

焼津市地域公共交通網形成計画

平成30年3月

焼津市

目次

I	はじめに	1
1.	計画策定の趣旨及び位置付け	1
2.	計画の区域	1
3.	計画の期間	1
II	地域の現状等	2
1.	地勢・地理	2
2.	社会状況・経済状況	3
III	上位計画の整理	12
1.	第6次焼津市総合計画	12
2.	都市計画マスタープラン	14
3.	焼津ダイヤモンド構想	18
IV	公共交通の現状	20
1.	公共交通の整備状況	20
2.	公共交通の利用状況	24
3.	焼津市地域公共交通総合連携計画の振り返り	30
4.	利用者の意向等	34
V	地域公共交通の課題整理	47
1.	結節点	47
2.	バス路線等	47
VI	基本的な方針と施策	50
1.	基本的な理念と方針	50
2.	今後の公共交通ネットワーク	51
3.	具体的な施策	52
4.	実施スケジュール	68
VII	計画の達成状況の評価	69
1.	計画の推進と評価	69
2.	計画の目標	72

Ⅰ はじめに

1. 計画策定の趣旨及び位置付け

当市では平成 22 年度に「焼津市地域公共交通総合連携計画」を策定し、それ以降計画的に地域公共交通の活性化及び再生に取り組んできました。しかし、自家用車の普及や急速に進む少子高齢化と人口減少に伴う生産年齢人口の減少等によりバス利用者数は減少傾向にあり、地域公共交通を取り巻く環境は依然厳しい状況です。

このような状況を踏まえ、本計画では、当市の現状整理や公共交通の利用状況等を分析することで、当市における公共交通の目指すべき役割を明確化し、将来のまちづくりと連携した望ましい公共交通ネットワークのあり方をまとめるものです。

2. 計画の区域

計画の区域は「焼津市内」とします。

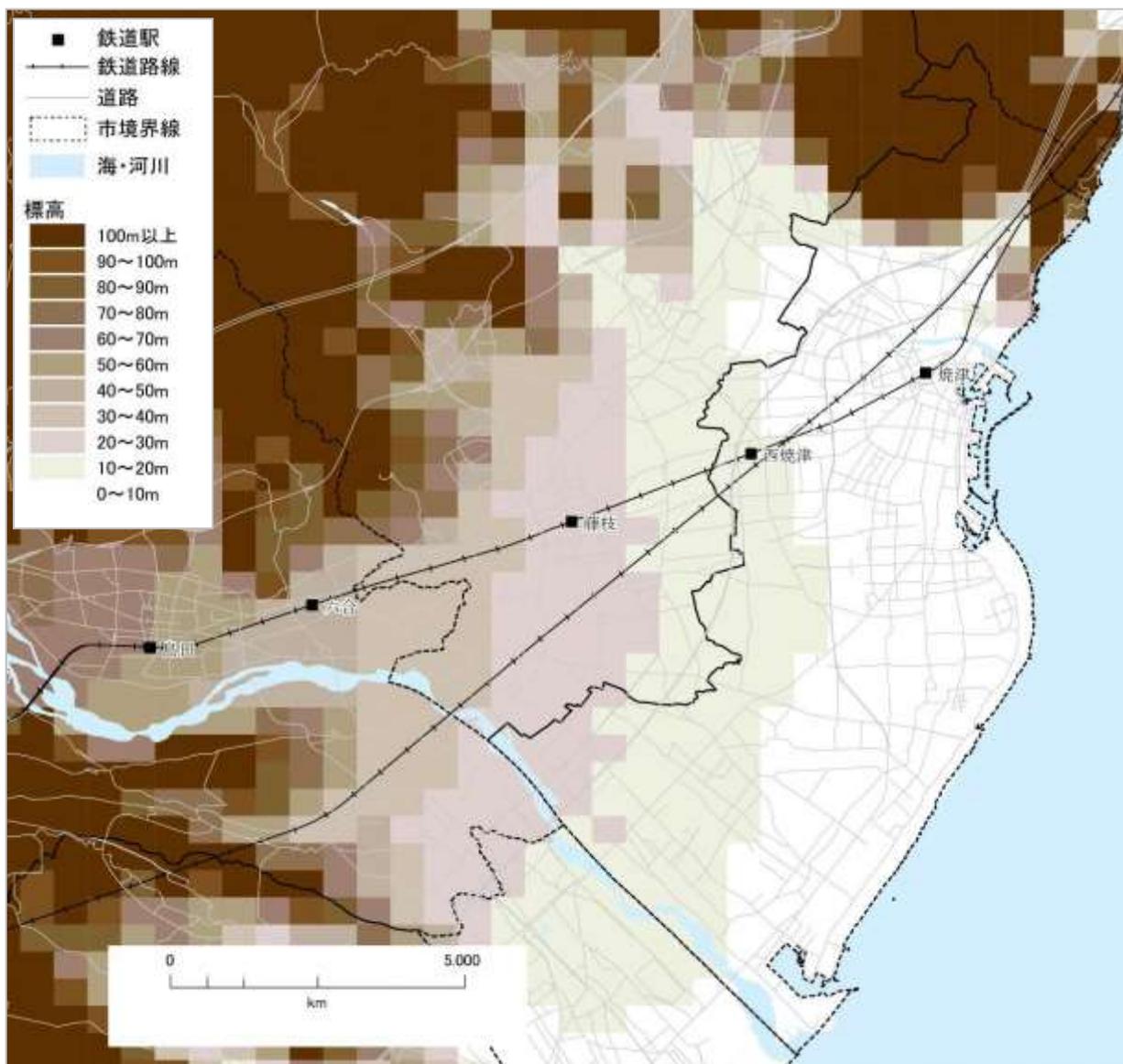
3. 計画の期間

平成 30 年度（2018 年度）～平成 34 年度（2022 年度）の 5 か年とします。

II 地域の現状等

1. 地勢・地理

焼津市は、市域の大半が標高 10m 以下で平坦な地形が南北に広がっています。一方で北側は、高草山から大崩海岸の海食崖への山地となっています。



資料：「5次メッシュ標高」国土数値情報より作成
図 焼津市の地勢・地理

2. 社会状況・経済状況

(1)人口の分布・推移

平成 27 年国勢調査人口速報集計による焼津市の人口は、139,513 人であり、平成 22 年に比べ約 3,700 人減少しました。

地区別にみると、平成 28 年 3 月末日の人口密度は、焼津地区、小川地区、豊田地区で高いものの、焼津地区及び小川地区の海岸部では、平成 24 年 7 月末日に比べ 5 ポイント以上人口が減少しています。

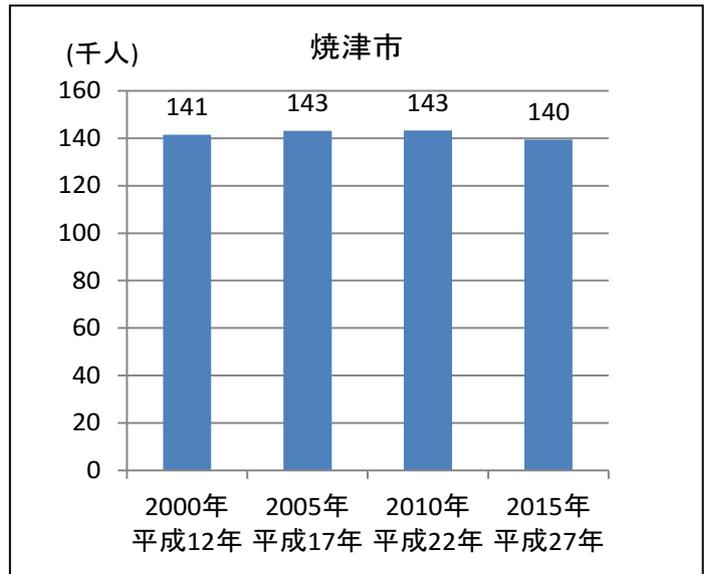
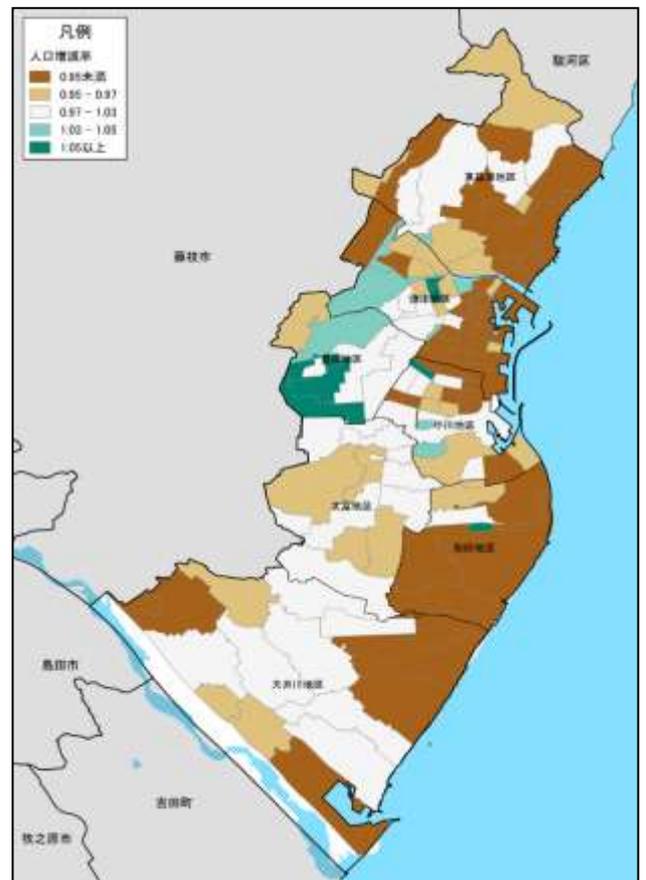


図 字別人口密度(H28.3 末日現在)

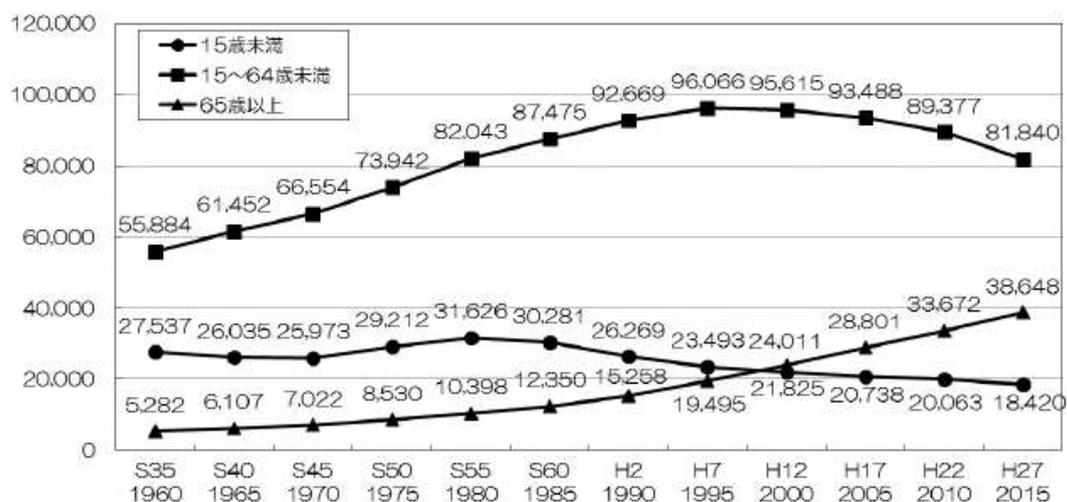


資料：住民基本台帳
図 字別人口の増減率(H28.3 末日/H24.7 末日)

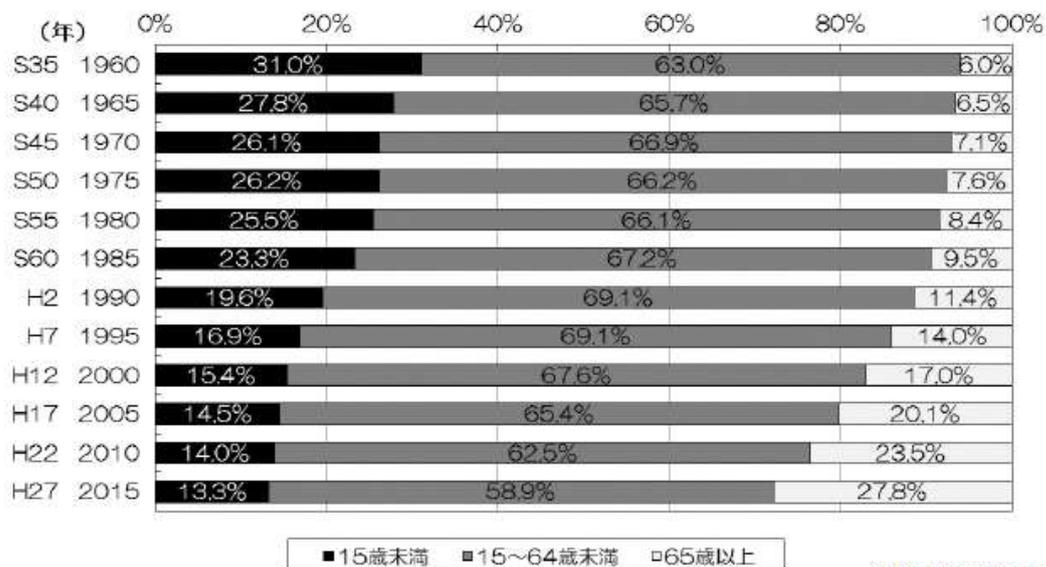
(2) 年齢階層別の人口

年齢階層別からみた人口推移では、15歳未満の「年少人口」及び15歳から64歳未満の「生産年齢人口」は近年減少傾向が続いています。一方、65歳以上の「老年人口」は増加傾向が続いています。年齢階層別の構成比の推移も同様の傾向にあり、バス利用の多くを占める通学者及び通勤者の数が減少していることがうかがえます。

年齢階層別人口の推移

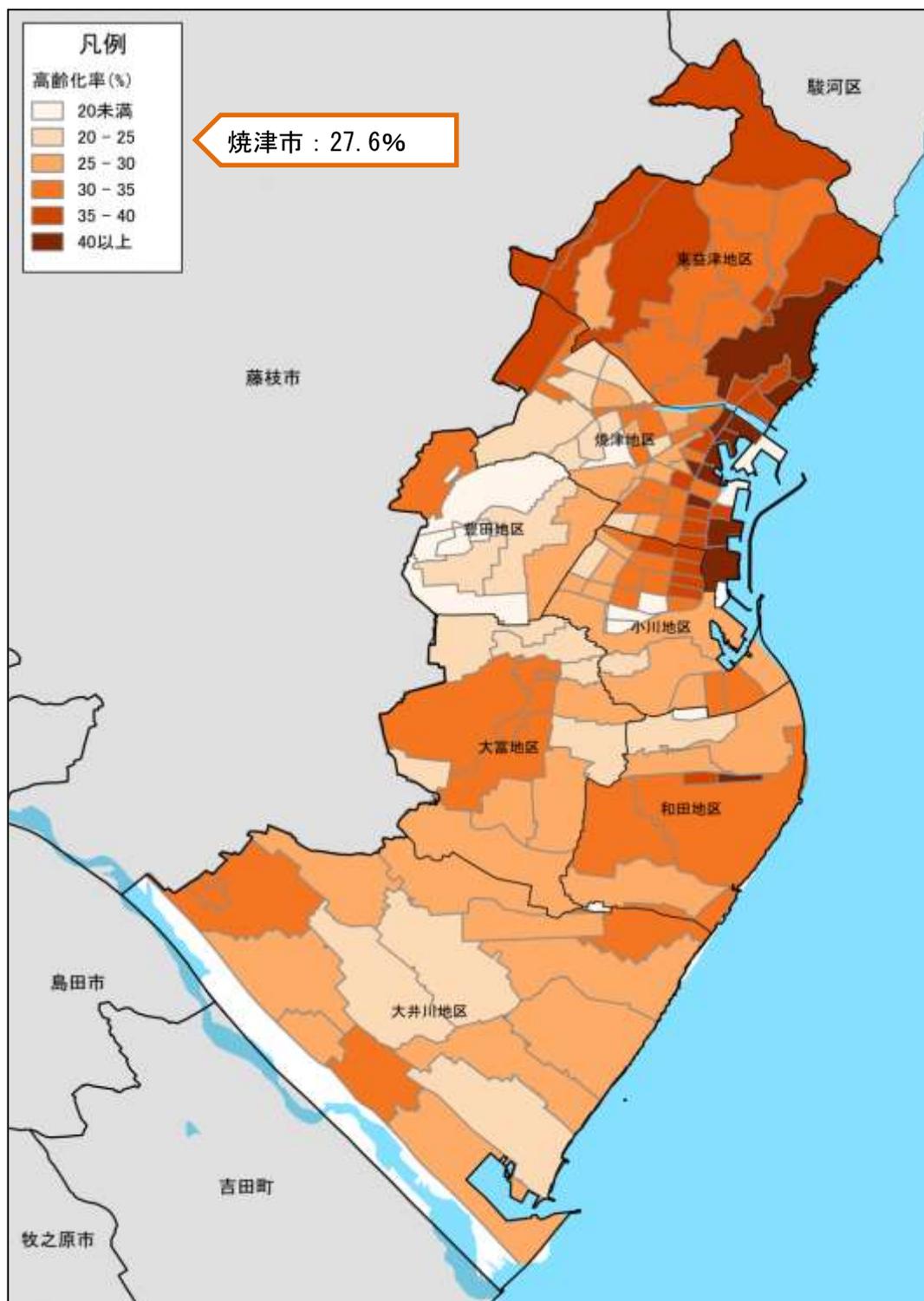


年齢階層別構成比



(3) 地区別の高齢化率

平成 28 年 3 月末日における焼津市の高齢化率（人口に占める 65 歳以上人口の割合）は、27.6%です。地区別にみると、東益津地区、焼津地区と小川地区の海岸部において、高齢化率が高まっています。

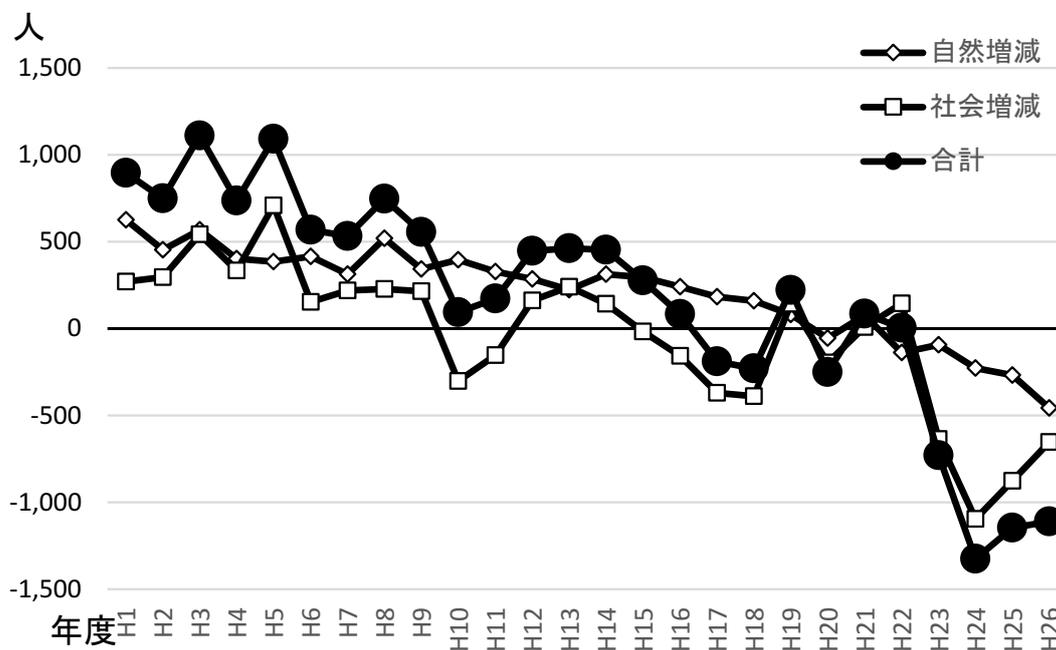


資料：住民基本台帳

図 高齢化率(H28.3 末日)

(4) 自然増減・社会増減

焼津市では、平成 15 年頃から社会減（転出超過）、平成 22 年頃から自然減（死亡超過）が始まっています。その結果、平成 26 年度においては、社会減と自然減を合わせて 1,111 人の人口減少となっています。

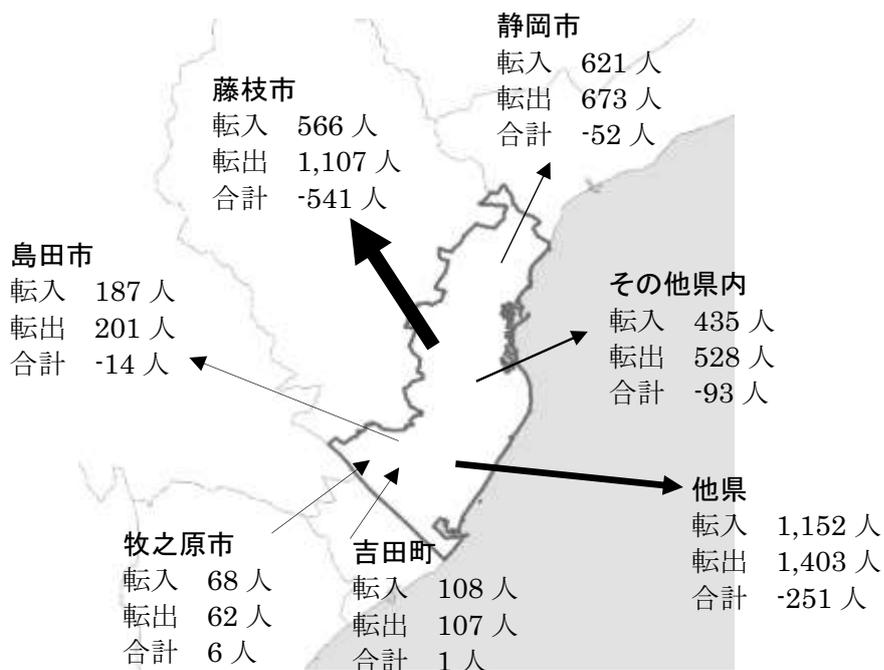


資料：焼津市未来創生総合戦略

図 自然増減・社会増減の推移

エリア別の社会増減をみると、吉田町や牧之原市などからはやや転入超過ですが、その他のエリアはすべて転出超過となっています。

特に藤枝市への人口移動が最も大きくなっている状況です。



資料：焼津市未来創生総合戦略

図 エリア別社会増減(平成 25 年時点)

(5)財政状況

平成 27 年度の財政力指数¹は 0.89 となっており、1 を下回っています。
類似団体平均 (0.74) よりは上回っていますが、近年低下傾向にあります。

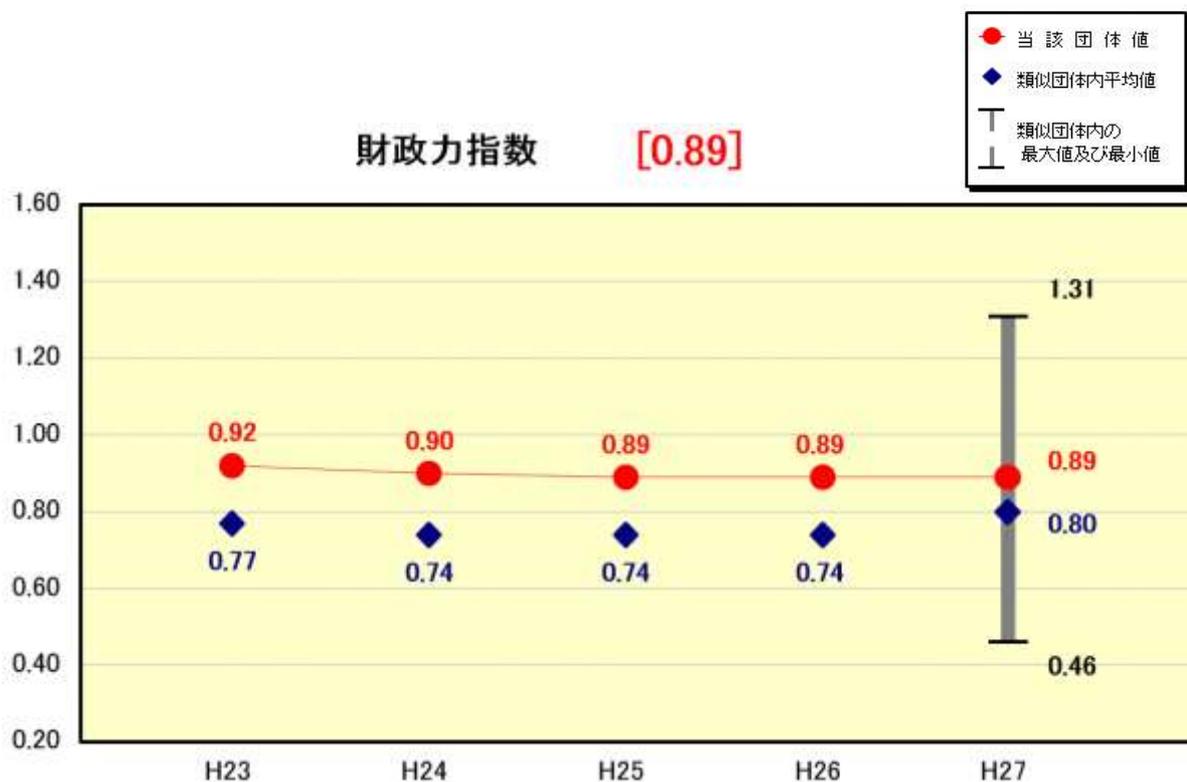


図 焼津市の財政力指数の推移

¹ 地方公共団体の財政力を示す指数で、基準財政収入額を基準財政需要額で除して得た数値の過去3年間の平均値。財政力指数が高いほど、普通交付税算定上の留保財源が大きいことになり、財源に余裕があるといえる。

(6)日常生活圏

平成 27 年国勢調査によると、焼津市に常住する就業者は 63,315 人、通学者は 6,066 人となっています。

そのうち、就業者の約 6 割弱、通学者の約 4 割弱は市内で通勤・通学していますが、その他は静岡市や藤枝市等へ通勤・通学しています。

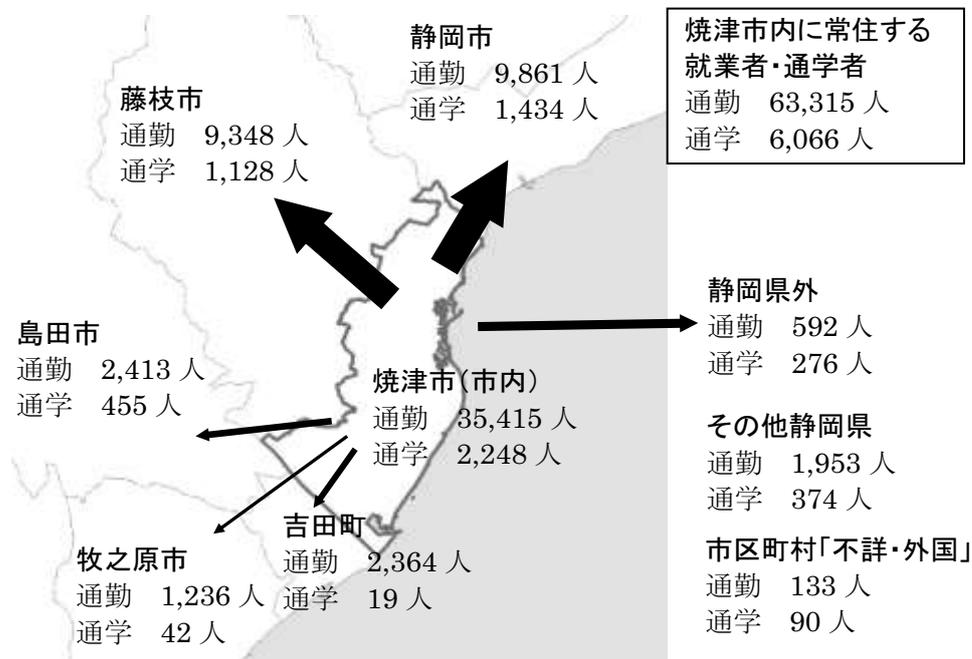
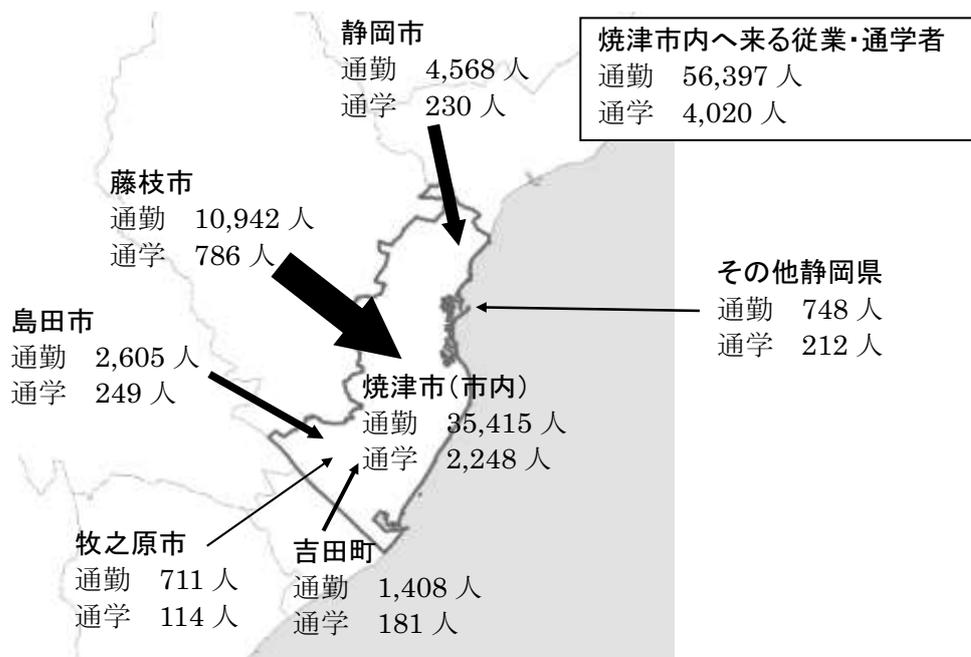


図 焼津市からの従業地別の通勤通学者の人数

一方、焼津市内で就業する人は 56,397 人、通学する人は 4,020 人となっており、その約 6 割は市内在住の人によるものです。藤枝市からは、1 万人以上が通勤・通学で来ています。



※「通勤」は 15 歳以上自宅外通勤者、「通学」は 15 歳以上通学者の人数を指している。

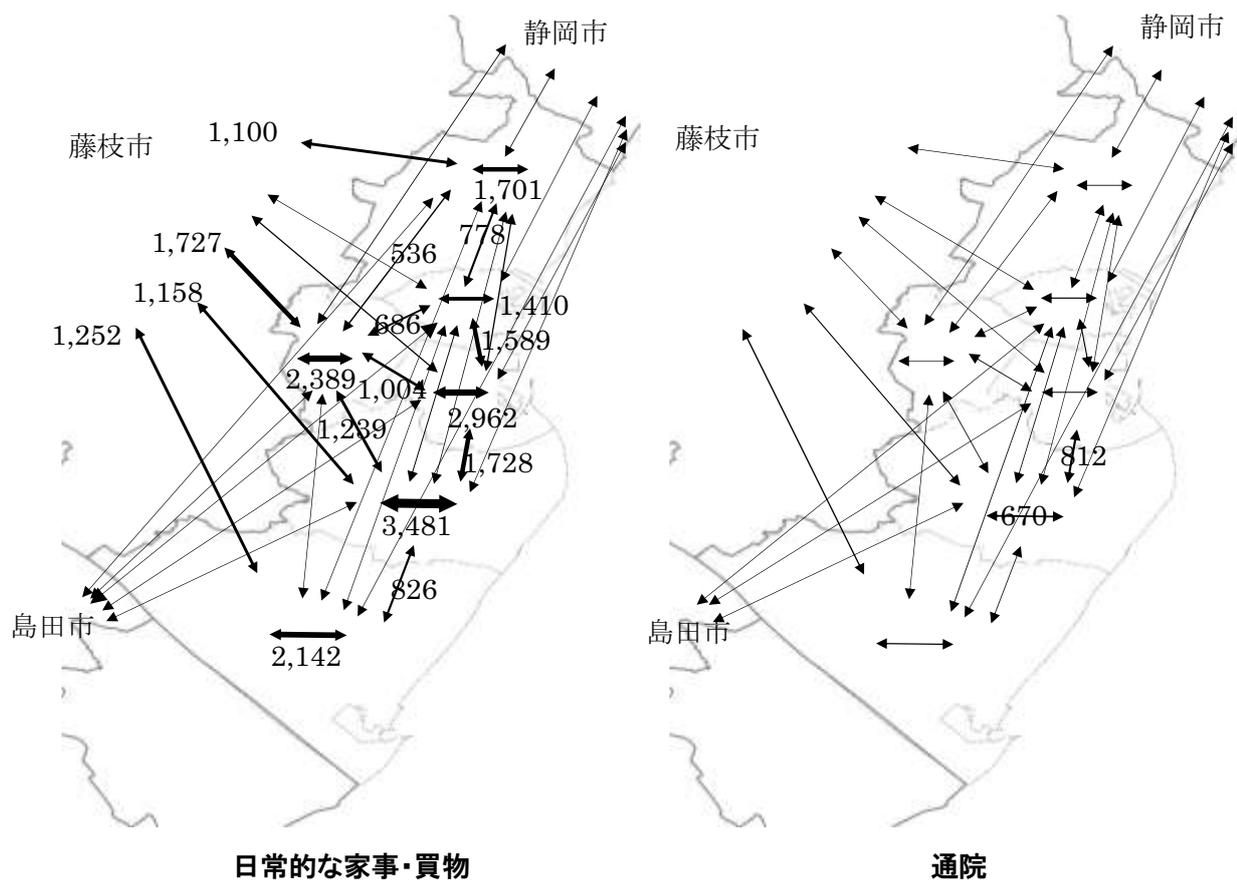
資料：平成 27 年国勢調査

図 焼津市への常住地別の通勤通学者の人数

(7)日常生活圏(買い物・通院)

日常的な家事・買物については、基本的には身近な移動で済ませていることがわかりますが、市立病院周辺には市内外からの移動が見られます。また、藤枝市との結び付きも多いことがわかります。

通院については、買い物に比べると移動は少ないですが、その中でも市立病院には多くの移動があることがわかります。



※見易さから、500 トリップ以下のトリップについては数字を掲載していない

資料：第4回パーソントリップ調査(平成24年)

図 目的別トリップ数(一日あたりの移動回数)

(8) 高校生に関する現状整理

市内には、県立の「焼津中央高校」「焼津水産高校」「清流館高校」と私立の「焼津高校」の4校が存在しています。清流館高校は、大井川高校と吉田高校が平成26年度に合併して新設された高校です。焼津中央高校や焼津水産高校の生徒数はやや増加傾向が見られます。なお、焼津高校では、自校でスクールバスを運行しています。

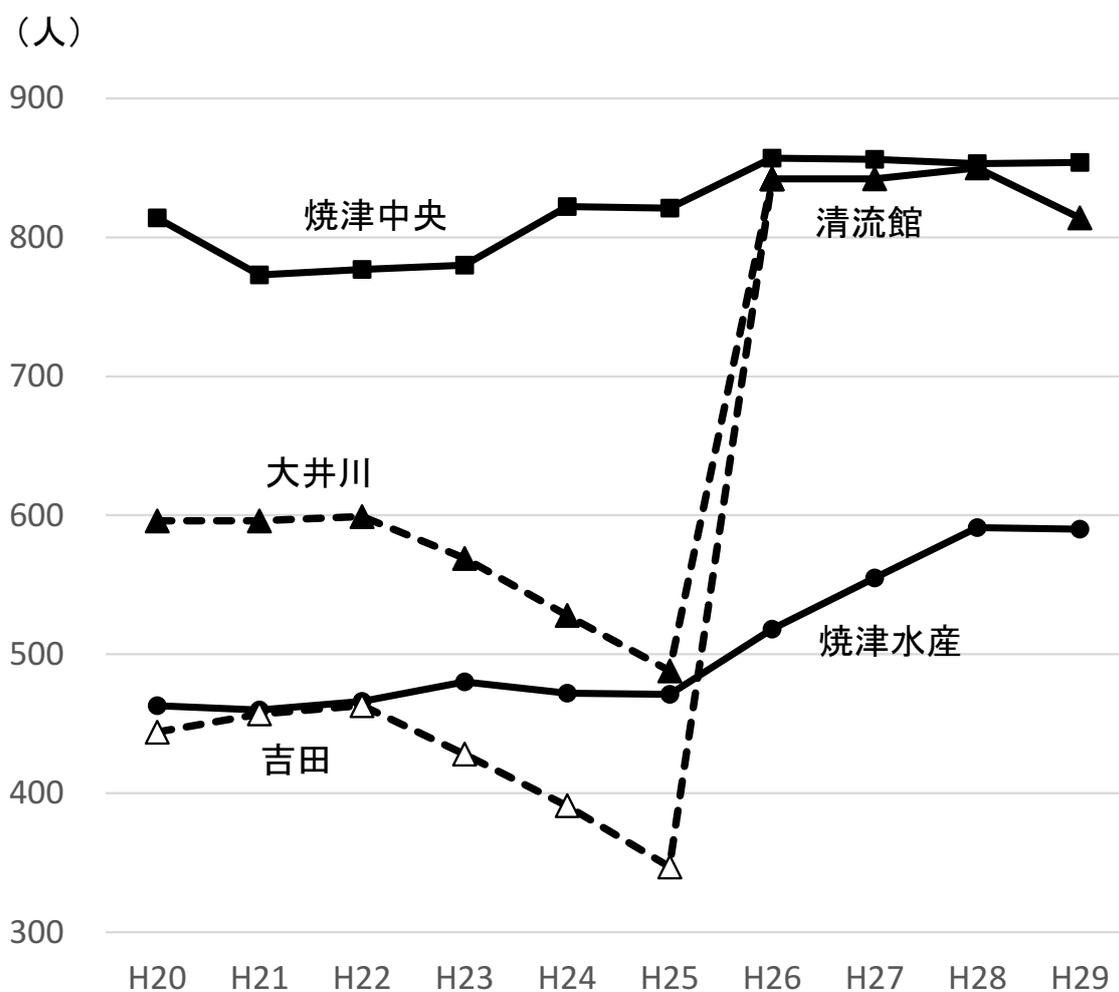


図 県立3高校の生徒数推移

(9) 観光入込客数

焼津市内の観光施設の入込客数について、「焼津さかなセンター」が他施設の4倍以上と最も多くなっています。次いで、「温泉入浴施設」「焼津海上花火大会」「焼津文化会館」「ディスカバリーパーク焼津」等となっています。



資料：観光振興課

図 平成 28 年度における焼津市内施設の観光入込客数

III 上位計画の整理

1. 第6次焼津市総合計画

(1) 策定年次・目標年次

策定：平成 29 年度、目標年次：平成 37 年度

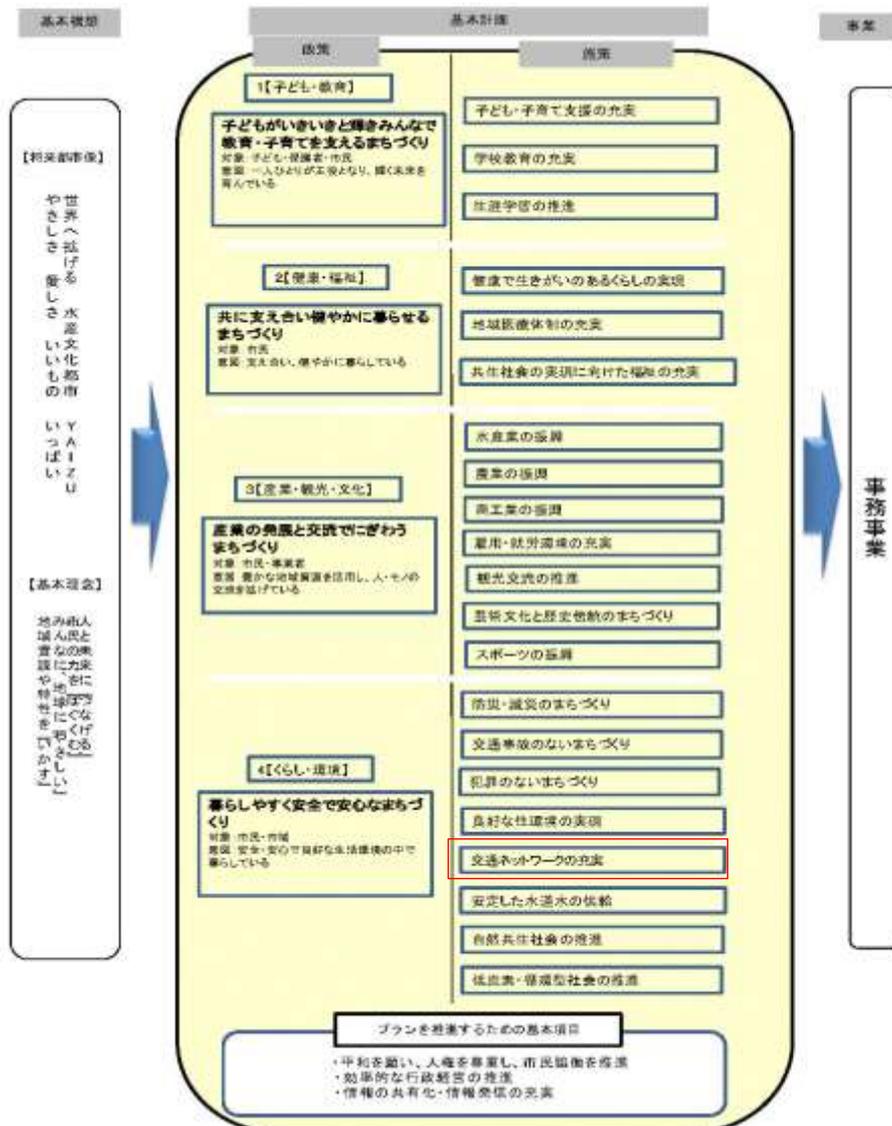
(2) 将来都市像

「やさしさ 愛しさ いいもの いっぱい 世界へ広げる 水産文化都市 YAIZU」

(3) 政策(政策の大綱)

「子どもがいきいきと輝きみんなで教育・子育てを支えるまちづくり」「共に支え合い健やかに暮らせるまちづくり」「産業の発展と交流でにぎわうまちづくり」「暮らしやすく安全で安心なまちづくり」の4つが掲げられており、(4)で詳述しますが、公共交通部門は「暮らしやすく安全で安心なまちづくり」の中に位置付けられています。

施策の体系図



(4)公共交通の位置づけ

公共交通については、「4 暮らしやすく安全で安心なまちづくり」の中の「4-5 交通ネットワークの充実」として位置付けられています。

【現状と課題】

現状	<ul style="list-style-type: none"> ●人口減少や将来的な財政見通しを踏まえ、道路整備の効果や効率化などの優先度評価を行い、事業を進めていますが、郊外部の都市計画道路等の幹線道路の整備には時間を要しています。 ●生活道路について、都市部では土地区画整理事業等の基盤整備により、道路環境が充実してきましたが、郊外部には依然として狭小な道路があることから、道路整備に関する意見や要望が市民から多数寄せられています。 ●道路施設（舗装・橋梁・トンネル等）については、経年変化とともに老朽化が進んでいますが、点検・計画・修繕のメンテナンスサイクルを確立し、適切な維持管理に取り組んでいます。（対象：道路934km・橋梁1,279か所・トンネル1か所） ●バスの利用者は、近年減少傾向にあり、バス路線維持に係る財政負担は大きくなっています。
課題	<ul style="list-style-type: none"> ●都市計画道路等の幹線道路の未整備区間における効率的かつ効果的な整備 ●地域の実情に応じた生活道路の道路環境の充実 ●歩行者や自転車が安全で快適に通行できる通行空間の充実 ●道路施設の長寿命化のための適切な維持管理に向けた人材育成 ●公共交通の利用促進のための啓発活動及び公共交通網の充実

【施策の方針】

- 将来の交通需要に基づき、都市計画道路等の幹線道路ネットワークを検証し、未整備区間の方向性や整備の優先性を検討し、都市の骨格として必要となる幹線道路の整備を推進します。
- 地域の実情に応じ、選択と集中により必要な生活道路の整備を推進します。
- 歩行者や自転車の安全性や快適性に配慮した通行空間の整備を推進します。
- 長寿命化計画に基づく道路施設の維持管理に向けた人材育成に取り組み、道路施設の適正な維持管理を進めます。
- 利便性が高く、持続可能な公共交通網の再編を推進します。

【成果指標】

指標名	単位	現状値 (平成 28 年度)	目標値 (平成 33 年度)
道路の整備率（H28 の整備率を 100 とする）	%	100.0	102.2
公共交通（バス）の年間利用回数	回/人	10.8	10.8

2. 都市計画マスタープラン

(1) 計画概要

平成 28 年 5 月に策定された「焼津市都市計画マスタープラン」では、概ね 20 年後の将来都市像として『市民とともに「にぎわい」を創り、地域の「暮らし」に必要な機能をコンパクトにまとめた住みやすいまち 焼津』を定めています。

都市活動や生活の拠点となる場において、商業・医療・福祉・教育・行政などの「暮らし」に必要な機能を誘導するとともに、これらを多様な交通ネットワークで連携する「コンパクト+ネットワーク」化を進め、多くの人が高質の各種サービスを効果的に受け取ることができる、住みやすいまちづくりをめざしています。

【焼津市が目指す「コンパクト+ネットワーク」の特徴】

<コンパクト>

- 現在のまちの構造や既存機能の立地状況を勘案し、適切な箇所に必要な都市機能を誘導する。
- 焼津駅周辺（都市拠点）は、「中心市街地活性化基本計画」との整合を図り、中心市街地に必要な都市機能の誘導を図る。
- 「公共施設ファシリティ・マネジメント」の考え方にに基づき、将来の人口規模等に応じた公共施設の再編を推進する。

<ネットワーク>

- 本市の骨格を形成する幹線道路等の整備・維持管理を図る。
- 効果的な公共交通サービスの提供を図る。
- 公共交通と自動車交通を上手に使い分けることができる、利便性の高い交通環境を創出する。

人・モノ・情報の交流を活発化させながら、まち全体の魅力・価値を高め、多くの人でにぎわい、住みやすいまちを創る。

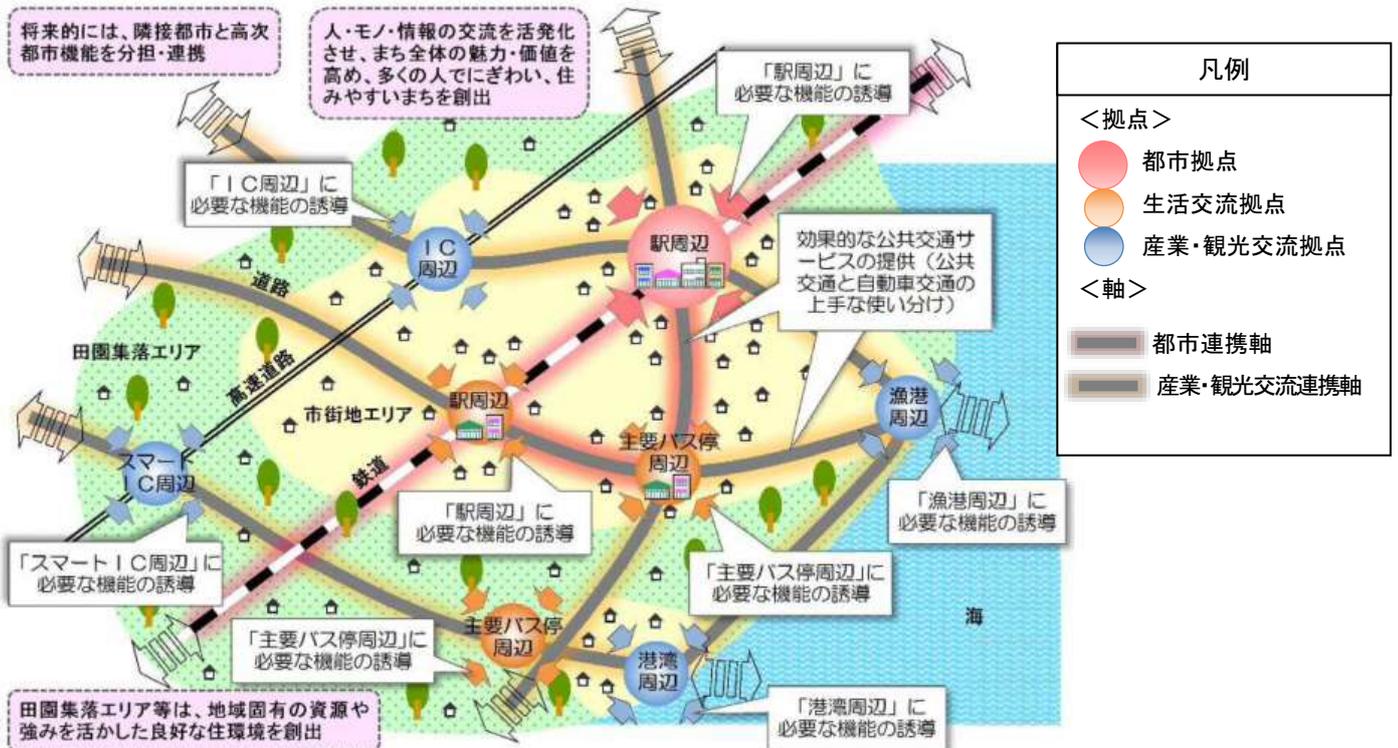


図 本市における「コンパクト+ネットワーク」のまちづくりのイメージ

出典：焼津市都市計画マスタープラン（H28.5）

また、将来都市像の実現に向けたまちづくりの基本的な考え方として、下表に示す 4 つの考え方を定めています。

「活力ある産業と活発な交流を生み出すまちづくり」には、「焼津未来創生総合戦略」の基本目標に掲げられていた、新しい人の流れをつくり、交流による賑わいの創出が含まれており、「コンパクト+ネットワーク」の考え方のもと、広域交通の玄関口などに交流を生み出す都市機能を集約し、多くの人でにぎわうまちづくりを進めることとしています。

表 将来のまちづくりの基本的考え方

将来のまちづくりの 基本的考え方	概要
誰もが安心して生き生きと暮らせるまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・若者や子育て世代、高齢者をはじめ、誰もが安心して生き生きと暮らせるまちづくりを進める。 ・「コンパクト+ネットワーク」の考え方のもとでは、<u>若者、子育て世代、高齢者それぞれの生活を支える都市機能を一定の地域に集約し、世代間交流を深めながら、質の高いサービスを効率よく受けられる、歩いて健康に暮らすことのできるまちづくりを進める。</u>
活力ある産業と活発な交流を生み出すまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・東名高速道路焼津 IC・大井川焼津藤枝スマート ICを有し、富士山静岡空港にも近接した本市の<u>広域的な立地優位性を最大限に活かし、国内外から多くの観光客を呼び込むことで新しい人の流れをつくり、交流によるにぎわいの創出を図る。</u> ・「コンパクト+ネットワーク」の考え方のもとでは、本市ならではの海の恵みや歴史・伝統的な地域資源を有効に活かしながら、<u>広域交通の玄関口など一定の地域に交流を生み出す都市機能を集約し、多くの人でにぎわうまちづくりを進める。</u>
環境にやさしいまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・「コンパクト+ネットワーク」の考え方のもとでは、海、川、山などの本市が有するかけがえのない自然環境の保全と、各拠点や生活に身近な公園・緑地・親水空間などのネットワーク化を図りながら、<u>過度に自動車に依存しなくても生活できるまちづくりを進める。</u>
自然災害に強いまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・「コンパクト+ネットワーク」の考え方のもとでは、想定される災害リスクを的確に把握した上で、地域の特性に応じた防災・減災対策を図るなど、安全・安心に生活できるまちづくりを進める。

資料：焼津市都市計画マスタープラン（H28.5）

(2) 都市交通の基本方針

都市交通の基本方針としては、「コンパクト＋ネットワーク」を実現するため、公共交通と自動車交通を上手に使い分けることができる利便性の高い交通体系を構築することとしています。

特に都市拠点及び生活交流拠点においては、交通機関相互の乗り換え・乗り継ぎ利便性を高め、交通結節点としての機能の維持・充実を図ることとしています。

公共交通ネットワークについては、市民や観光客がバスなどの公共交通を気軽に利用でき、過度に自動車に依存しなくても生活することができるよう、駅等の交通結節点の機能及び利便性の充実を図るとともに、拠点と拠点、拠点と地域とを結ぶ、地域の実情に合った最適な公共交通サービスの提供に努めることとしています。

公共交通ネットワークの整備方針

- ・路線バスや自主運行バスは、利用者の需要や地域のニーズに合わせた路線網の再編や運行頻度の適正化を図ります。また、新たな交通手段として、デマンドタクシー等について検討していきます。
- ・焼津駅周辺都市拠点、西焼津駅周辺生活拠点、市域中部生活交流拠点及び大井川生活交流拠点では、公共交通と自動車・自転車交通の乗り換え利便性や公共交通の乗り継ぎ利便性を高めるとともに、拠点間を結ぶシャトル便構想や拠点と居住エリアとを結ぶ新たな交通ネットワークを検討していきます。

都市交通の基本方針図

凡 例	
	高規格幹線道路
	主要幹線道路
	幹線道路
	補助幹線道路
	鉄道
	市街化区域
	拠点(交通結節点)
	拠点
	産業・観光交流連携軸
	行政区境界



(3) 公共交通ネットワークの方向性

焼津市が目指す「コンパクト+ネットワーク」のまちづくりを進めていく上で、「コンパクト」な拠点に位置付けられた交通結節点、及びまちの「ネットワーク」を形成する公共交通ネットワークの充実が求められています。

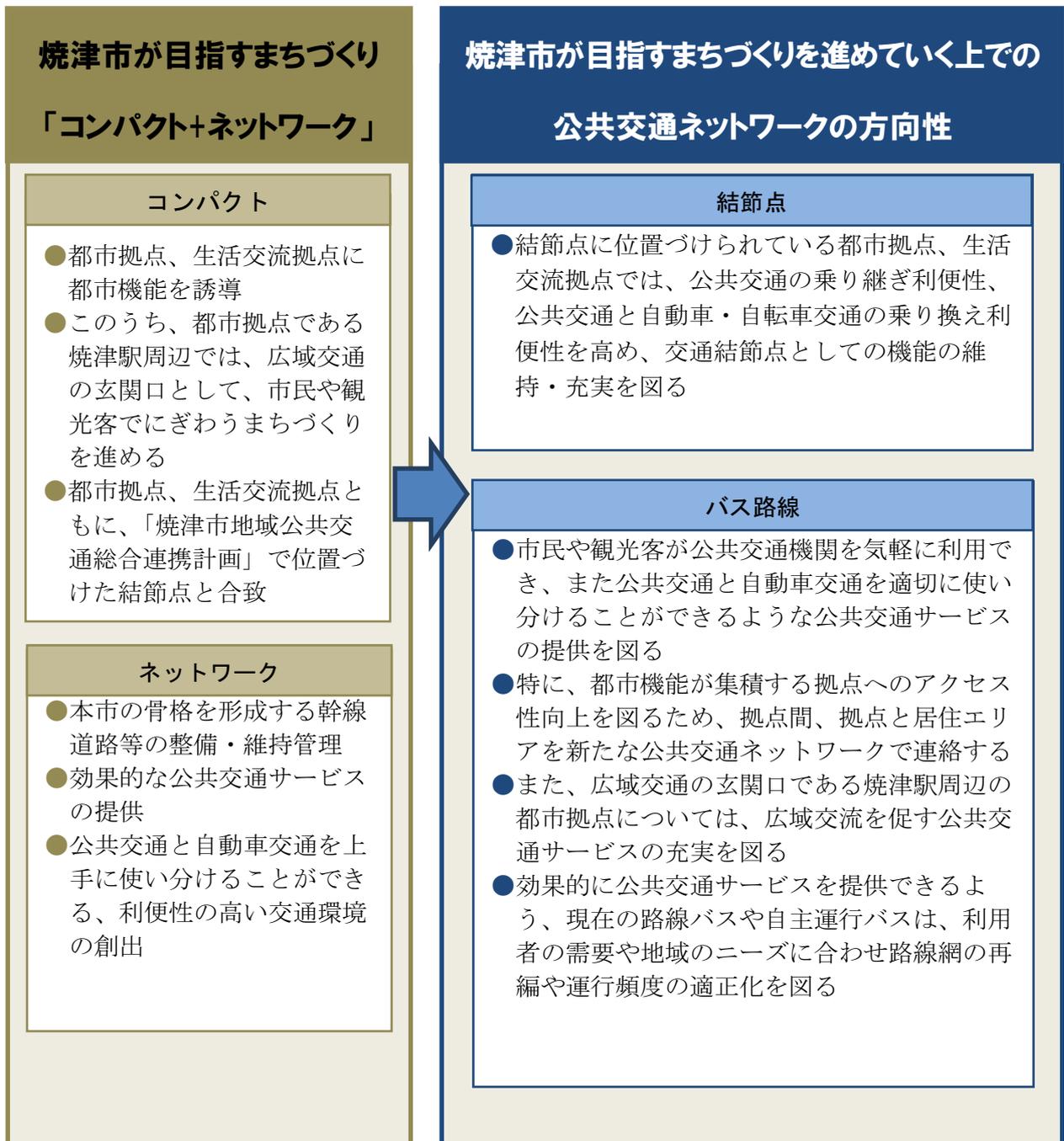


図 焼津市が目指すまちづくりを進めていく上での公共交通ネットワークのあり方

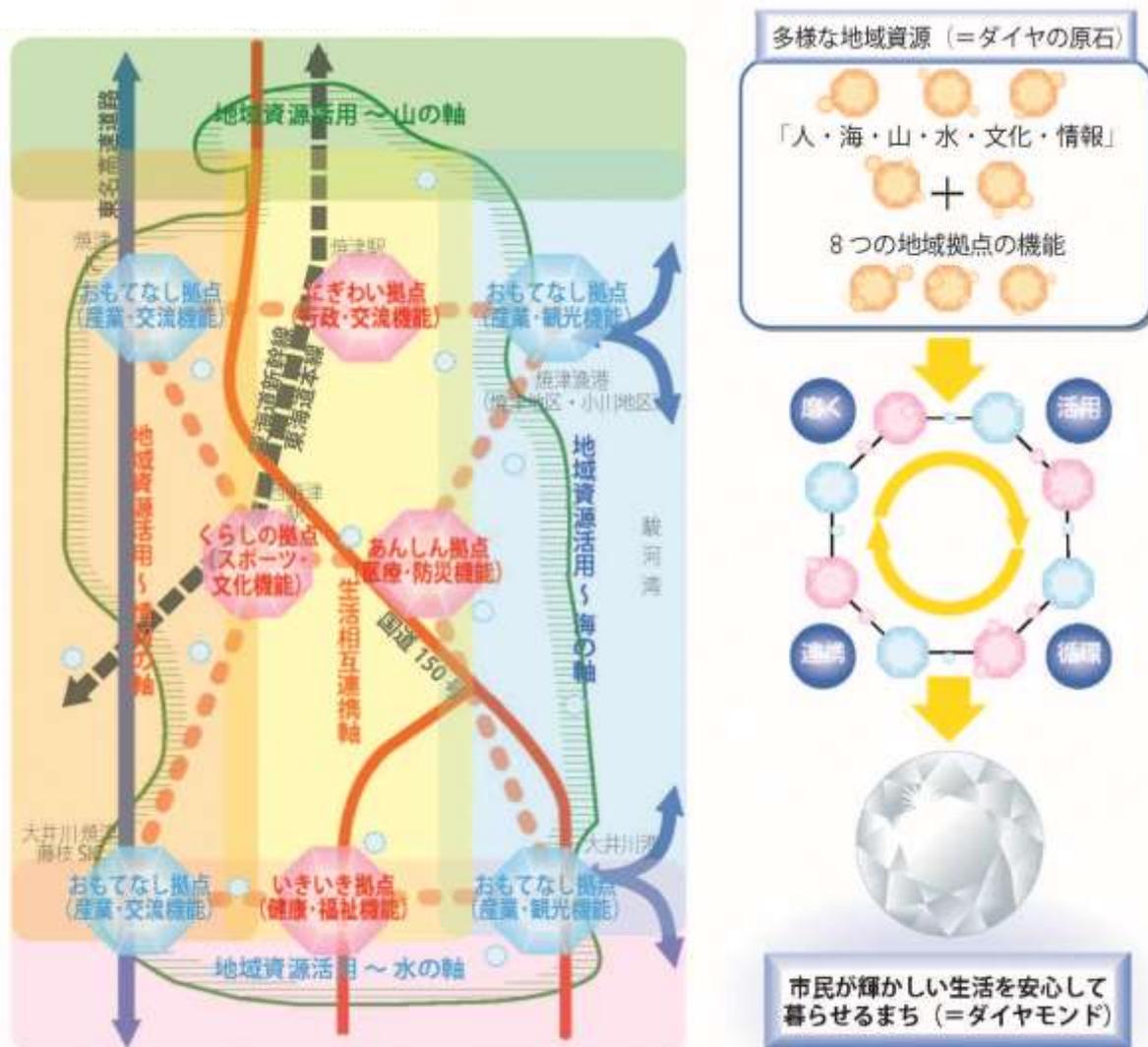
3. 焼津ダイヤモンド構想

(1) 計画概要

焼津市の諸計画（都市計画マスタープラン、中心市街地活性化基本計画、新庁舎建設基本構想、焼津市新病院整備基本構想）との整合を図り、焼津市の将来ビジョンとしてまちづくりの方針を示すものであり、これは新たな総合計画や国土利用計画の根幹となる未来への都市デザインです。

(2) 構想イメージ図

急速に進む少子高齢化や人口減少に対応するため、これからのまちづくりの基本的な考え方である「暮らしに必要な様々な機能の拠点となる場所を効率的かつ、適正に配置をしたまちづくり」を進めるため、市内に「8つの拠点」を設け、この拠点における機能や、「人・海・山・水・文化・情報」という焼津の多様な地域資源(=ダイヤモンドの原石)を磨き、活用・連携・循環させることにより、新たな魅力を創造し、「住み続けたい、住んでみたい、行ってみたいまち」を念頭に、持続可能な地域経営を実現し、「市民が輝かしい生活を安心して暮らせるまち(=ダイヤモンド)」にしていくことを目標としています。



(3) 8つの拠点のまちづくりの方針

拠点名称	位置及び 主な拠点施設	まちづくりの方針
にぎわい拠点 (行政・交流機能)	焼津駅周辺 ● 市役所 ● 焼津駅 ● 商店街	市民や観光客など、あらゆる人たちが集まる賑わいの中心地となるよう、交通結節点である焼津駅のメリットを活かし、商業・業務機能や市庁舎などの行政・交流機能を形成します。
あんしん拠点 (医療・防災機能)	市立病院周辺 ● 市立病院 ● 消防防災センター	市民の生命・財産を守るための市立総合病院や、消防防災センターなどの医療・防災機能や、市民生活の質の向上を図るための大規模商業施設などの商業・業務機能を形成します。
くらしの拠点 (スポーツ・文化機能)	西焼津駅周辺 ● 西焼津駅 ● 焼津総合グラウンド ● 焼津文化センター	スポーツ・文化を通じた市民交流の促進を図るため、交通結節点である西焼津駅のメリットを活かし、焼津総合グラウンド・焼津文化センターなどのスポーツ・文化機能を形成します。
いきいき拠点 (健康・福祉機能)	大井川庁舎周辺 ● 市役所大井川庁舎 ● (仮)大井川防災広場	市民が健康で、生き生きと働くことができるように、メディカルや余暇活動などの健康・福祉機能を形成します。
おもてなし拠点 (産業・交流機能)	● 焼津 IC 周辺 ● 大井川 焼津 藤枝 SIC 周辺	高速道路などの交通結節点の強みを活かした、産業・交流機能を形成します。
おもてなし拠点 (産業・観光機能)	● 焼津漁港周辺 ● 大井川港周辺	海の玄関口となる港の有利性を活かした、産業・観光機能を形成します。

(4) 公共交通の方向性

ダイヤモンド構想で位置づける8つの拠点を「活用・連携・循環」させるため、各拠点間を結び付ける公共交通ネットワークの充実と、焼津駅、西焼津駅などの交通結節点における機能の維持・強化が求められます。

IV 公共交通の現状

1. 公共交通の整備状況

(1) 市内の公共交通

焼津市には、JR 東海道本線としずてつジャストライン(株)の路線バス6路線、本市の自主運行バス3路線が運行しています。

また、タクシー事業者は、5社が営業所を構えています。



図 バス路線図

(2) 運行概要

焼津市内の公共交通の運行概要は、以下の通りとなっています。

① 鉄道

表 鉄道のサービス概要(焼津駅)

方面	1日	ピーク時	運行時間帯	区間	所要時間	運賃
上り (静岡方面)	93本	7本/時間	5~23時	焼津~静岡	12分	240円
下り (浜松方面)	96本	6本/時間	5~23時	焼津~藤枝	6分	200円

平成29年10月現在

② バス

表 路線の概要

運営	路線名	起点/終点 便数	運賃
しずてつジャストライン(株)	焼津岡部線	焼津駅前/岡部営業所 平日:22便、土日祝:13便	対距離運賃
	一色和田浜線	焼津駅前/焼津駅前(一色まわり) 平日:18便、 土日祝 13便 焼津駅前/焼津駅前(和田浜まわり) 平日:18 便、土日祝 13便	
	焼津大島線	焼津駅前/大島新田 平日:44便、土:28便、日 祝 25便	
	五十海大住線	清里/焼津市立病院前 平日:17便	
	藤枝相良線	相良営業所/藤枝駅南口 平日:17便、土日祝:10 便	
	藤枝吉永線	藤枝市立総合病院/飯淵 平日:17便、土日祝:12 便	
焼津市	焼津循環線 ゆりかもめ さつき	焼津駅前/焼津駅前 平日・土:10便、日祝:8便 焼津駅前/焼津駅前 平日・土:10便、日祝:8便	200円
	大井川焼津線 大井川庁舎行き 焼津駅行き	焼津駅前/大井川庁舎 平日:8便、土日祝:4便 大井川庁舎/焼津駅前 平日:6便、土日祝:4便	焼津市立病院前を 超えない:200円 焼津市立病院前を 超える:350円
	大井川西部循環線 すいせん さくらえび	大井川庁舎/大井川庁舎 平日:5便 大井川庁舎/大井川庁舎 平日:6便	200円

※基本的に「片道」を掲示

平成29年10月現在

表 各路線の時間帯別運行状況

【平日】

運営	路線	系統	行先	時間帯別運行本数																			運行本数計	対象バス停
				6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22				
しずてつジャストライン	焼津岡部線		岡部営業所	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	2	2	1	22	焼津駅前	
			焼津駅	2	4	2	1	1	2	1	1	1	1	2	1	2	2	1	2	2	1	24	関方	
	一色和田浜線	一色まわり 和田浜まわり		2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	18	焼津駅前			
				1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1			18	焼津駅前		
	焼津大島線		焼津駅	2	2	5	3	3	3	3	3	3	3	2	4	2	2	1		44	焼津市立病院前			
			大島新田	2	2	2	2	1	1	2	2	1	1	2	1	2	2	2	2	29	焼津駅前			
			焼津市立病院			2	1	2	2	1	1	2	2	1	2	1				17	焼津駅前			
	五十海大住線		焼津市立病院	3	4	1	1	1	1	1	1		2		2	1	1		19	西焼津駅南口				
			清里	3	2	1		1	1	1	1	1	2	1	1	1	1		17	焼津市立病院前				
	藤枝相良線		藤枝駅南口	3	1	1		1	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	17	上新田南				
相良営業所			1	2	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1	2		17	上新田南					
藤枝吉永線		藤枝市立病院	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1			17	大井川庁舎入口					
		飯淵	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	17	大井川庁舎入口					
焼津市	焼津循環線	さつき ゆりかもめ		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1				9	焼津駅前					
					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1				9	焼津駅前					
	大井川焼津線		大井川庁舎				1	1	1	1		1	1					6	焼津市立病院前					
			焼津駅	1	1		1			1		1		1				6	大井川庁舎					
大井川西部循環線	すいせん さくらえび			1		2		2		1	1	1	1				9	大井川庁舎						
					1	2		1	1	1	1	1	1	1			10	大井川庁舎						

【日祝日】

運営	路線	系統	行先	時間帯別運行本数																			運行本数計	対象バス停
				6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22				
しずてつジャストライン	焼津岡部線		岡部営業所	1	1	2				1		2		1	1	1	1	2	13	焼津駅前				
			焼津駅	1	1	1	1	1	1		2	1	1	1	1	1			12	関方				
	一色和田浜線	一色まわり 和田浜まわり		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			13	焼津駅前					
				1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			13	焼津駅前				
	焼津大島線		焼津駅	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2		25	焼津市立病院前				
			大島新田	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1		25	焼津駅前				
			焼津市立病院	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1		25	焼津駅前				
	五十海大住線		焼津市立病院															0	西焼津駅南口					
			清里																0	焼津市立病院前				
	藤枝相良線		藤枝駅南口			1	1	1	1		1	1	1	1	1	1		10	上新田南					
相良営業所					1		1	1	1		1	1	1	1	1	1		10	上新田南					
藤枝吉永線		藤枝市立病院	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		12	大井川庁舎入口						
		飯淵	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	大井川庁舎入口						
焼津市	焼津循環線	さつき ゆりかもめ		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1				8	焼津駅前						
					1	1	1	1	1	1	1	1	1				8	焼津駅前						
	大井川焼津線		大井川庁舎				1	1	1		1						3	焼津市立病院前						
			焼津駅	1			1	1	1	1		1					4	大井川庁舎						
大井川西部循環線	すいせん さくらえび					1	1	1		1						3	大井川庁舎							
																0	大井川庁舎							

※乗り換え拠点となるような代表的なバス停を対象バス停に設定し、そのバス停での時間帯別運行本数を整理しているため、路線の運行本数とは異なる場合がある。

資料：しずてつジャストライン(株)HP



資料：しずてつジャストライン(株)HP

図 バスの区間別運行本数(左:平日、右:日祝日)

③タクシー

市内には、以下の5社が営業しています。

表 焼津市内のタクシー事業者

事業者名	車両保有台数
(株)アンビ・ア	特大4台、中型5台、小型168台
焼津港タクシー(株)	中型1台、小型31台
(株)M.A 通商	中型1台、小型8台
キングタクシー静岡(株)	中型1台、小型31台
(有)小泉タクシー	中型1台、小型10台、ユニバーサルデザインタクシー1台

資料：静岡県タクシー協会（平成29年7月31日現在）

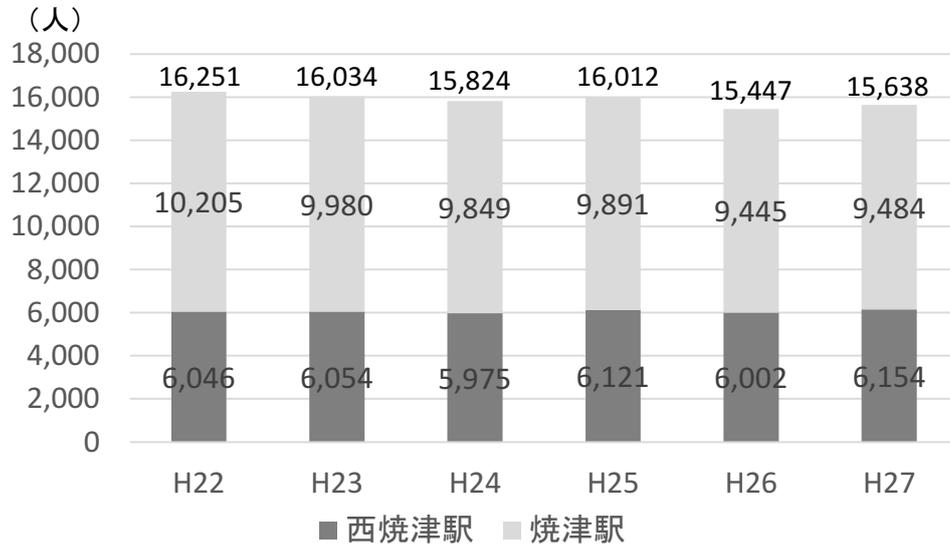
(参考)タクシーの待合状況

市内のタクシー待機場所は、「焼津駅」「西焼津駅」「市立病院」の3施設となっています。

2. 公共交通の利用状況

(1) JR駅の利用状況

平成 27 年度における焼津市内 2 駅の乗車人員は、1 日 15,638 人であり前年度より微増しましたが、全体的には減少傾向にあります。



資料：統計やいづ第 100 号平成 28 年度（2016 年度）版

図 焼津市内の鉄道駅乗車人員の推移

(2) バスの利用状況

平成 28 年度のバスの利用者は、1 日平均約 4,000 人（年間約 149 万人）です。近年減少傾向にありましたが、平成 26 年度以降は減少傾向に歯止めがかかっています。

路線バスは一色和田浜線、焼津大島線の利用者数が多く、1 日平均約 1,000 人が利用しています。近年の増減をみると平成 25 年 10 月から減便となった一色和田浜線の減少が著しい一方、焼津大島線は増加傾向が続いており、沿線の静岡福祉大学の在校生数の増加（698 人（H21）→772 人（H27））が、影響していると推察されます。

自主運行バスは、平成 10 年より民間路線バスの廃止代替として運行しています。乗降調査では高齢者の通院や買い物、障害のある方の施設への通所利用など、車を運転できない方の移動手段として利用されています。

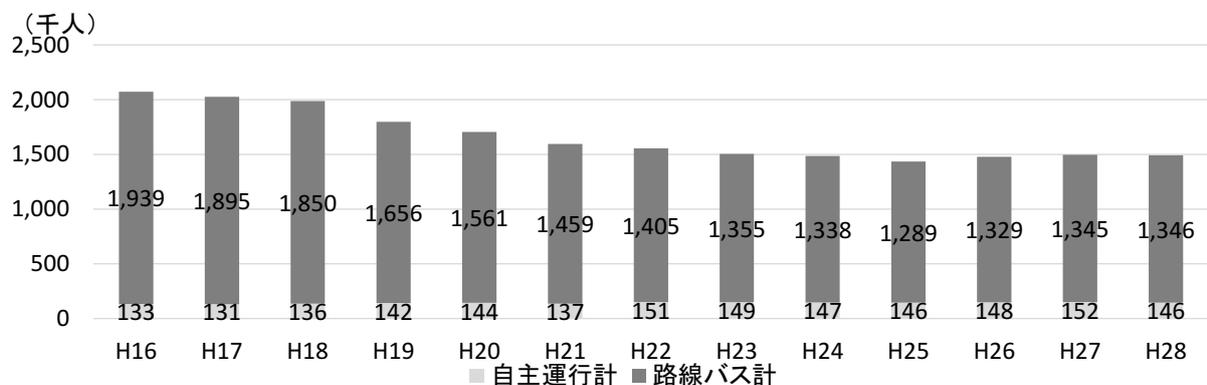


図 バスの年間利用者数の推移

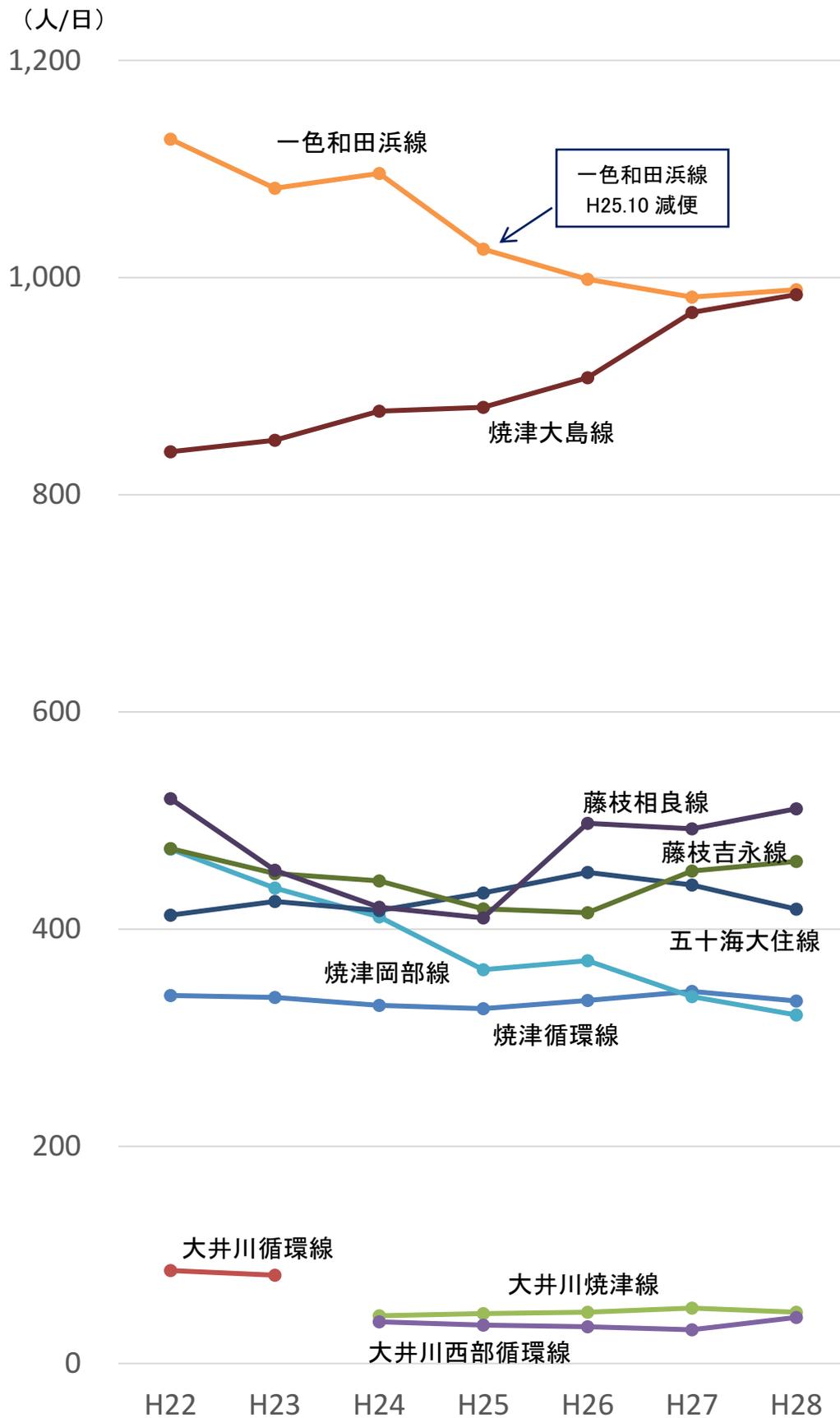


図 路線別の日平均利用者数の推移

(3) 公的財政負担の状況

平成 28 年度における焼津市内を運行するバス路線（9 路線）に対する公的な財政負担は、焼津市が約 1 億 2,500 万円、国・県が約 8,900 万円であり、合計すると年間 2 億円以上の財政負担が生じています。

公的財政負担額が最も大きい路線は、一色和田浜線（約 5,700 万円）であり、次いで自主運行バスの焼津循環線（約 4,000 万円）、大井川焼津線（約 2,900 万円）、大井川西部循環線（約 2,200 万円）となっています。

なお、公的財政負担がないバス路線は焼津大島線のみです。

表 公的財政負担額の推移

(単位:千円)

運営主体	路線	分類	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度
焼津市	焼津循環線	焼津市	25,217	25,333	27,746	26,327	27,121
		国・県	11,188	11,261	11,721	12,167	12,472
		計	36,405	36,594	39,467	38,494	39,593
	大井川焼津線	焼津市	20,236	15,674	19,066	18,583	19,961
		国・県	5,991	10,467	9,031	9,688	9,137
		計	26,227	26,141	28,097	28,271	29,098
	大井川西部循環線	焼津市	22,777	17,019	18,890	19,947	13,862
		国・県	6,274	12,314	11,965	11,231	8,368
		計	29,051	29,333	30,855	31,178	22,230
しずてつ ジャストライン	焼津岡部線	焼津市	5,670	6,171	3,622	1,316	2,424
		国・県	0	0	5,843	6,180	8,060
		計	5,670	6,171	9,465	7,496	10,483
	五十海大住線	焼津市	1,600	3,465	2,713	1,121	1,226
		国・県	6,968	8,945	8,520	1,875	7,729
		計	8,568	12,410	11,233	2,996	8,955
	藤枝吉永線	焼津市	2,073	1,421	2,248	4,000	3,623
		国・県	9,634	6,644	8,775	13,615	12,913
		計	11,707	8,065	11,023	17,615	16,536
	藤枝相良線	焼津市	0	0	0	0	0
		国・県	24,876	21,903	24,173	24,209	29,874
		計	24,876	21,903	24,173	24,209	29,874
	一色和田浜線	焼津市	65,364	63,318	52,445	53,322	56,622
		国・県	0	0	0	0	0
		計	65,364	63,318	52,445	53,322	56,622
	焼津大島線	焼津市	0	0	0	0	0
		国・県	0	0	0	0	0
		計	0	0	0	0	0
	合計	焼津市	142,937	132,401	126,730	124,616	124,839
		国・県	64,931	71,534	80,028	78,965	88,553
		計	207,868	203,935	206,758	203,581	213,392

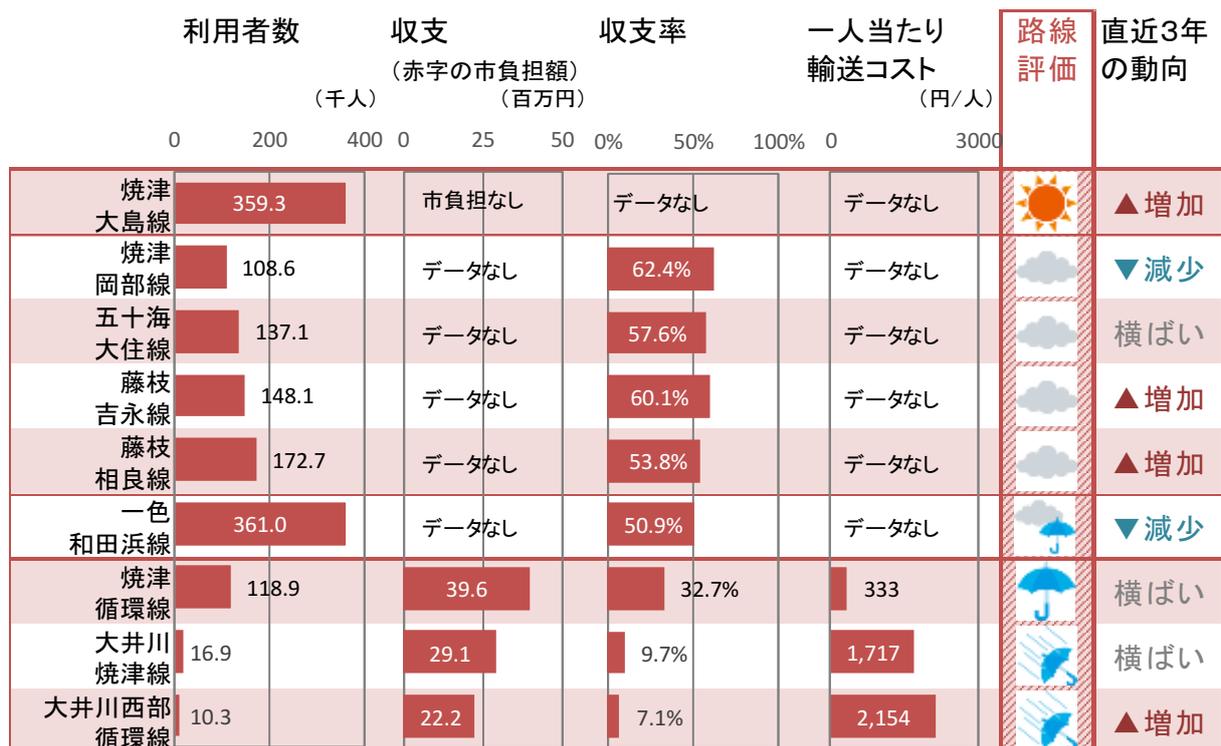
(4)バス事業の実態の整理

バス路線ごとの比較を行うため、「収支率¹」「一人当たり輸送コスト²」という指標を用いることとします。

「収支率」でみると、焼津大島線以外のしずてつジャストラインの路線は5～7割となっており、行政補助なしには維持が不可能となっています。自主運行バスでは、焼津循環線が約3割で、大井川地区の2路線は約1割程度と低くなっています。

「一人当たり輸送コスト」でみると、焼津循環線は300円台であるのに対して、大井川の2路線は2千円近くになっています。

	平成28年度	経費 (千円) A	利用者数 (人) B	収入 (千円) C	収支 (市負担) (千円) A-C	収支率 (%) C/A	一人当たり 輸送コスト (円/人) (A-C)/B
しずてつ 地域 間幹 線系 統	焼津大島線		359,303		市負担なし		
	焼津岡部線		108,566			62.4%	
	五十海大住線		137,105			57.6%	
	藤枝吉永線		148,116			60.1%	
	藤枝相良線		172,742			53.8%	
しずてつ 自主 運行 バス	一色和田浜線		360,977			50.9%	
	焼津循環線	58,946	118,877	19,304	39,643	32.8%	333
	大井川焼津線	32,227	16,944	3,129	29,098	9.7%	1,717
	大井川西部循環線	23,919	10,321	1,688	22,230	7.1%	2,154



資料：地域間幹線系統は「平成28年度運行分系統別利用実態」（静岡県）のH27.10-H28.9の値

¹ 経常収益を経常費用で除した値。100%以上なら「黒字」で補助の必要なしとなる。

² 経費から収入を引いた「赤字」分に対して、利用者数で除した値。言い換えれば、利用者一人一回の利用に対して、行政としてどれだけ補助しているかを示す指標である。たとえば、大井川西部循環線は運賃200円のため、利用者負担200円に対して、2,154円の補助がなされていると考えることができる。

(5) 運営基準による評価

市では、持続可能な公共交通の運営を行っていくため、自主運行バスの運営に係る一定の基準を定めた「焼津市自主運行バス等運営基準」を平成26年3月に作成しました。同基準では自主運行バスについて路線別に評価指標（「沿線人口当たりの利用者数」及び「基準収支率との差」）を設け実績値を評価しています。

平成28年度の評価は、焼津循環線は2つの指標ともに基準を満たしていましたが、大井川焼津線は「基準収支率との差」について基準を満たしておらず、大井川西部循環線は両基準ともに基準を満たしていませんでした。大井川西部循環線については平成26年度以降3年連続して基準を満たしておらず、同運営基準に基づき平成28年度より土日祝の運休など収支改善策を実施してきましたが依然厳しい状況が続いており、抜本的な見直し策を検討し実施しなければならない状況にあります。

路線別の評価

評価指標	内容
沿線人口当たり年間利用者数	路線別の年間利用者数を沿線人口で割った値が「0.6以上」であること。
基準収支率との差	路線別の沿線人口密度の差を考慮した「基準収支率」と実際の収支率との差が「-5%」以内であること。

■平成28年度における「沿線人口あたり年間利用者数」「実績収支率と基準収支率の差」

	① 年間利用者数 (人/年)	② 沿線人口 (人)	③ 沿線面積 (km ²)	④ 人口密度 (②÷③)	⑤ 人口密度 (焼津市計=1.0)
焼津循環線	118,877	70,109	20.49	3,421	1.57
大井川焼津線	16,944	26,275	16.64	1,579	0.73
大井川西部循環線	10,321	23,118	17.76	1,301	0.60
焼津市計	146,142	119,502	54.89	2,177	1.00

	⑥ 基準収支率 (21.0%×⑤)	⑦ 実績収支率	⑧ 基準収支率と の差 (⑦-⑥)	⑨ 沿線人口あたり 年間利用者数 (①÷②)
焼津循環線	33.0%	32.8%	-0.2%	1.70
大井川焼津線	15.2%	9.7%	-5.5%	0.64
大井川西部循環線	12.5%	7.1%	-5.4%	0.45
焼津市計	21.0%	21.0%	0.0%	1.22

	結果		基本的な対応
	沿線人口当たり 年間利用者数	基準収支率(21.0%) との差	
焼津循環線	基準を満たしている (1.70) ※昨年度:1.75	基準を満たしている (-0.2%) ※昨年度:+1.9%	沿線地域に協力を求めるとともに、利用促進策を中心とした改善策を検討
大井川焼津線	基準を満たしている (0.64) ※昨年度:0.70	基準を満たしていない (-5.5%) ※昨年度:-3.9%	沿線地域に協力を求めるとともに、コスト削減策及び利用促進策を検討
大井川西部循環線	基準を満たしていない (0.45) ※昨年度:0.48	基準を満たしていない (-5.4%) ※昨年度:-6.5%	沿線地域の参加・協力を求めるとともに、廃止も含めた、抜本的見直し策を検討



3. 焼津市地域公共交通総合連携計画の振り返り

(1) 計画の概要

鉄道、路線バスおよび自主運行バスが密接に結びついた「公共交通ネットワークの構築」により、地域住民にとって便利でかつ持続可能な公共交通サービスの提供をめざした「焼津市地域公共交通総合連携計画（以下、総合連携計画という。）」を平成 23 年 3 月に策定しています（計画期間：平成 23 年度から平成 30 年度）。

総合連携計画では、地域公共交通の再編対象路線として、(仮称) 大井川焼津線、(仮称) 大井川西部循環線、(仮称) 大覚寺線、(仮称) 花沢地区デマンドタクシー、藤枝吉永線を位置づけています。

①基本目標

「地域の生活を支える、便利で効率的な公共交通ネットワークの構築を目指す」

②基本方針

(ア) 市民の生活交通を確保するための公共交通ネットワークの構築を目指します

(イ) 自主運行バスは、自動車を運転できない高齢者など、交通手段を持たない方の買い物・通院などをサポートします

(ウ) 利用状況をみながら不断の改善・見直しにより、持続可能な公共交通の運営を目指します

(エ) 焼津市・交通事業者・地域住民等の連携を図り、公共交通を支えます

③基本方針に対する目標値

基本方針(1)：市民の生活交通を確保するための公共交通ネットワークの構築を目指します

基本方針(2)：自主運行バスは、自動車を運転できない高齢者など、交通手段を持たない方の買い物・通院などをサポートします

【目標】市民の満足度の向上

【実績値】 21.0% (平成 21 年度) ⇒ 【目標値】 25.0% (平成 26 年度)
⇒ 【目標値】 30.0% (平成 30 年度)

基本方針(3)：利用状況をみながら不断の改善・見直しにより、持続可能な公共交通の運営を目指します

基本方針(4)：焼津市・交通事業者・地域住民等の連携を図り、公共交通を支えます

【目標】自主運行バスの年間利用者数の増加

【実績値】 136,689 人 (平成 21 年度) ⇒ 【目標値】 200,000 人 (平成 30 年度)

【目標】自主運行バスの収支率の維持

【実績値】 24.0% (平成 21 年度) ⇒ 【目標値】 現状維持 (平成 23~30 年度)

④地域公共交通の再編に向けた具体的な取組み

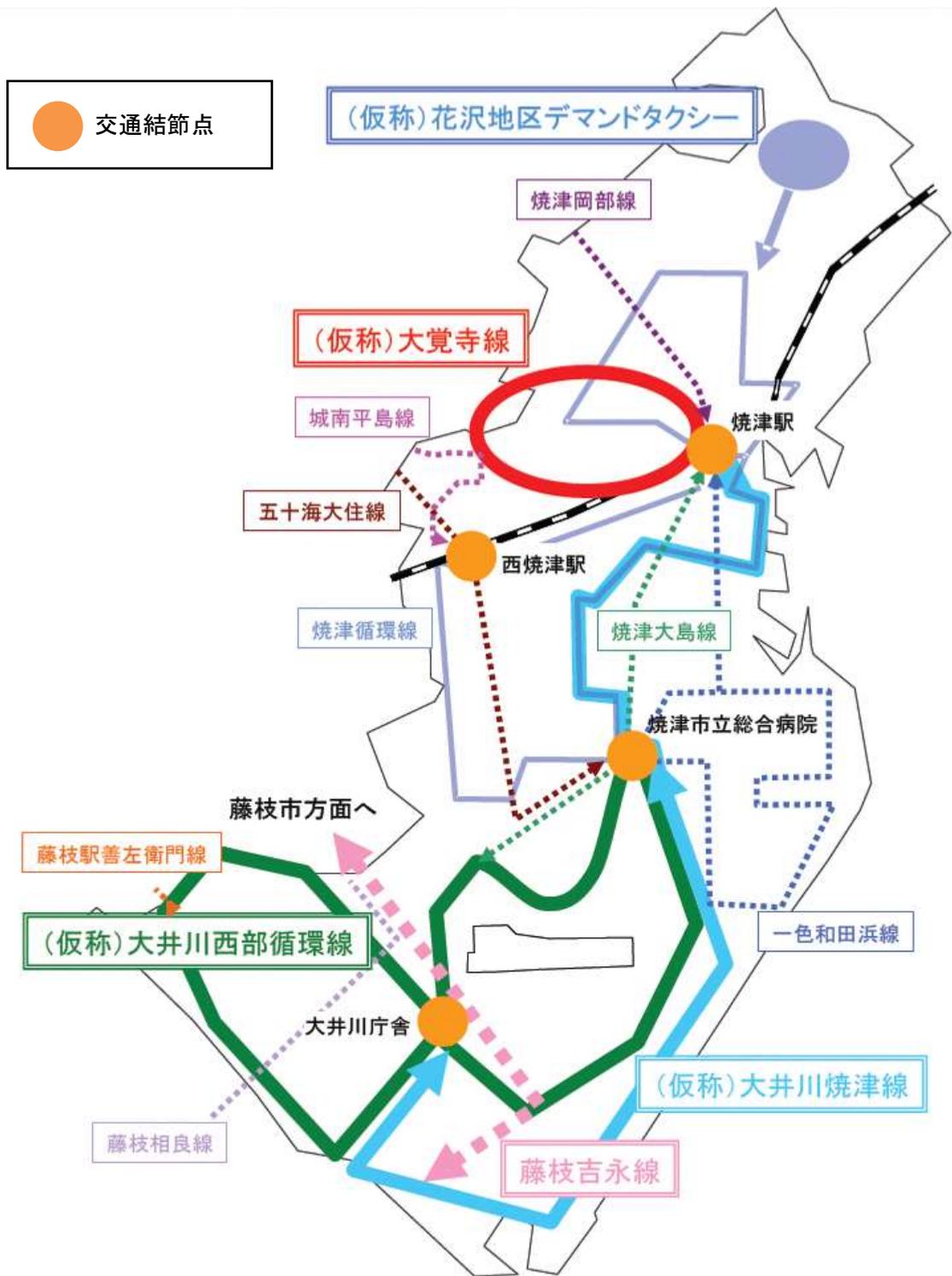


図 具体的な再編後のイメージ

出典：焼津市地域公共交通総合連携計画 平成 23 年 3 月

(2)進捗状況と自己評価

現時点で、顧客サービスに関する事業、持続可能な運営に関する事業、組織間連携に関する事業については概ね実施をしていますが、公共交通ネットワークに関する事業については、路線の再編・運行に関する事業である、大井川地区の自主運行バスの再編（大井川焼津線、大井川西部循環線の運行）、デマンド型乗合タクシーの導入（下根方地区デマンド型乗合タクシーの試験運行）については事業を実施していますが、「藤枝吉永線の大井川庁舎への一部乗り入れ」、「大井川庁舎におけるパーク&ライド、サイクル&ライド導入に向けた検討」、「結節点における公共交通総合案内板の設置」、「結節点における路線バスと自主運行バスの乗り継ぎ割引」といった結節点の機能強化に関連する一連の事業は未実施となっています。

また、「(仮称)大覚寺線」の運行も未実施となっていますが、実施については費用的な面で困難な状況であり、導入には他の路線の経費削減が不可欠となっています。なお、「藤枝吉永線の大井川庁舎への一部乗り入れ」については、自主運行バスを含めた人的資源（運転士）の配分について調整が必要であり、大井川庁舎の結節点としての機能強化における大きな課題となっています。

連携計画の進捗状況と自己評価

視点	施策	実施主体	実施状況	実施内容/未実施理由
公共交通ネットワーク	「(仮称)大覚寺線」の運行による旧大覚寺線運行エリアにおける移動手段の確保	公共交通会議 焼津市 交通事業者	×	費用面で導入困難
	「(仮称)大井川焼津線」の運行による大井川地区から焼津駅への直行便の確保	公共交通会議 焼津市 交通事業者	H24-	H24.4～大井川循環線を再編し、大井川焼津線の運行を開始
	「藤枝吉永線」の大井川庁舎への一部乗り入れによる、自主運行バスとの乗継利便性の向上と、藤枝駅への移動手段の確保	公共交通会議 焼津市 交通事業者	×	人的資源（運転士）の配分の調整が必要
	「(仮称)大井川西部循環線」による公共交通カバーエリアの拡大	公共交通会議 焼津市 交通事業者	H24-	H24.4～大井川循環線を再編し、大井川西部循環線の運行を開始
	「(仮称)花沢地区デマンドタクシー」の導入による、東益津北部地域から焼津駅までの移動手段の確保	公共交通会議 焼津市 交通事業者	H25-	H28.10～H29.9 下根方地区デマンド型乗合タクシーの試験運行を実施
	地帯制運賃の導入	焼津市	H24-	H24.4～大井川焼津線において導入
	結節点におけるパーク&ライド、サイクル&ライドの実施	焼津市 交通事業者	×	恒常的なスペースの確保が困難
	結節点における公共交通総合案内板の設置	公共交通会議 焼津市 交通事業者	×	表示内容・設置場所の調整が必要
顧客サービス	生活パターンにあった運行ダイヤの確保	公共交通会議 焼津市 交通事業者	H24-	H24.4～大井川焼津線、大井川西部循環線における運行ダイヤの設定に反映
	高齢者が利用しやすい運賃割引制度の導入	焼津市 交通事業者	H23-	H23.11～自主運行バスで大御所パス(しずてつジャストライン(株)の高齢者向けフリー定期券)の利用を開始

	利用しやすい車両の整備	焼津市 交通事業者	H23-	H23.4～自主運行バス 全3路線において低床 バスにより運行(6台)
	フリー乗降区間の検討	公共交通会議 焼津市 交通事業者	H24-	H24.4～大井川西部循 環線で実施
	公共交通の活用方法に関する広報周知の徹 底	公共交通会議 焼津市 交通事業者	H26-	H26.9～大井川地区の 自治会別時刻表を作 成し配布・回覧
持続可能 な運営	PDCAサイクルの実施	公共交通会議 焼津市 交通事業者 地域住民	H23-	H25～焼津市自主運 行バス等運営基準を 作成し路線ごとの評 価・改善を実施
	デマンド運行の検討と実験的導入	公共交通会議 焼津市 交通事業者 地域住民	H25-	H28.10～H29.9 下根 方地区デマンド型乗合 タクシーの試験運行を 実施(再掲)
組織間 連携	公共交通に関する積極的な情報発信とマイバ ス意識の醸成	公共交通会議 焼津市 交通事業者 地域住民	H23-	H24～広報誌、イベン ト等での自主運行バス のPR活動の実施
	結節点における乗継割引の導入	焼津市 交通事業者	×	運行事業者との調整 が必要
	公共交通マップの作成	公共交通会議 焼津市	H24-	H24.4～毎年自主運行 バス路線図を作成し、 定期的に各戸配布

4. 利用者の意向等

(1) 市民アンケート

市民の公共交通の利用状況や意識を把握するために、住民基本台帳から無作為抽出によるアンケート調査を実施しました。

結果の概要は以下のとおりです。

市民アンケート調査の概要

調査対象	市内にお住まいの 4000 世帯
調査目的	市民の意向や利用状況を把握する
調査方法	郵送配布・郵送回収 ※ただし、配布 1 世帯に対して 3 通の回答用紙を封入
調査期間	平成 29 年 8 月 9～25 日
配布数／ 回収数	4,000 世帯 / 1,209 世帯 30.2% (12,000 通) / (2,273 通)

○市内のバスの利用状況

- ・ 1 ヶ月に数日以上利用する人は、全体の約 3 割。
- ・ 地区別に見ると、港、小川、東益津、和田の順に多く、大村、豊田、大井川で少ない。
- ・ 目的地として、焼津市立病院や焼津駅やイオン焼津店が全市的に挙げられた。大井川地区では、藤枝駅やグランリバーに対する意見も見られる。

○タクシーの利用状況

- ・ 1 ヶ月に数日以上利用する人は、全体の 3 割強。
- ・ 地区別に見ると、東益津、港、大村、小川の順に多く、大井川、豊田、和田で少ない。

○「定時定路線型」と「デマンド型」に対する意向

- ・ 「定時定路線型」と「デマンド型」では、大きな違いは見られなかった。
- ・ 地区別で見ると、東益津、豊田、大富、小川など、バスの利用頻度の高い地区で「定時定路線型」に対する意向が強い。
- ・ 和田、大村、大井川など、バスの利用頻度の低い地区で「デマンド型」が「定時定路線型」を上回った。

○公共交通への対応

- ・ 「わからない」が 30.0%で最も多く、次いで「経費を増額してでも利便性の向上を目指すべきである」が 26.6%、「現状を維持すべきである」が 20.7%、「たとえ利用が不便になっても経費を抑制すべきである」が 7.3%となった。
- ・ 「経費を増額してでも利便性の向上を目指すべきである」は、和田、大村、東益津、焼津、港で多く、20～39 歳代、自家用車を持っているが自由に使えない人で多かった。

○市民アンケートから見える課題と今後の方向性

- ・市民アンケートから見える公共交通の課題と今後の方向性は以下のとおりです。

■課題と今後の方向性

○目的地と拠点整備の課題・方向性

焼津駅、焼津市立病院については、目的地として多くの意見があり、拠点としての位置づけは不可欠と考えられる。その他にも、イオン焼津店やグランリバーに対する意見も多く、こうした商業施設へのアクセス強化や拠点化についても検討の余地がある。大井川地区においては近隣市町の駅や商業施設を目的地とする意見も多く、近隣市町へのアクセスを維持する必要があるものと考えられる。

○「デマンド型」の導入に向けた課題・方向性

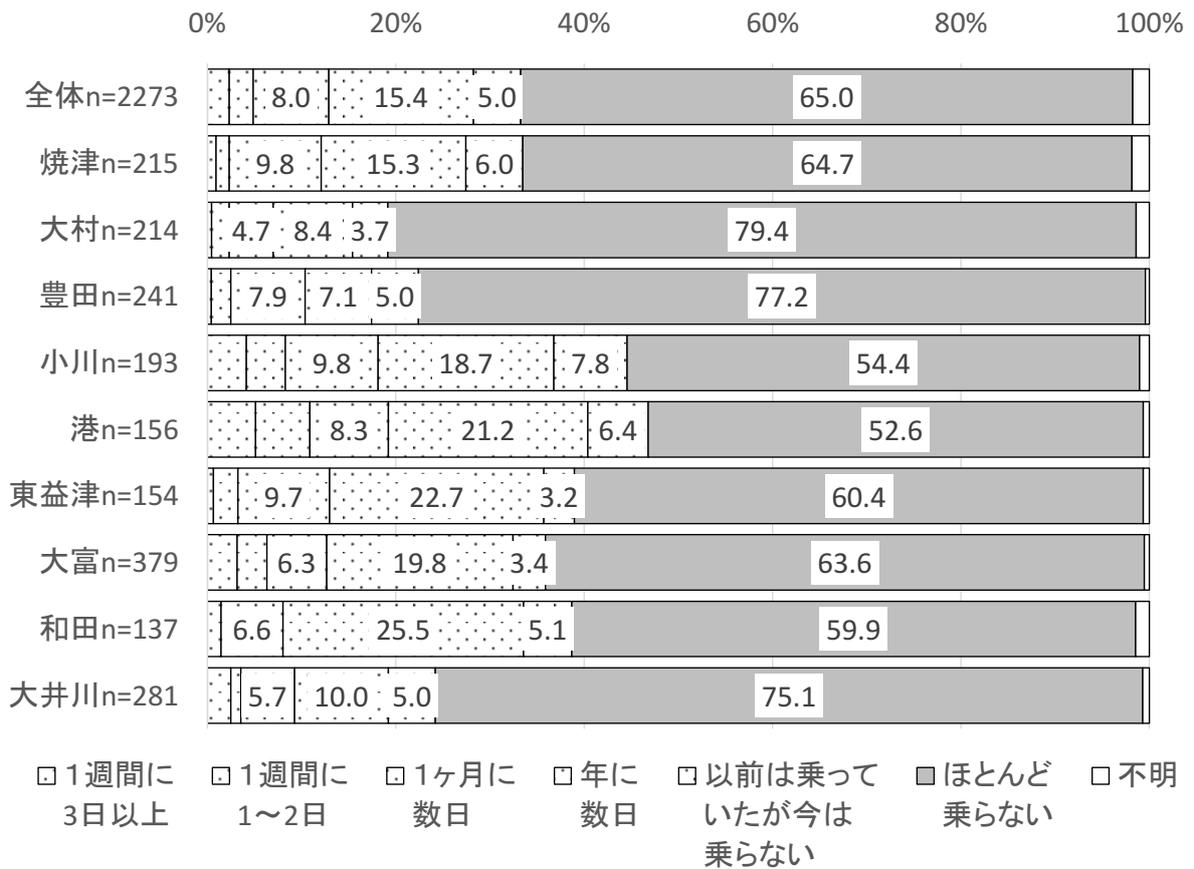
「デマンド型」について、全市的に大きな拒否感は見られなかった。

特に公共交通の不便な地区においては、デマンド型でも良いという意見が見られた。これは、既存の定時定路線型から新しい便利な公共交通を作って欲しいという期待と考えられる。

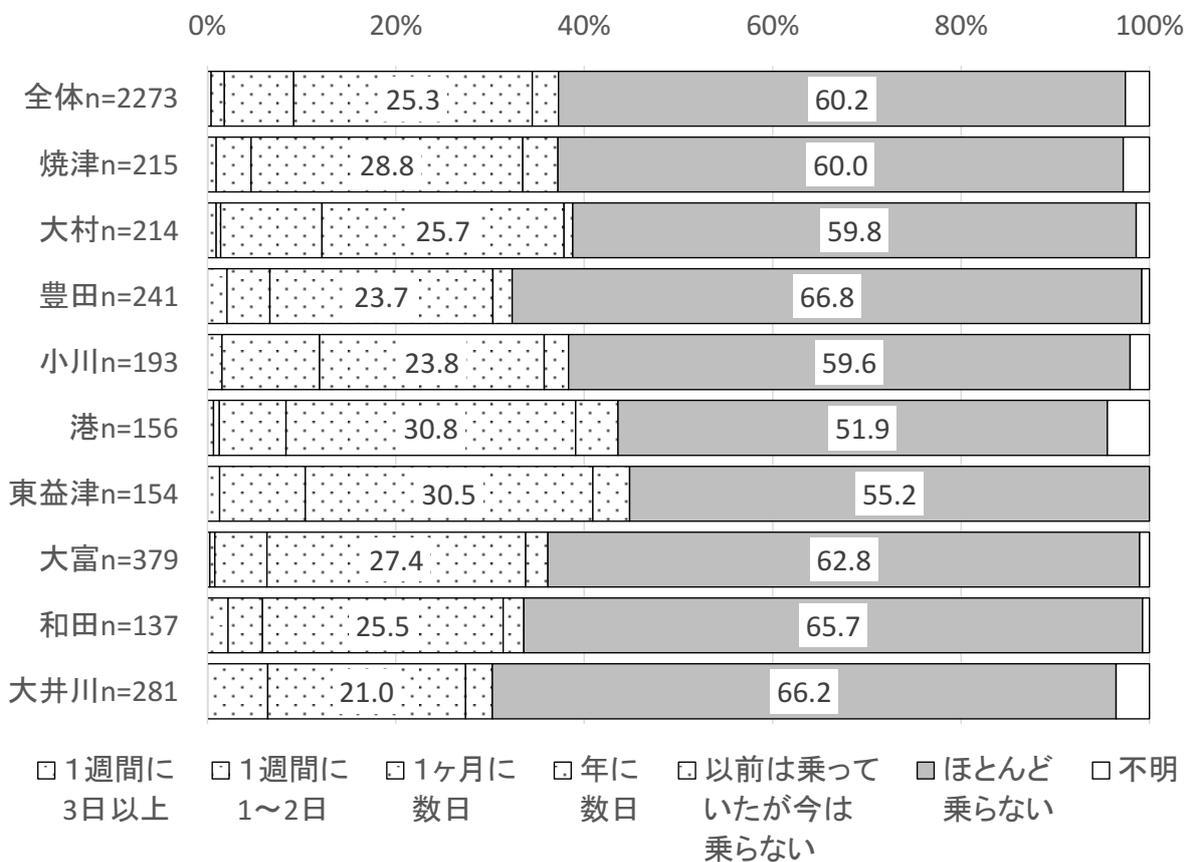
○公共交通の充実・効率化に向けた考え方

「経費を増額してでも利便性の向上を目指すべきである」は、全体の3割弱を占めており、経費抑制や現状維持の意見よりも多く見られた。特に20～39歳代、自家用車を持っているが自由に使えない人でその意向は強く、若い世代に対する行政サービスとして、公共交通の充実を検討する必要性が示唆されているものと考えられる。

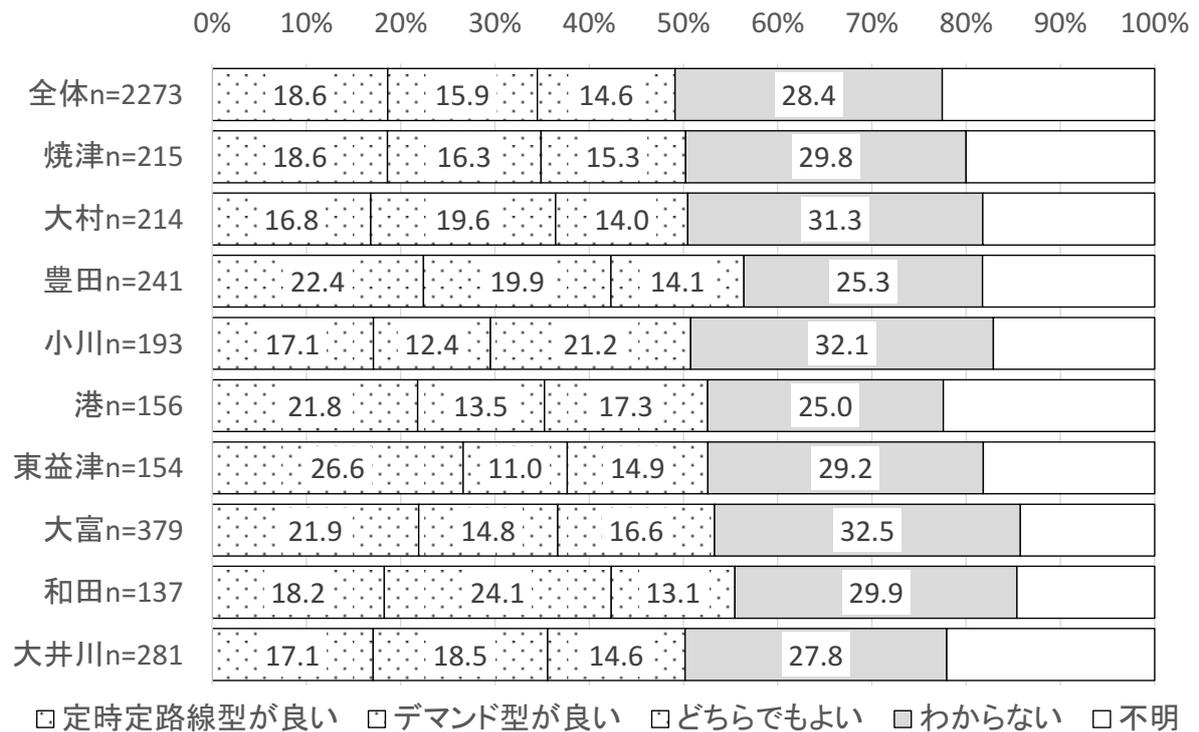
市内のバスの利用頻度



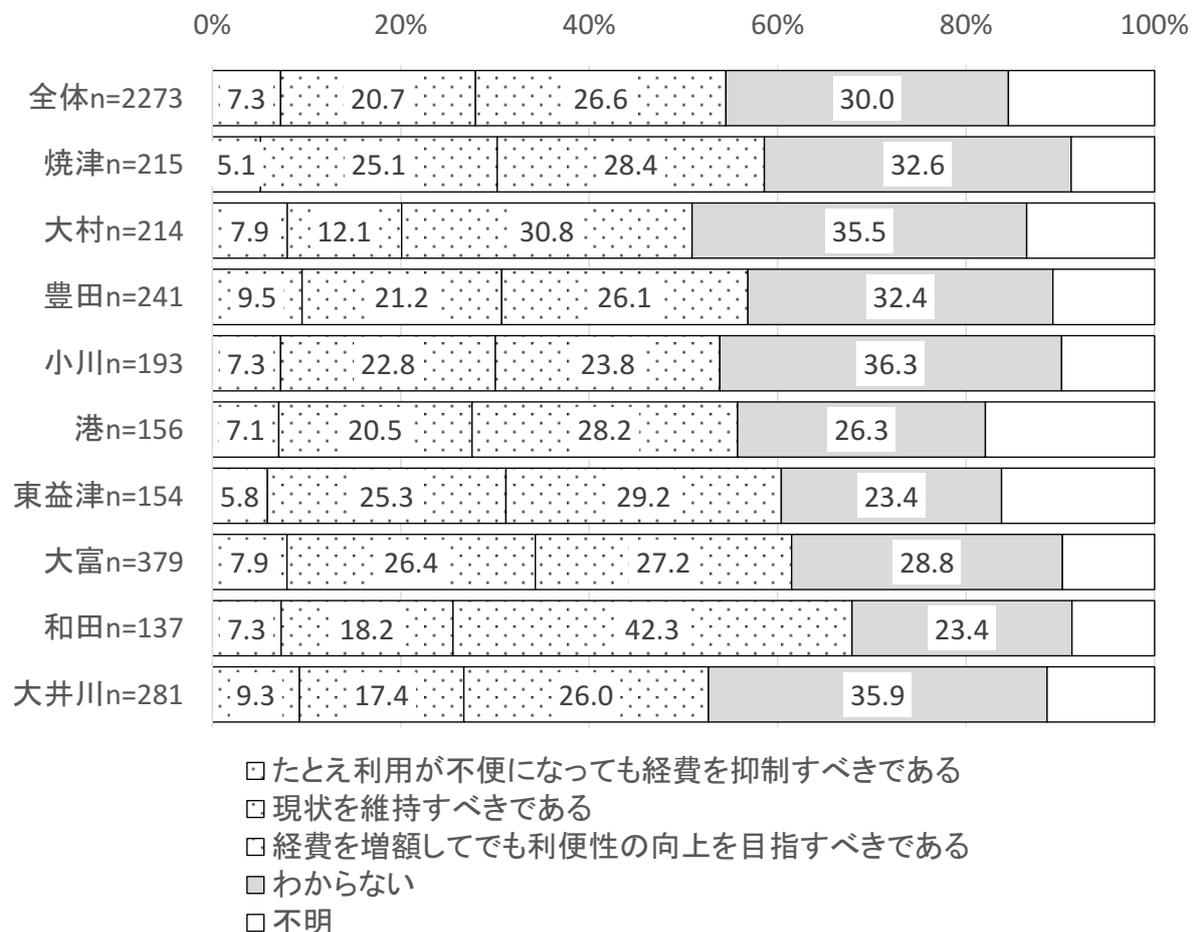
タクシーの利用頻度



「定時定路線型」と「デマンド型」に対する意向



公共交通への対応



(2)交通弱者ヒアリング

民生委員の協力を得ながら、大井川地区のバス路線の利用者に対して、ヒアリングを行いました。ヒアリングでは定時定路線にこだわらないといった意見が聞かれました。

年齢性別	88歳・女性	83歳・男性	87歳・男性
お住まい	一色	吉永	吉永
最寄バス停、距離	木の子橋北、300m程度	白金、500m程度	吉永、300m程度
状態	<ul style="list-style-type: none"> ・独居、難聴 ・足が弱く自転車不可 ・子供はいるが他県にいる 	<ul style="list-style-type: none"> ・配偶者など家族あり ・普段は車を利用するがまれにバスも利用 	<ul style="list-style-type: none"> ・配偶者あり ・車を手放した（孫にあげた）
普段の外出先	<p>○デイサービス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・週に1度水曜日に大井川庁舎裏の保健センターへ ・大井川西部循環線で往復 ・難聴同士の友達ができた。生きがい。 <p>○買い物</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1週間に数回、田子重田尻店へ。 ・1キロ以上歩くため往復2時間くらいかかる。 ・お米などの重い荷物は生協に頼んで宅配 <p>○医療機関</p> <ul style="list-style-type: none"> ・佐藤医院（田尻）へ徒歩 ・大きい病気は市立病院。 <p>○その他（墓参り）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・静岡市内の主人のお墓へ ・「木の子橋北」11:14発の焼津大井川線で焼津駅まで行き、JR利用 ・土日に行くことが多い 	<p>○余暇</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大井川の河川敷にグランドゴルフに車で行く <p>○通院・遊び</p> <ul style="list-style-type: none"> ・月に1～2回ほど、藤枝駅の方にバスで行く ・藤枝市立病院や、静岡市方面に行く際に利用 ・富士屋に寄ることもある ・駐車場を借りるのがもったいない <p>○買い物</p> <ul style="list-style-type: none"> ・夫婦で車で行くことが多い ・K O マート大井川店が多い ・たまに自転車で行くこともある 	<p>○買い物</p> <ul style="list-style-type: none"> ・孫の送迎 ・K O マート大井川店、ザ・コンボグランリバー大井川店、イオン焼津店辺りが多い ・以前は田子重田尻店であったが、車がなくなっていけなくなった。 <p>○通院</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車がなくなり、1カ月に1回受診していたものを2カ月に1回にした <p>○その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスについては、藤枝駅方面に床屋に行ったり静岡市方面に行ったりする際に使っている。
公共交通に対する意見	<ul style="list-style-type: none"> ・バスはなくさないで欲しい ・<u>利用者が少ないので赤字は理解している</u> ・自主運行バスに土日の便数が少ないのは困る。ジャスコまで買い物に行きたくても行けない。 ・<u>足が悪いので、バス停を近くしてほしい</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ・1時間に1本しかないのは困る ・30分に1本程度あるとありがたい 	<ul style="list-style-type: none"> ・大井川西部循環線は、土日がないのが困る。 ・診療所が多数あるため、バスで行くのに支障。 ・神戸整形外科、桜井医院、藤枝診療所、などに行くが、バスで行きづらい。 ・藤枝診療所は藤枝相良線沿線だが、藤枝吉永線との接続が悪い
「デマンド型」への意見	<ul style="list-style-type: none"> ・家の近くまで来てくれるのはありがたい。 ・目的地次第 ・スマートフォン使えない 		<ul style="list-style-type: none"> ・家の近くまで来てくれるのはありがたい ・行き先が多様なので、<u>グランリバーにすべてのバスが集まって、そこまではデマンド型でいけると良い。</u>店舗が集まっており、待ち時間もつぶせる

(3)関係者ヒアリング

①市内の高校・大学

	清流館高校	焼津水産高校	静岡福祉大学
学生のお住まい	○全校生徒数は 814 人。 ○焼津市・藤枝市で 7 割、吉田町が 1～2 割、島田市で 1 割、牧之原市や御前崎市からも来る。	○全校生徒数は 617 人。 ○焼津市で半分、藤枝市と静岡市がそれぞれ 1 割 5 分、残りが島田市、榛原、2 割。	○東部（富士川以東）2 割、中部 6 割、西部（掛川以西）2 割
現状の通学手段	○焼津市～藤枝市の大半は自転車 ○吉田や相良方面からは、東名高速バスで通学している生徒が多い	○ほぼ全員が自転車通学。	○遠方ほど J R、近隣ほど自転車・原付 ○車通学者が増加している印象 ○ J R が 54.4%、バスが 49.5% ※5%の差は、西焼津駅から自転車の可能性
通学手段に対する学校の考え方	○学生の自由である。 ○雨天時は送迎が多くなり、 <u>渋滞が発生している</u> 。雨天時はバス利用して欲しい。 ○自転車は事故が発生するので、バスのほうが望ましい。	○週 1 回の実習が演習場であるため、そこまでのアクセスで <u>自転車通学を推奨</u> している。	○学生の自由ではあるが、事故や路上駐車等があることから、公共交通の方がありがたい。 ○ <u>本学までのアクセスについて学生の 7 割が不満</u> を持っており、以前からの課題である。
バス利用促進・要望	○ <u>焼津大島線を近くまで延伸</u> して欲しい。雨天時は利用されるだろう。	○静岡市方面等 J R で来る学生は、焼津駅に自転車置いて通学しているが、雨天時などバスを使いたい時もある。 ○ <u>学校近くに駐輪場があれば、学生は駐輪でき、焼津駅と学校の間</u> のバス利用は増えるのではないか。 ○吉田方面からのバスを復活して欲しい。	○ <u>焼津大島線の病院までの便を大学まで伸ばしてもらえないだろうか</u> 。 ○西焼津駅の方が近いので、 <u>五十海大住線を増便</u> してくれるとありがたい。

②清流館高校アンケート

清流館高校の1年生を対象として、アンケート調査を行いました。

調査対象	清流館高校1年生
調査目的	高校生の通学手段を把握する
調査方法	インターネットによる
調査期間	平成29年9月12日～10月16日
配布数/回収数	約200人 / 47人 (約25%)

公共交通が高校選択に影響を及ぼしたか質問したところ、当市の一部だけでなく、島田市や牧之原市や藤枝市南部で「大きく影響した」と回答しています。公共交通が高校選択に少なからず影響を与えていることが分かります。

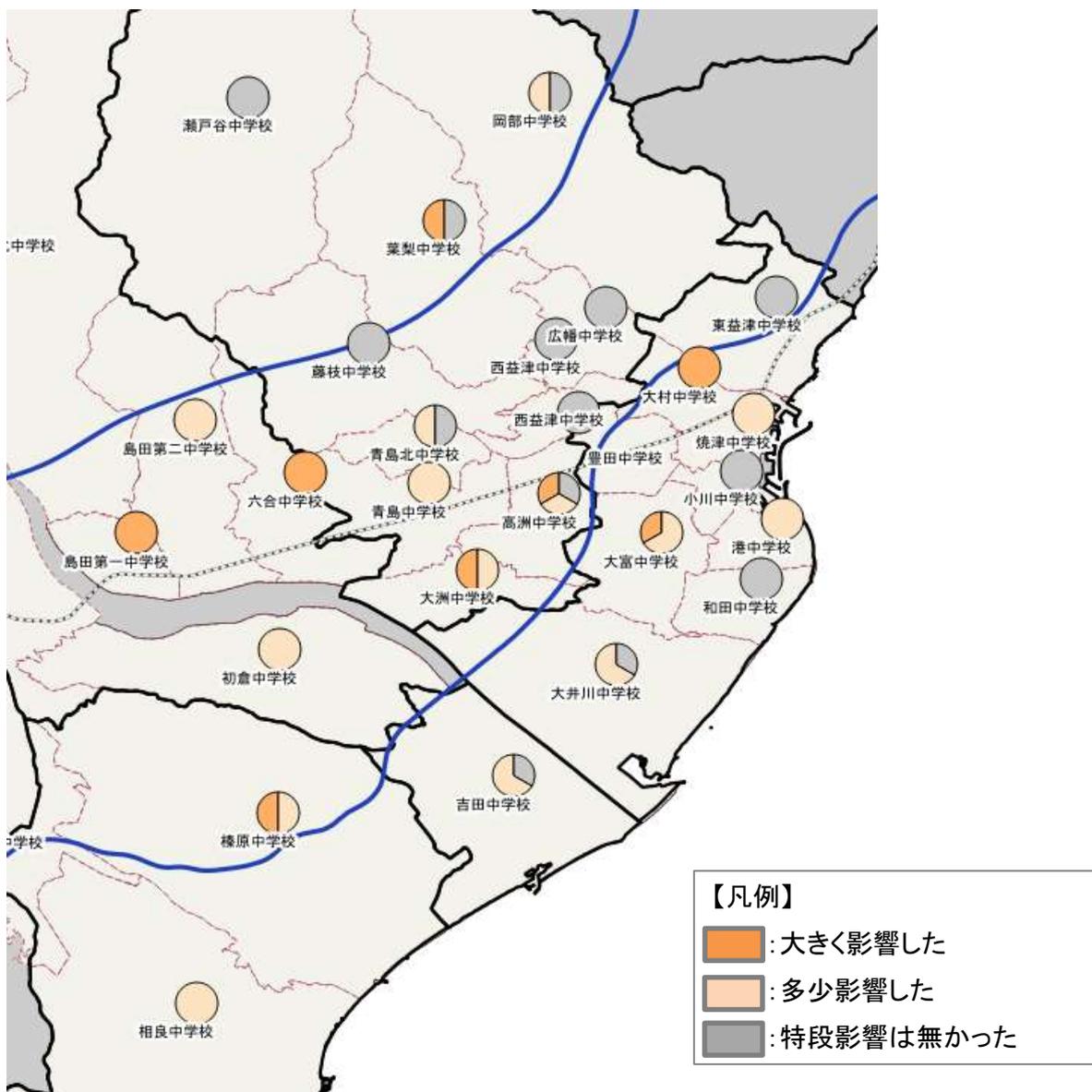


図 高校選択に公共交通が及ぼした影響

中学校区別の通学手段をみると、晴天時においては、いずれの地域でも自転車通学が多い状況であることが分かります。

一方、雨天時においては、焼津市外の中学校区の多くで、家族の送迎が増える他、焼津市内においても、焼津中学校区や小川中学校区などでは家族の送迎を利用しているケースがみられます。

なお、焼津地区の学生の中には、焼津大島線が延伸されれば、雨天時や家族の送迎が難しい場合は、バスを利用したいという意向が見られました。

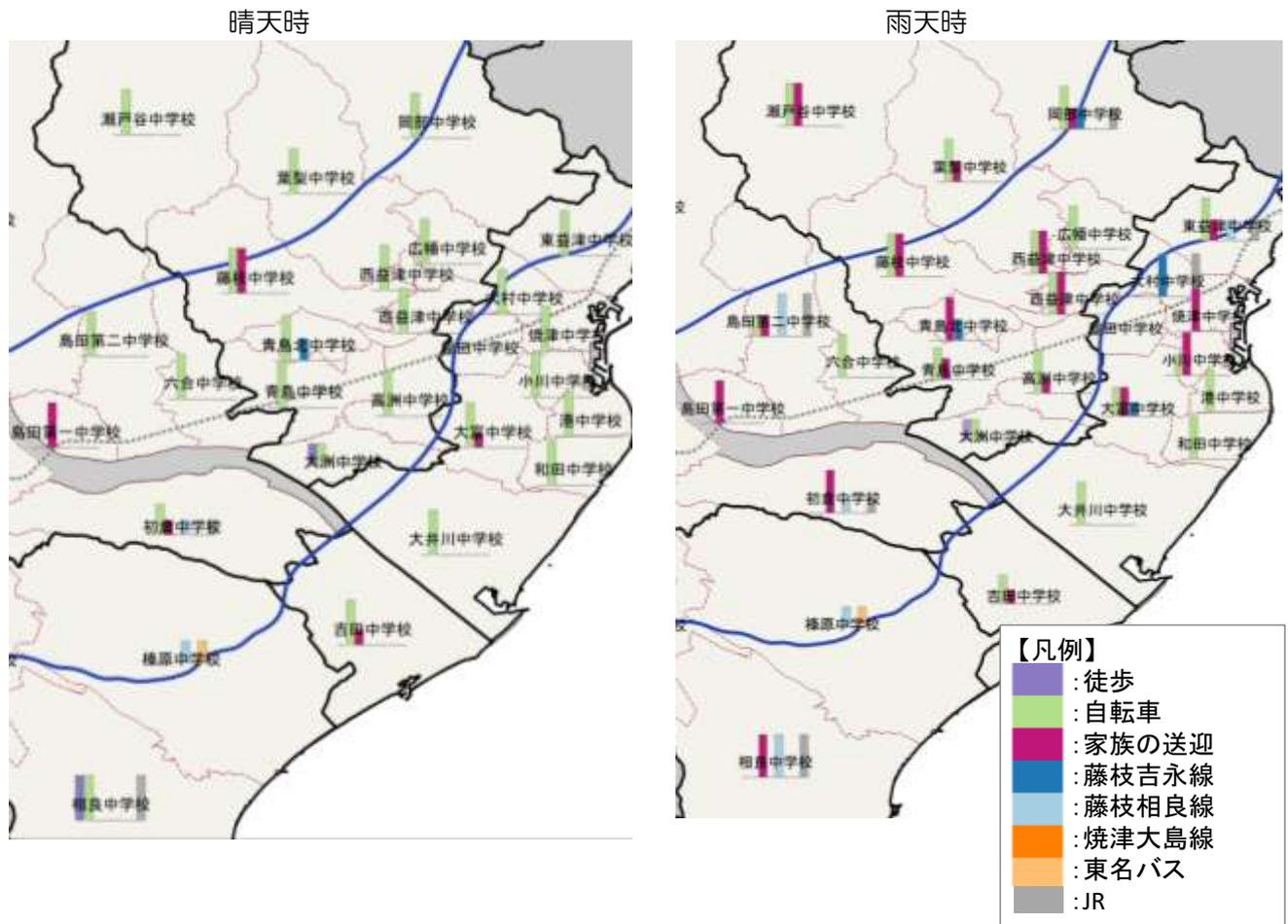


図 晴天時・雨天時の通学手段

(焼津大島線の大井川庁舎までの延伸で、焼津大島線を利用する可能性があるか)

毎日の交通手段としてぜひ利用したい：0件

雨天時だけでも利用したい：大富中1件、大村中1件、高洲中1件

家族の送迎が難しい場合は利用したい：焼津中1件

③市内の大規模小売店・事業者

○イオン焼津店

(利用者の状況)

- ・来場者の約7～8割は自家用車であり、バス利用者は5%未満である。

(利用促進策)

- ・最寄バス停である「祢宜島南」は、店舗から離れているし屋根もない。店舗入口の目の前にバス停を移せばバス利用者にとっても店舗にとっても良いことだと考える。
- ・バス運賃支払いをWAONでできると良い。WAONでポイントが貯まれば喜ばれるだろう。これは鳥取でも事例がある。

○東洋水産(株) 焼津工場

- ・従業員数は200人強であるが、通勤でバスを使う人は0人である。
- ・会社として通勤手段を自家用車に限定しているわけではない。
- ・一色和田浜線が廃止された場合、通勤には影響は少ないと考える。ただし、出張者や短期実習者の通勤に使用する場合があるので、別の方法を考えなければならない。



④地域公共交通を考える会

○第一回（H28.11.6） グループワークで出た意見の集計

テーマ1 「焼津市の公共交通に必要なこと」

運行ルート、バス停や目的地、運行本数やダイヤなど、運行内容の見直し・改善に関するご意見が多くみられた。また、デマンドタクシー等のバス以外の移動手段の検討、広報周知の徹底や車両の小型化などの意見もあった。

(件)

区分	焼津地区	大井川地区	計
運行ルートの改善・見直し	20	25	45
バス停や目的地の改善・見直し	20	22	42
運行本数やダイヤの改善・見直し	22	12	34
デマンドタクシー等バス以外の移動手段の検討	13	7	20
広報周知	13	1	14
車両の小型化	10	2	12
周遊券・無料券の発行	6	1	7
運賃の値下げ	4	2	6
路線の維持	3	2	5
タクシー補助	4	1	5
イベントでの活用	3	0	3
観光面での活用	2	0	2
経費削減	1	1	2
その他	28	10	38
計	149	86	235

テーマ2 「現在の公共交通のサービス水準について」

サービス水準を上げることで利用者を増やすといった意見が多くみられた。公的負担を減らすという意見では、車両の小型化という提案が多くみられた。

(件)

区分	焼津地区	大井川地区	計
サービス水準を上げる	46	24	70
現状を維持する	14	12	26
公費負担を減らす	17	5	22
サービス水準を下げる	3	5	8
公費負担を増やす	5	2	7
その他	15	17	32
計	100	65	165

○第二回 (H29.2.5) グループワークで出た意見

テーマ「あなたのライフスタイルにあったバス（公共交通）とは」

全体として、ダイヤに関する意見が最も多く、次いで運行経路・行き先、運行形態、運賃、バス停の順に多かった。

- ダイヤについては、増便や運行時間帯の延長を望むものが多く、その他には目的に合致したダイヤや乗り継ぎしやすいダイヤ設定を望む意見があった。
- 運行経路・行き先については、目的地まで短時間で行ける直線的な経路や分かり易い経路（路線）に関する意見が多かった。
- 運行形態については、自宅近くから乗車できるという利点からデマンドタクシーを望む意見と、利用が少ない又はまとまっていないニーズに対応できるという面からデマンド型が適しているといった意見があった。
- 運賃については、運賃の値引きや乗り継ぎ割引、免許返納者への割引といった意見が多かった。
- バス停については、自宅近くのバス停を望む意見が最も多く、その他には屋根や囲いの設置、駐輪場の設置などの意見があった。
- わかり易さについては、時刻表の各戸配布や、情報発信についての意見が多かった。
- その他の意見としては、車両の改良（低床、小型、ゆとりある座席）や、イベント時のバス運行、無料デーの実施などの意見があった。

分類	件数
ダイヤ(便数・時間)	47
運行経路・行先	35
運行形態(デマンド等)	20
運賃(割引制度等)	17
バス停	15
分かり易さ(情報)	11
その他	55
総計	200



(4)下根方地区デマンド型乗合タクシー試験運行の概要と得られた知見

①実施内容

運行期間	平成 28 年 10 月から平成 29 年 9 月まで
運行区間	下根方地区と焼津駅を往復する区間
乗降場所	自宅又は自宅付近と焼津駅 ※その他の場所は乗降不可
運行事業者	アンビ・ア タクシー
車両	セダン型タクシー（4人まで利用可能）
運行日	平日（12/29 から 1/3 を除く）
運行便数	焼津駅行き 1 日 3 便 下根方地区行き 1 日 5 便 合計 8 便
運賃	1 乗車 300 円（3 ^{キロ} 圏内）・500 円（3 ^{キロ} 超）
利用対象者	下根方地区の住民（事前登録制）
予約期限	利用の 7 日前から 30 分前まで（8：00、9：00 の便は前日午後 5 時まで）

②利用実績

平日日数	244 日
実運行日数	134 日（54.9%）
のべ利用者数	321 人
運行台数	292 台
乗合率	1.1 人／台（321 人÷292 台）
1 日当たりの平均運行便数	1.2 便／日（292 台÷244 日）
実利用者数	22 人（利用登録者 245 人）

③収支

- ・ 運賃収入：138,400 円
- ・ 運行経費：639,750 円
- ・ 委託料：501,350 円（運行経費－運賃収入）
- ・ 収支率（収入÷経費）：21.6%
＜参考＞自主運行バス全体 21.0%
（焼津循環線 32.7%、大井川焼津線 9.7%、大井川西部循環線 7.1%）
- ・ 一人当たりの輸送コスト：1,562 円
※一人当たりの輸送コスト：（運行経費－運賃収入）÷利用者数
＜参考＞自主運行バス全体 622 円
（焼津循環線 333 円、大井川焼津線 1,717 円、大井川西部循環線 2,154 円）

④利用目的

利用者の半数以上が 65 歳以上の高齢者で、主に通院及び買物に利用された。
※利用者アンケートより（平成 29 年 3 月実施）

⑤実施結果の評価

	運行前の見込数値	実績値
稼働率（運行便数/（8便×平日の日数））	30%	15%
乗合率（1便当たりの乗合割合）	1.2※	1.1

※県市町自主運行バス補助金基準 1.1 以上

結果として稼働率、乗合率ともに見込に比べて低い数値となったが、乗合率は県の補助基準をクリアしている。利用者数は、運行開始以降3月までは順調に伸びていたが、4月以降は減少傾向に転じた。実利用者は22人と登録者の約1割程度であったが、利用者の本人・家族からは「高齢の母が以前より1人で外出する機会が増えた」「運行により助かっている」など感謝の声が寄せられた。



運行開始前より地元の協力のもと、利用意向調査を実施し、事前説明会を地区ごと複数回実施したうえで試験運行を開始したが、結果として見込に比べ利用は低くなった。原因としては、①事前の利用意向調査のニーズと実際に利用する方のニーズにギャップがあったこと、②事前説明会に実際に利用する方の参加が少なかったこと、③試験運行中に利用者の意見・要望に応じた運行内容の変更が制度上できなかったこと等が考えられる。

V 地域公共交通の課題整理

1. 結節点

●焼津駅、西焼津駅における鉄道とバス及びバス相互の乗り継ぎ利便性の向上

- ・焼津駅、西焼津駅では、鉄道とバスの乗り換え機能を有しますが、鉄道の便数とバスの便数差が大きく、特にバスの最終便の時刻が早く、通勤者の帰宅時間帯に鉄道からバスへの乗り継ぎができない路線があるなど、鉄道とバスの乗り継ぎ利便性が低い状況です。また、バス相互の乗り継ぎについても、乗り継ぎを考慮したダイヤなど乗り継ぎ利便性の向上の検討が必要です。

●市立病院におけるバス相互の乗り継ぎ利便性の向上と機能強化

- ・市立病院には、大井川地区を運行する自主運行バスと、焼津駅、西焼津駅方面へ向かう路線バスが乗り入れているものの、乗り継ぎしやすいダイヤとはなっておらず、乗り継ぎ割引も未実施であり、乗り継ぎ利便性の向上が必要です。また、乗り継ぎ拠点であるものの、総合案内板の未設置など待合環境の整備がされておらず、交通結節点としての機能強化が求められます。

●大井川庁舎における交通結節点としての機能不足への対応

- ・大井川庁舎には、大井川地区から藤枝方面への移動に利用される藤枝吉永線の乗り入れが未実施であり、また、パーク&ライド、サイクル&ライドの機能がないことや、待合環境が未整備など、交通結節点としての機能が不十分であり、その対応が必要です。

2. バス路線等

●公共交通ネットワークによる拠点間の連携強化

- ・今後のまちづくりで目指す「コンパクト+ネットワーク」を実現する上で重要となる拠点間の連携について、現状としては焼津駅と市立病院間以外の連携が脆弱です。市立病院と大井川庁舎、西焼津駅といった拠点間の連携強化が求められます。

●広域的な交流を促す公共交通ネットワークの整備・強化

- ・公共交通での広域的な交流を支援するため、広域交流の玄関口である鉄道駅と市内各所を連携する公共交通ネットワークの整備・強化を検討することが求められます。また、観光やビジネスなどで初めて焼津を訪れた方にも公共交通を利用しやすいよう、総合案内板の設置など利用環境を整備することが求められます。

●自主運行バスの非効率性、多額の財政負担の改善

- ・自主運行バスは、一つの路線で広いエリアをカバーしているため、路線が長く冗長的な運行ルートとなっています。また、1日の利用者が1人に満たないバス停も多くみられます。自主運行バスの運行経費は年々上昇していますが利用者数は頭打ちの状況にあり、運行にかかる財政負担は年々大きくなっています。生活交通を確保・維持するため、効率的な運行内容の検討と財政負担の改善が必要です。

●人口集積地等における公共交通空白地域への対応

- ・人口密度が高く、人口が増加している地域に公共交通空白地域がみられます（大覚寺地区、豊田地区の一部）。この地域は、平成19年3月末に路線バスが廃止となり、その後連携計画において周辺の空白地域（越後島地区）を含め自主運行バスの導入を検討しましたが、費用面で導

入が困難であり未実施となっています。また、高齢化率が高く公共交通空白地域である東益津の下根方地区では、平成 28 年 10 月から平成 29 年 9 月までデマンド型乗合タクシーの試験運行を実施しました。住みやすい魅力あるまちづくりを進めるうえでも、公共交通空白地域への公共交通導入について検討が求められます。

●利用者需要や地域ニーズに合わせた運行内容の検討

- ・民間路線バスについては、広域路線も含め利用状況を詳細に分析し、今後のまちづくりを踏まえ、利用者の需要や地域のニーズに合わせた運行内容の検討が求められます。欠損額が増大している路線については、利用状況に合わせた改善策の検討を早期に行う必要があります。なお、改善策の一案としてデマンド型乗合タクシーへの転換という選択肢も考えられますが、調査では市民から大きな抵抗感は見られませんでした。

●隣接市町との相互交流を支える公共交通の維持と移動ニーズに対応した運行内容の見直し

- ・本市と隣接する市町との間では、相互に通勤・通学等の移動需要がありますが、市町をまたぐバス路線の利便性は高いとはいえない状況です。大井川地区を中心に隣接市町への移動ニーズも強く、地域間幹線をはじめとする広域的な公共交通ネットワークの維持と広域的な移動ニーズに対応した運行内容の見直しを検討する必要があります。

●大型商業施設へのアクセス強化

- ・市民アンケート調査では、市民の移動目的地として焼津駅や市立病院の他、大型商業施設が多いという結果が得られました。こうした施設において、公共交通の利便を高めることは施設の売上増にも寄与することから、双方のメリットとなるようアクセス強化に向けた施策を検討する必要があります。

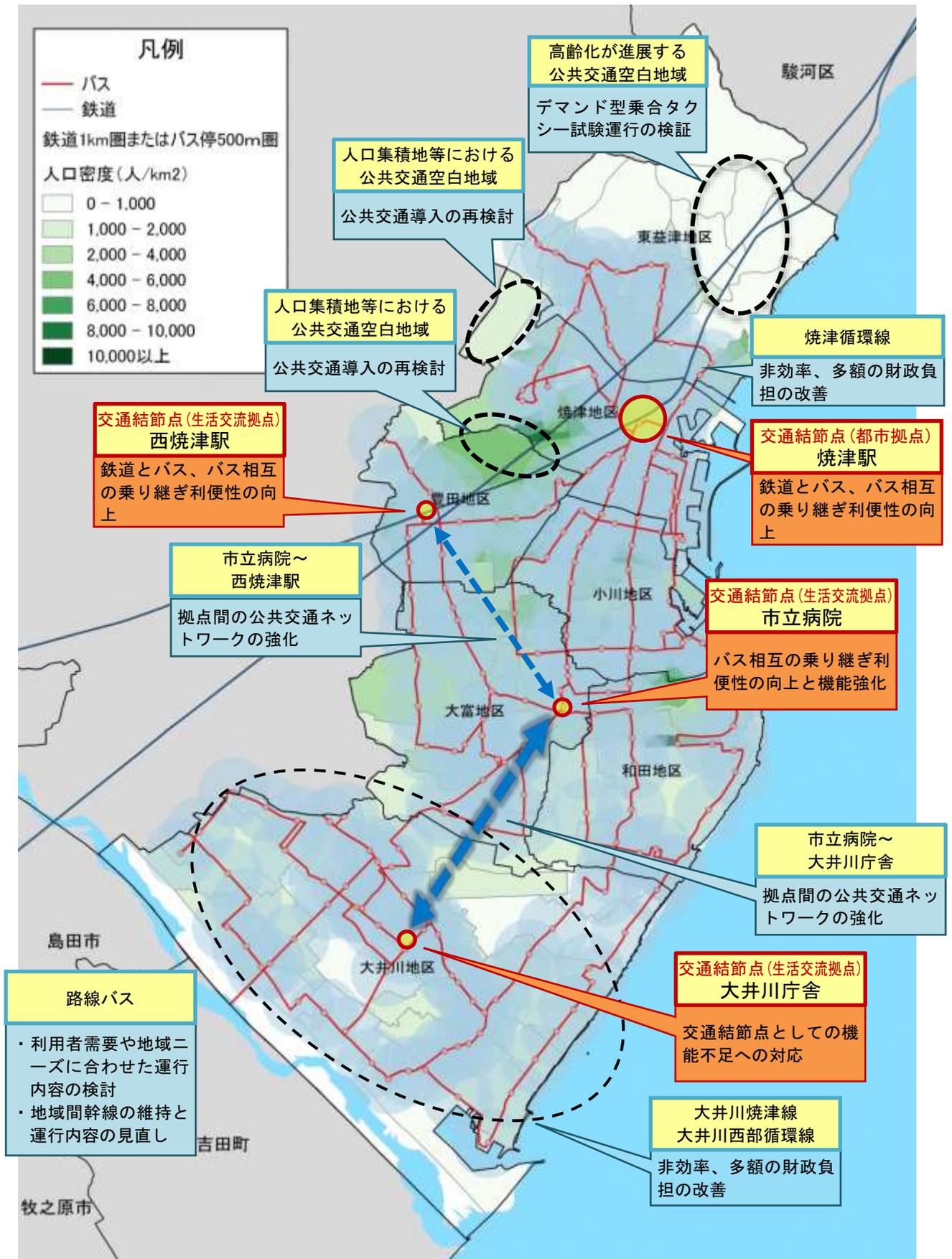


図 焼津市における公共交通の課題

VI 基本的な方針と施策

1. 基本的な理念と方針

焼津市の現状と公共交通の利用状況等の分析からみえる地域公共交通の課題への対応として、公共交通が市民の暮らしを便利にし、活気あるまちづくりに寄与することを目指し、また、第6次焼津市総合計画の将来都市像である「やさしさ 愛しさ いいもの いっぱい 世界へ広げる 水産文化都市Y A I Z U」の実現に向け公共交通がその一助となるよう、焼津市地域公共交通網形成計画の基本的な理念と方針を以下のとおりとします。

●基本的な理念

「市民が暮らしやすく 誰もが移動しやすい 交通環境が充実したまち やいづ」

●基本的な方針

【方針1】 まちづくりと連携した幹線軸と支線による公共交通ネットワークの形成

焼津駅、市立病院、大井川庁舎の3つの拠点を利便性の高い幹線軸で連携し、さらに西焼津駅を含む4つの拠点と周辺の居住エリアを支線でカバーすることで、市内各所及び他市町へ公共交通で移動しやすい交通環境を整え、「コンパクト+ネットワーク」化の推進、中心市街地の活性化及び観光振興を促します。

【方針2】 結節点における乗り継ぎ利便性や結節機能の向上

結節点となる4つの拠点では、乗り継ぎ利便性や交通結節点としての機能を向上させ、幹線軸を活かした利用しやすい交通環境を整えます。特に、広域交通の窓口となる駅前広場は、観光などで初めて焼津市を訪れた人へのわかりやすさにも配慮します。

【方針3】 利用者需要や地域ニーズに的確に対応した公共交通の整備

公共交通の整備にあたっては、広域的な移動手段の確保に配慮しながら、効率的で持続可能な公共交通を運営するため、既存の公共交通サービスにとらわれず、新たな公共交通サービスへの転換も含め、市民との合意形成を図りながら整備していきます。

【方針4】 交通事業者、地域住民、行政の協働による公共交通の利用促進

地域に根ざした公共交通の整備を推進するため、交通事業者、地域住民をはじめとする地域の関係者、行政の三者がそれぞれの立場から地域にとって真に必要な公共交通について共に考え、利用促進を進めるとともに、地域の公共交通を地域住民の手で守り育てる意識の醸成を図ります。

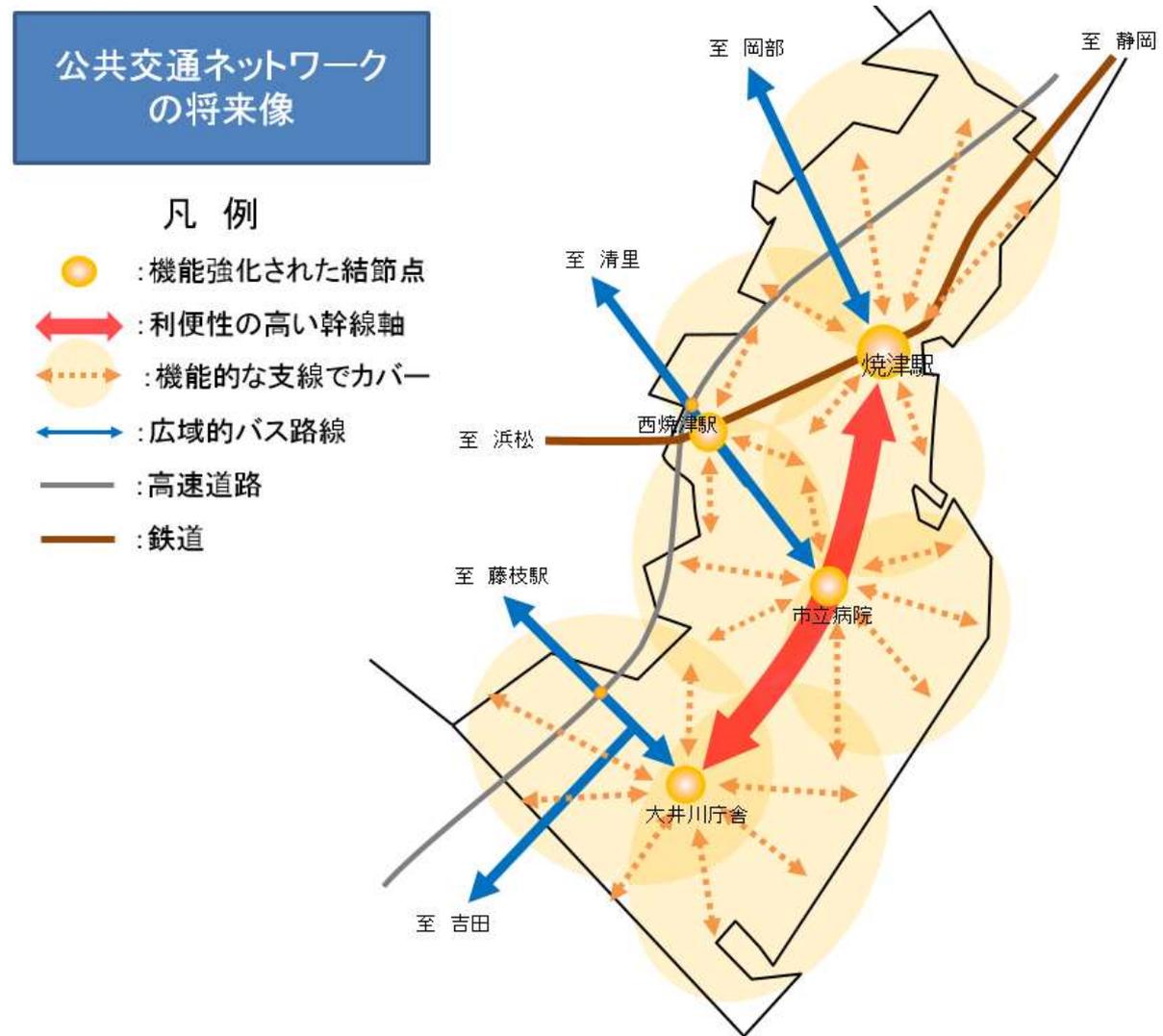
2. 今後の公共交通ネットワーク

鉄道駅につながる路線を「幹線」および「広域的なバス路線」と位置づけ、将来にわたって運行していきます。特に焼津駅と市立病院を結ぶ「幹線」については、大井川庁舎への延伸により焼津市の骨格としての位置付けを高めます。

また、焼津駅、西焼津駅、市立病院、大井川庁舎を「結節点」と位置付け、その周辺と結節点を結ぶ「支線」を充実させることで、まちづくりと連携した持続可能な公共交通網の再構築を目指します。

なお、本計画では将来的な公共交通ネットワークのあるべき姿（将来像）を見据え、計画期間である5年間に於いて実施する具体的な事業について記載するものとします。

※近年、AI技術を活用した自動運転技術の発展には目覚ましいものがあり、各地でその実証実験が実施されています。このような状況を踏まえ、本市においても公共交通における自動運転技術を活用した先進的なモビリティについて、将来の幹線軸への導入も見据え、積極的に調査・研究をしていきます。



3. 具体的な施策

【方針1】まちづくりと連携した幹線軸と支線による公共交通ネットワークの形成

施策 1-1 焼津駅～市立病院～大井川庁舎間の幹線軸の強化

実施概要

現在、焼津駅と大井川地区を直接結ぶ幹線的なバス路線は運行していません。今後のまちづくりが目指す「コンパクト+ネットワーク」の実現と、中心市街地の活性化を促進するため、この区間に利便性の高い幹線的なバス路線を運行するとともに、主要結節点の機能を強化することで、市の公共交通ネットワークの骨格としての役割を担います。



図 将来の幹線軸(案)

実施主体

◎地域公共交通会議 / ◎焼津市 / ◎交通事業者

表 焼津大島線の運行区間と役割

区間	運行区間	主たる役割
既存区間	焼津駅～焼津市立病院前 ～大島新田	○焼津駅と市立病院やその周辺施設を結ぶ ○静岡福祉大学への通学利用者が多い
新規区間	大島新田～グランリバー前 ～大井川庁舎	○焼津地区と大井川地区の交流活性化 ○大井川地区と市立病院やその周辺施設を結ぶ ○焼津地区の高校生の清流館高校への移動

施策 1-2 地域間幹線の維持と広域的な移動ニーズに対応した運行内容の見直し

実施概要

「地域間幹線系統」は複数の市町を通る路線であり、幹線軸に次いで重要な路線であるため、維持・活性化を図っていく必要があります。しかしながら、当市だけで維持・活性化できるものではなく、県が事務局の「生活交通確保対策協議会」にて PDCA が行われています。

当市はこの協議会に積極的な参画を図り、県や沿線市町と協同しながら、維持・活性化を図りつつ、運行内容の見直しについても交通事業者と調整をしていきます。

また、地域間幹線の確保・維持については、沿線市町と連携して利用状況や移動ニーズに応じた支援を実施していきます。

表 広域的なバス路線の役割

路線名	運行区間	主たる役割
焼津岡部線	焼津駅前 ～岡部営業所	○焼津駅と岡部（藤枝市）を結ぶ ○焼津駅までの移動と JR への乗継
五十海大住線	清里～五十海 ～西焼津駅南口～大住 ～焼津市立病院前	○市立病院と西焼津駅、清里（藤枝）を結ぶ ○主として西焼津駅から静岡福祉大学への通に利用
藤枝吉永線	藤枝市立総合病院 ～藤枝駅前～清流館高校 ～大井川庁舎入口～飯淵	○飯淵（焼津市）と藤枝駅、藤枝市立総合病院を結ぶ ○大井川地区から藤枝駅までの移動と、藤枝駅での JR の乗継
藤枝相良線	藤枝駅南口 ～清流館高校入口 ～大井川～榛原総合病院 ～相良営業所	○藤枝駅、焼津市、吉田町、牧之原市（相良営業所）を結ぶ ○大井川地区から藤枝駅までの移動と、藤枝駅での JR への乗継

実施主体

◎静岡県 / ◎地域公共交通会議 / ◎交通事業者

施策 1-3 地域間幹線におけるバリアフリー対応車両への更新

実施概要

民間路線バスについては、交通事業者が車両更新によるバリアフリー化を推進していますが、利用者が伸び悩む中で、交通事業者単独では大きな設備投資は難しい状況です。そこで、市では高齢者やベビーカー、車イス等の方がバスを利用しやすくなるよう、公有民営方式によりバリアフリー化の推進を支援していきます。

具体的には、国庫補助制度を活用し、地域間幹線を走る車両について市が購入し、交通事業者に貸与します。購入費から補助金を除いた額は使用料として運行事業者から分割して市に支払われるため、実質的な市の負担はありません。交通事業者は、一度に多額の負担をすることなく車両の更新ができるため、市民、交通事業者、行政にとって相互にメリットがあります。

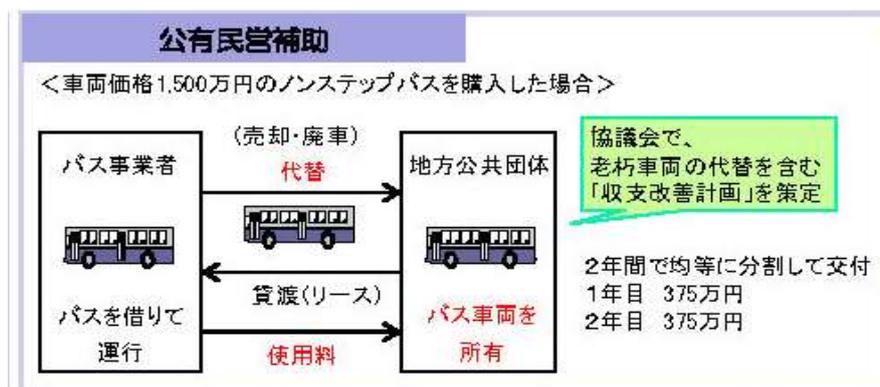


図 地域公共交通確保維持事業(陸上交通:車両購入に係る補助)の概要(資料:国土交通省)

実施主体

◎焼津市 / ◎交通事業者

施策 1-4 利用状況に応じた機能的な支線の運行

実施概要

市内各地から結節点への移動を担う「支線」として自主運行バスを運行し、市内の誰もが一定の交通サービスを楽しむことができるようにしていきます。運行形態については、現在の定時定路線に限らず、利用状況に応じた運行形態を選択していきます。具体的には、施策 3-1 で示すように、既存の定時定路線での継続が困難である路線については、デマンド型乗合タクシーへの転換を含めた改善策を検討することとします。その際には、既存路線を利用している高齢者や障害者の利用にも配慮していきます。

なお、タクシーについても「ドアトゥドア」や「早朝・夜間運行」などの特性を活かし、地域公共交通の一員として、デマンド型乗合タクシーの運行や地域公共交通会議への出席などを通じて市民サービスの向上を図っていきます。

また、「機能的な支線」として、自動運転技術を活用した先進的なモビリティについて、将来の幹線軸への導入も見据え、積極的に調査・研究をしていきます。

表 支線の運行区間と役割

路線等	運行区間	主たる役割
焼津循環線	焼津駅前～大覚寺～東益津小前 ～焼津駅前～西焼津駅前 ～焼津市立病院前 ～アクアスやいづ～焼津駅前	○焼津市内を循環し、焼津駅、西焼津駅、市立病院の3つの結節点を連絡 ○鉄道駅、商業施設、観光施設、公共施設も巡回し、通勤・通学、通院、買い物、観光など幅広い用途に利用
大井川焼津線	焼津駅前～アクアスやいづ入口 ～焼津市立病院前～水産加工センター～大井川庁舎	○大井川東部地区と市立病院、焼津駅を結ぶ ○商業施設や公共施設も巡回し、通勤・通学、通院や買い物などに利用
大井川西部循環線	大井川庁舎～グランリバー前 ～吉永辻～焼津市立病院前 ～大井川庁舎	○大井川西部地区と大井川庁舎、市立病院を結ぶ
タクシー	市内全域	○上記支線を補完する

実施主体

◎地域公共交通会議 / ◎焼津市 / 交通事業者

【方針2】 結節点における乗り継ぎ利便性や結節機能の向上

施策 2-1 幹線軸の強化に合わせた結節点における乗り換えし易いダイヤの見直し

実施概要

幹線軸の強化に合わせて、結節点の機能強化も求められます。幹線バスの運行に合わせた支線バスのダイヤの設定、幹線バスの遅延時の柔軟な支線バスのダイヤ調整、乗継時の運転手による声かけ支援など、様々な方法により結節機能の強化を図ります。

実施主体

◎地域公共交通会議 / ◎交通事業者

施策 2-2 結節点における公共交通の利用に関する案内表示の強化と待合環境の充実

実施概要

結節点では複数の路線が乗り入れ、多くの人が公共交通を利用することから、初めて来た人でもわかりやすい案内表示や快適な待合環境が求められます。

しかしながら現状の結節点では、全市を見渡した地図や待合所がなく、どの方面がどのバス乗り場かもわかりにくい状況です。しずてつジャストライン(株)が導入予定のバスロケーションシステム(施策 2-4 参照)の表示方法と合わせて、先進事例や文献¹などを参考にしつつ、各拠点で改善を図っていきます。

【焼津駅】

JR 焼津駅の改札につながる階段付近に、公共交通総合案内表示板を設置します。

また、現状では朝の時間帯に多くの人が並んでバスを待っていますが、雨天時にも安心してバスを待つことができるよう待合環境の改善を図ります。

また、どの方面がどのバス乗り場であるのかを明示するため、方面ごとにテーマカラー設定した上で乗り場の色を表示するなど、利便性に努めます。

【市立病院】

バス待合所付近に公共交通総合案内表示板を設置します。また、病院内にバスの発車時刻や運行状況を表示するモニターを設置するとともに、このモニター付近においてバス待機スペースを確保していきます。

なお、市立病院については予定されている建替えに合わせ、バスターミナル整備や待合環境について、検討していくこととします。

【西焼津駅】

JR 西焼津駅の改札につながる階段付近に、公共交通総合案内表示板を設置します。

また、どの方面がどのバス乗り場であるのかを明示するため、方面ごとにテーマカラー設定した上で乗り場の色を表示するなど、利便性に努めます。

¹ 「公共交通のシームレス化に向けた乗継案内情報提供等に関する調査報告書」(関東運輸局) など

【大井川庁舎】

(施策 2-3 でまとめて記載)

実施主体

◎焼津市

参考事例 京都駅前バスのりば案内

京都駅では、案内板とディスプレイを組み合わせ、方面別に次のバスの発車時刻を案内しています。

↓案内板部分

↓ディスプレイ部分



資料：京都市資料に加筆

図 京都駅前バス乗り場案内

路面に明示された路線ごとに色分けしたお客様整列ライン



資料：西日本鉄道HP

施策 2-3 大井川庁舎における結節機能の強化

実施概要

幹線軸の延伸により、大井川庁舎の交通結節点としての機能強化が求められます。大井川庁舎から離れた方でもバスを利用しやすくなるよう、サイクル&ライド用駐輪場（バス利用者優先の駐輪場）の整備を進めます。併せて、パーク&ライド用駐車場（バス利用者優先の駐車場）についても検討していきます。

また、総合連携計画で未実施となっている路線バス（藤枝吉永線）の大井川庁舎への一部乗り入れについても、運行事業者と協議していきます。

実施主体

◎焼津市 / ◎交通事業者



図：サイクル&ライドのイメージ



写真：浜松市のサイクル&ライド用駐輪場

【方針3】 利用者需要や地域ニーズに的確に対応した公共交通の整備

施策 3-1 地域ニーズや利用状況を踏まえたデマンド型乗合タクシーの運行

実施概要

下根方地区で実施した試験運行の結果を受け、行政主導による地域ニーズの把握の困難さが明らかとなりました。すなわち、公共交通は「提供されるもの」ではなく、「地域自ら作り・守り・育てるもの」との認識に立つ必要があります。

このことを踏まえ、デマンド型乗合タクシーの運行にあたっては、既存路線のない公共交通空白地域については、地域からの申出により市と協議を開始し、地域が主体となって組織を運営することを前提に導入を検討し、既存路線のうち指標（「Ⅶ計画の達成状況の評価」に記載した目標）を継続的に下回る事が予想される路線については、路線の廃止を含めた抜本的な見直し・改善策を検討することとし、その対策の一つとしてデマンド型乗合タクシーへの転換についても、市と地域が連携して検討していきます。

表 デマンド型乗合タクシー運行の検討対象路線・エリア

公共交通空白地域（地域主体型）	既存路線（市・地域連携型）
○下根方地区	○大井川西部循環線
○大覚寺・越後島地区	○大井川焼津線
○豊田地区の一部	※指標に到達しない路線

大井川焼津線及び大井川西部循環線については、「焼津市自主運行バス等運営基準」の基準を満たしておらず、路線の見直しを検討し実施しなければならない状況にあります。ただし、この2路線を同時に再編することは影響が大きいことから、まずは利用のより少ない大井川西部循環線の見直しについて検討し、その後利用状況などを検証した上で大井川焼津線の見直しを検討していきます。

(検討の場で想定されるメンバー)



※任意で招集すべきメンバー

実施主体

◎地域住民 / ◎焼津市 / 交通事業者

施策 3-2 民間路線バスの運行内容の見直し

実施概要

民間路線バスについては、主に通勤・通学に利用され、市の公共交通ネットワークにおいて重要な役割を果たしています。しかしながら、持続可能な公共交通を実現する上で公的負担が増大している路線については、利用状況に合わせた改善策の検討をする必要があります。

一色和田浜線については、運行距離が長く利用需要が低いエリアも運行しているため効率が悪く、公的財政負担が最も多く突出しています。このため、運行事業者と協議しながら、利用状況に応じた経路の見直しや運行頻度の調整を実施し路線の効率化を図ることで、公的財政負担の削減を図っていきます。

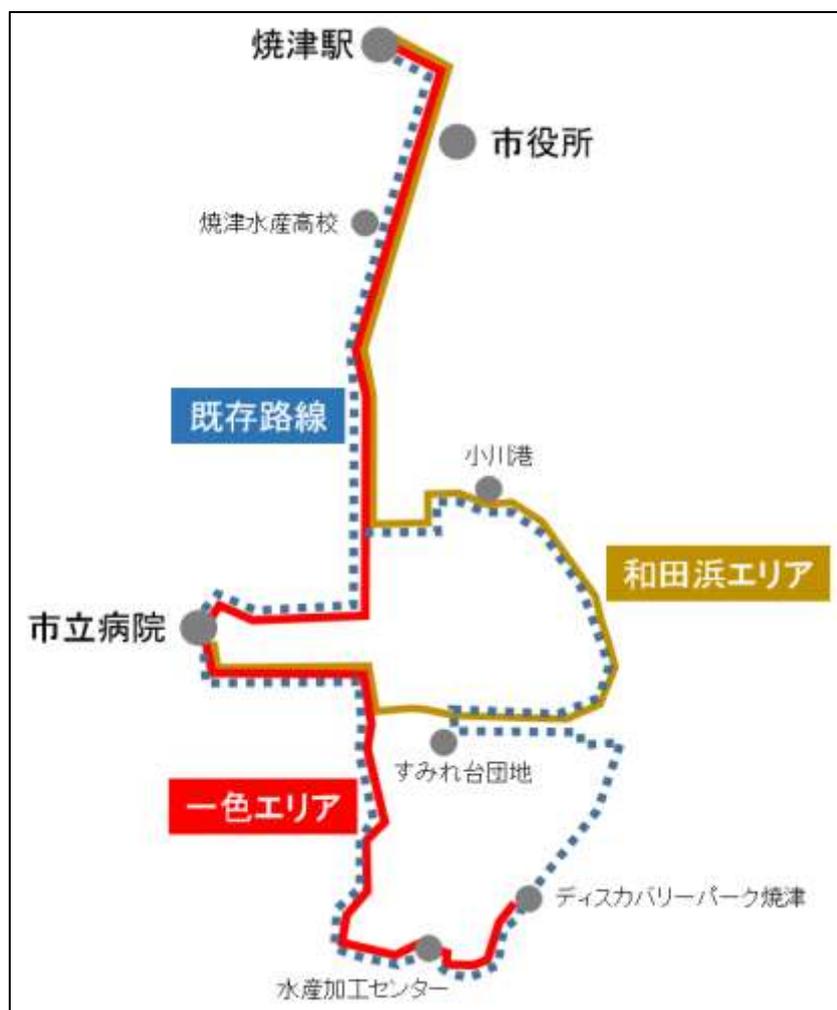


図 一色和田浜線の運行経路見直し案(資料:しずてつジャストライン(株))

実施主体

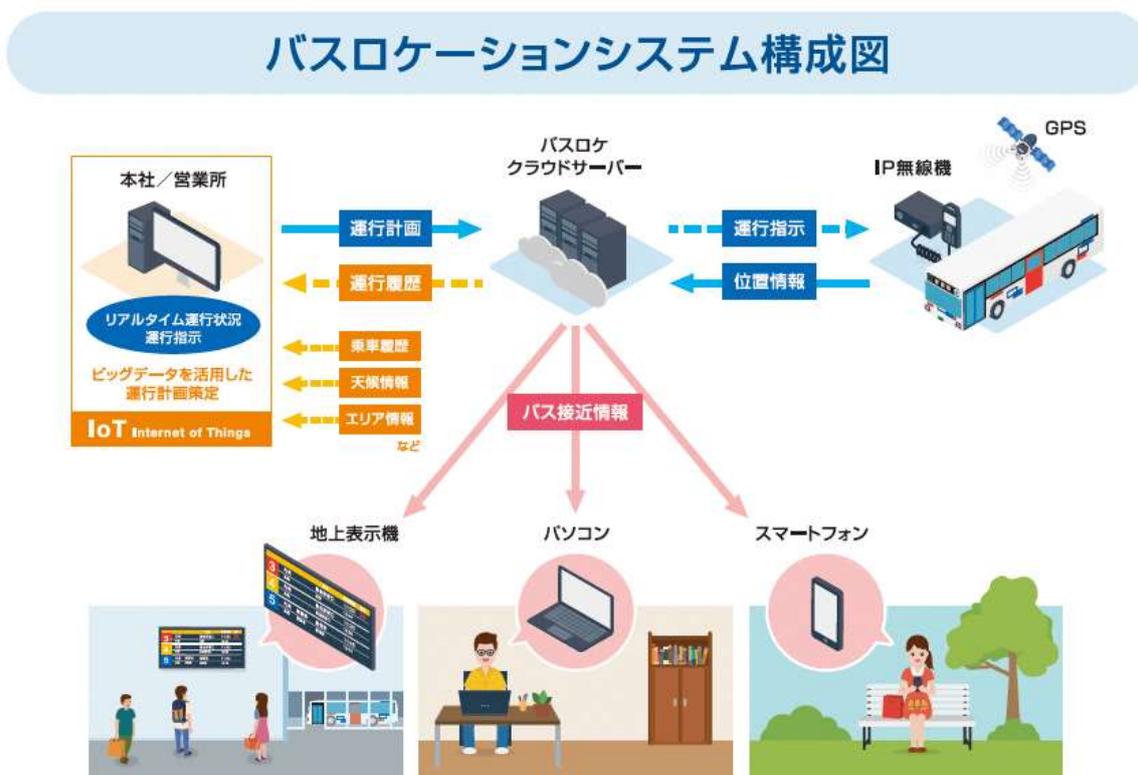
◎交通事業者 / ◎地域公共交通会議

施策 3-3 バスロケーションシステムの導入

実施概要

しずてつジャストライン(株)では、2020年度を目処としてバスロケーションシステムの導入を進めています。バスロケーションシステムの導入により、インターネットを介してバス車両の所在地や遅延状況などをリアルタイムに知ることができるようになります。

バスロケーションシステムを活用することで、市立病院などの結節点においてバスの運行状況をモニター画面に表示することが可能となり、また、駅前広場にバスロケーションシステムを利用したバスの運行状況を検索できるホームページのQRコードを掲示することで、初めて焼津を訪れた方もスマートフォンなどによりバスの運行状況を知ることができるようになります。



資料：しずてつジャストライン(株)

実施主体

©しずてつジャストライン(株) / 焼津市

施策 3-4 大型商業施設へのアクセス強化

実施概要

市内の商業施設からは、バスの停留所について、道路上ではなく店の前に設置してほしいという意向が確認されています。利用者にとっては利便向上、商業施設にとっても来場者数向上が見込めます。また、市民アンケートにおいても商業施設への移動需要が高いことから、商業施設との連携を広げていき、バスの利便性を高めていきます。



図 市内大型商業施設の前面スペース

実施主体

◎商業施設 / ◎焼津市 / 交通事業者

【方針4】 交通事業者、地域住民、行政の協働による公共交通の利用促進

施策 4-1 バス利用の利便性向上に向けた市内企業・医院等への協力要請

実施概要

公共交通の利用促進を全市的な取組みとするためには、市や交通事業者だけでは不可能です。そのため、先進事例を参考にしながら、市内企業・医院等に対して、サイクル&ライドや意識啓発の協力を求めています。また、これまで実施してきた市内企業・医院等への自主運行バス有料広告への協力の呼びかけについても、引続き実施していきます。

実施主体

◎市内企業・医院 / 焼津市 / 交通事業者

参考事例 浜松市の「エコ・モビ応援隊」

浜松市では、公共交通の利用促進に協力してくれる企業を「エコ・モビ応援隊」として紹介しています。具体的には、サイクル&ライドの駐輪場の提供や、従業員や市民へ公共交通利用を働きかけてくれる企業のことです。

「エコ・モビ応援隊」の紹介(ご協力いただいている企業)

※表中の☆印は各取組みにご協力いただいていることを示しています。

企業名(敬称略)	パーク&ライド	サイクル&ライド	従業員への働きかけ	市民への働きかけ
遠州信用金庫	-	☆(中川支店)	☆	☆
遠鉄ストア	-	☆(泉店)	-	☆
杏林堂薬局	-	-	☆	-
JAとびあ浜松	-	☆(初生支店)	-	-
静岡銀行	-	-	-	☆
西友	☆(有玉南店)	-	-	-
浜松信用金庫	-	☆(可美支店)	☆	☆
浜松ホトニクス	-	-	☆	-
ベル21	-	☆	-	-
プレ葉ウォーク浜北	-	-	☆	☆
イオンモール浜松市野	-	☆	☆	☆
清水銀行				☆(篠ヶ瀬支店)
ヤタローグループ ホールディングス			☆	

資料：浜松市HP (http://www.city.hamamatsu.shizuoka.jp/kotsu/traffic/kokyo_sesaku/mm/eco_mobi.html)

図 浜松市「エコ・モビ応援隊」の紹介(ご協力いただいている企業)(H29.11月現在)

施策 4-2 ICTを活用した検索サイト等の利用方法周知

実施概要

当市内のバス路線は、コンテンツプロバイダ（駅すぱあと、GoogleMaps、ジョルダン、NAVITIME）に登録されているため、スマートフォン等から簡単に時刻検索・乗継検索が可能です。こうした利便性を周知するため、路線図や案内板などに掲示するとともに、運行に関する情報のオープンデータ化を推進し情報提供の強化を図っていきます。



資料：「駅すぱあと for web」<https://route.ekispert.net/ja/>

図 駅すぱあと検索結果(H29.10.1の13時に大井川庁舎から焼津一丁目に行く条件)

実施主体

◎焼津市

施策 4-3 公共交通利用の少ない地区への利用啓発等の実施

実施概要

バスについて、「どのようなバスが走っているか分からない」、「乗り方が分からない」といった声があることから、自治会と連携し町内会の会合などの場で、公費支援で維持されている現状や路線の紹介、バスの乗り方についての説明を行い、バスに対する認知度向上と利用促進を図ります。併せて、自家用車から公共交通への転換を促進するため、免許返納やエコロジーに関する広報・周知活動を担当部局と連携して実施してまいります。

実施主体

◎自治会 / 焼津市 / 警察

施策 4-4 バス総合マップの作成

実施概要

現状のバスマップは、自主運行バスと民間路線バスの経路の記載はあるものの、JRや民間路線バスの時刻表の記載がないなど、利用者にとって使いやすいマップとはなっていません。そのため、利用者目線に立ち、利用者にとって真に使い易いバス総合マップとなるよう改善していきます。また、通勤・通学者、高齢者、観光客など利用者の特性に合わせたバスマップを作成し、紙媒体に加え、スマートフォンやパソコンで閲覧可能な電子媒体の提供もしていきます。

実施主体

◎焼津市 / ◎交通事業者

参考事例 八戸市のバスマップ

八戸市は交通事業者が複数ありますが、事業者別ではなく方面別でテーマカラーを設定するなど、利用者目線で見直しています。

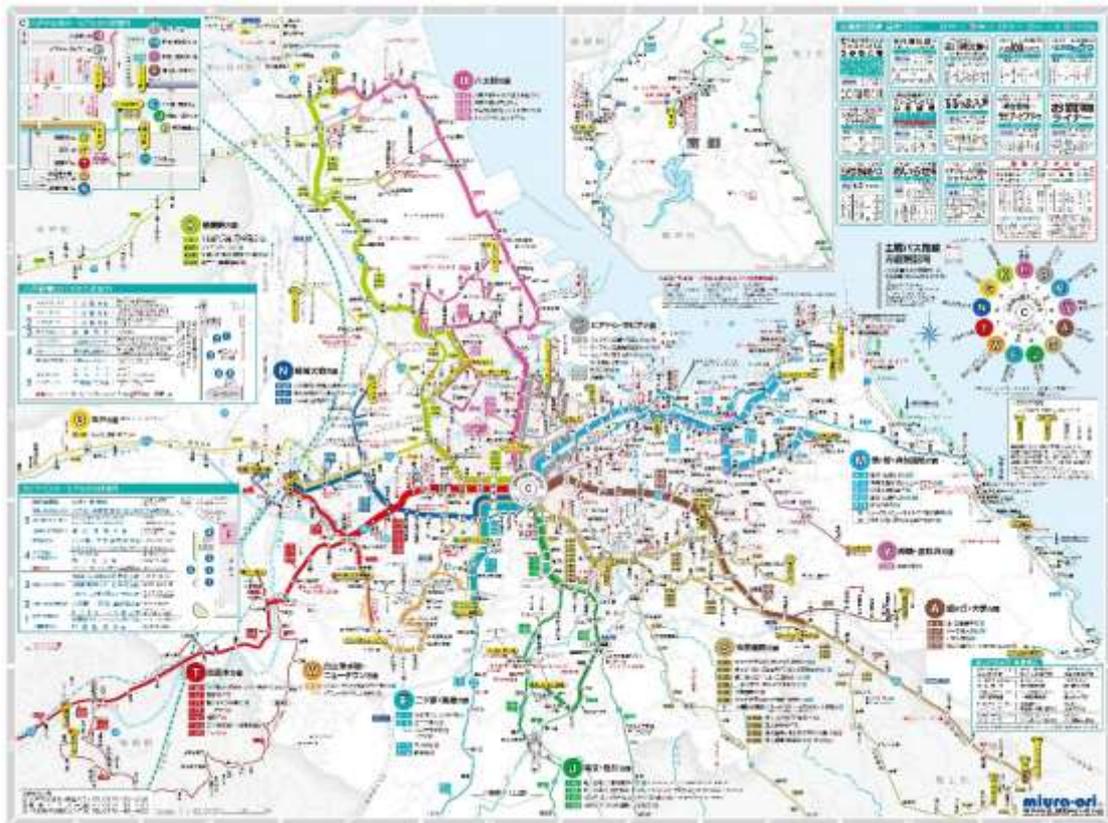


図 八戸市バスマップ

施策 4-5 バス乗車体験イベントの実施

実施概要

バスに乗ることに対して、親しみを持っていただき、広く市民の方に利用していただくため、市内でイベントが開かれる際には、バス乗車体験イベントを実施しています。

今後も継続的にバス乗車体験イベントを実施し、バスに対して親しみを持っていただき、広く市民の方に利用していただけるようにしていきます。



オータムフェスト in やいづ 2017
(H29.10.1)



市内大型商業施設でのイベント
(H29.11.11)

図 平成 29 年度のバス乗車体験イベント

実施主体

◎地域公共交通会議 / ◎焼津市 / ◎交通事業者

施策 4-6 「マイマップ・時刻表」の提供

実施概要

一人一人が使うところだけをカードにまとめた自分仕様の時刻表「マイマップ」を提供します。一人一人の行き先はそれぞれ異なるため、特定の商業施設や医院にも行きやすくなります。

実施主体

◎焼津市



資料：敦賀市

図 私の時刻表

施策 4-7 観光振興と連携した利用促進事業の実施

実施概要

観光部局と連携し、公共交通の観光利用について企画・検討するとともに、市の玄関口である焼津駅における市内観光施設への公共交通によるアクセス方法の案内強化を図ります。また、文化財や史跡を巡るウォーキング事業の実施や、交通事業者と連携しバス・タクシーを利用した観光マップを作成し、観光振興と連携した利用促進事業を実施します。

実施主体

◎焼津市 / 交通事業者

焼津さかなセンター



写真：焼津さかなセンターHP

ディスカバリーパーク焼津



写真：焼津市HP



写真：地域再発見の旅

4. 実施スケジュール

方針	施策	実施主体	実施計画				
			平成 30 年度(2018)	平成 31 年度(2019)	平成 32 年度(2020)	平成 33 年度(2021)	平成 34 年度(2022)
【方針1】まちづくりと連携した幹線軸と支線による公共交通ネットワークの形成	(1-1) 焼津駅～市立病院～大井川庁舎間の幹線軸の強化	◎地域公共交通会議 ◎焼津市 ◎交通事業者	検討・調整		実施		
	(1-2) 地域間幹線の維持と広域的な移動ニーズに対応した運行内容の見直し	◎静岡県 ◎地域公共交通会議 ◎交通事業者	検討・調整・実施	検討・調整・実施	検討・調整・実施	検討・調整・実施	検討・調整・実施
	(1-3) 地域間幹線におけるバリアフリー対応車両への更新	◎焼津市 ◎交通事業者	検討・調整		実施		
	(1-4) 利用状況に応じた機能的な支線の運行	◎地域公共交通会議 ◎焼津市 交通事業者	検討・調整・運行				
【方針2】結節点における乗り継ぎ利便性や結節機能の向上	(2-1) 幹線軸の強化に合わせた結節点における乗り換えし易いダイヤの見直し	◎地域公共交通会議 ◎交通事業者	検討・調整・実施	検討・調整・実施	検討・調整・実施	検討・調整・実施	検討・調整・実施
	(2-2) 結節点における公共交通の利用に関する案内表示の強化と待合環境の充実	◎焼津市	検討・調整		実施		
	(2-3) 大井川庁舎における結節機能の強化	◎焼津市 ◎交通事業者	検討・調整		実施		
【方針3】利用者需要や地域ニーズに的確に対応した公共交通の整備	(3-1) 地域ニーズや利用状況を踏まえたデマンド型乗合タクシーの運行	◎地域住民 ◎焼津市 交通事業者	検討・調整		実施		
	(3-2) 民間路線バスの運行内容の見直し	◎交通事業者 ◎地域公共交通会議	検討・調整		実施		
	(3-3) バスロケーションシステムの導入	◎しずてつジャストライン 焼津市	実施(2018年度より導入を開始し、2020年度を目途に順次各路線に導入を予定)				
	(3-4) 大型商業施設へのアクセス強化	◎商業施設 ◎焼津市 交通事業者	検討・調整		実施		
【方針4】交通事業者、地域住民、行政の連携による公共交通の利用促進	(4-1) バス利用の利便性向上に向けた市内企業・医院等への協力要請	◎市内企業・医院 焼津市 交通事業者	協力要請				
	(4-2) ICTを活用した検索サイト等の利用方法周知	◎焼津市	周知				
	(4-3) 公共交通利用の少ない地区への利用啓発等の実施	◎自治会 焼津市 警察	協議・検討・実施	協議・検討・実施	協議・検討・実施	協議・検討・実施	協議・検討・実施
	(4-4) バス総合マップの作成 ※ダイヤ改正など年1回程度作成	◎焼津市 ◎交通事業者	提供	提供	提供	提供	提供
	(4-5) バス乗車体験イベントの実施	◎地域公共交通会議 ◎焼津市 ◎交通事業者	実施	実施	実施	実施	実施
	(4-6) 「マイマップ・時刻表」の提供	◎焼津市	随時提供				
	(4-7) 観光振興と連携した利用促進事業の実施	◎焼津市 運行事業者	随時実施				

VII 計画の達成状況の評価

1. 計画の推進と評価

(1) 評価と検証の体制

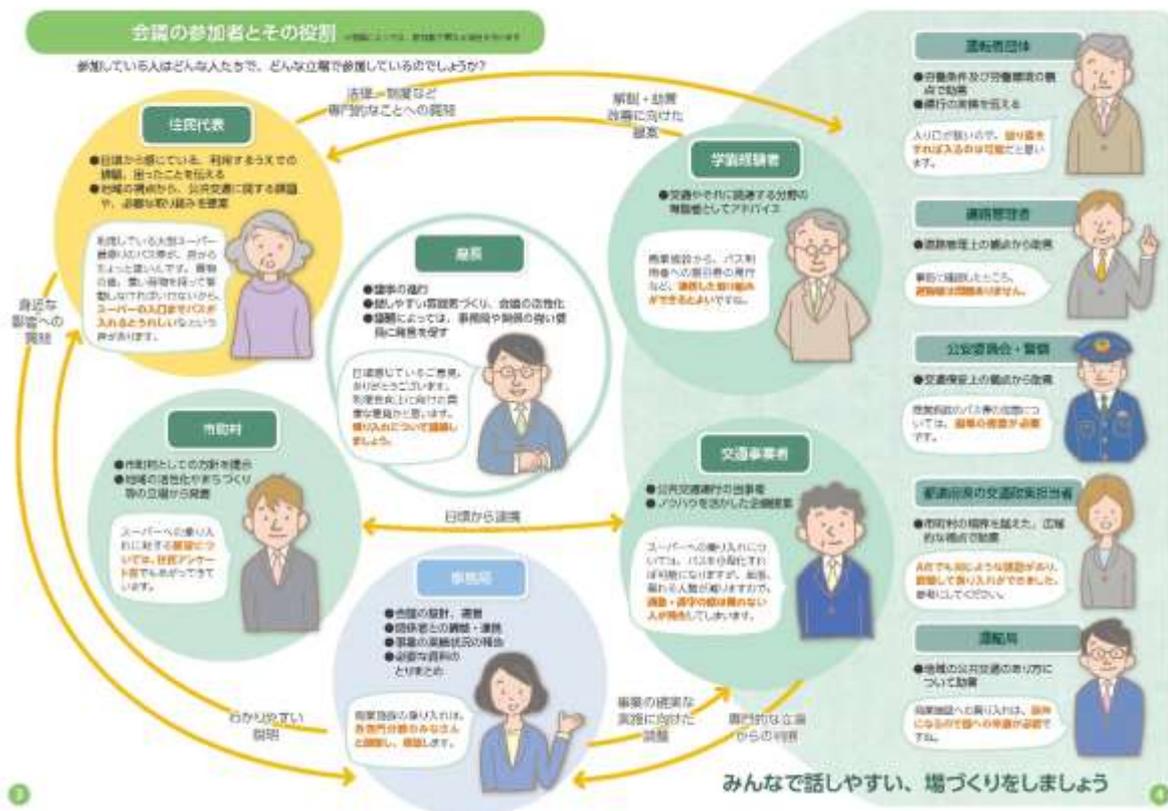
計画に記載した具体的な施策の実施状況の確認、効果の検証や改善策の検討については、毎年開催する「焼津市地域公共交通会議」の場で実施します。また、社会情勢の変化に応じて実施スケジュールや実施施策について見直しが必要な場合は、上位計画との整合性を図りながら計画の改定を行っていきます。

(2) 評価と検証の内容

計画の目標で定めた成果指標だけでなく、それを実現するための「路線単位での評価」についても確認を行います。その際、地域公共交通会議の参加者は公共交通の活性化に向けて、以下の図表に示すような役割を認識し、積極的な議論を行います。

目標値が達成できていない場合は、その要因を分析し、改善策を検討するPDCAサイクル（計画→実行→評価→改善）により実施します。

図表 会議の参加者とその役割



資料：「活発で良い議論ができる会議のために」 中部運輸局

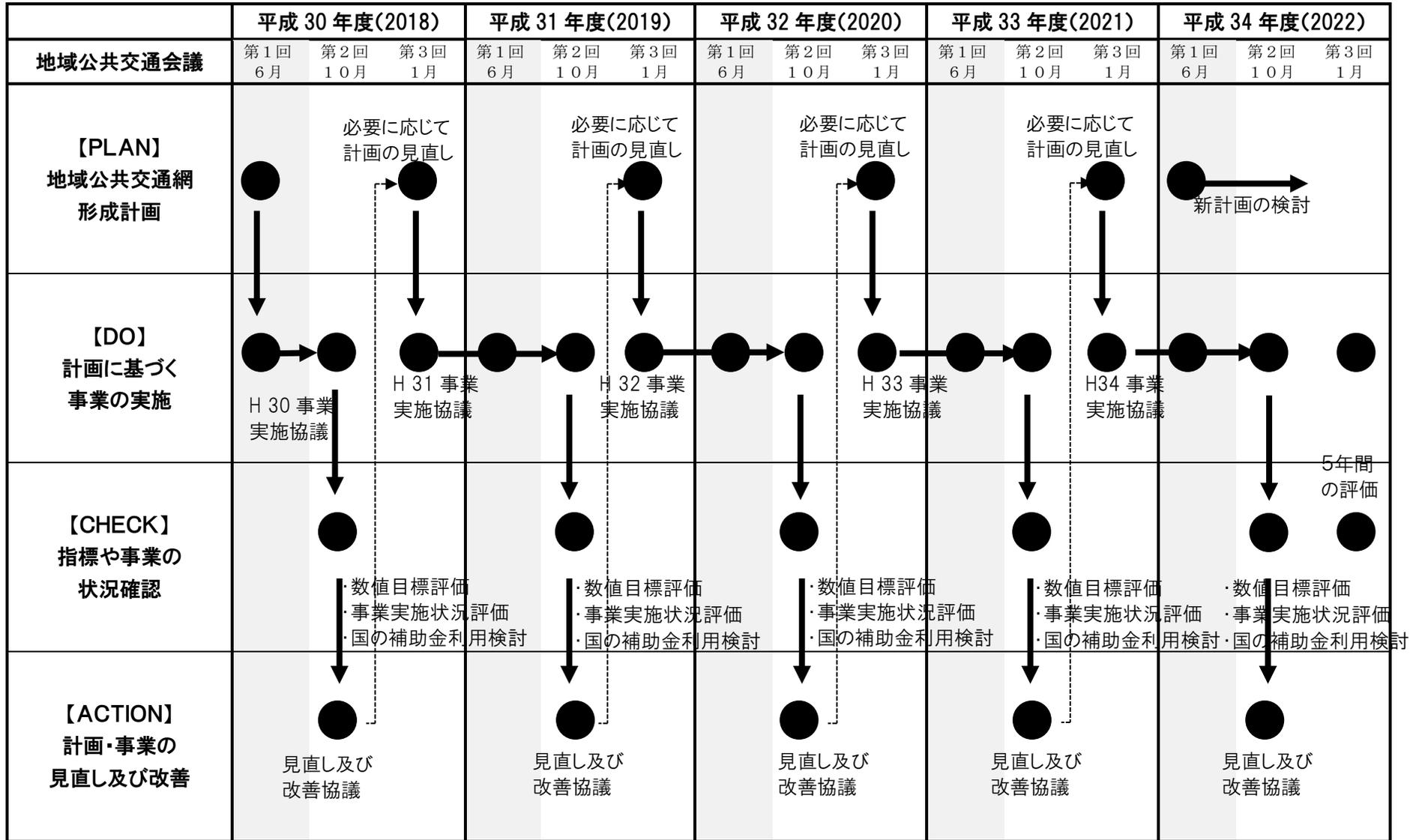
(3) 評価の方法及びスケジュール

計画の評価は、最終年度（平成 34 年度）には各種アンケート調査を実施し、計画全体及び地域公共交通全体の評価・検証を実施し、次期計画の策定を検討します。

市が運営主体となる自主運行バス、デマンド型乗合タクシーの評価については、計画に定めた最終の数値目標を基に毎年度数値目標を設定し、評価を実施します。

民間バス路線については、運行事業者から提供される乗降データや乗降調査の結果、県の実施する地域間幹線系統の事業評価などを基に利用状況を把握するとともに、「2. 計画の目標（1）計画に関する目標」に掲げた指標により評価を実施します。

P D C Aサイクルのスケジュール



2. 計画の目標

(1) 計画に関する目標

基本的な方針を実現するため、各方針に関連する指標と目標を以下のとおりとします。

No.	指標	現状値 平成 28 年度 (2016 年度)	目標値 平成 33 年度 (2021 年度)	方針
1	バスの年間利用回数 ※自主運行バス（デマンド型乗合タクシーを含む）及び民間路線バスの年間利用者数を人口で割った値。	10.8 回／人	10.8 回／人以上	1、2、 3、4
2	人口カバー率 ※自主運行バス及び民間路線バスの停留所から半径 500 メートル圏内の人口を、直近の国勢調査人口で割った値。	93%	93%以上	1
3	交通結節点におけるバス利用者数 ・ 焼津駅 ・ 西焼津駅 ・ 市立病院 ・ 大井川庁舎 ※毎年 6 月の利用者数で評価。	1766 人/日 323 人/日 236 人/日 13 人/日 (H29 年 6 月)	1942 人/日 355 人/日 259 人/日 19 人/日 (H34 年 6 月)	2
4	バス路線維持に係る市民一人当たりの年間負担額 ※自主運行バス運行経費及び民間路線バス補助額を人口で割った値。	900 円	900 円以内	3
5	地域による検討組織の数 ※デマンド型乗合タクシーの運行などに関する地域による検討組織の数。	1 箇所	3 箇所	3、4
6	協力企業・医院等の数	1 社	5 社	4

(2) 自主運行バス全体の目標

利用需要に応じた効率的な自主運行バス事業を運営するため、自主運行バス（定時定路線型）全体としての目標を以下のとおりとします。

指標	現状値 平成 28 年度 (2016 年度)	目標値 平成 33 年度 (2021 年度)
沿線人口当たりの年間利用者数 ※年間利用者数を直近の国勢調査の沿線人口で割った値。	1.2 人	1.2 人以上
収支率 ※運賃収入及び有料広告収入を運行委託費で割った値。	21.0%	21.0%以上
利用者満足度	40.2% (※)	44%以上

※H28 市民意識調査において自主運行バス利用者で市内のバス路線が便利だと答えた方の割合

(3) 自主運行バス路線別の目標

施策 1 - 4 で記載した自主運行バス路線別の指標と目標については、自主運行バス全体の目標が達成されるよう、「焼津市自主運行バス等運営基準」により設定された平成 28 年度時点の基準値を基に以下のとおりとします。

路線名	沿線人口当たりの 年間利用者数			収支率		
	現状値 平成 28 年度 (2016 年度)		目標値 平成 33 年度 (2021 年度)	現状値 平成 28 年度 (2016 年度)		目標値 平成 33 年度 (2021 年度)
焼津循環線	1.70 人	⇒	1.7 人	32.8%	⇒	33.0%
大井川焼津線	0.64 人	⇒	1.0 人	9.7%	⇒	15.2%
大井川西部循環線	0.45 人	⇒	1.0 人	7.1%	⇒	12.5%

※定時定路線として維持していくための目標値

(4) デマンド型乗合タクシーの目標

施策 3-1 により運行するデマンド型乗合タクシーについては、県内のデマンド型乗合タクシーの利用状況等を踏まえ、運行に関する基本的な基準を以下のとおりとします。なお、評価は運行エリア単位で行うこととします。

指標	現状値 平成 28 年度 (2016 年度)		目標値 平成 33 年度 (2021 年度)
乗合率（1 運行当たりの利用者数）	—	⇒	1.4 人以上
収支率	—	⇒	27%以上
利用者満足度	—	⇒	44%以上