

# 牧之原市地域公共交通計画

「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 牧之原」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

- (1) 地域概況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
- (2) 上位・関連計画の整理・・・・・・・・・・・・・・ 4
- (3) 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

- (1) 地域公共交通のニーズ把握調査・・・・・・・・・・ 10
- (2) 牧之原市の公共交通の理念・・・・・・・・・・・・ 21
- (3) 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

- (1) 基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 25
- (2) 計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 29

## 第5章 目標達成に向けた施策

- (1) 目標達成のための施策・事業・・・・・・・・・・・・ 35
- (2) 事業スケジュール・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 52
- (3) 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

- (1) 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、路線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、路線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。

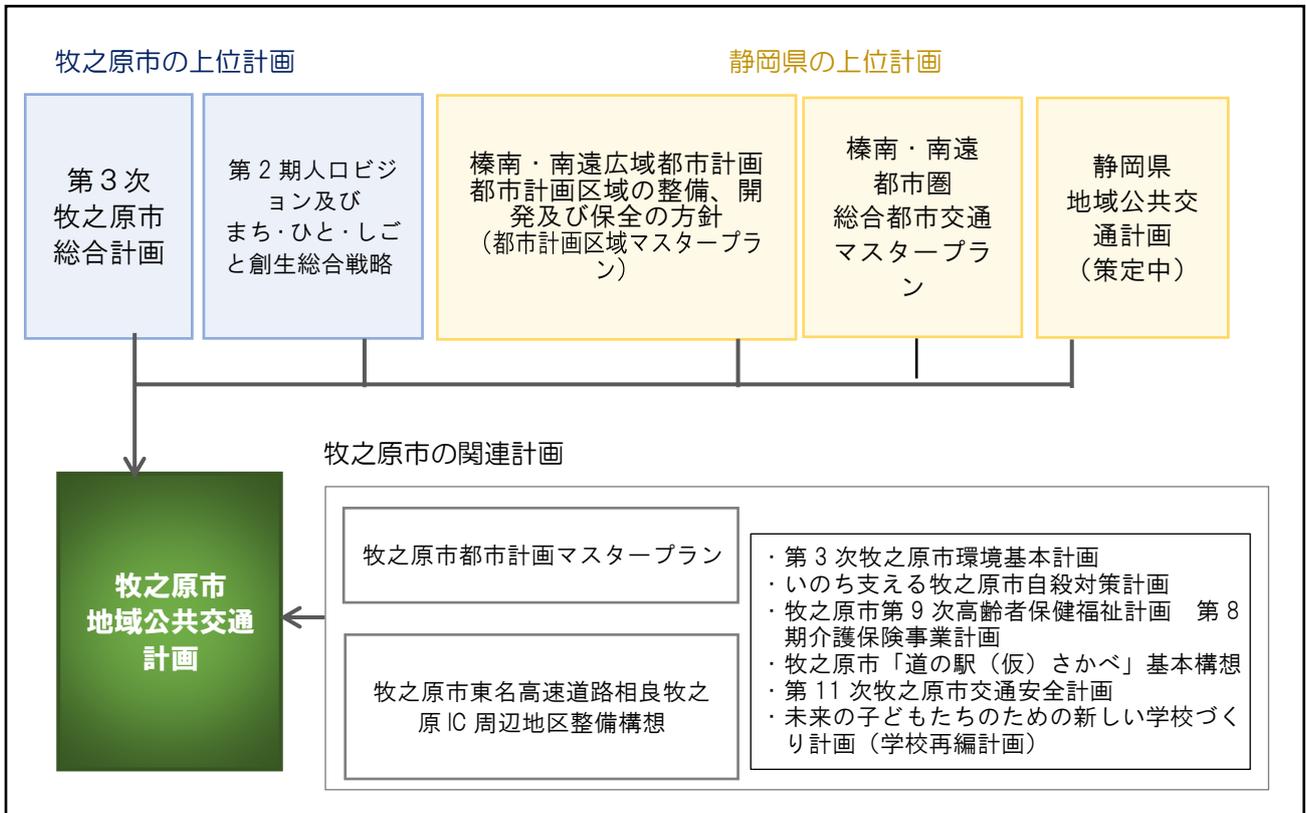
### 【計画の期間】

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



## 第2章 牧之原市の公共交通を取り巻く現状

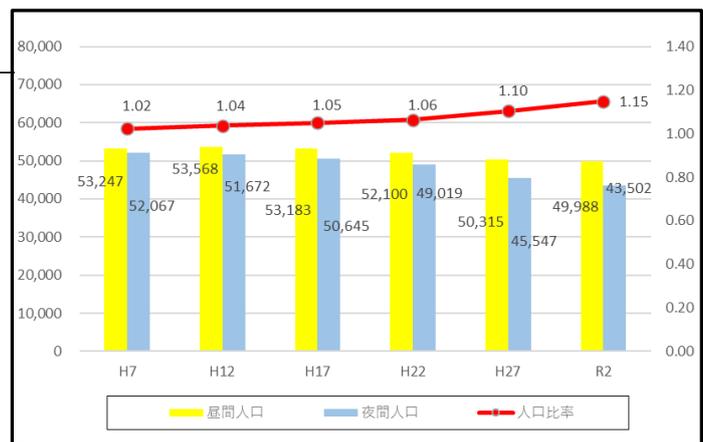
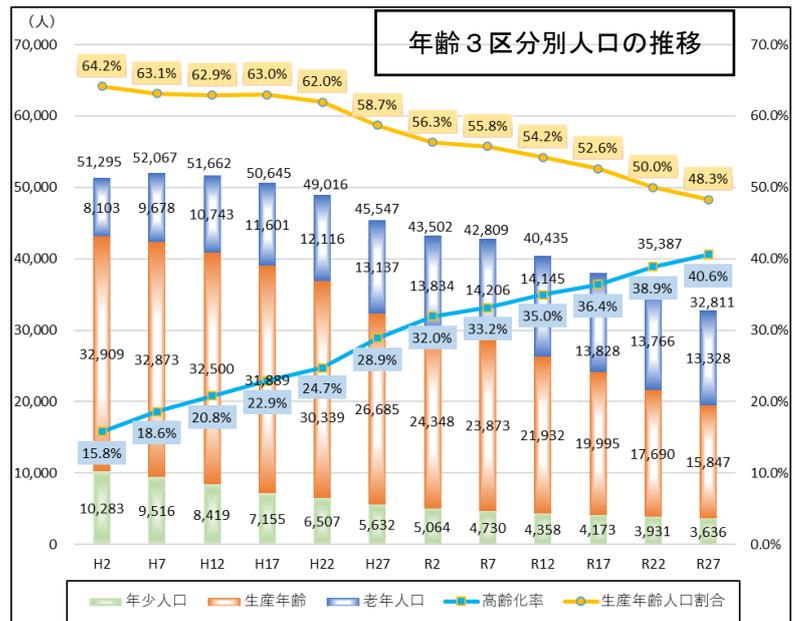
### (1) 地域概況

#### 【人口特性】

- 総人口は平成7年をピークに減少しており、25年間で約13%減少しています。
- 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】

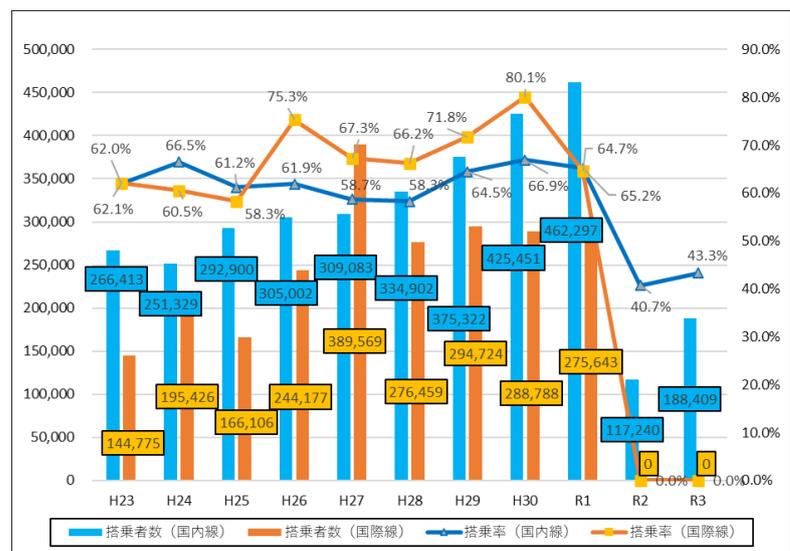
- 通勤流動は、全ての市町に対して流入超過であり、特に藤枝市や島田市は流入超過の割合が高くなっています。
- 昼夜間人口比率は令和2年の国勢調査では114.9であり、静岡県内では第1位です。市内には多くの企業が立地しており、市外からの通勤者が多くなっています。
- 人口、世帯あたりの自動車保有台数や運転免許保有者数は、周辺市町と比較し大きく、自動車に依存した生活となっています。



▲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

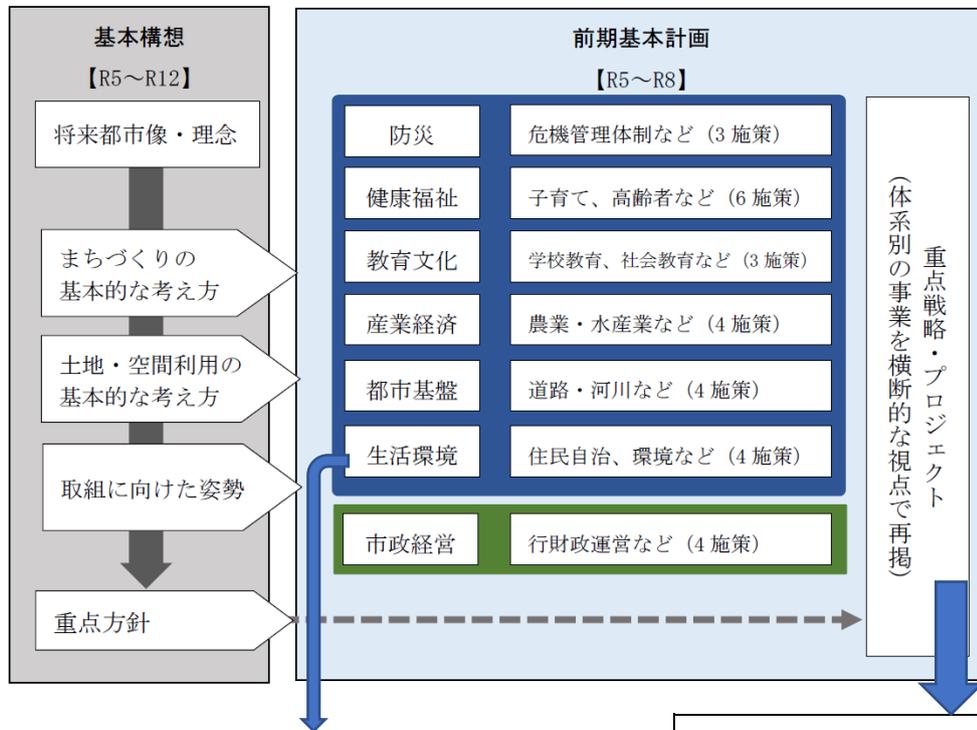
## 第2章 牧之原市の公共交通を取り巻く現状 (2) 上位・関連計画の整理

### 【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サービスを充実します。
- ・ 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】

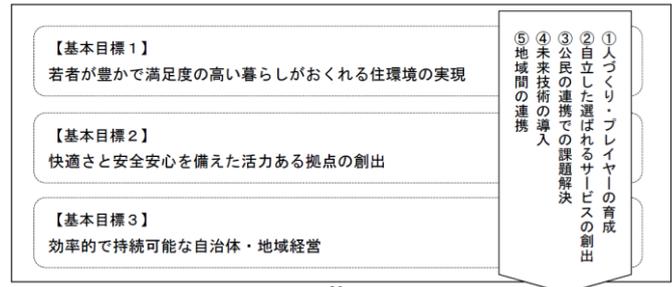
### 1 計画期間

令和2年度から令和6年度までの5年間

### 2 計画の内容

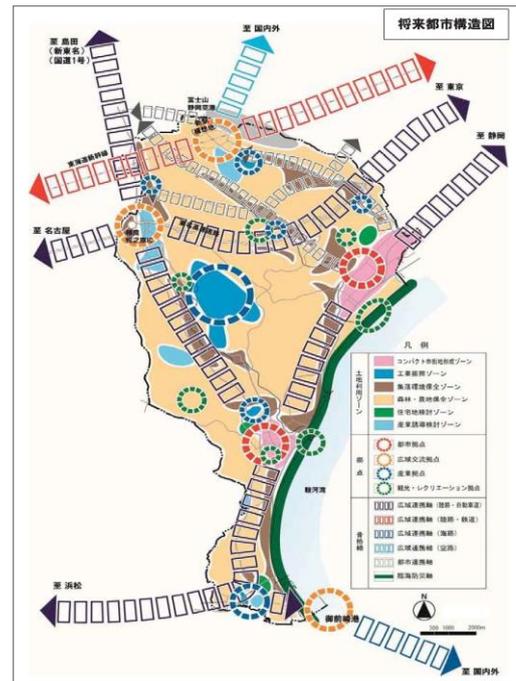
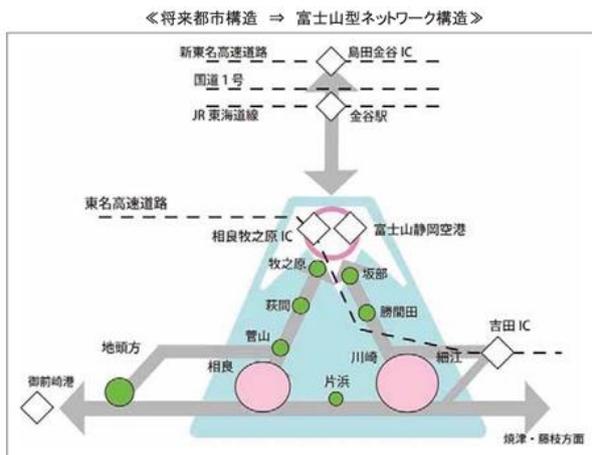
自治体の人口問題に対する総合的な戦略を示すものであり、総合計画と関係性が高い計画

【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】

- 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（新たにぎわい拠る地点：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 北側土地区画整理事業】

- ・ 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

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

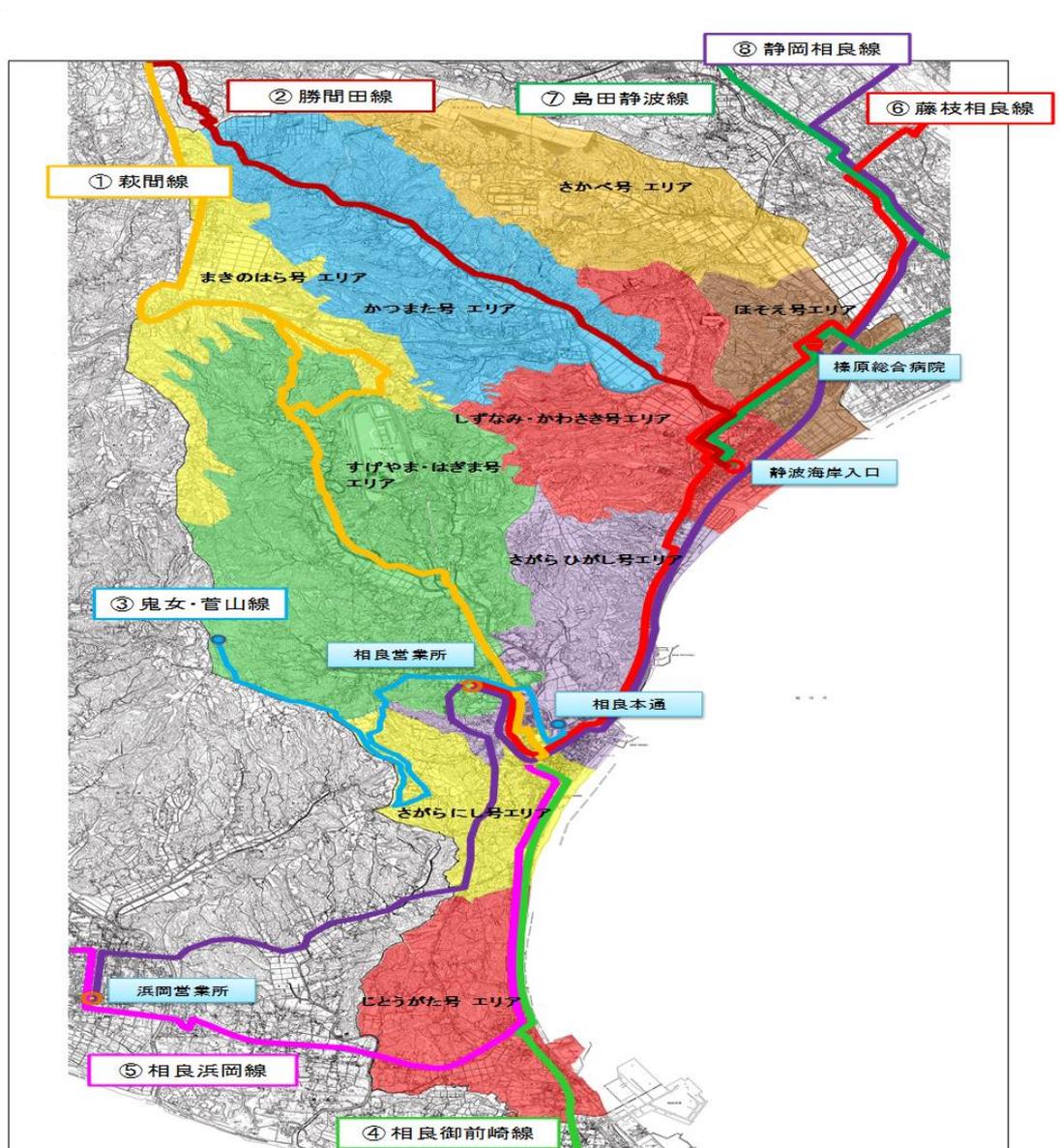
#### **上位・関連計画を踏まえた牧之原市の地域公共交通の取組の方向性**

- 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路線バス路線が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、路線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

【路線バス】

• 路線バスは、「(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。

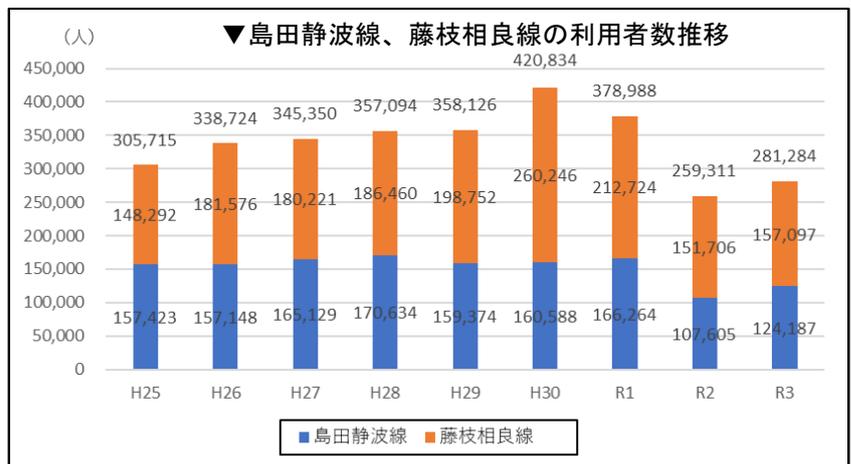
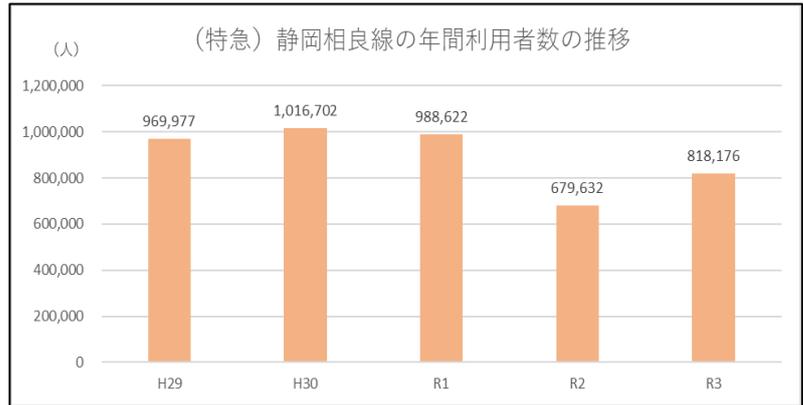
• 運行本数は平日 101 本/日、土日祝 61 本/日と高頻度で、平成 30 年度の利用者数は年間約 100 万人を超えました。令和 3 年度の利用者数は年間 818,176 人であり、1 日あたりに換算すると約 2,200 人/日となります。

• 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。



【自主運行バス】

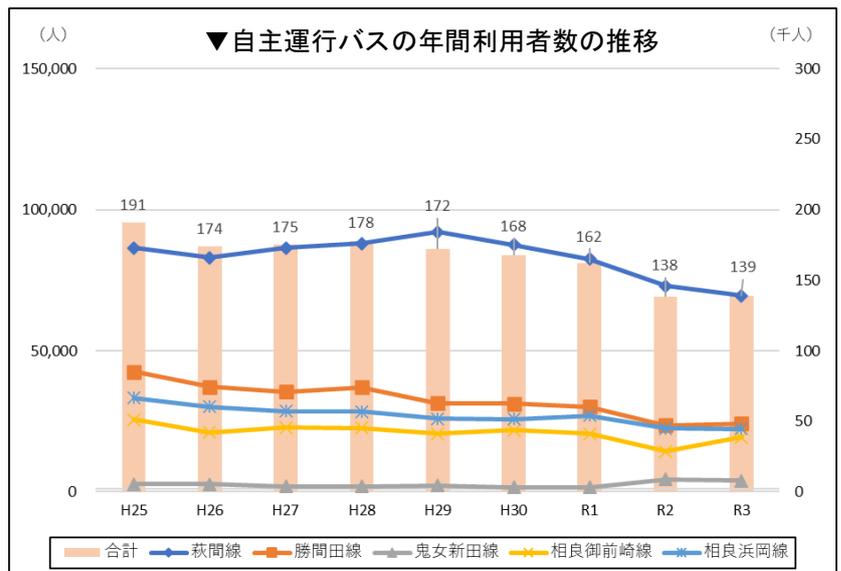
• 自主運行バスは4路線（萩間線、勝間田線、相良御前崎線、相良浜岡線）が運行しています。

• 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

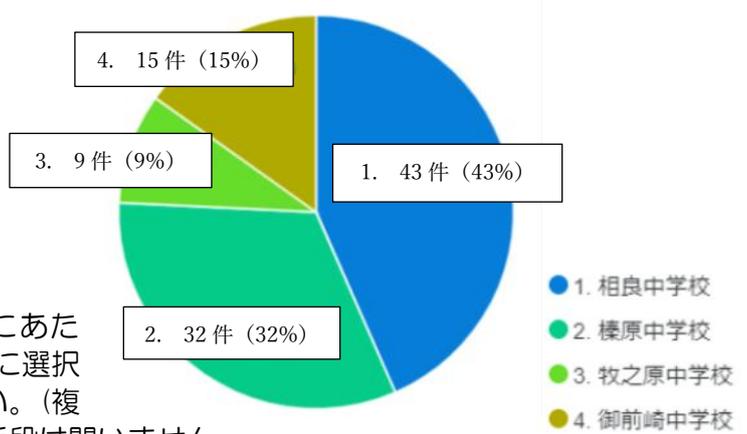
相良中：129人 榛原中：185人 御前崎中：41人 牧之原中：28人

合計 383人

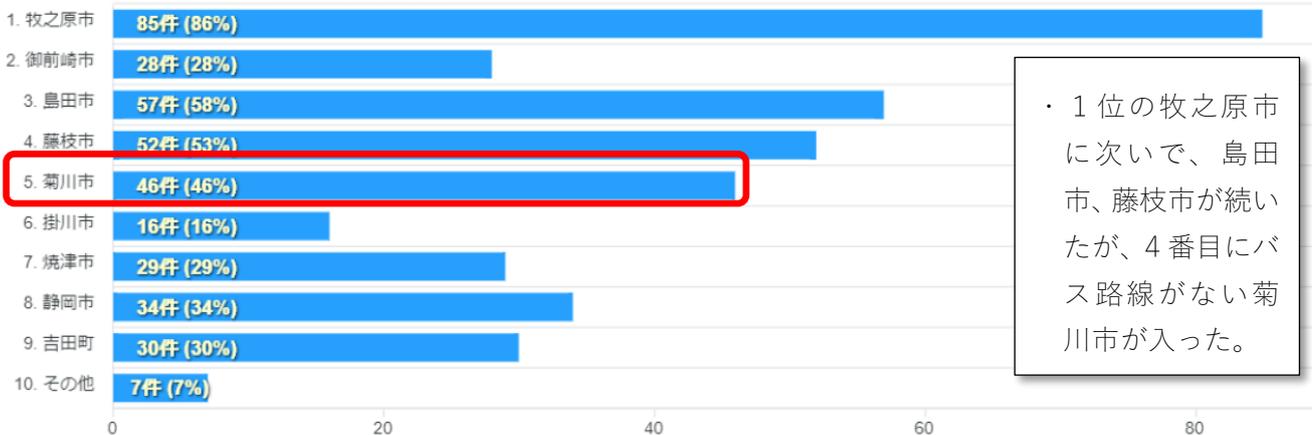
回答 99人 回答率：25.8%

**アンケート抜粋**

問1 お子様の学校を選択してください

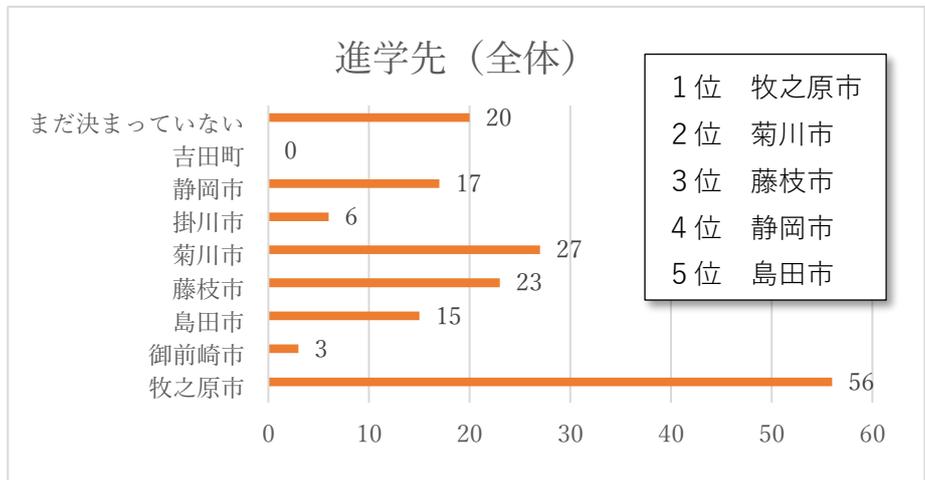


問3 お子様の高校や専門学校への進学にあたり、ご自宅からの通学範囲として現実的に選択肢となり得る市町を全て選んでください。(複数回答可)※保護者様の送迎など、通学手段は問いません。



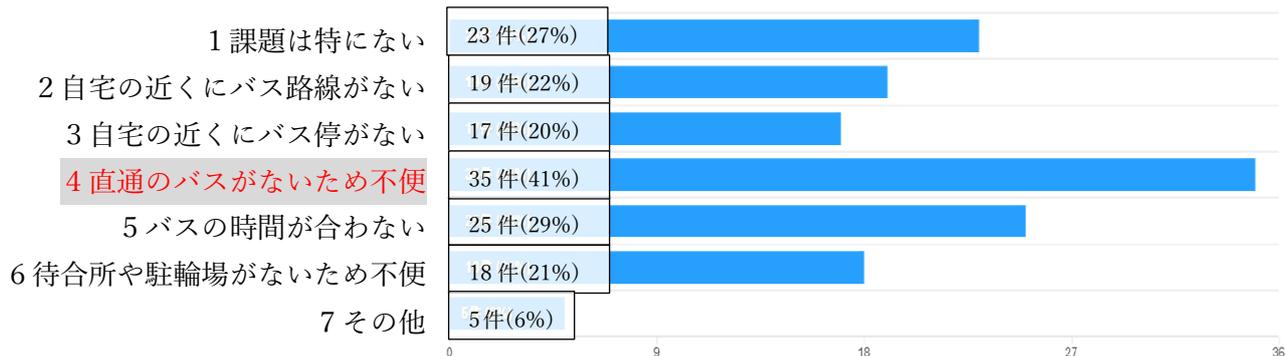
・ 1位の牧之原市に次いで、島田市、藤枝市が続いたが、4番目にバス路線がない菊川市が入った。

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)



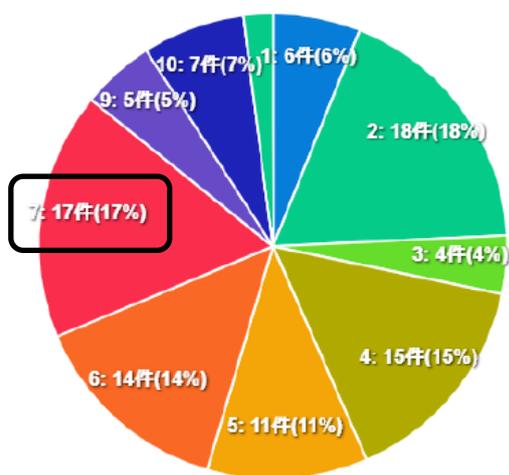
1位 牧之原市  
2位 菊川市  
3位 藤枝市  
4位 静岡市  
5位 島田市

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。



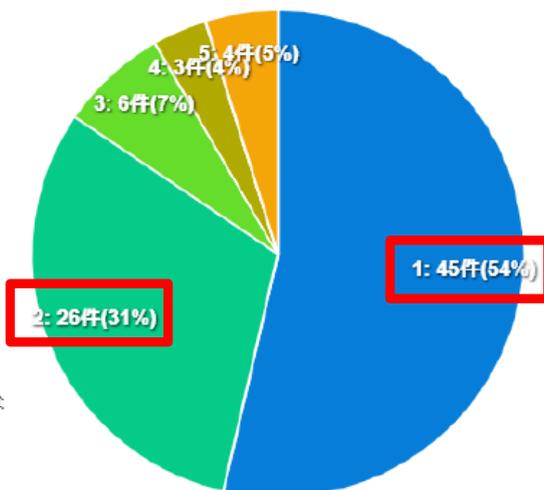
- 1. 特にない
- 2. 牧之原市内
- 3. 御前崎市
- 4. 島田市(金谷駅)
- 5. 島田市(島田駅、六合駅)
- 6. 藤枝市
- 7. 菊川市
- 8. 掛川市
- 9. 焼津市
- 10. 静岡市
- 11. 吉田町
- 12. その他

・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15日、16日の朝の時間帯（6時～8時）

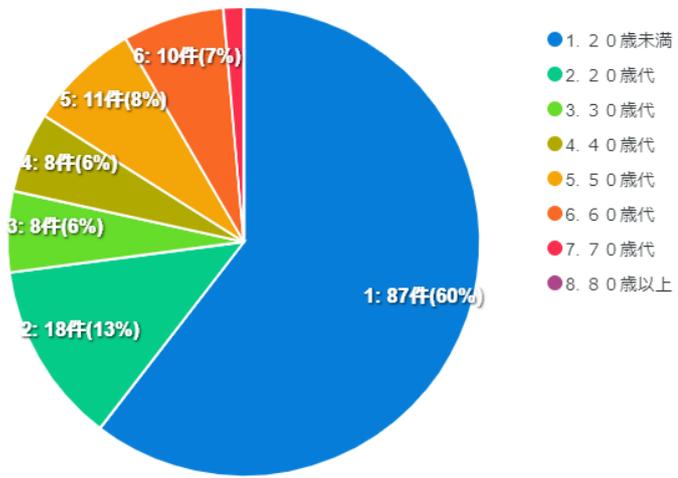
実施方法 特急静岡相良線が停車する拠点バス停から乗車する利用者に対し、アンケートを依頼

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。

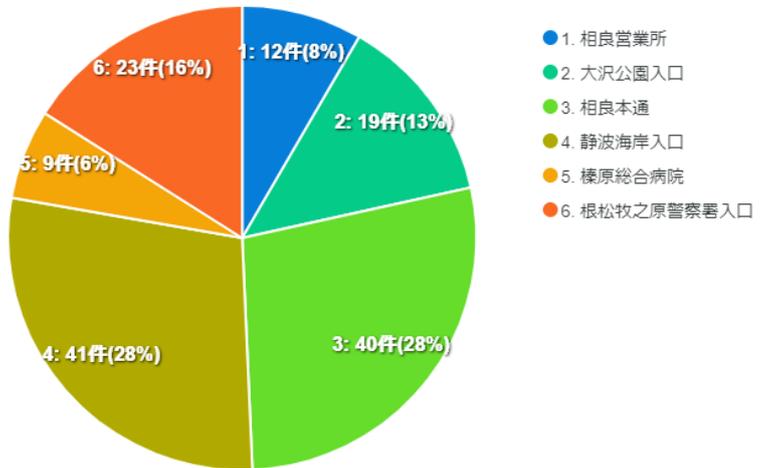
20歳未満は60%、20歳代は13%とバス利用者の多くは学生と推測される。



#### 問3

あなたが乗車したバス停を選択してください。

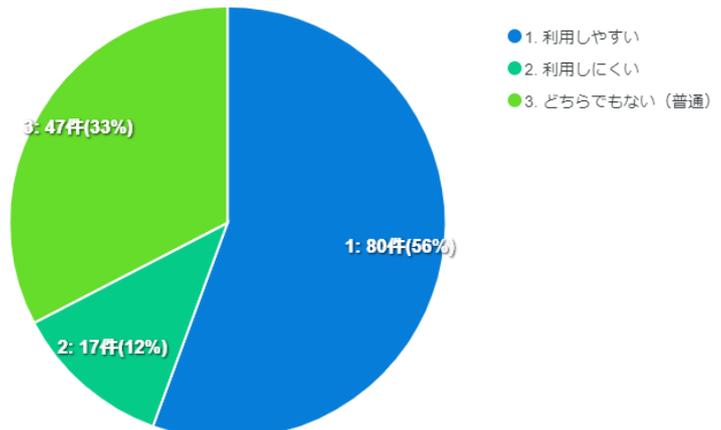
1～3の相良地域のバス停と4～6の榛原地域のバス停が半々であった。



#### 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）

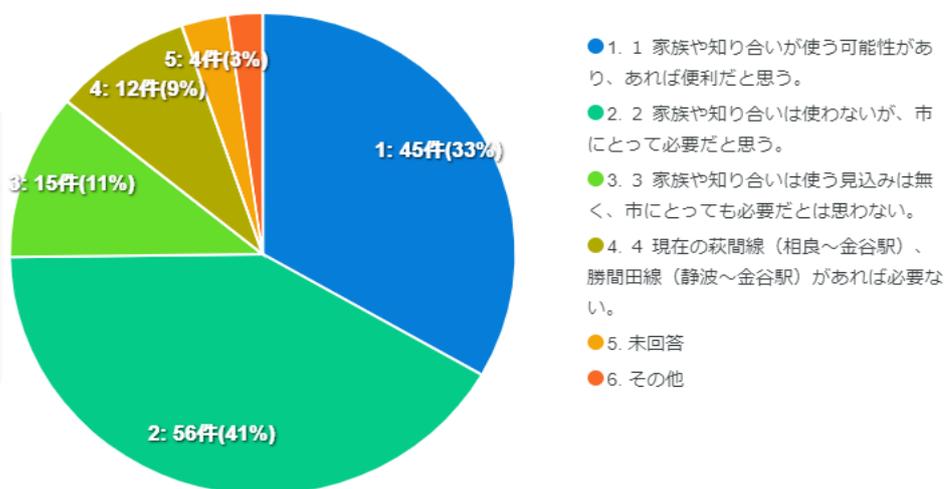
バス停	不便に感じている点	割合	重要だと思う点	割合
①相良営業所	屋根付き待合所や駐輪場が無い	58%	バス停周辺的环境整備（屋根付き待合所、ベンチ）	33%
②大沢公園入口	屋根付き待合所や駐輪場が無い	42%	運賃の値下げや割引制度、補助制度の導入	21%
③相良本通	バスの本数が少ない	40%	運行本数の増加	28%
④静波海岸入口	バス運賃が高い	51%	運賃の値下げや割引制度、補助制度の導入	29%
⑤榛原総合病院	バスの本数が少ない	89%	運行本数の増加	89%
⑥根松牧之原警察署入口	屋根付き待合所や駐輪場が無い	43%	バス停周辺的环境整備（屋根付き待合所、ベンチ）	26%

#### 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

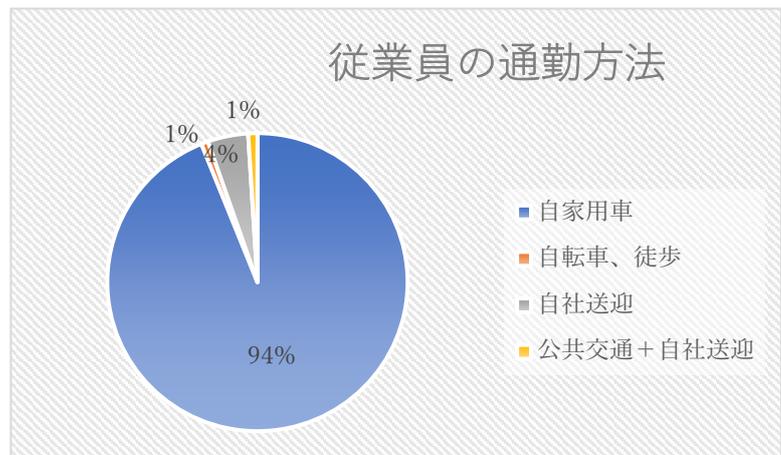
対象：市内の大規模企業 15 社に対し実施

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。従業員はほとん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**

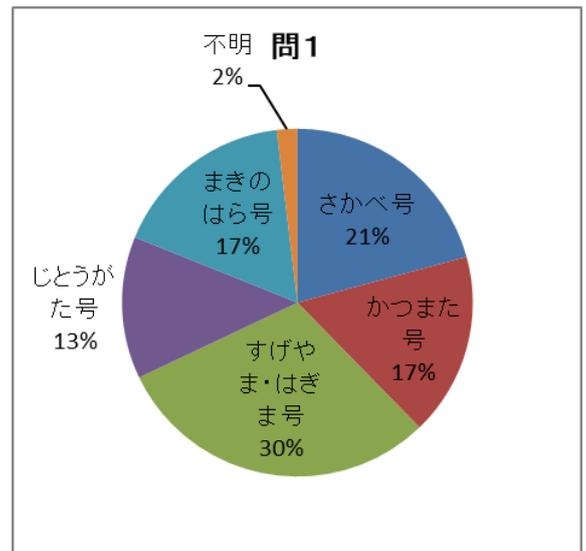
対象者：①令和3年4月から令和4年8月までに、お試し乗車券以外の利用が複数回ある登録者  
②①のうち、令和4年度に入り複数回利用している者

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**

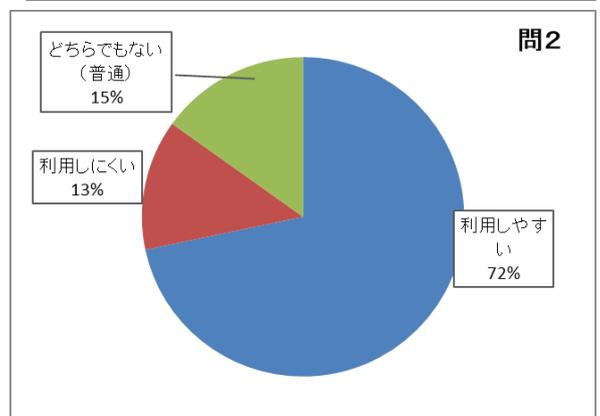
問1 利用している乗合タクシーに○を付けてください。

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



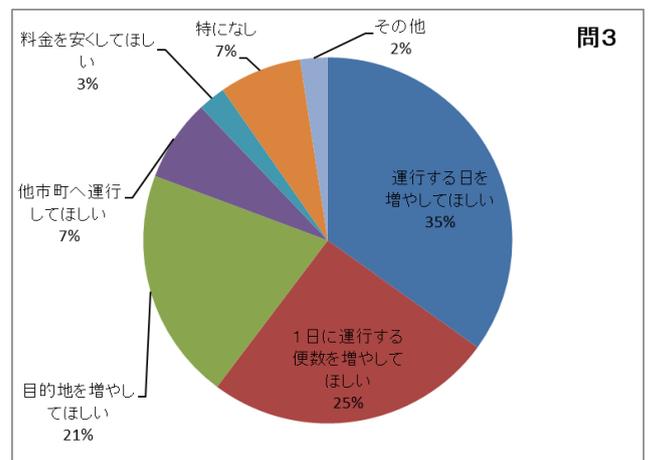
問2 利用していて感想はいかがですか。○を付けてください。

- 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

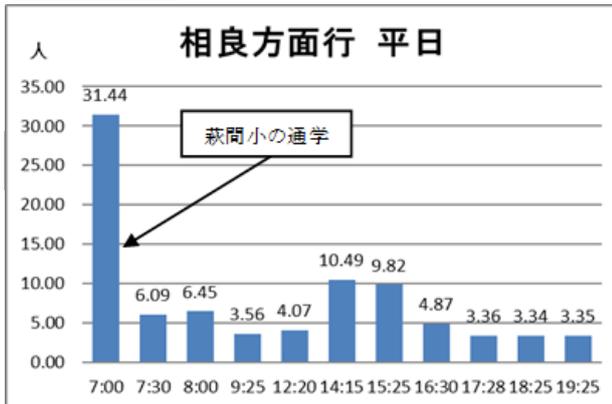
自主運行バスの利用実績を分析・把握するため、全便の乗降調査と令和3年度の年間の利用状況を分析しました。

### 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

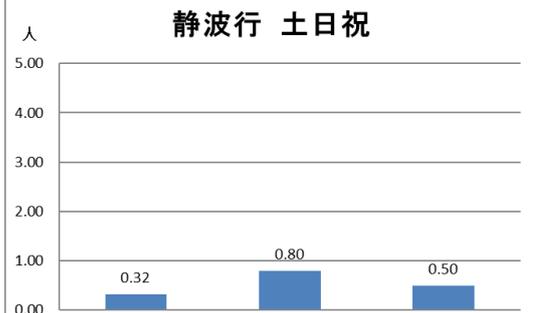
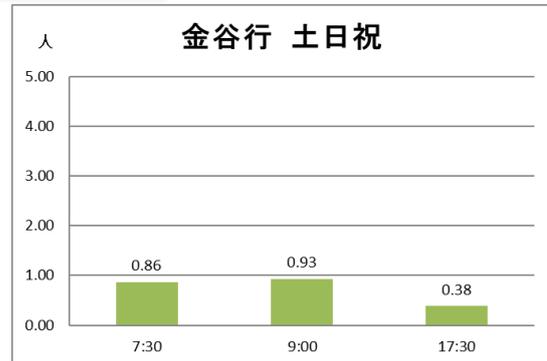
各路線の特徴を以下に示します。

#### 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。

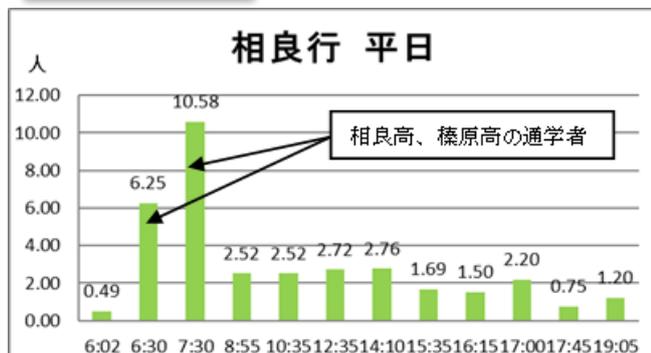
#### 相良御前崎線

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））

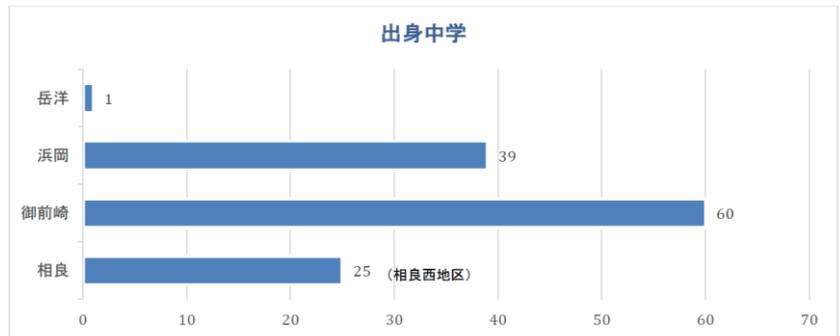
バス利用者

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）

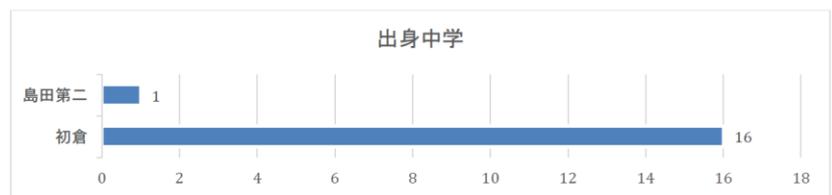
バス利用者

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）

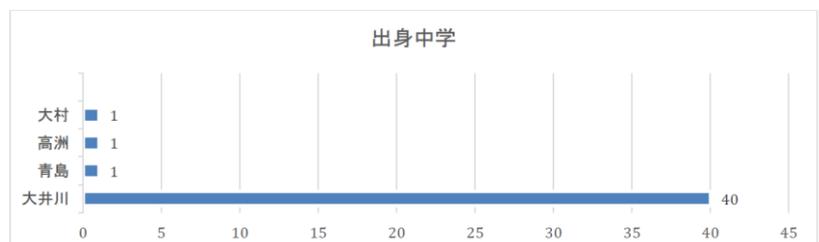
バス利用者

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じる	・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 (2) 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。

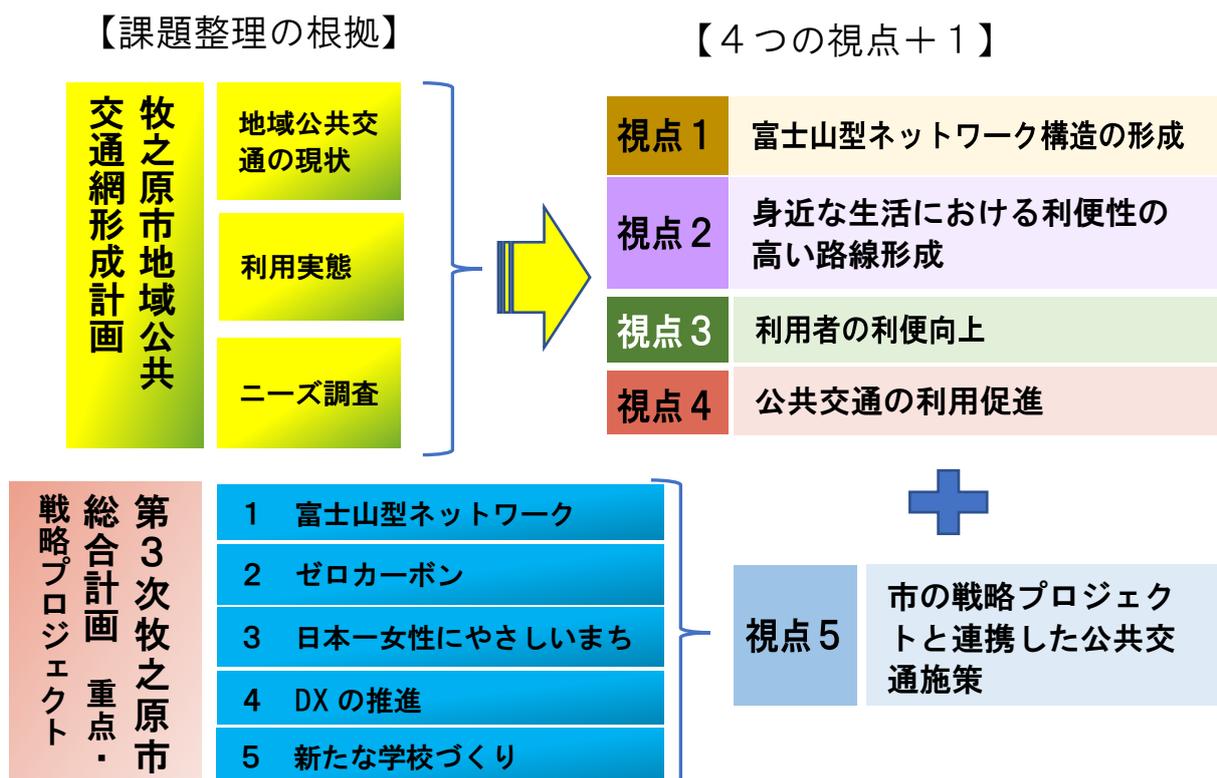
継続

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、『「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 牧之原」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、みんなで作っていくことを目指します。

**【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 牧之原」の推進～

### 第3章 牧之原市の公共交通の課題 (3) 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。



## 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 (1) 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 牧之原」の推進～

課題整理の視点

視点における課題

戦略プロジェクトの横断的視点

視点1 富士山型ネットワーク  
構造の形成

ネットワーク

新たな拠点

視点2 身近な生活における  
利便性の高い路線の  
形成

便利な交通

安心して住み続けられる

視点3 利用者の利便向上

環境整備

サービス提供

視点4 公共交通の利用促進

利用したくなる

関係者間連携

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

富士山型（活性化・移住定住）

女性にやさしい

DX

新たな学校

次期計画で協議

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

基本方針2

地域公共交通の利便向  
上、利用促進策の推進

基本方針3

持続可能な運行を支え  
る他分野との連携した  
取組と体制強化

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

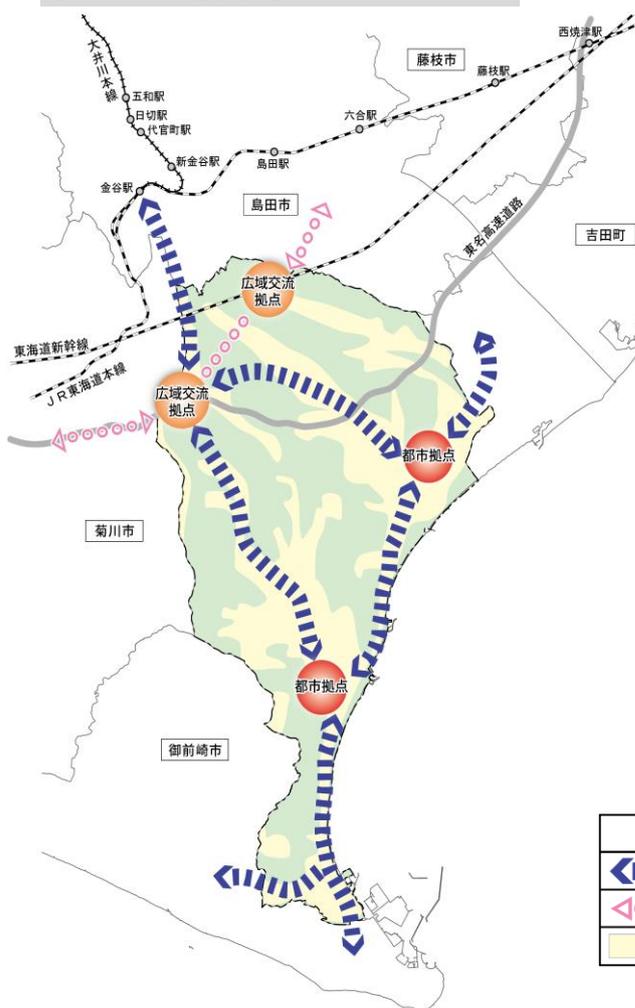
- ❑ 富士山型ネットワークの充実における既存市街地や沿岸部の活性化において、人を呼び込めるエリア形成とともに、観光分野と連携した取組を推進します。
- ❑ 富士山型ネットワークの充実や日本一女性にやさしいまちの推進等を考慮して、移住定住の促進や子育て支援につながるような「生活しやすいまちを支える公共交通」を目指す取組を推進します。
- ❑ DX（デジタルトランスフォーメーション）において、公共交通分野においても自動運転やICT化の取組を推進します。
- ❑ 交通事業者や関係市町との連携強化や、地域協議会、福祉関係団体など、市民意見を尊重する協議体制の構築を図ります。

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】

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

#### 【広域交流拠点連携軸】

「広域交流拠点」と市外の鉄道駅を結ぶ新たなネットワークを形成します。

#### 【居住エリアをカバーする交通】

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

凡 例	
	幹線軸
	広域交流拠点連携軸
	居住エリア

## 第4章 計画の基本方針と目標 (2) 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令和2年、令和3年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令和8年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	令和元年度	回復
		②バス収支率	令和元年度	回復
		③バス公的負担額	令和元年度	抑制
2	デマンド乗合 タクシー	④利用者数	令和3年度	増加
		⑤乗合率	令和3年度	向上
		⑥会員登録者率(R4.11末)	令和4年度	向上
	モビリティマ ネジメント	⑦利用者満足度	令和4年度	向上
⑧取組件数		令和3年度	増加	
3	市民満足度	⑨市民満足度	令和4年度	向上

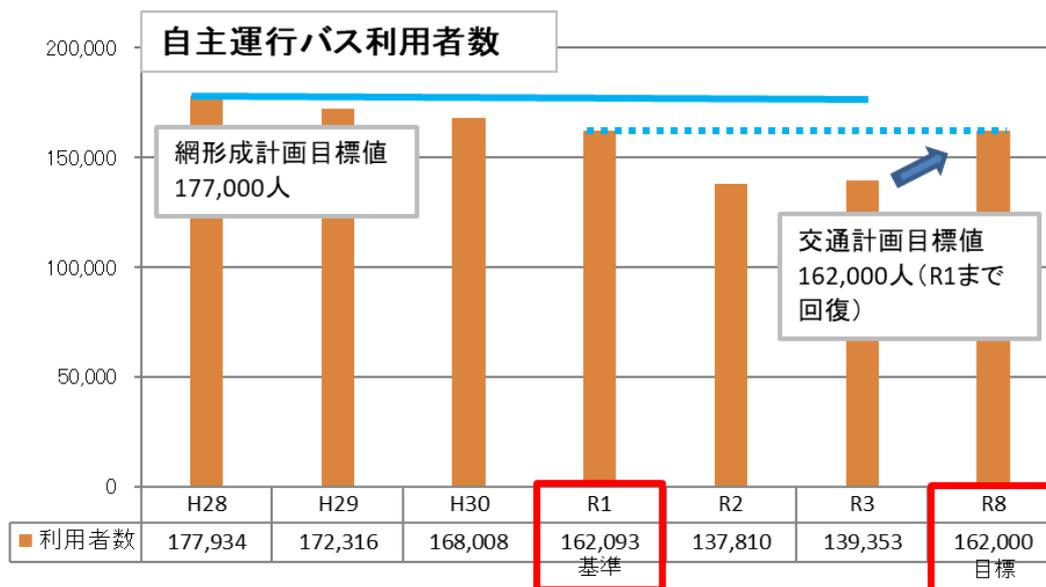
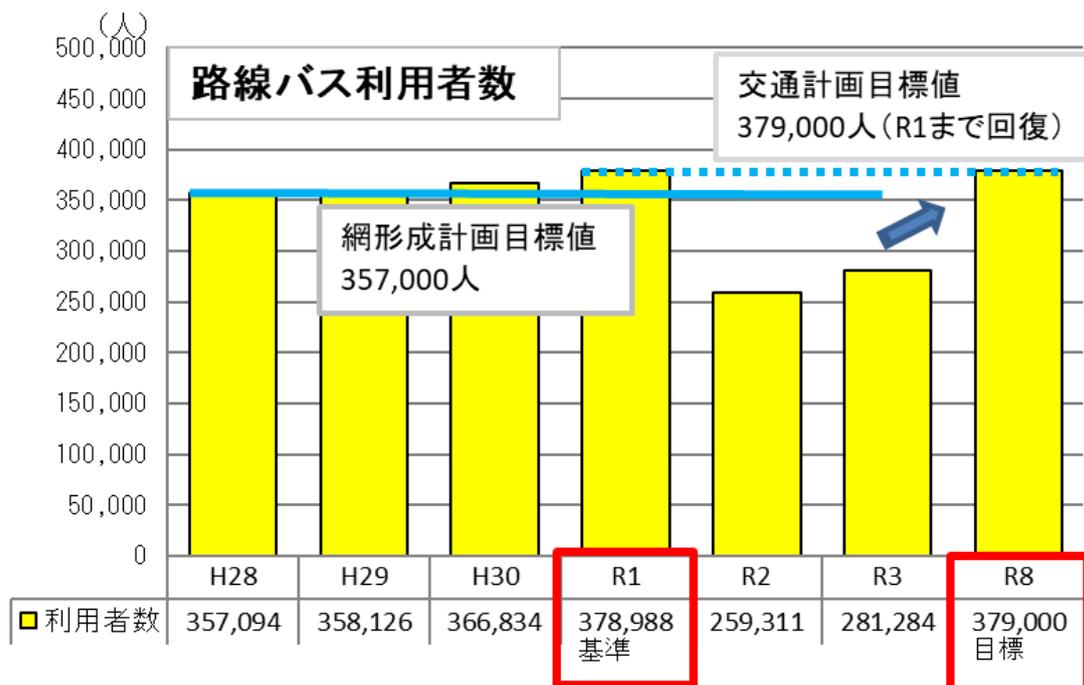
### 基本方針1に関する目標

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

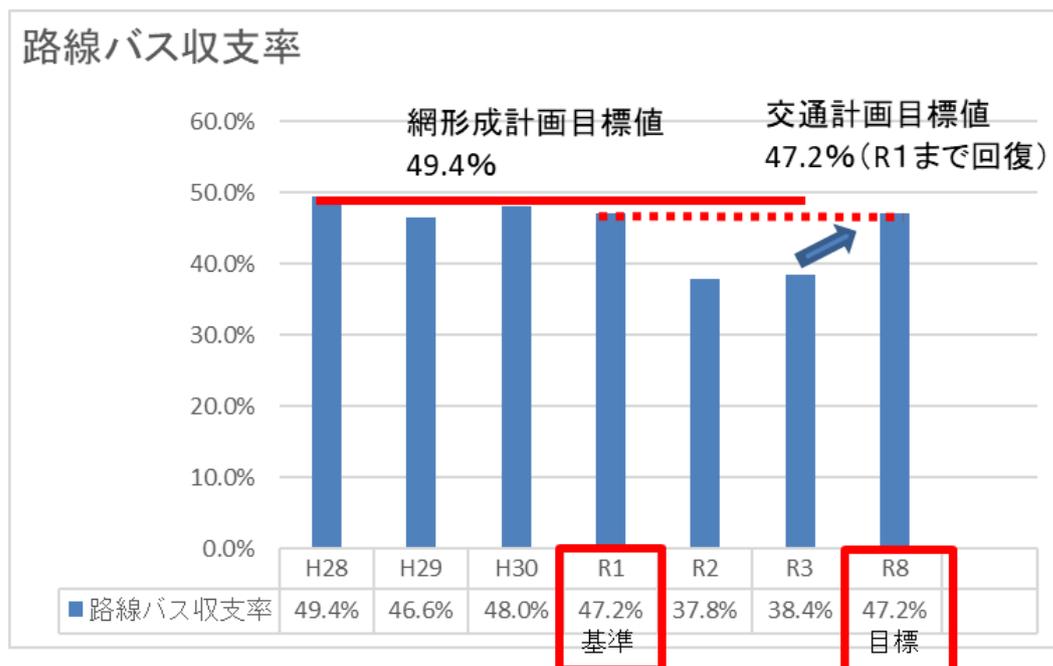
バス	基準値 (R1)	現状 (R3)	目標	R8
路線バス (藤枝相良線、島田静波線)	378,988	281,284 人	回復	379,000 人
自主運行バス (市営バス含む)	162,093	139,353 人	回復	162,000 人



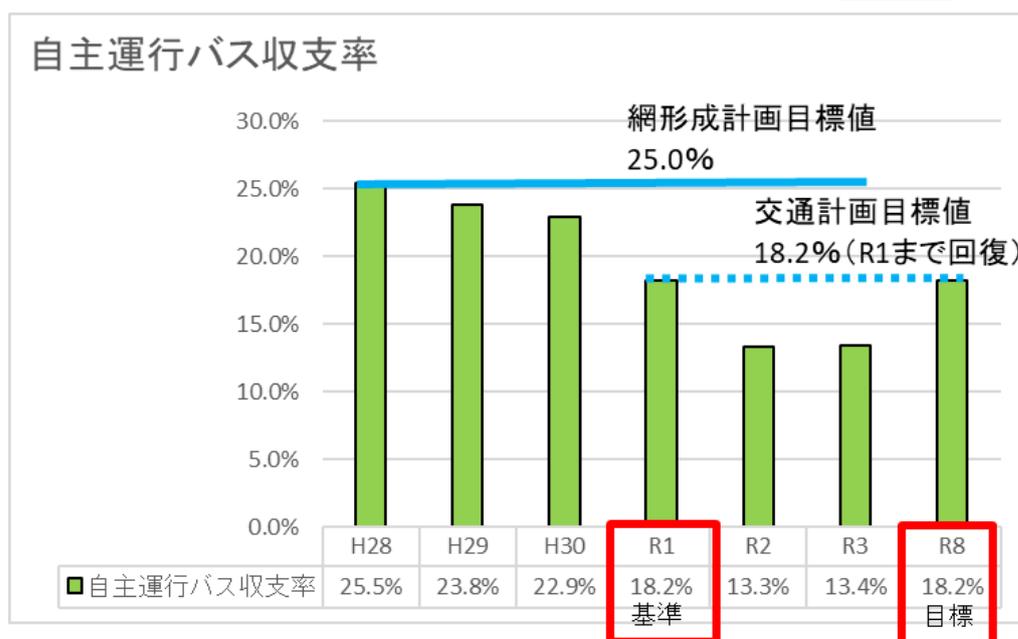
目標② バス収支率

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%

路線バス収支率



自主運行バス収支率



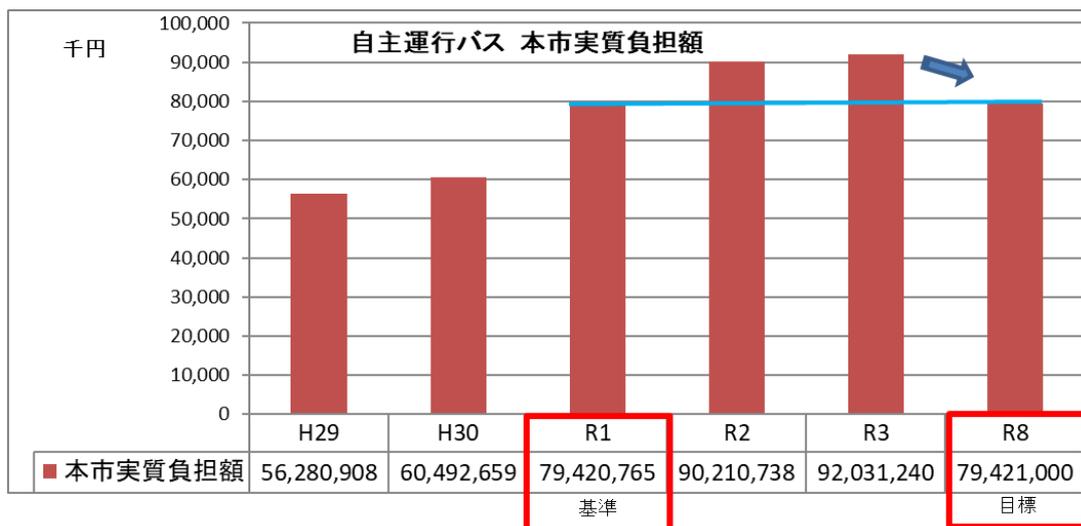
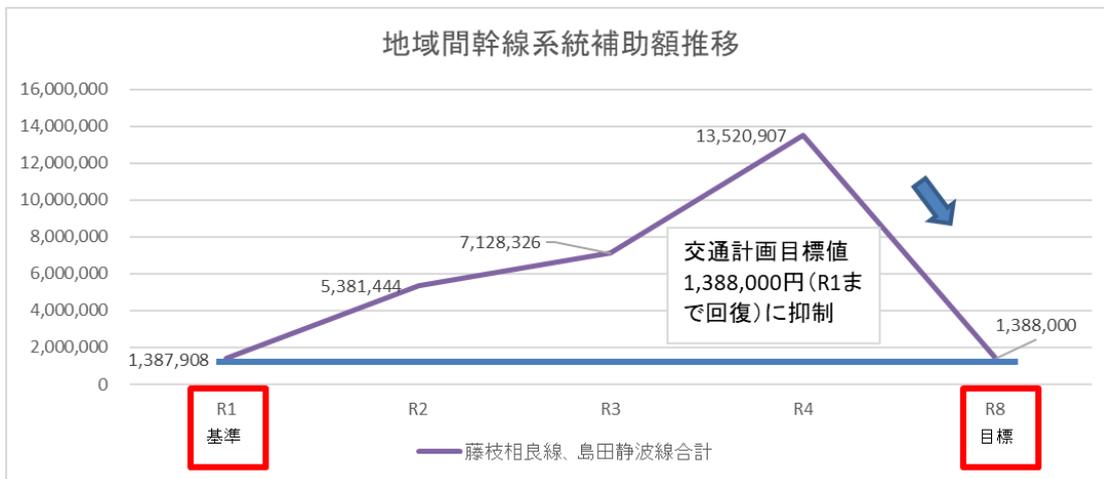
目標③ バス公的負担額

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
目標④ 年間利用者数	1,892人	増加	4,600人
目標⑤ 乗合率	1.43	向上	1.5
目標⑥ 会員登録者率（75歳以上人口に占める割合）	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・・・令和3年度実績: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。（令和4年11月の数値は市街地の会員登録者を含む）

目標⑦ 利用者満足度		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令和8年度に令和4年度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
目標⑧ 取組件数	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。

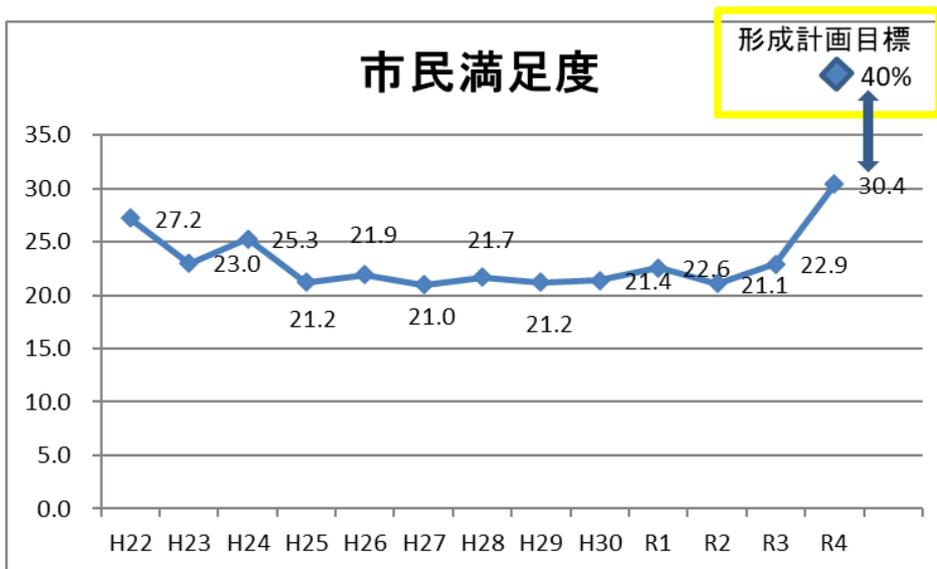
※ここでカウントする取組は、モビリティマネジメントの他に、広報への掲載やチラシの配布、地域協議会の開催や説明会、施設整備など住民等への取組件数とする。(同じ種類の取組は1項目とカウントする)

### 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
目標⑨ 市民意識調査における公共交通の満足度	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 (1) 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・・・令和元年度に回復 ②バス収支率・・・令和元年度に回復 ③バス公的負担額・・・令和元年度まで抑制	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・・・令和3年度より増加 ⑤乗合率・・・令和3年度より向上 ⑥会員登録者率・・・令和4年より向上 ⑦利用者満足度・・・令和4年度より向上	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・・・令和3年度より増加 ⑨市民満足度・・・令和4年度より向上	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

参考 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)**

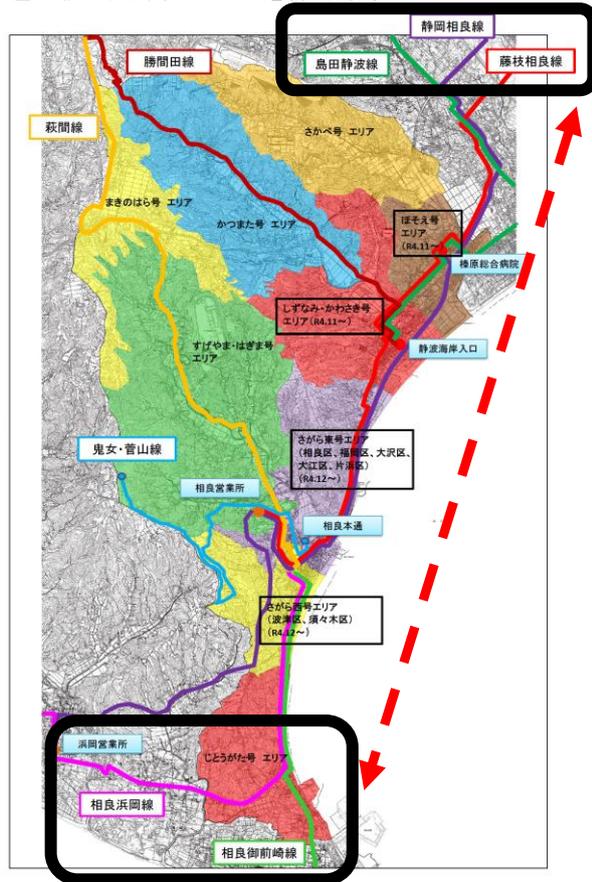
しずてつジャストライン(株)が運行する「地域間幹線」である両路線は、特急静岡相良線に次ぐ広域路線として、島田市立総合医療センター、島田駅、藤枝駅といった近隣市の最寄駅や総合病院を結ぶ貴重な路線です。近年は、利用者数の減少等により、国県補助に加えて関係市町の欠損補助により運行を継続しています。

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)

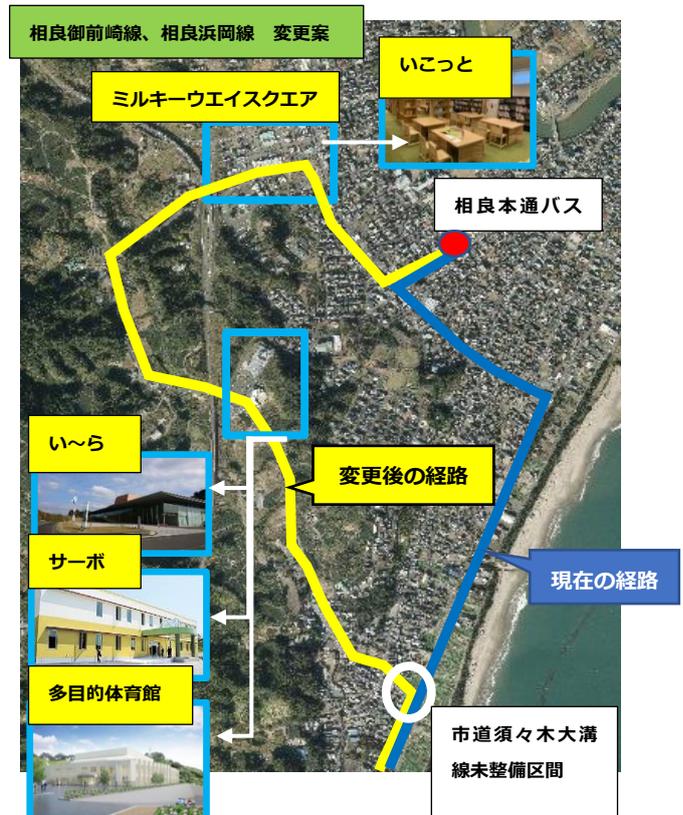
- ・ 榛原総合病院への通勤者や通院者の利便向上を目的に、病院への乗り入れ便数の増便を検討し、榛原総合病院の拠点バス停としての強化を図ります。

(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（令和9年完成予定）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

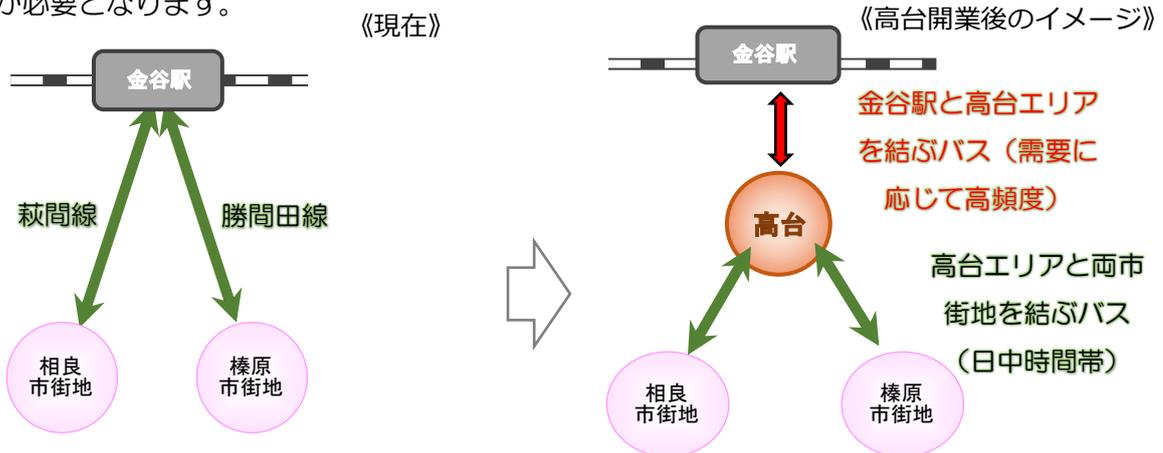
市街地から山間部を運行し、JR 金谷駅へ接続しており、主に郊外の市民の通勤、通学としての利用や、萩間小学校、牧之原小学校、勝間田小学校、島田市の金谷小学校の遠距離通学児童の通学にも利用されていますが、近年は、利用者数の減少に拍車がかかり、特に勝間田線は小学生の利用が8割を占めており、収支率の低下も課題となっています。

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。

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



【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、市街地から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、巡回型を含め、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。

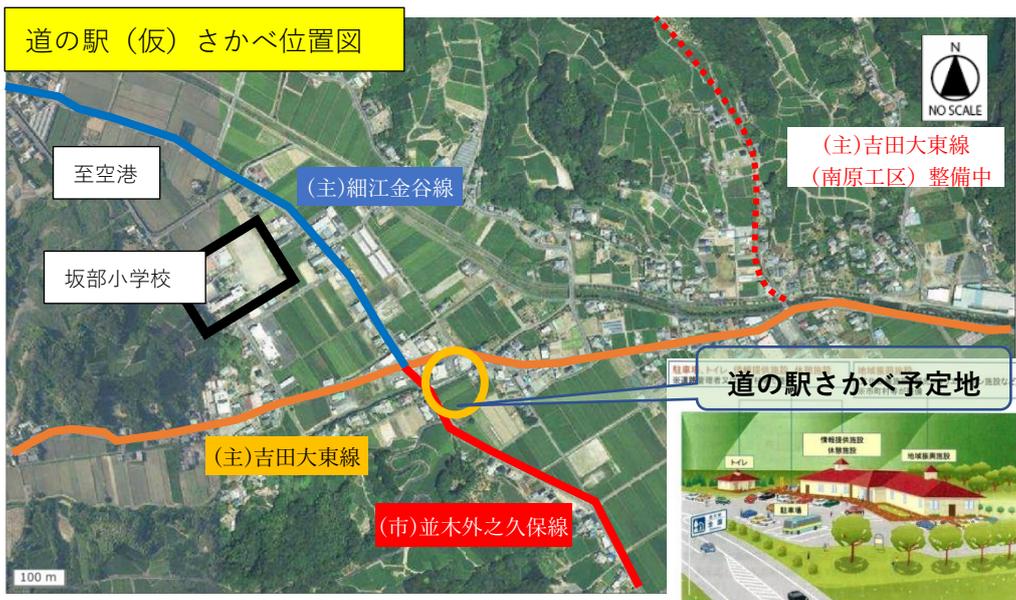
特に、タクシー移動を除くと、御前崎市を除く西部方面と牧之原市を直接結ぶ公共交通がないため、西部方面から市内へのアクセスは不便な状況です。

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。

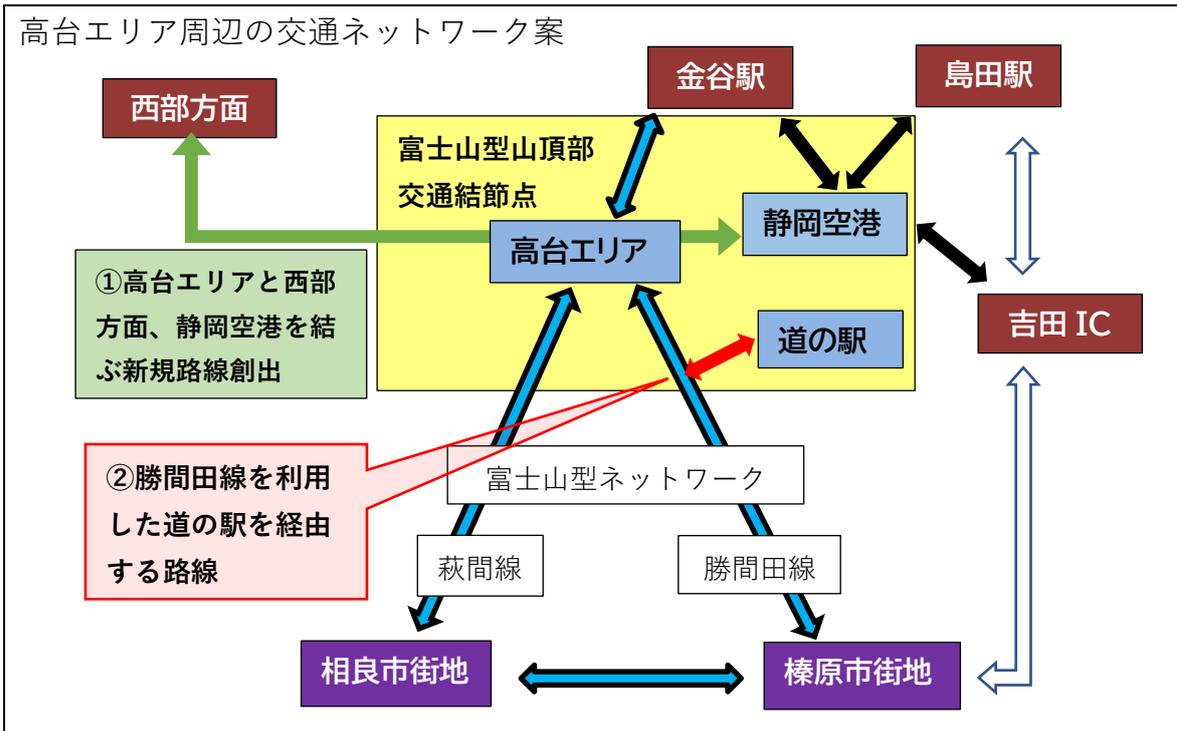
また「道の駅(仮)さかべ」については、勝間田線を利用した交通アクセスを検討します。

- 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

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:高齢者等への移動手手段の提供</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動手手段です。

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（一部協議中）

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。

(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。

▼相良本通バス停 待合所



(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。

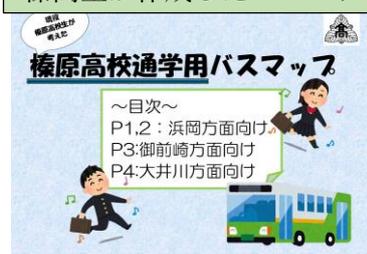
**(時代に対応した車両)**

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



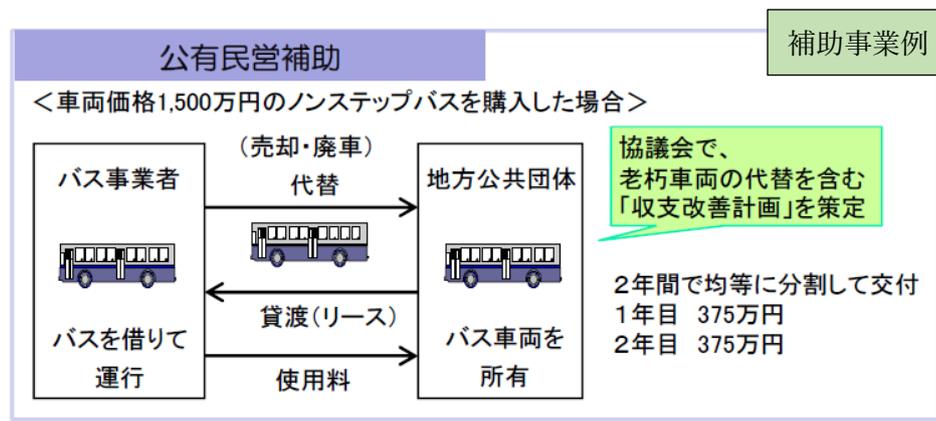
**【具体的な施策】**

☆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	<b>事業9:移住定住、子育て支援につながる取組の推進</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】**

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。

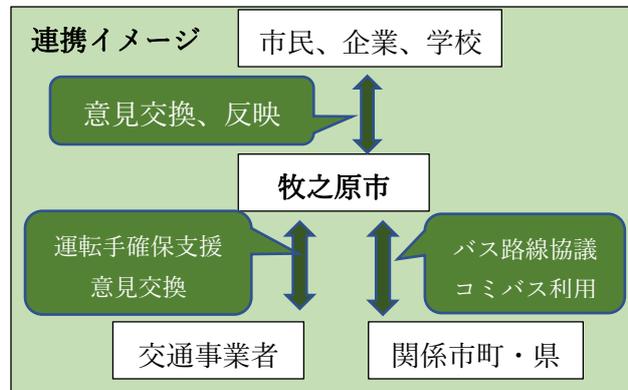
**(関係市町・県との連携)**

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。また、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するとともに、NPO 法人による輸送等の新たな担い手事例の調査・研究を進めます。
- ・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。

視点 4 利用促進(2) 関係者間の連携



**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

第5章 目標達成に向けた施策 (2) 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

### (3) 将来の交通ネットワークイメージ

計画推進後の令和9年度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

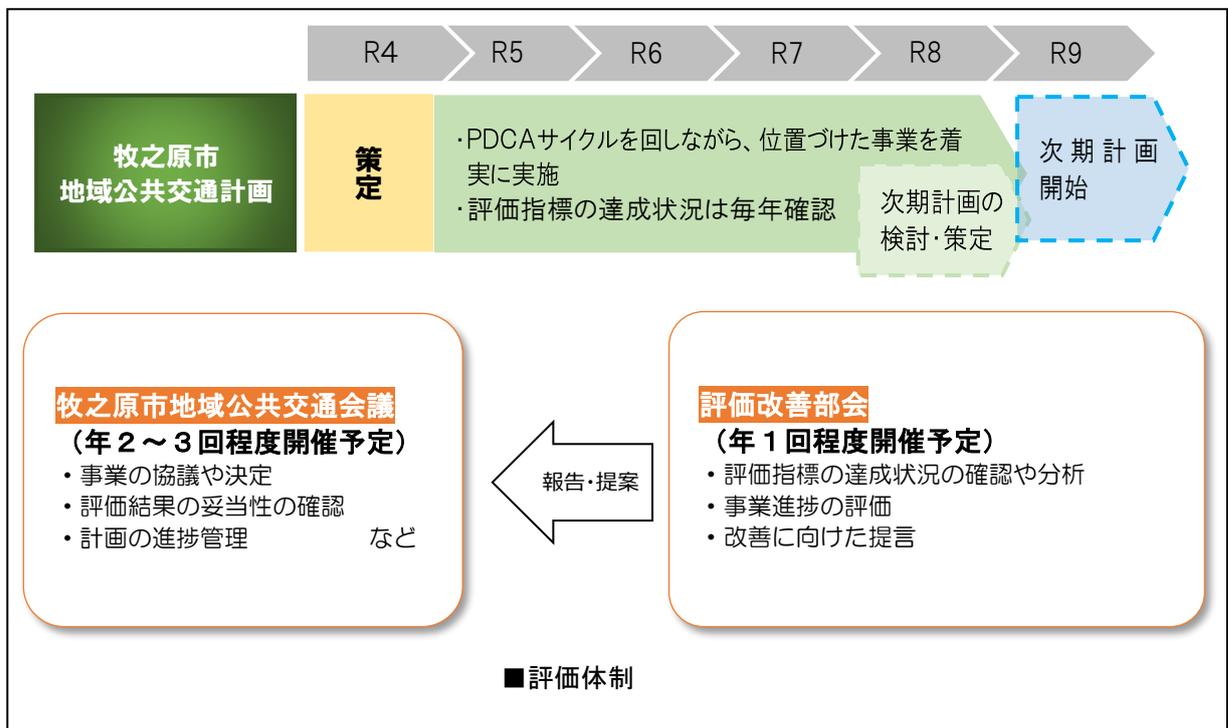
### (1) 達成状況の評価、協議スケジュールに関する事項

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。

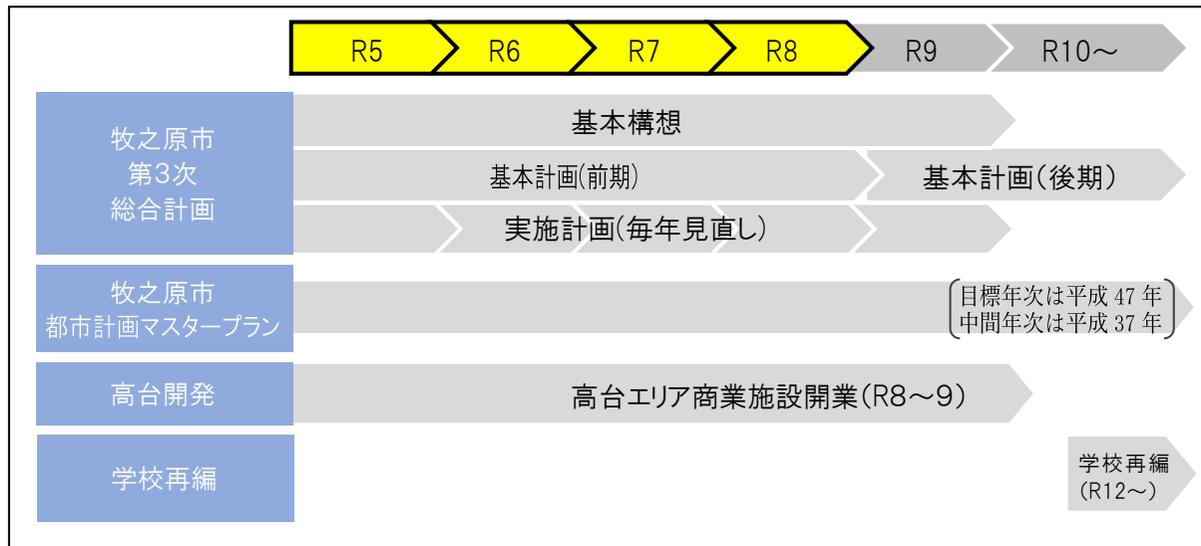
また、改善が必要な事業についても、『評価改善部会』で事業の改善・見直しに繋げるための検討事項・留意点を提言し、牧之原市地域公共交通会議へ報告します。



■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 牧之原」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 : [kotsu@city.makinohara.lg.jp](mailto:kotsu@city.makinohara.lg.jp)