

第2章 都市構造上の現状と課題

1. 上位・関連計画

(1) 東遠広域都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 (2016(平成28)年4月)

☑基準年次・目標年次

2010(平成22)年～2030年

☑基本理念

1. 拠点の充実と連携促進による賑わいのあるコンパクトな都市づくり
2. 暮らしを支える産業が力強く活力を生み出す都市づくり
3. 安全・安心・快適な住み続けたい都市づくり
4. 地域資源を活かした個性的で誇りの持てる都市づくり
5. 環境と調和・共生した都市づくり
6. 市民・企業・行政等の協働による都市づくり

☑土地利用に関する方針

1. 住宅地用途の配置に関する方針
菊川宮の西地区では、土地区画整理事業等による都市基盤整備と地区計画等によりゆとりのある戸建て住宅を中心とした良好な低層住宅地を配置する。また、JR 菊川駅南地区等においては、中層住宅地を配置する。
2. 商業・業務地用途の配置に関する方針
JR 菊川駅周辺、東名高速道路菊川インターチェンジ周辺、小笠地区の3・4・39 堤佐栗谷線沿道等の商業・業務地は、近隣商業・業務地として配置する。
3. 工業地用途の配置に関する方針
菊川市街地の周辺、横地地区、小笠市街地の南西部等に、公害の防止及び土地利用の純化を図りつつ、今後とも工業地として配置する。
4. 優良な農地との健全な調和に関する方針
菊川・上小笠川・牛淵川・丹野川・高松川等の河川沿いにおける水田地帯等農業振興地域の農用地区域は、今後も優良な農地として保全する。
5. 災害防止の観点から必要な市街化の抑制に関する方針
土砂災害特別警戒区域においては、開発及び住宅の新規立地等の規制を図り、土砂災害警戒区域、砂防指定地、地すべり防止区域及び急傾斜地崩壊危険区域、それらと近隣接する区域については土地利用規制を実施する。また、湛水、津波、土砂災害等の恐れのある区域についても開発を抑制し、市街地をとりまく森林、農地などは、保水、遊水機能等の災害防止機能が維持されるよう無秩序な開発を抑制していく。
6. 自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針
樹林地、斜面樹林地、公共空地周辺の緑地などは、都市環境を維持する貴重な要素であるため保全する。また、遠州灘海岸の沿岸部及び樹林地については、海岸環境を保全する。
7. 秩序ある都市的土地利用の実現に関する方針
既存集落地等において居住環境の維持・向上を図る必要がある地区においては、周辺環境に配慮した計画的な土地利用を図る。既に都市的土地利用がなされている区域においては、総合的に判断し、都市計画上の位置づけを検討する。

(2) 第2次菊川市総合計画(2017(平成29)年3月)

☑計画期間

2017(平成29)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

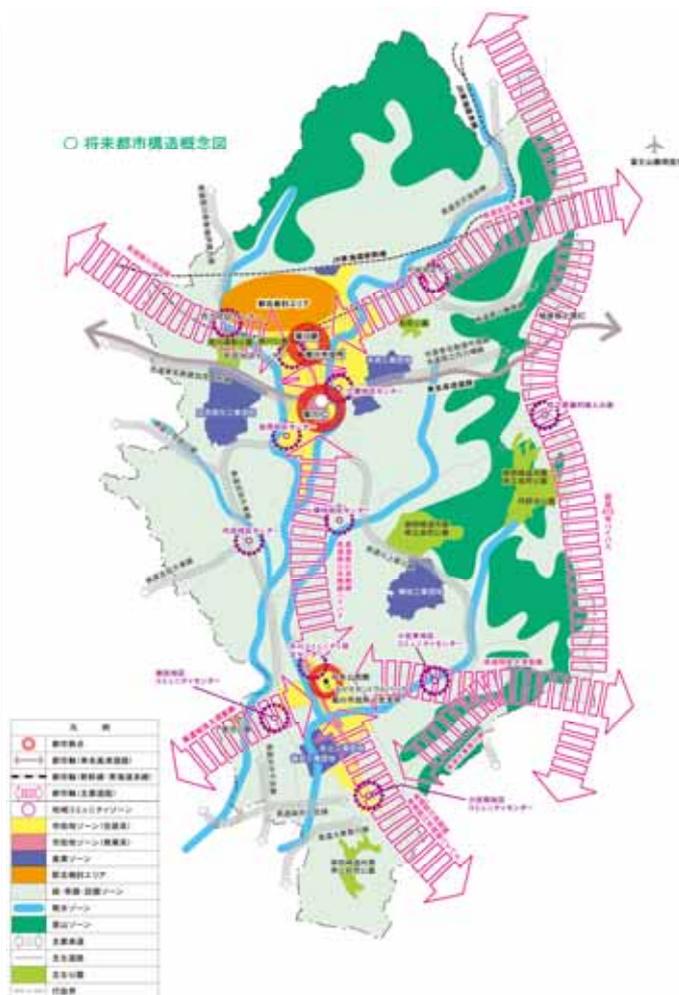
☑目標人口

45,000人(2025年)

☑将来都市構造

- 自然と住環境が調和した都市づくり
- 賑わいと活力を生み出す都市づくり
- 地域間や広域のネットワークが充実した都市づくり

区分	内容
都市拠点	・JR 東海道本線菊川駅(駅北周辺)、東名高速道路菊川インターチェンジ、中央公民館の周辺への都市機能集積を図ります。
都市軸	・JR 東海道本線、東名高速道路、県道掛川浜岡線バイパスなどを位置づけ、市内外を結ぶ広域交通網を形成します。
地域コミュニティゾーン	・地域のコミュニティ施設を核とした生活に身近な行政サービスを充実します。 ・「地域コミュニティゾーン」相互や「市街地ゾーン」との連携を図ります。
市街地ゾーン	・商業系機能などの強化を進めながら土地利用を高度化し、まちの象徴的な空間となるようにします。
産業ゾーン	・東名高速道路や隣接する富士山静岡空港など広域交通拠点との隣接性を活かし、既存産業の振興や新たな業種・業態の導入を促します。
緑・茶園・田園ゾーン	・茶の生産環境の維持・保全を図ります。 ・自然生態系、地域振興、周辺の土地利用に配慮し、観光・レクリエーション、学習などの場として活用します。 ・優良な農地の保全に努め、生産性の向上に向けた基盤整備を進めます。
親水ゾーン	・菊川をはじめとする河川と沿川部について、自然景観の保全とともに、河川の浄化に努め親水性を高めます。
里山ゾーン	・棚田・雑木林などの良好な里山の環境や景観、歴史や伝統を踏まえた文化資源の保全に努めます。



☑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: 快適な環境で安心して暮らせるまち
- 目標5: まちづくりに市民と行政が共に取り組むまち

(3) 第2次菊川市国土利用計画(2018(平成30)年3月)

☑土地利用の基本方針

- ①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
- ②広域的視点に立った土地利用の推進
- ③自然環境や景観に配慮した土地利用の推進
- ④地域コミュニティを支える土地利用の推進
- ⑤市民の安全・安心を実現する土地利用の推進
- ⑥活力ある産業振興を図る土地利用の推進
- ⑦諸計画との調整

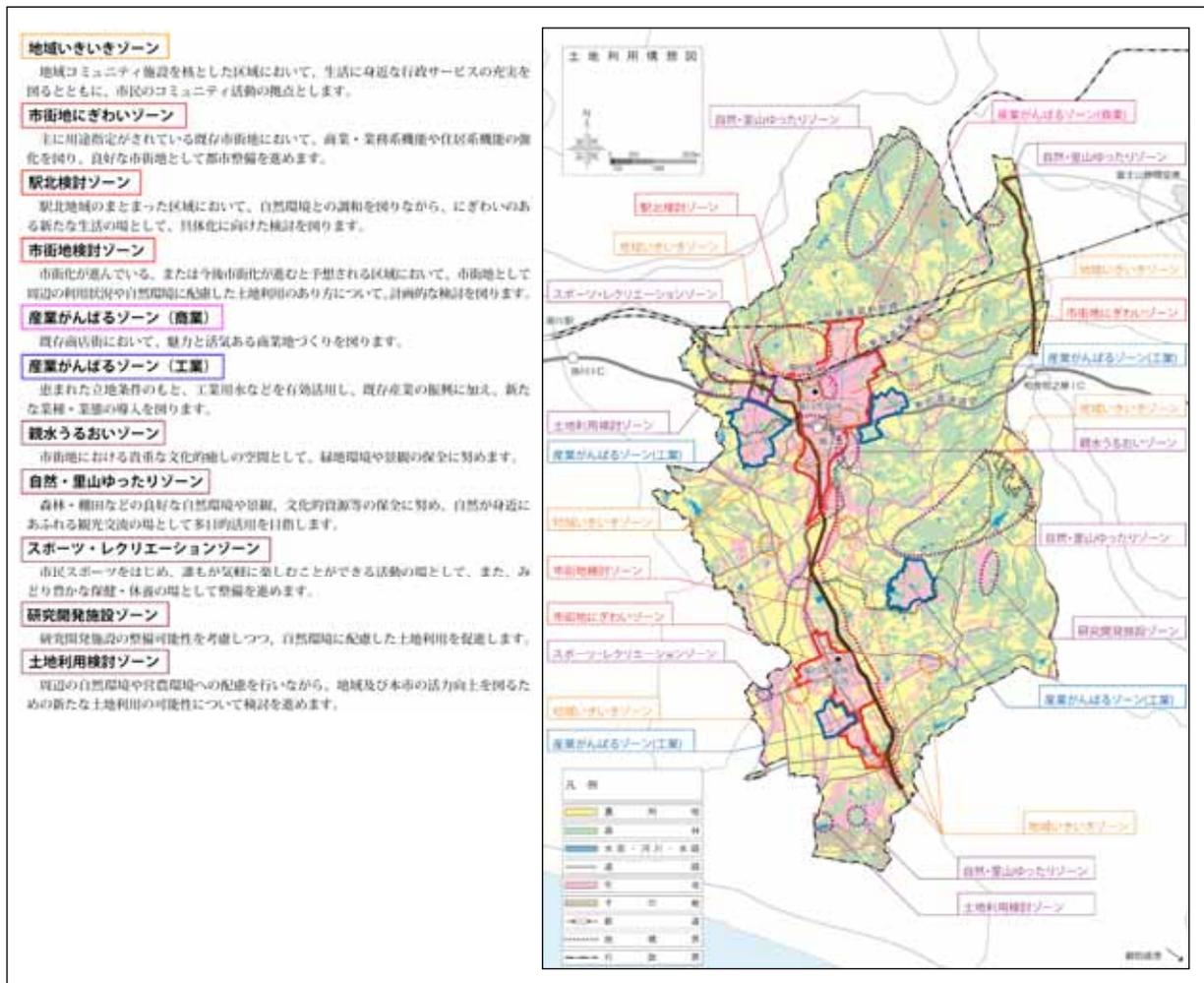
☑基準年次・目標年次

2015(平成27)年~2025年

☑目標人口

45,000人(2025年)

☑土地利用構想図



(4) 第2期菊川市まち・ひと・しごと創生 人口ビジョン&総合戦略 (2020(令和2)年3月)

☑計画期間

人口ビジョン：～2060年 総合戦略：～2024年

☑人口の将来展望

2060年に36,000人を目指す

○合計特殊出生率

2014(平成26)年：1.66⇒2035年：2.06を実現

○移動率の改善

◆10代後半の転出者の30%が20代になり市内にUターン

◆30代～50代の転出者を70%に抑制(10歳未満の転出者は80%に抑制)

☑基本目標

目標Ⅰ：未来を支えるまちづくり

1. 郷土愛を育み、定住を促進する

2. 結婚・出産・子育てを支援する

目標Ⅱ：魅力を高めるまちづくり

1. 多様な人材の活躍を推進する

2. 働きやすい環境を実現する

3. 安心できる生活環境を築く

(5) 菊川市都市計画マスタープラン(2011(平成23)年12月)

☑計画期間

2011(平成23)年～2030年

☑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

～無秩序な市街地拡大の抑制による都市経営コスト増大の防止～

～拠点の明確化と拠点間の連携強化による交流の促進～

《その2》拠点の充実・強化による、機能性の高い都市づくり

～拠点の役割に応じた適正な土地利用の誘導～

～拠点の安全性・快適性・利便性を高める適正なインフラ整備の推進～

《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

～自然、歴史・文化、景観などの活用による都市の魅力と付加価値の向上～

～人と人との交流により生み出される力・知恵・新たな価値観の有効活用～

☑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-

■安全・安心・快適に住み続けることができる都市づくりを進めます。

■災害に強い都市づくりを進めます。

○賑わいと活力を生み出す都市づくり - 「都市活力」の創出・創造-

■産業基盤の維持・創出を図る都市づくりを進めます。

■産業活動や交流を支える交通体系が整った都市づくりを進めます。

○環境と調和・共生した都市づくり - 「環境共生」への取り組み-

■豊かな自然資源を保全・活用する都市づくりを進めます。

■持続可能な資源循環型の都市づくりを進めます。

○個性的で誇りの持てる都市づくり - 「地域資源」の保全・活用-

■美しく誇りの持てる景観を創出する都市づくりを進めます。

■歴史・文化・観光などの資源を有効に活用した都市づくりを進めます。

○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-

■市民・事業者と行政の協働による都市づくりを進めます。

☑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

<p>住居系市街地ゾーン</p> <p>主に住居系の土地利用を図る市街地の区域を「住居系市街地ゾーン」として位置づけ、良好な住環境の形成を図ります。</p> <p>商業・業務系市街地ゾーン</p> <p>主に商業・業務系の土地利用を図る市街地の区域を「商業・業務系市街地ゾーン」として位置づけ、商業・業務施設の集積を図ります。</p> <p>工業系市街地ゾーン</p> <p>主に工業系の土地利用を図る市街地の区域を「工業系市街地ゾーン」として位置づけ、周辺の自然環境等に配慮した工業施設の集積を図ります。</p> <p>多目的市街地ゾーン</p> <p>住居系、商業・業務系及び工業系機能の複合立地を図る市街地の区域を「多目的市街地ゾーン」として位置づけ、それぞれの機能の調和と共生を図ります。</p> <p>農業環境ゾーン</p> <p>市街地ゾーンの外側に広がる水田や茶畑、またこれらに調和してコミュニティを形成している既存の集落地等を「農業環境ゾーン」として位置づけ、優良農地の保全による農業生産の向上と、集落地等における生活環境の維持・向上を図ります。</p> <p>森林環境ゾーン</p> <p>北部山間地や牧之原台地周辺に広がる山間地を「森林環境ゾーン」として位置づけ、貴重な自然資源などの保全を図るとともに、観光レクリエーションなど市民の交流の場として活用を図ります。</p> <p>土地利用検討ゾーン</p> <p>新たに都市の土地利用を検討する区域を「土地利用検討ゾーン」として位置づけ、道路等都市施設の整備と一体的に、周辺の自然環境等に配慮した土地利用を図る区域として検討します。</p>	<p>国土軸</p> <p>東名高速道路やJ東海道新幹線・東海道本線を「国土軸」として位置づけ、本市のみならず、我が国の基幹的な広域高速交通体系としての機能維持と活用を図ります。</p> <p>都市連携・交流軸</p> <p>県道掛川浜岡線及び県道掛川浜岡線バイパス、また国道473号など、本市と隣接都市とを結ぶ主要な幹線道路を「都市連携・交流軸」として位置づけ、広域都市圏及び富士山静岡空港・御前崎港などの広域拠点との連携を強化するとともに、都市の発展と都市間の交流を促す骨格的な道路として形成を図ります。</p> <p>市街地連携・交流軸</p> <p>都市連携・交流軸としての機能を有する幹線道路のうち、菊川区域の都市拠点及び多目的複合拠点と、小笠区域の都市拠点を南北に結ぶ県道掛川浜岡線及び県道掛川浜岡線バイパスを「市街地連携・交流軸」として位置づけ、本市の市街地の連携と交流を促進するための整備と維持管理を推進して、本市の一体性の強化を図ります。</p> <p>地域連携・交流軸</p> <p>「都市連携・交流軸」や「市街地連携・交流軸」を補完し、市内の主要な拠点間や地域活動拠点間などを連絡するための「地域連携・交流軸」を位置づけ、安全で円滑な道路交通環境の形成を図ります。</p> <p>うるおい環境軸</p> <p>菊川や西方川、また牛滝川や丹野川などの河川を「うるおい環境軸」として位置づけ、清らかな水の流れを再現するとともに、水にふれあい、親しむことのできる親水空間の創出を図ります。</p>
--	---

都市拠点

JR菊川駅周辺地区及び下平川周辺地区を「都市拠点」として位置づけ、商業・業務、文化、行政サービスなどの都市機能の集積を図ります。

JR菊川駅周辺地区においては、商業・業務機能の立地と居住機能の立地の両立を図り、本市の中心市街地として賑わいのある都市空間を形成します。また、本市の玄関口としてふさわしい、良好で質的な環境整備を図るとともに、駅舎を中心とした南北市街地の均衡ある発展を目指します。

下平川周辺地区においては、県道掛川浜岡線沿道一帯に商業・業務機能の立地を進めて、小笠地区の賑わい都市空間の形成を図ります。

多目的複合拠点

東名高速道路菊川IC周辺地区を「多目的複合拠点」として位置づけ、住宅や商業施設、軽工業施設など多様な都市機能が調和して立地する拠点形成を図ります。また、本市の玄関口としてふさわしい、良好で質的な環境整備を図ります。

産業拠点

加茂西方工業団地や半浜工業団地、また横地工業団地や赤土工業団地など、市街地周辺に位置する工業団地や主要な工業地を、本市の都市活力の源である「産業拠点」として位置づけ、産業の発展・振興を図るとともに、周辺の豊かな自然環境への配慮を図ります。

交流レクリエーション拠点

菊川運動公園や、県立御前崎自然公園内に位置する横地城跡・丹野池公園等を「交流レクリエーション拠点」として位置づけ、誰もが気軽にスポーツやレクリエーションを楽しむことのできる場として、また緑豊かな保健・休養の場として活用を図ります。

地域活動拠点

地区センターやコミュニティセンター等の地域コミュニティ施設、また小学校を核とした地域を「地域活動拠点」として位置づけ、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活用を図ります。

将来都市構造図

(6) 菊川市地域公共交通網形成計画(2019(令和元)年8月)

☑計画期間

2019(令和元)年度～2025年度

☑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』

☑基本方針

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

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

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

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

☑実施事業の概要

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 【事業2】路線バス及び自主運行バスの維持 【事業3】JR東海道本線の利用促進 【事業4】タクシーの利用促進
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 【事業6】バス停の待合環境の整備 【事業7】利用しやすい車両(バス・タクシー)整備
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
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
目標⑤：商業施設等との連携による公共交通利用促進	【事業10】商業施設等との連携サービスの導入
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
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

(7) 菊川駅北整備構想(2017(平成29)年4月)

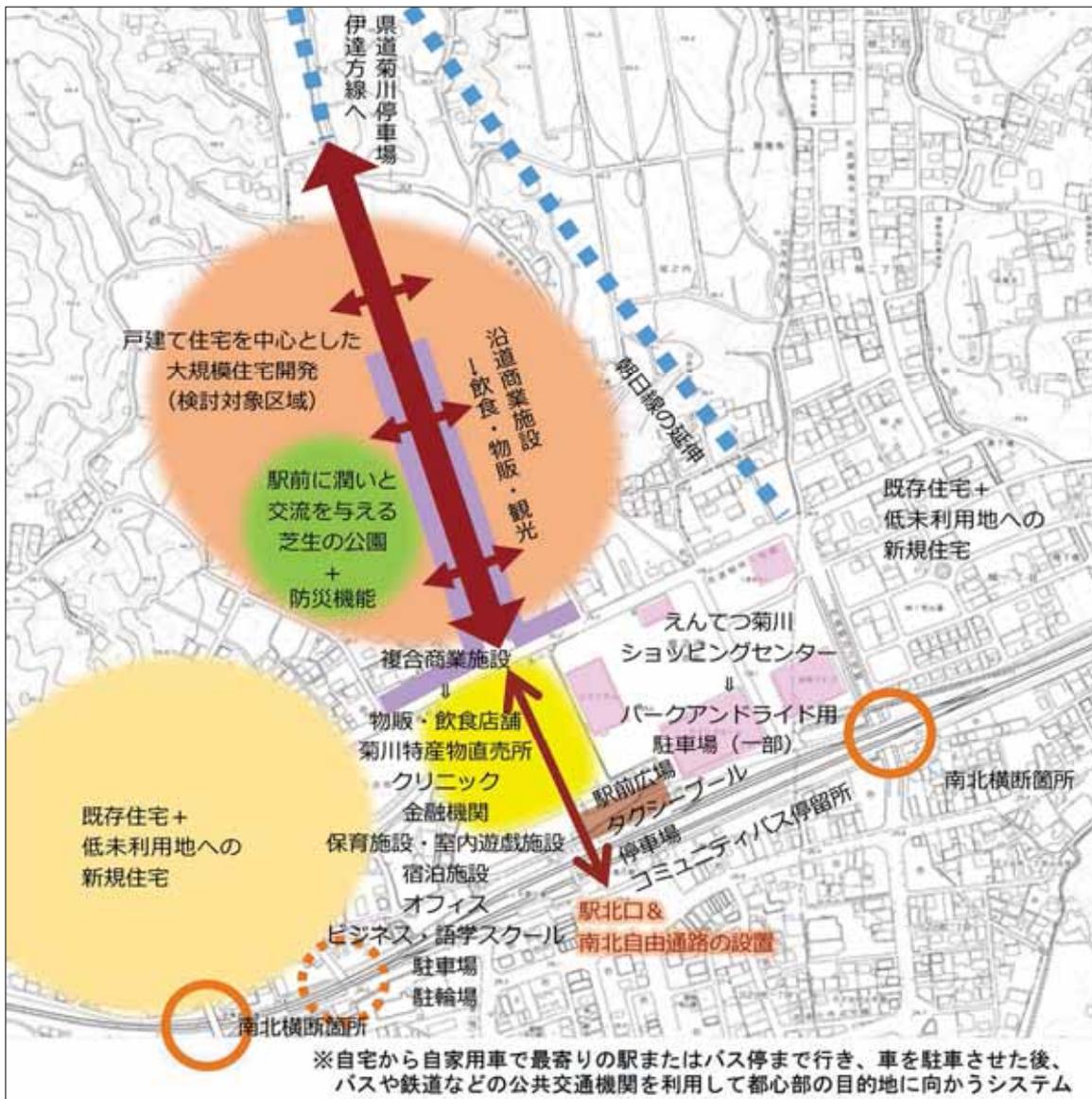
☑ 駅北地域の目指すべき姿(将来像)

菊川市の新たなにぎわい生活拠点～にぎわう駅前とえられる生活の場～

☑ 地域づくりの基本的な方向性(基本方針)

<p>(1) 利便性の高い環境づくりにより若い子育て世代が多く住まわち</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・急務となっている人口減少問題の対策を推進するために、立地ニーズが高く利便性の高い駅前地域に、まずは人口を集積させることが望ましい。 ・駅前に人口を集積させることは、コンパクトシティ推進の観点にも合致している。 ・人口増加に伴い、足りない生活利便・サービス施設を集積させることで魅力を高め、人口集積を加速させていく。 ・駅前地域の住宅環境が成熟した後は、既存住宅地や西方地域においても住宅需要が広がっていく可能性がある。 ・利便性の高い住環境づくりにより、若い世帯を呼び込みながら、多世代が交流できるまちを目指す。
<p>(2) 就業の場を創出し、多くの人でにぎわう地域経済を支えるまち</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・菊川市都市マスタープランで示された方針を踏まえると、駅北地域は産業立地の一役を担うことが期待されている。 ・上記(1)が実現されれば、生活利便・サービス施設が集積することで、雇用が創出されることとなる。 ・また、菊川市には工場や商業施設立地のポテンシャルもあることから、さらに新たな雇用創出が期待できる。 ・駅前地域については、駅を中心に、にぎわいの創出と地域の活性化を図る核としていく必要がある。 ・また、北口および駅前広場の必要性についても検討していく。 ・西方地域については、将来的な開発候補地として企業誘致活動等を進めていく中で、道路等の基盤整備の必要性を検討していく。 ・駅北地域に第二次、第三次産業を誘致することで、就業の場を創出すると共に、地域経済の活性化を図っていく。
<p>(3) 駅近接の交通利便性を活かして歩行者が安全に行き交うまち</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・車利用者は駅周辺2箇所の踏み切りのない接続道路を利用して駅南側に行くことができるが、公共交通である鉄道の利用者は、少ない南北接続箇所をわたって駅南側に回り込む必要があるため、安全性・利便性が良いとは言い難い。 ・上記(1)(2)により住宅および産業が集積されると、駅北地域の駅利用の需要がさらに高まるものと考えられる。北口および駅前広場の開設により、駅近接という立地メリットを生かし、歩行者が安全に行き交うことができるまちを目指す。

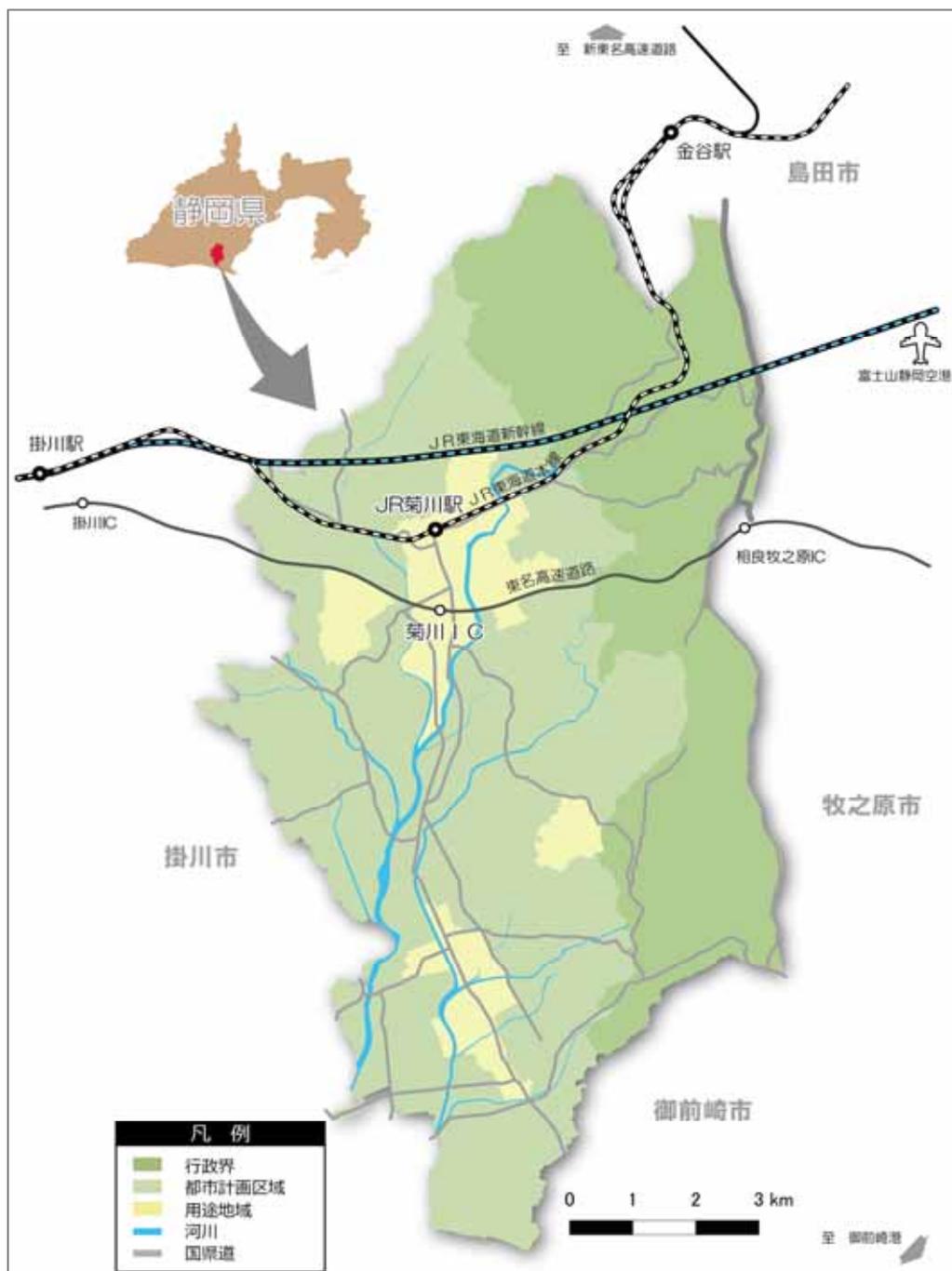
☑土地利用ゾーニング ※西方地域略



2. 現状

(1) 本市の概況

- 本市は、静岡県の中西部、静岡市と浜松市のほぼ中間に位置し、市の中央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す。
- 市域は、東西方向に約9km、南北方向に約17kmで、面積は94.19km²となっています。
- 都市計画区域の面積は61.93km²であり、このうち15%に相当する9.34km²が用途地域に指定されています。
- 市内には、JR東海道本線菊川駅、東名高速道路菊川インターチェンジを有しています。また、富士山静岡空港、JR東海道新幹線掛川駅、御前崎港、新東名高速道路に近接し、交通利便性の高い地域となっています。

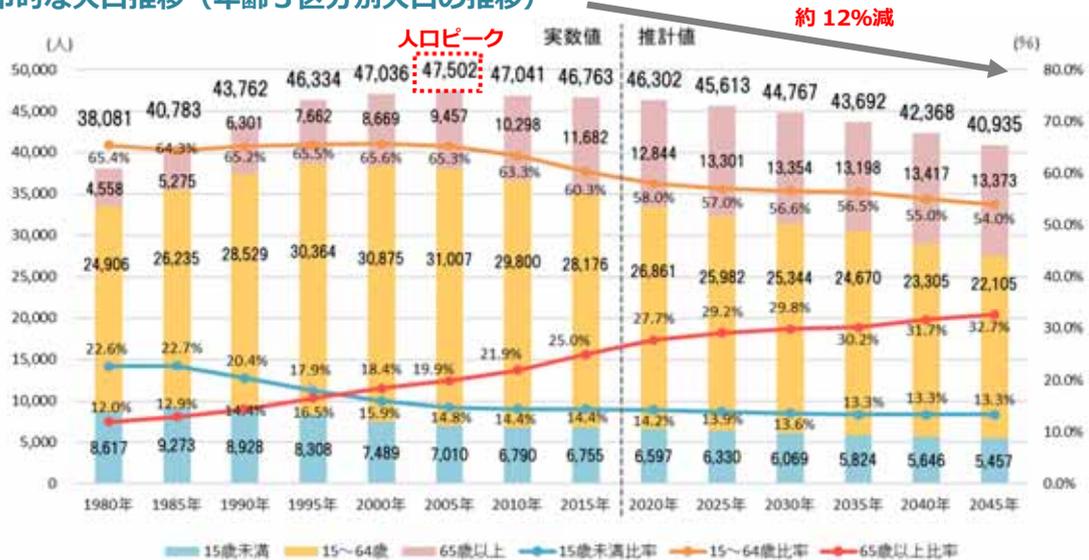


(2) 人口

1) 人口推移

- 国勢調査では、2005（平成17）年の47,502人をピークに人口が減少しています。
- 総人口は、2015（平成27）年で46,763人であり、2045年にかけて約5,800人（約12%）減少する見込みとなっています。（国立社会保障・人口問題研究所推計）
- 年齢3区分別人口を見ると、2015（平成27）年において65歳以上の老年人口比率は25%で、静岡県全体の28%（2015（平成27）年国勢調査）と比較すると、若干老年人口比率は低くなっています。しかし、老年人口は2030年まで増加する見込みとなっており、比率は2045年まで年々増加する見込みとなっています。一方、2045年における15歳未満の年少人口比率は、静岡県全体の11%に比べ、13%と若干高くなっています。
- 5歳階級別人口を見ると、2045年において、2015（平成27）年と比べ70歳未満の人口が減少する一方、70歳以上の人口は増加する見込みとなっています。

◆全市的な人口推移（年齢3区分別人口の推移）



出典：各年国勢調査（総務省）、日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）

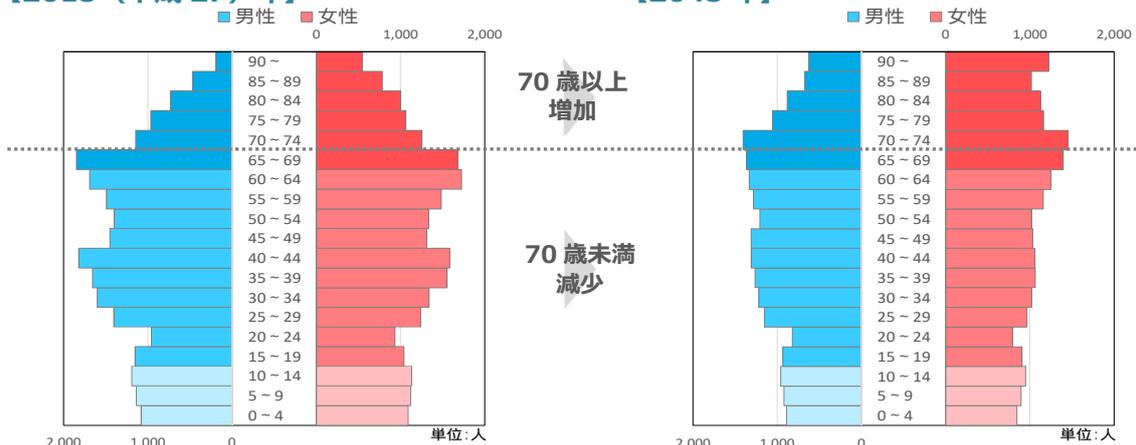
※推計値は、国立社会保障・人口問題研究所が算出した2010（平成22）年と2015（平成27）年の国勢調査を基に行った「日本の地域別将来推計人口（2018（平成30）年推計）」の値

※実数値の年齢3区分は、年齢不詳を除く

◆人口ピラミッド（5歳階級別人口）

【2015（平成27）年】

【2045年】



出典：2015（平成27）年国勢調査（総務省）、日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）

※2015（平成27）年は年齢不詳を除く

2) 人口増減と人口密度

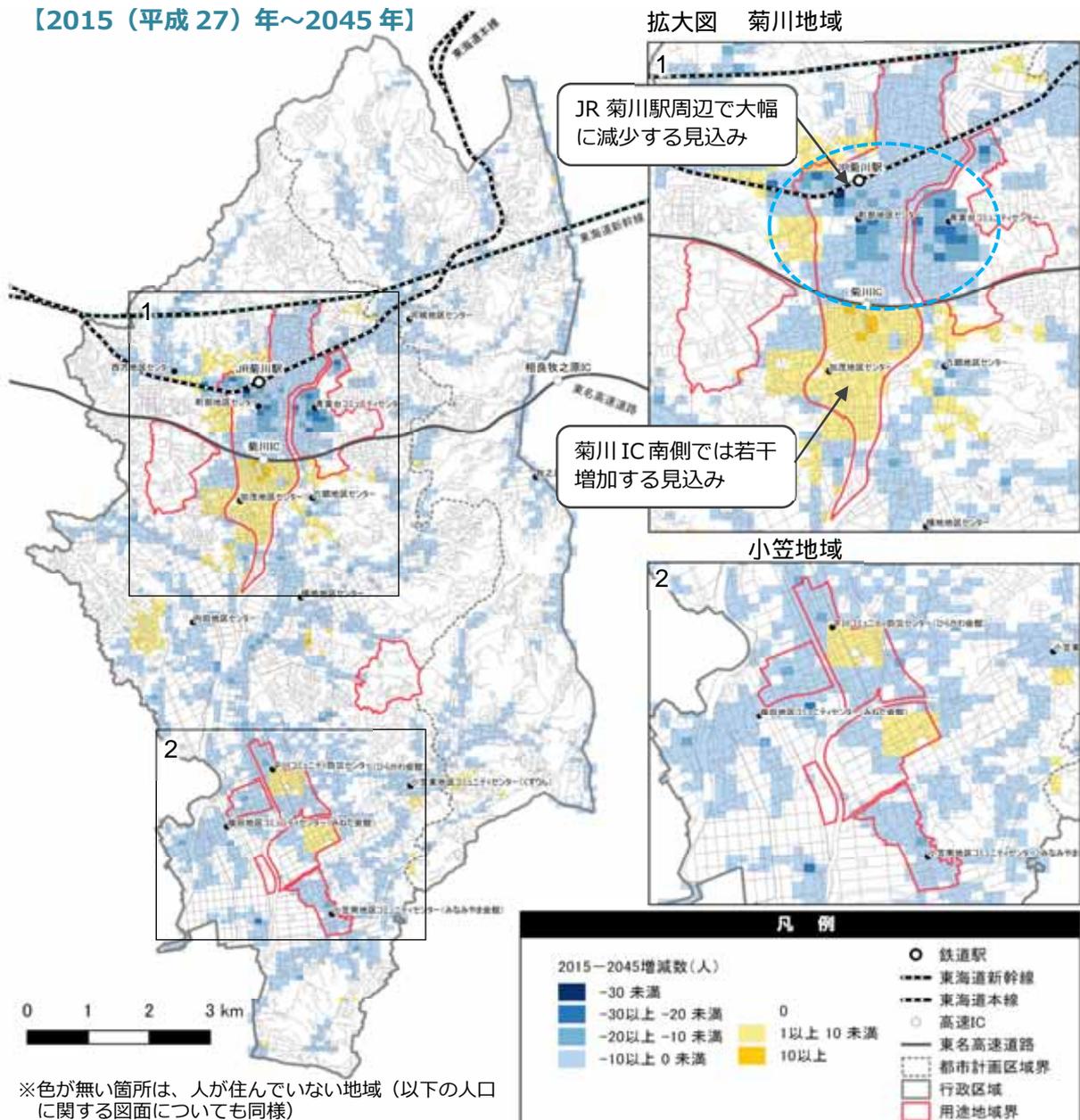
○2015（平成27）年から2045年にかけて、人口は減少する見込みとなっていますが、特にJR菊川駅や青葉台を中心に、大幅な減少が見込まれています。一方、土地地区画整理事業が行われた菊川インターチェンジ南側の加茂地区や下平川地区等で、人口が若干増加する見込みとなっています。

○人口密度は、主に用途地域内で高くなっていますが、全市的な人口減少に伴い、2045年には、用途地域内でも人口密度の低下が見込まれています。

○既成市街地の最低基準とされる40人/ha（都市計画運用指針）を上回る地域は、2015（平成27）年では、用途地域内で多くみられますが、2045年にはJR菊川駅南側では40人/ha未滿になる地域が多くなることが見込まれています。また、青葉台でも、人口密度の大幅な低下が見込まれます。

◆人口増減数

【2015（平成27）年～2045年】



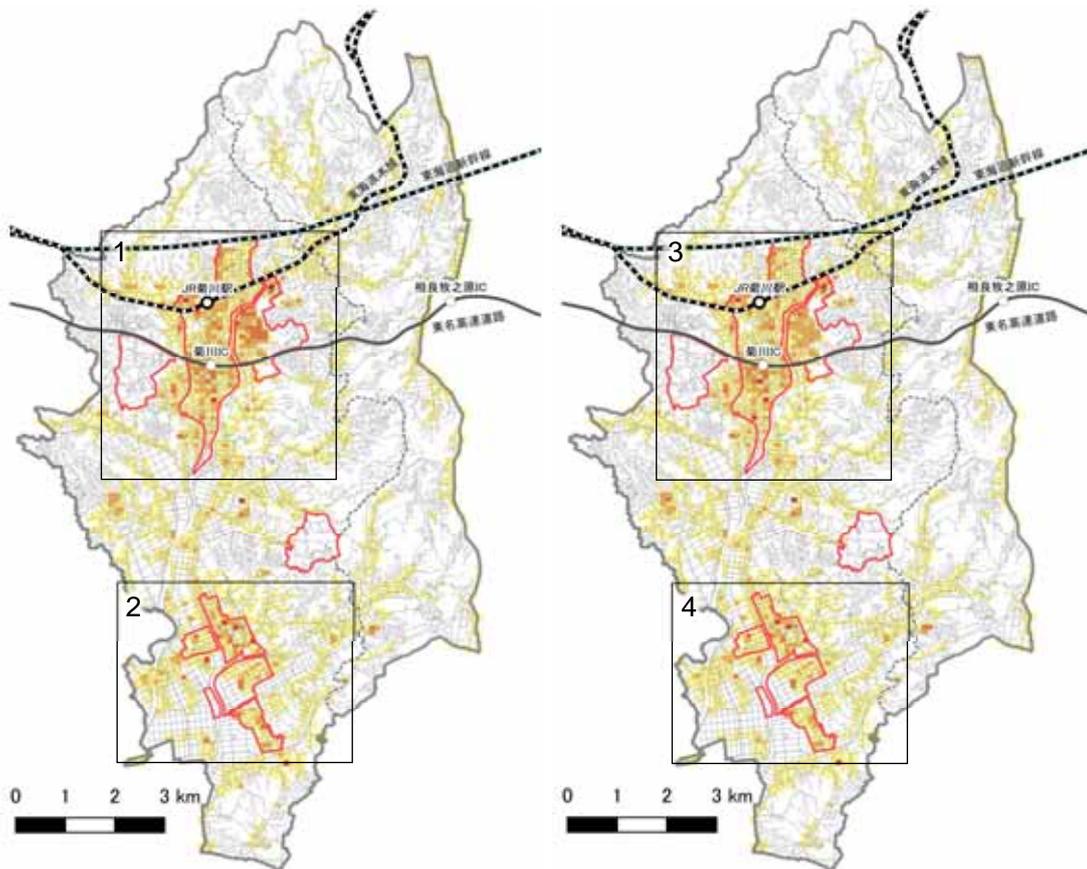
出典：2015（平成27）年国勢調査（総務省）、日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）

※推計方法：国立社会保障・人口問題研究所が算出した2010（平成22）年と2015（平成27）年の国勢調査を基に行った「日本の地域別将来推計人口（2018（平成30）年推計）」に伴い公表している「市町村別将来の生残率・純移動率・子ども女性比・0-4歳性比」の値を2015（平成27）年国勢調査の500mメッシュに乗じることにより推計。

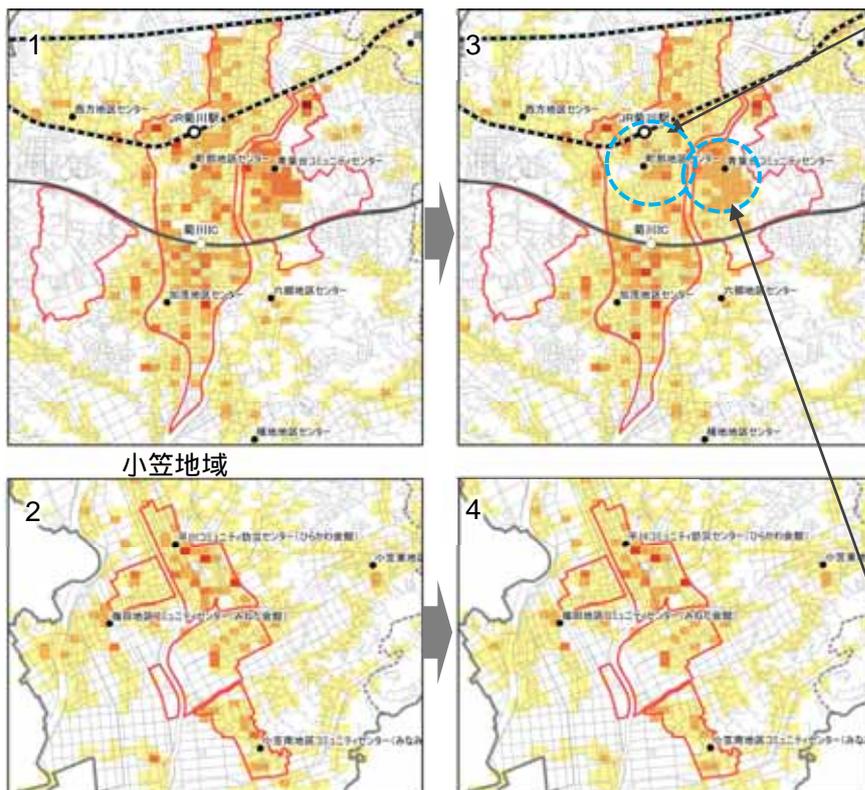
◆人口密度

[2015 (平成 27) 年]

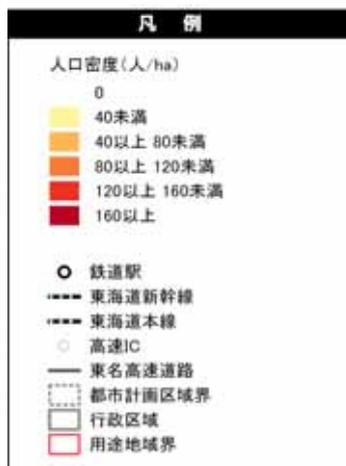
[2025 年]



拡大図 菊川地域



2015年に比べ、JR 菊川駅周辺でも人口密度が低下見込み



青葉台でも人口密度が大幅に低下

出典：2015 (平成 27) 年国勢調査 (総務省)、日本の地域別将来推計人口 (国立社会保障・人口問題研究所)

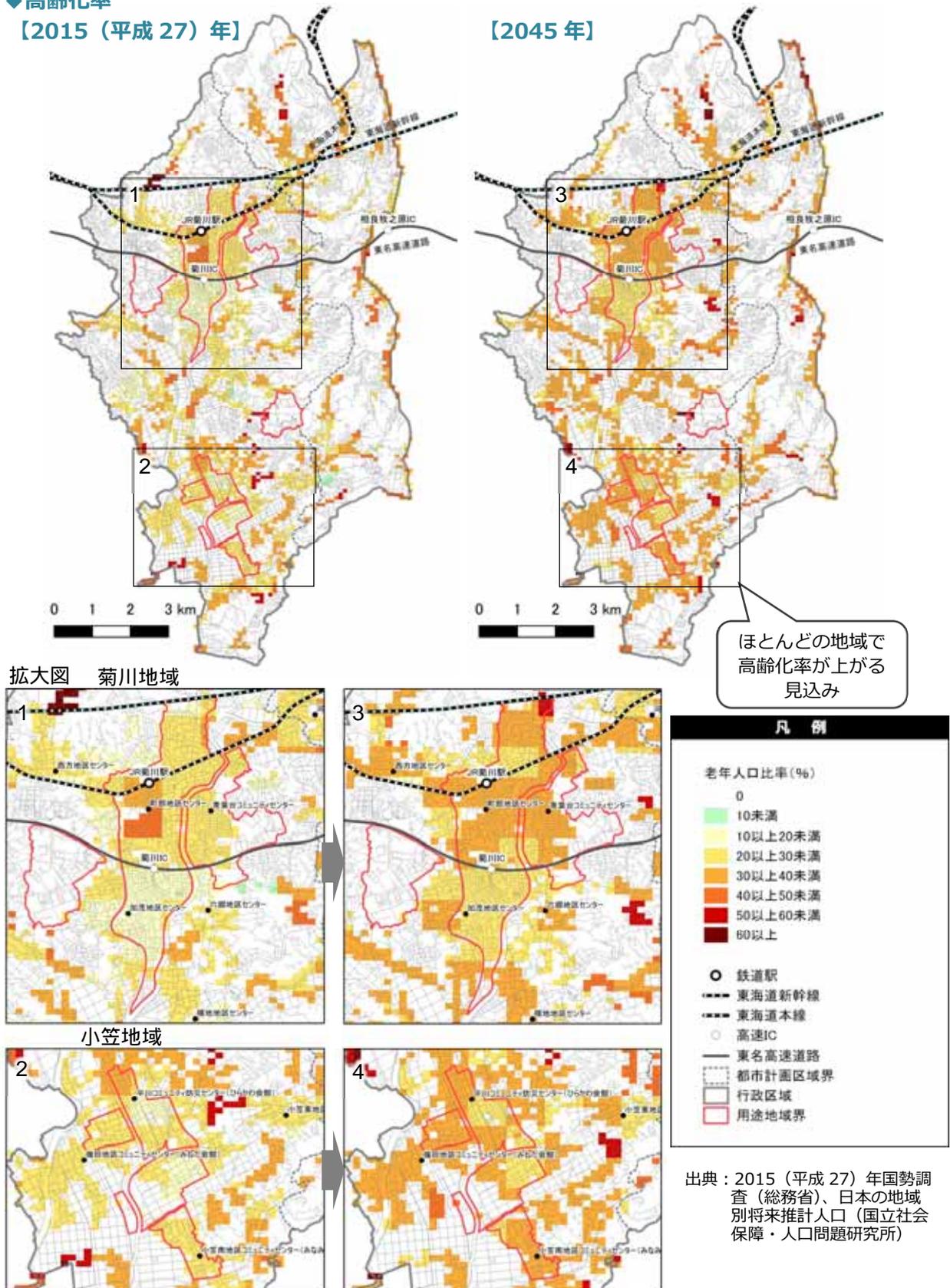
3) 高齢化率

○2015（平成27）年から2045年にかけてほとんどの地域で高齢化率（65歳以上の老年人口比率）が上昇する見込みとなっており、2015（平成27）年では人が居住している地域のうち高齢化率が30%以上の地域は38%だったのに対し、2045年には76%に増加する見込みとなっています。

◆高齢化率

【2015（平成27）年】

【2045年】



4) 人口動態

○2016 (平成 28) 年までは、自然減・社会減となっていました。近年は、社会増となり、その社会増が自然減を上回り若干の人口増加となっています。人口増加の要因として、外国人の増加が挙げられます。また、5歳階級別の転入・転出者数を見ると、20～34歳までの転入・転出が多く、就職、転職、転勤など仕事の都合による転入者が転出者を上回っていることが要因と考えられます。

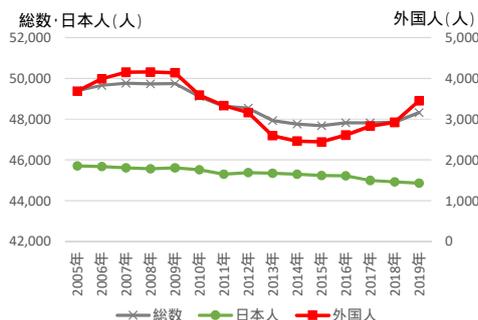
○従業地・通学地としては、約半数が菊川市内で、次いで掛川市が約2割となっており、職住が近接していることが伺えます。

◆自然増減(出生数・死亡者数)・社会増減(転入者数・転出者数)の状況



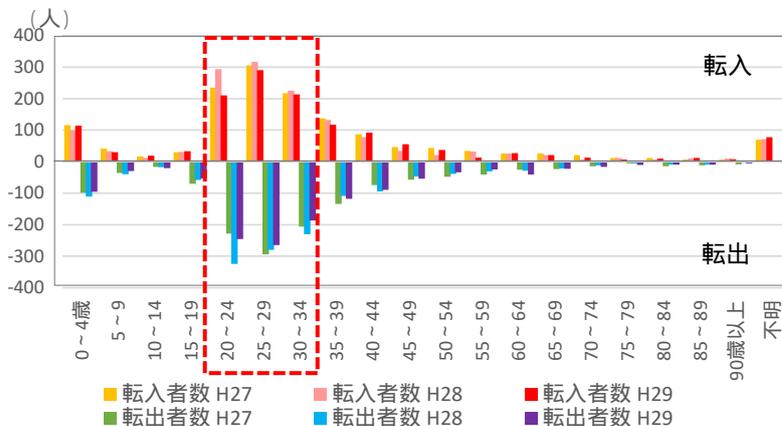
出典：住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査（総務省）

◆外国人登録数の推移



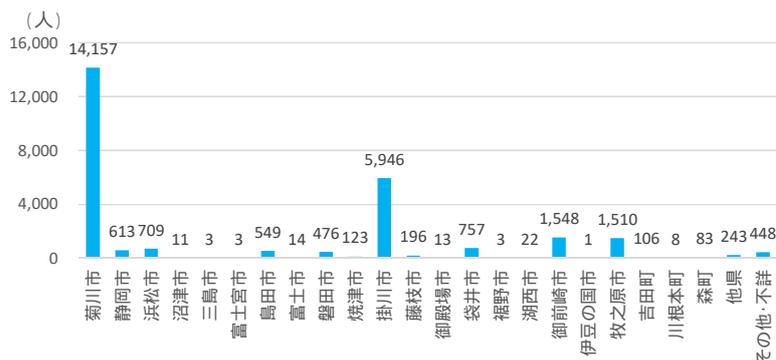
出典：住民基本台帳（各年3月31日現在）

◆年齢(5歳階級)別 転入・転出者数



出典：住民基本台帳人口移動報告（2015（平成27）年、2016（平成28）年、2017（平成29）年 総務省）

◆従業地・通学地による人口・就業状態



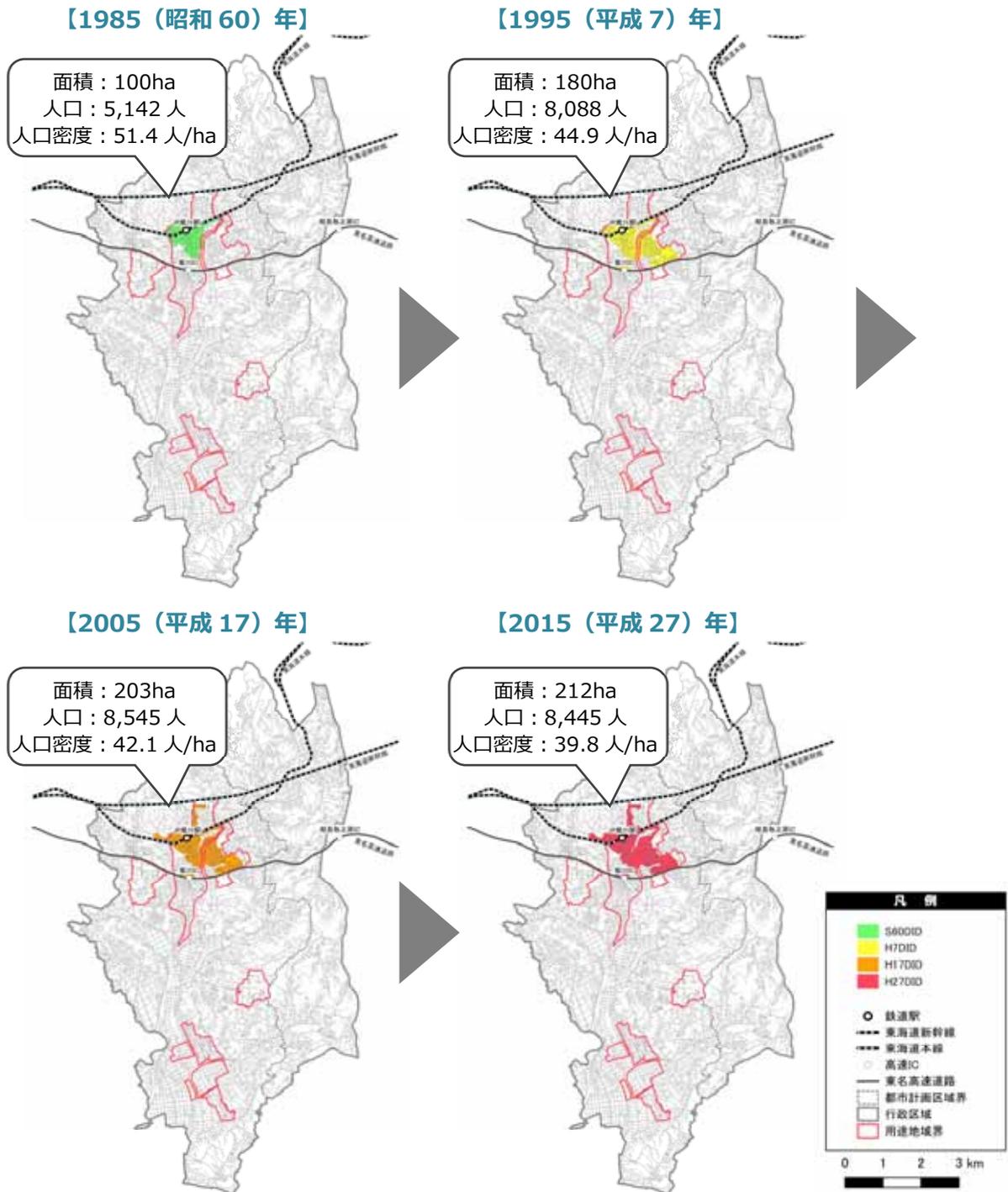
出典：2015（平成27）年国勢調査（総務省）

5) DID 地区の変遷

○本市の DID 地区（人口集中地区）は、JR 菊川駅周辺（駅南側の用途地域内）に広がっており、面積は徐々に広がっています。一方、DID 地区内の人口密度は徐々に低下し、都市の低密度化が進行しています。

○また、市南部の用途地域には 40 人/ha 以上の箇所もあるものの DID 地区が無い状況です。

◆DID 地区の変遷



出典：国土数値情報（国土交通省）、各年国勢調査（総務省）

※DID 地区（人口集中地区）は、国勢調査基本単位区等を基礎単位として、1)原則として人口密度が1平方キロメートル当たり 4,000 人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接して、2)それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に 5,000 人以上を有する地域。

(3) 土地利用

1) まちの成り立ち

○本市は、「塩の道」など、古くから南北交通の要所として栄えており、明治に入り JR 菊川駅の開通により、駅周辺を中心に市街地が広がりました。

○昭和に入ると、東名高速道路の開通とあわせて菊川インターチェンジが開設され、その周辺で土地区画整理事業が実施されたことで、新たな商業地域が形成されています。

○2005（平成 17）年には、小笠町と菊川町が合併し現在の「菊川市」が誕生しました。

時代	内容
中世	遠州と信州を結ぶ「塩の道」など、古くから南北交通の要所として栄える
明治	1889（明治 22）年には、堀之内駅（現 JR 菊川駅）の開設により、駅前周辺を中心に市街地が広がる
大正	1924（大正 13）年に、堀之内軌道（堀之内駅（現 JR 菊川駅）前から池新田（現御前崎市））に日本初のディーゼル機関車が走る
昭和	1935（昭和 10）年に、堀之内軌道が廃止
	1969（昭和 44）年に、東名高速道路開通、菊川インターチェンジ開設
平成	1990 年代から菊川インターチェンジ周辺の土地区画整理事業により新たな商業地域が形成
	2005（平成 17）年に、小笠町と菊川町が合併し「菊川市」へ
	2005（平成 17）年に、平川土地区画整理事業完了
	2008（平成 20）年に、JR 菊川駅前広場が完成
	2008（平成 20）年に、南部第二土地区画整理事業完了
	2016（平成 28）年に、宮の西土地区画整理事業完了

出典：市の紹介、市の沿革（菊川市ホームページ）、菊川町三十年の歩み（菊川町史編纂委員会）

◆行政界

【1920（大正 9）年】 【1950（昭和 25）年】 【1960（昭和 35）年】 【2005（平成 17）年以降】

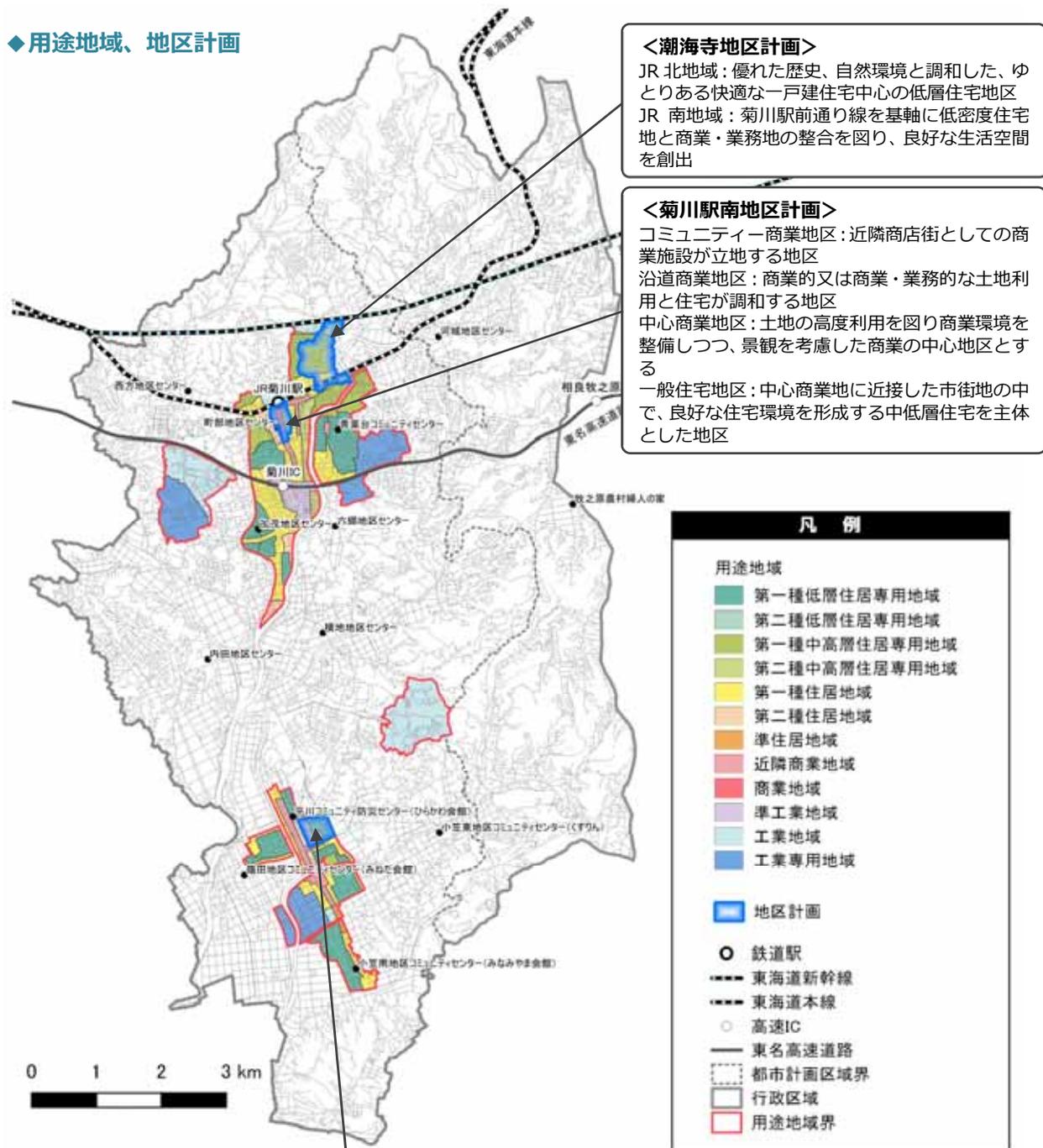


出典：国土数値情報（国土交通省）

2) 用途地域等

- 用途地域は、933.9haで、市域の10%、都市計画区域の15%となっています。JR 菊川駅前や市南部では、(主)掛川浜岡線の沿道が近隣商業地域に指定され、その周辺に住居系の用途が指定されています。工業地域及び工業専用地域には、潮海寺、JR 菊川駅北側、西方、加茂、半済、横地、赤土、嶺田が指定されています。
- 地区計画は、3地区(潮海寺、菊川駅南、平川)指定されており、良好な市街地形成と居住環境の形成を目指しています。

◆用途地域、地区計画



<平川地区計画>
 文化交流地区：文化施設や近隣公園を中心に、市民が交流できる地区
 沿道商業業務地区：幹線街路の利便性を活かした、沿道サービス型の商業・業務機能を持つ地区
 沿道住居・商業複合地区：居住機能及び商業機能を合わせ持つ複合地区
 沿道住居地区：沿道における生活利便施設と居住機能との調和のとれた地区
 低層住居地区：専用住宅を主体に、潤いと落ち着きのある良好な居住環境の形成を図る地区

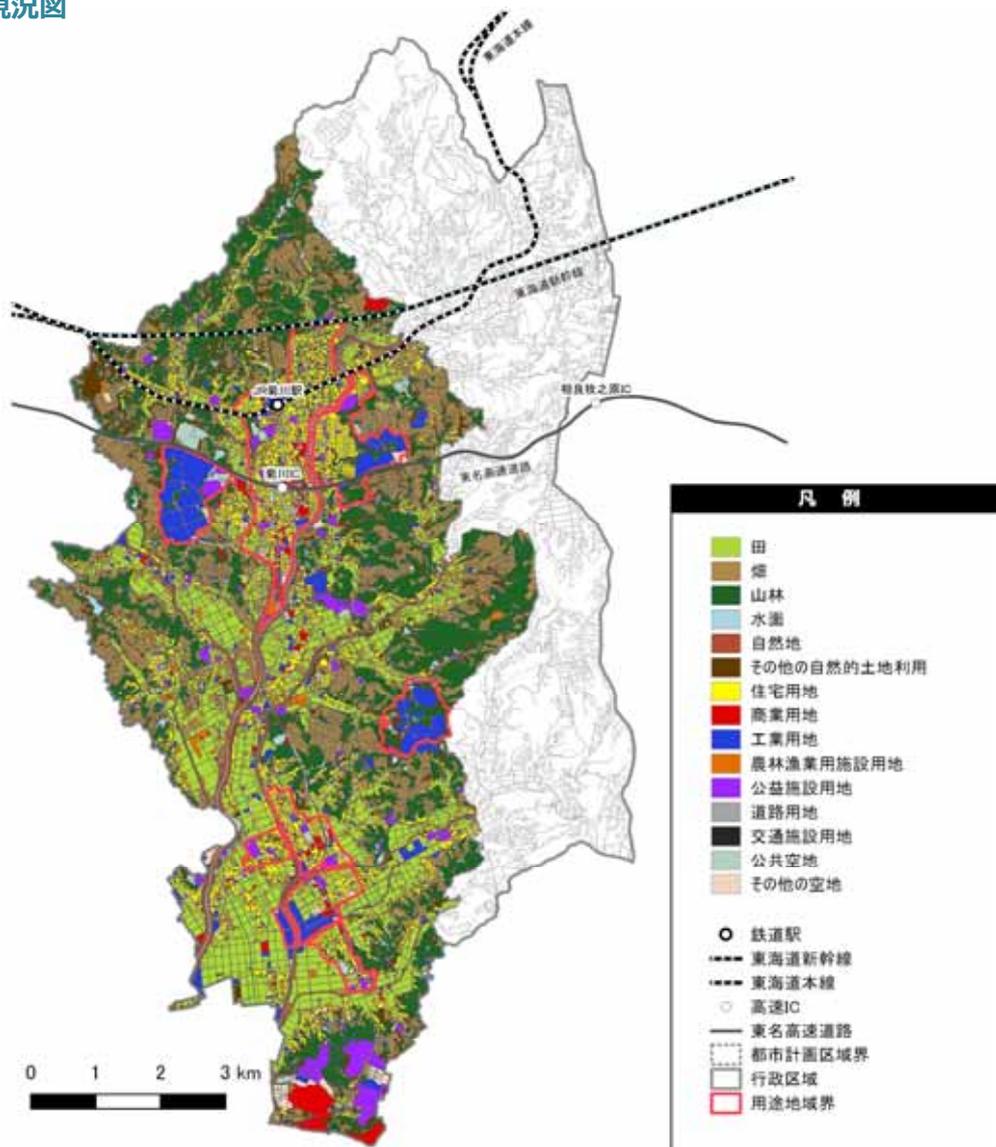
出典：2017(平成29)年度 東遠広域都市計画区域及び中遠広域都市計画区域 都市計画基礎調査、ふじのくにオープンデータカタログ 地区計画(静岡県 2017(平成29)年3月時点)、地区計画について(菊川市ホームページ)

3) 土地利用現況

○都市計画区域内の土地利用は、農地や山林などの自然的土地利用が約 66%、住宅などの都市的土地利用が約 34%となっています。用途地域内は、都市的土地利用が約 77%で自然的土地利用が約 23%なのに対して、用途地域外は、都市的土地利用が約 26%、自然的土地利用が約 74%で田・畑・山林が広がっています。

○住宅用地は、用途地域内が 242ha に対し、用途地域外が 400ha となっており、市内に広く分散していることが伺えます。

◆土地利用現況図



土地利用	自然的土地利用		都市的土地利用					計
	農地	その他自然的土地利用	宅地				その他都市的土地利用	
			住宅用地	商業用地	工業用地	農林漁業施設用地		
用途地域内(ha)	94.5	120.4	242.0	40.4	191.0	5.0	240.6	933.9
	10.1%	12.9%	25.9%	4.3%	20.5%	0.5%	25.8%	100.0%
用途地域外(ha)	2,147.8	1,747.8	400.0	78.6	113.9	56.4	714.7	5,259.1
	40.8%	33.2%	7.6%	1.5%	2.2%	1.1%	13.6%	100.0%
合計(ha)	2,242.3	1,868.2	642.1	118.9	304.9	61.4	955.3	6,193.0
	36.2%	30.2%	10.4%	1.9%	4.9%	1.0%	15.4%	100.0%

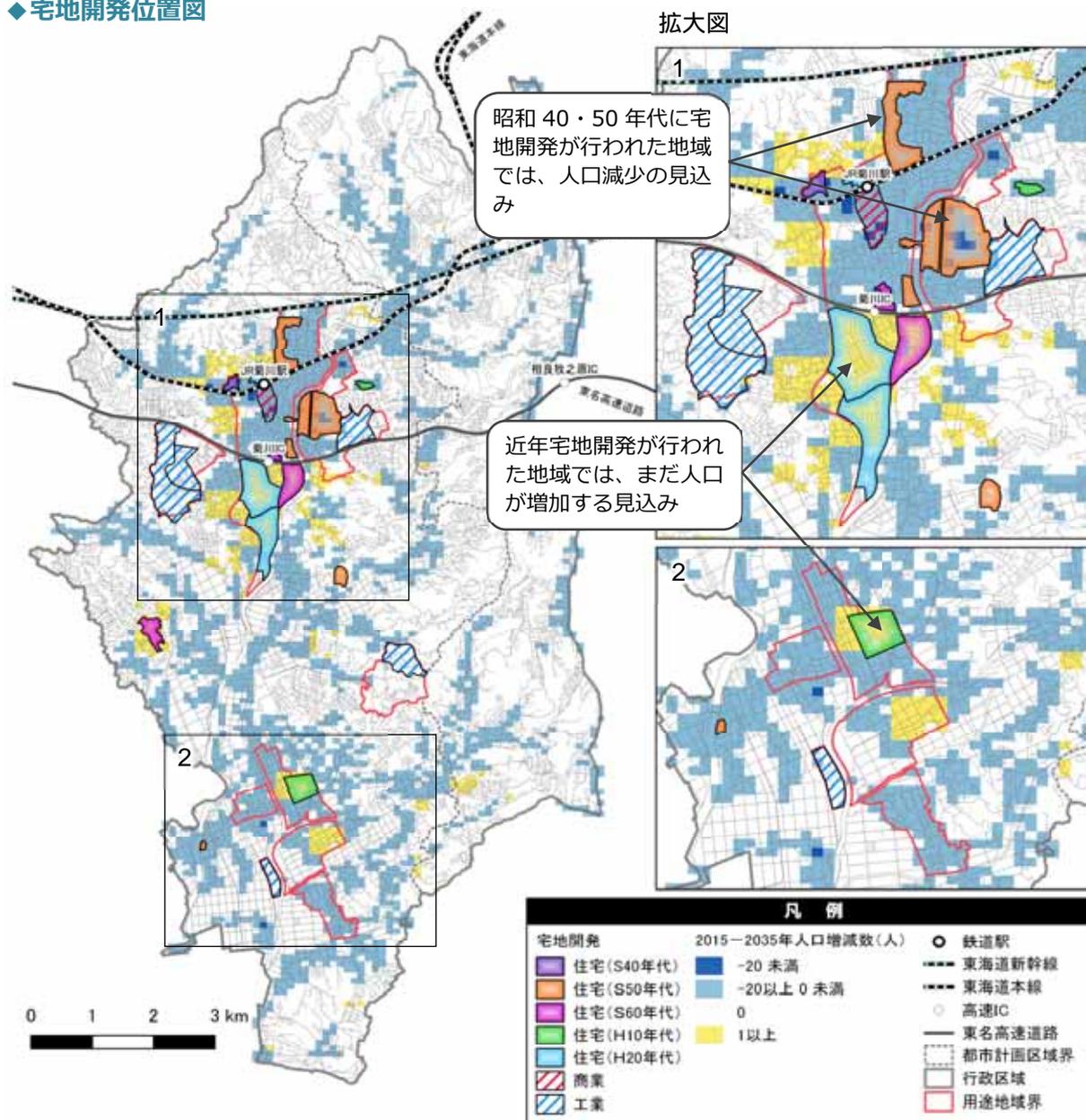
※四捨五入の関係で合計が一致しないことがあります。

出典：2017（平成 29）年度 東遠広域都市計画区域及び中遠広域都市計画区域 都市計画基礎調査

4) 開発の動向

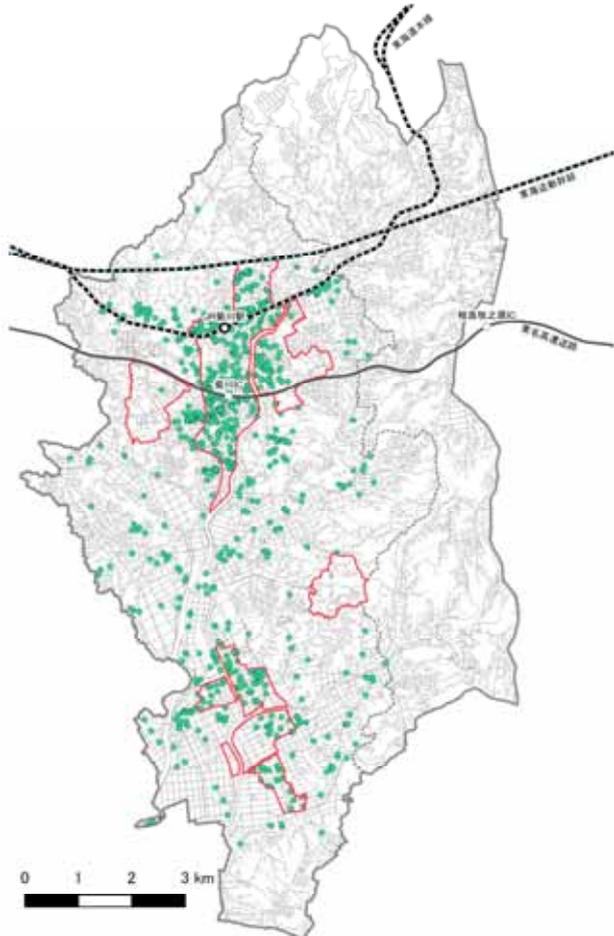
- 宅地開発は、主に用途地域内において行われており、平成 20 年代に実施された宅地開発地で、今後も人口が増加する予測となっていますが、昭和 40～50 年代に実施された宅地開発地においては、今後は高齢化の進行や人口が減少する見込みとなっています。
- 新築建物の分布をみると、用途地域内を中心に住宅が建てられています。半数程度が用途地域外の(主)掛川浜岡線などの幹線道路周辺などで分散して行われています。
- 農地から住宅等への転用も、用途地域内が多くみられます。
- 市内には新たな市街地整備などは進められていませんが、JR 菊川駅北側においては、北口開設とあわせて駅北側の有効活用が求められています。
- 一方、周辺市町村の大規模な開発動向として、東名高速道路相良牧之原インターチェンジ北側区域の開発(牧之原市)や、新東名島田金谷インターチェンジ周辺の開発(島田市)等が検討されています。

◆宅地開発位置図

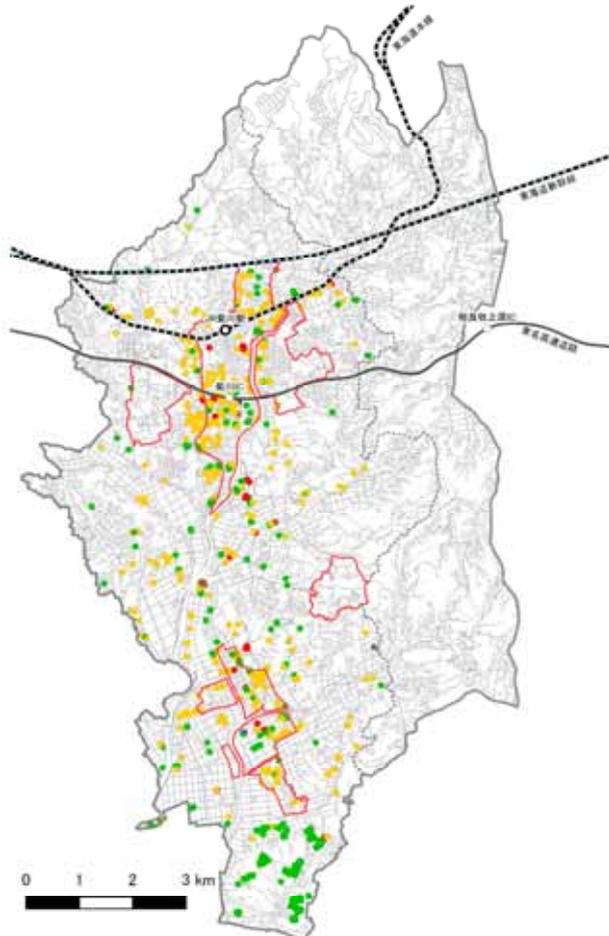


出典：2017（平成 29）年度 東遠広域都市計画区域及び中遠広域都市計画区域 都市計画基礎調査

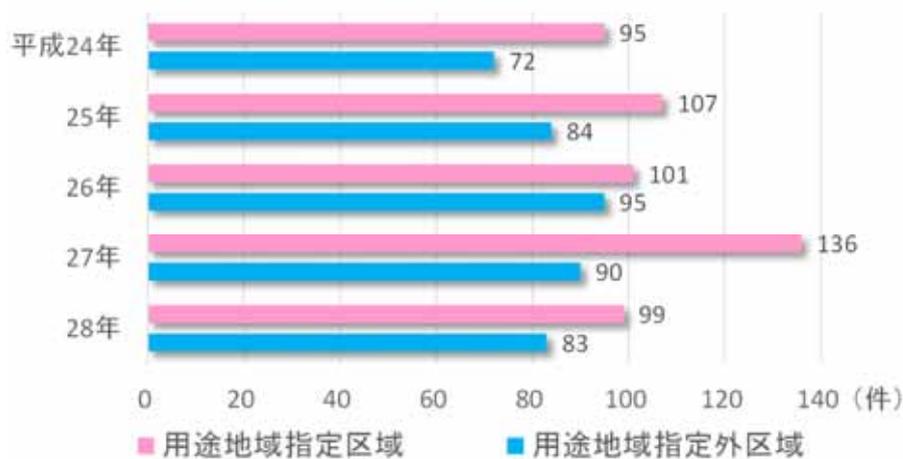
◆新築建物（住宅用地）分布図



◆農地転用状況図



◆新築建物（住宅用地）件数



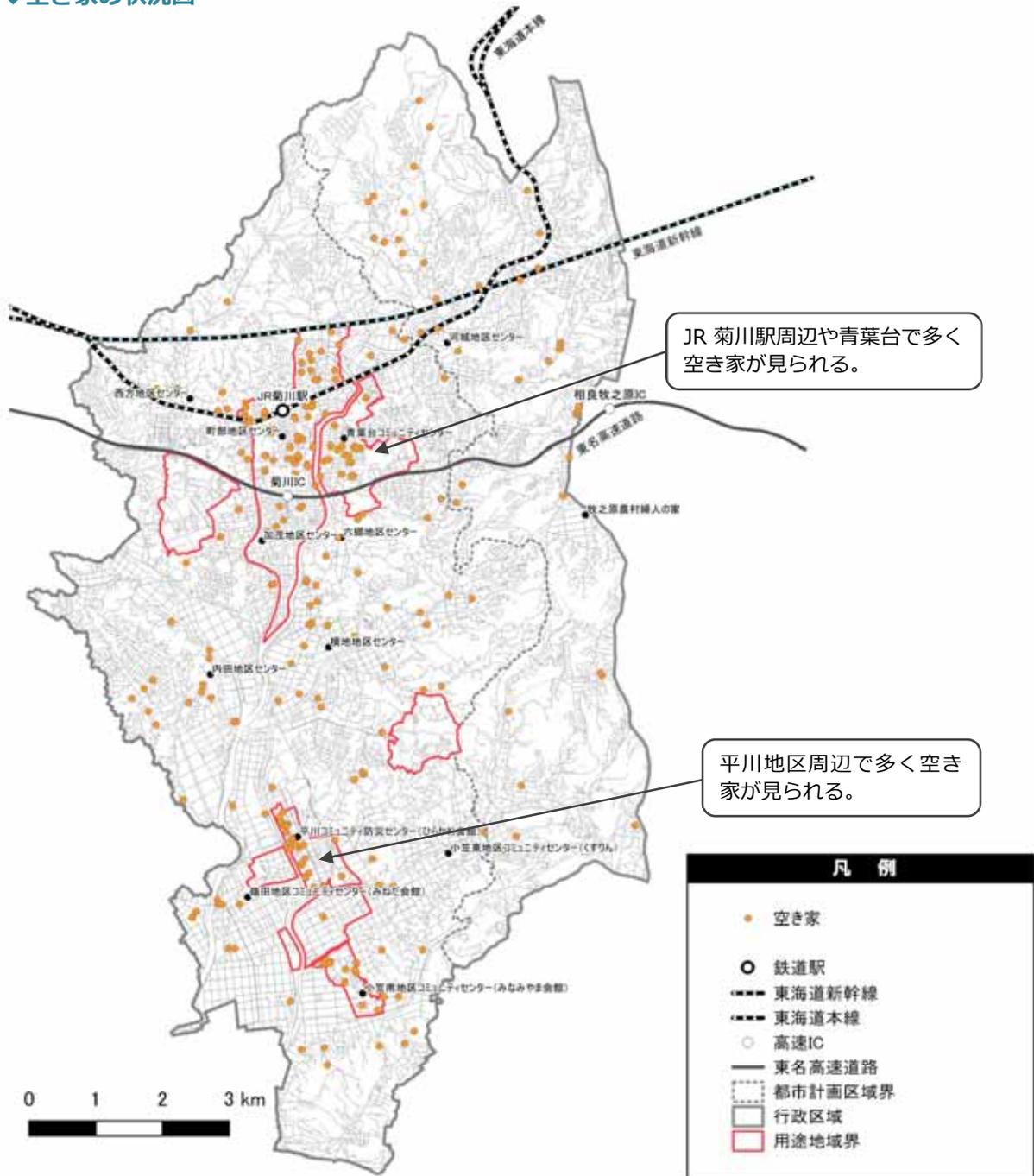
出典：2017（平成29）年度 東遠広域都市計画区域及び中遠広域都市計画区域 都市計画基礎調査

5) 空き家の状況

○2018（平成30）年10月現在、空き家の数は274件となっており、JR菊川駅周辺や青葉台、平川地区周辺の用途地域内で多く存在しています。

○また、昭和40～50年代に実施された宅地開発地では、今後高齢化の進行や人口減少が見込まれていることから、空き家の増加も予想されます。

◆空き家の状況図



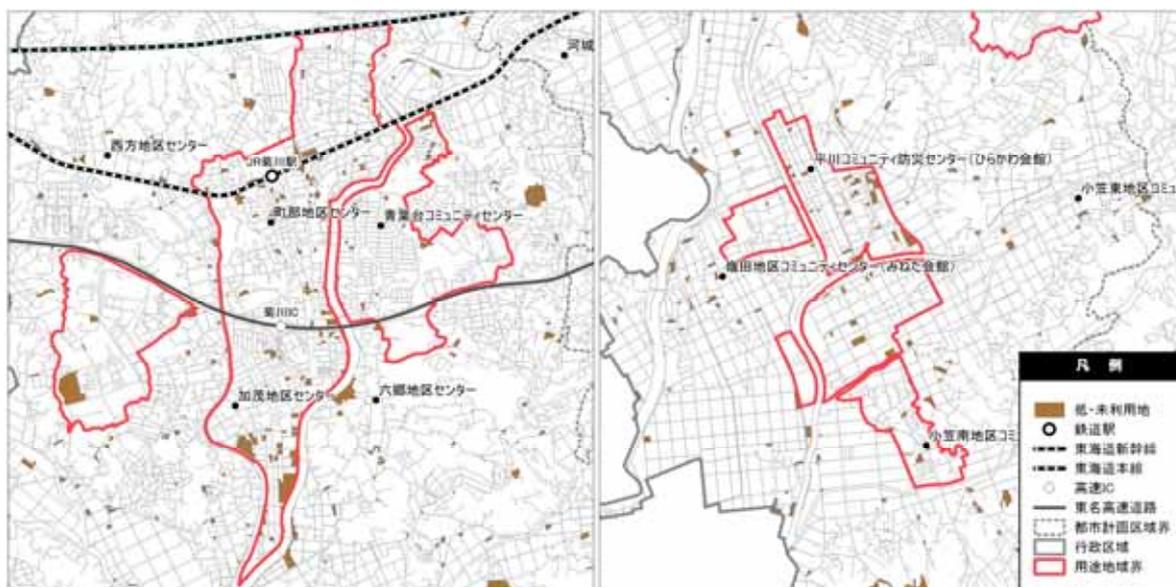
出典：菊川市資料（2018（平成30）年10月時点）

6) 用途地域内における未利用地の状況

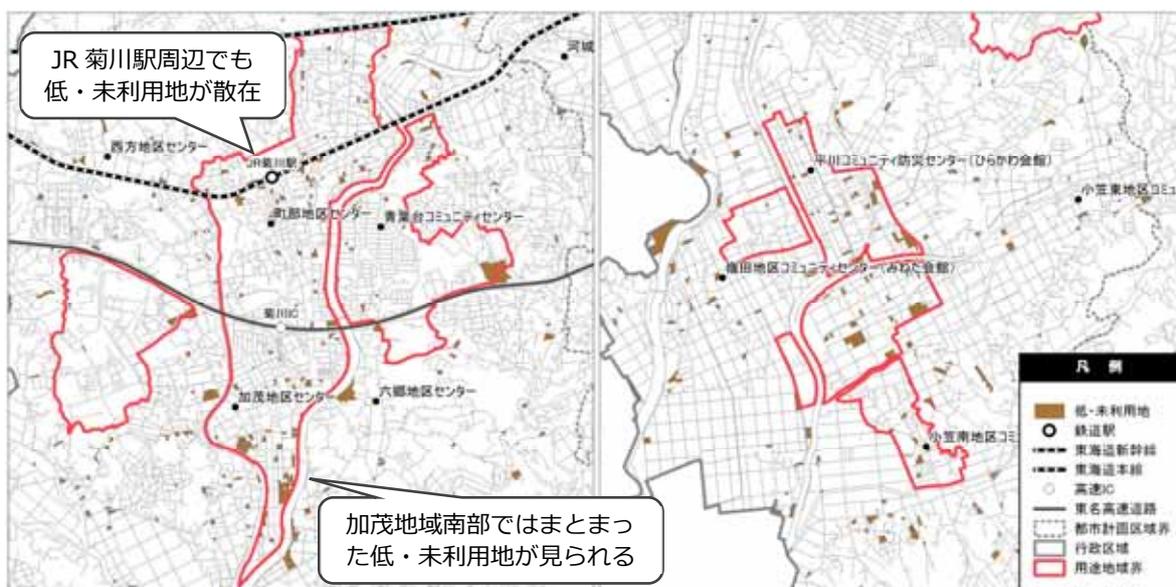
- 5年間で大きな変化はありませんが、本市の中心的な市街地である JR 菊川駅周辺において、低・未利用地（建物跡地等の都市的状況の未利用地、平面駐車場）が散在して見られます。
- また、加茂地域南部でまとまった低・未利用地が見られます。

◆低・未利用地図

【2012（平成24）年】



【2017（平成29）年】



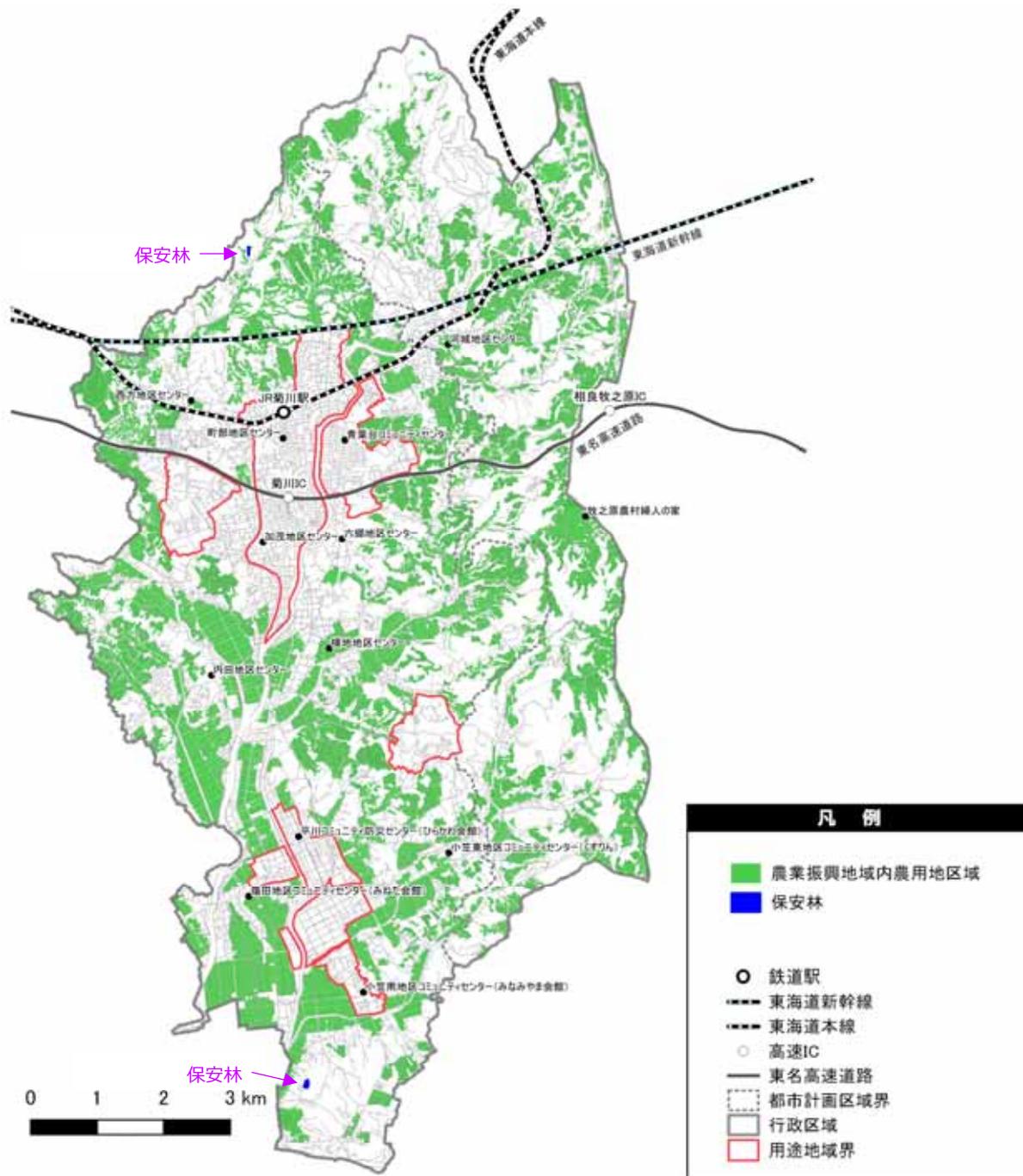
※低・未利用地：土地利用現況によるその他の空き地（建物跡地等の都市的状況の未利用地、平面駐車場）

出典：2012（平成24）年度 東遠広域都市計画区域都市計画基礎調査（菊川市）、
2017（平成29）年度 東遠広域都市計画区域及び中遠広域都市計画区域 都市計画基礎調査（菊川市）

7) 農業・自然に関わる法規制

- 農業振興地域内農用区域は、用途地域外の多くの地域で指定されています。
 - 水源の涵養、土砂の崩壊その他の災害の防備、生活環境の保全・形成等のために森林の機能を確保するための保安林は、市内に2カ所指定されています。
- ※居住誘導区域の設定の際に考慮する項目として、都市計画運用指針に記載のある農業振興地域内農用区域、保安林を確認

◆農業振興地域内農用区域・保安林



出典：2017（平成 29）年度 東遠広域都市計画区域及び中遠広域都市計画区域 都市計画基礎調査、菊川市 農振用途図（菊川市 2018（平成 30）年 6 月時点）

(4) 都市機能増進施設

○立地適正化計画では、都市機能誘導区域ごとに地域の人口特性等に応じた「都市機能増進施設」※を検討し、「誘導施設」を定める必要があります。

※都市機能増進施設：医療、福祉、商業その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のために必要な機能を持つ施設のこと。

○そこで、誘導施設の検討に必要な都市機能増進施設について、立地適正化計画作成の手引き（国土交通省）に示されている拠点類型ごとにおいて想定される各種機能のイメージを参考にしつつ、立地状況を確認します。

◆《参考》立地適正化計画作成の手引きにおける「拠点類型ごとに想定される各種機能のイメージ」

6. 誘導施設・誘導区域等の検討について		国土交通省
<p>【誘導施設の検討について】</p> <p>○誘導施設の検討にあたっては、ターゲット、ストーリーの内容を踏まえた上で、その施設が都市機能誘導区域外に立地した場合には、今後のまちづくりに影響を与える等の観点から設定することが重要です。</p> <p>○また、既に都市機能誘導区域内に立地しており、今後も必要な機能の区域外への転出・流出を防ぐために誘導施設として定めることも考えられます。</p>		
<p>〈留意点〉・誘導施設名に個別名称を書き込むべきではない。 ※例：〇〇市立博物館</p> <p>・届け出対象を明確化するために施設の詳細（規模、種類等）を記載すること。 ※建築基準法の別表を参考にすることも考えられる。</p> <p>・誘導施設を位置づけていない都市機能誘導区域が既に定められた場合、当該区域は法律で規定している「都市機能誘導区域」に該当しない。</p> <p>※中心拠点、地域拠点に必要な機能は、都市の規模、後背地の人口規模、交通利便性や地域の特性等により様々であり、いかなる機能が必要であるかについては、それぞれの都市において検討が必要であるが、参考までに、地方中核都市クラスの都市において、拠点類型毎において想定される各種の機能についてイメージを提示する。</p>		
	中心拠点	地域/生活拠点
行政機能	<ul style="list-style-type: none"> ■中核的な行政機能 例、本庁舎 	<ul style="list-style-type: none"> ■日常生活を営む上で必要となる行政窓口機能等 例、支所、福祉事務所など各地域事務所
介護福祉機能	<ul style="list-style-type: none"> ■市町村全域の市民を対象とした高齢者福祉の指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能 例、総合福祉センター 	<ul style="list-style-type: none"> ■高齢者の自立した生活を支え、又は日々の介護、見守り等のサービスを受けることができる機能 例、地域包括支援センター、在宅系介護施設、コミュニティ等
子育て機能	<ul style="list-style-type: none"> ■市町村全域の市民を対象とした児童福祉に関する指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能 例、子育て総合支援センター 	<ul style="list-style-type: none"> ■子どもを持つ世代が日々の子育てに必要なサービスを受けることができる機能 例、保育所、こども園、児童ケア、子育て支援センター、児童館等
商業機能	<ul style="list-style-type: none"> ■時短消費型のショッピングニーズなど、様々なニーズに対応した買い物、食事を提供する機能 例、相当規模の商業集積 	<ul style="list-style-type: none"> ■日々の生活に必要な生鮮品、日用品等の買い回りができる機能 例、延床面積：m²以上の食品スーパー
医療機能	<ul style="list-style-type: none"> ■総合的な医療サービス(二次医療)を受けられることができる機能 例、病院 	<ul style="list-style-type: none"> ■日常的な診療を受けられることができる機能 例、延床面積：m²以上の診療所
金融機能	<ul style="list-style-type: none"> ■決済や融資などの金融機能を提供する機能 例、銀行、信用金庫 	<ul style="list-style-type: none"> ■日々の引き出し、預け入れなどができる機能 例、郵便局
教育・文化機能	<ul style="list-style-type: none"> ■市民全体を対象とした教育文化の拠点となる機能 例、文化ホール、中央図書館 	<ul style="list-style-type: none"> ■地域における教育文化活動を支える拠点となる機能 例、図書館支所、社会教育センター

◆立地状況を確認する都市機能増進施設

機能	施設選定の考え方	施設
介護福祉	高齢化の中で必要性の高まる施設で、日常的に利用する施設を選定。(長期入所系施設は除外)	訪問系施設、通所系施設、短期入所系施設、小規模多機能施設 地域包括支援センター、保健福祉センター
子育て	子育て世代にとって居住場所を決める際の重要な要素となる日常的な子育てサービスを提供する施設を選定。	幼稚園、保育所、認定こども園、小規模保育事業所 子育て支援施設(児童館、子育て支援センター)
商業	集客力があり、まちの賑わいを生み出す商業施設を選定。日々の生活に必要な食料品・日用品等を提供する施設を選定。	スーパーマーケット コンビニエンスストア
医療	総合的な医療サービスを提供する施設や日常的な医療サービスを提供する施設を選定。	病院 診療所
金融	日常的な引き出しや預け入れのほか、決済や融資等の窓口業務を行う施設を選定。	銀行、その他金融機関 郵便局 ATM
文化	集客力があり、まちの賑わいを生み出す施設や市民の文化活動を支える施設を選定。	市民会館・公民館 図書館 地区センター・コミュニティセンター
教育	子育て世代にとって居住場所を決める際の重要な要素となる教育施設を選定。	小学校、中学校 高等学校 大学
行政	中核的な行政機能のほか、行政窓口を有する施設を選定。	市役所 支所

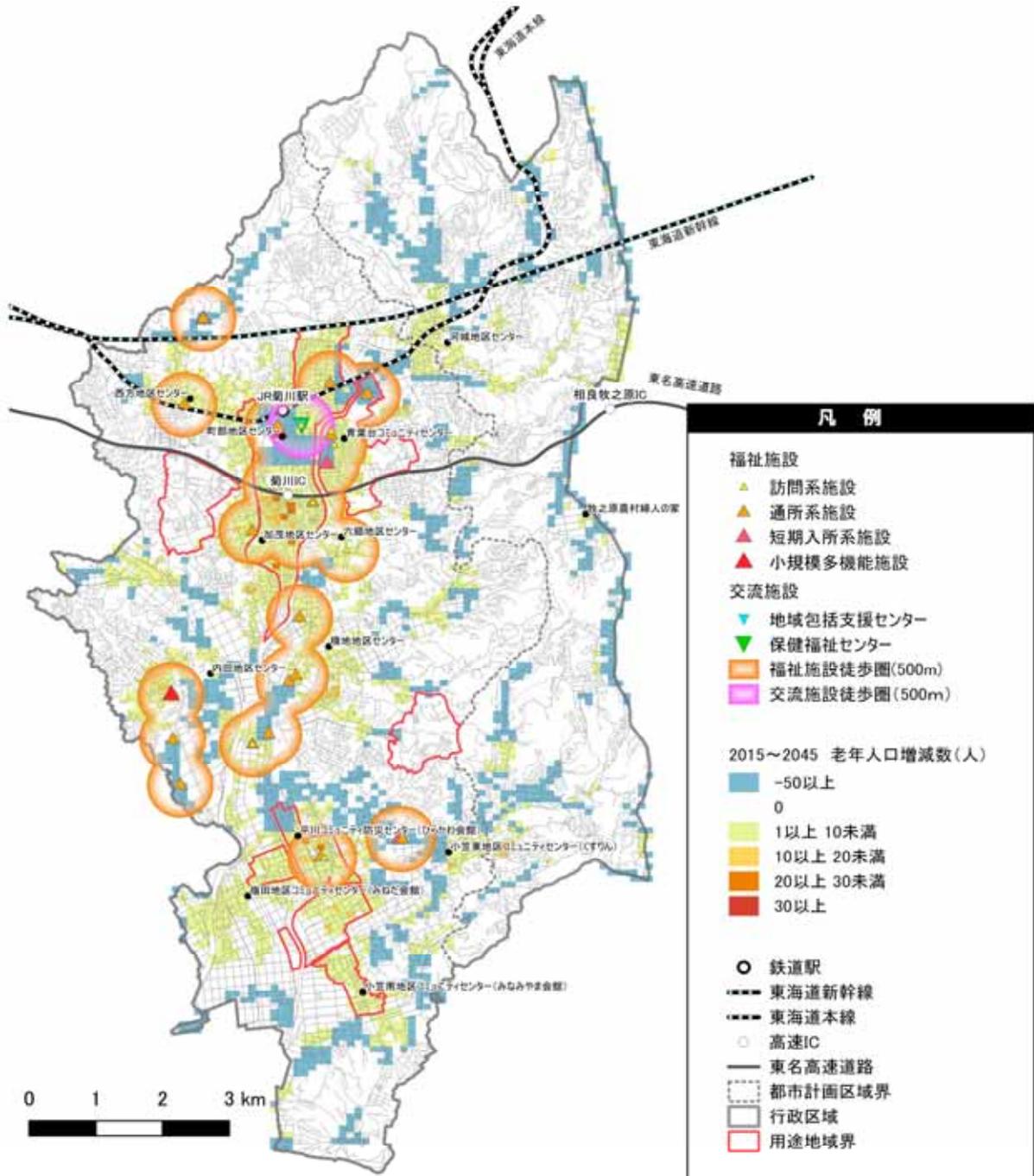
1) 介護福祉機能

○介護福祉機能のうち、訪問・通所系の福祉施設は、用途地域内に多く立地していますが、概ね市内に広く分散しています。市北部の用途地域内は、徒歩圏に施設がありますが、その他の大部分の地域においては、分散しているため、徒歩での移動は困難な状況です。

○交流施設は、JR 菊川駅周辺等の一部地域に限られています。

○将来的に高齢者は増加する見込みであり、介護福祉機能の更なる充実が求められる可能性があります。

◆介護福祉機能の分布状況と徒歩圏（半径 500m） + 2015（平成 27）～2045 年老年人口増減数



出典：みんなのあんしん介護保険 わかりやすい利用の手引き（2018（平成 30）年 菊川市）

菊川市 施設案内 健康・福祉施設（2018（平成 30）年 8月時点）

※徒歩圏は、高齢者の一般的な徒歩圏と言われる 500mを記載

※訪問系施設：ヘルパーなどが自宅に訪問しお世話をしてくれる拠点施設

通所系施設：デイサービス等

短期入所系施設：ショートステイ等

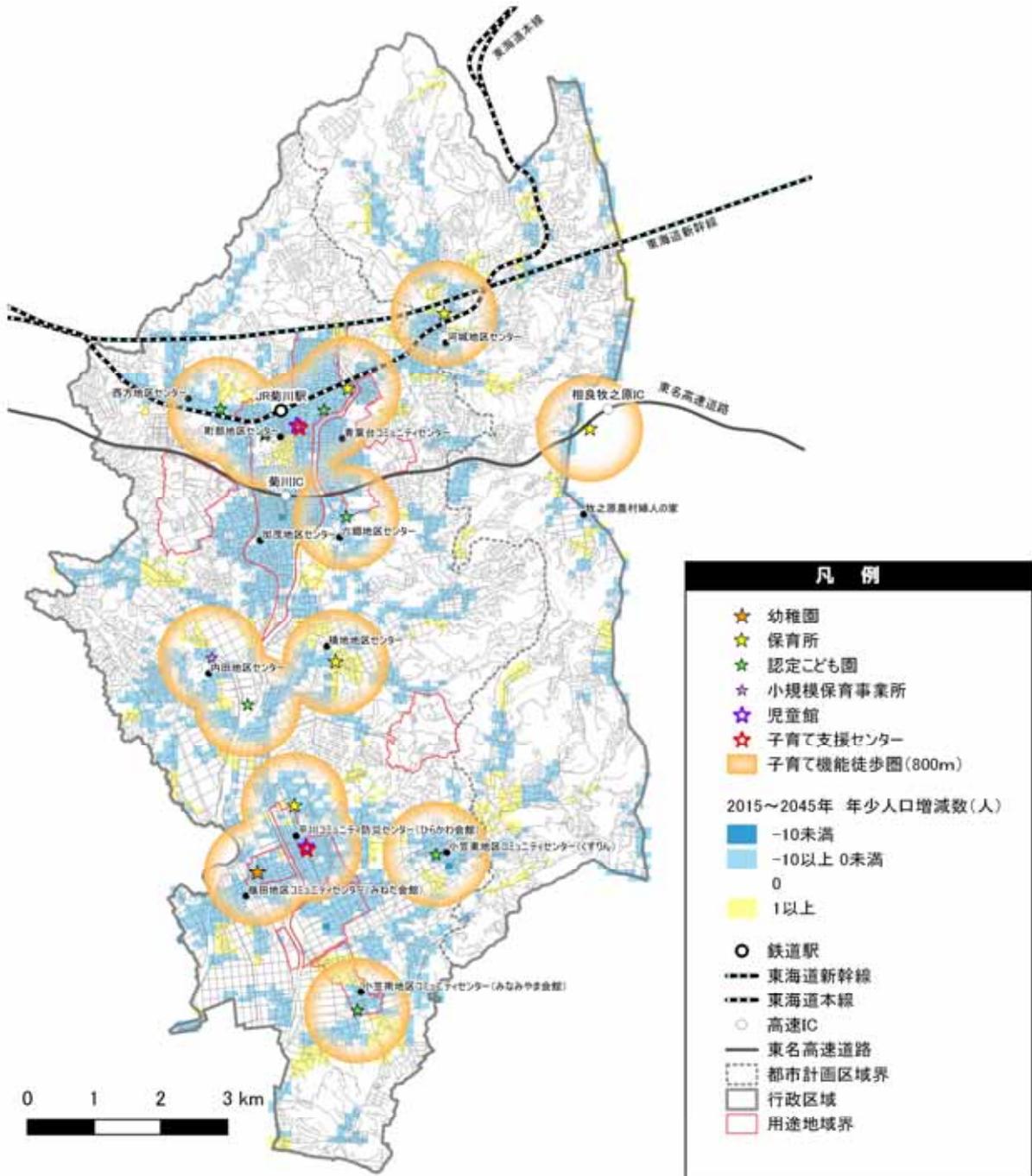
小規模多機能施設：施設への通いを中心として、宿泊や訪問を組合せられる施設

2) 子育て機能

○子育て機能である、保育所・幼稚園・認定こども園等は、用途地域内を主としながらも、市内に広く分散して立地していますが、待機児童対策が課題となっています。

○人口が多い用途地域内においては、菊川インターチェンジ南側や赤土地域等はカバーされていない状況となっています。

◆子育て機能の分布状況と徒歩圏（半径 800m） + 2015（平成 27）～2045 年年少人口増減数



出典：菊川市 児童館、子育て支援センター、保育園・幼稚園・認定こども園・小規模保育事業所（2019（令和元）年6月時点）

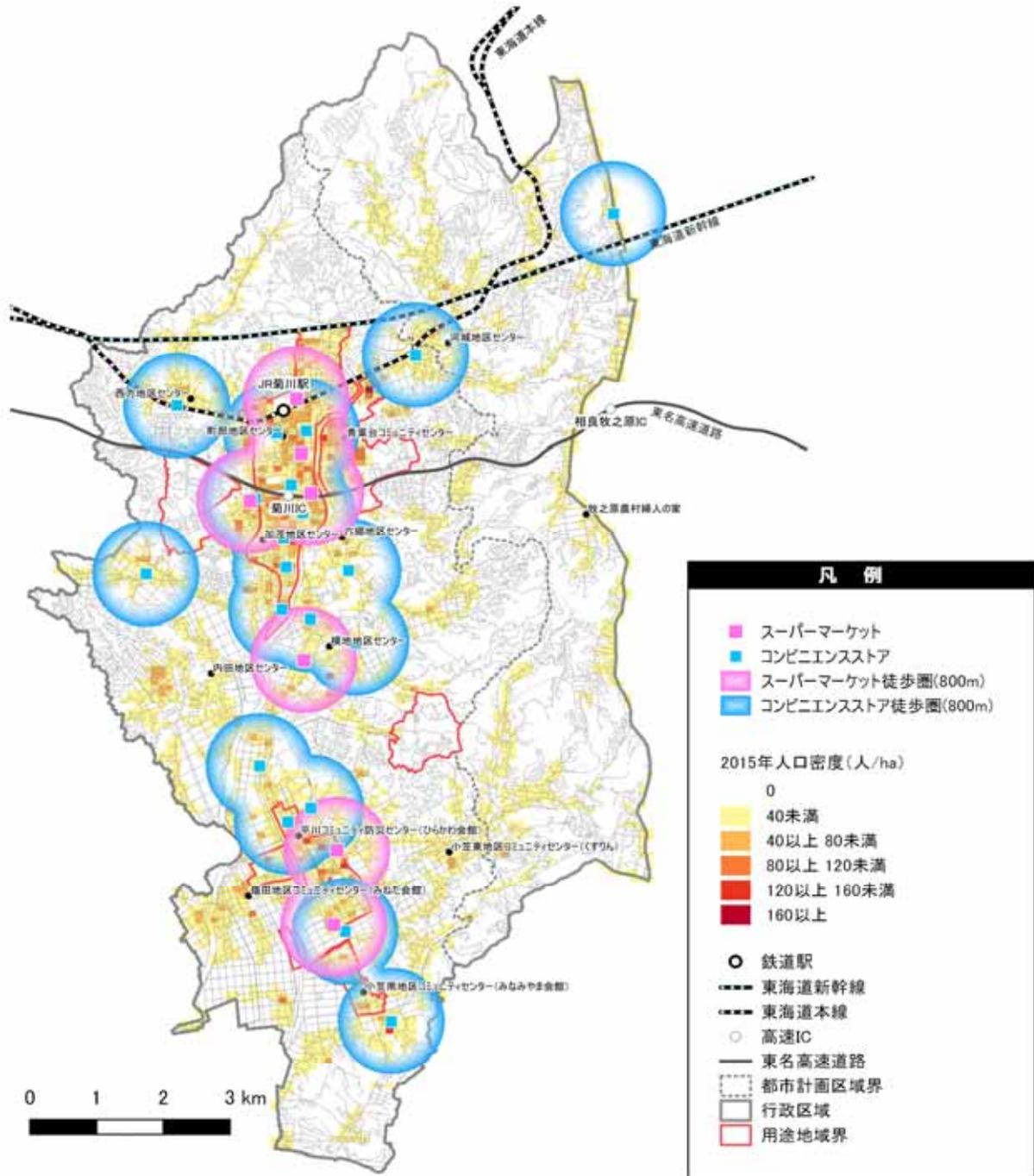
※徒歩圏は、一般的な徒歩圏と言われる800mを記載

3) 商業機能

○商業機能のうち、スーパーマーケットは主に人口密度の高い用途地域内に立地しており、用途地域内を概ねカバーしています。

○コンビニエンスストアは、幹線道路沿いを中心に、市内に分散して立地しています。

◆商業機能の分布状況と徒歩圏（半径800m） + 2015（平成27）年人口密度

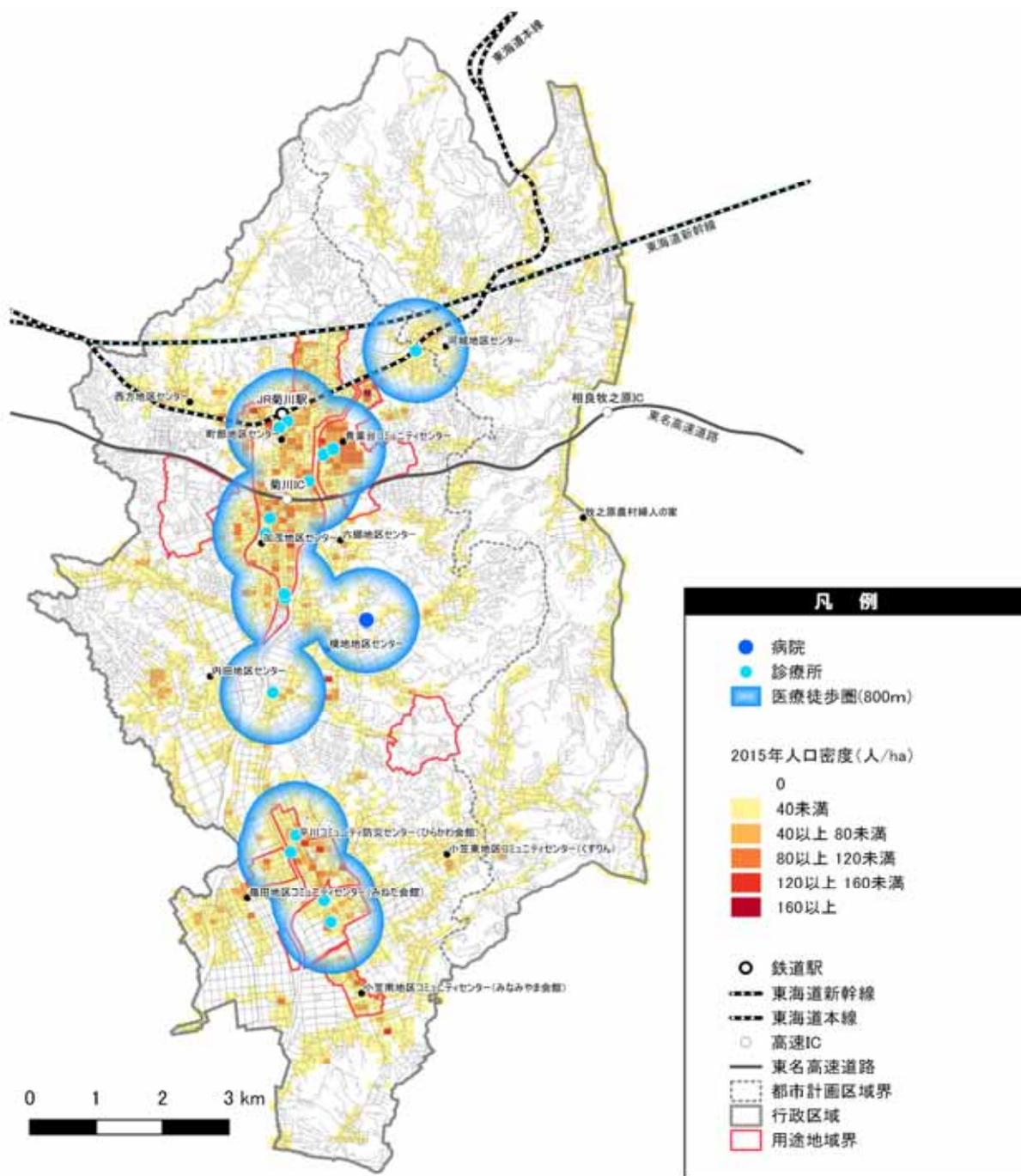


出典：全国スーパーマーケットマップ、コンビニマップ（2018（平成30）年7月時点）
 ※徒歩圏は、一般的な徒歩圏と言われる800mを記載

4) 医療機能

○医療機能は、主に人口密度の高い用途地域内に立地しており、用途地域内を概ねカバーしています。

◆医療機能の分布状況と徒歩圏（半径800m）+ 2015（平成27）年人口密度



※医療機能は、内科、外科、小児科を含む病院または診療所

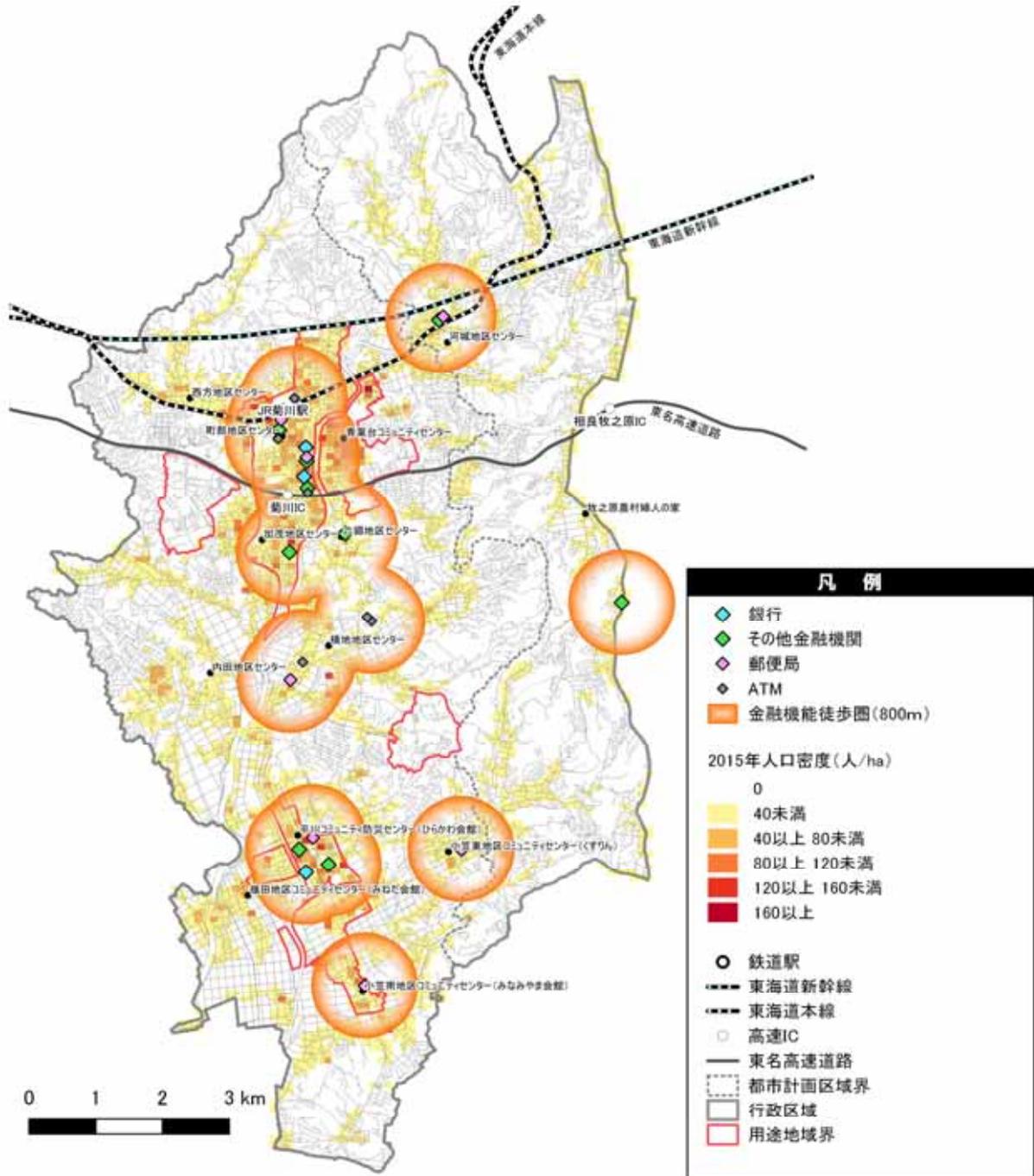
出典：菊川市くらしの便利帳 2018（菊川市）

※徒歩圏は、一般的な徒歩圏と言われる800mを記載

5) 金融機能

○金融機能は、主に人口密度の高い用途地域内に立地しており、用途地域内を概ねカバーしています。

◆金融機能の分布状況と徒歩圏（半径800m） + 2015（平成27）年人口密度



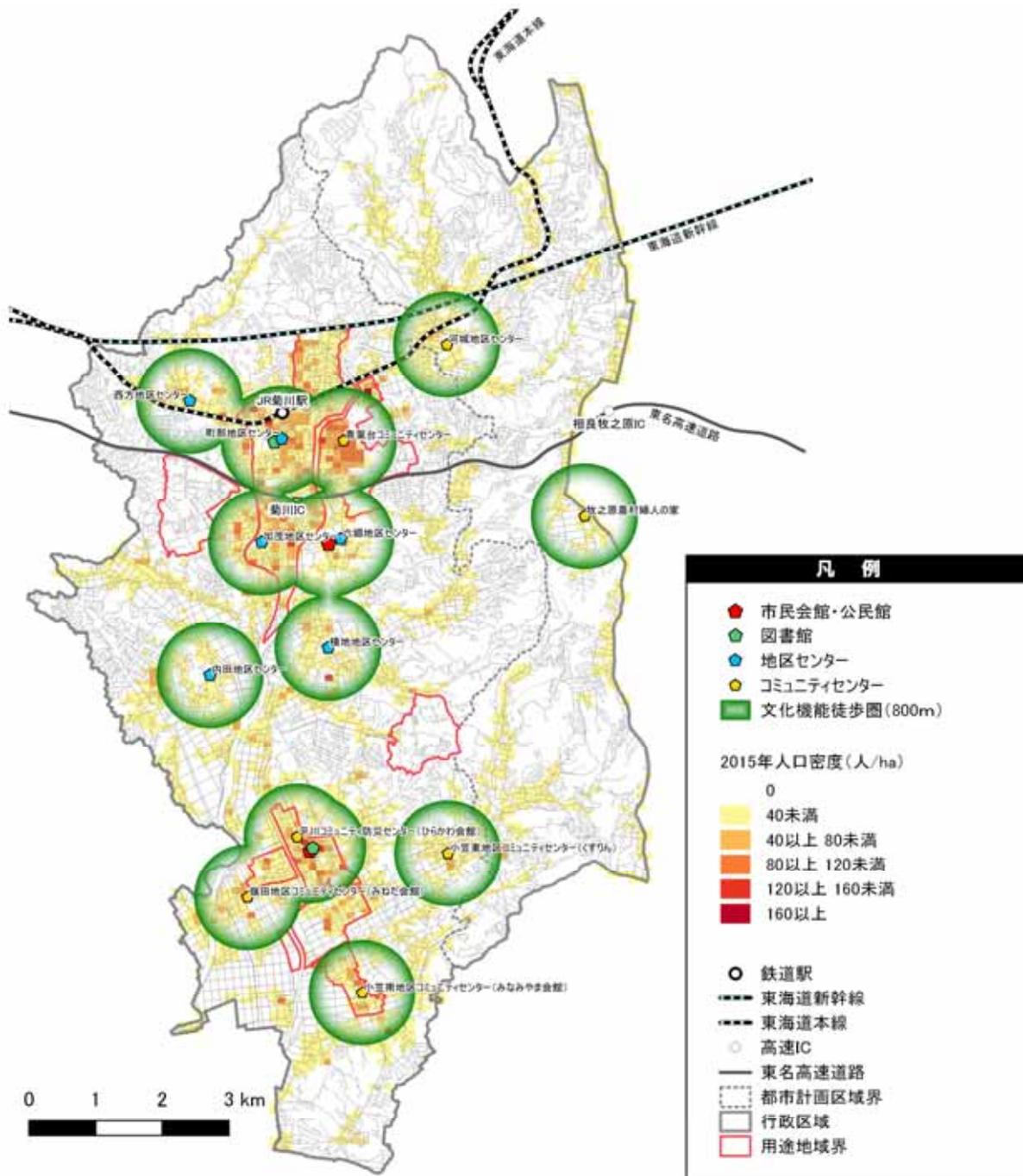
出典：日本全国銀行・ATMマップ（2020（令和2）年3月時点）
 ※徒歩圏は、一般的な徒歩圏と言われる800mを記載

6) 文化機能

○文化機能のうち、市民会館・公民館は市内に2施設立地しており、図書館は市北部の用途地域と市南部の用途地域周辺にそれぞれ立地しています。

○地区センターやコミュニティセンターは、地域の子どもから子育て世代、高齢者までが交流できる施設で、用途地域内を主としながらも、分散して立地しており、用途地域内においては、JR 菊川駅北側や、赤土地域等はカバーされていない状況です。

◆文化機能の分布状況と徒歩圏（半径 800m） + 2015（平成 27）年人口密度

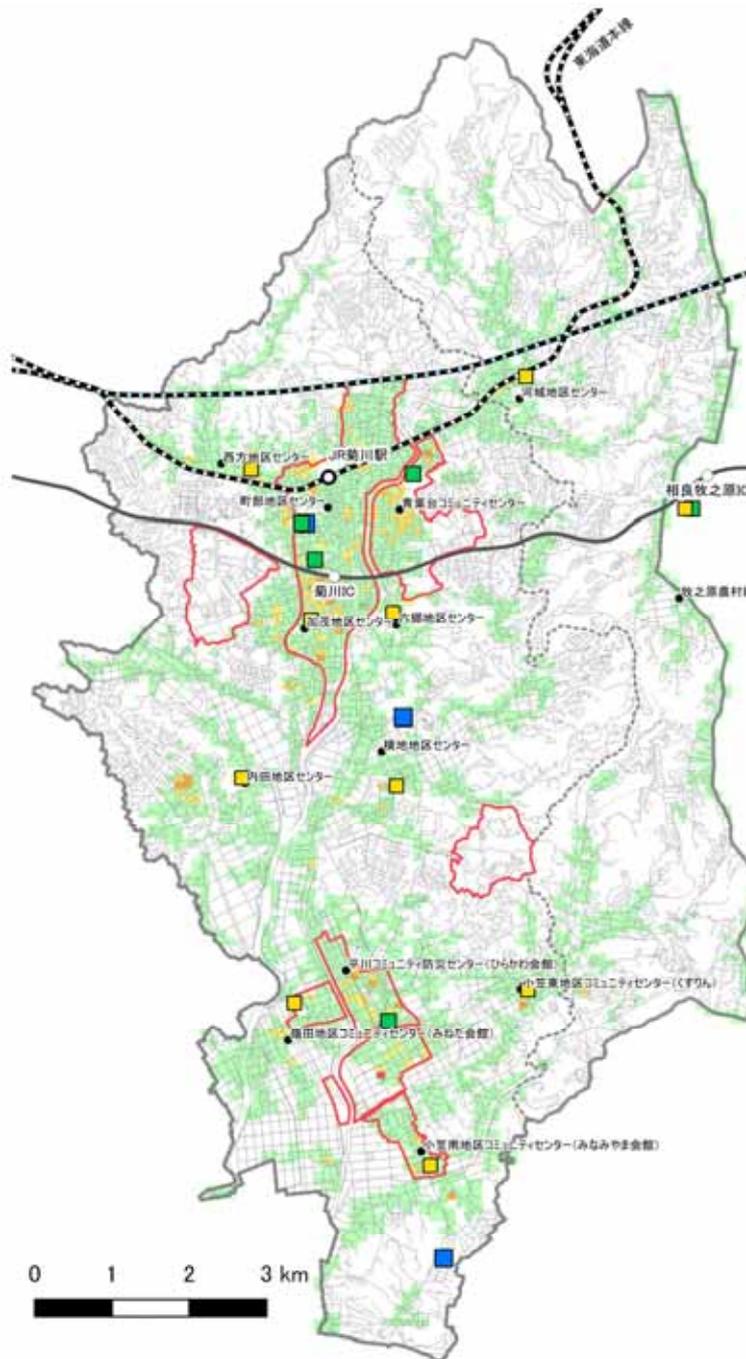


出典：菊川市 施設案内 教育・文化施設、施設案内 地区センター（2020（令和2）年4月時点）
 ※徒歩圏は、一般的な徒歩圏と言われる800mを記載

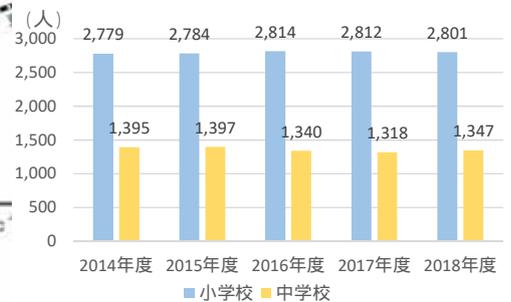
7) 教育機能

- 教育機能のうち、小学校が10箇所（公立10）あり、市内に分散して立地しています。
- 中学校は5箇所（公立4、私立1）あり、市内に分散して立地しています。
- 高校は、3箇所（公立1、私立2）あり、静岡県立小笠高校、常葉大学付属菊川高校、菊川南陵高校となっています。

◆教育機能の分布状況 + 2015（平成27）年年少人口数



◆（参考）公立小学校・中学校の児童数及び生徒数



出典：菊川市データルーム 2018（平成30）年度版



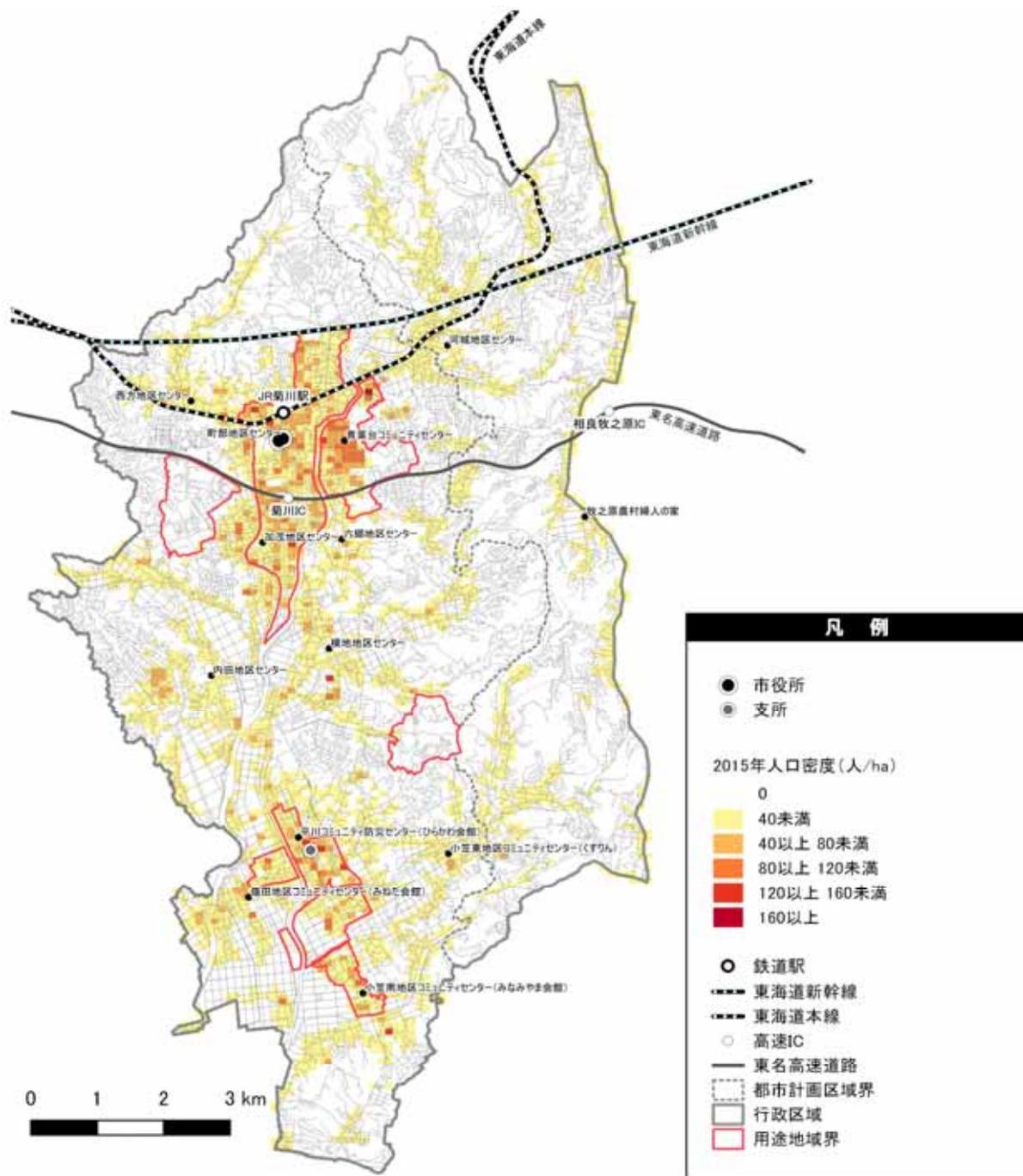
出典：菊川市くらしの便利帳 2018（菊川市）、菊川市ホームページ 施設案内 高等学校（2018（平成30）年7月時点）

8) 行政機能

○行政機能である市役所及び支所は、市北部の用途地域、市南部の用途地域にそれぞれ立地しています。

○また、市民が集うことのできる賑わいの場、地域のコミュニティ活動の拠点および職員の執務、会議スペースを確保するための施設として、菊川市役所東館が2020（令和2）年3月供用開始しました。

◆行政機能の分布状況 + 2015（平成27）年人口密度



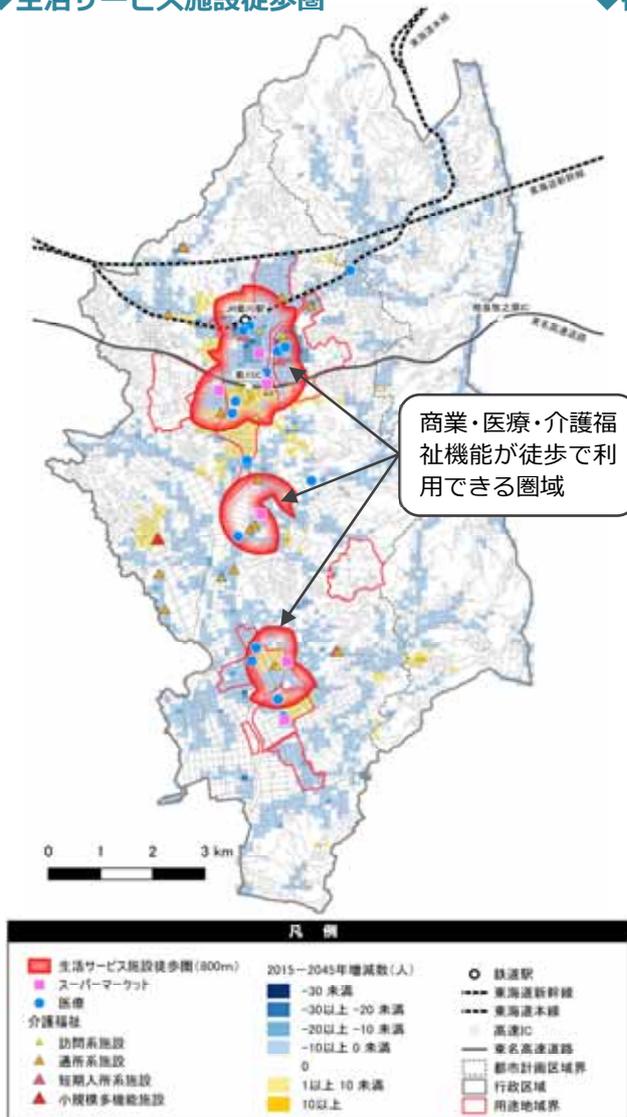
出典：菊川市 施設案内 市役所（2020（令和2）3月時点）

9) 都市機能増進施設の集積状況

○生活サービス施設徒歩圏（商業・医療・介護福祉機能を徒歩で利用できる圏域）は、JR 菊川駅周辺、平川地区、横地地区となっています。

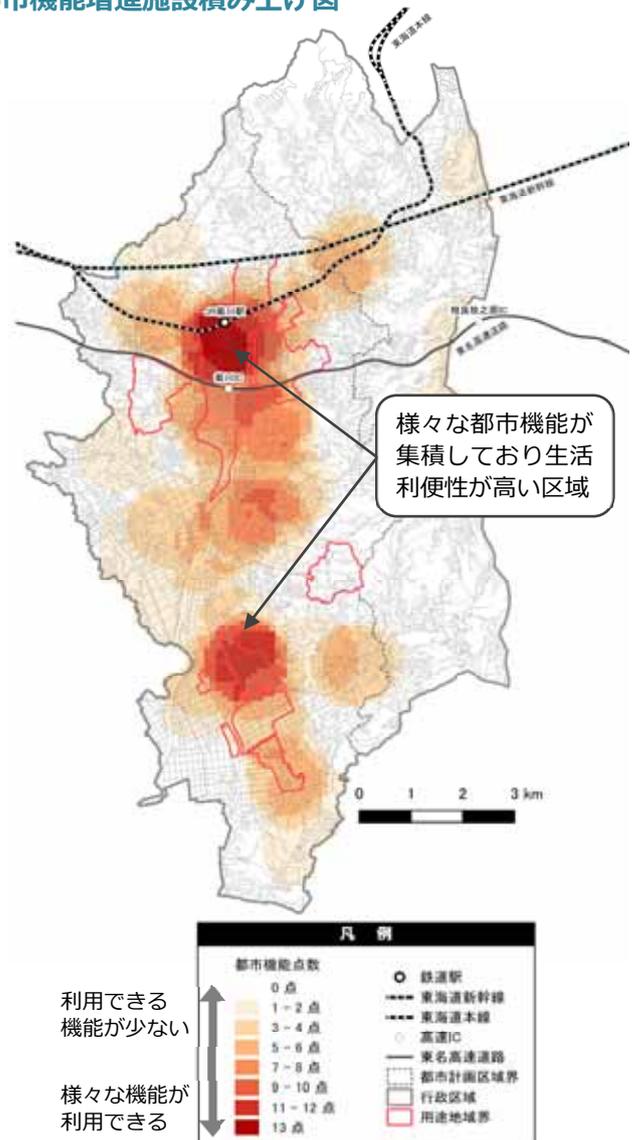
○様々な都市機能の集積状況を確認した都市機能増進施設積み上げ図を見ると、上記と同様の箇所のうち特に JR 菊川駅周辺と平川地区で、都市機能増進施設の高い集積が見られ、生活利便性の高い区域であることが伺えます。

◆生活サービス施設徒歩圏



※生活サービス施設徒歩圏：商業（スーパーマーケット）・医療（内科または外科の病院または診療所）・介護福祉施設（訪問系施設・通所系施設・短期入所系施設・小規模多機能施設）それぞれ半径800m徒歩圏を全て満たす区域

◆都市機能増進施設積み上げ図



※都市機能増進施設の立地状況（徒歩利用圏800m）を100mメッシュごとに点数化し、都市機能等の集積状況を点数で示した図。対象施設の徒歩圏がメッシュにかかる場合に1点加算している。

出典：全国スーパーマーケットマップ（2018（平成30）年7月時点）、菊川市くらしの便利帳2018（菊川市）、みんなのあんしん介護保険 わかりやすい利用の手引き（2018（平成30）年 菊川市）

機能	対象施設
行政	市役所、支所
介護福祉	訪問系施設、通所系施設、短期入所系施設、小規模多機能施設 地域包括支援センター、保健福祉センター
子育て	保育施設（保育所、幼稚園、認定こども園、小規模保育事業所） 子育て支援施設（児童館、子育て支援センター）
商業	スーパーマーケット コンビニエンスストア
医療	病院（内科又は外科又は小児科）、 診療所（内科又は外科又は小児科）
金融	銀行、その他金融機関、郵便局、ATM
文化	市民会館・公民館 図書館 地区センター・コミュニティセンター
教育	小学校・中学校 高等学校

(5) 都市交通

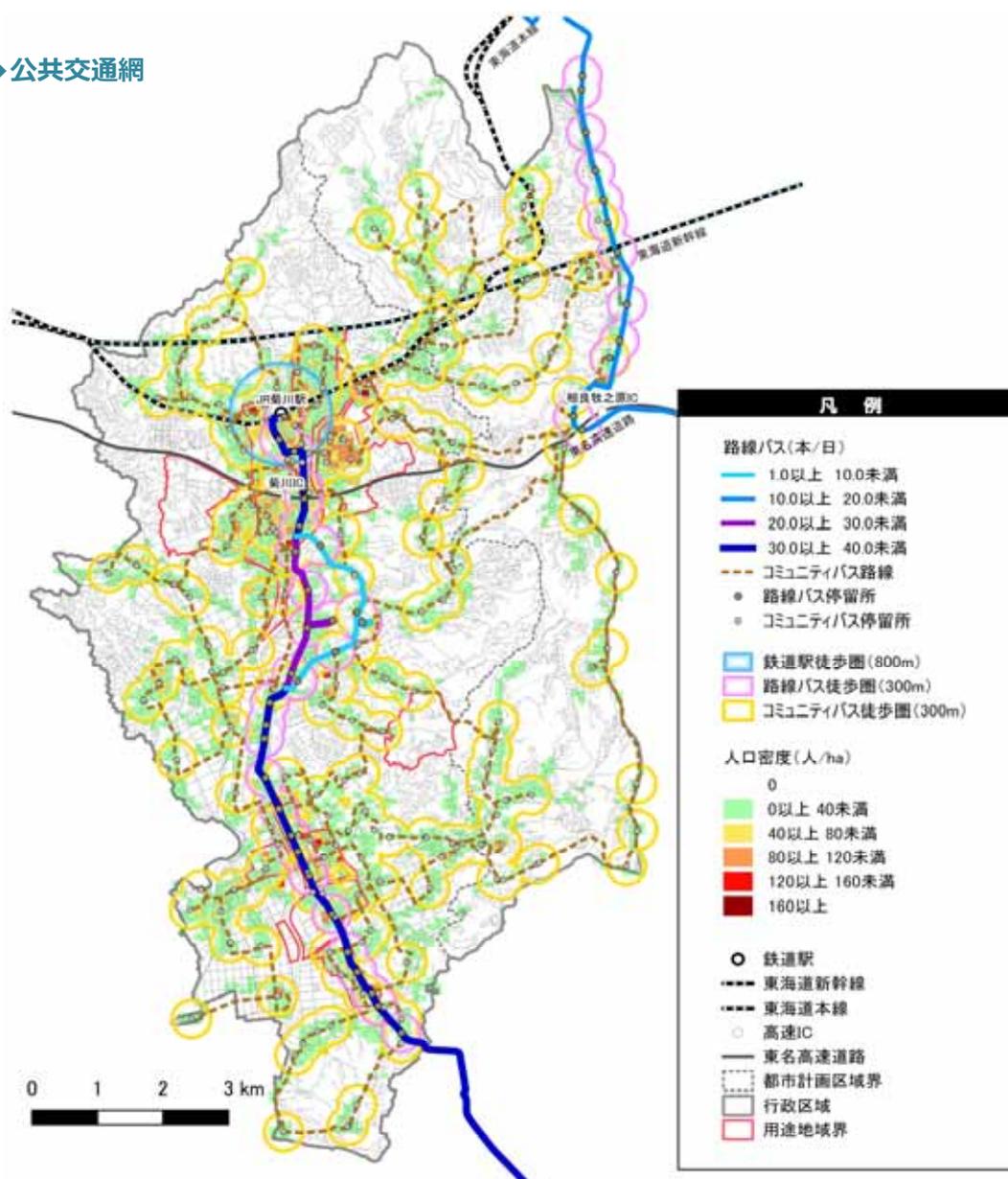
1) 公共交通網

○市内には、鉄道駅としてJR 菊川駅 (JR 東海道本線) があり、静岡市～浜松市間を結んでおり、本市の重要な公共交通となっています。しかし、市唯一の駅は市北側の背後に丘陵地を抱える場所に立地していることから、効果的な活用が進んでいない状況となっています。また、通勤通学の時間帯の駅前には送迎の車で混雑している状況です。

○バスは菊川浜岡線 (しずてつジャストライン)、萩間線 (3市共同自主運行路線)、コミュニティバスが走っています。菊川浜岡線は、JR 菊川駅から南北に縦断しており、ほとんどの区間が基幹的な公共交通 (30本/日 (片道) 以上) になっていますが、駅の北側には通っていない状況です。

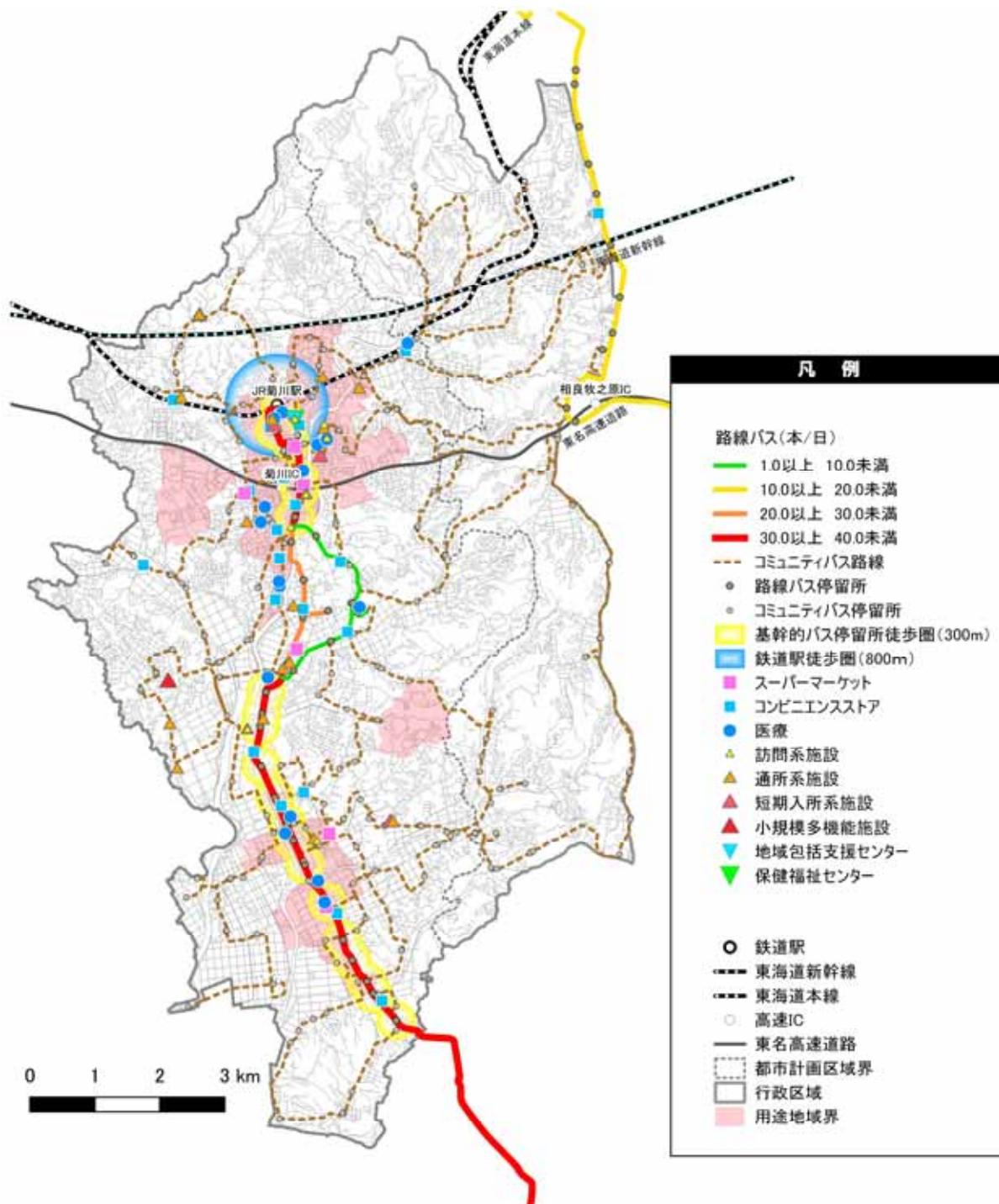
○鉄道駅及びバス停からの徒歩圏をみると、人口密度が高い地域を概ねカバーしています。また、基幹的な公共交通沿線に施設が立地しているため、施設を利用しやすい環境となっています。

◆公共交通網



出典：菊川市 コミュニティバス コース図・時刻表 (2018 (平成 30) 年 5月7日改訂)、しずてつジャストライン株式会社ホームページ、自主運行バス「萩間線」時刻表 (菊川市)、国土数値情報 (国土交通省)

◆公共交通網 + 施設（介護福祉・商業・医療）の分布状況



出典：菊川市 コミュニティバス コース図・時刻表（2018（平成30）年 5月7日改訂）、しずてつジャストライン株式会社ホームページ、自主運行バス「萩間線」時刻表（菊川市）、国土数値情報（国土交通省）、みんなのあんしん介護保険 わかりやすい利用の手引き（2018（平成30）年 菊川市）、菊川市 施設案内 健康・福祉施設（2018（平成30）年8月時点）、全国スーパーマーケットマップ、コンビニマップ（2018（平成30）年7月時点）、菊川市くらしの便利帳 2018（菊川市）

○鉄道駅である JR 菊川駅の乗車人数及び、コミュニティバスの乗車人数は近年横ばい傾向となつていますが、菊川浜岡線の利用者数は減少傾向にあります。

○また、自動車保有台数は長期的に下落傾向となつていますが、直近数年は増加しており1世帯当たりの自家用車車両数は県内で4位と高く、自動車が生活の中心となつて

いることが伺えます。
○さらに、外出時の利用交通手段を見ると公共交通の利用割合が低く、車での移動が中心となつています。

◆鉄道（JR 菊川駅）年間乗車人数



出典：菊川市データルーム 2018（平成30）年度版

◆バス（菊川浜岡線・萩間線）年間利用者数



出典：菊川市地域公共交通網形成計画 (2019(令和元)年8月 菊川市)

◆バス（コミュニティバス）乗車人数



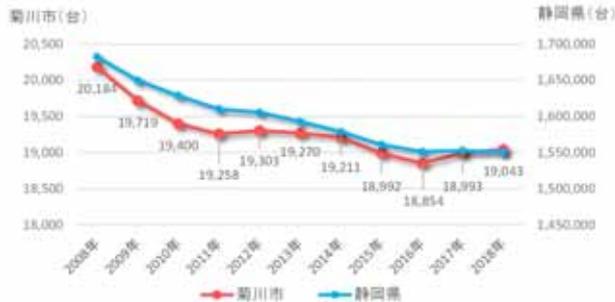
出典：菊川市資料

◆1世帯当たり車両数(自家用乗用車)



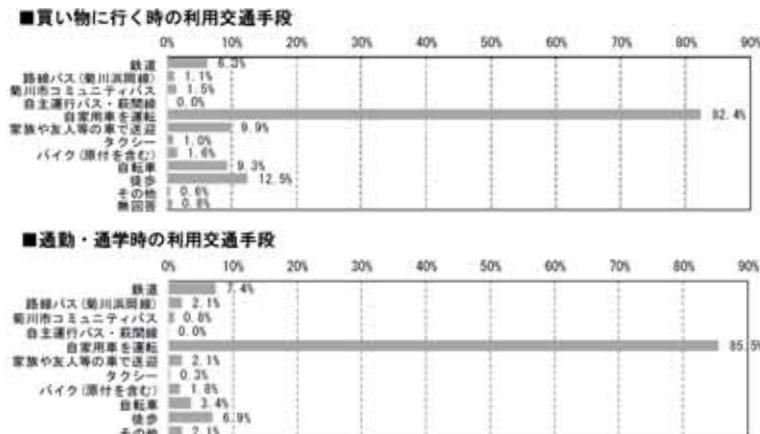
出典：静岡県自動車保有台数調査 (2018(平成30)年4月1日 静岡県)

◆自家用車保有台数



出典：静岡県自動車保有台数調査 (2018(平成30)年4月1日 静岡県)

◆外出時の利用交通手段（市民アンケート）

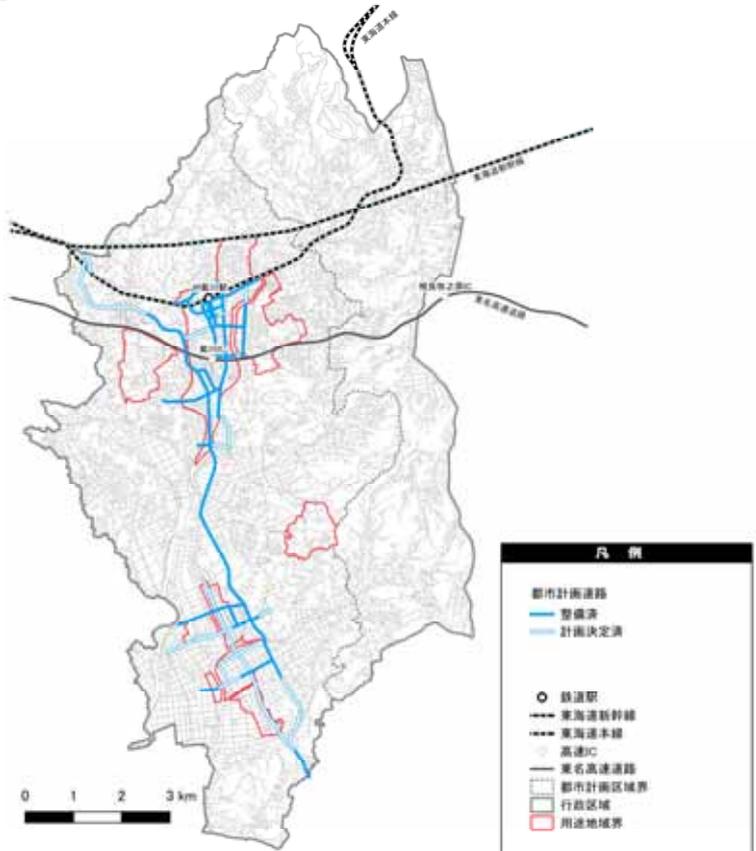


出典：菊川市地域公共交通網形成計画 (2019(令和元)年8月 菊川市)

(6) 都市施設等

1) 都市計画道路の整備状況 ◆都市計画道路の整備状況図

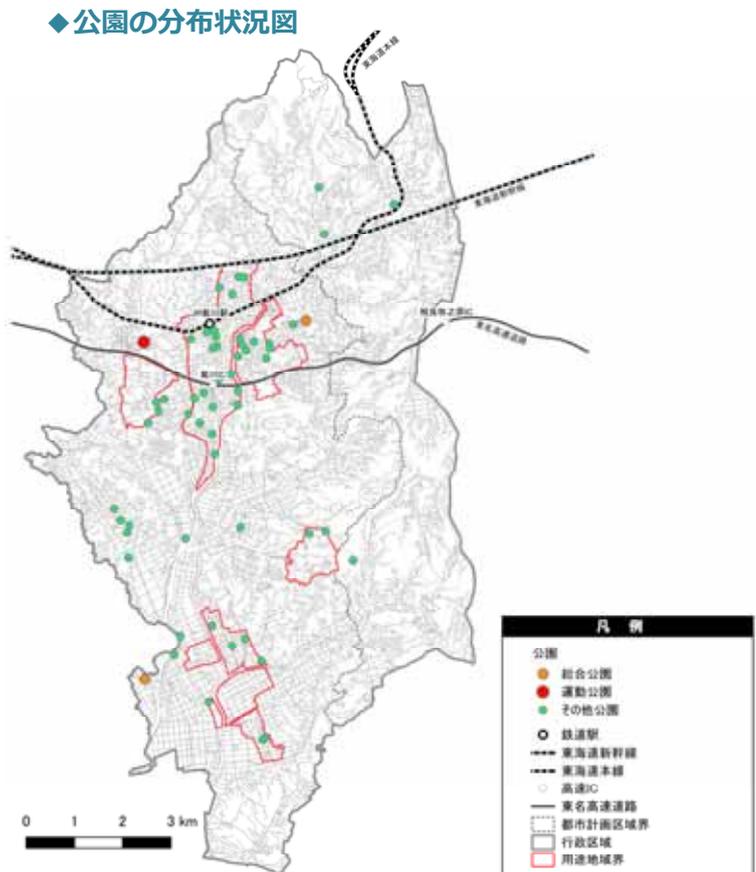
- 都市計画道路は、主に用途地域内と、旧菊川町と旧小笠町を結ぶ路線が計画決定済みとなっています。
- 状況は右図のとおりとなっており、市南部の用途地域内では、未実施箇所（図中：計画決定済の箇所）が多い状況です。



出典：菊川市都市計画課（2021（令和3）年1月）

2) 公園の分布状況 ◆公園の分布状況図

- 公園は、主に用途地域内や土地区画整理事業等が実施された区域等に分散して立地しています。

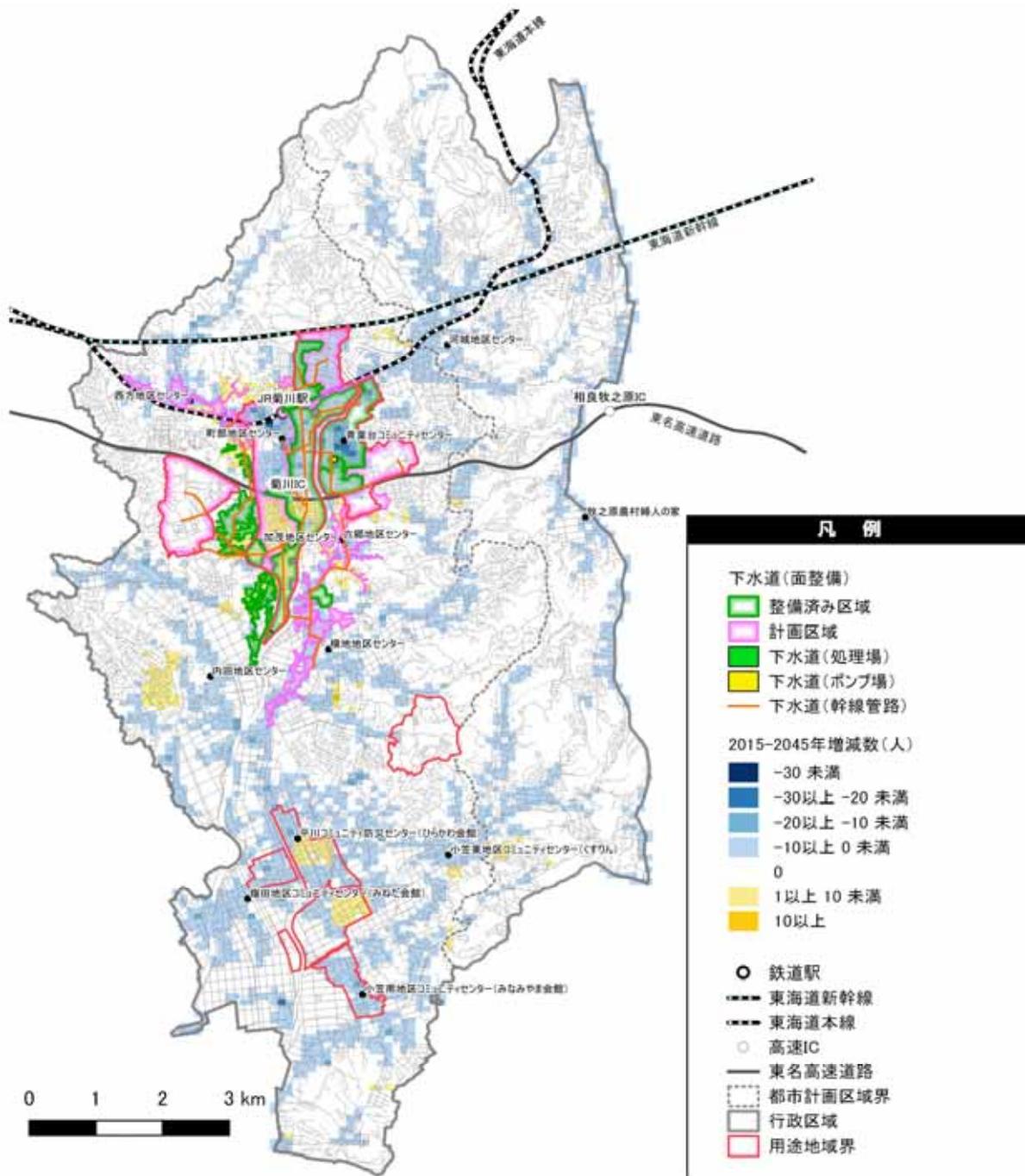


出典：菊川市 オープンデータ 菊川市公園一覧（2018（平成30）年1月時点）
2019（令和元）年度 菊川市公園等一覧（菊川市資料）

3) 下水道の整備状況

- 公共下水道（污水）の区域は、市北部の用途地域とその周辺となっており、用途地域内にも未整備の区域があります。
- 普及率（供用開始区域内人口(人)÷住民基本台帳人口(人)）は、2018（平成30）年3月末現在で25.9%となっています。
- 今後整備が予定されている計画区域において、人口は減少する見込みとなっています。

◆下水道整備状況 + 2015（平成27）～2045年人口増減数



出典：2016（平成28）年度 東遠広域都市計画区域 都市計画基礎調査（2016（平成28）年12月末時点）

(7) 災害

1) 災害リスクのある区域

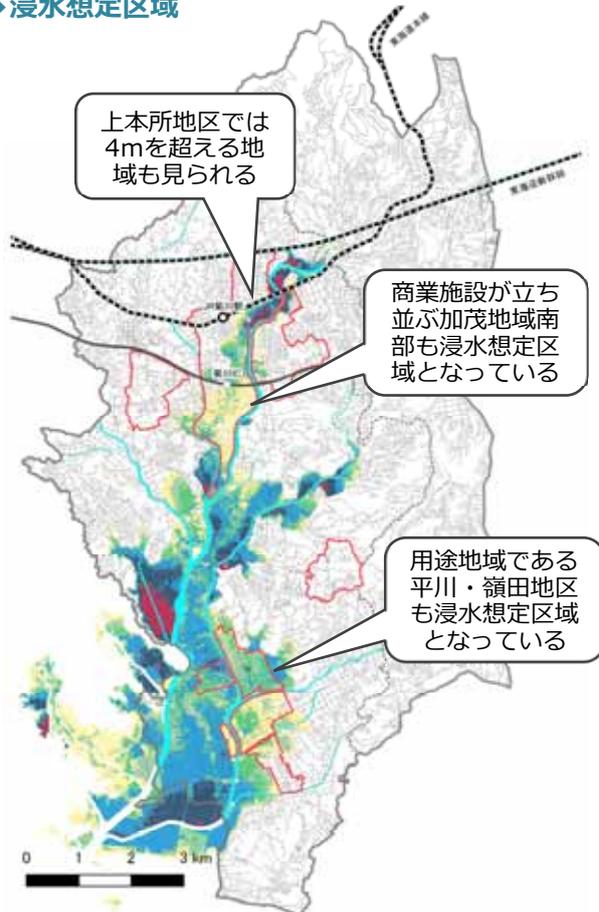
○河川の氾濫による浸水想定区域は、市の南西部に広く想定されており、大半は用途地域外となっていますが、JR 菊川駅東側などの人口密度が高い用途地域内においても2m以上の浸水深の分布が見られます。

○市内では、土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域、地すべり防止区域が指定されており、一部用途地域内でも指定されている箇所もありますが、大半は用途地域外となっています。

○地震による液状化の危険度は、市南部の用途地域内が高くなっています。

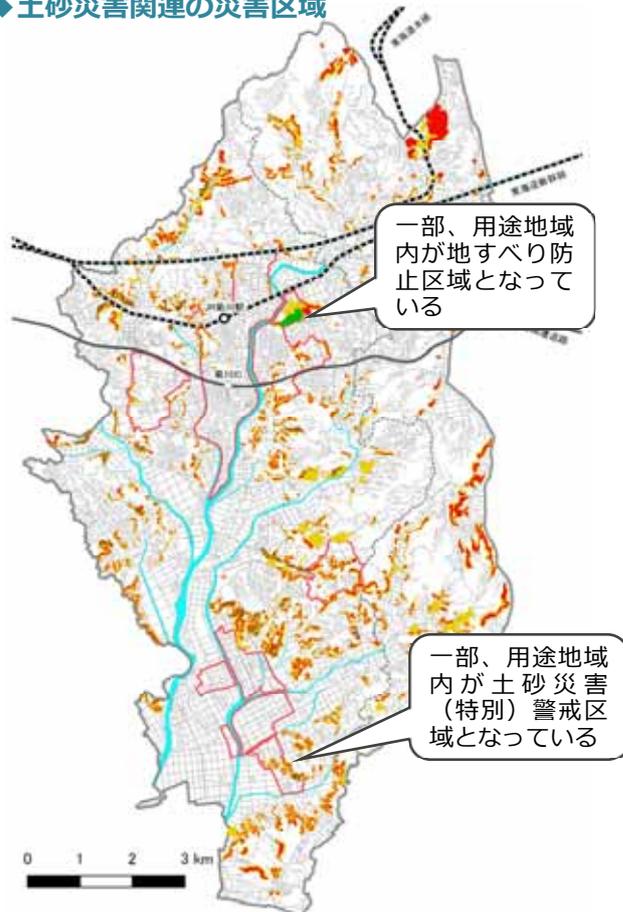
○市内には、一次的に逃げる場所である指定緊急避難地が小中学校などの施設で数多く指定されており、用途地域内は徒歩圏内となっています。

◆浸水想定区域



凡例	
浸水想定区域	○ 鉄道駅
0.50m未満	--- 東海道新幹線
0.50m以上 - 1.00m未満	--- 東海道本線
1.00m以上 - 1.50m未満	○ 高速IC
1.50m以上 - 2.00m未満	○ 東名高速道路
2.00m以上 - 3.00m未満	--- 都市計画区域界
3.00m以上 - 4.00m未満	--- 行政区界
4.00m以上	--- 用途地域界
河川区域	

◆土砂災害関連の災害区域



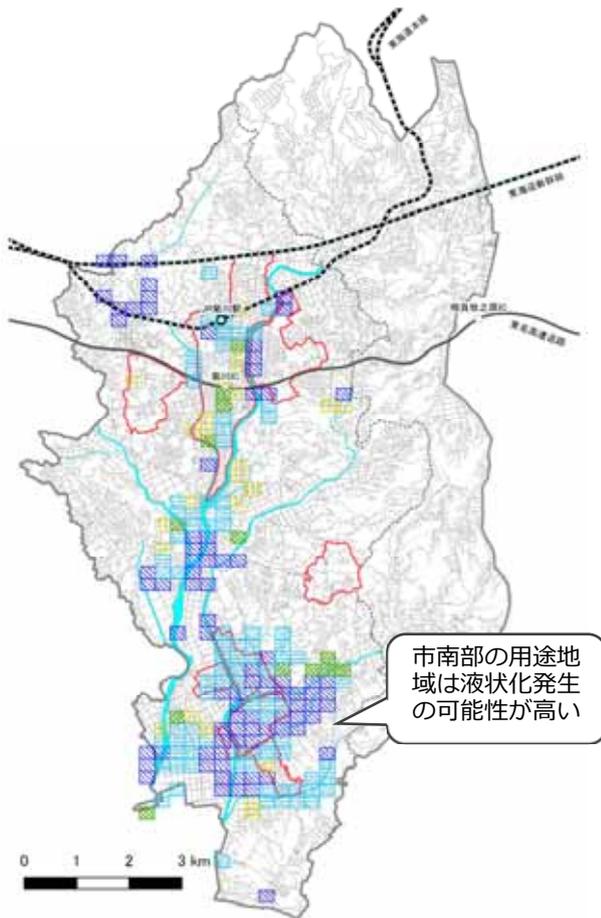
凡例	
土砂災害特別警戒区域	○ 鉄道駅
土砂災害警戒区域	--- 東海道新幹線
急傾斜地崩壊危険区域	--- 東海道本線
地すべり防止区域	○ 高速IC
	○ 東名高速道路
	--- 都市計画区域界
	--- 行政区界
	--- 用途地域界

出典：菊川市資料（2019（令和元）年指定）

※菊川水系菊川牛淵川下小笠川氾濫解析
 河川区域：菊川・牛淵川・下小笠川
 降雨規模：想定最大規模
 降雨条件：菊川流域の12時間総雨量598mm・
 下小笠川流域の1時間雨量141mm

出典：菊川水系浸水想定区域図電子化データ
 （2016（平成28）年12月）

◆液状化危険度図

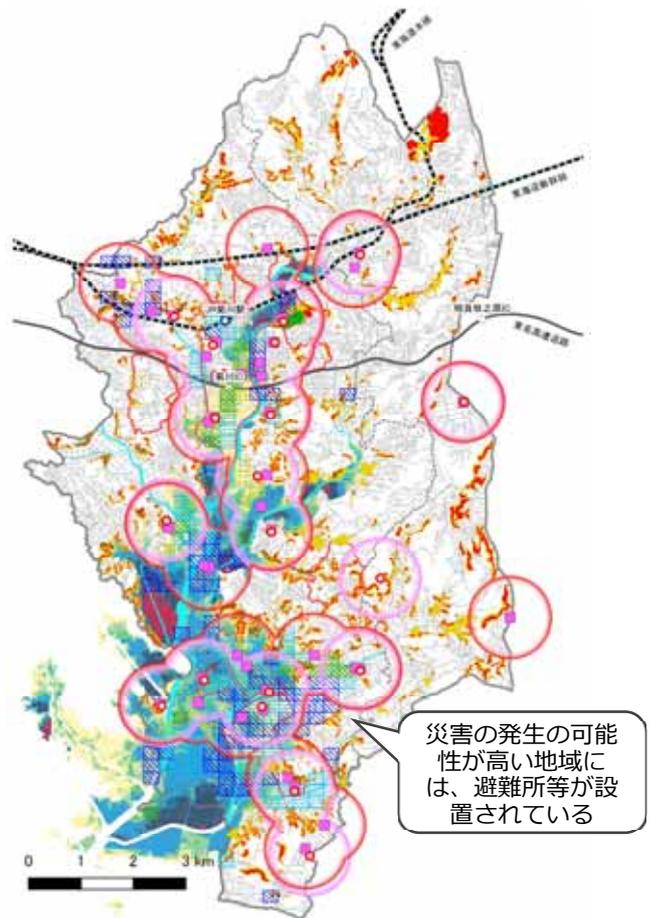


凡例	
液状化危険度	○ 鉄道駅
評価対象外	--- 東海道新幹線
なし(液状化発生の可能性がない)	--- 東海道本線
小(液状化発生の可能性が低い)	○ 高速IC
中(液状化発生の可能性がある)	--- 東名高速道路
大(液状化発生の可能性が高い)	--- 都市計画区域界
	--- 行政区域
	--- 用途地域界

※静岡県第4次地震被害想定
液状化(南海トラフ東側)

出典：ふじのくにオープンデータカタログ
(2018(平成30)年12月 静岡県)

◆災害危険区域と避難所等



凡例		
浸水想定区域	土砂災害警戒区域	指定緊急避難地
- 0.50m未満	土砂災害特別警戒区域	指定避難所
0.50m以上 - 1.00m未満	急傾斜地崩壊危険区域	指定緊急避難地徒歩圏(800m)
1.00m以上 - 1.50m未満	地すべり防止区域	指定避難所徒歩圏(800m)
1.50m以上 - 2.00m未満	液状化危険度	○ 鉄道駅
2.00m以上 - 3.00m未満	評価対象外	--- 東海道新幹線
3.00m以上 - 4.00m未満	なし(液状化発生の可能性がない)	--- 東海道本線
4.0m以上	小(液状化発生の可能性が低い)	○ 高速IC
河川区域	中(液状化発生の可能性がある)	--- 東名高速道路
	大(液状化発生の可能性が高い)	--- 都市計画区域界
		--- 行政区域
		--- 用途地域界

※指定緊急避難地(地震災害・一般風水害)：災害が発生した時に、身を守るために一次的に逃げる場所
指定避難所(地震災害・一般風水害)：住居が被災し、倒壊等で生活ができなくなった人が一時的に生活するための場所(地震災害の際と一般風水害等での開設を見込む施設が分かれている)

出典：菊川水系浸水想定区域図電子化データ(2016(平成28)年12月)、
ふじのくにオープンデータカタログ(2018(平成30)年12月 静岡県)、
菊川市資料(避難所等 2017(平成29)年12月末現在 土砂災害
関連 2019(令和元)年指定)

(8) 地域経済

1) 地価の推移

○市内の地価公示の過年度推移（20年間）について、エリア毎の平均値を確認すると、3つのエリア全てにおいて、近年は下げ止まり傾向が見られますが、長期的に見ると下落傾向となっています。



出典：各年 国土交通省地価公示・都道府県地価調査

2) 産業別労働者人口

○産業別労働者人口を見ると、製造業が最も多くなっており、工業団地が4つあることによる影響と考えられます。

◆産業別労働者人口

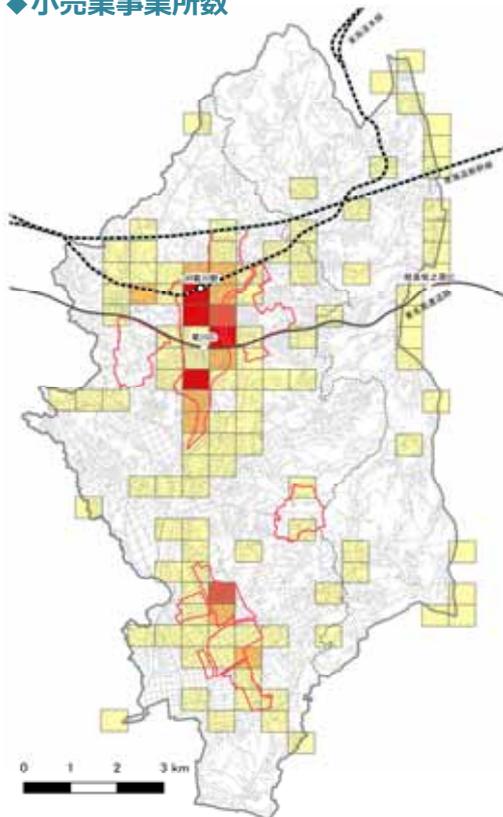
区分	2000年	2005年	2010年	2015年
総数	26,832	27,226	25,685	25,490
第1次産業 計	3,922	3,649	2,796	2,519
農業	3,918	3,645	2,793	2,512
林業	1	1	3	4
漁業	3	3	0	3
第2次産業 計	12,004	11,280	10,775	10,512
鉱業、採石業、砂利採取業	24	14	11	11
建設業	1,920	1,650	1,512	1,413
製造業	10,060	9,616	9,252	9,088
第3次産業 計	10,831	11,902	11,593	11,968
電気・ガス・熱供給・水道業	166	139	143	160
情報通信業	-	138	115	150
運輸業、郵便業	1,118	1,005	1,136	1,173
卸売業、小売業	3,706	2,996	2,924	2,796
金融業、保険業	412	339	352	337
不動産業、物品賃貸業	71	89	185	174
学術研究、専門・サービス業	-	-	533	510
宿泊業、飲食サービス業	-	760	1,045	1,006
生活関連サービス業、娯楽業	-	-	743	691
教育、学習支援業	-	849	812	821
医療、福祉	-	1,547	1,804	2,128
複合サービス事業	-	340	222	270
サービス業(他に分類されないもの)	4,750	3,043	949	1,089
公務(他に分類されるものを除く)	608	657	630	663
分類不能の産業	75	395	521	491

出典：国勢調査（総務省）

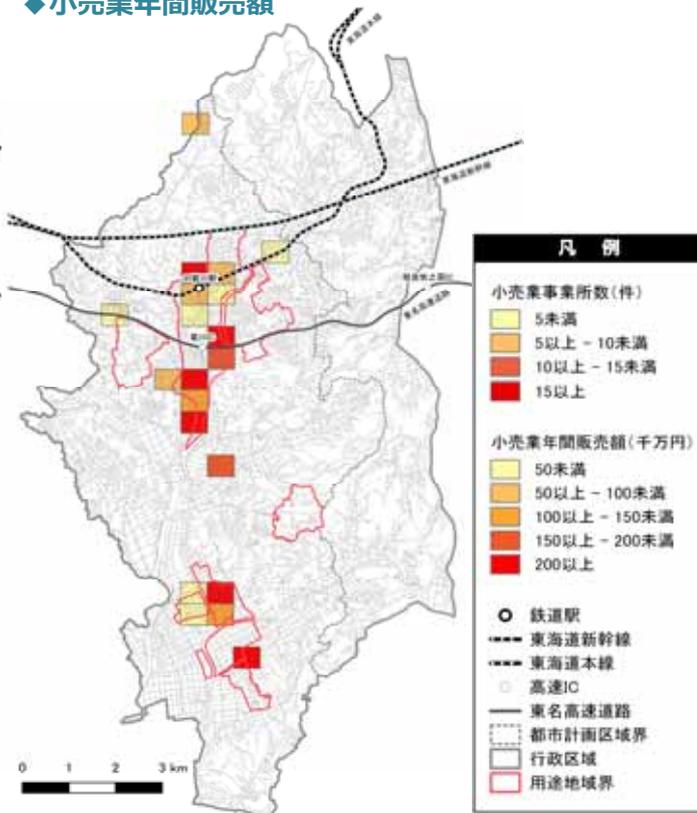
3) 小売業の事業所数と年間販売額

○小売業の事業所数と年間販売額をみると、主に用途地域内で事業所数が多く年間販売額も多いことが伺えます。

◆小売業事業所数



◆小売業年間販売額



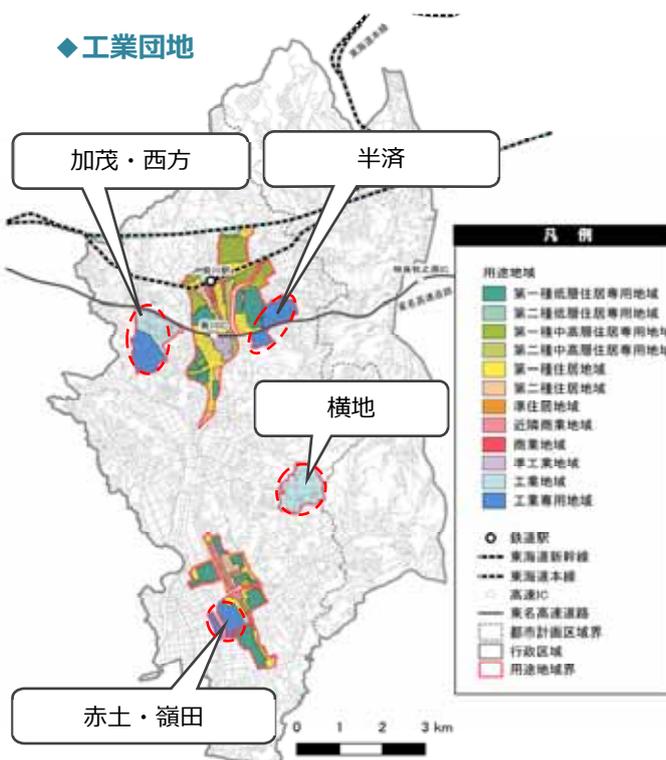
出典：2014（平成26）年商業統計メッシュデータ（経済産業省）

4) 工業団地の状況

○製茶機器の製造を中心に発展してきた菊川市の工業は、1969（昭和44）年の東名高速道路菊川インターチェンジ開設を機に飛躍的な成長を見せ、4カ所の工業団地（加茂・西方地内、半済地内、横地地内、赤土・嶺田地内）を中心に100社以上の企業が立地しています。

○現在は、自動車関連部品などを取り扱う輸送用機械器具製造業をはじめとして、生産用機械器具製造業や非鉄金属製造業などの製造業が中心となっています。

◆工業団地



出典：市の紹介（菊川市ホームページ）

5) 茶業の状況

- 菊川市で本格的にお茶の栽培がはじまったのは、鎖国が解かれた明治初期からで、その後横浜開港によってお茶が輸出の花形商品となり、菊川市の東に広がる当時雑木林だった牧之原台地が開墾されお茶が植えられました。
- 現在、市の東側には、5,000haもの広さを誇る日本屈指の「牧之原大茶園」が広がっています。
- 菊川市の魅力を発信するグリーンツーリズムの一環として、茶摘み体験なども行われています。
- また、市内には静岡県農林技術研究所 茶業研究センターが設置されており、お茶に関する様々な研究が行われています。

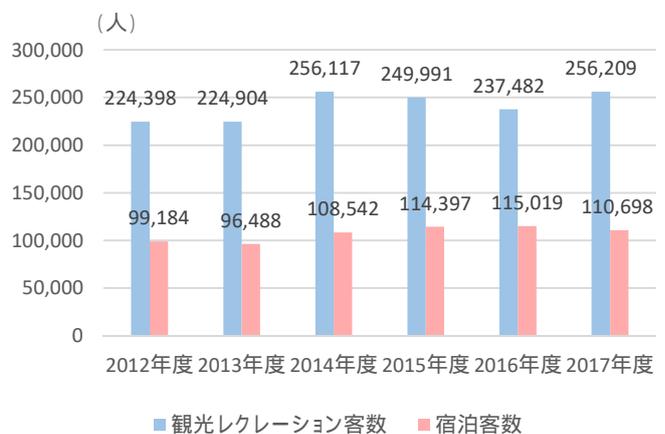


出典：菊川市のお茶（菊川市ホームページ）、菊川市観光案内「菊川ゆっくりのんびり」

6) 観光の状況

- 観光レクリエーション客数及び宿泊客数は、増減を繰り返しつつ横ばい傾向となっています。
- 牧之原大茶園をはじめ、千框の棚田や季節を彩る花々など自然あふれる環境と黒田家代官屋敷や応声教院などの名所、横地城跡や獅子ヶ鼻砦跡などの史跡があります。
- 交通の利便性を活かし、産業や物流、交流の拠点となる施設を効果的に活用し、人、ものの流れが活発で活気あふれたまちを目指しています。

◆観光交流客数



出典：商工観光課「静岡県観光交流の動向」、2017（平成29）年度静岡県観光交流の動向（静岡県）



千框の棚田



黒田家代官屋敷

(9) 行財政

1) 財政の状況

○本市の過年度歳入の推移は、2006（平成18）年から2016（平成28）年の10年間で、増加となっておりますが、自主財源の比率は下がっています。

○歳出（性質別）では、高齢者等の増加にともない、社会福祉費としての扶助費の急増により義務的経費が増加する一方、建設事業費等の投資的経費は減少しており、将来的な更新コストの増加が見込まれる公共施設やインフラ資産への費用等は、更に限定的になることが見込まれます。

◆歳入

【2006（平成18）年】 計186億円



【2016（平成28）年】 計193億円

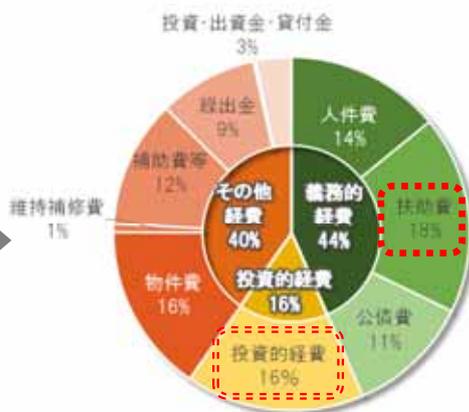


◆歳出

【2006（平成18）年】



【2016（平成28）年】

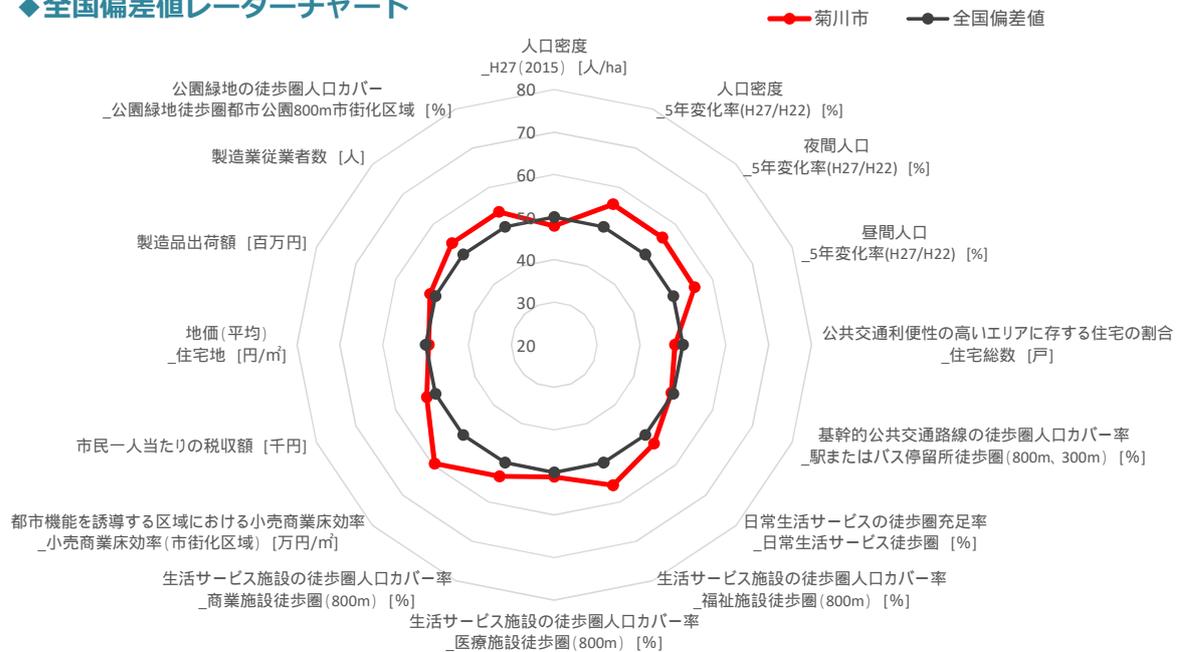


※グラフ内の数値は、表示単位未満を四捨五入しているため、100%にならない場合がある。
出典：2016（平成28）年度市町村決算カード（総務省）、2006（平成18）年度市町村決算カード（総務省）

(10) レーダーチャート

○本市と全国または同類型都市（人口規模 10 万人以下の市町村）を様々な分野で比較した際、全国よりも低い項目は、「人口密度」、「公共交通利便性の高いエリアに存する住宅の割合」、「住宅地の地価（平均）」となっています。一方、同類型都市と比べて「製造業従業者数」は高い偏差値となっています。

◆全国偏差値レーダーチャート



指標項目	全国 平均値	～10万 人都市 平均値	菊川市		
			値	偏差値	
				全国	～10万 人都市
人口密度 _H27(2015) [人/ha]	9	3	5	48	54
人口密度 _5年変化率(H27/H22) [%]	95	94	99	56	57
夜間人口 _5年変化率(H27/H22) [%]	95	94	99	56	57
昼間人口 _5年変化率(H27/H22) [%]	96	94	99	55	57
公共交通利便性の高いエリアに存する住宅の割合 _住宅総数 [戸]	46,294	14,370	15,150	48	51
基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率 _駅またはバス停留所徒歩圏(800m、300m) [%]	35	27	34	50	54
日常生活サービスの徒歩圏充足率 _日常生活サービス徒歩圏 [%]	16	11	22	53	58
生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率 _福祉施設徒歩圏(800m) [%]	41	35	57	56	59
生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率 _医療施設徒歩圏(800m) [%]	62	54	65	51	55
生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率 _商業施設徒歩圏(800m) [%]	40	32	50	53	58
都市機能を誘導する区域における小売商業床効率率 _小売商業床効率率(市街化区域) [万円/m ²]	48	38	88	59	62
市民一人当たりの税収額 [千円]	106	101	121	52	53
地価(平均) _住宅地 [円/m ²]	35,577	18,769	32,243	49	60
製造品出荷額 [百万円]	183,793	73,698	254,046	51	62
製造業従業者数 [人]	4,307	1,975	7,727	54	72
公園緑地の徒歩圏人口カバー率 _公園緑地徒歩圏都市公園(街区、近隣、地区) 800m 市街化区域 [%]	39	27	52	54	59

※レーダーチャートは、全国1719自治体の都市モニタリングシート（2017（平成29）年度）の全指標項目の数値等に基づく。各指標のデータは、e-stat、都市計画年報、GIS処理により算出、国交省資料などを基に、国交省が全国一律の基準で整理したもの。

※「市街化区域内」は本市においては「用途地域内」

出典：レーダーチャート作成ツール（国土交通省）

3. 意向調査の概要

(1) 市民意向

<アンケートの実施概要>

1. 実施期間：2018（平成30）年12月6日～12月21日
（※有効回収期限 2019（平成31）年1月25日）
2. 調査対象者：18歳～75歳の市民2,000人（※無作為抽出）
3. 回収状況：736人（回収率36.8%）
4. 設問：問1. あなたご自身について
問2 コンパクトなまちづくりについて
問3 主な移動手段及びJR菊川駅の利用について
問4 菊川市に立地する施設について
問5 菊川市の災害とお住まいについて
問6 自由意見

不足している施設

- 菊川市で生活している中で不足していると感じる施設として、公共交通施設（35.7%）、雇用施設（22.0%）、飲食店（20.0%）が上位に挙げられています。
 - 年齢別にみると18～29歳、40代、50代、地域別にみると内田や河城では、特に公共交通施設の充実を求める割合が高くなっています。
- ⇒バスなどの公共交通施設の充足や働く場の確保が求められており、特に学生等の若い世代や基幹的な公共交通が不足している地域で公共交通施設の充足が求められています。

人口減少や少子高齢化による生活への影響

- 人口減少や少子高齢化が進むことで影響があることとして、高齢者の増加に伴う医療費などの社会保障費の増加（37.6%）、公共交通の運行への影響に伴い移動が不便になる（35.2%）、空き地・空き家の増加によるコミュニティの希薄化や防災・防犯・衛生面等への不安（33.2%）が上位を占めています。
 - 年齢別にみると、18～29歳は商業施設等の撤退、30代、40代の子育て世代は社会保障費の増加、65歳以上の高齢者は移動が不便になることが上位となっています。
 - また、家族構成では単身世代、地域別にみるとJR菊川駅から遠い内田や嶺田において移動が不便になることとの意見が最も多くなっています。
- ⇒少子高齢化により、社会保障の増加、公共交通利便性の低下、防災・防犯・衛生面、商業施設の撤退等についての不安が大きくなっています。

駅やインターチェンジ、中央公民館周辺への移住意向

- 駅や菊川インターチェンジ、中央公民館周辺への移住意向は、今の環境で満足（54.9%）とした意向が突出して高くなっています。
 - 年齢別にみると、30代では将来的には移住したい（16.3%）との意見が、他の年代よりは若干高くなっています。
- ⇒新たな拠点とした地域への住み替えに対する意向は低い状況となっていますが、30代の子育て世代はまちなかへの移住が期待できます。

今後のまちづくり

- 徒歩や公共交通で移動できる範囲に都市機能が集まるまちづくりを目指すべきとした意向が60.1%と突出しています。

⇒コンパクトな都市構造が求められています。

菊川市内に住み続けるための取組

- 今後多くの市民が菊川市内に住み続けるために重要なことは、働く場・産業の充実が40.8%と最も多く、移動手段の充実(29.5%)、子育て環境の充実(29.2%)、良好な住環境の整備(25.1%)と続いています。

- 年齢別にみると、18~29歳・50代・60代・65歳以上は働く場・産業の充実、30代は子育て環境の充実、40代は移動手段の充実との意見が最も多くなっています。

⇒就業環境、交通環境、住環境を充実していくことが求められています。

主な移動手段及び JR 菊川駅の利用

- 市内の移動手段で最も重要な課題は、公共交通が充実していない(29.6%)、移動困難な地域が多い(21.6%)との意見が多くなっています。

- バスの乗り継ぎが不便とする理由は、運行本数が少ない、運行経路が少ないとの意見が多くなっています。

- 駅の利用頻度は、年数回程度(42.1%)が最も多く、次いで週1回~月数回程度利用する(28.8%)となっています。利用頻度が多いのは、年齢別にみると、18~29歳で、地域別にみると JR 菊川駅に近い西方・町部・河城となっています。

- 駅・駅周辺を利用しないとした主な理由として、利用する施設や目的がない(45.0%)との意見が最も多くなっています。

⇒駅・駅周辺の利用は少なく、駅利用に伴う交通手段不足や、駅周辺の利用の目的となり得る機能不足が主な原因となっています。

都市機能の満足度と立地範囲

- 都市機能の満足度と立地範囲について、総じて徒歩や自転車で行ける範囲に立地していることが望ましいとした意向が高く、商業(スーパー・コンビニ)や金融施設、学校施設などは利用満足度は高くなっている一方、商業(飲食店)、医療施設などは満足度が低くなっています。

- 日常的な行動(施設利用等)に伴う主な移動手段の殆どは自動車・バイクとなっており、徒歩や公共交通といった手段での利用は低くなっています。

⇒徒歩や自転車で行ける範囲への施設の集積、公共交通等の移動環境の改善が求められています。

商業施設や公共施設等の誘致に伴う立地場所

- 各施設の誘致に伴う立地場所として、行政施設や文化施設は JR 菊川駅周辺や市内に広く分布とした意向が高くなっていますが、総じて市内に広く分布とした意向が高くなっています。

⇒各施設は、居住地と近接した地域への誘導が求められています。

災害と住まい

- 災害の可能性のある地域について、積極的な防災対策を求める意向(43.3%)が高くなっており、災害の可能性のある地域への居住や都市機能の集積をすべきでないとした意向(21.3%)も高くなっています。

⇒積極的な防災対策とともに、安全な地域への居住の誘導が求められています。

(2) 企業ヒアリング

<企業ヒアリングの実施概要>

1. 実施期間：2019（平成31）年2月15日～2月28日
2. 調査対象者：不動産、建設業、ディベロッパー、金融等の企業9社

菊川市の住宅や商業等の開発動向と市場性

- 菊川市の住宅の市場はあるが、JR 菊川駅周辺に比べ小笠地区はあまりない状況である
- 需要がある層は、新婚、転勤、カップル、掛川市に通勤する従業員、外国人労働者等
- 需要がある地区は、加茂地域、駅周辺（駅まで自転車で通える範囲、用途地域内）、商業（スーパー）・薬局などの機能が近くにある地域、子育て機能が充実している地域、同世代が多く住んでいる地域、実家の近く等
- 現在は周辺市町村のベッドタウンとしての需要があり、周辺市の今後の開発等により、さらに需要が生まれる可能性がある

菊川市の魅力・セールスポイント

- 菊川インターチェンジがあること／静岡市や浜松市へ鉄道や高速道路で移動できる／インフラが整っている
- 土地が安価で取得できる
- 程良い田舎暮らしができる
- 総合病院があり、開業医も多い（※県内23市の比較によると、病院数20位、診療所数18位、医師数18位 出典：平成30年度市町の指標（静岡県経営管理部地域振興局市町行政課））

菊川市の課題

<JR 菊川駅や小笠地域周辺の課題>

- 商業の誘導は商圏の人口が少ないため難しいと思われる
- これから増えていく外国籍の方とふれあう機会の創出が必要
- バス利用はそもそもニーズが少ないと思われるのでバス周辺への住宅立地は難しいと思われる
- 民間のノウハウを活かして駅前に公共性のある空間をつくり、人の流れをつくり出すことが必要

<市全体の課題>

- 子育てがしやすいまちづくりが必要
- 市外から菊川市に遊びに来るといったニーズはほとんどない
- 拠点性の向上を図る考えは重要だが、白地内の居住者への配慮も必要
- 駐車場は郊外やまちなかで中途半端に分散していて不便だと思う面はあり、まちなかには多様な機能が集積していたほうが良い

今後取り組むべきこと・アイデア

- 人口を増やすために、産業施策とセットで考えていくことが必要（例：企業を呼び込むための優遇措置・減税等の対策／企業が進出しやすいように届出制度等の緩和措置など）
- 外から人を呼び込むよりも、市外へ流出しないように、市内での移動人口をまちなかに増やす等の考えが必要
- 駅前の空き店舗で、無料で利用できるシェアスペースを提供しており、今後も継続していく予定
- 駅周辺で高齢者が消費活動を行うような環境整備や、個性的な店が並ぶ商店街などの環境整備
- 買い物（モノ消費）以外でコト消費を行う場所の創出
- 子育て施設の充実
- JR 菊川駅北口の設置と開発
- 用途内の農地の扱い（税制措置等）
- 空き家情報等の発信や、菊川市全体の PR

4. 課題

上位関連計画及び菊川市の現状及び意向調査を踏まえ、課題を以下の様に整理します。

(1) 上位関連計画からの課題

項目	課題
上位・関連計画	<p>■上位関連計画における本市の将来都市構造は、地域間のネットワークの形成と拠点性の強化のもとで、菊川市の魅力を活かし、賑わいと活力のある都市づくりを目指すこととなっています。</p> <p>【第2次菊川市総合計画】 ◇自然と住環境が調和した都市づくり ◇賑わいと活力を生み出す都市づくり ◇地域間や広域のネットワークが充実した都市づくり</p> <p>【菊川市都市計画マスタープラン】 《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</p> <p>■JR 菊川駅北口開設及び菊川駅北整備構想など、本市において新たなプロジェクトが計画されている。さらに本市周辺都市においても主要なプロジェクトが進められており、本市への影響が予想されます。</p>

(2) 菊川市の現状からの課題

項目	課題	
人口	人口推移	■県全体と比べると年齢構成バランスが比較的保たれる見込みとなっているものの、本市では既に人口減少に転じている一方、老年人口比率は年々増加する見込みとなっていることから、 人口減少・高齢化に対応した持続可能な都市のあり方を検討 することが必要です。
	人口増減と人口密度	■本市の中心地である JR 菊川駅周辺において大幅に人口が減少し、人口密度が低下することが予測されており、JR 菊川駅周辺などの用途地域内は市内でも利便性の高いエリアであることから、 新たな居住の誘導等により人口密度の維持を図っていく ことが必要です。
	高齢化率	■静岡県全体と比べると、若干高齢化率は低いものの、ほとんどの地域で高齢化率が上がる見込みとなっていることから、 高齢化の進行に対応した施設の配置や交通弱者への対応の検討等 が必要で。
	人口動態	<p>■20～34 歳までの転入・転出が多く、ここ数年は社会増が自然減を上回り若干人口増加していることから、今後も社会増を維持するための環境づくりが必要です。</p> <p>■現在、市内・近隣市での通勤・通学が主となっており、今後も職住が近接した環境を維持することが必要です。</p>
	DID 地区の変遷	■DID 地区は JR 菊川駅周辺で徐々に広がっていますが、人口密度が徐々に低下し、都市の低密度化が進行していることから、 DID 地区内の人口密度を維持 することが必要です。

土地利用	まちの成り立ち	■本市はJR 菊川駅及び東名高速道路菊川インターチェンジ周辺を中心に発展しており、2005（平成17）年に2町が合併していることから、 旧町の市街地など、まちの成り立ちに配慮した都市づくり が必要です。
	用途地域等	■潮海寺、菊川駅南、平川の3地区で住居系に係る 地区計画 が決定されており、 良好な住環境を維持 していく必要があります。
	土地利用現況	■住宅用地は用途地域内に集積しつつも、未だ市内に分散した立地が見られ、 利便性の高い用途地域内への居住の誘導 が必要です。
	開発の動向	■都市基盤が整備された地域でも人口が減少する見込みとなっており、 良好な都市基盤既存ストックの有効活用 が必要です。 ■JR 菊川駅北口が未開発であり、 今後駅北側の有効活用 が求められます。 ■本市周辺都市においても主要なプロジェクトが進められており、それらインパクトを受け入れつつ、一方で活力などの流出につながらないように配慮した取組が必要です。
	空き家の状況	■駅周辺をはじめ用途地域内で空き家や低・未利用地が散在しており、本市の中心的な市街地である駅周辺のスポンジ化の進行により本市全体の活力の低下が懸念されるため、 駅周辺における都市のスポンジ化対策 が必要です。
	用途地域内における未利用地の状況	
	農業・自然に関わる法規制	■用途地域外の多くの地域で 農業振興地域内農用地区域 が指定されており、今後も 良好な営農環境を維持 することが必要です。
都市機能増進施設	介護福祉機能	■介護福祉機能は、将来的な老年人口の増加により施設に対する需要が高まることが予測されるため、 適切な配置の検討 が必要です。
	子育て機能	■保育所・幼稚園・認定こども園等は、今後年少人口が減少していくことを考慮すると、現状の施設数の存続が難しくなることも考えられる一方、ニーズの変化により幼児施設の充実も求められているため、 適切な施設誘導 が必要です。
	商業機能	■商業機能は、今後の人口減少に伴い、施設周辺の人口密度が低下することによって、既存施設の撤退等が懸念されるため、既存施設の維持という視点を含めつつ、利便性の高い場所等への 適切な施設誘導 が必要です。
	医療機能	■医療機能は、将来的な老年人口の増加により施設に対する需要が高まることから、 適切な施設誘導 が必要です。
	金融機能	■金融機能は、今後の人口減少に伴い、施設周辺の人口密度が低下することによって、既存施設の撤退等が懸念されるため、 既存施設の維持という視点を含めた施設の検討 が必要です。
	文化機能	■市民会館や図書館等は人口減少下においては、 適正な規模及び配置の検討 を行うことが必要です。 ■地区センター等については、今後年少人口が減少していくことを考慮すると、現状の施設数の存続が難しくなることから、 統廃合を含めたあり方の検討 が必要です。
	教育機能	■教育施設は、今後年少人口が減少していくことを考慮すると、現状の施設数の存続が難しくなることも考えられることから、 統廃合を含めたあり方の検討 が必要です。
	行政機能	■行政機能は、人口減少下においては、 適正な規模及び配置の検討 を行うことが必要です。
	都市機能増進施設の集積状況	■ JR 菊川駅周辺と下平川地区周辺は都市機能増進施設が集積し利便性の高い区域 となっており、 今後も利便性の高い環境を維持 することが必要です。

都市交通	公共交通網	<p>■現在人口密度が高い場所は公共交通のネットワークがあり、施設が利用しやすい路線体系となっていますが、公共交通の利用割合が低く、車での移動が中心となっています。今後、公共交通の徒歩利用圏内の人口減少により、不採算路線の撤退やサービス水準の低下が懸念されます。また、自動車保有数が減少してきていることと合わせ、今後の高齢化の進展等により、車を持たない・運転できない人の増加が見込まれます。そのため、公共交通沿線地域の人口密度を維持し、公共交通のサービス水準を維持していくことが必要です。</p>
	都市計画道路の整備状況	<p>■将来的な人口減少による歳入減により、都市基盤の新規整備等にかかる費用がさらに限定される見込みの中、今後の人口減少見通しを踏まえた整備の在り方の検討が必要です。</p>
都市施設等	公園の分布状況	<p>■他都市と比較すると公園緑地の徒歩圏人口カバー率は高い状況で、人口が多い場所に公園が配置されている状況であることが伺えますが、今後の少子高齢化の進行によるニーズの変化等に対応した公園のあり方や維持管理の検討が必要です。</p>
	下水道の整備状況	<p>■下水道の整備済み区域及び計画区域は、市北部の用途地域が基本となっていますが、今後インフラの維持・更新費用が大幅に増大することが想定されるため、下水道未整備区域については、今後の人口減少見通しを踏まえた整備の在り方を検討するとともに、整備済み区域への居住の誘導など既存ストックの有効活用を図ることが必要です。</p>
災害	災害リスクのある区域	<p>■土砂災害関連の区域は、用途地域外が主となっていますが、浸水想定区域は、人口密度が高い JR 菊川駅周辺や平川・嶺田地区にもかかっており、さらに液状化の可能性が高い地域となっています。これらの地域において、防災対策等の推進による積極的な居住の誘導の是非の検討が必要です。</p>
地域経済	地価の推移	<p>■地価公示は長期的に下落傾向となっており、本市の中心的な用途地域内への都市機能の集積等による魅力向上により、地価下落に歯止めをかけることが必要です。</p>
	産業別労働者人口	<p>■製造業が最も多くなっており、今後も働く場の確保をしていくことが必要です。</p>
	小売業の事業所数と年間販売額	<p>■小売業の事業所数と年間販売額は、主に用途地域内でもとに多くなっており、今後も活力と賑わいが持続するよう、利用者となる人口を集積し、公共交通でアクセスできる環境を維持することが必要です。</p>
	工業団地の状況	<p>■4カ所の工業団地があり、製造業従業者数が類似都市と比較しても高くなっており、本市の活力を維持するためにも操業環境の維持が必要です。</p>
	茶業の状況	<p>■日本屈指の広さを誇る牧之原大茶園があり、安定的な農業経営を営むためにも農業力の一層の強化が必要です。</p>
	観光の状況	<p>■市内には多様な観光資源があるため、交通利便性を活かし交流人口を増加することが必要です。</p>
行財政	財政の状況	<p>■将来的な人口減少による歳入減により、都市基盤の新規整備等にかかる費用がさらに限定される見込みの中、既存の都市基盤を有効に活用することが必要です。</p>
	レーダーチャート	<p>■本市と全国を比較した際、人口密度や公共交通利便性の高いエリアに存する住宅の割合の偏差値が低く、公共交通利便性の高い地域への居住の誘導が必要です。</p>

(3) 意向調査からの課題

項目		課題
市民意向	不足している施設	■バスなどの公共交通施設の充足や働く場の確保が必要です。
	人口減少や少子高齢化による生活への影響	■社会保障、公共交通、空き地・空き家対策、商業施設の維持が必要です。
	駅やインターチェンジ、中央公民館周辺への移住意向	■まちなかへの住替え意向は低い状況となっているため、まちなかに住み替えたいと思える魅力づくりや支援策が必要です。 ■特に30代の子育て世代はまちなかへの移住が期待できるため、子育て世代が求める環境づくりが必要です。
	今後のまちづくり	■今後のまちづくりとして、コンパクトな都市構造を進めることが必要です。
	菊川市内に住み続けるための取組	■今後も菊川市内に住み続けてもらうため、就業環境、交通環境、住環境を充実していくことが必要です。
	主な移動手段及びJR菊川駅の利用	■駅利用に伴う移動手段の確保とともに、駅周辺の利用の目的となり得る都市機能等の充実など、駅と連携した環境づくりが必要です。
	都市機能の満足度と立地範囲	■徒歩や自転車で行ける範囲に施設が立地していることが望ましいとした意見が高いことから、施設が集積している場所への居住の誘導とあわせ、満足度が高い施設を維持しつつ、満足度が低い施設の立地誘導を行っていくことが必要です。
	商業施設や公共施設等の誘致に伴う立地場所	■各施設は、居住地と近接した地域への誘導が必要です。
企業ヒアリング	災害と住まい	■災害の可能性のある地域について、積極的な防災対策とともに、安全な地域への居住の誘導が必要です。
	菊川市の住宅や商業等の開発動向と市場性	■若い子育て世代や働く世代を中心に、駅が近く商業や子育て機能が充実した地域は居住の需要があることから、駅周辺における商業や子育て機能等の充実を図り新たな居住を誘導することが必要です。
	菊川市の魅力・セールスポイント	■市の強みである菊川インターチェンジ周辺やインフラが整っている場所への居住の誘導とともに、菊川インターチェンジを活かした企業の誘致を推進することが必要です。
	菊川市の課題	■商業が撤退しないよう周辺の人口を維持するとともに、まちなかへの多様な都市機能の集積が必要です。 ■居住の需要が高い若い世代や外国人が生活しやすい環境づくりが必要です。 ■駅周辺の利用の目的となり得る空間の創出が必要です。 ■用途地域内だけでなく、用途地域外の既存の集落等の生活環境についての配慮が必要です。
今後取り組むべきこと・アイデア	■人口を維持・増加するために工業をはじめとした産業の振興が必要です。 ■既に市内に住んでいる人がまちなかに住み替えたいと思える魅力づくりや支援策が必要です。 ■駅周辺の賑わいを創出するための仕掛けづくりが必要です。 ■JR菊川駅北口の設置と開発を推進していくことが必要です。 ■空き家情報の発信や市のPRなど、情報発信をさらに推進することが必要です。	