

牧之原市地域公共交通網形成計画

(資料編)

平成 30 年 6 月

牧 之 原 市

目次

1. 上位・関連計画の整理

(1) 上位・関連計画等.....	1
(2) 地域公共交通の取組の方向性.....	17

2. 地域概況

(1) 地勢・自然的条件.....	19
(2) 人口動向および人口分布.....	20
(3) 通勤・通学者の移動状況.....	26
(4) 土地利用の動向.....	27
(5) 都市施設の分布状況.....	29
(6) 産業動向.....	31
(7) 観光動向.....	33
(8) 災害特性.....	34
(9) 富士山静岡空港の動向.....	35
(10) 自動車等保有状況.....	36

3. 地域公共交通の現況

(1) 牧之原市内の地域公共交通.....	38
(2) 高速バスの運行状況.....	39
(3) 乗合バスの運行状況.....	40
(4) 自主運行バスの運行状況.....	44
(5) デマンド型乗合タクシーの運行状況.....	48
(6) タクシーの運行状況.....	49
(7) その他の交通手段の運行状況.....	50
(8) 移動支援の状況.....	53
(9) 路線バスのサービス水準.....	54
(10) 公共交通空白地域の状況.....	56
(11) 公共交通に対する市民意識.....	57

4. 地域公共交通の利用実態・ニーズ把握

(1) 調査概要.....	58
(2) 事業者・関係機関等ヒアリング調査の調査概要.....	59
(3) 事業者・関係機関等ヒアリング調査の調査結果.....	60
(4) 市民アンケート調査の調査概要.....	65
(5) 市民アンケート調査の調査結果.....	66
(6) バス利用者アンケート調査の調査概要.....	100
(7) バス利用者アンケート調査の調査結果.....	101
(8) バス乗降調査の調査概要.....	116
(9) バス乗降調査の調査結果.....	116
(10) 住民座談会の概要.....	127
(11) 住民座談会の結果.....	129

参考. アンケート調査票

(1) 市民アンケート調査票.....	参考 1
(2) バス利用者アンケート調査票.....	参考 11

第1章 上位・関連計画の整理

(1) 上位・関連計画等

1. 第2次牧之原市総合計画

① 策定年月：平成27年3月

② 計画期間：平成27年度～平成34年度

③ 将来都市像

『絆と元気が創る 幸せあふれみんなが集う NEXT まきのほら』

④ 土地利用構想

1) 土地・空間利用の基本的な考え方

市内の土地及び空間は、市民にとって大切な資源であり、生活や生産に通じる諸活動の重要な基盤となります。この資源を最大限に活用するため、国内外との交流拠点として飛躍的に高まった交通の利便性や社会経済情勢の変化等を考慮し、将来に向けた発展性、安全安心の向上などを盛り込んだ「新たな牧之原市の土地・空間利用」の基本的な考え方を整理し、人や企業に選ばれる都市空間形成の方向性を示します。

2) 土地・空間連携軸の形成

牧之原市の既存市街地の形成と交通インフラの整備状況を考慮し、広域や地域内における連携軸を示します。

交流定住人口の増加に向けた交通インフラの整備や市街地の適正化を進めます。

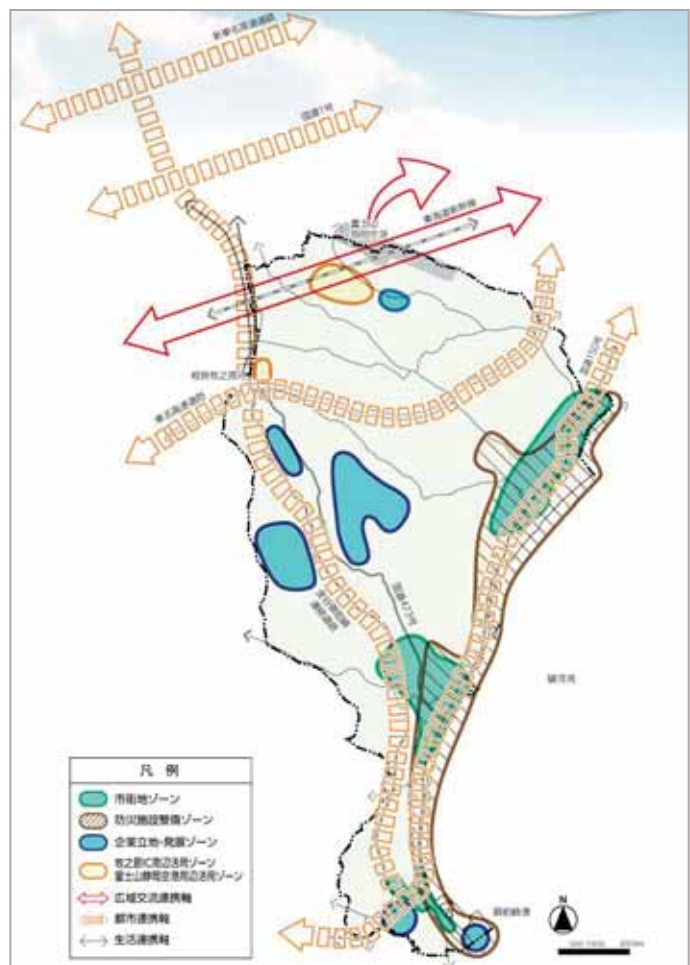
3) 魅力的な都市空間拠点

複数の連携軸が交わる拠点については、多くの人が集まり、通過する交流拠点であるため、交通インフラの充実を進めるとともに、住宅、賑わい施設、産業などの複合的な活用を進めることで交流、定住人口の更なる増加を図ります。

また、危機管理意識の高まりにより、安全安心な住宅地や工業用地を求める需要が高まっていることから、沿岸部の防災施設整備と並行して高台の有効利用を進めます。

4) 土地利用の方向性

市域の土地・空間の効果的な機能分担を図るため、土地利用における主要な活用方法として右図のゾーニングを行い、適正な利用を進めます。



■将来都市構造図

⑤ 政策・施策の体系

政策・施策の体系は以下のとおりとなっています。ここでは、本計画に関わりのある、重点プロジェクトの「輝く高台プロジェクト」と、施策の「公共交通の充実」を整理します。



⑥ 輝く高台開発プロジェクト

1) 方向性

市域の外周部に整備されている交通インフラを有効利用し、周辺地域からのアクセスに優れた開発を進める中で、安心な住宅や工場用地を求めて移転する住民、企業の受け皿をつくります。

また、商業、研究、教育施設などを含めた新たな賑わい拠点の整備を行い、市民の消費活動の利便性を高めるとともに、市外から牧之原市に通勤する人達が魅力を感じて定住するような住環境の整備を進めます。

2) 具体的な取組

○新幹線新駅の実現に向けた事業の促進

○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

○その他の高台の有効利用

(開発の用途)

- ・安全安心な住宅地、工業用地の開発
- ・市民の消費意欲を満たす商業施設の整備
- ・首都圏や海外との時間的距離の短縮を活かした研究、製造、教育施設等の誘致

3) 目標

分類	指標	現状	目標値
数値	年間建築確認申請の件数(共同・専用住宅)	198 件	250 件
	年間企業立地件数(1,000 m ² 以上)	2 件	3 件
市民満足度	住宅地の整備や住宅に関する情報の発信	25.1%	45.1%

⑦ 施策（公共交通の充実）

1) 方向性

- 空港については、多くの人が利用することで更に運航便が増加し、利便性が高まることから、県や関係市町と連携し利用促進に努めます。また、新幹線新駅については、県や関係市町と連携して設置を促進します。
- 鉄道駅や隣接市街地へのアクセスの機能を持つ自主運行バス路線については、運行経路の沿道にある企業の通勤利用や沿道地区との意見交換による利用促進に努めます。運行の継続については、関係市との協議により判断基準を作成し、それをもとに見直しを検討します。また、市民の移動実態に変化が見られる場合は、関係市町と協議のうえ、新たな運行経路の設置も検討していきます。
- 高齢者などを対象とした市内の移動交通については、新たな検討の場を設け、地域の移動手段としての利用形態や運行方法について調査、検討したうえで運行実施に向けて取り組んでいきます。

2) 目標

分類	指標	現状	目標値
数値	静岡空港搭乗者数	45.9 万人	70.0 万人
	自主運行バス利用者数	18.6 万人	20.0 万人
市民満足度	空港を活用するための取組	24.2%	44.2%
	公共交通の充実(バス交通など)	21.9%	41.9%

3) 施策展開における役割分担

◆市民、自治会、企業、団体等に期待される役割

- ・市民、企業は、積極的に空港やバス路線を利用します。
- ・地域は、既存のバス路線の利便性を高めるため、市と運行内容等を協議するとともに、地域の移動手段として必要な交通の実現に向けて取り組みます。
- ・市民、企業、地区は、自主運行バスの利用促進に協力します。

◆市の役割

- ・空港、バスの利用促進のための情報を提供します。
- ・自主運行バスの利用や経営状況に係る情報を発信するとともに、利用促進のための取組を行います。
- ・地区とともに公共交通について検討できる場を設けます。
- ・地区のバス交通等の運行の手続きを支援します。
- ・バス交通の運行について関係市町等との調整を行います。

2. 牧之原市まち・ひと・しごと創生総合戦略

① 策定年月：平成 27 年 3 月

② 計画期間：平成 27 年度～平成 31 年度

③ 人口の将来展望

1) 基本姿勢

現状と課題を踏まえ、市民とともに、的確な施策を展開し、人口減少に歯止めをかけるためには、今後の取組において、次の 3 つの基本姿勢を共有することが重要とされています。

○基本姿勢 1：人口減少問題を正確かつ冷静に認識する

人口減少問題を根拠なき「楽観論」で対応するのは非常に危険です。一方、「もはや打つ手がない」というような「悲観論」に立っても仕方ありません。大切なことは現在起こっている事態を、正確かつ冷静に認識することからすべては始まります。

○基本姿勢 2：対策は早ければ早いほど効果がある

人口減少対策とは人口構造そのものを変えていくことであり、効果が出てくるまでには長い時間を要します。しかし、早く取り組めば取り組むほど効果が上がることがわかっており、5 年の対策の遅れが将来の安定的人口 300 万人分を減少させることが国の試算でわかっています。事態への対応を先延ばししないことこそが求められています。

○基本姿勢 3：「活力を高め、若者が魅力を感じる住環境や雇用・教育環境」を実現する

若者がこのまちに魅力を感じ、「住みたい、住み続けたい」と思い、自らの希望に基づき結婚し、子どもを産み、育てることができるような住環境や雇用、教育環境をつくること、それが人口減少の流れをストップさせる基本方策です。

④ 目指すべき将来の方向

若者が魅力を感じる住環境や雇用・教育環境を実現し、深刻な人口減少をストップさせるため、以下 6 つの方向が提示されています。

1. 周辺市町へ若者が流出している「人の流れ」を変える、人口流出に歯止めをかける

人口減少の最大要因は若年層の流出にあり、このまま推移すれば、今後も相当規模の若者が流出することが見込まれ、近い将来に自治体運営が困難となるおそれがあります。少子化対策の視点からも「人の流れ」を変える必要があります。

2. 「出生率向上」のため、阻害要因の除去に取り組む

結婚・出産は「個人の自由が最優先」を前提とした上で、出生率向上のため、このまちに住み、結婚をし、子どもを産み育てたい人の希望を阻害する要因の除去に取り組む必要があります。そのため、若者が住み、働き、結婚し、子どもを産み育て、教育させたいと思う環境づくりのため、全ての施策を集中させる必要があります。地域や企業の主体的な取組も重要な要素となります。

3. 長期的かつ総合的な視点から有効な施策・事業を迅速に実施する

人口減少に関わる課題は、長期的な視点から考える必要があります。また、社会経済全般に関わることから、子育て支援だけでなく、産業・雇用、高台開発(土地利用)、高齢者の社会参加、防災対策、医療など総合的な取組が不可欠であります。

4. 新たな費用は、「将来世代に負担のツケを回さない」の方針の下、既存事業の見直し、アセットマネジメントの推進によって対応する

新たな施策・事業の実施で必要とされる費用は、既存事業の見直し等によって対応すべきであり、今後の人口減少の下で多額の債務を抱えることとなる将来世代に負担のツケを回すべきではありません。「時限爆弾」と言われる公共施設更新問題にも早期に着手し、マネジメントを推進する必要があります。

5. 「選択と集中」の考え方を徹底する

似たような小粒の対策を「総花的」に行わず、「選択と集中」の考え方を徹底し、人口減少に即して最も有効な対象に、投資と施策を集中させる必要があります。

6. 高齢者が活躍できる社会づくりに強力に取り組む

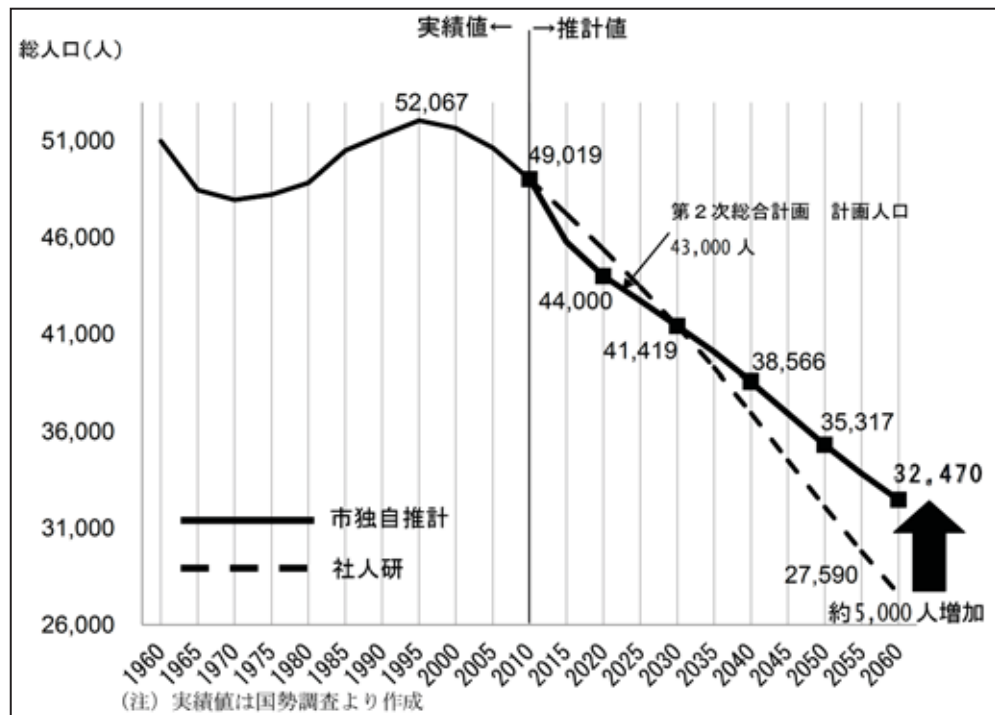
40、50年前と比べ、20倍の速度で高齢化が進行しており、少なくともここ数十年は生産年齢人口の減少は避けられないことから、高齢者がより一層活躍できる社会づくりに強力に取り組む必要があります。そのことが「支えられる側」から「支える側」への意識変換につながり、「若者が魅力を感じる住環境づくり」の大きな力となります。

⑤ 市の人口の推移と長期的な見直し

1) 平成 72 (2060) 年に約 5,000 人の施策効果

○社人研の推計によると、平成 72 (2060) 年の市の人口は 27,590 人まで減少すると見通されています。

○市の見直しでは、短期的には東日本大震災の影響が残りますが、市の施策による効果が着実に反映され、合計特殊出生率と純移動率が仮定値のとおり改善されれば、平成 72 (2060) 年の人口は 32,470 人となり、社人研推計と比較し、約 5,000 人の施策効果が見込まれています。



■市の人口推移と長期的な見直し

3. 牧之原市都市計画マスタープラン

① 策定年月：平成 28 年 3 月

② 計画期間

- ・目標年次は、概ね 20 年後の平成 47 年とします。
- ・中間年次は、牧之原市総合計画等の基本構想との整合を図り、平成 37 年とします。

③ 都市づくりの基本理念

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

④ 都市づくりのテーマ

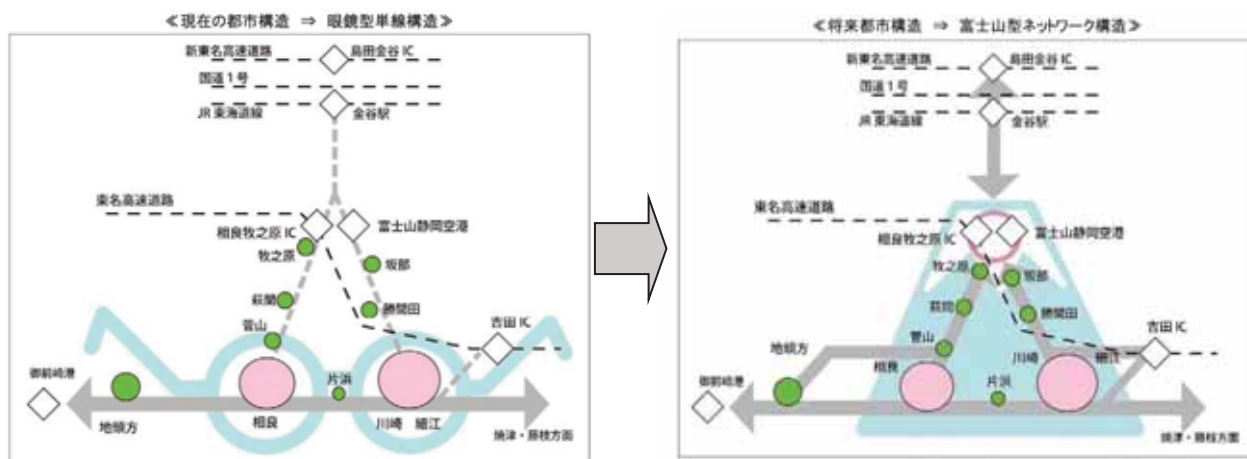
『絆と元気が創る 幸せあふれみんなが集う NEXT まきのほら』

⑤ 将来都市構造

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

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

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



■現在の都市構造⇒眼鏡型単線構造

土地利用ゾーン

- コンパクト市街地形成ゾーン【市街地のコンパクト性の維持を基本とし、居住機能や都市機能の充実を図るゾーン】
- 工業振興ゾーン【企業が安心、快適に操業することができる環境の整備・充実を図るゾーン】
- 集落環境保全ゾーン【良好な環境の維持を基本とし、集落地としての安全性・利便性の向上を図るゾーン】
- 森林・農地保全ゾーン【山林や農地の適正な維持・管理、農地の集約化等を図るゾーン】
- 住宅地検討ゾーン【既存住宅地に近接した高台の地域に、移転を望む人たちの受け皿としての都市基盤の整備手法等について検討するゾーン】
- 産業誘導検討ゾーン【新たな企業誘致や沿岸部の産業移転の受け皿として、都市基盤の整備手法等について検討するゾーン】

拠点

- 都市拠点
【行政、教育、商業、医療などの既存の都市機能を維持・充実するとともに、必要となる居住機能、都市機能等の誘導を図る拠点】
- 広域交流拠点
【交通利便性を活かしながら、新たな活力にぎわい交流を生み出す場として、インバウンドの玄関口として有効活用を図る拠点】
- 産業拠点
【良好な生産環境の維持・充実を図りながら、更なる産業の活性化を図る拠点】
- 観光・レクリエーション拠点
【良好な自然環境を守りながら、より多くの人に利用される憩いの場として環境の整備・充実を図る拠点】

骨格軸

- 広域連携軸
【陸路、海路、空路において国土レベルで周辺都市と連絡する本市の主要な軸であり、広域にわたる市民生活や産業活動、各都市との連携交流を支える軸】
- 都市連携軸
【広域連携軸に連結する主要な軸であり、広域連携軸とともに市民生活や産業活動を支える軸】
- 臨海防災軸
【防災・減災対策を実施することにより、臨海地区の安全性を高めるとともに、良好な自然環境、美しい景観を保全する軸】

将来都市構造図



⑥ 都市施設基本計画（公共交通）

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

1) 多様な手法による利用しやすい公共交通の確保

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

2) バス利用の促進

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

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

3) バスターミナル機能の強化

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

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

4) 富士山静岡空港及び東名高速道路の利便性の向上

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

5) 新幹線新駅設置構想の促進

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

⑦ 都市整備計画（交通施設）

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

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

4. 榛南・南遠広域都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

① 計画期間

都市づくりの理念、将来の都市構造については、平成 42 年の姿として策定しています。また、区域区分、都市施設の整備等については、平成 32 年の姿として策定しています。

目標年次 平成 32 年（基準年次から 10 年後）

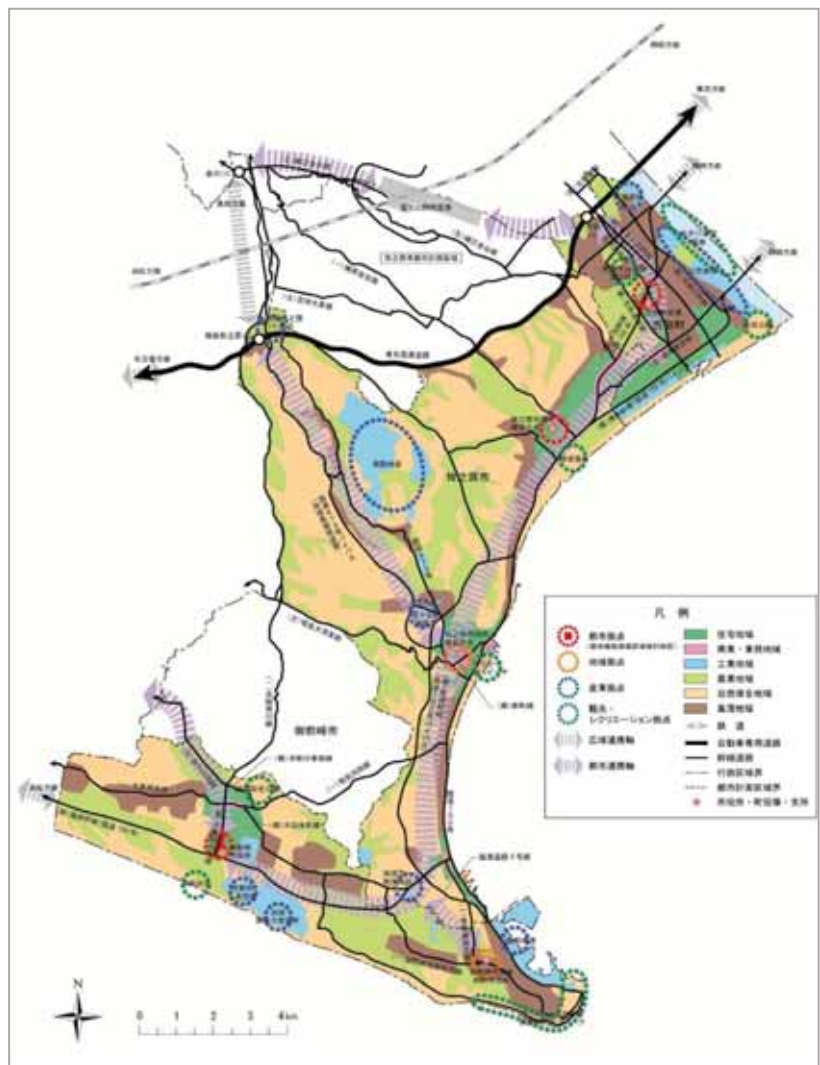
平成 42 年（基準年次から 20 年後）

② 都市づくりの基本理念

- 地域特性を活かした産業と都市機能が充実した活力あるコンパクトな都市づくり
- 広域交通網を活用した交流と連携による都市づくり
- 誰もが安全で安心して快適に暮らせる都市づくり
- 恵まれた自然環境を保全し、地域資源を活かした都市づくり
- 住民・企業・行政による対話と協働の都市づくり

③ 地域毎の市街地像

ユニバーサルデザインや防災等へ配慮したまちづくりにより、調和のとれた生活環境の確保を目指すとともに、現行の既成市街地を中心に人口動態の見込みを踏まえた都市機能の適正な配置、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します。



■ 将来市街地像図

④ 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針（牧之原市関連を抜粋）

1) 主要用途の配置の方針

◆住宅地

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

牧之原市細江地区、大江地区、御前崎市池新田地区及び吉田町片岡地区等については、ゆとりとうるおいのある低層住宅地を配置します。

◆商業・業務地

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

牧之原市静波地区、波津地区等の旧来からの中心市街地として商業系施設が立地している地区は、良好なまち並み景観の創出などにより地域密着型の近隣商業地区を配置します。

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

◆流通業務地

用途白地地域の東名高速道路相良牧之原インターチェンジ周辺は、農林業等との調整を行い、交通の利便性を活かした流通業務等の計画的な土地利用を検討します。

2) 市街地における建築物の構成に関する方針

◆住宅地における建築物の密度の構成に関する方針

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

牧之原市細江地区、御前崎市池新田地区及び吉田町片岡地区等の市街地外縁部にある住居系の新市街地では、ゆとりとうるおいのある低密度住宅地とします。

◆商業・業務地における建築物の密度の構成に関する方針

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

◆工業地における建築物の密度の構成に関する方針

牧之原市萩間地区、菅ヶ谷地区、地頭方・新庄地区、御前崎市池新田工業団地、御前崎港、吉田町大幡地区、川尻地区は、工業機能の集積を図ります。

3) 市街地の土地利用方針

◆都市内の緑地又は都市の風致の維持に関する方針

一級河川大井川から駿河湾及び遠州灘に至る水辺の緑地、牧之原台地の茶園は、本区域の象徴的な緑地であり、今後も保全します。

4) その他の土地利用の方針

◆優良な農地との健全な調和に関する方針

牧之原市の牧之原台地の茶畑、吉田町の住吉・片岡地区の吉田田んぼ及び区域内における一団の水田等の農業振興地域の農用地区域は、農業生産の基盤となる優良農地であり、適切に保全します。

◆自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針

緑豊かな牧之原台地や駿河湾と遠州灘に面した海岸、貴重な水辺環境である一級河川大井川、さらに市街地を取り巻く田畑等は、良好な都市環境を形成する上で重要な資源であるため、これらの恵まれた自然環境を保全するとともに、レクリエーションの場としての活用を図ります。牧之原市の富士山静岡空港周辺部を含む準都市計画区域については、土地利用の整序と環境の保全を図ります。

⑤ 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針

1) 交通体系の整備の方針

今後、本区域は交通の要衝として、広域及び隣接する区域との連携がさらに求められていくことや地球温暖化対策への対応等、社会情勢の変化を踏まえた対応が求められることを考慮し、本区域における交通体系を以下の基本方針に基づき整備を図ります。

- ・ 県内の主要圏域への連携を強化する幹線道路網の機能強化を図る。
- ・ 都市機能が集約した拠点等を結び、多極ネットワーク型コンパクトシティの実現に資する交通ネットワークの形成を図る。
- ・ 東名高速道路吉田インターチェンジ、相良牧之原インターチェンジ、富士山静岡空港及び重要港湾御前崎港等の広域交通拠点と、各市町の中心市街地との連携機能を充実させる総合的な交通体系の形成を図る。
- ・ 均衡のとれた適正な都市機能を分担し、相互にサービスを楽しむことができるよう、各拠点間及び隣接区域を連携する交通体系の形成を図る。
- ・ 市街地内の骨格を形成し、円滑な交通に寄与する道路網の整備を図る。
- ・ 市街地内の生活道路については、歩行者・自転車利用者空間の確保により、安心安全な道路環境の改善を図る。
- ・ 公共交通機関の利用を促進するための交通ネットワークの構築を図る。

5. 榛南・南遠都市圏総合都市交通マスタープラン

① 計画期間

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

② モビリティ・マネジメント計画等

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

■モビリティ・マネジメント計画等の立案

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

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

③ 総合都市交通マスタープランの効果

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

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



■モビリティ・マネジメント計画等の施策実施箇所図

6. 牧之原市東名高速道路相良牧之原 IC 周辺地区整備構想

① 対象区域

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



② まちづくりの基本的な考え方

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

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

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

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

◎広域交流拠点・産業交流拠点

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

◎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、儲かる農業を実現します

③ 土地利用の基本的な方針および導入機能

◆賑わいの場

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

◆農業・茶業振興の場

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

◆雇用の場

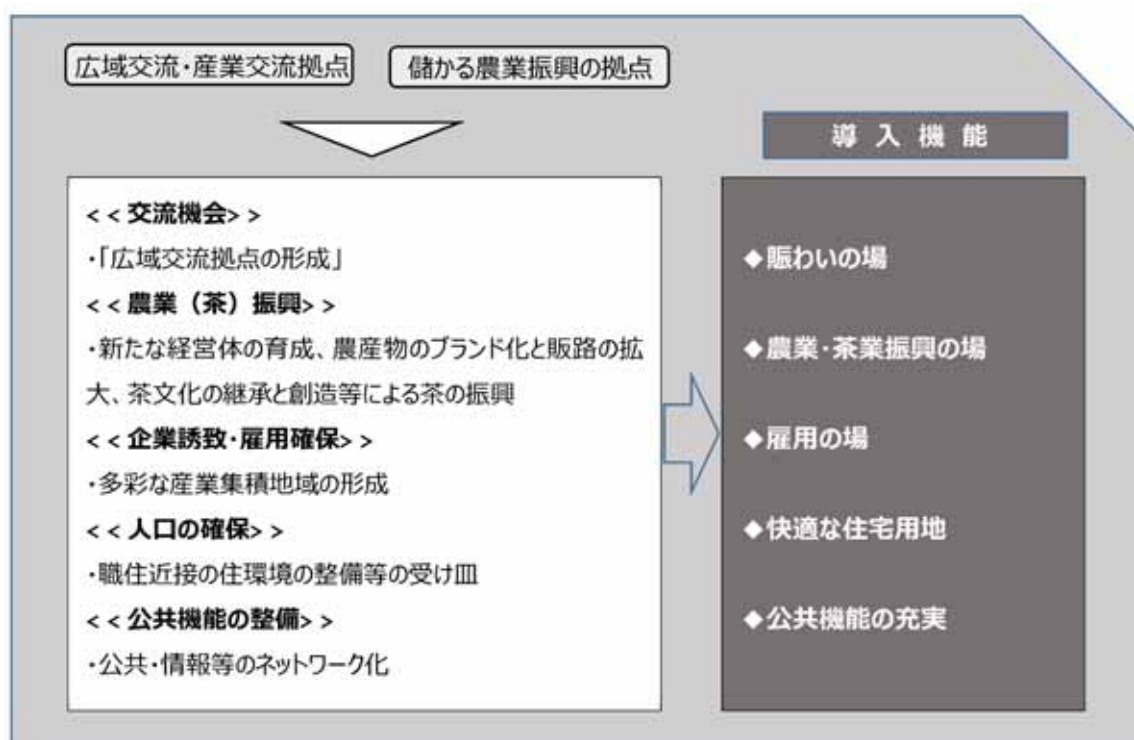
- ・企業誘致による新たな産業集積や雇用の創出の形成を目指していきます
- ・多彩な産業集積地域を形成することで、雇用の場を増大します

◆快適な住宅用地

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

◆充実した公共機能

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



■土地利用の基本的な方針および導入機能

④ 今後のまちづくりの手法等について

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

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

①5つの機能を適正に導入したまちづくりには、土地区画整理事業等の制度の活用が考えられています。

②様々な地権者の意向や社会経済情勢も踏まえ、事前に土地の権利交換等を行うなど、段階的にかつ着実に業を進めることが考えられています。

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

7. 第2次牧之原市環境基本計画

① 策定年月：平成 29 年 3 月

② 計画の期間

環境基本計画の計画期間は 10 年間とし、目標年次は平成 38 年度とします。

③ 対象とする環境の範囲

本計画では、身近なところから地球レベルまでの環境の保全と創造についての広がりを考えながら、「自然環境」「資源循環」「生活環境」「地球環境」「環境教育」の 5 つの視点で環境を捉えます。

④ 計画の役割

- ◆望ましい環境像共有するためのもの
- ◆環境関連施策を推進するための方向性を示すもの
- ◆市民・滞在者・事業者・市の役割を示すもの

⑤ 基本理念

- 基本理念 1：豊かな「環境の恵み」を将来の世代に残す
- 基本理念 2：公平な役割分担のもとで、「持続的発展が可能な社会」をつくる
- 基本理念 3：郷土の風土と文化を継承しながら、「人と自然との共生」を確保する
- 基本理念 4：「地球環境の保全」のために、できることから取り組む

⑥ 望ましい環境像

うみ・そら・みどりと共生するまち まきのほら

⑦ 進むべき方向性

基本目標 1：里山・里地・里海と人をつなぐまち【自然環境】

自然環境や生物多様性の保全、人と自然とのふれあいの促進、景観・歴史文化などにも配慮した総合的な住み心地の良さの向上など、本市の財産である豊かな自然や風土を活かした、人と自然が共生するまちを目指します。

基本目標 2：資源を大切に作る心を育むまち【資源循環】

花と緑豊かな環境、美しい夜空・音色などの創出や、日常生活や事業活動から発生する大気や水の汚染、騒音・振動や悪臭などの問題をできる限り低減し、安全で安心して暮らせる快適で健康なまちを目指します。

基本目標 3：クリーン&グリーンを広めるまち【生活環境】

環境負荷の少ない持続可能な社会を実現するため、資源を有効活用し、豊かな環境の恵みを享受できる「質」を重視した循環型社会を目指します。

基本目標 4：地球のために行動するまち【地球環境】

地球温暖化防止を進めるため、地域社会を構成する各主体が身近なことで今できることを自ら推進し、全ての人が温暖化防止の活動に取り組むまちづくりを進めます。

基本目標 5：環境への想いをつなぎ育てるまち【環境教育】

環境に関する教育や情報の提供、実践活動を推進することで、みんなが環境のことを考え、自らが率先して行動・協働する持続可能な社会の実現を目指します。

⑧ 望ましい環境像の実現に向けた取組（公共交通関連抜粋）**1）温暖化対策を総合的に進める****■市が推進する取組**

取組方針	取組内容
低炭素型の地域づくり	バスを中心とした公共交通機関による移動を促進し、温室効果ガスの削減に努めます。

■市民・事業者・滞在者の取組

取組方針	取組内容
低炭素型の地域づくり	移動時の交通手段を見直し、近距離であれば徒歩や自転車の利用を進めます。また、遠出の際には公共交通機関などの利用を推進します。

⑨ 目標値（運輸部門抜粋）

「牧之原市地球温暖化対策実行計画（区域対策編）」において、温室効果ガス排出量の削減の目標短期目標、中期目標、長期目標を設定しています。

■温室効果ガス排出量の削減目標（単位は千 t-CO₂）

	H17 (2005)	H25 (2013)	H32 (2020)			H42 (2030)			H62 (2050)
		基準	現状趨勢	短期目標	削減見込	現状趨勢	中期目標	削減見込	長期目標
運輸	157.6	139.1	132.7	130.4	2.3	124.0	112.3	11.6	142.8

(2) 地域公共交通の取組の方向性

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

上位・関連計画	公共交通に係る取組方針等
第2次 牧之原市総合計画 (平成27年3月)	<ul style="list-style-type: none"> ●高台開発プロジェクトにおける新幹線新駅の実現に向けた事業促進や、東名高速道路相良牧之原 IC 北側及び空港周辺の複合的な用途による開発 ●県や関係市町と連携した空港の利用促進 ●企業の通勤利用や沿道地区との意見交換による利用促進 ●施策展開における市民、自治体、企業、団体等に期待される役割 <ul style="list-style-type: none"> ・市民、企業は、積極的に空港やバス路線を利用 ・地域の移動手段として必要な交通の実現に向けての取り組み ・市民、企業、地区は、自主運行バスの利用促進に協力 ●施策展開における市の役割 <ul style="list-style-type: none"> ・空港、バスの利用促進のための情報を提供 ・自主運行バスの利用や経営状況に係る情報を発信 ・地区とともに公共交通について検討できる場の設置
牧之原市 まち・ひと・しごと 創生総合戦略 (平成27年3月)	<ul style="list-style-type: none"> ●「活力を高め、若者が魅力を感じる住環境や雇用・教育環境を実現する」など、3つの基本姿勢 ●「高齢者が活躍できる社会づくりに強力的に取り組む」など、6つの目指すべき将来の方向 ●人口ビジョンでは、2060年の人口は社人研の推計では27,590人となっているが、市の施策の展開により、2060年時点で32,470人になると見込んでいる
牧之原市都市計画 マスタープラン (平成28年3月)	<ul style="list-style-type: none"> ●将来都市構造として「富士山型ネットワーク構造」の形成 ●公共交通の利便性向上等に向けた計画 <ul style="list-style-type: none"> ・多様な手法による利用しやすい公共交通の確保 ・バス利用の促進 ・バスターミナル機能の強化 ・富士山静岡空港及び東名高速道路の利便性の向上 ・新幹線新駅設置構想の促進
榛南・南遠広域都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 (平成28年4月)	<ul style="list-style-type: none"> ●榛原地区の市街地と相良地区の市街地を結ぶ軸と、相良地区の市街地と東名高速道路相良牧之原 IC を結ぶ軸を“都市連携軸”として位置づけ ●交通体系の整備方針として公共交通に関する方針 <ul style="list-style-type: none"> ・多極ネットワーク型コンパクトシティの実現に資する交通ネットワークの形成 ・公共交通機関の利用を促進するための交通ネットワークの構築
榛南・南遠都市圏総合都市交通マスタープラン (平成24年3月)	<ul style="list-style-type: none"> ●デマンドバスや乗合タクシーの導入検討 ●職場モビリティ・マネジメントの導入検討 ●アウトカム指標として「公共交通(バス)の利用者数」や「公共交通のカバーエリア人口」が示されている

上位・関連計画	公共交通に係る取組方針等
牧之原市東名高速道路相良牧之原 IC 周辺地区整備構想	<ul style="list-style-type: none"> ●東名高速道路相良牧之原 IC、富士山静岡空港等に近接する交通利便性を生かして国内外の人たちと交流し、「まきのはら」を発信、アピールするまちづくり ●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 ●新たな産業集積により「雇用」を創出し、地域経済を活性化するまちづくり ●市民や企業が安心・快適に暮らし活動できるように、災害と環境に配慮したまちづくり(沿岸部と内陸部の集約連携型都市構造の誘導)
第 2 次牧之原市環境基本計画 (平成 29 年 3 月)	<ul style="list-style-type: none"> ●市が推進する取組として、バスを中心とした公共交通機関による移動を促進し、温室効果ガスの削減に努める ●市民・事業者・滞在者の取組として、移動時の交通手段を見直し、近距離であれば徒歩や自転車の利用を進める。また、遠出の際には公共交通機関などの利用の推進

上位・関連計画の整理と地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を踏まえ、牧之原市の地域公共交通の取組の方向性を以下のとおり整理します。

牧之原市の地域公共交通の取組の方向性

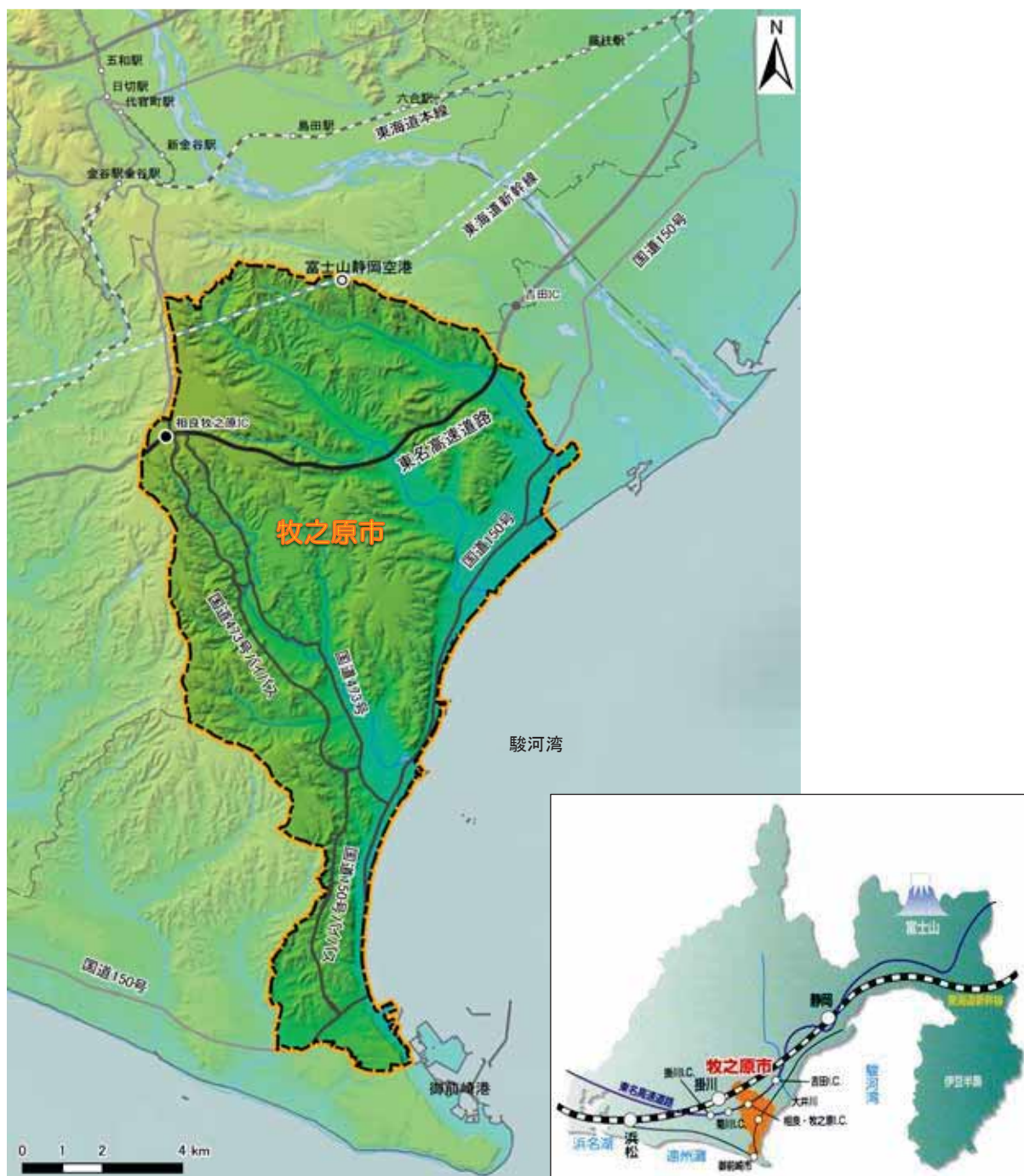
- 人口減少、限られた予算の中で、「富士山型ネットワーク構造」の都市の実現や、多極ネットワーク型コンパクトシティの実現に資する地域公共交通ネットワークの形成が求められます。
- 「高台開発プロジェクト」に係る、新幹線新駅の実現や東名高速道路相良牧之原 IC 北側及び富士山静岡空港周辺の複合的な用途による開発、空港の利用促進など、牧之原市の各種事業と整合した地域公共交通ネットワークの形成が必要となります。
- 持続可能な地域公共交通の実現に向け、市民、自治会、企業、団体等と連携したモビリティ・マネジメントや利用促進等の取組の推進が必要となります。

第2章 地域概況

(1) 地勢・自然的条件

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

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



■地形図

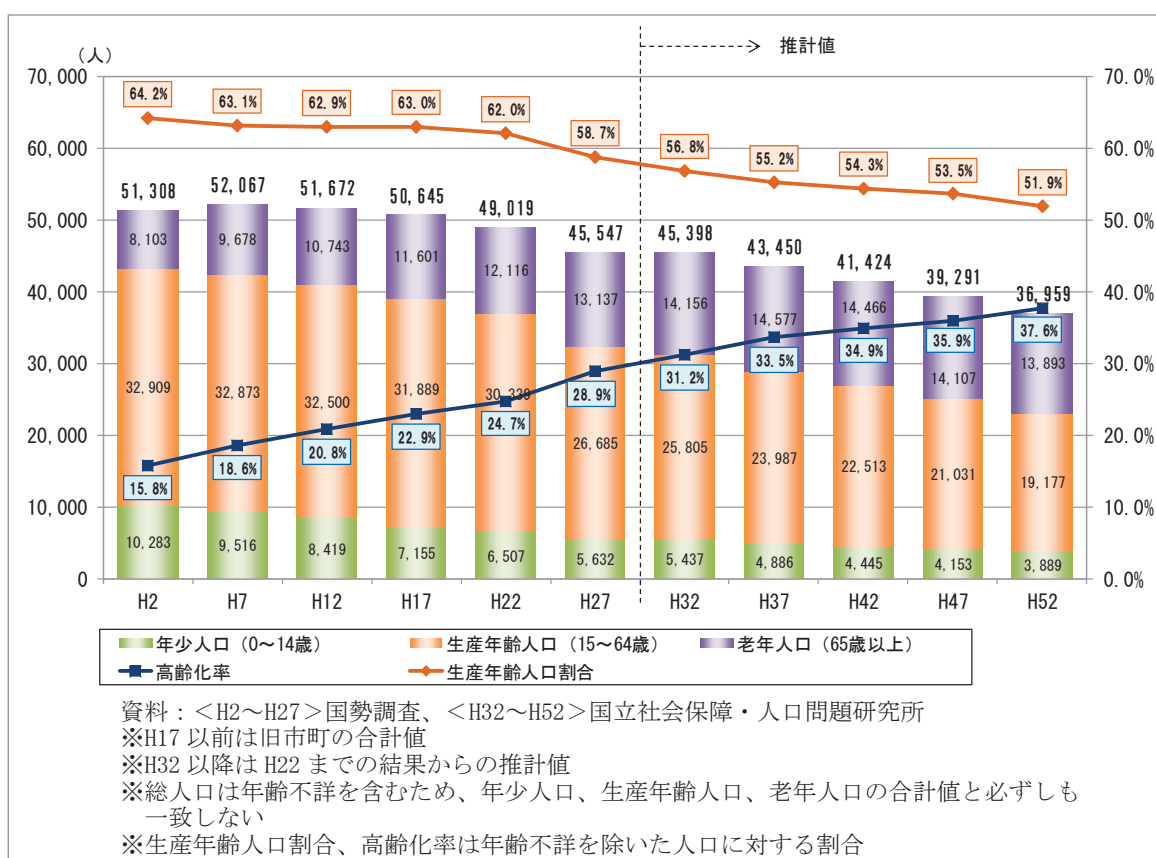
(2) 人口動向および人口分布

① 人口推移

牧之原市では、平成 7 年の 52,067 人をピークに人口が減少しており、平成 27 年時点では、45,547 人で、平成 7 年からの 20 年間で約 12.5%減少しています。将来的にも減少することが予測されており、国立社会保障・人口問題研究所の平成 25 年 3 月の推計によると、平成 52 年時点で、36,959 人になると予測されています。

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

老年人口は増加を続けており、平成 42 年までは増加が続くことが予測されています。また、高齢化率は、平成 27 年時点で 28.9%となっており、将来的にもその割合は増加することとなっています。

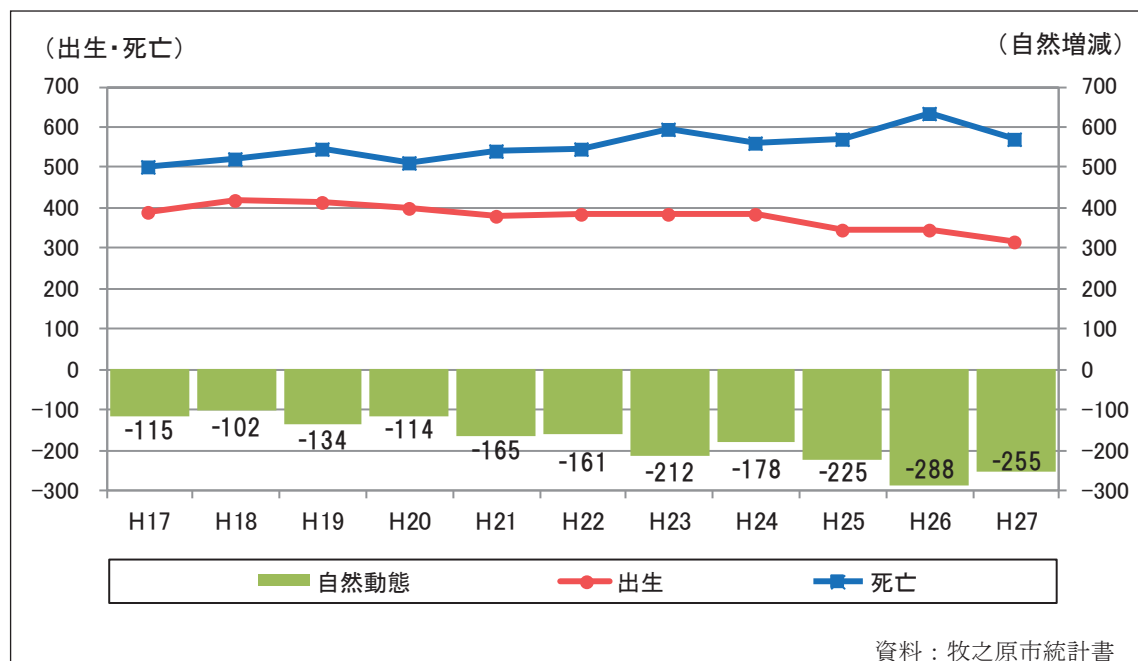


■年齢3区分別人口の推移

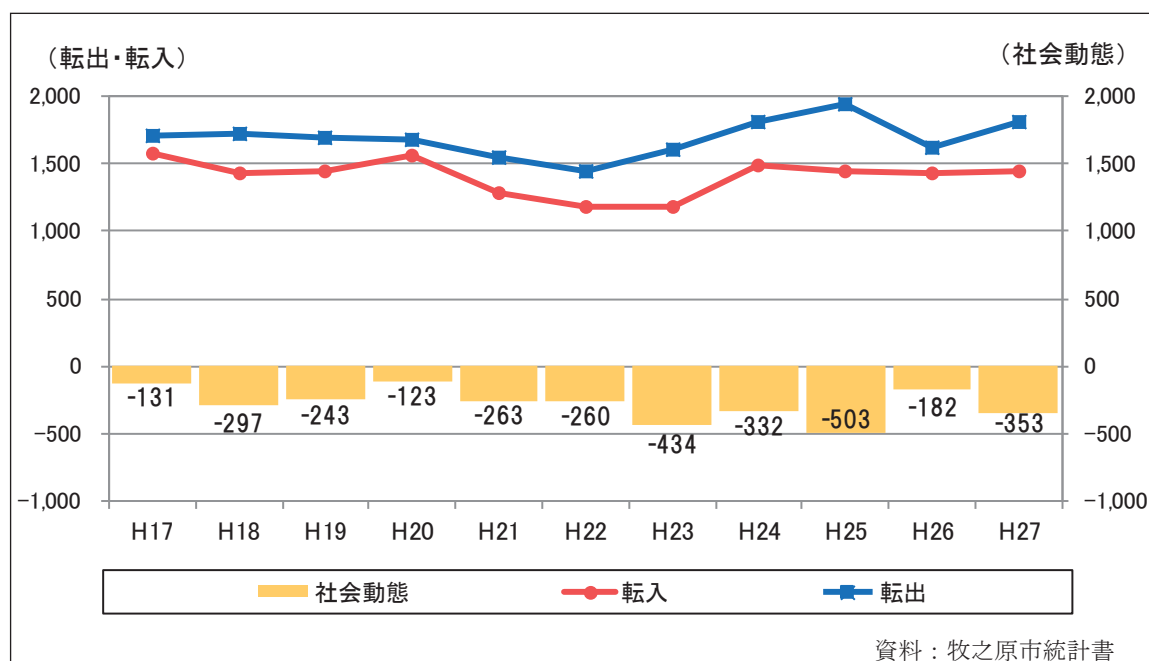
② 人口動態

人口の自然動態は、平成 20 年頃までは年間 100 人程度の減少でしたが、年々減少数が増加しており、平成 27 年時点で-255 人となっています。出生数は年間約 400 人でほぼ横ばいで推移していましたが、平成 25 年からはわずかに減少し、平成 27 年時点は 300 人程度となっています。

人口の社会動態は、平成 17 年以降転出者数が転入者数を上回り、常に社会減少が続いています。年間で約 150 人から 500 人程度の社会減少がみられ、概ね年々減少数が大きくなっています。



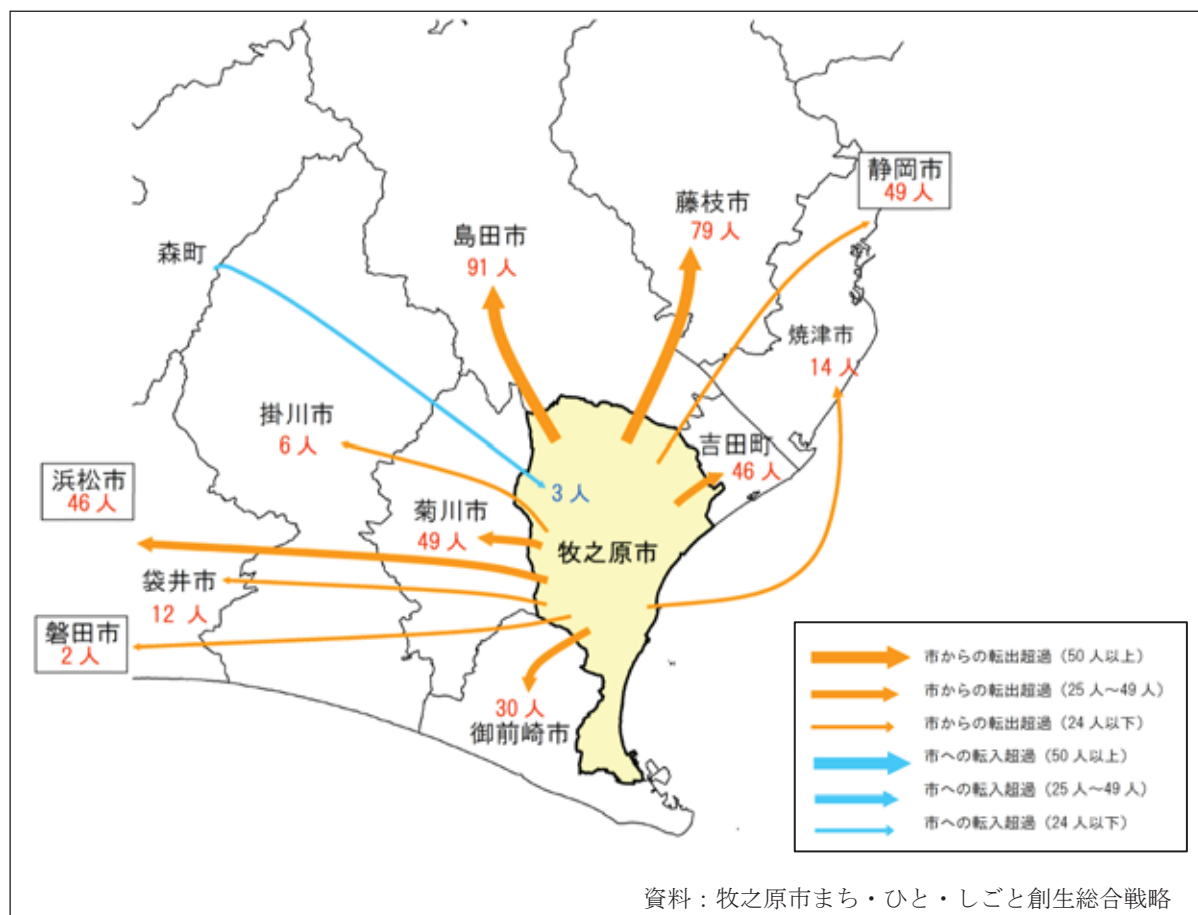
■ 自然動態の推移



■ 社会動態の推移

③ 転入・転出

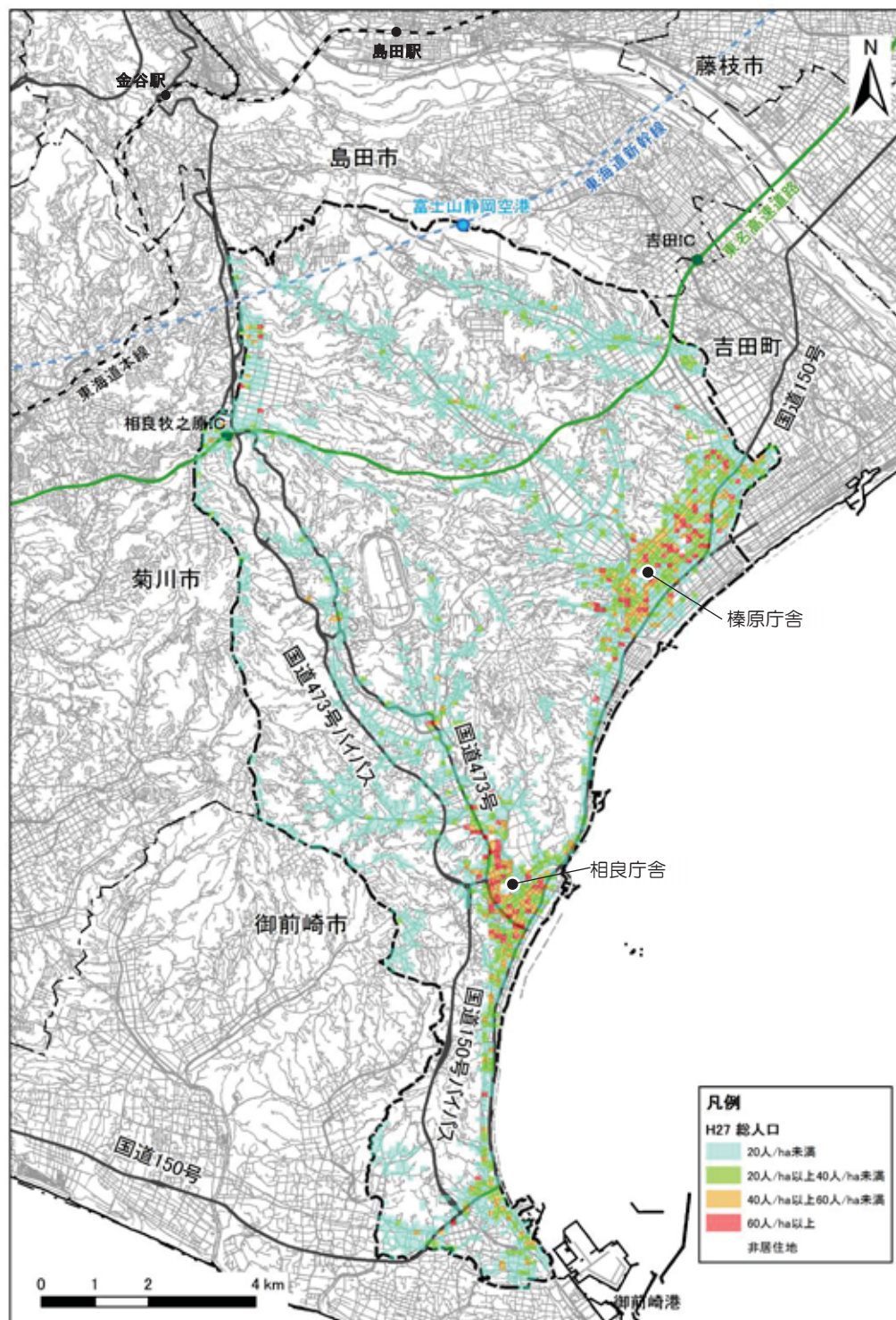
平成 25 年時点の転入・転出状況は、島田市が最も転出超過数が多く、次いで藤枝市、静岡市など牧之原市の北東方面への市への転出が多くなっています。また、菊川市や浜松市への転出も多くなっています。一方、転入超過は、森町のみであり、3人の転入超過となっています。



■ 転入・転出先

④ 人口分布

榛原と相良の各中心部に人口が集中しており、人口密度は「40 人/ha 以上 60 人/ha 未満」「60 人/ha 以上」となっています。また、市南部の地頭方の地域にも分布しており、全般的に沿岸部に人口が分布しています。また、中心部から山間部に向かっては道路沿いに低密度の人口の分布がみられ、「20 人/ha 未満」の地域が多くなっており、低密度地域が広く分布しています。

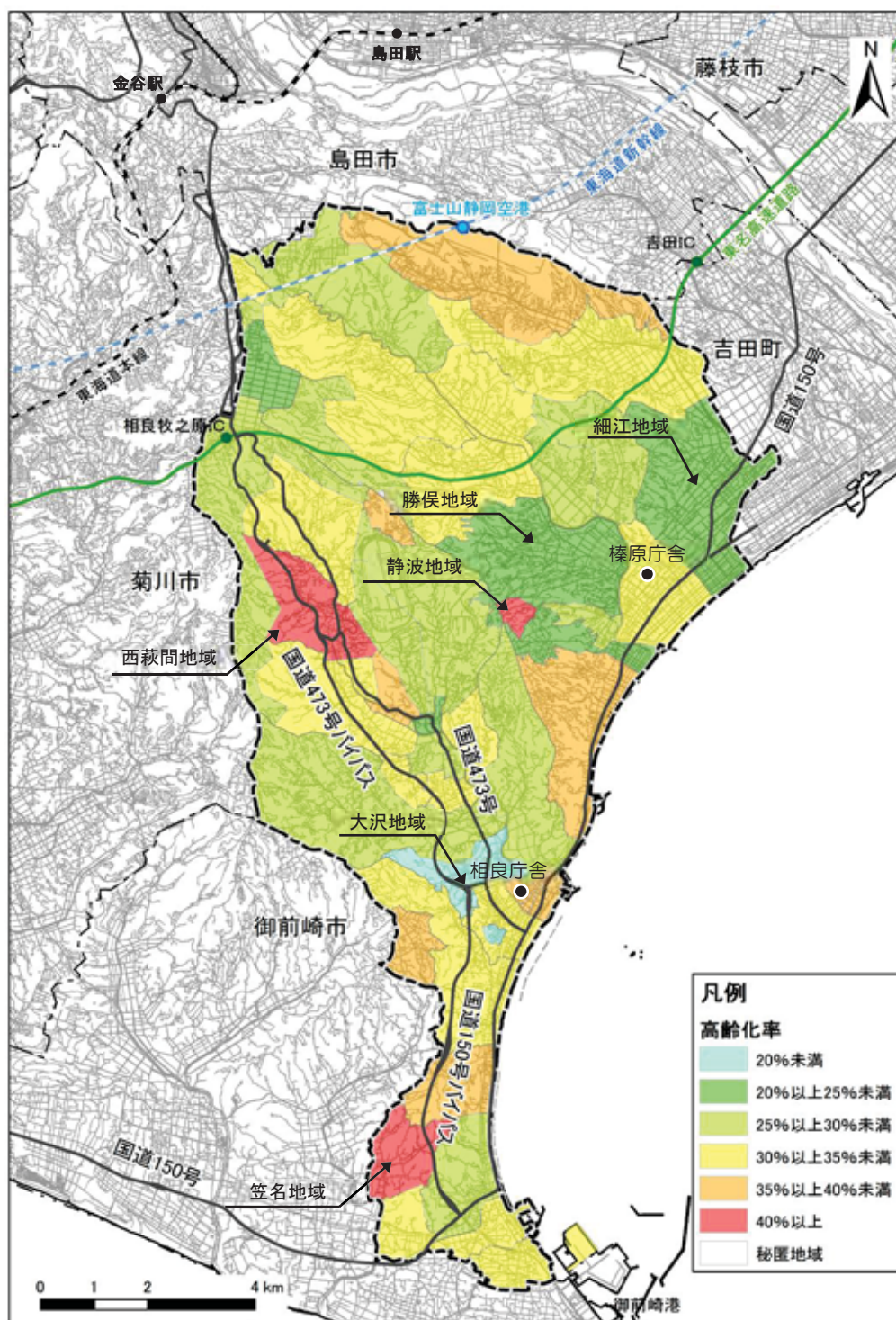


資料：平成 27 年国勢調査

■人口分布

⑤ 高齢化率

地域別に高齢化率をみると、相良庁舎周辺の大沢地域では、「20%未満」、榛原庁舎周辺の細江地域や勝俣地域では、「20%以上 25%未満」と、市全体の 28.9%より、高齢化率が低くなっています。一方、市北部や地頭方地域では 30%以上など高齢化率が高く、特に、笠名地域、静波地域、西萩間地域では、40%以上となっています。



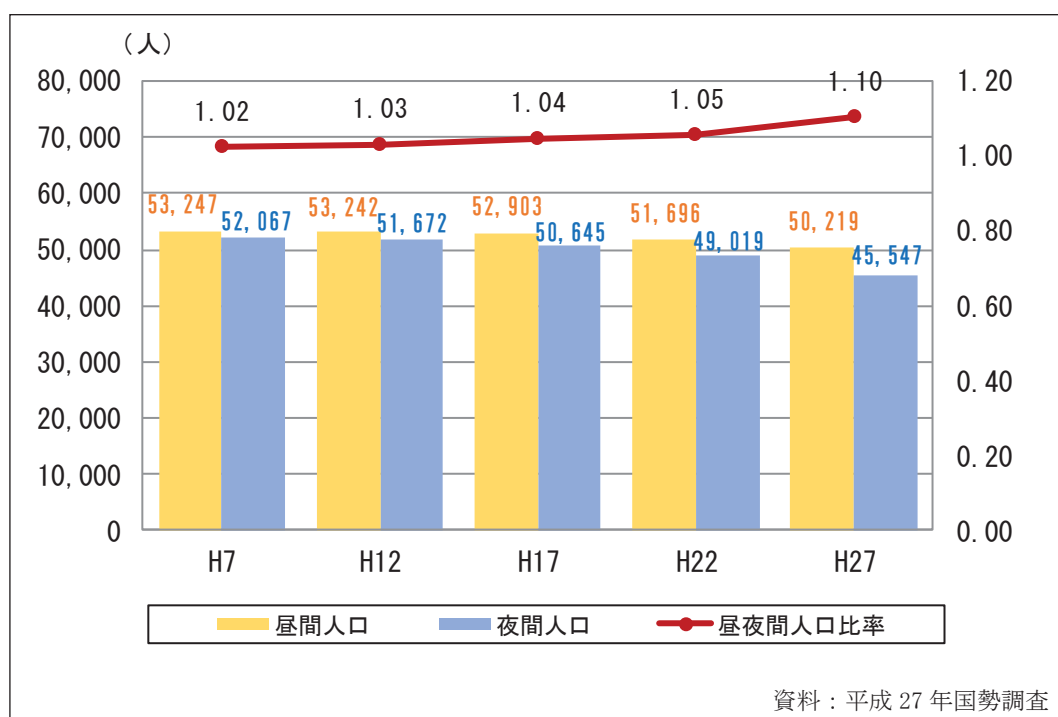
資料：平成 27 年国勢調査

■ 高齢化率

⑥ 昼夜間人口

夜間人口は平成 7 年から平成 27 年の 20 年間で約 6,500 人（約 12.5%）減少しており、昼間人口※¹は平成 7 年から平成 27 年の 20 年間で約 3,000 人（約 5.7%）減少しています。昼間人口は夜間人口と比較し、減少幅が小さくなっています。

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



■昼夜間人口比率の推移

※1：昼間人口 ＝ 牧之原市の人口（夜間人口）

－ 牧之原市からの流出口（牧之原市から他市町村への通勤・通学者数）

＋ 牧之原市への流入人口（他市町村から牧之原市への通勤・通学者数）

※2：昼夜間人口比率 ＝ （昼間人口）／（夜間人口）

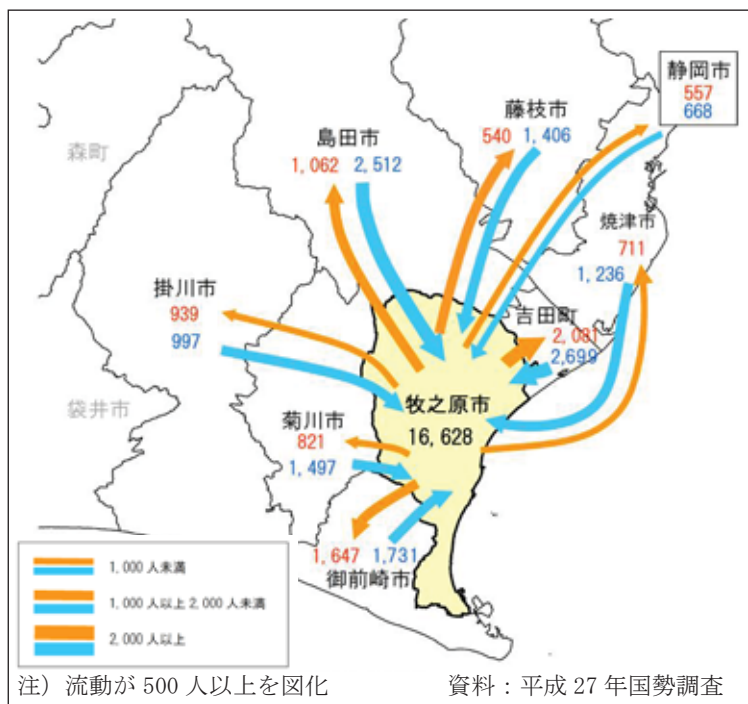
(3) 通勤・通学者の移動状況

① 通勤流動

通勤流動の流入は、吉田町が 2,699 人と最も多く、島田市、御前崎市、菊川市、藤枝市、焼津市と 1,000 人以上の流入がみられます。

流出については吉田町が 2,081 人と最も多くなっています。次いで御前崎市、島田市と 1,000 人以上の流出となっています。

また、全ての市町に対して流入超過となっており、特に藤枝市や島田市は流入超過の割合が高くなっています。



■通勤の流動量図

② 通学流動

通学流動については全体的に流出が多く、静岡市が 179 人と最も多くなっています。次いで、島田市、菊川市、焼津市は 100 人以上の流出がみられます。

流入については、吉田町が 240 人と最も多く、御前崎市では 200 人以上の流入がみられます。

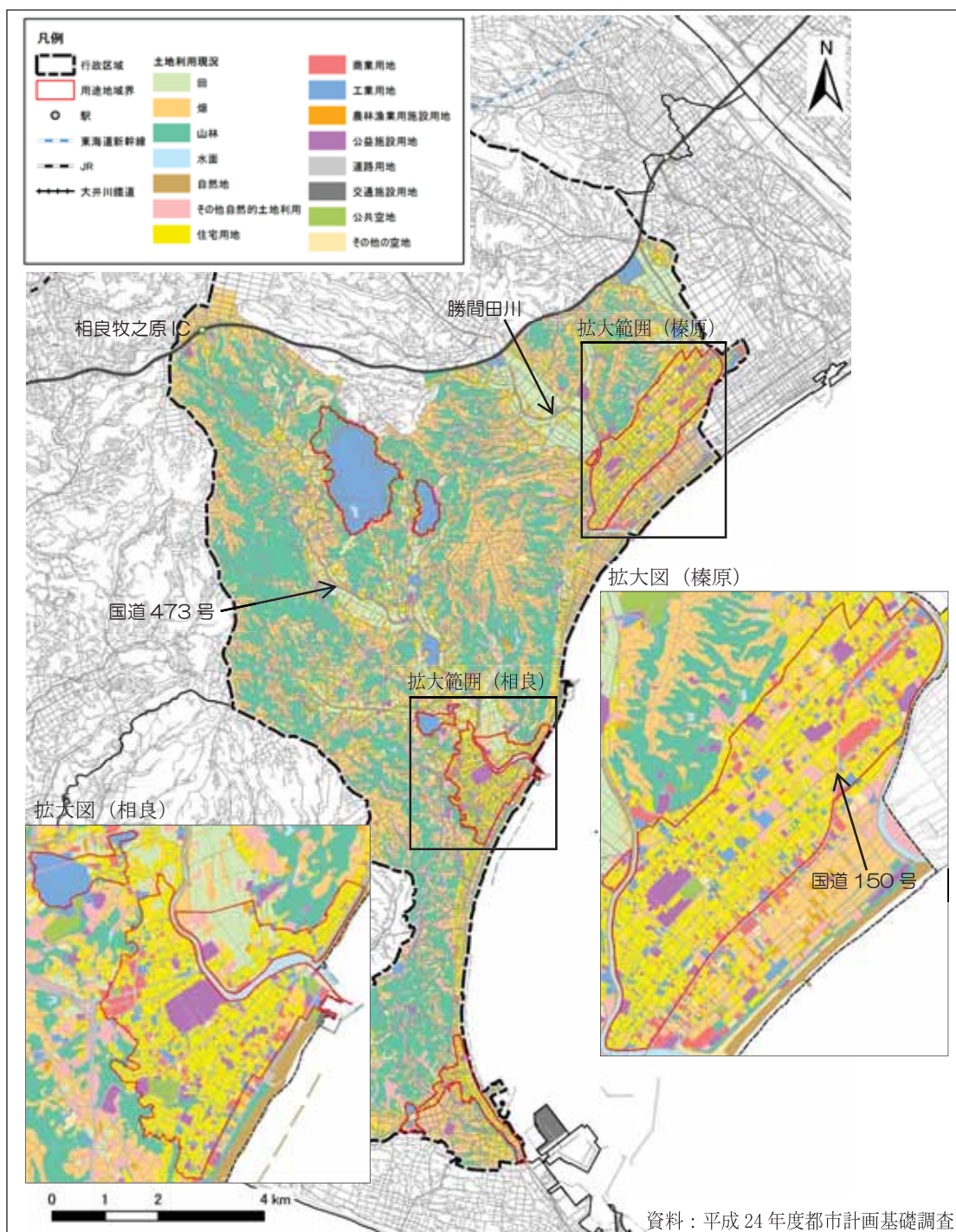


■通学の流動量図

(4) 土地利用の動向

① 土地利用現況

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

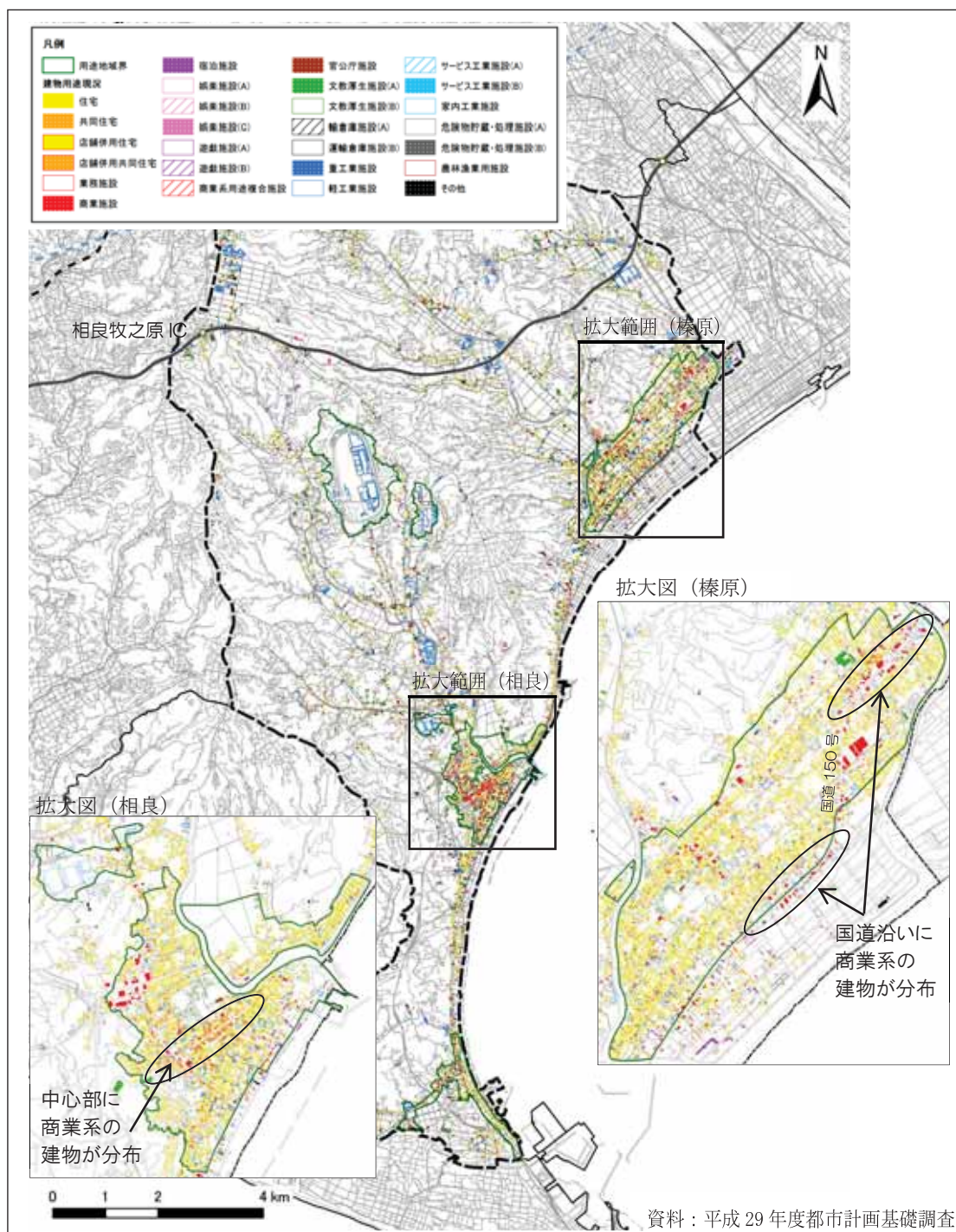


■土地利用現況図

② 建物用途現況

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

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



■ 建物用途現況図

(5) 都市施設の分布状況

① 公共施設・文化施設

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

分類	No.	施設名
庁舎	1	榛原庁舎
庁舎	2	相良庁舎
文化施設	3	牧之原市史料館
文化施設	4	相良総合センターいへら
公民館	5	萩間公民館
公民館	6	地頭方公民館(トーク地頭方)
コミュニティ施設	7	静波コミュニティ防災センター
コミュニティ施設	8	牧之原コミュニティセンター
コミュニティ施設	9	川崎コミュニティ防災センター
コミュニティ施設	10	細江コミュニティセンター
コミュニティ施設	11	勝間田会館



② 学校施設

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

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

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



③ 医療施設・福祉施設

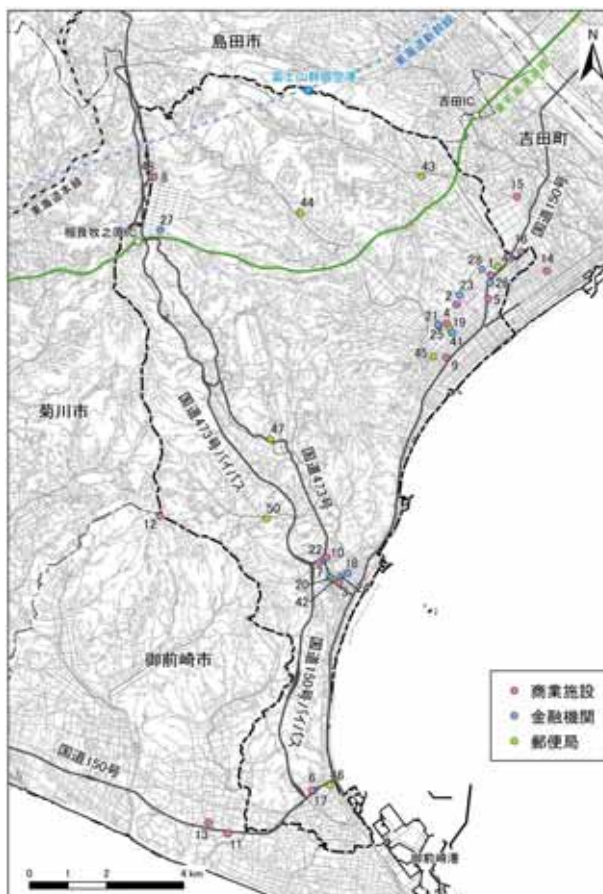
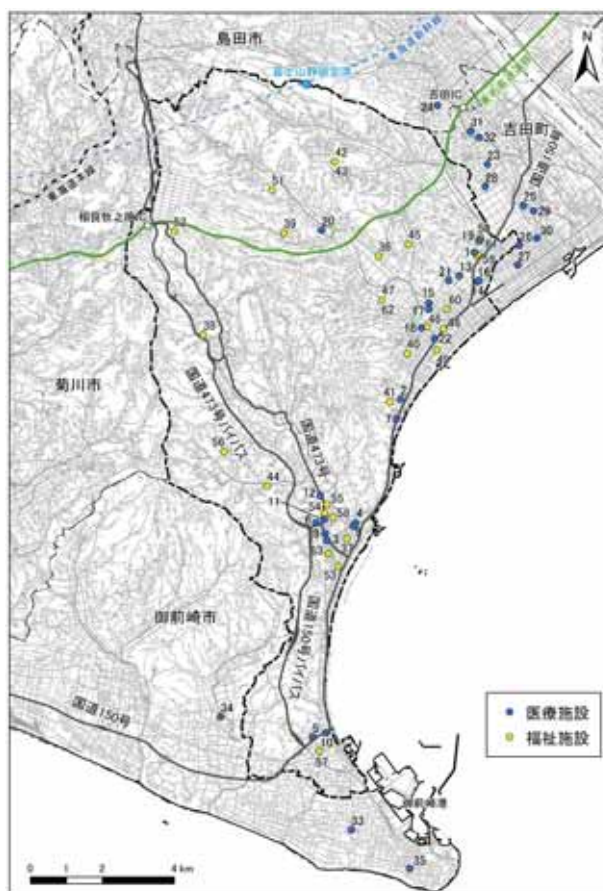
医療施設は、榛原と相良の中心部に多く分布している他、細江地区や吉田町など市東部に多く分布しています。また地頭方地区や御前崎方面にも分布がみられますが、勝間田地区や萩間地区、牧之原地区は医療施設がほぼみられません。

分類	No.	名 称	分類	No.	名 称
医療施設	1	榛原総合病院	福祉施設	36	生きがいガーデンにた
医療施設	2	あかほりクリニック	福祉施設	37	相良いきいきセンター
医療施設	3	運美医院	福祉施設	38	はぎまデイサービスセンター
医療施設	4	小田医院	福祉施設	39	デイサービスセンター真菜
医療施設	5	酒井内科医院	福祉施設	40	老人デイサービス事業うたしあ
医療施設	6	サガ眼科	福祉施設	41	デイサービス 海山荘
医療施設	7	田形内科医院	福祉施設	42	デイサービスセンターすずらん
医療施設	8	中村医院耳鼻咽喉科歯科	福祉施設	43	いちじくの木
医療施設	9	廣瀬医院	福祉施設	44	老人保健施設はるかぜ
医療施設	10	藤原整形外科医院	福祉施設	45	デイサービス サンシティはいばら
医療施設	11	堀口外科医院	福祉施設	46	デイサービスセンター うたり
医療施設	12	渡辺内科医院	福祉施設	47	まるにデイサービス
医療施設	13	赤堀整形外科医院	福祉施設	48	ナチュラルケア楽楽
医療施設	14	石井眼科医院	福祉施設	49	デイサービス清寿園
医療施設	15	石井内科皮膚科医院	福祉施設	50	デイサービス榛南
医療施設	16	えんどうこどもクリニック	福祉施設	51	憩の家みち
医療施設	17	佐牧医院	福祉施設	52	デイサービスセンター牧之原
医療施設	18	高木内科医院	福祉施設	53	相良デイサービスセンター
医療施設	19	玉井整形外科医院	福祉施設	54	アクタガワ 生活リハビリ相良
医療施設	20	はいばら泌尿器科クリニック	福祉施設	55	デイサービスだんらんの家相良
医療施設	21	藤本クリニック	福祉施設	56	デイサービスだんらんの家菅山
医療施設	22	ねぎクリニック	福祉施設	57	JAハイナン
医療施設	23	(医)八洲会はいなん吉田病院	福祉施設	58	地頭方デイサービスセンター
医療施設	24	藤本外科医院	福祉施設	59	ニチケイデイサービス相良
医療施設	25	加藤内科医院	福祉施設	60	デイサービス えん
医療施設	26	川田医院	福祉施設	61	あじさい
医療施設	27	住吉杉の子園診療室	福祉施設	62	小規模多機能型居宅介護まに
医療施設	28	(特養)片岡杉の子園医務室	福祉施設	63	スローライフ汐見台
医療施設	29	岡野内科医院			
医療施設	30	小田原産婦人科医院			
医療施設	31	こどもクリニックおかかわ小児科			
医療施設	32	千内科クリニック			
医療施設	33	座光寺医院			
医療施設	34	宮内診療所			
医療施設	35	永尾内科循環器科医院			

④ 商業施設・金融機関

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

分類	No.	名 称	分類	No.	名 称
商業施設	1	ピアゴ榛原店	信用金庫	26	島田信用金庫／榛原東支店
商業施設	2	株式会社カネハチ榛原店	信用金庫	27	島田信用金庫／牧の原支店
商業施設	3	KOマート／相良店	信用金庫	28	横浜信用金庫／榛原支店
商業施設	4	KOマート／静波店	その他金融機関	29	JAハイナン／榛原支店
商業施設	5	KOマート／ファンモール店	その他金融機関	30	JAハイナン／静波支店
商業施設	6	新鮮市場ジョイ(OY)	その他金融機関	31	JAハイナン／細江支店
商業施設	7	スーパーラック／相良店	その他金融機関	32	JAハイナン／坂部支店
商業施設	8	株式会社タカヤナギ	その他金融機関	33	JAハイナン／勝間田支店
商業施設	9	パロー静波店	その他金融機関	34	JAハイナン／牧之原支店
商業施設	10	フードマーケットマム相良店	その他金融機関	35	JAハイナン／地頭方支店
商業施設	11	スーパーラック浜岡店	その他金融機関	36	JAハイナン／相良支店
商業施設	12	仲屋	その他金融機関	37	JAハイナン／片浜支店
商業施設	13	カインズモール御前崎	その他金融機関	38	JAハイナン／菅山支店
商業施設	14	株式会社カネハチ／住吉店	その他金融機関	39	JAハイナン／萩間支店
商業施設	15	KOマート／吉田店	その他金融機関	40	静岡労働年金／榛南支店
商業施設	16	ペインフォードセンター吉田店	郵便局	41	榛原郵便局
銀行	17	静岡銀行／御前崎支店	郵便局	42	相良郵便局
銀行	18	静岡銀行／相良支店	郵便局	43	坂部郵便局
銀行	19	静岡銀行／榛原支店	郵便局	44	勝間田郵便局
銀行	20	スルガ銀行／相良支店	郵便局	45	榛原静波郵便局
銀行	21	スルガ銀行／榛原支店	郵便局	46	地頭方郵便局
信用金庫	22	掛川信用金庫／相良支店	郵便局	47	萩間郵便局
信用金庫	23	掛川信用金庫／榛原支店	郵便局	48	牧之原郵便局
信用金庫	24	島田信用金庫／相良支店	郵便局	49	榛原細江簡易郵便局
信用金庫	25	島田信用金庫／榛原支店	郵便局	50	菅山簡易郵便局



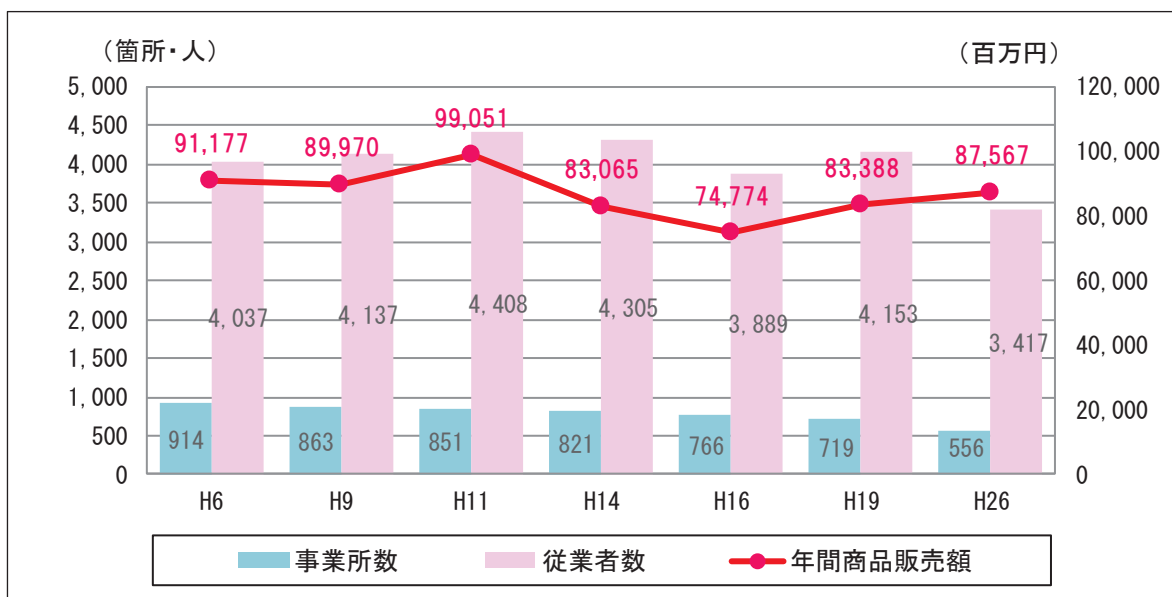
(6) 産業動向

① 商業の状況

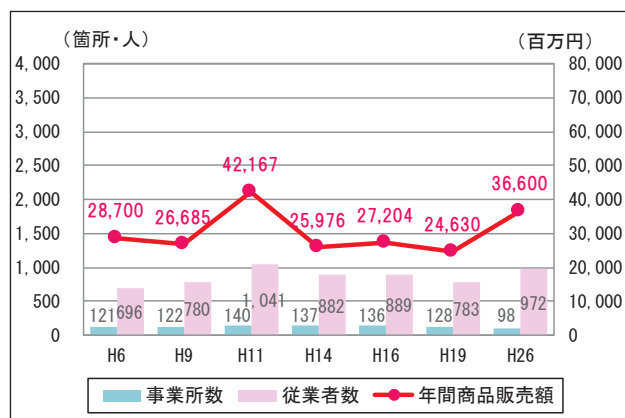
商業統計調査は、平成 19 年までと平成 26 年で集計の対象が異なり、比較することができないため、平成 19 年までの商業の推移をみると、年間商品販売額は平成 16 年まで緩やかに減少傾向にあり、事業所数は一貫して減少しています。

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

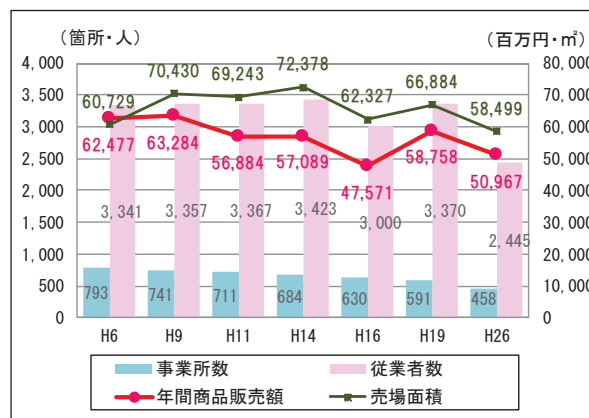
小売業の年間商品販売額は平成 16 年まで緩やかに減少傾向にあり、事業所数は一貫して減少を続けています。



■商業事業所・従業者数・年間商品販売額の推移（卸売業・小売業合計）



■商業事業所・従業者数・年間商品販売額の推移（卸売業）



■商業事業所・従業者数・年間商品販売額の推移（小売業）

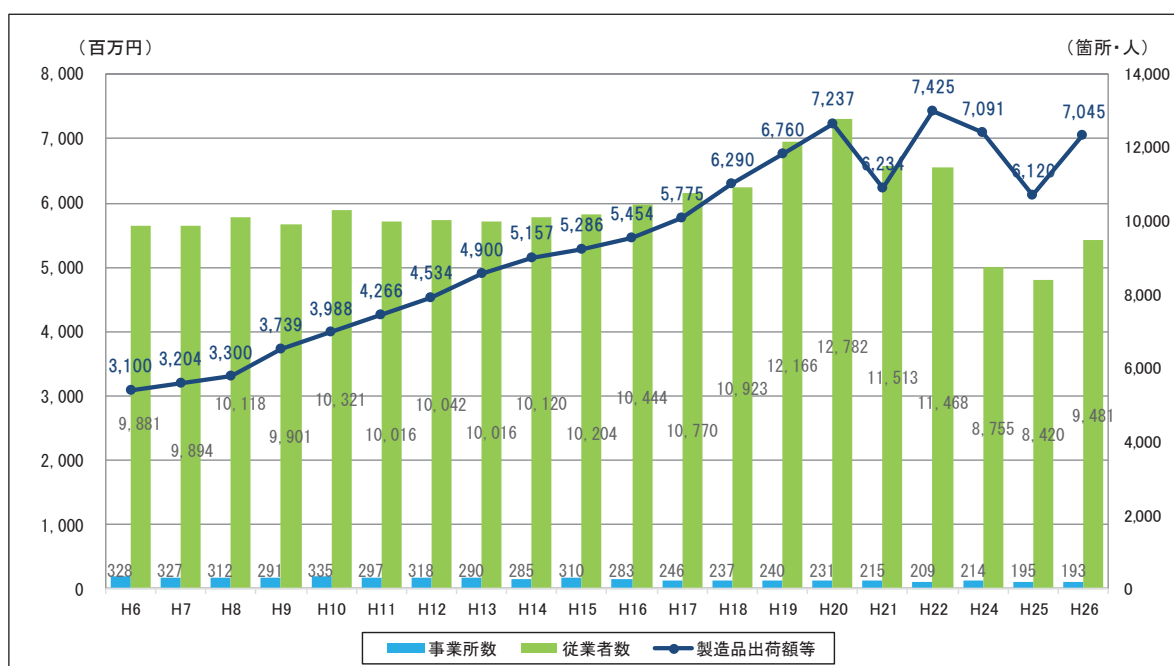
資料：商業統計調査

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

② 工業の状況

製造品出荷額等は平成 20 年までは増加を続けていましたが、平成 21 年は大幅に減少しました。これは、リーマン・ショックによる影響であると考えられます。平成 21 年以降は 60 億円から 75 億円の範囲で増減を繰り返しています。

事業所数は一貫して減少が続いており、従業者数は、製造品出荷額等と同様に平成 20 年までは増加していましたが、平成 21 年以降は減少に転じています。平成 26 年時点で、事業所は 193 事業所、従業者数は 9,481 人となっています。



資料：工業統計調査、経済センサス活動調査（H23）

■事業所数・従業者数・製造品出荷額等の推移

また、市内には、産業系の企業が多数立地しています。

■市内の主要企業

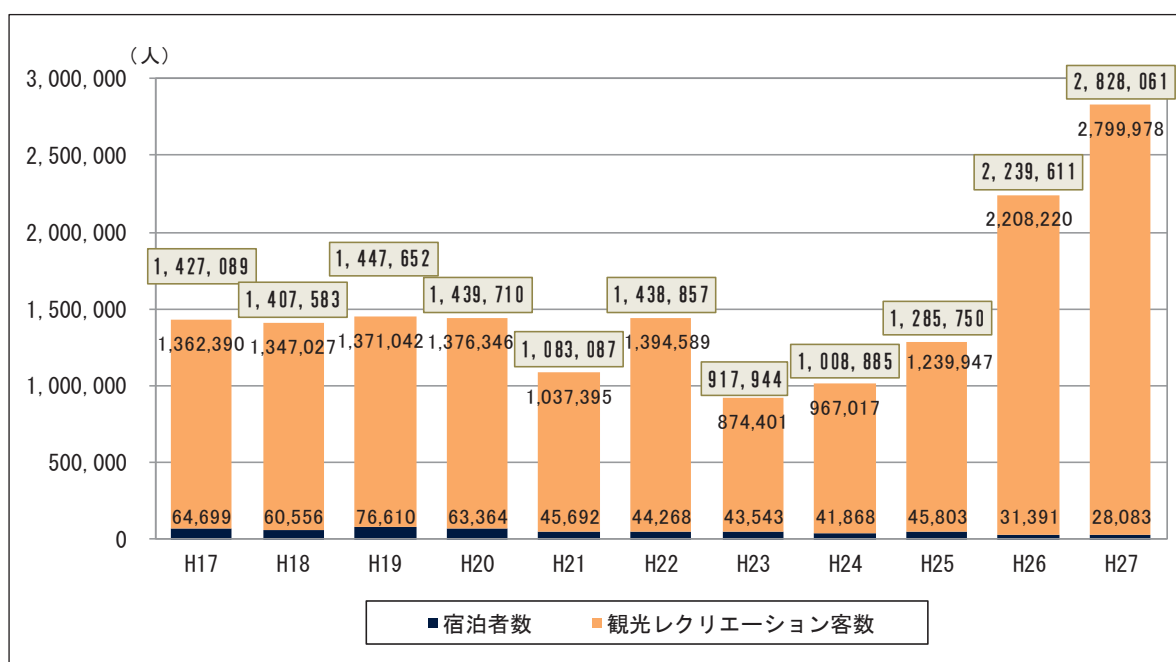
会社名	住所	会社名	住所
スズキ株式会社	白井 1111	日機装株式会社	静谷 498-1
TDK 株式会社	女神 31-1	株式会社小糸製作所	坂部 3407
株式会社伊藤園	女神 21	株式会社大日商会	中西 241-1
株式会社小糸製作所	菅ヶ谷 933-1	東洋製罐株式会社	白井 622-8
三和シャッター工業株式会社	菅ヶ谷 1028	日本コルマー株式会社	坂口 2094-1
ミクニパーテック株式会社	笠名 500-1	第一化成株式会社	坂口 2020
NOK 株式会社	地頭方 590-1	伊藤園産業株式会社	坂部 3272-1
矢崎部品株式会社	布引原 206-1	富士山静岡空港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

(7) 観光動向

① 観光交流客数

宿泊者数は年々減少傾向にあり、平成 17 年度時点で年間 64,699 人であったのに対し、平成 27 年度で年間 28,083 人と 10 年間で半数以上少なくなっています。一方、観光レクリエーション客数は、平成 25 年度までは年間約 100 万人から 150 万人で推移しています。平成 26 年度に大きく増加した要因は、富士山静岡空港のターミナルビルの客数を統計の対象としたためであり、平成 26 年度から平成 27 年度にかけて増加している要因は、富士山静岡空港を利用する外国人旅行者の増加によるものとみられます。

また、海水浴客数は平成 27 年度で年間 536,600 人と、県内では下田市に次いで多くなっており、観光レクリエーション客数の 20%程度を占めています。



資料：統計センターしずおか（静岡県観光交流の動向）

■観光交流客数（宿泊者数＋観光レクリエーション客数）の推移

■市町村別海水浴客数（平成 27 年度・上位 5 市）

順位	1 位	2 位	3 位	4 位	5 位
市町	下田市	牧之原市	熱海市	沼津市	伊東市
平成 27 年度(人)	640,780	536,600	290,928	121,066	90,563

資料：静岡県観光交流の動向



資料：牧之原市観光協会

(8) 災害特性

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

市では「津波防災まちづくり計画※1」に基づき、津波避難施設の整備を進めています。これまで津波避難タワー※2 7基、津波避難ビル1棟、防災公園1カ所が完成しており、平成29年度末には、計画されている津波避難施設12カ所すべての整備が完了するなど、津波対策を進めています。

※1：津波防災まちづくり計画

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



※2：牧之原市内の津波避難タワー（Gブロック）



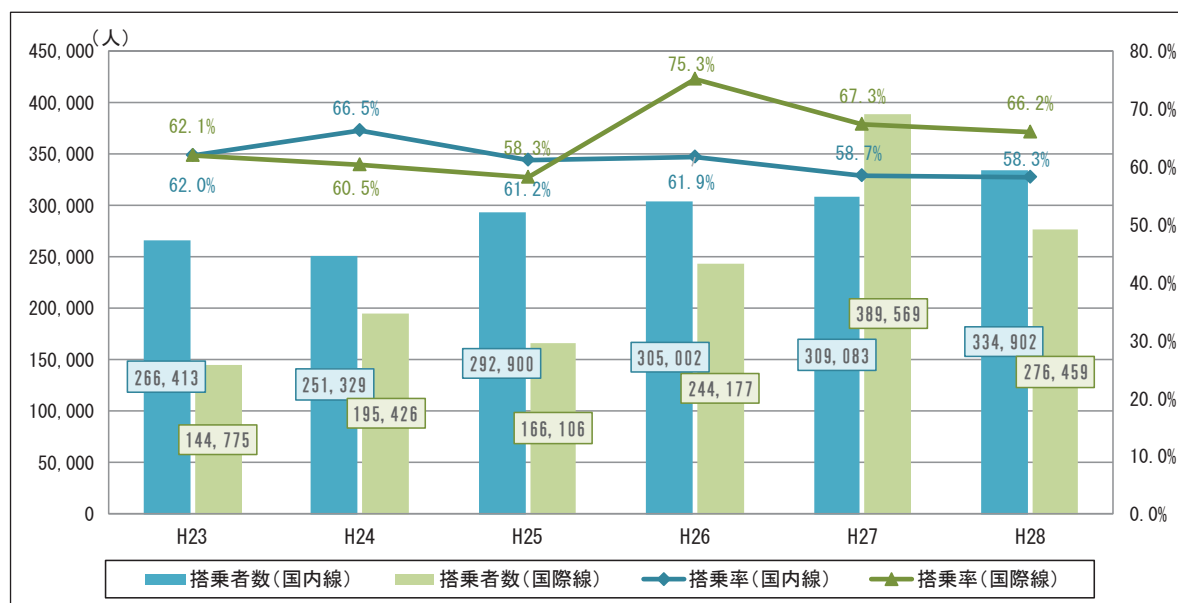
■ 牧之原市津波ハザードマップ

(9) 富士山静岡空港の動向

平成21年6月に開港した富士山静岡空港は、提供座席数・搭乗者数ともに増加傾向にあります。

国内線の搭乗者数は年々増加しており、平成28年度時点で年間334,902人となっています。国際線の搭乗者数は平成27年度まで増加傾向にあり、平成27年度は国内線の搭乗者数より多くなっています。平成28年度は平成27年度より少なくなっているものの、年間で276,459人となっています。また、搭乗率は国内線、国際線ともに60～75%で概ね横ばいに推移しています。

なお、富士山静岡空港は、利便性向上や利用促進を図り、多彩なサービスを提供できる機能を備えるため、現在、旅客ターミナルの増築・改修工事を実施しており、平成30年10月に完成予定となっています。



資料：富士山静岡空港HP

■富士山静岡空港の利用状況



資料：静岡県

(10) 自動車等保有状況

① 自動車保有台数

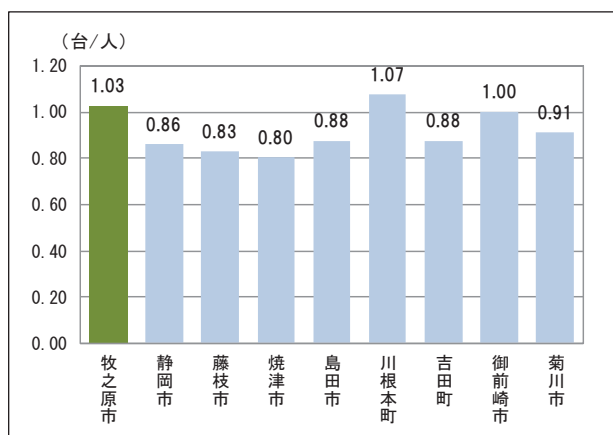
牧之原市の自動車保有台数は、年々減少傾向にあり、5年間の増減率では、周辺市町より減少している傾向にあります。一方、人口あたりの自動車保有台数は、周辺市町と比較すると大きくなっており、人口あたりの自動車保有台数は 1.03 台/人で、1 人が1 台ずつ保有している計算になります。また、世帯あたりの自動車保有台数は周辺市町の中で最も高く 2.9 台/世帯で、1 世帯あたり 3 台程度の自動車を保有している状況です。

	自動車保有台数【台】（※1）					5年間 増減数	5年間 増減率	H29人口 （※2）	H29世帯数 （※2）	自動車保有台数	
	H25	H26	H27	H28	H29					人口比 【台/人】	世帯数比 【台/人】
牧之原市	47,271	47,152	46,602	46,314	45,984	-1,287	-2.7%	44,804	15,685	1.03	2.9
静岡市	602,014	602,777	602,394	601,250	602,316	302	0.1%	699,421	288,879	0.86	2.1
藤枝市	118,402	118,985	118,803	118,620	118,654	252	0.2%	143,270	53,490	0.83	2.2
焼津市	112,227	112,307	112,142	111,439	111,189	-1,038	-0.9%	138,125	51,484	0.80	2.2
島田市	86,137	86,250	86,215	86,053	85,404	-733	-0.9%	97,330	34,842	0.88	2.5
川根本町	7,798	7,725	7,593	7,459	7,348	-450	-5.8%	6,839	2,845	1.07	2.6
吉田町	25,568	25,739	25,452	25,435	25,397	-171	-0.7%	29,005	10,598	0.88	2.4
御前崎市	32,935	32,892	32,579	32,263	32,142	-793	-2.4%	32,125	11,452	1.00	2.8
菊川市	42,727	43,535	43,330	42,802	42,784	57	0.1%	46,826	16,548	0.91	2.6

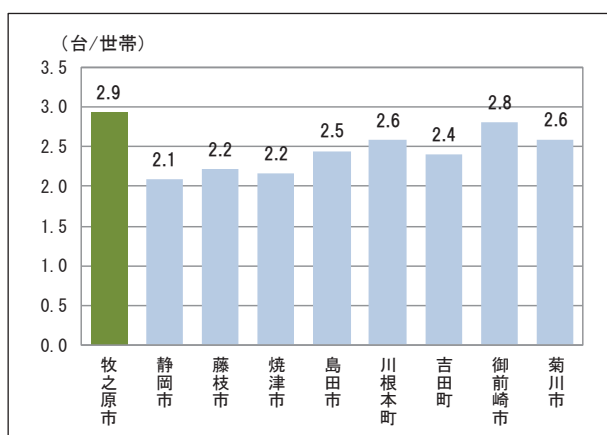
出典：統計センターしずおか

※1：各年次4月1日現在の自動車保有台数

※2：平成29年4月時点の市町村別推計人口



■人口あたりの自動車保有台数 (H29)



■世帯あたりの自動車保有台数 (H29)

② 運転免許保有者数

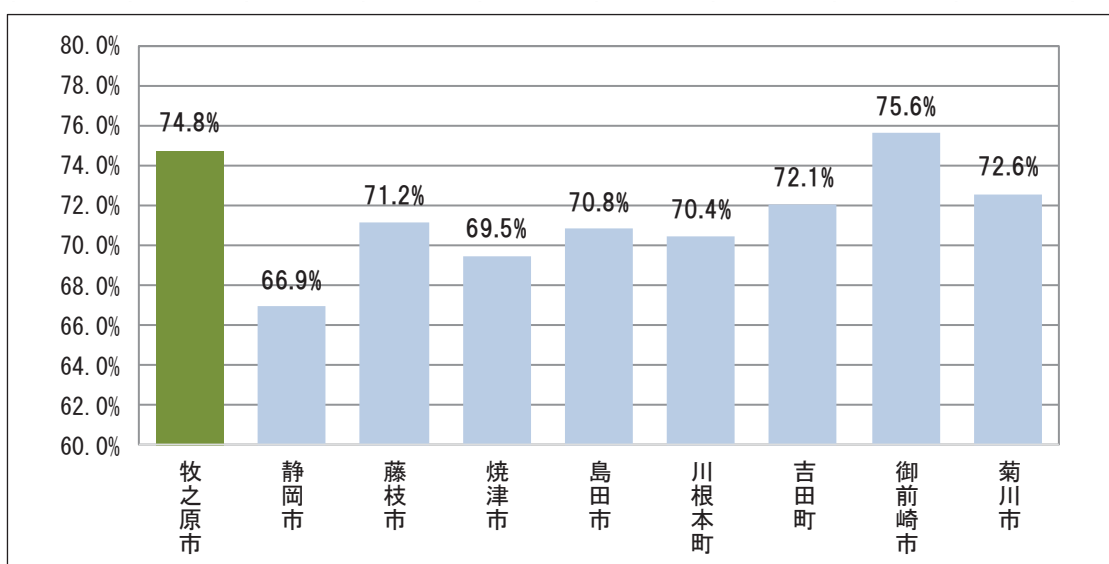
運転免許保有者は、増加している周辺市町もありますが、牧之原市は平成 23 年以降、年々減少しており、5 年間で 1,242 人、3.5%の減少となっています。一方、平成 27 年の人口に対する保有者数の割合は 74.8%であり、周辺の市町と比較し高い割合となっています。

■運転免許保有者数の推移

	運転免許保有者数(人)					5年間 増減数	5年間 増減率	H27人口 (※1)	人口比
	H23	H24	H25	H26	H27				
牧之原市	35,299	34,963	34,699	34,309	34,057	-1,242	-3.5%	45,547	74.8%
静岡市	470,827	471,784	472,855	472,829	471,967	1,140	0.2%	704,989	66.9%
藤枝市	99,727	100,500	101,457	102,002	102,177	2,450	2.5%	143,605	71.2%
焼津市	98,040	97,636	97,525	97,226	96,920	-1,120	-1.1%	139,462	69.5%
島田市	69,495	69,547	69,577	69,550	69,486	-9	0.0%	98,112	70.8%
川根本町	5,385	5,326	5,268	5,205	5,066	-319	-5.9%	7,192	70.4%
吉田町	21,066	21,167	21,032	20,990	20,962	-104	-0.5%	29,093	72.1%
御前崎市	25,382	25,235	25,027	24,820	24,627	-755	-3.0%	32,578	75.6%
菊川市	33,589	33,613	33,804	33,961	33,941	352	1.0%	46,763	72.6%

※1：人口は平成27年国勢調査より

出典：交通年鑑 静岡県警察本部



■人口に対する運転免許保有者割合 (H27)

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

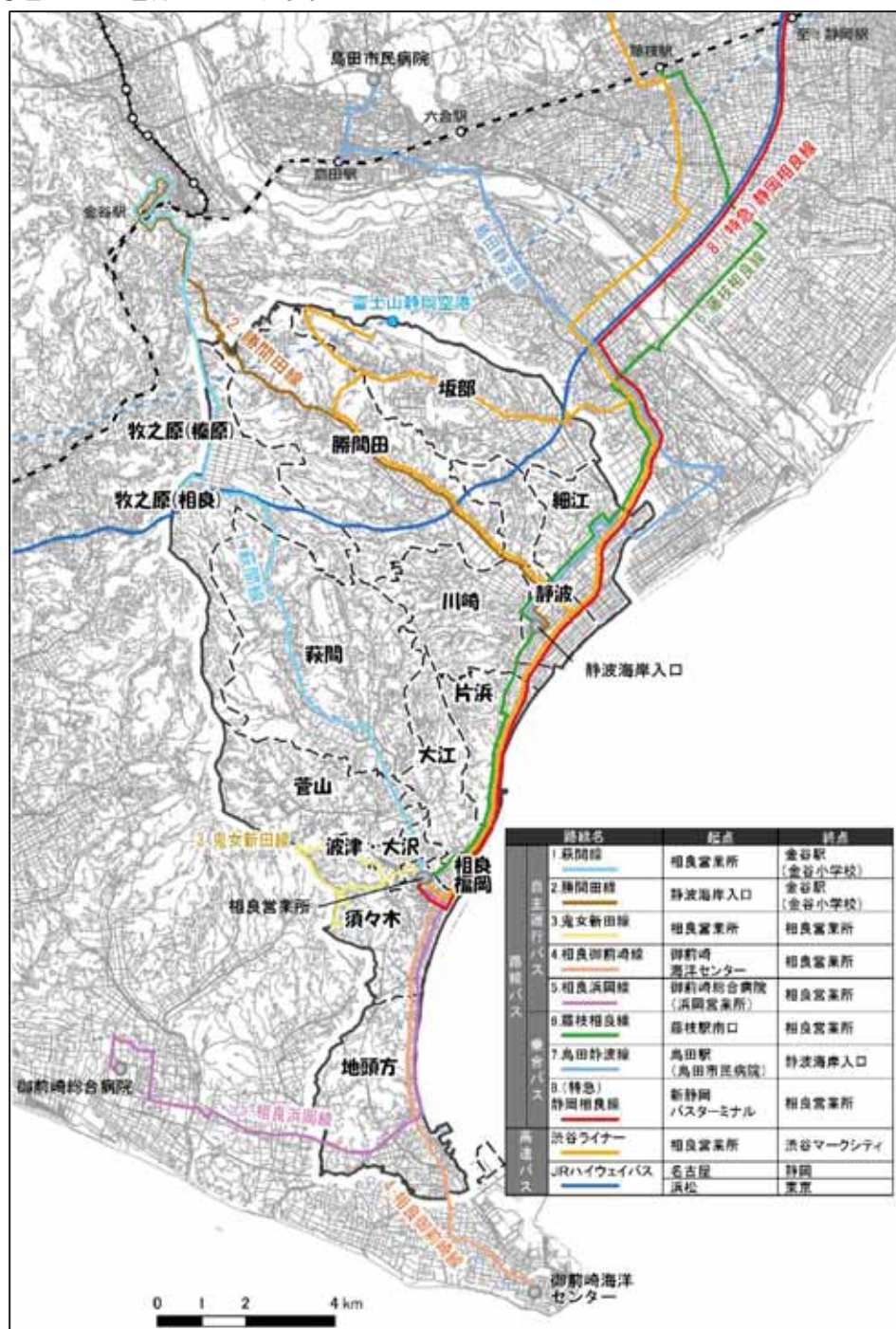
■牧之原市内の移動に関する運転免許自主返納者へのサポート事業

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

第3章 地域公共交通の現況

(1) 牧之原市内の地域公共交通

牧之原市内の公共交通は、しずてつジャストライン株式会社が運行する乗合バスが3路線、牧之原市が隣接市と共同で運行する自主運行バスが5路線運行しています。市内には鉄道駅はありませんが、乗合バスや自主運行バスで静岡駅、藤枝駅、島田駅、金谷駅と結ばれています。また、市内にはタクシーが運行しており、平成29年10月から坂部地区でデマンド型乗合型タクシーの試験運行を開始しました。その他、相良営業所から渋谷マークシティを結ぶ渋谷ライナーや、東名高速道路を通る高速バスが運行しています。



■ 牧之原市内の公共交通路線図

(2) 高速バスの運行状況

牧之原市内の高速バスは、2 路線が運行しています。

ひとつは、相良営業所から富士山静岡空港、藤枝駅を経由し渋谷マークシティまで至る「相良渋谷線（渋谷ライナー）」で、株式会社東急トランセとしずてつジャストライン株式会社が共同で運行しています。相良営業所と静波海岸入口では、高速バス利用者を対象に予約制の無料駐車場が用意されています。

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

■相良渋谷線（渋谷ライナー）の運行概要

起点	経由地※ ¹	終点	1 日運行便数※ ²	料金※ ³
相良営業所	静波海岸入口 富士山静岡空港	渋谷マークシティ	8 便/日	3,500 円

注) 平成 29 年 10 月 1 日改定時点

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

※ 2 : 往復の運行本数で片道 4 便/日ずつが運行している

※ 3 : 牧之原市内の停留所から渋谷マークシティ間の料金



■ＪＲハイウェイバスの運行概要

路線	起点	終点	1 日運行便数※ ¹	料金※ ²
急行/東名	名古屋駅	静岡駅	2 便/日	名古屋駅 2,250 円、静岡駅 780 円
特急/東名ライナー	浜松駅	東京駅	6 便/日	浜松駅 780 円、東京駅 3,200 円

注) 平成 29 年 7 月改定時点

※ 1 : 往復の運行本数で片道は急行/東名線が 1 便/日、特急/東名ライナーが 3 便/日となっている

※ 2 : 東名牧の原バス停からの料金



(3) 乗合バスの運行状況

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

① (特急)静岡相良線の運行概要

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

運行本数は平日 109 本、土日祝 83 本となっており、平日の静岡駅方面は、6・7時台は8便と、高頻度で運行しています。日中の時間帯は時間 2～3 便程度が確保されています。

■ (特急)静岡相良線の運行概要

路線	起点	終点	1 日運行便数	
			平日	土日祝
(特急) 静岡相良線	新静岡バスターミナル(静岡駅経由)	相良営業所	109 便/日	83 便/日

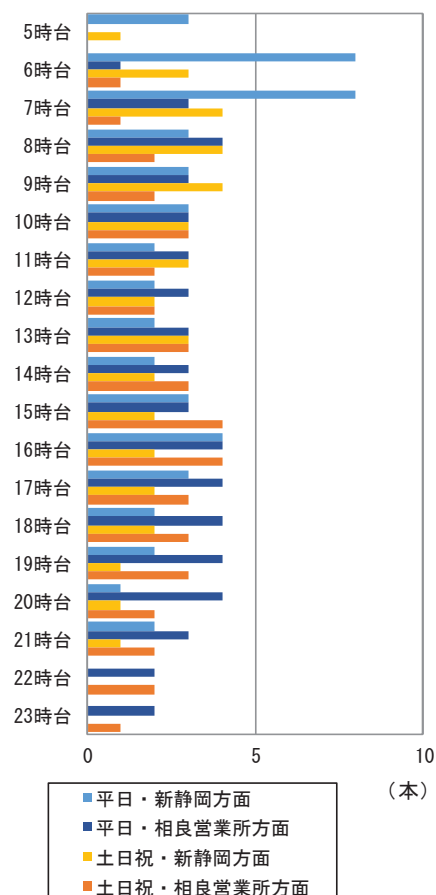
注) 平成 30 年 3 月 25 日改定時点

■ 時間帯別方面別運行本数

時間	平日		土日祝	
	新静岡方面	相良営業所方面	新静岡方面	相良営業所方面
5時台	3		1	
6時台	8	1	3	1
7時台	8	3	4	1
8時台	3	4	4	2
9時台	3	3	4	2
10時台	3	3	3	3
11時台	2	3	3	2
12時台	2	3	2	2
13時台	2	3	3	3
14時台	2	3	2	3
15時台	3	3	2	4
16時台	4	4	2	4
17時台	3	4	2	3
18時台	2	4	2	3
19時台	2	4	1	3
20時台	1	4	1	2
21時台	2	3	1	2
22時台		2		2
23時台		2		1
合計	53	56	40	43

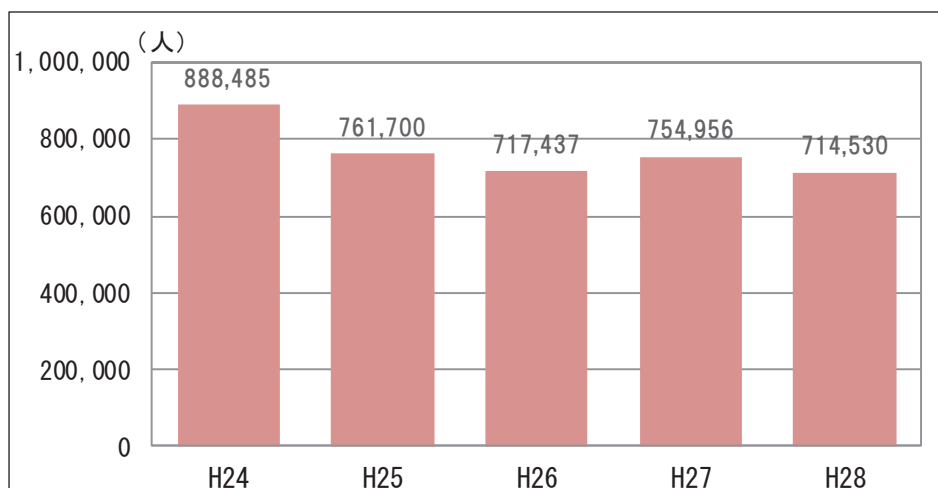
※ 1 : 新静岡方面は、相良営業所発の時間を集計

※ 2 : 相良営業所方面は、新静岡発の時間を集計



② (特急)静岡相良線の利用状況の推移

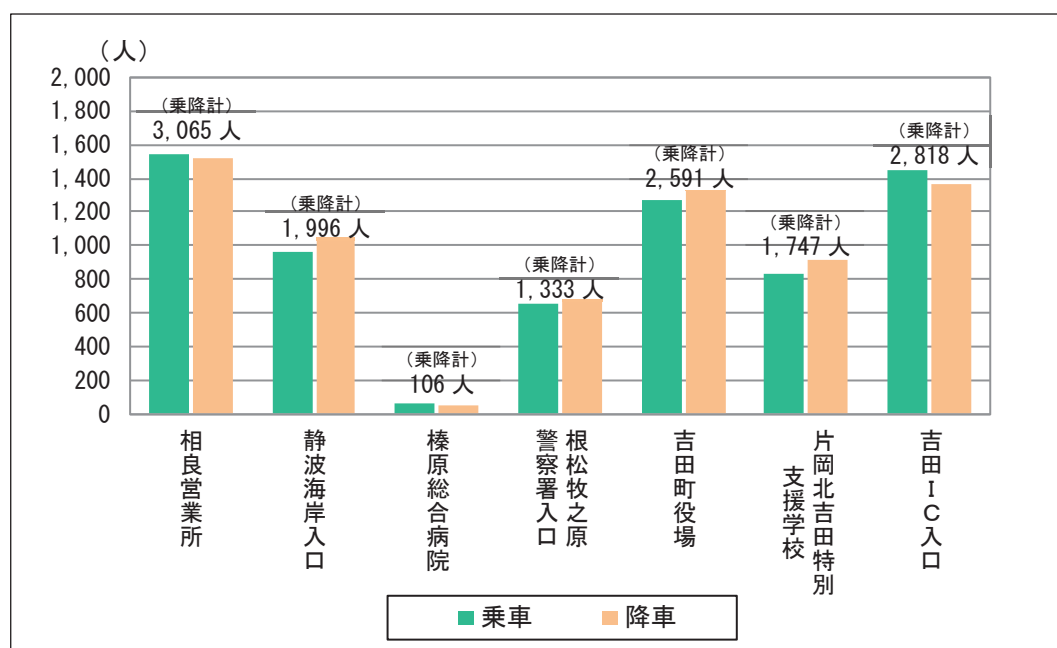
(特急)静岡相良線の利用者数は、平成 24 年度は年間 888,485 人でしたが、平成 25 年度から平成 28 年度は概ね年間 710,000 人～750,000 人の間で推移しており、微減傾向となっています。平成 28 年度の利用者数は年間 714,530 人であり、1 日あたりに換算すると約 2,000 人/日となります。



資料：しずてつジャストライン株式会社提供

■ (特急)静岡相良線の年間利用者数の推移

平成 28 年 10 月 1 日 (土)～10 月 7 日 (金) の「吉田 IC 入口」以西のバス停別・乗車降車別の利用者数をみると、「相良営業所」の乗降者数が最も多くなっています。一日あたりの乗降者数は「相良営業所」で約 440 人/日、「静波海岸入口」で約 290 人/日の乗降があると想定されます。また、「静波海岸入口」は乗車と比較し降車が多くなっています。



資料：しずてつジャストライン株式会社提供

■ (特急)静岡相良線のバス停別利用者数の推移

③ 乗合バス(国庫補助路線)の運行概要

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

藤枝相良線は、藤枝駅を起点に相良営業所を結ぶ路線で、藤枝市、焼津市、吉田町、牧之原市を跨ぐ路線です。平日は34便/日、休日は20便/日が運行しています。

■乗合バス(国庫補助路線)の運行概要

路線	起点	終点	1日運行便数		通過する市町
			平日	土日祝	
島田静波線	島田駅(島田市民病院)	静波海岸入口	35 便/日	14 便/日	島田市、吉田町、牧之原市
藤枝相良線	藤枝駅南口	相良営業所	34 便/日	20 便/日	藤枝市、焼津市、吉田町、牧之原市

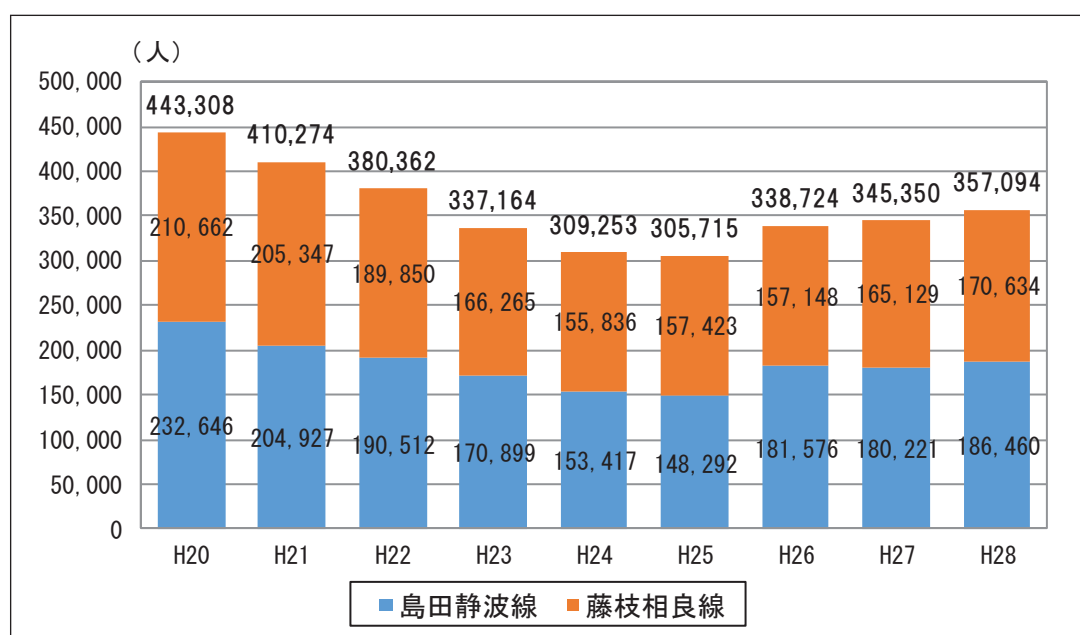
注) 平成30年3月25日改定時点

④ 乗合バスの利用状況の推移

乗合バスの利用者数は、島田静波線、藤枝相良線ともに平成25年度までは減少傾向でしたが、その後は増加に転じています。

島田静波線は、平成20年度時点では232,646人/年であったのに対し、平成28年度時点では186,460人/年となっており、8年間で約20.1%減少しています。

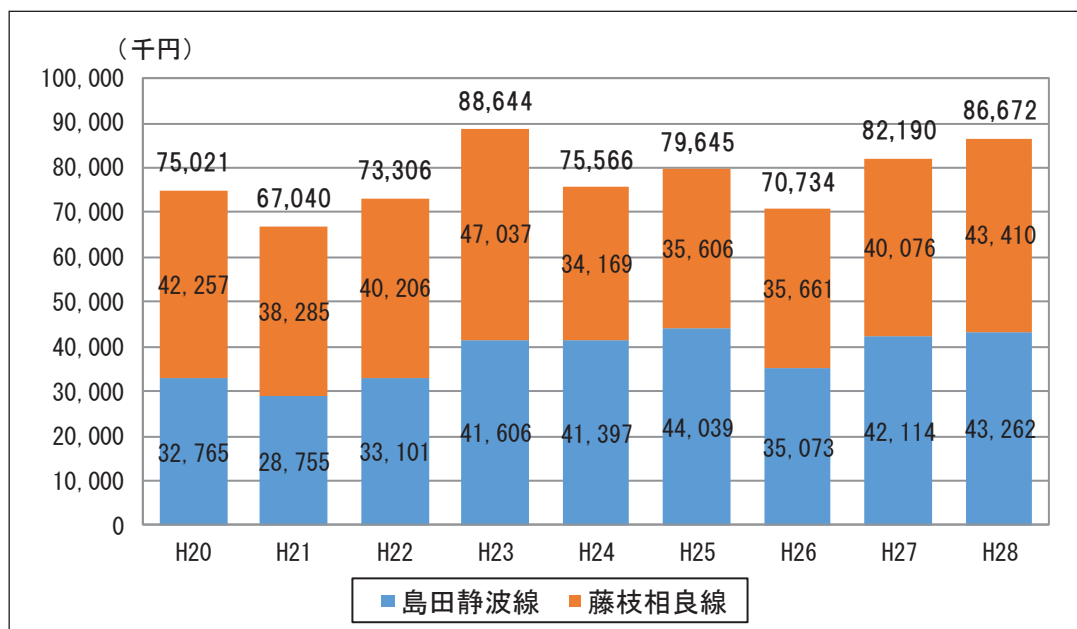
藤枝相良線は、平成20年度時点では210,662人/年であったのに対し、平成28年度時点では170,634人/年となっており、8年間で約19.0%減少しています。



■乗合バス（島田静波線・藤枝相良線）の年間利用者数の推移

⑤ 乗合バスの欠損額の推移

島田静波線と藤枝相良線の欠損額の推移をみると、年によって大きな差がみられますが、合計で6,700万円/年から8,800万円/年で推移しており、概ね横ばい傾向となっています。なお、平成29年度からは、欠損額を乗合バスが運行する市町で負担しており、平成29年度の牧之原市の負担額は2路線合わせて、約1,000万円/年となっています。



■乗合バス（島田静波線・藤枝相良線）の年間欠損額の推移

(4) 自主運行バスの運行状況

① 自主運行バスの運行概要

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

■ 自主運行バスの運行概要

路線	起点	終点	1 日運行便数		運行する市町
			平日	土日祝	
萩間線	相良営業所	金谷駅 (金谷小学校)	21 便/日	14 便/日	島田市 菊川市 牧之原市
勝間田線	静波海岸入口	金谷駅 (金谷小学校)	10 便/日	6 便/日	島田市 牧之原市
鬼女新田線	相良営業所	相良営業所	1 便/日	0 便/日	牧之原市
相良御前崎線	御前崎 海洋センター	相良営業所	19 便/日	14 便/日	御前崎市 牧之原市
相良浜岡線	御前崎総合病院 (浜岡営業所)	相良営業所	24 便/日	13 便/日	御前崎市 牧之原市

注) 平成 30 年 3 月 25 日改定時点

② 自主運行バスの利用状況の推移

自主運行バスの全体的な利用者数は、平成 20 年度から平成 23 年度にかけてほぼ横ばいに推移していましたが、平成 23 年度から平成 26 年度にかけて急激に減少し、平成 26 年度以降は再びほぼ横ばいに推移しています。平成 20 年度から平成 28 年度の推移をみると減少傾向にあるといえます。

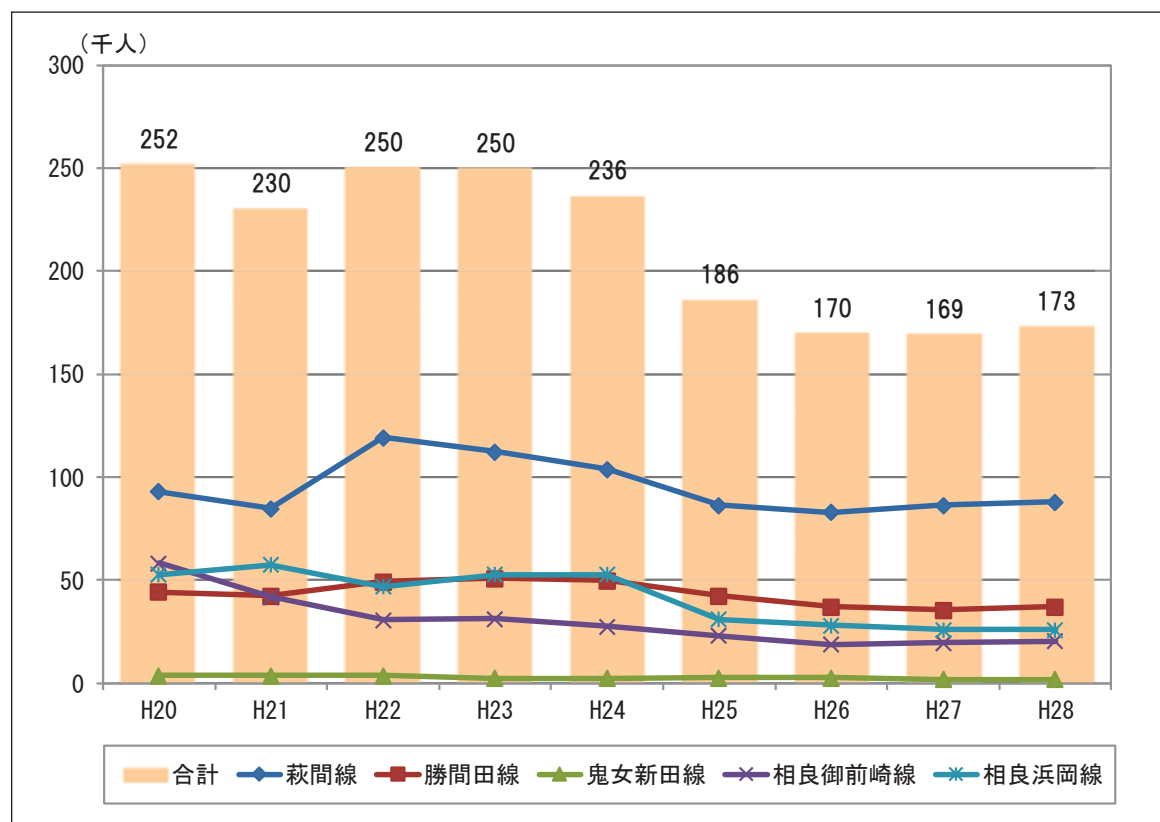
萩間線は、5 路線の中で最も利用者数が多くなっていますが、平成 22 年度をピークに減少傾向にあります。

相良御前崎線、相良浜岡線の平成 28 年度の利用者数は平成 20 年度の利用者数の半数以下に落ち込み、特に減少傾向が強くみられます。

■ 路線別利用者数

(人)

	萩間線	勝間田線	鬼女新田線	相良御前崎線	相良浜岡線	合計
H20	93,063	44,133	3,645	58,267	52,697	251,805
H21	84,748	42,284	3,768	41,825	57,540	230,165
H22	119,350	49,356	3,770	30,717	46,847	250,040
H23	112,404	50,965	2,446	31,162	52,756	249,733
H24	103,935	49,749	2,446	27,580	52,756	236,466
H25	86,520	42,478	2,752	23,151	31,130	186,031
H26	83,042	37,224	2,680	18,846	28,165	169,957
H27	86,438	35,456	1,878	19,696	25,902	169,370
H28	87,964	36,993	1,909	20,490	25,966	173,322



■ 自主運行バスの年間利用者数の推移

③ 市の負担額の推移

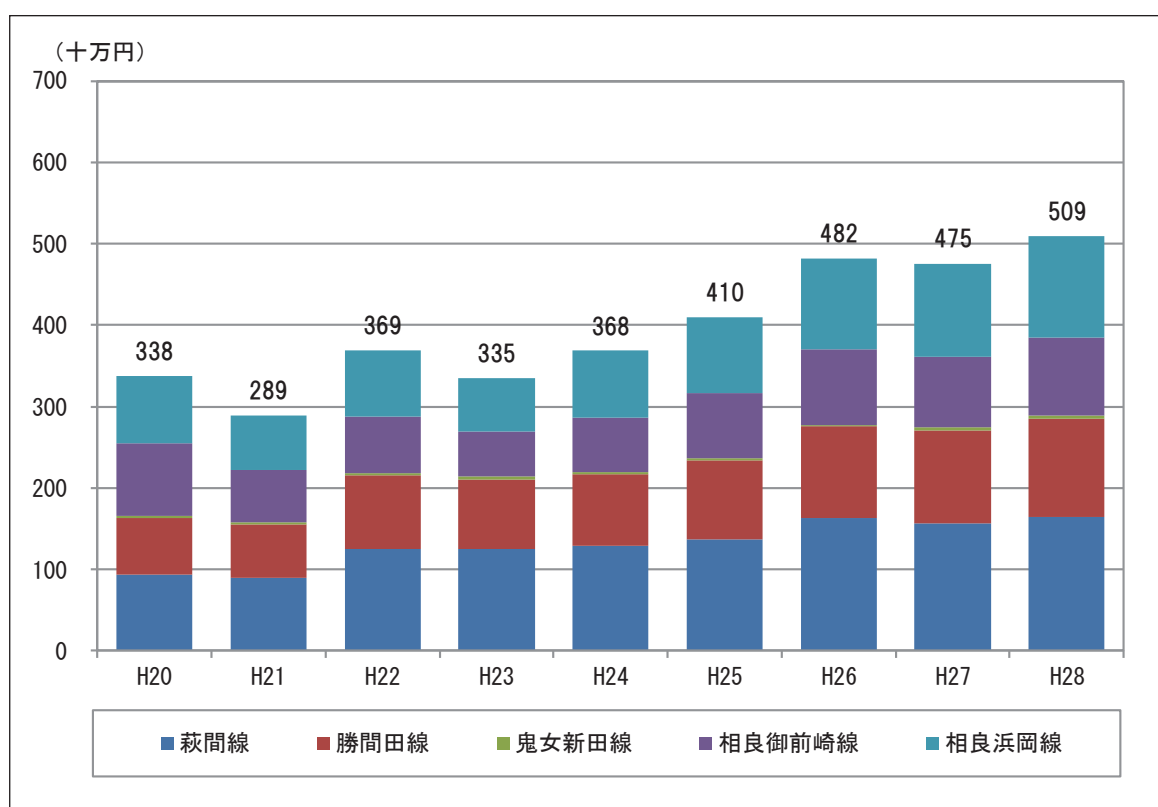
自主運行バスに対する市の負担額は増加傾向にあり、平成 28 年度には年間 5,000 万円を超えています。

路線別にみると、相良御前崎線はほぼ横ばいに推移していますが、萩間線、勝間田線、相良浜岡線では平成 20 年度と比較すると増加し、平成 28 年度の負担額はそれぞれ 1,000 万円を超えています。鬼女新田線でも負担額の増加傾向がみられます。

■路線別市の負担額

(円)

	萩間線	勝間田線	鬼女新田線	相良御前崎線	相良浜岡線	合計額
H20	9,320,622	7,032,034	154,350	8,918,626	8,333,261	33,758,893
H21	8,927,475	6,621,566	182,090	6,505,281	6,696,588	28,933,000
H22	12,439,804	9,080,644	278,576	6,935,778	8,125,759	36,860,561
H23	12,478,009	8,538,547	353,261	5,505,885	6,577,858	33,453,560
H24	12,905,838	8,797,327	262,888	6,717,926	8,143,648	36,827,627
H25	13,631,773	9,725,873	342,806	7,922,456	9,333,019	40,955,927
H26	16,340,745	11,179,191	238,422	9,268,086	11,156,146	48,182,590
H27	15,647,208	11,390,344	358,045	8,735,546	11,418,321	47,549,464
H28	16,470,500	11,985,007	420,579	9,564,045	12,436,067	50,876,198



■市の負担額の推移

④ 収支率の推移

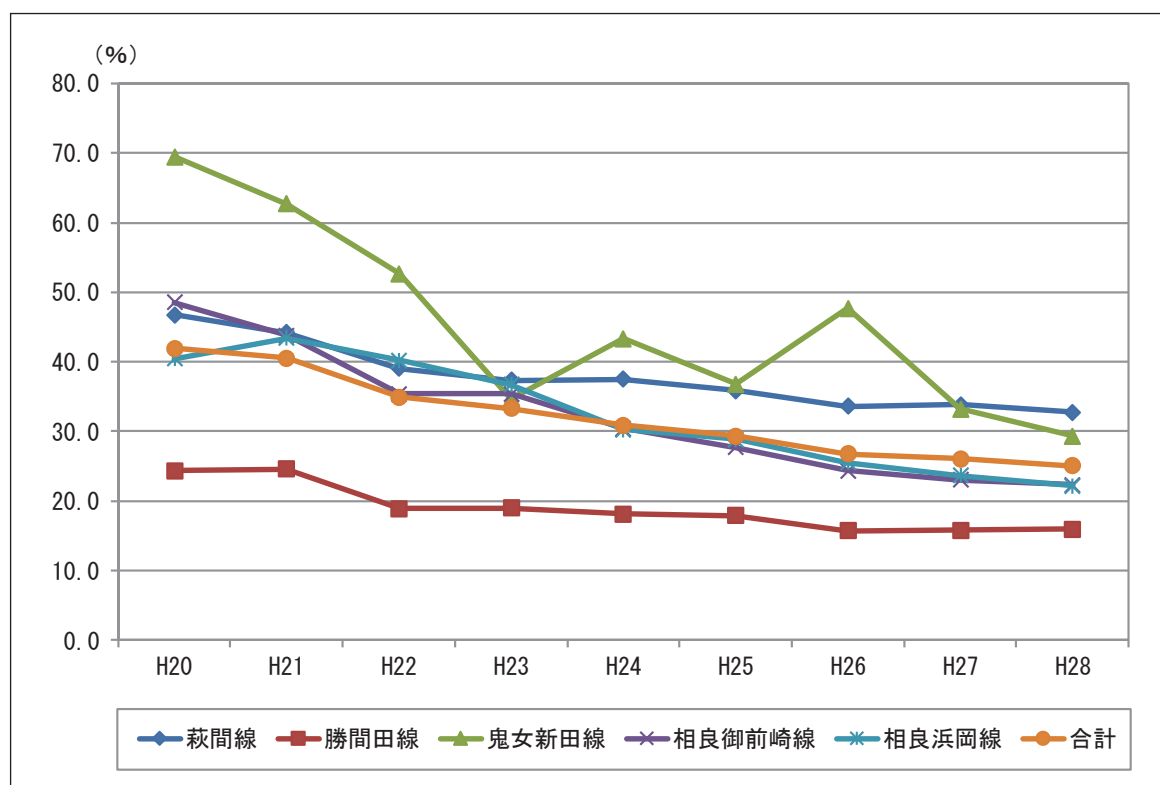
自主運行バス全体の収支率は平成 20 年度から年々低下し、平成 28 年度には 25%となっています。

路線別にみると、萩間線の収支率が 32.7%と最も高く、鬼女新田線、相良御前崎線、相良浜岡線の収支率は 20%～30%と低い状況です。また、勝間田線は 5 路線の中で収支率が最も低く、平成 28 年度は 15.9%となっています。

■路線別収支率

(%)

	萩間線	勝間田線	鬼女新田線	相良御前崎線	相良浜岡線	合計
H20	46.7	24.4	69.5	48.5	40.5	41.9
H21	44.2	24.6	62.7	43.8	43.4	40.5
H22	39.0	18.9	52.7	35.4	40.2	34.9
H23	37.3	19.0	34.7	35.4	36.7	33.3
H24	37.5	18.1	43.4	30.4	30.3	30.9
H25	35.9	17.9	36.8	27.7	28.9	29.3
H26	33.6	15.7	47.7	24.3	25.5	26.7
H27	33.9	15.8	33.2	23.0	23.6	26.1
H28	32.7	15.9	29.3	22.3	22.2	25.0



■路線別収支率の推移

（５）デマンド型乗合タクシーの運行状況

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

乗合率は、平成 29 年 10 月は「1.23」でしたが、11 月から 1 月までは「1.00」と乗合が発生していない状況です。時間帯別の利用者数は、坂部地区から目的地に向かう往路は、8:30 や 9:30 の午前の早い時間帯が多く、目的地から坂部地区に向かう復路は、11:00 や 12:00 の午前の時間帯が多くなっています。

なお、平成 30 年 3 月 1 日時点の登録者数は 94 人となっており、現在、利用者を対象に使いやすい等に関する聞き取り調査を行うなど、フォローアップ調査を実施しています。

■試験運行中のデマンド型乗合タクシーの運行概要

運行開始日	平成 29 年 10 月から
運行日・便数	火曜日・木曜日の 1 日 4 往復
利用対象者	75 歳以上の高齢者や障がい者などの移動に困っている人
運行範囲	坂部地区から旧榛原町内
目的地	病院、スーパー、公共施設
運賃	坂部地区内運行 250 円、坂部地区外運行 500 円（付添者は無料）
運行事業者	東海タクシー株式会社



■月別利用状況

	運行日数	稼働日数	便数	利用者数	乗合率
平成 29 年 10 月	9 日	8 日	22 便	27 人	1.23
平成 29 年 11 月	9 日	6 日	13 便	13 人	1.00
平成 29 年 12 月	8 日	7 日	13 便	13 人	1.00
平成 30 年 1 月	9 日	4 日	11 便	11 人	1.00
平成 30 年 2 月	8 日	7 日	21 便	22 人	1.05
計	43 日	32 日	80 便	86 人	1.08

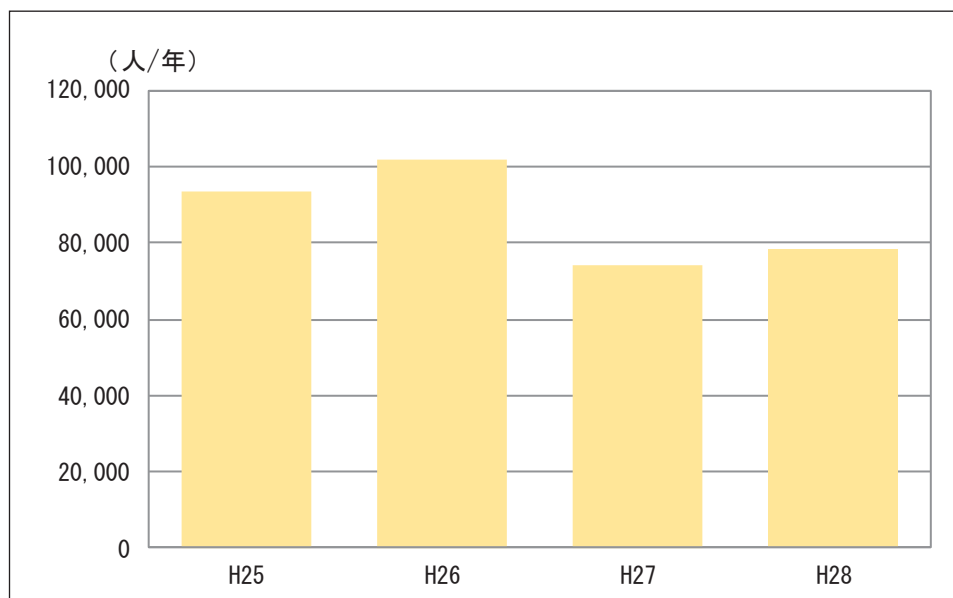
■月別時間帯別利用状況

	往路				復路			
	8:30	9:30	10:30	14:30	11:00	12:00	13:00	17:00
平成 29 年 10 月	5 人	5 人	0 人	3 人	8 人	4 人	1 人	1 人
平成 29 年 11 月	1 人	4 人	1 人	0 人	2 人	5 人	0 人	0 人
平成 29 年 12 月	4 人	1 人	2 人	0 人	1 人	4 人	1 人	0 人
平成 30 年 1 月	3 人	2 人	1 人	0 人	1 人	2 人	2 人	0 人
平成 30 年 2 月	3 人	5 人	2 人	1 人	3 人	5 人	2 人	1 人
計	16 人	17 人	6 人	4 人	15 人	20 人	6 人	2 人

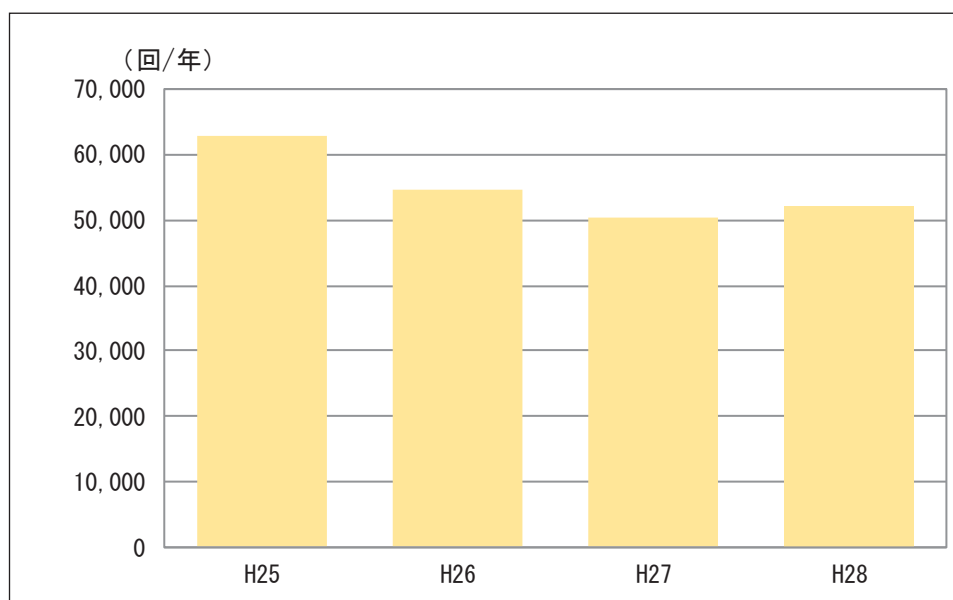
(6) タクシーの運行状況

牧之原市内のタクシーは「東海タクシー株式会社」と「榛南交通株式会社」の2社があります。

平成28年度の年間の利用者数は、約80,000人であり、利用回数は約53,000回となっています。利用者数、利用回数ともに減少傾向にあり、平成25年度から平成28年度の3年間で、利用者数は約16%、利用回数は約17%減少しています。



■ 牧之原市内のタクシーの利用者数の推移

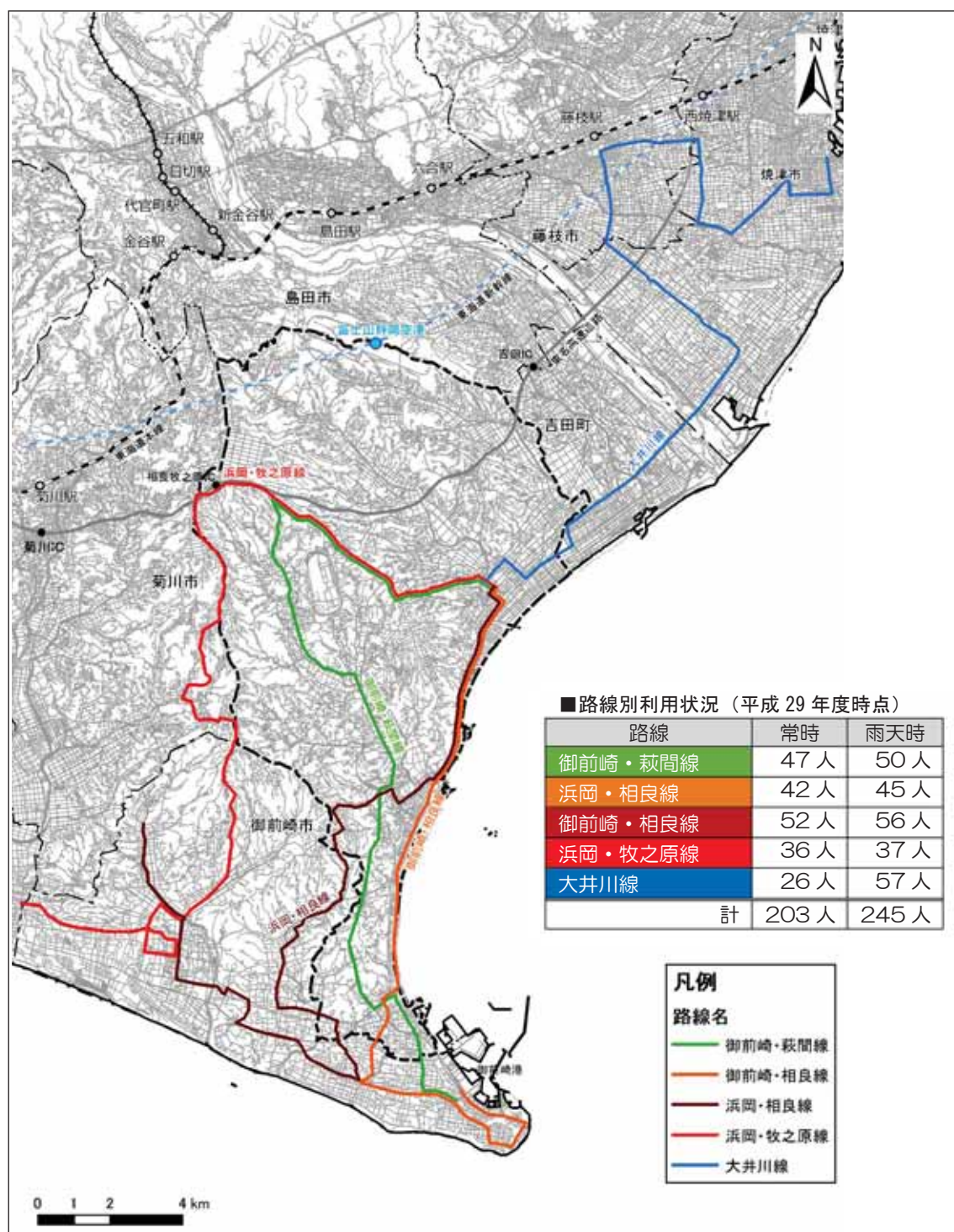


■ 牧之原市内のタクシーの利用回数の推移

(7) その他の交通手段の運行状況

① 榛原高校スクールバスの概要

榛原高校では同窓会によるスクールバスが5路線運行されています。それぞれ常時と雨天時の利用者数は以下のとおりであり、常時には合計で 203 人、雨天時には合計で 245 人がスクールバスを利用して登下校をしています。



■ 榛原高校スクールバスの運行状況

② 小学生スクールバスの概要

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

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



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

■小中学生に対する通学費助成制度の概要

助成の対象	① 通学距離が片道 2.5km 以上の小学 1 年、2 年の児童 ② 通学距離が片道 3.0km 以上の小学 3 年～6 年の児童 ③ 公共交通機関を用いて通学する児童で、市長が特に認める者 ④ 通学距離が片道 6.0km 以上の中学校の生徒
助成額	① 徒歩及び自転車により通学する児童生徒は、12 ヶ月を対象とし、小学校に通学する児童は 5000 円、中学校に通学する生徒は 8000 円を支給する。 ② 公共交通機関を用いて通学する児童生徒は、12 ヶ月を対象とし、通学のための経費の 2 分の 1 の額を支給する。 ③ 前の①、②に規定する対象期間が 12 ヶ月に満たないときは、対象となる月数に相当する額のみ支給する。対象となる日が 1 ヶ月に満たないときは 1 ヶ月とする。

③ 富士山静岡空港のアクセス交通

富士山静岡空港へは静岡駅・新静岡、島田駅、藤枝駅からそれぞれアクセスバスが運行し、浜松市街地と掛川駅からは乗合タクシーが運行しています。平成30年3月時点の運行状況は以下のとおりです。

また、渋谷ライナーも一部時間帯を除き、富士山静岡空港を経由します。

■富士山静岡空港にアクセスするバス

静岡駅・新静岡	運行概要	新静岡⇔静岡駅⇔静岡 IC 入口⇔東名焼津西⇔東名大井川⇔井口塚又は吉田 IC 入口⇔富士山静岡空港を結ぶ路線バス		
	所要時間	静岡駅から約 50 分	運賃	1,000 円
	運行会社	しずてつジャストライン	本数	18 本/日
島田駅	運行概要	島田駅（南口）と富士山静岡空港を結ぶ路線バス		
	所要時間	島田駅から約 25 分	運賃	500 円
	運行会社	しずてつジャストライン	本数	16 本/日
藤枝駅	運行概要	藤枝駅南口⇔空港南⇔富士山静岡空港を結ぶ路線バス		
	所要時間	藤枝駅から約 35 分	運賃	片道 500 円、往復券 800 円
	運行会社	しずてつジャストライン	本数	13 本/日

■富士山静岡空港にアクセスする乗合タクシー

浜松市街地	運行概要	浜松市市街地（中区・東区・南区）と富士山静岡空港を結ぶ予約制乗合タクシー		
	運賃	1,500 円	本数	18 本/日
掛川駅	運行概要	掛川駅（南口）と富士山静岡空港を結ぶ乗合タクシー（掛川駅発で空港行きのみ予約制）		
	運賃	1,000 円	本数	16 本/日

注）平成30年3月25日改定時点

※本数は往復の合計運行本数



出典：富士山静岡空港HP資料を編集

■富士山静岡空港のアクセス交通の概要

(8) 移動支援の状況

① 障がい者支援

牧之原市では、障がい者に対して、以下の移動支援を実施しています。

■障がい者に対する移動支援

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

(9) 路線バスのサービス水準

① 平日の路線バスの運行本数

平日の路線バスの運行本数をみると、乗合バスの「(特急)静岡相良線」「藤枝相良線」「島田静波線」が運行している海岸沿いの本数が多くなっています。「(特急)静岡相良線」が往復 109 便、「藤枝相良線」と「島田静波線」が往復約 35 便ずつであり、合計で 180 便程度となっています。ＪＲ東海道本線の金谷駅における運行本数は、平日・休日ともに上下線で一日 121 本（平成 30 年 3 月 17 日改正時点）であるため、牧之原市の海岸沿いの運行本数は、ＪＲ東海道本線と同程度かそれ以上の本数が提供されていることになります。

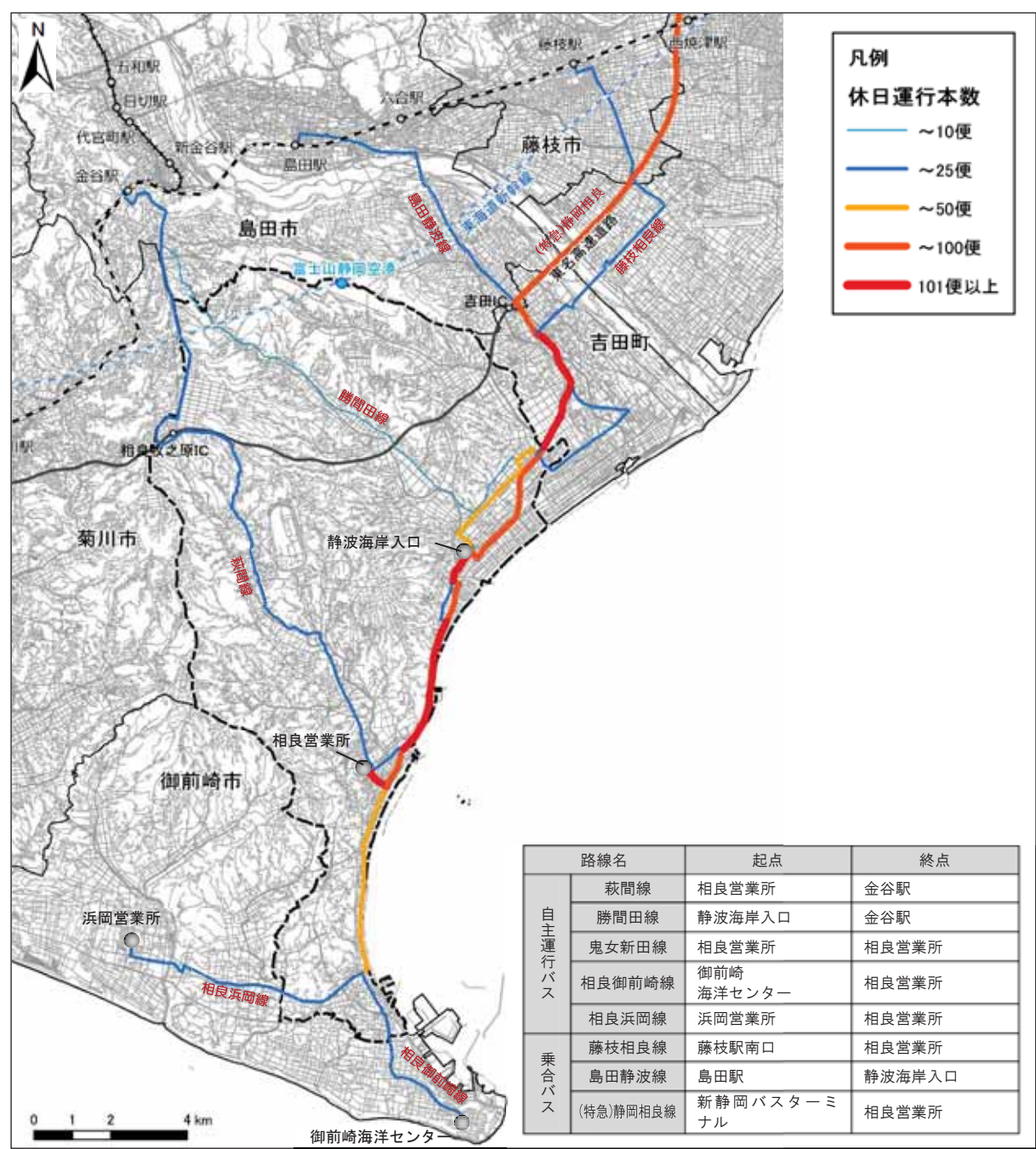
次いで、萩間線が運行する相良営業所から金谷駅の区間や相良営業所の南側で運行本数が多くなっています。一方、勝間田線が運行する榛原地域から金谷駅区間は、相対的に運行本数が少なくなっています。



■バスの運行本数（平日）

② 休日の路線バスの運行本数

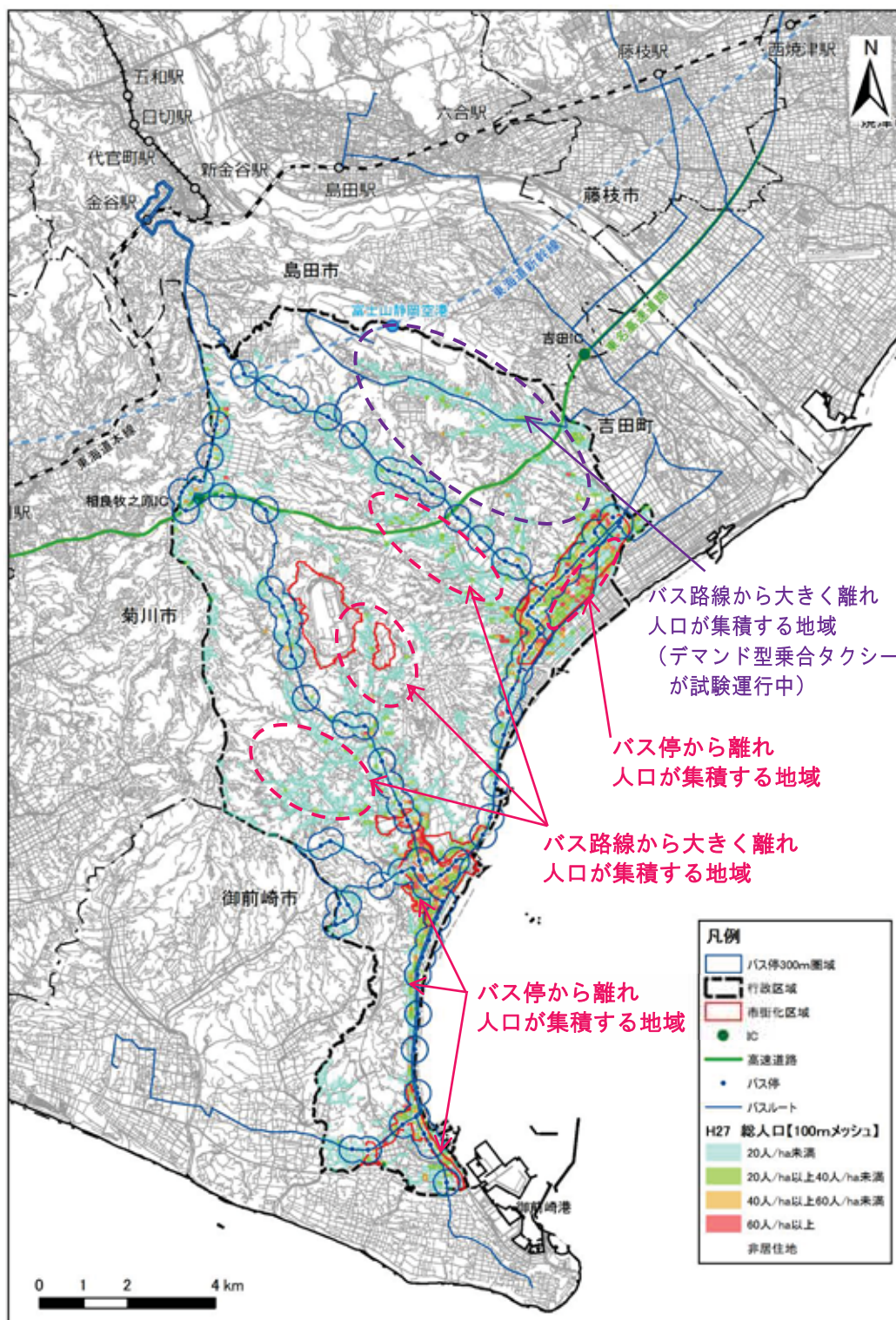
休日の運行本数は、平日より少ないですが、乗合バスの「(特急)静岡相良線」や「藤枝相良線」「島田静波線」が運行している海岸沿いの本数が多くなっています。次いで、「萩間線」が運行する相良営業所から金谷駅の区間や相良営業所の南側で運行本数が多くなっています。一方、「勝間田線」が運行する榛原地域から金谷駅区間は、相対的に運行本数が少なくなっています。



■バスの運行本数（休日）

(10) 公共交通空白地域の状況

バス停から 300m 圏外の地域は、市の内陸部の地域で多くみられ、坂部地区などは、ある程度人口が連なった地域があるものの一体として公共交通空白地域となっています。その他、萩間線や勝間田線から離れた地域や、沿岸部においても人口が集積しているものの、バス路線から離れた地域がみられます。

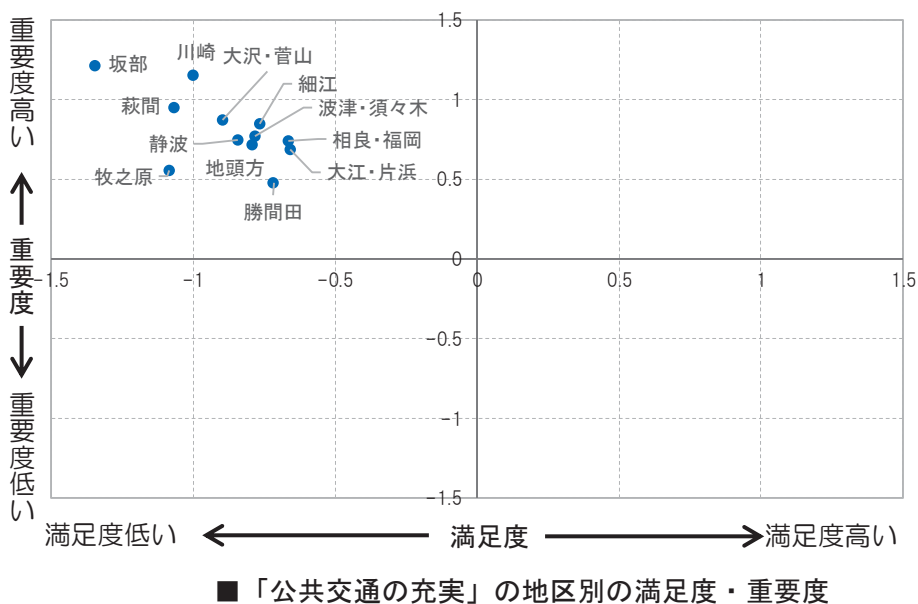
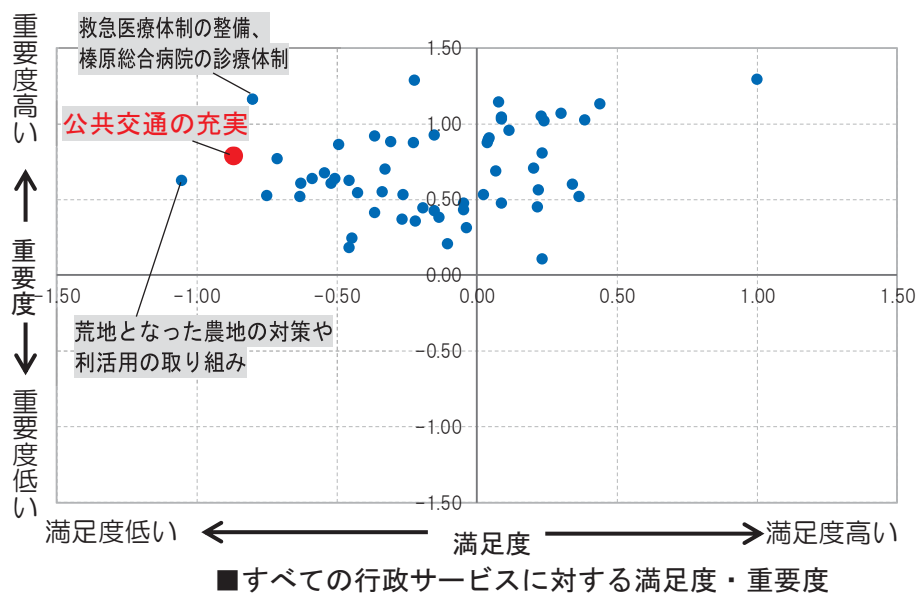


■ 公共交通空白地域の状況

(11) 公共交通に対する市民意識

平成 29 年度の市民意識調査の結果について「公共交通の充実（バス交通など）（通勤・通学などの生活の利便性向上、日常の買い物の利便性向上の取り組み）」は、他の行政サービスと比較し、満足度は低く、重要度は高い結果となっています。

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



【集計について】満足度および重要度を以下のとおり点数化し、無回答を除き集計を行った。

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

第4章 地域公共交通の利用実態・ニーズ把握

(1) 調査概要

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

■調査概要

調査		調査内容
調査1	事業者・関係機関等 ヒアリング調査	牧之原市の地域公共交通に係わる事業者や団体、庁内の関係部署など、計21の事業者・団体を対象としたヒアリング調査
調査2	市民アンケート調査	市民の生活行動実態や公共交通の利用実態、公共交通に対する意識等を把握することを目的に、市民2,000名を対象としたアンケート調査
調査3	バス利用者 アンケート調査	各路線やバス停の利用実態や利用者ニーズ、バス利用者の公共交通に対する意向を把握することを目的に、鬼女新田線を除いた自主運行バス（萩間線、勝間田線、相良御前崎線、相良浜岡線）の全便・全利用者を対象としたアンケート調査
調査4	バス乗降調査	バス利用者の時間帯別等のOD分布を把握することを目的に、鬼女新田線を除いた自主運行バス（萩間線、勝間田線、相良御前崎線、相良浜岡線）の全便・全利用者を対象とした乗降調査
調査5	住民座談会	公共交通に対する満足度が低い地域や、今後、路線の改善検討が見込まれる地域を対象に、住民の座談会を実施

(2) 事業者・関係機関等ヒアリング調査の調査概要

牧之原市の地域公共交通に係わる事業者や団体、庁内の関係部署を対象としたヒアリング調査を21 事業者・団体に対して実施しました。

■ヒアリング対象の事業者・団体

分類	ヒアリング対象事業者・団体	主なヒアリングの視点
交通事業者	しずてつジャストライン(株)	・バス路線の状況 ・路線改善の可能性等
	東海タクシー(株)	・タクシーの利用状況 ・運転手不足等
	榛南交通(株)	
	ジャストライン労働組合	・運転手確保
関係団体	牧之原市商工会	・商工振興と公共交通
	牧之原市社会福祉協議会	・移動困難者対策等
	牧之原市観光協会	・観光振興と公共交通
民間企業	矢崎部品(株)ものづくりセンター	・通勤の移動実態 ・バス路線活用の可能性 ・自社送迎バスと公共交通の連携の可能性
	東洋製罐(株)静岡工場	
	T D K(株)	
行政※1	防災課	・高齢者の事故防止
	高齢者福祉課	・高齢者の移動支援
	環境課	・CO ₂ 削減、環境基本計画等
	商工企業課	・市内企業の通勤実態
	観光交流課	・観光振興と公共交通
	都市計画課	・都市計画マスタープラン、立地適正化計画と公共交通
	教育総務課	・スクールバス ・遠距離通学児童
	学校教育課	
	健康推進課	・妊産婦等の移動支援
	社会福祉課	・障がい者の移動支援
	新拠点整備室	・高台整備計画

※1：平成29年度時点の組織名称

交通事業者、関係団体については、牧之原市地域公共交通会議に参画している事業者や団体を対象としました。

民間企業は、平成27年8月に自主運行バスの利用が考える企業や自社で送迎バスを走らせている企業を対象としたアンケート調査の中で、自家用車から公共交通への転換の可能性があるという回答した企業を対象としました。

行政は、環境、福祉、観光など、地域公共交通網形成計画の性格上、関連がある担当部署を対象としました。

(3) 事業者・関係機関等ヒアリング調査の調査結果

調査結果を、「①公共交通・移動支援等の現状」「②サービス改善・利用促進の現状・取り組み」「③公共交通ネットワーク形成」「④その他」に分け、整理しました。

① 公共交通・移動支援等の現状

分類		現状	ヒアリング先
公共交通の 現状		・自主運行バスは、必ずしも 児童の登下校に適した時間やルートで運行していない ことが問題点のひとつと思われる。	教育総務課
		・タクシーは、人口密度が低い山の手から市街地の静波・細江や榛原病院への利用が最も多い。	東海タクシー(株)
		・タクシー利用者は年々減少している。主な要因は運賃ではないかと考えており、例えば年金生活の高齢者にとって、タクシーにかかる費用は支出の中でも大きな割合を占めていると思われる。	榛南交通(株)
		・ 免許返納の促進は、運転経歴証明書の手数料補助やバスやタクシーの乗車券助成制度などによる促進が考えられるが、現在検討中 であり、具体的な検討は進んでいない。免許返納の促進を図るためには、公共交通網を充実させる必要があると考えている。	防災課
各視点における 移動支援等の現状	高齢者	・現在市内 44 箇所で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、 一部開催場所の公民館等まで行けない方がいる 。 ・サロン協力員が送迎する場合は、サロン協力員の負担になり、参加者同士で乗り合う場合は、安全性に問題がある。	社会福祉協議会
	妊産婦	・ 妊産婦通院等支援助成金制度があり、妊婦 1 人について 3 万円の商品券を助成 している。 ・妊婦は産婦人科がある 菊川市立総合病院や焼津市立総合病院に通院している方がほとんど である。	健康推進課
	障がい者	・ 障がい者が安心して通院や買い物などができるよう運転ボランティアによる「どこでもカー」を運営 している。人工透析通院者や 1 人で外出が困難な重度障がい者などが対象である。(平成 30 年度 3 月末で廃止) ・ 障がい者の移動支援としては、障がい者がタクシーで通院する際に補助をする「重度障害者通院移送費助成事業」や、付き添い者が外出支援を行う「移動支援事業」などの各種支援事業がある。	社会福祉協議会
	スクールバス	・ 片浜区の小学生が相良小に通学するためのスクールバスを運行 している。朝は 1 便で、帰りは学年別に下校時間が異なるため、下校時間に合わせて運行している。 ・スクールバスの車両は、日中の時間帯は、校外の学習や部活動などに活用されている。	社会福祉課
			教育総務課

分類		現状	ヒアリング先
	観光	<ul style="list-style-type: none"> 最も多い観光は海水浴などマリンスポーツであり、次いで全国規模のスポーツ等の合宿が多い。その他、さがら草競馬や花火などのイベントや子生まれ温泉、富士山のビューポイントなどの来客があるが、公共交通を利用する来客は少ないのが現状である。 	観光協会
	通勤	<ul style="list-style-type: none"> 企業としては50人以上の従業員がいる場合、障がい者を雇用することになるが、その通勤の足が問題となる。 	商工会・ 商工企業課
		<ul style="list-style-type: none"> 企業としては人材不足の中、高齢者の雇用も考えられるが、運転に不安な方もおり、通勤においては現状の公共交通では不十分である。 	商工企業課
		<ul style="list-style-type: none"> 島田市や菊川市からの通勤が多く、ほとんどが自家用車通勤である。 金谷駅・菊川駅と会社間で社員の送迎バスを運行しており、通勤者の約7%程度の利用がある。また、萩間線を使った通勤も一部見られる。 	矢崎部品(株) ものづくり センター
		<ul style="list-style-type: none"> 静岡市、牧之原市、菊川市からの通勤が多く、ほとんどが自家用車通勤である。 金谷駅と会社間で社員の送迎バスを運行しており、通勤者の15%程度の利用がある。数年前と比較し、送迎バスの運行本数を減らしたため、送迎バスのダイヤに合わない場合は金谷駅と会社間でタクシー送迎を行っている。 	東洋製罐(株) 静岡工場
		<ul style="list-style-type: none"> 牧之原市、焼津市、吉田町からの通勤が多く、現状、公共交通を利用して通勤する従業員はいない。 	T D K(株)
	地域での 取組	<ul style="list-style-type: none"> 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」の外出支援部会において、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・支援手法の検討を始めている。 	高齢者福祉課
	運転手	<ul style="list-style-type: none"> 全国的に運輸業界は運転手不足がある中で、しずてつジャストラインは、数年前は80人程度が不足しており、現在は30~40人程度の不足となっている。 運転手を育てていくという考え方のもと、運転経験がない方も積極的に採用している。高校卒業で採用する場合、大型二種免許が取得できる21歳までは、整備士や事務として勤務してもらい、21歳以降に免許を取得する支援を行っている。 女性の採用も積極的に行っており、合宿ではなく通って免許を取得できるように配慮している。 	ジャストライン 労働組合
		<ul style="list-style-type: none"> 乗務員は慢性的に不足している。新たに入社する方は他社で運転経験がある方がほとんどである。 	東海タクシー(株)
		<ul style="list-style-type: none"> タクシー事業の最大の課題は乗務員不足である。全国的にも乗務員の奪い合いが起きている。 	榛南交通(株)

② サービス改善・利用促進の現状・取り組み

分類	現状・意向	ヒアリング先
現状	<ul style="list-style-type: none"> さがら草競馬の開催時に、公共交通で来場した方に LuLuGa カードのポイントを 2 倍にするキャンペーンをしずてつジャストラインと連携して行った。 	観光協会
	<ul style="list-style-type: none"> 交通安全教室の開催は、高齢者の事故防止の面から重要であり、警察署主導で、シニアクラブごとに交通安全教室を実施している。 	防災課
取り組み	<ul style="list-style-type: none"> インバウンド向けの英語表記が出来ていないため、静岡県立大学と連携し、インバウンド向けに交通 MAP を作成したいと考えている。 現在、渋谷ライナーは牧之原市民が東京方面に出かける際に使われているが、東京方面から観光で牧之原市へ来るような利用はあまり見られない。時刻も東京方面に行く人向けの時刻設定となっている。 渋谷ライナーを活用した観光振興は、今後力を入れていきたい。 	観光交流課
	<ul style="list-style-type: none"> バスロケーションシステムの導入を進めていき、スマートフォンとの連携で利用者を伸ばしていきたい。 	しずてつジャストライン(株)
	<ul style="list-style-type: none"> 自転車専用道が整備されており、自転車とバスの連携が出来ないかと考えている。バスに自転車を積載して移動を支えるということではできないだろうか。 	観光交流課
	<ul style="list-style-type: none"> 「ふれあい・いきいきサロン」で、自主運行バスに乗ってみんなで買物に行くなどを検討している。 	社会福祉協議会
	<ul style="list-style-type: none"> 金谷駅・菊川駅と会社間の送迎バスは、基本的に片道は空車であり、この区間については、地域住民に乗っていただくなど、連携の可能性が考えられる。 以前、他企業と連携して共同で社員の送迎バスを運行できないか検討したが、実現には至らなかった。 	矢崎部品(株) ものづくりセンター
	<ul style="list-style-type: none"> 工業団地経由のバスが運行されるなど条件が合えば、自主運行バスを利用した通勤が可能かもしれない。 	東洋製罐(株) 静岡工場
	<ul style="list-style-type: none"> 東京方面からの出張者は、静岡駅を経由し(特急)静岡相良線を利用しているが、相良営業所と会社間は送迎している。自主運行バス萩間線の時間帯が合えば、利用できるかもしれない。 	T D K(株)

③ 公共交通ネットワーク形成

視点	ヒアリング先
<ul style="list-style-type: none"> ・統合した片浜小学校含め、10 小学校区別に「生活拠点」を設け、その「生活拠点」を公共交通でネットワークすることが考えられる。 ・立地適正化計画は平成 31 年までの 3 年間で策定予定であり、基本的に人口密度が高い用途地域を中心に、都市機能誘導区域や居住誘導区域の設定を検討するが、津波ハザードの考慮が必要である。 	都市計画課
<ul style="list-style-type: none"> ・公共施設マネジメント基本計画に沿って、施設の老朽化や教育の質などを総合的に勘案しながら、小中学校の再編計画を平成 31 年度以降に策定していく予定であり、これらと整合した検討が必要である。 	教育総務課
<ul style="list-style-type: none"> ・萩間線はバイパスを使って時間短縮を図るなどの検討が必要である。 ・牧之原市は昼間人口が多く、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の形成の検討が考えられる。 ・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。 ・御前崎方面のバス路線の効率化・再編も今後の検討が必要である。 	しずてつジャストライン(株)
<ul style="list-style-type: none"> ・他都市の事例を参考に、インバウンドの交通と生活交通がうまく連携できるような検討ができると良い。 	榛南交通(株)
<ul style="list-style-type: none"> ・東名高速道路相良牧之原 IC の北側は、にぎわいの拠点としての整備が考えられ、現在、土地区画整理事業の準備組合が立ち上がっている。 ・牧之原市の公共交通ネットワークは、既存市街地と北側を結ぶ縦軸が弱い特徴があるが、高台開発プロジェクトをひとつのきっかけとして縦軸を強化出来れば良いと思う。 	新拠点整備室
<ul style="list-style-type: none"> ・自動車に頼らないまちづくりを進める中で、ハブとなる拠点を定めて、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。ハブとなる拠点は地域の方が集まるような集会所で、バスに乗る人も乗らない人も拠点に集まるようになれば良いと思う。 	高齢者福祉課

④ その他

分類	意見等	ヒアリング先
協働推進	・ 社会福祉協議会は、近所の人による買物時の送迎など地域内の助け合いや支え合いを推奨している。公共交通側としては、 地域のバスを残すために、みんなで積極的に使うなどの観点が求められる。	社会福祉協議会
	・ みんなで思いやり、助け合いながら地域公共交通をつくっていききたい。	東海タクシー(株)
高齢者の外出支援等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 外出が多いほど要介護認定を受ける割合が低くなるデータがあり、高齢者の外出支援（受診や買物）は、介護予防の活動参加に繋がる。シニアクラブやサロンの行事として、バスを使ってお出かけの機会を作ることが必要であると考えている。 ・ 歩くことで健康に繋がるため、歩くことを推奨することもあると思う。 	高齢者福祉課
環境	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 25 年度に牧之原市エネルギータウン構想を策定し、エネルギーを利用した地域活性化の一つとして、陸・海・空の都市交流ネットワークを利用して、市内にある様々な企業やアメニティ施設をつなぎ、賑わいを生み出す産業や観光産業の活性化を図っていく。 ・ 平成 28 年度に牧之原市環境基本計画を策定し、温室効果ガス排出量の目標値や、運輸部門における目標値が示されており、地域公共交通網形成計画と整合させていくことも必要である。 	環境課

(4) 市民アンケート調査の調査概要

平成 29 年 9 月に、市民を対象としたアンケート調査を実施しました。調査の概要は以下のとおりです。

目的	市民の生活行動実態や公共交通の利用実態、公共交通に対する意識等を把握するため。			
調査対象	市民 2,000 人			
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> ・ 郵送配布・郵送回収 ・ 平成 29 年 9 月 22 日（金）発送、10 月 6 日（金）回収〆切（10 月 23 日（月）到着分までを集計対象とした） 			
配布数 ・ 回収数	<ul style="list-style-type: none"> ・ 毎年実施している市民意識調査の地区区分を参考に、下表の 15 地区別に配布 ・ 地区別配布数は、地区ごとに偏りが生じないように最低配布部数を 100 票と設定し、それ以外の 500 票は小学校区別の人口割合を踏まえ、配布 ・ 各地区内で性別、年齢に偏りが生じないように配布 			
	■地区別配布数・回収率			
	地区	小学校区	配布数	回収数
	相良・福岡	相良小	100	53
	須々木	相良小	100	34
	大江	相良小	100	46
	片浜	相良小 (片浜小)	100	63
	波津・大沢	相良小	100	40
	菅山	菅山小	100	62
	萩間	萩間小	100	53
	地頭方	地頭方小	200	58
	静波	川崎小	230	61
	細江	細江小	300	114
	川崎	川崎小	170	49
	勝間田	勝間田小	100	57
	牧之原（相良）	牧之原小	100	35
	牧之原（榛原）	牧之原小	100	68
	坂部	坂部小	100	64
	不明	—	—	7
	合計		2,000	864

※次ページ以降の集計結果については、小数点以下第 2 位を四捨五入して記載しているため、合計が必ずしも 100%にならない場合があります。

(5) 市民アンケート調査の調査結果

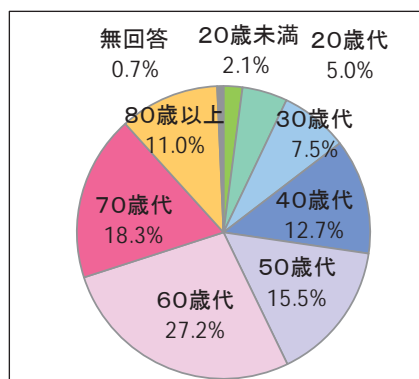
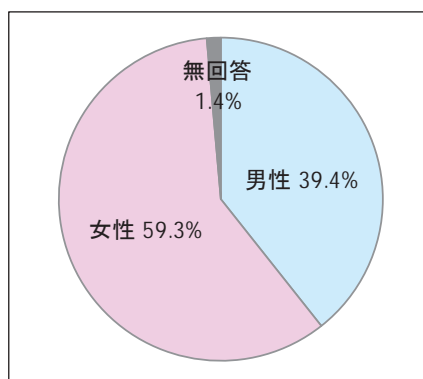
回答者の属性

① 性別、年齢（問Ⅰ、問Ⅱ）

アンケート回答者の性別は男性 39.4%、女性 59.3%であり、女性の割合が男性より 20%程度多くなっています。平成 29 年 9 月時点の人口比率が男性 49.6%、女性 50.4%であるため、男性よりも女性の方が公共交通に関する意識が高いことが推察できます。

また、年齢については 50～70 歳代が多くなっており、若年層よりも高年層の方が公共交通に関する意識が高いことが推察できます。

	男性	女性	無回答	計	
20歳未満	9	9	0	18	2.1%
20歳代	25	18	0	43	5.0%
30歳代	23	42	0	65	7.5%
40歳代	44	66	0	110	12.7%
50歳代	55	78	1	134	15.5%
60歳代	95	137	3	235	27.2%
70歳代	62	95	1	158	18.3%
80歳以上	26	66	3	95	11.0%
無回答	1	1	4	6	0.7%
合計	340	512	12	864	100.0%
	39.4%	59.3%	1.4%	100.0%	



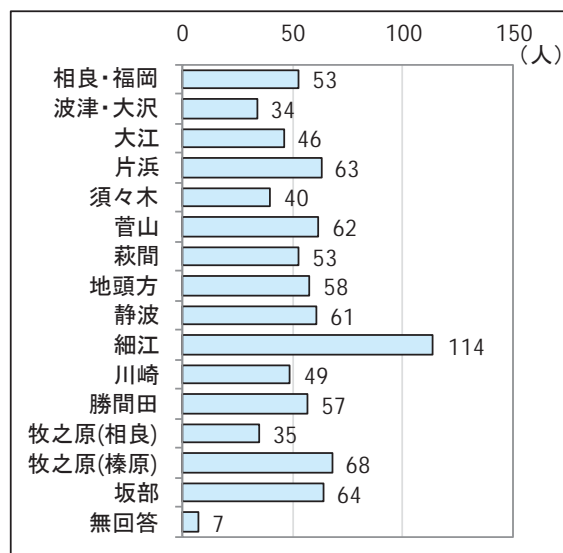
■回答者の属性〔性別、年齢〕

② 居住地（問Ⅲ）

回答者の居住地について、居住者、配布枚数が最も多い細江地区が114人と最も多くなっています。

そのほか、回収率の高い、牧之原(榛原)地区、坂部地区、片浜地区、菅山地区が多くなっています。

	回答者数	
相良・福岡	53	6.1%
波津・大沢	34	3.9%
大江	46	5.3%
片浜	63	7.3%
須々木	40	4.6%
菅山	62	7.2%
萩間	53	6.1%
地頭方	58	6.7%
静波	61	7.1%
細江	114	13.2%
川崎	49	5.7%
勝間田	57	6.6%
牧之原(相良)	35	4.1%
牧之原(榛原)	68	7.9%
坂部	64	7.4%
無回答	7	0.8%
合計	864	100.0%



■回答者の属性〔居住地〕

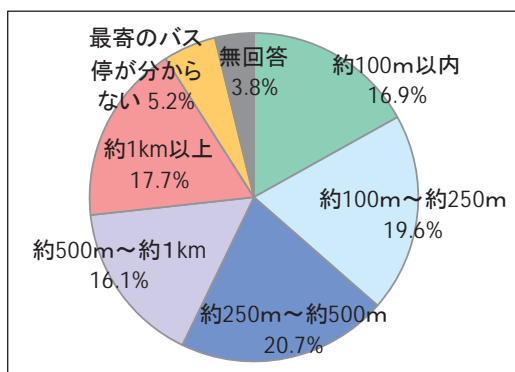
③ 自宅から最寄りのバス停（問Ⅳ）

自宅から最寄りのバス停までの距離について、高齢者でも利用が可能とされる250m以内は36.5%となっています。

一方、バス停まで徒歩アクセスが難しくなる500m以上も33.8%となっています。

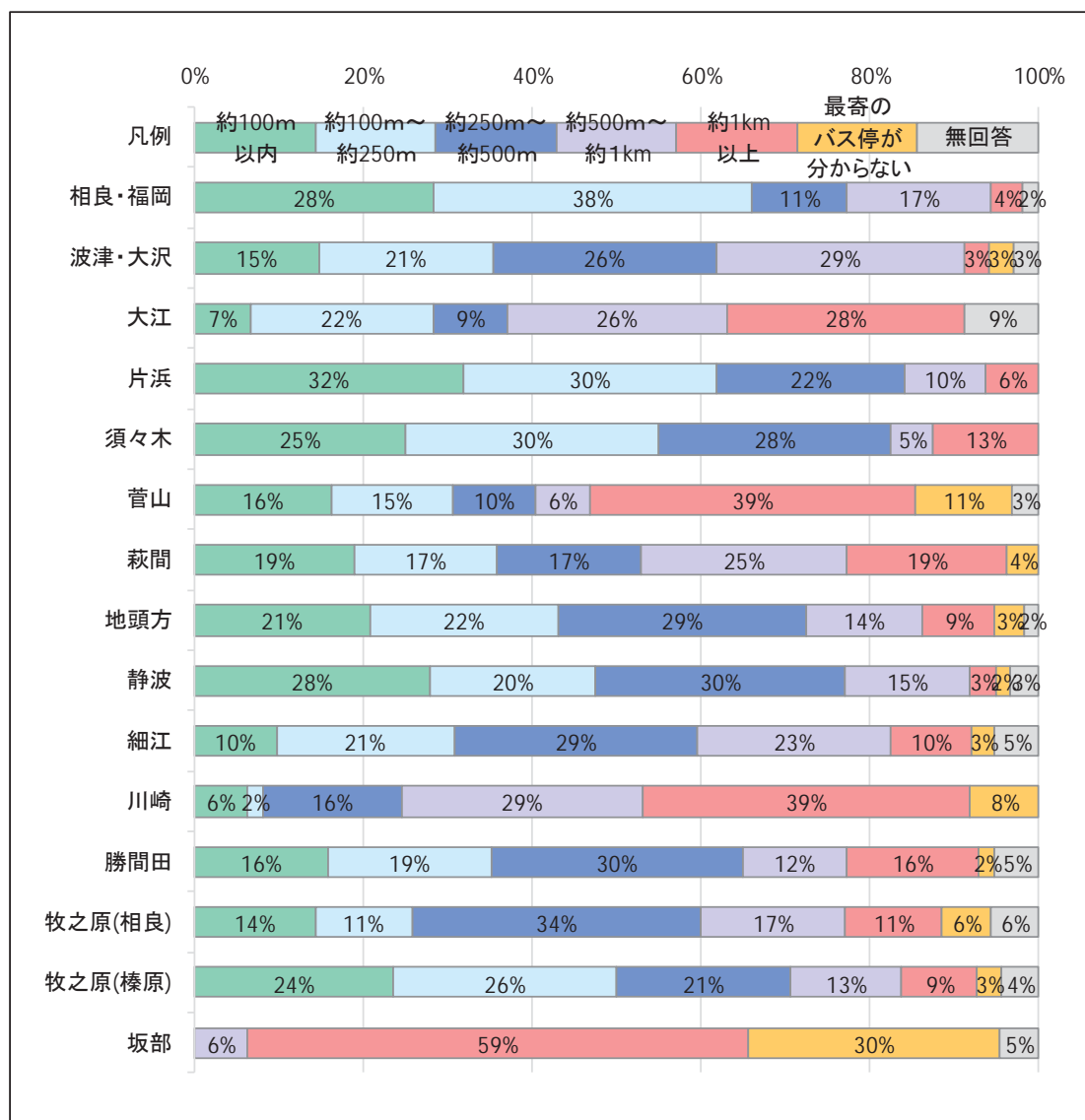
なお、5.2%の回答者が「最寄りバス停が分からない」としています。

	回答者数	
約100m以内	146	16.9%
約100m～約250m	169	19.6%
約250m～約500m	179	20.7%
約500m～約1km	139	16.1%
約1km以上	153	17.7%
最寄りのバス停が分からない	45	5.2%
無回答	33	3.8%
合計	864	100.0%



■回答者の属性〔自宅から最寄りバス停までの距離〕

地区別にみると、坂部地区では全ての回答者が「500m以上」もしくは、「最寄りのバス停が分からない」と回答しています。また、大江地区や細江地区、川崎地区など、比較的市街地に近い地区で、「約100m以内」や「約100m～約250m」の回答割合が少なく、バス停から離れた距離に多くの方が居住していると推察されます。一方、相良・福岡地区、片浜地区、須々木地区などは、「約100m以内」や「約100m～約250m」の割合が高くなっています。



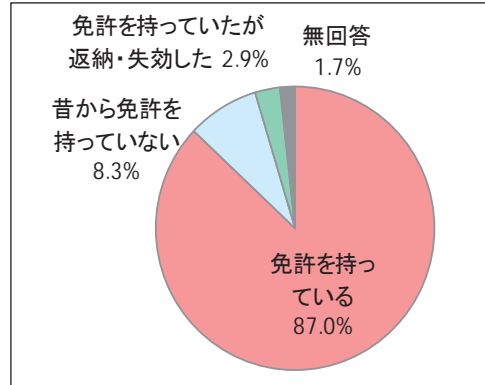
■回答者の属性〔自宅から最寄りバス停までの距離〕〔居住地別〕

④ 自動車の運転免許の保有状況（問Ⅴ）

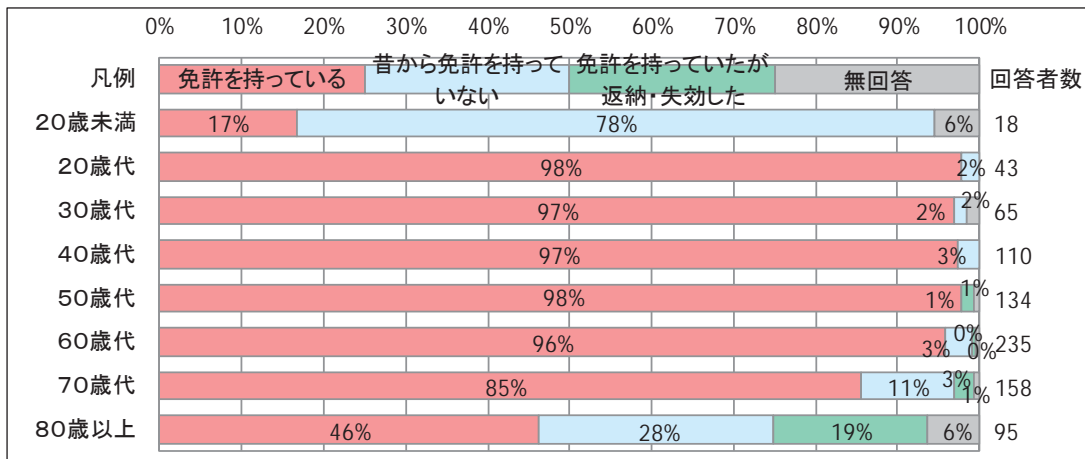
自動車の運転免許について、回答者の 87.0%は免許を保有しています。20～60 歳代は 96%以上の保有率となっており、70 歳代でも 85%が保有しています。

免許保有率の低い世代として、20 歳未満の免許保有率は 17%に留まっています。80 歳以上については、28%が「昔から免許を持っていない」、19%が「返納・失効した」となっています。

	回答者数	
免許を持っている	752	87.0%
昔から免許を持っていない	72	8.3%
免許を持っていたが返納・失効した	25	2.9%
無回答	15	1.7%
合計	864	100.0%



■回答者の属性〔自動車運転免許の保有・返納状況〕

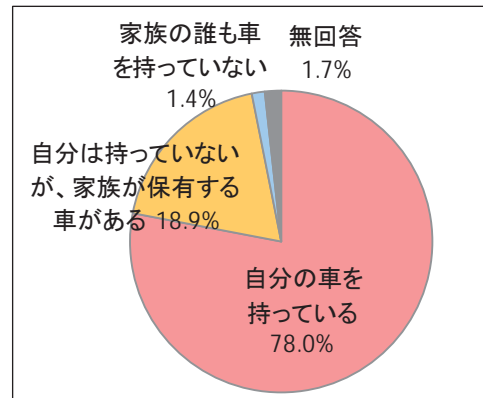


■回答者の属性〔年齢別／自動車運転免許の保有・返納状況〕

⑤ 自動車の保有状況（問Ⅵ）

自動車の保有状況について、78.0%の回答者が自分の車を保有しており、実に 96.9%の世帯において自動車を保有しています。

	回答者数	
自分の車を持っている	674	78.0%
自分は持っていないが、家族が保有する車がある	163	18.9%
家族の誰も車を持っていない	12	1.4%
無回答	15	1.7%
合計	864	100.0%



■回答者の属性〔自動車の保有状況〕

日常の外出状況について（問1、問2）

① 外出目的

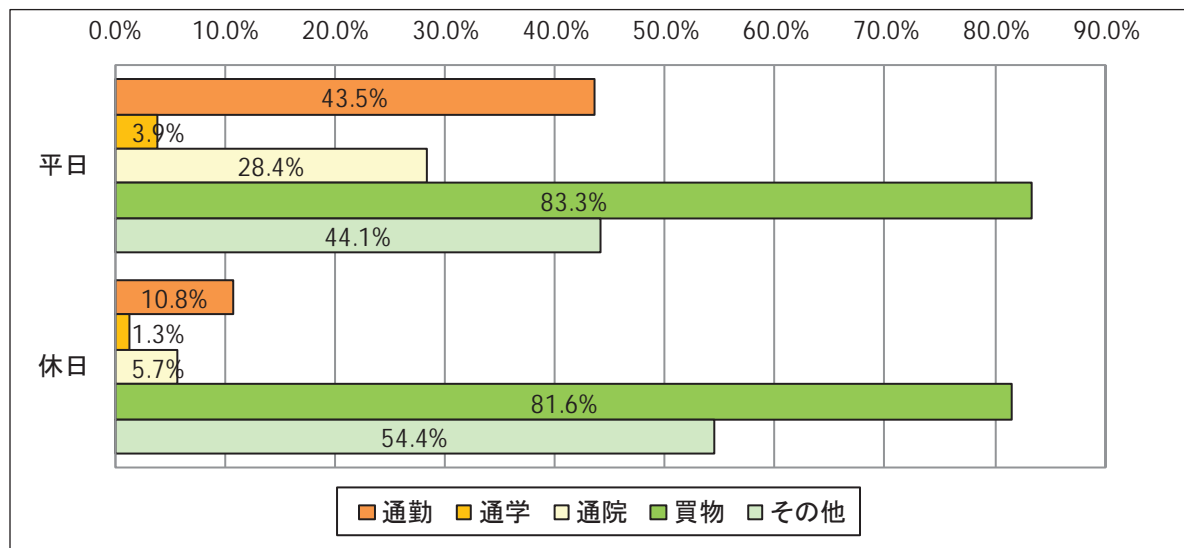
定期的に外出する目的を3つまで聞いた結果、平日・休日ともに買物目的の外出が最も多く平日は83.3%、休日は81.6%の方が買物目的で外出しています。

平日	最も多い 外出	2番目に 多い外出	3番目に 多い外出	合計	
				人数	割合
通勤	335	31	10	376	43.5%
通学	23	9	2	34	3.9%
通院	32	114	99	245	28.4%
買物	275	306	139	720	83.3%
その他	65	131	185	381	44.1%
回答数	730	591	435	1,756	

注：割合は回答者数864人に対する割合

休日	最も多い 外出	2番目に 多い外出	3番目に 多い外出	合計	
				人数	割合
通勤	72	15	6	93	10.8%
通学	9	2	0	11	1.3%
通院	12	20	17	49	5.7%
買物	347	238	120	705	81.6%
その他	185	149	136	470	54.4%
回答数	625	424	279	1,328	

注：割合は回答者数864人に対する割合

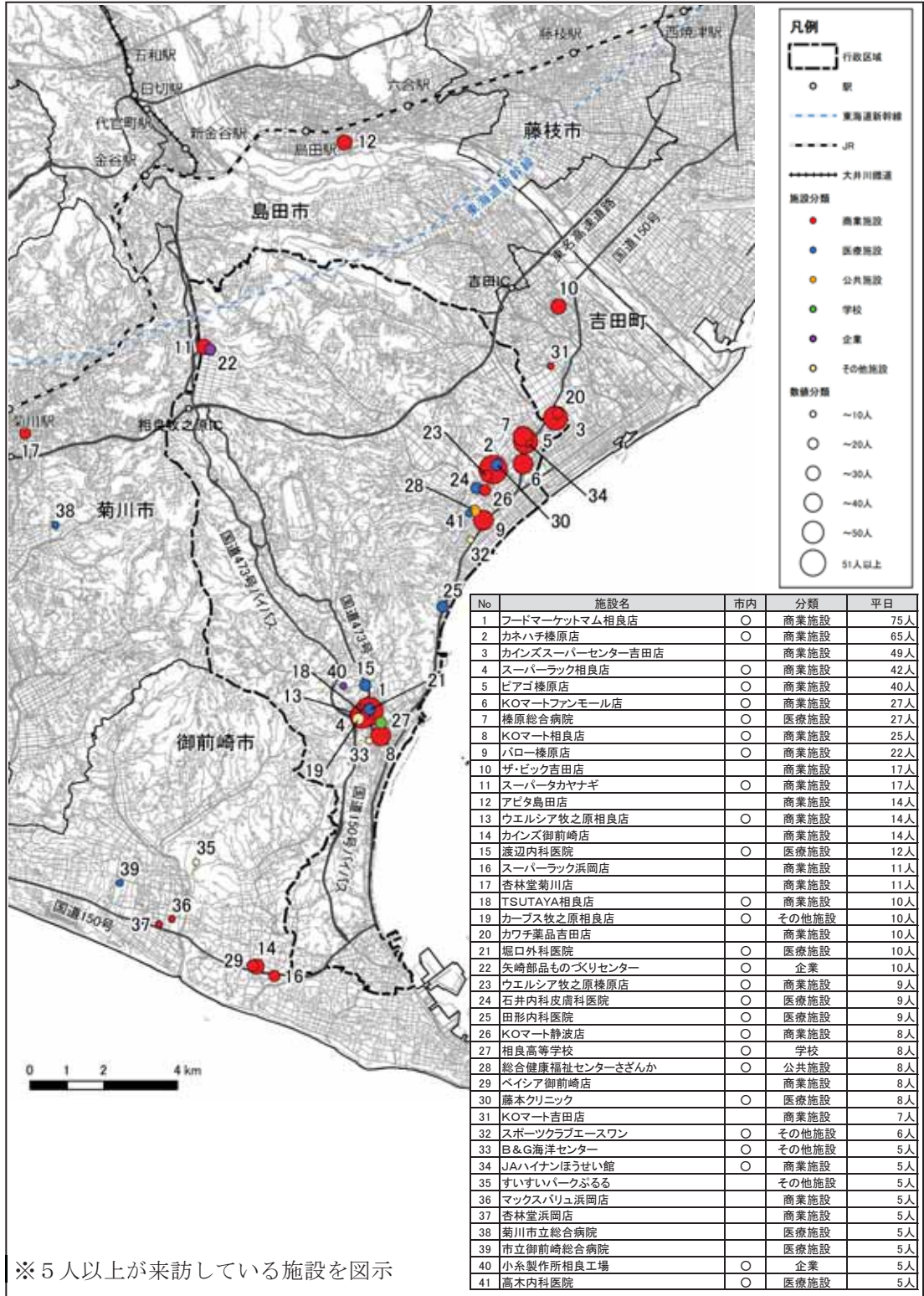


■ 外出目的〔平日、休日〕

② 外出先

1) 平日の外出先

平日の外出先をみると、榛原と相良の中心部の商業施設が大半を占めています。榛原の施設は相良と比較すると施設が分散している傾向にあります。また、市外では吉田町の店舗が選ばれており、そのほか、島田市や御前崎市の商業施設も選ばれています。

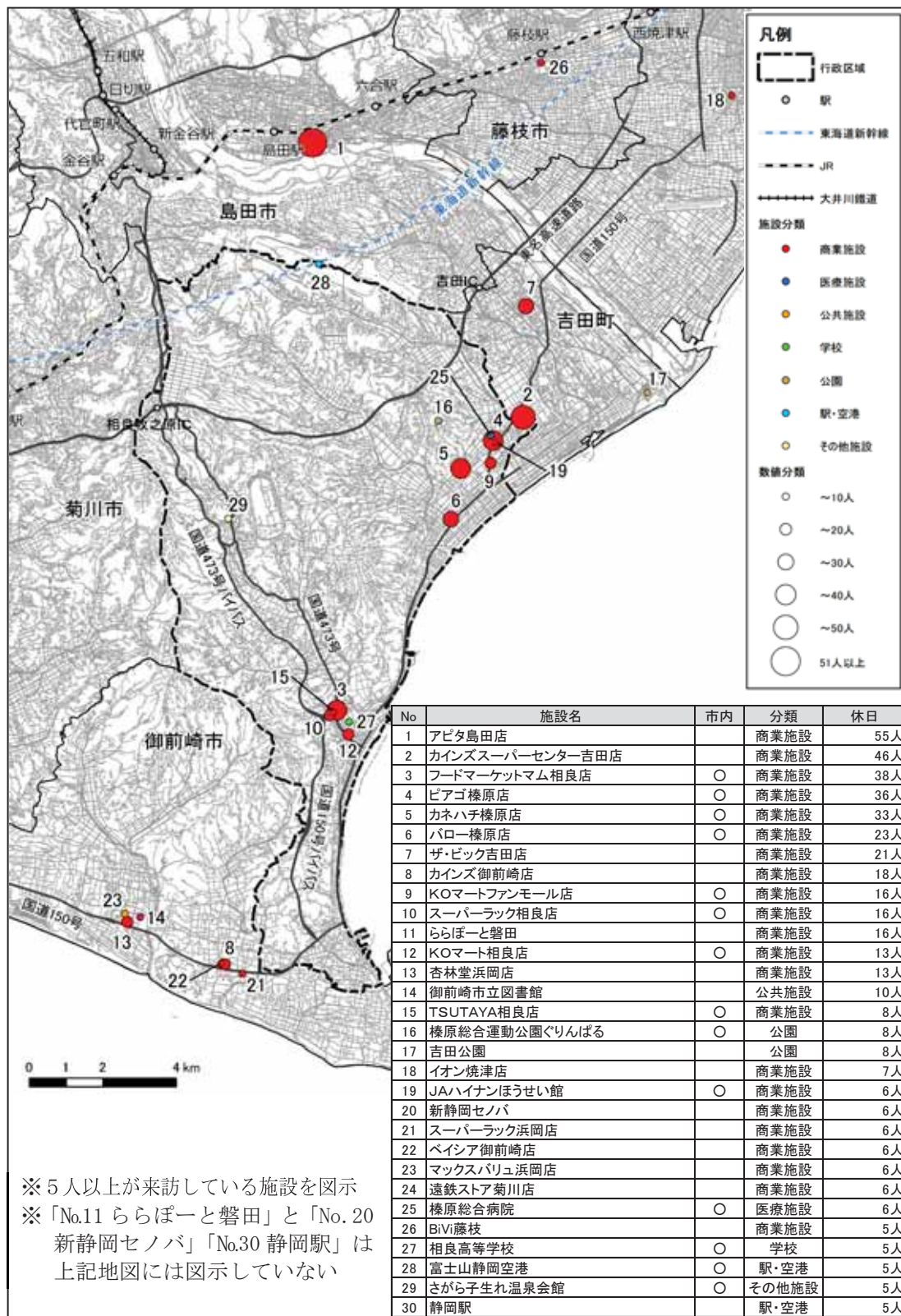


※ 5人以上が来訪している施設を図示

■ 外出先の施設〔平日〕

2) 休日の外出先

休日では島田市の「アピタ島田店」が最も選ばれており、次に吉田町の「カインズスーパーセンター吉田店」が選ばれるなど、市外の商業施設が選ばれています。市内では、榛原や相良の中心部の商業施設が選ばれています。



■ 外出先の施設〔休日〕

③ 交通手段

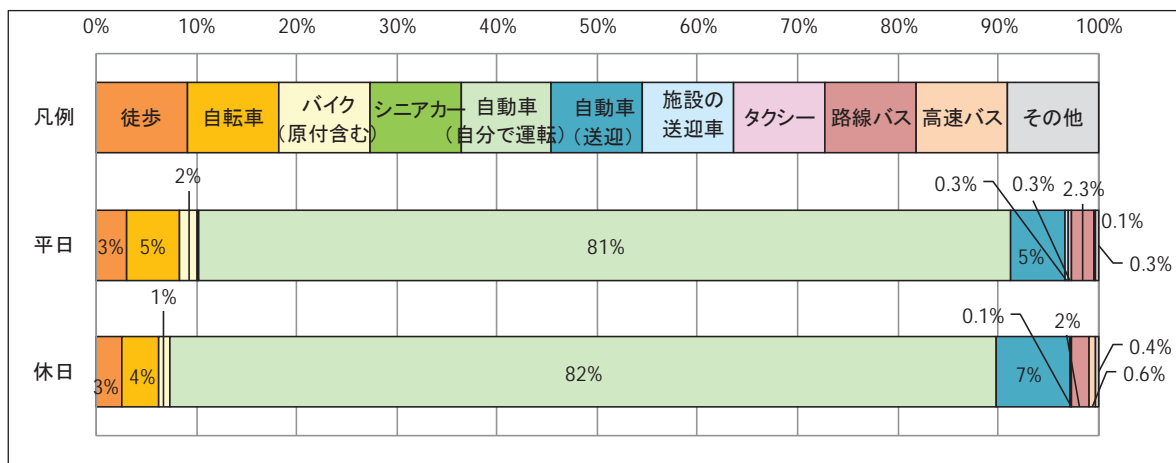
平日、休日ともに自動車（自分で運転）が 80%以上と大多数を占めています。自動車（送迎）と合わせると、市民の移動の9割程度は自動車によるものとなっています。また、路線バスの割合は平日は 2.3%、休日は 1.8%となっており、平日・休日ともに路線バスを利用する市民の移動は極めて少ないことが分かります。

平日	最も多い 外出	2番目に 多い外出	3番目に 多い外出	合計	
				人数	割合
徒歩	25	15	14	54	3.0%
自転車	43	32	23	98	5.4%
バイク（原付含む）	16	8	7	31	1.7%
シニアカー	0	1	1	2	0.1%
自動車（自分で運転）	597	489	384	1470	81.1%
自動車（送迎）	40	34	24	98	5.4%
施設の送迎車	3	0	2	5	0.3%
タクシー	0	3	3	6	0.3%
路線バス	23	12	6	41	2.3%
高速バス	0	1	1	2	0.1%
その他	1	1	3	5	0.3%
回答数	748	596	468	1,812	100.0%

注：割合は回答のあった合計「1,812」に対する割合

休日	最も多い 外出	2番目に 多い外出	3番目に 多い外出	合計	
				人数	割合
徒歩	19	9	9	37	2.6%
自転車	30	12	9	51	3.6%
バイク（原付含む）	7	4	5	16	1.1%
シニアカー	0	0	0	0	0.0%
自動車（自分で運転）	524	377	268	1169	82.4%
自動車（送迎）	46	36	23	105	7.4%
施設の送迎車	0	0	0	0	0.0%
タクシー	0	1	1	2	0.1%
路線バス	8	14	3	25	1.8%
高速バス	2	2	4	8	0.6%
その他	2	1	2	5	0.4%
回答数	638	456	324	1,418	100.0%

注：割合は回答のあった合計「1,418」に対する割合



■外出先までの交通手段〔平日、休日〕

④ 頻度

平日の外出頻度は、最も多い外出では「週に5日（毎日）」が半数程度を占めており、2番目に多い外出と3番目に多い外出を足した合計でも24.9%となっています。

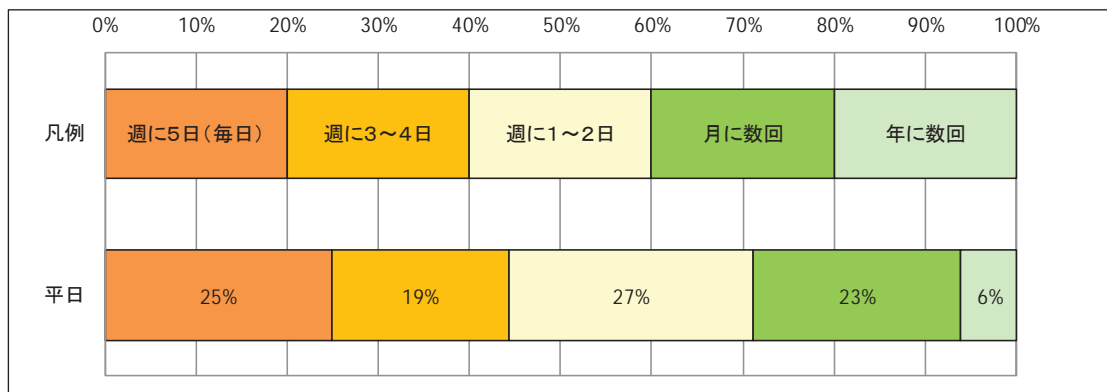
休日の外出頻度は最も多い外出では「ほぼ毎週」が半数程度を占めており、2番目に多い外出と3番目に多い外出を足した合計では、「月に数回」が48.6%と半数程度を占めています。

平日	最も多い 外出	2番目に 多い外出	3番目に 多い外出	合計	
				人数	割合
週に5日（毎日）	396	46	13	455	24.9%
週に3～4日	194	126	36	356	19.5%
週に1～2日	104	231	154	489	26.7%
月に数回	45	171	203	419	22.9%
年に数回	15	26	69	110	6.0%
回答数	754	600	475	1,829	100.0%

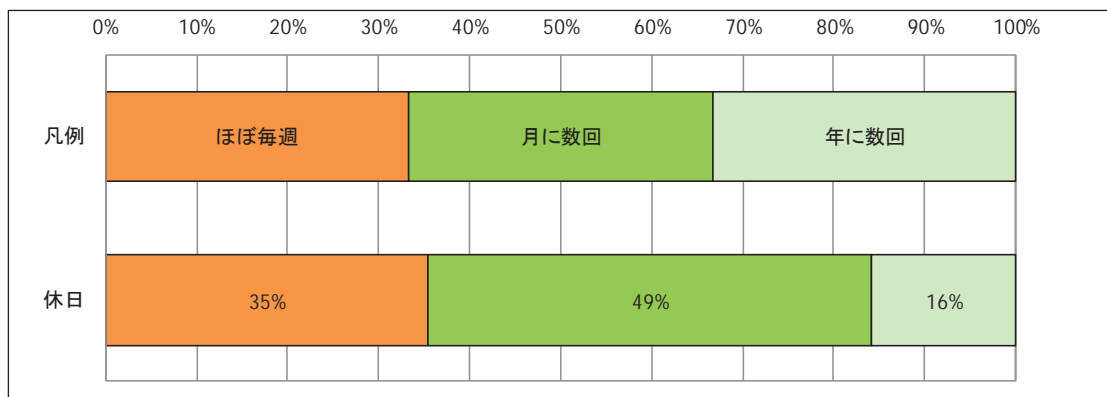
注：割合は回答のあった合計「1,829」に対する割合

休日	最も多い 外出	2番目に 多い外出	3番目に 多い外出	合計	
				人数	割合
ほぼ毎週	332	133	39	504	35.5%
月に数回	270	254	167	691	48.6%
年に数回	40	70	116	226	15.9%
回答数	642	457	322	1,421	100.0%

注：割合は回答のあった合計「1,421」に対する割合



■外出の頻度〔平日〕

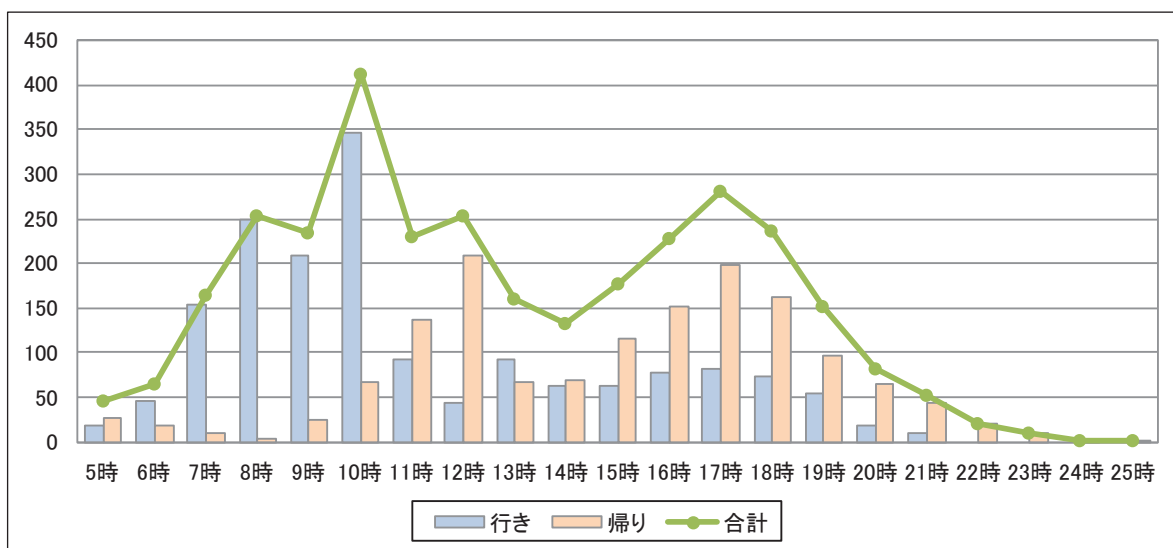


■外出の頻度〔休日〕

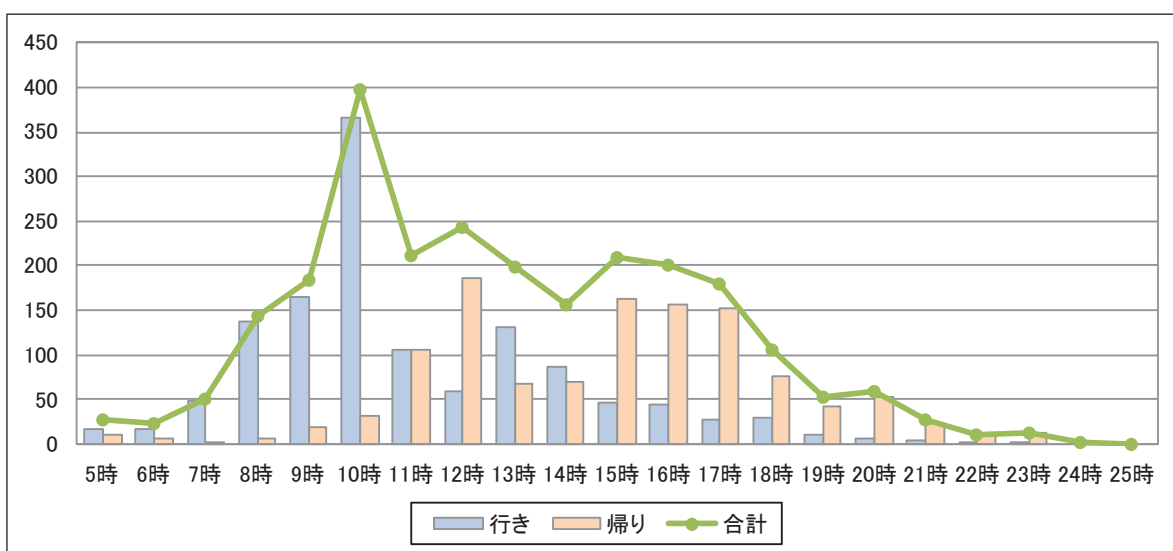
⑤ 時間帯

平日は7時、8時の通勤・通学の時間帯以外に、買物などに出かけると想定される10時の時間帯が最も多くなっています。また、会社や学校の帰宅時間と想定される16時～18時の時間帯が多く、また12時も多くなっています。

休日の行きは10時台が他の時間帯と比べ最も多くなっており、次いで8時、9時台が多くなっています。帰りは12時や15時～17時の時間帯が多くなっています。



■外出の時間帯〔平日〕



■外出の時間帯〔休日〕

市内の路線バスの利用状況について

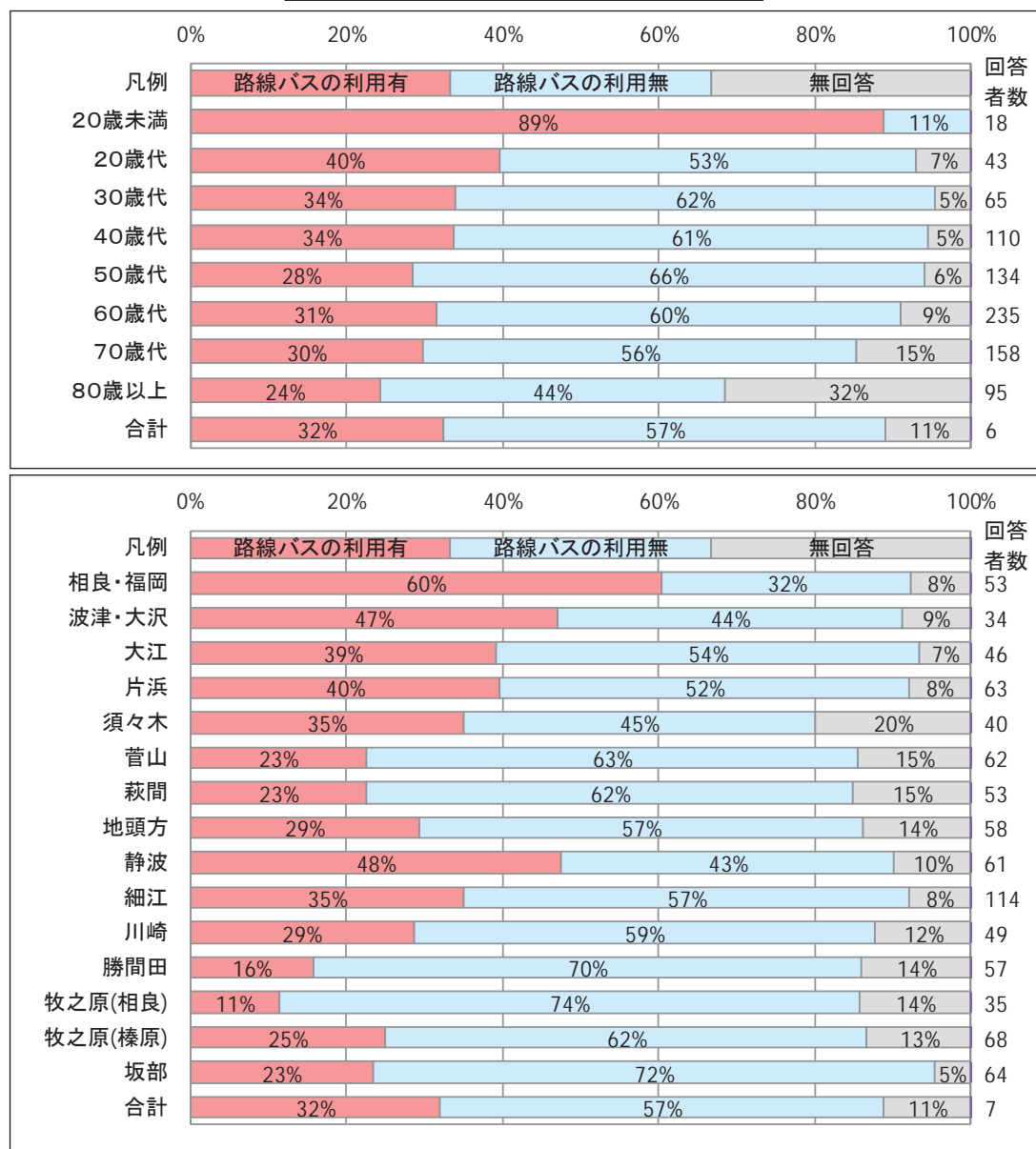
① 路線バスの利用有無（問3）

最近の1年間の市内の路線バスについては、32.1%が「利用している」と回答しています。

年齢別では、自動車運転免許を保有していない率が高い20歳未満の89%が路線バスを利用しています。その後、年齢が上がるにつれて、利用割合が減少傾向にあります。

居住地別では、榛原と相良の各中心部である「相良・福岡」、「波津、大沢」、「静波」において利用割合が高くなっており、山間部での利用割合は低い傾向にあります。

	回答者数	
路線バスの利用有	277	32.1%
路線バスの利用無	490	56.7%
無回答	97	11.2%
合計	864	100.0%



■ 路線バスの利用有無〔年齢別、居住地別〕

② 利用路線（問3）

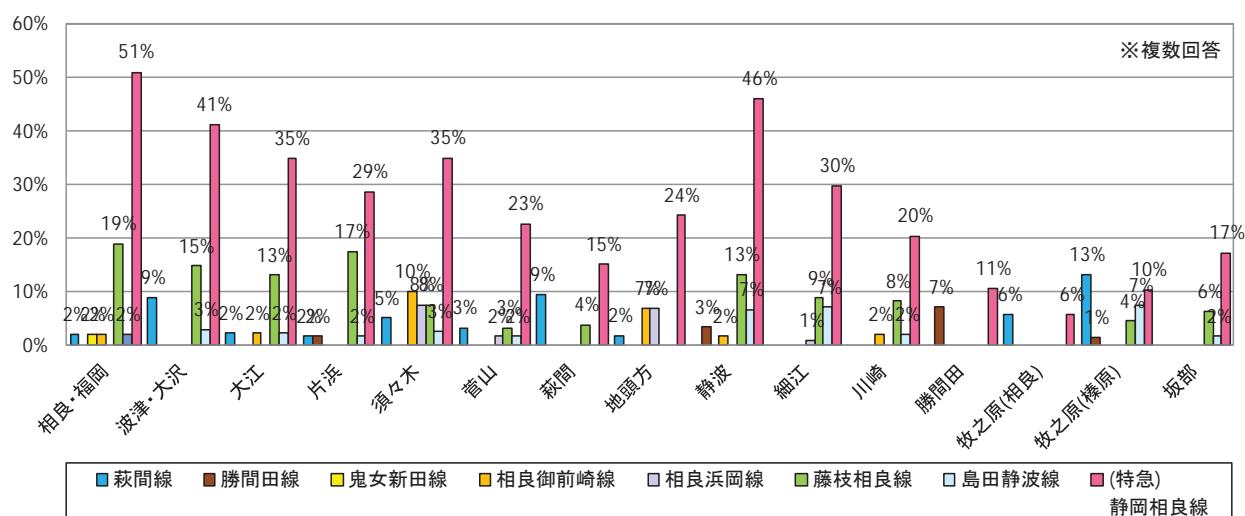
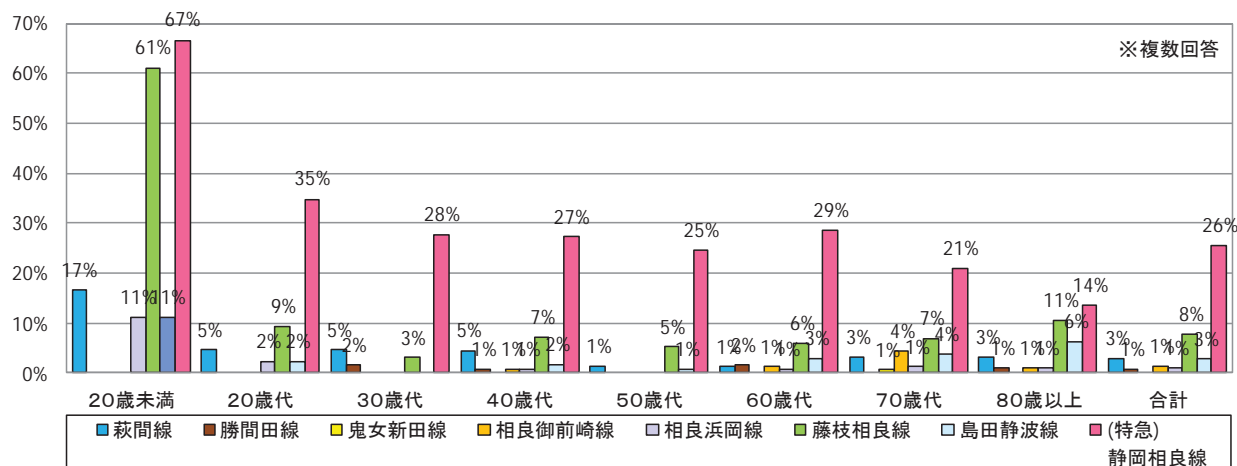
路線別にみると、「（特急）静岡相良線」を利用している割合が26%と最も多くなっており、いずれの年代および居住地においても、他の路線バスと比較し多くの方が利用しています。

年齢別では、20歳未満は「（特急）静岡相良線」と「藤枝相良線」の利用割合が顕著に高くなっています。

居住地別では、「須々木」や「菅山」、「牧之原（榛原）」居住者が「藤枝相良線」や「島田静波線」など居住地外での運行路線を利用する例もみられます。また、「静波」や「相良・福岡」など「（特急）静岡相良線」のバス停がある地区で「（特急）静岡相良線」の利用割合が高くなっています。

	合計
萩間線	27
勝間田線	8
鬼女新田線	1
相良御前崎線	12
相良浜岡線	9
藤枝相良線	68
島田静波線	25
（特急）静岡相良線	224
回答数	374
回答者数	277

※複数回答



■ 利用路線〔年齢別、居住地別〕

③ 路線バスの利用目的（問5）

路線バスは、「趣味・娯楽」、「買物」目的に多く利用されています。

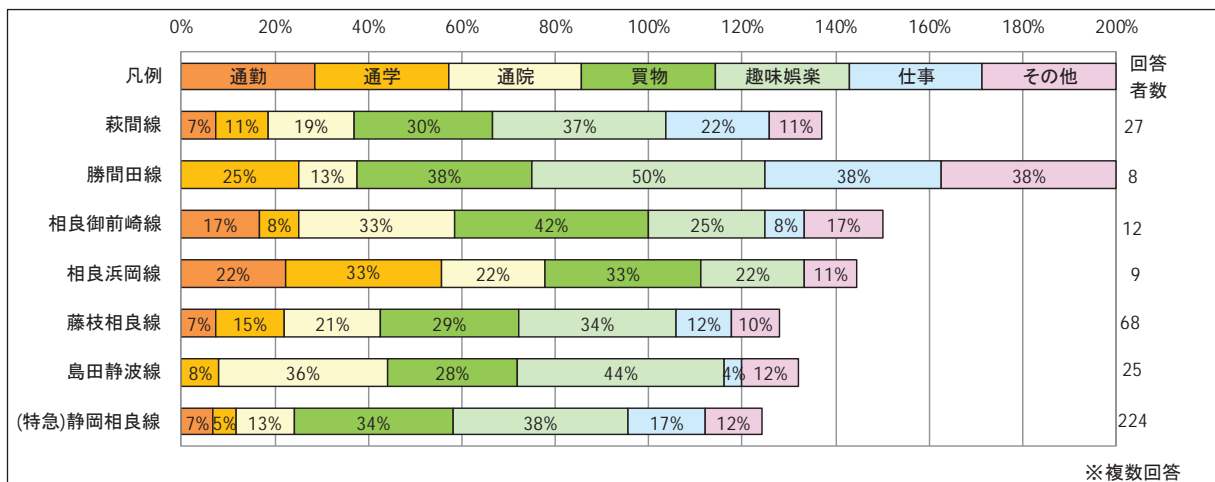
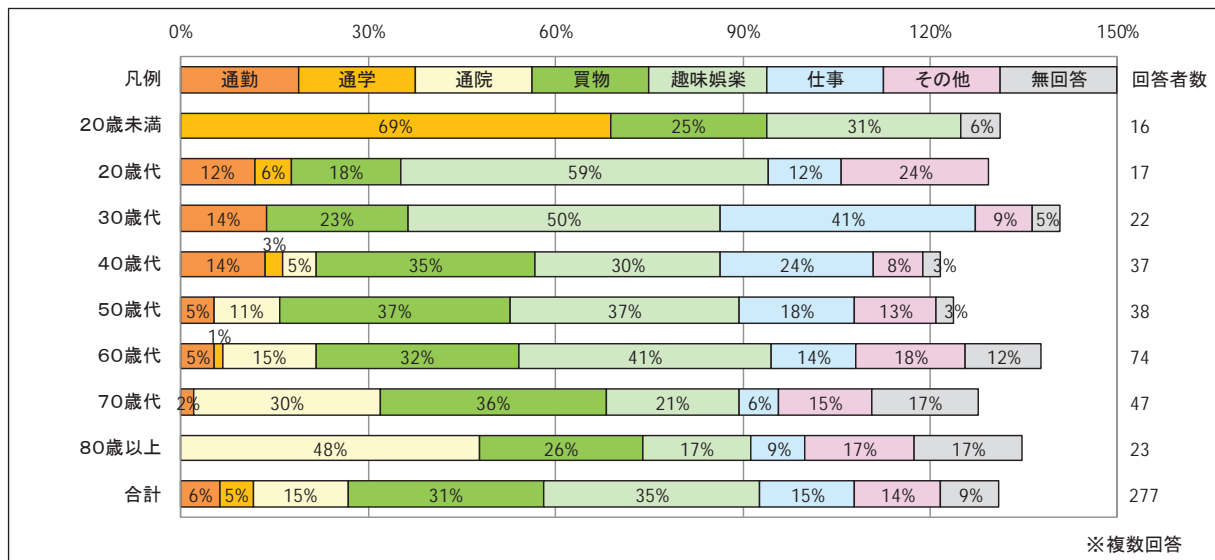
年齢別では、20歳未満は「通学」目的の利用が69%と最も多くなっています。40歳代以降、年齢が上がるにつれて、「通院」目的での利用割合が高くなっています。

いずれの路線についても、多様な目的で利用されています。

「その他」の主な意見

食事会、飲み会	8
旅行	6
墓参り、法事等	6
講習会、研修	6
会合	4

	合計	
通勤	17	6.1%
通学	15	5.4%
通院	42	15.2%
買物	87	31.4%
趣味娯楽	96	34.7%
仕事	42	15.2%
その他	38	13.7%
無回答	26	9.4%
回答数	363	131.0%
回答者数	277	100.0%



注：鬼女新田線は回答者数が1人のため図示していない。

■ 路線バスの利用目的〔年齢別、利用路線別〕

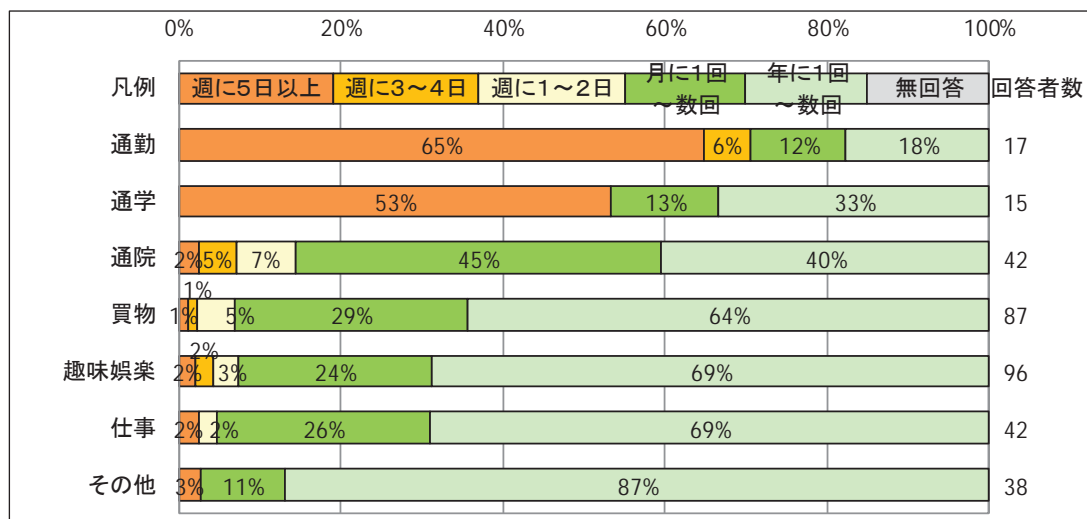
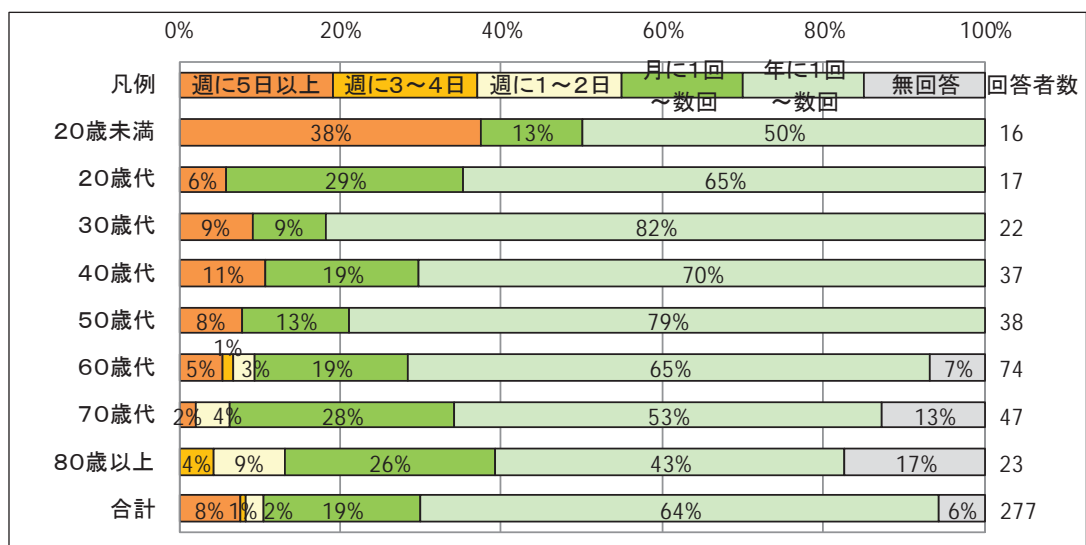
④ 路線バスの利用頻度（問6）

路線バスの利用頻度で最も多いのは「年に1回～数回」の利用となっています。

路線バスを「週に5日以上」利用する割合は7.6%となっており、年齢別では、「通学」目的に利用している20歳未満が多くなっています。

「週に5日以上」利用は、「通勤」目的では65%、「通学」目的では53%に留まっており、残りの通勤・通学利用者は、複数の交通手段を利用していることが推察できます。

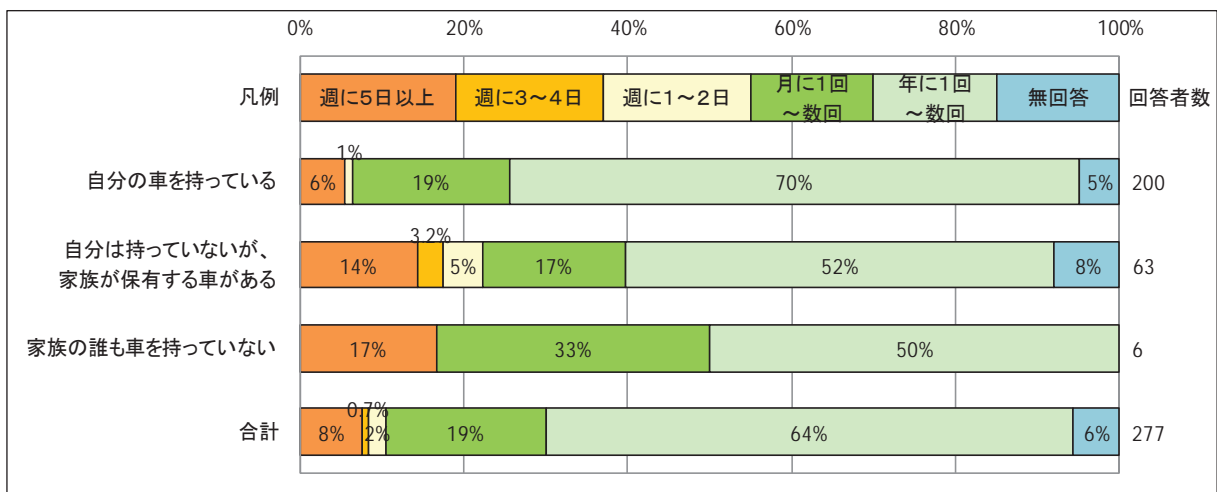
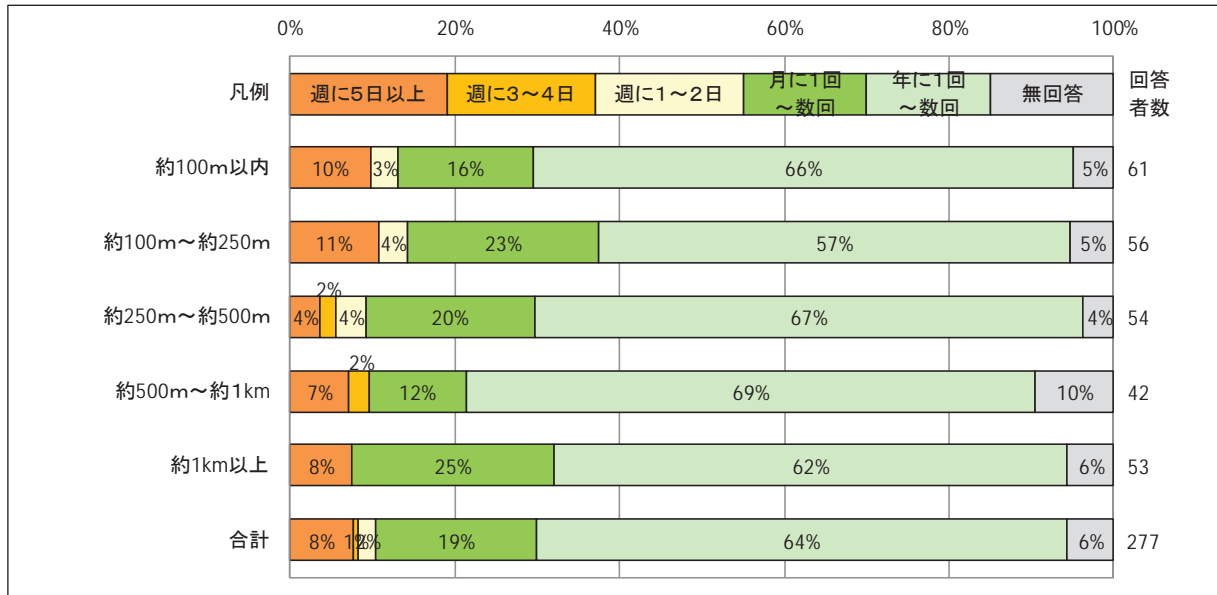
	合計	
週に5日以上	21	7.6%
週に3～4日	2	0.7%
週に1～2日	6	2.2%
月に1回～数回	54	19.5%
年に1回～数回	178	64.3%
無回答	16	5.8%
合計	277	100.0%



■路線バスの利用頻度〔年齢別、利用目的別〕

自宅からバス停までの距離別では、利用頻度に大きな差はありません。

自動車保有状況別では、身近に車がない場合の方が路線バスの利用頻度は高くなる傾向にあります。



■路線バスの利用頻度〔自宅からバス停までの距離別、自動車保有状況別〕

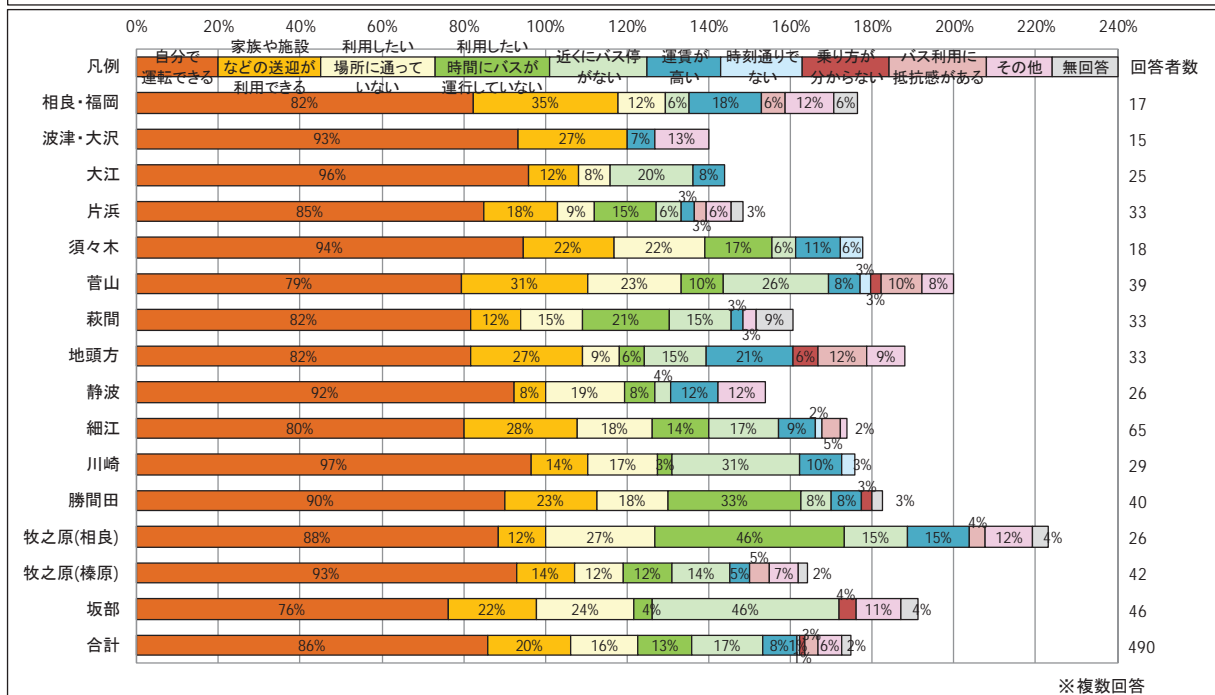
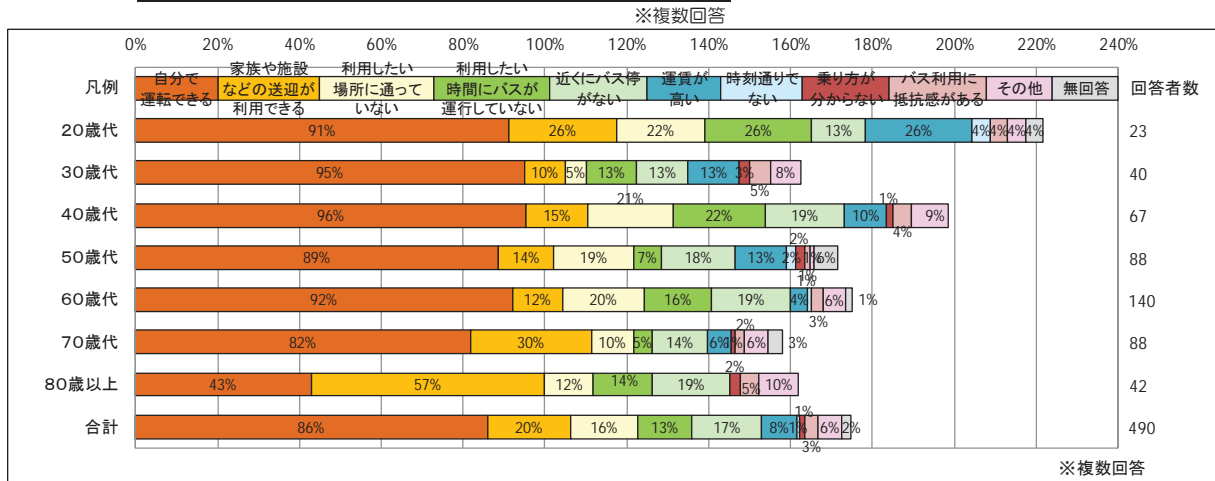
⑤ 路線バスを利用しない理由（問7）

路線バスを利用しない理由として 85.9%が「自分で運転できるから」を挙げています。また、80 歳以上の方の利用しない理由として、「家族や施設などの送迎が利用できるから」が多くなっています。

	合計
自分で運転できるから	421 85.9%
家族や施設などの送迎が利用できるから	100 20.4%
利用したい場所に通っていないから	80 16.3%
利用したい時間にバスが運行していないから	65 13.3%
近くにバス停がないから	84 17.1%
運賃が高いから	41 8.4%
時刻通りでないから	4 0.8%
乗り方が分からないから	6 1.2%
バス利用に抵抗感があるから	16 3.3%
その他	28 5.7%
無回答	11 2.2%
回答数	856 174.7%
回答者数	490 100.0%

「その他」の主な意見

バスが不便(本数,時間等)	8
バスが運行していない	7
高齢でバスが利用できない	4
自分で外出できない	3



注：20 歳未満は回答者数が 2 人のため図示していない。

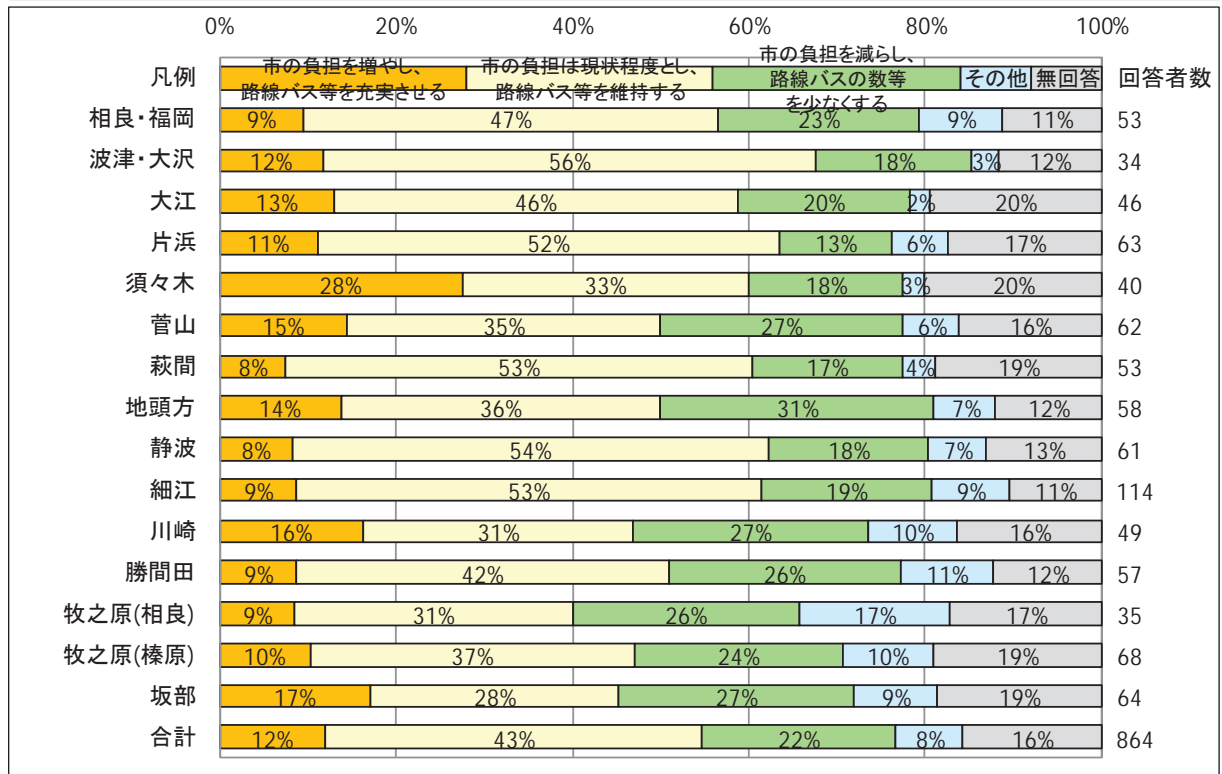
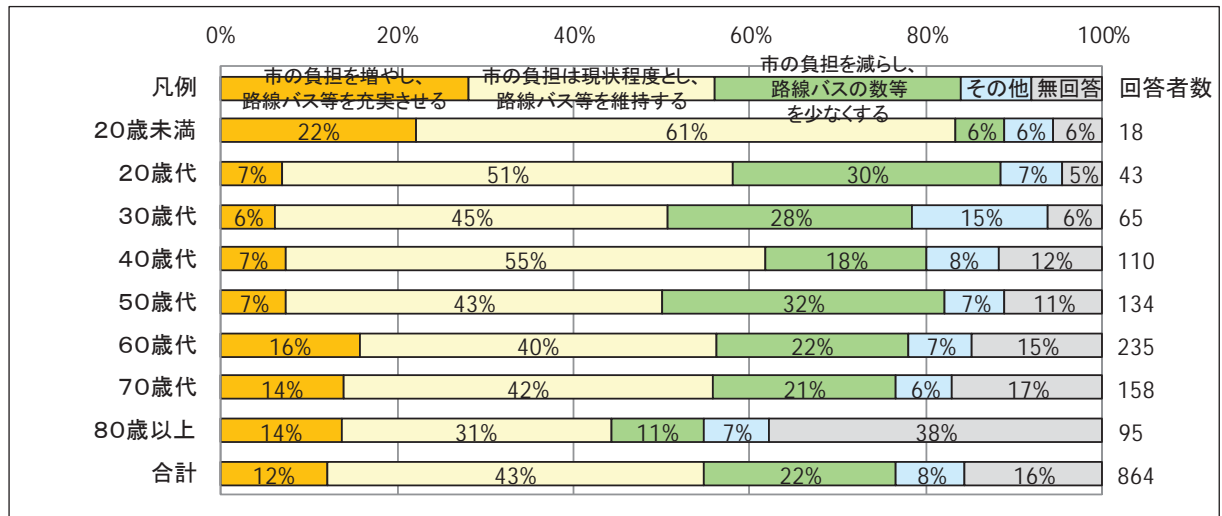
■ 路線バスを利用しない理由〔年齢別、居住地別〕

路線バスの今後の方向性について

① 市負担のあり方（問8）

今後の市負担のあり方として、「市の負担は現状程度とし、路線バス等を維持する」が42.7%と最も多くなっています。若年層で現状維持の割合が高い傾向にあります。

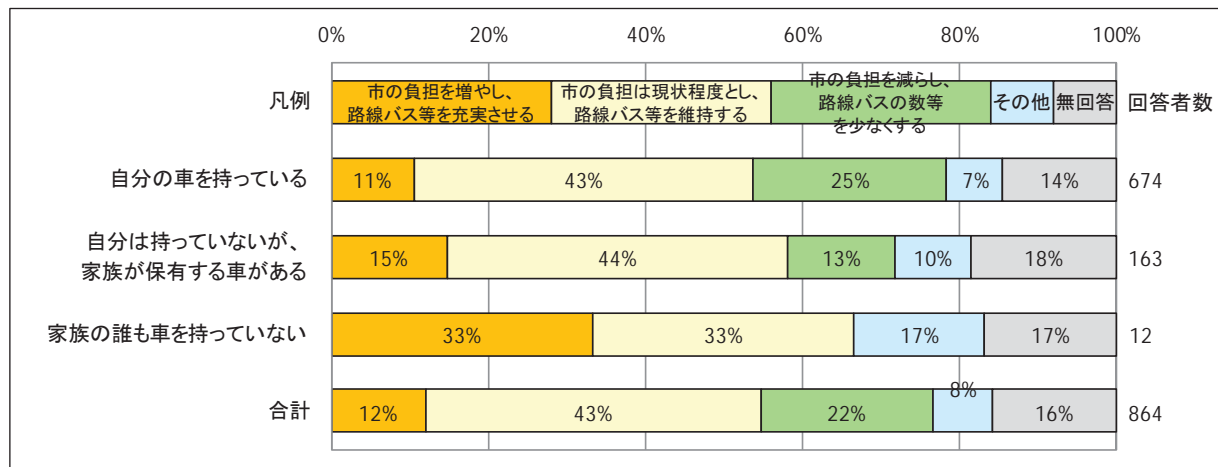
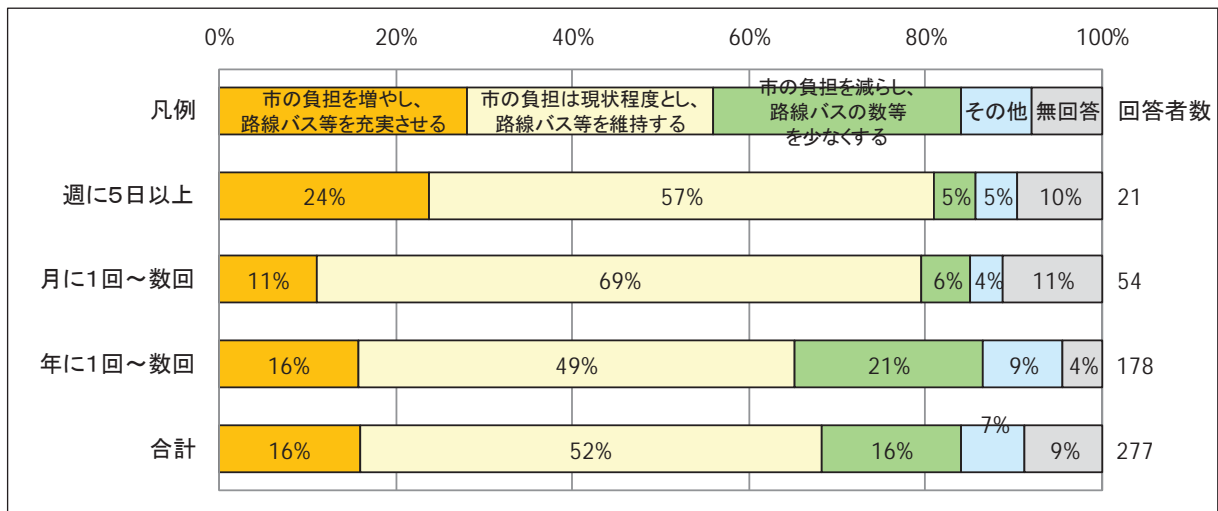
	合計		「その他」の主な意見	
市の負担を増やし、路線バス等を充実させる	104	12.0%	バスの小型化	35
市の負担は現状程度とし、路線バス等を維持する	369	42.7%	他の方法を検討 (デマンド、自主運行等)	13
市の負担を減らし、路線バスの数等を少なくする	189	21.9%	コミュニティバス、 市営バスを運行	9
その他	66	7.6%	廃止、維持難しい	5
無回答	136	15.7%	タクシー利用・活用	4
回答数	864	100.0%		



■市負担のあり方〔年齢別、居住地別〕

路線バスの利用頻度別で比較すると、利用頻度が高い方が「市の負担を増やし、路線バスを充実させる」意向が高く、利用頻度が低い方が「市の負担を減らし、路線バスの数等を少なくする」意向が高い傾向にあります。

自動車保有の有無別で比較すると、自動車を保有している方と比較し、自動車を保有していない方は「市の負担を増やし、路線バスを充実させる」意向が高くなっています。



注：利用頻度「週に3～4日」は回答者数が2人、「週に1～2日」は回答者数が6人のため図示していない。

■市負担のあり方〔利用頻度別、自動車保有有無別〕

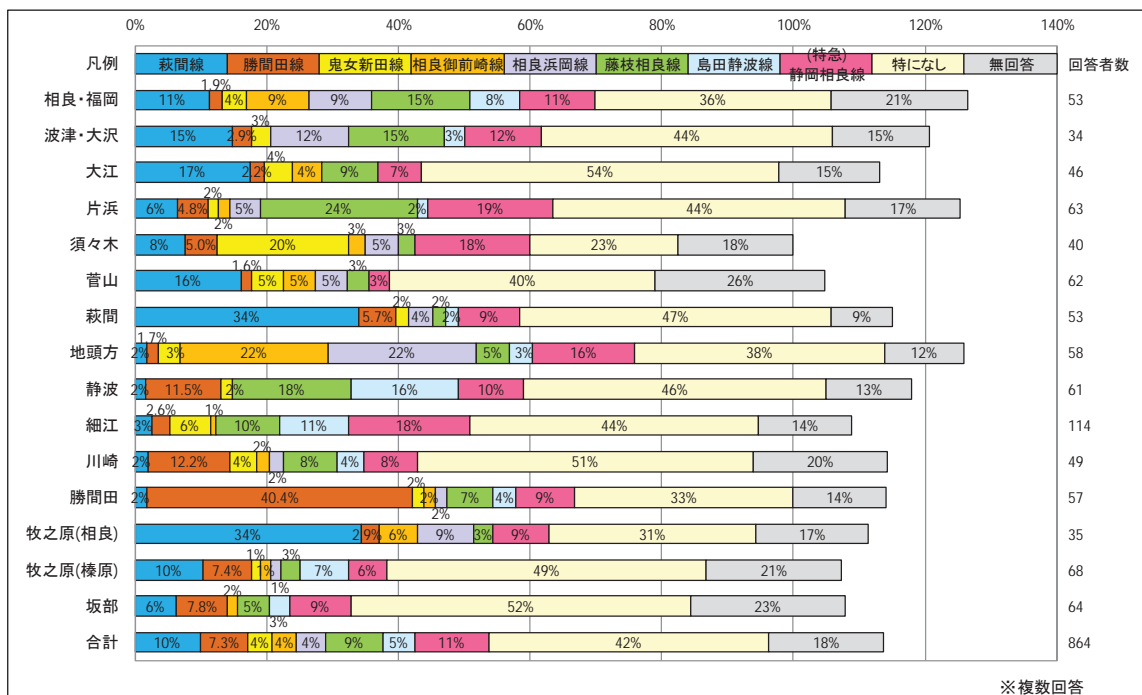
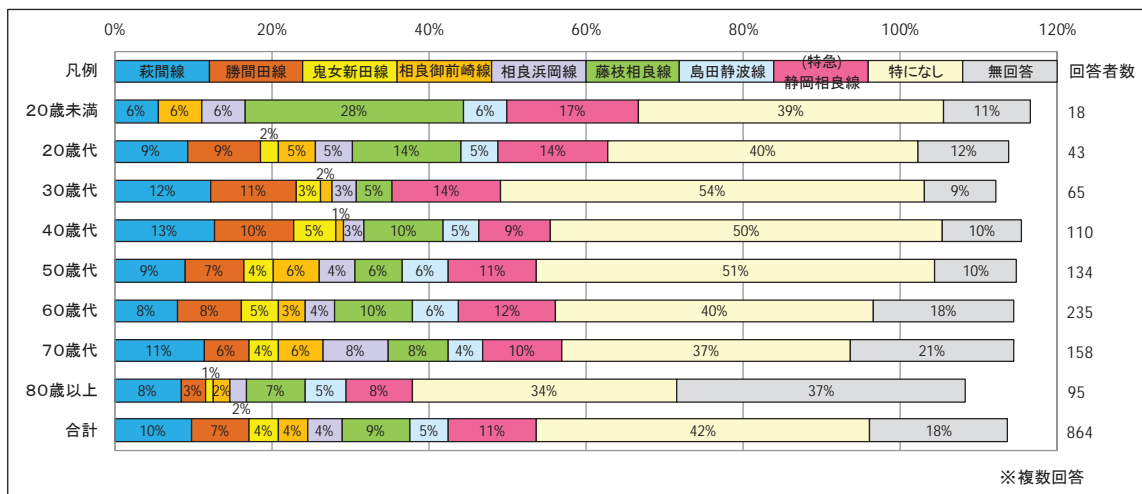
② 改善要望路線（問9）

いずれの路線に対しても、改善要望が挙げられています
が、全体では「特になし」が42%となっています。

年齢別、居住地別では改善要望に大きな差はみられま
せんが、20歳未満では「藤枝相良線」の割合が多くなっ
ています。居住地別では、自身の居住地を主に通るバス以外
にも様々な路線に対して改善要望があることが分かります。

	合計	
萩間線	85	9.8%
勝間田線	63	7.3%
鬼女新田線	32	3.7%
相良御前崎線	32	3.7%
相良浜岡線	38	4.4%
藤枝相良線	75	8.7%
島田静波線	42	4.9%
(特急)静岡相良線	97	11.2%
特になし	367	42.5%
無回答	152	17.6%
回答数	983	113.8%
回答者数	864	100.0%

※単数回答であるが複数回答者が多いため、複数回答としている。



■改善要望路線〔年齢別、居住地別〕

③ 改善意向（問9）

路線別に改善意向をみると、「萩間線」では、「運行本数の増加」が最も多く挙げられています。また、「乗り継ぎしやすいダイヤへの変更」が挙げられています。

「勝間田線」では「走行経路の見直し」が最も多く挙げられており、次いで、「運行時間帯の拡大」、「運行本数の増加」が挙げられています。

「鬼女新田線」では、「走行経路の見直し」が最も多く挙げられています。

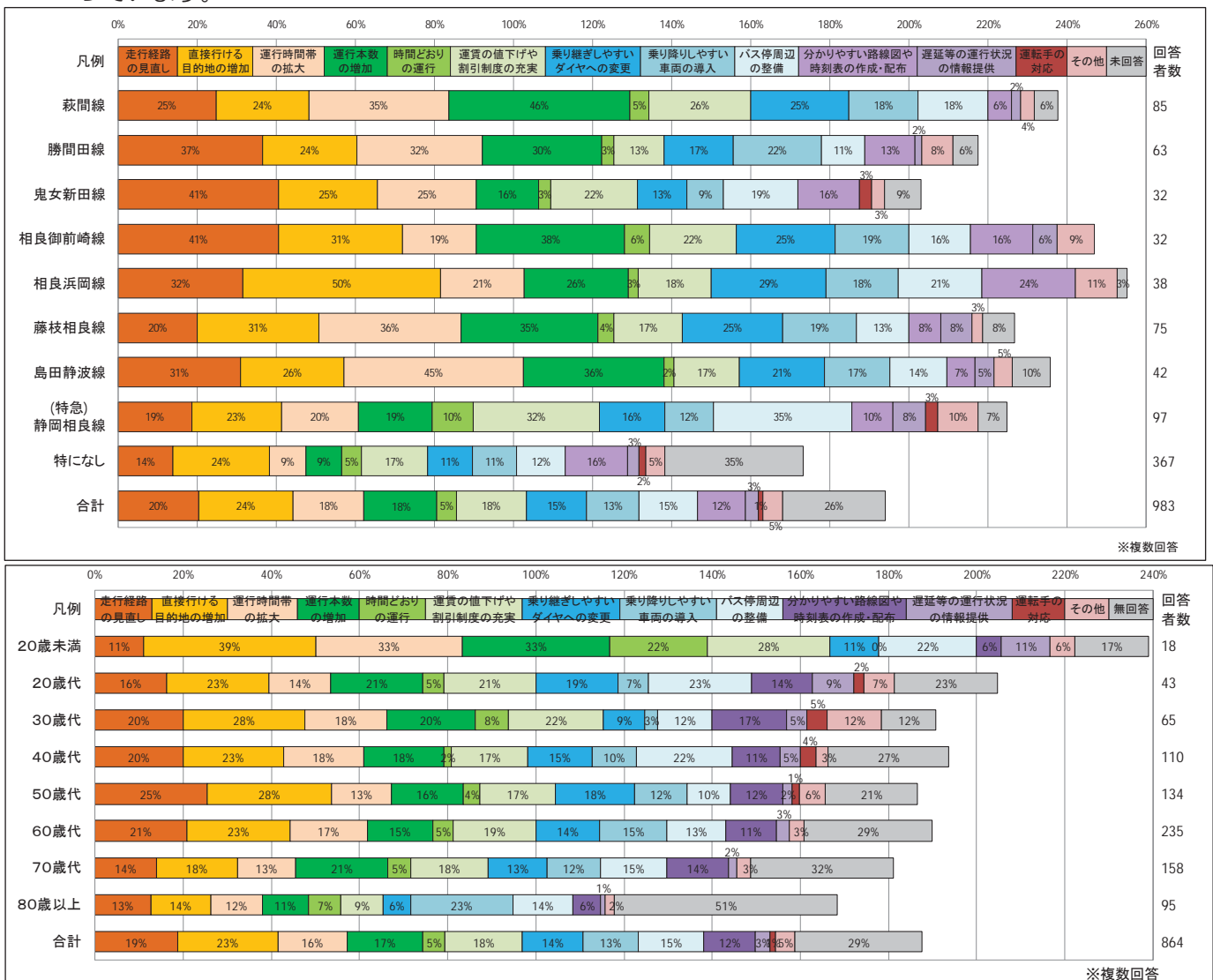
「相良御前崎線」では、「走行経路の見直し」、「運行本数の増加」が多く挙げられています。

「相良浜岡線」では、「直接行ける目的地の増加」が最も多く挙げられています。

「藤枝相良線」、「島田静波線」では、「運行時間帯の拡大」、「運行本数の増加」が多く挙げられています。

「(特急)静岡相良線」では、「バス停周辺の整備」、「運賃の値下げや割引制度の充実」と他路線とは異なる要望が多く挙げられています。

年齢別にみると、多世代と異なる要望として、20歳未満は「時間通りの運行」、80歳以上は「乗り降りしやすい車両の導入」が挙げられます。また、若年層の方が高年層よりも選択項目が多くなっています。



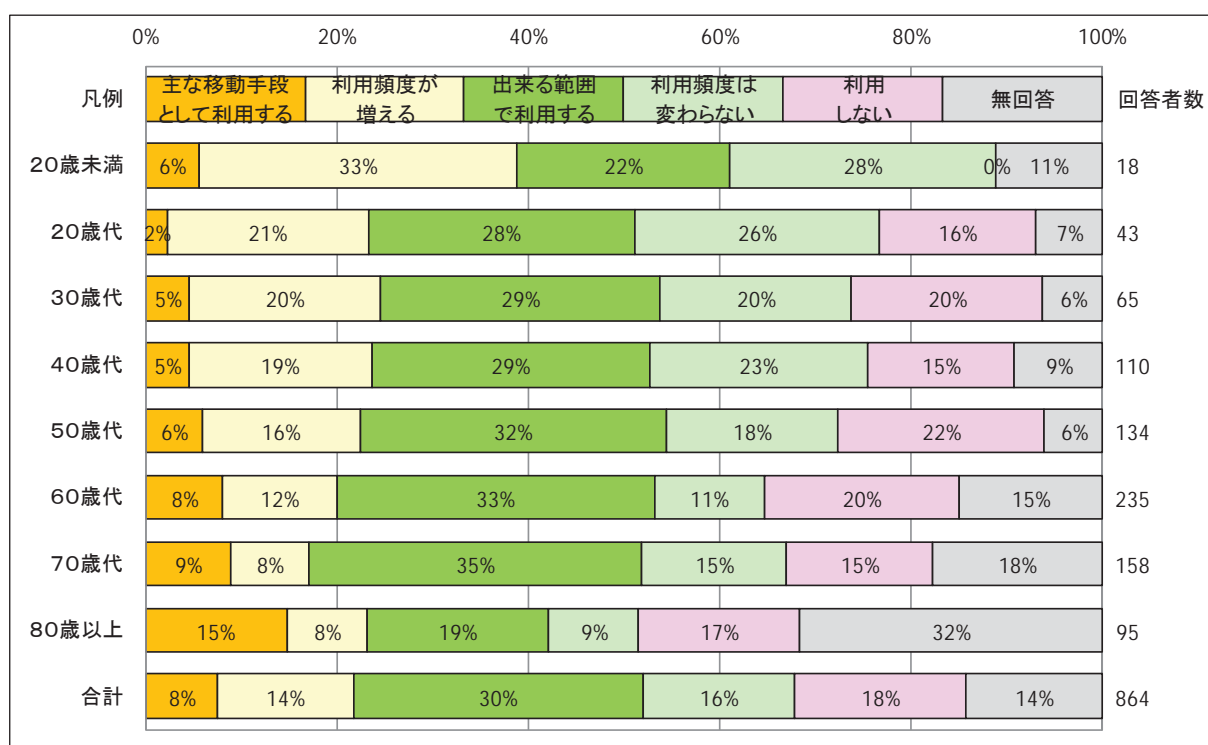
■改善意向〔改善要望路線別〕

④ 今後の利用意向（問 10）

改善された場合の路線バスの利用意向について、「出来る範囲で利用する」が 30.2%と最も多く挙げられています。

年齢別では、年齢層が上がるにつれて「主な交通手段として利用する」割合が高くなり、「利用頻度が増える」割合が減少する傾向にあります。いずれの年代においても、2 割程度が高頻度での利用意向を示しています。

	合計	
主な移動手段として利用すると思う	65	7.5%
利用頻度が増えると思う	123	14.2%
出来る範囲で利用すると思う	261	30.2%
利用頻度は変わらないと思う	138	16.0%
利用しないと思う	154	17.8%
無回答	123	14.2%
回答数	864	100.0%



■今後の利用意向〔年齢別〕

⑤ 公共交通ネットワークへの意向（問 11）

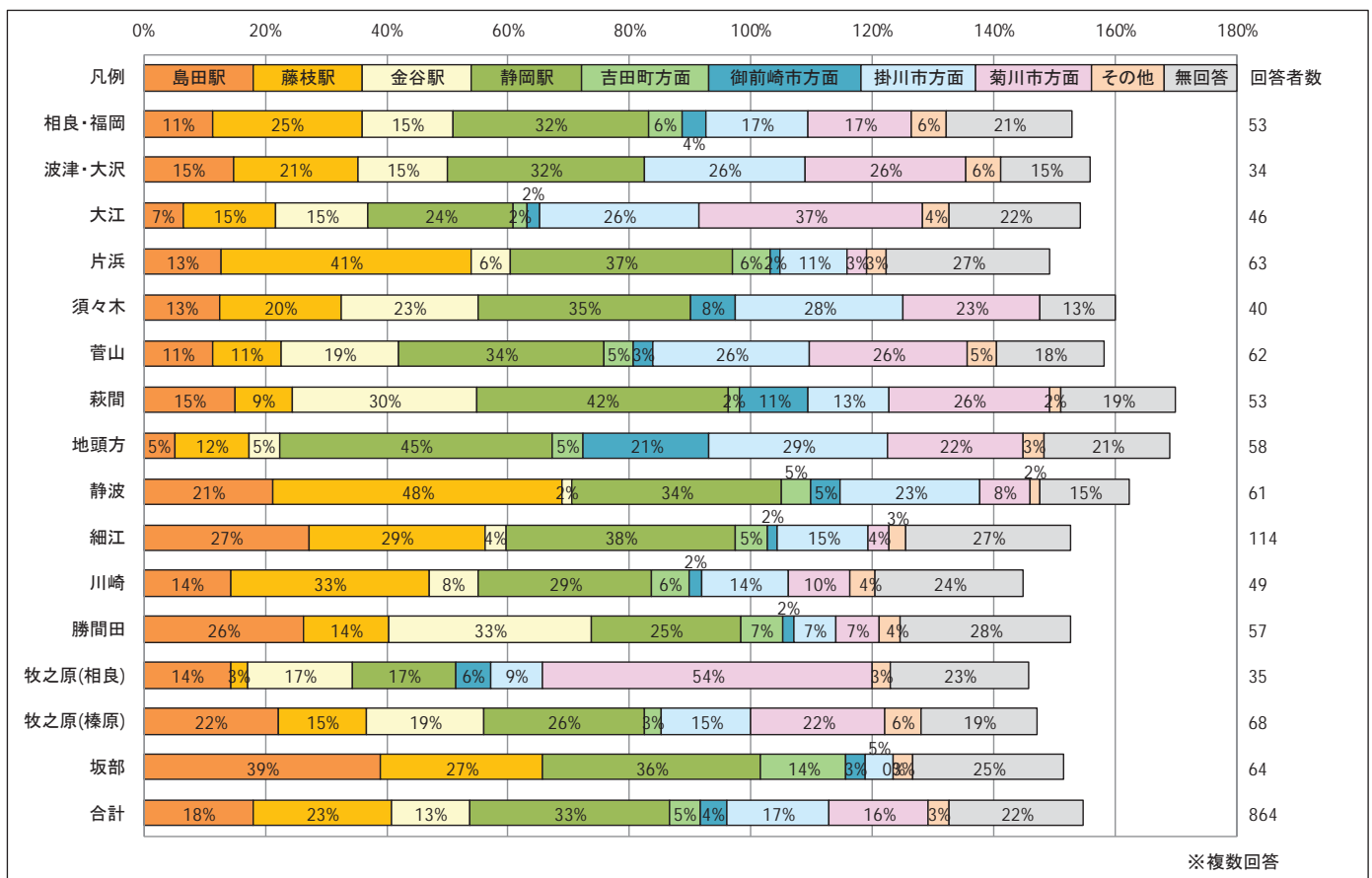
公共交通ネットワーク強化への意向について、「静岡駅との接続を強化する」意向が33.1%と最も多くなっており、次いで、「藤枝駅との接続を強化する」意向が22.7%と多くなっています。

	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%

「その他」の主な意見

焼津方面	12
空港	12
鉄道駅	7
牧之原市内	7
新幹線駅	4
六合駅	3
浜松駅	2

※複数回答



※複数回答

■公共交通ネットワークへの意向〔居住地別〕

市内のタクシーの利用状況について

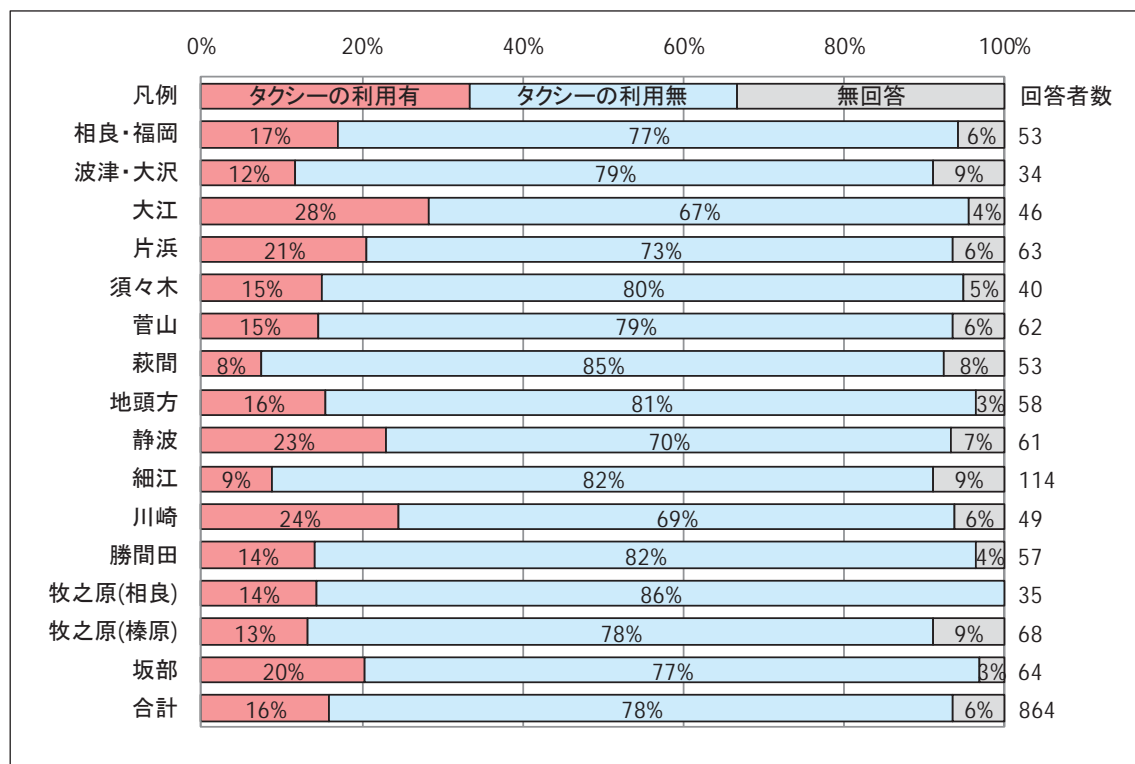
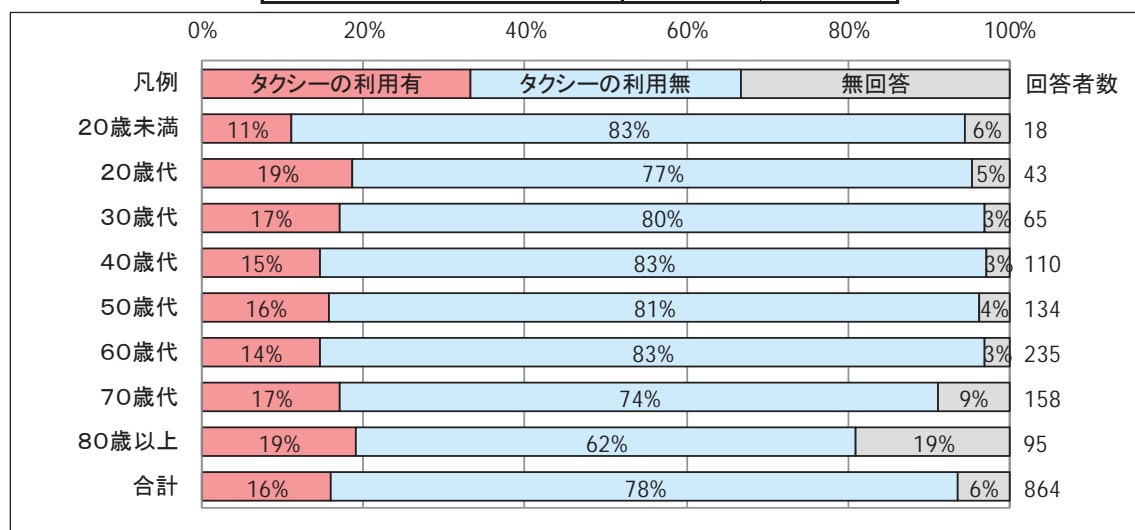
① タクシーの利用有無（問 12）

1年間で市内でのタクシー利用について、利用した方は16.0%です。

年齢別では大きな差はみられません。

居住地別では大江、川崎、静波、片浜での利用割合が高くなっています。

	合計	
タクシーの利用有	138	16.0%
タクシーの利用無	671	77.7%
無回答	55	6.4%
回答数	864	100.0%



■ タクシー利用の有無〔居住地別〕

② タクシーの利用目的（問 13）

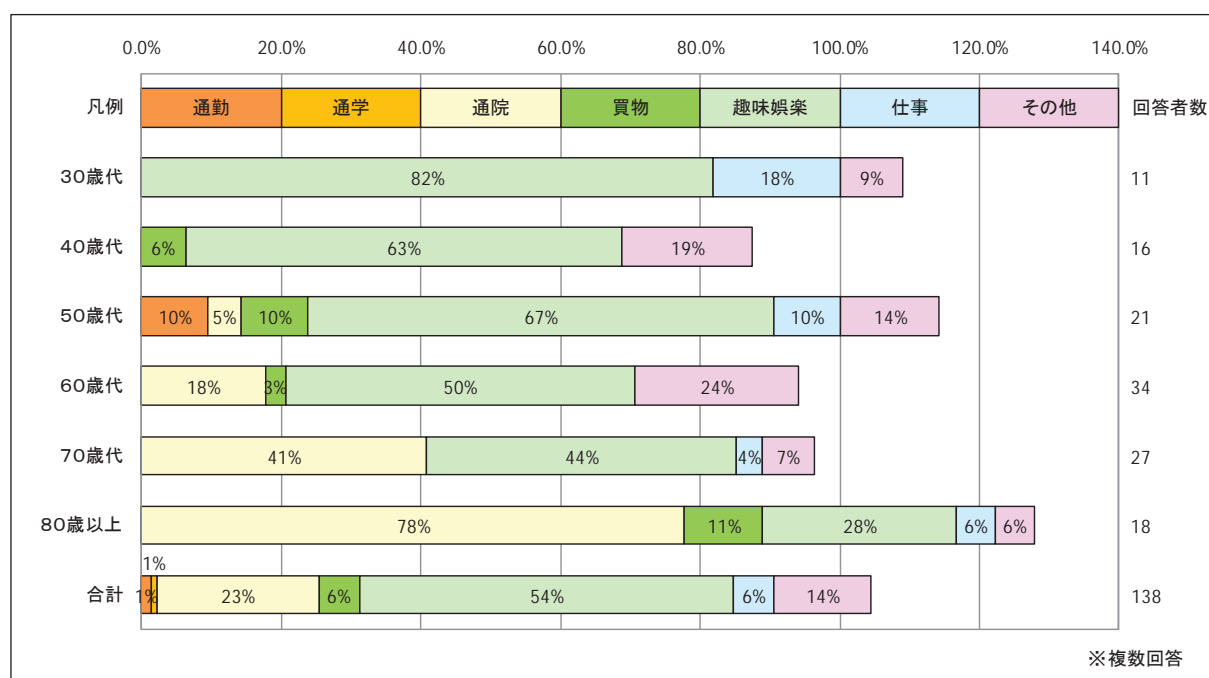
タクシーの利用目的について、「趣味娯楽」目的での利用が53.6%と最も多くなっています。
年齢別では、年齢が上がるにつれて、「通院」目的での利用割合が増加する傾向にあります。

	合計	
通勤	2	1.4%
通学	1	0.7%
通院	32	23.2%
買物	8	5.8%
趣味娯楽	74	53.6%
仕事	8	5.8%
その他	19	13.8%
回答数	144	104.3%
回答者数	138	100.0%

「その他」の主な意見

飲み会等の飲酒時	11
帰宅時	3
旅行時	2
緊急時	2

※複数回答



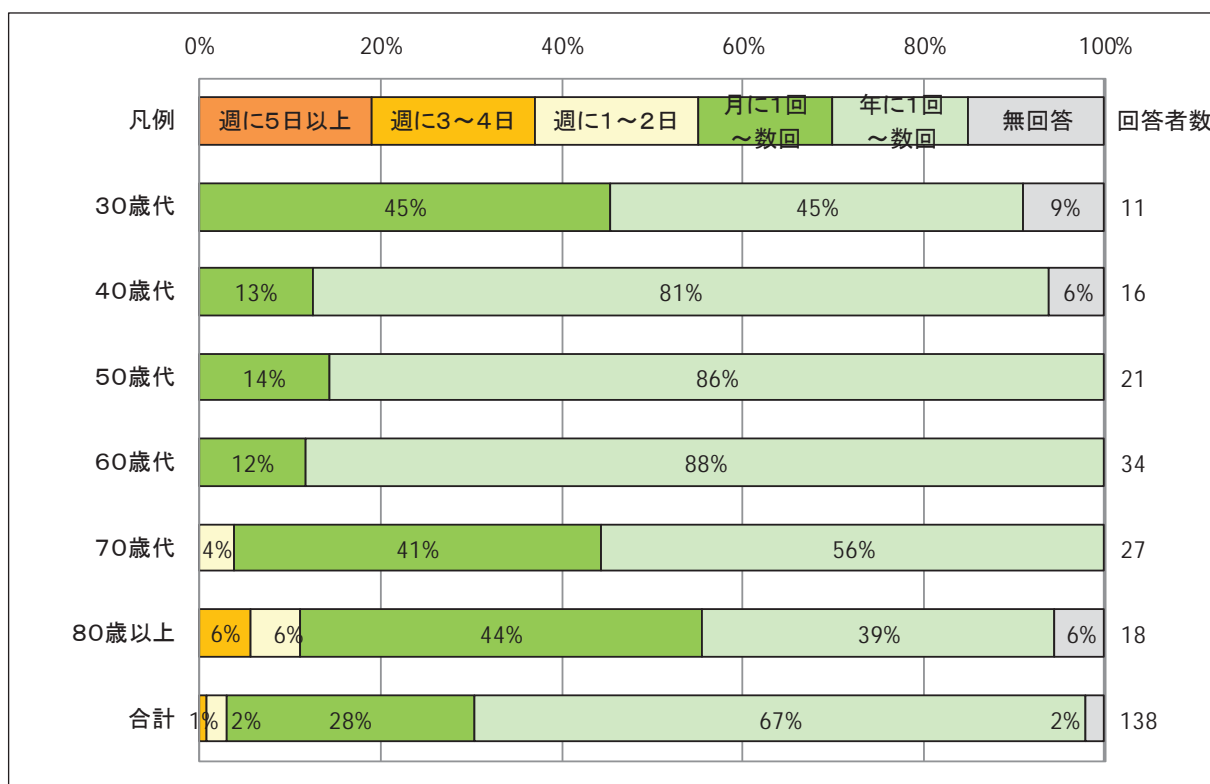
注：20歳未満は回答者数が2人、20歳代は回答者数が8人のため図示していない。

■ タクシーの利用目的〔年齢別〕

③ タクシーの利用頻度（問 14）

タクシーの利用頻度について、67%が「年に1回～数回」の利用となっています。
年齢別では、70歳代、80歳以上において「週に1回以上」利用する方がいます。

	合計	
週に5日以上	0	0.0%
週に3～4日	1	0.7%
週に1～2日	3	2.2%
月に1回～数回	38	27.5%
年に1回～数回	93	67.4%
無回答	3	2.2%
回答数	138	100.0%



注：20歳未満は回答者数が2人、20歳代は回答者数が8人のため図示していない。

■ タクシーの利用頻度〔年齢別〕

④ タクシーを利用しない理由（問 15）

タクシーを利用しない理由については、路線バスを利用しない理由と同傾向であり、86.9%が「車や自転車など自分で運転できる交通手段があり、タクシーを利用しなくても済むから」を挙げています。

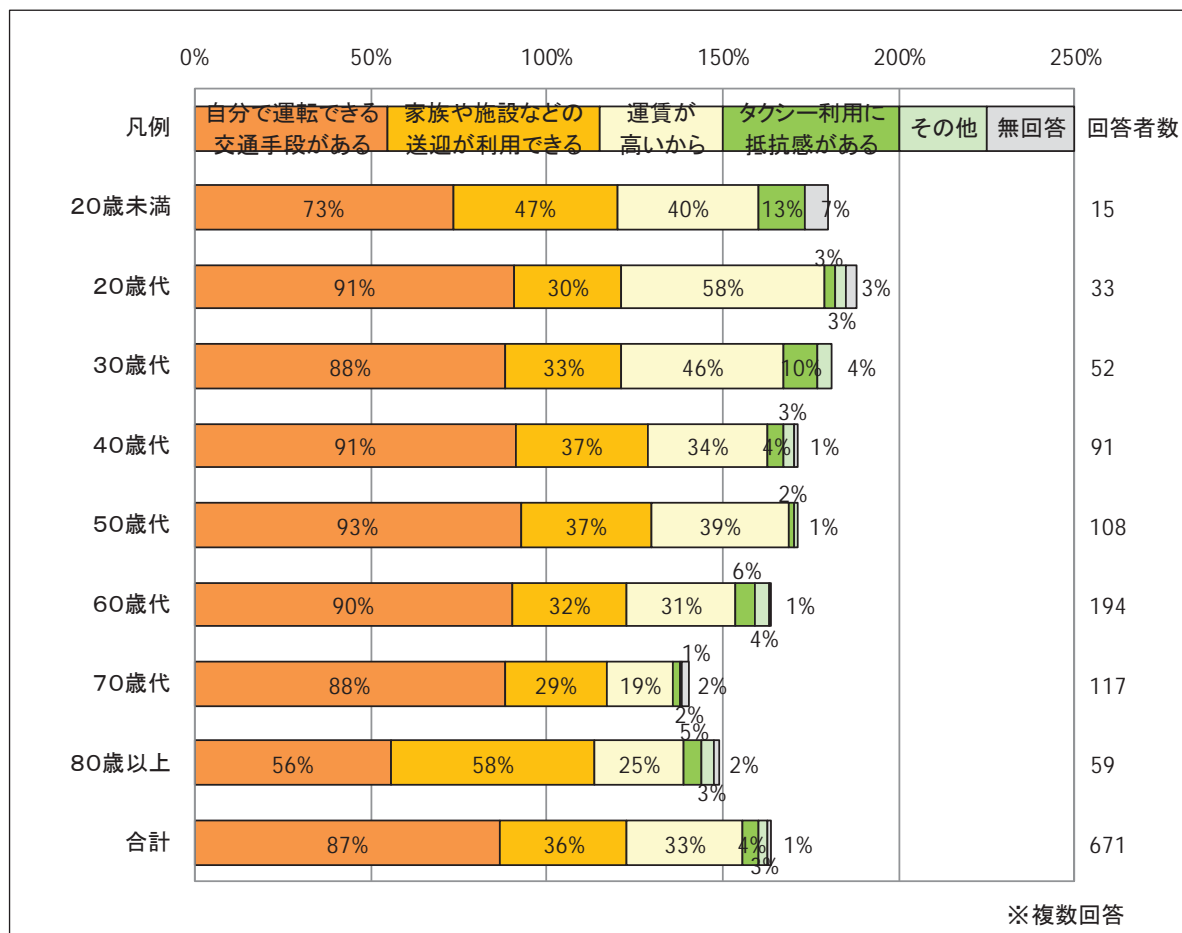
年齢別では、80歳以上の方の利用しない理由として、「家族や施設などの送迎が利用できるから」が多くなっています。若年層の方が高年層より、「運賃が高いから」の割合が高い傾向にあります。

	合計	
車や自転車など自分で運転できる交通手段があり、タクシーを利用しなくても済むから	583	86.9%
家族や施設などの送迎が利用でき、タクシーを利用しなくても済むから	241	35.9%
タクシーは運賃が高いから	220	32.8%
タクシーを利用することに抵抗感があるから	30	4.5%
その他	18	2.7%
無回答	7	1.0%
回答数	1,099	163.8%
回答者数	671	100.0%

※複数回答

「その他」の主な意見

代行を利用する	4
利用目的がない	4
近隣にタクシーがない	3
他市町のタクシー利用	3
バスがある	2
怖い	2
利用方法が分からない	1



■ タクシーを利用しない理由〔年齢別〕

⑤ タクシーへの改善意向（問 16）

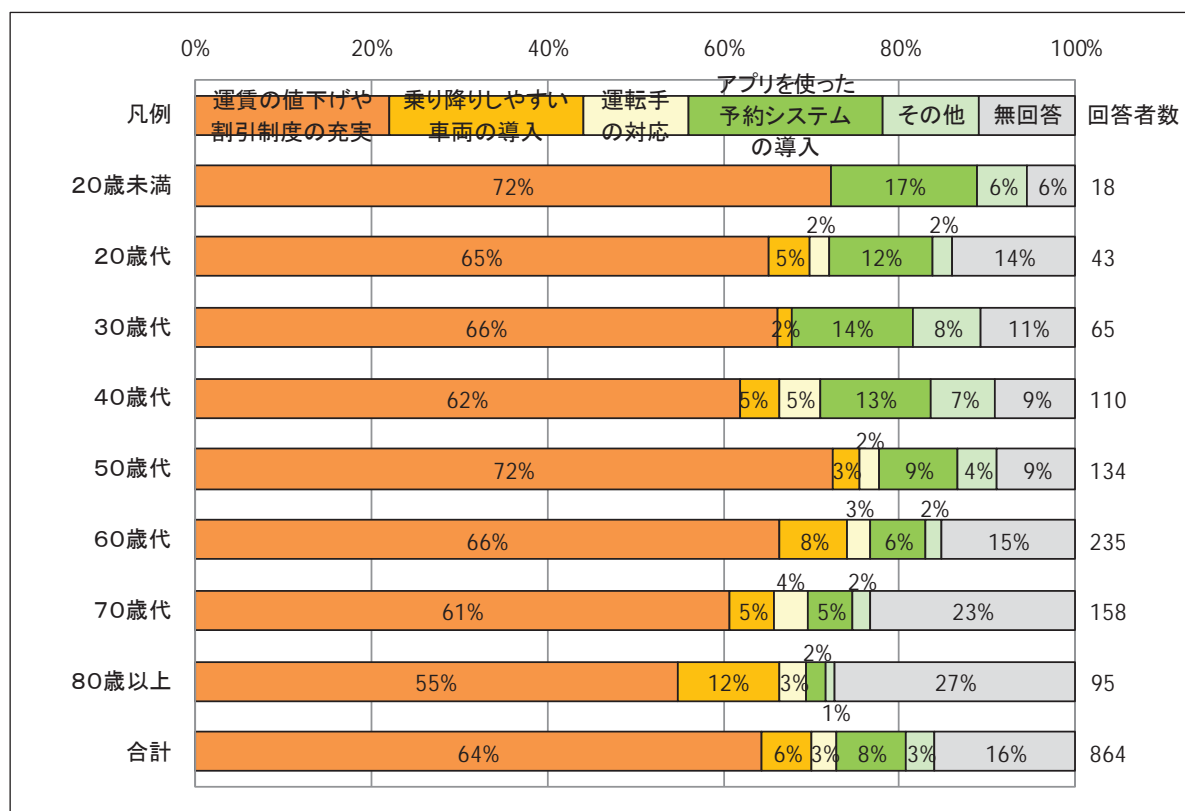
タクシーへの改善意向としては、64.4%が「運賃の値下げや割引制度の充実」を挙げています。

年齢別では、若年層は「アプリを使った予約システムの導入」、高年層は「乗り降りしやすい車両の導入」の割合が多い傾向にあります。

	合計	
運賃の値下げや割引制度の充実	556	64.4%
乗り降りしやすい車両の導入	49	5.7%
運転手の対応	24	2.8%
アプリを使った予約システムの導入	68	7.9%
その他	29	3.4%
無回答	138	16.0%
回答数	864	100.0%

「その他」の主な意見

金額の明確化、周知	5
介護タクシーの充実	3
高齢者割引	3
営業時間の延長	3
乗合タクシーの運行	2



■ タクシーへの改善意向〔年齢別〕

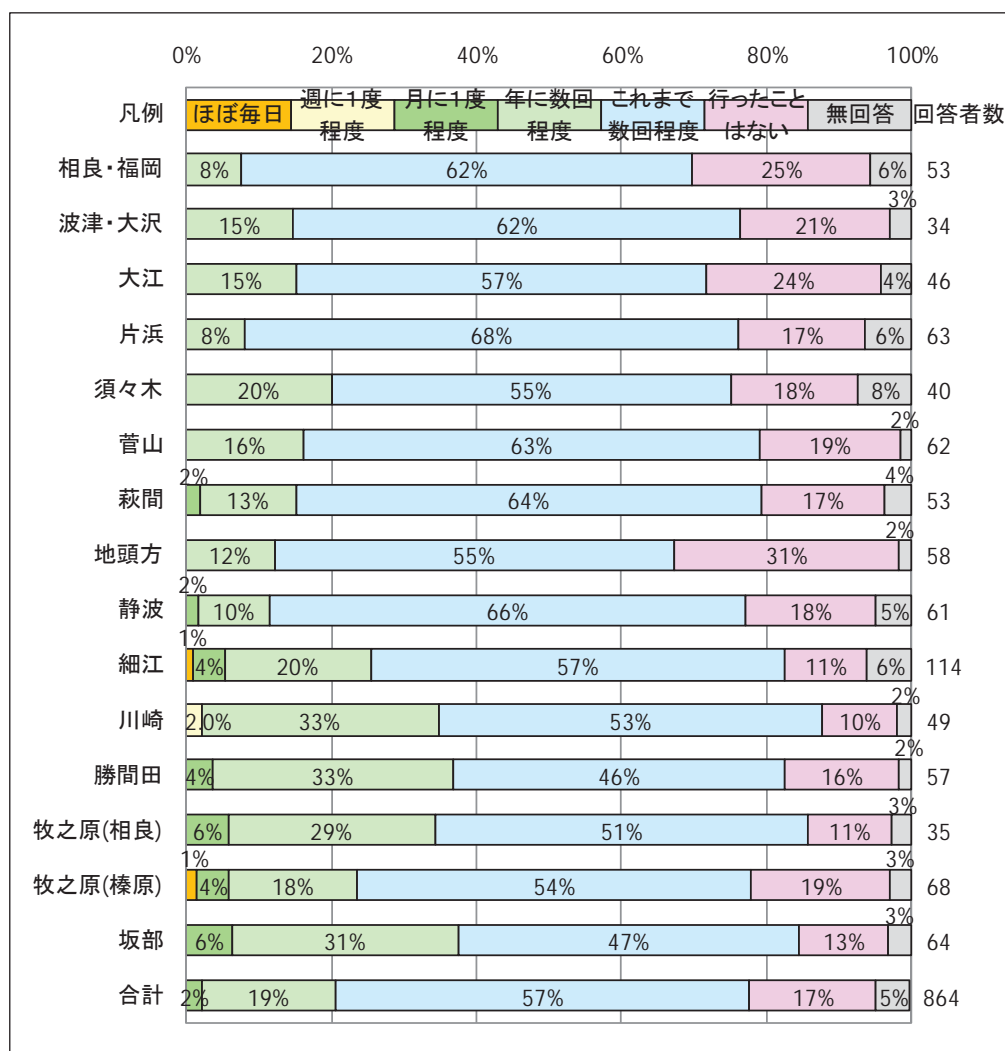
富士山静岡空港について

① 富士山静岡空港の来訪頻度（問 17）

富士山静岡空港の来訪頻度について、「これまで数回程度いったことがある」が57.1%と最も多くなっています。

居住地別では、富士山静岡空港に近い「坂部」「勝間田」「川崎」「牧之原(榛原)」において、来訪頻度が高い傾向にあります。

	合計	
ほぼ毎日行く	2	0.2%
週に1度程度は行く	1	0.1%
月に1度程度は行く	18	2.1%
年に数回程度は行く	160	18.5%
これまで数回程度行ったことがある	493	57.1%
行ったことはない	151	17.5%
無回答	39	4.5%
回答数	864	100.0%



■富士山静岡空港の来訪頻度〔居住地別〕

② 富士山静岡空港の来訪目的（問 18）

富士山静岡空港の来訪目的について、「飛行機を見るなど空港に遊びに行くため」が65.0%と最も多く、次いで「旅行で飛行機に乗るため」が43.5%と多くなっています。

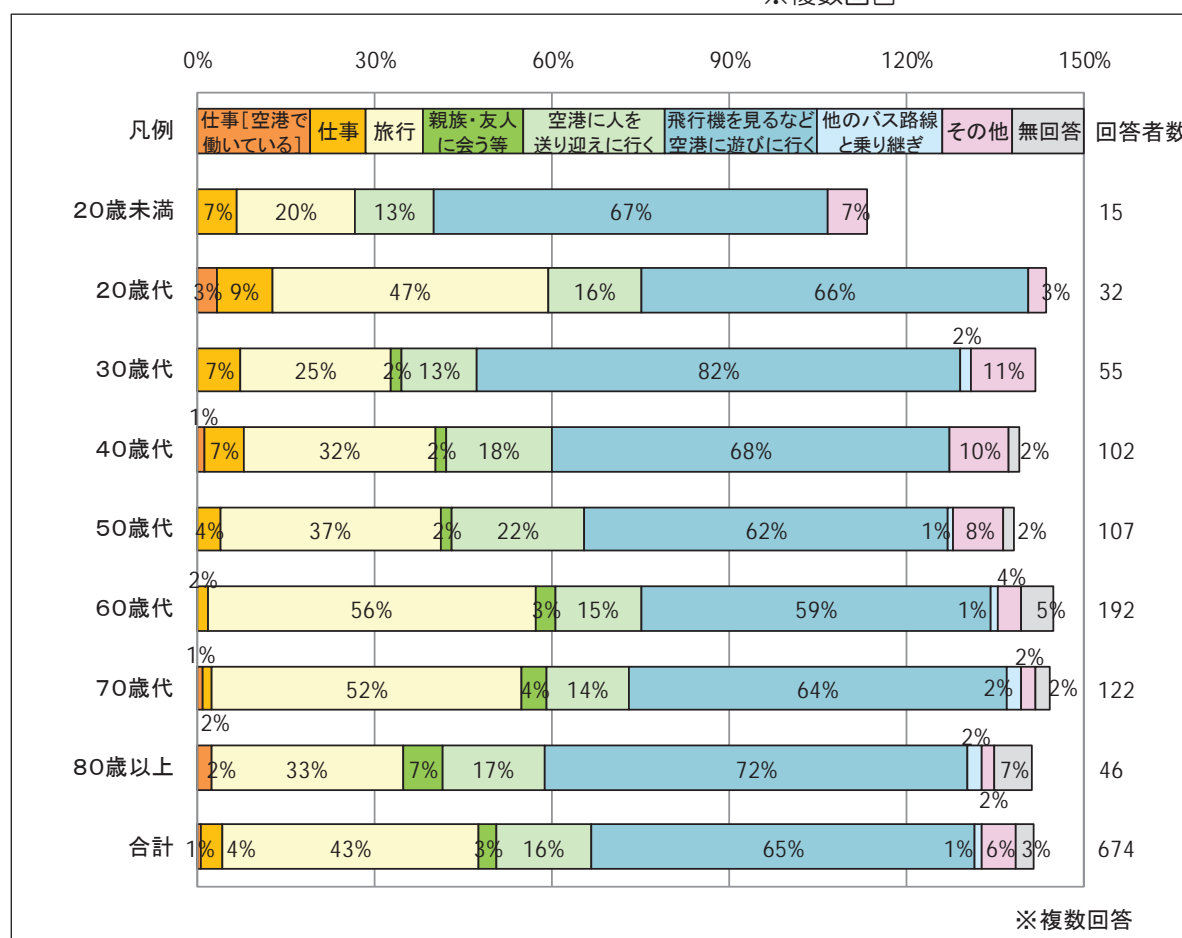
年齢別では、若年層で「仕事関連」、60～70歳代で「旅行」が多い傾向にあります。

	合計	
仕事〔空港で働いている〕	4	0.6%
仕事で飛行機に乗るため	24	3.6%
旅行で飛行機に乗るため	293	43.5%
親族・友人に会う等で飛行機に乗るため	19	2.8%
空港に人を送り迎えに行くため	109	16.2%
飛行機を見るなど空港に遊びに行くため	438	65.0%
他のバス路線と乗り継ぐため	8	1.2%
その他	39	5.8%
無回答	20	3.0%
回答数	954	141.5%
回答者数	674	100.0%

「その他」の主な意見

買物	13
イベント	11
空港見学	10
食事	6

※複数回答



■ 富士山静岡空港の来訪目的〔年齢別〕

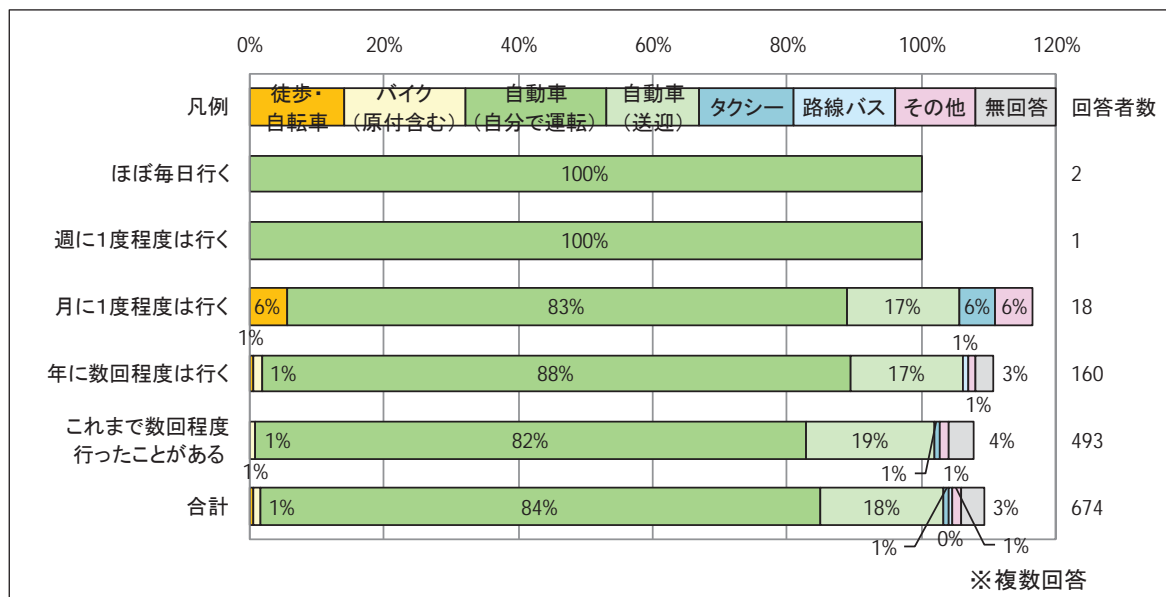
③ 富士山静岡空港への交通手段（問 19）

富士山静岡空港への交通手段について、83.5%が「自動車（自分で運転）」での来訪となっています。

自動車以外での来訪は 4.2%となっており、ほとんどの方が送迎も含めた自動車での来訪となっています。

	合計	
徒歩・自転車	4	0.6%
バイク（原付含む）	6	0.9%
自動車（自分で運転）	563	83.5%
自動車（送迎）	123	18.2%
タクシー	6	0.9%
路線バス	3	0.4%
その他	9	1.3%
無回答	23	3.4%
回答数	737	109.3%
回答者数	674	100.0%

※複数回答



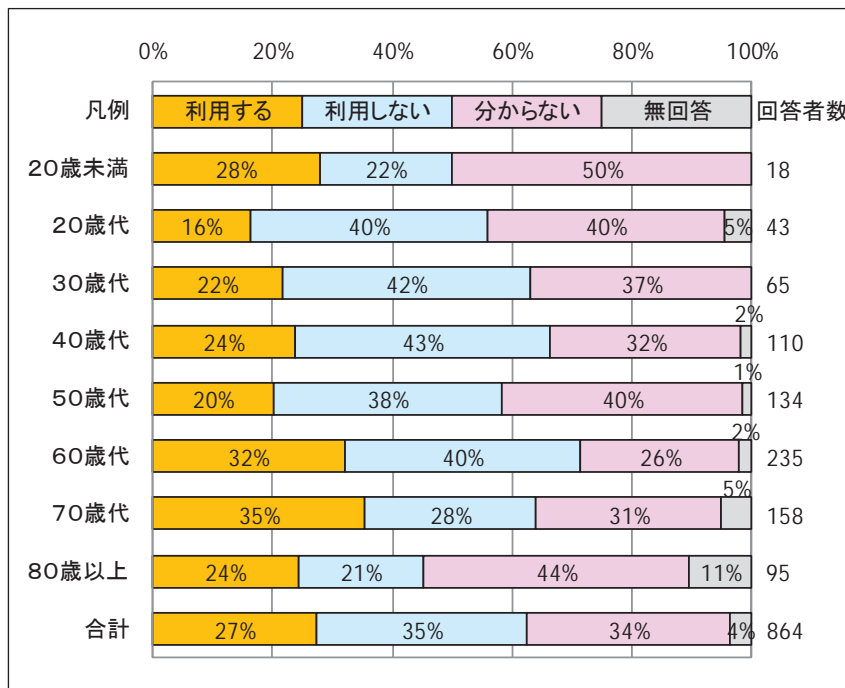
■富士山静岡空港への交通手段〔来訪頻度別〕

④ 公共交通整備に係る利用意向（問 20）

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の利用意向について、27.3%が「利用すると思う」と回答しています。

高年層の方が、利用意向が高い傾向にあります。

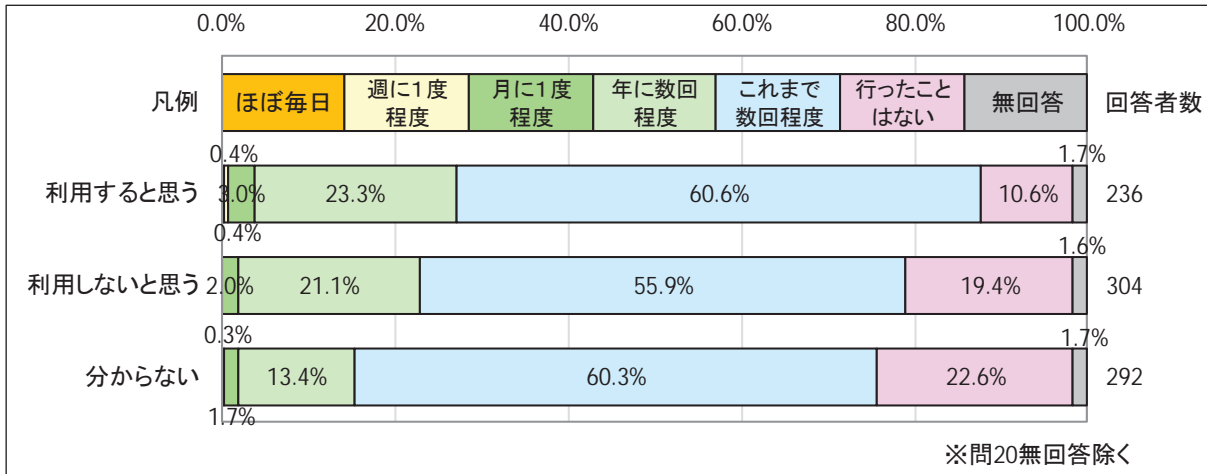
	合計	
利用すると思う	236	27.3%
利用しないと思う	304	35.2%
分からない	292	33.8%
無回答	32	3.7%
回答数	864	100.0%



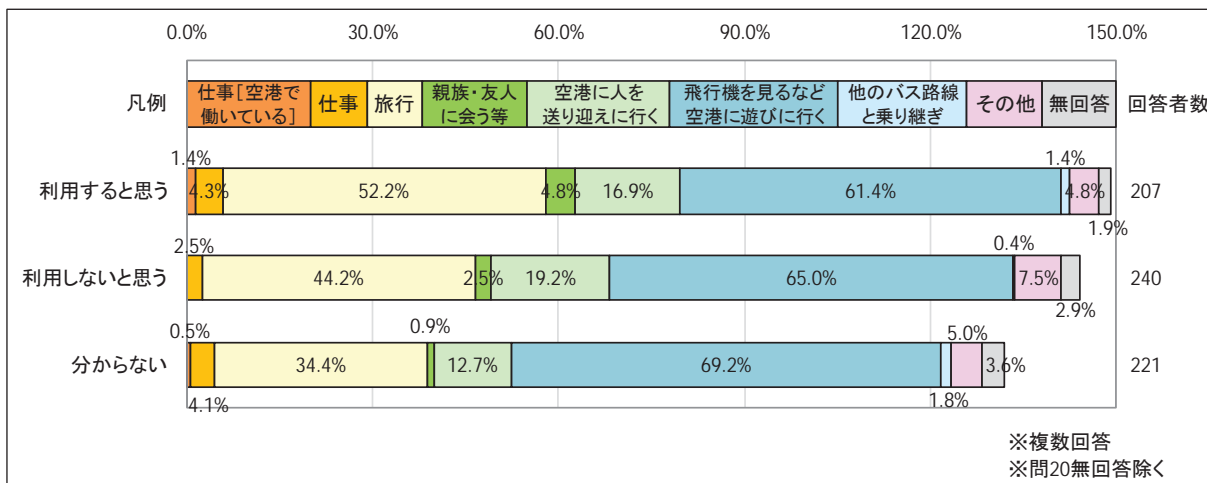
■公共交通整備に係る利用意向〔年齢別〕

富士山静岡空港への公共交通の利用意向がある方は、利用意向のない方と比較し、現在の空港への来訪頻度は若干高く、仕事や旅行など多様な目的で来訪しています。

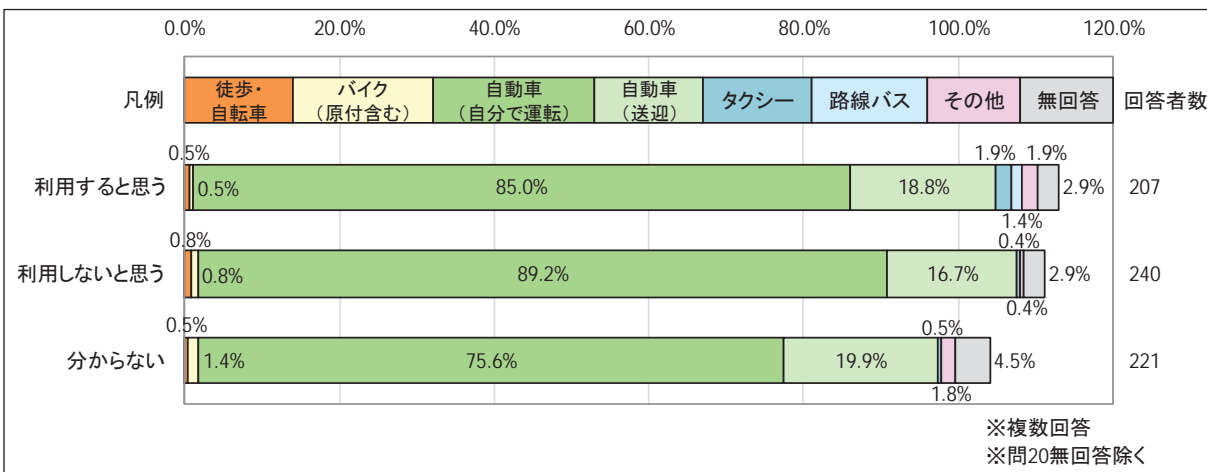
公共交通の利用意向がある方も、現在は、ほとんどの方が自動車での来訪となっています。



■富士山静岡空港への来訪頻度〔公共交通利用意向別〕



■富士山静岡空港への来訪目的〔公共交通利用意向別〕



■富士山静岡空港への現在の交通手段〔公共交通利用意向別〕

自由回答について

主な自由回答の結果は以下のとおりです。個別の路線に対する要望や、自身が高齢になった場合にはバスを利用する意向があることが分かります。また公共交通の利便性が居住地選択に影響を与えているという意見もみられます。

【公共交通施策全般に関する意見・要望】

- もっとこの街にいたくなるような交通網をつくってほしい。
- 年間 6,000 万円をもっと他の財源（社会保障（保育施設の改善や保育士の増加、介護手当の充実など））に使うほうが良いと思います。
- 路線バスを牧之原市の巡回バスにうまく利用することはできないですか。老人の為に 100 円～200 円位で牧之原市を巡回してくれば老人も免許証をかえすのに抵抗がないと思います。
- もっと小型化したバスを（例えば菊川市はコミュニティバスとして 1 回 100 円どこでも同一料金）走らせてもらえたら今後車に乗れなくなった時利用できると思う。
- 他市にあるコミュニティバスや予約タクシー（安価な）等高齢者弱者に対する交通手段の設定を考えていただきたい。
- 島田市のコミュニティバスのように 100 円でどこでも誰でも乗れるように、またバス停もわかりやすくするなど充実してほしい。

【公共交通の日常的な生活への影響に関する意見】

- 市内の総合病院、市役所、スーパー、ドラッグストア、及び、静岡駅、藤枝駅を結ぶ公共交通が整備されなければ、家族で藤枝か静岡へ引越す予定です。
- 現在は自家用車の運転で、移動に支障がないのですが、高齢になった時の心配があります。東海道線の沿線に転居することも考えたりします。
- 坂部にバス停がないので、毎日、吉田の遠州神戸まで行かなければなりません。とても不便です。弟も、藤枝東高校を受験する予定なので、坂部にバス停を設けてあげたいです。

【個別の路線に対する意見・要望】

- 県の西部方面に行くのに便利な路線（掛川駅又は菊川駅につながる路線）を作って欲しい。
- (特急) 静岡相良線が朝と晩、片浜にも止ってほしい。
- 地頭方地域で、海岸線より内側の住宅の有る道路にお願い出来たら嬉しいです。
- 勝間田線をなくさないでほしいが、なくなっても文句が言えないのが現状というか、バスを使うという頭がない人が多いのが事実。年 1 回程度でいいのでバスを利用したイベントをしたらどうか。

【乗換え利便性に対する意見・要望】

- 電車や他のバスとの乗換えを便利にして欲しい。
- 相良営業所では、家族の送迎が多く、駐車する場所が必要に思います。
- 相良営業所付近にコインパーキング等駐車できる場所を確保していただけるとたいへん助かります。ご検討下さい。
- バスを利用した場合、相良営業所へ必ず行くことになるが、接続の便が悪い。接続の際、自主運行バスは本数が少ないので 1 本逃すとかなり待つことになってしまい大変不便。

【今後、公共交通を利用する意向】

- もう少し年齢を重ねればバスを利用するようになると思う。ステップが低いバスなど、高齢者や子どもに優しい車両を望む。
- 将来的な不安を感じている方が多い一方で、公共交通の利用に前向きな意見なども見られ、地域と協働して公共交通を盛り上げていく可能性は充分にあると考えられます。

【高齢者視点の意見】

- 年配の方々の事故が目立つにあたり、免許を返納しやすいようにタクシーやバスの回数券などを返納した方々に配ったりしてはどうですか。
- 一番困っているのはお年寄りなので、島田市に走っているような小さいバスや、病院行きのバス、タクシーの割引券など、乗りやすく便利な車を運行してほしい。
- 免許返納しても買い物、病院等対応出来る体制が取れば他の市町村等の成功例など調査、研究して、早目に対応して下さい。
- 80才以上を対象にタクシーの割引券を考えて下さい。老人の2人暮らしでは病院へ行くのにタクシーを利用しています。
- 民間の送迎バス（幼稚園、スポーツ施設、介護施設、自動車学校など）と協力して、昼間、バスが空いている時間に委託契約などして、高齢者の足を確保してはどうだろうか、高齢者の交通難民は多いと思う。

(6) バス利用者アンケート調査の調査概要

平成 29 年 9 月に、自主運行バスの利用者を対象としたアンケート調査を実施しました。調査の概要は以下のとおりです。

目的	各路線やバス停の利用実態や利用者ニーズ、バス利用者の公共交通に対する意向を把握するため。																																											
対象路線	自主運行バス（萩間線、勝間田線、相良御前崎線、相良浜岡線）の全便・全利用者（小学生は除く） ※鬼女新田線は平日朝 1 便のみの運行で、日常的に小学生が利用するのみであるため、ここでは調査対象外とした ※往復で利用した方も含め、全利用者に対してアンケート調査の依頼を行い、受け取っていただいた方にアンケート調査票を配布した																																											
調査方法	手渡しによる配布、郵送による回収																																											
調査日	平日：平成 29 年 9 月 25 日（月） 休日：平成 29 年 9 月 24 日（日） ※10 月 11 日（火）回収〆切 （10 月 23 日（月）到着分までを集計対象とした）																																											
配布・回収状況	<table><tr><th rowspan="2"></th><th colspan="3">配布数</th><th rowspan="2">回収数</th><th rowspan="2">回収率</th></tr><tr><th>平日</th><th>休日</th><th>合計</th></tr><tr><td>萩間線</td><td>86</td><td>40</td><td>126</td><td>54</td><td>42.9%</td></tr><tr><td>勝間田線</td><td>10</td><td>15</td><td>25</td><td>10</td><td>40.0%</td></tr><tr><td>相良御前崎線</td><td>41</td><td>16</td><td>57</td><td>32</td><td>56.1%</td></tr><tr><td>相良浜岡線</td><td>59</td><td>27</td><td>86</td><td>30</td><td>34.9%</td></tr><tr><td>合計</td><td>196</td><td>98</td><td>294</td><td>126</td><td>42.9%</td></tr></table>						配布数			回収数	回収率	平日	休日	合計	萩間線	86	40	126	54	42.9%	勝間田線	10	15	25	10	40.0%	相良御前崎線	41	16	57	32	56.1%	相良浜岡線	59	27	86	30	34.9%	合計	196	98	294	126	42.9%
	配布数			回収数	回収率																																							
	平日	休日	合計																																									
萩間線	86	40	126	54	42.9%																																							
勝間田線	10	15	25	10	40.0%																																							
相良御前崎線	41	16	57	32	56.1%																																							
相良浜岡線	59	27	86	30	34.9%																																							
合計	196	98	294	126	42.9%																																							

※次ページ以降の集計結果については、小数点以下第 2 位を四捨五入して記載しているため、合計が必ずしも 100%にならない場合があります。

(7) バス利用者アンケート調査の調査結果

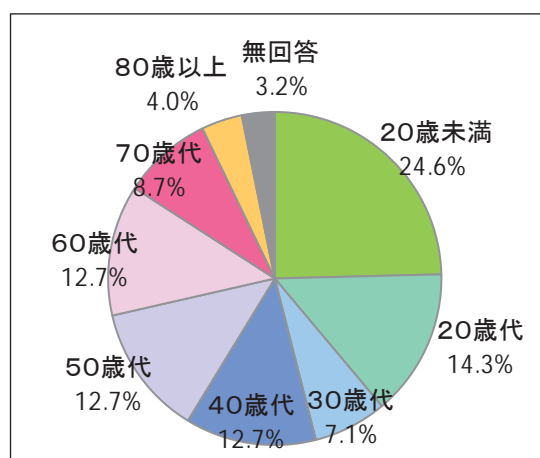
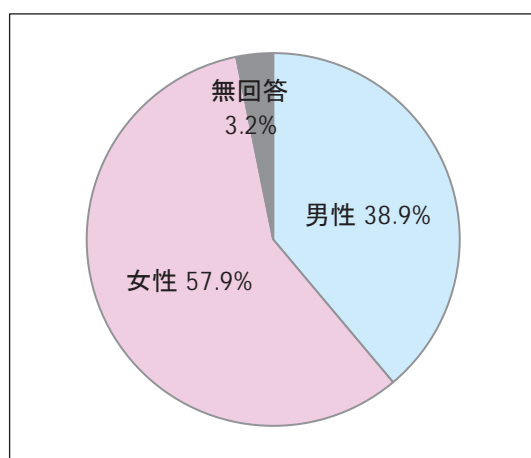
2-1 回答者の属性

① 性別、年齢（問Ⅰ、問Ⅱ）

バス利用者アンケート回答者の性別は57.9%が女性となっており、男性よりも3割以上多くなっています。平成29年9月時点の人口比率が男性49.6%、女性50.4%であるため、男性よりも女性の方が路線バスの利用が多いことが推察できます。

年齢については20歳未満が最も多く、次いで40歳代、50歳代、60歳代が多くなっており、いずれの年代にも利用されていることが分かります。

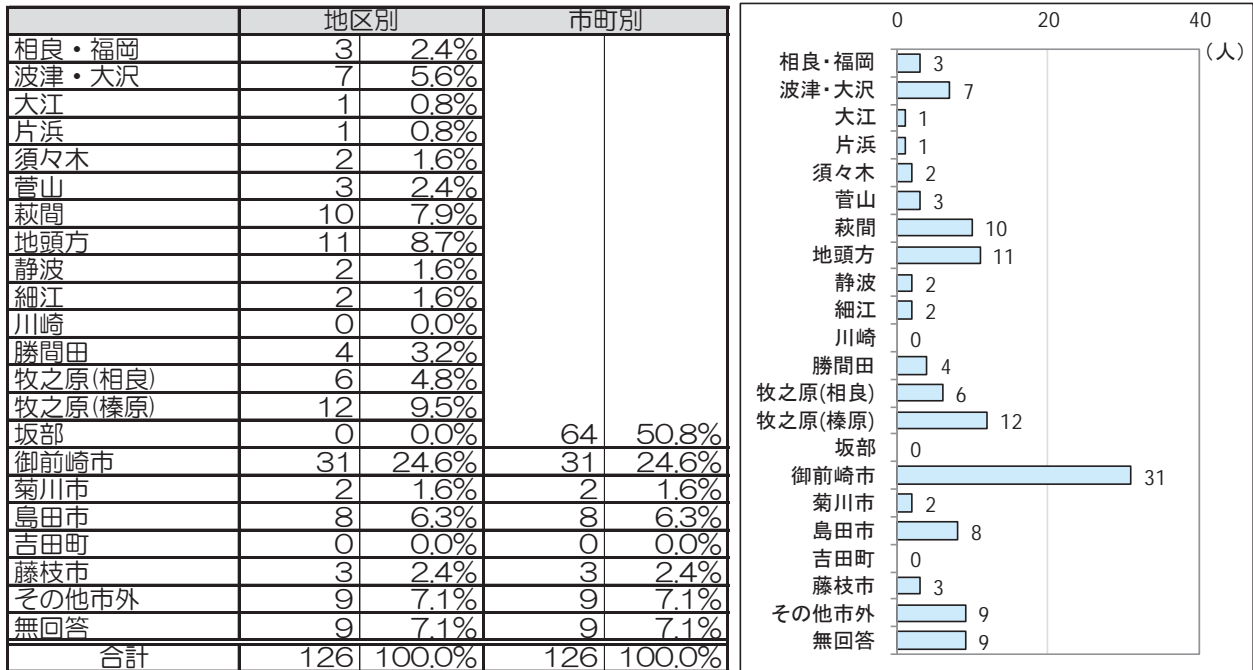
	男性	女性	無回答	計	
20歳未満	5	26	0	31	24.6%
20歳代	7	11	0	18	14.3%
30歳代	6	3	0	9	7.1%
40歳代	9	7	0	16	12.7%
50歳代	9	7	0	16	12.7%
60歳代	7	9	0	16	12.7%
70歳代	4	7	0	11	8.7%
80歳以上	2	3	0	5	4.0%
無回答	0	0	4	4	3.2%
合計	49	73	4	126	100.0%
	38.9%	57.9%	3.2%	100.0%	



■回答者の属性〔性別、年齢〕

② 居住地（問Ⅲ）

配布対象4路線の利用者は、50.8%が市内居住者となっています。次いで、隣接する御前崎市が24.6%と多くなっています。

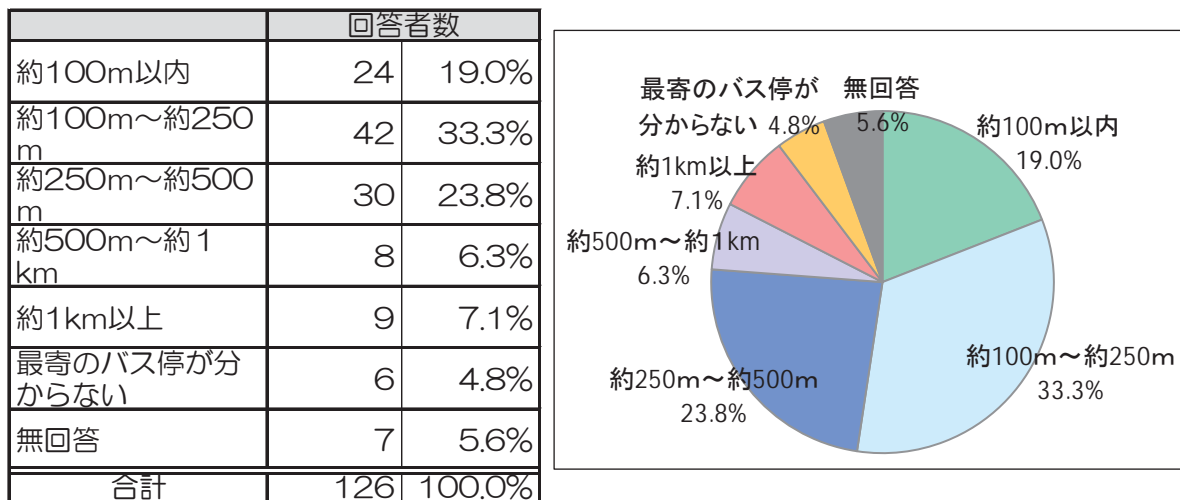


■回答者の属性〔居住地〕

③ 自宅から最寄りのバス停（問Ⅳ）

自宅から最寄りのバス停までの距離について、高齢者でも利用が可能とされる 250m以内は52.3%となっています。

市民アンケート調査での同様の設問では、250m 以内が 36.5%となっていますので、自宅から最寄りバス停の距離が近い方が遠い方よりも、路線バス利用割合が高いことが分かります。

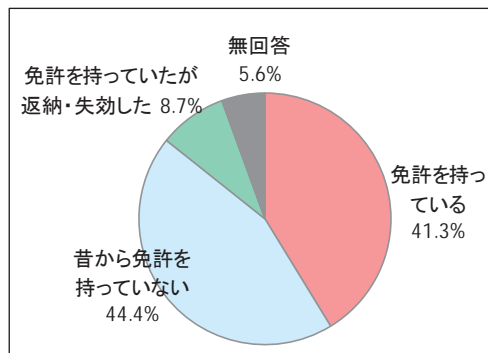


■回答者の属性〔自宅から最寄りバス停までの距離〕

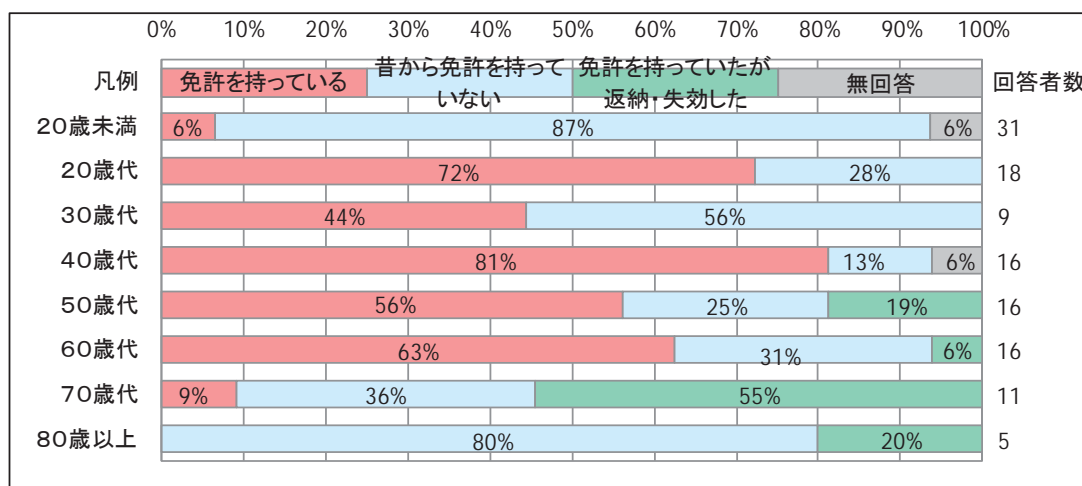
④ 自動車の運転免許の保有状況（問Ⅴ）

回答者の44.4%が「昔から免許を持っていない」、8.7%が「免許を持っていたが返納・失効した」と約半数が自動車の運転免許を保有していません。なお、市民アンケート調査での同様の設問によると、市民87.0%が運転免許を保有しています。

	回答者数	
免許を持っている	52	41.3%
昔から免許を持っていない	56	44.4%
免許を持っていたが返納・失効した	11	8.7%
無回答	7	5.6%
合計	126	100.0%



■回答者の属性〔自動車運転免許の保有・返納状況〕

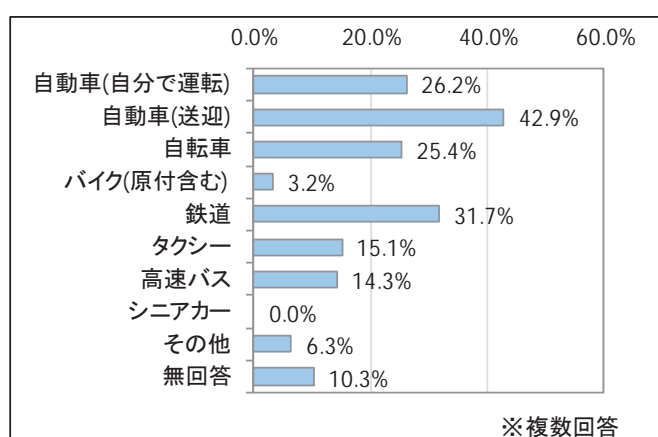


■回答者の属性〔年齢別／自動車運転免許の保有・返納状況〕

⑤ 普段の交通手段（問Ⅵ）

普段の交通手段について、路線バス利用者であるにも関わらず、42.9%が「自動車（送迎）」、26.2%が「自動車（自分で運転）」を挙げています。

	回答者数	
自動車(自分で運転)	33	26.2%
自動車(送迎)	54	42.9%
自転車	32	25.4%
バイク(原付含む)	4	3.2%
鉄道	40	31.7%
タクシー	19	15.1%
高速バス	18	14.3%
シニアカー	0	0.0%
その他	8	6.3%
無回答	13	10.3%
回答数	221	175.4%
回答者数	126	100.0%



■回答者の属性〔普段の交通手段〕

2-2 路線バスについて

(1) 路線バス利用での外出状況

① 外出の出発地・目的地（問1）

出発地・目的地について、自宅から自宅以外への移動に路線バスを利用する割合が多くなっています。自宅以外への外出については、市内移動も多く見受けられます。

【出発地の場所】

	萩間線	勝間田線	相良 御前崎線	相良 浜岡線	合計
自宅	33	7	17	19	76
自宅以外	13	0	5	5	23
牧之原市	6	0	3	4	13
御前崎市	0	0	1	1	2
菊川市	0	0	0	0	0
島田市	3	0	0	0	3
吉田町	0	0	0	0	0
藤枝市	0	0	0	0	0
その他市外	1	0	0	0	1
無回答	3	0	1	0	4
無回答	8	3	10	6	27
合計	54	10	32	30	126

【目的地の場所】

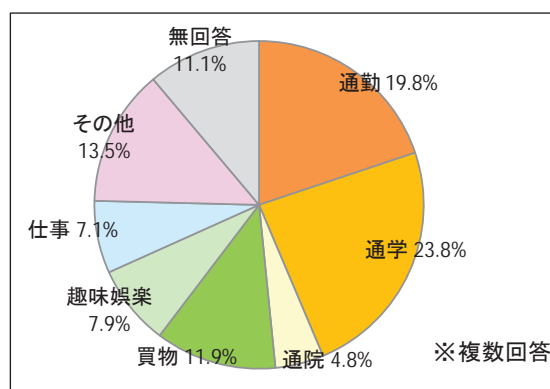
	萩間線	勝間田線	相良 御前崎線	相良 浜岡線	合計
自宅	9	1	2	5	17
自宅以外	29	6	14	13	62
牧之原市	8	2	6	4	20
御前崎市	0	0	2	5	7
菊川市	2	0	0	0	2
島田市	8	2	0	0	10
吉田町	0	0	0	1	1
藤枝市	1	0	0	0	1
複数市	1	1	0	0	2
その他市外	3	0	2	2	7
無回答	6	1	4	1	12
無回答	16	3	16	12	47
合計	54	10	32	30	126

■外出の出発地・目的地

② 外出の目的（問2）

外出の目的について、「通学」が23.8%、「通勤」が19.8%、「買物」が11.9%、「趣味娯楽」が7.9%、「仕事」が7.1%、「通院」が4.8%となっており、多様な目的で路線バスが利用されています。

	回答者数	
通勤	25	19.8%
通学	30	23.8%
通院	6	4.8%
買物	15	11.9%
趣味娯楽	10	7.9%
仕事	9	7.1%
その他	17	13.5%
無回答	14	11.1%
合計	126	100.0%



■外出の目的

③ 外出の時間帯（問3）

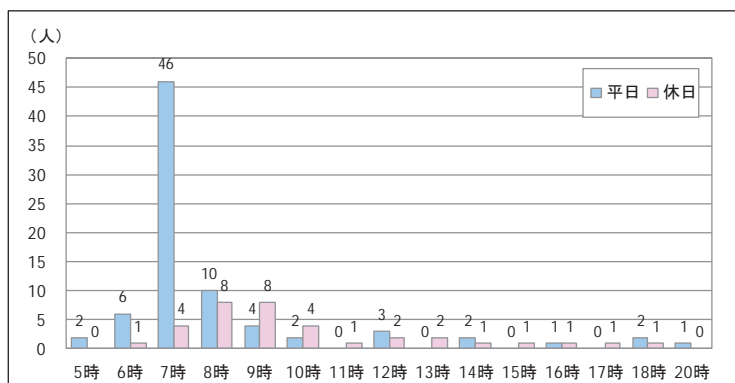
外出の時間帯について、平日の「行き」は半数以上の外出が7時となっており、通勤・通学利用と考えられます。休日の「行き」は8時、9時が多くなっています。

平日の「帰り」は17時、18時をピークに夕方が多くなっています。また、12時も若干多いことから、通院や買い物の帰宅が昼頃にあると推測できます。休日の「帰り」も17時となっています。

外出時間について、平日は9時間、10時間、11時間の外出が多くなっています。休日は5時間や9時間が多くなるなど、人により外出時間が異なっています。

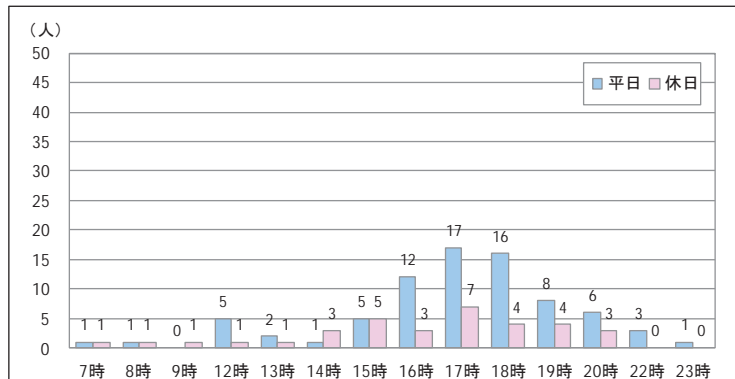
行き

	平日	休日	合計	
前日8時	0	1	1	0.8%
5時	2	0	2	1.6%
6時	6	1	7	5.6%
7時	46	4	50	39.7%
8時	10	8	18	14.3%
9時	4	8	12	9.5%
10時	2	4	6	4.8%
11時	0	1	1	0.8%
12時	3	2	5	4.0%
13時	0	2	2	1.6%
14時	2	1	3	2.4%
15時	0	1	1	0.8%
16時	1	1	2	1.6%
17時	0	1	1	0.8%
18時	2	1	3	2.4%
20時	1	0	1	0.8%
無回答	9	2	11	8.7%
合計	88	38	126	100.0%



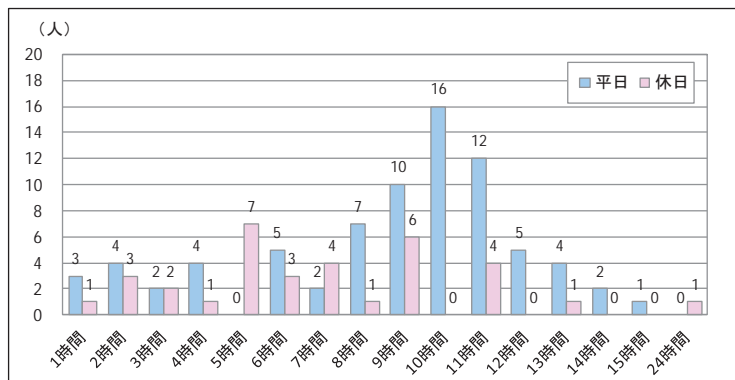
帰り

	平日	休日	合計	
7時	1	1	2	1.6%
8時	1	1	2	1.6%
9時	0	1	1	0.8%
12時	5	1	6	4.8%
13時	2	1	3	2.4%
14時	1	3	4	3.2%
15時	5	5	10	7.9%
16時	12	3	15	11.9%
17時	17	7	24	19.0%
18時	16	4	20	15.9%
19時	8	4	12	9.5%
20時	6	3	9	7.1%
22時	3	0	3	2.4%
23時	1	0	1	0.8%
無回答	10	4	14	11.1%
合計	88	38	126	100.0%



外出時間

	平日	休日	合計	
1時間	3	1	4	3.2%
2時間	4	3	7	5.6%
3時間	2	2	4	3.2%
4時間	4	1	5	4.0%
5時間	0	7	7	5.6%
6時間	5	3	8	6.4%
7時間	2	4	6	4.8%
8時間	7	1	8	6.4%
9時間	10	6	16	12.8%
10時間	16	0	16	12.8%
11時間	12	4	16	12.8%
12時間	5	0	5	4.0%
13時間	4	1	5	4.0%
14時間	2	0	2	1.6%
15時間	1	0	1	0.8%
24時間	0	1	1	0.8%
無回答	10	4	14	11.2%
合計	87	38	125	100.0%



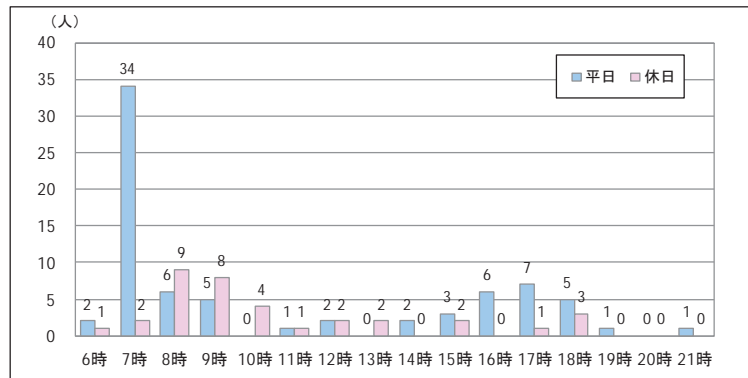
■ 外出の時間帯

(2) 路線バスの利用

① バスの乗車時刻（問4）

平日は外出時間と同様に、7時が突出して多くなっています。休日は同様に、8時、9時が多くなっています。

	平日	休日	合計	
6時	2	1	3	2.4%
7時	34	2	36	28.6%
8時	6	9	15	11.9%
9時	5	8	13	10.3%
10時	0	4	4	3.2%
11時	1	1	2	1.6%
12時	2	2	4	3.2%
13時	0	2	2	1.6%
14時	2	0	2	1.6%
15時	3	2	5	4.0%
16時	6	0	6	4.8%
17時	7	1	8	6.3%
18時	5	3	8	6.3%
19時	1	0	1	0.8%
20時	0	0	0	0.0%
21時	1	0	1	0.8%
無回答	13	3	16	12.7%
合計	88	38	126	100.0%



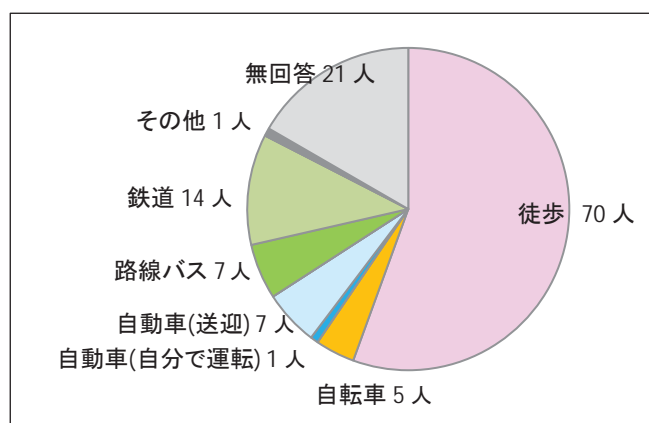
■ バスの乗車時刻

② バス停と目的地間の移動手段、所要時間（問5）

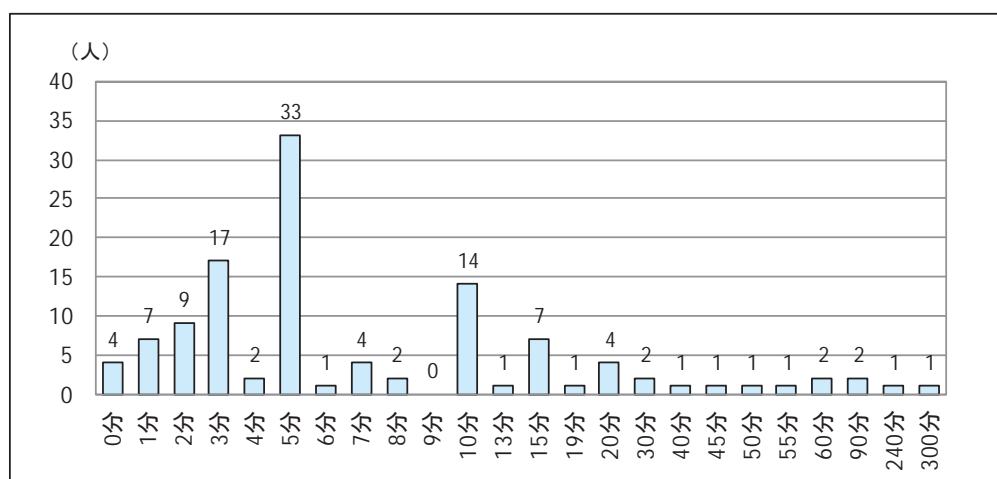
出発地から乗車バス停までの移動については、70人、55.6%が「徒歩」と最も多くなっています。次いで「鉄道」が多くなっています。

所要時間については、「5分」が最も多くなっています。

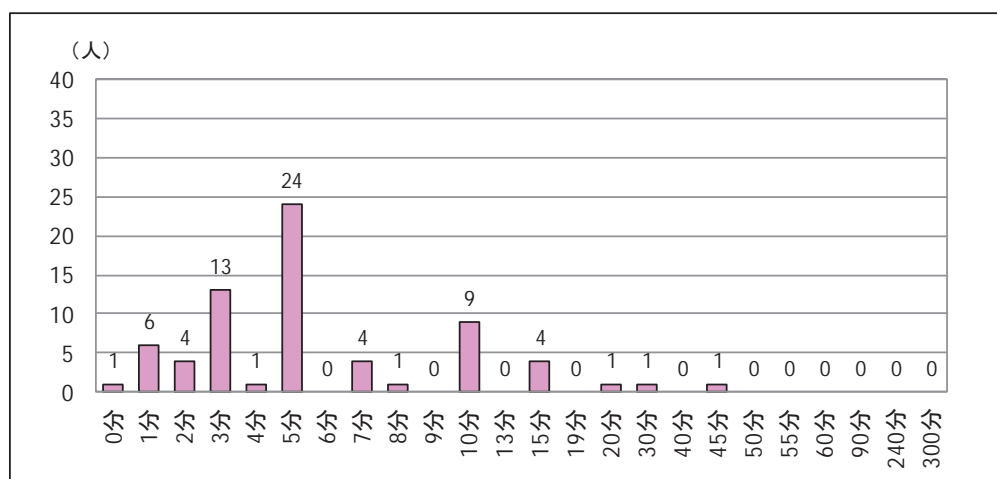
	回答者数	
徒歩	70	55.6%
自転車	5	4.0%
バイク（原付含む）	0	0.0%
自動車（自分で運転）	1	0.8%
自動車（送迎）	7	5.6%
施設の送迎車	0	0.0%
タクシー	0	0.0%
路線バス	7	5.6%
鉄道	14	11.1%
シニアカー	0	0.0%
その他	1	0.8%
無回答	21	16.7%
合計	126	100.0%



■乗車バス停までの移動手段



■乗車バス停までの所要時間

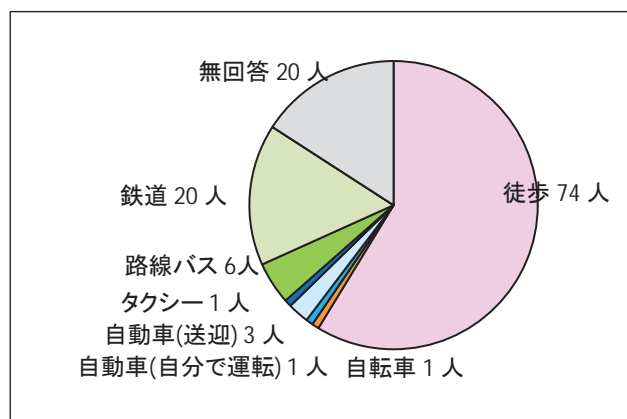


■乗車バス停までの所要時間〔徒歩移動のみ〕

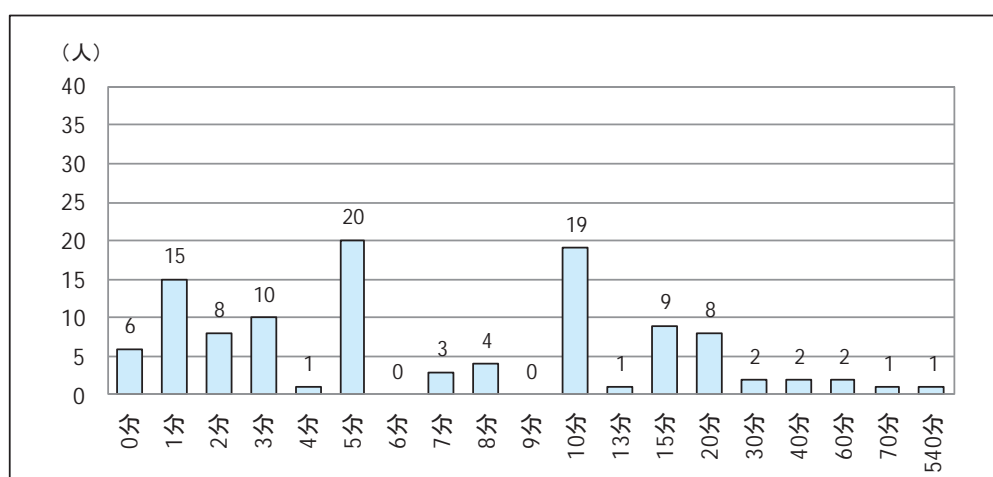
降車バス停から目的地までの移動についても同様の傾向にあり、74 人、58.7%が「徒歩」と最も多くなっています。次いで「鉄道」が多くなっています。

所要時間については、「5分」、「10分」が多くなっています。

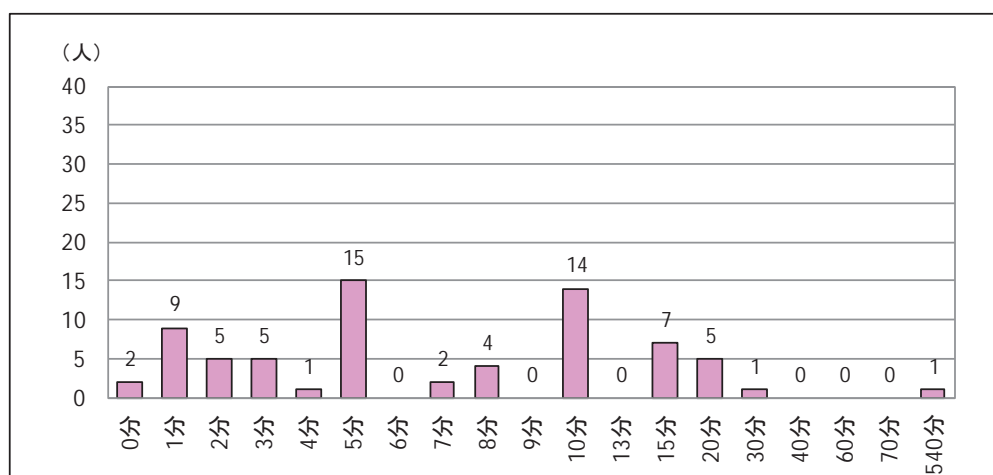
	回答者数	
徒歩	74	58.7%
自転車	1	0.8%
バイク（原付含む）	0	0.0%
自動車(自分で運転)	1	0.8%
自動車(送迎)	3	2.4%
施設の送迎車	0	0.0%
タクシー	1	0.8%
路線バス	6	4.8%
鉄道	20	15.9%
シニアカー	0	0.0%
その他	0	0.0%
無回答	20	15.9%
合計	126	100.0%



■降車バス停からの移動手段



■降車バス停からの所要時間



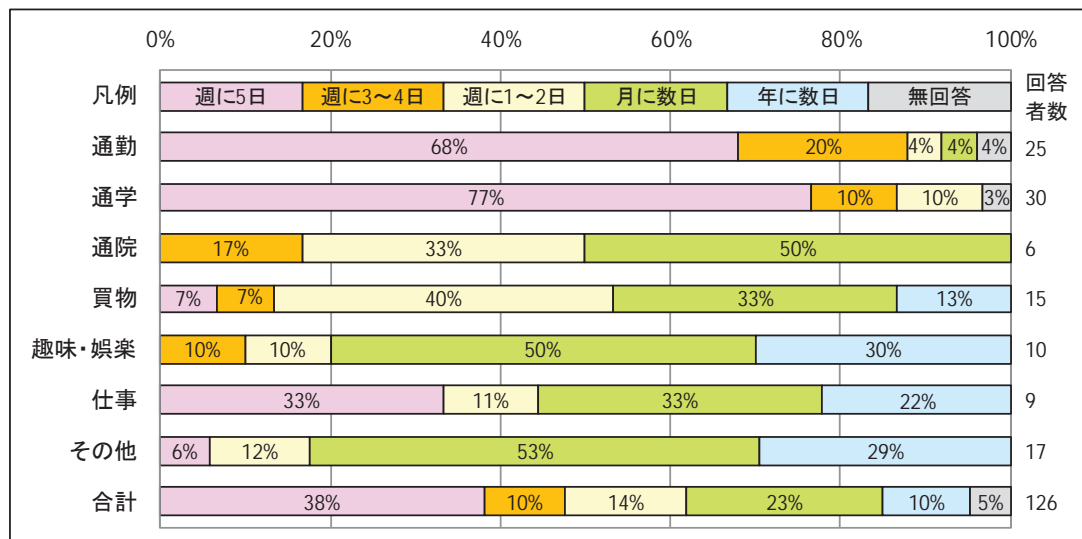
■降車バス停からの所要時間〔徒歩移動のみ〕

③ 路線バスの利用頻度（問6）

路線バスの利用頻度について、38.1%が「週に5日」、9.5%が「週に3～4日」、14.3%が「週に1～2日」となっており、合計で61.9%が週に1日以上の高頻度で利用しています。

「週に5日」の目的別では、「通勤」目的が68%、「通学」目的が77%と高頻度での利用となっており、「通院」や「買物」、「趣味・娯楽」目的での利用については「月に数日」の頻度での利用が多くなっています。

	回答者数	
週に5日	48	38.1%
週に3～4日	12	9.5%
週に1～2日	18	14.3%
月に数日	29	23.0%
年に数日	13	10.3%
無回答	6	4.8%
合計	126	100.0%



■ 路線バスの利用頻度〔目的別〕

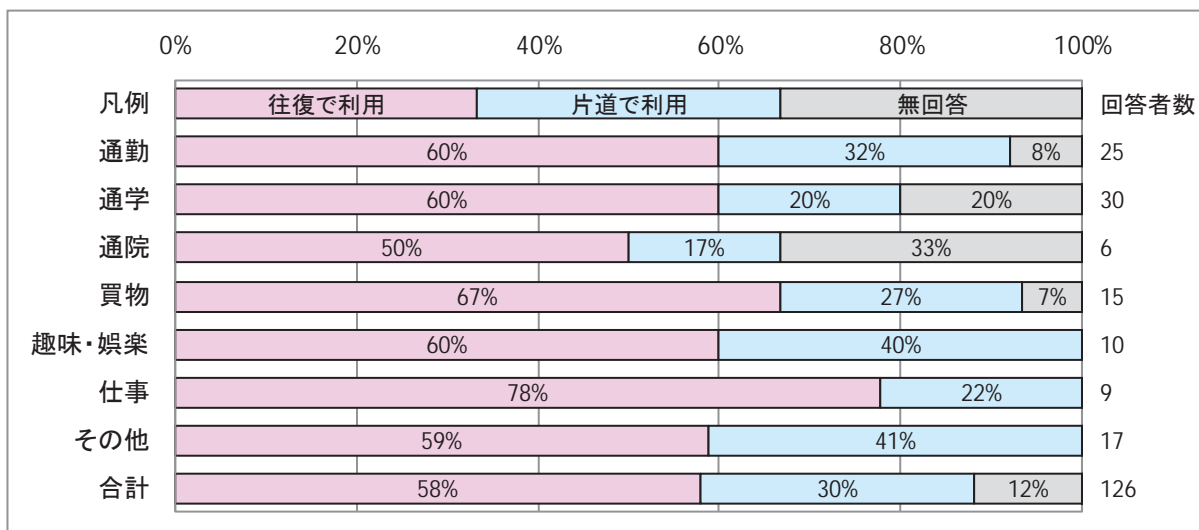
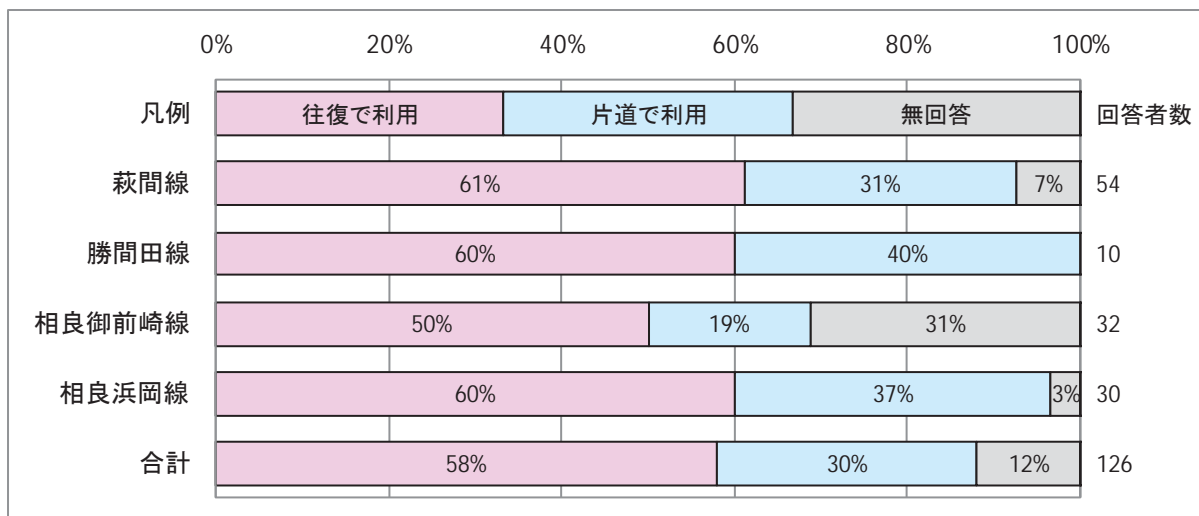
④ 路線バスの往復利用状況（問7）

路線バスの往復利用については、57.9%が「往復で利用」しています。

各路線でも、概ね6割が「往復で利用」しています。

目的別では、仕事目的が78%と多くなっています。

	回答者数	
往復で利用	73	57.9%
片道で利用	38	30.2%
無回答	15	11.9%
合計	126	100.0%



■ 路線バスの往復利用状況

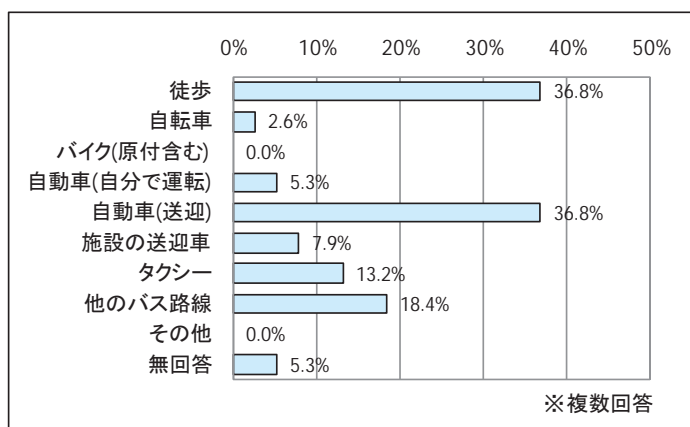
⑤ 路線バス以外の交通手段（問8）

路線バスを片道利用されている方の片方の移動手段について、「徒歩」と「自動車(送迎)」が36.8%と最も多くなっており、次いで18.4%が「他の路線バス」となっています。

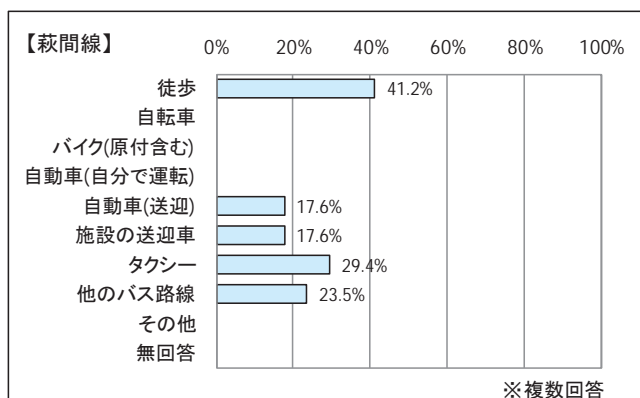
路線別では、萩間線は「徒歩」、勝間田線は「他の路線バス路線」、相良御前崎線と相良浜岡線は「自動車(送迎)」が多くなっており、路線によって傾向が異なります。

	回答者数	
徒歩	14	36.8%
自転車	1	2.6%
バイク(原付含む)	0	0.0%
自動車(自分で運転)	2	5.3%
自動車(送迎)	14	36.8%
施設の送迎車	3	7.9%
タクシー	5	13.2%
他のバス路線	7	18.4%
その他	0	0.0%
無回答	2	5.3%
回答数	48	126.3%
回答者数	38	100.0%

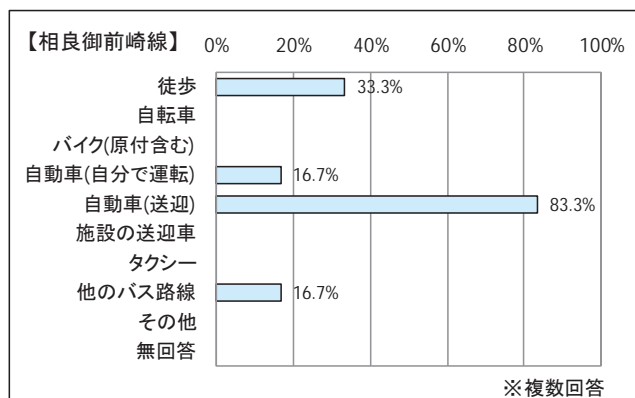
※複数回答



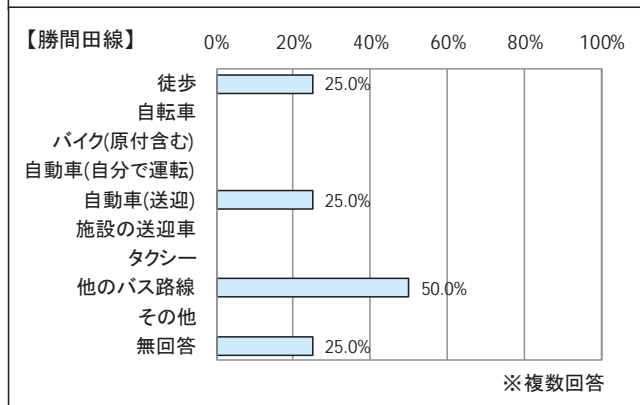
※複数回答



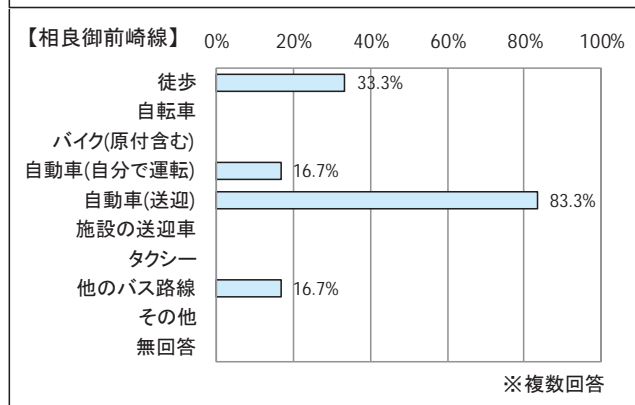
※複数回答



※複数回答



※複数回答



※複数回答

■ 路線バス以外の交通手段〔路線別〕

⑥ 路線バス片道利用の理由（問9）

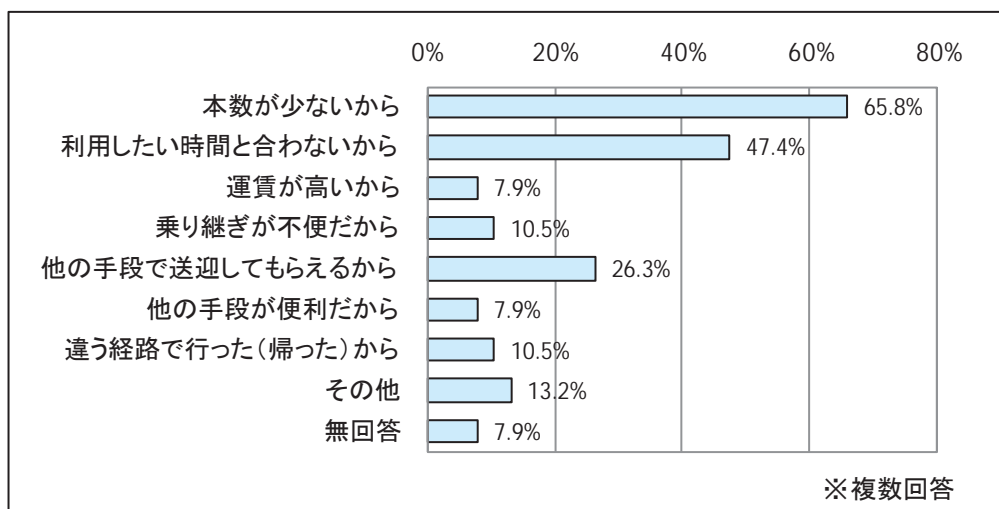
片道を路線バス以外で移動された方の理由について、65.8%が「本数が少ないから」、47.4%が「利用したい時間と合わないから」を挙げています。

	回答者数	
本数が少ないから	25	65.8%
利用したい時間と合わないから	18	47.4%
運賃が高いから	3	7.9%
乗り継ぎが不便だから	4	10.5%
他の手段で送迎してもらえるから	10	26.3%
他の手段が便利だから	3	7.9%
違う経路で行った（帰った）から	4	10.5%
その他	5	13.2%
無回答	3	7.9%
回答数	75	197.4%
回答者数	38	100.0%

※複数回答

「その他」の主な意見

バスの小型化	33
ルートの見直し、新路線の検討	30
高齢者・学生等の利用者目線で検討	18
バス停への駐車場・駐輪場の整備等	17
バスの増便	12
運行時間帯の延長	8
バリアフリー車両導入	5
バス停の増設、フリー乗降	5
運賃見直し	4
市営バス、コミュニティバスの運行	4
通学利用の支援	4
利用状況にあわせた運行	4
自動車からの転換促進	4
ソフト対応の強化	3
廃止、維持難しい	3
維持希望	3
乗合型タクシー	3



■ 路線バスの片道利用の理由

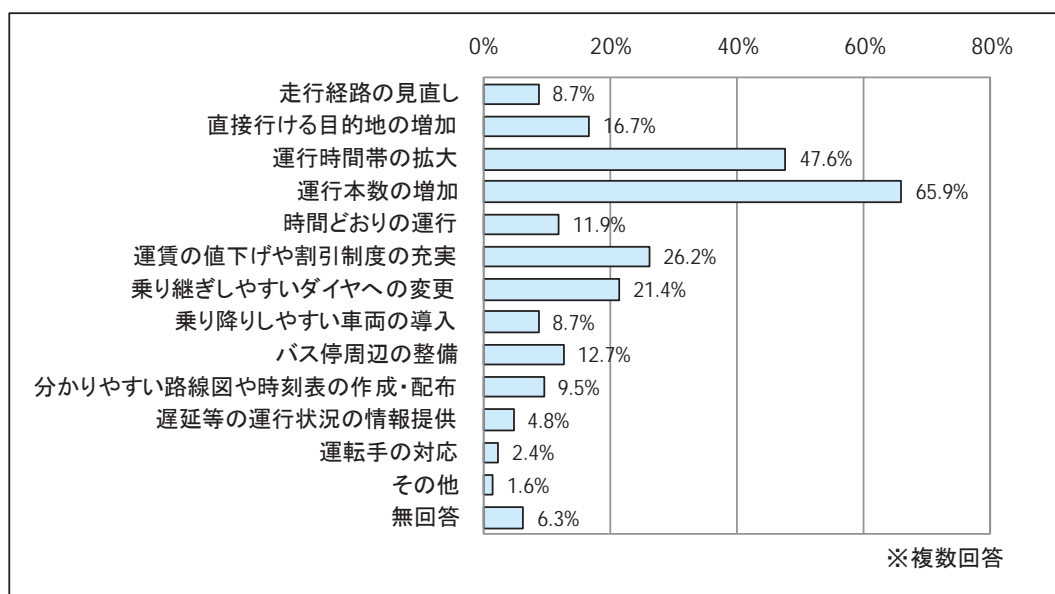
⑦ 路線バスの改善意向（問 10）

路線バスをより良いものとするために重要な点について、65.9%が「運行本数の増加」を挙げています。次いで、「運行時間帯の拡大」が多くなっています。

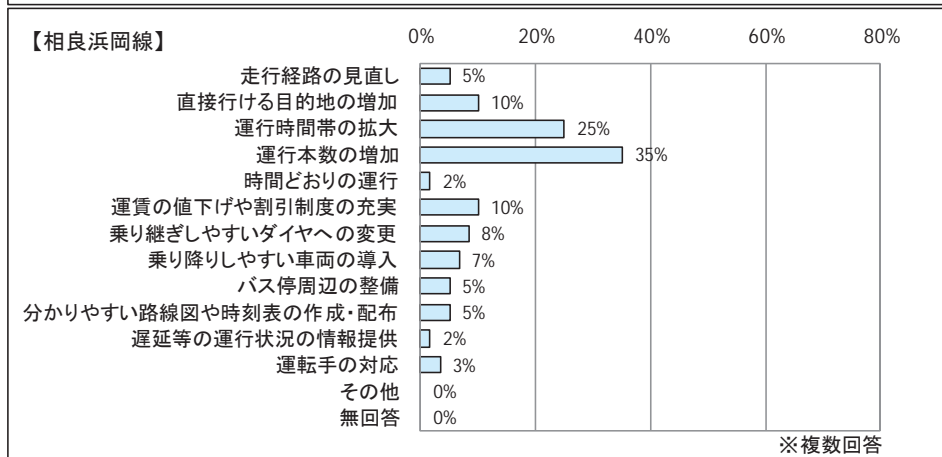
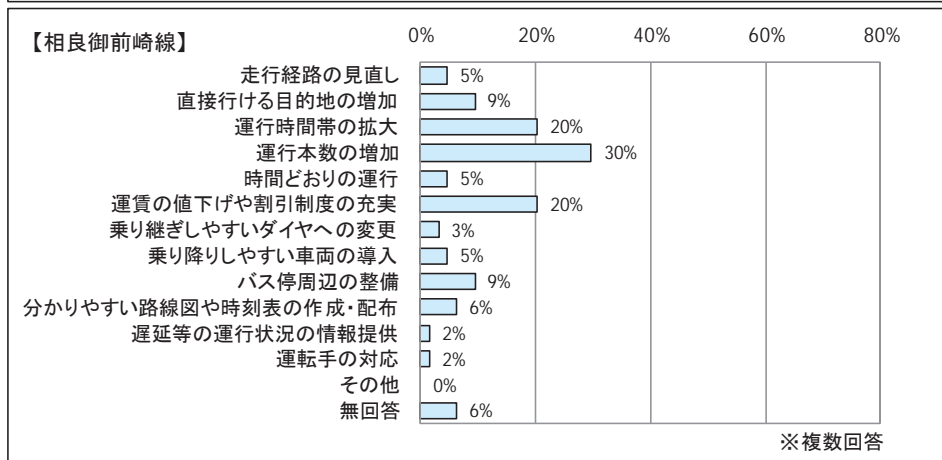
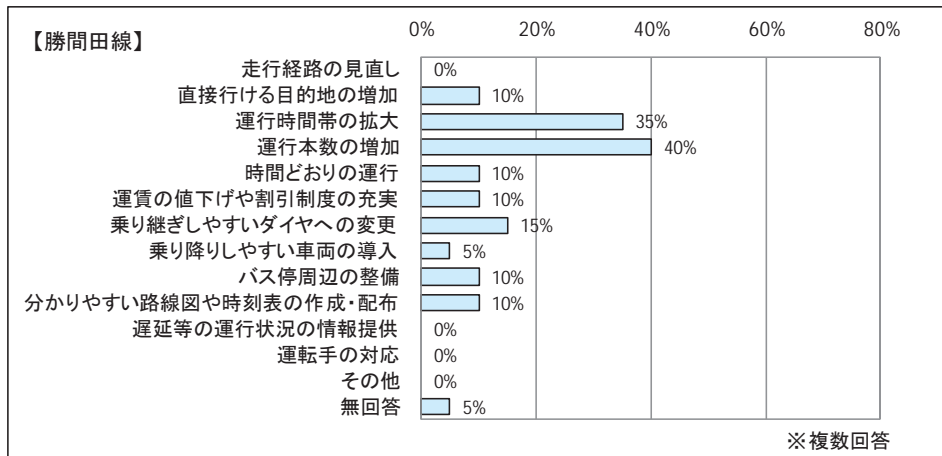
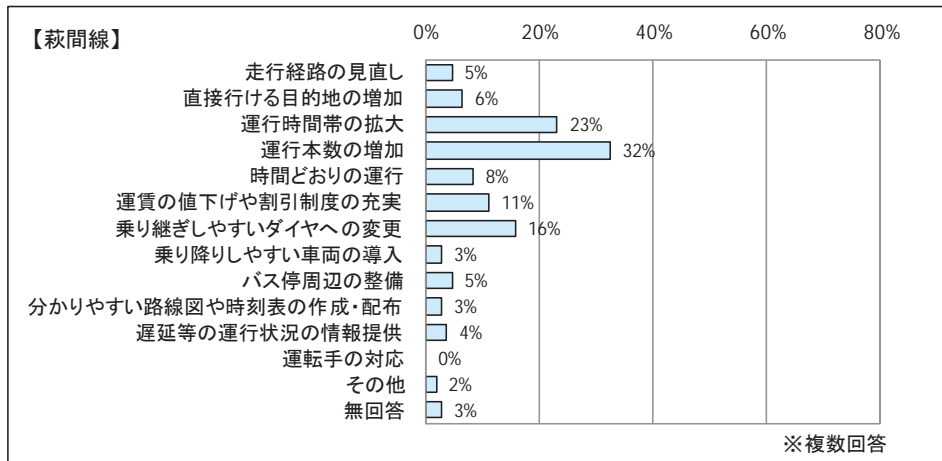
いずれの路線でも同傾向にあります。

	回答者数	
走行経路の見直し	11	8.7%
直接行ける目的地の増加	21	16.7%
運行時間帯の拡大	60	47.6%
運行本数の増加	83	65.9%
時間どおりの運行	15	11.9%
運賃の値下げや割引制度の充実	33	26.2%
乗り継ぎしやすいダイヤへの変更	27	21.4%
乗り降りしやすい車両の導入	11	8.7%
バス停周辺の整備	16	12.7%
分かりやすい路線図や時刻表の作成・配布	12	9.5%
遅延等の運行状況の情報提供	6	4.8%
運転手の対応	3	2.4%
その他	2	1.6%
無回答	8	6.3%
回答数	308	244.4%
回答者数	126	100.0%

※複数回答



■ 路線バスの改善意向



■路線バスの改善意向〔路線別〕

自由回答について

主な自由回答の結果は以下のとおりです。

【萩間線】

- ・萩間線で、朝、もう1時間早いバス、夜もう1時間遅いバスがあると助かります。高校で運動部に入っている子はバスを利用できません。
- ・「なんじ？君」で所要時間や乗り継ぎを調べられるとありがたいです。
- ・萩間線は金谷駅発だが島田駅から運行してくれたら多くの人が利用しやすくなると思う。
- ・菊川市のようにコミュニティバスがあっても良いと思う。菊川市のコミュニティバスは平日のみであるが、市域をほとんどカバーしている。

【勝間田線】

- ・勝間田線のバスの本数を増やしてほしいです！18：00以降のバスがほしいです。
- ・平日、土日、祝日の夜の時間帯も欲しいし、勝間田線のバスが無くなるとすごく、不便です。今まで通り、平日祝日、土日も含めて、バスを利用してもらいたいです。ご協力お願いします。

【相良御前崎線】

- ・大型バスは不要では？ミニバスで充分。それで増便、行き先拡大すればのる方もふえると思う。のりあいタクシーのようなものがよい。
- ・公共の交通機関は生きる為の（病院通い等）手段です。もっと利用者を増やす方法を考えて下さい。利用者が少ないと申しわけないと思いますが、ずっと存続しますようにお願いします。
- ・運転手でたまに元気な人がいて、こっちまで元気がでる。いつもありがとうございます。

【相良浜岡線】

- ・現状維持。
- ・浜岡営業所 6：50 があればいい。
- ・料金の上限を 500 円程度にして、バス利用者の増加を・・・という考え方があっていいのではないかと思います。

（８）バス乗降調査の調査概要

バス乗降調査は、平日と休日別に、自主運行バスの利用実態を把握することを目的に、バス利用者アンケート調査と一緒に実施しました。調査概要は以下のとおりです。

調査日	平日	平成 29 年 9 月 25 日（月）
	休日	平成 29 年 9 月 24 日（日）
対象路線		自主運行バス（萩間線、勝間田線、相良御前崎線、相良浜岡線） ※鬼女新田線は平日 1 便のみの運行であり、これまでの調査結果から、小学生の通学用として利用されていることが把握されていたため、ここでは調査対象外とした。

（９）バス乗降調査の調査結果

萩間線

① 利用バス停ランキング

乗車、降車バス停ともに金谷駅が最も多くなっており、次いでＪＡ萩間支店、矢崎工場前となっています。

■乗車バス停ランキング

順位	バス停	人数
1	金谷駅前	93
2	ＪＡ萩間支店	33
3	矢崎工場前	24
4	相良営業所	18
5	猪土居	17
6	東萩間	14
7	西萩間上	11
8	大興寺前	10
9	倉沢入口	9
10	さがら子生れ温泉	8
10	茶業研究センター	8

■降車バス停ランキング

順位	バス停	人数
1	金谷駅前	92
2	ＪＡ萩間支店	38
3	矢崎工場前	30
4	金谷小学校	27
5	相良営業所	13
6	東萩間	12
7	大興寺前	10
7	ＪＡ牧之原南支店前	10
9	菅山入口	9
10	茶業研究センター	7

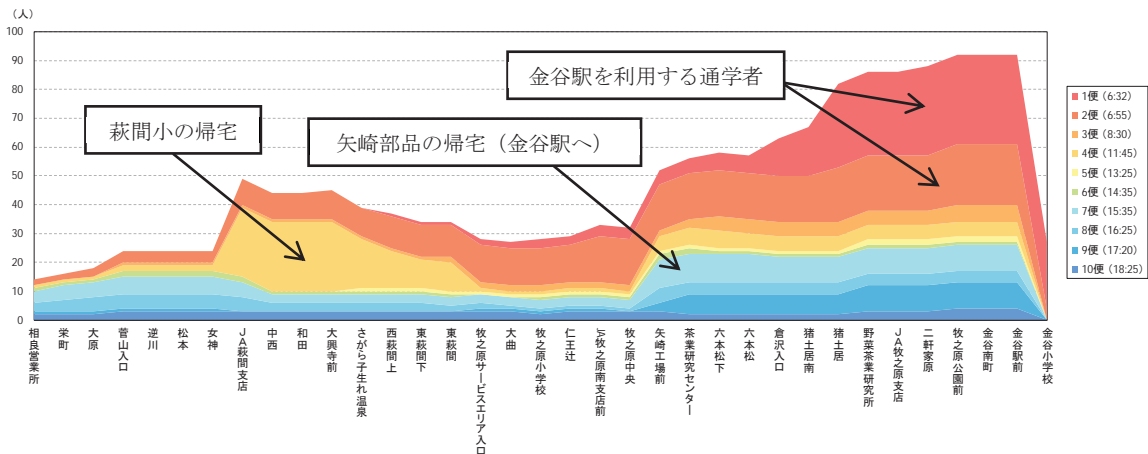
② 時間帯別・区間別利用状況

【平日・金谷小学校行き】

乗車人数は金谷小学校方面に向かうにつれて多くなっており、牧之原公園前～金谷駅前乗車人数が90人/日を超えています。一方で、相良営業所～女神や、牧之原サービスエリア～仁王辻は乗車人数が30人/日を下回っています。

倉沢入口付近～金谷駅前にかけて、1便(6:32)、2便(6:55)の乗車人数が多く、金谷小学校の児童や金谷駅を利用する学生の通学利用であると考えられます。また、7便(15:35)の矢崎工場前～金谷駅前間の大人の利用が多いため、矢崎部品㈱等からの帰宅者と考えられます。

また、4便(11:45)のJA萩間支店以降の乗車人数が多いのは、萩間小学校の児童であると考えられますが、通常、萩間小学校の児童は、7便(15:35)や8便(16:25)を利用しています。

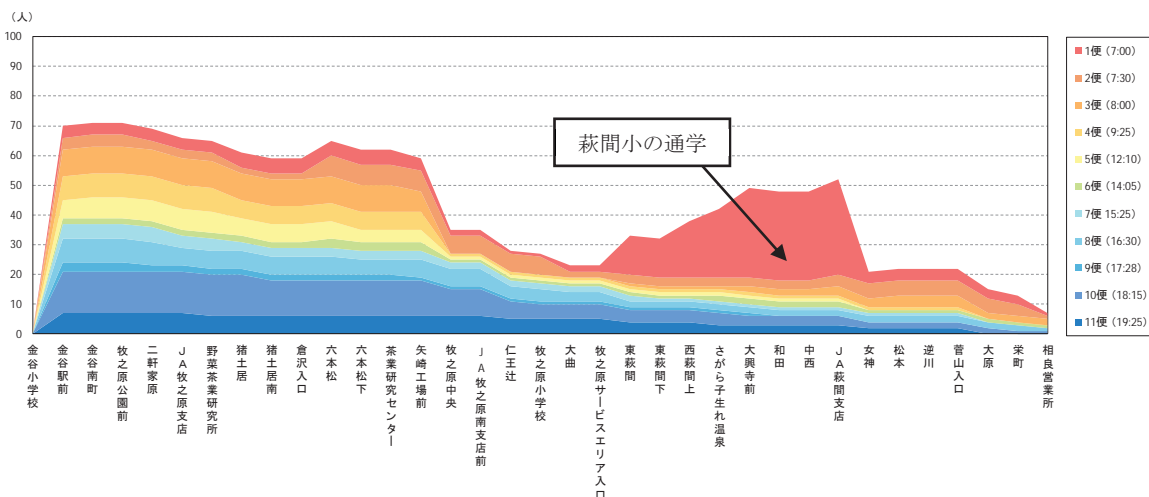


【平日・相良営業所行き】

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

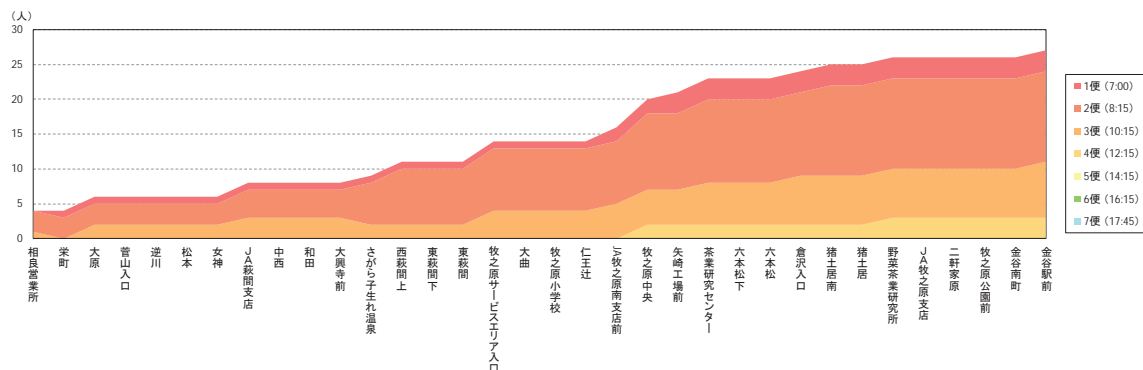
また、1便(7:00)で東萩間～JA萩間支店で乗車人数が多いのは、萩間小学校の児童の通学であると考えられます。

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



【休日・金谷駅前行き】

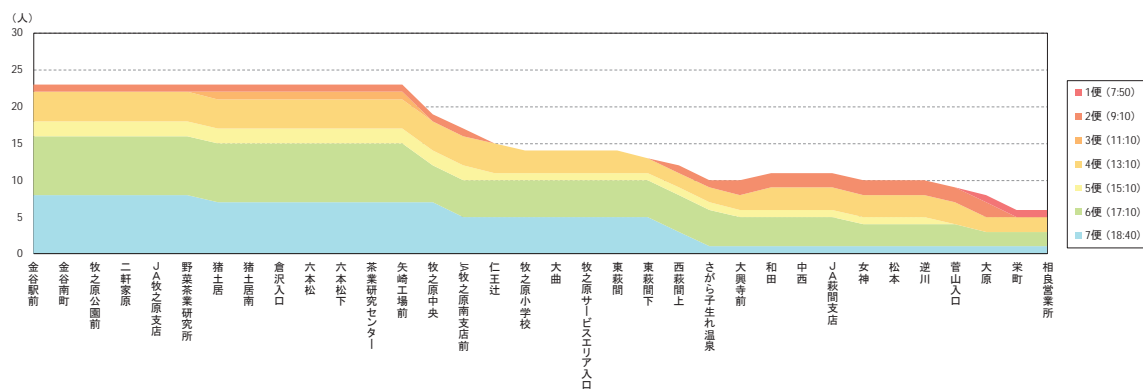
平日と比較し大幅に利用者が少なくなっていますが、金谷駅方面に向かうにつれて利用者が多くなっています。便別では2便（8：15）の利用者が最も多く、次いで3便（10：15）の利用者が多くなっています。一方で6便（16：15）、7便（17：45）は路線を通じて利用者がみられない状況です。



【休日・相良営業所行き】

平日と比較し大幅に利用者が少なくなっていますが、平日と同様に金谷駅前～矢崎工場前間の利用者が多く、それ以降は、相良営業所に向かうにつれて利用者が少なくなっています。

便別では夕方の6便（17：10）、7便（18：40）で利用者が多い状況ですが、1便（7：50）、2便（9：10）は数人程度と非常に利用者が少なくなっています。



勝間田線

① 利用バス停ランキング

乗車バス停では勝間田小学校に通学する児童が利用する「勝間」や金谷小学校に通学する児童が利用する「JA牧之原支店」の利用者が多くなっています。降車バス停では児童が利用するバス停以外に金谷駅の利用が多くなっています。

■乗車バス停ランキング

順位	バス停	人数
1	勝間	15
1	JA牧之原支店	15
3	金谷駅前	12
4	上切山	11
5	最明寺	4
5	中島	4
5	切中	4
5	坂下	4
9	二軒家原	2
10	内山	1
10	中	1
10	法士下	1
10	法士	1
10	猪土居	1
10	牧之原公園前	1

■降車バス停ランキング

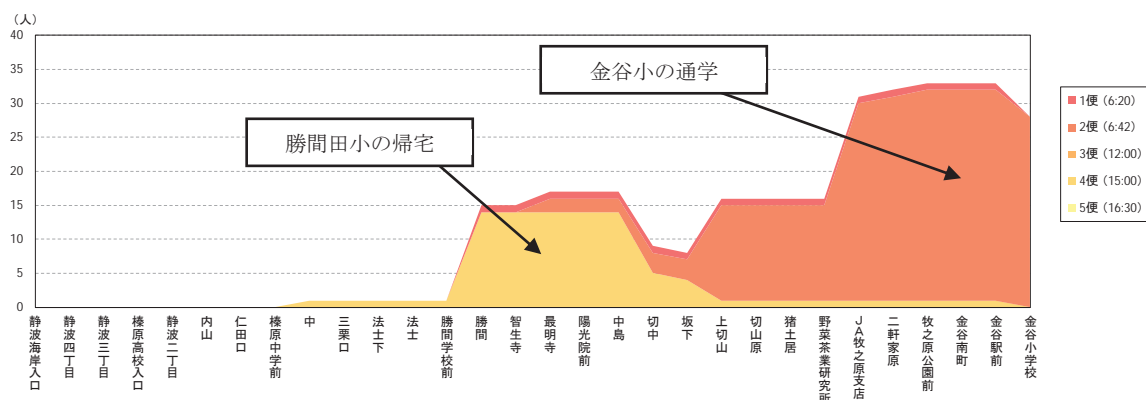
順位	バス停	人数
1	金谷小学校	28
2	金谷駅前	13
3	勝間	10
4	中島	9
5	切中	3
5	坂下	3
7	最明寺	2
7	静波海岸入口	2
9	二軒家原	1
9	法士下	1
9	猪土居	1
9	静波四丁目	1
9	静波二丁目	1
9	仁田口	1
9	野菜茶業研究所	1

② 時間帯別・区間別利用状況

【平日・金谷小学校行き】

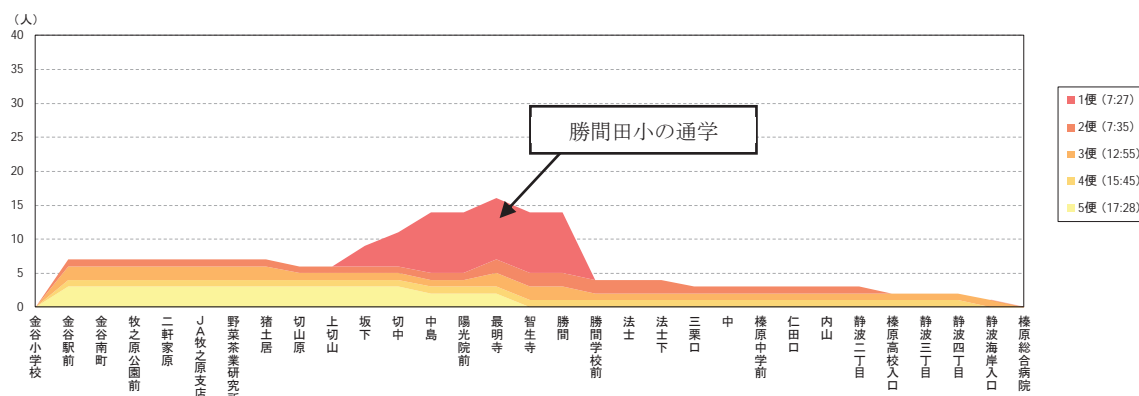
2便（6：42）では、上切山やJA牧之原支店から児童の乗車がみられ金谷小学校まで利用しています。また5便（16：30）では勝間田小学校の児童の帰宅による利用がみられます。

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



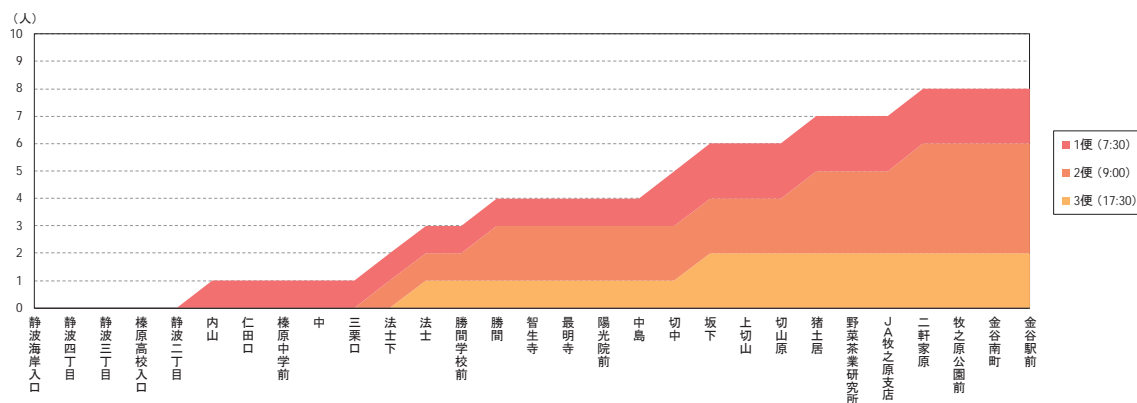
【平日・静波海岸入口行き】

静波海岸入口行きでは、金谷小学校と勝間田小学校の児童の利用がみられますが、金谷小学校の児童は萩間線や他の手段で帰宅していると考えられ、勝間田線の利用者はいない状況です。1 便（7：27）では勝間田小学校の児童の通学利用が多くなっています。その他の時間帯では利用者は数人程度と非常に少なくなっています。



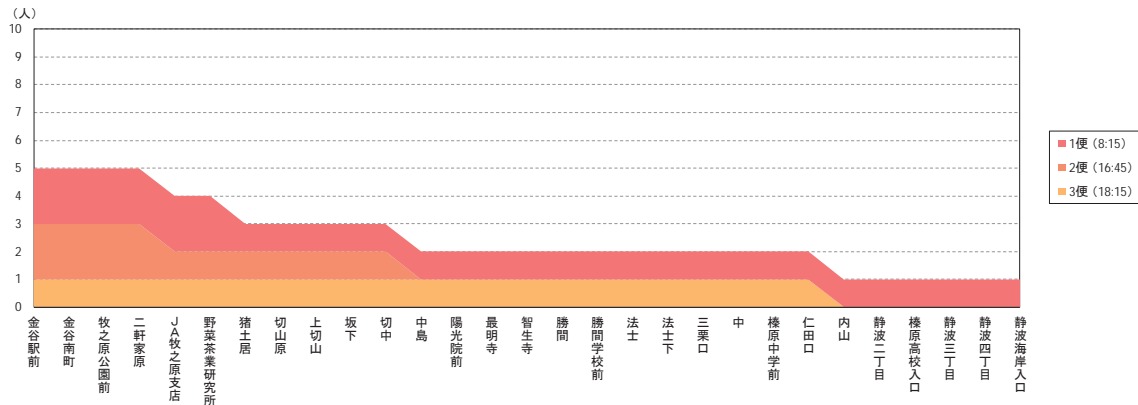
【休日・金谷駅行き】

金谷駅に向かうにつれて利用者が多くなっていますが、いずれの便も利用者は数人程度となっています。



【休日・静波海岸入口行き】

全体的に利用者が少なく、静波海岸入口へ向かうにつれて減少し、いずれの便も1～3人程度となっています。2便（16：45）は中島から、3便（18：15）からは内山から利用者がいない状況です。



相良御前崎線

① 利用バス停ランキング

乗車、降車バス停ともに相良営業所の利用が最も多く、ランキング2位以下のバス停は全て10人以下の利用となっています。

■乗車バス停ランキング

順位	バス停	人数
1	相良営業所	39
2	地代口	10
3	遠渡	9
4	御前崎海洋センター	7
5	地頭方辻	4
5	西側	4
7	御前崎支所前	3
7	御前崎小学校前	3
9	落居	2
10	地頭方海岸	1
10	新庄	1
10	北新谷	1
10	新谷	1
10	大山	1

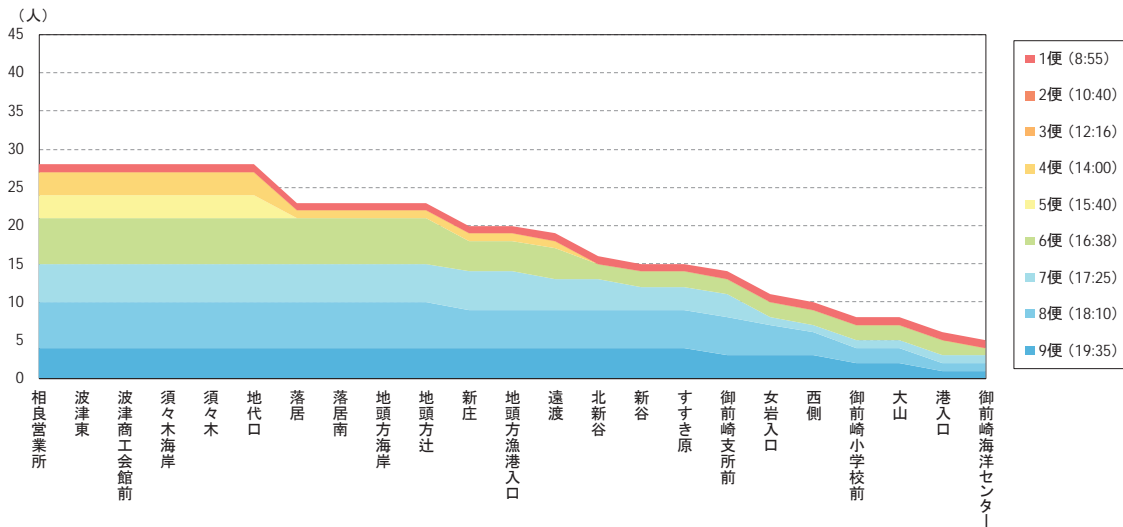
■降車バス停ランキング

順位	バス停	人数
1	相良営業所	47
2	御前崎海洋センター	8
3	地代口	6
3	地頭方辻	6
5	遠渡	5
6	御前崎支所前	4
7	西側	2
7	大山	2
9	落居	1
9	北新谷	1
9	地頭方漁港入口	1
9	すすき原	1
9	女岩入口	1
9	港入口	1

② 時間帯別・区間別利用状況

【平日・御前崎海洋センター行き】

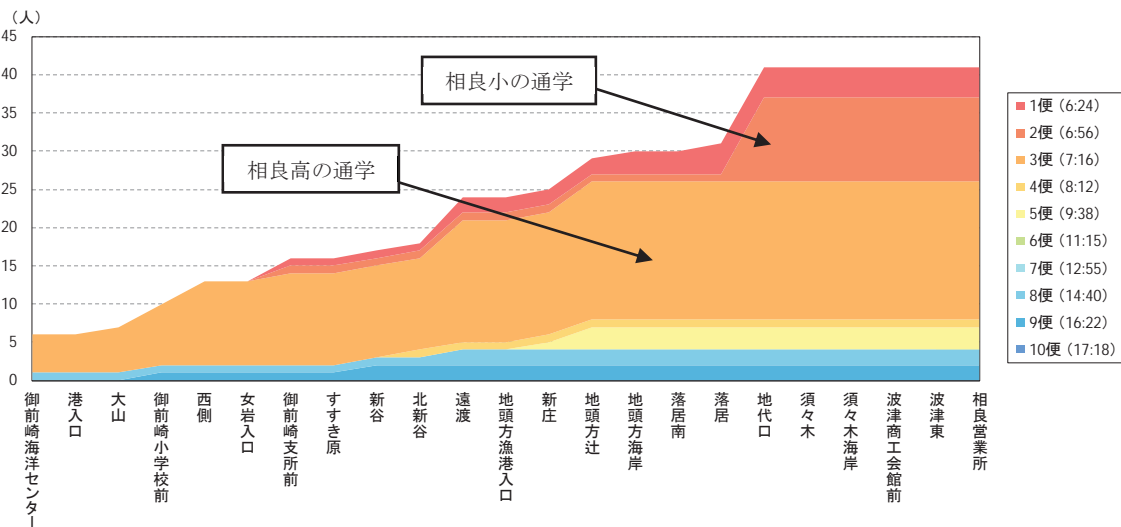
平日の御前崎海洋センター行きの全ての乗車客は、相良営業所から乗車するため、その他のバス停からの乗車はみられません。全体的にみると御前崎海洋センターに向かうにつれて乗車人数が減っています。6～9便は1便あたり数人に対して、朝の1便（8：55）の利用者は1人/便、2便（10：40）と3便（12：16）は利用者がいない状況です。



【平日・相良営業所行き】

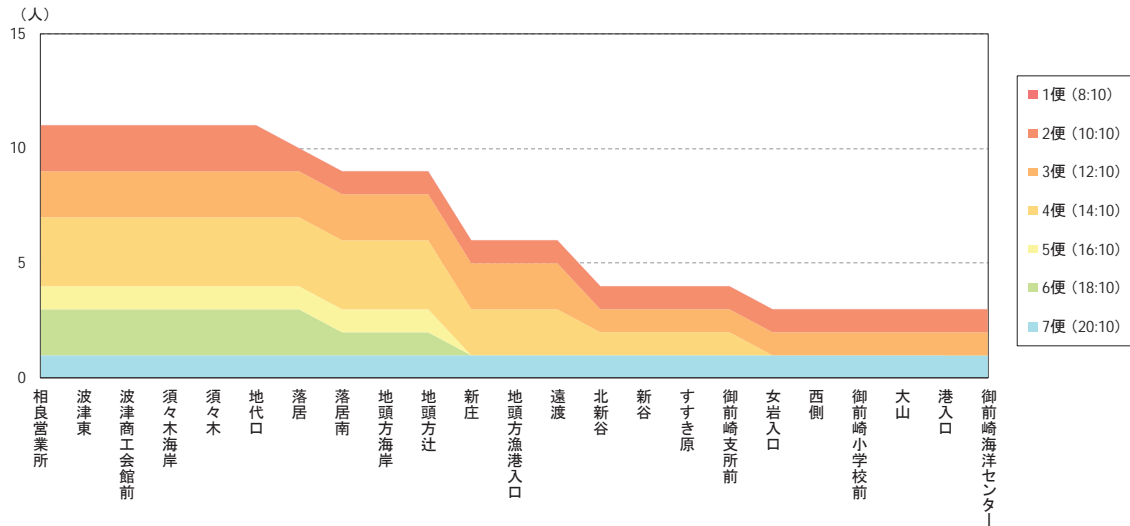
全体的に相良営業所方面へ向かうにつれて1日の乗車人数が増加していき、地代口～相良営業所では乗車人数が40人/日を超えています。朝の時間帯の1～3便は乗車人数が多いです。一方で、その他の時間帯の便は3人/便以下となり、利用者が少なくなっています。

また、2便（6：56）は地代口から子供の利用が増加するため、相良小学校の通学と考えられます。3便（7：16）は、乗車客18人の全ての利用者が学生であるため相良高校の学生が利用していると考えられます。



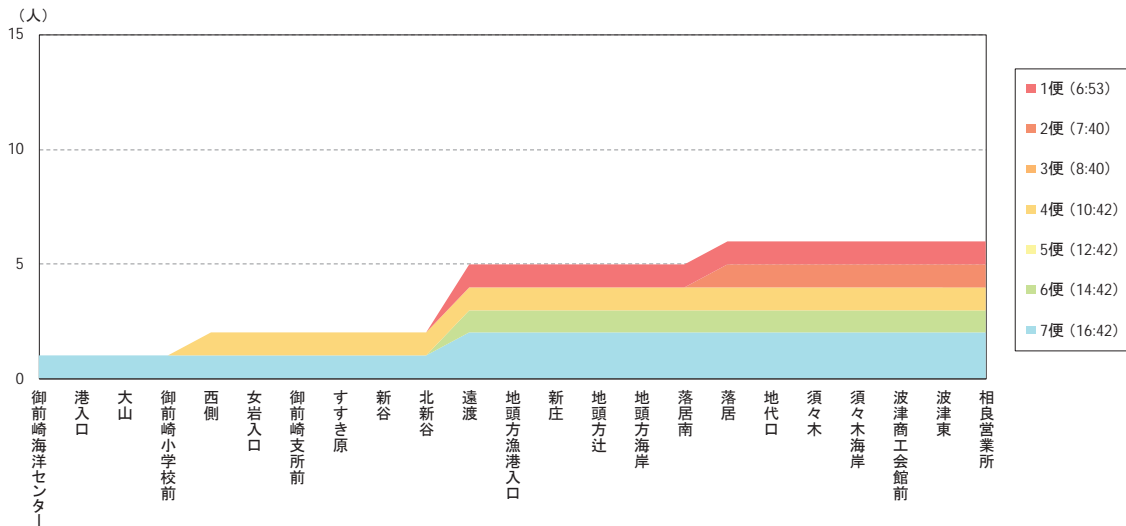
【休日・御前崎海洋センター行き】

平日に比べ利用者は大幅に少なくなっています。全体的に御前崎海洋センターに向かうにつれて乗車人数が減っており、5便（16：10）や7便（20：10）は利用者が1人と非常に少ないです。また、5便と6便（18：10）は、新庄からの利用者はいない状況です。



【休日・相良営業所行き】

相良営業所に向かうにつれて乗車人数が多くなっていますが、全体で1日の乗車人数が6人/日となり、平日と比べると大幅に少なくなっています。また、便別の利用者数も1～2人/便と非常に少なくなっています。



相良浜岡線

① 利用バス停ランキング

乗車、降車バス停ともに相良営業所が最も多くなっており、次いで、乗車バス停は浜岡営業所、降車バス停はマックス・バリュとなっています。

■乗車バス停ランキング

順位	バス停	人数
1	相良営業所	40
2	浜岡営業所	14
3	マックス・バリュ	9
4	地頭方辻	6
4	堀野新田	6
6	緑町	5
7	堀野新田東	3
7	玄保	3
7	法の沢	3
7	雨垂	3
7	原子力発電所入口	3
7	御前崎市役所前	3
7	御前崎総合病院	3

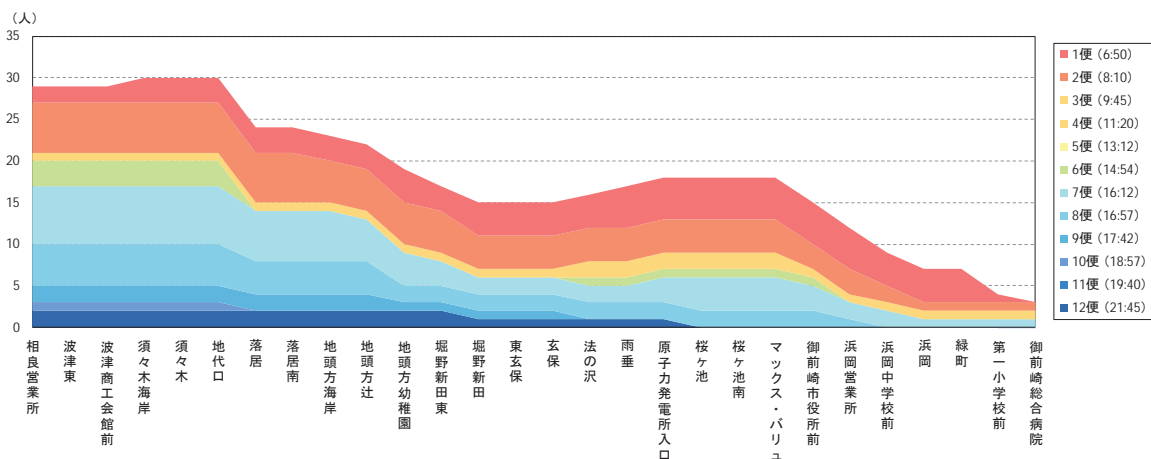
■降車バス停ランキング

順位	バス停	人数
1	相良営業所	39
2	マックス・バリュ	12
3	地代口	7
4	浜岡営業所	6
5	法の沢	5
6	地頭方辻	4
6	堀野新田	4
6	堀野新田東	4
6	御前崎市役所前	4
6	地頭方幼稚園	4

② 時間帯別・区間別利用状況

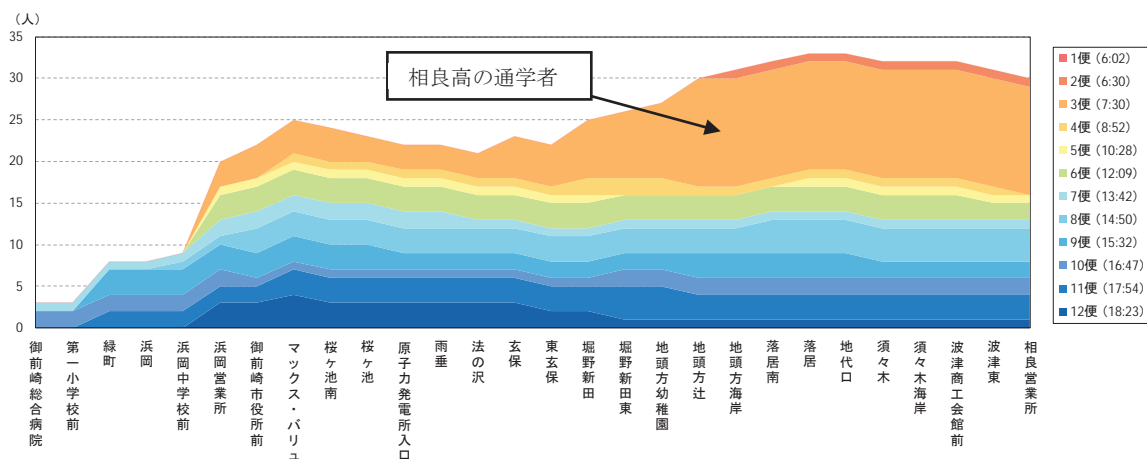
【平日・御前崎総合病院行き】

相良営業所～地代口まで30人/日になっていますが、御前崎総合病院に向かうにつれてバス利用者は減少していきます。午前の1便（6：50）、2便（8：10）や午後の7便（16：12）、8便（16：57）は5人/便以上に対し、日中の時間帯や夜17時以降の便は非常に少ない状況です。乗車客は大人と学生・子供の割合が約半分であるため通勤や通学で使われていると考えられます。



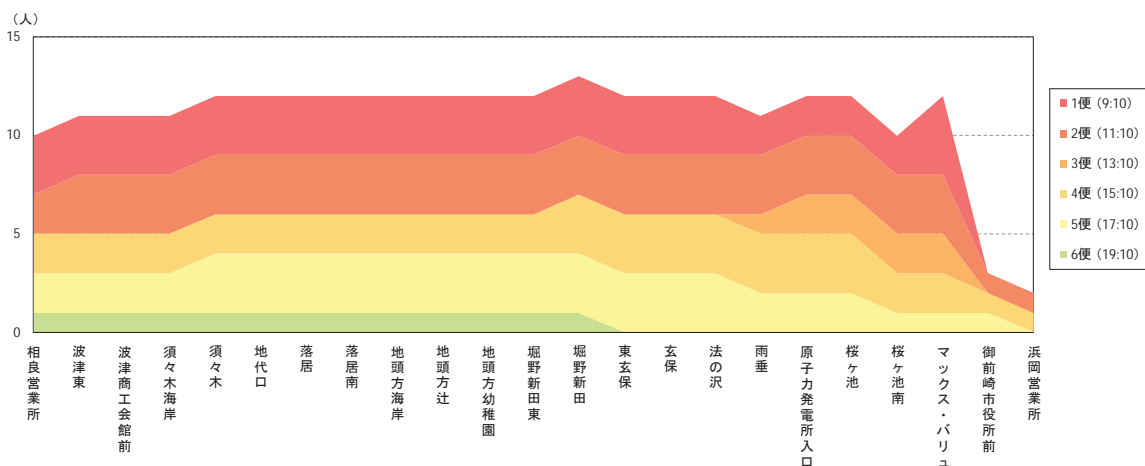
【平日・相良営業所行き】

相良営業所に向かうにつれて乗車人数が増加しています。特に3便（7：30）が浜岡中学校前～相良営業所まで14人/便の乗車がみられ、そのうち6人/便が大人、8人/便が学生であるため、相良営業所を使用する通勤者や相良高校の通学者と考えられます。一方、3便以外の便では乗車人数が4人/便以下と少ない状況です。



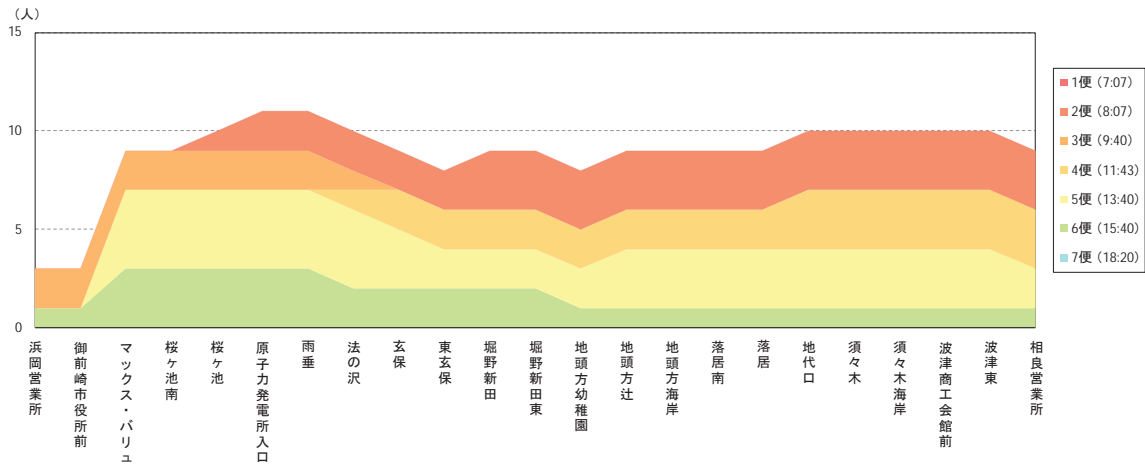
【休日・浜岡営業所行き】

休日の浜岡営業所行きのバスは、1日の乗車人数が全体で18人/日となっており、6便（19：10）においては1人/便と非常に少なくなっています。また、ほとんどの利用者が相良営業所から乗車しており、区間全体での利用が多くなっています。



【休日・相良営業所行き】

平日と比べ、全体的にバス利用者が少なくなっています。便別では、1便（7:07）と7便（18:20）はバス利用者がいない状況です。また、ほとんどの利用者が相良営業所で降車しています。



(10) 住民座談会の概要

① 目的

公共交通に対する満足度が低い地域や、今後、路線の改善検討が見込まれる地域を対象に、真に公共交通を必要としている方の交通実態や地区が抱えている公共交通の課題等を把握することを目的に、住民座談会を開催しました。

② 対象地区の抽出

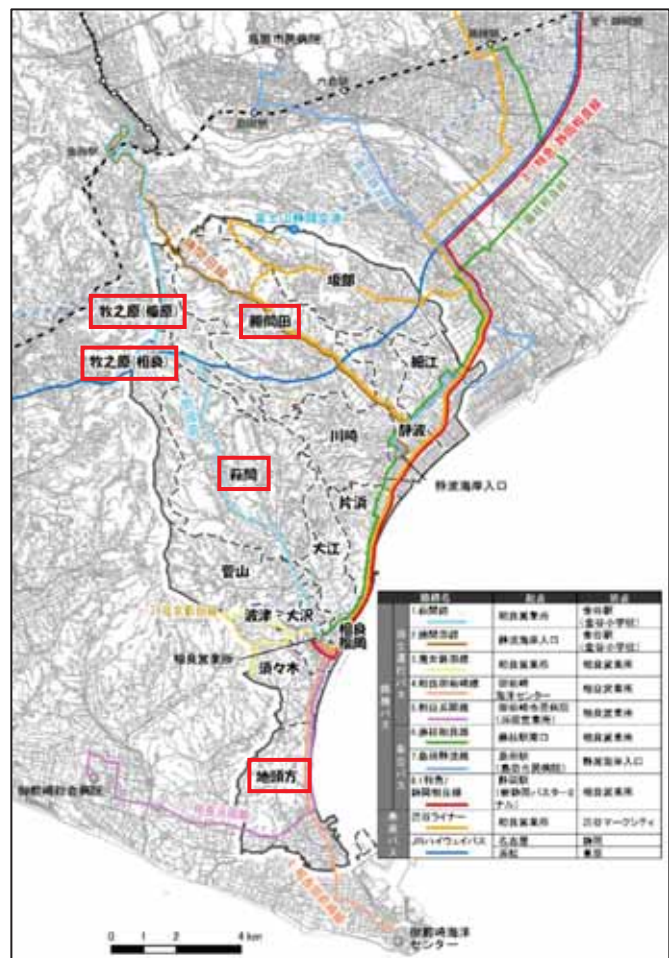
牧之原市は、富士山型ネットワーク構造を目指しており、東名高速道路相良牧之原 IC 北側の開発を進めている中で、市街地と金谷駅を結ぶ萩間線と勝間田線は、今後路線の改善が想定されます。そこで、勝間田線と萩間線の沿線地区である『勝間田地区』『萩間地区』『牧之原地区（榛原、相良）』を対象としました。

また、市南部は相良浜岡線と相良御前崎線が運行していますが、両路線とも他の自主運行バス路線と比較し利用者数は少なく、経路が重複して運行しているため、今後路線の改善が想定されます。そこで、相良浜岡線と相良御前崎線の沿線地区である『地頭方地区』を対象としました。

なお、毎年実施している市民意識調査では、公共交通に対する満足度が低く、重要度が高いと認識している地区は「坂部地区」でしたが、坂部地区は平成 29 年 10 月にデマンド型乗合タクシーの試験運行を開始しており、運行開始前までに住民を対象としたアンケート調査や意見交換会を行った経緯があるため、ここでは対象としないものとしました。

■ 住民座談会の対象地区

No	地区
1	勝間田地区
2	萩間地区
3	牧之原地区（榛原、相良）
4	地頭方地区



■ 住民座談会対象地域とバス路線網図

③ 開催概要

住民座談会は、真に公共交通を必要としている方のニーズや地域の問題点等を把握することが目的であるため、地域の実情や高齢者の生活状況を把握されている方を対象としました。各地区とも高齢者の集いの場である「ふれあい・いきいきサロン」を開催していることから、「ふれあい・いきいきサロン」の運営をお手伝いする協力員の方と、区長や副区長、民生委員の方に参加をお願いしました。

■住民座談会の開催概要

No	地区	開催日時	開催場所	参加者
1	勝間田地区	11月16日(木)	勝間田会館	区長、区長代理、民生委員 サロン協力員
2	萩間地区	11月16日(木)	白井公民館	区長、区役員、民生委員 サロン協力員
3	牧之原地区 (榛原、相良)	11月28日(火)	牧之原コミュニティ センター	区長、区長代理、民生委員 サロン協力員
4	地頭方地区	11月16日(木)	地頭方区公民館	区長、副区長、民生委員 サロン協力員

(11) 住民座談会の結果

住民座談会で出された意見は以下のとおりです。

① 勝間田地区

【地域の移動実態】

- ・サロン参加者は基本的に自分の運転か家族の送迎で来るが、家族の送迎ができないために、サロンに参加できなくなった方もいた。なお、サロンに参加できなくなった方は、自転車などで買物に出かけている。
- ・石井内科皮膚科に勝間田線で行き、帰宅の時間帯がバスの時間帯と合わず、タクシーで帰宅する方がいる。
- ・い〜らでイベントがあると、東海タクシーに9人乗りのタクシーをお願いし、みんなで乗り合って行くことがある。



【地域公共交通に対する意見・要望】

- ・高齢者がタクシーを利用する際に運賃の割引制度があると良い。
- ・日中の時間帯の勝間田線は現在路線が通っていない地域をきめ細かに通るなど、ルート改善の余地があると思う。
- ・現在勝間田線の朝1便は榛原総合病院行きになっているが、時間帯が早すぎるため、個人医院やスーパーへ行くのに対応できていない。

② 萩間地区

【地域の移動実態】

- ・商圈は榛原方面を向いている。
- ・白井区では、公共交通がなく、自動車を使うことが当たり前となっている。
- ・自動車を運転できない人は、地域のコミュニティの中で、近所の身近な人に送ってもらっている人もいるが、以前ほど近所づきあいは盛んではない。



【地域公共交通に対する意見・要望】

- ・今は、自動車を使って、いつでも行きたい場所にバスよりも早く行けるため、バスを使わないし、使う予定もない。
- ・自動車を利用できない方にとって、代替手段としてタクシーが便利であるが、経済的負担が大きいため、タクシー利用に対する補助があれば良いと思う。

③ 牧之原地区（榛原・相良）

【地域の移動実態】

- ・地域としてはバスを利用する方は金谷方面、自動車を利用する方は菊川方面や島田方面に行く方が多い。
- ・萩間線があるが、相良方面に行く人はほとんどみられない。朝の通学利用がある以外は、相良営業所方面はほとんど利用がない。
- ・通院は榛原病院に行く人は少なく、総合病院であれば島田市民病院か菊川市民病院に行く人が多い。
- ・菊川市のコミュニティバスを利用している方が少しいる。



【地域公共交通に対する意見・要望】

- ・相良の中心部は買物施設や行政施設など施設が集積しているため、行けばなんとかなるという印象がある。また萩間線で金谷駅に行っても、金谷駅周辺は都市機能がないため、菊川駅や島田駅まで出なければならない。菊川駅まで直接行けるバス路線があると良い。
- ・牧之原市民としては、市内の経済や産業のことを考え、市内で買物ができると良いと思う。
- ・高台開発が進めば金谷駅間は増便されるかもしれないが、この地域で必要なのは日中の移動支援である。高台開発プロジェクトで来訪者や企業だけの交通にならないようにして欲しい。
- ・坂部ではサロンの参加の際に、東海タクシーのジャンボタクシーを予約して、複数人で乗りあってサロンに来ている。料金は割り勘にしているが、一人 300 円程度であり、タクシーを上手に使った良い事例であると思う。

④ 地頭方地区

【地域の移動実態】

- ・買物は地頭方にある「新鮮市場ジョイ」に行く人が多いと思う。また、浜岡方面に行く人と相良方面に行く人で半分ずつであると思われる。距離としては浜岡の方が近いと思う。
- ・サロン参加者は自分で運転する方はいない。歩いて来るか送迎のどちらかである。



【地域公共交通に対する意見・要望】

- ・(特急)静岡相良線を利用する際に相良営業所周辺に駐車場がなく困っている。有料でも良いため、駐車場を整備して欲しい。
- ・相良御前崎線と相良浜岡線は国道を通っているが、マイクロバスやハイエースなどで住宅地の中の道を通って欲しい。またバス停も狭い間隔で配置して欲しい。
- ・相良御前崎線・相良浜岡線と(特急)静岡相良線の乗り継ぎ時間帯が悪く、特に静岡から帰って来る時に相良御前崎線や相良浜岡線の時間帯が合わない。乗り継ぎを踏まえた時刻設定をして欲しい。

参考 アンケート調査票

(1) 市民アンケート調査票

牧之原市の公共交通に関する市民アンケート調査

皆さまには、日頃から市政推進のために、ご理解とご協力をいただき、ありがとうございます。

牧之原市には鉄道駅がなく、主な交通手段がバスやタクシーであることは、ご承知のことと思います。そのような中で、バスの利用者数は年々減少しており、今後のバス路線の維持が厳しくなりつつあります。また、人口減少と高齢化社会の中では、将来にわたり持続可能なまちづくりが求められています。そのためには、まちづくりと連携した公共交通網の形成が必要です。

そこで牧之原市では、市民の皆さまの移動実態やバスの利用状況、公共交通に対する意識等を把握し、今後の公共交通のあり方を検討するため、市民の皆さまを対象としたアンケート調査を実施することになりました。

お忙しいところ恐縮ではございますが、調査の趣旨をご理解のうえ、ご協力をお願いいたします。



平成 29 年 9 月

牧之原市長 西原 茂樹

アンケート調査へのご回答について

1. 本調査票は、市民の皆さまから無作為に抽出した 2,000 名にお送りしています。
2. お答えいただいた内容は、統計的な数値として集計する以外には使用いたしません。皆さまの率直なご意見をご記入ください。
3. 調査票は封筒の宛名のご本人がお答えください。ご本人が直接記入できない場合は、ご家族や介護の方などのご協力をお願いいたします。（それでもご対応できない場合は、職員が伺いますので、下記担当までご連絡ください。）
4. 記入していただいた調査票は **10 月 6 日（金）** までに 切手をはらずに 同封の返信用封筒に入れ、お近くのポストに投函してください。
5. このアンケート調査と同時期に、バスの利用者にもアンケート調査を実施しております。重複する場合は恐れ入りますが、両方のアンケートにご協力ください。

10～15 分程度で終わる内容ですので、是非ご協力をお願いします。



マキティー

＜お問い合わせ先＞
 牧之原市 政策協働部 企画政策課
 TEL：0548-23-0041（直通）
よろしく
 担当：増田、吉國



チャーフィン

1. 「平日」のあなたの外出状況についてお聞きします

問 1 平日に、定期的に外出する目的や場所等をよく出かける順に3つまで記入してください。

分類	目的	外出先		交通手段	頻度	時間帯	
		施設名	地区・市町村			(行き)	(帰り)
記入方法	いずれか1つに○をつけてください	施設名を具体的に記入ください	選択肢1から選択ください	選択肢2から選択ください	選択肢3から選択ください	時間帯を24時間表記で記入ください	
【例】	通勤、通学、通院、 買物 、その他	〇〇スーパー××店	9	5	2	(10) 時ごろ	(12) 時ごろ
3つまで記入ください 最も多い外出 2番目に多い外出 3番目に多い外出	通勤、通学、通院、買物、その他					() 時ごろ	() 時ごろ
	通勤、通学、通院、買物、その他					() 時ごろ	() 時ごろ
	通勤、通学、通院、買物、その他					() 時ごろ	() 時ごろ

選択肢1 「地区・市町村」の選択肢

- | | |
|------------|------------|
| 1 相良・福岡 | 2 波津・大沢 |
| 3 大江 | 4 片浜 |
| 5 須々木 | 6 菅山 |
| 7 萩間 | 8 地頭方 |
| 9 静波 | 10 細江 |
| 11 川崎 | 12 勝間田 |
| 13 牧之原(相良) | 14 牧之原(榛原) |
| 15 坂部 | |
| 16 御前崎市 | 17 菊川市 |
| 18 島田市 | 19 吉田町 |
| 20 藤枝市 | |
| 21 その他市外 | |
- 〔市町村名を上表内にご記入ください〕

※牧之原市内の地区の場所が分からない場合は、同封の参考資料1をご参照ください

選択肢2 「交通手段」の選択肢

- 1 徒歩
- 2 自転車
- 3 バイク(原付含む)
- 4 シニアカー
- 5 自動車(自分で運転)
- 6 自動車(送迎)
- 7 施設の送迎車
- 8 タクシー
- 9 路線バス(乗合バス、自主運行バス)
- 10 高速バス(渋谷ライナー、JRハイウェイバス)
- 11 その他〔交通手段を上表内にご記入ください〕

※「9 路線バス」や「10 高速バス」の路線が分からない場合は、同封の参考資料1をご参照ください

選択肢3 「頻度」の選択肢

- 1 週に5日(毎日)
- 2 週に3～4日
- 3 週に1～2日
- 4 月に数回
- 5 年に数回

2. 「土日祝日」のあなたの外出状況についてお聞きします

問2 土日祝日に、定期的に外出する目的や場所等をよく出かける順に3つまで記入してください。

分類	目的	外出先		交通手段	頻度	時間帯	
		施設名	地区・市町村			(行き)	(帰り)
記入方法	いずれか1つに○をつけてください	施設名を具体的に記入ください	選択肢1から選択ください	選択肢2から選択ください	選択肢3から選択ください	時間帯を24時間表記で記入ください	
【例】	通勤、通学、通院、買物、 <u>その他</u>	榛原総合運動公園	11	5	3	(10) 時ごろ	(15) 時ごろ
3つまで記入ください 最も多い外出	通勤、通学、通院、買物、その他					() 時ごろ	() 時ごろ
	通勤、通学、通院、買物、その他					() 時ごろ	() 時ごろ
	通勤、通学、通院、買物、その他					() 時ごろ	() 時ごろ

選択肢1 「地区・市町村」の選択肢

1 相良・福岡	2 波津・大沢
3 大江	4 片浜
5 須々木	6 菅山
7 萩間	8 地頭方
9 静波	10 細江
11 川崎	12 勝間田
13 牧之原(相良)	14 牧之原(榛原)
15 坂部	
16 御前崎市	17 菊川市
18 島田市	19 吉田町
20 藤枝市	
21 その他市外	

※牧之原市内の地区の場所が分からない場合は、同封の参考資料1をご参照ください

選択肢2 「交通手段」の選択肢

- 徒歩
- 自転車
- バイク(原付含む)
- シニアカー
- 自動車(自分で運転)
- 自動車(送迎)
- 施設の送迎車
- タクシー
- 路線バス(乗合バス、自主運行バス)
- 高速バス(渋谷ライナー、JRハイウェイバス)
- その他

※「9 路線バス」や「10 高速バス」の路線が分からない場合は、同封の参考資料1をご参照ください

選択肢3 「頻度」の選択肢

- ほぼ毎週
- 月に数回
- 年に数回

3. 市内の路線バスの利用状況についてお聞きします

問3 あなたは最近の1年間に、市内の路線バスを利用しましたか。利用した場合、利用した路線の全てに○を付けてください。なお、ここでは高速バス（渋谷ライナーとJR ハイウェイバス）は対象にしないこととします。

- | | | | |
|-------------------|-------------|---------|------------------|
| 1 萩間線 | 2 勝間田線 | 3 鬼女新田線 | } 問4へ
お進みください |
| 4 相良御前崎線 | 5 相良浜岡線 | 6 藤枝相良線 | |
| 7 島田静波線 | 8 (特急)静岡相良線 | | |
| 9 市内の路線バスは利用していない | | | → 問7へ
お進みください |

※バス路線が分からない場合は、[参考資料1](#)の地図をご参照ください

★ 最近の1年間で牧之原市内の路線バスを利用した方にお聞きします。

問4 問3で選んだ路線のうち、あなたが牧之原市内の路線バスで最も多く利用した区間について、() 内にバス停名をご記入ください。乗換えがある場合は、乗換えのバス停は記入せず最初と最後に乗り降りするバス停をご記入ください。

() バス停 ⇄ () バス停

問5 あなたが牧之原市内の路線バスを利用した目的は何でしたか。あてはまる番号の全てに○をつけてください。

- | | | |
|-----------|---------|------|
| 1 通勤 | 2 通学 | 3 通院 |
| 4 買物 | 5 趣味・娯楽 | 6 仕事 |
| 7 その他 () | | |

問6 あなたが牧之原市内の路線バスを利用する頻度として、あてはまる番号の1つに○をつけてください。

- | | | |
|-------------|-------------|----------|
| 1 週に5日以上 | 2 週に3～4日 | 3 週に1～2日 |
| 4 月に1回～数回程度 | 5 年に1回～数回程度 | |

➡ 問8へお進みください

★ 最近の1年間で牧之原市内の路線バスを利用していない方にお聞きします。

問7 牧之原市内の路線バスを利用しない理由は何ですか。あてはまる番号の3つまでに○をつけてください。

- | | |
|---|------------------|
| 1 車や自転車など自分で運転できる交通手段があり、公共交通を利用しなくても済むから | |
| 2 家族や施設などの送迎が利用でき、公共交通を利用しなくても済むから | |
| 3 利用したい場所にバスが通っていないから | |
| 4 利用したい時間帯にバスが運行していないから | |
| 5 近くにバス停がないから | 6 バスは運賃が高いから |
| 7 時刻通りにバスが来ないから | 8 バスの乗り方が分からないから |
| 9 バスを利用することに抵抗感があるから | |
| 10 その他 () | |

4. 路線バスの今後の方向性についてお聞きます

問8 牧之原市の路線バス（乗合バス、自主運行バス）は、年々利用者が減少していますが、牧之原市が路線バスを維持する負担額は年々増加しており、年間約 6,000 万円を負担しています。詳しくは参考資料 2 をご参照ください。今後、路線バスを検討していくうえで、あなたのお考えに最も近い番号の 1 つに○をつけてください。

- 1 市の負担をある程度増やし、路線バス等を充実させる
- 2 市の負担は現状程度とし、路線バス等を維持する
- 3 市の負担を減らし、路線バスの路線数や便数等を少なくする
- 4 その他（ ）

問9 牧之原市の路線バスをより良いものとするための、皆さまのお考えについて、「改善したほうが良いと思う路線」の 1 つに○をつけていただき、その路線に対して「改善する際に重要だと思う点」について、あなたのお考えに最も近い番号の 3 つまでに○をつけてください。具体的なお考えなどがあれば、併せてご記入ください。

【改善したほうが良いと思う路線】 ※あてはまる番号の 1 つに○をつけてください

- | | | |
|----------|-------------|---------|
| 1 萩間線 | 2 勝間田線 | 3 鬼女新田線 |
| 4 相良御前崎線 | 5 相良浜岡線 | 6 藤枝相良線 |
| 7 島田静波線 | 8 (特急)静岡相良線 | 9 特になし |

【改善する際に重要だと思う点】 ※あてはまる番号の 3 つまでに○をつけてください
また、具体的なお考えがあればご記入ください

- | | |
|----------------------------|------------------|
| 1 走行経路の見直し | 2 直接行ける目的地の増加 |
| 3 運行時間帯の拡大 | 4 運行本数の増加 |
| 5 時間どおりの運行 | 6 運賃の値下げや割引制度の充実 |
| 7 乗り継ぎしやすいダイヤへの変更 | 8 乗り降りしやすい車両の導入 |
| 9 バス停周辺の整備（ベンチや屋根、駐輪場等の整備） | |
| 10 分かりやすい路線図や時刻表の作成・配布 | |
| 11 遅延等の運行状況の情報提供 | 12 運転手の対応 |
| 13 その他（ ） | |

具体的なお考えがあればご記入ください

問10 問9の内容が改善した場合、路線バスを利用する頻度は変わると思いますか。あてはまる番号の 1 つに○をつけてください。

- | | |
|--------------------|-----------------|
| 1 主な移動手段として利用すると思う | 2 利用頻度が増えると思う |
| 3 出来る範囲で利用すると思う | 4 利用頻度は変わらないと思う |
| 5 利用しないと思う | |

問 11 今後、牧之原市と市外との公共交通ネットワークを強化、もしくは新規整備する場合、どのような区間を強化・整備していけば良いと思いますか。あてはまる番号の2つまでに○をつけてください。

- | | |
|------------------|-------------------|
| 1 島田駅との接続を強化する | 2 藤枝駅との接続を強化する |
| 3 金谷駅との接続を強化する | 4 静岡駅との接続を強化する |
| 5 吉田町方面との接続を強化する | 6 御前崎市方面との接続を強化する |
| 7 掛川市方面を結ぶ路線をつくる | 8 菊川市方面を結ぶ路線をつくる |
| 9 その他 () | |

具体的に強化・整備する区間やアイデアがあればご記入ください

5. 市内のタクシーの利用状況などについてお聞きします

問 12 あなたは最近の1年間に、市内のタクシーを利用しましたか。あてはまる番号の1つに○を付けてください。

- 1 利用した —————→ 問 13 へお進みください。
2 利用していない —————→ 問 15 へお進みください。

★ 最近の1年間で牧之原市内のタクシーを利用した方にお聞きします。

問 13 あなたが牧之原市内のタクシーを利用した目的は何でしたか。あてはまる番号の全てに○をつけてください。

- | | | |
|-----------|---------|------|
| 1 通勤 | 2 通学 | 3 通院 |
| 4 買物 | 5 趣味・娯楽 | 6 仕事 |
| 7 その他 () | | |

問 14 あなたが牧之原市内のタクシーを利用する頻度として、あてはまる番号の1つに○をつけてください。

- | | | |
|-------------|-------------|----------|
| 1 週に5日以上 | 2 週に3～4日 | 3 週に1～2日 |
| 4 月に1回～数回程度 | 5 年に1回～数回程度 | |

➡ 問 16 へお進みください

★ 最近の1年間で牧之原市内のタクシーを利用していない方にお聞きします。

問 15 牧之原市内のタクシーを利用しない理由は何ですか。あてはまる番号の3つまでに○をつけてください。

- 1 車や自転車など自分で運転できる交通手段があり、タクシーを利用しなくても済むから
2 家族や施設などの送迎が利用でき、タクシーを利用しなくても済むから
3 タクシーは運賃が高いから
4 タクシーを利用することに抵抗感があるから
5 その他 ()

★これ以降は再度、全員にお聞きします。

問 16 牧之原市内のタクシーについて、今後改善する際に重要だと思う点について、あなたのお考えに最も近い番号の 1 つに○をつけてください。

- | | |
|------------------|--------------------|
| 1 運賃の値下げや割引制度の充実 | 2 乗り降りしやすい車両の導入 |
| 3 運転手の対応 | 4 アプリを使った予約システムの導入 |
| 5 その他 (|) |

6. 富士山静岡空港についてお聞きします

問 17 富士山静岡空港へはどの程度行きますか。あてはまる番号の 1 つに○をつけてください。

- | | | |
|----------------------------|---------------|---------------------|
| 1 ほぼ毎日行く | 2 週に 1 度程度は行く | } 問 18 へ
お進みください |
| 3 月に 1 度程度は行く | 4 年に数回程度は行く | |
| 5 これまで数回程度行ったことがある | | |
| 6 行ったことはない ➡ 問 20 へお進みください | | |

問 18 問 17 で富士山静岡空港へ行くと回答した方にお伺いします。富士山静岡空港へ行く目的は何ですか。あてはまる番号の全てに○をつけてください。

- | | |
|------------------|----------------------|
| 1 仕事〔空港で働いている〕 | 2 仕事で飛行機に乗るため |
| 3 旅行で飛行機に乗るため | 4 親族・友人に会う等で飛行機に乗るため |
| 5 空港に人を送り迎えに行くため | 6 飛行機を見るなど空港に遊びに行くため |
| 7 他のバス路線と乗り継ぐため | |
| 8 その他 (|) |

問 19 問 17 で富士山静岡空港へ行くと回答した方にお伺いします。富士山静岡空港へ行く交通手段は何ですか。あてはまる番号の全てに○をつけてください。

- | | |
|--------------|-------------|
| 1 徒歩・自転車 | 2 バイク（原付含む） |
| 3 自動車（自分で運転） | 4 自動車（送迎） |
| 5 タクシー | 6 路線バス |
| 7 その他 (|) |

★これ以降は再度、全員にお聞きします。

問 20 全ての方にお伺いします。お住まいの地域と富士山静岡空港の間に公共交通手段が整備された場合、あなたは利用すると思いますか。あてはまる番号の 1 つに○をつけてください。

- | | | |
|-----------|------------|---------|
| 1 利用すると思う | 2 利用しないと思う | 3 分からない |
|-----------|------------|---------|

ご自身の状況についてお聞きします

I あなたの性別を教えてください。

- 1 男性 2 女性

II あなたの年齢を教えてください。

- 1 20 歳未満 2 20 歳代 3 30 歳代 4 40 歳代 5 50 歳代
6 60 歳代 7 70 歳代 8 80 歳以上

III お住まいの地区を教えてください。

- | | | | |
|------------|------------|-------|--------|
| 1 相良・福岡 | 2 波津・大沢 | 3 大江 | 4 片浜 |
| 5 須々木 | 6 菅山 | 7 萩間 | 8 地頭方 |
| 9 静波 | 10 細江 | 11 川崎 | 12 勝間田 |
| 13 牧之原(相良) | 14 牧之原(榛原) | 15 坂部 | |

IV 自宅から最寄のバス停までの距離を教えてください。

- | | |
|-----------------|-----------------|
| 1 約 100m以内 | 2 約 100m～約 250m |
| 3 約 250m～約 500m | 4 約 500m～約 1 km |
| 5 約 1km 以上 | 6 最寄のバス停が分からない |

V 自動車の運転免許の保有・返納状況を教えてください。

- 1 免許を持っている 2 昔から免許を持っていない 3 免許を持っていたが返納・失効した

VI 自動車の保有状況を教えてください。

- 1 自分の車を持っている
2 自分は持っていないが、家族が所有する車がある
3 家族の誰も車を持っていない

牧之原市の公共交通について、ご意見があればご記入ください

記入欄



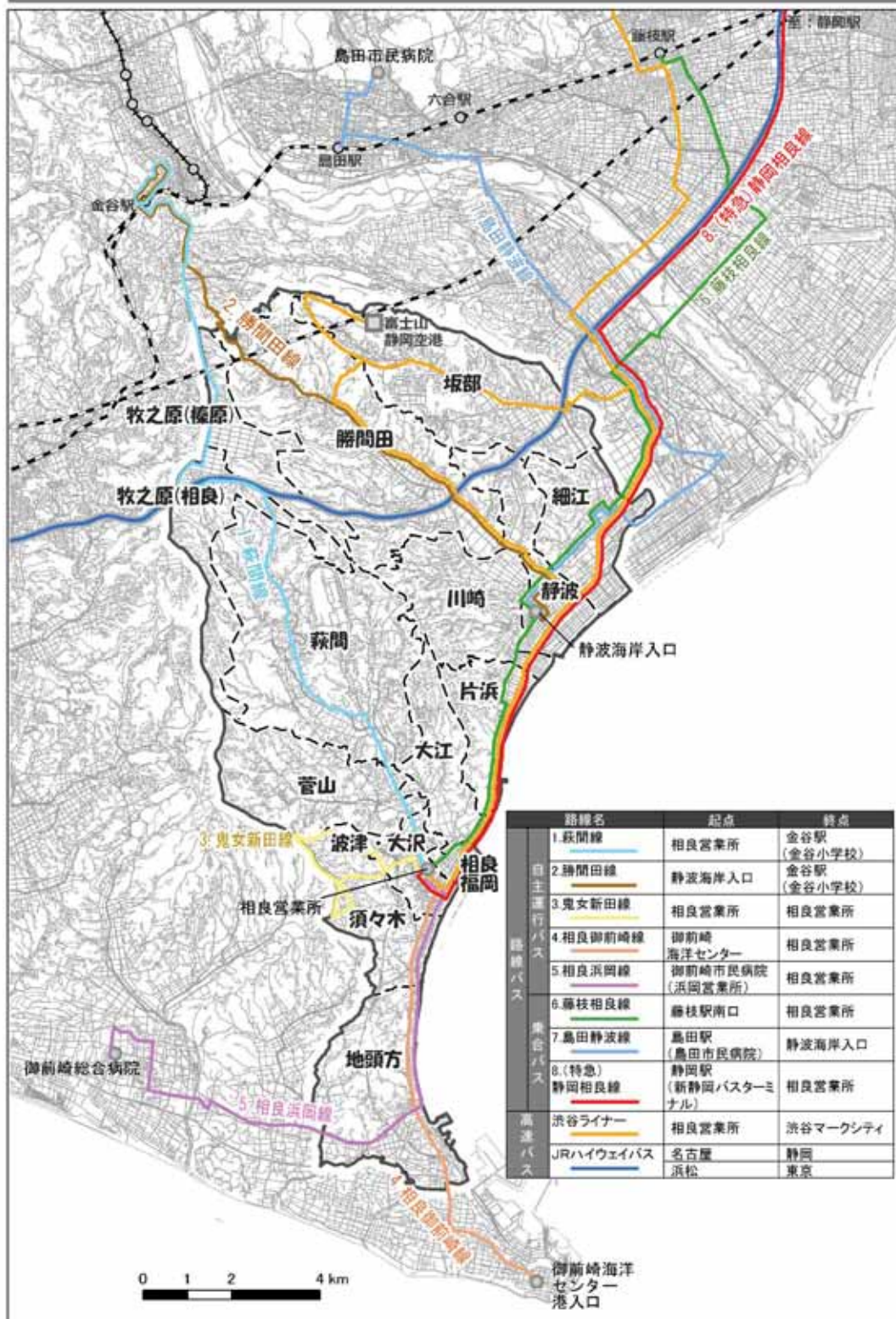
設問は以上になります。ご協力、ありがとうございました。

～調査票を返信用封筒に入れ、切手を貼らずにお近くのポストに投函してください～

地区区分・バス路線図

参考資料 1

(地区の場所やバス路線が分からない場合、下記地図をご参照ください)



参考資料 2

路線バスにかかる市の負担額と市の予算規模

路線バスにかかる市の負担額

$$\text{牧之原市の負担額} = \text{自主運行バスの負担額} + \text{乗合バス※1の負担額}$$

$$\text{約 6.000 万円} = \text{約 5.000 万円} + \text{約 1.000 万円}$$

●自主運行バスにかかる経費は、全体で年間約1億3,000万円ですが、運賃収入や静岡県と関係する自治体※2からの補助を除くと、牧之原市としては自主運行バスに対して、年間約5,000万円を負担しています。（下のグラフをご参照ください。）

●乗合バス※1は、広域的に複数の市町を跨ぐ路線であり、欠損分の一部を牧之原市として負担をしており、平成29年度は年間約1,000万円を負担しています。

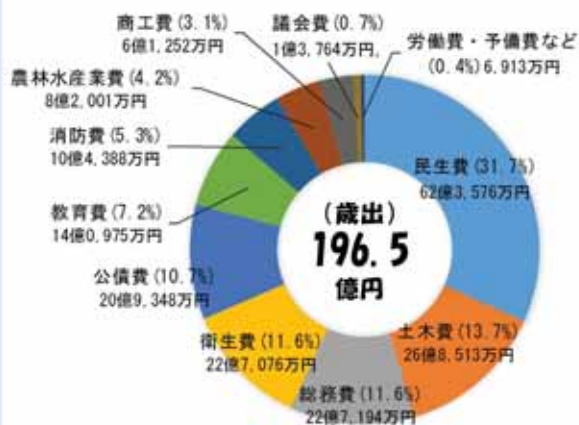
※1：牧之原市が負担している乗合バス路線は、藤枝相良線、島田静波線の2路線です。

※2：バス路線が通る「御前崎市」「島田市」「菊川市」と共同で負担しながら運行しています。



市の年間予算と主要事業の予算規模

●牧之原市の平成29年度の一般会計当初予算は、**196.5億円**となっています。



資料：広報まきのほら。2017年4月号

■主要な事業の予算規模

事業	予算
生活基盤	
移住・定住支援事業	3,205 万円
デマンド交通試験運行実施事業	129 万円
産業経済	
新拠点開発推進事業	3,814 万円
茶業振興事業	1,359 万円
健康福祉	
放課後児童クラブ運営事業	6,689 万円
子ども医療費助成事業	1億8,961 万円
市政運営	
公営住宅等ストック総合改善事業	250 万円
公共施設マネジメント基本計画先導的プロジェクト推進事業	489 万円
防災	
都市防災事業	5億8,287 万円
地頭方漁港海岸防潮堤整備事業	1億5,100 万円
教育文化	
英語力向上サポート事業	2,311 万円
ICT(情報通信技術)活用推進事業	2,147 万円

(2) バス利用者アンケート調査票

バス利用者アンケートの調査内容は、調査した4路線で同一の内容となっています。ここでは萩間線の調査票を整理します。

萩間線

牧之原市の公共交通に関する バス利用者アンケート調査

皆さまには、日頃から市政推進のために、ご理解とご協力をいただき、ありがとうございます。
当市には鉄道駅がなく、主な交通手段がバスやタクシーであることは、ご承知のことと思います。そのような中で、バスの利用者は年々減少しており、今後のバス路線の維持が厳しくなりつつあります。また、人口減少と高齢化社会の中では、将来にわたり持続可能なまちづくりが求められています。そのためには、まちづくりと連携した公共交通網の形成が必要です。

そこで、今後の公共交通のあり方を検討するため、バスを利用している皆さまを対象としてバスの利用状況やニーズ、公共交通に対するお考え等を把握するアンケート調査を実施することにいたしました。

お忙しいところ恐縮ではございますが、調査の趣旨をご理解のうえ、ご協力をお願いいたします。

平成29年9月

牧之原市長 西原茂樹



アンケート調査へのご回答について

1. お答えいただいた内容は、統計的な数値として集計する以外には使用いたしません。皆様の率直なご意見をご記入ください。
2. 記入していただいた調査票は、お渡しした返信用封筒（切手不要）に入れ、**10月10日（火）**までに、お近くのポストに投函してください。
3. このアンケート調査とは別に、牧之原市民 2,000 名を対象とした公共交通に関するアンケート調査を同時期に実施しております。重複する場合は恐れ入りますが、両方のアンケートにご協力ください。

5～10 分程度で終わる内容ですので是非ご協力をお願いします。



マキティー

＜お問い合わせ先＞
牧之原市 政策協働部 企画政策課
TEL：0548-23-0041（直通）
よしくに
担当：増田、吉國



チャーフィン

次ページから調査票となっていますので、ご記入をお願いします。

1. アンケートを受け取った際の外出についてお聞きします

問1 アンケートを受け取った際の外出の「出発地」と「目的地」はどこですか。あてはまる番号のどちらか1つに○をつけてください。「2 自宅以外」の方は①～⑥の市町の1つに○をつけてください。

【出発地の場所】

1 自宅 2 自宅以外 { ① 牧之原市 ② 御前崎市
③ 菊川市 ④ 島田市
⑤ 吉田町 ⑥ 藤枝市
⑦ その他市外（市町村名： ）

【目的地の場所】

1 自宅 2 自宅以外 { ① 牧之原市 ② 御前崎市
③ 菊川市 ④ 島田市
⑤ 吉田町 ⑥ 藤枝市
⑦ その他市外（市町村名： ）

問2 外出の目的は何ですか。あてはまる番号の1つに○をつけてください。

1 通勤 2 通学 3 通院 4 買物
5 趣味・娯楽 6 仕事 7 その他（ ）

問3 外出時間帯は何時から何時までですか。（ ）内に数字をご記入ください。

（ ）時ごろ ～ （ ）時ごろ ※24 時間表記でご記入ください。

2. アンケートを受け取った際のバスの利用についてお聞きします

問4 「バスの利用区間」と「バスに乗車した時刻」を、（ ）内にご記入ください。

【バスの利用区間】 乗車したバス停名（ ）～降りたバス停名（ ）

【バスに乗車した時刻】 （ ）時頃 ※24 時間表記でご記入ください。

問5 「乗車したバス停までの移動」と「バス停を降りてからの移動」について、（ ）内に数字をご記入ください。なお、移動手段は、下段の「移動手段」から該当する番号をご記入ください。

【乗車したバス停までの移動】	バス停までの 移動手段（ ）	バス停までの 所要時間（約 分）
【バスを降りてからの移動】	バスを降りてから の移動手段（ ）	バス停からの 所要時間（約 分）

【移動手段の選択肢】

1 徒歩 2 自転車 3 バイク（原付含む）
4 自動車(自分で運転) 5 自動車(送迎) 6 施設の送迎車
7 タクシー 8 路線バス 9 鉄道
10 シニアカー 11 その他（ ）

問6 萩間線を利用する頻度はどのくらいですか。あてはまる番号の1つに○をつけてください。

- | | | |
|--------|----------|----------|
| 1 週に5日 | 2 週に3~4日 | 3 週に1~2日 |
| 4 月に数日 | 5 年に数日 | |

問7 アンケートを受け取った際に利用した萩間線は、行きと帰りの「往復」で利用されましたか。「片道」で利用されましたか。あてはまる番号の1つに○をつけてください。

- | | |
|---------------|--------------|
| 1 往復で利用 ⇒問10へ | 2 片道で利用 ⇒問8へ |
|---------------|--------------|

問8 萩間線を片道で利用した方にお伺いします。萩間線を利用していないもう片方の移動で利用した移動手段は何ですか。あてはまる番号の全てに○をつけてください。

- | | | |
|--------------|-----------|-------------|
| 1 徒歩 | 2 自転車 | 3 バイク(原付含む) |
| 4 自動車(自分で運転) | 5 自動車(送迎) | 6 施設の送迎車 |
| 7 タクシー | 8 他のバス路線 | |
| 9 その他 (| |) |

問9 萩間線を片道で利用した方にお伺いします。萩間線を往復で利用しなかった理由について、あてはまる番号の3つまでに○をつけてください。

- | | |
|-------------------|------------------|
| 1 本数が少ないから | 2 利用したい時間と合わないから |
| 3 運賃が高いから | 4 乗り継ぎが不便だから |
| 5 他の手段で送迎してもらえるから | 6 他の手段が便利だから |
| 7 違う経路で行った(帰った)から | 8 その他 (|
| |) |

★これ以降は再度、全員にお聞きします。

問10 アンケートを受け取ったバス路線(萩間線)をより良いものとするために重要だと思う点について、あなたのお考えに最も近い番号の3つまでに○をつけてください。

- | | |
|----------------------------|------------------|
| 1 走行経路の見直し | 2 直接行ける目的地の増加 |
| 3 運行時間帯の拡大 | 4 運行本数の増加 |
| 5 時間どおりの運行 | 6 運賃の値下げや割引制度の充実 |
| 7 乗り継ぎしやすいダイヤへの変更 | 8 乗り降りしやすい車両の導入 |
| 9 バス停周辺の整備(ベンチや屋根、駐輪場等の整備) | |
| 10 分かりやすい路線図や時刻表の作成・配布 | |
| 11 遅延等の運行状況の情報提供 | 12 運転手の対応 |
| 13 その他 (|) |

具体的な取組案があればご記入ください

➡ アンケートは裏面に続きます

3. ご自身の状況についてお聞きします

I あなたの性別を教えてください。

- 1 男性 2 女性

II あなたの年齢を教えてください。

- 1 20 歳未満 2 20 歳代 3 30 歳代 4 40 歳代
5 50 歳代 6 60 歳代 7 70 歳代 8 80 歳以上

III お住まいの地区を教えてください。

- | | | | | |
|-------|------------|---------------------------------------|--------|--------|
| 牧之原市内 | 1 相良・福岡 | 2 波津・大沢 | 3 大江 | 4 片浜 |
| | 5 須々木 | 6 菅山 | 7 萩間 | 8 地頭方 |
| | 9 静波 | 10 細江 | 11 川崎 | 12 勝間田 |
| | 13 牧之原(相良) | 14 牧之原(榛原) | 15 坂部 | |
| 牧之原市外 | 16 御前崎市 | 17 菊川市 | 18 島田市 | 19 吉田町 |
| | 20 藤枝市 | 21 その他市外(市町村名:) | | |

IV 自宅から最寄のバス停までの距離を教えてください。

- 1 約 100m以内 2 約 100m～約 250m
3 約 250m～約 500m 4 約 500m～約 1km
5 約 1km 以上 6 最寄のバス停が分からない

V 自動車の運転免許の保有状況を教えてください。

- 1 免許を持っている 2 昔から免許を持っていない 3 免許を持っていたが返納・失効した

VI あなたが普段利用する交通手段を教えてください。当てはまる番号の全てに○をつけてください。

- 1 自動車(自分で運転) 2 自動車(送迎) 3 自転車
4 バイク(原付含む) 5 鉄道 6 タクシー
7 高速バス 8 シニアカー 9 その他()

牧之原市の公共交通について、ご意見があればご記入ください

記入欄



設問は以上になります。ご協力、ありがとうございました。

～調査票は、お渡しした返信用封筒に入れ、お近くのポストに投函してください～