

平成 30 年度 菊川市地域公共交通網形成計画

【中間報告】

【目次】

序	計画策定の目的と位置づけ	1
1	菊川市の地域概況の整理	2
2	公共交通の現状に関する整理	16
3	公共交通に関する課題整理（案）	27

序 計画策定の目的と位置づけ

(1) 計画策定の目的

菊川市の公共交通は、ＪＲ菊川駅が市の中心に位置し、同駅並びに菊川市立総合病院を起点とした路線バス、コミュニティバス等により形成され、７路線のコミュニティバスで概ね市域全域をカバーしている。また、市域外縁部には、牧之原市・島田市・菊川市による３市共同自主運行路線がある。

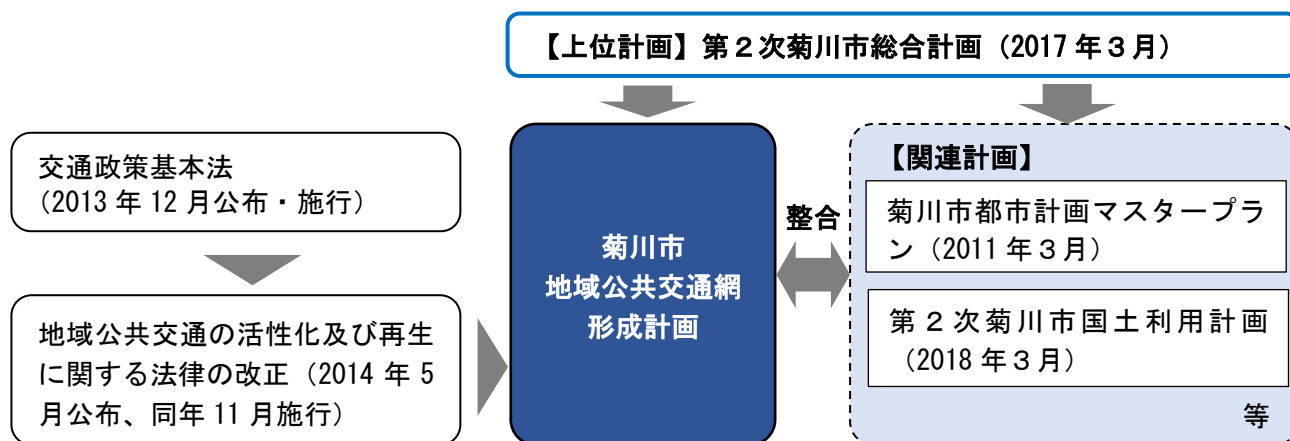
菊川市では、これまでも、路線やダイヤの改編、フリー乗降区間の導入、継続的な意見徴収など、様々な利便性向上策に取組み、公共交通利用の促進を図ってきた。しかしながら、最近ではバス利用者が減少傾向にあり、広域な市域において少子高齢化の進展やニーズの多様化に即したよりよい公共交通体系の構築が求められている。

また、菊川市では公共交通に関わる将来的な方向性などを示す基本的計画が策定されておらず、今後の本格的な少子高齢化社会や市民ニーズへの対応、限られた財政状況も踏まえ、公共交通に関わる目指す将来像や持続可能な公共交通施策のあり方を検討する必要性が生じている。

このような背景より、本計画では、国の支援制度の活用も視野に入れつつ、菊川市として公共交通の今後の方向性を見出し、市の公共交通に関わる基本的な計画を明確に位置づけ、これに基づく新たな公共交通の施策展開を図るため、「菊川市地域公共交通網形成計画」を策定することを目的とする。

(2) 計画の位置付け

本計画は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第５条に規定する法定計画として、上位計画である「第２次菊川市総合計画（２０１７年３月）」に即し、「菊川市都市計画マスタープラン（２０１１年３月）」や「第２次菊川市国土利用計画（２０１８年３月）」等との整合を図り、総合的なまちづくりの一環として公共交通に係る事項を位置付ける計画とする。



(3) 計画区域

本計画の区域は、鉄道（ＪＲ東海道本線）、路線バス、自主運行バス、菊川市コミュニティバス及びタクシーなど公共交通機関相互の連携を図り、一体的に推進する必要があるため、菊川市全域とする。

(4) 計画期間

本計画の計画期間は、「第２次菊川市総合計画（２０１７年３月）」の計画期間との整合を図りながら設定するものとし、概ね５年間とする。

1 菊川市の地域概況の整理

(1) 地勢

菊川市は、静岡県の中西部に位置し、東部に日本一の大茶園牧之原台地が広がり、市の中心を一級河川菊川が流れる、温暖な気候に恵まれた自然豊かな地域である。

市域は東西方向約9 km、南北方向約17 kmで、面積は94.19 km²である。

平成17年1月17日に旧小笠町と旧菊川町が合併し誕生している。



(2) 人口

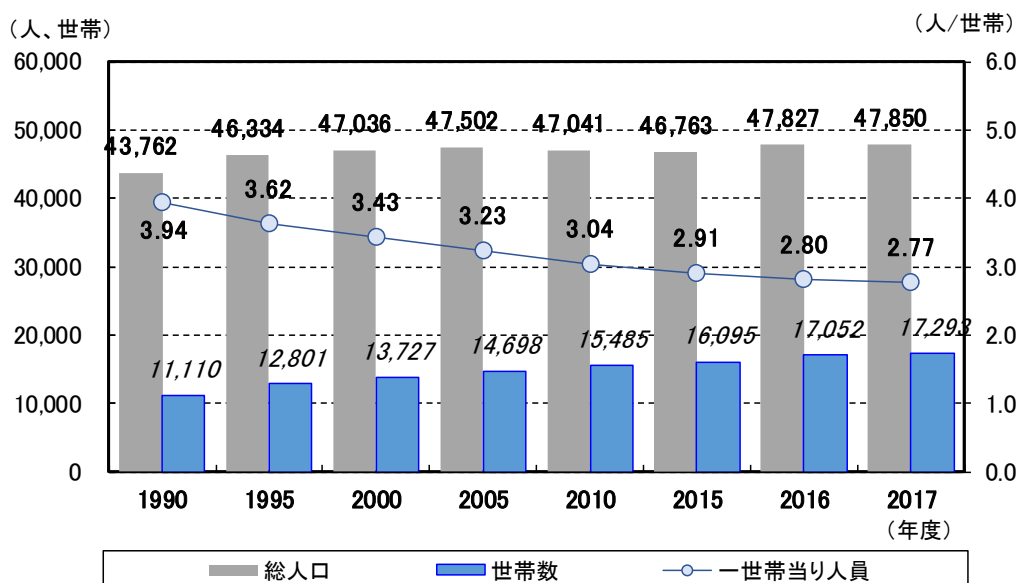
①総人口・世帯数

菊川市の総人口は、2018年（平成30年）3月31日現在、47,850人（住民基本台帳）であり、国勢調査による推移を見ると、2005年（平成17年）をピークに緩やかに減少傾向となっている。

世帯数は、2018年（平成30年）3月31日現在、17,293世帯（住民基本台帳）で、年々増加傾向となっている。

なお、一世帯当たり人員は、核家族化等の進展を背景に年々減少傾向となっている。

■総人口・世帯数の推移



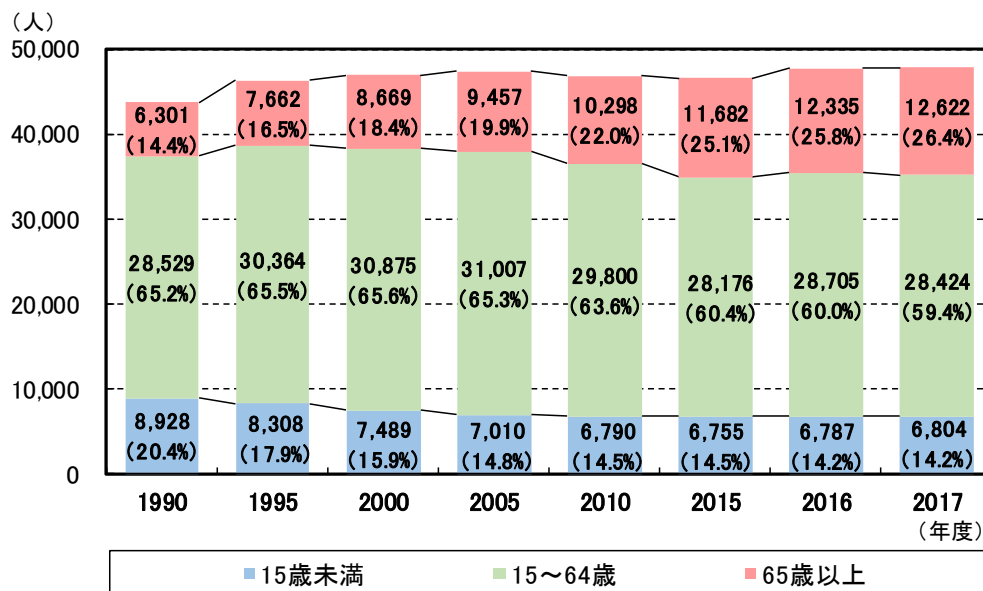
出典：1990～2015年度は国勢調査、2016・2017年度は住民基本台帳

②年齢3区分別人口

平成 27 年国勢調査による年齢 3 区分別人口は、年少人口が 6,775 人、生産年齢人口が 28,176 人、老年人口が 11,682 人となっており、推移は 2015 年（平成 27 年）以降、年少人口と生産年齢人口が減少する一方、老年人口が増加し、少子高齢化が進行している。

老年人口は 10 年間（2005 年～2015 年）で約 1.2 倍に増加し、総人口に占める老年人口の割合は、25.0%と増加している。

■年齢3区分別人口の推移

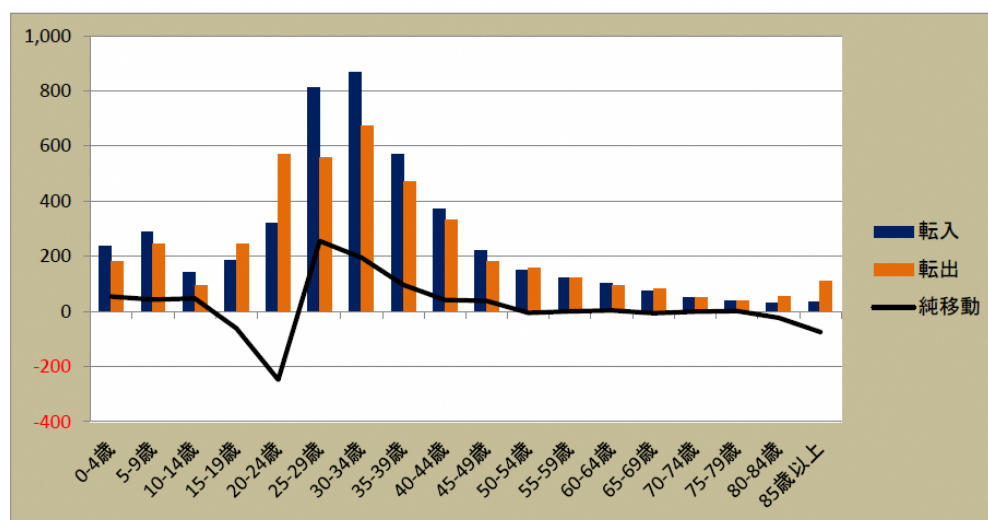


出典：1990～2015 年度は国勢調査、2016・2017 年度は住民基本台帳

③年齢別転入・転出状況

年齢 5 歳級別転入・転出状況を見ると、転入超過数は 25～29 歳や 30～34 歳で、転出超過数は 20～24 歳で多くなっている。

■年齢別転入・転出者数（男女合計）

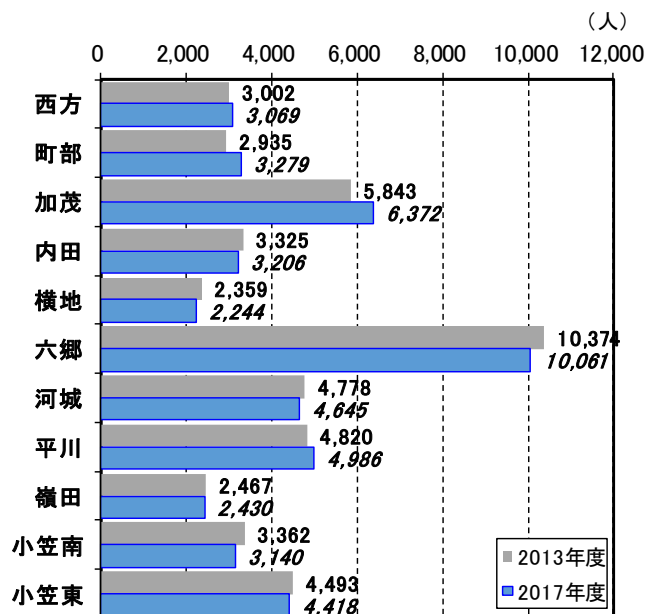


出典：菊川市オープンデータ（平成 30 年 3 月 31 日現在）

④地区別人口・世帯数

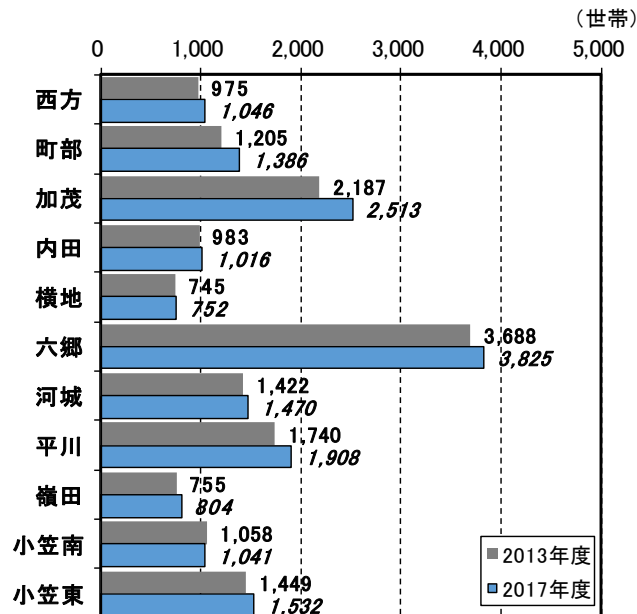
地区別人口は六郷、加茂、平川地区の順で多く、菊川駅周辺から菊川 IC 間や小笠支所周辺等に多く分布している。直近5年間の推移を見ると、11地区全てで世帯数は増加しているものの、六郷、内田、横地など7地区で人口が減少している。

■地区別人口の推移



出典：菊川市データルーム（平成30年度版）

■地区別世帯数の推移

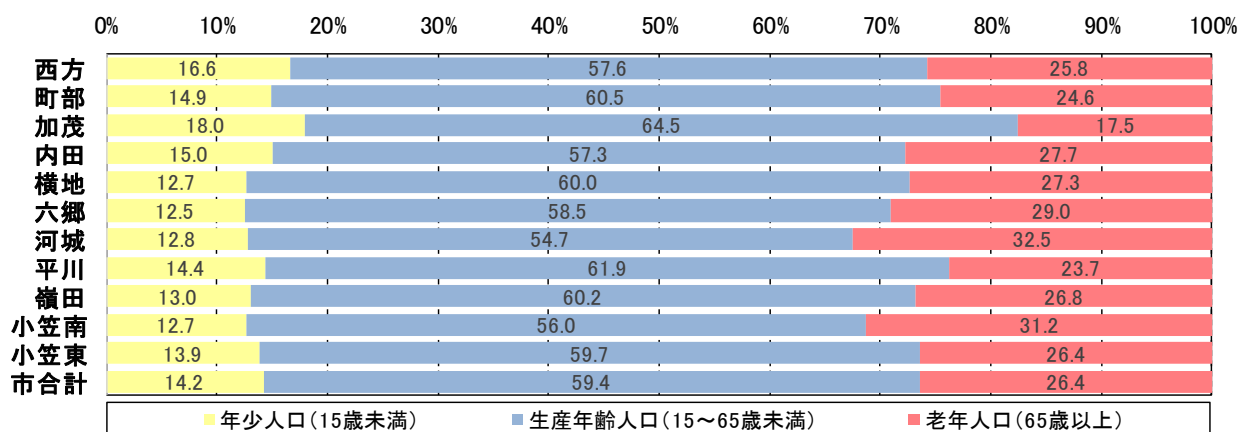


出典：菊川市データルーム（平成30年度版）

⑤地区別年齢3区分別人口

地区別年齢3区分別人口の構成比を見ると、65歳以上の割合は河城、小笠南、六郷、内田地区の順で高くなっている。

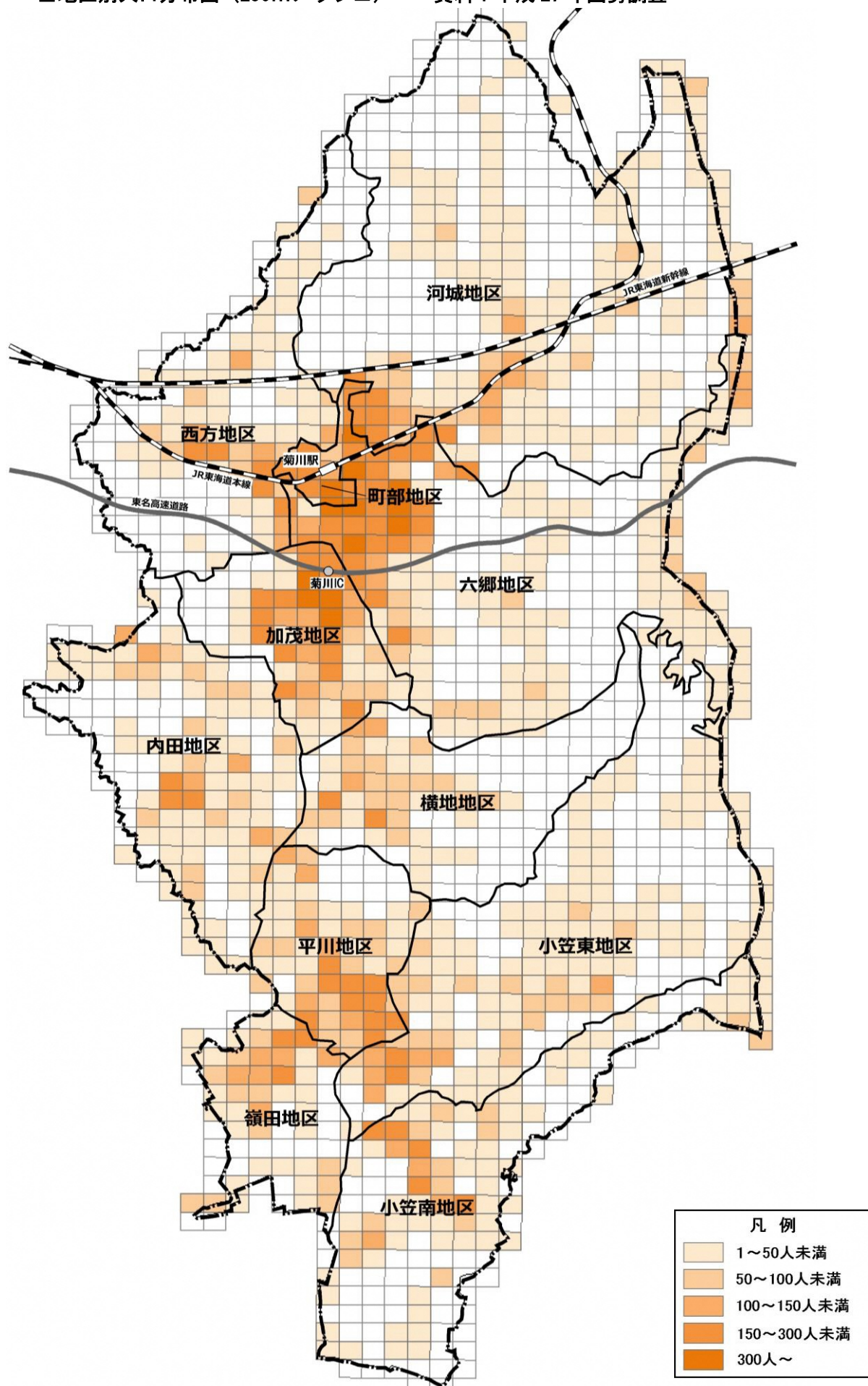
■地区別年齢3区分別人口構成比



出典：菊川市オープンデータ（平成30年3月31日現在）

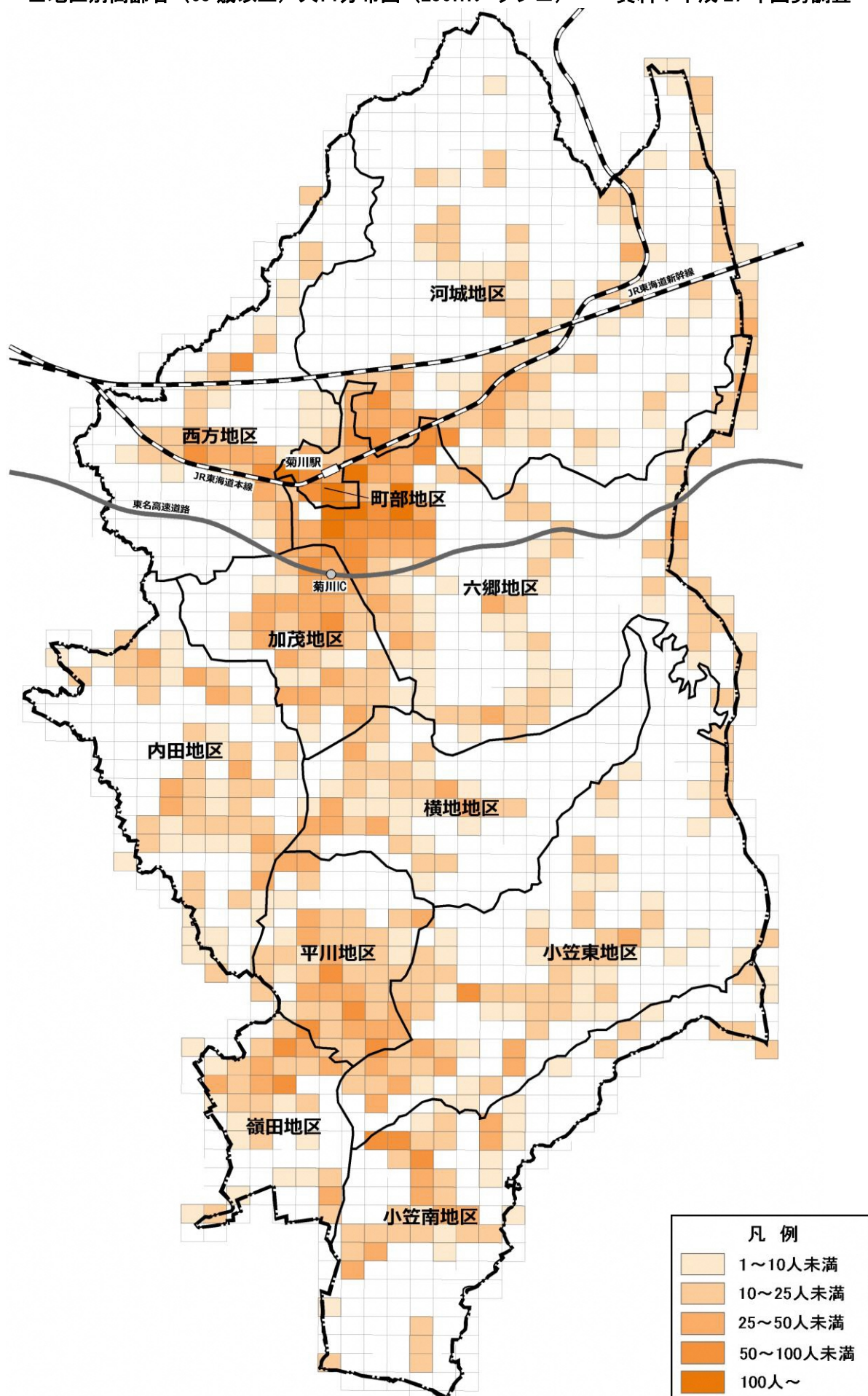
■地区別人口分布図（250mメッシュ）

資料：平成 27 年国勢調査



■地区別高齢者（65 歳以上）人口分布図（250mメッシュ）

資料：平成 27 年国勢調査

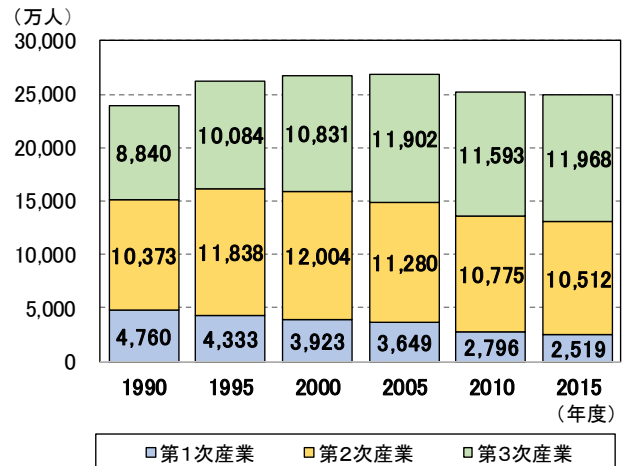


(3) 産業

産業別就業人口は、農業を主体とした第1次産業人口と、製造業等を主体とした第2次産業人口が減少を、サービス業を主体とした第3次産業人口は近年横ばい状態となっている。

近年では（主）掛川浜岡線バイパス開通による沿線での開発や、土地区画整理事業により、郊外型の大型店舗の進出も見られ、また、広域アクセスの形成により、周辺での企業進出が見られるなど、今後さらなる発展が期待されている。

■産業別就業人口の推移



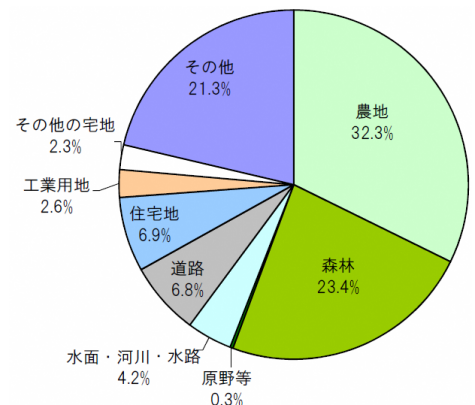
出典：国勢調査

(4) 土地利用状況

菊川市は自然豊かな地域であり、主な土地利用としては、JR 菊川駅から菊川 IC にかけてと市南部の（主）掛川浜岡線沿いに商業地が带状に分布し、その周辺に住宅地や水田が広がっている。

工業地は、菊川 IC の西側と東側、市の東南部、南部に形成され、また、市北部にはゴルフ場が2箇所あり、北部から牧之原台地西側一帯に山林が広がっている。

■土地利用構成比



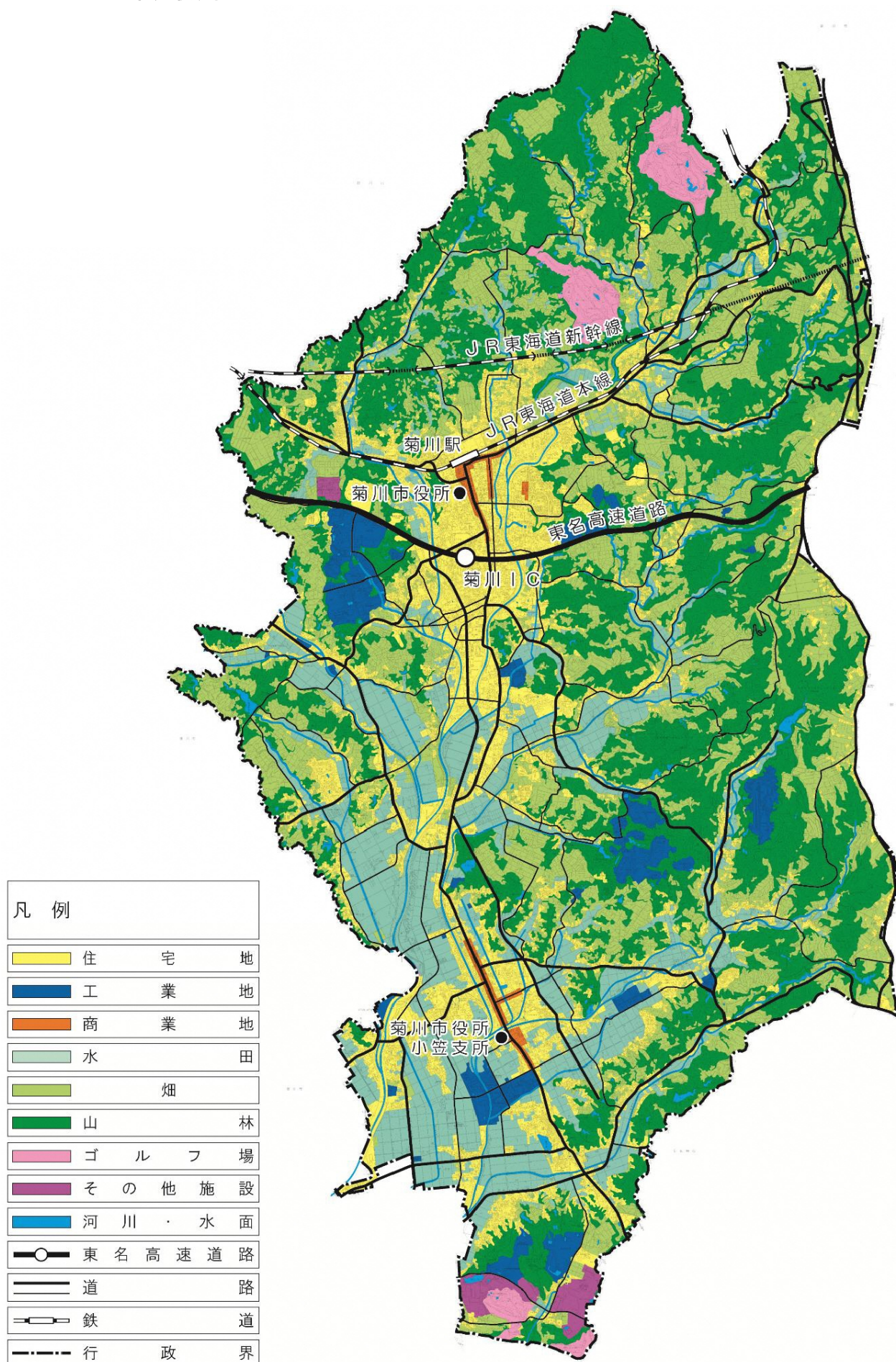
出典：第2次国土利用計画

(5) 主要施設分布状況

主要施設については、菊川駅から菊川 IC にかけて商業施設や公共施設などが多数集積し、また、市の中心部に菊川市立総合病院や、南部にも商業施設が点在している。

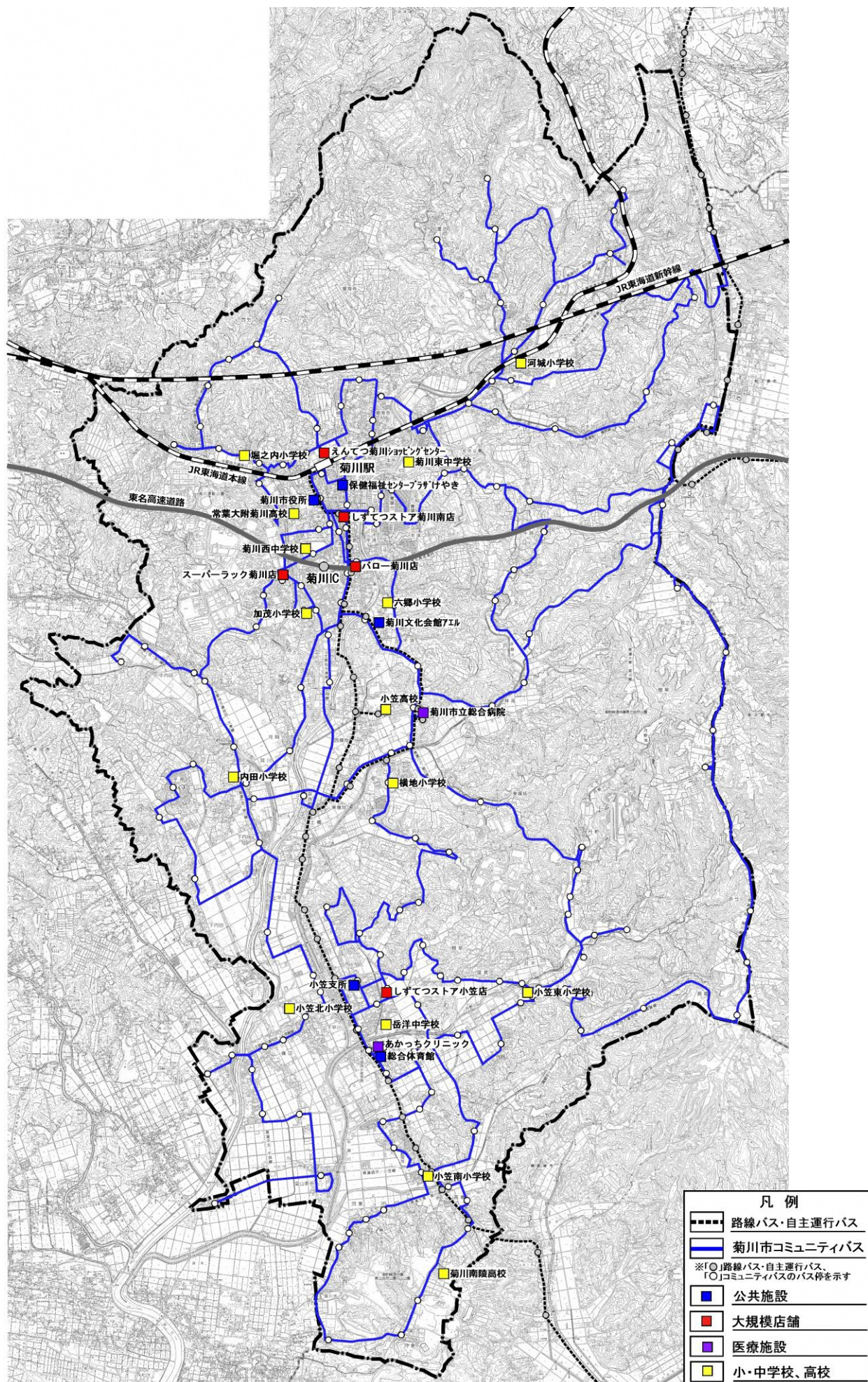
これら主要施設は、公共交通沿線に立地している。

■土地利用状況図



出典：第2次国土利用計画 注：小笠支所は平成29年度から移転

■主要施設分布図



（６）市民協働のまちづくり

菊川市では、地域を核としたコミュニティ協議会の設立を推進するとともに、市民活動推進講座の開催や市民活動ガイドブックの作成などにより、市民活動の活性化に取り組んでいる。

また、コミュニティ協議会やNPO法人などの市民活動団体の活動を支援するため、1%地域づくり活動交付金制度※を創設するとともに、まちづくり出前行政講座を実施し行政情報を提供している。

※まちづくり団体（地域づくり及びコミュニティ協議会）が、自発的かつ主体的に取り組む公益的な「まちづくり、地域づくり活動」に係る経費の一部を助成する公募型の助成制度。

■コミュニティ協議会の活動イメージ



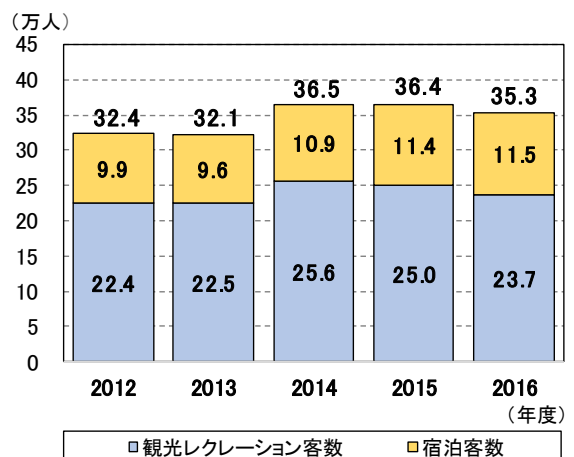
出典：みんなで創るコミュニティ

（７）観光動向

菊川市は市内に JR 東海道道本線菊川駅や東名高速道路菊川 IC を有し、富士山静岡空港にもアクセスしやすい立地条件にあるが、他市と比べて交流人口が少ない状況となっている。年間観光交流客数は、2016 年度が 35.3 万人で、推移を見ると、ほぼ横ばい状態となっている。

このため、交流人口の増加に向けて、様々なイベント開催やウォーキングと情報発信を組み合わせた賑わいづくりなどに取り組んでいる。また、空港周辺の市町と連携した集客事業の実施により、ゴルフを目的とした県外からのツアー客が増加するなどの効果が現れている。

■観光交流客数の推移



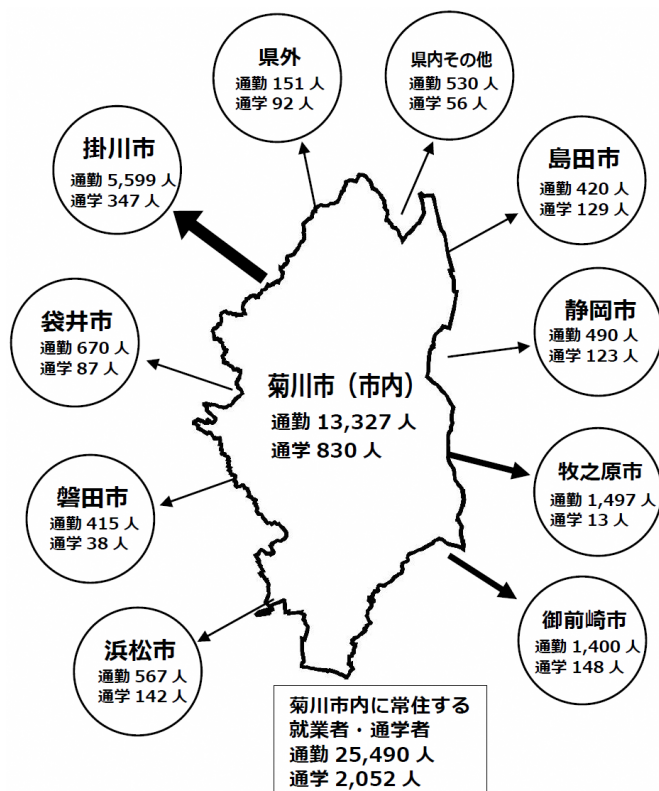
出典：静岡県「静岡県観光交流の動向」

(8) 交通特性

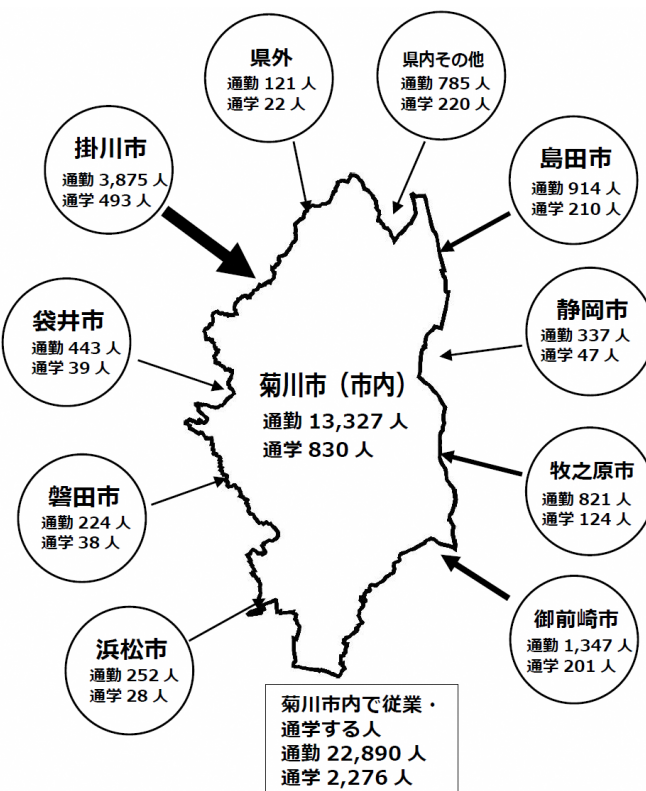
2015 年国勢調査によると、菊川市に常住する就業者は 25,490 人、通学者は 2,052 人となっており、そのうち、就業者の約 5 割、通学者の約 4 割は市内で通勤・通学しているが、その他は掛川市や御前崎市や牧之原市等へ通勤・通学している。

一方、菊川市内で就業する人は 22,890 人、通学する人は 2,276 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あるが、その他は御前崎市や島田市からの通勤・通学となっている。

■菊川市から従業地別の通勤通学者の人数



■菊川市への常住地別の通勤通学者の人数



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

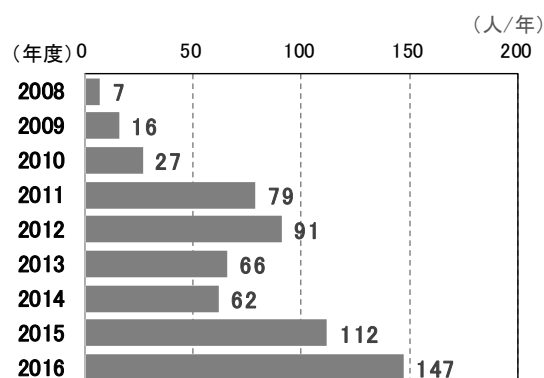
出典：2015 年国勢調査

(9) 運転免許返納状況

運転免許返納者数は年々増加傾向で、2016 年度は 147 名となっている。平成 24 年 4 月 1 日以降に運転経歴証明書の交付を受けている方は菊川市コミュニティバスの運賃が交付月 + 6 か月間に限り免除となる。また、タクシー協会では、65 歳以上の免許を返納した方に対して、10%運賃を割引くサービスを行っている。

なお、市内の交通事故発生状況は、平成 29 年度は 286 件で減少傾向となっている。

■運転免許返納者数の推移



出典：菊川市資料

(10) 上位・関連計画での公共交通の位置付け

①第2次菊川市総合計画

【計画期間】 2017年度～2025年度

【まちづくりの基本理念】

：共に生きる《共生と協働》、自らを拓く《自立と交流》、未来へ歩む《継承と発展》

【将来像】 『みどり ときめき たしかな未来 菊川市』

【目標人口】 2025年：45,000人

【基本目標】

目標1：子どもがいきいき育つまち

目標2：健康で元気に暮らせるまち

目標3：活気にあふれ地域の良さを伸ばすまち

目標4：快適な環境で暮らせるまち

目標5：まちづくりに市民と行政が共に取り組むまち

【政策4-5（良好な住環境や道路・公園を次世代に引き継ぐまちづくり）】

〔取り組みの方向〕

：既存の路線バスを確保するとともに、交通事業者と連携し、コミュニティバスを含めた多様な交通手段の導入について、地域公共交通会議で検討します。

〔政策指標〕

○「利用しやすい交通手段が確保されたまち」だと思える市民の割合

：現状値（2015年）43.5% ➡ 目標値（2025年）59.0%

○コミュニティバス1日当りの利用者数

：現状値（2015年）124人/日 ➡ 目標値（2025年）145人/日

〔施策〕：交通事業者と連携して交通手段の確保に努めます

②菊川市人口ビジョン、菊川市まち・ひと・しごと創生総合戦略

【計画期間】 2015年度～2019年度

【基本目標と基本施策】 ※公共交通に関する記載は無し

基本目標	基本施策
1. 抜群な子育て環境で家族が幸せに暮らせるまち	○子育て・教育環境の更なる充実 ○都市拠点の強化とプライスレスな体験のあるまち ○シティプロモーションの実施
2. 贅沢な自然環境「夢あるしごと」「生きがい」のあるまち	○郷土愛を育むまち ○「働く場」と「出会い」があるまち ○アクセスの良さを活かした住環境の整備 ○自己実現できるまちづくり
3. 時代を先取る菊川型農業モデルの創出	○儲かる次世代農業モデルの推進 ○農業女子が輝ける菊川プロジェクト