

# 牧之原市地域公共交通網形成計画

平成 30 年 6 月

牧 之 原 市

## 目 次

(1) はじめに.....	1
(2) 上位・関連計画の整理.....	2
(3) 地域概況.....	3
(4) 地域公共交通の現況.....	4
(5) 地域公共交通の利用実態・ニーズ把握.....	6
(6) 地域公共交通の課題整理.....	9
(7) 牧之原市の地域公共交通の理念 .....	12
(8) 基本方針.....	12
(9) 牧之原市が目指す地域公共交通ネットワーク .....	14
(10) 事業及び実施主体・スケジュール .....	15
(11) 事業スケジュール .....	31
(12) 計画の目標 .....	32
(13) 達成状況の評価に関する事項.....	34

## （１）はじめに

### 【計画策定の背景】

牧之原市は市内に鉄道駅がなく、乗合バスや自主運行バス、タクシーなどが市民の足として機能していますが、乗合バスや自主運行バスの利用者数は年々減少しています。また、市内には公共交通の空白地域が存在するほか、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、バスが運行していない坂部地区では、平成 29 年 10 月から 75 歳以上の市民を対象としたデマンド型乗合タクシーの試験運行が開始されました。

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や富士山静岡空港周辺等の整備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。

牧之原市では公共交通に関する計画がこれまで策定されていない中で、今後、まちの賑わいを創出し、市民が豊かで健康的な生活をしていくためには、公共交通の方向性を示した計画が必要であり、また、その計画に基づき、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していくことが必要です。

### 【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、乗合バスや自主運行バス、試験運行中のデマンド乗合タクシー等の連携をより一層高めるなど、牧之原市が交通事業者や市民と協働で取組む施策を示すことを目的とします。

### 【計画の区域】

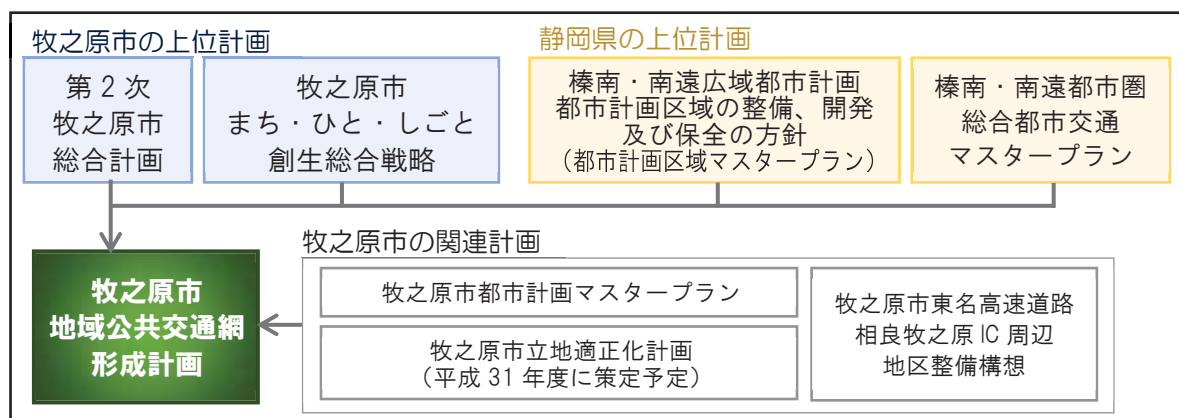
本計画の対象区域は、牧之原市全域とします。なお、周辺市町も含めた広域的な視点で検討します。

### 【計画の期間】

本計画の期間は、東名高速道路相良牧之原インターチェンジ北側周辺の開発による新たな拠点形成を見据え、平成 30 年度（2018 年度）から平成 34 年度（2022 年度）までの 5 年間とします。

### 【計画の位置づけ】

本計画は下図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。



## (2) 上位・関連計画の整理

### 【第2次牧之原市総合計画】

- 重点プロジェクトの「輝く高台開発プロジェクト」の具体的な取組として「新幹線新駅の実現に向けた事業の促進」や「東名高速道路相良牧之原インターチェンジ北側及び空港周辺の複合的な用途による開発」が位置づけられています。
- まちづくりの基本的な考えとして市民、自治会、企業団体等による「協働の推進」が示されています。
- 施策展開における役割分担で、「市民、企業は積極的に空港やバス路線を利用すること」が位置づけられています。
- 数値目標として、自主運行バスの利用者数を20万人/年にすることが位置づけられています。(平成27年3月策定 平成28年度実績17.3万人/年)

### 【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。【図1】
- 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図

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

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

#### 上位・関連計画を踏まえた牧之原市の地域公共交通の取組の方向性

- 人口減少、限られた予算の中で、「富士山型ネットワーク構造」の都市の実現や、多極ネットワーク型コンパクトシティの実現に資する地域公共交通ネットワークの形成が求められます。
- 「輝く高台開発プロジェクト」に係る、新幹線新駅の実現や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。

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

### (3) 地域概況

#### 【人口特性】

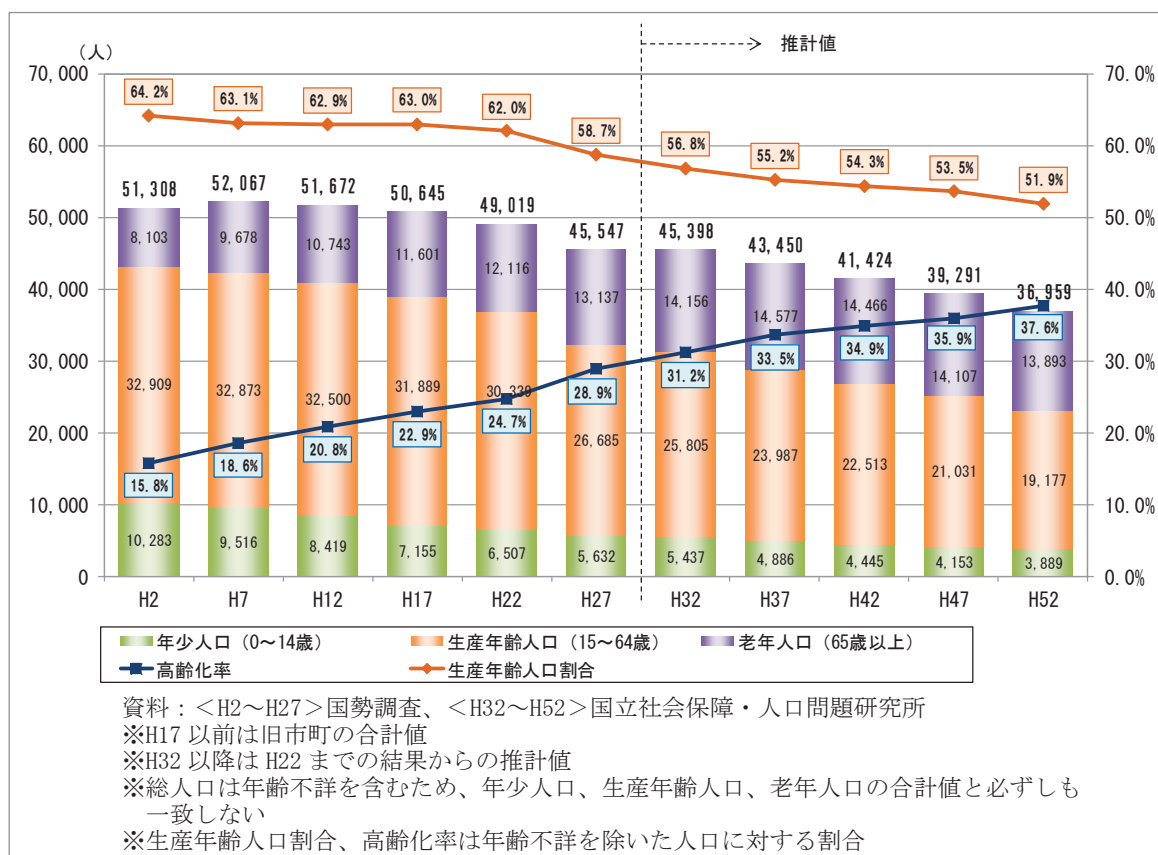
- ・総人口は平成7年をピークに減少しており、20年間で約13%減少しています。【図2】
- ・年少人口・生産年齢人口は人数・割合とも減少している一方で、老年人口は、人数・割合とも増加しています。
- ・人口の社会動態は、周辺の大半の市町に対して転出超過であり、特に島田市や藤枝市への転出が多くなっています。

#### 【移動特性】

- ・通勤流動は、全ての市町に対して流入超過であり、特に藤枝市や島田市は流入超過の割合が高くなっています。
- ・昼夜間人口比率は平成27年時点で1.1であり、夜間人口に比べ昼間人口が多くなっています。
- ・人口、世帯あたりの自動車保有台数や運転免許保有者数は、周辺市町と比較し大きく、自動車に依存した生活となっています。

#### 【交流人口】

- ・富士山静岡空港の平成28年度搭乗者数は、国内線は年間約33万人、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す。
- ・宿泊客数は減少傾向にありますが、観光レクリエーション客数は、富士山静岡空港の来訪者増に伴い増加傾向にあり、中でも県内で下田市に次いで多い海水浴客は全体の約20%程度を占めています。



▲図2：年齢3区分別の人口の推移



## 【牧之原市の公共交通ネットワーク】

路線名	起点	終点
1 藤間線	相良営業所	金谷駅 (金谷小学校)
2 藤間田線	静波海岸入口	金谷駅 (金谷小学校)
3 鬼女新田線	相良営業所	相良営業所
4 相良御前崎線	御前崎 海洋センター	相良営業所
5 相良浜岡線	御前崎総合病院 (浜岡営業所)	相良営業所
6 藤枝相良線	藤枝駅南口	相良営業所
7 島田静波線	島田駅 (島田市民病院)	静波海岸入口
8 (特色) 静岡相良線	新静岡 バスターミナル	相良営業所
浜谷ライナー	相良営業所	浜谷マークシティ
JRハイウェイバス	名古屋 浜松	静岡 東京

- 4 -

## 【乗合バス】

- ・乗合バス路線は（特急）静岡相良線と島田静波線、藤枝相良線の3路線が運行しています。
- ・（特急）静岡相良線は、相良営業所から新静岡バスターミナルまでを結ぶ路線で、鉄道駅がない牧之原市にとって重要な幹線軸となっています。
- ・運行本数は平日 109 本/日、土日祝 83 本/日と高頻度であり、特に平日の静岡方面は 1 時間あたり最大8便と非常に多くなっています。【図4】
- ・近年の利用者は微減傾向（-6.5%減：平成 25 年度 76 万人、平成 28 年度 71 万人）にあります。
- ・島田静波線、藤枝相良線の利用者は減少傾向であり、両路線ともに 8 年間で約 20%減少しています。（2 路線計：平成 20 年度 44.3 万人、平成 28 年度 35.7 万人）
- ・島田静波線、藤枝相良線に対する市の負担額は、平成 29 年度で年間約 1,000 万円となっています。

## 【自主運行バス】

- ・自主運行バスは5路線（萩間線、勝間田線、鬼女新田線、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、相良営業所から萩間線、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。
- ・相良営業所から南部地域は、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。【図4】
- ・自主運行バスの利用者は全体的に減少しており、平成 20 年度から平成 28 年度までで利用者が半数以下に減少した路線もみられます。（5 路線計：平成 20 年度 25.1 万人 平成 28 年度 17.3 万人）
- ・自主運行バスの市の負担額は年々増加しており、平成 28 年度は年間約 5,000 万円となっています。また、収支率は年々低下しており、平成 28 年度は 25%で、特に勝間田線は収支率が 16%と低くなっています。

## 【その他交通手段】

- ・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試験運行が開始しています。
- ・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。
- ・バス停から徒歩圏外（300m圏外）にも人口集積地が分布しています。【図5】



▲図4：バスの運行本数（平日）



▲図5：公共交通空白地域の状況



## (5) 地域公共交通の利用実態・ニーズ把握

### 【事業者・関係機関等ヒアリング調査】

- 表1に示す事業者・団体に対してヒアリング調査を実施しました。
- 下記意見の〈 〉は、表1の分類を示します。

#### 《公共交通ネットワークに関する意見》

- ・地域公共交通網形成計画としては、行政区域に限らず広域的な視点の検討が必要である。〈交通事業者〉
- ・菊川市や掛川市など西側の都市からの流入人口が多いため、西側の都市とのバスネットワーク形成が考えられる。  
〈交通事業者〉
- ・バス路線の効率化・再編も今後検討が必要である。  
〈交通事業者〉
- ・高台開発プロジェクトをひとつのきっかけとして、縦軸(富士山型ネットワーク構造の斜面部)を強化できればよい。  
〈行政〉
- ・ふれあい・いきいきサロンなどで人が多く集まる場所を地域のハブとなる拠点と定め、その拠点間を公共交通ネットワークで繋ぐことが必要である。〈行政〉

▼表1:事業者・関係機関等ヒアリングの対象

分類	ヒアリング対象事業者・団体
交通事業者	しずてつジャストライン(株)
	東海タクシー(株)
	榛南交通(株)
関係団体	ジャストライン労働組合
	牧之原市商工会
	牧之原市社会福祉協議会
民間企業	牧之原市観光協会
	矢崎部品(株)ものづくりセンター
	東洋製罐(株)静岡工場
行政※1	T D K(株)
	防災課
	高齢者福祉課
	環境課
	商工企業課
	観光交流課
	都市計画課
	教育総務課
	学校教育課
	健康推進課
	社会福祉課
	新拠点整備室

※1:平成29年度時点の組織名称

#### 《サービス改善・利用促進に関する意見》

- ・バスロケーションシステムの導入を進め、スマートフォンとの連携で利用者を伸ばしていきたい。  
〈交通事業者〉
- ・外国人旅行者向けの英語案内が不足しているため、静岡県立大学と連携し、外国人旅行者向けの交通MAPの作成を検討している。〈行政〉
- ・企業の従業員用の送迎バスを運行しているが、会社から駅間の片道は空車であるため、地域の方の送迎に役立てられるかもしれない。〈民間企業〉
- ・高齢者の仲間づくりや出会いの場づくりとして、ふれあい・いきいきサロンを開催しているが、交通手段がなく開催場所に行けない方がいる。〈関係団体〉
- ・ふれあい・いきいきサロンでは、自主運行バスに乗ってみんなで買物に行く取組みなどを検討している。〈関係団体〉
- ・ボランティアの話し合いの場である「地域支え合い活動協議体」で、高齢者の外出ニーズ調査や市外対応の運転ボランティアの確保・支援手法を検討している。〈行政〉

#### 《運営上の問題点等に関する意見》

- ・全国的な状況と同様に、バス会社、タクシー会社ともに運転手が不足しており、大きな問題となっている。〈交通事業者〉
- ・タクシー利用者は年々減少しており、主な要因は運賃ではないかと考えている。〈交通事業者〉



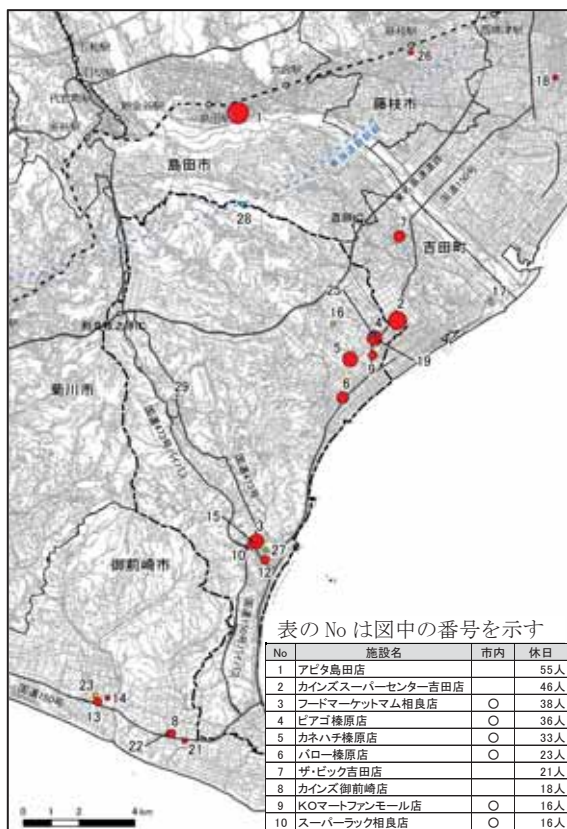
## 【市民アンケート調査】

●市民 2,000 名を対象にアンケート調査を実施しました。（回収数 864 通、回収率 43.2%）

回答者の傾向 ◆回答者の年齢は、40～70 歳代が 73% ◆運転免許保有者は 87%

◆最近 1 年間でバスを利用したことがある者は 32%

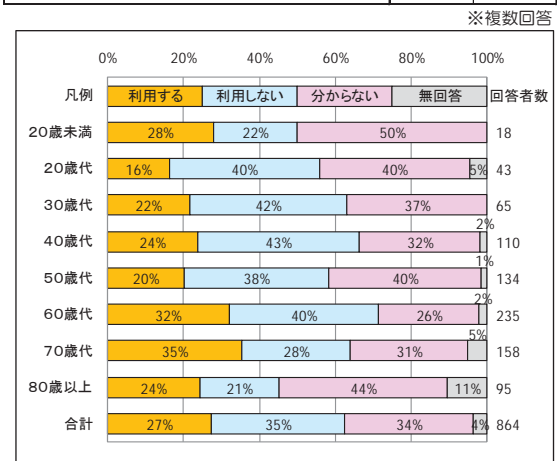
- 平日の外出先は、相良と榛原の市街地のほか、吉田町にも広がっています。休日の外出先は、アピタ島田店がトップで、市域を跨いだ広域的な移動が多くなっています。【図6】
- 路線の改善要望は路線によって様々ですが、自主運行バスでは「走行経路の見直し」や「運行本数・運行時間帯の拡大」などの要望があります。
- 市外との公共交通ネットワークの意向では、「静岡駅との接続強化」が 33%と最も高く、次いで「藤枝駅や島田駅との接続強化」が 20%程度と高くなっています。また、「掛川市方面や菊川市方面を結ぶ路線をつくる」も 15%程度と西部方面の都市とを繋いで欲しいとの意向もみられます。【表 2】
- タクシーの改善要望は「運賃の値下げや割引制度の充実」が最も多くなっています。
- 富士山静岡空港への日常的な移動は少ないものの、居住地と富士山静岡空港の間に公共交通が整備された場合、27%の方が利用すると思うと回答しています。【図7】
- 路線バスが改善した場合の利用意向は、年齢が高くなるほど高くなり、80 歳以上では「主な移動手段として利用する」が 15%、「利用頻度が増える」が 8%となっています。
- 今後の市の負担のあり方について、43%の方が「市の負担は現状程度とし、路線バス等を維持する」と回答しており、次いで「市の負担を減らし、路線バスの数等を少なくする」が 22%となっています。



▲図6：休日の外出先

▼表2：市外との公共交通ネットワークに対する

	合計
島田駅との接続を強化する	156 18.1%
藤枝駅との接続を強化する	196 22.7%
金谷駅との接続を強化する	111 12.8%
静岡駅との接続を強化する	286 33.1%
吉田町方面との接続を強化する	42 4.9%
御前崎市方面との接続を強化する	38 4.4%
掛川市方面を結ぶ路線をつくる	146 16.9%
菊川市方面を結ぶ路線をつくる	141 16.3%
その他	30 3.5%
無回答	191 22.1%
回答数	1,337 154.7%
回答者数	864 100.0%

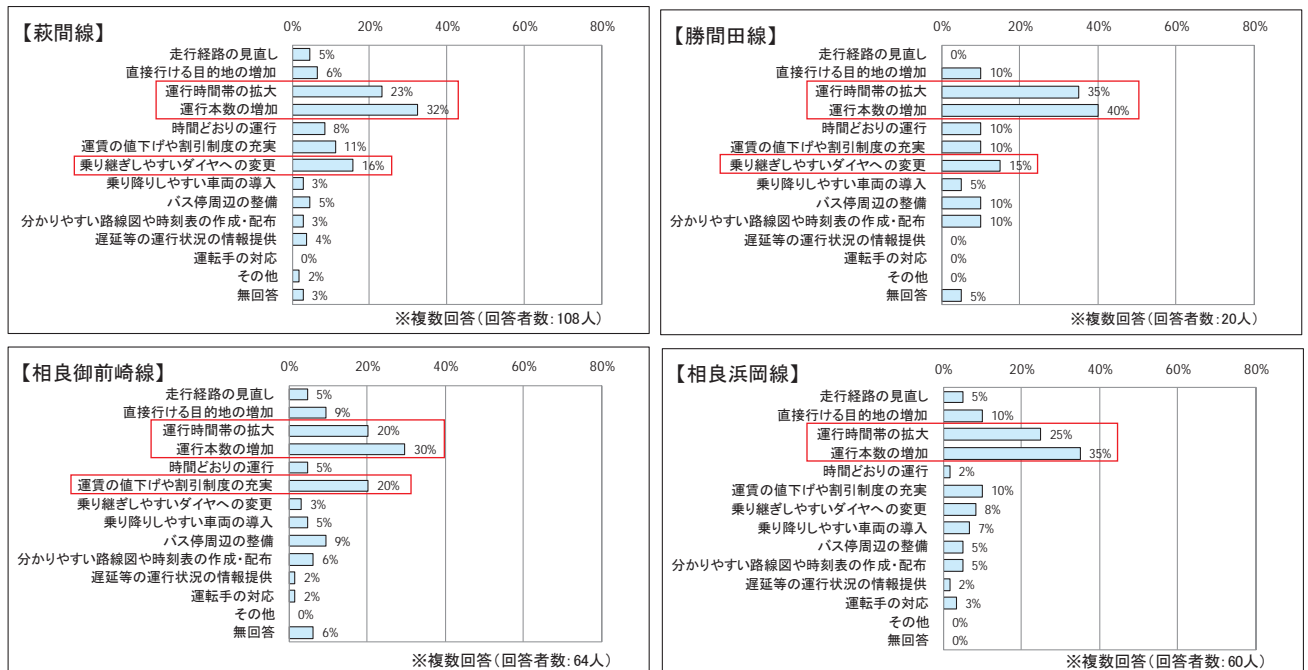


▲図7：富士山静岡空港への公共交通が整備された場合の

## 【バス利用者アンケート調査・乗降調査】

### ●自主運行バスの萩間線、勝間田線、相良御前崎線、相良浜岡線の平日・休日の各1日に乗降調査及びアンケート調査を実施しました。

- ・利用者は半数程度が牧之原市民であり、その他、御前崎市民、藤枝市民、島田市民等となっています。
- ・萩間線は、萩間小学校や金谷小学校（帰宅は勝間田線）、勝間田線は勝間田小学校、相良御前崎線は相良小学校、相良高校（帰宅は相良浜岡線）の通学に利用されています。
- ・路線の改善要望は全般的に「運行時間帯の拡大・運行本数の増加」のニーズが高く、萩間線・勝間田線では「乗り継ぎしやすいダイヤへの変更」のニーズも高くなっています。【図8】
- ・バスを片道で利用する方が3割程度みられ、片道で利用する理由は、「運行本数が少ない」や「利用したい時間と合わない」となっています。また、バスを利用しない片道は自動車（送迎）が多くなっています。
- ・平日と比較し、土日祝日の利用者数は大幅に少なく、時間帯によっては利用者がいない便もあります。



▲図8：路線別の改善意向

## 【住民座談会】

### ●今後路線の改善等が検討される勝間田、萩間、牧之原、地頭方地区の区長やサロン協力員等を対象に意見交換を行いました。

- ・相良浜岡線と相良御前崎線は、国道150号を通過するため、居住地から離れた箇所にバス停があり不便であるため、住宅地内の旧道を通過するなどきめ細かなルート設定をして欲しい。
- ・相良営業所に有料でも良いのでパークアンドライド駐車場を整備して欲しい。
- ・ふれあい・いきいきサロンの参加者の中には、交通手段がないために参加できない方もいる。



▲住民座談会の様子

## （６）地域公共交通の課題整理

上位関連計画、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と地域公共交通ネットワーク」「移動支援・公共交通サービス」「協働で進める公共交通の利用促進」「地域公共交通を支える体制」の４つの視点別に課題を整理します。

### 視点１：富士山型ネットワーク構造の形成と地域公共交通ネットワーク

牧之原市の地域公共交通網は、乗合バスと自主運行バス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）としての開発（高台開発プロジェクト）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。さらに、**公共交通空白地域への対応**も求められています。

#### 具体的な課題

##### （１）広域的な移動実態を踏まえた既存のバス路線の維持・改善が必要

- 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・活性化が必要です。
- 富士山型ネットワーク構造の山頂部と裾野部を結ぶ路線は、今ある需要に対応しつつ、高台開発プロジェクトの進捗を踏まえた、路線の維持・改善が必要です。
- 乗合バス・自主運行バスの中には、利用者が少ない便や区間が存在するため、効率的な運行に向け、平日休日別・時間帯別に運行の改善に向けた検討が必要です。

##### （２）既存のバス路線を活用し、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や開発内容を踏まえながら、鉄道駅や周辺都市を結ぶなど、新たな路線整備について検討が必要です。
- 静岡県と調整を図りながら、富士山静岡空港と市内を結ぶ公共交通手段の整備について検討が必要です。
- 牧之原地区の市民などの西部方面の都市への移動実態や意向、牧之原市への流入状況を踏まえ、西部方面の都市との連携による取組みが必要です。

##### （３）公共交通空白地域の対応や軸線を支える面的な交通の整備が必要

- 坂部地区で試験運行しているデマンド型乗合タクシーの本格運行に向けた利用改善や利用促進が必要です。
- バス停から距離があり人口が集積している地区等へのデマンド型乗合タクシーの展開方策の検討や、市民ニーズを踏まえた自主運行バスの路線改善が必要です。

## 視点 2：移動支援・公共交通サービス

牧之原市内では、乗合バスや自主運行バスのほかに、タクシー、スクールバス、平成 29 年 10 月から試験運行を開始したデマンド型乗合タクシー、企業による通勤用送迎バスが運行しています。また、障がい者に対する移動支援事業のほか、高齢者の外出支援策を検討する動きがあります。

地域公共交通を一体として捉え、持続可能としていくためには、これら**交通手段相互を有機的に結びつけることや現在ある移動支援方をより充実させることが大切**です。さらには、**市民や観光客のニーズに応じ、きめ細やかに対応**するなど、より利用しやすいように工夫していくことも大切です。

### 具体的な課題

#### （１）交通結節機能の向上が必要

- 基幹的な路線である(特急)静岡相良線を利用しやすくするための環境整備や、乗り継ぎしやすいダイヤ設定の検討が必要です。
- 「ふれあい・いきいきサロン」など地域の方が集まる拠点近く**のバス停機能の充実**が必要です。
- バスロケーションシステムの有効活用や機能の付加による、快適な待合環境づくりが必要です。

#### （２）効果的かつきめ細かな移動支援方策が必要

- 外出頻度が少ない高齢者の外出支援策と整合した移動支援策の取組みが必要です。
- 需要に見合った車両への変更や誰にとっても利用しやすい車両導入等が必要です。
- タクシーを活用した高齢者の外出支援など、タクシーを賢く活用した取組みが必要です。

#### （３）観光施策と連携した公共交通サービスの提供が必要

- 公共交通を利用して来訪する観光客に、公共交通のポイントを付与する制度の充実など、観光客が公共交通を利用する取組みの推進が必要です。
- 渋谷ライナーを活用した観光誘客など、観光振興と連携した取組みが必要です。



### 視点3：協働で進める公共交通の利用促進

牧之原市は市政施行以降、「市民協働」「対話」によるまちづくりを進めてきました。現在では小学校や高齢者が集うサロンにおいて意識啓発を図るバスの乗り方教室が開催されているほか、地域の主体的な活動による高齢者の外出支援などが行われています。また、牧之原市は多くの企業が立地しており、昼間人口が多いことが特徴のひとつであり、通勤では市外からの流入が多くなっています。

一方、牧之原市は周辺市町と比較し、自動車や運転免許の保有割合が高く、**自動車に依存した生活**になっています。また、上位・関連計画では公共交通の利用促進を地域協働で行うことが位置づけられているほか、市民アンケートからは、高齢者層では公共交通が改善された場合、公共交通を利用したいと思う方が多いため、**今後より一層公共交通の利用促進策を展開**していくことが求められています。

#### 具体的な課題

##### （１）市民・事業者・行政の協働による公共交通の利用促進が必要

- 効果的なバスの乗り方教室やイベントの開催など、バスに親しみを感じられる機会の創出や地域公共交通への理解や協力が得られるような取り組みが必要です。
- 「広報まきのほら」やホームページでの情報提供など、市民が地域公共交通の情報に触れられる機会の創出が必要です。
- 企業や県と連携した通勤者や出張者への自主運行バスの利用促進や職場モビリティマネジメントの具体的な取り組みの推進が必要です。

### 視点4：地域公共交通を支える体制

牧之原市の地域公共交通は、バス会社やタクシー会社の安全な運行により支えられていますが、運輸業界では**運転手不足の問題を抱えています**。また、地域公共交通は**国や県の支援、周辺市町との連携**により支えられています。

現況の牧之原市内のバス路線は、小学生や高校生の通学手段として重要な役割を担っていますが、今後、人口減少・本格的な高齢化を迎え財政的な制約が大きくなる中で、持続可能な地域公共交通としていくためには、効率的な運行を行うことが求められます。そのためには、**福祉、医療、教育、まちづくりなど様々な分野と連携した取り組みが必要**です。また、各事業の進捗を管理するなど、**PDCAサイクルを着実に回す仕組みも**必要となります。

#### 具体的な課題

##### （１）国・県・周辺市町と連携したバス路線への継続的な支援が必要

- 効率的な路線運営に加え、現況のサービス水準を保つために国・県・周辺市町と連携し、継続的に支援していく必要があります。

##### （２）実効性の高い施策実施に向けたPDCAサイクルの確立が必要

- 持続可能な公共交通運営に向け、継続的に各路線の評価を行なうとともに、事業ごとの効果を把握するなど、実効性の高い施策実施に向けた評価・検証の取り組みが必要です。
- 様々な主体が参画しPDCAサイクルを着実にまわす仕組みづくりが必要です。

##### （３）バス・タクシーの運転手確保への対応が必要

- バス・タクシーの運転手確保に向け、交通事業者のみならず地域社会全体での対応が必要です。

## （７）牧之原市の地域公共交通の理念

将来にわたって安心して住み続けられる牧之原市の実現に向けては、人々の移動を支える地域公共交通が不可欠です。また、企業立地が多く、周辺市町からの流入が多い牧之原市は、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。

また、牧之原市は市政施行以降、「市民協働」を市政運営の柱に掲げ、「対話による協働のまちづくり」を進めています。そこで、公共交通を利用する人・利用しない人、誰もが「牧之原市の地域公共交通を守る」という意識を持ちながら、牧之原市の足をみんなで作っていくことが求められます。

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～対話でつくる牧之原市のくらしの足～**』と定め、牧之原市に住む人・働く人・訪れる人の誰にとっても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  
～対話でつくる牧之原市のくらしの足～**

## （８）基本方針

４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、観光、福祉、教育などあらゆるまちづくりと連携したサービスの提供が求められます。そこで、２つ目の基本方針を「**効果的な地域公共交通サービスの提供**」と定め、誰もが安心して利用できる公共交通サービスの提供を図っていきます。

最後に、持続可能な公共交通の実現に向けては、交通事業者が抱える諸課題に対応しつつ、利用者増加を目指す効率的かつ戦略的な利用促進の取組みが求められています。そこで、３つ目の基本方針を「**持続可能な運行を支える利用促進・体制強化**」と定め、市民、交通事業者、行政がお互いを理解し、連携しながら利用促進や組織の体制強化を図っていきます。

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、需要に応じたサービス水準を確保します。また、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。
- ❑ 公共交通の空白地域については、地域住民と連携しながら、デマンド型乗合タクシーの導入や地域主体の取組みなど、地域特性に応じた公共交通ネットワークの形成を図ります。

### 基本方針2：効果的な地域公共交通サービスの提供

- ❑ 子どもから高齢者までの幅広い市民が、安心して暮らすことができるよう、既存の多様な生活交通手段を有効活用し、移動サービスを提供します。
- ❑ 観光客や来訪者にとって利用しやすい公共交通とするため、観光施策と連携した取組みを推進します。
- ❑ 高齢者や障がい者をはじめ、誰にとっても利用しやすい公共交通とするよう、公共交通のバリアフリー化を推進します。
- ❑ 都市拠点の主要なバス停では、利用しやすいサービスを提供し、交通結節機能を高めます。

### 基本方針3：持続可能な運行を支える利用促進・体制強化

- ❑ 市民・事業者・行政が対話を通して、互いに支援し合い、地域全体で公共交通を支えていく気運を高め、地域公共交通を市民生活に根付かせていきます。
- ❑ 産学官民が連携し、運転手不足の問題の解消に努めます。
- ❑ 本計画で位置づける事業を着実に推進していくために、事業評価の実施や具体的な事業の進め方を提言する体制を構築します。

参考：課題の視点と理念・基本方針の関係性

【課題整理の視点】

視点1	富士山型ネットワーク構造の形成と地域公共交通ネットワーク
視点2	移動支援・公共交通サービス
視点3	協働で進める公共交通の利用促進
視点4	地域公共交通を支える体制

【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  
～対話でつくる牧之原市のくらしの足～

【基本方針】

基本方針1：富士山型ネットワーク構造の形成に資する地域公共交通ネットワークの構築
基本方針2：効果的な地域公共交通サービスの提供
基本方針3：持続可能な運行を支える利用促進・体制強化

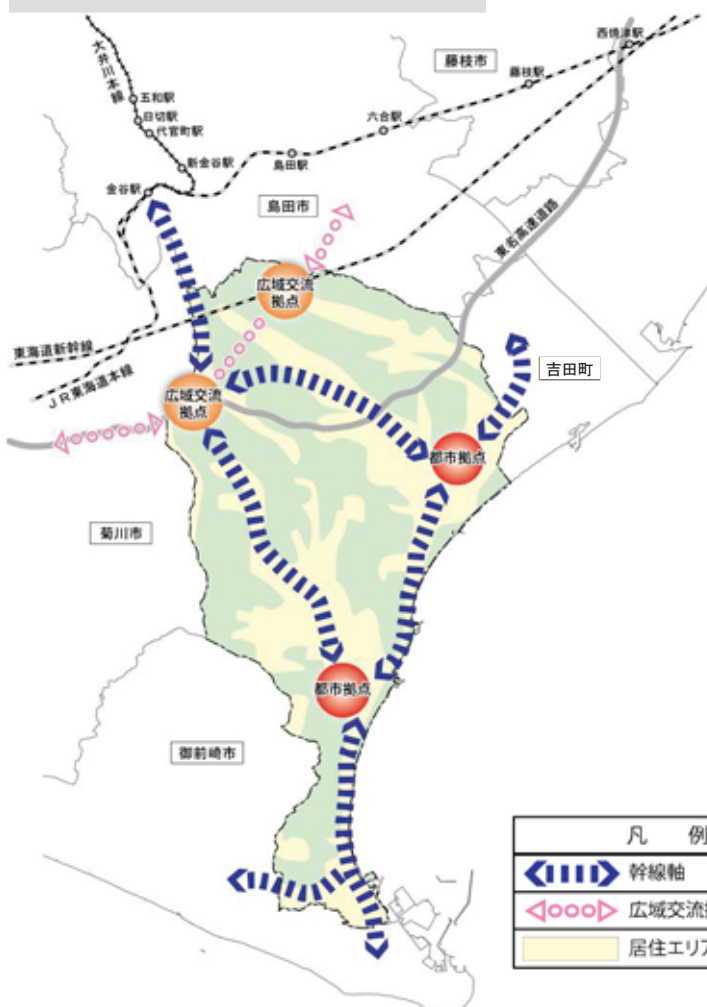
## (9) 牧之原市が目指す地域公共交通ネットワーク

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、地域の助け合い等も含めて、その地域に適したサービスを提供します。

### 地域公共交通ネットワークのイメージ



#### 【幹線軸】

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

#### 【広域交流拠点連携軸】

「広域交流拠点」と市外の鉄道駅を結ぶ新たなネットワークを形成します。

#### 【居住エリアをカバーする交通】

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



## (10) 事業及び実施主体・スケジュール

計画期間の平成 30 年度から平成 34 年度の 5 年間で実施する事業を、3つの基本方針ごとに示します。

方 針	事 業
基本方針 1： 富士山型ネットワーク 構造の形成に資する地 域公共交通ネットワー クの構築	事業 1：周辺都市との連携による路線維持
	事業 2：幹線軸（裾野部）の路線の再編
	事業 3：幹線軸（斜面部）の路線の再編
	事業 4：広域交流拠点連携軸（山頂部）の路線の創出
	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
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
	事業 7：高台開発に伴う交通結節機能・利用環境の充実
	事業 8：各地区の拠点となるバス停機能の充実
	事業 9：利用しやすい車両の普及
	事業 10：観光施策と連携した公共交通サービスの提供
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
	事業 12：地域住民等と連携したモビリティマネジメントの推進
	事業 13：市職員等を対象としたモビリティマネジメントの推進
	事業 14：企業と連携した職場モビリティマネジメントの推進
	事業 15：バス・タクシーの運転手確保
	事業 16：地域公共交通を支える地元組織や人材の発掘・共育
	事業 17：評価・改善を検討する組織体制の構築

## 事業1：周辺都市との連携による路線維持

### 事業の内容

牧之原市は昼間人口比率が高く、日常的に市外からの流入が多い特徴があります。また、鉄道駅がない牧之原市では、鉄道駅までのバス路線は重要な生活の足となっており、今後も市域を跨いだ路線の維持が求められています。そのため、周辺都市と連携し、現在の乗合バス、自主運行バスについては、需要に応じた路線を維持していくように努めます。

自主運行バスの中には、平日の日中や夜、休日において、1便あたりの利用者が少ない便がみられます。そのため、これら時間帯の便については、需要に応じた交通モードへの切り替えによる効率化を実施します。

検討にあたっては、車両や人材の効率的な配置などを含め、路線の効率化による経費削減効果を事前に十分確認するとともに、地域の足が大幅に損なわれないように配慮しながら、持続可能な運行体系の構築を目指します。

(特急)静岡相良線は多頻度の運行であり、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が、近年の利用者数は微減傾向（－6.5%減：平成25年度76万人、平成28年度71万人）にあります。そのため、沿線市町や事業者と連携し、利便向上、利用促進に努めます。

#### ▼(特急)静岡相良線・乗合バス・自主運行バスの運行市町

路 線		運行市町
(特急)静岡相良線		静岡市、焼津市、吉田町、牧之原市
乗合バス (国庫補助路線)	島田静波線	島田市、吉田町、牧之原市
	藤枝相良線	藤枝市、焼津市、吉田町、牧之原市
自主運行バス	萩間線	島田市、菊川市、牧之原市
	勝間田線	島田市、牧之原市
	鬼女新田線	牧之原市
	相良御前崎線	御前崎市、牧之原市
	相良浜岡線	御前崎市、牧之原市

### 事業の実施主体

牧之原市、バス事業者

### 事業の実施年度

H30	H31	H32	H33	H34
検討・調整 継続実施	検討・調整 継続実施	検討・調整 継続実施	検討・調整 継続実施	検討・調整 継続実施

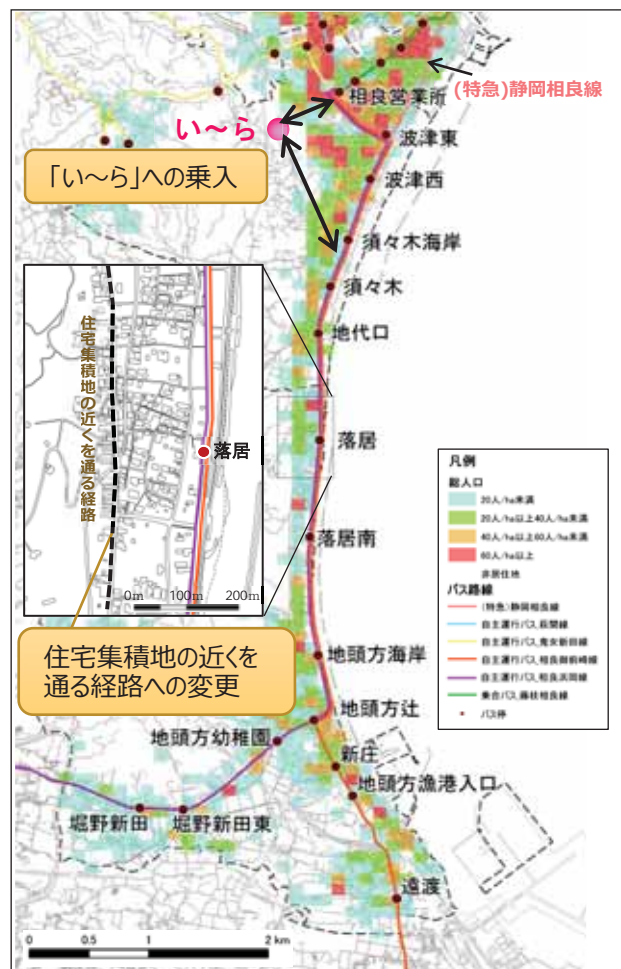
## 事業 2：幹線軸（裾野部）の路線の再編

### 事業の内容

自主運行バスの相良御前崎線と相良浜岡線は、現在国道 150 号を運行しているため、住宅集積地からバス停までは距離があり、住民からは住宅集積地近くを通過する経路への変更が求められています。そのため、相良御前崎線と相良浜岡線は、日中など一部時間帯において、車両の小型化と併せ住宅集積地域を通過する経路への変更を、実施に向け検討します。

また、市民の集いの場である相良総合センター「い〜ら」は現在バス路線が乗り入れておらず、市内各地からのアクセス性を高められるよう相良御前崎線と相良浜岡線の経路変更と併せ「い〜ら」への乗り入れについても検討します。

さらに、地頭方や須々木地区は、相良御前崎線と相良浜岡線の 2 路線が運行していますが、路線の効率化を行いつつ、相良の中心部や静岡方面へのアクセス性向上や高校生の通学利便性向上に資する路線再編を検討します。



▲経路変更・再編のイメージ

### 事業の実施主体

牧之原市、バス事業者

### 事業の実施年度

H30	H31	H32	H33	H34
検討	検討	調整	実施	実施

### 事業3：幹線軸（斜面部）の路線の再編

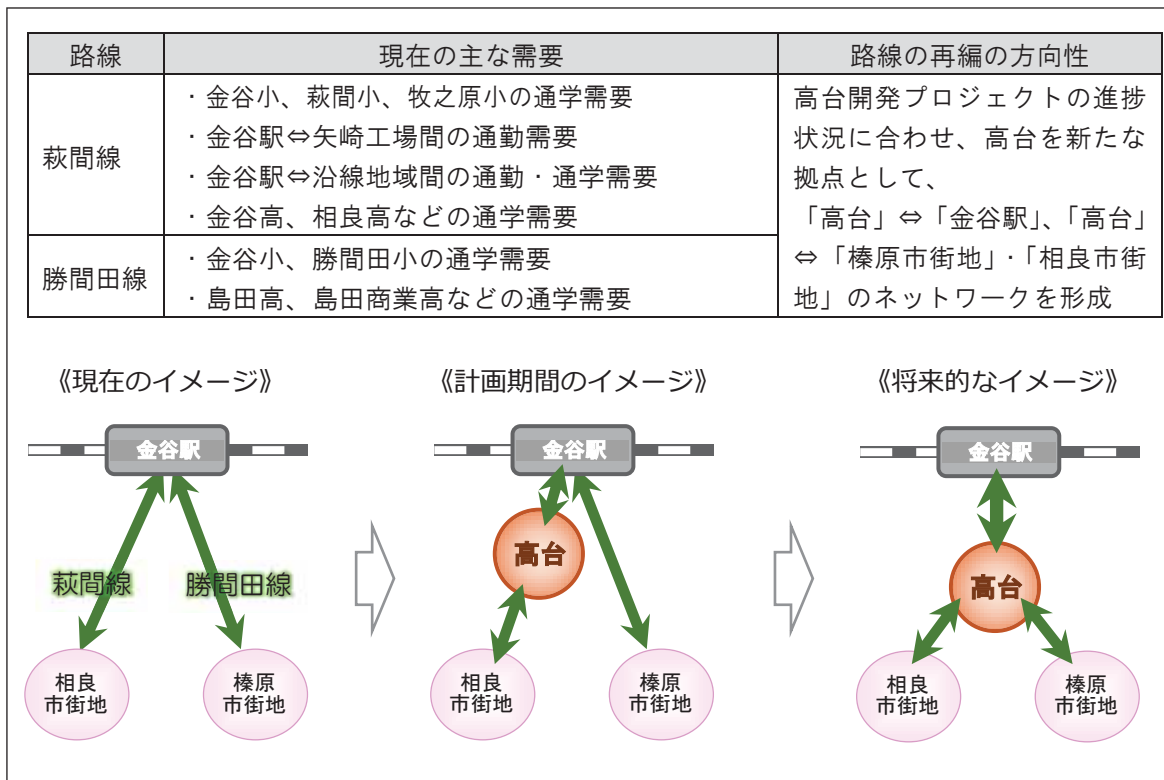
#### 事業の内容

富士山型ネットワーク構造の斜面部を運行する自主運行バスの萩間線と勝間田線の長期的な再編としては、高台の交通結節点の整備に合わせ、両路線を乗り入れ、金谷駅と高台間の路線の充実を目指します。

本計画期間内では、交通結節点の機能充実（事業7）を進め、金谷駅と高台間、高台と相良市街地間の路線分割を検討します。

現在各路線が担っている通勤や通学等の需要を改善後も確実に取り込むとともに、小学生の通学需要については利便性が低下しないように配慮します。なお、路線再編の具体的内容及び時期については、高台開発プロジェクトの状況に大きく影響することから、適宜、進捗を把握しながら検討を進めます。

#### 【路線再編の方向性とネットワークイメージ】



#### 事業の実施主体

牧之原市、バス事業者

#### 事業の実施年度

H30	H31	H32	H33	H34
検討・調整	検討・調整	検討・調整	実施	実施

注）高台開発プロジェクトの進捗に合わせ実施



#### 事業４：広域交流拠点連携軸（山頂部）の路線の創出

##### 事業の内容

高台開発プロジェクトにより、市外からの流入が増えることが想定される中、現時点では牧之原市と西部方面を結ぶ路線はありません。そこで、高台開発プロジェクトの事業進捗と合わせ、高台と西部方面を結ぶ路線の創出を検討します。

また、搭乗者数が増加している富士山静岡空港の効果を市内に波及させるために、富士山静岡空港と高台や鉄道駅を結ぶ路線の創出について、需要に応じた交通モードを検討します。

##### 事業の実施主体

牧之原市、バス事業者、タクシー事業者

##### 事業の実施年度

H30	H31	H32	H33	H34
検討・調整	検討・調整	検討・調整	試験運行	本格運行

注）高台開発プロジェクトの進捗に合わせ実施

## 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

### 事業の内容

平成29年10月から坂部地区において試験運行を実施しているデマンド型乗合タクシー「さかべ号」の本格運行に向け、問題点を改善しつつ利用促進を図っていきます。具体的には牧之原市や坂部地域協議会、タクシー事業者が、利用者の声を把握し、改善を図っていきます。また、利用者の口コミや地域コミュニティによる利用促進を図るとともに、目的地となる施設における帰りの便の予約を協力してもらうなど、利用しやすい環境を整えていきます。

また、試験運行の結果を踏まえ、タクシー事業者への影響や導入効果を把握し、公共交通空白地域や住民ニーズが高い地域等へのデマンド型乗合タクシーの導入を推進します。他地域への導入にあたっては、既存のバス路線を活かしつつ、タクシー事業者への影響を十分考慮し、公共交通全体として最適な形を検討します。

▼さかべ号出発式の様子



### 事業の実施主体

牧之原市、坂部地域協議会、タクシー事業者

### 事業の実施年度

#### 【さかべ号】

H30	H31	H32	H33	H34
試験運行	本格運行	本格運行	本格運行	本格運行

#### 【他地区への展開】

H30	H31	H32	H33	H34
検討・試験運行	試験運行	試験運行	本格運行	本格運行

## 事業 6：主要バス停における交通結節機能・利用環境の充実

### 事業の内容

乗換情報や路線網図など複合的な情報提供を行うために、バスロケーションシステムの表示板を設置し、分かりやすい情報提供に努めます。市内の主要バス停のうち相良営業所と静波海岸入口は平成 30 年 3 月にバスロケーションシステムの表示板が設置され、榛原総合病院は平成 30 年度中に設置される予定です。

また、パークアンドライド駐車場の整備やバス相互の乗り継ぎがしやすいように時刻調整等を行い、交通結節機能を高めるとともに、待合空間の環境改善などを行い、利用者の快適性を高めていきます。

各バス停の整備内容は以下のとおりです。

#### ▼主要バス停の整備内容

主要バス停	整備内容
相良営業所	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスロケーションシステムの導入</li> <li>・自主運行バスと(特急)静岡相良線の乗り継ぎ時刻の調整</li> <li>・パークアンドライド駐車場を周辺に整備</li> </ul>
静波海岸入口	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスロケーションシステムの導入</li> <li>・都市計画道路の整備に伴う待合所の改築、駐車場の検討</li> </ul>
榛原総合病院	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスロケーションシステムの設置</li> </ul>



▲相良営業所のバスロケーションシステム



▲静波海岸入口のバスロケーションシステム

### 事業の実施主体

牧之原市、バス事業者

### 事業の実施年度

H30	H31	H32	H33	H34
検討・一部実施	検討・一部実施	実施	実施	実施

## 事業7：高台開発に伴う交通結節機能・利用環境の充実

### 事業の内容

「広域交流拠点」の形成を目指す高台開発プロジェクトでは、各方面からのアクセス性と乗り継ぎ利便性を高めるよう、高台開発プロジェクトの進捗状況と調整を図りながら、交通結節点の整備を進めます。交通結節点では、バス相互の乗り継ぎがしやすい環境整備やダイヤ調整など、ハード・ソフト両面での機能の充実を図ります。また、交通結節点は、賑わい施設や周辺の住宅へのアクセスが良く、周辺道路からのアクセス性が高い場所へ設置するよう調整を図ります。



※基本構想図は確定したものではなく、イメージです

▲高台開発構想図

### 事業の実施主体

牧之原市、バス事業者、高台開発事業者

### 事業の実施年度

H30	H31	H32	H33	H34
検討・調整	検討・調整	検討・調整	検討・調整	実施

注) 高台開発プロジェクトの進捗に合わせ実施



## 事業8：各地区の拠点となるバス停機能の充実

### 事業の内容

高齢者等にとって利用しやすい公共交通にするために、病院や買物施設などの目的地施設との協働により、快適な待合環境の整備を進めます。

地区の拠点となっている公民館近くのバス停や利用者の多いバス停を、拠点バス停として位置付け、待合環境の整備を進めます。

その他のバス停周辺の設備の設置、維持・管理に関しては、地域における各主体と協議しながら役割分担を定めるなど、市民・バス事業者・行政の協働により進めていきます。

### 事業の実施主体

牧之原市、市内の目的地施設、バス事業者、市民

### 事業の実施年度

H30	H31	H32	H33	H34
検討	検討	実施	実施	実施

## 事業9：利用しやすい車両の普及

### 事業の内容

牧之原市内を運行するバス車両は、低床車両への切り替えを順次進めています。今後も高齢者や障がい者、車イス利用者にとって利用しやすいよう、地域公共交通バリア解消促進等事業などを活用し、低床バス車両の導入をバス事業者とともに進めていきます。

また、ユニバーサルデザイン（UD）タクシー※<sup>1</sup>車両についてもタクシー事業者とともに普及促進を図ります。

※<sup>1</sup>：ユニバーサルデザイン（UD）タクシーとは、健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすいみんなにやさしい新しいタクシー車両であり、街中で呼び止めてもよし予約しても良しの誰もが普通に使える一般のタクシーです。（UDタクシー研究会ホームページより）

## 地域公共交通バリア解消促進等事業（バリアフリー化設備等整備事業） 国土交通省

高齢者、障害者をはじめ誰にとっても暮らしやすいまちづくり、社会づくりを進めるため、公共交通のバリアフリー化を一体的に支援。

・補助対象事業者：交通事業者等      ・補助率：1／3等

### ○ノンステップバス・リフト付きバスの導入

補助率：1／4又は補助対象経費と通常車両価格の差額の1／2のいずれか低い方（上限140万円）



ノンステップバス



リフト付きバス

### ○福祉タクシーの導入

補助率：1／3



福祉タクシー

### ○情報提供（※）

（発車案内表示システム等）

補助率：1／3



発車案内表示システム

※駅等のエレベーター整備、バスターミナル等の情報提供案内板など交通サービスのインバウンド対応は、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業において支援。

### 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

H30	H31	H32	H33	H34
実施	実施	実施	実施	実施

## 事業 10：観光施策と連携した公共交通サービスの提供

### 事業の内容

観光周遊行動は牧之原市のみならず周辺市町も含めた行動が想定されます。そこで、観光客の広域的な移動実態を捉え、交通事業者と連携し、公共交通サービスや乗継情報などを提供することにより、観光目的の公共交通需要の掘り起こしを行います。

また、平成 28 年 12 月から運行を開始した渋谷ライナーは、牧之原市に住み続けながら、首都圏との往來をしやすい重要な路線であるとの認識のもと、観光目的の利用者への補助制度の検討や観光客向けの交通マップへの記載など、観光施策と連携した取組みを実施します。

### ▼具体的事業（案）

具体的事業（案）
<ul style="list-style-type: none"><li>・公共交通を利用した観光地へのアクセス方法や時刻表、観光地の情報等を記載したマップの作成（外国人向け含む）</li><li>・公共交通を利用したモデルルート、旅行プラン等の情報提供</li><li>・イベント時に公共交通の利用特典を付与する取組み</li><li>・レンタサイクル事業の展開や車内への自転車持込など自転車と連携した取組み</li><li>・観光目的の利用者への補助制度の検討</li></ul>

### ▼渋谷ライナー



### 事業の実施主体

牧之原市、バス事業者、タクシー事業者、観光協会

### 事業の実施年度

H30	H31	H32	H33	H34
検討	実施	実施	実施	実施

## 事業 11：市民・利用者視点に立った情報提供

### 事業の内容

市内のバス路線は、目的地までのバス情報が分かりづらい状況にあります。そこで、バス事業者や市のホームページ、広報紙などを活用し、市民や利用者にとって分かりやすい情報を提供します。

具体的には、牧之原市民にとって、分かりやすい公共交通マップの作成や、高齢者や特定地域の住民など対象者別にカスタマイズした公共交通マップを作成し配布します。また、高校進学を控えた市内の中学生に向け、バスを使った学生生活のリーフレットなどを作成・配布し、公共交通による通学を促進していきます。各種マップやリーフレットの作成は、対象者が自ら作成するなど、市民協働による取り組みを検討します。

### 事業の実施主体

牧之原市、バス事業者、各中学校、各高校

### 事業の実施年度

H30	H31	H32	H33	H34
実施	実施	実施	実施	実施

※公共交通マップについては路線再編後に作成

## 事業 12：地域住民等と連携したモビリティマネジメントの推進

### 事業の内容

牧之原市が市政運営の一つの柱として掲げる「対話による協働のまちづくり」の手法を公共交通分野にも応用し、市民協働により公共交通の利用促進を図っていきます。

利用者が少なければ地域公共交通は維持できないといった危機感を市民と共有し、市民自らが乗って守る行動を誘発していきます。また、児童や学生、高齢者を対象に、公共交通の大切さや乗り方、マナーを教えるバスの乗り方教室の継続や、産業フェアなどイベント時にバス車両の展示やバス事業を紹介することにより、バスを身近に感じてもらう取組みを推進します。さらに、バス停が近くにある施設と連携し、市民の外出促進や健康増進とセットになったバス利用促進策を実施します。

▼平成 29 年度産業フェア出展時の様子



### 事業の実施主体

牧之原市、バス事業者、バス協会、バス停沿線施設

### 事業の実施年度

H30	H31	H32	H33	H34
検討	実施	実施	実施	実施



### 事業 13：市職員等を対象としたモビリティマネジメントの推進

#### 事業の内容

牧之原市は相良と榛原の都市拠点にそれぞれ市役所庁舎があり、その間は(特急)静岡相良線と藤枝相良線が運行しています。そこで、庁舎間の移動については、(特急)静岡相良線や藤枝相良線を活用するよう市職員へ意識啓発を図るとともに、庁舎間のバス専用の時刻表の作成や、会議等の時間をバスの時間帯に合わせるなど、市職員一丸となった利用促進を実施します。また、市職員の公共交通による通勤についても検討します。

庁舎勤務以外の市内で働く職員に対しても取組みを展開していきます。

#### 事業の実施主体

牧之原市

#### 事業の実施年度

H30	H31	H32	H33	H34
実施	実施	実施	実施	実施

### 事業 14：企業と連携した職場モビリティマネジメントの推進

#### 事業の内容

牧之原市は大規模な事業所が多く立地しており、これまでも市内の主要な企業と従業員のバス利用について意見交換をしてきました。引き続き、企業とコミュニケーションを図りながら、有効な施策展開について検討し、バスの利用促進に向けた基盤を構築します。また必要に応じて、自主運行バスの経路、時間帯の変更や、バスを利用することで企業にもメリットがある仕組みを検討します。

企業の通勤用送迎バスについては、適宜企業と情報交換を行い、相互の問題点等を共有するとともに、送迎バスの有効活用について、企業と連携し検討を進めます。また、高齢者や障がい者の雇用促進に伴う通勤環境の整備についても、各企業と連携し検討を進めます。

#### 事業の実施主体

牧之原市、市内企業、バス事業者、タクシー事業者

#### 事業の実施年度

H30	H31	H32	H33	H34
検討	実施	実施	実施	実施

## 事業 15：バス・タクシーの運転手確保

### 事業の内容

バスやタクシーの運転手不足により、サービス提供自体を縮小せざるを得ない状況が将来想定されます。そこで、運転手の確保に向け、バスやタクシー事業の魅力と社会的な重要性を周知する方策を検討します。

具体的には、女性や若年層を対象に路線バスの仕事の内容のPRや、地元出身者や女性運転手の活躍状況をPRするなど、バスやタクシー事業の魅力を交通事業者とともに伝えていきます。また、牧之原市産業雇用支援ネットワークを活用し産業側と労働力提供側のマッチングや、窓口の紹介、説明会の開催など採用に繋がる取組みを実施します。

### 事業の実施主体

牧之原市、バス事業者、タクシー事業者、ハローワーク

### 事業の実施年度

H30	H31	H32	H33	H34
実施	実施	実施	実施	実施

## 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

### 事業の内容

地域の実情に応じた路線の確保や利用促進を図るため、区や町内会など各地域において、公共交通に関する検討の場を設け、地域の公共交通の問題点や情報の共有を図ります。

地域の主体的な取組みにあたっては、地域を先導するキーパーソンが不可欠であるため、その地域の核となる人材を発掘するなど、市や交通事業者と共に育つ関係を構築します。

### 坂部地区での事例

「さかべ号」が試験運行されている坂部地区では、住民が坂部地域協議会を組織し、アンケート調査の実施や定期的な検討会議を開催しています。

### 事業の実施主体

牧之原市、バス事業者、タクシー事業者、区・町内会

### 事業の実施年度

H30	H31	H32	H33	H34
実施	実施	実施	実施	実施

## 事業 17：評価・改善を検討する組織体制の構築

### 事業の内容

本計画に位置づけた事業を着実に実施・評価・改善していくために、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」を組織し、事業改善に繋げるような提言を行う体制を構築します。

路線バスについては、バス事業者と連携し、利用状況の分析等を行い、効率的な運行計画を検討します。

自主運行バスについては、関係市町とOD調査を実施し、区間別・時間帯別の利用状況を分析することで、次年度の運行計画の検討に役立てており、今後も引き続き調査・分析を行います。

タクシーの利用者数についても、タクシー事業者の協力を得ながらデータを取得し、経年変化等の利用状況を分析し、事業展開の参考とします。

### 事業の実施主体

牧之原市、バス事業者、タクシー事業者

### 事業の実施年度

H30	H31	H32	H33	H34
部会の設置	継続実施	継続実施	継続実施	継続実施

## (11) 事業スケジュール

計画期間の平成 30 年度から平成 34 年度の 5 年間で、以下のスケジュールに従って事業を進めていきます。

		H30	H31	H32	H33	H34
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	実施				
	2：幹線軸（裾野部）の路線の再編	検討		調整	実施	
	3：幹線軸（斜面部）の路線の再編	検討・調整			実施	
	4：広域交流拠点連携軸（山頂部）の路線の創出	検討・調整			実施	
	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	実施				
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	実施				
	7：高台開発に伴う交通結節機能・利用環境の充実	検討・調整				実施
	8：各地区の拠点となるバス停機能の充実	検討		実施		
	9：利用しやすい車両の普及	実施				
	10：観光施策と連携した公共交通サービスの提供	検討	実施			
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	実施				
	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	検討	実施			
	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	実施				
	14：企業と連携した職場モビリティマネジメントの推進	検討	実施			
	15：バス・タクシーの運転手確保	実施				
	16：地域公共交通を支える地元組織や人材の発掘・共育	実施				
	17：評価・改善を検討する組織体制の構築	実施				

## (12) 計画の目標

本計画の目標と評価指標を設定します。また、目標については、基本方針1～3のいずれに該当するかを明記します。

### □目標1：地域公共交通の利用者数の維持・減少割合の抑制 基本方針1 基本方針2 基本方針3

ネットワークの形成と合わせ、利用しやすいサービスの提供により、利用者数を確保し、持続可能な運行を目指します。なお、高台開発プロジェクトに伴う路線の再編を想定しているため、再編が行われた際に評価指標の見直しを行うものとします。

評価指標	平成29年度		平成34年度
評価指標1-1：乗合バスの年間利用者数	357,094 人/年	維持	357,000 人/年
評価指標1-2：自主運行バスの年間利用者数※	173,322 人/年	維持	173,000 人/年

※乗合バス、自主運行バスの年間利用者数は、平成28年度の利用者数

### □目標2：路線維持に向けた運行の効率化 基本方針3

収支率が低いバス路線の改善を図り、持続可能な公共交通体系の構築を目指します。収支率は減少傾向にありますが、効率的な運行による運行経費の維持・削減に努めるとともに、利用促進を図り、収支率を維持します。

評価指標	平成29年度		平成34年度
評価指標2-1：乗合バスの収支率	49.4%	維持	49.4%
評価指標2-2：自主運行バスの収支率※	25.0%	維持	25.0%

※自主運行バスの収支率は、平成28年度の収支率

### □目標3：都市拠点の主要バス停における拠点性向上 基本方針2

都市拠点の主要バス停である相良営業所と静波海岸入口において、交通結節機能を高める取組みを行うことで、利用者数を維持します。

評価指標	平成29年度		平成34年度
評価指標3-1：相良営業所の利用者数	677 人/日	維持	670 人/日
評価指標3-2：静波海岸入口の利用者数	363 人/日	維持	360 人/日

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

※2：乗合バスは平成29年度運行分の乗降調査結果より

※3：自主運行バスは平成29年度運行分の乗降調査結果より

※4：(特急)静岡相良線はしずてつジャストライン提供の2016年10月1日(土)～7日(金)の1週間の利用者数から一日平均利用者数を算出



#### □目標4：市民にとって利用しやすい公共交通施策の展開 基本方針1 基本方針2 基本方針3

各種サービスの充実や市民ニーズにあった路線の改善により、市民の公共交通施策に対する満足度を高めます。

評価指標	平成 29 年度		平成 34 年度
評価指標4：公共交通の充実に対する市民満足度	21.2%※1	増加	40%※2

※1：無回答を含め、「満足」及び「やや満足」を足した割合

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

#### □目標5：地域公共交通の利用者数増加に向けた取組の充実 基本方針3

市民、交通事業者と連携し、利用促進を推進します。

なお、取組件数を評価指標としていますが、本来、取組みを行うことで発現する効果が重要であるため、適宜、利用促進の取組みを行ったことに対する効果を計測できるように検討していきます。

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

※1：取組件数は新規の取組に加え、現在の取組を充実させた件数も含める

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

#### □目標6：多様な団体・組織との連携による体制強化 基本方針3

体制強化に向け、市民、交通事業者、行政など多様な主体による団体を組織し、地域公共交通に対する検討を充実させていきます。

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

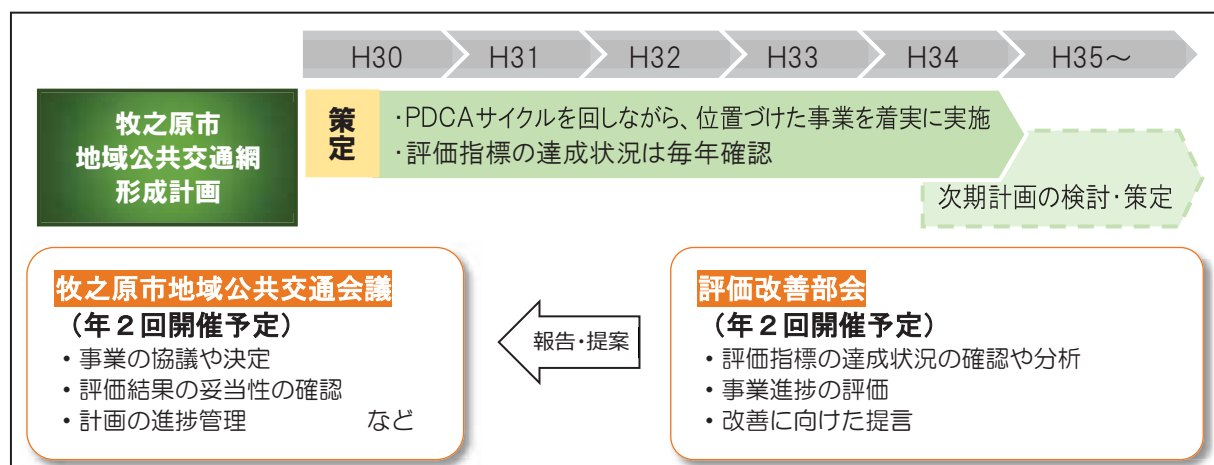
### (13) 達成状況の評価に関する事項

本計画で定める各種事業を計画的かつ効果的に実施するため、PDCAサイクルを回しながら、事業を推進します。また、本計画で定めた 10 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。

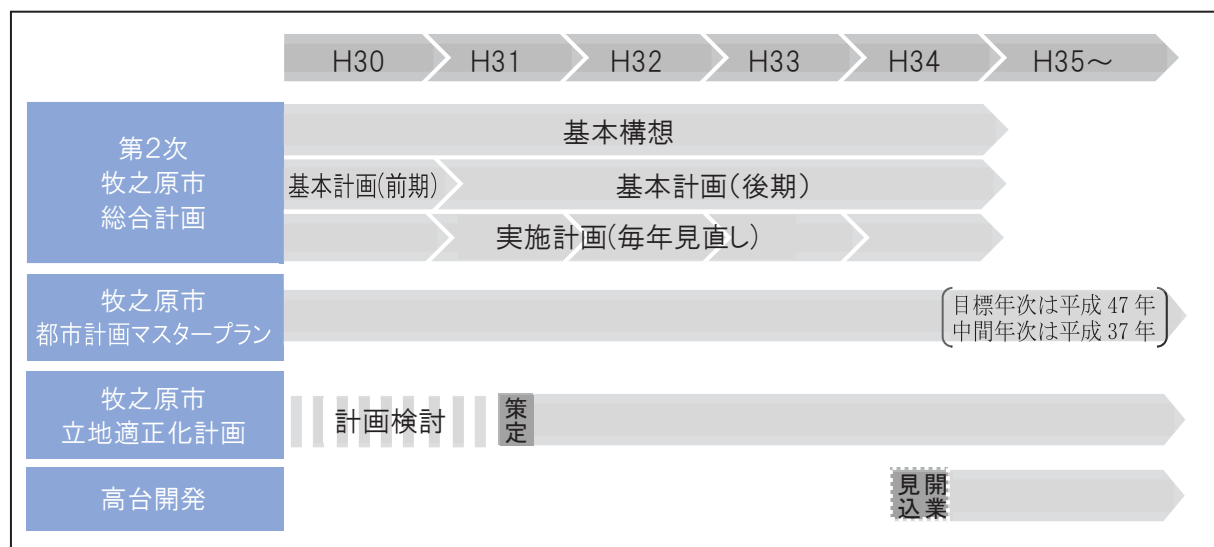
社会情勢の変化や高台開発プロジェクトの進捗状況によっては、新たな課題に対応する必要があるため、適宜、計画の見直しを行っていきます。また、本計画の計画期間は平成 30 年度から平成 34 年度の 5 年間ですが、計画の最終年度の平成 34 年度には総合計画の見直しと合わせ、次期計画を検討します。

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、新たに地域公共交通会議の下部組織として、市民、交通事業者、行政が参画する『評価改善部会』の場で、評価指標の達成状況の確認や分析、事業進捗の評価を行い、意思決定機関である牧之原市地域公共交通会議に報告します。

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



■評価体制と活動内容



■関連計画・事業のスケジュール

## 牧之原市地域公共交通網形成計画

「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  
～対話でつくる牧之原市のくらしの足～

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 : 0548-23-0041

F A X : 0548-23-0059

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

E-Mail : [kikaku@city.makinohara.shizuoka.jp](mailto:kikaku@city.makinohara.shizuoka.jp)