平成 30 年度　第２回　菊川市地域公共交通会議

議 事 次 第

日　時：平成30年12月17日（月）

午前10時00分 ～

会　場：２０１・２０２会議室（本庁舎）

１　開　　会

２　あいさつ

３　議事

(1) 平成30年度第１回菊川市地域公共交通会議の課題について（報告）

(2) コミュニティバス停留所の名称変更について（協議）

(3) 静岡県生活交通確保対策協議会への申し出事項について（協議）

(4) 静岡県地域間幹線系統確保維持改善事業評価基準と
取り組み案について（協議）

(5) 地域公共交通網形成計画（中間）について（報告）

４　その他

資料１

きくがわフューチャーセンターで出して頂いた意見　まとめ

日時：平成 30 年 9 月 12 日（水）18：30～21：00
会場：菊川市市民協働センター

・その人次第でコミバスを知るきっかけはたくさんあるのだとわかった。伝え方も多くあり、私も利用して身近な人にオススメしたい。（大学生）
・コミバスの利用の仕方、乗り継ぎＯＫで 100 円だからこそできることがたくさんあることに気づいた。今まで行ったことのない所にも行ってみたい。（大学生）
・コミバスが私の地元（浜松）にはないのでとても良い。一般的なバスよりも少人数しか乗れないけれど、利用者同士でコミュニケーションをとり仲良くなり、楽しくコミバスが使えると良い。今度利用してみたい。（大学生）
・菊川に来たのは初めてで、浜松に住んでいて交通機関で困ったことはなかったのだが、話はしやすかった。全てのグループで一つの結論を出すのではなく、いろんな考えを知ることが出来た。（大学生）
・観光という非日常的なサービスのための利用を考えているグループが目立っていた。コミバスの運行時間の見直しや、コースの利用拡大という点では必要なのかもしれない。（大学生）
・利用している人は少なそうだが、土日利用による新しい需要や期待は多くの人が持っていそう。観光利用やイベント対応として土日の臨時運行をやってみるのも良いかも。（ＮＰＯ法人）
・発想力、工夫でいろいろな可能性が広がった。あとは実現に向けて進むことが大事。（ＮＰＯ法人）
・普段何気なく走っているコミバスだが、市民のためにいろいろな活用ができる可能性を感じた。特に、空いている時間を市民活動のために開放するなども良いのでは。（ＮＰＯ法人）
・ペルソナの似顔絵を描くなど、手法は楽しく入りやすかった。コミバスの注目度が上がる。一つのテーマをみんなで自分ごとにして考え合うのは楽しかった。（ＮＰＯ法人）
・今までコミバスについて特に考えたこともなかったが、世代を超えて話し合うととても多くの意見やアイデアが浮かんできた。子どもとお年寄りが利用しやすい環境を築いていければ良い。20～60 代くらいの車がある世代に焦点を当ててもなかなか利用価値は上がらない。可愛いデザインの車両があったら親しみやすい。（ＮＰＯ法人）
・利用が減っている事実の数値を聞いてみたかった。（単なる興味）アイデアを出し合った発表の後、全体でさらにアイデアを出し合えたら面白そう。（ＮＰＯ）
・誰でも乗れることを知った。自分の家族は使っていないが、今後なくなると困りそうな気がした。（任意団体）

・走っているところを見かけることはあっても、自分が利用するイメージがわかなかったのが、「もしかすると利用するかも」というイメージを持てた。走っているときのイラストをチェックしたい。（任意団体）
・アイスブレイクから最後までチームワーク抜群で、とても楽しいセッションができた。コミバスの可能性も自分の想像をはるかに超える表現が出てとてもワクワクした。（任意団体）
・公共交通機関は利用者が少ないと本数が少なくなって、さらに…という悪循環になってしまうことが多い気がするが、せっかくあるものだから、いろんな人に知ってもらう、活かしてもらうという考え方は良い。（任意団体）
・コミバスに乗りたくなった。初めての方と楽しくディスカッションできてよかった。（一般）
・コミバスとどんな関わり方ができるのかを、ワークショップという手法で楽しみながらできたことがよかった。コミバスの利用について考えたことがなかったので、自分ごとになった。（自治体職員）
・色んな立場、年齢の人と共に考えるとやっぱりたくさんの刺激をもらう。ちょっとした考えや話し方、書き方、絵も含めて面白い体験ができた。（自治体職員）
・ツイッターに投稿など思いもつかなかった。また、ツアーを企画し一度乗ってもらい、時代に応じた対応をする必要がある。（自治体職員）
・コミバスのイメージはお年寄りの方だけが利用するイメージが強かった。誰でも使えるということで、市民なら誰でも知っている絵、話題になるような絵に変えるのは良い方法である。（自治体職員）

資料２

協議事項１　コミュニティバス停留所の名称変更について（協議）

潮海寺にあります東部デイサービスの建物名称が平成31年１月５日よりきくがわデイサービスぎおんの里に名称変更します。そこで、東部デイサービスからきくがわデイサービスぎおんの里に停留所名を変更したいと思いますので協議をお願いします。

(1)　対象路線：西方・沢水加コース（１号車）
　　倉沢・富田コース（２号車）

(2)　名称変更：東部デイサービス　（変更前）
　　きくがわデイサービスぎおんの里（変更後）

(3)　改 訂 日：平成31（2019）年５月７日（火）

菊川駅周辺拡大図

①えんてつ菊川ショッピングセンター	⑩五丁目下
②東部デイサービス	⑪杏林堂前
③緑ヶ丘	⑫喜久の園
④菊川駅前	⑬池ヶ谷内科前
⑤プラザけやき	⑭打上五丁目
⑥菊川市役所前	⑮打上鹿島神社前
⑦青葉台一丁目	⑯萬田橋
⑧初咲町	⑰下本所（バロー前）
⑨五丁目上	⑱杉原脳神経外科前

※地図内の番号で表記されている停留所名は、上記の一覧をご参考ください。

西方・沢水加コース 1号車 P5
倉沢・富田コース 2号車 P6
菊川東循環コース 3号車 P7
菊川西循環コース 4号車 P8

【フリー降車区間】

破線で表示

コース上の停留所以外の場所で、自由にバスから降車できます。あらかじめ運転手に、降車希望場所をお伝えください。

【フリー乗降区間】

1点破線で表示

コース上の停留所以外の場所で、自由にバスへ乗車や降車ができます。

乗車するときは…

運行コース上のバスから見やすい道路左側の安全な場所で、早めに手をあげて運転手に乗車意思をお示しください。

※注意事項※

交差点付近、見通しの悪い道路、その他交通状況により危険が伴う場合は、フリー降車または乗降区間であっても、バスが停車できないことがあります。

【参考路線バス】

3市共同自主運行路線
（牧之原市・島田市・菊川市）

萩間線

しずてつジャストライン㈱

菊川浜岡線

資料３

協議事項２　静岡県生活交通確保対策協議会への申し出事項について（協議）

１　提案理由等

国又は県の補助制度を活用して運行する路線については、次年度以降の運行について、地域公共交通会議の合意を得て静岡県生活交通確保対策協議会へ申し出ることとなっているため、御協議が必要となります。

菊川市地域公共交通会議委員のみなさまに、この３路線が地域に必要だとお認めいただければ、地域の同意を得たとみなされ、来年度以降も補助を受けて運行することができます。

２　対象路線

番号	路線名	事業主体	申し出の種類
1	菊川市コミュニティバス（７コース）	菊川市	市町自主運行
2	萩間線（２系統）	牧之原市・島田市・菊川市	市町自主運行
3	菊川浜岡線（菊川市立総合病院経由）	しずてつジャストライン㈱	単独維持困難

■ 番号1　菊川市コミュニティバス

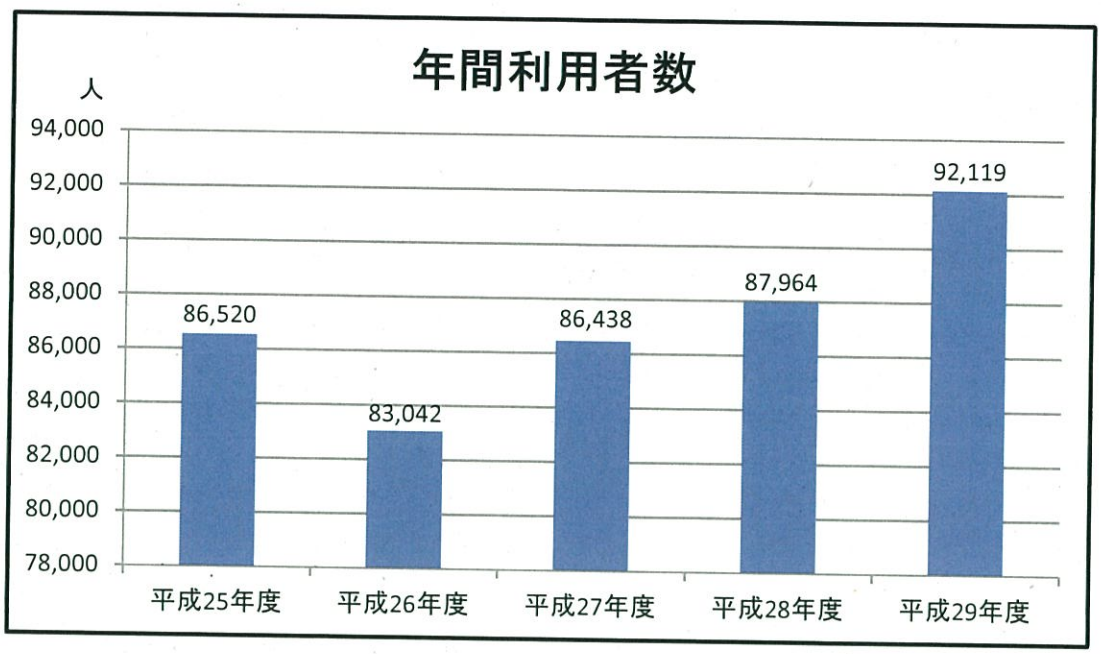
◇現行①・・・H30.4.2～H30.5.2　　◇現行②・・・H30.5.7～H31.3.29

系統名（路線名）	区分	運行系統 起点	運行系統 経過地	運行系統 終点	輸送サービスの範囲（路線沿線の需要と特性、地域住民数、利用者の属性など）	運行形態	運行事業者名	関係市町村名	運行時間帯
西方・沢水加コース	現行①	菊川市立総合病院	菊川市立総合病院	菊川市立総合病院	交通空白地域に居住する移動手段を持たない高齢者等の通院・買い物・公共施設等への移動支援	自主運行バス	㈱CMS	菊川市	7:26～16:33
	現行②								7:26～16:33
	計画	菊川市立総合病院	菊川市立総合病院	菊川市立総合病院		自主運行バス	㈱CMS	菊川市	7:26～16:33
倉沢・富田コース（第1便）	現行①	上倉沢公会堂	菊川駅前	菊川市立総合病院		自主運行バス	㈱CMS	菊川市	7:22～8:06
	現行②								7:22～8:06
	計画	上倉沢公会堂	菊川駅前	菊川市立総合病院		自主運行バス	㈱CMS	菊川市	7:22～8:06
倉沢・富田コース（第2便）	現行①	西富田茶農協	菊川駅前	菊川市立総合病院		自主運行バス	㈱CMS	菊川市	8:33～9:14
	現行②								8:33～9:14
	計画	西富田茶農協	菊川駅前	菊川市立総合病院		自主運行バス	㈱CMS	菊川市	8:33～9:14
倉沢・富田コース（第3～6便）	現行①	菊川市立総合病院	菊川駅前	菊川市立総合病院		自主運行バス	㈱CMS	菊川市	9:26～17:15
	現行②								9:26～17:15
	計画	菊川市立総合病院	菊川駅前	菊川市立総合病院		自主運行バス	㈱CMS	菊川市	9:26～17:15
菊川東循環コース	現行①	布引原北公民館	菊川市立総合病院	布引原北公民館		自主運行バス	㈱CMS	菊川市	7:15～16:38
	現行②								7:15～16:38
	計画	布引原北公民館	菊川市立総合病院	布引原北公民館		自主運行バス	㈱CMS	菊川市	7:15～16:38
菊川西循環コース（第1便、第3便、第4便、第6便）	現行①	中内田上地区集落センター	菊川市立総合病院	中内田上地区集落センター		自主運行バス	㈱CMS	菊川市	7:32～16:37
	現行②								7:32～16:37
	計画	中内田上地区集落センター	菊川市立総合病院	中内田上地区集落センター		自主運行バス	㈱CMS	菊川市	7:32～16:37
菊川西循環コース（第2便、第5便）	現行①	中内田上地区集落センター	菊川市立総合病院	中内田上地区集落センター		自主運行バス	㈱CMS	菊川市	8:57～15:15
	現行②								8:57～15:15
	計画	中内田上地区集落センター	菊川市立総合病院	中内田上地区集落センター		自主運行バス	㈱CMS	菊川市	8:57～15:15
									8:57～15:15
丹野・嶺田コース	現行①	西ヶ崎公民館	しずてつストア小笠店	菊川市立総合病院		自主運行バス	㈱CMS	菊川市	7:18～16:57
	現行②								7:18～16:57
	計画	西ヶ崎公民館	しずてつストア小笠店	菊川市立総合病院		自主運行バス	㈱CMS	菊川市	7:18～16:57
奈良野・布引原コース	現行①	布引原北公民館	しずてつストア小笠店	菊川市立総合病院		自主運行バス	㈱CMS	菊川市	7:15～16:57
	現行②								7:15～16:57
	計画	布引原北公民館	しずてつストア小笠店	菊川市立総合病院		自主運行バス	㈱CMS	菊川市	7:15～16:57
三沢・河東コース	現行①	菊川市立総合病院	しずてつストア小笠店	菊川市立総合病院		自主運行バス	㈱CMS	菊川市	7:18～16:27
	現行②								7:18～16:27
	計画	菊川市立総合病院	しずてつストア小笠店	菊川市立総合病院		自主運行バス	㈱CMS	菊川市	7:18～16:27

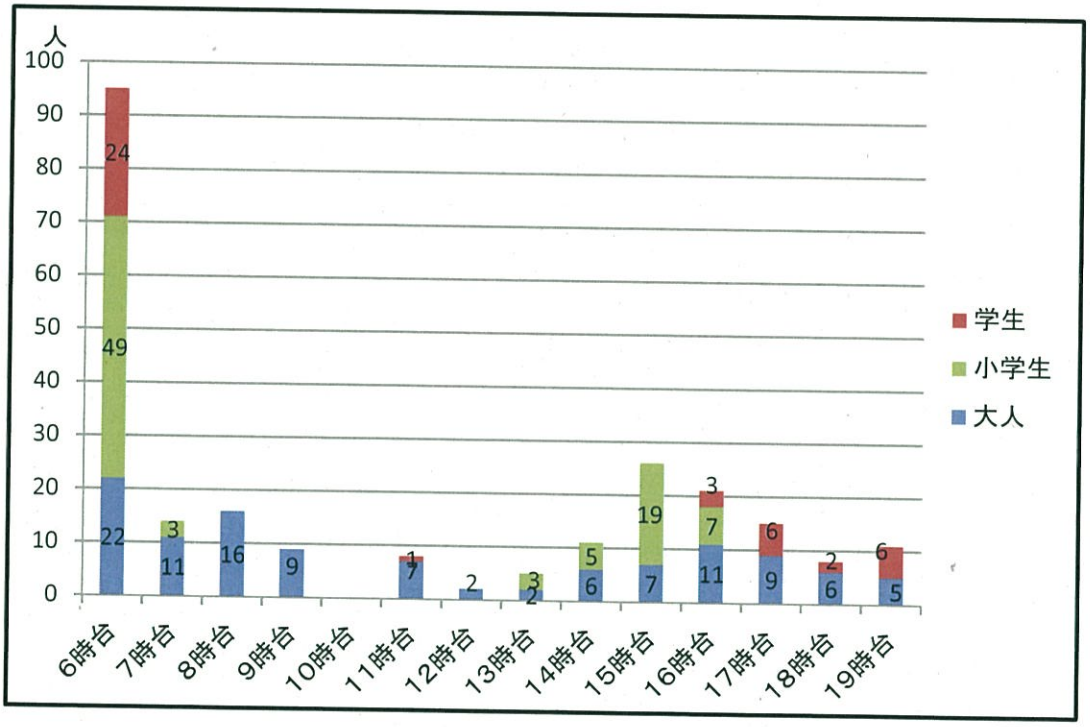
系統名 （路線名）	区分	実車走行 キロ程 （km）	経常費用 （千円）	経常収入 （千円）	欠損額 （千円）	市負担額 （千円）	公的支援 の方法	収支改善策
菊川市 コミュニティバス （全10系統）	現行 H30.4.1～ H31.3.31	323,602.8	33,063	2,059	△ 31,004	△ 31,004	県費補助	・出前行政講座等でバス利用を呼びかける。 ・各系統とも運行事業者と連携し、尚一層の経費削減を図る。
菊川市 コミュニティバス （全10系統）	計画 H31:4.1～ H32.3.31	323,602.8	33,063	2,059	△ 31,004	△ 31,004		

萩　間　線　の　運　行　状　況

●年間利用者数



●１日の利用状況【H30.　６乗降調査の結果より】



1日便数 （）は土日祝	乗車人数/日 （H30.6乗降調査）	１便あたりの 平均乗車数	学生の 利用率
２１（１４）便	241人	11.4人	53%

萩間線の運行状況

●収支状況

（円）

年度	委託金額	運賃収入	欠損額	負担金（菊川市）
25	42,899,850	15,318,509	27,581,341	2,628,916
26	48,993,120	16,379,585	32,613,535	3,108,521
27	49,248,000	16,678,961	32,569,039	3,105,390
28	50,190,840	16,239,713	33,951,127	3,221,286
29	53,862,840	17,786,937	36,075,903	3,423,977

※萩間線は、牧之原市・島田市・菊川市の３市共同で運行し、しずてつジャストライン株式会社に運行を委託しています。運行経費は、市内走行距離に応じて３市で負担しています。

■ 番号2-① 萩間線 （相良営業所～金谷駅）

区分	運行系統			輸送サービスの範囲 （路線沿線の需要と特性、地域住民数、利用者の属性など）	運行形態	運行事業者名	関係市町村名	運行時間帯
	起点	経過地	終点					
現行（H30）	相良営業所	牧之原小	金谷駅前	通勤・通学・通院等の生活交通	自主運行バス	しずてつジャストライン	牧之原市・島田市・菊川市	7:00～19:25
計画（H31）	相良営業所	牧之原小	金谷駅前		自主運行バス	しずてつジャストライン	牧之原市・島田市・菊川市	7:00～19:25

区分	キロ程 （km）	実車走行キロ程 （km）	経常費用 （千円）	経常収入 （千円）	欠損額 （千円）	合計額 （千円）	公的支援の方法	収支改善策	菊川市の負担 （千円）
現行（H30）	21.3	119,109.6	46,708	14,496	△ 32,212	△ 32,212	県費補助	※1	3,099
計画（H31）	21.3	119,109.6	46,708	14,496	△ 32,212	△ 32,212	県費補助		3,099

■ 番号2-② 萩間線 （相良営業所～金谷小学校）

区分	運行系統			輸送サービスの範囲 （路線沿線の需要と特性、地域住民数、利用者の属性など）	運行形態	運行事業者名	関係市町村名	運行時間帯
	起点	経過地	終点					
現行（H30）	相良営業所	牧之原小	金谷小学校	通勤・通学・通院等の生活交通	自主運行バス	しずてつジャストライン	牧之原市・島田市・菊川市	6:32～16:30
計画（H31）	相良営業所	牧之原小	金谷小学校		自主運行バス	しずてつジャストライン	牧之原市・島田市・菊川市	6:32～16:30

区分	キロ程 （km）	実車走行キロ程 （km）	経常費用 （千円）	経常収入 （千円）	欠損額 （千円）	合計額 （千円）	公的支援の方法	収支改善策	菊川市の負担 （千円）
現行（H30）	往22.4 復22.6	27,112.5	10,603	3,290	△ 7,313	△ 7,313	県費補助	※1	665
計画（H31）	往22.4 復22.6	27,112.5	10,603	3,290	△ 7,313	△ 7,313	県費補助		665

※1 ・運行時間の変更などにより、利便性の向上を図る。
・各系統とも運行事業者と連携し、尚一層の経費削減を図る。
・運行事業者の割引制度を導入し、新たな利用者の利用促進を図る

■ 番号3 菊川浜岡線

区分	運行系統			輸送サービスの範囲 （路線沿線の需要と特性、地域住民数、利用者の属性など）	運行形態	運行事業者名	関係市町村名	運行時間帯
	起点	経過地	終点					
現行	菊川駅前	菊川市立病院	浜岡営業所	主に高校生の通学や通勤及び菊川市立総合病院への通院に利用されている。	乗合バス	しずてつジャストライン	御前崎市・菊川市	7:47～16:20
計画（H31）	菊川駅前	菊川市立病院	浜岡営業所		乗合バス	しずてつジャストライン	御前崎市・菊川市	7:47～16:20
計画（H32）	菊川駅前	菊川市立病院	浜岡営業所		乗合バス	しずてつジャストライン	御前崎市・菊川市	7:47～16:20
計画（H33）	菊川駅前	菊川市立病院	浜岡営業所		乗合バス	しずてつジャストライン	御前崎市・菊川市	7:47～16:20

区分	キロ程 （km）	実車走行キロ程 （km）	競合区間キロ程 （km）	経常費用 （千円）	経常収入 （千円）	欠損額 （千円）	競合区間のカット額 （千円）	合計額 （千円）	公的支援の方法	収支改善策
現行	往17.5復17.5	97,072.5	—	33,766	20,433	△ 13,333	—	△ 13,333	国庫補助	広報等で利用促進をPR
計画（H31）	往17.5復17.5	96,967.5	—	35,445	22,874	△ 12,571	—	△ 12,571	国庫補助	
計画（H32）	往17.5復17.5	97,107.5	—	35,486	22,907	△ 12,579	—	△ 12,579	国庫補助	
計画（H33）	往17.5復17.5	97,160.0	—	35,515	22,920	△ 12,595	—	△ 12,595	国庫補助	

資料４

協議事項３

静岡県地域間幹線系統確保維持改善事業評価と取り組み案について

１．静岡県による評価

県の事業として実施している地域間幹線系統についての自己評価をおこない毎年１月末までに国土交通省へ報告することになっている。

地域間幹線系統とは、複数の市町を跨ぐ広域的・幹線的系統のことをいい、菊川市では、菊川浜岡線１系統が該当する。

２．菊川市の取り組み

菊川市がおこなった取り組みを次頁のシートにまとめ県へ報告する。

様式3

地域間幹線系統市町取組シート

市町名　菊川市

系統名	取組内容
菊川浜岡線 菊川市立病院系統	当路線は、通勤者、学生、通院等にとって欠かすことのできない路線であるため、事業者と連携し運行継続・維持を行う。継続維持に当たり、路線図等を配付し乗車促進を図る。また、交通事業者の実態、要望のヒアリング調査を実施した。今後は乗り継ぎ、連携の強化を検討していく。

（＊）当該系統に対するMMなど利用促進に関する取組や金銭的負担等について具体的に記載

静岡県地域間幹線系統確保維持改善事業評価基準

１　趣　旨

この評価基準では、県が複数市町を跨ぐ広域的・幹線的系統（地域間幹線系統）に対して支援する「バス運行対策費助成事業」における補助対象系統の事業評価のために必要な事項を定める。

２　目　的

事業評価は、静岡県生活交通確保対策協議会（以下、県協議会。）が定めた静岡県地域間幹線系統確保維持計画に位置づけられた補助対象系統について、事業の実施状況の確認や目標の達成状況等の評価を行い、市町が開催する地域公共交通会議等における評価内容に対する議論・検討の活性化や広く県民に内容を公表することによる理解の促進など、補助対象事業が効果的、効率的に実施されることを目的とする。

３　評価の実施方法

評価の実施に当たっては、各関係者がそれぞれの役割に応じて以下のとおり実施する。

①　補助対象事業者

補助対象期間の運行終了後、評価シート（様式１）に掲げられた項目について自己評価を行なうとともに、補助対象期間の末日を含む会計年度の 11 月上旬までに県協議会に提出する。

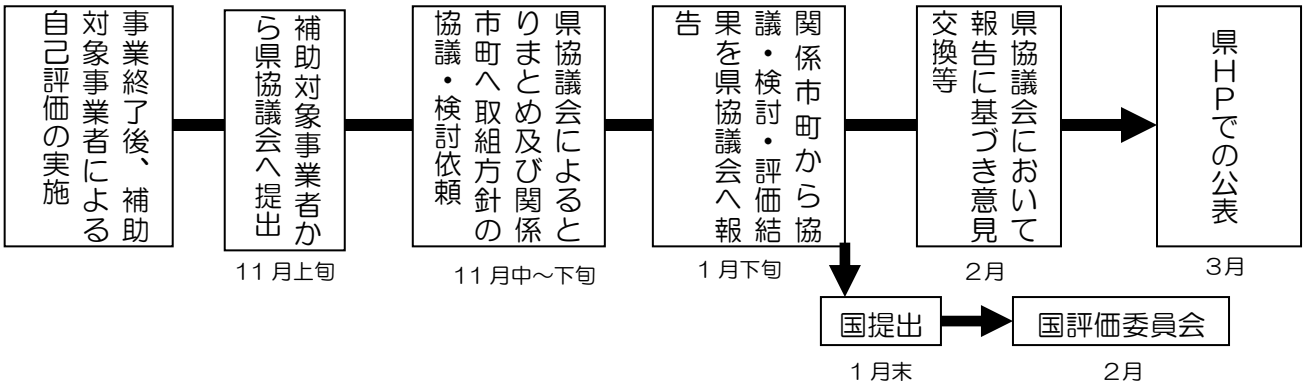
②　関係市町

県協議会から依頼を受け、今後の取組方針及び改善点等について協議・検討を行なうとともに、１月下旬までに結果を県協議会に報告する（様式３）。

③　静岡県生活交通確保対策協議会

- 補助対象事業者から提出のあった評価シートを系統別利用実態（公表シート）（様式２）に取りまとめる。
- 取りまとめ後、各シート（様式１及び様式２）を関係市町へ配布し、評価に対する市町としての今後の取組方針等について協議・検討を依頼する。（11 月中～下旬）
- 関係市町からの結果報告を受け、補助対象期間終了後の２月に開催される県協議会において意見交換等を実施するとともに、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（以下、国要綱。）に基づく事業評価に活用する。
- 意見交換終了後、県ホームページにその内容を公表する。

≪参考：事業評価の具体的な進め方≫



４　評価項目

評価シート（様式１）に基づき、各補助対象事業者が掲げられた項目について自己評価を行う。

（１）基本的事項

基本的事項については、一律の基準による評価は行わず、評価点数に影響しないものとする。

①　主な運行目的

・ 利用実態等を含めた当該系統の運行目的を記載する。

②　増収策

・ 今後の路線維持のための増収策について記載する。
・ 記載内容は、系統単位での取組み、補助対象事業者としての取組みのいずれでも可とする。

③　費用削減策

・ 今後の路線維持のための費用削減策について記載する。
・ 記載内容は、系統単位での取組み、補助対象事業者としての取組みのいずれでも可とする。

（２）各項目の評価

各評価項目について、運行実績と目標（計画）との比較を行う。

①　運行回数

・ 静岡県地域間幹線系統確保維持計画に記載された年間計画運行回数に対する実績運行回数を評価対象とする。
・ 静岡県地域間幹線系統確保維持計画に記載する計画運行回数以上の運行が行われた場合は３点（満点）とし、計画運行回数に満たない場合は０点とする。
・ ただし、国要綱に規定された運休回数除外規定（国土交通大臣が認めた運休にあたらない場合）に該当するものは除くものとし、学校の開校日・閉校日による実績運行回数の変更など、やむを得ない運行回数の増減については、備考欄へその旨を記載する。

②　収支率

・ 補助対象系統の収支率の計画値に対する実績値を評価対象とする。
・ 補助対象年度の前年度の運行実績を計画値として記載することで足りるが、補助対象年度の計画収支率を独自に設定することを妨げるものではないものとする。
・ 評価は、運行実績に基づき、実績収支率に応じて段階的に評価する。ただし、バス運行対策費補助制度（～H22 年度まで）における補助対象要件が最低収支率 55%であったことを踏まえ、55%を上回った場合は 18 点（満点）とする。

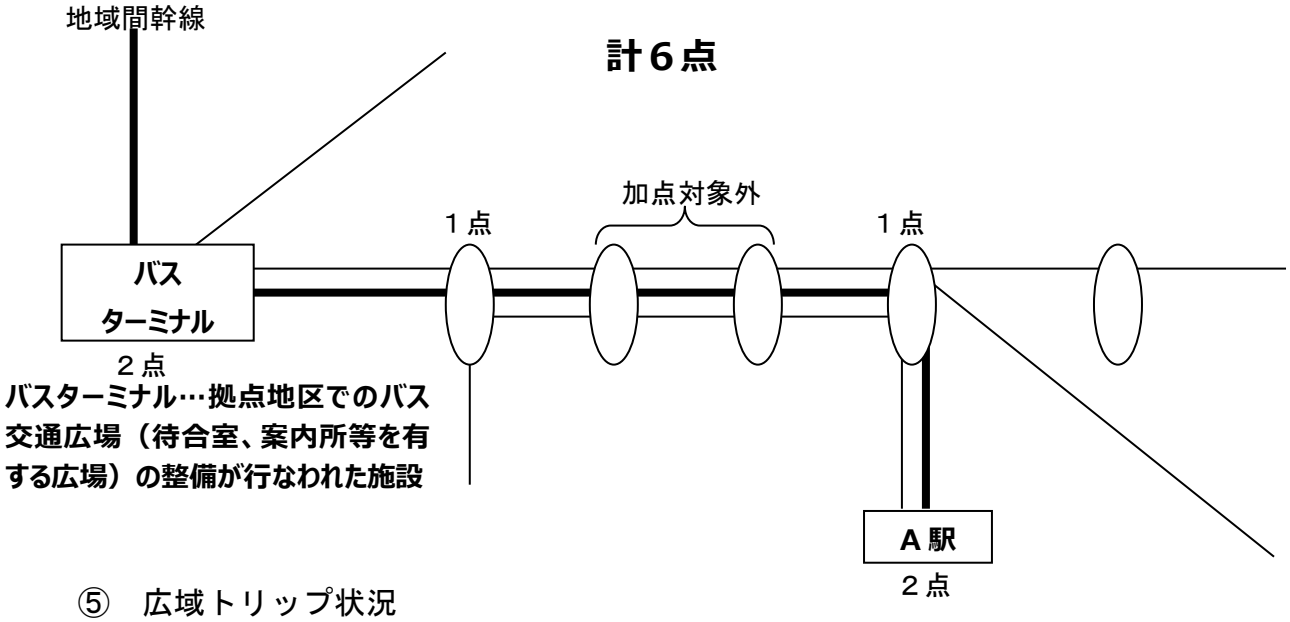
③　乗車人員

・ 補助対象系統の計画人員に対する実績人員を評価対象とする。
・ 補助対象年度の前年度の運行実績人員を計画値として記載することで足りるが、補助対象年度の計画乗車人員を独自に設定することを妨げるものではない。
・ 評価は、計画値に対して上下５％以内の乗車人員であった場合は現状維持を図れたものとし３点（基準点）、５％超の乗車人員増をもって６点（満点）、５％超の乗車人員減となった場合は０点とする。

④　ネットワーク構成

・ 幹線系統としての性格を踏まえ、既存・新規を問わず、支線との結節の状況について評価する。
・ 評価は、加点方式とし、駅を含むターミナル機能を有した乗換拠点を１箇所につき２点、乗換可能なバス停は１箇所につき１点を加算する。ただし、重複系統となる場合は、結節点以降の重複区間にあるバス停は加点対象から除く。
・ 配点は、地域的な条件を考慮し上限（20 点）を設ける。

（参考）



⑤　広域トリップ状況

・ 評価は、運行実績に基づき、広域トリップ（市町跨いだ移動割合）に応じて段階的に評価する。
・ 配点は、平成 22 年度の国勢調査における本県の他地域への従業地・通学地別人口の割合が 20%であることから、同様の移動実態（20%）となっていることをもって満点（20 点）とする。

⑥　公共施設・拠点施設アクセス状況

・ 概ねバス停から半径 500m以内に存在する学校（小・中・高・大・専門）、病院・拠点商業施設（主なもので可）、その他（官公庁、駅等）について記載する。
・ 現状のアクセス状況を把握するものとして取り扱い、計画への記載は不要とするほか、評価においても点数化は行わない。

⑦　キロ当たり経費

・ 経営努力の指標の１つとして、キロ当たり経常費用について評価する。
・ 計画にあたっては、県協議会による費用削減への誘導は適さないため、計画値は記載不要とする。
・ 評価は、国要綱に定める補助対象年度の前年度の地域キロ当たり経常費用（静岡・山梨ブロック）に対して行い、地域キロ当たり経常費用と同額を基準に、これを下回った場合に加点（５%につき３点）し、15%超下回っている場合をもって満点（12 点）とする。

５　評価指標

評価の指標は、別紙のとおりとする。

６　評価基準

評価基準は以下のとおりとする。

≪系統ごとの評価基準（評価シートの評価基準）≫

基本的事項	点数による評価は行なわない ただし、「主な運行目的」において「Ｃ」となった系統については、各項目の評価の記載を不要とする。
各項目の評価	項目ごとの点数の合計点に応じて、以下のとおり評価 A（52～79 点）：地域間幹線系統として優れた役割を果たしている B（26～51 点）：地域間幹線系統として適した運行となっている C（　～25 点）：地域間幹線系統として改善に努力を要する

７　評価項目の見直し

評価項目、評価の実施方法等については、評価結果、事業の実施状況等の実情に応じて適宜見直しを行なう。

８　その他

本基準によって評価された結果については、国要綱及び地域公共交通確保維持改善事業実施要領（以下、国要領）に基づき策定された静岡県地域間幹線系統確保維持計画に係る国要綱第３条第５項及び国要領に基づく事業評価に活用する。

（別紙）

評　価　指　標

○事業実施の適切性の観点

項　目	基　準	評　価	考え方
主な維持目的	事業者記載事項	A　・B・C	A:運行目的どおり適切に実施 B:減便、系統短縮等、運行目的どおりに実施されない点があった C:運行目的どおり実施されなかった(路線廃止)
増収策	事業者計画と実績の比較	有　・　無	事業者ごとの取組を記載
費用削減策	事業者計画と実績の比較	有　・　無	事業者ごとの取組を記載

○目標・効果達成状況の観点

項　目	基　準	評　価	考え方
運行回数	年間計画運行回数と実績運行回数を比較	計画数以上＋3点 計画数未満±0点 (国土交通大臣が認める除外運行回数は除く)	当初予定していた運行計画どおりとなっているか。 運休等の積算は国制度算定基準に合わせる。 ただし、国の定める除外規定以外のやむを得ない事情(開校・閉校日等)について記載できるよう評価シートに備考を設ける。
収支率	計画値に対する実績値	～29%　＋0点 30～34%＋3点 35～39%＋6点 40～44%＋9点 45～49%＋12点 50～54%＋15点 55%～　＋18点	運行実績に応じて段階的に評価する。 ただし、旧国庫基準では、55%を満たすことで補助対象となっていたことを踏まえ、55%を満たしたものを満点とする。
乗車人員	計画人員と実績人員を比較	＋5%超:＋6点 ▲5%以上5%以内:＋3点 ▲5%超:0点	
ネットワーク構成	他の系統に乗換可能なアクセス拠点の数	鉄道駅及びバス専用ターミナルでの結節　1箇所2点 その他のバス停での結節　1箇所1点(ただし、重複区間は除く。上限20点)	新規フィーダー系統の新設によるネットワークの拡充を重視する。 地域差の拡大防止のため点数に上限を設ける。
広域トリップ状況	市町跨ぎの移動割合 (H13.3.31 現在の市町) (運行実績による)	～4%　±0点 5～9%　＋5点 10～14%　＋10点 15～19%　＋15点 20%～　＋20点	運行実績に応じて段階的に評価する。ただしH27国勢調査に基づく本県の従業地・通学地別人口の割合(他市区町村20%)を満点とする。
公共施設・拠点施設アクセス状況	評価対象外 (バス停から半径 500m 以内に存在する)学校(小・中・高・大・専門)、主な病院・拠点商業施設、その他(官公庁・駅等)	評価対象外	当該系統の維持による効果として考え、列挙に留める。
キロ当たり経費	補助対象年度の前年度の地域キロ当たり経常費用単価(静岡・山梨ブロック)との比較	単価以上±0点 単価－5%＋3点 単価－10%＋6点 単価－15%＋9点 単価－15%超＋12点	経営努力としての経費削減策について、実態努力も加味する。

平成30年度地域間幹線系統の事業評価結果

1　事業評価の目的

事業評価は、静岡県生活交通確保対策協議会が定めた静岡県地域間幹線系統確保維持計画に位置づけられた補助対象系統について、事業の実施状況の確認や目標の達成状況等の評価を行い、市町が開催する地域公共交通会議等における評価内容に対する議論・検討の活性化や広く県民に内容を公表することによる理解の促進など、補助対象事業が効果的、効率的に実施されることを目的として実施しております。

2　評価項目

項　目		内　容
前提事項（点数無）	**主な運行目的**	利用実態等を含めた当該系統の運行目的を記載
	増収策	路線維持のための増収策を記載
	費用削減策	路線維持のための費用削減策を記載
点数化	**運行回数**	計画運行回数に対する実績運行回数を評価（３点満点）
	収支率	実績値を評価(収支率55%以上満点)
	乗車人員	計画値に対する実績値を評価(+５%以上満点)
	ネットワーク構成	鉄道等への乗換可能な拠点数を評価(上限20点)
	広域トリップ状況	バス利用者の市町を跨ぐ移動割合を評価(20%以上満点)
	キロ当たり経費	国上限単価と各バス事業者単価を比較(-20%超満点)
	拠点等アクセス状況	バス停から半径500m以内の拠点施設を記載(評価点無)

【各項目に評価点を設定し、合計点に応じて以下のとおり評価】

評　価	内　容
A（52～79点）	地域間幹線系統として優れた役割を果たしている
B（26～51点）	地域間幹線系統として適した運行となっている
C（ 0～25点）	地域間幹線系統として改善に努力を要する

3　事業評価結果の概要

（１）全体評価：Ｂ

・補助対象系統全64系統中、Ａ評価：30系統、Ｂ評価：33系統、Ｃ評価：１系統

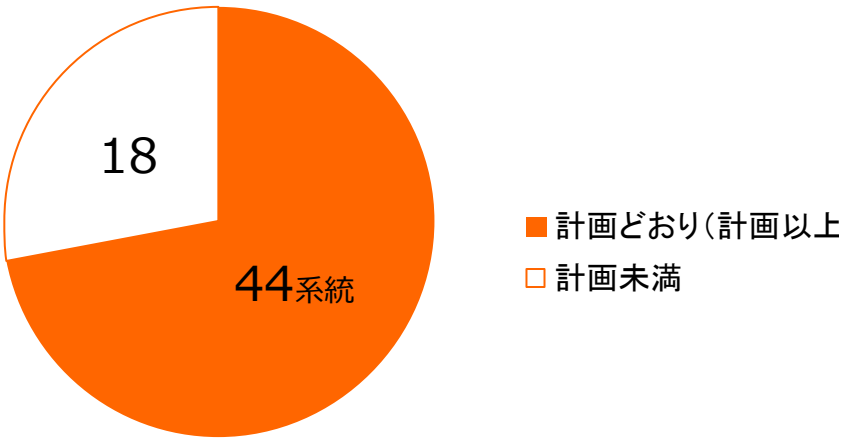
・全系統中に占めるＡ評価の割合が約47%であり２/３を下回ったことから、全体評価を『Ｂ』としました。(H28:Ａ、H29:Ｂ)

（２）評価項目ごとの特徴

ア　運行回数

・64 系統のうち、18 系統が計画していた運行回数を満たさない結果となりました。
・主な理由は、効率化を目的とした再編が行われたことや年末年始の運行計画の変更したことに伴うものです。

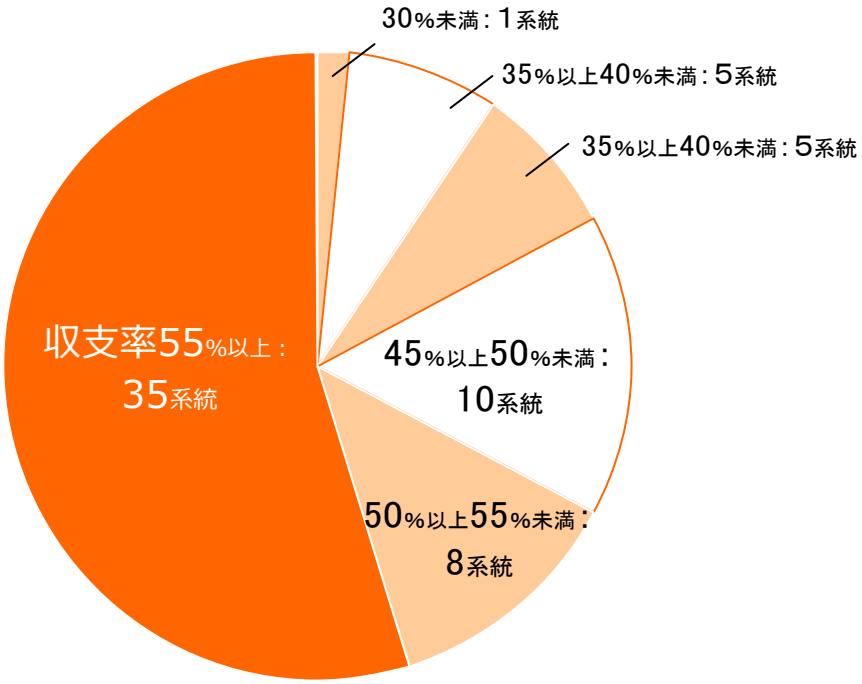
表1：運行回数の計画達成状況（系統数）



イ　収支率

・国の旧補助制度で規定されていた補助対象要件（収支率 55%以上）を収益性確保の基準として実施しております。
・64 系統中 35 系統で 55%以上の収支率が確保されています。
・最も高い系統は 90.8%、最も低い系統は 24.7%となっています。
・今後は、収支率の低い系統について、どのように収益性を高めていくのかを検討していく必要があります。

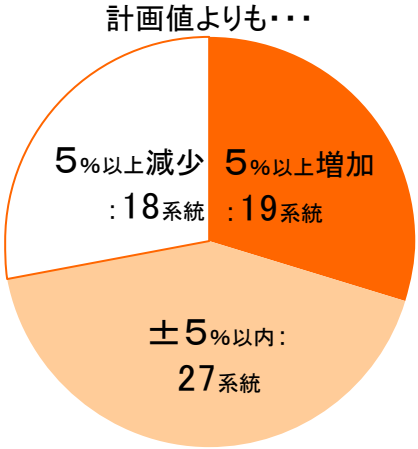
表2：収支率別系統数



ウ　乗車人員

- 全 64 系統中、19 系統で計画値より５％以上増加、27 系統が計画値±５％以内となっており、計 46 系統で計画の乗車人員を確保しています。
- 運行事業者は、利用者を増やすために様々な取組を行っており、今後は、これらの取組が利用者の増加に繋がっているか、繋げるために新たな取組は必要ないか、それはどのような取組かなど、地域が一体となって考えていく必要があります。
- このことは収益性の向上につながるとともに、バス路線の維持確保に繋がります。

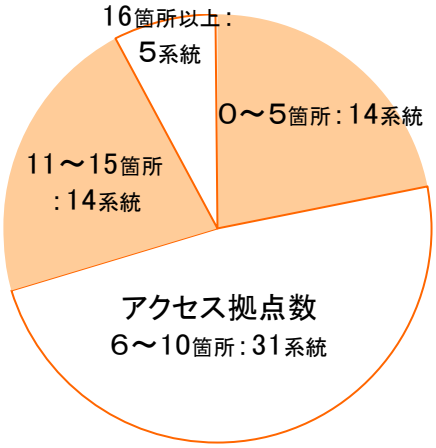
表3：乗車人員増減率別系統数



エ　乗換可能なアクセス拠点

- 公共交通では、鉄道やバス等との乗換可能な拠点を多く設け、ネットワーク性を高めることが、移動利便性の向上を図るための１つの手段となります。
- 評価結果では、50 系統が６箇所以上の乗換拠点を有しています。
- 県内でも乗降客数の多い駅に接続する系統では、バスと鉄道、バスからバスへの乗換拠点が多くありますが、それ以外の地域では乗換拠点が少ない傾向となっています。
- 乗換拠点では、他路線との乗継時間の考慮や待合所の整備など、利用者ニーズを踏まえたサービス水準について検討を行っていく必要があります。

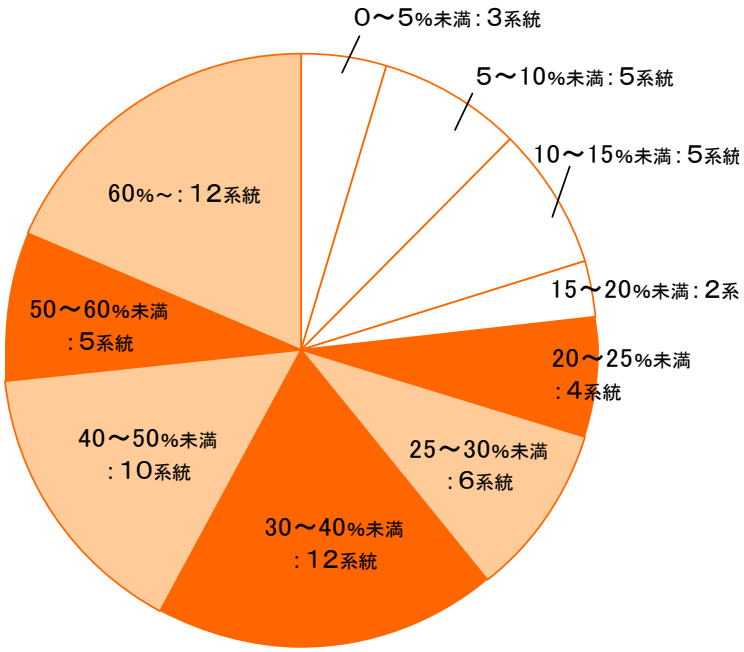
表4：乗換可能なアクセス拠点数別系統数



オ　広域利用状況

- 地域間幹線系統は、補助要件上、「複数の市町を跨ぐ」（平成 13 年 3 月末時点の合併前市町村）系統とされています。
- 複数の市町を跨ぐ利用実態の有無について評価を行いました。
- 評価は、平成 27 年の国勢調査における本県の「他地域への通勤・通学人口の割合（20%）」を基準に実施しました。
- 全 64 統中 54 系統が広域利用状況割合 20%以上であることが分かりました。
- 最も高い系統（85.5%）と最も低い系統（0.2%）との差が大きく、また 10%を下回る系統も 8 系統存在していることも分かりました。
- こうした、市町を跨った利用実態が少ない系統は、地域内での移動として利用されている可能性が高いと考えます。本県では、利用実態に伴い、本当に地域を跨ぐ広域系統として運行する必要がある系統であるのか等、利用者目線で検証を行う他、当該系統が県による支援の継続がふさわしいか検討します。

表5：広域利用状況割合別系統数

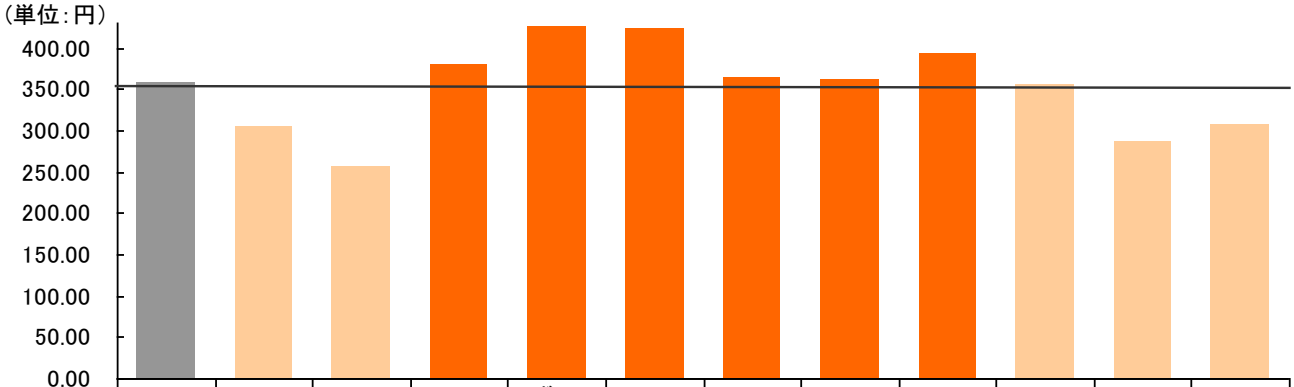


	0～5%未満	5～10%未満	10～15%未満	15～20%未満	20%～25%未満	25%～30%未満	30～40%未満	40～50%未満	50～60%未満	60%～
山梨交通										
秋葉バスサービス			1	1			1	1	1	
遠州鉄道	3	3	3	1	2	5	5	3	1	2
しずてつジャストライン		1					2	2	2	4
富士急行							2	1		1
富士急山梨バス										1
富士急静岡バス			1		1		1		1	2
富士急シティバス		1				1	1	1		1
伊豆箱根バス								1		
新東海バス										1
南伊豆東海バス								1		
計	3	5	5	2	3	6	12	10	5	12

カ　キロ当たり経常費用

- 乗合バスを運行する場合に、１km 走行するのにどれくらいの経費が必要かを示すものが、キロ当たり経常費用です。
- 今回の評価では、国庫補助制度に規定されているキロ当たり経常費用（国庫補助上限単価：365.59 円/km）を基準に、各運行事業者の状況把握を行いました。
- 評価結果では、全 11 事業者中８事業者が、国庫補助上限単価を下回る結果となりました。
- １つの見方として、運行事業者の経費削減に対する努力が現れるところとなりますが、それぞれの運行事業者における状況は異なることから、この評価のみで経営努力を判断することはできません。
- 経費削減については、乗合バス事業そのものは、バリアフリーや環境対応のほか、燃料の高騰などによりコストが増大する中、運行事業者は分社化などによる人件費の削減等で対応している状況で、その経費削減努力も、もはや限界に達しています。
- 今後は、さらなる利用促進策など、収益性の向上を図る必要があり、これらに繋がる取組を地域とともに検討していく必要があります。

表6：事業者別キロ当たり経常費用(円/km)



	国庫補助上限単価	山梨交通	秋葉バスサービス	遠州鉄道	しずてつジャストライン	富士急行	富士急山梨バス	富士急静岡バス	富士急シティバス	伊豆箱根バス	新東海バス	南伊豆東海バス
系列1	358.10	304.95	256.30	378.97	426.01	423.86	363.22	362.71	392.07	355.66	286.79	307.43

４　まとめ

当評価の目的は、系統の優劣を決めるものではなく、あくまで地域におけるネットワークの構築にあたり、これらの系統がどのような現状となっているのかを把握するための資料となります。

今回の評価では、地域間幹線系統を取り上げましたが、他にも市町が自ら運行する自主運行バス、市町が補助を行い運行する民間路線バス、補助を受けず運行を続ける民間路線バスも多数存在します。

今後の地域公共交通会議等では、事業者路線及び市町が主体となる自主運行バスについて、全てのバス交通をネットワークとして意識し、検討を進めていく必要があります。

平成30年度地域間幹線系統総合評価一覧表

事業者名		系統名	評価項目① 運行回数 満点3点	評価項目② 収支率 満点18点	評価項目③ 乗車人員 満点6点	評価項目④ ネットワーク 満点20点	評価項目⑤ 広域トリップ 満点20点	評価項目⑥ キロ当たり経費 満点12点	点数 (A:52～79) (B:26～51) (C: ～25)	評価 A	B	C	計	事業者 平均	全体評価
山交タウンコーチ	1	富士宮駅・イオン・星山台・蒲原病院線	3	6	6	6	20	9	50		○		1	50.0	B 全64系統中30系統がA評価であり、全系統中に占めるA評価の割合が2/3を下回ったことと、平均評価点数がB(48.7点)ということから全体評価をBとする。
秋葉バスサービス	2	秋葉線	3	6	0	11	20	12	52	○			5	58.4	
	3	秋葉中遠線	3	18	3	11	15	12	62	○					
	4	秋葉中遠線	3	18	6	12	10	12	61	○					
	5	秋葉中遠線	3	12	0	6	20	12	53	○					
	6	秋葉中遠線	3	18	6	5	20	12	64	○					
遠州鉄道	7	大久保線	3	12	3	15	5	0	38		○		28	50.2	
	8	大久保線	3	18	6	12	0	0	39		○				
	9	伊佐見線	3	18	3	14	0	0	38		○				
	10	浜名線	3	18	3	13	10	0	47		○				
	11	笠井高台線	3	18	3	18	5	0	47		○				
	12	浜北医大三方原線	3	15	3	17	20	0	58	○					
	13	渋川線	3	15	6	20	20	0	64	○					
	14	渋川線	0	18	3	20	20	0	61	○					
	15	城之崎線	3	12	0	7	10	0	32		○				
	16	磐田市立病院福田線	3	15	3	13	20	0	54	○					
	17	中ノ町磐田線	0	18	3	12	10	0	43		○				
	18	北遠本線(水窪町)	3	0	0	8	20	0	31		○				
	19	北遠本線(唐沢)	3	6	0	6	15	0	30		○				
	20	秋葉線	3	6	0	6	15	0	30		○				
	21	秋葉線(厚生会)	3	12	3	9	20	0	47		○				
	22	磐田天竜線	3	18	6	14	20	0	61	○					
	23	磐田天竜線(らぽーと磐田経由)	3	18	6	14	20	0	61	○					
	24	掛塚さなる台線	0	18	3	12	20	0	53	○					
	25	掛塚さなる台線	0	18	3	11	20	0	52	○					
	26	掛塚さなる台線	0	18	3	10	20	0	51		○				
	27	掛塚さなる台線	0	18	3	14	20	0	55	○					
	28	内野台線	0	18	3	12	20	0	53	○					
	29	内野台線	0	18	3	14	20	0	55	○					
	30	磐田市立病院福田線	0	15	3	7	20	0	45		○				
	31	引佐線	3	18	6	20	20	0	67	○					
	32	萩丘都田線	3	18	6	11	5	0	43		○				
	33	大塚ひとみヶ丘線	3	18	3	13	0	0	37		○				
	34	気賀三ケ日線	3	18	3	20	20	0	64	○					
しずてつジャストライン	35	三保草薙線	3	12	0	5	5	0	25			○	11	43.9	
	36	五十海大住線	0	15	0	7	20	0	42		○				
	37	焼津岡部線	0	18	0	5	20	0	43		○				
	38	藤枝吉永線	0	15	0	8	20	0	43		○				
	39	島田静波線	0	12	0	9	20	0	41		○				
	40	島田静波線	3	12	0	13	20	0	48		○				
	41	藤枝相良線	0	18	6	12	20	0	56	○					
	42	菊川浜岡線	0	18	6	4	20	0	48		○				
	43	掛川大東浜岡線	0	12	0	7	20	0	39		○				
	44	掛川大東浜岡線	3	18	6	9	20	0	56	○					
	45	掛川大東浜岡線	0	12	6	4	20	0	42		○				
富士急行	46	御殿場線	3	15	6	15	20	0	59	○			4	52.7	
	47	駿河小山線	3	9	3	11	20	0	46		○				
	48	十里木線	3	9	3	7	20	0	42		○				
	49	河口湖線	3	18	6	17	20	0	64	○					
富士急山梨バス	50	河口湖線	3	18	6	17	20	0	64	○			1	64.0	
富士急静岡バス	51	柚野線	3	9	0	6	20	0	38		○		6	45.0	
	52	興津線	3	3	0	12	20	0	38		○				
	53	曽比奈線	3	18	3	8	20	0	52	○					
	54	大渕線	3	18	3	8	20	0	52	○					
	55	船津線	3	15	0	11	10	0	39		○				
	56	大月線	0	18	3	10	20	0	51		○				
富士急シティバス	57	駿河平線	3	18	6	9	20	0	56	○			5	30.1	
	58	須山線	3	9	0	12	20	0	44		○				
	59	須山線	3	18	3	11	20	0	55	○					
	60	原線	3	9	6	8	5	0	31		○				
	61	桜堤線	3	18	6	8	20	0	55	○					
伊豆箱根バス	62	中伊豆線	3	6	0	5	20	3	37		○		1	37.0	
新東海バス	63	戸田線	3	18	3	7	20	12	63	○			1	63.0	
南伊豆東海バス	64	石廊崎線	3	18	0	7	20	9	57	○			1	57.0	
計								平均	48.8	30	33	1	64		

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート

（様式1）

事業者名　しずてつジャストライン株式会社

系統名（起点～経由地～終点）　菊川浜岡線（菊川駅前～菊川市立総合病院～浜岡営業所）

計画策定年度　平成29年度　　運行期間　平成29年10月1日～平成30年9月30日　　評価年度　平成30年度

（1）基本的事項

項目	基準	計画（目標）	運行実績（内容）	評価	備考
主な運行目的	事業者記載事項	―	別紙	(A)・B・C	A：運行目的どおり適切に実施 B：減便・系統短縮等、運行目的どおり実施されていない点があった C：運行目的どおり実施されなかった（路線廃止）
増収策	事業者計画と実績を比較	―	別紙	(有)・無	事業者ごとの取組を記載
費用削減策	事業者計画と実績を比較	―	別紙	(有)・無	事業者ごとの取組を記載

（2）各項目の評価

項目	評価基準	計画（目標）	運行実績（内容）	評価点数	評価	備考
運行回数	年間計画運行回数と実績運行回数を比較	(2,773.5)回 (7.5回/日)	(2,770.5)回 (7.5回/日)	0	計画数以上　3点 計画数未満　0点 （国土交通大臣が認める除外運行回数は除く）	計画（目標）は表2記載のもの
収支率	計画値に対する実績値	66.0%	63.9%	18	～29%　0点 30～34%　3点 35～39%　6点 40～44%　9点 45～49%　12点 50～54%　15点 55%～　18点	計画値は前年度実績値を採用
乗車人員	計画人員と実績人員を比較	76,928人	92,940人	6	5%超　6点 ▲5%以上5%以内　3点 ▲5%超　0点	計画値は前年度実績値を採用
ネットワーク構成	他の系統の乗換可能なアクセス拠点（バス停等）の数	―	拠点(2)箇所 バス停(0)箇所	4	拠点（駅・BT）：1箇所2点 乗換可能なバス停：1箇所1点 上限20点	主な拠点及びバス停を別紙に記載
広域トリップ状況	市町跨ぎの移動割合（H13.3.31現在の市町）（運行実績による）	―	40.4%	20	～4%　0点 5～9%　5点 10～14%　10点 15～19%　15点 20%～　20点	
公共施設・拠点施設アクセス状況	評価対象外 （バス停から半径500m以内に存在する 学校（小・中・高・大・専門学校） 病院（主なもので可） 拠点商業施設・企業（主なもので可） その他（官公庁・駅等）	―	施設名称		―	
キロ当たり経費	補助対象年度の前年度の地域キロ当たり経常費用単価（静岡・山梨ブロック）との比較	―	426.01円 （推定値）	0	単価を上回った　0点 単価～▲5%　3点 単価▲6～▲10%　6点 単価▲11～▲15%　9点 単価▲16～▲20%超　12点	地域キロ当たり標準経常費用（358.10円）
			合計	48	評価指標	A・(B)・C

A（52～79点）：地域間幹線系統として優れた役割を果たしている
B（26～51点）：地域間幹線系統として適した運行となっている
C（　～25点）：地域間幹線系統として改善に努力を要する

地域間幹線系統確保維持計画系統別評価シート（別紙）

（1）基本的事項

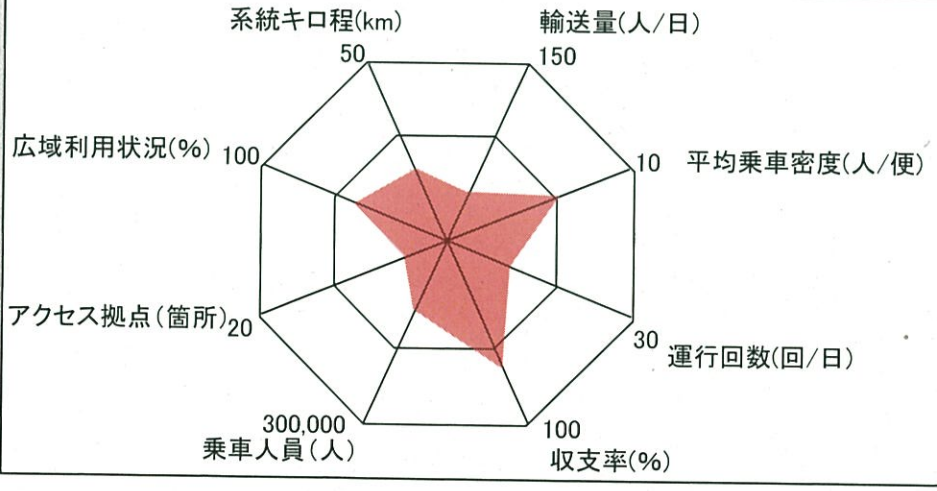
項　目	内　　容
主な運行目的	・菊川市及び御前崎市住民の菊川駅までの通勤、通学 ・菊川市立総合病院までの通院 ・小笠高校及び池新田高校への通学
増収策	・JR運行時刻に合わせたダイヤ改定の実施 ・小学校へのバス教室の実施 ・バス乗り方リーフレットの配布 ・全国IC相互利用の導入（2013年3月より） ・しずてつ沿線ウォーキングの開催 ・バスフェスタの開催 ・ICカード電子マネー機能搭載 ・バスロケーションシステムの運用による利便性向上
費用削減策	・エコドライブの徹底 ・利用実態に見合った運行便数への改善 ・燃料消費率の改善（デジタルタコグラフによる、燃費改善の為の指導） ・燃料使用量の削減（車両搭載燃料を抑制） ・車両使用年数の見直しと車両修繕費の基準見直し

（2）各項目の評価

項　目	内　　容
ネットワーク構成	（主な乗換え拠点・バス停） 乗換え拠点　…　（浜岡営業所・菊川駅前）
公共施設 拠点施設 アクセス状況	（バス停から半径500m以内に存在する主な公共・拠点施設） 菊川駅・菊川市役所・常葉学園菊川高校・菊川西中学校・菊川文化会館・加茂小学校・六郷小学校・菊川警察署・菊川市立総合病院・小笠高校・横地小学校・小笠図書館・小笠北小学校・岳洋中学校・菊川市役所小笠支所・菊川市民総合体育館・小笠南小学校・菊川南陵高校・浜岡総合運動場・第一小学校・池新田高校・笠南医療センター・中遠調理師家政専門学校・浜岡中学校・御前崎市役所

平成30年度運行分系統別利用実態（公表シート）　様式２

系統名	菊川浜岡線			事業者名	しずてつジャストライン株式会社
路線の状況	起点	経由地	終点		
	菊川駅前	菊川市立総合病院	浜岡営業所		
系統キロ程（ｋｍ）	17.5	輸送量（人/日）	43.5		
平均乗車密度（人/便）	5.8	運行回数（回/日）	7.5		
アクセス状況 公共・拠点施設	学校	常葉学園菊川高校、菊川西中、加茂小学校、六郷小学校、小笠高校、横地小学校、小笠北小学校、岳洋中学校、小笠南小学校、菊川南陵高校、第一小学校、池新田高校、中遠調理師家政専門学校、浜岡中学校			
	病院	菊川市立総合病院、笠南医療センター			
	商業施設				
	その他	菊川市役所、菊川文化会館、菊川警察署、小笠図書館、市役所支所、総合体育館、浜岡総合運動場、御前崎市役所、JR菊川駅			
収支率（%）（収益/費用）	63.9	乗車人員（人）	92,940		
乗換可能なアクセス拠点等	拠点２ バス停０	名称	拠点：浜岡営業所、JR菊川駅		
広域利用状況（%）（他市町へ跨ぐ利用者の割合）	40.4				

増収策	・ＪＲ運行時刻に合わせたダイヤ改定の実施 ・小学校へのバス教室の実施 ・バス乗り方リーフレットの配布 ・全国IC相互利用の導入（2013年3月より） ・しずてつ沿線ウォーキングの開催 ・バスフェスタの開催 ・ICカード電子マネー機能搭載 ・バスロケーションシステムの運用による利便性向上
費用削減策	・エコドライブの徹底 ・利用実態に見合った運行便数への改善 ・燃料消費率の改善（デジタルタコグラフによる、燃費改善の為の指導） ・燃料使用量の削減（車両搭載燃料を抑制） ・車両使用年数の見直しと車両修繕費の基準見直し
沿線市町のサポート	
利用実態	

資料５

菊川市地域公共交通網形成計画

【　素　案　】

2018 年 12 月

はじめに

※市長挨拶を掲載

【　目次　】

頁

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 ……3

２　公共交通の現状に関する整理 ……18

３　公共交通の利用実態及びニーズに係る調査 ……30

３－１　市民アンケート調査 ……30

３－２　公共交通利用実態調査 ……44

（１）民間バス等利用実態調査 ……44

（２）菊川市コミュニティバス利用実態調査 ……52

（３）ＪＲ菊川駅利用実態調査 ……56

３－３　地区別意見交換会 ……58

３－４　高校生アンケート調査 ……61

３－５　主要施設ヒアリング調査 ……66

３－６　事業者ヒアリング調査 ……70

４　公共交通に関する課題整理 ……72

５　公共交通の構築に係る基本的な方針 ……75

６　計画の目標及び実施事業 ……79

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菊川駅が市の中心よりやや北側に位置し、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、市域東外縁部には、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。

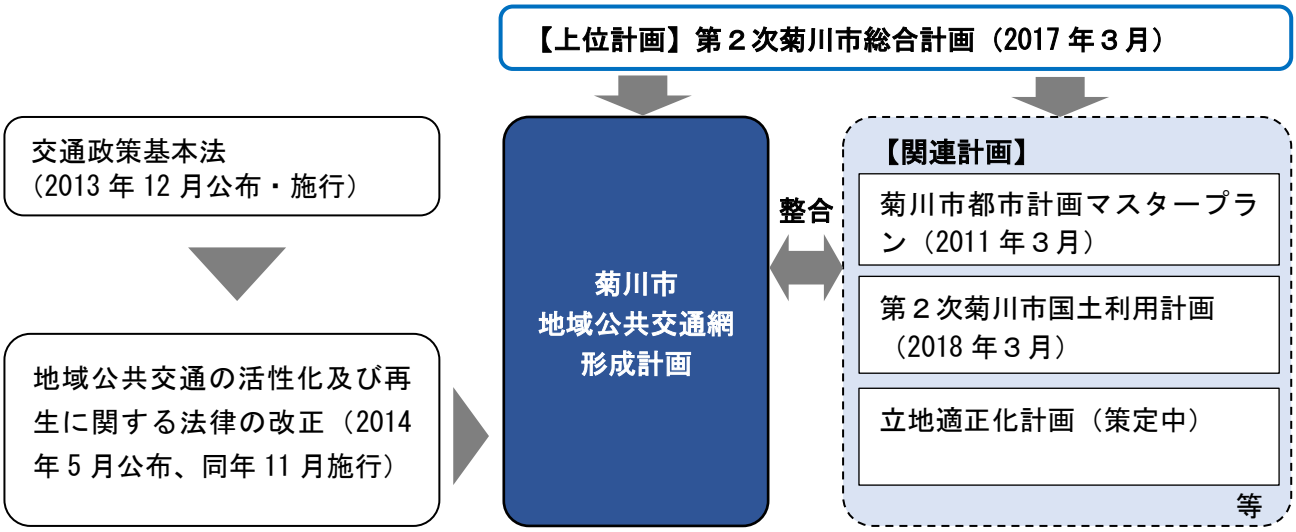
菊川市では、これまでにも、路線やダイヤの改編、フリー乗降区間の導入、継続的な意見徴収など、様々な利便性向上策に取組み、公共交通利用の促進を図ってきた。しかしながら、最近ではバス利用者が減少傾向にあり、広域な市域において少子高齢化の進展やニーズの多様化に即した利用しやすい公共交通体系の構築が求められている。

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」を定める。

（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）」、今後策定を進める「立地適正化計画」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、2019 年度から 2025 年度までの７年間とする。

また、計画の期間内においても、今後の社会情勢や市民ニーズ等の変化に適応するよう必要に応じて計画の見直し・修正を行う。

■菊川市地域公共交通網形成計画と主な関連計画の計画期間　　**（年度）**

年度	～2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026～
第２菊川市総合計画（2017 年３月）		2017～2025									
菊川市都市計画マスタープラン（2011 年 12 月）	2011～2030										
菊川市地域公共交通網形成計画			**計画策定**	2019～2025							

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９km、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

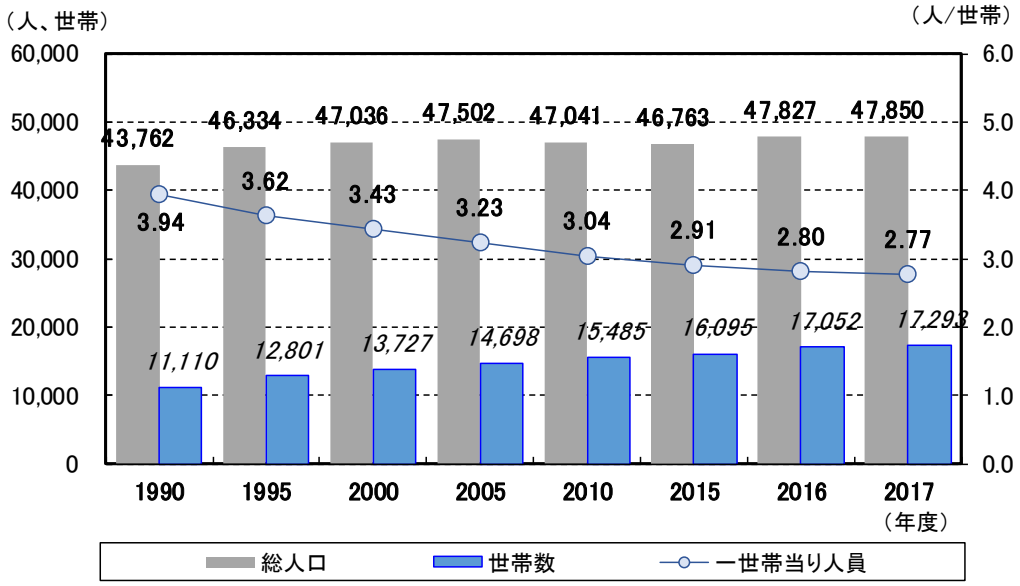
①総人口・世帯数

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



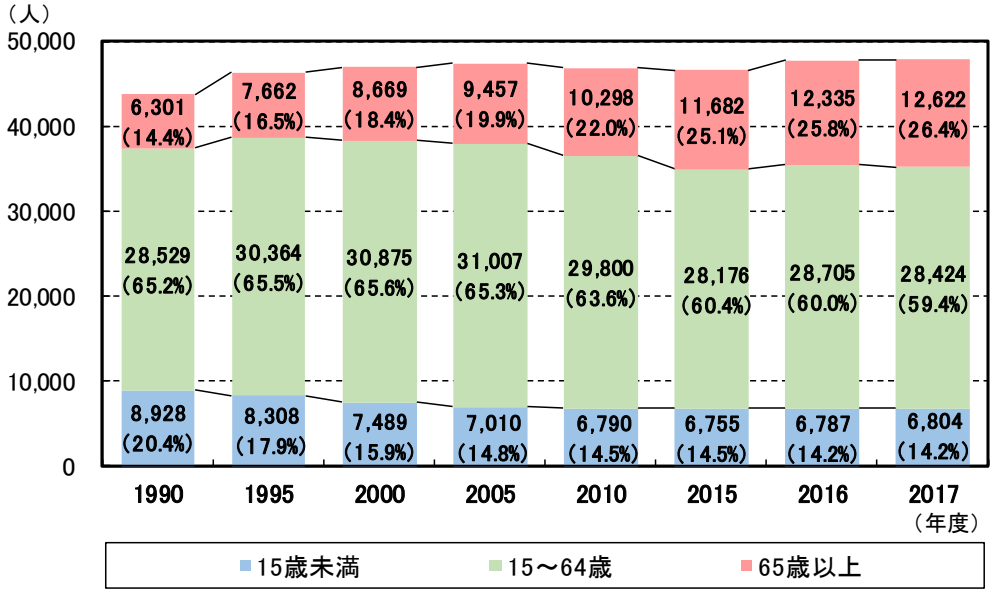
出典：1990～2015 年度は国勢調査、2016・2017 年度は住民基本台帳

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。

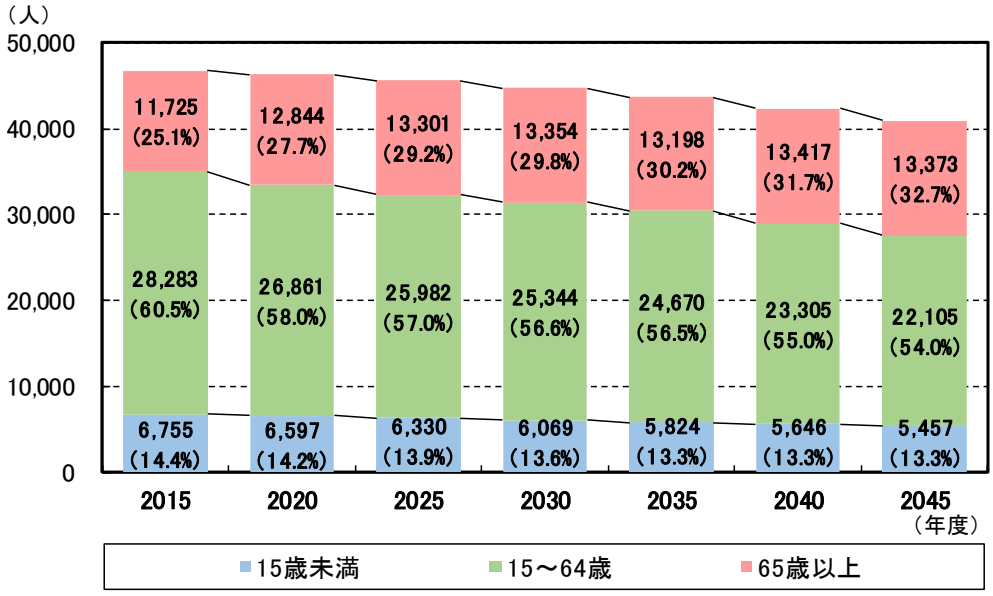
老年人口は 10 年間（2005 年～2015 年）で約 1.2 倍に増加し、総人口に占める老年人口の割合は、25.0％と増加しており、将来推計人口を見ると、2035 年には３割を超えている。

■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

■将来推計人口



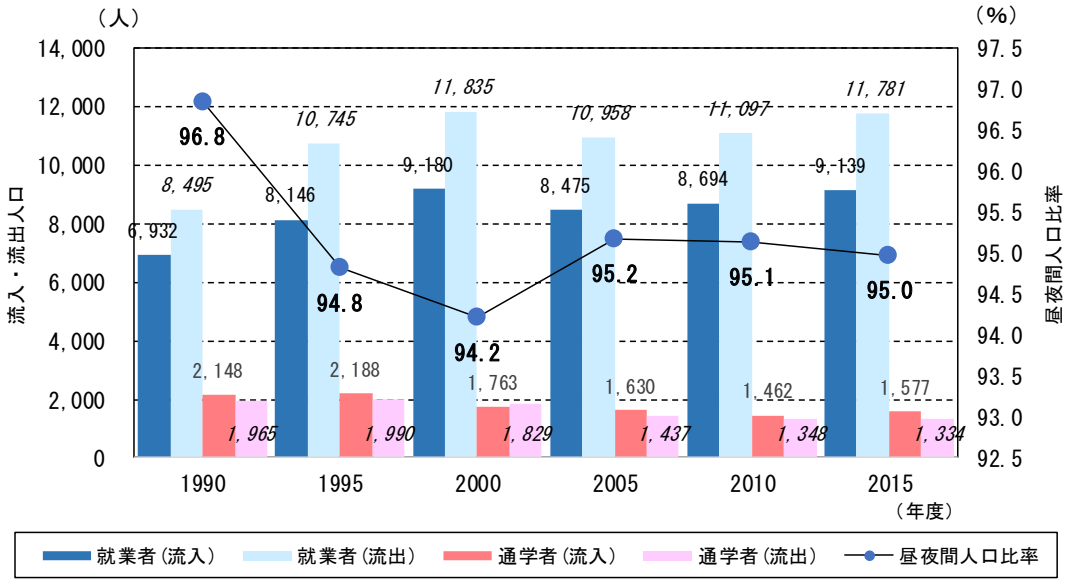
資料：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（2018 年３月推計）
（各年 10 月１日辞典の推計人口：2015 年は国勢調査による実績数）

③昼夜間人口

就業者は流入人口より流出人口の方が多いが、通学者は流入人口の方が多くなっている。

昼夜間人口比率（昼間人口÷夜間人口）は 95.0 と、夜間人口の方が多くなっている。

■昼夜間人口

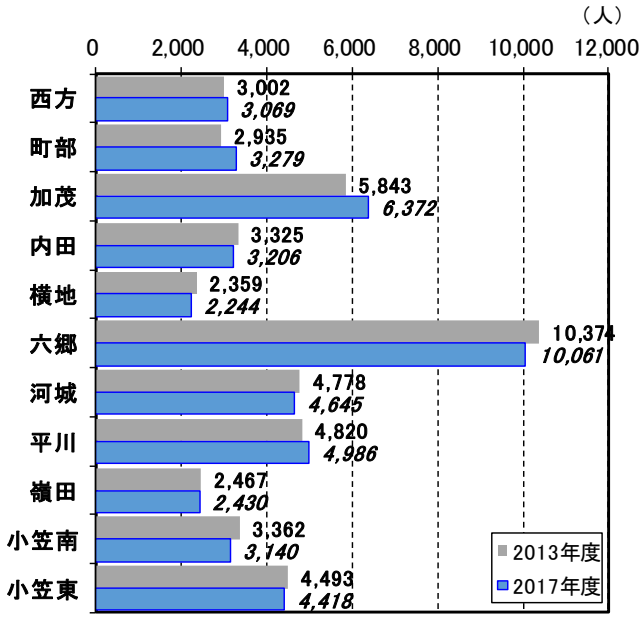


出典：国勢調査

④地区別人口・世帯数

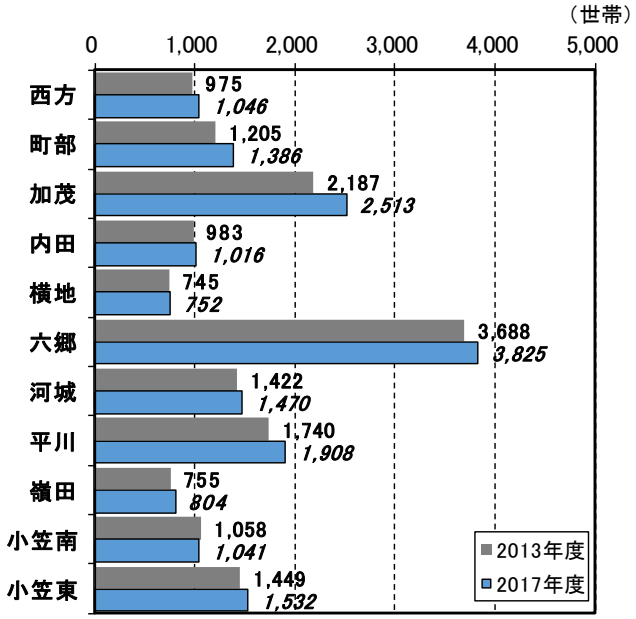
地区別人口は六郷、加茂、平川地区の順で多く、菊川駅周辺から菊川 IC 間や小笠支所周辺等に多く分布している。直近５年間の推移を見ると、11 地区全てで世帯数は増加しているものの、六郷、内田、横地など７地区で人口が減少している。

■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

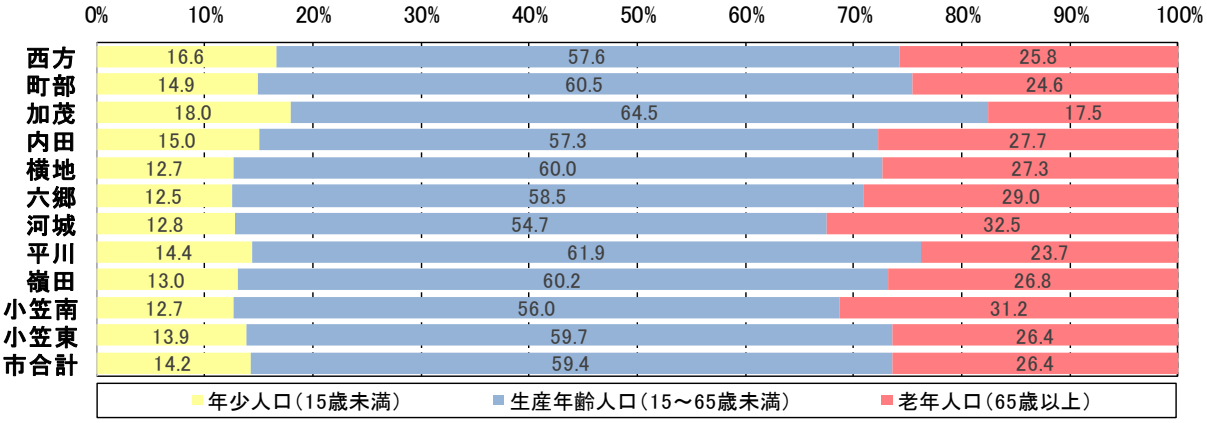


出典：菊川市データルーム（平成 30 年度版）

⑤地区別年齢３区分別人口

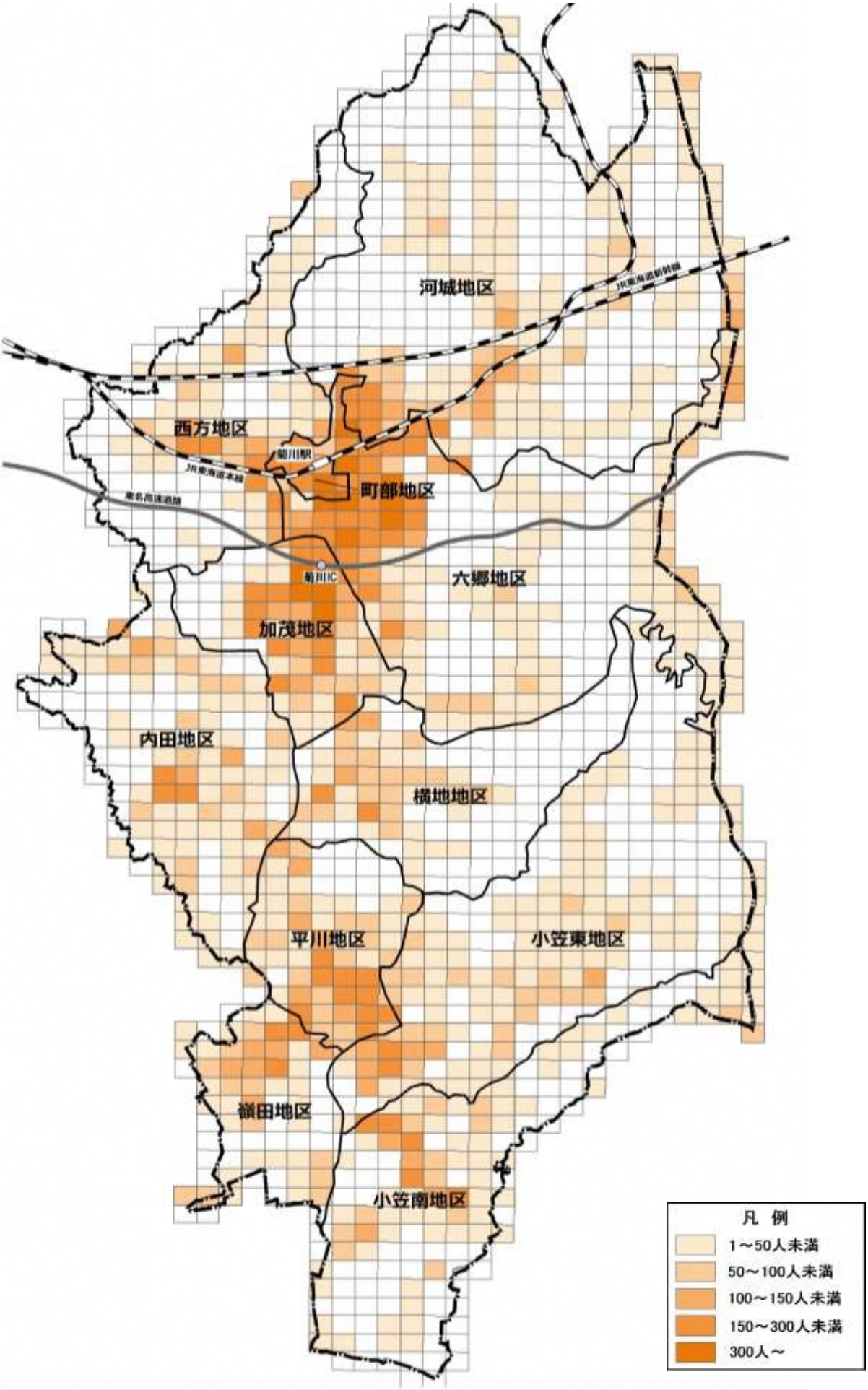
地区別年齢３区分別人口の構成比を見ると、65 歳以上の割合は河城、小笠南、六郷、内田地区の順で高くなっている。

■地区別年齢３区分別人口構成比

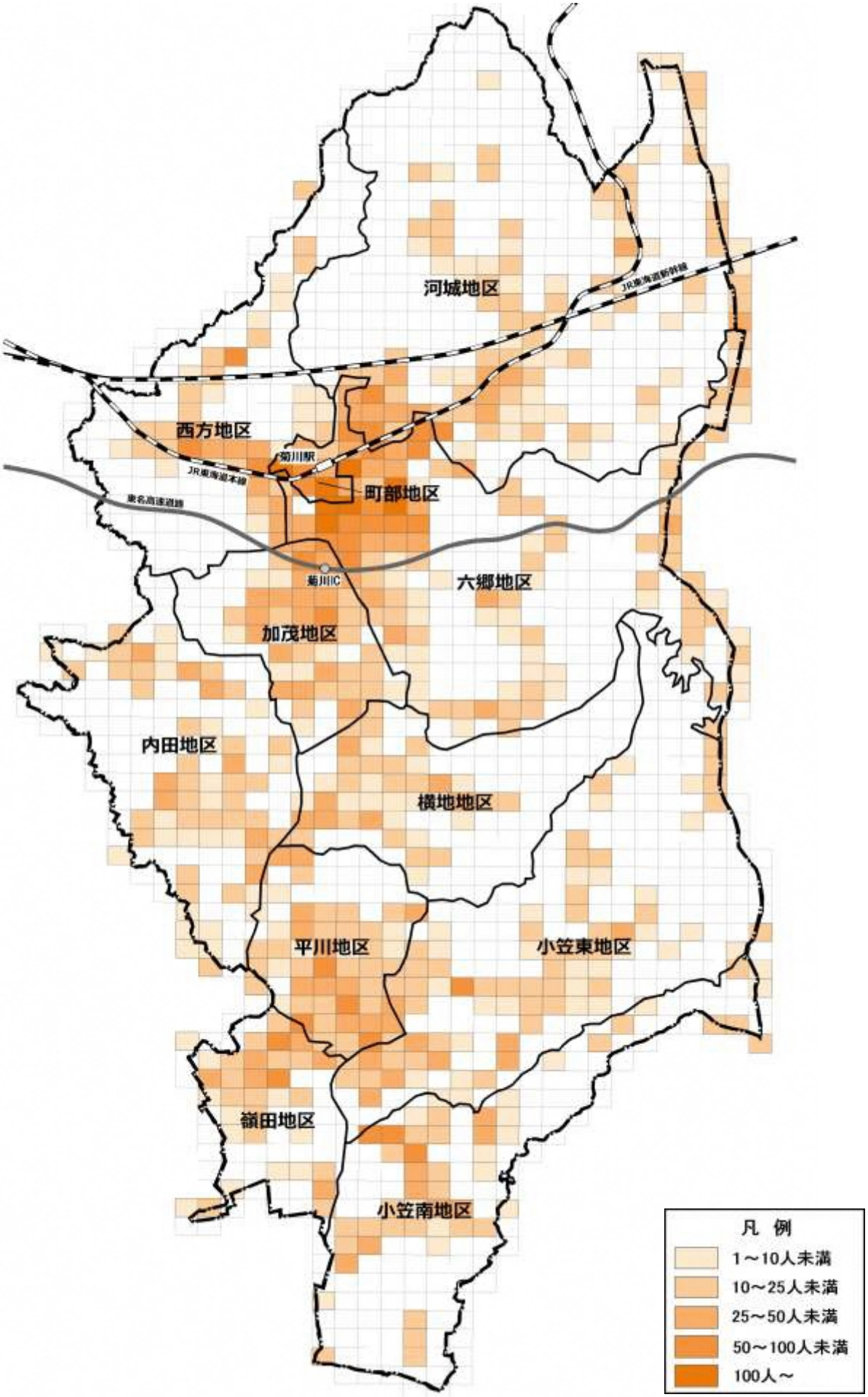


出典：菊川市オープンデータ（平成 30 年３月 31 日現在））

■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

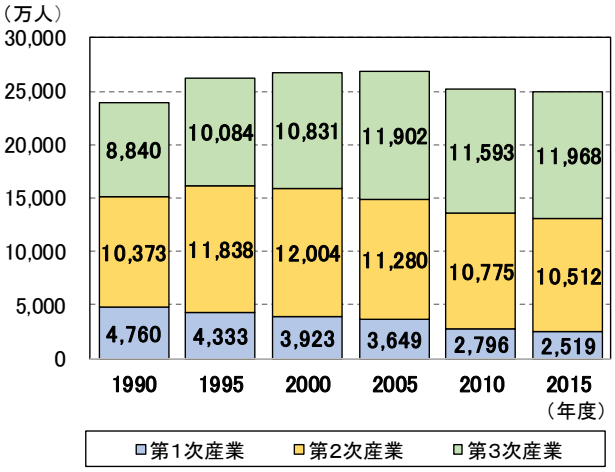


（３）産業

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帯状に分布し、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

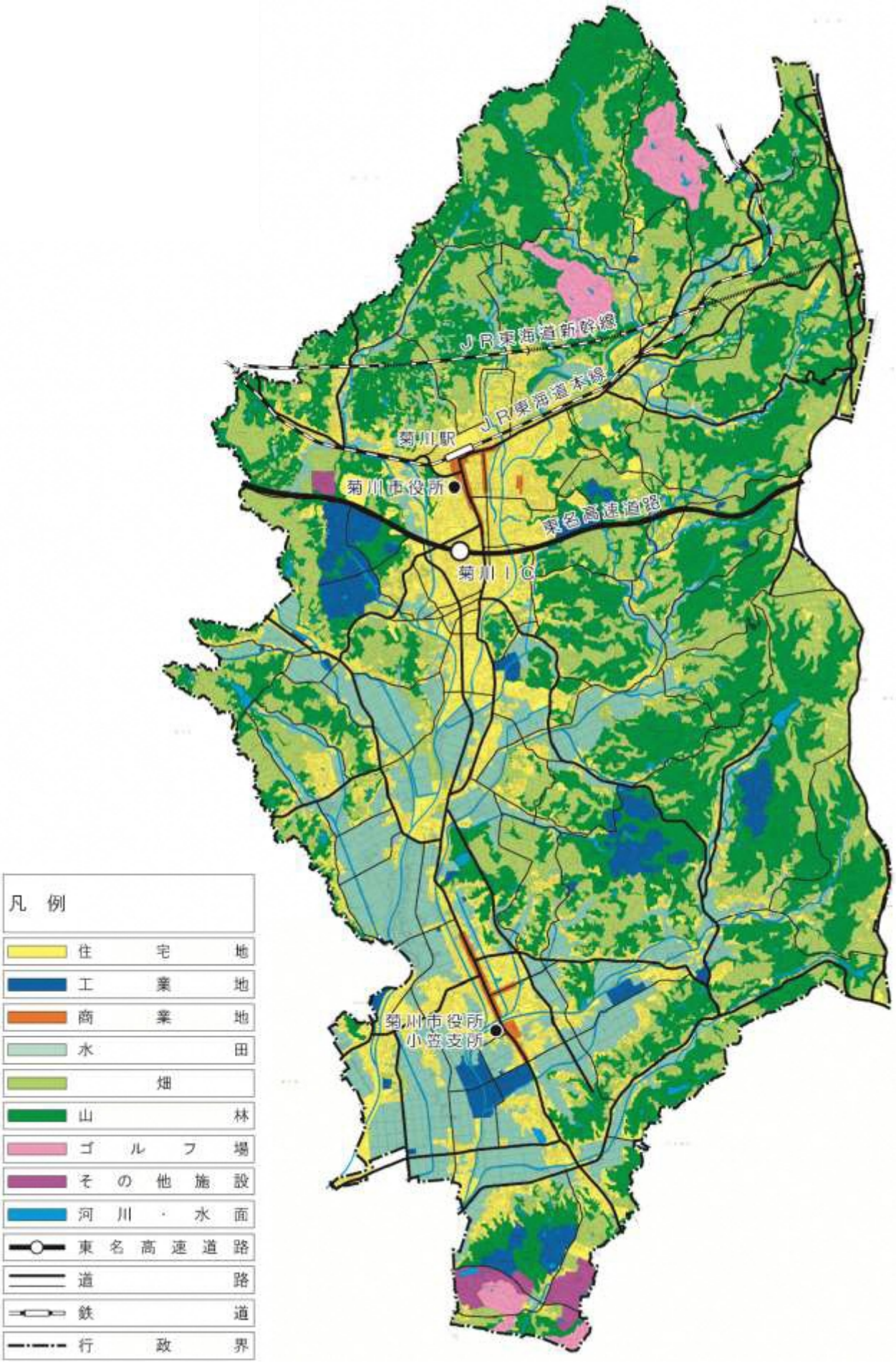
出典：第２次国土利用計画

（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。

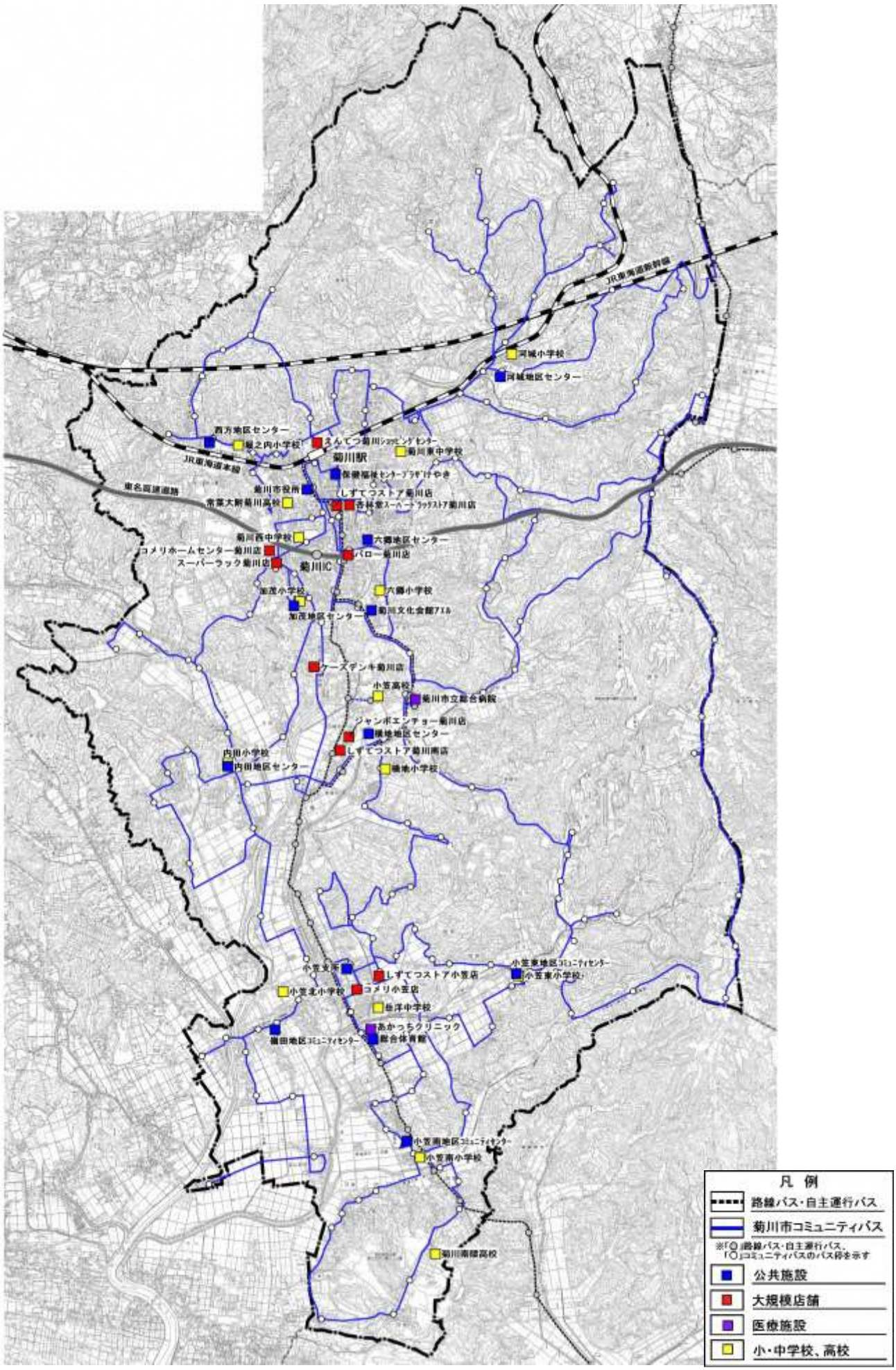
これら主要施設は、公共交通沿線に立地している。

■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


JR東海道新幹線
河城小学校
河城地区センター
西方地区センター
服之内小学校
えんてつ菊川ショッピングセンター
菊川東中学校
菊川駅
JR東海道本線
東名高速道路
菊川市役所
しずてつストア菊川店
常葉大附菊川高校
吉林堂スーパードラッグストア菊川店
菊川西中学校
六郷地区センター
コメリホームセンター菊川店
パロー菊川店
スーパーラック菊川店
菊川IC
加茂小学校
六郷小学校
加茂地区センター
菊川文化会館アエル
ケーズデンキ菊川店
小笠高校
菊川市立総合病院
ジャンボエンチョー菊川店
横地地区センター
しずてつストア菊川南店
内田小学校
内田地区センター
横地小学校
小笠支所
しずてつストア小笠店
小笠東地区コミュニティセンター
小笠東小学校
小笠北小学校
コメリ小笠店
倉沢中学校
あかっちクリニック
横田地区コミュニティセンター
総合体育館
小笠南地区コミュニティセンター
小笠南小学校
菊川南陵高校
凡 例
路線バス・自主運行バス
菊川市コミュニティバス
※「○」路線バス・自主運行バス、「○」コミュニティバスのバス停を示す
公共施設
大規模店舗
医療施設
小・中学校、高校

（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

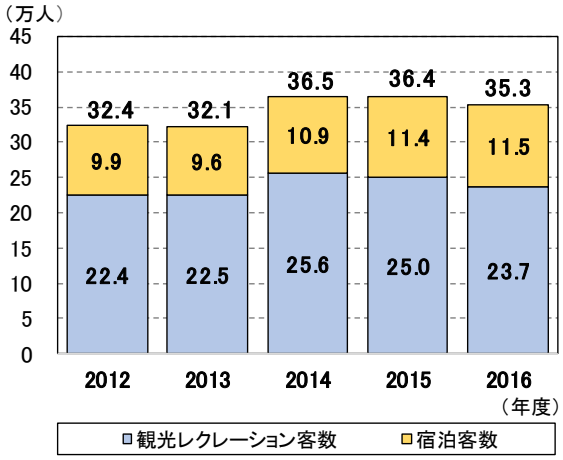
出典：みんなで創るコミュニティ

（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

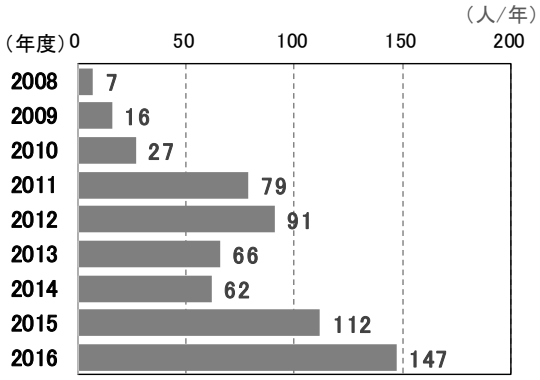
※「通勤」は 15 歳以上通勤者、「通学」は 15 歳以上通学者の人数を指している。　出典：2015 年国勢調査

（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」だと思う市民の割合
：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

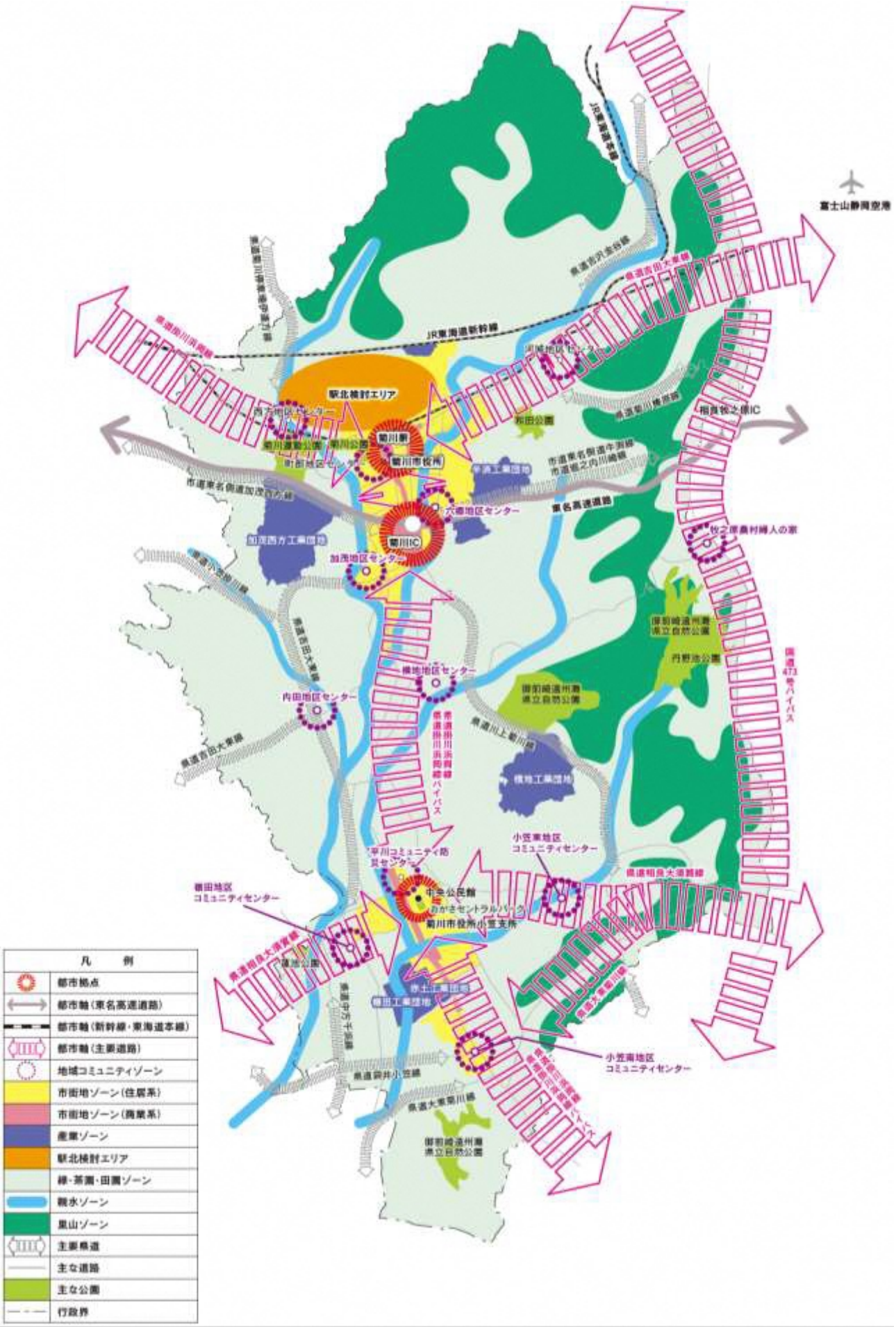
②菊川市人口ビジョン、菊川市まち・ひと・しごと創生総合戦略

【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

■将来都市構造概念図　　出典：第２次菊川市総合計画



③菊川市都市計画マスタープラン（平成 23 年 12 月）

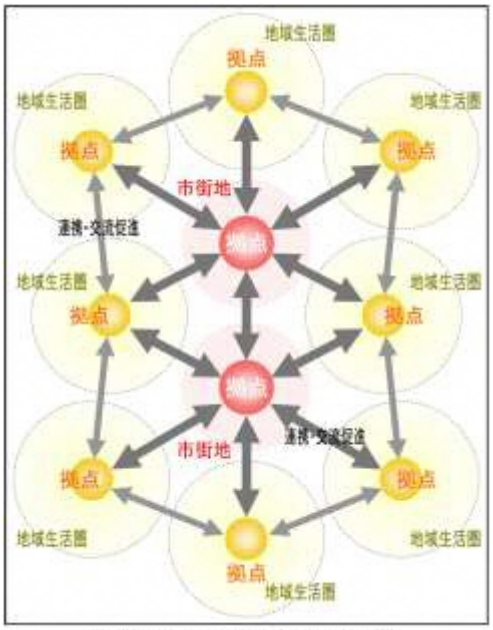
【目標年次】　平成 42 年

【菊川市都市政策の根本的な考え方（３本柱）】

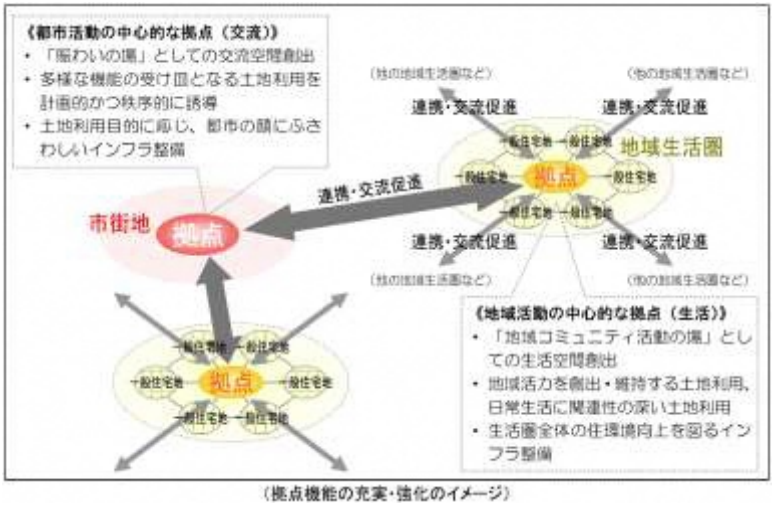
○その１：ネットワーク型都市構造の構築による、一体性の高い都市づくり

○その２：拠点の充実・強化による、機能性の高い都市づくり

○その３：地域資源の有効活用による、個性と魅力のある都市づくり



（ネットワーク型都市構造のイメージ）



（拠点機能の充実・強化のイメージ）

【都市づくりの基本理念】

○住み続けることに安心と喜びを感じる都市づくり

－「生活基盤」の充実・向上－

○賑わいと活力と生み出す都市づくり

－「都市活力」の創出・創造－

○環境と調和・共生した都市づくり

－「環境共生」への取り組み－

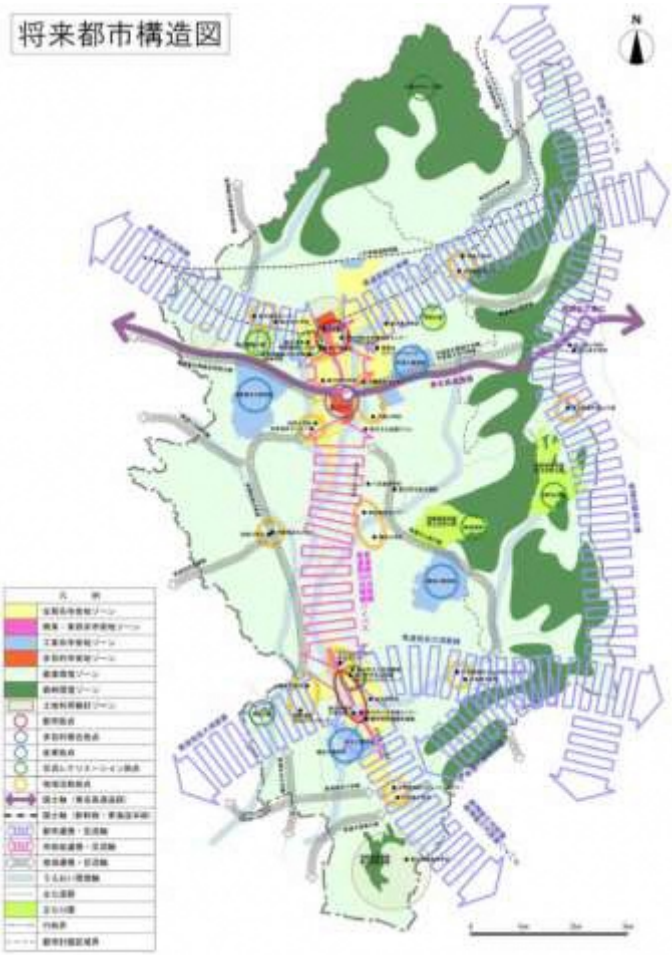
○個性的で誇りの持てる都市づくり

－「地域資源」の保全・活用－

○市民・事業者・行政等の協働による都市づくり　－「自立・協働」の意識高揚－

【都市づくりのテーマ】

：大切な水・緑を守り育み、いきいきとしたくらしを創造する都市・菊川



【公共交通体系の整備方針】

《基本的な考え方》

・公共交通空白地帯・不足地域の改善を進め、市民ニーズや地域特性に応じたサービス提供のあり方や手法等についても調査研究を行い、どこでも誰でも使い易い公共交通サービスの確立に努めます。

・今後の高齢化の進展を見据え、自動車交通から公共交通への転換を促進します。また、その維持と施設の改善等を進めながら、市民の利便性向上と利用者数の増を図り、将来にわたって市民の足の確保に努めます。

《整備方針》

・路線バスやコミュニティバス等の既存公共交通機関の維持に努めるとともに、利便性の向上による利用促進を図るため、運行計画の再構築などの取り組みを行います。

・既存公共交通機関の利用促進を図ることにより、省エネルギー型の交通体系を充実させ、二酸化炭素などの温室効果ガスの排出削減による環境負荷の軽減を図ります。

④第２次菊川市国土利用計画（平成 30 年３月）

【目標年次】　2025 年（平成 37 年）

【土地利用の基本方針】

○人口減少社会の到来を踏まえた健全で効果的な土地利用の推進

○広域的視点に立った土地利用の推進

➡市の拠点と周辺地域コミュミティとを結ぶ交通ネットワークの形成

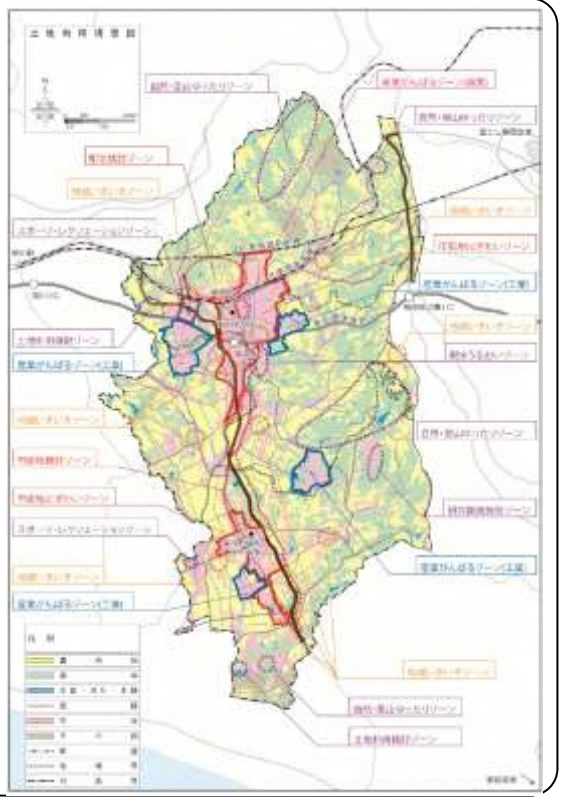
○自然環境や景観に配慮した土地利用の推進

○地域コミュニティを支える土地利用の推進

○市民の安全・安心を実現する土地利用の推進

○活力ある産業振興を図る土地利用の推進

○諸計画との調整



⑤菊川市公共施設等総合管理計画（平成 29 年３月）

【計画期間】　2017 年度～2046 年度（30 年間）

【基本理念】

将来にわたり魅力あるまちづくりを実現するために、経営的視点から公共施設等の見直しを図り、「安全・安心な公共施設」「適切な住民サービス」を次世代へ引き継ぎます。

【公共施設マネジメントの３つの基本方針】

：施設総量の適正化、長寿命化の推進、施設の有効利用

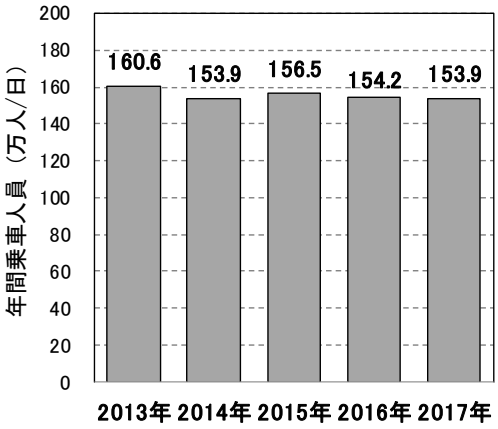
2　公共交通の現状に関する整理

（１）鉄道

菊川市の鉄道は JR 東海道本線の菊川駅が設置されており、運行便数は平日が 64.5 便、土日祝が 62.0 便運行している。

年間乗車人員は 153.9 万人で、直近５年間の推移を見ると、横ばい状態となっている。

■菊川駅年間乗車人員



出典：菊川市データルーム（平成 30 年度版）

（２）路線バス及び自主運行バス

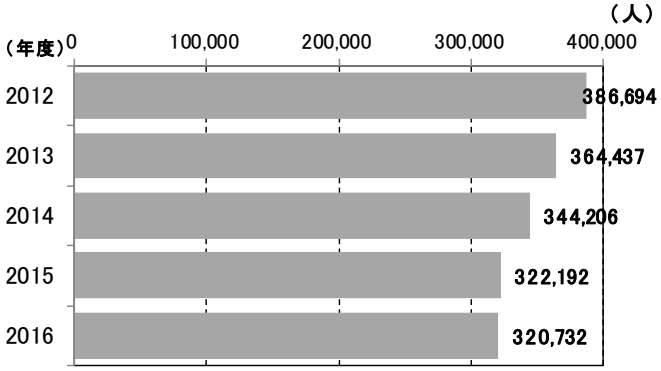
路線バスはしずてつジャストライン㈱１社により、菊川駅と浜岡営業所を結ぶ菊川浜岡線１路線（便数：平日 35.0 便、土日祝 16.0 便）が運行している。

自主運行バス「萩間線」は、バス事業者が撤退した路線の生活交通を確保するため、牧之原市・島田市・菊川市の３市共同（便数：平日 10.5 便、土日祝 7.0 便）で運行している。運行委託事業者はしずてつジャストライン㈱である。

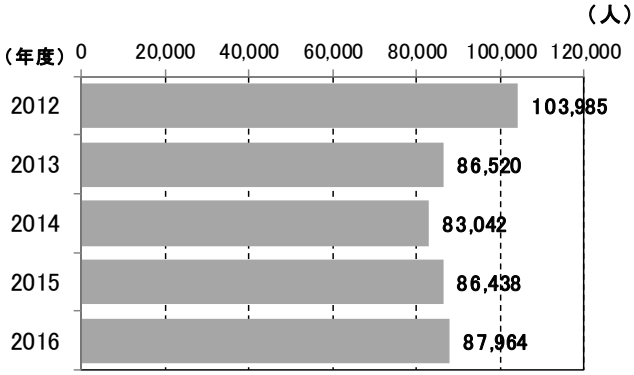
年間利用者数は菊川浜岡線が微減、萩間線が微増傾向となっている。

収支状況を見ると、２路線合計の行政負担額は 2013 年度が約 12,400 千円に対し、2016 年度が地約 14,600 千円と増加傾向となっており、収支率は萩間線で年々悪化している。

■路線バス・菊川浜岡線の年間利用者数



■自主運行バス・萩間線の年間利用者数



■路線バス・菊川浜岡線（病院系統）の収支状況

	収入（千円）	運行経費（千円）	収支率	補助額（千円）
2013年	21,468	42,145	50.9%	9,709
2014年	21,931	37,963	57.8%	6,472
2015年	23,292	32,843	70.9%	7,268
2016年	19,690	35,521	55.4%	11,333
2017年	25,857	39,193	66.0%	10,994

■自主運行バス・萩間線の収支状況

年度	運行経費（千円）	収入（千円）	欠損額（千円）	収支率	（菊川市）負担金（千円）
2012年	42,780	15,983	26,797	37.4%	2,551
2013年	42,900	15,318	27,582	35.7%	2,629
2014年	48,994	16,379	32,615	33.4%	3,109
2015年	49,248	16,678	32,570	33.9%	3,106
2016年	50,191	16,239	33,952	32.4%	3,222

（３）菊川市コミュニティバス

①これまでの経緯

合併前	○旧菊川町は、公立病院の移転に伴い、高齢者の通院のため、福祉循環バス・タクシーの運行を開始。 ○旧小笠町は、高齢者の外出支援（通院）として、タクシー利用料金助成を実施。（最寄りの停留所までタクシー料金相当(基本運賃 610 円＋お迎え料金 120 円)、最大で年間 48 枚交付）
平成 17～18 年度	○平成 17 年度から３つの路線（菊川まちなか線、小笠西ルート、小笠東ルート）のコミュニティバスの実証運行を実施。 →実験後、福祉循環バス・タクシーとタクシー利用料金助成を廃止。但し、障害者へのタクシー利用料金助成は継続。
平成 19 年度～	○コミュニティバス７コースの本格運行を開始。 ○平成 20 年度から 28 年度まで、バス停の新設・移設・廃止、ルート変更、フリー降車・乗降区間の拡大、便数の見直し、運行時間の変更を行った。

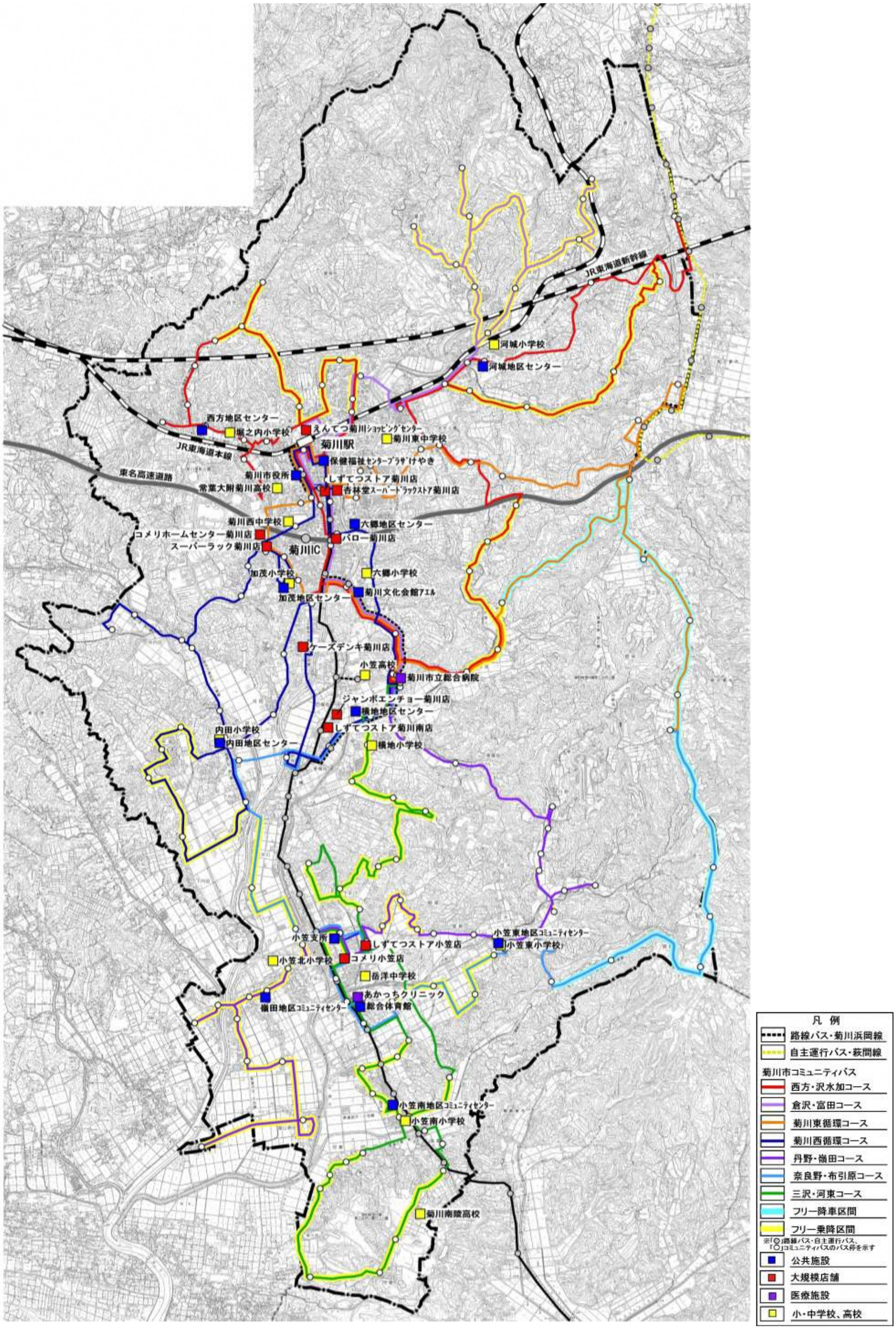
②運行概要

菊川市コミュニティバスは路線バスが運行していない公共交通空白地域を中心に、菊川市立総合病院を起点とし、７コースの本格運行を行っている。

■菊川市コミュニティバスの運行概要

<table>
<tr><td rowspan="8">運行ルート・便数</td><td colspan="3">
<table>
<tr><th></th><th>運行時間帯</th><th>便数</th></tr>
<tr><td>西方・沢水加コース</td><td>７：26～16：33</td><td>４便</td></tr>
<tr><td>倉沢・富田コース</td><td>７：22～17：15</td><td>６便</td></tr>
<tr><td>菊川東循環コース</td><td>７：15～16：38</td><td>６便</td></tr>
<tr><td>菊川西循環コース</td><td>７：32～16：37</td><td>６便</td></tr>
<tr><td>丹野・嶺田コース</td><td>７：18～16：57</td><td>往復各５便</td></tr>
<tr><td>奈良野・布引原コース</td><td>７：15～16：57</td><td>往路４便
復路５便</td></tr>
<tr><td>三沢・河東コース</td><td>７：18～16：27</td><td>６便</td></tr>
</table>
</td><td> </td></tr>
<tr><td>運行日</td><td colspan="2">平日のみ（土・日・祝日及び年末年始（12 月 29 日～翌年１月３日は運行なし））</td></tr>
<tr><td>車両</td><td colspan="2">10 人乗り（運転手含む）ワゴンタイプ（各コース１台、７台）</td></tr>
<tr><td>運賃</td><td colspan="2">小学生以上 100 円
※次に該当する方は運賃が免除
・身体障害者手帳、精神障害者保健福祉手帳、戦傷病者手帳、療育手帳の交付を受けている方
・要介護認定を受け、要介護１以上の方
・運転経歴証明書の交付を受けている方
・未就学児童（小学生未満）
・他のコースから乗り継ぐ方（当日限り）</td></tr>
</table>

■公共交通ネットワーク図



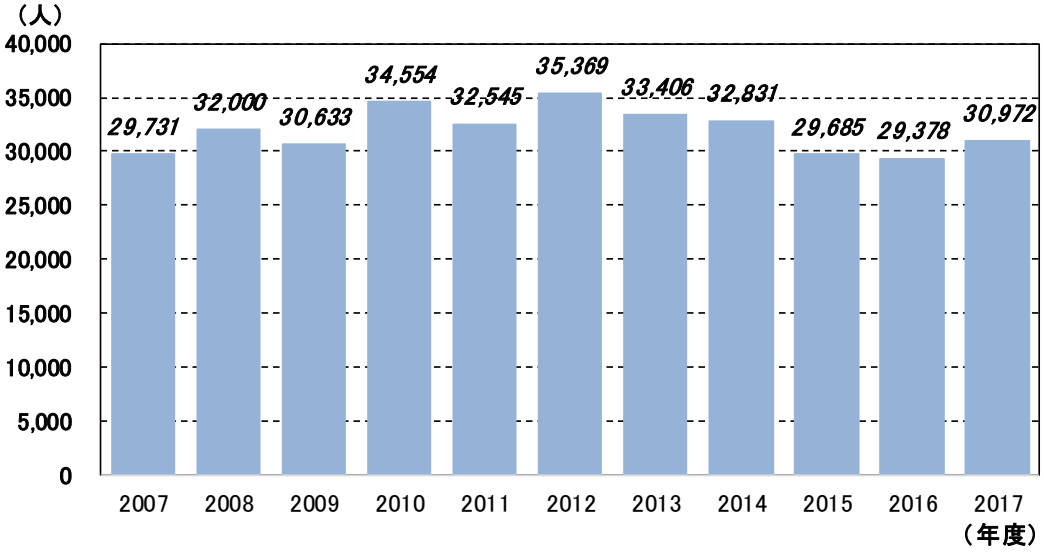
③利用状況

ア）全体及びコース別利用者数

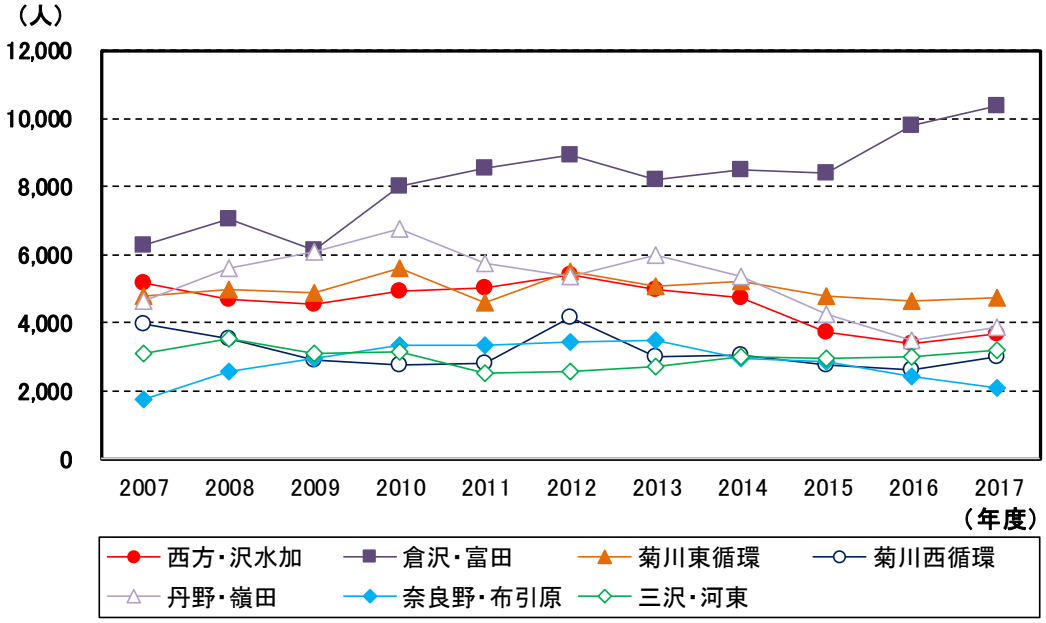
コミュニティバスの全体利用者数（2017 年度）は 30,972 人/年で、推移を見ると、運行開始以降増減を繰り返し、前年度と比較すると、5.4%増加している。

コース別に最近５年間（2017 年/2013 年）の推移を見ると、倉沢・富田コースと三沢・河東コースで増加しているものの、菊川西循環コースで横ばい、それ以外の４コースは減少している。

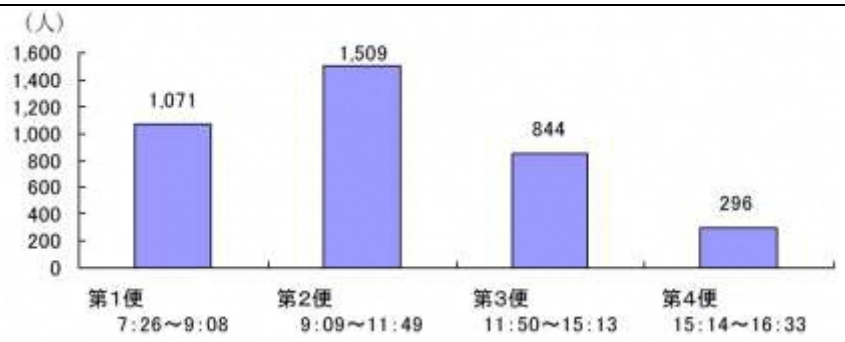
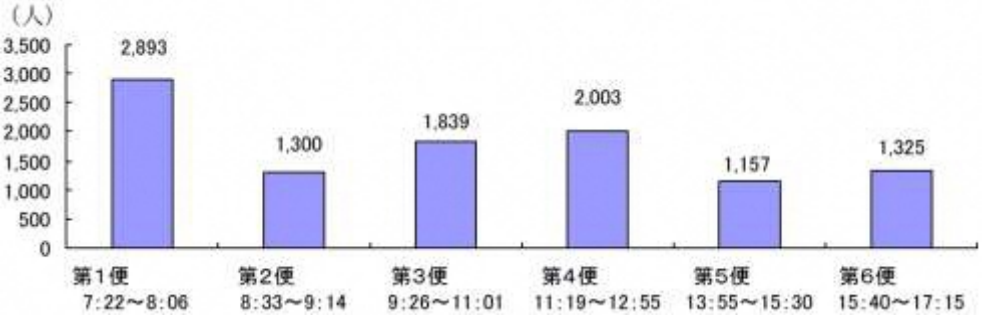
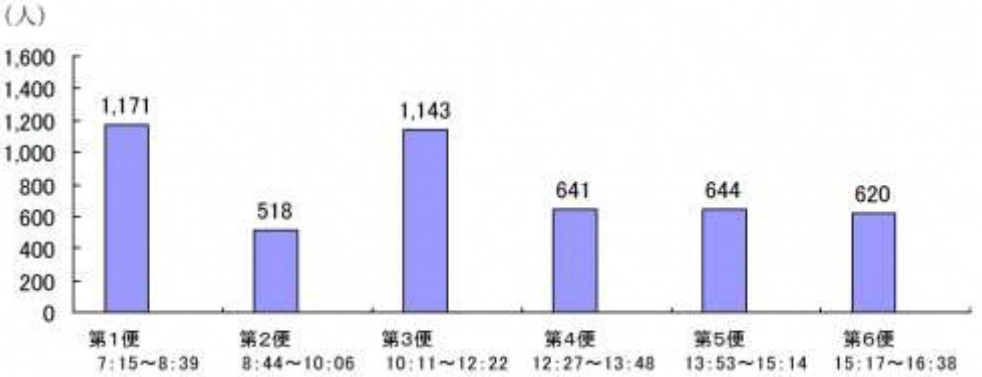
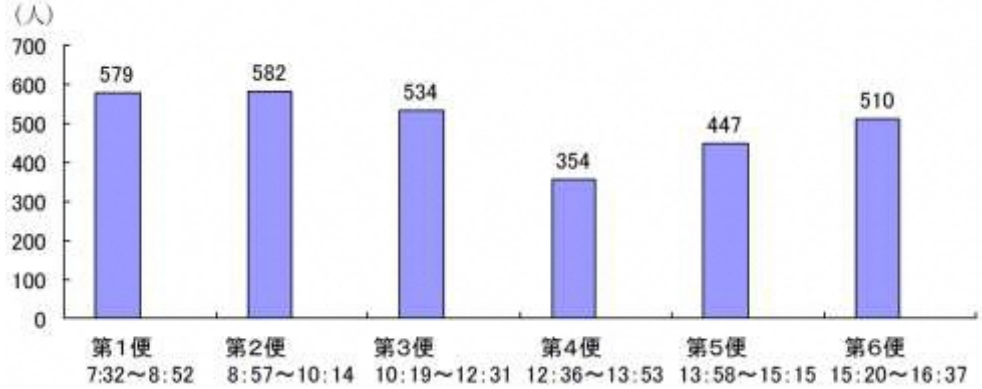
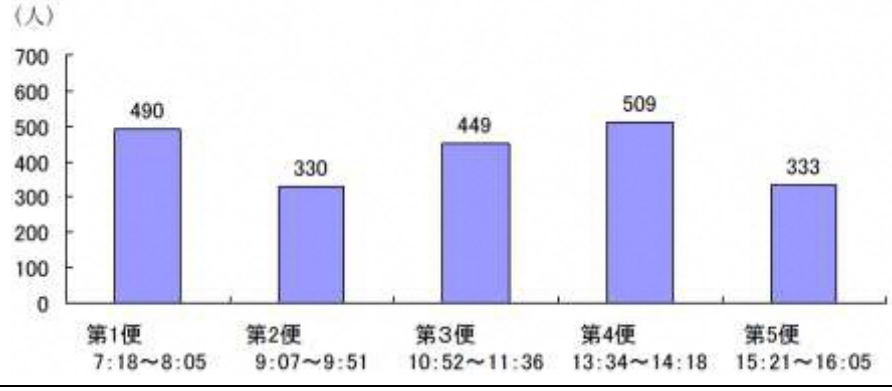
■年度別全体利用者数

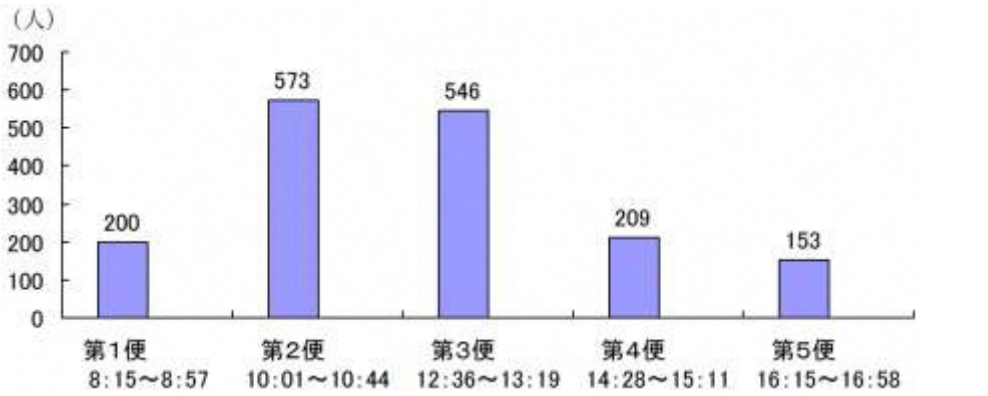
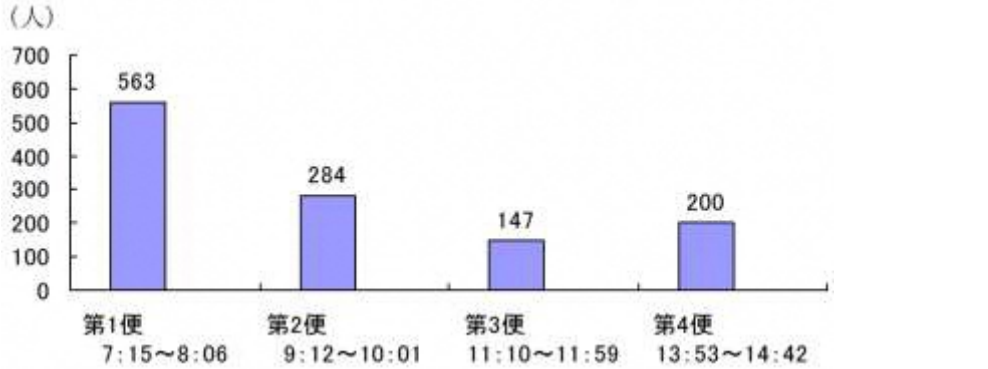
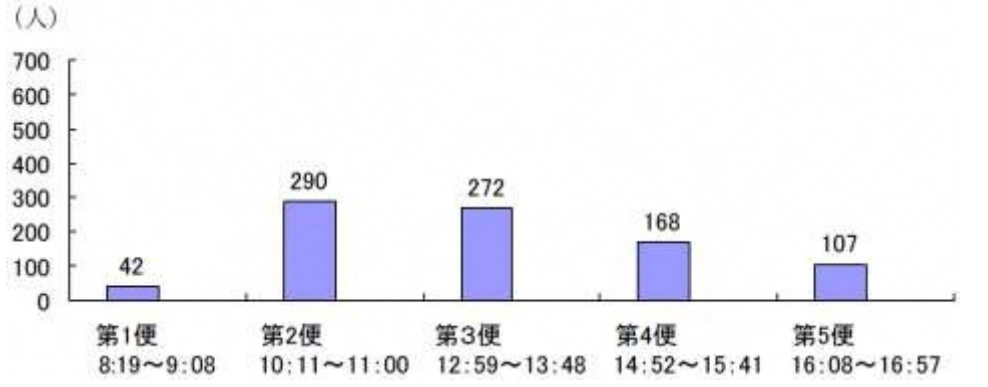
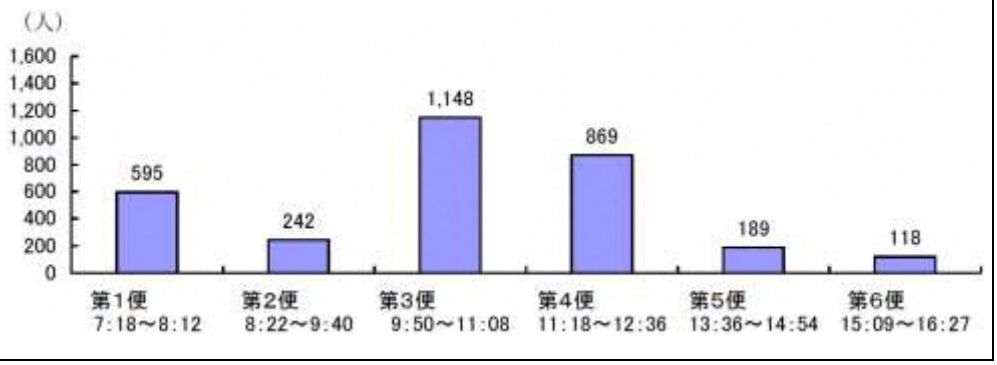


■年度別全体利用者数



イ）便別利用者数（平成 29 年５月８日～平成 30 年５月２日）

《西方・沢水加コース》 第２便が最も多く、第４便は少ない。	
《倉沢・富田コース》 第１便が最も多く、次いで昼間時間帯の第４便が多い。	
《菊川東循環コース》 第１便と第３便で多く、第２便と第４～６便で少ない。	
《菊川西循環コース》 第１～３便と、第６便で多く、第４便で少ない。	
《丹野・嶺田コース》 （往路：西ヶ崎公民館→菊川病院） 第１便と第４便で多い。	

《丹野・嶺田コース》 （復路：菊川病院→西ヶ崎公民館） 第２・３便で多い。	
《奈良野・布引原コース》 （往路：布引原公民館→菊川病院） 第１便が最も多く、第３便が少ない。	
《奈良野・布引原コース》 （復路：菊川病院→布引原公民館） 第２便が最も多く、第１便は顕著に少ない。	
《三沢・河東コース》 第３便が最も多く、第５・６便が少ない。	

ウ）停留所別乗降者数

停留所別乗降者数は７コース全てが乗り入れている菊川市立総合病院が最も多く、次いで菊川駅前、しずてつストア小笠店、ＪＡ河城支店、ＪＡ菊川中央支店、杏林堂前、菊川市役所前、上本所団地及びバロー西と、商業施設や公共施設、鉄道駅、住宅団地で多くなっている。

■停留所別乗降者数ランキング・上位 50 位（平成 29 年５月８日～平成 30 年５月２日）

NO	停留所名	乗降者数	1日あたり	コース名			
1	菊川市立総合病院	10,260	42.0	全７コース			
2	菊川駅前	4,950	20.3	西方・沢水加	倉沢・富田	東循環	西循環
3	しずてつストア小笠店	2,909	11.9	丹野・嶺田	奈良野・布引原	三沢・河東	
4	ＪＡ河城支店	2,171	8.9	倉沢・富田			
5	JA菊川中央支店	1,981	8.1	西方・沢水加	倉沢・富田	東循環	西循環
6	杏林堂前	1,890	7.7	倉沢・富田	西循環		
7	菊川市役所前	1,705	7.0	西方・沢水加	倉沢・富田	東循環	西循環
8	上本所団地	1,471	6.0	西方・沢水加	倉沢・富田		
9	バロー西	1,434	5.9	西方・沢水加	倉沢・富田		
10	平田	1,341	5.5	丹野・嶺田	奈良野・布引原	三沢・河東	
11	上倉沢公会堂	1,297	5.3	倉沢・富田			
12	えんてつ菊川ｼｮｯﾋﾟﾝｸﾞｾﾝﾀｰ	1,007	4.1	西方・沢水加	倉沢・富田		
13	プラザけやき	880	3.6	西方・沢水加	倉沢・富田	東循環	西循環
14	青葉台一丁目	777	3.2	東循環			
15	河城地区センター	769	3.2	西方・沢水加	倉沢・富田		
16	和松会	768	3.1	丹野・嶺田			
17	潮海寺地区公民館	734	3.0	西方・沢水加	倉沢・富田		
18	上本所（マルモ）	713	2.9	西方・沢水加	倉沢・富田		
19	赤土下	681	2.8	奈良野・布引原	三沢・河東		
20	沢水加原	654	2.7	東循環			
21	病院北薬局前	643	2.6	西方・沢水加	倉沢・富田	東循環	西循環
22	五丁目上	639	2.6	倉沢・富田			
23	火剣山入口前	613	2.5	倉沢・富田			
24	布引原北公民館	603	2.5	東循環	奈良野・布引原		
25	初咲町	563	2.3	東循環	西循環		
26	ＪＡ菊川センター	518	2.1	倉沢・富田	西循環		
27	青葉台三丁目	509	2.1	東循環			
28	上倉沢茶農協	494	2.0	倉沢・富田			
29	沢水加谷口橋	480	2.0	西方・沢水加			
30	宝珠寺	451	1.8	三沢・河東			
31	菊川眼科前	446	1.8	東循環			
32	牧之原上区集会所	437	1.8	東循環			
33	堀口公民館	411	1.7	三沢・河東			
34	吉沢橋	409	1.7	西方・沢水加	倉沢・富田		
35	和田公会堂前	378	1.5	倉沢・富田			
36	丹野公民館	377	1.5	丹野・嶺田			
37	杉原脳神経外科前	369	1.5	東循環	西循環		
38	小笠図書館	365	1.5	丹野・嶺田	奈良野・布引原	三沢・河東	
39	下本所（バロー前）	341	1.4	西循環			
40	スーパーラック前	335	1.4	東循環	西循環		
41	協和会館	311	1.3	三沢・河東			
42	潮海寺仁王門下	302	1.2	倉沢・富田			
43	八幡谷	299	1.2	三沢・河東			
44	塩の道公園前	296	1.2	丹野・嶺田			
45	五丁目下	283	1.2	西方・沢水加			
46	高橋原	282	1.2	奈良野・布引原			
47	稲荷部公会堂	282	1.2	西循環			
48	柳町３丁目	273	1.1	西方・沢水加			
49	菊川インター前	267	1.1	西方・沢水加	倉沢・富田		
50	下倉沢公会堂入口	262	1.1	倉沢・富田			

④運行収支

菊川市コミュニティバスの費用は増減を繰り返しているものの、運賃収入は微減傾向のため、収支率は悪化し、利用者１人当たり経費も増加している。

■菊川市コミュニティバスの運行収支

	費用（千円）	(a) 運賃収入（千円）	(b) 県補助金（千円）	(a)＋(b) 収入（千円）	収支率（運賃収入/費用）	① 運行経費（千円）	② 利用者数（人）	①/② 一人あたり経費（運行経費/利用者数）
2007	27,953	2,732	0	2,732	9.8%	25,221	29,731	848
2008	33,452	2,696	6,711	9,407	8.1%	24,045	32,000	751
2009	34,024	2,408	7,623	10,031	7.1%	23,993	30,633	783
2010	29,668	2,523	7,904	10,427	8.5%	19,241	34,554	556
2011	30,782	2,349	6,959	9,308	7.6%	21,474	32,545	659
2012	31,167	2,301	6,537	8,838	7.4%	22,329	35,369	631
2013	30,881	2,184	5,670	7,854	7.1%	23,027	33,406	689
2014	34,698	2,268	6,969	9,237	6.5%	25,461	32,831	776
2015	31,290	2,107	7,051	9,158	6.7%	22,132	29,685	746
2016	30,909	2,070	4,831	6,901	6.7%	24,009	29,378	817
2017	31,849	2,059	4,786	6,845	6.5%	25,004	30,972	807

（４）タクシー

菊川市では、２社（堀之内タクシー㈱、菊川タクシー㈲）が運行中で、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、乗車の際に運転経歴証明書を提示することで運賃を 10%割引くというサービス「運転免許証返納割引」を行っている。

■タクシー事業者の概要

	所在地	保有車両数					
		特大	大型	中型	小型	福祉	ＵＤ
堀之内タクシー㈱	菊川市半済 735-3	－	－	２台	26 台	－	
菊川タクシー㈲	菊川市加茂 3020-1	１台	－	－	20 台	－	５台

出典：静岡県タクシー協会

（５）福祉有償運送

身体障がい者や要介護者など公共交通機関を利用することが困難な方に対して４事業者が許可を得て運行している。平成 29 年度は延べ 7,662 人利用されている。

（参考）福祉有償運送事業及び移送サービスの概要

■福祉有償運送事業概要

利用対象者	ひとり暮らしで菊川市内に在住し、一般の交通手段を利用することが困難な人で、次のいずれかに該当する人とその付添い人 ・介護保険の要支援又は要介護認定者 ・身体障害者手帳、療育手帳又は精神障害者保健福祉手帳所持者
事業実施日	月～金曜日（但し、祝祭日、年末年始を除く）
サービス利用時間	午前８時 45 分から午後４時 30 分まで
利用料金	入会金 2,000 円、基本料金（初乗り走行 1.5 ㎞まで）300 円、超過料金（１㎞毎に加算）100 円　※事前予約制
移送の範囲	菊川市内及び近隣市（運送の出発地または到着地が菊川市内にあること）

■移送サービス概要（リフト付き車両で通院や退院時の送迎を行い、生活を支援する事業）

対象者	菊川市内に居住する次の全てを満たしている在宅の人 ・介護保険で要介護３以上と認定された人、または身体障害者手帳１、２級の人で、自力歩行ができない人 ・家族による送迎及び一般の交通機関を利用することができない人
利用回数	１人あたり月２回まで（送迎時間は要相談）
利用料	無料
送迎範囲	自宅から受診する医療機関（送迎可能エリア：菊川市、掛川市、御前崎市内） ※その他の地区については要相談 ※一時外泊や病院から施設への移送は対象外

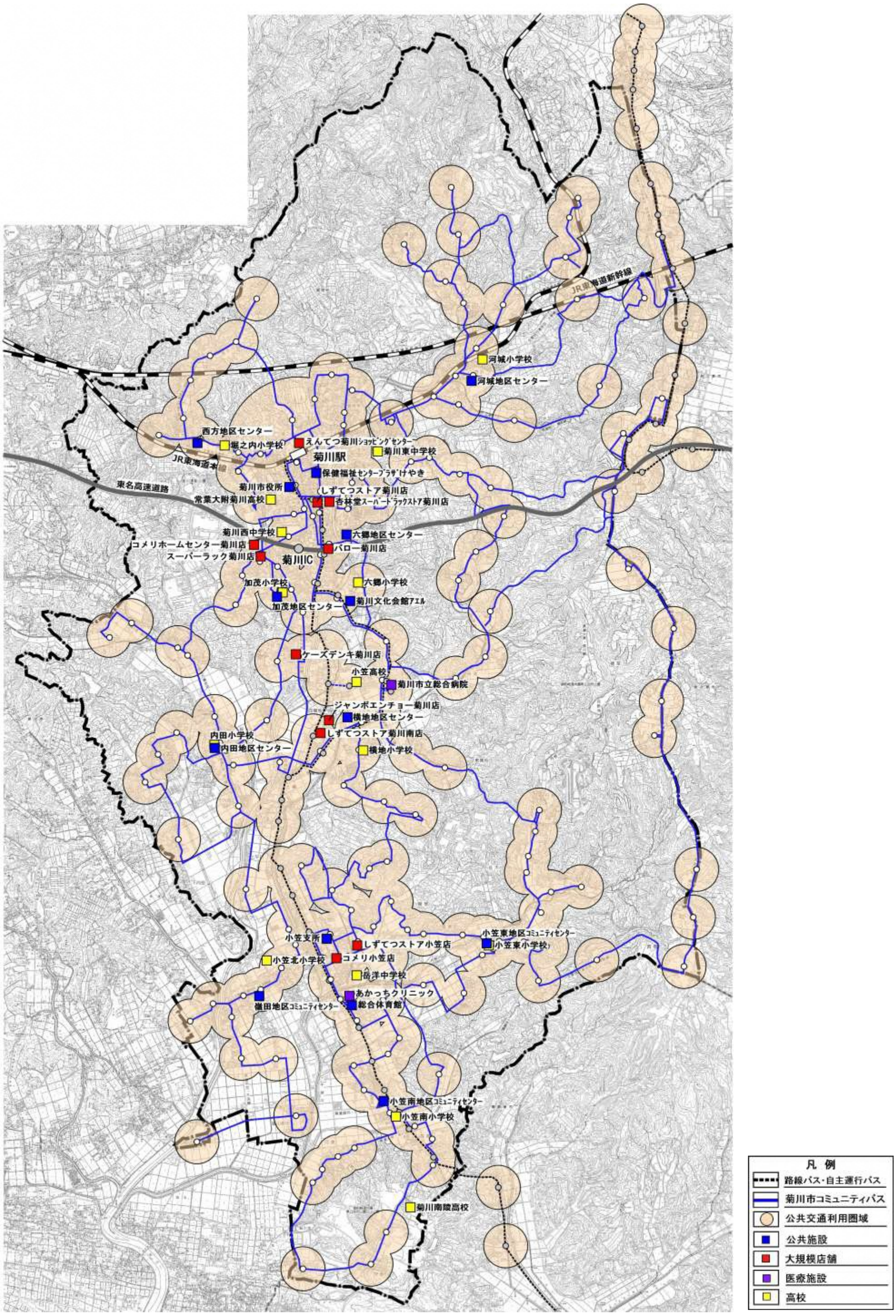
（６）公共交通空白地域

「バスサービスハンドブック（土木学会）」によると、無理なく歩ける距離は健常者で 300m、高齢者で 100mとされている。公共交通空白地域（鉄道駅より半径１㎞以遠、バス停より半径 300m以遠）は既存の鉄道や民間路線バス、コミュニティバスバスにより概ねカバーされており、内田地区など一部地域のみで公共交通空白地域が存在している。

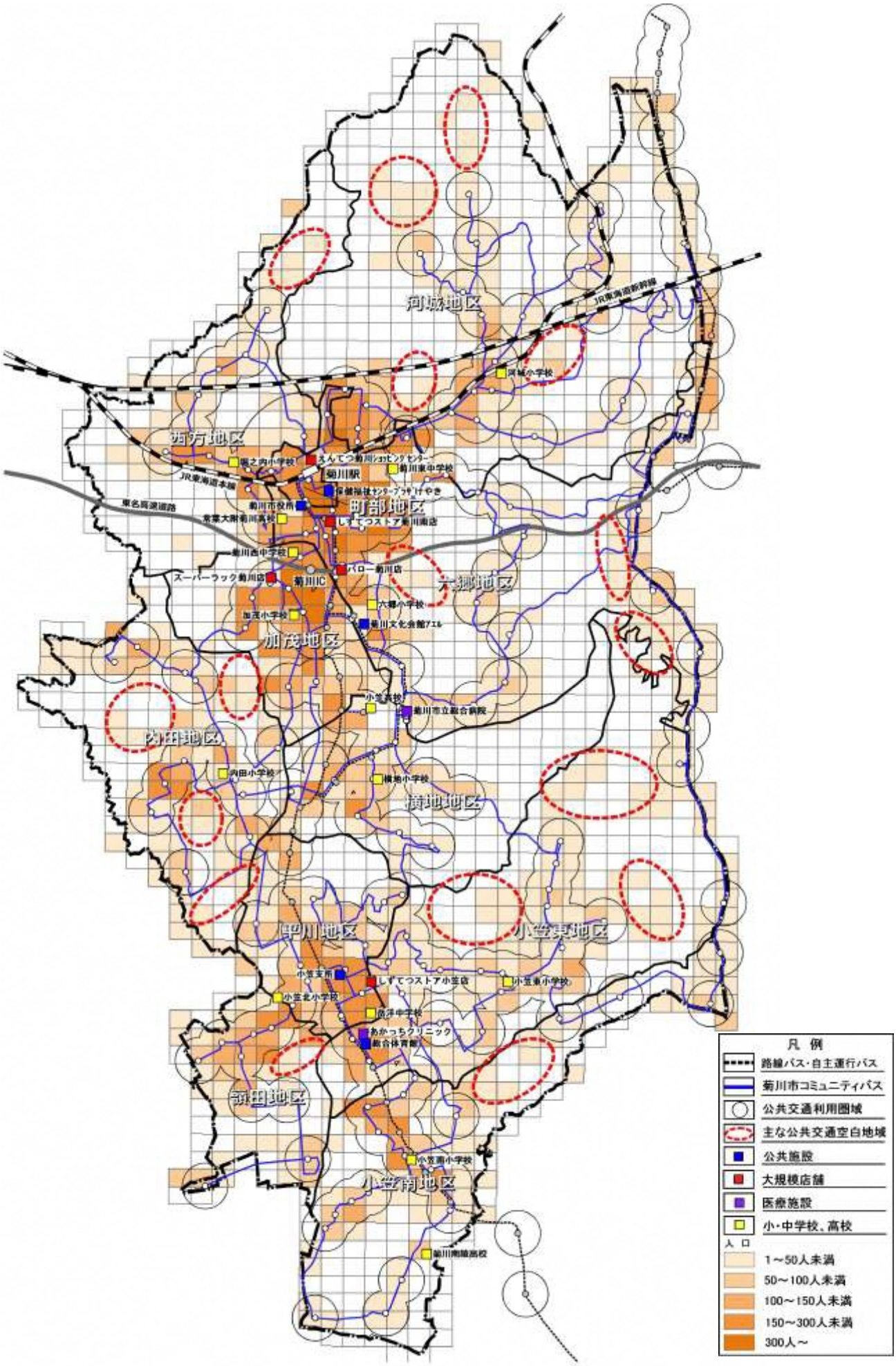
■抵抗を感じない距離　　出典：バスサービスハンドブック（土木学会）

条件	一般的な人 歩行速度 80m/分	高齢者等 歩行速度 40m/分
90%の人が抵抗感なし（約 3.5 分）	300m	100m
大きな荷物がある（約２分）	150m	80m

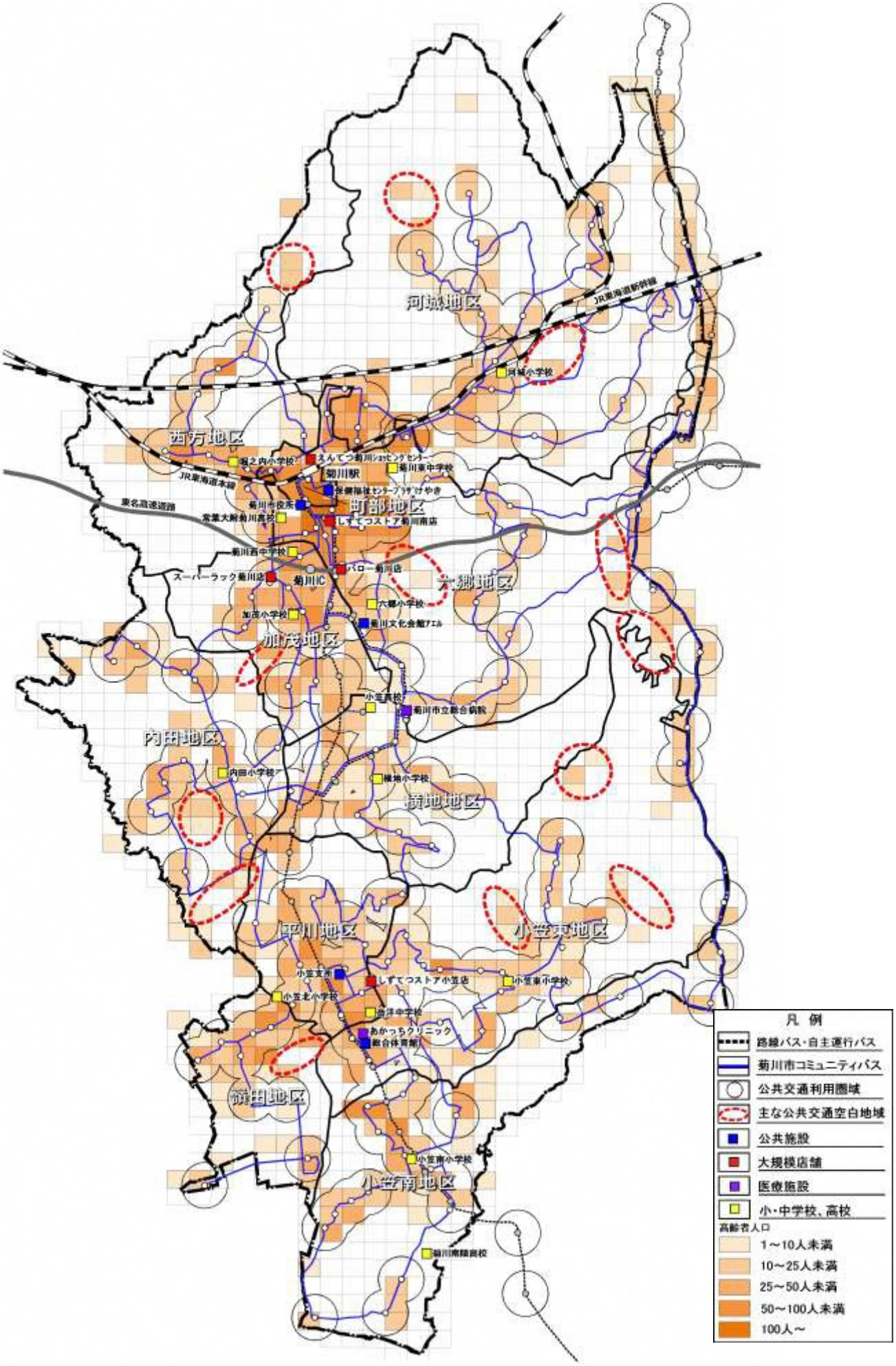
■公共交通利用圏域図


JR東海道新幹線
JR東海道本線
東名高速道路
河城小学校
河城地区センター
西方地区センター
堀之内小学校
えんてつ菊川ショッピングセンター
菊川東中学校
菊川駅
保健福祉センタープラザけやき
菊川市役所
しずてつストア菊川店
常葉大附菊川高校
杏林堂スーパードラックストア菊川店
菊川西中学校
六郷地区センター
コメリホームセンター菊川店
パロー菊川店
スーパーラック菊川店
菊川IC
加茂小学校
六郷小学校
加茂地区センター
菊川文化会館アエル
ケーズデンキ菊川店
小笠高校
菊川市立総合病院
ジャンボエンチョー菊川店
横地地区センター
しずてつストア菊川南店
内田小学校
内田地区センター
横地小学校
小笠支所
しずてつストア小笠店
小笠東地区コミュニティセンター
小笠東小学校
小笠北小学校
コメリ小笠店
岳洋中学校
あかっちクリニック
嶺田地区コミュニティセンター
総合体育館
小笠南地区コミュニティセンター
小笠南小学校
菊川南陵高校
凡 例
路線バス・自主運行バス
菊川市コミュニティバス
公共交通利用圏域
公共施設
大規模店舗
医療施設
高校

■公共交通利用圏域×人口メッシュ



■公共交通利用圏域×高齢者数メッシュ



3　公共交通の利用実態及びニーズに係る調査

3－1　市民アンケート調査

公共交通に関する利用状況や利用意向、将来の方向性などについて把握し、これからの公共交通のあり方を検討する上での基礎資料とするために、市民アンケート調査を行った。

調査対象者	18 歳以上 2、000 人（住民基本台帳による無作為抽出）
調査方法	郵送配布、郵送回収　※平成 30 年８月 31 日（金）発送～平成 30 年９月 10（月）
調査項目	①回答属性 ：性別、年齢、職業、居住地、自宅近くのバス停有無と徒歩での所要時間、自動車運転免許有無 ②日常生活の移動実態 ・外出頻度、外出時の主な行き先、利用交通手段【目的別（買物、通院、通勤・通学）】 ・外出する時に交通手段が無くて困ることの有無とその目的、対応方法 ③鉄道の利用実態と意識・要望 ：主な利用鉄道駅、利用目的、運行サービスに対する満足度 ④バス（コミュニティバス、路線バス）の利用実態と意識・要望 ・コミュニティバスの利用頻度､行き先などの確認方法、利用目的、利用しない理由、運行サービスに対する満足度、改善点、改善要望 ・路線バスの利用頻度、利用目的、運行サービスに対する満足度 ⑤タクシーの利用実態と意識・要望 ：タクシーの利用頻度、利用目的、利用しない理由、運行サービスに対する満足度 ⑥公共交通の維持・利用促進 ・菊川市コミュニティバスの運賃負担に対する意向 ・効果的な公共交通の利用促進策 ・コミュニティバス、予約制乗合タクシー、タクシー利用の補助制度の対する意見
回収状況	回収票数：873 票（回収率：43.7%）

（１）回答者の属性

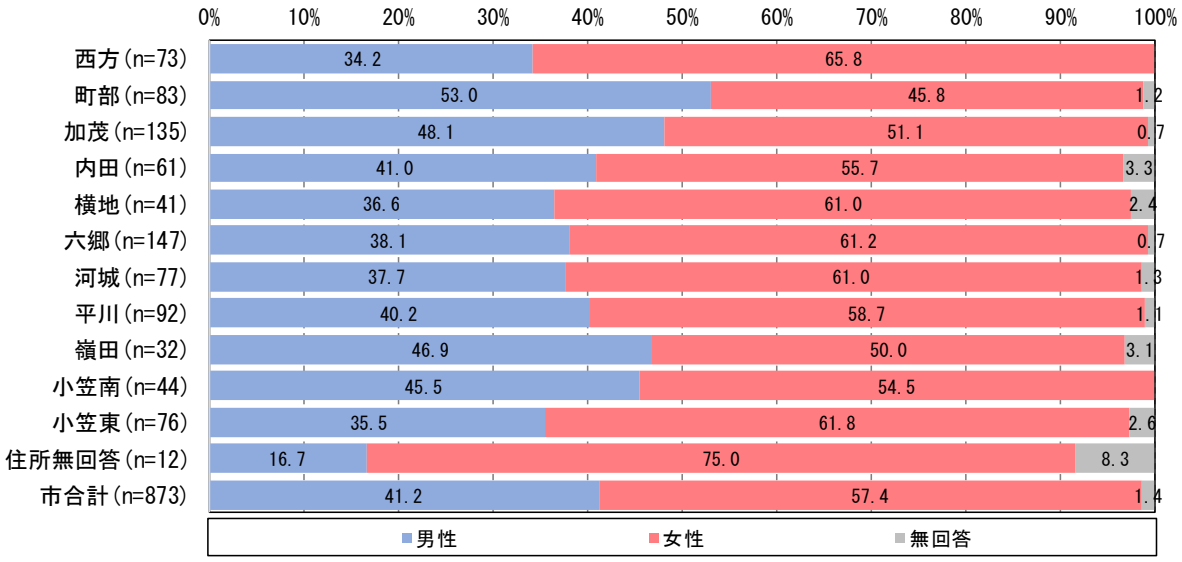
回答者の性別については｢女性｣の回答者が 57.4%と男性よりも多く､年齢は｢70 歳以上(29.7%)｣が最も多く、60 歳以上の人が 53.6%を占めている。

職種は「会社員・公務員」が 29.2%と最も多く、次いで「無職（23.6%）」となっている。

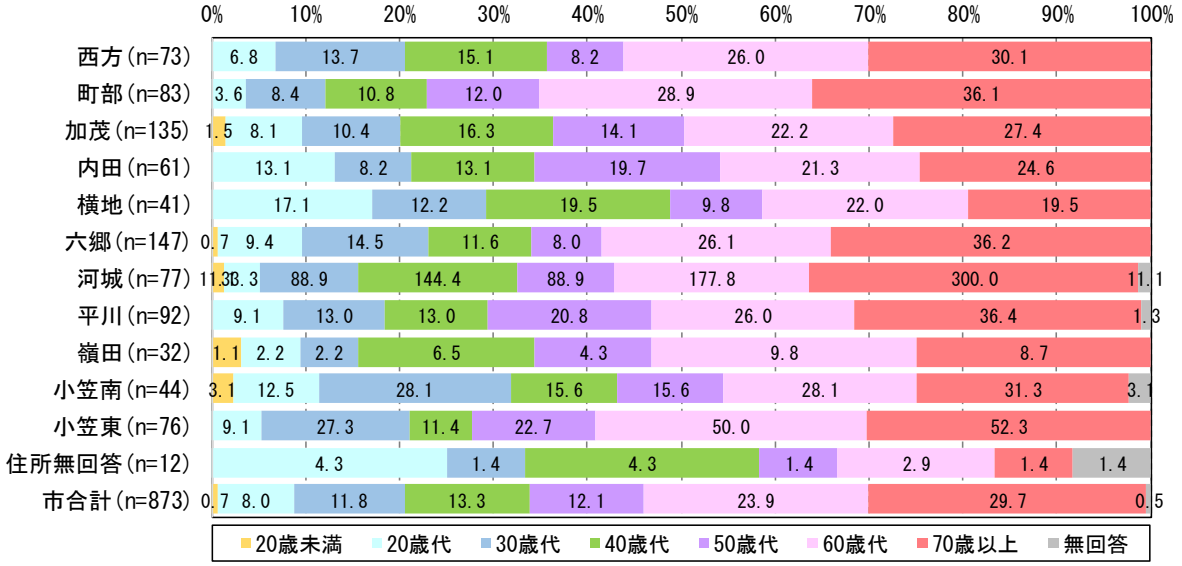
自宅近くのバス停有無は、「ある」が 74.5%、「ない」が 16.7%、「場所がわからない」が 7.0%で、自治会別に見ると、小笠東、西方で「ない」と回答した方の割合が多い。

自動車の運転免許有無は、「免許を持っている」が 89.3%と最も多く、持っていない人は 9.9%を占めている。

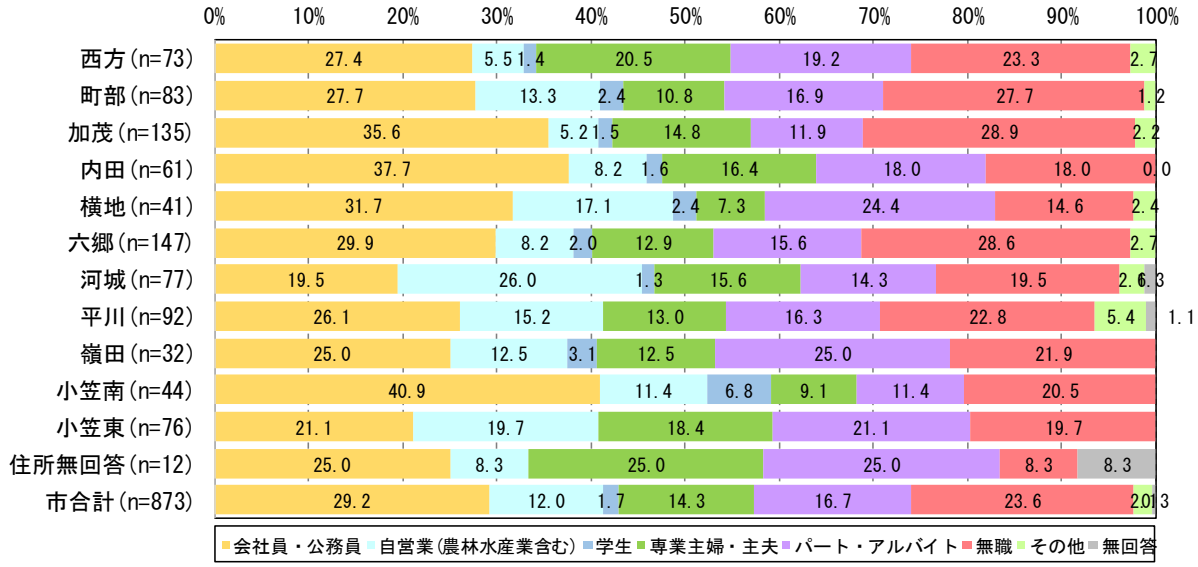
■性別


0%
10%
20%
30%
40%
50%
60%
70%
80%
90%
100%
西方(n=73) 34.2 65.8
町部(n=83) 53.0 45.8 1.2
加茂(n=135) 48.1 51.1 0.7
内田(n=61) 41.0 55.7 3.3
横地(n=41) 36.6 61.0 2.4
六郷(n=147) 38.1 61.2 0.7
河城(n=77) 37.7 61.0 1.3
平川(n=92) 40.2 58.7 1.1
嶺田(n=32) 46.9 50.0 3.1
小笠南(n=44) 45.5 54.5
小笠東(n=76) 35.5 61.8 2.6
住所無回答(n=12) 16.7 75.0 8.3
市合計(n=873) 41.2 57.4 1.4
男性
女性
無回答

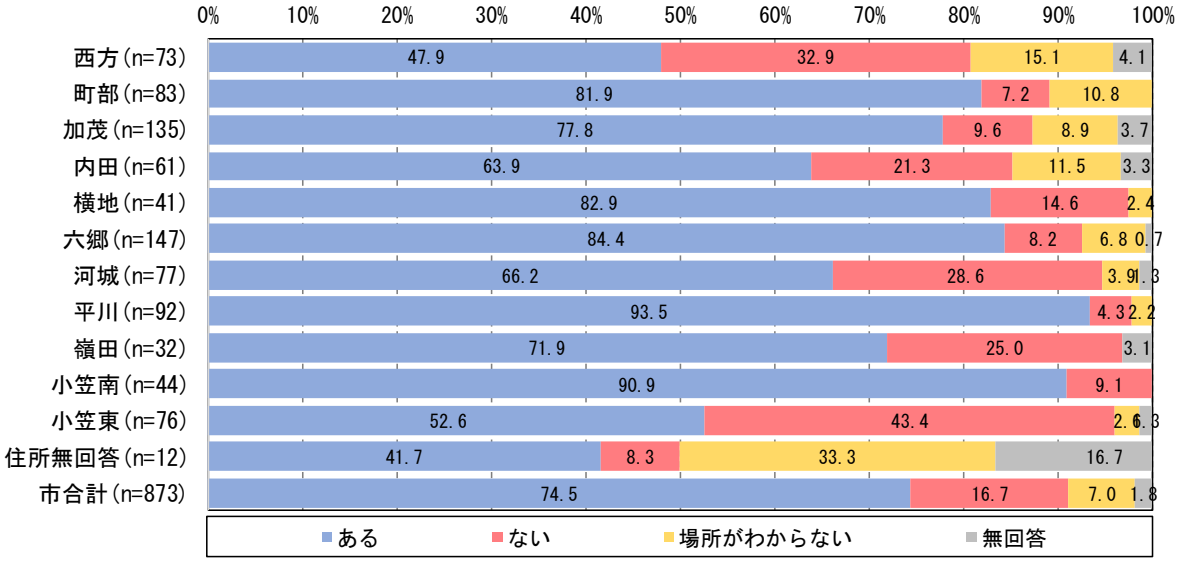
■年齢


0%
10%
20%
30%
40%
50%
60%
70%
80%
90%
100%
西方(n=73) 6.8 13.7 15.1 8.2 26.0 30.1
町部(n=83) 3.6 8.4 10.8 12.0 28.9 36.1
加茂(n=135) 1.5 8.1 10.4 16.3 14.1 22.2 27.4
内田(n=61) 13.1 8.2 13.1 19.7 21.3 24.6
横地(n=41) 17.1 12.2 19.5 9.8 22.0 19.5
六郷(n=147) 0.7 9.4 14.5 11.6 8.0 26.1 36.2
河城(n=77) 11.3 8.3 88.9 144.4 88.9 177.8 300.0 11.1
平川(n=92) 9.1 13.0 13.0 20.8 26.0 36.4 1.3
嶺田(n=32) 1.1 2.2 2.2 6.5 4.3 9.8 8.7
小笠南(n=44) 3.1 12.5 28.1 15.6 15.6 28.1 31.3 3.1
小笠東(n=76) 9.1 27.3 11.4 22.7 50.0 52.3
住所無回答(n=12) 4.3 1.4 4.3 1.4 2.9 1.4 1.4
市合計(n=873) 0.7 8.0 11.8 13.3 12.1 23.9 29.7 0.5
20歳未満
20歳代
30歳代
40歳代
50歳代
60歳代
70歳以上
無回答

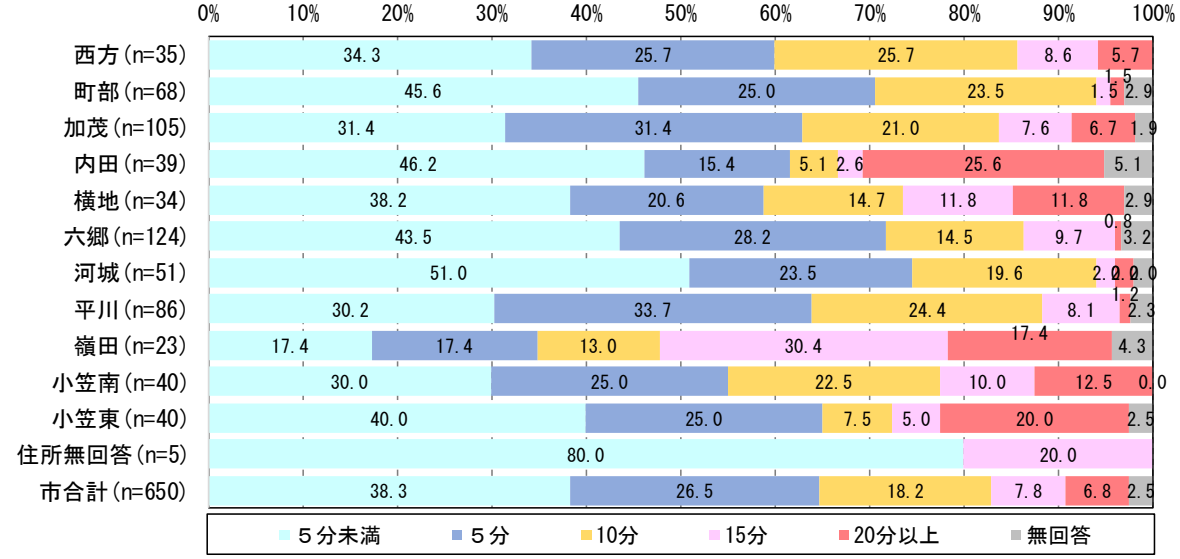
■職種


0%
10%
20%
30%
40%
50%
60%
70%
80%
90%
100%
西方(n=73) 27.4 5.5 1.4 20.5 19.2 23.3 2.7
町部(n=83) 27.7 13.3 2.4 10.8 16.9 27.7 1.2
加茂(n=135) 35.6 5.2 1.5 14.8 11.9 28.9 2.2
内田(n=61) 37.7 8.2 1.6 16.4 18.0 18.0 0.0
横地(n=41) 31.7 17.1 2.4 7.3 24.4 14.6 2.4
六郷(n=147) 29.9 8.2 2.0 12.9 15.6 28.6 2.7
河城(n=77) 19.5 26.0 1.3 15.6 14.3 19.5 2.6 1.3
平川(n=92) 26.1 15.2 13.0 16.3 22.8 5.4 1.1
嶺田(n=32) 25.0 12.5 3.1 12.5 25.0 21.9
小笠南(n=44) 40.9 11.4 6.8 9.1 11.4 20.5
小笠東(n=76) 21.1 19.7 18.4 21.1 19.7
住所無回答(n=12) 25.0 8.3 25.0 25.0 8.3 8.3
市合計(n=873) 29.2 12.0 1.7 14.3 16.7 23.6 2.0 1.3
会社員・公務員
自営業(農林水産業含む)
学生
専業主婦・主夫
パート・アルバイト
無職
その他
無回答

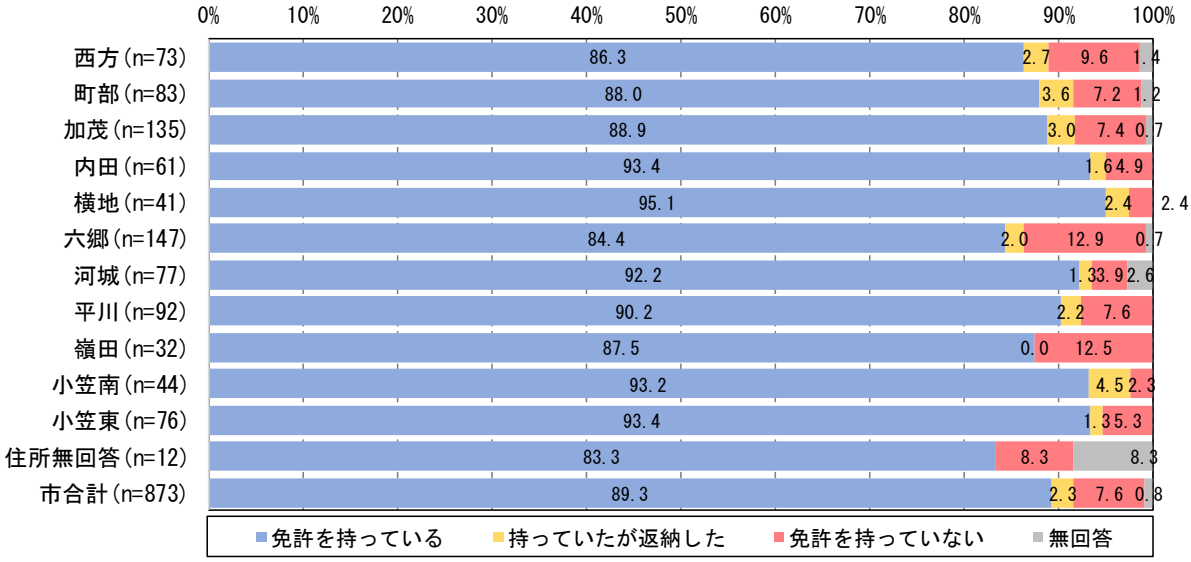
■自宅近くのバス停有無



■自宅から最寄りバス停までの徒歩での所要時間



■自動車の運転免許有無



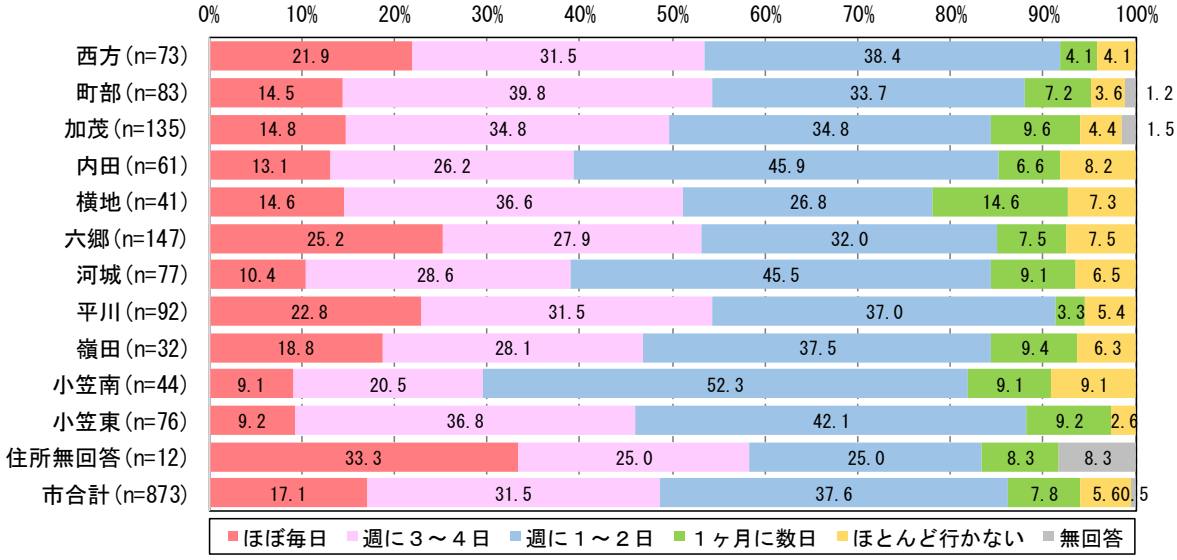
（２）日常的な行動について

①日常の買い物

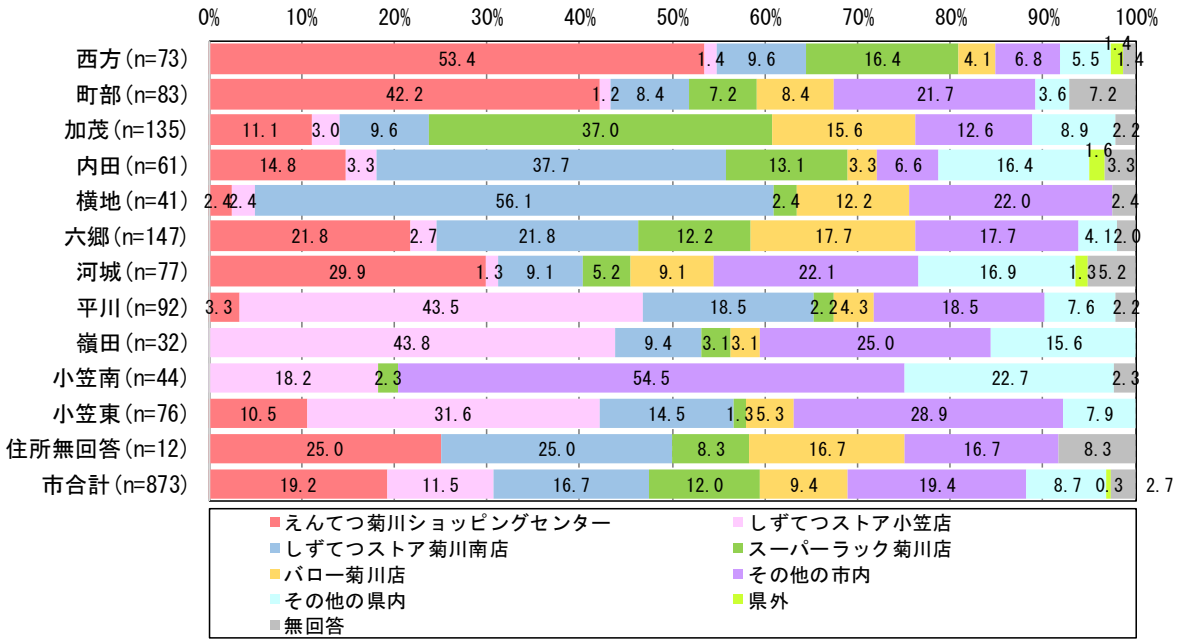
買い物に行く頻度は「週に１～２日」が最も多く、買い物先は「その他の市内」、「えんてつ菊川ショッピングセンター」、「しずてつストア菊川南店」の順で多く、自治会別に見ると、「えんてつ菊川ショッピングセンター」は西方、町部、河城と菊川駅より北側エリアで多い。

利用交通手段は、「自家用車を運転」が 82.4%と最も多く、「路線バス（菊川浜岡線）」、「菊川市コミュニティバス」はそれぞれ 1.1%、1.5%となっている。

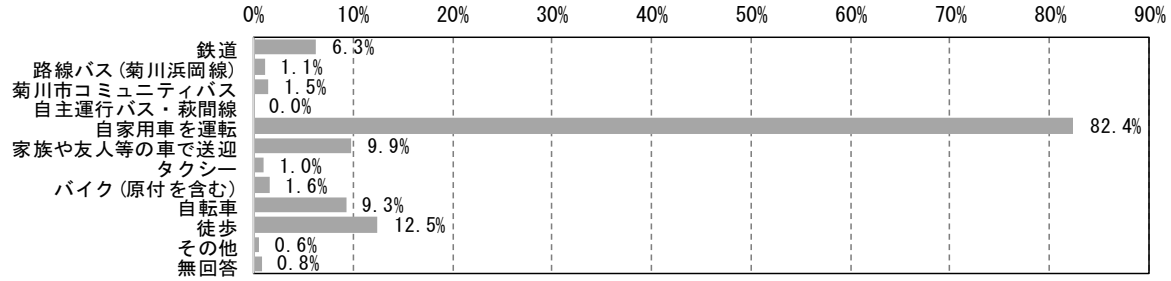
■買い物に行く頻度



■最もよく行く買い物先



■買い物に行く時の利用交通手段

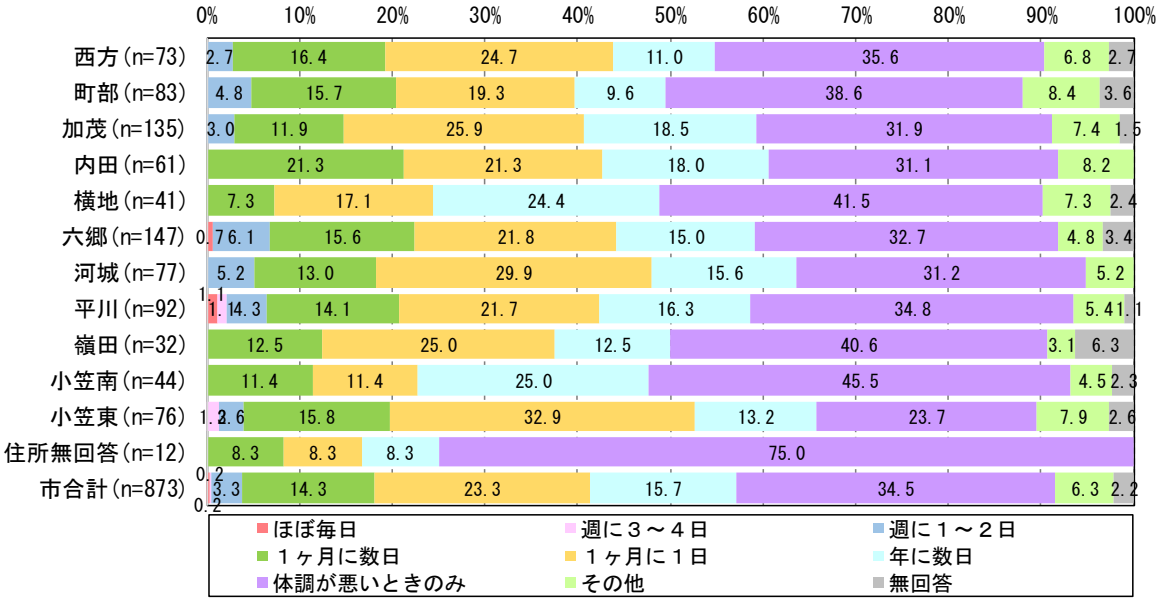


②病院の利用

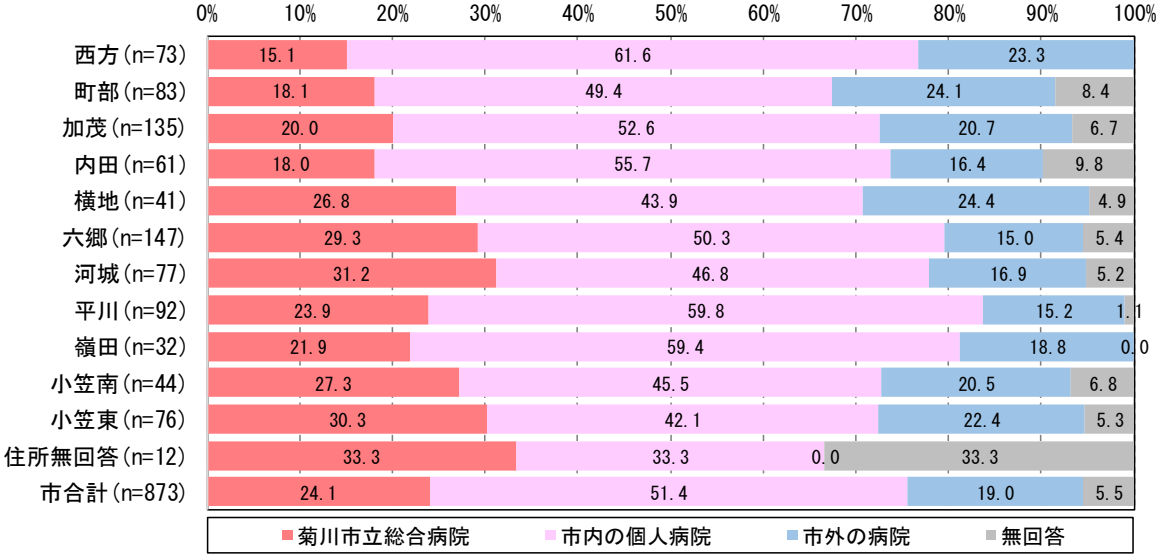
病院に行く頻度は「体調が悪いときのみ」が最も多く、最もよく行く病院は「市内の個人病院」、「菊川市立総合病院」、「市外の病院」の順で多い。

利用交通手段は、「自家用車を運転」が 80.5%と最も多く、「路線バス（菊川浜岡線）」、「菊川市コミュニティバス」はそれぞれ 1.3%、2.2%となっている。

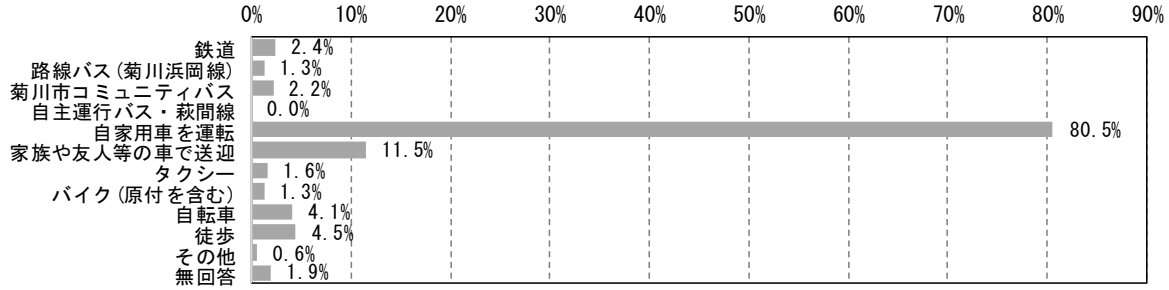
■病院に行く頻度



■最もよく行く病院



■病院に行く時の利用交通手段

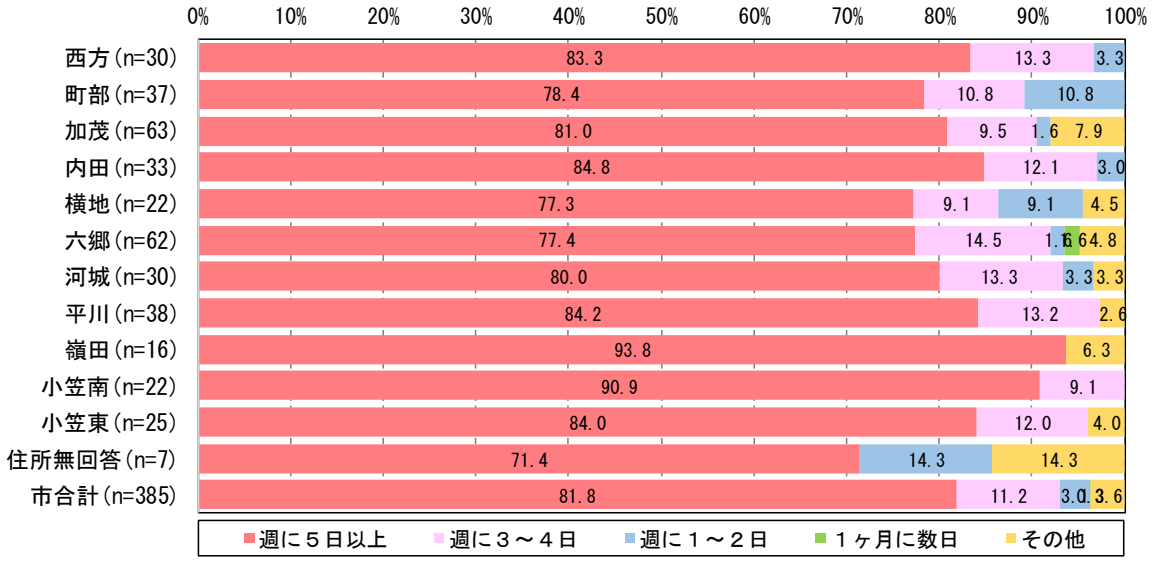


③通勤・通学

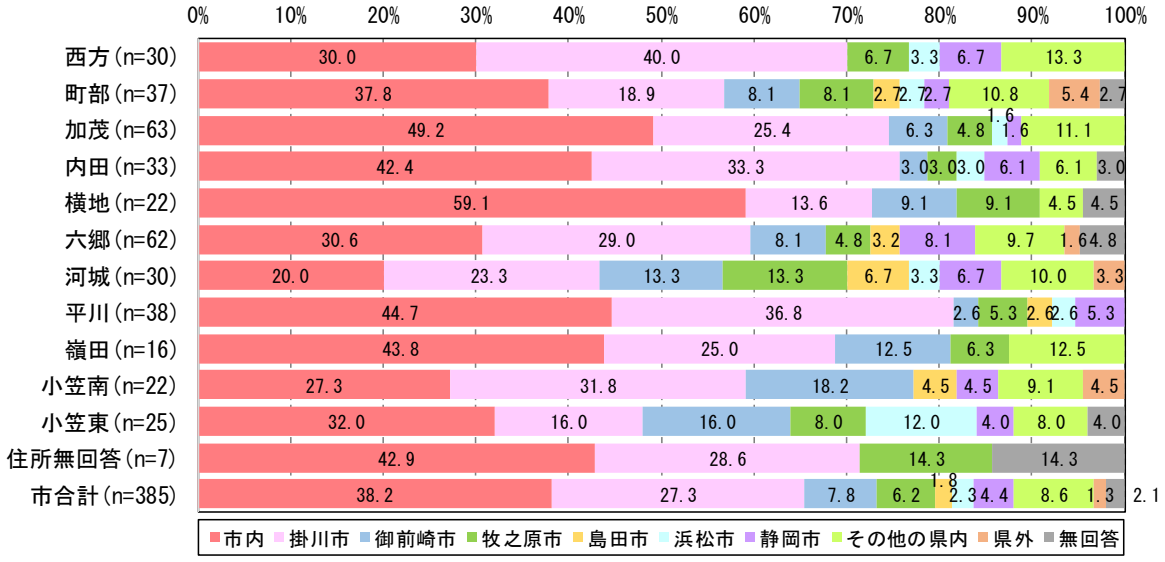
通勤・通学に行く頻度は「週に５日以上」が最も多く、通勤・通学先は「市内」、「掛川市」の順で多い。

利用交通手段は、「自家用車を運転」が 85.5%と最も多く、「路線バス（菊川浜岡線）」、「菊川市コミュニティバス」はそれぞれ 2.1%、0.8%となっている。

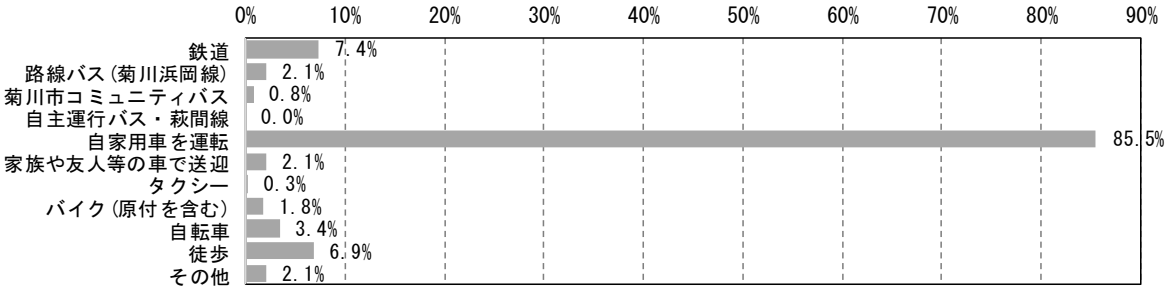
■通勤・通学に行く頻度



■通勤・通学先



■通勤・通学時の利用交通手段

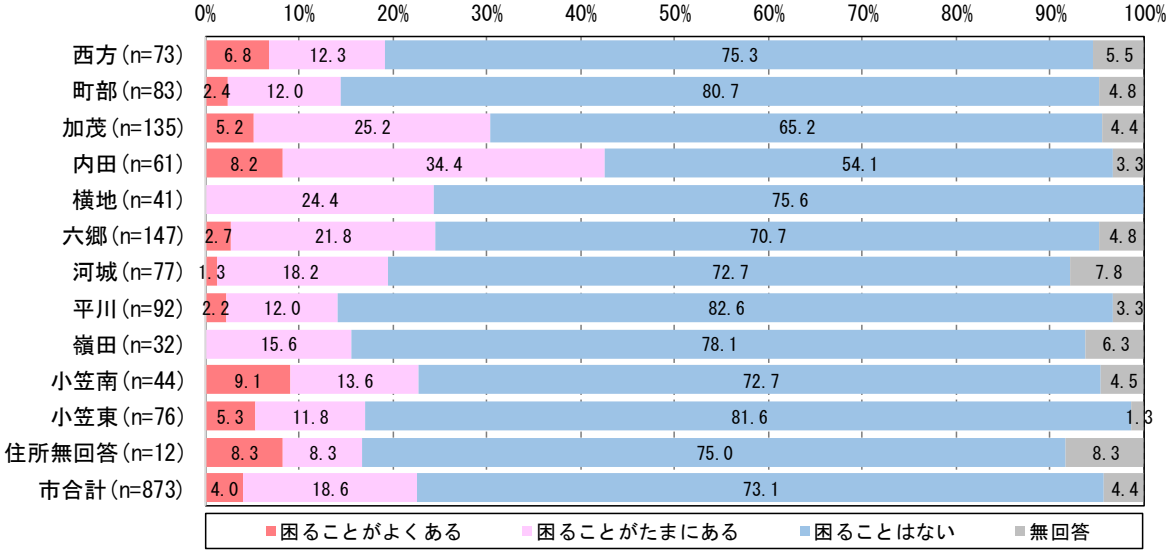


（３）外出する際の困り具合

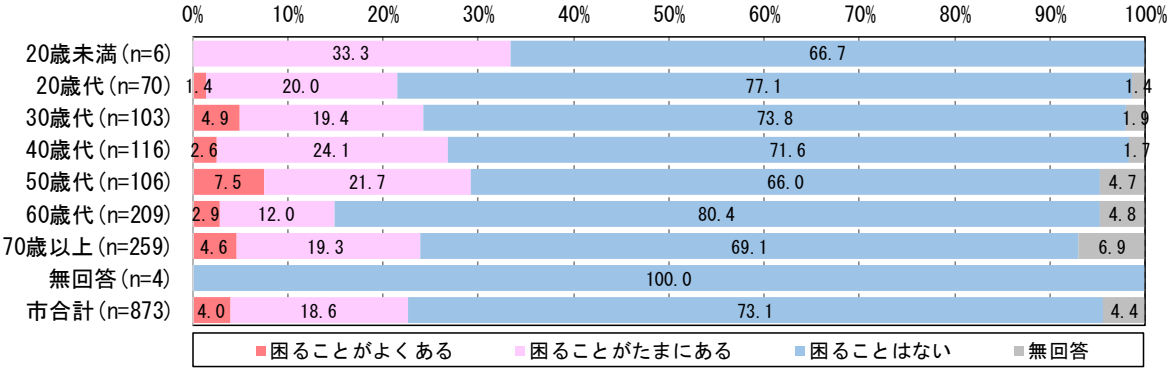
外出時に「困ることがよくある」と「困ることがたまにある」と回答した方の合計は 22.6%となっており、自治会別に見ると、内田、加茂で３割を超えている。自動車の運転免許有無別に見ると、免許を持っていない人で困り具合が高い。

困っている時の目的は、「趣味・娯楽」、「買物」及び「通院」の順で多く、困っている時の対応としては、「家族・友人などに送迎してもらう」が 61.4%と最も多い。

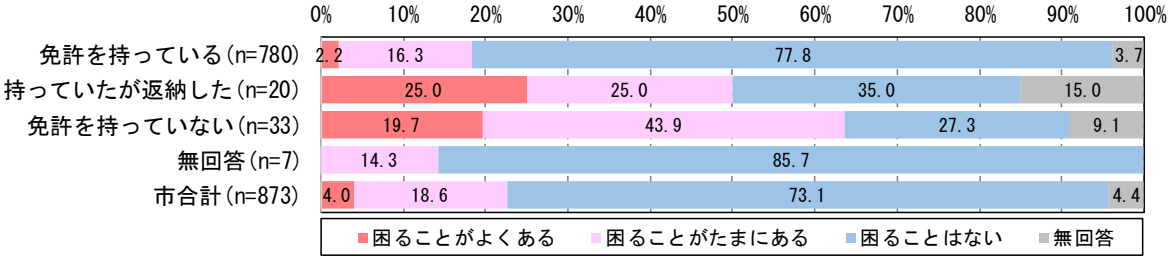
■外出する際の困ることの有無



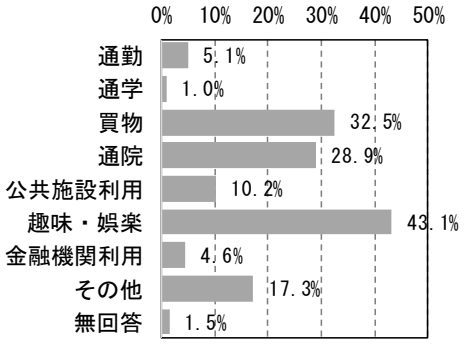
■外出する際の困ることの有無（年齢別）



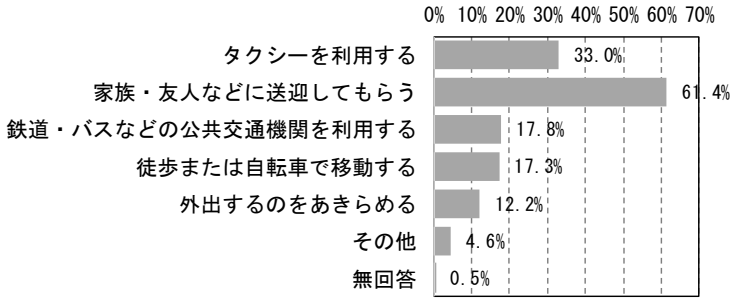
■外出する際の困ることの有無（自動車の運転免許有無別）



■困っている時の目的



■困っている時の対応



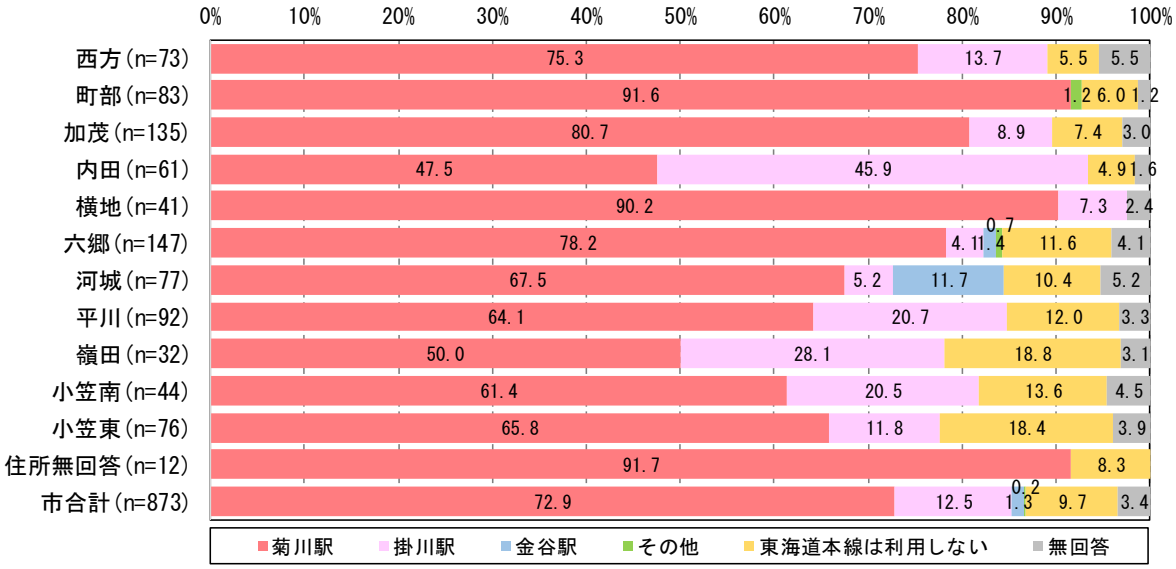
（４）鉄道（JR 東海道本線）の利用状況等

主に利用する鉄道駅は「菊川駅」が 72.9%と最も多く、自治会別に見ると、内田、嶺田と西側エリアで「掛川駅」と回答した割合が多い。

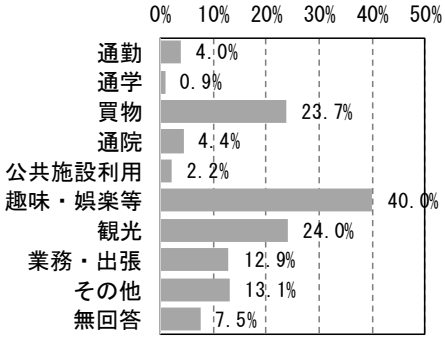
利用目的は、「趣味・娯楽」、「観光」、「買物」の順で多い。

運行サービスに対する満足度は、「時刻表・路線図等の運行情報案内」、「運行本数・運行時間帯」で「満足」と「やや満足」と回答した方の割合が多い。

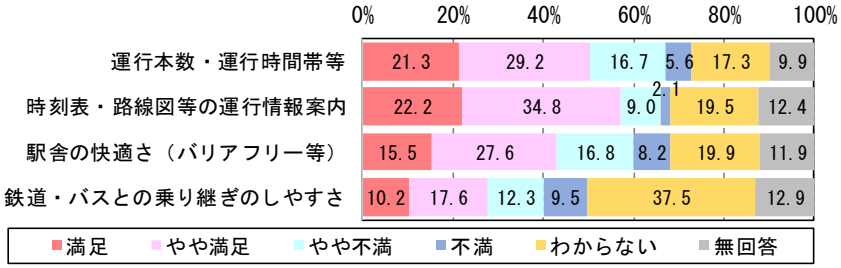
■主に利用する鉄道駅



■鉄道の利用目的



■JR 東海道本線の運行サービスに対する満足度



（５）菊川市コミュニティバスの利用状況等

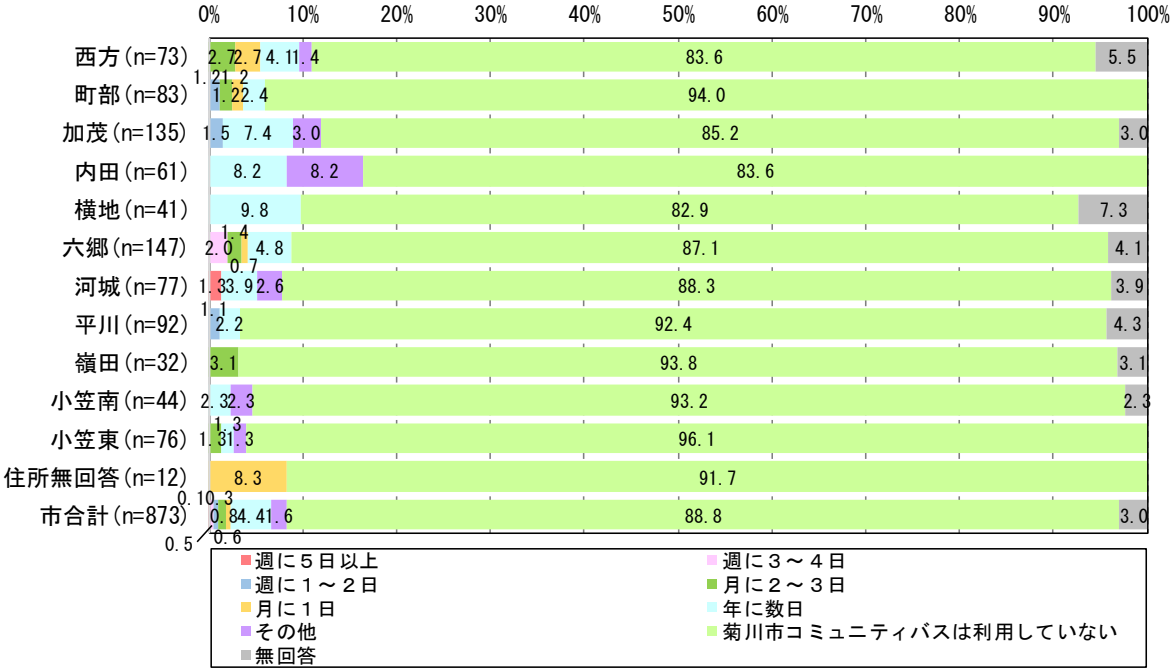
①利用状況

菊川市コミュニティバスの利用頻度は、「菊川市コミュニティバスは利用していない」が 88.8%と最も多く、利用している人は約１割を占め、「年に数日」といった低頻度の利用が多い。

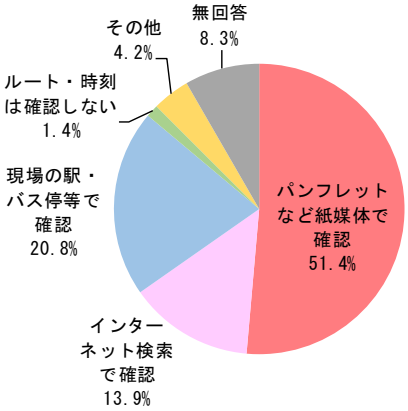
運行ルートや時刻の確認方法は、「パンフレットなど紙媒体で確認」が 51.4%と最も多い。

利用目的は、「通院」、「菊川駅利用」の順で多い。

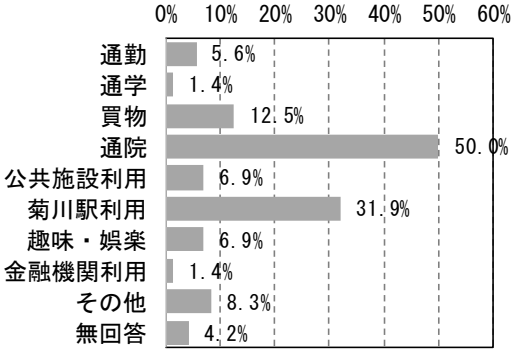
■菊川市コミュニティバスの利用頻度



■運行ルートや時刻の確認方法



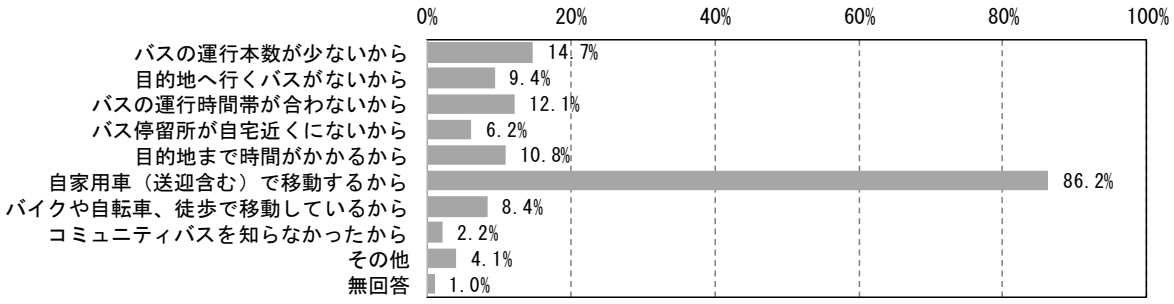
■利用目的



②菊川市コミュニティバスを利用しない理由

菊川市コミュニティバスを利用しない理由は、「自家用車（送迎含む）で移動するから」が 86.2%と最も多く、次いで「バスの運行本数が少ないから（14.7%）」となっている。

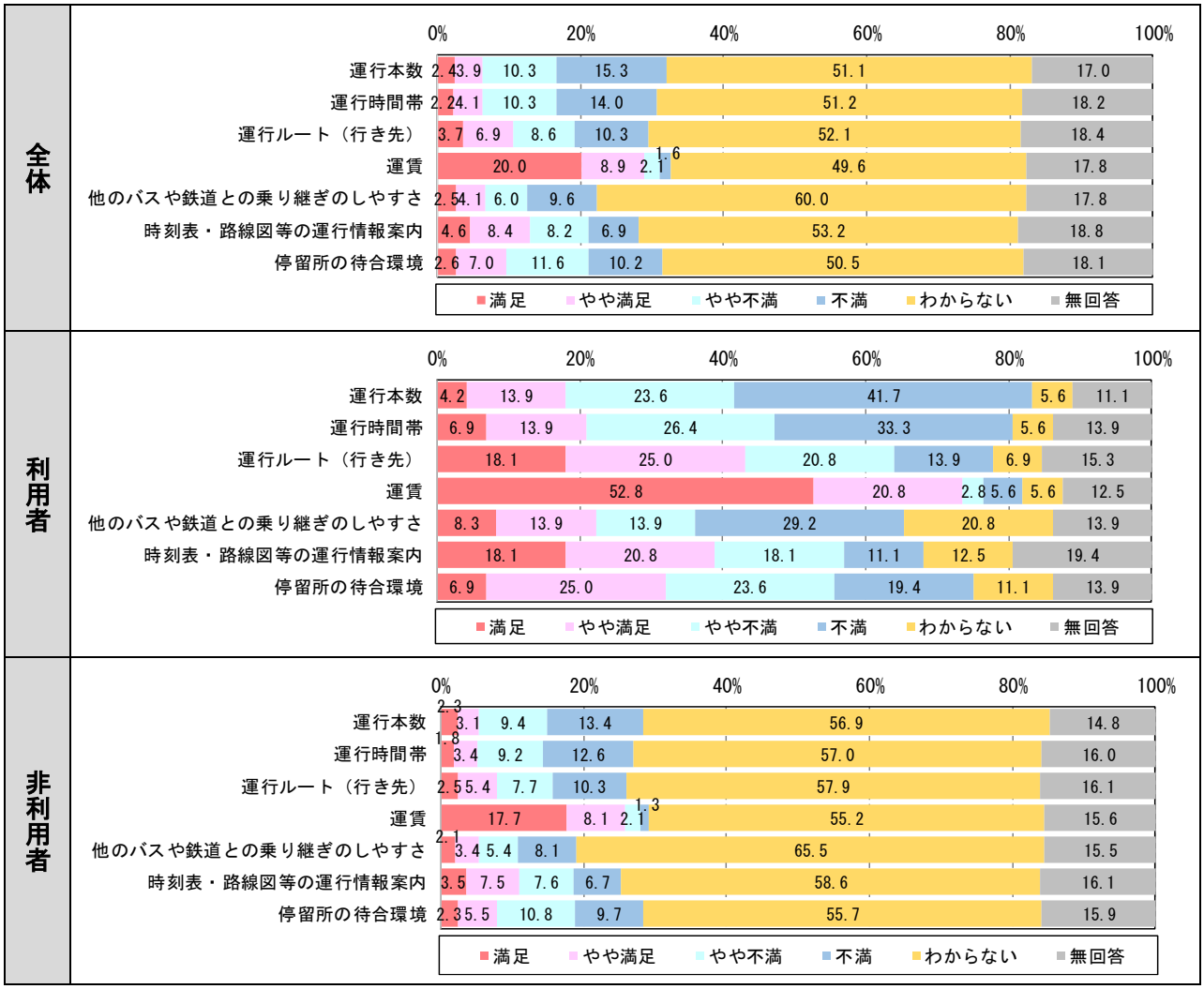
■菊川市コミュニティバスを利用しない理由



③運行サービスに対する満足度

菊川市コミュニティバスの運行サービスに対する満足度は、利用者と非利用者で「わからない」の割合に差があり、利用者に着目すると、「運賃」、「運行ルート（行き先）」で「満足」と「やや満足」と回答した方の割合が高いものの、「運行本数」、「運行時間帯」で「不満」と「やや不満」と回答した方の割合が高い。

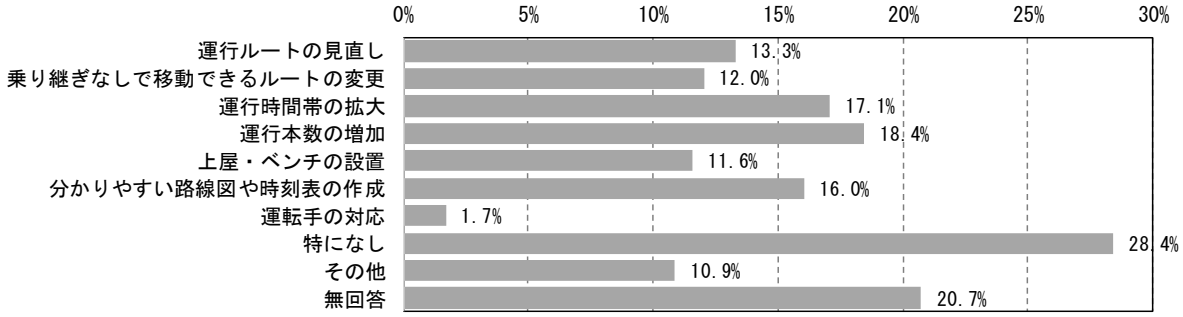
■菊川市コミュニティバスの運行サービスに対する満足度



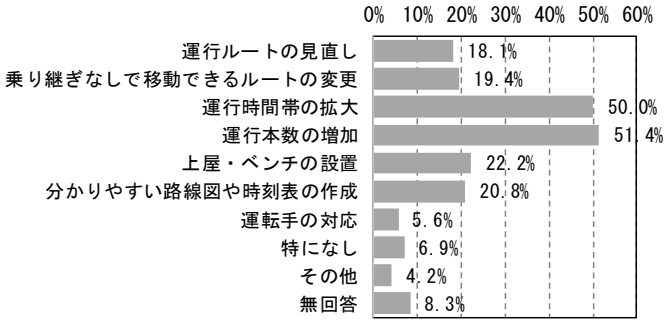
④改善点

改善点は、回答者全体では「特にない」が最も多く、利用者に着目すると、「運行本数の増加」、「運行時間帯の拡大」で５割を超えている。

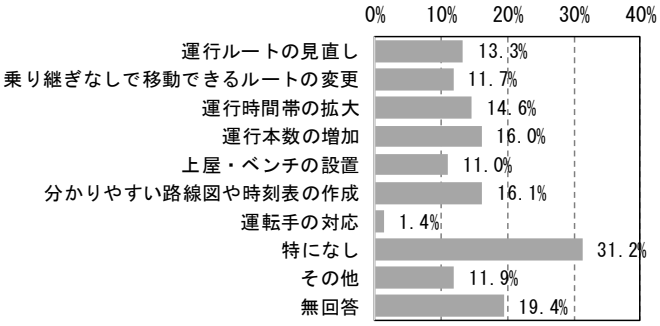
■菊川市コミュニティバスの改善点



【利用者】



【非利用者】



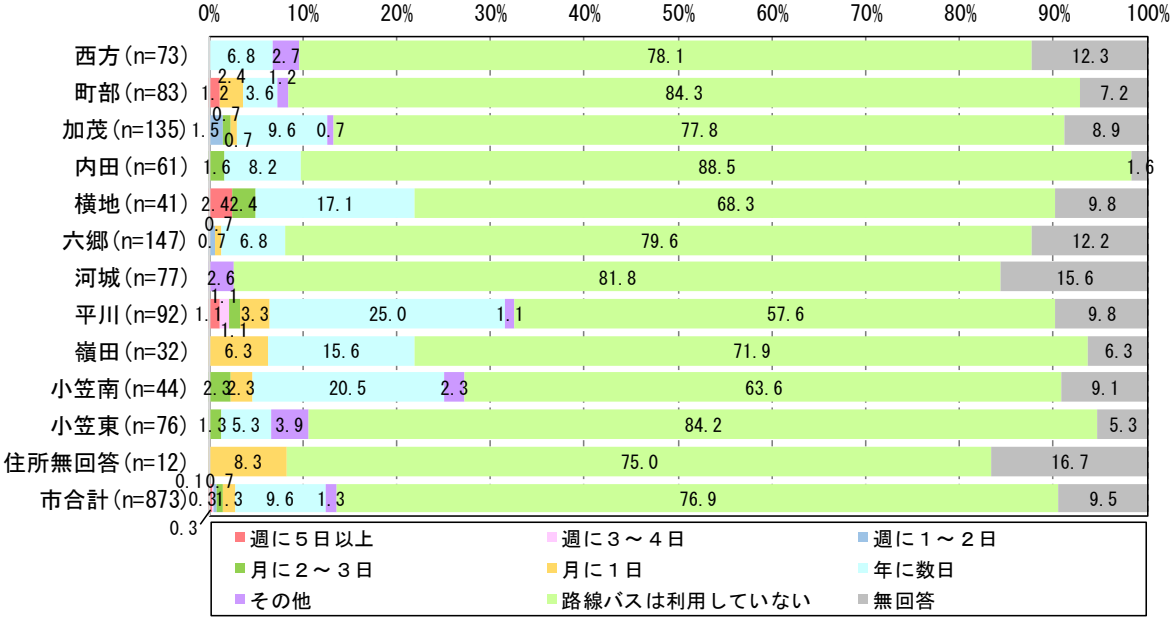
（６）路線バス（しずてつジャストライン・菊川浜岡線）の利用状況等

①利用状況

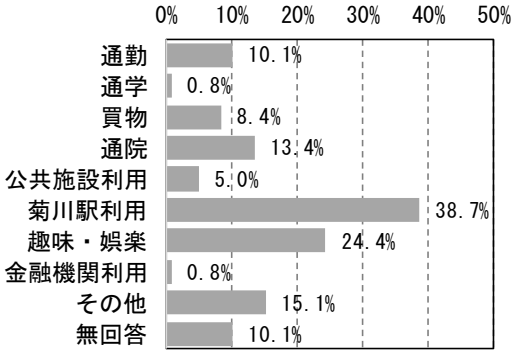
路線バスの利用頻度は、「路線バスは利用していない」が 76.9%と最も多く、13.6%の人が利用しているものの、「年に数日」といった低頻度の利用が多い。

利用目的は、「菊川駅利用」、「趣味・娯楽」が多い。

■路線バスの利用頻度



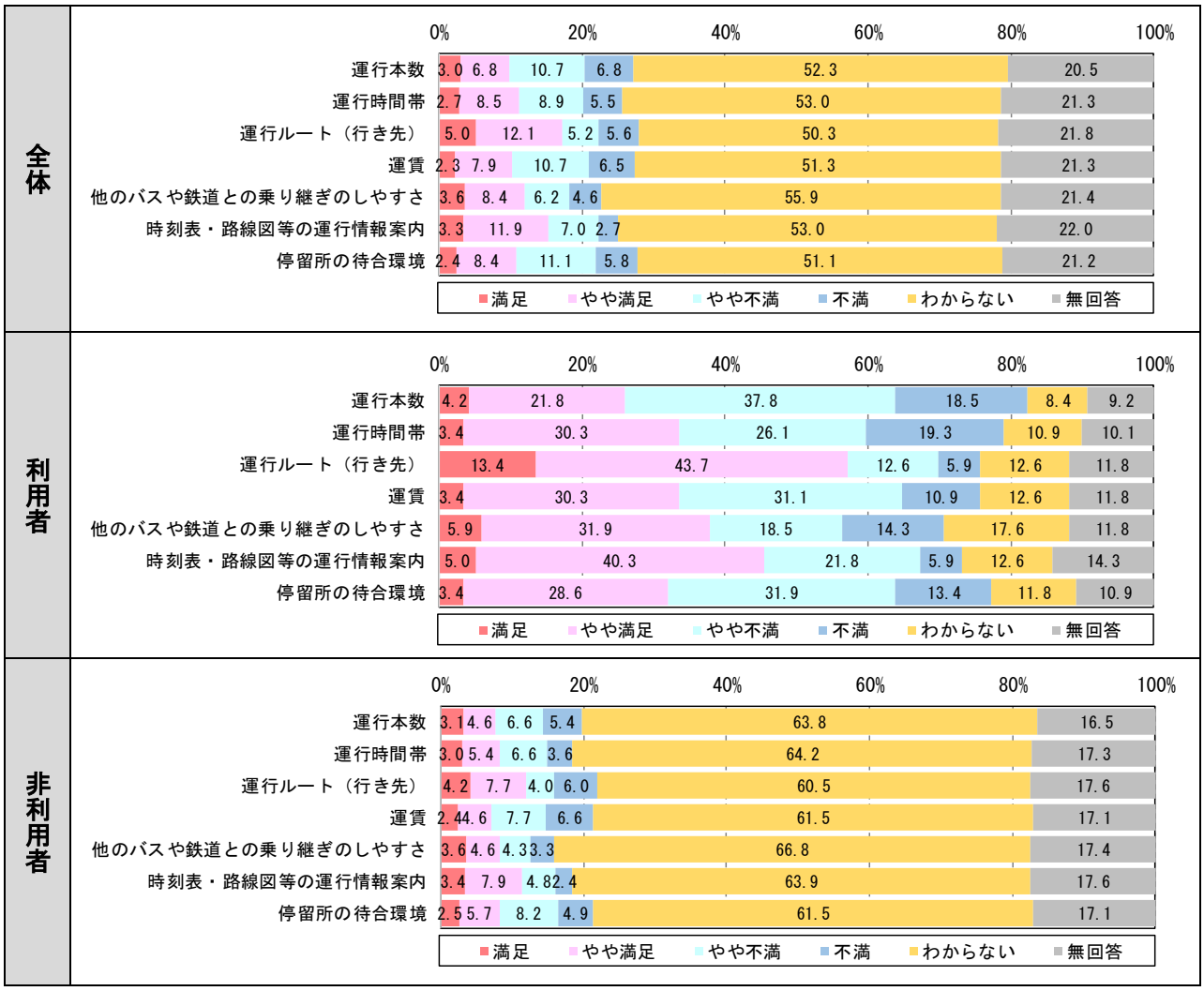
■利用目的



②運行サービスに対する満足度

路線バスの運行サービスに対する満足度は、路線バス利用者と非利用者で「わからない」の割合に差があり、利用者に着目すると、「運行ルート（行き先）」、「時刻表・路線図等の運行情報案内」で「満足」と「やや満足」と回答した方の割合が高いものの、「運行本数」、「運行時間帯」、「停留所の待合環境」、「運賃」で「不満」と「やや不満」と回答した方の割合が４割を超えている。

■路線バスの運行サービスに対する満足度



（７）タクシーの利用状況等

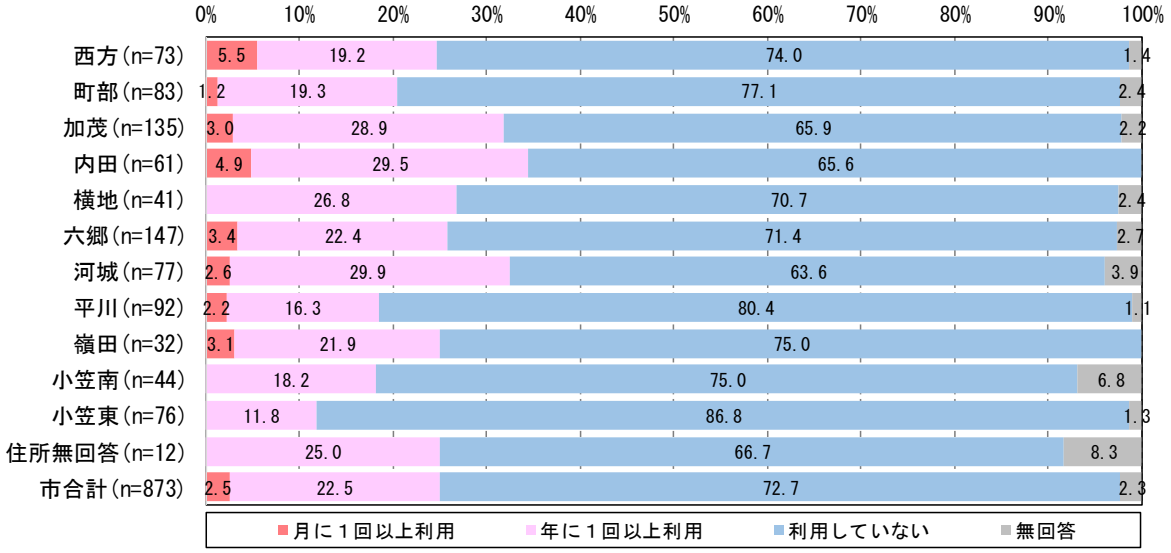
タクシーの利用頻度は、「年に１回以上利用」が 22.5%、「月に１回以上利用」が 2.5%であり、自治会別に見ると、内田、加茂、河城で利用している方の割合が多い。

利用目的は、「趣味・娯楽」、「菊川駅利用」が多い。

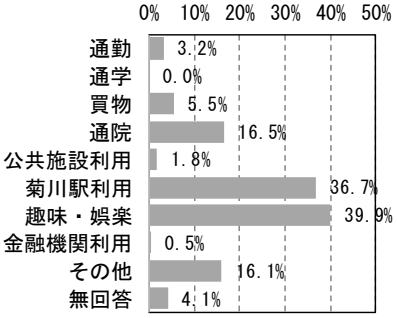
タクシーを利用しない理由は、「車など自分で運転できる交通手段があり、タクシーを利用しなくても済むから」が 83.8%と最も多い。

サービスに対する満足度は、「利用のしやすさ（電話での呼び出し等）」、「車両の乗り心地・乗りやすさ」で「満足」と「やや満足」の合計が高いものの、「運賃」で「不満」と「やや不満」の合計が高い。

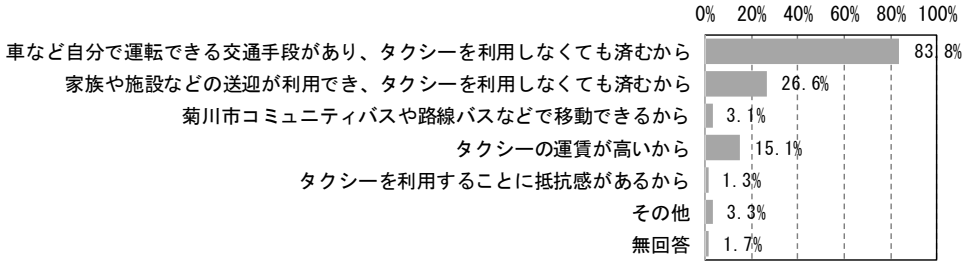
■タクシーの利用頻度



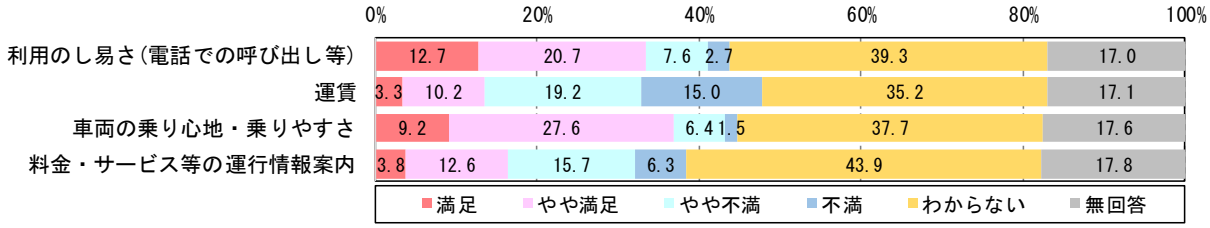
■利用目的



■タクシーを利用しない理由



■運行サービスに対する満足度

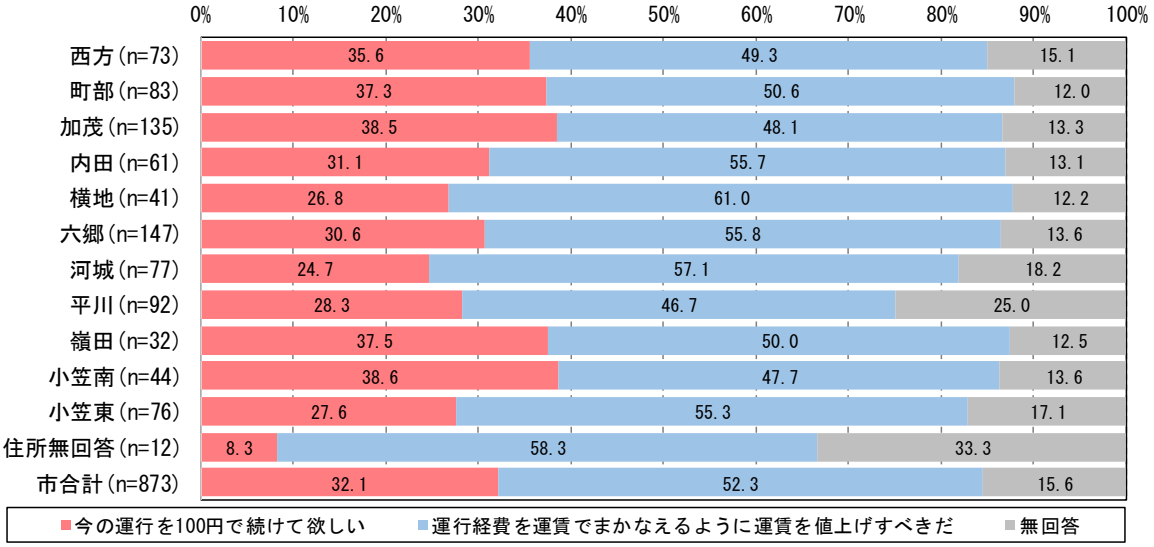


（８）公共交通の維持・利用促進

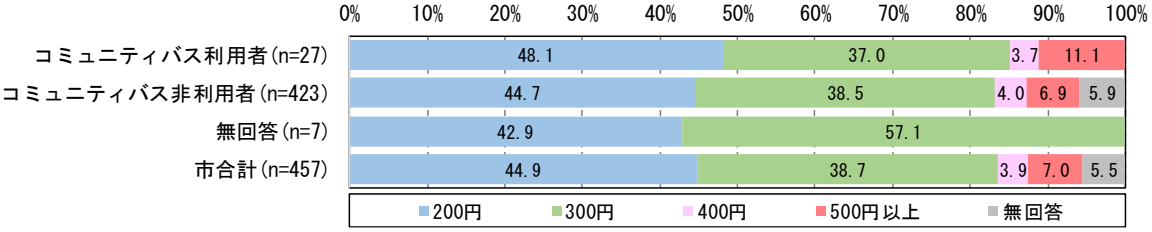
菊川市コミュニティバスの運賃負担に対する意向は、「運行経費を運賃でまかなえるように運賃を値上げすべきだ（52.3%）」が「今の運行を 100 円で続けて欲しい（32.1%）」を上回っており、運賃の許容限度額は利用者、非利用者ともに「200 円」、「300 円」が多い。

公共交通の利用促進を図るための効果的な取組みは、「路線バスや菊川市コミュニティバス等のルートや時刻表等を掲載した公共交通マップの作成・配布（36.3%）」、「パソコン・スマートフォン等への時刻表、乗継情報等の提供（24.9%）」、「バス停の待合環境（ベンチ、上屋）の設置（24.9%）」の順で多い。

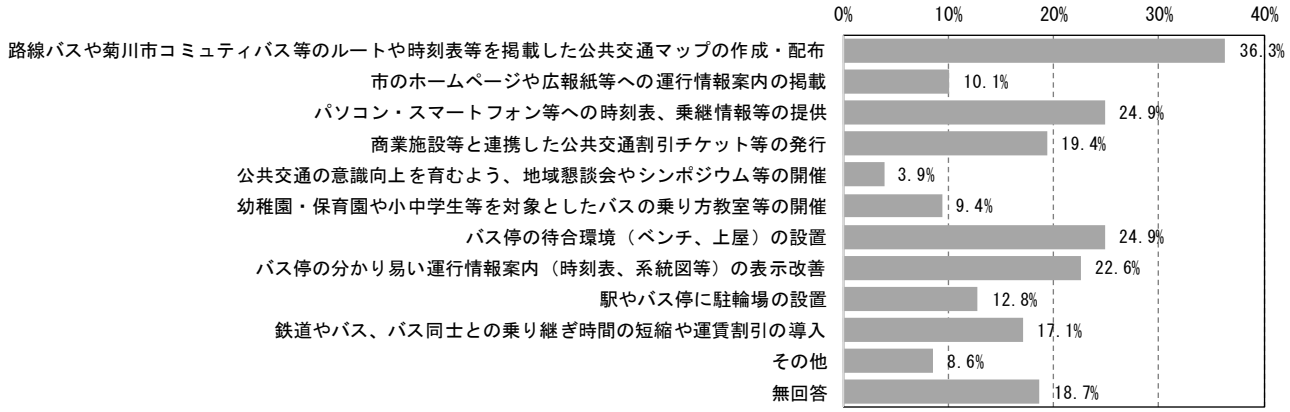
■菊川市コミュニティバスの運賃負担に対する意向



■運賃の許容限度額



■公共交通の利用促進を図るための効果的な取組み



３－２　公共交通利用実態調査

（１）民間バス等利用実態調査

調査対象路線	路線バス・菊川浜岡線、自主運行バス・萩間線
調査方法	・バスの乗客へ調査票を渡し、乗客自身が調査票の該当箇所を折り込むアンケート方式（ビンゴ形式調査票の活用） ・調査日時：平成 30 年９月 28 日（金）、始発から最終まで
調査項目	乗車・降車バス停（ＯＤ）、利用者属性（性別、年齢、居住地）、利用目的、利用頻度、運行サービスに対する満足度、改善して欲しいサービス

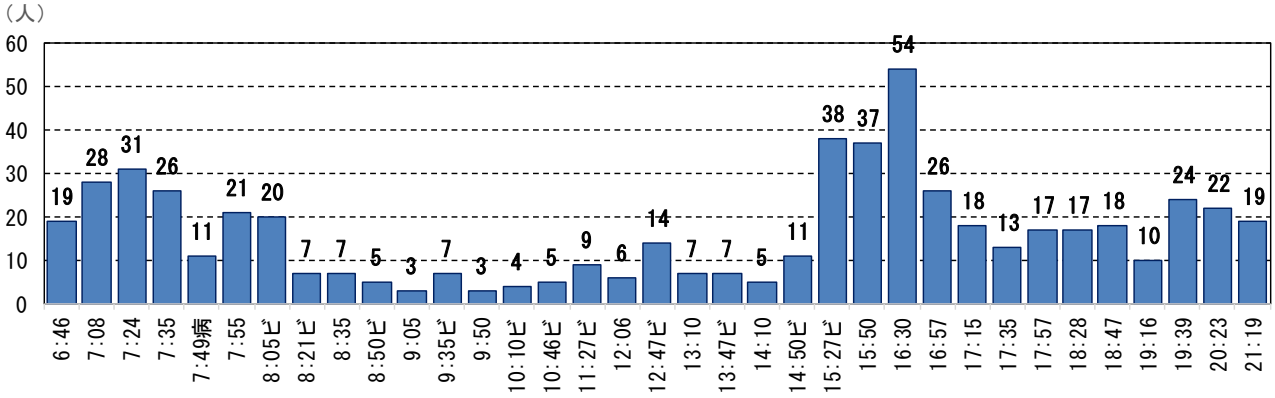
１）菊川浜岡線

①利用実績　※調査拒否、調査不可能（外国人等）含む

ア）ダイヤ別利用者数

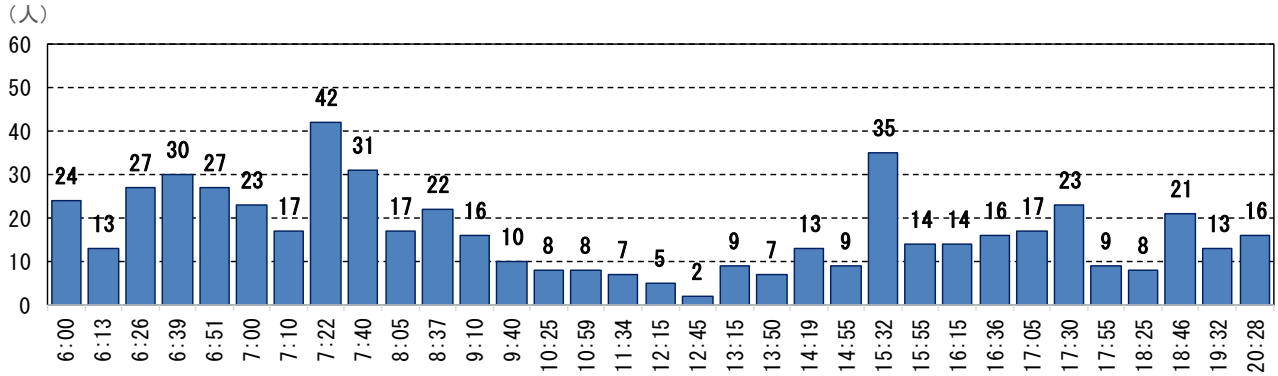
菊川浜岡線の日利用者数は 1,122 人/日で、ダイヤ別に見ると、菊川駅前発は 16：30 発が、浜岡営業所発は７：22 発で最も多く、概ね８時 30 分から 15 時にかけては利用が少ない。

■ダイヤ別利用者数（菊川駅前➡浜岡営業所行き）



※ビ…菊川市立総合病院前経由　病…菊川市立総合病院止まり

■ダイヤ別利用者数（浜岡営業所➡菊川駅前行き）

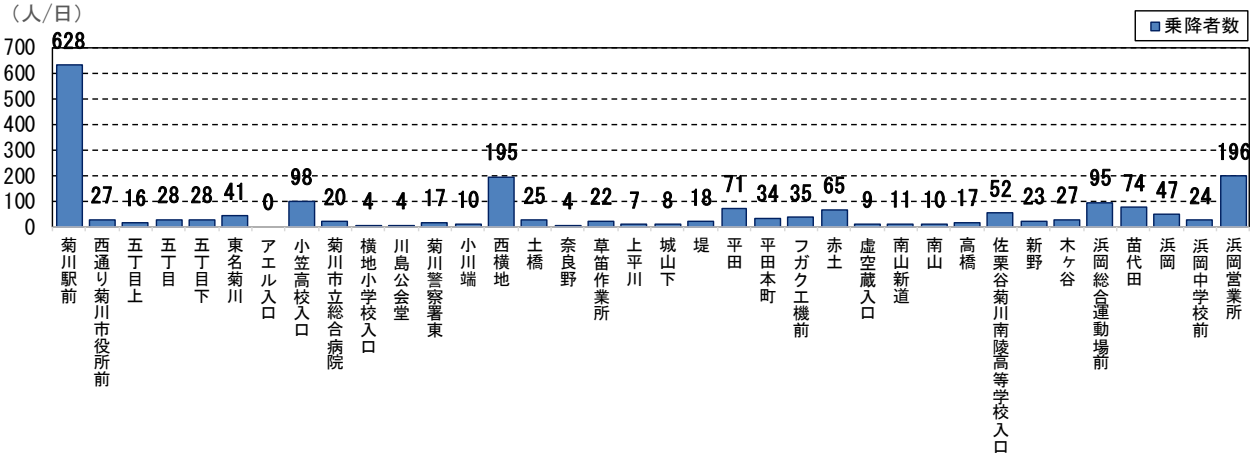


イ）バス停別利用者数

バス停日乗降者数は菊川駅前が最も多く、次いで浜岡営業所、小笠高校が近い西横地や小笠高校入口、浜岡総合運動場前で多い。

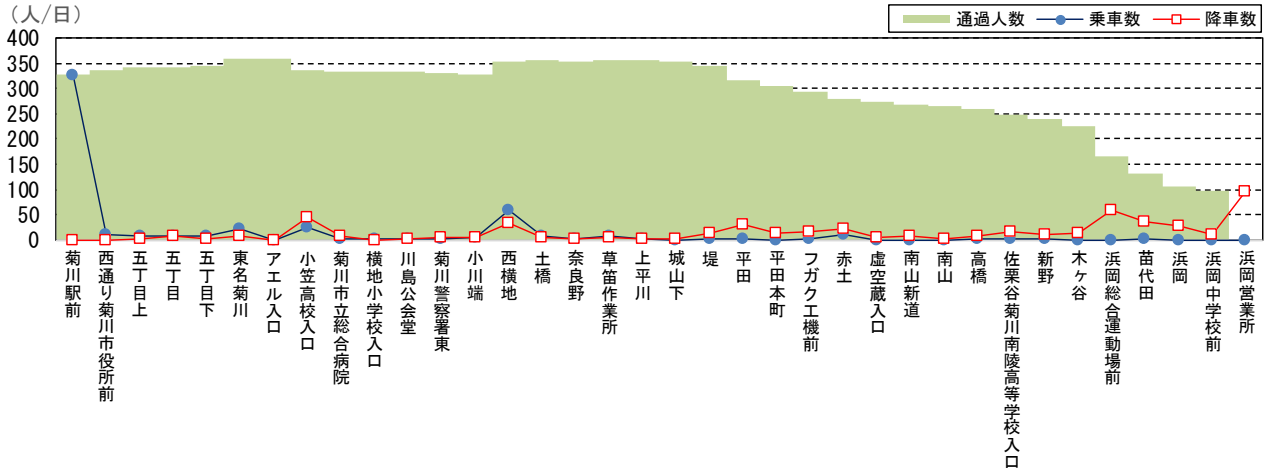
利用ＯＤは、西横地→菊川駅前（56 人）、浜岡営業所→菊川駅前（54 人）、菊川駅前→小笠高校入口（45 人）、菊川駅前→西横地（31 人）、菊川駅前→浜岡総合運動場前（25 人）、佐栗谷菊川南陵高等学校入口→菊川駅前（22 人）、菊川駅前→平田（20 人）で多い。

■バス停日乗降者数

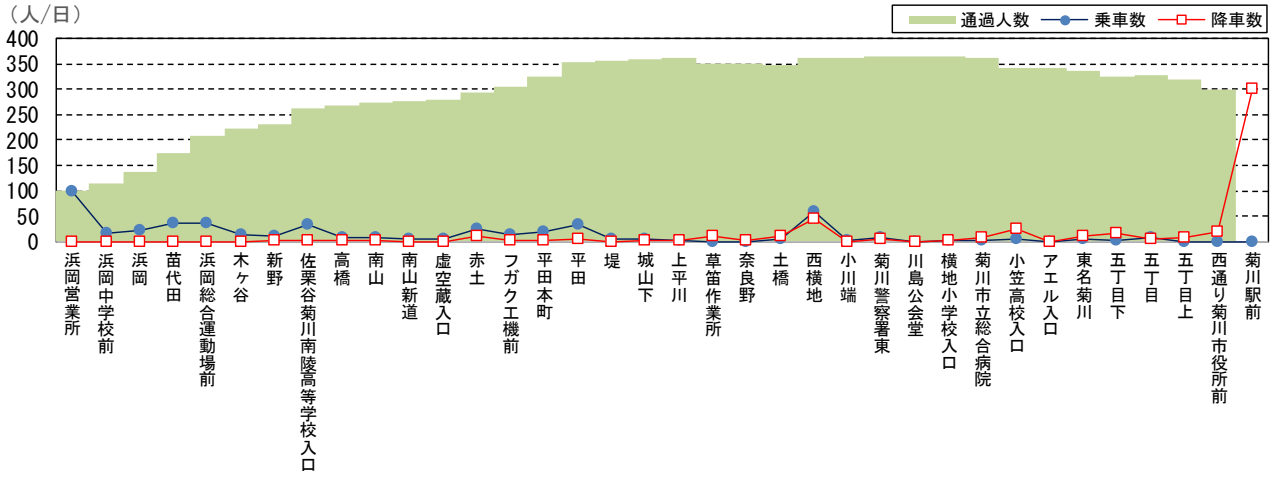


■バス停別バス停別乗車数・降車数・通過人数

（菊川駅前➡浜岡営業所行き）



（浜岡営業所➡菊川駅前行き）



■菊川浜岡線ＯＤ結果　※調査拒否、調査不可能（外国人等）除く

乗車バス停＼降車バス停	菊川駅前	西通り菊川市役所前	五丁目上	五丁目	五丁目下	東名菊川	アエル入口	小笠高校入口	菊川市立総合病院	横地小学校入口	川島公会堂	菊川警察署東	小川端	西横地	土橋	奈良野	草笛作業所	上平川	城山下	堤	平田	平田本町	フガク工機前	赤土	虚空蔵入口	南山新道	南山	高橋	佐栗谷菊川南陵高等学校入口	新野	木ヶ谷	浜岡総合運動場前	苗代田	浜岡	浜岡中学校前	浜岡営業所	合計
菊川駅前			1	8	2	7		45	6		1	5	4	31	5	1	2	1	2	9	20	8	10	13	3	5	1	2	13	5	7	25	12	18	4	51	327
西通り菊川市役所前														1							2	1										2			1	2	9
五丁目上					1													1					1		1				1				2				7
五丁目	7															1	1							1								2	2			1	15
五丁目下	3																									1				1			3			1	9
東名菊川	4								1		1		1				1				3	1	2	4				4				1	1			1	25
アエル入口																																					0
小笠高校入口	5																				1										1	8	1	1	3	9	29
菊川市立総合病院	3										1																									2	6
横地小学校入口	1								1														1														3
川島公会堂																																	1				1
菊川警察署東	6																			2																	8
小川端	1																										1						1			2	5
西横地	56	1		1		1						1								1	1	1	1	3	1					3	6	16	1	3	1	20	118
土橋	3				1									1							1											1	4				11
奈良野																					1																1
草笛作業所																					2	1							2							2	7
上平川	1		1	1																												1					4
城山下	5																																				5
堤	4																							1		1											6
平田	17	3	1		4				2			2		3			1																1	2			36
平田本町	9	2				2									2		5																				20
フガク工機前	10					1			1					1		1																1	2				17
赤土	14	1	1	1	1	2		4																			1	1		1		2	3	1			33
虚空蔵入口	3							1																													4
南山新道	2		1																					1													4
南山	2				1	1								1							1																6
高橋	3							1									1							1									2			1	9
佐栗谷菊川南陵高等学校入口	22				4			1						2			2							1										1		2	35
新野	6				1				1					1			1										1									1	12
木ヶ谷	6				1			2						3							1																13
浜岡総合運動場前	18	2	1					4						9				1					1														36
苗代田	12	1	3	2	2	1				1		1		1	5							1	2	4				1								1	38
浜岡	16													1							2			1					1								21
浜岡中学校前	8	1						2						3	1																						15
浜岡営業所	54	7			1	1		9	2					19	1		1		1			1		2						1							100
合計	301	18	9	13	19	16	0	69	14	1	3	9	5	77	14	3	15	3	3	12	35	14	18	32	5	7	4	8	17	11	14	59	36	26	9	96	995

②利用特性

菊川浜岡線の利用者は高校生が約６割弱を占め、住まいは菊川市以外が 56.9%、菊川市が 31.5%を占めている。

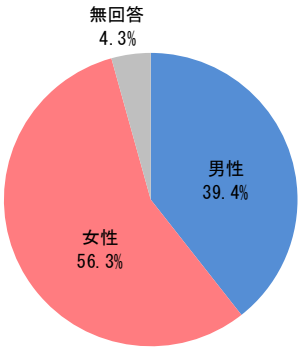
菊川浜岡線前後の交通手段は「自転車・徒歩」が最も多く、次いで「鉄道」、「バス」となっており、公共交通同士の利用が約３割を占めている。

利用目的は「通学」が 53.7%と最も多く、次いで「通勤（18.2%）」となっている。

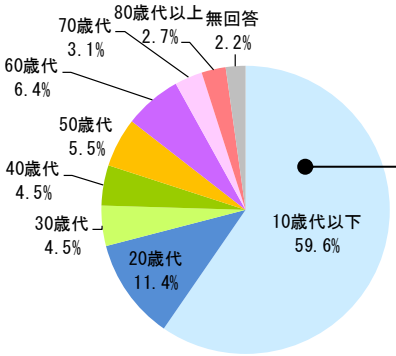
利用頻度は通勤・通学目的が多いため、「週に５日以上」が 60.6%と最も多い。

運行サービスの満足度は過半数が満足しており、「不満」、「やや不満」と回答した方は 15.2%と少ない。

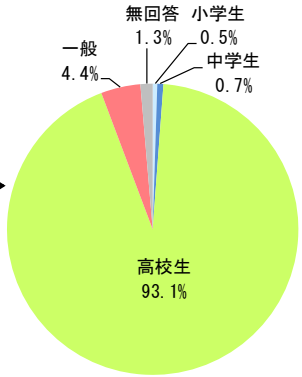
■性別



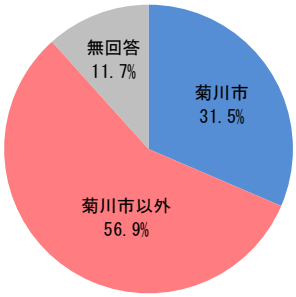
■年齢



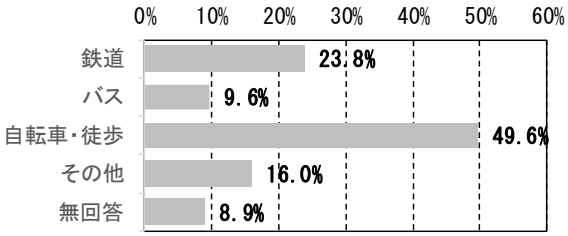
■児童・生徒



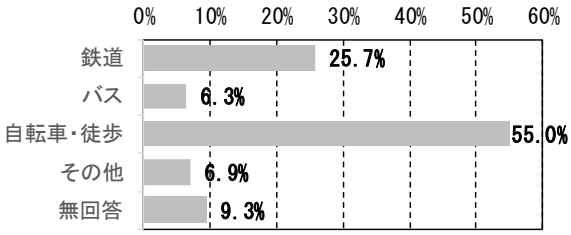
■住まい



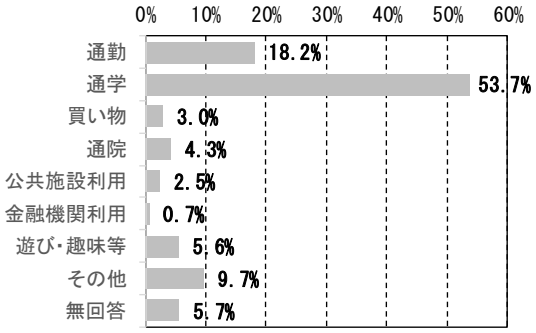
■乗る前の交通手段



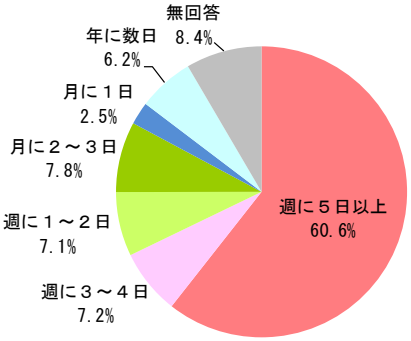
■降りた後の交通手段



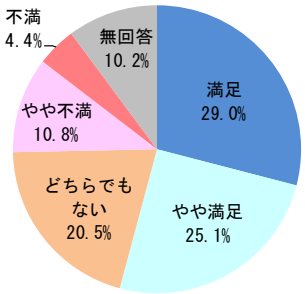
■本日の利用目的



■利用頻度



■運行サービスの満足度



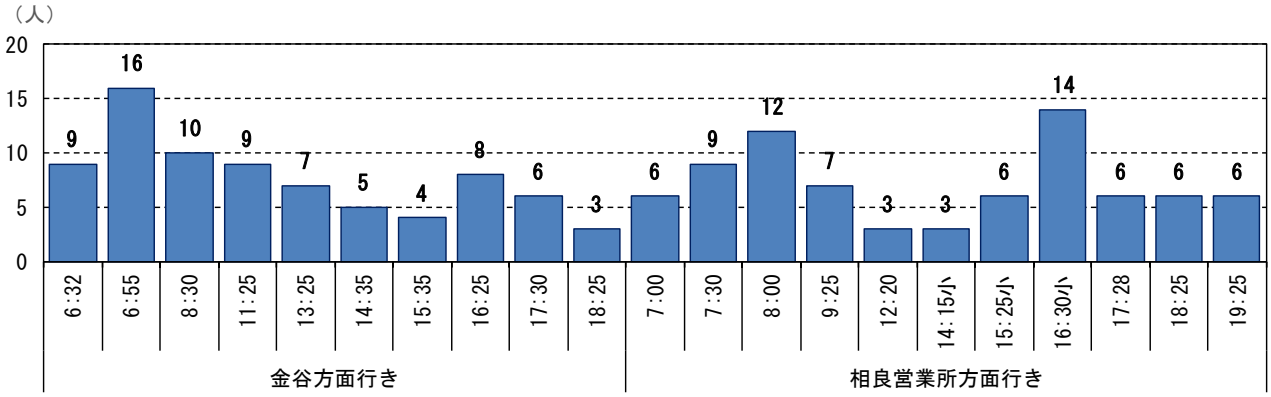
２）萩間線

①利用実績　※調査拒否、調査不可能（外国人等）含む

ア）ダイヤ別利用者数

萩間線の日利用者数は 155 人/日で、ダイヤ別に見ると、金谷方面行きは６：55 発が、相良営業所方面行き 16：30 発で最も多く、昼間時間帯や夜時間帯で利用が少ない。

■ダイヤ別利用者数

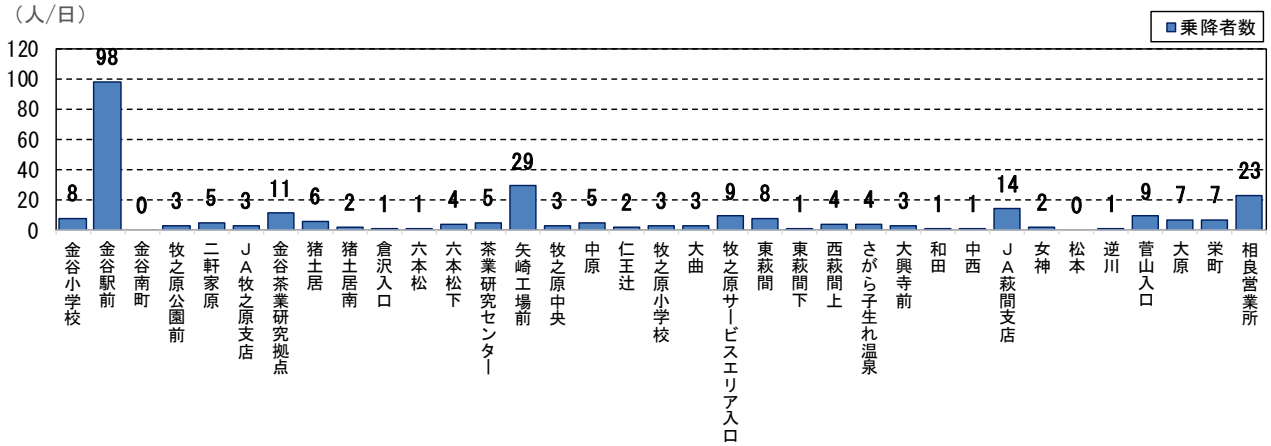


イ）バス停別利用者数

バス停日乗降者数は金谷駅前が最も多く、次いで矢崎工場前、相良営業所、ＪＡ萩間支店の順で多い。

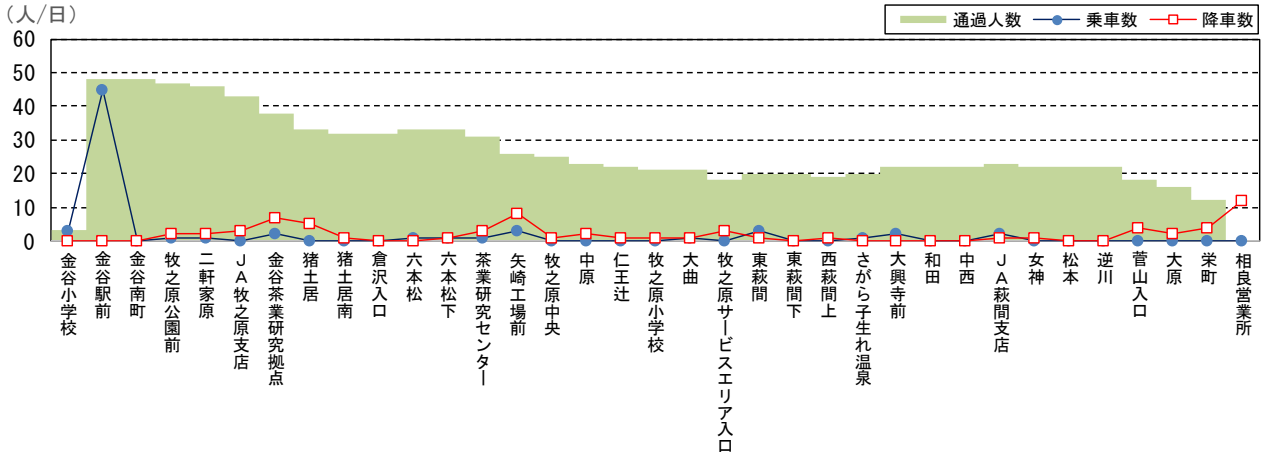
利用ＯＤは、矢崎工場前→金谷駅前（17 人）、金谷駅前→矢崎工場前（７人）、金谷駅前→金谷茶業研究拠点（７人）、金谷駅前→相良営業所（５人）で多い。

■バス停日乗降者数

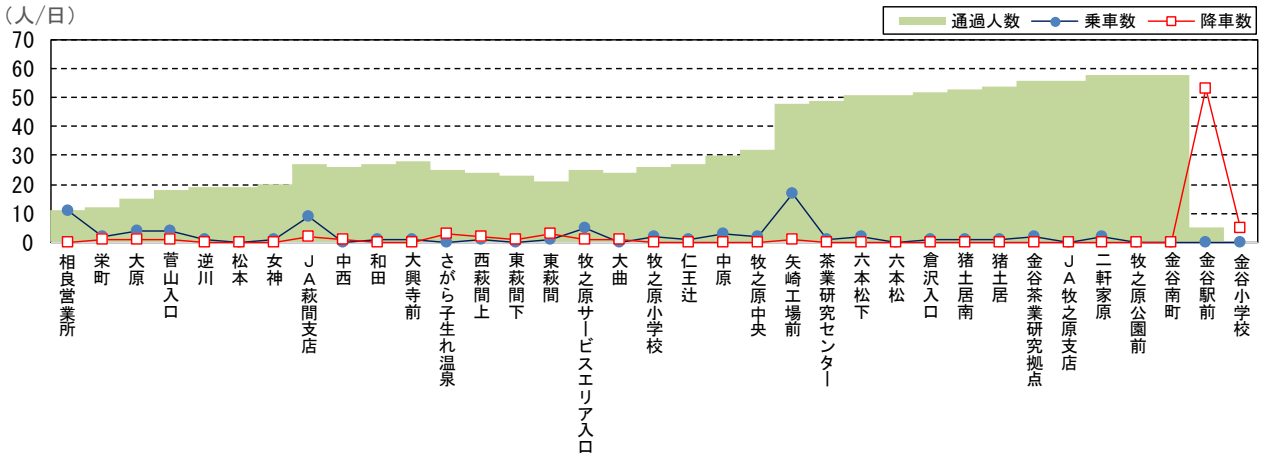


■バス停別バス停別乗車数・降車数・通過人数

（金谷小学校➡相良営業所行き）



（相良営業所➡金谷小学校行き）



■萩間線ＯＤ結果　※調査拒否、調査不可能（外国人等）除く

降車バス / 乗車バス停	相良営業所	栄町	大原	菅山入口	逆川	松本	女神	ＪＡ萩間支店	中西	和田	大興寺前	さがら子生れ温泉	西萩間上	東萩間下	東萩間	牧之原サービスエリア入口	大曲	牧之原小学校	仁王辻	中原	牧之原中央	矢崎工場前	茶業研究センター	六本松下	六本松	倉沢入口	猪土居南	猪土居	金谷茶業研究拠点	ＪＡ牧之原支店	二軒家原	牧之原公園前	金谷南町	金谷駅前	金谷小学校	合計
相良営業所		1	1	1				1				2			1		1																	2	1	11
栄町									1							1																				2
大原								1														1											1	1	4
菅山入口																																	4		4
逆川																																	1		1
松本																																			0
女神																																	1		1
JA萩間支店	1	1										1	2	1	2																		3		11
中西																																			0
和田																																	1		1
大興寺前	1						1																										1		3
さがら子生れ温泉			1																																1
西萩間上																																	1		1
東萩間下																																			0
東萩間	1	2																															1		4
牧之原サービスエリア入口																																	4	1	5
大曲		1																																	1
牧之原小学校																																	2		2
仁王辻																																	1		1
中原																																	3		3
牧之原中央																																	2		2
矢崎工場前	1		1																	1													17		20
茶業研究センター	1																																1		2
六本松下																						1											2		3
六本松																		1																	1
倉沢入口																																	1		1
猪土居南																																		1	1
猪土居																																		1	1
金谷茶業研究拠点	2																																2		4
JA牧之原支店																																			0
二軒家原																							1										2		3
牧之原公園前																															1				1
金谷南町																																			0
金谷駅前	5			4				1					1		1	3	1		1	1	1	7	2	1				4	7	3		2				45
金谷小学校																											1	1			1					3
合計	12	5	3	5	0	0	1	3	1	0	0	3	3	1	4	4	2	1	1	2	1	9	3	1	0	0	1	5	7	3	2	2	0	53	5	143

②利用特性

萩間線の利用者は「10 歳代以下」の高校生、小学生が多く、住まいは牧之原市が 55.9%、その他が 19.6%、島田市が 18.2%、菊川市が 2.1%を占めている。

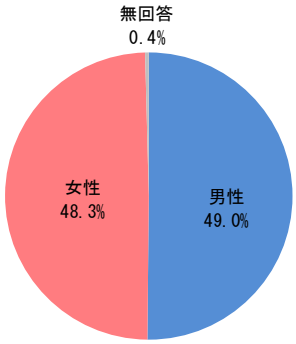
萩間線前後の交通手段は「自転車・徒歩」が最も多く、次いで「鉄道」となっており、公共交通同士の利用が約３割を占めている。

利用目的は「通勤」が 39.9%と最も多く、次いで「通学（31.5%）」となっている。

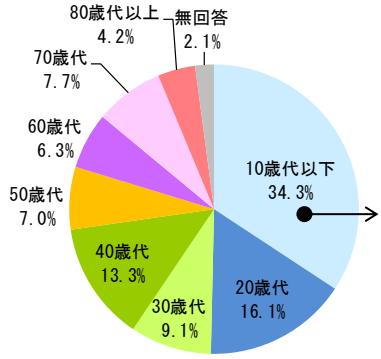
利用頻度は通勤・通学目的が多いため、「週に５日以上」が 58.7%と最も多い。

運行サービスの満足度は過半数が満足しており、「不満」、「やや不満」と回答した方は 16.8%と少ない。

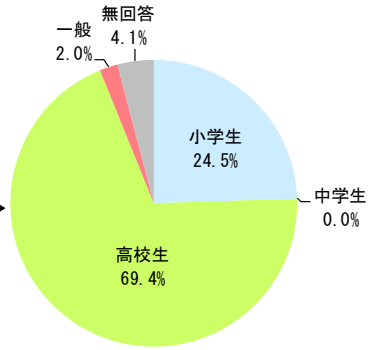
■性別



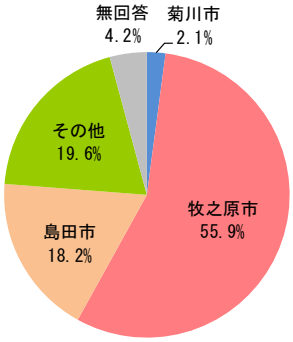
■年齢



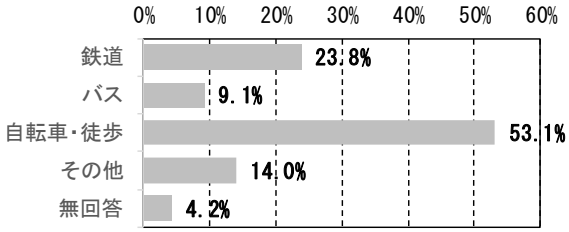
■児童・生徒



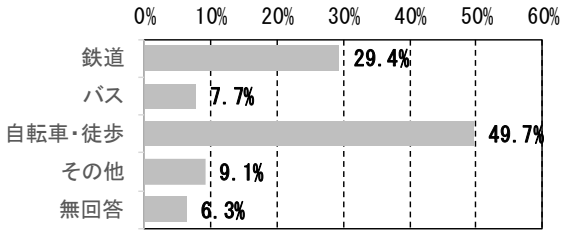
■住まい



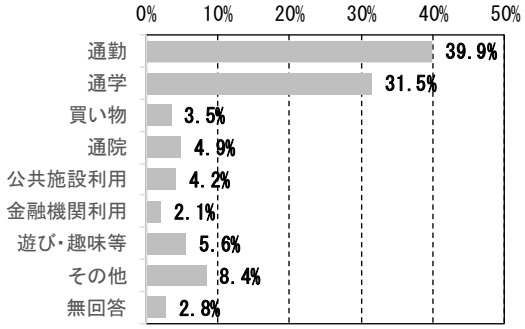
■乗る前の交通手段



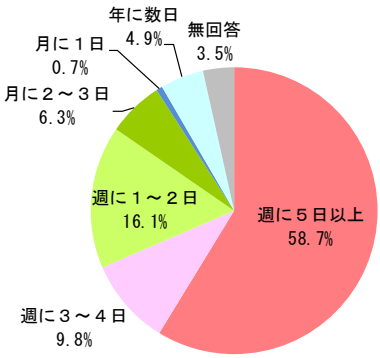
■降りた後の交通手段



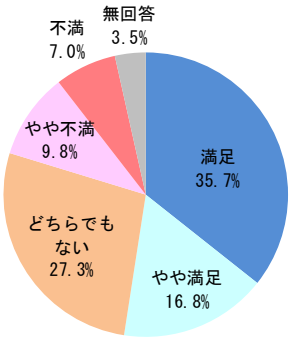
■本日の利用目的



■利用頻度



■運行サービスの満足度



（２）菊川市コミュニティバス利用実態調査

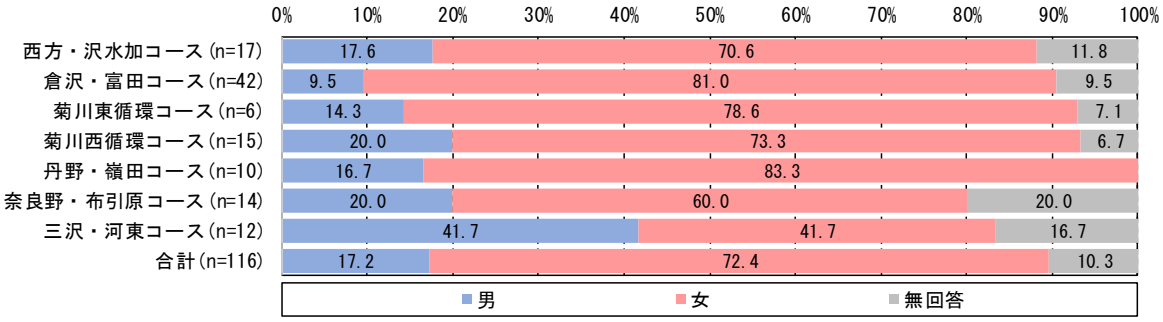
調査対象路線	・西方・沢水加コース　・菊川西循環コース　・三沢・河東コース ・倉沢・富田コース　・丹野・嶺田コース ・菊川東循環コース　・奈良野・布引原コース
調査方法	・調査票を運転手が配布し、郵送回収
調査項目	・利用者属性（性別、年齢、自動車運転免許証有無） ・コミュニティバス前後の移動手段とバス停までの所要時間 ・利用頻度、時刻などの確認方法、利用目的、不便と思う点、自宅から最寄のバス停までの徒歩時間 ・コミュニティバスからしずてつジャストラインへの乗換え有無や乗換えしない理由 ・タクシーの利用有無、利用目的、利用頻度、利用しない理由

１）回答者の属性

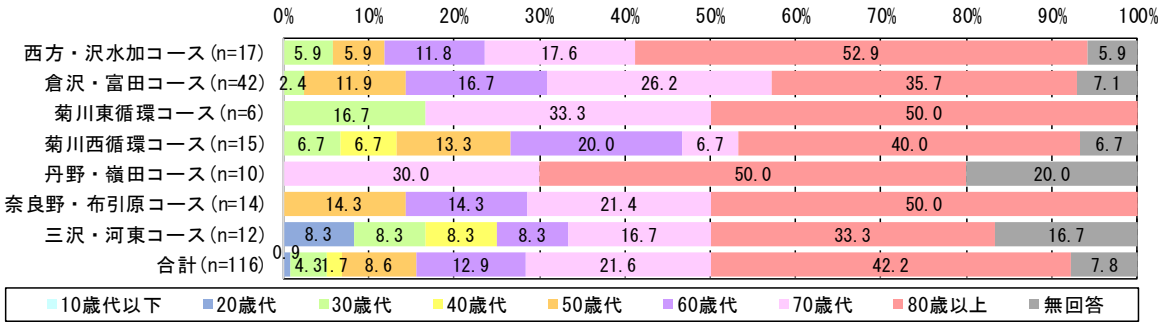
回答者の性別は、「女性」が 72.4%と多く、年齢は「80 歳以上」が 42.2%と最も多く、60 歳以上が 76.7%を占めている。

自動車の運転免許証有無は、「持っていない」が 50.9%と最も多く、「持っていたが返納した」と合わせると、70.5%の方が免許を持っていない。

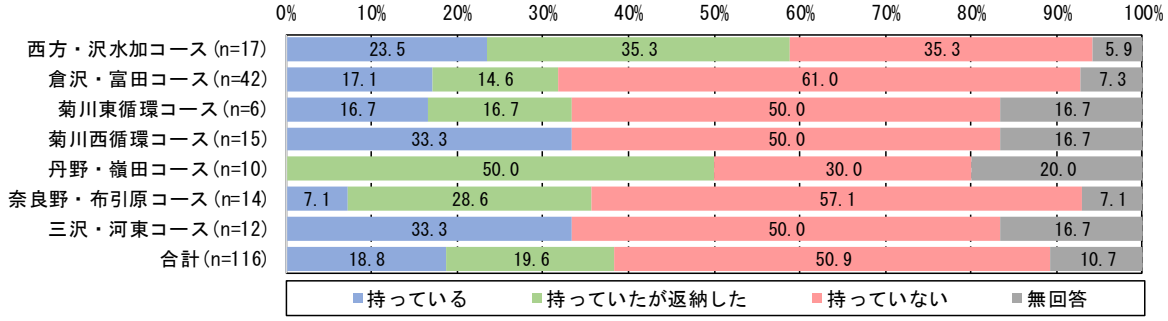
■性別



■年齢



■自動車の運転免許証有無



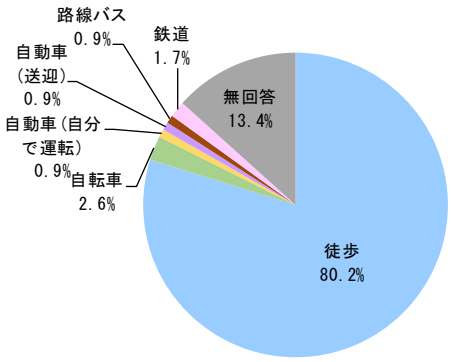
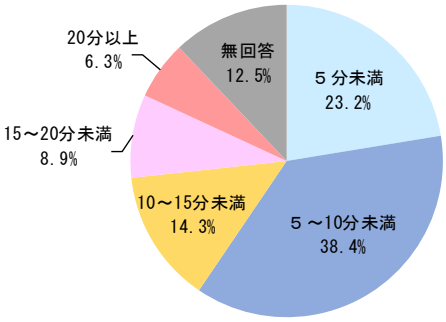
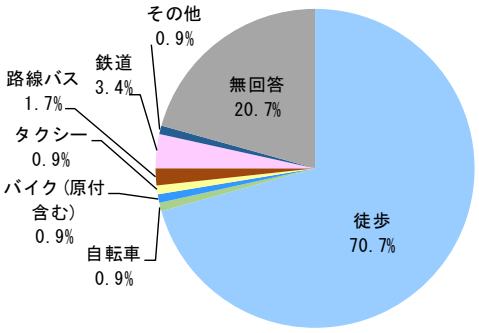
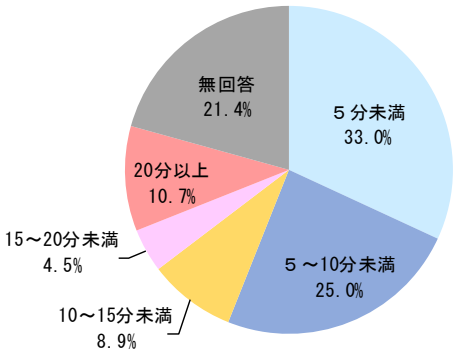
２）利用特性

バス停前後の移動手段は、乗車したバス停までの移動、バス停を降りてからの移動ともに「徒歩」の割合が多く、所要時間は 10 分未満が約６割を占めている。

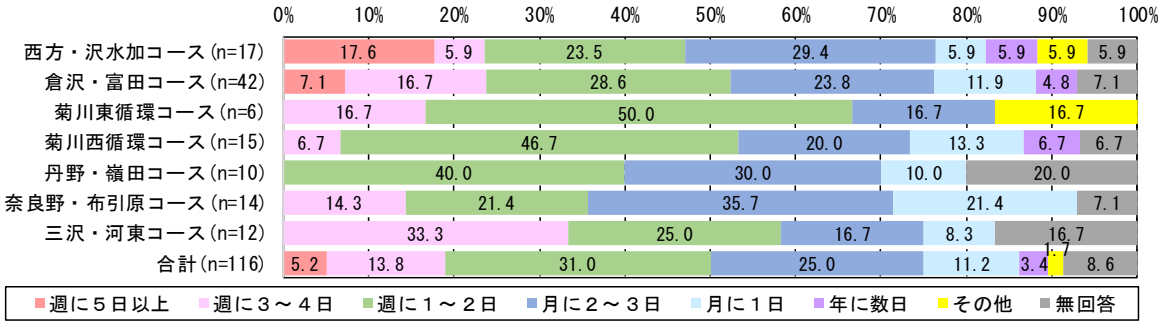
利用頻度は、「週に１～２日（31.0%）」、「月に２～３日（25.0%）」、「週に３～４日（13.8%）」の順で多い。

コミュニティバスに乗る時の時刻の確認方法は、「乗車する公共交通機関の時刻表を確認（コミュニティバスの冊子）」が 79.5%と最も多い。

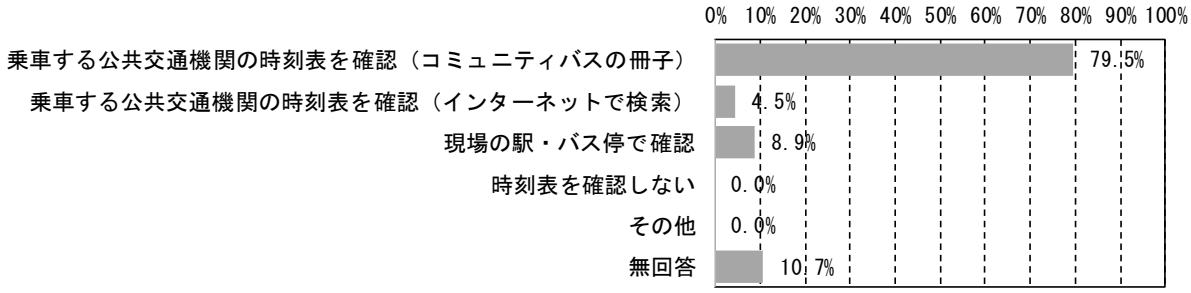
■バス停前後の移動手段と所要時間

	移動手段	所要時間
乗車したバス停までの移動		
バス停を降りてからの移動		

■利用頻度



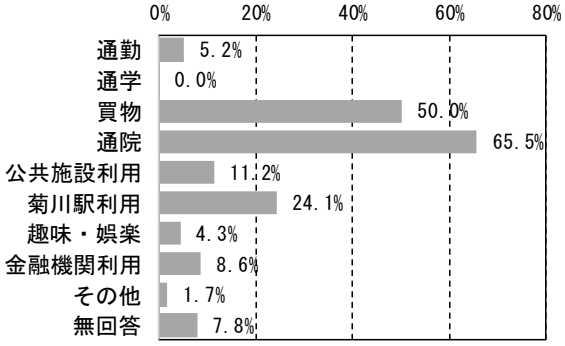
■コミュニティバスに乗る時の時刻の確認方法



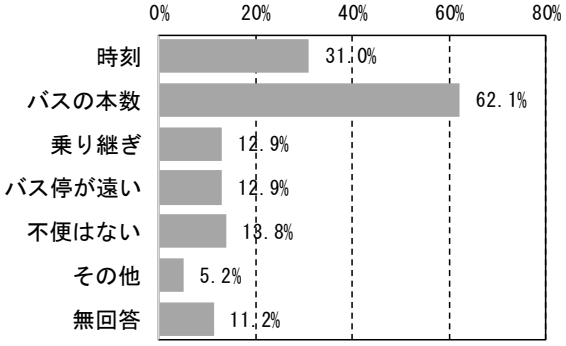
コミュニティバスの利用目的は「通院（65.5%）」、「買物（50.0%）」が、不便と思うことは「バスの本数（62.1%）」、「時刻（31.0%）」が多い。

自宅から最寄のバス停までの徒歩時間は、「５分未満」が 34.8%と最も多く、10 分未満が 75%を占めている。

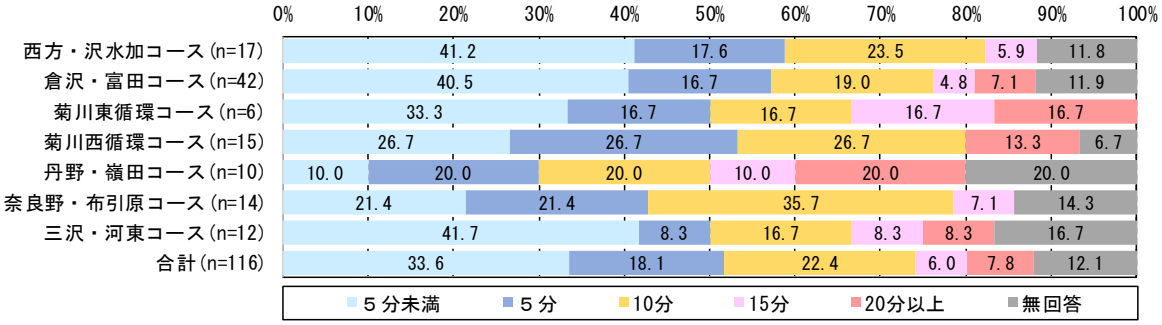
■利用目的



■不便と思うこと



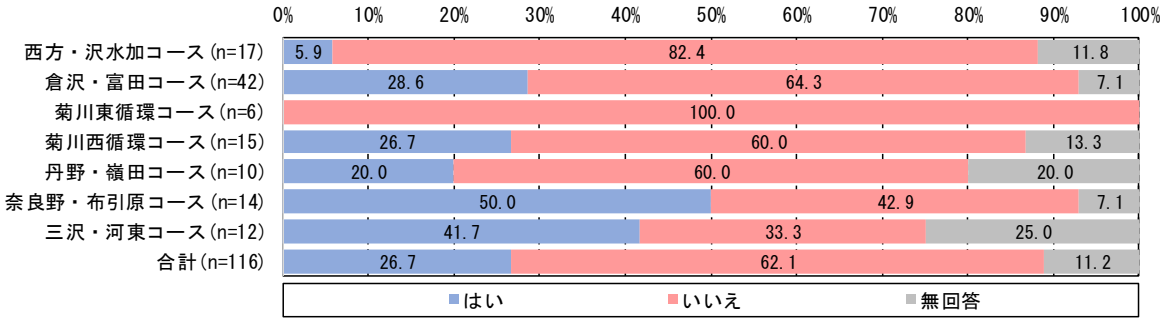
■自宅から最寄のバス停までの徒歩時間



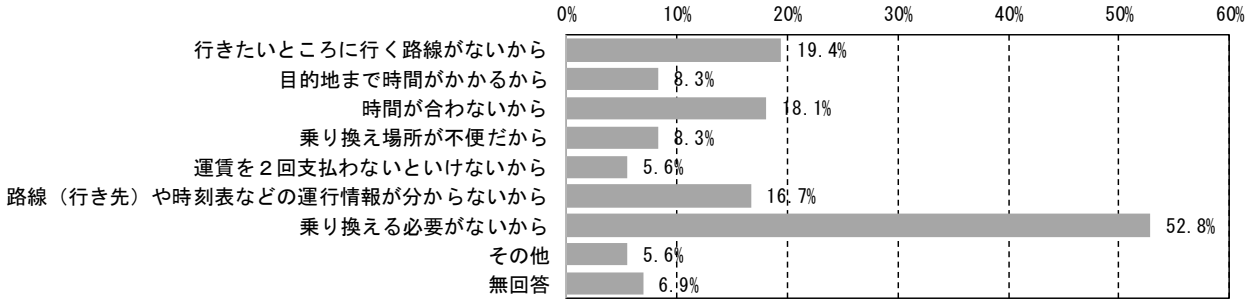
３）ジャストラインとの乗換え状況

コミュニティバスとジャストラインとの乗換え有無は、「はい」が 26.7%、「いいえ」が 62.1%を占めており、乗換えをしない理由は「乗り換える必要がないから」が 52.8%と最も多いが、「時間が合わないから（18.1%）」、「路線（行き先）や時刻表などの運行情報が分からないから（16.7%）」といった理由も多い。

■ジャストラインとの乗換え有無



■乗換えをしない理由



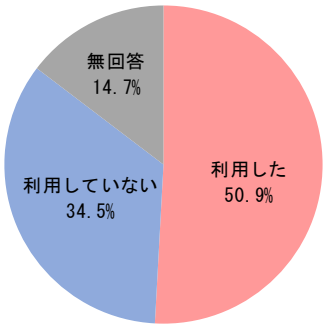
４）タクシーの利用状況

最近１年間のタクシーの利用有無は、「利用した」が 50.9%、「利用していない」が 34.5%となっている。

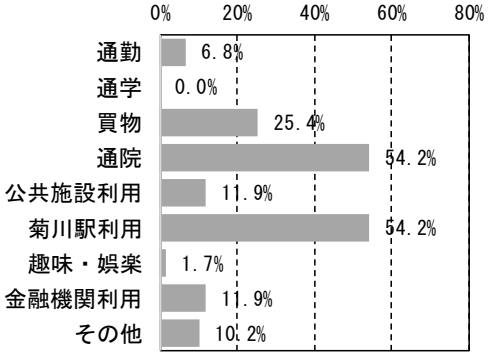
利用目的は、「通院（54.2%）」、「菊川駅利用（54.2%）」、「買物（25.4%）」が、利用頻度は「１ヶ月に数日（33.9%）」、「年に数日程度（33.9%）」が多い。

タクシーを利用しない理由は、「路線バスやコミュニティバスが利用でき、タクシーを利用しなくて済むから」が 45.0%と最も多い。

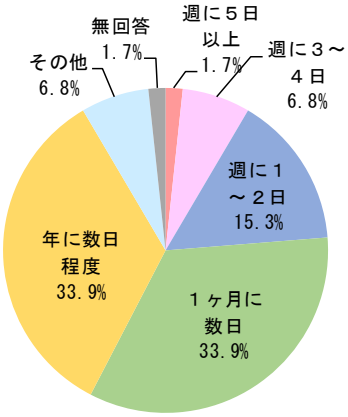
■タクシー利用有無



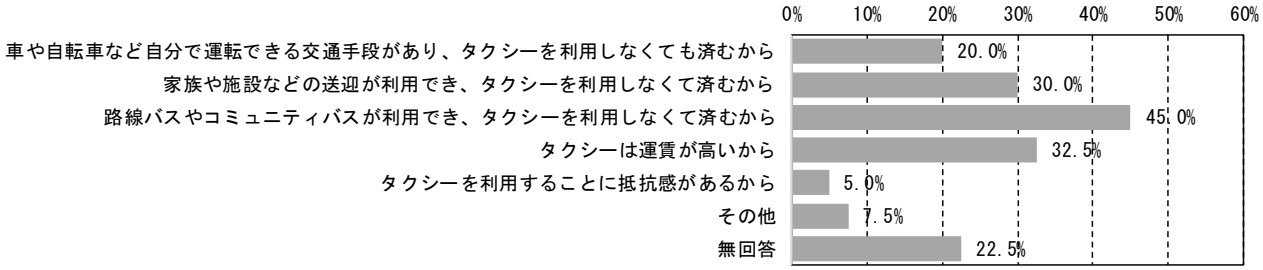
■利用目的



■利用頻度



■タクシーを利用しない理由



（３）ＪＲ菊川駅利用実態調査

調査方法等	・調査場所：菊川駅南口（改札付近） ・調査方法：調査員による直接手渡し、郵送回収 ・調査日時：平成 30 年９月 25 日（火）、７時 00 分～19 時 30 分まで
調査項目	・利用者属性（性別、年齢、居住地、自動車運転免許有無） ・利用ＯＤ駅、利用目的、利用頻度、運行サービスに対する満足度 ・JR 東海道線（菊川駅）の利用をより一層高めるために必要なサービス
配布・回収状況	配布数７６９票、回収数２４２票（回収率 31.5%）

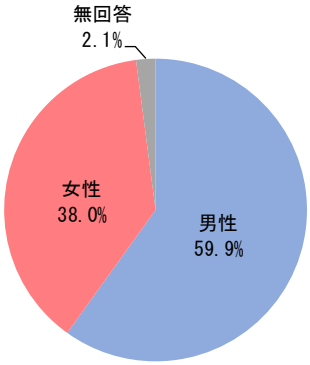
１）回答者の属性

回答者の性別は男性の割合が約６割と多い。

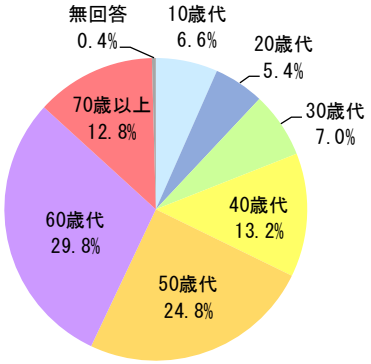
年齢は調査当日高校生の大半が受け取り拒否もあり、10 歳代の割合が少なく、60 歳以上が 42.6%を占めている。

車運転免許は「免許を持っている」方が 82.6%と多い。

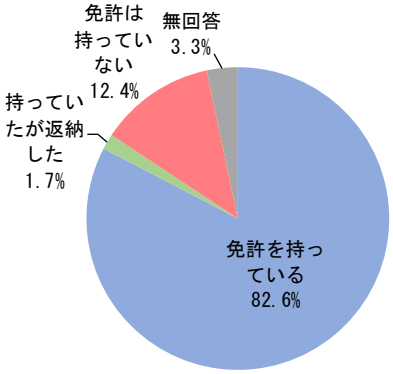
■性別



■年齢



■車運転免許

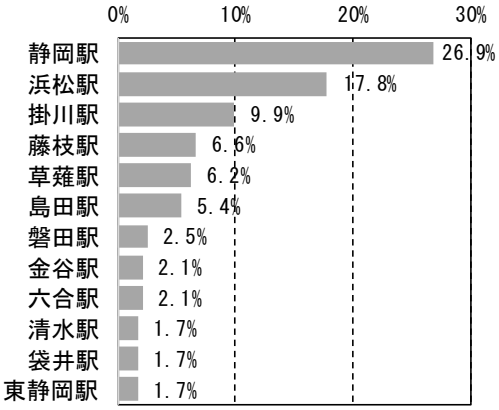


２）鉄道の利用特性

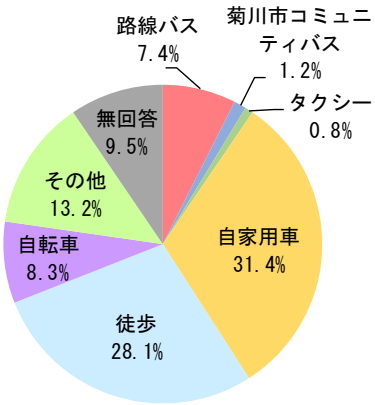
鉄道の利用ＯＤは静岡駅、浜松駅、掛川駅の順で多く、菊川駅の乗車・降車前の交通手段は自家用車や徒歩が多い。

鉄道の利用目的は通勤が 61.6%と最も多く、次いで趣味・娯楽等となっている。

■利用駅

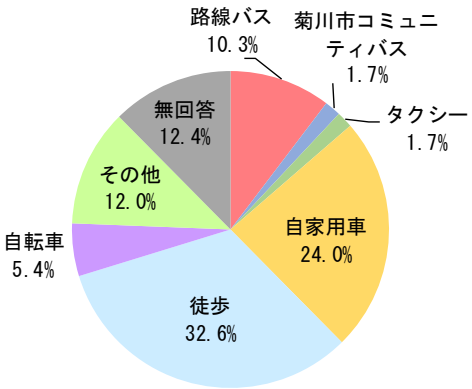


■菊川駅乗車前交通手段



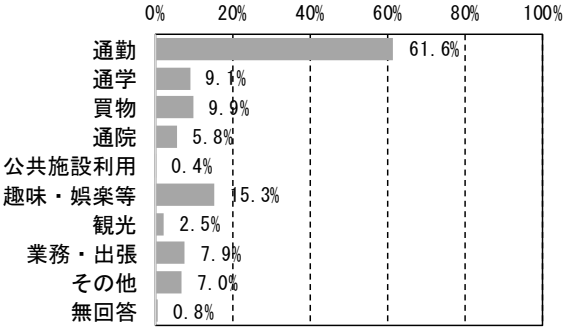
※その他…車（送迎）８件（3.3%）、バイク５件（2.1%）、会社バス５件（2.1%）

■菊川駅降車後交通手段

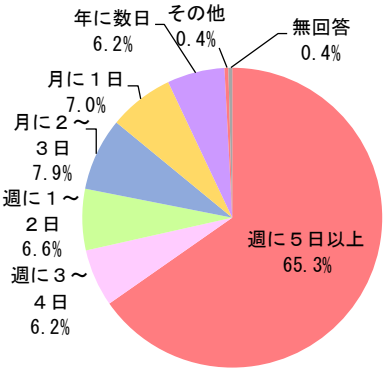


※その他…会社バス 11 件（4.5%）、原付・バイク５件（2.1%）

■利用目的



■利用頻度



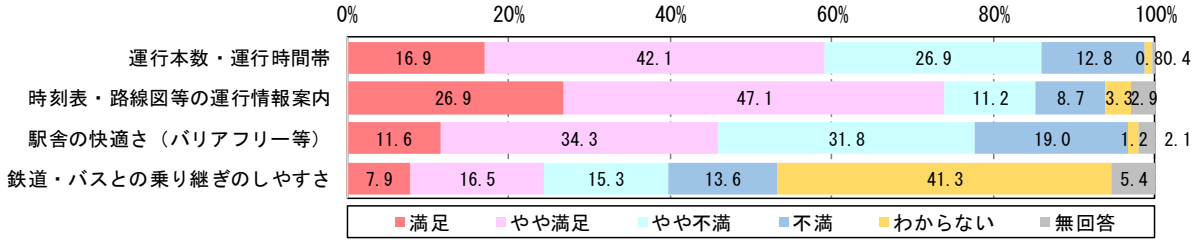
３）運行サービスの満足度及び改善点

運行サービスに対する満足度は、時刻表・路線図等の運行情報案内、運行本数・運行時間帯で満足度が高く、バスとの乗り継ぎのしやすさで「わからない」回答が多いものの、満足度が低い。

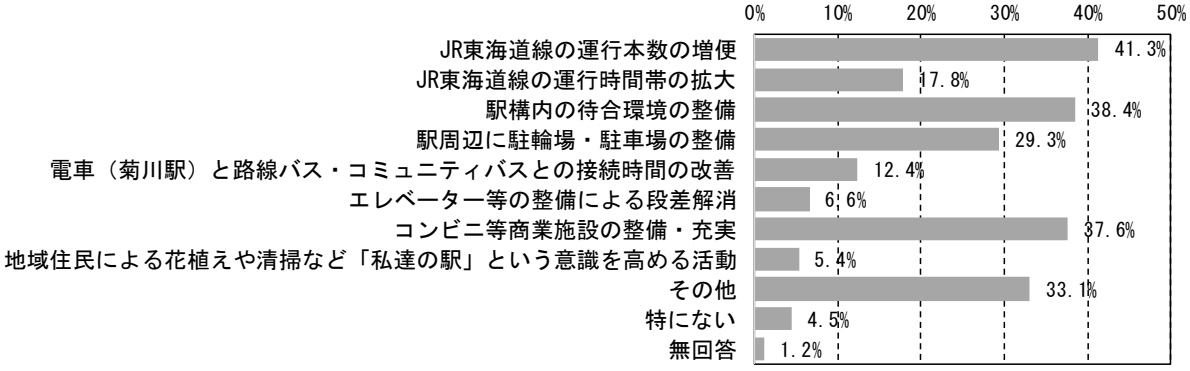
利用をより高めるために必要なサービスや取組みは、「JR 東海道線の運行本数の増便（41.3%）」、「駅構内の待合環境の整備（38.4%）」、「コンビニ等商業施設の整備・充実（37.6%）」の順で多い。

その他は、駅北口の整備が 43 件、運行ダイヤの見直し（島田駅止まりなど）８件、駅前広場の改良（送迎車用のスペースの狭さ、雨天時の待機スペース（雨よけ）確保など）８件と多い。

■運行サービスの満足度



■利用をより高めるために必要なサービスや取組み



３－３　地区別意見交換会

【開催概要】
○意見交換会の趣旨と公共交通の現状
○他市先進事例の紹介（デマンド型交通など）
○ワークショップ
・日常の生活実態・移動実態
・日常生活における移動の困りごと・ニーズを考えよう
・○○地区での５年後の公共交通を考えよう

■意見交換会の開催状況

地区	開催日時	開催場所	参加者数
西方地区	平成 30 年 11 月 12 日（月）19：00～	西方地区センター	20 名
加茂・内田地区	平成 30 年 11 月 13 日（火）18：30～	内田地区センター	25 名
横地地区	平成 30 年 11 月 17 日（土）19：00～	横地地区センター	22 名
六郷地区	平成 30 年 11 月 15 日（木）17：30～	青葉台コミュニティセンター	28 名
河城地区	平成 30 年 11 月９日（金）19：30～	河城地区センター	20 名
嶺田地区	平成 30 年 11 月８日（木）19：00～	嶺田地区コミュニティセンター	７名
小笠東地区	平成 30 年 11 月 21 日（水）14：30～	小笠東地区コミュニティセンター	17 名

※町部地区、平川地区、小笠南地区は今後実施

■ワークショップ結果（主な意見）

地区	移動ニーズが多かった行き先	主な意見
西方地区	○買物：えんてつ菊川ＳＣ、スーパーラック菊川店、JA 中央支店 ○通院：菊川市立総合病院、中東遠総合医療センター、森クリニック ○公共施設：市役所 ○その他：菊川駅	・格安なタクシー ・オンデマンド乗合タクシー（月１回無料サービス券、相乗り割引 50%） ・回数券の導入 ・土日祝も運行 ・フリー乗降区間の拡大 ・自宅玄関先で利用可能 ・行き先を食品コース、医者コース、公共施設コース等分別
加茂・内田地区	○買物：しずてつストア菊川南店、スーパーラ自宅ック菊川店、コメリ、ケーズデンキ、カワムラ菊川店 ○通院：菊川市立総合病院、中東遠総合医療センター、森クリニック ○公共施設：市役所 ○その他：菊川駅、市外観光地	・買物情報を車内で提供 ・年間パスポート（10,000 円）の導入 ・運行状況のリアルタイムの提供 ・ドア to ドアのサービス ・コミュニティバスの運賃免許の見直し（返納者６ヶ月間） ・バス停に屋根の設置 ・補助があるタクシー（個人負担 300 円以下）

地区	移動ニーズが多かった行き先	主な意見
横地地区	○買物：しずてつストア小笠店、ジャンボエンチョー、コメリ ○通院：菊川市立総合病院、赤土クリニック ○公共施設：市役所 ○その他：ＪＡ中央支店	・バス停の増設、フリー乗降区間の拡大 ・高齢者の無料化 ・バス停に駐車スペース（セニアカー、自転車）の確保 ・ドア to ドア希望 ・時刻表の各家庭への配布 ・買物の割引チケット付き回数券、ポイントカードの導入 ・ＢＧＭ付き車両 ・バス停の屋根の設置 ・回数券の導入 ・分かりやすいルート設定 ・インターネット上での運行情報確認 ・本数を増やす、料金を上げても良い
六郷地区	○買物：バロー菊川店、しずてつストア、杏林堂、ジャンボエンチョー ○通院：菊川市立総合病院、森クリニック ○公共施設：市役所 ○その他：ＪＡ	・フリー乗降区間の拡大 ・介助者付き、車いす対応バスの導入 ・土日祝の運行 ・デマンド型交通の導入 ・コミュニティバスの増便 ・ポイント付き運賃割引の導入 ・コミュニティバスのタクシー化 ・自宅玄関先で利用可能 ・バス停の屋根、ベンチの設置 ・バス停の増設
河城地区	○買物：えんてつ菊川ＳＣ、コメリ、杏林堂 ○通院：菊川市立総合病院、塩崎クリニック ○公共施設：菊川市役所 ○その他：菊川駅、銀行、JA 河城	・フリー乗降区間の拡大 ・他の路線への乗り継ぎ可能 ・車内ＢＧＭ、女性ドライバーの導入 ・タクシー券の配布（80 歳以上、免許返納者、障がい者） ・バス停の増設 ・駅を拠点に多路線運行、市役所・地区センターの拠点化 ・バス停の屋根、ベンチの設置 ・乗り降りしやすい車両の導入 ・ニーズに合った循環バス（病院専用、買物専用） ・デマンド型交通の導入 ・コミュニティバスの増便、待ち時間が少ない ・７～９時台と 15～17 時台に増便（病院）
嶺田地区	－	・中東遠総合医療センター直行、医院回りバス、掛川駅直行バス ・タクシー券の復活（利用条件再検討） ・自宅玄関先で利用可能 ・老人クラブアンケート調査実施による意見・要望の収集

地区	移動ニーズが多かった行き先	主な意見
小笠東地区	―	・バス停が遠く、バス停まで行くのが大変 ・自宅玄関先で利用可能 ・くすりんから菊川眼科へ行く際、どのバスに乗ったらいいのか分からない ・便数増加、行っても帰りの便がない ・コミュニティバスのターゲットの明確化がポイント ・バス停に椅子の設置 ・タクシー券の発行

【ワークショップ開催の様子】

▲西方地区

▲加茂・内田地区

▲横地地区

▲六郷地区

▲河城地区

▲嶺田地区

３－４　高校生アンケート調査

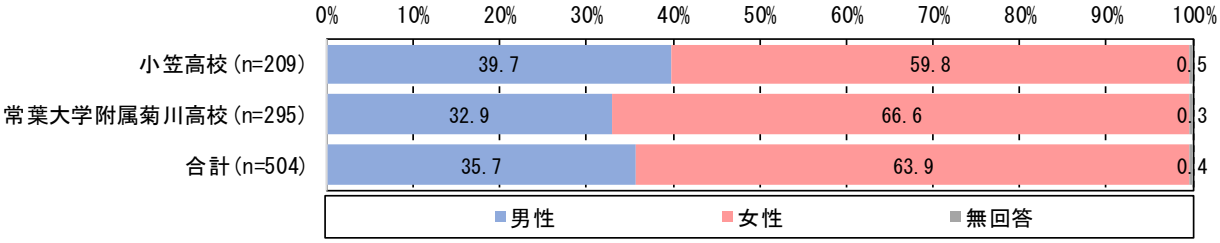
対象者等	２校・２年生（小笠高校（公立）、常葉大学附属菊川高校（私立））
調査方法	手渡し配布・回収
調査項目	・回答者の属性（性別、住所） ・学校への出発・到着時間、自宅から学校までの所要時間 ・通学時の交通手段（晴の日、雨の日）、登下校時に利用するバス停、乗車時刻 ・運行内容やバス停の利用環境などに対する改善して欲しい点 ・公共交通機関（バス、電車）を利用しない理由
回収票数	小笠高校 209 票、常葉大学附属菊川高校 295 票、合計 504 票

（１）回答者の属性

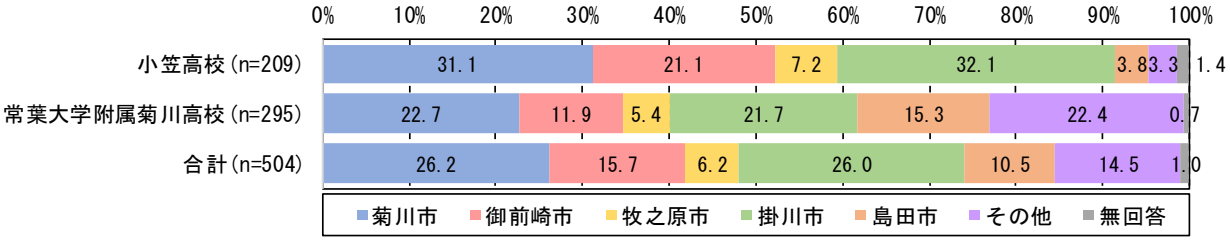
回答者は小笠高校、常葉大学附属菊川高校ともに女性の割合が約６割と多い。

住所は小笠高校が掛川市 32.1%、菊川市 31.1%、御前崎市 21.1%の順で、常葉大学附属菊川高校が菊川市 22.7%、その他 22.4%、掛川市 21.7%の順で多く、常葉大学附属菊川高校の方がやや遠方の自宅から通学している方が多い。

■性別

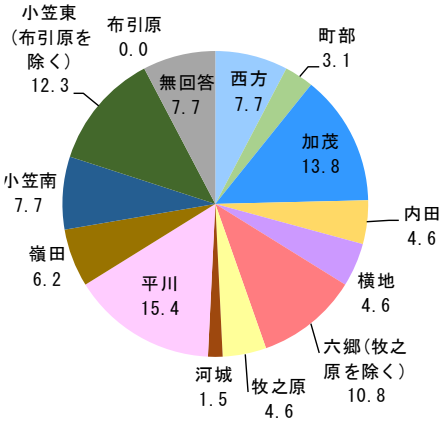


■住所

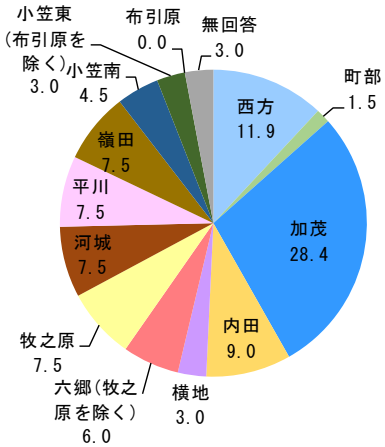


■菊川市内

《小笠高校》



《常葉大学附属菊川高校》



【その他市町村】

《小笠高校（ｎ＝７）》

静岡市２票、焼津市１票、袋井市１票、吉田町１票、川根本町１票

《常葉大学附属菊川高校（ｎ＝66）》

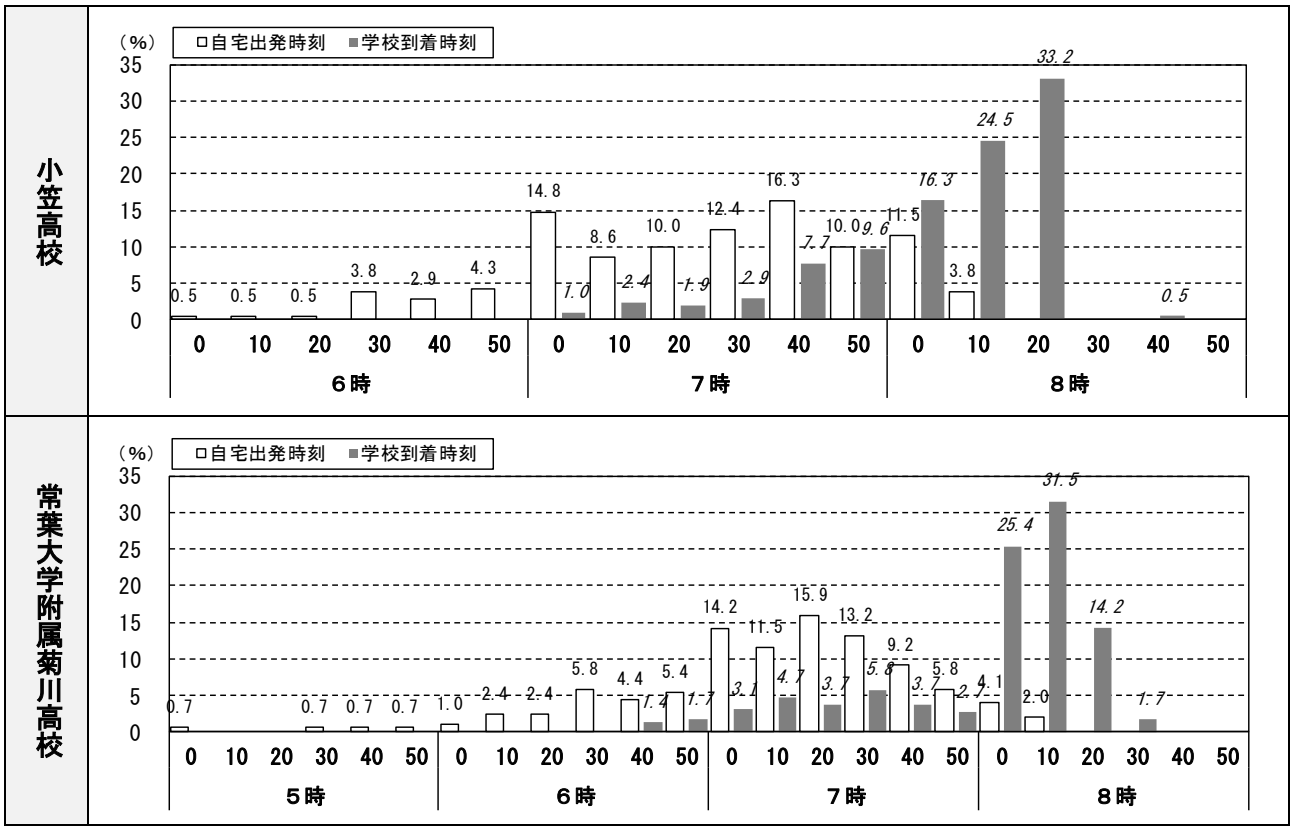
焼津市 15 票、袋井市 10 票、藤枝市９票、磐田市９票、浜松市６票、吉田町５票、森町５票、静岡市４票、川根本町２票、富士市１票

（２）学校への出発・到着時間及び所要時間

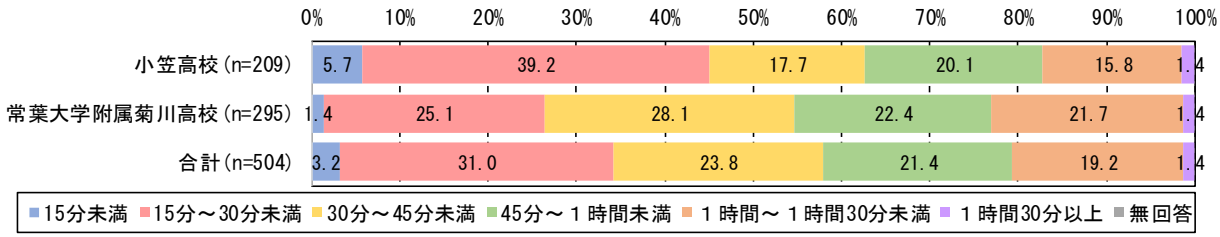
小笠高校、常葉大学附属菊川高校ともに出発・到着時間は自宅出発時間が７時～７時 40 分台で、学校到着時間が８時～８時 20 分台が多い。自宅出発時間は常葉大学附属菊川高校の方が遠方の自宅が多いため、早い生徒が多い。

自宅から学校までの所要時間は両校合計で 15 分～30 分未満が最も多く、常葉大学附属菊川高校の方で通学時間が長い生徒が多い。

■学校への出発・到着時間



■自宅から学校までの所要時間

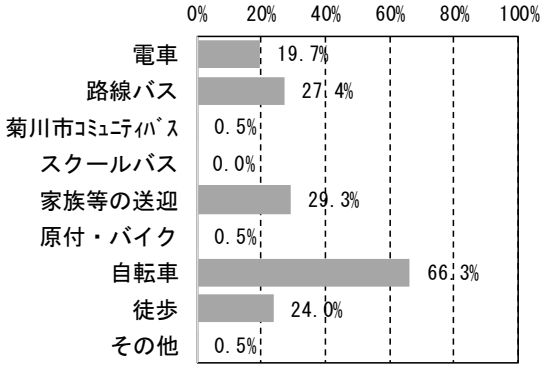
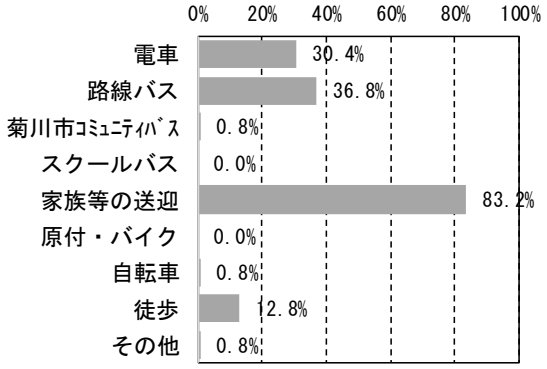
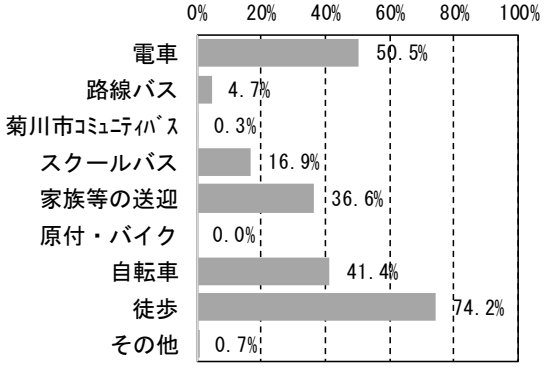
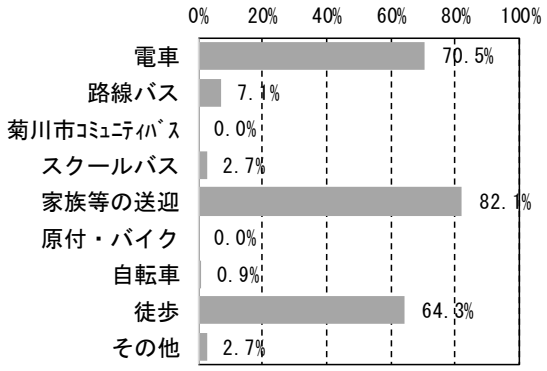


（３）通学時の交通手段

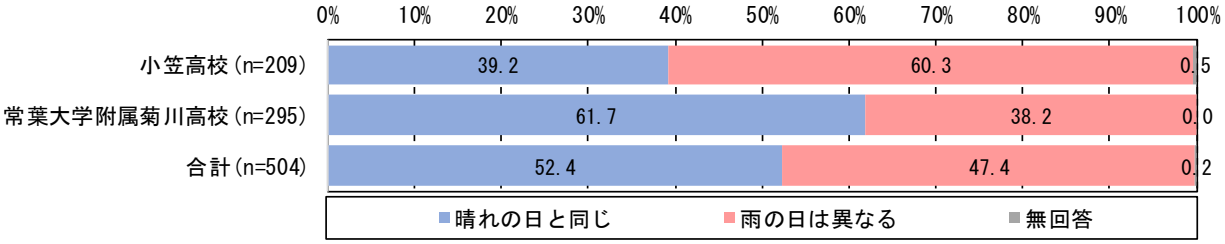
小笠高校への通学手段（晴れの日）は自転車のみが 44.2%と最も多く、路線バスが 27.4%、家族等の送迎のみが 17.8%を占めている。常葉大学附属菊川高校は電車＋徒歩が 48.5%と最も多く、家族等の送迎のみが 13.2%を占めている。

雨の日に晴れの日と異なる割合は 47.4%で、小笠高校で約６割と多く、両校とも「家族等の送迎」割合が晴れの日より多い。

■通学時の交通手段

	晴れの日	雨の日（雨の日は異なる方のみ）
小笠高校	 ※自転車のみ 44.2%、電車＋自転車 13.0%、家族等の送迎のみ 17.8%	
常葉大学附属菊川高校	 ※電車＋徒歩 48.5%、家族等の送迎のみ 13.2%、自転車のみ 10.5%、徒歩のみ 5.1%	

■晴れと雨の交通手段の変化



（４）公共交通機関の利用特性や改善点

菊川浜岡線は小笠高校が 74 名、常葉大学付属菊川高校が 12 名で、小笠高校は菊川駅前、浜岡営業所、浜岡総合運動場前で乗車し、西横地、小笠高校入口で降車する生徒が多い。

JR 東海道線を利用する生徒は常葉大学附属菊川高校で多く、掛川駅、島田駅、藤枝駅で乗車し、菊川駅で降車する生徒が多い。

【菊川浜岡線】

《小笠高校（ｎ＝74)》

・乗車バス停：菊川駅前 38 名、浜岡営業所 18 名、浜岡総合運動場前９名、その他 11 名

・降車バス停：西横地 47 名、小笠高校入口 15 名、小笠高校７名、小笠高校入口か西横地４名

《常葉大学附属菊川高校（ｎ＝12)》

・乗車バス停：浜岡営業所４名、平田３名、浜岡総合運動場前２名、その他３名

・降車バス停：西通り・菊川市役所前 11 名、菊川駅前１名

【菊川市コミュニティバス】《常葉大学附属菊川高校（ｎ＝１)》

・乗車バス停：布引原１名⇔降車バス停：菊川市役所前１名

【その他（JR 東海道線)】

《小笠高校（ｎ＝13)》

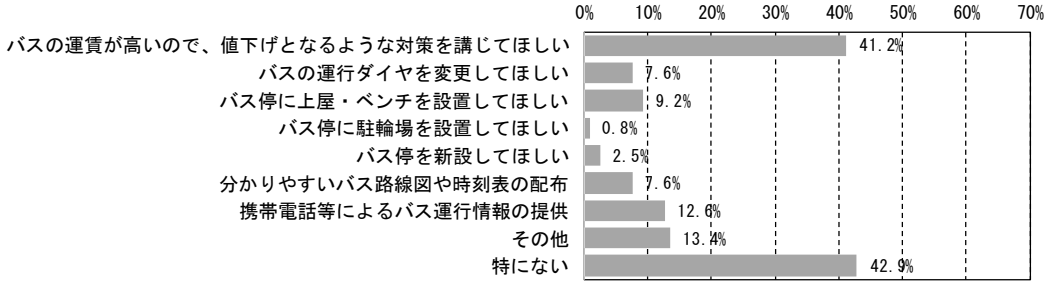
・乗車駅：掛川駅８名、金谷駅４名、草薙駅１名⇔降車駅：菊川駅 13 名

《常葉大学附属菊川高校（ｎ＝84)》

・乗車駅：掛川駅 31 名、島田駅 14 名、藤枝駅９名、金谷駅５名、愛野駅４名、磐田駅４名、六合駅４名、西焼津駅３名、豊田町駅３名、その他７名⇔降車駅：菊川駅 84 名

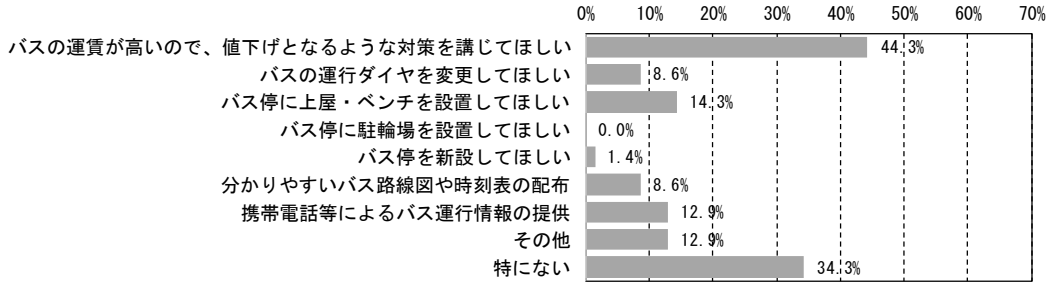
■バスの運行内容やバス停の利用環境などの改善して欲しい点

２校合計

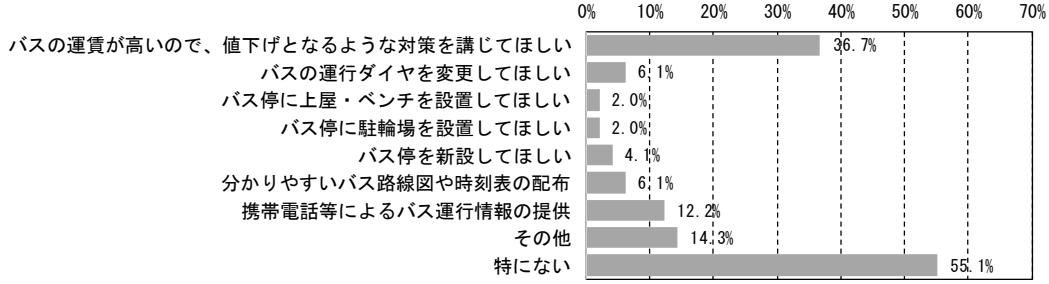


※その他…便数増便 12 票、最終バス時間が早い１票、ノンステップを増やしてほしい１件

小笠高校



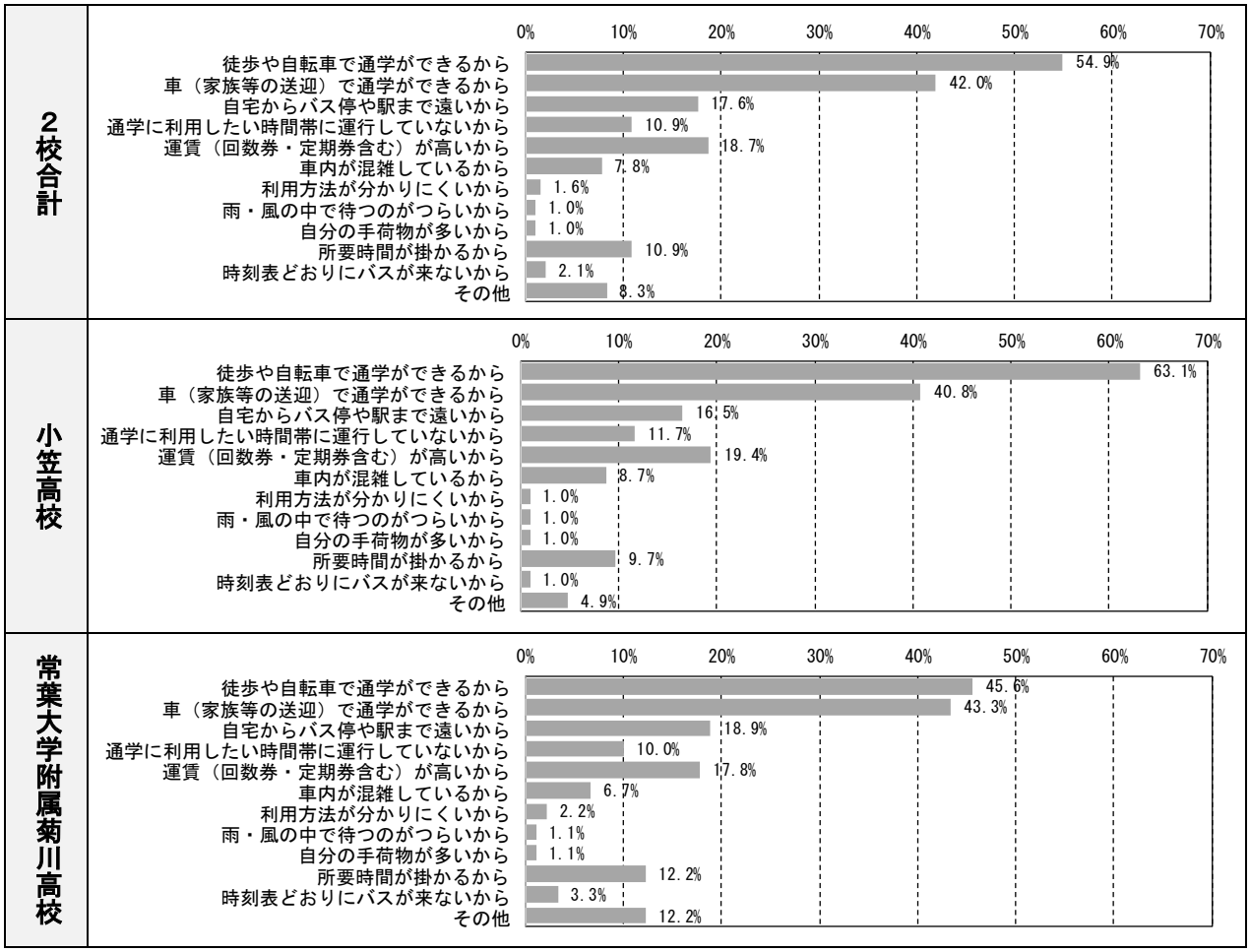
常葉大学附属菊川高校



（５）公共交通機関を利用しない理由

公共交通機関を利用しない理由は「徒歩や自転車で通学ができるから」が 54.9%と最も多く、次いで「車（家族等の送迎）で通学ができるから（42.0%）」となっている。

■公共交通機関を利用しない理由



■公共交通に関する意見・要望

《小笠高校》

・バスの本数を増やしてほしい。
・掛川市と協力として、大東大坂・大須賀線を作って頂きたいです。自転車だと大変なため、バスがあればとても便利になるからです。
・菊川・掛川をつなぐ横にバスがほしい。
・近隣市との連携を密にしてほしいです。
・需要の問題があるのでと思いますが、過去にあった様に浜岡発より南方沿い走行し、菊川駅に向けての路線があったらと思います
・相良から菊川への直行が欲しい
・土日のバスの本数が少ない。
・本数を多くして下さい。

《常葉大学附属菊川高校》

・660 円は少し高いと思います。（浜岡営業所から駅まで）
・バスが着くのが遅すぎて困る。高い。
・バスを使用して病院に行く高齢者の方もいるので、乗車・下車がしやすいようにスロープがあると良いと思います。
・もう少し土日のバスの本数を増やしてほしいです。
・菊川駅に８時５分着（１０分）の電車がほしい。
・菊川駅～浜岡営業所のバスの本数を増やしてください（土日祝日）
・時間が少ない。値段が高い
・電車の本数を増やしてほしい。
・浜岡営業所行きバスが高すぎます。あまりに高すぎる。腹立つ
・優先席に勝手に座らないでほしい。

３－５　主要施設ヒアリング調査

調査方法等	・調査場所：菊川市立総合病院、えんてつ菊川ショッピングセンター（遠鉄ストア）、しずてつ小笠店 ・調査方法：調査員による直接ヒアリング ・調査日時：平成 30 年９月 25 日（火）、９：00～17：00
調査項目	・回答者の属性（性別、住所、住まい、自動車運転免許有無） ・施設への利用特性（利用交通手段、よく利用する曜日・時間帯、利用頻度） ・施設への不便度、不便と感じている理由 ・公共交通を利用する際の条件
回収票数	菊川市立総合病院 205 票、えんてつ菊川ショッピングセンター127 票、しずてつ小笠店 148 票、合計 480 票

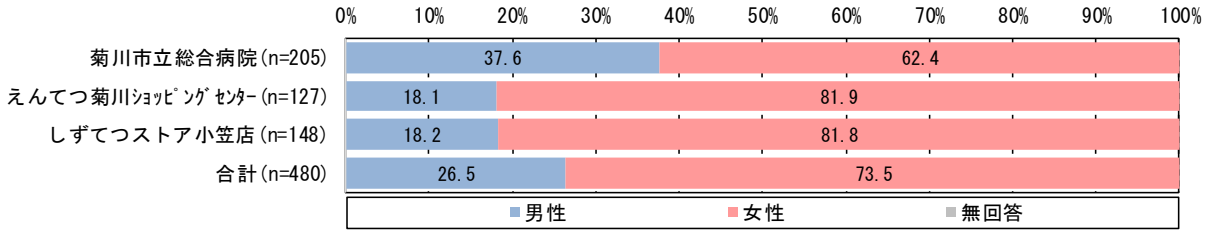
（１）回答者の属性

性別は、「女性」が 73.5%、「男性」が 26.5%と女性の割合が多く、年齢は 60 歳以上が約 55%を占めている。

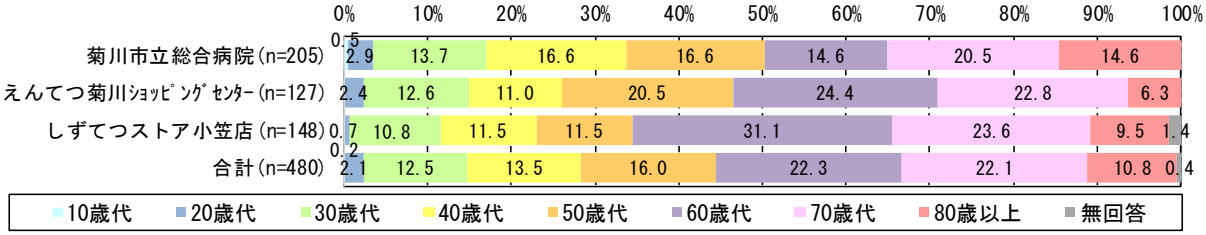
住まいは「菊川市内」が 72.9%、「市外」が 27.1%で、特に菊川市立総合病院、しずてつストア小笠店で「市外」の割合が多い。

自動車運転免許は「免許を持っている」が 84.8%と最も多く、「持っていたが返納した」、「免許は持っていない」と回答した方は菊川市立総合病院で 11.2%と多い。

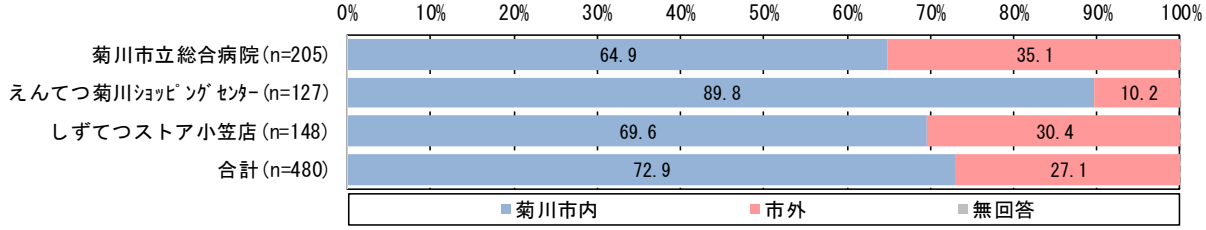
■性別



■年齢

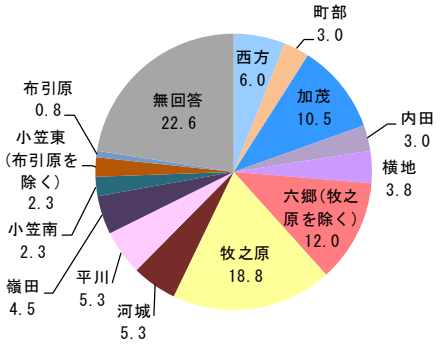


■住まい

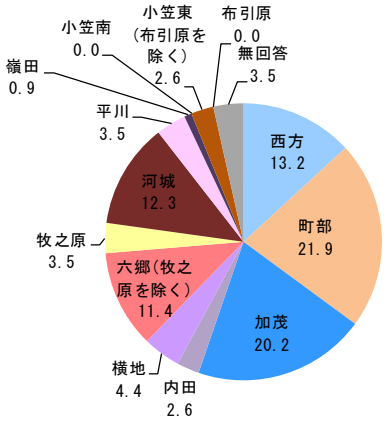


■住まい・市内

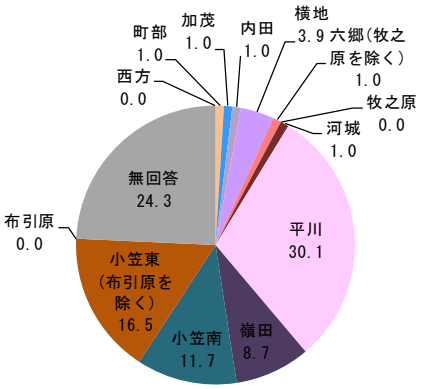
《菊川市立総合病院》



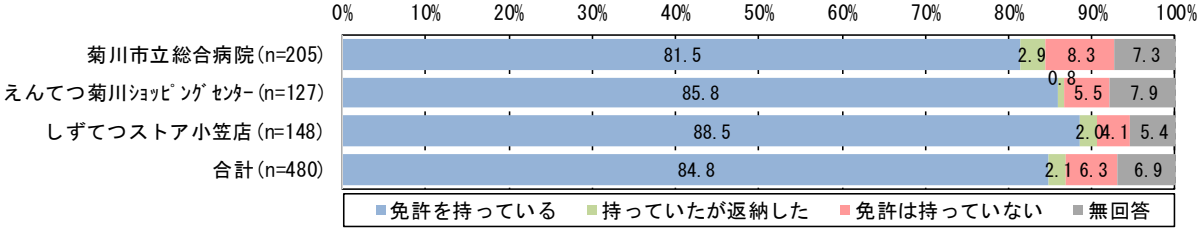
《えんてつ菊川ｼｮｯﾋﾟﾝｸﾞｾﾝﾀｰ》



《しずてつストア小笠店》



■自動車運転免許



（２）施設への利用特性

施設への利用交通手段は、各施設とも「車（自分で運転)」が最も多く、次いで「車（家族等の送迎・同乗)」となっている。

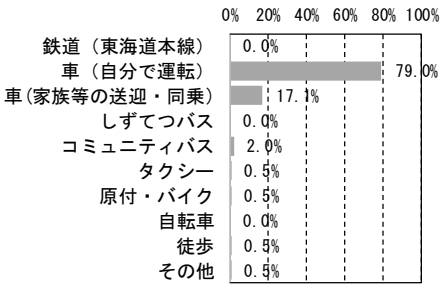
よく利用する曜日は菊川市立総合病院が調査を行った火曜日で、えんてつ菊川ショッピングセンターが平日全般で、しずてつストア小笠店が火曜日と土曜日で多い。

よく利用する時間帯は、菊川市立総合病院は行きが８～９時台で、帰りが 10～12 時台と午前中に利用が集中しており、えんてつ菊川ショッピングセンターとしずてつストア小笠店は行きが 10～11 時台で、帰りが 12～17 時台と日中時間帯で幅広く利用されている。

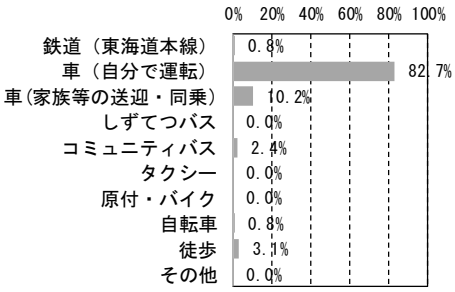
施設の利用頻度は、菊川市立総合病院は「その他」、「月に１日」が、えんてつ菊川ショッピングセンターとしずてつストア小笠店は「週に５日以上」、「週に３～４日」の割合が多い。

■施設への利用交通手段

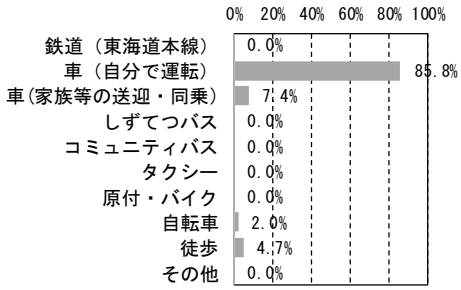
《菊川市立総合病院》



《えんてつ菊川ｼｮｯﾋﾟﾝｸﾞｾﾝﾀｰ》

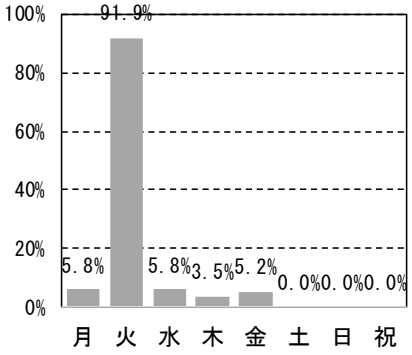


《しずてつストア小笠店》

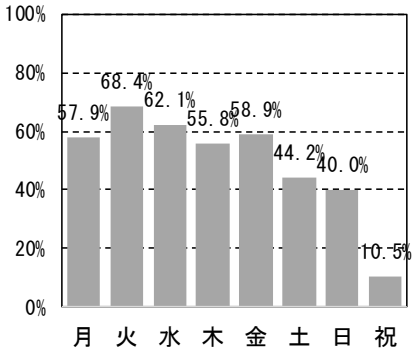


■施設をよく利用する曜日

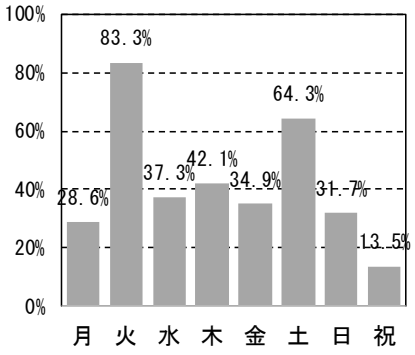
《菊川市立総合病院》



《えんてつ菊川ｼｮｯﾋﾟﾝｸﾞｾﾝﾀｰ》

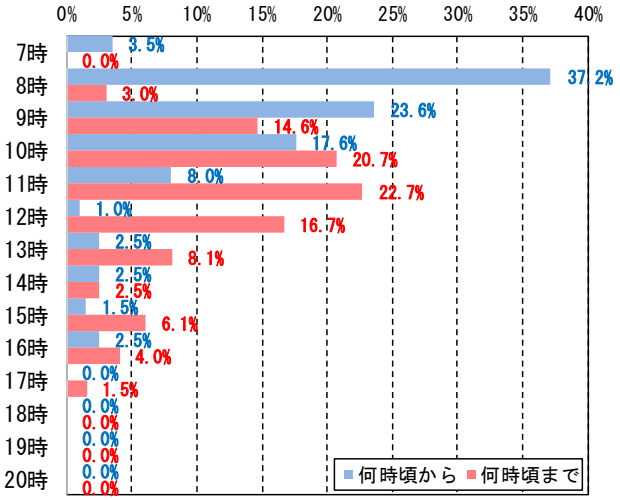


《しずてつストア小笠店》

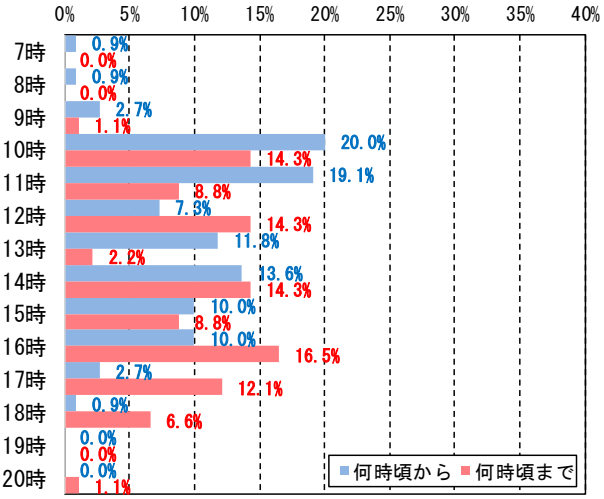


■施設をよく利用する時間帯

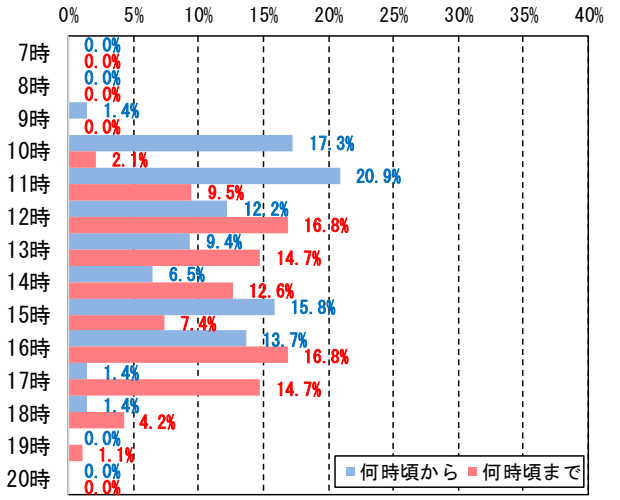
《菊川市立総合病院》



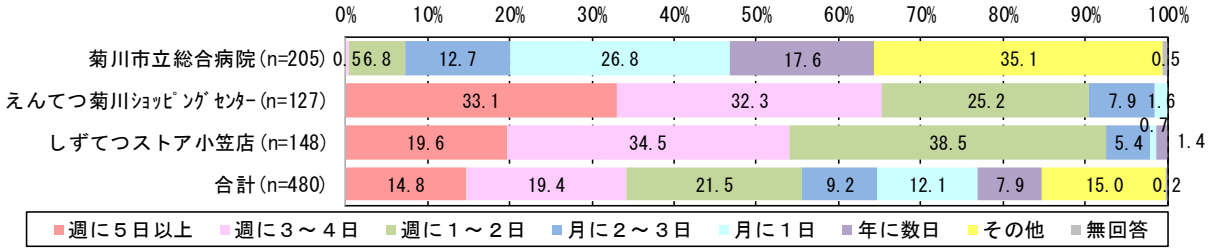
《えんてつ菊川ｼｮｯﾋﾟﾝｸﾞｾﾝﾀｰ》



《しずてつストア小笠店》



■施設の利用頻度

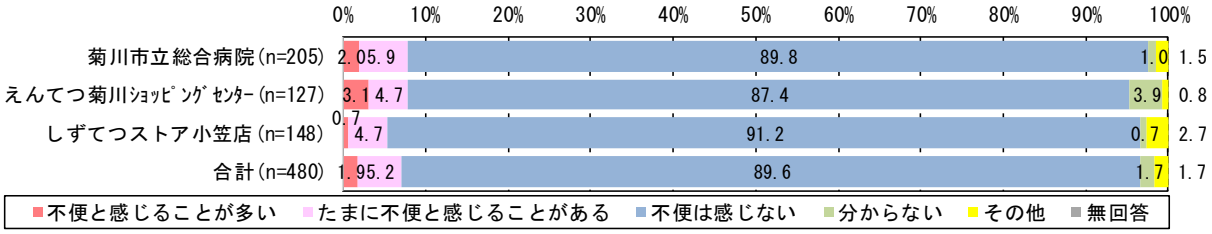


（３）施設への不便度

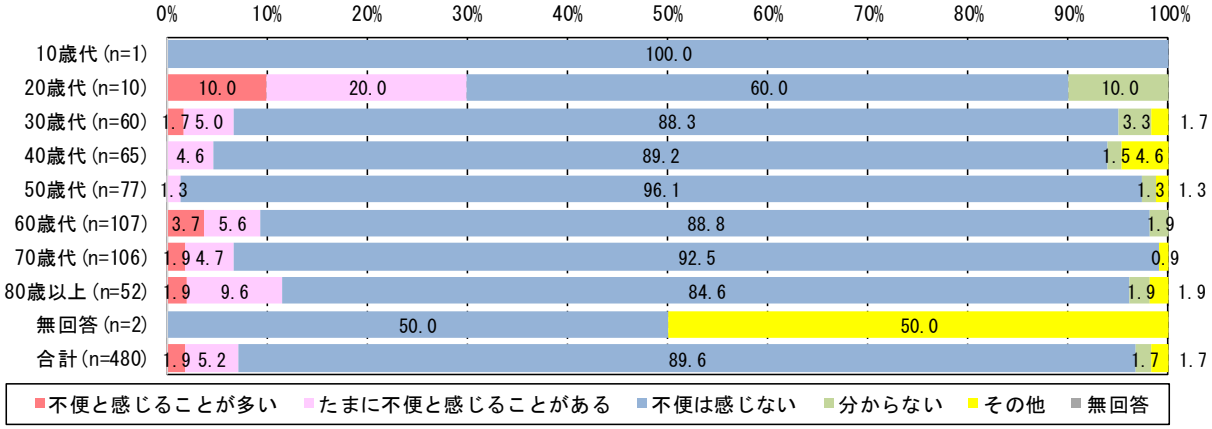
施設へ来るまでの不便度は、各施設とも「不便は感じない」と回答した方が多く、「不便と感じることが多い」と「たまに不便と感じることがある」を回答した方は１割未満となっている。

不便と感じている理由は、「自宅近くにバス停がない（24.2%）」、「利用したい時刻にバスが運行していない（21.2%）」の順で多い。

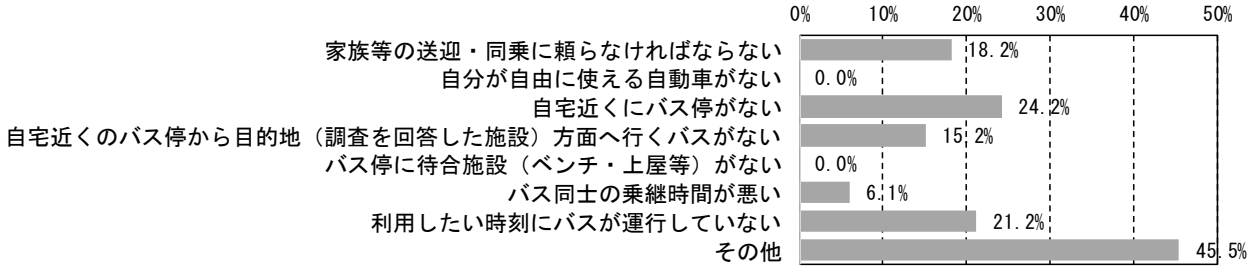
■施設への不便度



■施設への不便度（年齢別）



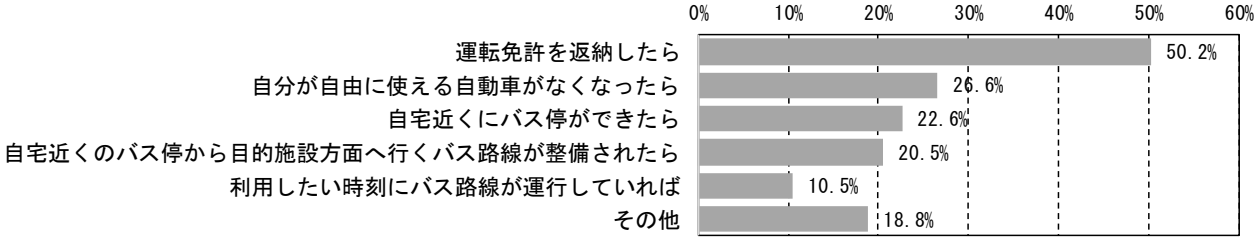
■不便と感じている理由（ｎ＝33）



（４）公共交通を利用する際の条件

公共交通を利用する際の条件は、「運転免許を返納したら（50.2%）」、「自分が自由に使える自動車がなくなったら（26.6%）」の順で多い。

■公共交通を利用する際の条件（ｎ＝478）



３－６　事業者ヒアリング調査

○交通事業者：㈱ＣＭＳ、しずてつジャストライン㈱、菊川タクシー㈲、堀之内タクシー㈱

○調査方法：事前に調査票をメールし、後日ヒアリング

（１）バス事業者　※㈱ＣＭＳは市からの運行請負業者

①新たな公共交通（乗合タクシー、デマンド型交通など）を導入した場合の参入可能性	**㈱ＣＭＳ**	・デマンド型は、主に既存のインフラ（地元タクシー会社等）を利用するケースが多いので、現段階では未定。 ・デマンド型に移行するとしたら、もっとも利用者が少ない「奈良野・布引原コース」及び「三沢・河東コース」が妥当ではないか。 ・他コース（利用者が多い、または比較的多い）については、現行通りが望ましい。
	しずてつｼﾞｬｽﾄﾗｲﾝ㈱	※内容確認中
②乗客増に向け、有効だと考えられる取組み	**㈱ＣＭＳ**	・コミュニティバスの認知がまだ不十分なため、例えば市の年中行事（イベント）等への参加者の送迎に使用するなど、周知活動を行ったらどうか。 ・運賃を無料にしても利用者が増えるとは限らないと思う。
	しずてつｼﾞｬｽﾄﾗｲﾝ㈱	※内容確認中
③現在抱えている課題	**㈱ＣＭＳ**	・運輸事業の中でもタクシー及びバス事業者については約 15 年前からドライバー不足が深刻な課題となっている。 ・コミュニティバスについては、ドライバー不足は深刻化する程ではないが、車両の経年劣化による整備及び修繕増加が深刻な課題となっている。
	しずてつｼﾞｬｽﾄﾗｲﾝ㈱	※内容確認中
④行政（菊川市）に対する意見・要望	**㈱ＣＭＳ**	・車両の故障及び交通事故等で、既存バスでの運行の継続が困難となった場合の対応（代車）。 ・交通事故等で、怪我等によりドライバーが運行の継続が困難となった場合の対応（代替要員）。
	しずてつｼﾞｬｽﾄﾗｲﾝ㈱	※内容確認中

（２）タクシー事業者（菊川タクシー㈲）　※堀之内タクシー㈱は確認中

①事業概要	・車両保有台数 26 台、運転者数 31 人 ※うちワンボック車両１台、福祉車両３台 ・市内の待機場所：菊川駅、菊川市立総合病院 ・営業時間：24 時間
②利用状況	・菊川駅～会社間（会社員）、病院～自宅（高齢者）、スーパー～自宅（高齢者）での利用が多い。
③新たな公共交通（乗合タクシー、デマンド型交通など）を導入した場合の参入可能性	・現状可能だが、運転手の確保が課題 ・利用者が少ない所はデマンドにした方が経費は落とせると思う ・主な公共交通空白地域はコミュニティバスを延すよりもタクシー券を配布した方がいいと思う。 ・しずてつジャストラインの路線との乗継ぎを強化するべき ・全ての地域を回りすぎているのではないか
④利用促進や経営改善等のために行っている施策メニューと内容	・バリアフリーに対応した車椅子が乗車可能な車両（ジャパンタクシー）の購入 ・アプリによる配車 ・支払い方法について、ネット決裁を進めており、また、クレジットカード決裁だけでなく、今後電子マネーも導入したい
⑤利用者から寄せられている意見・要望	・電子マネーが使えないのか ・タクシー利用者は、金額について納得して頂いているが、タクシーを使わない方は、料金が高いという
⑥現在抱えている課題	・乗務員不足 ・車両の高騰 ※料金の７、８割が人件費
⑦行政（菊川市）に対する意見・要望	・菊川市の方で何かＰＲをして欲しい ・観光もアピールすることによりタクシーを使う場面が増えるのではないか ・ＵＤタクシーの補助金を出して欲しい（車椅子の方に対応ができる） ・イベントや敬老会の開催を増やして欲しい（タクシーの稼働率が上がる）

4　公共交通に関する課題整理

公共交通に関する現状把握や地域住民の移動実態・ニーズの把握結果などを踏まえ、地域公共交通を取り巻く課題を整理する。

【菊川市の地域概況及び公共交通の現状】

《地域概況》

〇人口減少、高齢化率の高さ

・総人口は 2018 年３月 31 日現在 47,850 人で、国勢調査による人口は 2005 年をピークに減少に転じ、「第２次菊川市総合計画」において 2025 年の目標人口として 45,000 人と設定され、減少に転じる見込み。

・高齢化率は県平均 28.7%を下回っているものの、2018 年３月 31 日現在 26.4%（住民基本台帳）と年々上昇している。

〇菊川駅から菊川ＩＣにかけて主要施設が集中し、公共交通沿線に立地しているものの、これら施設へ公共交通で移動する際、乗り継ぎが発生。

〇地域を核としたコミュニティ協議会の設立や市民活動団体の活動支援など、市民協働のまちづくりを積極的に推進。

《公共交通の現状》

〇本市の南北方向の骨格を形成する路線バス・菊川浜岡線が減少傾向で、鉄道、自主運行バス・萩間線、菊川市コミュニティバスは近年横ばいか微増傾向

・菊川駅の年間乗車人員は近年横ばい状態。

・路線バス及び自主運行バスの年間利用者数は菊川浜岡線が微減、萩間線が微増傾向で、萩間線の市負担金が微増傾向。

・菊川市コミュニティバスは増減を繰り返し、７コースのうち４コースで減少傾向。収支率は 6.5%（2017 年度）と悪化し、県市の負担額は約 3,000 万円と横ばい状態。

〇公共交通利用圏域は鉄道や路線バス、自主運行バス及び菊川市コミュニティバスにより概ねカバーされているものの、内田地区や小笠東地区など点在的に公共交通空白地域が存在。

【公共交通の利用実態及びニーズ調査】

《市民アンケート調査》

〇日常生活の移動は自家用車に依存（自家用車を運転…買い物 82.4%、病院 80.5%、通勤・通学 85.5%）。買い物、病院利用時に家族や友人等の車で送迎の割合が高い。

〇主に趣味・娯楽、買物、通院目的で外出する際、交通手段が無くて困っている方は 22.6%を占め、運転免許を持っていない方で困り具合が高い。

〇公共交通機関のサービスに対する満足度は鉄道、菊川市コミュニティバス（利用者）で乗り継ぎのしやすさで満足度が低い。

〇菊川市コミュニティバスの運賃負担は、「今の運賃を 100 円で続けて欲しい（32.1%）」より、「運行経費を運賃でまかなえるように運賃を値上げすべきだ（52.3%）」の方が高い。

〇公共交通の利用促進策は、公共交通マップの作成・配布（36.3%）やパソコン・スマートフォン等による情報提供（24.9%）、バス停の待合環境の設置（24.9%）に対する回答が多い。

《民間バス等利用実態調査》

〇菊川浜岡線は通学目的が、萩間線は通勤、通学目的での利用が多いため、両路線とも利用者は朝、夕時間帯で多く、昼間時間帯で少ない。

〇両路線とも運行サービスについて満足度が５割を超えて高い。前後の交通手段は両路線とも自転車・徒歩⇔バスへの移動が多いものの、鉄道とバスとの乗り継ぎは２～３割を占めている。

《菊川市コミュニティバス利用実態調査》

〇60 歳以上で自動車運転免許証を持っていない方の利用が多く、通院、買物目的での利用が多い。

〇ジャストラインへの乗換えは「はい」が 26.7%を占め、「時間が合わないから」、「路線や時刻表などの運行情報が分からないから」といった理由で乗換えしない方が２割弱を占めている。

《ＪＲ菊川駅利用実態調査》

〇運行サービスの満足度は鉄道・バスとの乗り継ぎのしやすさで満足度が低い。

〇必要なサービスや取組みとして運行本数の増便（41.3%）、駅構内の待合環境の整備（38.4%）、コンビニ等商業施設の整備・充実（37.6%）に対する回答が多い。

《高校生アンケート調査》

〇通学時の交通手段は雨の日に異なる方が 47.4%を占め、家族等の送迎割合が晴れの日より多い。公共交通を利用しない理由でも「車（家族等の送迎）で通学ができるから」が約４割と高い。

〇改善点としてバスの運賃に対する値下げ対策の回答が多い。

《主要施設ヒアリング調査》

〇施設への交通手段は、３施設とも車（自分で運転）が８割前後と高く、菊川市立総合病院で「車（家族等の送迎・同乗）」割合が 17.1%と高い。

〇施設へ来るまで不便と感じている方は 7.1%を占め、「自宅近くのバス停ができたら（24.2%）」、「利用したい時刻にバスが運行していない（21.2%）」の回答が多い。

〇公共交通を利用する際の条件として「運転免許を返納したら（50.2%）」、「自分が自由に使える自動車がなくなったら（26.6%）」の回答が多い。

公共交通に関する課題

①ネットワーク型都市構造と連動し、市民協働や商業活性化等と一体となった回遊性・快適性向上

②人口減少・高齢化社会への対応

③乗継拠点の機能強化

④菊川市コミュニティバスの見直しによる利便性向上と収支改善

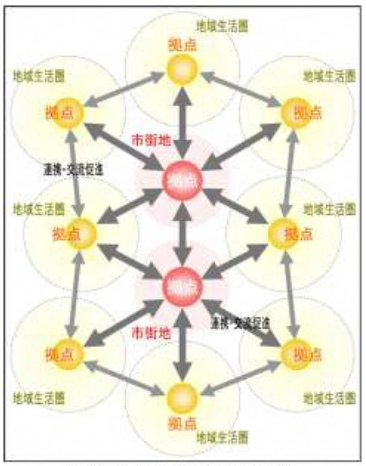
⑤市民・来訪者に分かりやすい運行情報の提供

⑥市民（地域）の協力による公共交通の維持・確保

①ネットワーク型都市構造と連動し、市民協働や商業活性化等と一体となった回遊性・快適性向上

菊川市では、「菊川市都市計画マスタープラン（平成 23 年 12 月）」において、都市政策の根本的な考え方としてネットワーク型都市構造の構築や拠点の充実・強化による、一体性・機能性の高い都市づくりに取り組んでおり、平成 30 年度より「立地適正化計画」の策定を進めている。

公共交通は市民の日常生活を守る上で不可欠であり、来訪者の移動手段として、市民協働のまちづくり活動や商業活性化などのまちづくり施策と連動した、総合的かつ効率的な公共交通ネットワークの形成・維持が必要である。



（ネットワーク型都市構造のイメージ）

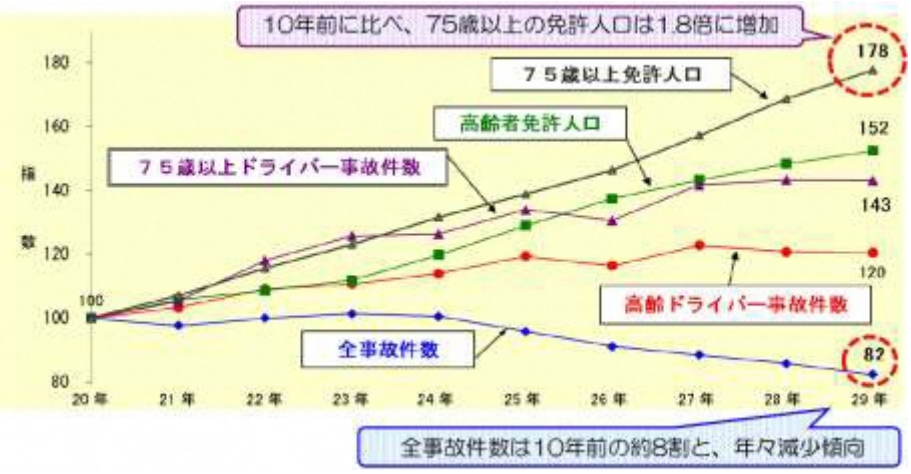
②人口減少・高齢化社会への対応

菊川市の総人口は 2005 年をピークに緩やかに減少傾向で、「第２次菊川市総合計画」では 2025 年の目標人口を 45,000 人と設定している。国勢調査による高齢人口は 10 年間（2005 年～2015 年）で約 1.2 倍、総人口に占める高齢化率も 25.1%（2015 年 10 月 1 日現在）を増加傾向にあり、今後もさらなる高齢化の進展が見込まれる。

静岡県内では 75 歳以上の免許人口の増加に伴い、75 歳以上のドライバー事故が約 1.4 倍に増加し、免許人口当たりで見ると、死亡事故件数は 65～74 歳に比べ、75 歳以上で約２倍となっている。

公共交通は、通院、買い物及び公共施設利用などといった日常生活及び社会生活に不可欠な「地域の足」としての役割だけでなく、高齢者の交通事故防止などの視点からも高齢者など交通弱者に配慮した移動手段を確保することが必要である。

■静岡県内における 75 歳以上ドライバー事故等の推移



出典：静岡県警察ホームページ

③乗継拠点の機能強化

菊川市は南北方向に長い市域で、商業施設や公共施設などが主に菊川駅や菊川ＩＣ周辺に集積し、他のエリアから路線バス（菊川浜岡線）や菊川市コミュニティバスで移動する場合、乗継ぎが必要となる。

市民アンケート調査によると、運行サービスに対する満足度で「乗り継ぎのしやすさ」について鉄道が 27.8%、菊川市コミュニティバス（利用者）が 22.2%、路線バス（利用者）が 37.8%と低い。

今後、既存の公共交通システムの機能を最大限に発揮するため、公共交通同士の円滑な接続や、待合空間の整備など乗継拠点の機能強化により、利便性の高い公共交通ネットワークを確保することが必要である。

④菊川市コミュニティバスの見直しによる利便性向上と収支改善

菊川市コミュニティバスは運行開始以降、バス停の新設・移設・廃止、ルート変更、フリー降車・乗降区間の拡大、便数の見直し、運行時間の変更などサービス改善を図ってきた。

利用状況は全体として微増傾向にあるものの、減少傾向のコースも多く、ダイヤにより利用の偏りが見受けられる。また、収支率は年々悪化し、年間行政負担額は約 3,000 万円と財政的な負担が大きく、行政負担額、利用者１人当たり経費ともに増加傾向にあるため、市民ニーズ等を踏まえ、さらなる改善が必要である。

⑤市民･来訪者に分かりやすい運行情報の提供

人口減少が進む中で、将来に渡り公共交通網を形成・維持していくためには、初めて来訪する方や普段バスを利用しない方でも分かりやすい案内と、更なる利用促進による新たな利用者を増やすことが不可欠である。

市民アンケート調査によると、公共交通の利用促進を図るための効果的な取組みは、「路線バスや菊川市コミュティバス等のルートや時刻表等を掲載した公共交通マップの作成･配布（36.3%）」が１番目、「パソコン・スマートフォン等への時刻表、乗継情報等の提供（24.9%）」が２番目に高い。

利用者の目線に立った「分かりやすさ」、「使いやすさ」に配慮した情報提供の充実・改善が必要である。

⑥市民（地域）の協力による公共交通の維持･確保

公共交通に係る現状、課題などを市民へ十分情報提供することで、意識の醸成を図るとともに、市民（地域）の協力のもと、交通事業者、行政が協働で、地域公共交通が利用しやすい環境づくりを積極的に行うことなどにより、持続可能な仕組みを構築することが必要である。

5　公共交通の構築に係る基本的な方針

（１）公共交通の構築に係る基本的な方針

菊川市における公共交通は、次の４つの基本方針により、公共交通を必要とする人のための持続可能な公共交通網の形成を目指す。

【公共交通の基本理念】

市民協働と交流促進による持続可能な公共交通網の構築

【公共交通に関する課題】

- ①ネットワーク型都市構造と連動し、市民協働や商業活性化等と一体となった回遊性・快適性向上
- ②人口減少・高齢化社会への対応
- ③乗継拠点の機能強化
- ④菊川市コミュニティバスの見直しによる利便性向上と収支改善
- ⑤市民・来訪者に分かりやすい運行情報の提供
- ⑥市民（地域）の協力による公共交通の維持・確保

【公共交通の基本的な方針】

1. 地域間や広域アクセスの交流促進に寄与する各公共交通機関が相互に連携した公共交通網の形成を目指す
2. 地域の特性や実情に即した市民協働の公共交通サービスの提供を目指す
3. 市民や来訪者（高校生等）に分かりやすい公共交通サービスを目指す
4. 多様な主体との連携によるまちづくりと一体となった持続可能な公共交通を目指す

基本方針１　地域間や広域アクセスの交流促進に寄与する各公共交通機関が相互に連携した利便性の高い公共交通網の形成を目指す

菊川市は、菊川駅から菊川ＩＣにかけて商業施設や医療機関が多数集積するなど、地区によって土地利用や人口集積などの地域特性が異なっている中で、市民の生活圏や移動ニーズが広域化している。

市内の公共交通機関には、鉄道、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様々な移動手段がある中で、「安全確保」、「市民の足を守る社会的責任」といった基本的な役割を遵守し、交通結節点の乗り継ぎ環境向上により、利便性の高い公共交通ネットワークの実現を目指す。

基本方針２　地域の特性や実情に即した公共交通サービスの提供を目指す

自家用車の運転ができない、または運転に不安がある方にとって、公共交通は、日常的な買い物や通院など、生活の質を一定に保つために欠かすことのできない移動手段である。

公共交通が運行していない地域など、公共交通による移動が困難な地域において、自家用車の運転及び家族等の送迎による移動が困難な高齢者等の日常生活の足を確保するため、各地域に必要な公共交通を地域住民とともに考え、既存の交通機関の利便性向上をはじめ、地域の特性や実情に即した公共交通網の形成を目指す。

基本方針３	市民や来訪者（高校生など）に利用者に分かりやすい公共交通サービスを目指す

公共交通を次世代に繋ぐためには、新たな利用者の獲得が不可欠なため、普段バスを使わない人や初めて来訪する人にとって分かりやすく、迷わない情報提供を行うことが重要であることから、公共交通総合マップの作成・配布やインターネット上の情報提供など多様な媒体を活用し、利用者目線に立った分かりやすい情報提供の充実を目指す。

鉄道や路線バス、菊川市コミュニティバスなど公共交通同士の乗り継ぎの円滑化を図る上で、交通結節点での分かりやすい乗継環境の整備を進める。

基本方針４	多様な主体との連携によるまちづくりと一体となった持続可能な公共交通を目指す

公共交通の持続可能性を確保するためには、従来の行政、交通事業者に頼った公共交通の維持・確保ではなく、地域自らが公共交通をみんなで「育て・創る」という意識を持って関わっていくことが重要である。

公助、共助による支え合いを大切にし、地域（コミュニティ協議会）や観光協会、商工会、社会福祉協議会、企業など多様な主体との連携による地域ぐるみの利用促進の展開や意識醸成など、持続可能性に配慮しつつ、商業活性化等のまちづくりと連携し、市民・来訪者の利便性・満足度を高める公共交通網の形成を目指す。

（２）公共交通網のあり方

菊川市は市域が南北に約 17 ㎞と細長く、目的地・外出パターンに合った直行性を追求した公共交通網の場合、路線長が長大となり、利便性や効率性などの低下が懸念される。

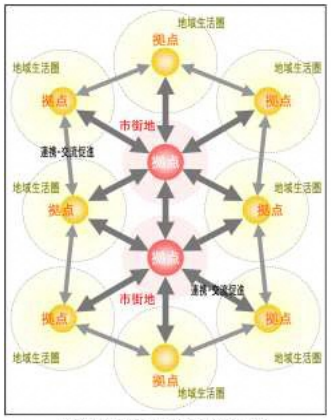
一方で、都市計画マスタープラン等でネットワーク型都市構造と拠点の充実・強化を掲げた将来都市構造のまちづくりを展開しており、公共交通は拠点間を連携・交流促進を支える重要な役割を担っている。

このため、各公共交通機関が提供するサービスの特徴を最大限に発揮し、適切な役割分担のもと緊密に連携しながら、利便性向上と効率的な運行を目指した交通網の形成を目指す。

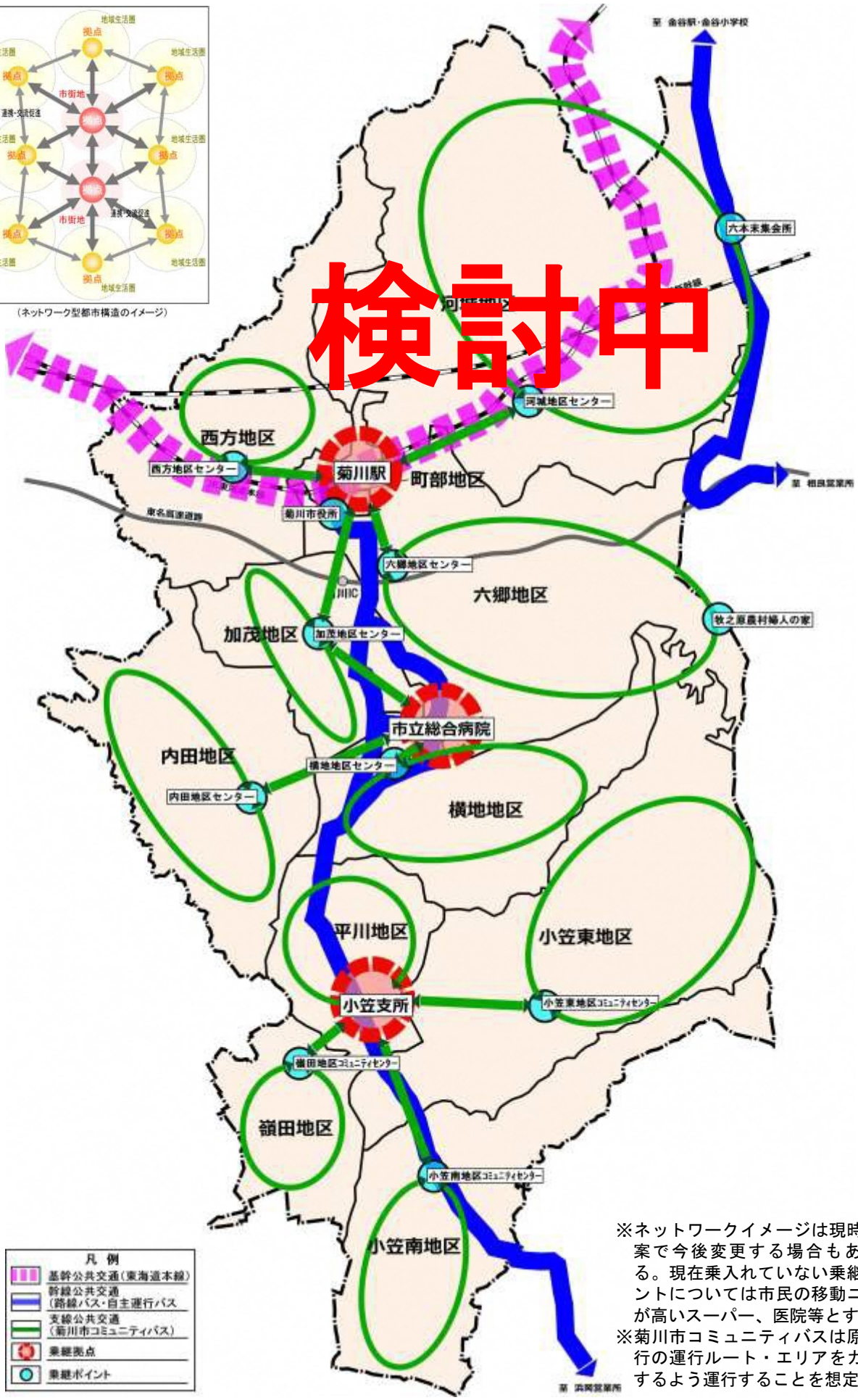
■各公共交通機関の機能分担

機能分類		性格	
鉄道	**基幹公共交通**	・基幹公共交通は、都市間を連絡するメインの公共交通軸。	○JR 東海道本線
バス交通等	**幹線公共交通**	・幹線公共交通は、乗継拠点（※）を起点に、市内及び周辺市町を連絡する骨格路線として、重要な機能を担う路線。	○路線バス・菊川浜岡線 ○自主運行バス・萩間線
	支線公共交通	・支線公共交通は、基幹公共交通、幹線公共交通を補完し、市内の移動サービスを支援する路線。	○菊川市コミュニティバス
	補完公共交通	・ドア・ツー・ドアの少量個別輸送を担う移動手段で、多様なニーズにきめ細かく対応可能な機動性や柔軟性を有する交通。 ・鉄道、バスなどを補完し、高齢者などの移動を支援。	○タクシー
交通結節点（乗継拠点・乗継ポイント（※））		・乗継拠点とは、鉄道とバス交通等、バス交通同士との乗り継ぎの円滑化（乗継時間や運賃負担など）を積極的に図るべき拠点。 ・乗継ポイントは、地区センター、コミュニティセンターなどで、コミュニティ形成に寄与するよう待合空間の整備等機能強化を図るべきポイント。	○乗継拠点：菊川駅、小笠支所、市立総合病院 ○乗継ポイント：地区センター、コミュニティセンター

■公共交通骨格形成イメージ



（ネットワーク型都市構造のイメージ）



※ネットワークイメージは現時点の案で今後変更する場合もあり得る。現在乗入れていない乗継ポイントについては市民の移動ニーズが高いスーパー、医院等とする。
※菊川市コミュニティバスは原則現行の運行ルート・エリアをカバーするよう運行することを想定。

6　計画の目標及び実施事業

（1）目標及び実施事業

「公共交通の構築に係る基本的な方針」において掲げた基本的な方針ごとの目標及び達成状況を明確化するための目安となる評価指標と目標値を定め、公共交通の課題を踏まえた基本的な方針及び目標の実現に向けて、次の事業を実施する。

基本的な方針	目標	事業		実施主体							実施時期（年度）						評価指標（アウトプット指標） 事業の実施状況や整備の量を直接示す指標			
				菊川市	静岡県	交通事業者 鉄道	交通事業者 路線バス	交通事業者 タクシー	地域	その他関係者	2020	2021	2022	2023	2024	2025	評価指標	現状値	目標値	備考
1　地域間や広域アクセスの交流促進に寄与する各公共交通機関が相互に連携した利便性の高い公共交通網の形成を目指す 2　地域の特性や実情に即した公共交通サービスの提供を目指す	①利用しやすい公共交通網の形成	【1】菊川市コミュニティバスの再編		○			○		○											
		【2】路線バス及び自主運行バスの維持		○	○		○													
		【3】ＪＲ東海道本線の利用促進		○	○	○														
		【4】タクシーの利用促進		○				○												
	②利用しやすい環境整備や車両導入	【5】交通結節点の機能強化		○		○	○	○												
		【6】バス停の待合環境の整備		○			○		○											
		【7】利用しやすい車両（バス・タクシー）整備		○	○		○	○												
3　市民や来訪者（高校生など）に利用者に分かりやすい公共交通サービスを目指す	③わかりやすい公共交通の情報提供	【8】運行情報提供の充実	公共交通総合マップの作成・配布	○		○	○	○						実施時期、評価指標は次回庁内会議で提示						
	④高齢者が外出しやすいサービスの提供	【9】高齢者の外出支援制度の導入		○				○		○										
4　多様な主体との連携によるまちづくりと一体となった持続可能な公共交通を目指す	⑤商業施設などとの連携による公共交通利用促進	【10】商業施設等との連携サービスの導入	割引サービス・企画切符等の導入	○			○			○										
			おでかけモデルプランの作成	○						○										
			バス停のネーミングライツや企業広告等の導入	○			○			○										
	⑥公共交通の維持・確保に関する意識醸成	【11】公共交通利用促進活動の実施	路線バスの乗り方教室の開催	○			○		○											
			ワークショップの開催	○					○											
	⑦公共交通の輸送を担う人材確保	【12】運転手の確保策の実施	バス・タクシー運転手の確保策の実施	○			○	○												

評価指標（アウトカム指標） 事業実施の効果を示す成果指標		
評価指標	現状値（2015）	目標値（2025）
「利用しやすい交通手段が確保されたまち」だと思う市民の割合	43.5%	59.0%

※評価指標の根拠説明

➡（次回庁内会議で提示）

（２）実施事業の概要

実施事業について、目標ごとに事業の概要や実施主体を整理する。

目標①　利用しやすい公共交通網の形成

【事業１】菊川市コミュニティバスの再編

①事業概要

菊川市コミュニティバスは、利便性向上と収支改善を図るため、路線網の再編やダイヤ改正により、鉄道や路線バス及び自主運行バスとの乗継環境の改善や、料金体系の改善（乗り継ぎ割引等）、フリー乗降区間の拡大、利用者数や地域に応じた運行の効率化を図る。具体的には、スクールバス機能や公共交通との役割分担の明確化を図りながら、現行の運行形態（定時定路線型）だけでなく、デマンド型交通など新たな公共交通システムとの組合せなどにより、交通事業者との協議・調整を図りながら見直しを検討する。

検討に当たっては、利便性や速達性等を考慮しつつ、分かりやすいルート設定を検討する。

②実施主体：菊川市、交通事業者、地域

③計画期間　（年度）

事業	実施項目	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025

【事業２】路線バス及び自主運行バスの維持

①事業概要

拠点間及び拠点と周辺都市を結ぶ幹線公共交通軸については、公共交通の中核を担う重要な路線のため、近隣市町村や交通事業者との公共交通ネットワークの連携や、乗換え環境の改善、高校と連携した高校生の通学利便改善により、一層の利用促進を図りながら、予算の範囲内で必要に応じて支援するなど路線を維持していく。

②実施主体：バス事業者、菊川市

③計画期間　（年度）

事業	実施項目	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025

【事業３】ＪＲ東海道本線の利用促進

①事業概要

東海道本線は、菊川市内外の公共交通による移動及びまちづくりの根幹に寄与する重要な機能を担う交通機関である。

特に菊川市の玄関口である菊川駅については、踏切なく駅南北を横断できるのが２箇所のみで、アンケート調査でも北口へのアクセス改善に対する不満が高いため、「菊川駅北整備構想（平成 29 年４月）」に基づき、橋上駅舎化、自由通路の整備を検討する。また、アンケート調査では鉄道とバスとの乗り継ぎのしやすさで満足度が低いため、東海道本線・菊川駅と路線バス、菊川市コミュニティバスとの接続改善や、駐車場環境の適正化について検討する。

さらに、旅行者の誘客促進、利用者の利便を図るため、「さわやかウォーキング」など各種イベントの連携などにより利用促進を実施する。

②実施主体：鉄道事業者、静岡県、菊川市

③計画期間　（年度）

事業	実施項目	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025

【事業４】タクシーの利用促進

①事業概要

タクシーは２社運行中で、営業所は市中心部に立地している。

タクシー事業者ヒアリング調査で、行政に対する意見・要望として、タクシーの利用促進を図るため、タクシーに関するＰＲや観光に対するＰＲ促進が挙げられている。イベント開催時や「公共交通総合マップ」によるタクシー情報の周知など利用促進を実施する。

②実施主体：タクシー事業者、菊川市

③計画期間　（年度）

事業	実施項目	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025

目標② 利用しやすい環境整備や車両導入

【事業５】交通結節点の機能強化

①事業概要

乗継拠点（JR 東海道本線菊川駅、市立総合病院、小笠支所付近）については、乗り場での行き先表示の情報提供の改善や、各交通機関の乗継案内、待合空間の整備について充実を図るとともに、サイクル＆バスライド※駐輪場の整備や、乗継がしやすいダイヤ設定や運賃などについて検討する。

また、乗継拠点を補完する地区センター・コミュニティセンターなどの乗継ポイントについても、地域生活圏の拠点となるよう待合空間の整備など機能強化を図る。

菊川市役所庁舎東館（平成 32 年４月供用開始）についても、公共交通利用者の待合機能の活用について検討する。

▲菊川市役所庁舎東館イメージ

②実施主体：鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、菊川市

③計画期間　（年度）

事業	実施項目	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025

※サイクル＆バスライド
…自宅からバス停まで自転車などで行き、バス停付近に置いてバスに乗り換える方法

【事業６】バス停の待合環境の整備

①事業概要

停留所の待合環境の整備といった、快適に利用できるような環境整備を進めることも重要である。

一方で、待合環境の整備は、道路幅員の狭さ等により設置が困難な状況で、ベンチや上屋がないバス停がほとんどとなっている。待合環境の設備には、導入や維持管理にコストが掛かるため、優先順位を付けながら行政・地域（民間企業など）と連携・協働により計画的に整備を進める。

②実施主体：バス事業者、菊川市、地域

③計画期間　（年度）

事業	実施項目	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025

【事業７】利用しやすい車両（バス・タクシー）整備

①事業概要

静岡県では、1999 年度に全国で初めてユニバーサルデザインの理念を県政全般に導入して以来、すべての行政分野でその推進に取り組んでおり、現在は「第５次ふじのくにユニバーサルデザイン行動計画」に基づき、ユニバーサルデザインを推進している。

路線バス、タクシー車両について国や静岡県の補助制度を活用し、乗降が容易で立席及び着席がしやすいなど、ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーなど乗降しやすい車両の導入を進める。

②実施主体：バス事業者、タクシー事業者、静岡県、菊川市

③計画期間　（年度）

事業	実施項目	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025

目標③　わかりやすい公共交通の情報提供

【事業８】運行情報提供の充実

①事業概要

鉄道や路線バスなどの運行情報案内は、鉄道事業者やバス事業者、市役所などのホームページで路線・ダイヤなどの運行情報を提供している。また、インターネット上の経路検索等の情報サイトなどへ乗換案内・時刻表・運行情報を提供している。

市民や来訪者へ市内の公共交通の運行内容を分かりやすく伝え、利用促進を図るため、各公共交通機関の運行ダイヤ、運賃などを網羅的に掲載した「公共交通総合マップ」を作成し、配布する。また、現在国で実用化を推進している公共交通に関する「オープンデータ」による運行情報検索や駅等の施設情報など、より分かりやすい情報提供の充実・改善について検討する。

②実施主体：交通事業者、菊川市

③計画期間　（年度）

事業	実施項目	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025

目標④　高齢者が外出しやすいサービスの提供

【事業９】高齢者の外出支援制度の導入

①事業概要

公共交通空白地域は、一部地域で点在的に存在しているが、菊川市コミュニティバスだけで全てを解消することは効率性や財政面等の観点から困難となっている。高齢者の運転免許自主返納を促進し、公共交通を利用した外出促進を図るため、優遇措置の周知を行うとともに、福祉有償運送と公共交通との役割分担を明確化した上で、高齢者に配慮した移動支援制度の導入を検討する。

■運転免許自主返納者への優遇措置

	内容等	条件（対象者）
菊川市（コミュニティバス）	運賃の免除（交付月＋６ヶ月間に限る）	運転経歴証明書の提示（本人のみ）
商業組合静岡県タクシー協会 静岡県個人タクシー協会	運賃の１割引（静岡県タクシー協会加盟事業者に限る）	65 歳以上かつ運転経歴証明書の提示（本人及び同乗者を含む１台分の運賃）
しずてつジャストライン㈱	高齢者専用しずてつ全線フリー定期券「バス専用大御所パス」(65 歳以上) ※販売金額：１ヶ月 4,800 円、２月 9,200 円、３か月 13,800 円、６か月 24,000 円	60 歳以上の運転免許返納者で運転経歴証明書を提示した方（本人のみ）
㈱スーパーラック（菊川店）	商品購入でポイント３倍贈呈	運転経歴証明書の提示（本人のみ）
㈱スズキ自販浜松（小笠店）	スズキセニアカー購入時に指定された用品の中から２点を贈呈	契約時に運転経歴証明書を提示（本人のみ）
セキスイハイム東海㈱ （菊川店）	住宅展示場を見学の際、運転経歴証明書を提示の上、アンケートに答えると、1,000 円分のクオカードをプレゼント（後日、本社より郵送）	家族１回限りとし、過去にクオカードのプレゼントを受けた家族がいる場合を除く（本人のみ）
交通安全協会菊川地区支部	ファスナーポーチかファスナーケースのいずれかと運転経歴証明書ケースを贈呈	交通安全協会会員（自主返納時に贈呈）（本人のみ）

②実施主体：タクシー事業者、菊川市、企業

③計画期間　　（年度）

事業	実施項目	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025

目標⑤　商業施設などとの連携による公共交通利用促進

【事業 10】商業施設などとの連携サービスの導入

①事業概要

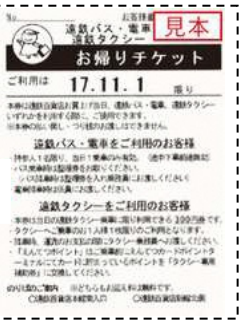
まちの賑わいの創出を促すため、商業施設や観光施設と連携し、公共交通の利用に付加価値を付けた割引サービスや企画切符等を検討する（帰りの路線バスきっぷの進呈、公共交通利用者へのポイントサービスなど）。

また、公共交通に乗り慣れていない市民や観光客に対して、公共交通を利用して安心かつ抵抗なく目的地に移動できるよう、公共交通を利用した「おでかけモデルプラン」を作成し、市のホームページへ掲載するなどにより需要の掘り起こしを図る。

さらに、菊川市コミュニティバスの収支改善の一環として、バス停のネーミングライツや企業広告等の導入を検討する。

【事例】浜松市・遠鉄バス「お帰りチケット（無料乗車券）」サービス

遠鉄バスでは遠鉄百貨店、遠鉄ストア、イオンモール、温泉施設等と連携し、買物金額等に応じて利用可能区間の「お帰りチケット（無料乗車券）」を発券している。



②実施主体：路線バス事業者、企業、観光協会、菊川市

③計画期間　（年度）

事業	実施項目	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025

目標⑥　公共交通の維持･確保に関する意識醸成

【事業 11】公共交通利用促進活動の実施

①事業概要

市民に出前行政講座を活用し、コミュニティバスの乗り方教室を実施し､公共交通の維持･確保についての市民意識醸成を図る。菊川市では小学校生活科の「のりものたんけん」という単元学習の一環として「バスの乗り方教室」を開催している。将来的な利用者となる小学生などを対象に、実際に路線バス車両を使用し、乗車マナーやルールなどを学習するため、路線バスやコミュニティバスの乗り方教室を開催する。

また、市の公共交通の現状に対する理解を深め、過度な自家用車利用から公共交通利用への転換を促すよう、「広報菊川」など多様な情報媒体を通じた情報提供を実施する。

②実施主体：交通事業者、菊川市

③計画期間　（年度）

事業	実施項目	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025

目標⑦　公共交通の輸送を担う人材確保

【事業 12】運転手の確保策の実施

①事業概要

バス・タクシー運転手の高齢化や不足が指摘されている中で、公共交通のサービスを提供する上で運転手の確保は必要不可欠である。

菊川市内のバス・タクシー事業者では、ホームページなどで継続的に運転手の求人をしているものの、運転手確保に非常に苦慮している状況のため、バスやタクシー運転手に特化した就職イベントの開催や、ホームページや広報誌への掲載など、多様な主体が連携し公共交通事業の魅力や社会的な重要性を周知するための確保方策について検討する。

また、バスの乗り方教室の開催【事業 11】などを通して、子供たちにバス・タクシー運転手に興味を持ってもらい、確保の一端を担うよう実施する。

【事例】中部バス協会・バス運転士に特化した就職博の開催

中部バス協会では、中部地方で初となるバス運転士に特化した就職博「中部地区バス運転士合同説明会 From どらなび」が開催した。

【事例】中部運輸局・女性運転士セミナーの開催

中部運輸局では、運転士を志望する女性を増やし、公共交通の活性化に繋げるため、「地域バス交通活性化セミナー：発見!!女性運転士の魅力～あなたの気遣いも活かせる新たな公共交通～」を開催した。

②実施主体：バス事業者、タクシー事業者、菊川市

③計画期間　（年度）

事業	実施項目	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025