

御前崎市地域公共交通網形成計画

令和2年3月

御 前 崎 市

目 次

第 1 章	はじめに	1
第 2 章	上位・関連計画の整理	3
第 3 章	地域特性の概況、現況の整理	8
第 4 章	地域公共交通の現況	18
第 5 章	公共交通の利用実態・市民ニーズの把握	33
第 6 章	地域公共交通の課題整理	43
第 7 章	御前崎市の公共交通づくりの基本方針	47
第 8 章	御前崎市の地域公共交通体系	48
第 9 章	取組およびスケジュール	50
第 10 章	計画の成果指標と活動指標	66
参考資料	69
用語集	70

第1章 はじめに

(1) 計画策定の背景

御前崎市では、これまで地域公共交通に関するマスタープランがありませんでしたが、今後は、まちづくりと連携した地域公共交通に関するあり方や取組みの方向性を示すことが必要となります。

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。

そのような中、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。また、少子高齢化が進展する中、人口減少にともなう公共交通の利用者の減少により、公共交通サービスが低下することが懸念されます。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。

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、また、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必要となります。

そのために、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網形成計画（以下、本計画）を策定します。

(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。

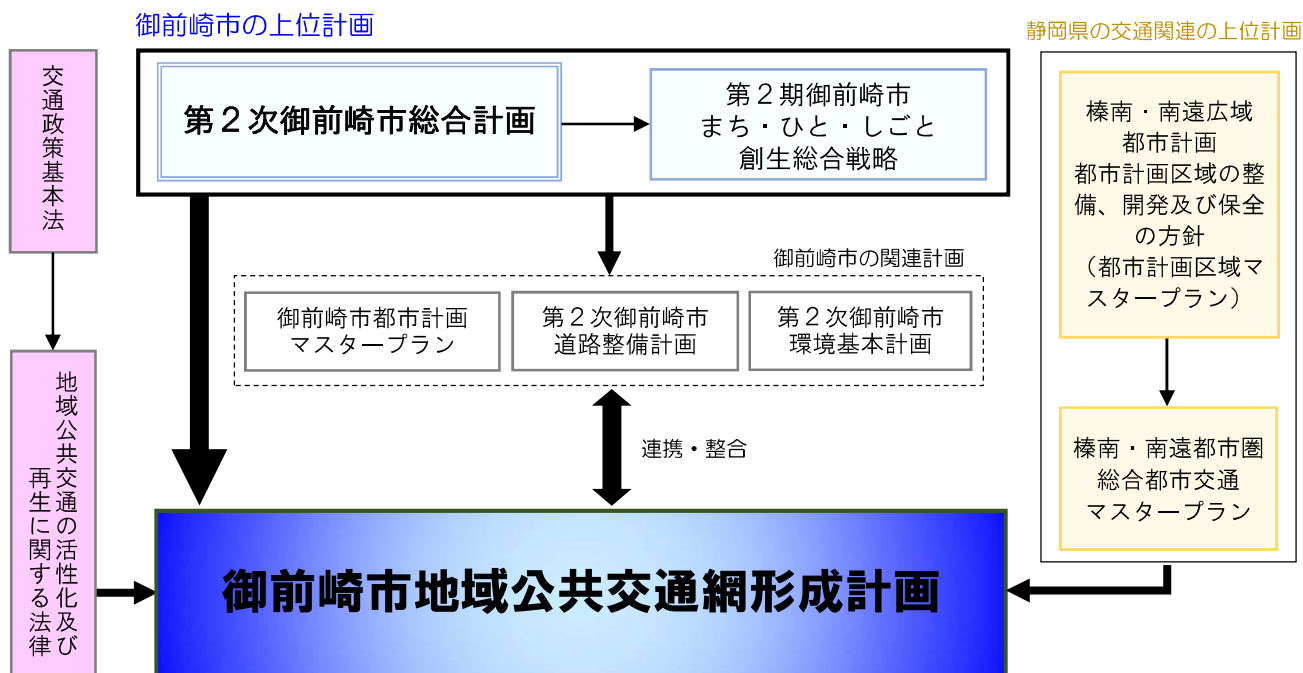
なお、自主運行バスの「御前崎市内線」を除く全ての乗合バスや自主運行バスは隣接市に乗り入れているため、隣接市を含めた広域的な視点で検討します。

(3) 計画の期間

本計画の期間は令和2（2020）年度から令和6（2024）年度までの5年間とします。

(4) 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網形成計画の位置づけ

第2章 上位・関連計画の整理

(1) 御前崎市の計画

1. 第2次御前崎市総合計画

① 策定年月・計画期間

＜策定年月＞平成 28（2016）年 3 月
 ＜計画期間＞平成 28（2016）年度～平成 37（2025）年度の 10 年間

※目標年次（元号）は、計画書の表記の通りとしています。以下同様。

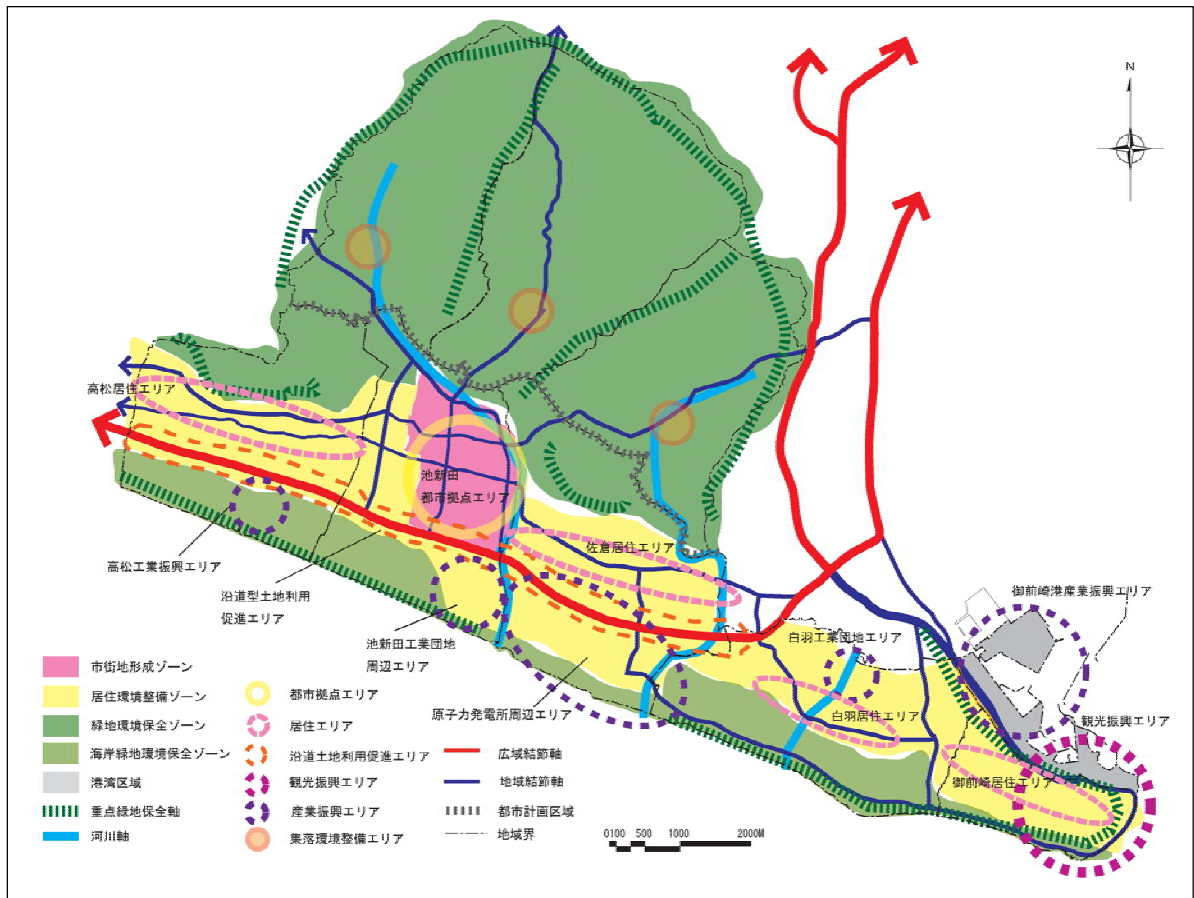
② 都市将来像

『子どもたちの 夢と希望があふれるまち 御前崎』

③ 公共交通に係る取組方針等

【地域を結ぶ移動手段の確保】

- ・利用者のニーズに合わせた移動手段の確保〔施策の柱〕
- ・地域協働バスの推進〔施策の柱〕
- ・近隣自治体との連携〔施策の柱〕



■将来都市構造

2. 第2期御前崎市まち・ひと・しごと創生総合戦略

① 策定年月・計画期間

＜策定年月＞令和2（2020）年3月（予定）
 ＜計画期間＞令和2（2020）年度～令和6（2024）年度の5年間

② 公共交通に係る取組方針等

【施策体系】

- ・ 利便性の高いモビリティサービスの実現

【事業体系】

- ・ 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築
- ・ 新たなモビリティサービスの実現

3. 御前崎市都市計画マスタープラン

① 策定年月・計画期間

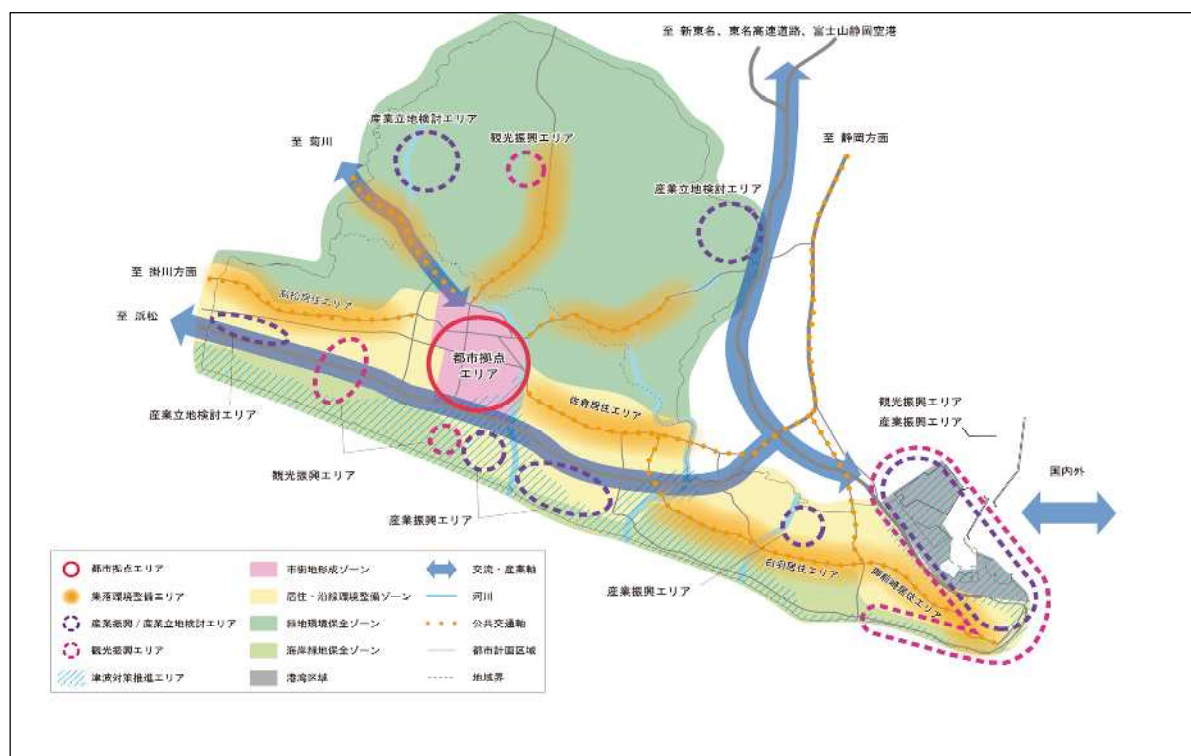
＜策定年月＞平成20（2008）年
 ＜計画期間＞平成20（2008）年～平成39（2027）年の20年間

（改訂版）

＜改定年月＞令和2（2020）年3月（予定）
 ＜計画期間＞令和2（2020）年～令和9（2027）年

② 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』



■都市構造図

③ 公共交通に係る取組方針等

- ・地域の特性や市民ニーズに合った公共交通ネットワークの構築を図り、快適で環境負荷の少ない移動手段の確保を目指します。
- ・また、高齢者などが安心して便利に移動できる社会を実現するため、地域と行政が連携した移動手段を確立します。

【整備の方向】

- ・自主運行バスの利用促進を図り、効率の良い運行に取り組む
- ・利用者のニーズや利用実態に合わせ、新たな運行形態を検討
- ・公共交通を維持・活性化するため、隣接市との連携による公共交通ネットワークを検討

4. 第2次御前崎市道路整備計画

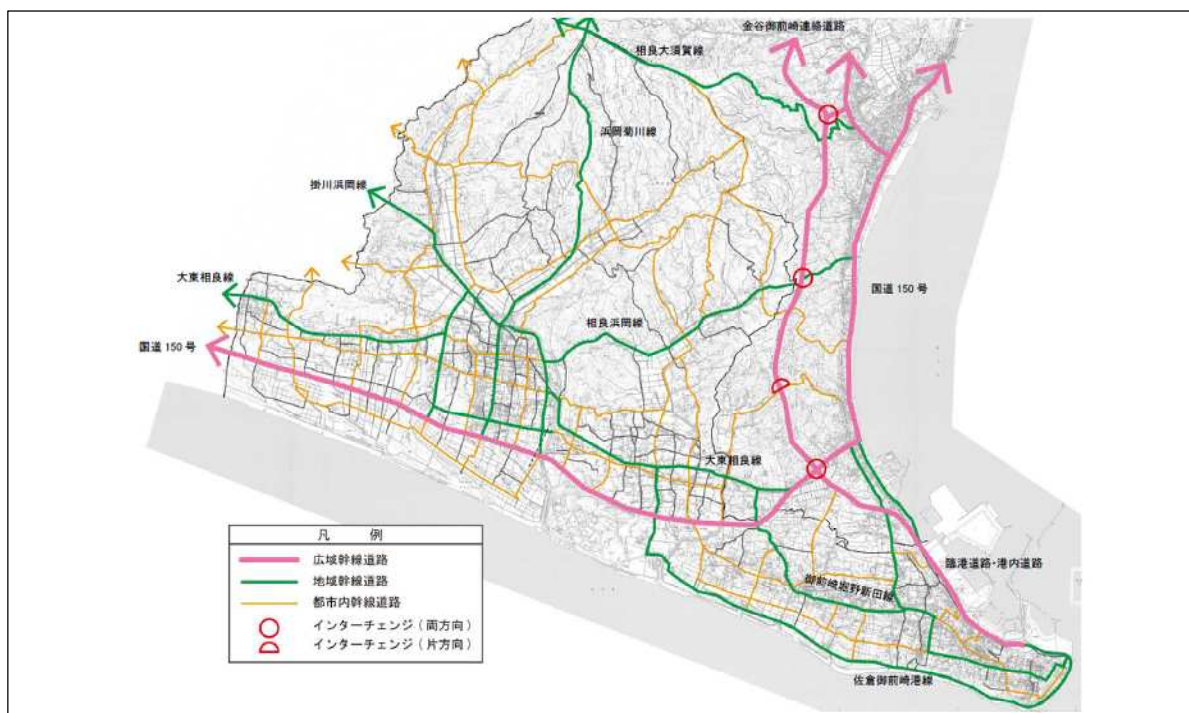
① 策定年月・計画期間

<策定年月>平成29(2017)年3月

<計画期間>平成29(2017)年度～平成40(2028)年度の12年間

② 公共交通に係る取組方針等

- ・バス路線のない地域での高齢者の移動手段の確保(デマンド交通の導入、自家用車相乗り)
- ・バス走行環境の改善(バス走行に適した幅員を有した道路整備)
- ・バス利用環境の改善、利用促進策の実施(バス利用不便地域でのバス利用喚起・利用促進のための施設整備等、バス停周辺道路のバリアフリー化等)
- ・高齢者が利用しやすい移動手段の導入・普及(超小型モビリティの普及、自動運転車導入の可能性の検討)



■将来道路網計画

5. 第2次御前崎市環境基本計画

① 策定年月・計画期間

＜策定年月＞令和2（2020）年3月（予定）
 ＜計画期間＞令和2（2020）年度～令和11（2029）年度の10年間

② 公共交通に係る取組方針等

- ・市単独及び周辺自治体と共同で、自主運行バスの運転を行います。
- ・交通結節点やバス停周辺の整備を行い、持続性に配慮した運行サービスを検討しバスの利用促進を図ります。

(2) 県の計画

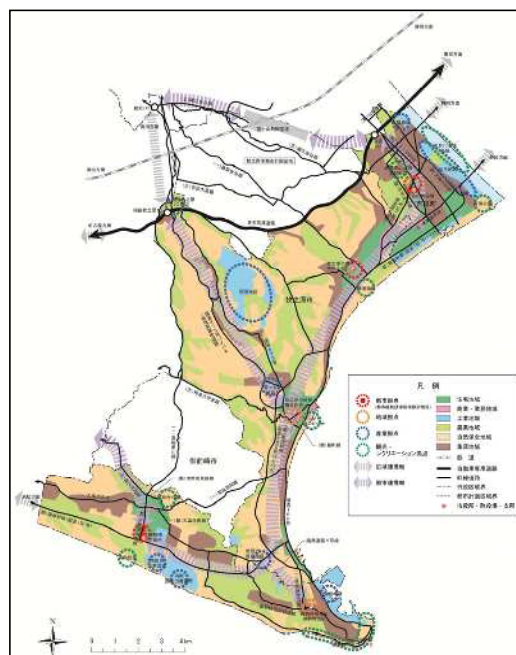
1. 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）

① 策定年月・計画期間

＜策定年月＞平成28（2016）年4月
 ＜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（2030）年の姿として策定
 ・都市施設の整備等については、平成32（2020）年の姿として策定

② 公共交通に係る取組方針等

- ・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
- ・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
- ・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



■将来市街地像図

2. 榛南・南遠都市圏総合都市交通マスタープラン

① 策定年月・計画期間

<策定年月>平成 24 (2012) 年 3 月
 <計画期間>・概ね 20 年後を想定した長期道路網計画を策定
 ・概ね 10 年以内に優先的に整備が必要な中期道路網計画の策定

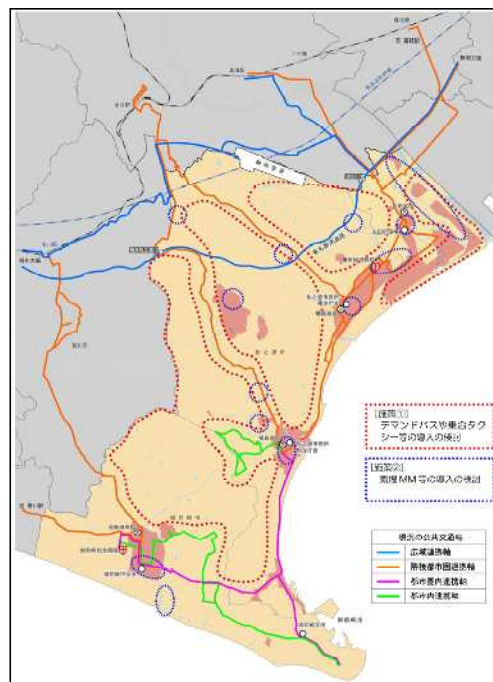
② 公共交通に係る取組方針等

【モビリティ・マネジメント計画等の検討方針】

- ・住民ニーズに合った運行の実施による公共交通サービス向上と効率化
- ・デマンド型交通等による効率的な公共交通施策の展開
- ・企業等の自主的な取組(自動車交通の抑制、公共交通の利用促進等)の促進

【モビリティ・マネジメント計画等の立案】

- ・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



■モビリティ・マネジメント計画等の施策実施箇所図

(3) 地域公共交通の取組の方向性

上位・関連計画の整理をふまえ、「都市構造」「移動支援」「利用促進」「推進体制」の4つ視点から、本市の地域公共交通の取組みの方向性を以下のとおり整理します。

視点	取組みの方向性
都市構造	<ul style="list-style-type: none"> ・主要道路沿線かつ旧市街地などの生活サービス施設が集約している箇所で、機能の集約を高める形のコンパクトシティの実現 ・地域の特性や市民ニーズに合った公共交通ネットワークの構築 ・隣接市との連携による公共交通ネットワークの検討
移動支援	<ul style="list-style-type: none"> ・自主運行バスの運営 ・利用者のニーズに合わせた公共交通システムの構築 ・高齢者の移手段の確保(地域協働バス(自家用車相乗り)、デマンドバス、乗合タクシー、超小型モビリティ等)
利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・バス等の利用環境の改善(施設整備) ・公共交通の利用喚起 ・職場モビリティ・マネジメントの導入
推進体制	<ul style="list-style-type: none"> ・隣接自治体(掛川市、菊川市、牧之原市)との連携の推進 ・市民、交通事業者と連携した取組の推進

第3章 地域特性の概況、現況の整理

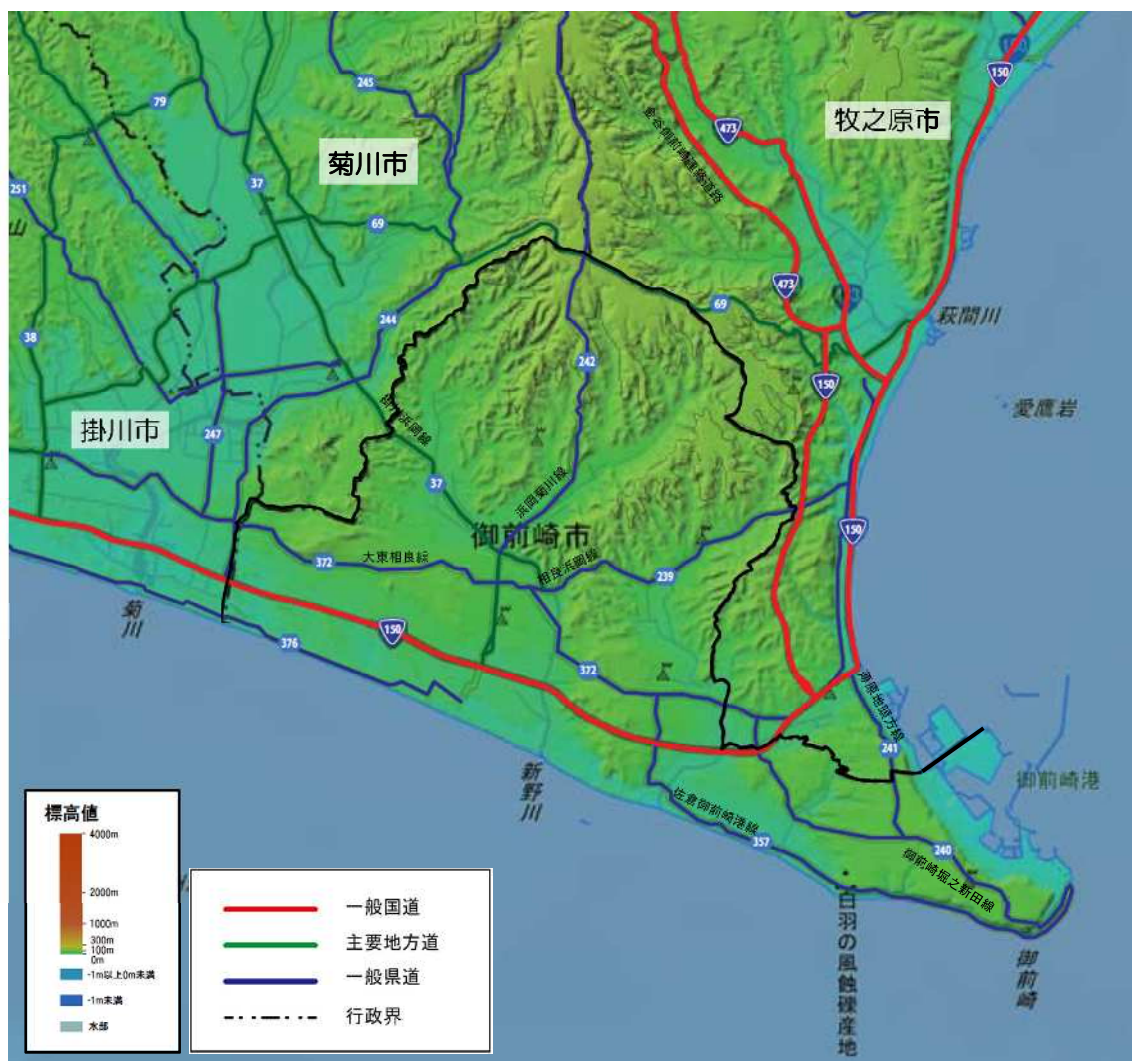
(1) 地形、交通の概況

平成16(2004)年に、浜岡町と御前崎町が合併し、御前崎市が誕生し、現在に至っています。

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。平成21(2009)年には隣接する牧之原市に「富士山静岡空港」が開港し、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。



■色別標高図と道路網

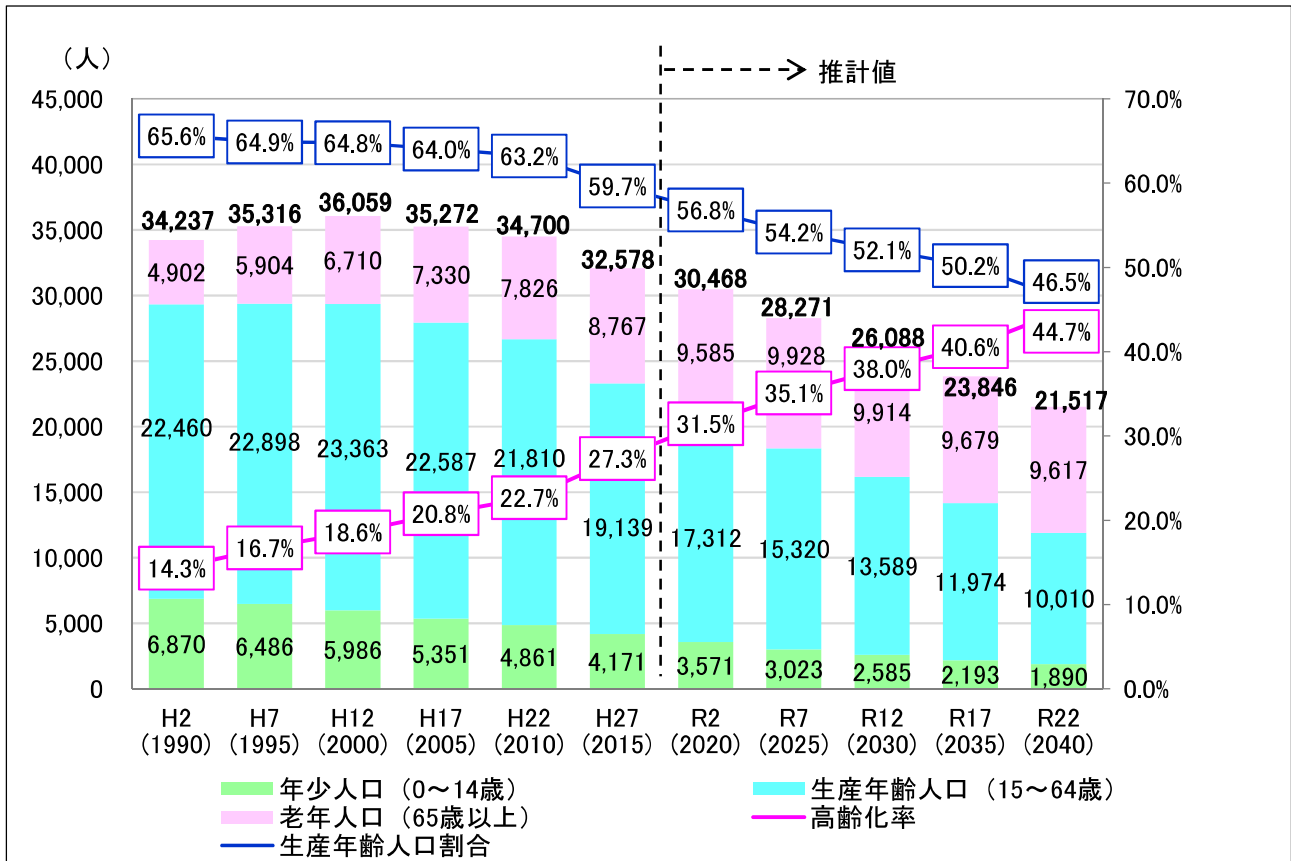
(資料：国土地理院地図「色別標高図」)

(2) 人口

① 人口の推移

本市の総人口は、平成 12 (2000) 年の 36,059 人をピークに減少に転じ、平成 27 (2015) 年には、32,578 人となっています。減少傾向は今後も続く予想されており、令和 22 (2040) 年時点の総人口は、21,517 になると予測されています。

年齢別の人口を見ると、少子高齢化が進行しています。平成 27 (2015) 年時点で 27.3% の高齢化率は、令和 7 (2025) 年には 35.1% と、3 人に 1 人が 65 歳以上の高齢者となると予測されています。



※H17 (2005) 以前は旧町の合計値

※R2 (2020) 以降は推計値 (国立社会保障・人口問題研究所 (平成 30 (2018) 年推計))

※推計値は四捨五入しているため、年齢別合計と人口総数は必ずしも一致しない

※総人口は年齢不詳を含むため、年少人口、生産年齢人口、老年人口の合計値と必ずしも一致しない

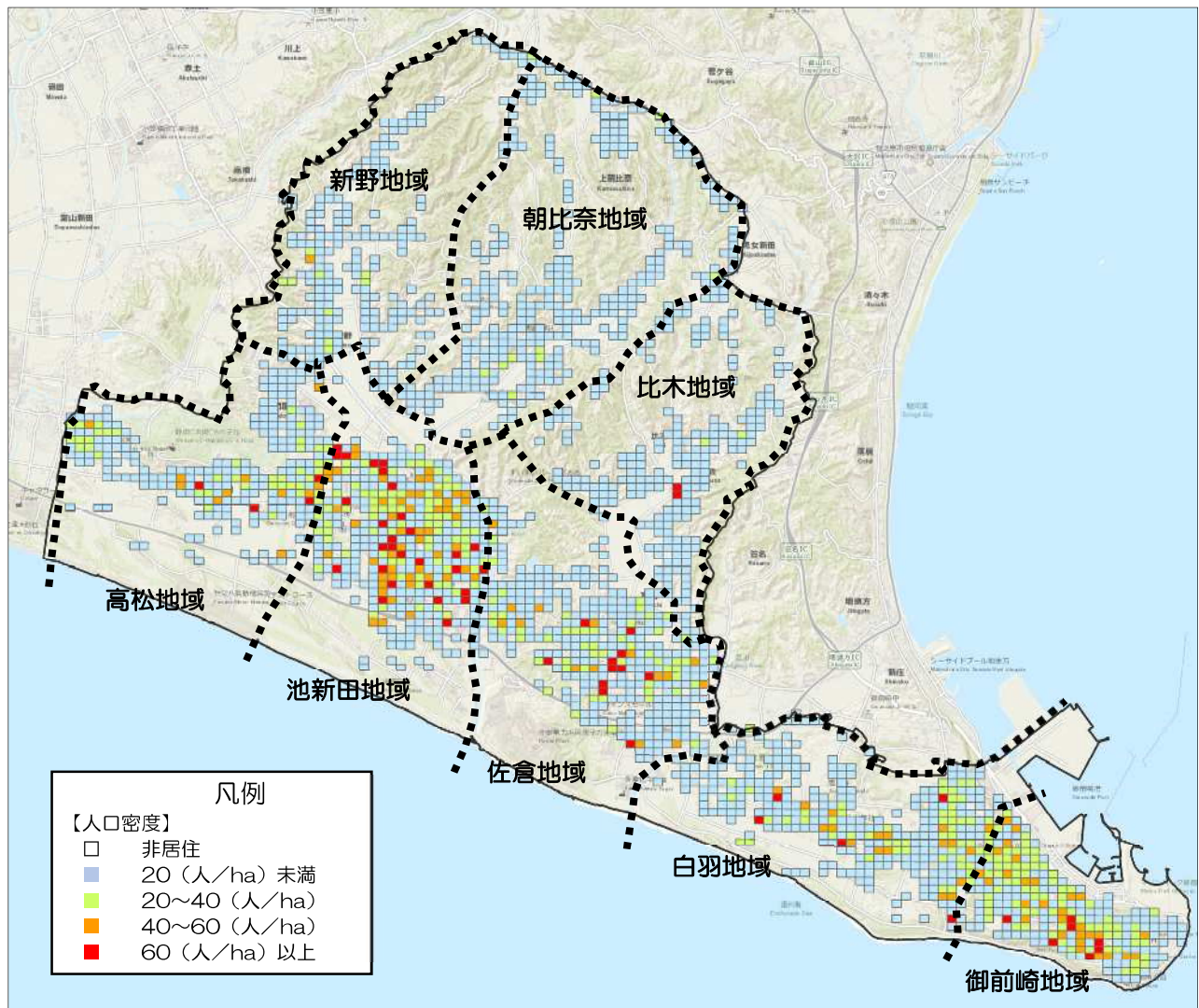
※構成比は分母から年齢不詳を除いて算出

■ 年齢 3 区分別人口推移 (国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所 (平成 30 (2018) 年推計))

② 人口の分布

人口の分布状況は、池新田地域に比較的人口密度が高いエリアがみられるほか、佐倉地域、白羽地域、御前崎地域でも、県道 372 号（大東相良線）及び県道 240 号（御前崎堀野新田線）の沿線において、人口密度が比較的高くなっています。

一方、農村集落地域の都市計画区域外である、新野地域、朝比奈地域、比木地域では比較的人口密度が低いエリアが広く分散しています。

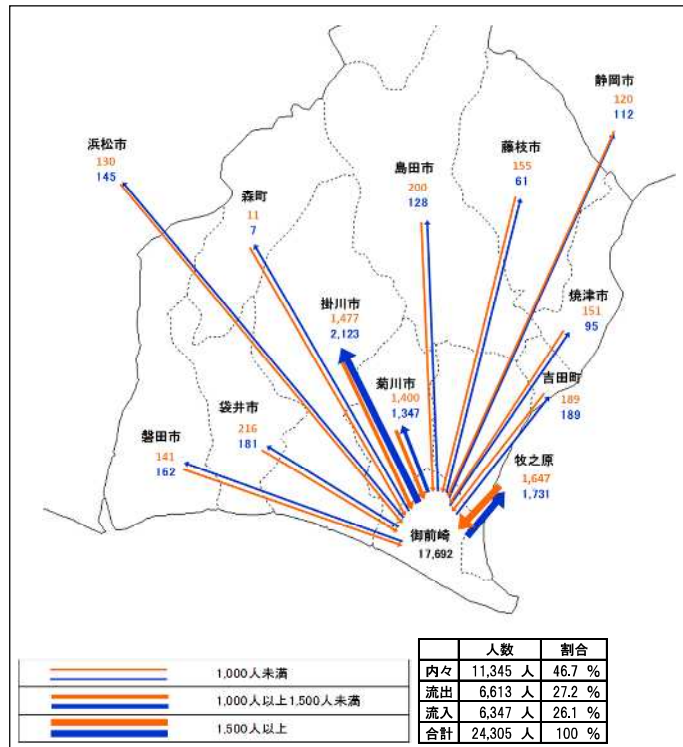


■人口分布（平成 27（2015）年国勢調査）

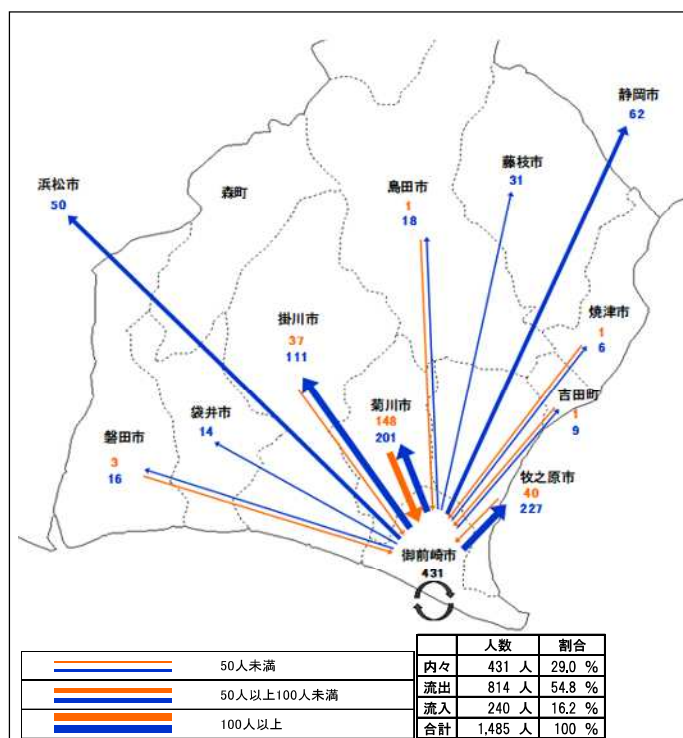
(3) 通勤・通学流動

通勤では、市域をまたぐ流出・流入の移動が多く、特に隣接市の掛川市、菊川市、牧之原市との移動が多い状況となっています。

通学についても、通勤と同様に市域をまたぐ流出・流入の移動が多く、特に、隣接市との移動が多い状況となっています。



■通勤の流動量図（平成27（2015）年国勢調査）

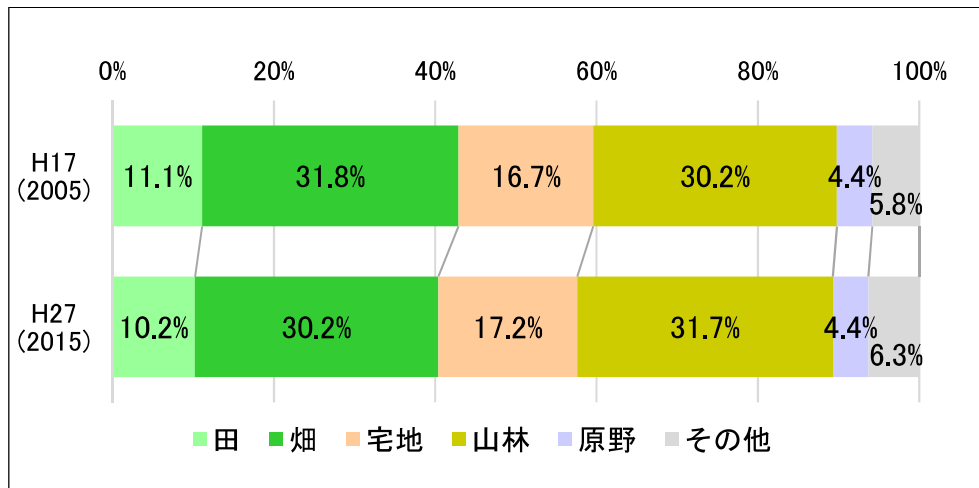


■通学の流動量図（平成27（2015）年国勢調査）

(4) 土地利用

① 土地利用の動向

土地利用構成は、平成 17 (2005) 年から平成 27 (2015) 年の 10 年間で、田、畑の割合が減少し、宅地、山林の割合が増加しています。



■土地利用構成

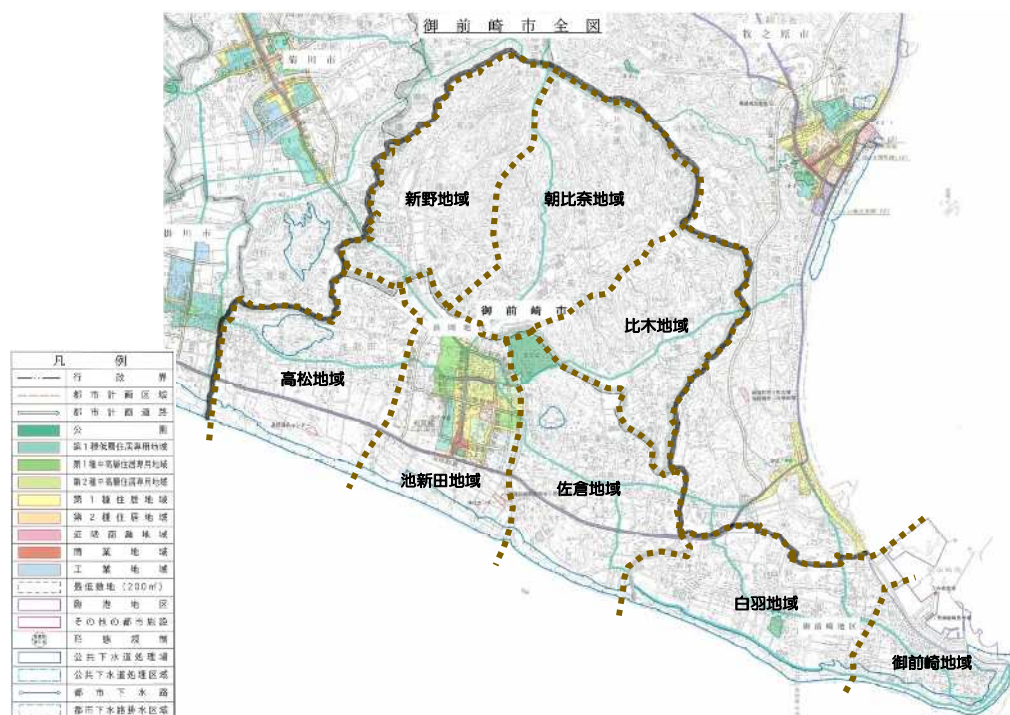
(資料：固定資産に関する概要調書 (静岡県))

② 都市計画の状況と、土地利用の状況

都市計画区域は、池新田地域、高松地域、佐倉地域、御前崎地域、白羽地域です。

用途地域の指定は、市の中心部の池新田地域のみとなっており、商業施設が集積しています。用途地域外の土地利用は、主要道路を中心に形成された集落地となっています。

都市計画区域外の新野地域、朝比奈地域、比木地域は、農業集落地域となっています。



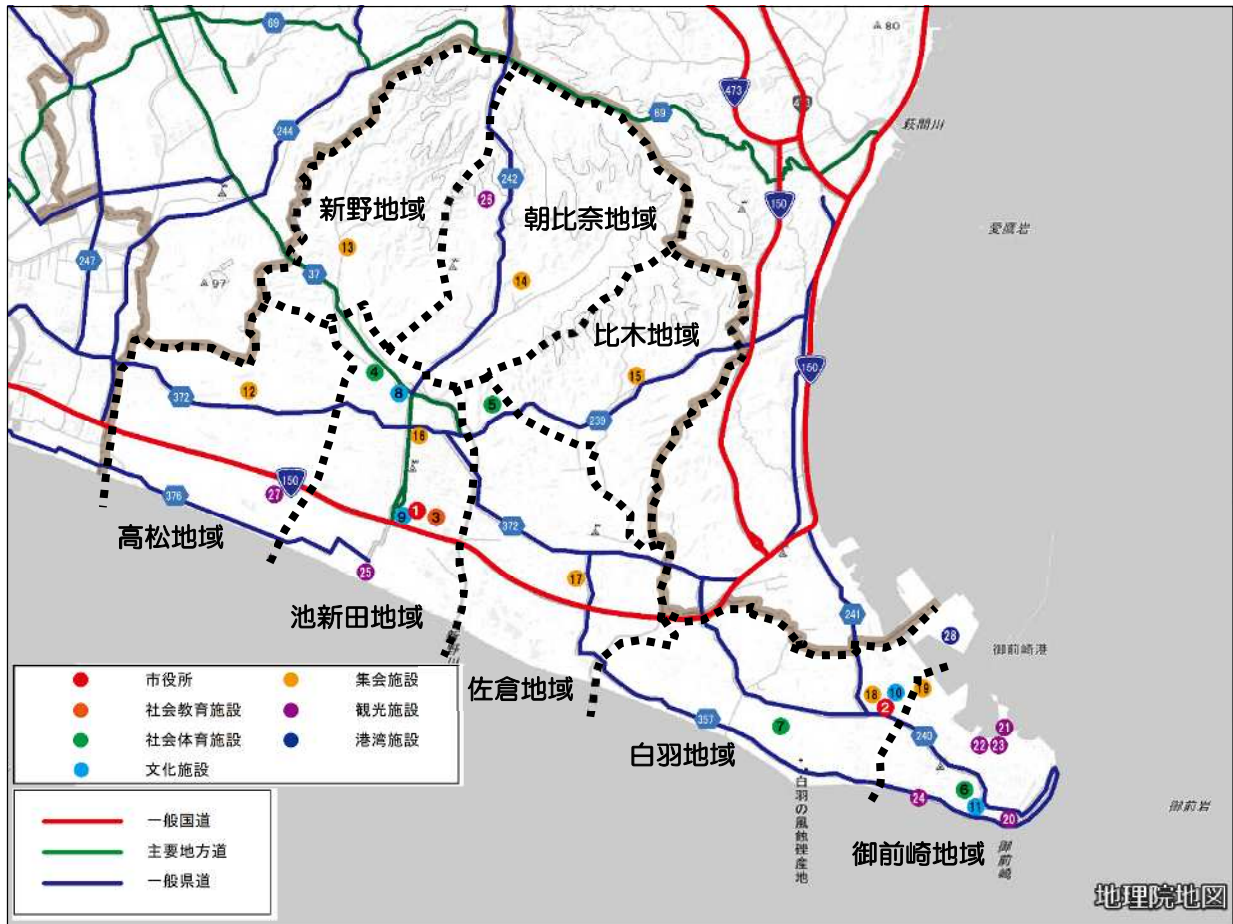
■都市計画図

(5) 都市施設の立地状況

① 公共施設・社会教育施設・社会体育施設・文化施設等

市役所本庁は池新田地域に、御前崎支所は白羽地域に立地しています。

文化施設や集会施設は、市内各地域に立地しており、池新田地域や白羽地域には複数の施設が立地しています。社会教育施設は池新田地域、社会体育施設は池新田地域、佐倉地域、白羽地域、御前崎地域に立地しています。観光施設は御前崎地域を中心に立地しています。



No	施設分類	施設名
1	市役所	御前崎市役所
2	市役所	御前崎支所
3	社会教育施設	御前崎市立図書館
4	社会体育施設	浜岡総合運動場
5	社会体育施設	市民プール「ぶるる」
6	社会体育施設	B&G海洋センター
7	社会体育施設	御前崎運動場
8	文化施設	丸尾記念館
9	文化施設	市民会館
10	文化施設	文化会館
11	文化施設	清川泰次芸術館
12	集会施設	高松公民館
13	集会施設	新野公民館
14	集会施設	朝比奈公民館
15	集会施設	比木公民館
16	集会施設	池新田公民館
17	集会施設	佐倉公民館
18	集会施設	白羽公民館
19	集会施設	御前崎公民館
20	観光施設	御前崎灯台
21	観光施設	マリナーパーク御前崎
22	観光施設	海鮮なぶら市場
23	観光施設	観光物産会館「なぶら館」
24	観光施設	御前崎ロングビーチ
25	観光施設	浜岡砂丘(白砂公園)
26	観光施設	あらさわふる里公園
27	観光施設	道の駅「風のマルシェ御前崎」
28	港湾施設	御前崎港

② 学校施設

小学校は各地域（池新田・高松地域に1校、佐倉・比木地域に1校、朝比奈・新野地域に1校、御前崎地域に1校、白羽地域に1校）に立地しており、中学校は池新田地域と白羽地域に隣接する牧之原市新庄地域に立地し、高校は池新田地域に立地しています。

幼稚園・保育園は、分散して立地しています。

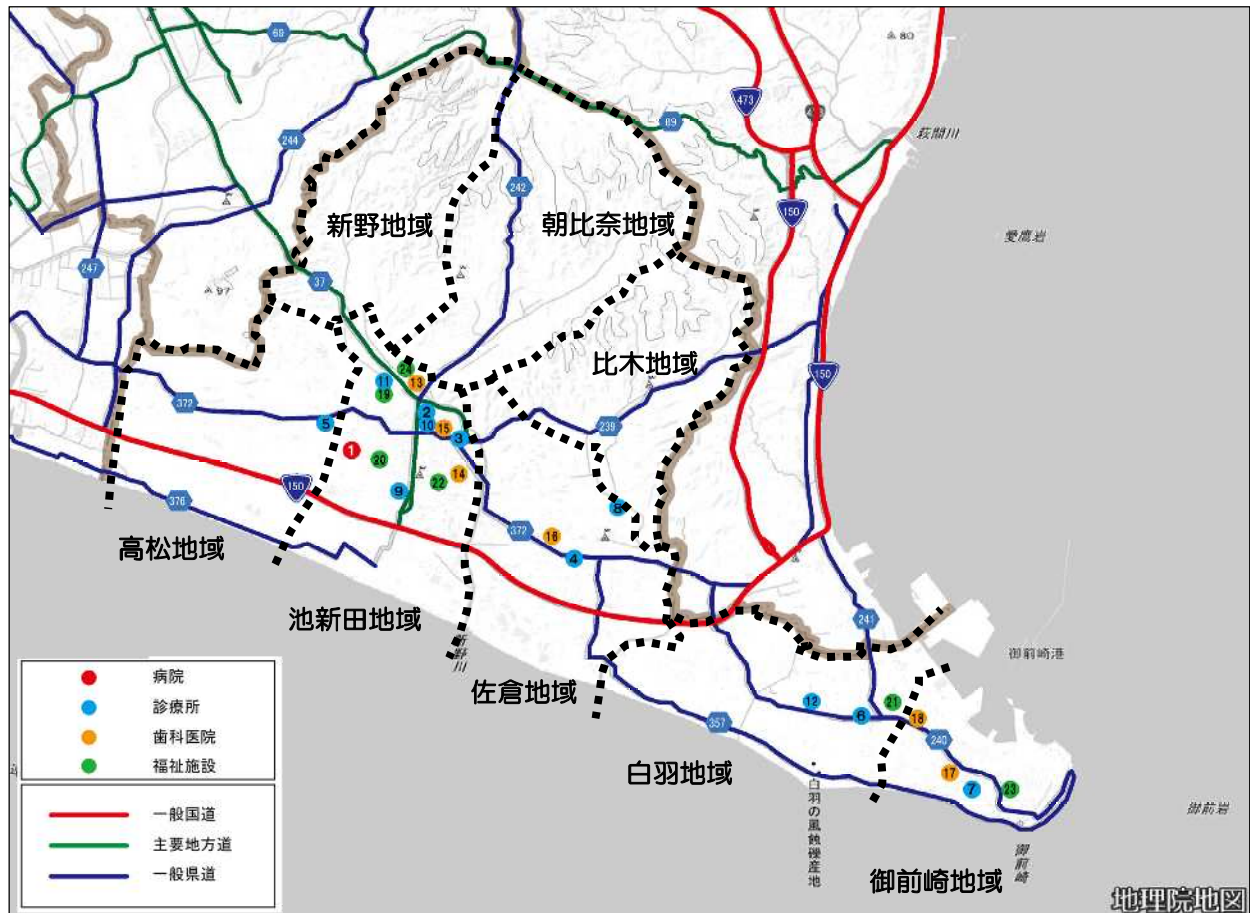


No	施設分類	施設名
1	高校	静岡県立池新田高等学校
2	中学校	御前崎市立浜岡中学校
3	中学校	御前崎市牧之原市学校組合立御前崎中学校
4	小学校	御前崎市立御前崎小学校
5	小学校	御前崎市立白羽小学校
6	小学校	御前崎市立第一小学校
7	小学校	御前崎市立浜岡東小学校
8	小学校	御前崎市立浜岡北小学校
9	幼稚園・保育園	幼稚園 池新田幼稚園
10	幼稚園・保育園	幼稚園 高松幼稚園
11	幼稚園・保育園	幼稚園 白羽幼稚園
12	幼稚園・保育園	こども園 さくらこども園
13	幼稚園・保育園	こども園 北こども園
14	幼稚園・保育園	こども園 御前崎こども園(幼児棟)
15	幼稚園・保育園	こども園 御前崎こども園(乳児棟)
16	幼稚園・保育園	保育園 浜岡保育園
17	幼稚園・保育園	保育園 白羽保育園
18	幼稚園・保育園	保育園 高松保育園

③ 医療施設・福祉施設

市立御前崎総合病院が、池新田地域に立地し、それ以外の診療所は都市計画区域内の各地域に立地しています。福祉施設についても、池新田地域を中心に各地に立地しています。

都市計画区域外となる新野地域、朝比奈地域、比木地域では、医療施設・福祉施設の立地はありません。



No	施設分類	施設名
1	病院	市立御前崎総合病院
2	診療所	小笠医師会立笠南医療センター・浜岡健康センター
3	診療所	阿部医院・阿部クリニック
4	診療所	小野澤医院
5	診療所	外科胃腸科奥村医院
6	診療所	座光寺医院
7	診療所	永尾内科・循環器科医院
8	診療所	宮内診療所
9	診療所	おまえざき痛みのクリニック
10	診療所	池新田クリニック
11	診療所	むぎ運動場前クリニック
12	診療所	御前崎市家庭医療センター「しろわクリニック」
13	歯科医院	さくらい歯科医院
14	歯科医院	高久歯科医院
15	歯科医院	山下歯科医院
16	歯科医院	水野歯科医院
17	歯科医院	大澤歯科医院
18	歯科医院	松浦歯科医院
19	福祉施設	浜岡福祉会館
20	福祉施設	総合保健福祉センター
21	福祉施設	御前崎ふれあい福祉センター「なごみ」
22	福祉施設	特別養護老人ホーム東海清風園
23	福祉施設	特別養護老人ホーム灯光園
24	福祉施設	特別養護老人ホームはまひるがお

④ 商業施設

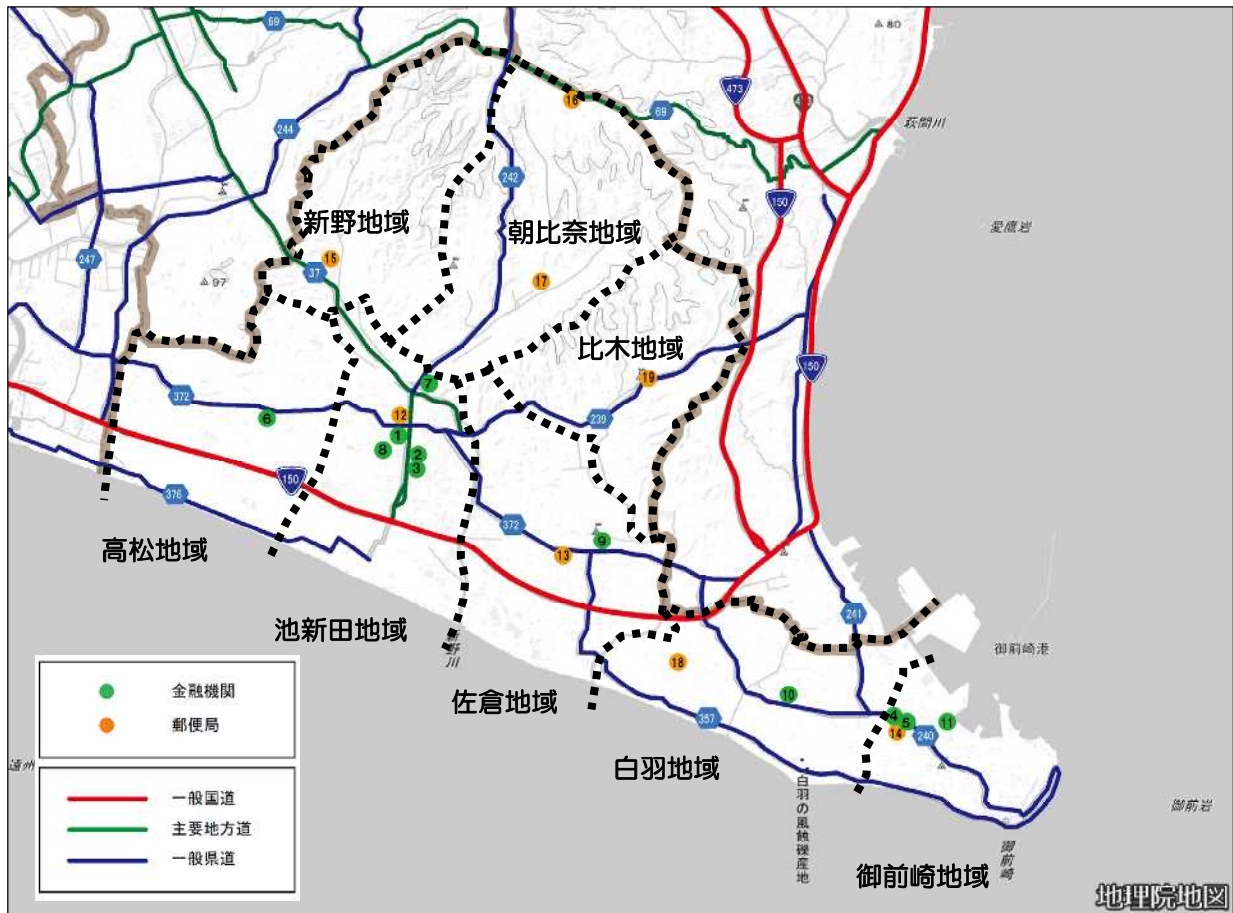
商業施設は、池新田地域、佐倉地域、御前崎地域の幹線道路沿いに多く立地しています。都市計画区域外となる新野地域、朝比奈地域、比木地域では、商業施設の立地はほとんどありません。



No	施設分類	施設名	
1	商業施設	スーパー	業務用スーパー御前崎店
2	商業施設	スーパー	KOマート御前崎店
3	商業施設	スーパー	イオンタウン浜岡(マックスバリュ浜岡店含む)
4	商業施設	スーパー	カインズモール御前崎店(ベシアフードセンター御前崎店含む)
5	商業施設	スーパー	スーパーラック浜岡店
6	商業施設	スーパー	Aコープ御前崎店
7	商業施設	コンビニ	ファミリーマート御前崎池新田大山店
8	商業施設	コンビニ	ローソン御前崎苗代橋店
9	商業施設	コンビニ	セブンイレブン御前崎池新田店
10	商業施設	コンビニ	セブンイレブン御前崎比木店
11	商業施設	コンビニ	ファミリーマート御前崎市役所西店
12	商業施設	コンビニ	ローソン御前崎浜岡店
13	商業施設	コンビニ	セブンイレブン御前崎浜岡店
14	商業施設	コンビニ	ファミリーマート御前崎佐倉店
15	商業施設	コンビニ	セブンイレブン御前崎佐倉店
16	商業施設	コンビニ	セブンイレブン御前崎白羽店
17	商業施設	コンビニ	ファミリーマート御前崎店
18	商業施設	コンビニ	セブンイレブン御前崎港店
19	商業施設	コンビニ	セブンイレブン御前崎池新田大山店
20	商業施設	ドラッグストア	杏林堂薬局浜岡店
21	商業施設	ドラッグストア	ウエルシア御前崎池新田店
22	商業施設	ドラッグストア	ウエルシア御前崎白羽店

⑤ 金融機関、郵便局

金融機関は主に市中心部の池新田地域や御前崎地域に多く立地しており、郵便局は市内各地に立地しています。



No	施設分類	施設名
1	金融機関	銀行
2	金融機関	静岡銀行御前崎中央支店
3	金融機関	信用金庫
4	金融機関	島田掛川信用金庫浜岡北支店
5	金融機関	島田掛川信用金庫浜岡支店
6	金融機関	島田掛川信用金庫御前崎西支店
7	金融機関	島田掛川信用金庫御前崎支店
8	金融機関	遠州夢咲農協高松支店
9	金融機関	遠州夢咲農協浜岡中央支店
10	金融機関	遠州夢咲農協池新田支店
11	金融機関	遠州夢咲農協浜岡東支店
12	金融機関	ハイナン農協御前崎支店
13	金融機関	信濃連御前崎支店
14	郵便局	浜岡郵便局
15	郵便局	佐倉郵便局
16	郵便局	御前崎郵便局
17	郵便局	新野簡易郵便局
18	郵便局	浜岡北原簡易郵便局
19	郵便局	浜岡小泉簡易郵便局
20	郵便局	白羽簡易郵便局
21	郵便局	比木簡易郵便局

第4章 地域公共交通の現況

(1) 御前崎市の地域公共交通の概況

① 御前崎市の公共交通等の整備状況

本市の路線バスは、乗合バス2路線、自主運行バス3路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。

交通手段	概況	
路線バス	乗合バス路線（2路線）	<ul style="list-style-type: none"> ・菊川浜岡線 ・掛川大東浜岡線
	自主運行バス路線（3路線）	<ul style="list-style-type: none"> ・相良御前崎線（牧之原市共同） ・相良浜岡線（牧之原市共同） ・御前崎市内線
地域協働バス	5地域で運行	
タクシー	1社1営業所1待機所が立地	
スクールバス	2こども園、2小学校、1中学校で運行（遠隔地の園児・児童・生徒を対象）	
その他の移動支援事業	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉タクシー券配布事業 ・移送サービス事業 ・ママ安心タクシー事業 	

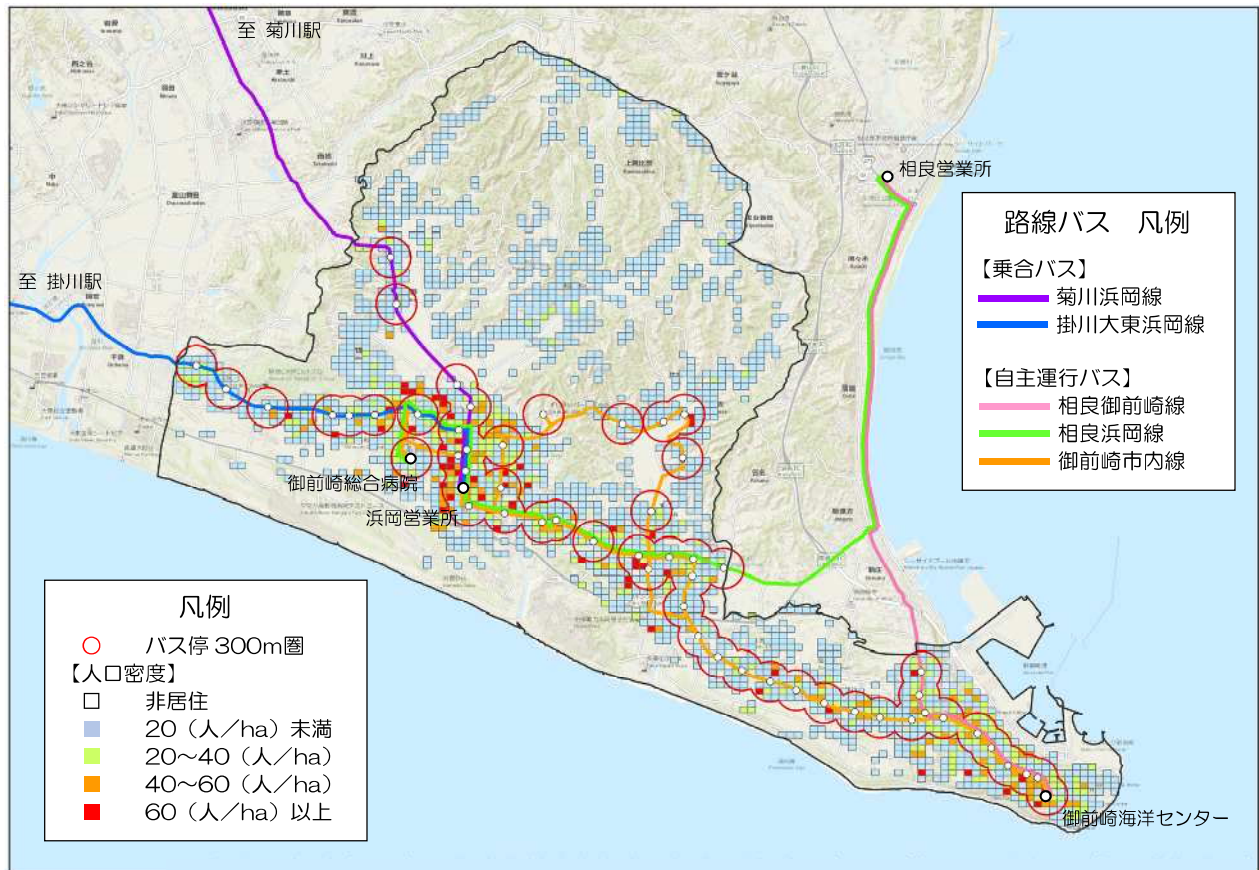


■市内のバスネットワーク

② 路線バスの人口カバー率

バス停から概ね5分以内の到達に相当する300m圏域の人口は16,332人で、総人口(32,578人)の50.1%となっています。(平成27(2015)年国勢調査)

バス停300m圏域の広がりを見ると、市北部の農業集落地域だけでなく、市街地周辺においても300m圏域から外れる地域がみられます。



■路線バスの人口カバー状況

《参考：バス路線図》

(H31.3 現在)



■御前崎市周辺のバス路線図（しずてつジャストライン株）

(2) 乗合バス

① 運行概要

「菊川浜岡線」は、菊川駅前から浜岡営業所まで、平日 35 便、休日 16 便運行されており、うち、平日 12 便、休日 4 便は菊川市立総合病院前を経由します。また、浜岡営業所から菊川駅前前は、平日 33 便、休日 16 便運行されており、うち、平日 8 便、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、掛川駅前から浜岡営業所まで、平日 17 便、休日 11 便運行されており、うち、平日の 9 便は中東遠総合医療センターを起点とします。また、浜岡営業所から掛川駅までは、平日 18 便、休日 11 便運行されており、うち、平日の 10 便は中東遠総合医療センターが終点となります。

(H31.3 現在)

路線	運行ルート	起点	終点	1日運行便数		改定日
				平日	土日祝	
菊川浜岡線①	西横地経由	菊川駅前	浜岡営業所	23	12	2018年10月1日
		浜岡営業所	菊川駅前	25	12	
菊川浜岡線②	菊川市立総合病院前経由	菊川駅前	浜岡営業所	12	4	
		浜岡営業所	菊川駅前	8	4	
掛川大東浜岡線①	井崎経由	掛川駅前	浜岡営業所	8	11	2018年10月1日
		浜岡営業所	掛川駅前	8	11	
掛川大東浜岡線②	掛川駅前・井崎経由	中東遠総合医療センター	浜岡営業所	9	-	
		浜岡営業所	中東遠総合医療センター	10	-	

※「菊川浜岡線②」「掛川大東浜岡線①」「掛川大東浜岡線②」は国庫補助路線
(しずてつジャストライン(株)HP (浜岡営業所 時刻表))

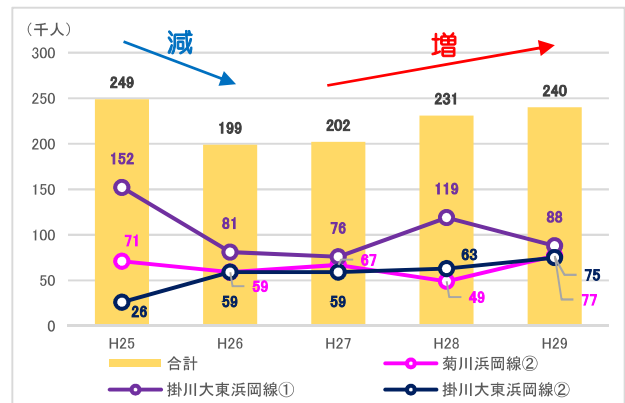


■乗合バス路線

② 利用状況の推移

乗合バス（国庫補助路線）の年間利用者数は、平成 26（2014）年度に減少しましたが、以降は増加し、平成 29（2017）年度は約 24 万人となっています。

路線別に見ると、菊川浜岡線②（菊川市立総合病院前経由）と掛川大東浜岡線②（中東遠総合医療センター～掛川駅前～井崎～浜岡営業所）が平成 25（2013）年度と比較して増加しています。

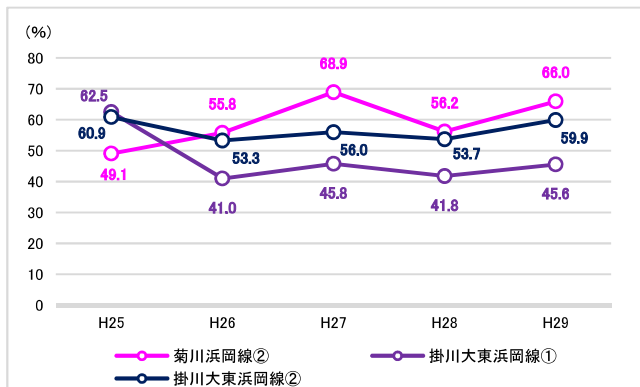


■乗合バス（国庫補助路線）の年間利用者数の推移
（地域公共交通会議資料）

③ 収支率（運賃収入／運行経費）の推移

乗合バス（国庫補助路線）の収支率は、年度ごと、路線ごとにばらつきがありますが、約 40～70%前後で推移しています。

平成 29（2017）年度では、利用者数は各路線で概ね同数であるのに対し、菊川浜岡線②（菊川市立総合病院前経由）の収支率は、3 路線のなかで最も高くなっています。



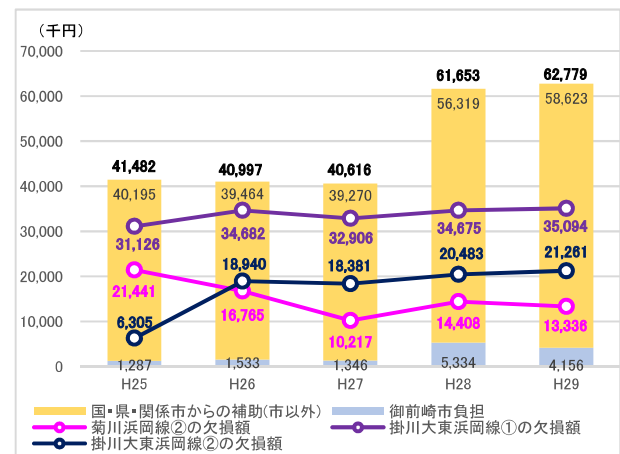
■乗合バス（国庫補助路線）の収支率の推移
（地域公共交通会議資料）

④ 欠損額に対する御前崎市の負担額の推移

乗合バス（国庫補助路線）の欠損額は、平成 25（2013）年度～平成 27（2015）年度は、約 4,000 万円、平成 28（2016）年及び平成 29（2017）年度は約 6,000 万円となっています。

欠損額に対する本市の負担額は、平成 28（2016）年度以降は増加しており、平成 29（2017）年度は約 400 万円となっています。

路線別に見ると、掛川大東浜岡線①（掛川駅前～井崎～浜岡営業所）の欠損額が最も大きくなっています。



■乗合バス（国庫補助路線）の各路線の欠損額および欠損額に対する補助金・市負担額の推移
（地域公共交通会議資料）

⑤ 菊川浜岡線の乗降調査

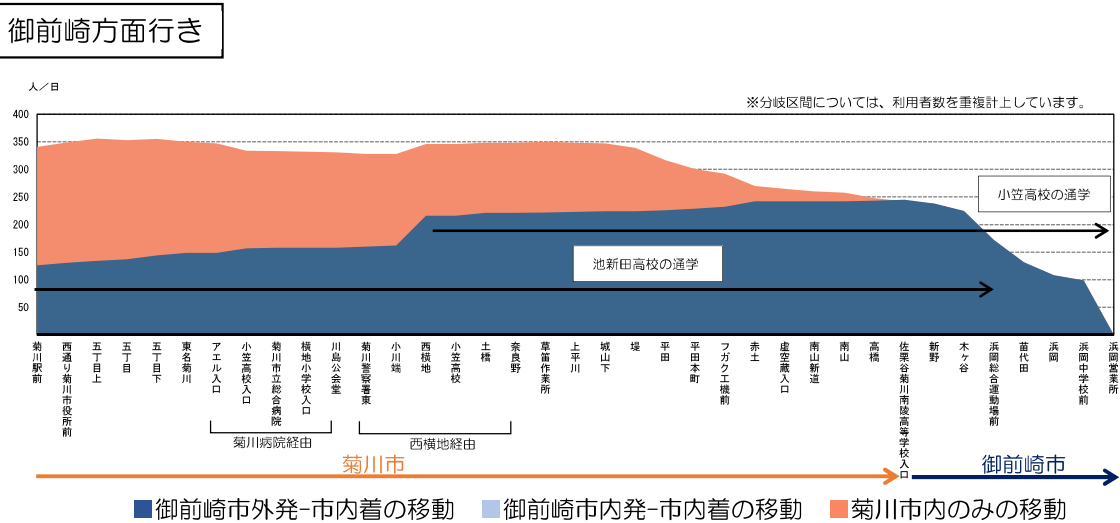
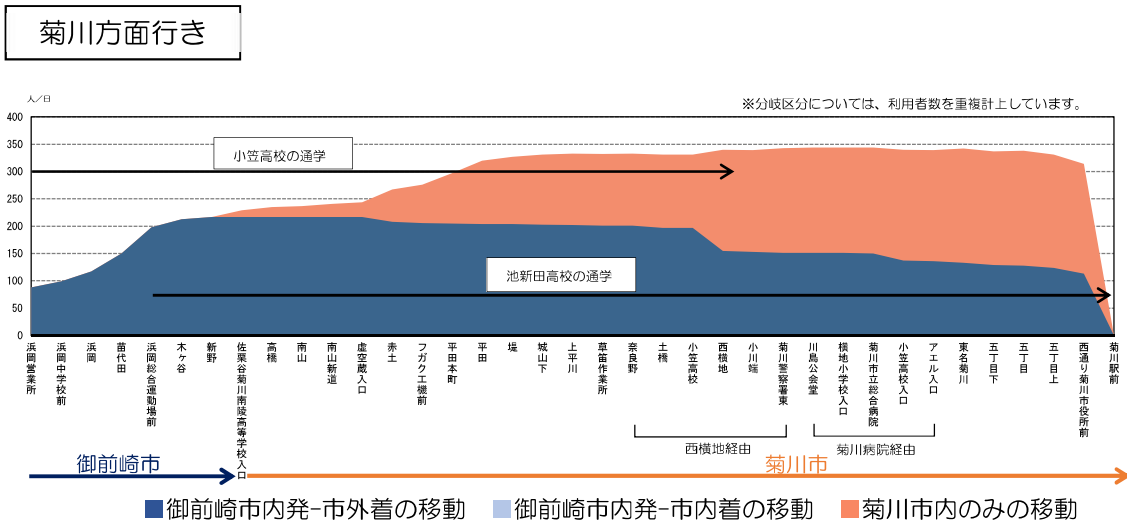
平成 29 (2017) 年度に実施された乗降調査から、「菊川浜岡線」の特徴を整理しました。

(※しずてつジャストライン (株) 提供資料 (平成 29 (2017) 年 6 月の利用者数) を 1 日平均に換算して資料を作成)

市内の停留所で乗降する利用者は、浜岡営業所と JR 菊川駅前間の移動で多く利用しているほか、小笠高校・池新田高校への通学が多くを占めています。

	御前崎市内発着の移動における上位利用区間	主な目的
菊川方面行き	① 浜岡営業所 ⇒ 菊川駅前 47 人	<ul style="list-style-type: none"> 通学 (小笠高校) 通学 (池新田高校) 通勤または業務 (浜岡営業所)
	② 浜岡総合運動場前 ⇒ 菊川駅前 22 人	
	③ 浜岡営業所 ⇒ 西横地 20 人	
	④ 浜岡 ⇒ 菊川駅前 14 人	
	⑤ 苗代田 ⇒ 菊川駅前 13 人	
御前崎方面行き	① 菊川駅前 ⇒ 浜岡営業所 56 人	<ul style="list-style-type: none"> 通学 (小笠高校) 通学 (池新田高校) 通勤または業務 (浜岡営業所)
	② 菊川駅前 ⇒ 浜岡総合運動場前 27 人	
	③ 西横地 ⇒ 浜岡営業所 23 人	
	④ 菊川駅前 ⇒ 浜岡 14 人	
	⑤ 菊川駅前 ⇒ 苗代田 14 人	

※小笠高校の最寄停留所：西横地、池新田高校の最寄停留所：苗代田・浜岡総合運動場前



■ 菊川浜岡線の乗降調査結果 (しずてつジャストライン(株))

⑥ 掛川大東浜岡線の乗降調査

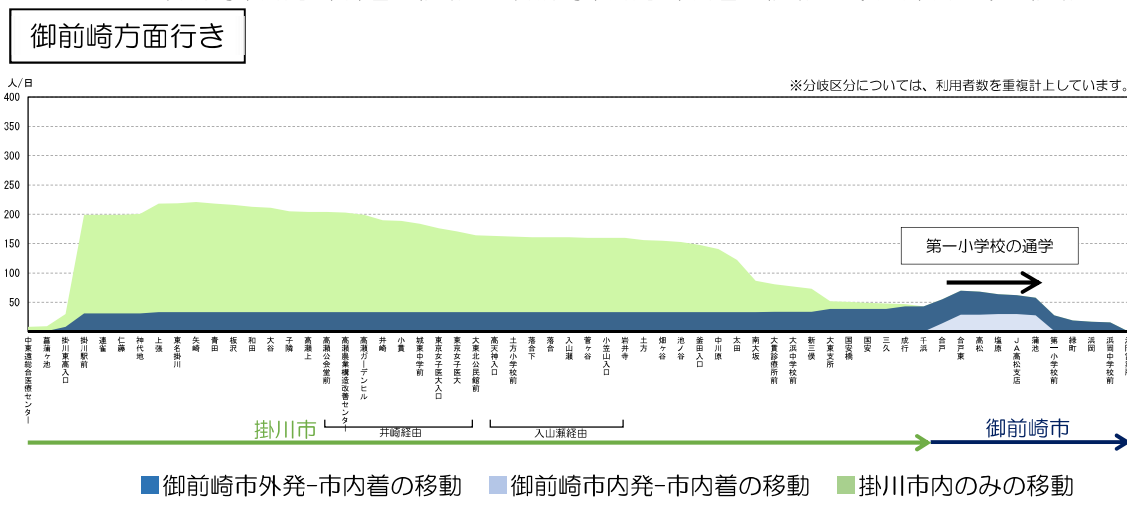
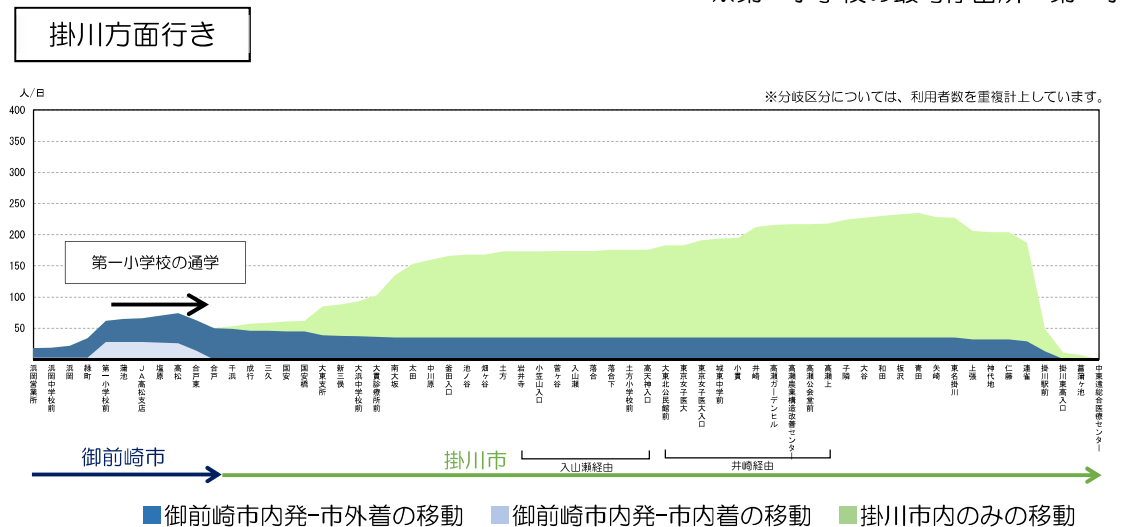
平成 29 (2017) 年度に実施された乗降調査から、「掛川大東浜岡線」の特徴を整理しました。

(※しずてつジャストライン (株) 提供資料 (平成 29 (2017) 年 6 月の利用者数) を 1 日平均に換算して資料を作成)

市内の停留所で乗降する利用者は、第一小学校の通学に多く利用しているほか、浜岡営業所と JR 掛川駅間の移動が多くを占めています。

	御前崎市内発着の移動における上位利用区間	主な目的
掛川方面行き	① 第一小学校前 ⇒ 合戸 14 人	<ul style="list-style-type: none"> ・通学 (第一小学校) ・通勤または業務 (浜岡営業所)
	② 第一小学校前 ⇒ 合戸東 12 人	
	③ 掛川駅前 ⇒ 浜岡営業所 6 人	
御前崎方面行き	① 合戸東 ⇒ 第一小学校前 14 人	<ul style="list-style-type: none"> ・通学 (第一小学校) ・通勤または業務 (浜岡営業所)
	② 合戸 ⇒ 第一小学校前 13 人	
	③ 浜岡営業所 ⇒ 掛川駅前 8 人	

※第一小学校の最寄停留所：第一小学校



■ 掛川大東浜岡線の乗降調査結果 (しずてつジャストライン(株))

(3) 自主運行バス

① 運行概要

「相良御前崎線」は、相良営業所から御前崎海洋センターまで、平日 9 便、休日 7 便運行されています。また、御前崎海洋センターから相良営業所は、平日 10 便、休日 7 便運行されています。

「相良浜岡線」は、浜岡営業所から相良営業所まで、平日 12 便、休日 7 便運行されており、うち、平日の 10 便が御前崎総合病院を起点とします。また、相良営業所から浜岡営業所は、平日 12 便、休日 6 便運行されており、うち、平日の 8 便が御前崎総合病院を終点とします。

「御前崎市内線」は、浜岡営業所から御前崎海洋センターまで、平日 12 便、休日 11 便運行されており、うち、平日の全 12 便が御前崎総合病院を起点とします。また、御前崎海洋センターから浜岡営業所は、平日 13 便、休日 11 便運行されており、うち、平日の全 13 便が御前崎総合病院を終点とします。

(H31.3 現在)

路線	運行ルート	起点	終点	1日運行便数		改正日
				平日	土日祝	
相良御前崎線	御前崎方面行き	相良営業所	御前崎海洋センター	9	7	平成30年3月25日
	相良方面行き	御前崎海洋センター	相良営業所	10	7	
相良浜岡線	相良方面行き	御前崎総合病院	相良営業所	10	-	平成30年3月25日
		浜岡営業所	相良営業所	2	7	
	浜岡方面行き	相良営業所	御前崎総合病院	8	-	
		相良営業所	浜岡営業所	4	6	
御前崎市内線	御前崎方面行き (桜ヶ池経由)	御前崎総合病院	御前崎海洋センター	9	-	平成29年10月1日
		浜岡営業所	御前崎海洋センター	-	8	
	御前崎方面行き (比木経由)	御前崎総合病院	御前崎海洋センター	3	-	平成29年10月1日
		浜岡営業所	御前崎海洋センター	-	3	
	浜岡方面行き (桜ヶ池経由)	御前崎海洋センター	御前崎総合病院	10	-	平成29年10月1日
浜岡方面行き (比木経由)	御前崎海洋センター	御前崎総合病院	-	8	平成29年10月1日	
		御前崎海洋センター	浜岡営業所	3	-	平成29年10月1日
		御前崎海洋センター	浜岡営業所	-	3	

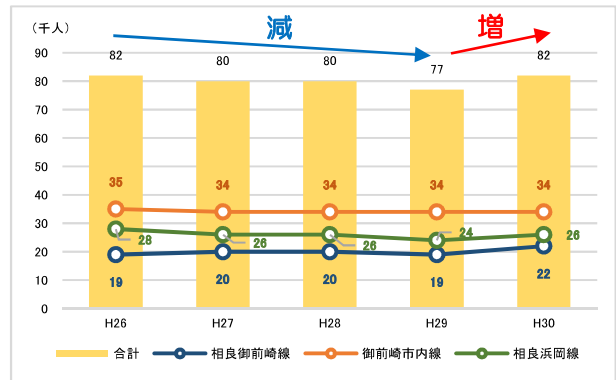
(御前崎市 HP・自主運行バス時刻表)



■ 自主運行バス路線

② 利用状況の推移

自主運行バスの年間利用者数は、平成 26 (2014) 年度から平成 29 (2017) 年度にかけて減少し、平成 29 (2017) 年度の利用者総数は、約 7 万 7 千人でしたが、平成 30 (2018) 年度には約 5 千人増加し、約 8 万 2 千人となっています。

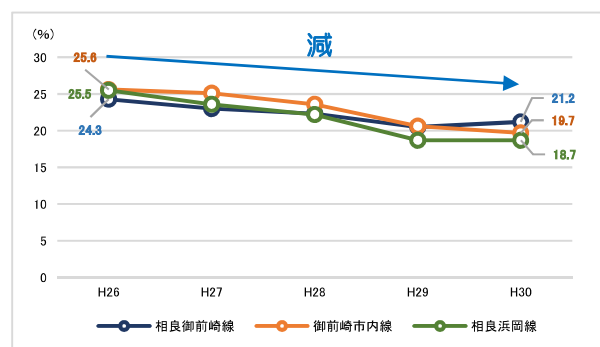


■ 自主運行バスの年間利用者数の推移

③ 収支率（運賃収入／運行経費）の推移

自主運行バスの収支率は、平成 26 (2014) 年度以降、減少しています。

収支率減少の理由として、利用者数の減少と運行経費の増加が考えられます。

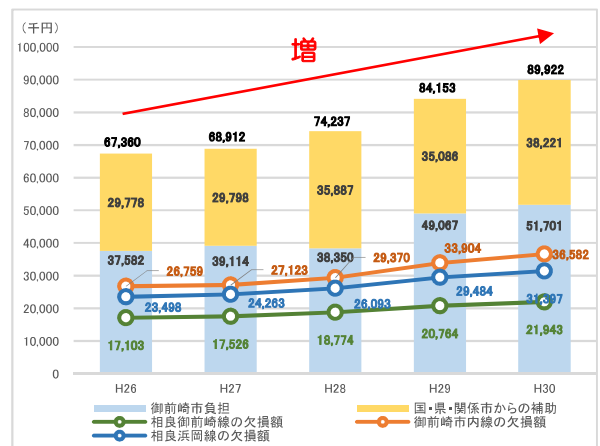


■ 自主運行バスの収支率の推移

④ 欠損額に対する御前崎市の負担額の推移

自主運行バスの欠損額は、平成 26 (2014) 年度以降、増加傾向にあります。

欠損額に対する本市の負担額は、平成 28 (2016) 年度にわずかながら減少したものの、全体的に増加傾向を示しており、平成 30 (2018) 年度には、平成 26 (2014) 年度の約 1.4 倍となる、約 5,200 万円となっています。



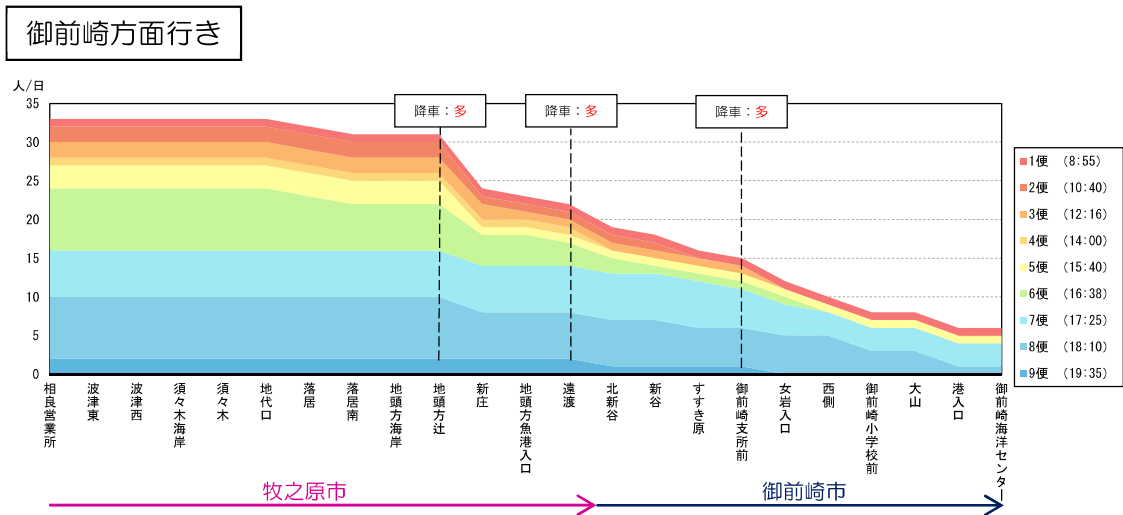
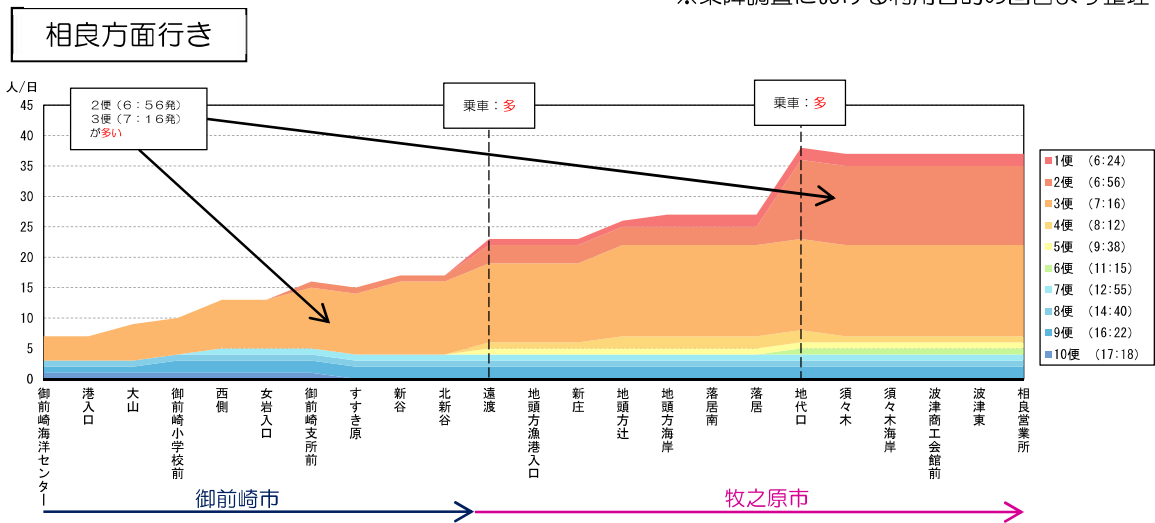
■ 自主運行バスの各路線の欠損額および欠損額に対する補助金・市負担額の推移

⑤ 相良御前崎線の乗降調査

平成 29 (2017) 年 6 月に実施された乗降調査から、相良御前崎線の特徴を整理しました。多くの利用者が相良営業所で乗降しており、通学・買い物目的の利用が多くを占めています。

	乗車の多い停留所	降車の多い停留所	利用の多い時間帯	主な目的 ^{※)}
相良方面行き	<ul style="list-style-type: none"> 地代口 御前崎海洋センター 遠渡 	<ul style="list-style-type: none"> 相良営業所 	朝	<ul style="list-style-type: none"> 通勤 通学
御前崎方面行き	<ul style="list-style-type: none"> 相良営業所 	<ul style="list-style-type: none"> 地頭方辻 御前崎海洋センター 遠渡 御前崎支所前 	夕方～夜	<ul style="list-style-type: none"> 通学 買い物

※乗降調査における利用目的の回答より整理



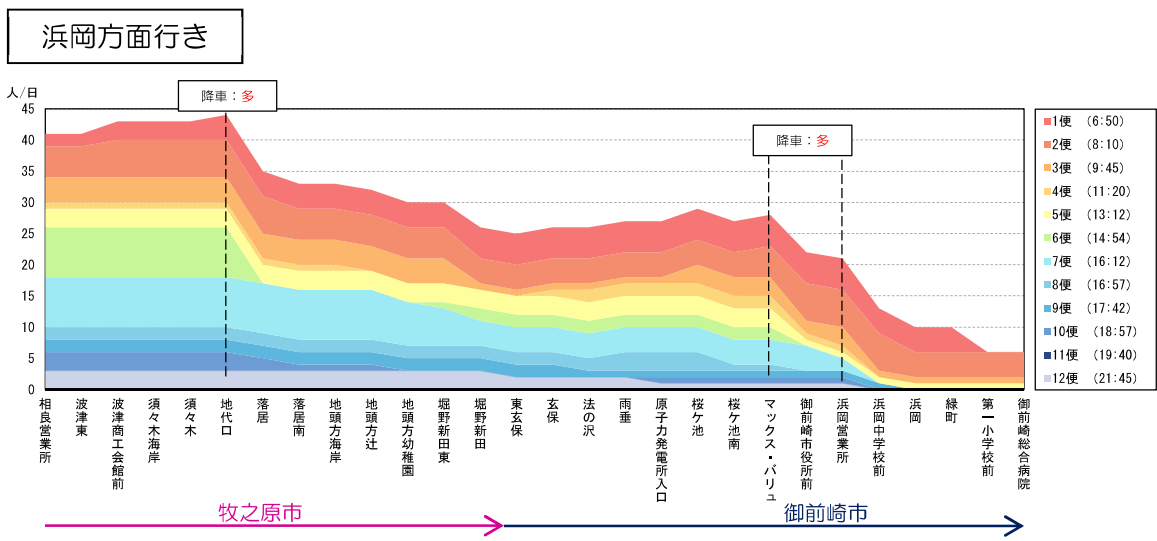
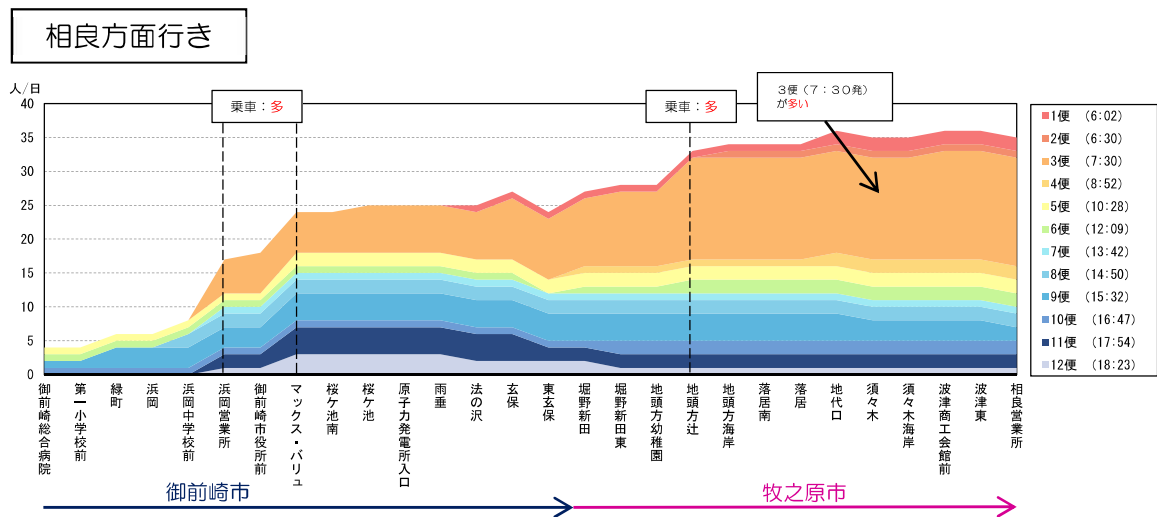
■相良御前崎線の乗降調査結果

⑥ 相良浜岡線の乗降調査

平成 29 (2017) 年 6 月に実施された乗降調査から、相良浜岡線の特徴を整理しました。
 多くの利用者が相良営業所で乗降しており、通学・通院・買い物目的の利用が多くを占めています。

	乗車の多い停留所	降車の多い停留所	利用の多い時間帯	主な目的 ^(※)
相良方面行き	・浜岡営業所 ・マックスパリュ ・地頭方辻	・相良営業所	朝	・通勤 ・通学 ・買い物
浜岡方面行き	・相良営業所	・地代口 ・マックスパリュ ・浜岡営業所	昼過ぎ～夕方	・通学 ・通院 ・買い物

※乗降調査における利用目的の回答より整理



■相良浜岡線の乗降調査結果

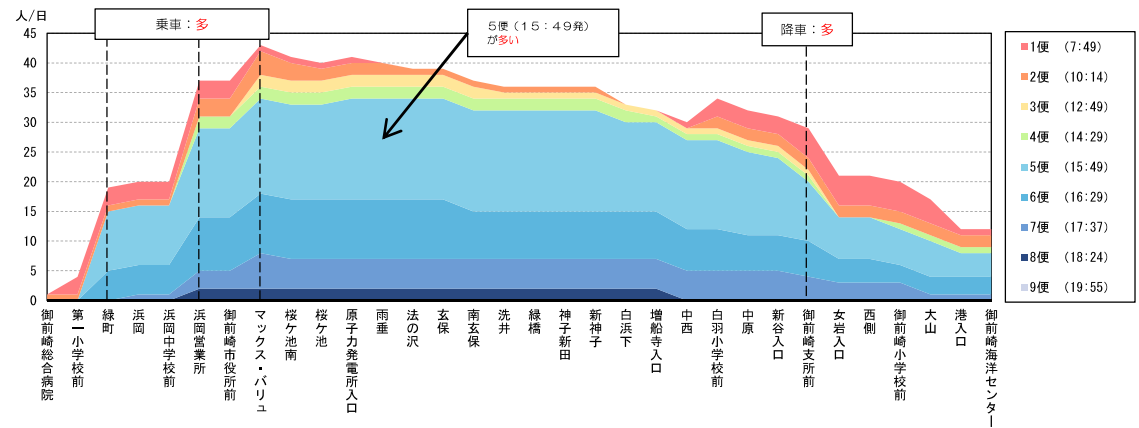
⑦ 御前崎市内線の乗降調査

平成 29 (2017) 年 7 月に実施された乗降調査から、御前崎市内線の特徴を整理しました。乗降箇所にはばらつきが多く、通学・買い物目的の利用が多くを占めています。

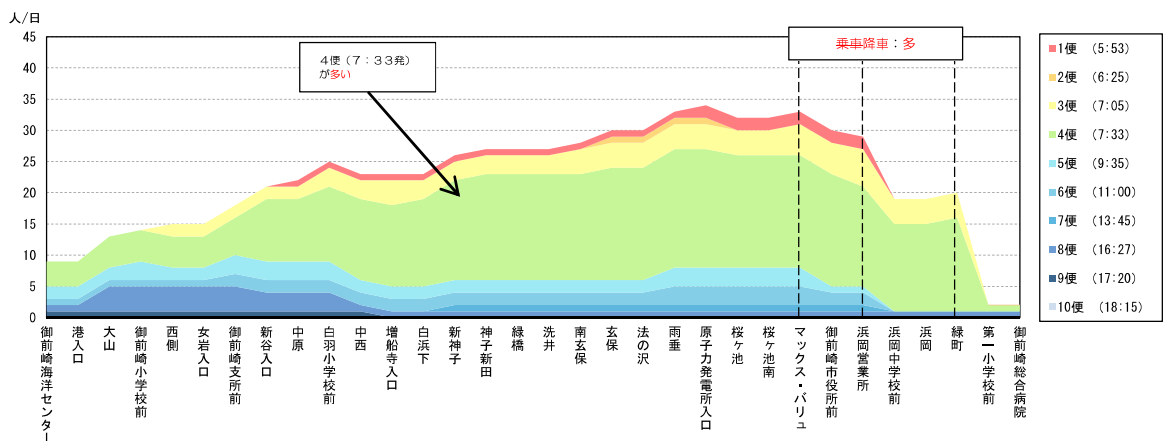
	乗車の多い停留所	降車の多い停留所	利用の多い時間帯	主な目的 ^(※)
御前崎方面行き	<ul style="list-style-type: none"> ・浜岡営業所 ・緑町 ・マックスバリュ 	<ul style="list-style-type: none"> ・御前崎海洋センター ・御前崎支所前 	昼過ぎ～夕方	<ul style="list-style-type: none"> ・通学 ・通院 ・買い物
浜岡方面行き	<ul style="list-style-type: none"> ・御前崎海洋センター 	<ul style="list-style-type: none"> ・緑町 ・浜岡営業所 ・マックス・バリュ 	朝	<ul style="list-style-type: none"> ・通学 ・買い物

※乗降調査における利用目的の回答より整理

御前崎方面行き



浜岡方面行き



■ 御前崎市内線の乗降調査結果

(4) 地域協働バス

① 運行概要

地域協働バスは、「朝比奈地域」「新野地域」「比木地域」「佐倉地域」「高松地域」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。



■地域協働バス運行範囲

(R1.12 現在)

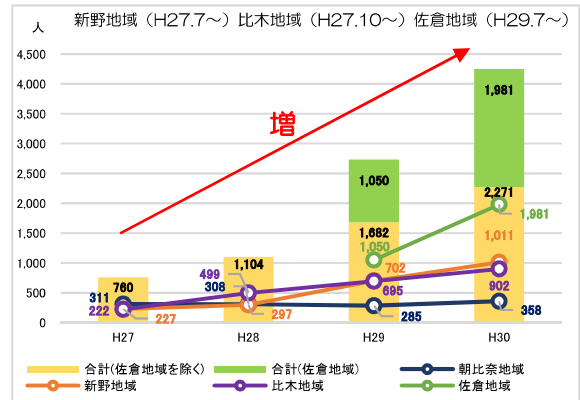
	朝比奈地域	新野地域	比木地域	佐倉地域	高松地域
運行主体	朝比奈公民館	新野地域社会福祉推進協議会	比木地域協働バス運行協議会	佐倉地域福祉推進委員会	高松地域協働バス運行協議会
運行開始	平成26年6月	平成27年7月	平成27年10月	平成29年7月	令和元年9月
運行形態	定路線定乗降場所	定路線定乗降場所	事前予約制	事前予約制	事前予約制
運行頻度	水曜日(地域内の3自治会毎に月1回)	火・水・木・金曜日の週4日(祝祭日を除く)	平日(月曜日から金曜日)8時から17時	平日(月曜日から金曜日)8時から16時	平日(月曜日から金曜日)8時から17時
運行先	【地域内⇄池新田地域】 公民館への送迎 公共機関(市役所)、金融機関(銀行、信用金庫、JA、郵便局)、市役所周辺の大型スーパー	【原則地域内のみ】 新野公民館、新野簡易郵便局、JA浜岡中央支店、地域内の商店、診療所、その他各乗降場所。 ※希望者があった場合は御前崎病院まで運行	【地域内⇄池新田地域】 公共機関(市役所、公民館)、金融機関(銀行、JA、郵便局)、医療機関、バス停留所、タクシー営業所 【地域内⇄市外】 相良営業所、公民館から15分程度の医療機関	【地域内⇄旧浜岡町内】 旧浜岡町内の公共機関(市役所、公民館、福祉会館、図書館)、各地域防災センター及びいこいの家、金融機関(銀行、信用金庫、郵便局、JA)、医療機関(市立御前崎病院、旧浜岡地域内開業医、薬局)、商業施設(大型小売店、コンビニ、理美容店、商店)、交通機関(バス停、静鉄営業所)	【地域内⇄池新田地域】 公共機関(市役所、公民館)、金融機関(銀行、JA、郵便局)、医療機関、バス停留所、タクシー営業所 【地域内⇄市外】 掛川大東浜岡線 大東支所バス停、公民館から15分程度の医療機関
運転手	ボランティア(登録17名)	ボランティア(登録11名)	ボランティア(登録21名)	ボランティア(登録30名)	ボランティア(登録22名)
利用者	高齢者による公民館事業参加者及び75歳以上で介助を必要としない高齢者及び障害者で事前に登録した方(利用登録者数38名)	車を運転できない方で事前に登録した方(利用登録者数66名)	介助を必要としない高齢者などで事前に登録した方(利用登録者数82名)	介助を必要としない65歳以上又は障害者で事前に登録した方(利用登録者数132名)	日常の交通手段がなく介助を必要としない高齢者及び障害者で事前に登録した方(利用登録者数50名)
料金	無料	無料	無料	無料	無料

(地域公共交通会議資料より)

② 利用状況の推移

地域協働バスの年間利用者数は、平成 29 (2017) 年度以降全ての地域で増加しています。

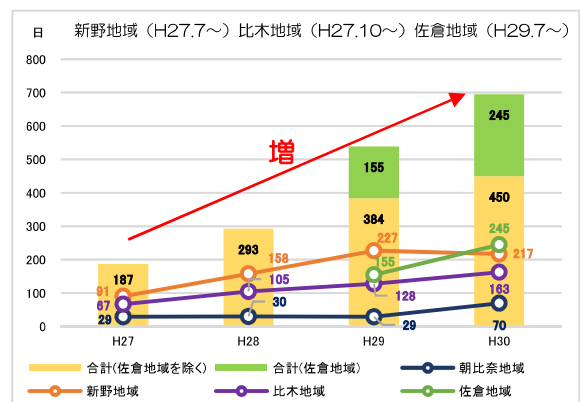
地域別では、平成 29 (2017) 年度より運行を開始した佐倉地域が最も多くなっています。



■ 地域協働バスの利用者数の推移

③ 運行日数の推移

地域協働バスの年間運行日数は、新野地域で平成 29 (2017) 年度から平成 30 (2018) 年度にかけて減少していますが、総数は平成 27 (2015) 年度以降増加しています。

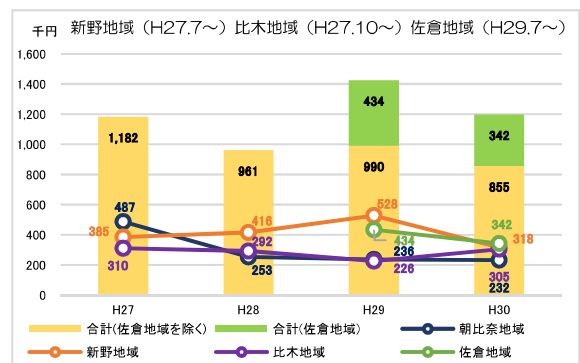


■ 地域協働バスの運行日数の推移

④ 運行経費の推移

地域協働バスの年間運行経費は、各地域約 30 万～50 万円前後で推移しています。

運行経費の主な項目は、燃料費、保険料、車検料等となっています。

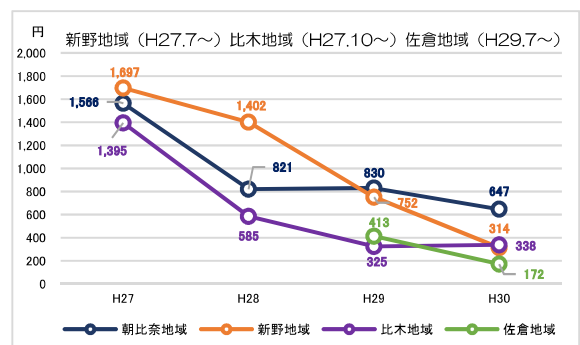


■ 地域協働バスの運行経費の推移

⑤ 利用者 1 人あたりの運行経費

地域協働バスの利用者 1 人あたりの運行経費は、平成 30 (2018) 年度において、朝比奈地域で約 650 円、新野・比木地域で約 300 円、佐倉地域で約 200 円となっています。

利用者数が年々増加していることで、1 人あたりの運行経費が減少していると考えられます。



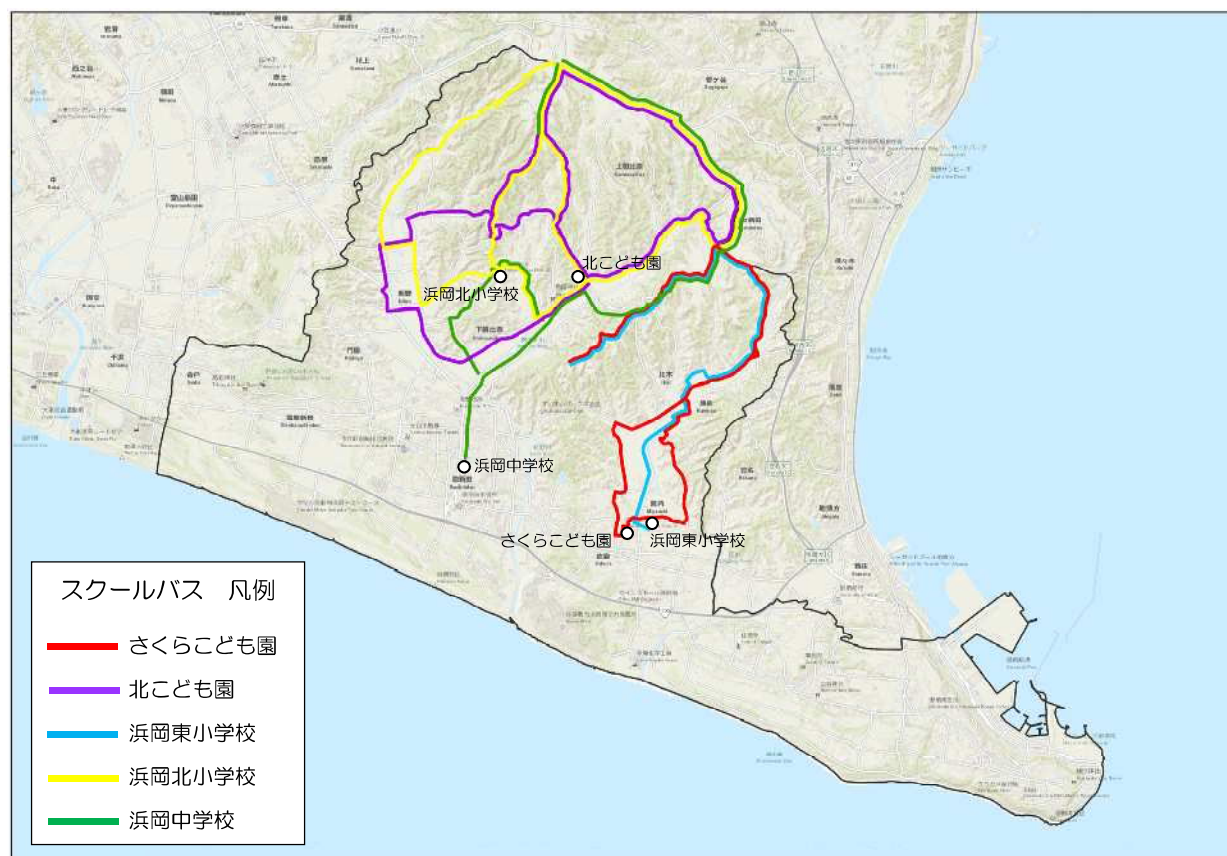
■ 地域協働バス利用者 1 人あたり運行経費の推移

(5) スクールバス

市内のこども園、小中学校への通園・通学を目的として、さくらこども園、北こども園、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園児・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。

なお、県立榛原高校や常葉大学附属菊川高校についても、市内でスクールバスが運行されています。



■スクールバス路線図

(6) その他の移動支援事業（市で実施している取組）

① 福祉タクシー利用料金助成事業

在宅の高齢者（75歳以上で運転免許証不保持者）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36枚交付しています。

② 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。

③ ママ安心タクシー利用料金助成事業

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円のタクシー券を20枚交付しています。

第5章 公共交通の利用実態・市民ニーズの把握

(1) 市民アンケート調査

1. 調査概要

市民の移動実態やバス等の利用状況、公共交通に対する意識等を把握するため、15歳以上の市民2,000人を対象としてアンケート調査を行いました。

調査対象	御前崎市民 2,000人			
調査方法	郵送配布、郵送回収 令和元(2019)年7月3日(水)発送、7月16日(火)回収〆切 (8月1日(木)到着分までを集計対象としました)			
配布数、回収数	地域	配布数	回収数	回収率
	池新田	393	199	50.6%
	高松	228	87	38.2%
	佐倉	270	89	33.0%
	比木	175	50	28.6%
	朝比奈	194	56	28.9%
	新野	176	46	26.1%
	御前崎	276	155	56.2%
	白羽	288	136	47.2%
合計	2,000	833	41.7%	

※合計の回収数は居住地域無回答を含む

2. 移動の現状

① 平日・休日の外出時の主な行き先

市内の主な行き先では、平日・休日ともに各地域から池新田地域への移動が多く、佐倉地域や御前崎地域への移動も多くなっています。池新田地域、佐倉地域、御前崎地域では、地域内の移動が最も多くなっています。

市外においては、掛川市、菊川市、牧之原市の隣接3市への移動が多く、池新田地域、高松地域では掛川市、菊川市への移動が、御前崎地域、白羽地域では牧之原市への移動が特に多くなっています。

■平日の主な外出時の行き先

平日	外出先														合計	
	池新田地域	高松地域	佐倉地域	比木地域	朝比奈地域	新野地域	御前崎地域	白羽地域	掛川市	菊川市	牧之原市	袋井市	島田市	静岡市		浜松市
池新田地域	91	5	16		1	4	2	18	17	12	2	1		4	5	178
高松地域	19	11	4	1		3	1	18	8	6	2		1	2	1	77
佐倉地域	26	3	29	1		3		4	2	7	2	1	1		1	80
比木地域	17	1	5	3		1		4	3	5	1				3	43
朝比奈地域	18		2	3	2	1	8	3	6							43
新野地域	10	2	1	3	2	1	3	13	5	1			1		2	44
御前崎地域	23	1	12			34	7	9	6	26	1	1	1		10	131
白羽地域	21	1	13	2		16	21	5	8	23		1	2	1	6	120
合計	225	24	82	4	9	3	64	32	69	60	9	4	6	7	28	716

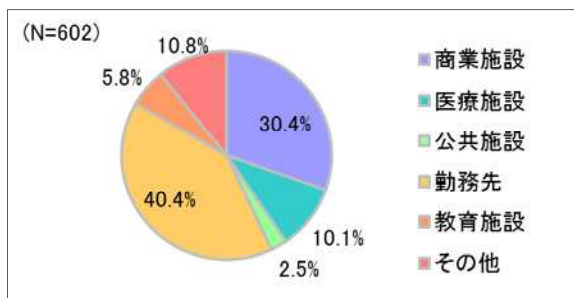
■休日の主な外出時の行き先

休日	外出先														合計		
	池新田地域	高松地域	佐倉地域	比木地域	朝比奈地域	新野地域	御前崎地域	白羽地域	掛川市	菊川市	牧之原市	袋井市	島田市	静岡市		浜松市	その他
池新田地域	83		4	2		1	3		19	11	8	3	2	6	10	7	159
高松地域	25	5	2		1	4		19	4	1	1	1	3	4	4	4	74
佐倉地域	31		12			2		7	5	5	3		3	5	3	76	
比木地域	15		5	1					3	4				2	3	2	37
朝比奈地域	20		2			3		2	3	8		2	2	2	3	47	
新野地域	22		1			3		2	9	2		1	1	1	1	42	
御前崎地域	42	1	11			1	28		3	3	20	2	4	4	3	10	132
白羽地域	29		8			16	10		8	9	9	1	3	4	4	8	109
合計	267	6	45	3	1	2	61	10	60	47	57	10	13	25	32	37	676

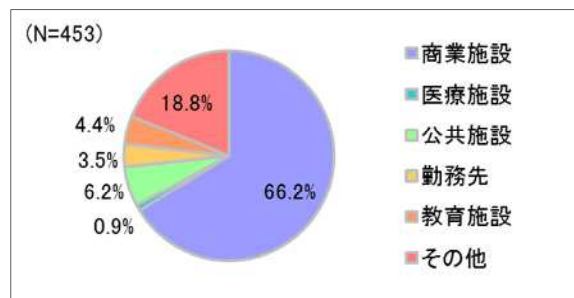
② 平日・休日の主な行き先施設

平日は、勤務先が最も多く、次いで商業施設、医療施設となっています。休日は、商業施設が最も多くなっています。

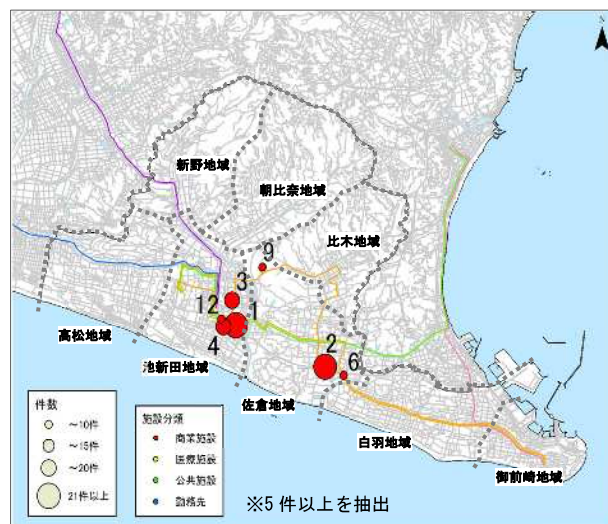
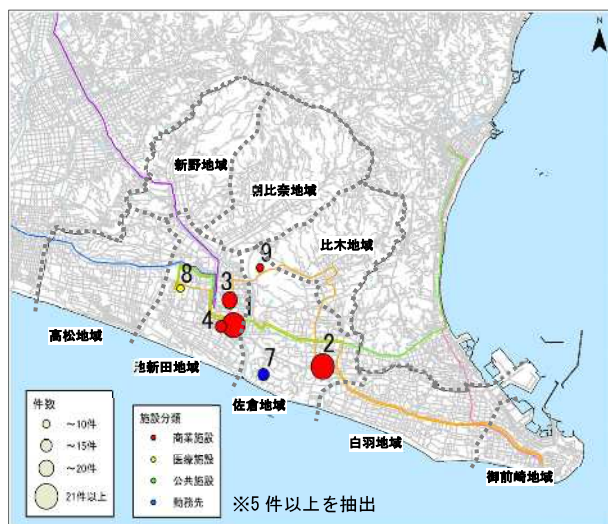
平日、休日ともに主な行き先施設は、「カインズモール」「イオンタウン浜岡」「KOマーケット」「杏林堂」などの商業施設となっており、池新田地域および佐倉地域に分布が集中しています。また平日には、「浜岡原子力発電所」や「市立御前崎総合病院」への移動が多く、休日は、浜松市や磐田市など市外の商業施設への移動も多くみられます。



■ 平日の主な行き先



■ 休日の主な行き先



番号	平日行先	地域	件数	割合 (%)
2	カインズモール	佐倉地域	32	7.1
1	イオンタウン浜岡	池新田地域	30	6.6
3	KOマーケット	池新田地域	20	4.4
4	杏林堂	池新田地域	12	2.6
7	浜岡原子力発電所	佐倉地域	12	2.6
8	市立御前崎総合病院	池新田地域	9	2.0
9	ぷるる	佐倉地域	6	1.3
-	イオン市野	浜松市	5	1.1

N=602

■ 平日の主な行き先施設

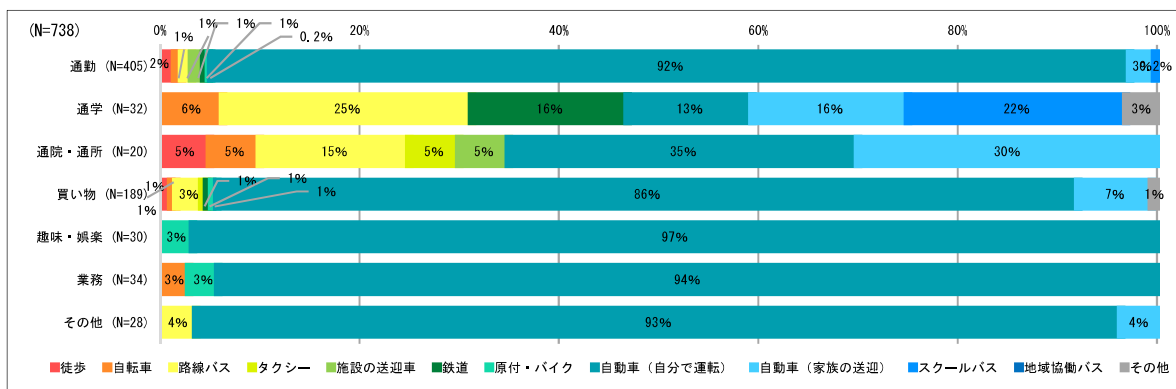
番号	休日行先	地域	件数	割合 (%)
1	イオンタウン浜岡	池新田地域	46	7.6
2	カインズモール	佐倉地域	32	5.3
3	KOマーケット	池新田地域	17	2.8
4	杏林堂	池新田地域	16	2.7
-	イオン市野	浜松市	11	1.8
6	ラック	佐倉地域	10	1.7
-	ららぽーと磐田	磐田市	10	1.7
-	アピタ	島田市	6	1.0
12	アスパル	池新田地域	6	1.0
9	ぷるる	比木地域	5	0.8

N=453

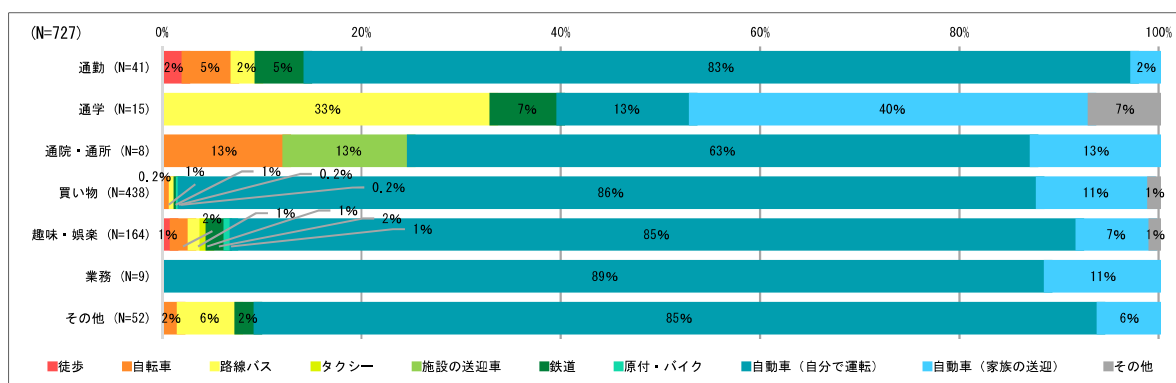
■ 休日の主な行き先施設

③ 外出時の主な交通手段

平日、休日ともに、通勤、買い物、趣味・娯楽、業務の交通手段として、自動車の占める割合が8割を超えています。通学、通院・通所では、路線バスの占める割合が、大きくなっています。



■平日の外出時の主な交通手段

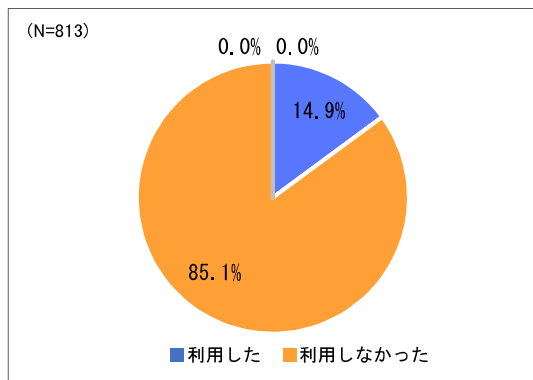


■休日の外出時の主な交通手段

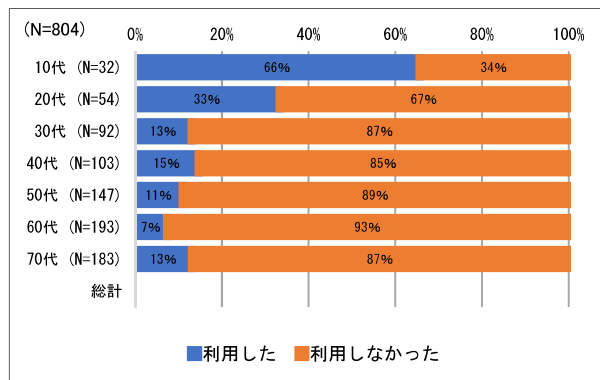
3. 路線バスについて

① 路線バスの利用状況

直近1年間で路線バスを利用した人は、全体の約15%となっています。30代から60代は利用した人の割合が少ないが、70代は多くなっています。



■路線バスの利用状況

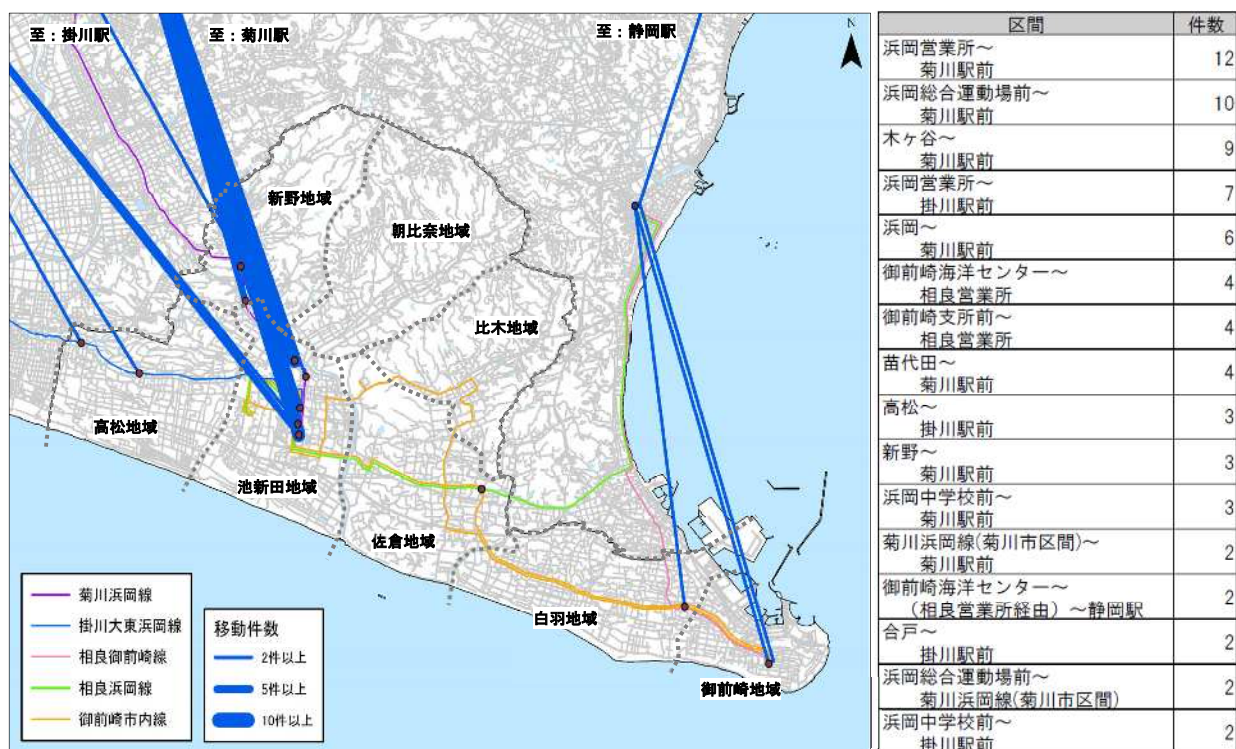


■路線バスの利用状況(年代別)

② 普段よく利用する区間

利用区間としては「浜岡営業所～菊川駅前（12件）」が最も多く、次いで「浜岡総合運動場前～菊川駅前（10件）」、「木ヶ谷～菊川駅前（9件）」となっており、「菊川駅前」への利用が多くなっています。

路線としては、「菊川浜岡線」や「掛川大東浜岡線」の利用が多く、市外への移動が多くみられます。また、相良営業所において「特急静岡相良線」に乗継ぎ、静岡駅への移動もみられます。



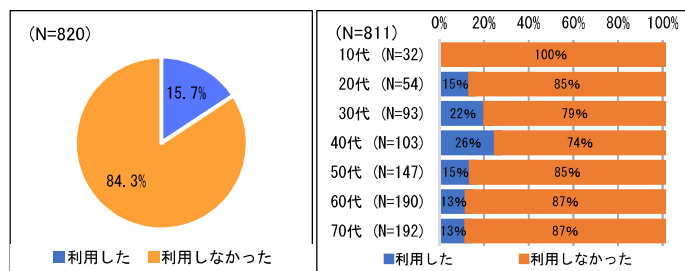
■ 普段よく利用する区間

4. タクシーについて

① タクシーの利用状況

1年間でタクシーを利用した人は、全体の約16%となっています。

タクシーの利用者は30代と40代が多くなっています。

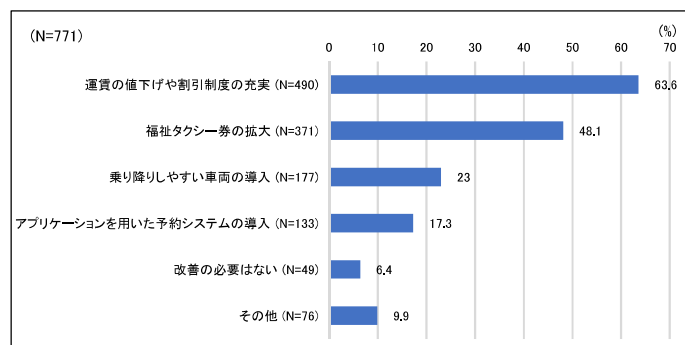


■ タクシーの利用状況

5. 公共交通の改善意向について

① タクシーの改善要望

タクシーに対する改善要望は、「運賃の値下げや割引制度の充実」が最も多く、次いで「福祉タクシー券の拡大」や「乗り降りしやすい車両の導入」となっています。

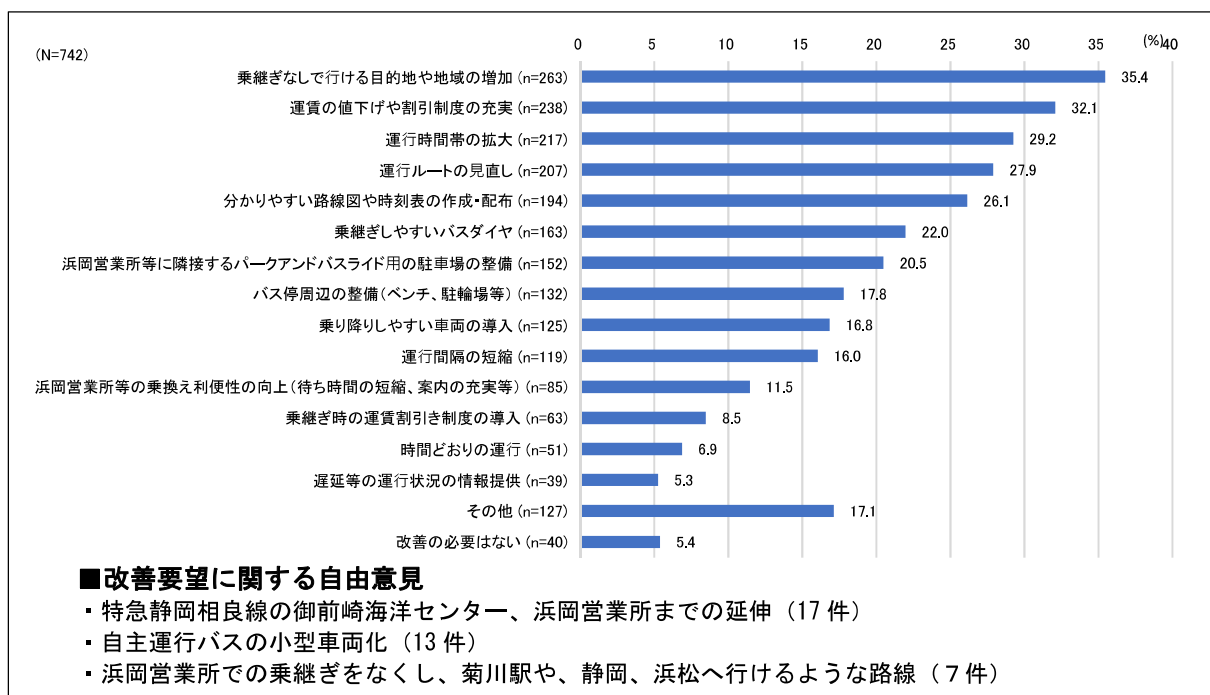


■ タクシーの改善要望

② 路線バスの改善要望

路線バスに対する改善要望は、「乗継ぎなしで行ける目的地や地域の増加」が最も多く、次いで「運賃の値下げや割引制度の充実」「運行時間帯の拡大」となっています。

「改善の必要はない」と回答した人は少なくなっています。



■ 改善要望に関する自由意見

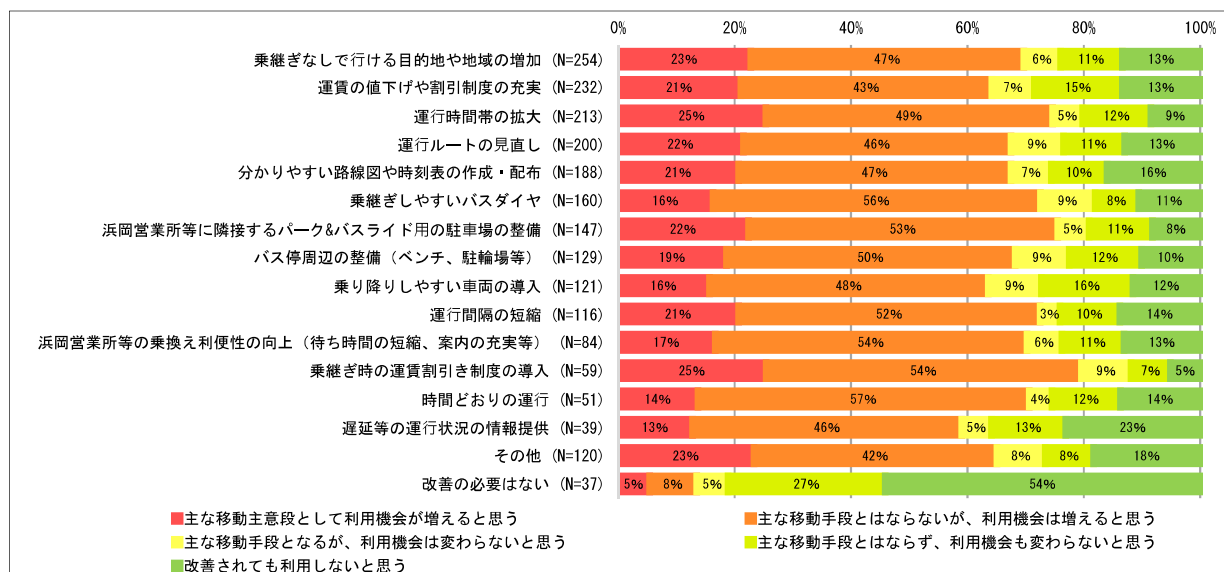
- ・ 特急静岡相良線の御前崎海洋センター、浜岡営業所までの延伸 (17件)
- ・ 自主運行バスの小型車両化 (13件)
- ・ 浜岡営業所での乗継ぎをなくし、菊川駅や、静岡、浜松へ行けるような路線 (7件)

■ 路線バスの改善要望

③ 路線バスが改善された際の、バスの利用機会の変化

「乗継ぎ時の運賃割引制度の導入」、「浜岡営業所に隣接するパーク&バスライド用の駐車場の整備」「運行時間帯の拡大」が改善された際に、利用機会が増えると回答した人の割合が多くなっています。

「乗継ぎ時の運賃割引制度の導入」は路線バスの改善要望としては意見があまり多くありませんでしたが、改善された場合には利用機会が増えると回答している人が多く、整備時の効果が期待されます。

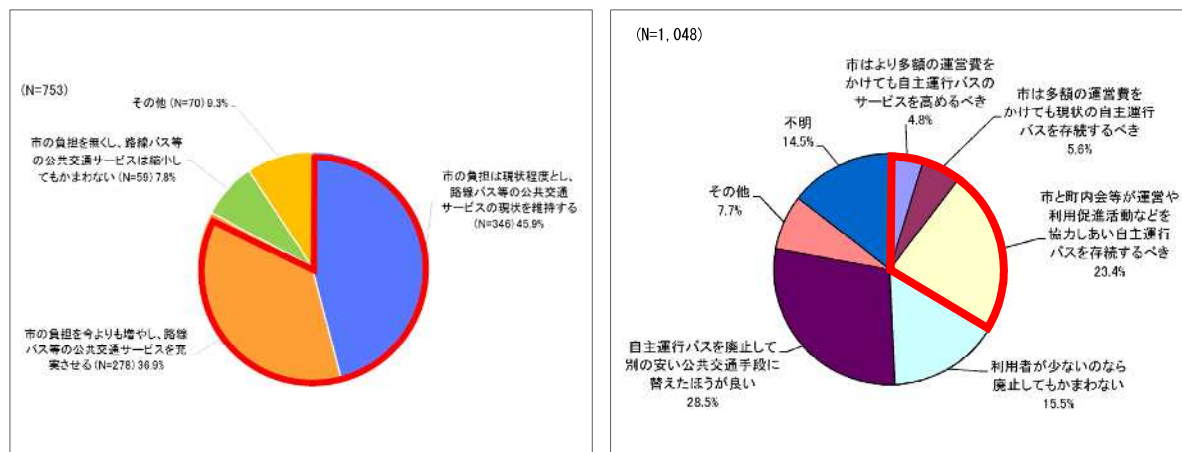


■路線バスが改善された際のバス利用機会の変化

④ 今後の路線バスの運行意向について

「市の負担は現状程度とし、路線バス等の公共交通サービスの現状を維持する」、「市の負担を今よりも増やし、路線バス等の公共交通サービスを充実させる」の意見が全体の約8割となっています。

平成 22 (2010) 年度に実施したアンケート調査結果と比較すると、約 2 倍に増えています (H22 アンケートでは、自主運行バスのみについて聞いたもので設問の対象が異なります)。



■今後の路線バスの運行意向

■今後の自主運行バスの運行意向 (H22 アンケート)

(2) ヒアリング調査

公共交通の運営上の問題点や今後の課題等を把握するため、交通事業者や地域協働バス運営団体に対してヒアリング調査を実施しました。

また、公共交通と関連した輸送サービスを所管している関係課に対しても同様にヒアリング調査を行いました。

1. 交通事業者ヒアリング調査

① 調査対象者

市内で交通事業を展開している右記の5事業者に対して、運営状況や課題等を把握することを目的としてヒアリング調査を行いました。

■ヒアリング対象者

事業者名	市内での主な事業
しずてつジャストライン(株)	乗合バス事業
御前崎タクシー(株)	タクシー事業
堀之内タクシー(株)	タクシー事業
菊川タクシー(株)	タクシー事業
(株)エボック	貸切バス事業

② ヒアリング調査結果

<利用状況>

- ・タクシー利用者は、浜岡原子力発電所への通勤や、日中の高齢者の通院や買い物の利用が多い。【タクシー事業者】
- ・福祉タクシー券は利用者にとって好評である。福祉タクシー券の使い方の一つとして、高齢者が複数人で乗り合わせ、集会施設等で開催されているサロンに行くことがある。【タクシー事業者】
- ・福祉タクシー券は利用した分の精算であり効率的な制度だと思う。【タクシー事業者】
- ・福祉タクシー券は個人差があるが、頻繁に利用する人はすぐに上限に達してしまう。【タクシー事業者】
- ・スクールバス以外に企業の輸送やスポーツ大会、子ども会など貸切の団体輸送を行っている。【バス事業者】

<運営における課題>

- ・運転手不足は大きな課題である。【全5事業者】
- ・運転手の労務単価など年々運行経費が上がっており、今後、バス事業者、行政ともに負担が増えていく。【バス事業者】
- ・運転手不足の要因のひとつは、他業種と比較し賃金が低いことが挙げられる。【バス事業者】

<利用促進などの取組み>

- ・乗合バス路線については沿線の高校生に対してリーフレットの配布などの利用促進を行っている。また、乗り方教室やバスフェスタなどバスに親しむイベント等も行っている。【バス事業者】
- ・日中（特に朝の時間帯）は利用客が少ないため、福祉施設に出向き、乗合タクシーのような形で利用者を施設まで送迎するなど、福祉施設との連携を考えている。【タクシー事業者】

- ・支払いアプリへの対応や配車アプリの導入などは一部行っており、今後も充実させていきたい。【タクシー事業者】
- ・運転手の健康診断の徹底、NASVA(独立行政法人自動車事故対策機構)による適正診断の実施、安全運転中央研修所でのバス運転の研修の実施など、安全に向けた対策を充実させている。【バス事業者】

<御前崎市の公共交通全般について>

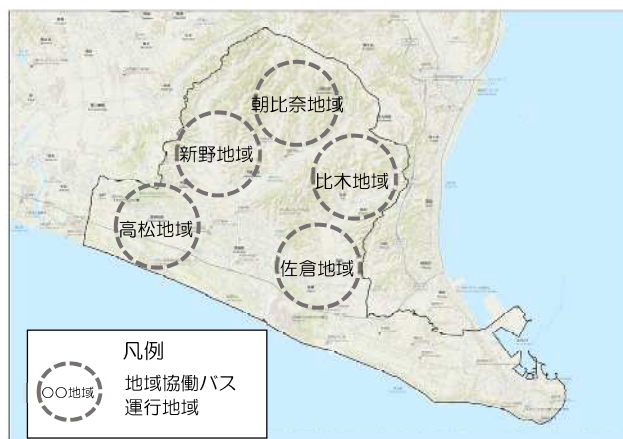
- ・バス、タクシー、地域主導の交通など役割分担をきちんと議論して欲しい。バスはあくまで中量輸送である。【バス事業者】
- ・路線の改善について検討する際は、自治体をまたいだ広域的な利用者の移動を十分考慮する必要がある。【バス事業者】
- ・地域協働バスは、道路運送法に基づいていないことや安全面などから懸念される。【タクシー事業者】
- ・地域協働バスは、タクシーと共存できる方法を検討する必要がある。【タクシー事業者】
- ・地域協働バスはプロの運転手でなくボランティアが運転しているため、事故等のリスクが大きいと思う。【バス事業者】
- ・市の課題に対して、貸切事業で協力できることがあれば協力していきたい。【バス事業者】

2. 地域協働バス運営団体ヒアリング調査

① 調査対象者

地域協働バス運営団体（朝比奈地域、新野地域、比木地域、佐倉地域）に対して、地域協働バスの利用状況及び運営の課題を把握することを目的にヒアリング調査を行いました。

なお、令和元（2019）年9月から運行を開始した高松地域は運行実績がないため調査の対象外としています。



■地域協働バス運行地域

② ヒアリング調査結果

地域協働バスの利用目的は、地域の公民館におけるイベントへの参加、買い物、通院等が多くなっています。

課題としては、運転手の確保が難しくなっており、現在無料で運行している運営方法を地域だけで継続することは難しいと考える地域もあります。

■主な意見

	利用状況、利用者意見	運営の課題
朝比奈地域	・公民館で開催されている「おたっしや教室」や「はつらつサロン」への参加者の利用が多い。	・運転手の確保が難しくなっており、今後も地域だけの運営を続けていくことは厳しい。
新野地域	・公民館で開催されている「おたっしや教室」や「はつらつサロン」への参加が多い。	・運転手の確保が難しい現状のなかで、市から補助があるとありがたい。
比木地域	・病院、公共施設の利用が主であり、公民館のイベントへの参加者の利用が多くなっている。	・責任の所在がドライバーにのみある状況を改善したい。 ・ボランティアであるため、運転手の確保が難しい。
佐倉地域	・病院（診療所等含む）、金融機関、スーパーなどが主な行先となっている。	・いつまでもボランティアでの運営は難しい。

3. 市福祉関係課ヒアリング調査

① 調査対象者

市福祉関係課（福祉課、高齢者支援課、こども未来課）に対して、地域公共交通に関わる福祉事業の利用状況及び運営の課題を把握することを目的にヒアリング調査を行いました。

② ヒアリング調査結果

福祉事業は利用者からは好評であり、今後も継続していく予定となっています。

また、福祉タクシー券の配布枚数の増加や、移送サービス事業の行先の拡大など、事業に対しての規模拡大を望む意見が多くあります。

■主な意見

	利用状況、利用者意見	運営の課題
福祉課 【福祉タクシー利用料金助成事業】	<ul style="list-style-type: none"> ・最近では、免許返納を行った方の申請が増えている。 ・福祉タクシー券の配布はありがたいが、地域によっては病院などの施設が遠いため枚数を増やしてもらいたいと聞いている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・必要な人が必要なときに利用できるようにしていきたい。 ・免許返納を提案しているが応じてもらえず、手続きが行えないことがある。
高齢者支援課 【移送サービス事業、小型リフト車貸与事業】	<ul style="list-style-type: none"> ・主に利用者の家族からの依頼が多い。 ・移動先として、市外への利用もできるようにしてほしいと聞いている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ヘルパー3人でのサービスに見直しを考えている。 ・福祉事業であるため、継続していくが、場合によっては利用者負担額を増やすことを検討している。
こども未来課 【ママ安心タクシー利用料金助成事業】	<ul style="list-style-type: none"> ・交付を受けた人で、利用する人は多くの枚数を使っているが、ほとんど使わない人（万一の保険のために取得）もいる。 ・通院時に使用することができ、とてもありがたいと聞いている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者が少ない現状もあり、令和元年度実施のアンケート調査により実態を把握し、改善していきたいと考えている。

4. 市商工観光課ヒアリング調査

① 調査対象者

市商工観光課に対して、地域公共交通について観光に着目した課題を把握することを目的にヒアリング調査を行いました。

② ヒアリング調査結果

市外からの観光客数が年々減少しているなかで、乗ること自体を目的とした公共交通機関の導入や、観光施設への移動に超小型モビリティ、自動運転などの新技術を検討することについての意見がありました。

第6章 地域公共交通の課題整理

課題1：地域公共交通体系に関する課題

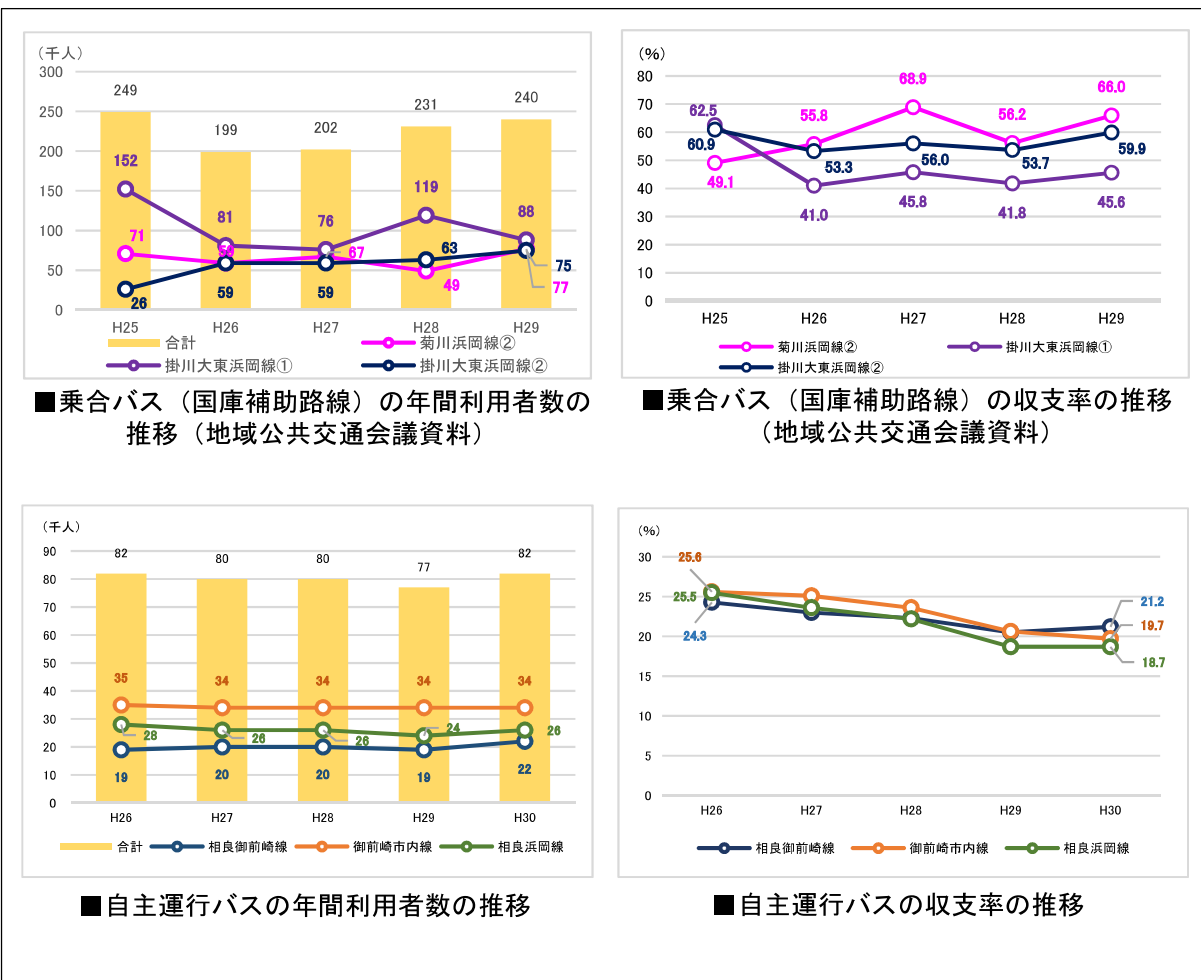
1. 都市構造を支える路線バスの維持・強化

本市は、掛川市、菊川市、牧之原市の3市と隣接しており、菊川市にはJR東海道線の「菊川駅」、掛川市には東海道新幹線停車駅である「掛川駅」、および袋井市方面へ向かうバスが発着する「大東支所」、牧之原市には静岡市方面へと向かう特急バスが発着する「相良営業所」といった交通結節点があり、池新田地域に位置する「浜岡営業所」を起終点とする路線バスで接続されています。また、市内においては浜岡地区と御前崎地区を結ぶ自主運行バスを運行しています（次ページの「図 市内のバスネットワーク」参照）。

これらの路線バスは、本市の人口が集中する地域を通過し、市の都市計画マスタープランにおける居住エリアを接続しており、都市構造の骨格の一つを形成しています。

しかしながら、乗合バスの利用者数は増加傾向にありますが、収支率は横ばいであり、自主運行バスの利用者数は減少しており、収支率は減少しています。

このため、持続的に発展する都市構造を形成する観点や市民生活を支えていく観点から、運営の効率化や沿線住民が利用しやすいよう改善を行い、維持・強化を推進していくことが課題となります。



2. 路線バスの利用が不便な地域における移動手段

路線バスの利用が不便な地域では、地域主体の取組みによる地域協働バスもありますが、自家用車の利用がほとんどとなっています。

自動車が運転できなくなった際に、移動手段が極めて少なくなってしまうことから、地域特性に応じた持続可能な移動手段を確保していくことが課題となります。

3. 広域的な公共交通ネットワークの形成

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にあたっては、隣接市を結ぶ公共交通路線が必要となります。現状においては、路線バスがその役割を果たしていますが、人口減少が進む中で、持続的な発展を行っていくためには、交流人口の増大が必要となります。

このため、広域的な移動のためのニーズに対応できる公共交通ネットワークを形成することが課題となります。



■市内のバスネットワーク

課題2：地域公共交通の利用環境に関する課題

1. 交通結節点（乗換拠点）の整備

本市の路線バスは、池新田地域に位置する「浜岡営業所」を起終点に路線が形成されています。市民アンケート調査によると、主に市民が利用する施設と浜岡営業所が離れていることや、自家用車からバスへ乗換えての利用（パーク&バスライド）や浜岡営業所を越えて移動したいとのニーズもみられました。

このため、公共交通相互、公共交通と自家用車等の各種の交通手段との乗換えがしやすい拠点を整備していくことが課題となります。

2. 公共交通を利用する際の負担の軽減

市民アンケート調査によると、路線バスの運行ルート、運行時間帯、乗継ぎ、料金、バス車両、バス停周辺の環境、情報提供など、ハード面、ソフト面ともに改善の要望があり、それらが改善された場合は、バスの利用機会が増えるとの意見が見受けられました。

このため、公共交通の利用者を増やすためには、それらの公共交通を利用する際の負担を軽減していくことが課題となります。

3. 新しい地域公共交通の確保

移動に関する技術開発やICT（情報通信技術）やAI（人工知能）の進展により、自動運転や公共交通料金の決済方法などが新たに開発されつつあります。

このため、それらの新技術を活用した、利便性や効率性を高めた地域公共交通を推進していくことが課題となります。

4. 地域公共交通とその他の移動支援事業との連携

地域公共交通は、すべての居住地をカバーできるわけではありません。本市でも「福祉分野」や「教育分野」と連携して移動の足を確保しています。

このため、地域公共交通は、それらの各種の移動支援事業との棲み分けと連携を図ることが課題となります。

課題3：地域公共交通を支える仕組みに関する課題

1. 地域公共交通の利用促進

市民アンケート調査の自由意見では、自分自身や高齢の親が自動車を運転できなくなった時に、日常の移動の足として、本市の公共交通の現状に対して不安を感じている意見が多くみられました。

その一方で、現在の路線バス全体では、利用者が減少傾向にあり、公費による補助額が増加しています。しかし、市民アンケート調査の結果によると、路線バスに対する公費の投入に関しては、約10年前に比べ反対意見は少なくなっており、公共交通の必要性が市民に根付きつつあると考えられます。

このため、そのような機運を契機として、地域公共交通の利用者を増やすために、地域公共交通を市民全体で支えていく体制づくりや、公共交通を利用しやすくするための仕組みづくりを図っていくことが課題となります。

2. 隣接市との広域連携

本市において、公共交通による広域的な移動を行う際は、隣接市で新幹線や鉄道に乘換える必要があります。また、通勤、通学、買物といった日常生活において、隣接市との移動も多くみられます。

本市における公共交通による広域的な移動は、市民や市外からの来訪者にとって、必要不可欠なことであり、そのために、隣接市の公共交通担当部局等と連携しながら、都市をまたぐ移動の利便性を確保していくことが課題となります。

3. 運転手の確保

公共交通業界における運転手不足は全国的な問題となっており、ヒアリング調査によると、本市に関わる交通事業者においても、路線バス、タクシーなどの運転手が不足しています。

地域公共交通を持続させていくためには、運転手の確保を図っていくことが課題となります。

4. 地域公共交通に関する事業の評価

地域公共交通を維持するためには、公費の投入が必要な状況にあります。

市民のニーズに応えた適正な財政支出が行われているか確認する必要があることから、地域公共交通に関する事業について、評価と改善を行うための仕組みをつくることが課題となります。

第7章 御前崎市の公共交通づくりの基本方針

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3つの基本方針を設定します。

基本方針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 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。
- ② 路線バスの利用が不便な地域においては、地域主体の取り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。
- ③ 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。

基本方針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 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。
- ② 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。
- ③ 新たなモビリティサービスの実現に向けた、ハード整備やソフト事業の導入を検討します。
- ④ 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。

基本方針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 「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。
- ② 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)の地域公共交通網形成計画と調整を図るための、連携体制を構築します。
- ③ 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。

第8章 御前崎市の地域公共交通体系

3つの基本方針に沿った取り組みの推進にあたり、本市の地域公共交通の骨格となる公共交通軸と確保すべき機能を設定します。また、都市の拠点となるエリアや観光振興を図るエリアにおける交通環境の考え方について整理します。

公共交通軸形成の方針

- 移動の範囲や目的から地域公共交通を「広域基幹交通軸」「基幹交通軸」「補助交通」の3つの機能に区分し、それぞれの適切な機能分担の下、効率的に公共交通網を形成します。

機能区分	交通機能	交通機関
広域基幹交通軸	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	(特急)静岡相良線【延伸検討】 快速バス(仮)【導入検討】 空港アクセス【構想】※ 乗合バス
基幹交通軸	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、隣接市の主なバス停等を連携する公共交通軸	自主運行バス
補助交通	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	地域協働バス 新たなモビリティサービス 等

※牧之原市地域公共交通網形成計画「地域公共交通ネットワークのイメージ」

都市拠点エリア、観光振興エリアにおける交通環境の考え方

- 各機能相互や自動車、自転車と公共交通の円滑な乗換えが可能な交通結節機能を確保します。
- 観光施設を快適に回遊できる移動手段を確保します。

次ページに本市の目指す地域公共交通ネットワークのイメージを示します。

御前崎市が目指す地域公共交通ネットワークのイメージ



第9章 取組およびスケジュール

本市の目指す地域公共交通の実現に向けて実施する取組みを、3つの基本方針ごとに示します。

基本方針	取組
基本方針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	取組1-1：乗合バス・自主運行バスの維持・強化
	取組1-2：地域協働バスの運行形態の見直し
	取組1-3：観光と公共交通事業の連携
基本方針2 市民が安心して暮らしていくことが出来る地域公共交通の利用環境の実現	取組2-1：利便性の高いバス停の整備
	取組2-2：多様なニーズに対応した車両の導入
	取組2-3：乗継ぎ利便性の向上
	取組2-4：適切な情報提供の実施
	取組2-5：新技術の導入検討
	取組2-6：民間企業との連携
	取組2-7：福祉分野、教育分野との連携
基本方針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	取組3-1：公共交通の利用意識の醸成
	取組3-2：地域公共交通を支える担い手の確保
	取組3-3：隣接市等との連携・調整の実施
	取組3-4：継続的な評価・改善のための地域公共交通会議の活用

取組 1-1：乗合バス・自主運行バスの維持・強化

取組の考え方

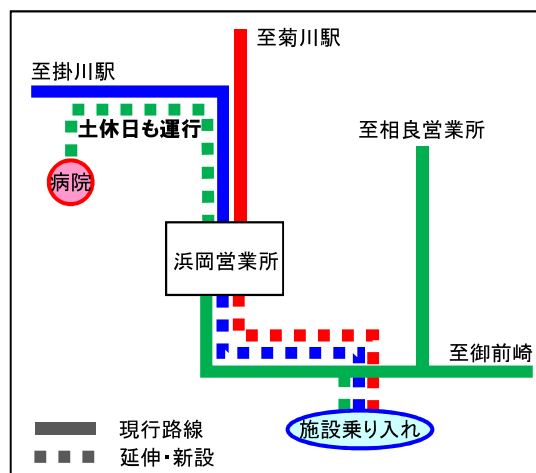
市内を運行する乗合バスと自主運行バスは、市民生活を支えていくための骨格として機能しています。しかし、バス交通の収支率は減少ないしは横ばいであり、公共交通の利便性に対する市民の満足度は低い状況であるため、既存の乗合バスと自主運行バスの利便性の向上を図ります。

取組の内容

1) 既存バス路線の維持・改善の検討

乗合バスの「菊川浜岡線」と「掛川大東浜岡線」、自主運行バスの「御前崎市内線」と「相良浜岡線」、「相良御前崎線」は、市民生活を持続的に支える「広域基幹交通軸」と「基幹交通軸」として市内外の拠点間を連絡するネットワークを維持していきます。

その中で、都市拠点エリアにおいて、市民の多くが利用する公共施設や主要な商業施設への路線バスの乗入れを検討するとともに、利用者の少ない御前崎市内線比木経由の路線の見直し等について検討します。



■基幹交通軸の延伸イメージ
(都市拠点エリア拡大)

2) 「(特急) 静岡相良線」の延伸の検討

静岡市への通勤実態や移動ニーズをふまえ、新たな「広域基幹交通軸」として、「静岡駅」(静岡市)と「相良営業所バス停」(牧之原市)を結ぶ「(特急) 静岡相良線」の市内への延伸について検討します。

3) 快速バス(仮)の導入の検討

菊川駅や掛川駅を結ぶバス路線は、バス停が多く所要時間がかかります。運行経路を短縮させ、速達性を確保した「広域基幹交通軸」として快速バス(仮)の導入について検討します。

■広域基幹交通軸(広域図)

取組の実施主体

御前崎市、バス事業者、隣接市、商業施設事業者

取組の実施年度

	R2	R3	R4	R5	R6
1)	検討・調整	⇒	実証実験	実施	継続実施
2)	検討・調整	⇒	⇒	⇒	実証実験
3)	検討・調整	⇒	⇒	⇒	実証実験

取組 1-2 : 地域協働バスの運行形態の見直し

取組の考え方

地域協働バスは、最初に運行を開始した朝比奈地域において5年が経過し、運行を行っている5地域全体で利用者の増加がみられ、高齢者等の地域の移動手段として定着してきています。その一方で、ボランティア運転手の高齢化や新たな運転手の担い手不足、運行地域の拡大に伴う経費の増加等、取組みを継続することが困難な問題や課題が発生しています。

路線バスの利用を促進する地域の足（補助交通）としての取組みの継続を図ります。

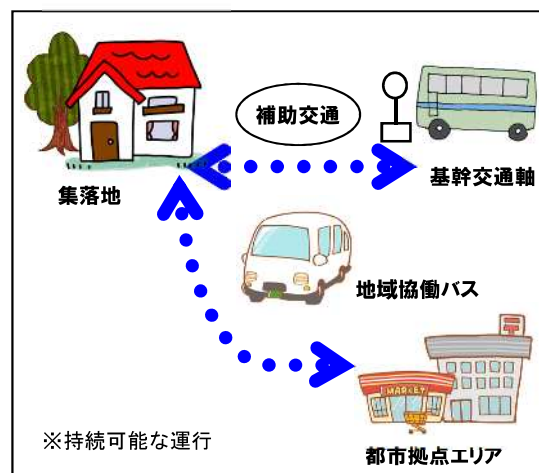
取組の内容

1) 運行形態の見直しの検討

地域協働バス運営団体と連携し、路線バスの利用が不便な地域の移動手段として持続可能な運行形態への見直しを検討します。

2) 事業の持続性確保のための有償化等に関する検討

運転手の担い手不足への対応や運行の安全性の向上を図るため、有償化によるタクシー事業者等への委託等を含めた持続可能な事業としてのあり方を検討します。



■補助交通の運行イメージ

取組の実施主体

御前崎市、地域協働バス運営団体、交通事業者

取組の実施年度

	R2	R3	R4	R5	R6
1)	検討・調整	実施	見直・継続実施	⇒	⇒
2)	検討・調整	⇒	⇒	実証実験	実施

取組 1-3 : 観光と公共交通事業の連携

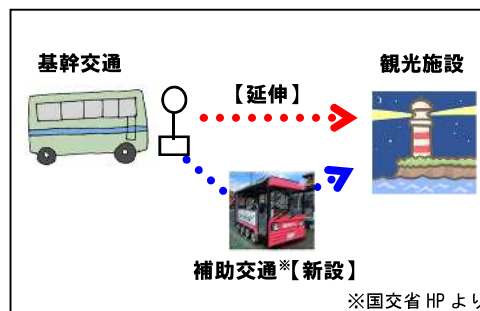
取組の考え方

「観光振興エリア」等に位置する観光地は、既存の路線バスから離れた場所に位置するため、新たな公共交通によるアクセス向上を図り、公共交通を利用した観光の利便性の向上と公共交通を利用する観光客数の増加を図ります。

取組の内容

1) 観光振興エリアの公共交通の確保の検討

観光振興エリアに位置付けられている御前崎港周辺、御前崎灯台周辺、御前崎ロングビーチ、浜岡砂丘、あさわふる里公園、風のマルシェ御前崎への移動手段として、既存路線バスの延伸や乗合タクシー等の新型輸送サービスの導入を検討します。



■観光振興エリアでの移動イメージ

2) 自転車ネットワークと連携した

公共交通ネットワークの検討

ナショナルサイクルルートへの登録を目指している太平洋岸自転車道を活用した観光振興を図るため、自転車ネットワークと連携した公共交通ネットワークの形成を検討します。



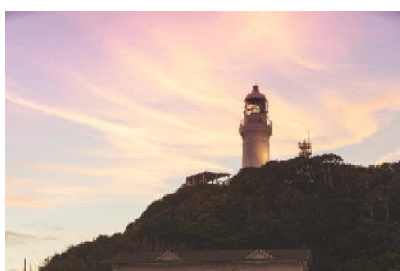
■太平洋岸自転車道（静岡県 HP より）

取組の実施主体

御前崎市、交通事業者、観光協会、観光事業者、静岡県

取組の実施年度

	R2	R3	R4	R5	R6
1)	検討・調整	⇒	⇒	実証実験	実施
2)	検討・調整	⇒	実証実験	実施	継続実施



■御前崎灯台（市 HP より）



■浜岡砂丘（市 HP より）



■マリンパーク御前崎（市 HP より）

取組 2-1：利便性の高いバス停の整備

取組の考え方

バス相互の乗換えや、バスと自動車、バスと自転車との乗換えのニーズを踏まえ、乗換えの利便性を向上させます。

取組の内容

1) 乗換え拠点となるバス停の待合環境の改善の検討

乗換え拠点となるバス停（「浜岡営業所」等）の待合環境を改善するため、屋根付きのバス停の整備、待合スペースの改善を図ります。



■屋根付きのバス停イメージ
（国交省 HP より）

2) パーク&バスライド、サイクル&バスライドの環境整備の検討

パーク&バスライド、サイクル&バスライド等、バス停の徒歩圏外からの利用ニーズに対応するため、バス停に隣接する市有地等において、駐車場や駐輪場整備を検討します。



■パーク&バスライド施設・交通ターミナルイメージ
（千葉県市原市 HP より）

3) 交通ターミナルの整備の検討

市民の多くが利用する公共施設、主要な商業施設やその周辺において、路線バスや地域協働バス、タクシー、自動車、自転車等、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を検討します。

取組の実施主体

御前崎市、バス事業者、商工会、商業施設事業者、静岡県

取組の実施年度

	R2	R3	R4	R5	R6
1)	検討・調整	⇒	⇒	実施	継続実施
2)	検討・調整	実証実験	実施	継続実施	⇒
3)	検討・調整	⇒	⇒	⇒	実施

取組 2-2：多様なニーズに対応した車両の導入

取組の考え方

公共交通車両のバリアフリー化や車両の小型化のニーズをふまえ、車両購入の補助や市で購入した車両による運行委託等により、公共交通の利用環境を改善し、バス利用者の増加を図ります。

取組の内容

1) バリアフリー車両の導入の検討

高齢者や障がい者等にとって利用しやすいよう、国の地域公共交通バリア解消促進等事業などを活用し、低床バス車両の導入を促進します。

また、ユニバーサルデザイン（UD）タクシー車両の導入を促進します。



■UD タクシー
(神奈中タクシーHP より)

2) 小型バス車両の導入の検討

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、小型のバス車両の導入を検討します。



■小型バス
(日野自動車(株)HP より)

3) 環境負荷の少ない車両の導入の検討

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、地球環境を守る観点から公共交通の利用を促進します。



■電気バス (国交省 HP より)

4) バス車両への自転車輸送の検討

取組 1-3 2)とあわせ、自転車をバス車内に積載することが可能な環境や自転車ラック付きバスの導入を検討します。



■サイクルラックバス
(伊豆市 HP より)

取組の実施主体

御前崎市、交通事業者、静岡県

取組の実施年度

	R2	R3	R4	R5	R6
1)	検討・調整	⇒	実施	継続実施	⇒
2)	検討・調整	⇒	⇒	実施	継続実施
3)	検討・調整	⇒	⇒	⇒	実施
4)	検討・調整	⇒	実証実験	実施	継続実施

取組 2-3 : 乗継ぎ利便性の向上

取組の考え方

本市の路線バスは、主に浜岡営業所バス停を基点に路線が構成されています。バスの乗継ぎのニーズはありますが、乗継ぎのしやすいバスダイヤになっておらず、また、路線バス相互の乗継ぎにおいては、それぞれ初乗り運賃が必要となり、割高な運賃となってしまうことがあります。公共交通の利用者の増加を図るため、バス相互の乗継ぎの利便性を高めます。

取組の内容

1) 乗継ぎしやすいダイヤの設定の検討

R1.11 現在

既存の路線バスは、浜岡営業所バス停等において、乗継ぎが可能となっています。それらのバス停において、待ち時間の少ないダイヤ設定を検討します。

	到着時間	⇒	出発時間	待ち時間	
菊川浜岡線→御前崎市内線	7:52	⇒	7:55	3分	最短
	12:08	⇒	13:06	58分	最長
	到着時間	⇒	出発時間	待ち時間	
御前崎市内線→菊川浜岡線	16:35	⇒	16:36	1分	最短
	20:01	⇒	20:28	27分	最長

■浜岡営業所での乗継ぎ時間

2) 自主運行バスにおける乗継ぎ割引の実施の検討

バス乗継ぎ時の金銭面での負担を軽減するため、バス事業者の協力の下、自主運行バス相互および自主運行バスからその他の路線バスに乗継いだ場合の、割引運賃の導入を検討します。



■乗換割引イメージ
(名古屋市交通局 HP より)

取組の実施主体

御前崎市、バス事業者

取組の実施年度

	R2	R3	R4	R5	R6
1)	検討・調整	⇒	実施	継続実施	⇒
2)	検討・調整	⇒	実施	継続実施	⇒

取組 2-4 : 適切な情報提供の実施

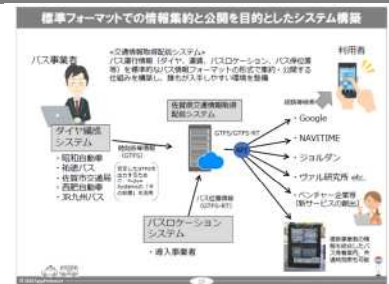
取組の考え方

公共交通に関する情報提供のニーズをふまえ、様々な情報提供により、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ります。

取組の内容

1) 自主運行バスの情報提供の検討

経路検索サービスの一部において、自主運行バスの時刻運賃検索ができないものがあります。それらの情報提供事業者に対し、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）の整備を促進します。



■GTFS-JP イメージ
(九州運輸局 HP より)

2) バスロケーションシステムの導入の検討

乗換えが可能なバス停においては、乗り継ぎ情報を提供できるようデジタルサイネージの設置をバス事業者と協力して進めます。

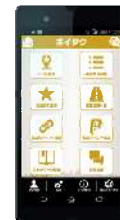
それ以外のバス停では、スマートフォンアプリによる運行情報の提供をバス事業者と協力して進めます。



■バスロケーションシステム
イメージ (国交省 HP より)

3) タクシー配車アプリの周知

市内のタクシー事業者では、スマートフォンアプリによる配車サービスを提供しています。これらのアプリを周知することにより、タクシー利用者の増加を図ります。



■タクシー配車アプリイメージ
(ポイタク HP より)

4) 広報紙による公共交通に関する取組みの周知

公共交通に関する市の取組みの紹介を「広報おまえぎ」等により行います。また、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します。

取組の実施主体

御前崎市、情報提供事業者、交通事業者

取組の実施年度

	R2	R3	R4	R5	R6
1)	実施	継続実施	⇒	⇒	⇒
2)	検討・調整	⇒	実施	継続実施	⇒
3)	検討・調整	⇒	実証実験	実施	継続実施
4)	実施	継続実施	⇒	⇒	⇒

取組 2-5 : 新技術の導入検討

取組の考え方

公共交通分野においては、運転手不足の解決や料金決済の簡略化等を目的に、ICT技術を活用した新技術の実証実験が行われています。本市においても、運転手不足等の課題の対応に、これら新技術の活用を検討します。

取組の内容

1) 自動運転車両の導入の検討

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乗合バスの導入実験が全国で進められています。本市においても、自主運行バス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。



■自動運転イメージ (国交省 HP より)

2) 新型輸送サービスの導入の検討

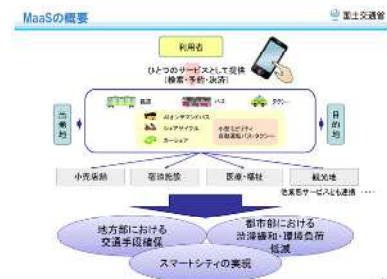
ラストワンマイルを担う新たなモビリティサービスとして、グリーンスローモビリティの導入実験が全国で進められています。本市においても、地域協働バスに代わる移動手段や観光拠点へのアクセス手段について情報収集および導入の可能性について検討します。



■グリーンスローモビリティイメージ (国交省 HP より)

3) M a a S の導入の検討

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M a a Sの導入研究が進められています。M a a S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。



■M a a S イメージ (国交省 HP より)

取組の実施主体

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

取組の実施年度

	R2	R3	R4	R5	R6
1)	検討	⇒	⇒	⇒	実証実験
2)	検討	⇒	⇒	実証実験	実施
3)	検討	⇒	⇒	⇒	実証実験

取組 2-6 : 民間企業との連携

取組の考え方

中部電力浜岡原子力発電所等、本市に立地する民間企業の中には、従業員送迎用としてバスを運行している企業があります。その一方で、本市では浜岡原子力発電所入口バス停を通る自主運行バスを運行しています。企業の送迎バスと連携することで、双方のバスの効率化を図ります。

取組の内容

1) 自主運行バスの利用促進の検討

必要に応じて、自主運行バスの経路、時間帯の変更を行い、企業にとっても利用しやすい仕組みを検討します。

2) 企業の送迎バスとの連携の検討

企業の送迎バスについて、企業と情報交換を行い、送迎バスの有効利用について、企業との連携を検討します。



■企業の送迎バスイメージ
(株エポック HP より)

取組の実施主体

御前崎市、民間企業

取組の実施年度

	R2	R3	R4	R5	R6
1)	検討	⇒	⇒	⇒	⇒
2)	検討	⇒	⇒	⇒	⇒

取組 2-7：福祉分野、教育分野との連携

取組の考え方

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。それらの移動支援事業と公共交通事業の重複はありませんが、地域公共交通の改善により棲み分けや連携を図ります。

取組の内容

1) 公共交通の改善に合わせた調整

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。

取組の実施主体

御前崎市

取組の実施年度

	R2	R3	R4	R5	R6
1)	連携	⇒	⇒	⇒	⇒



■スクールバス
(株エポック HP より)



■移送サービス事業
(東海清風園 HP より)



■福祉タクシー券
(御前崎市)



■ママ安心タクシー券
(御前崎市)

取組3-1：公共交通の利用意識の醸成

取組の考え方

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、市民一人ひとりで公共交通を支えるという考え方を共有し、地域公共交通は、自分自身のものであるという利用者意識の醸成を図ります。

取組の内容

1) 公共交通の利用促進のための取組みの推進

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。



■乗り方教室
(御前崎小学校 HP より)

2) 市職員等を対象としたモビリティ・マネジメントの推進

市庁舎は、池新田地域の市役所本庁と白羽地域の御前崎支所の2箇所立地し、その間には自主運行バス「御前崎市内線」が運行しています。そこで、庁舎間の移動について、「御前崎市内線」を活用するよう市職員へ意識啓発を図るとともに、庁舎間のバス専用の時刻表の作成や、会議等の時間を自主運行バスの時間帯に合わせるなど、市職員一丸となった利用促進を行います。



■宇治地域通勤マップ
(国交省 HP より)

また、市職員の公共交通による通勤についても検討します。さらに、庁舎勤務以外の市内で働く職員に対しても取組みを展開します。

3) 企業と連携した職場モビリティ・マネジメントの推進

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。

取組の実施主体

御前崎市、商工会、民間企業、市民、静岡県

取組の実施年度

	R2	R3	R4	R5	R6
1)	検討	実施	継続実施	⇒	⇒
2)	実施	継続実施	⇒	⇒	⇒
3)	検討	実施	継続実施	⇒	⇒

取組3-2：地域公共交通を支える担い手の確保

取組の考え方

地域協働バスを運行している朝比奈地域、新野地域、比木地域、佐倉地域、高松地域では、各地域の団体が主体となって地域の実情に即した移動手段の確保を行っています。このように、地域公共交通を支えるために、担い手となる人や組織の支援を図ります。

また、本市に関わる交通事業者からは、運転手不足が課題となっていることが示されていることから、運転手確保を図ります。

取組の内容

1) 地域公共交通を支える地域組織の支援

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、地域協働バスの運営団体等を中心に、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。



■地域公共交通勉強会
(中部運輸局 HP より)

2) 地域公共交通を支える運転手確保に向けた連携

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。



■バス運転手の合同採用説明会
パンフレットイメージ
(公社日本バス協会 HP より)

取組の実施主体

御前崎市、地域協働バス運営団体、国、静岡県、交通事業者、商工会

取組の実施年度

	R2	R3	R4	R5	R6
1)	実施	継続実施	⇒	⇒	⇒
2)	連携	⇒	⇒	⇒	⇒

取組3-3：隣接市等との連携・調整の実施

取組の考え方

本市の路線バスは、「御前崎市内線」を除き市域をまたぐため、隣接市（掛川市、菊川市、牧之原市）の地域公共交通と密接に関わります。このため、再編等を実施する際は、隣接市との連携・調整を進めます。

取組の内容

1) 隣接市等との連携・調整の実施

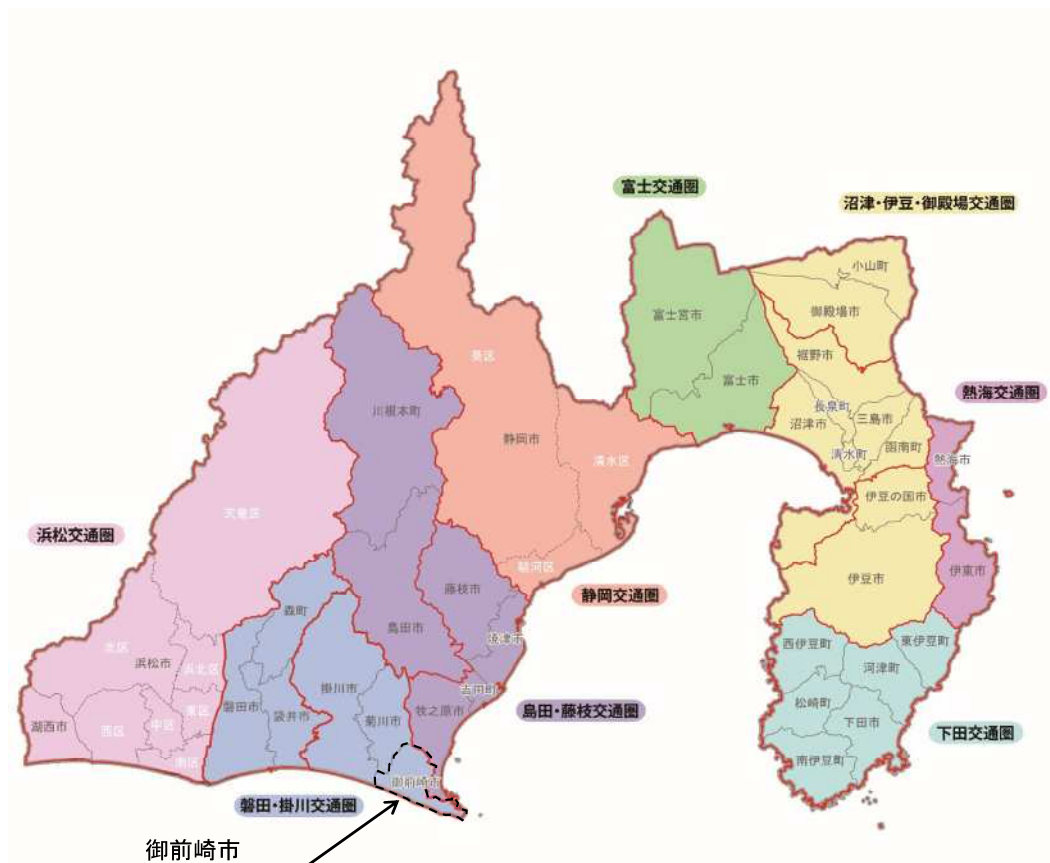
広域的な移動の確保や新たな需要の創出、市民のニーズに応えることを目的に、引き続き連携・調整を実施します。また、隣接市だけでなく国土交通省中部運輸局が進める交通圏に含まれる自治体との連携・調整をします。

取組の実施主体

御前崎市、隣接市

取組の実施年度

	R2	R3	R4	R5	R6
1)	連携・調整	⇒	⇒	⇒	⇒



■ 静岡県内の交通圏（中部運輸局 HP より）

取組3-4：継続的な評価・改善のための地域公共交通会議の活用

取組の考え方

本計画に位置づけた取組みを効果的に連携して着実に推進していきます。

取組の内容

1) 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。

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

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

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

取組の実施主体

地域公共交通会議、御前崎市、隣接市

取組の実施年度

	R2	R3	R4	R5	R6
1)	体制の構築 評価・改善	継続実施	⇒	⇒	⇒

計画期間の令和2（2020）年度から令和6（2024）年度の5年間で実施する各取組の事業スケジュールについて示します。

基本方針	取組	取組の内容	R 2	R 3	R 4	R 5	R 6	
基本方針1 持続的に発展する都 市構造を形成する都 の公共交通事業の 構築	取組1-1：乗合バス・自主運行バスの維持・強化	1) 既存バス路線の維持・改善 2) 「(特急) 静岡相良線」の延伸の検討 3) 快速バス(仮)の導入の検討	検討・調整 検討・調整 検討・調整	⇒ ⇒ ⇒	実証実験 ⇒ ⇒	実施 ⇒ ⇒	継続実施 実証実験 実証実験	
	取組1-2：地域協働バスの運行形態の見直し	1) 運行形態の見直しの検討	検討・調整	実施	見直し・継続実施	⇒	⇒	
	取組1-3：観光と公共交通事業の連携	2) 事業の持続性確保のための有償化等に関する検討 1) 観光振興エリアの公共交通の確保の検討 2) 自転車ネットワークと連携した公共交通ネットワークの検討	検討・調整 検討・調整 検討・調整	⇒ ⇒ ⇒	⇒ ⇒ 実証実験	⇒ ⇒ ⇒	⇒ ⇒ ⇒	実施 実証実験 継続実施
基本方針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	取組2-1：利便性の高いバス停の整備	1) 乗換え拠点となるバス停の待合環境の改善の検討 2) パーク&バスライド、サイクル&バスライドの環境整備の検討 3) 交通ターミナルの整備の検討	検討・調整 検討・調整 検討・調整	⇒ ⇒ ⇒	⇒ ⇒ ⇒	⇒ ⇒ ⇒	⇒ ⇒ ⇒	⇒ ⇒ ⇒
	取組2-2：多様なニーズに対応した車両の導入	1) バリアフリー車両の導入の検討 2) 小型バス車両の導入の検討 3) 環境負荷の少ない車両の導入の検討	検討・調整 検討・調整 検討・調整	⇒ ⇒ ⇒	⇒ ⇒ ⇒	⇒ ⇒ ⇒	⇒ ⇒ ⇒	⇒ ⇒ ⇒
	取組2-3：乗継ぎ利便性の向上	4) バス車両への自転車輸送の検討 1) 乗継ぎしやすいダイヤの設定の検討 2) 自主運行バスにおける乗継ぎ割引の実施の検討	検討・調整 検討・調整 検討・調整	⇒ ⇒ ⇒	⇒ ⇒ ⇒	⇒ ⇒ ⇒	⇒ ⇒ ⇒	⇒ ⇒ ⇒
	取組2-4：適切な情報提供の実施	1) 自主運行バスの情報提供の検討 2) バスロケーションシステムの導入の検討 3) タクシー配車アプリの周知 4) 広報紙による公共交通に関する取組みの周知	実施 検討・調整 検討・調整 実施	⇒ ⇒ ⇒ ⇒	⇒ ⇒ ⇒ ⇒	⇒ ⇒ ⇒ ⇒	⇒ ⇒ ⇒ ⇒	⇒ ⇒ ⇒ ⇒
基本方針3 地域公共交通を持続して 制するための利用促進 事業	取組2-5：新技術の導入検討	1) 自動運転車両の導入の検討 2) 新型輸送サービスの導入の検討 3) MaaSの導入の検討	検討 検討 検討	⇒ ⇒ ⇒	⇒ ⇒ ⇒	⇒ ⇒ ⇒	⇒ ⇒ ⇒	⇒ ⇒ ⇒
	取組2-6：民間企業との連携	1) 自主運行バスの利用促進の検討 2) 企業の送迎バスとの連携の検討 1) 公共交通の改善に合わせた調整	検討 検討 連携	⇒ ⇒ ⇒	⇒ ⇒ ⇒	⇒ ⇒ ⇒	⇒ ⇒ ⇒	⇒ ⇒ ⇒
	取組2-7：福祉分野、教育分野との連携	1) 公共交通の利用促進のための取組みの推進 2) 市職員等を対象としたモビリティ・マネジメントの推進 3) 企業と連携した職場モビリティ・マネジメントの推進	検討 実施 検討	⇒ ⇒ ⇒	⇒ ⇒ ⇒	⇒ ⇒ ⇒	⇒ ⇒ ⇒	⇒ ⇒ ⇒
基本方針3 地域公共交通を持続して 制するための利用促進 事業	取組3-1：公共交通の利用意識の醸成	1) 地域公共交通を支える地域組織の支援 2) 地域公共交通を支える運転手確保に向けた連携 1) 隣接市等との連携・調整の実施	実施 実施 実施	⇒ ⇒ ⇒	⇒ ⇒ ⇒	⇒ ⇒ ⇒	⇒ ⇒ ⇒	⇒ ⇒ ⇒
	取組3-2：地域公共交通を支える担い手の確保	1) 地域公共交通を支えるための地域公共交通会議の活用	実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒
	取組3-3：隣接市等との連携・調整の実施	1) 隣接市等との連携・調整の実施	実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒
	取組3-4：継続的な評価・改善のための 地域公共交通会議の活用	1) 継続的な評価・改善のための地域公共交通会議の活用	実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒

第 10 章 計画の成果指標と活動指標

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	令和元年度		令和6年度
指標：公共交通の市民満足度	8%	向上	13%

＜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（令和元年9月）」の「14 公共交通機関の利便性についての考え方」より、「そう思う」：1.9%、「どちらかといえばそう思う」：6.1%の合計から「満足」と考える市民の割合を **8%（現況）** と設定します。取組みの推進により、満足度が毎年1%ずつ向上するとして **13%（将来）** を目指します。

□活動指標①：バス路線の収支率の維持

基本方針1

基本方針2

基本方針3

収支率（＝運賃収入／運行経費）の、分母となるバス交通にかかる運行経費は、増加傾向にあります。取組みの推進に伴う運行本数の増加等による運行経費の増分は効率的な運行により増えないものとし、分子となる、利用者数の増加により、収支率の維持を目指します。

指標	令和元年度		令和6年度
指標①：自主運行バスの収支率	19.7%	維持	19.7%

＜使用するデータ＞地域公共交通会議資料（収支率は評価の前年度（H30、R5）の数値）

＜指標設定の考え方＞平成30（2018）年度の自主運行バスの収支率は **19.7%（現況）** です。過去5年の運行経費は前年度比約6%の増加にありますが、今後は3%ずつ増えると想定の下、利用者数（＝運賃収入）の増加により、収支率は **現況の維持（将来）** を目指します。

□活動指標②：バス利用者数の増加

基本方針1

基本方針2

基本方針3

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、収支率が維持できる利用者数の増加を目指します。

指標	令和元年度		令和6年度
指標②：自主運行バスの利用者数	82,000人/年	増加	95,000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（H30、R5）の数値）

＜指標設定の考え方＞平成30（2018）年度の自主運行バス3路線の利用者数の合計は **82,000人（現況）** です。収支率を維持する際の利用人数である現況+13,000人の **95,000人（将来）** を目指します。

□活動指標③：バス交通を利用した市民の増加

基本方針 1

基本方針 2

基本方針 3

バス交通の利便性の向上により、年1回以上バス交通を利用したことがある市民の割合の向上を目指します。

指標	令和元年度		令和6年度
指標③：バス交通を利用した市民の割合	15%	向上	30%

＜使用するデータ＞市民アンケート調査の結果

＜指標設定の考え方＞「市民アンケート調査（令和元（2019）年7月）」では過去1年間にバスを利用したことがある市民の割合は 15%（現況） です。取組みの推進により、現況の2倍の 30%（将来） となることを目指します。なお、将来は「御前崎市市民意識調査」に当該の設問を新たに追加する予定です。

□活動指標④：持続的に発展する都市構造の形成

基本方針 1

バス交通は、本市のコンパクトな都市構造を形作ります。バス停から300m圏内に居住する市民の割合の向上を目指します。

指標	令和元年度		令和6年度
指標④：バス停人口カバー率	50%	向上	55%

＜使用するデータ＞国勢調査100mメッシュ人口（H27、R2）と評価年のバス停の配置から算定

＜指標設定の考え方＞現況（H27国勢調査100mメッシュ人口と令和元（2019）年9月のバス停配置）では、バス停人口カバー率は約 50%（現況） となっています。人口減少が見込まれますが、将来はバス停の配置が変わることによって、バス停人口カバー率は約 55%（将来） を目指します。

□活動指標⑤：観光資源との連携

基本方針 1

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	令和元年度		令和6年度
指標⑤：観光拠点の公共交通カバー数	0/8 拠点	増加	4/8 拠点

＜使用するデータ＞観光拠点は、「御前埼灯台」、「マリンパーク御前崎」「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、約半数の観光拠点のカバーを目指します（4/8 拠点（将来））。

□活動指標⑥：公共交通の利用者数増加に向けた取組みの充実

基本方針 2

基本方針 3

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

指標	令和元年度		令和6年度
指標⑥：地域公共交通に関するPRの実施	0回/年	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PR活動の回数

〈指標設定の考え方〉現時点では、PR活動が実施できていません（0回/年（現況））。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⑦：評価・改善のための取組みの実施

基本方針 3

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	令和元年度		令和6年度
指標⑦：評価・改善のための協議の実施	0回/年	増加	5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、協議が実施できていません（0回/年（現況））。本計画の取組みにより、5回/年（将来）の実施を目指します。

《参考》御前崎市地域公共交通網形成計画と SDGs の関係

本計画では、地域公共交通の視点から広範な課題解決への統合的な取り組みを示し、持続可能なまちづくりの実現のため SDGs の推進をしていきます。また、SDGs の達成に向けて、革新技術を最大限活用することにより経済発展と社会的課題の解決の両立するコンセプト「Society 5.0」の実現も踏まえ取り組んでいきます。

SDGs とは

SDGs（持続可能な開発目標）とは、すべての人々にとってより良い、より持続可能な未来を築くための青写真です。貧困や不平等、気候変動、環境劣化、繁栄、平和と公正など、私たちが直面するグローバルな諸課題の解決を目指します。SDGs の目標は相互に関連しています。誰一人置き去りにしないために、2030 年までに各目標・ターゲットを達成することが重要とされています。



目標 11 「住み続けられるまちづくりを」（包摂的、安全、レジリエント（強靱）で持続可能な都市と人間居住を実現する。）



『脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障がい者および高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、すべての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。』

用語集

か行

グリーンスローモビリティ

電動で、時速 20km 未満で公道を走る 4 人乗り以上のモビリティ。

交通結節点

鉄道の乗継駅、道路のインターチェンジ、自動車から徒歩やそのほか交通機関に乗り換えるための停車・駐車施設、鉄道とバスなどの乗換えが行われる駅前広場のように、交通導線が集中的に結節する箇所。

交通圏

交通による地域区分のことで、ある中心地に交通流動が集まる範囲、あるいはその分界点で囲まれた範囲のこと。

交流人口

地域外からの旅行者等（観光客）や短期滞在者等。

小型バス

全長 7m、車幅 2～2.3m、車高 3.3m ほどのサイズで、補助席はついておらず、乗車定員数は、25 人までのバス。

コンパクトシティ

都市の郊外化や無秩序な土地利用の拡大を抑制し、市街地のスケールを小さく保ち、歩いていける範囲を生活圏と捉え、コミュニティの再生や住みやすいまちづくりを目指そうとするもので、日本における地方都市のまちづくりの新たな考え方。

さ行

サイクル&バスライド

バスターミナルやバス停周辺などに駐輪場を整備し、自転車からバスへの乗継ぎを図るシステム。

自主運行バス

市からの委託で運行している路線。本計画においては、相良浜岡線、相良御前崎線、御前崎市内線を指す。

自転車輸送

公共交通機関を利用して、自転車を運ぶこと。バスにおける自転車輸送の方法は、バス車内に積み込む方式と、バス車両の前方あるいは後方のラックに載せる方式がある。

自動運転自動車

人間が運転操作を行わなくとも自動で走行できる自動車。自動化のレベルはレベル 1（運転支援）からレベル 5（完全自動運転）の 5 段階ある。

た行

タクシー配車アプリ

タクシーが呼べるアプリ。「ポイタク」などがある。

地域協働バス

高齢者等の地域の移動手段を目的に、各地域の運営団体が運行しているバスを指す。市が購入した車両を使用し、ボランティアの運転手により、地域の実情に沿った形で運行されている。

地域公共交通バリア解消促進等事業

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

超小型モビリティ

自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両。

低床バス

バス床面の地上面からの高さが65 cm以下であって、スロープ板及び車いすスペースを各1以上、乗降口と車いすスペースとの間の通路の有効幅が80 cm以上であること等、バリアフリー法の移動等円滑化基準に適合するバス。(ワンステップバス、ノンステップバスの総称)

デジタルサイネージ

屋外・店頭・公共空間・交通機関など、あらゆる場所で、ディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するメディアの総称。

デマンド型

その時々々の需要に応じて一部区間を迂回したり休止したり運行形態を柔軟に変化させること。オンデマンド型ともいう。

都市計画区域

都市計画法により定められた、市街地を中心として、一つのまとまった都市として整備・開発または、保全する必要がある地域。

な行

乗合タクシー

10人以下の乗合自動車で所定のダイヤと停車地に従って運行（柔軟な運行形態もある）。

乗合バス

民間バス路線。本計画においては、菊川浜岡線、掛川大東浜岡線を指す。

は行

パーク&バスライド

バスターミナルやバス停周辺などに駐車場を整備し、マイカーからバスへの乗継ぎを図るシステム。

バスロケーションシステム

無線通信やGPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステム。

バリアフリー

高齢者・障がい者等が社会生活をしていく上で障壁となるものを除去すること。物理的、社会的、制度的、心理的な障壁、情報面での障壁などすべての障壁を除去するという考え方。

標準的なバス情報フォーマット (GTFS-JP)

「General Transit Feed Specification」の略で、経路検索に必要な時刻表や運行経路等の「静的情報」と、遅延情報や位置情報などリアルタイムで変動する「動的情報」を包含し、これまで経路検索サービスに載りづらかった小規模バス事業者やコミュニティバスについても検索が可能になるバス情報フォーマット。

ま行

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。

や行

ユニバーサルデザイン

「すべての人のためのデザイン（構想、計画、設計）」であり、まちづくりやものづくりなどを進めるに当たり、年齢、性別、能力、言語など、人々が持つ様々な特性や違いを認め合い、はじめから、できるだけすべての人が利用しやすい、すべての人に配慮した、環境、建築、施設、製品等のデザインをしていこうとする考え方。

用途地域

都市計画法の地域地区の1つで、都市機能の維持増進、住環境の保全などを目的とした土地の合理的利用を図るため、建築物の用途、容積率、建ぺい率及び各種の高さについて制限を行うものであり、住居系、商業系、工業系に分かれ、13種類の用途地域が指定可能。

ら行

ラストワンマイル

交通結節点（鉄道駅やバス停）から最終目的地までの移動。

abc

AI（人工知能）

「Artificial Intelligence」の略で、人間の知的能力をコンピュータ上で実現する、様々な技術・ソフトウェア・コンピュータシステムで、本計画では特化型人工知能（例 自動運転技術）を指す。

ICT（情報通信技術）

「Information and Communication Technology」の略で、PCだけでなくスマートフォンやスマートスピーカーなど、さまざまな形状のコンピュータを使った情報処理や通信技術の総称。

MaaS

「Mobility as a Service」の略で、ICTを活用して交通をクラウド化（インターネットから誰でも検索できる）し、公共交通か否か、またその運営主体にかかわらず、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ（移動）を1つのサービスとしてとらえ、シームレスにつながり新たな「移動」の概念。

OD 調査

「Origin Destination」の略で、起点と終点を表し、交通の目的、利用手段のほか、交通発生・集中の要因や交通パターンの特性などの詳しい現況も同時に調査され、交通の現状分析と計画策定の基礎資料とする調査を指す。バスにおけるOD調査は、利用者の乗降についての調査も含まれる。

SDGs（持続可能な開発目標）

「Sustainable Development Goals」の略で、2001年に策定されたミレニアム開発目標(MDGs)の後継として、2015年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標。17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない (leave no one behind)」ことを誓っている。

Society5.0

内閣府の第5期科学技術基本計画において、我が国が目指すべき未来社会の姿として提唱され、「サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会（Society）」を指す。

UD タクシー

「Universal Design」の略で、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすいように設計されたタクシー。