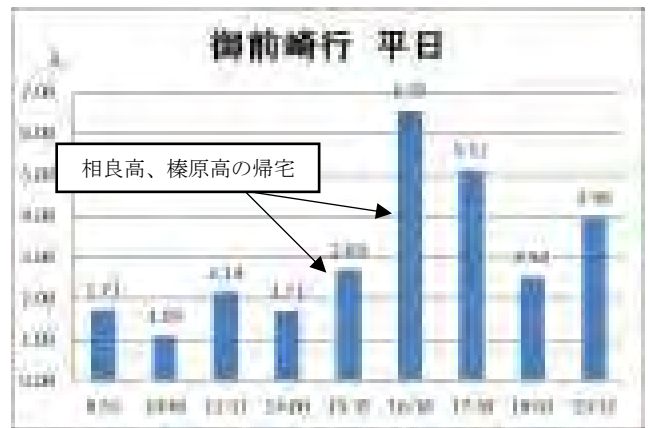


(3) 時間帯別・区間別利用状況

**【平日・御前崎海洋センター行き】**

平均 27 人/日の利用があります。平日の御前崎海洋センター行きの乗車客の多くは相良本通から乗車し、その他のバス停からの乗車は少ない状況です。

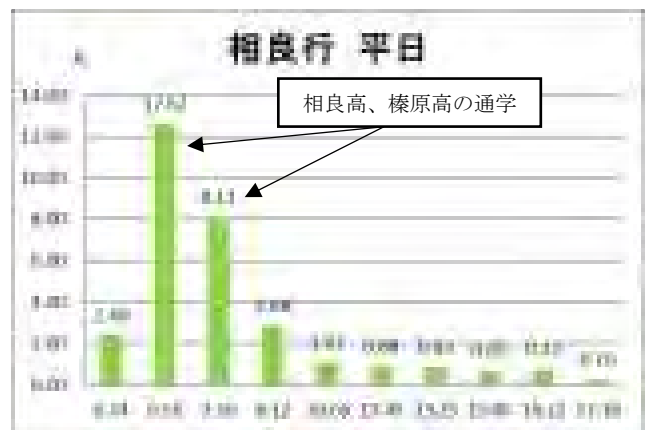
6便(16:38)以降は、高校の下校に利用されていますが、通勤、通学時間の利用が無い1~5便は3人以下の利用となっています。



**【平日・相良営業所行き】**

平均 30 人/日の利用があります。2便(6:56)、3便(7:16)の利用者の多くは高校生の通学利用であり、2便は相良本通での乗り換えを必要とする榛原高校生や、藤枝方面の通学者が多く、3便の多くは相良高校生です。

一方で、その他の時間帯の便は3人/便以下となり、特に、11時以降の6~10便は、1人以下の利用者です。



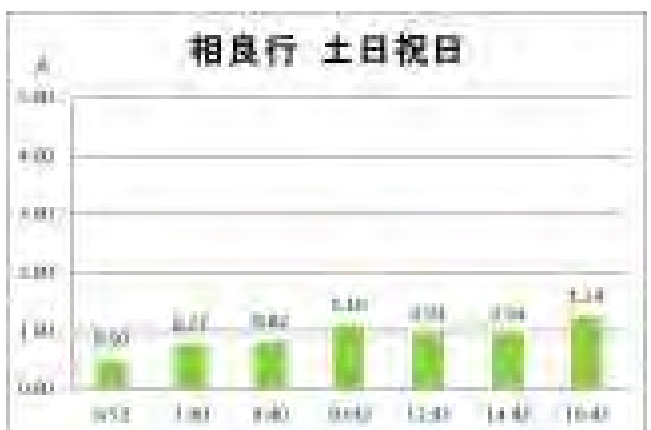
**【休日・御前崎海洋センター行き】**

平均 5 人/日の利用があります。3便(12:10)を除き、1人以下と非常に少ない状況で、早急に見直しする必要があります。



**【休日・相良営業所行き】**

平均 6 人/日の利用があります。4便(10:42)、7便(16:42)を除き、1人以下と非常に少ない状況で、早急に見直しする必要があります。



## 相良浜岡線

## ＜近年の傾向＞

新型コロナウイルスの流行拡大による利用者減少に加え、令和3年1月から、特急静岡相良線の一部の便が浜岡営業所までの延伸運行を開始したことに伴い、既存の利用者が相良浜岡線から移行したこともあり、利用者は減少傾向にあります。

一方で、榛原高校のスクールバスが令和2年3月末に廃止されたため、相良浜岡線を利用して通学する生徒が見られます。

## ① R40D 調査

1 調査日 令和4年7月4日（月） 天候…曇

## 2 調査結果

## (1) 時間帯別

相良本通行		御前崎総合病院方面行	
6:02	0	6:50	2
6:30	7	8:15	5
7:32	10	9:45	1
9:02	6	11:20	0
10:37	0	13:20	1
12:37	3	14:55	1
14:12	2	16:20	3
15:37	2	17:00	6
16:17	1	17:55	0
17:12	1	18:30	0
17:47	2	19:44	1
19:07	1	21:45	1
計	<b>35</b>	計	<b>21</b>

## (2) 利用者区分別

相良本通行				御前崎総合病院方面行			
大人	17	男	9	大人	14	男	9
		女	8			女	5
学生	16	男	5	学生	7	男	3
		女	11			女	4
小学生（以下）	2			小学生	0		
計	<b>35</b>	男	14	計	<b>21</b>	男	12
		女	19			女	9

（参考）令和3年度：相良本通行 45 名、御前崎総合病院方面行 33 名  
 考察：乗車人数はどちらの方面も前年度より減少している。



## (3) 利用目的別

## ①大人

相良本通行（17名）				御前崎総合病院方面行（14名）			
通勤	9	男	4	通勤	6	男	5
		女	5			女	1
通院	1	男	1	通院	2	男	0
		女	0			女	2
旅行外出等	7	男	4	旅行外出等	6	男	4
		女	3			女	2

## 相良本通行

通勤9名の利用頻度は「週5」が6名、「週1」が1名、「週2」が1名、「偶々」が1名であり、通院で利用した1名は「月1」の利用であり、外出等で利用した人7名は「時々」「週1」「月2.3」の利用であった。

## 御前崎総合病院方面行

通勤6名の利用頻度は「週5」が5名、「月2.3」が1名であり、通院で利用した2名は「時々」の利用であり、外出等で利用した人6名は「時々」「週1」「週2」「月2.3」の利用であった。

## ②学生

相良本通行（16名）				御前崎総合病院方面行（7名）			
相良高校	5	男	0	相良高校	5	男	3
		女	5			女	2
榛原高校	6	男	4	榛原高校	0	男	0
		女	2			女	0
その他の学校	5	男	1	その他の学校	2	男	0
		女	4			女	2

## 考察

- ・「相良高校生」は往路 7:32 発の便、復路 17:00 発の便を利用している。利用頻度は、「週5」が多く、「週1」「週2.3」の人もある。往路復路で乗車人数は同じだが、性別が異なることから片道利用をしている人もいると思われる。
- ・「榛原高校生」は往路 6:30 発の便を使用しているが復路は利用していない。相良本通から乗り換えて「静波海岸入口」まで行っている。利用頻度は、「週5」が多い。
- ・「その他の学校」は池新田高校生1人や掛川工業高校生1人、大学生等であった。

## (4) 各市の乗降状況

## 相良本通行

35人	乗車	降車
御前崎市	24	8
牧之原市	11	27

- ・乗車は「浜岡営業所」が多く、降車は「相良本通」が多い。

## 御前崎総合病院方面行

21人	乗車	降車
御前崎市	5	13
牧之原市	16	8

- ・乗車は「相良本通」が多く、降車は「地頭方辻」や「浜岡営業所」が多い。

② 令和3年度の年間利用実績

(1) 利用バス停ランキング（浜岡方面行）

乗車バス停ランキング		
順位	バス停	人数
1	相良局前（現相良本通）	5,494
2	波津西	439
3	雨垂	425
4	法の沢	343
5	堀野新田	340

降車バス停ランキング		
順位	バス停	人数
1	マックスバリュ	1,486
2	地頭方辻	1,402
3	浜岡営業所	994
4	堀野新田	700
5	御前崎市役所前	694

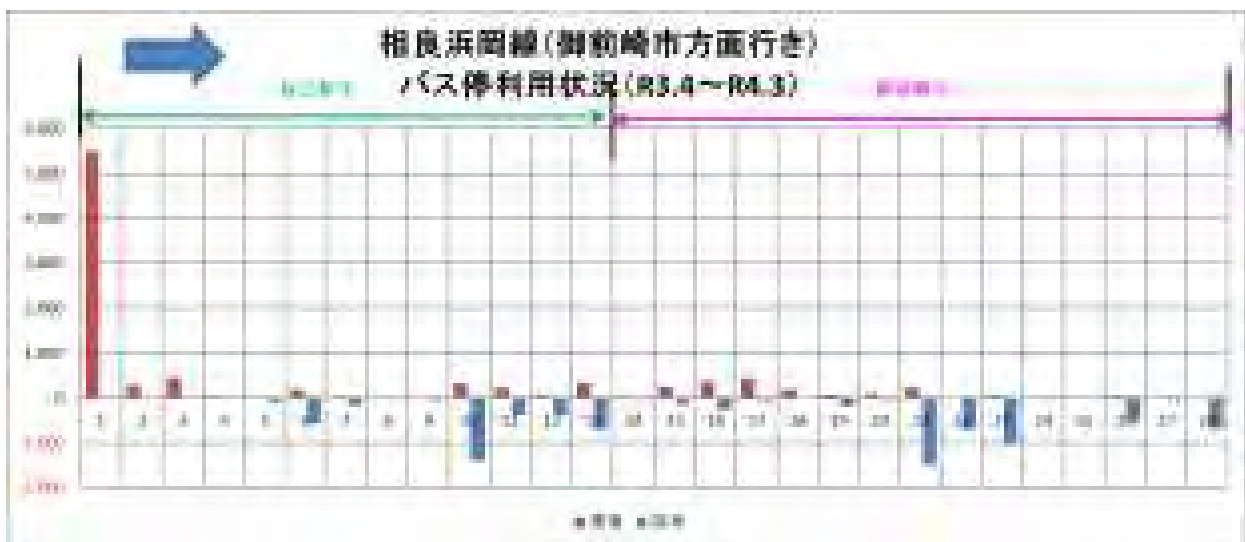
年間1人以下のバス停

（上位1位 乗車分析）

- 1位 相良局前（現 相良本通）：相良高校、榛原高校の帰り利用
- 2位～5位：御前崎市のマックスバリュなど、御前崎市方面への通院、買い物を中心とした利用

（上位5位 降車分析）

- 1位 マックスバリュ：買い物の利用
- 2位 高校生の帰宅利用
- 3位 浜岡営業所：西部方面への通勤、通学の利用
- 4位～5位 高校生の帰宅利用



(2) 利用バス停ランキング (相良方面行)

乗車バス停ランキング		
順位	バス停	人数
1	浜岡営業所	1,572
2	マックスバリュ	1,494
3	堀野新田	1,060
4	地頭方辻	1,035
5	御前崎総合病院	712

降車バス停ランキング		
順位	バス停	人数
1	相良局前 (現相良本通)	6,007
2	雨垂	609
3	マックスバリュ	351
4	波津東	301
5	堀野新田	290

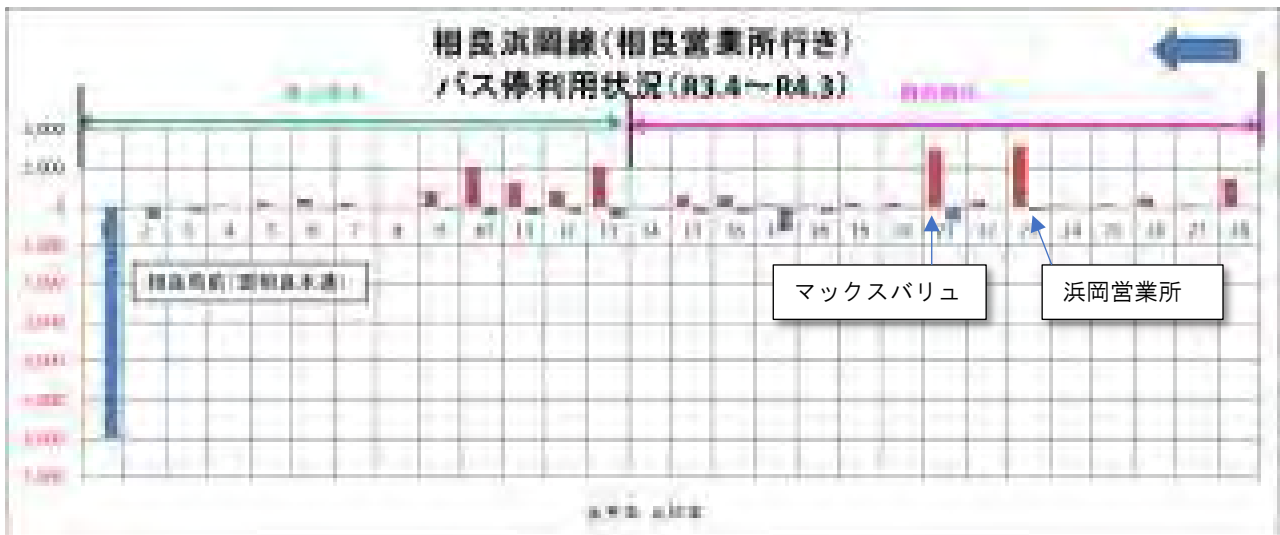
年間1人以下のバス停

(上位5位 乗車分析)

- 1位：通勤、通学の利用
- 2位：高校生の通学利用、買い物の帰り利用
- 3位、4位：高校生の通学利用
- 5位：御前崎総合病院の帰り利用

(上位1位 降車分析) ※2位以下は利用者が少ないため省略

- 1位 相良局前 (現 相良本通)：相良高校、榛原高校の行き利用

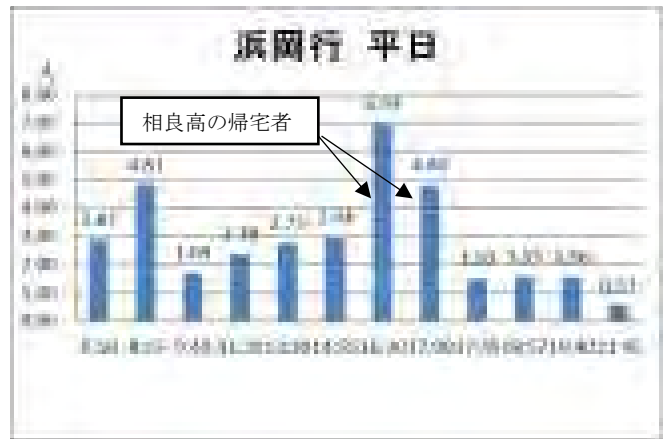


(3) 時間帯別・区間別利用状況

【平日・御前崎総合病院行き】

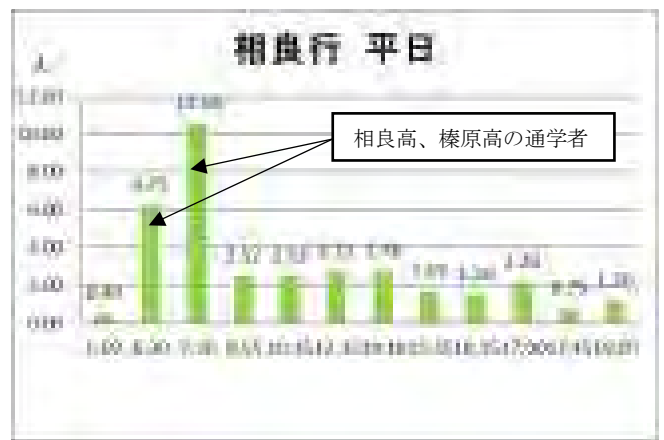
平均34人/日が利用しています。午後の7便(16:20)、8便(17:00)を中心に相良高校の下校に利用されていますが、夜間の時間帯では2人/便となっています。

相良本通での接続が悪いという利用者意見もあり、榛原高校生の多くは親の送迎により下校している状況です。



【平日・相良本通行き】

平均35人/日が利用しています。朝の2便(6:30)、3便(7:30)の多くは高校生の通学利用であり、2便は相良本通での乗り換えを必要とする榛原高校生や、藤枝方面の通学者が多く、3便の多くは相良高校生です。一方、朝の便以外では乗車人数が3人/便以下と少ない状況で、早急に見直しする必要があります。



【休日・浜岡営業所行き】

平均9人/日が利用しています。4便(15:10)、6便(19:10)においては1人以下と非常に少ない状況で、早急に見直しする必要があります。

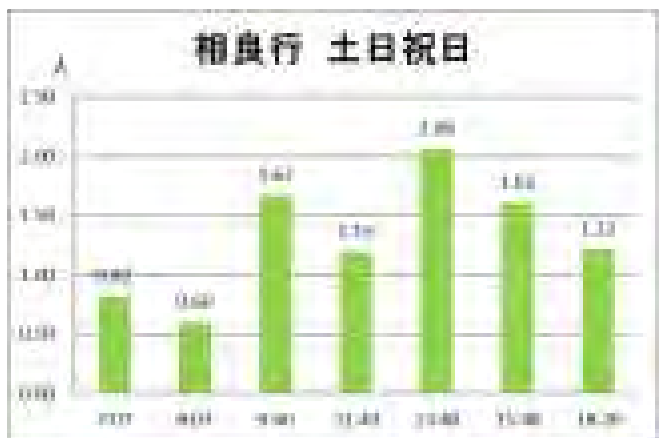
また、ほとんどの利用者が相良本通から乗車しています。



【休日・相良本通行き】

平均9人/日が利用しています。平日と比べ、全体的にバス利用者が少なくなっています。便別では、1便(7:07)と2便(8:07)はバス利用者が少ない状況で、早急に見直しする必要があります。

また、ほとんどの利用者が相良本通で降車しています。



### (7-1) 榛原高校関係者との意見交換会の概要

令和3年3月末のスクールバス廃止に伴い、通学方法を路線バスへ切り替えた生徒が多くいる中で、時刻設定や待ち時間に課題がある路線や便があるため、高校関係者との意見交換会を開催し、課題や要望を抽出しました。

目的	榛原高校の通学に対する課題を把握するため。
出席者	榛原高校：校長、教頭、PTA 関係者
開催日	令和4年10月25日（火） 榛原高校にて
開催方法	榛原高校で実施した通学方法に対するアンケート調査を基にした意見交換会を開催

## (7-2) 榛原高校関係者との意見交換会の結果

意見交換会で出された意見は以下のとおりです。

### 意見

- ・スクールバス廃止に伴い、市内地頭方地区や御前崎方面からの通学で乗り換えが必要となったため、時刻調整や待ち時間の短縮要望が出ているので、配慮をお願いしたい。
- ・スクールバスを廃止してから、御前崎方面等の西部からの交通アクセスが不便であるため、今後の入学者の減少が危惧される。

方面別の意見（榛原高校アンケート調査より）

#### ① 御前崎方面（相良浜岡線、相良御前崎線、特急静岡相良線（浜岡営業所系統））

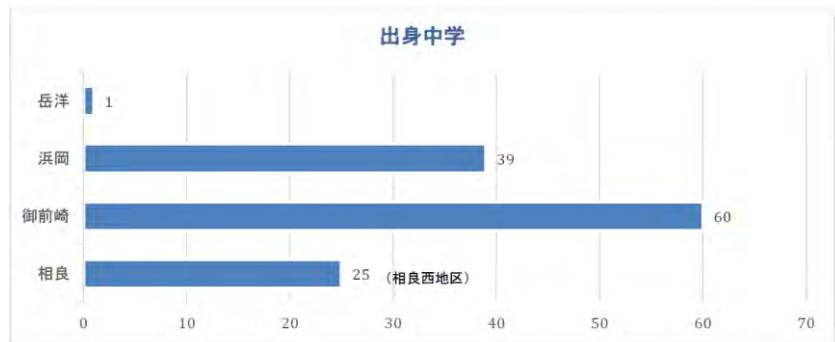
バス利用者

行き：63人 帰り：74人

榛原高校1～3年の保護者432名中、浜岡・御前崎方面125名（相良西地区含む）からの回答。

（便数、時刻改善）

- ・特急静岡相良線（浜岡営業所系統）の御前崎方面への停車、増便の要望
- ・相良御前崎線、相良浜岡線の増便の要望
- ・相良本通から各路線への乗り換え時間等の改善の要望
- ・相良御前崎線の最終時刻の改善要望



#### ② 島田方面（島田静波線）

バス利用者

行き：1人 帰り：2人

榛原高校1～3年の保護者432名中、島田・初倉方面17名からの回答。

（時刻改善）

- ・島田静波線の始発時間の改善（始業に間に合わない）
- ・始業に間に合えば、島田市からの進学希望者はいる。



#### ③ 大井川・藤枝方面（藤枝相良線）

バス利用者

行き：7人 帰り：10人

榛原高校1～3年の保護者432名中、大井川・藤枝方面43名からの回答。

（時刻改善）

- ・藤枝相良線の始発時間の改善（始業に間に合わない）
- ・最終便の改善（部活終了後の時間）

