

# 御前崎市地域公共交通網形成計画の概要

## 1. 計画策定の背景・目的

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くためには、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を策定します。

## 4. 地域公共交通の課題と基本方針

### 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

路線バスは、本市の人口が集中する地域を通過し、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、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、収支率は低下しています。

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、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。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。

### 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（乗換え拠点）の整備

「浜岡営業所」を起終点にバス路線が形成されていますが、市民アンケート調査によると、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の乗り換えのニーズもみられました。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り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、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。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。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

「福祉分野」や「教育分野」において公共交通ではカバーできない地域の移動の足を確保しています。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。

## 2. 計画の区域

御前崎市全域

（市内を運行しているバスのほとんどが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）

## 3. 計画の期間

令和2（2020）年度～令和6（2024）年度 【5年間】

### 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

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

本市における公共交通による広域的な移動は、御前崎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

運転手不足は全国的な問題となっており、本市に関わる交通事業者においても、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課題となります。

### 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しやすくします。
- 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」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。

## 5. 取組と指標

**■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 **市民生活を支えるバスネットワークの維持・向上**  
 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 **持続可能な移動手段の確保**  
 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。

③ **いつでも利用しやすい公共交通ネットワークの構築**  
 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 **多様な交通手段による円滑な移動の実現**  
 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しやすくします。

② **利用しやすくなる公共交通サービスの提供**  
 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**  
 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 **他事業との連携による移動支援**  
 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 **官民が一体となった利用意識の醸成**  
 「シビックプライド」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 **広域連携体制の確立**  
 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 **評価体制の確立**  
 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。

**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、改善の検討
- 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

**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
- 2) 事業の持続性確保のための有償化等に関する検討

**取組1-3 観光と公共交通事業の連携**

- 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

**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

**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
- 4) バス車両への自転車輸送の検討

**取組2-3 乗継ぎ利便性の向上**

- 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

**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

**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) Ma a Sの導入の検討

**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

**取組2-7 福祉分野、教育分野との連携**

- 1) 公共交通の改善に合わせた調整

**取組3-1 公共交通の利用意識の醸成**

- 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

**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

**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

**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

**成果指標**

**公共交通の市民満足度の向上**

指標：公共交通の市民満足度  
 [現況] 8% ⇒ [目標] 13%【向上】

**活動指標**

① **バス路線の収支率の維持**

指標：自主運行バスの収支率  
 19.7% ⇒ 19.7%【維持】

② **バス利用者数の増加**

指標：自主運行バスの利用者数  
 82,000人/年 ⇒ 95,000人/年【増加】

③ **バス交通を利用した市民の増加**

指標：バス交通を利用した市民の割合  
 15% ⇒ 30%【向上】

④ **持続的に発展する都市構造の形成**

指標：バス停人口カバー率  
 50% ⇒ 55%【向上】

⑤ **観光資源との連携**

指標：観光拠点の公共交通カバー数  
 0/8拠点 ⇒ 4/8拠点【増加】

⑥ **公共交通の利用者数増加に向けた取組みの充実**

指標：地域公共交通に関するPRの実施  
 0回/年 ⇒ 2回/年【増加】

⑦ **評価・改善のための取組みの実施**

指標：評価・改善のための協議の実施  
 0回/年 ⇒ 5回/年【増加】



6. 御前崎市の地域公共交通体系（市が目指す地域公共交通ネットワークのイメージ）

