

菊川市地域公共交通計画

(案)

令和7年 11 月

菊 川 市

【 目 次 】

	頁
序 計画策定の目的と位置づけ	1
1 公共交通に関する課題整理	3
1－1 菊川市の地域概況の整理	3
1－2 公共交通の現状に関する整理	5
1－3 公共交通の利用実態及びニーズに係る調査	8
1－4 菊川市地域公共交通網形成計画の評価	13
1－5 公共交通に関する課題整理	16
2 地域公共交通の構築に係る基本的な方針	18
3 実施事業	24
4 計画目標の達成状況を評価するための評価指標	32
5 計画の達成状況の評価	33
【参考資料編】	
参考資料－1 地域概況に関するデータ集	35
参考資料－2 公共交通の現状に関するデータ集	46
参考資料－3 公共交通の利用実態及びニーズ調査に関するデータ集	55
3－1 市民アンケート調査	55
3－2 公共交通利用実態調査	70
(1) 民間バス等利用実態調査	70
(2) 菊川市コミュニティバス利用実態調査	75
(3) J R 菊川駅利用実態調査	79
3－3 高校生アンケート調査	81
3－4 主要施設ヒアリング調査	87
巻末 用語集	91

序 計画策定の目的と位置づけ

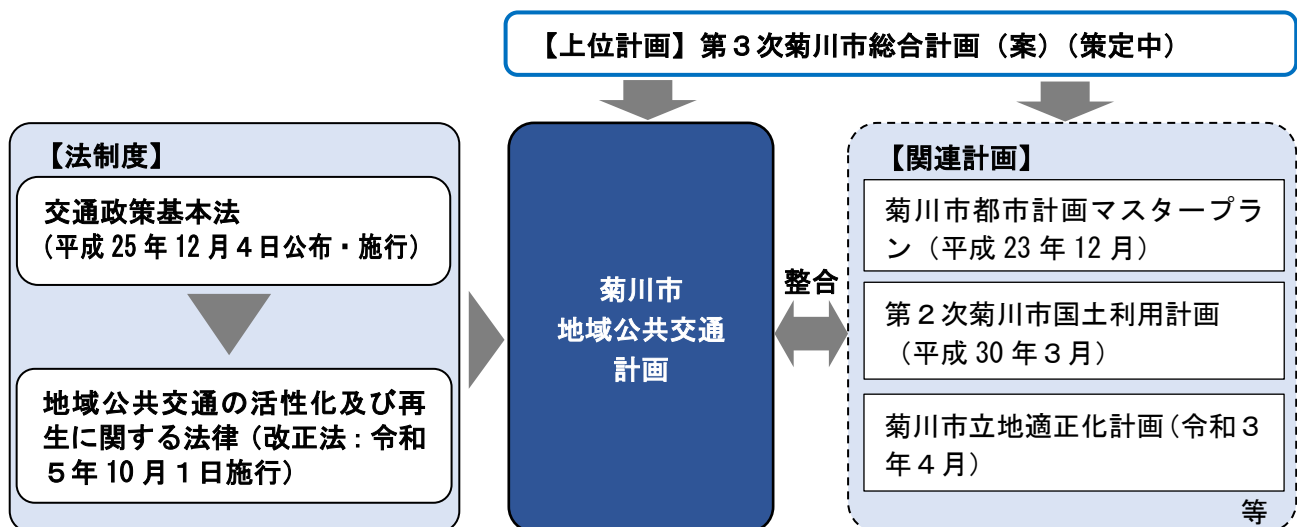
(1) 計画策定の目的

菊川市の地域公共交通は、鉄道や路線バス、コミュニティバス（定時定路線型7コース、コミタクくん2コース）、自主運行バス「萩間線」及びタクシーなど運行中であるが、公共交通利用者は新型コロナウイルス感染症の影響による減少後、徐々に回復傾向となっている。今後、人口減少等による公共交通利用者の減少が懸念される中で、急速な高齢化の進展や運転免許証返納者の増加等により、地域公共交通の必要性が高まっている。

令和元年8月に策定した「菊川市地域公共交通網形成計画」は、令和7年度をもって計画期間終了を迎えるため、現計画の計画目標に基づく評価指標の達成状況や実施事業の取組状況などについて評価・検証を行い、改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」を踏まえ、現在の計画を改新し、公共交通政策のマスタープランとなる「菊川市地域公共交通計画」を策定することを目的とする。

(2) 計画の位置付け

本計画は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に規定する法定計画として、上位計画である「第3次菊川市総合計画（案）（策定中）」に即し、「菊川市都市計画マスタープラン（平成23年12月）」、「菊川市立地適正化計画（令和3年4月）」等との整合を図り、総合的なまちづくりの一環として公共交通に係る事項を位置付ける計画とする。



(3) 計画区域

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

(4) 計画期間

本計画の計画期間は、2026 年度から 2030 年度までの 5 年間とする。

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

■ 菊川市地域公共交通網形成計画と主な関連計画の計画期間

(年度)

年度	～2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031～
第 2 次菊川市総合計画 (平成 29 年 3 月)	2017～2025								
菊川市都市計画マスタープラン (平成 23 年 12 月)	2011～2030								
菊川市立地適正化計画 (令和 3 年 4 月)	2022～2045								
第 3 次菊川市総合計画 (令和 8 年 4 月)	計画策定			2026～2033					
菊川市地域公共交通計画 (令和 8 年 4 月)		計画策定		2026～2030					次期計画

1 公共交通に関する課題整理

1-1 菊川市の地域概況の整理

(1) 人口	<p>①総人口・世帯数</p> <p>○菊川市の総人口は、2024 年（令和 6 年）で 47,450 人であり、2020 年（令和 2 年）をピークに緩やかに減少傾向となっている。</p> <p>○世帯数は、2024 年（令和 6 年）で 19,050 世帯と年々増加している。核家族化の進展や高齢者の独居世帯の増加等を背景として一世帯当り人員は年々減少傾向となっている。</p> <p>②年齢 3 区分別人口</p> <p>○年齢 3 区分別人口は、2024 年（令和 6 年）は、年少人口（15 歳未満）が 6,165 人、生産年齢人口（15～64 歳）が 27,881 人、老年人口（65 歳以上）が 13,404 人となっており、2017 年（平成 29 年）以降少子高齢化が進行している。</p> <p>○老年人口は直近 8 年間（2017 年～2024 年）で約 1.1 倍増加し、総人口に占める老年人口の割合は、28.2%となっている。将来推計人口を見ると、2040 年には 30%を超えており、今後更なる少子高齢化の進展が予想される。</p> <p>③地区別人口・世帯数</p> <p>○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、人口は加茂地区で増加しており、その他の地区では人口が減少している。世帯数は全ての地区で増加している。</p>
(2) 産業	<p>○産業別就業人口は、サービス業を主体とした第 3 次産業が年々増加傾向となっており、1995 年から 2020 年の 25 年間で 11.1%増加している。</p> <p>○一方、農業を主体とした第 1 次産業人口と製造業を主体とした第 2 次産業人口は減少傾向にあり、特に第 1 次産業人口は 25 年間で約半減している。</p>
(3) 土地利用状況	<p>○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掛川浜岡線沿いに商業地が带状に分布し、その周辺に住宅地や水田が広がっている。</p> <p>○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。</p>
(4) 主要施設分布状況	<p>○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。</p>
(5) 市民協働のまちづくり	<p>○菊川市では、市内 11 地区に設立されたコミュニティ協議会や自治会、NPO 法人、任意団体など、様々な組織を中心に、自主的・自発的な地域づくり活動が進められている。</p> <p>○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の制度として、1%地域づくり活動交付金制度を運用するとともに、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。</p>
(6) 観光動向	<p>○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となっている。</p> <p>○年間観光交流客数（観光レクリエーション客数＋宿泊客数）は、2022 年度（令和 4 年度）が 28.2 万人で、コロナ禍から回復傾向となっている。</p>

(7) 交通特性	<p>○菊川市に常住する就業者は 25,659 人、通学者は 1,974 人となっており、そのうち約 5 割は市内で通勤・通学している。市外へは、通勤では掛川市や牧之原市が多く、通学は掛川市や浜松市が多くなっている。</p> <p>○一方、菊川市内への通勤者は 19,307 人、通学者は 1,891 人となっており、そのうち通勤は約 5 割、通学は約 4 割が市内在住の人によるものである。市外は通勤通学ともに、掛川市や御前崎市からが多い。</p>
(8) 運転免許返納状況	<p>○運転免許返納者数は 2023 年（令和 5 年）で 179 名となっている。市内の交通事故発生件数は、2016 年（平成 28 年）が 309 件で、2023 年（令和 5 年）が 185 件と年々減少している。</p>
(9) 上位・関連計画での公共交通の位置付け	<p>①第 3 次菊川市総合計画（案）（策定中） 《今後の取組方針》 既存の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源を活用し、幅広い利用者にとって利用しやすい交通サービスの安定的・継続的な提供を図る。 《主な取組事業》 平日昼間の移動手段を持たない方を対象とし、路線バスが運行していない公共交通の空白地域を中心にコミュニティバスを運行する。 《施策の達成度（第 3 期まち・ひと・しごと創生総合戦略 人口ビジョン&総合戦略）》 ○JR 菊川駅の 1 日平均乗降客数 ：基準値（2025 年）7,497 人 ➡ 目標値（2029 年）8,000 人 ○コミュニティバス 1 日当りの利用者数 ：基準値（2025 年）128.9 人 ➡ 目標値（2029 年）142 人</p> <p>②菊川市都市計画マスタープラン（平成 23 年 12 月） 《基本的な考え方》 ・公共交通空白地域・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る。 ・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する。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る。 《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組を行う。 ・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る。</p> <p>③菊川市立地適正化計画（令和 4 年 3 月） 《交通に関する施策（公共交通）》 ○菊川駅の交通結節機能の強化 菊川駅の南北自由通路と北口駅前広場の整備について、早期整備に向けた関係機関との協議・検討を推進する（令和 8 年 3 月に北口利用可（整備中））。 ○地域公共交通網形成計画との連携 本市では、新たな公共交通の施策展開を図るため、2019（令和元）年に菊川市地域公共交通網形成計画を策定した。そのため、同計画で位置付けた施策による事業を推進し、居住や都市機能の誘導によるコンパクトなまちづくりと公共交通のネットワークによるまちづくりを進める。 【目標】 公共交通利用者満足度：現状値（2018）46.6% ➡ 目標値（2025）50.0%</p>

1-2 公共交通の現状に関する整理

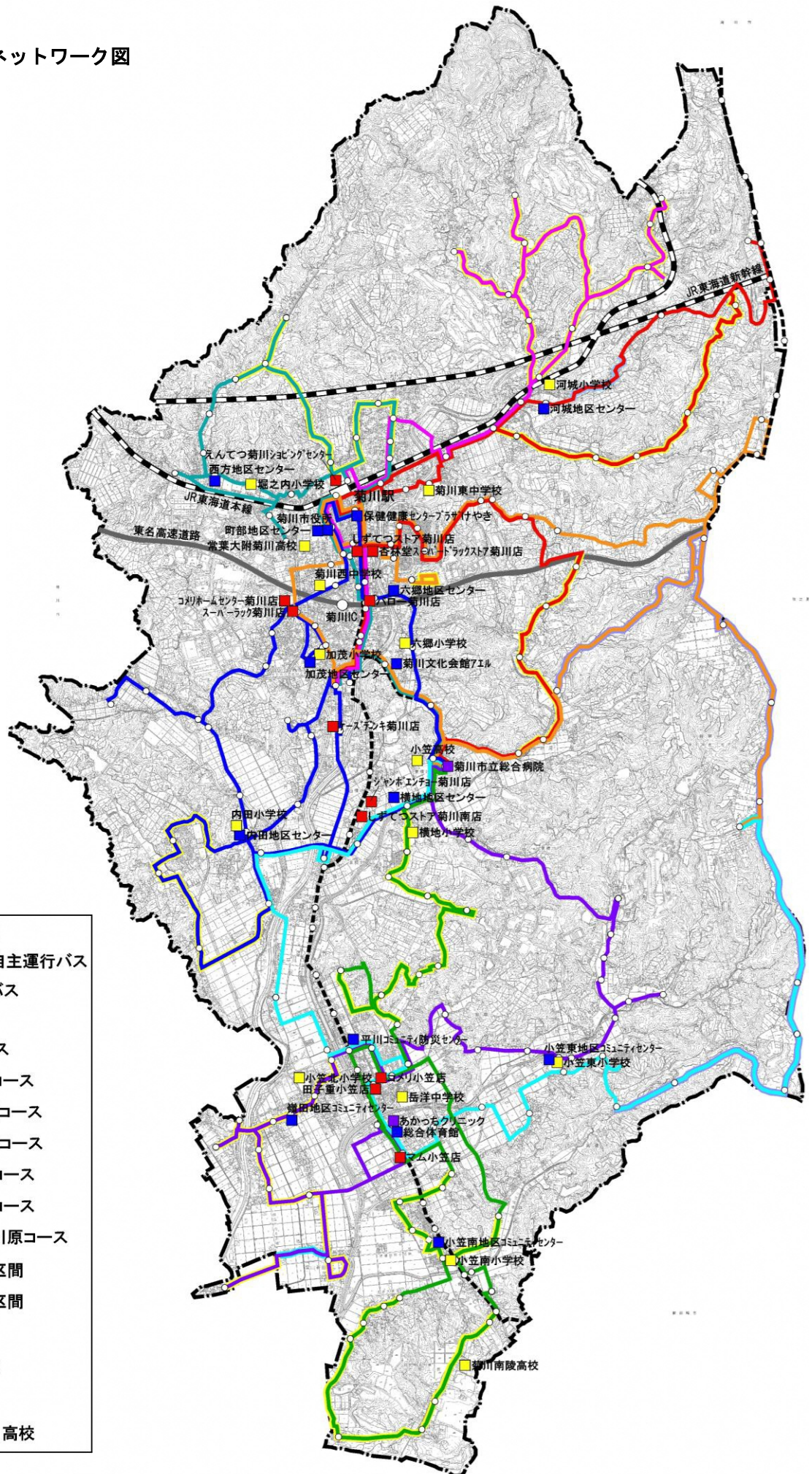
(1) 鉄道	<p>○菊川市の鉄道は JR 東海道本線の菊川駅が設置されており、運行便数は平日が 64.5 便、土が 61 便、日祝が 60.5 便運行している。</p> <p>○年間乗車人員は 2023 年（令和 5 年）に 136.8 万人で、コロナ禍から回復傾向となっている。</p>
(2) 路線バス及び 自主運行バス	<p>○路線バスはしずてつジャストライン株式会社により、菊川駅と浜岡営業所を結ぶ菊川浜岡線 1 路線（便数：平日 23.0 便、土日祝 16.0 便）が運行している。</p> <p>○自主運行バス「萩間線」は、バス事業者が撤退した路線の生活交通を確保するため、牧之原市・島田市・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株式会社である。</p> <p>○菊川浜岡線の年間利用者は 2020 年度以降、増加傾向となっており、萩間線は 2020 年度から 2023 年度にかけて減少傾向で、その後、若干増加している。</p>
(3) 菊川市コミュニティバス	<p>○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。</p> <p>○コミュニティバスの全体利用者数（2024 年度）は 37,244 人/年で、2020 年度に新型コロナウイルス、また一部路線のデマンド化により減少しているが、その後回復し増加傾向となっている。</p> <p>○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、杏林堂菊川店、JA 菊川中央支店、JA 河城支店、病院北薬局前、菊川市役所前等、医療施設や商業施設、公共施設、鉄道駅が多い。</p> <p>○菊川市コミュニティバスの費用は 2020 年度以降横ばい、収入は増減を繰り返しており、収支率は 2019 年度以降増減を繰り返している。利用者 1 人当たり経費は 2019 年度以降、減少している。</p>
(4) タクシー	<p>○菊川市では、2 社（堀之内タクシー(株)、菊川タクシー(有)）が運行中で、タクシー協会で 65 歳以上の免許返納者に対し「運転免許証返納割引」を行っている。</p>
(5) 福祉有償運送	<p>○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、3 事業者（菊川市社会福祉協議会、社会福祉法人和松会、社会福祉法人草笛の会）（令和 7 年 3 月末現在）が許可を得て運行している。</p>
(6) 公共交通空白地域 ※ 7 頁参照	<p>○公共交通利用地域（Step 1）は、人口ベースで 84.7%と既存の鉄道や民間路線バス、コミュニティ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。</p> <p>○Step 1 をベースに、フリー乗降区間の利用圏域を追加した場合（Step 2）、主に小笠東地区や横地地区の公共交通利用圏域が拡大し、人口ベースで 85.8%と Step 1 より向上している。</p> <p>○Step 2 をベースに、菊川浜岡線の日中（8 時～15 時台）運行していない区間（菊川警察署東～土橋）の利用圏域を除いた場合の公共交通利用圏域は、人口ベースで 84.3%となっており、比較的人口が多い加茂地区から横地地区の一部にかけて公共交通空白地域が存在している。</p> <p>○Step 1：鉄道駅より半径 800m 以内、バス停より半径 300m 以内（基本）</p> <p>○Step 2：Step 1 をベースに、フリー乗降区間のバス停半径 300m 以内を含む</p> <p>○Step 3：Step 2 をベースに、菊川浜岡線の日中（8 時～15 時台）運行していない区間（菊川警察署東～土橋）の利用圏域を除いた場合</p>

■公共交通ネットワーク図



凡 例

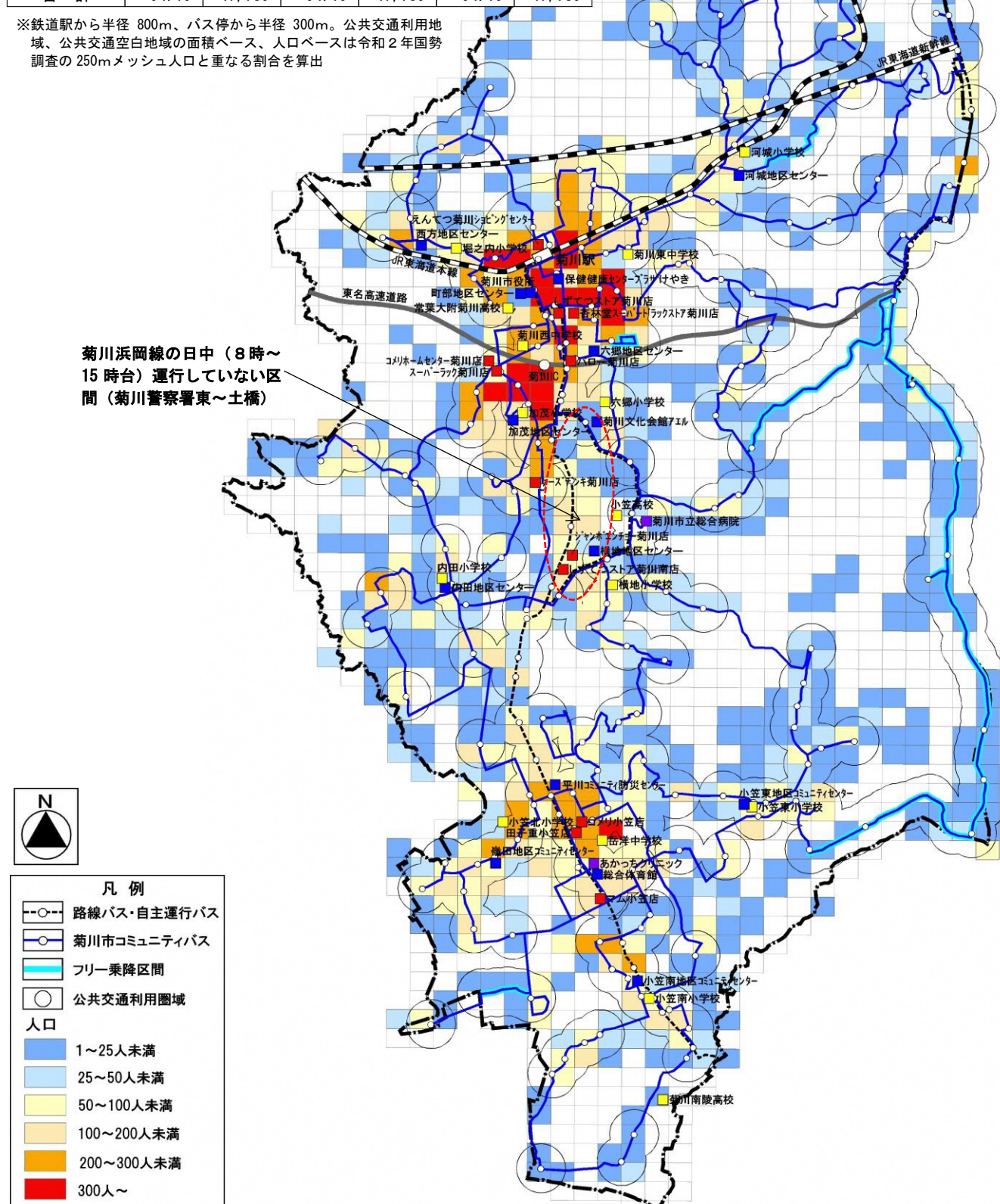
- 路線バス・自主運行バス
- 菊川市コミュニティバス**
- 西方コース
- 沢水加コース
- 倉沢・富田コース
- 菊川東循環コース
- 菊川西循環コース
- 丹野・嶺田コース
- 三沢・河東コース
- 奈良野・布引原コース
- フリー降車区間
- フリー乗降区間
- 公共施設
- 大規模店舗
- 医療施設
- 小・中学校、高校



■公共交通利用圏域図及び空白地域（Step 3）

	Step 1		Step 2		Step 3	
	駅800m、バス停300m		Step1+フリー乗降利用区間		Step2+	
	面積 (km ²)	人口 (人)	面積 (km ²)	人口 (人)	面積 (km ²)	人口 (人)
公共交通利用圏域	38.09	40,458	42.47	40,997	41.81	40,275
	40.4%	84.7%	45.1%	85.8%	44.4%	84.3%
公共交通空白地域	56.10	7,331	51.72	6,792	52.38	7,514
	59.6%	15.3%	54.9%	14.2%	55.6%	15.7%
合 計	94.19	47,789	94.19	47,789	94.19	47,789

※鉄道駅から半径 800m、バス停から半径 300m。公共交通利用地域、公共交通空白地域の面積ベース、人口ベースは令和 2 年国勢調査の 250m メッシュ人口と重なる割合を算出



1-3 公共交通の利用実態及びニーズに係る調査

公共交通の利用実態及びニーズを把握するため、①市民アンケート調査、②公共交通利用実態調査（民間バス等利用実態調査、菊川市コミュニティバス利用実態調査、JR菊川駅利用実態調査）、③地区別意見交換会、④高校生アンケート調査、⑤主要施設ヒアリング調査、⑥事業者ヒアリング調査を行った。

（１）市民アンケート調査

調査対象者	15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 ※令和6年11月29日（金）発送～令和6年12月17日（火）
回収状況	回収票数：899票（回収率：45.0%）

- 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 76.6%、病院 75.6%、通勤・通学 81.3%）。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22.0%を占め、20歳未満や運転免許を持っていない方で困り具合が高く、学生や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。
- 直接移動できるバスなどの公共交通機関が運行していた場合、買物、趣味・娯楽、通院目的で、菊川駅及び周辺、菊川市立総合病院に対する回答が多い。
- 公共交通の利用促進策は、パソコン・スマートフォン等による情報提供（31.4%）、公共交通マップの作成・配布（30.5%）や、商業施設等との連携サービス（27.9%）に対する回答が多い。

（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	<p>【菊川浜岡線】菊川駅、菊川市立総合病院でのバス利用者へ調査票を渡し、その場で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）</p> <p>【萩間線】バスの乗客へ調査票を渡して、乗客による回答</p> <p>・調査日時：令和6年10月22日（火）、始発から最終まで</p>

- 菊川浜岡線は高校生、萩間線は高校生と中学生による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。
- 運行サービスの満足度で、「満足」「やや満足」と回答した割合は菊川浜岡線が73.0%、萩間線が72.2%と高い。

②菊川市コミュニティバス利用実態調査

調査対象路線	・西方コース ・沢水加コース ・倉沢・富田コース ・菊川東循環コース ・菊川西循環コース ・丹野・嶺田コース ・三沢・河東コース ・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
回収状況	29票（西方コース8票、沢水加コース7票、倉沢・富田コース7票、菊川東循環コース1票、菊川西循環コース3票、丹野・嶺田コース1票、三沢・河東コース1票、奈良野・布引原コース1票）

- 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 1～2 日」、「週 3～4 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 17.2%を占め、「時間が合わないから」や「路線（行き先）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約 3 割を占めており、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。
- コミュニティバスの改善点は、「運行便数の増便」に次いで「バス停の待合施設（ベンチ、屋根）の設置（34.5%）」が多く、運行サービスの満足度でも停留所の待合環境に対する不満度が約 4 割と多く、待合環境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	<ul style="list-style-type: none"> ・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：令和 6 年 10 月 22 日（火）、7 時 00 分～19 時 30 分まで
配布・回収状況	配布数 925 票、回収数 254 票（回収率 27.5%）

- 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コンビニ等商業施設の整備・充実（59.4%）、駅構内の待合環境の整備（49.6%）、JR 東海道線の運行本数の増便（47.6%）に対する回答が多い。

（３）地区別意見交換会

日常生活の移動実態や公共交通に対するニーズ等について市民の生の意見を把握するため、中学校区を基本に 3 地区で意見交換会を開催した。

- 河城地区：令和 7 年 2 月 28 日（金）午後 7 時～、河城地区センター、15 人
- 平川地区：令和 7 年 3 月 5 日（水）午後 7 時～、ひらかわ会館、9 人
- 加茂地区：令和 7 年 3 月 14 日（金）午後 6 時 30 分～、加茂地区センター、13 人

①日常生活における移動の困りごとについて

河城地区	<ul style="list-style-type: none"> ○バス停までの移動が大変。 ○畑無公会堂まで行くのが大変。 ○南部に行くコミュニティバスがなくて困っている。
平川地区	<ul style="list-style-type: none"> ○一人暮らしなど送迎等を頼むことが出来ない家庭は足が無くて困るのではないかな。 ○運転免許を返納出来ないから、困っている割合が低い可能性もあり、もっと公共交通を利用しやすくした方が良い。 ○二人世帯が急速に増加しており、片方が亡くなり、独居世帯になると、市外へ転出する方が多い。
加茂地区	<ul style="list-style-type: none"> ○白岩段では世帯数が少なく高齢者が非常に多い。コミュニティバスは高台の下を運行しているため、利用するためには坂を上り下りする必要がある。 ○コミュニティバスの本数は菊川西循環コースで 6 本となっているが、実際、駅や病院に行けるのは 1 日 2 本と少ないことから、高齢者も運転免許返納が出来なく、自身で運転している人が多い。

②公共交通（コミュニティバス）の改善点について

河城地区	<p>○倉沢・富田コース、沢水加コースについて、フリー乗降にして欲しい。</p> <p>○道幅が広い所を地域で探して、少しルートの検討をして欲しい。または、1つ2つバス停を増やして欲しい。</p> <p>○フリー乗降が難しいのであれば、停留所を増やしてもらえるといいのではないかな。</p> <p>○沢水加コースの1便と3便について、地区センターに立ち寄って欲しい。</p> <p>○夏限定（7～9月）だけでもいいので7時10分頃に潮海寺から河城小学校まで乗れるようにして欲しい。</p> <p>○公共交通のパンフレット等を知らない人が多いと思う。時刻表が見つらく、乗らない人はどのバスがどこに連れて行ってくれるか分からない。</p> <p>○公共交通マップは各コースのパンフレットを作ってもらえると地域で回覧できる。</p>
平川地区	<p>○バス停まで歩いていくのが大変（池村公民館周辺）なため、奈良野・布引原コースについて、フリー乗降にして欲しい。</p> <p>○もう少しバス停を増やしたら利用しやすいのではないかな（平田、堤付近）</p> <p>○現在、集落がないエリアを運行しているため、池村公民館沿い～路線バスの間の道路を運行して欲しい。</p> <p>○バス停付近に駐輪場が増えたら、もっと利用しやすくなるのではないかな。</p> <p>○コミュニティバスは、菊川駅まで乗り継ぎすれば行けるが、何便か駅への急行便があったら良い。</p> <p>○コミュニティバスを使ってみたいけど使ったことがない人が結構いるのではないかな。より詳しい説明会をして頂ければ、増えると思う。</p> <p>○コミュニティバスは必要なもので、無くしては困る。</p> <p>○試験的に試乗する機会があれば、抵抗なく利用する人が増えるのではないかな。</p> <p>○予約便について、利用の仕方が知らない人が多いのではないかな。</p>
加茂地区	<p>○西循環と東循環は大きく循環しており、行きたい場所にいくために時間がかかり少し不便なのではないかな。本数もあまり多くない。</p> <p>○時刻表が見つらい。色々な方面へ行くことが出来る JA 菊川中央支店を起点に、時刻表を作成した方が分かりやすいのではないかな。</p> <p>○高齢者にとってはこの路線図を理解することが困難ではないかな。乗り換えた方が早いとしても、それが分からないから、循環コースに乗って時間をかけて行くのではないかな。</p> <p>○よく利用する施設へのアクセス方法などについて、モデルコースを作って周知したら、高齢者には分かりやすいのではないかな。</p>



▲河城地区



▲平川地区



▲加茂地区

(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
回収票数	小笠高校 170 票、常葉大学附属菊川高校 364 票、合計 534 票

- 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」と回答した方は小笠高校で 47.6%を占めており、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は「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や、分かりやすいバス路線図や時刻表の配布の回答が多い。

(5) 主要施設アンケート調査

調査方法等	<ul style="list-style-type: none"> ・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）、田子重小笠店 ・調査方法：調査員による直接ヒアリング ・調査日時 <ul style="list-style-type: none"> ・菊川市立総合病院：令和6年11月13日（水）8：30～17：00 ・えんてつ菊川ショッピングセンター：令和6年10月22日（火）9：30～17：30 ・田子重小笠店：令和6年10月22日（火）9：00～17：00
回収票数	菊川市立総合病院 181 票、えんてつ菊川ショッピングセンター111 票、田子重小笠店 127 票、合計 422 票

- 施設へ来るまで不便と感じている方は 8.5%を占め、免許を持っていない方でその割合が 17.6%と多く、その理由として「家族等の送迎・同乗に頼らなければならない（18.9%）」の回答が多い。
- 菊川市コミュニティバスの改善点は、「特になし」を除くと、「運行便数の増便（17.8%）」、「バス停の数を増やす（11.8%）」の順で多い。

(6) 交通事業者ヒアリング調査 ※調査方法：メールによる送付・回答

1) バス事業者（しずてつジャストライン(株)）

①利用者層や動向の変化など、近年の交通事情について	・コロナ前利用者の8割程度までバス利用者が戻ってきたが、生活様式の変化等により公共交通利用者自体が復調しない傾向にある。
②運行や経営上の課題・問題点などについて	<ul style="list-style-type: none"> ・運転士不足 ・2024年問題への対応（「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）」の改正） ・燃料の高騰
③利用者等から寄せられている声（意見・要望）について	・バス停近隣にお住いの住民からのバス利用者マナー（ゴミ・タバコのポイ捨て、大きな声で談笑しながらバスを待つ等）に関するご意見
④菊川市の計画や施策に提言・期待することや、行政と協働で実施したい取組などについて	<ul style="list-style-type: none"> ・運転士の確保に向けた周知への協力 ・路線バスの利用促進を目的とした通学定期券購入費の支援

2) 菊川市コミュニティバス事業者 ※(株)第一通商は市からの運行請負業者

①利用者層や動向の変化など、近年の交通事情について

- ・利用者層は主に高齢者。
- ・しずてつジャストラインの値上げに伴い、高校生の利用者が増えた。

②運行や経営上の課題・問題点などについて

- ・従業員の安定雇用の欠如：3年毎の競争入札により、委託業者が変更されるたびに従業員が新たな雇用契約を締結する必要があり、有給休暇や昇給などがリセットされる。これが従業員のモチベーション低下や、質の低下、高齢化に繋がっている。
- ・業務の長期的な継続性が不透明：3年契約のため、短期的なコスト競争が優先されやすい環境が生まれ、長期的な投資（無線の導入、車両内外の清掃、乗務員教育）を行いにくい。

③利用者等から寄せられている声（意見・要望）について

- ・100円で利用できてありがたい。

④菊川市の計画や施策に提言・期待することや、行政と協働で実施したい取組などについて

- ・持続可能な運行体制の整備：長期的な視点での運行委託契約の見直しを提案します。例えば、5年または10年単位の契約とし、安定した運行体制を構築することで、運転手の雇用条件改善やサービス品質向上を実現します。地域特性に応じたルートの変更や、住民ニーズに合ったダイヤ編成を定期的に検討して頂きたい。
- ・デジタル技術の活用：バスの運行状況や混雑度をリアルタイムで確認できるアプリの導入。地域内での観光・商業スポットとの連携機能をアプリに統合し、コミュニティバスの周知拡大及び観光振興を目指す。

3) タクシー事業者（菊川タクシー(株)、堀之内タクシー(株)）

①利用者層や動向の変化など、近年の交通事情について

- ・コロナ禍もあけ、人流は増えつつある。日によっては繁忙時間帯に供給が追いつかない時間帯も見受けられるようになってきた。
- ・高齢者層の利用増加、運転免許証返納割引を利用
- ・利用目的により移動の時間は皆だいたい同じで混むため、時間指定の予約が増加
- ・コロナ禍以前には戻っていない（今後も以前には戻らない）

②運行や経営上の課題・問題点などについて

- ・乗務員の不足
- ・乗務員も含め従業員の高齢化
- ・運行管理者の確保（ロボット点呼の導入）

③利用者等から寄せられている声（意見・要望）について

- ・乗りたいときに対応してほしい。

④菊川市の計画や施策に提言・期待することや、行政と協働で実施したい取組などについて

- ・高齢者の移動（買い物、病院の受診）、企業の出張など菊川市でのタクシーの移動はこれからも需要は見込まれると思う。公共交通を維持するために、区域運行（デマンド）の拡張や公共交通の運転者を確保するためにお力を貸して頂けると助かる。
- ・御前崎市（や旧小笠町）で実施のタクシー代助成券などの高齢者支援は、こもりがちな高齢者が一人で、または連れ立って、外出するきっかけづくりになっている（なっていた）。

1-4 菊川市地域公共交通網形成計画の評価

(1) 実施事業の取組状況

菊川市地域公共交通網形成計画において掲げた 12 の実施事業の取組状況は以下の通りである。

目標	実施事業	取組み内容	取組状況
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	○2020 年度から奈良野・布引原コース、三沢・河東コースのデマンド運行へ移行 ○2023 年度からデマンド運行でのフリー降車区域の設定 ○2020～2024 年度にかけて、路線変更やバス停の増設・移設、施設・団地への乗入れを実施	実施済
	【事業 2】 路線バス及び自主運行バスの維持	○牧之原市、島田市、菊川市の 3 市共同自主運行バス（萩間線）の運行 ○しずてつジャストライン（菊川浜岡線）の運行支援	実施済
	【事業 3】 JR 東海道線の利用促進 ・ 菊川駅整備検討 ・ イベント企画・開催	○2022 年度から菊川駅の橋上駅舎や南北自由通路、北口・南口駅前広場等を整備中 ○「さわやかウォーキング」の開催	実施済
	【事業 4】 タクシーの利用促進	○タクシー協会で、65 歳以上かつ運転免許返納者を対象に運賃の 1 割引を実施	一部実施
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	○2022 年度から菊川駅の橋上駅舎や南北自由通路、北口・南口駅前広場等を整備中（再掲） ○地区センター・コミュニティセンターへの停留所の増設や待合場所の確保 ○駅前不法駐輪自転車対策（巡回・駐輪場整備）	実施済
	【事業 6】 バス停の待合環境の整備	○地区センター・コミュニティセンターへの停留所の増設や待合場所の確保（再掲）	実施済
	【事業 7】 利用しやすい車両（バス・タクシー）整備	○ユニバーサルデザインタクシーを 16 台、福祉車両 3 台（令和 6 年 12 月）	実施済
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 ・ 公共交通総合マップの作成・配布	○菊川市コミュニティバスコース図・時刻表発行 ○持ち運びに便利なポケット時刻表を発行 ○個別路線版時刻表を研究	一部実施

目標	実施事業	取組み内容	取組状況
		<p>○菊川市コミュニティバス時刻表情報をオープンデータへの提供（駅すばあとやナビタイム、グーグルマップで経路検索が可能となった）</p> <p>※「公共交通総合マップ」の作成・配布は未実施</p>	
④高齢者が外出しやすいサービスの提供	<p>【事業 9】高齢者の外出支援制度の導入</p>	<p>○菊川警察署の協力のもと「運転免許自主返納者に対するの優遇措置の周知」</p> <p>○社会福祉協議会での福祉有償運送事業の実施</p> <p>※高齢者に配慮した外出支援制度の検討は未実施</p>	一部実施
⑤商業施設等との連携による公共交通利用促進	<p>【事業 10】商業施設等との連携サービスの導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・割引サービス・企画切符等の導入 ・おでかけモデルプランの作成 ・バス停のネーミングライツや企業広告等の導入 	<p>○出前行政講座“コミュニティバスの乗り方教室”として、「マイ時刻表の作成や乗車体験会、買い物ツアー（2021 年度に 4 回開催、26 人参加）などを開催</p> <p>※割引サービス・企画切符等の導入と、バス停のネーミングライツや企業広告等の導入は未実施</p>	一部実施
⑥公共交通の維持・確保に関する意識醸成	<p>【事業 11】公共交通利用促進活動の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バス等の乗り方教室の開催 	<p>○静岡県と連携し、ハッピーライドプロジェクトとして小学生の無料乗車を実施（2024 年度、2 日間）</p> <p>○“コミュニティバスの乗り方教室”として、以下の施策を実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・出前行政講座 <ul style="list-style-type: none"> ・2018 年度、4 回、81 人参加 ・2022 年度、6 回、69 人参加 ・2023 年度、4 回、43 人参加 ・コミタクくん買い物ツアー（2021 年度、4 回、26 人参加） <p>○出張健康チェックへの交通手段として、菊川市コミュニティバスを紹介（チラシに時刻掲載）</p>	実施済
⑦公共交通の輸送を担う人材確保	<p>【事業 12】運転手の確保策の実施</p>	<p>○菊川市コミュニティバスの時刻表へ、しずてつジャストライン(株)、菊川タクシー(有)、堀之内タクシー(株)の運転手募集情報を掲載</p>	実施済

(2) 目標指標の達成状況

菊川市地域公共交通網形成計画において設定された評価指標（アウトプット）の達成状況は、7項目のうち、1項目（外出する際の困り具合）が達成で、6項目が未達成となっている。人口減少や新型コロナウイルス感染症の拡大を要因とする外出自粛等により、公共交通利用が減少しており、目標達成に影響したものと推察される。

「第2次菊川市総合計画」で掲げた政策指標は、「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」で2015年時点と比較して、悪化し、未達成となっている。また、コミュニティバス1日当りの利用者数は、2015年時点よりやや増加したものの、未達成となっている。

■評価指標（アウトプット指標）の達成状況 ※事業の実施状況や整備の量を直接示す指標

目標	評価指標	目標値	実績値		達成状況
			2018年度	現況	
①利用しやすい公共交通網の形成	公共交通利用者満足度※1	50%	46.6%	43.0%	未達成
②利用しやすい環境整備や車両導入	乗り継ぎのしやすさ利用者満足度※2	35%	30.8%	27.7%	未達成
③分かりやすい公共交通の情報提供	運行情報案内利用者満足度※3	60%	55.1%	50.0%	未達成
④高齢者が外出しやすいサービスの提供	外出する際の困り具合※4	55%	60.5%	50.7%	達成
⑤商業施設等との連携による公共交通利用促進	商業施設等との連携による利用促進活動の導入件数※5	5件以上	0	4件	未達成
⑥公共交通の維持・確保に関する意識醸成	乗り方教室参加者数※6	延560人	84人	延219人	未達成
⑦公共交通の輸送を担う人材確保	運転手等確保策の実施回数※7	延5回	0	延1回	未達成

※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



■政策指標の達成状況 ※事業実施の効果を示す成果指標

評価指標	目標値	実績値		達成状況
		2015年度	現況	
「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	59.0%	43.5%	39.9% (2024年)	未達成
コミュニティバス1日当りの利用者数	145人/日	124人/日	129人/日 (2023年)	未達成

1-5 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。

①人口減少、高齢者や学生など交通弱者への対応

菊川市の総人口は、2020 年をピークに緩やかに減少傾向となっており、「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となっている。菊川市の高齢化率は、2024 年 3 月 31 日現在 28.2%（住民基本台帳）と年々上昇し、将来推計人口を見ると、2040 年には 30%を超えており、今後更なる少子高齢化の進展が予想される。

市民アンケート調査では、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 22.0%を占め、20 歳未満や運転免許を持っていない方で困り具合が高くなっている。

また、民間バス等利用実態調査では、菊川浜岡線で高校生が、萩間線で高校生と中学生による通学利用の割合が多くなっている。

以上のことから、高齢者や学生などの交通弱者が、通勤・通学、通院、買い物及び趣味・娯楽などといった日常生活及び社会生活に不可欠な移動手段を確保することが必要である。

②広域的な移動を担う鉄道・路線バス・自主運行バスの路線維持・利用促進が必要

広域的な移動を担う鉄道（JR 東海道線）と路線バス・菊川浜岡線、自主運行バス・萩間線の利用者は、コロナ禍以降増加傾向であるものの、人口減少や生活様式の変化等により、コロナ禍前の水準まで回復していない。

これら公共交通は、「菊川市立地適正化計画（令和 4 年 3 月）」で「基幹的公共交通軸」として位置付けられ、維持・充実が求められている。

鉄道（JR 東海道線）と路線バス・菊川浜岡線、自主運行バス・萩間線は、今後も拠点間を繋ぐ公共交通として、維持・充実できるよう路線の維持や利用促進に取り組むことが必要である。

③交通結節点の機能強化

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、菊川駅や菊川市立総合病院などで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（利用者）で「乗り継ぎのしやすさ」について鉄道が 26.4%、菊川市コミュニティバスが 22.3%、路線バス（菊川浜岡線）が 38.8%と低い。

現在、整備中の菊川駅の周辺整備事業（令和 4～9 年度）を進めるとともに、それ以外の交通結節点について、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公共交通空白地域の解消

菊川市の公共交通利用圏域（鉄道駅より半径 800m 以内、バス停より半径 300m 以内）は、人口ベースで 85.8%と、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、内田地区など一部地域で公共交通空白地域が点在している。また、公共交通利用圏域について、フリー乗降区間のバス停半径 300m 以内を含みつつ、菊川浜岡線の日中（8 時～15 時台）運行していない区間（菊川警察署東～土橋）の利用圏域を除いた場合の公共交通利用圏域は、人口ベースで 84.3%となっており、比較的人口が多い加茂地区から横地地区の一部にかけて公共交通空白地域が存在している。

バス停の新設やフリー乗降区間の設置について、バス停付近の地権者や警察等関係機関との協議・調整を図りながら、検討を行い、公共交通空白地域を解消していく必要がある。

⑤市民・来訪者に分かりやすい運行情報の提供

市内を運行中の路線バスや自主運行バス、菊川市コミュニティバスの運行情報案内は、事業者のホームページ上への掲載やパンフレットの配布により行っているが、市民アンケート調査では、公共交通の利用促進を図るための効果的な取り組みとして、「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（31.4%）」が 1 番目、「路線バスや菊川市コミュニティバス等のコースや時刻表等を掲載した公共交通マップの作成・配布（30.5%）」が 2 番目に多い。

このため、多様な情報媒体を活用しながら、分かりやすい情報の提供・充実をしていく必要がある。

⑥利用促進に向けた市民意識の醸成

菊川市の公共交通は、人口減少や少子高齢化に加えて、新型コロナウイルス感染症の影響やリモートワークなど生活様式の変化により、コロナ禍前まで回復していない状況で、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増している。

事業者ヒアリング調査では、運行や経営上の課題として、運転士不足や高齢化、2024 年問題（改善基準告知の改善）への対応などが指摘されている中で、公共交通を今後も維持していくためには、市民の協力や利用促進による新たな利用者の獲得が不可欠であり、公共交通の利用に対するより一層の意識の醸成が必要である。

⑦多様な主体の連携による持続可能性の確保

菊川市では、菊川市コミュニティバス運行経費（2024 年度、約 3,100 万円）の他、路線バス・菊川浜岡線や自主運行バス・萩間線にも負担金、補助金を支出している。

市民アンケート調査を見ると、公共交通の負担方法として「市の公的負担に加えて、企業や住民の協力で不足分を負担する」が 39.3%と最も多くなっている。

市内には既存公共交通のほか、施設の送迎バスなど地域の輸送資源が存在しているため、市民（地域）、交通事業者、行政の役割分担を図りながら、公共交通に対する行政負担額の削減、運転手不足への対応などの観点から、多様な主体が連携し、各地域に適した持続可能な仕組みづくりを構築することが必要である。

2 地域公共交通の構築に係る基本的な方針

(1) 地域公共交通の構築に係る基本的な方針

上位計画である「第3次菊川市総合計画（策定中）」では、基本理念として「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－」を、将来像として「誰もが夢叶う 幸せ創生都市“菊川”」と掲げている。

本計画では、公共交通に関する課題を解決し、利用しやすい地域公共交通を構築するため、次の基本理念及び基本方針を設定する。

【第3次菊川市総合計画（策定中）のまちの将来像】

《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》誰もが夢叶う 幸せ創生都市“菊川”

【地域公共交通の基本理念】

地域公共交通の維持・継続により、暮らしの質を保ち、地域を支える

【公共交通に関する課題】

人口減少、高齢者や学生など交通弱者への対応

広域的な移動を担う鉄道・路線バス・自主運行バスの路線
維持・利用促進が必要

交通結節点の機能強化

公共交通空白地域の解消

人口減少、高齢者や学生など交通弱者への対応（再掲）

市民・来訪者に分かりやすい運行情報の提供

利用促進に向けた市民意識の醸成

多様な主体の連携による持続可能性の確保

【基本的な方針】

基本方針①：市内外へ移動しやすく、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築を目指す

基本方針②：公共交通を安心して利用できる環境を整備し、利便性向上を目指す

基本方針③：多様な主体・資源との連携による持続可能な地域公共交通を目指す

基本方針①

：市内外へ移動しやすく、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築を目指す

- 広域アクセスを担う鉄道や路線バス（菊川浜岡線）、自主運行バス（萩間線）と、菊川市コミュニティバス、タクシー及び送迎バス等により、各公共交通機関が提供するサービスの特徴を活かし、市民の移動実態に合った生活圏を考慮しながら、市内外へ移動しやすい地域公共交通ネットワークの構築を目指す。
- 菊川市コミュニティバスについて、運賃制度の見直しや、公共交通空白地域（終日、日中時間帯など）が存在する地域の解消に資するルート見直しなどにより、利用しやすい地域公共交通の実現を目指す。
- 高齢者ドライバーの交通事故の防止や地域公共交通の利用促進を図るため、高齢者の運転免許自主返納を促進するための支援制度の見直し等により、移動しやすい環境づくりの充実を目指す。

基本方針②：公共交通を安心して利用できる環境を整備し、利便性向上を目指す

- 各公共交通機関同士を有機的に接続させ、乗り継ぎに対する負担の軽減や利便性の向上が図られるよう、菊川駅の周辺整備事業の整備を推進しつつ、複数の公共交通機関が接続するバス停については待合空間の整備やダイヤ同士の接続強化など交通結節点の機能強化を目指す。
- 公共交通総合マップの作成・配布など、多様な情報媒体を活用するとともに、利用方法が分かりやすい「マイ時刻表」の作成等により、分かりやすい情報提供の充実を目指す。

基本方針③：多様な主体・資源との連携による持続可能な地域公共交通を目指す

- 令和5年度に宣言した「ゼロカーボンシティ」の実現に向けて、カーボンニュートラルの取り組みを一層展開するため、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）や社会福祉協議会、商工会、企業など多様な主体と連携を図りながら、多様な主体の参画により公共交通を支え・育て・守る意識を啓発し、「乗って支える」仕組みの構築を目指す。
- 地域の輸送資源の活用や、目的地となる施設（観光施設、商業施設等）など他分野・産業との連携を図りながら、地域公共交通サービスの維持や利便性向上を目指す。
- A I デマンドや公共ライドシェア、自動運転バスなど先進技術を活用した移動の仕組みについて研究を進めながら、新たな移動手段の検討により、持続可能な地域公共交通を目指す。

(2) 公共交通網のあり方

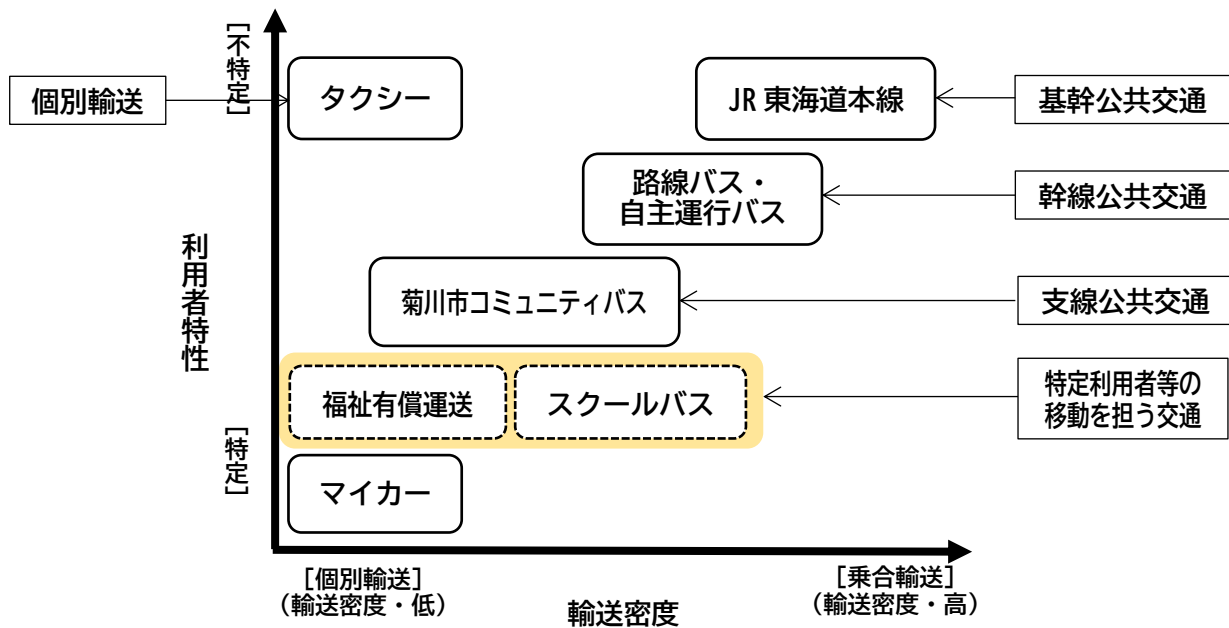
前項で掲げた基本方針の実現に向けて、菊川市の地域公共交通ネットワークは、役割分担を図りながら、維持・継続できるよう、市外及び市内の移動を担う骨格となる「基幹公共交通」と「幹線公共交通」と、市内の移動サービスを支援する「支線公共交通」、これらを利用できない個別ニーズに対応する「個別輸送」及び特定の利用者等の移動を担う交通により、各公共交通機関が提供するサービスの特徴を活かしながら、体系的な地域公共交通ネットワークを構築する。

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、限られた車両や財源を有効活用するよう、可能な限り市民の目的地や住宅地等をカバーしながら、運行ルート・バス停の見直し、フリー乗降区間の見直し等について検討し、利便性の向上を図る。

■各公共交通機関の機能分担

機能分類		性格	交通機関	確保・維持策
鉄道	基幹公共交通	・基幹公共交通は、浜松市、静岡市方面など都市間を連絡するメインの公共交通軸。	JR 東海道本線	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保。
	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	地域公共交通確保維持改善事業（幹線補助）、バス運行対策費補助金（静岡県）及び3市（菊川市、牧之原市、島田市）共同補助を活用し持続可能な運行を目指す。
バス交通等	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	市町自主運行バス事業費補助金（静岡県）を活用し持続可能な運行を目指す。
	個別輸送	・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、高齢者や出張者などの移動を支援。	タクシー	地域住民、交通事業者と協議の上、利用ニーズに応じた運行水準を確保。
特定利用者等の移動を担う交通		・一人で移動が困難な方や生徒・学生等特定の利用者等の移動を担う交通	福祉有償運送、スクールバス等送迎バス	
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等）を積極的に図るべき拠点。	菊川駅、小笠支所 市立総合病院	
乗継拠点		・交通結節点を補完し、菊川市コミュニティバスが複数（4コース以上）乗入れているバス停で、かつ、既存の交通結節点から800m圏外のバス停。待合空間の整備等機能強化を図るべきポイント。	JA 菊川中央支店周辺	

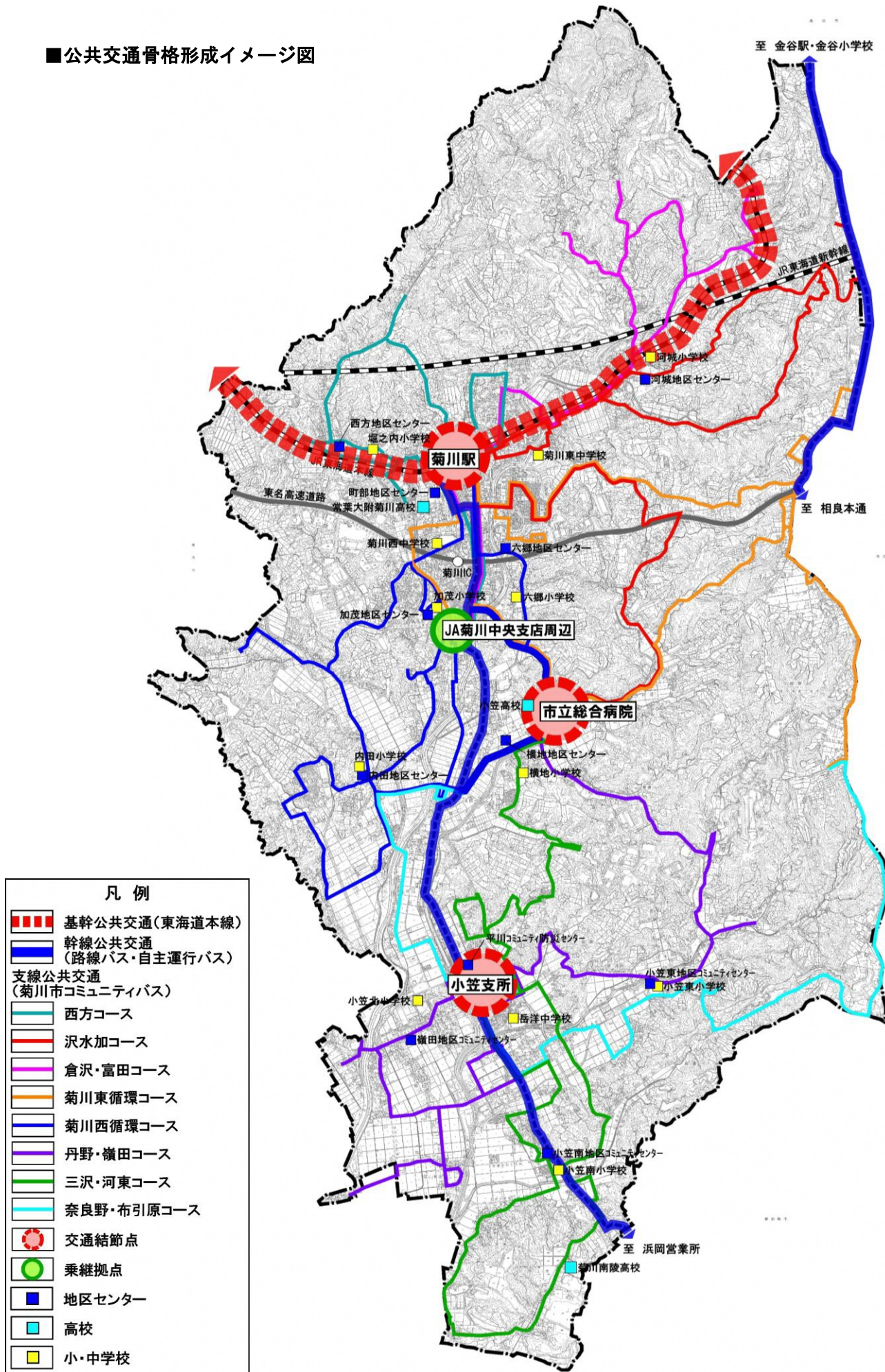
■輸送密度と利用者特性による地域公共交通の分類



■地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用した補助路線バス（菊川浜岡線）の位置付け

役割	菊川浜岡線は、菊川駅前～菊川市立総合病院～浜岡営業所を結ぶ路線で、菊川市及び御前崎市民にとって菊川市立総合病院までの通院、菊川駅を利用した通勤、沿線の高校までの通学手段として利用されている路線。
維持・確保策	鉄道や路線バスとの接続を確保しながら、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し、持続可能な運行を行う。
必要性	菊川浜岡線の維持・確保のため、市の財政負担だけでは運行の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）の活用により、地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組みを継続していくことが必要である。

■公共交通骨格形成イメージ図



(3) 計画の目標

3つの地域公共交通の構築に係る基本的な方針を実現するため、達成すべき計画の目標を下記のとおり定めます。

【基本的な方針】

基本方針①

：市内外へ移動しやすく、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築を目指す

【計画の目標】

目標①

：市内外への移動しやすさ向上

浜松市、静岡市方面など都市間連絡や御前崎市など近隣自治体への移動しやすさの向上を図るため、鉄道（JR 東海道本線）や路線バス（菊川浜岡線）、自主運行バス（萩間線）といった広域公共交通を維持・継続するよう、利便性向上や利用促進により、市外への移動しやすさ向上を目指す。

また、市内の移動しやすさ向上に資するよう、菊川市コミュニティバスの利便性向上や運行内容の見直しにより、公共交通空白地域の解消を図るとともに、鉄道やバスなどの地域公共交通を補完するタクシーの維持や利用促進を目指す。

基本方針②

：公共交通を安心して利用できる環境を整備し、利便性向上を目指す

目標②

：利用しやすい公共交通環境の整備

各公共交通機関同士の連携に資するよう、交通結節点での乗継環境の向上や待合環境の整備を目指す。

また、人にやさしい車両の導入や、市民や来訪者、観光客などに分かりやすい地域公共交通に係わる情報提供の充実により、利用しやすい環境づくりを目指す。

基本方針③

：多様な主体・資源との連携による持続可能な地域公共交通を目指す

目標③

：地域全体で支える公共交通網の構築

行政、交通事業者、地域・企業など多様な関係者との連携・協働により、公共交通の維持に関する市民意識の醸成や新たな担い手確保など地域で支える持続可能な公共交通網の構築を目指す。

また、交通を地域の暮らしと一体として捉え、他分野・産業との連携により、地域公共交通の維持・活性化を目指す。

3 実施事業

(1) 実施事業一覧

3つの基本目標の実現に向けて、次の実施事業を実施する。

■実施事業一覧

基本的な方針	基本目標	実施事業（案）	◎実施主体・○関連主体						
			菊川市	国・静岡県	交通事業者			地域・企業	その他関係者
					鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者		
基本方針①：市内外へ移動しやすく、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築を目指す	基本目標① ：市内外への移動しやすさ向上	①路線バス及び自主運行バスの維持及び利用促進	◎	○		◎			
		②菊川市コミュニティバスの再編	◎				◎	○	
		③JR東海道本線の利用促進	◎	○	◎				
		④高齢者など移動支援の充実	◎				◎	○	○
基本方針②：公共交通を安心して利用できる環境を整備し、利便性向上を目指す	基本目標② ：利用しやすい公共交通環境の整備	⑤交通結節点の機能強化	◎		○	○	○		
		⑥利用しやすい車両（バス・タクシー）の導入促進	◎	○		◎	◎		
		⑦運行情報提供の充実	◎		○	○	○		
基本方針③：多様な主体・資源との連携による持続可能な地域公共交通を目指す	基本目標③ ：地域全体で支える公共交通網の構築	⑧公共交通利用促進活動の実施	◎			◎	◎	○	
		⑨運転手の確保策の実施	◎			◎	◎		
		⑩他分野・産業との連携	◎			◎	◎	◎	
		⑪先進技術の導入に向けた研究	◎			○	○	○	

（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 市内外への移動しやすさ向上

【事業１】路線バス及び自主運行バスの維持及び利用促進

拠点間及び拠点と周辺都市を結ぶ路線バス（菊川浜岡線）と自主運行バス（萩間線）については、市ホームページや菊川市コミュニティバス等のコース図・時刻表への掲載により、運行情報提供の充実を図る。

また、小学校遠距離通学費補助について、引き続き実施する。

なお、菊川浜岡線は「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）」を、自主運行バス（萩間線）は牧之原市・島田市・菊川市の３市共同補助を活用しつつ、予算の範囲内で必要に応じて支援し、持続可能な確保・維持を目指す。

【実施主体】バス事業者、菊川市 《関連主体》静岡県

【実施スケジュール（年度）】

事業	実施項目	2026	2027	2028	2029	2030
路線バス及び自主運行バスの利用促進	利用促進策の検討・実施（順次）					
通学費補助の導入	実施					

■路線バス（地域間幹線）及び自主運行バス事業及び実施主体の概要

路線名	菊川浜岡線	萩間線
起点～経由地～終点	菊川駅前～菊川市立総合病院～浜岡営業所	相良本通～金谷駅前～金谷小学校
事業許可区分	４条乗合	４条乗合
運行態様	路線定期運行	路線定期運行
実施主体	しずてつジャストライン(株)	しずてつジャストライン(株)
補助事業の活用	地域公共交通確保維持事業（幹線補助）	３市共同補助

【事業２】菊川市コミュニティバスの再編

路線バス（菊川浜岡線）の日中時間帯（８時～１５時台）で運行していない区間（菊川警察署東～土橋）は、比較的人口が多く、公共交通空白地域の解消を図るため、菊川市コミュニティバスのルート変更など再編を行う。

また、更なる利便性向上に向けた公共交通空白地域の解消を図るため、バス停の新設やフリー乗降・フリー降車区間の拡大について、交通事業者や警察などの関係機関や、バス停付近の地権者と協議・調整を図りながら検討する。

菊川市コミュニティバスの運賃について、利用者の利便性向上を図るため、要支援認定者や運転経歴証明書交付対象者等への免除内容の拡充を行うほか、将来的な運賃見直しの検討を行う。さらに、菊川駅から菊川ＩＣにかけては、人口が多く集中し、商業施設や公共施設などの主要施設が多く集積しているため、これら中心市街地内への移動を支援する公共交通の運行拡大について検討する。

【実施主体】 菊川市、タクシー事業者 《関連主体》 地域

【実施スケジュール（年度）】

事業	実施項目	2026	2027	2028	2029	2030
菊川市コミュニティバスの再編	運賃の見直し検討・実施					
	再編検討・実施					

■菊川市コミュニティバスの運行概要

運行ルート・便数	コース	運行時間帯	便数
	西方コース	7：04～15：40	往復各4便
	沢水加コース	7：16～16：40	往復各5便
	倉沢・富田コース	7：15～17：20	往復各6便
	菊川東循環コース	7：04～17：02	6便
	菊川西循環コース	7：27～16：31	6便
	丹野・嶺田コース	7：06～16：51	往路5便、復路4便
	三沢・河東コース※午後便は予約型	7：07～12：48	6便（午前）、3便（午後）
	奈良野・布引原コース（予約型）	7：30～16：50	往復各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 <ul style="list-style-type: none"> ・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） 		

【事業3】 JR 東海道本線の利用促進

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。

現在整備中である菊川駅の周辺整備事業（2022～2027年度）を進めるとともに、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」等各種イベントとの連携による利用促進を実施する。

【実施主体】 鉄道事業者、菊川市 《関連主体》 静岡県

【実施スケジュール（年度）】

事業	実施項目	2026	2027	2028	2029	2030
東海道本線の利用促進	菊川駅整備促進					
	イベント企画・開催					

【事業4】高齢者など移動支援の充実

運転免許自主返納に対する負担の抵抗感を軽減するため、「運転経歴証明書」交付手数料の全額補助を実施するとともに、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「運転免許自主返納者等サポート事業」についてホームページや広報誌への掲載等により周知を行うとともに、サポート店の拡充等について検討・実施する。

【実施主体】タクシー事業者、菊川市 《関連主体》 菊川警察署、企業

【実施スケジュール（年度）】

事業	実施項目	2026	2027	2028	2029	2030
運転免許自主返納者等サポート事業の見直し検討	全額補助実施	→				
	制度拡充検討		→	→	→	→

目標② 利用しやすい公共交通環境の整備

【事業5】交通結節点の機能強化

交通結節点（JR 東海道本線菊川駅、市立総合病院、小笠支所）及び乗継拠点（JA 菊川中央支店周辺）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について検討する。

【実施主体】菊川市 《関連主体》 鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者

【実施スケジュール（年度）】

事業	実施項目	2026	2027	2028	2029	2030
交通結節点の機能強化	整備内容検討・					
	調整、実施（順次）		→	→	→	→

【事業6】利用しやすい車両（バス・タクシー）の導入促進

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6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。

【実施主体】バス事業者、タクシー事業者、菊川市 《関連主体》 静岡県

【実施スケジュール（年度）】

事業	実施項目	2026	2027	2028	2029	2030
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					
			→	→	→	→

【事業7】運行情報提供の充実

現在配布中の「菊川市コミュニティバスコース図・時刻表」については、菊川市コミュニティバスだけでなく、鉄道、路線バス、自主運行バス及びタクシーなどの運行概要情報や、菊川浜岡線で実施中のバスロケーションシステムなどを網羅した「公共交通総合マップ」を作成し、広く配布するとともに、菊川市コミュニティバスについてコースごとの分かりやすい時刻表を配布する。

また、「バスの時刻表の見方が分からない」、「どのように乗り継ぎをすればよいか分からない」といった声に対応するため、利用したい停留所・駅と時刻のみを記載した「マイ時刻表」を作成・提供する。

さらに、現在運行中の「GTFS（バス情報オープンデータ）」について、菊川市コミュニティバスの再編や路線バス等のダイヤ見直し等に合わせて、データ更新を継続的に実施する。

【実施主体】 菊川市 《関連主体》 鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者

【実施スケジュール（年度）】

事業	実施項目	2026	2027	2028	2029	2030
公共交通総合マップの作成・配布	マップ作成・配布	→				
	周知PR（継続実施）		→	→	→	→
マイ時刻表の作成	内容検討・調整	→				
	実施		→	→	→	→
GTFSのデータ更新	実施（再編に合わせて）	→	→	→	→	→

目標③ 地域全体で支える公共交通網の構築

【事業8】公共交通利用促進活動の実施

引き続き将来的な利用者となる小学生などを対象に、路線バスやコミュニティバスの乗り方教室を随時開催する。

また、小学生のバス利用を促進し、バス利用者の増加につなげるため、2024年度から静岡県で実施中の「ハッピーライド in 静岡プロジェクト（小学生バス無料デー）」について、県の取組みに合わせて実施する。

【実施主体】 バス事業者、菊川市、静岡県 《関連主体》 地域

【実施スケジュール（年度）】

事業	実施項目	2026	2027	2028	2029	2030
バス乗り方教室の開催	実施（随時）	→	→	→	→	→
小学生バス無料デー導入	実施	→	→	→	→	→

【事業9】運転手の確保策の実施

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行っているものの、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、市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策について検討する。

また、バスの乗り方教室の開催【事業8】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。

【実施主体】バス事業者、タクシー事業者 《関連主体》菊川市

【実施スケジュール（年度）】

事業	実施項目	2026	2027	2028	2029	2030
運転手の確保策の実施	イベント検討、調整	→				
	実施		→	→	→	→

【事業10】他分野・産業との連携

令和7年4月より利用を開始した矢崎部品株式会社ものづくりセンター（牧之原市）が運行する従業員送迎バスの市民利用について、周知PRを行うとともに、市及び周辺自治体で運行中の送迎バスの活用について、拡大を検討する。

また、商業施設等と連携し、需要の掘り起こしを図るため、公共交通の利用に付加価値を付けた割引サービス等の導入について検討・実施する。

さらに、菊川市コミュニティバスについて、農産物の販路拡大に資するよう、利用者だけでなく、農産品と一緒に運ぶ貨客混載の実現可能性について、JAなど関係機関との協議・調整を図りながら、検討する。

【実施主体】バス事業者、タクシー事業者、地域・企業、菊川市

【実施スケジュール（年度）】

事業	実施項目	2026	2027	2028	2029	2030
地域の輸送資源の活用	周知PR(矢崎アローライン)	→	→	→	→	→
	拡大検討	→	→	→	→	→
割引サービスの導入	企画内容検討	→	→			
	実施			→	→	→
貨客混載の検討	検討	→	→	→	→	→

【事業 11】先進技術の導入に向けた研究

近年、移動の仕組みや自動運転などの先進技術開発など「人の移動」に関する社会情勢は大きく変革しており、近隣自治体との連携を見据えながら、MaaSの活用やAIを活用したサービスなど先進技術の導入に向けた調査・研究を行う。

また、地域課題や交通事業者の経営課題を解決する手段の一つとして、先進技術の進歩や整備費用などの条件を考慮しながら、AIデマンド、公共ライドシェア、自動運転バスなどによる移動の仕組みの検討と、コミュニティバスへの可能な技術の取り入れについて検討する。

【実施主体】菊川市 《関連主体》バス事業者、タクシー事業者、地域

【実施スケジュール（年度）】

事業	実施項目	2026	2027	2028	2029	2030
先進技術の導入に向けた研究	調査・研究					

(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）

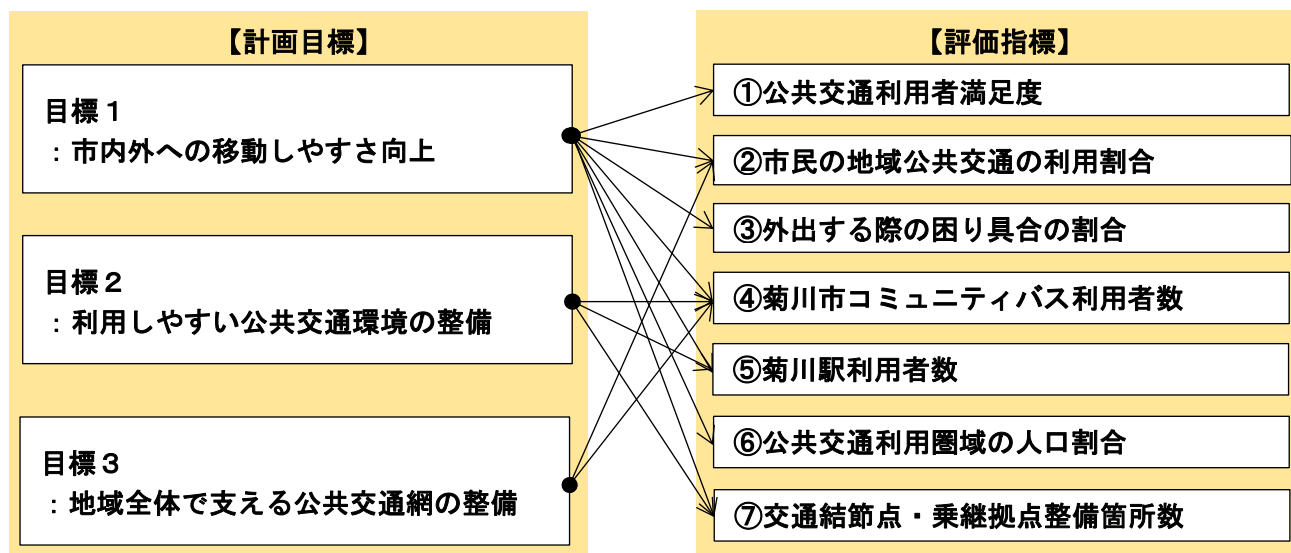
公共交通の利用者として、また将来に自らが利用者となる可能性があることを踏まえ、利用促進や移動手段の確保に関する取組への主体的な参画により、公共交通の持続可能性と利便性の向上に協力する。

- 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

4 計画目標の達成状況を評価するための評価指標

「地域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設定する。

合わせて、菊川市コミュニティバスに係る運行経費は人件費等の物価高騰の影響により変動する可能性が高いため、「確認指標」として菊川市コミュニティバスに係る行政負担額と収支率を設定する。



■評価指標及び目標値

評価指標	指標の定義	現状値	目標値 (2030 年度)
①公共交通利用者満足度	運行サービス満足度（利用者）※ 1	43.0%	50%
②市民の地域公共交通の利用割合	路線バス利用者割合 ※ 2	12.3%	12.3%
	菊川市コミュニティバス利用者割合 ※ 2	6.8%	8.0%
	タクシー利用者割合 ※ 2	27.5%	27.5%
③外出する際の困り具合の割合	外出時に困る人の割合 ※ 3	50.7%	45%
④菊川市コミュニティバス利用者数	1 日平均利用者数 ※ 4	178 人/日	186 人/日
⑤菊川駅利用者数	1 日平均乗降客数 ※ 4	7,627 人/日	7,876 人/日
⑥公共交通利用圏域の人口割合	鉄道駅より半径 800m 以内、バス停より半径 300m 以内（フリー乗降区間含む）の人口割合※ 5	85.8%	90%
⑦交通結節点整備箇所数	待合空間や運行情報案内等の整備箇所数 ※ 6	2 箇所	4 箇所
【確認指標】 菊川市コミュニティバスに係る行政負担額・収支率	市民 1 人当たり行政負担額	661 円（2024 年）	
	収支率	21.0%（2024 年）	

※ 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路線バス、タクシーの利用頻度で、年に数日以上の利用割合を現状維持。コミュニティバスは 5 年間で 1% 程度の割合向上

※ 3 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

※ 4 第 3 次菊川市総合計画での目標値

※ 5 公共交通空白地域（菊川警察署東～土橋）の解消や、中心市街地内の移動を支援する公共交通の導入、バス停の新設、フリー乗降・降車区間の拡大により、公共交通利用圏域の人口割合を向上

※ 6 現状の 2 箇所（市立総合病院、小笠支所）から 4 箇所（菊川駅、市立総合病院、小笠支所、JA 菊川中央支店周辺）

5 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計画」の推進に当たり、交通事業者の運転手の高齢化や担い手の不足などにより、公共交通ネットワークの維持・確保が困難な状況にある中で、近年、移動の仕組みや自動運転などの先進技術開発など「人の移動」に関する社会情勢は大きく変革している。

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、各事業に係る関係者（市民、交通事業者、行政など）が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。

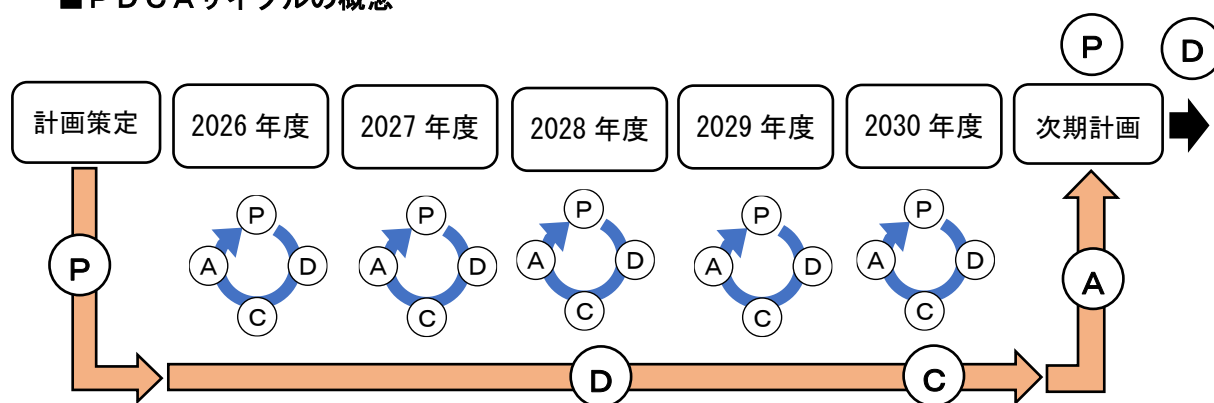
○事業実施状況の評価（年に1回実施）

公共交通への取組や運行状況について、事業の実施状況の評価を毎年度実施する。

○目標達成度の評価（計画期間最終年度に実施）

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。ただし、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・病院などの整備、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	事業実施状況の評価	目標達成度の評価
P（計画）	各路線などの運行計画の策定 各種施策の検討	各路線などの運行計画の策定、各種施策の検討
D（実行）	地域公共交通の運行 各種施策の実施	計画に掲げる各種施策の実施
C（評価）	運行・利用状況の評価 施策実施効果の評価	各種施策の実行による効果（目標値の達成状況）の評価
A（改善）	運行の見直し 各種施策の見直し	菊川市地域公共交通計画の見直しの検討

(2) 評価の方法及びスケジュール

計画期間におけるPDCAサイクルの具体的なスケジュールと、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（2030年度）に計画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

項目		2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
関連調査	利用者数実績・整理	○	○	○	○	○
評価方法	市民アンケート調査					○
事業実施状況の評価		○	○	○	○	○
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		○	○	○	○	○

※必要に応じて適宜計画・目標値の見直しを実施

■指標及びデータ取得方法

評価指標	指標の定義	データ取得方法
①公共交通利用者満足度	鉄道、路線バス、菊川市コミュニティバス、タクシーの運行サービス満足度	市民アンケート調査により計測
②市民の地域公共交通の利用割合	路線バス利用者割合	市民アンケート調査により計測
	菊川市コミュニティバス利用者割合	同上
	タクシー利用者割合	同上
③外出する際の困り具合の割合	外出する際の困り具合の割合	市民アンケート調査による計測
④菊川市コミュニティバス利用者数	1日平均利用者数	交通事業者保有データにより毎年計測
⑤菊川駅利用者数	1日平均乗降客数	交通事業者保有データにより毎年計測
⑥公共交通利用圏域の人口割合	鉄道駅より半径800m以内、バス停より半径300m以内（フリー乗降区間含む）の人口割合	G I S データを活用し毎年計測
⑦交通結節点・乗継拠点整備箇所数	待合空間や運行情報案内等の整備箇所数	実施事業の実施回数により毎年計測
【確認指標】菊川市コミュニティバスに係る行政負担額・収支率	市民1人当たり行政負担額	交通事業者保有データにより毎年計測
	収支率	同上

参考資料編

参考資料－１ 地域概況に関するデータ集

参考資料－２ 公共交通の現状に関するデータ集

参考資料－３ 公共交通の利用実態及びニーズ調査に関するデータ集

３－１ 市民アンケート調査

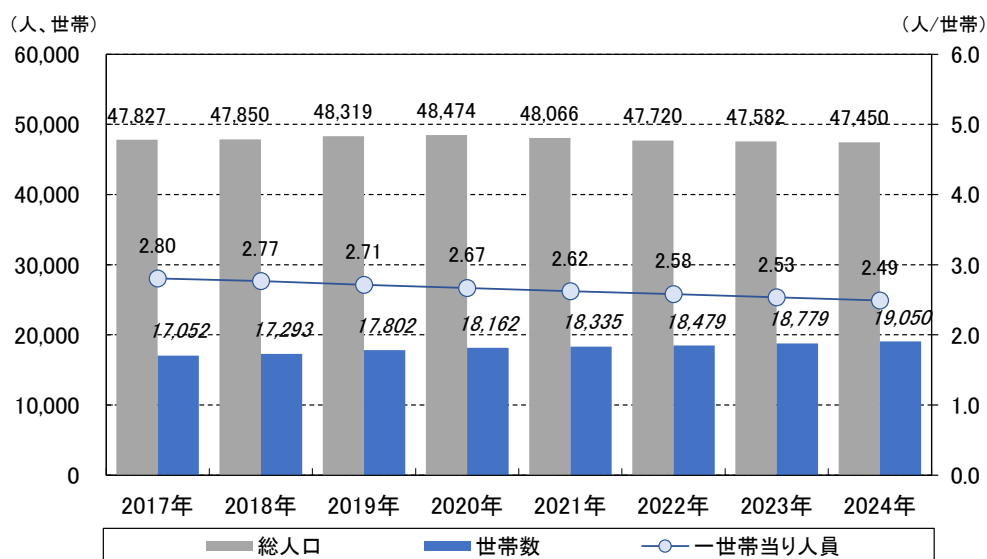
３－２ 公共交通利用実態調査

３－３ 高校生アンケート調査

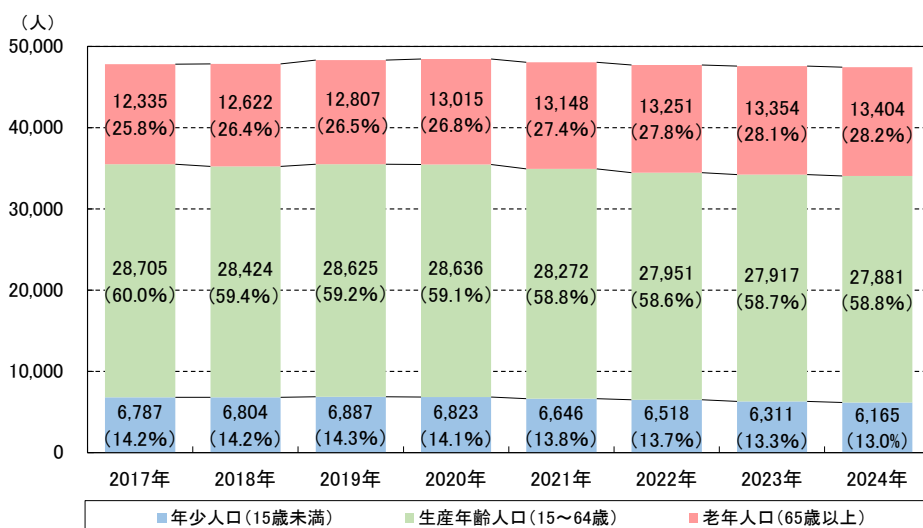
３－４ 主要施設ヒアリング調査

参考資料－１ 地域概況に関するデータ集

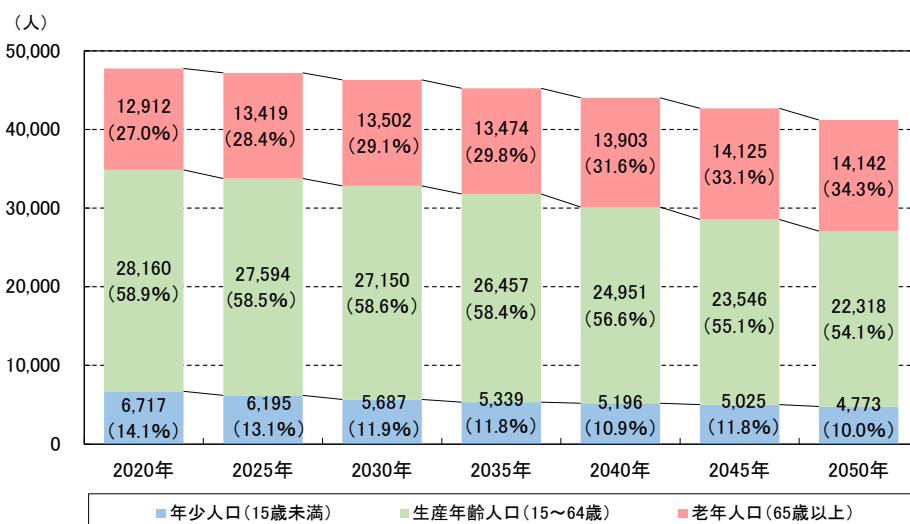
■総人口・世帯数の推移



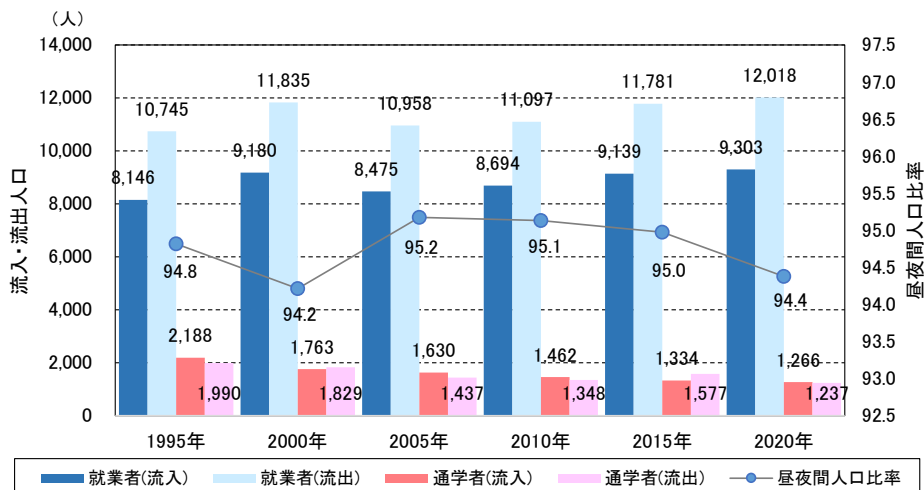
■年齢3区分別人口の推移



■将来推計人口

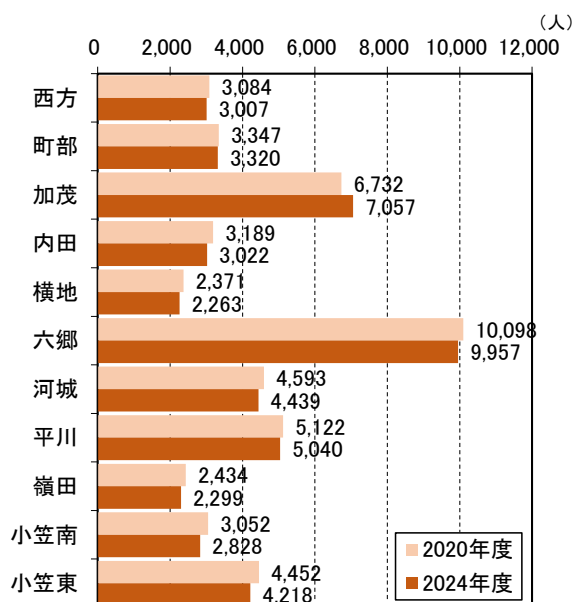


■昼夜間人口

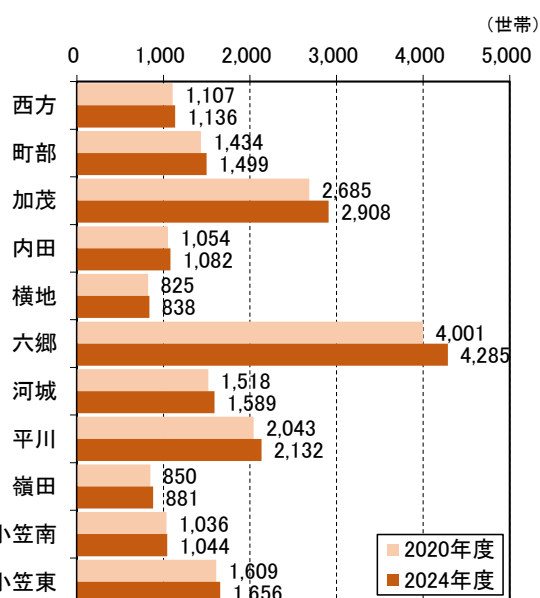


出典：国勢調査

■地区別人口の推移

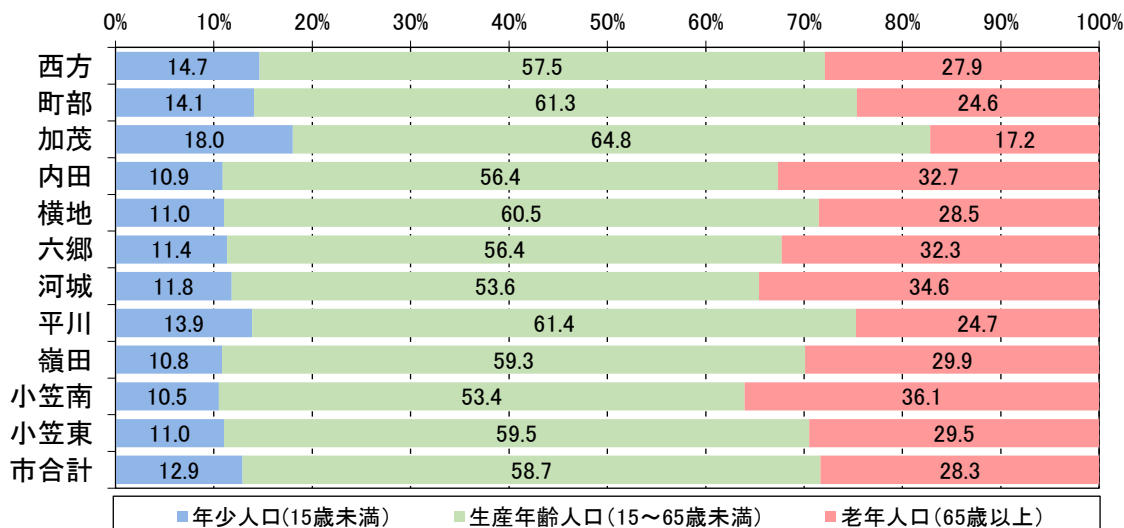


■地区別世帯数の推移



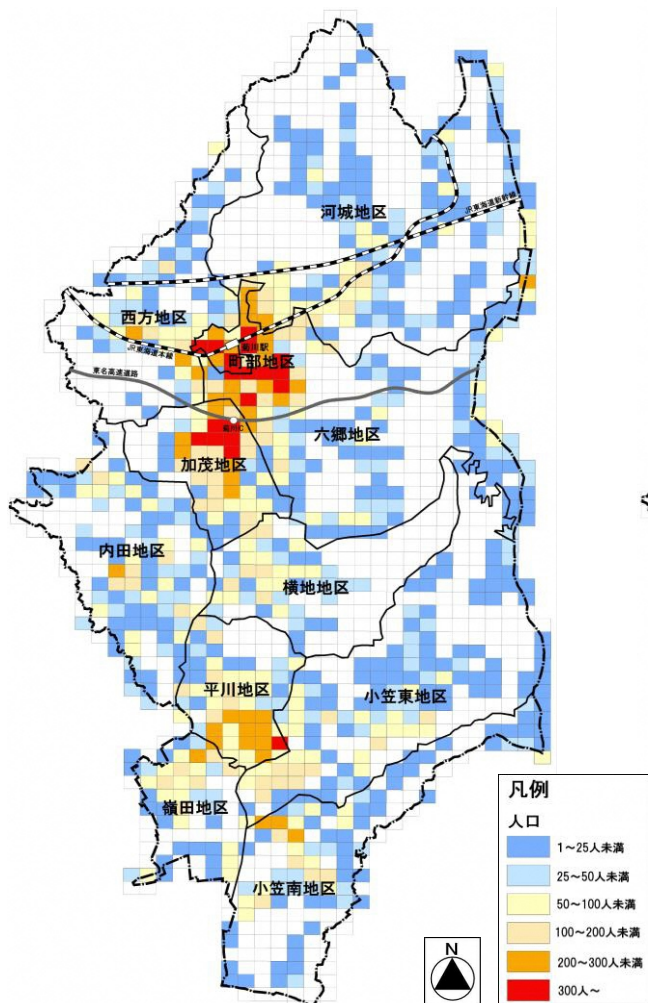
出典：令和6年度版菊川市データルーム（各年3月31日時点）

■地区別年齢3区分別人口構成比

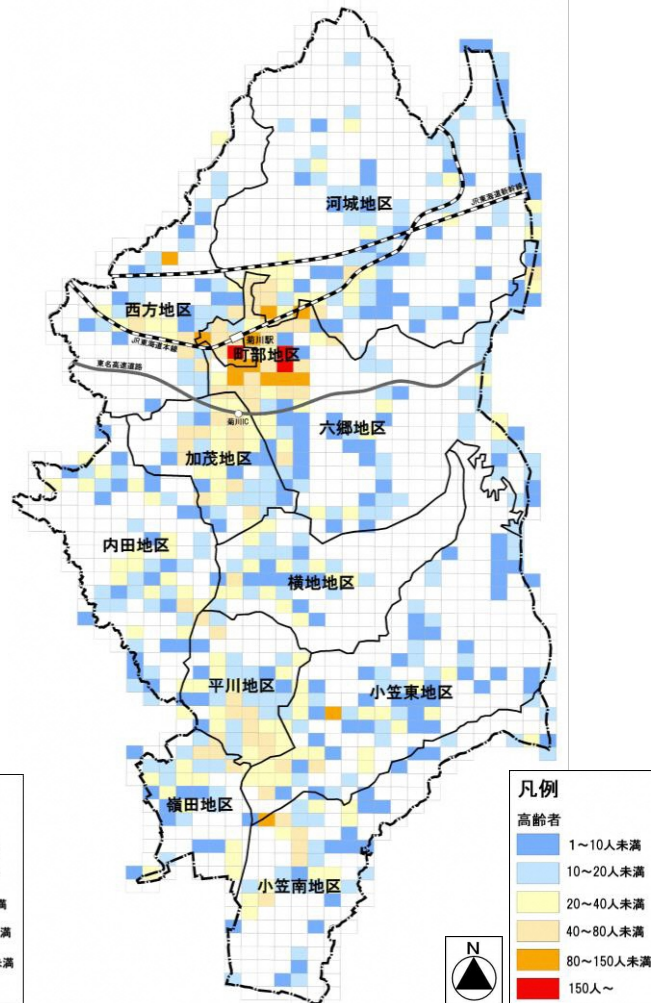


出典：菊川市オープンデータ（令和6年8月31日現在）

■地区別人口分布図 (250m メッシュ)

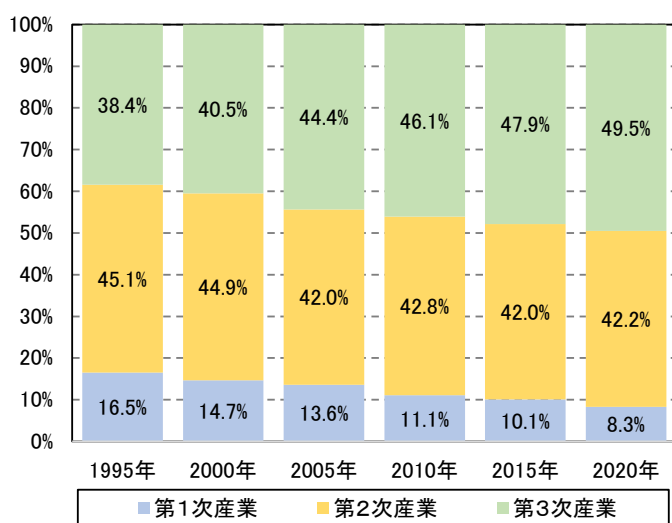


■地区別人口 (65 歳以上) 分布図 (250m メッシュ)



出典：令和2年国勢調査

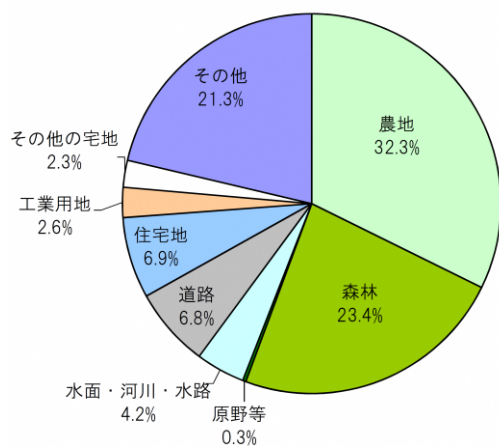
■産業別就業人口の推移



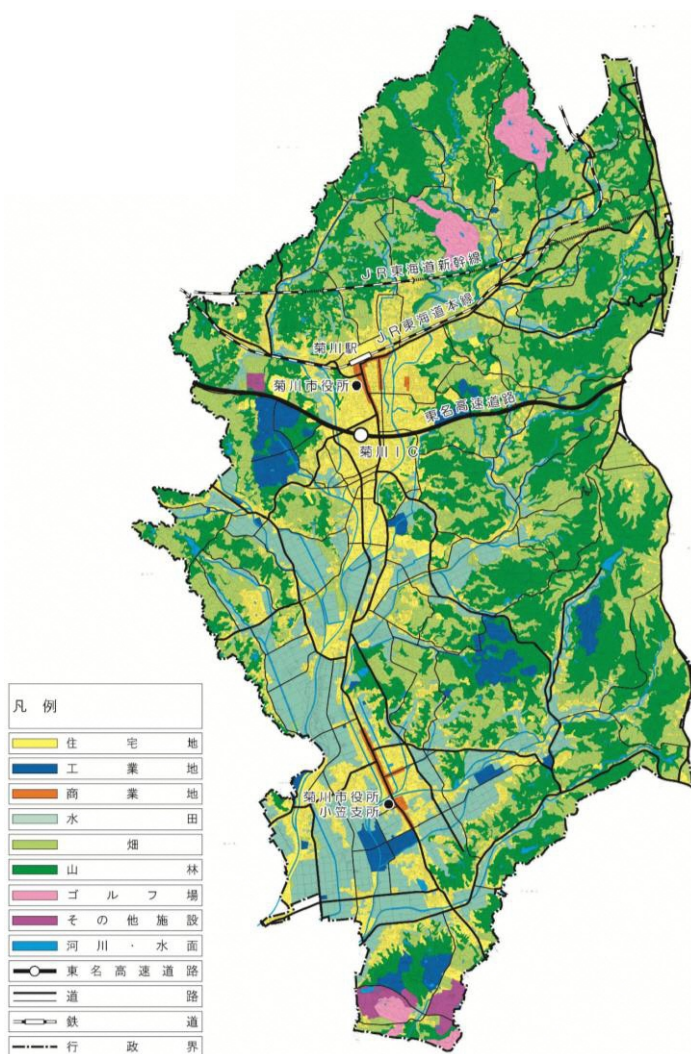
出典：国勢調査

■土地利用現況図

(土地利用構成比)



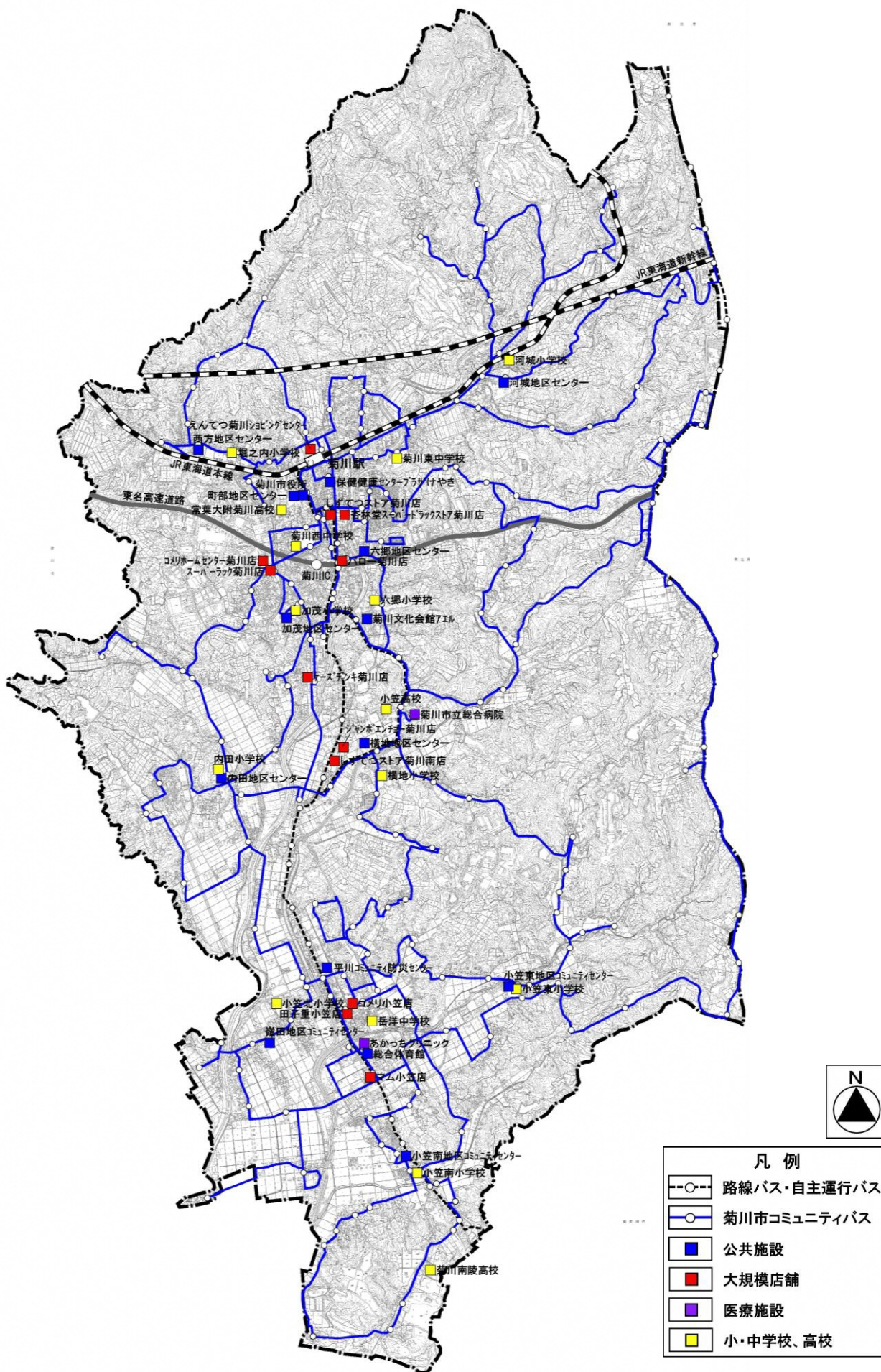
出典：第2次国土利用計画



出典：第2次国土利用計画

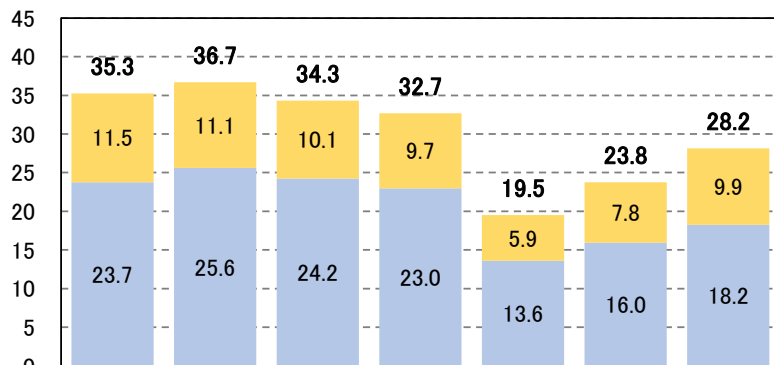
注：小笠支所は2017年度（平成29年度）から移転

■主要施設分布図



■観光交流客数（観光レクリエーション客数＋宿泊客数）の推移

(万人)

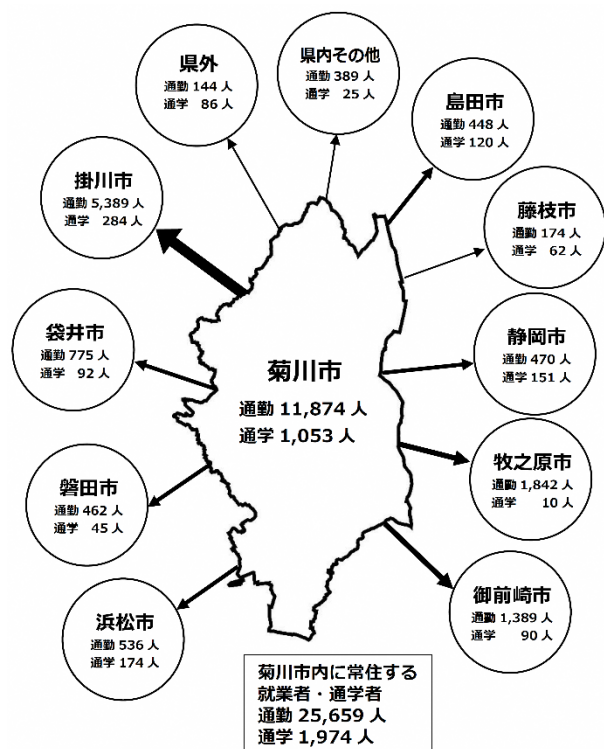


2016年度 2017年度 2018年度 2019年度 2020年度 2021年度 2022年度

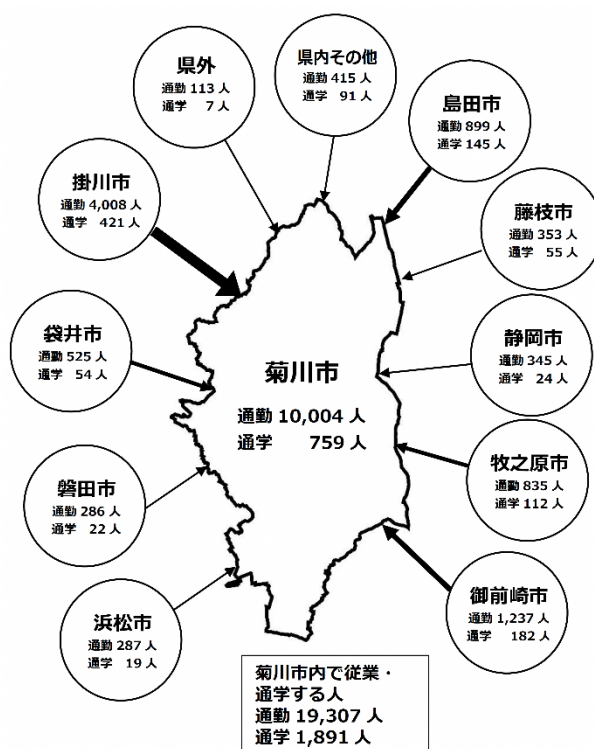
■観光レクリエーション客数 ■宿泊客数

出典：静岡県「静岡県観光交流の動向」

■菊川市から就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

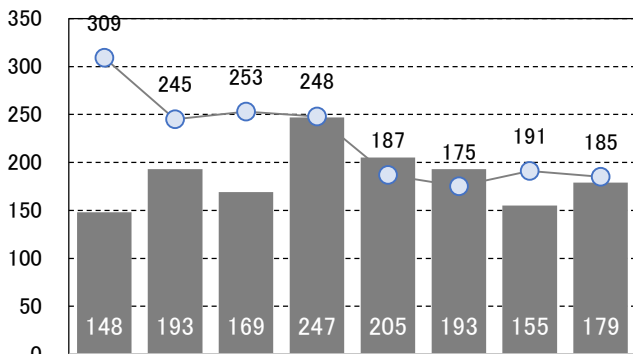


※「通勤」は15歳以上通勤者、「通学」は15歳以上通学者の人数を指している。

出典：令和2年国勢調査

■運転免許返納者数の推移

(人・件)



2016年 2017年 2018年 2019年 2020年 2021年 2022年 2023年

■免許返納者数 —○— 交通事故発生件数

出典：令和6年度菊川市データルーム

【上位・関連計画での公共交通の位置付け】

①第3次菊川市総合計画（案）（策定中）

【計画期間】 2026年度～2033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】

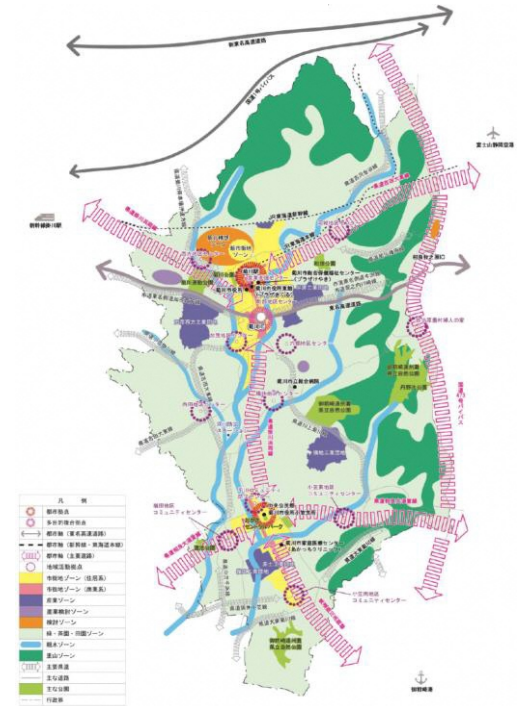
『誰もが夢叶う 幸せ創生都市“菊川”』

【目標人口】 2033年：45,800人

【魅力を高める基本目標】

- 目標1：次世代（子育て 教育）
- 目標2：安心（防災 自助 共助 公助）
- 目標3：幸福（健康 福祉 医療 生涯学習 文化
芸術 スポーツ）
- 目標4：快適（環境 社会資本整備 行財政）
- 目標5：躍動（経済 雇用 農業 観光 コミュニ
ティ）

■将来都市構造概念図



【政策3 魅力ある居住環境で暮らせるまちづくり】

《今後の取組方針》

既存の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源を活用し、幅広い利用者にとって利用しやすい交通サービスの安定的・継続的な提供を図ります。

《取り組んでいくこと（施策）》地域を支える交通ネットワークの維持への取組

関係市及び運行事業者と協議をしながら地域の移動手段の確保を図るため、交通事業者との連携に努めます。

《主な取組事業》

平日昼間の移動手段を持たない方を対象とし、路線バスが運行していない公共交通の空白地域を中心にコミュニティバスを運行します。

（第3期まち・ひと・しごと創生総合戦略 人口ビジョン&総合戦略）

【計画期間】 2026年度～2029年度

【基本目標】 （緩和）人口減少を可能な限り緩和するまちづくり
（適応）人口課題に対する持続的なまちづくり

【施策の達成度と主な取組み】

○基本施策1-B （社会動態）移動率を改善し、人口を増やす

・JR 菊川駅の1日平均乗降客数：基準値（2025年）7,497人 ➡ 目標値（2029年）8,000人

○基本施策2-A 増加する老年人口への対応

・コミュニティバス1日当たり利用者数

：基準値（2025年）128.9人 ➡ 目標値（2029年）142人

《主な取組み》高齢者の交通手段の確保

高齢者が免許返納後も安心して生活できるための交通手段を確保し、高齢者の社会参加を促します。

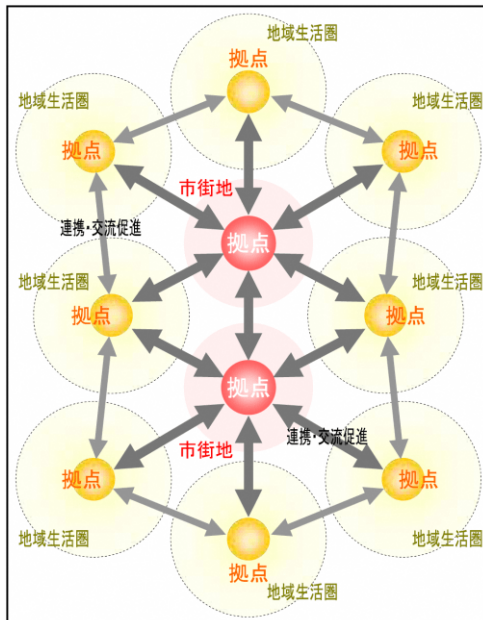
《主な事業名》コミュニティバスの運行、生活交通確保のためのバス路線の維持

②菊川市都市計画マスタープラン（平成 23 年 12 月）

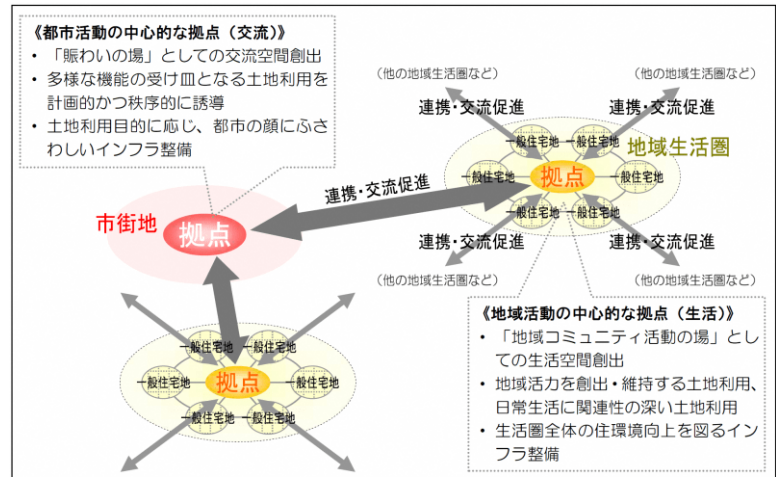
【目標年次】 2030 年（令和 12 年）

【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）

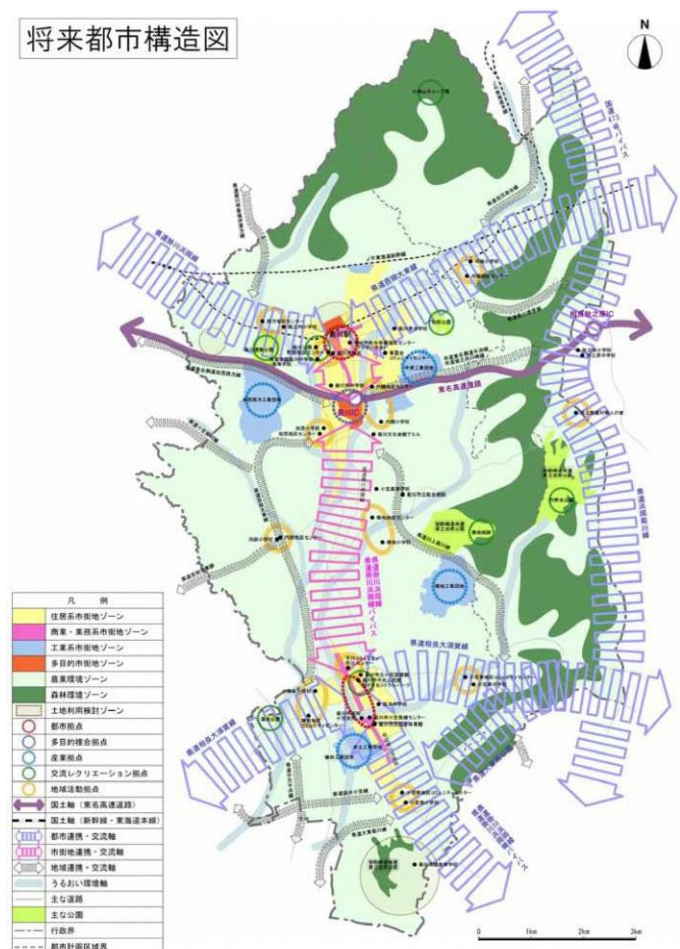
【都市づくりの基本理念】


- 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、いきいきとした暮らしを創造する都市・菊川

将来都市構造図





【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組を行います。
- ・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。

③菊川市立地適正化計画（令和4年3月）

【目標年次】 2040年（令和22年）

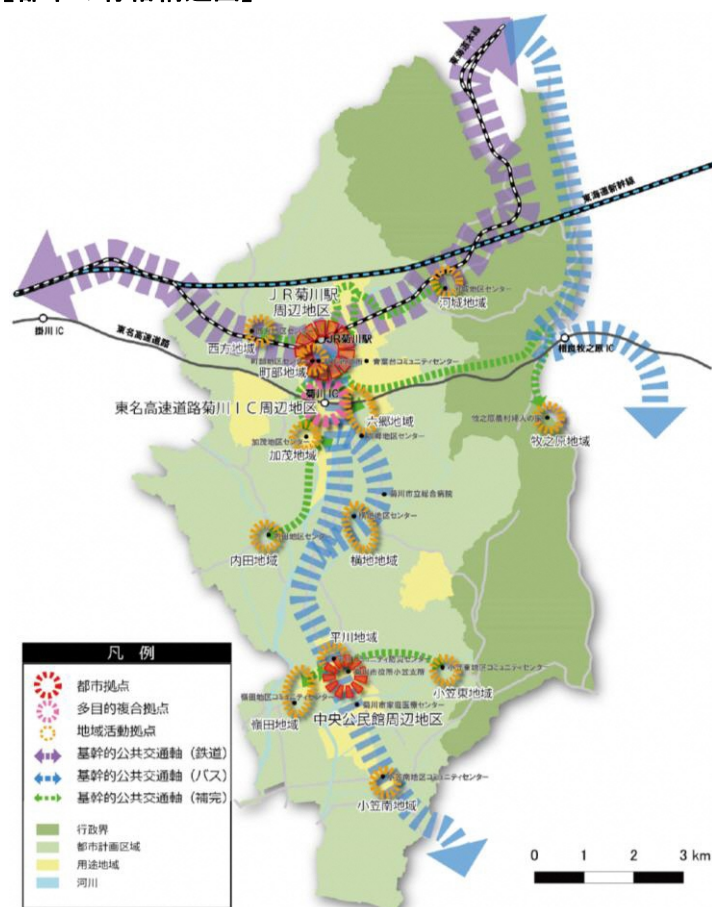
【まちづくり方針（ターゲット）】

拠点の魅力と利便性の向上により働き盛りの人々に選ばれるまち（なか）へ

【課題解決のための誘導方針（ストーリー）】

- 方針1 ポテンシャルを生かした魅力ある拠点の形成
- 方針2 利便性の高い交通ネットワークの維持と利用促進
 - ・拠点間を繋ぐ利便性の高い既存ネットワークの維持
 - ・公共交通の利用促進
- 方針3 各地域の特性を生かしたメリハリある居住環境の形成

【都市の骨格構造図】



拠点	都市拠点（JR 菊川駅周辺地区）	市の中心市街地として、商業・業務機能をはじめ多様な都市機能の集積を図り、賑わいのある都市空間の形成を目指します。
	都市拠点（中央公民館周辺地区）	市の中心市街地である JR 菊川駅周辺を補完しつつ、小笠地区の中心として、日常的な生活サービス機能を提供する拠点の形成を目指します。
	多目的複合拠点 （東名高速道路菊川 IC 周辺地区）	市の中心市街地である JR 菊川駅周辺を補完しつつ、商業機能をはじめとした多様な都市機能の集積を目指します。
	地域活動拠点 （①西方地域 ②町部地域 ③加茂地域 ④内田地域 ⑤横地地域 ⑥六郷地域 ⑦牧之原地域 ⑧河城地域 ⑨平川地域 ⑩嶺田地域 ⑪小笠南地域 ⑫小笠東地域）	地域生活圏における交流の場、コミュニティ活動の場としての拠点の形成を目指します。
公共 基 幹 的 交 通 軸	基幹的公共交通軸（鉄道）	JR 東海道本線は、市内外への移動における市民の移動手段として重要な役割を担っており、将来にわたり維持・充実を目指します。
	基幹的公共交通軸（バス）	基幹的なバス路線は、市民の市内移動の足として必要性・重要性が高いため、公共交通軸に位置付け、交通事業者と連携しながら維持・充実を図ります。
	基幹的公共交通軸（補完）	地域活動拠点と他の拠点を結ぶ路線は、既存コミュニティの維持のため、公共交通軸に位置付け、維持を図ります。

【交通に関する施策（公共交通）】

○菊川駅の交通結節機能の強化

菊川駅の南北自由通路と北口駅前広場の整備について、早期整備に向けた関係機関との協議・検討を推進します（令和8年3月に北口利用可（整備中））。

○地域公共交通網形成計画との連携

本市では、新たな公共交通の施策展開を図るため、2019（令和元）年に菊川市地域公共交通網形成計画を策定しました。そのため、同計画で位置付けた施策による事業を推進し、居住や都市機能の誘導によるコンパクトなまちづくりと公共交通の連携によるネットワークによるまちづくりを進めます。

【目標】

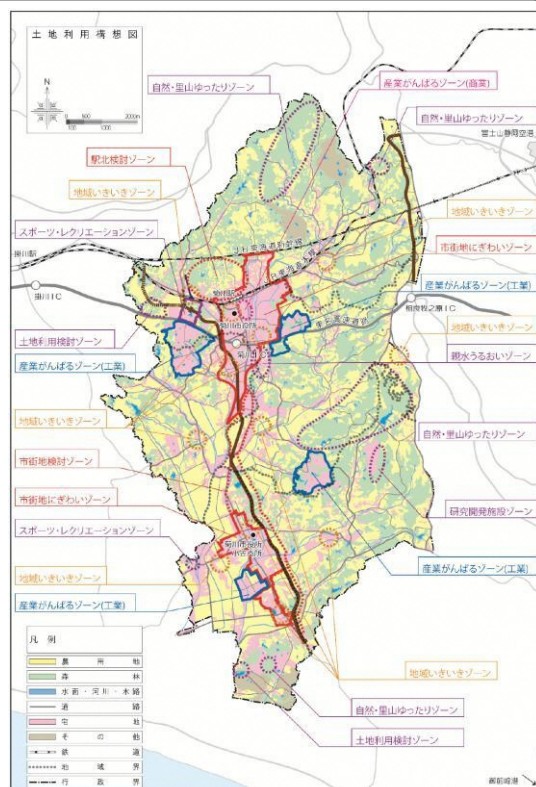
指標	現状値（2018）	目標値（2025）
公共交通利用者満足度	46.6%	50.0%

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ニ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（令和4年3月改訂）

【計画期間】 2017年度～2046年度（30年間）

【基本理念】

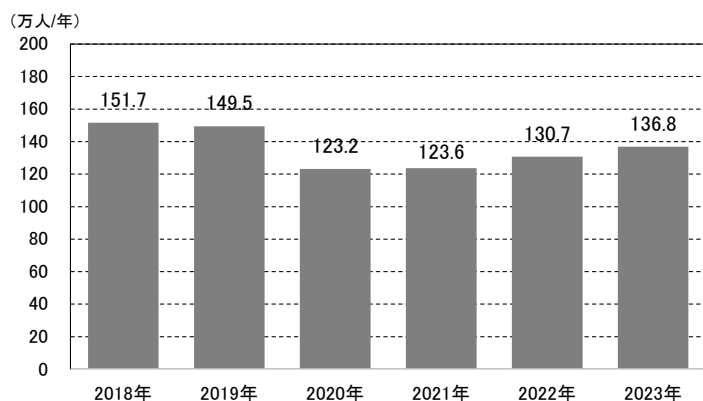
将来にわたり魅力あるまちづくりを実現するために、経営的視点から公共施設等の見直しを図り、「安全・安心な公共施設」「適切な住民サービス」を次世代へ引き継ぎます。

【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

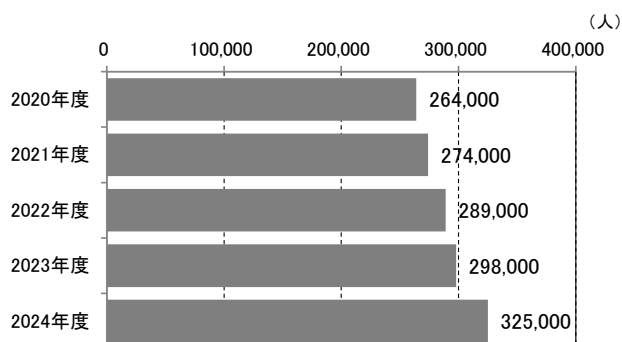
参考資料－２ 公共交通の現状に関するデータ集

■菊川駅年間乗車人員

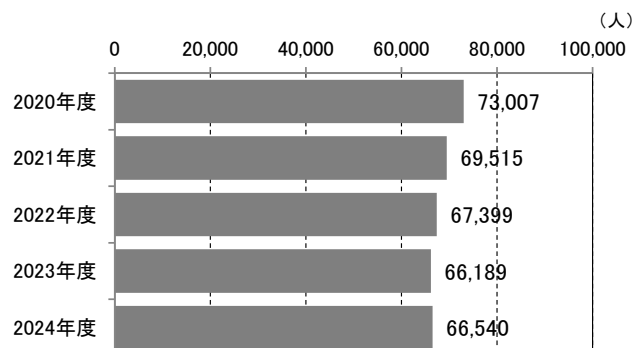


出典：令和6年度版菊川市データルーム

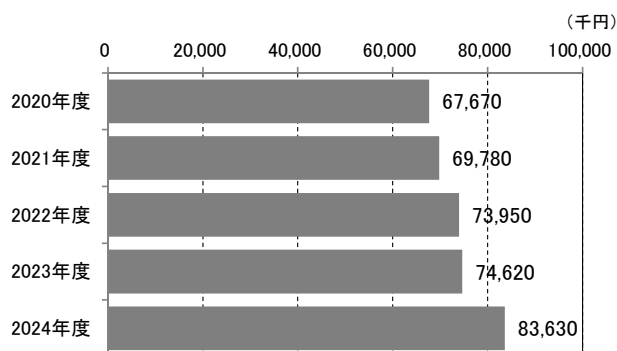
■路線バス・菊川浜岡線の年間利用者数



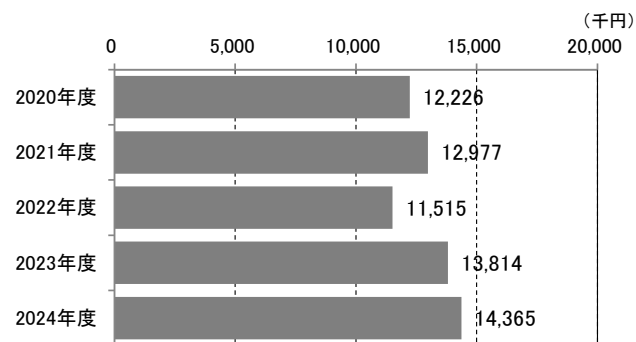
■自主運行バス・萩間線の年間利用者数



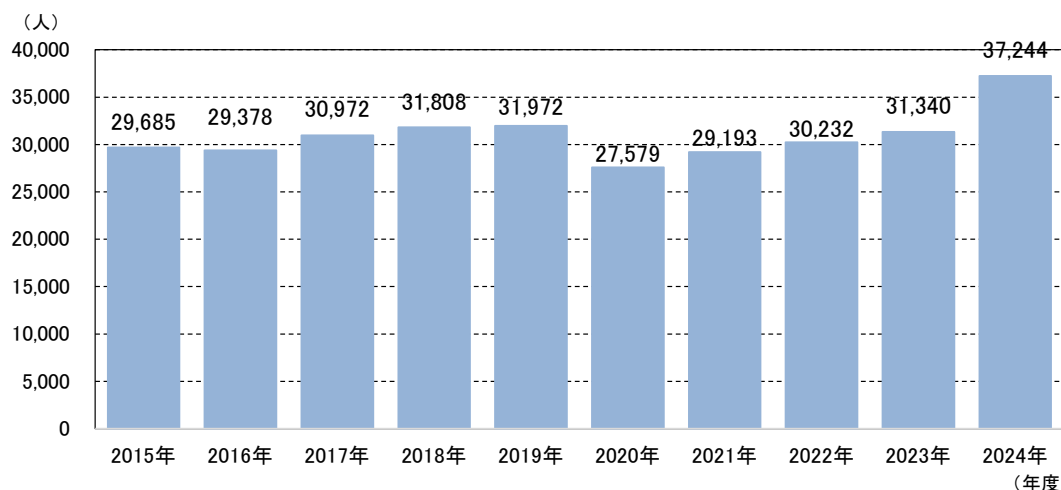
■路線バス・菊川浜岡線（病院系統）の収入状況



■自主運行バス・萩間線の収入状況

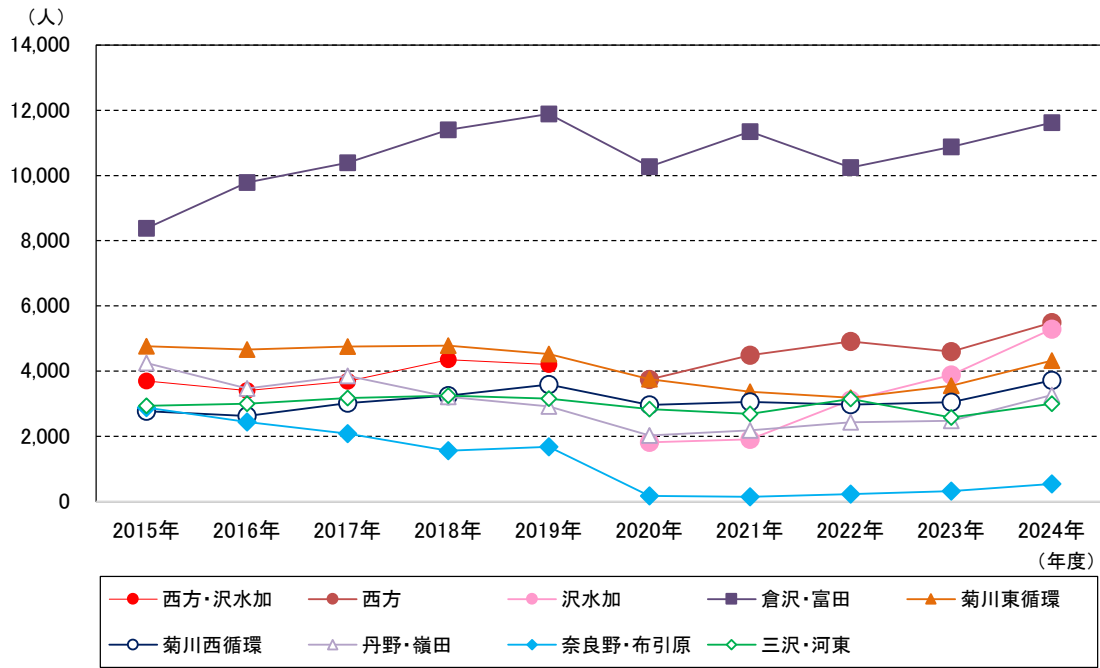


■菊川市コミュニティバスの全体利用者数（予約型運行含む）



出典：菊川市資料
(年度)

■菊川市コミュニティバスのコース別利用者数（予約型運行含む）

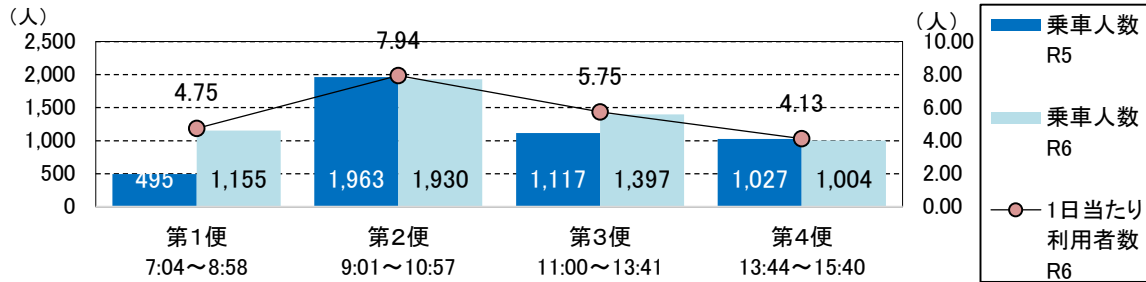


出典：菊川市資料

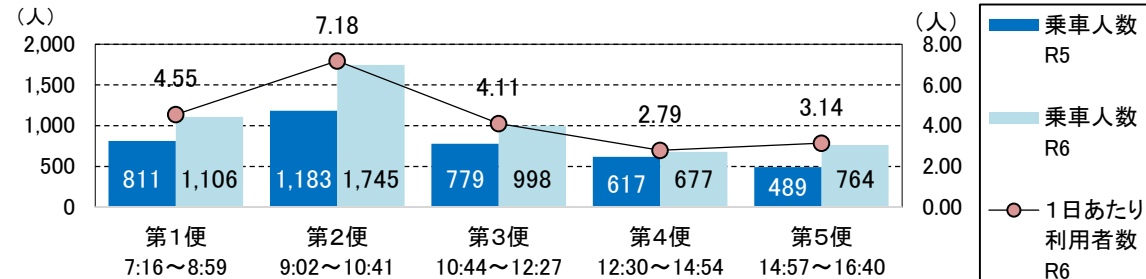
■菊川市コミュニティバスの便別利用者数

【定時定路線】

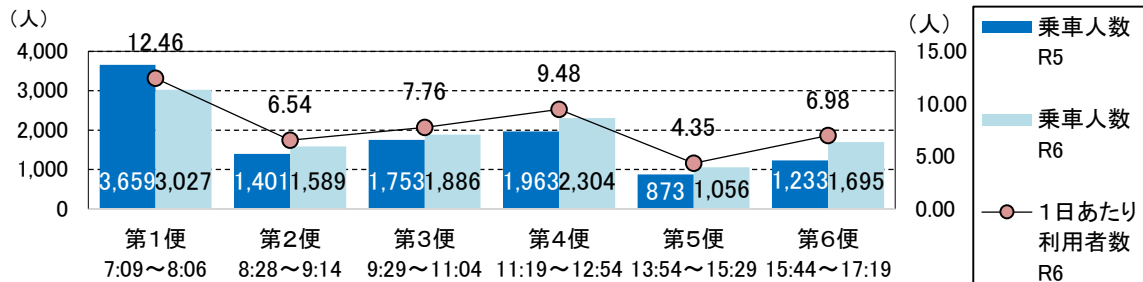
《西方コース》第2便が最も多く、第1便と第3便はR5～R6にかけて増加している。



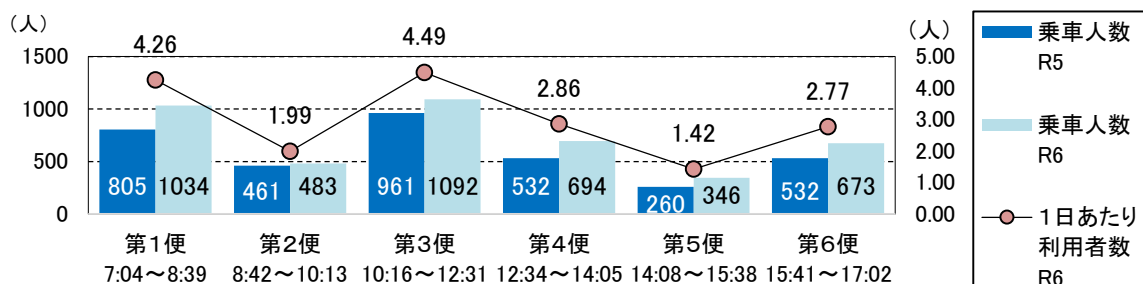
《沢水加コース》第2便が最も多く、R5～R6にかけて全ての便で増加している。



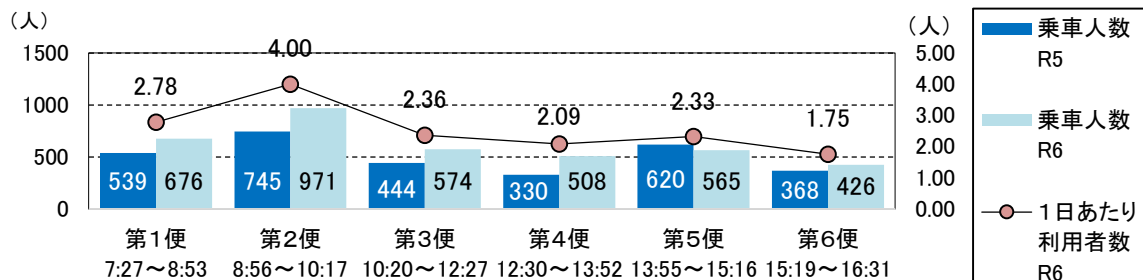
《倉沢・富田コース》第1便が最も多く、R5～R6にかけて第2～6便で増加している。



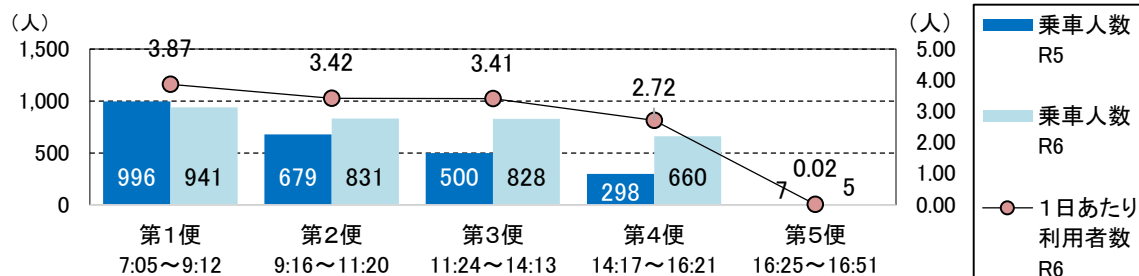
《菊川東循環コース》第1便と第3便が多く、R5～R6にかけて全ての便で増加している。



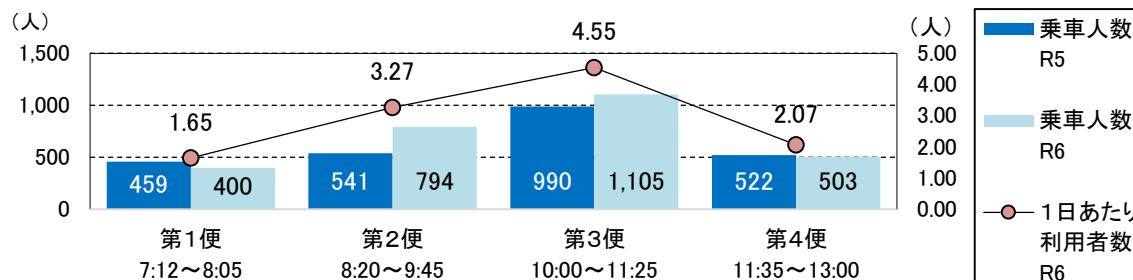
《菊川西循環コース》第2便が多く、R5～R6にかけて全ての便で増加している。



《丹野・嶺田コース》第1便が最も多く、第2～4便はR 5～R 6にかけて増加している。

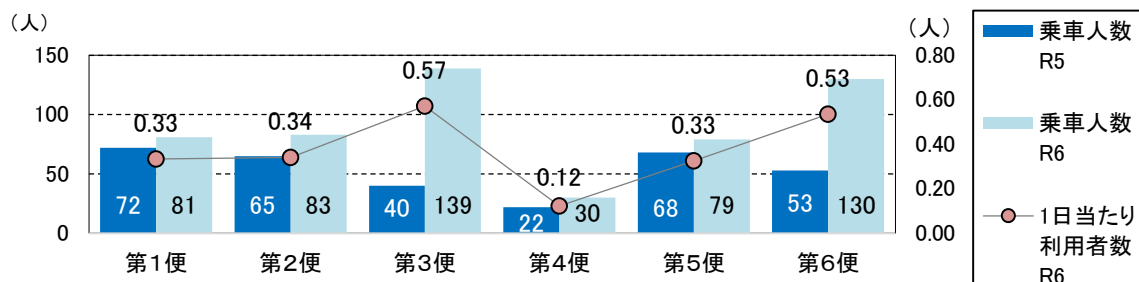


《三沢・河東コース》第3便が多く、第2便と第3便はR 5～R 6にかけて増加している。

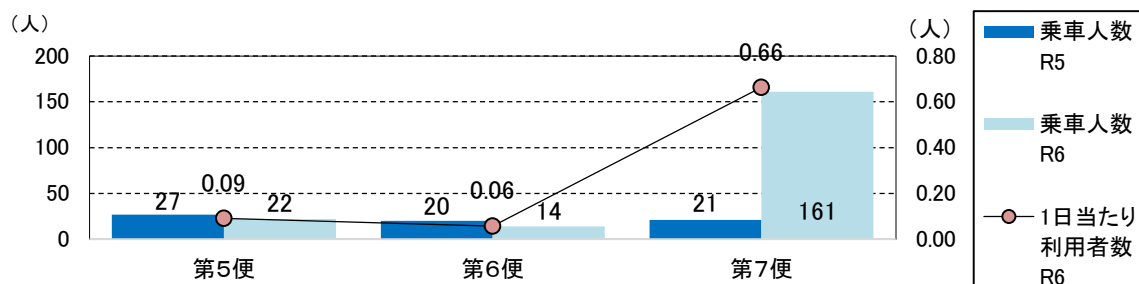


【デマンド運行】

《奈良野・布引原コース》第3便と第6便が多く、R 5～R 6にかけて全ての便で増加している。



《三沢・河東コース》第7便が多く、R 5～R 6にかけて増加しており、第5便と第6便は少ない。

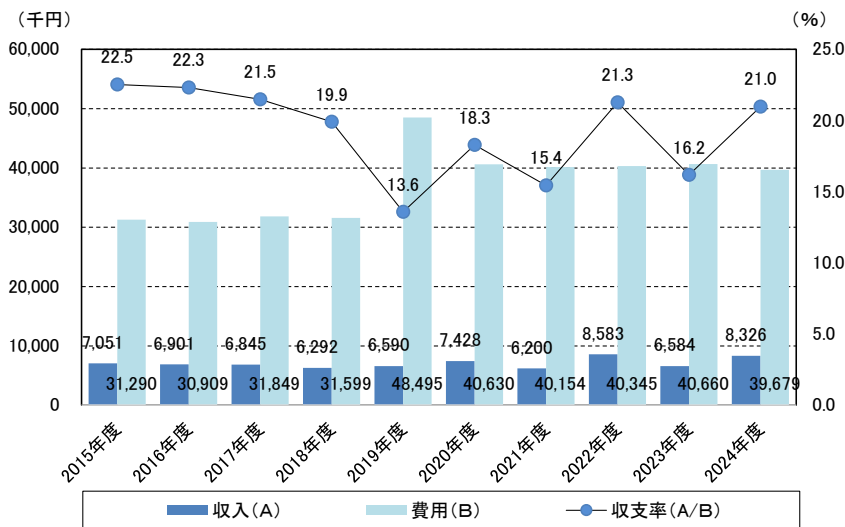


■菊川市コミュニティバスの停留所別乗降者数ランキング・上位 50 位（令和 6 年度）

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	10,095	41.5	全コース				
2	菊川駅前	8,876	36.5	西方	沢水加	倉沢・富田	東循環	西循環
3	杏林堂菊川店	4,634	19.1	西方	沢水加	倉沢・富田	西循環	東循環
4	J A 菊川中央支店	3,328	13.7	西方	倉沢・富田	東循環	西循環	
5	J A 河城支店	2,782	11.4	倉沢・富田				
6	病院北薬局前	2,548	10.5	西方	沢水加	倉沢・富田	東循環	西循環
7	菊川市役所前	2,248	9.3	西方	倉沢・富田	東循環	西循環	
8	田子重小笠店	2,193	9.0	丹野・嶺田	三沢・河東	奈良野・布引原		
9	えんてつ菊川 S C	1,928	7.9	西方	倉沢・富田			
10	上本所団地	1,868	7.7	沢水加	倉沢・富田			
11	パロー西	1,455	6.0	西方	倉沢・富田			
12	上倉沢公会堂	1,272	5.2	倉沢・富田				
13	潮海寺地区公民館	1,009	4.2	西方	倉沢・富田			
14	上倉沢茶農協	996	4.1	倉沢・富田				
15	プラザけやき	949	3.9	西方	沢水加	倉沢・富田	東循環	西循環
16	沢水加原	916	3.8	東循環				
17	河城地区センター	914	3.8	沢水加	倉沢・富田			
18	スーパーラック前	871	3.6	東循環	西循環			
19	上本所(マルモ)	867	3.6	西方	倉沢・富田			
20	青葉台一丁目	789	3.2	沢水加	東循環			
21	古谷	759	3.1	沢水加	東循環			
22	平田	682	2.8	丹野・嶺田	三沢・河東	奈良野・布引原		
23	菊川インター前	659	2.7	丹野・嶺田	三沢・河東	奈良野・布引原		
24	虹の丘	658	2.7	沢水加	東循環			
25	和田公会堂前	652	2.7	沢水加	倉沢・富田			
26	五丁目上	614	2.5	西方	倉沢・富田			
27	青葉台三丁目	613	2.5	沢水加	東循環			
28	杏林堂小笠店	572	2.4	丹野・嶺田	三沢・河東	奈良野・布引原		
29	豆尻橋	507	2.1	西方				
30	J A 菊川センター	495	2.0	倉沢・富田	西循環			
31	火剣山入口前	483	2.0	倉沢・富田				
32	菊川西中学校前	435	1.8	西循環				
33	島	426	1.8	東循環				
34	緑ヶ丘	424	1.7	西方				
35	菊川眼科前	401	1.7	東循環				
36	杉原脳神経外科前	394	1.6	東循環	西循環			
37	平尾団地 3 号公園	363	1.5	西循環				
38	青葉台コミュニティセンター	360	1.5	沢水加	東循環			
39	堀口公民館	358	1.5	三沢・河東				
40	川東公民館	357	1.5	丹野・嶺田				
41	加茂小学校北	350	1.4	西循環				
42	富田（落合商店）	340	1.4	倉沢・富田				
43	小笠支所	330	1.4	丹野・嶺田	三沢・河東	奈良野・布引原		
44	赤土下	318	1.3	丹野・嶺田	三沢・河東	奈良野・布引原		
45	佐栗谷コミュニティセンター	305	1.3	三沢・河東				
46	北之谷	301	1.2	三沢・河東				
47	宝珠寺	293	1.2	三沢・河東				
48	初咲町	291	1.2	沢水加	倉沢・富田	西循環		
49	西富田茶農協	289	1.2	倉沢・富田				
50	萬田橋	286	1.2	西方				

■菊川市コミュニティバスの運行収支

年度	費用（A）	収入（B）	運行経費 （C）=A-B	利用者数（D）	利用者1人あたり経費 （E）=C/D	市民1人あたり経費 （F）=C/該当年度末人口
2015年度	31,289,682円	7,051,000円	22,132,056円	29,685人	746円	451円
2016年度	30,909,150円	6,900,618円	24,008,532円	29,378人	817円	501円
2017年度	31,848,931円	6,845,050円	25,003,881円	30,972人	807円	522円
2018年度	31,599,413円	6,291,600円	25,307,813円	31,808人	795円	523円
2019年度	48,495,347円	6,589,970円	41,905,377円	31,972人	1,310円	864円
2020年度	40,630,193円	7,427,800円	33,202,393円	27,579人	1,203円	690円
2021年度	40,154,132円	6,199,700円	33,954,432円	29,193人	1,163円	711円
2022年度	40,345,186円	8,583,300円	31,761,886円	30,232人	1,050円	668円
2023年度	40,660,020円	6,583,500円	34,076,520円	31,340人	1,087円	718円
2024年度	39,679,016円	8,326,100円	31,352,916円	37,244人	842円	661円



出典：菊川市資料

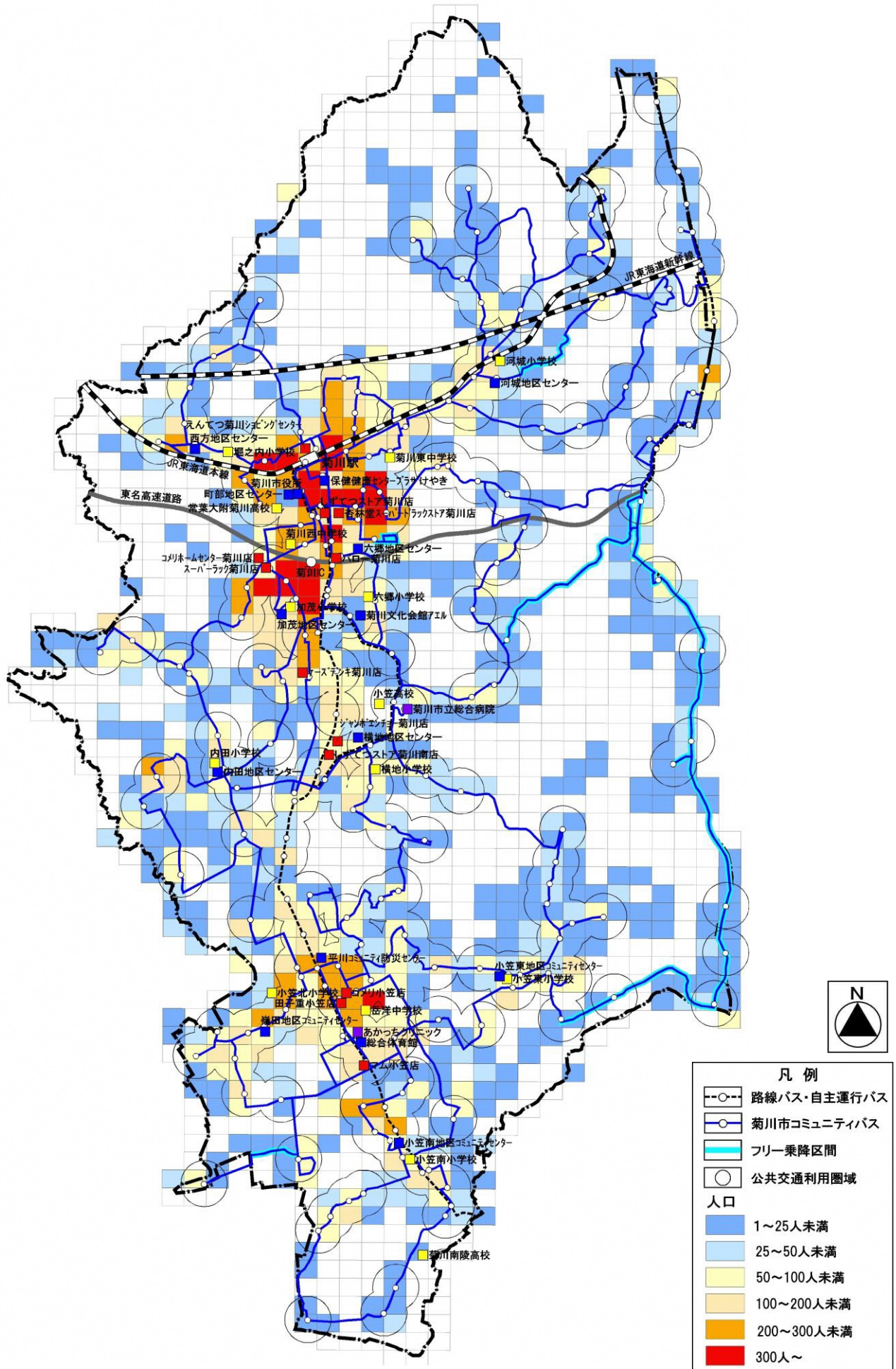
■菊川市社会福祉協議会・福祉有償運送事業概要

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1.5kmまで）300円、超過料金（1km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）

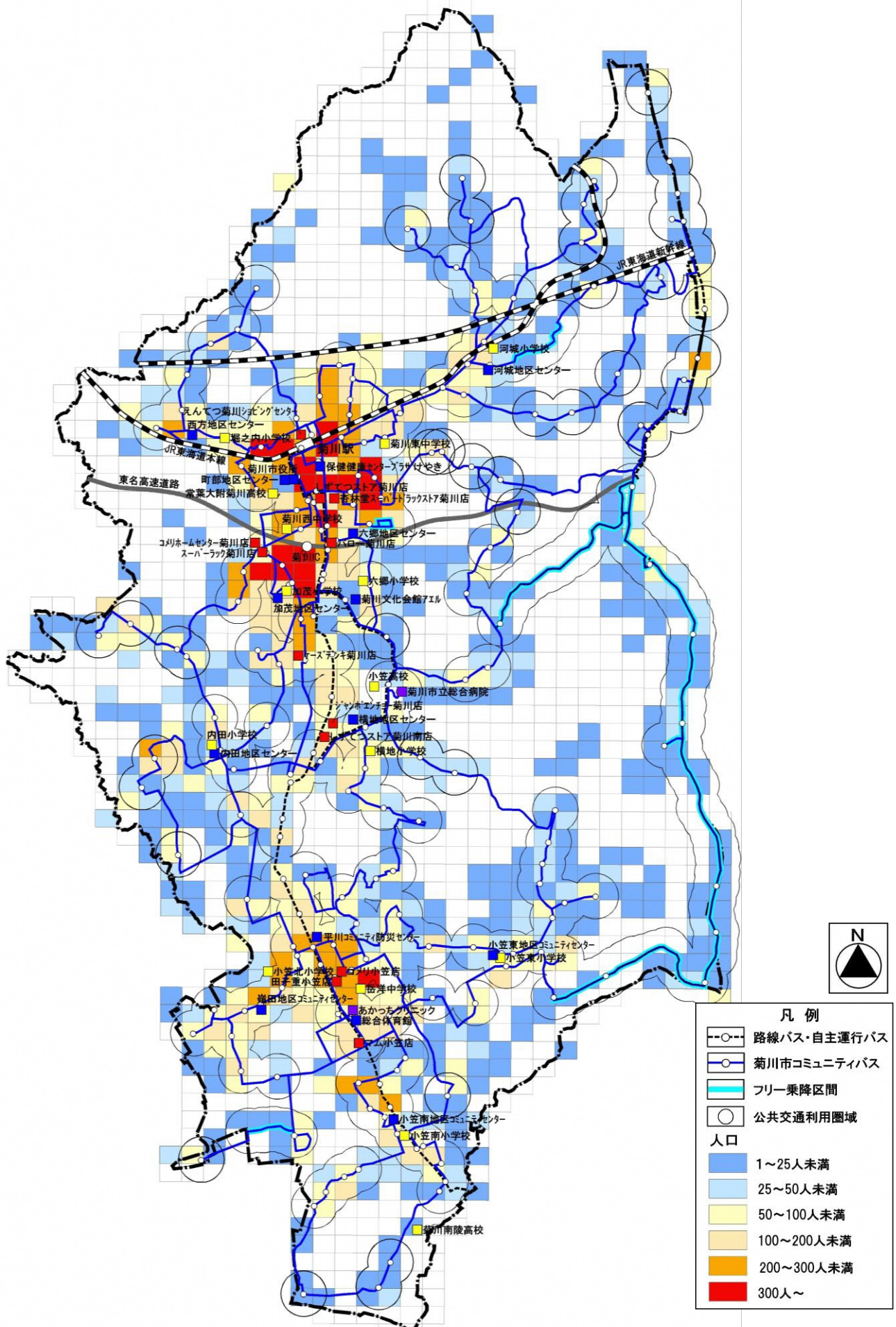
■菊川市・移送サービス概要（リフト付き車両で通院や退院時の送迎を行い、生活を支援する事業）

対象者	次のすべてに該当する方 1. 市内に住所を有し、在宅で生活されている方 2. 単独で、タクシーやその他公共交通機関を利用することが困難な方 3. 同居または別居の家族など、家庭内での送迎が困難な方 4. （1）または（2）に該当する方 （1）要介護度3以上かつ介護保険認定の主治医意見書において、寝たきり度がB以上の自立歩行が困難な方 （2）身体障害者手帳1級または2級を所持し、障がい区分が下肢機能障がい、体幹機能障がい、視覚障がい等で自立歩行が困難な方
利用回数	月片道4回（往復は2回）まで
送迎範囲	自宅から受診している医療機関（菊川市、掛川市、御前崎市） ※その他の地区については要相談

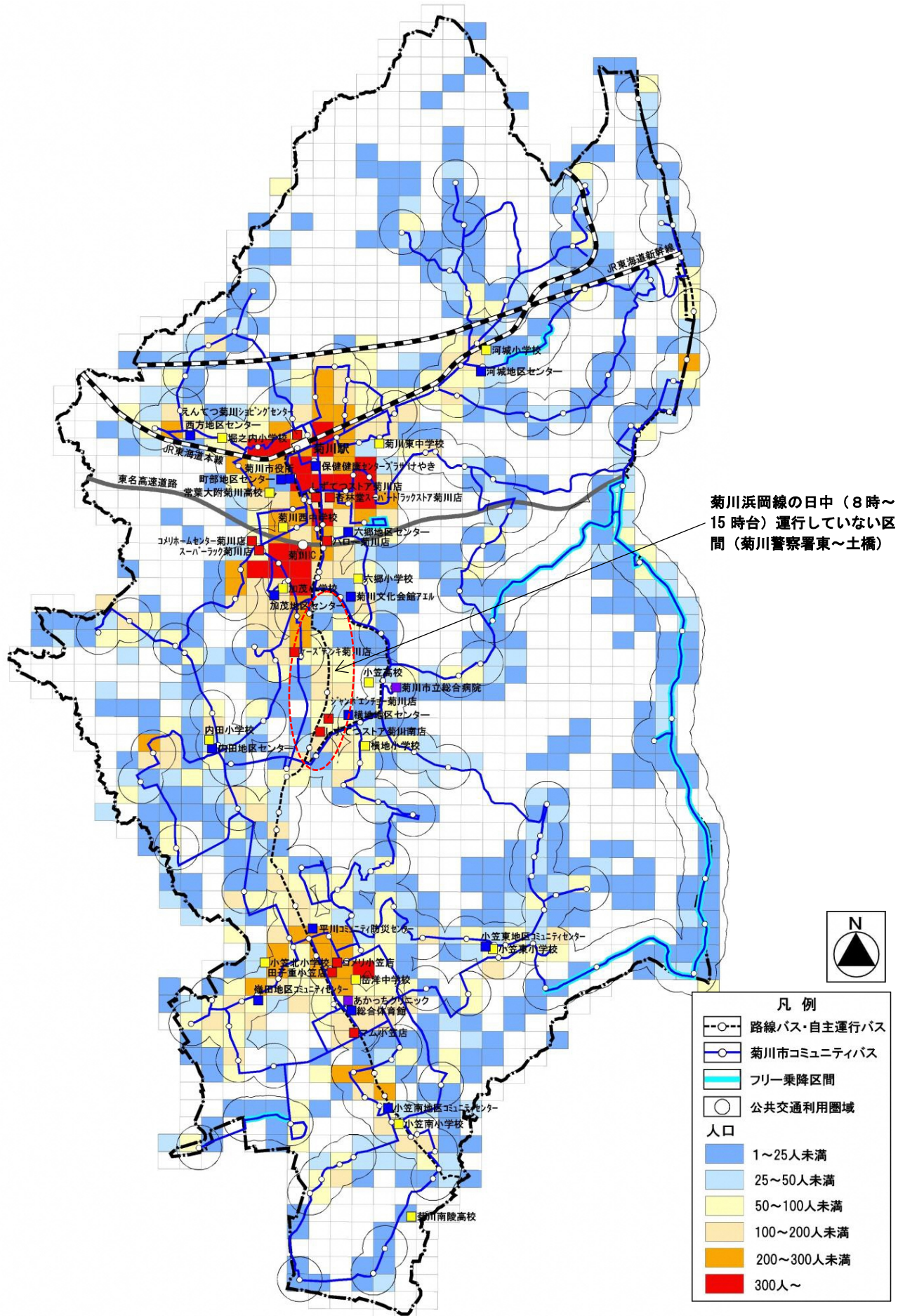
■公共交通利用圏域図及び空白地域（Step 1）



■公共交通利用圏域図及び空白地域（フリー乗降区間含む）（Step 2）



■（再掲）公共交通利用圏域図及び空白地域（Step 3）



参考資料－３ 公共交通の利用実態及びニーズ調査に関するデータ集

３－１ 市民アンケート調査

（１）回答者の属性

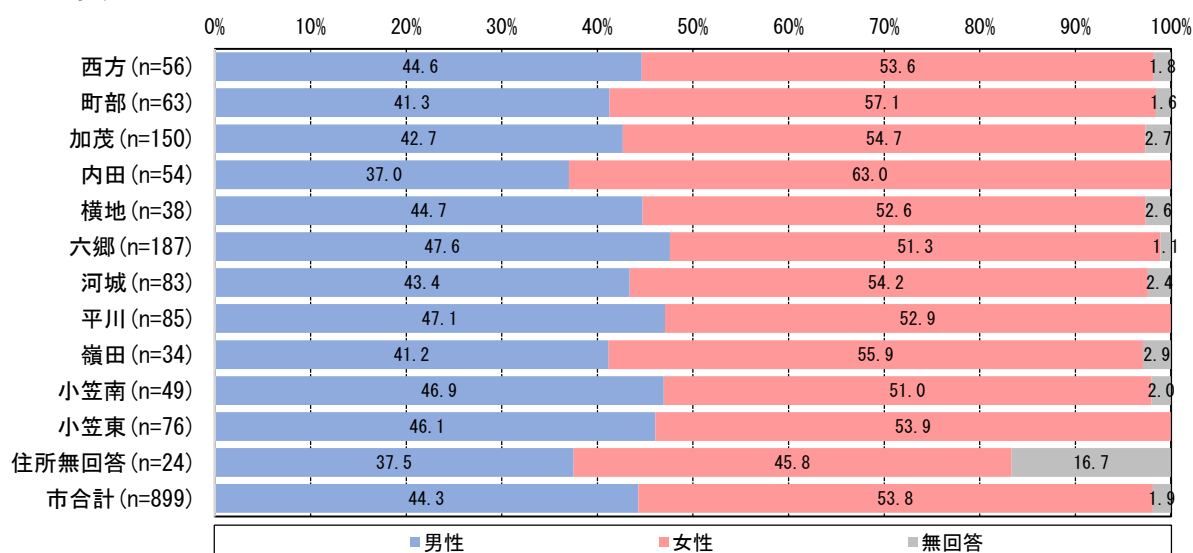
回答者の性別については「女性」の回答者が53.8%と男性よりも多く、年齢は「70歳以上(38.8%)」が最も多く、60歳以上の人々が56.3%を占めている。

職種は「会社員・公務員」が30.0%と最も多く、次いで「無職(29.5%)」となっている。

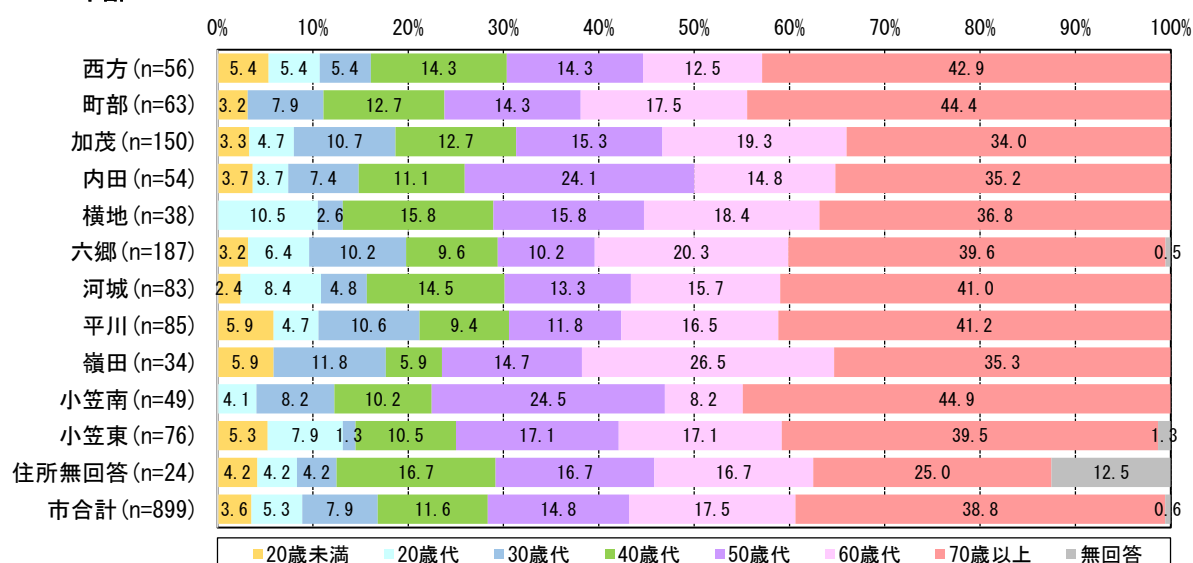
自宅近くのバス停有無は、「ある」が75.9%、「ない」が11.9%、「場所がわからない」が10.8%で、自治会別に見ると、小笠東、内田、西方で「ない」と回答した方の割合が多い。

自動車の運転免許有無は、「免許を持っている」が88.3%と最も多く、持っていない人は15.8%を占めている。自動車所有状況は、「自動車あり(自分が自由に使える)」が78.6%と最も多い。

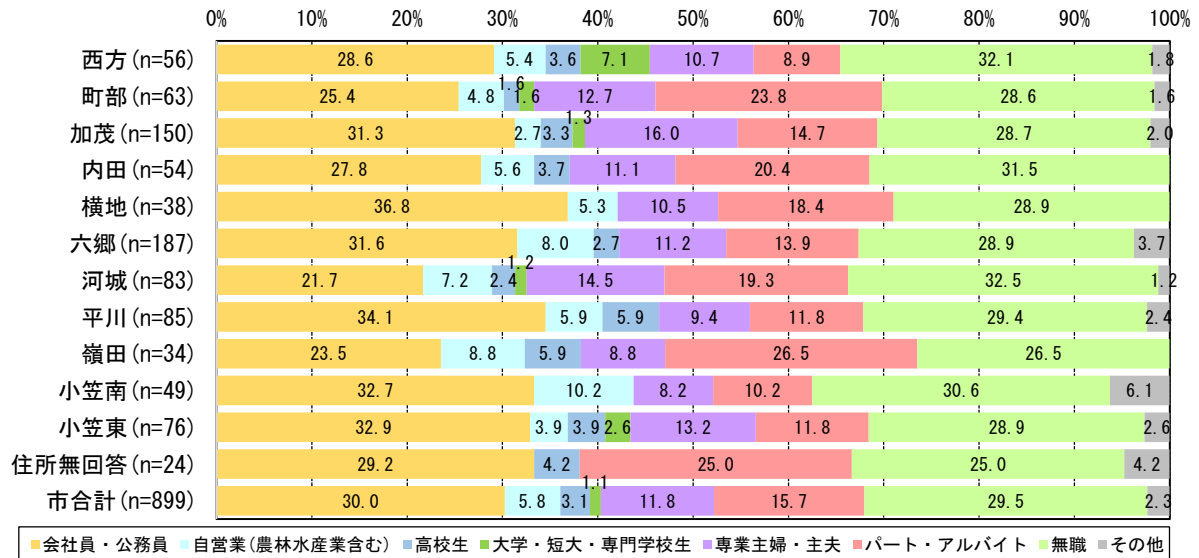
■性別



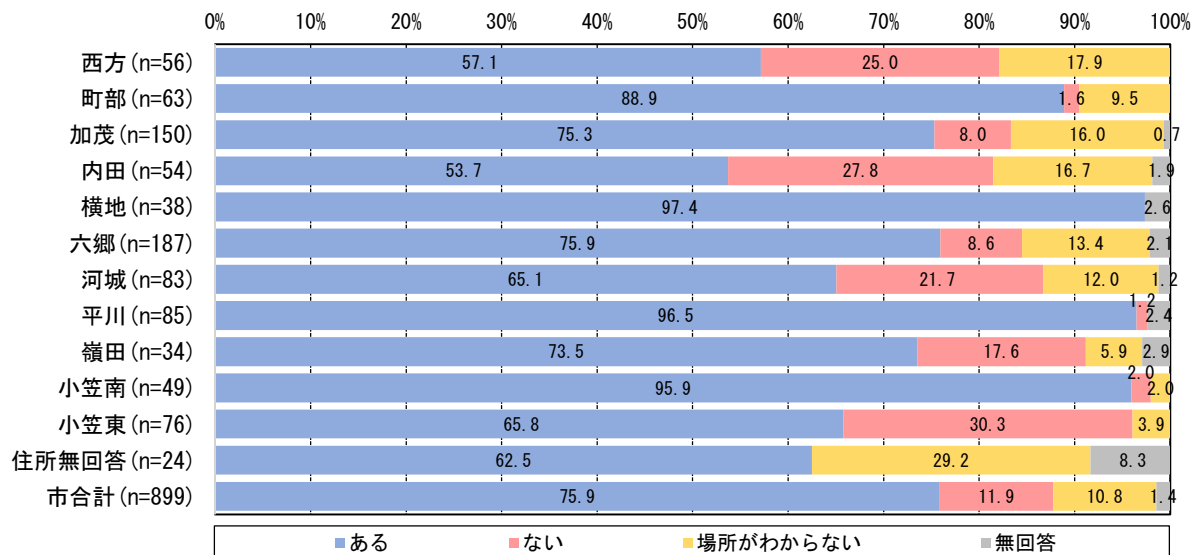
■年齢



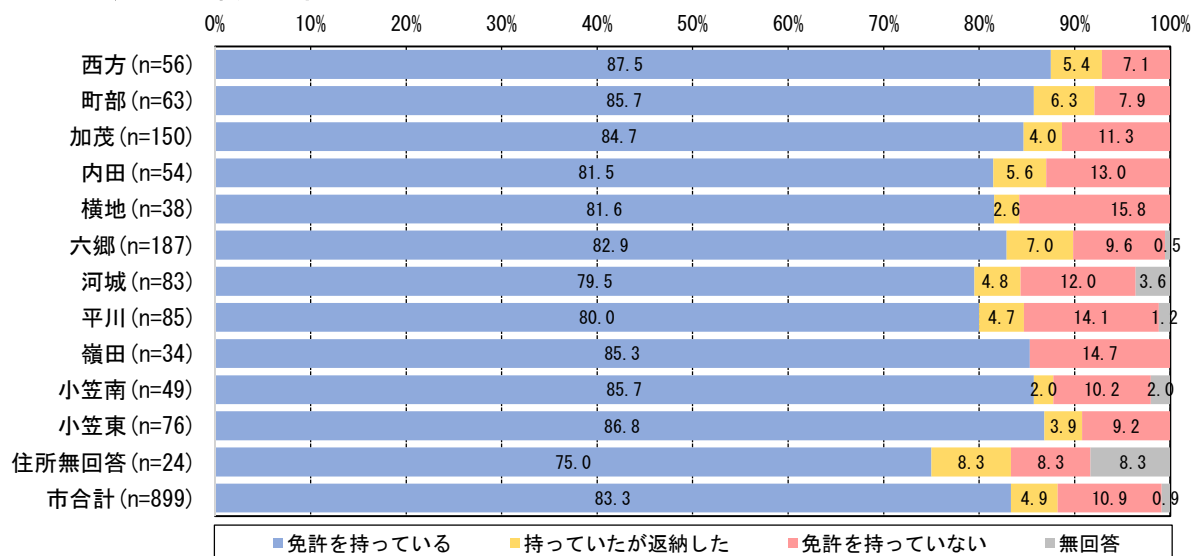
■職種



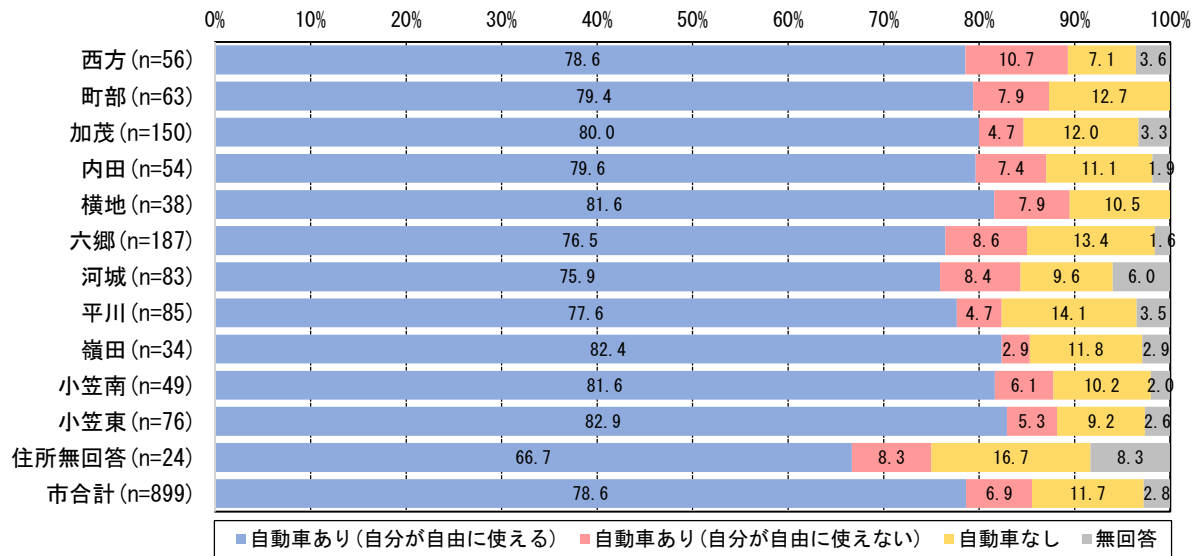
■自宅近くのバス停有無



■自動車の運転免許有無



■自動車所有状況



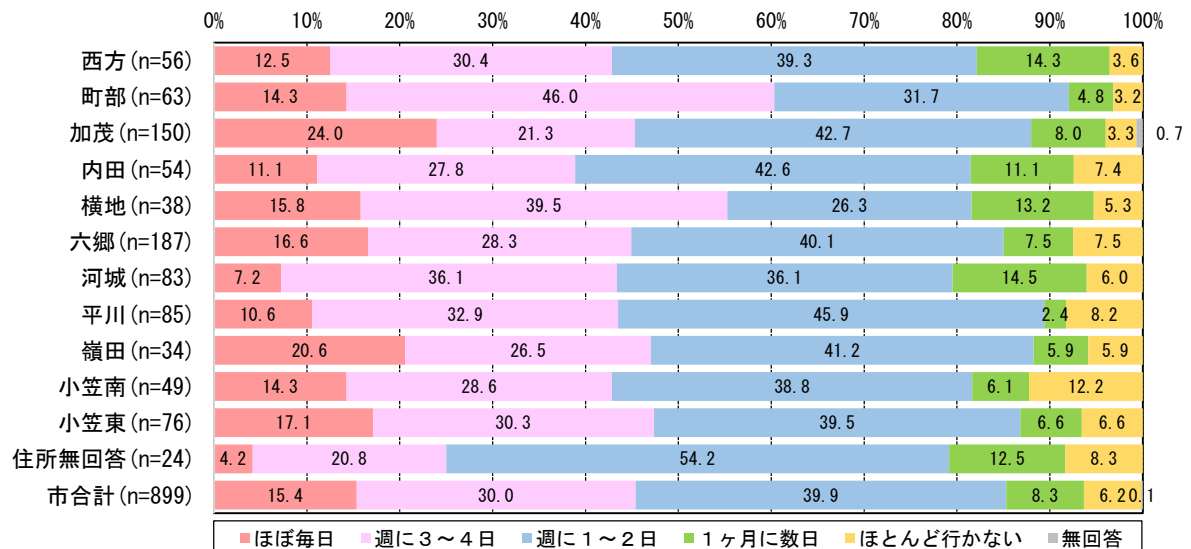
(2) 日常的な行動について

① 日常の買い物

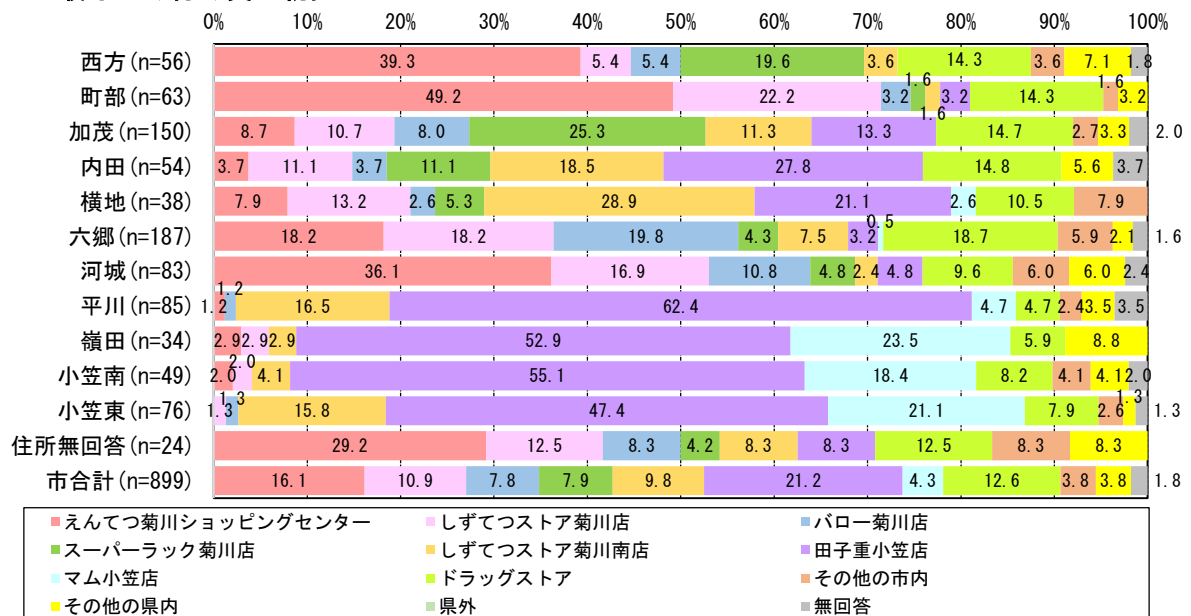
買い物に行く頻度は「週に1～2日」が最も多く、買い物先は「田子重小笠店」、「えんてつ菊川ショッピングセンター」、「ドラッグストア」の順で多い。

利用交通手段は、「自家用車を運転」が76.6%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。

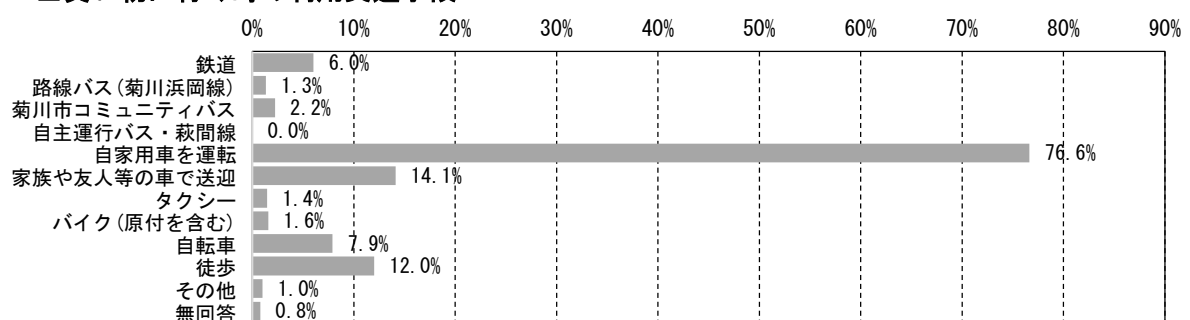
■ 買い物に行く頻度



■ 最もよく行く買い物先



■ 買い物に行く時の利用交通手段

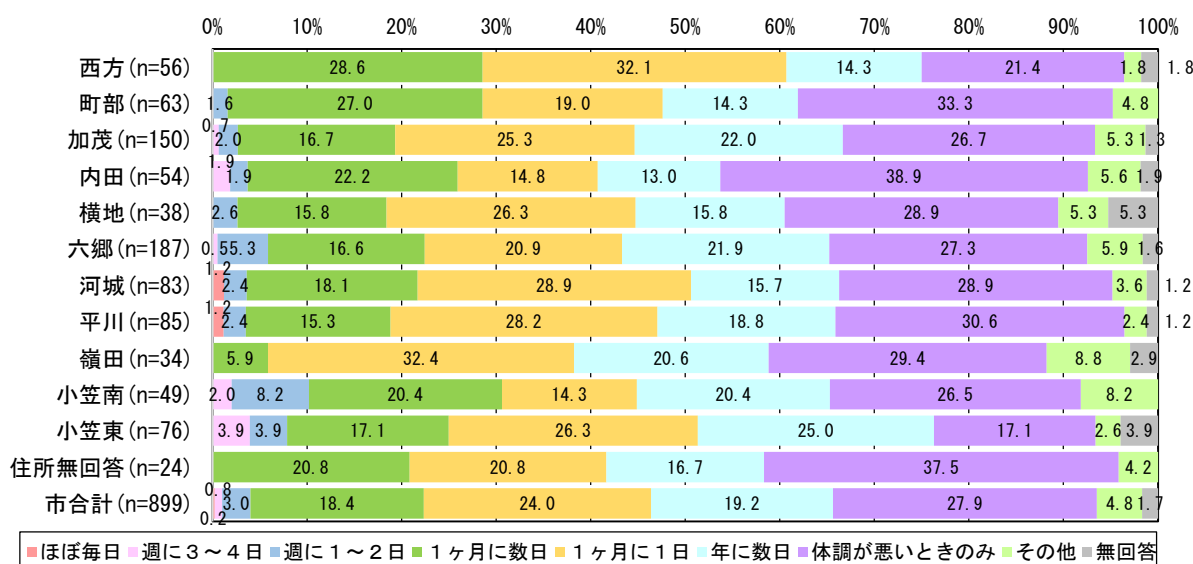


②病院の利用

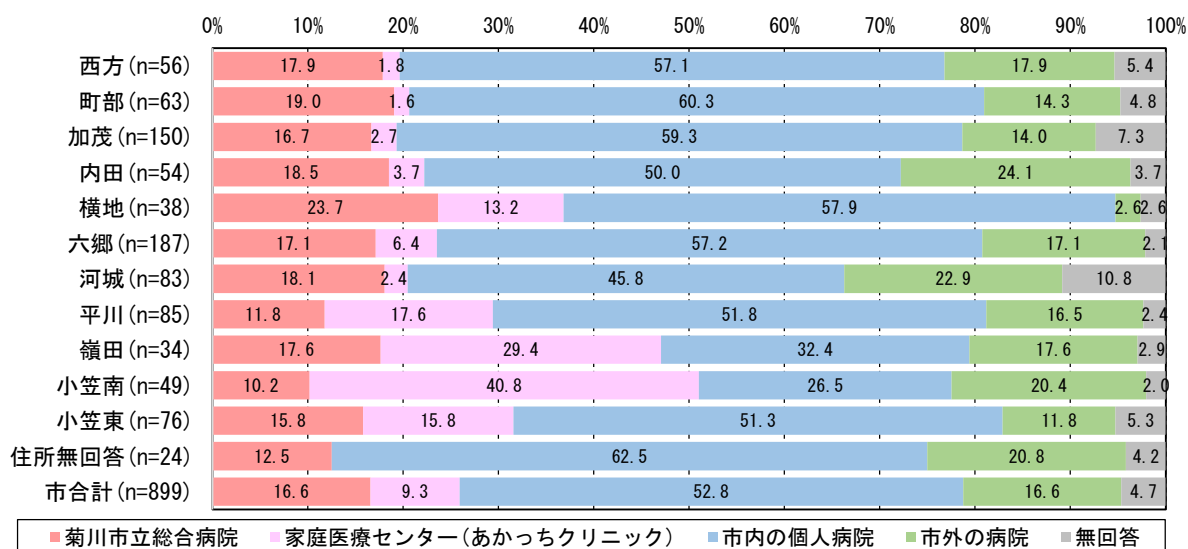
病院に行く頻度は「体調が悪いときのみ」が最も多く、最もよく行く病院は「市内の個人病院」、
「菊川市立総合病院」、「市外の病院」の順が多い。

利用交通手段は、「自家用車を運転」が75.6%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0.6%、1.9%となっている。

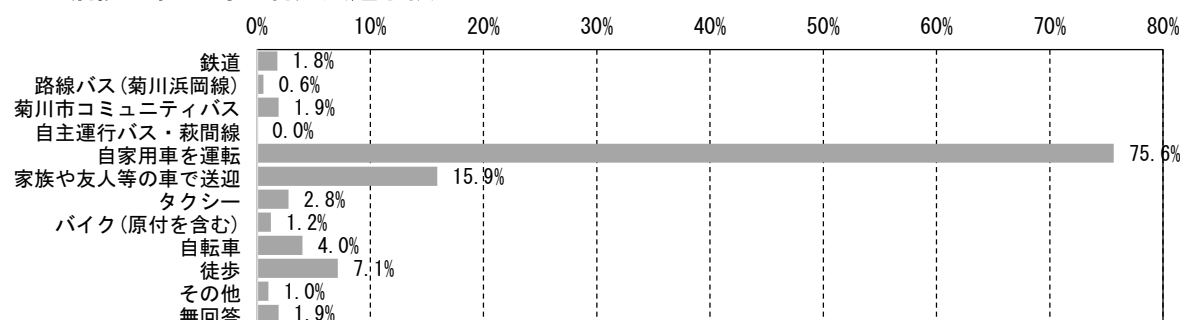
■病院に行く頻度



■最もよく行く病院



■病院に行く時の利用交通手段

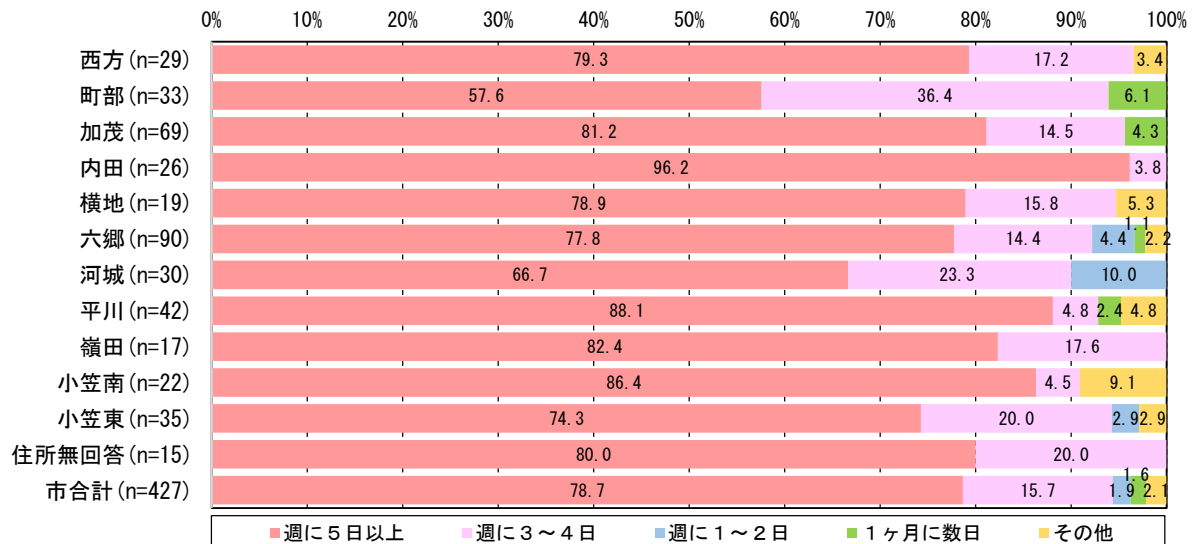


③通勤・通学

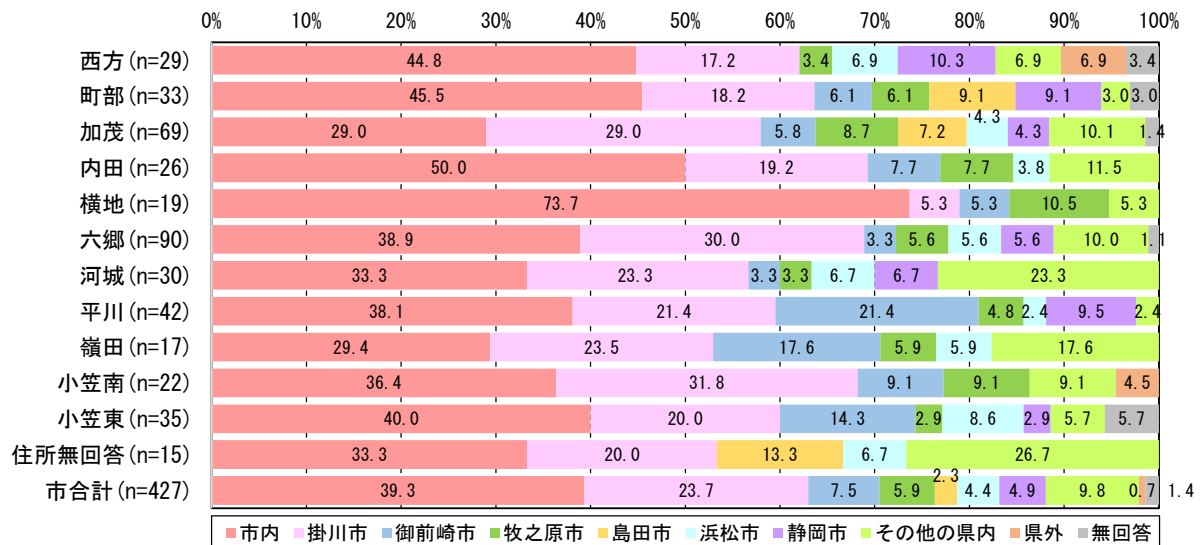
通勤・通学に行く頻度は「週に5日以上」が最も多く、通勤・通学先は「市内」、「掛川市」の順が多い。

利用交通手段は、「自家用車を運転」が81.3%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2.8%、0.7%となっている。

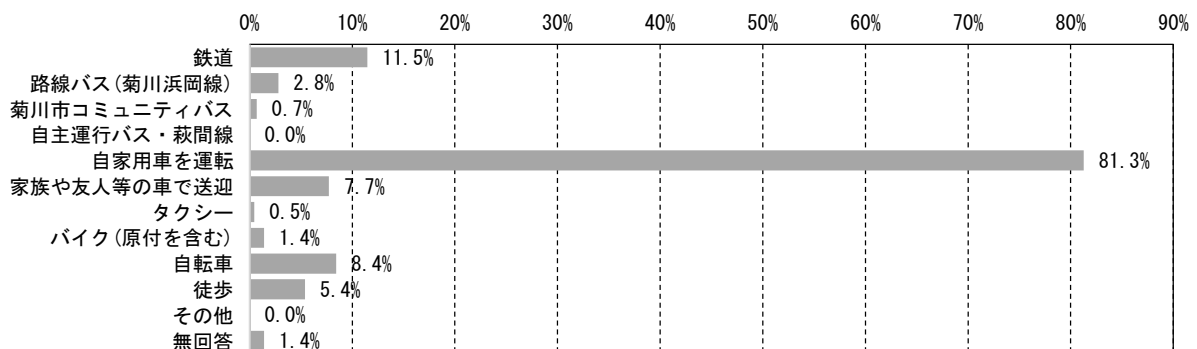
■通勤・通学に行く頻度



■通勤・通学先



■通勤・通学時の利用交通手段

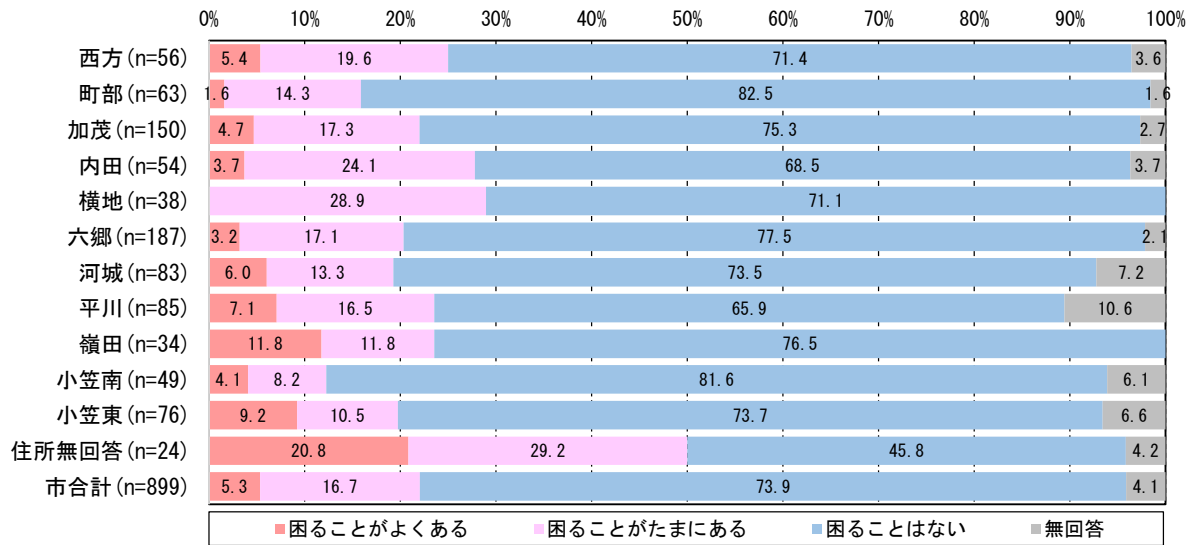


(3) 外出する際の困り具合

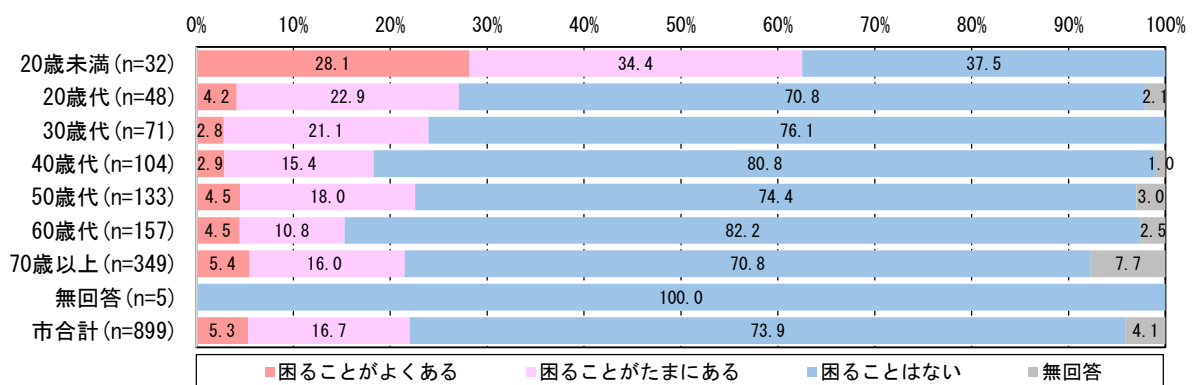
外出時に「困ることがよくある」と「困ることがたまにある」と回答した方の合計は22.0%となっており、自治会別に見ると、横地、内田、西方、平川及び嶺田で市平均を超えている。年齢別に見ると、20歳未満で、自動車の運転免許有無別に見ると、免許を持っていない人で困り具合が高い。

困っている時の目的は、「趣味・娯楽」、「買物」及び「通院」の順で、困ることが多い行き先は、「菊川駅及び周辺」、「その他個人病院（市内）」、「菊川市立総合病院」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59.1%と最も多い。

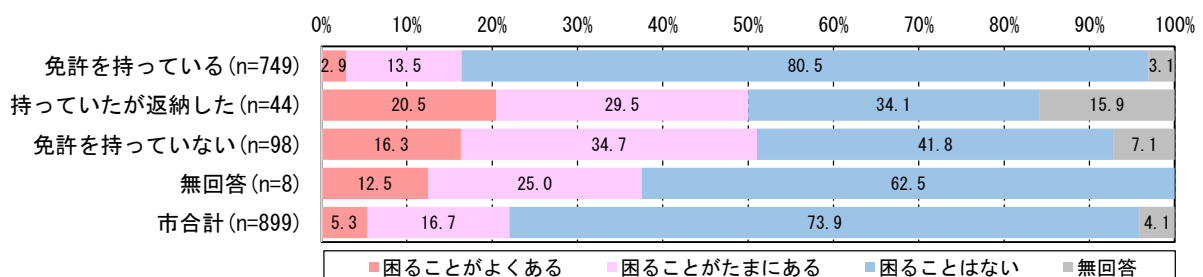
■外出する際の困るものの有無



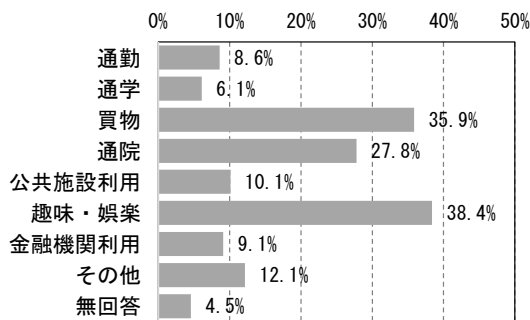
■外出する際の困るものの有無（年齢別）



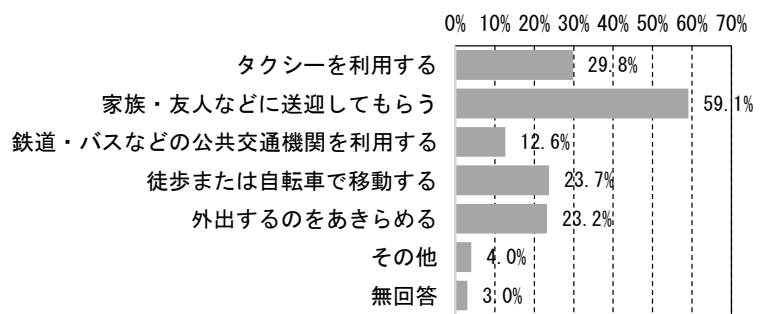
■外出する際の困るものの有無（自動車の運転免許有無別）



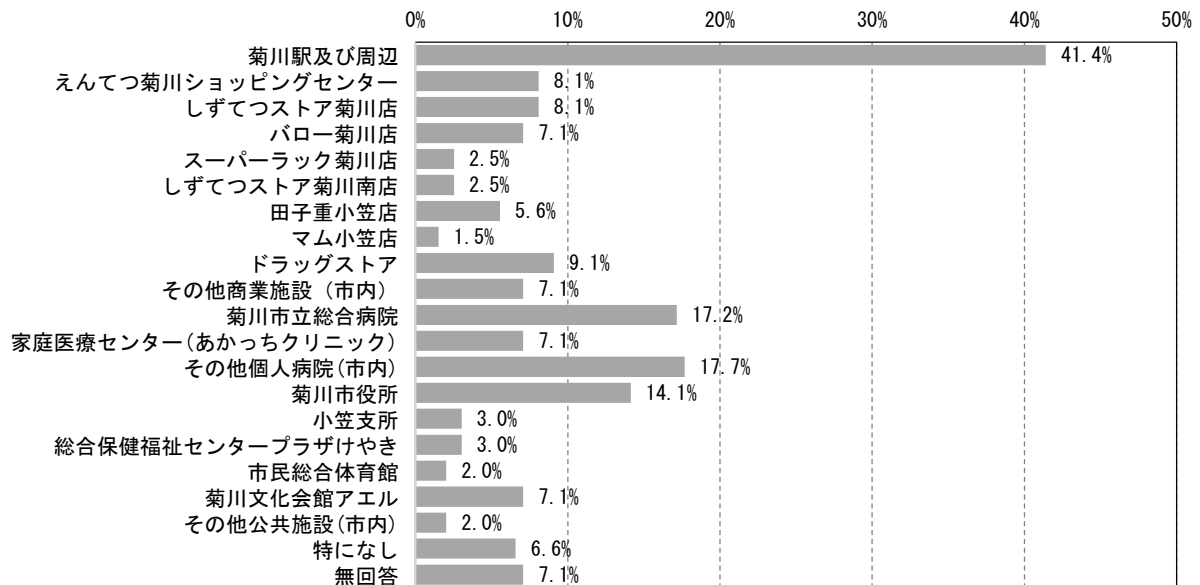
■困っている時の目的



■困っている時の対応



■困ることが多い行き先



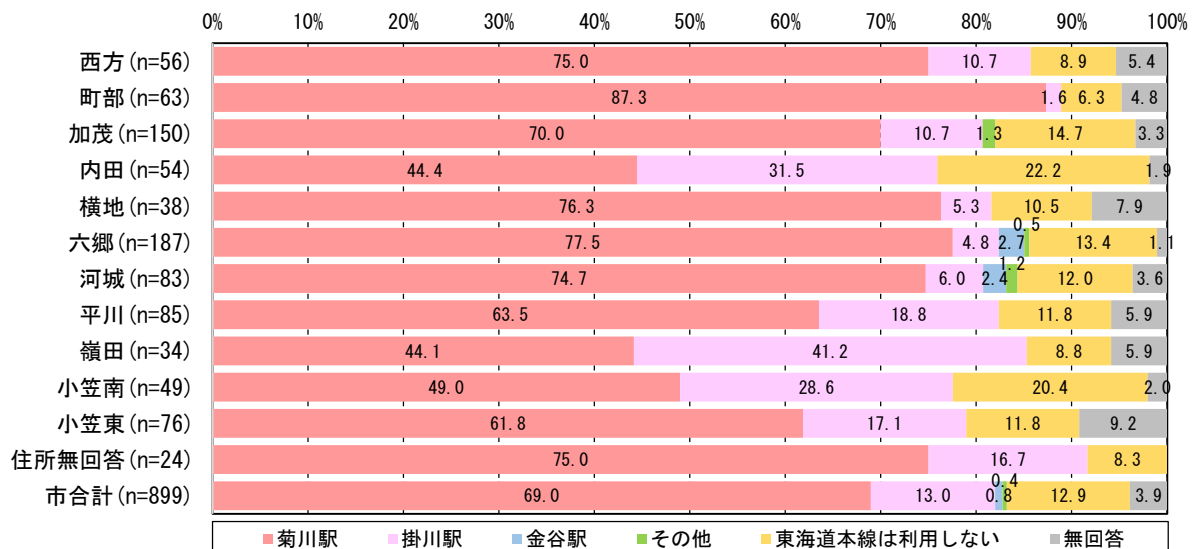
（４）鉄道（JR 東海道本線）の利用状況等

主に利用する鉄道駅は「菊川駅」が69.0%と最も多く、自治会別に見ると、嶺田、内田及び小笠南で「掛川駅」と回答した割合が多い。

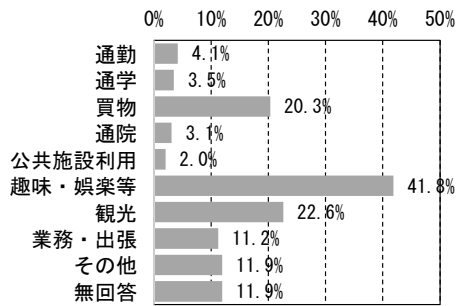
利用目的は、「趣味・娯楽」、「観光」、「買物」の順で多い。

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。

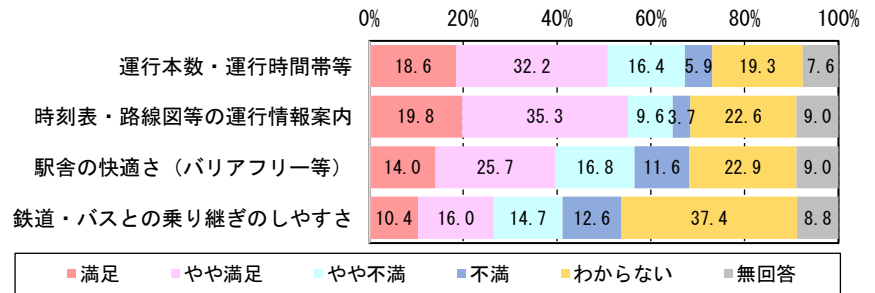
■主に利用する鉄道駅



■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

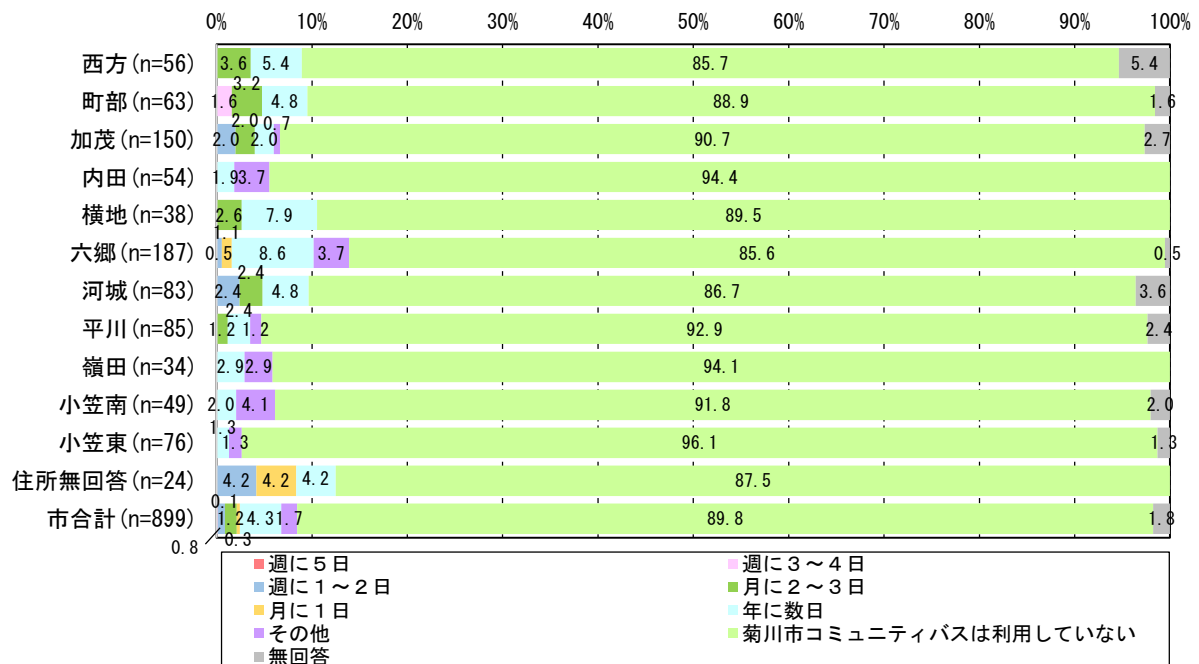


（５）菊川市コミュニティバスの利用状況等

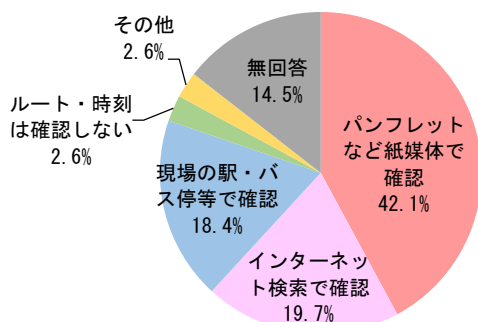
①利用状況

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89.8%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42.1%と最も多い。
 利用目的は、「通院」、「買物」の順で多い。

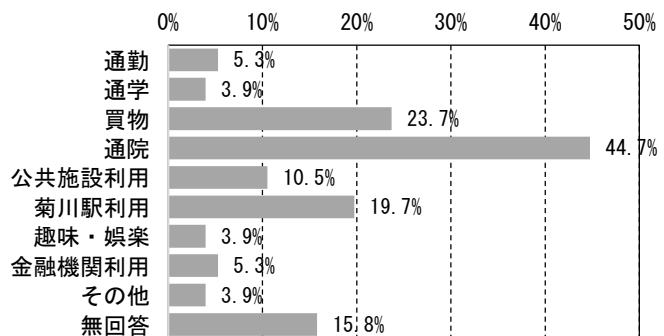
■菊川市コミュニティバスの利用頻度



■運行ルートや時刻の確認方法



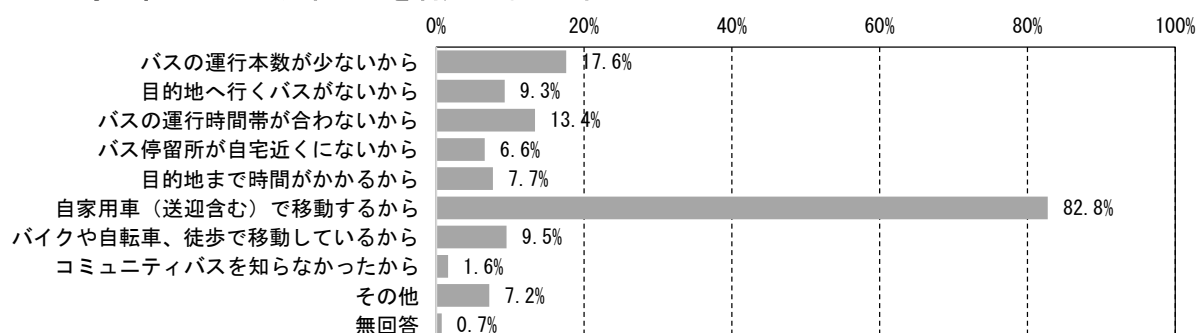
■利用目的



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82.8%と最も多く、次いで「バスの運行本数が少ないから（17.6%）」となっている。

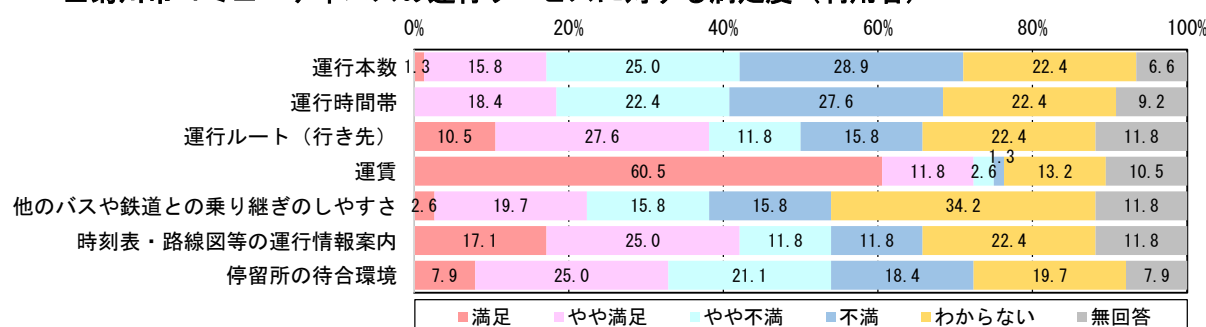
■菊川市コミュニティバスを利用しない理由



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、「運賃」、「時刻表・路線図等の運行情報案内」、「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」、「停留所の待合環境」で「不満」と「やや不満」と回答した方の割合が高い。

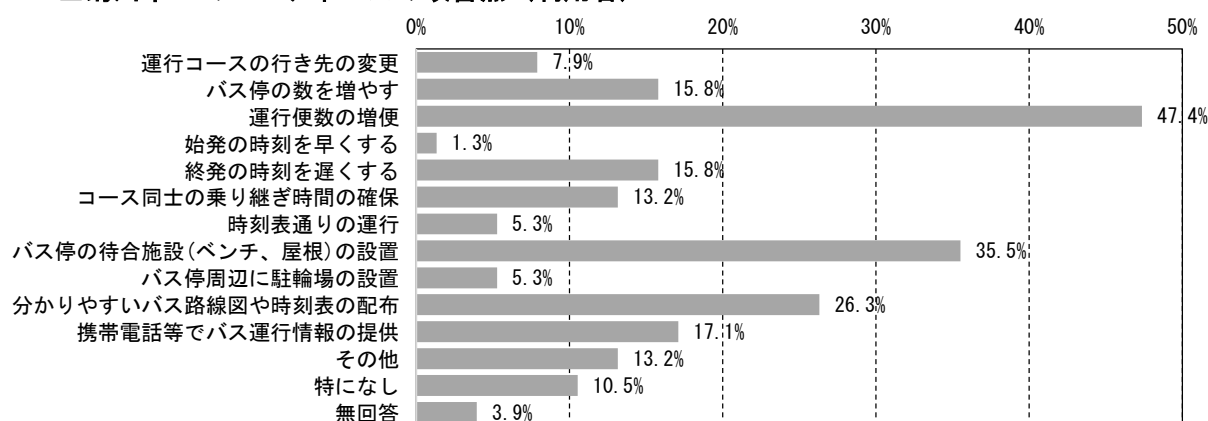
■菊川市コミュニティバスの運行サービスに対する満足度（利用者）



④改善点

改善点は、「運行便数の増便」、「バス停の待合施設（ベンチ、屋根）の設置」、「分かりやすいバス路線図や時刻表の配布」の順で多い。

■菊川市コミュニティバスの改善点（利用者）



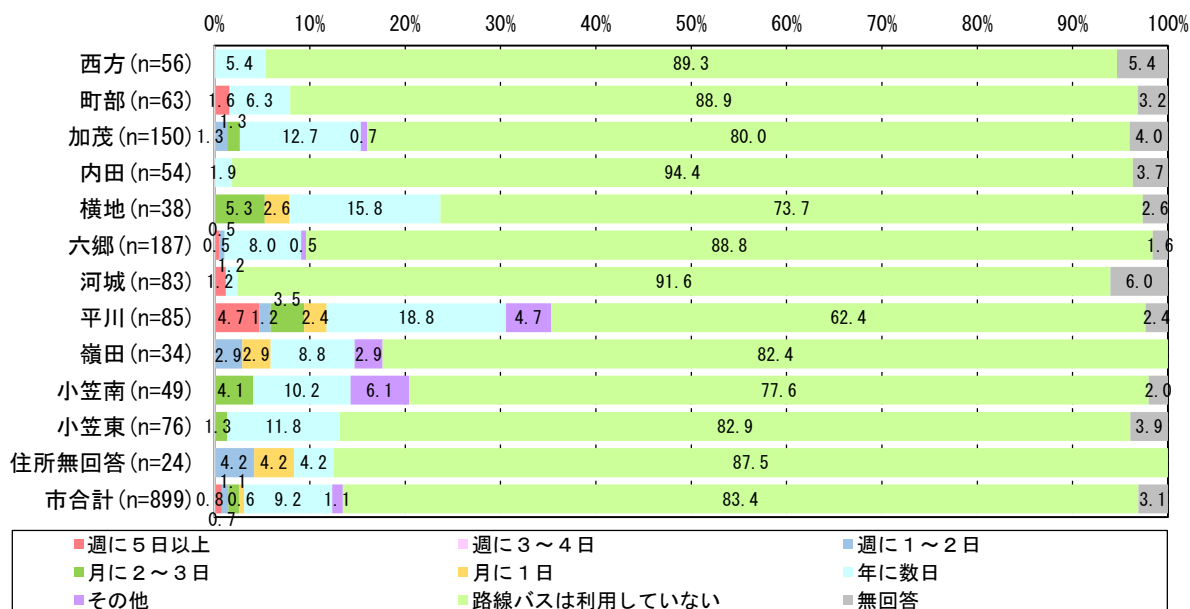
(6) 路線バス（しずてつジャストライン・菊川浜岡線）の利用状況等

①利用状況

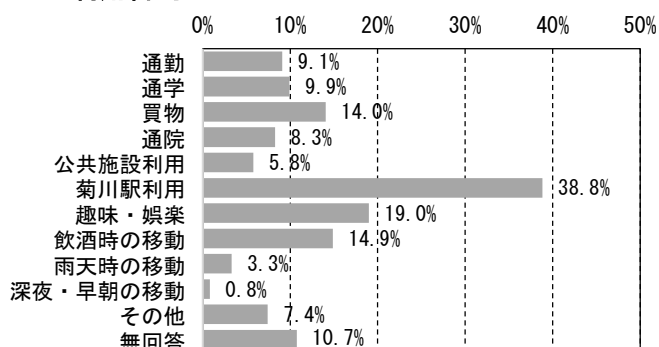
路線バスの利用頻度は、「路線バスは利用していない」が83.4%と最も多く、13.5%の人が利用しているものの、「年に数日」といった低頻度の利用が多い。

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



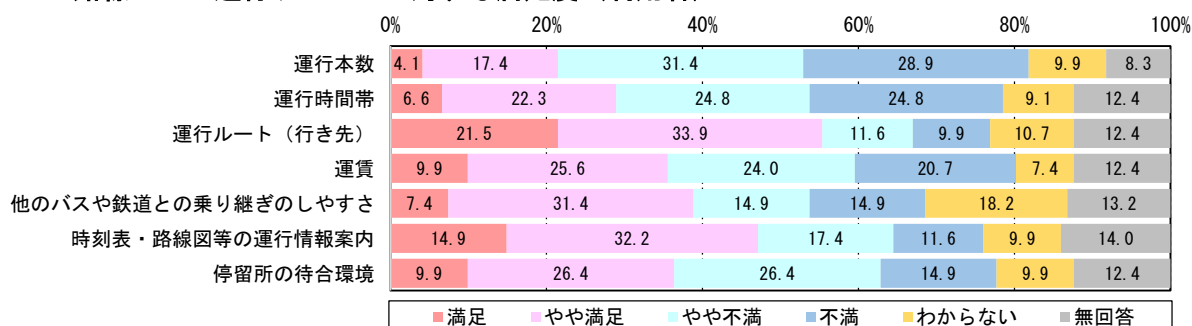
■利用目的



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、「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（利用者）



(7) タクシーの利用状況等

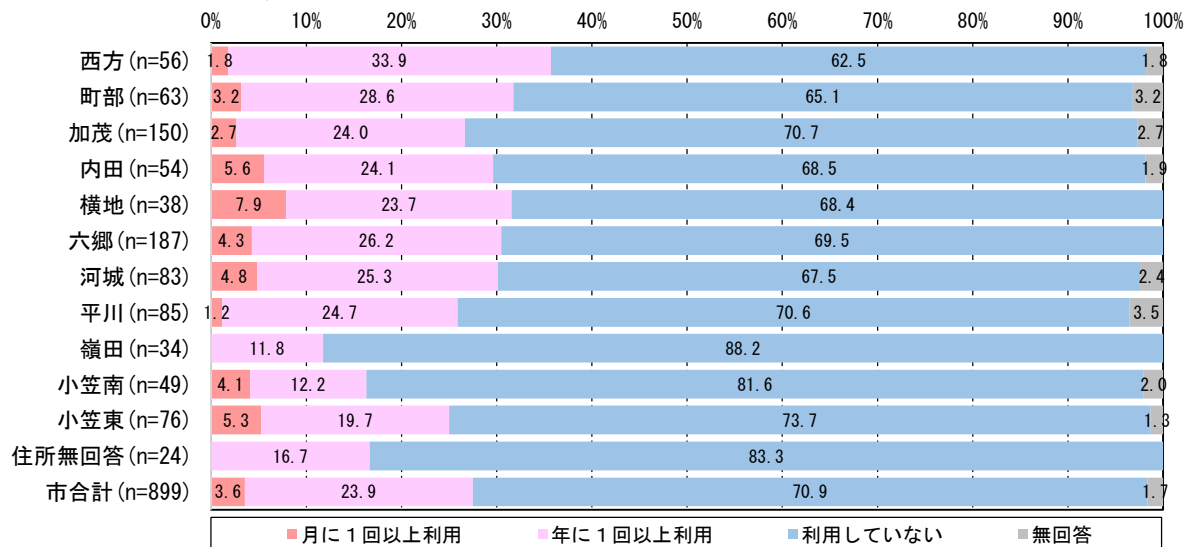
タクシーの利用頻度は、「年に1回以上利用」が23.9%、「月に1回以上利用」が3.6%であり、自治会別に見ると、西方、町部、横地で利用している方の割合が多い。

利用目的は、「飲酒時の移動」、「菊川駅利用」、「通院」が多い。

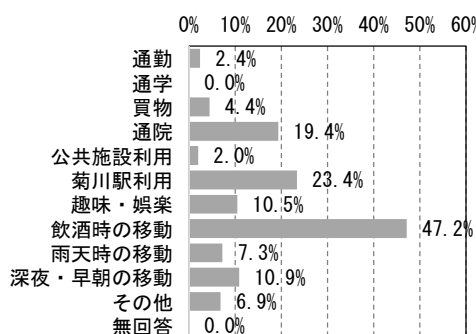
タクシーを利用しない理由は、「車など自分で運転できる交通手段があり、タクシーを利用しなくても済むから」が79.3%と最も多い。

サービスに対する満足度は、「車両の乗り心地・乗りやすさ」、「利用のしやすさ（電話での呼び出し等）」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。

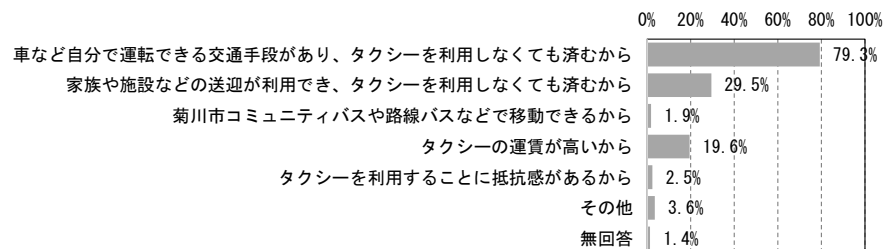
■タクシーの利用頻度



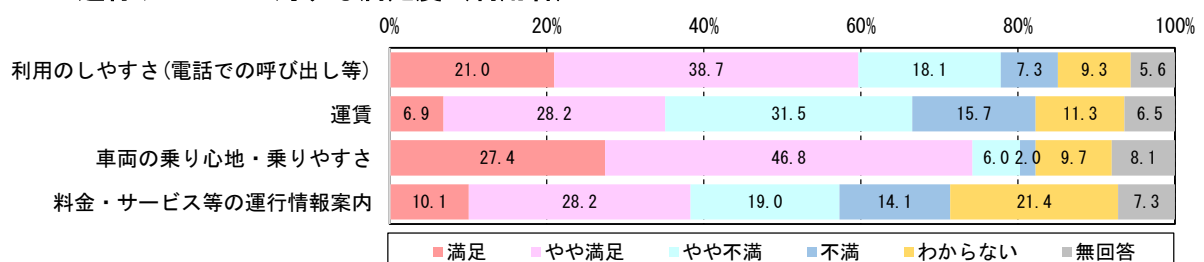
■利用目的



■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（利用者）

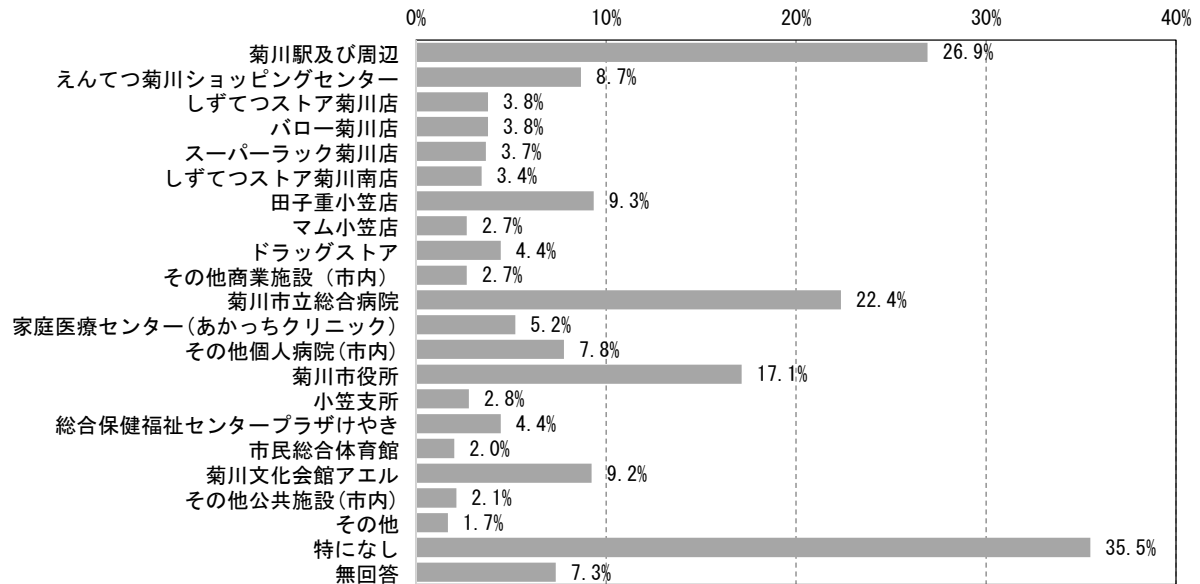


(8) 公共交通の利用意向

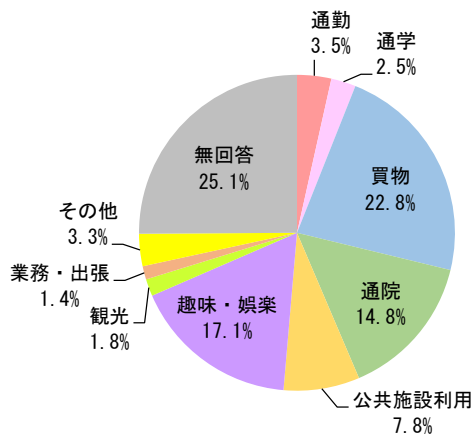
直接移動できるバスなどの公共交通機関が運行していた場合、行きたい場所は、最も多い「特になし」を除くと、「菊川駅及び周辺」、「菊川市立総合病院」、「菊川市役所」の順が多い。

その利用目的は、「買物」、「趣味・娯楽」、「通院」が、利用頻度は、「年に数日」、「週に1～2日」が多い。

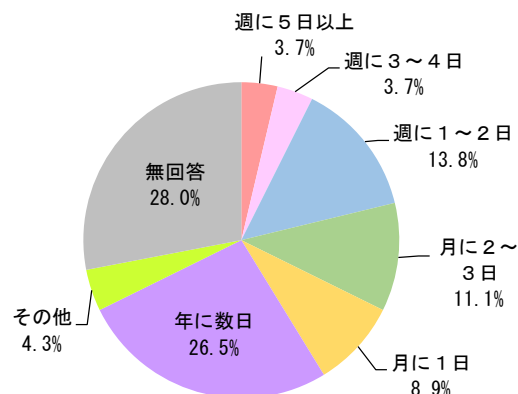
■行きたい場所



■利用目的



■利用頻度



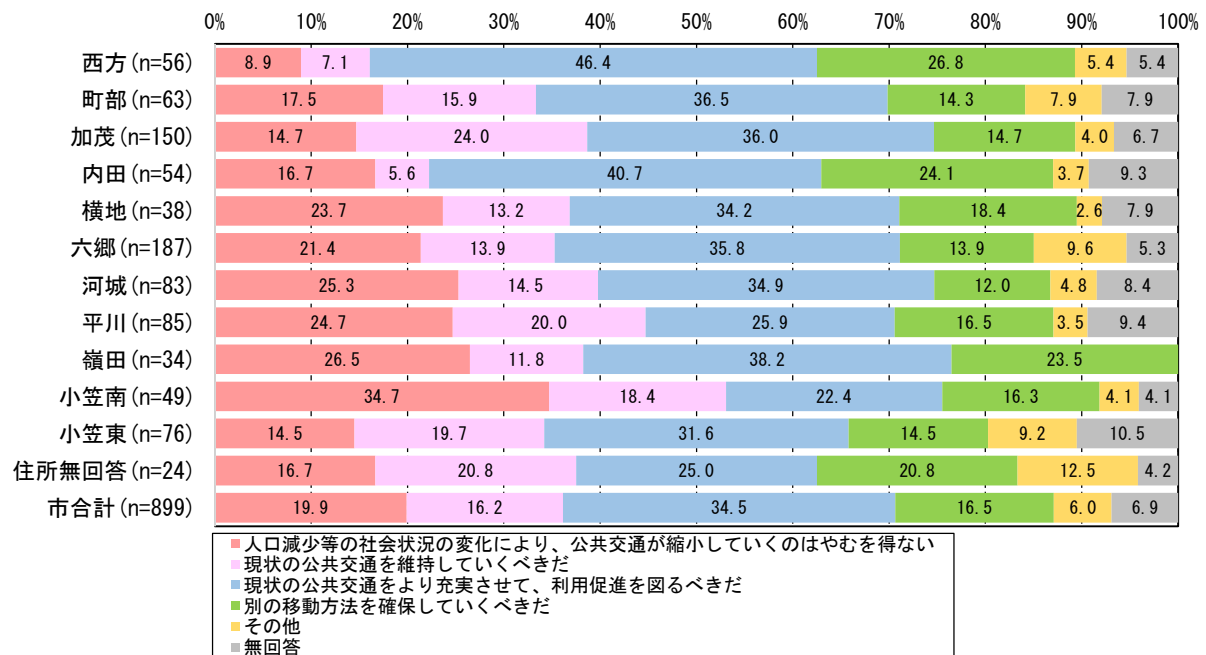
(9) 公共交通の維持・利用促進

市内で運行中の公共交通の今後の取組の方向性は、「現状の公共交通をより充実させて、利用促進を図るべきだ（34.5%）」が、公共交通の負担方法は、「市の公的負担に加えて、企業や住民の協力で不足分を負担する（33.3%）」が最も多い。

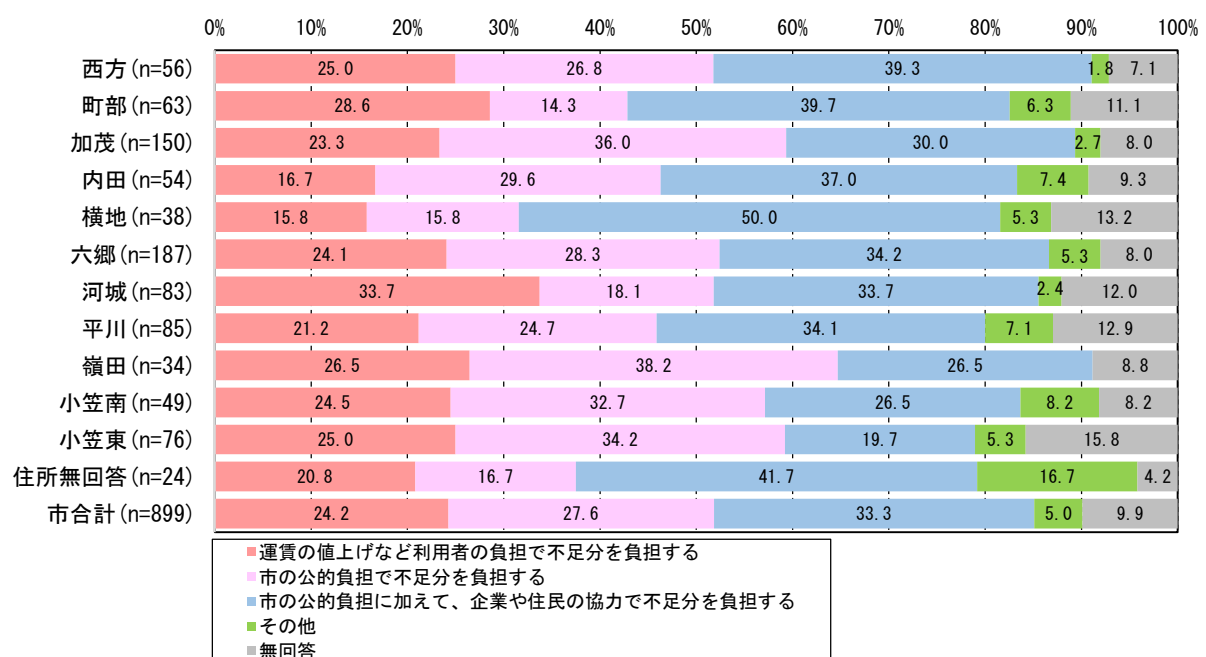
公共交通を今後も維持するために、自身で公共交通を利用するかどうかは、「そう思う」と「やや思う」の合計で46.0%を占めている。

公共交通の利用促進策は、「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（31.4%）」、「路線バスや菊川市コミュニティバス等のコースや時刻表等を掲載した公共交通マップの作成・配布（30.5%）」、「商業施設等と連携した公共交通割引チケット等の発行（27.9%）」の順が多い。

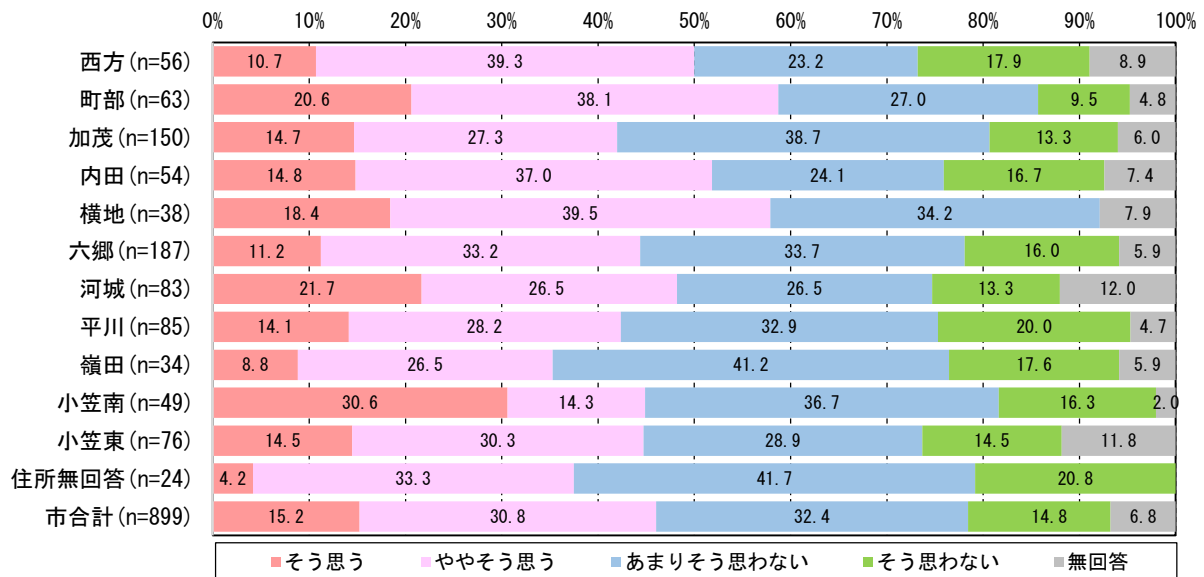
■公共交通の今後の取組の方向性



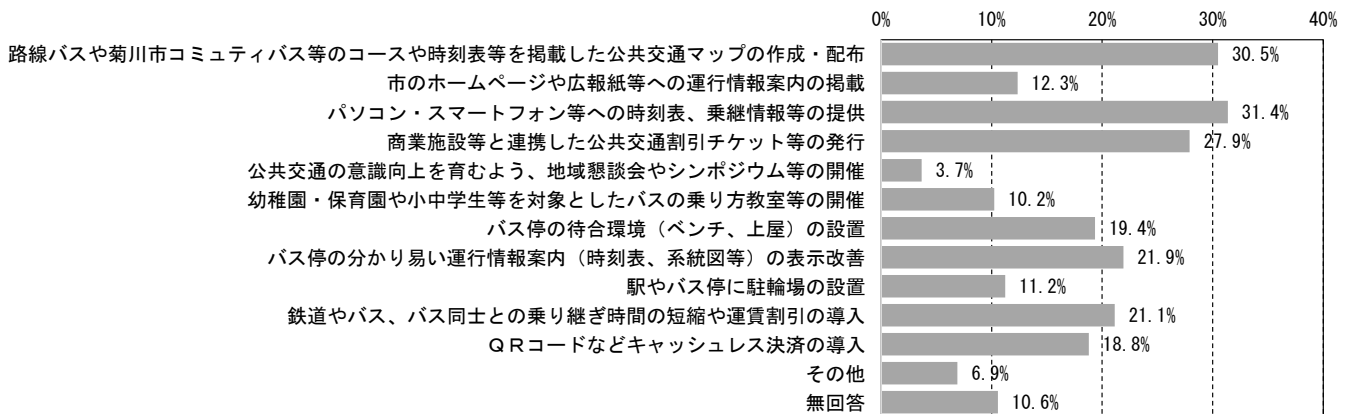
■公共交通の負担方法



■自身の公共交通の考え方



■公共交通の利用促進を図るための効果的な取組み



3-2 公共交通利用実態調査

(1) 民間バス等利用実態調査

1) 菊川浜岡線 ※菊川駅 153 票、菊川市立総合病院 8 票

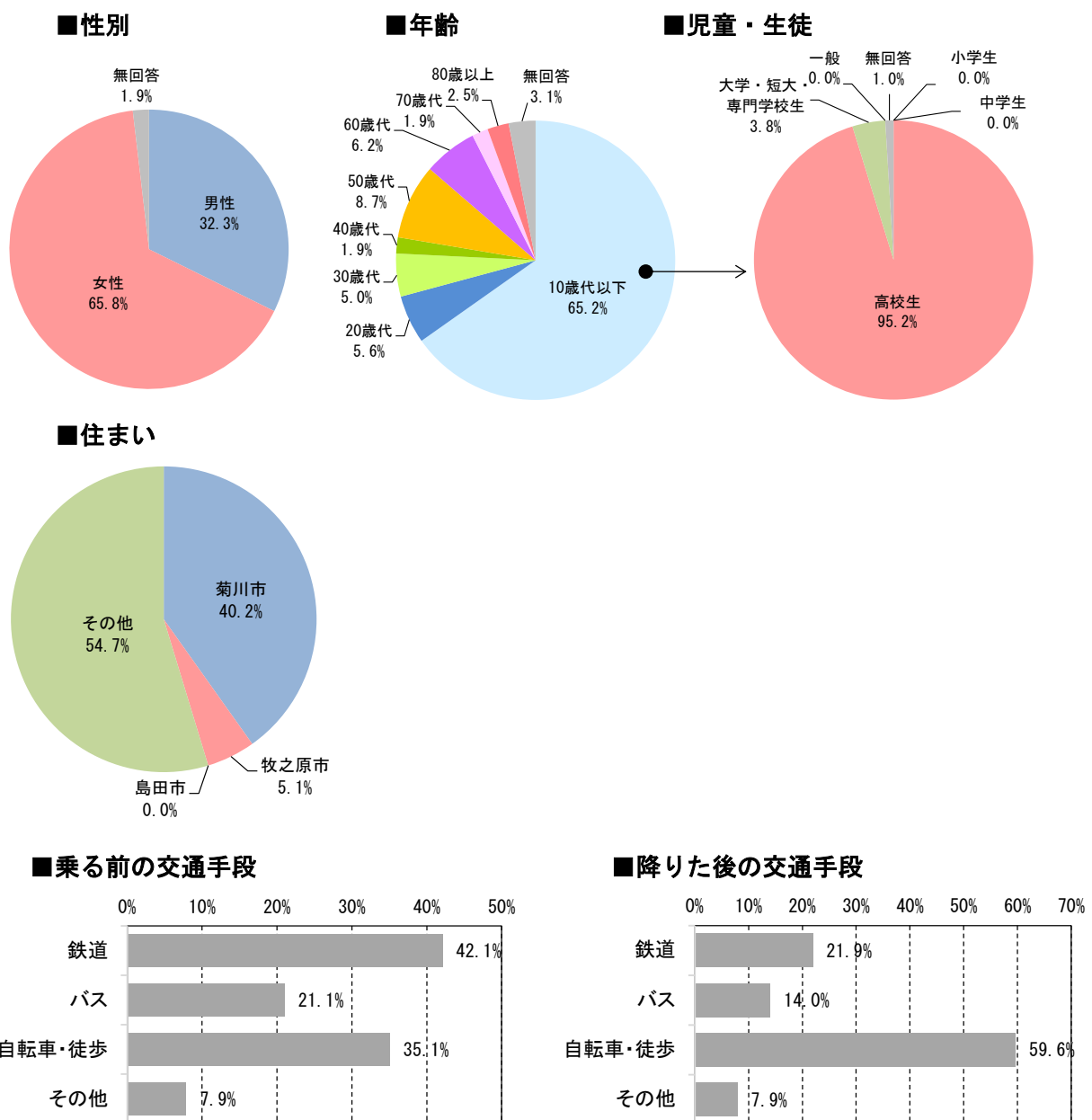
菊川駅及び菊川市立総合病院での利用者は高校生が約 6 割以上を占め、住まいは菊川市以外が約 6 割、菊川市が約 4 割を占めている。

菊川浜岡線に乗る前の交通手段は「鉄道」が、降りた後は「自転車・徒歩」が最も多い。

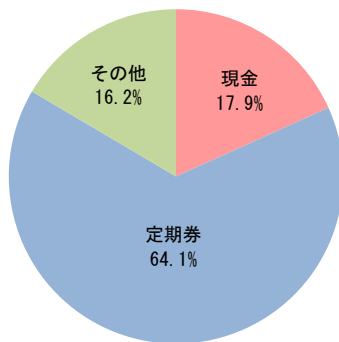
運賃の支払い方法は、「定期券」が 64.1%と最も多い。

利用目的は「通学」が 64.0%と最も多く、次いで「通勤 (16.8%)」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 58.3%と最も多い。

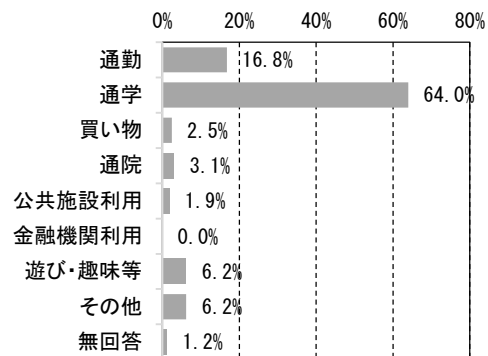
運行サービスの満足度は約 7 割が満足しており、「不満」、「やや不満」と回答した方は 7.8%と少ない。



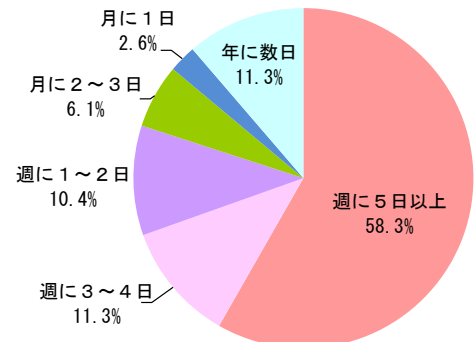
■運賃支払い方法



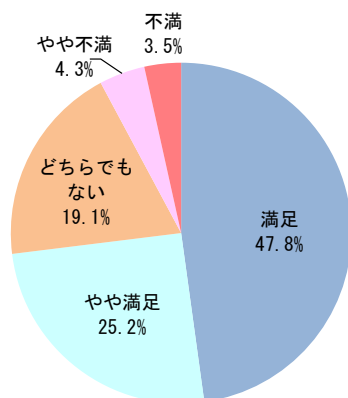
■本日の利用目的



■利用頻度



■運行サービスの満足度



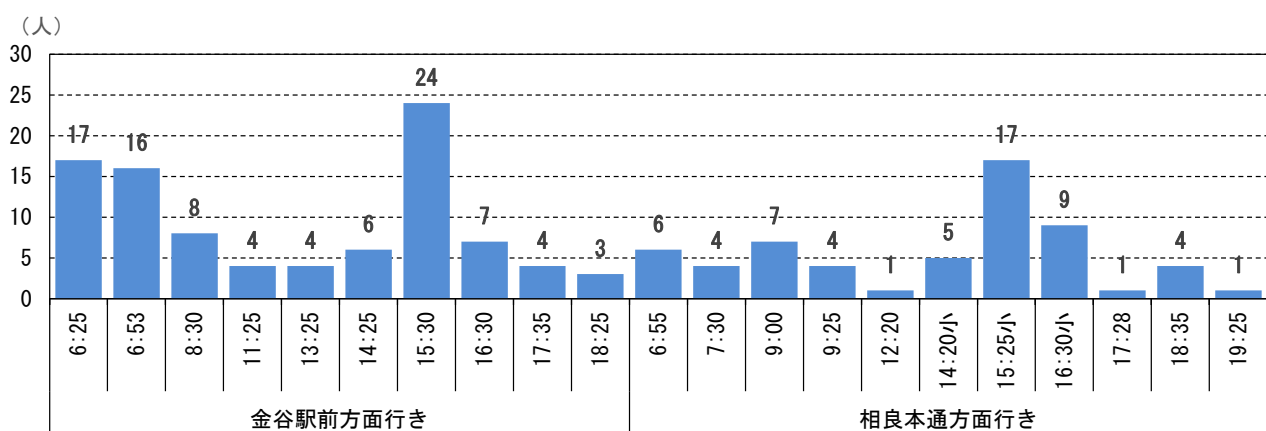
2) 萩間線

①利用実績 ※調査拒否含む

ア) ダイヤ別利用者数

萩間線の日利用者数は 152 人/日で、ダイヤ別に見ると、金谷駅前方面行きは 15 : 30 発が、相良本通方面行き 15 : 25 発で最も多く、ダイヤにより利用の偏りが見受けられる。

■ダイヤ別利用者数

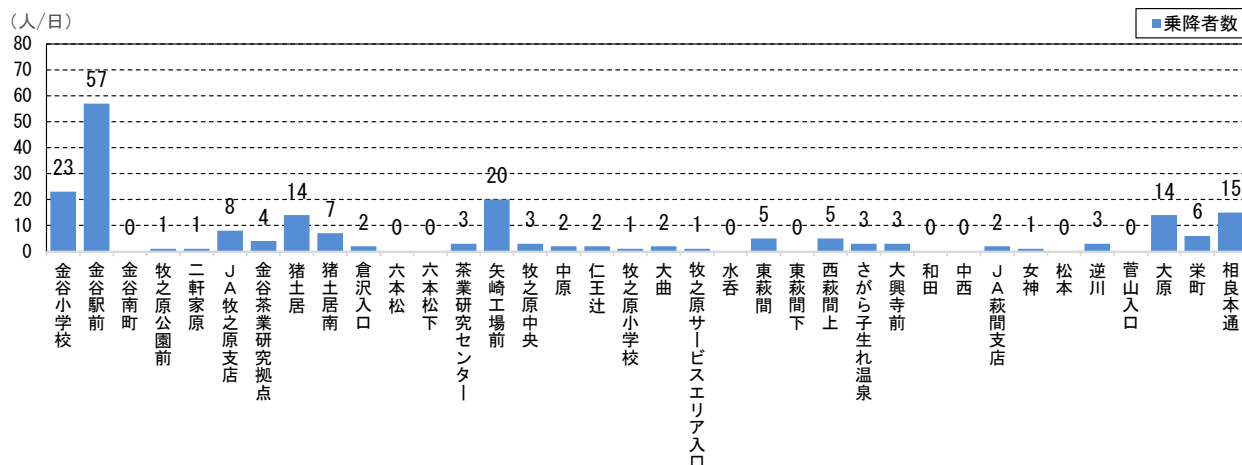


イ) バス停別利用者数

バス停日乗降者数は金谷駅前が最も多く、次いで金谷小学校、矢崎工場前、相良本通、大原、猪土居の順が多い。

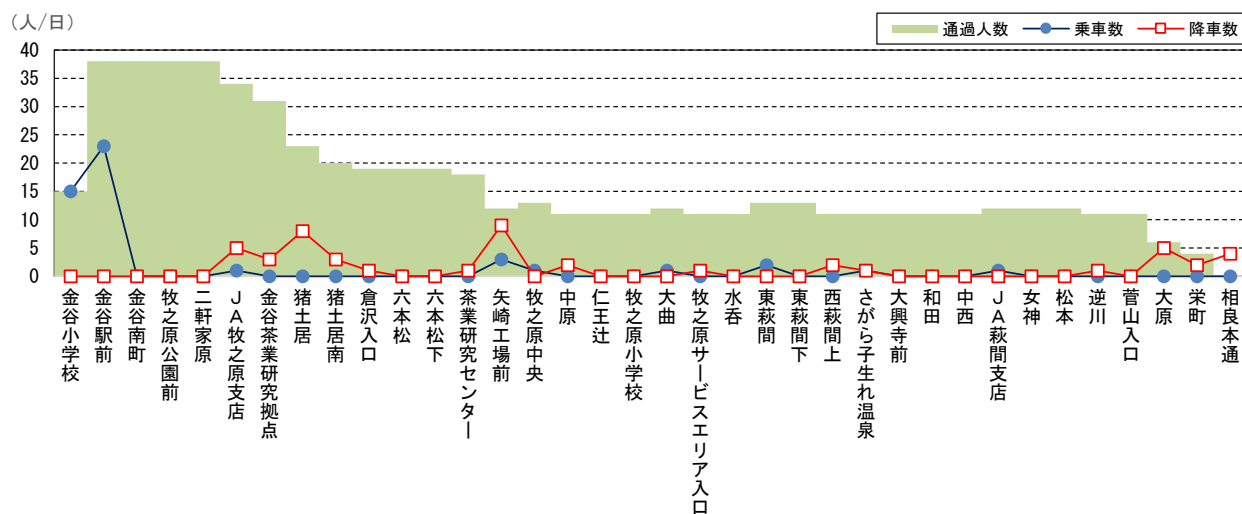
利用ODは、金谷駅前→矢崎工場前（9人）、金谷小学校→猪土居（6人）、矢崎工場前→金谷駅前（6人）、相良本通→金谷駅前（6人）が多い。

■バス停日乗降者数

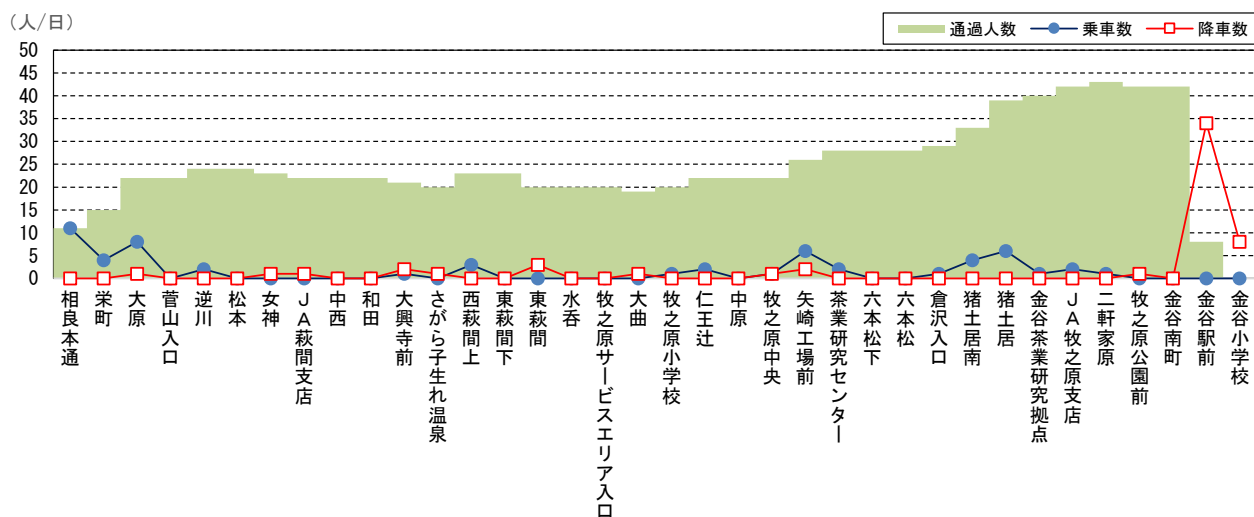


■バス停別バス停別乗車数・降車数・通過人数

(金谷小学校→相良本通行き)



(相良本通→金谷小学校行き)



■ 莖間線OD結果

[illegible]

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、住まいは島田市が 46.2%、牧之原市が 31.7%、その他が 13.5%、菊川市が 2.9%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。

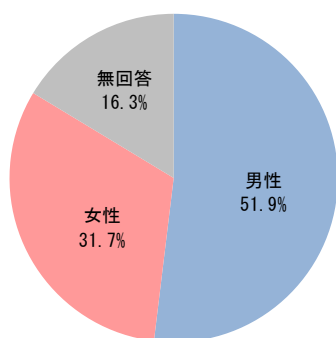
運賃の支払い方法は、「定期券」が 56.7%と最も多い。

利用目的は「通学」が 50.0%と最も多く、次いで「通勤（33.7%）」となっている。

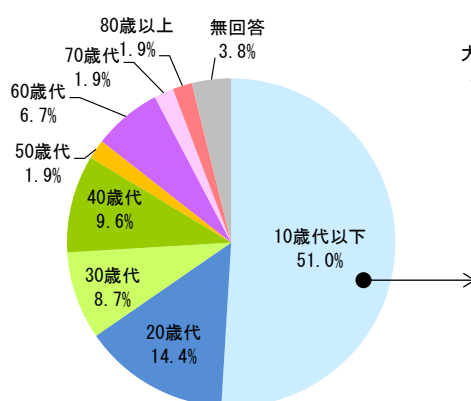
利用頻度は通勤・通学目的が多いため、「週に 5 日以上」が 59.6%と最も多い。

運行サービスの満足度は約 7 割が満足しており、「不満」、「やや不満」と回答した方は 7.7%と少ない。

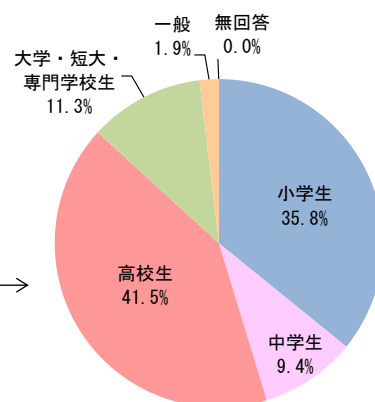
■性別



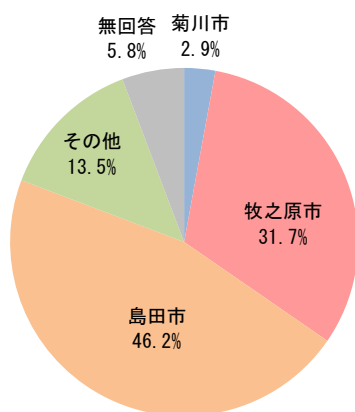
■年齢



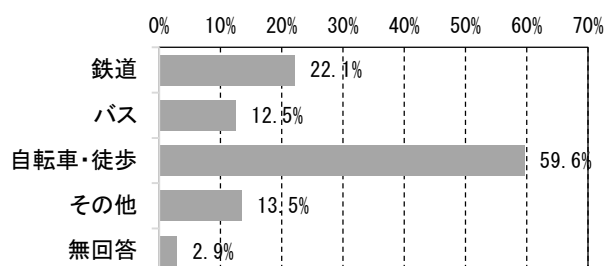
■児童・生徒



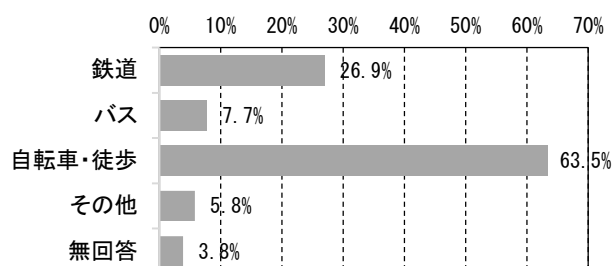
■住まい



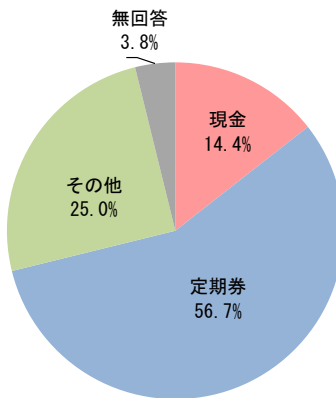
■乗る前の交通手段



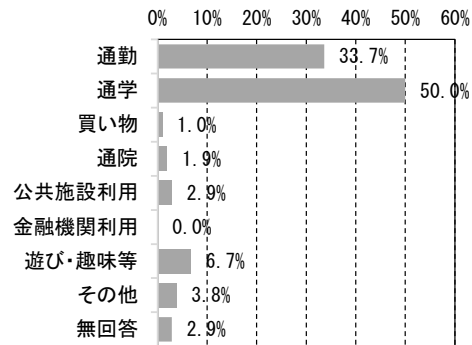
■降りた後の交通手段



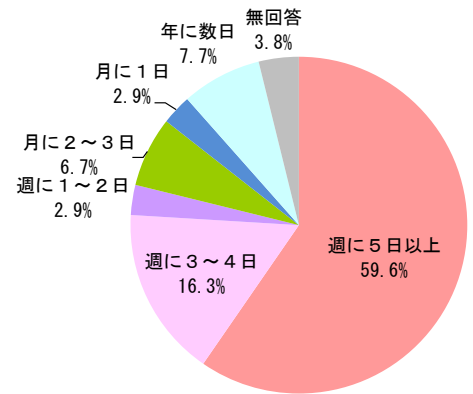
■運賃支払い方法



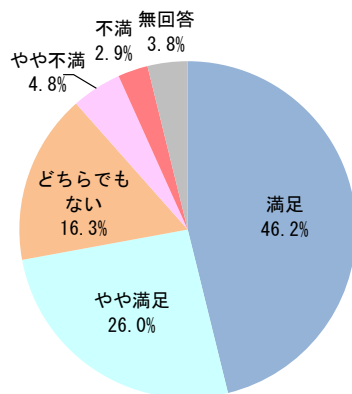
■本日の利用目的



■利用頻度



■運行サービスの満足度



(2) 菊川市コミュニティバス利用実態調査

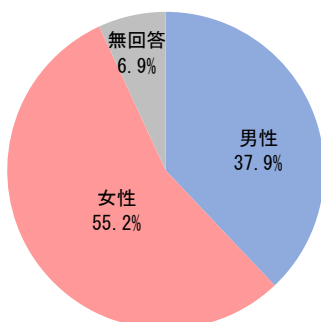
1) 回答者の属性

回答者の性別は、「女性」が 55.2% と多く、年齢は「80 歳以上」が 27.6% と最も多く、60 歳以上が 55.2% を占めている。住まいは、「菊川市内」が 75.9% と多い。

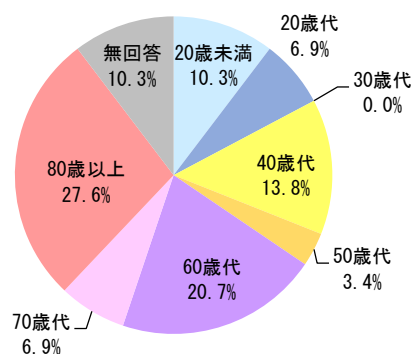
自動車の運転免許証有無は、「持っていない」が 34.5% と最も多く、「持っていたが返納した」と合わせると、免許を持っていない方は 65.5% である。

自動車所有状況は、「自動車なし」が 65.5% と多い。

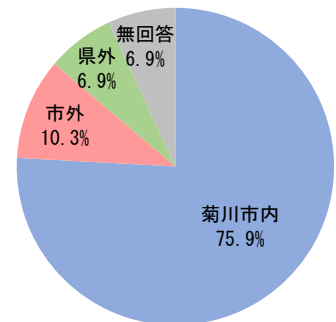
■性別



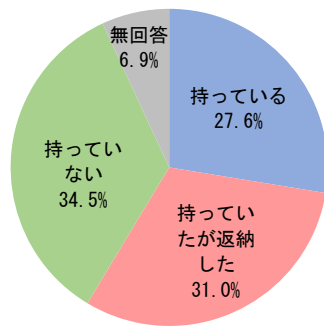
■年齢



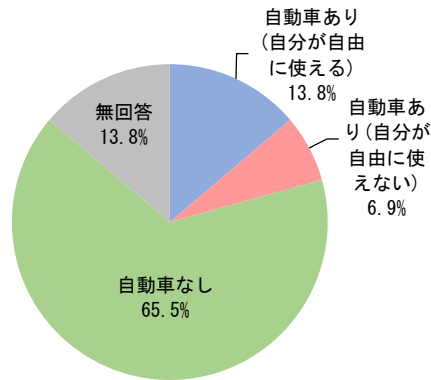
■住まい



■自動車運転免許有無



■自動車所有状況



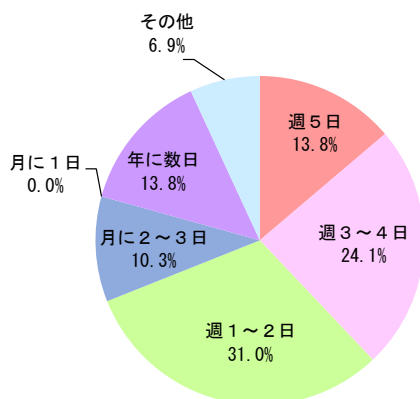
2) 利用特性

コミュニティバスの利用頻度は、「週に1～2日(31.0%)」、「週に3～4日(24.1%)」の順で多く、利用目的は「通院(48.3%)」、「買物(41.4%)」が多い。

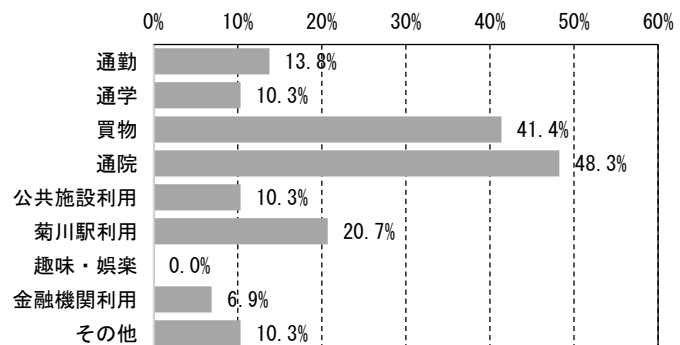
往復・片道利用有無は、「往復利用」が62.1%、「片道利用」が31.0%を占めており、往復利用していない理由は、「利用しない時間に運行していないから」が70.0%と最も多い。

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65.5%と最も多い。

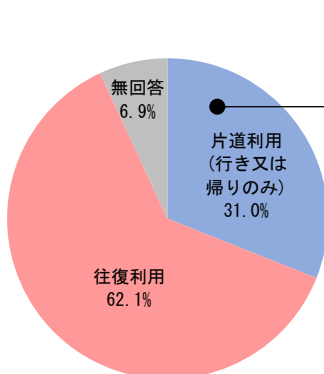
■利用頻度



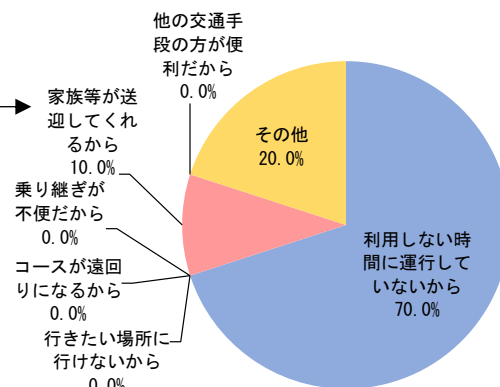
■利用目的



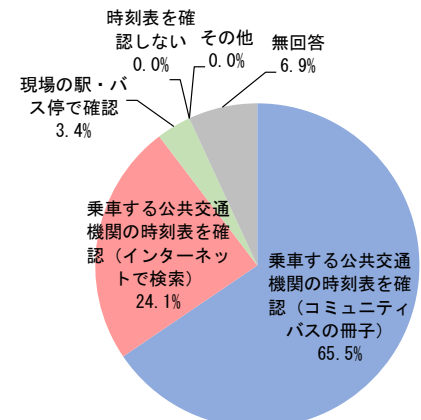
■片道・往復利用有無



■往復利用していない理由



■時刻の確認方法

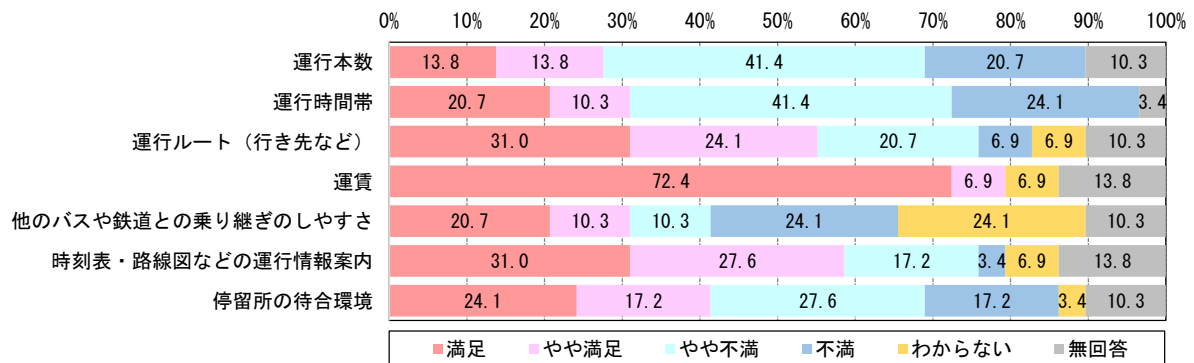


3) 運行サービス満足度と不便な点

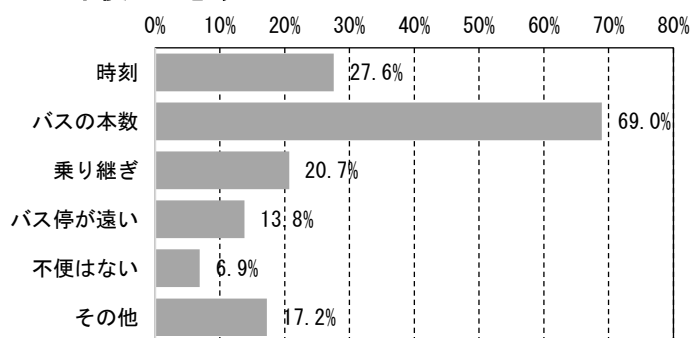
運行サービス満足度は、「運行ルート（行き先など）」や「運賃」、「時刻表・路線図などの運行情報案内」で「満足」、「やや満足」と回答した割合が、「運行本数」や「運行時間帯」で「不満」、「やや不満」と回答した割合が多い。

不便と思うことは「バスの本数（69.0%）」、「時刻（27.6%）」が多い。

■運行サービス満足度



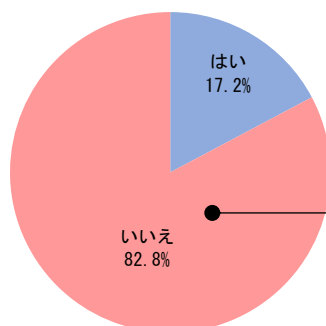
■不便だと思うこと



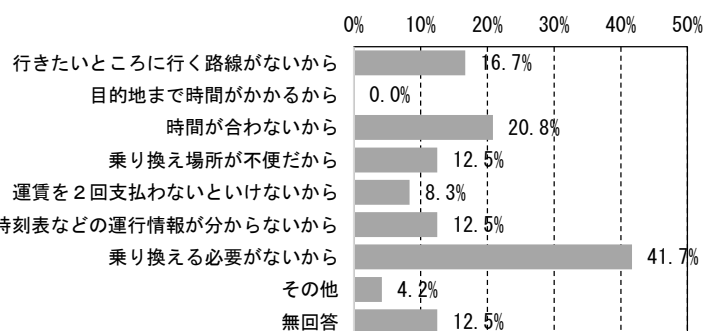
4) ジャストラインとの乗換え状況

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17.2%、「いいえ」が82.8%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41.7%と最も多いが、「時間が合わないから（20.8%）」、「行きたいところに行く路線がないから（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



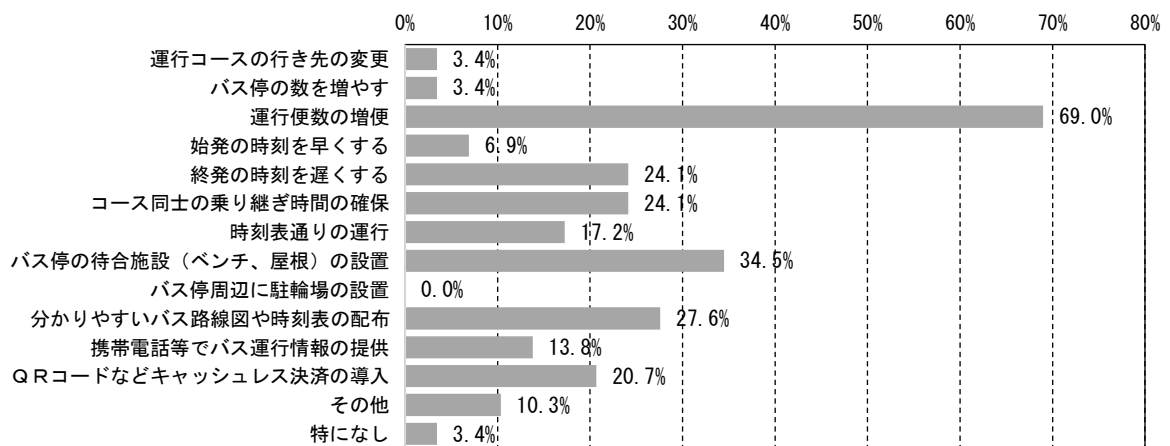
5) コミュニティバスの改善点や取組みの方向性

コミュニティバスの改善点は、「運行便数の増便」が 69.0%と最も多く、次いで「バス停の待合施設（ベンチ、屋根）の設置（34.5%）」、「分かりやすいバス路線図や時刻表の配布（27.6%）」が多い。

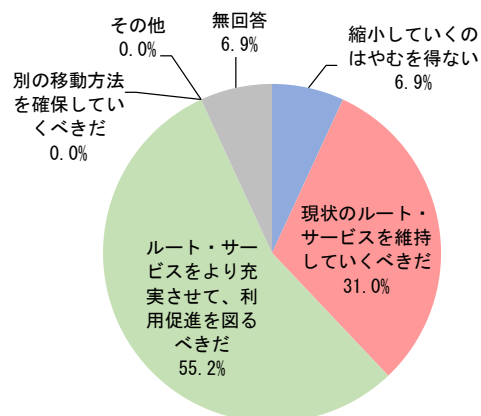
取組みの方向性は、「ルート・サービスをより充実させて、利用促進を図るべきだ」が 55.2%と最も多い。

費用負担の方向性は、「市の公的負担で不足分を負担する」が 48.3%、「市の公的負担に加えて、企業や住民の協力で不足分を負担する」が 31.0%、「運賃の値上げなど利用者の負担で不足分を負担する」が 10.3%となっている。

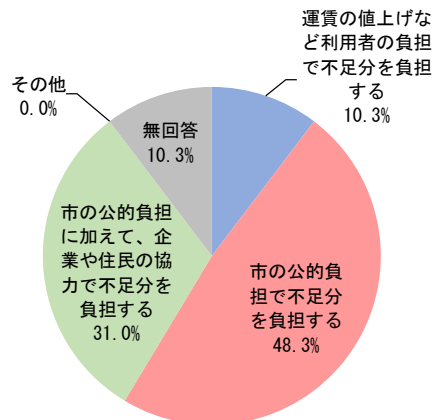
■コミュニティバスの改善点



■今後の取組みの方向性



■費用負担の方向性



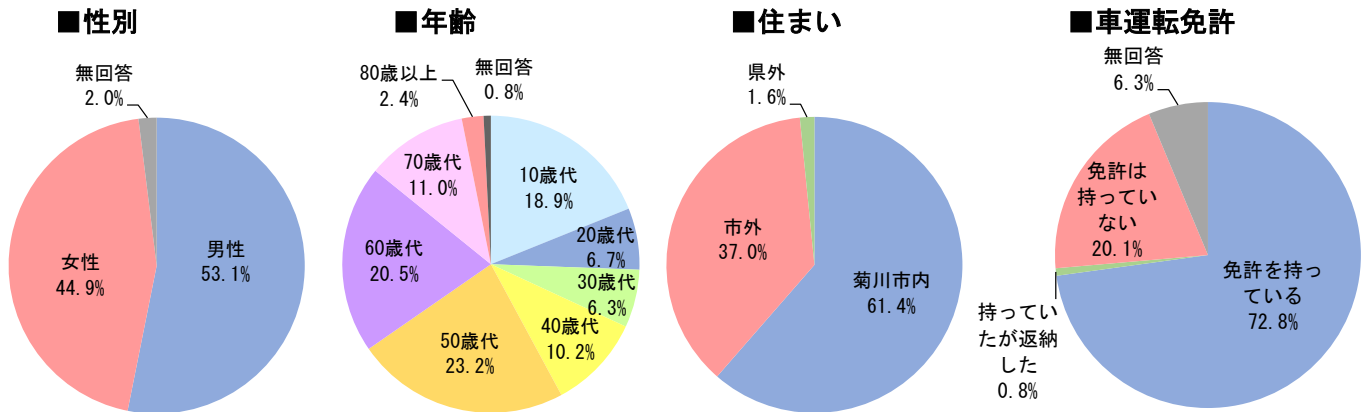
(3) JR 菊川駅利用実態調査

1) 回答者の属性

回答者の性別は男性、女性とも同程度となっており、年齢は「50 歳代(23.2%)」「60 歳代(20.5%)」「10 歳代 (18.9%)」の順で多く、幅広い年代が回答している。

住まいは、「菊川市内」が 61.4%、「市外」と「県外」が 38.6%となっている。

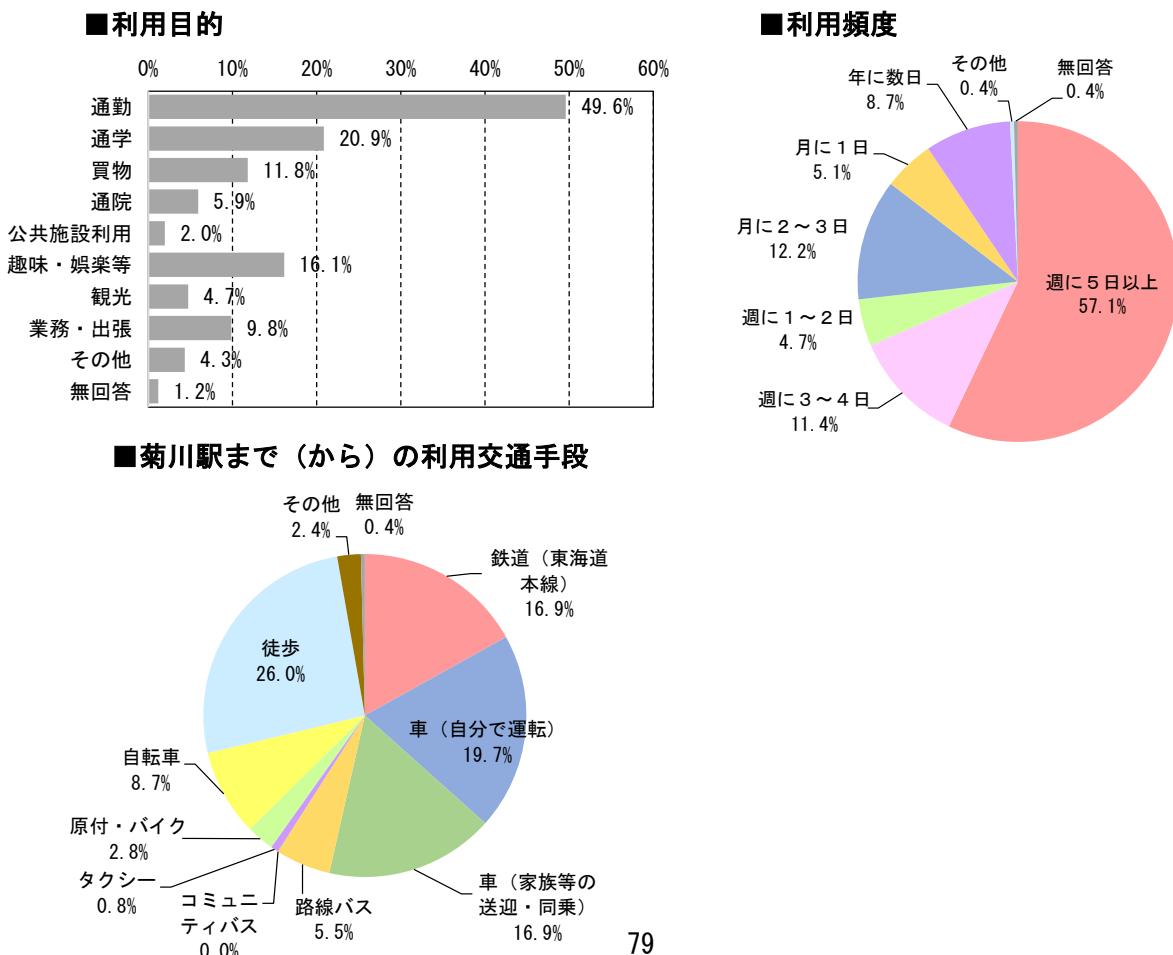
車運転免許は「免許を持っている」方が 72.8%と多い。



2) 鉄道の利用特性

鉄道（JR 東海道線）の利用目的は「通勤」が 49.6%と最も多く、次いで「通学（20.9%)」、「趣味・娯楽等（16.1%)」の順となっており、利用頻度も利用目的を反映し、「週に 5 日以上」が 57.1%と最も多い。

菊川駅まで（から）の利用交通手段は「徒歩（26.0%)」「車（自分で運転）（19.7%)」「車（家族等の送迎・同乗）（16.9%)」と車利用が多く、「路線バス」「コミュニティバス」は 5.5%と少ない。

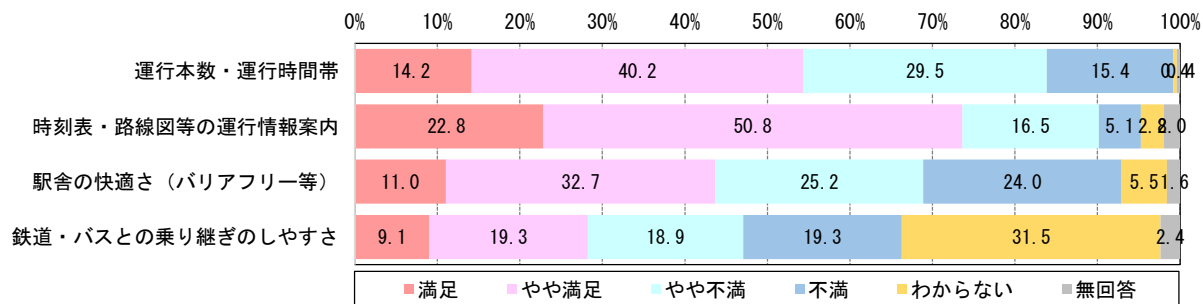


3) 運行サービスの満足度及び改善点

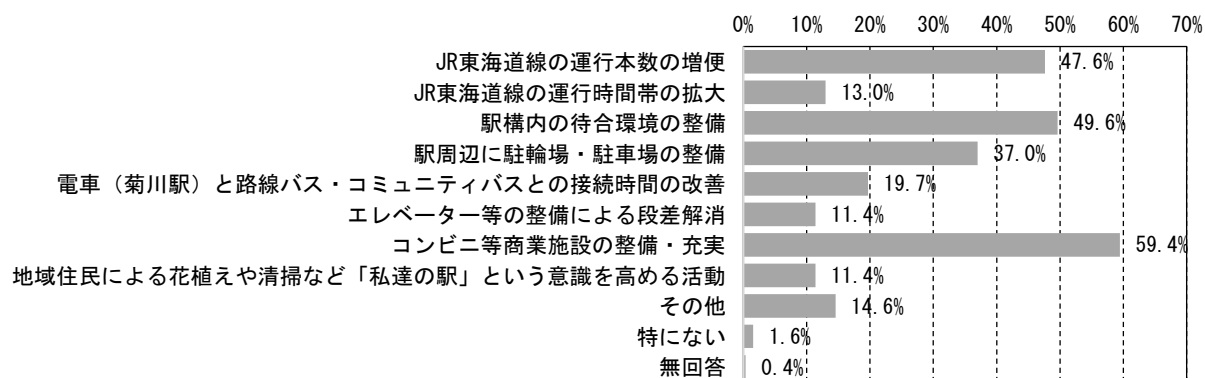
運行サービスに対する満足度は時刻表・路線図等の運行情報案内、運行本数・運行時間帯で満足度が高く、鉄道・バスとの乗り継ぎのしやすさで「わからない」回答が多いものの、満足度が低い。

利用をより高めるために必要なサービスや取組は、「コンビニ等商業施設の整備・充実(59.4%)」、「駅構内の待合環境の整備(49.6%)」、「JR 東海道線の運行本数の増便(47.6%)」の順で多い。

■運行サービスの満足度



■利用をより高めるために必要なサービスや取組み



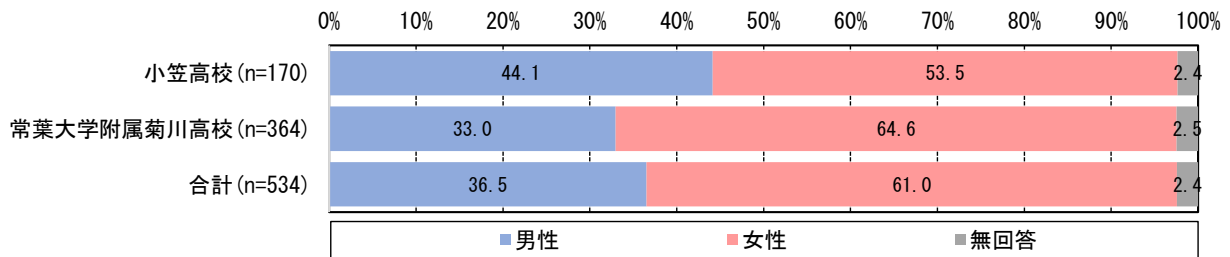
3-3 高校生アンケート調査

(1) 回答者の属性

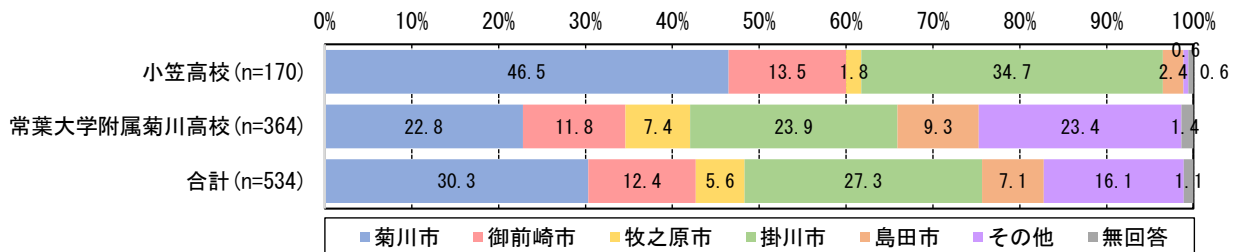
回答者の性別は女性の割合が小笠高校で 53.5%、常葉大学附属菊川高校が 64.6%と多い。

住所は小笠高校が菊川市 46.5%、掛川市 34.7%、御前崎市 13.5%の順で、常葉大学附属菊川高校が掛川市 23.9%、その他 23.4%、菊川市 22.8%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

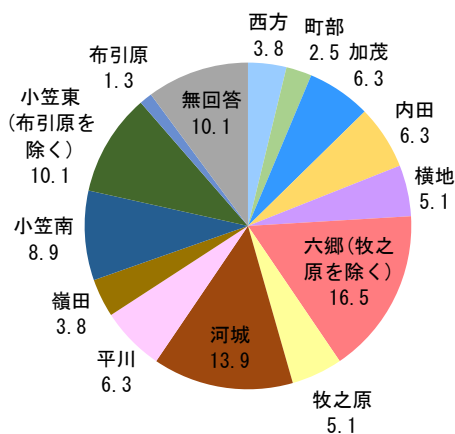


■住所

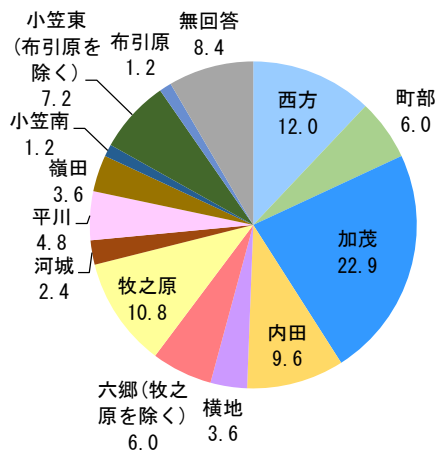


■菊川市内

《小笠高校》



《常葉大学附属菊川高校》



【その他市町】

《小笠高校 (n = 1)》

袋井市 1 票

《常葉大学附属菊川高校 (n = 85)》

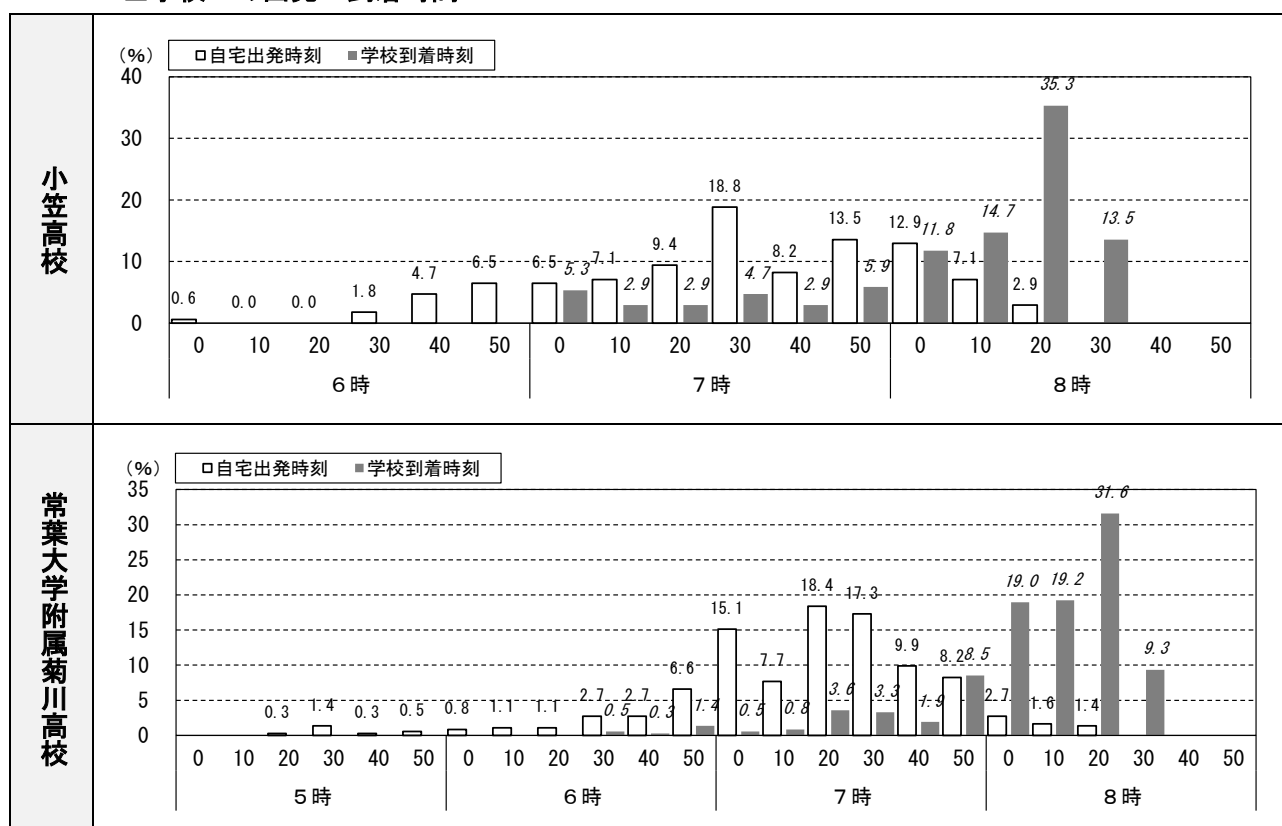
藤枝市 20 票、袋井市 16 票、吉田町 10 票、焼津市 8 票、森町 8 票、磐田市 8 票、静岡市 5 票、浜松市 5 票、川根本町 2 票、沼津市 1 票、豊田市 1 票

(2) 学校への出発・到着時間及び所要時間

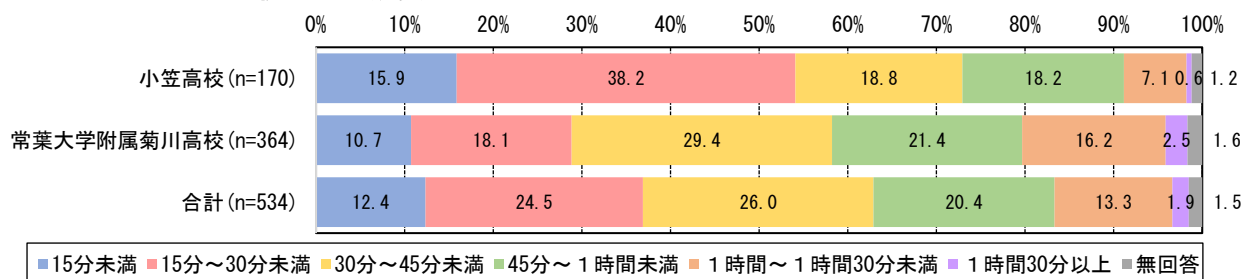
小笠高校、常葉大学附属菊川高校ともに出発・到着時間は自宅出発時間が7時～7時50分台で、学校到着時間が8時～8時20分台が多い。自宅出発時間は常葉大学附属菊川高校の方が遠方の自宅が多いため、早い生徒が多い。

自宅から学校までの所要時間は両校合計で30分～45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



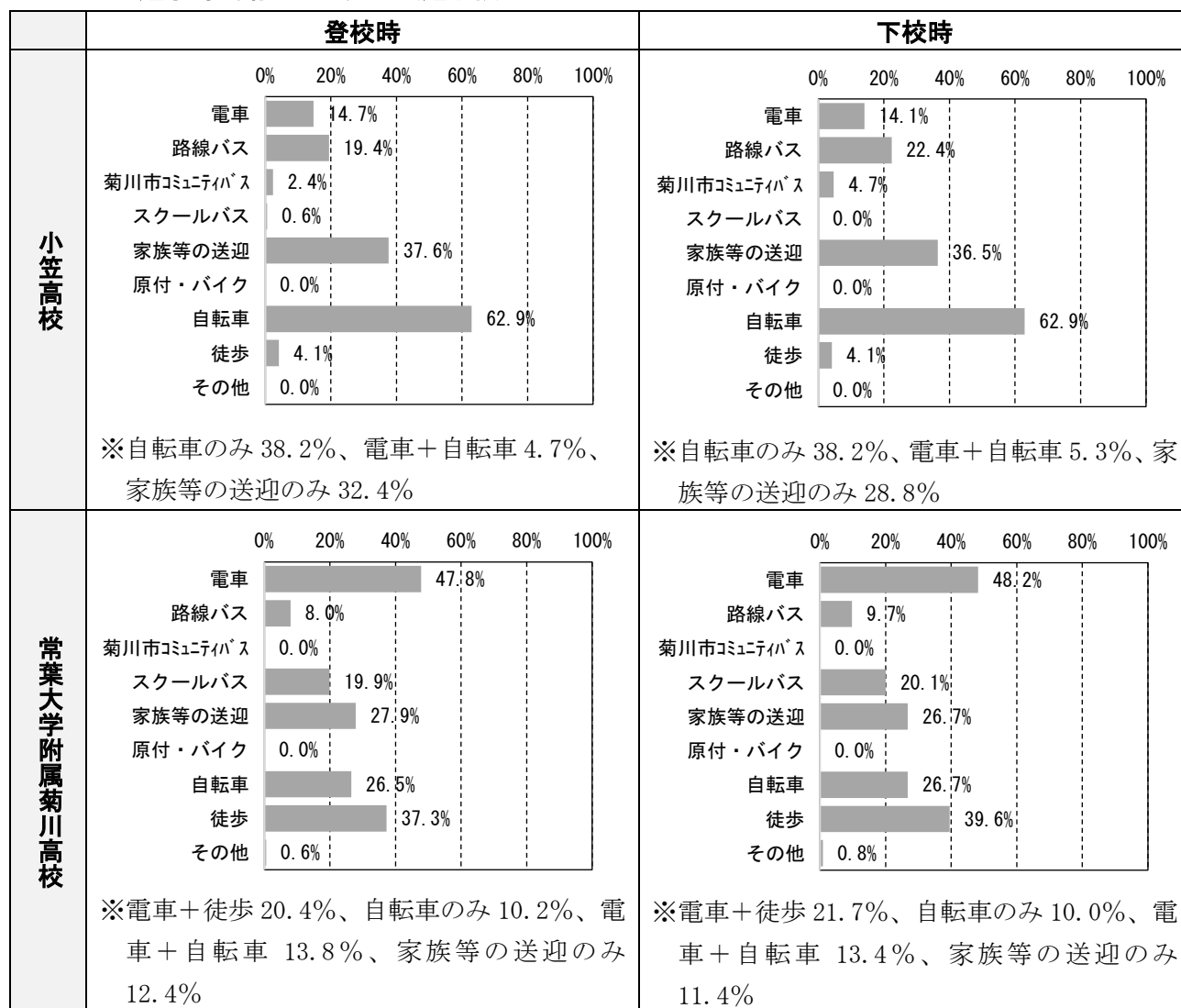
(3) 通学時の交通手段

小笠高校への通学手段（晴れの日）は自転車のみや、家族等の送迎のみが、常葉大学附属菊川高校は電車＋徒歩やスクールバスが多い。

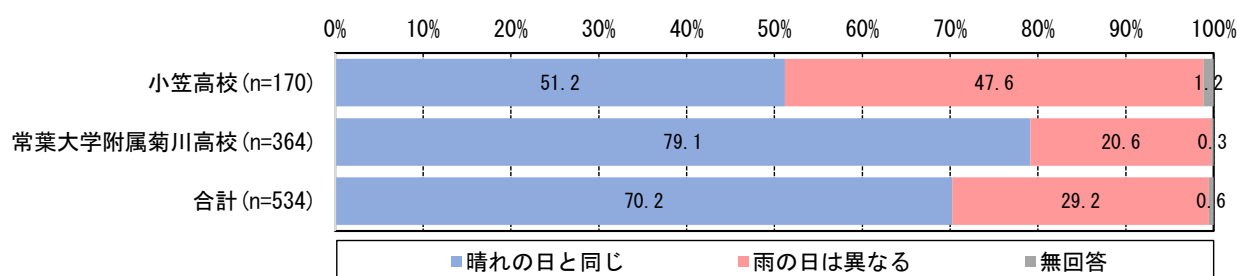
晴れと雨の交通手段の変化は、小笠高校で「雨の日は異なる」割合が47.6%と多く、家族等の送迎が多い。

電車と路線バスの運賃の支払い方法は定期券が多く、電車は93.9%、路線バスが63.9%を占めている。

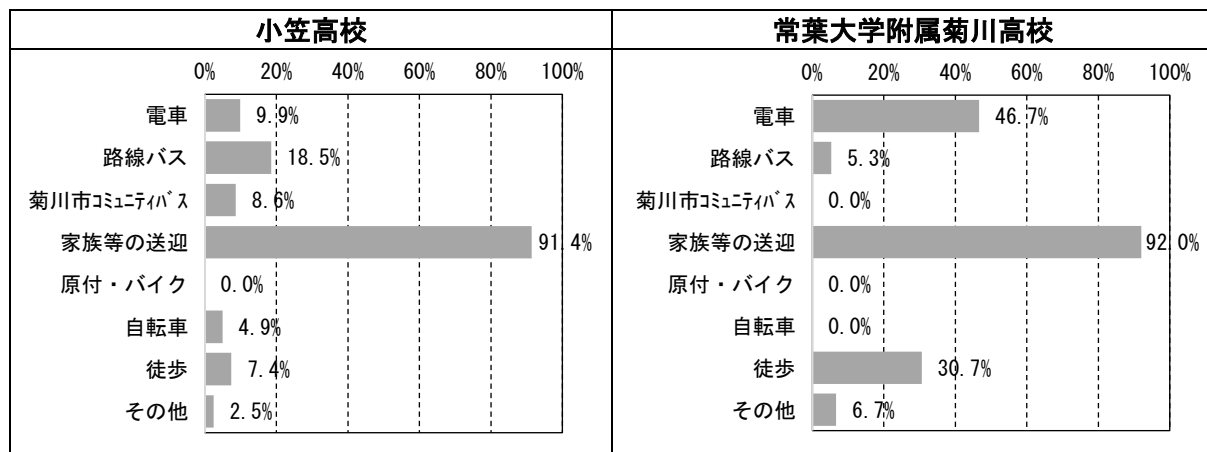
■通学時（晴れの日）の交通手段



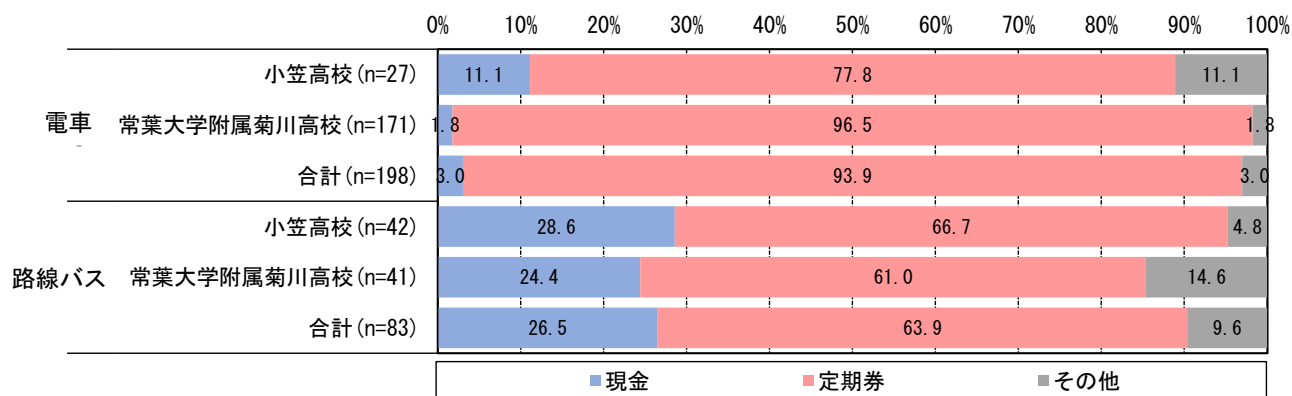
■晴れと雨の交通手段の変化



■通学時（雨の日）の交通手段



■運賃の支払い方法

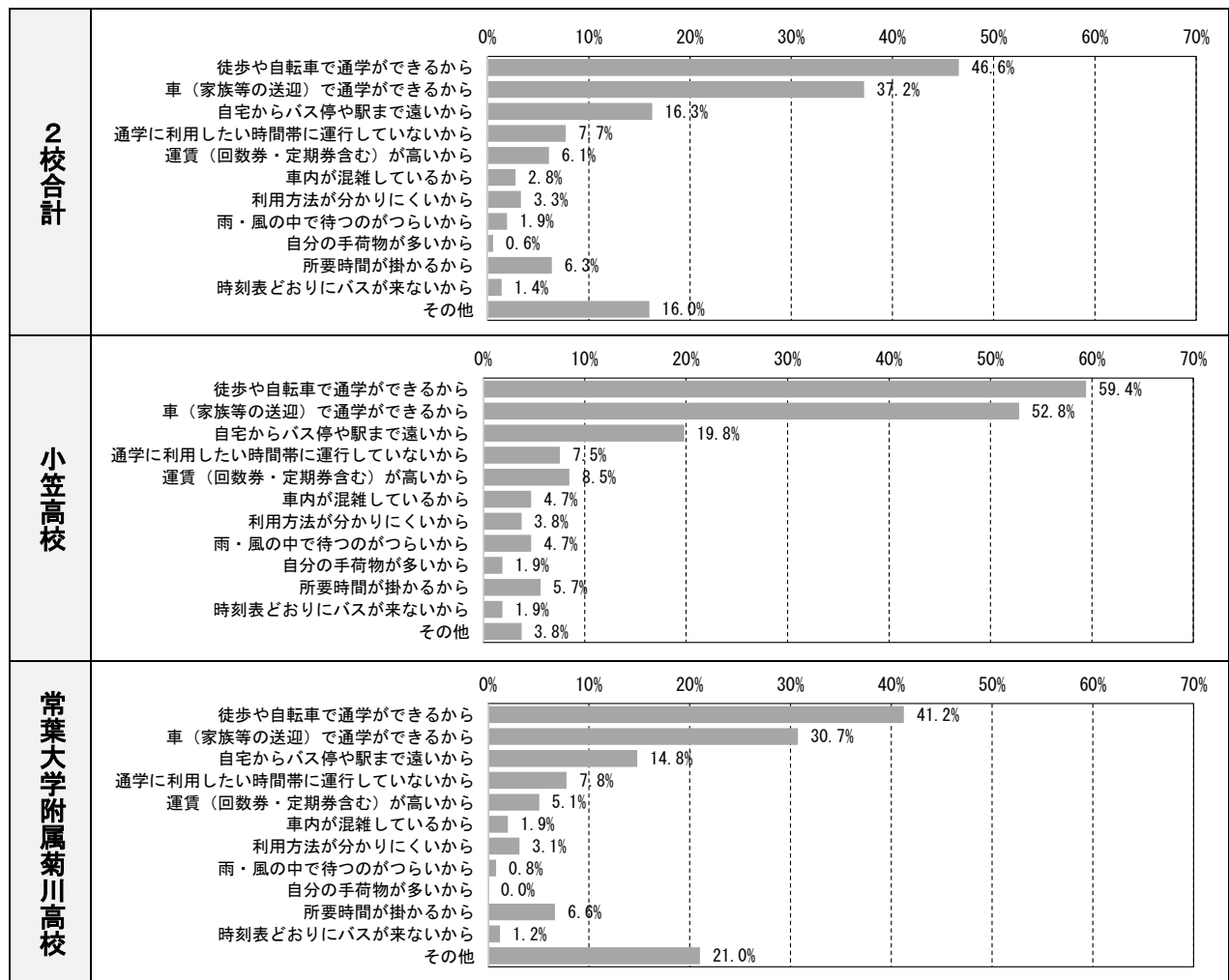


（４）公共交通機関を利用しない理由

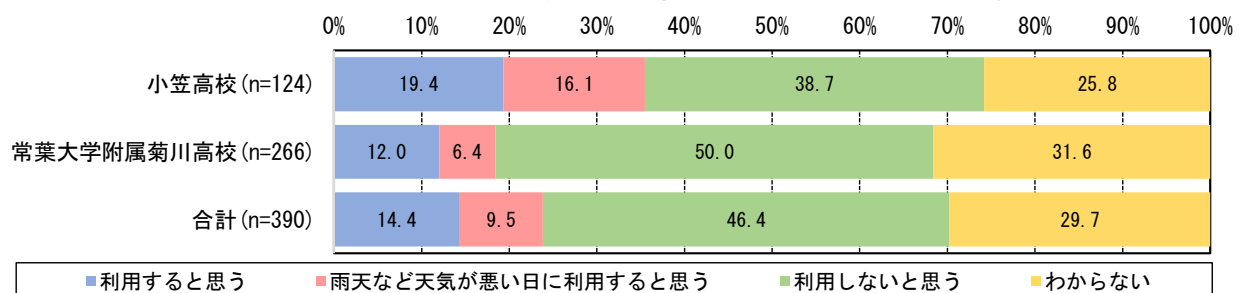
公共交通機関を利用しない理由は「徒歩や自転車で通学ができるから」が46.6%と最も多く、次いで「車（家族等の送迎）で通学ができるから（37.2%）」となっている。

仮にバスのルートやダイヤが登下校の時間帯に合うように運行された場合の利用意向は、小笠高校で「利用すると思う（19.4%）」「雨天など天気が悪い日に利用すると思う（16.1%）」が35.5%を占めている。

■公共交通機関を利用しない理由



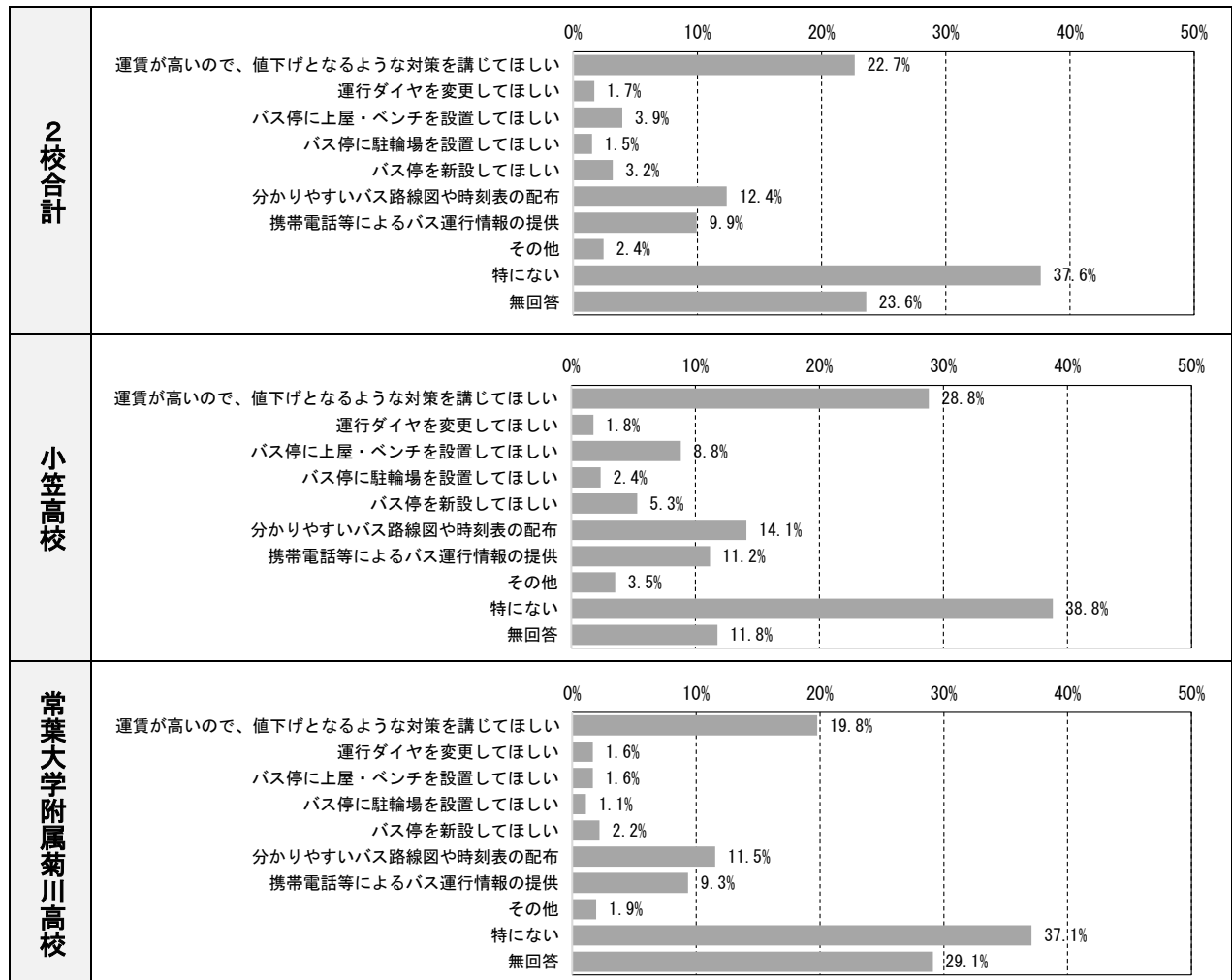
■仮にバスのルートやダイヤが登下校の時間帯に合うように運行された場合の利用意向



(5) 公共交通機関の改善点

公共交通機関の改善点は、「特にない」を除くと、「運賃が高いので、値下げとなるような対策を講じてほしい」が22.7%と最も多く、次いで「分かりやすいバス路線図や時刻表の配布(12.4%)」となっている。

■公共交通機関の改善点



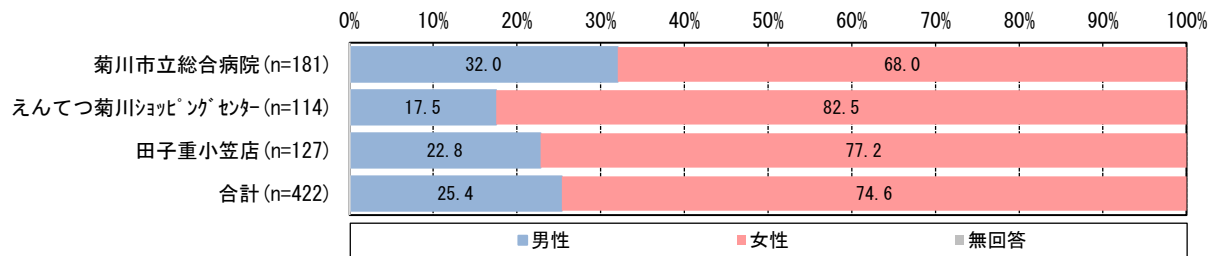
3-4 主要施設ヒアリング調査

(1) 回答者の属性

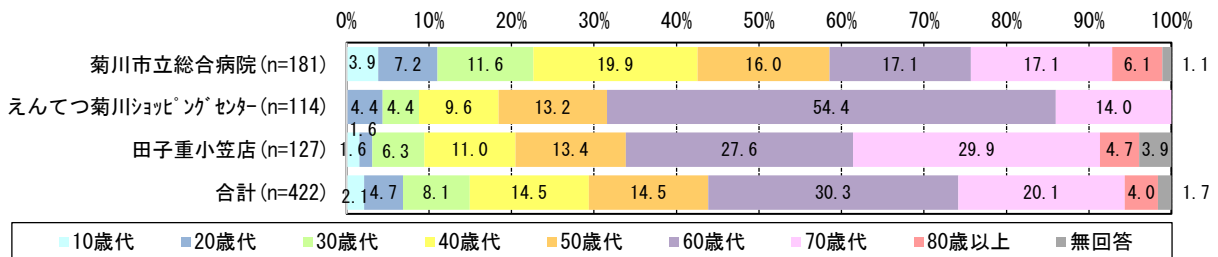
性別は、「女性」が74.6%、「男性」が25.4%と女性の割合が多く、年齢は60歳以上が約55%を占めている。住まいは「菊川市内」が72.7%、「市外」が27.3%で、特に菊川市立総合病院で「市外」の割合が38.7%と多い。

自動車運転免許は「免許を持っている」が82.9%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20.4%と多い。

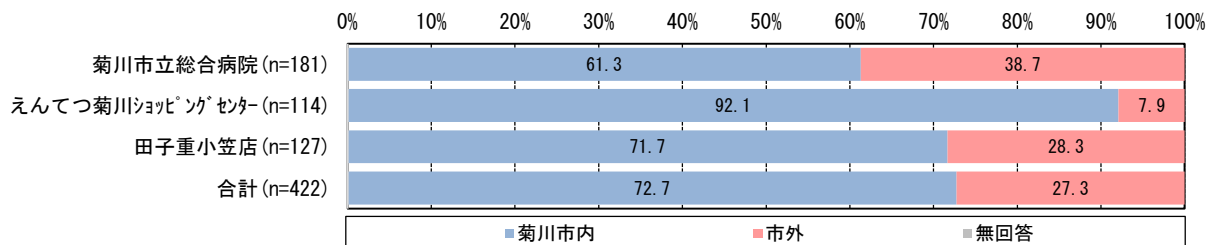
■性別



■年齢

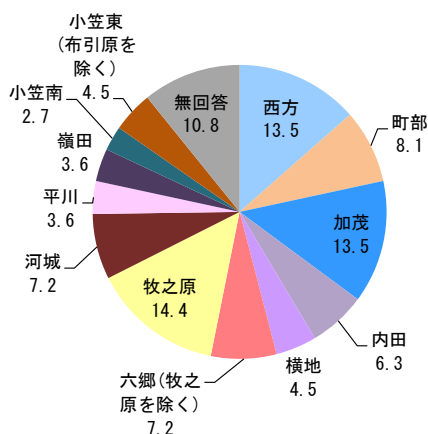


■住まい

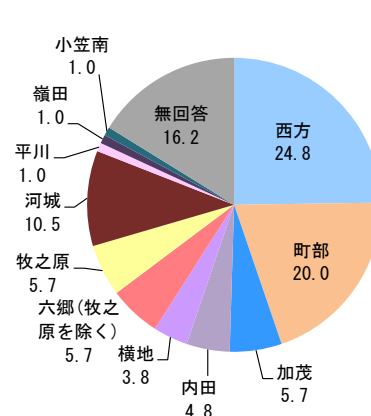


■住まい・市内

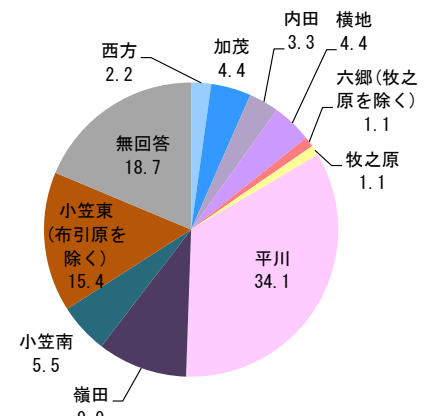
《菊川市立総合病院》



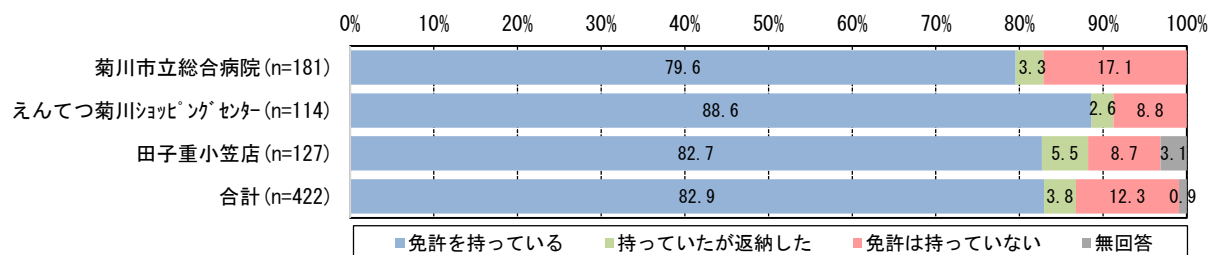
《えんてつ菊川ショッピングセンター》



《田子重小笠店》



■自動車運転免許



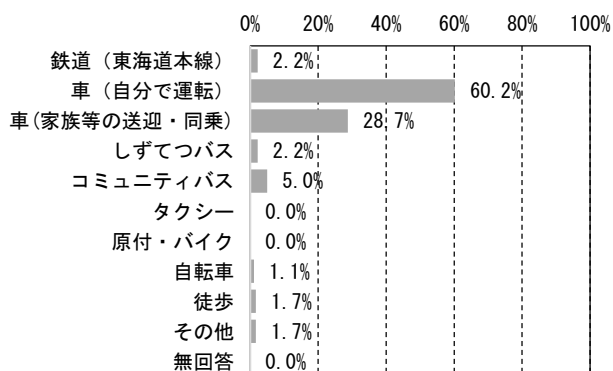
(2) 施設への利用特性

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）」となっており、特に菊川市立総合病院で「車（家族等の送迎・同乗）」の割合が28.7%と多い。

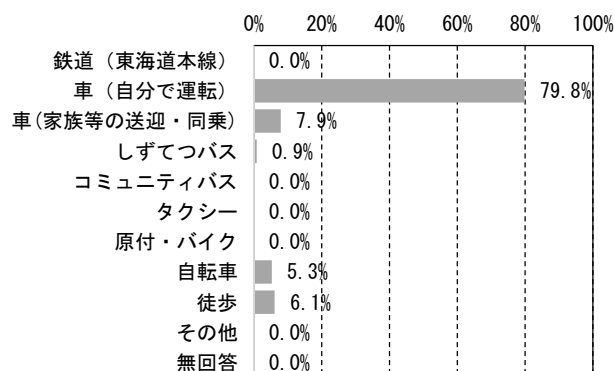
施設の利用頻度は、菊川市立総合病院は「その他」、「月に1日」が、えんてつ菊川ショッピングセンターと田子重小笠店は「週に1～2日」、「週に3～4日」の割合が多い。

■施設への利用交通手段

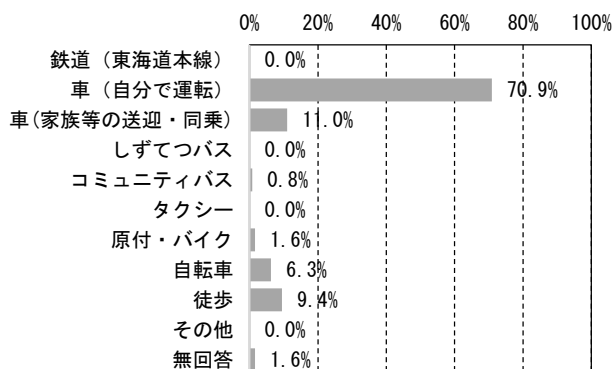
《菊川市立総合病院》



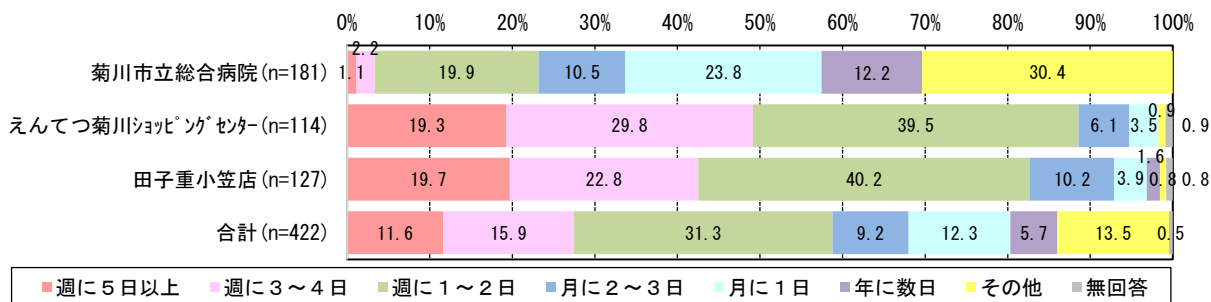
《えんてつ菊川ショッピングセンター》



《田子重小笠店》



■施設の利用頻度

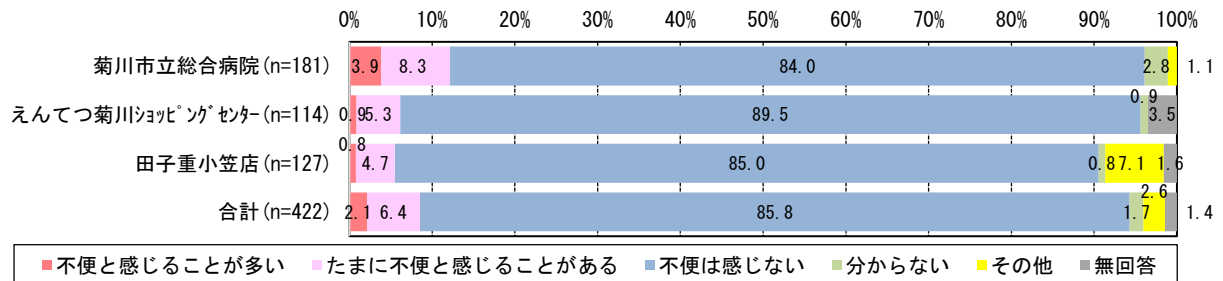


(3) 施設への不便度

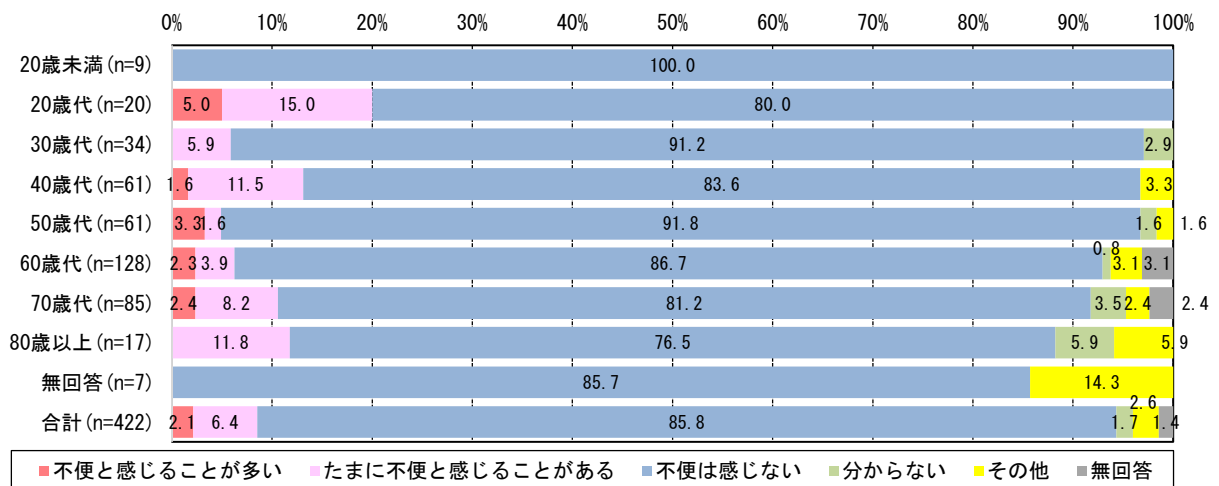
施設へ来るまでの不便度は、各施設とも「不便は感じない」と回答した方が多く、「不便と感
ることが多い」と「たまに不便と感ることがある」を回答した方は1割未満となっている。

不便と感ている理由は、「家族等の送迎・同乗に頼らなければならない（18.9%）」が多い。

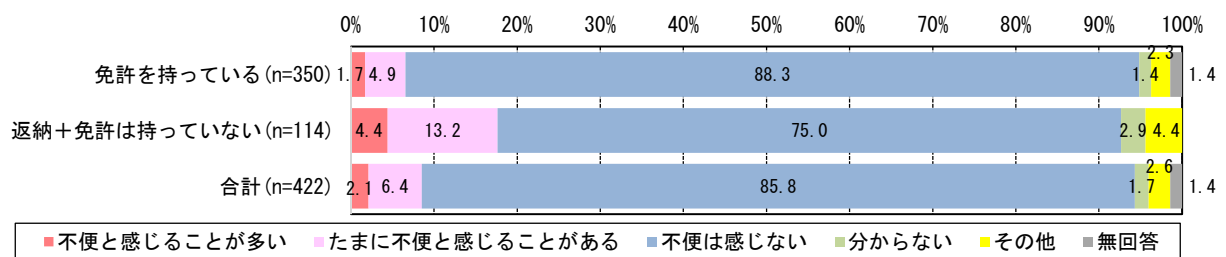
■施設への不便度



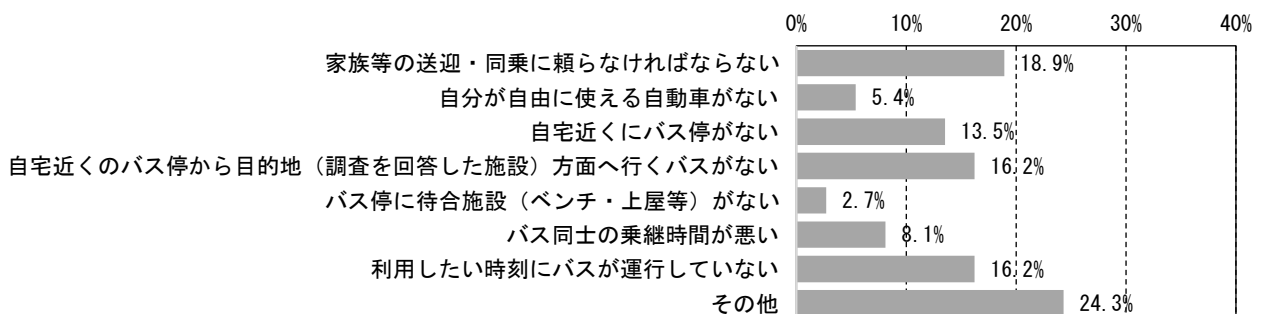
■施設への不便度（年齢別）



■施設への不便度（自動車運転免許別）



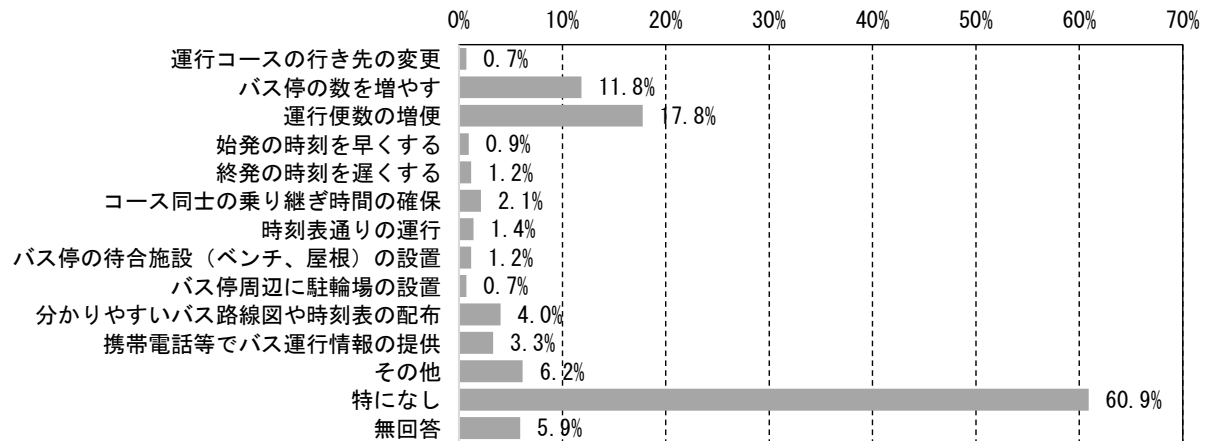
■不便と感ている理由（n=37）



(4) 菊川市コミュニティバスの改善点

菊川市コミュニティバスの改善点は、「特になし」を除くと、「運行便数の増便（17.8%）」、「バス停の数を増やす（11.8%）」の順が多い。

■ 菊川市コミュニティバスの改善点



巻末 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（本計画中では令和 2 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	A I デマンド	デマンド交通（利用者の需要〔予約〕に応じて運行を行う乗合交通サービス）に AI（人工知能）を組み合わせた、利用者の予約に応じた配車時間やルート設定を行い最適な運行ルートを実現するサービス。
か行	カーボンニュートラル	二酸化炭素をはじめとした温室効果ガスが実質ゼロであること。排出せざるを得なかった分については同じ量を「吸収」または「除去」することで、差し引きゼロを目指す。2020 年 10 月、政府は 2050 年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言した。
	公共ライドシェア	バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村や NPO 法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。
	国勢調査	国の最も基本的で重要な統計調査であり、「日本に居住している全ての人及び世帯」を対象に、5 年に 1 度、統計法に基づき実施している。国勢調査では国内の人口、世帯、産業構造などについて調査が行われている。
	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などが主体となり、地域住民の利便性向上など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、バス停位置などを工夫したバス。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、道路運送法などの規定に従う。
さ行	サイクル&バスライド	自宅から自転車でバス停に行き、バス停付近に設置された駐輪場に駐車して、バスに乗り換えて目的地に向かう一連のシステム。
	G I S	Geographic Information System の略称で日本語では「地理情報システム」と訳される。地理的位置を手がかりに、位置に関する情報を持ったデータ（空間データ）を総合的に管理・加工し、視覚的に表示し、高度な分析や迅速な判断を可能にする技術。
	G T F S	標準的なバス情報フォーマットの略で、国土交通省により 2016 年から標準化が進められており、バス事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受渡しのための共通フォーマット。
	自動運転	自動運転のレベルは、5 つに区分されており、レベル 1、2 は、運転者が運転操作の主体となり周辺監視を行う。レベル 3～5 は、システム（自動運行装置）が運転操作の主体となり周辺監視を行うが、レベル 3、4 は一定の条件下での自動運転であり、レベル 5 は条件のない完全自動運転。現在、運転手が不要の「ドライバー・フリー」となるレベル 4 の実用化を目指し、全国各地で実証実験等の取組が進められている。
	ゼロカーボンシティ	2050 年に温室効果ガスの排出量又は二酸化炭素を実質ゼロにすることを目指す旨を首長自らが又は地方自治体として公表された地方自治体。
た行	ドア・ツー・ドア	戸口（ドア）から戸口（ドア）へと直接にアクセスできること。

	用語	説明
な行	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ができる。
は行	バリアフリー	高齢者・障がいのある人などが社会生活を営む上で、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・障がいのある人などが公共交通機関を円滑に利用できるようにすること。
	P D C A 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1つ。Plan（計画）→Do（実行）→Check（評価）→Action（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。
ま行	MaaS	Mobility as a Service の頭文字を取ったもので、サービスとしての移動という意味を持つ。スマートフォン専用アプリなどにより、マイカー以外の複数の公共交通機関や移動手段を最適に組み合わせ、目的地までの移動に関して一括した検索・予約・決済などを提供するサービスのこと。
や行	ユニバーサルデザインタクシー （UD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。