

御前崎市地域公共交通計画

令和 7 年 3 月

目 次

第1章 計画策定にあたって	1
(1) 策定の経緯	1
(2) 公共交通などに関する状況	2
(3) 公共交通の課題	9
第2章 計画の基本的な考え方	10
(1) 本計画の位置づけ	10
(2) 計画の区域	10
(3) 計画の期間	10
(4) 基本方針	11
(5) 地域公共交通ネットワーク	12
第3章 施策の展開方向	14
第4章 計画の推進に向けて	20
(1) 推進体制	20
(2) 推進方策	21
(3) 数値目標	22

第1章 計画策定にあたって

(1) 策定の経緯

御前崎市（以下、「本市」という。）では、市民生活を支えていくため、持続可能な公共交通のあり方について、令和2年3月に「御前崎市公共交通網形成計画」を策定し、市民や利用者、交通事業者等の関係者が一体となって共通理解を図り、地域公共交通を計画的かつ着実に推進してきました。

本市には、鉄道が整備されておらず、隣接市を連絡する乗合バスや自主運行バス等により公共交通網が形成され、市民や本市への来訪者の移動の足として機能しています。

しかし、少子高齢化の進展による人口減少や、新型コロナウイルス感染症の拡大の影響もあり、本市が運行する自主運行バスの利用者は近年減少傾向にあり、市民意識調査では、市内のバスなどの公共交通機関の利便性に対する評価が低い状況です。

その一方で、近年の高齢者による交通事故の増加や自動車運転免許証の自主返納などにより、公共交通の必要性や利便性に対するニーズが高くなっており、市民の公共交通に対する意識が変わってきています。

さらに、人口流出の抑制としても、若者定住の促進に向けて、子育て世代や小中高校生、大学生など若者世代にとっての生活利便性の向上、特に市内の移動利便性の向上、近隣都市への移動利便性の向上など、市民生活を将来にわたり支えていき、市民や市内事業者、交通事業者等の関係者が一体となり、隣接市と連携しながら、利便性の高い持続可能な公共交通環境を形成していくことが急務となっています。

そのため、本市における持続可能な公共交通のあり方について関係者間で共通理解を図り、計画的かつ着実に取組みを推進していくことを目的として、御前崎市地域公共交通計画（以下、「本計画」という。）を策定します。

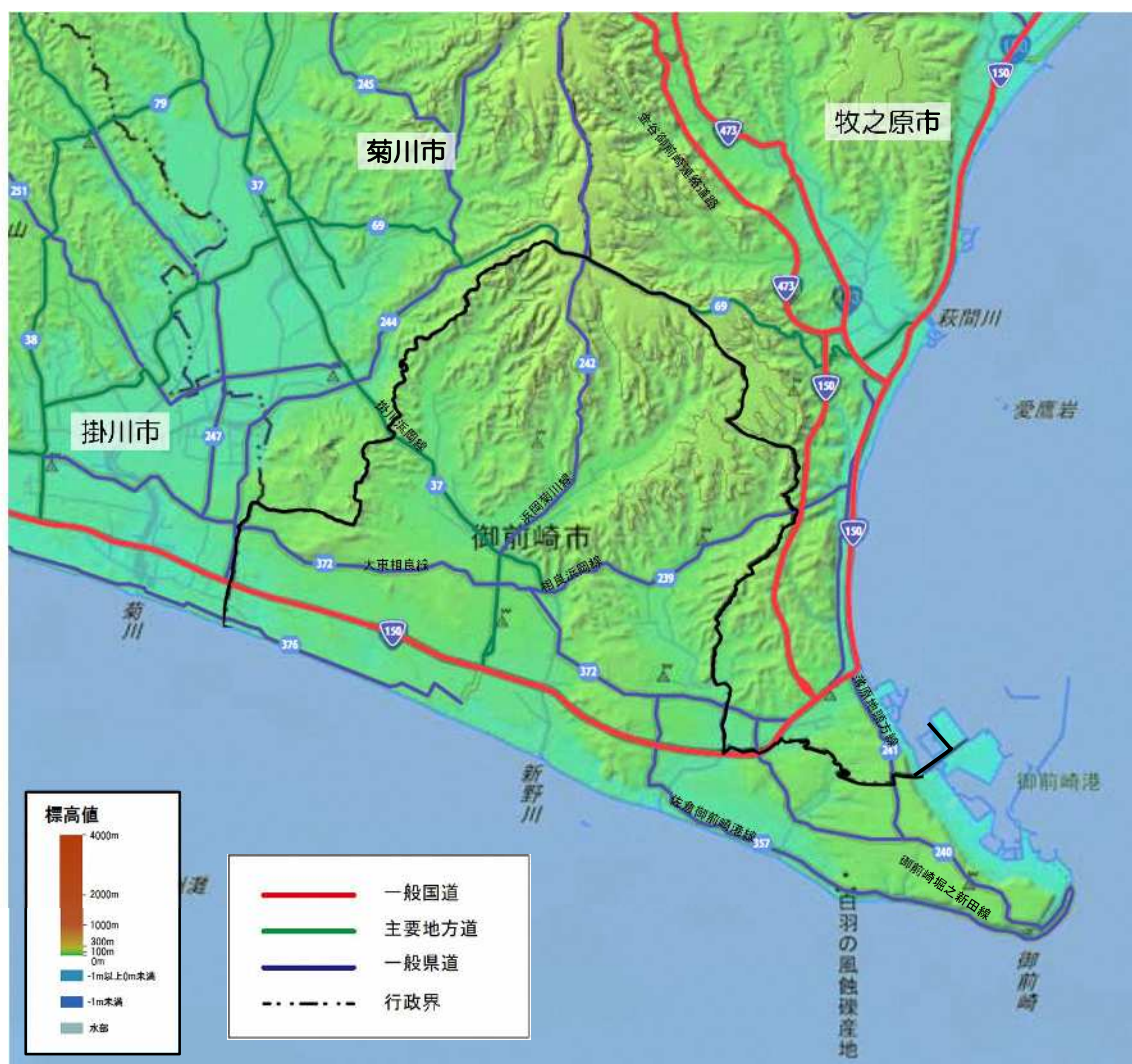
(2) 公共交通などに関する状況

①地形・交通の概況

本市は、静岡県南端、静岡市と浜松市のほぼ中間に位置し、北部は牧之原台地から続く丘陵地帯、南部は御前埼灯台の建つ岬や遠州灘海岸の砂丘地帯など自然に恵まれています。

市内に鉄道駅はありませんが、5万トン級の大型コンテナ船が接岸できる多目的ターミナルを持つ重要港湾「御前崎港」や、最先端技術を集結した「浜岡原子力発電所」が立地し、物流、エネルギー基地としての基盤が整っています。

また、道路網は国道150号、県道37号（主要地方道掛川浜岡線）をはじめとして整備が進められており、市内の移動の中核を担っています。隣接する牧之原市に「富士山静岡空港」が立地し、空港と高速道路インターチェンジと港を結ぶ高規格道路（金谷御前崎連絡道路）の整備も進み、陸・海・空の玄関口を備えています。



②人口の推移

本市の人口を国勢調査でみると、2020年(令和2年)で31,103人となっており、2000年(平成12年)に比べ20年間で4,956人減少しています。

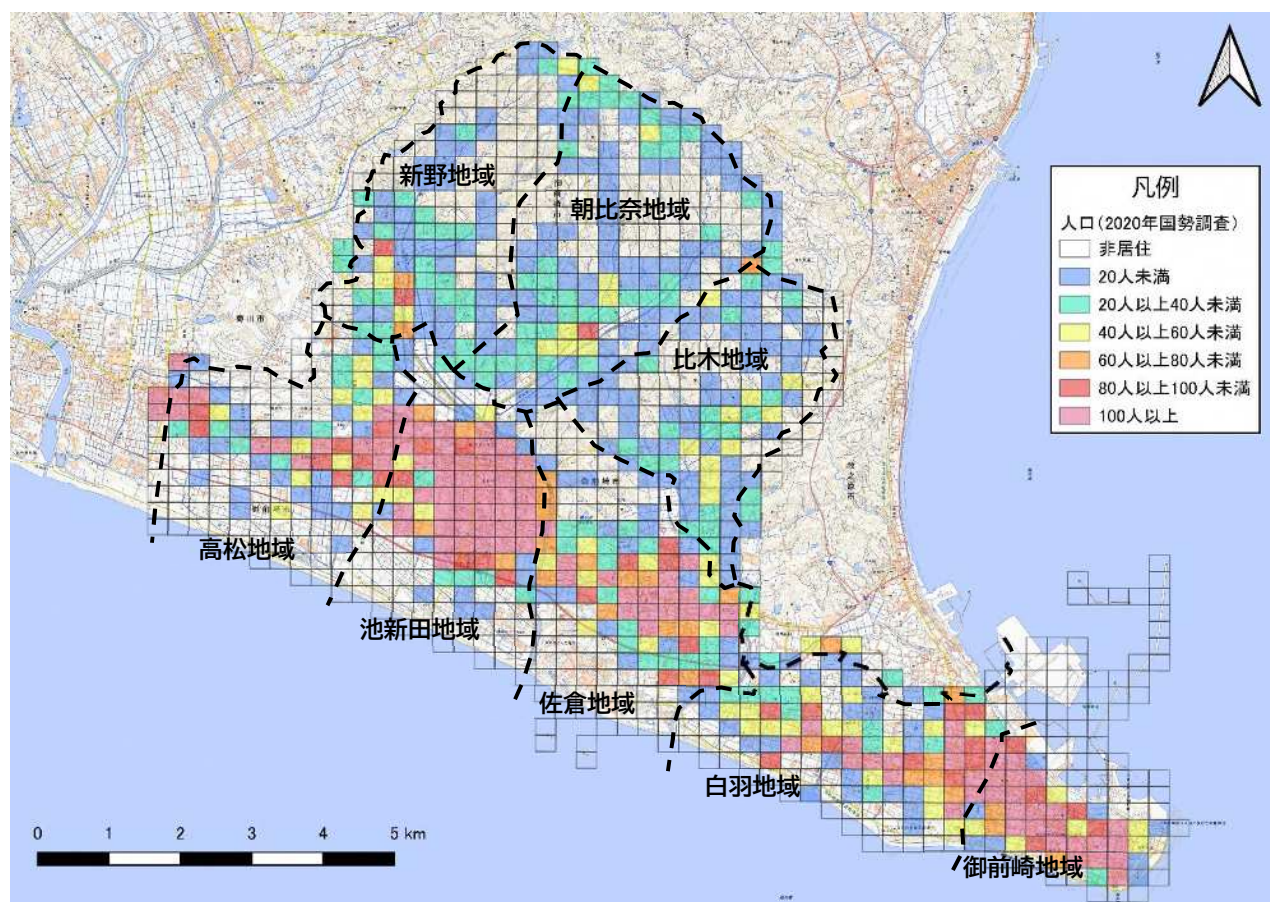
年齢別にみると、15～64歳の生産年齢人口が大きく減少しており、2020年(令和2年)の高齢化率は31.0%に達しています。

世帯数は増加傾向が見られますが、核家族化が進み、世帯当たり人員が減少しており、特に高齢者単身者や高齢夫婦世帯が増加しています。



③人口の分布

地区別の人口を住民基本台帳（令和 5 年 12 月末時点）でみると、市内人口の多くが公共施設や商業施設などが集積する池新田地区に集まっており、8,161 人と全体の約 3 割を占めています。続いて白羽地区が 4,735 人、御前崎地区が 4,211 人、佐倉地区が 4,209 人、高松地区が 3,067 人、朝比奈地区が 1,935 人、新野地区が 1,421 人、比木地区が 1,353 人となっています。



■人口分布(2020 年(令和 2 年)国勢調査)

④市内の公共交通

本市の公共交通として、乗合バス 2 路線（菊川浜岡線、掛川大東浜岡線）、自主運行バス 3 路線（御前崎市内線、相良浜岡線、相良御前崎線、）により形成されています。これらの路線バスを補完する手段として、地域協働バスやタクシー、スクールバスが運行しています。

また、広域交通として、バス事業者拠点（浜岡営業所・相良営業所）と新静岡・静岡駅を結ぶ特急静岡相良線が運行しています。



しずてつジャストライン(株) 提供

<乗合バス>

「菊川浜岡線」は、浜岡営業所発菊川駅行きは、平日 23 便、土・休日 16 便運行されています。そのうち平日 8 便、土・休日 4 便は菊川市立総合病院前を経由します。

また、菊川駅前発浜岡営業所行きは、平日 23 便、土・休日 16 便運行されています。そのうち、平日 11 便、土・休日 4 便は菊川市立総合病院前を経由します。

「掛川大東浜岡線」は、浜岡営業所発掛川駅前行きは、平日 21 便（土・休日 14 便）が運行されています。そのうち平日 10 便は掛川駅経由中東遠総合医療センター行きです。

また、掛川駅発浜岡営業所行きは、平日 18 便、土・休日 14 便が運行されています。そのうち平日 9 便は中東遠総合医療センター発となっています。

<自主運行バス>

「相良御前崎線」は、御前崎海洋センター発相良営業所行きは、平日 9 便、土・休日 5 便が運行されています。また、相良営業所発御前崎海洋センター行きは、平日 8 便、土・休日 5 便運行されています。

「相良浜岡線」は、浜岡営業所発相良営業所行きは、平日 9 便、土・休日 6 便が運行されており、うち、平日の 8 便が御前崎総合病院を起点とし、1 便は浜岡営業所発となります。土・休日は全 6 便が浜岡営業所発となっています。

また、相良営業所発浜岡営業所行きは、平日 9 便、土・休日 5 便が運行されており、うち、平日の 7 便は御前崎総合病院を終点とし、2 便は浜岡営業所が終点となります。土・休日は全 5 便の終点が浜岡営業所です。

「御前崎市内線」は、浜岡営業所発御前崎海洋センター行きは、平日 10 便、土・休日 9 便が運行されており、平日の全 10 便は御前崎総合病院を起点とし、そのうち 8 便は桜ヶ池経由、それ以外の 2 便は比木経由となります。土・休日は 7 便が桜ヶ池経由、それ以外の 2 便が比木経由となります。

また、御前崎海洋センター発浜岡営業所行きは、平日 11 便、土・休日 9 便が運行されており、平日の全 11 便が御前崎総合病院を終点とし、そのうち 8 便は桜ヶ池経由、それ以外の 3 便は比木経由となります。土・休日は 7 便が桜ヶ池経由、それ以外の 2 便が比木経由となります。

<地域協働バス>

地域協働バスは、「高松地域」「佐倉地域」「比木地域」「朝比奈地域」「新野地域」の 5 地域で運行しています。

運営は、地域の運営団体（ボランティア）によって行われており、車両は、市からの貸与車両で運行しています。

<スクールバス>

市内の小中学校への通学を目的として、浜岡東小学校、浜岡北小学校、浜岡中学校の遠隔地に居住する児童・生徒を対象とし、スクールバスを運行しています。

第一小学校に通う遠隔地の児童は、乗合バスの「掛川大東浜岡線」を利用して通学しており、市がバス運賃の補助を行っています。

<特急静岡相良線>

特急静岡相良線は、新静岡・静岡駅発浜岡営業所行きが、平日 12 便、土・休日 6 便運行しています。

また、浜岡営業所発新静岡・静岡駅行きは、平日 12 便、土・休日 6 便が運行しています。

なお、新静岡・静岡駅発相良営業所行きは、平日 38 便、土・休日 24 便が運行しており、相良営業所発新静岡・静岡駅行きは、平日 49 便、土・休日 29 便が運行しています。

<その他の移動支援事業(市で実施している取組)>

・福祉タクシー利用料金助成事業

運転免許証を所持していない在宅の高齢者（75 歳以上、障害者等）に対し、タクシー利用料金の一部を補助しています。対象者一人につき、1 枚 500 円のタクシー券（1 回の利用につき 3 枚まで使用可能）を 20 枚交付しています。

・重度心身障害者(児)タクシー料金助成事業

病気治療や機能訓練を受けるためにタクシーを利用した方に対し、料金の一部を助成します。（乗車料金の 1/2 上限 10,000 円/月）

・移送サービス事業(市町村運営福祉有償運送)

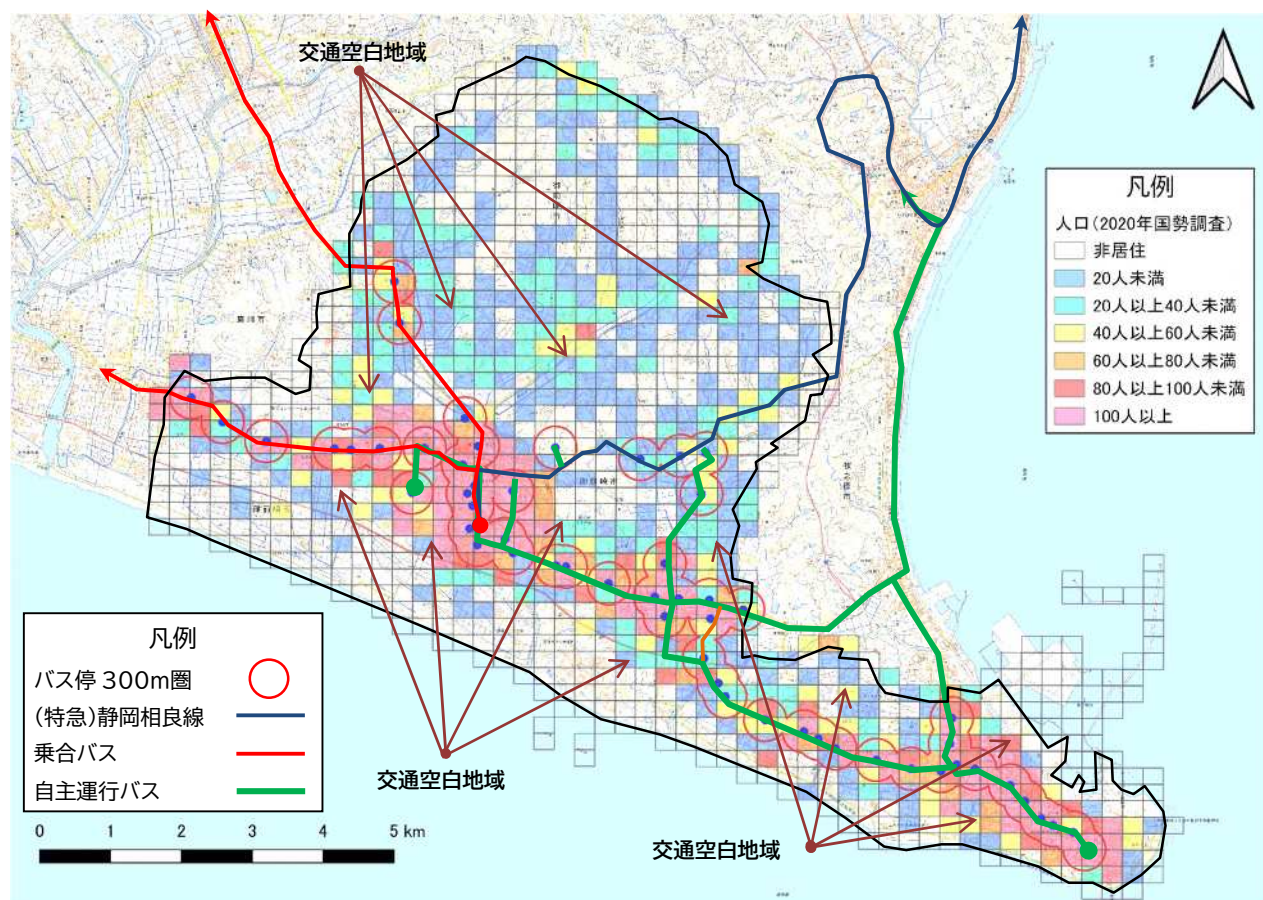
公共交通機関による外出が困難な在宅の高齢者に対し、有料で専用車両による送迎を実施しています。

・子育て応援チケット事業

妊産婦に対し、産婦人科の通院等外出時のタクシー利用料金の一部としても使える子育て応援チケットを補助しています。対象者一人につき、タクシー使用料金のほか助産院での教室や健康相談に利用できる 1 枚 500 円の券を 20 枚交付しています。

⑤市内の公共交通と人口の分布

交通空白地域が点在し、市の北部ではほとんどが交通空白地域となっています。



■乗合バス・自主運行バスと人口分布

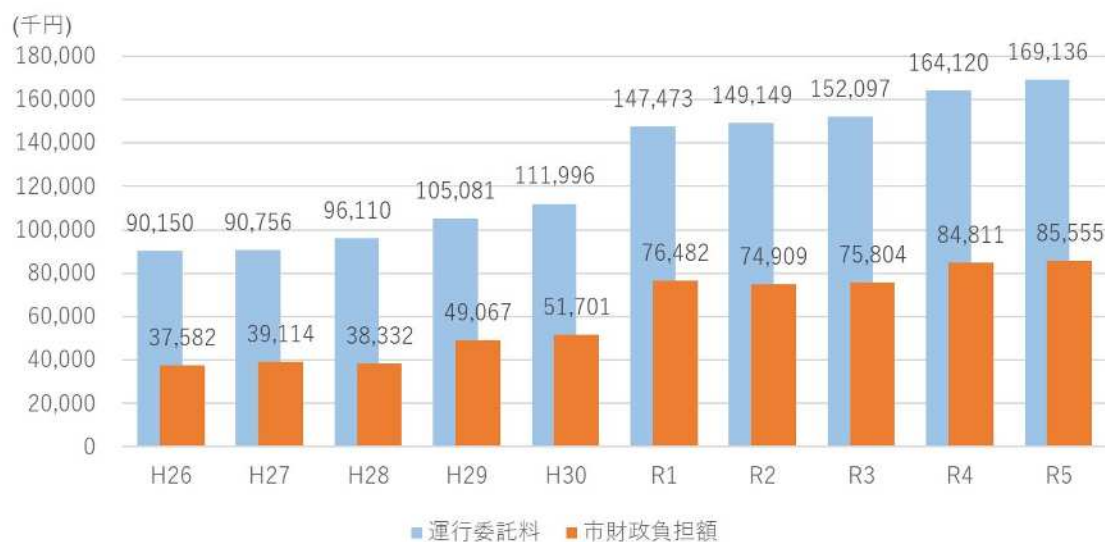
⑤自主運行バスの利用状況

自主運行バス（3路線）の利用者は、年々減少傾向にあり、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、2023年(令和5年)の利用者数は55,026人となっています。



⑥自主運行バスの財政負担

自主運行バスに係る財政負担は、利用者の減少とは逆に年々増加傾向にあり、2023年(令和5年)の市財政負担額は85,555千円となっています。



(3) 公共交通の課題

(2) 公共交通などの状況を踏まえ、本市の公共交通が抱えている課題を以下に示します。

課題 1：交通空白地域の解消が必要

本市には、特急静岡相良線や乗合バス(菊川浜岡線、掛川大東浜岡線)のほか、自主運行バス(3路線)が運行しているものの、バス停から300m以上離れた地域に居住する市民もみられるなど、交通空白地域が点在しており、持続可能な都市構造を形成するための、地域公共交通ネットワークの実現による、公共交通空白地域の解消を図る必要があります。

課題 2：利用しやすい公共交通ネットワークの実現が急務

年々、自主運行バスの利用者数は減少しており、人口減少傾向にある本市においては、今後も利用者が減少する可能性があります。一方で高齢化の進展に合わせ、自家用車などに頼れない交通弱者が増加するものと思われます。

また、人口流出対策として、若者世代の定住促進に向けて、市民の暮らし・移動を支える、利便性の高い地域公共交通ネットワークの実現が急務となっています。

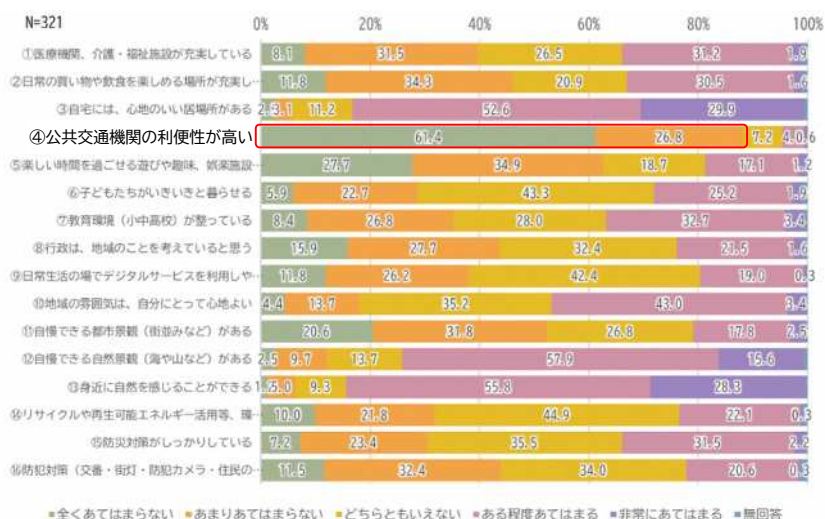
課題 3：持続可能な地域公共交通の利用環境の実現が必要

利用者の減少に伴い、運賃収入が減少しており、本市の財政負担額は年々増加傾向にあります。今後も市民の暮らし・移動を支える地域公共交通ネットワークを実現・維持していくために、利用しやすく、財政負担を軽減できる新たなモビリティサービスの導入など、持続可能な地域公共交通の利用環境の実現が必要です。

課題 4：地域で支える地域公共交通という機運の醸成・体制構築が必要

市民意識調査において、「公共交通の利便性が高い」の質問に対し、「全くあてはまらない」との回答が61.4%、「あまりあてはまらない」が26.3%、不満を感じている市民が88.2%を占めています。逆に「ある程度あてはまる」と「非常時あてはまる」と回答した市民は4.6%にとどまっており、利便性に対する不満が多いことが伺えます。

地域公共交通を維持していくためには、利便性の高い地域公共交通ネットワークを実現しながら、利用促進を図る必要があり、市民生活に公共交通の利用を根付かせながら、地域で支える地域公共交通という機運の醸成・体制構築が求められています。

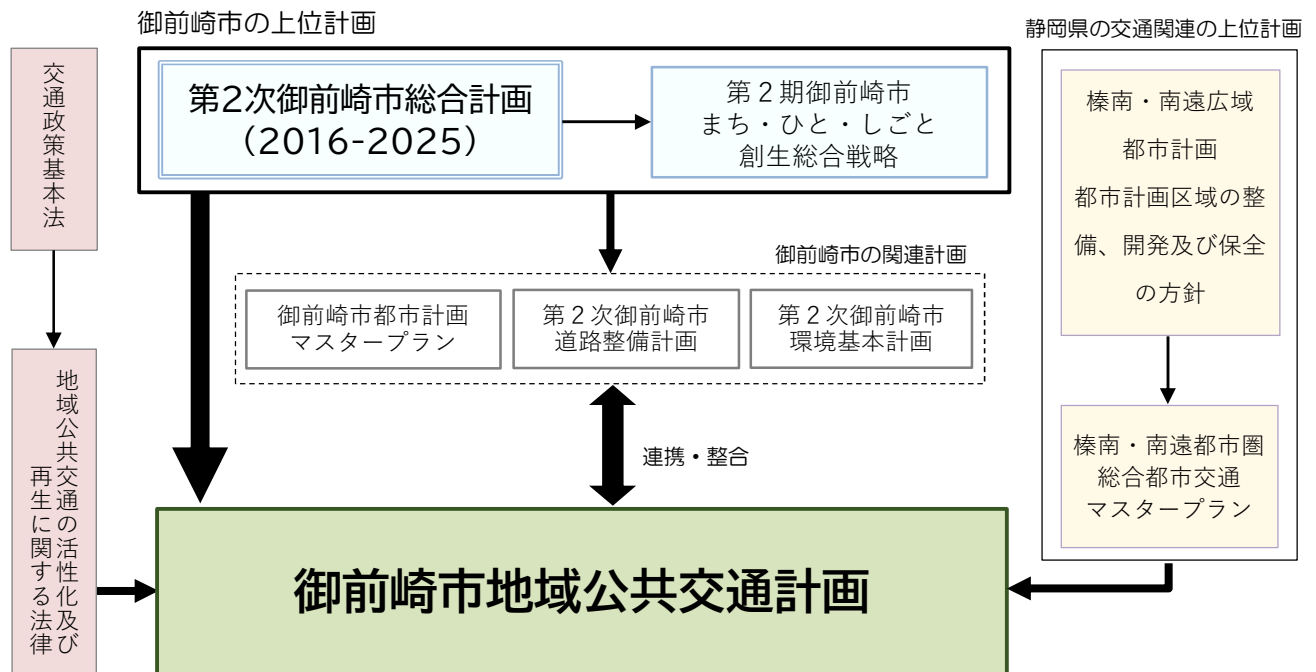


※上記の市民意識調査結果は、第3次総合計画策定資料より引用しています。

第2章 計画の基本的な考え方

(1) 本計画の位置づけ

本計画は、以下に示す本市の上位計画に即し、関連計画と連携・整合を図りながら進めます。



■御前崎市地域公共交通計画の位置づけ

(2) 計画の区域

本計画の対象区域は、御前崎市全域とします。

なお、自主運行バスの「御前崎市内線」を除く全ての乗合バスや自主運行バスは隣接市に乗り入れているため、隣接市を含めた広域的な視点で検討します。

(3) 計画の期間

本計画の期間は2025年度（令和7年度）から2029年度（令和11年度）までの5年間とします。

（４）基本方針

御前崎市都市計画マスタープラン（改訂版）のまちづくりの目標「御前崎市の地域資源を活かし、官民が協力して、『持続的に発展する御前崎市』」の実現に向け、本市の地域公共交通の課題を解決するため、以下の基本方針を定め、基本方針に基づく３つの基本目標を設定します。

公共交通のめざす姿 市民の暮らしを支える持続可能な公共交通の実現

御前崎市のみならず、近隣自治体とも連携しながら、自主運行バス、乗合バスやその他の移動サービスを効果的・効率的に結び、市民の暮らしを支え、持続可能な公共交通ネットワークの形成を図ります。

基本目標1:持続的に発展する都市構造を形成するための地域公共交通ネットワークの構築

既存路線バスの運営の効率化や沿線住民の利便性に資する改善を図りながら、市民生活を持続的に支えていくネットワークの維持・強化を図ります。

路線バスの利用が不便な地域においては、地域主体の取組みによる地域協働バスのあり方を含め、地域特性に応じた持続可能な移動手段の確保を図ります。

市民の日常生活における広域的な移動や、市外からの観光や業務での移動のニーズに対応できる公共交通ネットワークの形成を図ります。

基本目標2:市民が安心して暮らしていくことができる地域公共交通の利用環境の実現

交通結節点（乗換え拠点）において、自家用車を含めた各種の交通手段を組み合わせた市内の移動、および市外との移動をやすくします。

公共交通を利用する際のさまざまな負担を軽減するため、割引制度の導入、市民ニーズをふまえたダイヤ設定、運行車両のバリアフリー化などの、持続性に配慮した運行サービスの向上を図ります。

公共交通の利便性の向上を図るため、新たなモビリティサービスとして、ＡＩオンデマンド交通の導入など、ハード整備やソフト事業を検討します。

公共交通ではカバーできない地域の移動手段の確保として、「福祉分野」や「教育分野」の施策による各種の移動支援事業を展開していますが、市民の移動手段のあり方についてそれらの事業と連携を図ります。

基本目標3:地域公共交通を持続していくための利用促進・体制構築

「シビックプライド」（都市に対する市民の誇り）の考え方のもとに、官民が協働して市全体で公共交通を支えていく機運を高め、地域公共交通を市民生活に根付かせていきます。

広域的な移動の確保や新たな需要の創出、市民ニーズに応えることを目的に、隣接市（掛川市、菊川市、牧之原市）の地域公共交通計画と調整を図るための連携体制を構築します。

本計画で位置づける取組みを着実に推進していくために、具体的な取組みの進め方や取組みの評価・改善を検討する体制を構築します。

(5) 地域公共交通ネットワーク

本市の地域公共交通ネットワークとして、以下に示す4段階の機能分担により、市民の暮らしを支える持続可能な公共交通ネットワークの形成を図ります。

また、これらの交通結節点として、浜岡営業所等を位置づけ、既存の地域公共交通ネットワークを基本としながら、地域公共交通機関の相互連携により、市民や来訪者の移動手段として機能させることで、利便性の向上と効率的な運行を目指します。

区分		役割	交通システムなど	確保・維持策
広域幹線軸	広域交通	- 御前崎市と市外の鉄道駅等をスムーズに接続する公共交通軸。 - 主に、静岡市への広域移動に対応する。	○特急静岡相良線 ・空港アクセス 【構想】	- 乗合バスの菊川浜岡線、掛川大東浜岡線は、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用 ・交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
	地域間交通	- 御前崎市と市外の鉄道駅等をスムーズに接続する公共交通軸。 - 主に、菊川市、掛川市、牧之原市と御前崎市を結び、通勤・通学、買い物、観光等の多様な移動目的に対応する。	○乗合バス（菊川浜岡線、掛川大東浜岡線） ○自主運行バス（相良御前崎線、相良浜岡線） ○一般タクシー	
基幹交通軸	地域内交通	- 主な居住地をカバーしながら市内の拠点と観光振興エリアを連携する公共交通軸。 - 広域交通・地域間交通に接続し、市内（御前崎と浜岡）の移動目的に対応する。	○自主運行バス（御前崎市内線） ○一般タクシー	・A I オンデマンド交通に転換
補完交通		- 基幹交通軸でカバーできない地域と都市拠点エリアや観光振興エリアとの移動手段。 - 地域の実情に合わせて通学、通院、買い物等の目的に対応する。	○地域協働バス ○福祉タクシー利用助成事業 ○移送サービス事業 ○重度心身障害者（児）タクシー料金助成事業 ○子育て応援チケット事業 ○一般タクシー	・交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保 ・福祉タクシー利用助成事業は、A I オンデマンド交通へ集約
交通結節点		各交通システムを繋ぐ乗り継ぎ拠点として利便性や待合環境などを強化する。	○浜岡営業所	・交通事業者と協議の上、対応

■御前崎市公共交通ネットワークのイメージ



■地域公共交通確保維持事業(幹線補助)の必要性

菊川浜岡線は、御前崎市から菊川駅方面への通勤、沿線の高校への通学のほか、菊川市立総合病院への通院手段として利用されており、御前崎市及び菊川市にとっては、地域の公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている路線です。

掛川大東浜岡線は、御前崎市から掛川駅方面への通勤、沿線の高校への通学のほか、中遠総合医療センターへの通院手段として利用されており、御前崎市及び掛川市にとっては、地域の公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている路線です。

どちらの路線も行政及び交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいため、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

■補助系統に係る事業及び実施主体の概要

路線名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
掛川大東浜岡線	中東遠総合医療センター	掛川駅前・井崎	浜岡営業所	4条乗合	路線定期運行	しずてつジャストライン	幹線補助
菊川浜岡線	菊川駅	菊川市立総合病院前	浜岡営業所	4条乗合	路線定期運行	しずてつジャストライン	幹線補助

第3章 施策の展開方向

本市の目指す地域公共交通の実現に向けた施策の展開方向を、3つの基本目標ごとに示します。

基本目標1

持続的に発展する都市構造を形成するための地域公共交通ネットワークの構築

①市内を走る新しい交通の導入

既存のバスだけでは対応できない市内の移動、バス停から遠い地点とバス停との移動を確保するため、市内を走る新しい交通としてオンデマンド型乗合タクシーの導入を進めます。オンデマンド型乗合タクシーの乗降場所は、各地区の住民及び関係団体との協議を踏まえ、配置します。

自主運行バスの「御前崎市内線」と地域協働バスについては、オンデマンド型乗合タクシーの導入に合わせて運行形態の見直し・廃止を検討します。

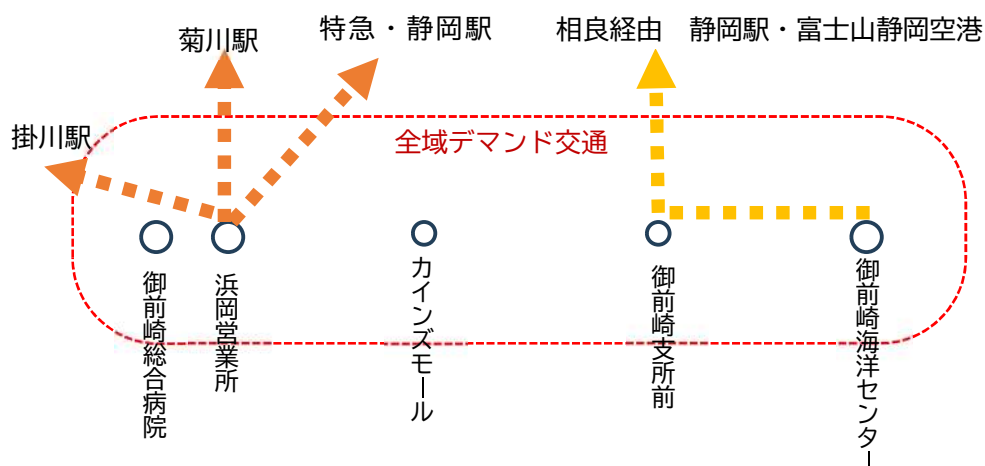
<実施主体>

御前崎市、交通事業者

<スケジュール>

R7	R8	R9	R10	R11
実証実験	→	本格運行	→	→

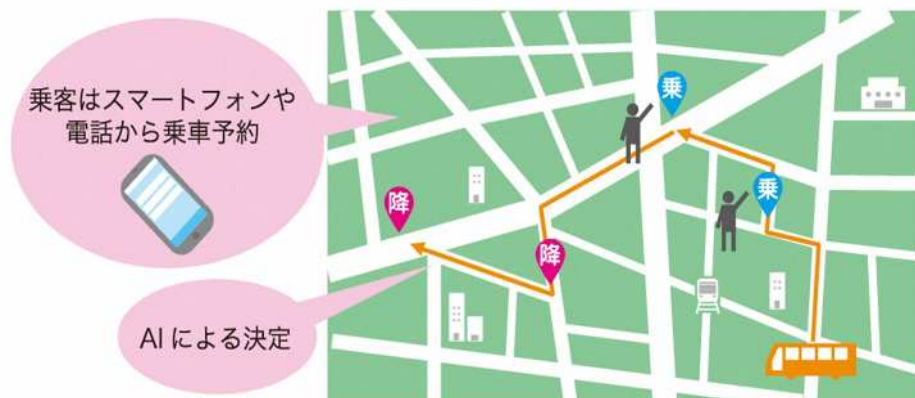
・AI オンデマンド交通のイメージ図



御前崎市内全域をデマンド交通にすることで浜岡営業所から運行している地域間幹線系統（掛川大東浜岡線・菊川浜岡線）や特急静岡相良線、牧之原市へ繋がる自主運行バス路線（相良御前崎線・相良浜岡線）への乗り継ぎの利便性を向上させ、それぞれの路線の利用へとつなげていく。

■「AI オンデマンドシステム」の導入

・デマンド交通の導入には、「AI オンデマンドシステム」を導入することにより、利便性の高い(当日の予約も可能)交通手段を提供できるとともに、効果的・効率的な配車が可能となる。



国土交通省 日本版 MaaS の推進 より

基本目標2

市民が安心して暮らしていくことができる地域公共交通の利用環境の実現

①利便性の高いバス停の整備

バスとオンデマンド型タクシーの乗換えや、バスと自動車、バスと自転車との乗換えの利便性を向上させるため、乗換え拠点となるバス停の待合環境の改善、パーク&バスライドやサイクル&バスライド等に対応する駐車場や駐輪場の整備、多様な交通手段の乗換えが可能な交通ターミナルの整備等について検討します。

<実施主体>

御前崎市、バス事業者、商工会、商業施設事業者、静岡県

<スケジュール>

R7	R8	R9	R10	R11
検討・調整	→	→	→	実施

②多様なニーズに対応した車両の導入

国の事業などを活用し、利用者数に応じたきめ細かなネットワークの形成に対応可能な車両の導入、電気自動車や燃料電池自動車等のCO₂の排出の少ない車両の導入を検討します。

上記の取組とあわせ、自転車を車内等に積載することが可能な環境や自転車ラック付き車両の導入を検討します。

<実施主体>

御前崎市、交通事業者、静岡県

<スケジュール>

R7	R8	R9	R10	R11
検討・調整	→	→	実証実験	実施

③乗継ぎ利便性の向上

自主運行バスからその他の路線バスへの乗継ぎの利便性を高めるため、待ち時間の少ないダイヤ設定について検討します。

<実施主体>

御前崎市、バス事業者

<スケジュール>

R7	R8	R9	R10	R11
随時対応	→	→	→	→

④適切な情報提供の実施

様々な情報提供による地域公共交通の見える化を進め、公共交通の利用者の増加を図るため、国土交通省が推奨している標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）の整備を促進するほか、バス停におけるデジタルサイネージの設置やスマートフォンアプリによる運行情報の提供をバス事業者と協力して進めます。

自主運行バスの乗継ぎ時刻を示したバスマップ等を作成するほか、自主運行バス及びオンデマンド型乗合タクシーについて「広報おまえぎ」等において公共交通に関する市の取り組みを紹介します。

<実施主体>

御前崎市、情報提供事業者、交通事業者

<スケジュール>

R7	R8	R9	R10	R11
検討・調整	→	→	→	実施

⑤新技術の導入検討

運転手不足を解決するためのひとつの方策として、自動運転車両による車両の導入実験が全国で進められています。本市においても、公共交通における自動運転車両の情報収集および導入の可能性について検討します。

複数の交通手段を組み合わせた経路検索・電子決済システムであるMaaSの導入研究が進められています。MaaSの導入により、運賃決済が簡略化されるなど利用者の利便性が向上するため、情報収集および導入の可能性について検討します。

<実施主体>

御前崎市、自動車製造事業者、情報通信事業者、交通事業者、国、静岡県

<スケジュール>

R7	R8	R9	R10	R11
検討・調整	→	実証実験	→	→

⑥福祉分野、教育分野との連携

本市では、移動が困難な方への支援として、福祉分野や教育分野において移動支援のための事業を展開しています。本計画に基づく取組みの進展に合わせて、各種支援事業との調整をします。

<実施主体>

御前崎市

<スケジュール>

R7	R8	R9	R10	R11
連携	→	→	→	→

基本目標3

地域公共交通を持続していくための利用促進・体制構築

①公共交通の利用意識の醸成

児童や生徒、学生、高齢者を対象とした、公共交通の大切さや乗り方、マナーを教えるバスやオンデマンド型乗合タクシーの乗り方教室の実施や、イベントによるバス車両やタクシー車両の展示や公共交通事業の紹介により、公共交通を身近に感じてもらう取組みを推進します。

市内の主要な企業に対し、路線バスの利用について意見交換を行い、企業とコミュニケーションを図りながら、公共交通による通勤等について検討します。

<実施主体>

御前崎市、商工会、民間企業、市民、静岡県

<スケジュール>

R7	R8	R9	R10	R11
実施	継続実施	→	→	→

②地域公共交通を支える担い手の確保

地域の実情に応じた路線のあり方の検討や利用促進を図るため、各地域において、地域の公共交通の問題点や情報の共有を行うための定期的な勉強会等を開催し、地域公共交通を支える地域組織としての発展を目指すための支援に努めます。

地域交通事業の運転手の確保に特化した求人説明会等を開催している地域もあり、国、静岡県、交通事業者と連携し運転手確保に努めます。

<実施主体>

御前崎市、国、静岡県、交通事業者、商工会

<スケジュール>

R7	R8	R9	R10	R11
連携	→	→	→	→

③隣接市等との連携・調整の実施

広域的な移動の確保や新たな需要の創出、市民のニーズに応えることを目的に、引き続き隣接市（掛川市、菊川市、牧之原市）との連携・調整を実施します。また、隣接市だけでなく国土交通省中部運輸局が進める交通圏に含まれる自治体との連携・調整をします。

<実施主体>

御前崎市、隣接市

<スケジュール>

R7	R8	R9	R10	R11
連携・調整	→	→	→	→

④継続的な評価・改善のための地域公共交通会議の活用

市民、交通事業者、行政等が参画する地域公共交通会議において、取組みの評価および事業改善に繋げるような提言を行う体制を構築します。

<実施主体>

地域公共交通会議、御前崎市、隣接市

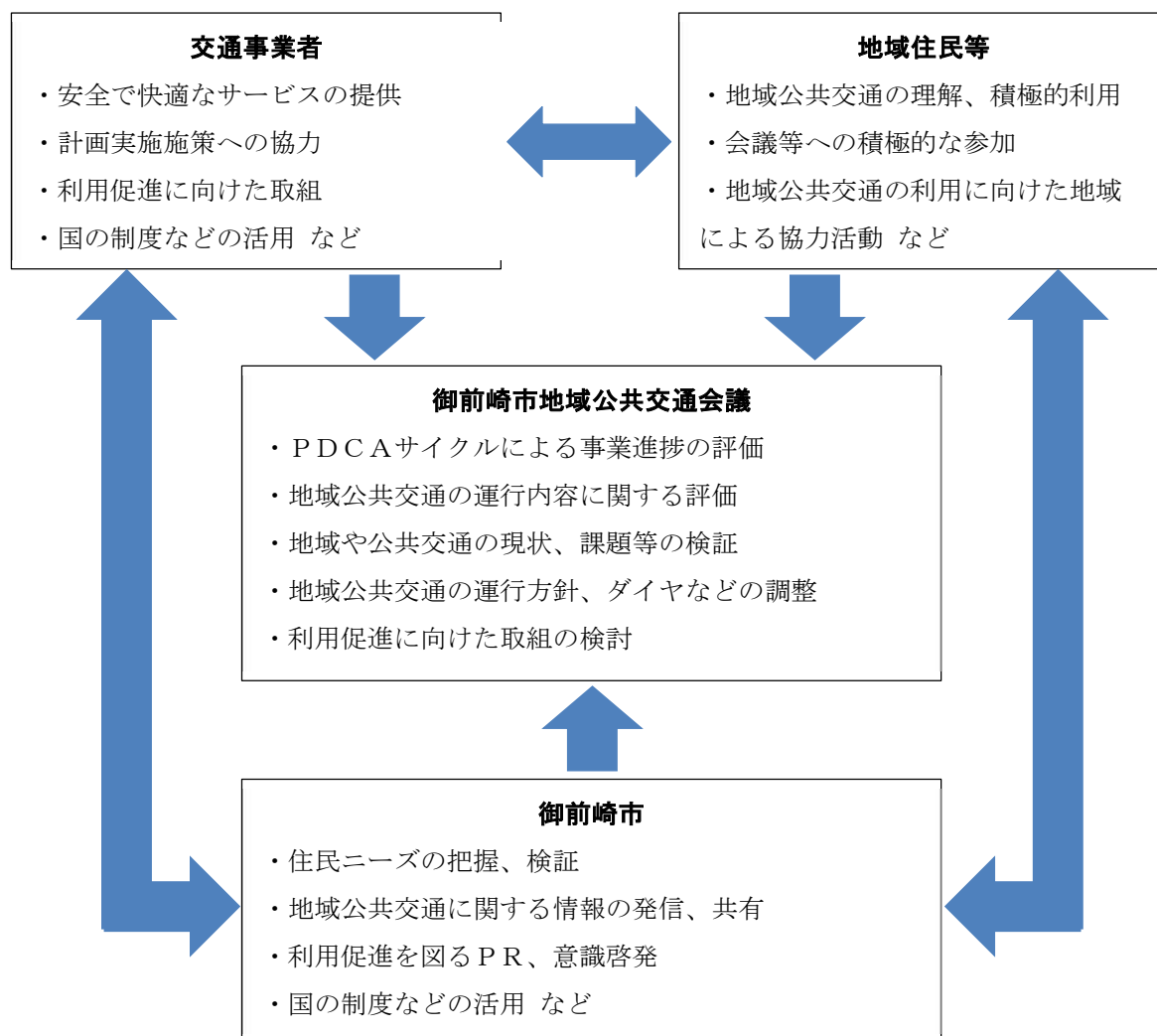
<スケジュール>

R7	R8	R9	R10	R11
体制の構築 評価・改善	継続実施	→	→	→

第4章 計画の推進に向けて

(1) 推進体制

本計画の推進にあたっては、御前崎市地域公共交通会議が中心となって、地域公共交通に関わる多様な主体の連携・協働により、総合的に取組を進めていきます。



(2) 推進方策

本計画を着実に推進するためには、目標の達成状況や地域公共交通の利用状況、各実施事業の成果などを評価し、必要に応じて見直し、改善するという「PDCAサイクル」に基づく評価・検証が重要となります。

本計画のPDCAサイクルの実行にあたっては、御前崎市地域公共交通会議において進行政管理を毎年実施するものとします。

		前計画期間				計画期間				次期計画期間	
		令和6年度				令和7年度～10年度				令和11年度	
計画・事業のPDCAサイクル	Plan (計画)	地域公共交通計画の検討・策定								次期計画の検討・策定	
	Do (実施)					計画、事業の実施				計画、事業の実施	
	Check (評価)						事業、目標達成状況の評価			事業、目標達成状況の評価	
	Action (改善)						改善策の検討			改善策の検討	
主な行事						■ 確保維持 改善計画		■ 第三者評価		■ 確保維持 改善計画	■ 第三者評価
協議会						●		●		●	

（３）数値目標

本計画の取組みの達成状況を評価する指標を設定します。評価する指標は「成果指標」と「活動指標」の２種類を設定します。成果指標は、本計画全体の取組みの成果を測るもの、活動指標は、課題や基本方針に基づく個別の取組の成果を測るものとし、毎年の評価を行います。

■成果指標：公共交通の市民満足度の向上

本計画の取組みの成果として、公共交通の利用者の満足度だけでなく、公共交通を利用しない市民にとっても公共交通があることによる満足度の向上を目指します。

指標	令和 6 年度		令和 11 年度
指標：公共交通の市民満足度	4.6%	向上	10.0%

<使用するデータ>御前崎市市民意識調査の結果

<指標設定の考え方>「御前崎市市民意識調査（令和 5 年度）」の御前崎市の生活環境について「④公共交通機関の利便性が良い」に対して、「非常にあてはまる」：0.6%、「ある程度あてはまる」：4.0%の合計から「満足」と考える市民の割合を 4.6%（現況） と設定します。A I オンデマンド交通の導入など、利便性向上の取組み推進により、満足度が毎年 1%ずつ向上するとして 10%（将来） を目指します。

□活動指標：バス利用者数の増加

自主運行バス交通の利用者数は、本市の人口の減少にともない減少することが見込まれますが、本計画の取組みの成果として、利用者数の維持を目指します。また、新しく取り組む A I オンデマンド交通の利用者は利便性の向上を鑑み、本計画の取組の成果として利用者数の増加を目指します。

指標	令和 6 年度		令和 11 年度
指標：自主運行バスの利用者数	32,224 人/年	維持	32,000 人/年
A I オンデマンド交通の利用者数	22,802 人/年	増加	35,000 人/年

<使用するデータ>地域公共交通会議資料（利用者数は評価の前年度（R5）の数値）

<指標設定の考え方>2023 年度（令和 5 年度）の自主運行バス 2 路線（相良御前崎線・相良浜岡線）の利用者数の合計は 32,224 人（現況） です。利用者数を維持するため 32,000 人（将来） を目指します。また、2023 年度（令和 5 年度）の自主運行バス市内線の利用者数の合計は 22,802 人（現況） です。A I オンデマンド交通の導入により利用利便性の向上が図られることと、将来的に市内全域での運行を目指すことから、1.5 倍の利用を想定し、35,000 人（将来） を目指します。

□活動指標：観光資源との連携

観光は本市の活力を創るための重要な産業となります。公共交通で行くことができる観光拠点の数を増やします。

指標	令和 6 年度		令和 11 年度
指標：観光拠点の公共交通カバー数	0 拠点	増加	8 拠点

＜使用するデータ＞観光拠点は、「御前埼灯台」、「マリンパーク御前埼」「海鮮なぶら市場」「御前崎港」「御前崎ロングビーチ」「浜岡砂丘」「あらさわふる里公園」「風のマルシェ御前崎」の 8 箇所

＜指標設定の考え方＞現在の公共交通ネットワークでは市内の観光拠点をカバーできていません（0/8 拠点（現況））。本計画の取組みにより、全ての観光拠点のカバーを目指します（8/8 拠点（将来））。

□活動指標：公共交通の利用者数増加に向けた取組みの充実

地域公共交通の利用促進のため、地域公共交通に関する P R を継続して実施します。

指標	令和 6 年度		令和 11 年度
指標：地域公共交通に関する P R の実施	—	増加	2 回/年

＜使用するデータ＞地域公共交通の利用意識の醸成や周知のために実施した P R 活動の回数

＜指標設定の考え方＞現時点では、P R 活動が実施できていません。本計画の取組みにより、2 回/年（将来）の実施を目指します。

□活動指標：評価・改善のための取組みの実施

地域公共交通を評価・改善していくために交通事業者および隣接市との協議を実施します。

指標	令和 6 年度		令和 11 年度
指標：評価・改善のための協議の実施	1 回/年	向上	3 回/年

＜使用するデータ＞交通事業者や隣接市との協議の実施回数

＜指標設定の考え方＞現時点では、協議を年 1 回程度実施しています。本計画の取組みにより、維持・向上を目指します。

御前崎市地域公共交通計画

令和 7 年 3 月

発 行 静岡県御前崎市 企画政策課