菊川市地域公共交通網形成計画

2019 年８月

菊　川　市

はじめに

菊川市では、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、国、静岡県、菊川市、公共交通事業者、市民等から構成された菊川市地域公共交通会議を設立し、平成 19 年度から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たコミュニティバスの本格運行を実施してきました。

今後さらに少子高齢化が進み、人口減少社会に移行しようとするなか、高齢者ドライバーの交通安全対策、マイカー送迎における負担の解消、高齢者の外出支援による健康寿命の増進などへの取り組みが課題となっております。

このような状況を踏まえ、本市の公共交通の課題を明確にし、まちづくりを支える公共交通網の充実を図るため、公共交通会議において、本市の公共交通のマスタープランとなる菊川市地域公共交通網形成計画の作成に向けた協議を行い、このたび、策定に至りました。

今後も、本計画に基づき、市民や関係者と協議を重ねながら、第２次菊川市総合計画の基本目標の１つである「快適な環境で安心して暮らせるまち」の実現に向け、交通施策の推進に取り組んでまいりますので、皆様の一層の御理解と御協力をお願い申し上げます。

最後に、本計画の策定にあたり、御尽力をいただいた菊川市地域公共交通会議委員の皆様をはじめ、貴重な御意見や御協力をいただいた市民の皆様に心からお礼を申し上げます。

令和元年８月

菊川市長　太田　順一

【　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 ……73

５　公共交通の構築に係る基本的な方針 ……76

６　計画の目標及び実施事業 ……80

７　計画の達成状況の評価 ……89

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。

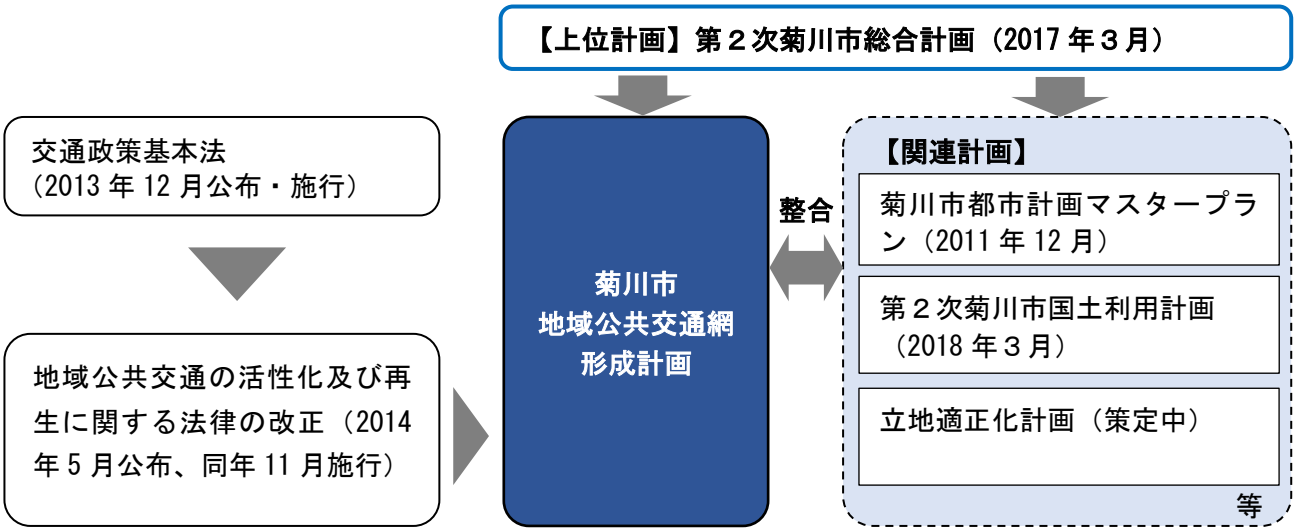
菊川市では、これまでにも、路線やダイヤの改編、フリー乗降区間の導入、継続的な意見徴収など、様々な利便性向上策に取組み、公共交通利用の促進を図ってきた。しかしながら、最近ではバス利用者が減少傾向にあり、広域な市域において少子高齢化の進展やニーズの多様化に即した利用しやすい公共交通体系の構築が求められている。

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 12 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）**

<table>
<tr><th>年度</th><th>～2016</th><th>2017</th><th>2018</th><th>2019</th><th>2020</th><th>2021</th><th>2022</th><th>2023</th><th>2024</th><th>2025</th><th>2026～</th></tr>
<tr><td>第２菊川市総合計画
（2017 年３月）</td><td></td><td colspan="9">2017～2025</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="2">菊川市都市計画
マスタープラン
（2011 年 12 月）</td><td colspan="11">2011～2030</td></tr>
<tr><td></td></tr>
<tr><td>菊川市地域公共交通網形成計画</td><td></td><td></td><td>計画策定</td><td colspan="8">2019～2025</td><td>次期計画</td></tr>
</table>

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

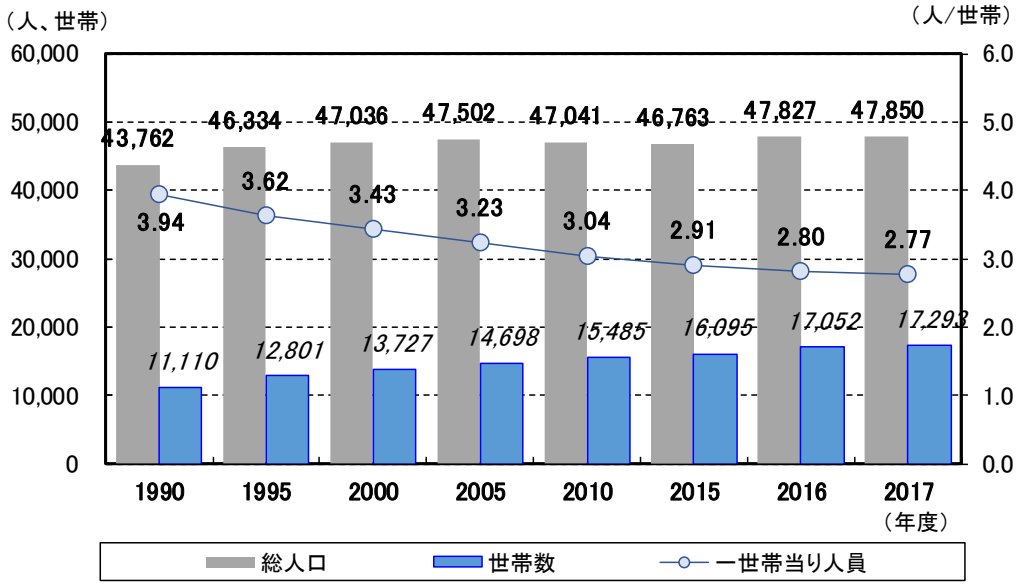
①総人口・世帯数

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



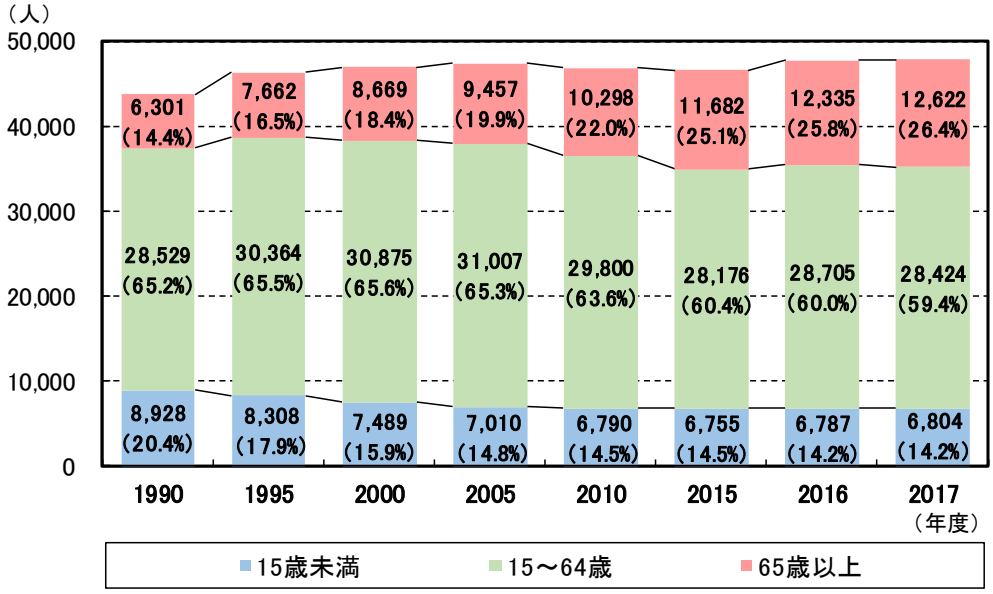
出典：1990～2015 年度は国勢調査、2016・2017 年度は住民基本台帳

②年齢３区分別人口

2015 年（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 6,755 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。

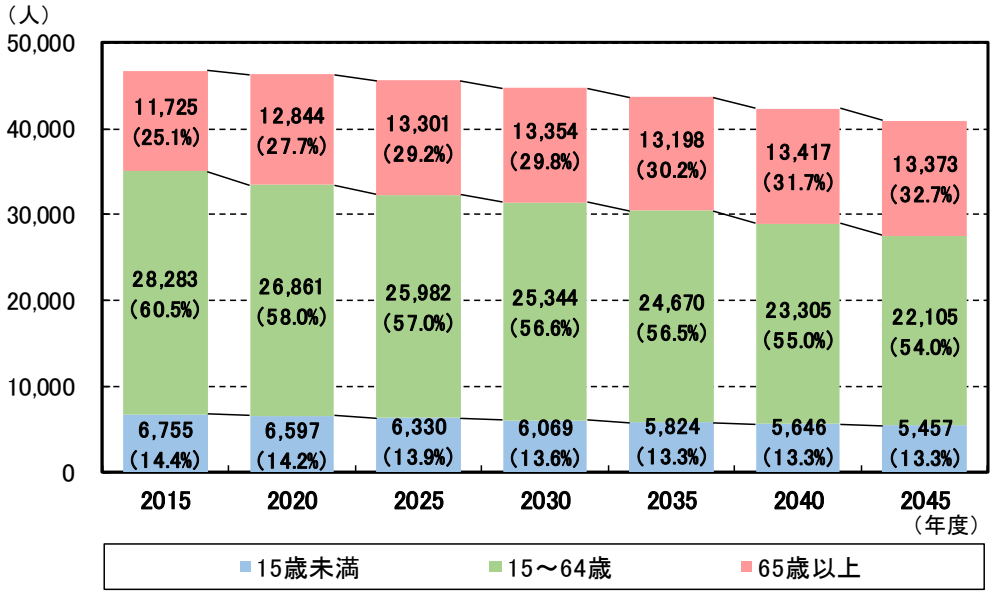
老年人口は 10 年間（2005 年～2015 年）で約 1.2 倍に増加し、総人口に占める老年人口の割合は、25.0％と増加しており、将来推計人口を見ると、2035 年には３割を超えている。

■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



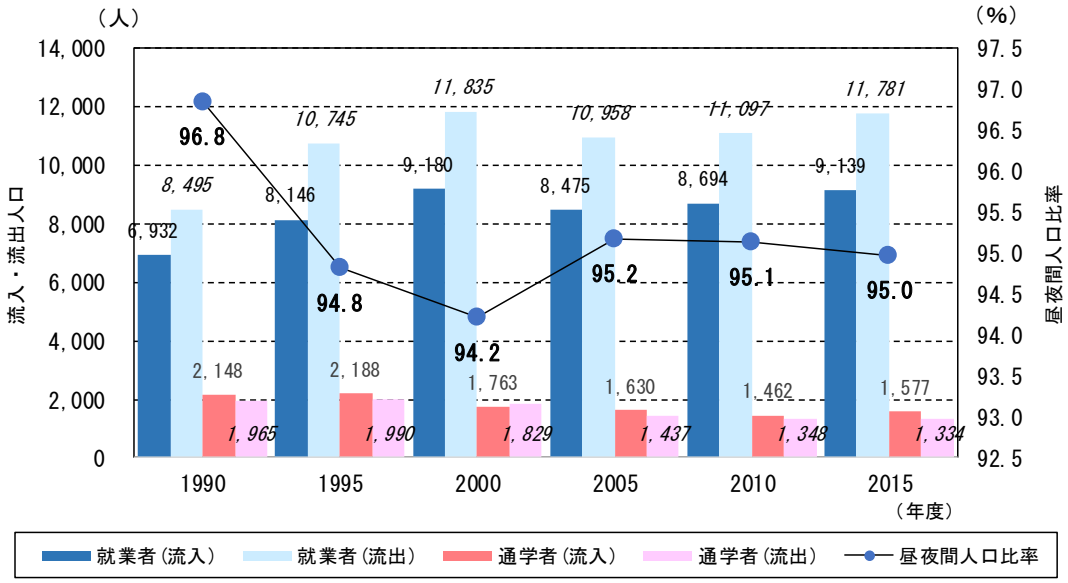
資料：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（2018 年３月推計）
（各年 10 月１日辞典の推計人口：2015 年は国勢調査による実績数）

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

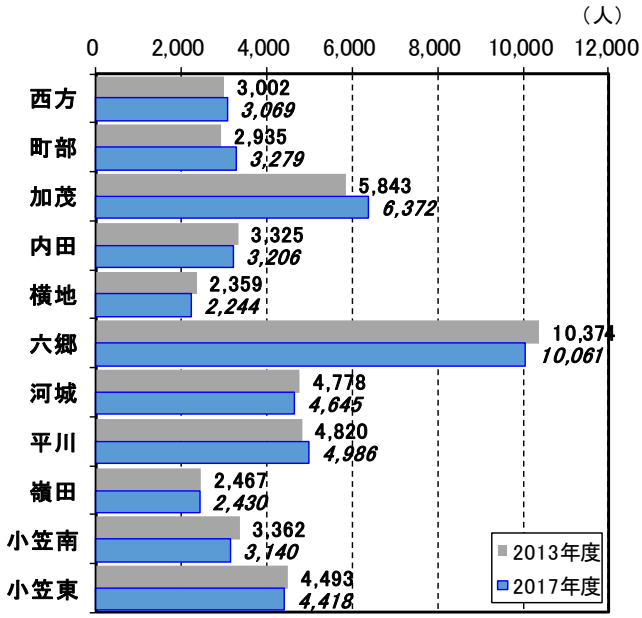


出典：国勢調査

④地区別人口・世帯数

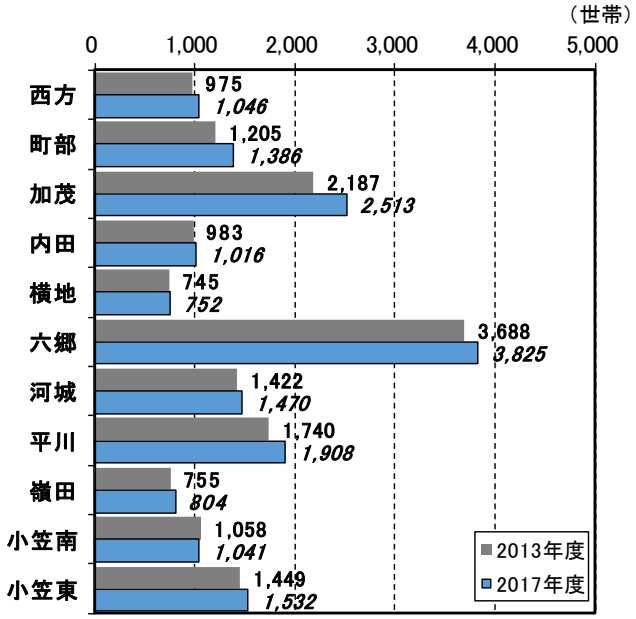
地区別人口は六郷、加茂、平川地区の順で多く、菊川駅周辺から菊川 IC 間や小笠支所周辺等に多く分布している。直近５年間の推移を見ると、11 地区全てで世帯数は増加しているものの、六郷、内田、横地など７地区で人口が減少している。

■地区別人口の推移



出典：菊川市データルーム 2018 年（平成 30 年度版）

■地区別世帯数の推移

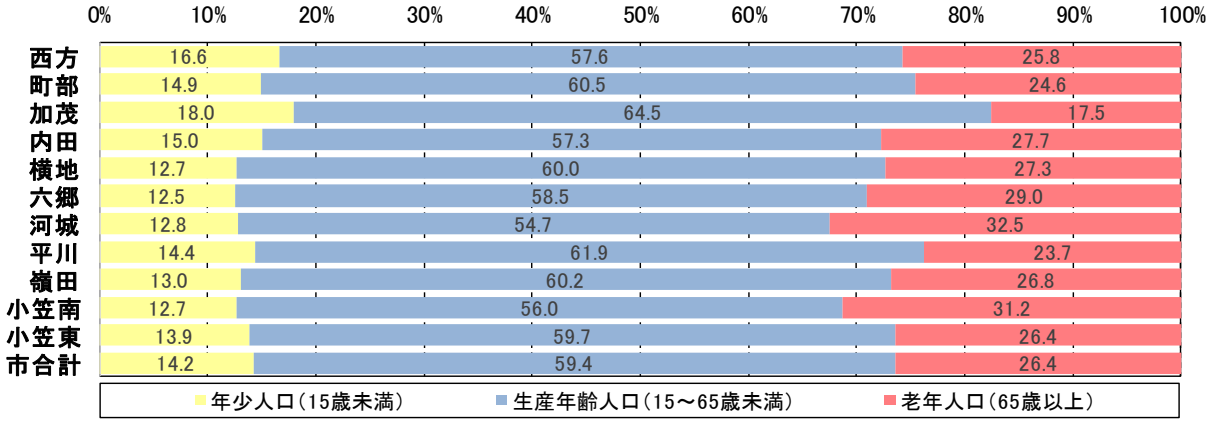


出典：菊川市データルーム 2018 年（平成 30 年度版）

⑤地区別年齢３区分別人口

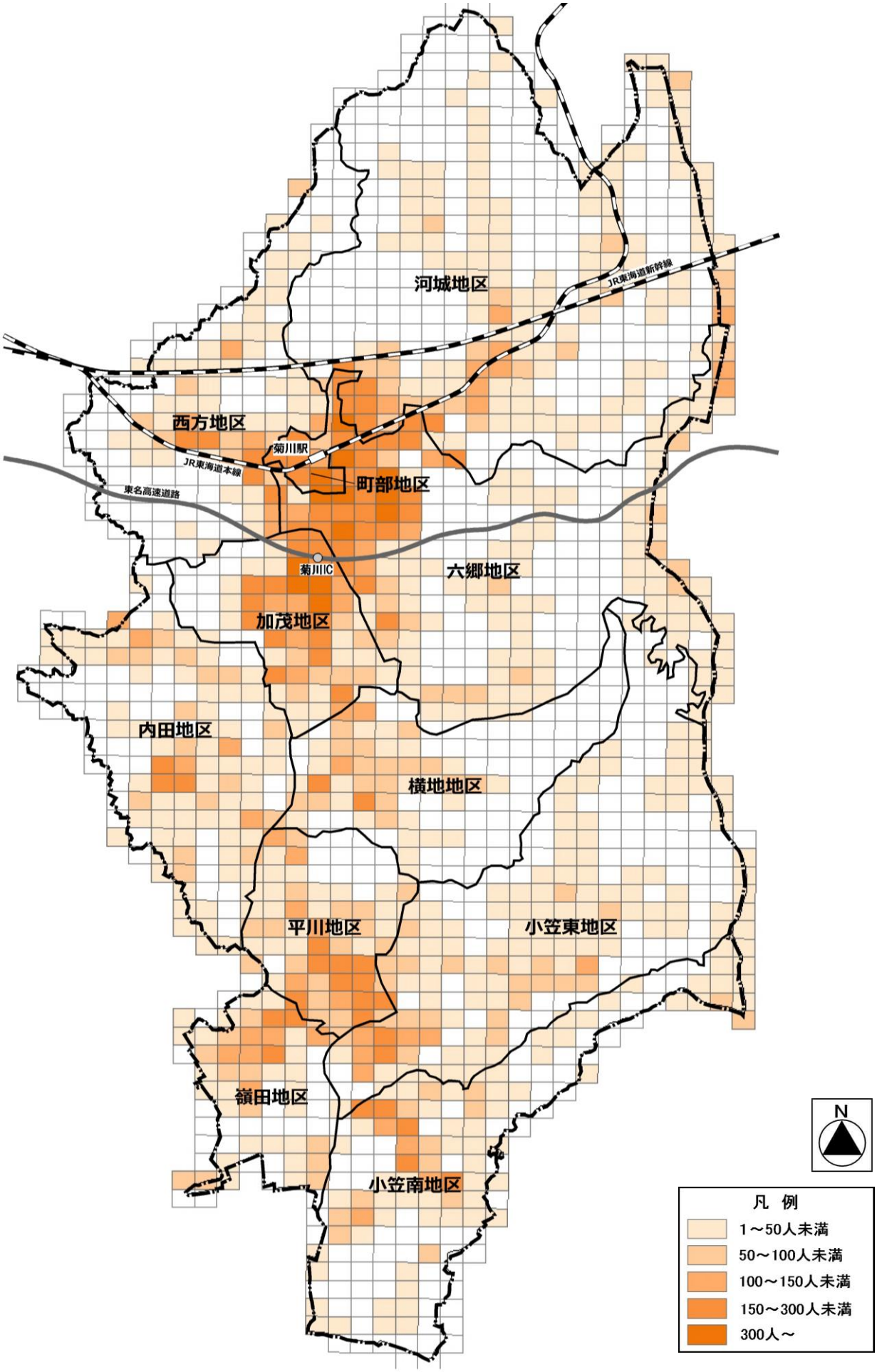
地区別年齢３区分別人口の構成比を見ると、65 歳以上の割合は河城、小笠南、六郷、内田地区の順で高くなっている。

■地区別年齢３区分別人口構成比

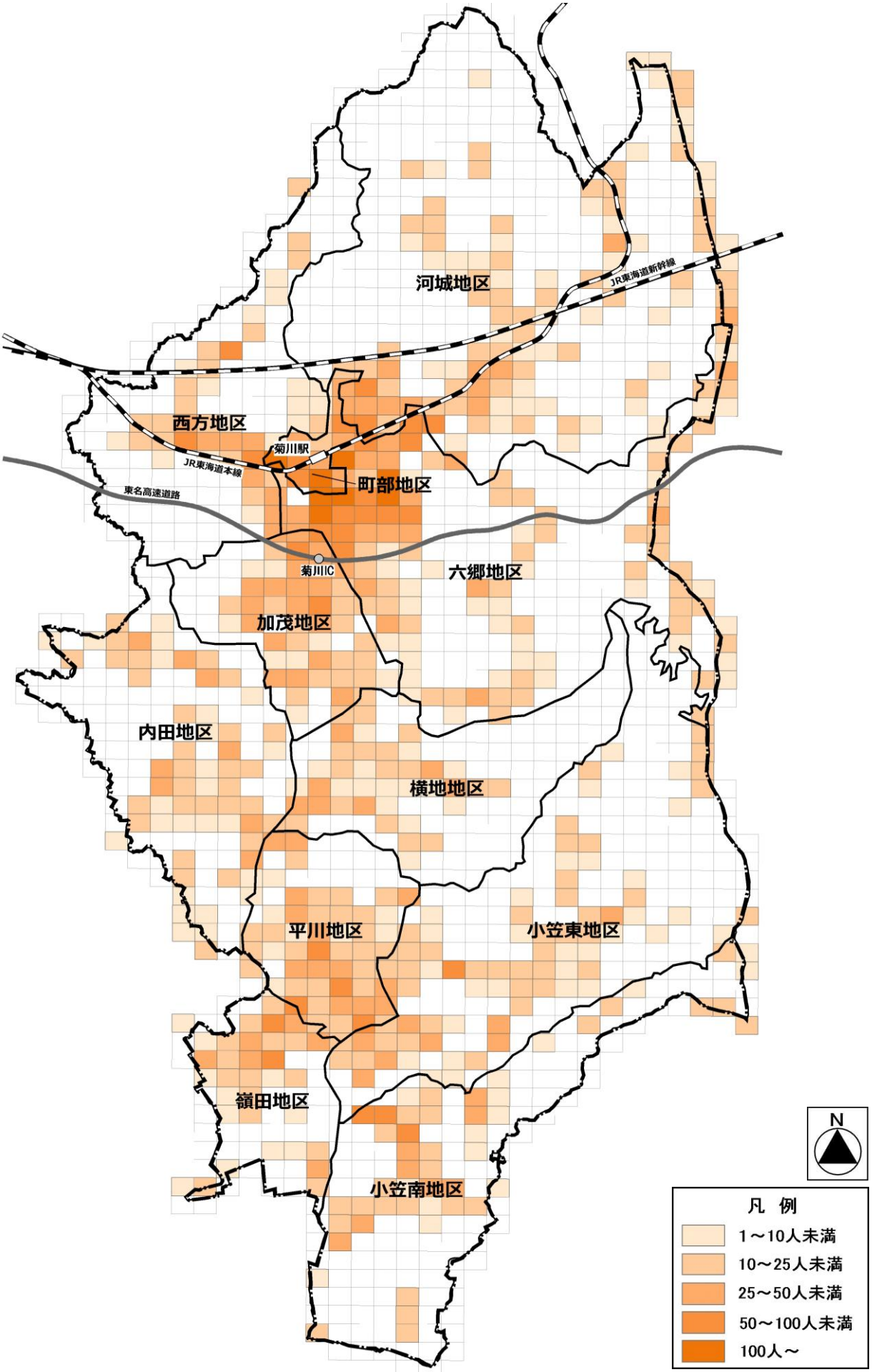


出典：菊川市オープンデータ 2018 年（平成 30 年３月 31 日現在）

■地区別人口分布図（250mメッシュ）　　資料：2015 年（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：2015 年（平成 27 年）国勢調査

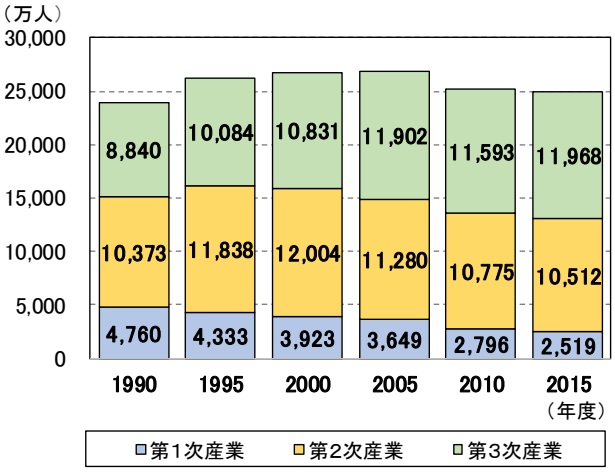


（３）産業

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



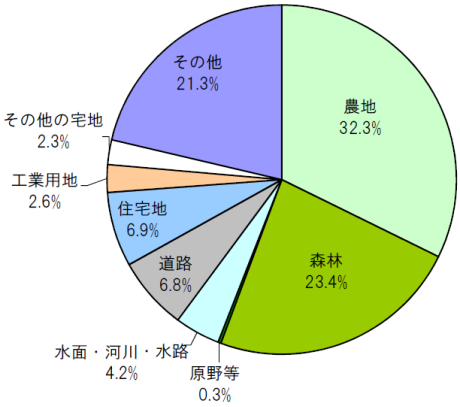
出典：国勢調査

（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



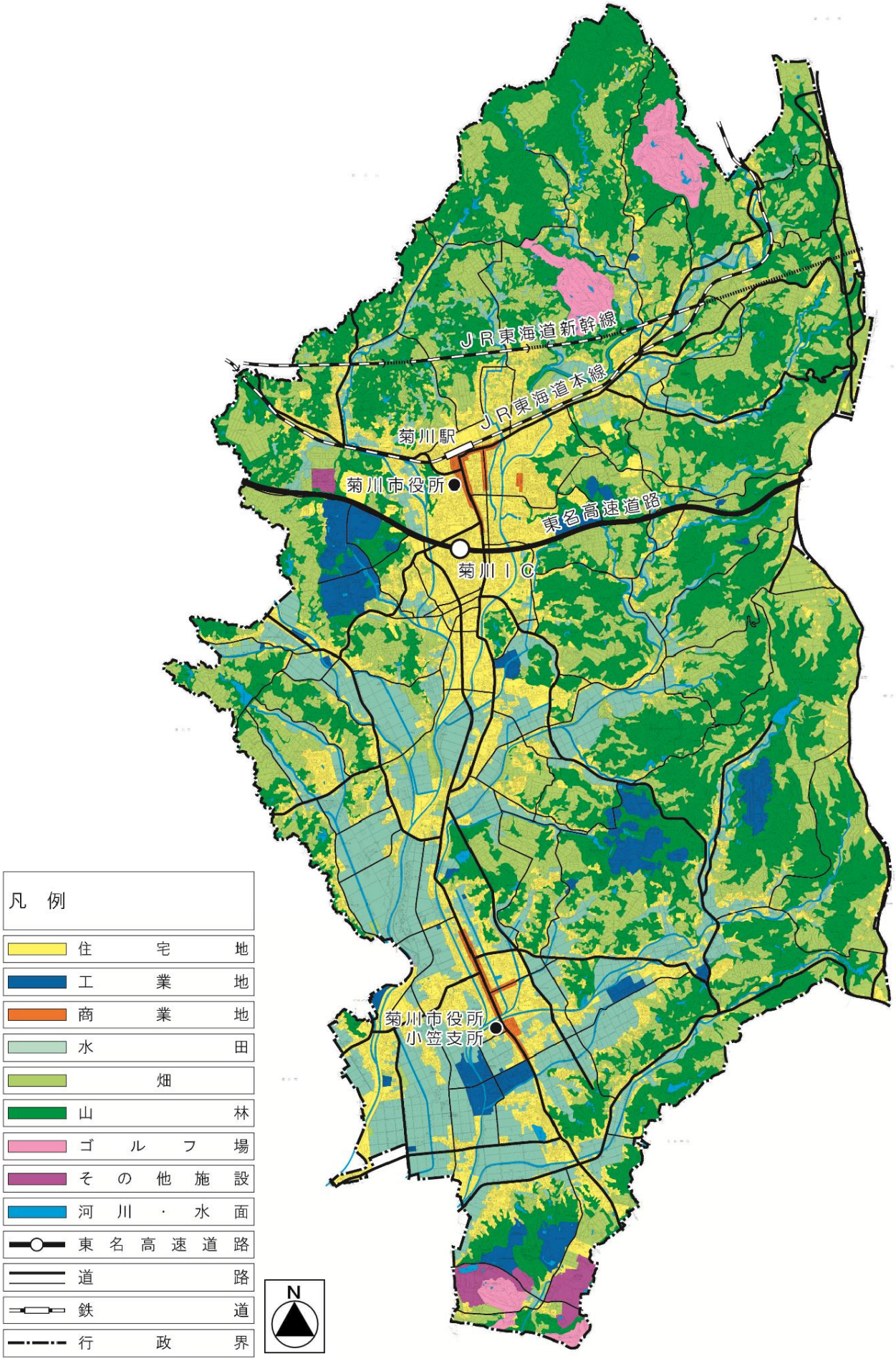
出典：第２次国土利用計画

（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。

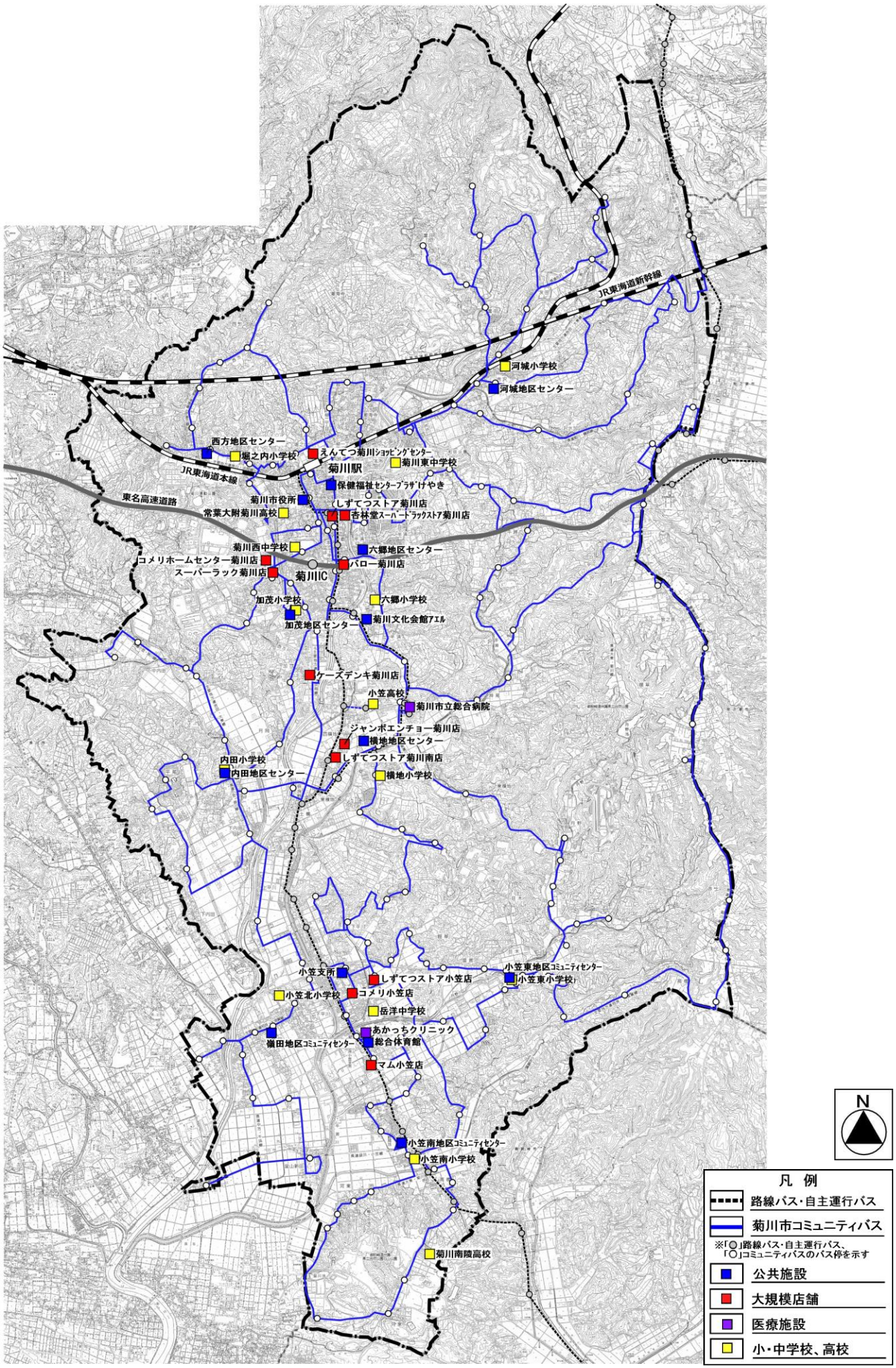
これら主要施設は、公共交通沿線に立地している。

■土地利用状況図



出典：第２次国土利用計画　注：小笠支所は 2017 年度（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
堀之内小学校
えんてつ菊川ｼｮｯﾋﾟﾝｸﾞｾﾝﾀｰ
菊川東中学校
JR東海道本線
菊川駅
保健福祉ｾﾝﾀｰﾌﾟﾗｻﾞけやき
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
吉林堂ｽｰﾊﾟｰﾄﾞ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
内田小学校
しずてつストア菊川南店
内田地区センター
横地小学校
小笠支所
小笠東地区ｺﾐｭﾆﾃｨｾﾝﾀｰ
しずてつストア小笠店
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
横田地区ｺﾐｭﾆﾃｨｾﾝﾀｰ
総合体育館
マム小笠店
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
N
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

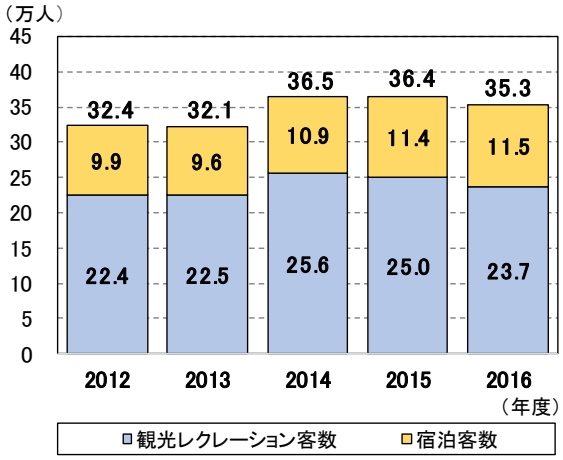
出典：みんなで創るコミュニティ

（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



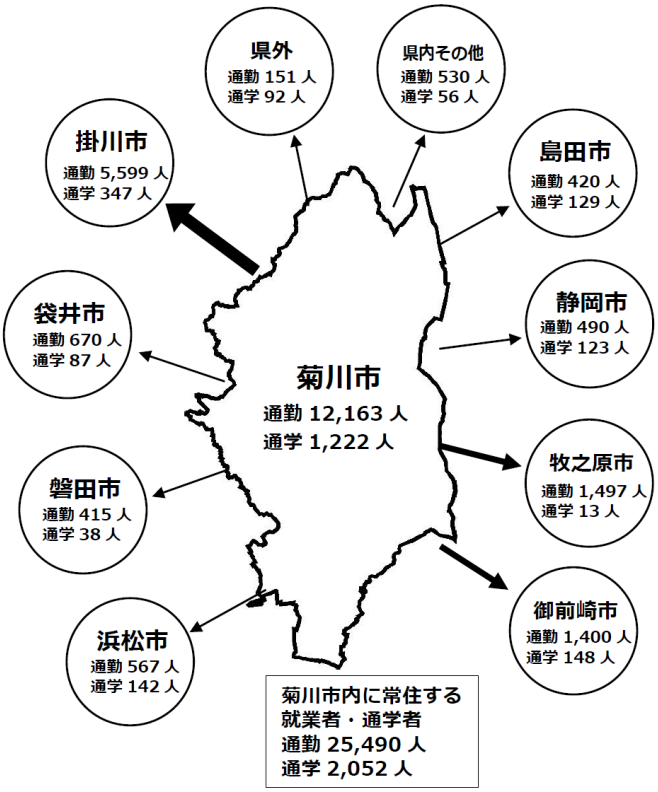
出典：静岡県「静岡県観光交流の動向」

（８）交通特性

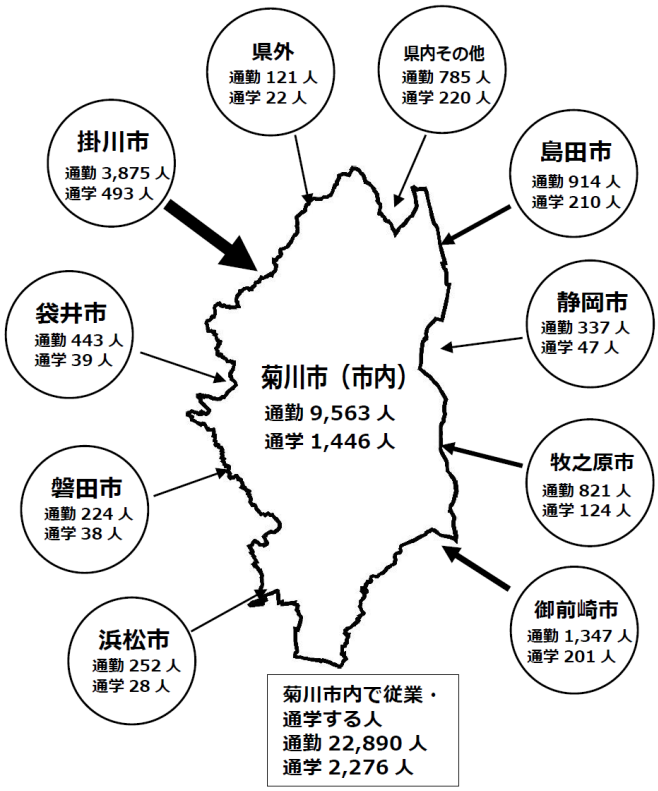
2015 年国勢調査によると、菊川市に常住する就業者は 25,490 人、通学者は 2,052 人となっており、そのうち、就業者の約５割、通学者の約４割は市内で通勤・通学しているが、その他は掛川市や御前崎市や牧之原市等へ通勤・通学している。

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



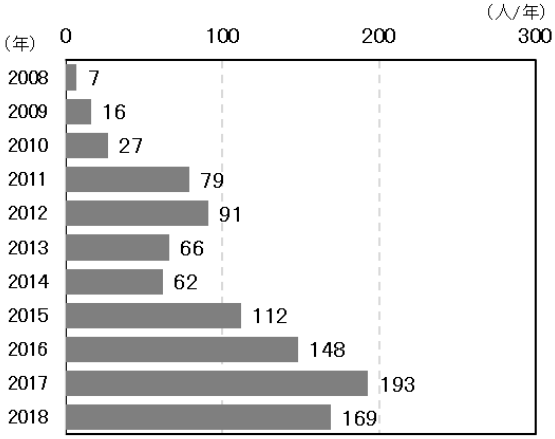
※「通勤」は 15 歳以上通勤者、「通学」は 15 歳以上通学者の人数を指している。　　出典：2015 年国勢調査

（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。2012 年（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、2017 年（平成 29 年）が 286 件で、2018 年（平成 30 年）が 253 件と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

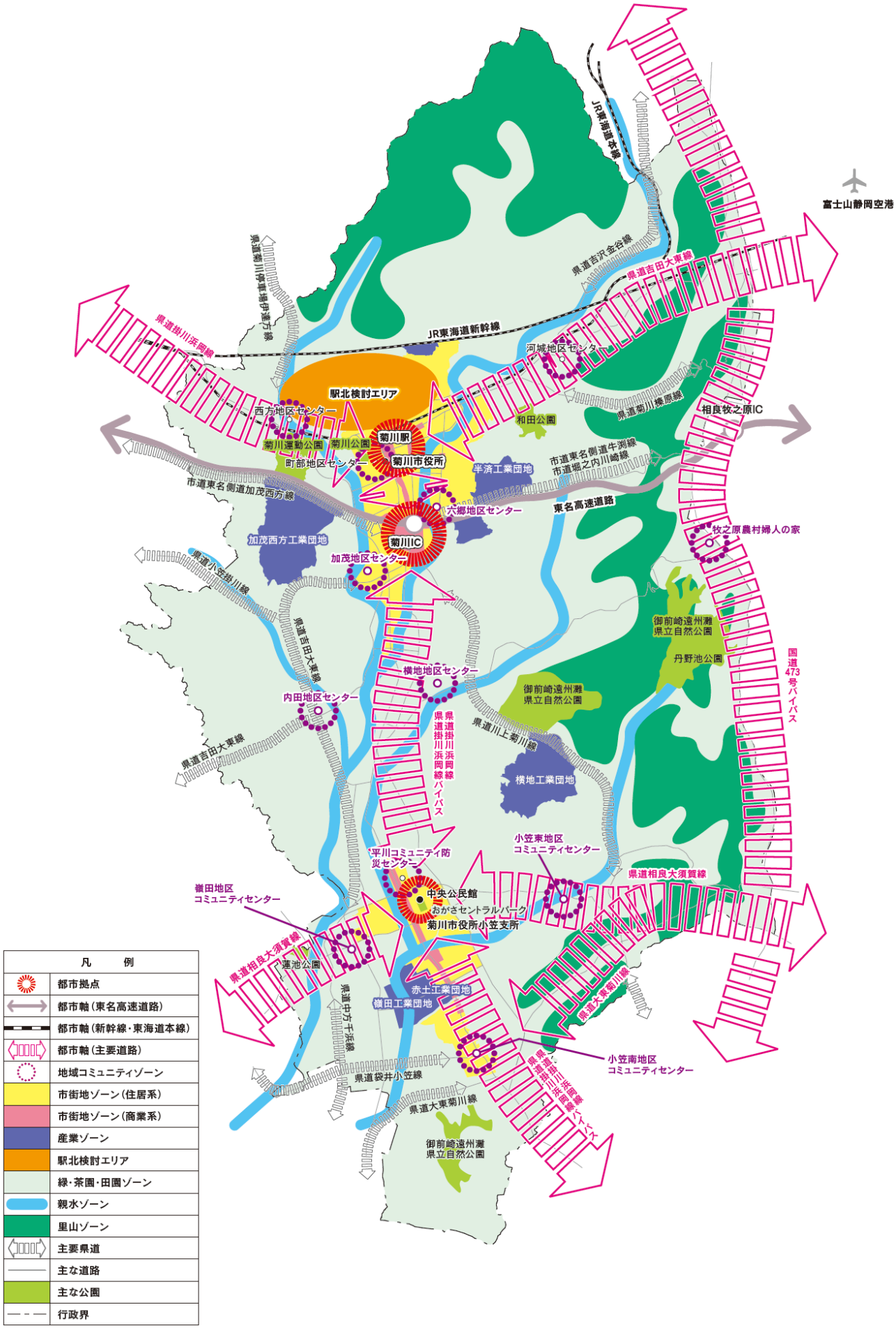
②菊川市人口ビジョン、菊川市まち・ひと・しごと創生総合戦略

【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）

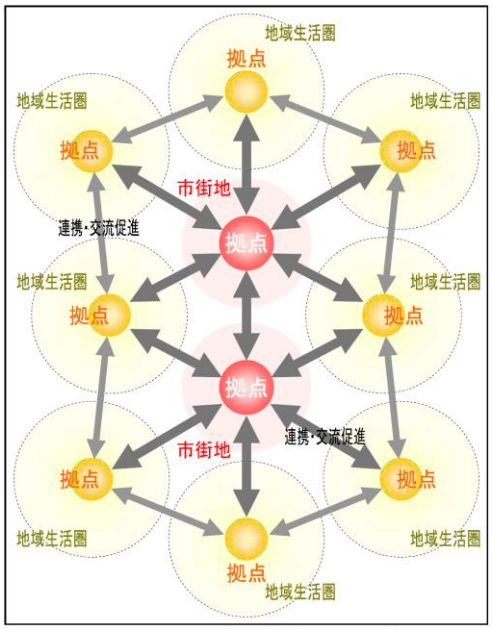
【目標年次】　2030 年（平成 42 年）

【菊川市都市政策の根本的な考え方（３本柱）】

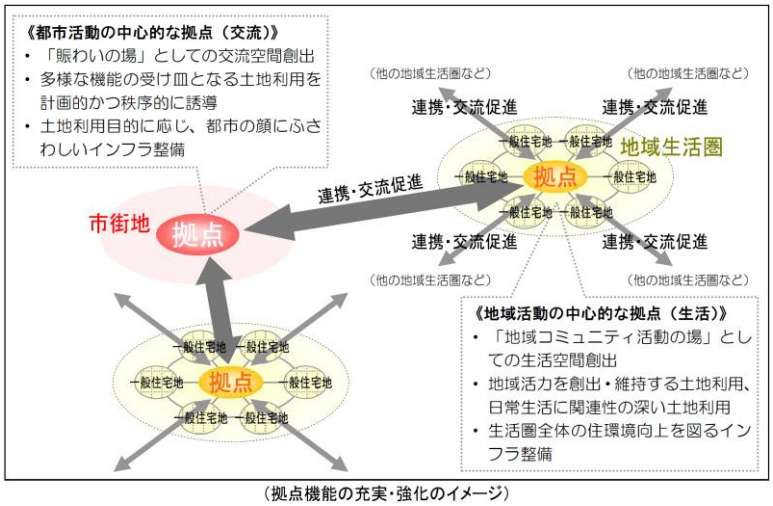
○その１：ネットワーク型都市構造の構築による、一体性の高い都市づくり

○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－

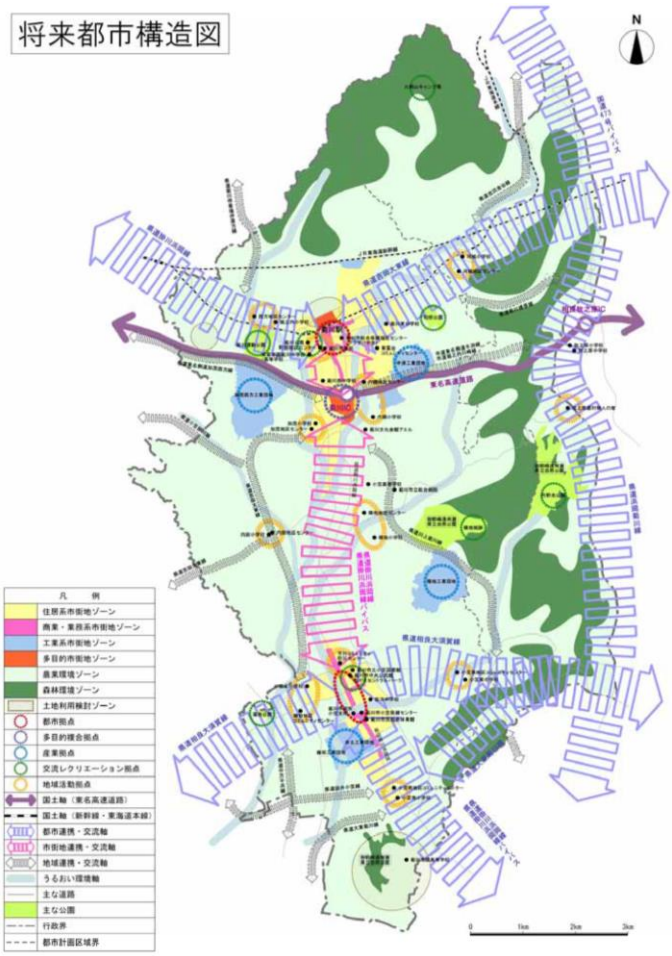
○個性的で誇りの持てる都市づくり

－「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

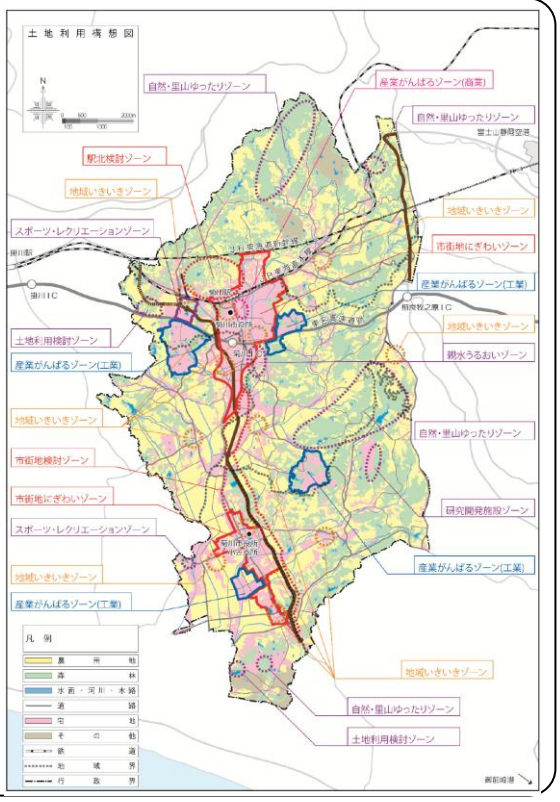
○自然環境や景観に配慮した土地利用の推進

○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

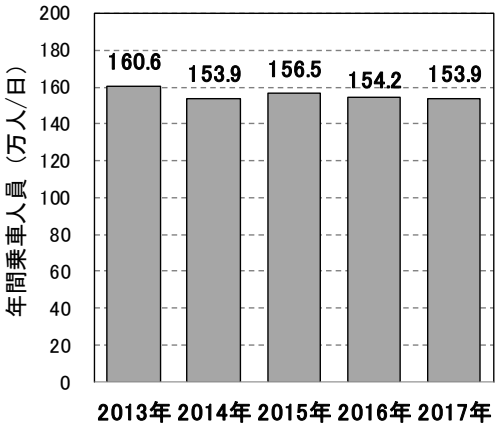
2　公共交通の現状に関する整理

（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 2018 年（平成 30 年度版）

（２）路線バス及び自主運行バス

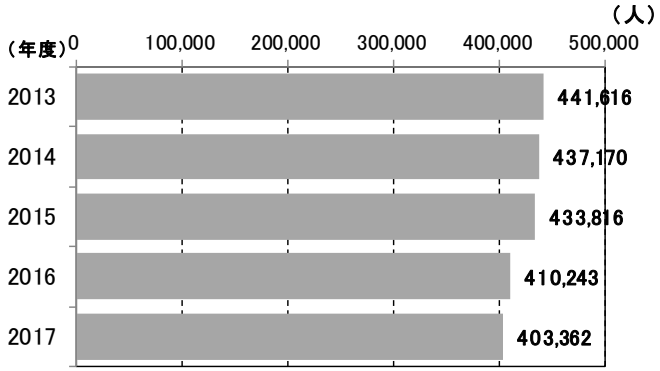
路線バスはしずてつジャストライン㈱１社により、菊川駅と浜岡営業所を結ぶ菊川浜岡線１路線（便数：平日 35.0 便、土日祝 16.0 便）が運行している。

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。

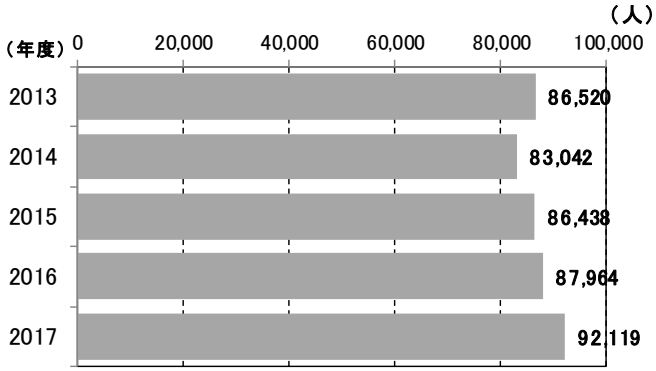
年間利用者数は菊川浜岡線が微減、萩間線が微増傾向となっている。

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

年度	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

出典：しずてつジャストライン株式会社

■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）
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
2017年	53,863	17,786	36,076	33.0%	3,424

出典：牧之原市

（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。（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）
2005～2006 年度（平成 17～18 年度）	○2005 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。
2007 年度～（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。 ○2008 年度（平成 20 年度）から 2016 年度（平成 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。

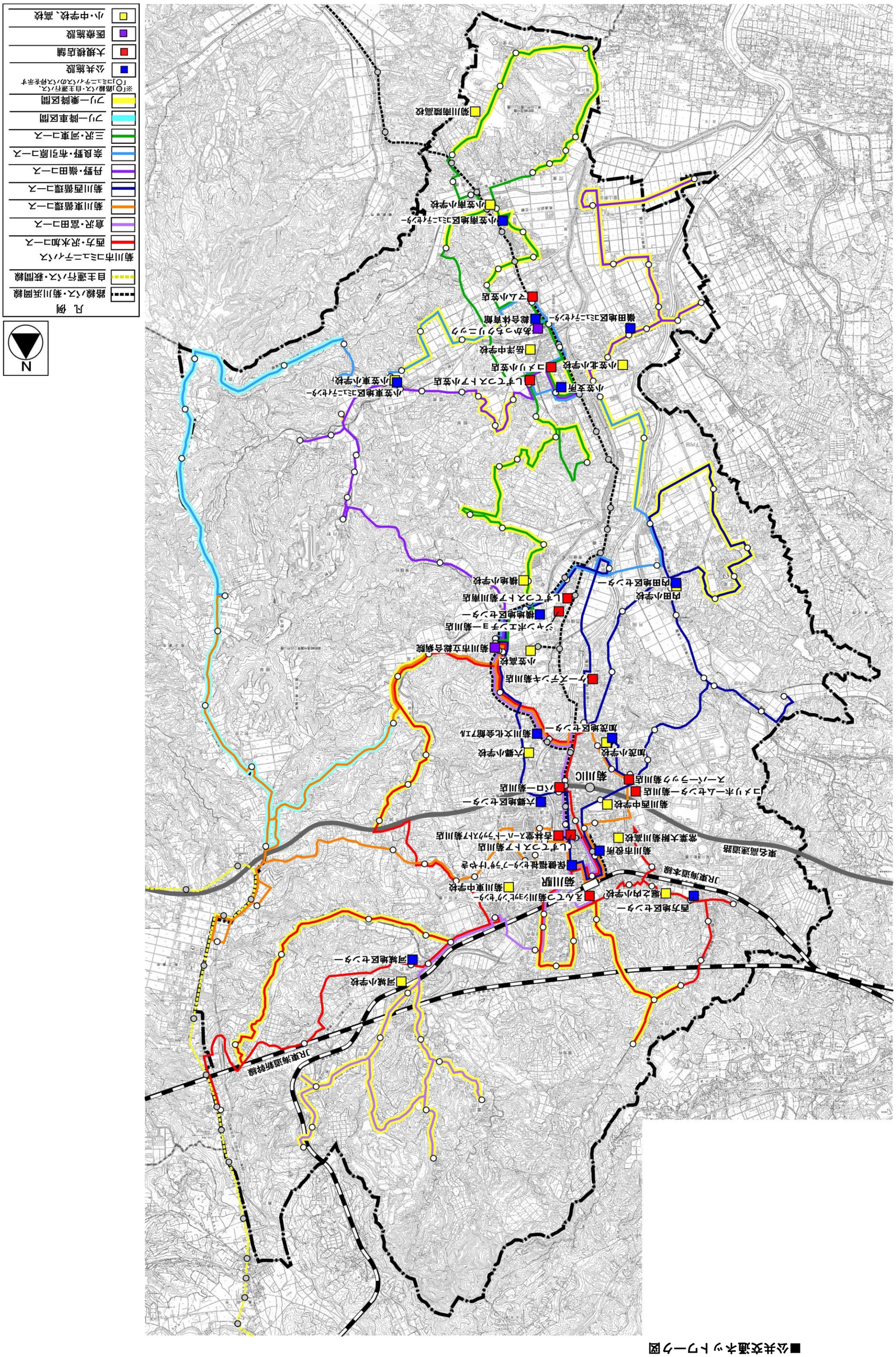
■菊川市コミュニティバスの運行概要

運行ルート・便数

	運行時間帯	便数
西方・沢水加コース	７：26～16：33	４便
倉沢・富田コース	７：22～17：15	６便
菊川東循環コース	７：15～16：38	６便
菊川西循環コース	７：32～16：37	６便
丹野・嶺田コース	７：18～16：57	往復各５便
奈良野・布引原コース	７：15～16：57	往路４便 復路５便
三沢・河東コース	７：18～16：27	６便

運行日	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））
車両	10 人乗り（運転手含む）ワゴンタイプ（各コース１台、７台）
運賃	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（交付月＋６ヶ月間に限り免除） ・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）

■公共交通ネットワーク図



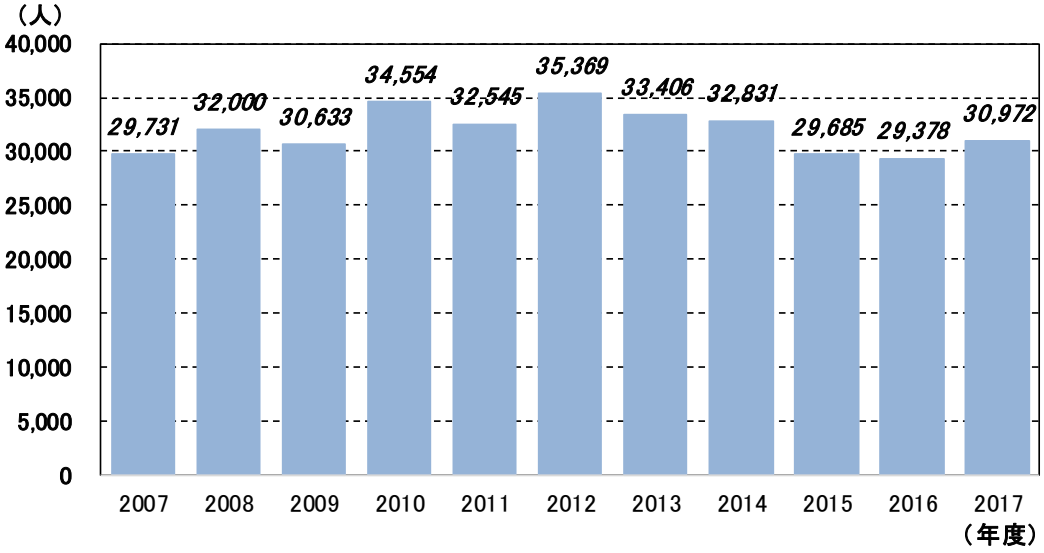
③利用状況

ア）全体及びコース別利用者数

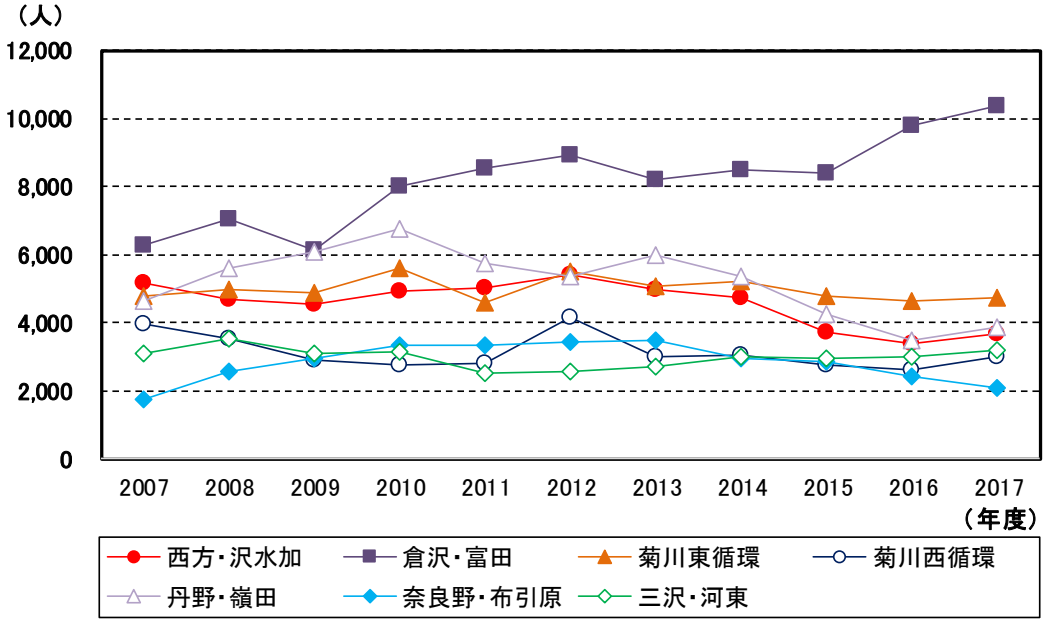
コミュニティバスの全体利用者数（2017 年度）は 30,972 人/年で、推移を見ると、運行開始以降増減を繰り返し、前年度と比較すると、5.4%増加している。

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



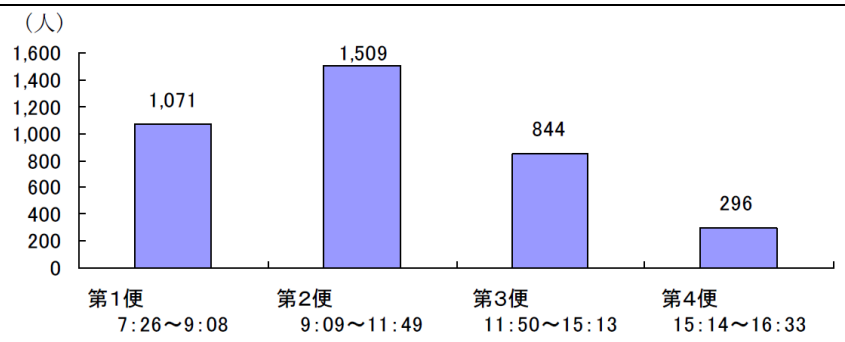
■年度別全体利用者数



イ）便別利用者数（2017 年（平成 29 年）５月８日～2018 年（平成 30 年）５月２日）

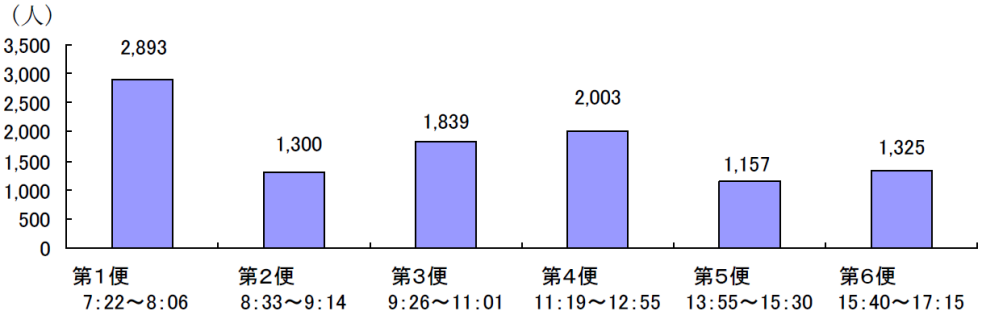
《西方・沢水加コース》

第２便が最も多く、第４便は少ない。



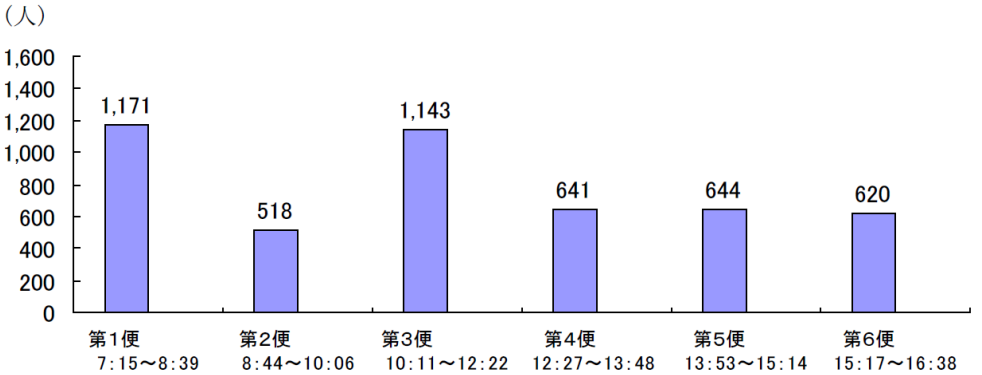
《倉沢・富田コース》

第１便が最も多く、次いで昼間時間帯の第４便が多い。



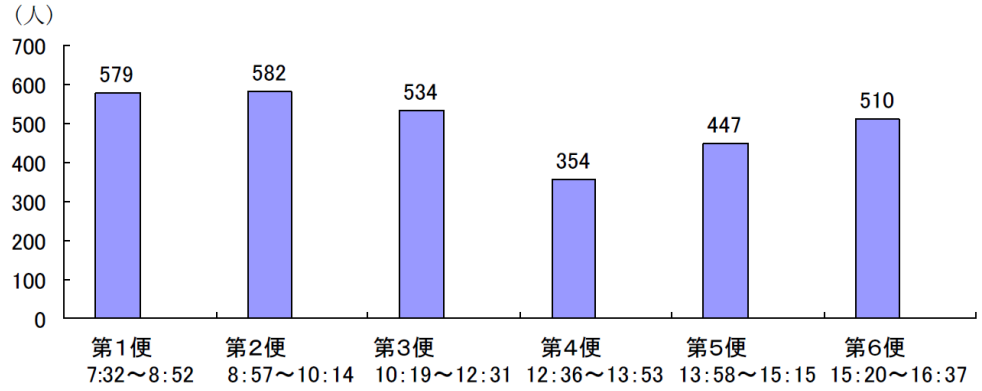
《菊川東循環コース》

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》

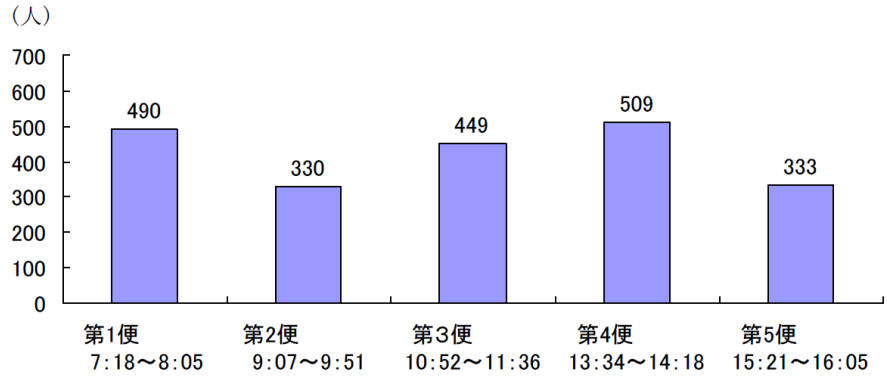
第１～３便と、第６便で多く、第４便で少ない。



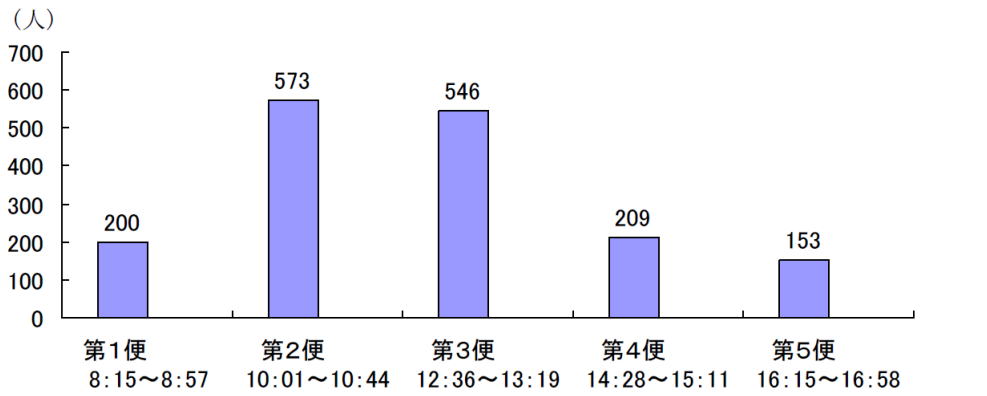
《丹野・嶺田コース》

（往路：西ヶ崎公民館→菊川病院）

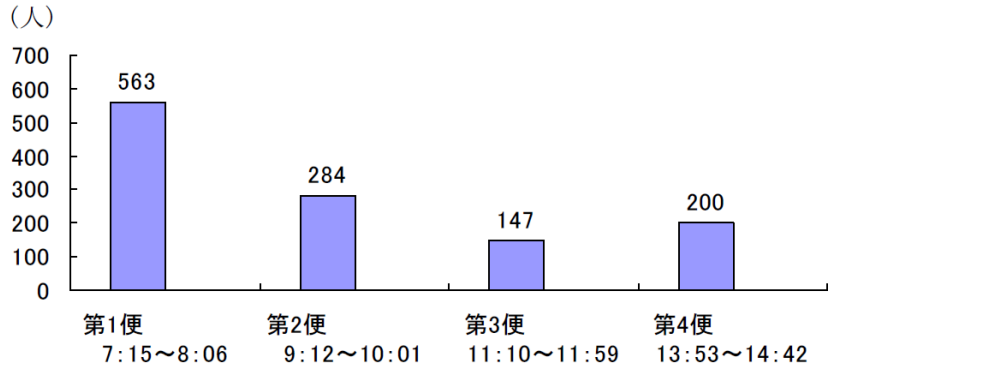
第１便と第４便で多い。



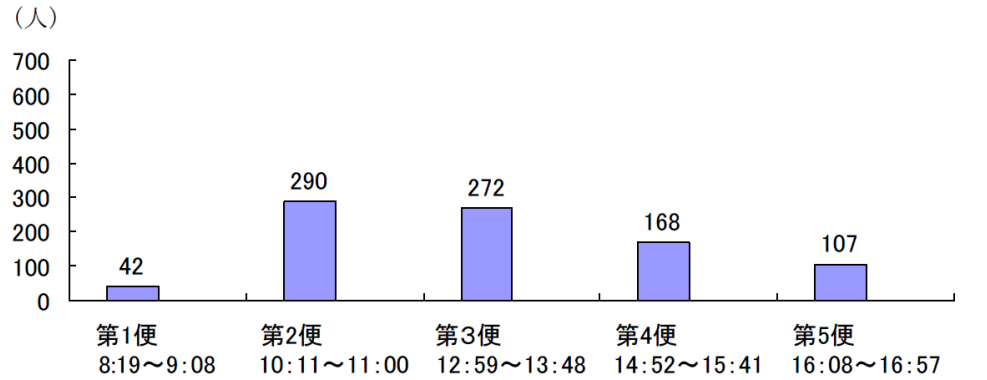
《丹野・嶺田コース》
（復路：菊川病院→西ヶ崎公民館）
第２・３便で多い。



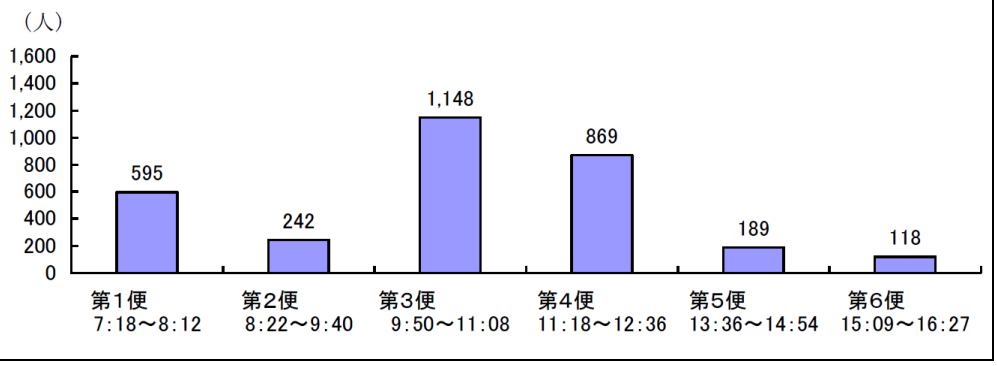
《奈良野・布引原コース》
（往路：布引原公民館→菊川病院）
第１便が最も多く、第３便が少ない。



《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（2017 年（平成 29 年）５月８日～2018 年（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	34,534	2,408	7,623	10,031	7.0%	24,503	30,633	800
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

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。2017 年度（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

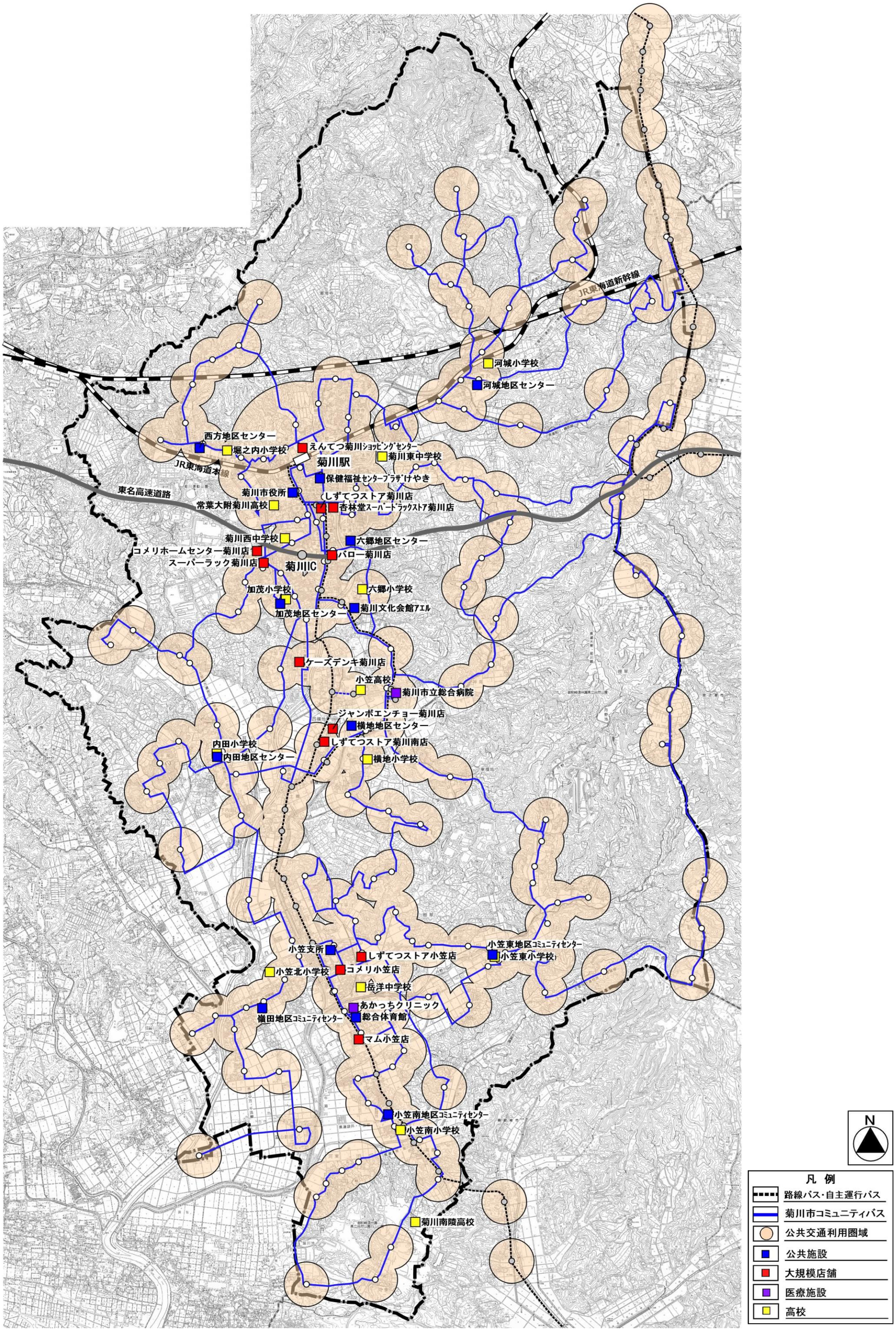
（６）公共交通空白地域

「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。

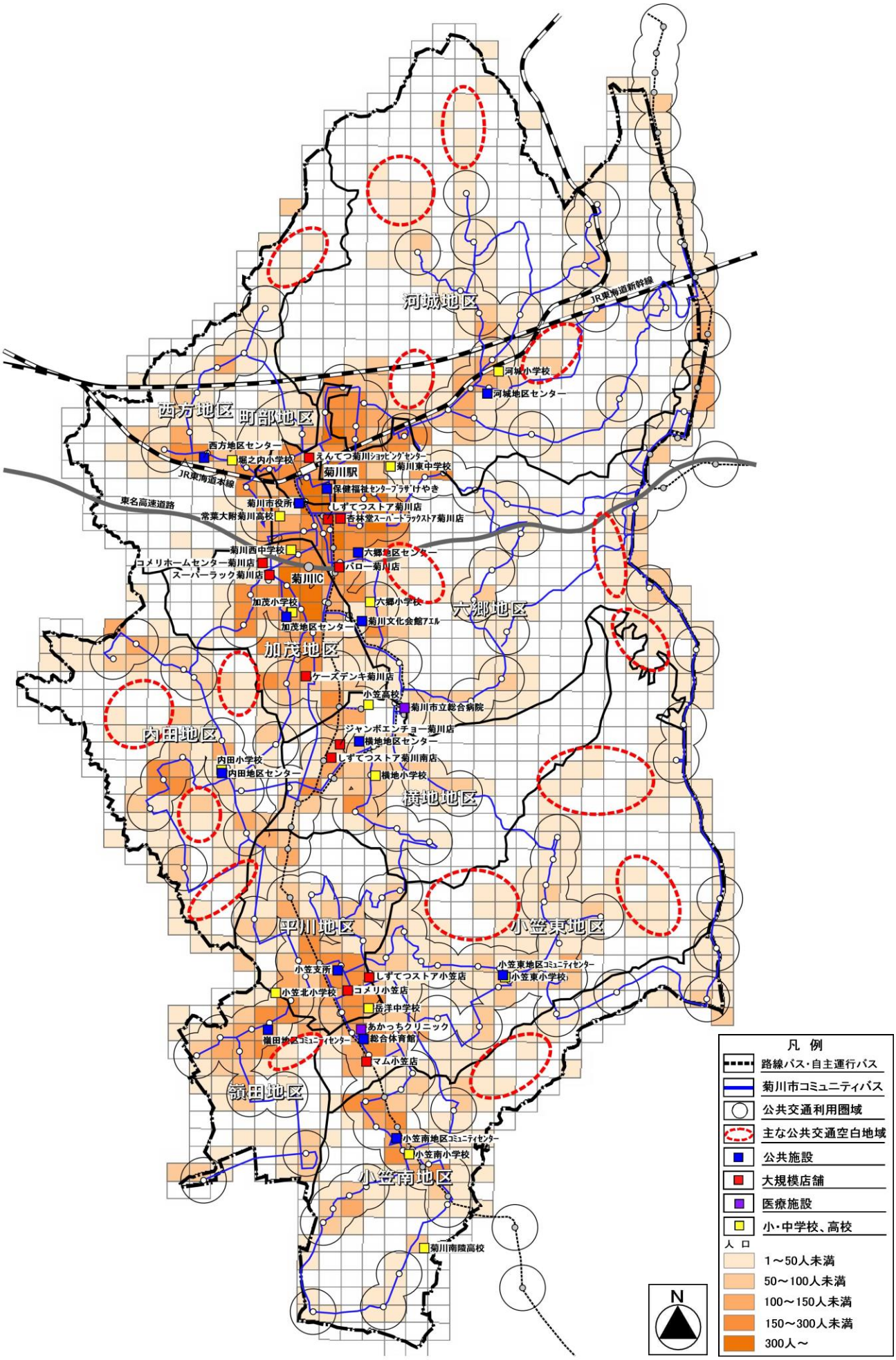
■抵抗を感じない距離　　出典：バスサービスハンドブック（土木学会）

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

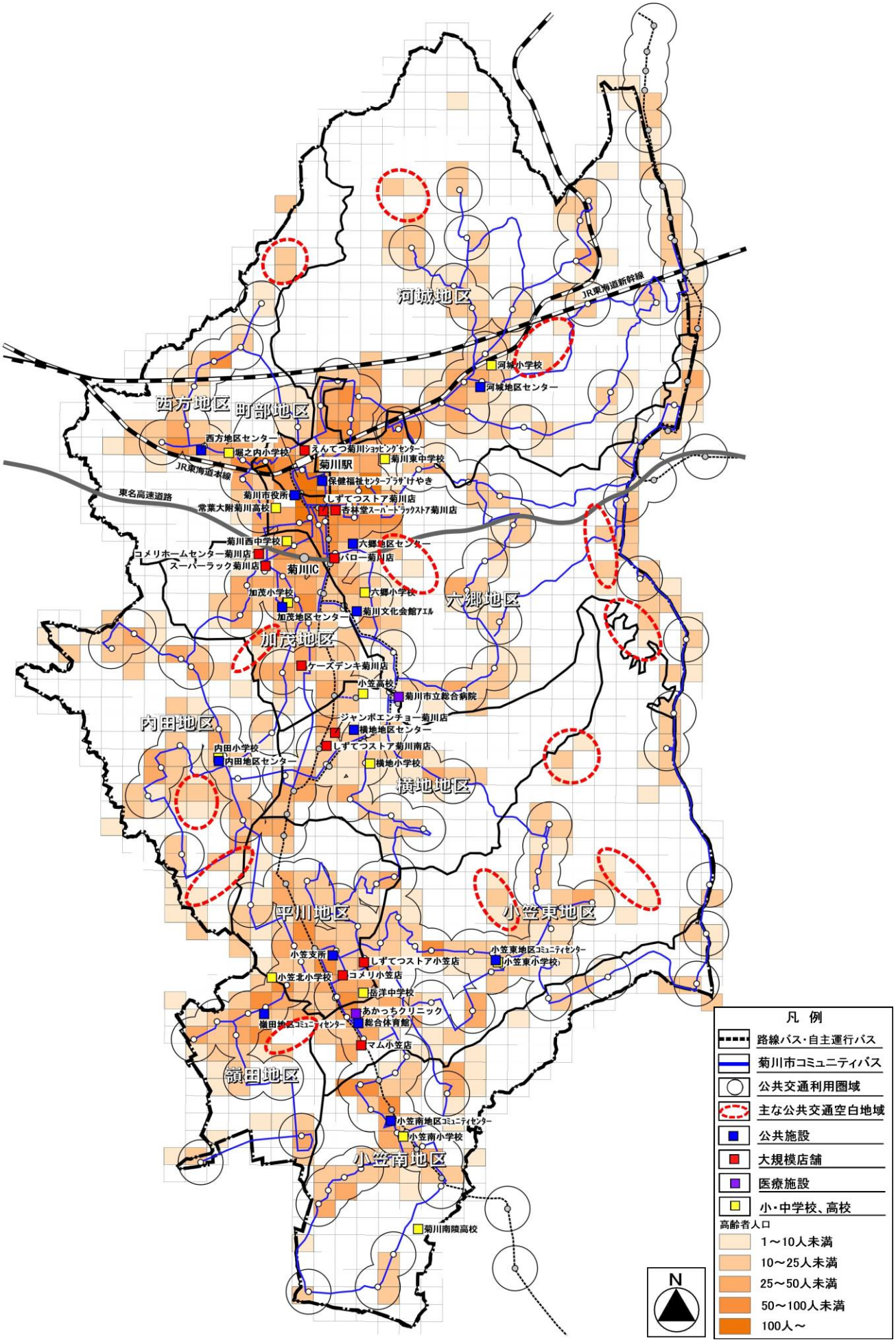
■公共交通利用圏域図


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ﾋﾟﾝｸﾞｾﾝﾀｰ
菊川東中学校
菊川駅
保健福祉ｾﾝﾀｰﾌﾟﾗｻﾞけやき
菊川市役所
しずてつストア菊川店
常葉大附菊川高校
杏林堂ｽｰﾊﾟｰﾄﾞ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
内田小学校
しずてつストア菊川南店
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
横田地区ｺﾐｭﾆﾃｨｾﾝﾀｰ
総合体育館
マム小笠店
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
N
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 250mメッシュ　資料：2015 年（平成 27 年）国勢調査



■公共交通利用圏域×高齢者数 250mメッシュ　資料：2015 年（平成 27 年）国勢調査



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 ※2018 年（平成 30 年）８月 31 日（金）発送～2018 年（平成 30 年）９月 10 日（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

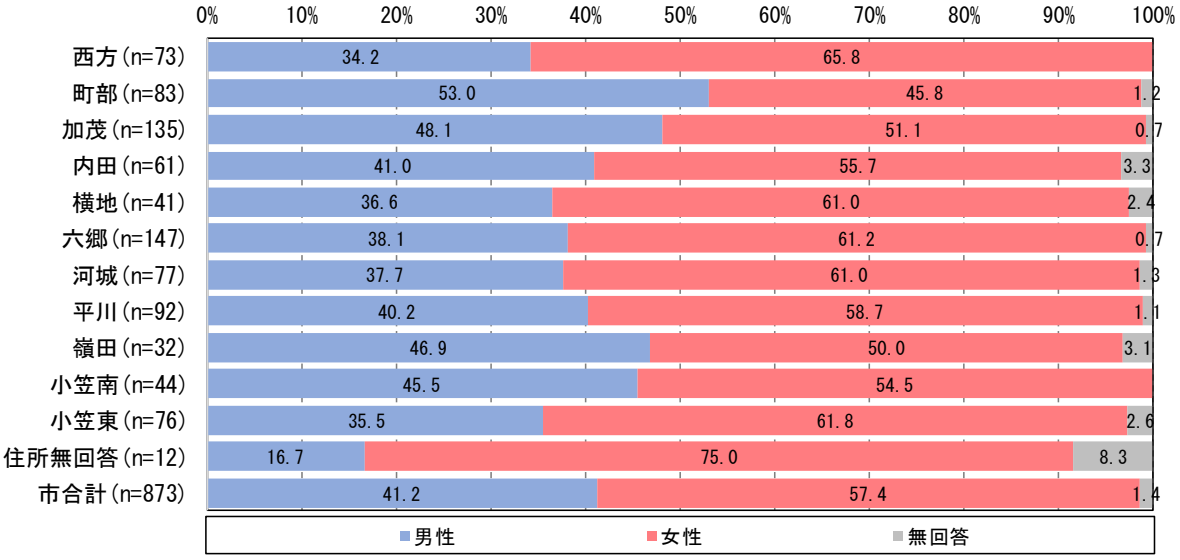
回答者の性別については｢女性｣の回答者が 57.4%と男性よりも多く､年齢は｢70 歳以上(29.7%)｣が最も多く、60 歳以上の人が 53.6%を占めている。

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。

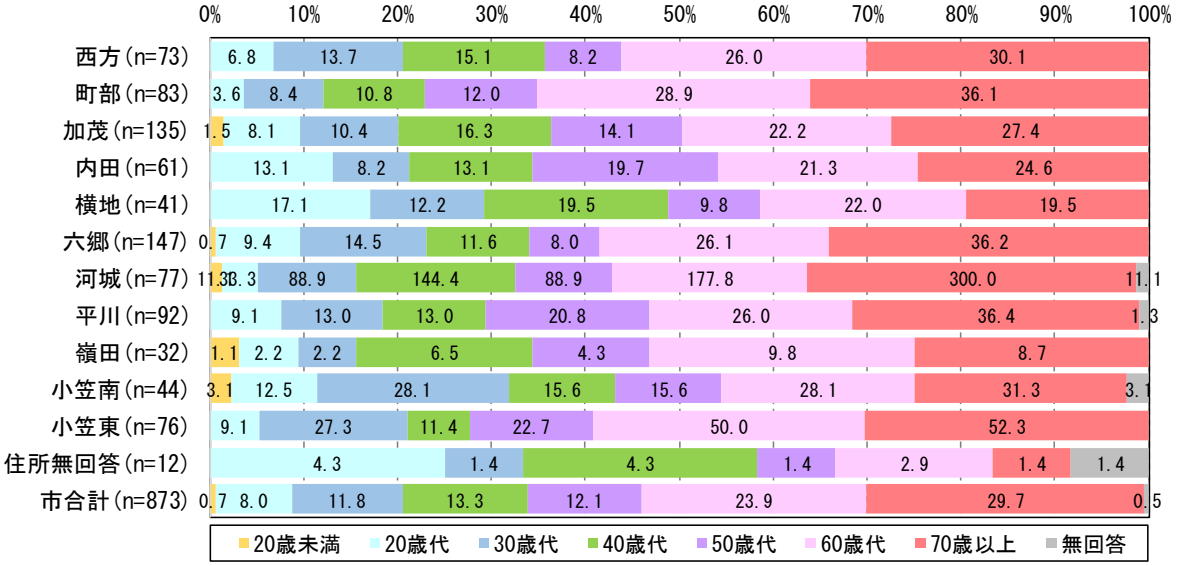
自宅近くのバス停有無は、「ある」が 74.5%、「ない」が 16.7%、「場所がわからない」が 7.0%で、自治会別に見ると、小笠東、西方で「ない」と回答した方の割合が多い。

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。

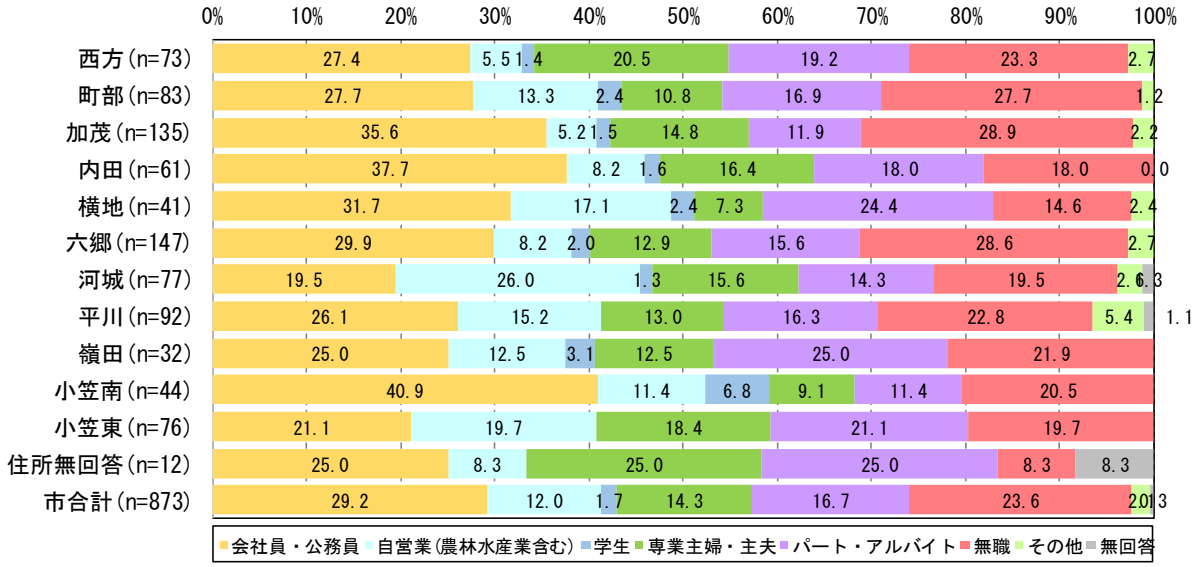
■性別


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

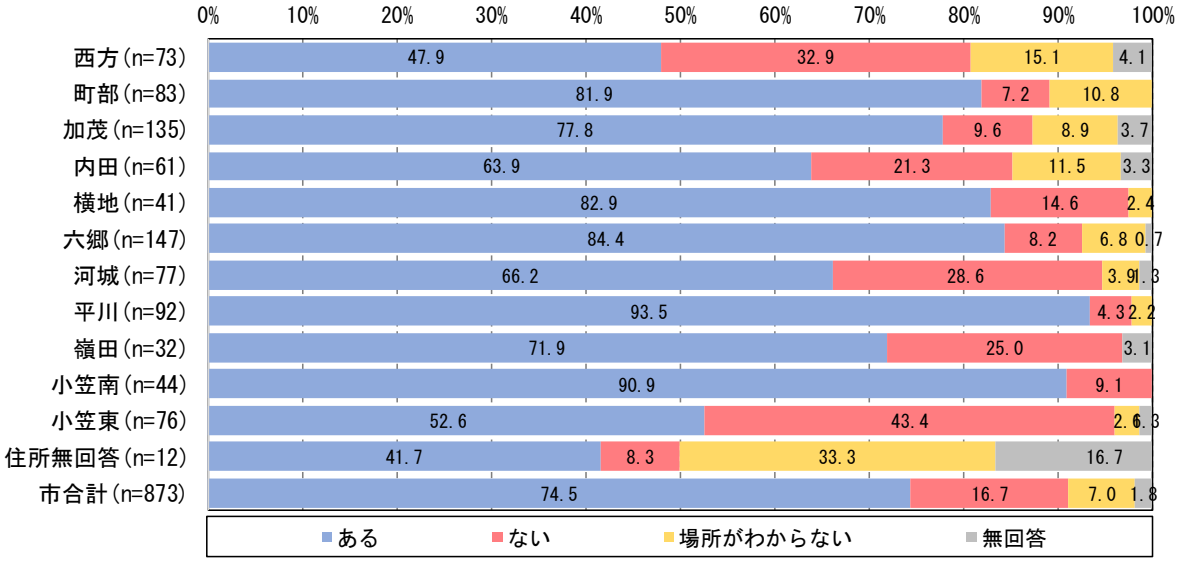
■年齢


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 3.3 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

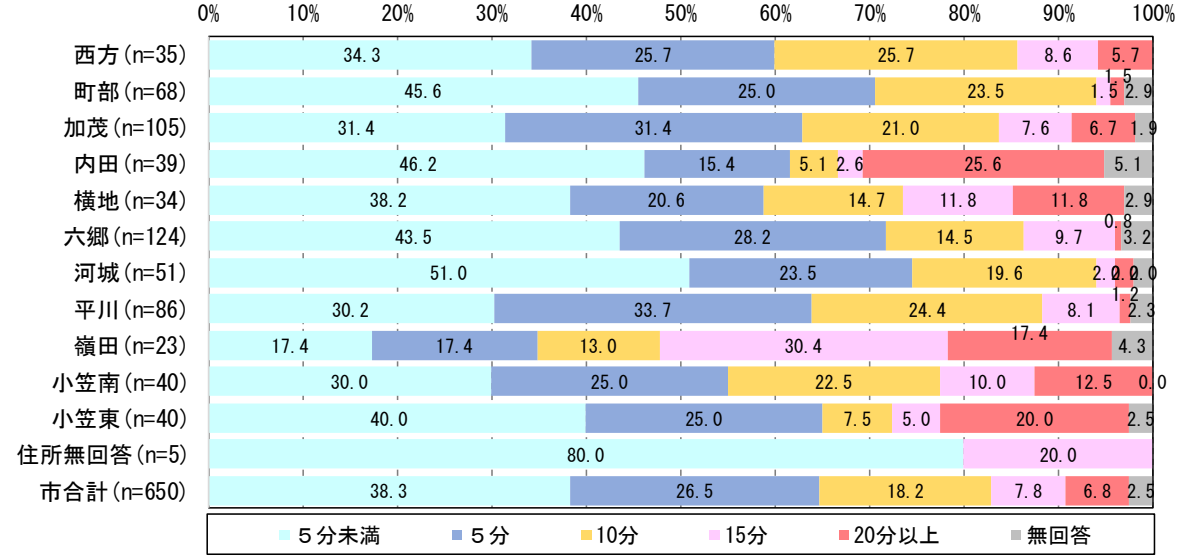
■職種


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

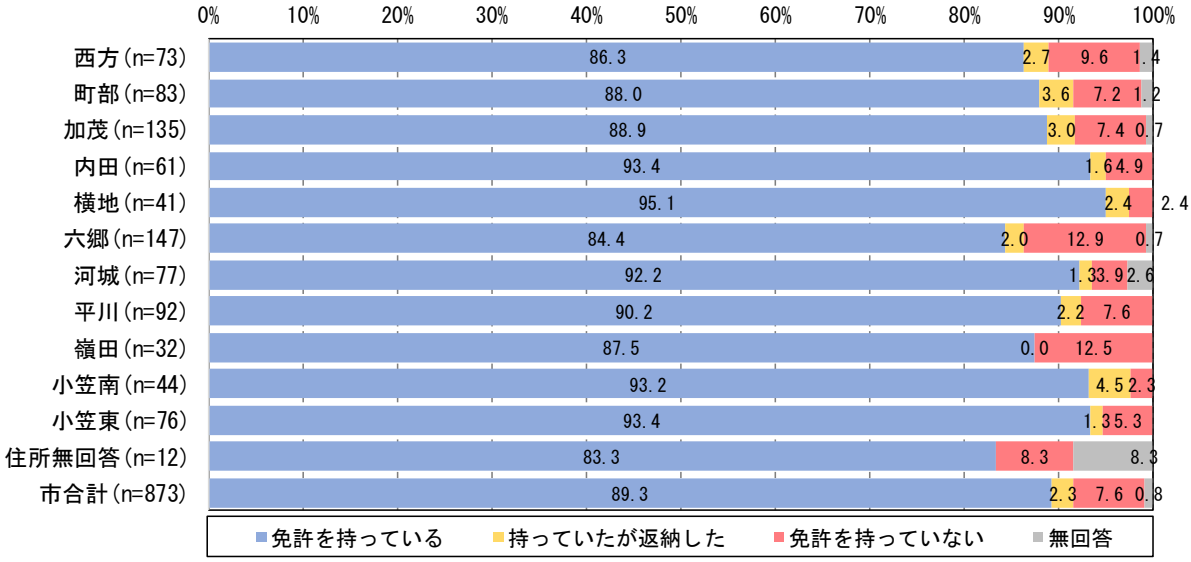
■自宅近くのバス停有無



■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



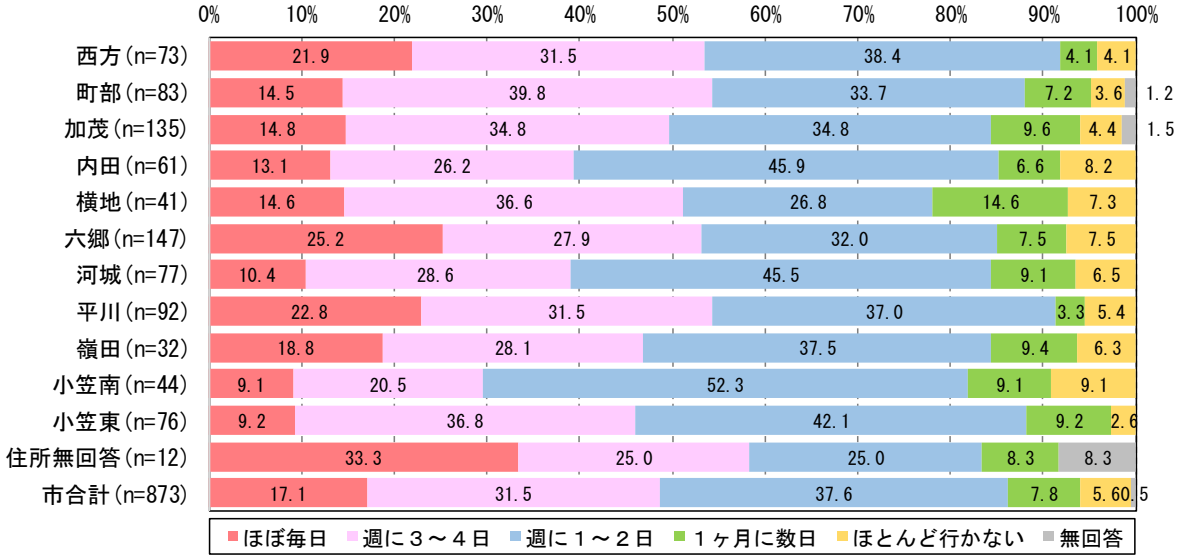
（２）日常的な行動について

①日常の買い物

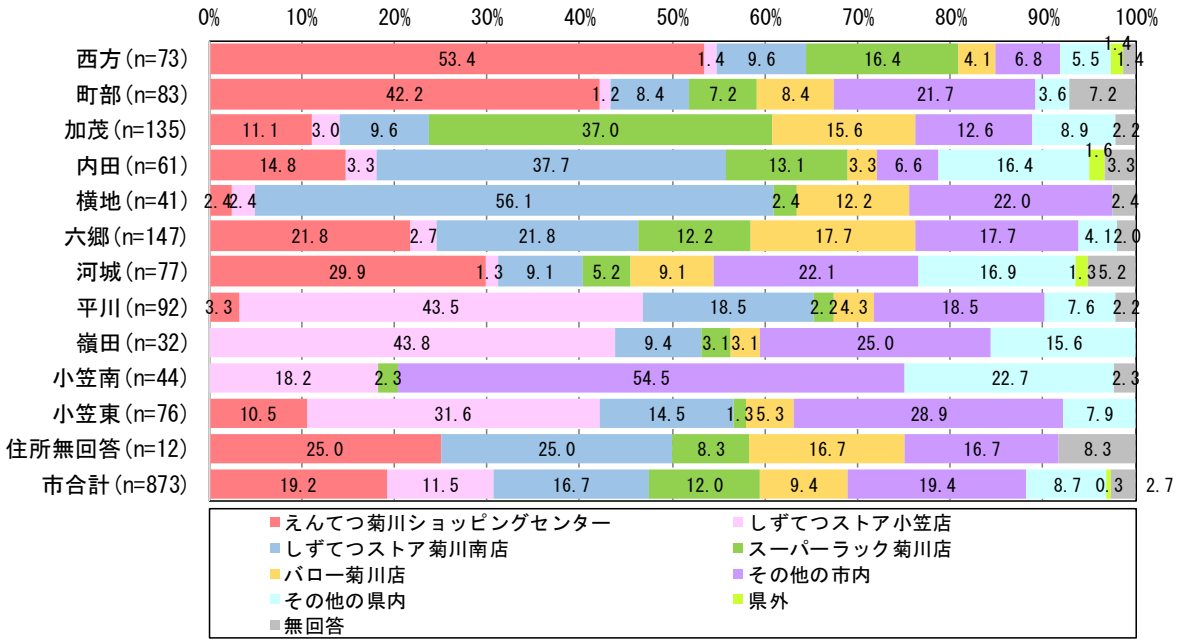
買い物に行く頻度は「週に１～２日」が最も多く、買い物先は「その他の市内」、「えんてつ菊川ショッピングセンター」、「しずてつストア菊川南店」の順で多く、自治会別に見ると、「えんてつ菊川ショッピングセンター」は西方、町部、河城と菊川駅より北側エリアで多い。

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。

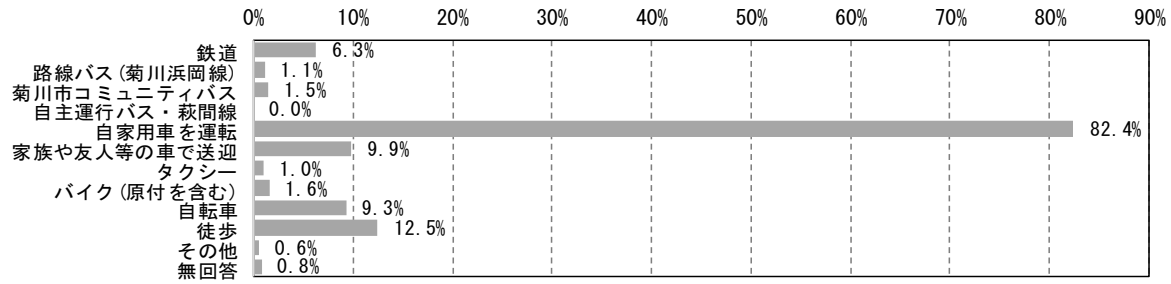
■買い物に行く頻度



■最もよく行く買い物先



■買い物に行く時の利用交通手段

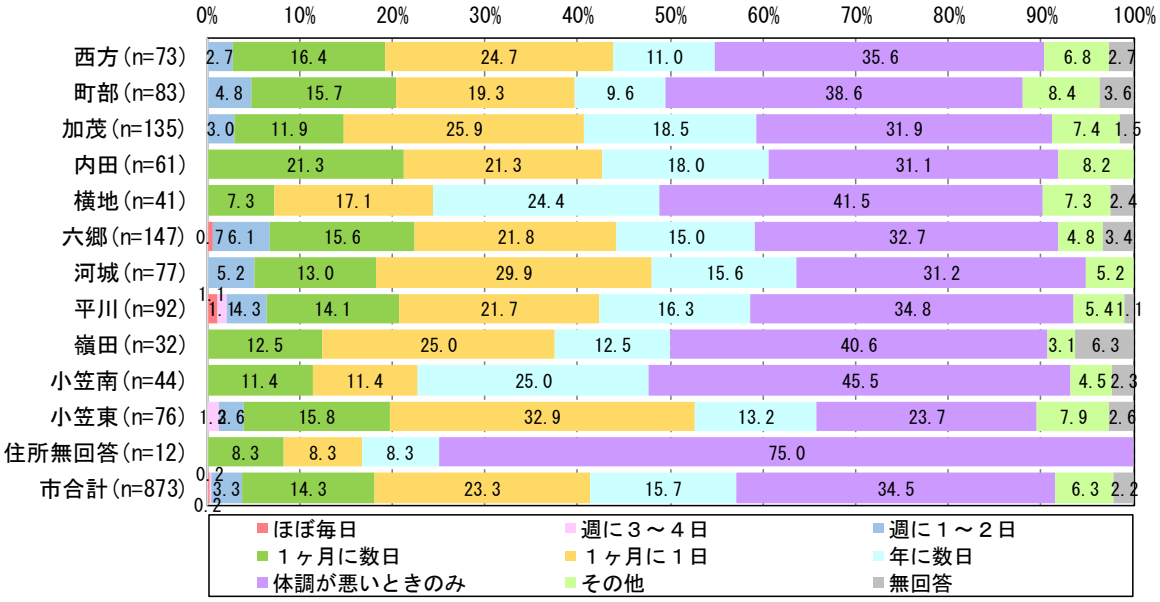


②病院の利用

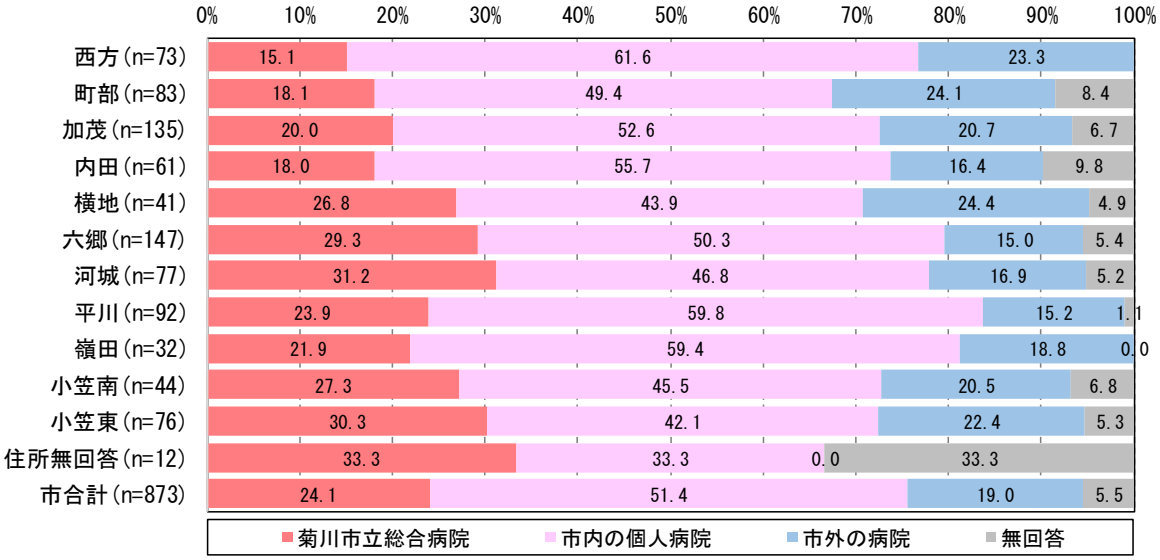
病院に行く頻度は「体調が悪いときのみ」が最も多く、最もよく行く病院は「市内の個人病院」、「菊川市立総合病院」、「市外の病院」の順で多い。

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。

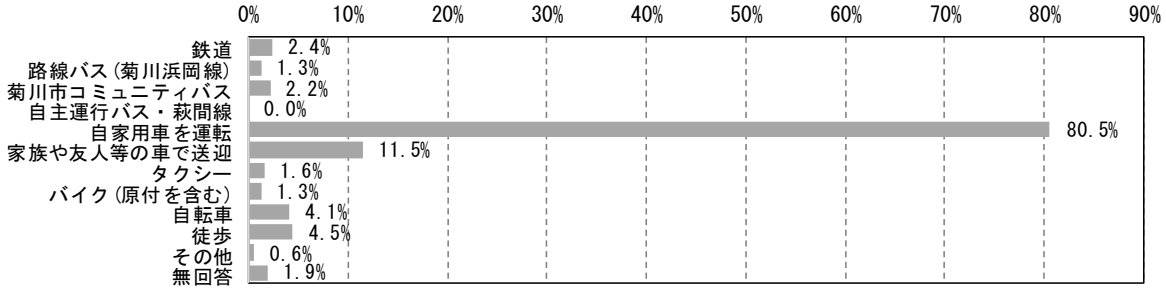
■病院に行く頻度



■最もよく行く病院



■病院に行く時の利用交通手段

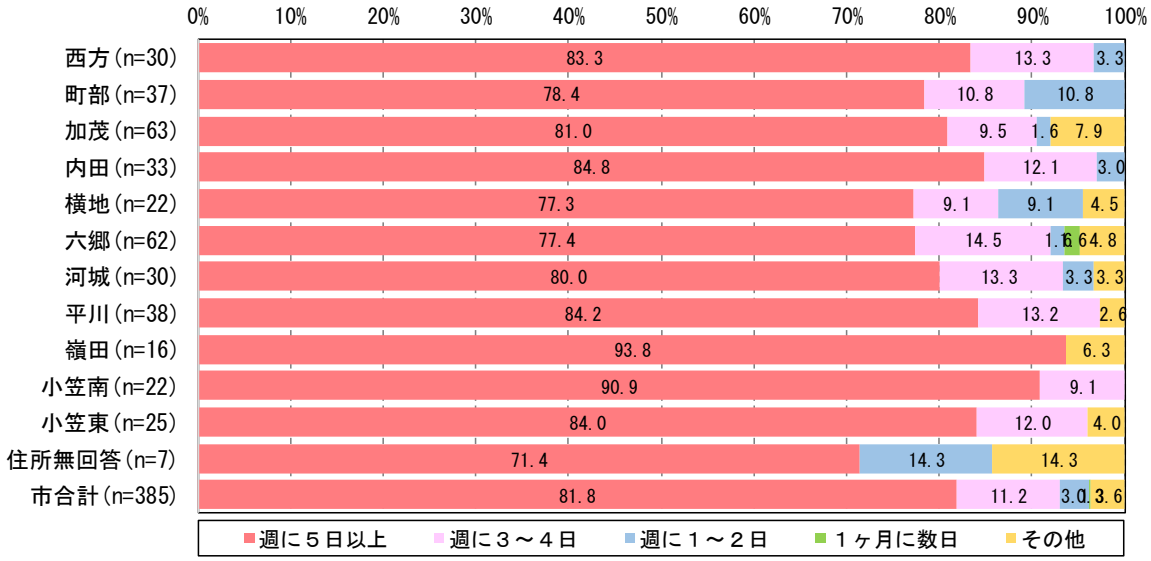


③通勤・通学

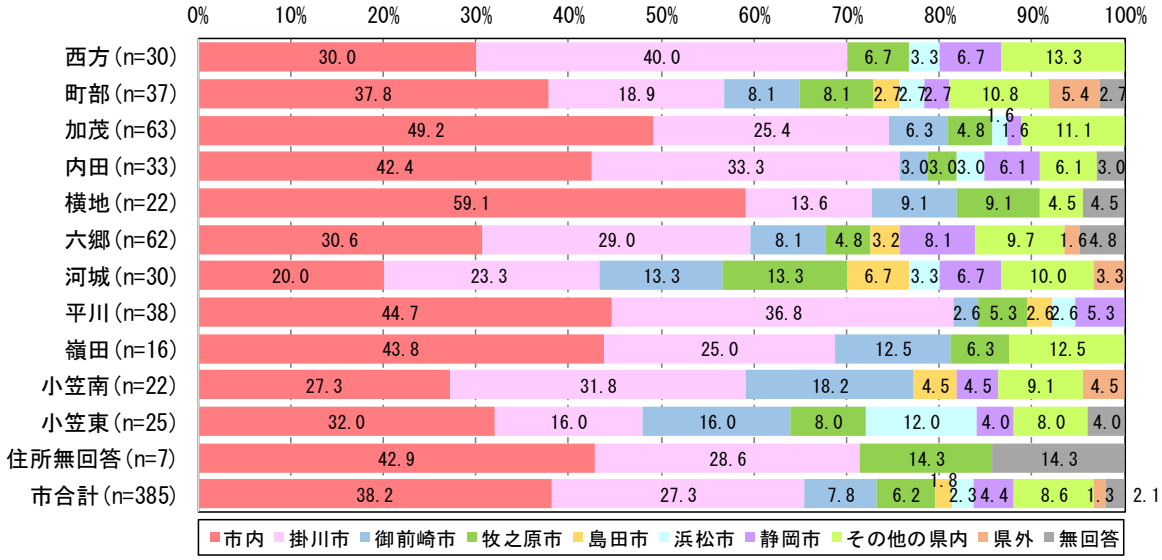
通勤・通学に行く頻度は「週に５日以上」が最も多く、通勤・通学先は「市内」、「掛川市」の順で多い。

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。

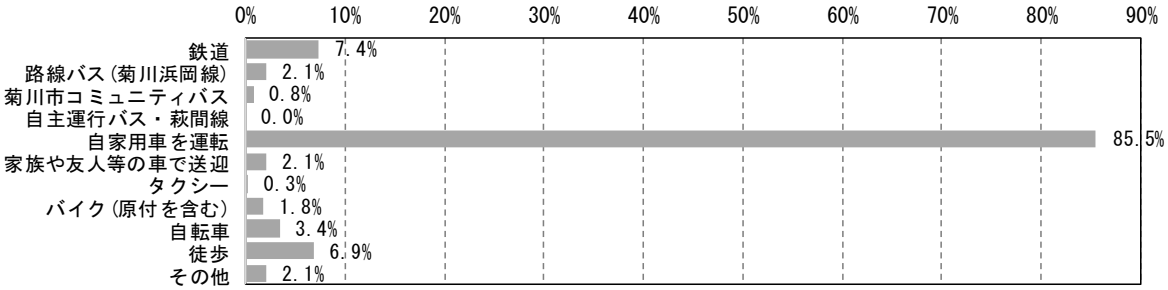
■通勤・通学に行く頻度



■通勤・通学先



■通勤・通学時の利用交通手段

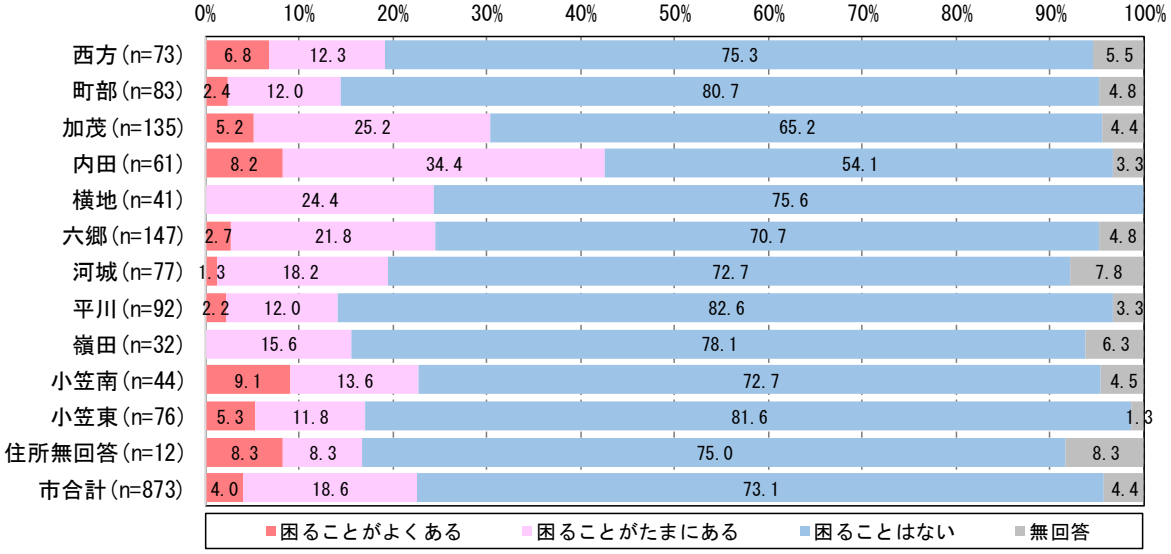


（３）外出する際の困り具合

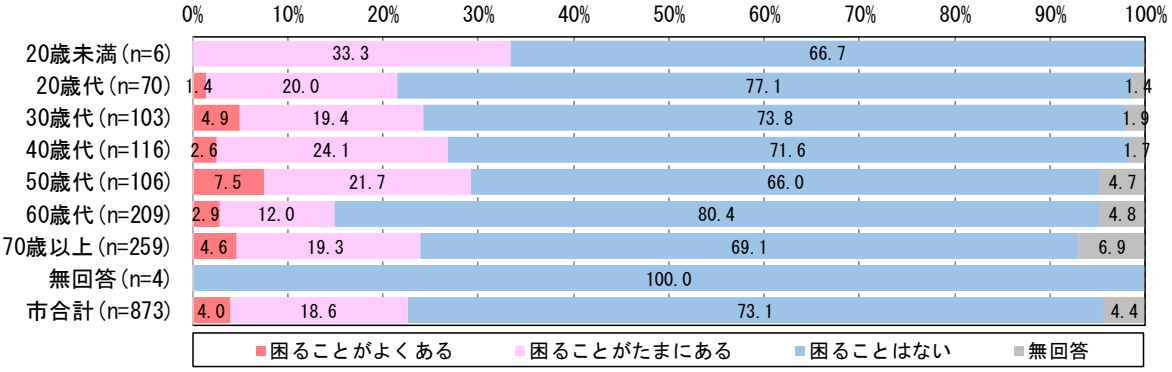
外出時に「困ることがよくある」と「困ることがたまにある」と回答した方の合計は 22.6%となっており、自治会別に見ると、内田、加茂で３割を超えている。自動車の運転免許有無別に見ると、免許を持っていない人で困り具合が高い。

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。

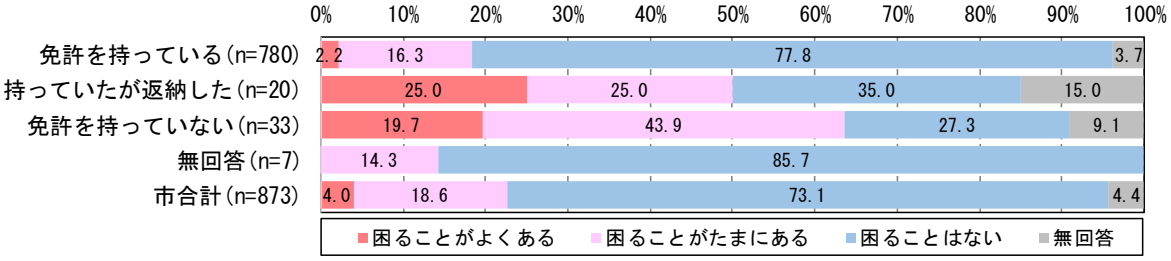
■外出する際の困ることの有無



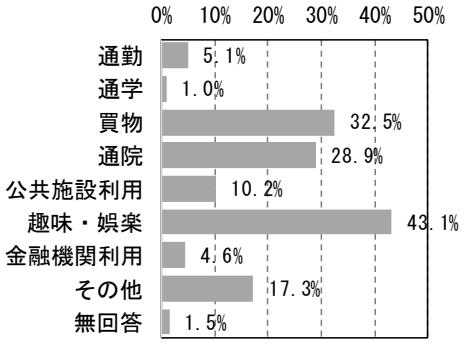
■外出する際の困ることの有無（年齢別）



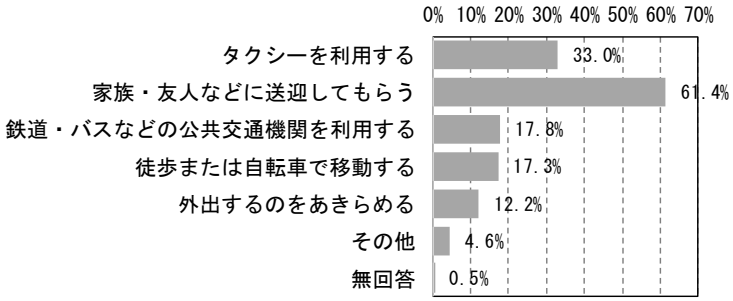
■外出する際の困ることの有無（自動車の運転免許有無別）



■困っている時の目的



■困っている時の対応



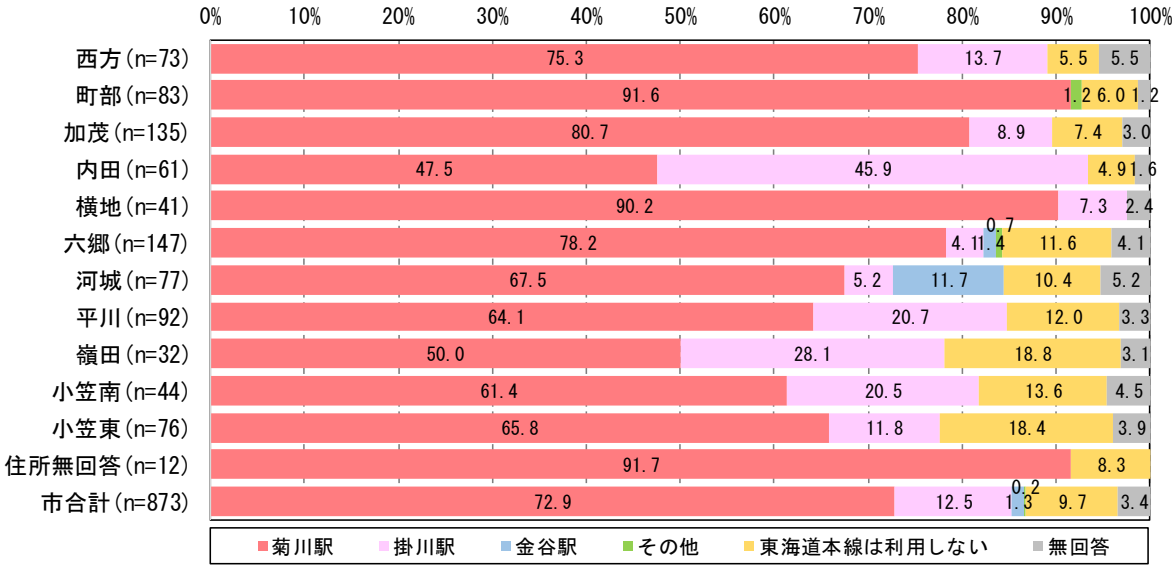
（４）鉄道（JR 東海道本線）の利用状況等

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。

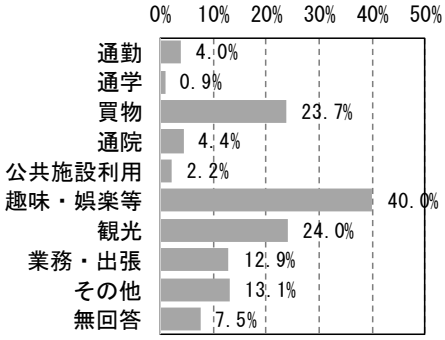
利用目的は、「趣味・娯楽」、「観光」、「買物」の順で多い。

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。

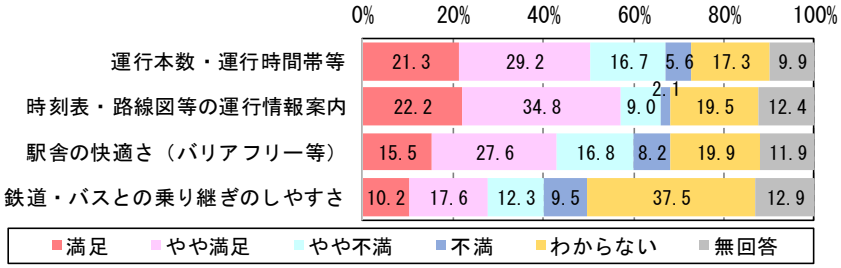
■主に利用する鉄道駅



■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

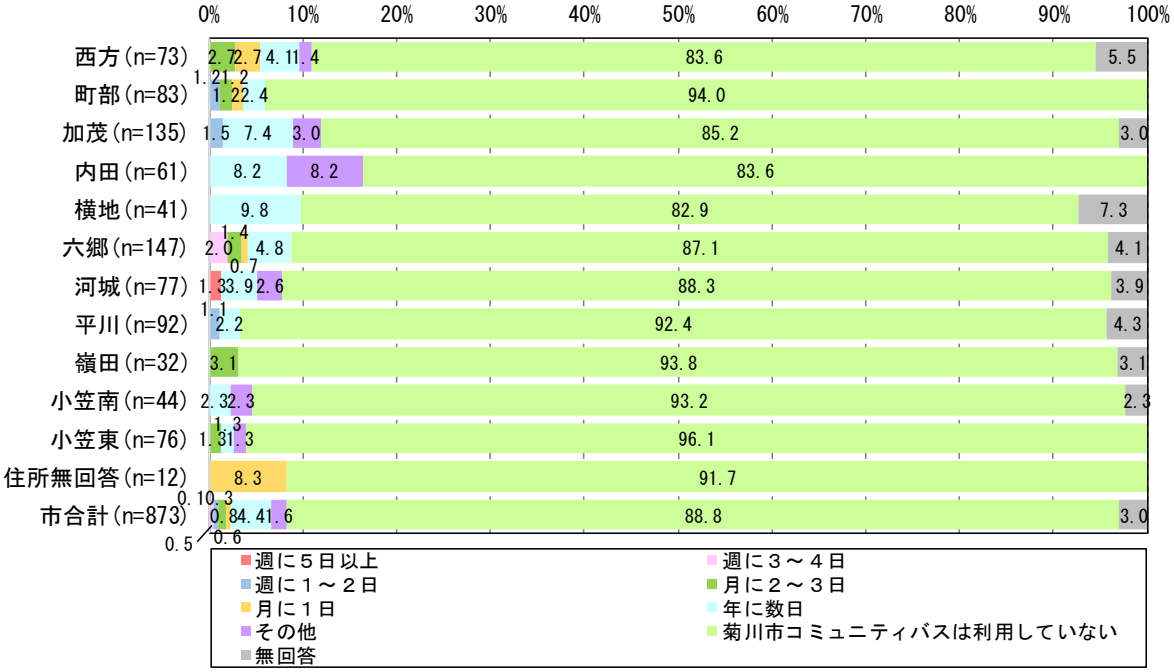
①利用状況

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。

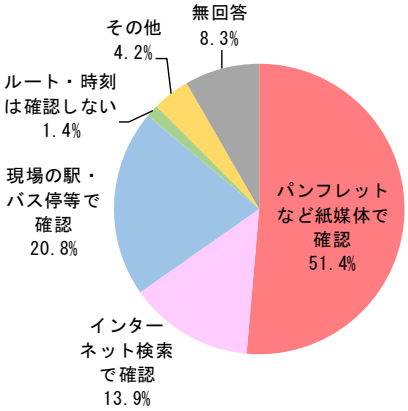
運行ルートや時刻の確認方法は、「パンフレットなど紙媒体で確認」が 51.4%と最も多い。

利用目的は、「通院」、「菊川駅利用」の順で多い。

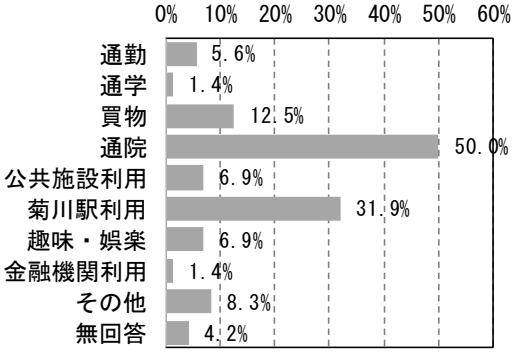
■菊川市コミュニティバスの利用頻度



■運行ルートや時刻の確認方法



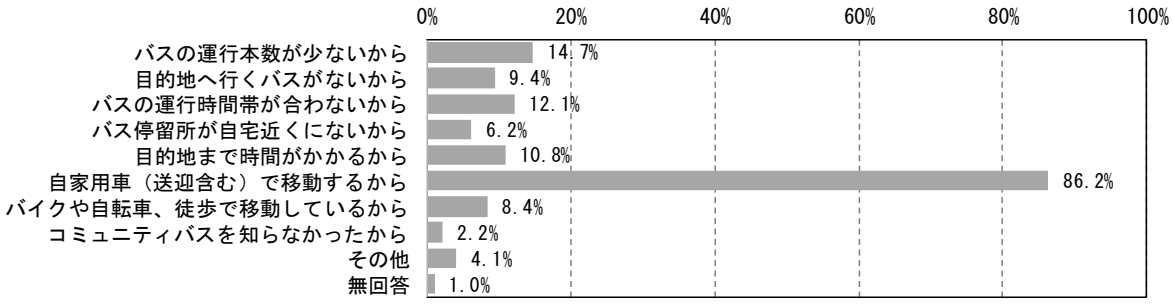
■利用目的



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。

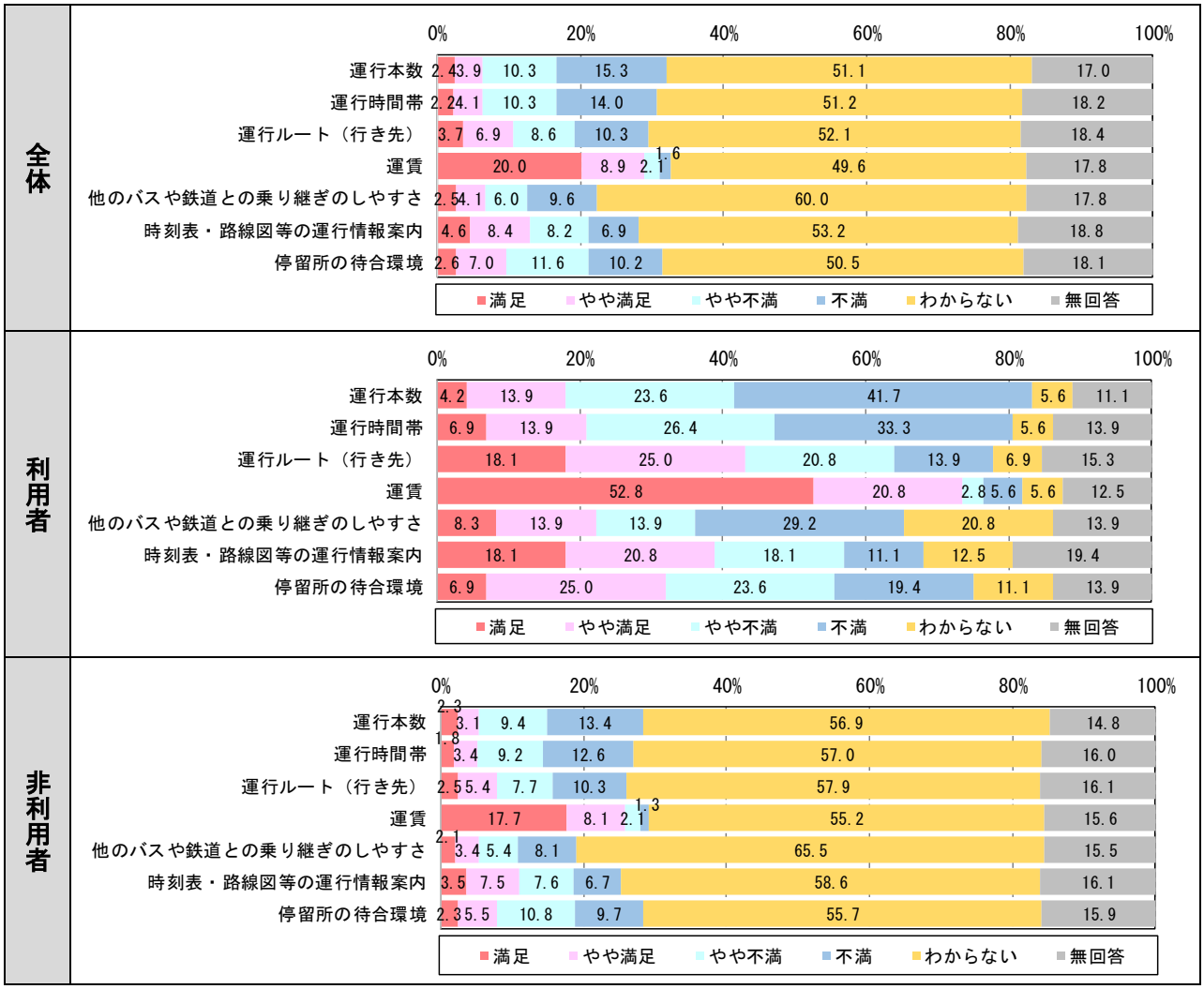
■菊川市コミュニティバスを利用しない理由



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。

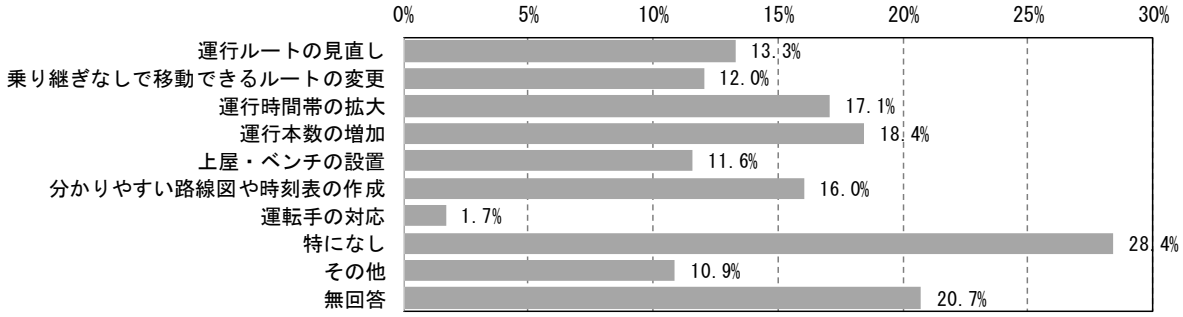
■菊川市コミュニティバスの運行サービスに対する満足度



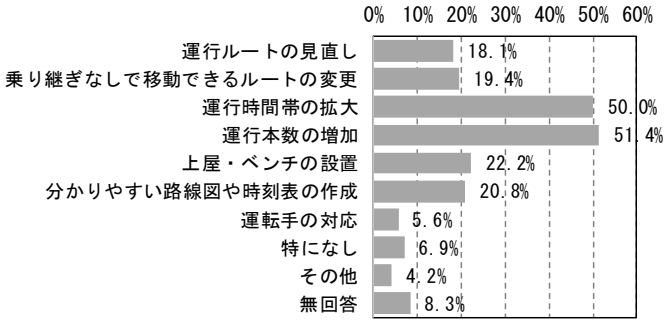
④改善点

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。

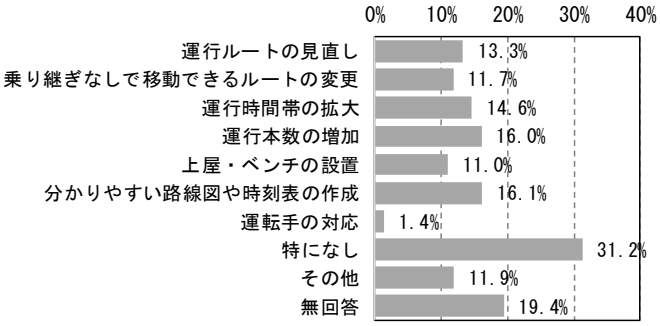
■菊川市コミュニティバスの改善点



【利用者】



【非利用者】



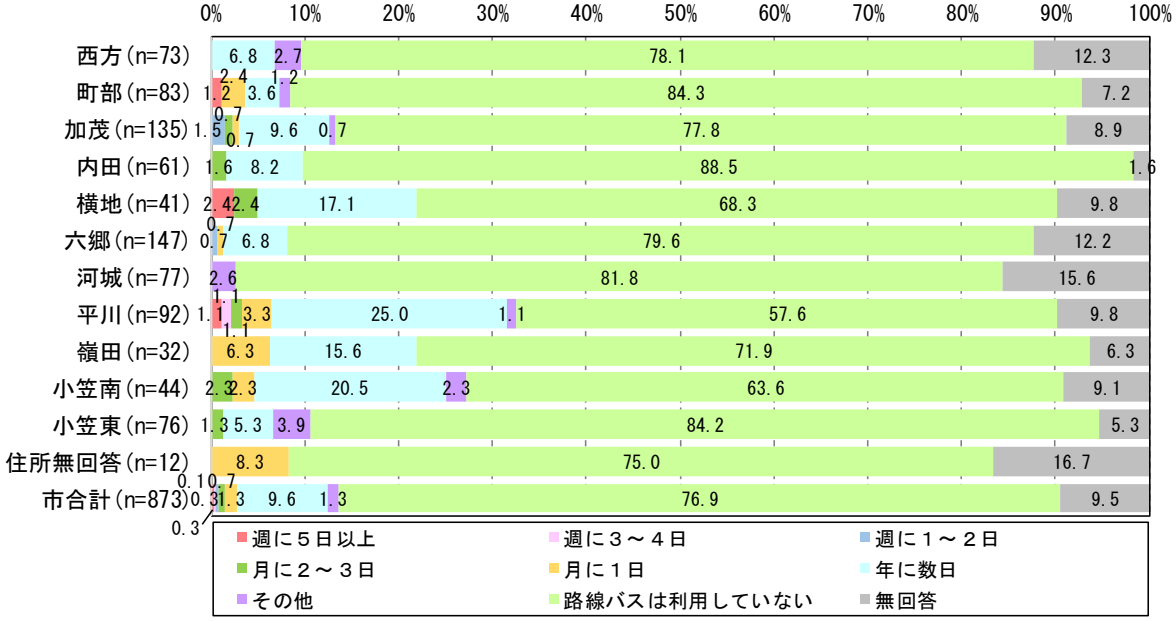
（６）路線バス（しずてつジャストライン・菊川浜岡線）の利用状況等

①利用状況

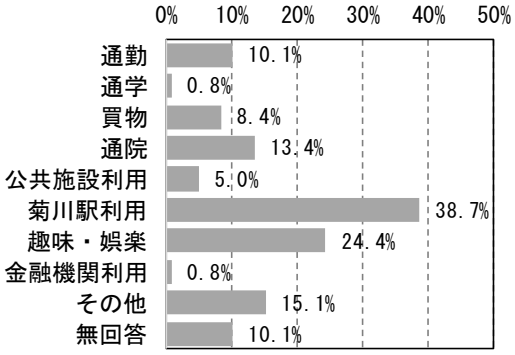
路線バスの利用頻度は、「路線バスは利用していない」が 76.9%と最も多く、13.6%の人が利用しているものの、「年に数日」といった低頻度の利用が多い。

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



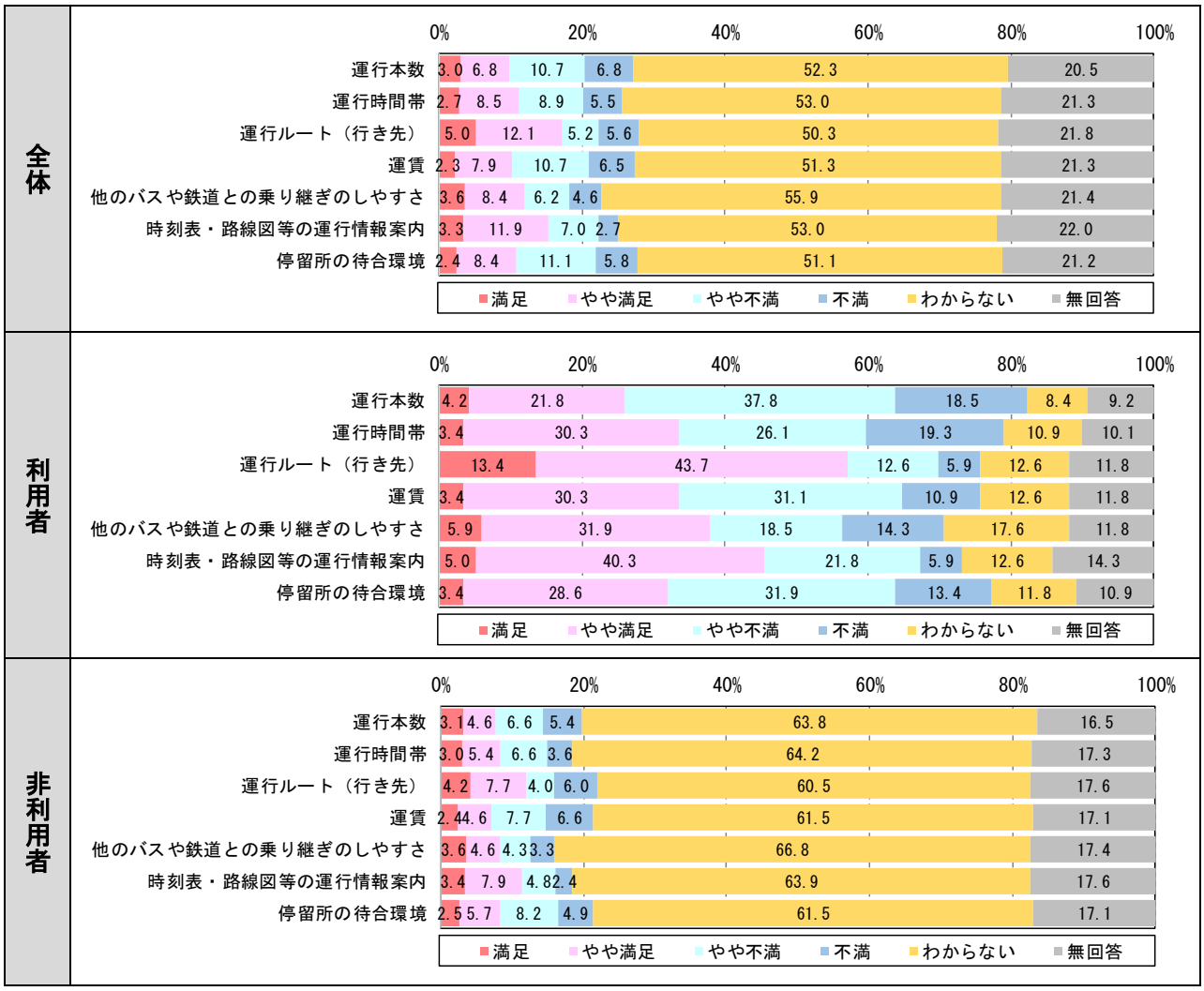
■利用目的



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

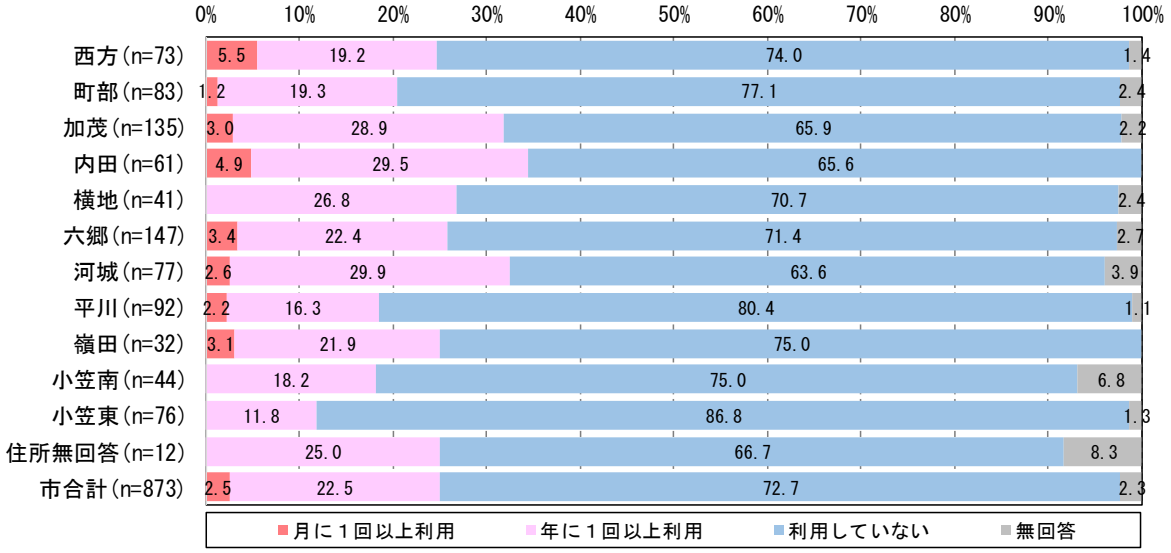
タクシーの利用頻度は、「年に１回以上利用」が 22.5%、「月に１回以上利用」が 2.5%であり、自治会別に見ると、内田、加茂、河城で利用している方の割合が多い。

利用目的は、「趣味・娯楽」、「菊川駅利用」が多い。

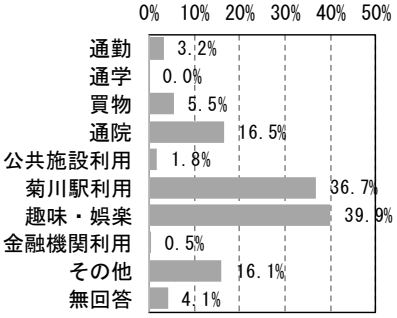
タクシーを利用しない理由は、「車など自分で運転できる交通手段があり、タクシーを利用しなくても済むから」が 83.8%と最も多い。

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。

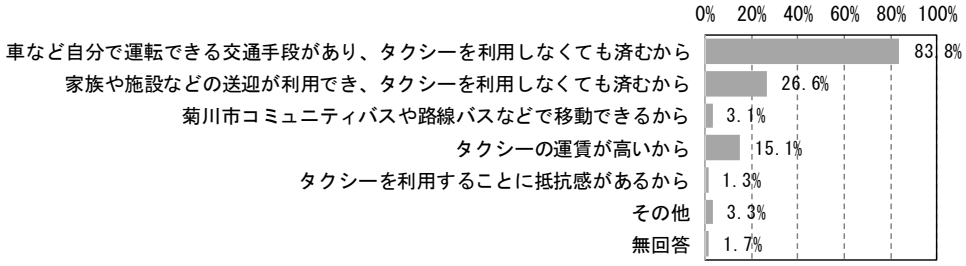
■タクシーの利用頻度



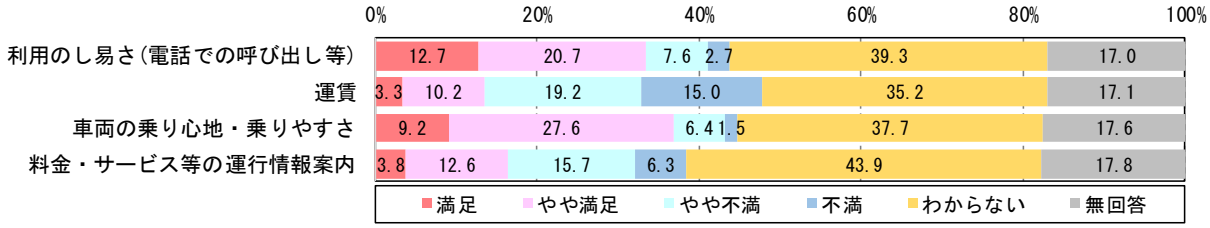
■利用目的



■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

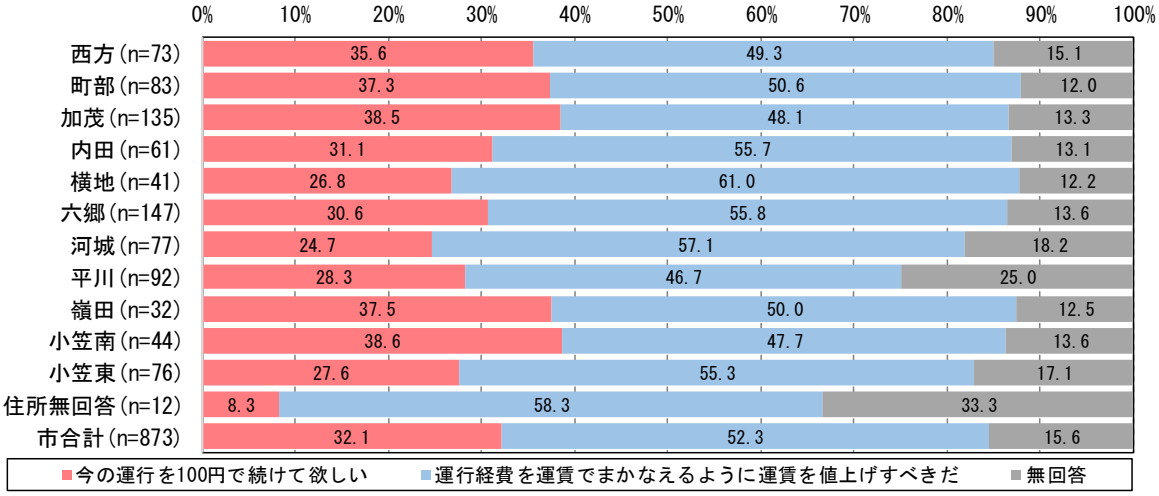


（８）公共交通の維持・利用促進

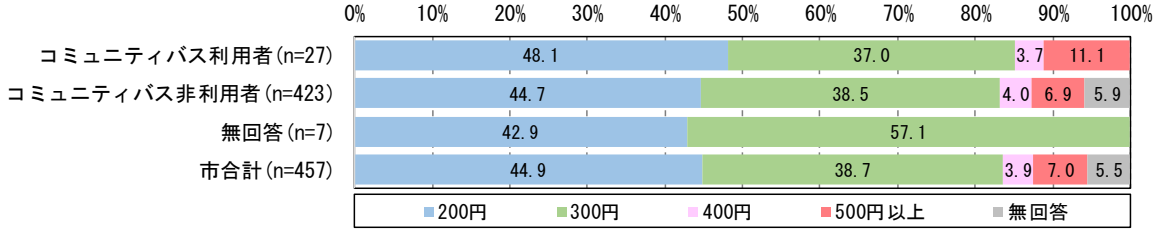
菊川市コミュニティバスの運賃負担に対する意向は、「運行経費を運賃でまかなえるように運賃を値上げすべきだ（52.3%）」が「今の運行を 100 円で続けて欲しい（32.1%）」を上回っており、運賃の許容限度額は利用者、非利用者ともに「200 円」、「300 円」が多い。

公共交通の利用促進策は、「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%）」、「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。

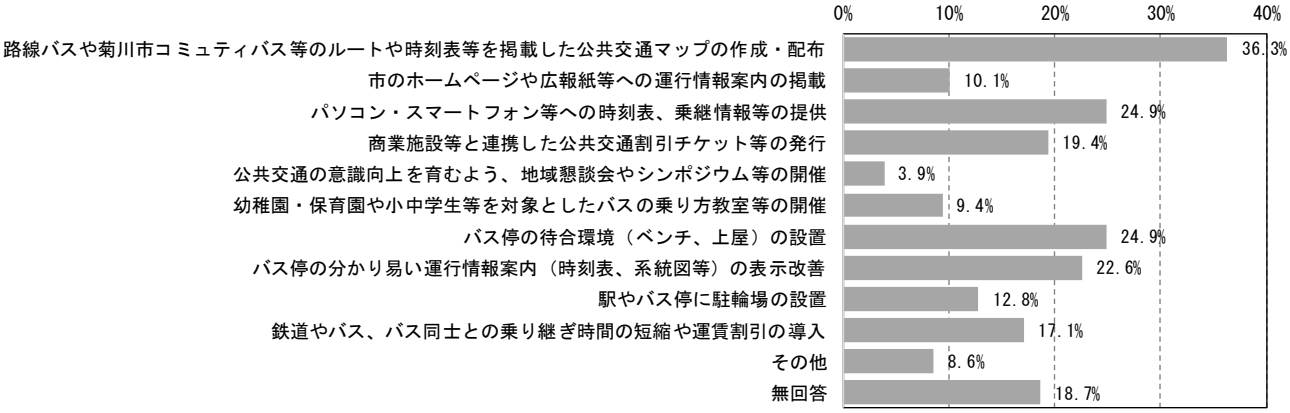
■菊川市コミュニティバスの運賃負担に対する意向



■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



【市民アンケート調査のまとめ】

○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く、高齢者など交通弱者の足として移動手段の確保が必要である。

○公共交通機関のサービスに対する利用者満足度は鉄道、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く、公共交通同士の接続強化が必要である。

○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。

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：2018 年（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

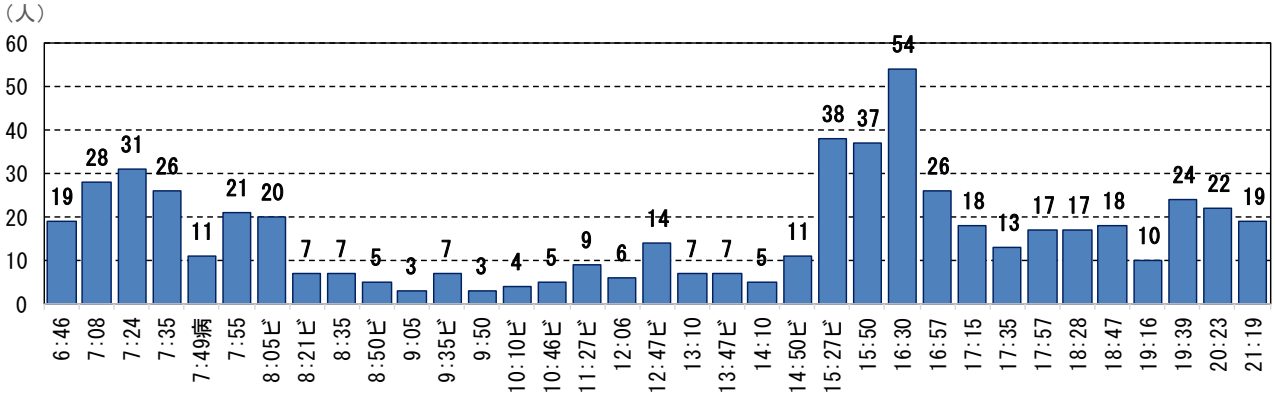
１）菊川浜岡線

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

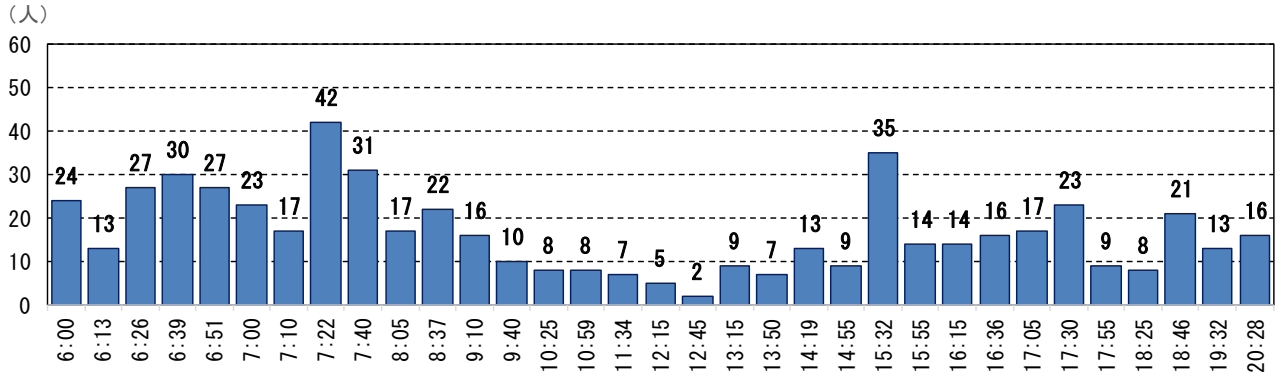
菊川浜岡線の日利用者数は 1,122 人/日で、ダイヤ別に見ると、菊川駅前発は 16：30 発が、浜岡営業所発は７：22 発で最も多く、概ね８時 30 分から 15 時にかけては利用が少ない。

■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）

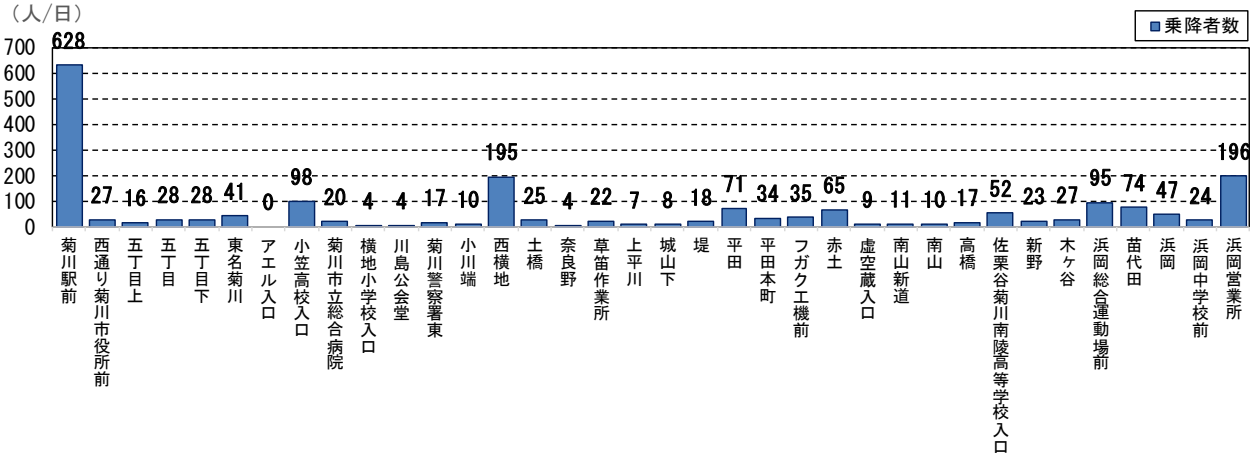


イ）バス停別利用者数

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。

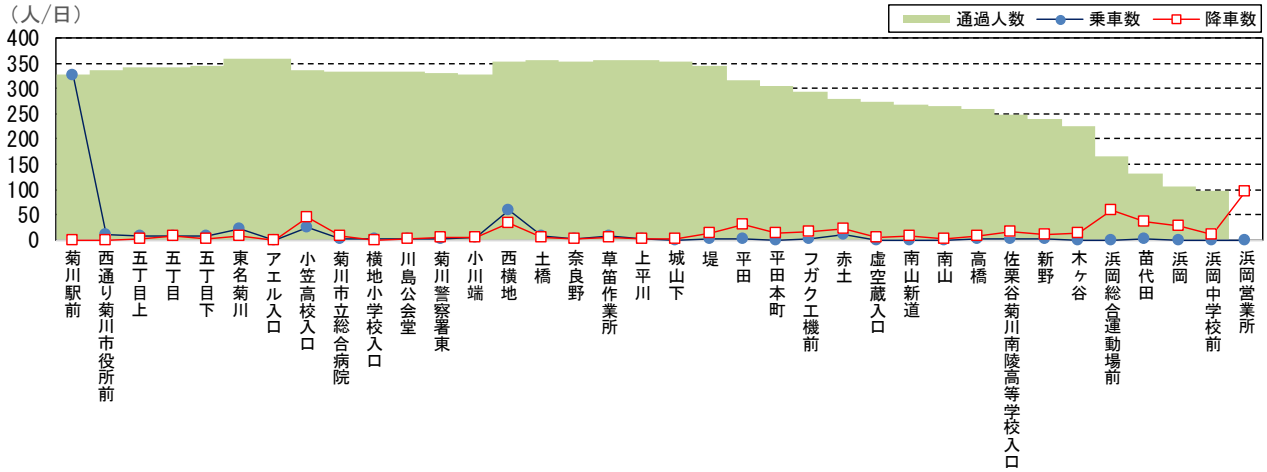
利用ＯＤは、西横地→菊川駅前（56 人）、浜岡営業所→菊川駅前（54 人）、菊川駅前→小笠高校入口（45 人）、菊川駅前→西横地（31 人）、菊川駅前→浜岡総合運動場前（25 人）、佐栗谷菊川南陵高等学校入口→菊川駅前（22 人）、菊川駅前→平田（20 人）で多い。

■バス停日乗降者数

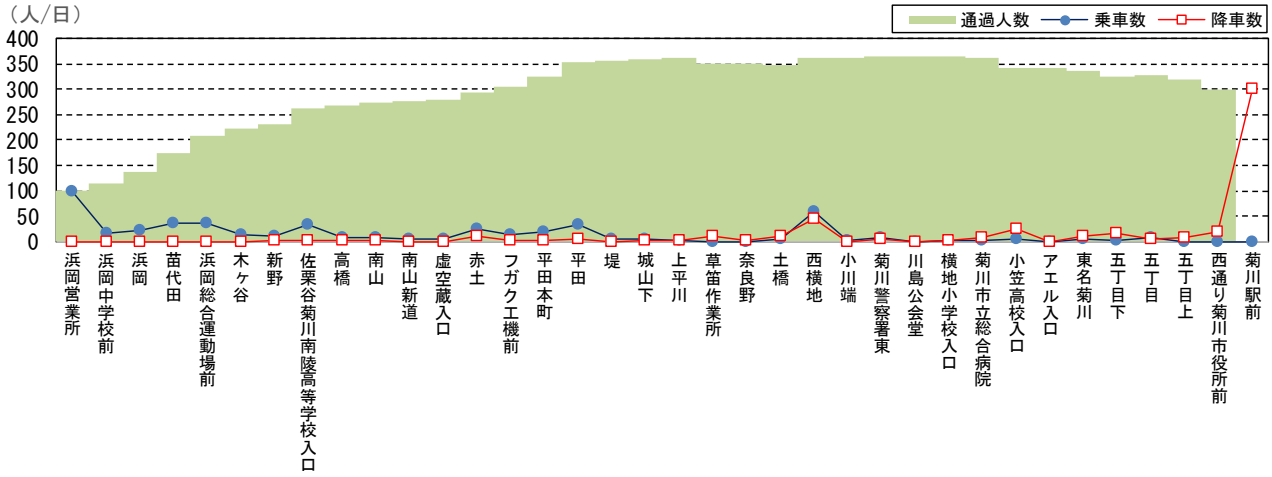


■バス停別バス停別乗車数・降車数・通過人数

（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。

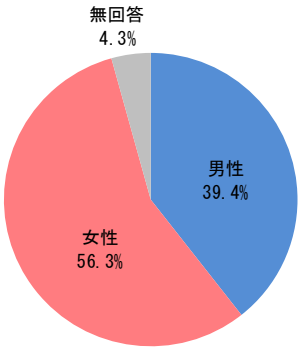
菊川浜岡線前後の交通手段は「自転車・徒歩」が最も多く、次いで「鉄道」、「バス」となっており、公共交通同士の利用が約３割を占めている。

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。

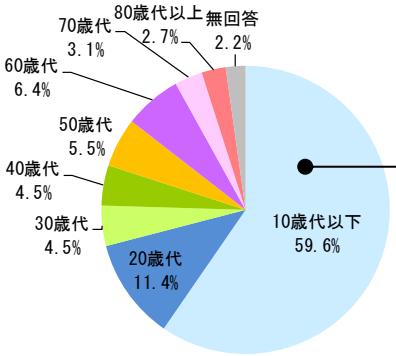
利用頻度は通勤・通学目的が多いため、「週に５日以上」が 60.6%と最も多い。

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。

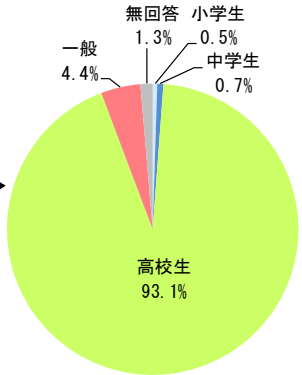
■性別



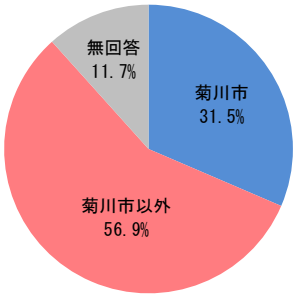
■年齢



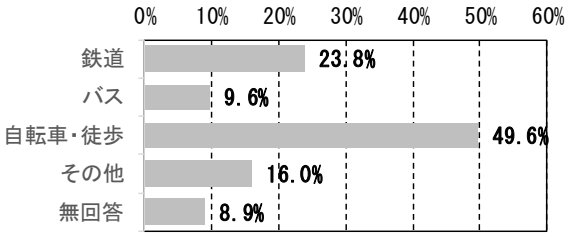
■児童・生徒



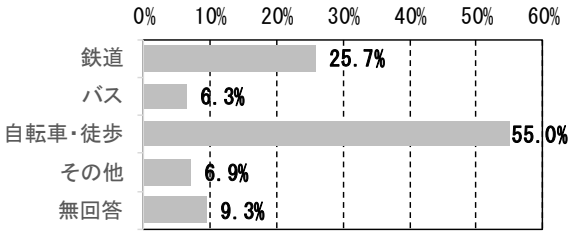
■住まい



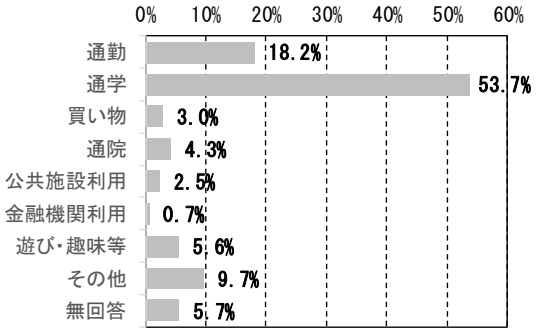
■乗る前の交通手段



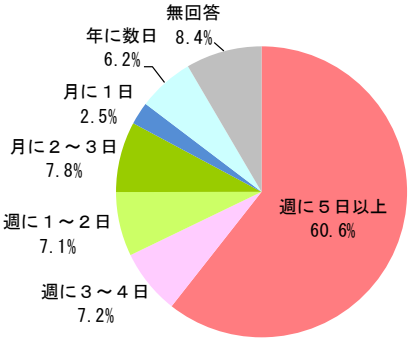
■降りた後の交通手段



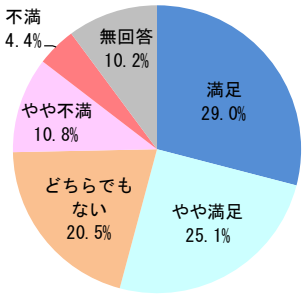
■本日の利用目的



■利用頻度



■運行サービスの満足度



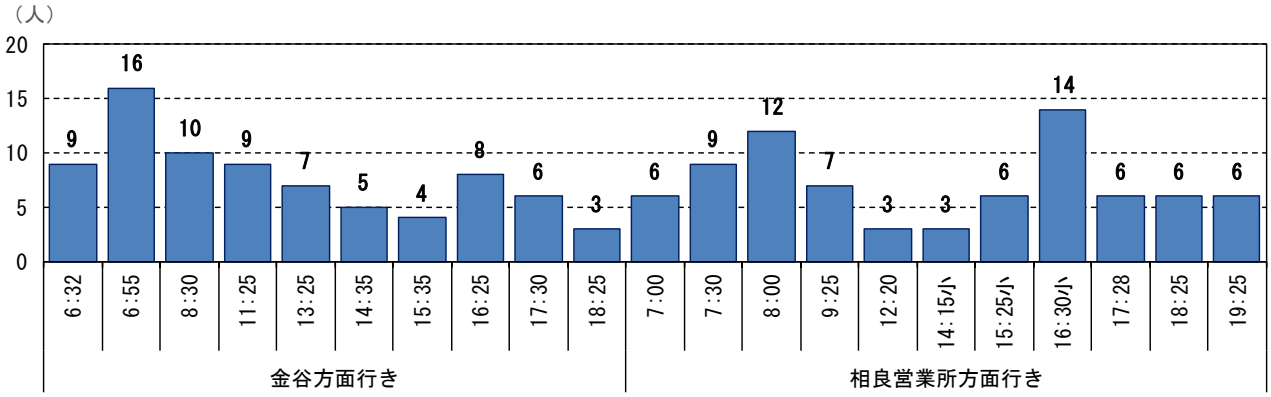
２）萩間線

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

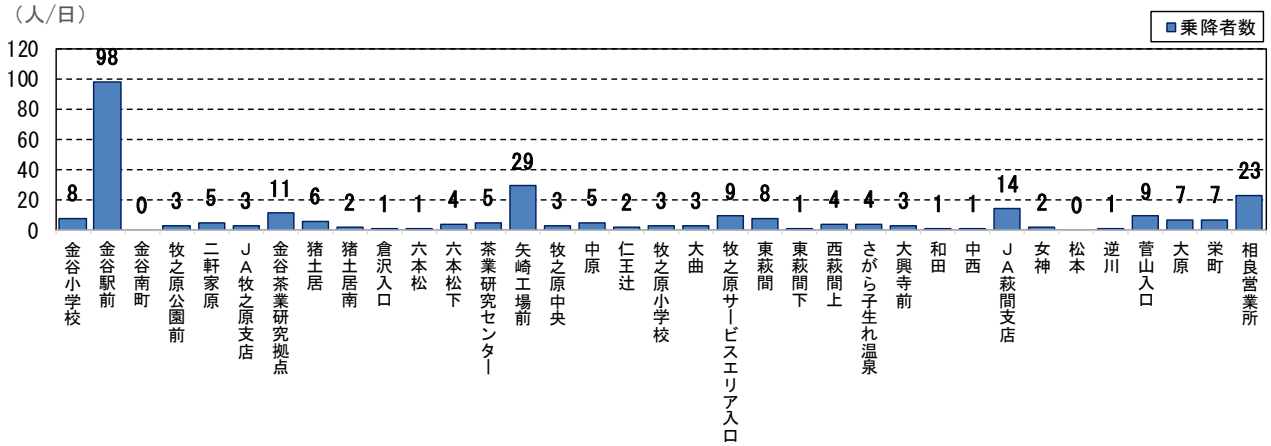


イ）バス停別利用者数

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。

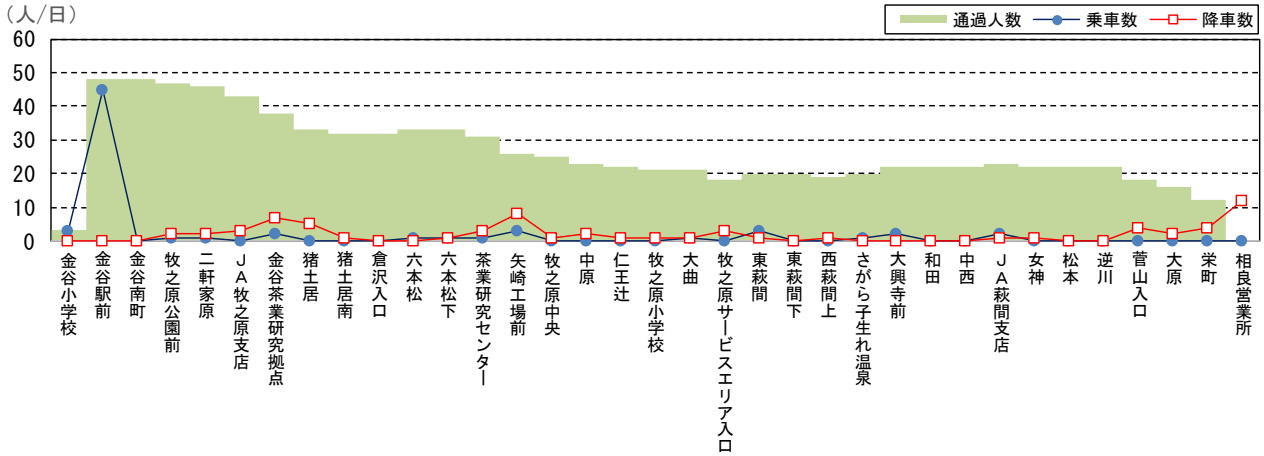
利用ＯＤは、矢崎工場前→金谷駅前（17 人）、金谷駅前→矢崎工場前（７人）、金谷駅前→金谷茶業研究拠点（７人）、金谷駅前→相良営業所（５人）で多い。

■バス停日乗降者数

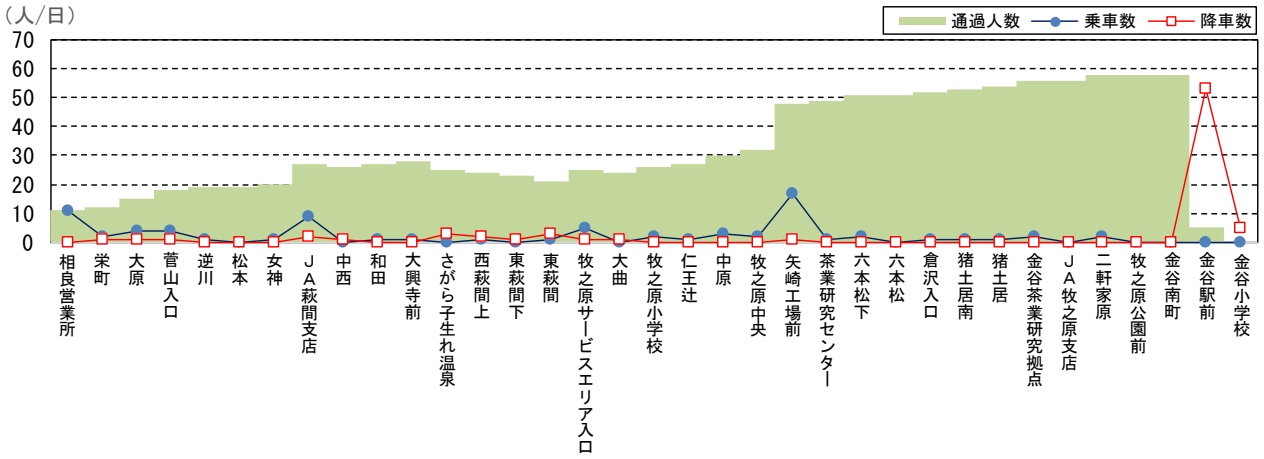


■バス停別バス停別乗車数・降車数・通過人数

（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。

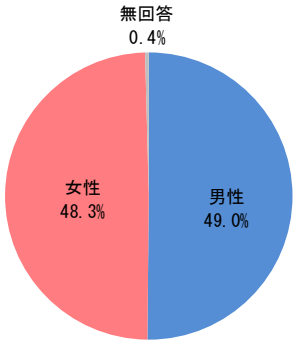
萩間線前後の交通手段は「自転車・徒歩」が最も多く、次いで「鉄道」となっており、公共交通同士の利用が約３割を占めている。

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。

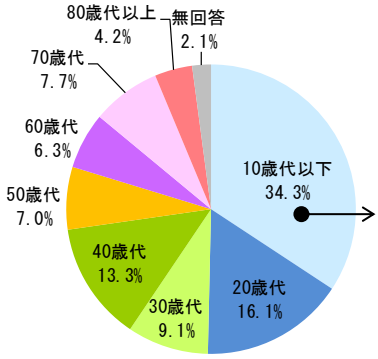
利用頻度は通勤・通学目的が多いため、「週に５日以上」が 58.7%と最も多い。

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。

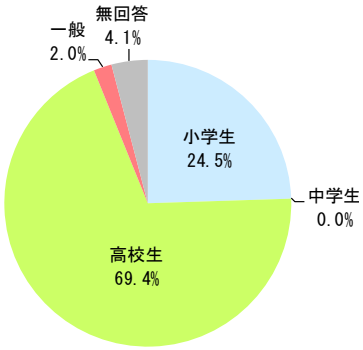
■性別



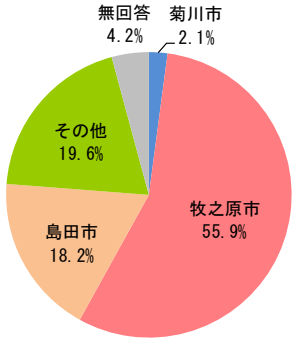
■年齢



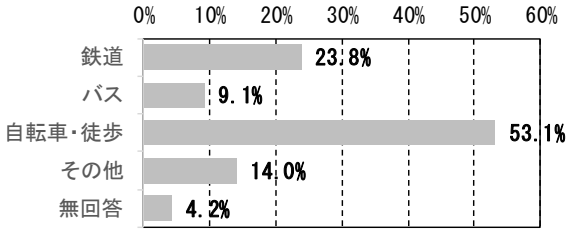
■児童・生徒



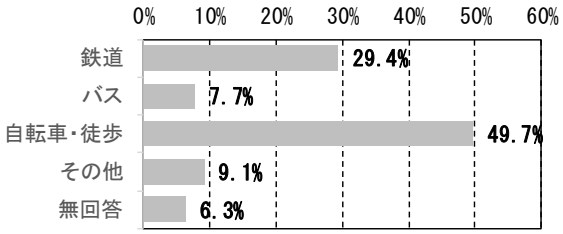
■住まい



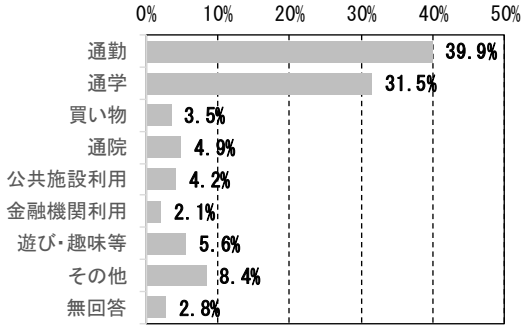
■乗る前の交通手段



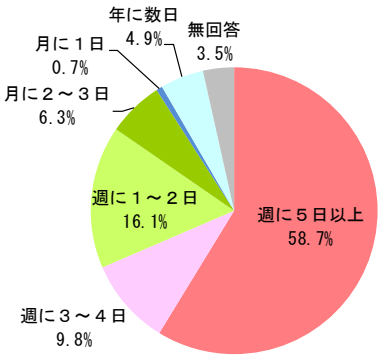
■降りた後の交通手段



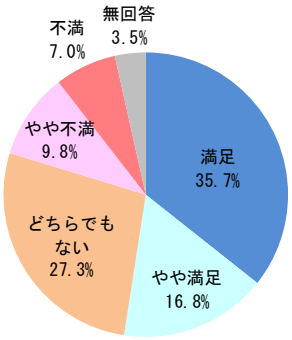
■本日の利用目的



■利用頻度



■運行サービスの満足度



【民間バス等利用実態調査のまとめ】

○菊川浜岡線、萩間線ともに高校生の通学利用の割合が多く、民間バスの主な利用者層として通学利便に配慮した運行の維持が求められる。

○民間バス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が２～３割を占めており、公共交通同士の接続強化が必要である。

（２）菊川市コミュニティバス利用実態調査

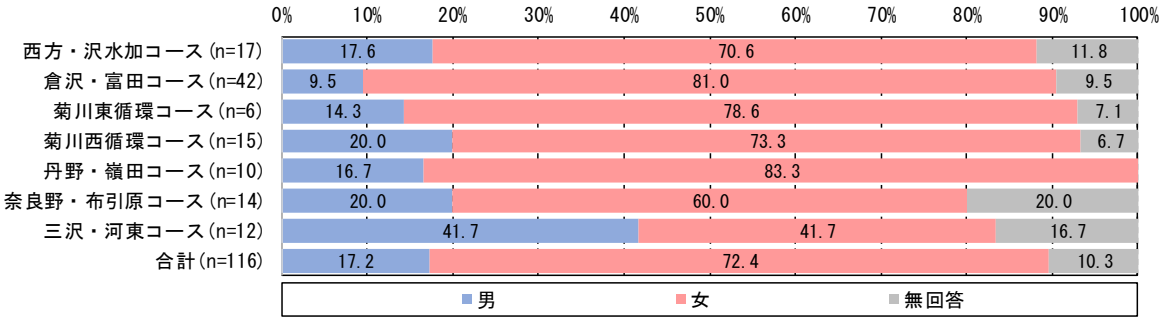
調査対象路線	・西方・沢水加コース　・菊川西循環コース　・三沢・河東コース ・倉沢・富田コース　・丹野・嶺田コース ・菊川東循環コース　・奈良野・布引原コース
調査方法	・調査票を運転手が配布し、郵送回収
調査項目	・利用者属性（性別、年齢、自動車運転免許証有無） ・コミュニティバス前後の移動手段とバス停までの所要時間 ・利用頻度、時刻などの確認方法、利用目的、不便と思う点、自宅から最寄のバス停までの徒歩時間 ・コミュニティバスからしずてつジャストラインへの乗換え有無や乗換えしない理由 ・タクシーの利用有無、利用目的、利用頻度、利用しない理由

１）回答者の属性

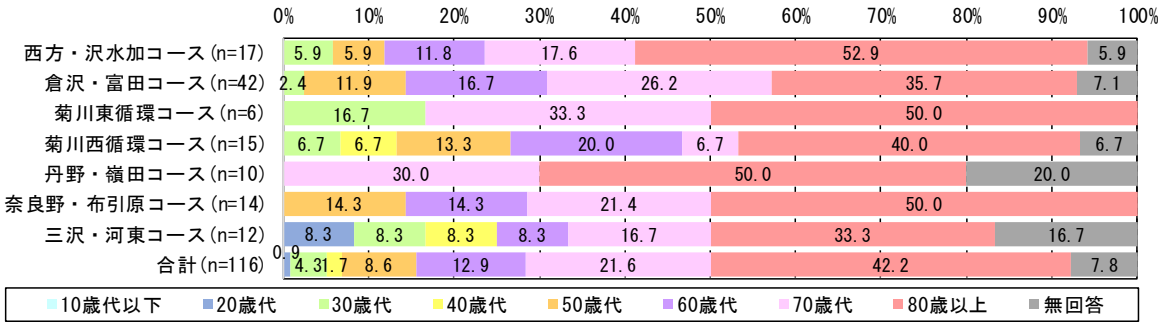
回答者の性別は、「女性」が 72.4%と多く、年齢は「80 歳以上」が 42.2%と最も多く、60 歳以上が 76.7%を占めている。

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。

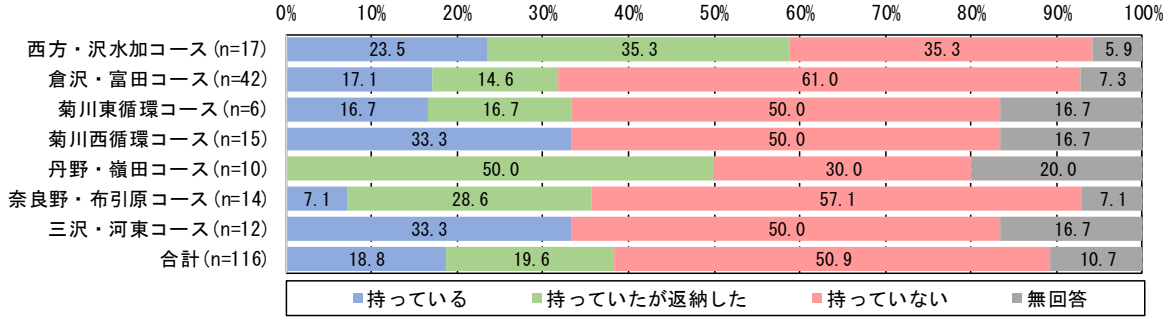
■性別



■年齢



■自動車の運転免許証有無



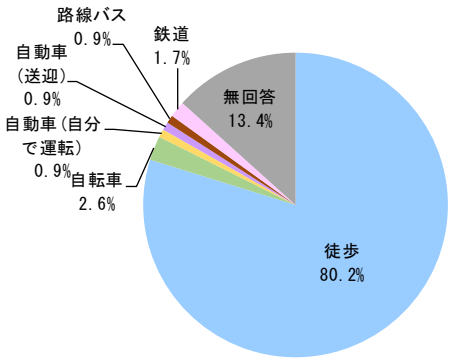
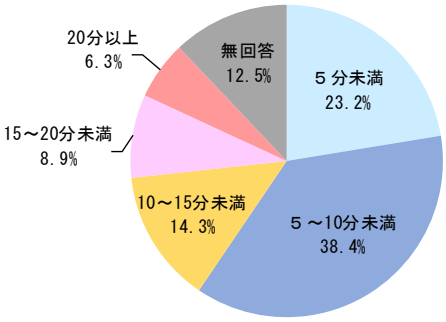
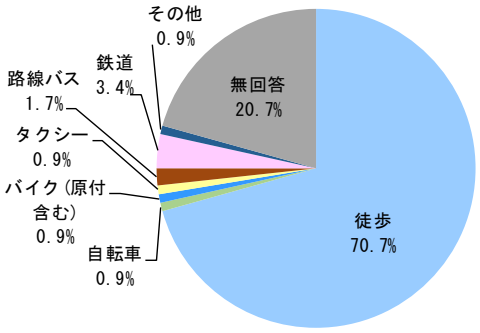
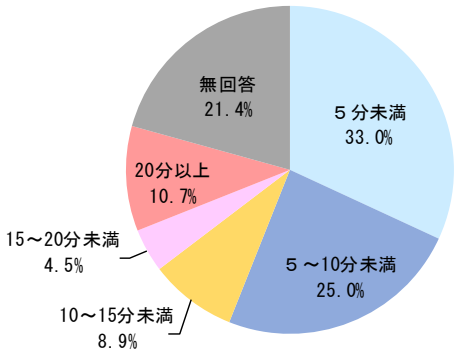
２）利用特性

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。

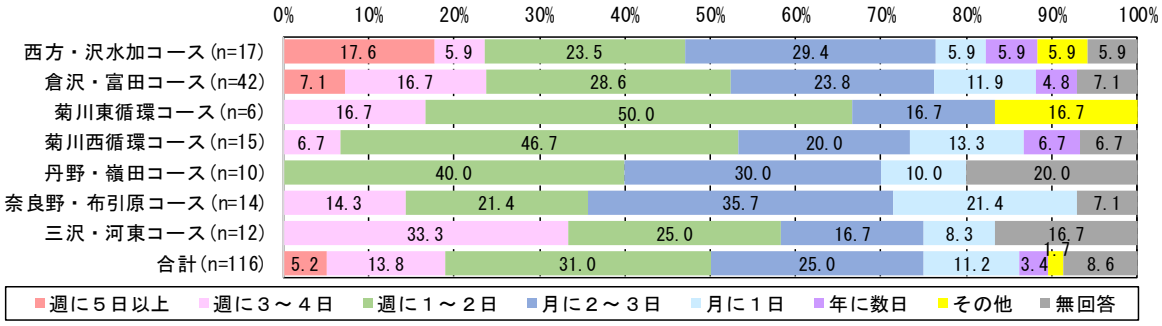
利用頻度は、「週に１～２日（31.0%）」、「月に２～３日（25.0%）」、「週に３～４日（13.8%）」の順で多い。

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。

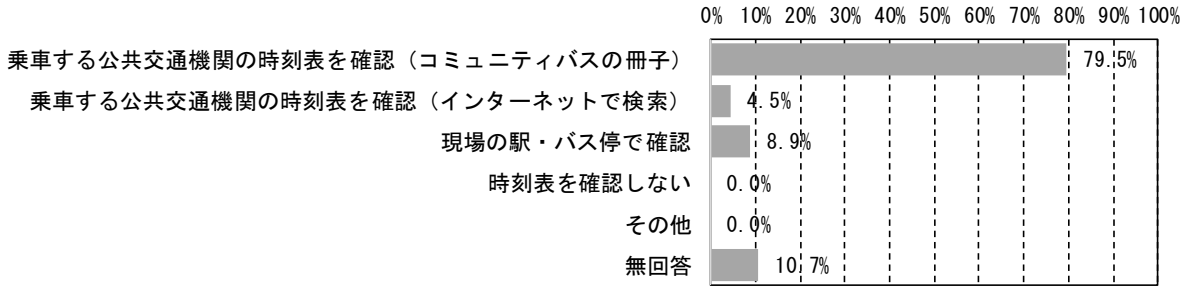
■バス停前後の移動手段と所要時間

	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



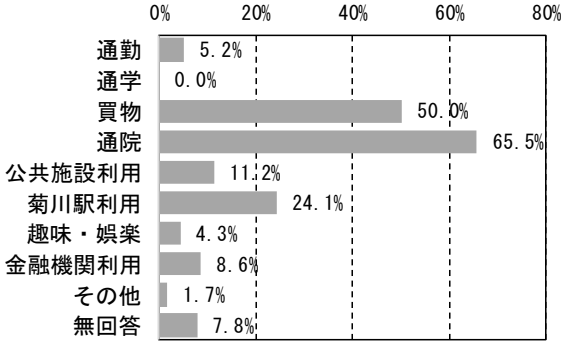
■コミュニティバスに乗る時の時刻の確認方法



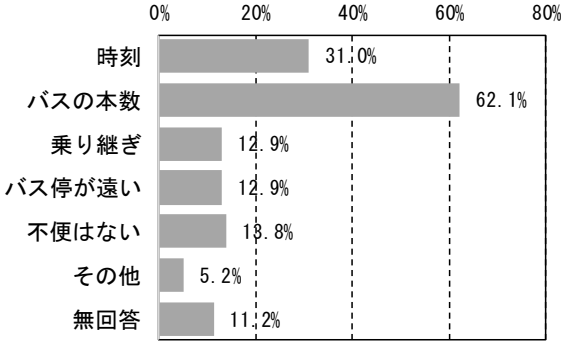
コミュニティバスの利用目的は「通院（65.5%）」、「買物（50.0%）」が、不便と思うことは「バスの本数（62.1%）」、「時刻（31.0%）」が多い。

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。

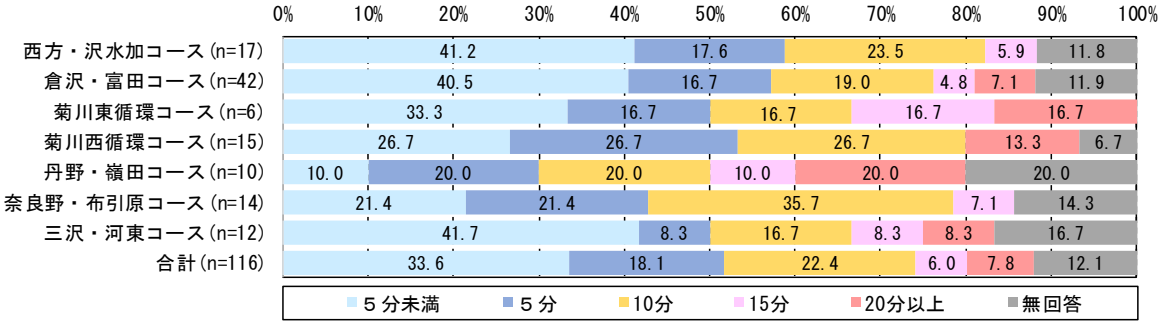
■利用目的



■不便と思うこと



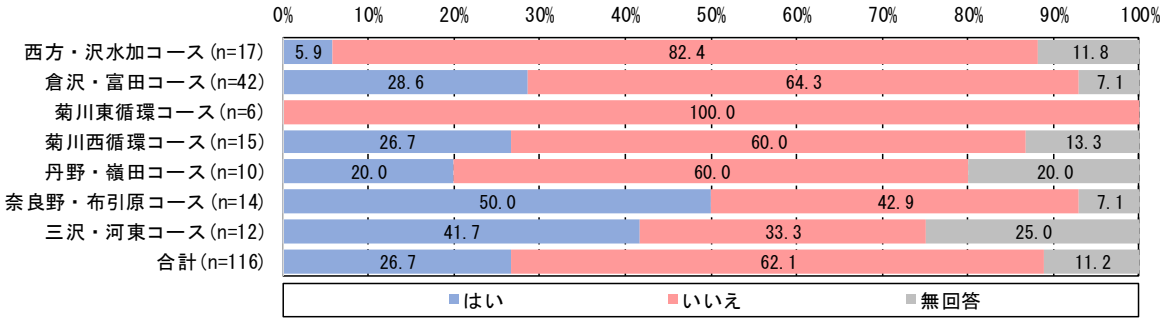
■自宅から最寄のバス停までの徒歩時間



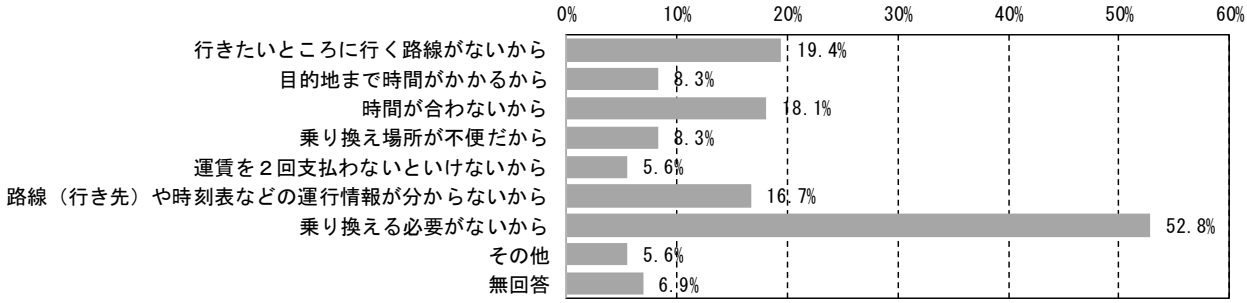
３）ジャストラインとの乗換え状況

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



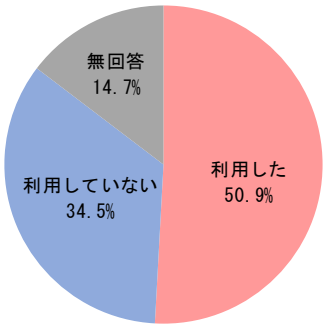
４）タクシーの利用状況

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。

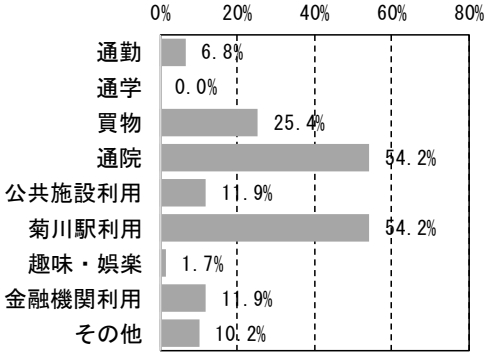
利用目的は、「通院（54.2%）」、「菊川駅利用（54.2%）」、「買物（25.4%）」が、利用頻度は「１ヶ月に数日（33.9%）」、「年に数日程度（33.9%）」が多い。

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。

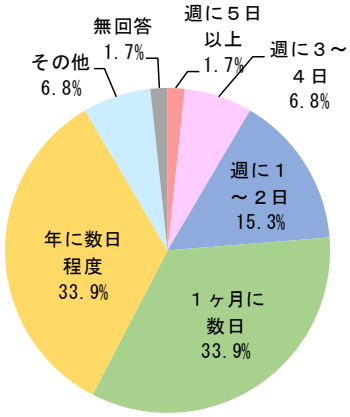
■タクシー利用有無



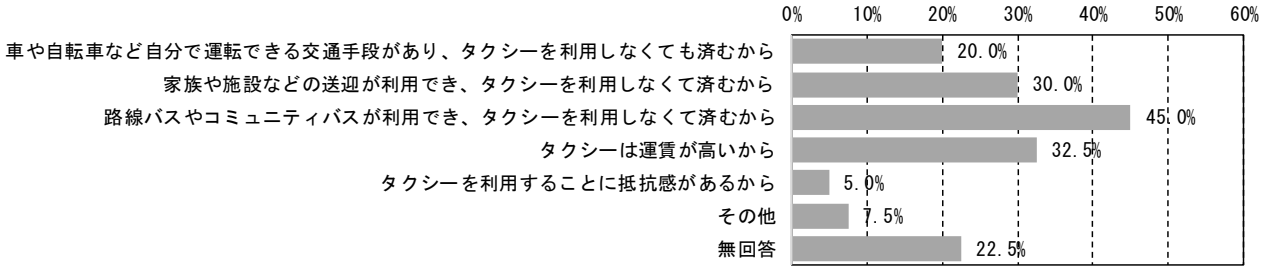
■利用目的



■利用頻度



■タクシーを利用しない理由



【菊川市コミュニティバス利用実態調査のまとめ】

○コミュニティバスは、60 歳以上で自動車運転免許証を持っていない方の回答が多く、高齢者など交通弱者の足としての役割を担っていることが分かる。

○利用目的は通院、買物目的が多く、「週に１～２日」、「月に２～３日」といった利用頻度が多い。

○ジャストラインへの乗換え有無は「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割弱を占めており、コミュニティバスとジャストラインとの接続強化や運行情報案内の充実が求められている。

（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：2018 年（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%）

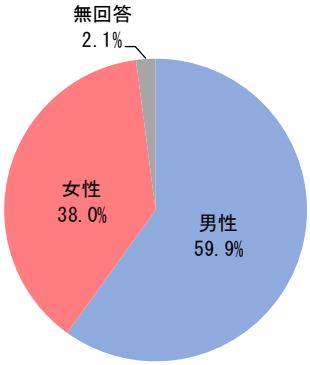
１）回答者の属性

回答者の性別は男性の割合が約６割と多い。

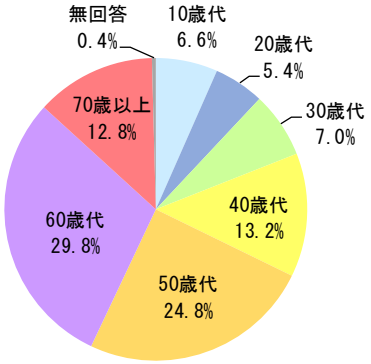
年齢は調査当日高校生の大半が受け取り拒否もあり、10 歳代の割合が少なく、60 歳以上が 42.6%を占めている。

車運転免許は「免許を持っている」方が 82.6%と多い。

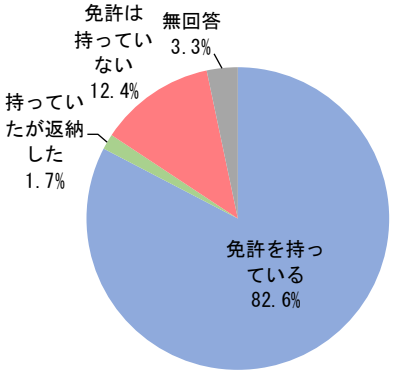
■性別



■年齢



■車運転免許

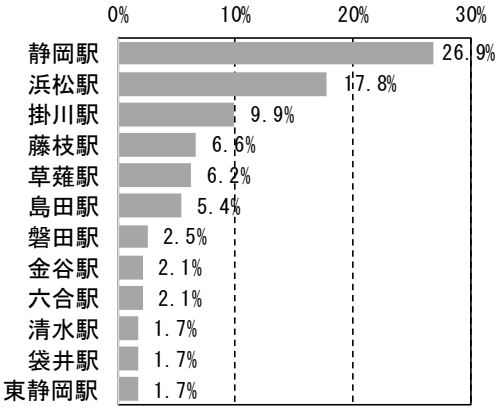


２）鉄道の利用特性

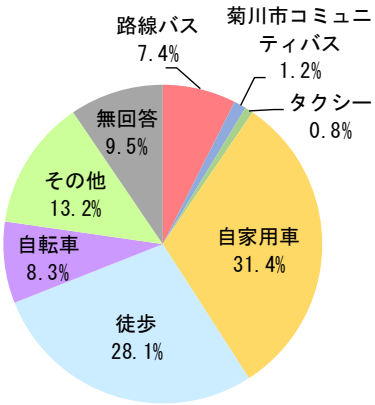
鉄道の利用ＯＤは静岡駅、浜松駅、掛川駅の順で多く、菊川駅の乗車・降車前の交通手段は自家用車や徒歩が多い。

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

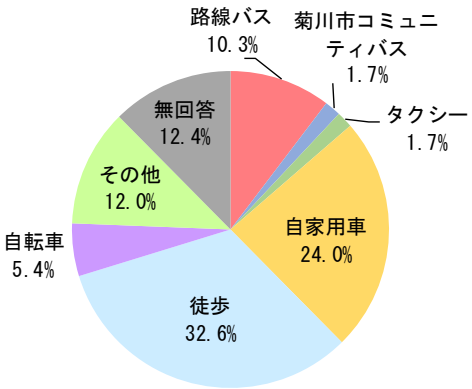


■菊川駅乗車前交通手段



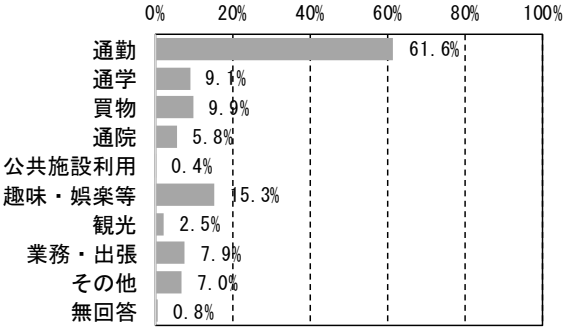
※その他…車（送迎）８件（3.3%）、バイク５件（2.1%）、会社バス５件（2.1%）

■菊川駅降車後交通手段

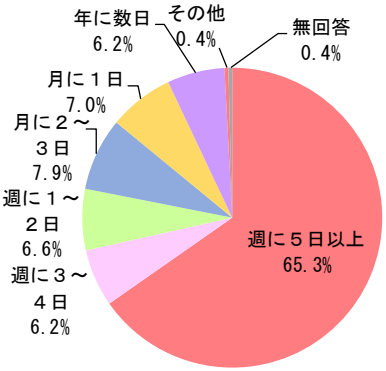


※その他…会社バス 11 件（4.5%）、原付・バイク５件（2.1%）

■利用目的



■利用頻度



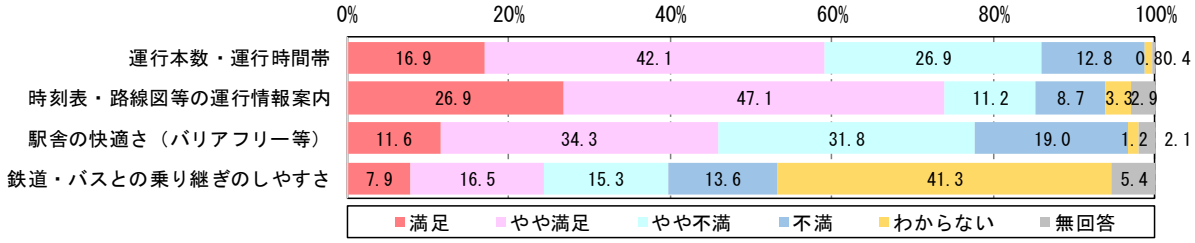
３）運行サービスの満足度及び改善点

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。

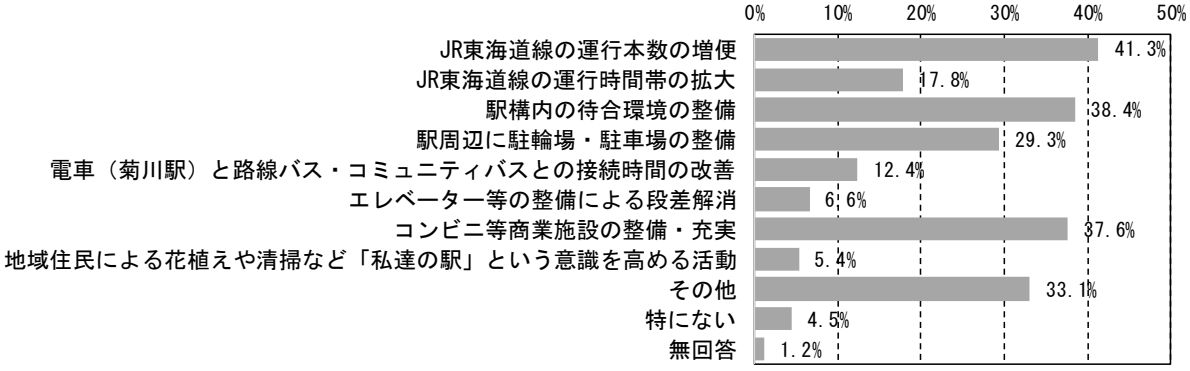
利用をより高めるために必要なサービスや取組みは、「JR 東海道線の運行本数の増便（41.3%）」、「駅構内の待合環境の整備（38.4%）」、「コンビニ等商業施設の整備・充実（37.6%）」の順で多い。

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



【ＪＲ菊川駅利用実態調査のまとめ】

○運行サービスの満足度は「運行本数・運行時間帯」や「時刻表・路線図等の運行情報案内」で高いものの、「駅舎の快適さ」や「鉄道・バスとの乗り継ぎのしやすさ」で満足度が低い。

○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。

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	2018 年（平成 30 年）11 月 12 日（月）19：00～	西方地区センター	20 名
町部地区	2019 年（平成 31 年）１月 17 日（木）11：30～	柳町集会所	22 名
加茂・内田地区	2018 年（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	2018 年（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	2018 年（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	2018 年（平成 30 年）11 月９日（金）19：30～	河城地区センター	20 名
平川地区	2018 年（平成 30 年）12 月８日（土）９：00～	平川コミュニティ防災センター	13 名
嶺田地区	2018 年（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
小笠南地区	2018 年（平成 30 年）12 月 13 日（木）11:00～	小笠南地区コミュニティセンター	16 名
小笠東地区	2018 年（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

■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・医者・公共施設コース等分別
町部地区	－	・フリー乗車区間の拡大 ・森クリニック、木佐森医院へのアクセス ・ダイヤ接続の強化（乗り換えの時間が合わない） ・運行本数の増便 ・グランドゴルフ場へのバス停設置（尾花運動公園、菊川運動公園）
加茂・内田地区	○買物：しずてつストア菊川南店、スーパーラック菊川店、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）
平川地区	○通院：菊川市立総合病院、あかっちクリニック、個人病院（加茂地区） ○公共施設：菊川市役所 ○その他：菊川駅	・フリー乗降区間の拡大 ・乗降時の補助（手助け） ・加茂大通りへの運行 ・休日運行、各イベント時の運行 ・しずてつジャストラインとの接続強化（平田バス停） ・バス停に屋根とベントの設置 ・運行により防犯にも寄与（小学生） ・コミュニティバス運賃の値上げ（必要） ・コミュニティバス回数券割引 ・乗降しやすい車両の導入 ・タクシーの割引券の変更
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・要望収集

地区	移動ニーズが多かった行き先	主な意見
小笠南地区	－	・コミュニティバスは時間が掛かり過ぎで、利用が少ない区間を運行しすぎだと思う ・タクシー券の導入、割引 ・デマンド型交通の導入（500 円、タクシー代の半分程度） ・タクシーは年金生活だと高い ・バス停にベンチの設置
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

▲町部地区

▲加茂・内田地区

▲横地地区

▲六郷地区

▲河城地区

▲平川地区

▲嶺田地区

▲小笠南地区

【地区別意見交換会のまとめ】

○コミュニティバスのフリー乗降区間の拡大や、土日祝の運行、バス停の屋根やベンチの設置、バス停増設、運賃の減免措置の見直し（免許返納者）、回数券の導入、乗降しやすい車両の導入といった意見が多い。

○自宅玄関先で利用可能なサービスを求めている意見が多い。

○病院、買物など目的に応じた運行ルート設定や、タクシー補助券の発行（復活）に対する意見も多い。

３－４　高校生アンケート調査

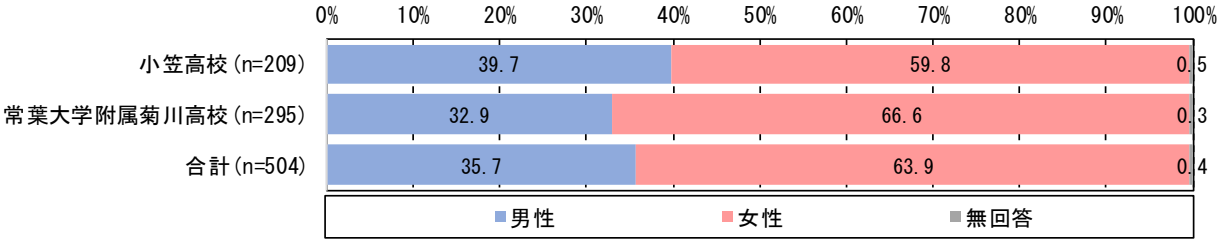
対象者等	２校・２年生（小笠高校（公立）、常葉大学附属菊川高校（私立））
調査方法	手渡し配布・回収
調査項目	・回答者の属性（性別、住所） ・学校への出発・到着時間、自宅から学校までの所要時間 ・通学時の交通手段（晴の日、雨の日）、登下校時に利用するバス停、乗車時刻 ・運行内容やバス停の利用環境などに対する改善して欲しい点 ・公共交通機関（バス、電車）を利用しない理由
回収票数	小笠高校 209 票、常葉大学附属菊川高校 295 票、合計 504 票

（１）回答者の属性

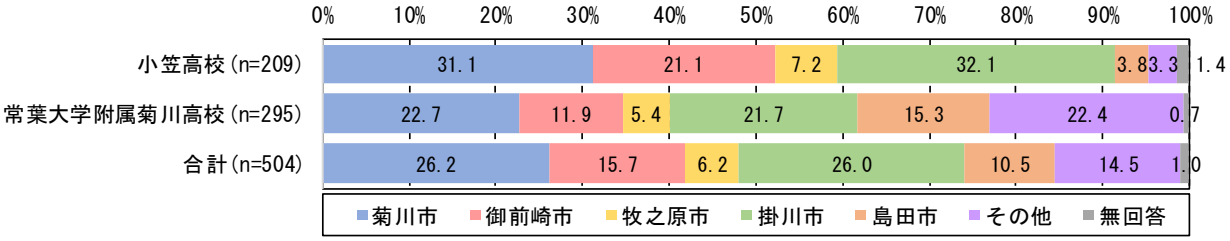
回答者は小笠高校、常葉大学附属菊川高校ともに女性の割合が約６割と多い。

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

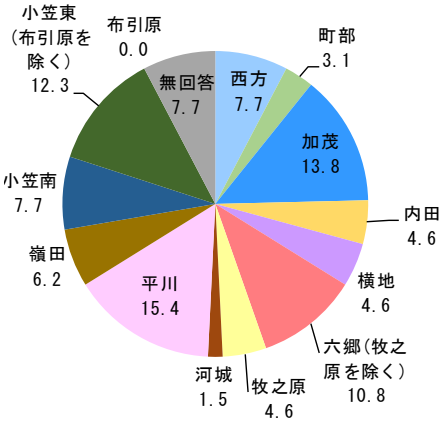


■住所

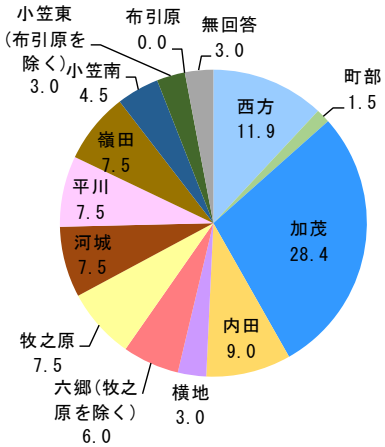


■菊川市内

《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）》

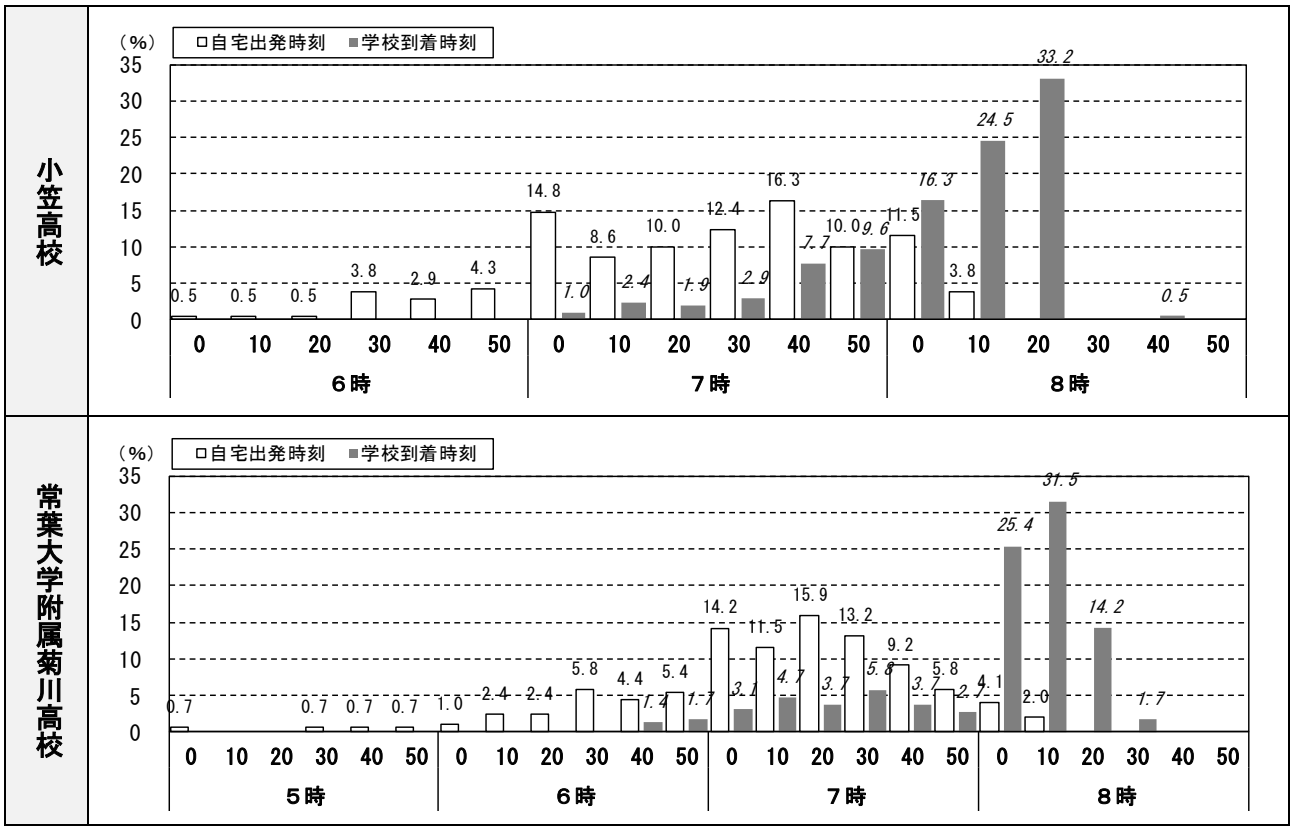
焼津市 15 票、袋井市 10 票、藤枝市９票、磐田市９票、浜松市６票、吉田町５票、森町５票、静岡市４票、川根本町２票、富士市１票

（２）学校への出発・到着時間及び所要時間

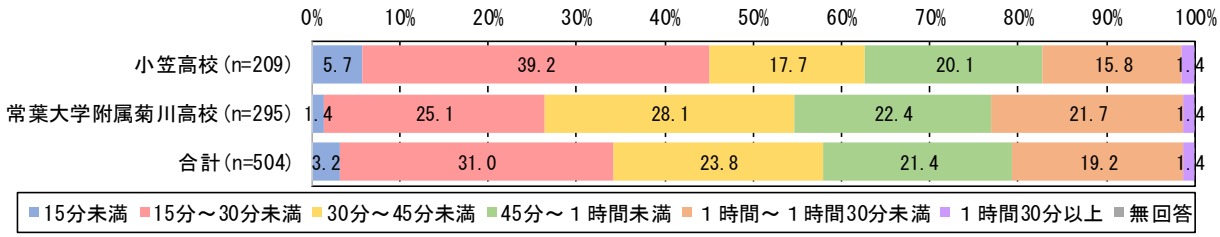
小笠高校、常葉大学附属菊川高校ともに出発・到着時間は自宅出発時間が７時～７時 40 分台で、学校到着時間が８時～８時 20 分台が多い。自宅出発時間は常葉大学附属菊川高校の方が遠方の自宅が多いため、早い生徒が多い。

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

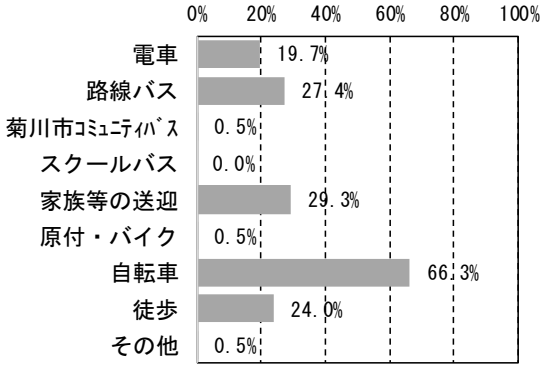
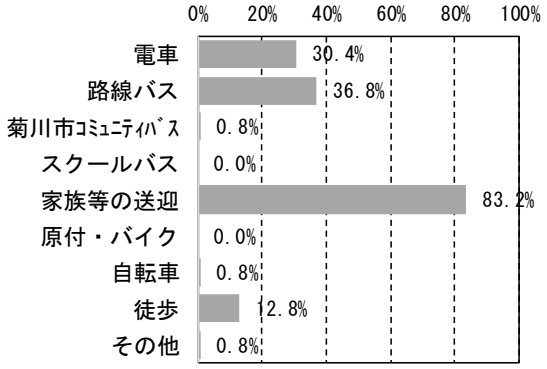
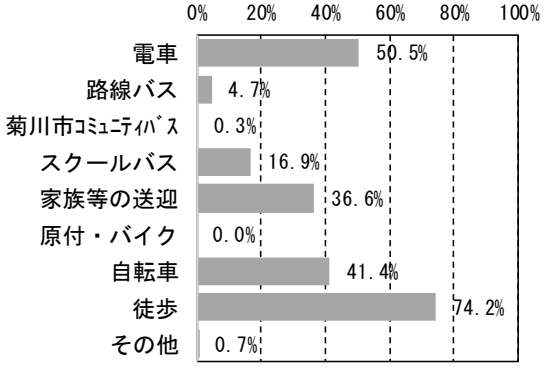
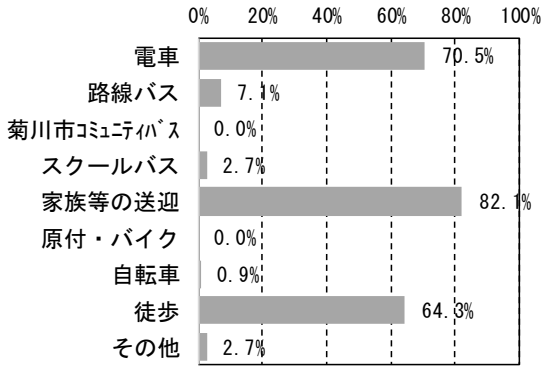


（３）通学時の交通手段

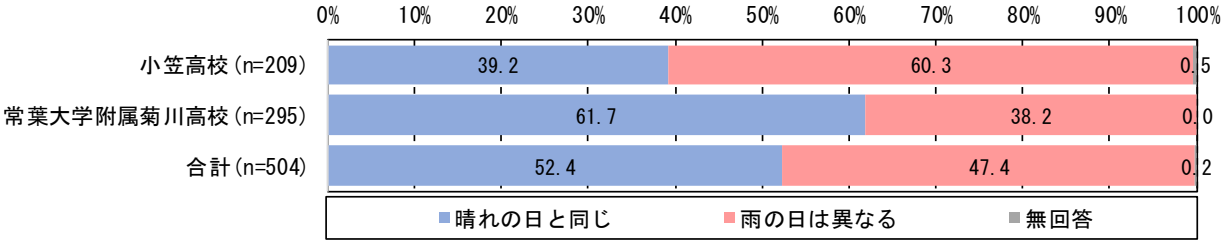
小笠高校への通学手段（晴れの日）は自転車のみが 44.2%と最も多く、路線バスが 27.4%、家族等の送迎のみが 17.8%を占めている。常葉大学附属菊川高校は電車＋徒歩が 48.5%と最も多く、家族等の送迎のみが 13.2%を占めている。

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、常葉大学附属菊川高校が 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)》

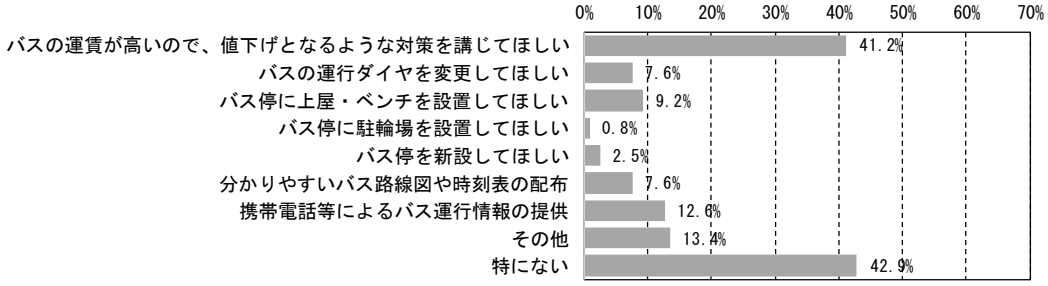
・乗車駅：掛川駅８名、金谷駅４名、草薙駅１名⇔降車駅：菊川駅 13 名

《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

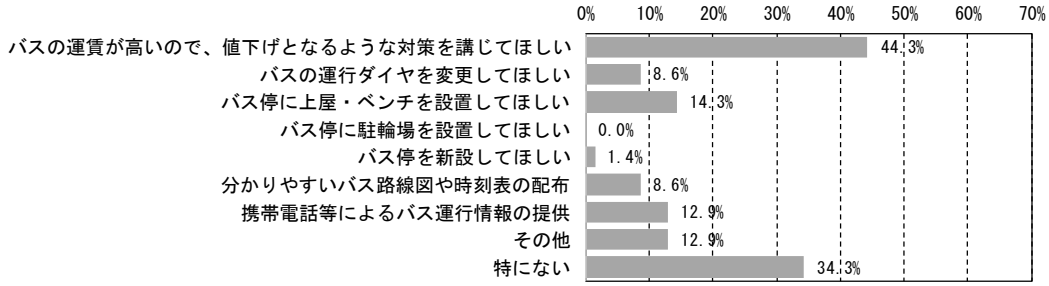
■バスの運行内容やバス停の利用環境などの改善して欲しい点

２校合計

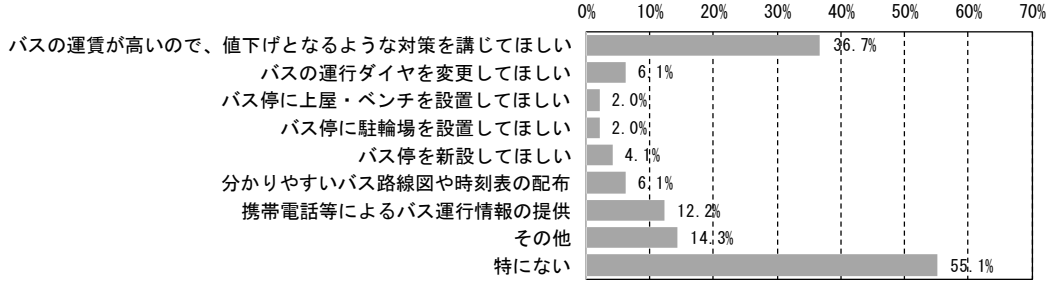


※その他…便数増便 12 票、最終バス時間が早い１票、ノンステップを増やしてほしい１件

小笠高校



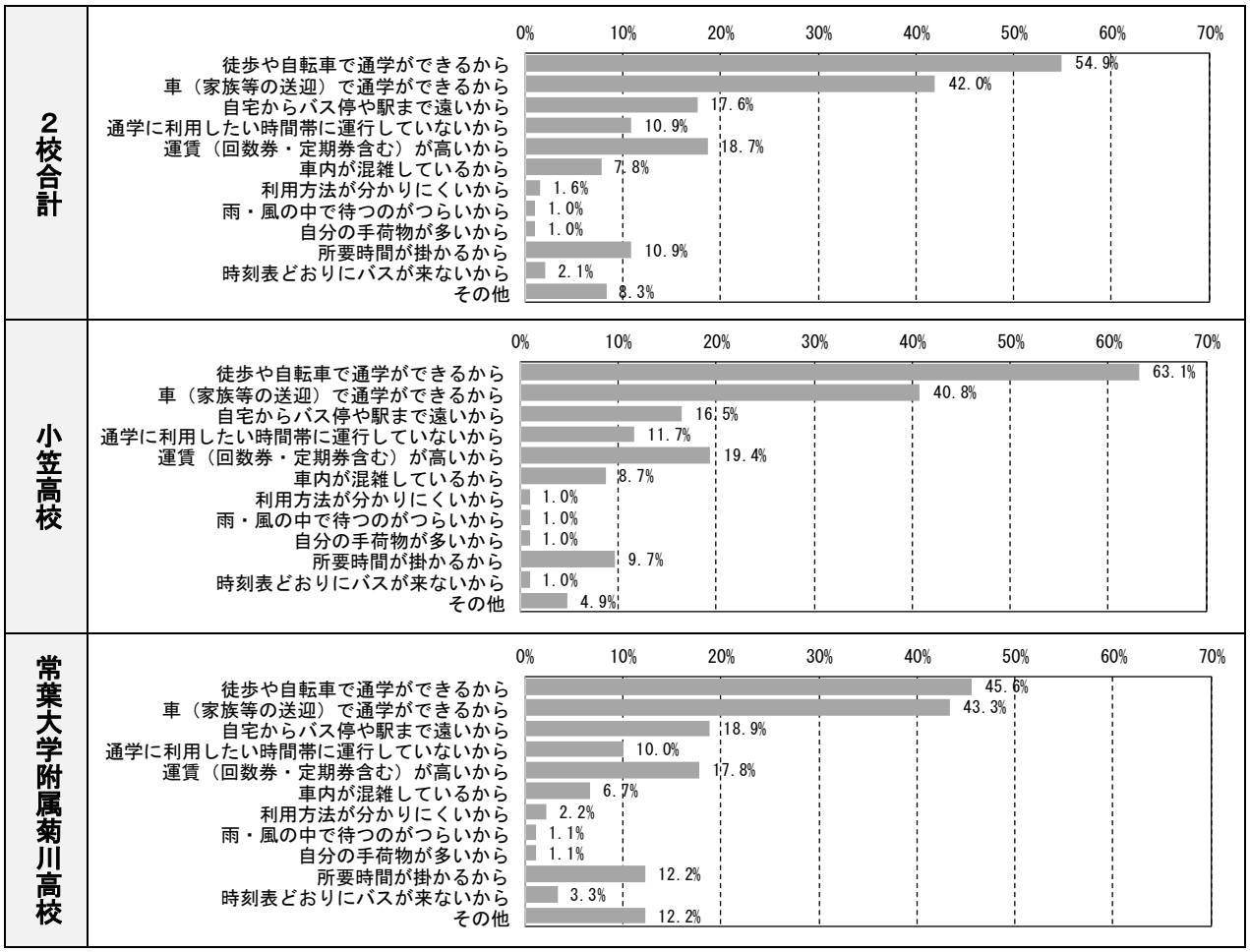
常葉大学附属菊川高校



（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



【高校生アンケート調査のまとめ】

○小笠高校より常葉大学附属菊川高校の方が遠方で、通学時間が長い生徒が多い。

○通学時の交通手段は晴れと雨の日の変化について、「雨の日は異なる」と回答した方は 47.4%を占めており、家族等の送迎割合が晴れの日より多い。また、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割と高いため、家族等の送迎から公共交通へ転換を促すよう通学利便の改善が必要である。

○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。

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：2018 年（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

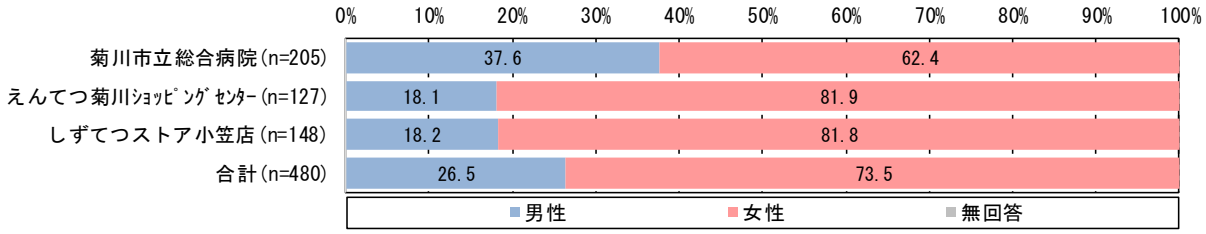
（１）回答者の属性

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。

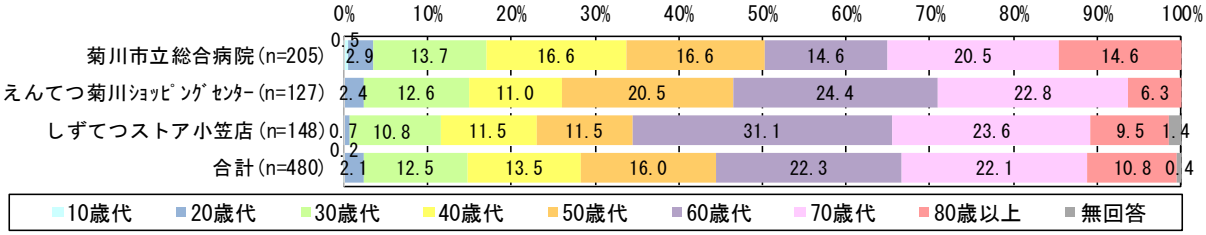
住まいは「菊川市内」が 72.9%、「市外」が 27.1%で、特に菊川市立総合病院、しずてつストア小笠店で「市外」の割合が多い。

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。

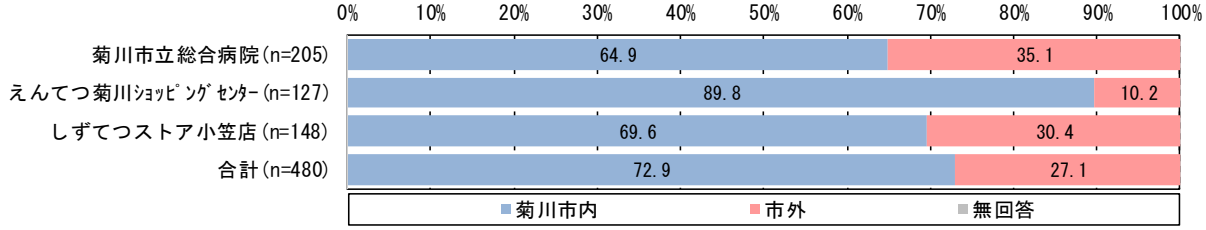
■性別



■年齢

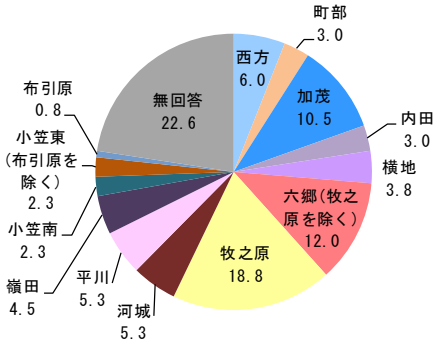


■住まい

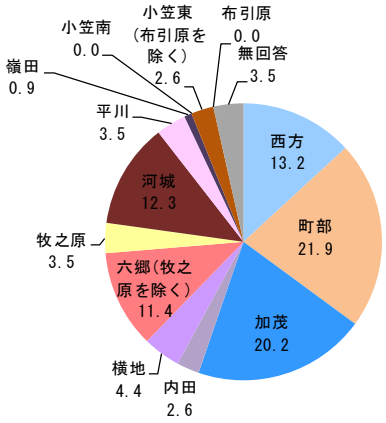


■住まい・市内

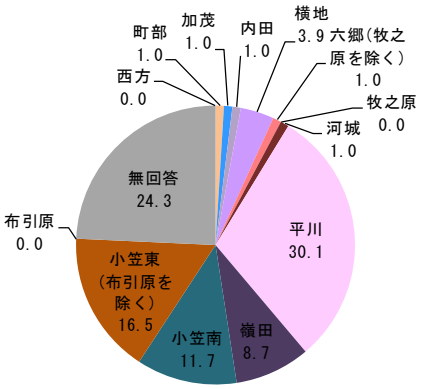
《菊川市立総合病院》



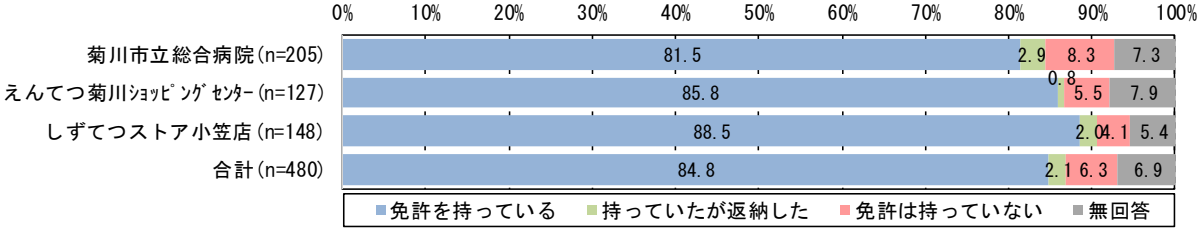
《えんてつ菊川ｼｮｯﾋﾟﾝｸﾞｾﾝﾀｰ》



《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。

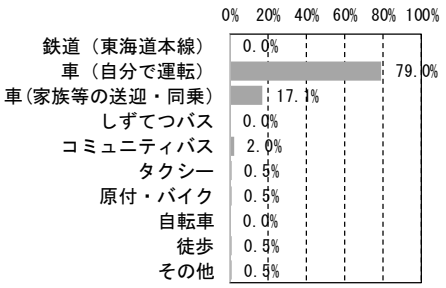
よく利用する曜日は菊川市立総合病院が調査を行った火曜日で、えんてつ菊川ショッピングセンターが平日全般で、しずてつストア小笠店が火曜日と土曜日で多い。

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。

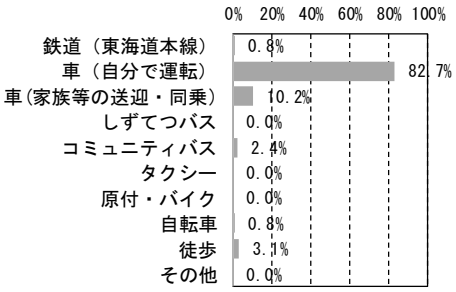
施設の利用頻度は、菊川市立総合病院は「その他」、「月に１日」が、えんてつ菊川ショッピングセンターとしずてつストア小笠店は「週に５日以上」、「週に３～４日」の割合が多い。

■施設への利用交通手段

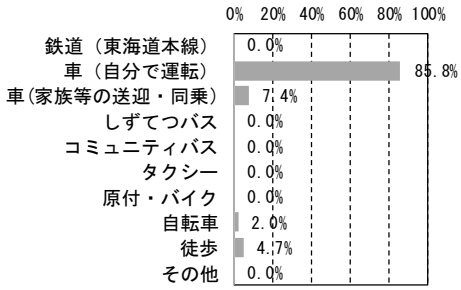
《菊川市立総合病院》



《えんてつ菊川ｼｮｯﾋﾟﾝｸﾞｾﾝﾀｰ》

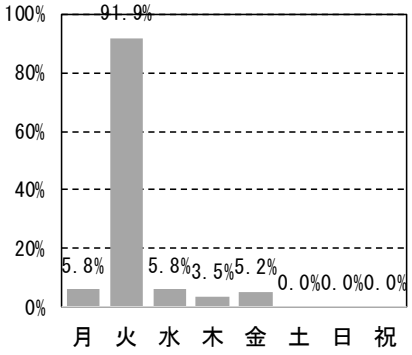


《しずてつストア小笠店》

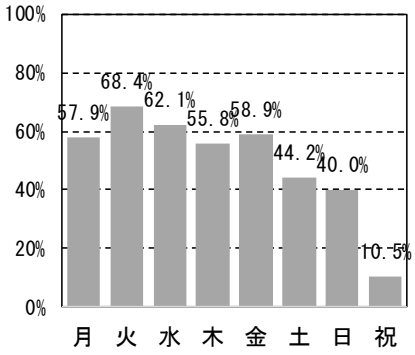


■施設をよく利用する曜日

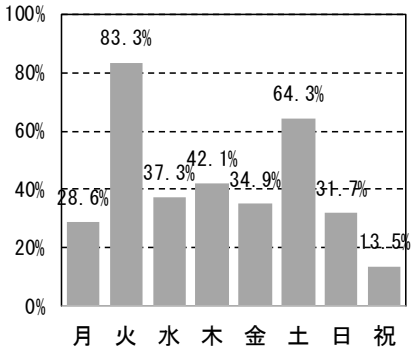
《菊川市立総合病院》



《えんてつ菊川ｼｮｯﾋﾟﾝｸﾞｾﾝﾀｰ》

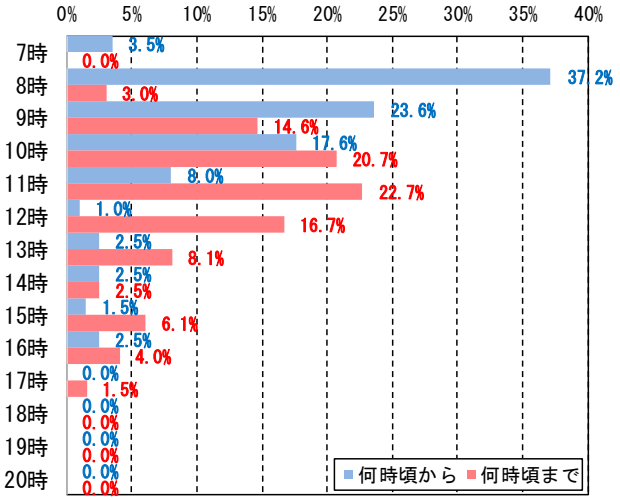


《しずてつストア小笠店》

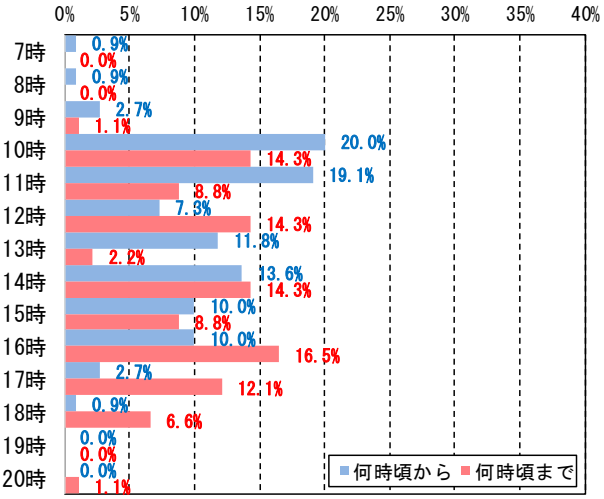


■施設をよく利用する時間帯

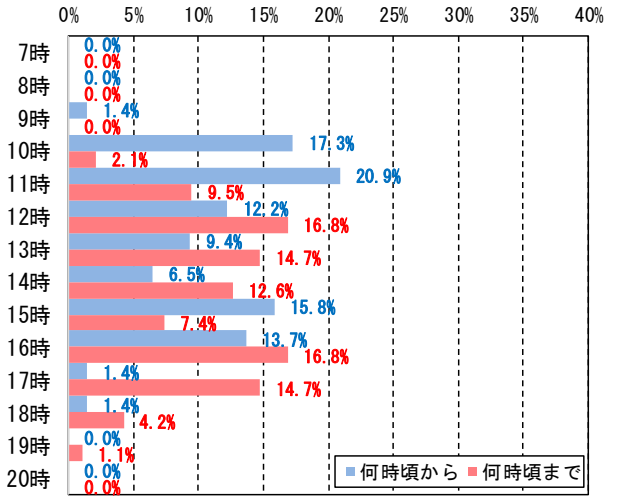
《菊川市立総合病院》



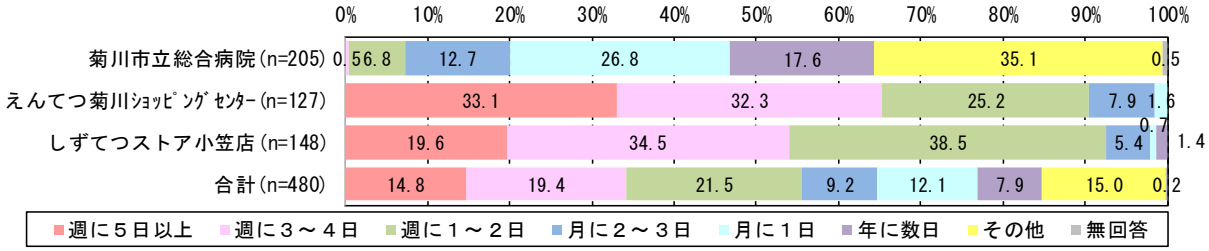
《えんてつ菊川ｼｮｯﾋﾟﾝｸﾞｾﾝﾀｰ》



《しずてつストア小笠店》



■施設の利用頻度

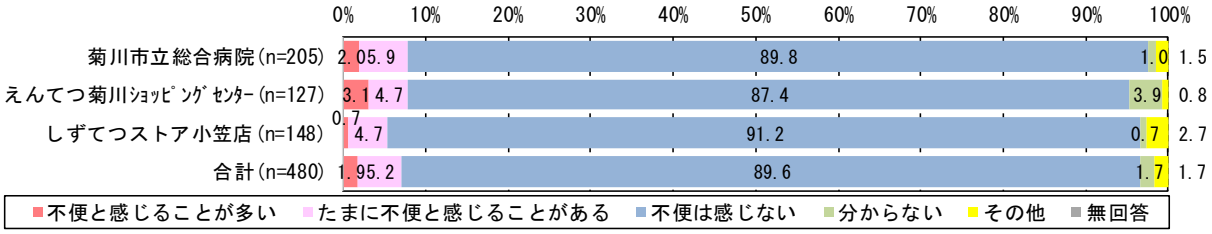


（３）施設への不便度

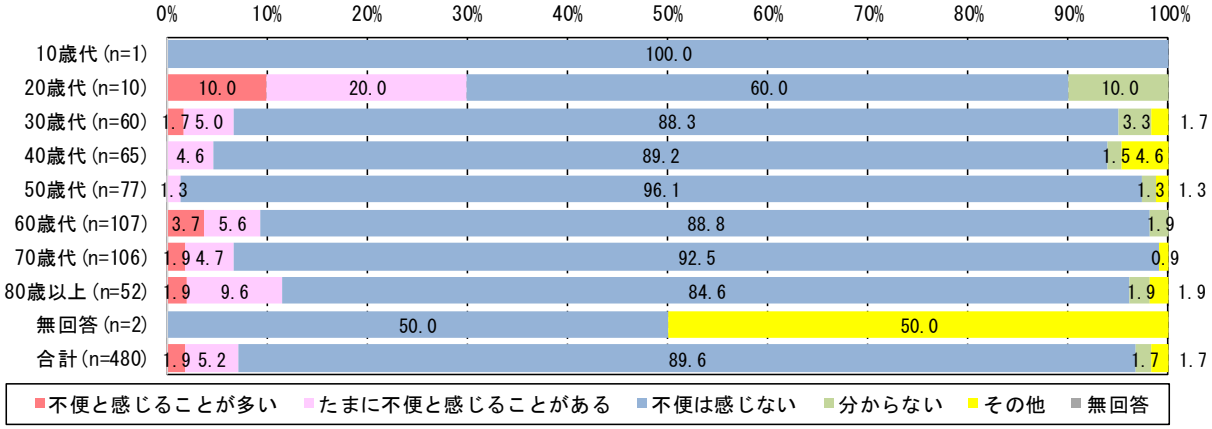
施設へ来るまでの不便度は、各施設とも「不便は感じない」と回答した方が多く、「不便と感じることが多い」と「たまに不便と感じることがある」を回答した方は１割未満となっている。

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。

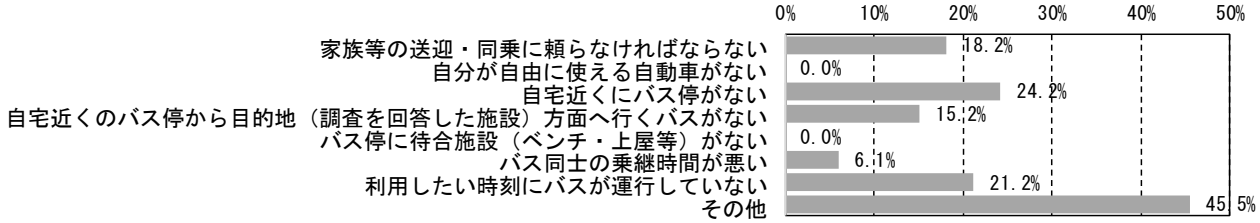
■施設への不便度



■施設への不便度（年齢別）



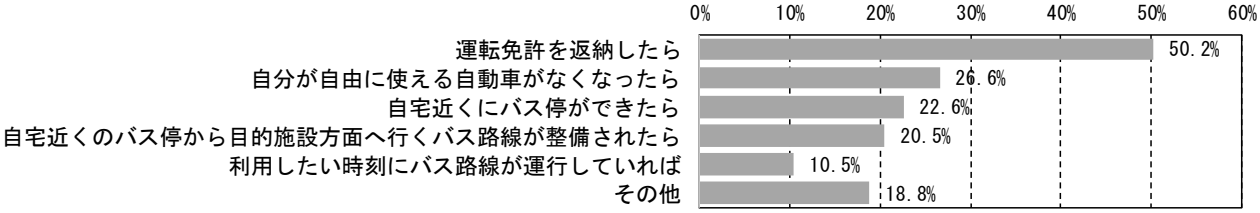
■不便と感じている理由（ｎ＝33）



（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）



【主要施設アンケート調査のまとめ】

○施設へ来るまで不便と感じている方は 7.1%を占め、その理由として「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。

○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%）」の回答が多く、今後、高齢化の進展が見込まれる中で、高齢者など交通弱者の足として必要性が高いことが分かる。

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㈱	・少量輸送（乗合タクシー・デマンド型交通）であれば参入可能性については低いと考えます。中量輸送手段であるバスとして幹線軸である菊川浜岡線の維持に努めていきたいと考えます。
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㈱	・コミュニティバスとの接続 ・バスロケーションシステムの活用（アプリ・表示器・多言語対応等） ・バス乗り方教室の実施（小学生・高齢者） ・沿線学校などへの定期券案内リーフレットの配布
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㈱	・乗務員不足 ・燃料の高騰
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㈱	・乗務員の確保に向けた周知への協力

（２）タクシー事業者

①事業概要	**菊川 タクシー㈲**	・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
	堀之内 タクシー㈱	・車両保有台数 28 台、運転者数 27 人 ・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 タクシー㈲**	・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
	堀之内 タクシー㈱	・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	**菊川 タクシー㈲**	・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
	堀之内 タクシー㈱	・タクシー特措法によりタクシー事業の活性化に資することが求められている ・乗合タクシーが良いのか、タクシー事業としての対応の方が良いのかも検討 ・乗合許可等の制度的な問題がある ・タクシー事業でできるよう法令改正し、実施を容易にする。（10 人以下はタクシー業界が実施しているのが現状） ・１運行利用者１名では乗合タクシーの必要なし。（実態はこういう場合が多い） ・現状の乗合タクシーは、タクシーの良いところ（いつでも、どこでも）が削られるため利用者には不便 ・自治体との連携・支援等によりタクシー事業のままでサポートできることを検討する必要あり ・乗合タクシーとタクシーの需要が多い時間帯が重なり、運転手の配置が困難なため、自治体等から運転者補充にかかる支援も重要 ・タクシーが無くなった市町もあるが、菊川市からタクシーを無くしたくない
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	**菊川 タクシー㈲**	・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
	堀之内 タクシー㈱	・各種クレジットカード、ポイントカード、スマホ決済、クーポン券、配車アプリ等を取り扱っている
⑤利用者から寄せられている意見・要望	**菊川 タクシー㈲**	・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
	堀之内 タクシー㈱	・タクシー券の復活を望む声は多い

⑥現在抱えている課題	**菊川 タクシー㈲**	・乗務員不足 ・車両の高騰 ※料金の７、８割が人件費
	堀之内 タクシー㈱	・運転者不足と高齢化 ・需要の低迷 ・資材費や工賃の上昇 ・最低賃金の急上昇
⑦行政（菊川市）に対する意見・要望	**菊川 タクシー㈲**	・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）
	堀之内 タクシー㈱	・タクシー会社で行っている運転免許証返納割引や障害者割引（１割引）を支援してほしい（既に実行している市町も多い） ・公共交通会議において「いつものように」波風立てず、事故や苦情等にもふれず終わろうとする姿勢は問題である ・当初のコンサル料をはじめとし、現状でもコミバスにはお金がかかりすぎている ・当初コミバスは、タクシーに配慮し駅には乗り入れない約束だった ・二種免許取得等について、行政の補助をお願いしたい

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》

○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。

○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。

○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》

○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。

○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》

○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。

○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。

○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。

○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。

○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》

○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。

○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》

○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。

○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》

○運行サービスの満足度は「運行本数・運行時間帯」や「時刻表・路線図等の運行情報案内」で高いものの、「駅舎の快適さ」や「鉄道・バスとの乗り継ぎのしやすさ」で満足度が低い。

○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》

○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。

○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》

○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。

○施設へ来るまで不便と感じている方は 7.1%を占め、その理由として「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。

○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

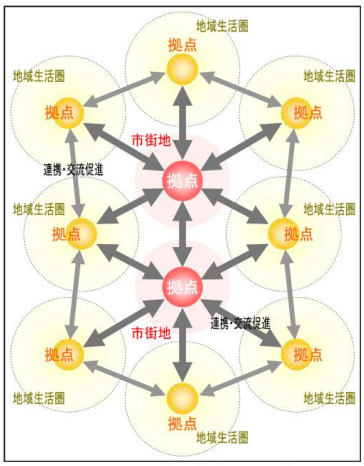
⑤市民・来訪者に分かりやすい運行情報の提供

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）

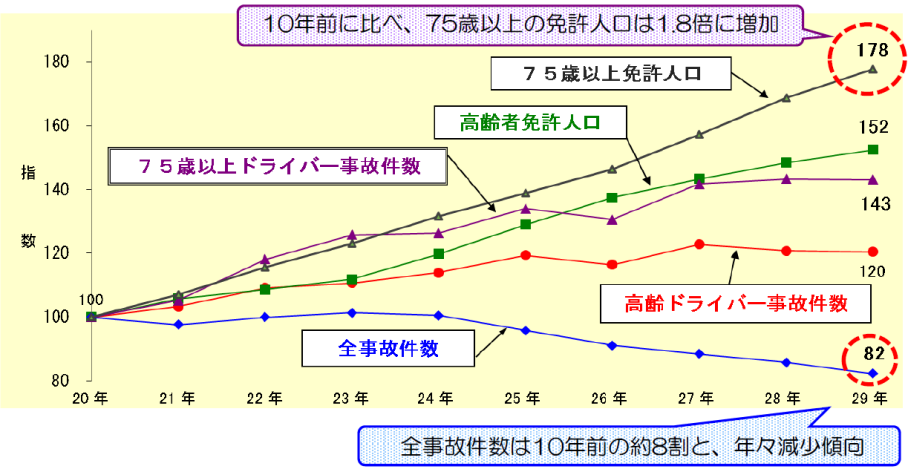
②人口減少・高齢化社会への対応

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）と増加傾向にあり、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】

拠点･各地域の連携強化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市民協働の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（高校生等）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

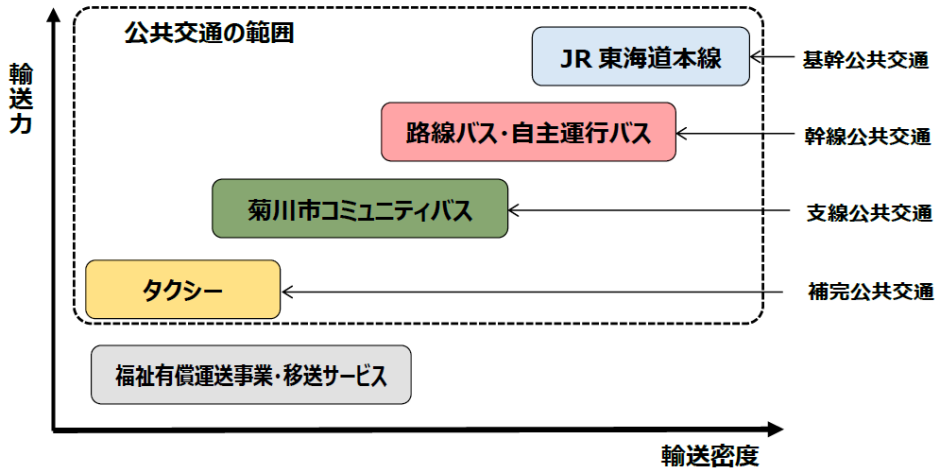
菊川市は市域が南北に約 17 kmと細長く、目的地・外出パターンに合った直行性を追求した公共交通網の場合、路線長が長大となり、利便性や効率性などの低下が懸念される。

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。

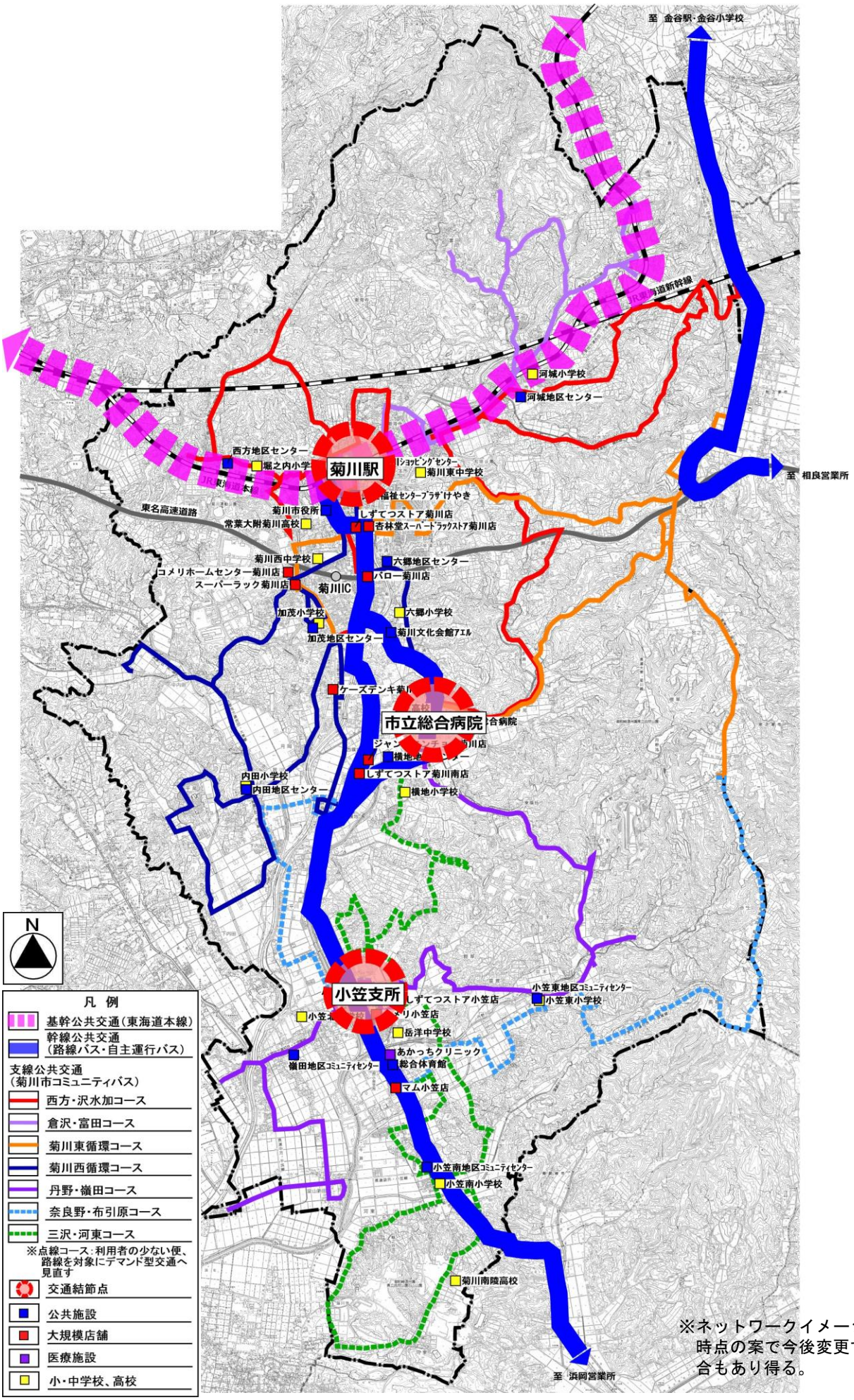
特に支線公共交通の役割を担う菊川市コミュニティバスについては、これまでの利用実績データ等を踏まえ、全コース・定時定路線型からコミュニティバス（定時定路線型）とデマンド型交通との組合せに変更を検討する。具体的には利用者の少ない便、路線を見直す。

■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、交通結節点（※）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		・交通結節点とは、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。	○菊川駅、小笠支所、市立総合病院



■公共交通骨格形成イメージ



※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。

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：菊川市	実施主体：静岡県	実施主体：交通事業者 鉄道	実施主体：交通事業者 路線バス	実施主体：交通事業者 タクシー	実施主体：地域	実施主体：その他関係者	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：評価指標	現状値（2018）	目標値（2025）	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市民協働の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		○			○		○		検討→実施	公共交通利用者満足度	46.6%	50%	※１
		【２】路線バス及び自主運行バスの維持		○	○		○				実施				
		【３】ＪＲ東海道本線の利用促進	菊川駅整備検討	○	○	○					検討				
			各種イベントの開催	○	○	○					企画・実施				
		【４】タクシーの利用促進		○				○			利用促進策の検討・順次実施				
	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		○		○	○	○			整備内容検討・順次実施	乗り継ぎのしやすさ利用者満足度	30.8%	35%	※２
		【６】バス停の待合環境の整備		○			○		○		整備箇所検討・順次実施				
		【７】利用しやすい車両（バス・タクシー）整備		○	○		○	○			更新検討、順次導入				
３　市民や来訪者（高校生等）に利用者に分かりやすい公共交通サービスを目指す	③分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	○		○	○	○			作成→継続実施	運行情報案内利用者満足度	55.1%	60%	※３
	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		○				○		○	周知ＰＲ、制度検討	外出する際の困り具合	60.5%	55%	※４
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商業施設等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	○			○			○	検討→実施	商業施設等との連携による利用促進活動の導入件数	0	５件以上	※５
			おでかけモデルプランの作成	○						○	検討→実施				
			バス停のネーミングライツや企業広告等の導入	○			○		○	○	制度検討→実施				
	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	路線バス等の乗り方教室の開催	○			○		○		企画内容検討・調整、実施	乗り方教室参加者数	84人	延560人	※６
	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	○			○	○			検討→実施	運転手等確保策の実施回数	0	延５回	※７

第２次菊川市総合計画 政策指標 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%
コミュニティバス１日当りの利用者数	124人/日	145人/日

※１　公共交通に関する市民アンケート調査による鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシーの合計の運行サービス満足度（利用者）のうち、各項目における「満足」＋「やや満足」の割合の平均値を年１%弱のペースで向上

※２　公共交通に関する市民アンケート調査による鉄道、路線バス、コミュニティバスの合計の運行サービス満足度（利用者）のうち、乗り継ぎのしやすさにおける「満足」＋「やや満足」の割合の平均値を年１%弱のペースで向上

※３　公共交通に関する市民アンケート調査による鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシーの合計の運行サービス満足度のうち、運行情報案内における「満足」＋「やや満足」の割合の平均値を年１%弱のペースで向上

※４　公共交通に関する市民アンケート調査による外出する時の困り具合（免許を持っていない方（持っていたが返納した＋免許を持っていない)))のうち、「困ることがよくある」＋「困ることがたまにある」の割合の平均値を年１%弱のペースで減少

※５　商業施設等と連携した公共交通利用者に対するサービスを５件以上実施

※６　乗り方教室を 2019 年度から年 80 人程度参加（2018 年度実績）、延べ７回実施

※７　運転手確保に関する説明会等を 2021 年度から年１回程度、延べ５回実施

（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、バス事業者、地域

③計画期間　（年度）

事業	実施項目	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
菊川市コミュニティバスの再編	再編内容検討	→						
	運行実施		→	→	→	→	→	→

【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、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
路線バス及び自主運行バスの維持	運行実施	→	→	→	→	→	→	→

【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、橋上駅舎化や自由通路等の駅整備を検討する。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
ＪＲ東海道本線の利用促進	菊川駅整備検討	→	→	→	→	→	→	→
	イベント企画・開催	→	→	→	→	→	→	→

【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、タクシーの適正化・活性化を図るため、「地域計画（磐田・掛川交通圏タクシー協議会）」に基づき、タクシーサービスの活性化や事業経営の活性化・効率化、安全・安心なサービスの維持・向上などの積極的な取組みを実施する。

また、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、タクシーに関するＰＲや観光に対するＰＲ促進が挙げられており、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
タクシー利用促進	利用促進策の検討・実施（順次）	→	→	→	→	→	→	→

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
交通結節点の機能強化	整備内容検討・調整、実施（順次）	→	→	→	→	→	→	→

※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・バス事業者・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
バス停の待合環境の整備	整備箇所検討・調整、順次実施	→	→	→	→	→	→	→

【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
利用しやすい車両（バス・タクシー）の導入	更新検討・順次導入	→	→	→	→	→	→	→

目標③　分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、多言語表記など多文化共生に向けた取組みと連携を図りながら、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」活用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：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
公共交通総合マップの作成・配布	情報検討、マップ作成・配布	→						
	周知ＰＲ（継続実施）		→	→	→	→	→	→

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。高齢者の免許自主返納者を支援し、公共交通を利用した外出促進を図る、優遇措置の周知を行なうとともに、福祉有償運送等と公共交通との役割分担を明確化した上で、高齢者に配慮した外出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　　**平成 31 年１月現在（出典：静岡県警察）**

	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：バス事業者、タクシー事業者、菊川市、菊川警察署、企業

③計画期間　　（年度）

事業	実施項目	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
高齢者の外出支援支援制度の導入	免許返納者優遇措置の周知ＰＲ	→	→	→	→	→	→	→
	支援制度検討	→	→	→	→	→	→	→

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、サポーター制度（協賛金や世帯負担など）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：バス事業者、企業、観光協会、地域、菊川市

③計画期間　（年度）

事業	実施項目	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
割引サービス・企画切符等の導入	企画内容検討	→	→					
	実施			→	→	→	→	→
おでかけモデルプランの作成	プラン検討・作成	→	→					
	周知ＰＲ			→	→	→	→	→
バス停のネーミングライツや企業広告等の導入	制度検討	→	→					
	募集・実施			→	→	→	→	→

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：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
路線バス等の乗り方教室の開催	企画内容検討・調整	→						
	実施	→	→	→	→	→	→	→

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であるが、交通事業者として積極的な企業努力を促しながら、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」を開催した。

【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
運転手の確保策の実施	イベント検討、調整	→	→					
	実施			→	→	→	→	→

（３）実施体制

実施事業の円滑な推進に当たっては、地域公共交通を支える「地域」、「交通事業者」、「行政」の三者がそれぞれの役割を認識し、連携を強化しながら、持続可能な地域公共交通の確保に努める。

①行政

交通事業者や地域住民等の意向を調整し、地域公共交通の持続可能性の維持・確保、充実へ向けて総合的な支援を行う。

○地域、交通事業者その他関係団体との総合調整
○公共交通に関する情報発信及び利用促進に関する意識の醸成
○公共交通に関するアンケート調査等によるニーズ把握
○地域主体の移動手段の確保に関する意欲の高い地域の支援
○道路・鉄道駅周辺施設等の環境整備

②交通事業者

地域の公共交通を担う責任のもと、安全性の確保及び利便性と持続可能性の両立した公共交通サービスの維持・充実に努める。

○安全で快適な公共交通サービスの提供
○利用者や地域の意見を踏まえたサービスの改善
○交通施策に対する専門的な知見の提供や提案
○利用者へのきめ細やかな情報提供
○停留所・車両をはじめとする交通関連施設等の整備推進

③地域（市民、民間企業等）

公共交通の利用者として、また将来に自らが利用者となる可能性があることを踏まえ、利用促進や移動手段の確保に関する取組への主体的な参画により、公共交通の持続可能性と利便性の向上に協力する。

○積極的な公共交通利用及びその呼び掛け
○利用促進の取組みへの参加
○地域のニーズに関する情報提供、アンケート調査等への協力
○地域主体による移動手段の確保の実施

7　計画の達成状況の評価

（１）目標の達成状況や社会情勢の変化に伴う計画の見直し

「菊川市地域公共交通網形成計画」の推進にあたり、人口減少社会における生産性の向上へ向けた移動手段の仕組みや自動運転等の先進技術の開発など、法令や施策、技術革新などの「人の移動」に関する社会情勢は大きく変革することが予想され、その時々の状況への対応が求められる。

このため、社会情勢を踏まえ、目標の達成状況や利用状況などを評価し、必要に応じて見直し、改善する「ＰＤＣＡサイクル」の仕組みにより進行管理を実施し目標の達成を目指す。

本計画のＰＤＣＡサイクルの実行は、「菊川市地域公共交通会議」において実施し、施策に係る全ての関係者（市民、交通事業者、行政など）が施策効果の検証結果を共有する。

なお、評価・検証については、「毎年実施するＰＤＣＡ」と、「計画の最終年度に実施する目標達成度に対するＰＤＣＡ」による二重の組み合わせで進行管理を行う。

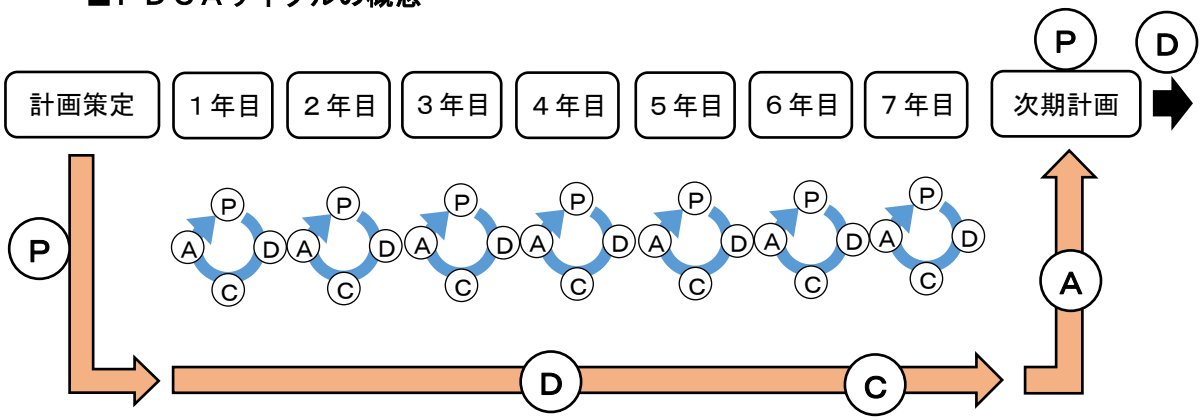
○事業実施状況の評価（年に１回実施）

：公共交通への取組みや運行状況について、「利用者数」「整備箇所数」「導入台数」などの実施状況を毎年度実施し、評価する。

○目標達成度の評価

：計画の目標値との比較により、事業の達成状況を検証する。但し、公共交通の利用ニーズや利便性は、主な目的地である商業施設・病院等の整備、道路改良などのハード整備による周辺状況の変化に影響を受けやすいため、利用状況やニーズなどを把握・分析し、必要に応じて見直し・改善を図る。

■ＰＤＣＡサイクルの概念



■各ＰＤＣＡサイクルの概要

項目	目標達成度の評価	事業実施状況の評価（年に１回実施）
Ｐ（計画）	菊川市地域公共交通網形成計画の策定	各路線等の運行計画の策定 各種施策の実施計画策定
Ｄ（実行）	計画に掲げる各種施策の実施	地域公共交通の運行 各種施策の実施計画展開
Ｃ（評価）	各種施策の実行による効果（目標値の達成状況）の評価	運行・利用状況の評価 施策実施効果の評価
Ａ（改善）	菊川市地域公共交通網形成計画の見直しの検討	運行の見直し 各種施策の見直し

（２）評価の方法及びスケジュール

計画期間におけるＰＤＣＡサイクルの具体の評価スケジュールと、検証するための調査概要は次の通りとする。

本計画の評価は、最終年度（2025 年度）の前年度に事業者からの提供による利用実績や各種アンケート調査などを行い、最終年度に計画全体及び公共交通網の評価を実施し、実施事業の見直し及び新たな事業を追加し、次期計画を策定する。

公共交通機関の利用状況や本計画に定めた事業の実施結果に関する評価については、毎年度実施するものとする。

■評価スケジュール　　（年度）

項目		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
関連調査評価方法	利用者数実績・整理	○	○	○	○	○	○	○
	公共交通に関する市民アンケート調査						○	
	バス利用者利用実態調査						○	
事業実施の評価		○	○	○	○	○	○	○
計画（目標達成度）の評価								○
計画・目標値の見直し							○	○
菊川市地域公共交通会議の開催		○	○	○	○	○	○	○

■関連調査概要

区分	調査方法等	主な調査項目
公共交通に関する市民アンケート調査	・対象者：18歳以上市民（住民基本台帳から無作為抽出） ・調査方法：郵送配布、郵送回収	・回答者属性（性別、年齢、職業等） ・公共交通（鉄道、路線バス、タクシー）に対する利用実態や満足度、改善点 ・公共交通の効果的な取組み
バス利用者利用実態調査	・対象者：路線バス・菊川浜岡線、自主運行バス・萩間線、コミュニティバス ・調査日時：平日のみ、全便（始発から終発） ・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	・利用者属性 ・利用特性（利用目的、利用頻度など） ・運行サービスの満足度と改善して欲しいサービス

【用語集】

	用語	説明
数字	250mメッシュ	緯度・経度に基づき、地域を隙間なく 250m四方の網の目（メッシュ）の区域に分け、その区域の人口（本計画中では平成 27 年 10 月 1 現在の国勢調査結果）を区分ごとに色分けしたもの。
あ行	オープンデータ	国、地方公共団体及び事業者が保有する官民データのうち、国民誰もがインターネット等を通じて用意に利用（加工、編集、再配布等）できるよう公開されたデータ。
か行	コミュニティバス	一般的に、交通事業者以外の市町村や自治会等が主体となり、地域住民の利便性向上等のため一定地域内を運行するバスで、車両使用、運賃、ダイヤ、バス停位置等を工夫したバス。 法令で明確に定義されている運行形態ではなく、民営の路線バス（乗合バス）と同様、道路運送法等の規定に従う。
さ行	サイクル＆バスライド	公共交通機関の利用促進策の一つで、出発地点（自宅等）からバス停付近の駐輪場まで自転車で行き、そこからバスに乗り換えて目的地に向かうこと。
た行	デマンド型交通	正式には DRT（Demand Responsive Transport:需要応答型交通システム）と呼ばれ、事前予約により運行する。 路線バスのように固定のダイヤ、固定の経路を予約があった時だけ運行する形態や、タクシーのように利用者を迎えに行き、目的地まで輸送する運行形態など、方式やダイヤ設定、さらには発着地の自由度の組み合わせにより、多様な運行方式が存在する。
	ドア・ツー・ドア	主に、乗り継ぎせず１つの交通手段のみで、出発地点のドア（家）から目的地点のドアまでの移動すること。
な行	乗合タクシー	一般的に 11 人未満の車両で、個人又は団体が車両を貸しきって利用する一般的なタクシー（乗用旅客自動車運送事業）と異なり、運行する時間と経路をあらかじめ定め、不特定多数の人を輸送する運行形態（乗合旅客自動車運送事業。バスと同じ事業区分）。 運行時間、経路の定め方には、定時定路線型（バスと同じ）、区域運行・デマンド型（定められた地域内で事前予約した人に応じて時間、経路を決定）などの形態がある。
	ネーミングライツ	公共施設等に名称を付与する権利（命名権）及びこれに付帯する諸権利等（パートナーメリット）。
	ノンステップバス	床面を低くして、乗降ステップをなくし、高齢者や子どもにも乗り降りが容易なバス。補助スロープやニーリング装置（床面を更に下げる装置）により、車いすに乗ったままでの乗降できる。
は行	バリアフリー	高齢者・障がい者等が社会生活を営む上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面での障害を除去するという考え方。公共交通機関のバリアフリーとは、高齢者・障がい者等が公共交通機関を円滑に利用できるようにすること。
	福祉有償運送	タクシー等の公共交通機関によっては要介護者、身体障害者等に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合に、ＮＰＯ、公益法人、社会福祉法人等が、実費の範囲であり、営利とは認められない範囲の対価によって、乗車定員 11 人未満の自家用自動車を使用して会員に対して行うドア・ツー・ドアの個別輸送サービス。

	用語	説明
	ＰＤＣＡサイクル	事業活動における生産管理や品質管理などの管理業務を円滑に進める手法の一つ。Plan（計画）→Do（実行）→Check（評価）→Act（改善）の４段階を繰り返すことによって、業務を継続的に改善する仕組み。
や行	ユニバーサルデザインタクシー	健康な方はもちろん、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい新しいタクシー車両。ユニバーサル（Universal）デザイン（Design）の頭文字をとって、ＵＤタクシーとも標記される。