

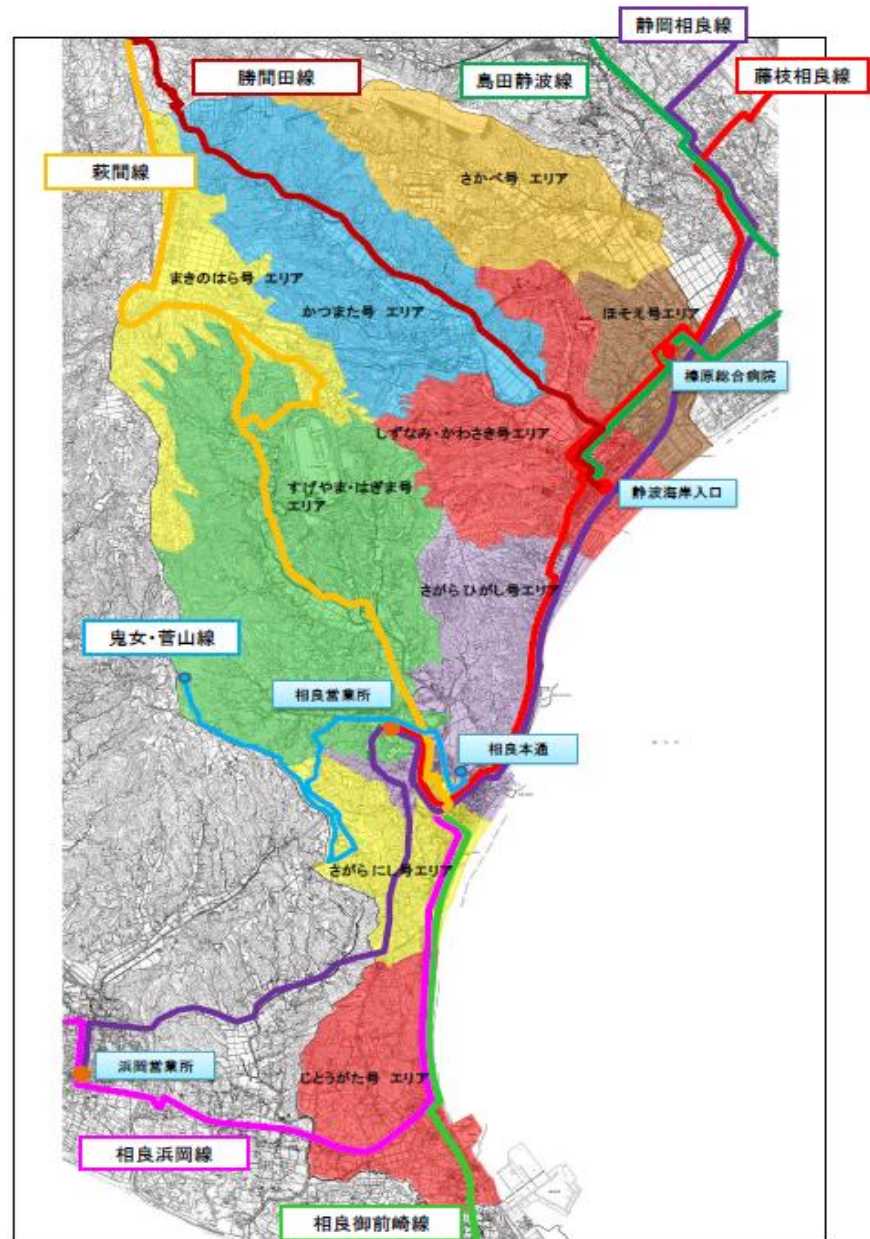
路線図

【乗合バス路線】

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

【自主運行バス路線】

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



乗合バス(国庫補助路線)

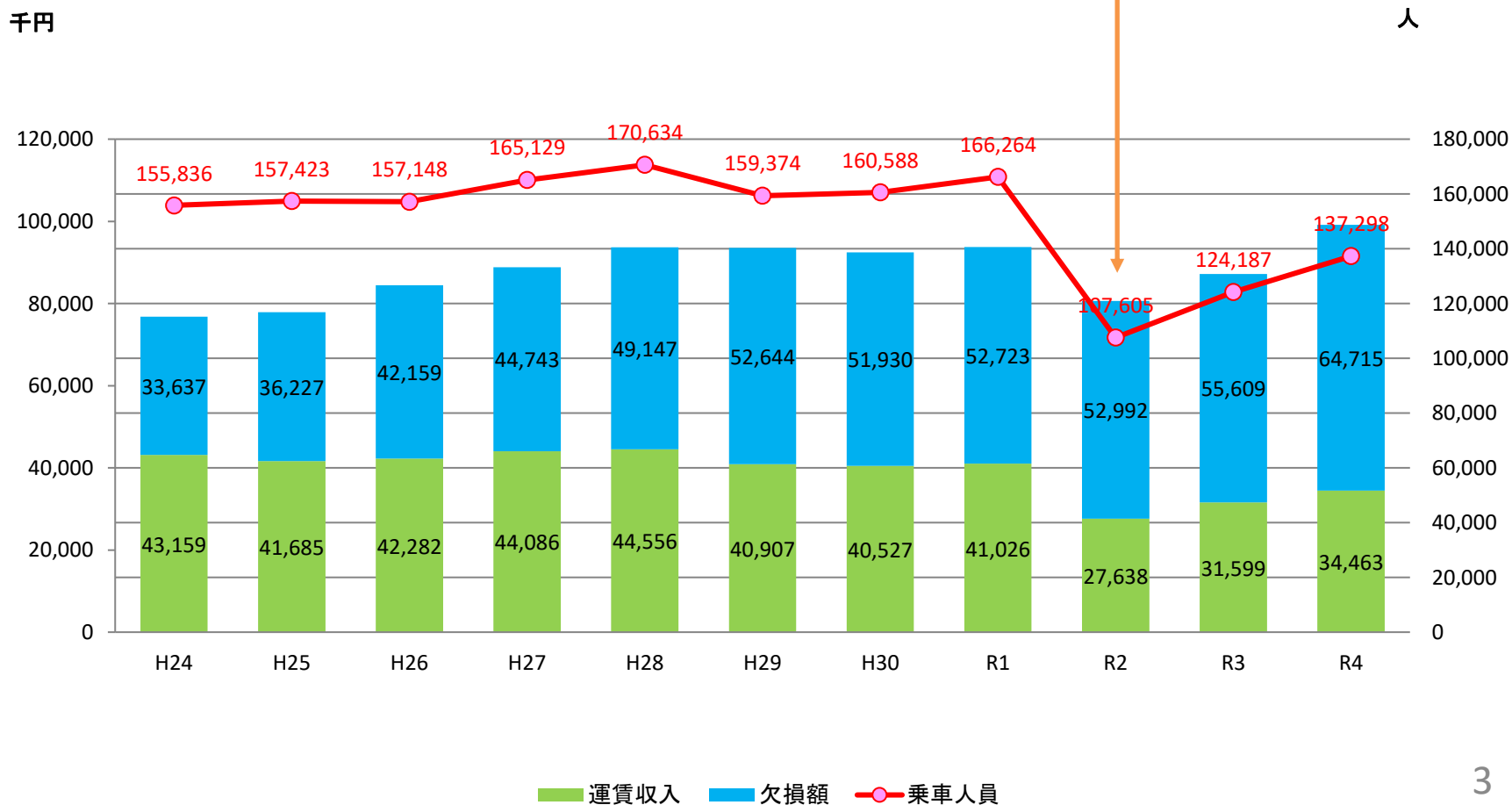
路線名	起点	終点	経路市町(距離比率)
島田静波線	島田駅 (島田市立総合医療センター)	静波海岸入口	島田市(39.9%) 吉田町(37.8%) 牧之原市(22.3%)
藤枝相良線	藤枝駅南口	相良営業所	藤枝市(13.56%) 焼津市(11.68%) 吉田町(18.08%) 牧之原市(56.68%)

路線名	1日便数 ()は休日	乗車人数/日 (R4OD調査)	利用客中の 小学生割合	主な乗換拠点・バス停
島田静波線	35(14)	463	1.3%	【拠点】島田駅、静波海岸入口、榛原総合病院、吉田IC入口、井口塚 【バス停】色尾、本通3丁目、保健福祉センター、島田市立総合医療センター
藤枝相良線	30(20)	501	0.6%	【拠点】藤枝駅、静波海岸入口、榛原総合病院、相良営業所 【バス停】富士見橋、宗高新町、東名大井川

【島田静波線】

運行経費と乗車人員

新型コロナウイルス感染症拡大による
利用者の減少、運行本数の減便



路線データ 島田静波線

年度		元年度	2年度	3年度	4年度
年間利用者数(人)		166,264	107,605	124,187	137,298
平均乗車 密度(人) 輸送量 (人)	島田駅 系統	4.4 29.0	4.6 30.8	4.7 30.5	3.6 23.7
	医療総合セ ンター系統	4.0 28.4	2.6 13.7	3.5 25.2	4.3 30.9
収支率(%)		43.8	34.3	36.2	34.7
市補助額(円)		1,387,908	1,882,333	3,316,058	4,899,840

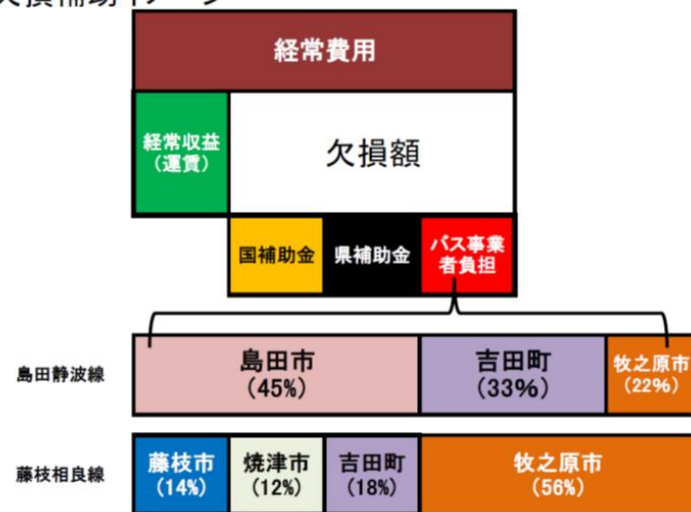
※上記データ及び牧之原市公共交通計画等に用いる数値

⇒ 自主運行バスと同じ4月から翌年3月、収入は会計上の数値

※地域間幹線系統の事業評価(資料2)に用いる数値

⇒ 補助算定上の数値であるため、時期は10月から翌年9月、収入はOD調査の数値

欠損補助イメージ



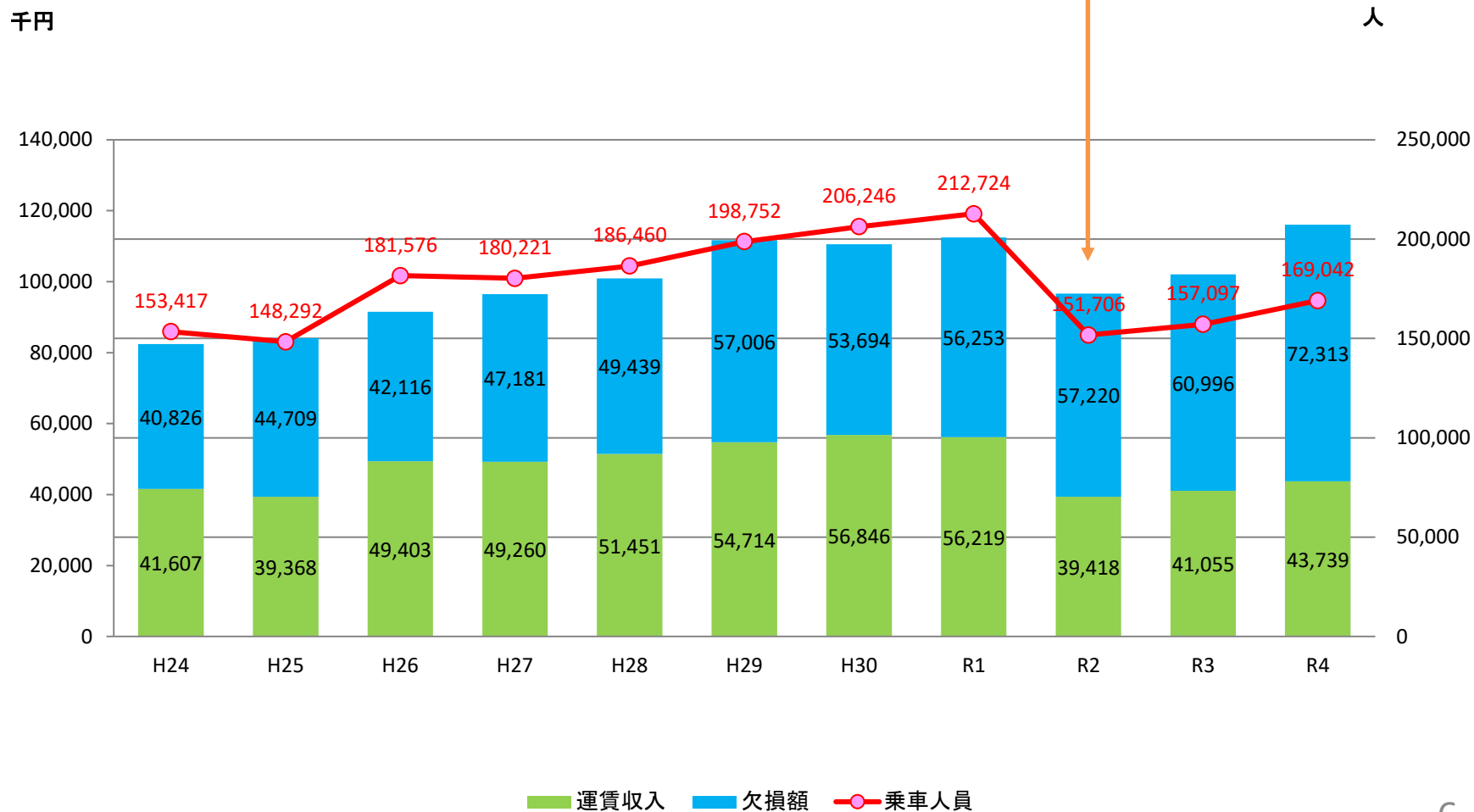
【路線の特性】

- 令和4年度は、137,298人/年の利用があった。
- 利用者の多くは島田市を目的地としている。
- 利用者の多い停留所は、島田市は島田駅、吉田町は片岡北吉田特別支援学校、牧之原市は榛原総合病院。
- 島田駅の利用が最も多い。島田七丁目、色尾の順となっている。
- 新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度は前年度比利用者数35%減少し、コロナ前には戻れていないものの、令和2年度以降は上昇傾向にある。

【藤枝相良線】

運行経費と乗車人員

新型コロナウイルス感染症拡大による利用者の減少、運行本数の減便



路線データ 藤枝相良線

年度	元年度	2年度	3年度	4年度
年間利用者数(人)	212,724	151,706	157,097	169,042
平均乗車密度(人)	5.1	4.1	3.5	3.5
輸送量(人)	71.9	51.6	45.8	46.2
収支率(%)	50.0	40.8	40.2	37.7
市補助額(円)	0	3,499,111	3,812,268	6,224,877

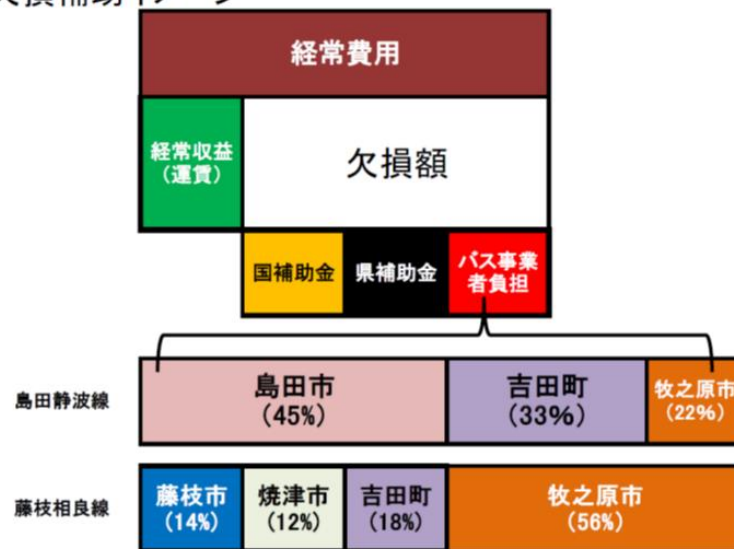
※上記データ及び牧之原市公共交通計画等に用いる数値

⇒ 自主運行バスと同じ4月から翌年3月、収入は会計上の数値

※地域間幹線系統の事業評価(資料2)に用いる数値

⇒ 補助算定上の数値であるため、時期は10月から翌年9月、収入はOD調査の数値

欠損補助イメージ



【路線の特性】

- 令和4年度は、169,042人/年の利用があった。
- 利用者の多くは藤枝市を目的地としている。
- 利用が多い停留所として、藤枝市は藤枝駅、焼津市は清流館高校、吉田町は吉田町役場、牧之原市は榛原総合病院
- 藤枝駅の利用が最も多い。
- 新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度は前年度比利用者数34%減少し、コロナ前には戻れていないものの、令和2年度以降は上昇傾向にある。

協調補助について(見込)

令和6年度運行分(R5.10～R6.9)

(千円)

	藤枝相良線	島田静波線		計
		病院系統	島田駅系統	
藤枝市	4,002 (13.56%)			4,002
焼津市	3,447 (11.68%)			3,447
島田市		5,315 (47.60%)	3,164 (41.67%)	8,479
吉田町	5,335 (18.08%)	3,540 (31.70%)	2,680 (35.29%)	11,555
牧之原市	16,726 (56.68%)	2,312 (20.70%)	1,749 (23.04%)	20,787
計	29,510 (100%)	11,167 (100%)	7,593 (100%)	48,270

市内を走る乗合バスで国県の補助金の交付を受けても、欠損が生じている路線について、関係する市町で補助しなければ、路線を維持することが難しい状況にある。

⇒令和元年度運行分から補助

バス路線運行への市の考え

- ◆JR駅がない当市にとって、市内を走るバス路線については、重要な移動手段であり、路線を維持させていくことが重要である。
- ◆島田静波線、藤枝相良線は、JR駅に接続する重要な路線であり、関係市町と協調して路線を維持していきたい。
- ◆新型コロナウイルス感染症発生前は少しずつ利用者が増加していたが、令和2年度に大幅な利用者減となった。令和2年度以降は上昇傾向にあるが、令和元年度程の利用者はまだない。

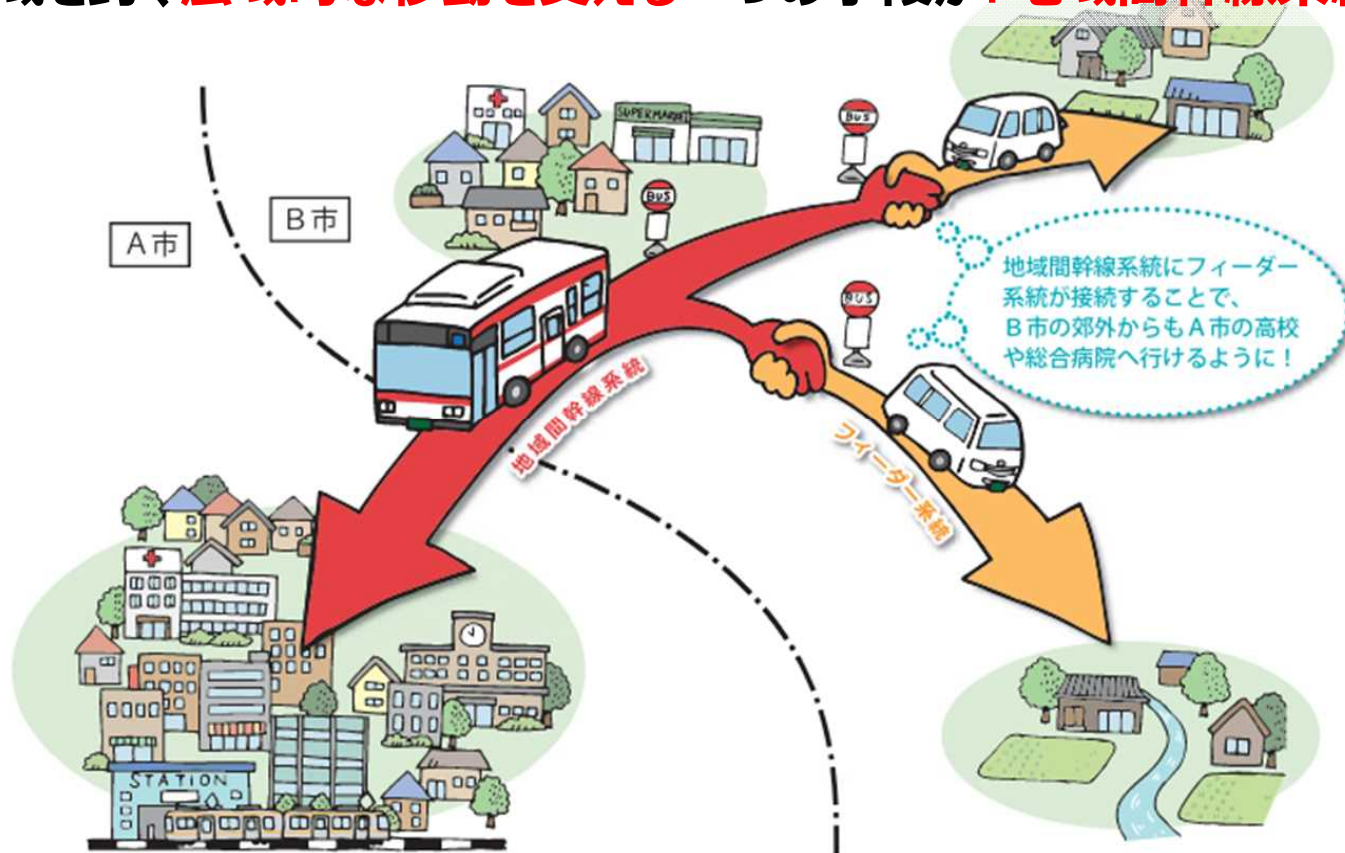
令和5年度 地域間幹線系統に関する事業評価

静岡県交通基盤部都市局地域交通課



地域間幹線系統とは

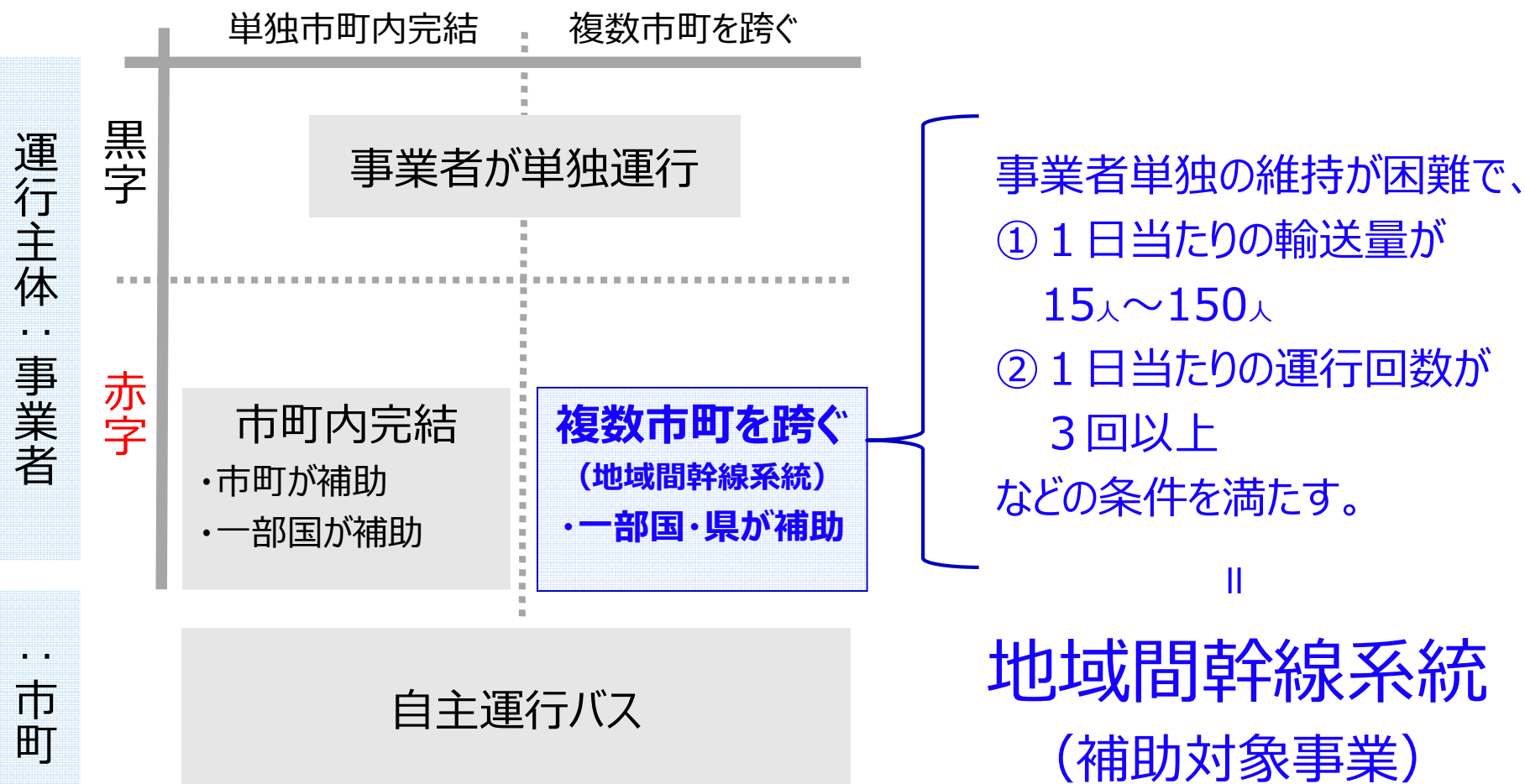
日常生活における通勤、通学、通院の流動実態等から、結びつきの強い市町の組み合わせを**交通圏**として設定。（出典：中部運輸局「中部の交通圏」）
圏内や圏域を跨ぐ**広域的な移動を支える**一つの手段が「**地域間幹線系統**」です。



出典：地域間幹線バスが地域で役立つようにするために（監修：中部運輸局）

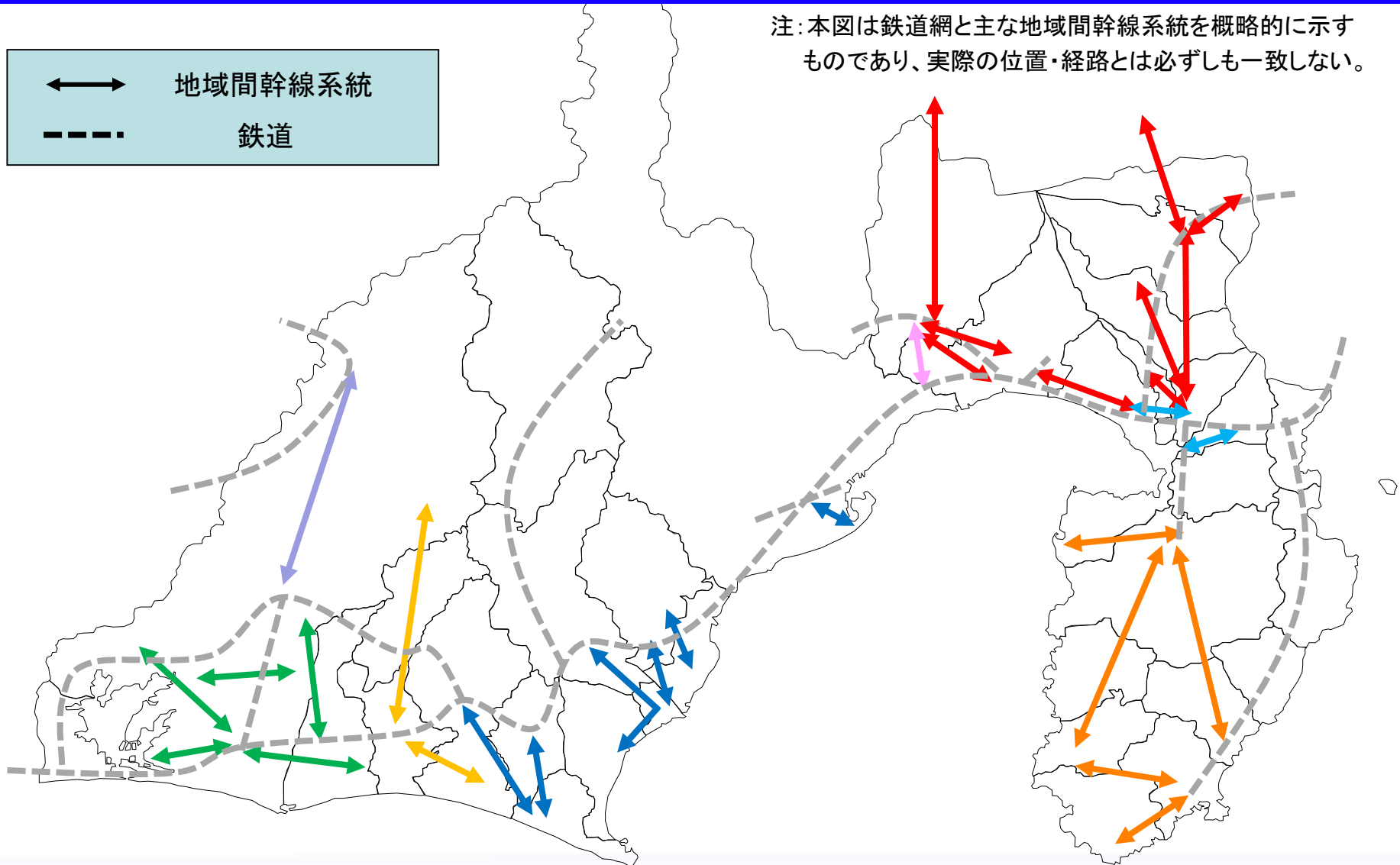
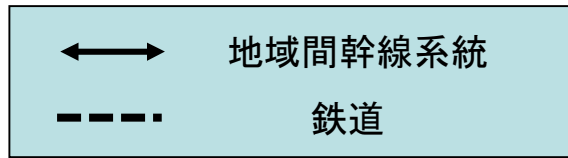
地域間幹線系統に係る国・県の補助対象事業

収支から見る乗合バス事業の全体像と幹線系統の位置付け



県内の地域間幹線系統(概略図)

注: 本図は鉄道網と主な地域間幹線系統を概略的に示すものであり、実際の位置・経路とは必ずしも一致しない。



富国有徳の美しい“ふじのくに”

静岡県

地域間幹線系統の評価(なぜ評価を行うのか)

○補助対象事業が適切に行われているか確認する

○評価結果を分析し、事業改善に繋げる

→補助対象事業をより効果的、効率的に実施するため

(参考) 事業評価実施の根拠

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱

第3条

5 協議会※は、補助対象事業ごとに補助対象事業について評価を行い、その結果について地方運輸局又は地方航空局の長に報告しなければならない。

※本県においては静岡県生活交通確保対策協議会を指す。



静岡県の地域間幹線系統評価基準

次の項目を点数化し、合計点をA・B・Cで評価

項 目	評価する内容	評 価
①運行回数	計画値に対する実績値	計画数以上：3点 計画数未満：0点
②収支率	実績値	30%未満：0点（5%毎に3点加算） 55%以上：18点（満点）
③乗車人員	計画値に対する実績値	5%超：6点、△5%以上5%未満：3点 △5%超：0点
④ネットワーク構成	鉄道等への乗換可能拠点数	鉄道駅及びバスターミナルでの結節：1箇所2点 その他のバス停での結節：1箇所1点
⑤広域移動状況	市町を跨いで移動する人の割合	5%未満：0点（5%毎に5点加算） 20%以上：20点（満点）
⑥キロ当たり経費	国が示す標準単価との比較	単価以上：0点（△5%毎に5点加算） △15%超：12点
合 計		A評価：52～79点 B評価：26～51点 C評価：0～25点



令和5年度の評価結果

※詳細は別添

	A 評価	B 評価	C 評価	系統数
山梨交通	0	1	0	1
秋葉バスサービス	4	0	0	4
遠州鉄道	1 1	8	0	1 9
しずてつジャストライン	1	1 0	0	1 1
富士急モビリティ	3	1	0	4
富士急バス	2	0	0	2
富士急静岡バス	4	0	0	4
富士急シティバス	3	3	0	6
伊豆箱根バス	3	1	0	4
東海バス	6	0	0	6
水窪タクシー	0	1	0	1
合 計	3 7	2 5	0	6 2



評価結果内訳(昨年度との比較)

昨年度に比べ、11系統の評価が向上（平均点は3.1増加）

	事業者名	系統名	R 4	R 5	比較
1	山梨交通	富士宮駅～イオン、墨山古～清原南院	B	B	—
2	秋葉バスサービス	秋葉線	A	A	—
3		秋葉中遠線	A	A	—
4		秋葉中遠線	A	A	—
5		秋葉中遠線	A	A	—
6	遠州鉄道	大久保線	C		
7		伊佐見線	B		
8		浜北医大三方原聖隷線	B	A	○
9		伊平線	A		
10		磐田市立病院福田線	B	A	○
11		中ノ町磐田線	B	B	—
12		秋葉線	C	B	○
13		磐田天竜線	B	A	○
14		磐田天竜線	B	B	—
15		掛塚さなる台線	A	A	—
16		内野台線	A	A	—
17		内野台線	B	A	○
18		磐田市立病院福田線	B	B	—
19		引佐線	A	A	—

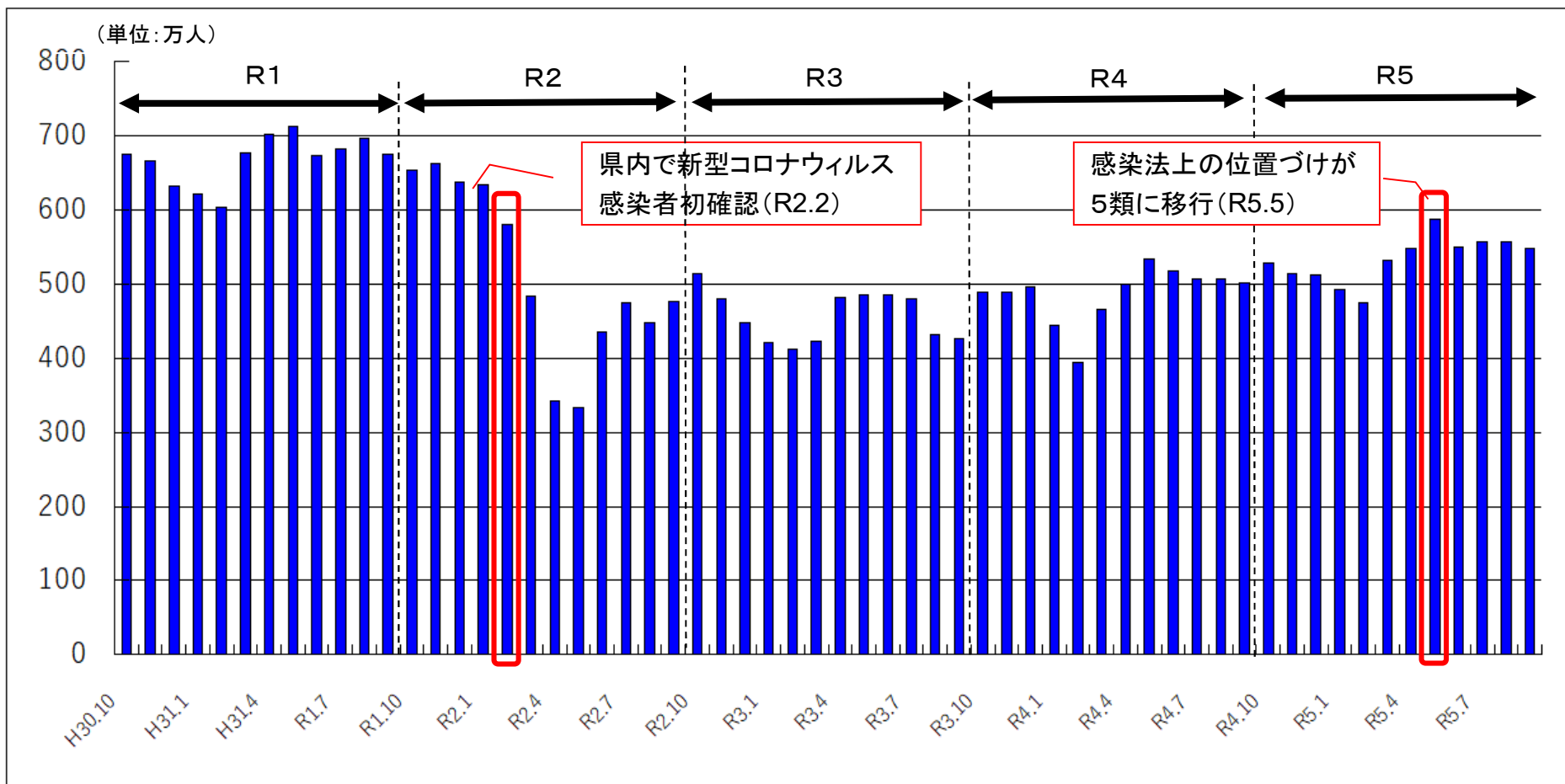
	事業者名	系統名	R 4	R 5	比較
20	遠州鉄道	奥山線	A	A	—
21		志都呂宇布見線	B	B	—
22		志都呂宇布見線	B	B	—
23		浜名線	B	B	—
24	しずてつ ジャストライン	掛塚さなる台線	A	A	—
25		三保草薙線	B	B	—
26		五十海大住線	B	B	—
27		焼津岡部線	B	B	—
28		藤枝吉永線	A	B	△
29		島田静波線	B	B	—
30		島田静波線	A	B	△
31		藤枝相良線	B	B	—
32		菊川浜岡線	B	B	—
33		掛川大東浜岡線	B	B	—
34	富士急 モビリティ	掛川大東浜岡線	A	A	—
35		掛川大東浜岡線	B	B	—
36		御殿場線	A	A	—
37		駿河小山線	A	A	—
38	富士急バス	十里木線	B	B	—
39		河口湖線	A	A	—
40		河口湖線	A	A	—
41		新富士線	B	A	○

	事業者名	系統名	R 4	R 5	比較
42	富士急 静岡バス	曾比奈線	A	A	—
43		大浜線	A	A	—
44		大月線	A	A	—
45		大月線	A	A	—
46	富士急 シティバス	駿河平線	A	A	—
47		須山線	A	B	△
48		須山線	B		
49		原線	B	B	—
50		桜堤線	B	B	—
51		がんセンター線	B	A	○
52	伊豆箱根バス	がんセンター線	A	A	—
53		大場函南線	B	B	—
54		沼津大岡三島線	A	A	—
55		長岡伊豆三津シーパラダイス線	A	A	—
56	東海バス	沼津静浦長岡線		A	
57		石廊崎線	B	A	○
58		天城峠線	B	A	○
59		戸田線	B	A	○
60		西海岸線	B	A	○
61	水窪タクシー	バサラ峠線	A	A	—
62		バサラ峠線	A	A	—
		北遠本線	B	B	—

※本年度の評価結果内訳は別添資料参照

県内の乗合バス利用者の推移

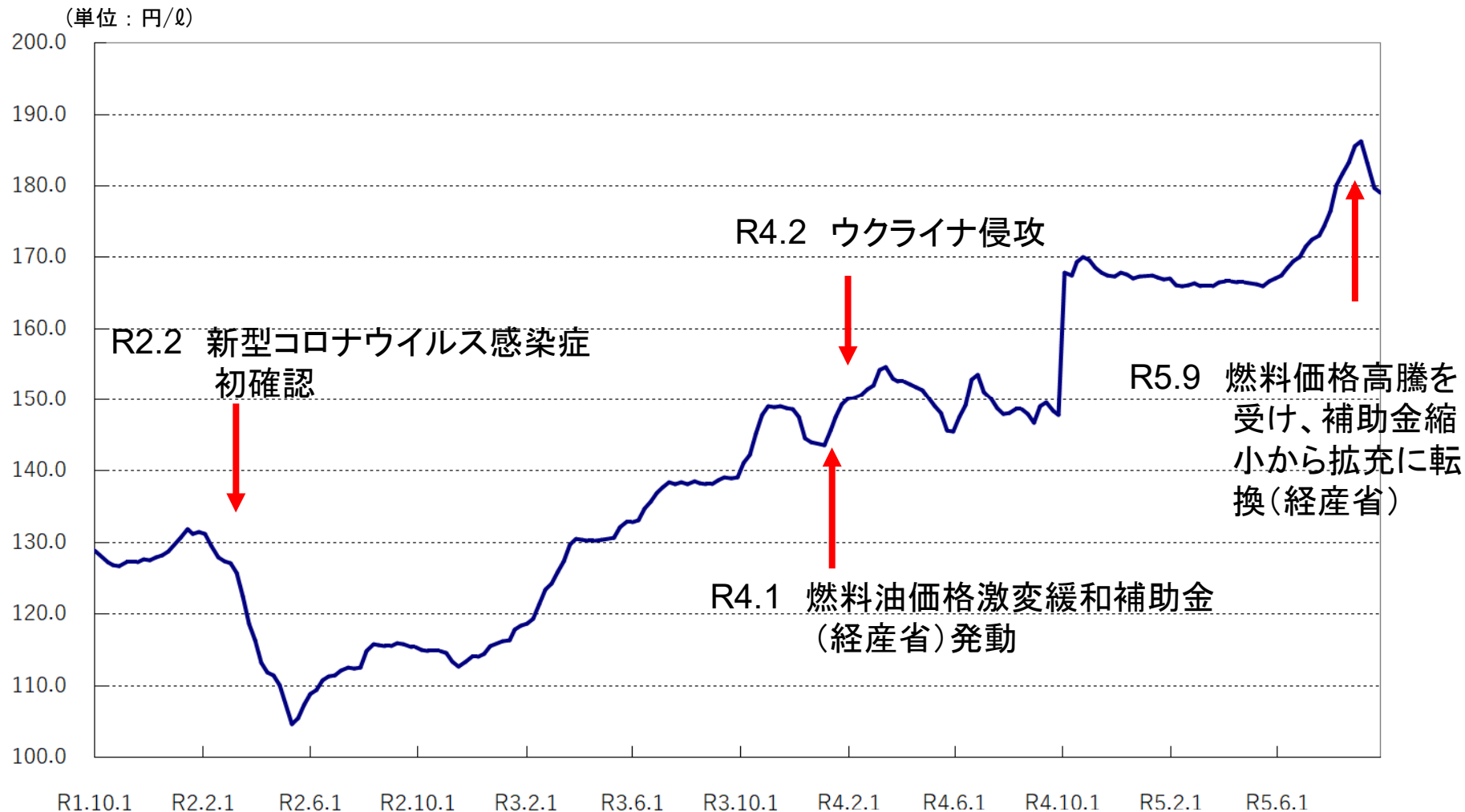
(H30.10～R5.9)



(静岡県地域交通課調査)

燃料価格など物価高騰の影響①

■ 県内の軽油小売価格の推移（R1.10～R5.9）

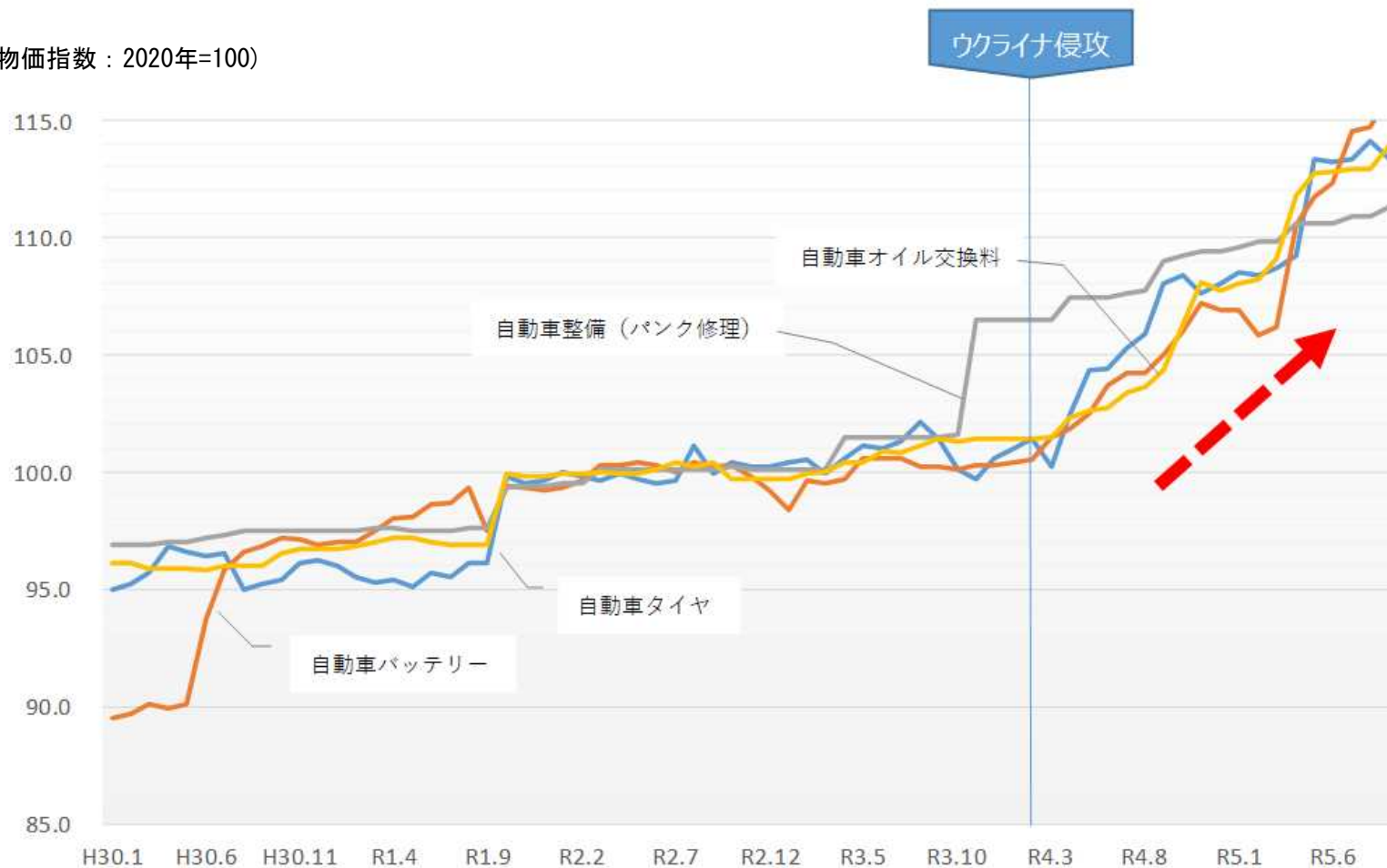


(資源エネルギー庁調査をもとに県地域交通課作成)

燃料価格など物価高騰の影響②

■ 車両維持費の推移（H30.1～R5.9）

（物価指数：2020年=100）



（2020年基準消費者物価指数を元に県地域交通課作成）

事業者による取組の例

区分	事例
費用削減策	・エコドライブ取組強化期間の設定 ・デジタルタコグラフを活用した指導で燃料費を抑制 ・燃料使用量の削減(車両搭載燃料を抑制) ・EVバスの導入による動力費の削減
利用促進策	・バスロケーションシステムの導入 ・スマホ定期券の販売を開始 ・キャッシュレス決済機器の導入 ・市町と連携したバスの乗り方教室の実施 ・HPの多言語化によるインバウンド客の利用促進



県内自治体による支援の事例

区分	事例
利用促進策	▪ 公共交通利用券の配布 ▪ バスの日イベントの実施 ▪ バスロケーションシステム導入費用の補助 ▪ キャッシュレス決済機器導入費用の補助
物価高騰 対 策	▪ 車両維持費への補助 ▪ 燃料費高騰分の補助



令和5年度地域間幹線系統の事業評価結果（概要）

1 事業評価の目的

事業評価は、静岡県生活交通確保対策協議会が定めた静岡県地域間幹線系統確保維持計画に位置づけられた補助対象系統について、事業の実施状況の確認や目標の達成状況等の評価を行い、市町が開催する地域公共交通会議等における評価内容に対する議論・検討の活性化や広く県民に内容を公表することによる理解の促進など、補助対象事業が効果的、効率的に実施されることを目的として実施している。

2 評価項目

項 目		内 容
(点数無) 前提事項	主な運行目的	利用実態等を含めた当該系統の運行目的
	増収策	路線維持のための増収策
	費用削減策	路線維持のための費用削減策
評価事項	運行回数	計画運行回数に対する実績運行回数を評価(3点満点)
	収支率	実績値を評価(収支率55%以上満点)
	乗車人員	計画値に対する実績値を評価(+5%以上満点)
	ネットワーク構成	鉄道等への乗換可能な拠点数を評価(上限20点)
	広域トリップ状況	バス利用者の市町を跨ぐ移動割合を評価(20%以上満点)
	キロ当たり経費	国上限単価と事業者単価を比較(国単価比-20%超満点)
	拠点等アクセス状況	バス停から半径500m以内の拠点施設を記載(評価点無)

【各項目に評価点を設定し、合計点に応じて以下のとおり評価】

評 価	内 容
A (52～79点)	地域間幹線系統として優れた役割を果たしている
B (26～51点)	地域間幹線系統として適した運行となっている
C (0～25点)	地域間幹線系統として改善に努力を要する

3 事業評価結果の概要

全体評価：B（参考：R3：B、R4：B、R5：A）

- ・ 評価対象系統全62系統中、A評価：37系統、B評価：25系統、C評価：0系統
- ・ 平均点数が52.1点（R4比+3.1点）であることから、全体評価を『A』とした。
- ・ 各系統の評価結果は別添「令和5年度地域間幹線系統総合評価一覧表」のとおり。

令和5年度地域間幹線系統総合評価一覧表

事業者名		系統名	評価項目①	評価項目②	評価項目③	評価項目④	評価項目⑤	評価項目⑥	点数 (A:52～79) (B:26～51) (C: ～25)	評価				事業者 平均	全体評価			
			運行回数 満点3点	収支率 満点18点	乗車人員 満点6点	ネットワーク 満点20点	広域トリップ 満点20点	キロ当たり経費 満点12点		A	B	C	計					
山梨交通	1	富士宮駅・イオン・星山台・蒲原病院線	3	3	3	6	20	3	38		○		1	38.0	A [全体評価の理由] ・全62系統中37系統がA評価である。 ・平均評価点数が52.1点である。			
秋葉バスサービス	2	秋葉線(袋井駅前～遠州森町～気多)	0	6	3	11	20	12	52	○			4	57.5				
	3	秋葉中遠線(袋井駅前～袋井市民病院～遠州森町)	3	15	6	11	20	12	67	○								
	4	秋葉中遠線(大東支所～新横須賀・新岡崎～袋井駅南口)	3	9	3	6	20	12	53	○								
	5	秋葉中遠線(横須賀車庫～新岡崎～袋井駅南口)	0	15	6	5	20	12	58	○								
遠州鉄道	6	浜北医大三方原線	0	9	6	17	20	3	55	○			19	52.3				
	7	磐田市立病院福田線(磐田市立病院～磐田駅～豊浜郵便局)	0	18	6	7	20	3	54	○								
	8	中ノ町磐田線(浜松駅～中ノ町～磐田営業所)	3	18	6	9	10	3	49		○							
	9	秋葉線(春野車庫～西鹿島駅～厚生会)	0	3	0	7	20	3	33		○							
	10	磐田天竜線(山東～新開～磐田駅)	0	18	6	8	20	3	55	○								
	11	磐田天竜線(ららぽーと経由)	0	12	3	8	20	3	46		○							
	12	掛塚さなる台線(浜松駅～掛塚～豊浜郵便局)	0	18	6	9	20	3	56	○								
	13	内野台線(内野台車庫)	0	18	3	10	20	3	54	○								
	14	内野台線(サンストリート浜北)	3	18	6	10	20	3	60	○								
	15	磐田市立病院福田線(磐田駅南口～豊浜郵便局)	0	12	6	5	20	3	46		○							
	16	引佐線	0	18	6	20	20	3	67	○								
	17	萩丘都田線	3	18	6	10	15	3	55	○								
	18	大塚ひとみヶ丘線	0	18	6	13	0	3	40		○							
	19	気賀三ヶ日線	0	18	6	15	20	3	62	○								
	20	奥山線	3	18	6	14	20	3	64	○								
	21	志都呂宇布見線(浜松駅～つるが丘入口～山崎)	0	18	6	7	15	3	49		○							
	22	志都呂宇布見線(浜松駅～堀出橋～舞阪駅)	3	18	6	8	10	3	48		○							
	23	浜名線	3	18	6	8	5	3	43		○							
	24	掛塚さなる台線(浜松駅～芳川～掛塚)	3	18	6	8	20	3	58	○								
	しずてつジャストライン	25	三保草薙線	3	12	0	9	5	0	29		○					11	43.4
		26	五十海大住線	3	9	3	7	20	0	42		○						
		27	焼津岡部線	3	12	6	5	20	0	46		○						
		28	藤枝吉永線	3	15	0	8	20	0	46		○						
		29	島田静波線(島田駅前～静波海岸入口)	3	6	3	9	20	0	41		○						
30		島田静波線(島田市立総合医療センター～島田駅前～静波海岸入口)	3	6	6	13	20	0	48		○							
31		藤枝相良線	3	9	6	12	20	0	50		○							
32		菊川浜岡線	3	15	6	4	20	0	48		○							
33		掛川大東浜岡線(掛川駅前～浜岡営業所)	3	3	0	7	20	0	33		○							
34		掛川大東浜岡線(中東遠総合医療センター～浜岡営業所)	3	18	3	9	20	0	53	○								
35		掛川大東浜岡線(掛川駅前～大東支所)	3	12	3	4	20	0	42		○							
富士急モビリティ	36	御殿場線	3	18	6	14	20	0	61	○			4	57.2				
	37	駿河小山線	3	15	6	11	20	0	55	○								
	38	十里木線	3	12	6	8	20	0	49		○							
	39	河口湖線	3	18	6	17	20	0	64	○								
富士急バス	40	河口湖線	3	18	6	17	20	0	64	○			2	61.0				
	41	新富士線	3	12	6	17	20	0	58	○								
富士急静岡バス	42	曾比奈線	3	18	6	8	20	6	61	○			4	61.5				
	43	大淵線	3	18	3	10	20	6	60	○								
	44	大月線(吉原中央駅～富士宮駅)	3	18	3	10	20	6	60	○								
	45	大月線(新富士駅～静岡県富士山世界遺産センター)	3	18	6	12	20	6	65	○								
富士急シティバス	46	駿河平線	0	18	6	11	20	0	55	○			6	49.0				
	47	須山線(三島駅～須山)	0	12	3	12	20	0	47		○							
	48	原線	0	18	6	10	5	0	39		○							
	49	桜堤線	0	18	3	7	20	0	48		○							
	50	がんセンター線(沼津駅～がんセンター)	3	18	6	6	20	0	53	○								
	51	がんセンター線(三島駅～がんセンター)	0	18	6	8	20	0	52	○								
伊豆箱根バス	52	大場函南線	3	9	6	7	20	3	48		○		4	53.7				
	53	沼津大岡三島線	3	18	6	11	20	3	61	○								
	54	長岡伊豆三津シーパラダイス線	3	18	3	7	20	3	54	○								
	55	沼津静浦長岡線	3	18	6	7	15	3	52	○								
東海バス	56	石廊崎線	3	12	6	7	20	6	54	○			6	58.5				
	57	天城峠線	3	12	6	15	20	6	62	○								
	58	戸田線	3	15	6	7	20	6	57	○								
	59	西海岸線	3	12	0	11	20	6	52	○								
	60	バサラ峠線(下田駅～堂ヶ島)	3	12	6	13	20	6	60	○								
	61	バサラ峠線(下田駅～宇久須)	3	18	6	13	20	6	66	○								
水窪タクシー	62	北遠本線	0	0	3	13	5	12	33		○		1	33.0				
計								平均	52.1	37	25	0	62					

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

(様式1)

事業者名

しずてつジャストライン株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

島田静波線

島田駅前～静波海岸入口

計画策定年度

令和4年度

運行期間

R4.10.1～R5.9.30

評価年度

令和5年度

(1) 基本的事項

項目	基準	計画 (目標)	運行実績 (内容)	評価	備考
主な運行目的	事業者記載事項	—	別紙	A	A: 運行目的どおり適切に実施 B: 減便・系統短縮等、運行目的どおり実施されていない点があった C: 運行目的どおり実施されなかった(路線廃止)
増収策	事業者計画と実績を比較	—	別紙	有	事業者ごとの取組を記載
費用削減策	事業者計画と実績を比較	—	別紙	有	事業者ごとの取組を記載

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画 (目標)	運行実績 (内容)	評価 点数	評価	備考
運行回数	年間計画運行回数と実績運行回数を比較	(2,416.0)回 (6.6 回/日)	(2,419.0)回 (6.6 回/日)	3	計画数以上 3点 計画数未満 0点 (国土交通大臣が認める除外運行回数は除く)	計画(目標)は表2記載のもの
収支率	計画値に対する実績値	41.9%	37.3%	6	～29% 0点 30～34% 3点 35～39% 6点 40～44% 9点 45～49% 12点 50～54% 15点 55%～ 18点	
乗車人員	計画人員と実績人員を比較	51,891人	50,814人	3	5%超 6点 ▲5%以上5%以内 3点 ▲5%超 0点	
ネットワーク構成	他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数	—	拠点(3)箇所 バス停(3)箇所	9	拠点(駅・BT): 1箇所2点 乗換可能なバス停: 1箇所1点 上限20点	主な拠点及びバス停を別紙に記載
広域トリップ状況	市町跨ぎの移動割合(H13.3.31現在の市町)(運行実績による)	—	62.7%	20	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	評価対象外 (バス停から半径500m以内に存在する学校(小・中・高・大・専門学校)病院(主なもので可)拠点商業施設・企業(主なもので可)その他(官公庁・駅等))	—	施設名称		—	
キロ当たり経費	補助対象年度の前年度の地域キロ当たり経常費用単価(静岡・山梨ブロック)との比較	—	459.72円	0	単価を上回った 0点 単価～▲5% 3点 単価▲6～▲10% 6点 単価▲11～▲15% 9点 単価▲16～▲20%超 12点	地域キロ当たり標準経常費用(431.62円)
合計				41	評価指標	B

A(52～79点): 地域間幹線系統として優れた役割を果たしている
B(26～51点): 地域間幹線系統として適した運行となっている
C(～25点): 地域間幹線系統として改善に努力を要する

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート(別紙)

(1) 基本的事項

項 目	内 容
主な運行目的	・島田市、吉田町及び牧之原市住民の島田駅までの通勤、通学 ・榛原総合病院までの通院 ・島田商業高校・榛原高校への通学
増収策	・JR運行時刻に合わせたダイヤ改定の実施 ・小学校へのバス教室の実施 ・バス乗り方リーフレットの配布 ・全国IC相互利用の導入(2013年3月より) ・ICカード電子マネー機能搭載 ・バスロケーションシステムの運用による利便性向上
費用削減策	・エコドライブの徹底 ・利用実態に見合った運行便数への改善 ・燃料消費率の改善(デジタルタコグラフによる、燃費改善の為の指導) ・燃料使用量の削減(車両搭載燃料を抑制) ・車両使用年数の見直しと車両修繕費の基準見直し

(2) 各項目の評価

項 目	内 容
ネットワーク構成	(主な乗換え拠点・バス停) 乗換え拠点 … (島田駅・静波海岸入口・榛原総合病院) バス停 … (吉田IC入口・井口塚・色尾)
公共施設 拠点施設 アクセス状況	(バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設) 牧之原市役所・川崎小学校・榛原高校・細江小学校・榛原総合病院・牧之原警察署・住吉小学校・中央小学校・吉田中学校・吉田町役場・吉田特別支援学校・自疆小学校・倉橋学園キラリ高校・初倉小学校・初倉南小学校・島田第五小学校・アピタ島田店・島田商業高校・島田駅

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

(様式1)

事業者名

しずてつジャストライン株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

島田静波線

島田市立総合医療センター～島田駅前～静波海岸入口

計画策定年度

令和4年度

運行期間

R4.10.1～R5.9.30

評価年度

令和5年度

(1) 基本的事項

項目	基準	計画 (目標)	運行実績 (内容)	評価	備考
主な運行目的	事業者記載事項	—	別紙	A	A: 運行目的どおり適切に実施 B: 減便・系統短縮等、運行目的どおり実施されていない点があった C: 運行目的どおり実施されなかった(路線廃止)
増収策	事業者計画と実績を比較	—	別紙	有	事業者ごとの取組を記載
費用削減策	事業者計画と実績を比較	—	別紙	有	事業者ごとの取組を記載

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画 (目標)	運行実績 (内容)	評価 点数	評価	備考
運行回数	年間計画運行回数と実績運行回数を比較	(2,662.0)回 (7.2 回/日)	(2,662.0)回 (7.2 回/日)	3	計画数以上 3点 計画数未満 0点 (国土交通大臣が認める除外運行回数は除く)	計画(目標)は表2記載のもの
収支率	計画値に対する実績値	48.2%	38.3%	6	～29% 0点 30～34% 3点 35～39% 6点 40～44% 9点 45～49% 12点 50～54% 15点 55%～ 18点	
乗車人員	計画人員と実績人員を比較	73,264人	78,650人	6	5%超 6点 ▲5%以上5%以内 3点 ▲5%超 0点	
ネットワーク構成	他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数	—	拠点(4)箇所 バス停(5)箇所	13	拠点(駅・BT): 1箇所2点 乗換可能なバス停: 1箇所1点 上限20点	主な拠点及びバス停を別紙に記載
広域トリップ状況	市町跨ぎの移動割合(H13.3.31現在の市町)(運行実績による)	—	54.1%	20	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	評価対象外 (バス停から半径500m以内に存在する学校(小・中・高・大・専門学校)病院(主なもので可)拠点商業施設・企業(主なもので可)その他(官公庁・駅等))	—	施設名称		—	
キロ当たり経費	補助対象年度の前年度の地域キロ当たり経常費用単価(静岡・山梨ブロック)との比較	—	459.72円	0	単価を上回った 0点 単価～▲5% 3点 単価▲6～▲10% 6点 単価▲11～▲15% 9点 単価▲16～▲20%超 12点	地域キロ当たり標準経常費用(431.62円)
合計				48	評価指標	B

A(52～79点): 地域間幹線系統として優れた役割を果たしている
B(26～51点): 地域間幹線系統として適した運行となっている
C(～25点): 地域間幹線系統として改善に努力を要する

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート(別紙)

(1) 基本的事項

項 目	内 容
主な運行目的	・島田市、吉田町及び牧之原市住民の島田駅までの通勤、通学 ・榛原総合病院、島田市立総合医療センターまでの通院 ・島田商業高校・榛原高校への通学
増収策	・JR運行時刻に合わせたダイヤ改定の実施 ・小学校へのバス教室の実施 ・バス乗り方リーフレットの配布 ・全国IC相互利用の導入(2013年3月より) ・ICカード電子マネー機能搭載 ・バスロケーションシステムの運用による利便性向上
費用削減策	・エコドライブの徹底 ・利用実態に見合った運行便数への改善 ・燃料消費率の改善(デジタルタコグラフによる、燃費改善の為の指導) ・燃料使用量の削減(車両搭載燃料を抑制) ・車両使用年数の見直しと車両修繕費の基準見直し

(2) 各項目の評価

項 目	内 容
ネットワーク構成	(主な乗換え拠点・バス停) 乗換え拠点 … (島田駅・島田市立総合医療センター・静波海岸入口・榛原総合病院) バス停 … (吉田IC入口・井口塚・色尾・本通三丁目・保健福祉センター)
公共施設 拠点施設 アクセス状況	(バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設) 牧之原市役所・川崎小学校・榛原高校・細江小学校・榛原総合病院・牧之原警察署・住吉小学校・中央小学校・吉田中学校・吉田町役場・吉田特別支援学校・自疆小学校・倉橋学園キラリ高校・初倉小学校・初倉南小学校・島田第五小学校・アピタ島田店・島田商業高校・島田駅・島田年金事務所・静岡家裁出張所・島田第二小学校・附属島田中学校・島田第二中学校・島田第四小学校・島田市立看護専門学校・島田市立総合医療センター

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

(様式1)

事業者名

しずてつジャストライン株式会社

系統名(起点～経由地～終点)

藤枝相良線

藤枝駅南口～静波海岸入口～相良営業所

計画策定年度

令和4年度

運行期間

R4.10.1～R5.9.30

評価年度

令和5年度

(1) 基本的事項

項目	基準	計画 (目標)	運行実績 (内容)	評価	備考
主な運行目的	事業者記載事項	—	別紙	A	A: 運行目的どおり適切に実施 B: 減便・系統短縮等、運行目的どおり実施されていない点があった C: 運行目的どおり実施されなかった(路線廃止)
増収策	事業者計画と実績を比較	—	別紙	有	事業者ごとの取組を記載
費用削減策	事業者計画と実績を比較	—	別紙	有	事業者ごとの取組を記載

(2) 各項目の評価

項目	評価基準	計画 (目標)	運行実績 (内容)	評価 点数	評価	備考
運行回数	年間計画運行回数と実績運行回数を比較	(4,824.0)回 (13.2 回/日)	(4,830.0)回 (13.2 回/日)	3	計画数以上 3点 計画数未満 0点 (国土交通大臣が認める除外運行回数は除く)	計画(目標)は表2記載のもの
収支率	計画値に対する実績値	38.2%	42.1%	9	～29% 0点 30～34% 3点 35～39% 6点 40～44% 9点 45～49% 12点 50～54% 15点 55%～ 18点	
乗車人員	計画人員と実績人員を比較	129,202人	169,492人	6	5%超 6点 ▲5%以上5%以内 3点 ▲5%超 0点	
ネットワーク構成	他の系統の乗換可能なアクセス拠点(バス停等)の数	—	拠点(4)箇所 バス停(4)箇所	12	拠点(駅・BT): 1箇所2点 乗換可能なバス停: 1箇所1点 上限20点	主な拠点及びバス停を別紙に記載
広域トリップ状況	市町跨ぎの移動割合(H13.3.31現在の市町)(運行実績による)	—	75.9%	20	～4% 0点 5～9% 5点 10～14% 10点 15～19% 15点 20%～ 20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	評価対象外 (バス停から半径500m以内に存在する学校(小・中・高・大・専門学校) 病院(主なもので可) 拠点商業施設・企業(主なもので可) その他(官公庁・駅等)	—	施設名称		—	
キロ当たり経費	補助対象年度の前年度の地域キロ当たり経常費用単価(静岡・山梨ブロック)との比較	—	459.72円	0	単価を上回った 0点 単価～▲5% 3点 単価▲6～▲10% 6点 単価▲11～▲15% 9点 単価▲16～▲20%超 12点	地域キロ当たり標準経常費用(431.62円)
合計				50	評価指標	B

A(52～79点): 地域間幹線系統として優れた役割を果たしている
B(26～51点): 地域間幹線系統として適した運行となっている
C(～25点): 地域間幹線系統として改善に努力を要する

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート(別紙)

(1) 基本的事項

項 目	内 容
主な運行目的	・藤枝市、焼津市、吉田町及び牧之原市住民の藤枝駅までの通勤 ・清流館高校、榛原高校、相良高校までの通学 ・榛原総合病院までの通院
増収策	・JR運行時刻に合わせたダイヤ改定の実施 ・小学校へのバス教室の実施 ・バス乗り方リーフレットの配布 ・全国IC相互利用の導入(2013年3月より) ・ICカード電子マネー機能搭載 ・バスロケーションシステムの運用による利便性向上 ・停留所の新設(相良営業所移転に伴う停留所の新設)
費用削減策	・エコドライブの徹底 ・利用実態に見合った運行便数への改善 ・燃料消費率の改善(デジタルタコグラフによる、燃費改善の為の指導) ・燃料使用量の削減(車両搭載燃料を抑制) ・車両使用年数の見直しと車両修繕費の基準見直し

(2) 各項目の評価

項 目	内 容
ネットワーク構成	(主な乗換え拠点・バス停) 乗換え拠点 … (相良本通・藤枝駅南口・静波海岸入口・榛原総合病院) バス停 … (相良営業所・宗高町・東名大井川・片岡北吉田特別支援学校)
公共施設 拠点施設 アクセス状況	(バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設) 相良小学校、中学校、高校・牧之原市役所相良庁舎・牧之原市役所・川崎小学校・榛原高校・牧之原健康福祉センター・細江小学校・榛原総合病院・牧之原警察署・吉田中学校・吉田町役場・吉田特別支援学校・白疆小学校・倉橋学園キラリ高校・清流館高校・高洲南小学校・藤枝消防署南分署・Bivi藤枝・藤枝順心高校・静岡県武道館・藤枝駅

地域間幹線系統市町取組シート様式3

市町名

牧之原市

系統名	取組内容
島田静波線（島田駅～静波海岸入口）	当路線は、通勤者、学生等にとって欠かすことのできない路線であるため、事業者、関係市町と連携し運行を継続・維持する。継続維持に当たり、市ホームページや広報紙などを活用し乗車促進を図る。 （令和5年度取組） ・職員に対するバス路線利用促進 ・市役所庁舎内にて、路線図や時刻表の配架 ・関係市町とともに欠損補助を実施予定
島田静波線（島田市立総合医療センター～島田駅～静波海岸入口）	当路線は、通勤者、学生等にとって欠かすことのできない路線であるため、事業者、関係市町と連携し運行を継続・維持する。継続維持に当たり、市ホームページや広報紙などを活用し乗車促進を図る。 （令和5年度取組） ・職員に対するバス路線利用促進 ・市役所庁舎内にて、路線図や時刻表の配架 ・関係市町とともに欠損補助を実施予定
藤枝相良線（藤枝駅南口～静波海岸入口～相良営業所）	当路線は、通勤者、学生等にとって欠かすことのできない路線であるため、事業者、関係市町と連携し運行を継続・維持する。継続維持に当たり、市ホームページや広報紙などを活用し乗車促進を図る。 （令和5年度取組） ・相良市街地バス停の利便性向上のため、上屋・駐輪場を整備 ・市民主催の路線バス魅力再発見ツアーへの協力 ・職員に対するバス路線利用促進 ・市役所庁舎内にて、路線図や時刻表の配架 ・関係市町とともに欠損補助を実施予定

（＊）当該系統に対するMMなど利用促進に関する取組や金銭的負担等について具体的に記載

牧之原市生活交通確保計画案

牧 地 振 第 号

令和6年 1 月 日

静岡県生活交通確保対策協議会長 様

牧之原市長 杉本 基久雄

令和6年度の生活交通確保計画案を作成したので、提出します。

事業者番号 又は 市町コード	申し出 番 号	区分	系統名 (路線名)	運行系統			輸送サービスの範囲(路線沿 線の需要と特性、地域住民 数、利用者の属性など)	輸送サービスの形態		関係市町名				運行時間帯
				起点	経過地	終点		運行形態	運行事業者名					
23	1	現行	萩間線	相良本通	牧之原小	金谷駅前	通勤・通学・通院等の生活交通	自主運行バス	しずてつジャストライン㈱	牧之原市	菊川市	島田市		6:55～19:25
		計画	萩間線	相良本通	牧之原小	金谷駅前	通勤・通学・通院等の生活交通	自主運行バス	しずてつジャストライン㈱	牧之原市	菊川市	島田市		6:55～19:25
23	2	現行	萩間線	相良本通	水呑	金谷 小学校	通勤・通学・通院等の生活交通	自主運行バス	しずてつジャストライン㈱	牧之原市	菊川市	島田市		6:25～16:30
		計画	萩間線	相良本通	水呑	金谷 小学校	通勤・通学・通院等の生活交通	自主運行バス	しずてつジャストライン㈱	牧之原市	菊川市	島田市		6:25～16:30
23	3	現行	勝間田線	静波海岸入口	勝間	金谷駅前	通勤・通学・通院等の生活交通	自主運行バス	しずてつジャストライン㈱	牧之原市	島田市			6:20～17:28
		計画	勝間田線	静波海岸入口	勝間	金谷駅前	通勤・通学・通院等の生活交通	自主運行バス	しずてつジャストライン㈱	牧之原市	島田市			6:20～17:28
23	4	現行	勝間田線	静波海岸入口	勝間	金谷 小学校	通勤・通学・通院等の生活交通	自主運行バス	しずてつジャストライン㈱	牧之原市	島田市			6:42～15:45
		計画	勝間田線	静波海岸入口	勝間	金谷 小学校	通勤・通学・通院等の生活交通	自主運行バス	しずてつジャストライン㈱	牧之原市	島田市			6:42～15:45
23	5	現行	勝間田線	榛原総合病院	勝間	坂下	通学・通院等の生活交通	自主運行バス	しずてつジャストライン㈱	牧之原市				7:27～
		計画	勝間田線	榛原総合病院	勝間	坂下	通学・通院等の生活交通	自主運行バス	しずてつジャストライン㈱	牧之原市				7:27～
23	6	現行	鬼女・菅山線	菅山原	須々木入口	相良庁舎	通学等の生活交通(多くが小学生の通学利用者)	自主運行バス	牧之原市	牧之原市				7:00～
		計画	鬼女・菅山線	菅山原	須々木入口	相良庁舎	通学等の生活交通(多くが小学生の通学利用者)	自主運行バス	牧之原市	牧之原市				7:00～
23	7	現行	相良御前崎線	御前崎海洋センター	地頭方辻	相良本通	通勤・通学・通院等の生活交通	自主運行バス	しずてつジャストライン㈱	牧之原市	御前崎市			6:24～19:32
		計画	相良御前崎線	御前崎海洋センター	地頭方辻	相良本通	通勤・通学・通院等の生活交通	自主運行バス	しずてつジャストライン㈱	牧之原市	御前崎市			6:24～20:15
23	8	現行	相良浜岡線	浜岡営業所	地頭方辻	相良本通	通勤・通学・通院等の生活交通	自主運行バス	しずてつジャストライン㈱	牧之原市	御前崎市			6:02～21:45
		計画	相良浜岡線	浜岡営業所	地頭方辻	相良本通	通勤・通学・通院等の生活交通	自主運行バス	しずてつジャストライン㈱	牧之原市	御前崎市			7:07～20:11
23	9	現行	相良浜岡線	御前崎総合病院	地頭方辻	相良本通	通勤・通学・通院等の生活交通	自主運行バス	しずてつジャストライン㈱	牧之原市	御前崎市			6:30～17:47
		計画	相良浜岡線	御前崎総合病院	地頭方辻	相良本通	通勤・通学・通院等の生活交通	自主運行バス	しずてつジャストライン㈱	牧之原市	御前崎市			6:52～18:20

23	10	現行	デマンド乗合タクシーさかべ号	坂部区と牧之原市内及び吉田町との区域運行	坂部区に居住する75歳以上の者等の通院等の生活交通	乗合タクシー	東海タクシー(株)	牧之原市				8:30～17:00
		計画	デマンド乗合タクシーさかべ号	坂部区と牧之原市内及び吉田町との区域運行	坂部区に居住する75歳以上の者等の通院等の生活交通	乗合タクシー	東海タクシー(株)	牧之原市				8:30～17:00
23	11	現行	デマンド乗合タクシーかつまた号	勝間田区と牧之原市内との区域運行	勝間田区に居住する75歳以上の者等の通院等の生活交通	乗合タクシー	東海タクシー(株)	牧之原市				8:30～17:00
		計画	デマンド乗合タクシーかつまた号・まきのはら号	勝間田区と牧之原市内との区域運行(まきのはら号と統合)	勝間田区に居住する75歳以上の者等の通院等の生活交通	乗合タクシー	東海タクシー(株)	牧之原市				8:30～17:00
23	12	現行	デマンド乗合タクシーすげやま・はぎま号	菅山区、萩間地区と牧之原市内との区域運行	菅山区、萩間地区に居住する75歳以上の者等の通院等の生活交通	乗合タクシー	御前崎タクシー(株)	牧之原市				8:15～17:00
		計画	デマンド乗合タクシーすげやま・はぎま号	菅山区、萩間地区と牧之原市内との区域運行	菅山区、萩間地区に居住する75歳以上の者等の通院等の生活交通	乗合タクシー	御前崎タクシー(株)	牧之原市				8:15～17:00
23	13	現行	デマンド乗合バスまきのはら号	牧之原地区と牧之原市内及び菊川市との区域運行	牧之原地区に居住する75歳以上の者等の通院等の生活交通	自主運行バス	牧之原市	牧之原市				8:15～16:30
		計画	デマンド乗合バスかつまた号・まきのはら号	牧之原地区と牧之原市内及び菊川市との区域運行(かつまた号と統合)	牧之原地区に居住する75歳以上の者等の通院等の生活交通	自主運行バス	牧之原市	牧之原市				8:15～16:30
23	14	現行	デマンド乗合タクシーじとうがた号	地頭方地区と牧之原市内及び御前崎市との区域運行	地頭方地区に居住する75歳以上の者等の通院等の生活交通	乗合タクシー	御前崎タクシー(株)	牧之原市				8:30～17:00
		計画	デマンド乗合タクシーじとうがた号	地頭方地区と牧之原市内及び御前崎市との区域運行	地頭方地区に居住する75歳以上の者等の通院等の生活交通	乗合タクシー	御前崎タクシー(株)	牧之原市				8:30～17:00
23	15	現行	デマンド乗合タクシーしずなみ・かわさき号	静波区、川崎区と牧之原市内との区域運行	静波区、川崎区に居住する75歳以上の者等の通院等の生活交通	乗合タクシー	東海タクシー	牧之原市				8:30～17:00
		計画	デマンド乗合タクシーしずなみ・かわさき号	静波区、川崎区と牧之原市内との区域運行(ほそえ号と統合)	静波区、川崎区に居住する75歳以上の者等の通院等の生活交通	乗合タクシー	東海タクシー	牧之原市				8:30～17:00
23	16	現行	デマンド乗合タクシーほそえ号	細江区と牧之原市内との区域運行	細江区に居住する75歳以上の者等の通院等の生活交通	乗合タクシー	東海タクシー	牧之原市				8:30～17:00
		計画	デマンド乗合タクシーほそえ号	細江区と牧之原市内との区域運行(しずなみ・かわさき号と統合)	細江区に居住する75歳以上の者等の通院等の生活交通	乗合タクシー	東海タクシー	牧之原市				8:30～17:00
23	17	現行	デマンド乗合タクシーさがらひがし号	相良区、福岡区、大沢区、大江区、片浜区と牧之原市内との区域運行	相良区、福岡区、大沢区、大江区、片浜区に居住する75歳以上の者等の通院等の生活交通	乗合タクシー	御前崎タクシー(株)	牧之原市				8:30～17:00
		計画	デマンド乗合タクシーさがらひがし号	相良区、福岡区、大沢区、大江区、片浜区と牧之原市内との区域運行(さがらにし号と統合)	相良区、福岡区、大沢区、大江区、片浜区に居住する75歳以上の者等の通院等の生活交通	乗合タクシー	御前崎タクシー(株)	牧之原市				8:30～17:00
23	18	現行	デマンド乗合タクシーさがらにし号	波津区、須々木区と牧之原市内との区域運行	波津区、須々木区に居住する75歳以上の者等の通院等の生活交通	乗合タクシー	御前崎タクシー(株)	牧之原市				8:30～17:00
		計画	デマンド乗合タクシーさがらにし号	波津区、須々木区と牧之原市内との区域運行(さがらひがし号)	波津区、須々木区に居住する75歳以上の者等の通院等の生活交通	乗合タクシー	御前崎タクシー(株)	牧之原市				8:30～17:00

事業者番号 又は 市町コード	申し出 番 号	区分	キロ 程 (km)	1日 あたり 運行回数 (回)	平均 乗車 密度 (人)	輸送量 (人・回)	実車走行 キロ 程 (km)	競合区間 キロ程 (km)	経常費用 (千円)	経常収入 (千円)	欠損額 a (千円)	競合区間 の カット額 b (千円)	合計額 a-b (千円)	公的 支援 の 方法	収支改善策	継 続 協 議
23	1	現行	21.3	7.6	1.8	13.7	119,407.8	—	58,209	11,263	46,946		46,946	県単独		
		計画	21.3	7.6	1.8	13.6	119,024.4	—	60,011	11,275	48,736		48,736	〃		
23	2	現行	24.1/24.3	1.6	2.0	3.2	29,161.0	—	14,216	2,750	11,466		11,466	県単独		
		計画	24.1/24.3	1.6	2.0	3.2	28,919.0	—	14,581	2,739	11,842		11,842	〃		
23	3	現行	15.8	3.2	1.2	3.8	38,504.6	—	25,653	2,577	23,076		23,076	県単独		
		計画	15.8	3.2	1.2	3.9	37,777.8	—	26,297	2,571	23,726		23,726	〃		
23	4	現行	16.9/17.1	0.6	1.2	0.7	8,194.0	—	5,459	548	4,911		4,911	県単独		
		計画	16.9/17.1	0.6	1.2	0.7	8,058.0	—	5,609	548	5,061		5,061	〃		
23	5	現行	10.5	0.2	1.2	0.2	2,142.0	—	1,428	143	1,285		1,285	県単独		
		計画	10.5	0.2	1.2	0.2	2,205.0	—	1,510	147	1,363		1,363	〃		
23	6	現行	11.9	0.8	1.5	1.2	7,497.0	—	5,976	280	5,696		5,696	県単独		
		計画	11.9	0.8	1.5	1.2	7,497.0	—	6,400	280	6,120		6,120	〃		
23	7	現行	11.1	8.6	1.2	10.3	70,251.9	—	44,495	3,953	40,542		40,542	県単独		
		計画	11.1	8.6	1.2	10.3	56,432.4	—	45,969	3,953	42,016		42,016	〃		
23	8	現行	12.8	4.1	0.7	2.8	39,308.8	—	19,918	1,852	18,066		18,066	県単独		
		計画	12.8	4.1	0.7	2.8	26,918.4	—	18,114	1,638	16,476		16,476	〃		
23	9	現行	15.5	5.9	1.2	7.0	67,239.0	—	34,071	3,168	30,903		30,903	県単独		
		計画	15.5	5.9	1.2	7.0	55,567.5	—	37,393	3,382	34,011		34,011	〃		
23	10	現行	—	8.0	1.4	11.2	1,470.6	—	557	134	423		423	県単独		
		計画	—	8.0	1.5	12.0	1,617.7	—	613	147	465		465	〃		
23	11	現行	—	10.0	1.3	13.0	1,559.1	—	594	128	466		466	県単独		
		計画	—	10.0	1.4	14.0	1,715.0	—	653	141	513		513	〃		
23	12	現行	—	8.0	1.8	14.4	3,765.0	—	986	373	613		613	県単独		
		計画	—	8.0	1.8	14.4	4,141.5	—	1,085	410	674		674	〃		
23	13	現行	—	8.0	1.6	12.8	5,530.0	—	1,122	210	912		912	県単独		
		計画	—	8.0	1.7	13.6	6,083.0	—	1,234	231	1,003		1,003	〃		
23	14	現行	—	8.0	1.5	12.0	1,640.7	—	587	131	456		456	市単独		
		計画	—	8.0	1.6	12.8	1,804.8	—	646	144	502		502	県単独		

23	15	現行	—	8.0	1.2	9.6	1,768.5	—	840	183	657		657	市単独		
		計画	—	8.0	1.2	9.6	1,945.4	—	924	201	723		723	〃		
23	16	現行	—	8.0	1.2	9.6	659.6	—	278	64	214		214	市単独		
		計画	—	8.0	1.2	9.6	725.6	—	306	70	235		235	〃		
23	17	現行	—	8.0	1.2	9.6	943.2	—	398	87	311		311	市単独		
		計画	—	8.0	1.3	10.4	1,037.5	—	438	96	342		342	〃		
23	18	現行	—	8.0	1.2	9.6	313.8	—	150	35	115		115	市単独		
		計画	—	8.0	1.2	9.6	345.2	—	165	39	127		127	〃		

※路線名欄には、系統毎に記載すること

※現行の欄には、事業者及び市町が提出した申出書及び申し出路線の現況の最終年度の数値を記入すること。

※運行形態の欄には、乗合バス、自主運行バス、乗合タクシー、スクールバス、医療バス、無料バスなどの種別を記入すること。

※運行事業者の欄には、運行形態に関わらず、実際に運行事業を行う者の事業者名又は団体名を記入すること。

※競合区間欄には、当該系統に競合する系統数、競合する区間の競合率及び総輸送量並びにキロ程を記載すること。

※競合区間のカット額は、カットの対象となる系統について、欠損額に[競合区間キロ程／系統キロ程]を乗じて得られた額を記載すること。

※平均乗車密度、輸送量、経常費用、経常収入、欠損額の計画はその算出根拠を別途添付すること。

※国庫補助対象となる系統については、前年10月～当年9月を1年度として算定した数値を記入すること。

※継続協議欄には、直近の申し出より以前に申し出を行った系統であって、協議結果が継続協議であったものについては、○を記載すること。

責任者 職・氏名 牧之原市 企画政策部 地域振興課 課長 原口 克也

作成者 職・氏名 牧之原市 企画政策部 地域振興課 主事 笠井 麻央

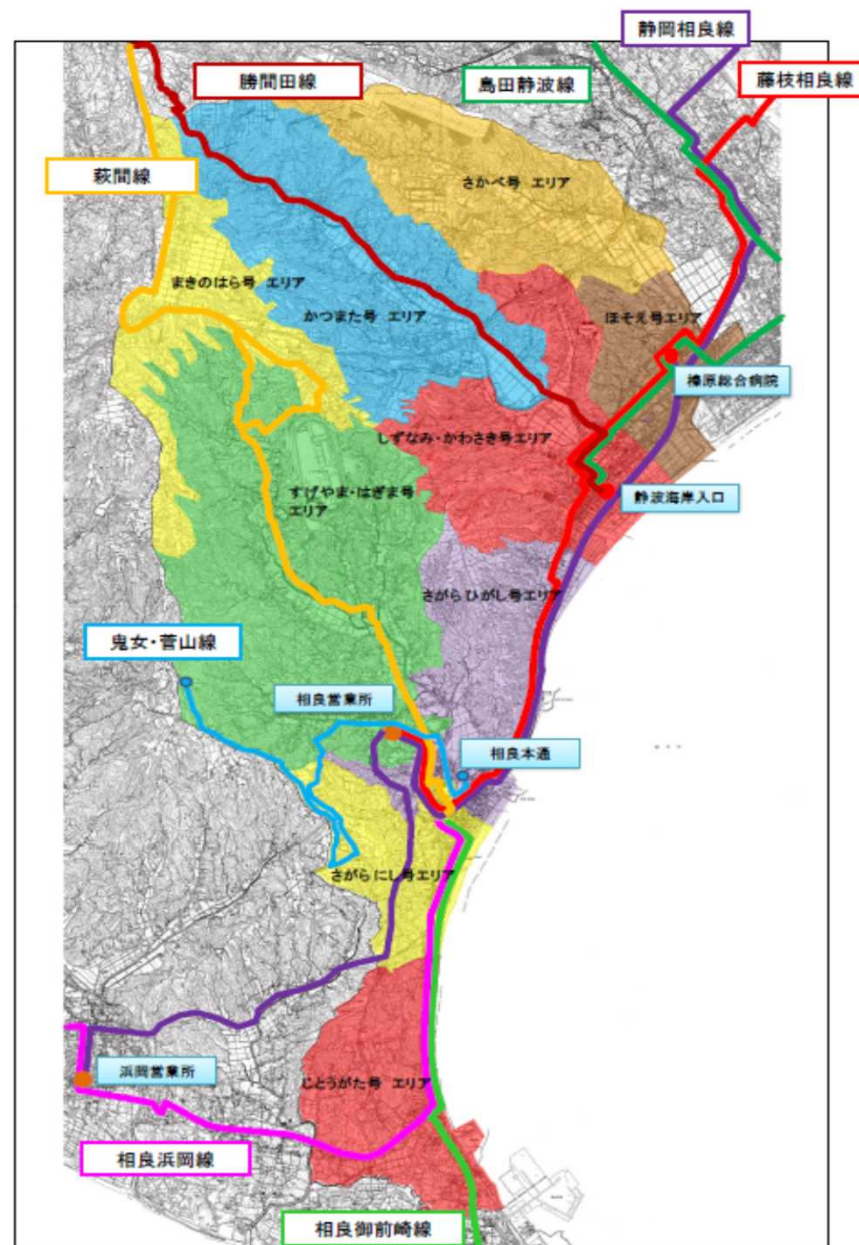
路線図

【乗合バス路線】

- 特急静岡相良線(紫)
- 藤枝相良線(赤)
- 島田静波線(緑)

【自主運行バス路線】

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



自主運行バス

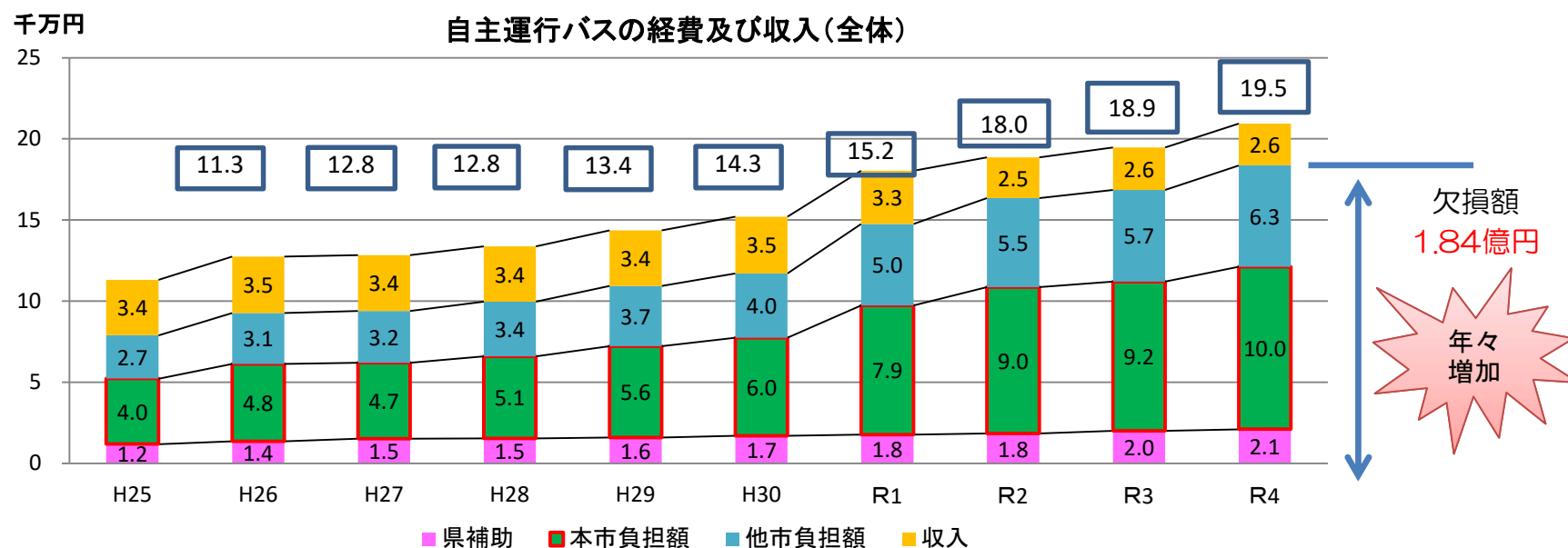
路線名	起点	終点	経路市町
萩間線	相良本通	金谷駅 (金谷小学校)	島田市・菊川市・◎牧之原市
勝間田線	静波海岸入口	金谷駅 (金谷小学校)	島田市・◎牧之原市
鬼女菅山線	菅山原	相良庁舎	牧之原市
相良御前崎線	御前崎海洋センター	相良本通	◎御前崎市・牧之原市
相良浜岡線	御前崎市民病院 (浜岡営業所)	相良本通	◎御前崎市・牧之原市

路線名	1日便数 ()は休日	乗車人数/日 (R5OD調査)	利用客中の 小学生割合	主な停留所
萩間線	21(14)	220	89人(40.5%)	金谷駅、金谷小学校、相良本通
勝間田線	10(6)	52	32人(61.5%)	金谷駅、金谷小学校、静波海岸入口
鬼女・菅山線	3(0)	20	15人(75.0%)	菅山原、相良庁舎
相良御前崎線	19(14)	51	3人(5.9%)	相良本通、御前崎海洋センター
相良浜岡線	24(13)	62	0%	相良本通、浜岡営業所、御前崎総合病院

※◎印は、委託等の事務を行う市。

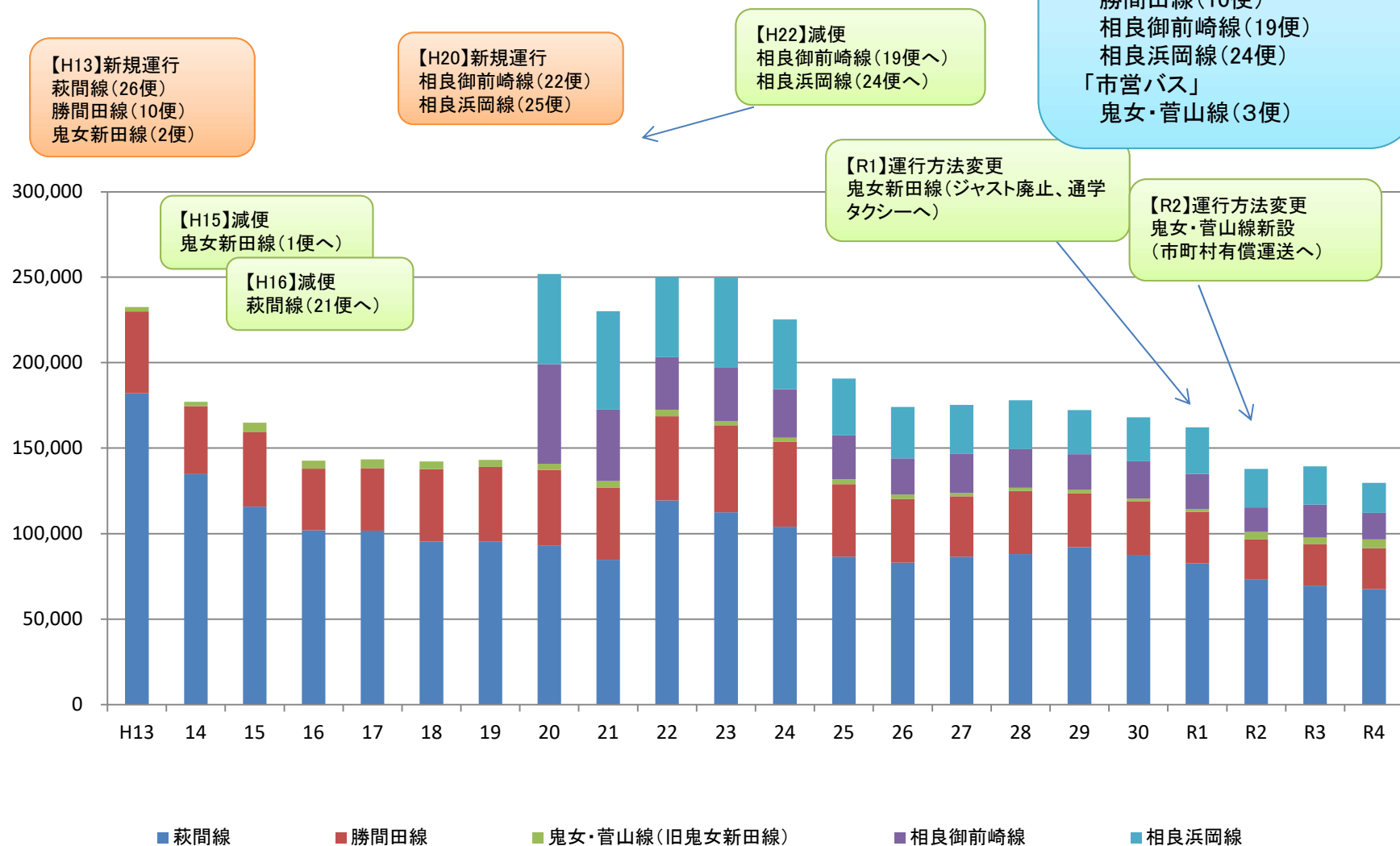
運行に関する経費(令和4年度実績)

路線名	委託金額	運賃収入	欠損額	市実質負担額
萩間線	72,424,000	12,925,463	59,498,537	32,189,028
勝間田線	32,538,000	2,965,042	29,572,958	17,400,038
鬼女・菅山線	5,949,900	374,890	5,575,010	4,934,010
相良御前崎線	44,495,000	4,532,290	39,962,710	21,474,360
相良浜岡線	53,988,000	4,909,640	49,078,360	24,065,927
計	209,394,900	25,707,325	183,687,575	100,063,363

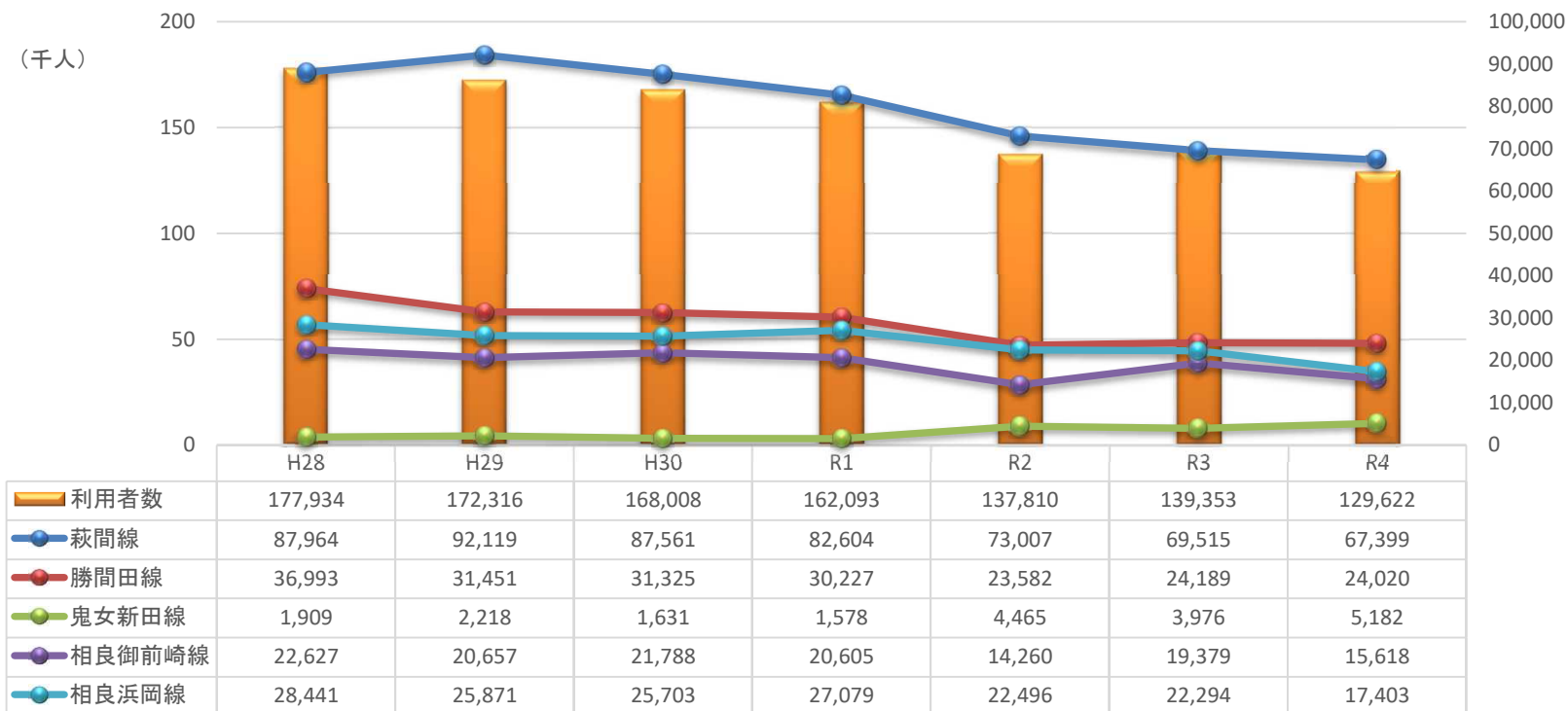


乗車人員の推移

人



乗車人員の推移

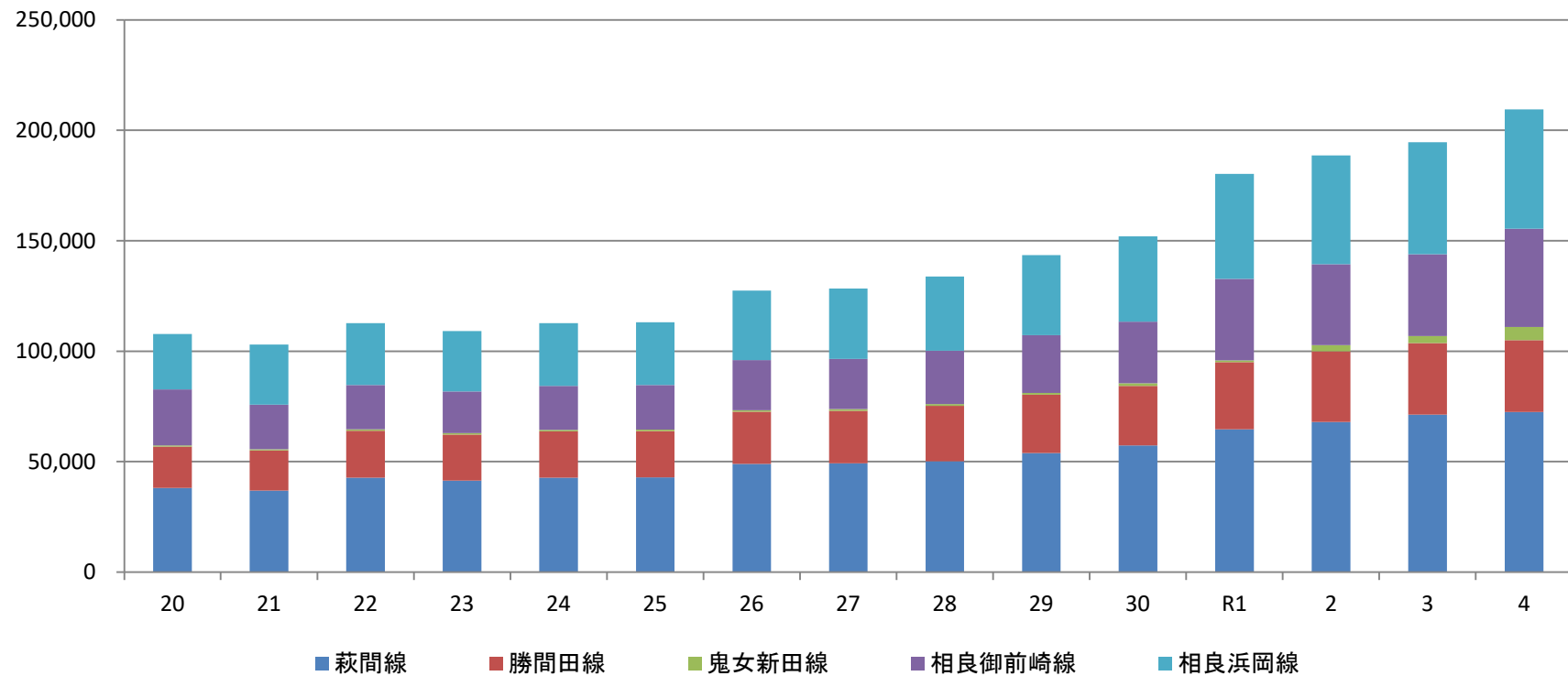


年々**減少傾向**にある。

運行便数は変えていないが、利用者数は減少している。特に、高校生の通学に依存している路線は顕著である。

運行経費の推移

千円

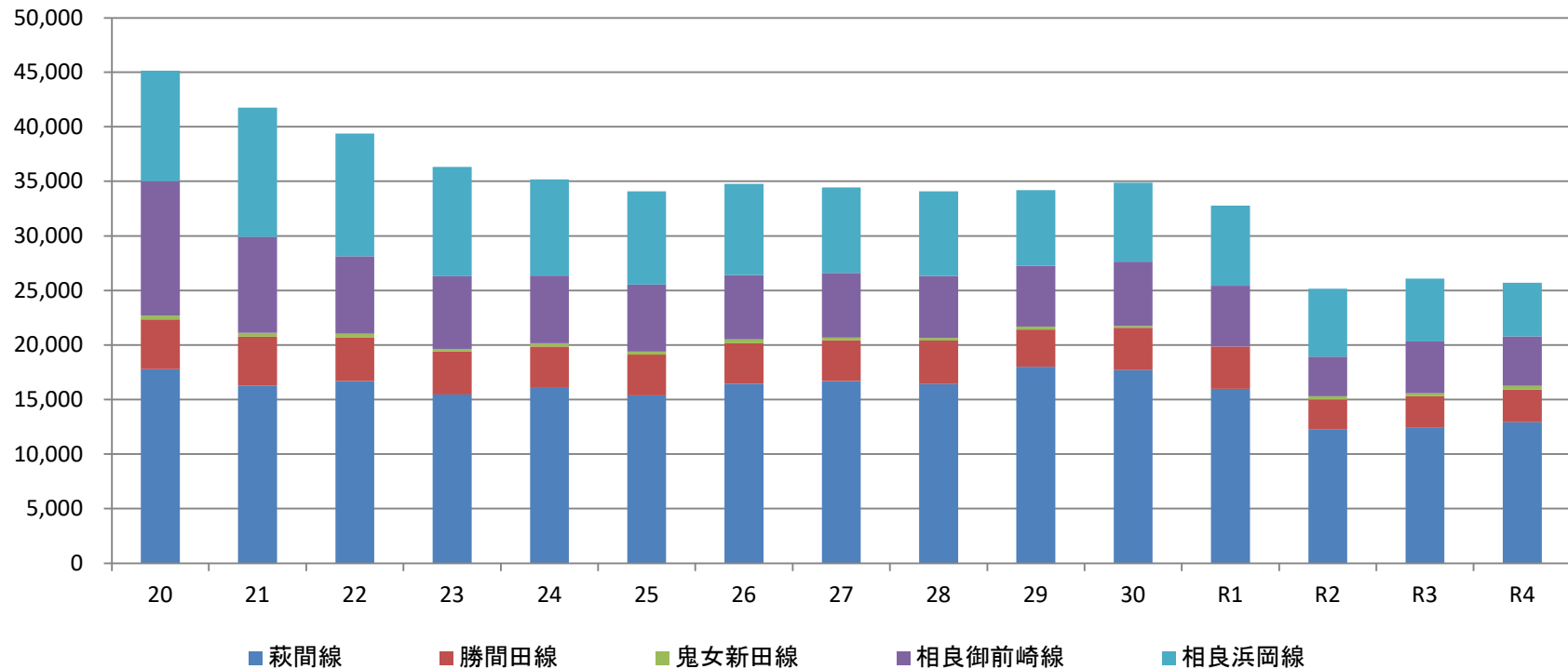


経費は年々上昇している……平成20年の約2倍
要因は、運転手不足への待遇改善経費の増加、燃料費の変動
ジャストラインのキロ当たり経費の変動が大きく影響する。

運賃収入の推移

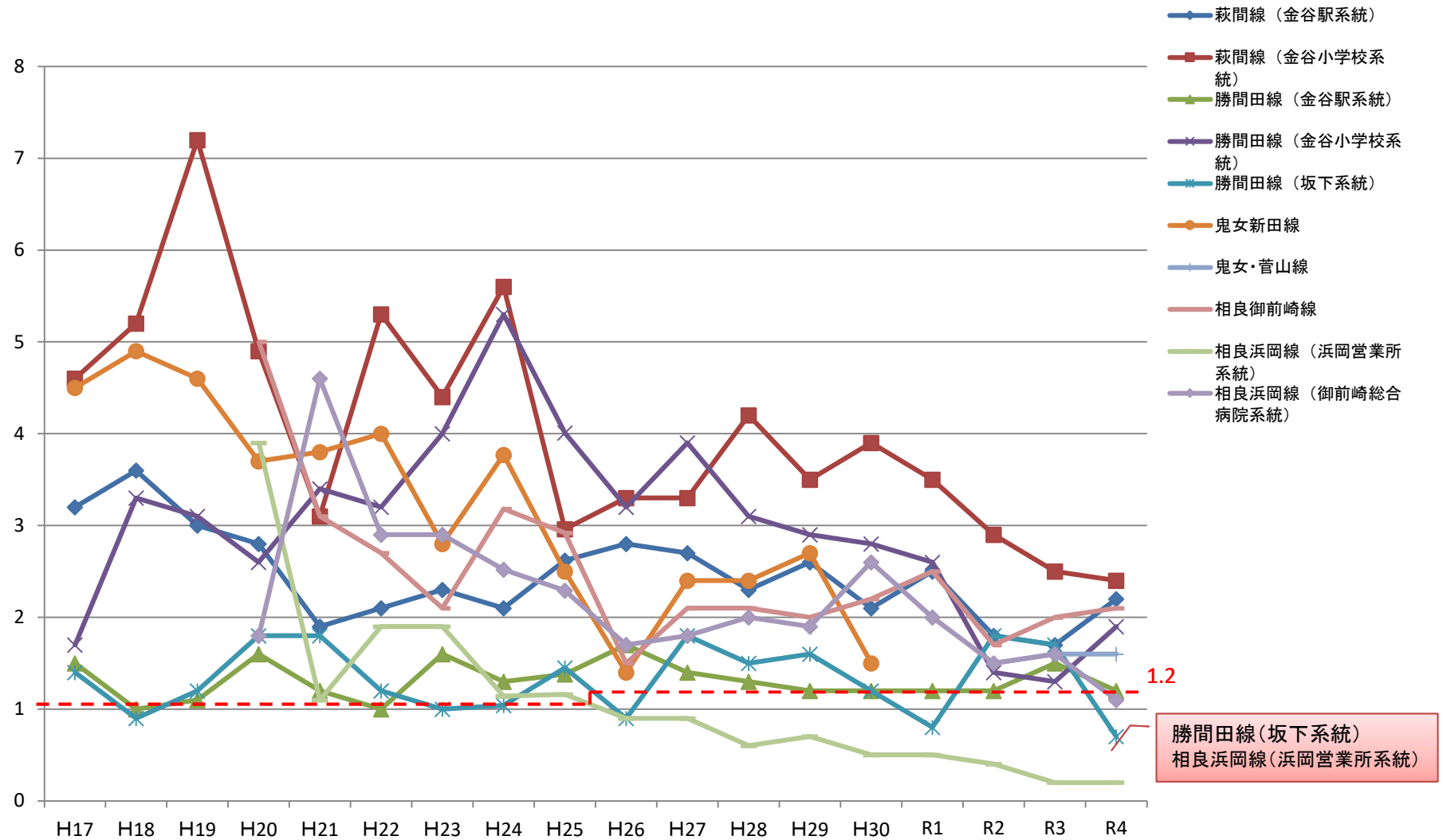
千円

運賃収入の推移

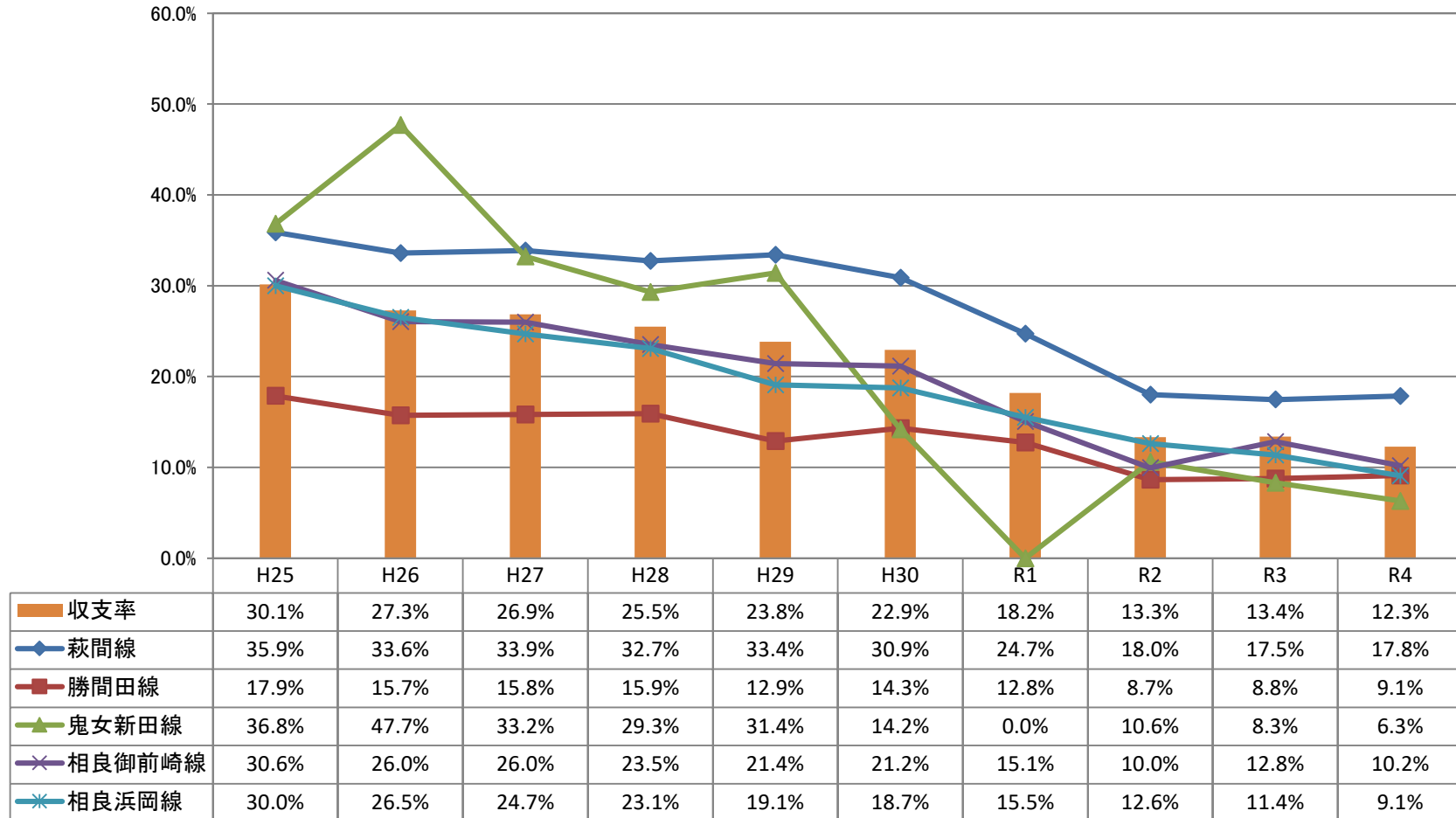


令和2年度に、新型コロナウイルス感染症の影響によって、令和元年度に比べて利用者が大幅に減少し、運賃収入も減少したが令和3年度は前年度よりは増加した。令和4年度は微減となっている。

平均乗車密度(OD調査結果)



収支率



令和4年度は前年度比減少傾向にある。
JR路線へ接続している路線は上昇傾向にある。

【萩間線 OD調査結果】 令和5年

バス停	大人	学生	小学生	計
牧之原市	34(24/10)	22(15/7)	65(34/31)	121(73/48)
菊川市・牧之原市	25(20/5)	1(1/0)	2(0/2)	28(21/7)
島田市	33(5/28)	16(3/13)	22(7/15)	71(15/56)
計	92(49/43)	39(19/20)	89(41/48)	220(109/111)

※表内()書きは(金谷行/相良行) ※バス停所在地による利用者

【路線の特性】

通勤・通学で利用されている路線

- ・利用が多い停留所は、JA萩間支店、牧之原小学校、金谷駅前、金谷小学校となっている。
- ・利用者のうち、学生が約18%を占める。
- ・利用者のうち、小学生(金谷小、牧之原小、萩間小)が約40%を占める。
- ・平日は、朝夕の利用が多く、昼間の利用者は少ない傾向にある。

【勝間田線 OD調査結果】 令和5年

バス停	大人	学生	小学生	計
牧之原市	7(6/1)	2(2/0)	13(5/8)	22(13/9)
島田市	9(1/8)	2(0/2)	19(19/0)	30(20/10)
計	16(7/9)	4(2/2)	32(24/8)	52(33/19)

※表内()書きは(金谷行/静波行) ※バス停所在地による利用者

【路線の特性】

通学(特に小学生)の利用が多い路線

- ・利用が多い停留所は、勝間、上切山、JA牧之原支店、金谷駅前、金谷小学校となっている。
- ・利用者のうち、小学生(金谷小、勝間田小)が約60%を占める。
- ・金谷小学校の生徒は、朝は利用するが、帰りは児童クラブ等で萩間線の利用、保護者の送迎により帰宅している。
- ・平日は、朝夕の利用が多く、昼間は利用者は少ない傾向にある。

【相良御前崎線 OD調査結果】 令和5年

バス停	大人	学生	小学生	計
牧之原市	6(2/8)	21(4/17)	3(3/0)	34(9/25)
御前崎市	5(2/0)	15(15/0)	0(0/0)	17(17/0)
計	11(4/8)	36(19/17)	3(3/0)	51(26/25)

※表内()書きは(相良行/御前崎行) ※バス停所在地による利用者

通学(特に高校生)の利用が多い路線

【路線の特性】

- ・利用が多い停留所は、御前崎海洋センター、御前崎支所前、地頭方辻、相良本通となっている。
- ・利用者のうち、学生が約71%を占める。
- ・相良本通での乗降が多く、御前崎行きでは25人中24人が相良本通から乗車した。
- ・平日は、朝夕の利用が多く、昼間は利用者は少ない傾向にある。

【相良浜岡線 OD調査結果】 令和5年

バス停	大人	学生	小学生	計
牧之原市	16(7/18)	9(5/9)	0(0/0)	25(12/27)
御前崎市	17(14/3)	6(6/0)	0(0/0)	23(20/3)
計	33(21/12)	15(11/4)	0(0/0)	52(32/30)

※表内()書きは(相良行/浜岡行) ※バス停所在地による利用者

【路線の特性】

通院・買い物の割合が多い路線

- ・利用が多い停留所は、浜岡営業所、マックスバリュ、地頭方辻、相良本通となっている。
- ・他の路線に比べ、通院、買い物の割合が高い。(約17%)
- ・平日は、朝夕の利用が多く、昼間は利用者は少ない傾向にある。

自主運行バスの運行への市の考え

- 市内の自主運行バスは、JRや乗継拠点に結ぶための重要な路線であり、継続的に路線の運行を図りたい。
- 効率的な運行を検討する中で、R6運行の相良御前崎線、相良浜岡線の見直しを図る。
- 利用者の増加に繋がるよう、利用促進策に努める。
- コロナ禍により、利用者の減少により厳しい状況にあるが、交通事業者、関係市町等と協議していく。

相良御前崎線、相良浜岡線の運行回数の変更について

1 自主運行バス相良御前崎線、相良浜岡線の見直しについて

両路線について、経費高騰や利用者数減に伴う市負担は増加しており、現在の利用状況に合った早急な見直しが必要であることから、利用者数が少ない便の減便と時間調整を実施する。（榛原高校バス通学者の利便性の向上を目的に検討している一部時間帯の榛原地域への延伸は継続協議中）

2 相良御前崎線の見直し内容

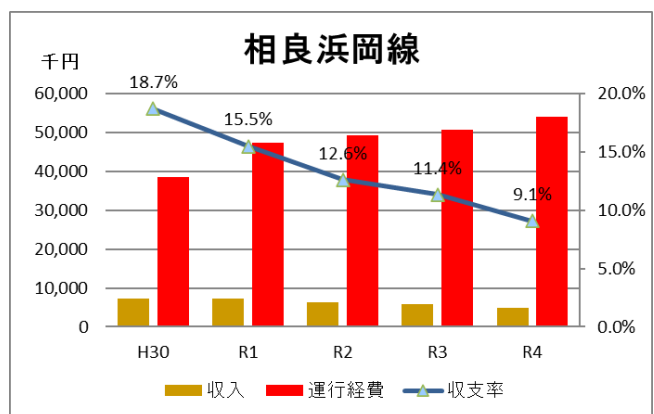
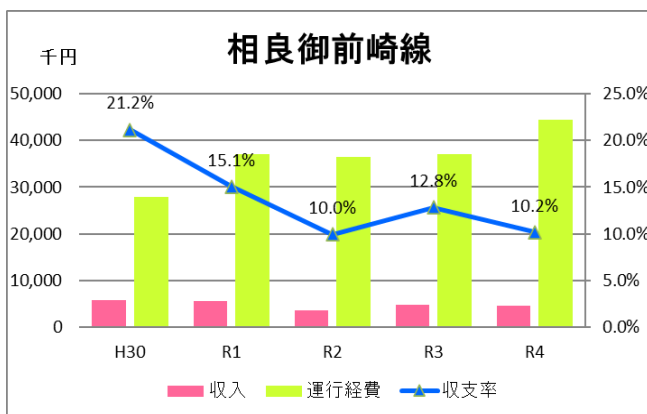
運行状況

		運行便数	御前崎⇒相良	相良⇒御前崎
変更前	平日	19	10	9
変更後	平日	16	8（－2）	8（－1）
変更前	土日祝	14	7	7
変更後	土日祝	10	6（－1）	6（－1）

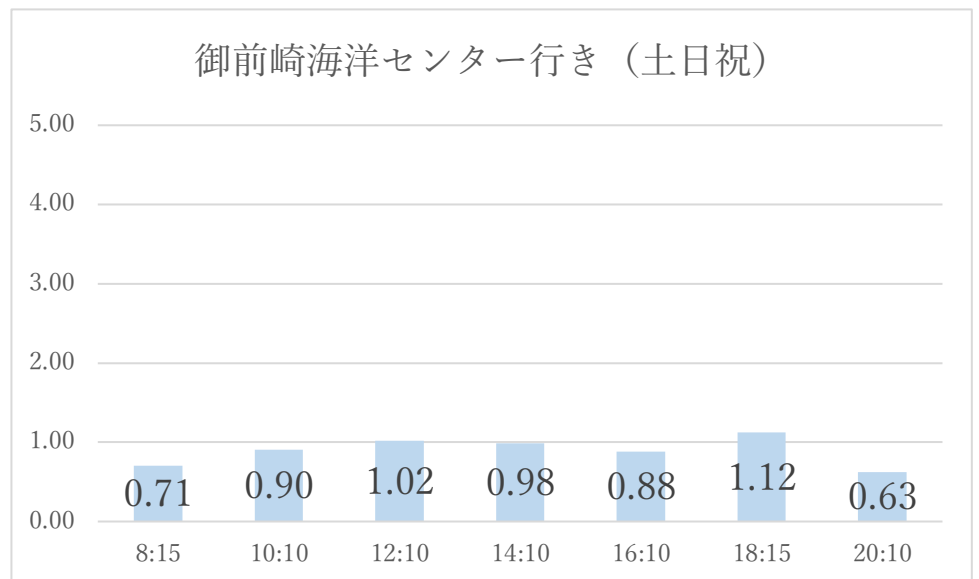
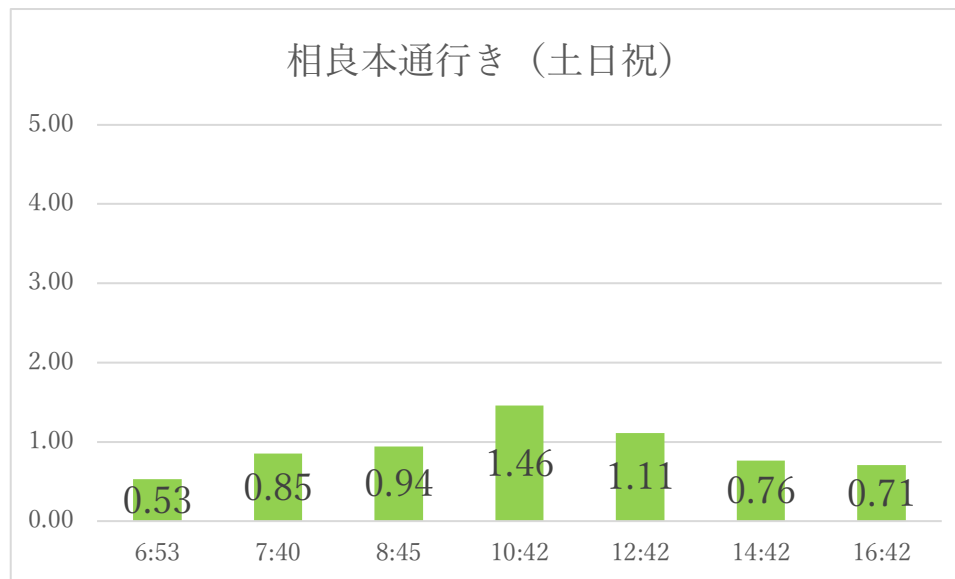
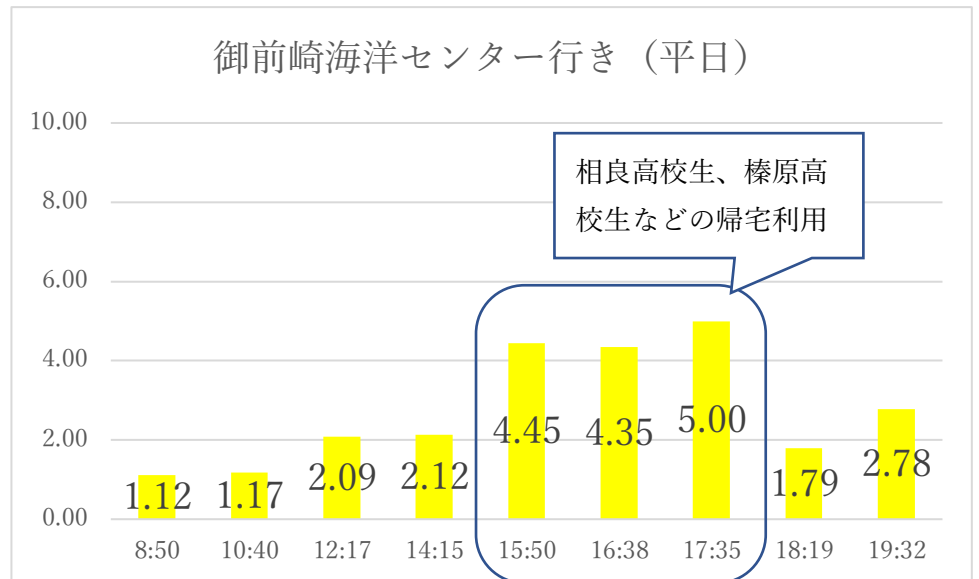
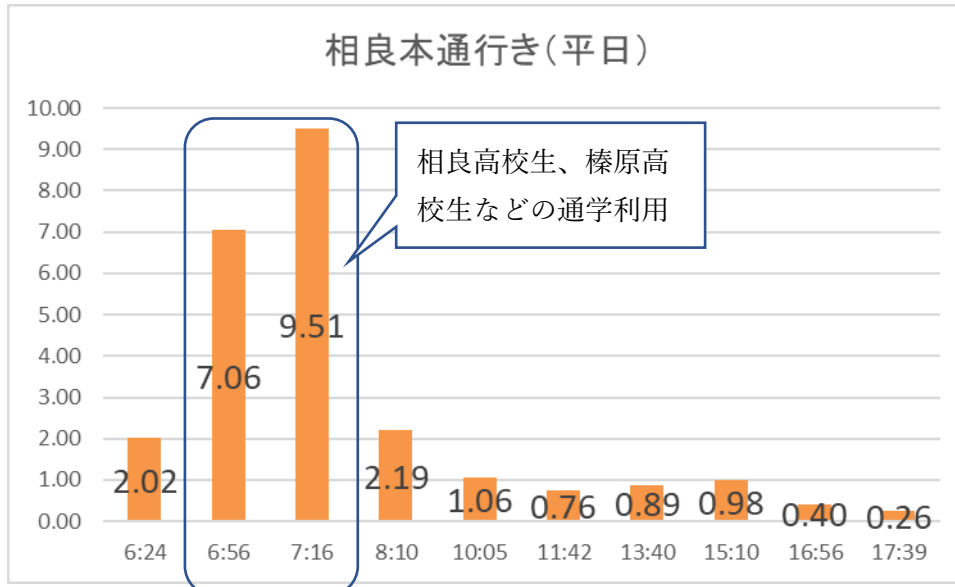
3 相良浜岡線の見直し内容

運行状況

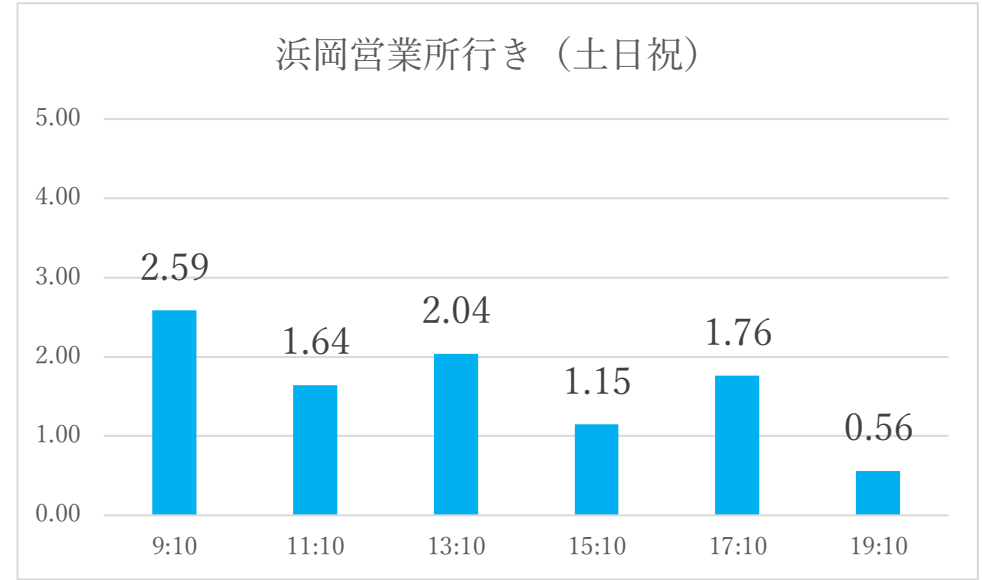
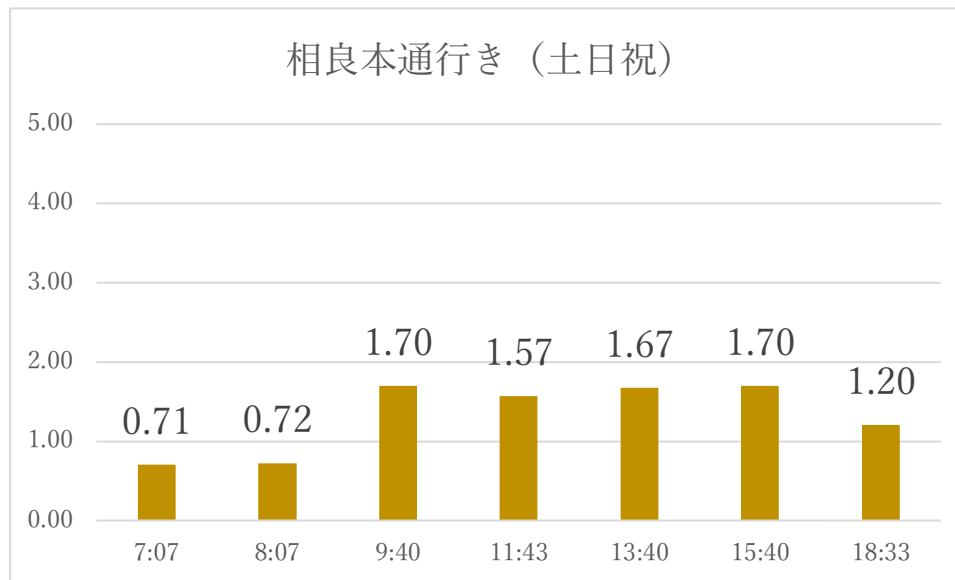
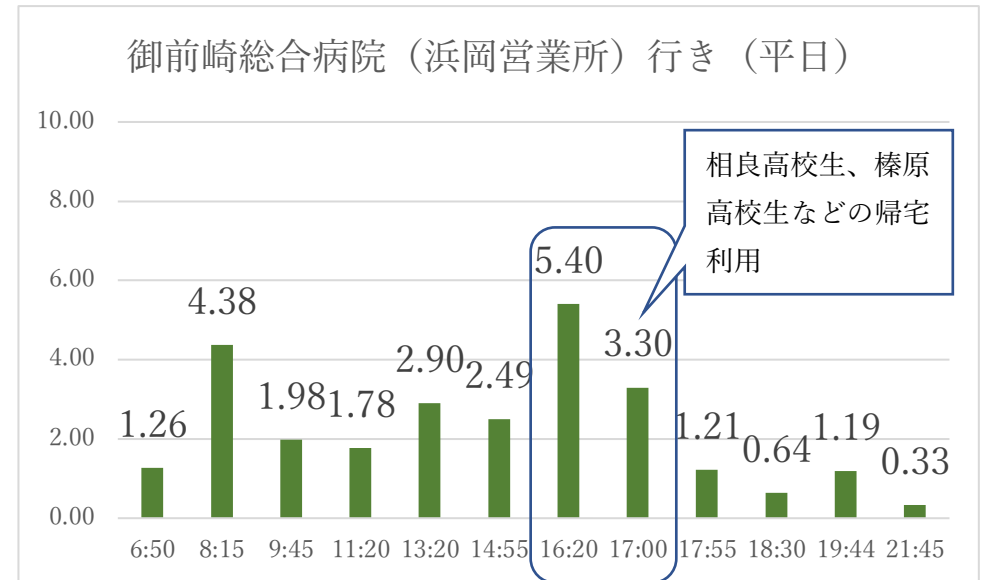
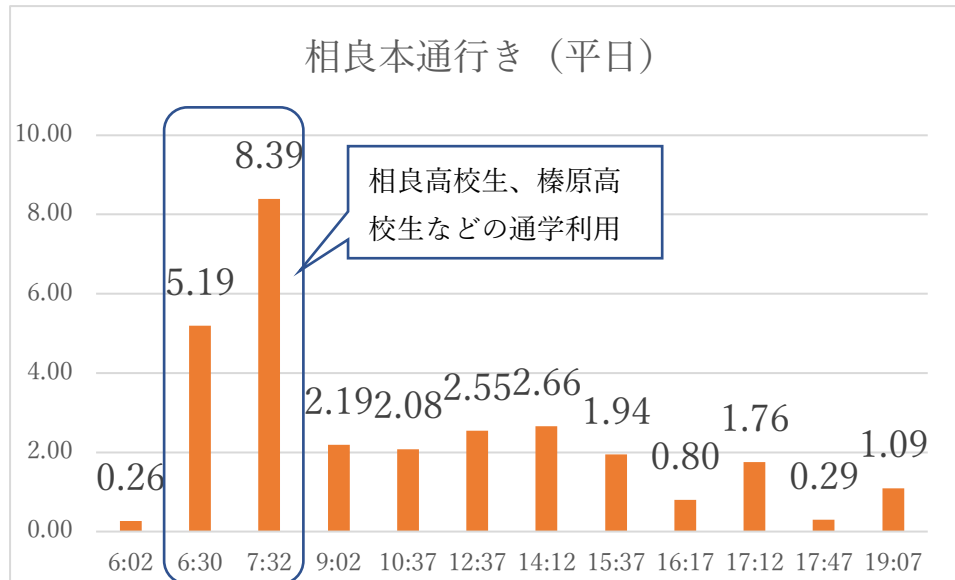
		運行便数	浜岡⇒相良	相良⇒浜岡
変更前	平日	24	12	12
変更後	平日	18	9（－3）	9（－3）
変更前	土日祝	13	7	6
変更後	土日祝	10	5（－2）	5（－1）



相良御前崎線 便ごとの利用者数 (R4 実績)



相良浜岡線 便ごとの利用者数 (R4実績)



会議録

日 時 令和5年10月31日（火）13時30分～16時
場 所 榛原庁舎4階大会議室
出 席 者 別紙のとおり
内 容 令和5年度第1回牧之原市地域公共交通会議 評価改善部会

自主運行バス相良御前崎線・相良浜岡線の見直しについて

【事務局 増田 説明】

（質疑応答）

【委員】

普通二種で運転できる車両と通常のバスではどのくらいコストが変わってくるのか。

【しずてつジャストライン】

コストについては大きくは変わらない。大半が人件費で占めるので、車輛が小さくなっても効果はほとんど見られない。もちろん車両維持費等は多少変わるが。

【委員】

朝夕だけにすることや土日祝を完全に運休にしてしまうことも考えられるだろう。一体相良から浜岡のマックスバリュへ何人行くのか。あまりにも少ない需要であれば減らすことも考えていいのではないか。

イオングループがやっていると聞いたことがあるがお買い物タクシーのような手段も考えられる。いずれにせよ税金を投入してまで土日祝に動かす必要があるのか。

【松尾座長】

経費の削減という面ではまさにその通りである。一方で利便性は下がってしまうが、資料を見る限り運行頻度は減らさざるを得ないと思う。ただし、仮にコロナ前まで利用者が戻った際にこのような議論が必要になるのと、目標に収支率と利用者数という、相反する目標が掲げられているのが気になる。運行便数の減は収支率が上がるが、利用者数が減ってしまうため。

【委員】

自分は榛原の人間であるが、浜岡というと郡が違うので榛原の人間は、行楽や買い物への足は東に向いている気がする。牧之原だと菊川に足が向いていると思うため、そういった分析をしてもらって考えていただきたい。

【松尾座長】

地域によっては通学定期に補助を出して利用者を増やす取り組みをしているところがある。昼間の時間はいずれにしても削る話になると思う。

デマンド乗合タクシーの現状

(令和5年10月までの実績)

令和5年12月

地域振興課

基本的な運行内容

【利用可能者】

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

【運行頻度】

- 週2日、日8便

※かつまた号は日10便

※まきのはら号は週3日(榛原地区、相良地区、区域内運行)、日6便(榛原地区、相良地区)

【特定施設】

- 基本的には、市内の病院、スーパー、公共施設、金融機関

※必要と認める場合は、病院のみ市外も指定(さかべ号…吉田町6病院を指定)

(じとうがた号…御前崎市5病院を指定)

【運賃】

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

R5.4.1現在	登録者数
さかべ号	93名
かつまた号	117名
すげやま・はぎま号	163名
まきのはら号	109名
じとうがた号	130名
しずなみ・かわさき号	119名
ほそえ号	84名
さがらひがし号	78名
さがらにし号	54名

運行状況(運行開始から令和5年10月まで)

■利用状況

名称	運行月数	累計 運行便数(便)	稼働率	累計 利用者数(人)	実利用者数	乗合率	月平均 運行便数(便)	月平均 利用者数(人)
さかべ号	73	1559	30.4%	2,406	7人	1.34	23.62	36.45
かつまた号	61	1225	19.7%	1,845	10人	1.30	22.69	34.17
すげやま・はぎま号	31	1074	45.4%	2,211	16人	1.67	44.75	92.13
じとうがた号	57	556	18.4%	797	30人	1.29	12.36	17.71
まきのほら号	31	529	11.9%	860	8人	1.63	16.03	26.06
しずなみ・かわさき号	12	396	21.9%	671	25人	1.15	33.00	55.92
ほそえ号	12	187	9.7%	217	8人	1.10	15.58	18.08
さがらひがし号	11	268	14.6%	346	10人	1.19	24.36	31.45
さがらにし号	11	128	7.3%	169	8人	1.25	11.64	15.36

すげやま号とはぎま号は、運行日、運行便数が同じであるため、令和3年4月から2つの号を統合し、「すげやま・はぎま号」として運行を開始した。
運行内容については、既存の号と同様で運行する。

■収支状況

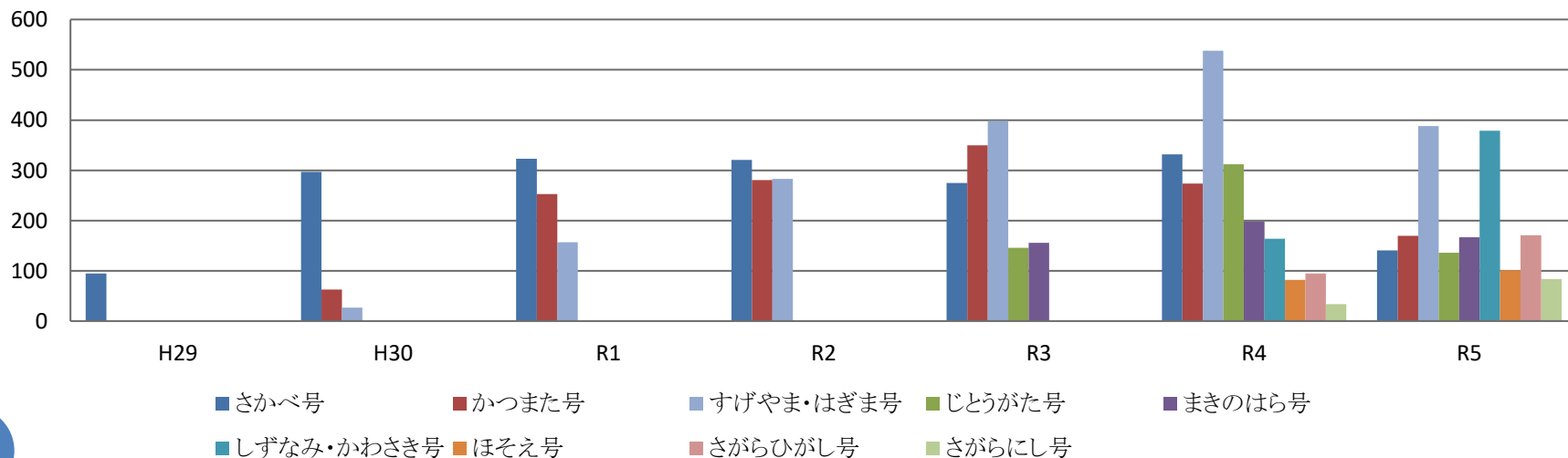
名称	運行経費(円)	運賃収入(円)	市負担額(円)	収支率	月平均 運行経費(円)	月平均 運賃収入(円)	月平均 市負担額(円)
さかべ号	3,921,710	1,074,250	2,847,460	27.4%	59,420	16,277	43,143
かつまた号	3,093,310	814,500	2,278,810	26.3%	57,284	15,083	42,200
すげやま・はぎま号	2,615,530	774,100	1,825,930	29.6%	108,980	32,254	76,080
じとうがた号	1,362,130	275,000	1,087,130	20.2%	30,270	6,111	24,158
まきのほら号	803,815	346,750	457,065	43.1%	24,358	10,508	13,850
しずなみ・かわさき号	735,450	147,750	587,700	20.1%	61,288	12,313	48,975
ほそえ号	268,440	53,150	215,290	19.8%	22,370	4,429	17,941
さがらひがし号	392,760	80,600	312,160	20.5%	35,705	7,327	28,378
さがらにし号	160,260	28,650	131,610	17.9%	14,569	2,605	11,965

運行回数

(回)

名称	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	計
さかべ号	95	297	323	321	275	332	141	1,784
かつまた号		63	253	281	350	274	170	1,391
すげやま・はぎま号		27	157	283	398	538	388	1791
じとうがた号					146	312	158	616
まきのはら号					156	198	167	521
しずなみ・かわさき号						164	379	543
ほそえ号						82	101	183
さがらひがし号						95	171	266
さがらにし号						34	84	118
計	95	387	733	885	1,325	1,900	1,759	6,829

運行回数

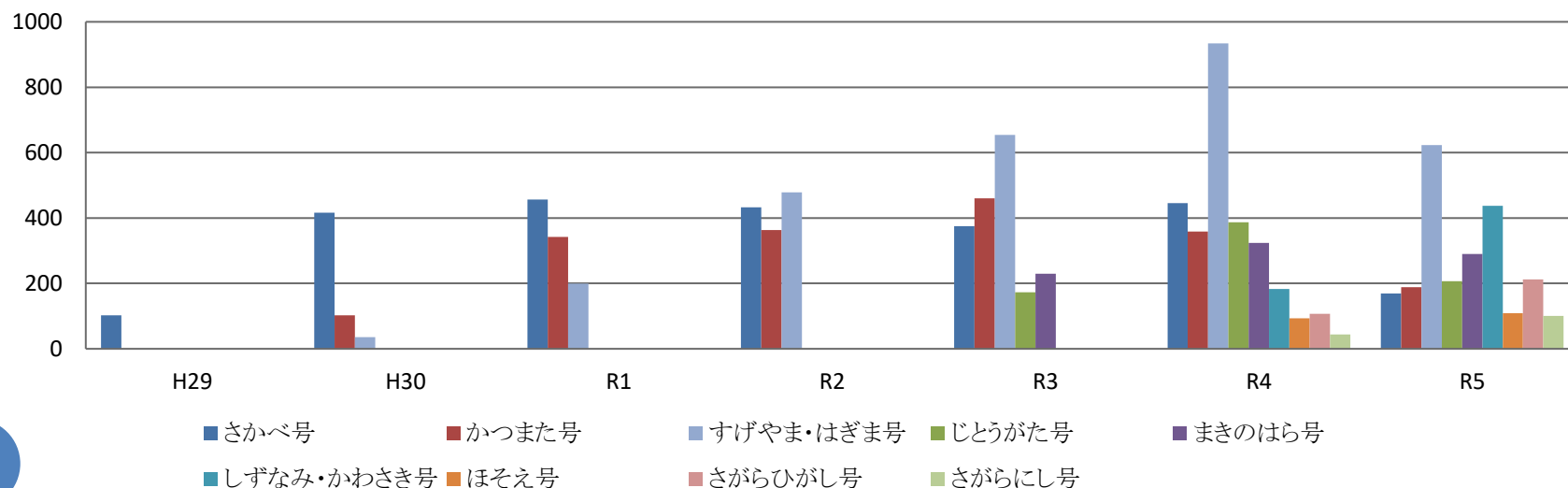


利用者推移(延人数)

(人)

名称	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	計
さかべ号	102	416	457	433	375	446	169	2,398
かつまた号		102	342	363	460	359	188	1,814
すげやま・はぎま号		36	199	479	654	934	623	2,925
じとうがた号					173	387	237	797
まきのはら号					230	324	290	844
しずなみ・かわさき号						183	437	620
ほそえ号						93	109	202
さがらひがし号						107	212	319
さがらにし号						44	101	145
計	102	554	998	1,275	1,892	2,877	2,366	9,600

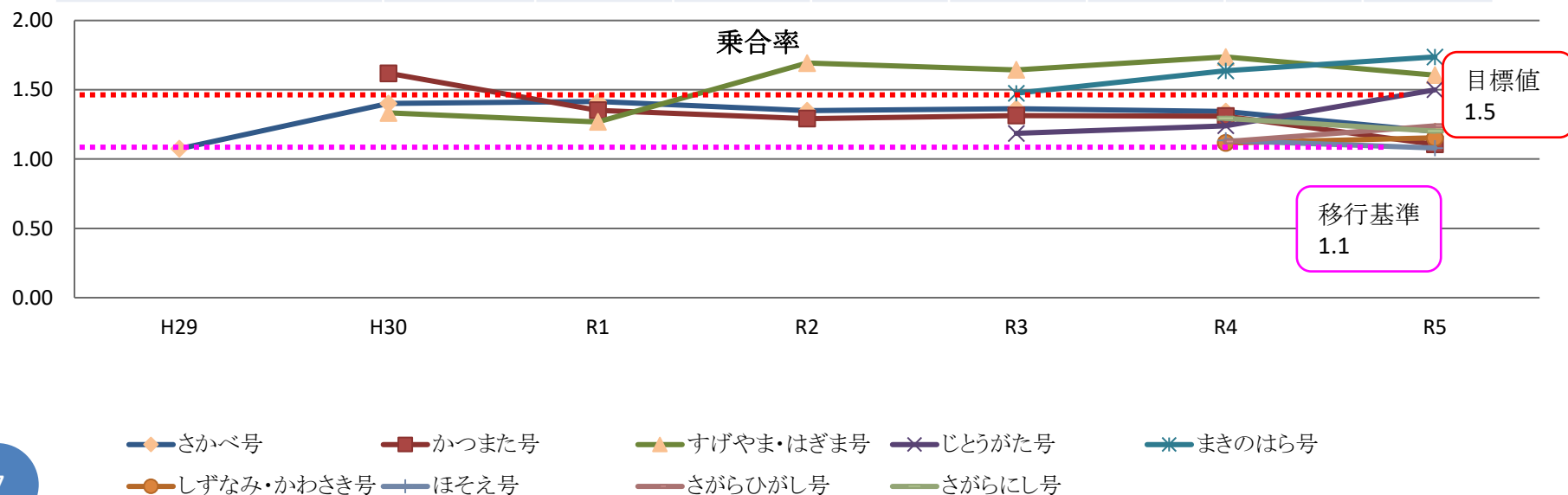
利用者数



乗合率

(人/便)

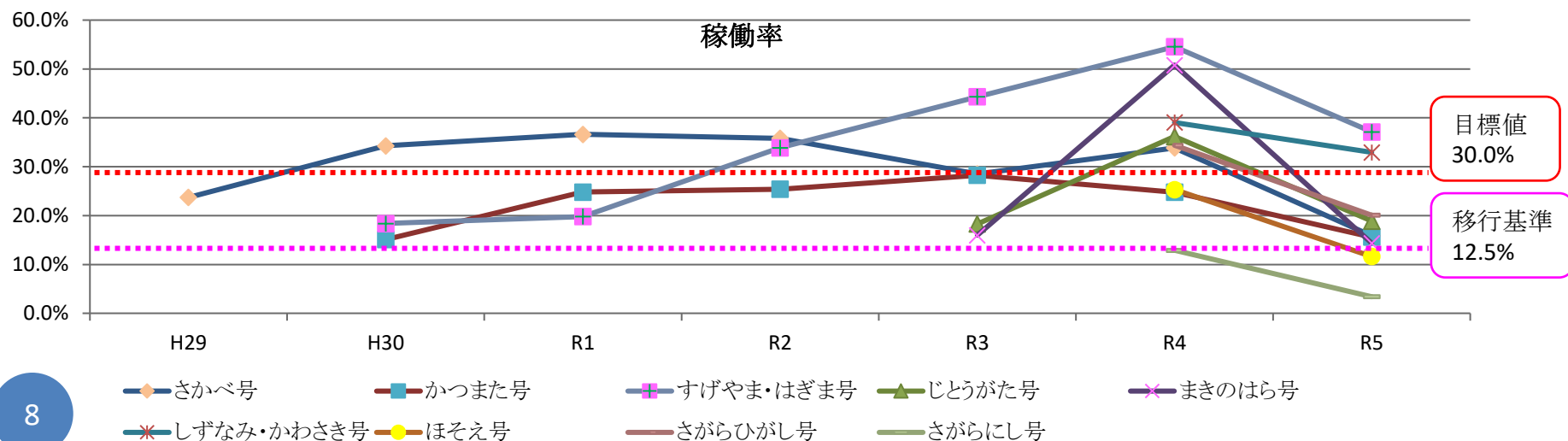
名称	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	計
さかべ号	1.07	1.40	1.41	1.35	1.36	1.34	1.20	1.34
かつまた号		1.62	1.35	1.29	1.31	1.31	1.11	1.30
すげやま・はぎま号		1.33	1.27	1.69	1.64	1.74	1.61	1.63
じとうがた号					1.18	1.24	1.50	1.29
まきのほら号					1.47	1.64	1.74	1.62
しずなみ・かわさき号						1.12	1.15	1.14
ほそえ号						1.13	1.08	1.10
さがらひがし号						1.13	1.24	1.20
さがらにし号						1.29	1.24	1.25



稼働率

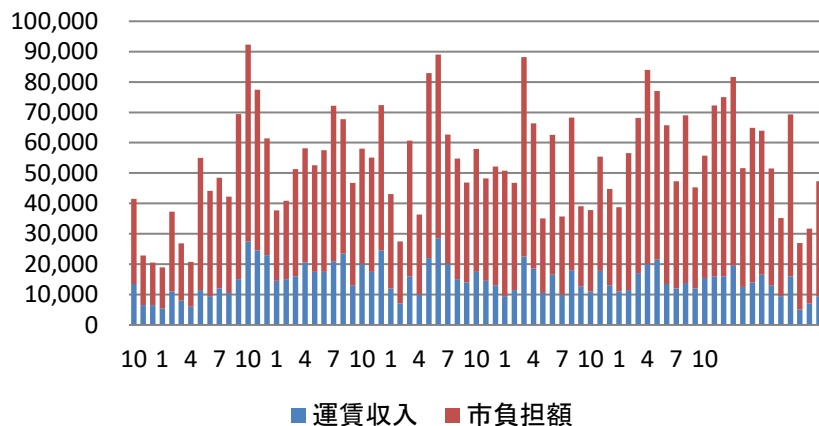
(%)

名称	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	計
さかべ号	23.7%	34.3%	36.6%	35.8%	28.5%	33.9%	15.9%	30.2%
かつまた号		15.1%	24.8%	25.4%	28.3%	24.8%	15.6%	23.2%
すげやま・はぎま号		18.4%	19.8%	33.9%	44.3%	54.5%	37.1%	37.3%
じとうがた号					18.3%	36.2%	18.9%	24.4%
まきのはら号					16.0%	50.8%	14.4%	20.6%
しずなみ・かわさき号						39.1%	32.9%	34.8%
ほそえ号						25.3%	11.6%	15.4%
さがらひがし号						34.4%	20.1%	23.6%
さがらにし号						12.9%	3.4%	5.8%
計								

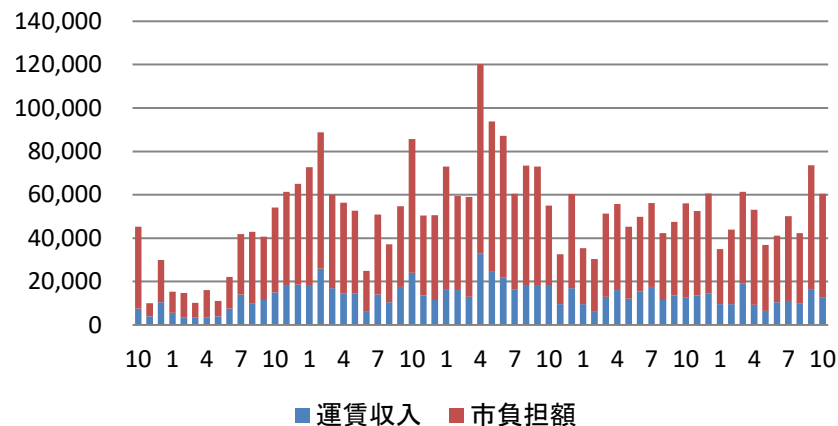


運行経費の内訳

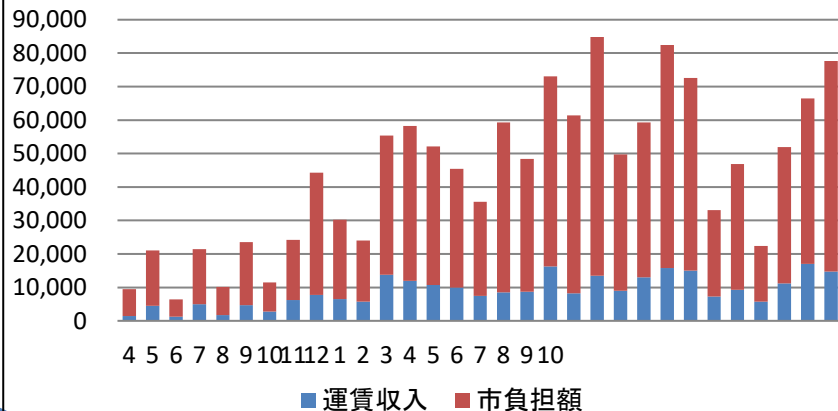
さかべ号(H29.10～)



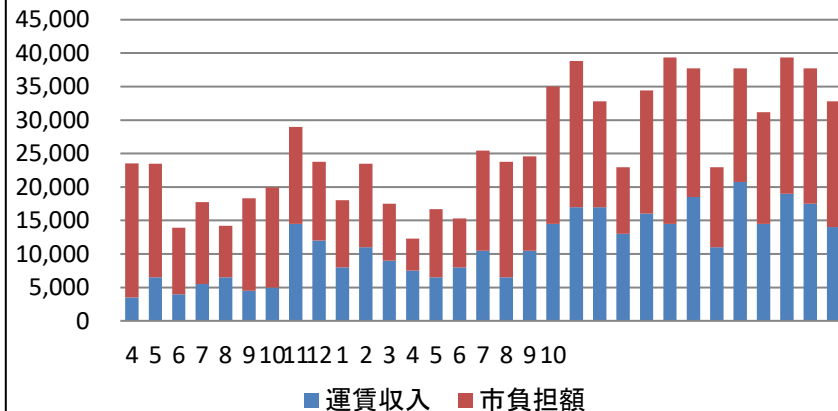
かつまた号(H30.10～)



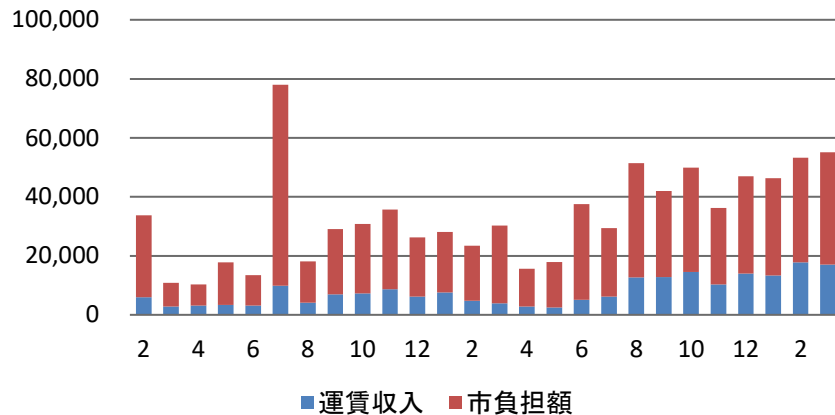
じとうがた号(R3.4～)



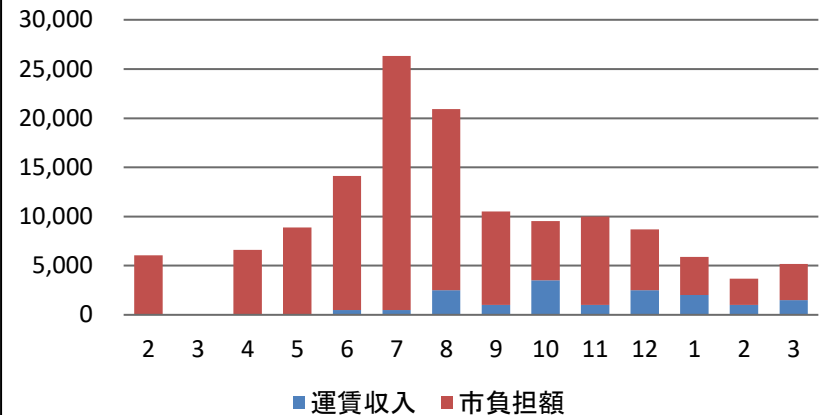
まきのはら号(R3.4～)



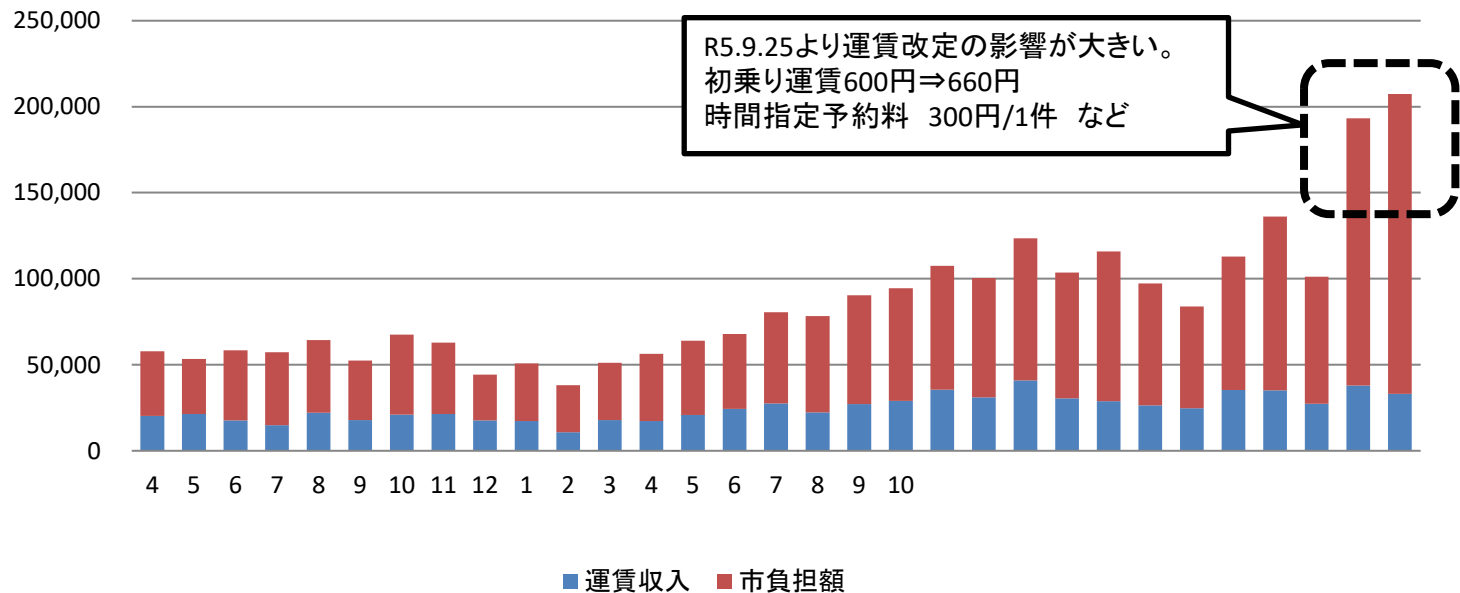
すげやま号(H31.2～R3.3)



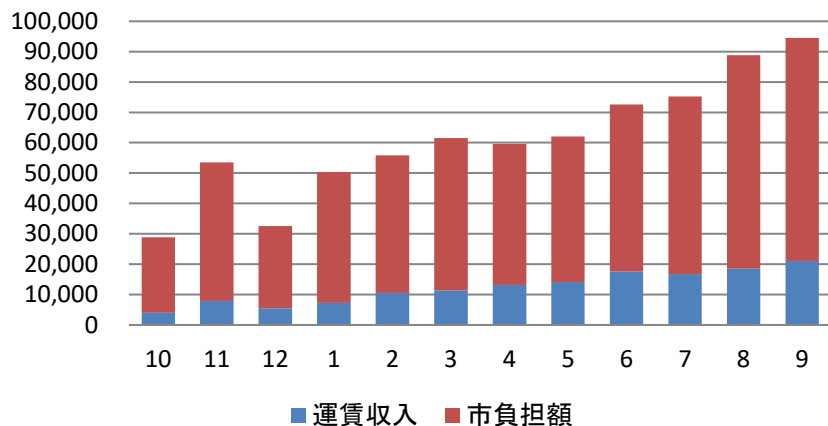
はぎま号(R2.2～R3.3)



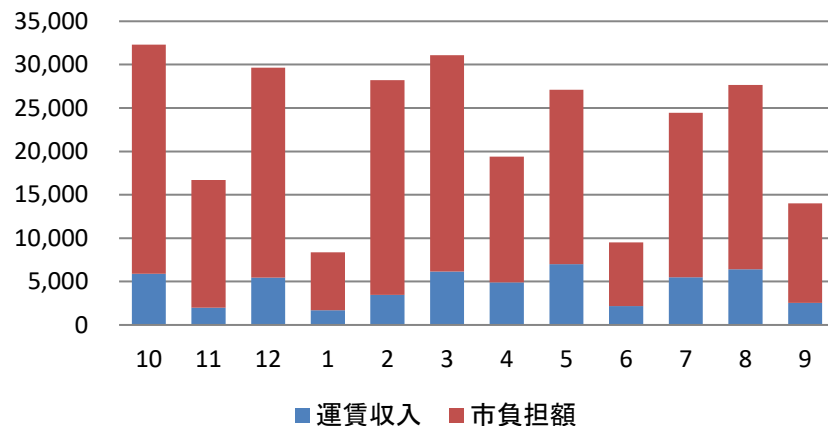
すげやま・はぎま号(R3.4～)



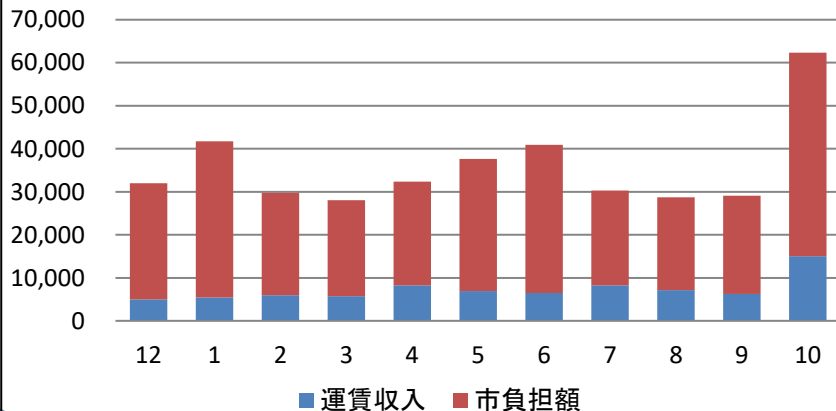
しずなみ・かわさき号(R4.11～)



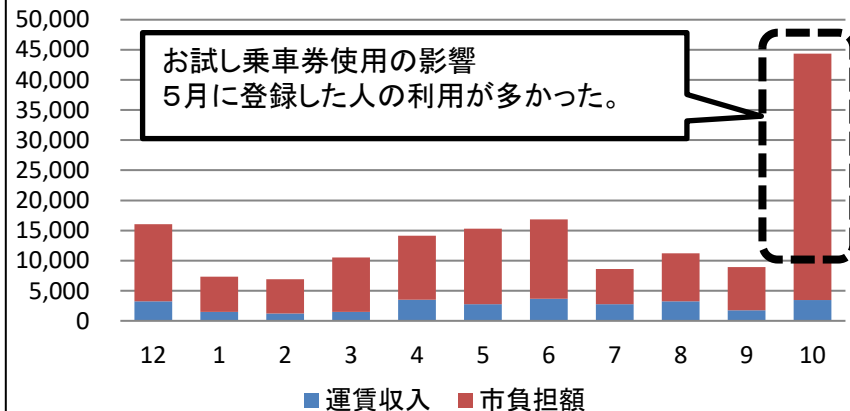
ほそえ号(R4.11～)



さがらひがし号(R4.12～)

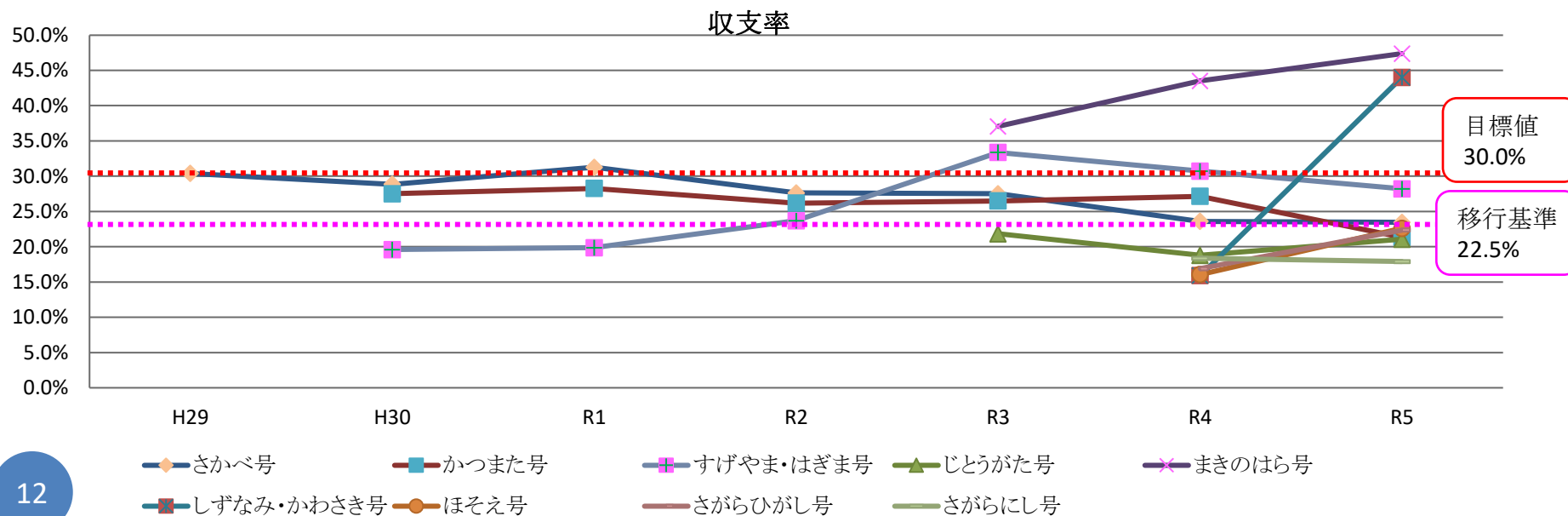


さがらにし号(R4.12～)



収支率

名称	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	計
さかべ号	30.4%	28.9%	31.3%	27.6%	27.5%	23.6%	23.5%	27.4%
かつまた号		27.5%	28.3%	26.2%	26.5%	27.1%	21.3%	26.3%
すげやま・はぎま号		19.6%	19.9%	23.7%	33.4%	30.7%	28.2%	28.2%
じとうがた号					21.8%	18.8%	21.1%	20.1%
まきのはら号					37.0%	43.5%	47.4%	42.9%
しずなみ・かわさき号						15.9%	44.0%	31.0%
ほそえ号						16.1%	22.6%	19.8%
さがらひがし号						16.9%	22.4%	20.5%
さがらにし号						18.4%	17.9%	18.0%
計								



事業評価

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

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

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

※実績運行回数:複数配車でも1とした実績運行回数

※総実績運行回数:総ての運行した回数(複数配車の総数)

※0.9:お試し乗車券、無料券の配布による運賃収入の減少による。

※運行経費:総実績運行回数の経費

さかべ号

【運行開始】 平成29年10月(試験運行)・・道路運送法第21条

令和2年4月(本格運行)・・道路運送法第4条

【運行日】 火曜日、木曜日

【運行便数】 日8便

【運行範囲】 主に榛原地区、一部相良地区、吉田町

【料金】 区域内250円、榛原・吉田500円、相良1,000円

【運行実績】 利用者:2,398人(令和5年10月末まで)

行き先区分	利用者数
静波	339 (14.1%)
細江	1,836 (76.6%)
川崎	0 (0.0%)
勝間田	5 (0.2%)
牧之原	0 (0.0%)
坂部	71 (3.0%)
相良	9 (0.4%)
吉田	138 (5.8%)
計	2,398 (100.0%)

施設区分	利用者数
病院	1,665 (69.4%)
スーパー	552 (23.0%)
公共施設	142 (5.9%)
金融機関	39 (1.6%)
計	2,398 (100.0%)

行き先区分	施設区分	乗降場所	利用者数
細江	病院	藤本クリニック	559
細江	病院	榛原総合病院	385
静波	病院	石井内科皮膚科医院	196
細江	スーパー	ほうせん館	164
細江	病院	玉井整形外科医院	157
細江	スーパー	ピアゴ榛原店	117
細江	スーパー	カネハチ榛原店	109
細江	病院	石井眼科医院	99
細江	スーパー	KOファンモール	79
坂部	公共施設	富士山静岡空港	66

かつまた号

【運行開始】 平成30年10月(試験運行)・・・道路運送法第21条

令和3年4月(本格運行)・・・道路運送法第4条

【運行日】 水曜日、金曜日

【運行便数】 日10便

【運行範囲】 主に榛原地区、一部相良地区

【料金】 区域内250円、榛原500円、相良1,000円

【運行実績】 利用者:1,814人(令和5年10月末まで)

行き先区分	利用者数
静波	624 (34.4%)
細江	1,064 (58.7%)
川崎	11 (0.6%)
勝間田	14 (0.8%)
牧之原	101 (5.6%)
坂部	0 (0.0%)
相良	0 (0.0%)
計	1,814 (100.0%)

施設区分	利用者数
病院	1,167 (64.3%)
スーパー	518 (28.6%)
公共施設	98 (5.4%)
金融機関	31 (1.7%)
計	1,814 (100.0%)

行き先区分	施設区分	乗降場所	利用者数
細江	病院	榛原総合病院	301
細江	病院	藤本クリニック	198
静波	病院	石井内科皮膚科医院	180
静波	スーパー	カネハチ榛原店	175
細江	病院	柴田歯科医院	137
細江	スーパー	ピアゴ榛原店	125
細江	病院	みどり歯科医院	72
牧之原	病院	はいばらクリニック	64
細江	スーパー	ほうせん館	55
細江	スーパー	ドン・キホーテ	55

すげやま・はぎま号

【運行開始】 令和3年4月（試験運行）・・道路運送法第21条

令和4年4月（本格運行）・・道路運送法第4条

【運行日】 火曜日、金曜日

【運行便数】 日8便

【運行範囲】 主に相良地区、一部榛原地区

【料金】 区域内250円、榛原1,000円

菅山地区の方:相良350円、萩間・牧之原・地頭方・片浜650円

萩間地区の方:相良・牧之原500円、地頭方・片浜750円

【運行実績】 利用者:2,210人（令和5年10月末まで）

行き先区分	利用者数
相良市街地	1,900 (86.0%)
菅山	198 (9.0%)
片浜	6 (0.3%)
萩間	0 (0.0%)
地頭方	0 (0.0%)
牧之原	0 (0.0%)
榛原	106 (4.8%)
計	2,210 (100.0%)

施設区分	利用者数
病院	1,204 (54.5%)
スーパー	785 (35.5%)
公共施設	160 (5.8%)
金融機関	61 (2.1%)
計	2,210 (100.0%)

行き先区分	施設区分	乗降場所	利用者数
相良市街地	病院	堀口外科医院	508
相良市街地	スーパー	マム相良店	341
相良市街地	スーパー	スーパーラック相良店	308
菅山	病院	渡辺内科医院	168
相良市街地	病院	廣瀬医院	119
相良市街地	スーパー	KOマート相良店	108
榛原地区	病院	榛原総合病院	105
相良市街地	公共施設	図書交流館いこっと	99
相良市街地	病院	サガラ眼科	91
相良市街地	病院	ファミリー歯科	86

じとうがた号

【運行開始】 令和3年4月(試験運行)・・・道路運送法第21条

【運行日】 月曜日、木曜日

【運行便数】 日8便

【運行範囲】 主に相良地区、一部榛原地区

【料金】 区域内250円、相良500円、御前崎500円、萩間・片浜750円、
榛原1,000円、空港1,500円

【運行実績】 利用者:791人(令和5年10月末まで)

行き先区分	利用者数
相良市街地	196 (24.8%)
菅山	0 (0.0%)
片浜	0 (0.0%)
萩間	5 (0.6%)
地頭方	349 (44.1%)
牧之原	0 (0.0%)
御前崎地区	153 (19.3%)
榛原	88 (11.1%)
計	791 (100.0%)

施設区分	利用者数
病院	456 (57.6%)
スーパー	83 (13.1%)
公共施設	203 (25.7%)
金融機関	28 (3.5%)
計	791 (100.0%)

行き先区分	施設区分	乗降場所	利用者数
地頭方	公共施設	地頭方原子力防災センタージープ	157
御前崎地区	病院	おまえざき痛みのクリニック	127
榛原	病院	榛原総合病院	80
地頭方	スーパー	新鮮市場ジョイ	60
地頭方	病院	藤原整形外科	49
地頭方	病院	酒井内科医院	43
相良市街地	病院	大角歯科医院	42
相良市街地	病院	渡辺内科医院	24
相良市街地	病院	サガラ眼科	23
相良市街地	スーパー	マム相良店	18

まきのはら号

【運行開始】 令和3年4月・道路運送法第79条

【運行日】 月曜日(相良行)、金曜日(榛原行)、火曜日・木曜日(区域内)

【運行便数】 日6便(相良行、榛原行のみ)

【運行範囲】 相良地区、榛原地区

【料金】 区域内250円、勝間田・萩間350円、相良・片浜・榛原・坂部500円
地頭方1,000円

【運行実績】 利用者:844人(令和5年10月末まで)

行き先区分	利用者数
相良市街地	270 (32.0%)
菅山	0 (0.0%)
片浜	0 (0.0%)
萩間	2 (0.2%)
地頭方	0 (0.0%)
牧之原	3 (0.4%)
榛原市街地	569 (67.4%)
計	844 (100.0%)

施設区分	利用者数
病院	451 (53.4%)
スーパー	241 (28.6%)
公共施設	127 (15.0%)
金融機関	25 (3.0%)
バス停	0 (0.0%)
計	844 (100.0%)

行き先区分	施設区分	乗降場所	利用者数
相良市街地	病院	堀口外科医院	108
榛原市街地	病院	石井内科皮膚科医院	98
榛原市街地	病院	榛原総合病院	94
相良市街地	病院	相良歯科クリニック	83
榛原市街地	スーパー	バロー静波店	75
榛原市街地	公共施設	牧之原警察署	72
榛原市街地	スーパー	カネハチ榛原店	55
相良市街地	スーパー	スーパーラック相良店	32
榛原市街地	病院	みどり歯科医院	29
榛原市街地	公共施設	市役所榛原庁舎	26

しずなみ・かわさき号

- 【運行開始】 令和4年11月（試験運行）・・道路運送法第21条
- 【運行日】 月曜日、金曜日
- 【運行便数】 日8便
- 【運行範囲】 主に榛原地区、一部相良地区
- 【料金】 区域内250円、細江・片浜350円、坂部・牧之原500円、相良600円、子生まれ温泉1,000円
- 【運行実績】 利用者:620人（令和5年10月末まで）

施設区分	利用者数
病院	360(58.1%)
スーパー	178(28.7%)
公共施設	53 (8.5%)
金融機関	29 (4.7%)
計	620 (100.0%)

行き先区分	施設区分	乗降場所	利用者数
細江	病院等	榛原総合病院	155
静波	病院等	石井内科皮膚科医院	58
静波	スーパー	アルト静波店	48
細江	スーパー	カネハチ榛原店	48
静波	スーパー	バロー静波店	39
細江	病院等	藤本クリニック	35
静波	公共施設	市役所榛原庁舎	29
静波	病院等	黒木歯科医院	27
細江	病院等	玉井整形外科医院	26

ほそえ号

【運行開始】 令和4年11月（試験運行）・・道路運送法第21条

【運行日】 火曜日、木曜日

【運行便数】 日8便

【運行範囲】 主に榛原地区、一部相良地区

【料金】 区域内250円、静波・川崎350円、坂部・片浜・牧之原500円、
相良700円、子生まれ温泉1,000円

【運行実績】 利用者:202人(令和5年10月末まで)

施設区分	利用者数
病院	153 (75.7%)
スーパー	4 (2.0%)
公共施設	41 (20.3%)
金融機関	4 (2.0%)
計	202 (100.0%)

行き先区分	施設区分	乗降場所	利用者数
細江	病院等	藤本クリニック	25
細江	病院等	榎田歯科医院	24
静波	病院等	石井内科皮膚科医院	24
坂部	病院等	ひろみち歯科医院	23
細江	公共施設	榛原総合病院	20
片浜	病院等	老人福祉センター	16
坂部	病院等	玉井整形外科医院	9
細江	病院等	市役所榛原庁舎	8
細江	病院等	はいばらクリニック	8

さがらひがし号

- 【運行開始】 令和4年12月(試験運行)・・・道路運送法第21条
- 【運行日】 火曜日、金曜日
- 【運行便数】 日8便
- 【運行範囲】 主に相良地区、一部榛原地区
- 【料金】 (片浜地区) 区域内250円、相良・静波350円、細江500円
菅山・萩間・地頭方650円、静岡空港1,000円
(相良市街地) 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、静岡空港1,500円
- 【運行実績】 利用者:345人(令和5年10月末まで)

施設区分	利用者数
病院	122 (35.4%)
スーパー	126 (36.5%)
公共施設	79 (22.9%)
金融機関	18 (5.2%)
計	345 (100.0%)

行き先区分	施設区分	乗降場所	利用者数
相良地区	スーパー等	KOマート相良店	92
相良地区	公共施設等	相良本通(バス停)	40
細江区	病院等	榛原総合病院	32
相良地区	病院等	渡辺内科医院	27
相良地区	病院等	堀口外科医院	25
萩間地区	公共施設等	さがら子生れ温泉会館	17
相良地区	スーパー等	フードマーケット・マム相良店	16
相良地区	スーパー等	スーパーラック相良店	16
相良地区	病院等	富士山静岡空港	12

さがらにし号

- 【運行開始】 令和4年12月（試験運行）・・道路運送法第21条
- 【運行日】 月曜日、水曜日
- 【運行便数】 日8便
- 【運行範囲】 主に相良地区、一部榛原地区
- 【料金】 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
- 【運行実績】 利用者:169人（令和5年10月末まで）

施設区分	利用者数
病院	70 (41.4%)
スーパー	76 (45.0%)
公共施設	23 (13.6%)
金融機関	0 (0.0%)
計	169 (100.0%)

行き先区分	施設区分	乗降場所	利用者数
相良地区	スーパー等	フードマーケット・マム相良店	73
相良地区	病院等	堀口外科医院	30
相良地区	病院等	渥美医院	13
相良地区	公共施設等	市役所相良庁舎	10
細江区	病院等	榛原総合病院	9
相良地区	病院等	サガラ眼科	8
相良地区	病院等	渡辺内科医院	4
相良地区	公共施設等	相良コミュニティ防災センター	4
坂部地区	公共施設等	富士山静岡空港	4

令和 6 年度デマンド乗合タクシーの運行計画案について

企画政策部地域振興課

1 全体の運行方針

(1) 号の統合による運行曜日の拡大

令和 4 年度に全域導入を完了し、今後は利便向上を図っていく中で、利用者からの要望が多い「運行する曜日を増やしてほしい」に対応するために、一部の地域で号を統合、曜日を整理することで週 2 運行から週 3 運行への改善を図る。

また、運行曜日を増やすことは、午前中の特定便（9:30 や 10:30）に集中する利用者を分散させることとなり、事業者側の配車の負担軽減にも効果が期待できる。

なお、号を統合しても運賃は変更しない。

デマンド乗合タクシーの運行曜日の拡大（榛原）

変更前

事業者	号	月	火	水	木	金
東海 タクシ ー	さかべ号		○		○	
	しずなみ・かわさき号	○				○
	ほそえ号		○		○	
	かつまた号			○		○
市	まきのはら号	○（相良）	○（地区内）		○（地区内）	○（榛原）

変更後（令和 6 年 4 月から）



事業者	号	月	火	水	木	金	備考
東海 タクシ ー	さかべ号	サロン開催に応じて臨時運行					・週 2 を維持 ・高齢者サロン運行を導入
	しずなみ・かわさき号、ほそえ号	○	○			○	・両号を統合し週 3 運行 ・試験運行 1 年延長（R6.4～）
	※かつまた・まきのはら号	勝間田地区 牧之原地区	○（相良）	○（榛原）	○（榛原）	○（榛原）	・両号を統合し週 3 運行 ・勝間田地区は木曜日を追加 ・牧之原地区は水曜日を追加

① さかべ号

週 2 運行を維持するが、地元要望のあるサロン開催に合わせた臨時運行を取り入れる。試験的な取組と位置付け、当面の間、坂部区のみで実施。

（坂部区のサロン）

- ・さかべふれあいサロン：第 1、2、3 金曜日 9:00 から坂部区民センターで開催
- ・坂 2 井戸端亭：毎月 10 日に坂 2 公民館で開催

② しずなみ・かわさき号、ほそえ号（両号の乗合可能）

榛原市街地の「しずなみ・かわさき号」と「ほそえ号」を統合し、週3回運行で試験運行を継続、ほそえ号の木曜日の運行は少ないため廃止する

③ かつまた・まきのはら号（両号の乗合可能 水曜日、金曜日）

（かつまた号地域）

- ・利用実績が少ない 11:30、14:00 便を廃止（他の号と同じ便数に整理）
- ・新たに木曜日を追加する

（まきのはら号地域）

- ・月曜日の相良地域行き、金曜日の榛原地域行きは維持
- ・新たに需要の多い榛原地域行きの水曜日を追加する
- ・かつまた号との乗合を可能とするため、行きの時刻をかつまた号の 15 分前に変更し、帰りの 2 便の時刻を変更する

デマンド乗合タクシーの運行曜日の拡大（相良）

変更前

事業者	号	月	火	水	木	金
御前崎 タクシ ー	すげやま・はぎま号		○			○
	じとうがた号	○			○	
	さがらひがし号		○			○
	さがらにし号	○		○		



変更後（R6. 4～）

事業者	号	月	火	水	木	金	備考
御前崎 タクシ ー	すげやま・はぎま号		○	○		○	水曜日を追加
	じとうがた号 （4月から本格運行）	○			○		本格運行移行直後のため、週2で据え置き
	さがらひがし号、 さがらにし号	○	○			○	・両号を統合し週3運行とする ・試験運行を1年延長（R6. 4～）

④ すげやま・はぎま号

利用者数が多いため、新たに水曜日運行を追加する

⑤ じとうがた号

本格運行への移行直後（R6. 4～予定）であること、他の号と違うサービスを導入済みであること（御前崎市へ運行）を理由に、週2運行のままで様子を見る

⑥ さがらひがし号、さがらにし号（両号の乗合可能）

相良市街地の「さがらひがし号」と「さがらにし号」を統合し、週3回運行で試験運行を継続、さがらにし号の水曜日の運行は少ないため廃止

令和6年度

号	運行会社	運行状況	運行便数	特殊事情
さかべ号	東海 タクシー	本格運行	週2 8便/日	吉田町の病院への運行、サロンの臨時運行
かつまた・まきの はら号		本格運行	週3 6～8便/日	＜まきのはら号＞ 月：相良、水・金：榛原
しずなみ・かわさ き号、ほそえ号※		試験運行	週3 8便/日	
すげやま・はぎま 号	御前崎 タクシー	本格運行	週3 8便/日	
じとうがた号		本格運行	週2 8便/日	御前崎市の病院、スー パーへの運行
さがらひがし号、 さがらにし号※		試験運行	週3 8便/日	

※試験運行中の地域については、本格運行移行時に名称を変更予定

(2) 時刻の変更

市街地以外の地域では移動先の所要時間を2.5時間で設定しているが、用事が済めば早い便で帰宅している。(例：行き2便目⇒帰り1便目)

しかし、行きの4便目で移動した場合は、帰りの4便目を利用するしかなく、待ち時間が長くなるため、利用率は低い傾向にある。

そこで、17時を16時30分に早め、利便の向上を図る。

対象：さかべ号、かつまた号・まきのはら号、すげやま・はぎま号、じとうがた号

	1 便	2 便	3 便	4 便
●●から特定施設へ	8:30	9:30	10:30	14:30
	1 便	2 便	3 便	4 便
特定施設から●●へ	11:00	12:00	13:00	17:00

16:30

(3) 特定施設（目的地）の追加

- ・牧之原市多目的体育館「ガスワンアリーナ」を追加（令和6年度完成）
- ・牧之原市原子力防災施設「サーボ」を追加（完成済み）

※運賃はそれぞれの号の相良市街地行きと同額

- ・相良地域のスルガ銀行相良支店を削除（閉店）

会議録

日 時 令和5年10月31日（火）13時30分～16時
場 所 榛原庁舎4階大会議室
出 席 者 別紙のとおり
内 容 令和5年度第1回牧之原市地域公共交通会議 評価改善部会

令和6年度のデマンド乗合タクシーの運行計画について

【事務局 増田 説明】

（質疑応答）

【委員】

デマンドタクシーについてあまりわかってない人が多くみられる。例えば、目的地に入っていなくても近くまで行けることを、タクシー運転手が把握して伝えていただければと感じる。

他にも混雑状況を知りたいや、予約が出来ないのが心配と、通常のタクシーと混同するという声については対応できないか。

【松尾座長】

混雑を避けたい人もいると思うので、過去の曜日別・時間別の利用状況についてはチラシで情報提供をしておくと利用客の分散も見込めるのでいいと思う。

【委員】

焼津、藤枝、島田あたりで AI デマンドを導入していれば吉田のような配車システムを安価で共同導入することが出来そうだが。

【事務局 増田】

現在吉田が実施しているので、いずれそういう議論もしなければならないと思う。しかし、今の牧之原市のデマンドの状況であると高齢者がメイン層で、スマートフォンを使っている予約ができるかという懸念がある。

【松尾座長】

吉田町からアドバイスを貰って導入の検討はよいと思う。ただし、実際導入したが結局予約は電話でしか来ないという例も多い。地域特性に合わせて様子を見ながら入れていただければ。

【委員】

かつまた・まきのはら号の統合の件について、基本的に賛成であるが勝間田地区は広く、端から端での乗合は難しいのではないかと懸念しているので検討していただきたい。

じとうがた号の本格運行への移行

じとうがた号の本運行について

試験運行を行ってきた「じとうがた号」について、事業評価を行い、本格運行移行基準を一部クリアしているため、令和6年4月から本格運行へ移行する。

① 試験運行期間

令和3年4月～

② 評価基準

下記のとおり

主な指標			達成目標	本格運行移行基準
利用状況	登録者数	R5.4 現在の 75 歳以上の人数：799 人	運行地域の 75 歳以上の 1/3 以上（240 人）	なし
	利用者数	稼働した日の利用者数	3.6 人/日以上	1.1 人/日以上
	稼働率	計画に対する運行比率	30%以上	12.5%以上
	乗合率	1 便あたりの乗車人数	1.5 人/便以上	1.1 人/便以上
費用効率	収支率	経費に対する運賃	30%以上	22.5%以上
	1 人あたり経費	1 人あたりの経費	1,466 円/人以下	2,000 円/人以下
	1 台あたり市負担額	1 便あたりの市負担額	1,540 円/便以下	1,705 円/便以下

【直近3カ月（R5年7月～R5年9月）の実績】

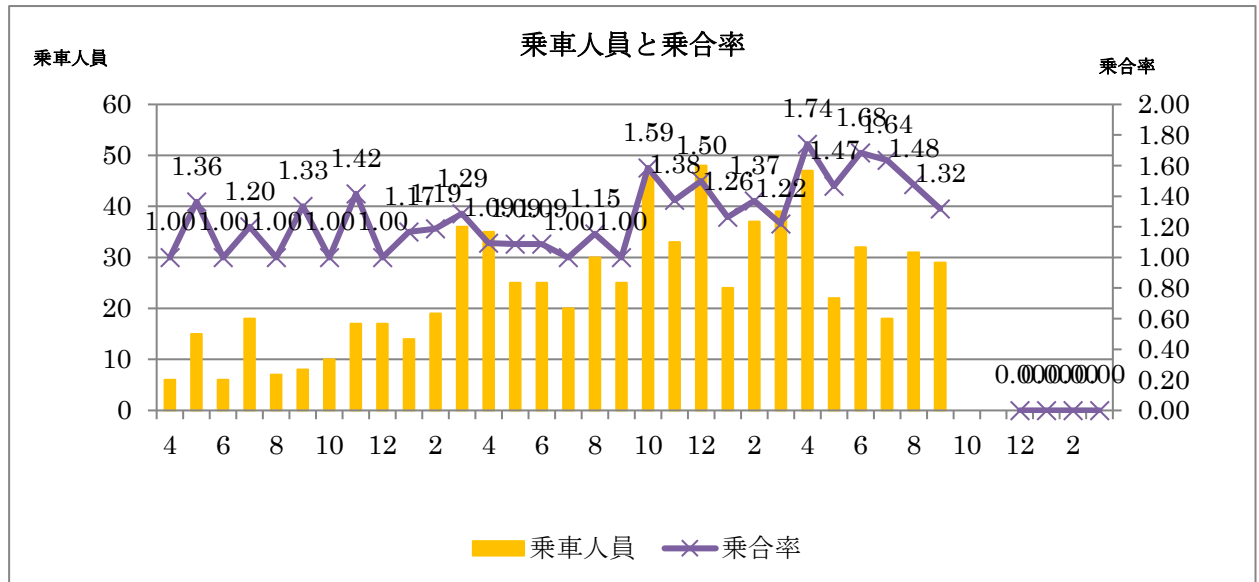
主な指標		実績値	達成目標	本格運行移行基準
利用状況	登録者数	130 人※	×	—
	利用者数	6.96 人/日 (78 人/24 日)	○	○
	稼働率	28.1% (54 回/192 回)	×	○
	乗合率	1.44 人 (78 人/54 便)	×	○
費用効率	収支率	27.4% (38,500 円/140,730 円)	×	○
	1 人あたり経費	1,804 円 (140,730 円/78 人)	×	○
	1 台あたり市負担額	1,893 円 (102,230 円/54 便)	×	×

【試験運行期間中の取組み】

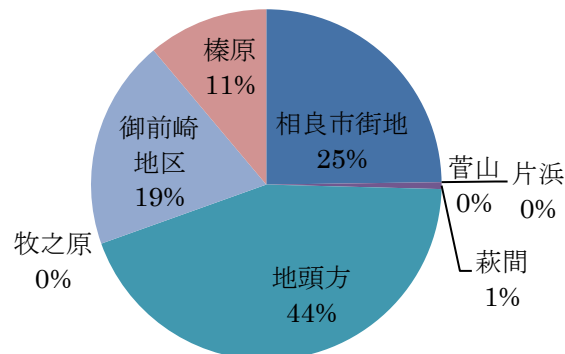
実施項目	実施時期	
免許返納無料券配布（12 枚）	令和3年4月	—（運行開始時反映）
多利用者への無料券配布（10 回利用で1 枚）	令和3年4月	—（運行開始時反映）
アンケートの実施	令和3年11月	
目的地の追加（御前崎市内 5 箇所）	令和4年4月	
目的地の追加（スーパーラック浜岡店）	令和5年4月	

【利用状況】

	R3 (R3. 4－R4. 3)		R4 (R4. 4－R5. 3)		R5 (R5. 4－R5. 9)	
	利用者数	乗合率	利用者数	乗合率	利用者数	乗合率
じとうがた号	173	1.16	387	1.23	(179)	(1.55)



行き先区分



③ 事業評価

- ・直近3か月の状況で事業評価を行った結果、本格運行移行基準について1台あたり市負担額を除いてクリアしている。
- ・令和5年9月にタクシー運賃の改定があり、メーター運賃の高騰および時間指定予約料の追加によって運行経費の高騰している。
- ・令和5年度中の平均乗合率は1.50人と直近こそ目標を下回っているが、目標を達成するポテンシャルはある。
- ・本運行移行基準を一部満たしていないが、経費の高騰から容認するものとし、令和6年4月から本運行へ移行するものとした。運行内容は、現在の試験運行内容と同じ内容で運行する。
- ・デマンド乗合タクシーを周知し、会員登録者、利用者の増加に努める。

会議録

日 時 令和5年10月31日（火）13時30分～16時
場 所 榛原庁舎4階大会議室
出 席 者 別紙のとおり
内 容 令和5年度第1回牧之原市地域公共交通会議 評価改善部会

デマンド乗合タクシーの本格運行への移行評価等について

【事務局 笠井 説明】

（質疑応答）

【委員】

じとうがた号の行先について、榛原地区への利用が多いが、相良本通で切ってそこからバスで行くということは難しいか。市としても利用者としてもかなり出費が抑えられると思う。榛原地区が榛原病院であればバスの停留所もあるし、ジャストラインのお客さんも増えるであろう。

【事務局 増田】

デマンドを始めた当初、年齢を75歳以上にすることなどでバス停まで歩くことが厳しいという方のドアトゥードアのサービスとして棲み分けをしていた。導入時には拠点バス停までという案もあったが、それをやって喜ばれるか、使われるかが懸念であった。実際に利用者の平均年齢は80歳を超えており福祉的な車両となっているため、直通で行かせてあげたいというのが考え。また、榛原病院は地域の総合病院であるため。実際に個人病院はいけない所もある。

デマンド乗合バス「まきのほら号」の委託方式への変更等について

企画政策部地域振興課

1 現在の運行概要

- ① 運行形態 道路運送法第 78 条に規定する自家用有償旅客運送
- ② 運行開始 令和 3 年 4 月
- ③ 使用車輛 ハイエース（運転手、運行管理：市職員）
- ④ 運行曜日 月：相良地域 火、木：地区内 金：榛原地域
- ⑤ 経緯 牧之原地区は、病院やスーパーが地区内にあり短距離利用が想定されたため、タクシー事業者の負担を考慮し、市直営で開始した。

2 利用実績

まきのほら号運行データ

- ・会員登録者数：109 人
- ・R4 実利用者数：22 人
- ・年間運行回数：約 250 回（R5 推定）

令和 4 年度までの利用状況

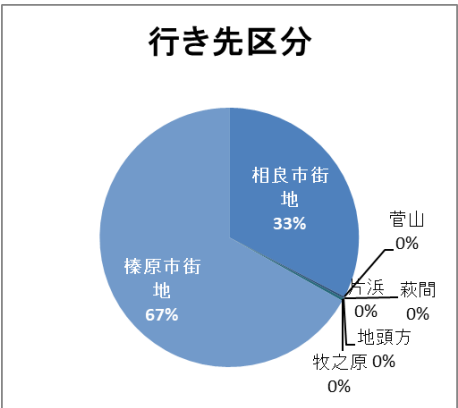
年度	運行回数	乗車人員	実利用者数	乗合率
令和 3 年度計	156 回	230 人	26 人	1.47
令和 4 年度計	195 回	324 人	22 人	1.64
合 計	351 回	554 人	35 人	1.58

時刻	運行便数	利用者数
8：30	123	182
10：00	142	214
14：00	26	50

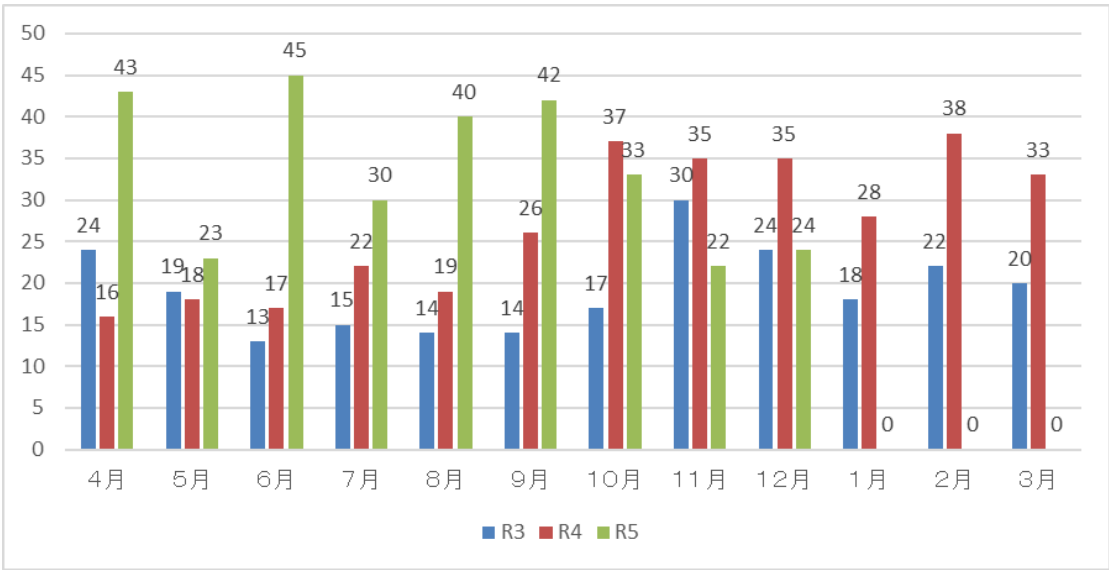
時刻	運行便数	利用者数
11：30	180	323
13：00	32	44
16：30	23	44

利用施設

	区分	施設区分		回数
1	相良市街地	病院等	堀口外科医院	1 0 8
2	榛原市街地	病院等	石井内科皮膚科医院	1 0 0
3	榛原市街地	病院等	榛原総合病院	9 4
4	相良市街地	病院等	相良歯科クリニック	8 3
5	榛原市街地	スーパー	バロー静波店	7 5
6	榛原市街地	公共施設	牧之原警察署	7 2
7	榛原市街地	スーパー	カネハチ榛原店	5 9
8	相良市街地	スーパー	スーパーラック相良店	3 4
9	榛原市街地	病院等	みどり歯科医院	2 9
10	榛原市街地	公共施設	市役所榛原庁舎	2 6



参考 利用者数の推移



3 令和6年度の方針

運行実績から、利用者の多くは相良や榛原の市街地への長距離移動であることがわかったため、他地区同様にタクシー事業者への委託に変更することとし、東海タクシー(株)への委託を予定する。

4 令和6年度運行計画

① かつまた号との統合

まきののはら号利用者は、榛原市街地への移動が多いことから、山間部から沿岸部の動きで「かつまた号」と同じ動きがとれることから、2つの号を統合し運行曜日を統一することで両地区の乗合を可能とし、週3日に増やすことで利便向上を図る。

② 経費見込み

6千円（移動距離13kmと仮定）×250回≒150万円（かつまた号、まきののはら号）

③ 運行概要

	変更前	変更後
道路 運送法	第78条(自家用有償旅客運送)	第4条（一般乗合旅客運送）
名称	デマンド乗合バス まきののはら号	デマンド乗合タクシー かつまた・まきののはら号
行先	月：相良地域 火、木：区域内 金：榛原地域 実績 火、木：3年間で1回 月：3割 金：7割	月：相良地域＋区域内 水：榛原地域（かつまた号）＋区域内 金：榛原地域（かつまた号）＋区域内 火、木：廃止 区域内は菊川市コミバスバス停含む
便数	6便（3往復）	変更なし（時刻調整あり）
運賃	250円, 350円, 500円, 1,000円	変更なし
予約 方法	市に前日までに予約	東海タクシーに前日までに予約
運行 範囲	相良週1, 榛原週1, 区域内週2	相良週1, 榛原週2（区域内含む）

※予約方法：他の号では30分前までであるが、牧之原地区への移動は時間がかかるため、前日予約のままとする。（利用者も前日予約に慣れているため、問題は無い）

④ 運行時刻

	1 便	2 便	3 便
牧之原から特定施設へ	8:15	10:15	14:15
	1 便	2 便	3 便
特定施設から牧之原へ	11:00	12:00	16:30

⑤ 周知方法

- ・相良、榛原の牧之原区の区会での説明、回覧チラシ配布を予定
- ・会員登録者、利用者に対する通知、車内での周知を予定

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

牧之原市地域振興課

達成状況まとめ（評価理由）

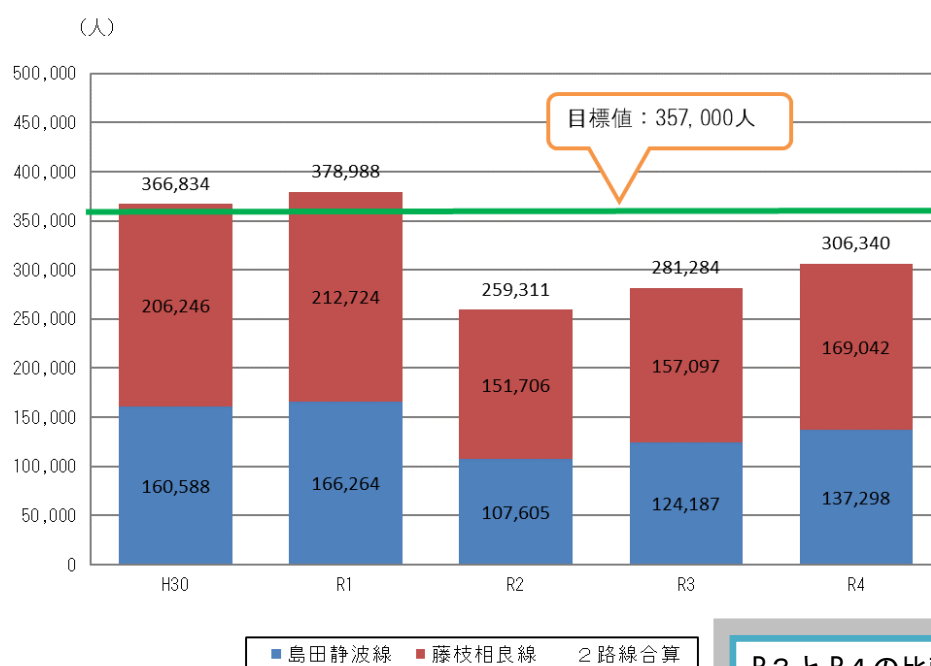
- ◎・・・積極的な取組により目標以上の成果を達成した
○・・・積極的な取組は行わなかったが、目標を達成した
△・・・目標は達成できなかったが、一定の成果があった
×・・・目標を達成できなかった

目標	評価指標	R4 目標	R4 実績	評価	要因
1 地域公共交通の利用者数の維持・減少割合の抑制	<1-1> 乗合バスの年間利用者数	357,000 人 /年	306,340 人 /年	×	外部要因（新型コロナウイルス）
	<1-2> 自主運行バスの年間利用者数	177,000 人 /年	139,353 人 /年	×	外部要因（新型コロナウイルス）
2 路線維持に向けた運行の効率化	<2-1> 乗合バスの収支率	49.4%	36.3%	×	外部要因（新型コロナウイルス）
	<2-2> 自主運行バスの収支率	25.0%	12.3%	×	外部要因（新型コロナウイルス）
3 都市拠点の主要バス停における拠点性向上	<3-1> 相良営業所の利用者数	670 人/日	617 人/日	×	バス停環境の変化か
	<3-2> 静波海岸入口の利用者数	360 人/日	415 人/日	○	
4 市民にとって利用しやすい公共交通施策の展開	<4> 公共交通の充実に対する市民満足度	40%	30.4%	△	目標には達しなかったが R4 に 7.5% 上昇し、初の 30% 台
5 地域公共交通の利用者数増加に向けた取組の充実	<5-1> モビリティマネジメントの取組件数	年間で 10 項目以上	10 項目	○	次期交通計画策定のための意見聴取等
	<5-2> モビリティマネジメントの取組人数	年間で 400 人	815 人	◎	次期交通計画策定のための意見聴取等
6 多様な団体・組織との連携による体制強化	<6> 地域住民、民間企業、交通事業者、行政間など、多様な組織・団体との公共交通に関する検討会議等の団体・組織数	9 団体・組織	11 団体・組織	◎	デマンド乗合タクシー導入に伴う協議体（R5 からは区会での周知）

□目標 1：地域公共交通の利用者数の維持・減少割合の抑制

評価指標	現状 平成29年度		目標 平成 34 年度	実績 令和4年度	評価
評価指標1-1 乗合バスの年間利用者数	357,094 人/年	維持	357,000 人/年	306,340 人/年	×
評価指標1-2 自主運行バスの年間利用者数	177,934 人/年	維持	177,000 人/年	139,353 人/年	×

指標 1－1 の経年変化



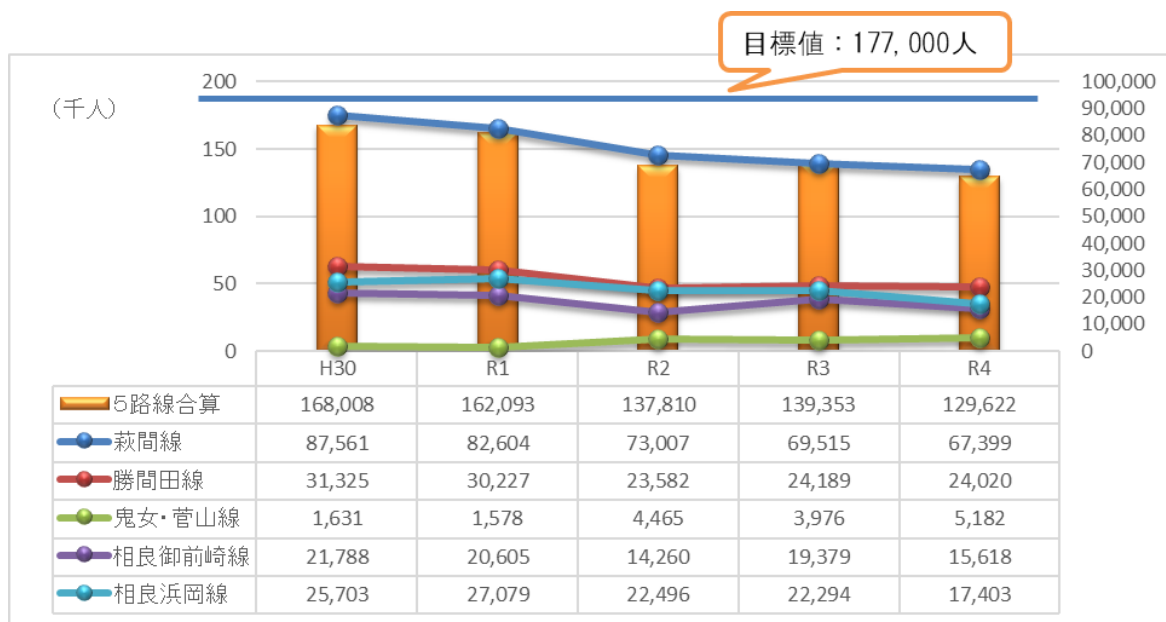
R3とR4の比較

- ・ 藤枝相良線：約 7.6%増
- ・ 島田静波線：約 10.6%増
- ・ 2路線合計：約 8.9%増

指標 1－1 総括

- ・ 新型コロナウイルスの影響により、利用者数は2路線とも一時的に大幅に減少したが、徐々に回復傾向にある。
- ・ 上記の特殊事情により、目標達成には届かなかったが、2路線の特徴でもある高校生の通学利便向上につながる利用促進策を関係市町やバス事業者とともに検討していく。

指標 1－2の経年変化



路線	R4 の R3 比	各路線の特性と分析	R5 からの方針
萩間線	3.0%減	- 小学生（萩間小学校、牧之原中学校、金谷小学校）と通勤、通学の利用が多い。 - 通勤者が多い路線（約3割）のため、在宅勤務等の働き方の変化により利用者数が回復していないことが考えられる。	高台エリアの商業施設来訪者を取り込む路線となるよう計画していく。
勝間田線	0.7%減	小学生（勝間田小学校、金谷中学校）の利用が8割を占め、児童数の影響を受けやすい。	
鬼女・菅山線	30.3 % 増	- R2 年度から鬼女・菅山線に変更し、相良小・菅山小、相良中の通学者が利用している。 - 一般の利用者は見られないが、小学校卒業後も中学への通学に利用する生徒がいる。	運行を継続
相良御前崎線	19.4 % 減	相良高校通学利用が7割を占め、相高生の影響を受けやすい。	地頭方、御前崎方面の高校生の利便性向上につながるよう、関係市やバス事業者と協議していく。
相良浜岡線	21.9 % 減	- 他の路線に比べ、通院（御前崎市立病院）、買い物（御前崎市マックスバリュ）の利用が多い。 - R3 から運行する特急静岡相良線の浜岡営業所延伸系統の影響を受け減少している可能性が高い。	

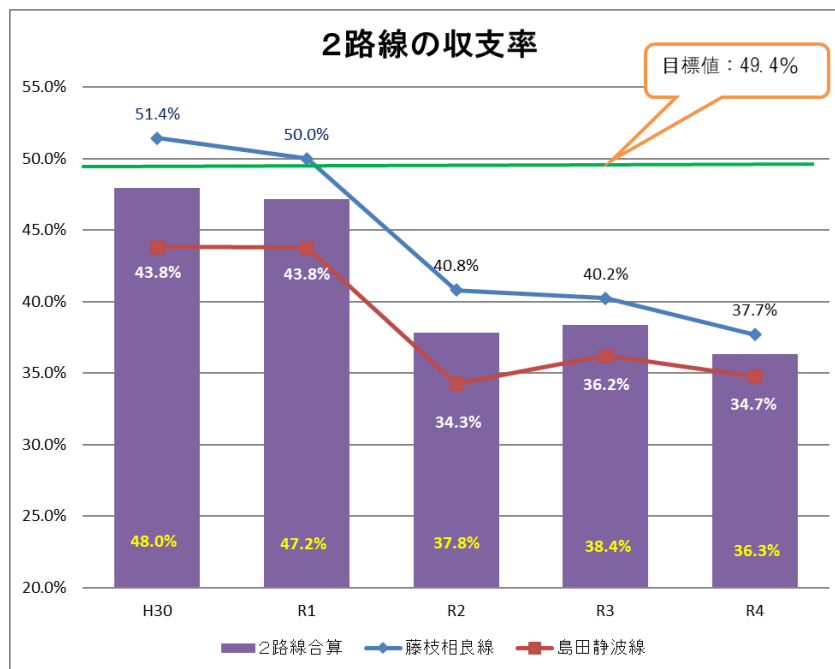
指標 1－2 総括

- 減少傾向である中で、R2からは新型コロナウイルスの影響により大幅に減少し、R4 現在も回復に至っていない。

□目標 2：路線維持に向けた運行の効率化

評価指標	現状 平成29年度		目標 平成 34 年度	実績 令和4年度	評価
評価指標 2-1 乗合バスの収支率	49.4%	維持	49.4%	36.3%	×
評価指標 2-2 自主運行バスの収支率	25.0%	維持	25.0%	12.3%	×

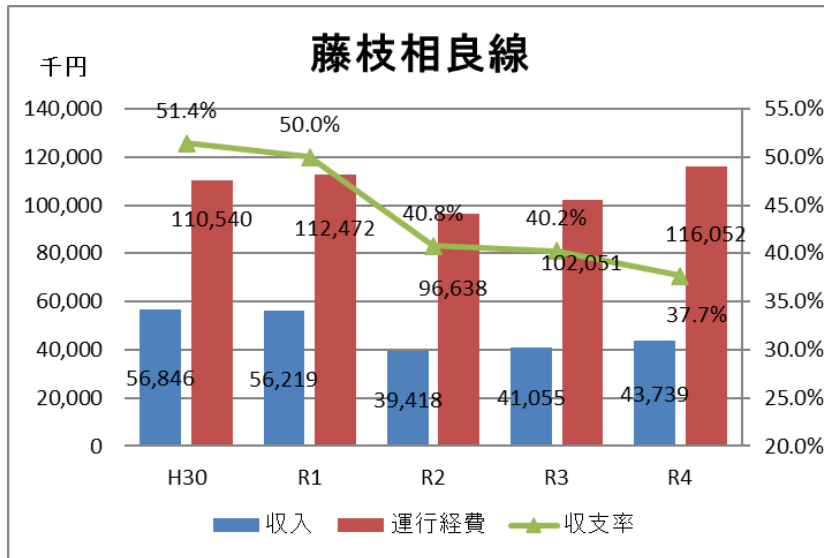
指標 2-1 の経年変化



指標 2-1 総括

- ・新型コロナウイルスの影響により、収支率は2路線とも一時的に大幅に減少し、現在まで回復には至っていない。
- ・利用者は回復傾向にあるため、運賃収入も微増であるが、運行経費の上昇に追いつけていないため、収支率は悪化した。

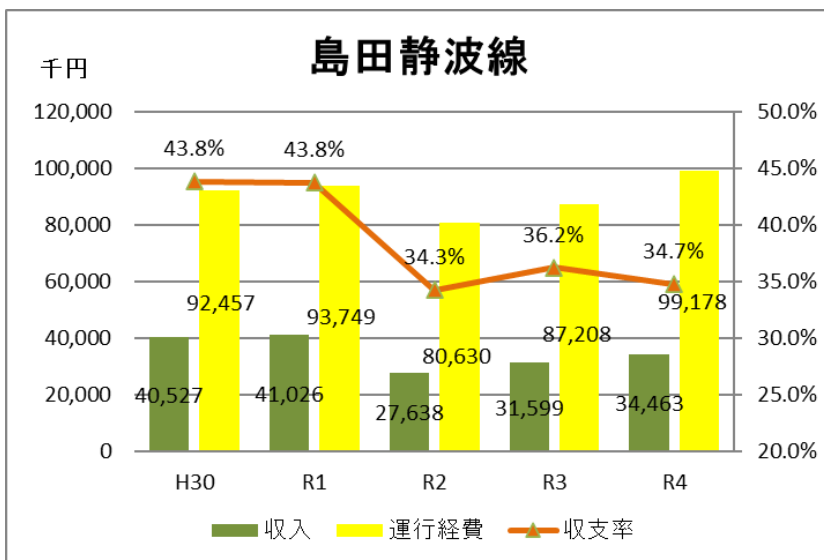
年度別収支率	路線	運賃収入（千円）	運行経費（千円）	収支率（％）	2路線 計
H30	藤枝相良線	56,846	110,540	51.4%	48.0%
	島田静波線	40,527	92,457	43.8%	
R1	藤枝相良線	56,219	112,472	50.0%	47.2%
	島田静波線	41,026	93,749	43.8%	
R2	藤枝相良線	39,418	96,638	40.8%	37.8%
	島田静波線	27,638	80,630	34.3%	
R3	藤枝相良線	41,055	102,051	40.2%	38.4%
	島田静波線	31,599	87,208	36.2%	
R4	藤枝相良線	43,739	116,052	37.7%	36.3%
	島田静波線	34,463	99,178	34.7%	



R3 と R4 の比較

- ・ 運行経費 : 13.7%増
- ・ 運賃収入 : 6.5%増
- ・ 収 支 率 : 2.5%減

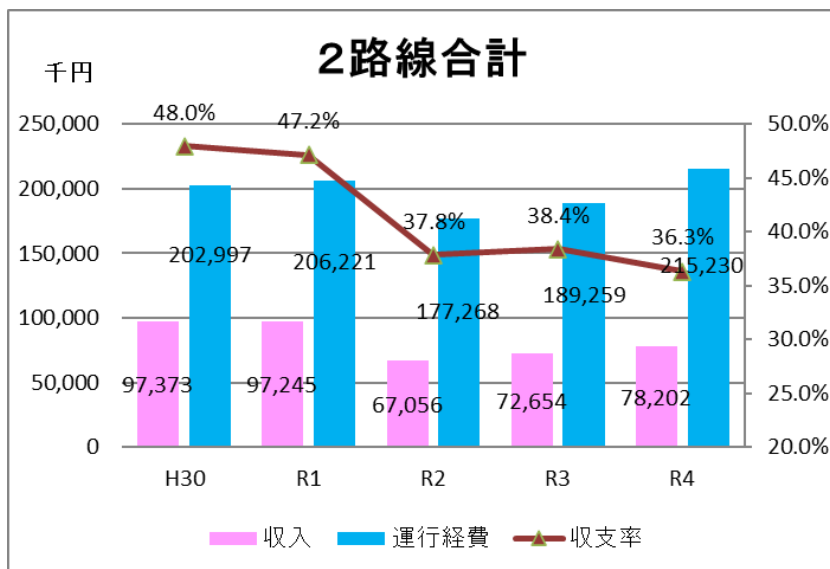
運賃収入は増えたが、収支率は低下した。



R3 と R4 の比較

- ・ 運行経費 : 13.7%増
- ・ 運賃収入 : 9.1%増
- ・ 収 支 率 : 1.5%減

運賃収入は増えたが、収支率は低下した。

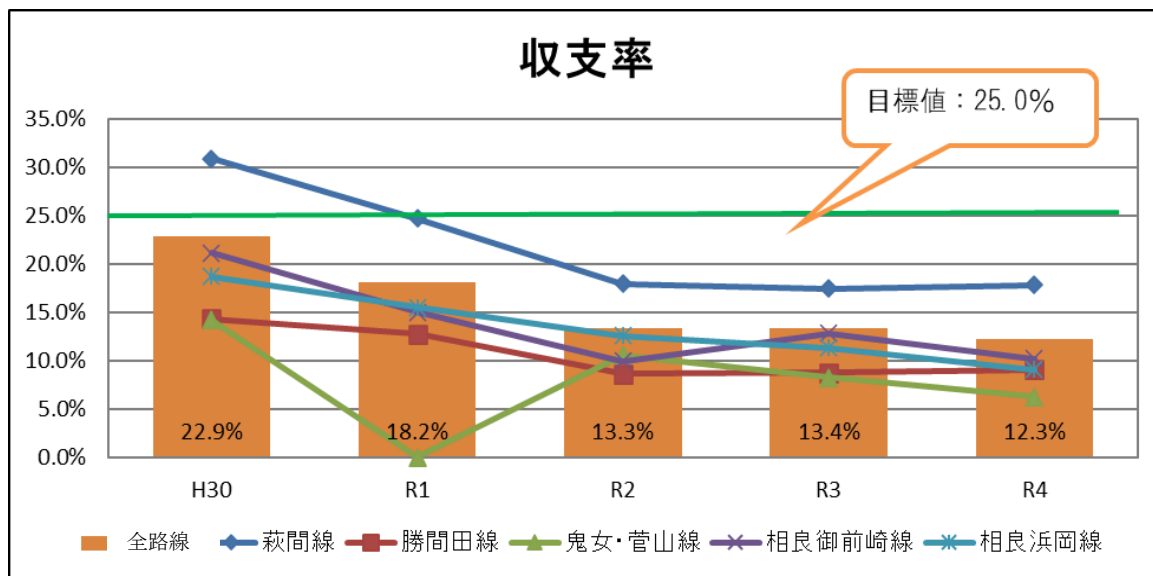


R3 と R4 の比較

- ・ 運行経費 : 13.7%増
- ・ 運賃収入 : 7.6%増
- ・ 収 支 率 : 2.1%減

運賃収入は増え、収支率低下した。

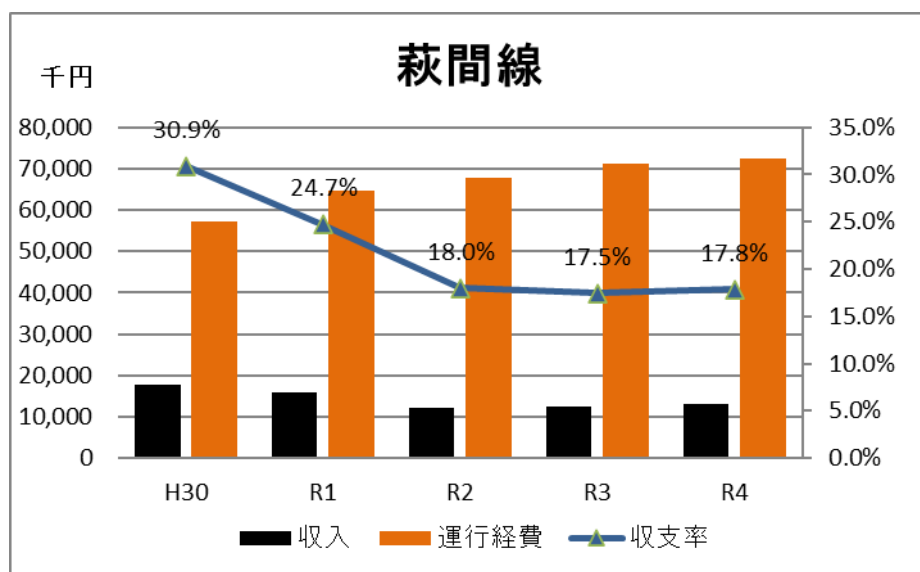
指標 2-2 の経年変化



指標 2-2 総括

- ・新型コロナウイルスの影響により、収支率は5路線全てで一時的に大幅に減少し、現在まで回復には至っていない。
- ・富士山型ネットワークを見据えた路線再編により新規路線創出の可能性もあり、市負担の増額が予想されるため、現在の路線が適正な便数かの検証を行う必要があり、利便を損なわない程度の減便（経費削減）は実施したい。
- ・R5 は相良御前崎線、相良浜岡線の見直しを行うことで、御前崎市と協議中。

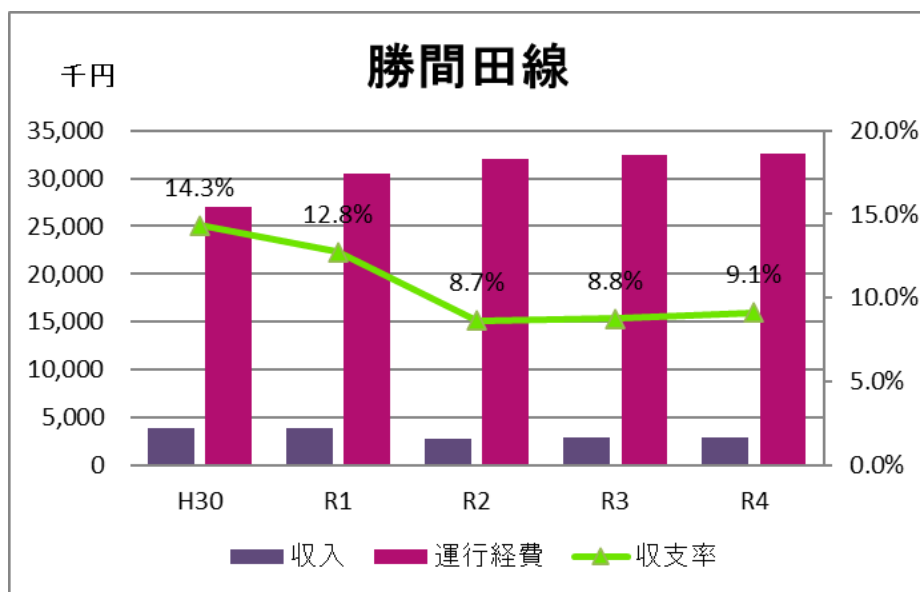
路線別収支率



R3 と R4 の比較

- ・ 運賃収入：3.8%増
- ・ 運行経費：1.6%増
- ・ 収 支 率：0.3%減

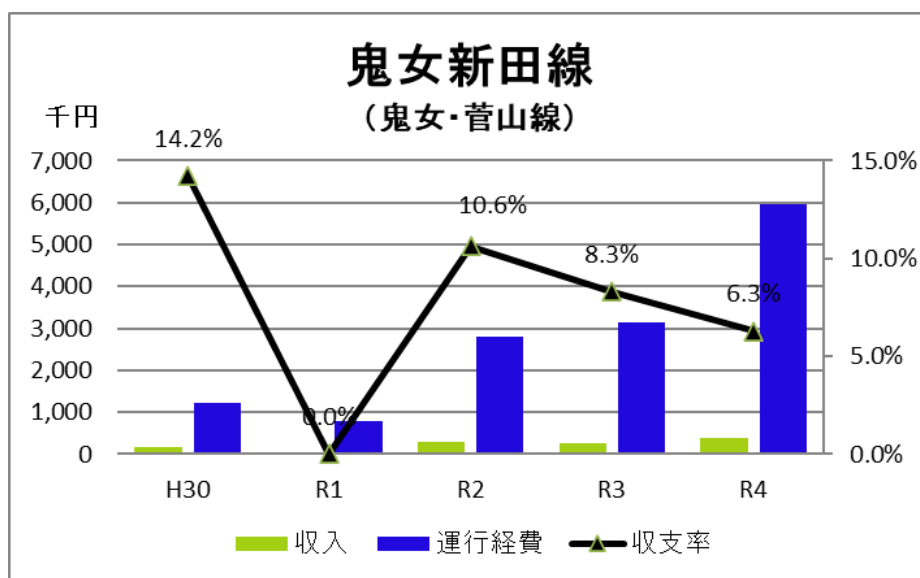
運賃収入は増えたが、経費増加に追いつかず、収支率は低下した。



R3とR4の比較

- ・ 運賃収入：4.1%増
- ・ 運行経費：0.3%増
- ・ 収 支 率：0.3%増

収支率は横ばいであった。

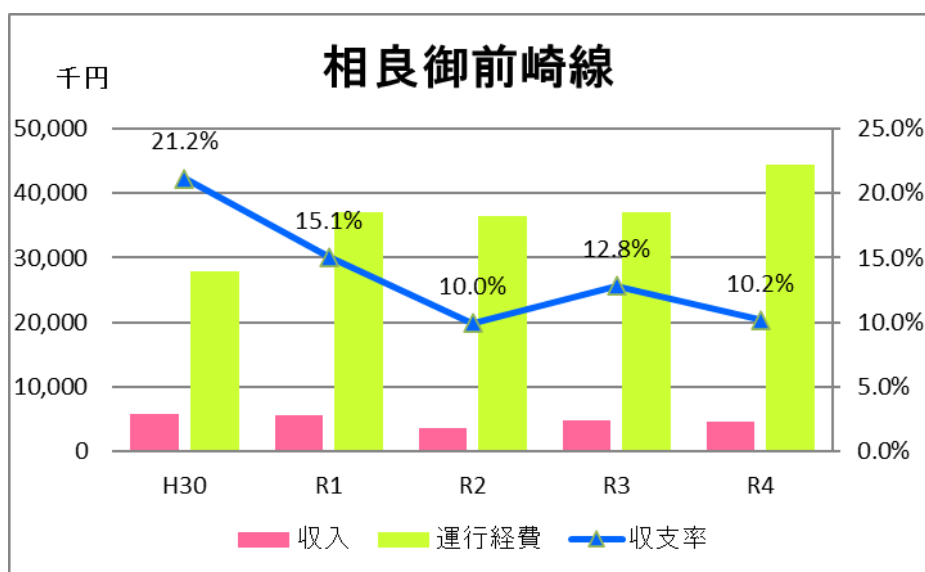


R3とR4の比較

- ・ 運賃収入：44.0%増
- ・ 運行経費：89.8%増
- ・ 収 支 率：2.0%減

R1 は無料の送迎タクシーを運行したが R2 から鬼女・菅山線として運行を開始した。

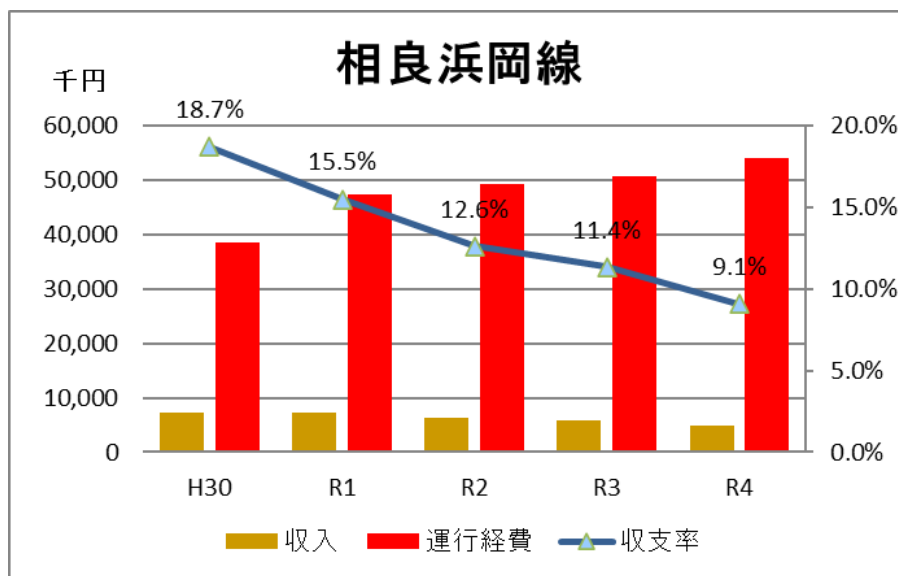
R3 の途中で運行を外部委託したため、経費が上昇した。



R3とR4の比較

- ・ 運賃収入：4.6%減
- ・ 運行経費：20.3%増
- ・ 収 支 率：2.6%減

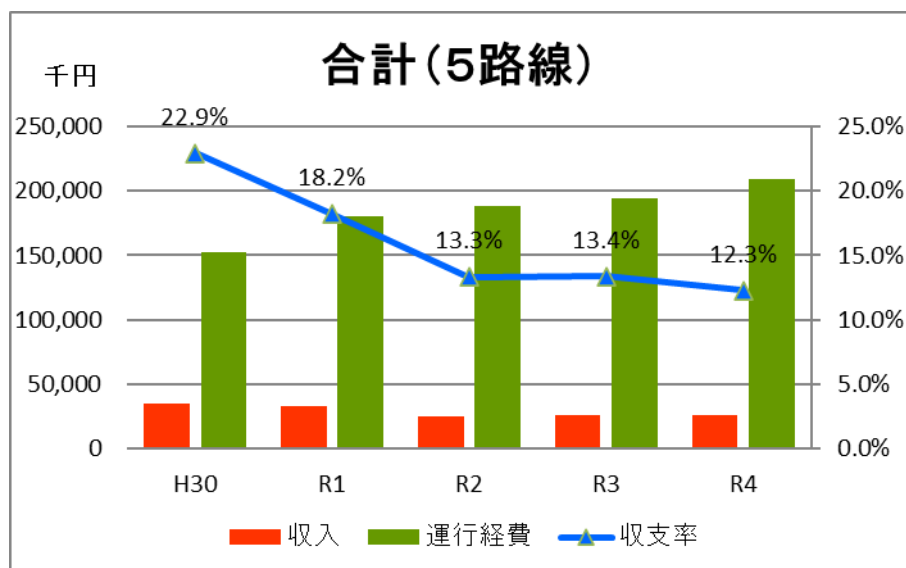
バス停変更に伴う経路変更により運行経費が増加した。



R3とR4の比較

- ・運賃収入：14.9%減
- ・運行経費：6.3%増
- ・収支率：2.3%減

バス停変更に伴う経路変更により運行経費が増加した。



R3とR4の比較

- ・運賃収入：1.4%減
- ・運行経費：7.6%増
- ・収支率：1.1%減

収支率は若干低下した。

□目標3：都市拠点の主要バス停における拠点性向上

評価指標	現状 平成29年度		目標 平成34年度	実績 令和4年度	評価
評価指標3-1 相良営業所の利用者数	677人/日	維持	670人/日	617人/日	×
評価指標3-2 静波海岸入口の利用者数	363人/日	維持	360人/日	415人/日	○

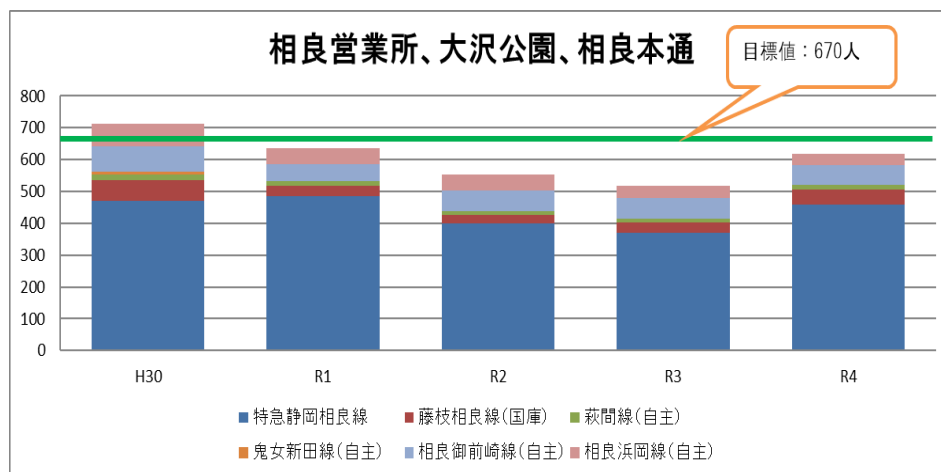
※1：乗合バス、自主運行バス、（特急）静岡相良線における各バス停で乗降した利用者数

※2：乗合バス、自主運行バスは乗降調査結果より

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

乗降者数	相良営業所（人）				
	H30	R1	R2	R3	R4
特急静岡相良線	471	485	400	369	460
藤枝相良線（国庫）	63	34	27	32	46
萩間線（自主）	18	12	12	14	14
鬼女新田線（自主）	10	-	-	-	-
相良御前崎線（自主）	80	55	64	63	63
相良浜岡線（自主）	70	51	50	41	34
合計	712	637	553	519	617

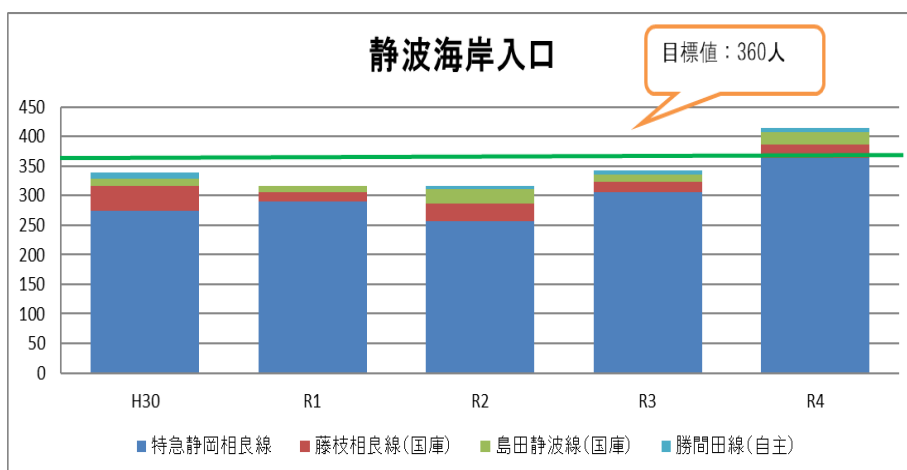
※R3，4は特急静岡相良線、藤枝相良線は「相良営業所」・「大沢公園」・「相良局前」の利用者の合計



指標3-1 総括

- ・令和元年度までは6路線が乗り入れていたが、現在は鬼女新田線廃止に伴い5路線。
- ・コロナで一時的に減少したが徐々に回復傾向にある。
- ・相良浜岡線が半減しているが、特急静岡相良線の浜岡営業所延伸系統の影響を受け、減少した可能性が高い。

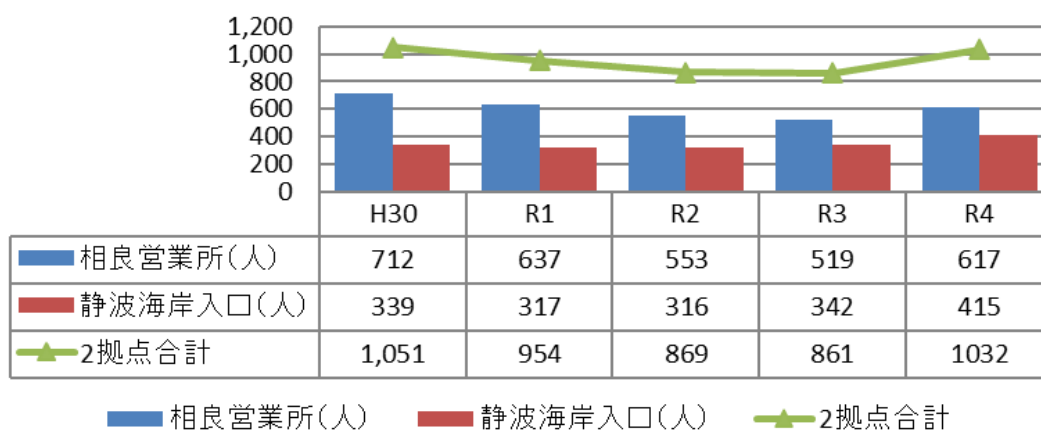
乗降者数	静波海岸入口（人）				
	H30	R1	R2	R3	R4
特急静岡相良線	274	290	257	306	364
藤枝相良線（国庫）	42	15	30	17	22
島田静波線（国庫）	12	12	24	12	22
勝間田線（自主）	11	0	5	7	7
合計	339	317	316	342	415



指標 3-2 総括

- ・ コロナ期間中も大きな減少は見られなかった
- ・ 特急静岡相良線が増加傾向にあり、単独で目標達成となる利用者数であった。

2拠点合計



指標 3 総括

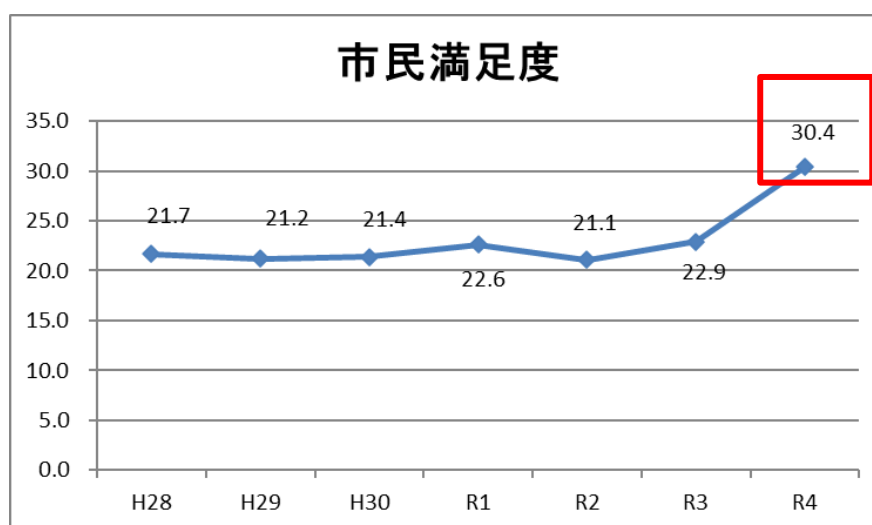
- ・ R4 にはコロナ前の利用者数に戻りつつある。
- ・ 相良営業所が減った分、静波海岸入口が増加しているが、相良営業所移転による待合環境の変化が関係した可能性がある。（駐輪場がなくなった等）

□目標4：市民にとって利用しやすい公共交通施策の展開

評価指標	現状 平成29年度		目標 平成34年度	実績 令和4年度	評価
評価指標4 公共交通の充実に対する市民 満足度	21.2%※1	増加	40%※2	30.4%	△

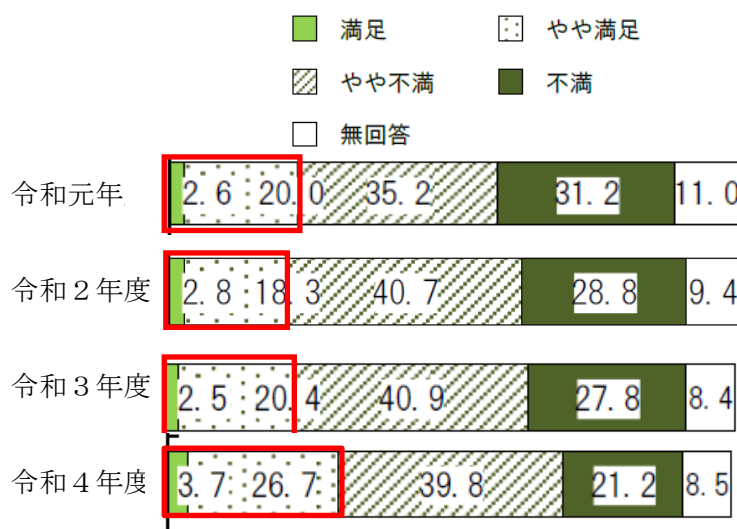
※1：無回答を含め、「満足」及び「やや満足」を足した割合

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



R3 と R4 の比較

- ・満足：1.2%増
- ・やや満足：6.3%増
- ・合計：7.5%増



考察

- ・満足度のほか、重要度も示されているが、公共交通の充実については、例年、満足度は低く重要度は高い傾向にある。
- ・自由意見では、若者から高齢者まで交通の便の悪さへの不満の意見が多くなっている。（車や自転車がないと移動できない等）

指標4 総括

- ・R4の上昇は、相良本通バス停への待合所整備や、デマンドの導入地域拡大が原因か。
- ・引き続き市民満足度と意見を確認し、満足度の向上に努める。

自由意見一覧

②バスに関する意見 8件

	性別	年齢	居住地区
根松牧之原警察署入口のバス停付近に駐車場・駐輪場がないため、利用者は多いがアクセスが悪い。	男性	20～29 歳	細江
インフラの整備。バス停が不便。	男性	70～79 歳	波津・須々木
バスの本数が少なすぎる。コンビニの営業が早く終わりすぎる。	女性	19 歳以下	静波
もう少しバスの時間を増やしてほしいです。	女性	19 歳以下	細江
バスやタクシーの運行時間や範囲が少なすぎて困る。役場へ相談しに行っても知識がない。アンケートに回答しても、改善されたところが見られない。	女性	20～29 歳	牧之原
バスの利用について。今は皆自家用車を持っているので、道路を通行する際、バスを邪魔扱いしている気がします。今後どうなるかわからないので、バスを利用しやすくしてほしいです。空き家問題について。今後、絶対空き家が増えてきます。更地にしたいけれど、固定資産税が 6 倍になるため、皆空き家のままにしているのだと思います。小中学生が通る道等、ガードレールを付けてほしい。車がスピードを上げて曲がってくるので、小中学生が危ない目に遭っている。【図の書込みあり】	女性	60～64 歳	静波
高齢化に伴い、バス等の交通機関を充実させてほしい。このままでは車を手放すことができず、交通事故も心配です。	女性	65～69 歳	地頭方
自動車が運転できず、バスも 1 時間に 1 本等で、とても利用しようがないです。せめて 30 分に 1 本くらい、色々な所に停まるようにしてくれたら良いと思います。小型バスにし、客を乗せない状態で走らないようにしてください。ガソリン代金が増えるばかりです。医者に行くのも娘に頼って、会社の休みの土曜日を待っている私には困ります。小型バスの運行を 30 分に 1 本ほどお願いします。	無回答	無回答	無回答

③交通全般に関する意見 16 件

	性別	年齢	居住地区
他の県、他の市への交通の便を良くしてほしい。	男性	30～39 歳	大江・片浜
現在、藤枝市で仕事をしていますが、公共交通機関をもう少し充実してほしい。できれば大きな企業やスーパー等を誘致していただき、牧之原市内で働ける場所がほしい。榛原病院について、もう少し気軽に診察に行けるようにしてほしい。	男性	50～59 歳	細江
夜間のタクシーがほとんどない。	男性	50～59 歳	勝間田
交通マナーが悪い。県道 79 号・県道 235 号・国道 473 号相良バイパス・国道 150 号バイパス。あおり運転が多い。速度超過の車が多い。取り締まりの強化をしてもらいたい。	男性	50～59 歳	勝間田
これからの牧之原市の発展は、静岡空港の活用が鍵だと思います。空港の真下には新幹線が通っています。空港所在地の牧之原は新幹線開通のため先頭に立って J R・県・国の働きかけが必要だと思います。東京・大阪等、大都市とつながる牧之原になることを願っています。	男性	70～79 歳	静波
交通手段がなさすぎる。皆嫌になって市外に出る。私の地域の同級生で残っている人は一人もいない。就職先も工場しかない、大学を出てから就職できる場所がほぼない、結局市外に出る。市外で結婚して、戻らない。居るのは老人だけ。結局発展しない。交通手段がどうにもならない限り、この地域は発展しないと思う。バス停にバスが止まると追い越しができない場所がある。朝は特に困るので、バス停の場所を変えてほしい。ドラッグストアが多すぎる。そんなにドラッグストアが必要なのだろうか。	女性	20～29 歳	地頭方
子どもが高校に進学した際の交通手段が心配です。	女性	30～39 歳	地頭方
交通インフラが絶望的だと思うのでどうにかしてほしいです。市街地をつなぐバス、電車等がなければ、流出は止まらないと思います。	女性	30～39 歳	地頭方
乗り合いタクシー等の取組は評価できるが、利用できる日が限られており、なかなかうまく利用できない。祖父母世代が、安心して免許証を返納できる環境を整えていただけるとありがたい。	女性	30～39 歳	静波
公共交通を充実させてほしい。	女性	40～49 歳	勝間田
自動車がなくなると、日用品、食料、衣料品の買い物ができないため、運転免許返納後や運転ができなくなった際、安価な移動手段がない。	女性	50～59 歳	細江

	性別	年齢	居住地区
会社帰りに車で帰宅中に、ある会社の自転車の方が二列で並んで走っているので、運転していて危ないと、いつも思って通っています。	女性	50～59 歳	細江
公共の乗り物がなく、子ども達の移動は親がいないと全くできない状況にある。とにかく不便。	女性	50～59 歳	勝間田
今は自分で運転することができるのですが、近い将来、バス・タクシー等に頼らなくてはいけないので、近くに個人の病院やスーパー等があると便利だと思います。緑が多く住みやすい市になってほしいです。	女性	60～64 歳	牧之原
現在は車の運転が可能だが、この先運転ができなくなったらと思うと、買い物等が不安。	女性	70～79 歳	川崎
電車がほしい。子どもを産める所がない。お金を配ったりタクシーを確保したりしても臨月妊婦からしたら病院まで距離があるだけで不安。その後の子育てに関しては充実している方だと思う。あと薬局はこんなにいない。	回答 しない	30～39 歳	川崎

□目標 5：地域公共交通の利用者数増加に向けた取組の充実

評価指標	現状 平成29年度		目標 平成 34 年度	実績 令和4年度	評価
評価指標5-1 モビリティマネジメントの取組件数	5項目	増加	年間で 10 項目 以上	10 項目	◎
評価指標5-2 モビリティマネジメントの取組人数	300 人	増加	年間で 400 人	815 人	◎

※1：取組件数は新規の取組に加え、現在の取組を充実させた件数も含める

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

令和4年度実績

	取組件数	取組人数	備考
①	広報特集記事 2 ページ（R4.10）	—	デマンド全域導入について
②	市職員に対するバス利用促進	41 人	前年度 41 人
③	デマンド乗合タクシーに係る地域協議会（地頭方、相良、榛原(市街地)）	計 33 人 （各地域の 1 回あたりの合計人数）	地頭方 5 人、相良 13 人、榛原(市街地) 15 人
④	デマンド乗合タクシー説明会	438 人	開催回数 56 回
⑤	デマンド乗合タクシー特定施設の追加	—	3 施設（病院、店舗）
⑥	中学 3 年生保護者アンケート	99 人回答	
⑦	バス利用者アンケート	144 人回答	
⑧	企業アンケート	7 社回答	
⑨	デマンド利用者アンケート	53 人回答	
⑩	相良中央駐車場内への駐輪場整備	—	目標設定時に不算入

R3 と R4 の比較

- ・指標 5－1：4 項目→ 10 項目
- ・指標 5－2：166 人→815 人
- ・地域公共交通計画策定のための調査により、市民意見を反映させる取組が増加した。

指標 5－1、指標 5－2 総括

- ・新型コロナウイルスの流行により、イベント出展やバスの乗り方教室開催の機会が減ったが、計画策定のための意見交換やデマンドの説明会などにより、住民と接する機会を確保した。

□目標6：多様な団体・組織との連携による体制強化

評価指標	現状 平成29年度		目標 平成34年度	実績 令和4年度	評価
評価指標6：地域住民、民間企業、交通事業者、行政間など、多様な組織・団体との公共交通に関する検討会議等の団体・組織数	6団体・組織	増加	9団体・組織	11 団体・組織	◎

現在までの組織数

- ① 牧之原市地域公共交通会議
- ② 牧之原市地域公共交通会議 評価改善部会
- ③ 自主運行バス連絡調整会議
- ④ 坂部地区地域協議会
- ⑤ 勝間田地区地域協議会
- ⑥ 菅山区地区地域協議会
- ⑦ 萩間地区地域協議会
- ⑧ 牧之原地区地域協議会
- ⑨ 地頭方地区地域協議会
- ⑩ 相良地区地域協議会
- ⑪ 榛原地区地域協議会

R3とR4の比較

- ・R3までに、全地域で地域協議会を組織している。
- ・R4は、市街地におけるデマンド乗合タクシー導入に伴い、⑩、⑪及び市街地の説明会を開催したため、④～⑧の協議会は開催できなかった。

指標6 総括

- ・デマンド導入を契機に地域への説明や周知をする機会が増えた。
- ・デマンドが完了した地区では、利用促進を重点的に推進するため、区単位での周知や説明を実施している。

会議録

日 時 令和5年10月31日（火）13時30分～16時
場 所 榛原庁舎4階大会議室
出 席 者 別紙のとおり
内 容 令和5年度第1回牧之原市地域公共交通会議 評価改善部会

牧之原市地域公共交通網形成計画の評価について

【事務局 増田 説明】

（質疑応答）

【委員】

市民満足度調査について、公共交通の項目が不満は減っているのに対してやや不満が変わっていない。満足している人が増えているのに、やや不満が変わらないのはどういった理由が考えられるか？

【松尾座長】

例えば5%のやや不満の人がやや満足へ、5%の不満の人がやや不満へ移ったと考えればごく自然な移り変わりと考えられる。

【委員】

増えた要因として、デマンドの導入地域拡大なのか、相良本通バス停の待合所整備なのか。また、相良郵便局から相良本通への移転なのか。そこを疑問に思った。

【委員】

特急バスについて、平成10年代かなり利用させてもらっていたが、当時と比較して便数かなり減ったと感じた。実際にどのくらい変わっているのかを教えてください。

【しずてつジャストライン】

確かに10年くらい前と比べると当時であれば7時台は4分ヘッドであったため減ってはいる。しかしその分1台あたりに乗れる人数を増やすよう車両の更新をしているため、一概に本数が減ったイコール需要が減っているというわけではない。

【委員】

利用者数はそう変わらないと解釈してよろしいか。
昔は静岡から相良方面へ帰ってくる終バスも遅くまであったが、今では10時40分くらいで終わってしまう。

【しずてつジャストライン】

夜の利用については、静岡で飲んで帰ってくるだとか遅くまで仕事をしているといったことがコロナによって生活様式そのものが変わってきたと鑑みている。
ただ、10時40分発でも相良営業所へ着くのは12時近くになってしまうので弊社としてもかなり遅い方である。

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6年1月

牧 之 原 市

牧之原市地域公共交通計画に基づく取組（R5）

方 針	事 業	令和5年度の主な取組
基本方針1： 富士山型ネットワーク構造の形成に資する地域公共交通ネットワークの構築	1：沿岸部の路線の維持・再編（幹線軸（裾野部））	<u>P1 参照</u>
	2：市街地と高台エリアを結ぶ路線の再編（幹線軸（斜面部））	高台開発事業者との調整
	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））	協議中
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：高齢者等の移動手段の提供	資料6～9参照
	5：拠点バス停の環境整備の推進	相良営業所バス停のバス停車帯整備（建設課）
	6：誰もが利用しやすいサービスの提供	<u>P2 参照</u>
	7：モビリティマネジメントの推進	<u>P3 参照</u>
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：観光施策と連携した取組の推進	協議中
	9：移住定住、子育て支援につながる取組の推進	協議中
	10：自動運転技術などのDX化やICTを活用した取組の推進	先進地視察、事業者との意見交換
	11：市民意見を尊重する協議体制と関係者の連携強化	<u>P4 参照</u>

事業１：沿岸部の路線の維持・再編（幹線軸（裾野部）） R5 上期 取組確認

（特急静岡相良線）

継続協議中

（藤枝相良線、島田静波線）

榛原高校との通学手段に係る意見交換に参加

<高校の要望>	<市の回答>
① 藤枝相良線の藤枝駅発・相良方面行きの榛原高校前到着時刻（８：２５）を勘案し、授業の開始を１０分遅らせて８時３０分としたが、日常的に遅延が発生しているため、通学に利用できていない。	① 該当便は、藤枝駅行きの初便が折り返す便であるため、相良営業所出発時刻を早める必要があるが、運転手の拘束時間が増えるため、現状では難しいと思われる。 他県の事例では、通勤、通学便を「快速便」として位置付け、主要なバス停のみ停車することで運行時間を短縮している路線があるため、参考にしていきたい。
② 藤枝相良線の最終便は、高校前に１８：３１着だが、もう少し後の便もほしい。	② 基本的には、藤枝相良線は藤枝駅へ行く需要に合わせて時刻や便数を設定しているため、最終便は藤枝駅発便が相良方面へ適正な時間に向かう時刻設定をしていることから、時刻改正は難しいと思われる。

（相良御前崎線、相良浜岡線）

- ① 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
 - ・両路線の便数見直しに伴い、相良本通発時刻の変更を調整中。これにより、地頭方方面生徒の部活動終了後の帰宅時間に合わせたバス利用を可能とするよう調整中。
- ② 公共施設への経路変更
 - ・市道須々木大溝線の進捗状況を確認し、適宜協議していく。
 - ・令和６年４月に完成する多目的体育館（ガスワンアリーナ）と、整備済みの相良原子力防災センター（サーボ）への移動手段として、デマンド乗合タクシーの目的地に設定する。

※便数見直しについては、資料５を参照

事業6:誰もが利用しやすいサービスの提供 R5 上期 取組確認

(効果的な情報提供)

- ① デマンド乗合タクシーのオンライン会員登録を整備



- ② デマンド乗合タクシーの使い方動画（音声付き）を整備（市 HP 掲載中）

Youtube URL

<https://youtu.be/yep3ByqeSJ8?si=3qmrJsXjSOLeeVEz>

※右の QR コードからもアクセスできます→



牧之原市 地域振興課 空港交通係

牧之原市デマンド乗合タクシーとは？



(使いやすい時刻設定)

- 自主運行バス相良御前崎線、相良浜岡線の便数見直しに合わせ、高校生の帰宅時間に合わせた時刻改正を計画（榛高の部活動終了後の帰宅に対応可能な相良御前崎線の改正）

(時代に対応した車両)

- UD タクシーの導入働きかけなど継続協議中

基本方針

1 交通ネットワーク

市のまちづくりと同じく、横浜、相良両市街地と高台エリアを結ぶ「富士山型ネットワーク」を基本に、バス路線の再編を計画します。

①富士山型沿岸部線：横浜総合病院への乗り入れ時間帯の拡大検討
・相良駅前地蔵、相良浜線・相良総合センター「いへら」や遊園中の多目的体育館へのアクセスが可能な経路変更
②富士山型山頂部線
・新線、新線延伸、高台エリアへ接続する経路変更
③富士山型山頂部線
・高台エリアから西部方面と富士山静閑空港への新規路線開設
・「道の駅（仮）さかべ」との接続

2 利便向上、利用促進

基本方針1「交通ネットワーク」を利用しやすいものとするため、公共交通の利便向上につながる環境整備や利用促進を図ります。

①高齢者などの移動手段
市内全域を運行するデマンド乗合タクシーの分かりやすい告知と利用促進
②拠点バス停の環境整備
屋根・ベンチ付き待合所、駐輪場の整備
③乗客が利用しやすいサービス
バス利用者のニーズに合わせた乗降回や時刻表の作成、時代に即した車両の導入（低床バス、ユニバーサルデザインタクシー、環境に優しいEV車両など）
④モビリティマネジメント（自家用車から公共交通への転換や利用促進）
バスの乗り方教室の開催、公共交通に親しいイベントの実施、環境施設との連携など

3 他分野との連携

公共交通計画は、上位計画である「第3次牧之原市総合計画」との連動を図るため、総合計画の重点・戦略プロジェクトと連携した取り組みを計画しています。

①観光分野との連携
観光イベントとの連携、富士山静閑空港と市街地を繋ぎ、公共交通の実証運行
②移住定住、子育て支援との連携
バス通学の高校生を支援する取組
③DX（デジタルトランスフォーメーション）との連携
自動運転車両の運行などの交通分野のデジタル化
④市民、企業、交通事業者などとの連携
意見交換会の開催や運転手確保への協力

「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

牧之原市地域公共交通計画を策定

問い合わせ 地域振興課 増田隆助 ☎0053

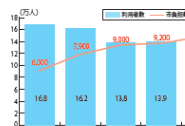
将来にわたって安心して住み続けられる牧之原市の実現に向けては、市民の移動を支える地域公共交通が不可欠です。また、東部相良牧之原に北側の高台エリアや富士山静閑空港、沿岸部の賑わい施設の整備により、今後、市外からの交流人口の増加も期待される中で、市を訪れる人の地域公共交通も欠かせません。市では、牧之原市の移動を支える地域公共交通の方針を示す「牧之原市地域公共交通計画」を策定しました。計画の期間は、令和5年度から9年度までの4年間です。今後は、市民の快適な移動や市に訪れる人の移動手段の確保など、この計画に基づき施策を実施し、公共交通の利便性向上を推進していきます。

地域公共交通計画の計画書は、市HP（右の二次元コード）をご覧ください。

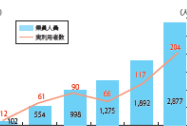
持続可能な公共交通を目指して

公共交通の利用者は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大を機に大きく減少しました。現在でも、働き方などの社会生活の変化により、以前の状態に戻ることは難しい状況です。利用者と運賃収入の減少により、市の負担は年々上昇していることに加え、全国的な問題である運転手不足が顕著に、現在の公共交通を維持することは困難となります。一方で、市内全域で導入している会員のデマンド乗合タクシーの利用は増加しており、高齢者などの通院や買い物などの生活に欠かせない移動手段となっています。今一度、地域の皆さんが支える公共交通であることを認識していただき、公共交通施策の推進にご協力をお願いします。

自主運行バス利用者数と市食料品



デマンド乗合タクシー利用者の推移



運転手募集

各交通事業者では、市の公共交通を担う運転手を募集しています。興味のある人は、以下にお問い合わせをお願いします。

路線バス | しずてつジャストライン(株) 人事部人材支援課 ☎054-267-5153
タクシー | 東海タクシー(株) ☎020-288 ☎020-288 ☎020-2655

時刻表と路線図

市内を走るしずてつジャストラインの路線バスや自主運行バス、デマンド乗合タクシーの時刻表などについては各HPをご覧ください。

「しずてつジャストライン」HP

バス路線図 バス時刻表

「市HP」

自主運行バス デマンド乗合タクシー

路線バスの魅力を発見する会

日時 9月21日開催

主催 憩いの家みち 石津道弘さん

内容 路線バスの魅力を知ってほしいという思いから実施。藤枝駅から相良本通を貸切ディーゼルバスで運行。参加者は池田屋（市内）のビールとすけろく（市内）の昼食でバスの旅を楽しんだ。

市の地域振興課職員も参加し、藤枝相良線の利用状況や経路上の見どころを説明した。

一般の方が市内飲食店とバスの利用促進をコラボさせた好事例であり、今後もこのような取組を支援していく。



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

① 地域協議会

今年度、19 区に対しデマンドの利用状況の説明と班組回覧による周知を依頼。
今後、残りの区全てで実施予定。

② 意見交換会

<学校連携：榛原高校>

榛高職員、PTA 役員との意見交換を実施。

生徒へのアンケート調査を基に、路線バスの時刻改正等を検討した。

<福祉連携：主任ケアマネージャー会議>

デマンド乗合タクシーの利便向上と周知を目的に、同会議で意見交換を 2 回実施。(約 20 人)

オンライン会員申請、無料体験乗車会の開催によるタクシーの抵抗感の軽減等のアイデアをいただいた。

<企業連携：矢崎部品(株)ものづくりセンター>

従業員送迎バスの状況について意見交換を実施。

<交通事業者、関係市連携>

バス、タクシー事業者との意見交換を適宜実施し、各交通モードの改善を図った。
関係市と路線バスの今後の方向性に係る意見交換を実施した。特に御前崎市とは、自主運行バス 2 路線について見直しを実施した。

③ 運転手不足対策

広報 8 月号の特集記事で、バス、タクシーの運転手募集を掲載。

※R6 については、①～③の実施を継続+新たな担い手事例の調査・研究を実施

静波・川崎地区（予約型）乗合タクシー 班組回覧 しずなみ・かわさき号ニュース Vol.1 ～ 特定施設の変更・追加のお知らせ ～

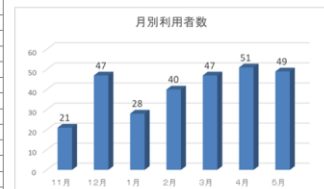
日頃、「しずなみ・かわさき号」の運行に関し、ご理解いただきありがとうございます。
特定施設の変更及び追加をお知らせします。
引き続き多くの皆さんの利用をお待ちしております。

令和 5 年 4 月からの変更点

	地区	施設
追加	細江 350円	えのきだクリニック
		ディスカウントドラッグコスモス細江店
廃止	静波 細江	ウエルシア牧之原細江店
		ウエルシア牧之原橋原店

会員登録者数と利用者数（令和 5 年 3 月末現在）

	会員登録者数	利用者
1丁目	16人	3人
2丁目	6人	3人
3丁目	4人	0人
4丁目	7人	0人
東5丁目	5人	3人
西5丁目	14人	4人
6丁目	4人	0人
仲町	10人	7人
10丁目	2人	0人
11丁目	8人	5人
12丁目	3人	1人
橋向	8人	4人
藤沢	10人	5人
橋南	0人	0人
新戸	2人	2人
庄内	0人	0人
奥島	3人	1人
日機装	0人	0人
仁田	7人	2人
道場	22人	3人
追廻	1人	1人
計	132人	45人



問い合わせ先：牧之原市地域振興課 空港交通係
〒421-0495 牧之原市静波 447-1
電話 0548-23-0053 FAX 0548-23-0059

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6年1月

牧 之 原 市

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。

達成状況まとめ（中間評価）

基本方針	種別	内容	前年度実績	R5中間評価 (推計値含む)	単年度 評価	R8 目標
1	① バス利用者数(年間)	路線バス	281,284 人	306,340 人	○	379,000 人
		自主運行バス	129,622 人	131,090 人	○	162,000 人
	② バス収支率	路線バス	38.4%	36.3%	×	47.2%
		自主運行バス	12.3%	12.5%	○	18.2%
	③ バス公的負担額	路線バス	7,128 千円	11,125 千円	×	1,388 千円
		自主運行バス	100,063 千円	102,297 千円	×	79,421 千円
2	デマンド乗合タクシー	④ 年間利用者数	2,877 人	3,840 人	○	4,600 人
		⑤ 乗合率	1.42 人	1.34 人	×	1.5 人
		⑥ 会員登録率	13.2%	14.8%	○	15%
	⑦ 利用者満足度	バス	56%	—	—	72%
		デマンド	72%	—	—	80%
	⑧ モビリティマネジメント	取組件数	10 項目	10 項目	○	10 項目
3	市民意見の尊重	⑨ 公共交通の満足度	30.4%	26.7%	×	40%

基本方針1に関する目標

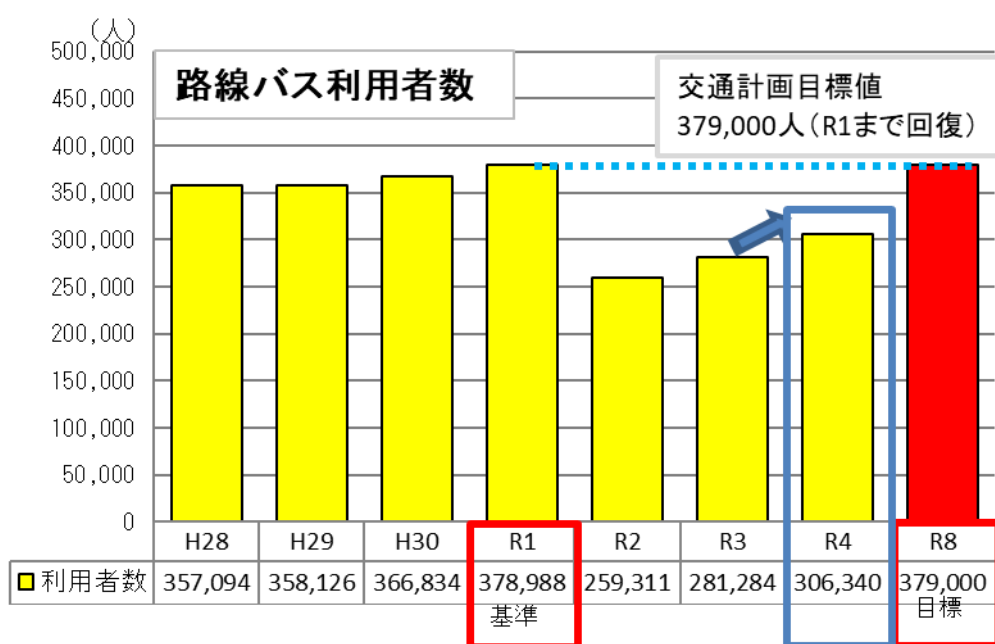
基本方針1のネットワークでは「バス利用者数」、「バス収支率」、「バスに対する公的負担額」の3項目について、路線バスと自主運行バスのそれぞれで目標値を定めます。

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	前年度 (R3)	実績 (R4 確定)	前年度 比較	目標	目標 (R8)
路線バス (藤枝相良線、 島田静波線)	281,284 人	306,340 人	○	R1 数値 に回復	379,000 人

※ 路線バスについては、中間評価は行わない。



年度	島田静波線	藤枝相良線	合計
R1	166,264	212,724	378,988
R2	107,605	151,706	259,311
R3	124,187	157,097	281,284
R4	137,298	169,042	306,340

(まとめ)

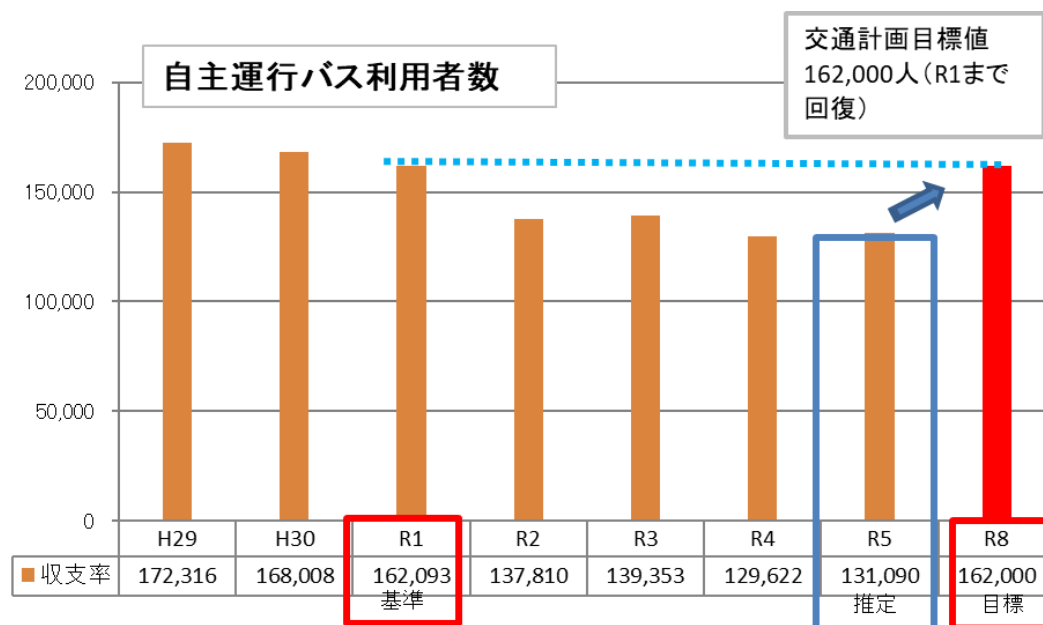
両路線ともに順調に回復している。(藤枝相良線：約 7.6%増、島田静波線：約 10.6%増
2 路線合計：約 8.9%増)

引き続き、路線を維持し、バス事業者や関係市町と通勤通学の利便向上や利用促進に取り組む。

目標① バス利用者数

バス	前年度 (R4)	R5 推定値	前年度 比較	目標	目標 (R8)
自主運行バス (市営バス含む)	129,622 人	131,090 人	×	R1 数値 に回復	162,000 人

※R5 推定値・・・上期実績×2



路線別利用者数	R4 上期 (人)	R5 上期 (人)	R5 推計 (上期×2 (人))
萩間線	33,333	33,436	66,872
勝間田線	11,791	13,601	27,202
鬼女・菅山線	2,440	2,550	5,100
相良御前崎線	8,445	7,179	14,358
相良浜岡線	8,716	8,779	17,558
合計	64,725	65,545	131,090

(まとめ)

今年度上期は、前年度上期の利用者数を上回っており、13万人台へ回復見込みだが、路線バス（藤枝相良線、島田静波線）と異なり、コロナによる利用者数の減少以降はほぼ横ばいが続いている。

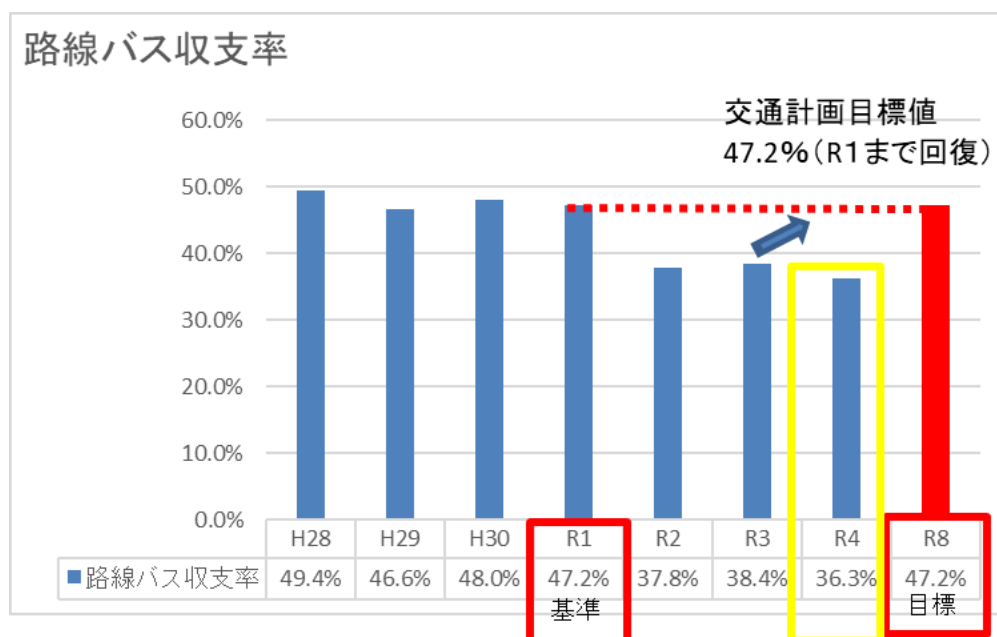
相良御前崎線は、1日約7人の利用者数の減少が見られる。御前崎中学校出身者の相良高校、榛原高校への進学者数の減少が主な要因と考えられる。

(R3：70人、R4：68人、R5：57人)

目標② バス収支率

バス	前年度 (R3)	実績 (R4 確定)	前年度 比較	目標	目標 (R8)
路線バス (藤枝相良線、 島田静波線)	38.4%	36.3%	×	R1 数値 に回復	47.2%

※ 路線バスについては、中間評価は行わない



年度別収支率	路線	運賃収入 (千円)	運行経費 (千円)	収支率 (%)	2 路線 計
R1	藤枝相良線	56,219	112,472	50.0%	47.2%
	島田静波線	41,026	93,749	43.8%	
R2	藤枝相良線	39,418	96,638	40.8%	37.8%
	島田静波線	27,638	80,630	34.3%	
R3	藤枝相良線	41,055	102,051	40.2%	38.4%
	島田静波線	31,599	87,208	36.2%	
R4	藤枝相良線	43,739	116,052	37.7%	36.3%
	島田静波線	34,463	99,178	34.7%	

(まとめ)

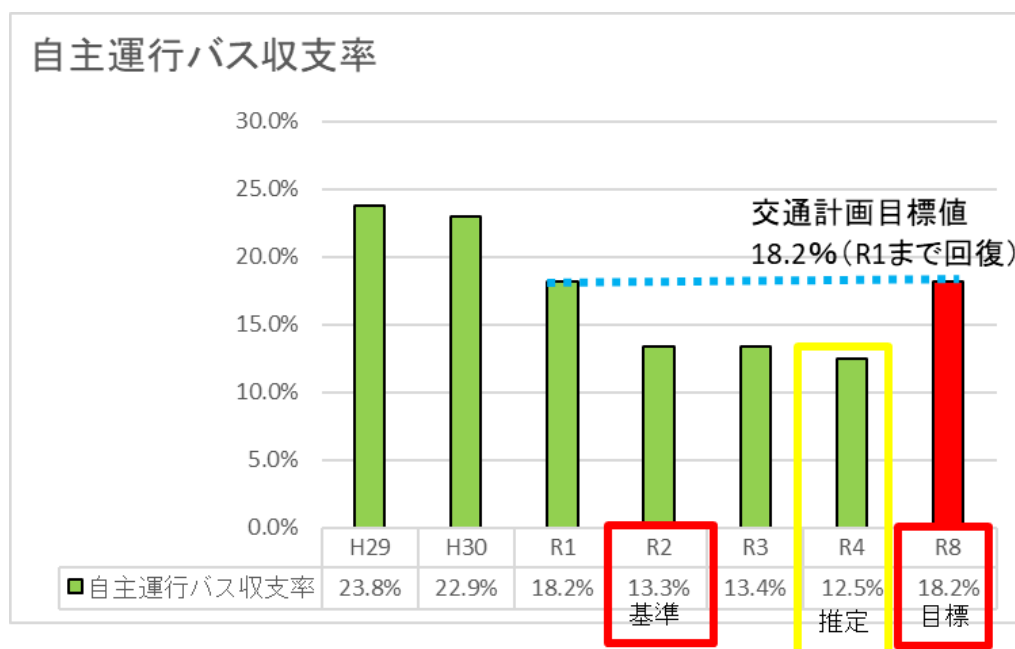
運賃収入は増えたが、運行経費の増加により収支率は悪化した。

近年の運転手不足対策や燃料高騰により、今後も運行経費の増加は続いていく可能性が高いため、バス事業者と共に対処策を検討する必要がある。

目標② バス収支率

バス	前年度（R4）	R5 推定値	前年度比較	目標	目標（R8）
自主運行バス （市営バス含む）	12.3%	12.5%	○	R1 数値 に回復	18.2%

※R5 推定値・・・上期運賃収入（大御所バス含む）を2倍して年間運賃収入を試算



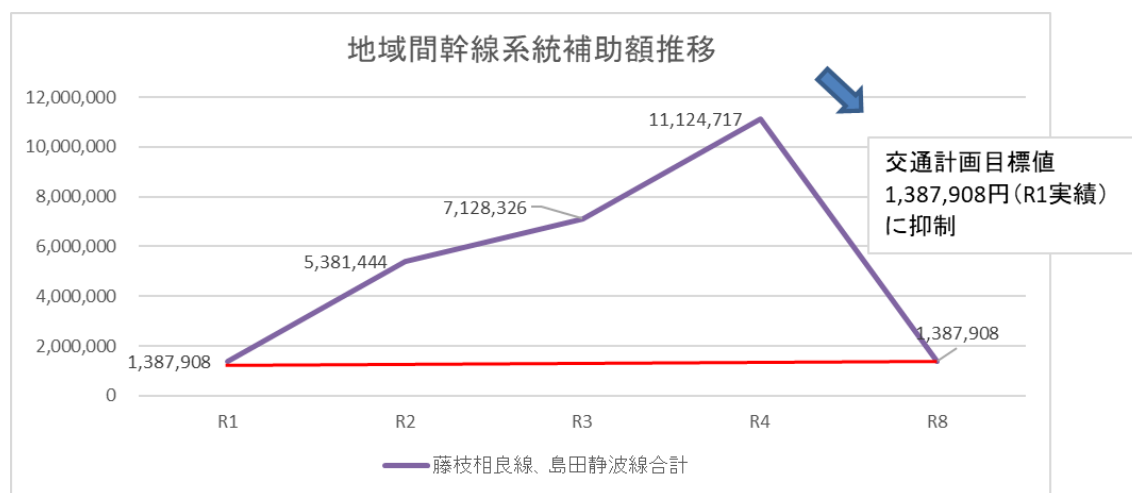
路線別収支

年度別		萩間線	勝間田線	鬼女・菅山線	相良御前崎線	相良浜岡線	5 路線計
R4	収入 （千円）	12,925	2,965	375	4,532	4,910	25,707
	経費 （千円）	72,424	32,538	5,950	44,495	53,988	209,395
	収支率 （%）	17.8%	9.1%	6.3%	10.2%	9.1%	12.3%
R5 （見込）	収入 （千円）	13,855	3,288	426	4,195	4,987	26,751
	経費 （千円）	74,591	33,440	4,448	45,969	55,506	213,954
	収支率 （%）	18.6%	9.8%	9.6%	9.1%	9.0%	12.5%

目標③ バス公的負担額

バス	前年度 (R3)	実績 (R4 確定)	前年度 比較	目標	目標 (R8)
路線バス (藤枝相良線、 島田静波線)	7,128 千円	11,125 千円	×	R1 数値 に抑制	1,388 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



	島田静波線 (駅系統)	島田静波線 (病院系統)	藤枝相良線	合計
R1	805,143	582,765	0	1,387,908
R2	1,109,484	772,849	3,499,111	5,381,444
R3	1,393,025	1,923,033	3,812,268	7,128,326
R4	951,415	3,948,425	6,224,877	11,124,717

(まとめ)

地域間幹線系統維持費補助金は、上記路線の欠損分を関係市町が距離按分で負担している。

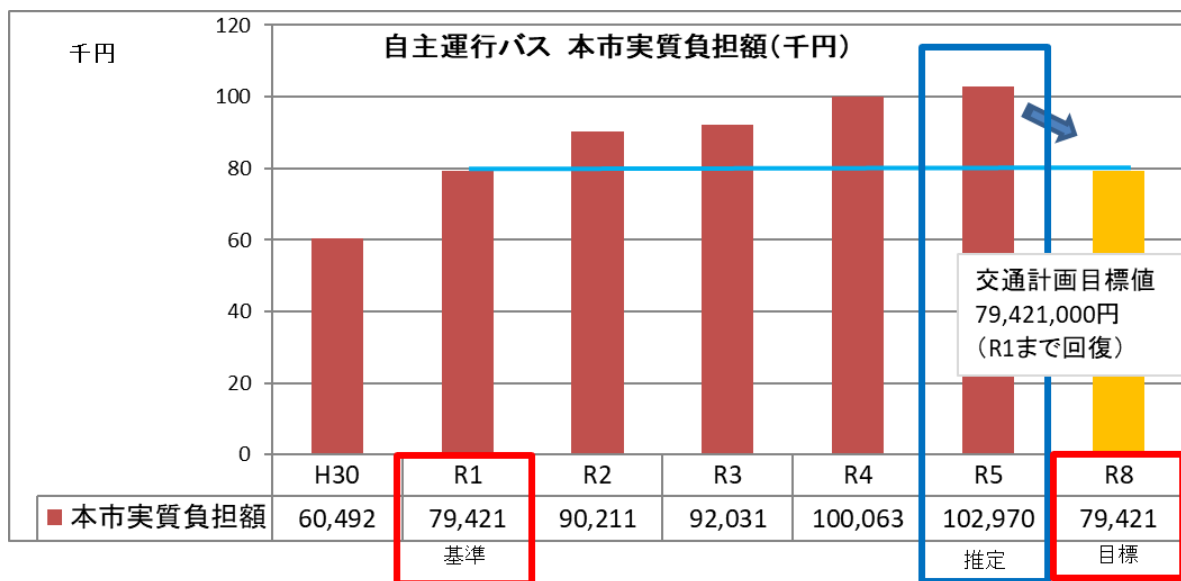
特に、藤枝相良線の負担割合は約 56%で、半分以上を牧之原市が負担しているため、当該路線の利用状況により、市の負担が大きく変わる。

両路線は、自主運行バスよりも圏域が広く、市にとって重要な路線であるため、関係市で連携した利用促進策を計画したい。

目標③ バス公的負担額

バス	前年度 (R4)	R5 推定値	前年度 比較	目標	目標 (R8)
自主運行バス (市営バス含む)	100,063 千円	102,297 千円	×	R1 数値 に抑制	79,421 千円

※R5 推定値・・・上期運賃収入（大御所バス含む）を2倍して年間運賃収入を試算



路線別の実質負担額

(千円)

	R4 実績	R5 推定	推移
萩間線	32,189	32,584	+395
勝間田線	17,400	17,853	+453
鬼女・菅山線(市営)	4,934	3,138	-1,796
相良御前崎線	21,474	23,838	+2,364
相良浜岡線	24,066	24,885	+819
合計	100,063	102,297	+2,234

(まとめ)

上期の推定値ではあるが、悪化傾向にある。

R6 は、自主運行バス相良御前崎線、相良浜岡線の便数の見直しにより、負担額の抑制を図る（推定750万円の減額）が、その他の路線でも経費高騰が見込まれ、運賃収入の減少が続けば、全体としては大きな効果を得られない可能性がある。

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	前年度 (R4)	R5 推定値	前年度 比較	目標	目標 (R8)
目標④ 年間利用者数	2,877 人	3,840 人	○	増加	4,600 人

※R5 推定値・・・上期実績×2

号別利用者数

	R4利用者数	R5上期 利用者数	R5推定利用 者数(×2)	傾向
さかべ号	446	147	294	↘
かつまた号	359	159	318	↘
しずなみ・かわさき号	183 (5か月)	362	724	↗
ほそえ号	93 (5か月)	98	196	↗
すげやま・はぎま号	934	493	986	↗
じとうがた号	387	179	358	↘
さがらひがし号	107 (4か月)	176	352	↗
さがらにし号	44 (4か月)	83	166	↗
まきのほら号	324	223	446	↗
合計	2,877	1,920	3,840	↗

(まとめ)

市街地は増加傾向にあるが、さかべ号、かつまた号といった初期に導入を開始した地域は減少傾向にあるため、時期を見て周知を図っていく。

デマンド乗合 タクシー関係	前年度 (R4)	R5 推定値	前年度比較	目標	目標 (R8)
目標⑤ 乗合率	1.42 人	1.34 人	×	向上	1.5 人

※R5 推定値・・・上期実績

号別の乗合率

	R 4 乗合率	R 5 乗合率 (上期)	傾向
さかべ号	1. 3 4	1. 2 0	↘
かつまた号	1. 3 1	1. 0 9	↘
しずなみ・かわさき号	1. 1 2	1. 1 3	↗
ほそえ号	1. 1 3	1. 0 8	↘
すげやま・はぎま号	1. 7 4	1. 6 7	↘
じとうがた号	1. 2 4	1. 5 5	↗
さがらひがし号	1. 1 3	1. 2 1	↗
さがらにし号	1. 2 9	1. 2 1	↘
まきのはら号	1. 6 4	1. 7 7	↗
合計	1. 4 2	1. 3 4	↘

(まとめ)

市街地4地区で乗合率が低くなるため、全体の乗合率は低下している。特に市街地の「ほそえ号」は、1.1 を下回り、現状では県の補助対象外となってしまう。

市外地以外の地区では乗合率が高いが、かつまた号が 1.1 を下回っている。

※R6からの号の統合により、乗合率を高めていく。

デマンド乗合 タクシー関係	前年度	R5 推定値	前年度 比較	目標	目標 (R8)
目標⑤ 会員登録率	(R4.12) 12.4% (R5.3) 13.2%	14.8%	○	向上	15%

R5 推定値・・・12月時点の登録者数を基に算出

号別の会員登録率

	R4登録率	登録者数/75歳以上 (人)	R5登録率 (R5.12時点)
さかべ号	21.5%	86/400	21.5%
かつまた号	26.2%	115/435	26.4%
しずなみ・かわさき号	8.7%	151/1,384	10.9%
ほそえ号	8.9%	104/946	11.0%
すげやま・はぎま号	18.3%	170/868	19.6%
じとうがた号	15.8%	130/799	16.3%
さがらひがし号	7.9%	99/993	10.0%
さがらにし号	6.3%	79/846	9.3%
まきのはら号	27.6%	108/391	27.6%
合計	13.2%	1,042/7,062	14.8%

(まとめ)

昨年度運行を開始した市街地の4号は、順調に登録者数が増えており、目標とした15%達成まであと一歩であった。

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。

最終年度にアンケート調査を実施予定。単年度評価はしない。

モビリティマネジメント関係	前年度 (R4)	R5 推定値	前年度比較	目標	目標 (R8)
目標⑧ 取組件数	10 項目	10 項目	○	増加	年間 10 項目

※R5推定値・・・12月時点の取組を記載

(R5 取組状況)

	内容	備考 (全て 12 月現在)
①	広報、ホームページへの掲載	広報 8 月号特集記事
②	地域協議会 (区会出席) の開催	16 区 (了承を得た全ての区で実施予定)
③	デマンド乗合タクシー回覧配布	19 区 (年度内に全区で実施予定)
④	福祉部署との連携 (主任ケアマネ会議、高齢者福祉部会への出席)	デマンド乗合タクシー周知、意見交換 (計 3 回)
⑤	デマンドのオンライン申請整備	QR コードから会員登録が可能となった
⑥	デマンドの使い方動画の作成	わかりやすい説明が可能となった
⑦	高齢者サロンでのデマンド説明	4 団体
⑧	高校、福祉事業所、企業との意見交換	榛原高校、矢崎部品(株)との協議
⑨	バスの魅力発見ツアーへの協力	藤枝相良線を運行する飲食ツアー
⑩	地域リーダー育成プロジェクト出席	中部運輸局主催の中高生写真コンテストの周知

※同一内容の複数の取組については、1 事業としてカウント

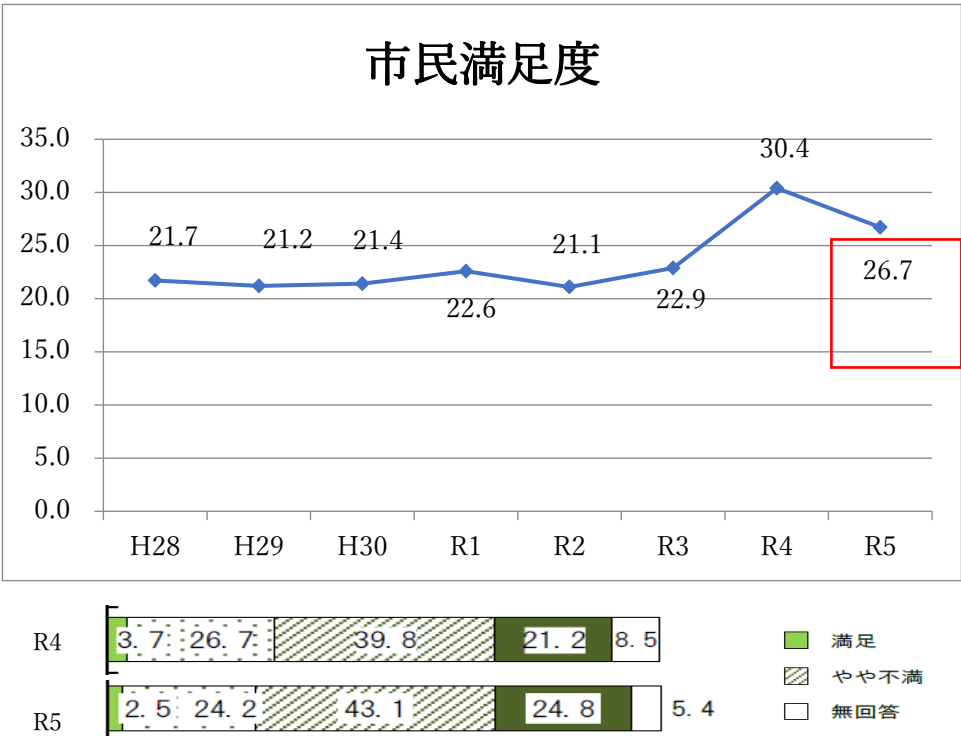
(まとめ)

新型コロナウイルスの流行が落ち着いたことから、積極的に事業を実施することができた。

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。

モビリティマネジメント関係	前年度 (R4)	R5 実績値(確定)	前年度 比較	目標	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%	26.7%	×	向上	40%



(まとめ)
R4 数値からは落ちたが、R3 以前よりも高い数値を維持した。
不満、やや不満が60%から67.9%に増えた。
特に地頭方地区、牧之原地区に大きな変化があった。

	R4	R5
地頭方地区	満足 2.9% やや満足 30.0% やや不満 28.6% 不満 25.7%	満足 0% やや満足 13.7% やや不満 56.2% 不満 21.9%
牧之原地区	満足 9.5% やや満足 31.7% やや不満 36.5% 不満 19.0%	満足 0% やや満足 20.0% やや不満 41.8% 不満 34.5%

牧之原市地域公共交通計画に基づく取組（案）

方 針	事 業	令和5～6年に予定する主な取組
基本方針1： 富士山型ネットワーク構造の形成に資する地域公共交通ネットワークの構築	1：沿岸部の路線の維持・再編（幹線軸（裾野部））	・特急静岡相良線、藤枝相良線、島田静波線の利便向上をバス事業者とともに協議 ・自主運行バス相良御前崎線、相良浜岡線の便数見直しに対する周知
	2：市街地と高台エリアを結ぶ路線の再編（幹線軸（斜面部））	・自主運行バス萩間線、勝間田線の高台エリア接続に伴う路線再編協議 ・勝間田線の経路に関する勝間田区住民との協議開始
	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））	・西部方面や静岡空港への交通手段確保に対する調整 ・新たな交通サービス（企業送迎バスや空港アクセスバス等）を活用した路線創出の検討
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：高齢者等の移動手段の提供	・じとうがた号の本格運行への移行及び市街地デマンドの試験運行継続
	5：拠点バス停の環境整備の推進	・既存の拠点バス停周辺の環境整備 ■相良営業所バス停：バス停車帯設置工事の推進 ■相良本通（自主）下りバス停：待合ベンチ設置 ■根松牧之原警察署下りバス停：駐輪自転車対策実施（資料12ー①）
	6：誰もが利用しやすいサービスの提供	・高校生向けの通学バスマップの作成
	7：モビリティマネジメントの推進	・路線バスの利用促進事業（例：R5 に実施した魅力発見ツアー）の支援、実施 ・バス、タクシーの乗り方教室の開催
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：観光施策と連携した取組の推進	・静岡空港、道の駅（仮）さかべを結ぶ交通ネットワーク協議
	9：移住定住、子育て支援につながる取組の推進	・高校生を対象としたバス通学定期券購入補助制度の検討
	10：自動運転技術などのDX化やICTを活用した取組の推進	・自動運転車両の実証運行に向けた検討（資料12ー②）
	11：市民意見を尊重する協議体制と関係者の連携強化	・バス、タクシーの乗務員確保に対する支援 ・新たな担い手事例の調査・研究

会議録

日 時 令和5年10月31日（火）13時30分～16時
場 所 榛原庁舎4階大会議室
出 席 者 別紙のとおり
内 容 令和5年度第1回牧之原市地域公共交通会議 評価改善部会

牧之原市地域公共交通計画に基づく令和5～6年度計画について

【事務局 増田 説明】

（質疑応答）

【委員】

NHK のニュースで御前崎市が小学生を対象にバスの乗り方教室をやっていた。こういった取り組みを牧之原市は依然やっていたが、コロナ後やっているのか。

【事務局 増田】

学年で決まっていて、しずてつジャストライン協力のもとやっていたいていたはず。

【委員】

他にも産業祭が復活するので、そういった人が集まる所に各会社で来ていただいて新車展示等で PR していただければもっと身近に感じることが出来るのではないかな。未来のお客さん獲得のためにぜひやっていただきたい。

【委員】

拠点バス停の環境整備について、根松牧之原警察署入口の放置自転車について以前話をしたことがあったが、最近吉田町役場前にコンテナが設置された。クーラーが効いて非常にいいと思ったのでそういった整備を行っていただきたい。

【事務局 増田】

根松のバス停は、放置自転車について地元要望があったため、警察と協議し撤去した。置場については現在検討、協議中である。

【中部運輸局静岡運輸支局】

市独自のバスマップはあった方がいいと思う。観光地としてのバスマップもいいが、市民向けの公共施設への行きを載せたりすると気づかされることがある。補助金もあり島田市が利用してバスマップを作成した。

【松尾座長】

高校生の定期補助について非常にいいと思う。定期を使う方は基本的に公共交通に慣れている方なので、全く使っていない方よりは他の路線に乗る可能性も高い。例えば定期を持っていたら、他の路線、静岡まで行ける特急が安く乗れるとか、普段は学校行くのに使っているがいざとなったら静岡まで安く行ける等。高校生は公共交通を使って生活してる非常に重要な人なので、違う路線も利用してくれるように展開して、公共交通をベースに生活ができるかもしれないと思わせる施策としたい。

根松牧之原警察署下りバス停の状況について

地域振興課

(現状)

- ・ 該当箇所は、特急静岡相良線の相良方面行のバス停
- ・ 強風で自転車が転倒し、景観を損なっている＋放置自転車発生（撤去済み）
- ・ 通勤通学時間帯には 30 台近く駐輪された状態。
- ・ 相良方面行きバス利用者だけではなく、静岡方面利用人や、スクールバス利用者の駐輪も多い。
- ・ 細江区や町内会からも駐輪場整備の要望書提出があった。



(対応)

駐輪スペースの整備が可能か検討中

牧之原市における自動運転 車両に係る検討状況について

牧之原市地域振興課 R6. 1

牧之原市地域公共交通計画（令和5年3月策定）

2

＜基本方針3＞

持続可能な運行を支える他分野との連携した取組と体制強化

＜事業10＞

自動運転技術などのDX化やICTを活用した取組の推進

（自動運転）

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。

【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。

近隣で行う自動運転実証運行の視察、調査

3

	沼津市 11月21日	掛川市 12月15日	愛知県日進市 11月7日
			
主体	静岡県	静岡県	日進市
概要	沼津駅～沼津港 (2.7 km) 車両：8人乗りEV 運行時間：40分	大東支所 (循環路線4.5 km) 車両：8人乗りEV 運行時間：30分	日進市役所周辺 (循環路線 5.7km) 車両：10人乗りEV 運行時間：53分

この他、静岡市、富士市、三島市、松崎町などで実証運行が行われている

観光施策としての活用検討（案）

①静岡空港周辺 ②静波海岸

賑わい拠点間を結ぶ誘客振興を目的とした導入

路線バス
(予定)

静波区

静波海岸入口
(特急バス等と接続)

②静波海岸周辺

長期的視点での
自動運転実証運
行導入エリア

静岡空港



①静岡空港周辺

坂部区

道の駅
(R7開業)長期的視点での自動運転実証
運行導入エリア（空港と市街
地を直接結ぶ路線）

静波海岸



住民利用を想定した活用検討（案） 相良総合センターい〜ら周辺

スポーツ・文化施設間を結ぶ住民利用を目的とした導入

- ・ 相良総合センターい〜ら

- ・ GasOneアリーナ（R6開業）

- ・ 相良原子力防災センターサーボ



交通空白地

相良総合センターい〜ら周辺

相良地区

大沢公園入口
（特急バス等と接続）

ミルキー
ウェイスクエア

- ・ 図書交流館いこっと

- ・ 子育て支援センターあそぼっと



乗合事業に係る協議運賃の取扱いについて

中部運輸局



地域公共交通会議に関する規定の整理について

(国土交通本省説明資料より)

- 現行の道路運送法（以下「運送法」という。）第9条第4項は、一般乗合旅客自動車運送事業における協議運賃制度を規定している。
具体的には、一般乗合旅客自動車運送事業者が、地域における需要に応じ当該地域の住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために乗合旅客の運送を行う場合において、国土交通省令で定めるところにより、当該運送に係る運賃等について地方公共団体、一般乗合旅客自動車運送事業者、住民その他の国土交通省令で定める関係者間の協議が調ったときは、当該一般乗合旅客自動車運送事業者は、第1項及び前項の規定にかかわらず、届出をもって足りることを規定している。
- 道路運送法施行規則（以下「運送法施行規則」という。）第9条の2においては、現行の運送法第9条第4項における関係者の間で協議が調ったときとは、地域公共交通会議（又は地域交通法の協議会）で協議が調ったときと規定している。運送法施行規則第9条の3においては、地域公共交通会議の構成員を規定している。
- 改正法により、協議運賃においては、協議を行う構成員が重要であることに鑑み、運送法第9条第4項各号に定める構成員により協議することとし、その構成員については、独占禁止法上のカルテルにあたるとの疑義が生じないよう、運賃等を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者のみが協議に参加することとしたため、運送法施行規則第9条の2及び第9条の3について、整理を行う必要がある。
- 他方、運送法第15条の2第1項（事業計画変更）、第20条第2項（営業区域外旅客運送）、第79条の4第1項第5号（自家用有償旅客運送）については、運送法施行規則第15条の4第2号、第18条の3、第51条の7により、地域公共交通会議で協議が調ったときを要件としており、地域公共交通会議は引き続き運送法施行規則において位置づける必要があるところ、運送法施行規則第4条に地域公共交通会議を規定し、構成員については、現行の運送法施行規則第9条の3第1項及び第2項に相当する規定を、第4条の2（新設）に規定することとする。

道路運送法施行規則の改正(令和5年10月1日施行)

道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）

【旧】

（地域公共交通会議の構成員）

第九条の三 地域公共交通会議は、次に掲げる者により構成するものとする。

一 地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事その他の地方公共団体の長

二 一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体

三 住民又は旅客

四 地方運輸局長

五 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体

2 地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事は、必要があると認めるときは、前項各号に掲げる者のほか、地域公共交通会議に、次に掲げる者を構成員として加えることができる。

一 路線を定めて行う一般乗合旅客自動車運送事業又は自家用有償旅客運送について協議を行う場合には、次に掲げる者

イ 道路管理者

ロ 都道府県警察

二 学識経験を有する者その他の地域公共交通会議の運営上必要と認められる者

道路運送法施行規則の改正(令和5年10月1日施行)

道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）

【新】

(地域公共交通会議の構成員)

第四条の二 地域公共交通会議は、次に掲げる者により構成するものとする。

- 一 地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事その他の地方公共団体の長
- 二 一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
- 三 住民又は旅客
- 四 地方運輸局長
- 五 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体

六 自家用有償旅客運送について協議を行う場合には、地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事の管轄する区域内において現に自家用有償旅客運送を行つている第四十九条に規定する特定非営利活動法人等

2 地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事は、必要があると認めるときは、前項各号に掲げる者のほか、地域公共交通会議に、次に掲げる者を構成員として加えることができる。

- 一 路線を定めて行う一般乗合旅客自動車運送事業又は自家用有償旅客運送について協議を行う場合には、次に掲げる者
- イ 道路管理者
- ロ 都道府県警察
- 二 学識経験を有する者その他の地域公共交通会議の運営上必要と認められる者

**公共交通会議の構成員は、自家用有償運送に係る協議に関する
明記がされたのみ（乗合を協議するに当たっては実質変更なし）**

道路運送法の改正(令和5年10月1日施行)

道路運送法（昭和26年法律第183号）

【旧】

（一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金）

第九条

4 一般乗合旅客自動車運送事業者が、地域における需要に応じ当該地域の住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために乗合旅客の運送を行う場合において、国土交通省令で定めるところにより、当該運送に係る運賃等について地方公共団体、一般乗合旅客自動車運送事業者、住民その他の国土交通省令で定める関係者間の協議が調つたときは、当該一般乗合旅客自動車運送事業者は、第一項及び前項の規定にかかわらず、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出ることをもって足りる。これを変更しようとするときも同様とする。

【新】

（一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金）

第九条

運賃を協議するための協議会を新たに設置・・・構成員は以下 4 者

4 一般乗合旅客自動車運送事業者は、次に掲げる者を構成員とする協議会において、地域における需要に応じ当該地域の住民の生活のための旅客の運送を確保する必要がある路線又は営業区域（以下この項において「路線等」という。）に係る運賃等について協議が調つたときは、第一項及び前項の規定にかかわらず、当該協議が調つた事項を国土交通大臣に届け出ることにより、当該運賃等を定めることができる。当該協議会において当該運賃等の変更について協議が調つたときも、同様とする。

- 一 当該路線等をその区域に含む市町村（特別区を含む。以下同じ。）又は都道府県
- 二 当該運賃等を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者
- 三 当該路線等を管轄する地方運輸局長
- 四 第一号に規定する市町村の長又は同号に規定する都道府県の知事が関係住民の意見を代表する者として指名する者

当該乗合事業者のみが参加

5 前項第一号に掲げる者は、同項の協議をするときは、あらかじめ、公聴会の開催その他の住民、利用者その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置を講じなければならない。

公聴会の開催等が義務付け

地域公共交通会議			地域公共交通会議	
根拠	道路運送法施行規則 (第9条の3)		根拠	道路運送法施行規則 (第4条の2)
主な協議事項	- 乗合旅客運送の態様 (路線定期・不定期、区域) ・ 運賃・料金等に関する事項		主な協議事項	- 乗合旅客運送の態様 (路線定期・不定期、区域) ・ 自家用有償旅客運送の必要性、 交通事業者による困難性 ・ 旅客から収受する対価に関する事項 等
	・ 自家用有償旅客運送の必要性、 交通事業者による困難性 ・ 旅客から収受する対価に関する事項 等			
対象	バス、タクシー、自家用有償旅客運送		対象	変更なし
構成員	市町村又は都道府県			法第9条第4項の協議会 (協議運賃)
	一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体		根拠	道路運送法 (第9条第4項)
	住民又は旅客		協議事項	運賃・料金等に関する事項
	運輸局		対象	一般乗合旅客運送
	事業者の運転者組織		構成員	市町村又は都道府県
	道路管理者			運賃等を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者
	都道府県警察			運輸局
	学識経験者その他地域公共交通会議の運営上必要と認められる者			関係住民の意見を代表する者として指名する者

法第9条第4項の協議会について

法第9条第4項の協議会（協議運賃）

根拠	道路運送法（第9条第4項）
設置目的	従来「地域公共交通会議」にて協議されていた協議運賃について、今般の法改正の趣旨を踏まえ、独占禁止法に抵触しない形で協議を行うために設置する。
協議事項	地域における需要に応じ当該地域の住民の生活のための旅客の運送を確保する必要がある路線又は営業区域に係る運賃等について協議する。
対象	一般乗合旅客運送
構成員	市町村又は都道府県 運賃等を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者 運輸局 関係住民の意見を代表する者として指名する者
開催方法	独占禁止法に抵触しないよう構成員を限定し、地域公共交通会議と連続して協議を行う場合でも、上記構成員以外の地域公共交通会議構成員を退室又は別室で行うなど十分注意する。対面による開催の他、書面による協議もできるものとする。



法第9条第5項の公聴会の開催等について

道路運送法第9条第5項

道路運送法第9条第4項の規定による運賃等の協議にあたっては、あらかじめ、市町村の長又は都道府県知事は公聴会の開催、パブリックコメントの実施等により住民、利用者その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置を講じる必要がある。



公聴会等の手法

運送する路線等にかかる住民、利用者、利害関係者へ広く意見を求める手法としては、法令上、公聴会の開催は例示であり、以下の方法などが想定される。



①公聴会の開催
(住民)
(利用者)
(利害関係者)



②パブリックコメントの募集
(住民)
(利用者)
(利害関係者)



③市政広報誌への掲載
(住民)
(利用者)
(利害関係者)



④アンケート調査
(住民)
(利用者)



+ ⑤事業者団体へのヒアリング
(利害関係者)

※ () 内は想定する対象者

上記①、②、③はいずれかを実施、④と⑤は併せて実施することで道路運送法第9条第5項を満たすものと考えられる。

【参考】改正前の各種会議体の比較

	法定協議会	地域公共交通会議	運営協議会	地域協議会
根拠	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 (第6条)	道路運送法施行規則 (第9条の3)	道路運送法施行規則 (第51条の8)	道路運送法施行規則 (第15条の4第2項)
主宰	市町村(複数可)又は都道府県	市町村(複数可)又は都道府県	市町村(複数可)又は都道府県	都道府県
主な協議事項	・地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な事項 ・道路運送法の各種特例(右の地域公共交通会議、運営協議会と同じ)	・乗合旅客運送の態様(路線定期・不定期、区域) ・運賃・料金等に関する事項 ・自家用有償旅客運送の必要性、交通事業者による困難性 ・旅客から収受する対価に関する事項 等	・自家用有償旅客運送の必要性、交通事業者による困難性 ・旅客から収受する対価に関する事項 ※特定非営利活動法人等(申請者)に意見を聴取	・地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するための枠組みづくり ・具体的な路線に係る生活交通の確保に関する計画の作成 ※特例は路線の休廃止のみ
対象	多様な交通モード	バス、タクシー、自家用有償旅客運送	自家用有償旅客運送	特に定めない
構成員	主宰者(市町村又は都道府県) 公共交通事業者・道路管理者・港湾管理者その他事業を実施すると見込まれる者 公安委員会、利用者、学識経験者その他地方公共団体が認める者 ※道路運送法の特例を受けるためには、地域公共交通会議の構成員を満たす必要がある	主宰者(市町村又は都道府県) 一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体 住民又は旅客 運輸局 事業者の運転者組織 道路管理者 都道府県警察 学識経験者その他地域公共交通会議の運営上必要と認められる者	主宰者(市町村又は都道府県) 一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体 住民又は旅客 運輸局 事業者の運転者組織 現に自家用有償旅客運送を行っている特定非営利活動法人等 学識経験を有する者その他の運営協議会の運営上必要と認められる者	少なくとも都道府県、関係市町村、運輸局、関係旅客自動車運送事業者 ※分科会等を地域ごとに組織することも可

【参考】改正後の各種会議体の比較(令和5年10月1日施行)

	法定協議会	地域公共交通会議	運営協議会	法第9条第4項の協議会	地域協議会
根拠	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 (第6条)	道路運送法施行規則 (第4条の2)	←地域公共交通会議へ統合 ※ただし、経過措置により現に存する改正前の道路運送法施行規則第51条の7第1号に規定する運営協議会は、改正後の道路運送法施行規則第4条第2項に規定する地域公共交通会議とみなされる。	道路運送法 (第9条第4項)	道路運送法施行規則 (第15条の4第2項)
主宰	市町村(複数可)又は都道府県	市町村(複数可)又は都道府県		-	都道府県
主な協議事項	- 地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な事項 - 道路運送法の各種特例(右の地域公共交通会議、運営協議会と同じ)	- 乗合旅客運送の態様(路線定期・不定期、区域) - 自家用有償旅客運送の必要性、交通事業者による困難性 - 旅客から収受する対価に関する事項 等 ※特定非営利活動法人等(申請者)に意見を聴取		運賃・料金等に関する事項	- 地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するための枠組みづくり - 具体的な路線に係る生活交通の確保に関する計画の作成 ※特例は路線の休廃止のみ
対象	多様な交通モード	バス、タクシー、自家用有償旅客運送		一般乗合旅客運送	特に定めない
構成員	主宰者(市町村又は都道府県) 公共交通事業者・道路管理者・港湾管理者その他事業を実施すると見込まれる者 公安委員会、利用者、学識経験者その他地方公共団体が認める者 ※道路運送法の特例を受けるためには、地域公共交通会議の構成員を満たす必要がある	主宰者(市町村又は都道府県) 一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体 住民又は旅客 運輸局 事業者の運転者組織 道路管理者 都道府県警察 学識経験者その他地域公共交通会議の運営上必要と認められる者 ※現に自家用有償旅客運送を行っている特定非営利活動法人等		市町村又は都道府県 運賃等を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者 運輸局 関係住民の意見を代表する者として指名する者 ※市町村又は都道府県は協議するときは、あらかじめ、公聴会の開催等関係者の意見を反映させるために必要な措置を講じる	少なくとも都道府県、関係市町村、運輸局、関係旅客自動車運送事業者 ※分科会等を地域ごとに組織することも可