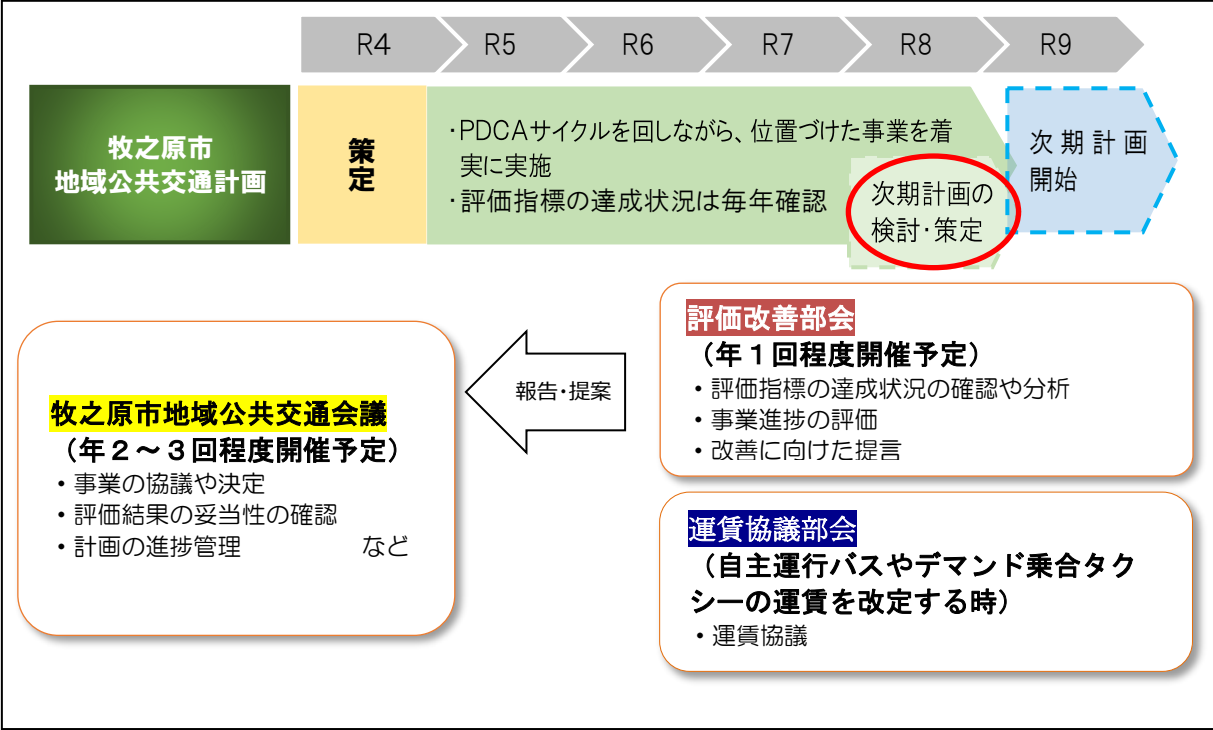


牧之原市地域公共交通会議について

企画政策部地域振興課

1 概要（設置規則参照）



※委員任期は2年（R7.4～R9.3）

※評価改善部会と運賃協議部会の委員は委員名簿参照

2 令和7年度会議、事業スケジュール

時期	内容	備考
7月9日（本日）	第1回 公共交通会議	計画の説明、取組の方向性
10月	第1回 評価改善部会	R6事業の評価、R7事業の状況
12月～1月	第2回 公共交通会議	R8運行の承認

3 その他

- ・令和8年度は、次期公共交通計画（計画期間：R9～R12）の策定のために、会議回数が増える可能性があります。

○牧之原市地域公共交通会議設置規則

平成27年 3 月16日

規則第17号

改正 平成29年 2 月 8 日規則第 1 号

平成29年 3 月31日規則第16号

平成30年 4 月 1 日規則第 9 号

令和 5 年 2 月28日規則第 4 号

(趣旨)

第1条 この規則は、牧之原市附属機関設置条例（平成27年牧之原市条例第4号）第3条の規定に基づき、牧之原市地域公共交通会議（以下「会議」という。）の組織及び運営に関し必要な事項を定めるものとする。

(所掌事務)

第2条 会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

(1) 道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保、その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に関する事項のうち、次に掲げる事項

(ア) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様及び運賃・料金等に関する事項

(イ) 市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項

(2) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）の規定に基づく、地域旅客輸送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画（以下「交通計画」という。）に関する事項のうち、次に掲げる事項

(ア) 交通計画の策定及び変更に関する事項

(イ) 交通計画の実施に係る連絡調整に関する事項

(ウ) 交通計画に位置付けられた事業の実施に関する事項

(3) 前2号に定めるもののほか、会議が必要と認める事項
(会議の構成員)

第3条 会議の委員は、次に掲げる者とする。

(1) 市長又はその指名する者

(2) 住民又は利用者の代表

(3) 静岡運輸支局長又はその指名する者

(4) 静岡県の関係行政機関の職員

(5) 旅客自動車運送事業者

(6) 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

(7) 道路管理者

(8) 静岡県警牧之原警察署の職員

(9) 学識経験者

(10) 市職員

(11) 前各号に掲げるもののほか、市長が必要と認める者

(任期)

第4条 委員の任期は2年とする。ただし、再任を妨げない。

2 前項の委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(役員)

第5条 会議に次の役員を置く。

(1) 会長 1人

(2) 副会長 1人

(3) 座長 1人

2 会長は、委員の互選によりこれを定め、副会長及び座長は委員のうちから会長が指名する。

3 会長は、会務を総理し、会議を代表する。

4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は欠けたときは、その職務を代理する。

5 座長は、会議の議長となる。

(会議)

第6条 会議は、会長が招集する。

2 会議は、委員の過半数の出席がなければ開くことができない。

3 会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。ただし、原則として旅客自動車運送事業者の委員全員の意見が一致していなければならない。

4 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者を会議に出席させ、説明又は助言を求めることができる。

5 会議は原則として公開とする。

(部会)

第7条 会議は、必要があると認めるときは、部会を設置し、特定の課題を個別・具体的に調査研究し、会議へ報告するものとする。

2 部会に属する部会員は、委員及び課題の調査研究事項に精通した者の中から会長が指名する。

3 部会に部会長及び副部会長を置き、部会の部会員の互選によりこれを定める。

4 第5条及び第6条の規定は、部会について準用する。

(協議結果の取扱い)

第8条 会議において協議が整った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(庶務)

第9条 会議の庶務は、企画政策部地域振興課において処理する。

(その他)

第10条 この規則に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が会議に諮って定める。

附 則

(施行期日)

1 この規則は、平成27年4月1日から施行する。

(経過措置)

- 2 この規則の施行の際現に廃止前の牧之原市地域公共交通会議設置要綱（平成19年牧之原市告示第63号）第3条の規定による委員（この項において「旧委員」という。）は、施行日に第3条の規定による委員とみなす。この場合において、当該委員に係る任期は、第4条の規定にかかわらず、施行日における旧委員の任期の残存期間と同一の期間とする。

附 則（平成29年2月8日規則第1号）

この規則は、平成29年4月1日から施行する。

附 則（平成29年3月31日規則第16号）

この規則は、平成29年4月1日から施行する。

附 則（平成30年4月1日規則第9号）

この規則は、平成30年4月1日から施行する。

附 則（令和5年2月28日規則第4号）

この規則は、令和5年3月1日から施行する。

地域公共交通 に対する考え方

豊橋技術科学大学

建築・都市システム学系

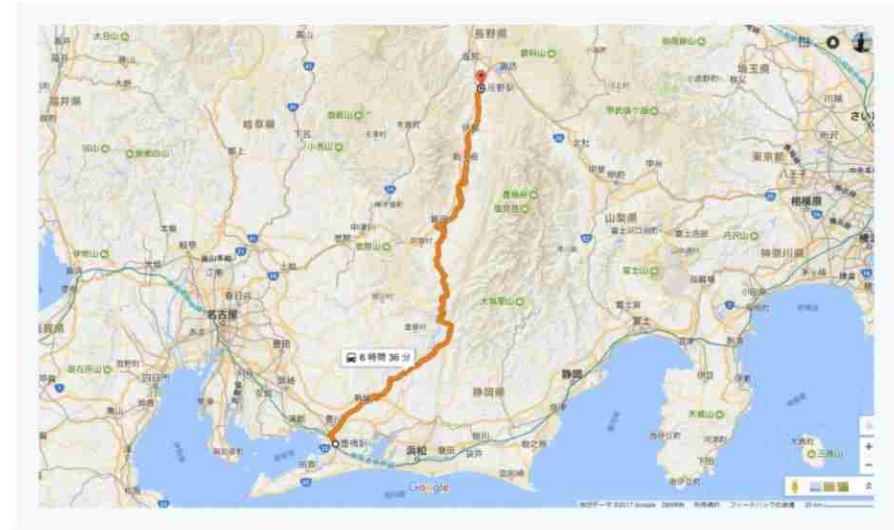
松尾幸二郎

自己紹介



略歴

2005年 長野高専 卒業 → 豊橋技科大 編入学
2012年 豊橋技科大博士後期課程 修了
2012年 秋田高専 環境都市工学科 着任
2013年 豊橋技科大 建築・都市システム学系 着任
2019年 マレーシア科学大学 客員研究員（半年間）



出身

長野県上伊那郡辰野町
JR飯田線で一本（片道6時間38分）

長野高専出身

専門分野

交通工学，交通計画，交通マネジメント

交通現象・交通行動を**科学的**に捉え，
人々の安全・安心・便利・快適な移動を支える地域交通システム のあり方と
その実現方策を追及するための研究に取り組んでいます

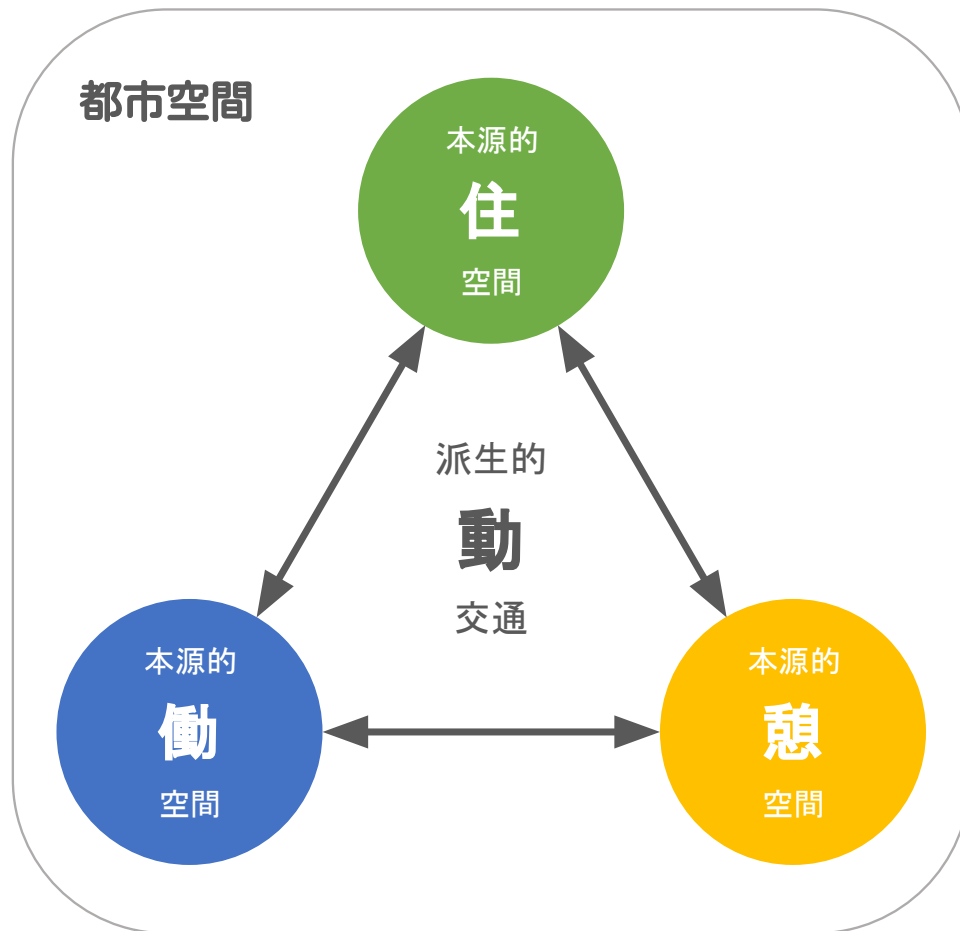
最近は，
多様なデータを活用した地域交通安全・公共交通マネジメント
子供の安全で健やかな移動のあり方に関する研究
など

地域との関わり（現在も継続中のもののみ）

- 2013年06月 - 現在 豊橋市教育委員会 通学路安全対策アドバイザー
- 2014年05月 - 現在 浜松市大規模小売店舗立地審議会 委員
- 2014年09月 - 現在 東三河南部交通圏タクシー準特定地域協議会 副会長
- 2015年04月 - 現在 愛知県警察 交通死亡事故抑止対策アドバイザー
- 2016年04月 - 現在 田原市地域公共交通会議 座長（2024年3月まで委員）
- 2016年04月 - 現在 豊川市地域公共交通会議 座長（2024年3月まで副座長）
- 2016年04月 - 現在 浜松市地域公共交通活性化研究会 副会長
- 2017年01月 - 現在 大口町地域交通推進会議 会長
- 2017年04月 - 現在 愛知県プローブ情報活用ワーキング アドバイザー
- 2017年05月 - 現在 豊橋市交通安全対策検討委員会 委員
- 2017年10月 - 現在 国土交通省中部運輸局 地域交通マネージャー
- 2017年10月 - 現在 菊川市地域公共交通会議 アドバイザー
- 2018年05月 - 現在 西尾市地域公共交通活性化協議会 会長（2020年3月まで副会長）
- 2018年06月 - 現在 名古屋市大規模小売店舗立地審議会 委員
- 2019年03月 - 現在 愛知県自動車安全技術プロジェクトチーム メンバー
- 2019年04月 - 現在 東郷町都市計画審議会委員 委員
- 2020年01月 - 現在 半田市地域公共交通会議 副会長
- 2022年06月 - 現在 愛知道路コンセッション株式会社 交通安全アドバイザー
- 2023年01月 - 現在 名古屋市通学路の安全検討に資するシステム開発 アドバイザー
- 2023年04月 - 現在 愛知県公共交通協議会 委員
- 2023年04月 - 現在 牧之原市地域公共交通会議 座長
- 2023年05月 - 現在 国土交通省中部地方整備局 愛知県道路交通環境安全推進連絡会議 アドバイザー
- 2024年04月 - 現在 伊豆地域公共交通活性化協議会 座長
- 2024年04月 - 現在 岡崎市地域公共交通会議 委員
- 2024年04月 - 現在 江南市地域公共交通会議検討部会 委員
- 2024年04月 - 現在 豊橋市都市交通計画検討委員会作業部会 部会長
- 2024年04月 - 現在 田原市福祉有償運送運営協議会 委員
- 2024年08月 - 現在 熱海市地域公共交通活性化協議会 委員

私の
地域公共交通に
対する考え方

現代都市社会における活動と交通



都市と交通は持ちつ持たれつ

交通技術の発展は都市の形を変革させ、
都市の在り方は常に交通と一緒に考えられてきた

- トニー・ガルニエの「工業都市」
- エベネザ・ハワードの「田園都市」
- クラレンス・ペリーの「近隣住区」
- 「コンパクト・プラス・ネットワーク」

多様な活動空間の広がりがある現代都市社会において健康で文化的な社会生活を営むには、一定規模の交通が必要不可欠

- ➡ 「どのような交通を目指すのか」は、
「どのような都市を目指すのか」と
一緒に考えないといけない

地域公共交通が無くなったら（すごく不便になったら）

より自動車中心のまちへ

- 過度な自家用車利用により地域で生じる様々な問題
 - 交通事故問題（安全効率）
 - 環境問題（環境効率，エネルギー効率）
 - 渋滞問題（輸送効率）
- まとまりのない市街地の拡散（スプロール）
 - 商業施設，運動施設，医療施設，その他様々な都市施設が，自動車で利用しやすい（駐車場が確保しやすい）場所へ分散
- 中心市街地の衰退
 - 中心市街地の商業が衰退
 - 中心駅周辺に駐車場が乱立



50人が移動するのに必要な空間

（写真：『富山県高岡市』・『撮影：（公財）とやま環境財団』）

地域公共交通が無くなったら（すごく不便になったら）

自家用車を利用できない人の社会生活が保証されない

- 自家用車を利用できない人は必ずいる
 - 子供，学生，高齢者，障がい者，貧困者など
 - これらの人が社会生活を行う上では，移動の確保は公共交通がなくては不可能（日本国憲法第二十五条　すべて国民は、健康で文化的な最低限度の生活を営む権利を有する。）
- 自家用車を利用できない人は，その地域に住むことが困難
 - その人自身やその家族はその地域に住むことを選択しなくなる（例えば，高校生がその地域から行きたい高校に通うことができなければ，引っ越す）

➡地域としての損失

➡その帰結として，地方から大都市への一極集中が進めば，国家としてのリスク増大

地域公共交通が無くなったら（すごく不便になったら）

自家用車が利用できる人にも影響あり

- いざ公共交通を利用したいときに利用できない
 - 旅行行くとき
 - お酒飲んだとき
 - 自家用車が故障したとき
 - ...

（ちなみに、タクシーも地域公共交通なので、それも無くなったという想定です）

地域公共交通が無くなったら（すごく不便になったら）

賑わいのあるまち，共同体意識を育むまちを目指せない

- 中心市街地に多くの人に来てほしいけど，渋滞の問題がある
- お祭りなどまちを挙げてのイベントをすると大渋滞するから頻繁にできない
- 自動車を処理するために道路や駐車場に空間を使わないといけなため，歩行者や自転車の回遊のための空間を増やせない
- 人が自動車の中にいて，外にはほとんどいなくなる
- 人と人との対面での繋がりが薄くなる
- 子供が自動車に乗っていると，道，自然，景色，音，匂い，空気といったそのまち固有の資源を認識しづらくなる
- 子供の外での活動を見守る周囲の目が少なくなる



松山・花園町通り
(出典：ソトノバ)

➡その結果，地方から大都市への人口流出は，地域としての損失，国家としてのリスク増大

公共交通の特性

需要面での特性

- 1) 交通の大半が派生需要。供給側だけでは需要の制御が困難。本源的需要を踏まえる必要性
(コロナ禍での外出自粛状況ではいくら交通サービス水準を上げて乗らない...)
- 2) 交通サービスを実際に利用しなくても、何らかの効用を得られる
(いざというとき利用できるという安心感，送迎の回避可能性，など)
- 3) 多くの人が、徒歩，自転車，自動車は自給可能。しかし必ずしも全ての人が自給可能ではない

供給面での特性

- 1) 乗合公共交通サービスの場合，需要に応じて供給を柔軟に調整することが困難
(何十人という定員の車両で少数を輸送，でも定員を一人でもオーバーしたら乗りこぼし)
- 2) 交通サービスは即地財，即時財。在庫調整を行うことが困難
(空いている座席を次の運行や別の路線に使えない)
- 3) 自転車や徒歩を含む複数の交通機関や手段，路線と補完・代替関係
特定の機関，手段，路線のみに注目するだけでは，最適な供給はできない(鉄道とバスの重複 など)

➡空間的 / 時間的に分散した移動ニーズを有する地方部では，ビジネスとしては無理難題

地域公共交通への公的関与の意義

地域公共交通は地域の多様な側面に関係

地域公共交通は、利用する人だけではなく地域全体に関係、さらには国家にも関係
空間的 / 時間的に分散した移動ニーズを有する地方部では、ビジネスとしては無理難題

だからこそ積極的な公的関与が必要

まちづくりにおいて「地域公共交通がない」場合に比べて、社会的に良い効果を生み出すとすれば、
財源支出を含めた公的関与は先取りの投資（クロスセクター効果などの評価手法も）

利用者を支えているという意識ではなく、むしろ現在の利用者が支えているという視点の転換

財政的採算性という枠組みではなく、地域・都市を含めた経済的採算性、社会的効果の視点

- メルボルンでは中心市街地を走るトラムは無料
- 三重県玉城町では町民が無料で利用できるオンデマンドバス「元気バス」を運行

それでは何を目指すべき？

地域に愛される地域公共交通

自家用車と公共交通，そして歩行や自転車との適切なバランスが重要

地域の生活・経済・交流の基盤となり，活力と賑わいの装置となる地域公共交通

持続可能であるために地域全体で作り・守り・育てる必要性の幅広い理解

そのための適切なマネジメント，市民参画，広報活動

これらの好循環によって「地域に愛される地域公共交通」へ

愛知県丹羽郡大口町の取り組み

3-13

地域内企業との連携によるコミュニティバスの運行
【愛知県大口町】

■町民安全課 0587-95-1966

こんど方にすすめ！

企業と連携して通勤手段を地域公共交通へ
転換させたい

愛知県大口町の概要
■人口：22,913人
■世帯数：8,445世帯
■高齢化率：20.9%
■財政力指数：1.05
■過疎地域指定：なし

1. 取組みの背景・目的

- 愛知県大口町は地域内に200あまりの事業所（昭和30年代に誘致）が点在し、昼間人口が約1.5倍となる特徴を持っている。地域内の公共交通は、鉄道の駅がなく大口町コミュニティバスのみである。郊外の鉄道駅（名古屋鉄道柏森駅、江南駅、布袋駅）にアクセスするためにもバスが必須な状況となっている。
- コミュニティバス運行前は、通勤車等による朝夕の交通渋滞の慢性化や交通安全面での課題が生じていた。また、企業側としても従業員送迎バスを独自運行したり、自家用車での通勤者のために駐車場用地を確保したりすることが必要となっていた。そのような課題に対応するため、平成19年より町内企業と連携したコミュニティバスの運行を開始した。

2. 取組みの詳細

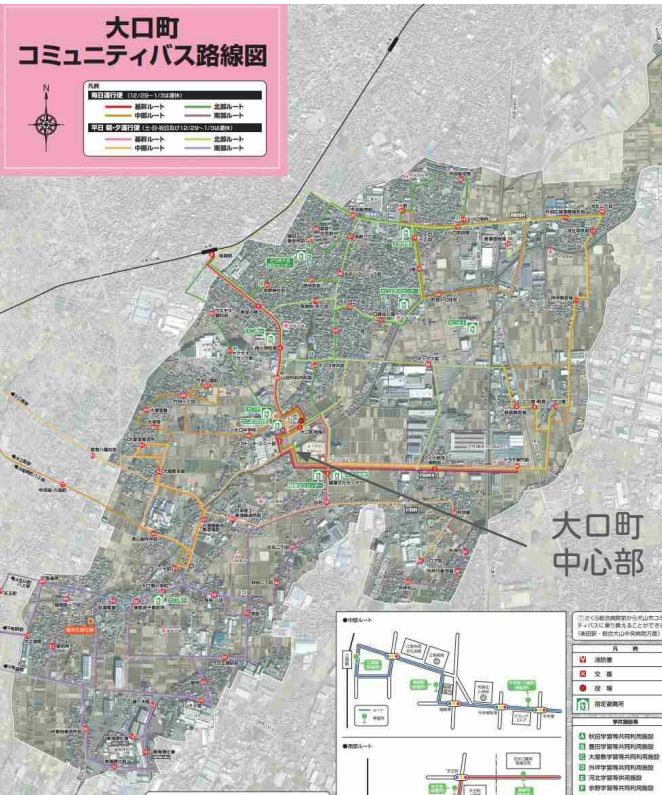
ここがポイント

- ◇ **コミュニティバスの社会的価値を企業に伝え、利用協定を締結**
企業に対しては、コミュニティバスの必要性とともに、会社周辺へのバス停設置、始業・終業時間に対応したダイヤの変更などメリットを丁寧に提案して歩いた。賛同企業とは協定を結び、「運行支援費」をもらって定期券を発行している。現在は9社と協定を締結している（平成27年3月現在）。
- ◇ **企業による「有料広告」を加えて収支率約40%を実現**
バス停やラッピング広告等の販売を行い、運行経費に充てている。「運賃」に「運行支援費」、「有料広告」を加えて計算した収支率は約40%に達する。

大口町のコミュニティバスは、通勤や通学の足として、郊外の駅に接続するだけでなく、それらの駅から町内企業への通勤にも対応した運行を行っている。町内企業と利用協定を結び運行支援費をもらうほか、バス停広告、車内広告、ラッピング広告の協力を得ている。コミュニティバス利用に関する協定は9社と締結している（平成27年3月現在）。

これらの取組みにより、朝夕の利用は増加したが、日中の利用は伸び悩んでいる。昼間の利用を増やすため、平成24年度からコミュニティバス応援ボランティアを町民から募集し、「コミュニティバスサポート隊」を結成した。ベンチづくりやツアー企画、アンケート調査を行い、町民に愛されるバスになるよう新たな取組みもはじまっている。

出典：中部運輸局、地域公共交通の確保・維持・改善に向けた利用促進策事例集、2015



出典：大口町HP

地域企業連携によるバス

従業員は鉄道駅→企業、
住民は地域→鉄道駅

昼間人口が夜間人口の1.5倍だが
鉄道駅、民間バス路線はない

企業は運行支援金で負担、
従業員にパスカードを配布、
バスへの企業広告ラッピング

現在の課題

- 昼間利用の促進
- 企業との持続的な強調

愛知県西尾市の取り組み

コミバス乗り放題

コミバス1乗車でその日は乗り放題（令和2年4月）

乗り換え券の自動発券機導入（令和5年4月）

路線バス通学定期で、コミバス乗り放題

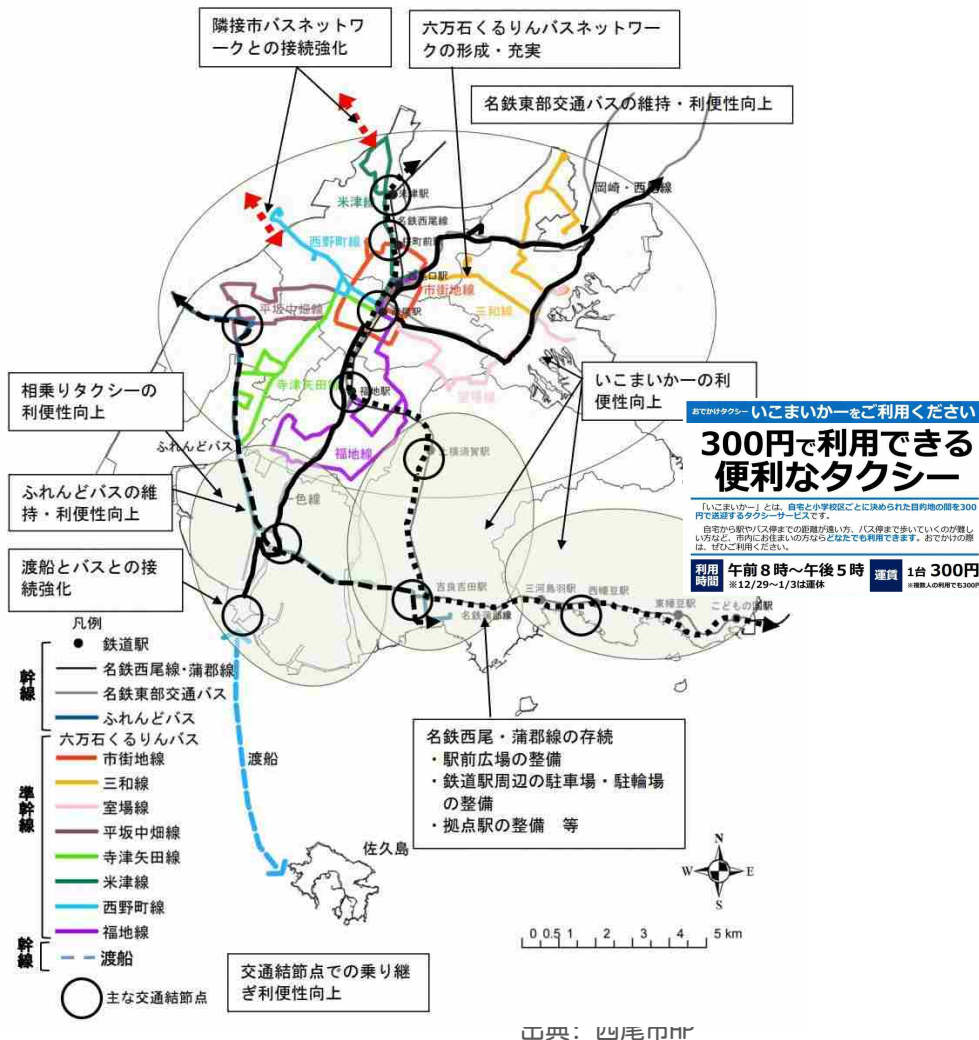
一般定期も実質コミバス乗り放題

タクシーの乗車運賃補填

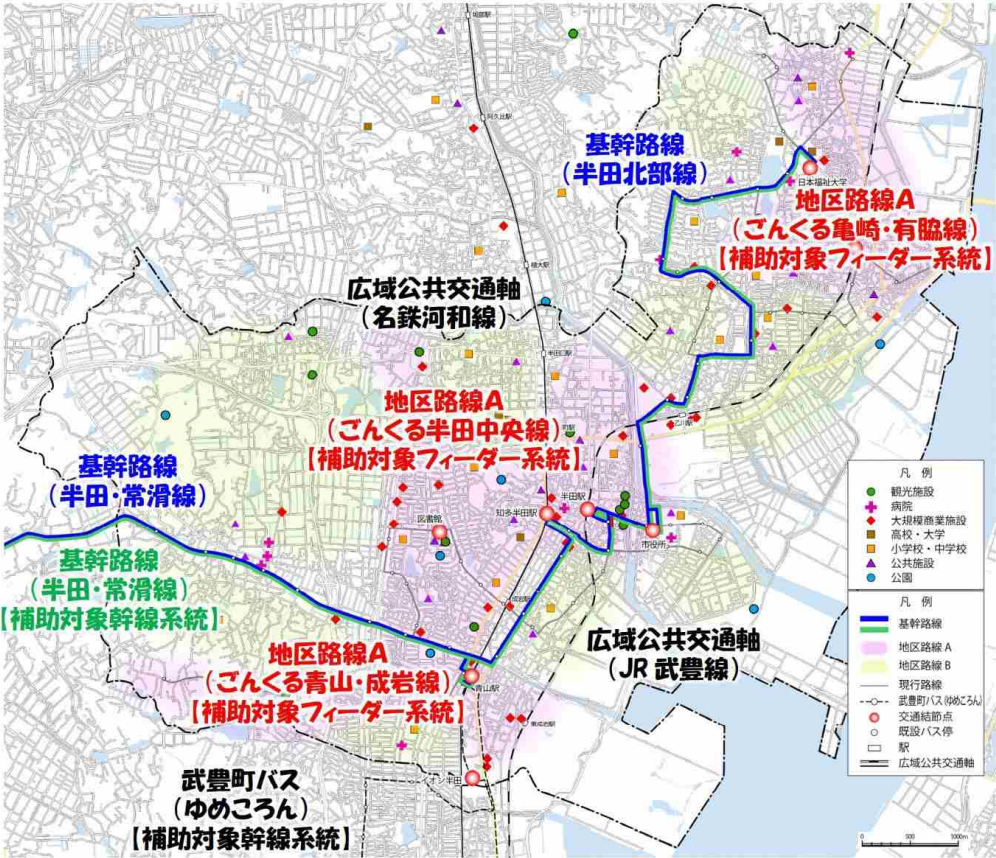
おでかけタクシー「いこまいかー」

自宅から特定の目的地までのタクシー利用が300円

利用者数と実車運賃に応じて市が運賃補填



愛知県半田市の取り組み



市内バス片道上限運賃

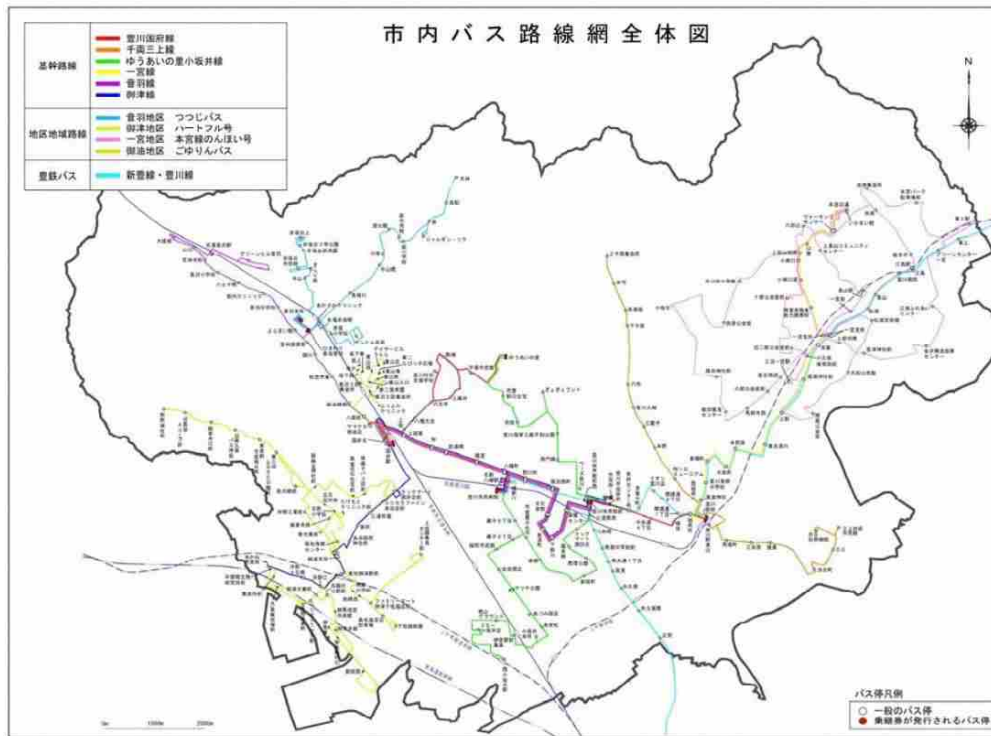
市内の全バス路線片道上限運賃（平成30年10月）

高校生はコミバス無料（令和7年4月）

1乗車あたりの運賃

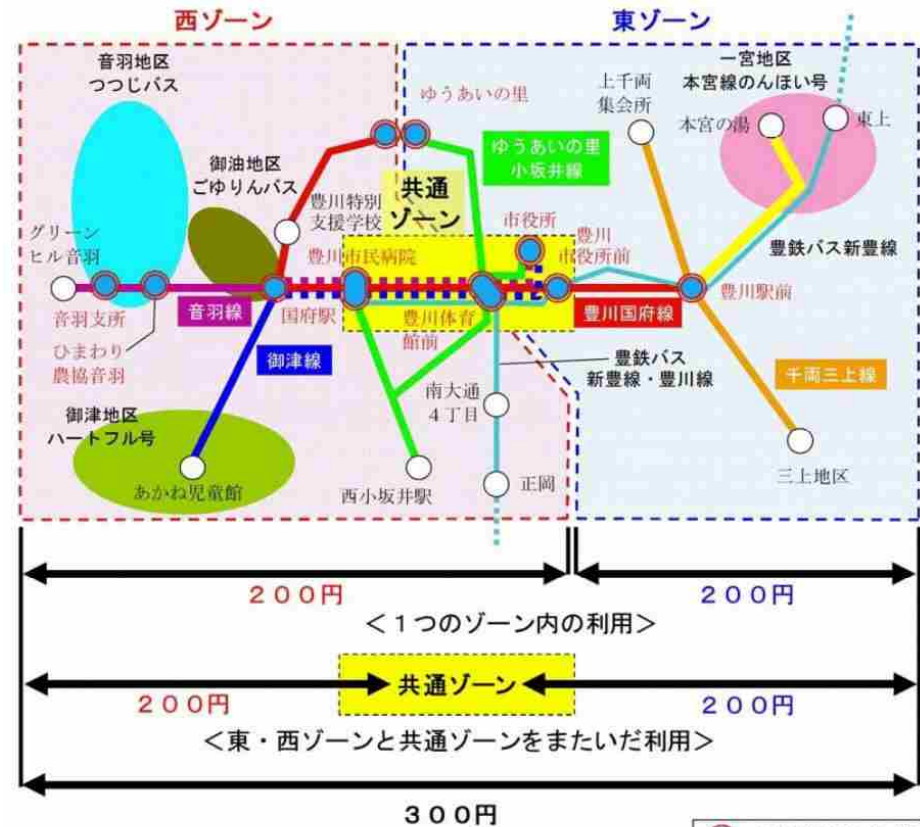
路線名称	一般(乗車距離 2.6kmまで)	一般(乗車距離 2.6kmを超える)	小学生	未就学児・障がいをお持ちの方でバス特別乗車証の交付を受けた方
「知多バス」半田北部線	100円	200円	一般運賃の半額	無料
「知多バス」半田・常滑線	100円	200円	一般運賃の半額	無料
「ごんくる」亀崎・有脇線(亀有バス)	100円	100円	無料(令和4年7月1日～)	無料
「ごんくる」半田中央線(南吉バス)	100円	100円	無料(令和4年7月1日～)	無料
「ごんくる」青山・成岩線(青成バス)	100円	100円	無料(令和4年7月1日～)	無料
岩滑小線(ごん吉くんバス)	100円	100円	無料	無料
成岩東部線(ならワゴン)	100円	100円	無料	無料
瑞穂線(さくらバス)	100円	100円	無料	無料

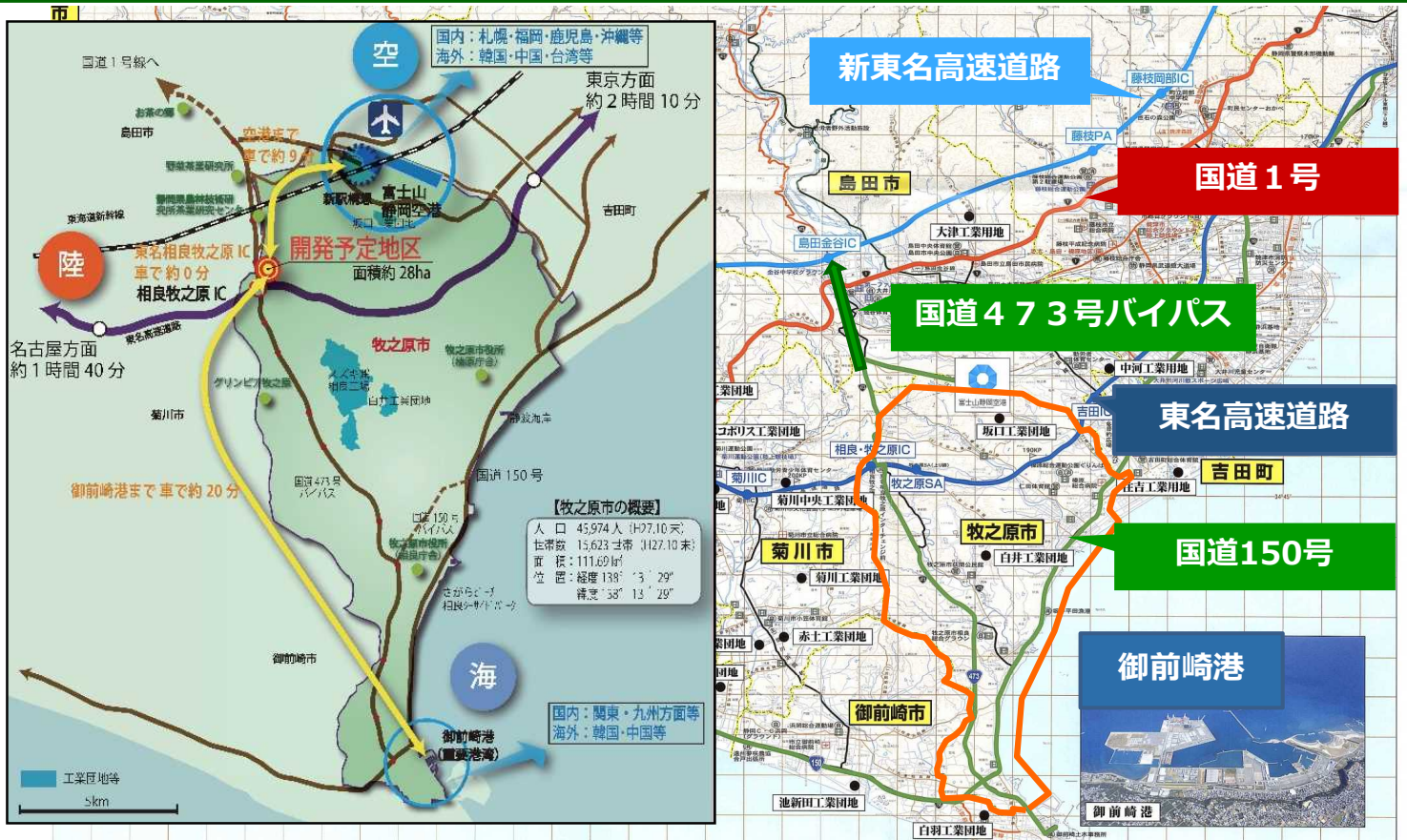
愛知県豊川市の取り組み



ゾーン制運賃

全バス路線ゾーン制運賃（平成28年4月）





東名相良牧之原 I C : **0分** 富士山静岡空港 : **10分** 御前崎港 : **20分**

相良牧之原 I C 北側地区



牧之原市第3次総合計画への位置づけ

まちづくりの理念

令和5年度スタート！

RIDE ON MAKINOHARA 夢に乗るまち 牧之原

将来都市像

豊かな自然を活かした心豊かでアクティブな暮らしが実現できるまち

…自然環境などの地域資源を中心とした地域の魅力を活かして、
住民が、来訪者が、心豊かで、健康的で、活動的な暮らしが実現できるまち

重点戦略・プロジェクト

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の推進
※デジタルトランスフォーメーション

戦略⑤

次代を
切り拓く力を
育む新たな
学校づくり

- ・相良・榛原市街地の賑わい創出
- ・安全の確保と、高台に新たな都市拠点 etc

戦略1 富士山型ネットワークの充実

沿岸部・高台それぞれの立地環境や地域資源の利点を活かした「コンパクトで独自性あるエリア」を拠点に、魅力あるサービスやライフスタイルを創出する。

各エリアを効果的にネットワークでつなぎ、機能連携や役割分担による相乗効果を通じて、市全体の総合発展と定住を促進する。

高台開発

- ・相良牧之原IC北側の高台の新しい拠点形成
- ・富士山静岡空港や交通結節点への、産業、交流、生活に係る拠点の形成

既存市街地・沿岸部活性化

- ・海辺の環境や地域資源を活かし、マリンスポーツやアウトドア、食を楽しめ、人を呼び込むエリアを形成
- ・地域資源を活かし、若者を呼び込むサービス等を創出

移住定住の促進

- ・移住定住のニーズに応えられる支援策の充実、住宅用地の確保
- ・シティプロモーション 首都圏などへの魅力・情報の発信

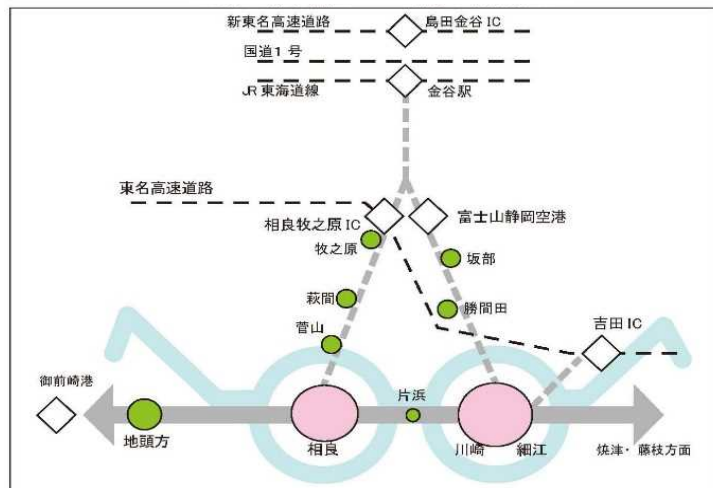
拠点をつなぐネットワーク

- ・既存の乗合バス、自主運行バスなどを活かし、既存市街地と高台等をつなぐ、地域交通ネットワークの形成
- ・当市と県内西部地域を結ぶ路線などの充実

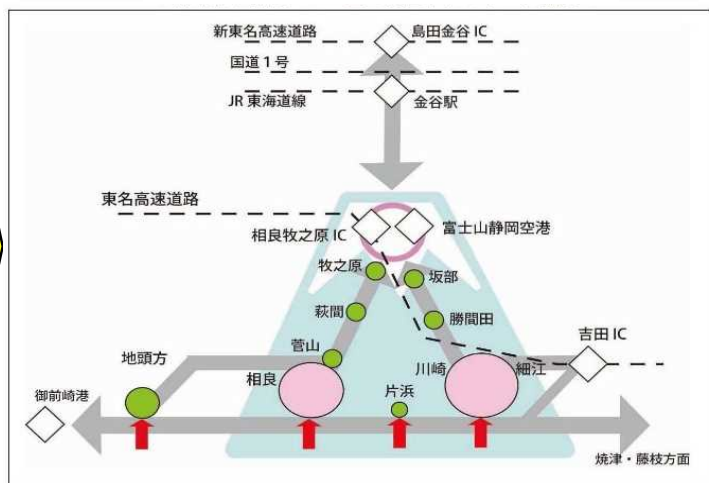


牧之原市都市計画マスタープラン

【現在の都市構造：眼鏡型単線構造】



【将来の都市構造：富士山型ネットワーク構造】



- ・ 既成市街地を含む臨海地区を連絡する国道を中心に形成

- ・ 大規模災害を考慮し、都市の防災・減災力の強化を図る
- ・ 内陸部にある広域交流拠点（相良牧之原IC、富士山静岡空港）の整備効果を市内に引き込む

富士山型ネットワーク構造



既成市街地の賑わい創出、安全の確保と高台に新たな都市拠点

まちづくりの方針【I C周辺地区整備構想】

平成28年6月策定

- 1 相良牧之原I C、富士山静岡空港等に近接する交通利便性を生かして国内外の人たちと交流し、「まきのほら」を発信、アピールするまちづくりを目指します
- 2 農業の6次産業化、新たなお茶の魅力づくり等を展開し、持続的に発展する農業・茶業を創生するまちづくりを目指します
- 3 新たな産業集積により「雇用」を生み出し、地域経済を活性化するまちづくりを目指します
- 4 市民や企業が安心、快適に暮らし、活動できるように、災害と環境に配慮したまちづくりを目指します
(沿岸部と内陸部の集約型連携都市構造への誘導)

広域交流拠点・産業交流拠点

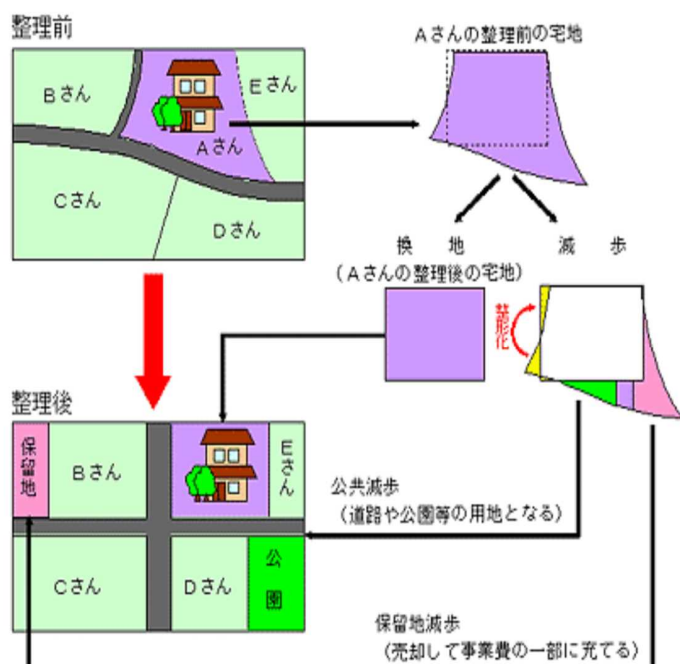
新たな活力・賑わい・交流を生み出すとともに、産業振興と雇用確保、定住促進を実現する

儲かる農業振興の拠点

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

まちづくりの手法＝土地区画整理事業とは

- ◆公共施設の整備改善と土地の有効利用を一体的に行う（換地）
- ◆地権者の皆様に土地を提供いただき（減歩）、公共用地や事業費に充てる用地（保留地）を生み出して事業を行う



特徴	概要
減歩	皆様の土地を提供いただくこと ◆道路や公園等の必要な公共用地を創出するための減歩＝公共減歩 ◆事業費に充てる用地（保留地）を創出するための減歩＝保留地減歩
換地	皆様の土地を配置し直したり、形を整えたりして、利用しやすい場所へ再配置すること
保留地	事業費のために売る土地のこと

牧之原市 I C 北側土地区画整理組合

【設立総会の様子】



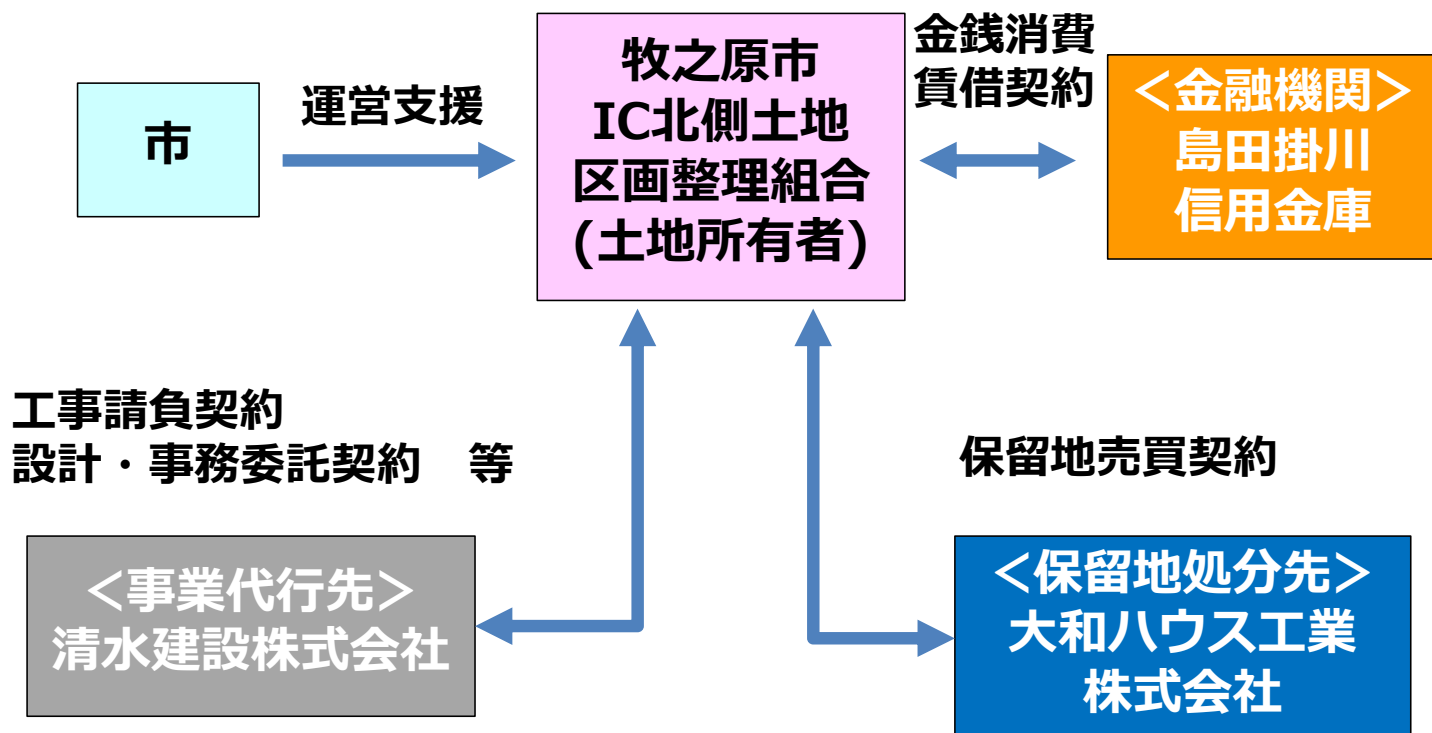
【役員会での検討】



- 設立認可 : 令和5年1月10日(県知事)
- 設立総会 : 令和5年1月29日
 - ・組合員 : 116人(土地所有者、借地権者)
 - ・役員 : 13人(理事10人、監事3人)
 - ・理事長 : 鈴木芳明
 - ・副理事長 : 永田 武 水野勝也
 - ・理事 : 赤堀清司 秋山治幸 笠原活彦
栗田雅昭 中嶋雄一 村松耕一
山本義澄
 - ・監事 : 杉浦 貢 長尾竜一 中島廣美
- 第2回総会 : 令和5年3月19日
- 第3回総会 : 令和5年10月22日
- 第4回総会 : 令和6年3月10日
- 第5回総会 : 令和6年8月25日
- 第6回総会 : 令和6年12月8日
 - ・組合員 : 29人(土地所有者、借地権者)
 - ・役員 : 9人(理事6人、監事3人)
 - ・理事長 : 鈴木芳明
 - ・副理事長 : 永田 武 水野勝也
 - ・理事 : 赤堀清司 笠原活彦 村松耕一
 - ・監事 : 栗田雅昭 長尾竜一 中嶋雄一
- 第7回総会 : 令和7年3月13日

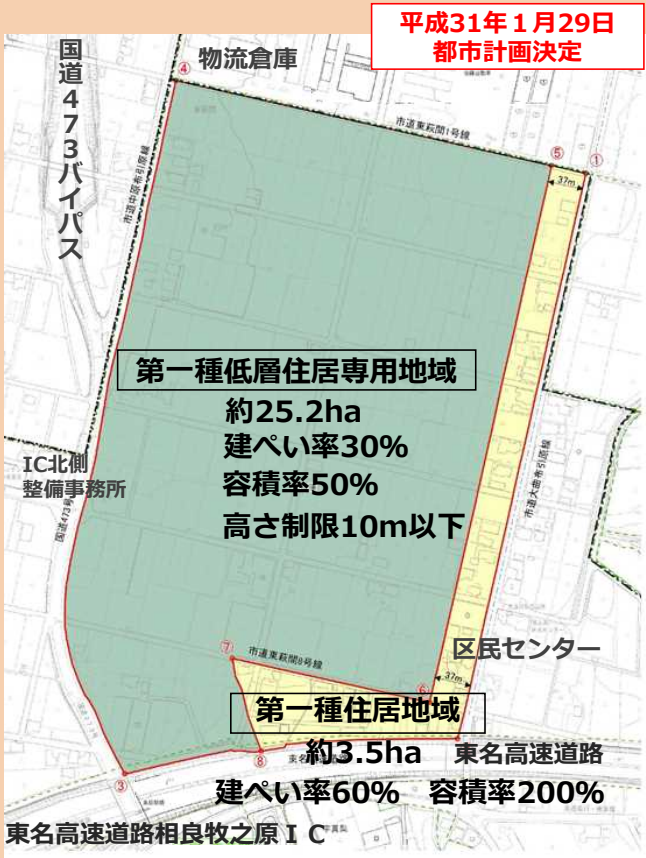
土地区画整理事業の施行体制

高台開発（牧之原市 I C 北側土地区画整理事業）は、組合（土地所有者の皆様）、民間事業者、市が連携して取り組んでいます

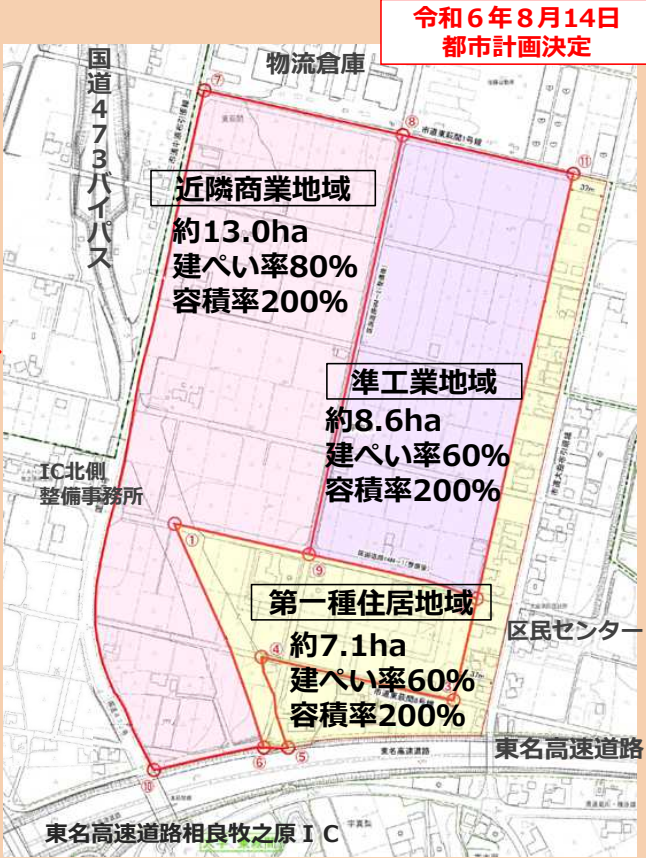


暫定的な用途地域と現在の用途地域

暫定的な用途地域



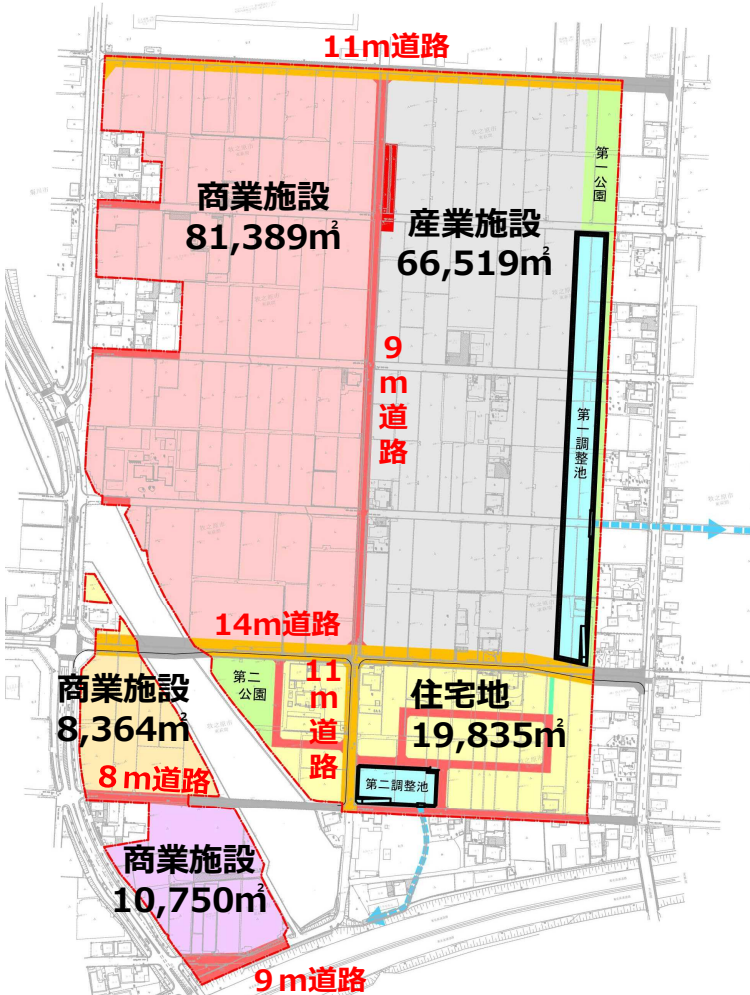
現在の用途地域



※地区ごとに建て方等のルールを定めた「地区計画」を決定

土地利用計画構想図

(令和7年3月現在)



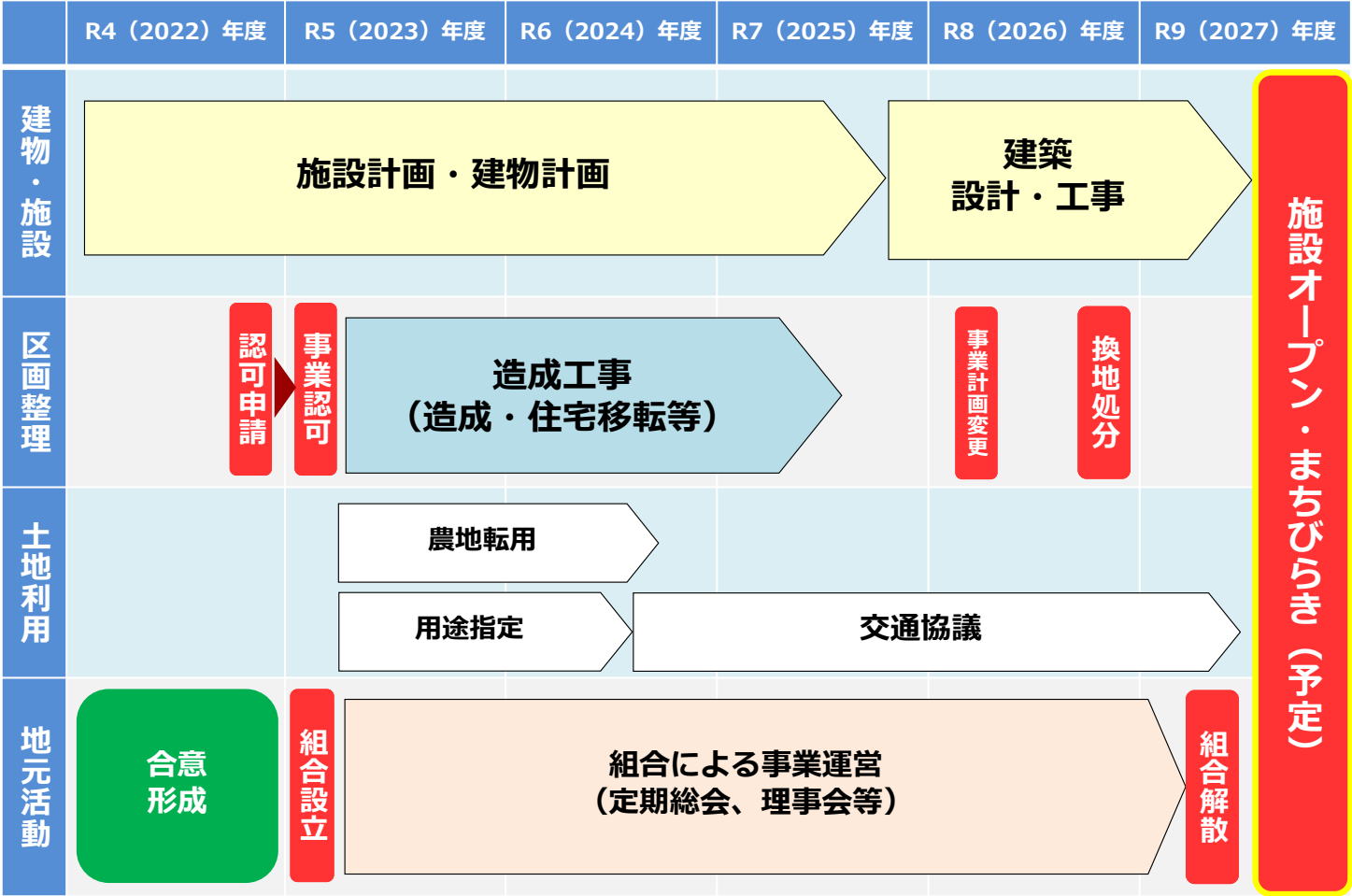
(公共施設)

道 路	名 称	延 長	備 考
	幅員14m	343.1m	片側歩道(幅員3.5m)
	幅員11m	512.9m	住宅街区内： 片側歩道(幅員3.5m)
	幅員 9 m	81.9m	
	幅員 8 m	80.2m	
	幅員 6 m	815.2m	住宅街区内 他
公 園	幅員 4 m	28.8m	歩道

公 園	名 称	面 積	備 考
	1号公園	4,761.78㎡	地区北東側
	2号公園	2,100.20㎡	住宅街区内

調 整 池	名 称	面 積	備 考
	1号調整池	8,607.86㎡	地区東側
	2号調整池	2,069.56㎡	住宅街区内

事業スケジュール（予定）



土地区画整理事業の工事状況（住宅用地）



土地区画整理事業の工事状況（商業施設用地）



公共交通の現状 (令和6年度実績)

令和7年7月

地域振興課

路線図

【乗合バス路線】

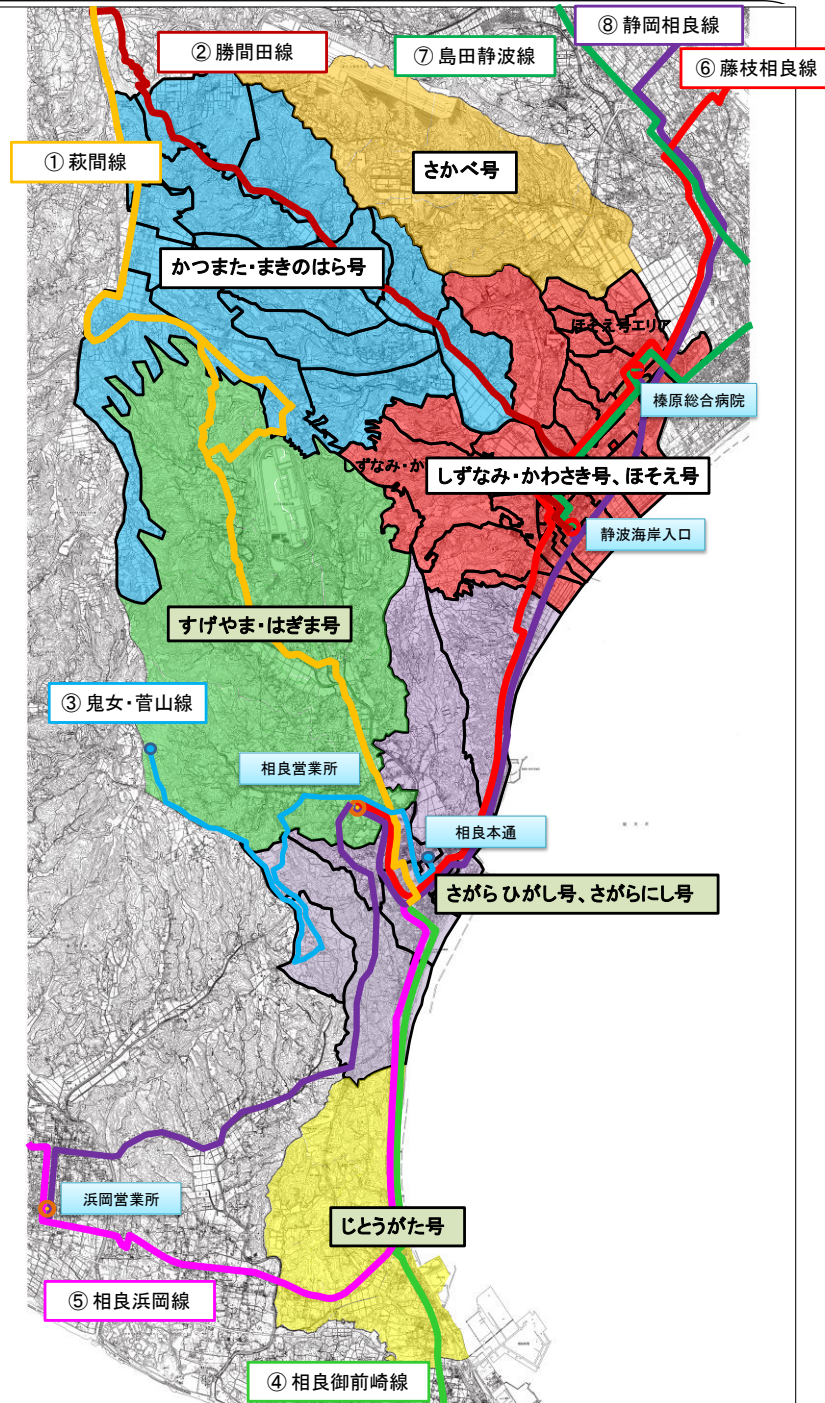
- ・ (特急) 静岡相良線 (紫)
- ・ 藤枝相良線 (赤)
- ・ 島田静波線 (緑)

【自主運行バス路線】

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

【デマンド乗合タクシー】

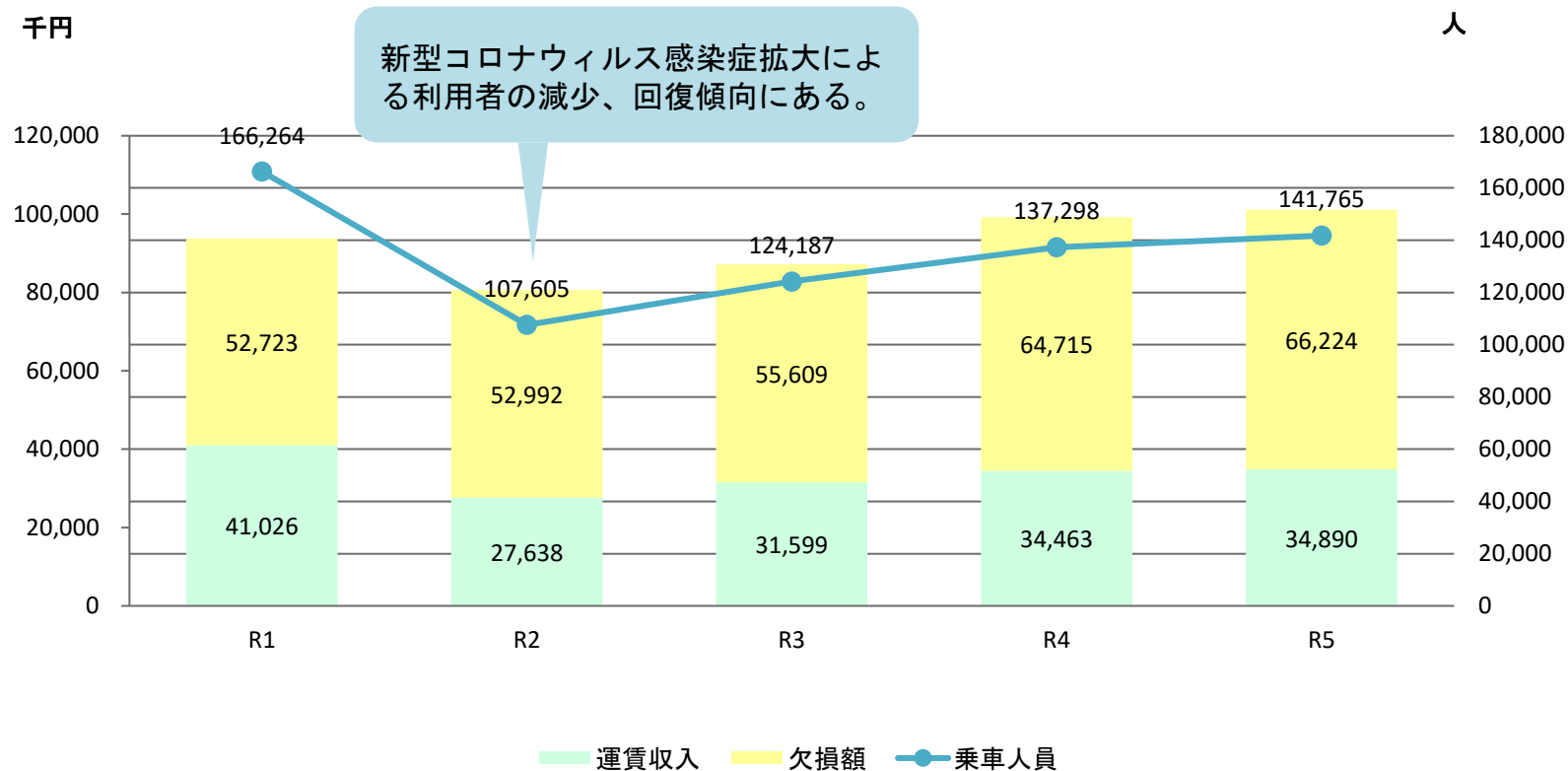
- ・ さかべ号 (令和2年4月から本運行)
- ・ かつまた・まきのほら号 (令和6年4月から統合)
- ・ すげやま・はぎま号 (令和4年4月から本運行)
- ・ じとうがた号 (令和6年4月から本運行)
- ・ しずなみ・かわさき号、ほそえ号 (令和7年4月から本運行)
- ・ さがらひがし号、さがらにし号 (令和7年4月から本運行)



島田静波線

起点	終点	日便数
島田駅 (島田市立総合医療センター)	静波海岸入口	33便:平日 14便:土日祝日

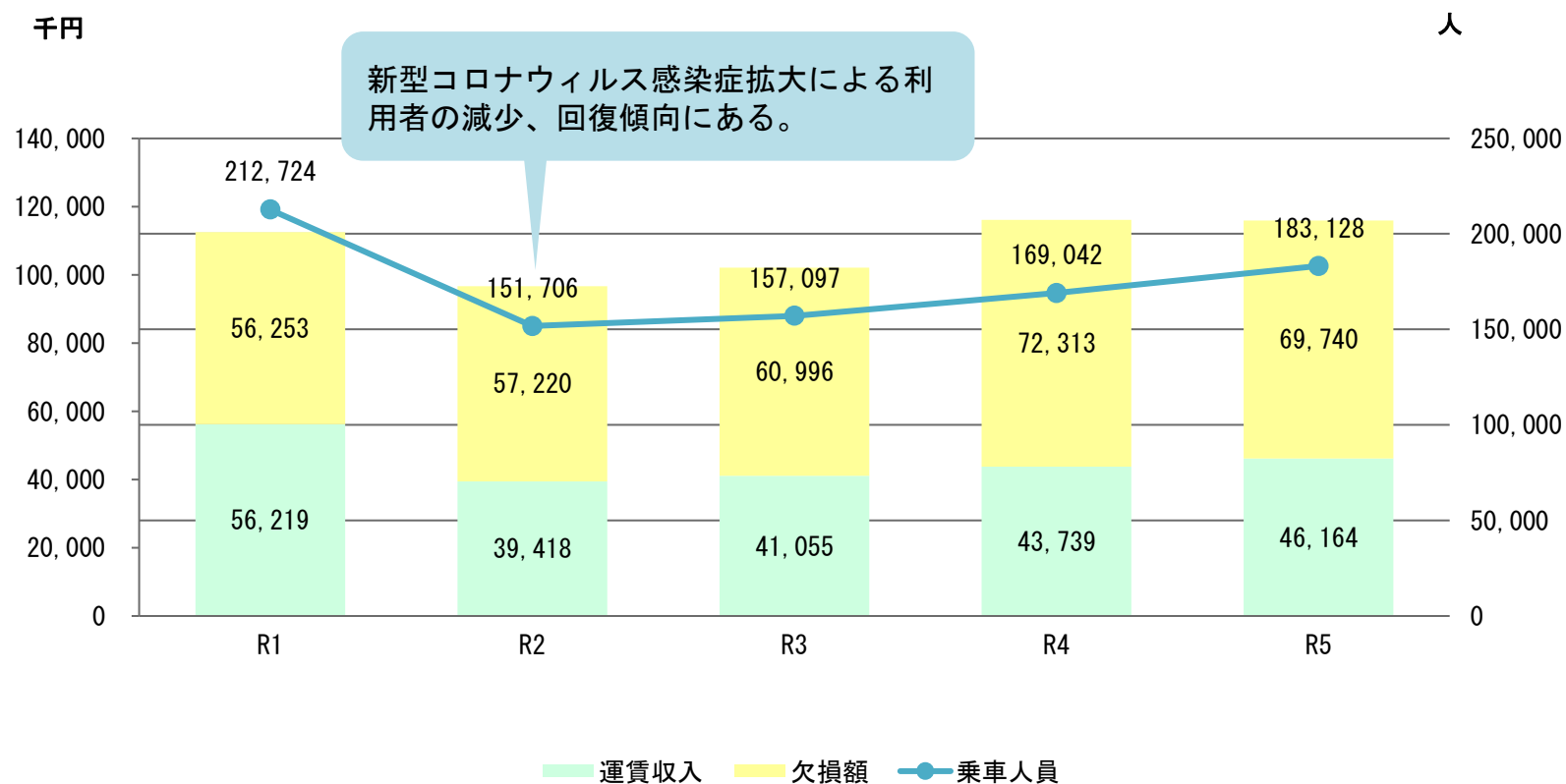
運行経費と乗車人員



藤枝相良線

起点	終点	日便数
藤枝駅南口	相良営業所	24便:平日 20便:土日祝日

運行経費と乗車人員



藤枝相良線、島田静波線の補助金額について

【牧之原市の補助金額】

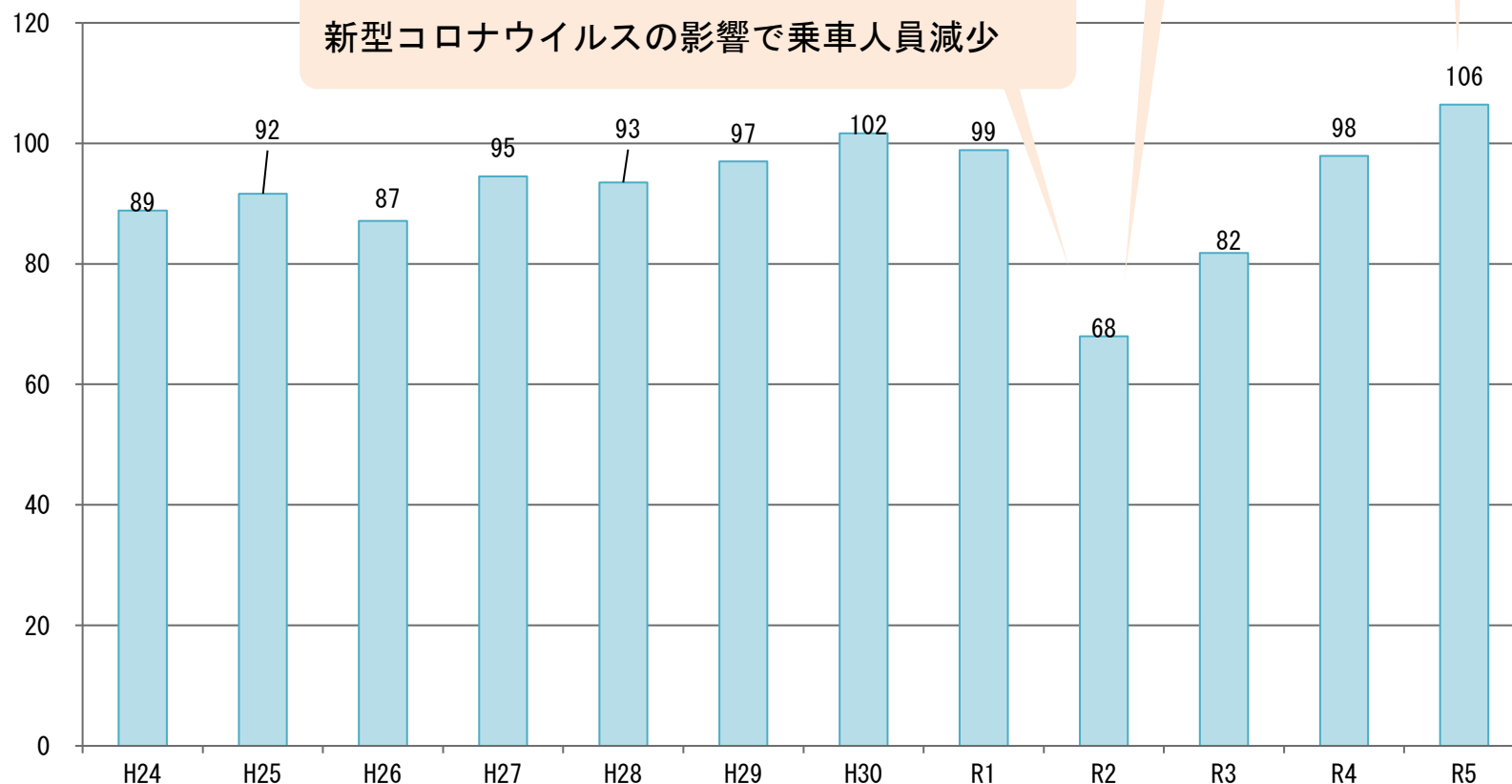
(円)

	藤枝相良線	島田静波線	計	備考
令和元年度	0	1,387,908	1,387,908	
令和2年度	3,499,111	1,882,333	5,381,444	国補助対象以外も対象
令和3年度	3,812,268	3,316,058	7,128,326	
令和4年度	6,224,877	4,899,840	11,124,717	
令和5年度	14,677,170	3,487,837	18,165,007	
令和6年度	16,687,451	4,030,847	20,718,298	

特急静岡相良線

乗車人員

万人



自主運行バス

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

路線名	1日便数 ()は休日	乗車人数/日 (R6OD調査)	利用客中の 小学生割合	主な停留所
萩間線	21(14)	194	37.6%	金谷駅、金谷小学校、相良本通
勝間田線	10(6)	46	69.6%	金谷駅、金谷小学校、静波海岸入口
鬼女・菅山線	3(0)	23	99.8%	相良庁舎、菅山小学校
相良御前崎線	17(10)	46	6.5%	相良本通、御前崎海洋センター
相良浜岡線	18(11)	55	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。

自主運行バス乗車人員の推移

令和 6 年現在

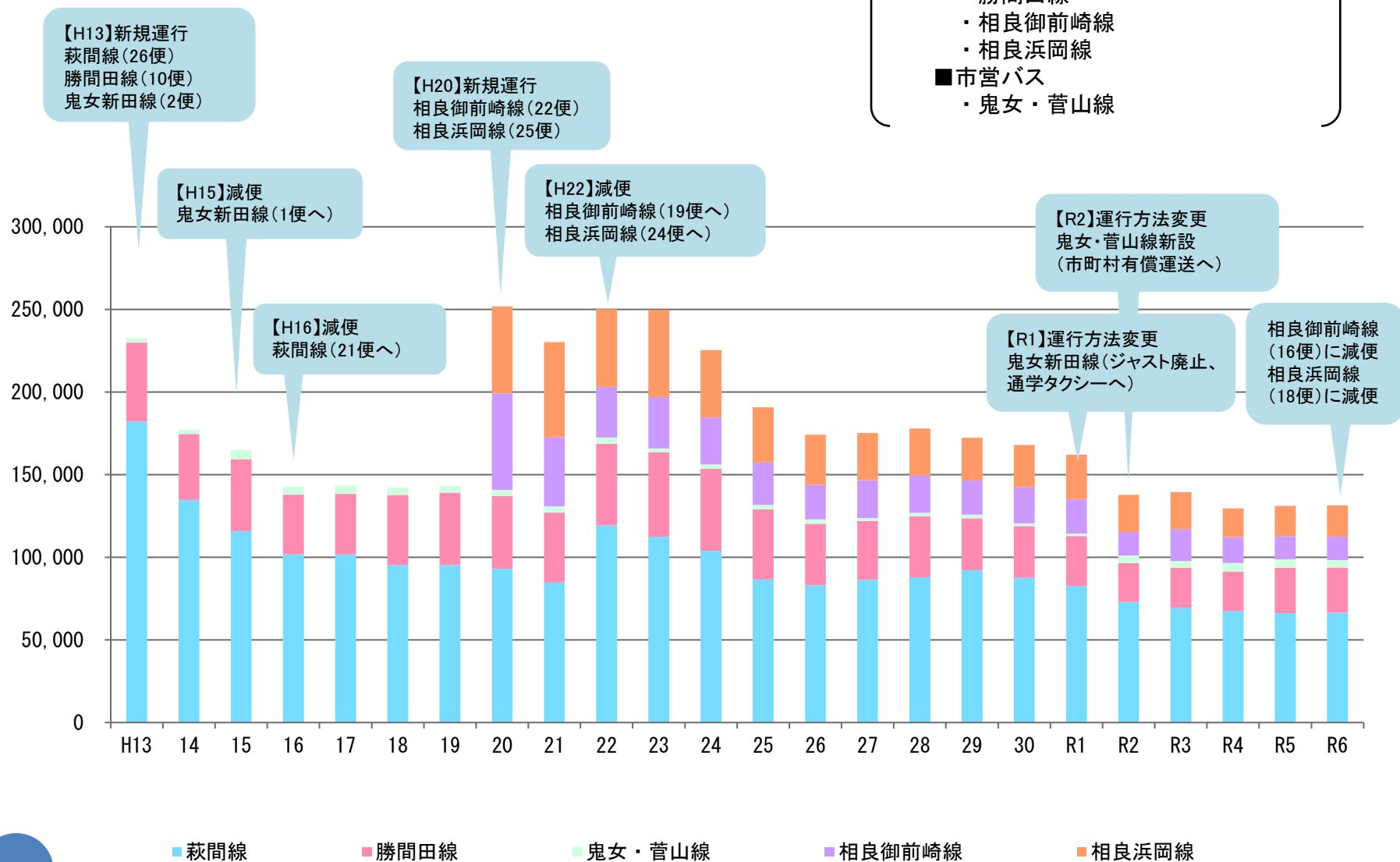
■しずてつジャストライン(株)委託

- ・萩間線
- ・勝間田線
- ・相良御前崎線
- ・相良浜岡線

■市営バス

- ・鬼女・菅山線

人



自主運行バス乗車人員の推移

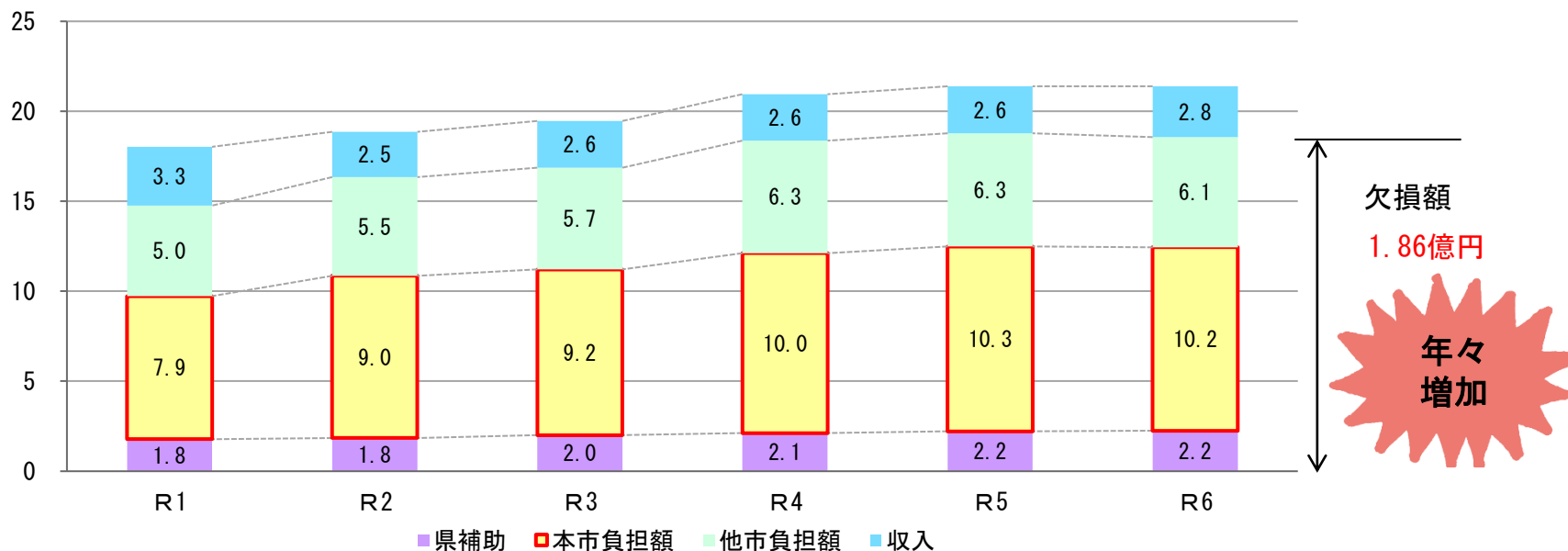


コロナの影響で令和2年度に人員が減少し、未だコロナ前までの回復にいたっておらず、令和3年度以降は横ばいで推移している路線が多い。

運行に関する経費(令和6年度実績)

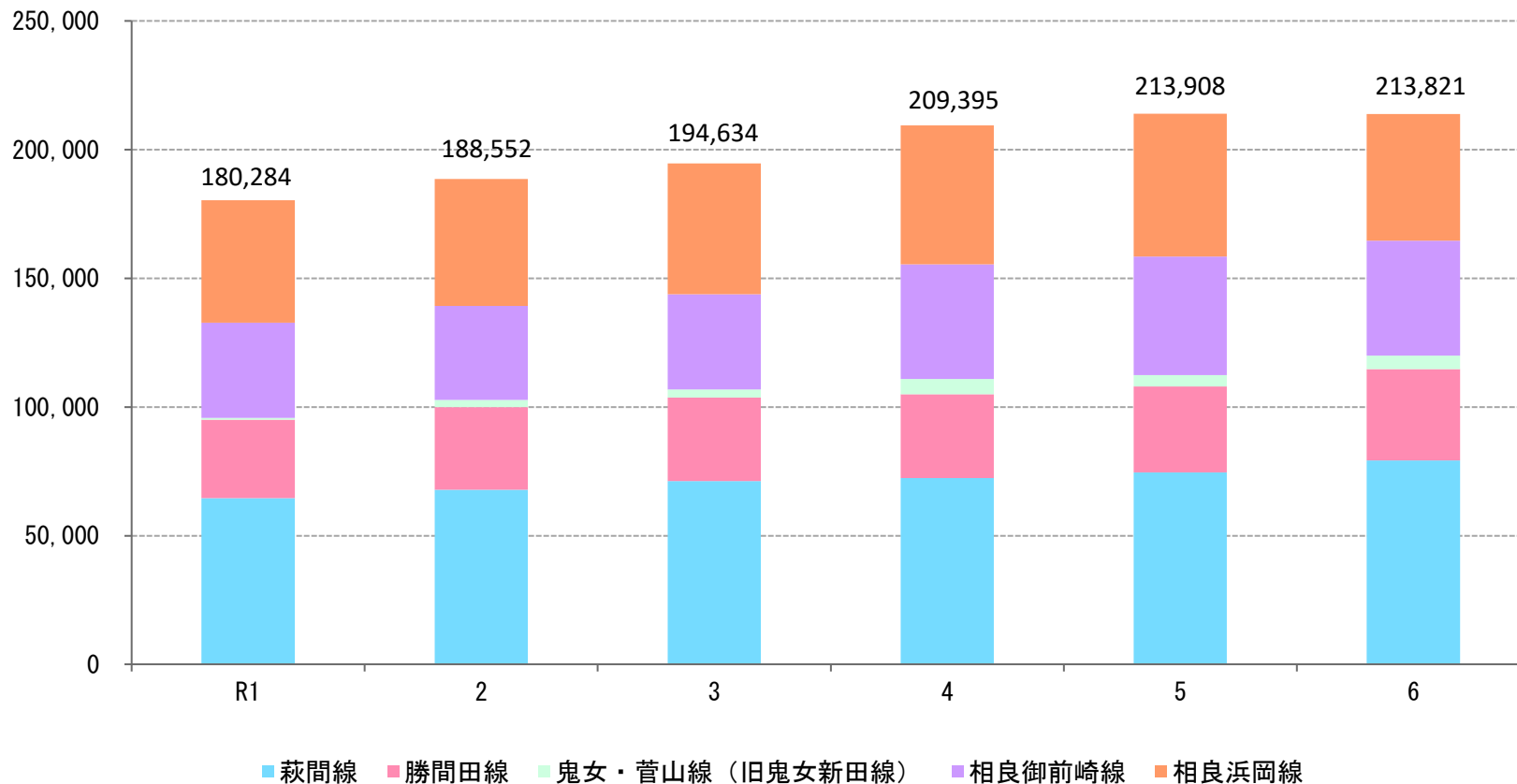
路線名	委託金額	運賃収入	欠損額	市実質負担額
萩間線	79,310,000	14,365,429	64,944,571	35,520,101
勝間田線	35,442,000	3,436,832	32,005,168	18,924,874
鬼女・菅山線	5,206,300	372,770	4,833,530	3,951,530
相良御前崎線	44,638,000	4,187,338	40,450,662	22,905,424
相良浜岡線	49,225,000	5,782,292	43,442,708	20,685,512
計	213,821,300	28,144,661	185,676,639	101,987,441

千万円



運行経費の推移

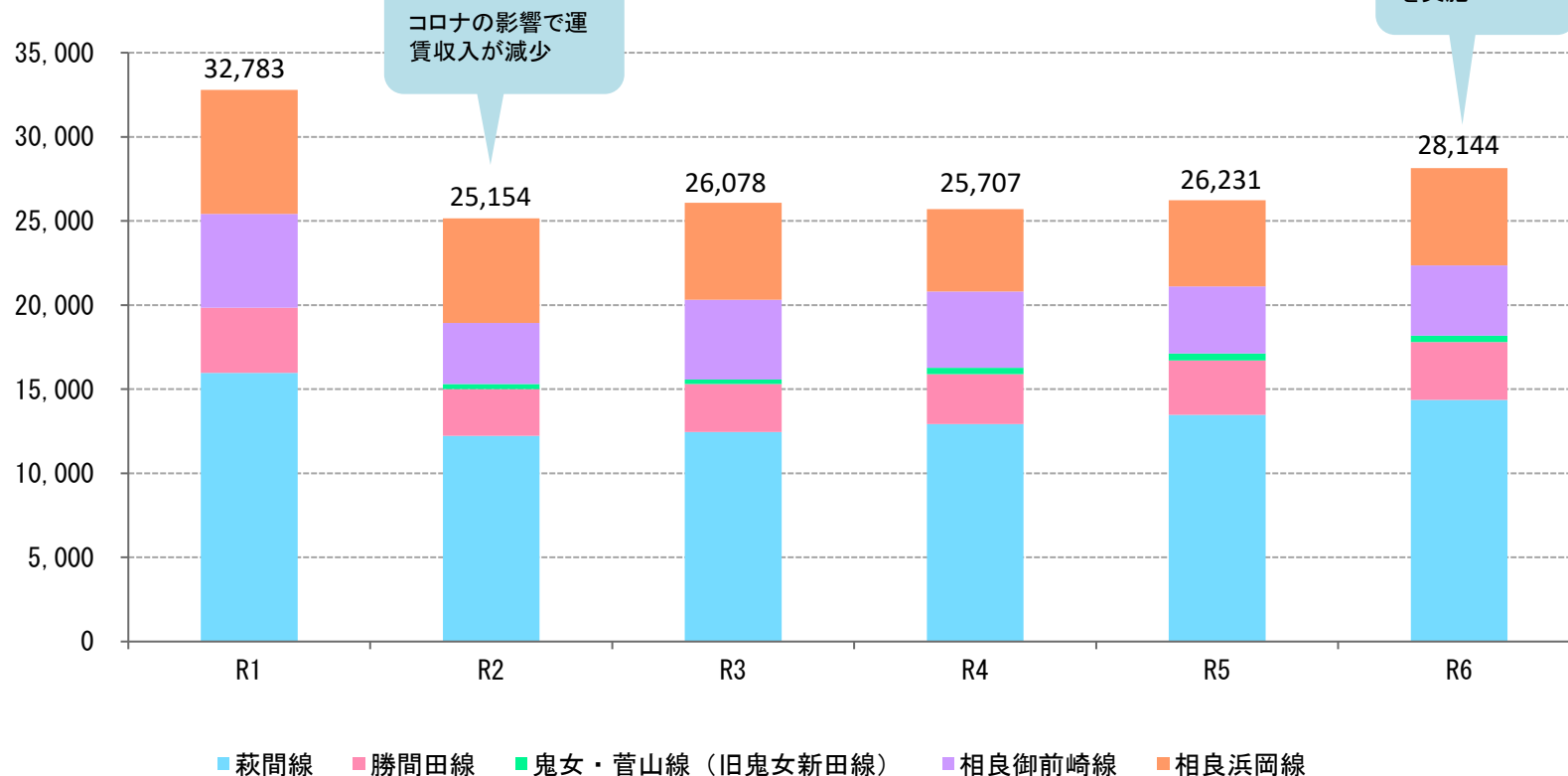
千円



経費は年々上昇しており、H20の約2倍となっている。
運転手不足への待遇改善経費の増加、燃料費の変動が要因である。
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。

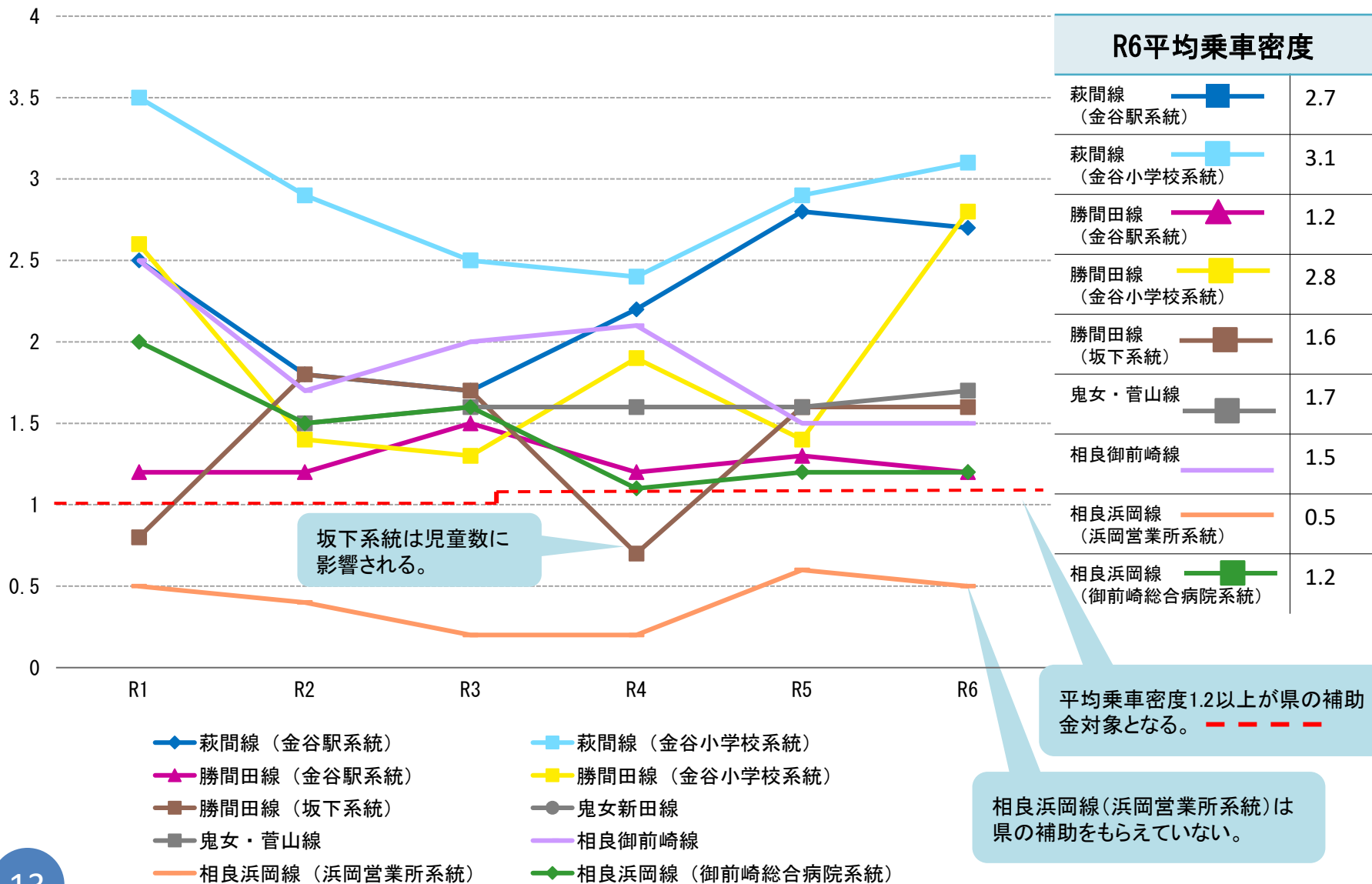
運賃収入の推移

千円

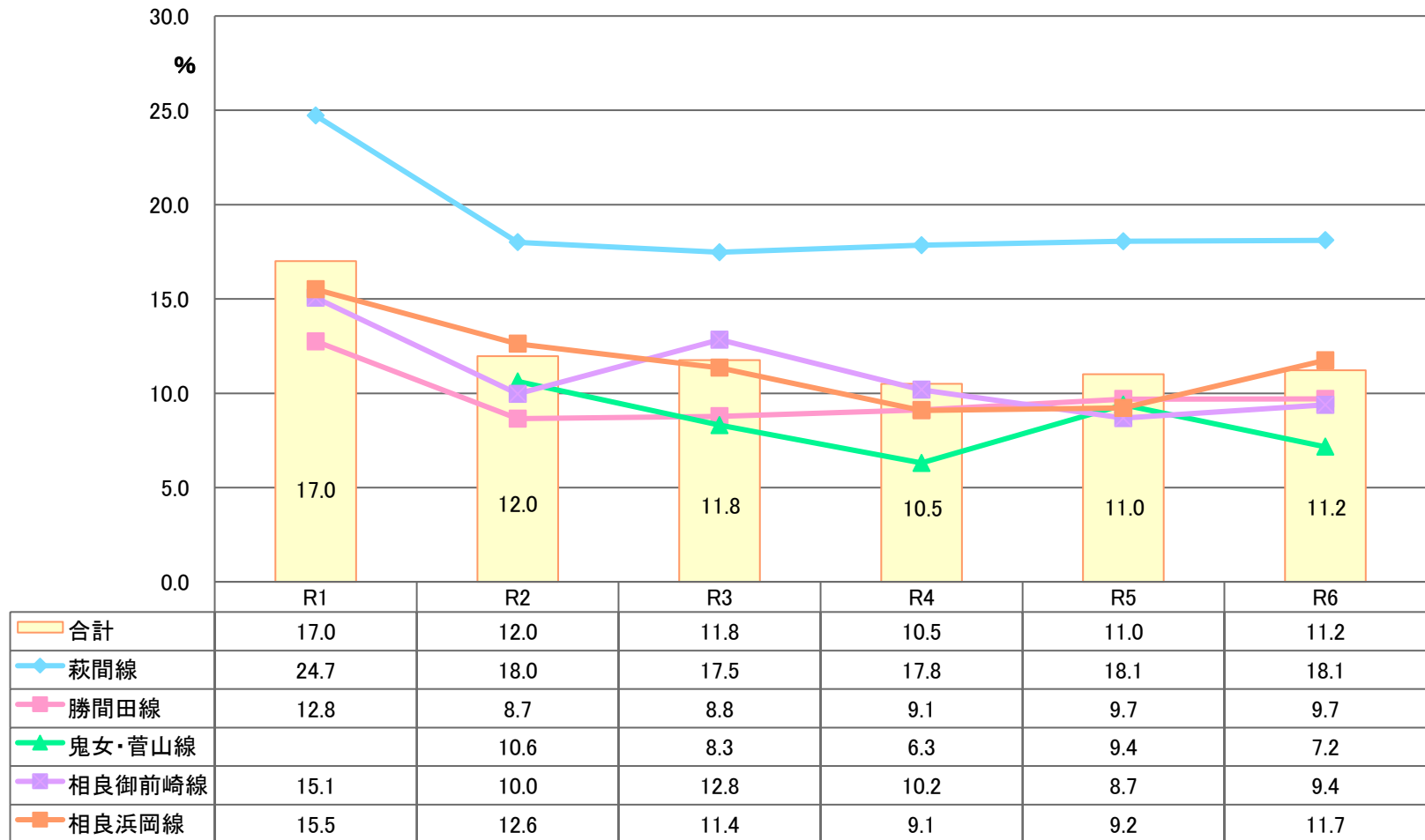


令和2年度に新型コロナウイルス感染症の影響によって利用者が大幅に減少し、運賃収入も減少。その後は、令和6年度に運賃改定を実施し、緩やかに回復の傾向が見られ始めたといえる。

平均乗車密度(OD調査結果)



収支率



令和2年を境に収支率は回復しておらず、横ばいの傾向である。

バス路線の方向性

【国庫補助路線】

藤枝相良線、島田静波線はＪＲ駅へ結ぶ重要な路線のため、関係市町と連携し路線を維持する。（令和２年度から、国補助対象外経費も協調補助）

【自主運行バス】

- ・都市計画マスタープラン、公共交通計画にある「富士山型ネットワーク構造」を形成するために、新たな路線の運行や効率的な路線維持に向けた検討を行う。
- ・新たな路線については、勝間田線・萩間線を牧之原ＩＣ周辺の高台開発地への乗入れや、西部方面や富士山静岡空港へ結ぶ路線を検討する。
- ・高校生の通学における利便性向上のため、相良浜岡線や相良御前崎線の榛原地区への延伸を検討する。また、矢崎アローラインのように企業等と連携した取組を推進する。
- ・高校生の路線バス利用促進のため、定期券補助を令和６年度から開始し、今後も継続していく。
- ・路線の新規性や柔軟性、経費抑制のため、運行形態を関係市と検討する。

デマンド乗合タクシー

令和7年4月～市内全域で本運行実施。行先として「道の駅そらっと牧之原」等を追加。病院からスーパーへの移動など、市街地の施設間の移動が可能となった。

名称	内容
さかべ号	H29. 10～試験運行 / <u>R2. 4～本運行</u>
かつまた・まきのほら号	H30. 10～試験運行 / <u>R3. 4～本運行</u> ※R6. 4月 両号を統合
すげやま・はぎま号	すげやま号 : H31. 2～試験運行 はぎま号 : R2. 2～試験運行 } R3. 4～両号を統合 <u>R4. 4～本運行</u>
さがらひがし号・にし号	R4. 12～試験運行 / <u>R7. 4～本運行</u>
しずなみ・かわさき号、 ほそえ号	R4. 11～試験運行 / <u>R7. 4～本運行</u>
じとうがた号	<u>R6. 4～本運行</u>

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2～3日、日8便

【特定施設】

- 基本的には、市内の病院、スーパー、公共施設、金融機関

※市外の特定施設も指定

（さかべ号：吉田町6病院、じとうがた号：御前崎市5病院・1商業施設）

【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回利用での割引あり

R7. 3. 31現在	登録者数
さかべ号	94人
すげやま・はぎま号	177人
かつまた・まきのはら号	234人
じとうがた号	127人
しずなみ・かわさき号、 ほそえ号	279人
さがらひがし、にし号	194人
合計	1,105人

運行状況(令和6年度)

【 利用状況 】

名称	累計						月平均	
	運行便数 (便)	稼働率 (%)	利用者数 (人)	実利用者数 (人)	登録者数 (人)	乗合率 (人/車)	運行便数 (便)	利用者数 (人)
さかべ号	191	18.4	419	16	91	2.19	16	35
かつまた号・ まきのほら号	534	28.5	644	55	212	1.21	45	54
すげやま・ はぎま号	667	43.0	930	49	162	1.39	56	78
じとうがた号	252	29.6	365	25	122	1.45	21	30
しずなみ・かわさ き号、ほそえ号	1,262	61.9	1,386	97	286	1.10	105	36
さがらひがし・ にし号	632	41.0	740	71	201	1.17	53	26
合計	3,538	37.1	4,484	313	1,074	1.27	296	259

収支状況(令和6年度)

名称	累計				月平均		
	運行経費 (円)	運賃収入 (円)	市負担額 (円)	収支率 (%)	運行経費 (円)	運賃収入 (円)	市負担額 (円)
さかべ号	520,210	130,500	389,710	25.1	43,351	10,875	32,476
かつまた号・ まきのはら号	1,747,720	284,850	1,462,870	16.3	145,643	23,738	121,906
すげやま・ はぎま号	1,594,670	383,400	1,211,270	24.0	132,889	31,950	100,527
じとうがた号	718,290	129,500	588,790	18.0	59,858	10,792	49,066
しずなみ・かわさ き号、ほそえ号	2,119,720	412,900	1,706,820	19.5	176,643	34,408	142,235
さがらひがし・ にし号	1,221,540	222,300	999,240	18.2	101,795	18,525	83,270
合計	7,922,150	1,563,450	6,358,700	19.7	660,179	130,288	529,480

さかべ号(R6概要)

登録率 ※該当地区に在住で75歳以上の者のうち登録している割合

21.1% (91人／431人)

実利用者数

16人 (登録者の17.6%が利用)

1便あたり運行単価

2,723円

予約が多い時間帯

行き ①8:30 (169人)
②9:30 (32人)
③10:30 (13人)

帰り ①12:00 (158人)
②11:00 (31人)
③13:00 (8人)

行き先上位

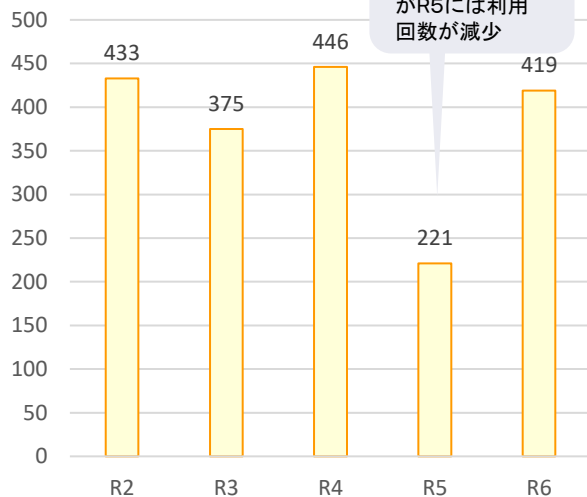
①坂部区民センター (293回)
②榛原総合病院 (47回)
③ドン・キホーテ (26回)

予約が多い曜日

①金曜日 (281人)
②火曜日 (75人)

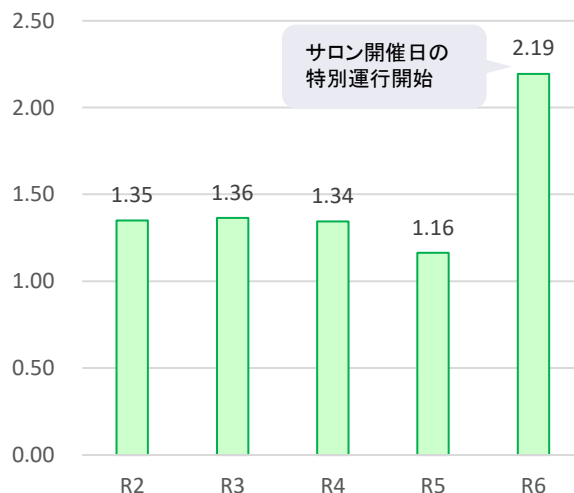
利用者数

R4に複数回利用している登録者がR5には利用回数が減少

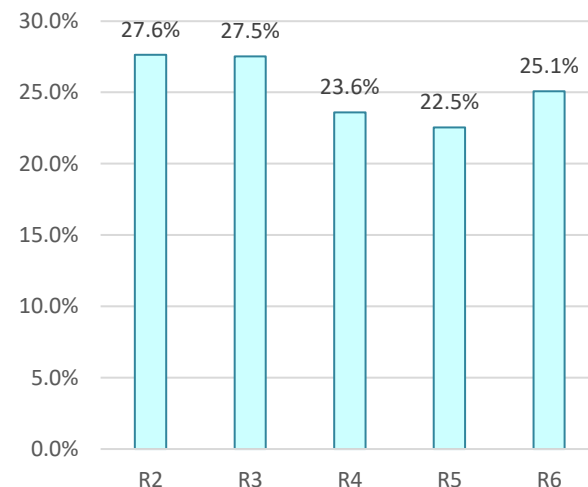


乗合率

サロン開催日の特別運行開始



収支率



かつまた号・まきのはら号(R6概要)

登録率 ※該当地区に在住で75歳以上の者のうち登録している割合

23.1% (212人／918人)

実利用者数

55人 (登録者の25.9%利用)

1便あたり運行単価

3,270円

予約が多い時間帯

- ①11:00 (147人)
- ②10:15 (130人)
- ③12:00 (110人)
- ④9:30 (107人)
- ⑤14:15 (63人)

※行き帰りの便の別がないため上位5位を記載

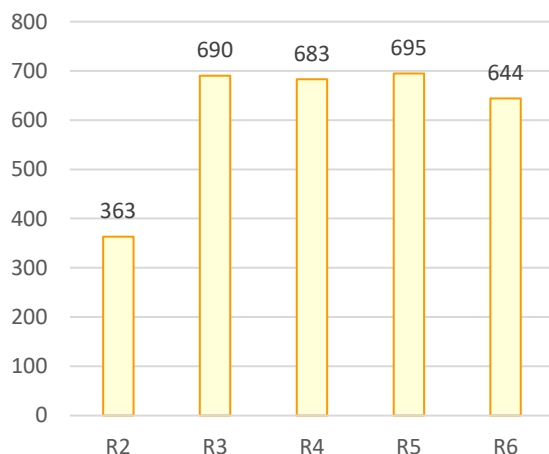
行き先上位

- ①榛原総合病院 (73回)
- ②石井内科皮膚科医院 (66回)
- ③柴田歯科医院 (63回)

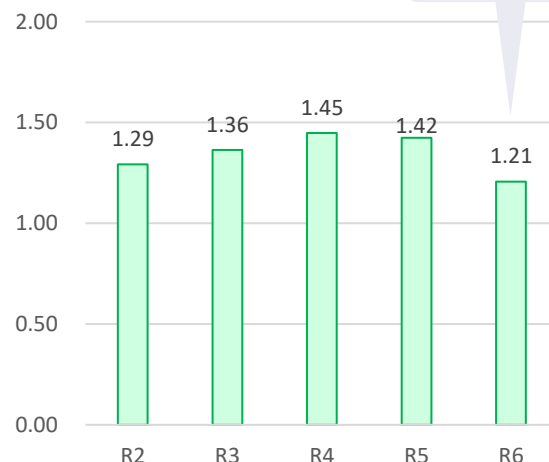
予約が多い曜日

- ①金曜日 (264人)
- ②水曜日 (210人)
- ③月・木 (各84人)

利用者数

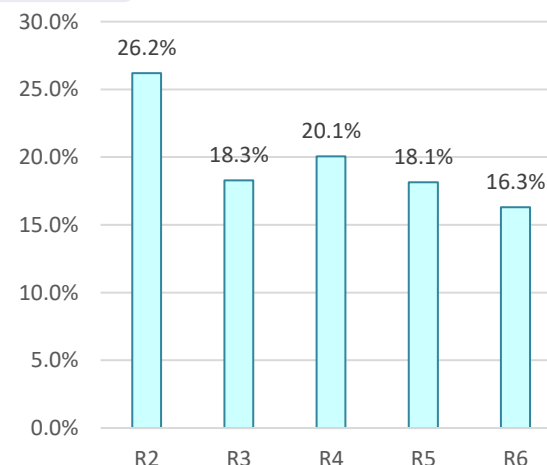


乗合率



タクシー会社への委託開始
※それ以前は市営

収支率



すげやま・はぎま号(R6概要)

登録率 ※該当地区に在住で75歳以上の者のうち登録している割合

20.1% (162人／805人)

実利用者数

49人 (利用者の30.2%が利用)

1便あたり運行単価

2,395円

予約が多い時間帯

行き ①9:15 (308人)
②10:15 (106人)
③8:15 (94人)

帰り ①11:00 (209人)
②12:00 (141人)
③13:00 (26人)

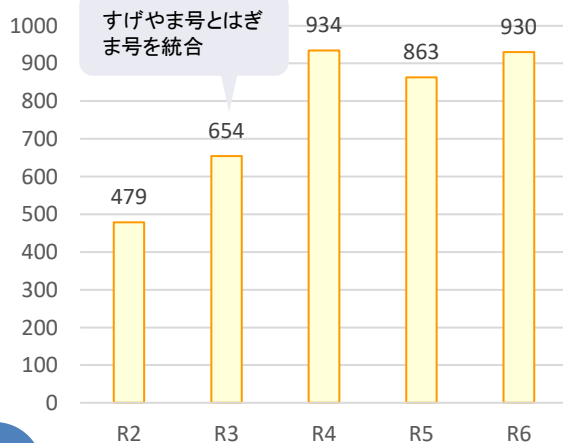
行き先上位

①堀口外科医院 (264回)
②マム相良店 (104回)
③渡辺内科医院 (91回)

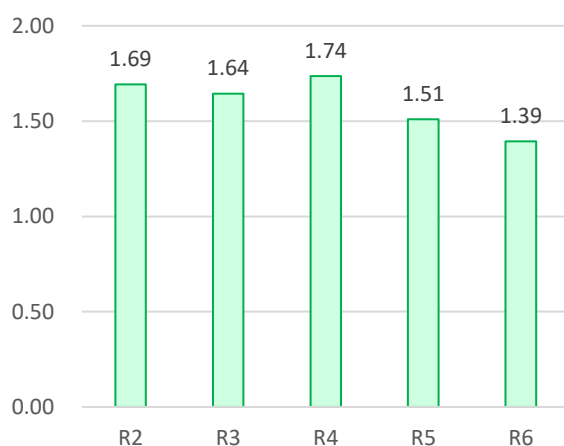
予約が多い曜日

①金曜日 (404人)
②火曜日 (349人)
③水曜日 (177人) ※R6.4～追加

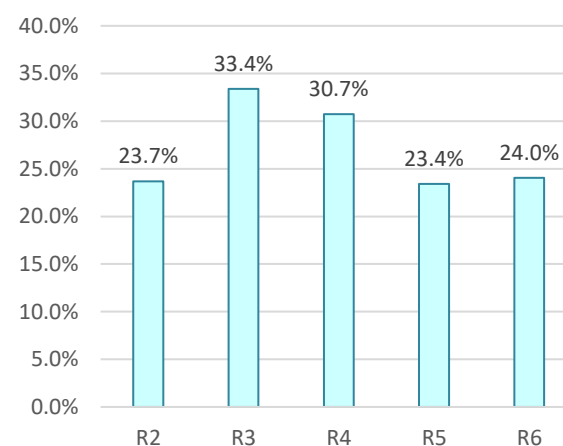
利用者数



乗合率



収支率



じとうがた号(R6概要)

登録率

※該当地区に在住で75歳以上の者のうち登録している割合

14.6% (122人／833人)

実利用者数

25人 (利用者の20.5%が利用)

1便あたり運行単価

2,839円

予約が多い時間帯

行き ①8:30 (284人)
②9:30 (276人)
③10:30 (109人)

帰り ①11:00 (245人)
②12:00 (190人)
③17:00 (56人)

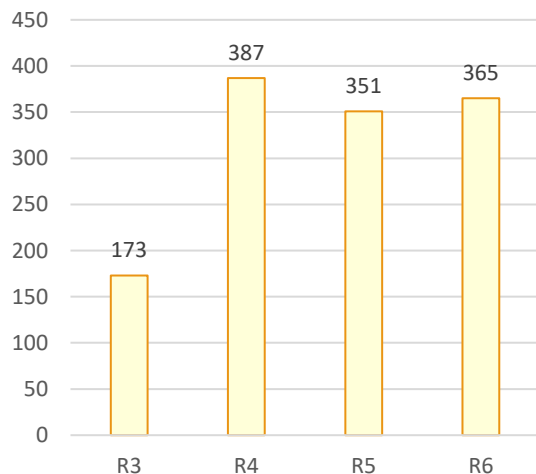
行き先上位

①地頭方原子力防災
センタージーボ (340回)
②おまえざき痛みの
クリニック (255回)
③榛原総合病院 (114回)

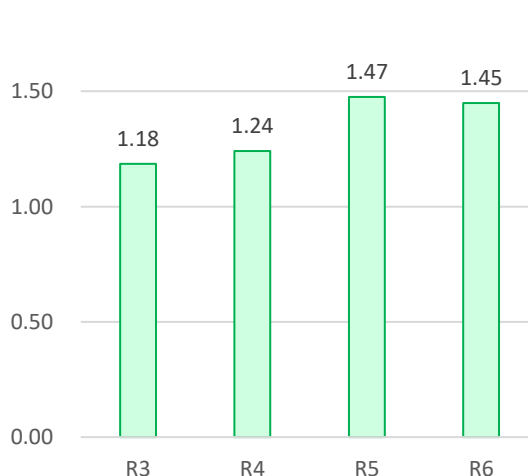
予約が多い曜日

①木曜日 (215人)
②月曜日 (150人)

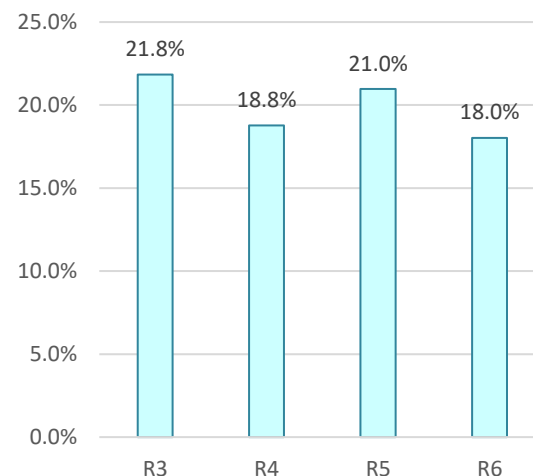
利用者数



乗合率



収支率



しずなみ・かわさき号、ほそえ号(R6概要)

登録率

※該当地区に在住で75歳以上の者のうち登録している割合

11.0% (286人／2,606人)

実利用者数

97人 (登録者の33.9%が利用)

1便あたり運行単価

1,675円

予約が多い時間帯

- ①9:30 (342人)
- ②10:30 (323人)
- ③11:30 (243人)
- ④8:30 (140人)
- ⑤14:30 (137人)

※行き帰りの便の別がないため上位5位を記載

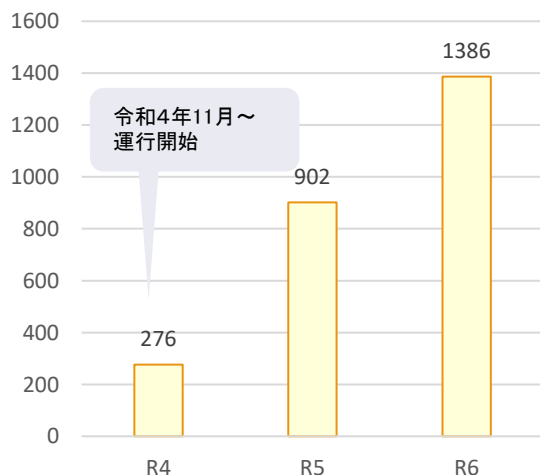
行き先上位

- ①榛原総合病院 (348回)
- ②石井内科皮膚科医院 (185回)
- ③カネハチ榛原店 (173回)

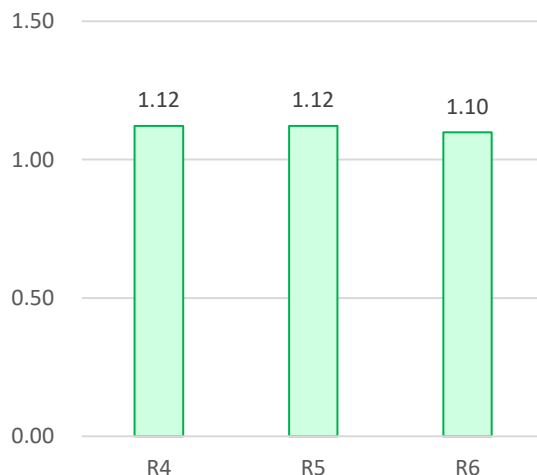
予約が多い曜日

- ①金曜日 (594人)
- ②火曜日 (465人)
- ③月曜日 (327人)

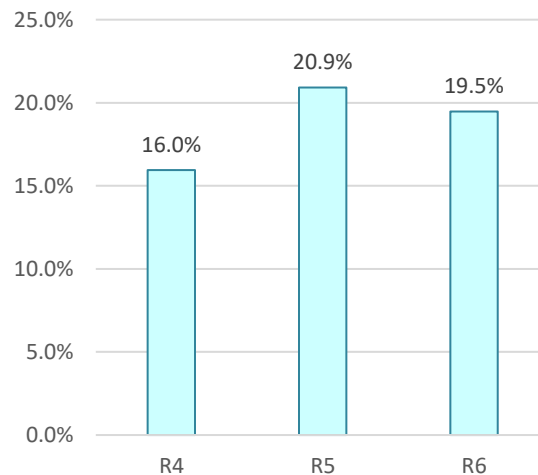
利用者数



乗合率



収支率



さがらひがし・にし号(R6概要)

登録率

※該当地区に在住で75歳以上の者のうち登録している割合

9.9% (201人／2,022人)

実利用者数

71人 (登録者の35.3%が利用)

1便あたり運行単価

1,943円

予約が多い時間帯

- ①9:30 (193人)
- ②10:30 (187人)
- ③8:30 (100人)
- ④11:30 (95人)
- ⑤13:00 (61人)

※行き帰りの便の別がないため上位5位を記載

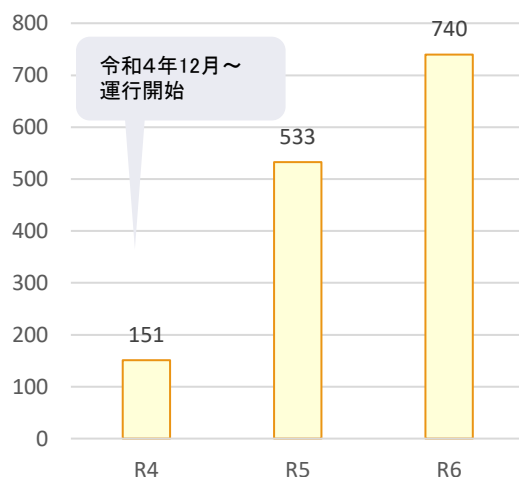
行き先上位

- ①榛原総合病院 (124回)
- ②マム相良店 (117回)
- ③堀口外科医院 (108回)

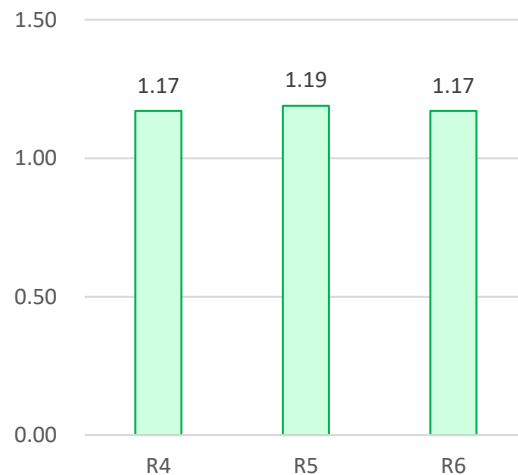
予約が多い曜日

- ①火曜日 (293人)
- ②金曜日 (263人)
- ③月曜日 (179人)

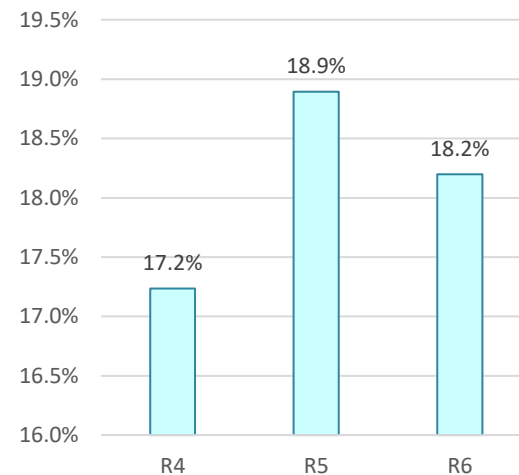
利用者数



乗合率



収支率



デマンド乗合タクシーの方向性

- ・ 利用者の利便性向上を目指し、現在平日2日～3日（曜日指定）で運行している各便について、利用可能な時間帯の増加や土日祝の運行を検討する。
- ・ 令和7年度から施設間移動を開始したが、移動可能範囲が旧町単位（旧榛原町・旧相良町）となっている。
市内の移動がしやすいよう、移動制限の緩和について検討する。
- ・ 現在、デマンドタクシーの予約方法は電話のみとなっているが、アプリ利用による予約システムの導入を推進し、アプリ予約・電話予約の両方ができる体制構築を目指す。

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り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。

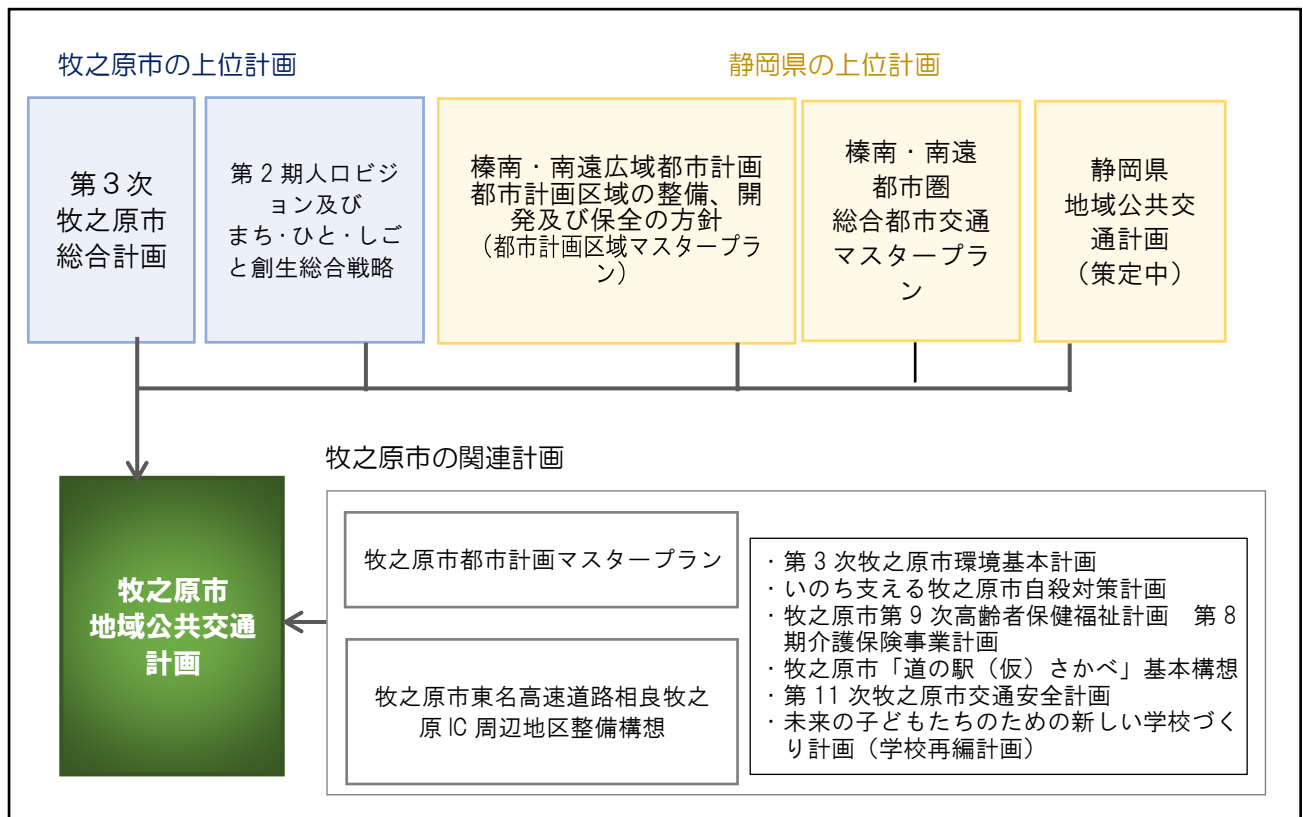
【計画の期間】

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

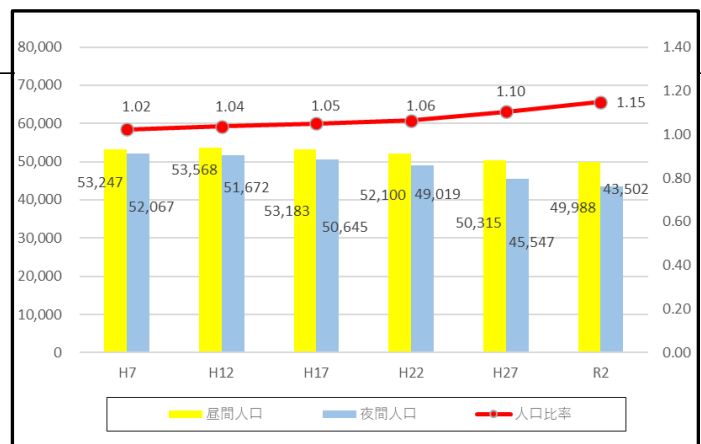
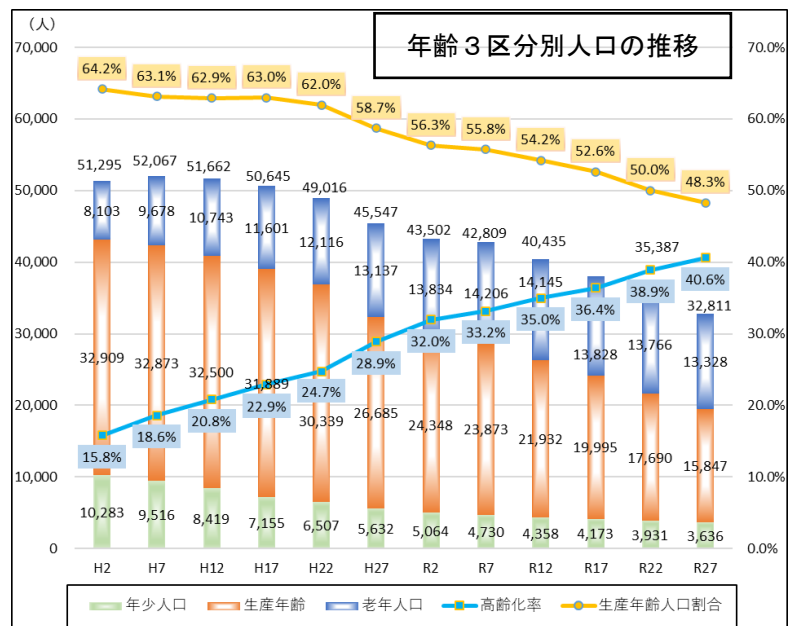
(1) 地域概況

【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】

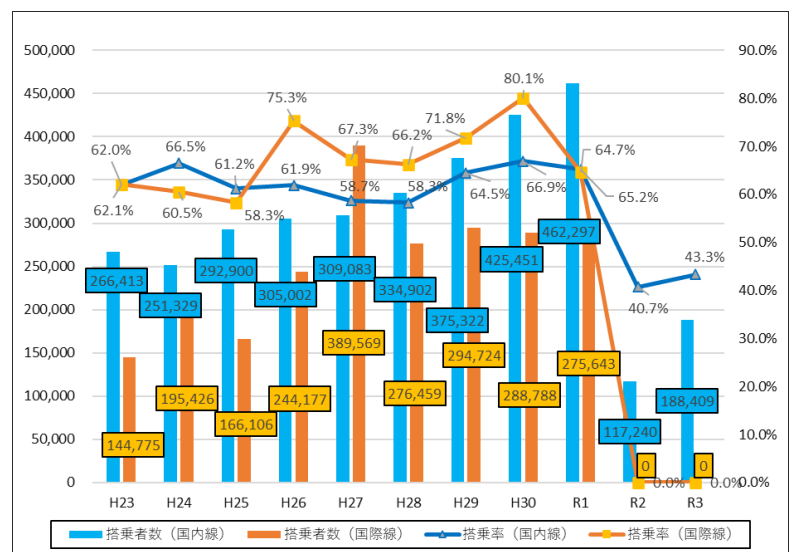
- ・通勤流動は、全ての市町に対して流入超過であり、特に藤枝市や島田市は流入超過の割合が高くなっています。
- ・昼夜間人口比率は令和2年の国勢調査では114.9であり、静岡県内では第1位です。市内には多くの企業が立地しており、市外からの通勤者が多くなっています。
- ・人口、世帯あたりの自動車保有台数や運転免許保有者数は、周辺市町と比較し大きく、自動車に依存した生活となっています。



▲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

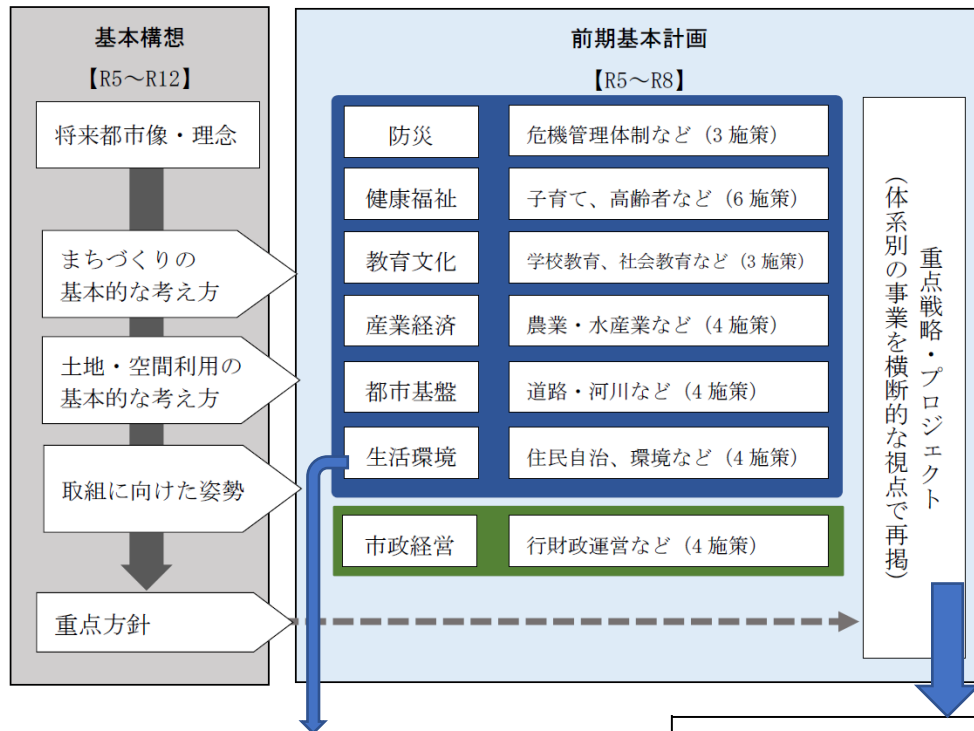
第2章 牧之原市の公共交通を取り巻く現状（2）上位・関連計画の整理

【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】

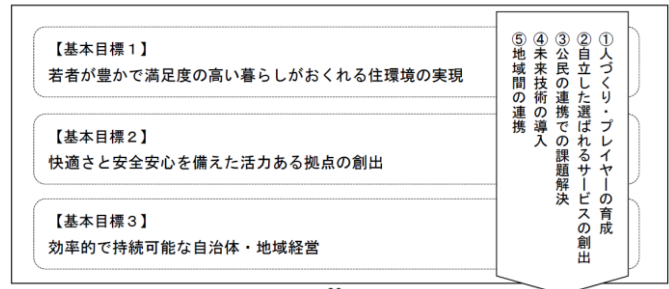
1 計画期間

令和2年度から令和6年度までの5年間

2 計画の内容

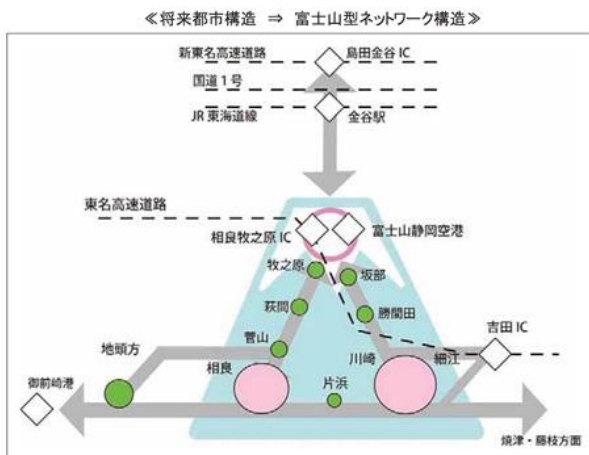
自治体の人口問題に対する総合的な戦略を示すものであり、総合計画と関係性が高い計画

【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。



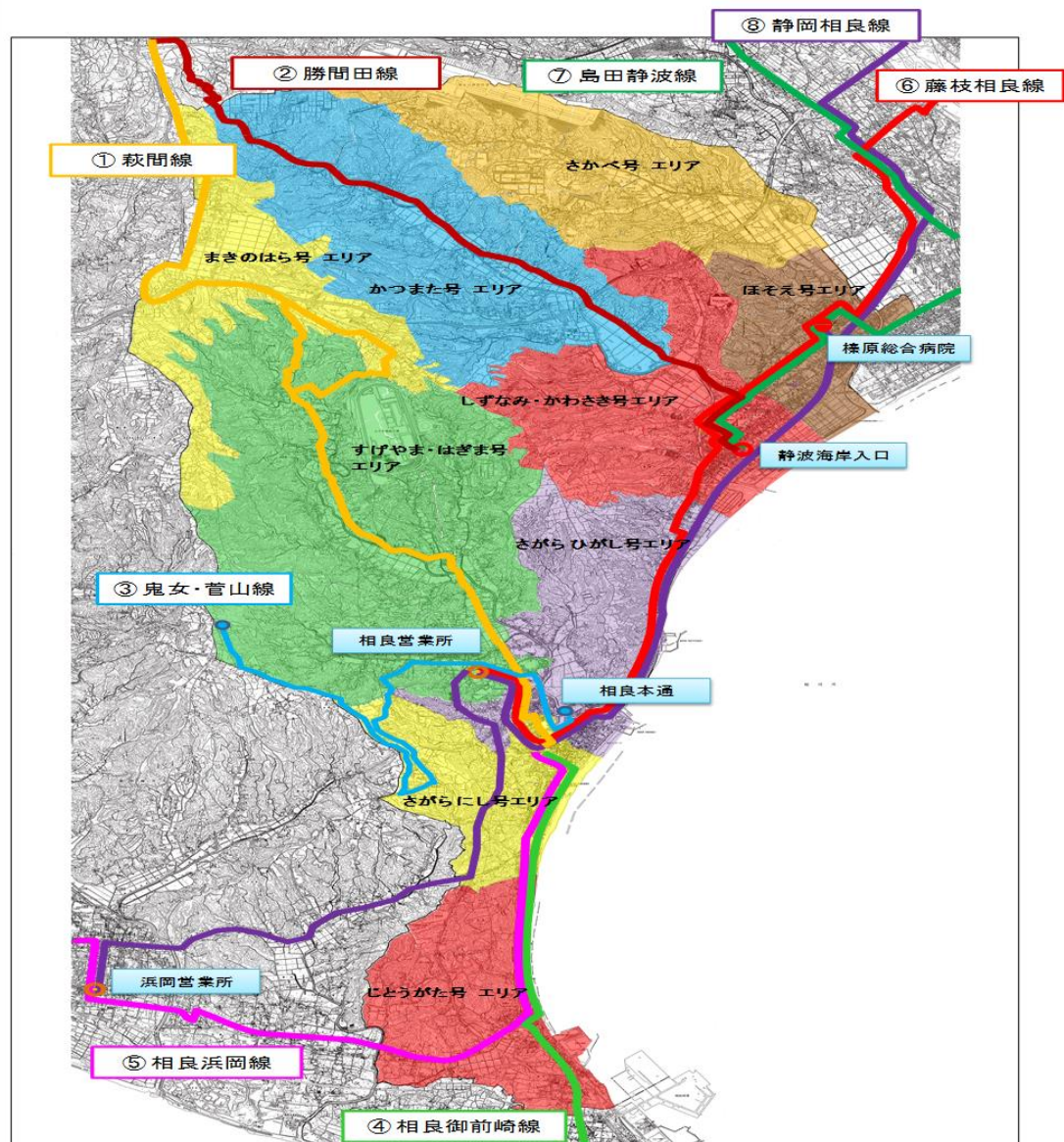
上位・関連計画を踏まえた牧之原市の地域公共交通の取組の方向性

- 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。

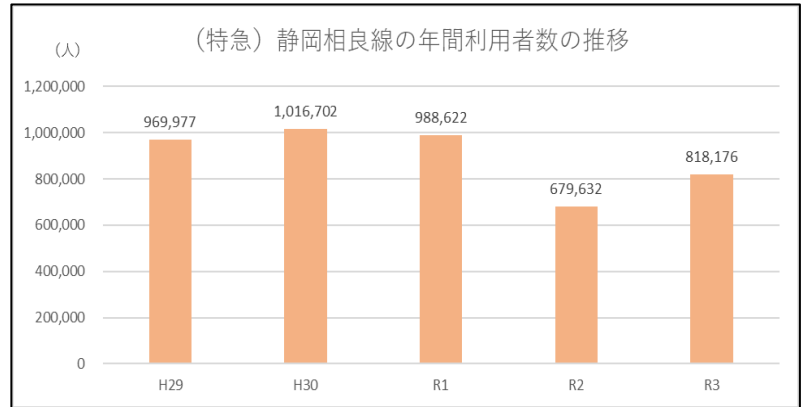
▼牧之原市の公共交通ネットワーク図



▼特急静岡相良線の利用者数推移

【路線バス】

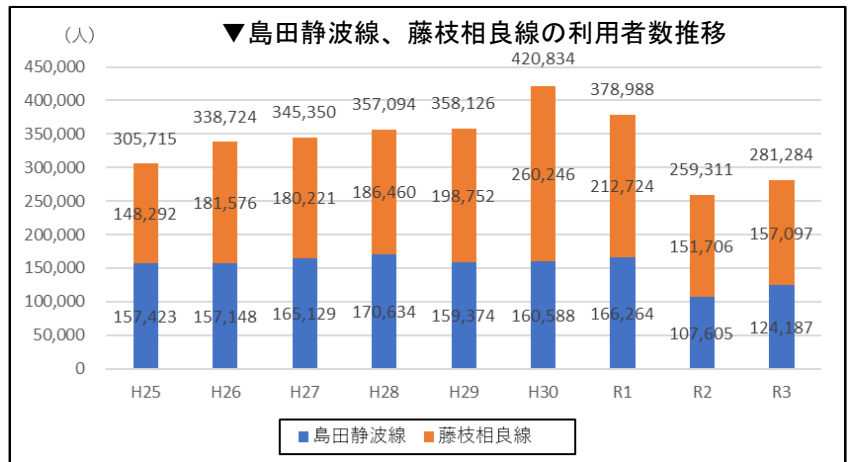
- 路線バスは、「(特急) 静岡相良線」「島田静波線」「藤枝相良線」の3路線をしずてつジャストラン株式会社が運行しており、そのうち「島田静波線」と「藤枝相良線」が国庫補助路線となっています。
- (特急) 静岡相良線は、相良営業所から新静岡バスターミナルまでを結ぶ路線で、鉄道駅がない牧之原市にとって重要な幹線軸となっています。
- 運行本数は平日 101 本/日、土日祝 61 本/日と高頻度で、平成 30 年度の利用者数は年間約 100 万人を超えました。令和 3 年度の利用者数は年間 818,176 人であり、1 日あたりに換算すると約 2,200 人/日となります。
- 新型コロナウイルスの流行拡大により、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。

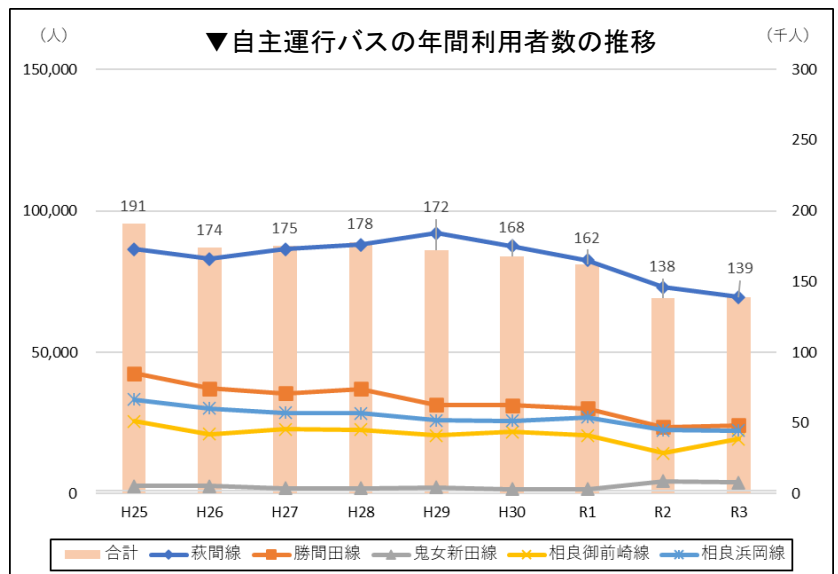
(2 路線合計 R1 : 37.9 万人、
R2 : 25.9 万人・・・▲32%)

- 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。



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

【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つかないので、全域導入時に配車がうまくいくかが心配。

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	・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。	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	・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。 ・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）	
③ 建設課	道路整備、道の駅	・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。	
④ 長寿介護課	高齢者支援	・バスを利用したことがない高齢者もあり、バス利用は高齢者にとってハードルが高いという意見があるため、バス利用の講座を開催してもいいのではないかな。 ・デマンド乗合タクシーの利用促進	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	・（R4 の子育て家族定住奨励金アンケートより） ・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。	
⑥ 教育文化部（3 課）	通学児童、学校再編	・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。） ・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。	
⑦ デジタル推進課	DX、ICT	・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。	利用者利便の向上
⑧ 社会福祉課	障がい者支援	・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。 ・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。	
⑨ 環境課	環境配慮	・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。	公共交通の利用促進
⑩ 企業立地推進課	企業誘致	・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。	

【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

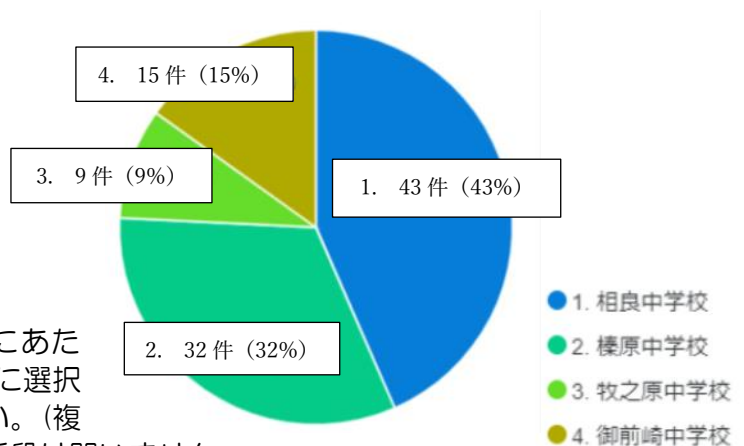
相良中：129人 榛原中：185人 御前崎中：41人 牧之原中：28人

合計 383人

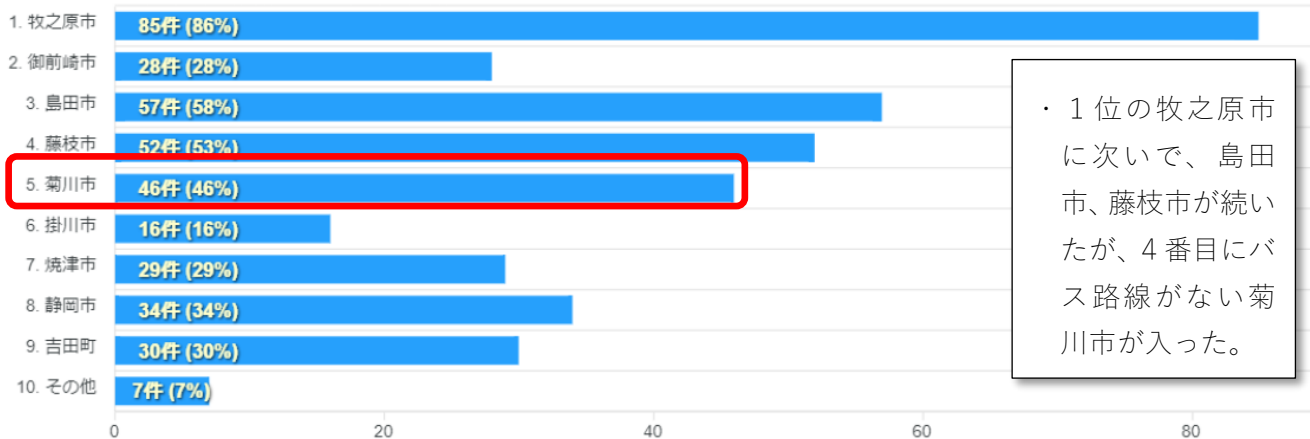
回答 99人 回答率：25.8%

アンケート抜粋

問1 お子様の学校を選択してください

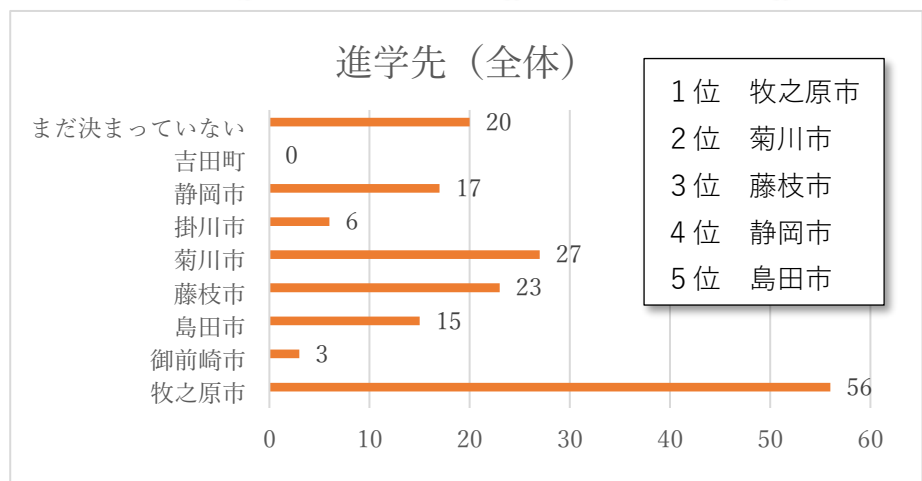


問3 お子様の高校や専門学校への進学にあたり、ご自宅からの通学範囲として現実的に選択肢となり得る市町村を全て選んでください。(複数回答可)※保護者様の送迎など、通学手段は問いません。



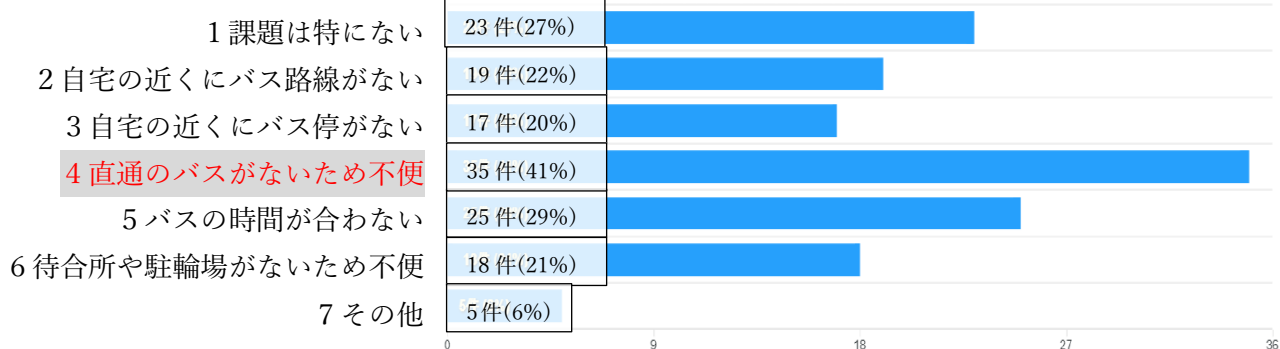
・ 1位の牧之原市に次いで、島田市、藤枝市が続いたが、4番目にバス路線がない菊川市が入った。

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村を以下から選んでください(第1希望と第2希望の計)



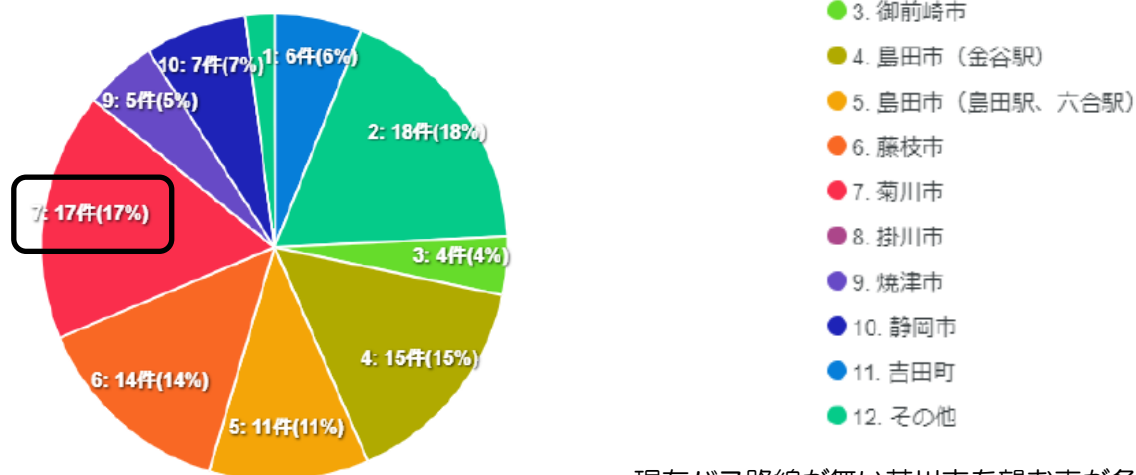
1位 牧之原市
2位 菊川市
3位 藤枝市
4位 静岡市
5位 島田市

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。

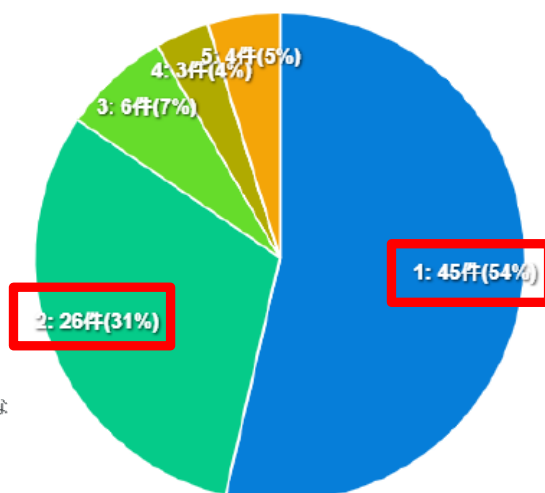


・現在バス路線が無い菊川市を望む声が多い。

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. 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. 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. 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. 現在の萩間線（相良～金谷駅）、勝間田線（静波～金谷駅）があれば必要ない。
- 5. その他



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

【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）

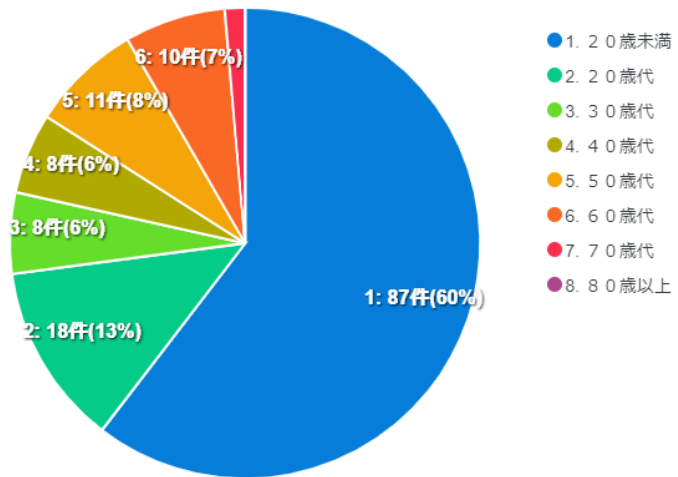
実施方法 特急静岡相良線が停車する拠点バス停から乗車する利用者に対し、アンケートを依頼

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。

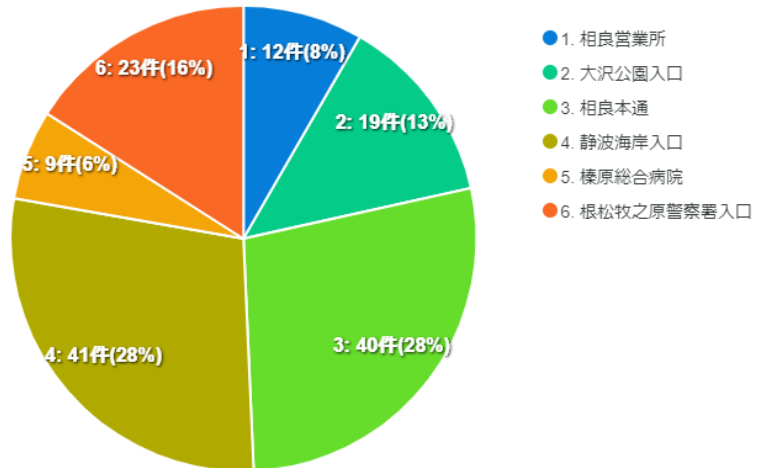
20歳未満は60%、20歳代は13%とバス利用者の多くは学生と推測される。



問3

あなたが乗車したバス停を選択してください。

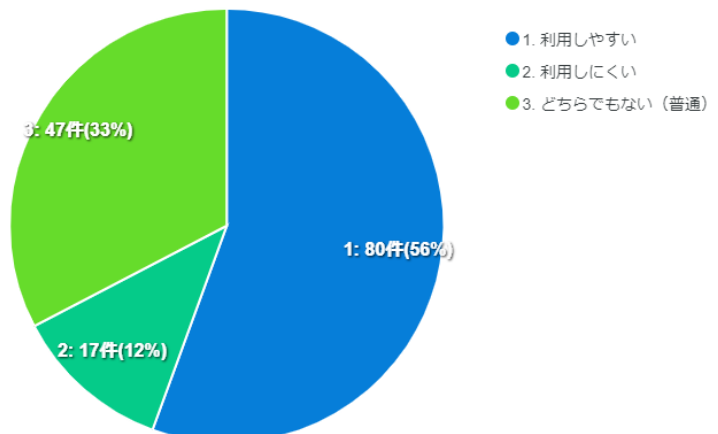
1～3の相良地域のバス停と4～6の榛原地域のバス停が半々であった。



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。

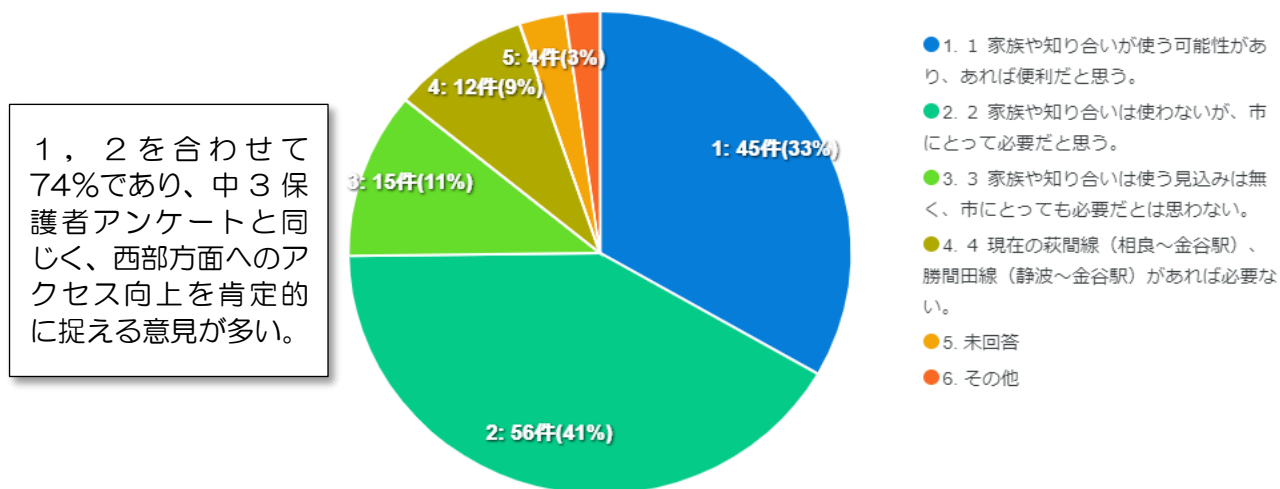
バス停別の不便に感じている点と最も重要だと思う点（各バス停の最多項目）

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。



【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

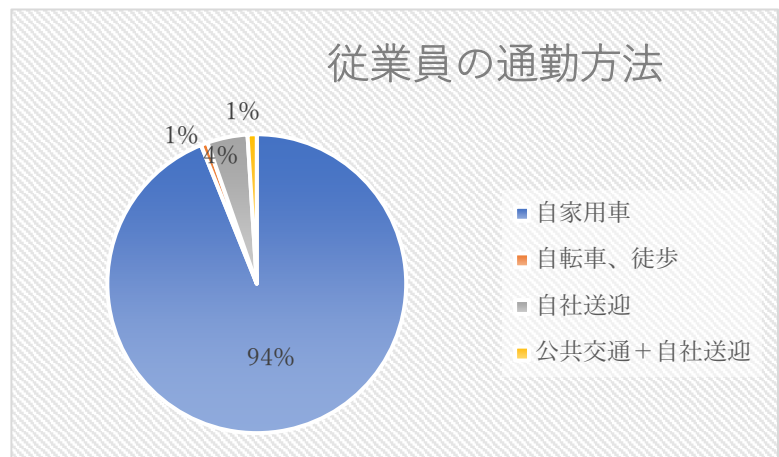
対象：市内の大規模企業 15 社に対し実施

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

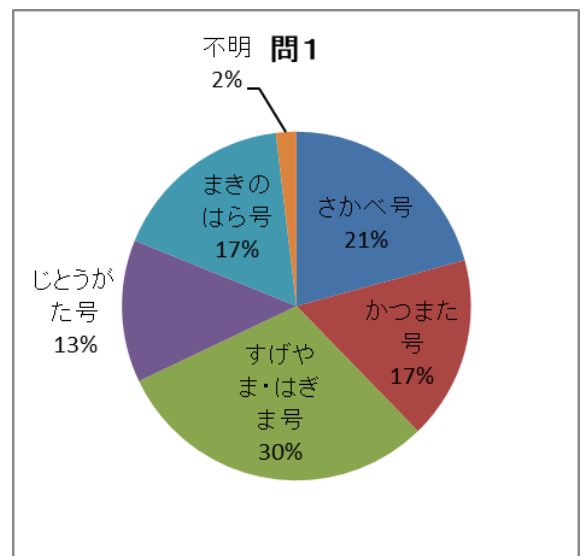
対象者：①令和3年4月から令和4年8月までに、お試し乗車券以外の利用が複数回ある登録者
②①のうち、令和4年度に入り複数回利用している者

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 まきのほら号：14人
合計 77人 回答 53人 回答率：68.8%

アンケート抜粋

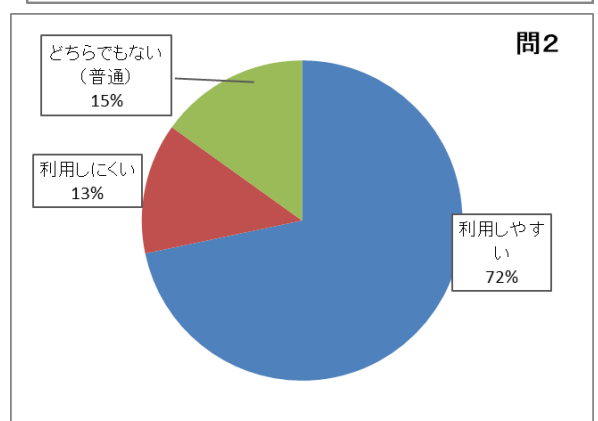
問1 利用している乗合タクシーに○を付けてください。

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. まきのほら号



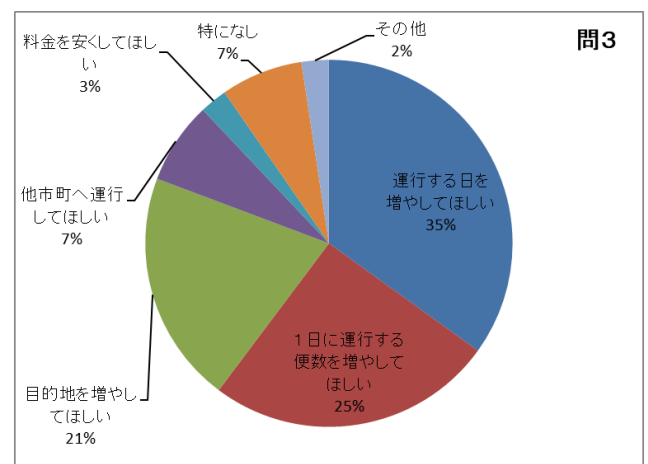
問2 利用していて感想はいかがですか。○を付けてください。

- 1 利用しやすい
- 2 利用しにくい
- 3 どちらでもない（普通）



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

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



【調査6 バス乗降分析調査】

目的

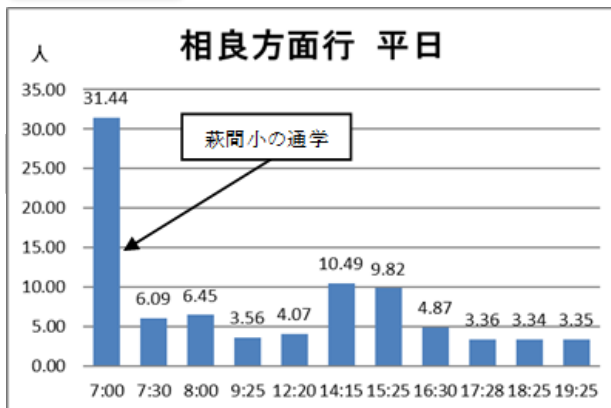
自主運行バスの利用実績を分析・把握するため、全便の乗降調査と令和3年度の年間の利用状況を分析しました。

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

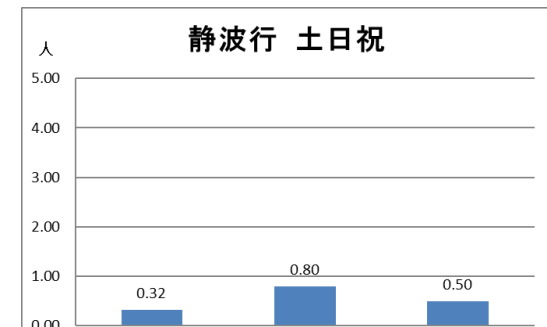
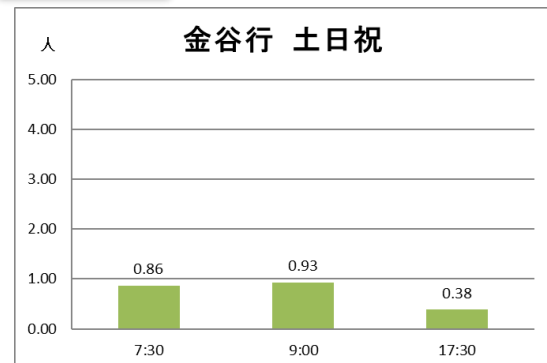
各路線の特徴を以下に示します。

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。

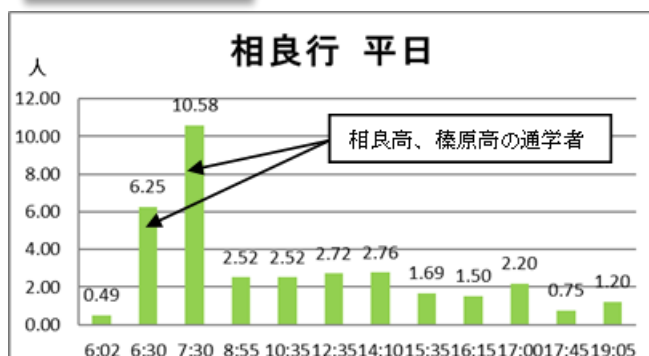
相良御前崎線

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））

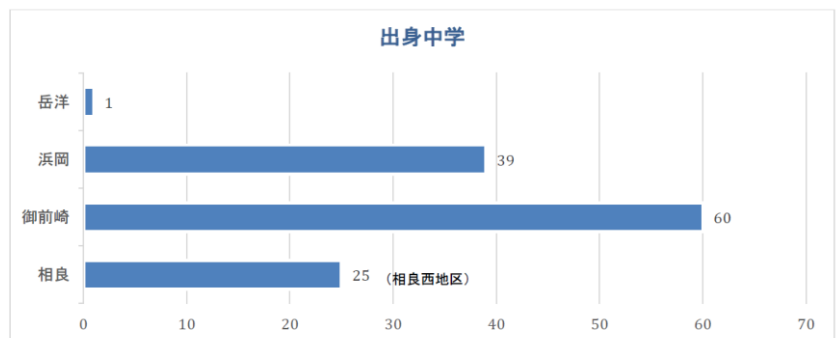
バス利用者

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）

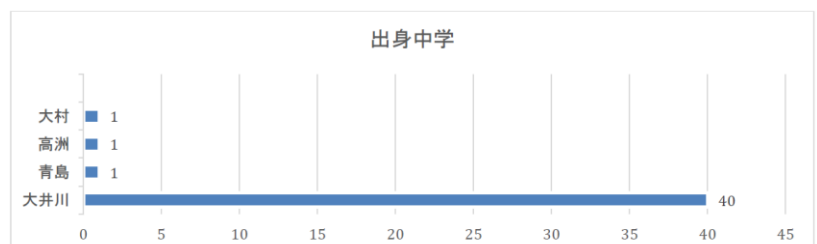
バス利用者

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。

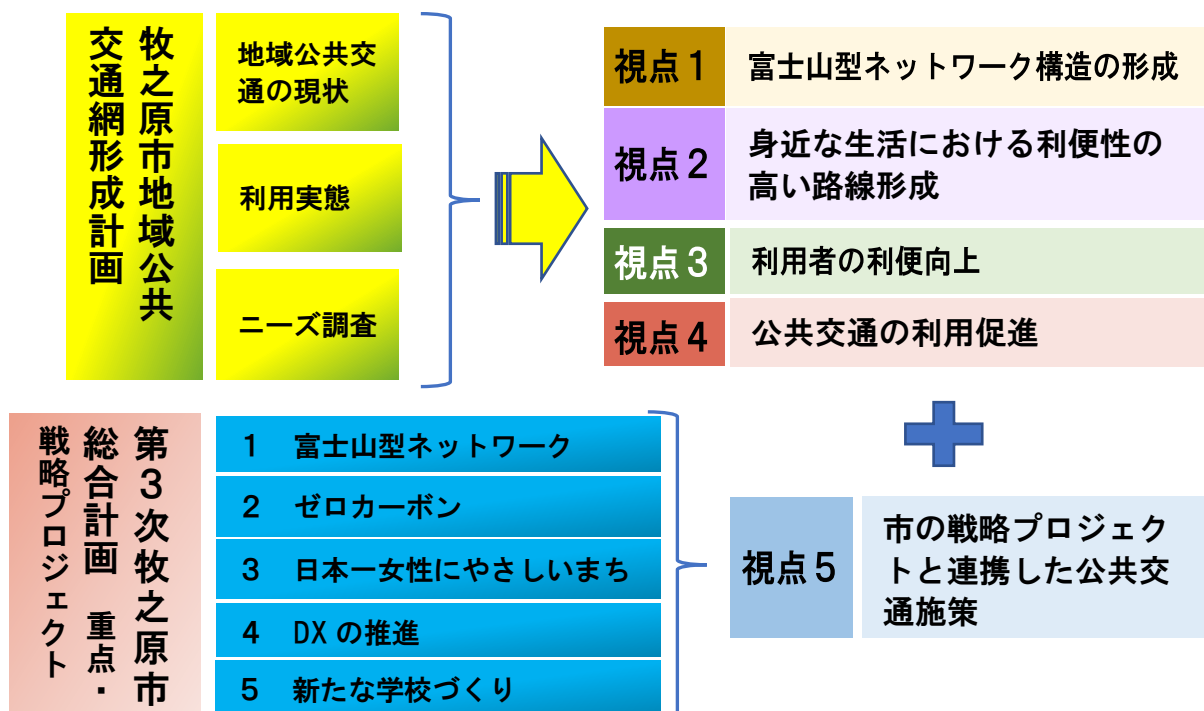
【牧之原市の地域公共交通の理念】
「住み続けたい」「働き続けたい」「訪れたい」を支える地域公共交通の構築
～「夢に乗るまち 牧之原」の推進～

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。

【課題整理の根拠】

【4つの視点+1】



視点1：富士山型ネットワーク構造の形成

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

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

具体的な課題

（１）**広域的な交通ネットワーク**の維持・改善が必要

- 榛原、相良の両市街地間や市外の鉄道駅を結び、富士山型ネットワーク構造の裾野部の路線の維持・強化が必要です。
- 富士山型ネットワーク構造の山頂部と裾野部を結ぶ斜面部の路線は、両市街地と高台エリアを結ぶ路線として、高台開発プロジェクトを踏まえた路線の維持・改善が必要です。

（２）**新たな拠点を結ぶ路線**の検討が必要

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

視点2：身近な生活における利便性の高い路線形成

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

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

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

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

具体的な課題

（１）**身近な生活に便利な交通ネットワーク**の形成が必要

- 視点1での広域的な交通ネットワークを確保し、路線自体の利便性を高めると同時に、通勤、通学、通院等に便利な路線となるよう、需要のある場所へ適切に接続する必要があります。

（２）**安心して住み続けられるサービスの提供**が必要

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

視点3：利用者の利便向上

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

特に、**現在公共交通を利用している方は、バス停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

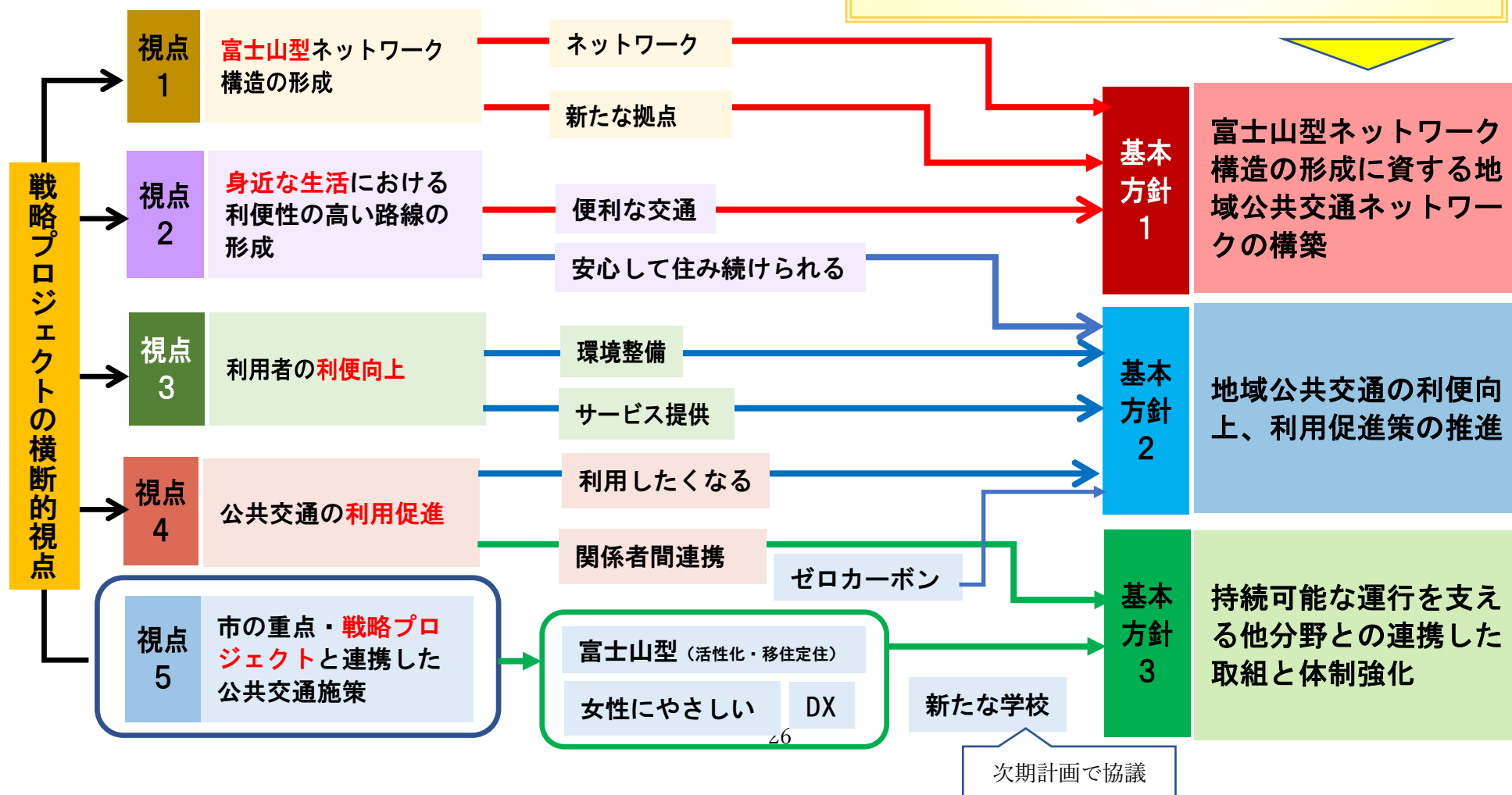


公共交通の課題整理と基本方針

課題整理の視点

視点における課題

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



3つの基本方針の具体的な内容を以下に示します。

基本方針1：富士山型ネットワーク構造の形成に資する地域公共交通ネットワークの構築

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

基本方針2：地域公共交通の利便向上、利用促進策の推進

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

基本方針3：持続可能な運行を支える他分野との連携した取組と体制強化

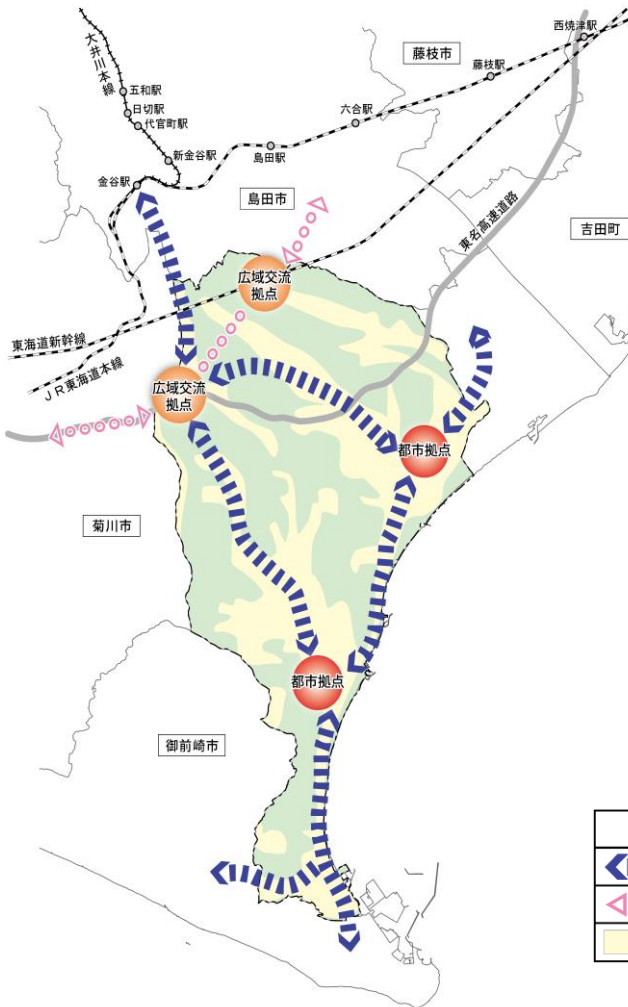
- ❑ 富士山型ネットワークの充実における既存市街地や沿岸部の活性化において、人を呼び込めるエリア形成とともに、観光分野と連携した取組を推進します。
- ❑ 富士山型ネットワークの充実や日本一女性にやさしいまちの推進等を考慮して、移住定住の促進や子育て支援につながるような「生活しやすいまちを支える公共交通」を目指す取組を推進します。
- ❑ DX（デジタルトランスフォーメーション）において、公共交通分野においても自動運転やICT化の取組を推進します。
- ❑ 交通事業者や関係市町との連携強化や、地域協議会、福祉関係団体など、市民意見を尊重する協議体制の構築を図ります。

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

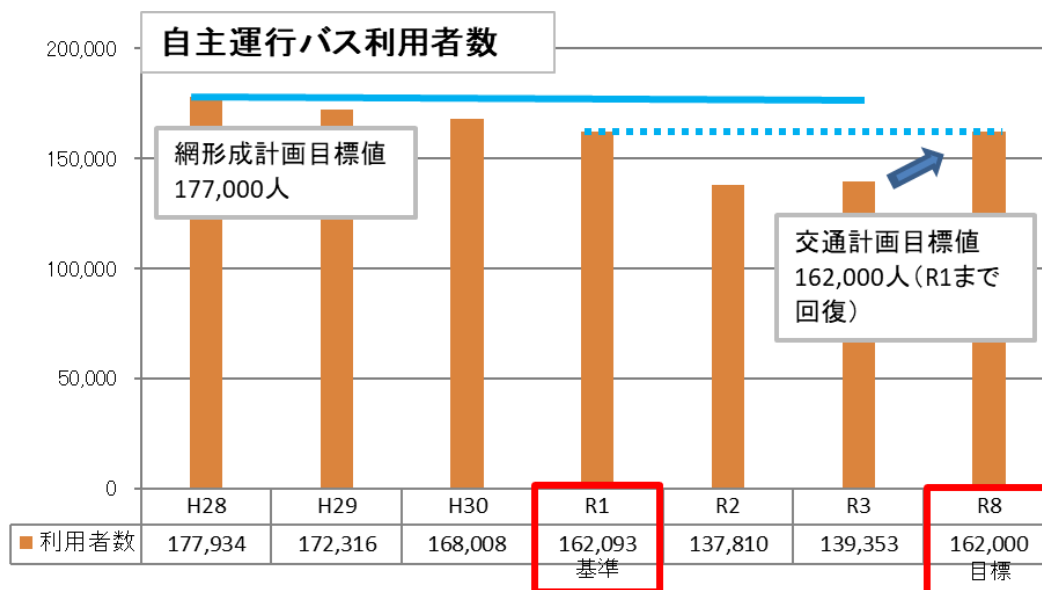
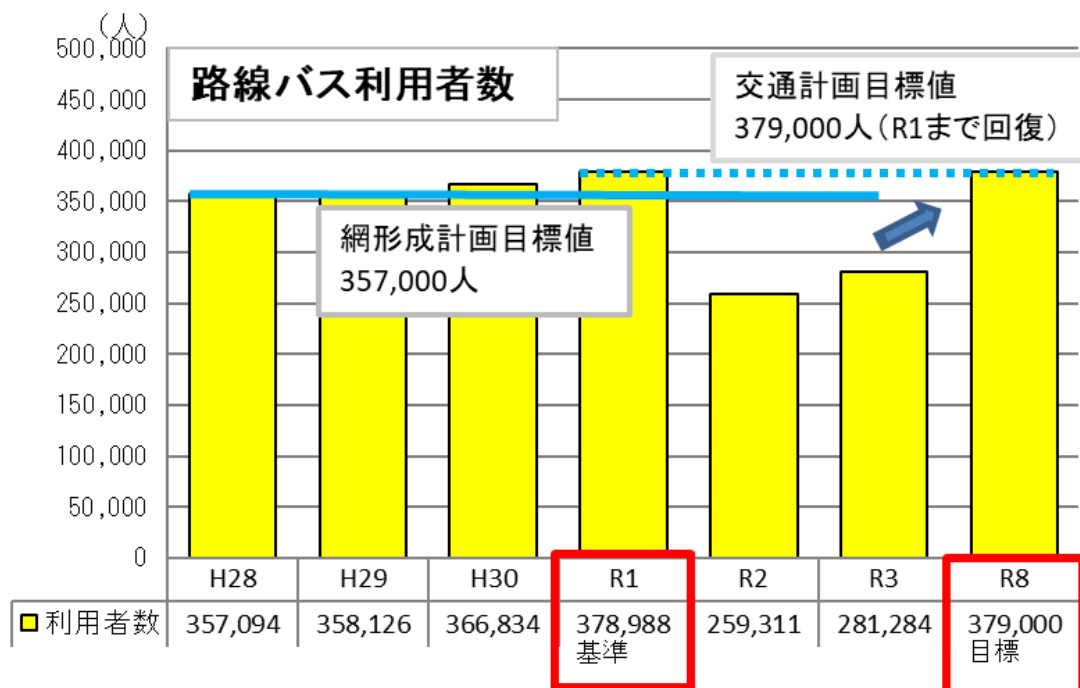
基本方針1に関する目標

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

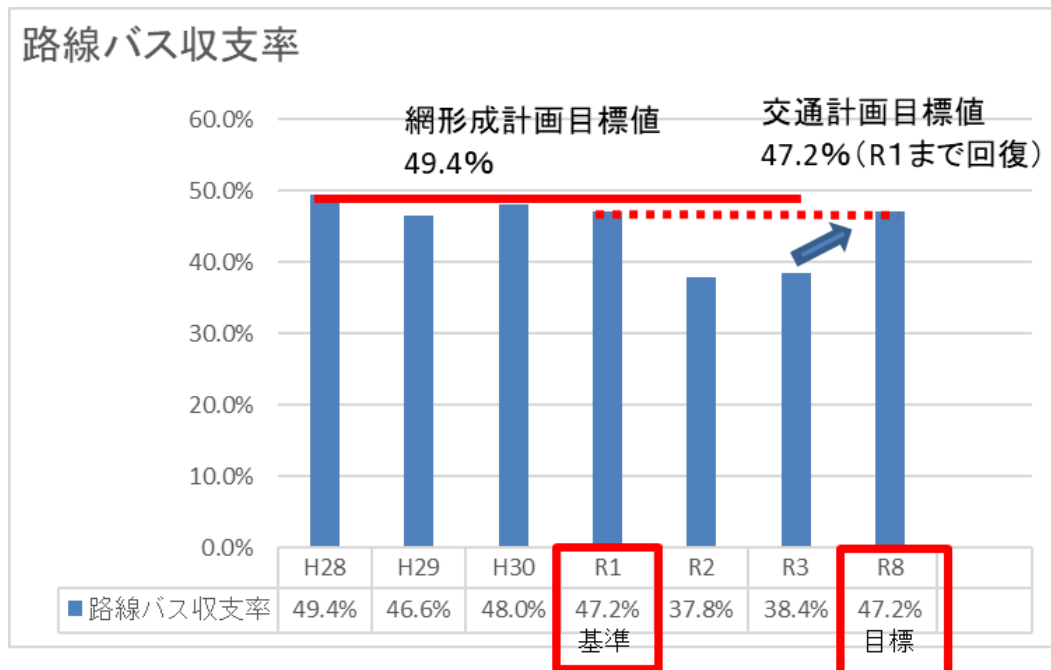
バス	基準値 (R1)	現状 (R3)	目標	R8
路線バス (藤枝相良線、島田静波線)	378,988	281,284 人	回復	379,000 人
自主運行バス (市営バス含む)	162,093	139,353 人	回復	162,000 人



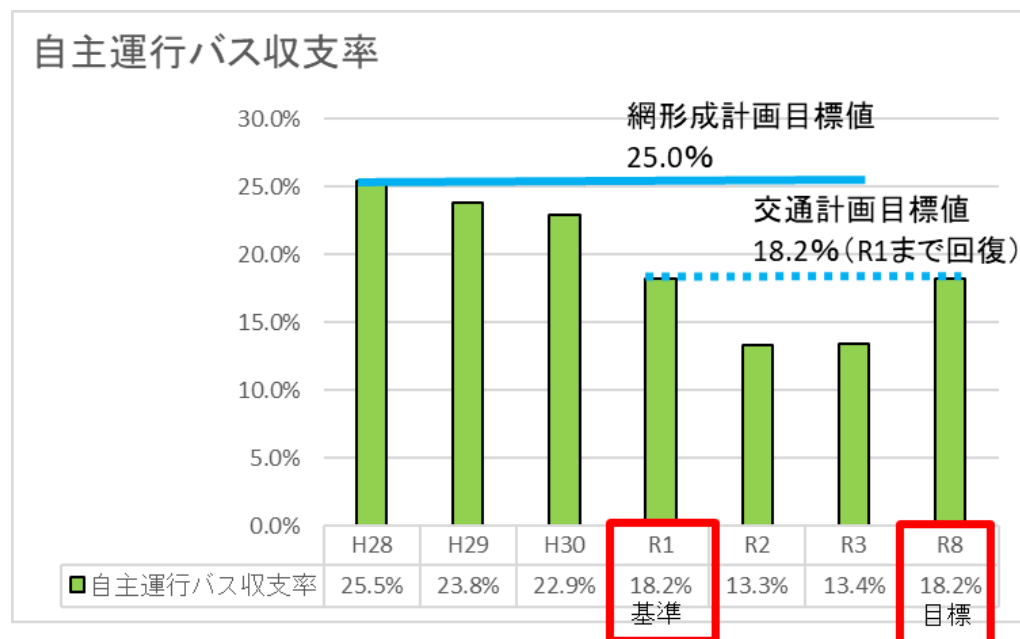
目標② バス収支率

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



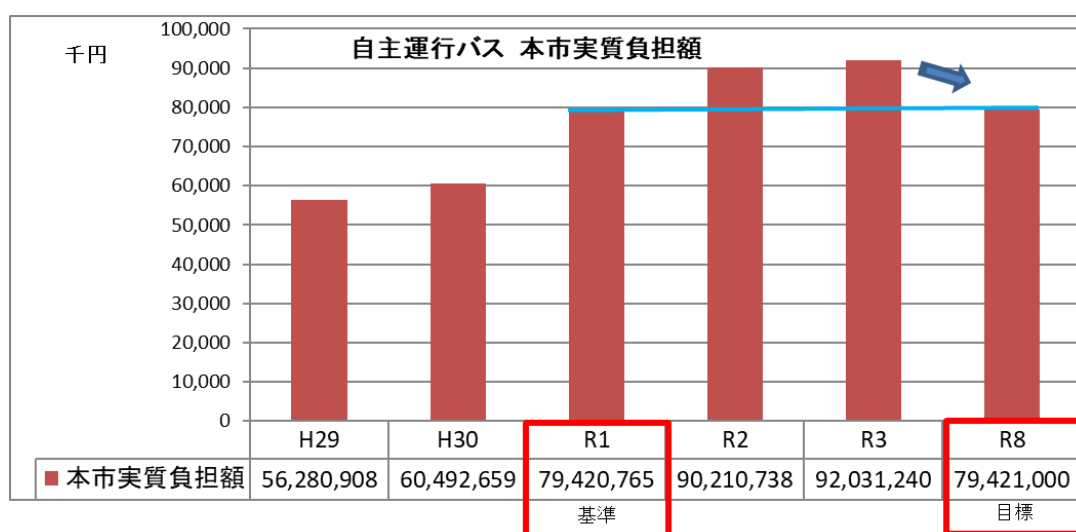
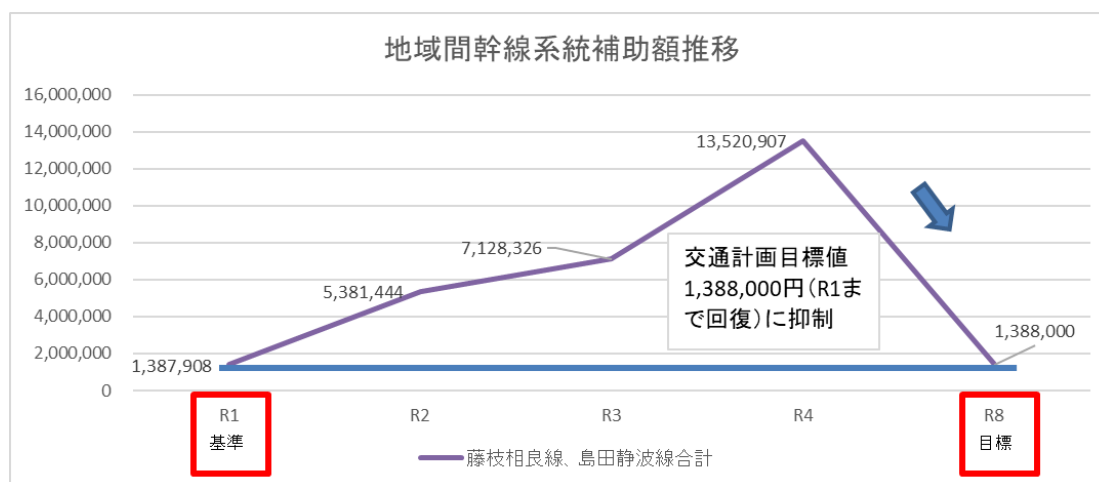
目標③ バス公的負担額

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	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。

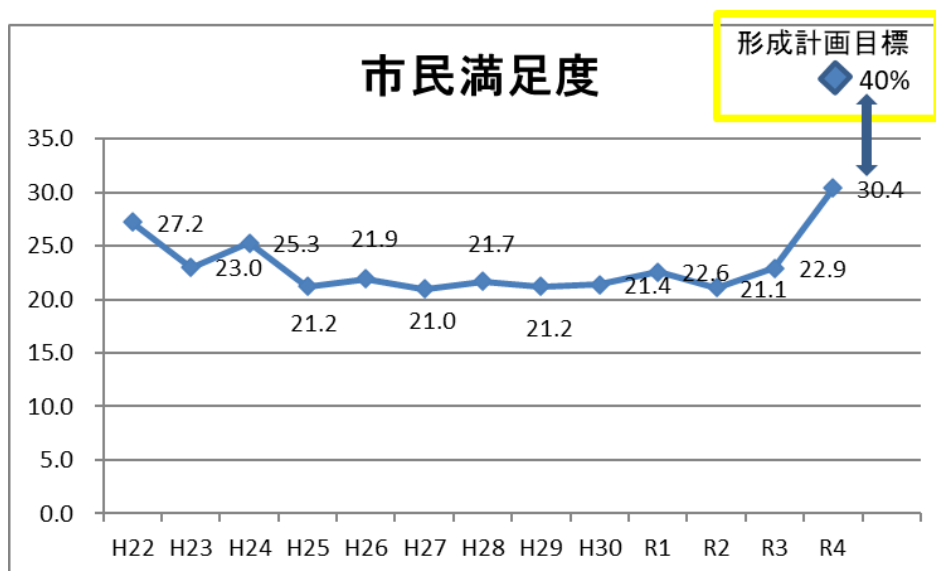
※ここでカウントする取組は、モビリティマネジメントの他に、広報への掲載やチラシの配布、地域協議会の開催や説明会、施設整備など住民等への取組件数とする。（同じ種類の取組は1項目とカウントする）

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	4：高齢者等の移動手段の提供
		5：拠点バス停の環境整備の推進
	⑦利用者満足度・・・令和4年度より向上 ⑧取組件数・・・令和3年度より増加	6：誰もが利用しやすいサービスの提供
		7：モビリティマネジメントの推進
基本方針3： 持続可能な運行を支える他分野との連携した取組と体制強化	⑨市民満足度・・・令和4年度より向上	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	事業1:沿岸部の路線の維持・再編(幹線軸(裾野部))
	富士山型ネットワーク構造の形成に資する地域公共交通ネットワークの構築

【事業の概要】

(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。

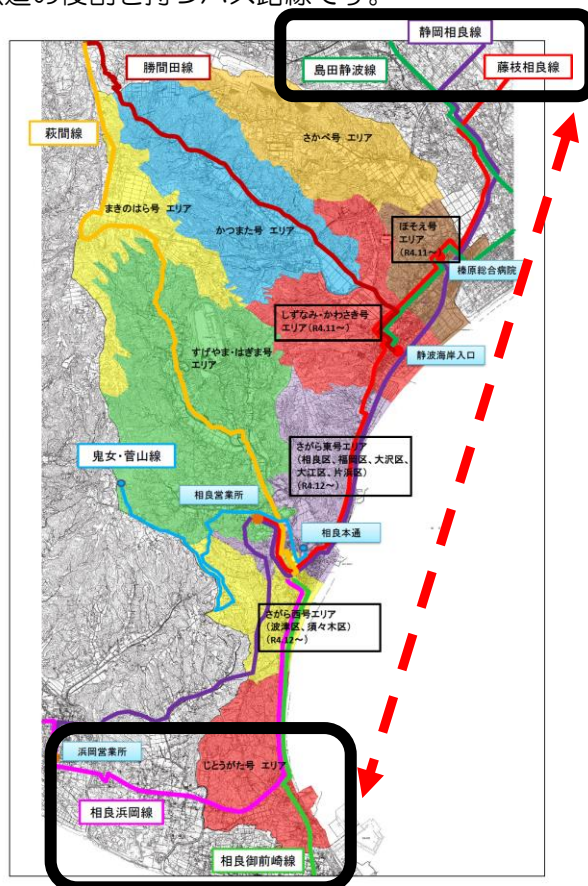
(相良御前崎線、相良浜岡線)

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。

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】

（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「いこっと」や同地へ移転する相良児童館など、近年整備が進む相良地域の公共施設へ接続するよう経路変更を検討し、新たな役割を担う路線に位置付けます。（※市道須々木大溝線の国道 150 号線までの区間開通後（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	事業2:市街地と高台エリアを結ぶ路線の再編(幹線軸(斜面部))
	富士山型ネットワーク構造の形成に資する地域公共交通ネットワークの構築

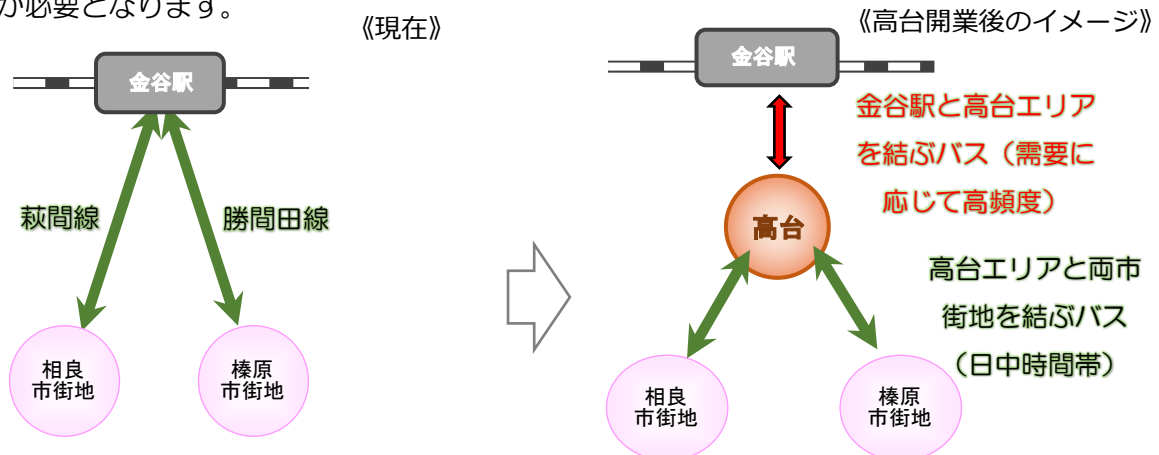
【路線の概要】

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。



【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、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	事業3:富士山型山頂部からの路線の創出(広域交流拠点連携軸(山頂部))
	富士山型ネットワーク構造の形成に資する地域公共交通ネットワークの構築

【事業の概要】

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

しかし、市外から高台エリアへのバス路線は、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。

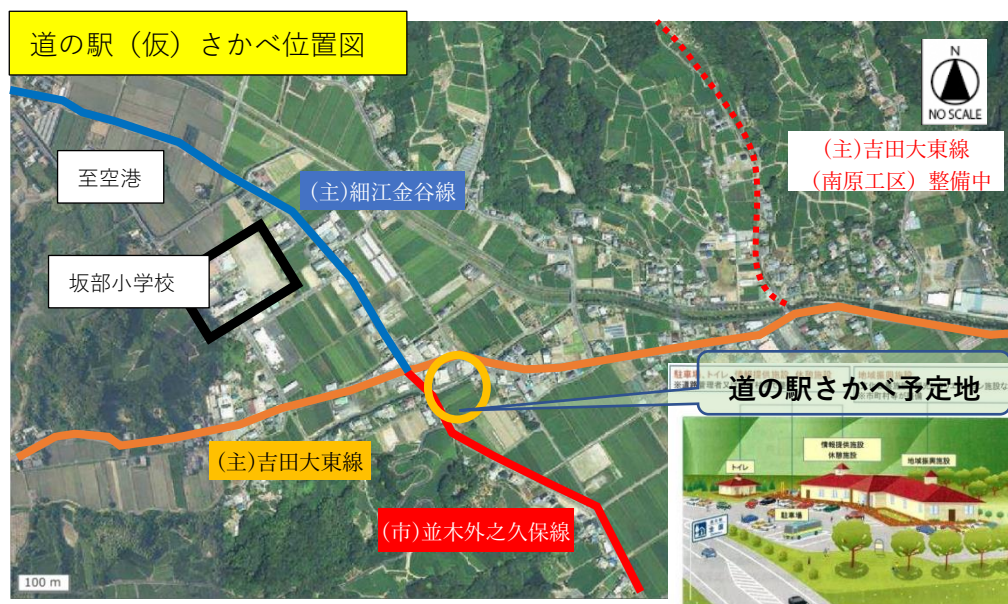
特に、タクシー移動を除くと、御前崎市を除く西部方面と牧之原市を直接結ぶ公共交通がないため、西部方面から市内へのアクセスは不便な状況です。

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。

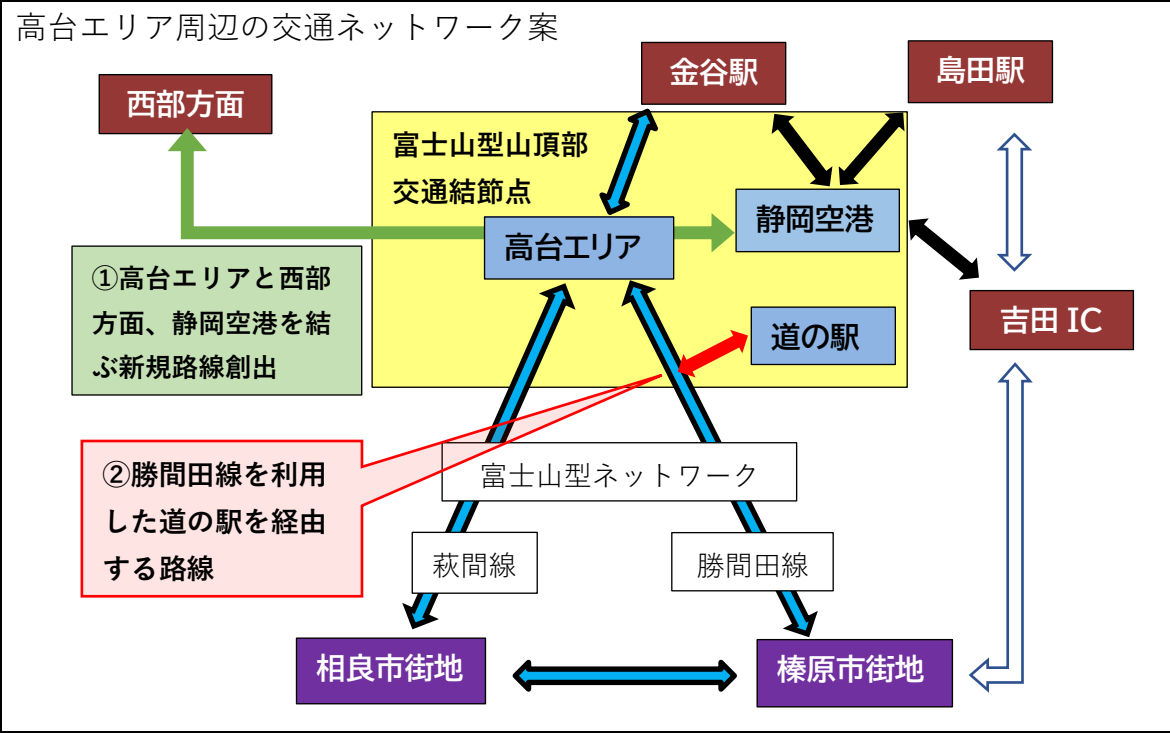
また「道の駅(仮)さかべ」については、勝間田線を利用した交通アクセスを検討します。

- 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	事業4:高齢者等への移動手段の提供
	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	事業6:誰もが利用しやすいサービスの提供 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）

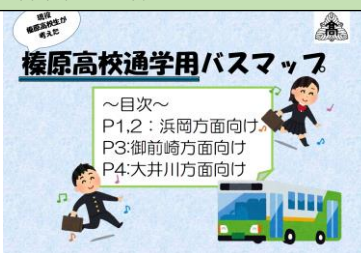
高齢者や障がい者、車イス利用者にとって利用しやすいよう、バス事業者やタクシー事業者とともに低床バス車両やユニバーサルデザイン（UD）タクシー車両の導入を進める必要があります。

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



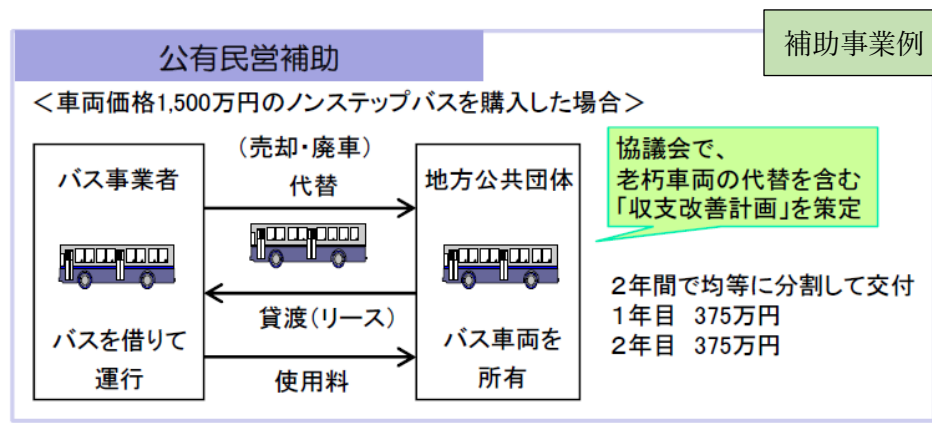
【具体的な施策】

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

【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）

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

【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。

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

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

▼静波サーフスタジアム



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

【事業の概要】

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

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

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

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

視点 5 戦略プロ(4) DX の推進

【事業の概要】

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

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

（自動運転）

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

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

令和 4 年度の県内の自動運転取組事例

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



▼ 自動運転車両

（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。



▲ MaaS の仕組み

【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	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
	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。

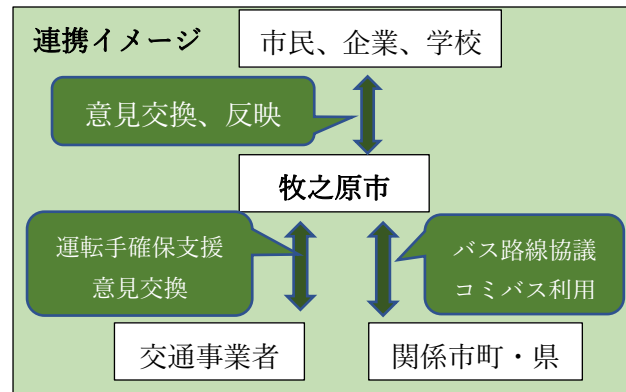
（交通事業者との連携）

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。

視点 4 利用促進（2）関係者間の連携



【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。

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〜らやミルキーウェ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

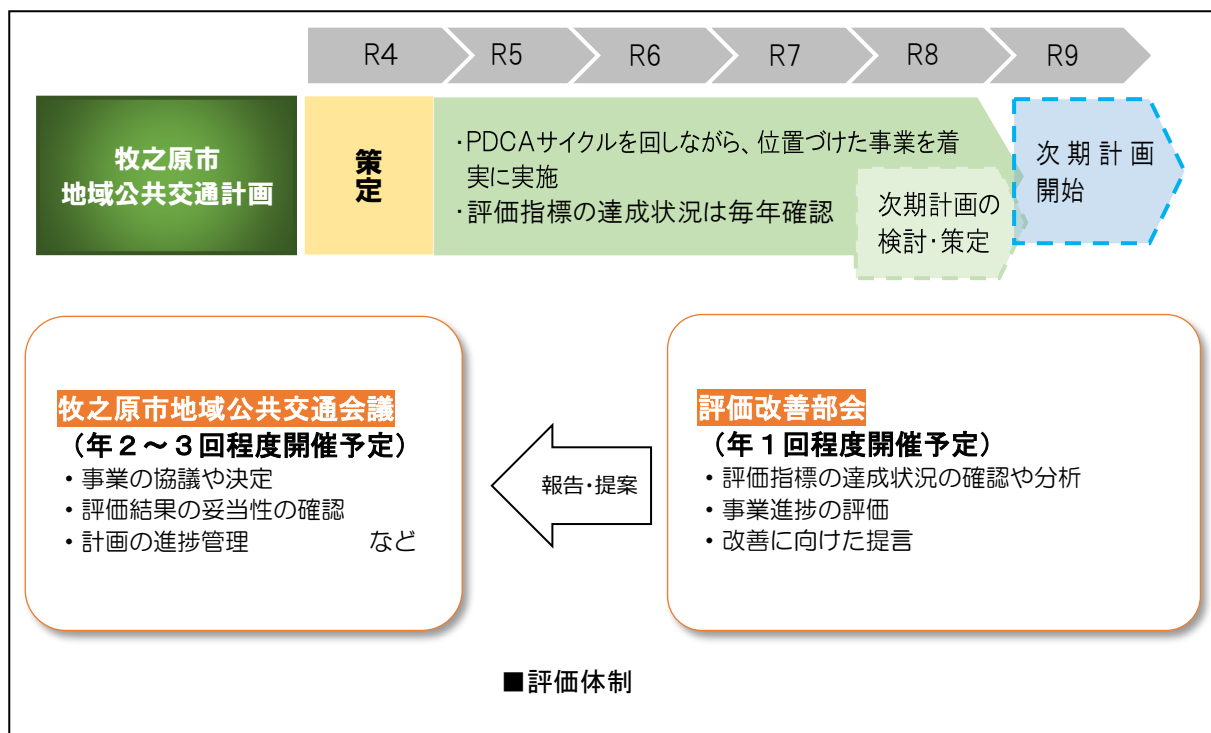
(1) 達成状況の評価、協議スケジュールに関する事項

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。

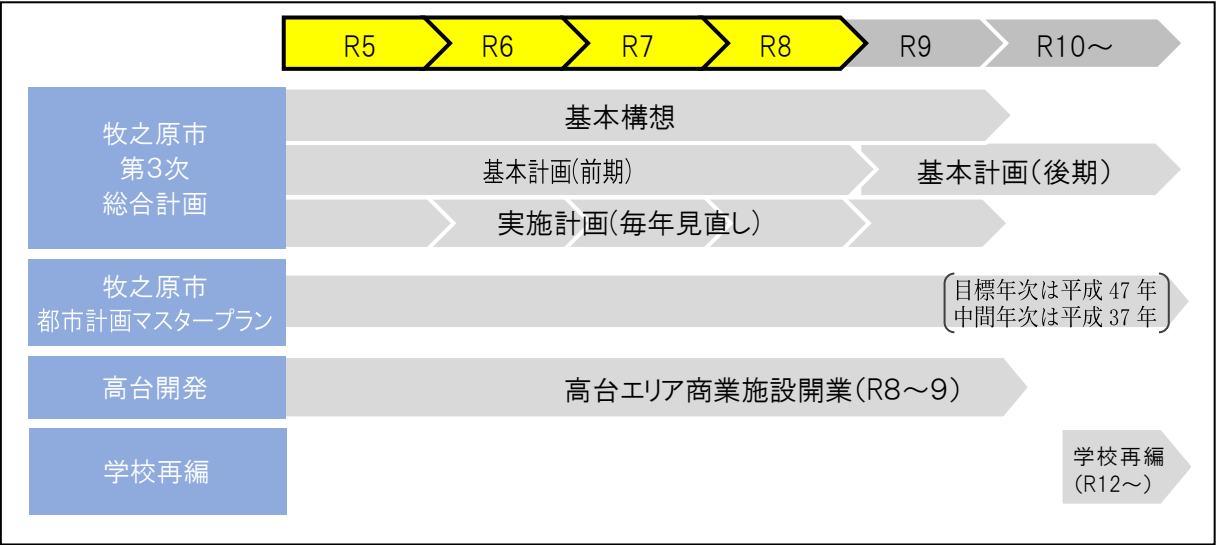
また、改善が必要な事業についても、『評価改善部会』で事業の改善・見直しに繋げるための検討事項・留意点を提言し、牧之原市地域公共交通会議へ報告します。



■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

「住みたい」「働きたい」「訪れたい」を支える地域公共交通の構築
～「夢に乗るまち 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

牧之原市地域公共交通計画における取組 事業の方向性と課題について (令和7年度版)



令和7年7月作成

牧之原市 企画政策部 地域振興課



令和5年度からの事業計画

牧之原市地域公共交通計画の推進（計画期間R5～R8の4年間）

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	4：高齢者等の移動手段の提供
	⑦利用者満足度・・・令和4年度より向上	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
	⑧取組件数・・・令和3年度より増加	7：モビリティマネジメントの推進
基本方針3： 持続可能な運行を支える他 分野との連携した取組と体 制強化	⑨市民満足度・・・令和4年度より向上	8：観光施策と連携した取組の推進
		9：移住定住、子育て支援につながる取組の推進
		10：自動運転技術などのDX化やICTを活用した取組の推進
		11：市民意見を尊重する協議体制と関係者の連携強化

牧之原市地域公共交通計画

基本方針 1

富士山型ネットワーク構造の形成に資する地域公共交通ネットワークの構築

事業 1：沿岸部の路線の維持・再編（幹線軸（裾野部））

取組項目	路線	状況・課題	R7取組
① 榛原総合病院への乗り入れ便数の増便	特急静岡相良線	医療従事者の負担軽減や通院者の利便向上を理由に榛原総合病院からも要望があるが、距離増加や速達性の観点から実現に至っていない。	・ 榛原総合病院、しずてつとの意見交換 ・ 根松バス停での乗降調査
② 自主運行バスの改善・見直し	相良御前崎線、相良浜岡線	・ 令和6年4月運行から減便、時刻変更（R5比約500万円の市負担減） ・ 相良総合センターい〜ら、ガスワンアリーナ、図書交流館いこっとへの移動手段を確保するため、道路整備の進捗に合わせ経路を変更をする。（R10以降の変更を予定） ・ 共同運行する御前崎市では、市内全域のデマンド乗合タクシーの導入を計画しており、両路線が大きく影響を受ける可能性あり。	御前崎市との協議（効率化、将来の方向性）

【参考】

榛原総合病院への乗り入れ状況

方面・運行時間帯	便数	病院停車便
相良⇒静岡（8:42～15:35の時間に停車）	49	17
静岡⇒相良（8:47～16:21の時間に停車）	50	23
※土日祝は全便停車しない（相良⇒静岡：29便、静岡⇒相良：30便）		



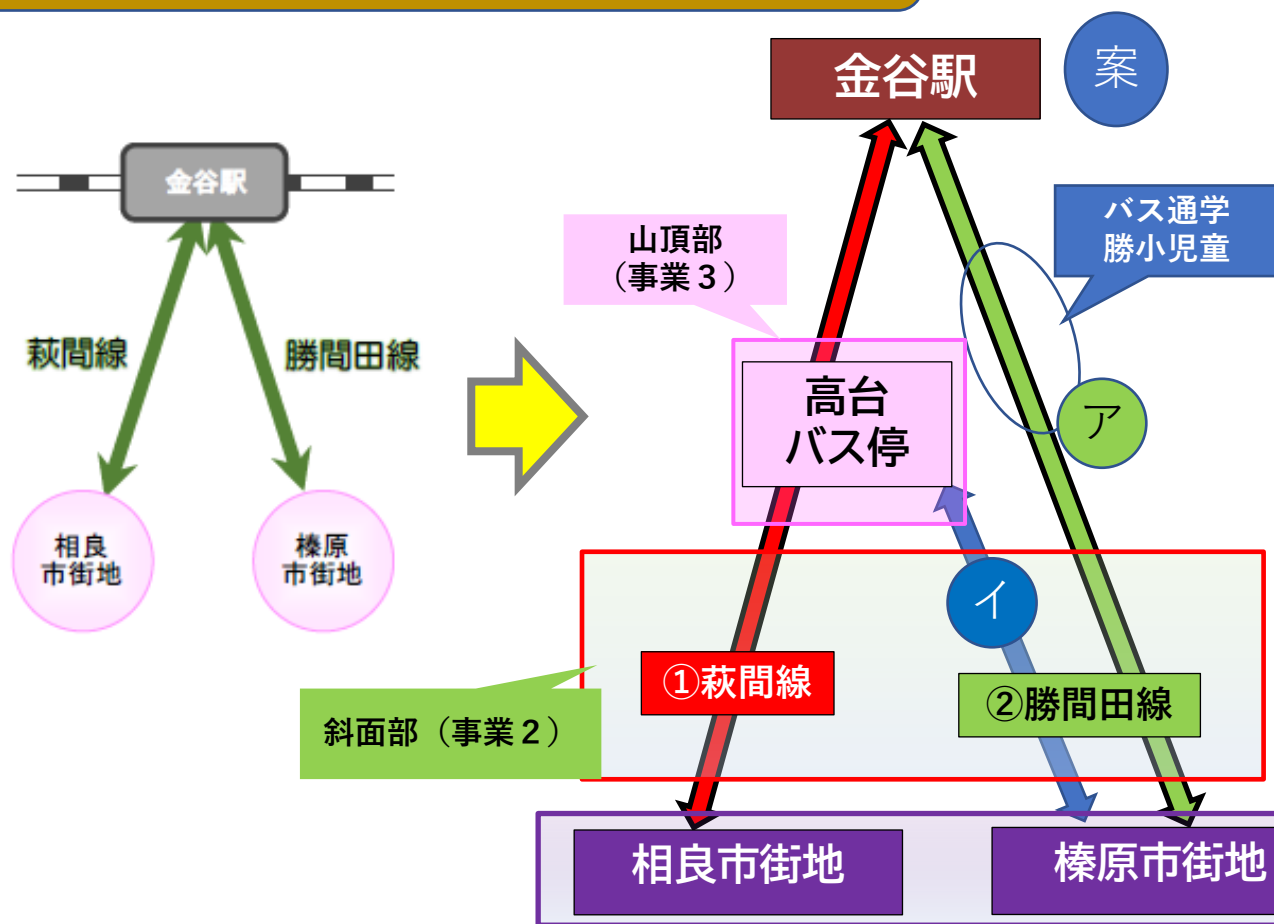
牧之原市地域公共交通計画

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2：市街地と高台エリアを結ぶ路線の再編（幹線軸（斜面部））

① 自主運行バス萩間線、勝間田線の高台エリアへの接続



年度	スケジュール
R7	高台エリアバス停の位置、進入経路、待合所検討
R8	バス事業者・関係市、地元との調整・周知、経路変更手続き
R9～R10	高台エリアまちびらき、高台バス停接続開始

(方向性)

① 萩間線：高台バス停へ接続

② 勝間田線

ア 勝間田小児童の通学手段維持のため、学校再編に伴うスクールバスの運行開始までは路線維持（その後は今後検討）

イ 榛原市街地と高台エリアを結ぶ路線を運行（榛原方面から矢崎アローライン等へ接続可能）

事業4：高齢者等への移動手段の提供

① デマンド乗合タクシーの運行継続、利便向上

【R6取組】

- ・市街地デマンドの
本格運行への移行
- ・目的地間移動の導入
- ・運賃改定

現在の運行状況	運行状況	運行会社	運行便数	特殊事情
さかべ号	本格運行	東海タク シー	週2 8便/日	吉田町の病院への運行 サロンの臨時運行
かつまた号・まきのはら号	本格運行		週3 6～8便/日	
しずなみ・かわさき、ほそえ号	本格運行		週3 8便/日	
すげやま・はぎま号	本格運行	御前崎タク シー	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、にし号	本格運行		週3 8便/日	

課題	内容	R7取組
① デジタル化	予約アプリ、AI配車システムなどの導入	オンデマンド交通の調査研究
② 制限の緩和	年齢、曜日、便数、行先（旧町単位）の 制限緩和	今後、国の「交通空白解消事業」を活用した実証運行 を検討（例：土日祝運行）
③ 利便向上	新たな改善策を検討	サブスク（定額乗り放題）、乗合割引等の検討



牧之原市地域公共交通計画

基本方針 2 地域公共交通の利便向上、利用促進策の推進

事業 5：拠点バス停の環境整備の推進

① 結節点となる高台バス停の整備

イメージ



年度	スケジュール
R 7	バス事業者との調整
R 8	事業着手（待合所設計）
R 9 ～ R10	待合所、ベンチ、通路雨除け、バスロケーションシステム整備工事、運用開始

② その他の拠点バス停整備

年度	バス停	整備内容
R3	相良本通バス停（上り）	① 屋根付き待合所整備
R4	相良本通バス停近く	② 相良中央駐車場内の駐輪場整備
R5	（自主）相良本通バス停（下り）	③ 待合ベンチ整備
R6	根松バス停（下り）	④ サイクルラック整備（R7にも増設）
R7	相良本通バス停（自主）	⑤ 照明灯の設置
	相良地域	⑥ パークアンドライド駐車場の検討



牧之原市地域公共交通計画

基本方針 2 地域公共交通の利便向上、利用促進策の推進

事業 6：誰もが利用しやすいサービスの提供

項目	取組事例	R7取組
① 効果的な情報提供	- 近隣の高校・大学等への公共交通通学マップ作成 - 周知方法の強化（HP、パンフレットスタンドの充実）	- マップ作成 - HPの改善
② 時代に対応した車両の導入（低床バス、UDタクシー、環境配慮型車両（EV、水素））	交通事業者との協力により推進 ※R6に御前崎タクシーのUDタクシーの導入完了により、導入済みの東海タクシーとともに全域でUDタクシーの利用が可能	- UD加算継続 - EVバス等の調査研究

事業 7：モビリティマネジメントの推進

項目	取組事例	R7取組
① 利用促進	- 高齢者サロンにおけるバス、タクシーの乗り方教室の開催 - 公共交通に親しむ機会の創出（産業フェア等へのイベント出展） - R6：しずてつジャストラインの協力により低床バスの展示を実施 - ハッピーライド事業（小学生の無料バスデー）・・・資料10参照 - R6：萩間線、勝間田線を利用した空港バスツアー（親子10組参加）	- 産業フェアへの参加 - ハッピーライド事業の実施



ツアー代金 無料 **日時 12月8日（日）**

定員 10組20名 **集合場所** 橋原：静波海岸入口バス停
相良：相良本通バス停

ハッピーライド静岡って？
ハッピーライド静岡とは、静岡県が実施する県内すべての小学生が12月7日、8日の2日間、路線バスに無料で乗車出来るイベントです。これにより、小学生を中心とした地域住民のバスの利用促進に繋げる取組です。

対象者 牧之原市内小学校に通う児童とその保護者でツアー後のアンケートにご協力いただける方

普段見れないものも見れるかも！お土産もあるよ！
学校で配られる右のリーフレットを見せるとバスに無料で乗れるよ！必ず持ってきてね！

〒421-0495 牧之原市静波447-1 橋原庁舎5階 牧之原市企画政策部
地域振興課空港交通係 電話 0548-23-0053 F A X 0548-23-0059



牧之原市地域公共交通計画

基本方針3
持続可能な運行を支える他分野との連携した取組と体制強化

事業8：観光施策と連携した取組の推進

項目	取組事例	R7取組
① 公共交通で移動可能な観光モデルルートの設定	各市町の賑わい施設を結ぶ観光周遊バス	空港周辺市町（島田市、吉田町）や富士山静岡空港（株）との連携した施策を検討
② 観光イベントとの連携	バス＋ウォーキング、バス＋観光ツアー など	大河ドラマ「べらぼう」田沼意次侯顕彰事業 ・・・特急静岡相良線のラッピングバス
③ 静岡空港と市街地を結ぶ直通バスの実証運行	期間運行バスの実証運行（例：海水浴期間中の観光シーズン）	空港や道の駅と市街地を結ぶ交通の実証運行を検討 (案：定額タクシー)

【静波海岸の賑わい拠点】

- ・ 静波サーフスタジアム
- ・ スケボーパーク



牧之原市地域公共交通計画

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9：移住定住、子育て支援につながる取組の推進

項目	取組事例	R7取組
① 移住定住施策との連携	特急静岡相良線の利便性をPRするチラシ作成・配布	チラシ作成、成人式や移住者等への配布
② 高校生の通学支援	通学定期券購入費補助	補助継続、市外高校補助額の増
③ 遠距離通学児童の通学手段確保	自主運行バス、市営バスの運行	鬼女・菅山線の効率的な運行への見直し

① 特急線の通勤通学時間帯の便数
※東海道線と同じ便数で非常に便利

	特急静岡相良線 (平日) (静岡方面行)	JR 東海道線 (平日)
5時	3便	2便
6時	8便	5便
7時	5便	9便
合計	16便	16便

① R8に小学校入学者がいない場合、利用者は3人減(12人と6人)
② 学年により時間割が異なるため、帰り便は7人が2便に分かれて乗車
⇒ 帰りの便は、バスでなくても対応可能であり、タクシーが活用できれば日課にあった送迎が可能

③ 鬼女菅山線の利用者数 (R7)

人	菅山小	相良小	相良中	合計
行き	5	5	5	15
帰り	3	4	0	7



牧之原市地域公共交通計画

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

地域公共交通確保維持改善事業費補助金
(自動運転社会実装推進事業)

	採択数	詳細	補助率
R6	全国99カ所	県内3市（静岡市、浜松市、沼津市）	10/10 上限1億円
R7	全国60カ所	重点支援10カ所 一般支援50カ所	4/5 上限1億円

運行ルート	牧之原市役所榛原庁舎～榛原中学校～道の駅～静岡空港 距離：28km（往復）
運行ダイヤ	・所要時間：35分程度 4～6便程度/日 ・運行曜日：平日休日含む5日/週（水・木・金・土・日）、10:00～16:30運行 ※所要時間、便数は実証で妥当性確認予定
運行期間	R7年10月6日～R7年11月24日
運行主体/交通事業者	牧之原市/しずてつジャストライン
インフラ連携	スマートカーブミラー

採択結果 **不採択**であったため、中身を精査し、次年度以降に再度検討

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 関係者との意見交換
高校、福祉系団体、企業、地域などとの意見交換
R6：主任ケアマネージャーとの意見交換を通じたデマンドの改善
- ② 交通事業者との連携
運転手確保：広報まきのはら令和6年7月号特集記事で3事業者の運転手募集を掲載



まちづくりと交通ネットワークのタイムライン

	まちづくり 主要事業	路線	方針	課題
R7	西部方面接続	矢崎アローライン	菊川駅との接続	将来的に増便を希望
	道の駅開駅	デマンド乗合タクシー	道の駅接続	整備済み
R8				
R9 ～ R10	高台エリア まちびらき	萩間線	相良市街地から接続	高台バス停への接続方法
		勝間田線	榛原市街地から接続	金谷駅行きは維持しつつ、高台バス停への接続方法
		菊川市コミュニティバス	高台への接続により菊川駅行き確保	平日は日3往復、土日祝は運休 ⇒足りない場合の運行を検討
		静岡空港新規接続	FDA無料送迎バス（掛川駅～空港） 接続や空港定額タクシーの運行	関係者との協議
R10 以降	市道須々木大溝 線開通（予定）	相良御前崎 相良浜岡線	いずれかの路線をい～ら、ガスワン アリーナ、いこっと経由へ変更	牧之原市分の距離が増えることで 市負担増（効率化を検討する）
R11 以降	吉田大東線 南原工区開通	空港アクセスバス	道の駅接続	関係者との協議 ※県に対し接続を要望中
R12	榛原地域小中 一貫校開校	勝間田線	スクールバス運行開始による見直し	金谷駅行きの現行路線の扱い

牧之原市の交通空白リストアップについて

(企画政策部地域振興課)

1 調査目的

- ・国では、全国市町の空白地解消の支援を推進するために、交通空白解消本部を設置し、令和7年度～令和9年度を「交通空白解消・集中対策期間」として、伴走支援や財政支援を実施する。
- ・交通空白地域解消にあたり、これまで一律の方針が示されていなかった「交通空白地域」を各自治体が設定し、報告することとなった。

2 交通空白地の設定

- ・国では一律の定義を示さず、自治体が地域事情を勘案しての設定が可能
- ・本市では、国で整備した交通空白リストアップサポートツールを使用し、空白地を設定する
- ・ツールは、バス停と居住地 500m メッシュが設定できて、人口と面積の算出が可能

(牧之原市の設定方法)

- ① 牧之原市都市計画マスタープラン地区別構想にある 10 地区ごとに、バス停 500m 圏外の交通空白地人口を算出する。
- ② 自主運行バス・市営バスが平日 5 往復、土日祝 3 往復の勝間田地区は、①に関わらず交通空白地として算出する。
- ③ 各地区人口に対する交通空白地の人口割合が高い上位 5 地区に、乗継の利便性が低い地頭方地区を加えた 6 地区を市の交通空白地域に設定する。
- ④ 地理的に同一の菅山地区・萩間地区の 2 地区を統合し 5 地区に整理する。

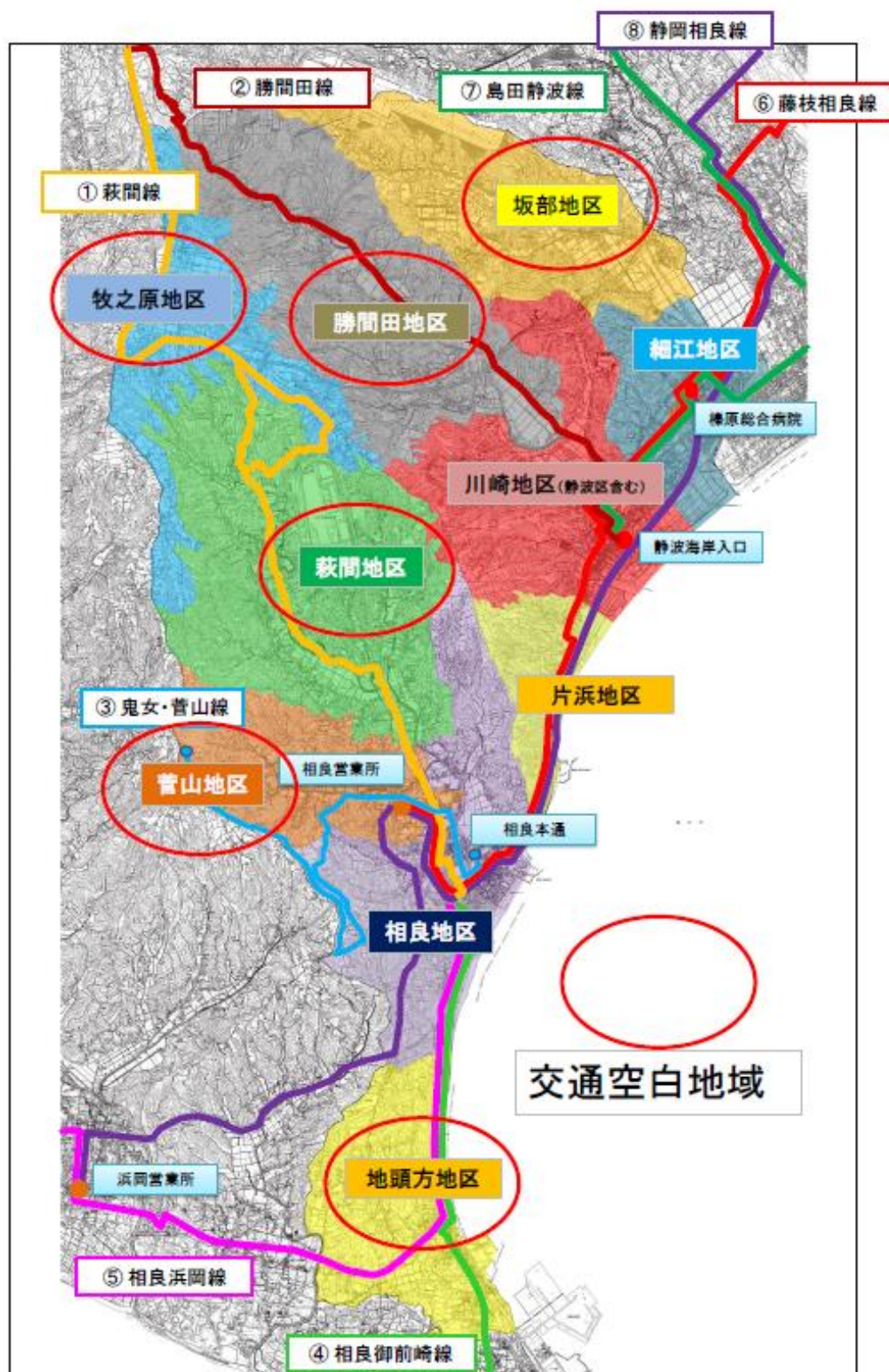
	地区	R2 国勢調査 人口 (人)	比率算出 外国人 (人)	合計 (人)	ツール算出 空白地人口 (人)	空白割合	空白地認定	人数	面積	面積
								地区合計		地区合計
	相良	9,500	472	9,972	1,388	13.92%	×		4.25	
	片浜	1,029	51	1,080	317	29.35%	×		2.25	
①	菅山	2,343	117	2,460	1,230	50.01%	○	2,593	5.25	12.00
	萩間	2,895	144	3,039	1,363	44.85%			6.75	
②	地頭方	4,227	210	4,437	260	5.86%	○	260	2.00	2.00
③	牧之原	2,512	125	2,637	965	36.60%	○	965	6.00	6.00
	川崎	8,362	416	8,778	1,893	21.57%	×		6.50	
	細江	7,174	357	7,531	2,286	30.36%	×		2.75	
④	勝間田	2,484	124	2,608	2,318	88.90%	○	2,318	9.25	9.25
⑤	坂部	2,244	112	2,356	2,132	90.51%	○	2,132	7.25	7.25
		42,770	2,127	44,897	14,152	31.52%		8,268	52.25	36.50
									46.9%	
					牧之原市面積			111.4		

3 牧之原市の交通空白地

地区数	5	人口 (人)	8,268	面積 (km ²)	36.50
-----	---	--------	-------	-----------------------	-------

牧之原市 交通空白地図 (R7)

R7路線図



各地区の詳細と今後の取組

地区	地区の状況	今後の取組	必要な支援
①菅山地区・ 萩間地区 【地区 人口】5,499 人 【空白地人口】2,593 人 【空白 割合】47.15% 【空白地面積】12.00 km²	・相良市街地と島田市の金谷駅を結ぶ自主運行バス萩間線が運行しているが、<u>集落が広範囲に点在していることからバスでのカバー率は低いため、交通空白地域に位置付ける。</u> ・菅山地区は、市営バス鬼女・菅山線が運行しているが、学校開校日の1日3便のみ。 ・デマンド乗合タクシー「すげやま・はぎま号」が運行しているが、高齢者や障害者のみの週3日に限定した運行。	・今後の萩間線は、相良市街地と牧之原 IC 北側の高台エリアへの接続を計画しており、経路変更を予定している。	・萩間線は市街地と山間部を結ぶ主要な路線であるが、点在する集落をカバーすることを目的に、<u>全年齢型のデマンド乗合タクシーへの移行を検討</u>したい。 ・<u>住民や社会福祉協議会の互助による移送を検討</u>したい。
②地頭方地区 【地区人口】4,227 人 【空白地人口】260 人 【空白割合】5.86% 【空白地面積】2.00 km²	・相良市街地と御前崎市を結ぶ自主運行バス相良御前崎線、相良浜岡線が運行しており、集落がまとまっていることもあり、<u>バスでのカバー率は高いが、中心市街地から遠方に位置し、バスの乗継の利便性が低いため、交通空白地域に位置付ける。</u> ・デマンド乗合タクシー「じとうがた号」が運行しているが、高齢者や障害者のみの週2日に限定した運行。 ・<u>自主運行バスの2路線は、御前崎市との共同運行路線であるが、将来的には大きく見直す可能性がある。</u>	・JR 駅や市の中心部から遠方にあり、地理的に高校生の通学の利便性が低いため、待合バス停整備や部活動終了後の便の追加などを実施している。 ・将来的には、道路整備の進捗により、相良地域に整備した文化、スポーツ施設への接続を予定している。	・現在の自主運行バス2路線を見直しする可能性があり、代替手段として<u>朝晩の「通勤・通学ライナー」や全年齢型のデマンド乗合タクシーへの移行を検討</u>したい。

地区	地区の状況	今後の取組	必要な支援
③牧之原地区 【地区 人口】2,637 人 【空白地人口】 965 人 【空白 割合】36.60% 【空白地面積】 6.00 km²	・相良市街地と島田市の金谷駅を結ぶ自主運行バス萩間線が運行しているが、<u>集落が広範囲に点在していることからバスでのカバー率は低いため、交通空白地域に位置付ける。</u> ・地元企業の菊川駅行き従業員送迎バスに住民が乗車する「矢崎アローライン」の運行を本年4月から開始。 ・デマンド乗合タクシー「まきのはら号」が運行しているが、高齢者や障害者のみの週3日に限定した運行。 ・本地区には R9 に大規模商業施設が開業を予定しており、そのエリアを交通結節拠点として整備する計画がある。	・今後の萩間線は、牧之原 IC 北側の高台エリアへの接続を計画しており、本地区に所在する高台エリアの拠点バス停からは、空港や西部方面への JR 駅等への新規路線創出を計画しており、本年4月からは、地元企業の地域貢献から実現した西部方面の JR 駅への移動手段を創出した。	・<u>西部方面や静岡空港との新規接続や高台周辺での自動運転車両の導入を検討したい。</u> ・萩間線は市街地と山間部を結ぶ主要な路線であるが、点在する集落をカバーすることを目的に、<u>全年齢型のデマンド乗合タクシーへの移行を検討</u>したい。
④勝間田地区 【地区 人口】2,608 人 【空白地人口】 2,318 人 【空白 割合】88.90% 【空白地面積】 9.25 km²	・榛原市街地と島田市の金谷駅を結ぶ<u>自主運行バス勝間田線が運行しているが、平日5往復、休日3往復と便数が少ないため、交通空白地域に位置付ける。</u> ・デマンド乗合タクシー「かつまた・まきのはら号」が運行しているが、高齢者や障害者等のみの週3日に限定した運行 ・勝間田線は勝間田小学校児童が利用しているが、5年後の学校再編に伴い、利用者数の減少が予想される。	・今後の勝間田線は、榛原市街地と牧之原 IC 北側の高台エリアを結ぶ路線に再編する予定であるため、完全な空白地域が発生することから、代替手段を検討している。	・<u>榛原市街地と牧之原 IC 北側の高台エリアを結ぶ路線に再編するにあたり、巡回バスの運行を検討。</u> ・現在の金谷駅行きを廃止する可能性があるため、<u>代替手段として朝晩の「通勤・通学ライナー」や全年齢型のデマンド乗合タクシーへの移行を検討</u>したい。

地区	地区の状況	今後の取組	必要な支援
⑤坂部地区 【地区 人口】2,356 人 【空白地人口】 2,132 人 【空白 割合】90.51% 【空白地面積】 7.25 km²	・ <u>市内で唯一路線バスが運行していない地域であるため、交通空白地域に位置付ける。</u> ・ デマンド乗合タクシー「さかべ号」が運行しているが、高齢者や障害者等のみの週2日に限定した運行。 ・ 静岡空港と道の駅（R7.夏開業）の所在地区であるが、公共交通機関がないため、両施設から市中心部への誘客を図りたい。 ・ 坂部工業団地があるが、公共交通機関がないため、採用に苦勞しているという話もある。	・ 今後、坂部地区にある静岡空港及び道の駅（R7.夏開業予定）と榛原市街地を結ぶ交通モードを創出し、市内山間部から市街地への誘客を図る中で、住民の移動手段も検討する。	・ <u>自主運行バスの道の駅接続や静岡空港、道の駅と榛原市街地を結ぶ自動運転車両導入を検討</u>したい。 ・ <u>住民や社会福祉協議会の互助による移送や全年齢型のデマンド乗合タクシーへの移行を検討</u>したい。

交通空白解消に対応する事業案

	交通空白解消の方法	詳細
①	デマンド乗合タクシーの拡充	土日祝運行、全年齢型、旧町単位の移動制限などの緩和（自主運行バスの利用者減の可能性があるので慎重に協議）
②	デマンド乗合タクシーの ICT 化	AI オンデマンド、予約アプリなどの導入
③	通勤・通学ライナーや巡回バスの運行	自主運行バスの利便向上 拠点バス停や駅、高校までの直行便の運行、市内巡回バスの運行
④	互助・共助による移送	地域住民や社会福祉協議会、福祉法人の協力による福祉型の移送

※自動運転車両の運行は別補助金で検討

矢崎アローラインの概要について

(企画政策部地域振興課)

1 経緯

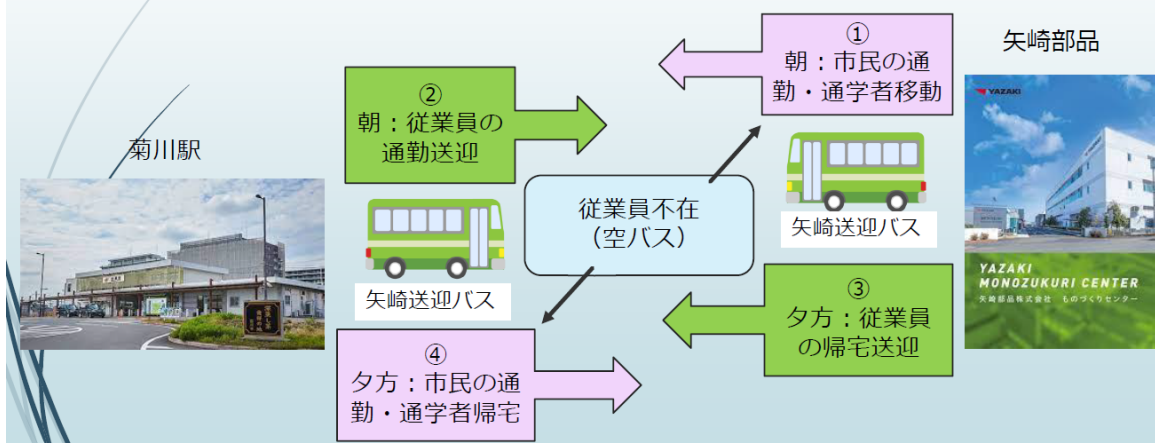
令和5年度から令和8年度を計画期間とする牧之原市地域公共交通計画において「富士山型交通ネットワークに基づく高台エリアと西部方面を結ぶ路線創出」を推進事業に掲げている。

そのような中で、矢崎部品株式会社ものづくりセンター（牧之原地区）が運行する菊川駅を往復する従業員送迎バスについて、片道の回送区間の住民利用を提案したところ、地域貢献のために協力いただけることとなり、令和7年4月の利用を開始した。

なお、市境の菊川市でも利用の意向があったため、矢崎、牧之原市、菊川市の三者で協議を進めた。

- ・金谷駅、**菊川駅**へ従業員送迎バスを運行中

- ・会社と菊川駅を結ぶバスの従業員が不在となる区間の住民利用を提案したい



2 運行内容

	概要			
路線	矢崎部品（牧之原市布引原）～菊川駅（途中バス停無し）			
市民利用 可能便数	菊川駅行き：1便 矢崎行き：2便 平日のみ（矢崎会社カレンダーによる）			
運賃	無料			
実施予定日	令和7年4月から（事業期間3年間、その後も更新継続可）			
車両 （矢崎所有）	2号車 	ブルーリボン (2018年1月)	43人 (76人)	運行事業者 遠州鉄道(株)
利用対象者	牧之原市民、菊川市民の事前会員登録者			
保険	人身傷害保険（上限5,000万円）※市民利用者にも適用			
乗降場所	行き：矢崎ものづくりセンター西門（敷地内） 帰り：菊川駅南口ロータリー			

3 運行ダイヤ

(1) 矢崎⇒菊川駅行き (牧之原市民、菊川市民の朝の通勤、通学等の移動)

	矢崎出発	菊川駅着 (運行時間約 20 分)
1 便目	7:10	7:30

※萩間線矢崎工場前バス停に 7:00 着のため、乗継可能

(2) 菊川駅⇒矢崎行き (牧之原市民、菊川市民の夕方、夜の帰宅移動)

	菊川駅発	矢崎着 (運行時間約 20 分)
1 便目	18:10	18:30
2 便目	19:50	20:10

4 利用方法

(1) 会員登録 (オンライン申請可)

利用申請書を提出し、送迎パスカードの発行を受ける。

(2) 乗車時

利用者は、乗車する際に運転手にパスカードを提示する。

5 会員登録状況 (6 月末)

【合計】36 人

牧之原市民 33 人

菊川市民 3 人

【牧之原市】33 人

布引原 (地元町内会) 16 人

榛原地域 8 人

相良地域 9 人

中学生	常葉中	2	2
高校生	掛西	8	16
	常葉高	5	
	小笠	1	
	浜松学芸高	1	
	藤枝明誠	1	
大学・予備校	常葉大	1	3
	文化芸術大	1	
	河合塾	1	
大人 (不明者含む)		9	9
高齢者 (65 歳以上)		6	6
合計			36

6 利用状況 (4 月 1 日～5 月 13 日)

運行日数 23 日	合計	行き 7:10	帰り 18:10	帰り 19:50
利用者数	234 人	148 人	61 人	25 人
平均	10.2 人	6.4 人	2.7 人	1.09 人
最高	15 人	9 人	5 人	3 人

※春休みを除く 4 月中旬以降は、行きに平均 8 人が利用中

矢崎アローライン ～菊川駅行き無料バス



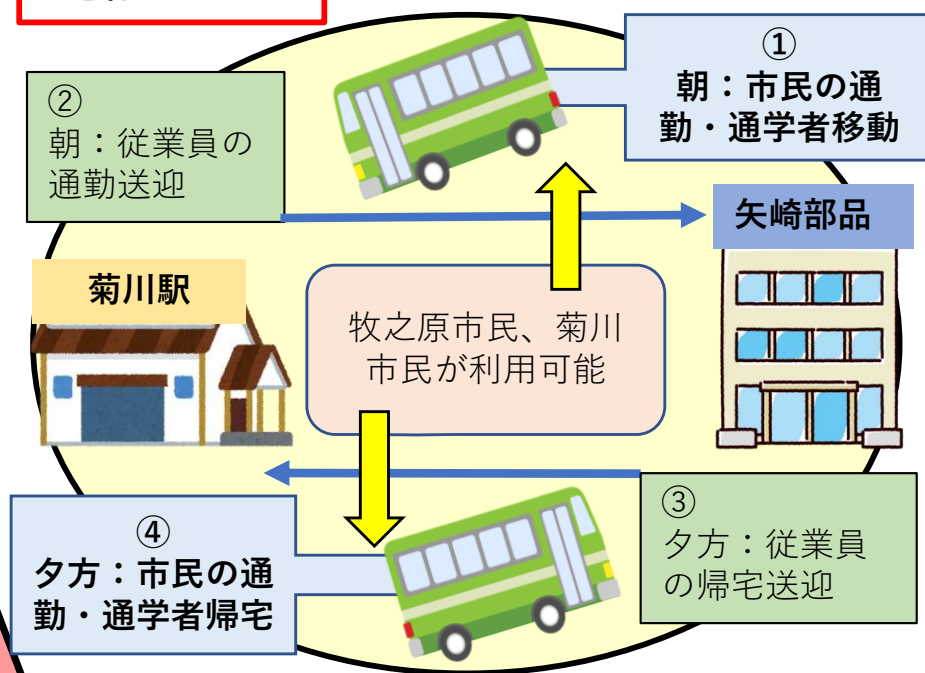
令和7年4月1日運行開始～

矢崎アローラインは、矢崎部品(株)ものづくりセンターが、牧之原市、菊川市への地域貢献として、ものづくりセンター（布引原）と菊川駅を結ぶ従業員送迎バスを、住民の方が利用できるようにしていただいたものです。

① 矢崎⇒菊川駅行き（牧之原市民、菊川市民朝の通勤、通学等の移動）

	矢崎出発	菊川駅着（運行時間20分）
1便目	7:10	7:30

運行イメージ



【運行日】

平日など（矢崎の会社カレンダーによる）

【運行便数】

朝1便、夕夜2便
（他の便は使用不可）

【運賃】

無料

【乗降場所】

行き：矢崎部品(株)ものづくりセンター西門（敷地内）
帰り：菊川駅南口ロータリー

【利用者】

牧之原市民、菊川市民の事前会員登録者

④ 菊川駅⇒矢崎行き（牧之原市民、菊川市民の夕方、夜の帰宅移動）

	菊川駅発	矢崎到着（運行時間20分）
1便目	18:10	18:30
2便目	19:50	20:10



このバスは会員登録制です。登録方法や利用方法は次のページをご覧ください

矢崎アローライン問い合わせ

牧之原市の方：牧之原市地域振興課

菊川市の方：菊川市地域支援課

0548-23-0053

0537-35-0925

矢崎アローライン利用申し込み手順



① 下のQRコードを読み込み、利用者情報の入力と利用同意を行います



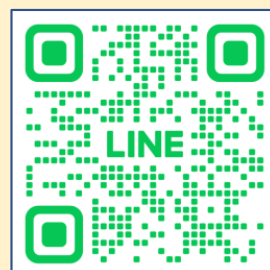
利用申請書兼
同意書

② 登録したメールアドレスに会員登録決定のお知らせと送迎パスカードを送ります

矢崎アローライン利用パスカード No.				
地域	牧之原市		有効期限	
	マキノハラ	タロウ	発行から3年間	
氏 名	牧之原 太郎			
◎使用時に運転手に提示してください。				
◎使用しなくなった場合は、市へ返却してください。				
7	年	3	月	発行

矢崎アローライン利
用パスカード画像

③ 下のQRコードを読み込み、LINE公式アカウント「矢崎アローライン」を友だち登録してください



LINE公式アカウント
の友だち登録

- ① オンライン提出後、確認作業後にメールで決定等の連絡をいたします
- ② 利用決定者はメールに添付された利用パスカードの画像をスマートフォンに保存し、乗車する時に画像を見せて乗車してください
- ③ LINE公式アカウントに運行日等の情報や緊急時連絡を掲載するため、利用者は必ず友だち登録をしてください

スマートフォン等からの申請ができない方は市役所にご連絡ください

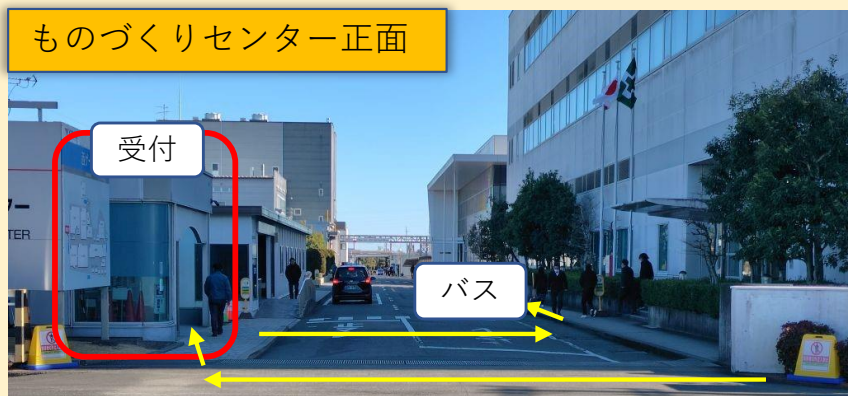
矢崎アローライン利用の手順

ものづくりセンター前 横断歩道



- ・ 矢崎部品ものづくりセンターまで**送迎する方は、来客者用駐車場に車を止めて、利用者を降ろしてください。**夕方や夜の迎いの待機も同様です**(路上停車、駐車場に置いてのバス利用は禁止です)**
- ・ 矢崎部品ものづくりセンター入口信号機の横断歩道を渡り、門から構内に入り、左手の**受付でパスカードを提示**してください

ものづくりセンター正面



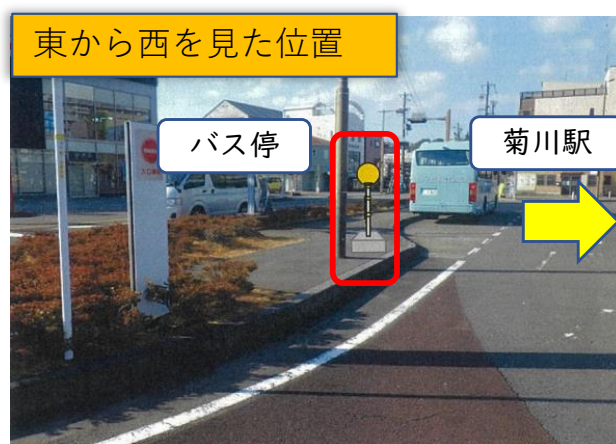
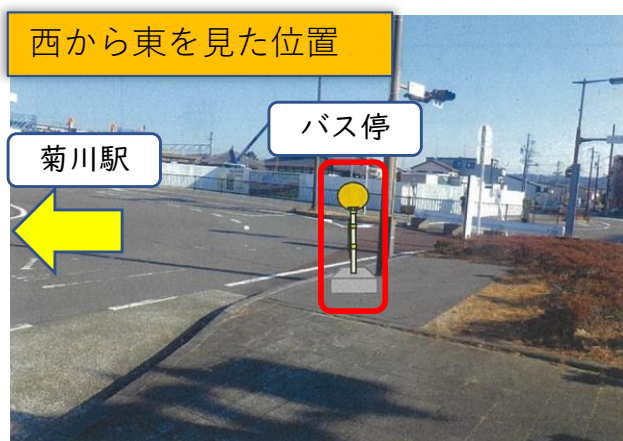
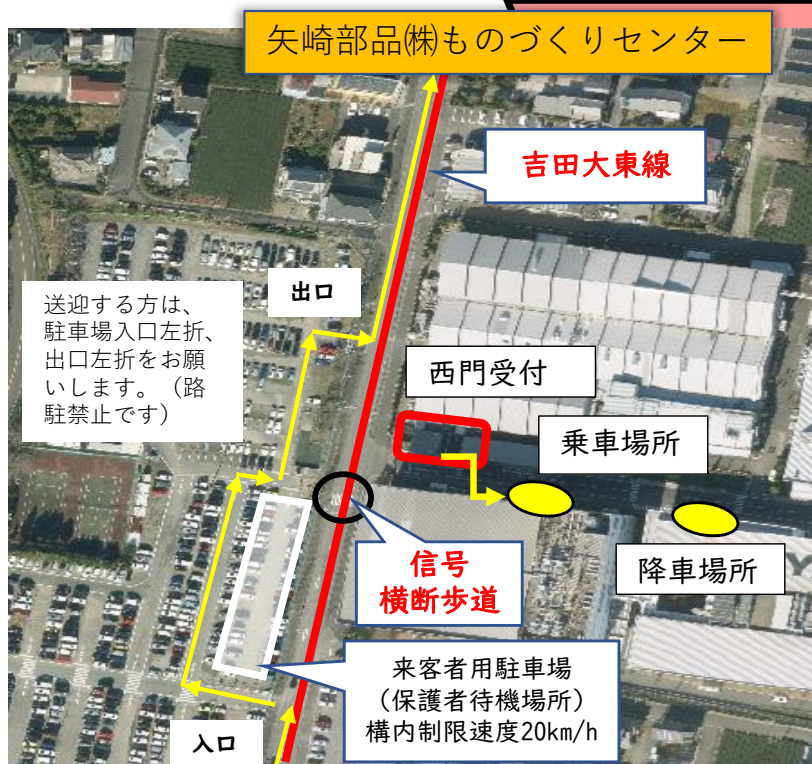
- ・ 受付通過後、**横断歩道を渡り、正面右手に移動**してください
- ・ **菊川駅行きバスであることを確認し、運転手にパスカードを提示して乗車**してください
- ・ 運行中はシートベルトを着用してください

矢崎アローライン乗降場所

矢崎部品ものづくりセンター乗降場所

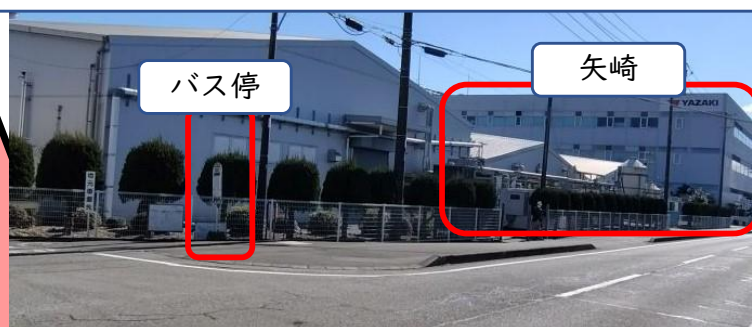
- 【矢崎部品(株)ものづくりセンター】
住所：牧之原市布引原206-1
- ・受付でパスカード提示後、横断歩道を渡って反対側です
 - ・乗車場所と降車場所が異なりますのでご注意ください

菊川駅南口ロータリー乗降場所



自主運行バス萩間線から乗り換えて利用可能です

自主運行バス萩間線矢崎工場前バス停（相良方面行）



矢崎工場前バス停時刻表

萩間線	朝（金谷駅行き）	夕（相良行き）
矢崎工場前バス停	7:00着 ↓ 徒歩	18:48発 ↑
矢崎送迎バス	7:10発	18:30着

金谷行きバス停は左のバス停の道路向いとなります

利用される皆様への注意事項

- ・利用申請書兼同意書に記載されている事項に同意いただきご利用ください。
- ・矢崎アローラインは、矢崎部品(株)ものづくりセンターの地域貢献のご厚意により利用が可能となっています。ルールを守ってご利用ください。
- ・途中下車やバス・電車の遅延等による運行時刻の変更には対応できませんのでご注意ください。
- ・車内の忘れ物は、矢崎部品(株)ものづくりセンターにて保管します。

矢崎アローライン運行カレンダー

☐... 運休日

4月

日	月	火	水	木	金	土
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

5月

日	月	火	水	木	金	土
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

6月

日	月	火	水	木	金	土
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

7月

日	月	火	水	木	金	土
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

8月

日	月	火	水	木	金	土
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

9月

日	月	火	水	木	金	土
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

10月

日	月	火	水	木	金	土
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

11月

日	月	火	水	木	金	土
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

12月

日	月	火	水	木	金	土
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

1月

日	月	火	水	木	金	土
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

2月

日	月	火	水	木	金	土
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28

3月

日	月	火	水	木	金	土
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	

4月12日
静岡新聞

矢崎部品(牧之原)⇔JR菊川駅

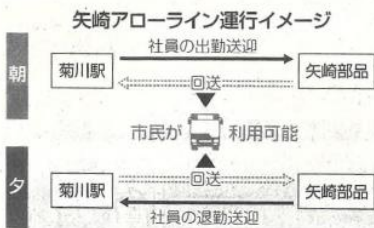
社員用バス 地域の足に 回送時に住民無料利用

矢崎部品ものづくりセンター(牧之原市布引原)は4月から、JR菊川駅と同センター間を運行する社員用送迎バスを回送時に地域住民に無料で利用してもらう取り組みを始めた。隣接市でありながら牧之原、菊川両市を直接結ぶ公共交通が存在しなかった中、新たな地域の足として学生の通学などを支える。

運行前後の回送時、空車となる大型バスに市民を乗せる。矢崎アローライン」と名付け、朝



バスに乗り込む利用客たち
＝牧之原市布引原の矢崎部品ものづくりセンター＝



は菊川駅行きの一便、夕方はセンター行き、2便を設けた。運行時間は約20分。牧之原市によると、県西部の学校に通う中高生の乗車が多いという。4月から矢崎アローラインで牧之原市内から掛川西高に通学する吉岡寛貴さん(2年)は「これまでは自家用車の送迎で学校に行っていたのでありがたい。帰りは部活の終了時刻に合わせて乗る便を選んで」と話した。

11日に同センターで行った出発式で木村和之センター長は「運転手不足を受け、全国的に地域交通の空白化が課題になる中、問題解決に向けた一つのモデルになれば」と述べた。牧之原市の杉本基久雄市長は「CO削減や経済効果にも期待したい」とあいさつした。定員は43人で、平日運行を基本とする。利用には会員登録が必要。

(篠原支局・沢口翔子)

送迎バス 地元住民に開放

自動車部品製造の矢崎部品ものづくりセンター(牧之原市布引原)は今年から平日に1日3便、従業員用の送迎バスを地元住民の通勤や通学用に無料で開放している。布引原地区は公共交通機関の利便性が良くな、地元からは「新たな地域の足になる」と期待の声が上がっている。

(高橋健一)



牧之原・矢崎部品 通勤や通学用 無料

を送迎する人もいた。こうした事情から牧之原市が矢崎部品に、使っていない時間帯のバスを住民向けに活用できないか打診したところ快諾を受けた。

住民に開放されている便は、センター発が午前7時10分、菊川駅発は午後6時10分と午後7時50分。利用できるのは平日のみで、センターの長期休暇中は休止となる。定員43人で登録制。中高生を中心に28人が登録している。

利用者の掛川西高2年、吉岡寛貴さんは3月まで、母親に車で菊川駅まで送迎してもらっていた。バスの無料開放について「後輩たちの進学の選択肢も増えるのでは」と感謝する。

今月1日にセンターで出発式があり、牧之原市の杉本基久雄市長や菊川市の長谷川寛彦市長ら関係者30人が出席した。地方の公共交通を巡っては採算性や運転手の確保が課題になっており、木村和之センター長は取材に「解決のための一つの事例になれば」と話した。

4月19日
中日新聞

令和 7 年度路線バス通学定期券購入費補助金について

(企画政策部地域振興課)

1 経緯

令和 6 年度に開始した標記補助金については、制度開始を歓迎する意見の一方で、市内高校と市外高校の補助額に差があることや、補助額が少ないという意見があった。7 年度からの改善点を検討するために、補助金支給者を対象にアンケート調査を実施し、改善策を検討した。

2 令和 6 年度実績

- ・支給者：151 人（146 世帯）
- ・支給額：2,713,000 円（財源：5 市 2 町 2,000,000 円 市単 713,000 円）

	市	人	高校（市内 31 人、市外 119 人）
1	焼津市	37	清流館 19、焼津中央 12、焼津水産 6
2	藤枝市	33	藤枝東 24、藤枝明誠 8、藤枝北 1
3	牧之原市	32	榛原 18、相良 14
4	静岡市	29	静岡 6、屋久島おおぞら 4、静岡科学技術 3、その他 16
5	島田市	19	島田商業 8、島田工業 7、島田実業 3、ふじのくに 1
6	御前崎市	1	中遠調理師専門学校高等科 1

3 アンケート結果

- ・発送数：146 ・回答数：101（回答率 69%）

Q 高校生のバス通学のどこを改善してほしいですか？（3 つまで 高校生と保護者で相談してお答え下さい）

項目	人	%
バス運賃を安くしてほしい	87	86
便数を増やしてほしい	45	45
バス停付近に駐車場や駐輪場を整備してほしい	32	32
屋根付き、ベンチ付きの待合所を整備してほしい	29	29
早朝や夜（部活動終了後）の通学に適した時間に運行してほしい	22	22
経路変更等により運行時間を短縮してほしい	12	12
近くにバス停を設置してほしい（保護者の送迎や乗り換えが手間）	11	11
行先を増やしてほしい	3	3

Q 路線バス通学定期券購入費補助金は、路線バス通学をするきっかけとなりましたか？（いずれか 1 つ）

項目	人	%
なった（補助がある限り路線バスを使いたいと思うようになった）	10	10
なった（自転車通学から路線バス通学に変更した）	4	4
なった（保護者送迎から路線バス通学に変更した）	3	3
なった（片道利用から往復利用に変更した）	2	2
なった（スクールバスから路線バス通学に変更した）	1	1
なっていない（もともと路線バス通学だった、バス通学の予定であった）	81	80

Q 路線バス通学定期券購入費補助金を受けて、どのように感じましたか？

項目	人	%
大変助かる、ありがたい	40	40
少ない補助額でも助かる、無いよりは良い	39	39
補助額が少ないため、不満だ	12	12
補助額が少ないため、大きな意味は感じない	8	8
その他	2	1

【自由意見】自由記入欄記載 58 人（58%）（1 人で複数意見あり）

補助金に感謝、継続希望	13 人
（補助額の不公平には触れず、単純に）運賃が高額であるため増額を希望	17 人
補助額の不公平を理由に市内と同額を希望	32 人
市内高校の生徒確保に理解を示す	4 人

4 定期券代（ウィークデー定期：平日のみ利用可能な定期）

（参考 1）市内 2 校に路線バスで通学する場合の通学ウィークデー定期の金額

高校	出発	到着	通学定期（円）			路線
			3 ヶ月	4 ヶ月	6 ヶ月	
榛原	相良営業所	静波海岸	34,800	46,400	65,930	特急静岡相良線
相良	根松	相良本通	36,990	49,320	70,090	特急静岡相良線
相良	堀野新田	相良本通	31,720	42,290	60,100	相良浜岡線
両高	静波海岸	相良本通	28,960	38,610	54,860	特急静岡相良線

（参考 2）JR 駅まで利用して通学する場合の通学ウィークデー定期の金額

駅/高校	出発	到着	通学定期（円）			路線
			3 ヶ月	4 ヶ月	6 ヶ月	
金谷	相良本通	金谷駅	47,080	62,780	89,210	萩間線
島田	静波海岸	島田駅	45,970	61,290	87,100	島田静波線
静岡	相良本通	静岡駅	55,550	74,060	105,250	特急静岡相良線
	静波海岸		50,840	67,790	96,340	
清流館高	相良本通	東名	45,400	60,530	86,020	特急静岡相良線 ※多くは藤枝相良線を利用せず特急を利用
	静波海岸	大井川	40,130	53,500	76,030	
藤枝東高	相良本通	東名	48,960	65,280	92,770	
	静波海岸	焼津西	42,750	57,000	81,000	

5 令和 7 年度方針

アンケート意見を踏まえ、長距離（高額）利用者の負担軽減を図るため、市外高校生世帯への補助額を増額する

年度	補助額	経費（×151 人）	予算額（円）	充当（円）
6 年度	市内：30,000 円	実績額	3,900,000 (▲1,187,000)	5 市 2 町 補助 2,000,000
	市外：15,000 円	2,713,000 円		
7 年度	市内：30,000 円	試算額	3,500,000	
	市外：20,000 円	3,340,000 円		

※R7 試算額：R6 実績に基づき市内 32 人、市外 119 人で試算

MAKI
NO
HARA



路線バスで通学する
牧之原市在住の高校生等の
通学定期券代を補助します



牧之原市 高校生通学定期券補助

2025 07.01 TUE 申請開始

▼ ご確認ください ▼

💡 確認ポイント

- 1 牧之原市に住む高校生等が対象です。
- 2 年度内に生徒1人につき5万円以上の定期券を購入した際に補助対象となります。
※購入時期の異なる複数の定期券を合算できます。
- 3 市内を運行する路線バスを使用してください。

申込フォームはこちら ▶

<https://logoform.jp/form/gCEn/1094590>



📄 申請に必要な書類

- 1 学生証など、高等学校等に在学していることを証明するもの
- 2 通学定期券の控え券紙



◀定期券を購入する際に発行される控え券です。

📍 補助金額

市内高校に在学

30,000 円(上限)

市外高校に在学

20,000 円(上限)

※市内高校の生徒確保を支援するため、補助額に差を設けています。
ご理解とご協力をお願い申し上げます。

お問い合わせ先はこちら 詳細はホームページでご確認ください。

牧之原市役所 地域振興課

牧之原市静波447-1

TEL. 0548-23-0053

受付(平日 8:15~17:00)

牧之原市 定期券補助

検索

ホームページはこちら ▶



▼ 通学定期券補助詳細 ▼

申請可能期間

申請可能期間は以下のとおりです。

1 回目、2 回目のいずれかの期間内にお申込みください。

1 回目：令和 7 年 7 月 1 日（火）～令和 7 年 8 月 29 日（金）
2 回目：令和 8 年 1 月 5 日（月）～令和 8 年 2 月 27 日（金）

※定期券の購入時期を指定するものではありません。（例：2 回目に 4 月購入の定期券補助の申請可能）

補助条件

次に掲げる要件全てを満たしている者

- ① 高等学校等に在学中で、市内に住所を有する生徒の保護者等
- ② 令和 7 年 4 月 1 日から令和 8 年 3 月 31 日までの間を有効期間とし、かつ、年度を通じた購入額が生徒 1 人に対し 5 万円以上となる通学定期券を購入した保護者等
- ③ 世帯員の全員が納付すべき市税等を滞納していない世帯

対象路線

しずてつジャストライン株式会社が運行する以下のいずれかの路線バス

- ・ 特急静岡相良線
- ・ 藤枝相良線
- ・ 島田静波線
- ・ 萩間線
- ・ 勝間田線
- ・ 相良御前崎線
- ・ 相良浜岡線

補助率・上限額

補助率

購入金額の 1/2

上限額

市内の高等学校に通学 ➡ 3 万円

市外の高等学校等に通学 ➡ 2 万円

※高等学校等とは

高等学校や中等教育学校の後期課程、特別支援学校
高等部、高等専門学校等、専修学校及び各種学校の
うち高等学校の課程に類する課程をおくものとし
て文部科学省令で定めるもの

手続きの流れ

① 申請

以下のいずれかの方法で申請してください。

- ・ 申請フォームへの入力（所要時間 10 分程度）

※学生証と定期券控え券の画像添付が必要となります。スマートフォン等で写真を撮影して添付してください。

- ・ ホームページから申請書を印刷し、地域振興課へ持参

※添付に必要な学生証と定期券控え券を事前にコピーしてお持ちください。



申込フォーム

② 交付決定

申請後、市での審査を経て交付決定通知書が送付されます。



ホームページ

③ 支給

申請時にご提出いただいた口座へ市から振り込みを行います。

【 問合せ先 】

〒421-0495 牧之原市静波 447-1 牧之原市役所榛原庁舎 5 階 企画政策部地域振興課

TEL : 0548-23-0053 fax : 0548-23-0059 mail : kotsu@city.makinohara.lg.jp

バスに乗って、出かけよう。



Happy Ride in Shizuoka Project



～2025小学生バス無料デーの実施～

ハッピーライドin静岡プロジェクト実行委員会
(事務局：静岡県バス協会、県地域交通課)

背景と目的、目指す姿

背景

- ・少子高齢化、人口減少、モータリゼーションの普及による長期的な**乗合バス利用者の減少**
- ・**バスドライバーの高齢化**による運転手不足への危機感



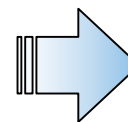
目的

- ・小学生を中心とした地域住民のバス利用の促進
- ・地域の移動手段である路線バスを将来に渡り維持するため、**社会全体で「乗って残す」意識を啓発**
- ・皆でバスに乗り合うことによる環境負荷の低減

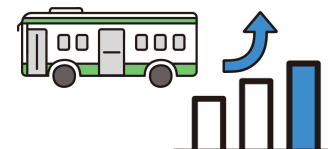


目指す姿

- ・マイカーから地域公共交通への転換（モビリティマネジメントの推進）
- ・バスが楽しい、（無料デーでなくても）バスに乗りたい小学生の増加
- ・子どもをバスに寄せたいと思う保護者の増加



**バス利用頻度
の増加**



2024実施結果

概要

小学生のバス利用を促進し、バス利用者の増加につなげるため、

県内全ての小学生を対象にバス無料デーを実施した。

(小学生を対象とした全県規模の実施は全国初)

項目	内容
対象者	静岡県内の学校に通う小学生 524校 約173,000名 (国公立・私立小学校、特別支援学校、外国人学校の全児童)
実施日	令和6年12月7日(土)～8日(日) 2日間
対象のバス	静岡県内を運行する路線バス・コミュニティバス (土日運休路線、高速道路走行路線等一部対象外の路線・区間あり)
主催	ハッピーライドin静岡プロジェクト実行委員会(令和6年4月24日設置) 構成員: 国、県、市町、(一社)静岡県バス協会、乗合バス事業者 事務局: 静岡県バス協会、県地域交通課
オブザーバー	静岡鉄道株式会社、静岡県地球温暖化防止活動推進センター

2024実施成果と課題

成果

- ◆無料デー当日のバス利用者は、実施の前週、翌週のいずれと比較しても増加（子どもの利用者は前週、翌週の約4倍）
- ◆バス無料デーに乗った小学生のうち、バスに乗った頻度が少ない（今までに3～5回以下）小学生が44%、1度もバスに乗ったことがない、または1～2回の乗車経験が極めて少ない小学生は15%を占めた
- ◆今度、「バス無料デー」があればバスに乗ってみたいという小学生が全学年で6割以上を占め、無料デーでなくても乗ってみたいという小学生が全学年で約8割を占めた
- ◆バスに乗った保護者等の8割以上が、バス無料デーに満足と回答、満足な理由として「子どもの経験になったから」との回答が最多
- ◆バスに乗らなかった保護者等についても、9割以上が次回は子どもを乗せたいと回答（資料：バス事業者アンケート、小学生、保護者等Webアンケート結果）

◆普段マイカー利用が多い小学生及びその保護者が、無料デーにバスを利用する等、バス利用の体験機会を提供することができた

◆バス利用の呼びかけや小学生アンケートの実施により、バスへの意識や関心を高めることができた

【県活性化協議会（R7.3.14）有識者意見より】

将来に向けた更なる利用促進にも繋がる取組であり、効果検証しながら続けていくことが必要

2024実施成果と課題

課題

◆小学生の約4割が無料デーを「知らなかった」と回答

（回答者かいなかった小学校は更に認知度が低い可能性あり）

◆情報入手経路は、小学生、保護者等とも学校を通じて知った人が大半

◆当日、リーフレットを忘れた人や無料デーを知らない人が多数存在

◆バス運転士が不足している状況については、7割以上の保護者等が認知、小学生の認知度は半数以下

（資料：バス事業者アンケート、小学生、保護者等Webアンケート結果）

◆学校から児童（保護者）

への周知方法の工夫・改善や、学校以外の情報入手経路を強化する必要性

◆無料デーの実施によるバス利用の意識、行動の変化の継続的な測定及び検証

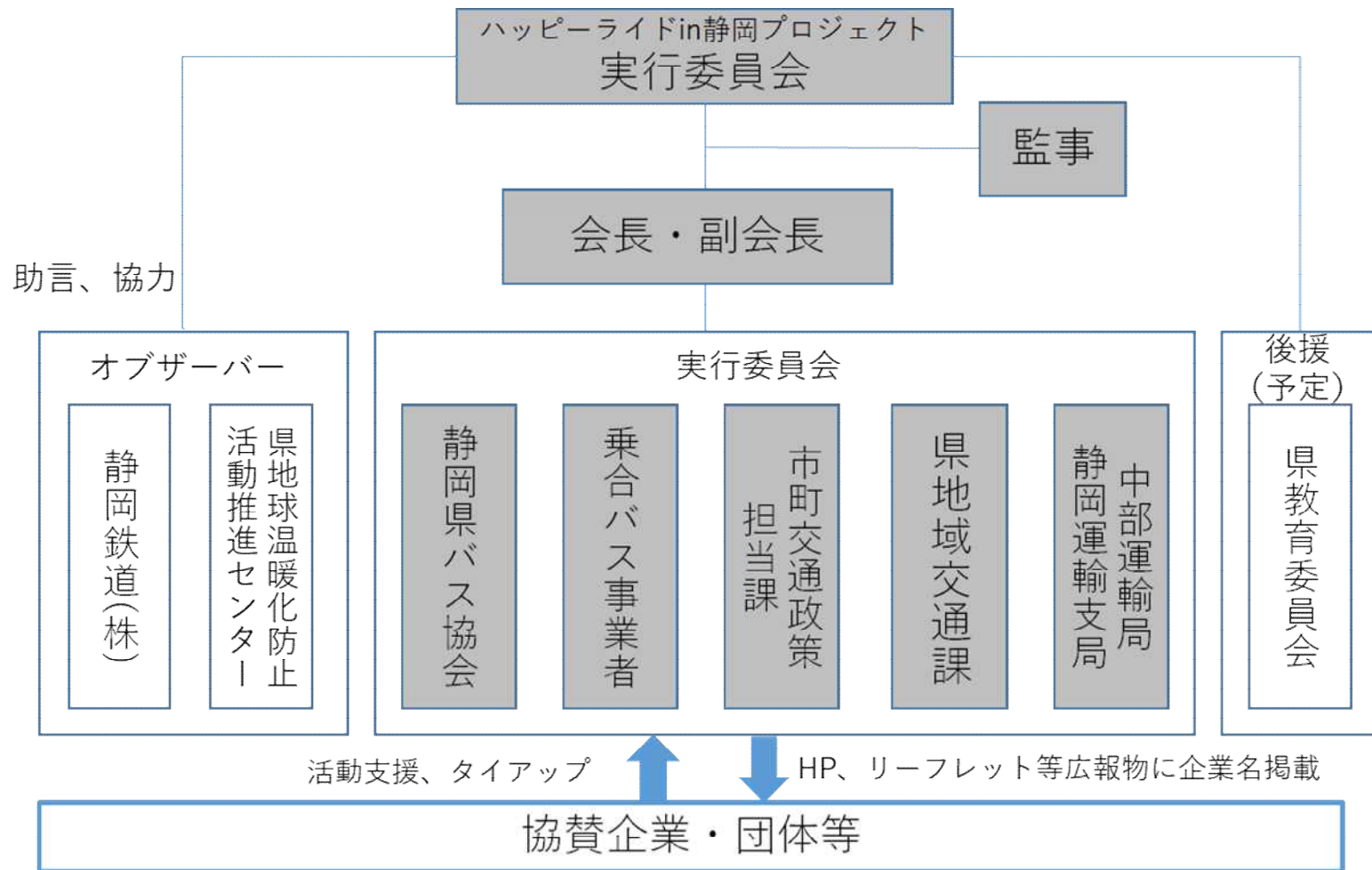
【県活性化協議会（R7.3.14）有識者意見より】

一過性のイベントで終わらせないために、持続可能なスキームの構築の必要性

2025バス無料デーの新たな取組

内容	
広報強化	◆無料デー特設サイトの開設 ◆周知用掲示物（ポスター等）の作成 ◆実行委員会構成員による一体的な広報の実施 （一斉プレスリリースの実施、車内広告、子育て支援施設、自治会回覧板等での周知等） ◆バスの日と連動した無料デーの告知 ◆大型商業施設等への広報協力依頼 （例：イオン、ららぽーと、サントムーン、コンビニ各店舗等）
実施体制	◆プロジェクトへの協賛企業・団体（スポンサー）の募集 ◆教育委員会の後援名義取得
学校との連携強化	◆授業での活用を依頼 （教材提供※～リーフレット配布～無料デー利用によるバス乗車実体験～WEBアンケート） ◆県校長会理事会での協力依頼 ※バスの乗り方やマナーを学べる動画を作成予定

2025バス無料デーの実施体制(組織図)



2025実施計画

項目	内容
対象者	静岡県内の学校に通う小学生 524校 約173,000名 (国公立・私立小学校、特別支援学校、外国人学校等の全児童) ※R6実績を仮置き
実施日	<u>令和7年12月13日(土)～14日(日) 2日間</u>
利用方法	リーフレットをバス運転士に提示
対象のバス	静岡県内を運行する路線バス・コミュニティバス (土日運休路線、高速道路走行路線等一部対象外の路線・区間あり)
主催	ハッピーライドin静岡プロジェクト実行委員会(令和6年4月24日設置) 構成員: 国、県、市町、(一社) 静岡県バス協会、乗合バス事業者 事務局: 静岡県バス協会、県地域交通課
オブザーバー	静岡鉄道株式会社、静岡県地球温暖化防止活動推進センター
協賛企業・団体	<u>(今後、募集)</u>
後援	<u>県教育委員会(今後、名義取得予定)</u>

実施計画(案) スケジュール

月日	内容
5月12日	実行委員会（第1回）の開催、実施計画の決定
5月中旬	各学校長あて小学生バス無料デーへの協力依頼を発出 ※4/25県校長会理事会での説明済（県）
5月下旬～	市町地域交通会議等での説明（県）、運賃協議会での承認（市町）
6月～	実施路線の特定、タイアップイベント企画の募集
～8月下旬	周知用広告物の作成配布、特設サイト公開
<u>9月中旬</u>	<u>プレスリリース①（バスに日に合わせた一斉広報）</u>
<u>11月</u>	各学校経由で小学生に無料デーリーフレットを送付 <u>プレスリリース②（直前の一斉広報）</u>
12月13～14日	小学生バス無料デーの実施、タイアップイベントの実施
～2月	利用者アンケート等のとりまとめ（効果検証）、翌年度実施検討

「静岡県小学生バス無料デー」実施結果の公表 ～子どもの利用は前週翌週の約4倍に～

(静岡県交通基盤部地域交通課)

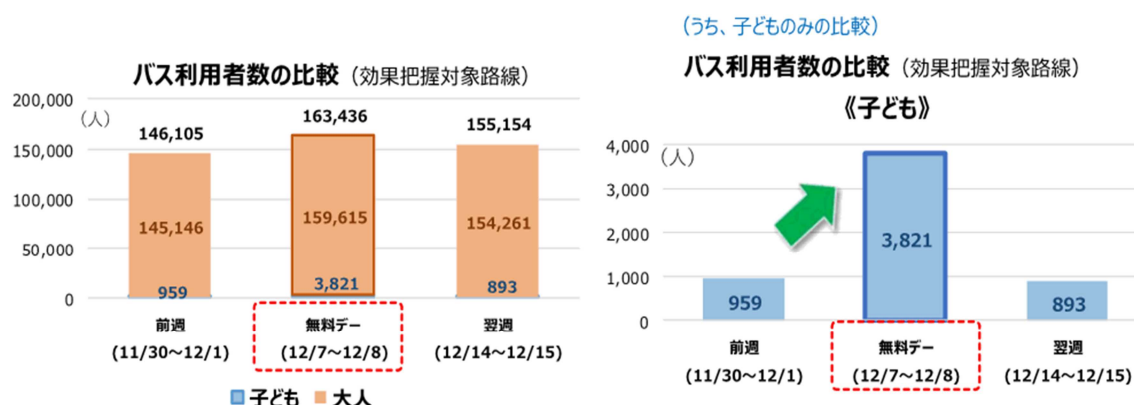
1 概要

- ・令和6年12月7日(土)～8日(日)の2日間、「乗って、残す。」をコンセプトに、県内の学校に通う全ての小学生を対象にバス無料デーを実施した
- ・子どものバス利用者数は、前週、翌週の約4倍となるなど、ふだんバスに乗車しない小学生がバスを利用する機会となった

2 主な実施結果

(1) 利用者数

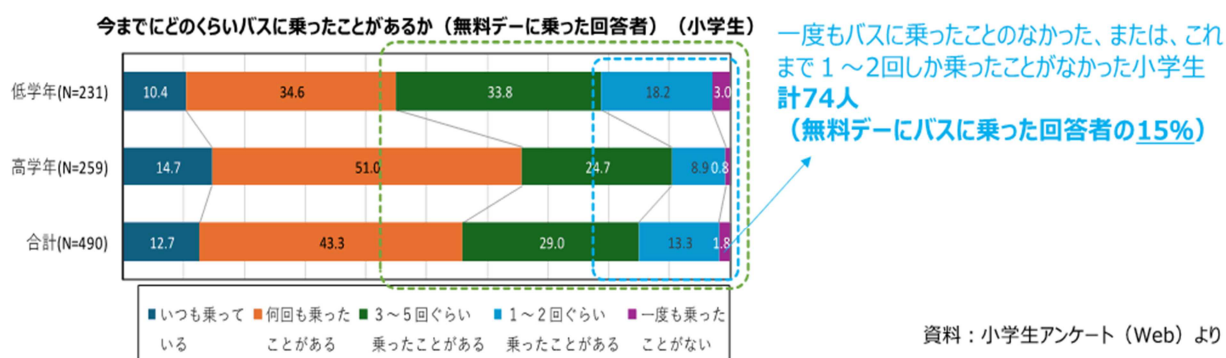
- ・バス事業者からの報告による無料デーのバス利用者は、実施の前週、翌週のいずれと比較しても増加
- ・特に子どもの増加が顕著で、前週、翌週の約4倍



※乗車人員(大人、子ども)は無料デー当日の人数把握ができた路線の合計値

(2) 利用促進効果

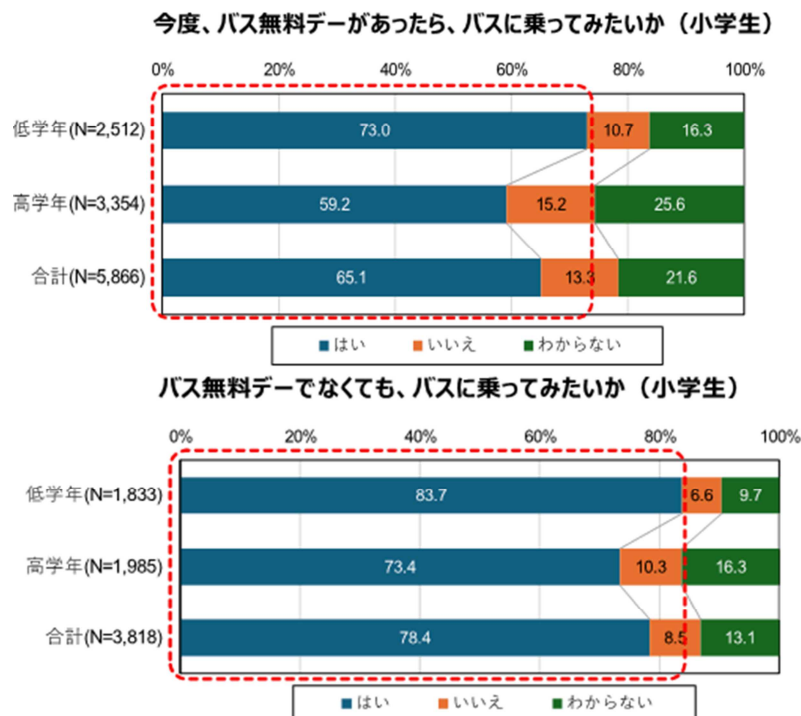
- ・バス無料デーに乗った小学生のうち、バスに乗った頻度が少ない(今までに3～5回以下)小学生が44%を占めた
- ・そのうち、1度もバスに乗ったことがない、または1～2回の乗車経験が極めて少ない小学生は15%だった
- ・以上の結果から、ふだんあまりバスを利用しない小学生に、バス利用を体験する機会を提供できたと考えられる



（３）利用意向・意識の変化

①小学生

- ・ 今度、「バス無料デー」があればバスに乗ってみたいという小学生が全学年で6割以上を占めた
- ・ このうち、無料デーでなくても乗ってみたいという小学生が全学年で約8割を占めた
- ・ 以上の結果から、事前広報を含めバス無料デーが、小学生のバスに対する関心や利用意識の醸成に寄与したものと考えられる

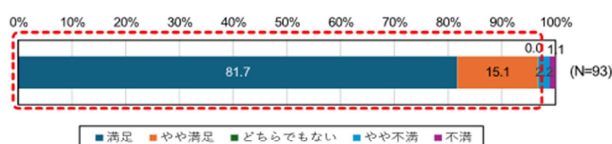


資料：小学生アンケート（Web）

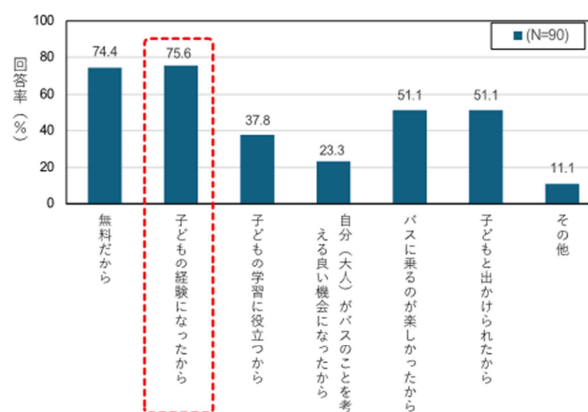
②保護者等

- ・バス無料デーに（小学生と一緒に）バスに乗った保護者等の8割以上が、バス無料デーに満足と回答
- ・満足な理由として「子どもの経験になったから」との回答が最も多く、保護者もバス無料デーが、子どもがバスの乗車を体験するよい機会になると認識
- ・今回のバス無料デーにはバスに乗らなかった保護者等についても、9割以上が次回は子どもを乗せたいと回答
- ・以上の結果から、保護者もバス無料デーが子どもがバスの乗車を体験するよい機会になると認識していると考えられる

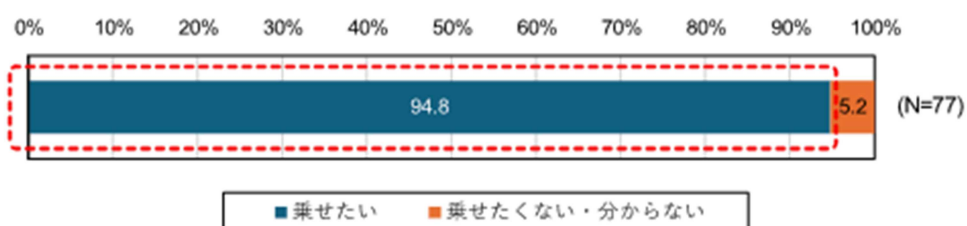
バス無料デーに対する満足度（バスに乗った回答者）（保護者等）



バス無料デーに満足な理由（保護者等）



今度バス無料デーがあったら、子どもをバスに乗せたいか（バスに乗らなかった回答者）（保護者等）



資料：保護者等アンケート（Web）

以上は、調査時点の結果であり、今後の行動変容につながるかどうかは継続した取組及び調査が必要

参考

【イベント概要】

1 実施日

令和6年12月7日（土）～8日（日）

2 対象者

静岡県内の学校に通う小学生（約173,000人）

3 利用方法

運賃を支払う代わりにリーフレットをバス運転士に提示

4 対象路線

静岡県内を運行する路線バス・静岡県内のコミュニティバス

（対象外路線 土日運休路線、高速道路を走行する路線、空港アクセス線など）

5 主催

ハッピーライド in 静岡プロジェクト実行委員会

（構成団体）

国、県、市町、（一社）静岡県バス協会

しずてつジャストライン(株)、遠州鉄道(株)、(株)東海バス、伊豆箱根バス(株)、
富士急静岡バス(株)、富士急シティバス(株)、富士急モビリティ(株)、富士急バス(株)、
秋葉バスサービス(株)、山梨交通(株)、(株)大鉄アドバンス、日本平自動車（株）

6 協力団体

静岡鉄道(株)、県地球温暖化防止活動推進センター、（一社）静岡県自動車会議所
ほか16団体

7 特別協賛

静岡ブルーレヴズ(株)



【PR用ロゴマーク】