

掛川市地域公共交通網形成計画

平成 29 年 8 月

掛 川 市

— 目次 —

1. はじめに	1
(1) 計画策定の背景と目的	
(2) 計画の位置づけ	
2. 上位・関連計画等の整理	2
(1) 上位・関連計画等	
(2) 上位・関連計画等のまとめと地域公共交通の目指すべき方向性	
3. 地域概況	23
(1) 地勢	
(2) 人口動向および人口分布	
(3) 通勤・通学者の移動状況	
(4) 人口集中地区	
(5) 産業動向	
(6) 観光動向	
(7) 自動車保有・運転免許返納状況	
4. 地域公共交通の現況	36
(1) 掛川市内の公共交通	
(2) 鉄道の運行状況	
(3) 民間路線バスの運行状況	
(4) 自主運行バスの運行状況	
(5) 掛川大須賀線の運行状況	
(6) デマンド型乗合タクシーの運行状況	
(7) タクシーの運行状況	
(8) その他交通手段の状況	
(9) 路線別収支率	
(10) 公共交通に係る財政支援状況	
(11) 掛川駅の現状	
(12) 情報提供の現状	
(13) 利用促進の現状	
5. 地域公共交通による利便性評価	60
(1) 公共交通空白地域の状況	
(2) 公共交通のサービス水準	
(3) 周辺都市とのネットワーク状況	
(4) 主要施設の公共交通カバー状況	

6. 地域公共交通の利用実態・ニーズ把握	66
(1) 市民アンケート調査	
(2) 民間路線バス・自主運行バス利用者アンケート調査	
(3) 民間路線バス・自主運行バス乗降調査	
(4) デマンド型乗合タクシー利用者アンケート調査	
(5) デマンド型乗合タクシー乗降調査	
(6) 関係団体ヒアリング等調査	
(7) 地区意見交換会	
7. 地域公共交通の課題	125
8. 掛川市地域公共交通網形成計画	133
(1) 基本方針	
(2) 地域公共交通が目指す将来の姿	
(3) 計画の区域	
(4) 計画の期間	
(5) 計画の目標	
(6) 目標を達成するために行う事業及び実施主体	
(7) 事業スケジュール	
(8) 達成状況の評価に関する事項	
(9) 事業の進め方	
用語説明	160

1. はじめに

(1) 計画策定の背景と目的

これまで掛川市の公共交通については、平成 22 年に答申された「掛川市の公共交通のあり方に関する最終答申」等に基づき、様々な取組が進められてきました。現在、JR 東海道本線や天竜浜名湖鉄道の鉄道ネットワークに加え、民間事業者による路線バスが 3 路線、自主運行バスが 8 路線、高校生限定の掛川大須賀線（実証実験中）、デマンド型乗合タクシーが 4 地区で運行するなど多様な公共交通手段が提供されており、市民をはじめ、掛川市に來訪する人々にとっても重要な移動手段となっています。

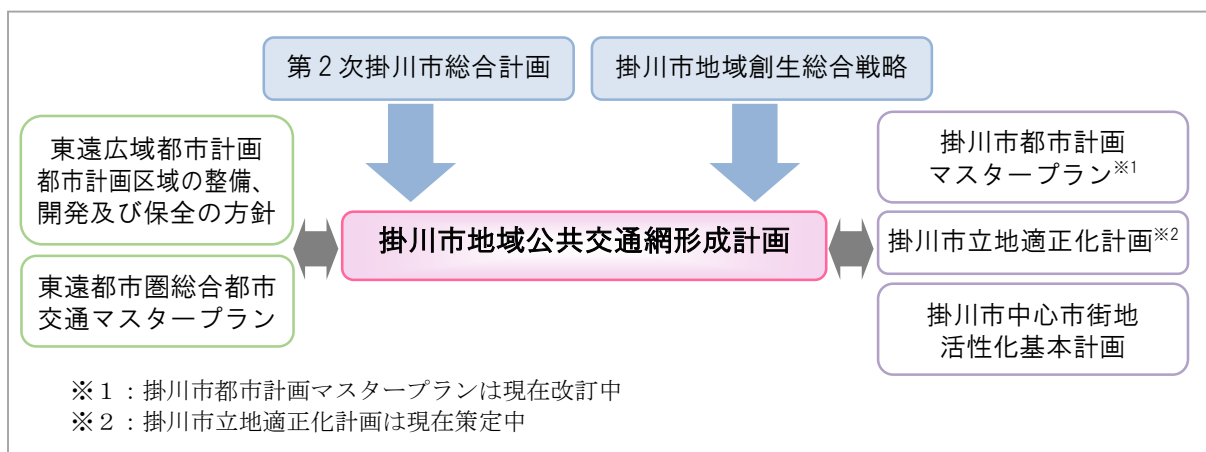
国においては、平成 26 年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、鉄道や路線バス等を一体的に捉え、持続可能な地域公共交通網の再構築を図ることが明確に打ち出されました。一方、まちづくりについては、まとまりのある市街地等を維持・形成するため、「都市再生特別措置法」が改正され、「立地適正化計画」を作成できることとなり、この立地適正化計画では、生活サービス機能の計画的配置を図る区域、まとまった居住の推進を図る区域と公共交通との一体的な位置づけが求められています。

本計画は、人口減少、本格的な高齢化社会を迎え、公共交通を取り巻く環境の厳しさが増している現状を踏まえ、掛川市が目指す将来像の実現を支える公共交通のあり方を示すものです。また、鉄道や路線バス、自主運行バス、デマンド型乗合タクシー等の連携をより一層高め、交通事業者・市民との協働の取り組みを示すとともに、掛川市の公共交通の維持・活性化を図るための計画とすることを目的としています。

(2) 計画の位置づけ

掛川市では、平成 27 年度に第 2 次掛川市総合計画及び掛川市地域創生総合戦略が策定され、新たなまちづくりのビジョンが示されました。まちづくりとしては、現在「掛川市都市計画マスタープラン」を改定中であり、合わせて「掛川市立地適正化計画」も策定を行っています。また、平成 26 年度に「掛川市中心市街地活性化基本計画」が認定されています。

広域的な計画としては、平成 24 年度に「東遠都市圏総合都市交通マスタープラン」が策定され、平成 28 年度に「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」が策定されています。本計画はこれら関連計画と調和・整合を図り、策定しています。



■掛川市地域公共交通網形成計画の位置づけ

2. 上位・関連計画等の整理

(1) 上位・関連計画等

1. 第2次掛川市総合計画

① 策定年月：平成28年2月

② 計画期間：平成28年度～平成37年度

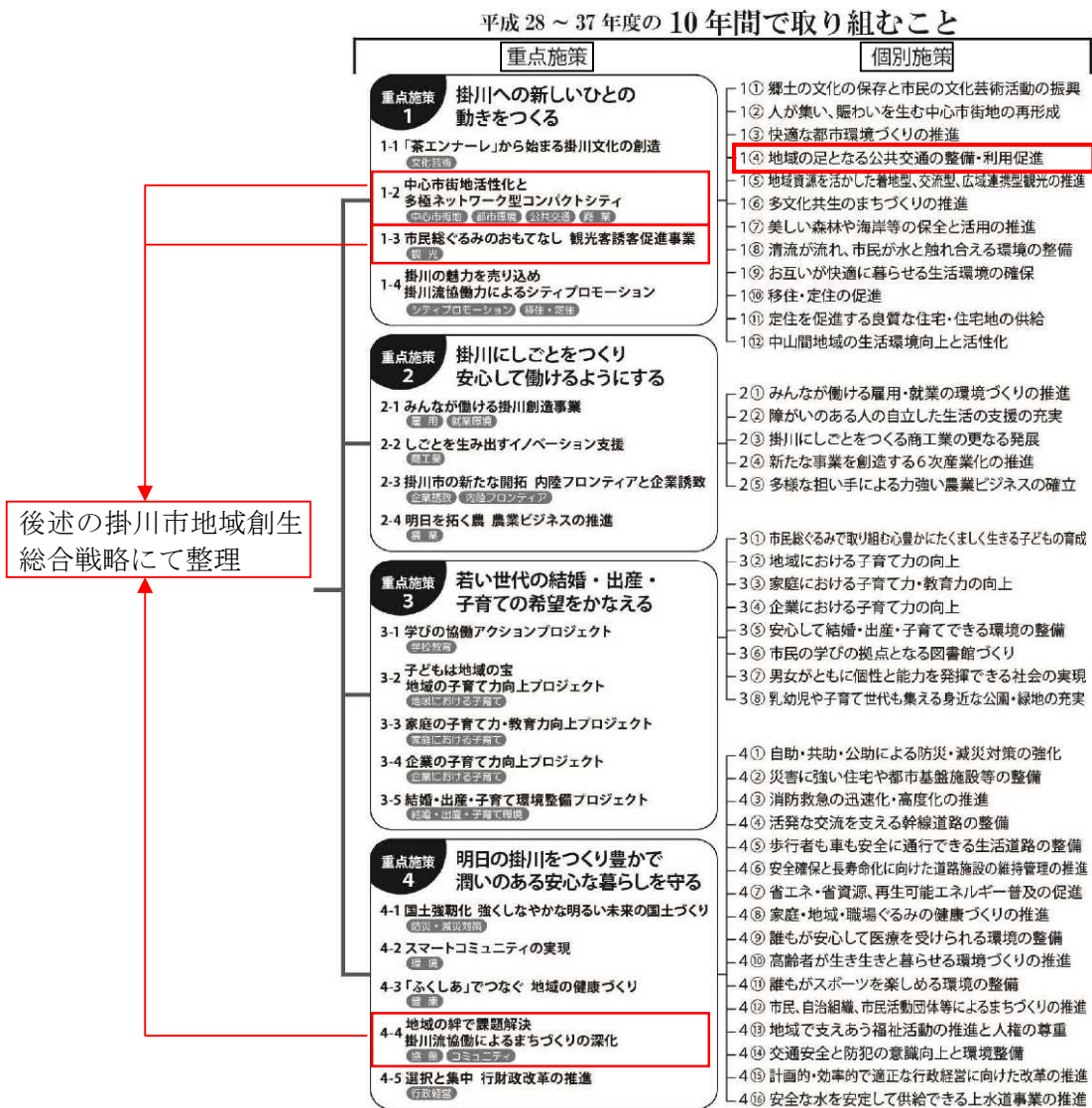
③ 将来像

20～30年先を見据えた目指す姿は以下の通りとされている。

『希望が見えるまち・誰もが住みたくなるまち掛川』

④ 重点施策と個別施策

平成28～37年度の10年間で取り組むことは以下に位置づけられています。その中の個別施策の1-④で「地域の足となる公共交通の整備・利用促進」が位置づけられています。



※後述の掛川市地域創生総合戦略は、掛川市第2次総合計画の重点施策を受け整理されているため、重点施策の詳細については、後述の掛川市地域創生総合戦略で整理しています。ここでは、個別施策「地域の足となる公共交通の整備・利用促進」について整理します。

⑤ 個別施策（地域の足となる公共交通の整備・利用促進）

● 施策の方向

地域の足となる公共交通の整備・利用促進の中で位置づけられている施策の方向は以下の6つとされています。

・ 新たな公共交通サービスの検討

利用者減少のバス路線について、利用促進、利用率の向上を図り、運行改善計画や代替交通の検討を進めます。また、スクールバスを運行時間外にデマンド方式または地域福祉バス等と共同で利用することを推進します。

・ 地域の特性にあわせた交通整備

公共交通空白地域、公共交通機能不足地域においては、地域が主体となって運行する地域福祉バスやデマンド型乗合タクシーを運行し、交通弱者の移動手段を確保することを支援します。

・ バス路線への支援と利用促進

利用者数が確保できるバス路線については、幹線路線として維持できるよう支援します。また、利用者が多く、利便性のあるバス停を交通結節点として活用します。

・ 交通結節点における利便性、快適性の向上

幹線の主要バス停等を交通結節点とし、中心市街地と各地域のネットワーク強化を図ります。また、異なる交通手段をつなぐ場所である鉄道駅、バス停、駐車場等の交通結節点において、段差の解消や屋根、ベンチの配置等必要な施設整備を進め、利便性、快適性を高めま

・ 天竜浜名湖鉄道への支援と利用促進

年間約150万人が利用している天竜浜名湖鉄道（株）に対し、県・沿線5市1町とともに支援し、同社が実施する利用促進事業に協力します。また、市内で利用促進の活動をしている団体等への支援を行います。

・ 広域交通の更なる利便性向上

富士山静岡空港や御前崎港への交通アクセスの向上及びリニア中央新幹線開通を見据え、東海道新幹線掛川駅への「ひかり」の停車について研究します。

■ 主要事業

重点施策	事業名	事業内容
○	地域福祉バス支援事業	地域が主体となって運行する地域福祉バス事業の支援
○	デマンド型乗合タクシー支援事業	和田岡地区、曾我地区及び大須賀区域におけるデマンド型乗合タクシーの運行支援
○	天竜浜名湖鉄道利用促進事業	天竜浜名湖鉄道の経営を支えるとともに、同鉄道の利用促進やマイルール意識の高揚
	区長会、地域交通協議会との連携	本市の公共交通の利用状況、利用率等の情報提供
	スクールバス・地域福祉バス等の共同利用の推進	スクールバスと地域福祉バス及びデマンド型乗合タクシーとの共同利用の推進
	広域交通利便性向上の研究	富士山静岡空港や御前崎港への交通アクセスの向上及びリニア中央新幹線開通を見据えた東海道新幹線掛川駅への「ひかり」の停車についての研究

2. 掛川市地域創生総合戦略

① 掛川市地域創生総合戦略の位置付け

掛川市地域創生総合戦略は、第2次掛川市総合計画の基本構想及び基本計画・実施計画の一部を含めたものとして、位置づけられています。

② 計画期間

掛川市地域創生総合戦略の計画期間は、平成27年度（2015年度）から平成31年度（2019年度）までの5年間とされています。

ただし、第2次掛川市総合計画の計画期間を鑑み、平成37年度（2025年度）の目標値を併せて示すこととなっています。

③ まちづくりの基本理念

「協働のまちづくり」

- ・市民誰もが等しく参加できるまちづくり
- ・地域の歴史や文化を尊重し、生涯学習都市宣言の理念に基づくまちづくり

④ 将来像

『希望が見えるまち・誰もが住みたくなるまち掛川』

⑤ 戦略目標と方向性

●教育・子育て分野

掛川のまちを誇れる人を育むことが重要である。

掛川市民に広く浸透している報徳や生涯学習の考え方を基礎として、市民総ぐるみで教育に取り組むとともに、掛川文化の振興により、市民の夢と希望を醸成し、心豊かな人づくりにつながる施策を展開されている。

●健康・子育て分野

掛川のまちで充実したくらしを送れることが重要です。

掛川市民が健康を維持し生きがいを持って生活できることを基本として、地域医療連携体制を充実し、健康長寿の市民が多いまちづくりを推進するとともに、子どもを生き育てることが可能な環境を整え、子育てにやさしいまちづくりを推進し、健やかなくらしづくりにつながる施策を展開します。

●環境分野

掛川が住み心地の良いまちであることが重要です。

掛川市民が安全と安心を実感できることを基本とし、潤いある自然環境や穏やかな生活環境、充実した都市基盤環境を整備し、住み続けたいまちづくりにつながる施策を展開します。

また、施策を推進するにあたっては、あらゆる面で、協働と広域連携の視点を考慮することとします。

⑥ 重点プロジェクト

重点施策が4つ掲げられており、そのうちの「1. 掛川への新しいひとの動きをつくる」の重点プロジェクトとして、『**中心市街地活性化と多極ネットワーク型コンパクトシティ**』と、『**市民総ぐるみのおもてなし 観光客誘客促進事業**』が位置づけられています。

また、重点施策のひとつの「4. 明日の掛川をつくり豊かで潤いのある安心な暮らしを守る」の重点プロジェクトとして『**地域の絆で課題解決 掛川流協働によるまちづくりの深化**』が位置づけられています。

●重点プロジェクト：中心市街地活性化と多極ネットワーク型コンパクトシティ

本市の都市としての魅力を高め、ひとを都市に呼び込むため、賑わいや交流を生む施設の立地、まちなかの住宅の確保等により、中心市街地・地域商業の活性化を図るとともに、公共交通による中心市街地と各地域とのネットワーク強化を図ります。

- ・ 具体的施策が4つ示されており、そのうちの2つは以下の通りです。

中心市街地と各地域のネットワーク強化による生活支援

増加する高齢者等、交通弱者の生活を支えるため、新幹線駅等を有する中東遠地域の広域交通の拠点であり、商業機能等が集積する中心市街地と各地域との公共交通によるネットワークの強化を図ります。

広域・地域間公共交通と大型商業施設等の集積による市外からの買い物客誘客

市内における消費喚起と市外からの買い物客の誘致を図るため、民間活力により、広域的・地域間公共交通の整備に合わせ、新たな大型商業施設整備を進めます。

●重点プロジェクト：市民総ぐるみのおもてなし 観光客誘客促進事業

本市のファンを増やすため、歴史や自然、茶文化、報徳思想等の地域資源を活用し、交流人口の拡大を目指します。

特に、市内の環境整備、地域資源の活用、広域観光ネットワークの構築等により観光客、とりわけ富士山静岡空港からの外国人観光客の誘客を強化するとともに、市内在住外国人との連携により、おもてなし体制を構築します。

また、これらの取組を市民同士の交流促進にも繋げていきます。

- ・ 具体的施策が4つ示されており、そのうちの1つは以下の通りです。

富士山静岡空港からのアクセスの確保

富士山静岡空港利用者を本市に立ち寄らせて本市の魅力をアピールし、地域経済の活性化を図るため、富士山静岡空港とJR掛川駅を結ぶ交通手段の確保を図ります。

●重点プロジェクト：地域の絆で課題解決 掛川流協働によるまちづくりの深化

全国に先駆けた生涯学習運動や地域に根付いている報徳精神による市民力、地域力及び文化力により進めてきた本市のまちづくりを更に深化させ、地区まちづくり協議会や市民活動団体等の活性化を図るとともに、人材育成事業の推進等により、自助・共助・公助による連帯感ある地域社会の形成、あるいは災害に強い地域づくりを進めていきます。

- 具体的施策が4つ示されており、そのうちの2つは以下の通りです。

地区まちづくり協議会の活性化

市内の各地区の自主自立化を推進するため、「スーパーコミュニティ法人」としての法人化を研究・推進し、全地区が多機能型地縁組織として様々なまちづくりを実施することを最終目標に掲げ、そのために必要な取組として、コミュニティ（ソーシャル）ビジネスの実施等を進めます。

市民活動団体等の活性化

市民活動を活性化するため、行政と市民団体等が連携し、活動資金の調達や事業提案等の支援充実を図るとともに、行政と市民活動団体等、地区と市民活動団体等、市民活動団体同士等、まちづくりテーマを共有する者のつなぎ機能を充実させて、協働の機会を拡大します。

3. 掛川市都市計画マスタープラン

① 策定年月：平成 21 年 4 月

② 計画期間

概ね 20 年後の将来を見据え、「掛川市都市計画マスタープラン」の計画目標年度を、平成 40 年度と設定されています。

③ 都市づくりの基本理念

- 拠点の充実と連携促進による交流盛んな活力あるまちづくり
- 暮らし・生活を支える産業が力強く発展するまちづくり
- 安全・安心・快適なまちづくり
- 地域資源を活かした個性的で魅力あるまちづくり
- 環境共生のまちづくり
- 市民・企業・行政等の協働によるまちづくり

④ 都市づくりのテーマ

『海と山と街道がつながり、夢・未来を創るまち』

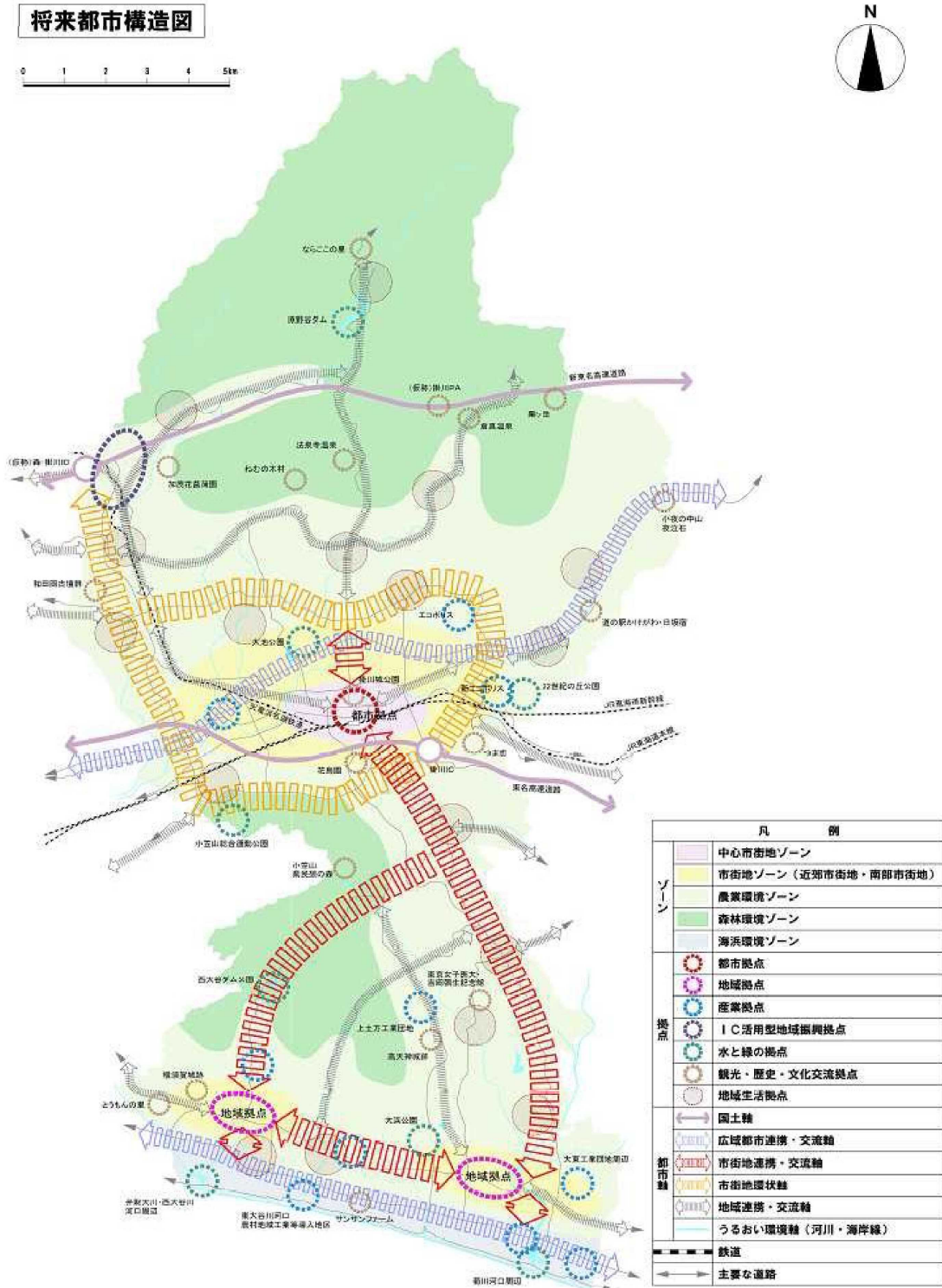
～人、自然、都市が調和・共生し活力とうるおいのあるまち 掛川～

⑤ 将来都市像

- にぎわいや活力を創出するまちづくりを進めます。
- 都市活動を支える総合的な交通体系が整ったまちづくりを進めます。
- 産業活動の基盤が確保されたまちづくりを進めます。
- 地震や風水害などの災害に強く、犯罪の起きにくいまちづくりを進めます。
- 誰もが安全、安心、便利に移動できるまちづくりを進めます。
- 快適に住み続けることができるまちづくりを進めます。
- 美しく調和のとれた都市景観を創出するまちづくりを進めます
- 観光資源や歴史・文化的資源を活かしたまちづくりを進めます。
- 資源を有効に活用し、環境と共生したまちづくりを進めます。
- 市民・企業・NPO等が積極的に参加できるまちづくりを進めます。

⑥ 将来都市構造

自然要素や土地利用を将来都市構造基本としつつ、新市建設計画や第1次掛川市総合計画で掲げられている「海・山・街道の連携」の考え方と、将来都市像で掲げた目標を具現化するものとして、「ゾーン」「拠点」「都市軸」からなる将来都市構造を構築されています。



■ 将来都市構造図

⑦ 公共交通体系の整備方針

基本的な考えと整備方針は以下の通りです。

【基本的な考え方】

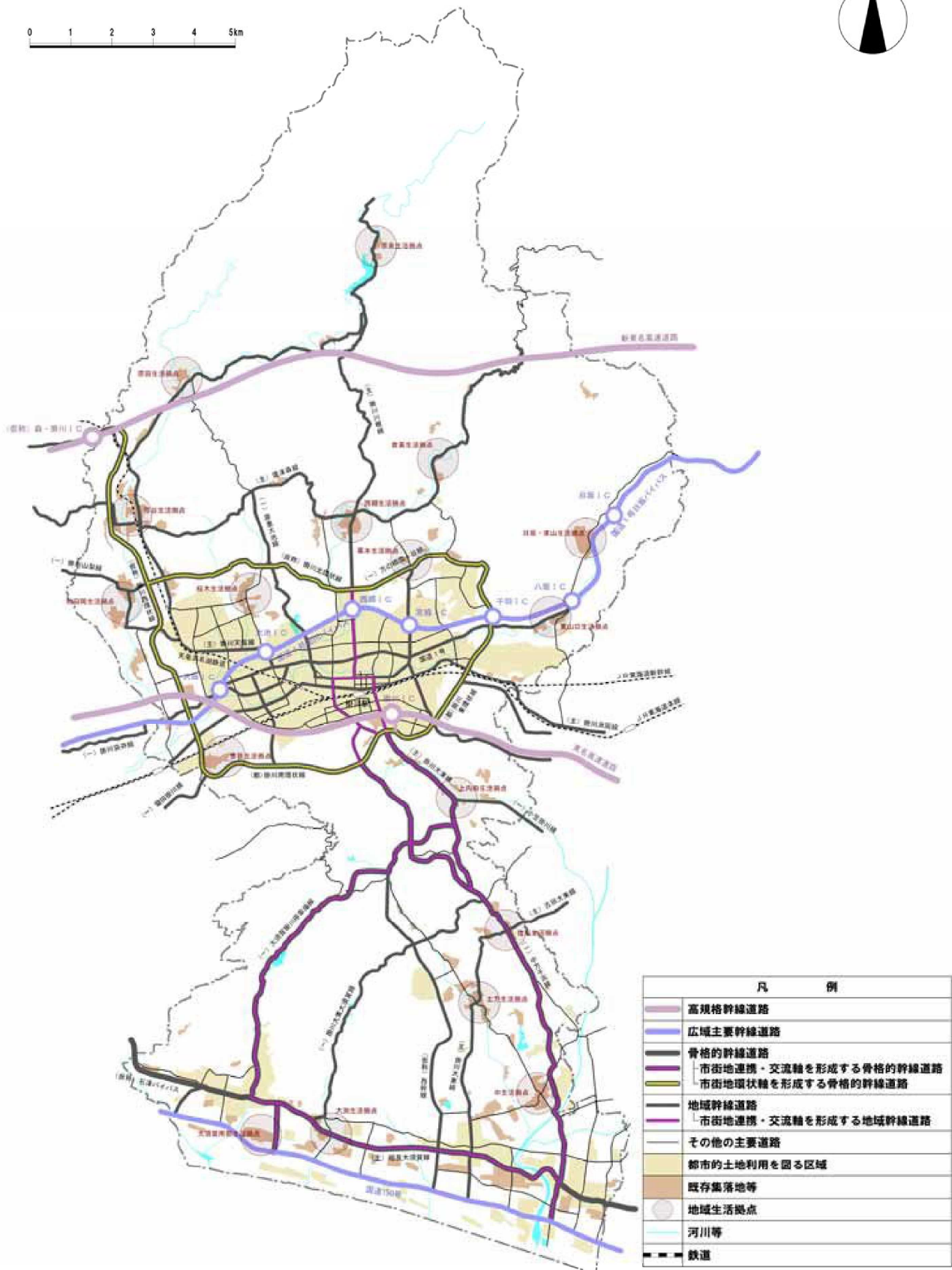
- ・ 今後の高齢化の一層の進展を踏まえ、自動車交通から公共交通への転換を促進します。特に、JR、天竜浜名湖鉄道、バス等の既存の公共交通機関については、その維持と施設の改善等を進めながら、市民の利便性向上と利用者数の増を図り、将来にわたる市民の足の確保に努めます。
- ・ 公共交通サービスの提供については、中心市街地活性化策や福祉施策と連携しながら、公共交通空白地域・不足地域の改善を進めます。その上で、市民ニーズや地域特性に応じたサービス提供のあり方や手法等の調査研究を進め、どこでも誰もが使いやすい公共交通サービスの確立に努めます。
- ・ 新エコポリス周辺におけるJR東海道本線新駅設置に向けた検討を行います。



【整備方針】

- ・ 路線バスや市内循環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、待合い施設の改善やノンステップバスの導入などの取り組みを行います。
- ・ 今後の高齢化の一層の進展を踏まえるとともに、住宅地・地域生活拠点等と主要公共施設・商業地等を結ぶ交通手段の確保を目指すため、地域特性や需要動向などの利用者ニーズを十分に勘案した上で、デマンドバスやデマンドタクシー等の新たな公共交通サービスの確立に向けた検討を行います。
- ・ 地域住民や観光客等の重要な移動手段となっている天竜浜名湖鉄道については、現在の機能の維持を図りながら、多客区間におけるシャトル化の検討など、効果的かつ利便性の高いサービスの提供に努めます。
- ・ 新たな企業立地に対応するため、工業地としての整備を推進する新エコポリス周辺においては、JR東海道本線新駅設置に向けた検討を継続的に行います。

都市交通の基本方針図



凡 例	
	高規格幹線道路
	広域主要幹線道路
	骨格的幹線道路
	市街地連携・交流軸を形成する骨格的幹線道路
	市街地環状軸を形成する骨格的幹線道路
	地域幹線道路
	市街地連携・交流軸を形成する地域幹線道路
	その他の主要道路
	都市的土地利用を定める区域
	既存集落地等
	地域生活拠点
	河川等
	鉄道

■都市交通の基本方針図

4. 掛川市中心市街地活性化基本計画

- ① 策定年月：平成 27 年 4 月
- ② 計画期間：平成 27 年 4 月～平成 32 年 3 月

- ③ 中心市街地活性化のテーマ

『協働による新たな賑わい創出』 ～協働によるまちづくり～

まちなかにおいては、「宿場町」、「城下町」の歴史と文化、伝統が蓄積された“地域個性”がある。これらの蓄積を受け継ぎ、地域の個性と特性を生かしつつ、これからの掛川市に新たな賑わいの創出を目指す。

- ④ 中心市街地活性化の目標

目標 1 まちなかの賑わい創出

商業施設、交流施設等のまちなかにある各種の施設がそれぞれの役割や機能を発揮し、連携を図って地域住民に様々な活動や交流を促す。中心市街地においては、“観光客が多い”“買物客が多い”との単純な構成ではなく、様々な人が様々な目的をもって来街し、活動し、生活し、参加、協働し、コミュニティ活動を活発化し、賑わいを創出する。

目標 2 まちなか居住の促進

人口減少、少子化、高齢化社会の到来に対応し、誰もが便利で安心して、快適に暮らせる生活基盤機能の整備を行い、多様な都市機能がコンパクトに集積した市街地を形成する。また、良好な都市型住宅等の整備、誘導により、まちなか居住の促進を図る。

目標 3 まちなか交流人口の増加

掛川城天守閣周辺の歴史・文化ゾーンには、既存及び整備された地域資源が多くあり、観光客も多く訪れているが、もっと多くの市民が訪れ、利活用され、憩いの場として愛着をもち、誇りをもてるように、施設管理者や市民団体などと協働して来場者等の増加を図ることで、まちなか交流人口の増加を図る。

⑤ 公共交通機関の利便性の増進及び特定事業の推進の必要性

中心市街地活性化に向けた各事業及び措置と一体的に推進する事業として、以下の公共交通関連の事業が示されています。

掛川駅は、JR東海道新幹線及び東海道本線、天竜浜名湖鉄道、バス交通との結節点で、広域及び地域の交通拠点の機能を備えている。平成24年のJRと天竜浜名湖鉄道を合わせた掛川駅乗車人数は1日あたり平均で約11,900人となっている。また、市内には12バス路線あり、掛川駅からは10路線が発着している。そのうち2路線は、中心市街地への誘導を意図して設けられた循環バスで、中心市街地と周辺施設を30分で結び毎年150,000人の利用があり、高齢者や子ども等交通弱者の交通手段となっている。

しかしながら、本市においても他の地方都市同様、モーターゼーションの進展によって、自動車が生活交通の中心であり、中心市街地へのアクセスも自家用車が中心となっている。前計画でも環境対策と市民生活向上のため「天竜浜名湖鉄道利用促進事業」、「市内循環バス運行事業」、「静岡空港連絡バス運行事業」を行ってきたが、公共交通の利用者数は増加していない。

このような中、本市では低炭素なまちづくりを推進し、また、市民の高齢化が進み交通弱者が増加することが推測されることから、駐輪場の整備や自転車のシェアリング事業と連携しながら、天竜浜名湖鉄道や路線バスの運行本数の増便、シャトル運行の導入、既存バスルートの見直し等を行い、公共交通の利用を促進していく必要がある。また、中心市街地の魅力促進を行い、公共交通を利用して来る中心市街地来街者数を増していく必要がある。

■ 具体的事業の内容

事業名	実施内容	実施主体
天竜浜名湖鉄道 利用促進事業	誘客対策の検討およびシャトル運行導入調査等を実施する	天竜浜名湖鉄道(株)
市内循環バス 運行事業	既存の路線ルートや乗降場所、本数等を見直し、より利便性の高い条件を整える	掛川市

5. 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

① 策定年月：平成 28 年 4 月

② 都市計画の目標

都市づくりの理念、将来の都市構造については、平成 42 年の姿として策定されています。
また、区域区分、都市施設の整備等については、平成 32 年の姿として策定されています。

目標年次 平成 32 年（基準年次から 10 年後）

平成 42 年（基準年次から 20 年後）

③ 都市づくりの基本理念

- 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
- 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
- 安全・安心・快適な住み続けたい都市づくり
- 地域資源を活かした個性的で誇りの持てる都市づくり
- 環境と調和・共生した都市づくり
- 市民・企業・行政等の協働による都市づくり

④ 交通施設の都市計画の決定の方針

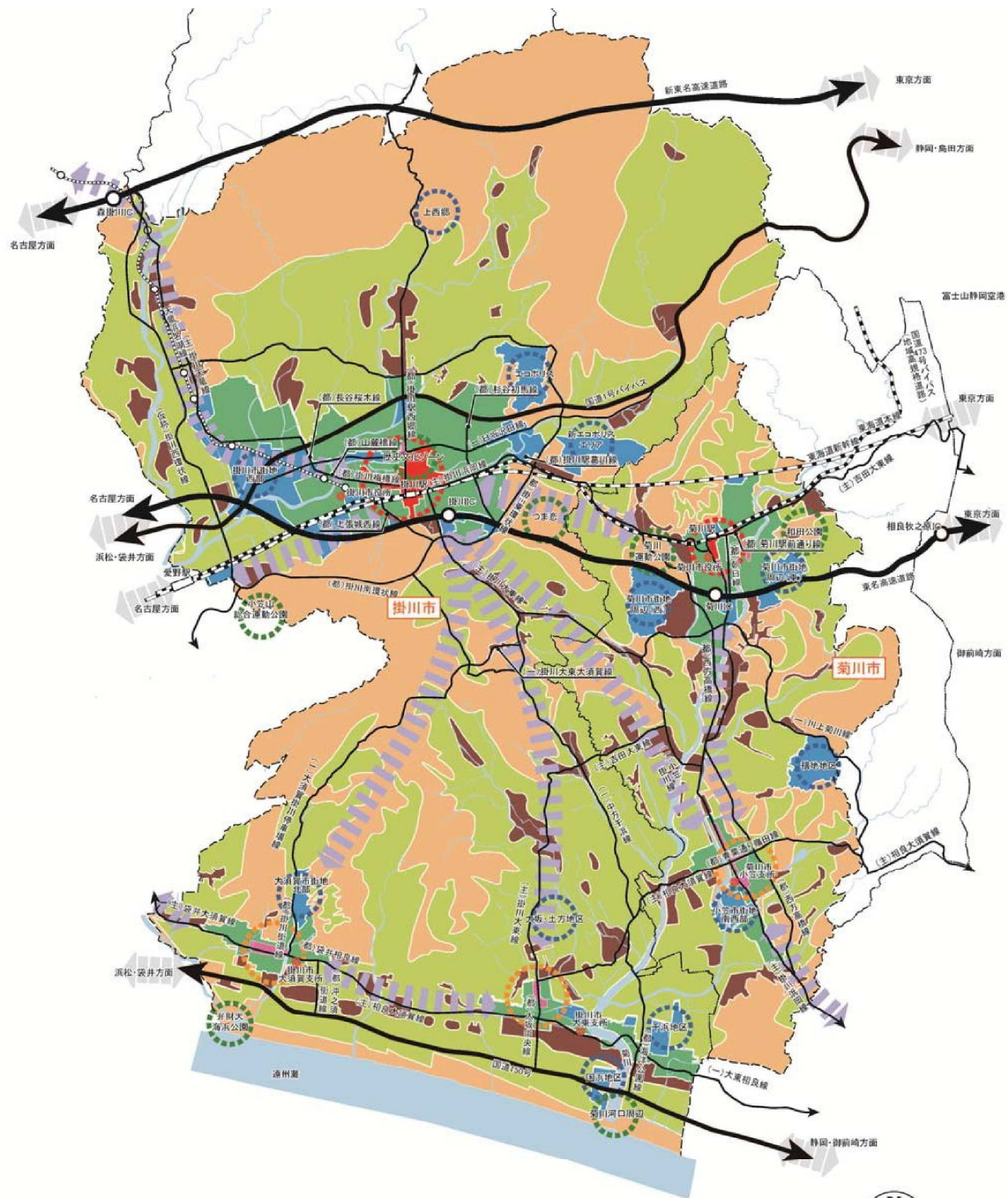
●基本方針

東名高速道路と新東名高速道路の森掛川インターチェンジを相互に連絡する道路の整備を進め、交通機能の補完と代替性の確保を図るとともに、富士山静岡空港や御前崎港といった広域交通拠点及び隣接する各都市との連携を図る体系的な道路ネットワークの形成を図る。

また、人口減少、少子高齢化の進展、地球温暖化等の社会情勢の変化を踏まえつつ、各拠点が適正に都市機能を果たし、本区域の一体的な発展を図るため、拠点間の連携・連絡を強化する交通ネットワークの整備を推進する。

また、広域交通への需要や拠点間交通の需要に対応するとともに、中心市街地への通過交通の流入抑制を図るため、掛川市の掛川市街地の外縁部において、これらの交通を分散処理する環状道路を整備する。

将来の交通需要に対して、鉄道、バス等の公共交通機関の活用を図りつつ、都市的な各種機能の整備を促進し、総合的な交通の体系化を図る。



凡 例			
	都市拠点 (都市機能及臨海区域核付地区)		広域連携軸
	地域拠点		都市連携軸
	産業拠点		住宅地域
	観光拠点		商業・業務地域
			工業地域
			農業地域
			自然保全地域
			集落地域
			鉄道
			自動車専用道路
			幹線道路
			行政区境界
			都市計画区域界
			市役所・役場・支所



■ 将来市街地像図

6. 東遠都市圏総合都市交通マスタープラン

① 策定年月：平成 24 年 3 月

② 計画策定の目的

- 概ね 20 年後を想定した長期道路網計画を策定
- 概ね 10 年以内に優先的に整備が必要な中期道路網計画の策定
- モビリティ・マネジメント計画等を立案

③ 東遠都市圏の将来像

『拠点間連携強化と集約型都市構造を目指した安全・安心な都市活動が行えるまちづくり』

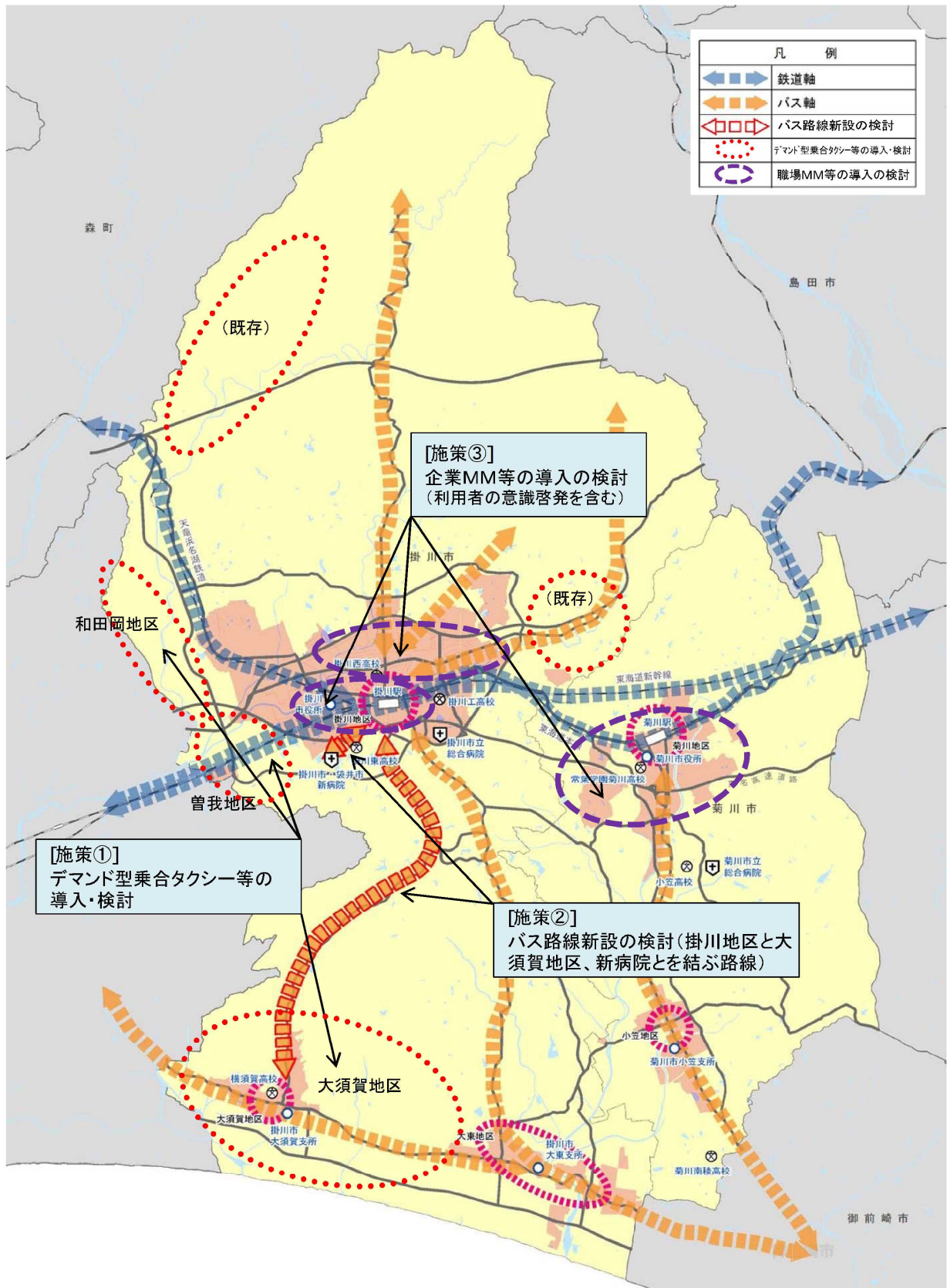
④ 交通体系の基本方針

拠点間の連携と集約型都市構造を目指した安全・安心な都市活動を支える総合的な交通体系の構築が基本方針となっています。

⑤ モビリティ・マネジメント計画等

●モビリティ・マネジメント計画等の立案

施策	内容	施策の推進方針	実施箇所・対象	実施主体
[施策①] デマンド型乗合タクシー等の導入・検討	路線バスやコミュニティバス等の運行が難しい山間地等の地域に対して、デマンド型のサービスを提供・検討する。	<ul style="list-style-type: none"> ・既存導入地域の効果分析 ・効率的な公共交通サービスの導入（小型車両の導入、民間タクシーの活用、ボランティア有償運送等） ・デマンド型乗合タクシー等の運行の補助 	掛川市の和田岡地区、曾我地区、大須賀地区	掛川市
[施策②] バス路線新設の検討	掛川地区～大須賀地区間、新病院～掛川駅等の間について、路線バス新設を検討する。	<ul style="list-style-type: none"> ・バス事業者との調整 ・地元住民のニーズ等の調査 	掛川駅～大須賀地区 掛川駅～新病院	バス事業者、掛川市
[施策③] 職場 MM 等の導入の検討（利用者の意識啓発を含む）	交通混雑が生じている付近の事業所に対して、職場 MM や TDM（時差出勤等）の導入を検討する。その際、行政と企業との双方向のやりとりを実施しながら検討を行う。	<ul style="list-style-type: none"> ・エコ通勤の奨励（通勤バス、相乗り、通勤手当等） ・職員を対象としたノーカーデーの実施 ・利用者の意識啓発として、新規採用職員研修時の MM 説明、職員を対象とした MM グッズの配布、MM 体験イベント等を実施 	掛川市街地部の企業、菊川市街地東部・西部の工業団地の企業、掛川市、菊川市	企業、掛川市、菊川市



■モビリティ・マネジメント計画等の施策実施箇所図

7. 掛川市の公共交通のあり方に関する最終答申

① 答申年月：平成 22 年 12 月

② 掛川市の公共交通の理念や目指すべき姿

- 公共交通とまちづくりの一体化
- 公共交通を改善していく仕組みの構築
 - ・改善を促す仕組みの必要性
 - ・幅広い情報共有の必要性
- 市民が使いたくなる公共交通
 - ・地域特性にあわせた公共交通手段の提供
 - ・移動手段の連携の強化
 - ・わかりやすい路線網の構築
 - ・利用実態に合わせた運行ダイヤ
- 地域・交通事業者・行政が協働し支える持続可能な公共交通
 - ・三者が協働する必要性
 - ・地域（利用者）の役割
 - ・交通事業者の役割
 - ・行政の役割

③ 運行基準の導入

掛川市の運行基準については、地域との協働や利用促進が図られる内容とすることや、収入と支出の両方を含んだ収支率を基準とする事が提案されています。

掛川市の運行基準（案）

交通事業者のバス路線と周辺市の自主運行バス路線の収支状況、全国の市町村の運行基準などを総合的に勘案するとともに、掛川市の各バス路線の現状を鑑み、当委員会で考える掛川市の運行基準を、収支率 15%以上とした。

④ 主要な改善項目や総合的な改善項目

●主要な改善項目

①東環状線の見直しと東山線・粟本線の経路変更【平成 22 年度内⇒11 月実施済】
②西循環線の見直し【平成 22 年度以内⇒11 月実施済】
③掛川中横須賀線の見直し【平成 22 年度末】
④土日祝日ダイヤの見直しや拡大【平成 23～24 年度】
⑤運賃体系の見直し【平成 23～25 年度】
⑥倉真線・桜木線のスクールバス等導入検討による見直し【平成 23～24 年度】
⑦和田岡線・曾我線の見直し【平成 23～24 年度】
⑧新病院への公共交通の整備【平成 23～24 年度】

●総合的な改善項目

I 利用者を増やす取り組み

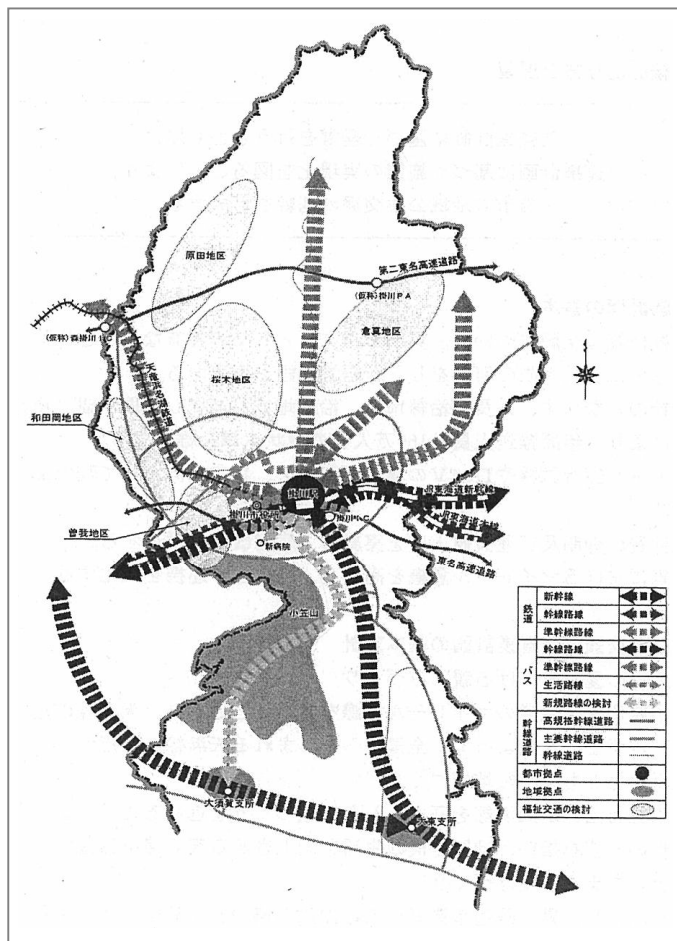
①地域との情報の共有化によるマイレール（バス）意識の高揚
②移動手段の連携強化による利便性の向上
③使いやすく効率的なダイヤへの改善
④天浜線及びバス路線沿線への時刻表の配布
⑤サービスレベルの向上
⑥長期休暇時のこども1乗車50円運賃の実施
⑦バス停新設やフリー乗降区間の延長
⑧交通ターミナルである掛川駅へのバス路線図案内板の設置

II 経費削減や収支改善への取組

①利用実態にあわせた運行方法や車両の適正化
②利用実態にあわせた効率的なダイヤへの改善
③運賃体系の見直し
④広告収入やバス停ネーミングライツなどによる副収入の増加

⑤ 掛川市の将来公共交通体系のイメージ

- ・バス路線については、現在、原田地区を除く全ての地域拠点（小学校区）と交通ターミナルである掛川駅が結ばれているが、公共交通需要の低下に伴い減少するものと思われる。
- ・新たな路線の可能性としては、新病院関係や南北道の大須賀ルート開通後の掛川駅と大須賀地区を結ぶ路線が考えられる。
- ・将来的にバス路線から外れた地域は、交通弱者の足を支える福祉交通地域として位置づけ、シビルミニマム運行、地域福祉バス、デマンド型乗合タクシーなどの地域特性に合わせた新たな導入を促進する必要がある。



■ 将来公共交通体系のイメージ

8. 掛川市協働によるまちづくり推進条例

① 策定年月：平成 27 年 4 月

② 目的

この条例は、掛川市自治基本条例第 26 条第 4 項の規定に基づき、協働によるまちづくりの推進に関し必要な事項を定め、市民等と市が連携してまちづくりを行うことにより、誰もが幸せや生きがいを実感することのできる地域社会を創造することを目的とする。

③ 基本理念

- 市民等及び市は、自治基本条例の理念に基づき、相互に尊重し合い、ともに役割分担を考えながら、連携して協働によるまちづくりを推進するとともに、活力のある地域社会の実現に努めるものとする。
- 市民等及び市は、協働によるまちづくりに関する啓発、学びの場の提供等を通じて、市民自治によるまちづくりを担う人づくりに努めるものとする。

④ 地域主権の強化

掛川市の協働によるまちづくりは、市民等の主体的な行動によって、活力ある地域社会の実現を目指すものである。高度経済成長期以降、市は、公共サービスの多くを担ってきたが、様々な担い手が市とともに公共サービスを担う地域社会を構築することが、市民主体の活力ある地域づくりにつながると考えている。したがって、市は、このような社会を構築すべく、協働によるまちづくりの重要な担い手である、地区まちづくり協議会や市民活動団体等と連携しながら、地域主権の強化に努めていくことを第 2 項で規定している。具体的には、市民等が行った方が効果的な事業で、現在は市が行っている公共サービスなどの一部を地区まちづくり協議会や市民活動団体等が担うことができるような措置を講じている。

⑤ 推進体制の整備

- 市は、協働によるまちづくりを推進し、並びに地区まちづくり協議会及び市民活動団体等の活動を支援するため、まちづくり協働センターを置くものとする。
- 市は、地区まちづくり協議会の設立を支援するとともに、地区まちづくり協議会及び市民活動団体等の健全かつ適切な運営を確保するため、これらの者に対する相談、助言その他必要な支援を行うものとする。
- 市は、地区まちづくり協議会及び市民活動団体等に対し、地域資源を活用することにより、地域における起業及び雇用を創出し、地域の活性化及び課題の解決を図るための事業に関し必要な支援を行うものとする。
- 市は、協働によるまちづくりに関する情報の収集に努めるとともに、その情報を地区まちづくり協議会及び市民活動団体等に対し、積極的に提供するものとする。
- 市は、地区まちづくり協議会及び市民活動団体等がまちづくり活動に関して自主的に行う情報の収集が円滑に行われるよう、必要な支援を行うものとする。

9. 掛川市議会公共交通のあり方検討特別委員会

①提言年月：平成 28 年 12 月

掛川市議会公共交通のあり方検討特別委員会は、これからの掛川市として、地域の特性や利用者にとって適正で、効果および実効性のある交通施策を調査研究するため設置されました。

②提言内容

1 面的な公共交通体系づくりについて

- (1) 効率的な運行を行うためには、地域の特性に応じた公共交通手段を提供するとともに、公共交通の幹線と支線を明確化すること。
- (2) まちづくりと連携させるため、都市拠点や地域拠点を軸としたネットワークを繋げるとともに、結節点を設け、市民にとって分かり易い路線網を構築すること。
- (3) デマンド型乗合タクシーは、主に通院目的で利用されているが、買い物目的などにも利用できるように弾力的な運行に改善すること。
- (4) 利用者が少ない自主運行バス路線については、代替え交通の切り替えを検討すること。
- (5) 地域福祉バスを発展させ、地域循環型バスとして、他の幹線路線との接続を考慮した路線整備を実施すること。
- (6) 自宅からバス停まで歩くことに不自由な高齢者や障がい者などに対し、きめ細かな公共交通体系を検討すること。

2 協働し支える持続可能な公共交通づくりについて

- (1) 市民は地域の公共交通を地域財産として認識し、積極的に利用するとともに、公共交通の運営に参画すること。また真に公共交通を必要としている市民のニーズを適切に把握し、施策に反映すること。
- (2) 企業、商店等と協働した複数のまちづくり協議会による運営形態の仕組みの構築を検討すること。

3 各分野と連携した公共交通網の形成

- (1) 学校教育、観光振興、中心市街地、中山間地域、南部地域の活性化、福祉、健康、医療対策等の連携を図ること。

4 市民が使いたくなる公共交通づくり

- (1) 一乗車 100 円の路線と、距離に応じた料金設定が混在し、一部市民からは不公平感を感じる意見も寄せられています。料金体系を見直し、不公平感を低減することで公共交通への乗車意欲を高めること。
- (2) 自主的に免許を返納した高齢者等に対し、市内の公共交通を利用できる無料件や割引券など一定程度配布するような、免許返納支援制度を構築すること。

5 スクールバス拡充等について

- (1) 将来的課題として、安全で安心できる通学方法「スクールバス」拡充も検討すること。
- (2) 南部方面の幼保再編に絡んで、遠距離通園児の通園バス導入について検討が必要です。民間運営となる場合には、導入費用や運行費用等の負担については保護者を含めて慎重に検討していくこと。

(2) 上位・関連計画等のまとめと地域公共交通の目指すべき方向性

掛川市が目指すまちづくりの将来像を踏まえ、地域公共交通が目指すべき方向性を示します。

上位計画	公共交通に係る取組方針等
第2次 掛川市総合計画 (平成28年2月)	<ul style="list-style-type: none"> ●重点施策のひとつは、「地域の足となる公共交通の整備・利用促進」 ●施策の方向性は、以下のとおり <ul style="list-style-type: none"> ・新たな公共交通サービスの検討 ・地域の特性にあわせた交通整備 ・バス路線への支援と利用促進 ・交通結節点における利便性、快適性の向上 ・天竜浜名湖鉄道への支援と利用促進 ・広域交通の更なる利便性向上
掛川市 地域創生総合戦略 (平成27年)	<ul style="list-style-type: none"> ●重点プロジェクトとして以下を位置づけ <ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地と各地域のネットワーク強化による生活支援 ・広域・地域間公共交通と大型商業施設等の集積による市外からの買い物客誘客 ・富士山静岡空港からのアクセスの確保 ・地区まちづくり協議会の活性化

関連計画	公共交通に係る取組方針等
掛川市都市計画 マスタープラン (平成21年4月)	<ul style="list-style-type: none"> ●掛川市中心部を「都市拠点」、大東・大須賀の中心部を「地域拠点」と位置づけ ●自動車交通から公共交通への転換の促進 ●中心市街地活性化策や福祉施策と連携をしながら、公共交通空白地域・不足地域の改善を推進 ●新エコポリス周辺における JR 東海道本線新駅設置の検討
掛川市中心市街地 活性化基本計画 (平成27年4月)	<ul style="list-style-type: none"> ●中心市街地活性化の各事業及び措置と一体的に推進すべき事業として以下が位置づけられている <ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地への誘客対策の検討および天浜線のシャトル運行導入調査等を実施 ・市内循環バスの既存の路線ルートや乗降場所・本数等の見直し
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 (平成28年4月)	<ul style="list-style-type: none"> ●鉄道・バス等の公共交通機関の活用を図りつつ、都市的な各種機能の整備を促進し、総合的な交通の体系化を図る
東遠都市圏総合都市 交通マスタープラン (平成24年3月)	<ul style="list-style-type: none"> ●デマンド型乗合タクシー等の導入・検討（既存導入地域の効果分析、効率的な公共交通サービスの導入、ボランティア有償運送等） ●掛川～大須賀地区の路線バス新設の検討 ●掛川市街地部の企業を対象とした職場モビリティマネジメント等の導入検討

関連事項	公共交通に係る取組方針等
掛川市の公共交通のあり方に関する最終答申 (平成 22 年 12 月)	<ul style="list-style-type: none"> ●公共交通の理念や目指すべき姿は以下のとおり <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通とまちづくりの一体化 ・公共交通を改善して行く仕組みの構築 ・市民が使いたくなる公共交通 ・地域・交通事業者・行政が協働し支える持続可能な公共交通 ・運行基準の導入（収支率 15%以上） ●掛川駅と大須賀地区を結ぶ新規路線の検討 ●バス路線から外れた地域は、シビルミニマム運行、地域福祉バス、デマンド型乗合タクシーなど地域特性に合わせた新たな導入促進
掛川市協働によるまちづくり推進条例 (平成 27 年 4 月)	<ul style="list-style-type: none"> ●市民等および市は、相互に尊重し合い、ともに役割分担を考えながら、連携して協働によるまちづくりを推進するとともに、活力のある地域社会の実現に努める ●市民等の主体的な行動によって、活力ある地域社会の実現を目指す ●市民等が行った方が効果的な事業で、現在は市が行っている公共サービスなどの一部を地区まちづくり協議会や市民活動団体等が担うことができるような措置を講じる
掛川市議会公共交通のあり方検討特別委員会 (平成 28 年 12 月)	<ul style="list-style-type: none"> ●提言内容は以下のとおり <ul style="list-style-type: none"> ・面的な公共交通体系づくりについて ・協働し支える持続可能な公共交通づくりについて ・各分野と連携した公共交通網の形成 ・市民が使いたくなる公共交通づくり ・スクールバス拡充等について



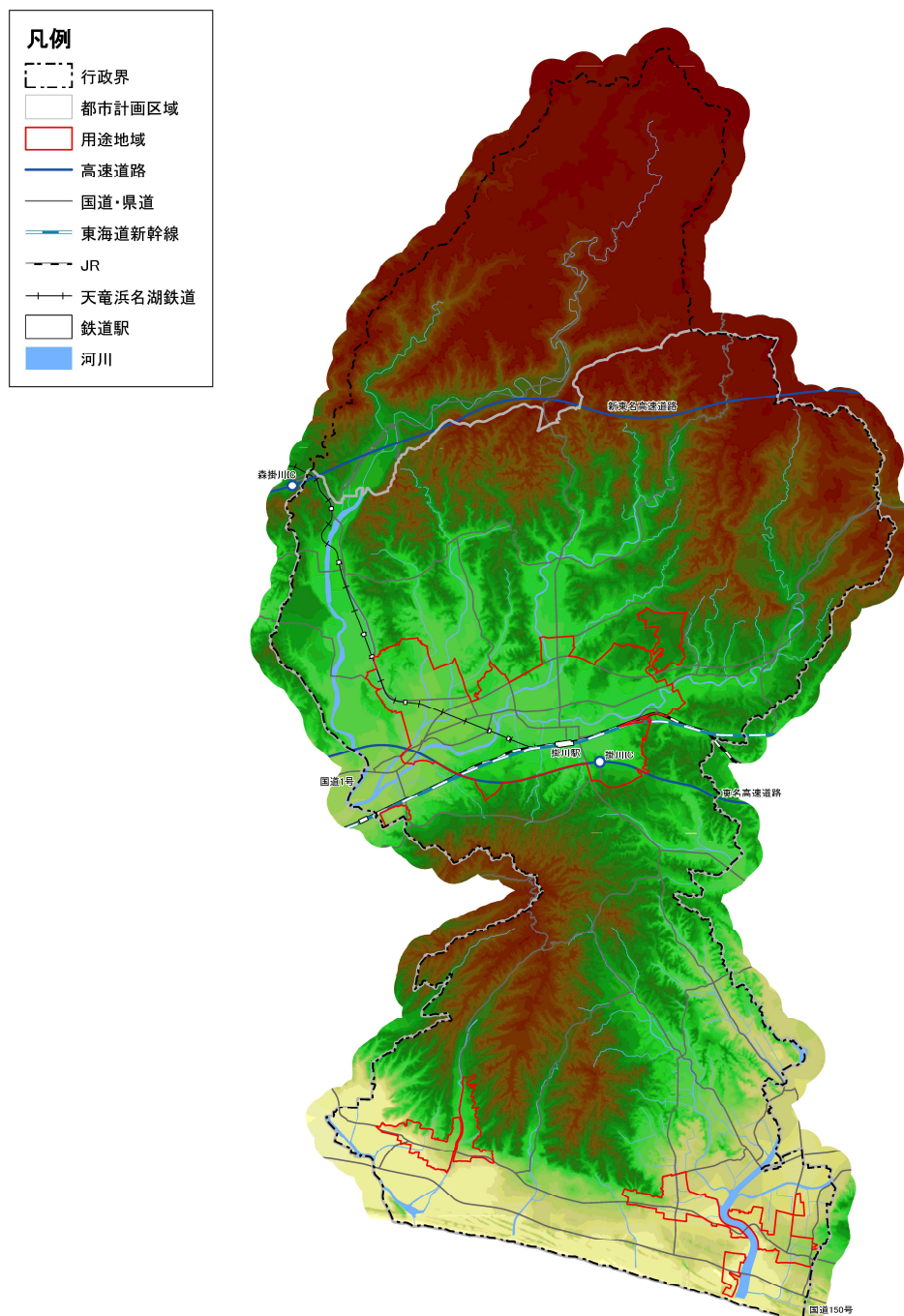
上位・関連計画等における地域公共交通の目指すべき方向性

- まちづくりと一体となり、中心市街地と各地域のネットワーク強化や公共交通空白地域の解消を図る
- 中心市街地活性化策や福祉施策と連携し、地域の生活の足を確保
- 市民が使いたくなる公共交通とするよう、各主体と連携した利用促進を図る
- 持続可能な公共交通とするよう、運行基準や仕組みづくりを検討
- 協働によるまちづくりの理念のもと、市民と市の協働による交通を活かしたまちづくりの推進

3. 地域概況

(1) 地勢

掛川市は、日本列島の真ん中の東経 138 度線上に位置し、温暖な気候で四季折々、豊かな自然があふれています。北部には南アルプス最南端の八高山と大尾山の峰、東には粟ヶ岳と東海道五十三次の三大難所にひとつと言われた中山峠、中心部には小笠山があり、その山麓は複雑な谷筋を持った丘陵地となっています。南部は、平地が広がり、遠州灘に面して約 10km にわたる砂浜海岸があります。



資料：基盤地図情報数値標高モデル、国土数値情報

(2) 人口動向および人口分布

① 人口推移

人口は平成 17 年をピークに減少に転じており、平成 27 年時点の人口は 114,602 人となっています。

年齢 3 区分別人口の推移をみると、年少人口（0～14 歳）は一貫して減少しており、平成 27 年時点では 16,060 人となっています。生産年齢人口（15～64 歳）は、平成 17 年以降、減少が続いており、平成 27 年時点では 69,041 人となっています。一方、老年人口（65 歳以上）は、年々増加しており、将来的にも増加が続くと推計されています。

割合で見ると、平成 27 年時点では、年少人口割合 16.4%、生産年齢人口割合 60.5%、老年人口割合 25.5%であるのに対し、平成 37 年には年少人口割合 12.1%、生産年齢人口割合 56.0%、老年人口割合 31.9%と推計されており、年少人口と生産年齢人口の割合は減少する一方、老年人口割合は、6%程度上昇すると推計されています。

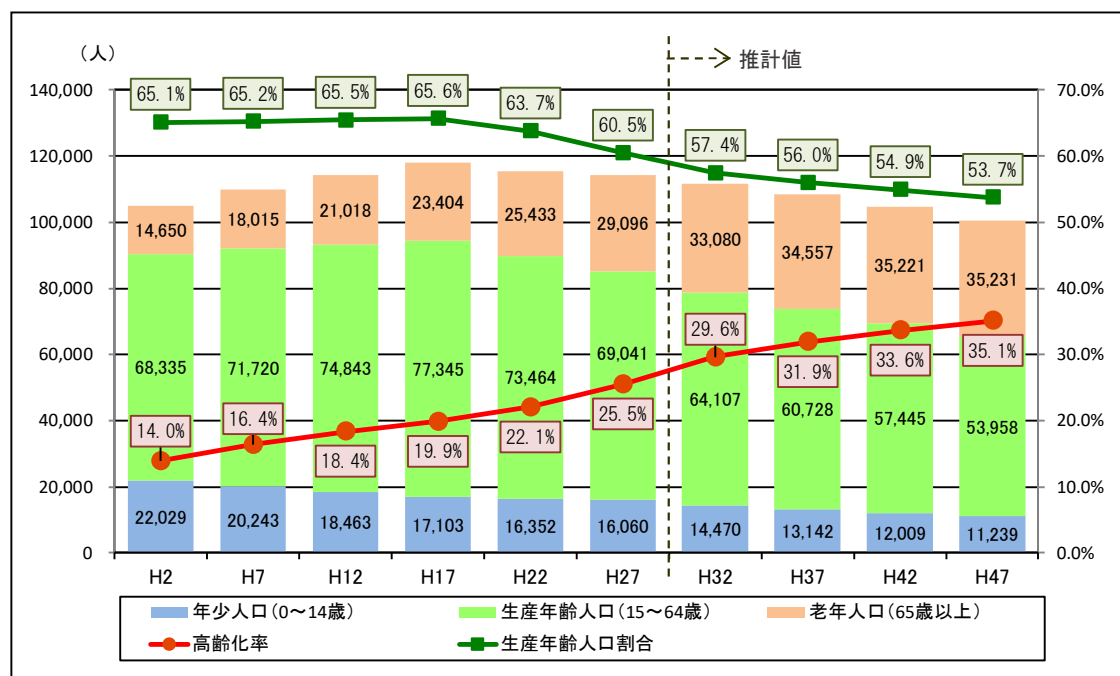
	H2	H7	H12	H17	H22	H27	H32	H37	H42	H47
総人口（人）	105,030	109,978	114,328	117,857	116,363	114,602	111,657	108,427	104,675	100,428
年少人口（人） （0～14歳）	22,029	20,243	18,463	17,103	16,352	16,060	14,470	13,142	12,009	11,239
構成比	26.5%	22.6%	19.3%	17.0%	16.5%	16.4%	13.0%	12.1%	11.5%	11.2%
生産年齢人口（人） （15～64歳）	68,335	71,720	74,843	77,345	73,464	69,041	64,107	60,728	57,445	53,958
構成比	65.1%	65.2%	65.5%	65.6%	63.7%	60.5%	57.4%	56.0%	54.9%	53.7%
老年人口（人） （65歳以上）	14,650	18,015	21,018	23,404	25,433	29,096	33,080	34,557	35,221	35,231
構成比	14.0%	16.4%	18.4%	19.9%	22.1%	25.5%	29.6%	31.9%	33.6%	35.1%

資料：＜H2～H27＞国勢調査、＜H32～H47＞国立社会保障・人口問題研究所

※ H12 以前は旧市町の合計値

※ H32 以降は H22 までの結果からの推計値

※ 総人口は年齢不詳を含むため、年少人口、生産年齢人口、老年人口の合計値と必ずしも一致しない



■ 年齢 3 区分別人口の推移

② 掛川市人口ビジョンにおける将来人口

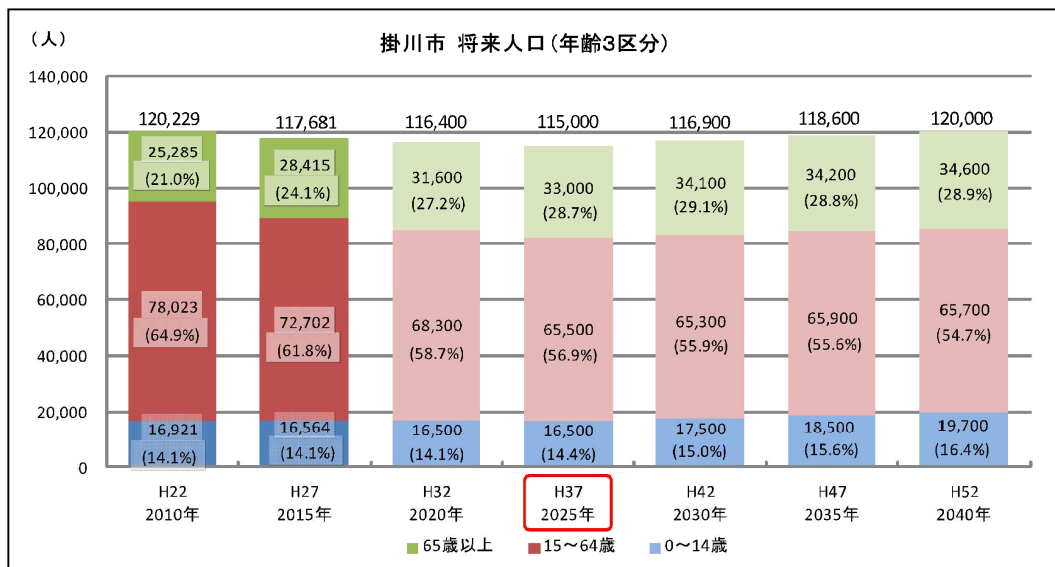
掛川市地域創生総合戦略の中の掛川市人口ビジョンでは、人口の現状を分析し、人口に関する市民の意識を共有するとともに、今後目指すべき将来の方向性を位置づけ、人口の将来展望を示しています。

その中で人口の自然動態、社会動態の展望を踏まえ、2025年（平成37年）の目標人口を115,000人と設定しています。

将来人口

将来人口	持続発展可能な掛川市を目指し、2040年に人口12万人を達成するために… 2025年（平成37年）の目標人口115,000人
将来人口構成	年少人口15%以上、高齢人口25%以下のまちを目指して… 2025年（平成37年）の目標人口構成は、 ○年少人口（0～14歳）14.4%以上 ○生産年齢人口（15～64歳）56.9%以上 ○高齢人口（65歳以上）28.7%以下

掛川市は、将来に向けて、社会的にも経済的にも環境的にも持続発展していくために、「協働のまちづくり」を推進していきます。「協働のまちづくり」のためには、お互いに支え合い、役立ち合える繋がりづくりが必要です。本格的な人口減少社会が到来するなか、協働のまちづくりと行政運営の効率化を見据え、その変化の中にあっても掛川市を発展させていくため、2040年に人口を12万人と設定し、様々な取り組みを進めた成果として、2025年における目標人口を115,000人とします。



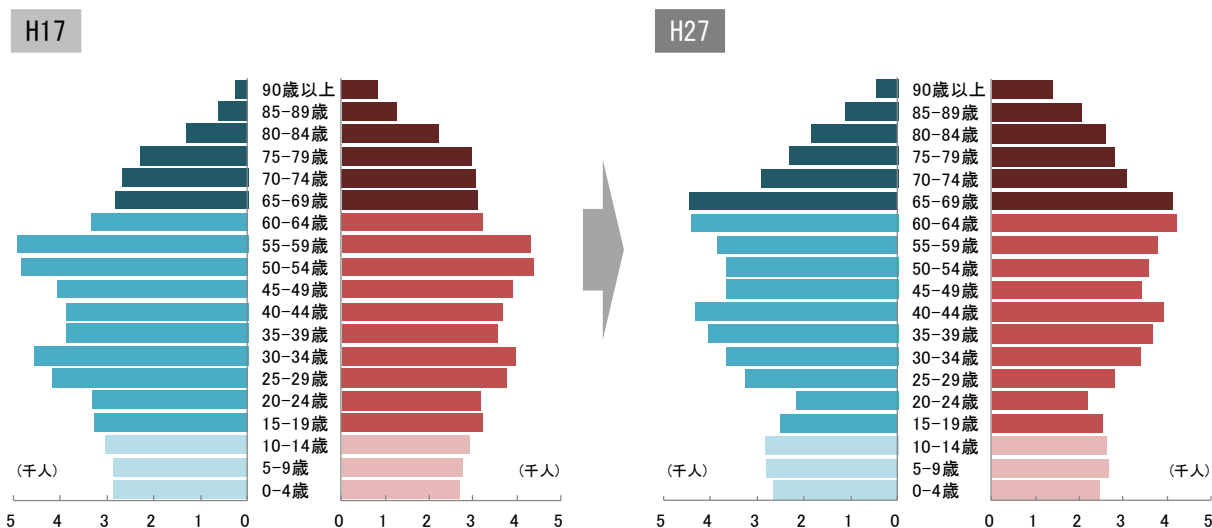
■年齢3区分別人口の推移

資料：掛川市地域創生総合戦略

③ 年齢別人口

人口ピラミッドをみると、平成 17 年時点で多かった 50 歳台が年齢を重ね、平成 27 年時点では 60 歳台が最も多くなっています。また、60 歳代の子ども世代と考えられる 35～44 歳も他の年齢層と比較して多くなっています。

一方、平成 27 年は 20～24 歳が他の年齢層と比較し少なく、この年齢層が市外に流出していることが想定されます。さらに 0～4 歳についても平成 27 年は平成 17 年より減少しています。

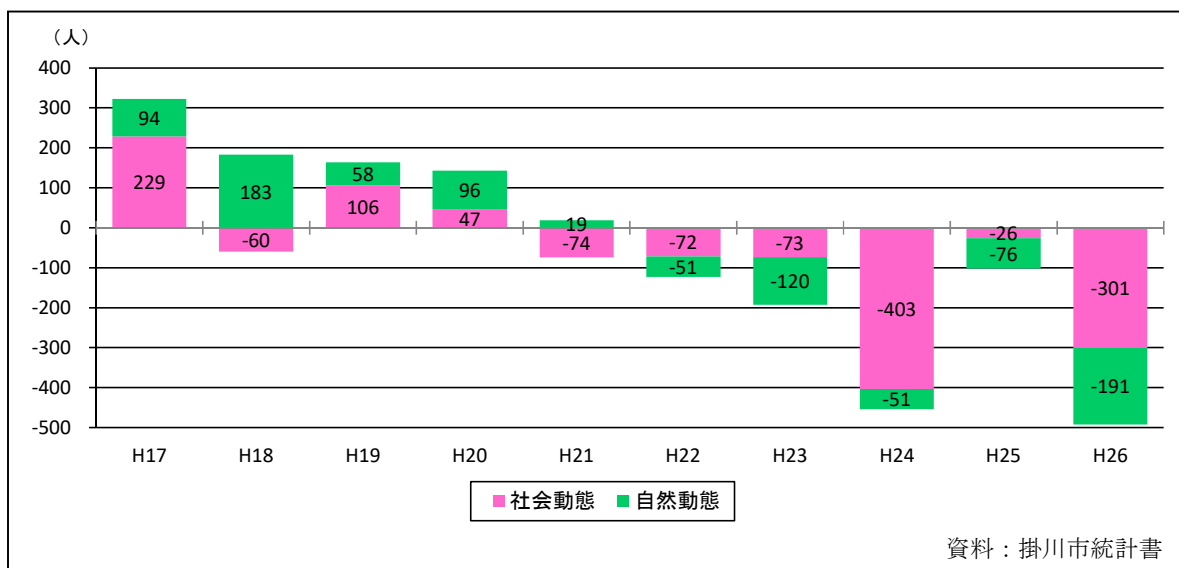


資料：国勢調査（※年齢不詳は含まない）

④ 人口動態

社会動態は増減を繰り返していますが、平成 21 年以降は減少が続いています。特に平成 24 年は約 400 人の減少、平成 26 年は約 300 人の人口流出がみられます。

自然動態は、平成 21 年までは増加していましたが、平成 22 年は年間 50 人以上の減少がみられます。平成 23 年は 120 人、平成 26 年は 191 人の自然減少がみられます。



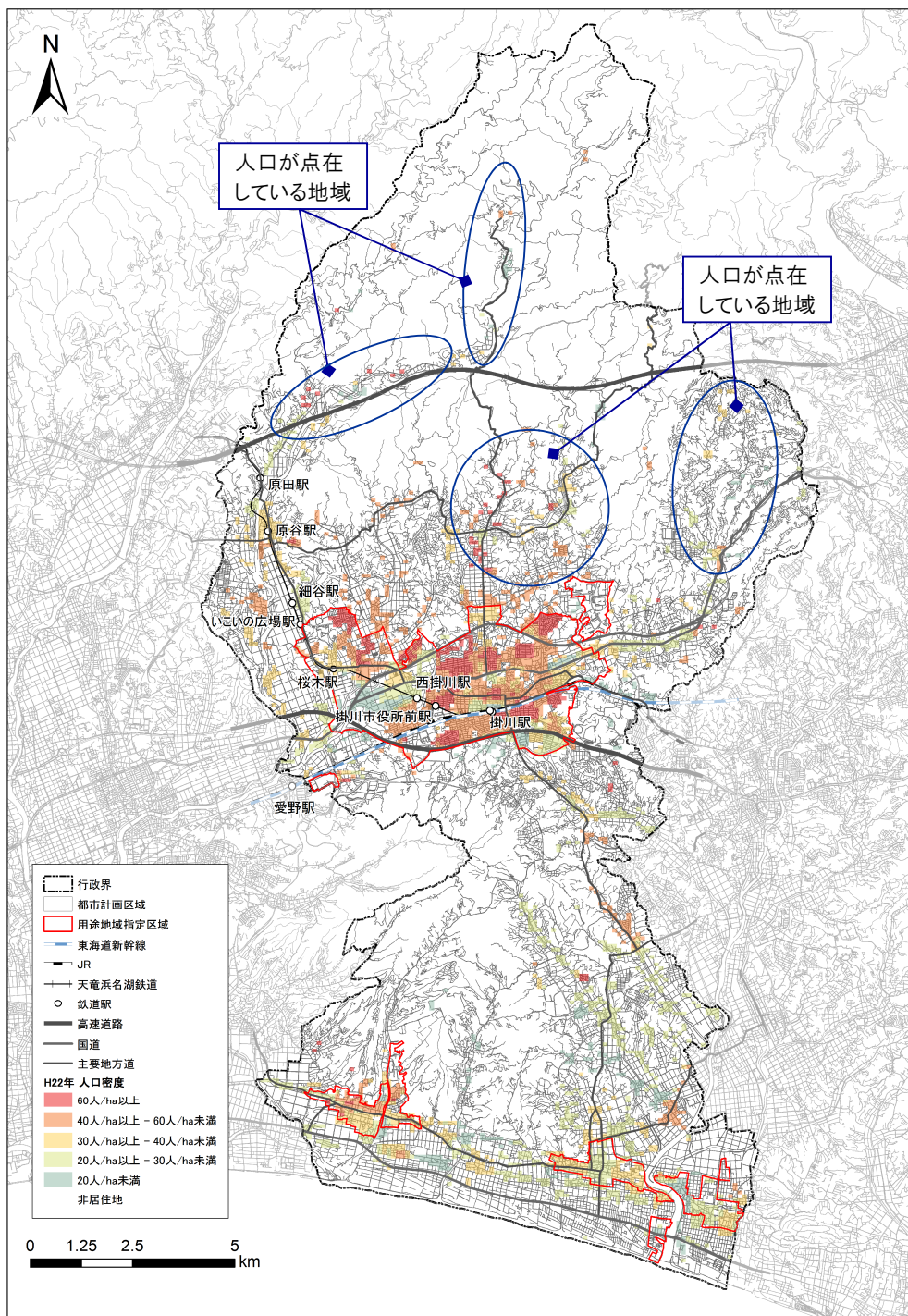
資料：掛川市統計書

■ 社会動態・自然動態の推移

⑤ 人口分布

人口は、掛川駅を中心とした用途地域内に人口集積がみられるほか、大東区域と大須賀区域にもまとまった人口集積がみられます。また、用途地域外では、天竜浜名湖鉄道沿線や大東区域と市中心部を結ぶ道路沿線に集積がみられます。

一方、市北部や東部では道路沿いに人口が点在しています。また、大東区域と大須賀区域を結ぶ道路沿いにも低密度な人口が分布しています。



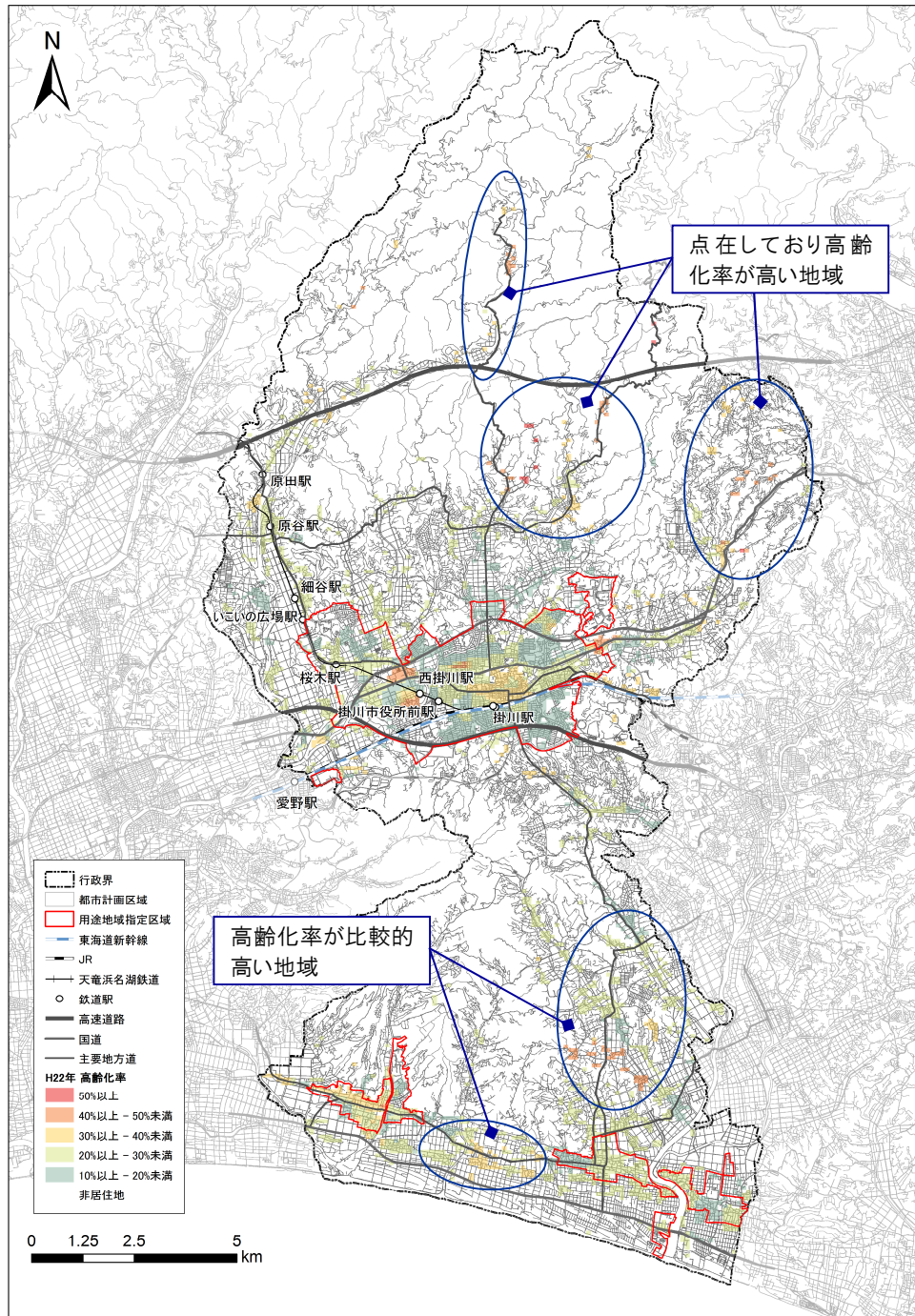
資料：平成 22 年国勢調査

■人口密度分布

⑥ 高齢化率の分布

市中心部の用途地域内の高齢化率は、掛川駅の北側は30%を超えているのに対し、その周辺の外延部は10%～20%と低くなっています。大東区域や大須賀区域の用途地域内は20～30%の地域が分布しています。

一方で、市北部や東部の人口が点在している地域では、高齢化率が高くなっています。また、市南部においても高齢化率が高い地域が分布しています。



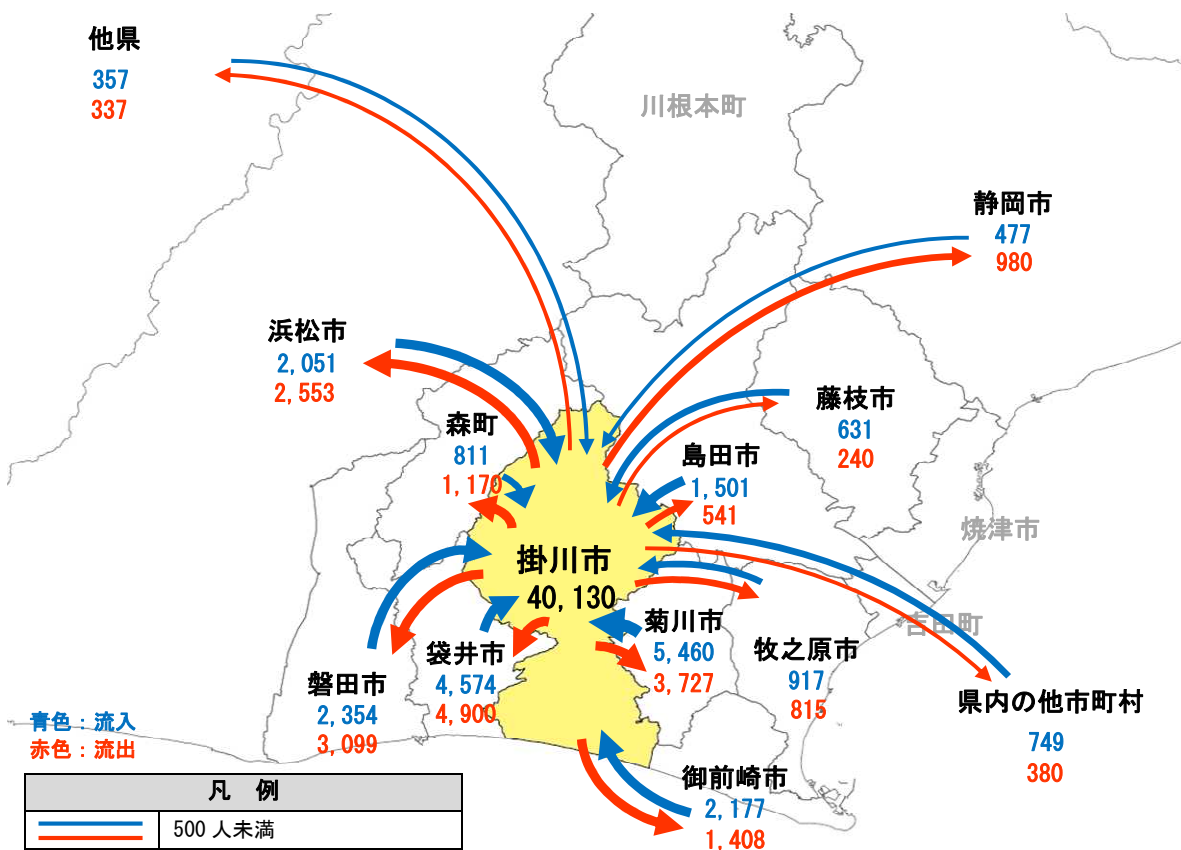
資料：平成 22 年国勢調査

■ 高齢化率の分布

(3) 通勤・通学者の移動状況

① 通勤

通勤目的の都市間を跨ぐ移動については、流入は菊川市が約5,500人と最も多く、次いで袋井市、磐田市、御前崎市、浜松市が多くなっています。一方流出は、袋井市が約5,000人と最も多く、次いで、菊川市、磐田市、浜松市となっています。このうち、袋井市、磐田市、浜松市は流出超過であるのに対し、菊川市は流入超過となっています。



資料：平成22年国勢調査

凡例	
	500人未満
	500人以上1,000人未満
	1,000人以上5,000人未満
	5,000人以上

流入 人数と構成比(降順)		
市町村名	人数	構成比
掛川市	40,130	-
菊川市	5,460	25.2%
袋井市	4,574	21.1%
磐田市	2,354	10.8%
御前崎市	2,177	10.0%
浜松市	2,051	9.5%
島田市	1,501	6.9%
牧之原市	917	4.2%
森町	811	3.7%
県内の他市町村	749	3.5%
藤枝市	631	2.9%
静岡市	477	2.2%
他県	357	1.6%

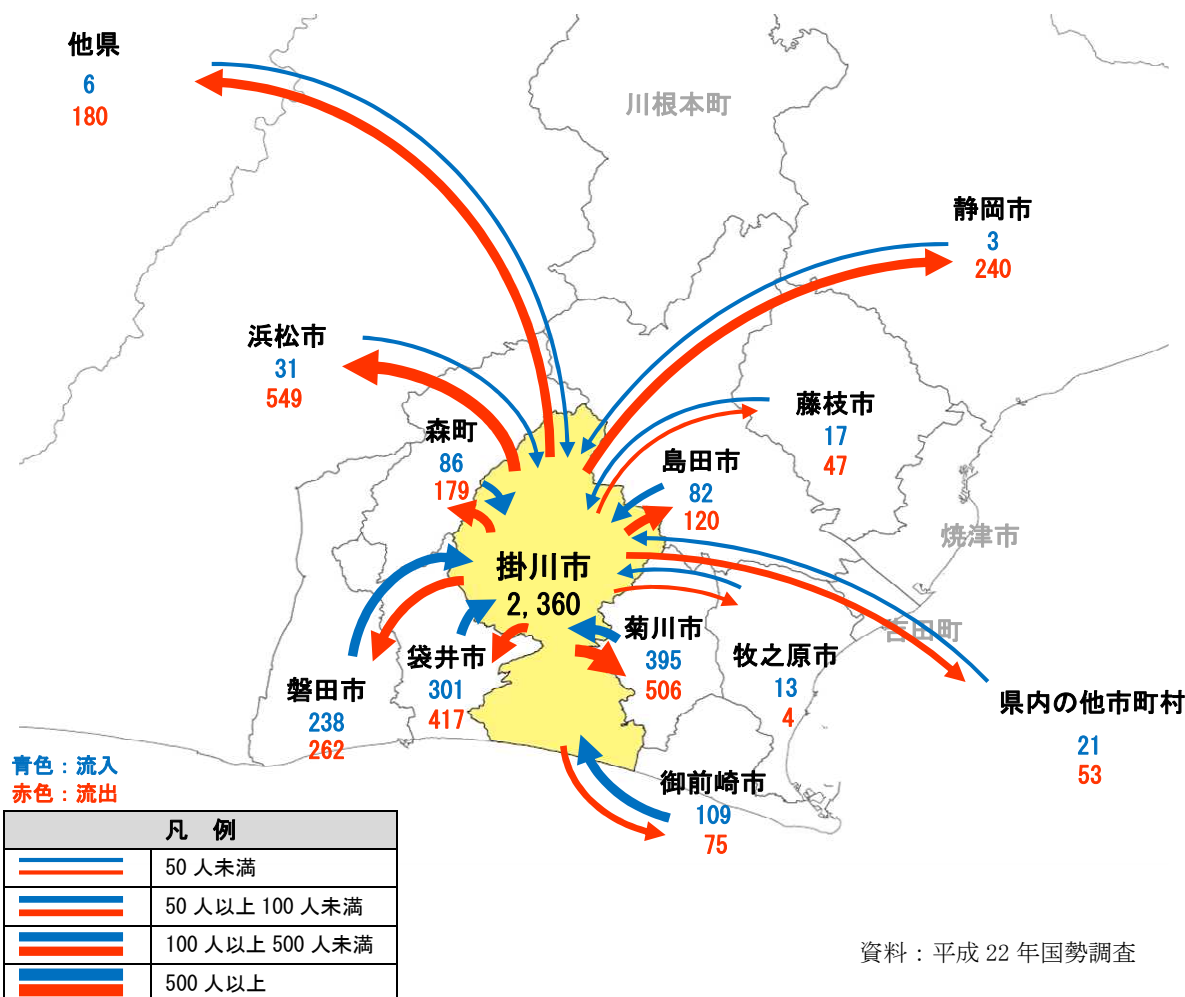
※構成比は、他市町村への流入数の内訳を示す

流出 人数と構成比(降順)		
市町村名	人数	構成比
掛川市	40,130	-
袋井市	4,900	24.7%
菊川市	3,727	18.8%
磐田市	3,099	15.6%
浜松市	2,553	12.9%
御前崎市	1,408	7.1%
森町	1,170	5.9%
静岡市	980	4.9%
牧之原市	815	4.1%
島田市	541	2.7%
県内の他市町村	380	1.9%
他県	337	1.7%
藤枝市	240	1.2%

※構成比は、他市町村からの流出数の内訳を示す

② 通学

通学目的の都市間を跨ぐ移動については、流入は菊川市が最も多く、次いで袋井市、磐田市が多くなっています。流出は浜松市が最も多く、次いで菊川市、袋井市が多くなっています。全体的に、流入より流出の方が多い状況です。



資料：平成 22 年国勢調査

流入 人数と構成比(降順)		
市町村名	人数	構成比
掛川市	2,360	-
菊川市	395	30.5%
袋井市	301	23.2%
磐田市	238	18.4%
御前崎市	109	8.4%
森町	86	6.6%
島田市	82	6.3%
浜松市	31	2.4%
県内の他市町村	21	1.6%
藤枝市	17	1.3%
牧之原市	13	1.0%
他県	6	0.5%
静岡市	3	0.2%

※構成比は、他市町村への流入数の内訳を示す

流出 人数と構成比(降順)		
市町村名	人数	構成比
掛川市	2,360	-
浜松市	549	22.4%
菊川市	506	20.6%
袋井市	417	17.0%
磐田市	262	10.7%
静岡市	240	9.8%
他県	180	7.3%
森町	179	7.3%
島田市	120	4.9%
御前崎市	75	3.1%
県内の他市町村	53	2.2%
藤枝市	47	1.9%
牧之原市	4	0.2%

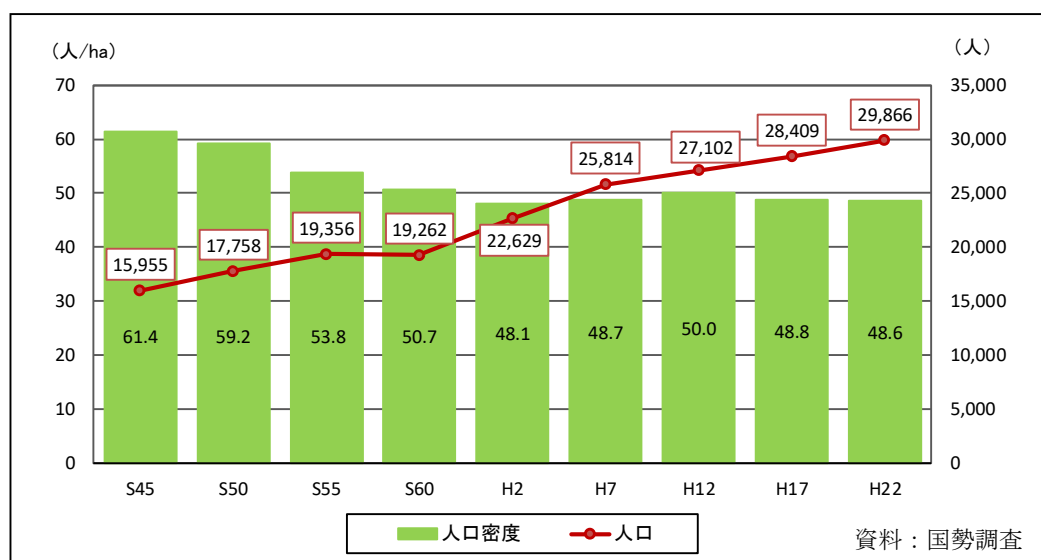
※構成比は、他市町村からの流出数の内訳を示す

(4) 人口集中地区

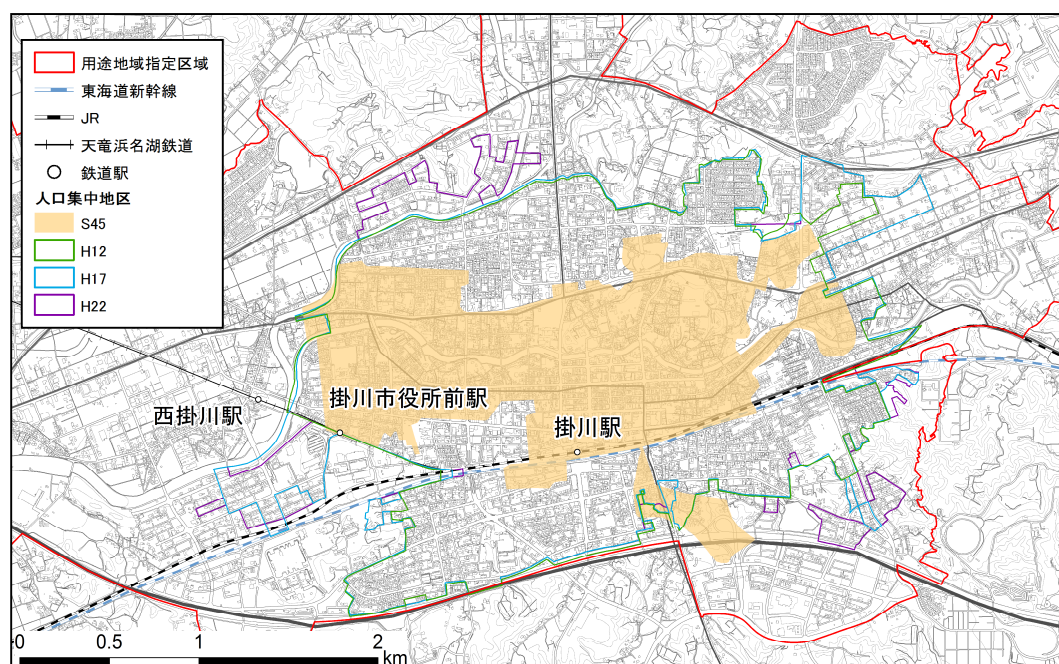
人口集中地区の面積は、年々増加傾向にあり、人口密度は、昭和45年時点では61.4人/haでしたが、平成22年時点では48.6人/haと低密度化が進んでいます。

また、昭和45年から平成22年時点までの人口集中地区の分布状況を見ると、昭和45年時点での人口集中地区から、外側へと徐々に拡大しています。

	S45	S50	S55	S60	H2	H7	H12	H17	H22
人口(人)	15,955	17,758	19,356	19,262	22,629	25,814	27,102	28,409	29,866
面積(ha)	260	300	360	380	470	530	542	582	615
人口密度(人/ha)	61.4	59.2	53.8	50.7	48.1	48.7	50.0	48.8	48.6



■人口集中地区の人口および人口密度の推移



■人口集中地区の分布図

(5) 産業動向

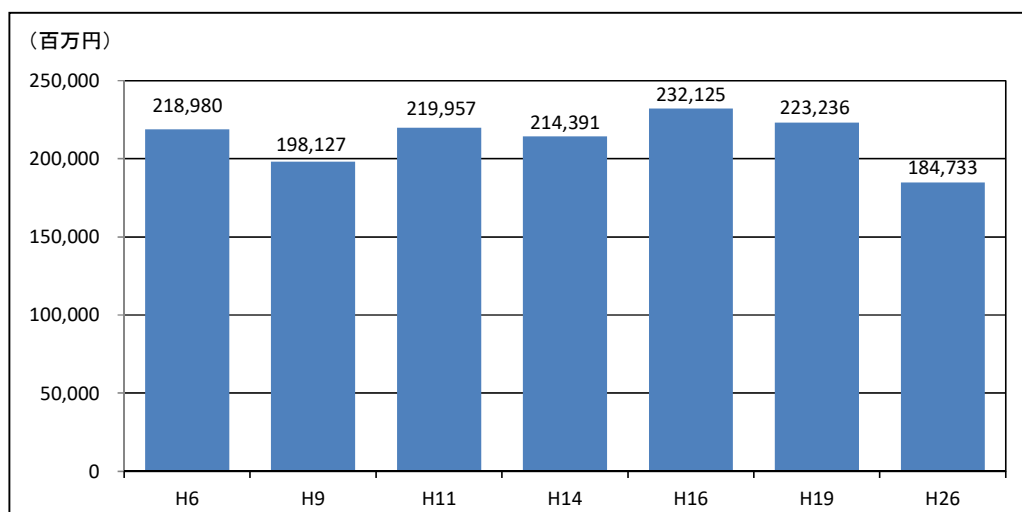
① 年間商品販売額の推移

年間商品販売額は平成6年から平成16年まで緩やかな増加傾向を示していましたが、平成16年以降は減少傾向を示しています。

また、周辺5都市（掛川市、菊川市、袋井市、森町、御前崎市）の平成26年の年間商品販売額の割合をみると、掛川市と袋井市の割合はほぼ同じとなっています。

(百万円)	H6	H9	H11	H14	H16	H19	H26
掛川市	218,980	198,127	219,957	214,391	232,125	223,236	184,733
菊川市	60,631	66,129	64,581	65,785	63,395	77,358	61,054
袋井市	200,297	205,292	250,707	185,634	220,961	228,580	244,259
森町	16,087	14,999	15,331	13,714	21,327	21,427	12,907
御前崎市	44,793	45,327	46,445	44,921	42,807	39,705	34,695

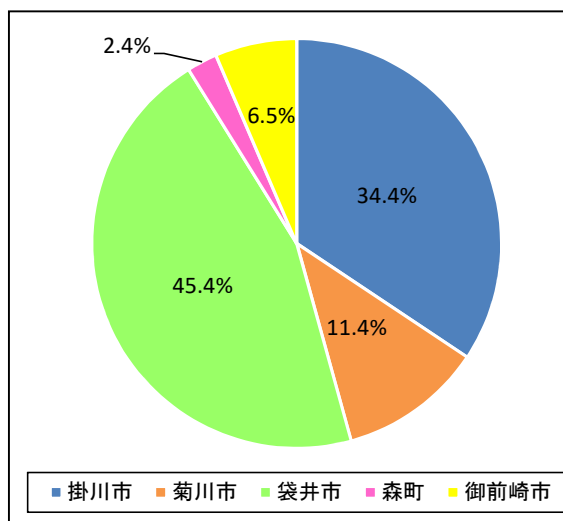
※平成26年調査は、平成19年調査と調査対象が異なるため、同一調査として経年的な比較はできない
資料：地域経済分析システム（RESAS）



■ 年間商品販売額の推移

【H26の周辺5都市の年間商品販売額の割合】

都市	H26の年間商品販売額(百万円)	構成比
掛川市	184,733	34.4%
菊川市	61,054	11.4%
袋井市	244,259	45.4%
森町	12,907	2.4%
御前崎市	34,695	6.5%

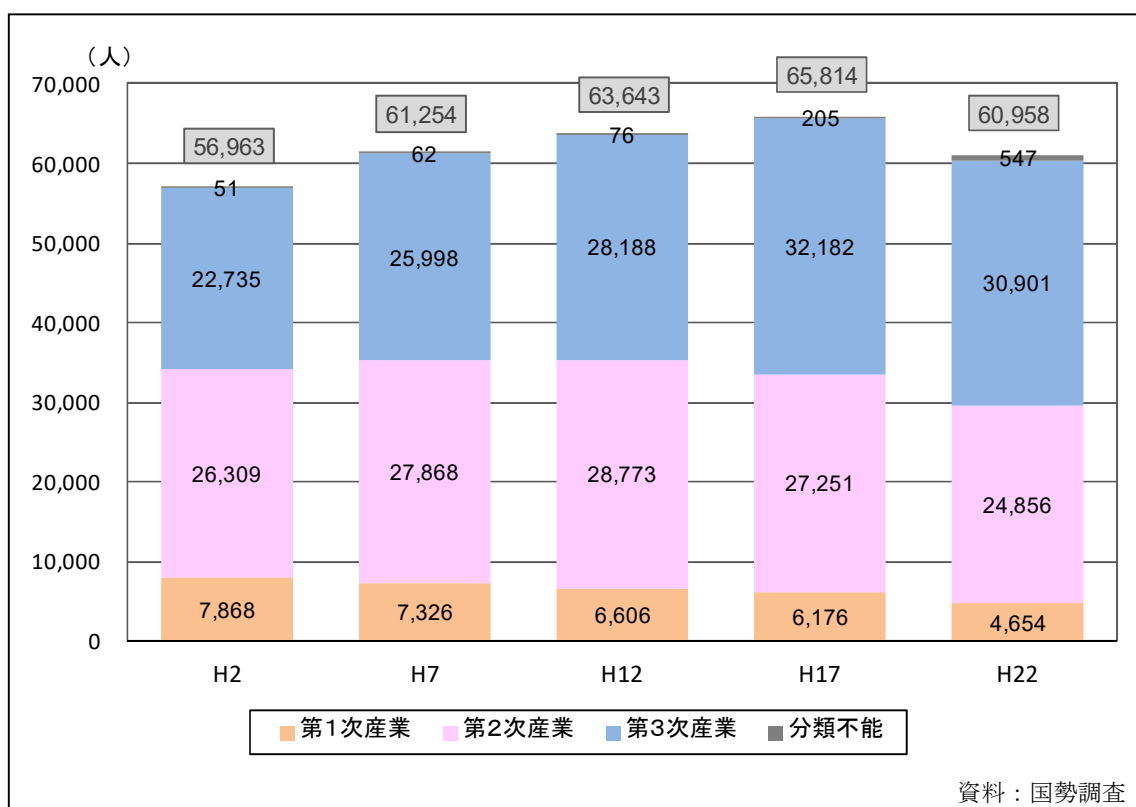


② 産業3分類別就業者数の推移

第1次産業は一貫して減少を続けており、就業者数は、平成2年の約8,000人から平成22年の約4,500人まで半数近く減少しています。また、第2次産業の就業者数は平成12年をピークに減少に転じており、第3次産業は、平成17年をピークに減少に転じています。

なお、平成12年までは、第3次産業の就業者数より第2次産業の就業者数が多かったのですが、平成17年以降は、第3次産業の就業者数が多くなっています。

(人)	第1次産業	第2次産業	第3次産業	分類不能	合計
H2	7,868	26,309	22,735	51	56,963
H7	7,326	27,868	25,998	62	61,254
H12	6,606	28,773	28,188	76	63,643
H17	6,176	27,251	32,182	205	65,814
H22	4,654	24,856	30,901	547	60,958



■ 産業3分類別就業者数の推移

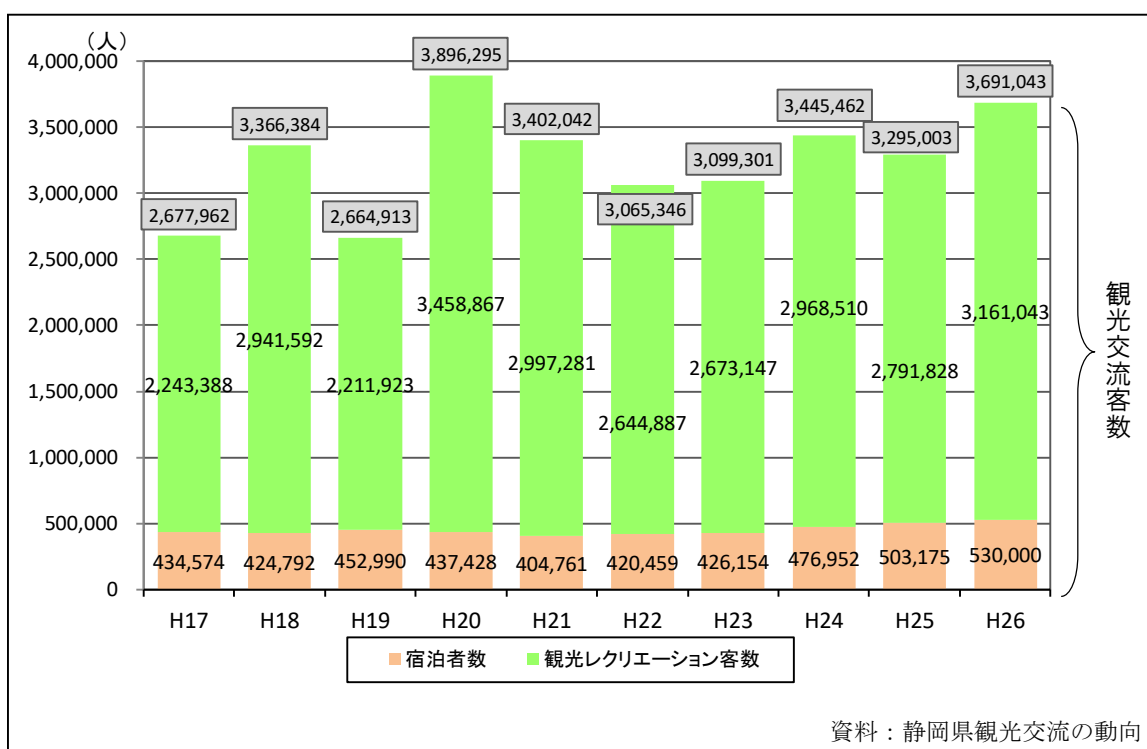
(6) 観光動向

① 年間観光交流客数の推移

宿泊者数と観光レクリエーション客数の合計値である観光交流客数は、平成 20 年をピークに減少傾向にありましたが、平成 23 年頃から増加傾向となっており、平成 26 年は、ピークであった平成 20 年に次ぐ観光交流客数となっています。

なお、掛川市中心部の主要な観光施設では、掛川花鳥園や掛川城となっており、掛川城は年間約 11 万人の来場者数があります。

周辺 5 都市（掛川市、菊川市、袋井市、森町、御前崎市）の平成 17 年から平成 26 年の観光交流客数の伸び率をみると、掛川市は 37.8% となっており、5 都市の中で最も高くなっています。なお、平成 26 年時点の 5 都市の観光交流客数の割合では、袋井市と同程度となっています。

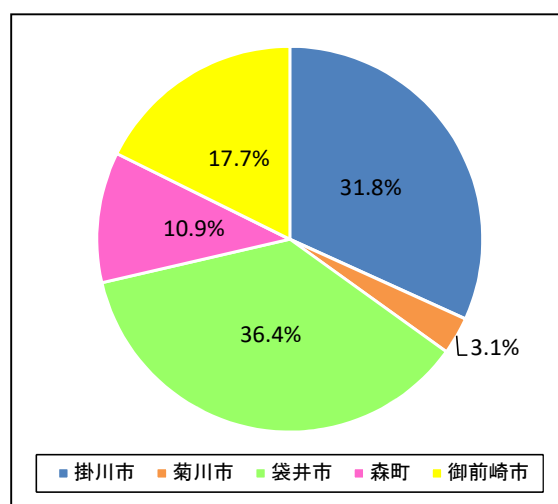


■ 年間観光交流客数の推移

【H17 と H26 の 5 都市の観光交流客数とその伸び率】

	観光交流客数		伸び率 (H17→H26)
	H17	H26	
掛川市	2,677,962	3,691,043	37.8%
菊川市	286,479	364,659	27.3%
袋井市	4,173,429	4,232,394	1.4%
森町	1,009,903	1,270,899	25.8%
御前崎市	2,389,457	2,053,408	-14.1%

【H26 の 5 都市の観光交流客数の割合】



(7) 自動車保有・運転免許返納状況

① 自動車保有状況

掛川市の自動車保有台数の推移をみると、平成24年から平成27年の伸び率は+2.1%となっており、周辺の都市の中で最も高くなっています。

■自動車保有台数の推移

地域・市町名	自動車台数(台)				24年→27年	
	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	増減数(台)	増減率(%)
掛川市	102,227	102,708	103,164	104,390	2,163	2.1%
袋井市	75,029	75,460	75,648	76,174	1,145	1.5%
御前崎市	32,926	32,935	32,892	32,579	▲347	-1.1%
菊川市	42,964	42,727	43,535	43,330	366	0.9%
森町	17,973	17,997	18,045	17,910	▲63	-0.4%

※市町別の台数には大型特殊自動車は含まれていない。

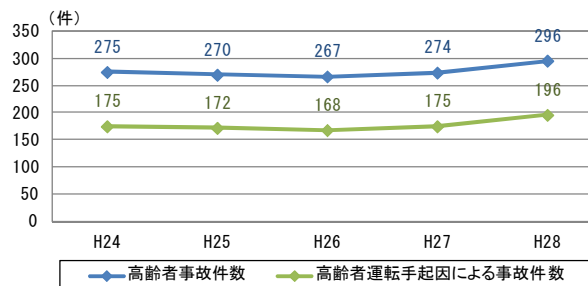
資料：静岡県HP(統計センターしずおか)

② 高齢者の事故件数

市内の高齢者の人身事故件数は、平成26年以降増加傾向にあり、平成28年時点では、296件となっています。また、高齢者の運転に起因する事故も増加しており、平成28年時点では196件となっています。

■高齢者の事故件数の推移

年	高齢者人身事故		高齢者運転手起因事故	
	事故件数	死者数	事故件数	死者数
H24	275	6	175	2
H25	270	7	172	2
H26	267	3	168	2
H27	274	4	175	3
H28	296	5	196	2



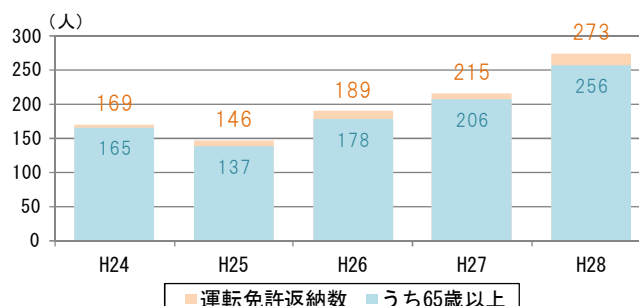
資料：掛川市

③ 運転免許返納状況

平成25年以降、運転免許返納者数は増加傾向にあり、平成28年時点では年間273人が免許を返納しています。その中でほぼ全て(95%程度)が、65歳以上の高齢者となっています。

■自動車保有台数の推移

	運転免許返納数	65歳以上返納数	65歳以上の割合
H24	169人	165人	97.6%
H25	146人	137人	93.8%
H26	189人	178人	94.2%
H27	215人	206人	95.8%
H28	273人	256人	93.8%

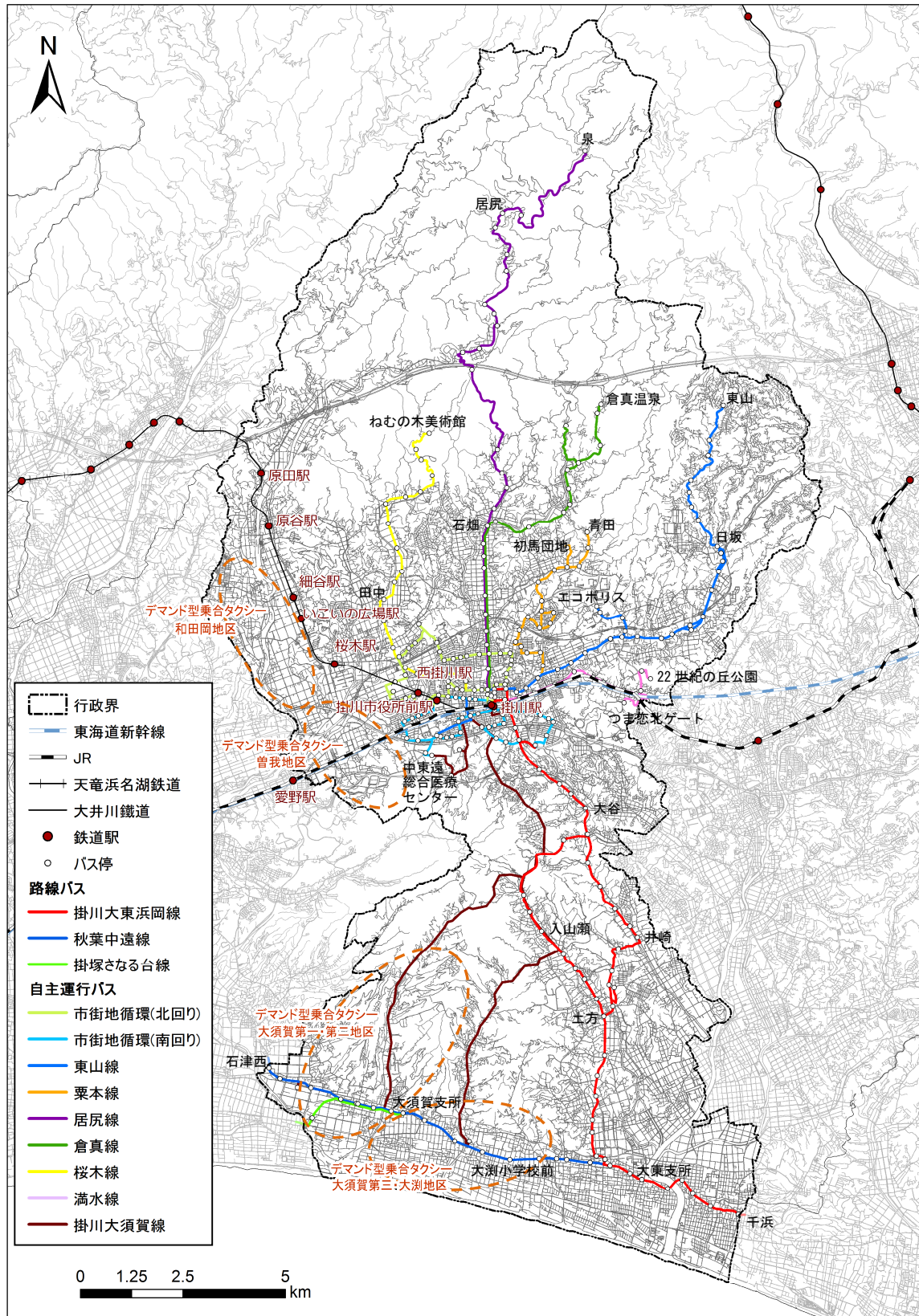


資料：掛川市

4. 地域公共交通の現況

(1) 掛川市内の公共交通

市内の公共交通は以下のとおりとなっています。



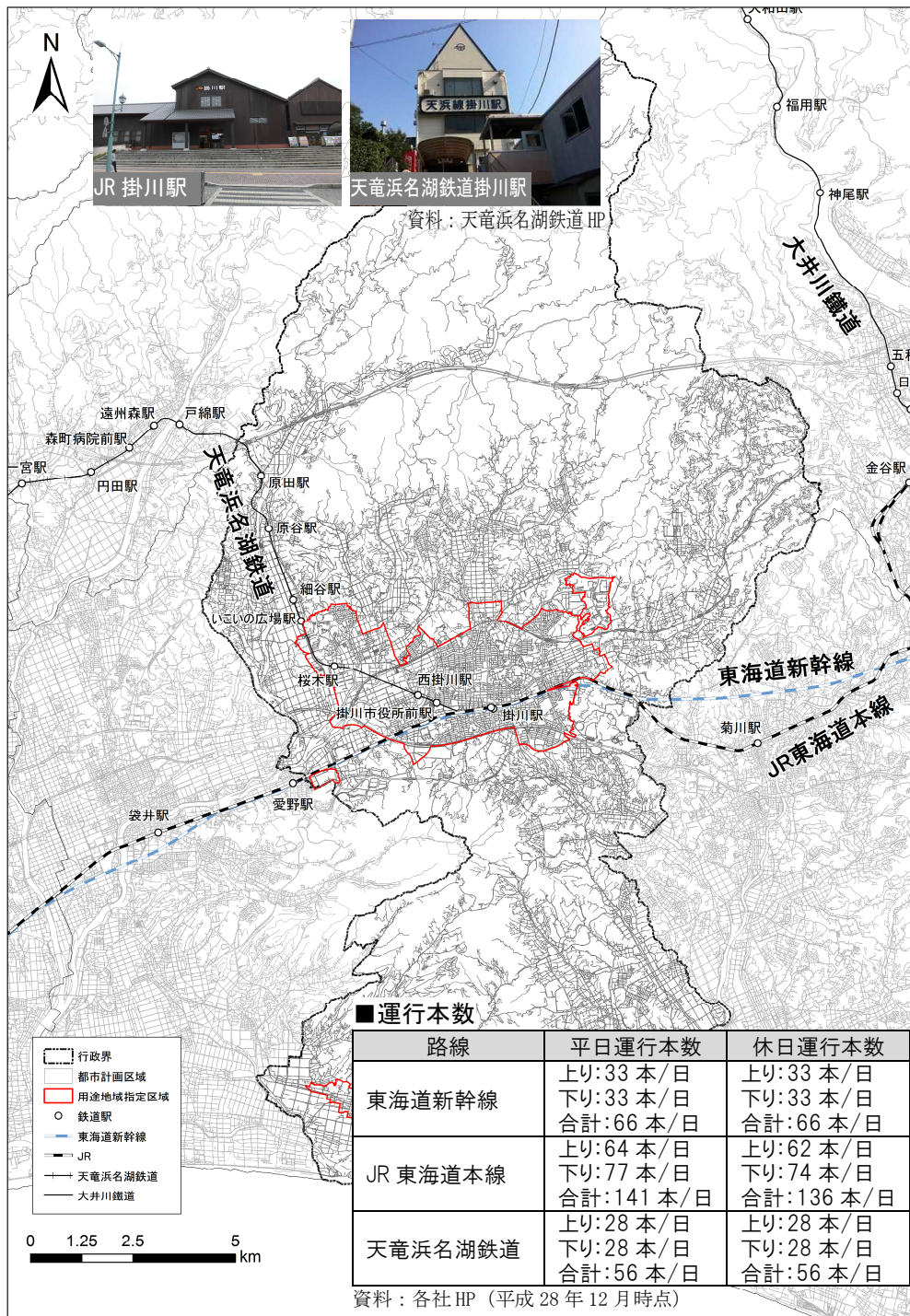
■ 掛川市内の公共交通網図

(2) 鉄道の運行状況

① 掛川市内の鉄道

掛川市内の中心部には掛川駅があり、東海道新幹線、JR 東海道本線が東西に通過しています。また、天竜浜名湖鉄道が掛川駅を起点に森町方面まで伸び、市内には 8 駅が設置されており、現在、西掛川駅と桜木駅間において、新駅の設置が検討されています。

平日の運行本数は、JR 東海道本線が 1 日 141 本運行しており、天竜浜名湖鉄道は 1 日 56 本運行しています。



② 利用者数の推移

鉄道駅の平均乗車人員をみると JR 掛川駅が最も多く平成 26 年度時点の乗車人員は約 11,000 人/日ですが、JR 掛川駅の乗車人員は年々減少傾向にあります。一方、JR 愛野駅の乗車人員は年々増加傾向にあり、平成 26 年度時点の乗車人員は約 2,500 人/日となっています。

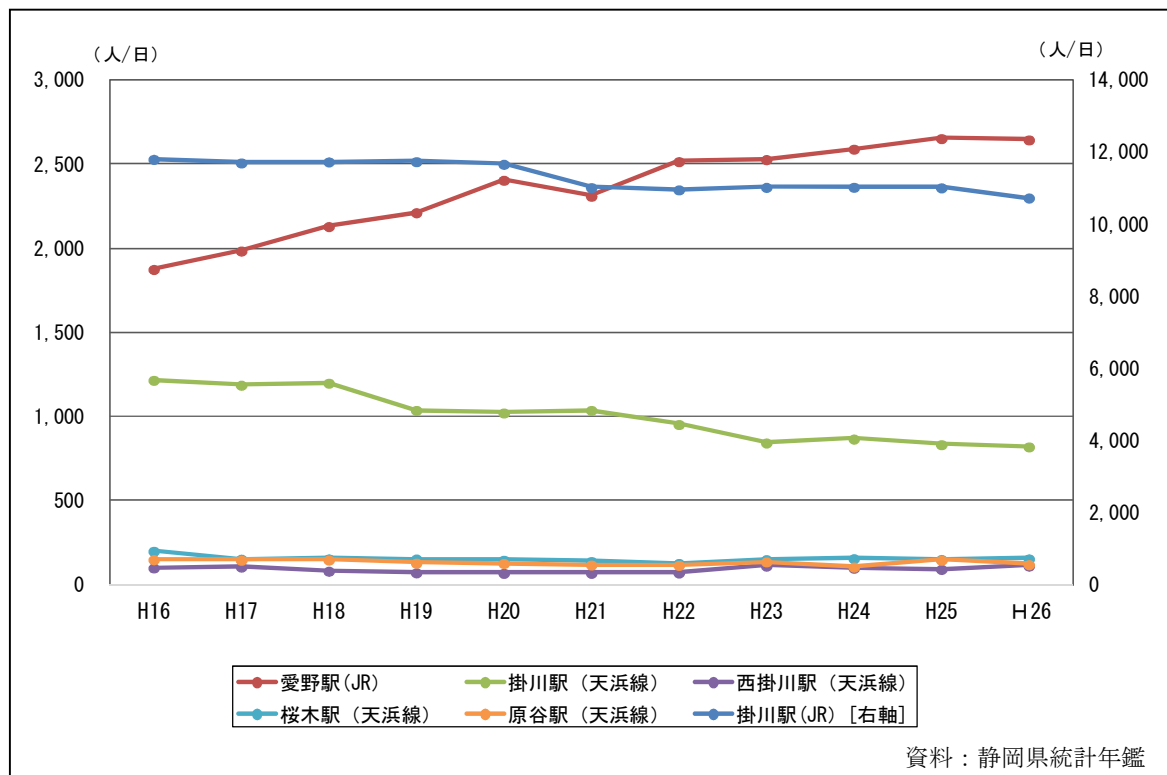
天竜浜名湖鉄道は、最も多い掛川駅で約 820 人/日となっており、減少が続いています。桜木駅は利用者が横ばい傾向であるのに対し、掛川市役所前駅や西掛川駅では近年利用者が微増傾向になっています。

■ 平均乗車人員の推移

(人/日)

		H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
JR	掛川駅	11,809	11,709	11,738	11,744	11,670	11,025	10,961	11,030	11,033	11,019	10,736
	愛野駅	1,876	1,985	2,131	2,213	2,406	2,311	2,517	2,529	2,591	2,654	2,646
天竜浜名湖鉄道	掛川駅	1,217	1,187	1,200	1,038	1,022	1,038	954	844	867	834	821
	掛川市役所前駅	113	112	94	85	85	86	78	74	83	81	94
	西掛川駅	101	106	82	72	69	70	72	112	99	93	112
	桜木駅	200	153	155	154	147	139	127	150	156	151	155
	いこいの広場駅	56	57	75	74	76	90	81	58	79	58	65
	細谷駅	76	75	57	50	58	59	63	52	36	36	38
	原谷駅	150	147	148	130	127	119	117	137	106	147	121
	原田駅	46	37	44	39	34	22	22	60	51	40	26

資料：静岡県統計年鑑



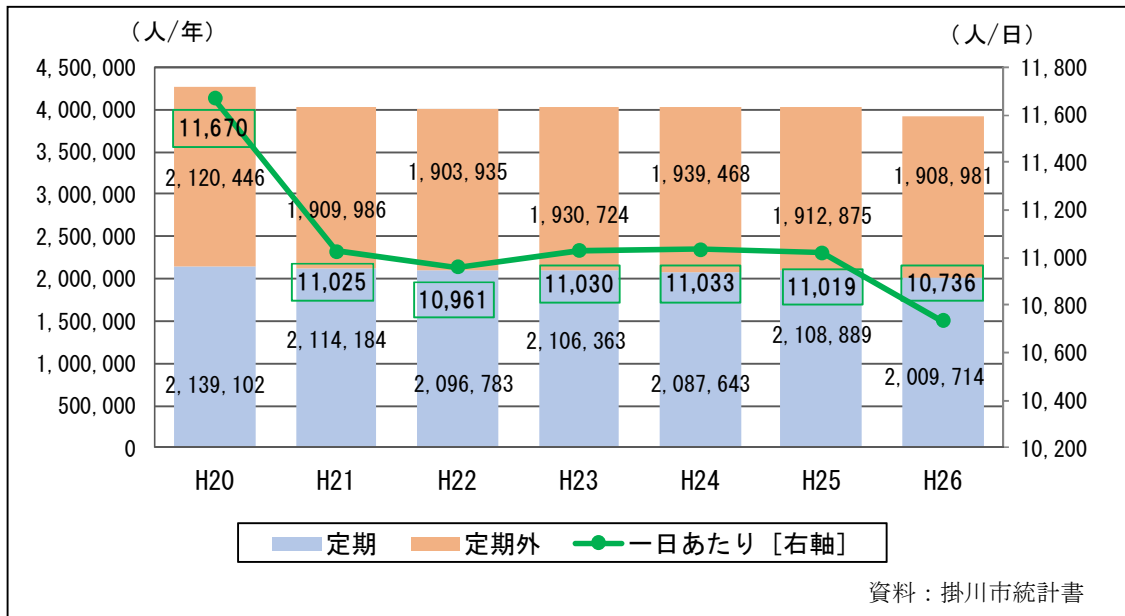
資料：静岡県統計年鑑

■ 鉄道駅の乗車人員の推移 (100 人/日以上) (人/日)

③ 定期・定期外の利用者数

JR掛川駅の定期・定期外の乗車人員は概ね半数程度であり、平成26年時点の割合は定期51.3%、定期外48.7%とわずかに定期の利用者が多くなっています。

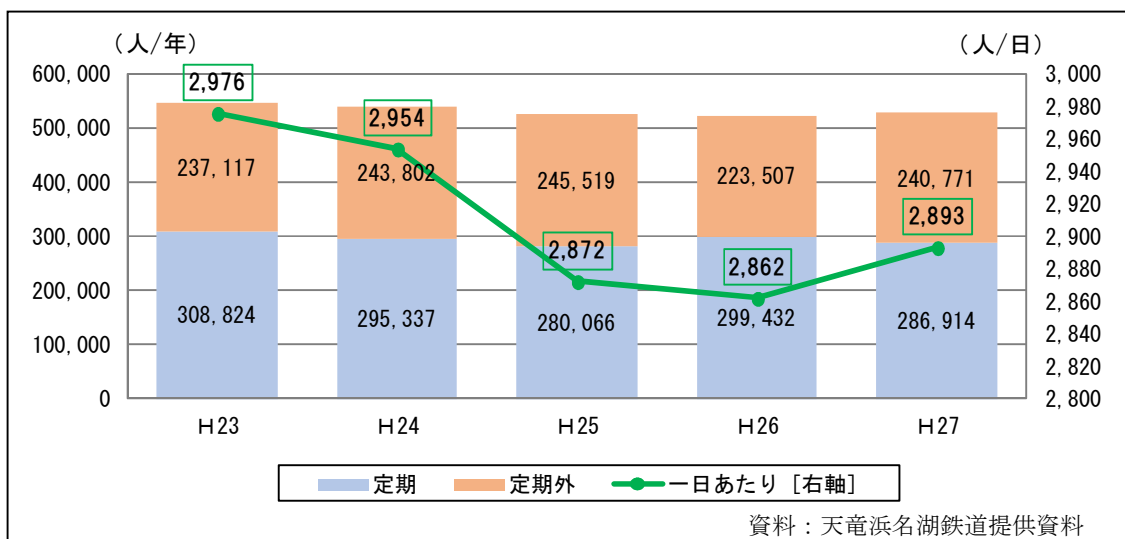
定期・定期外ともに乗車人員は減少傾向にあります。平成20年から平成26年までの推移をみると、定期外がより減少幅が大きくなっています。



■ JR掛川駅の定期・定期外別の乗車人員の推移

天竜浜名湖鉄道は、定期外と比較し定期の乗車人員がわずかに多く、平成27年時点で定期54.4%、定期外45.6%となっています。

また、平成26年から平成27年はわずかに乗車人員が増加していますが、これは定期外の乗車人員が伸びていることが要因です。



■ 天竜浜名湖鉄道の定期・定期外別の乗車人員の推移（掛川市内の駅）

(3) 民間路線バスの運行状況

① 路線概要

交通事業者が運行する路線バスは市内に3路線あり、主に市南部を運行しています。

しずてつジャストラインは、中東遠総合医療センターと掛川駅から大東支所を経由し、御前崎市の浜岡営業所までの「掛川大東浜岡線」を運行しています。秋葉バスサービスは、大東支所から大須賀区域、袋井駅を経由し遠州森町まで至る「秋葉中遠線」を運行しています。遠州鉄道は横須賀車庫前バス停から西方面に袋井市と磐田市を経由し浜松駅まで至る「掛塚さなる台線」を運行しています。

平日の往復運行本数は、掛川大東浜岡線が57本/日、秋葉中遠線の袋井駅～横須賀車庫前間が68本/日、横須賀車庫前～大東支所間が21本/日、掛塚さなる台線が17本/日となっています。

なお、平成22年までは、掛川駅から中地域・大東地域を通過し、横須賀地域まで至る「掛川中横須賀線」が運行されていましたが、利用者数の減少により廃止されました。

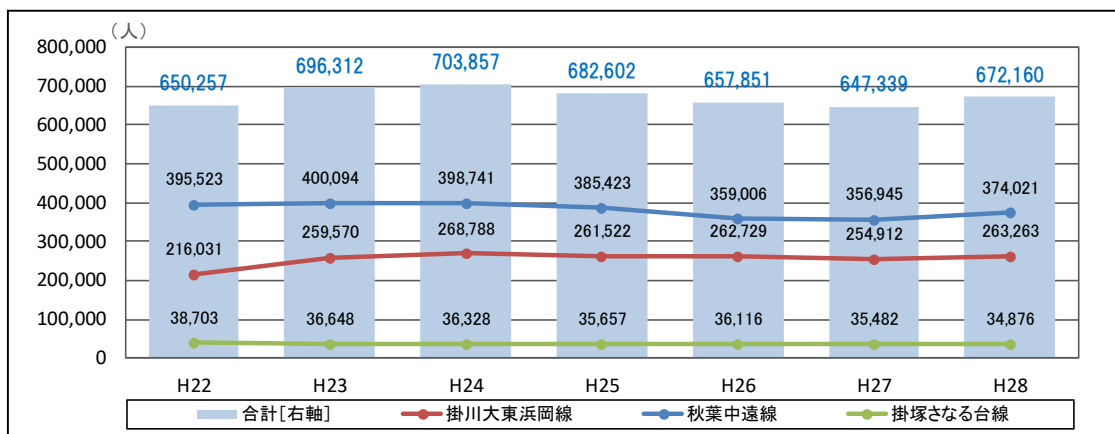
■ 路線概要

路線	事業者	平日往復運行本数	休日往復運行本数	運賃体系
掛川大東浜岡線	しずてつ ジャストライン	57本/日	40本/日	対キロ運賃制
掛川東高線		6本/日	—	
秋葉中遠線	秋葉バス サービス	(袋井駅～横須賀車庫前) 68本/日	(袋井駅～横須賀車庫前) 41本/日	対キロ運賃制
		(横須賀車庫前～大東支所) 21本/日	(横須賀車庫前～大東支所) 17本/日	
掛塚さなる台線	遠州鉄道	17本/日	15本/日	対キロ運賃制

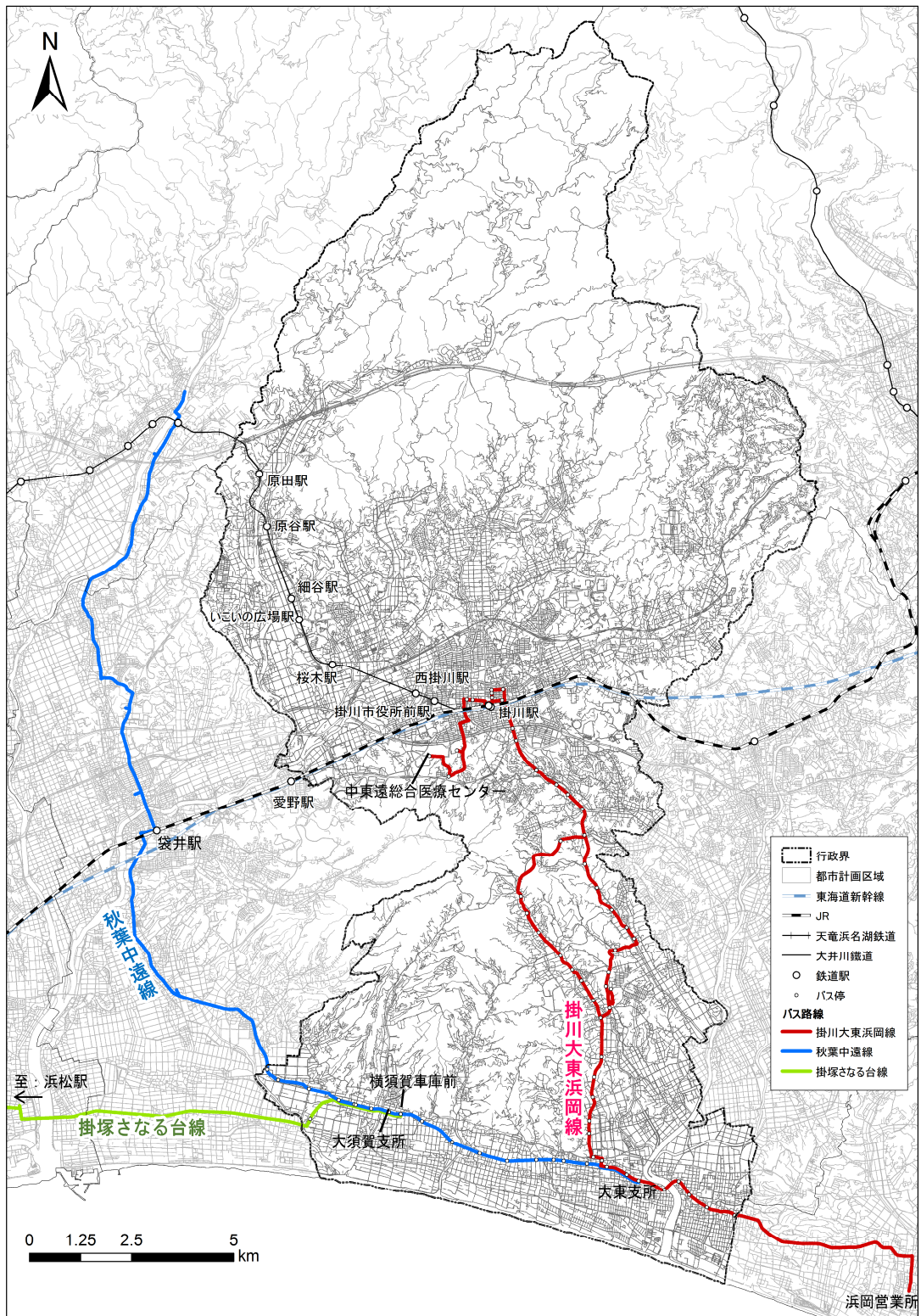
② 利用者数の推移

3路線の中では、「秋葉中遠線」の利用者数が最も多く、平成28年時点では、年間約374,000人となっています。次いで、「掛川大東浜岡線」が年間約263,000人となっています。「秋葉中遠線」は路線の合理化により、平成28年10月1日から下睡の杜線と統合したため、平成28年のみ、下睡の杜線の利用者数が足されています。

比較可能な平成24年から平成27年の経年変化をみると、合計では平成24年以降減少が続いており、減少率は、「合計」が8.0%、「掛川大東浜岡線」が5.2%、「秋葉中遠線」が10.5%、「掛塚さなる台線」は2.3%となっています。一方、「掛川大東浜岡線」は平成28年は平成27年と比較し、微増しています。



■ 民間路線バスの利用者数の推移



■ 民間路線バスの路線図

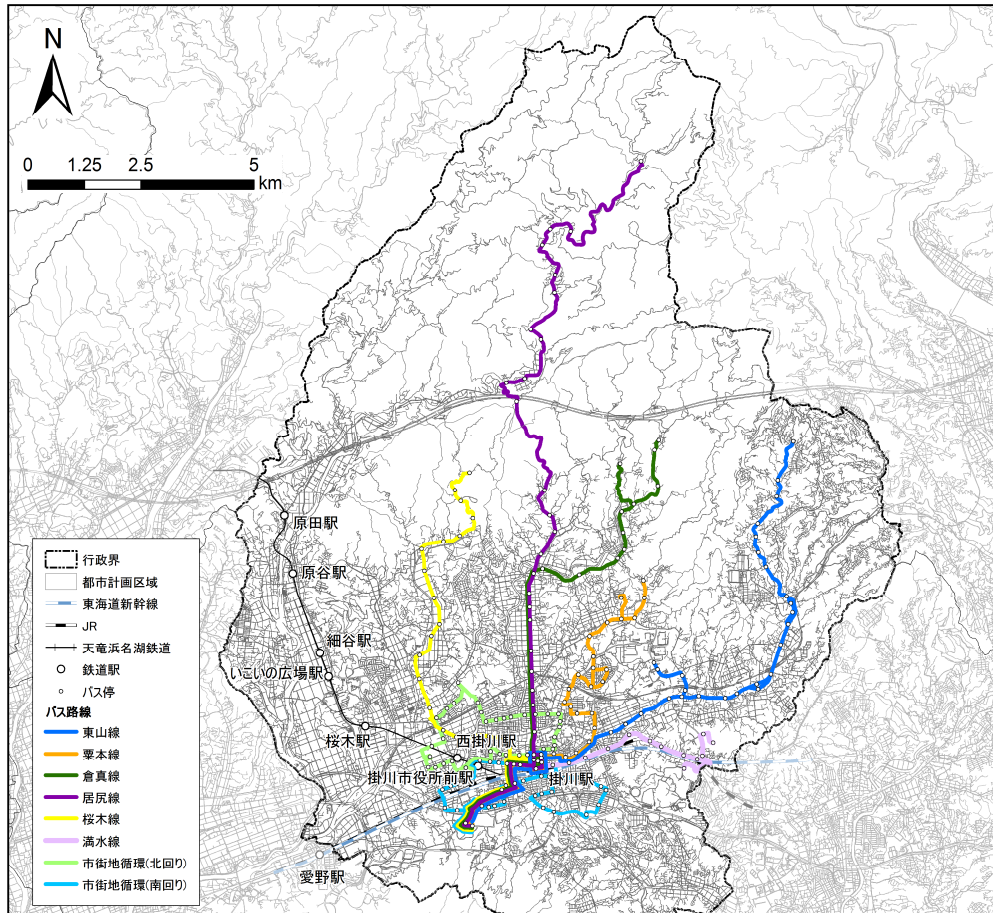
(4) 自主運行バスの運行状況

① 路線概要

自主運行バスは、8路線が市の中心部および市北部を運行しています。

市街地循環線は北回りと南回りがあり、平日の運行本数はそれぞれ17本/日となっています。その他、東山線、粟本線、居尻線、倉真線、桜木線、満水線は掛川駅を起点に各方面に運行しており、平日の運行本数は往復で10本～20本程度、休日もほぼ同程度の本数が運行されています。

運賃は1乗車あたり市街地循環線は100円、その他の路線は200円～300円となっています。また、東山線、粟本線、居尻線、桜木線は、小中学生の通学に利用されています。



■ 自主運行バスの路線図

■ 路線概要

路線	運行本数		運賃体系	通学利用
	平日	休日		
市街地循環線北回り	17本/日	17本/日	協議運賃制	—
市街地循環線南回り	17本/日	17本/日	1乗車100円	—
東山線	16本/日	14本/日	協議運賃制 1乗車200円～ 300円	小学20人、中学10人
粟本線	21本/日	18本/日		小学49人
居尻線	16本/日	12本/日		小学14人、中学7人
倉真線	11本/日	12本/日		—
桜木線	12本/日	10本/日		小学2人
満水線	8本/日	10本/日	協議運賃制 1乗車200円	—

※通学利用は平成28年度の通学定期券執行状況より集計

② 利用者数の推移

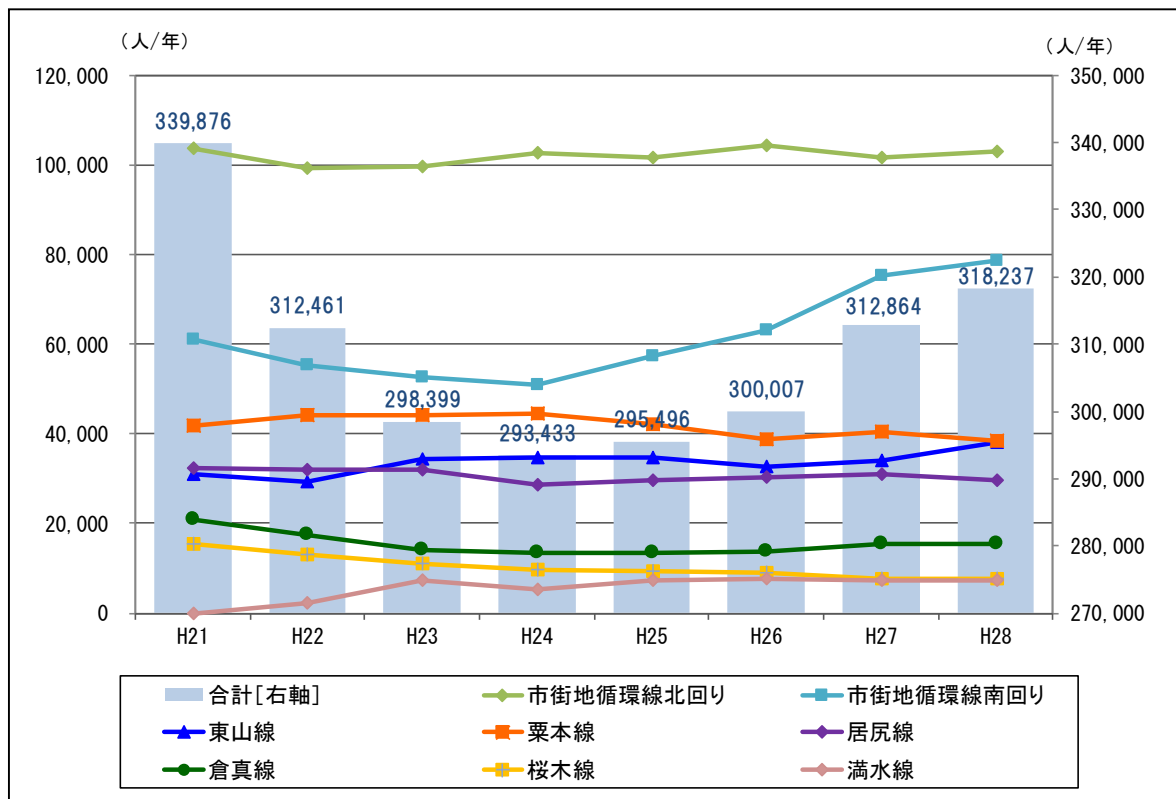
平成 21 年以降の利用者数の推移をみると、平成 24 年までは東循環線や西循環線が廃止されたことも影響し、合計の利用者数は減少していましたが、平成 24 年度以降は年々利用者数が増えています。これは主に市街地循環線南回りの利用者が増加していることが要因です。

その他の路線は、東山線、倉真線は微増傾向を示しており、居尻線、満水線はほぼ横ばい傾向を示しています。一方、栗本線は平成 24 年以降、減少傾向を示しており、桜木線は平成 21 年以降、減少が続いています。

■ 自主運行バスの利用者数の推移

(人)

路線	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	備考
東山線	31,061	29,226	34,465	34,762	34,589	32,799	34,055	37,985	
栗本線	41,927	44,283	44,029	44,518	42,224	38,921	40,419	38,513	
居尻線	32,210	31,997	31,950	28,656	29,584	30,463	30,999	29,584	
倉真線	20,792	17,359	13,974	13,317	13,479	13,743	15,347	15,314	
桜木線	15,575	12,908	11,025	9,754	9,483	9,118	7,642	7,572	
循環バス北回り	103,704	99,286	99,757	102,663	101,665	104,528	101,622	103,101	
循環バス南回り	61,048	55,458	52,510	51,008	57,308	62,954	75,379	78,821	
掛川中横須賀線	1,748	14,919	-	-	-	-	-	-	H23.3廃止
東循環線	23,175	14,357	-	-	-	-	-	-	H22.10廃止
西循環線	10,384	3,852	-	-	-	-	-	-	H22.10廃止
満水線	-	2,367	7,169	5,254	7,164	7,481	7,401	7,347	H22.11開始
和田岡線	-	941	2,299	2,380	-	-	-	-	H22.11開始、H25.3廃止
菅我線	-	427	1,221	1,121	-	-	-	-	H22.11開始、H25.3廃止
合計	341,624	327,380	298,399	293,433	295,496	300,007	312,864	318,237	



■ 自主運行バスの利用者数の推移

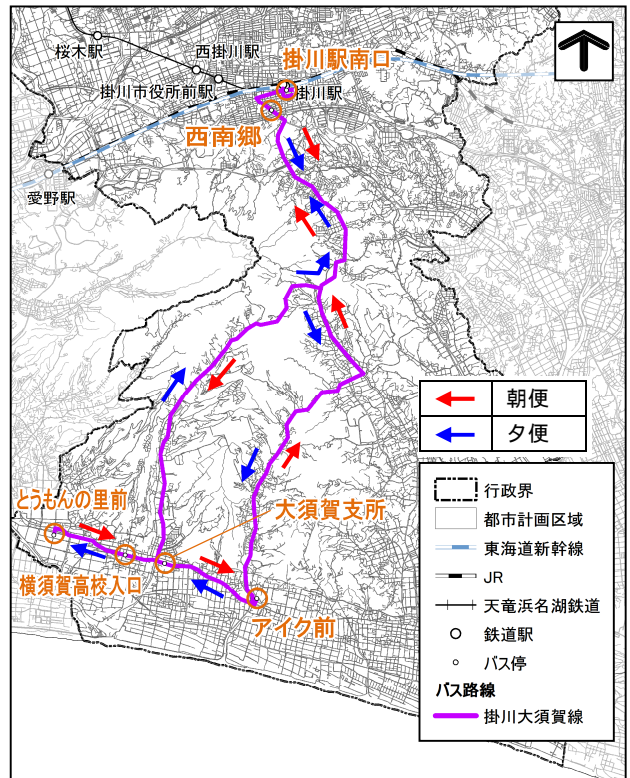
(5) 掛川大須賀線の運行状況

① 路線概要

大須賀地区から掛川駅周辺の高校への通学または、横須賀高校へ通学する高校生を対象に、平成28年4月9日から、平日限定で、大須賀地域とJR掛川駅南口を結ぶ「掛川大須賀線」の実証運行が開始されています。現在の時刻表は以下の通りで、1乗車600円になっています。なお、平成28年8月29日(月)に一部ダイヤ改正が行われました。

大須賀地区から掛川駅方面の高校へ通学					
行き	とうもんの里前	大須賀支所	アイク前	西南郷	掛川駅南口
1便	6:20	6:25	6:30	6:55	7:00
2便	7:00	7:05	7:10	7:35	7:40

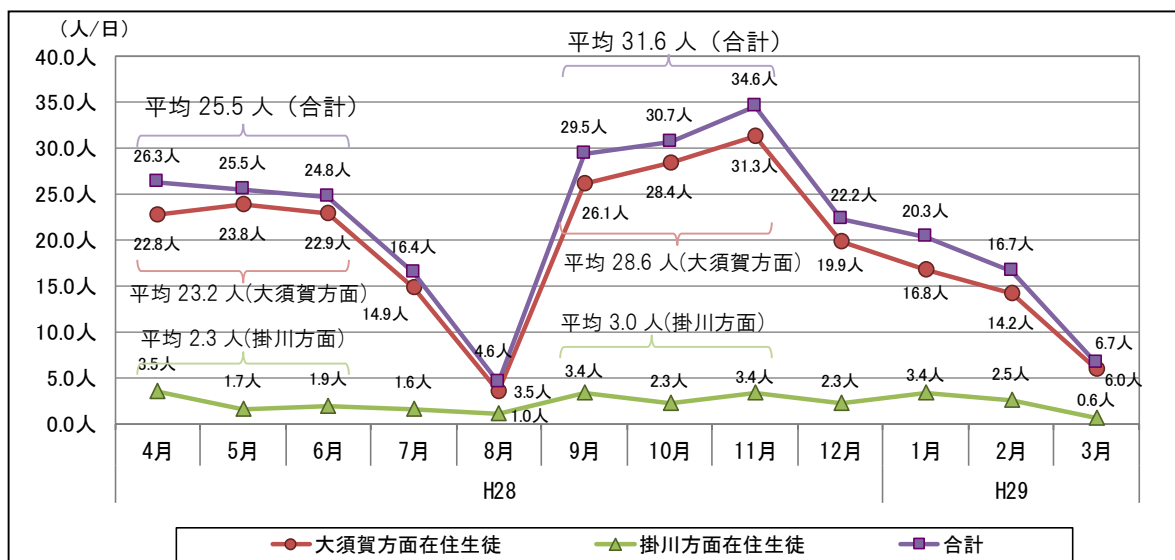
掛川駅から横須賀高校へ通学					
行き	掛川駅南口	横須賀高校入口	帰り	横須賀高校入口	掛川駅南口
3便	7:40	8:10	4便	16:25	17:00
			5便	18:00	18:35
			6便	19:00	19:35



■掛川大須賀線路線図

② 利用状況

平成28年度の年間平均乗車人員は、大須賀方面在住生徒が19.0人/日、掛川方面在住生徒は2.3人/日となっていますが、夏休みや冬休みを含む月は少なくなっています。ダイヤ改正前後の休みを含まない月で比較すると、4月～6月は、平均25.5人であるのに対し、9月～11月は31.6人と増加しています。



■月別平均乗車人員の推移

(6) デマンド型乗合タクシーの運行状況

① 路線概要

市内の4つの地区においてデマンド型乗合タクシーが運行されています。運行は平日のみで、利用にあたっては事前の利用者登録が必要となっています。

和田岡ふれあいタクシーと曾我ふれあいタクシーは、平成25年3月に自主運行バスの曾我線、和田岡線が廃止されたことから、平成25年4月から運行を開始しています。

大須賀第一・第二ふれあいタクシーと大須賀第三・大淵ふれあいタクシーについては、平成24年の4月～7月と9月～12月に実証実験を実施し、平成25年4月から本格運行を開始しています。

いずれの地区においても、掛川駅や中東遠医療センターを含む「街中エリア」が目的地として設定されており、料金はエリアに応じて、タクシー料金の概ね4分の1に設定されています。

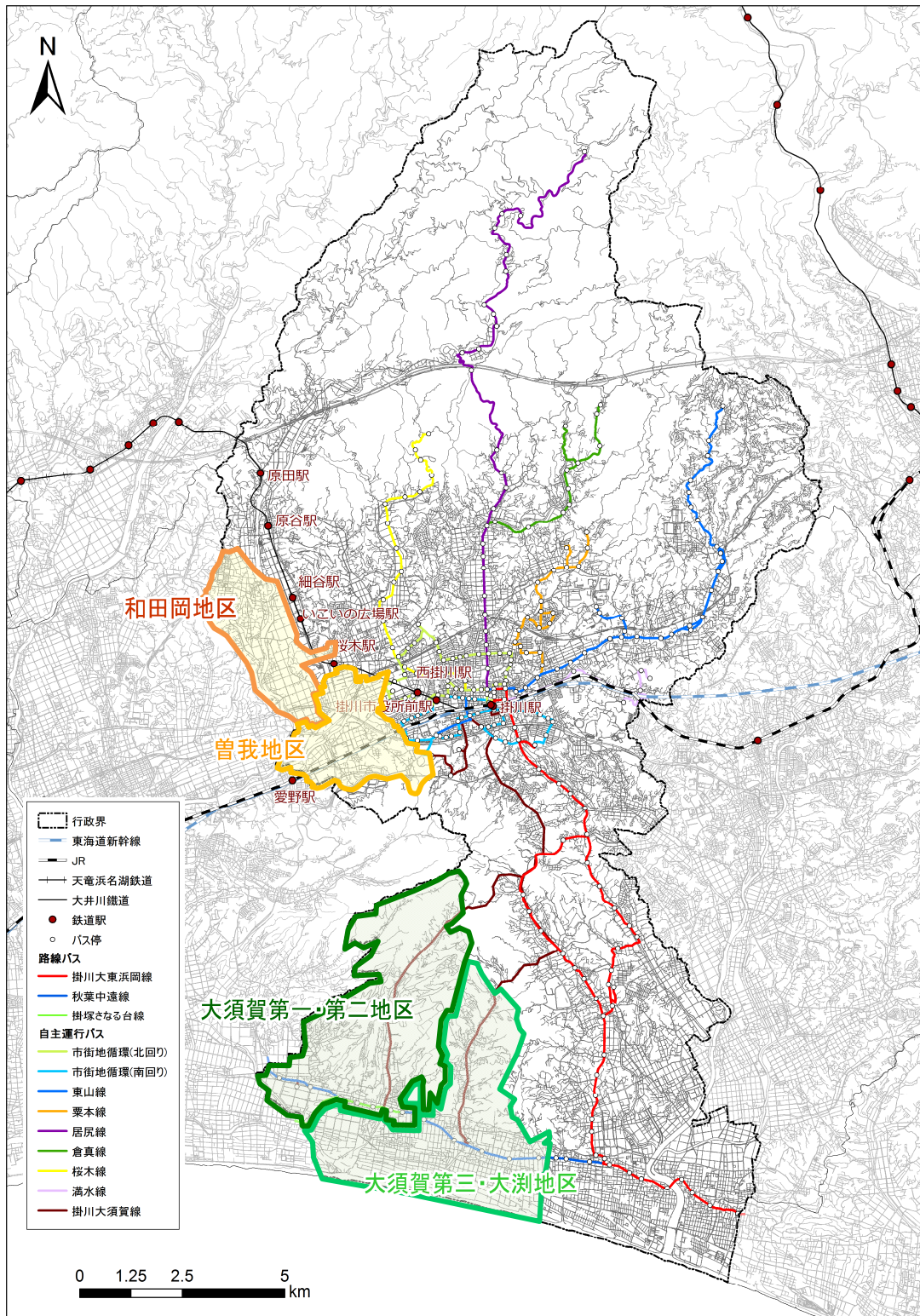
時間帯は、行きは8時～10時の間で2便が設定されており、帰りは和田岡・曾我地区は3便、大須賀地区は4便が設定されています。

なお、平成29年4月から和田岡地区、曾我地区では、行き、帰りでそれぞれ1便追加される予定であり、目的地としてパロー掛川店、アピタ掛川店が追加される予定である。

■ 路線概要

地区	出発地エリア	目的地エリア	料金	時間帯
和田岡地区 (和田岡ふれあい タクシー)	吉岡・高田、各和、つくし野・吉岡団 地山合	桜木エリア、長谷 エリア、街中エリ ア、城北エリア	200円 ～ 500円	行き便 8:30、10:00、 13:30
曾我地区 (曾我ふれあい タクシー)	高御所(JR南)、平野・篠場、原川・ 徳泉、梅橋、岡津・領家(逆川北)、 細沢・高御所(JR北)、領家(逆川 南)			帰り便 11:00、12:30、 14:00、15:30
大須賀第一・第二地区 (大須賀第一・第二 ふれあいタクシー)	大須賀第一 (川原町、汐見ヶ丘、柏平、十六軒町、大谷町、 新屋町、西大谷、東本町、中本町、西本町、西 番町、中番町、東番町、南番町) 大須賀第二 (軍全町、沢上町、東新町、西新町、松尾町、西 田町、東田町、大工町、石津、横砂、小谷田、清 ヶ丘、本谷)	森岡整形エリア、 長谷エリア、掛川 駅エリア、城北エ リア	300円 ～ 1,300円	行き便 8:00、9:00
大須賀第三・大淵地区 (大須賀第三・大淵 ふれあいタクシー)	大須賀第三 (西大淵、今沢、川原崎、沖之須、雇用促進第 一、城前団地) 大淵 (野賀、新井、中新井、岡原、浜、東大谷、野中、 藤塚、雨垂)			帰り便 11:00、12:30、 14:00、15:00

※路線概要は平成29年4月時点



■ デマンド型乗合タクシーの運行エリア（出発地エリア）

② 利用状況

和田岡地区の利用者数は、平成 25 年以降増加しており、平成 25 年は 436 人でしたが、平成 28 年時点では 761 人と約 1.7 倍増加しています。

曾我地区は、他の地区と比較し利用者数は非常に少なく、年間で 50～100 人に留まっています。経年変化をみると、運行が開始された平成 25 年が最も利用者が多く 116 人となっています。

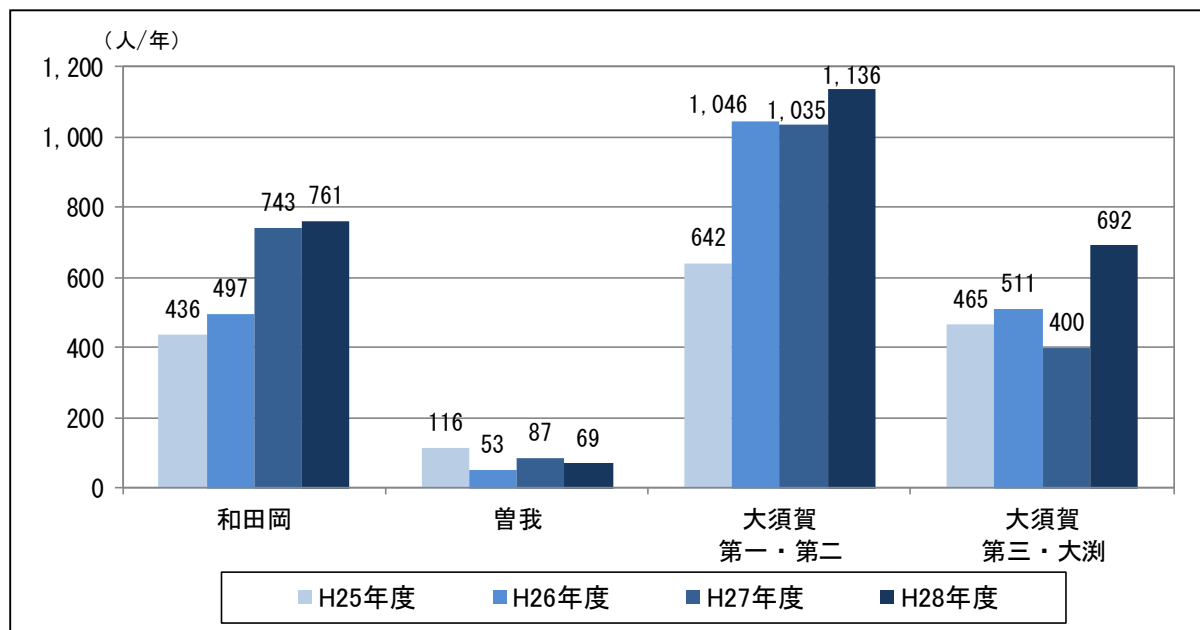
大須賀第一・第二地区は、4 つの地区の中で最も利用者が多くなっています。平成 25 年は 642 人であるのに対し、平成 26 年以降は 1,000 人を超えるなど利用者が大幅に増加しています。

大須賀第三・大淵地区は平成 25 年から平成 27 年は 400～500 人程度でほぼ横ばいでしたが、平成 28 年度は 692 人と大幅に増加しています。

乗合率はいずれの地区も 1.0～1.5 程度となっており、大須賀第一・第二地区は他の地区より高く 1.5～1.7 程度となっています。

■ デマンド型乗合タクシーの年間利用者数の推移

地区	利用者数・乗合率	H25 年度	H26 年度	H27 年度	H28 年度
和田岡	年間利用者数(人)	436	497	743	761
	乗合率	1.28	1.31	1.38	1.46
曾我	年間利用者数(人)	116	53	87	69
	乗合率	1.10	1.00	1.05	1.01
大須賀 第一・第二	年間利用者数(人)	642	1,046	1,035	1,136
	乗合率	1.52	1.73	1.72	1.73
大須賀 第三・大淵	年間利用者数(人)	465	511	400	692
	乗合率	1.31	1.34	1.38	1.32



■ 年間利用者数の推移

(7) タクシーの運行状況

① 路線概要

掛川市内は以下のタクシー会社が運行しています。このうち、掛川市内に事業所がある事業者は「掛川タクシー」「第一通商ライフタクシー」となっています。

■タクシー事業者一覧

事業者	静岡県 タクシー協会
1. 掛川タクシー株式会社	○
2. 掛川大鉄タクシー株式会社※1	○
3. 遠鉄タクシー株式会社	○
4. 第一通商ライフタクシー (株式会社第一通商)	
5. 堀之内タクシー株式会社	○
6. 菊川タクシー有限会社	○

資料：静岡県タクシー協会 HP

※1：平成 29 年 2 月に掛川タクシー株式会社に事業の全てを譲渡

② 割引制度

タクシー協会として実施している割引制度は以下のとおりです。

■タクシー協会として実施している割引制度

割引制度	割引額
高齢者運転免許返納割引	1 割引き
クーポン券割引	0.5 割引
障害者割引（身体障害者・知的障害者）	1 割引き
遠距離割引（距離制運賃で、5,000 円を超えた金額について）	1 割引き
長距離割引（時間制運賃で、5 時間を超える金額について）	1 割引き

資料：静岡県タクシー協会 HP

掛川市としては、身体障害者や精神障害者等を対象とした「重度心身障害者タクシー利用料金助成」制度があります。制度の概要は以下のとおりです。

この助成制度は年間約 250 名の方に配布しており、平成 26 年度の利用実績は延べ 5,758 回、3,805 千円でした。

■掛川市として実施している割引制度

助成対象者	助成方法
身体障害者 1 級・2 級のみ	1 枚あたりタクシー初乗り料金を助成する交付券を、年間 52 枚配布 (人工透析者・リハビリ通院者は年間 156 枚)
精神障害者 1 級のみ	
知的障害者療育 A	

なお、タクシー協会の割引制度と掛川市の割引制度は、併用が可能となっています。

(8) その他交通手段の状況

① スクールバス

路線バスの通っていない地域において、通学距離が4km以上の児童及び6km以上の生徒の通学手段を確保するために、スクールバスが運行されています。路線は全4路線あり、路線によっては複数の小学校や幼稚園を対象としています。

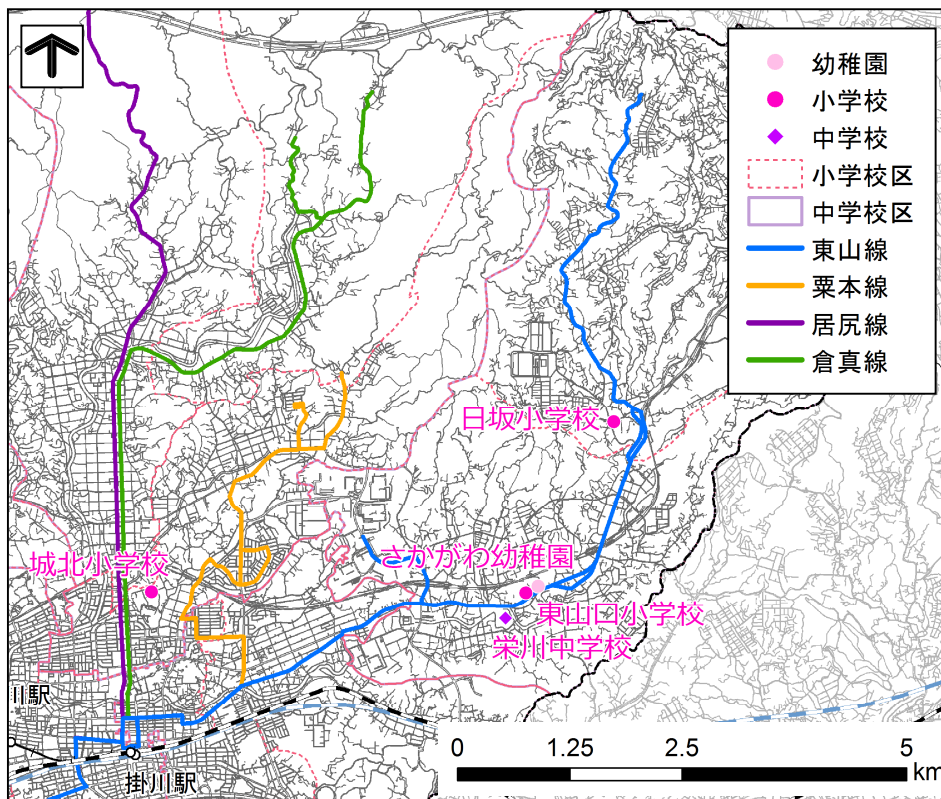
スクールバスの利用者数の推移は以下の通りであり、利用者数は減少傾向にあります。

■スクールバスの利用者数の推移

(人)

路線	対象学校(園)	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
日坂線	日坂小学校	8	9	10	7	10	10	10	10
	東山口小学校	1	1	0	0		1	1	1
	栄川中学校	3	3	2	4	4	5	4	5
	さかがわ幼稚園	10	11	12	18	21	13	11	11
	計	22	24	24	29	35	29	26	27
原田線	原田小学校	1	3	3	2	2	3	5	3
城北線	城北小学校	37	37	29	28	18	20	18	17
本谷線	横須賀小学校	4	3	2	2	4	2	2	2
	横須賀幼稚園	6	9	11	10	12	11	13	10
	計	10	12	13	12	16	13	15	12
合計		70	76	69	71	71	65	64	59

自主運行バス東山線は、現在小中学生の利用がありますが、日坂小学校、東山口小学校、栄川中学校の学生を対象としたスクールバスも運行しています。また同様に、自主運行バス粟本線は、小学生の利用がありますが、城北小学校の学生を対象としたスクールバスも運行されており、一部学生は朝の登校はスクールバス、帰りの下校は粟本線を利用しています。



■スクールバスが運行している小中学校と自主運行バス路線（市北部の一部地域）

④ 観光タクシー

掛川タクシー株式会社と第一通商ライフタクシーでは、貸切観光タクシールートを設定し、指定されたコースを指定時間内で運行しています。

■観光タクシーの主要なルート

会社	コース	主要ルート
掛川タクシー	世界農業遺産の里	掛川市中心部～事任八幡宮～川坂屋～小夜の中山～粟ヶ岳ビューポイント～粟ヶ岳山頂～道の駅～掛川市中心市街地
	ならこ温泉	掛川市中心部～ならこ温泉～しばちゃん牧場～掛川市中心部
	花鳥園、資生堂アートハウス・企業資料館・掛川城	掛川城～資生堂アートハウス・企業資料館～花鳥園
	着物でお茶とパワースポットお参り体験	大黒屋呉服店～掛川城二の丸茶室～事任八幡宮～大黒屋呉服店
	東海道日坂・小夜の中山と「ととねえちゃんロケ地」蓬莱橋	掛川市中心部～事任八幡宮～川坂屋～小夜の中山公園(西行の碑、久延寺)～牧之原経由～金谷石畳～蓬莱橋～掛川市中心部
	掛川城ゆかりの神社寺院めぐり	掛川城～龍華院～真如寺～龍尾神社～永江院～円満寺～掛川市中心部・資生堂アートハウス(掛川駅)
第一通商ライフタクシー	掛川市内周遊コース	掛川駅～掛川城～花鳥園～資生堂アートハウス～掛川駅
		掛川駅南口～ねむの木村～掛川城～花鳥園～掛川駅南口
		掛川駅南口～掛川城～つま恋森林の湯～花鳥園～資生堂アートハウス～掛川駅南口
		掛川駅南口～ねむの木村～龍尾神社～掛川城周辺散策～花鳥園～資生堂アートハウス～掛川駅南口
		掛川駅南口～資生堂アートハウス～花鳥園～掛川城・茶室～大東温泉シートピア～掛川駅南口
	花菖蒲満喫コース	掛川駅南口～加茂荘花菖蒲園～掛川城～花鳥園～掛川駅南口
武田・徳川・今川激戦コース	掛川駅南口～馬伏塚城～横須賀町並～横須賀城～高天神城・墓～掛川城周辺～諏訪原城～(旧東海道回送)～掛川駅南口	
掛川・大東・大須賀コース	掛川駅南口～横須賀・清水邸～横須賀・三熊野神社～しおさい橋～大東温泉シートピア～龍尾神社～掛川城～花鳥園～資生堂アートハウス～掛川駅南口	

※上記は一例であり、この他にも様々なルート設定がある

資料：各社HPより（平成28年11月1日時点）

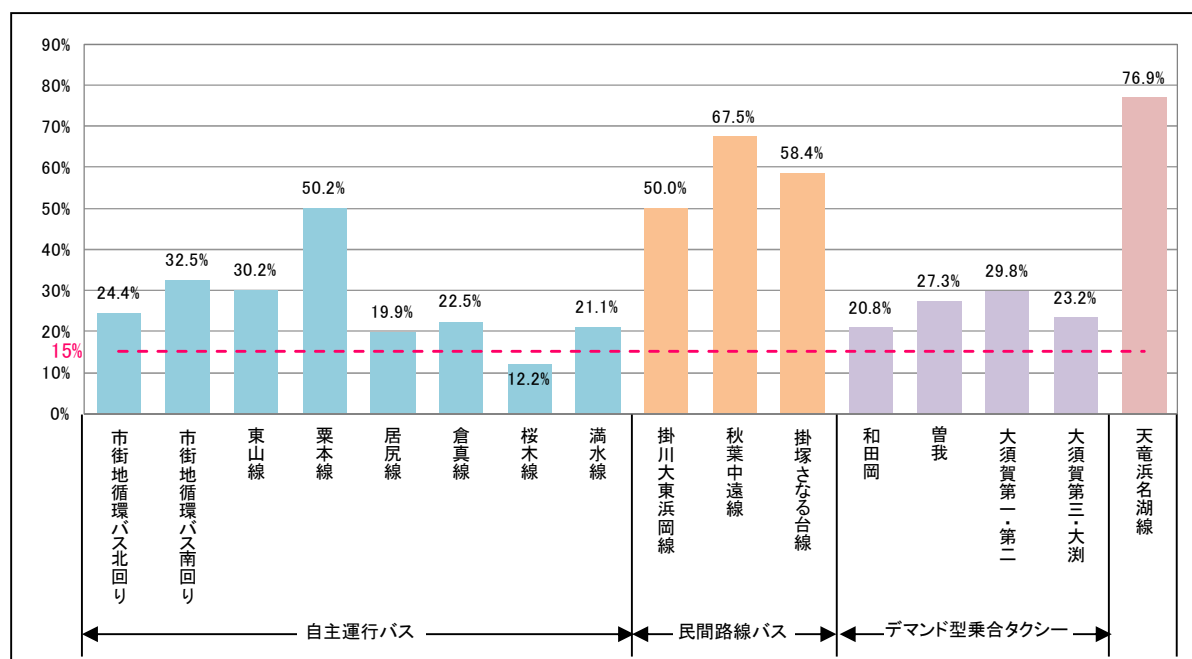
(9) 路線別収支率

自主運行バスの市街地循環線や東山線は収支率が30%程度であり、粟本線は収支率が50.2%と自主運行バスの中では最も高くなっています。一方、居尻線や倉真線、桜木線、満水線の収支率は12%~25%と低く、桜木線は、掛川市の公共交通のあり方に関する最終答申（平成22年）で示されている目安となる運行基準である15%を下回っている状況です。

デマンド型乗合タクシーは25~30%程度、路線バスや天竜浜名湖鉄道は60%~75%程度となっています。

■路線別収支率（平成27年度運行分）

		経常収益[円] (a)	経常費用[円] (b)	経常損益[円] (a-b)	収支率[%] (a/b)
自主運行バス	市街地循環バス北回り	9,679,621	39,644,799	-29,965,178	24.4
	市街地循環バス南回り	7,542,794	23,190,732	-15,647,938	32.5
	東山線	6,506,683	21,566,422	-15,059,739	30.2
	粟本線	7,634,892	15,221,937	-7,587,045	50.2
	居尻線	6,012,333	30,221,379	-24,209,046	19.9
	倉真線	2,961,616	13,191,152	-10,229,536	22.5
	桜木線	1,524,901	12,502,475	-10,977,574	12.2
	満水線	1,431,821	6,786,959	-5,355,138	21.1
	小計	43,294,661	162,325,854	-119,031,193	26.7
民間路線バス	掛川大東浜岡線	72,427,710	144,983,739	-72,556,029	50.0
	秋葉中遠線	83,137,000	123,251,000	-40,114,000	67.5
	掛塚さなる台線	31,005,979	53,053,401	-22,047,422	58.4
	小計	155,564,710	268,234,739	-112,670,029	58.0
デマンド型乗合タクシー	和田岡	279,200	1,339,477	-1,060,277	20.8
	曾我	27,100	99,209	-72,109	27.3
	大須賀第一・第二	674,550	2,265,434	-1,590,884	29.8
	大須賀第三・大淵	293,450	1,263,019	-969,569	23.2
	小計	1,274,300	4,967,139	-3,692,839	25.7
天竜浜名湖鉄道	天竜浜名湖線	459,728,000	598,175,000	-138,447,000	76.9
合計		690,867,650	1,086,756,133	-395,888,483	63.6



■路線別収支率

(10) 公共交通に係る財政支援状況

① 自主運行バス・路線バス

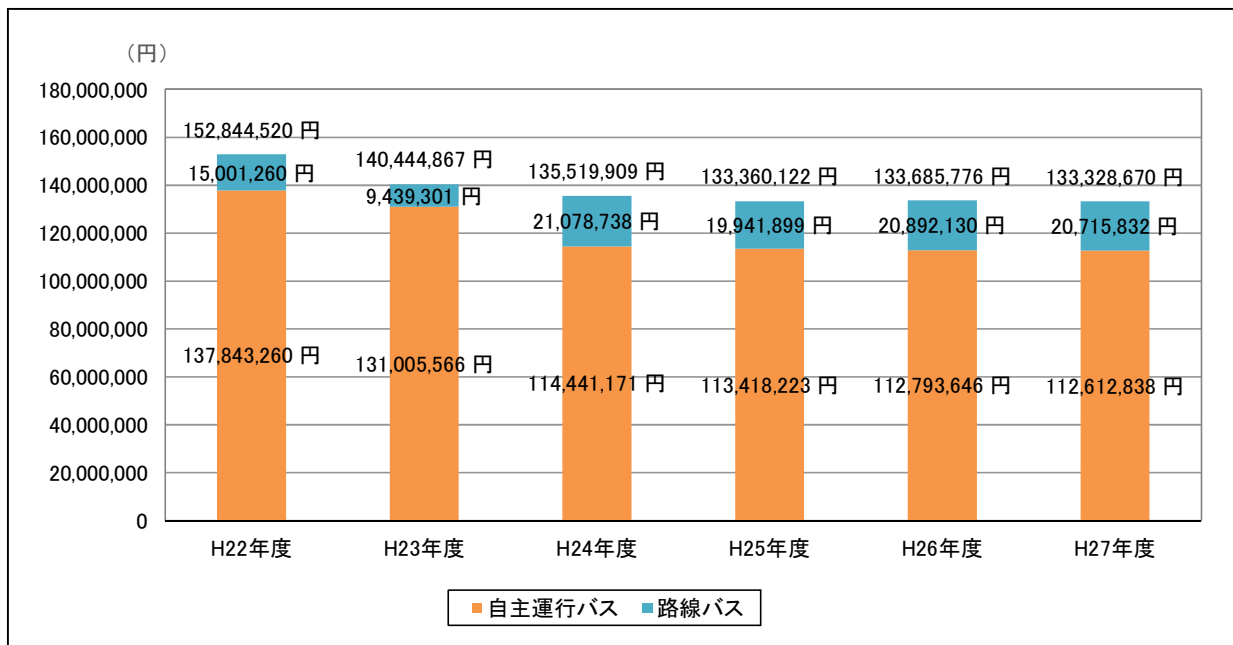
自主運行バスに係る財政負担は、平成22年度時点では1.37億円でしたが、路線の廃止やデマンド型乗合タクシーへの切り替え等により、平成27年度時点では1.12億円となっています。路線ごとでみた場合、東山線や倉真線がそれぞれ2,400万円程度と他の路線と比較し、高くなっています。

路線バスに係る財政負担は年々増加しており、平成22年度の約1,500万円から平成27年度の約2,000万円と5年間で500万円増加しています。

(単位:円)

		H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度
自主運行バス	市街地循環バス北回り	11,014,268	14,012,157	15,952,134	15,392,637	14,513,086	15,067,521
	市街地循環バス南回り	4,572,636	5,641,667	7,554,643	6,943,684	6,925,502	7,778,285
	東山線	17,200,061	21,673,591	25,727,818	23,720,435	24,048,009	23,961,840
	栗本線	14,656,738	13,601,665	10,838,227	10,875,079	9,662,895	9,720,620
	居尻線	11,440,333	10,582,150	10,077,992	10,194,925	10,365,313	10,546,870
	倉真線	9,805,909	12,812,836	12,716,534	14,302,877	25,280,254	24,225,697
	桜木線	11,232,160	12,781,861	15,987,878	15,639,369	16,735,673	16,058,392
	掛川中横須賀線	18,234,000	12,061,000	0	0	0	0
	東循環線	17,008,220	10,980,053	0	0	0	0
	西循環線	22,678,935	10,399,290	0	0	0	0
	満水線	0	2,265,215	5,227,808	5,357,927	5,262,914	5,253,613
	和田岡線	0	2,223,726	5,515,663	5,847,454	0	0
	曾我線	0	1,970,355	4,842,474	5,143,836	0	0
小計	137,843,260	131,005,566	114,441,171	113,418,223	112,793,646	112,612,838	
民間路線バス	掛川大東浜岡線	14,949,260	8,724,301	15,902,738	16,361,899	15,222,130	11,748,832
	秋葉中遠線	52,000	715,000	5,176,000	3,580,000	5,670,000	8,967,000
	小計	15,001,260	9,439,301	21,078,738	19,941,899	20,892,130	20,715,832
合計		152,844,520	140,444,867	135,519,909	133,360,122	133,685,776	133,328,670

注) 各年の欠損額は前年度の運行分



■ 欠損補助額の推移

② デマンド型乗合タクシー

利用者が多い和田岡地区や大須賀第一・第二地区で補助額が大きくなっています。平成 27 年度の 4 地区の合計は、約 370 万円となっています。

■ デマンド型乗合タクシーの掛川市負担状況（H27 年度）

運行地区	補助額
和田岡地区	1,060,277 円
曾我地区	72,109 円
大須賀第一・第二地区	1,590,884 円
大須賀第三・大淵地区	969,569 円
合計	3,692,839 円

③ 天竜浜名湖鉄道

第三セクターである天竜浜名湖鉄道へは、静岡県、掛川市、浜松市、湖西市、森町、磐田市、袋井市が負担しています。平成 27 年度の掛川市の負担額は、経営助成基金 29,152,000 円と、市町会議負担金 1,050,000 円を合わせ、30,202,000 円です。

④ まとめ

掛川市の公共交通に対する支援状況のまとめは以下のとおりです。

バス（自主運行バス、路線バス、デマンド型乗合タクシー）では年間約 1.4 億円を負担しており、天竜浜名湖鉄道への負担分を合わせると年間で 1.7 億円となります。

また、これ以外にスクールバス事業などへの補助があります。

■ 掛川市のバスに係る財政支援状況（H27 年度）

路線	補助額
自主運行バス	112,612,838 円
路線バス	20,715,832 円
デマンド型乗合タクシー	3,692,839 円
バス合計	137,021,509 円

■ 掛川市の公共交通に係る財政支援状況（H27 年度）

路線	補助額
バス合計	137,021,509 円
天竜浜名湖鉄道	30,202,000 円
合計	167,223,509 円

※上記以外にスクールバス事業などへの補助がある

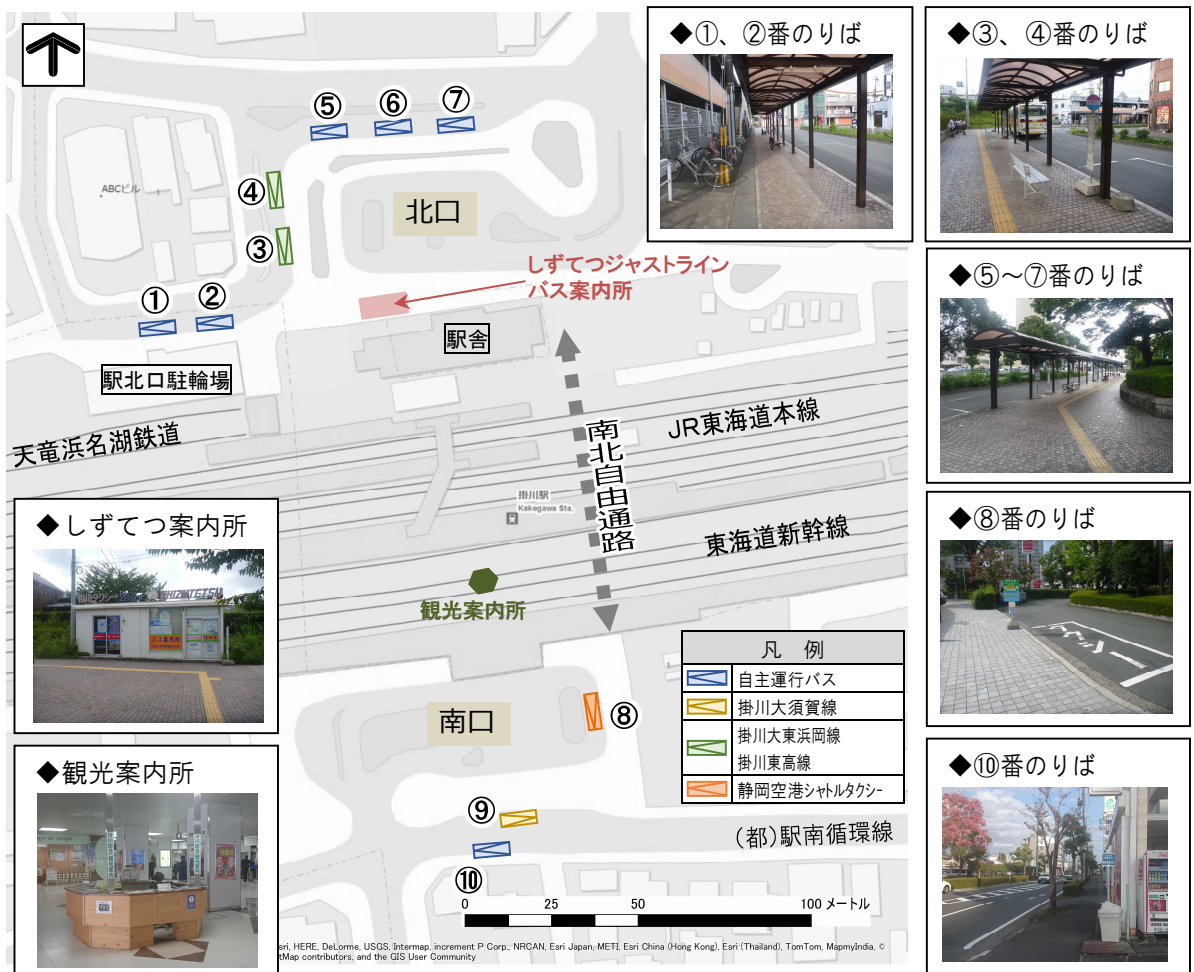
(11) 掛川駅の現状

都市拠点かつ市の中心駅である掛川駅には、北口には路線バス、自主運行バスの乗降場が配置されており、南口には静岡空港シャトルタクシーや掛川大須賀線、自主運行バスの市街地循環線（南回り）のバス停が配置されています。

北口は、駅舎や南北の自由通路から出た空間から、バス乗降場を視認することができず、バス乗降場の案内も乏しくなっています。また、しずてつジャストラインのバス案内所があり、時刻表や路線図が常設されています。

南口は、駅舎から離れた位置にバス停が配置されており、自主運行バスや掛川大須賀線については、（都）駅南循環線の路線上に配置されています。

なお、観光案内については、駅舎内に配置されています。



のりば	凡例	
北口	①番のりば	自主運行バス・市街地循環線（北回り）
	②番のりば	自主運行バス・市街地循環線（南回り）
	③番のりば	掛川大東浜岡線(大東支所・浜岡営業所方面)
	④番のりば	掛川大東浜岡線(中東遠総合医療センター-方面)、掛川東高線
	⑤番のりば	自主運行バス・満水線
	⑥番のりば	自主運行バス・桜木線、倉真線、居尻線
	⑦番のりば	自主運行バス・東山線、粟本線
南口	⑧番のりば	静岡空港シャトルタクシー
	⑨番のりば	掛川大須賀線
	⑩番のりば	自主運行バス・市街地循環線（南回り）

② 交通事業者のホームページ

交通事業者のホームページでは、基本的には自社路線の運行概要を確認することができ、しずてつジャストラインや遠州鉄道のホームページでは、時刻表の検索システムを設けています。

■バス事業者のホームページの情報提供状況

掛川大須賀線 (しずてつジャストライン)	路線図	・静岡県中西部(磐田市～焼津市)の路線図が確認できる。 ・しずてつジャストラインの路線以外に、自主運行バスや秋葉中遠線も記載されている
	時刻表 検索システム	・時刻検索システム「なんじ?君」にて主要駅、バス停名、路線図上の3通りからバス時刻が検索できるシステムがある
秋葉中遠線 (秋葉バスサービス)	路線図	・掛川市、袋井市、森町の運行エリア内の模式的なバス路線図が記載されている ・模式的であり、方位が明確でないため、分かりづらい側面がある ・秋葉バスサービス全線のバス路線が記載された路線マップが用意されているが、ホームページ上には記載されていない
	時刻表 検索システム	・検索システムはないが、ホームページ上で主要停留所、五十音からバス停ごとの時刻表が検索でき、路線別時刻表が検索できる
掛塚さなる台線 (遠州鉄道)	路線図	・掛塚さなる台線は浜松市を中心とする遠州鉄道の運行エリア全体図にて確認できる ・路線図には遠州鉄道の路線網が記載されている
	時刻表 検索システム	・バス停名、施設名、住所からバス路線を検索できるシステムがあり、路線別・バス停別の時刻表も検索できる

③ 乗換案内サイトにおける情報提供状況

乗換案内サイトにおける、掛川市内のバスの情報提供状況は、サイトごとに提供される路線が異なっており、平成28年12月時点において、掛川市内のすべてのバス路線の情報が提供されているサイトはない状況です。

主要な4つのサイトのうち、掛川大東浜岡線(しずてつジャストライン)や掛塚さなる台線(遠州鉄道)は3つのサイトに情報が記載されており、自主運行バスや秋葉中遠線(秋葉バスサービス)は1事業者に情報が記載されています。

なお、中部運輸局では、地域公共交通ネットワークの「見える化」を推進しており、コンテンツプロバイダ各社へスムーズにバス情報が提供されるよう支援を行っています。

■乗換案内サイトの情報提供状況

	ジョルダン	ナビタイム	駅すばあと	駅探
自主運行バス	×	×	○	×
掛川大東浜岡線 (しずてつジャストライン)	○	○	○	×
秋葉中遠線 (秋葉バスサービス)	○	×	×	×
掛塚さなる台線 (遠州鉄道)	×	○	○	○

資料：各乗換案内サイトによる検索結果(平成28年12月時点)

(13) 利用促進の現状

① バスの乗り方教室

掛川バスサービスでは、小学生を対象にバスの乗り方教室を実施しています。

年度ごとに開催する小学校が分かれており、平成 28 年度は西山口小学校、桜木小学校、東山口小学校、城北小学校、日坂小学校、西郷小学校、中央小学校の 7 校で実施されています。



■ 乗り方教室に参加する小学生

② 美術館バス

掛川バスサービスでは、バス車内に幼稚園児や小学生の描いた絵を展示しています。

■ 美術館バスの実施状況

年度	実施期間	展示内容
H27	9月13日(日)～ 1ヶ月間	バス車内に逆川幼稚園児の描いた絵を展示
H28	9月17日(土)～ 10月15日(土)	バス(8両)車内に掛川市立西郷小学校2年生(81名)の絵画作品を展示

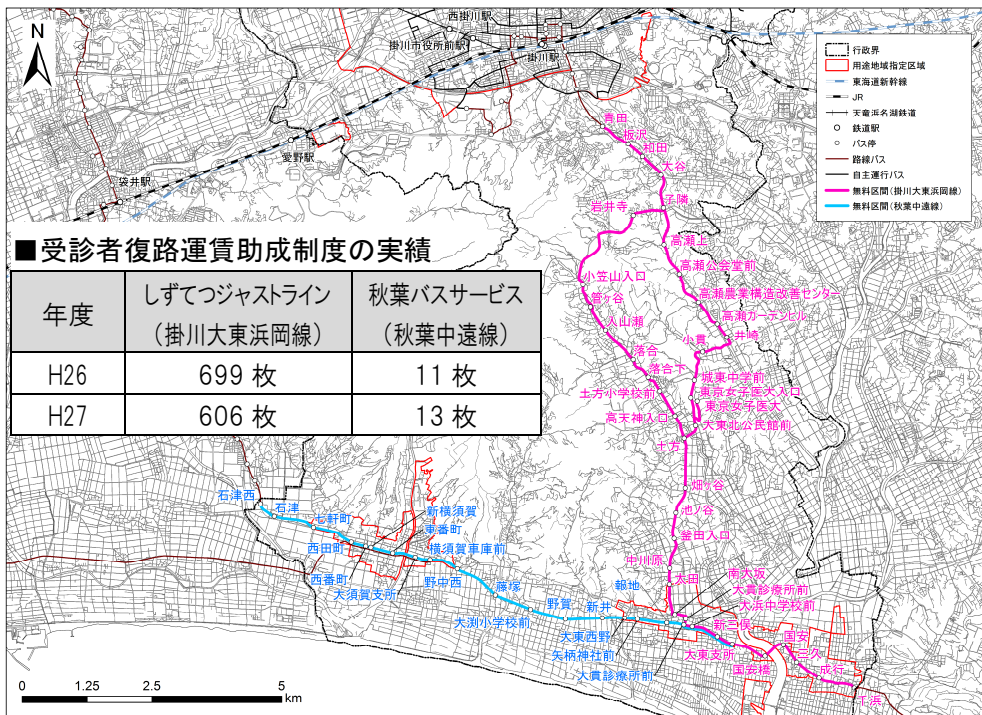


■ 車内に展示された絵画

③ 受診者復路運賃助成制度

中東遠総合医療センターで受診された方が復路で掛川大東浜岡線もしくは秋葉中遠線を利用した場合、掛川市内の区間が全額助成される制度を設けています。これは、市中心部や北部では定額運賃制がほとんどであるのに対し、市南部では対キロ制運賃が多く、運賃の公平性を図るとともに、バスの利用促進を図ることを目的としています。

料金が助成される区間および平成 26 年度と平成 27 年度の実績は以下のとおりです。



■ 受診者復路運賃助成（無料）区間

④ 天竜浜名湖線市町会議

天竜浜名湖鉄道線市町会議では、以下の利用促進策を実施しています。以下は利用促進策の一例であり、これら取組以外にも様々な取組が実施されています。

【取組1】天浜路ヘルシーウォーク

天竜浜名湖鉄道の駅がスタート&ゴールとなるウォーキングイベントを開催しています。平成28年度は、9月から12月の間、全12コースが企画・開催されています。

＜コース例：国史跡指定!和岡古墳群めぐり＞



【取組2】貸切イベント列車

車両を貸切って車内で宴会やカラオケ等を楽しめる貸切のイベント列車があります。

開催期間	通年(休日・平日ともに)
利用区間	原則として全区間利用可能 (掛川駅～新所原駅 67.7km)



■貸切イベント列車の様子

資料：天竜浜名湖鉄道市町会議パンフレット

⑤ 天浜線サポーターズクラブ・地域活動

天竜浜名湖鉄道の維持発展や地域の魅力向上を目的に、市民組織「天浜線サポーターズクラブ」が設立され、駅施設の美化・環境整備や沿線マップの作成等を行っています。

また、地元有志による「ポップ屋原谷会」「ぽっぽや桜木会」が組織されており、原谷駅、桜木駅において、駅周辺の草刈りやイベントの開催、イルミネーションの設置など、駅を盛り上げる様々な取組を実施しています。



■原谷駅



■朝市の様子（桜木駅）

⑥ その他

NPO 団体による公共交通の提言書の作成や、ごみ収集場におけるバス利用促進チラシの掲載、各種イベントや敬老会などでの公共交通利用の呼びかけなど、各地域で様々な取組が行われています。

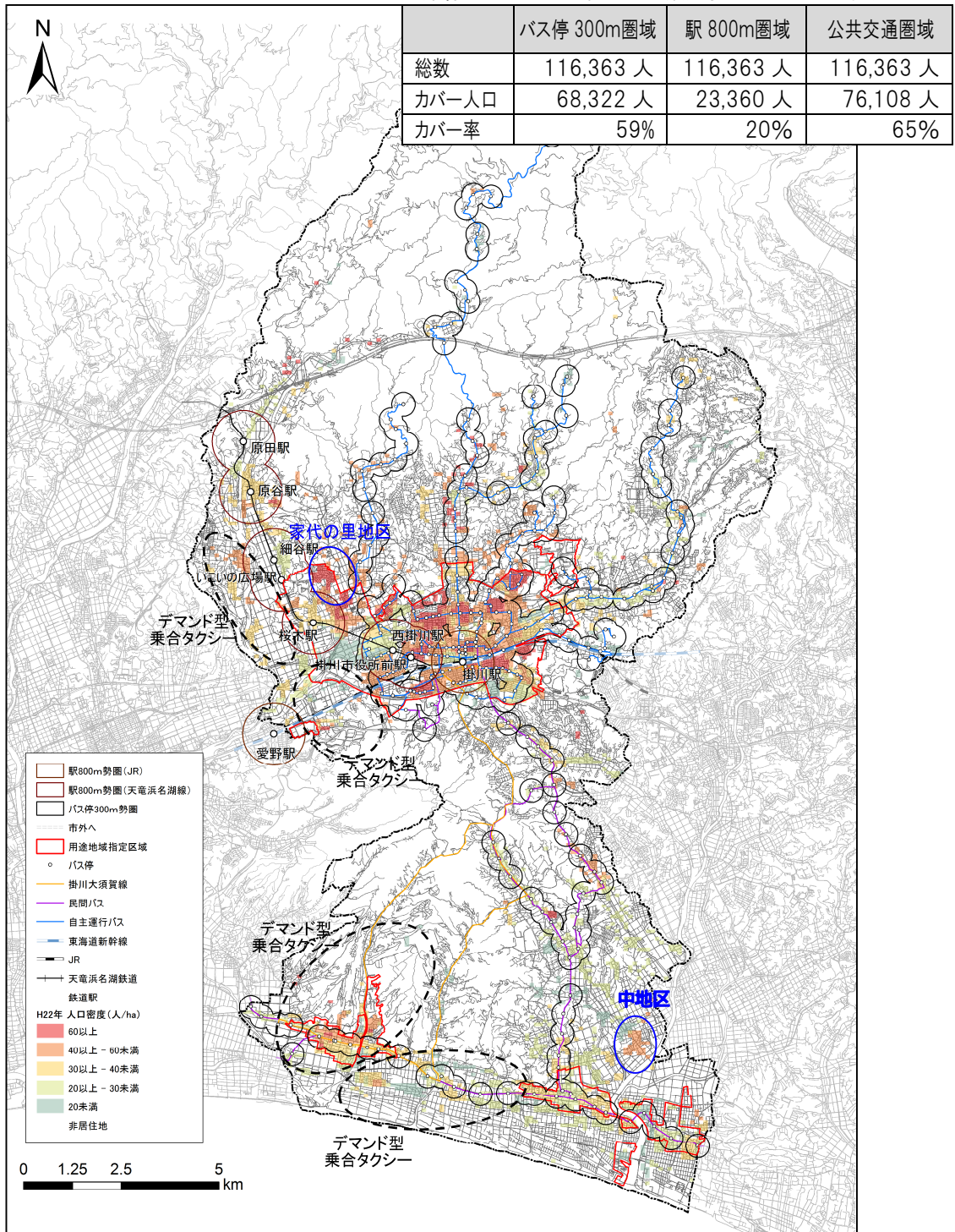
5. 地域公共交通による利便性評価

(1) 公共交通空白地域の状況

路線バスや自主運行バス、デマンド型乗合タクシーにより、市全域のほぼ全てが公共交通でカバーされている状況です。しかし、家代の里、中地区周辺は、人口密度が高い地域であるにもかかわらず、公共交通空白地域となっています。

また、路線バス・自主運行バス・鉄道駅の人口カバー状況は、65%となっており、その他の地域はデマンド型乗合タクシーなどでカバーされている状況です。

■路線バス・自主運行バス・鉄道駅の人口カバー状況



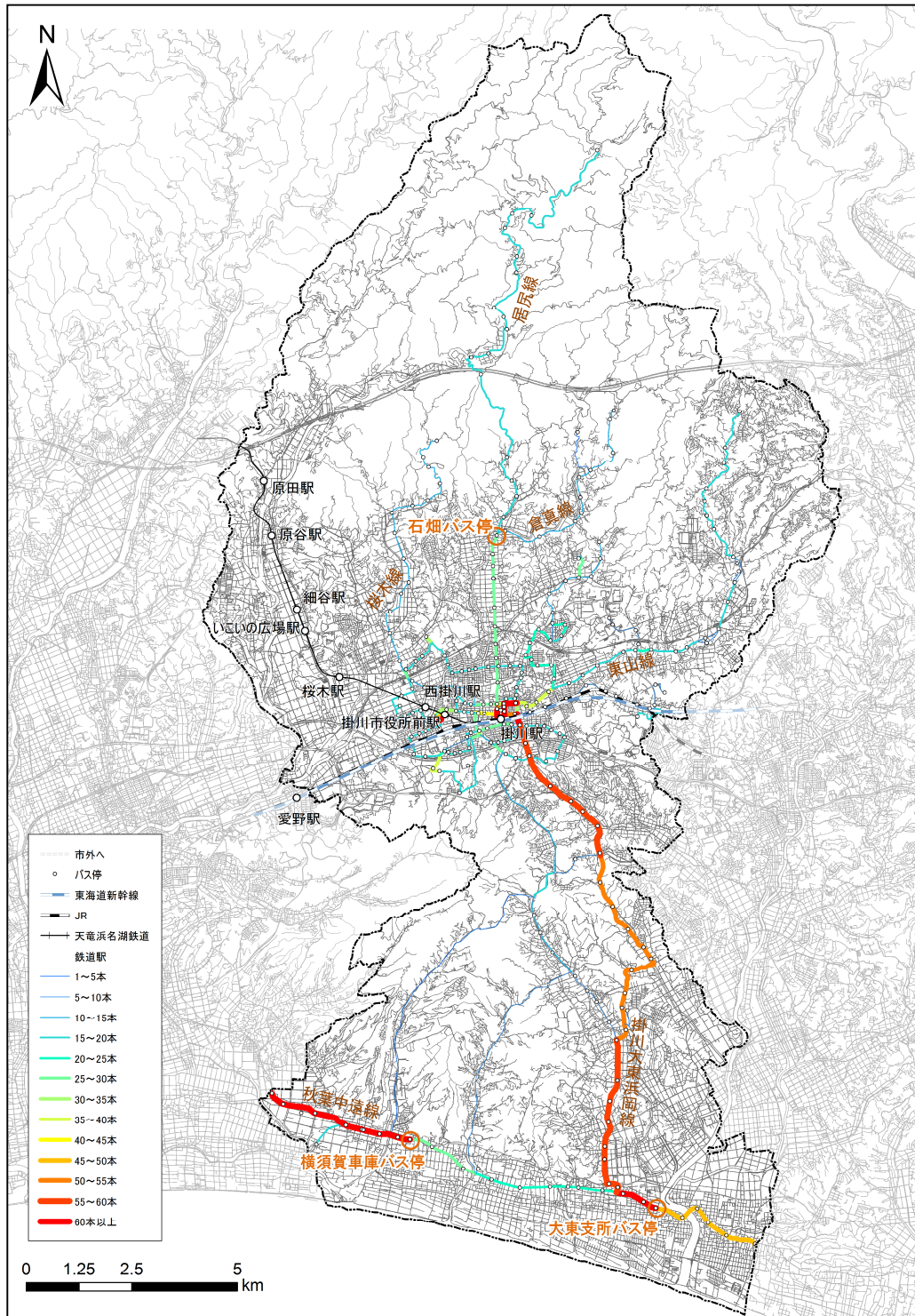
■公共交通空白地域の状況

(2) 公共交通のサービス水準

① 平日のサービス水準

平日のバス路線のサービス水準（運行本数）をみると、掛川大東浜岡線の大東支所～掛川駅間や秋葉中遠線の大須賀車庫以西の区間でサービス水準が高くなっています。市北部では、市街地循環線が運行している市中心部や、居尻線と倉真線が同じ区間を通る掛川駅から石畑バス停の間でサービス水準が高くなっています。

なお、JR 東海道本線は 141 本/日、天竜浜名湖鉄道は 56 本/日となっています。

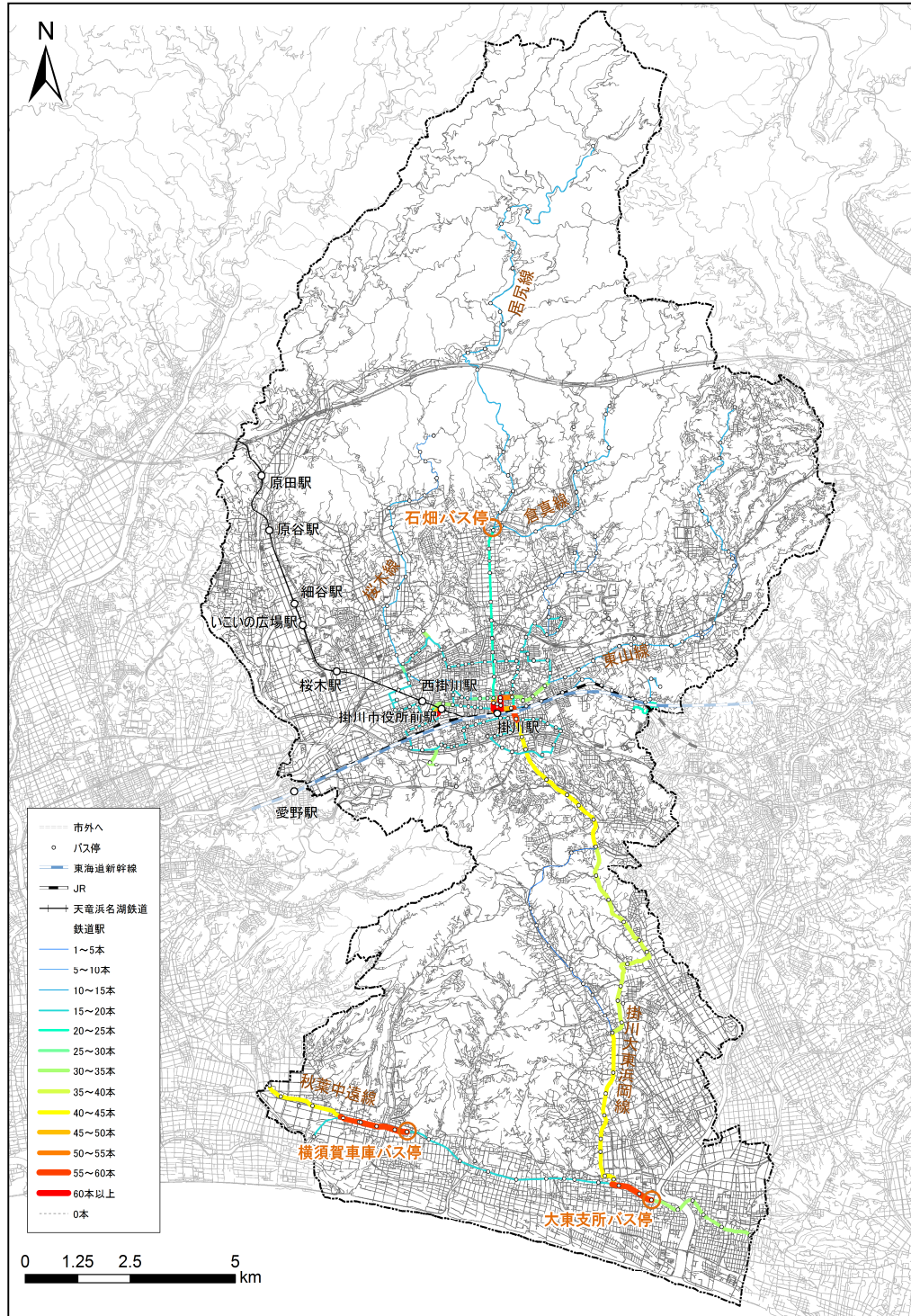


■公共交通のサービス水準（平日）

② 休日のサービス水準

市北部の自主運行バス運行エリアの休日のサービス水準（運行本数）は、平日と比較してもほぼ同程度ですが、市南部の路線バス運行エリアの休日のサービス水準は、平日と比較すると低くなっています。市全体でみると、掛川大東浜岡線の大東支所～掛川駅間や秋葉中遠線の大須賀車庫以西の区間でサービス水準が高くなっています。

なお、JR 東海道本線は 136 本/日、天竜浜名湖鉄道は 56 本/日となっています。



■公共交通のサービス水準（休日）

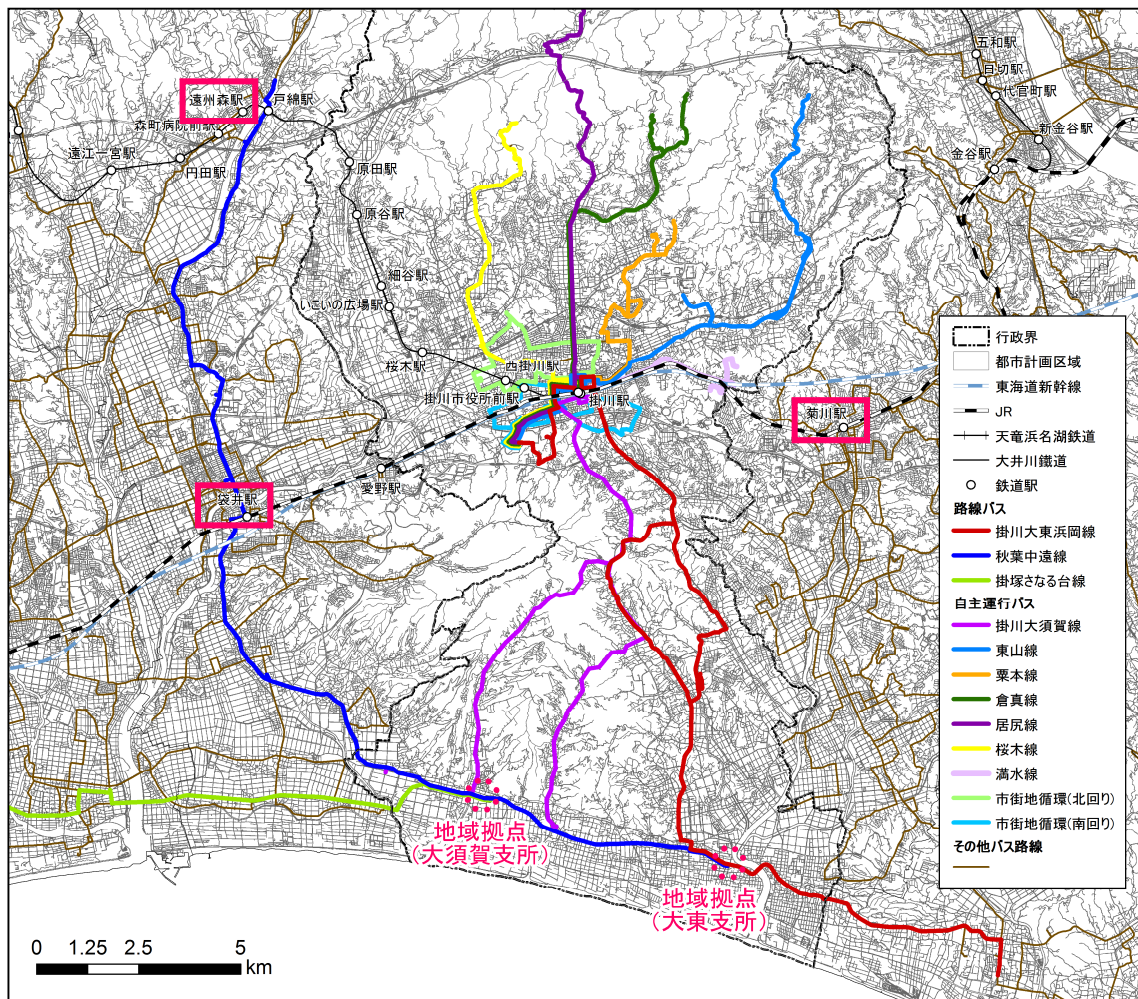
(3) 周辺都市とのネットワーク状況

掛川市の都市拠点（掛川駅）、地域拠点（大東支所、大須賀支所）と周辺都市との公共交通ネットワーク状況は、下表のとおりです。

運行本数をみると都市拠点（掛川駅）と東西の袋井市、菊川市とのネットワークが強いものの、地域拠点と周辺都市とのネットワークも30本/日以上あり、周辺都市との移動環境は十分に確保されている状況です。

■周辺都市とのネットワーク状況

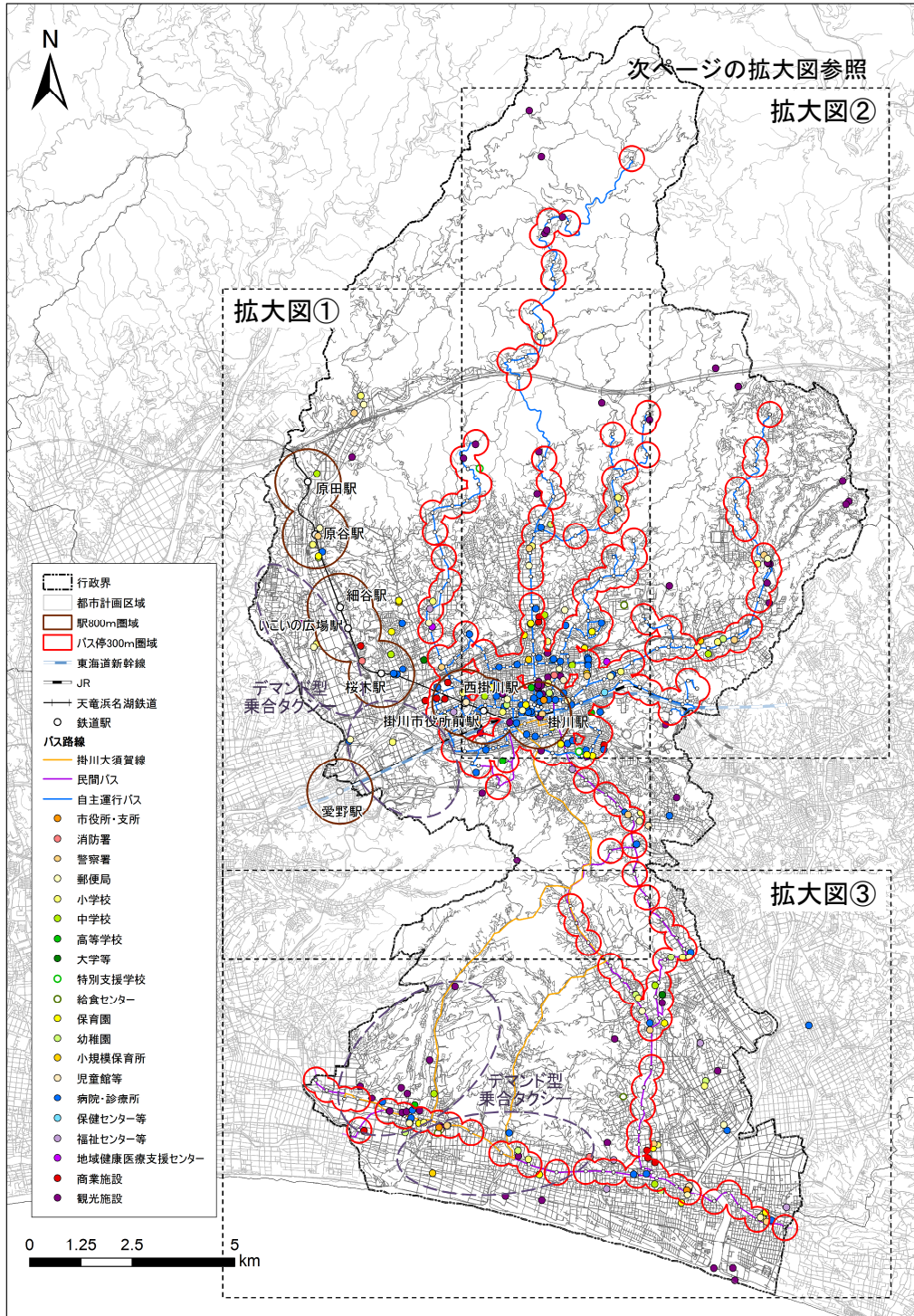
掛川市	周辺都市		接続状況		
	都市	拠点	接続路線	平日往復運行本数	
都市拠点 (掛川駅)	森町	遠州森駅	天竜浜名湖鉄道	—	56本/日
	袋井市	袋井駅	JR 東海道本線	—	154本/日
	菊川市	菊川駅	JR 東海道本線	—	128本/日
	御前崎市	浜岡営業所	掛川大東浜岡線	—	35本/日
地域拠点 (大東支所)	菊川市	菊川駅	掛川大東浜岡線	35本/日	35本/日
			菊川浜岡線	66本/日	
	御前崎市	浜岡営業所	掛川大東浜岡線	—	35本/日
地域拠点 (大須賀支所)	袋井市	袋井駅	秋葉中遠線	—	68本/日



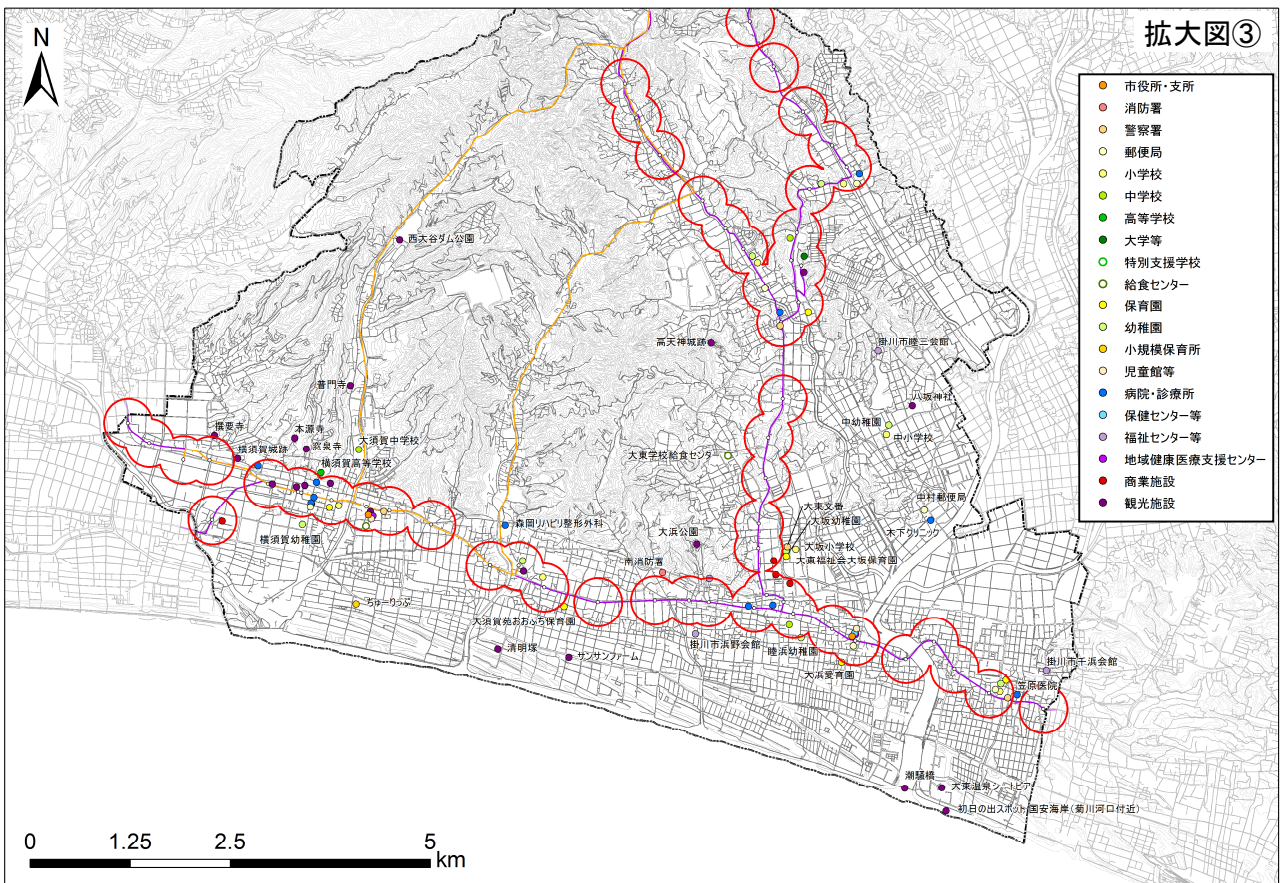
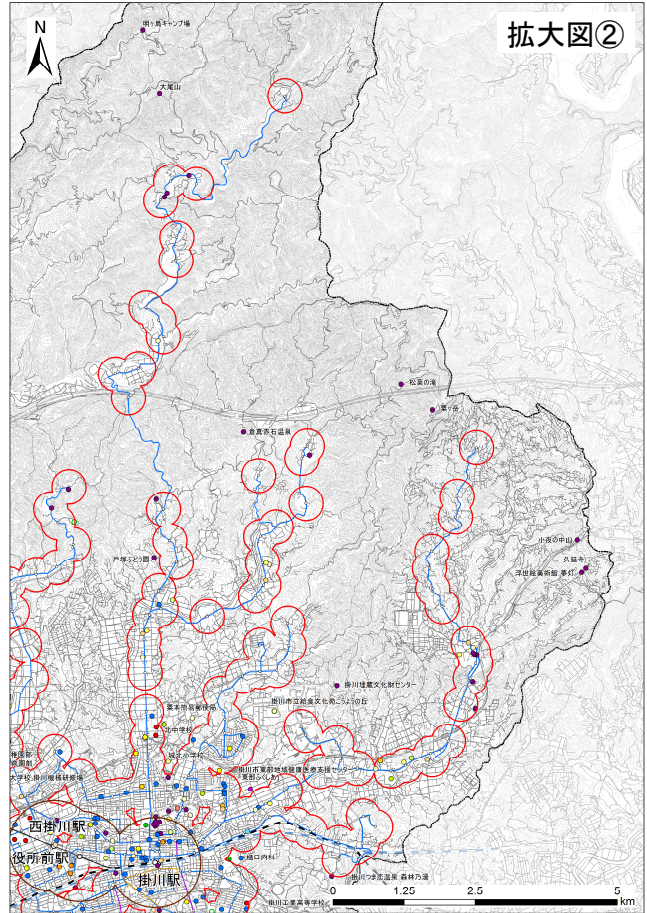
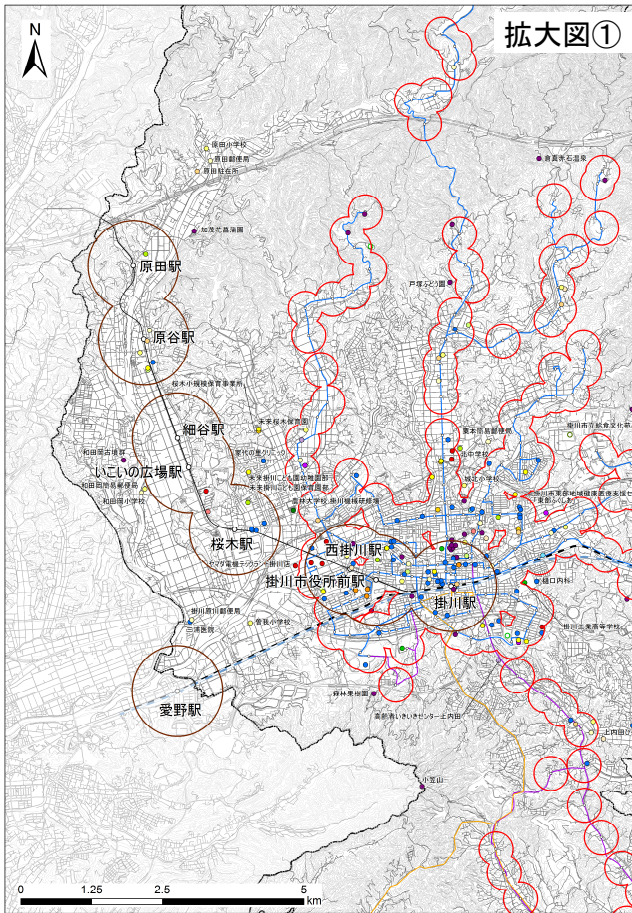
■周辺都市とのネットワーク状況

(4) 主要施設の公共交通カバー状況

主要施設における公共交通（鉄道、路線バス、自主運行バス、デマンド型乗合タクシー）のカバー状況をみると、概ね全ての施設においてカバーされている状況です。しかし、市南部の主要な観光施設である「高天神城」や「横須賀城址」は観光客が利用できる公共交通（路線バス、自主運行バス）のカバー圏域からは外れている状況です。



■主要施設の公共交通カバー状況



■主要施設の公共交通カバー状況（拡大図）

6. 地域公共交通の利用実態・ニーズ把握

(1) 市民アンケート調査

① 調査概要

市民を対象としたアンケート調査を実施しました。調査の概要は以下のとおりです。

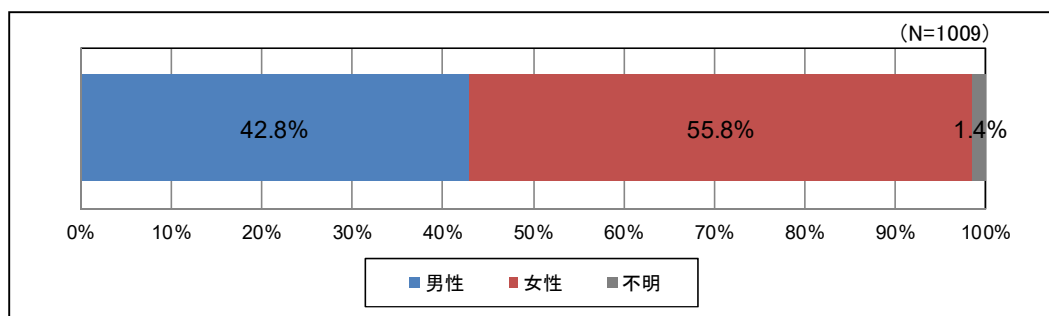
■調査概要

調査目的	市内在住者を対象として、生活行動パターンや公共交通の利用実態、公共交通に対する意識等を把握する
調査方法	地区別は無作為抽出した市民 2,000 人へ郵送による調査票配布、回収
調査日	発送：9月30日(金) 回収：10月12日(水)締め切り (※11月4日(金)到着分までを集計の対象とした)
回答率	50.5%(回収数 1,009 票)

② 回答者の属性

1) 性別

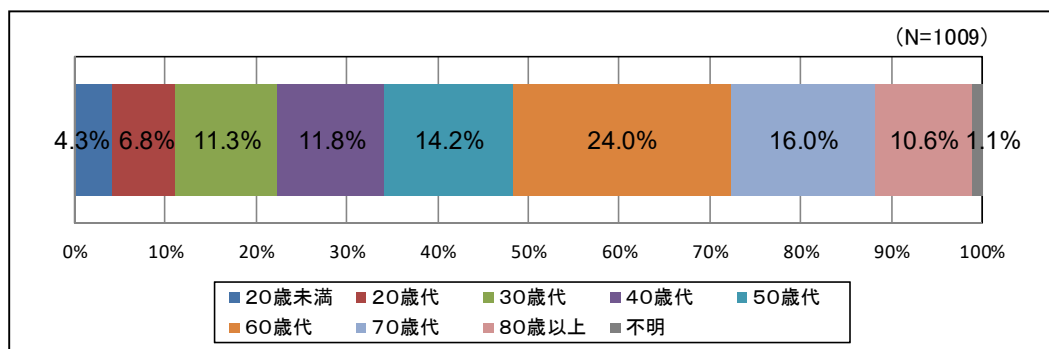
男性 42.8%、女性 55.8%と男女比はほぼ同程度となっています。



■性別

2) 年齢

60歳代が24.0%で最も多く、次いで70歳代が16.0%と多くなっています。全体の5割以上が60歳以上となっており、年齢層の高い方の回答割合が多い調査結果となっています。



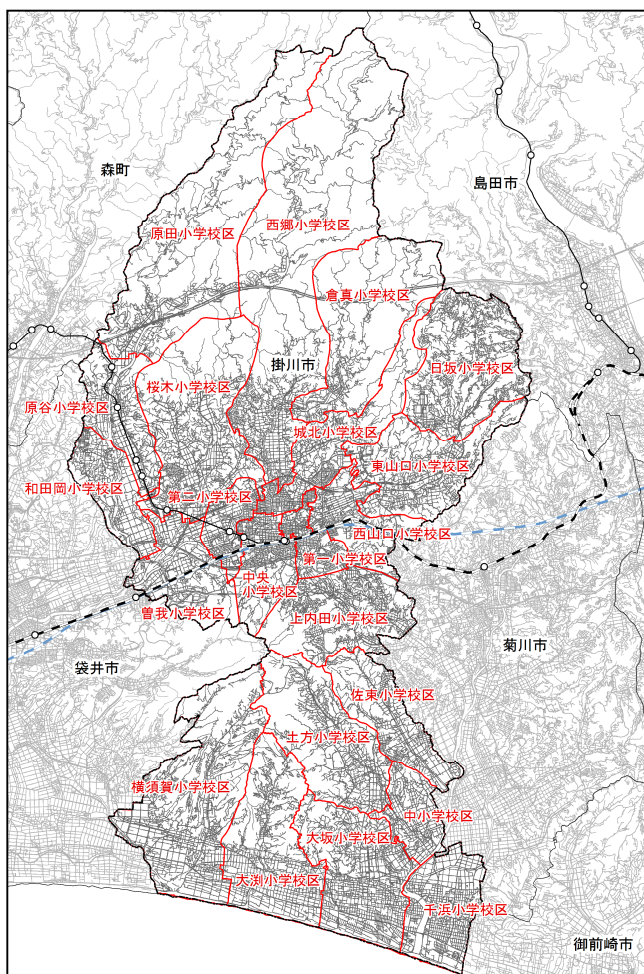
■年齢

3) 居住地

アンケート調査票は地区別に偏りが出ないように配布を行いました。結果、22の小学校校区別に偏りが少なく回答が得られています。

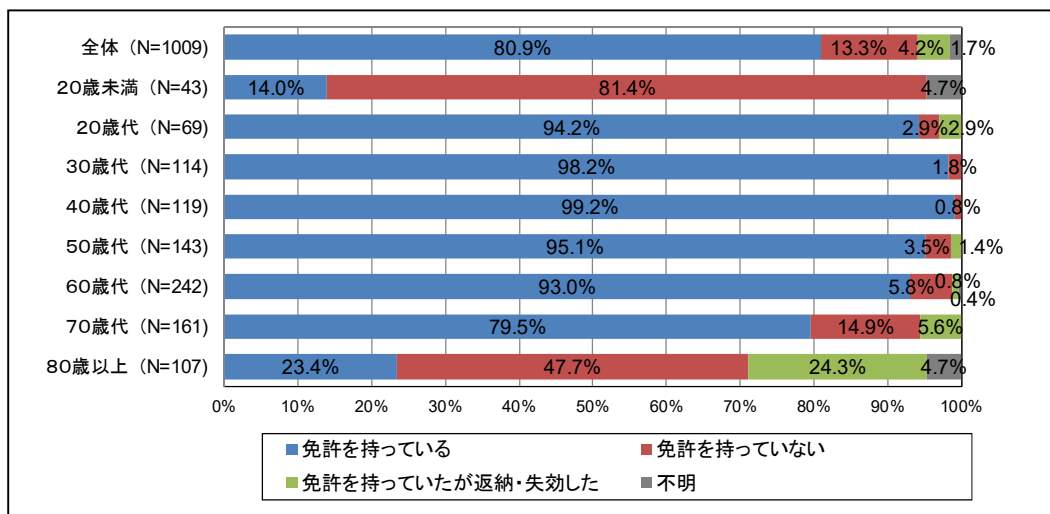
■居住地割合

居住地	男性 人数	女性 人数	合計	
			人数	構成比
1 日坂小学校区	16	14	30	3.0%
2 東山口小学校区	17	33	51	5.1%
3 西山口小学校区	21	39	60	5.9%
4 上内田小学校区	7	9	16	1.6%
5 城北小学校区	45	41	86	8.5%
6 第一小学校区	36	55	91	9.0%
7 第二小学校区	19	32	51	5.1%
8 中央小学校区	27	49	76	7.5%
9 曾我小学校区	15	16	31	3.1%
10 桜木小学校区	39	53	92	9.1%
11 和田岡小学校区	4	12	16	1.6%
12 原谷小学校区	25	30	55	5.5%
13 原田小学校区	9	12	22	2.2%
14 西郷小学校区	25	28	53	5.3%
15 倉真小学校区	5	5	10	1.0%
16 土方小学校区	15	17	33	3.3%
17 佐東小学校区	9	11	20	2.0%
18 中小小学校区	9	12	21	2.1%
19 大坂小学校区	27	31	58	5.7%
20 千浜小学校区	16	10	26	2.6%
21 横須賀小学校区	25	36	62	6.1%
22 大淵小学校区	8	15	23	2.3%
不明	13	3	26	2.6%
合計	432	563	1009	100.0%



4) 免許保有状況

年齢別の免許保有状況をみると、20歳代から60歳代まではほぼ同程度の傾向を示していますが、70歳代、80歳代以上で「免許を持っている」割合が減少しています。また、80歳以上では、「免許を持っていない」が47.7%と半数程度いるのに加え、「免許を持っていたが返納・失効した」が23.4%となっており、自ら車を運転する方が少ない現状が見受けられます。



■年齢別免許保有状況

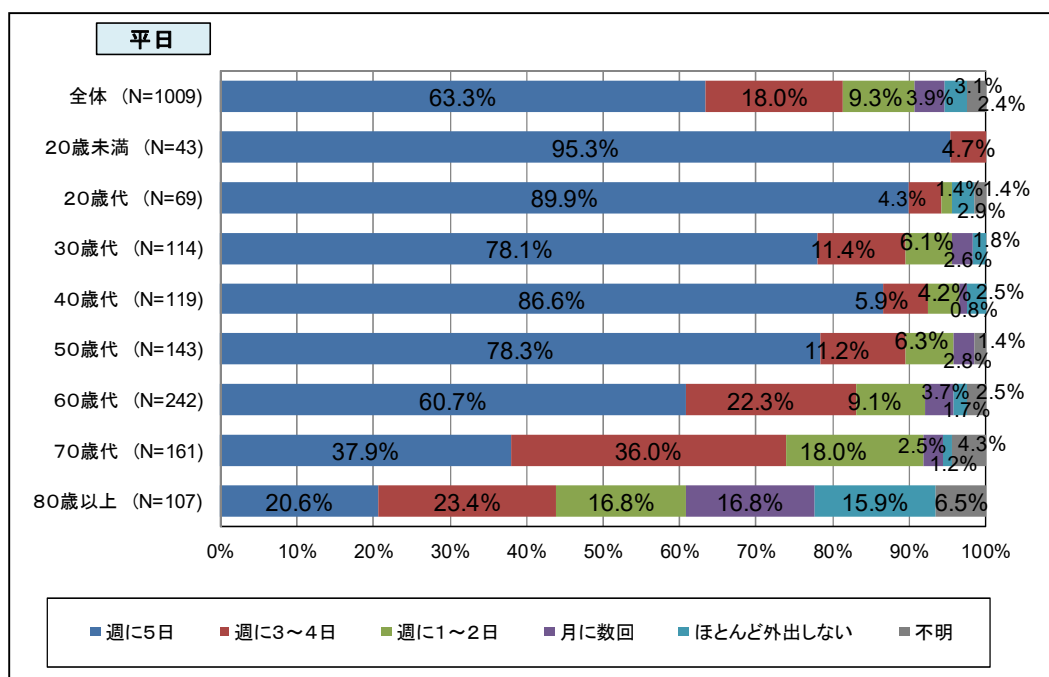
③ 外出状況

1) 外出頻度（平日）

「週に5日」とほぼ毎日外出している割合が63.3%となっています。一方で、「月に数回」が3.9%、「ほとんど外出しない」が3.1%と外出が少ない方が全体の7%程度となっています。

年齢別にみると、50歳代より上の年齢層になるにつれ、外出頻度が少なくなっています。

「週に5日」は60歳代で60.7%、70歳代で37.9%、80歳以上で20.6%となっています。80歳以上では「月に数回」が16.8%、「ほとんど外出しない」が15.9%と、他の年齢層と比較し、外出機会が非常に少なくなっています。



■ 年齢別外出頻度（平日）

2) 外出目的・目的地

i) 目的別の目的地（平日）

「通勤」では、第一小学校区、第二小学校区、中央小学校区など、市中心部への割合が高くなっていますが、掛川市合計が54.8%、掛川市外合計が40.6%と約半数近くは市外へ通勤しています。

「通院」では、第一小学校など市中心部の割合が高くなっており、掛川市内の割合が68.4%と市内の割合が高くなっています。

「買物」では、西郷小学校区や大坂小学校区の割合が高く、次いで第一小学校区の割合も高くなっています。

「趣味・娯楽」では、小学校区別では大きな差は見られませんが、掛川市内の割合が58.4%、掛川市外の割合が33.6%と市内の割合が市外の約倍近くになっています。

全体的には市中心部の第一小学校区や中央小学校区の割合が高くなっています。

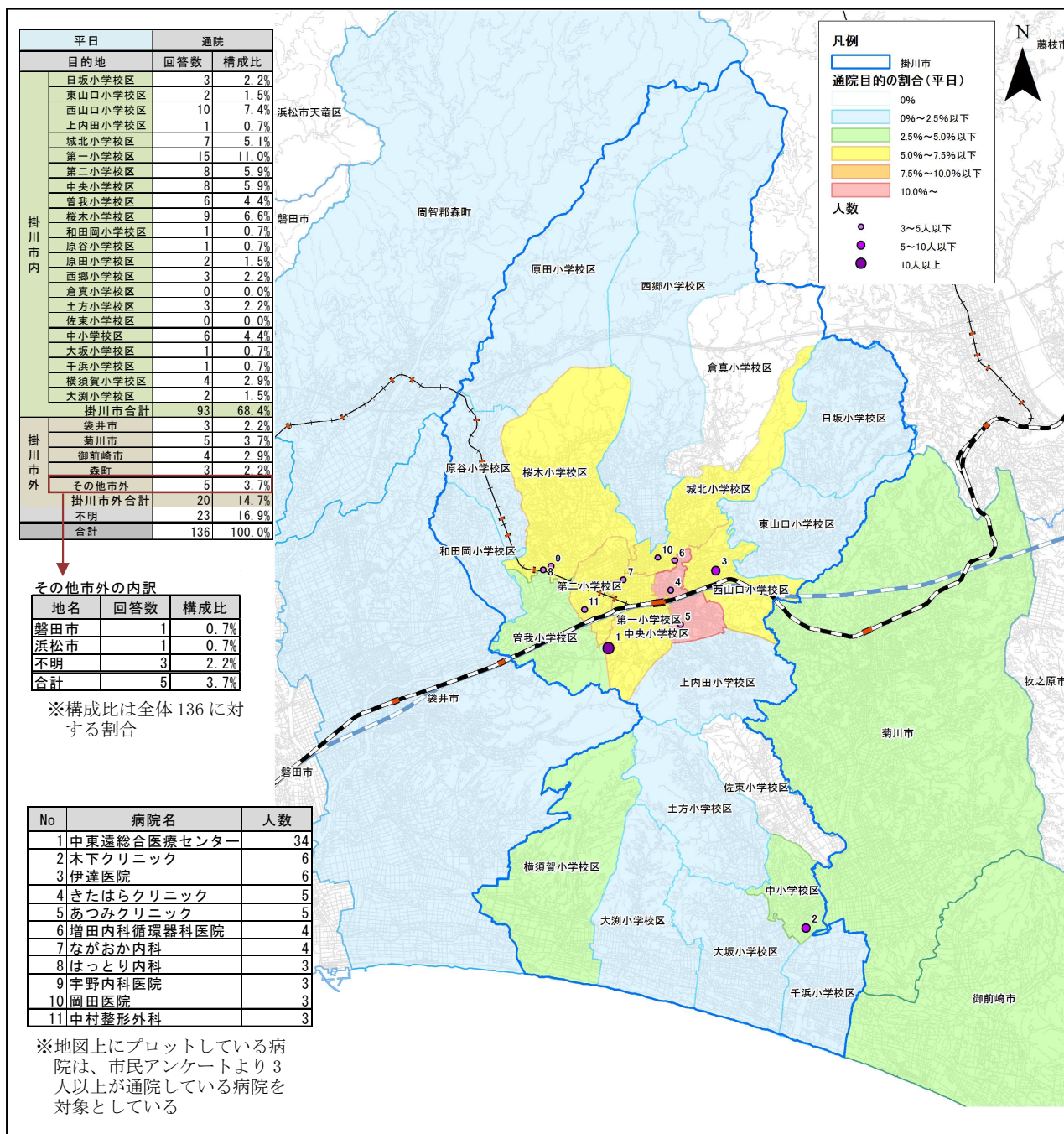
なお、次ページ以降に移動が多い、「通勤」「通院」「買物」「趣味・娯楽」の状況を地図上に示しています。

■目的地への移動状況（平日）

目的地	通勤		通学		通院		買物		趣味・娯楽		その他		計	
	回答数	構成比	回答数	構成比	回答数	構成比	回答数	構成比	回答数	構成比	回答数	構成比	回答数	構成比
掛川市内	247	54.8%	26	46.4%	93	68.4%	327	75.3%	73	58.4%	77	64.2%	843	63.8%
掛川市外	183	40.6%	29	51.8%	20	14.7%	73	16.8%	42	33.6%	32	26.7%	379	28.7%
不明	21	4.7%	1	1.8%	23	16.9%	34	7.8%	10	8.0%	11	9.2%	100	7.6%
合計	451	100.0%	56	100.0%	136	100.0%	434	100.0%	125	100.0%	120	100.0%	1322	100.0%
掛川市内	247	54.8%	26	46.4%	93	68.4%	327	75.3%	73	58.4%	77	64.2%	843	63.8%
掛川市外	183	40.6%	29	51.8%	20	14.7%	73	16.8%	42	33.6%	32	26.7%	379	28.7%
不明	21	4.7%	1	1.8%	23	16.9%	34	7.8%	10	8.0%	11	9.2%	100	7.6%
合計	451	100.0%	56	100.0%	136	100.0%	434	100.0%	125	100.0%	120	100.0%	1322	100.0%
掛川市内	247	54.8%	26	46.4%	93	68.4%	327	75.3%	73	58.4%	77	64.2%	843	63.8%
掛川市外	183	40.6%	29	51.8%	20	14.7%	73	16.8%	42	33.6%	32	26.7%	379	28.7%
不明	21	4.7%	1	1.8%	23	16.9%	34	7.8%	10	8.0%	11	9.2%	100	7.6%
合計	451	100.0%	56	100.0%	136	100.0%	434	100.0%	125	100.0%	120	100.0%	1322	100.0%
掛川市内	247	54.8%	26	46.4%	93	68.4%	327	75.3%	73	58.4%	77	64.2%	843	63.8%
掛川市外	183	40.6%	29	51.8%	20	14.7%	73	16.8%	42	33.6%	32	26.7%	379	28.7%
不明	21	4.7%	1	1.8%	23	16.9%	34	7.8%	10	8.0%	11	9.2%	100	7.6%
合計	451	100.0%	56	100.0%	136	100.0%	434	100.0%	125	100.0%	120	100.0%	1322	100.0%
掛川市内	247	54.8%	26	46.4%	93	68.4%	327	75.3%	73	58.4%	77	64.2%	843	63.8%
掛川市外	183	40.6%	29	51.8%	20	14.7%	73	16.8%	42	33.6%	32	26.7%	379	28.7%
不明	21	4.7%	1	1.8%	23	16.9%	34	7.8%	10	8.0%	11	9.2%	100	7.6%
合計	451	100.0%	56	100.0%	136	100.0%	434	100.0%	125	100.0%	120	100.0%	1322	100.0%
掛川市内	247	54.8%	26	46.4%	93	68.4%	327	75.3%	73	58.4%	77	64.2%	843	63.8%
掛川市外	183	40.6%	29	51.8%	20	14.7%	73	16.8%	42	33.6%	32	26.7%	379	28.7%
不明	21	4.7%	1	1.8%	23	16.9%	34	7.8%	10	8.0%	11	9.2%	100	7.6%
合計	451	100.0%	56	100.0%	136	100.0%	434	100.0%	125	100.0%	120	100.0%	1322	100.0%
掛川市内	247	54.8%	26	46.4%	93	68.4%	327	75.3%	73	58.4%	77	64.2%	843	63.8%
掛川市外	183	40.6%	29	51.8%	20	14.7%	73	16.8%	42	33.6%	32	26.7%	379	28.7%
不明	21	4.7%	1	1.8%	23	16.9%	34	7.8%	10	8.0%	11	9.2%	100	7.6%
合計	451	100.0%	56	100.0%	136	100.0%	434	100.0%	125	100.0%	120	100.0%	1322	100.0%
掛川市内	247	54.8%	26	46.4%	93	68.4%	327	75.3%	73	58.4%	77	64.2%	843	63.8%
掛川市外	183	40.6%	29	51.8%	20	14.7%	73	16.8%	42	33.6%	32	26.7%	379	28.7%
不明	21	4.7%	1	1.8%	23	16.9%	34	7.8%	10	8.0%	11	9.2%	100	7.6%
合計	451	100.0%	56	100.0%	136	100.0%	434	100.0%	125	100.0%	120	100.0%	1322	100.0%
掛川市内	247	54.8%	26	46.4%	93	68.4%	327	75.3%	73	58.4%	77	64.2%	843	63.8%
掛川市外	183	40.6%	29	51.8%	20	14.7%	73	16.8%	42	33.6%	32	26.7%	379	28.7%
不明	21	4.7%	1	1.8%	23	16.9%	34	7.8%	10	8.0%	11	9.2%	100	7.6%
合計	451	100.0%	56	100.0%	136	100.0%	434	100.0%	125	100.0%	120	100.0%	1322	100.0%
掛川市内	247	54.8%	26	46.4%	93	68.4%	327	75.3%	73	58.4%	77	64.2%	843	63.8%
掛川市外	183	40.6%	29	51.8%	20	14.7%	73	16.8%	42	33.6%	32	26.7%	379	28.7%
不明	21	4.7%	1	1.8%	23	16.9%	34	7.8%	10	8.0%	11	9.2%	100	7.6%
合計	451	100.0%	56	100.0%	136	100.0%	434	100.0%	125	100.0%	120	100.0%	1322	100.0%
掛川市内	247	54.8%	26	46.4%	93	68.4%	327	75.3%	73	58.4%	77	64.2%	843	63.8%
掛川市外	183	40.6%	29	51.8%	20	14.7%	73	16.8%	42	33.6%	32	26.7%	379	28.7%
不明	21	4.7%	1	1.8%	23	16.9%	34	7.8%	10	8.0%	11	9.2%	100	7.6%
合計	451	100.0%	56	100.0%	136	100.0%	434	100.0%	125	100.0%	120	100.0%	1322	100.0%
掛川市内	247	54.8%	26	46.4%	93	68.4%	327	75.3%	73	58.4%	77	64.2%	843	63.8%
掛川市外	183	40.6%	29	51.8%	20	14.7%	73	16.8%	42	33.6%	32	26.7%	379	28.7%
不明	21	4.7%	1	1.8%	23	16.9%	34	7.8%	10	8.0%	11	9.2%	100	7.6%
合計	451	100.0%	56	100.0%	136	100.0%	434	100.0%	125	100.0%	120	100.0%	1322	100.0%
掛川市内	247	54.8%	26	46.4%	93	68.4%	327	75.3%	73	58.4%	77	64.2%	843	63.8%
掛川市外	183	40.6%	29	51.8%	20	14.7%	73	16.8%	42	33.6%	32	26.7%	379	28.7%
不明	21	4.7%	1	1.8%	23	16.9%	34	7.8%	10	8.0%	11	9.2%	100	7.6%
合計	451	100.0%	56	100.0%	136	100.0%	434	100.0%	125	100.0%	120	100.0%	1322	100.0%
掛川市内	247	54.8%	26	46.4%	93	68.4%	327	75.3%	73	58.4%	77	64.2%	843	63.8%
掛川市外	183	40.6%	29	51.8%	20	14.7%	73	16.8%	42	33.6%	32	26.7%	379	28.7%
不明	21	4.7%	1	1.8%	23	16.9%	34	7.8%	10	8.0%	11	9.2%	100	7.6%
合計	451	100.0%	56	100.0%	136	100.0%	434	100.0%	125	100.0%	120	100.0%	1322	100.0%
掛川市内	247	54.8%	26	46.4%	93	68.4%	327	75.3%	73	58.4%	77	64.2%	843	63.8%
掛川市外	183	40.6%	29	51.8%	20	14.7%	73	16.8%	42	33.6%	32	26.7%	379	28.7%
不明	21	4.7%	1	1.8%	23	16.9%	34	7.8%	10	8.0%	11	9.2%	100	7.6%
合計	451	100.0%	56	100.0%	136	100.0%	434	100.0%	125	100.0%	120	100.0%	1322	100.0%
掛川市内	247	54.8%	26	46.4%	93	68.4%	327	75.3%	73	58.4%	77	64.2%	843	63.8%
掛川市外	183	40.6%	29	51.8%	20	14.7%	73	16.8%	42	33.6%	32	26.7%	379	28.7%
不明	21	4.7%	1	1.8%	23	16.9%	34	7.8%	10	8.0%	11	9.2%	100	7.6%
合計	451	100.0%	56	100.0%	136	100.0%	434	100.0%	125	100.0%	120	100.0%	1322	100.0%
掛川市内	247	54.8%	26	46.4%	93	68.4%	327	75.3%	73	58.4%	77	64.2%	843	63.8%
掛川市外	183	40.6%	29	51.8%	20	14.7%	73	16.8%	42	33.6%	32	26.7%	379	28.7%
不明	21	4.7%	1	1.8%	23	16.9%	34	7.8%	10	8.0%	11	9.2%	100	7.6%
合計	451	100.0%	56	100.0%	136	100.0%	434	100.0%	125	100.0%	120	100.0%	1322	100.0%
掛川市内	247	54.8%	26	46.4%	93	68.4%	327	75.3%	73	58.4%	77	64.2%	843	63.8%
掛川市外	183	40.6%	29	51.8%	20	14.7%	73	16.8%	42	33.6%	32	26.7%	379	28.7%
不明	21	4.7%	1	1.8%	23	16.9%	34	7.8%	10	8.0%	11	9.2%	100	7.6%
合計	451	100.0%	56	100.0%	136	100.0%	434	100.0%	125	100.0%	120	100.0%	1322	100.0%
掛川市内	247	54.8%	26	46.4%	93	68.4%	327	75.3%	73	58.4%	77	64.2%	843	63.8%
掛川市外	183	40.6%	29	51.8%	20	14.7%	73	16.8%	42	33.6%	32	26.7%	379	28.7%
不明	21	4.7%	1	1.8%	23	16.9%	34	7.8%	10	8.0%	11	9.2%	100	7.6%
合計	451	100.0%	56	100.0%	136	100.0%	434	100.0%	125	100.0%	120	100.0%	1322	100.0%
掛川市内	247	54.8%	26	46.4%	93	68.4%	327	75.3%	73	58.4%	77	64.2%	843	63.8%
掛川市外	183	40.6%	29	51.8%	20	14.7%	73	16.8%	42	33.6%	32	26.7%	379	28.7%
不明	21	4.7%	1	1.8%	23	16.9%	34	7.8%	10	8.0%	11	9.2%	100	7.6%
合計	451	100.0%	56	100.0%	136	100.0%	434	100.0%						

II) 通院目的の目的地（平日）

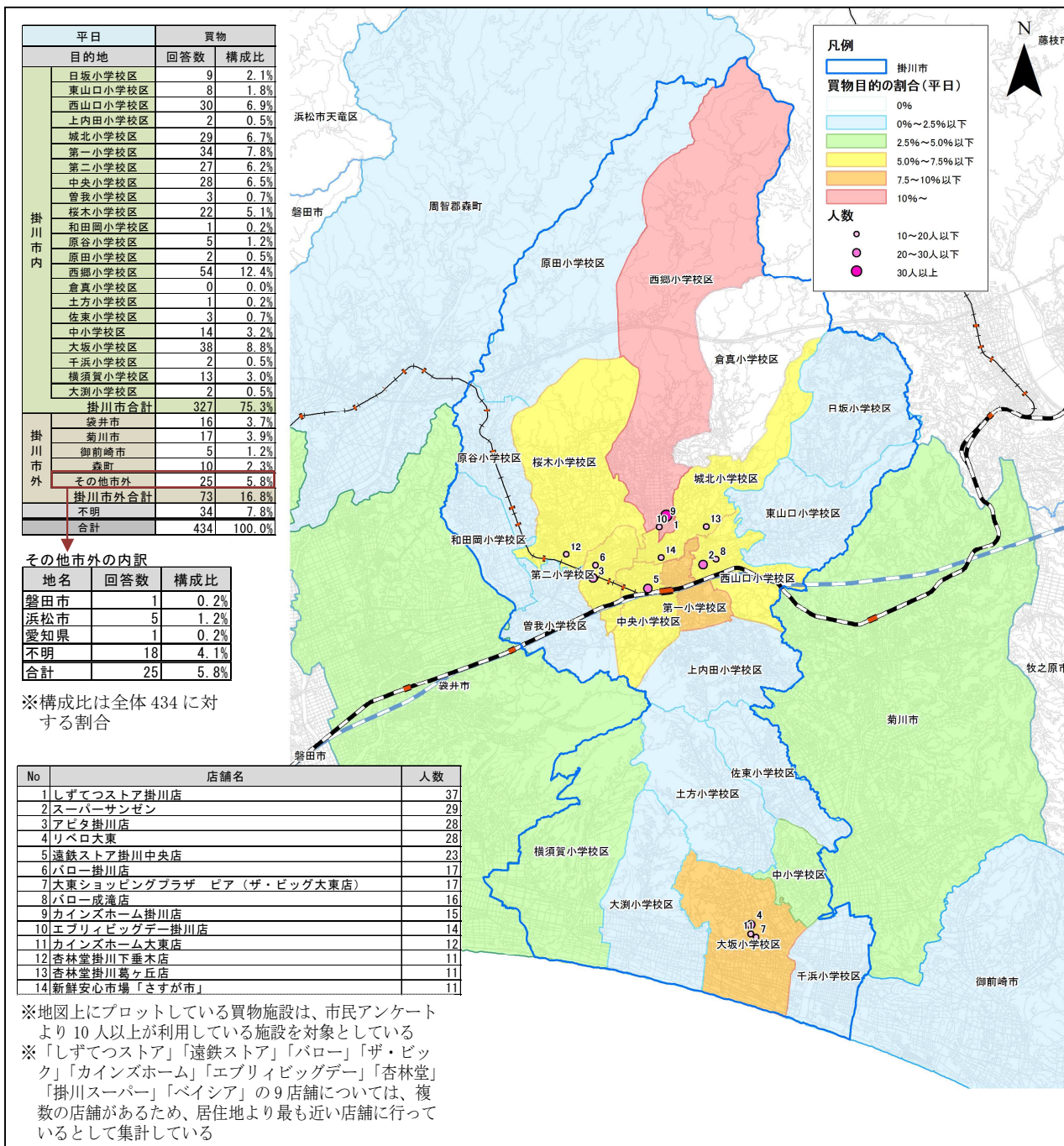
市中心部の第一小学校区が最も高く、次いで西山口小学校区などが高くなっています。施設別では、「中東遠総合医療センター」が圧倒的に多くなっています。その他では中小小学校区の「木下クリニック」や市中心部の病院が選ばれています。



■ 通院目的の移動状況（平日）

Ⅲ) 買物目的の目的地 (平日)

小学校区別では西郷小学校区の割合が最も高くなっています。これは、「しずてつストア掛川店」や「カインズホーム掛川店」などの国道1号の西郷IC沿いの施設の利用が多いためであると考えられます。その他は、スーパーサンゼンやアピタ掛川店など市中心部の利用が多くなっています。また、大坂小学校区のリベロ大東など、商業施設が集積している地点への移動も多くなっています。

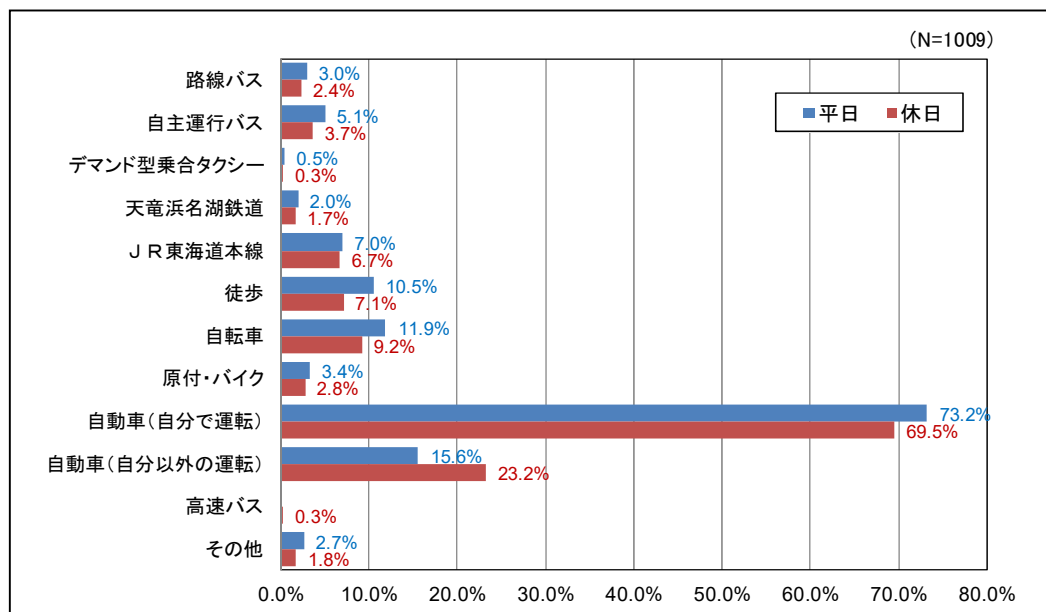


■買物目的の移動状況 (平日)

3) 外出時の交通手段

平日・休日ともに「自動車（自分で運転）」が70%程度となっており、市民の大半が自動車を自ら運転していることがわかります。また、「自動車（自分以外の運転）」の割合も平日で15.6%、休日で23.2%と「自動車（自分で運転）」に次いで高くなっています。

「路線バス」は平日で3.0%、休日で2.4%、「自主運行バス」は平日で5.1%、休日で3.7%と、バスの利用は市民の5%以下に留まっています。また平日と比較し、休日の割合は低くなっています。

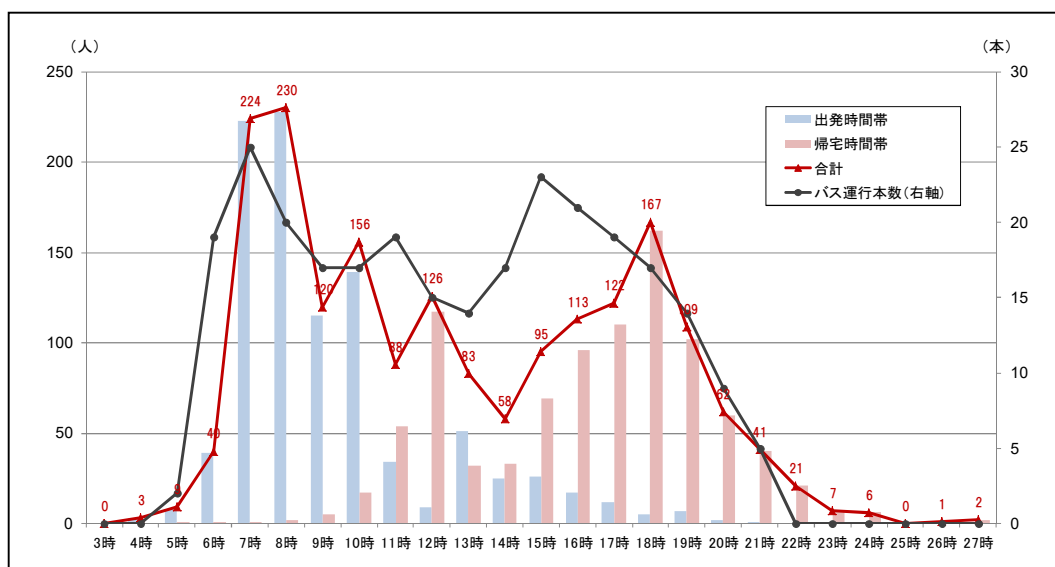


■ 外出時の交通手段

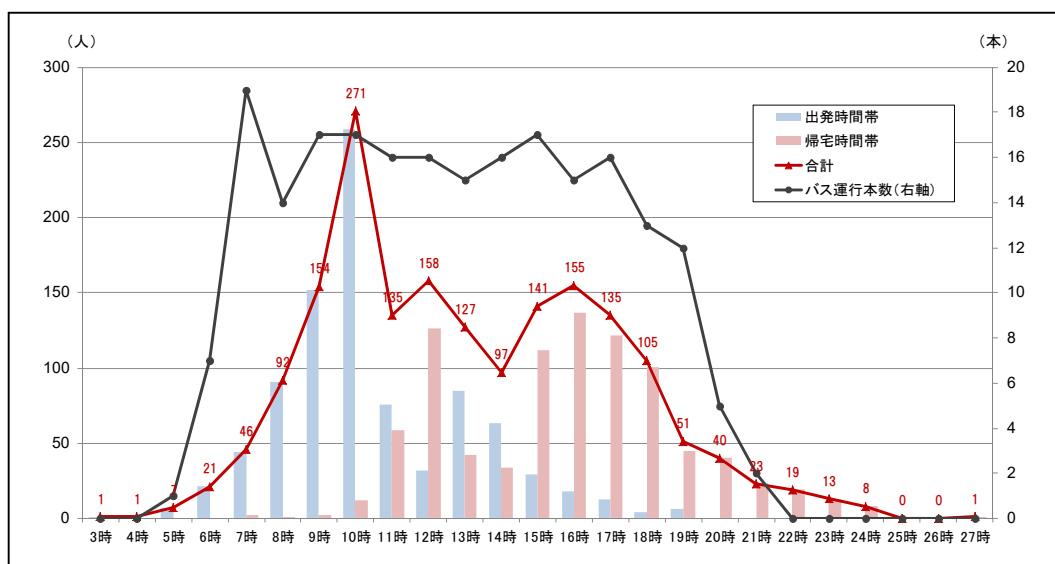
4) 主な外出時間

平日の外出時間帯をみると、朝は7時、8時台にピークがあり、昼の時間帯に向けて移動が少なくなる傾向があり、夕方は18時にピークがみられます。夕方のピークは朝のピークほど移動が多くなく前後の時間に分散しています。平日のバス運行本数と比較すると、朝のピークは概ね同程度の傾向を示していますが、昼以降は15時にピークを迎えており、人々の移動のピークとずれています。

休日の外出時間帯は10時にピークがあり、その後は17時くらいまでピークの半数程度の移動がみられます。休日のバス運行本数は朝7時をピークに夕方の17時くらいまで同程度の運行本数がみられます。



■外出時間とバスの運行本数（平日）



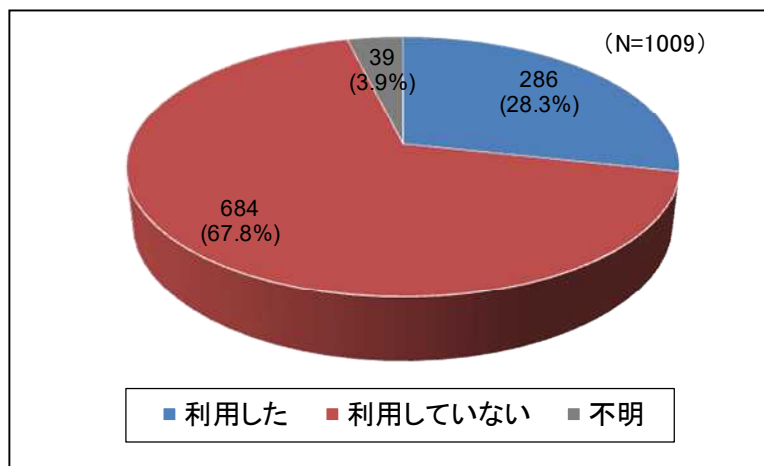
■外出時間とバスの運行本数（休日）

※バス運行本数は民間路線バス（掛川大東浜岡線、秋葉中遠線、掛塚さなる台線）、自主運行バス、掛川大須賀線の始発バス停の出発時刻を1時間単位で集計

④ 市内の公共交通の利用状況

1) 利用状況

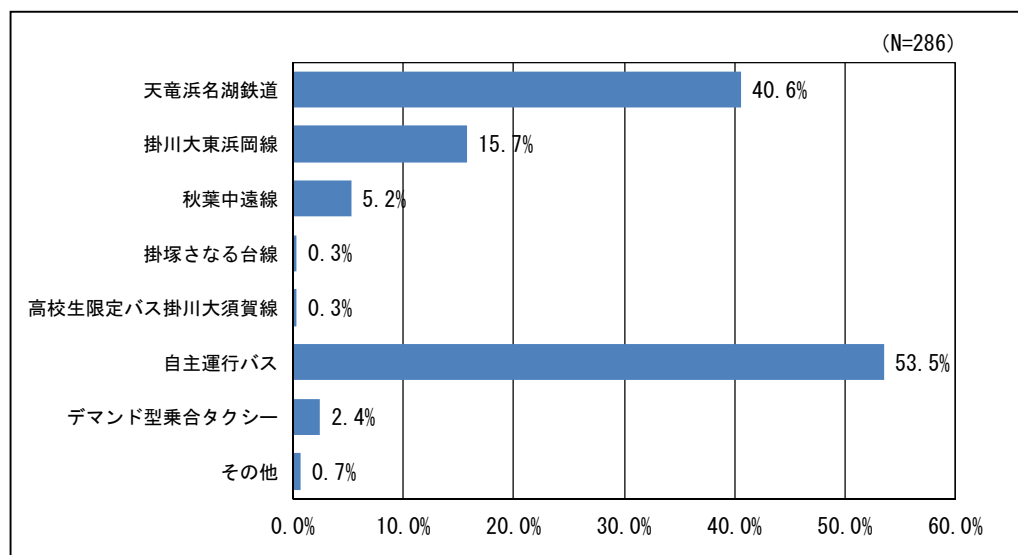
1年間で市内の公共交通を利用した市民は3割程度となっています。



■掛川市内の公共交通の利用状況

2) 利用交通手段（公共交通を利用した方のみを対象）

市民で市内の公共交通を利用した方のうち、約半数の方が「自主運行バス」を利用しています。また、次いで「天竜浜名湖鉄道」が40.6%と多くなっています。また、「掛川大東浜岡線」が15.7%、「秋葉中遠線」が5.2%となっています。

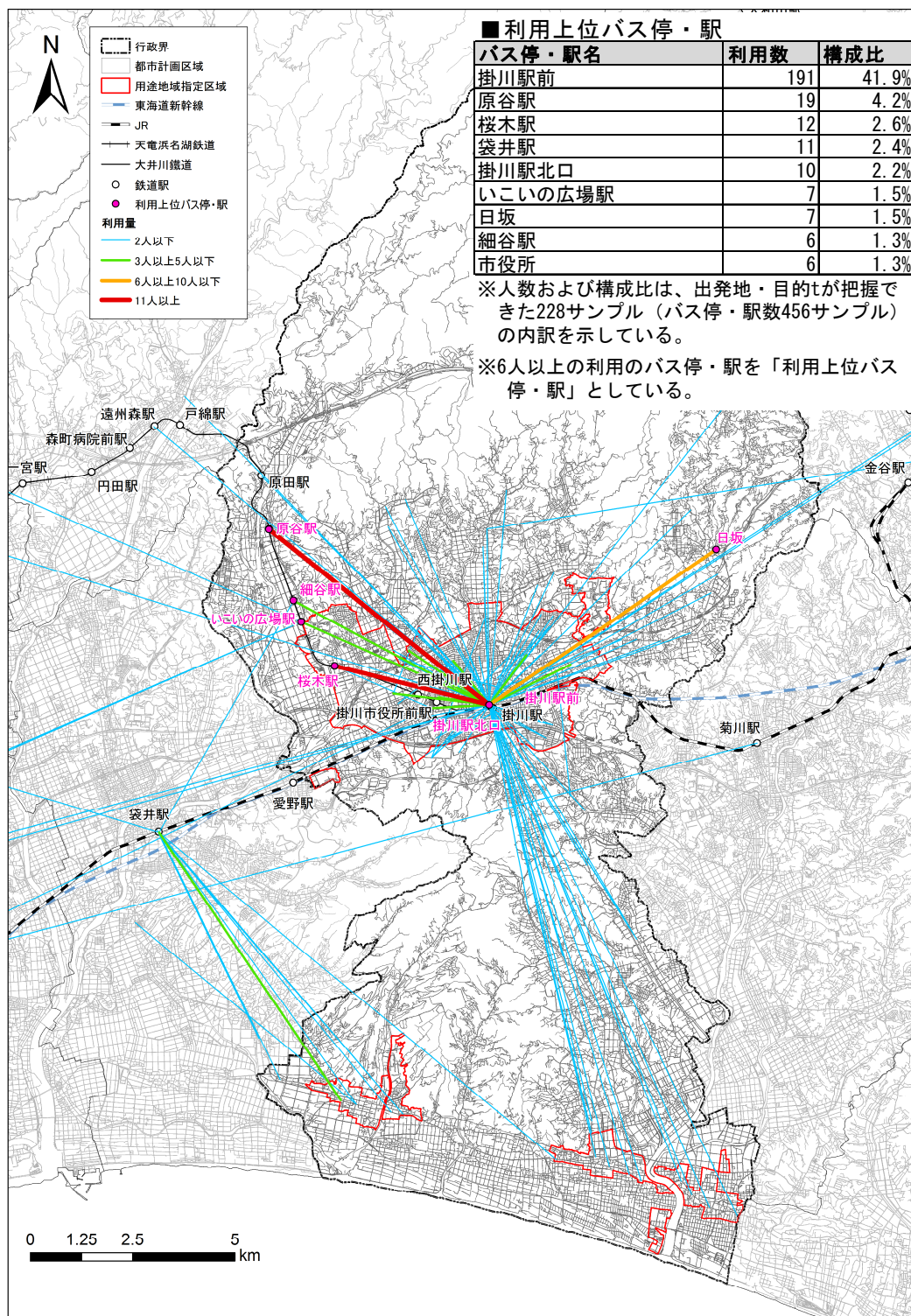


■市内の公共交通の利用状況

3) 利用バス停・駅（掛川市内の公共交通を利用した方のみを対象）

市民の公共交通の利用は、掛川駅を中心とした移動が多くなっており、全体の41.9%となっています。次に原谷駅や桜木駅など、天竜浜名湖鉄道の利用が多くなっています。

地域別にみると、大東区域は掛川駅間との移動が多い一方で、大須賀区域は袋井駅間の移動が多く、掛川駅間との移動はない状況です。

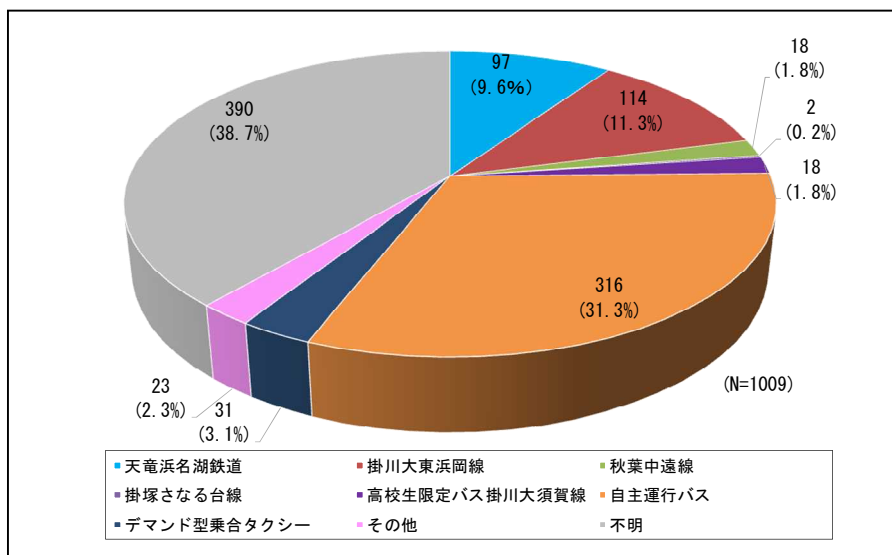


■利用バス停・駅の出発地・目的地分布

⑤ 公共交通サービスの改善意向

1) 改善してほしい交通手段

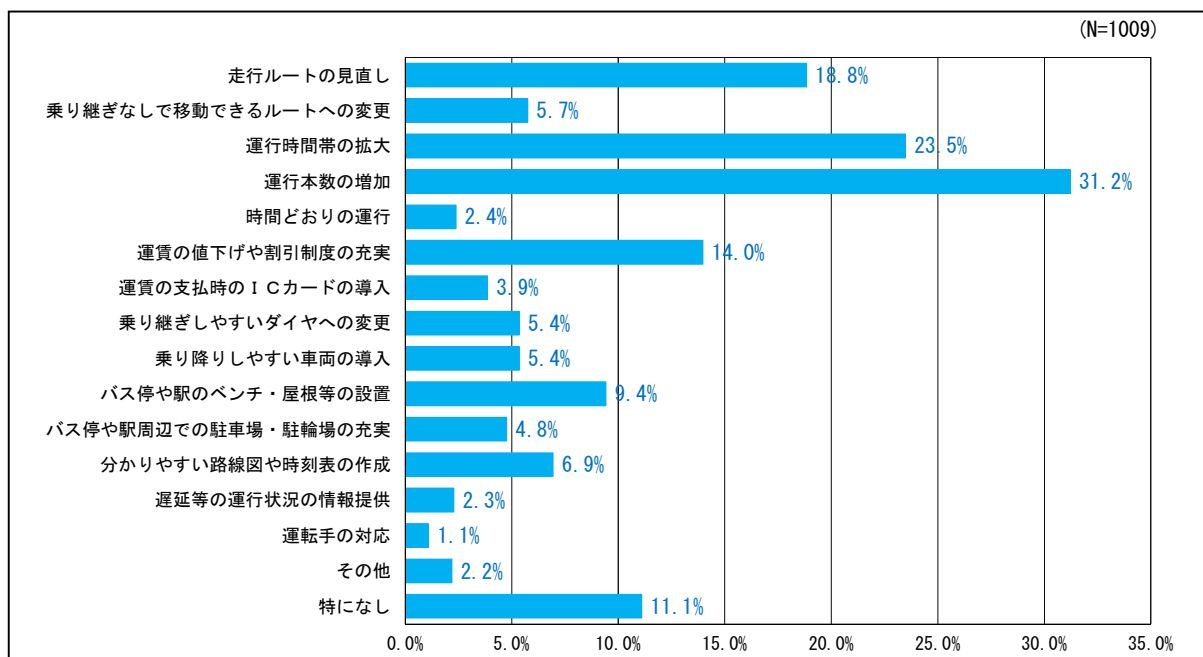
「自主運行バス」が31.3%と最も多く、次いで「掛川大東浜岡線」が11.3%、「天竜浜名湖鉄道」が9.6%となっています。



■改善してほしい交通手段

2) 改善要望

「運行本数の増加」や「運行時間帯の拡大」「運賃の値下げや割引制度の充実」など公共交通のサービス水準の向上に関する改善要望が多くなっています。また、「走行ルートの見直し」についてもその割合が高くなっています。



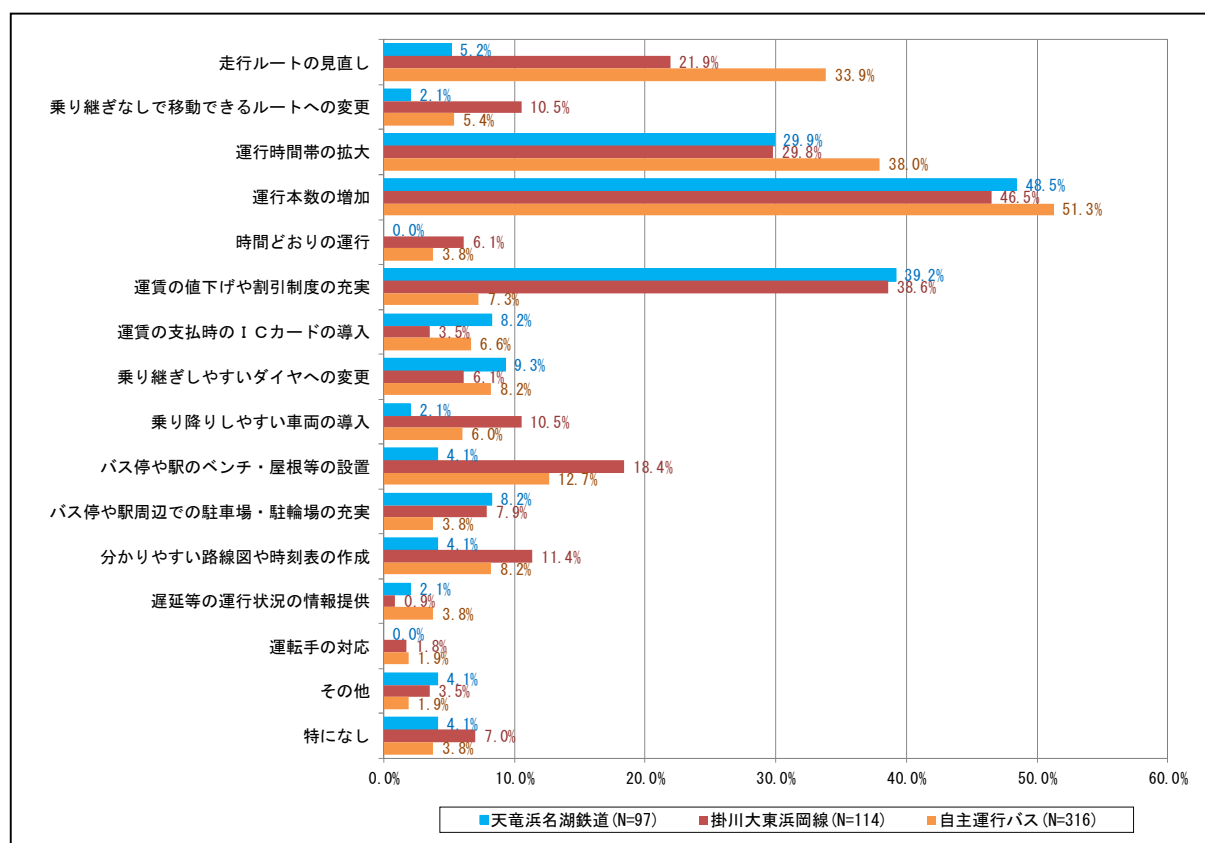
■バスの改善要望

【路線別改善要望】

回答数が多い「天竜浜名湖鉄道」「掛川大東浜岡線」「自主運行バス」について、路線別の改善要望を示した結果は以下のとおりです。

いずれの交通手段においても「運行本数の増加」が最も多くなっており、半数程度の方が改善を要望しています。天竜浜名湖鉄道や掛川大東浜岡線については「運行本数の増加」に次いで、「運賃の値下げや割引制度の充実」や「運行時間帯の拡大」などが多く、サービス水準の向上に関する要望が多くなっています。自主運行バスについては他の路線と比較し、「走行ルートの見直し」の割合が高くなっています。

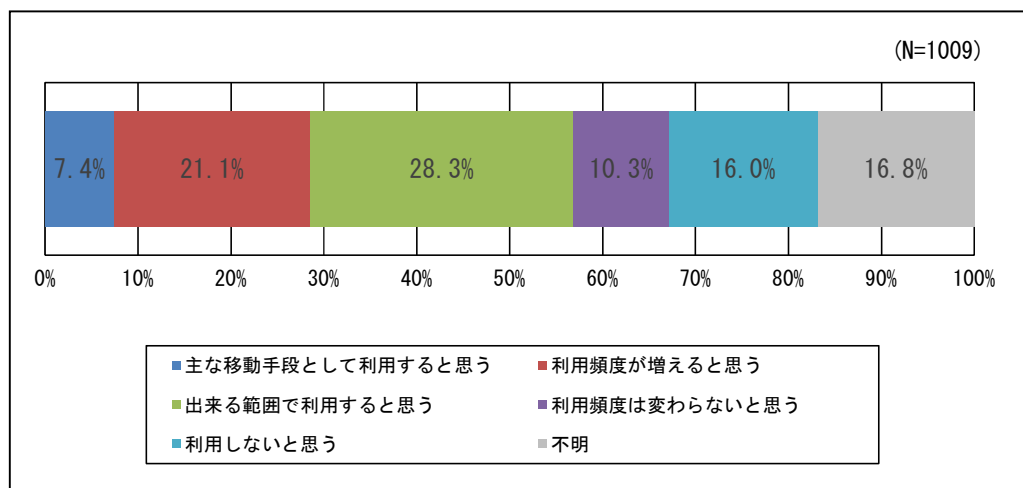
また、掛川大東浜岡線や自主運行バスでは「バス停や駅のベンチ・屋根等の設置」の改善要望が高く、「分かりやすい路線図や時刻表の作成」「乗り降りしやすい車両の導入」などについても、10%程度の方が改善を要望している状況です。



■バスの改善要望（路線別）

3) 改善後の利用意向

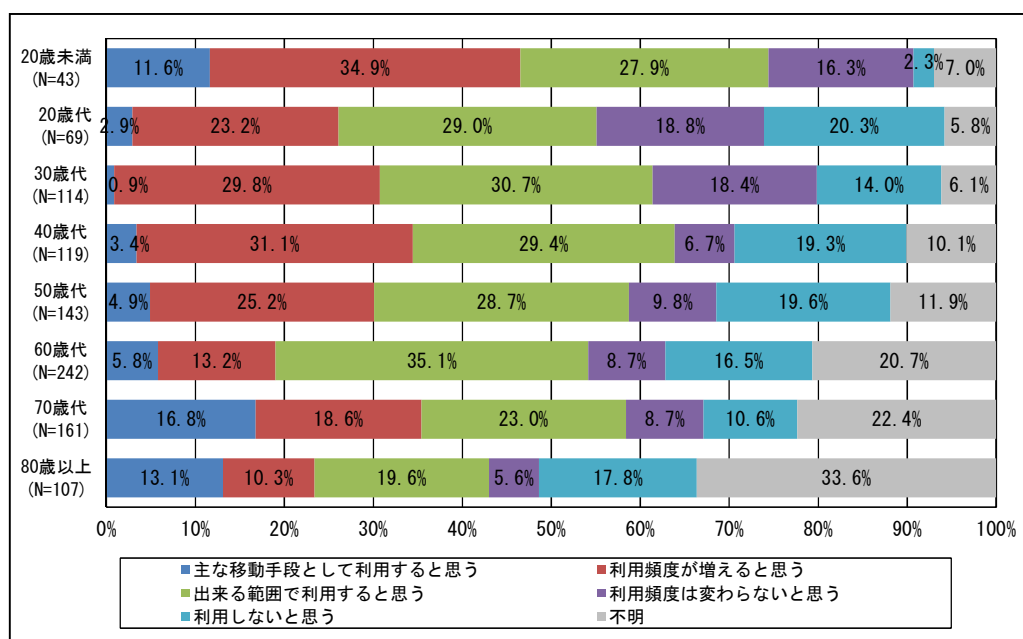
「主な移動手段として利用すると思う」が7.4%、「利用頻度が増えると思う」が22.0%、「出来る範囲で利用すると思う」が28.3%であり、全体の約60%の人が、公共交通サービスが改善すれば利用が拡大すると回答しています。



■改善後の利用意向

【改善後の年齢別利用意向割合】

年齢別にみると、70歳代、80歳以上で「主な移動手段として利用すると思う」が15%程度となっており、今後利用者の増加が期待できます。また、40歳代～60歳代についても「主な移動手段として利用すると思う」と回答する方が一定程度いることに加え、30歳代や40歳代では「利用する頻度が増えると思う」と回答する方が30%程度いるため、これら年齢層に関しても今後利用者が増加することが期待できます。

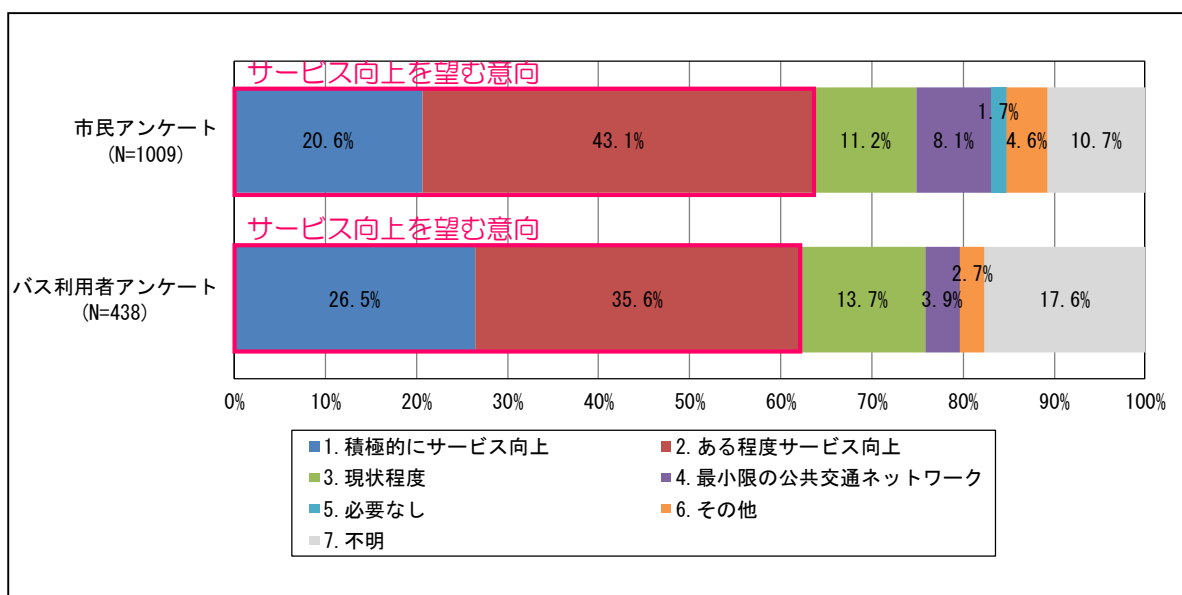


■年齢別の改善後の利用意向

4) 公共交通の今後のあり方

「積極的にサービス向上」が20.6%、「ある程度サービス向上」が43.1%と、合わせて約65%の方が、現状よりサービスの向上を望んでいることが分かります。一方で「最小限の公共交通ネットワーク」が8.3%で、「必要なし」が1.7%となっており、最低限度の公共交通ネットワークや必要がないと考える方は全体の1割程度となっています。

また、バス利用者アンケート調査（後述）では、「積極的にサービス向上」は26.5%と市民アンケート調査より5%程度高くなっています。また「ある程度サービス向上」が35.6%となっており、バス利用者においても60%以上の方が現状よりサービスの向上を望んでいます。



■公共交通のあり方

■凡例の補足

- | | |
|------------------|---------------------------------------|
| 1.積極的にサービス向上 | 積極的に公共交通のサービス向上を図り、公共交通中心の都市をつくるべきである |
| 2.ある程度サービス向上 | 現状よりある程度の公共交通のサービス向上は必要である |
| 3.現状程度 | 公共交通サービスは現状のままで良い |
| 4.最小限の公共交通ネットワーク | 主要な場所だけを結ぶ最小限の公共交通ネットワークがあればよい |
| 5.必要なし | 公共交通は必要がない |

(2) 民間路線バス・自主運行バス利用者アンケート調査

① 調査概要

掛川市内の公共交通の利用実態等を把握するため、掛川市内のバス利用者を対象としたアンケート調査を実施しました。調査の概要は以下のとおりです。

■調査概要

調査目的	・バス利用者を対象として、バスの利用実態や公共交通に対する意識、バスの改善点等を把握するため																																
調査方法 調査日	<ul style="list-style-type: none"> ・掛川市内の全てのバス路線に調査員が乗り込み、手渡しでアンケート調査票を配布し、後日郵送による回収 ・調査票の配布は、掛川市内のバス停から乗降した方を対象とした ・小中学生については、別途調査により状況を把握していることから、アンケート調査票の配布の対象外とした <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">路線</th> <th>調査区間</th> <th colspan="2">調査日</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">路線 バス</td> <td>掛川大東浜岡線</td> <td rowspan="2">全区間</td> <td colspan="2" rowspan="4">10月11日(火)</td> </tr> <tr> <td>掛川東高線</td> </tr> <tr> <td>秋葉中遠線</td> <td>大東支所～袋井駅</td> </tr> <tr> <td>掛塚さなる台線</td> <td>横須賀～福田車庫</td> </tr> <tr> <td colspan="2">自主運行バス</td> <td>全区間</td> <td colspan="2">10月12日(水)</td> </tr> </tbody> </table>				路線		調査区間	調査日		路線 バス	掛川大東浜岡線	全区間	10月11日(火)		掛川東高線	秋葉中遠線	大東支所～袋井駅	掛塚さなる台線	横須賀～福田車庫	自主運行バス		全区間	10月12日(水)										
路線		調査区間	調査日																														
路線 バス	掛川大東浜岡線	全区間	10月11日(火)																														
	掛川東高線																																
	秋葉中遠線	大東支所～袋井駅																															
	掛塚さなる台線	横須賀～福田車庫																															
自主運行バス		全区間	10月12日(水)																														
路線別 配布数	<ul style="list-style-type: none"> ・アンケート調査の配布は、300票以上を回収することを目的に、路線ごとに以下の配布を行った。路線ごとの配布数は、全体で1,200票程度を用意し、路線別利用者数より割り振りを行っている ・時間帯別に目安となる配布枚数を設定し、時間帯で偏りの出ない配布を行った <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">路線</th> <th>配布数</th> <th>回収数</th> <th>回収率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">路線 バス</td> <td>掛川大東浜岡線</td> <td rowspan="2">280票</td> <td rowspan="2">121票</td> <td rowspan="2">43.2%</td> </tr> <tr> <td>掛川東高線</td> </tr> <tr> <td>秋葉中遠線</td> <td>289票</td> <td>100票</td> <td>34.6%</td> </tr> <tr> <td>掛塚さなる台線</td> <td>45票</td> <td>8票</td> <td>17.8%</td> </tr> <tr> <td colspan="2">自主運行バス</td> <td>447票</td> <td>209票</td> <td>46.8%</td> </tr> <tr> <td colspan="2">計</td> <td>1,061票</td> <td>438票</td> <td>41.2%</td> </tr> </tbody> </table>				路線		配布数	回収数	回収率	路線 バス	掛川大東浜岡線	280票	121票	43.2%	掛川東高線	秋葉中遠線	289票	100票	34.6%	掛塚さなる台線	45票	8票	17.8%	自主運行バス		447票	209票	46.8%	計		1,061票	438票	41.2%
路線		配布数	回収数	回収率																													
路線 バス	掛川大東浜岡線	280票	121票	43.2%																													
	掛川東高線																																
	秋葉中遠線	289票	100票	34.6%																													
	掛塚さなる台線	45票	8票	17.8%																													
自主運行バス		447票	209票	46.8%																													
計		1,061票	438票	41.2%																													
回収期日	10月25日(火)締め切り (10月27日(木)到着分までを集計の対象とした)																																

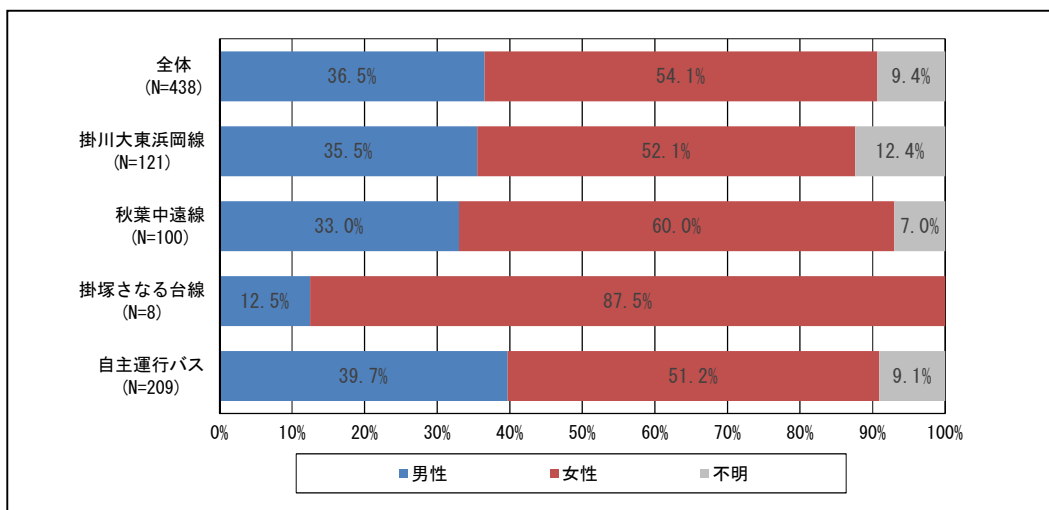
※バス利用者アンケートと同じく、利用者の乗降を把握するバス乗降調査を実施しています。バス乗降調査の結果については、次節に記載しています。

※次ページ以降の結果において、掛川大東浜岡線と掛川東高線は合わせて「掛川大東浜岡線」と表記しています。

② 回答者の属性

1) 性別

全体では男性 36.5%、女性 54.1%となっており、掛川大東浜岡線や秋葉中遠線は全体より女性比率がわずかに高く、自主運行バスは男性比率がわずかに高くなっています。

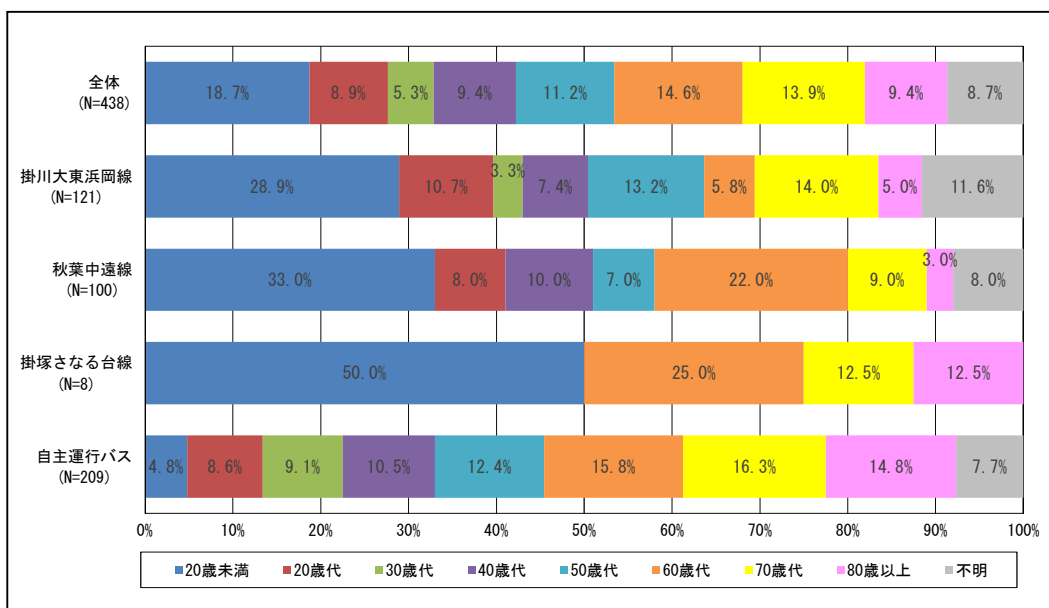


■性別

2) 年齢

全体では、「20歳未満」が最も多く 18.7%となっています。次に「60歳代」や「70歳代」が多くなっています。

路線別にみると、掛川大東浜岡線や秋葉中遠線は全体より「20歳未満」の割合が高くなっており、これは高校生の通学利用が多いためであると想定されます。自主運行バスは、どの年代の利用もみられますが、特に「60歳代」～「80歳以上」の割合が高く、高齢層が多く利用する路線となっています。



■年齢

3) 居住地

全体では、掛川市内が58.2%で掛川市外が28.8%となっており、市外の居住者の利用も一定程度みられます。秋葉中遠線は、掛川市外に居住している方が使う割合が全体より高くなっています。また、自主運行バスは、全体と比較して、市内居住者の割合が高いものの62.2%となっています。

自主運行バスは、市内中心部や市内北部の居住者が利用し、掛川大東浜岡線と秋葉中遠線は、市内南部の居住者が利用している状況です。

居住地	掛川大東 浜岡線		秋葉中遠線		掛塚 さなる台線		自主運行バス		合計		
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	
掛川市内	日坂小学校区	1	0.8%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.2%
	東山口小学校区	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	4	1.9%	4	0.9%
	西山口小学校区	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	8	3.8%	8	1.8%
	上内田小学校区	5	4.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	5	1.1%
	城北小学校区	2	1.7%	0	0.0%	0	0.0%	24	11.5%	26	5.9%
	第一小学校区	0	0.0%	1	1.0%	0	0.0%	16	7.7%	17	3.9%
	第二小学校区	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	18	8.6%	18	4.1%
	中央小学校区	1	0.8%	0	0.0%	0	0.0%	19	9.1%	20	4.6%
	曾我小学校区	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	5	2.4%	5	1.1%
	桜木小学校区	1	0.8%	0	0.0%	0	0.0%	15	7.2%	16	3.7%
	和田岡小学校区	1	0.8%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.2%
	原谷小学校区	1	0.8%	0	0.0%	0	0.0%	2	1.0%	3	0.7%
	原田小学校区	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
	西郷小学校区	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	15	7.2%	15	3.4%
	倉真小学校区	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.5%	1	0.2%
	土方小学校区	15	12.4%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	15	3.4%
	佐東小学校区	5	4.1%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.5%	6	1.4%
	中小小学校区	3	2.5%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.5%	4	0.9%
	大坂小学校区	26	21.5%	5	5.0%	0	0.0%	0	0.0%	31	7.1%
	千浜小学校区	13	10.7%	3	3.0%	0	0.0%	1	0.5%	17	3.9%
横須賀小学校区	0	0.0%	32	32.0%	2	25.0%	0	0.0%	34	7.8%	
大淵小学校区	2	1.7%	6	6.0%	0	0.0%	0	0.0%	8	1.8%	
掛川市合計	76	62.8%	47	47.0%	2	25.0%	130	62.2%	255	58.2%	
掛川市外	袋井市	4	3.3%	38	38.0%	2	25.0%	5	2.4%	49	11.2%
	菊川市	4	3.3%	0	0.0%	0	0.0%	4	1.9%	8	1.8%
	御前崎市	7	5.8%	1	1.0%	0	0.0%	2	1.0%	10	2.3%
	森町	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
	その他市外	12	9.9%	4	4.0%	4	50.0%	39	18.7%	59	13.5%
	掛川市外合計	27	22.3%	43	43.0%	6	75.0%	50	23.9%	126	28.8%
不明	18	14.9%	10	10.0%	0	0.0%	29	13.9%	57	13.0%	
合計	121	100.0%	100	100.0%	8	100.0%	209	100.0%	438	100.0%	

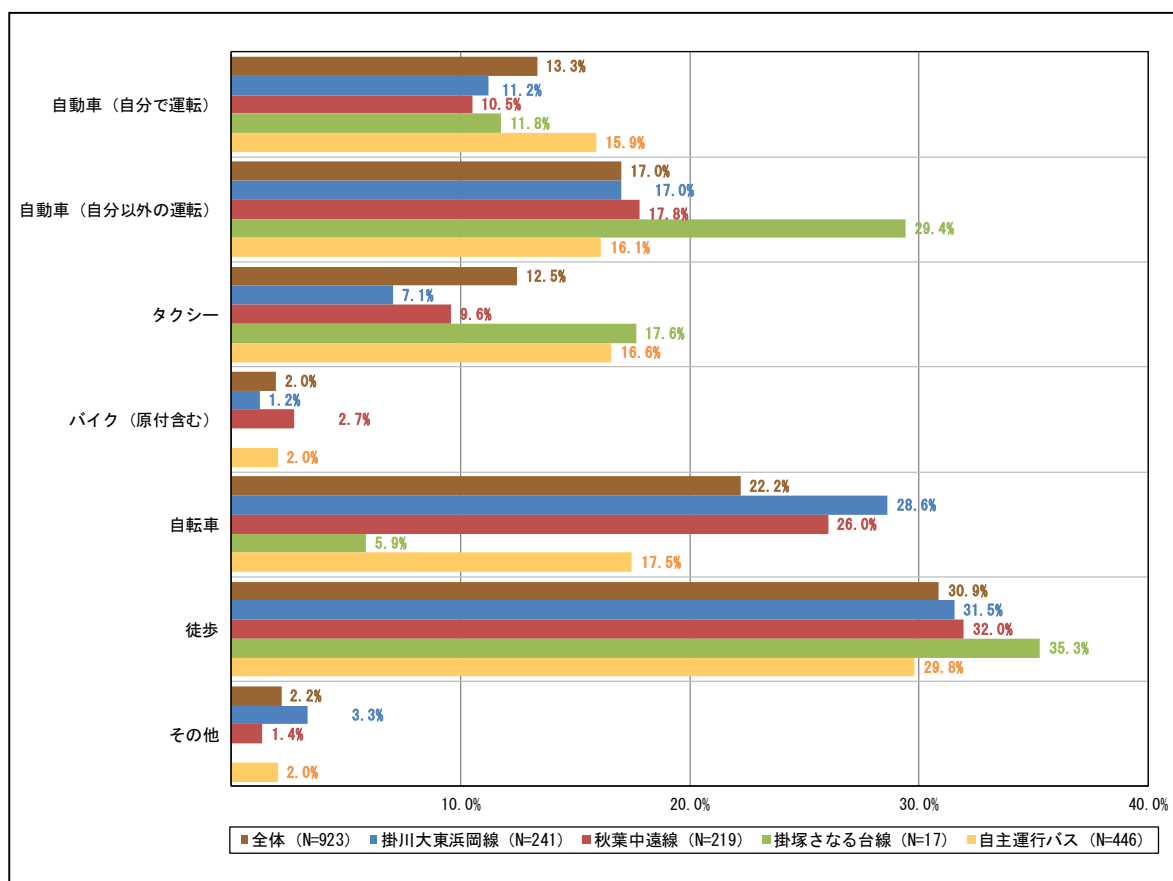
■ その他市外の内訳

その他市町村名		掛川大東 浜岡線	秋葉中遠線	掛塚 さなる台線	自主運行バス
静岡県	磐田市	3	0	3	5
	静岡市	1	0	0	3
	浜松市	0	3	1	13
	藤枝市	1	1	0	5
	焼津市	1	0	0	2
東京都		2	0	0	2
神奈川県		0	0	0	1
愛知県		2	0	0	2
青森県		1	0	0	0
不明		1	0	0	6
計		12	4	4	39

4) 利用可能交通手段

全体では、「徒歩」が最も多く、30.9%となっています。次に、「自転車」や「自動車（自分以外の運転）」が多いです。

路線別に見ると、掛川大東浜岡線や秋葉中遠線は全体と比較して「徒歩」や「自転車」の割合が高い状況です。これは高校生の通学が多いためであると考えられます。自主運行バスは、自動車（自分で運転）の割合が15.9%となっています。他の路線と比較すると、自分で運転する方もバスを利用している状況です。



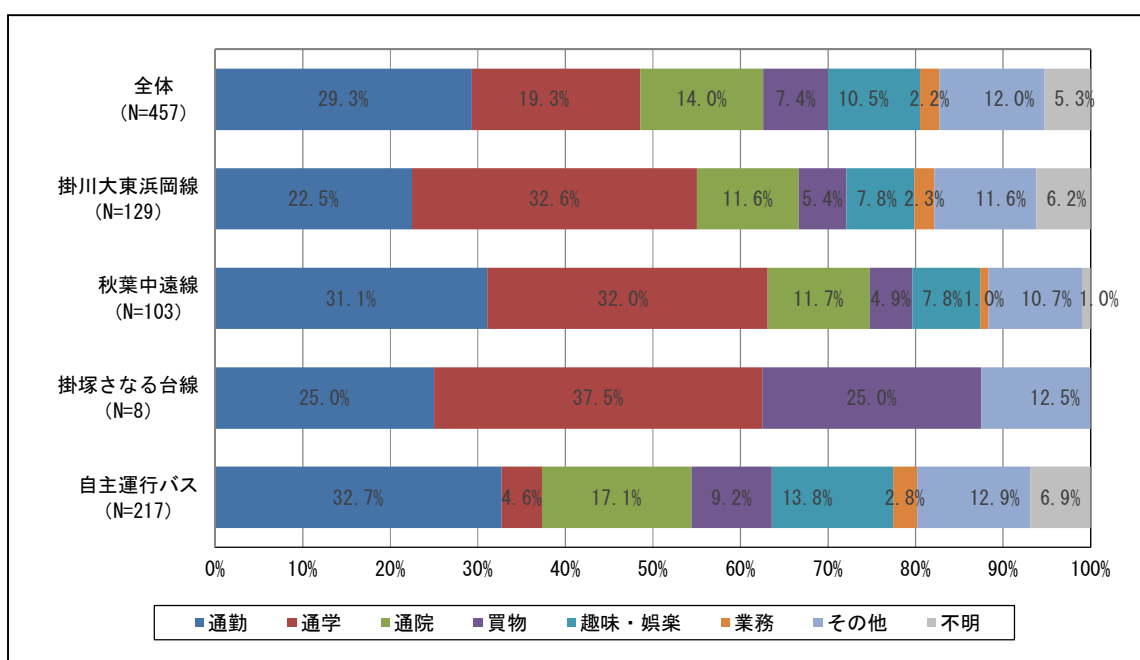
■利用可能交通手段

① アンケート受取時の移動実態

1) 移動目的

全体では、「通勤」と「通学」で利用する方が約半分を占めており、次いで、「通院」が14.0%、「趣味・娯楽」が7.4%となっています。

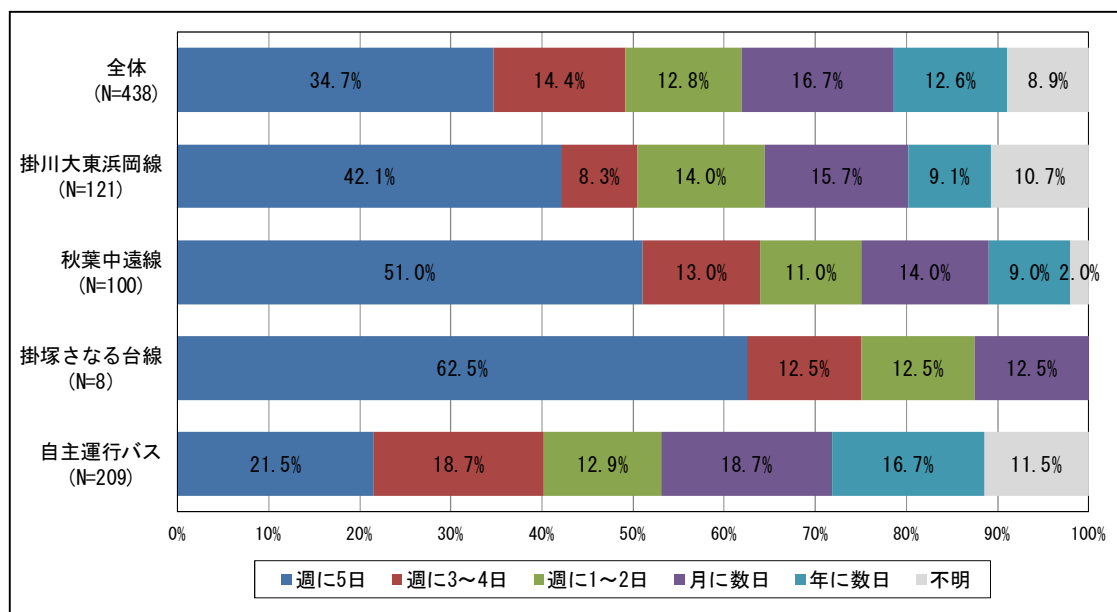
路線別にみると、民間路線バス（掛川大東浜岡線、秋葉中遠線、掛塚さなる台線）は、「通勤」や「通学」での利用が半数以上を占めており、掛川大東浜岡線は「通勤」より「通学」利用が多い状況です。自主運行バスは、小中学生をアンケートの対象としていないため、「通学」の割合は少なくなっていますが、他の路線と比較すると、「通院」で利用している割合が多い状況です。



■ 移動目的

2) バスの利用頻度

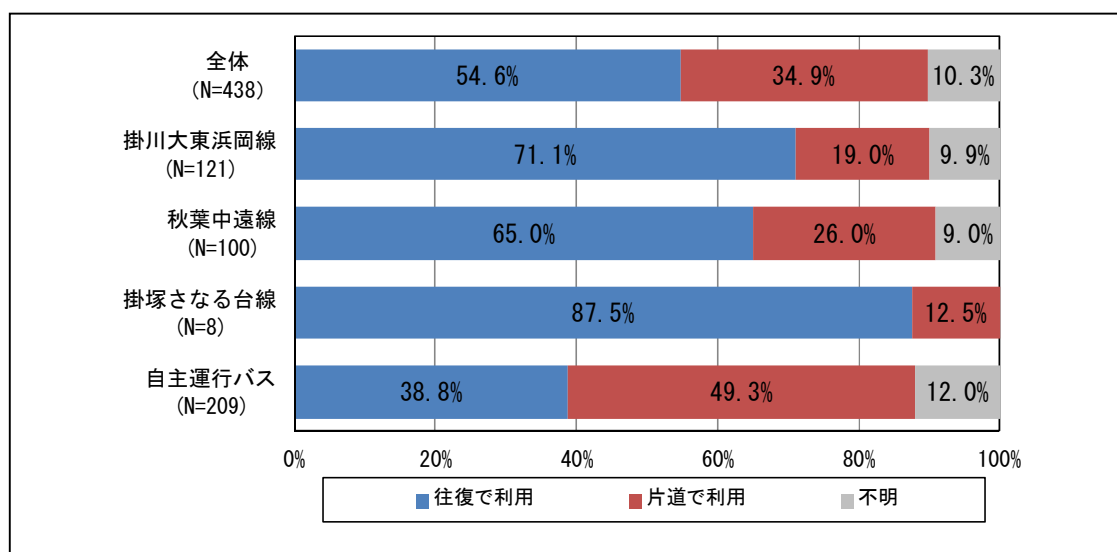
全体では、週に5日が34.7%と最も多く、次いで月に数日が16.7%、週に3~4日が14.4%となっています。路線別で見ると、自主運行バスは、週に5日利用している割合が他路線と比較すると少なく、月に数日利用している割合が他路線と比較すると多い状況です。



■路線別バス利用頻度

3) バスの往復利用

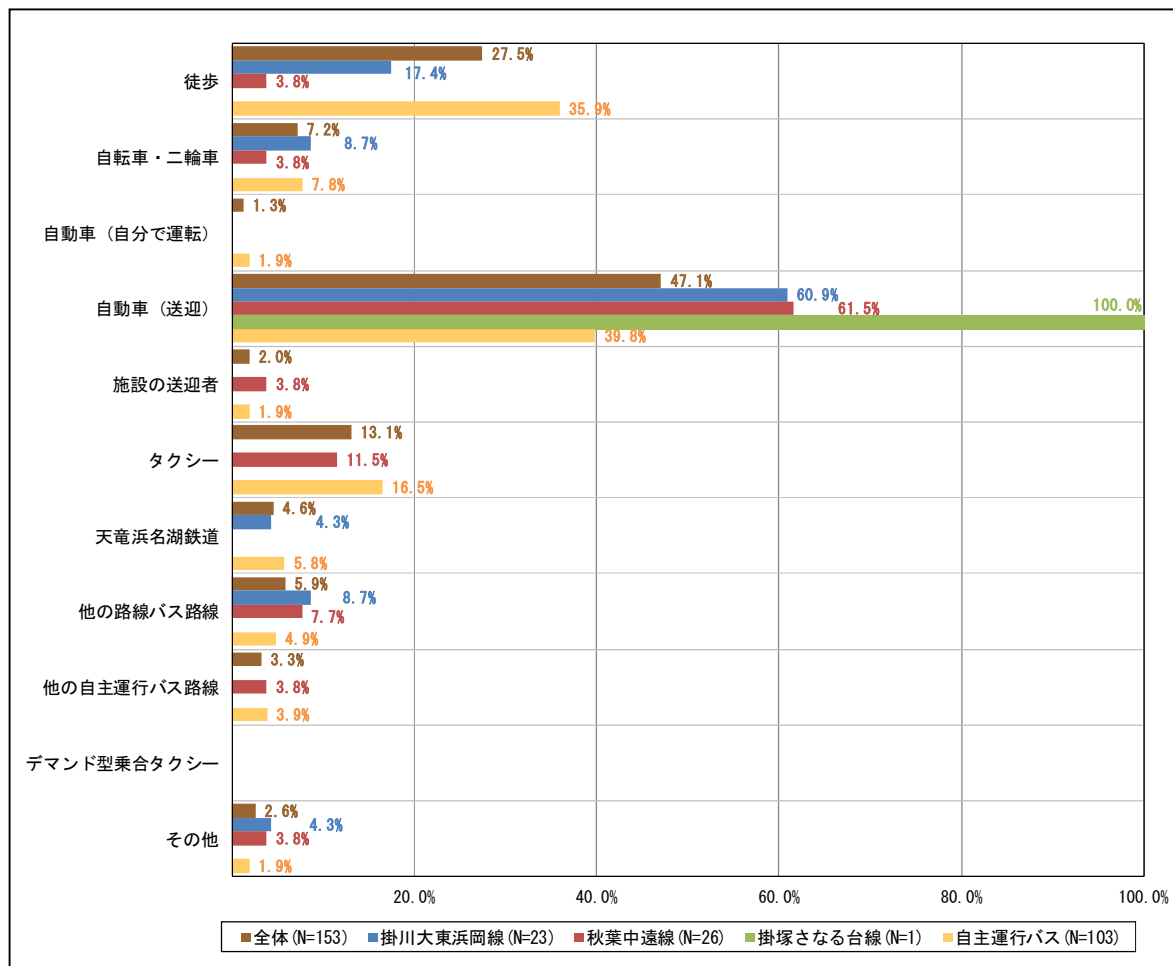
全体では、往復で利用している方が54.6%、片道で利用している方が34.9%となっています。路線別でみると、掛川大東浜岡線と秋葉中遠線は、往復で利用する方が多いのに対して、自主運行バスは、片道で利用する方が多い状況です。



■バスの往復利用

4) バスを利用していない片道の移動手段

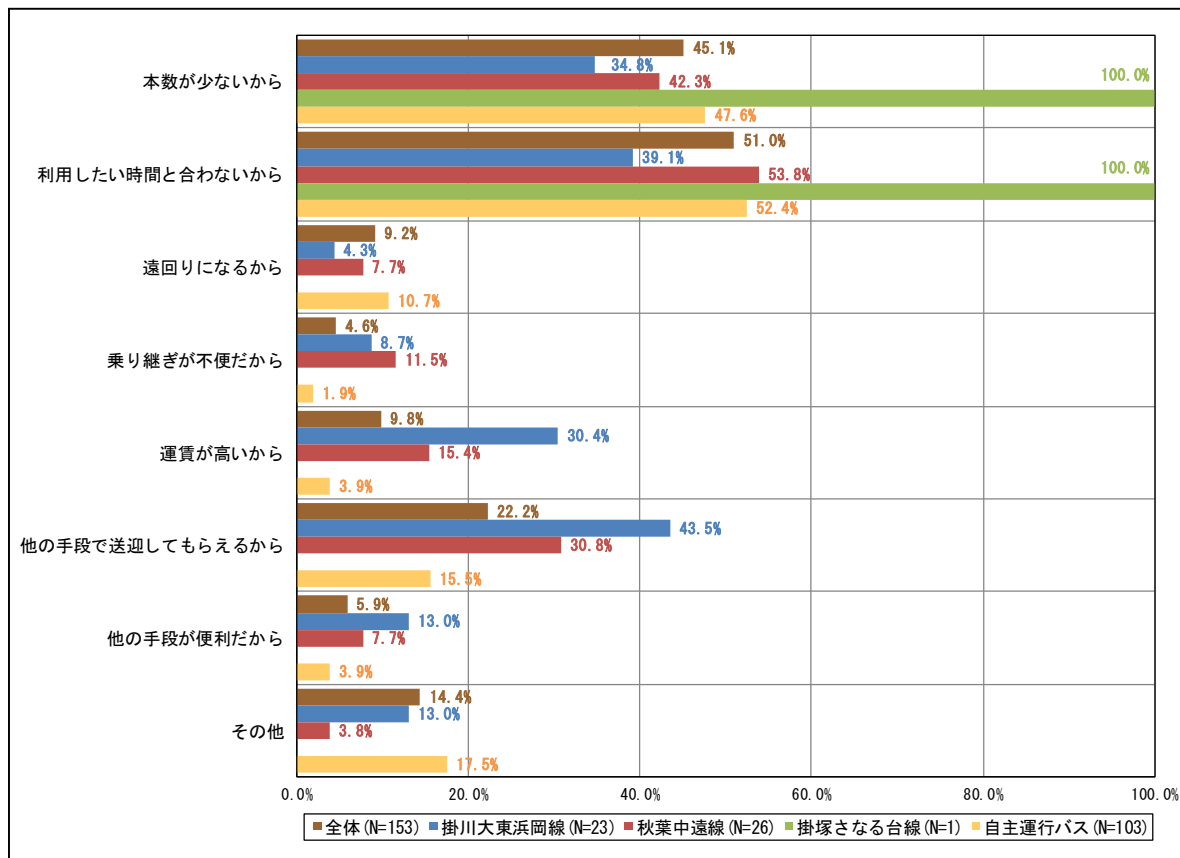
全体では、「自動車（送迎）」が47.1%と最も多く、次いで、「徒歩」が27.5%、「タクシー」が13.1%となっています。路線別でみると、秋葉中遠線は、「徒歩」の割合が他路線と比較すると少なく、「自主運行バス」は、他路線と比較すると、「徒歩」の割合が多く、「自動車（送迎）」の割合が少ない状況です。



■ 路線別のバスを利用していない片道の移動手段

5) バスを片道で利用した理由

全体では、「利用したい時間が合わないから」が51.0%と最も多く、次いで、「本数が少ないから」が45.1%、「他の手段で送迎してもらえるから」が22.2%となっています。路線別で見ると、掛川大東浜岡線は、「運賃が高いから」や、「他の手段で送迎してもらえるから」の回答が他路線と比較すると割合が高い状況です。



■ バスを片道で利用した理由

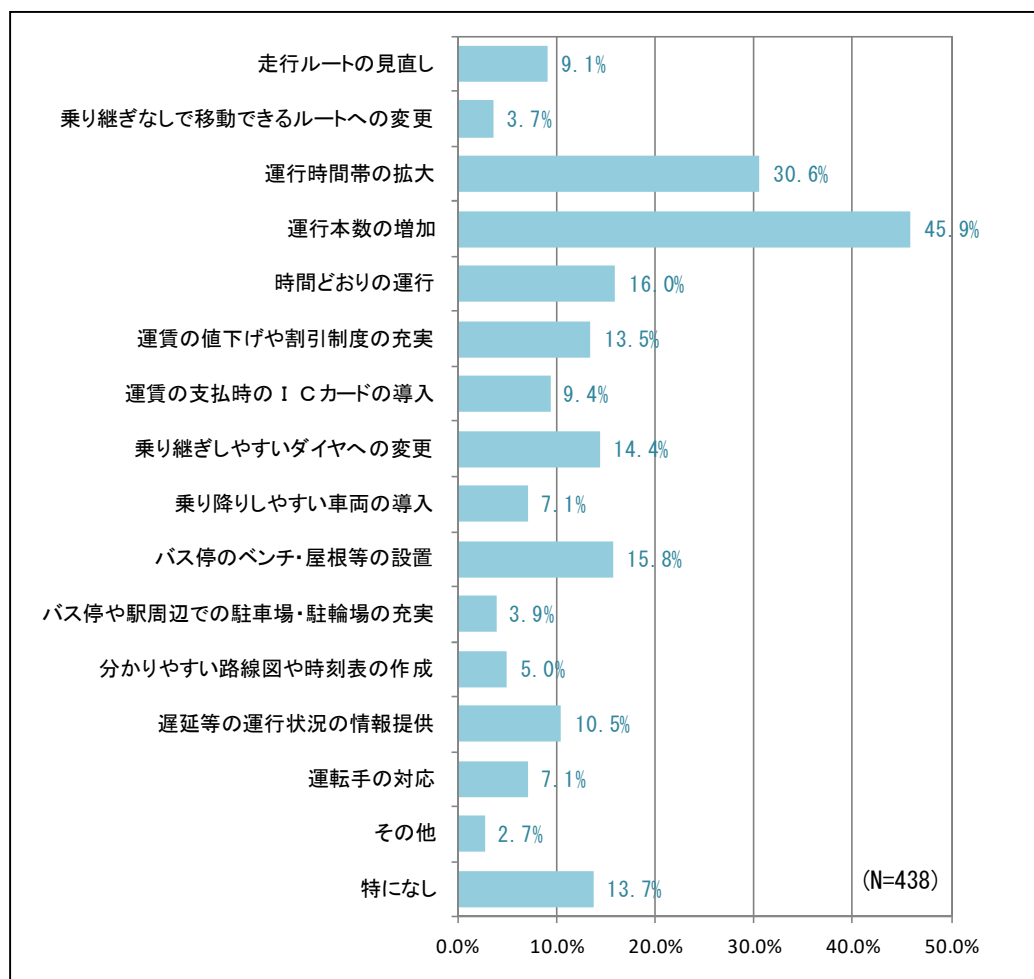
《その他の理由》

- ・ 帰りは歩きたいため(自主運行バス・市街地循環北回り)
- ・ 北回りは一方通行のため、反対方向が使えないため(自主運行バス・市街地循環北回り)
- ・ バス停まで遠いため(自主運行バス・市街地循環北回り)
- ・ 乗り場が分からなくて、間違えてしまったため(自主運行バス・市街地循環南回り)

6) バスの改善要望

「運行本数の増加」が最も多く、45.9%となっています。次いで「運行時間帯の拡大」が30.6%と多く、本数や時間帯等を拡大することが求められています。

また、「時間どおりの運行」や「運賃の値下げや割引制度の充実」「遅延等の運行状況の情報提供」などソフト施策で対応可能な点も10%~15%程度の方が要望しています。他には「乗り継ぎしやすいダイヤへの変更」や「バス停のベンチ・屋根等の設置」などが多くなっています。



■バスの改善要望

(3) 民間路線バス・自主運行バス乗降調査

① 路線バス

1) 調査概要

掛川市内の公共交通の利用実態等を把握するため、民間路線バスの掛川市内のバス利用者を対象とした乗降調査を実施しました。調査の概要は以下のとおりです。

■調査概要

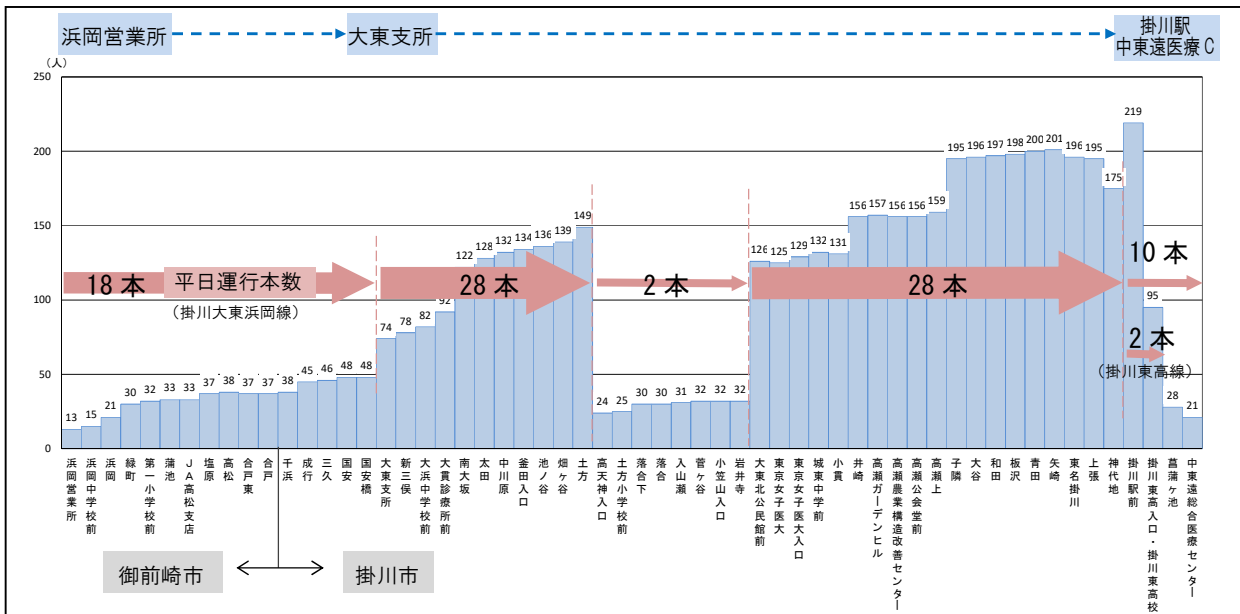
調査目的	・バス利用者の乗降の分布を把握するため		
調査方法 調査日	・「掛川大東大須賀線」および「秋葉中遠線」については、下表の調査区間の全ての便に調査員が乗り込み、全ての利用者に対して、乗車口で調査票を手渡し、降車口で調査票を回収した		
	・「掛塚さなる台線」については、調査員が利用者の乗降を調査した		
	路線	調査区間	調査日
	掛川大東浜岡線 掛川東高線	全区間	10月11日(火)
	秋葉中遠線	大東支所～袋井駅	
掛塚さなる台線	横須賀～福田車庫		
回収数	・「掛川大東大須賀線」および「秋葉中遠線」については、全ての利用者を対象としたが、一部調査票を持ち帰られた方等がいるため、全数調査ではない。ただ、ほぼすべての利用者の乗降を取得できている		
	・「掛塚さなる台線」については、全ての利用者を対象としている		
	路線	回収数	
	掛川大東浜岡線	616票	
	掛川東高線	609票	
秋葉中遠線	609票		
掛塚さなる台線	133票		

2) 掛川大東浜岡線・掛川東高線調査結果

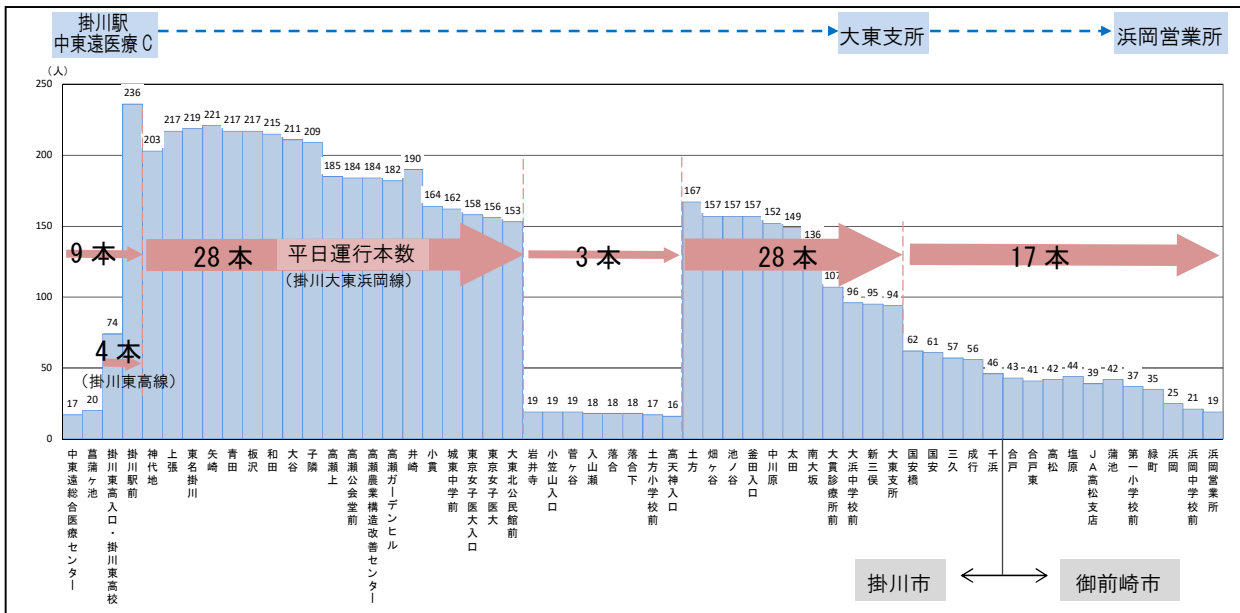
【方面別利用者数】

掛川駅・中東遠総合医療センター方面、浜岡営業所方面ともに、掛川駅に近づくにつれ利用者が多くなっています。特に大東支所や南大坂、子隣で区間利用者が増えています。

運行本数は、大東支所～掛川駅間で両方向それぞれ 30 本/日程度が確保されており、大東支所～浜岡営業所間は両方向でそれぞれ 18 本/日程度となっています。



■掛川駅・中東遠総合医療センター方面の区間利用状況

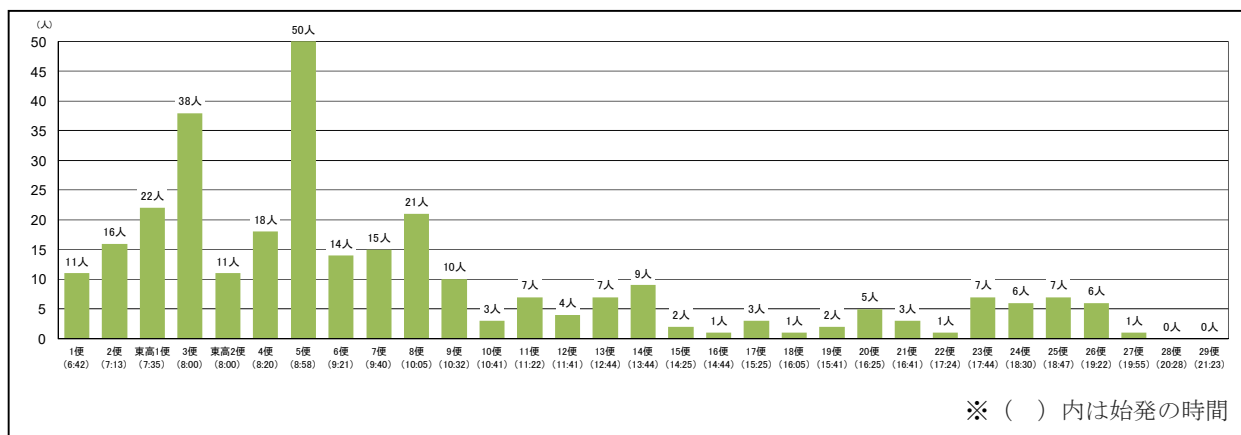


■大東支所・浜岡営業所方面の区間利用状況

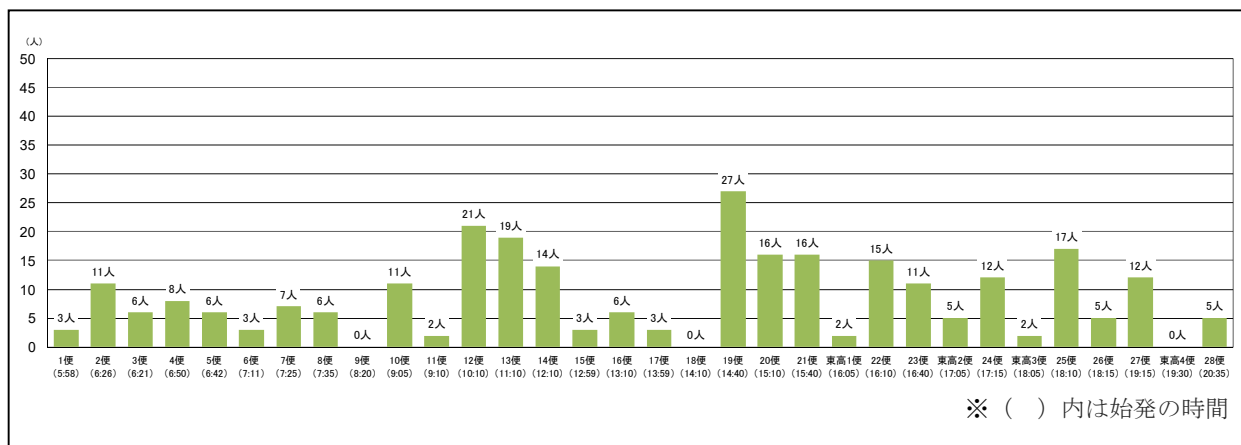
【便別利用者数】

掛川駅・中東遠総合医療センター方面は、始発の1便（6：42 発）から8便（10：05 発）までにピークが見られ、5便が最も利用者が多くなっています。一方、28便（20：28 発）以降は利用者が一人もいない状況です。

大東支所・浜岡営業所方面は、19便（14：40 発）から27便（19：15 発）や、12便（10：10 発）から14便（12：10）でピークがみられますが、掛川駅・中東遠総合医療センター方面の朝ピークより、ピーク性は乏しくなっています。



■掛川駅・中東遠総合医療センター方面の便別利用状況

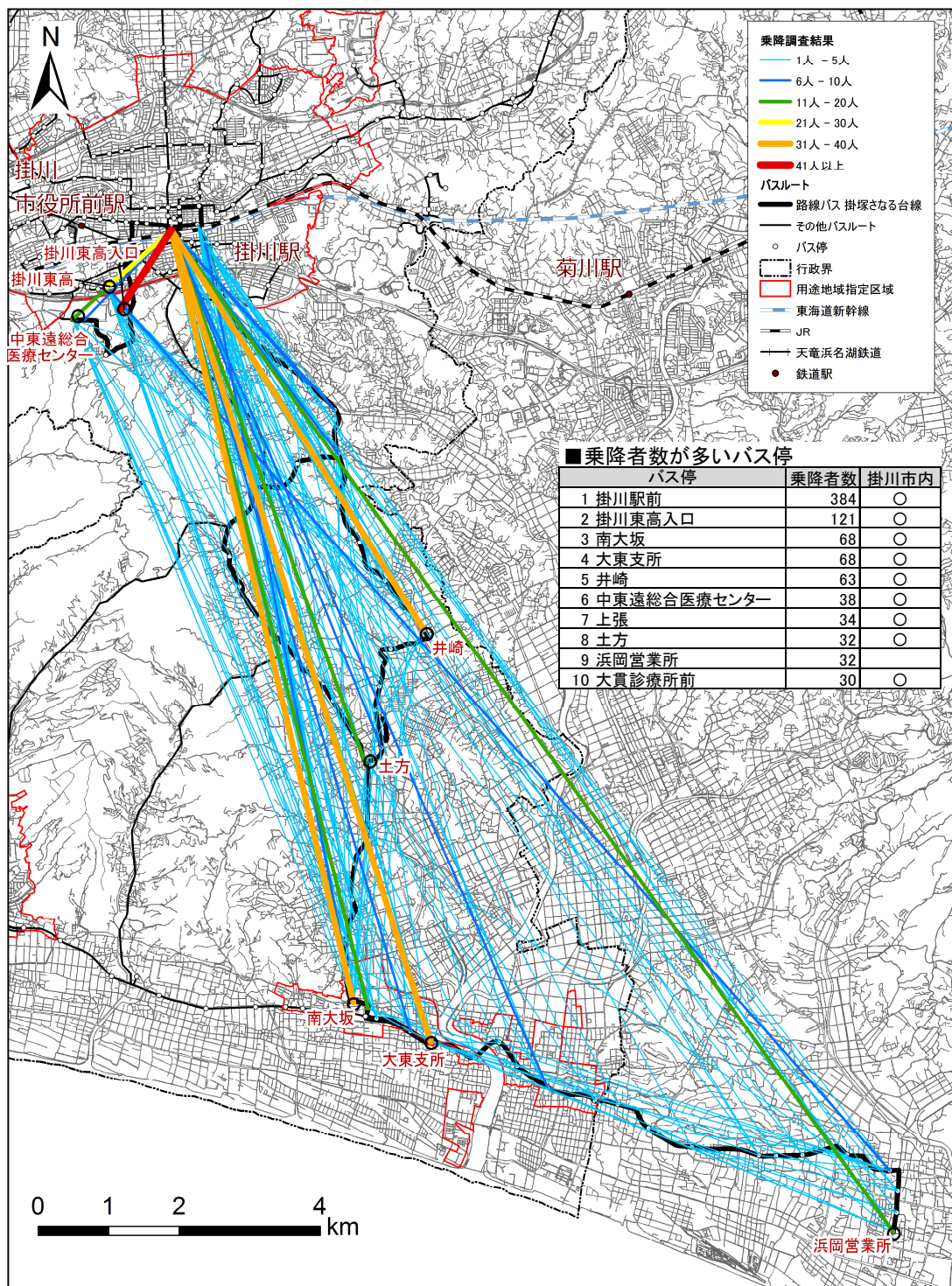


■大東支所・浜岡営業所方面の便別利用状況

【乗降分布・利用上位バス停】

最も利用者が多い区間は、「掛川駅」から「掛川東高入口」間になっています。また、大東区域から掛川駅間の移動が多くなっており、御前崎市から掛川駅間の移動も一定程度みられます。

掛川中心部を除き、乗降客数が多いバス停は、「南大坂」や「大東支所」、「井崎」バス停となっています。

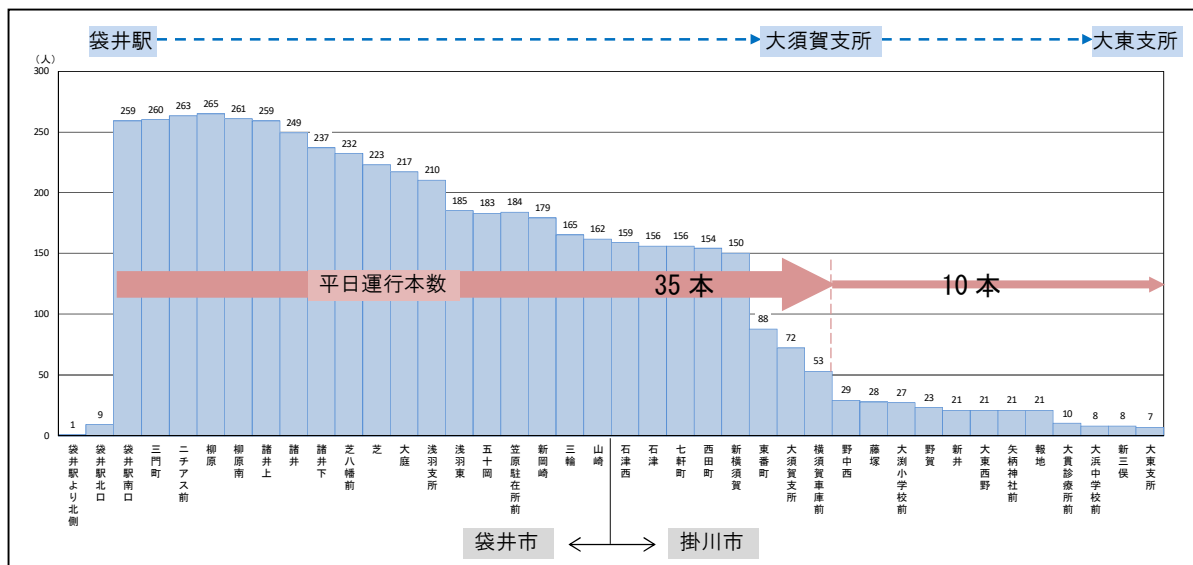


■乗降分布図

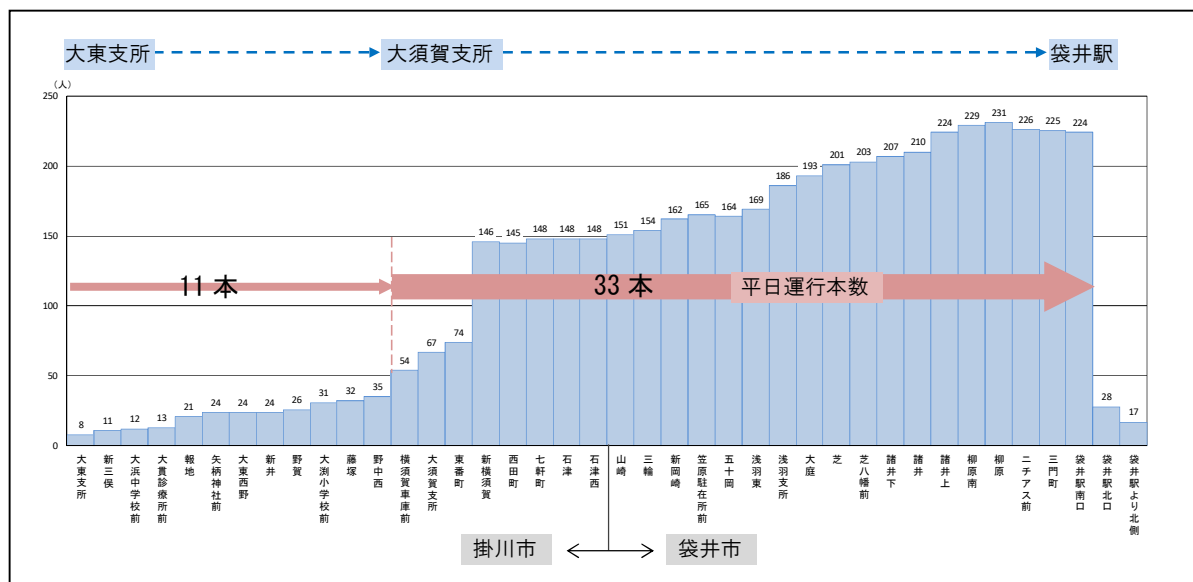
3) 秋葉中遠線調査結果

【方面別利用者数】

掛川市内より袋井市内の区間の利用者数が多く、袋井駅に近づくにつれ、利用者数が多くなっています。掛川市内でみると、新横須賀バス停以西の区間は上下線ともに約150人/日以上の利用があるのに対し、横須賀車庫前バス停以东の区間は20人/日程度と、新横須賀バス停以西の区間の13%程度となっています。なお、運行本数については横須賀車庫前バス停以东と比較し、以西は概ね3分の1程度となっています。



■大須賀支所・大東方面の区間利用状況

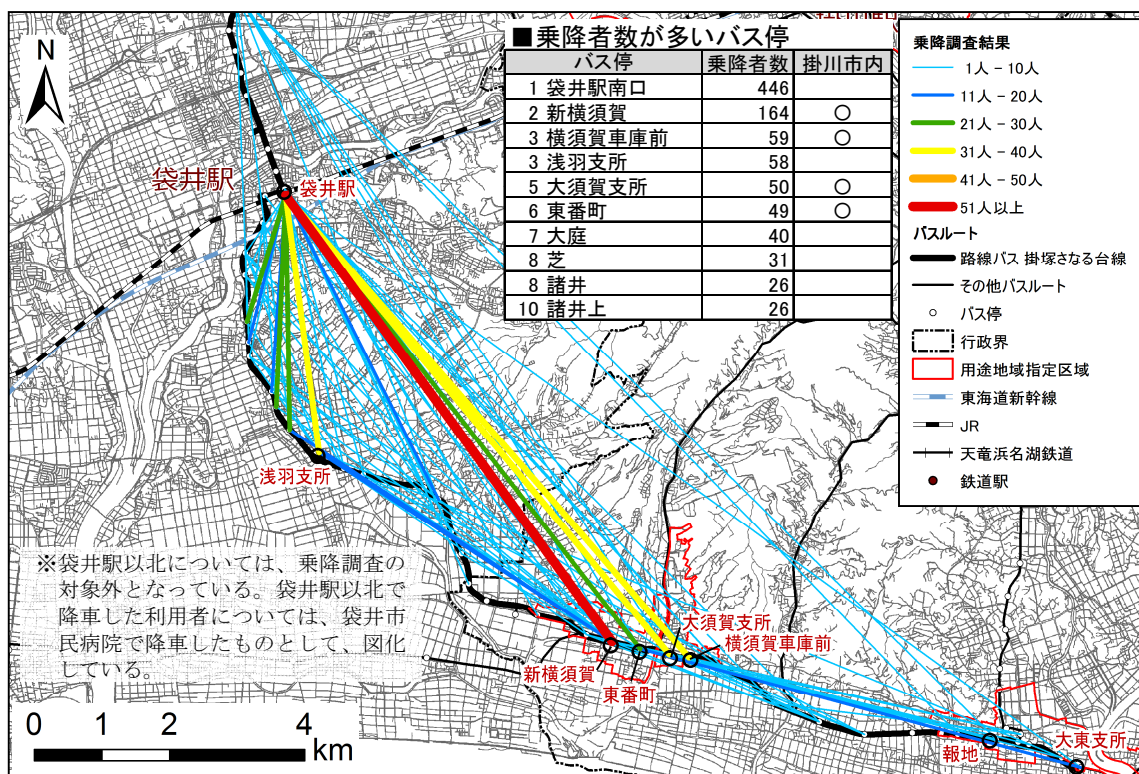


■袋井駅方面の区間利用状況

【乗降分布・利用上位バス停】

大東区域からバスを利用している方は、一部袋井駅方面への利用がみられますが、ほとんどが横須賀区域への利用となっています。また、大須賀区域からバスを利用している方は、袋井駅間の利用が圧倒的に多く増えており、次いで袋井市の浅羽支所間の利用もみられます。

掛川市内で乗降者数が多いバス停は「新横須賀」であり、これは横須賀高校への通学利用者によるものであります。その他、「横須賀車庫前」「大須賀支所」「東番町」など大須賀区域の中心部からの利用が多くなっています。

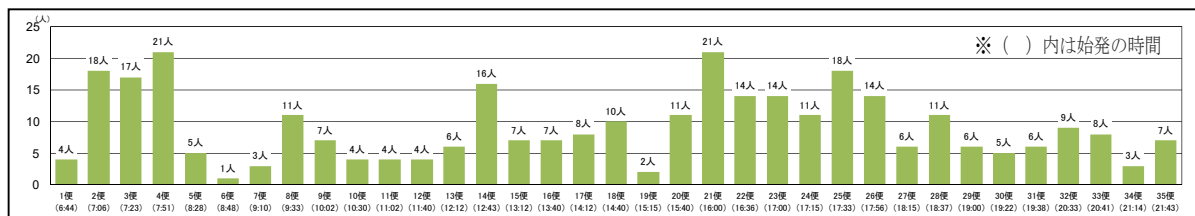


乗降分布図

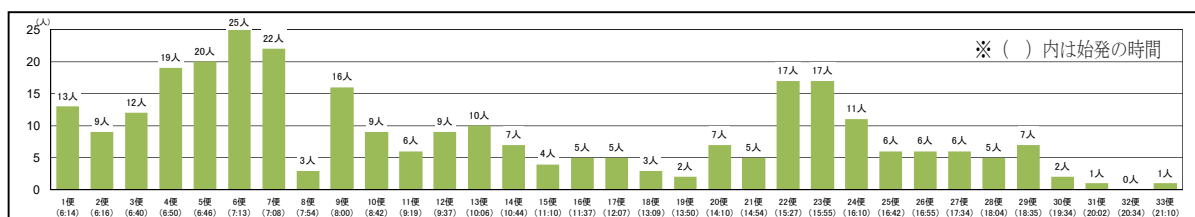
【便別利用者数】

大須賀支所・大東支所方面は朝の7時台や、夕方の16時、17時台にピークがあり、日中や夜の時間帯も5人/便以上が利用している便が多い状況です。

袋井駅方面は始発～8時台までの朝の時間帯や、夕方の15時台にピークがあります。一方、30便(19:34)以降の便は2人以下と少ない状況です。



大須賀支所・大東方面の便別利用状況

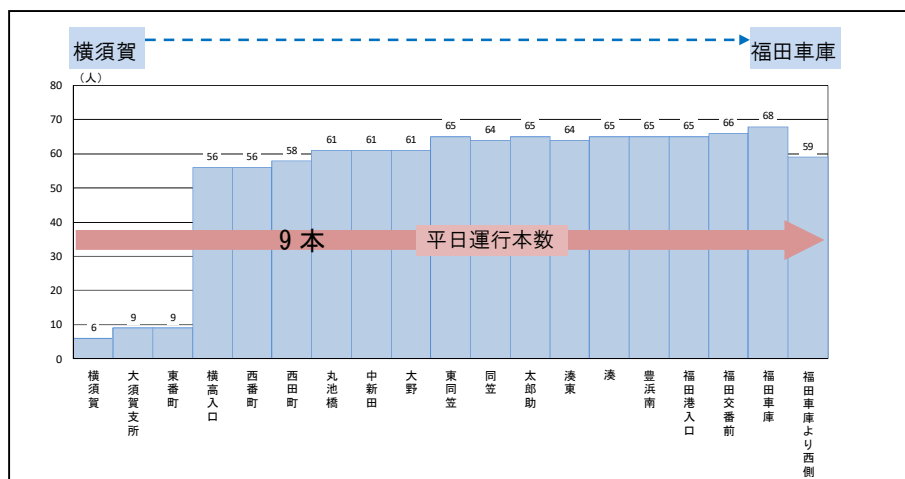


袋井駅方面の便別利用状況

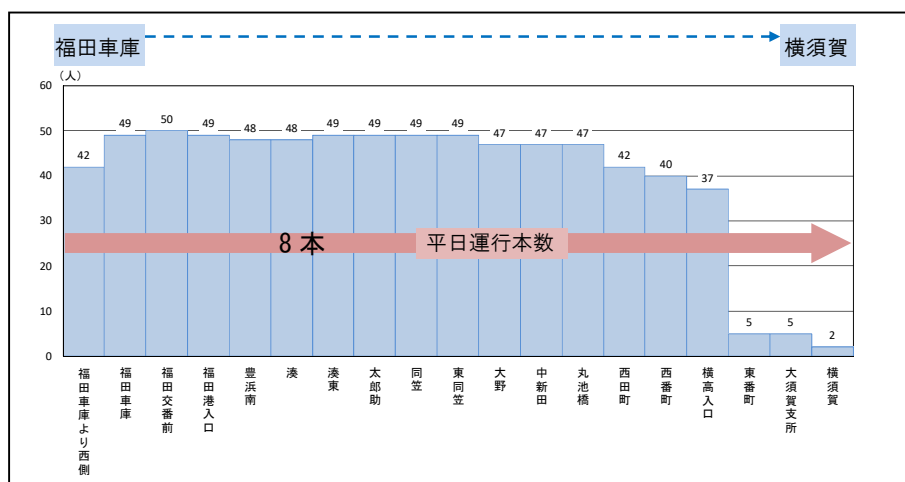
4) 掛塚さなる台線調査結果

【方面別利用者数】

横高入口以西の区間の利用者数が多くなっており、両方面とも 50 人/日程度となっています。運行本数は福田車庫・浜松方面が 9 本/日、横須賀方面が 8 本/日となっています。



■福田車庫・浜松方面の区間利用状況

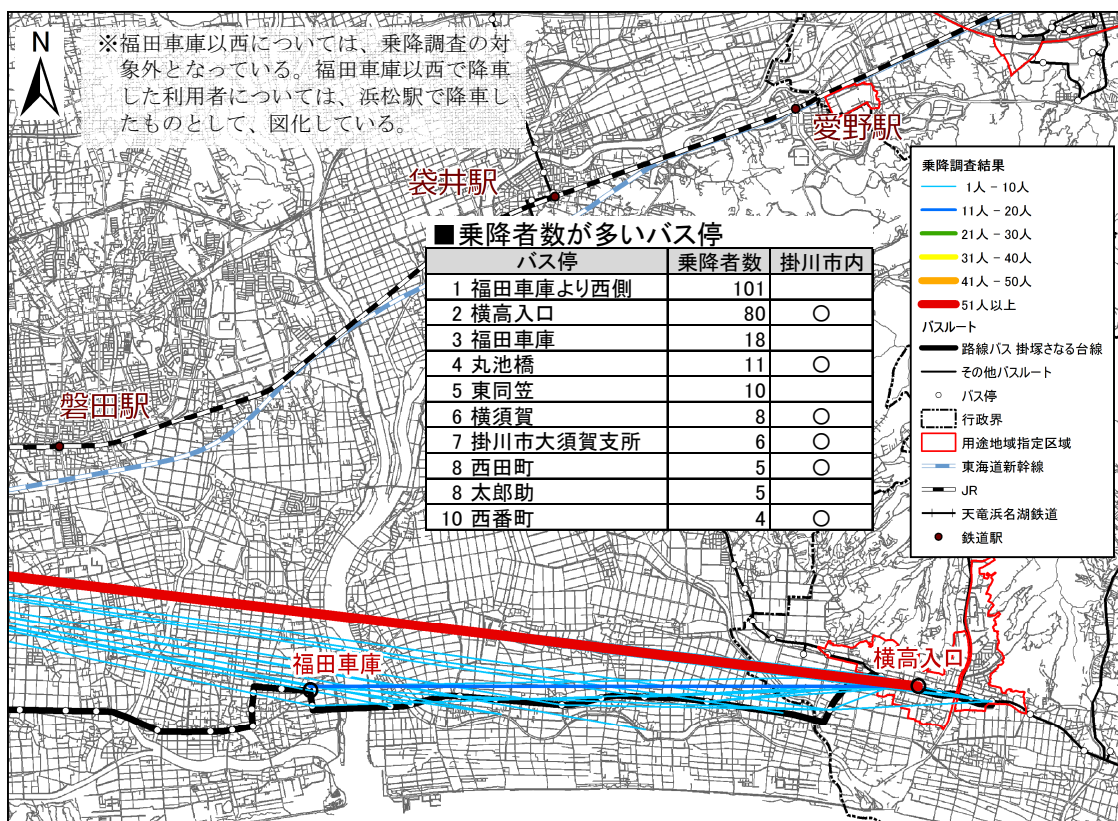


■横須賀方面の区間利用状況

【乗降分布・利用上位バス停】

「横高入口」バス停の乗降分布をみると、福田車庫より西側からの移動が多くなっています。また、「横高入口」以外の大須賀区域からの乗降についても、福田車庫より西側への移動となっています。

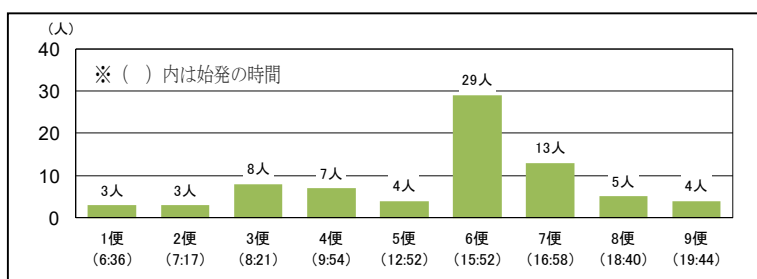
乗降バス停は「横高入口」が他のバス停と比較し、圧倒的に多くなっています。



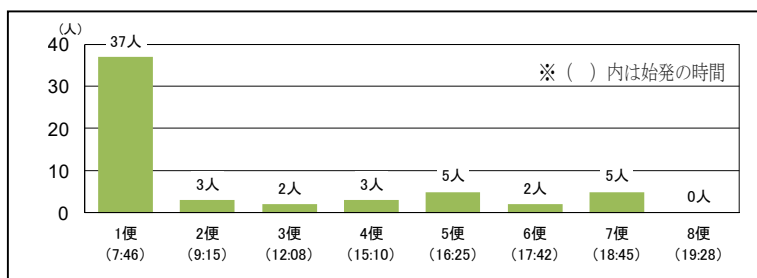
■乗降分布図

【便別利用者数】

横須賀高校の学生の利用が多いため、福田車庫・浜松方面は6便（15：52 発）、横須賀方面は1便（7：46 発）利用が多くなっています。



■福田車庫・浜松方面の便別利用状況



■横須賀方面の便別利用状況

② 自主運行バス

1) 調査概要

自主運行バスの掛川市内の公共交通の利用実態等を把握するため、自主運行バスの乗降調査を実施しました。調査の概要は以下のとおりです。

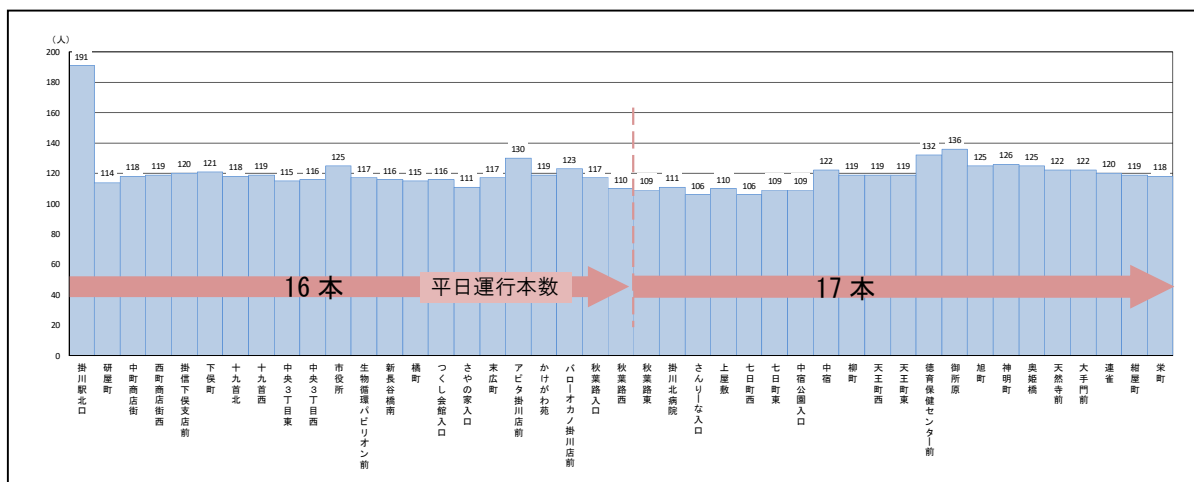
■調査概要

調査目的	・バス利用者の乗降の分布を把握するため			
調査方法 調査日	<ul style="list-style-type: none"> ・自主運行バスの全路線の全区間を対象とした ・市街地循環線(北回り・南回り)については、乗車口で調査票を手渡し、降車口で調査票を回収した ・市街地循環線以外については、調査員が利用者の乗降を調査した ・東山線、粟本線、居尻線、桜木線については、小中学生が通学利用をしているが、定期券購入状況より乗降バス停を把握できているため、調査の対象外とした ・そのため、区間利用状況などは小中学生を含んだ結果としているが、便別の利用状況は、小中学生がいずれの便に乗っているかは不確かであるため、集計の対象外としている 			
	路線	調査区間	調査日	
	市街地循環線(北回り)	全区間	10月12日(火)	
	市街地循環線(南回り)			
	東山線			
	粟本線			
	居尻線			
	倉真線			
	桜木線			
	満水線			
回収数	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地循環線(北回り・南回り)については、全ての利用者を対象としたが、一部調査票を持ち帰られた方等がいるため、全数調査ではない。ただ、ほぼすべての利用者の乗降を取得できている ・市街地循環線以外については、全ての利用者を対象としている 			
	路線	回収数		
		市街地循環線(北回り)	267票	
		市街地循環線(南回り)	186票	
		東山線	145票	
		粟本線	184票	
		居尻線	118票	
		倉真線	83票	
		桜木線	28票	
		満水線	9票	
	計	1,020票		

2) 市街地循環線（北回り）調査結果

【方面別利用者数】

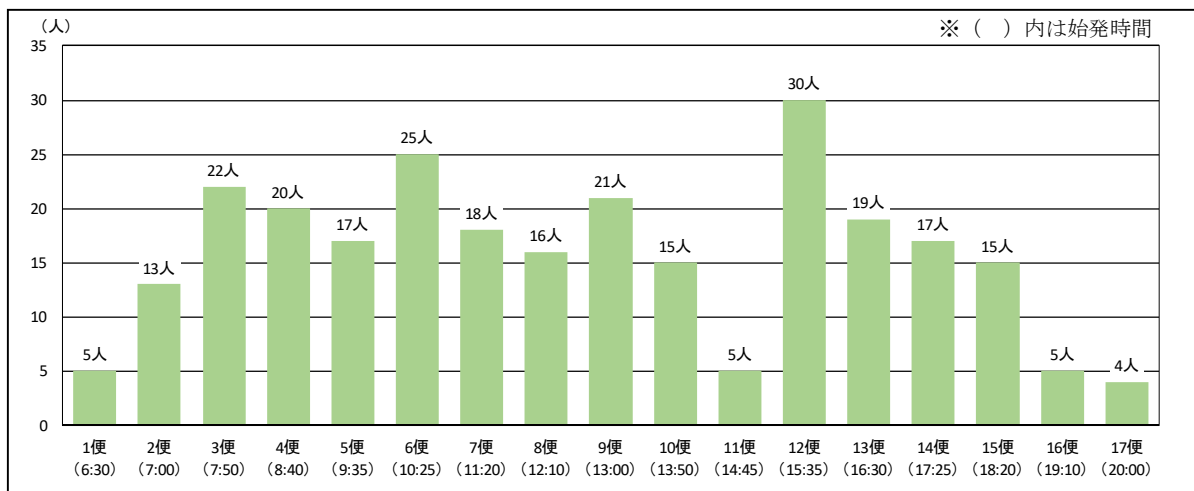
全区間の利用者数が約 110～130 人となっており、いずれの区間においても大きく利用者数に差がない状況です。



■市街地循環線（北回り）の区間利用状況

【便別利用者数】

11 便（14：45 発）を除き、2 便（7：00 発）から 15 便（18：20 発）で概ね 15 人/便以上が利用しており、特に 6 便（10：25 発）や 12 便（15：35 発）で利用者が多くなっています。始発便や最終の 16 便、17 便においても 5 人/便程度の利用がみられます。

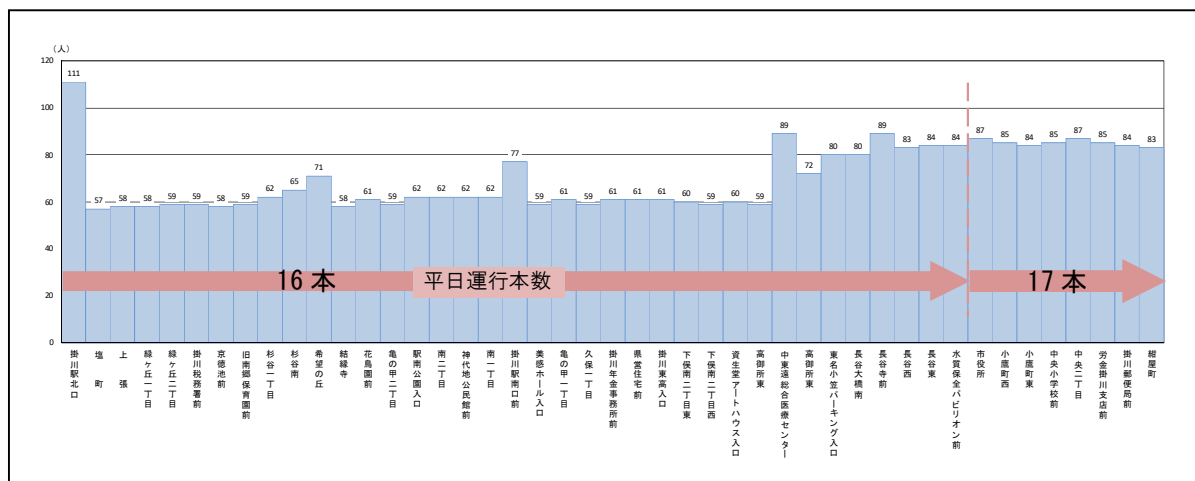


■市街地循環線（北回り）の便別利用状況

3) 市街地循環線（南回り）調査結果

【方面別利用者数】

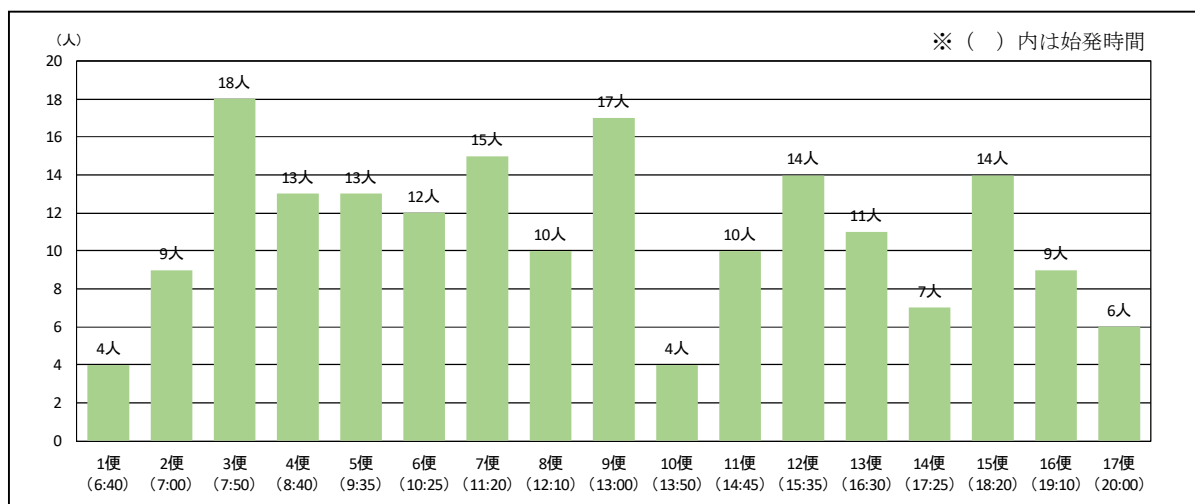
「塩町」から「高御所東」の利用者数は、約 60～70 人となっている一方で、「中東遠総合医療センター」から「掛川駅北口」は約 80～90 人となっており、「中東遠総合医療センター」から「掛川駅」の間の区間を利用している方が多い状況です。



■市街地循環線（南回り）の区間利用状況

【便別利用者数】

10 便（13：50 発）や 14 便（17：25 発）を除き、2 便（7：00 発）から 16 便（18：20 発）は概ね 10 人以上が利用しており、特に 3 便（7：50 発）の利用者が多くなっています。始発便や最終便においても 5 人/便程度の利用がみられます。

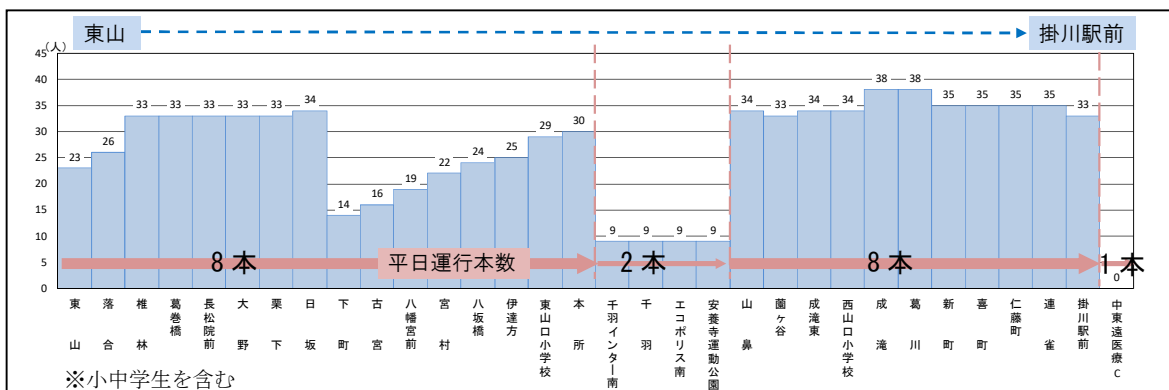


■市街地循環線（南回り）の便別利用状況

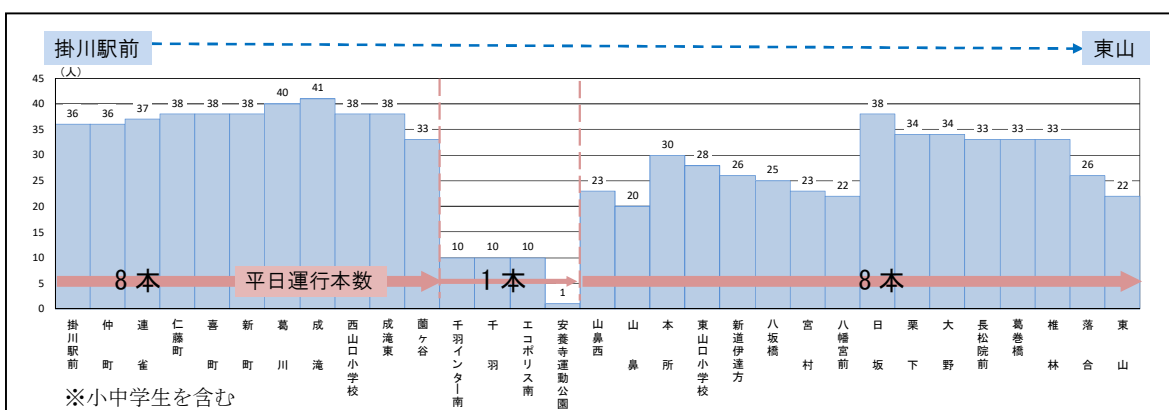
4) 東山線調査結果

【方面別利用者数】

両方面ともに、日坂小への通学利用があるため「東山」から「日坂」まで30人程度の利用があります。また、「下町」から「本所」までは掛川駅に向かうにつれ利用者が多くなっており、「掛川駅前」から「藪ヶ谷」間は、35人～40人程度の利用がみられ、路線の中で最も利用者が多い区間となっています。



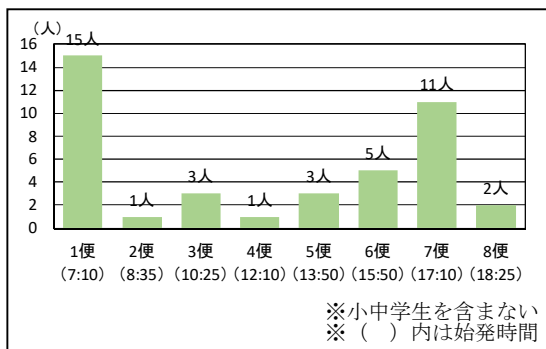
■掛川駅前方面の区間利用状況



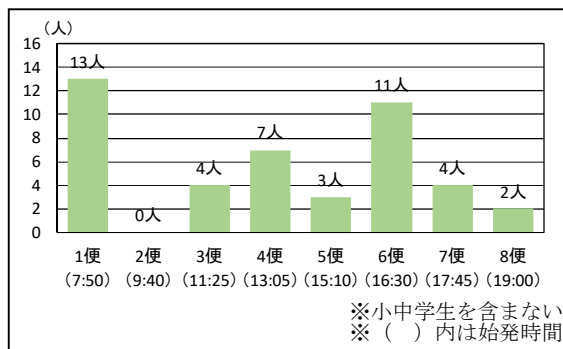
■東山方面の区間利用状況

【便別利用者数】

両方向とも始発の1便が多くなっており、夕方の16時、17時台の便が多くなっています。これは、通学や、掛川駅からエコポリスへ通勤、東山方面から掛川駅方面に通勤利用者が多いためです。一方、時間帯によっては、1便で0人や1人の便もみられます。



■掛川駅前方面の便別利用状況

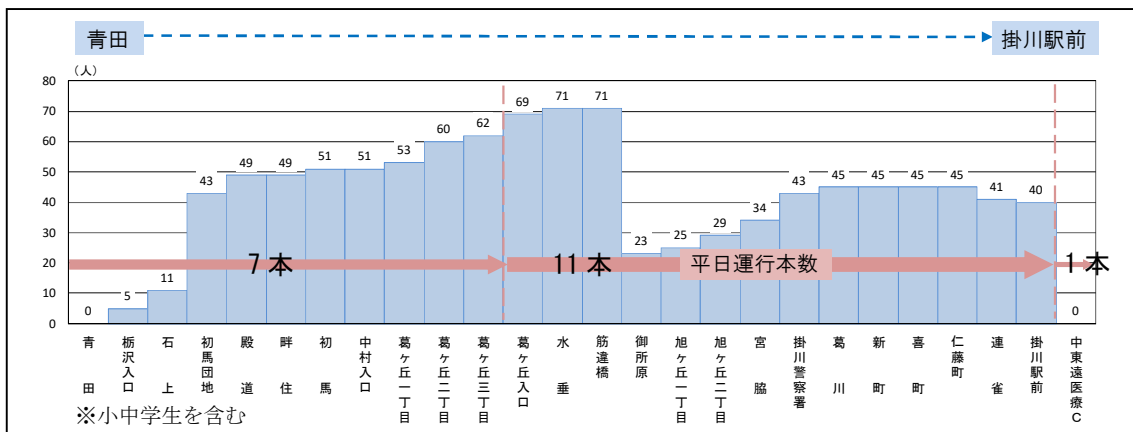


■東山方面の便別利用状況

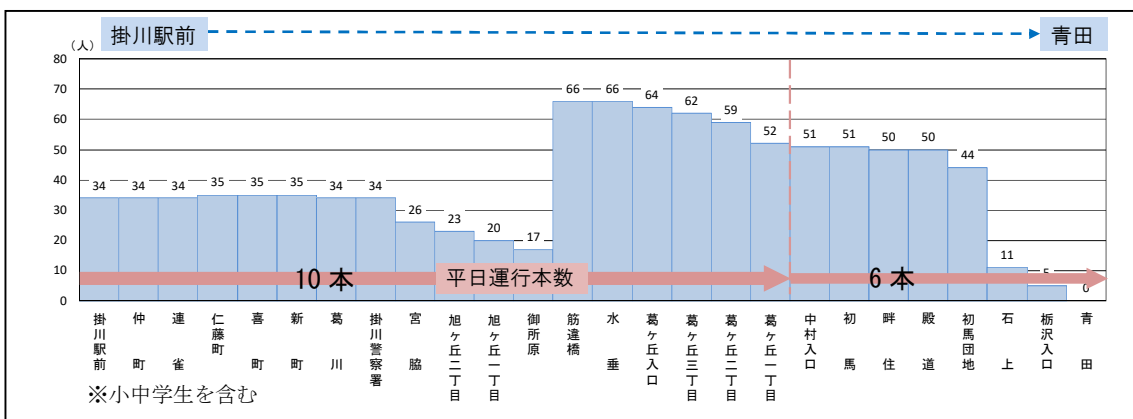
5) 粟本線調査結果

【方面別利用者数】

城北小への通学利用により、「初馬団地」から「筋違橋」までの利用が多くなっており、粟本線の中でも最も多い区間となっています。「筋違橋」以降は、「葛川」までは掛川駅に近づくにつれ、利用者が多くなっていますが、「葛川」以降は、横ばいで乗降はあまりみられない状況です。



■掛川駅前方面の区間利用状況

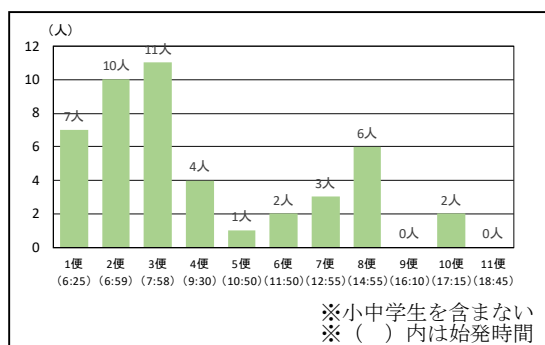


■青田方面の区間利用状況

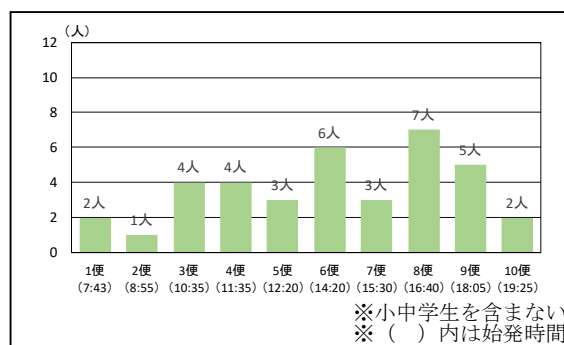
【便別利用者数】

掛川駅前方面は、始発から3便までの6時、7時台の利用者が多くなっています。一方で、夕方以降の9便（16：10発）や11便（18：45発）は利用者がいない状況です。

青田方面は、いずれの便も2～7人程度であり、6便（14：20発）や8便（16：40発）の午後から夕方にかけて利用者が多い傾向にあります。



■掛川駅前方面の便別利用状況



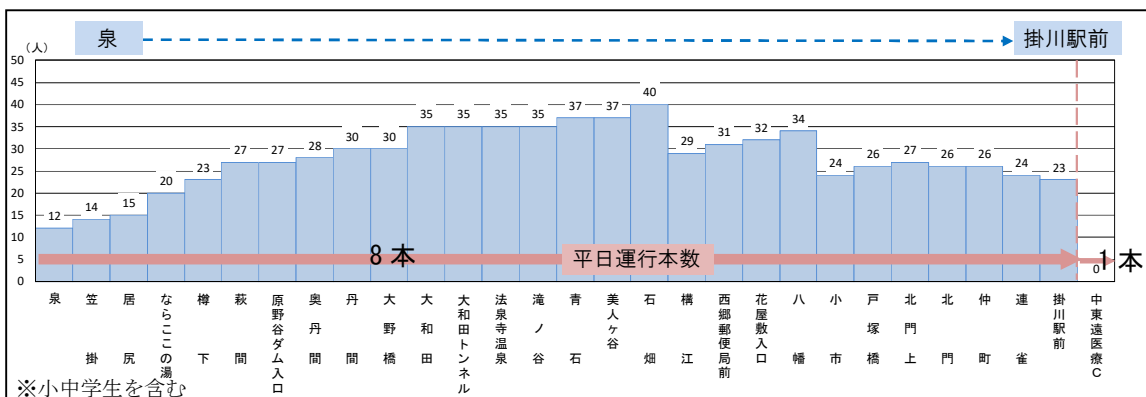
■青田方面の便別利用状況

6) 居尻線調査結果

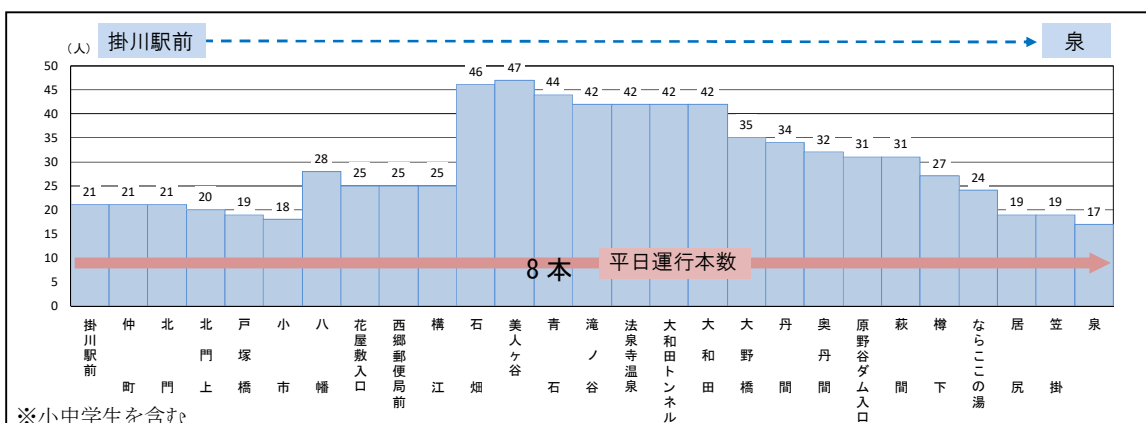
【方面別利用者数】

西郷小への通学利用があるため、「泉」から「石畑」の区間は、「石畑」に近づくにつれ利用者が多くなっています。

また、「石畑」から「八幡」の区間は、両方面とも25～30人程度の利用があり、「八幡」から「掛川駅前」の間は、両方面とも20～25人程度の利用となっており、「泉」から「石畑」の区間よりは利用者は少なくなっています。



■掛川駅前方面の区間利用状況

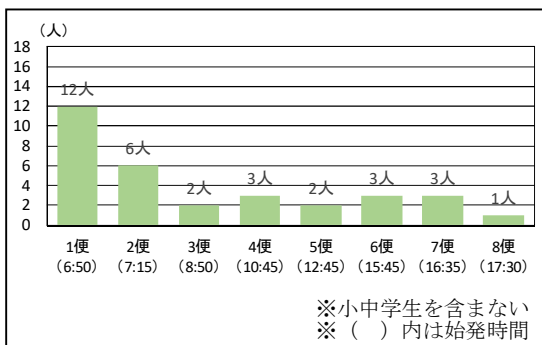


■泉方面の区間利用状況

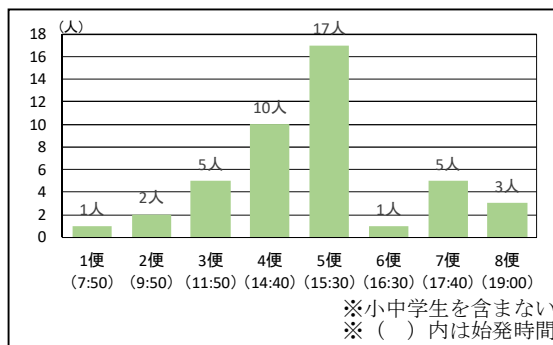
【便別利用者数】

掛川駅前方面は、1便（6：50 発）が12人、2便（7：15 発）が6人と朝の時間帯が多くなっています。

泉方面は、午後の4便（14：40 発）が10人、5便が17人（15：30 発）と午後の時間帯が多くなっています。



■掛川駅前方面の便別利用状況



■泉方面の便別利用状況

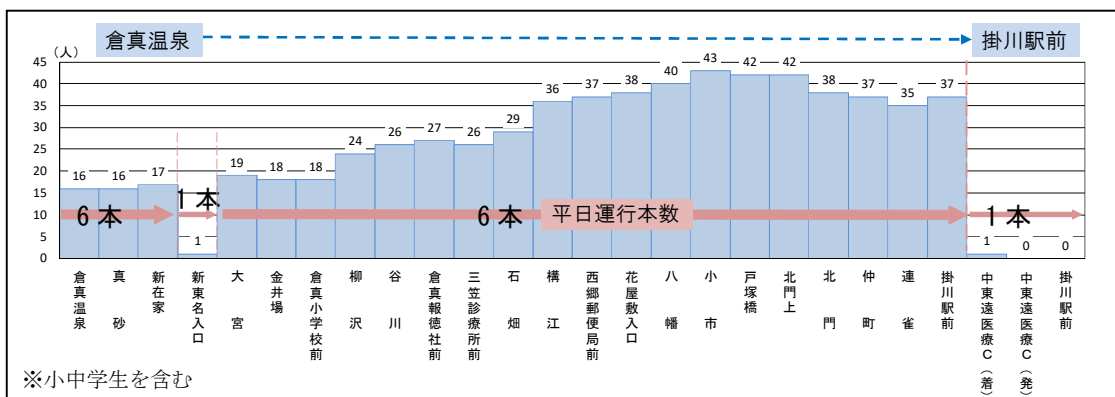
7) 倉真線調査結果

【方面別利用者数】

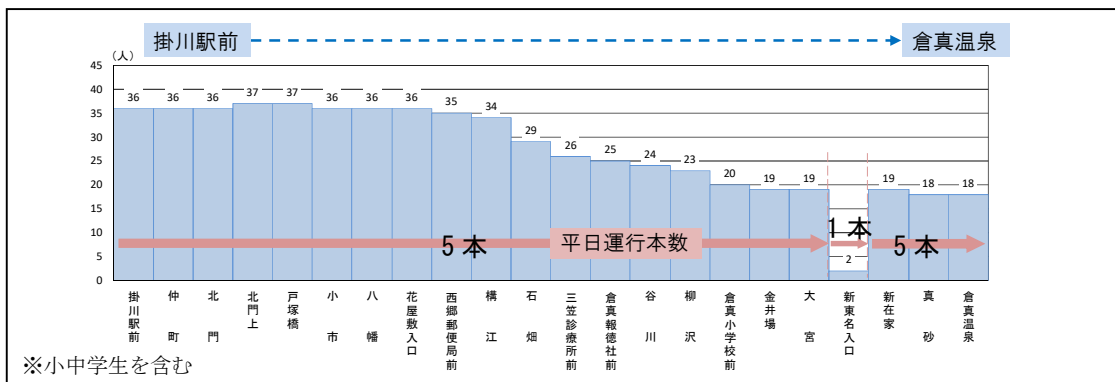
掛川駅前方面は、「倉真温泉」から「倉真小学校前」の利用者数は約 20 人であり、その後「柳沢」から「北門上」間に徐々に利用者が増えていく傾向があります。

倉真温泉方面は、「掛川駅前」から「構江」の利用者は約 35 人となっており、「石畑」から「倉真小学校」までの区間で徐々に利用者が少なくなっています。

なお、調査当日に「掛川駅前」と「倉真温泉」を複数名で往復する特異的な移動がみられました。



■掛川駅前方面の区間利用状況

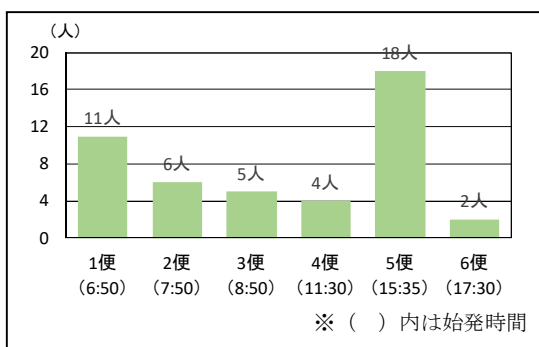


■倉真温泉方面の区間利用状況

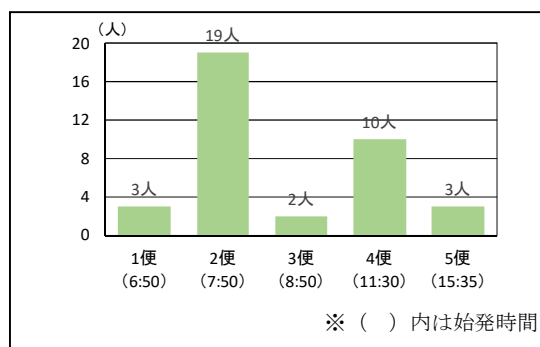
【便別利用者数】

掛川駅前方面は、5便（15：35 発）が 18 人と最も多く、1 便（6：50 発）も 11 人と多くなっています。

倉真温泉方面は、2 便（7：50 発）が 19 人と最も多く、4 便（11：30 発）も 10 人と多くなっています。



■掛川駅前方面の便別利用状況



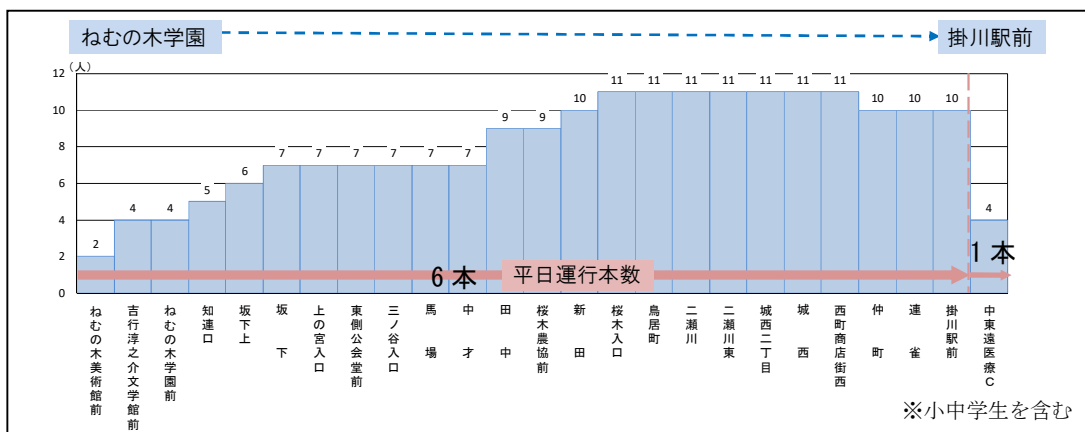
■倉真温泉方面の便別利用状況

8) 桜木線調査結果

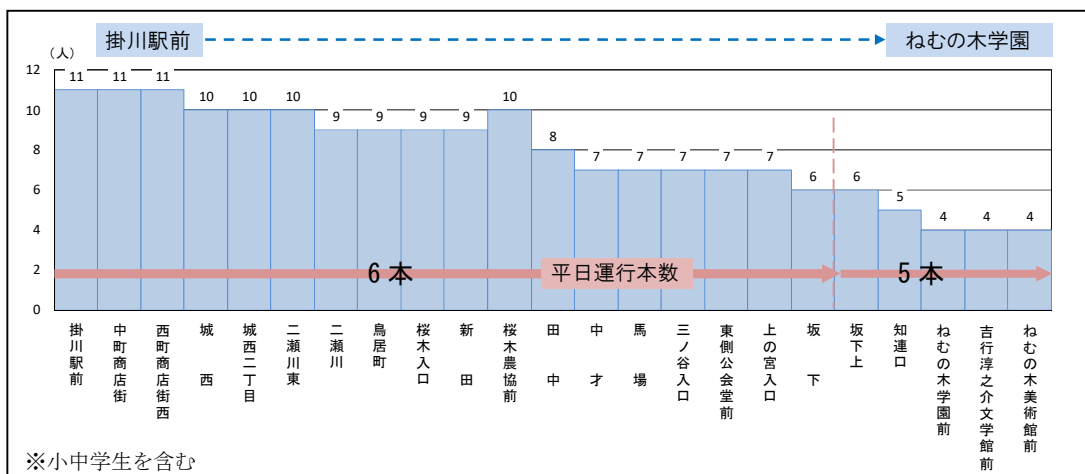
【方面別利用者数】

掛川駅前方面は、「ねむの木美術館前」から「桜木入口」までは徐々に利用者が増え、その後「掛川駅前」までは乗降はみられない状況です。

ねむの木学園方面は、「掛川駅前」から「ねむの木美術館前」まで徐々に利用者が少なくなる傾向があります。



■掛川駅前方面の区間利用状況

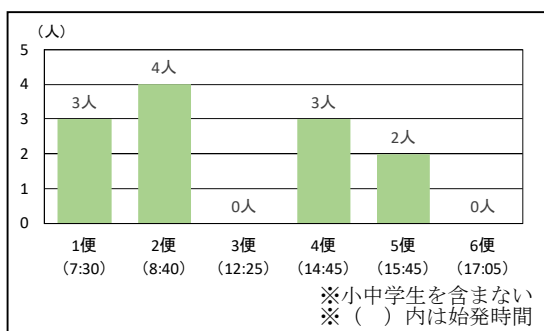


■ねむの木学園方面の区間利用状況

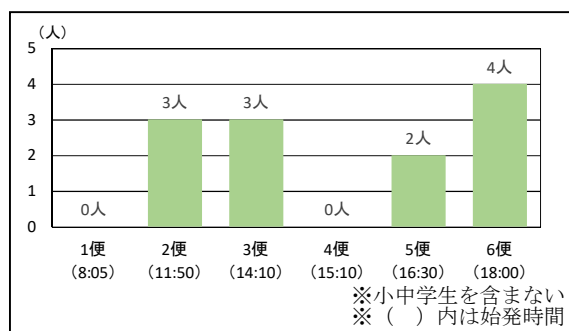
【便別利用者数】

掛川駅前方面は、3便（12：25 発）と6便（17：05 発）の利用者が0人で、他の便は2～4人/便の利用がみられます。

ねむの木学園方面は、1便（8：05）と4便（15：10）の利用者がいないが、他の便は2～4人/便の利用がみられます。



■掛川駅前方面の便別利用状況



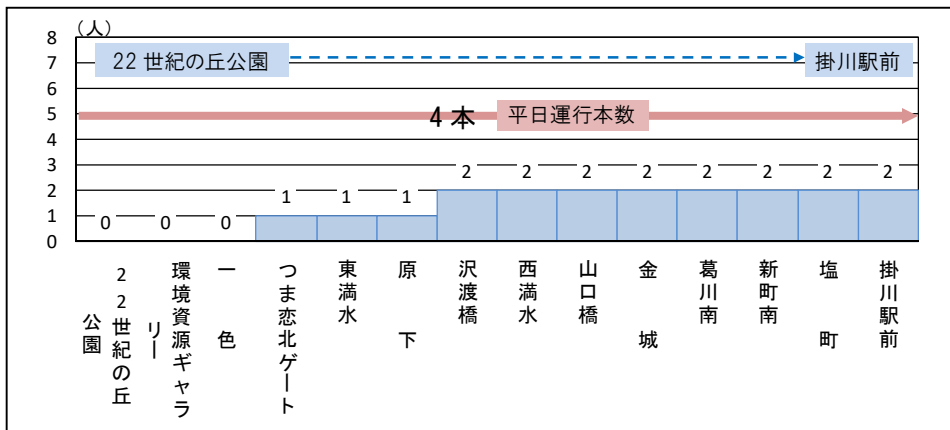
■ねむの木学園方面の便別利用状況

9) 満水線調査結果

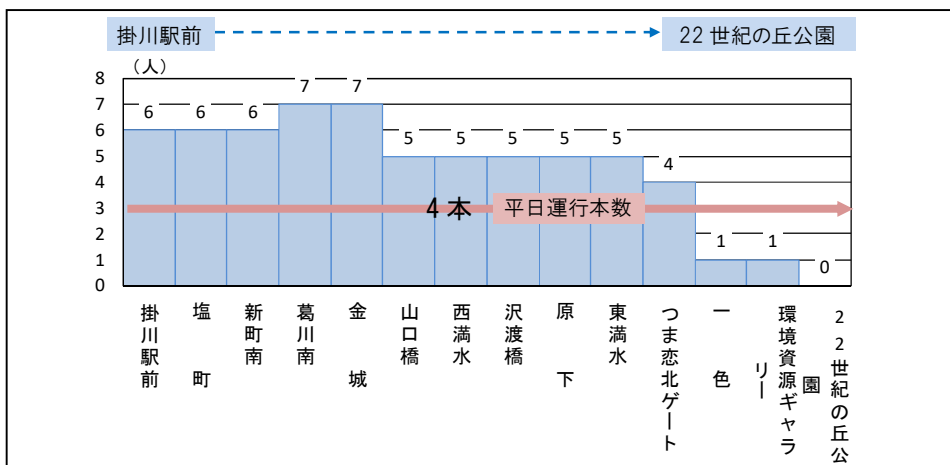
【方面別利用者数】

掛川駅前方面は利用者が非常に少なくなっています。

22 世紀の丘公園方面は、「掛川駅前」から「つま恋北ゲート」までの利用が多くなっています。



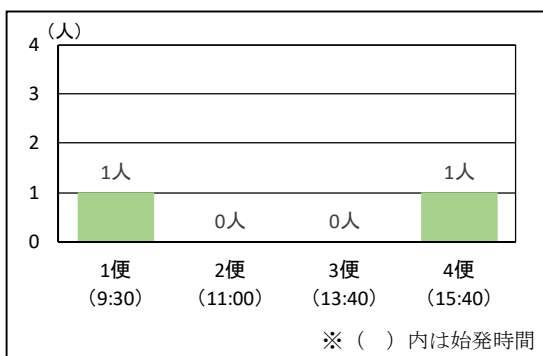
■掛川駅前方面の区間利用状況



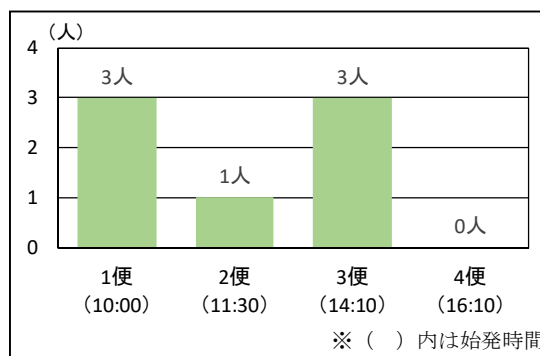
■22世紀の丘公園方面の区間利用状況

【便別利用者数】

掛川方面は、1 便（9：30 発）と 4 便（15：40 発）でそれぞれ 1 人のみの利用があり、22 世紀の丘公園方面は、1 便（10：00 発）と 3 便（14：10 発）が 3 人の利用であり、2 便（11：30 発）が 1 人のみの利用でした。



■掛川駅前方面の便別利用状況

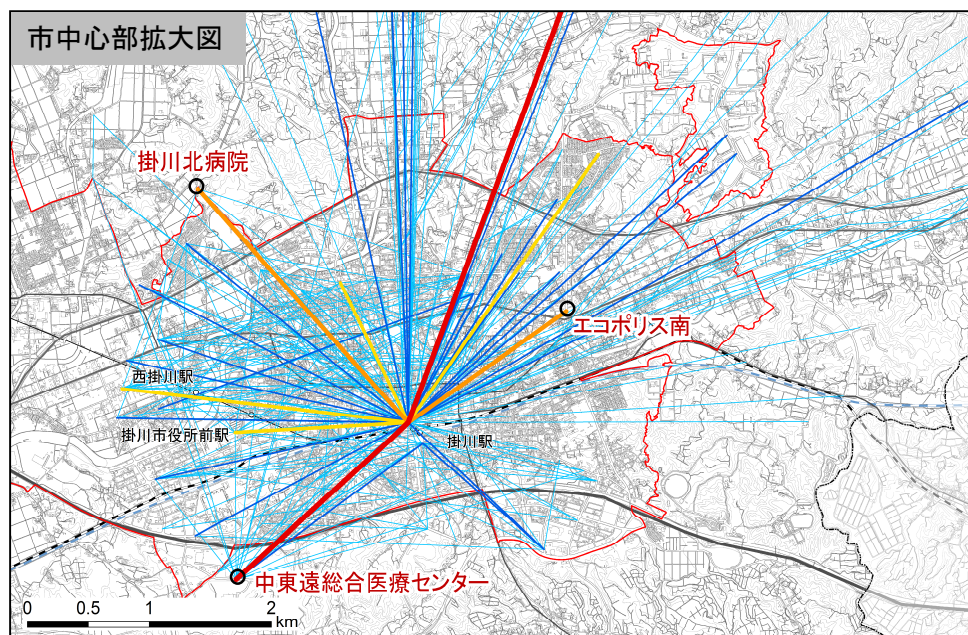
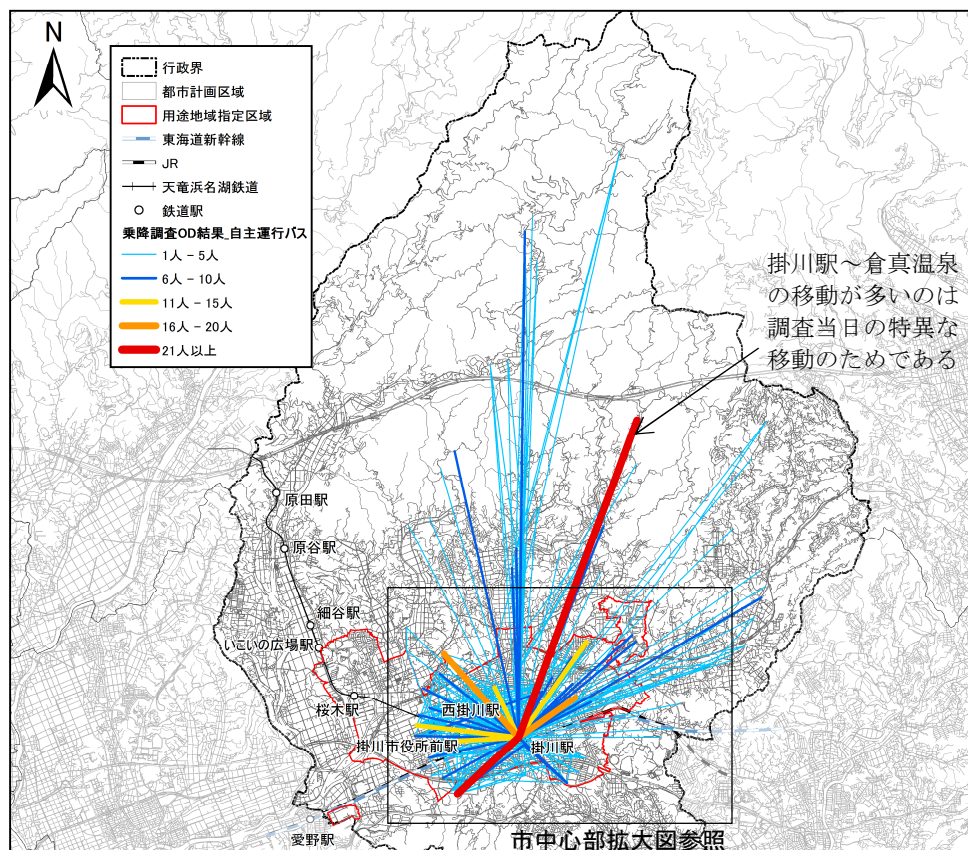


■22世紀の丘公園方面の便別利用状況

10) 自主運行バス全路線の乗降分布

自主運行バスの全路線の乗降分布をみると、掛川駅を発着する移動が大半となっています。また、最も利用が多い区間は、「掛川駅」～「中東遠総合医療センター」間の移動であり、「掛川駅」～「掛川北病院」、「掛川駅」～「エコポリス南」の移動も多くなっています。

なお、調査当日に複数名の方が掛川駅から倉真温泉を往復したため、「掛川駅」⇔「倉真温泉」の乗降客数も多くなっていますが、これは一般的にはあまりみられない特異の移動です。



■ 自主運行バスの乗降分布図

(4) デマンド型乗合タクシー利用者アンケート調査

デマンド型乗合タクシーの利用実態や意向等を把握するため、利用者および利用登録者に対してアンケート調査を実施しました。

アンケートの結果を、①曾我地区、②和田岡地区、③大須賀地区のデマンド型乗合タクシーの運行エリア別に示します。

① 曾我地区アンケート調査結果

■調査概要

対象者 抽出方法	・曾我区域の全区を対象に、人口比率・年齢分布等を考慮し、各区3～4名を登録者から抽出 ・利用頻度の高い利用者を優先的に対象
調査日	平成28年6月16日(木)の区長会時に区長経由で配布
配布・回収	配布数:30枚、回収数:25枚(回収率83.3%)

1) 居住地区

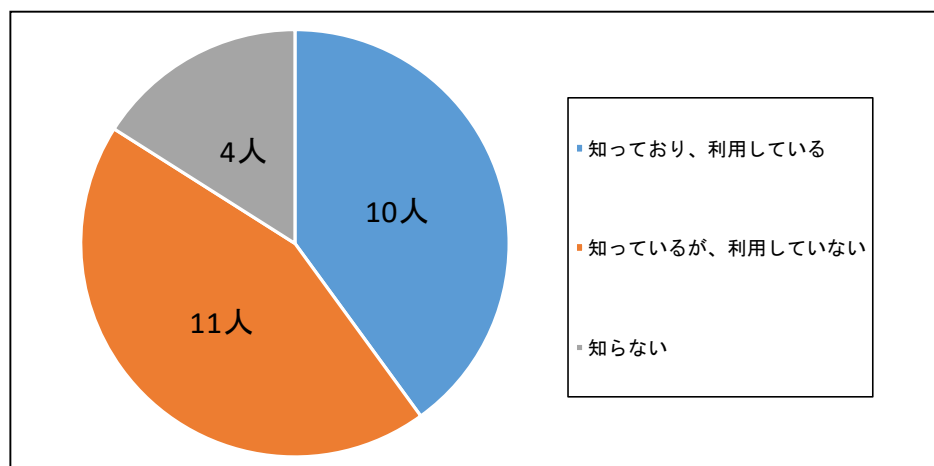
アンケート回答者の居住地区は以下のとおりです。区ごとに2～3人ずつ回答をいただきました。

■居住地区

地区	高御所	細沢	梅橋	徳泉	岡津	平野	領家	篠場	原川	計
人数	2人	3人	3人	3人	3人	3人	3人	2人	3人	25人

2) デマンド型乗合タクシーの認知状況

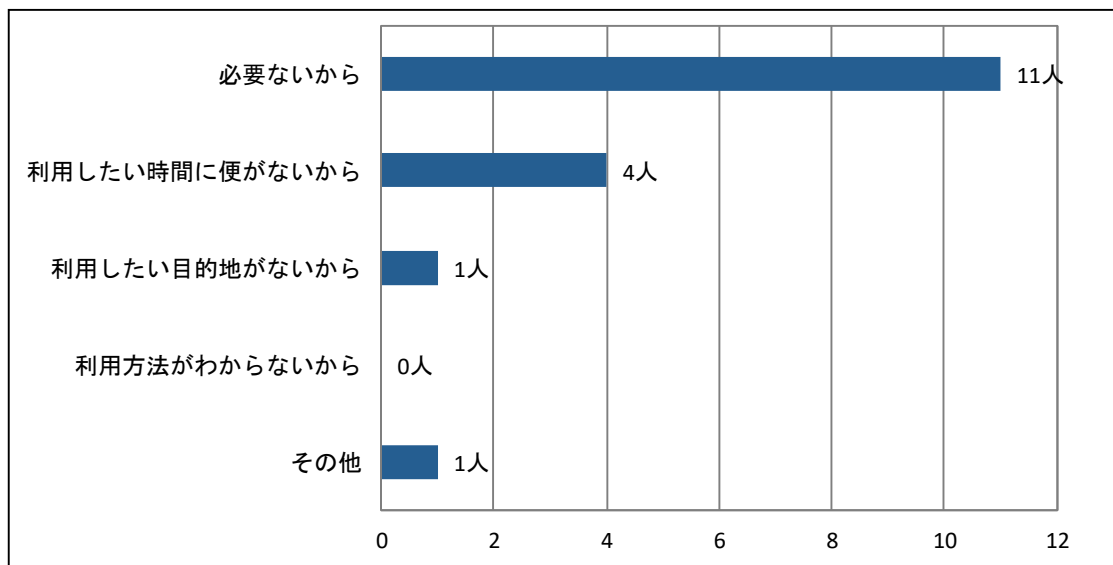
デマンド型乗合タクシーの利用登録者及び利用頻度が高い方を対象としているため、「知っており、利用している」「知っているが、利用していない」がそれぞれ10人程度となっています。一方、「知らない」が4人となっており、利用登録者の中にもデマンド型乗合タクシーの認識がない方が一定程度いるようです。



■デマンド型乗合タクシーの認知状況

3) デマンド型乗合タクシーを利用しない理由

「必要ないから」と回答した人が 11 人と最も多く、次いで「利用したい時間に便がないから」が 4 人となっています。



■ デマンド型乗合タクシーを利用しない理由

4) デマンド型乗合タクシーに対する要望

便数の増発に関する要望が多く、午前・午後でそれぞれ 1 便程度を増やして欲しいといった要望がみられます。

また、予約を 30 分前でも可能にしてほしいと言った意見もみられます。

■ デマンド型乗合タクシーに対する要望

1	便数が少ないです	1人
2	行き便、帰りの便の増設してほしいです	1人
3	午後にも行き便を増やしてほしいです	1人
4	午後に 1 便増やしてほしいです	1人
5	行き便を 3 便にしてほしいです	1人
7	朝 7:30 発がほしいです	1人
8	朝 6:00 から夕方 6:00 までに 1 時間に 1 便運行してほしいです	1人
9	夕方からの便がほしいです	2人
10	時間を自由にしてほしいです	1人
11	予約を 30 分前でも OK にしてほしいです	1人

② 和田岡地区アンケート調査結果

■調査概要

対象者 抽出方法	・和田岡区域の全区を対象に、人口比率・年齢分布等を考慮し、区ごとのバランスを考慮し登録者から抽出 ・日常的に利用している方および、利用登録しているが利用されていない方が半数程度になるように抽出
調査日	平成 28 年 10 月 14 日(金)の区長会時に区長経由で配布
配布・回収	配布数:30 枚、回収数:25 枚(回収率 83.3%)

1) 居住地区

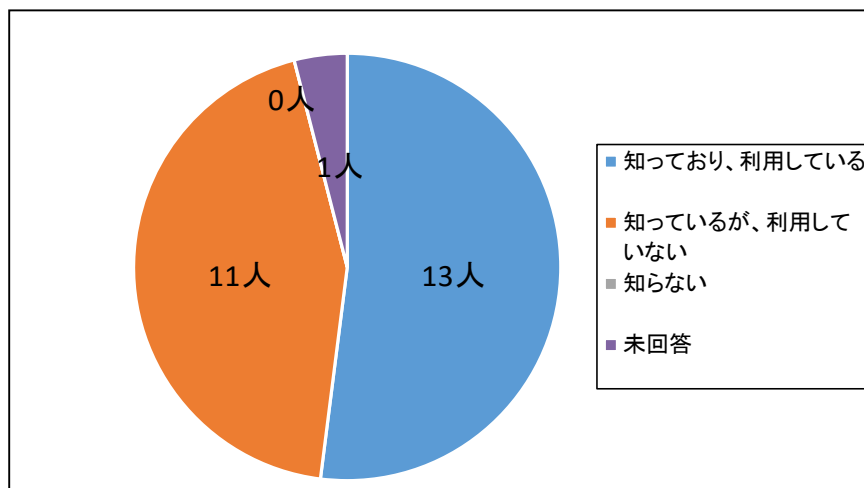
アンケート回答者の居住地区は以下のとおりです。アンケート回答者は、各区 4~8 人となっています。

■居住地区

地区	吉岡	高田	各和	つし野	計
人数	4 人	8 人	6 人	7 人	25 人

2) デマンド型乗合タクシーの認知状況

デマンド型乗合タクシーの登録者及び利用頻度が高い方を対象としているため、「知っており、利用している」「知っているが、利用していない」がそれぞれ 10 人程度となっています。一方、「知らない」と回答された方はおらず、利用登録者はデマンド型乗合タクシーの認知があることが分かります。

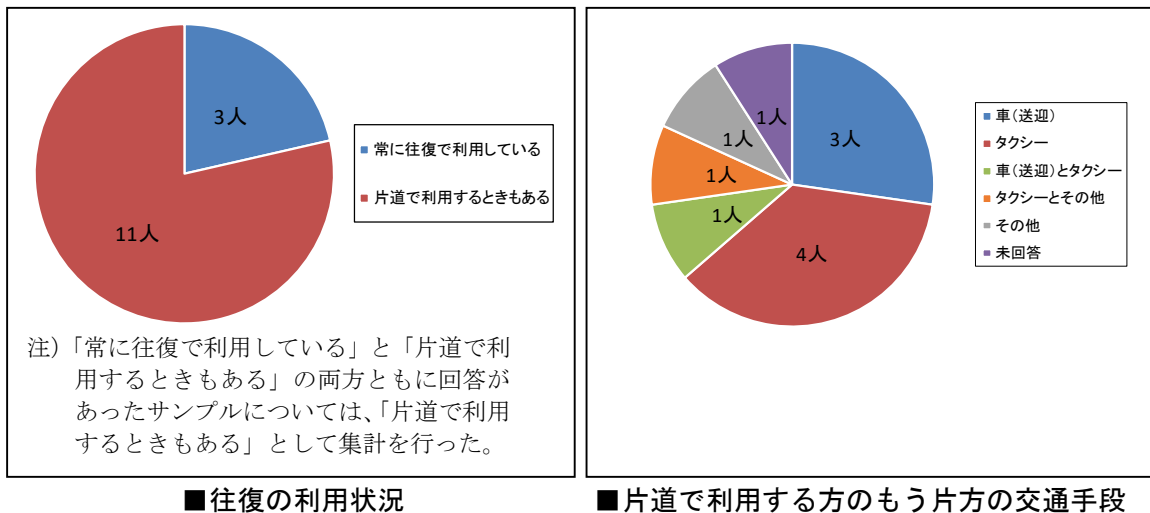


■デマンド型乗合タクシーの認知状況

3) 往復利用状況

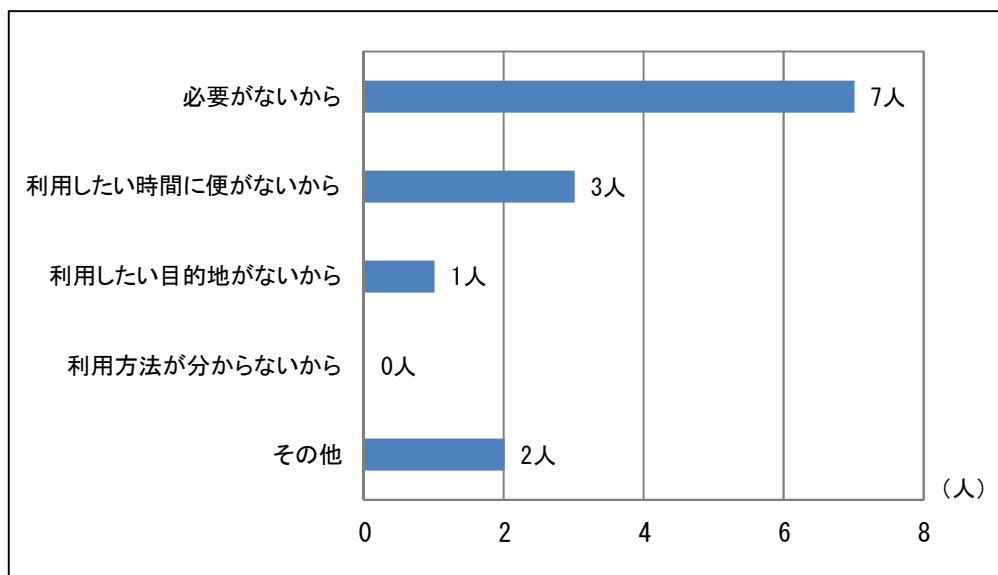
「常に往復で利用している」と回答した方が3人で、「片道で利用するときもある」が11人となっており、8割程度の方は片道利用をされている状況です。

片道で利用するもう片方の交通手段は、「車（送迎）」や「タクシー」が多くなっています。デマンド型乗合タクシーが利用できないもしくは時間帯が合わない場合は、「車（送迎）」や「タクシー」を利用していることが想定されます。



4) 利用しない理由

「必要ないから」と回答した方が7人と最も多く、次いで「利用したい時間に便がないから」が3人となっています。



5) デマンド型乗合タクシーに対する意見・要望

「アピタへの買い物がしたい」や「パローへの買い物がしたい」など、買物施設への運行を望む声が多くみられます。

また、「行きも帰りも時間帯がほしい」や「夕方の便を充実してほしい」など、便数の増加を望む声のほか、「予約が1時間前に出来るか心配」や「8:30の便が前日予約ではなく1時間前に出来るようにしてほしい」など、予約体制の変更を望む声が見られます。

■ デマンド型乗合タクシーに対する意見・要望

1	アピタへ買い物がしたいです	5人
2	パローへ買い物がしたいです	4人
3	オカノへ買い物がしたいです	1人
4	スーパーならどこでもいいです	1人
5	杏林堂に行けるといいと思います	1人
6	エンチョーに行けるといいと思います	1人
7	掛川花鳥園に行けるといいと思います	1人
8	ふじファミリークリニックに行けるといいと思います	1人
9	掛川北病院に行けるといいと思います	1人
10	エバグリーン等近くの老健もしくは介護のための病院へ行けるといいと思います	1人
11	歯科医院を対象にされるといいと思います	1人
12	夕方の便を充実してほしいです	1人
13	行きも帰りも時間帯がほしいです	1人
14	行きの時間を1便くらい増やしてほしいです	1人
15	生涯学習センターへ行く場合、帰りの便として15:00~17:00の時間等をほしいです	1人
16	片道利用で利用していて往復は時間的に利用しにくいです	1人
17	通院の帰りの予約が1時間前に出来るか心配なときがあります	1人
18	現8:30前日予約でなくて1時間前くらいにほしい	1人
19	今の所は自分で運転が出来るので、必要になったら利用方法を考えたいと思います	1人
20	いつかお世話になるでしょうが現在は自分でどこにも出掛けておりますので利用するというイメージがありません。	1人

③ 大須賀地区アンケート調査結果

■調査概要

対象者 抽出方法	・大須賀第一・第二地区、大須賀第三・大淵地区の利用者の中で、主に往路のみ利用し復路の利用がない方を抽出
調査日	発送:平成28年3月22日(水) 締切:平成28年4月8日(土)
配布・回収	大須賀第一・第二地区 配布数:30枚、回収数:27枚(回収率90.0%) 大須賀第三・大淵地区 配布数:30枚、回収数:21枚(回収率70.0%)

1) 居住地区

アンケート回答者のうち、「大須賀第一・第二地区」に住む方が27人で、「大須賀第三・大淵地区」に住む方が21人となっています。

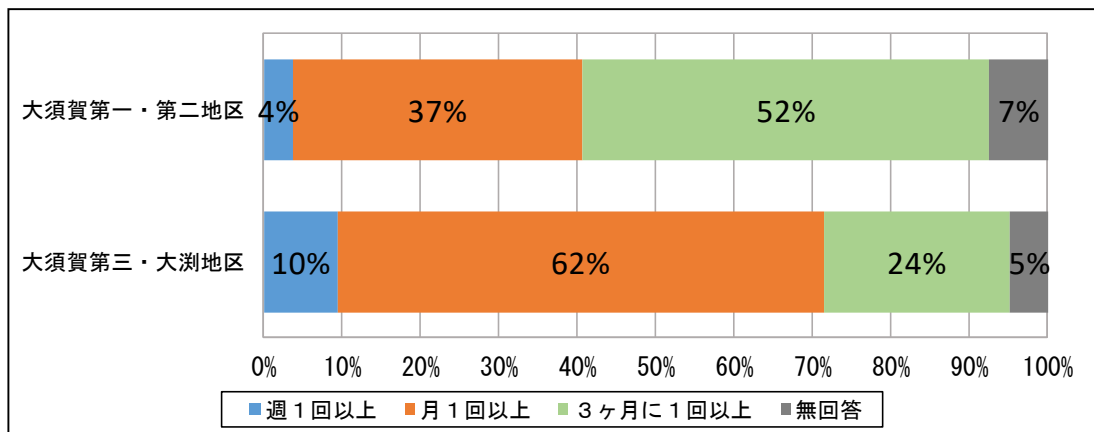
■居住地区

地区	大須賀第一・第二地区	大須賀第三・大淵地区
人数	27人	21人

2) 利用頻度

大須賀第一・第二地区では、「3ヶ月に1回以上」と回答した方が52%と最も多く、次いで「月1回以上」が37%となっています。

大須賀第三・大淵地区では、「月1回以上」と回答した方が62%と最も多く、次いで「3ヶ月に1回以上」が24%となっています。



■地区別のデマンド型乗合タクシーの利用頻度

3) 希望する目的地

「大草皮膚科」、「昔の市民病院」と回答した方が2人で、その他が1人となっています。

■希望する目的地

1	大草皮膚科	2人
2	御前崎病院	1人
3	横須賀地区内の病院	1人
4	中村整形外科	1人
5	掛川警察署	1人
7	小野耳鼻咽喉科医院	1人
8	袋井駅	1人
9	掛川駅	1人
10	金子医院	1人
11	菅沼医院	1人
12	こぶた薬局	1人
13	掛川東病院	1人
14	昔の市民病院	2人
15	大須賀内各病院	1人

4) デマンド型乗合タクシーに対する要望

「6時や7時の便がほしいです」や「10時頃の便もほしいです」、「帰りの13時の便もほしいです」など、便数の増加を望む声が見られたり、「行き先を自分で指定したいです」や「行き先を柔軟にしてほしいです」など、行き先の自由を望む声が見られたり、「終わった時間に連絡したらきてほしいです」や「帰りの便の予約時間を30分前にしてほしいです」など、予約体制の変更を望む声が見られたりしました。

■デマンド型乗合タクシーに対する要望

1	行き先を自分で指定したいです	1人
2	行き先を柔軟にしてほしいです	1人
3	午後に大須賀を出る便がほしいです	1人
4	帰り便の11時に乗るには何時に連絡すればよいですか 1時間前にすることができないので10分くらいにしてほしいです	1人
5	10時頃の便もほしいです	1人
7	帰りの13時の便もほしいです	1人
8	6時や7時の便もほしいです	1人
9	帰りの12時が戻る際、乗車できると良いです	2人
10	森岡リハビリ整形外科を10時と15:30と16時にほしいです	1人
11	掛川市中心地の商業地区へのお出かけにも便数を増やしてほしいです	1人
12	中東遠総合医療センターからの帰り便10時がほしいです	1人
13	終わった時間に連絡したらきてほしいです	1人
14	電話をする時間が30分前くらいでもよいとしてほしいです	1人
15	帰り便の予約時間を30分にしてほしいです	1人

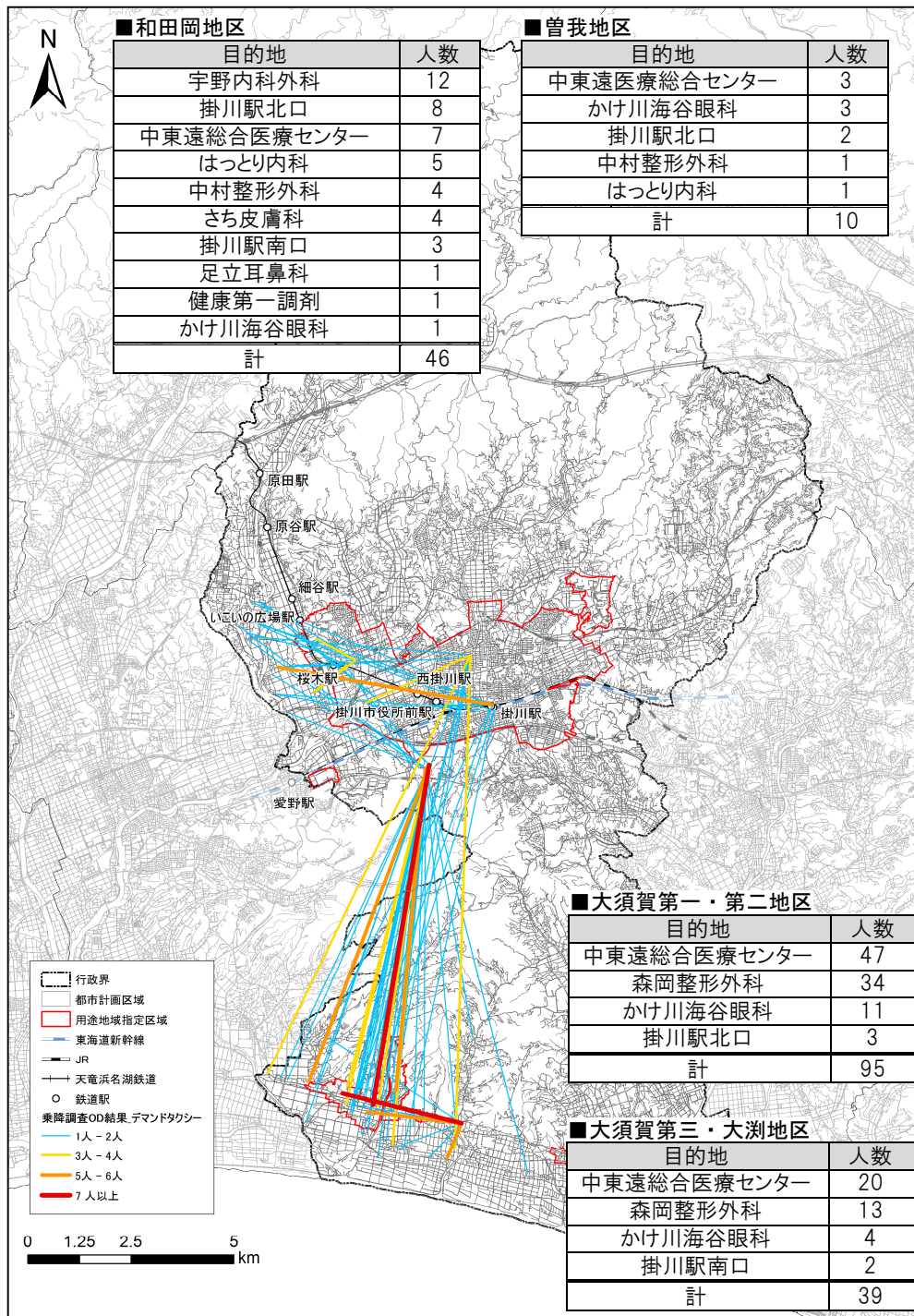
(5) デマンド型乗合タクシー乗降調査

① 調査対象

2016年9月の1ヶ月間の利用状況

② 調査結果

地区別の目的地の人数をみると、大須賀第一・第二地区、大須賀第三地区・大淵地区において中東遠総合医療センターや森岡整形外科への利用が多くなっています。和田岡地区では、宇野内科外科へ行くために利用する人が最も多く、次いで掛川駅や中東遠総合医療センターへの利用が多くなっています。



■デマンド型乗合タクシー乗降調査結果

(6) 関係団体ヒアリング等調査

① ヒアリング対象一覧

交通事業者や関係団体等が抱える公共交通に係る問題点や課題を把握することを目的に、ヒアリング調査を実施しました。

対象		調査方法	調査内容
交通事業者	しずてつジャストライン株式会社 (掛川大東浜岡線、掛川東高線)	ヒアリング調査	<ul style="list-style-type: none"> ・担当路線の現状・問題点 ・利用者ニーズと対応状況 ・利用者の意見や要望 ・利用促進の実施状況とその問題点 ・他事業者や公共との連携可能性 ・網形成計画策定に向けた取組・考え方
	秋葉バスサービス株式会社 (秋葉中遠線)		
	遠州鉄道株式会社 (掛塚さなる台線)		
	掛川バスサービス株式会社 (自主運行バス)		
	ジーネット株式会社 (自主運行バス、掛川大須賀線)		
	天竜浜名湖鉄道株式会社 (天竜浜名湖鉄道)		
	掛川タクシー株式会社 (デマンド乗合タクシー)		
	掛川大鉄タクシー株式会社 (デマンド乗合タクシー)		
関係課	学校教育課		<ul style="list-style-type: none"> ・現状のバス路線の問題点 ・市民ニーズ ・網形成計画策定に向けた要望、配慮事項
	高齢者支援課		
	生涯学習協働推進課		
	商業観光課		
	福祉課		
	大須賀支所		
	大東支所		
関係団体	掛川商工会議所	簡易アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> ・現状のバス路線の問題点 ・商店利用者や高齢者の交通行動と公共交通の貢献可能性 ・利用促進の連携可能性 ・産業振興等における現状・課題
	大東商工会議所		
	大須賀町商工会		
民間企業	アピタ掛川店	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通施策の連携可能性 ・利用促進の連携可能性 ・網形成計画策定に向けた要望 	
	エコポリス工業団地		

② ヒアリング結果概要

ヒアリングの結果概要は以下のとおりです。

■交通事業者等のヒアリング結果

対象者	結果概要
しずてつ ジャストライン 株式会社 ・掛川大東浜岡線 ・掛川東高線	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用促進策として、バスの乗り方教室やバスフェスタを開催しているほか高校でのリーフレット配布や添乗員サポートつきバス「アイバス」を県立病院高松線で実施している。 ● 交通の結節点が見込まれるバス停への待合環境の向上が課題である。 ● 第一小学校・掛川西高校・掛川東高校・東京女子医大などの学生の通学利用が主体であることから、通学時間帯に合った時刻設定や掛川駅でのバスとJRのスムーズな乗継が求められている。 ● 駅以南は対キロ制運賃で、駅以北はゾーン運賃制であり、その格差をどのようにすべきかを検討する必要がある。 ● 将来的にバス路線を幹線と支線に分け効率的な運行形態へ移行を検討するのであれば、乗継拠点における接続時刻の調整は必須事項と言える。また、他の交通事業者と路線競合が生じた場合、適正な時刻及び運賃が設定されているか交通事業者の連携だけでなく、協議会において十分な審議を行い検討する必要がある。 ● まちの拠点を明確にするとともに、それに合わせた乗り継ぎ拠点を設定する必要がある。 ● バス運転手は不足しているため、簡単には路線を増強することはできない。本数を増やして定時性を確保すれば利用者は増える可能性はあるが、そのためには財政的な余力と、事業者の体力の双方が必要となる。
秋葉バスサービス 株式会社 ・秋葉中遠線	<ul style="list-style-type: none"> ● JRとの接続に関して、バスが袋井駅に着くとJRがすぐに発車してしまうという声が多い。しかし、お客様の声を聞いてダイヤ改正は行っている。 ● 秋葉中遠線は地域の幹線で国・県から補助金を頂いている。しかし、大東支所方面からの利用者が少なく利用者が減ってしまうと補助対象から外れてしまう。もし利用者が減少し、補助対象から外れれば、市や町の負担が多くなり、路線を維持していくこと難しく、廃止になる可能性がある。 ● 掛川大須賀線は、秋葉中遠線に影響を及ぼしているため、バランスをとっていくことが難しい。 ● 大東支所で掛川大東浜岡線と秋葉中遠線との接続方法も考えたほうが良い。また、袋井駅で秋葉中遠線から袋井駅・中東遠総合医療センター線との乗換えを上手く出来ると良い。
遠州鉄道株式会社 ・掛塚さなる台線	<ul style="list-style-type: none"> ● 高校生の利用がメインとなっているため、高校生の数が少なくなると路線を維持していくことが難しいと考えている。 ● 日中はほとんど利用者がいないため、大型バスで運行する必要があるのかどうか検討する必要がある。 ● 国庫補助と県からの補助を頂いており、維持が出来ている状況である。県の補助金が国と同じ補助率から減額することがあれば、路線の減便もしくは、系統の削減という状況になってしまう。 ● 路線上の主要な拠点は掛塚であり、もう一つの拠点は福田であるが、掛川で核となっているバス停は横須賀高校以外に無く、将来性が厳しい。
掛川バスサービス 株式会社 ・自主運行バス	<ul style="list-style-type: none"> ● 市街地循環線南回りでは、お盆やお彼岸の期間にルートを外れて富士見台霊園への乗り入れをしているが、ダイヤ運行は変更しないで、ルートを外れて往復する距離だけが増えてしまっているため、掛川駅に戻ってきた時に、休憩時間が取れずに発車時刻を迎えてしまっている。ダイヤを見直す必要がある。 ● 桜木線では、ねむの木への郊外活動時の連携が想定される。また、経路の見直しで、商店街や市役所を通る経路、またはアピタ掛川店周辺に出来る天竜浜名湖鉄道新駅へのアクセスも検討している。 ● 満水線では、つま恋の閉鎖により利用者が全くいなくなり、満水線自体が廃止してしまう可能性を危惧している。もし、廃止になった場合に、22世紀の丘への交通手段の確保が必要となってくる。

対象者	結果概要
	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用促進のため、交通安全協会と連携し、運転免許返納者への回数券等の配布を行っている。 ● 中長期的には、可能な限り今の路線の形態を維持できれば良いが、路線端末の利用者が減ってくる場合、輸送形態に合うところをバス事業者が担い、その先は、地域の協力などで繋いでもらうことが求められる。その代わりに、中心部は運行本数を増やして、資源を集中させていく。例えば石畑を交通結節点とする案も考えられる。 ● バス利用者としては乗換なく目的地まで行けることは、最も利便性が高まるが、路線を守るという立場では、乗換の不便を利用者に理解してもらう必要がある。
ジーネット株式会社 ・ 自主運行バス ・ 掛川大須賀線	<ul style="list-style-type: none"> ● 補助金を受けて運営しているため、費用的・権限的に自社で実施できるものに限界がある。 ● 路線の維持活性化や利用者の増加に向けて、全て掛川市との協議・相談が必要と考えているが、良好なコミュニケーションを図り、公共交通をより活性化させていきたい。 ● 「パサールカード共用化」「市内一円乗り放題乗車券」などの共通の運賃施策を講じたり、大須賀区域でデマンド型乗合タクシーとバスの連携輸送をするなど、他の交通事業者との連携を図ることが望ましい。 ● 一貫した理念に基づいた交通体系の構築と掛川駅のハブ化が必要である。 ● 祭時のシャトルバスや小さな文化展など、路線バスで対応可能な行事まで、貸切バスを出すなどしている。路線バスの利活用を検討する必要がある。 ● 路線バスの「空き時間」を収入向上にあてられないか。
天竜浜名湖鉄道株式会社 ・ 天竜浜名湖鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ● 西掛川～桜木間の新駅設置にあたっての公共交通網の形成については、基本的には掛川市が検討することであると捉えているが、少なくとも天竜浜名湖鉄道とは競合するバス路線は配置されないと考えている。また、新駅周辺の住民が天竜浜名湖鉄道を利用するかも重要なポイントとなる。 ● 様々な企画を実施しても、十分な周知期間がなければ利用者が集まらないことがあるため、十分な事前周知が必要となる。 ● 通勤・通学者の利便性確保は大きな課題であり、需要が多い時は2両に増結することもある。また、JRとの乗り継ぎを考慮したダイヤ編成が重要となる。 ● 生涯学習都市の掛川市としては、バスや鉄道に幼いころから親しんでいただく機会を設け、“生涯公共交通”など、公共交通に親しんだ生活が浸透すると良い。 ● パーク&トレインやサイクル&トレインの推進が必要になると考える。
掛川タクシー株式会社 ・ デマンド乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ● 医療施設や公共施設へ行くことを最小限でカバーするといった考え方でやっている。あり方検討委員会や実証実験時は、最小限の本数で良いのではといった考え方で始めた。 ● 和田岡地区の実証実験から5年が経ち、今後、高齢者が増えていく中で、スーパーへの買い物や駅までの往復の交通を考えると、今の時刻設定や本数の設定を改善する必要があると考えている。 ● 通院だけでなく、他の目的での利用が考えられる。また、交通手段がないがために、80歳を過ぎても車を運転せざるを得ない状況となり、高齢者が加害者となる事故が増加しているので対策を考えなければならない。 ● 昔からの団地（葛ヶ岡団地、桜木地区）の高齢者が増加し、需要が増える可能性はある。
掛川大鉄タクシー株式会社 ・ デマンド乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者を増やすための工夫として、予約の時に帰りのデマンド型乗合タクシーを勧めたり、当日も乗務員が帰りの予約を聞くようにしている。 ● 運転免許返納者に1割引サービスをやっているが、例えば、子供と一緒に乗ると割引かれるなど、自治体による更なるサービスがあれば、より利用しやすくなる。 ● 高齢者にとってはドア to ドアが最適なサービスになってくるため、まずはタクシーが絡んでいく必要がある。また、タクシーと他の公共交通手段が乗継しやすいようなシステムにしていかなければならないと考えている。 ● 施設側も直接タクシーを受け入れることが出来るようにしないといけない。

■関係課のヒアリング結果

対象者	結果概要
学校教育課	<ul style="list-style-type: none"> ● スクールバスの運行基準は、「路線バスの通っていない地域において、通学距離が4km以上の児童及び6km以上の生徒の通学手段を確保すること」である。 ● スクールバスの車体の大きさに対して、乗車している児童や生徒が少なく、車両の老朽化等が今後の課題となってくる。 ● 学校の統廃合により、新たなスクールバスの運行など通学の手当てを行う必要が生じる可能性がある。また、小中学生の通学と一般旅客と乗り合わせることも考えられる。 ● スクールバスの車両は、朝と夕方以外の時間帯は使われていないため、日中の時間帯の利活用を考える必要がある。 ● 通学の定期利用者がいる自主運行バスは、路線がなくなってしまった場合にスクールバス等で対応しなければならないため、維持して欲しい。
高齢者支援課	<ul style="list-style-type: none"> ● 自宅から路線バスのバス停まで歩く方を増やす取組が必要である一方で、路線バスのバス停まで歩くことが厳しい地域に対しては、バス停を少し集落に入った場所に設置することも必要である。 ● デマンド型乗合タクシーは、バス停まで歩けない方や、バス停まで距離がある場所に暮らしている方が使うことが望ましい。また、地域の方が運営者となり、乗車ニーズがある方が相乗り出来るような仕組みが出来れば良いと思う。 ● ノンステップバスやリフト付きバスなどバリアフリー対応の車両の導入が望まれると考えられる。(掛川市は自主運行バスの買換え時にはノンステップバス車両を導入している) ● 合併をした経緯から、大東区域や大須賀区域の支所周辺を拠点とし、拠点から各地域へのバス路線を整備すれば、市民にとって分かりやすい。
生涯学習協働推進課	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域主体の交通手段の導入を検討している地域は、大淵地区、土方地区、佐東地区、中地区、日坂地区である。また、自らはボランティアで行うが、市中心部や北部では安価な交通手段が提供されていることに対して、不公平感を感じている。 ● 現在、地域主体の交通事業に取り組んでいる地域からは、後継者の問題や保険の問題などが挙げられている。なお、市が恒常的に支援することが前提となっている。 ● 市全域で同一の利便性を共有することは難しいと考えられるが、公共交通を根付かせるためには、料金体系を含めて不公平感をなくさなければならない。 ● 現在の自主運行バスや路線バスは骨格軸として整備し、それに対してデマンド型乗合タクシーや地域主体の交通手段などフィーダー系統をどう位置づけるかがポイントになる。 ● 通勤通学の時間帯は路線バスで利便性を確保し、日中の時間帯の高齢者の移動などは、地域主体の交通手段で行うなどが考えられる。
商業観光課	<ul style="list-style-type: none"> ● デマンド型乗合タクシーの新規需要の掘り起こしのため、利用方法の周知を行う必要がある。 ● 公共交通空白地域の高齢者の買い物対策を進める必要がある。 ● 自主運行バス、路線バスの運行本数が少ないという意見がある。特に、倉真、日坂、市南部(高天神城址、小笠山)に行く観光客が不便であるという意見が聞かれる。 ● 掛川タクシーが実施している「世界農業遺産の里 観光ルート」のような観光ルートの設定を、横須賀街道など他のルートで出来ないかと考えている。 ● 利用促進に向けて、茶のみやきんじろうや、かけがわポップカルチャーなどのイラストによる、バス車両やタクシー車両のラッピングも一案である。
福祉課	<ul style="list-style-type: none"> ● 身体障害者1級・2級の方、精神障害者1級の方、知的障害者重度Aの方を対象とした「重度心身障害者タクシー料金助成制度」を設けている。 ● 制度を活用している方からは、交付枚数が不足しているといった意見や、タクシーの乗車距離が長い方からは初乗り料金の割引ではなく、1度の乗車で交付額の何枚も使えるような割引制度にしてほしいといった意見がある。 ● 平成28年4月1日から障害者差別解消法が開始されたため、視覚が不自由な方や身体障害のある方に、ノンステップバスの導入や時刻表の点字表示など配慮する必要がある。

対象者	結果概要
大須賀支所	<ul style="list-style-type: none"> ● 掛川大須賀線については高校生限定ではなく、一般住民の乗車も可能として欲しいという意見がある。また、高校生からは土日も運行して欲しいといった意見や通学の時間帯に見合ったダイヤ設定にして欲しいといった意見がある。 ● 大須賀地域からデマンド型乗合タクシーを利用した方で、帰りの便が間に合わない方については、秋葉中遠線と掛川大東浜岡線の助成を行っている。この助成制度のさらなる活用で、既存のバス路線の利活用になるのではないか。 ● 御前崎市、菊川市、袋井市、磐田市、森町、浜松市などの広域で、バス路線の見直しを図った方が良い。 ● 公共交通の欠損補助額を削減するため、自主運行バスの料金を増額するなど、料金体系の見直しを図る必要もある。合わせて、市街地循環線の運行便数や運賃等に対する他地域からの不公平感を解消する必要がある。 ● 公共交通空白区域地域、交通機能不足地域における代替交通の整備を検討する必要がある。
大東支所	<ul style="list-style-type: none"> ● 自主運行バス市街地循環線や菊川市のコミュニティバスのようなバスが走って欲しいといったニーズがある。 ● 中地区では、元々バス利用者は少なかったが、高校生や高齢者の交通手段となるバス路線が無くなってしまい、不便になったという意見がある。 ● 中東遠総合医療センターへ行くよりも菊川市立総合病院に行く方が多いため、菊川市のコミュニティバスを中地区まで延伸して欲しいといった意見がある。

■関係団体のヒアリング結果

対象者	結果概要
掛川商工会議所	<ul style="list-style-type: none"> ● 帰宅時間 17:00～18:00 に増便してくれると都合が良い。また、市民の足として現在運行している自主運行バス市街地循環線のさらなる充実を望む。 ● デマンド型乗合タクシーは、現在自宅より中東遠総合医療センター、市役所、市内の病院との往復のみと限られているので、バロー掛川店、アピタ掛川店を経路に入れた方が使いやすい。 ● 週末に中心市街地の飲食店を利用される市民対象に、大東区域、大須賀区域への夜間運行バス（乗合タクシー）を運行すれば、大東区域、大須賀区域の振興にもつながる。 ● 路線バスの車両側面へのイベント公告、条件付高齢者へのタクシー券の配布、バス・タクシーの乗車証明で商店街の割引優待などの実施により産業・観光振興に繋がらないか。 ● 通学に 30 分以上要する地域は、バス通学も可すればバスの利用促進になる。 ● バス停を目立たせ、屋根をつけるなどの待ちやすい環境を整備するとともに、バス停までのアクセス手段を確保することが望ましい。 ● 地域公共交通網形成計画の策定にあたり下記の点で配慮が必要である。 <ul style="list-style-type: none"> ・車両の小型化 ・本数を増便すれば利用者も増加するのではないか ・高齢者から若者まで幅広い年齢層、地域住民から企業までの幅広い分野の人の意見反映が重要 ・計画検討の進捗状況の可視化 ・EV車等の新コンピューター事業者（連携強化）
大東商工会議所	<ul style="list-style-type: none"> ● 高天神例大祭時などに年間数件、高天神城祉へのバス路線やバス停、運行時間・金額等の問い合わせがある。 ● 大型店（カインズ・リベロ・ピア）や「いとくり通り」にお年寄りが買物に行く場合に、バス停が若干遠いように感じる。 ● バスはやはり高校生の利用が多いと思う。千浜地域から中地域を通り市内の高校を回るバスがあれば便利で利用促進に繋がるのではないか。 ● 地域公共交通網形成計画の策定にあたり下記の点で配慮が必要である <ul style="list-style-type: none"> ・新幹線掛川駅停車数の確保と首都圏等への時間の短縮 ・国道 150 号の交通量が減少しており、人の往来が経済の活性化につながる ・ネットを利用した利便性の向上

対象者	結果概要
大須賀町商工会	<ul style="list-style-type: none"> ● 掛川駅周辺と大須賀区域をつなぐ路線バスがないことは、多くの人の不満のもとである。 ● 市の施策としてデマンド型乗合タクシーや掛川大須賀線は、十分な周知がなされていないためか、評価する声あまり聞こえてこない。 ● 観光のための循環バス路線の設置や、静岡富士山空港から大須賀区域までのバス路線を用意することで産業や観光の振興に繋がるのではないか。 ● 利用回数に応じて割引かれるなど、利用頻度に応じた料金設定が利用促進に繋がるのではないか。 ● 計画策定における目的や目標は具体的に設定すべきである。全員を満足させることはなどあり得ないため、割り切った決断が重要である。

■ 民間企業のヒアリング結果

対象者	結果概要
アピタ掛川店	<ul style="list-style-type: none"> ● 店舗の商圈としては掛川市全般、袋井市東部、御前崎市など比較的広域に渡り集客が見込まれる立地条件である。 ● バスや天竜浜名湖鉄道と協働し、イベントやその他の企画を展開し、地域の情報発信の場として機能していけたら公共交通の利用促進に繋がると考えられる。 ● 行政と連動し、地域社会に根ざした店舗運営を望んでおり、道路交通事情は、現状、特に恵まれていないと考えている。そのため、周辺道路のアクセス性の改善を最優先にしてほしい。
エコポリス工業団地	<ul style="list-style-type: none"> ● 新幹線、在来線の発車時刻に合わせたバス運行を行えば、利用促進に繋がる。 ● 環境に配慮したバス（EVバス、FCVバス等）の積極導入や、“eco”を意識した取組により、利用促進に繋げる。 ● 掛川駅は自家用車の乗り入れ規制とバスレーン、バス乗降場の充実を行う。 ● 高齢者が自動車運転をしなくても移動できる手段を増やす取り組みは必要であると考えられる。例えば、高齢者については、運転免許返納者には運賃を無料にしたり、スーパーと連携を図り、バス利用者は、スーパーで割引かれるなどあればよい。 ● バスの認知度が低いと思うため、認知度を上げる方法を考える必要がある。

(7) 地区意見交換会

① 地区意見交換会の目的

現況の整理において公共交通空白地域とされている地域や、収支率が低い地域など、今後公共交通の改善を地区別に図っていく必要が想定される地区を対象に地区意見交換会を開催しました。

地区意見交換会では、地域に精通した方を対象に、真に公共交通を必要としている方の交通実態や地区が抱えている公共交通の課題等に関して、意見交換を行いました。

② 対象地区の抽出

意見交換会は以下の条件により抽出した地区を対象としました。

【対象地区抽出の条件】

- ◆条件1:公共交通空白地域
- ◆条件2:自主運行バス運行地域のうち、自主運行バスの収支率が全路線の平均以下の路線沿線
- ◆条件3:デマンド型乗合タクシーの運行地域

条件1は、路線の整備や公共交通サービスの提供方法を検討する必要がある公共交通空白地域としました。p.60において整理したバス停300m圏、鉄道駅800m圏より、離れた地域で一定程度の人口集積が見られる地域を抽出しています。

条件2は、中期的に路線や運行形式の見直しが生じる恐れのある収支率が低い自主運行バスの沿線地域としました。自主運行バスの平均収支率より収支率が低い路線を抽出しています。

条件3は、運行形態の改善や利用促進の可能性を検討する必要があるデマンド型乗合タクシーの運行地域としました。市内の4つの運行地域を抽出しています。

結果、意見交換会の対象地区は以下のとおりとなりました。

条件1より	中地区・佐東地区、家代の差地区
条件2より	居尻線沿線地域、倉真線沿線地域、桜木線沿線地域、満水線沿線地域
条件3より	大須賀区域(大須賀地区・大淵地区)、和田岡地区、曾我地区

③ 開催概要

意見交換会は、以下のとおり開催しました。

No	地区	対象者	開催日	意見交換内容
1	中・佐東地区	まちづくり協議会	2016年11月18日(金)	・公共交通空白地域への対応
2	家代の里区	区長会	2016年11月28日(月) (※桜木線沿線と合同開催)	・公共交通空白地域への対応
3	居尻線沿線地区	まちづくり協議会	2016年12月1日(木)	・地域ニーズ ・自主運行バス利便性向上・ 利用者増加の可能性
4	倉真線沿線地区	まちづくり協議会	※合同で開催	
5	桜木線沿線地区	まちづくり協議会	第1回目 2016年11月28日(月) (※家代の里地区と合同開催) 第2回目 2016年12月9日(金)	
6	満水線沿線地区	まちづくり協議会	2016年12月8日(木)	
7	大須賀区域	大須賀区域 交通検討会	2016年11月4日(金)	・掛川大須賀線、デマンド型乗 合タクシーの運行改善
8	和田岡地区	区長会	2016年12月16日(金)	・デマンド型乗合タクシーの運 行改善
9	曾我地区	区長会	2016年12月20日(火)	

④ 結果概要

地区意見交換会の結果は以下のとおりです。

	現状および問題点
中・佐東地区	<p>《地域の現状について》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現状、高齢者のみの世帯は少ないが、今後増えていくと考えられる。 ・地域の中で交通手段がない高齢者に対しては、地域の方が乗り合わせて買物に行くなど、地域で支え合っている。 ・高校生はこれまで自転車での通学が主であったが、送迎による通学が増加している。 <p>《地域公共交通に対する要望》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者で免許を返納した方に対して、公共交通の料金が割り引かれるなどの制度があると良い。 ・将来的にはデマンド型乗合タクシーを導入して欲しい。
家代の里区	<p>《家代の里の現状》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・家代の里は、約25～30世帯の「組」が21組あり、その他に集合住宅などがあり、2,200人以上が住んでいる。幼稚園児が約100人、小中学生が約400人、高校・大学生が200人程度で、平均年齢は市の平均より圧倒的に低い。 ・今はまだ車を利用できる人がほとんどであるが、10年経てば高齢化が進み、バスが必要になる。区としても検討しなければと考えている。 ・県道40号線から家代の里を結ぶ杉谷家代線が開通し道路が広がったが、家代の里から桜木方面は橋梁区間で幅員が狭く、バスが通行できない。 <p>《今後の地域公共交通について》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・若い世代が多いため、通勤・通学に利用出来たら良い。そのため、時間帯も通勤・通学に見合った時間帯が良い。
居尻線沿線	<p>《居尻線の現状について》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小中学生が利用しているが、居尻線は本数が限られるため、下校時間が限られる。居尻線を逃すと親御さんが迎えに来るしかない。 ・原泉地区は、一人暮らしの高齢者が居尻線を通院で利用している。利用は少ないが無いと困る交通手段である。 ・平島地区の方でトンネルまで来て、居尻線に乗っている方もいる。 <p>《今後の地域公共交通について》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・さくら咲く学校やならこの里など、沿線には資源があるため、居尻線に乗ってこれら施設に行くなど、活用ができそうである。
倉真線沿線	<p>《地域の現状について》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・栗ヶ岳の頂上と倉真温泉を結ぶウォーキングコースの整備を進めている。これにより、倉真線と東山線を利用し、栗ヶ岳や倉真温泉を周遊できるようになる。 ・倉真地域では、ゴミの集積場などに「バスを使いましょう」という貼り紙をして、利用促進を行っていた。 <p>《今後の地域公共交通について》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・倉真温泉旅館組合としては倉真線を維持したいと主張するが、一方で旅館の送迎バスもある。これらの連携が今後の課題である。 ・バスの乗り継ぎは高齢者にとっては面倒だと思う。待ち時間をおしゃべりして過ごせる様な場所を作る必要があると思う。 ・高齢者にとっては、ドア to ドアの交通手段が最も良いと思う。 ・倉真の拠点倉真小学校周辺になる。

	現状および問題点
居尻線・倉真線共通	<p>《居尻線・倉真線の改善について》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・西郷地区は、人口が密集している地域と、そうではない地域がある。県道 39 号線の西側地域（倉真川沿線地域）は、人口がある程度密集しているが、バス停からは少し離れており、こちらの道路を通るルートに改善しても良いのではないかと。 ・駐輪場がバス停にあれば、便利で良い。特に小市、八幡、花屋敷の地域の人たちより、県道まで距離があるため、駐輪場的なものを設置出来ないかという要望がある。
桜木線沿線	<p>《桜木線の現状について》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・桜木地区の方は、宇野内科や海谷眼科へ行く方が多いが、現状の桜木線では行くことが出来ない。 <p>《今後の地域公共交通について》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者にとっては、顔見知りの方が送迎してくれるのが最も安心できるが、自分達で運営をしていくことは相当大変であると思う。 ・高齢者を対象に運転免許返納制度やタクシー券の補助制度を構築してはどうか。 ・家代の里を通れば利用率は向上するのではないかと。 ・現状、数人程度しか乗っていないため、10 人乗りのワゴン車のような車両の導入が考えられる。 ・10 人乗りのワゴン車で、下垂木地区や家代の里を通るルートを実験してはどうか。
満水線沿線	<p>《満水線の現状について》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスを利用するのは高齢者が中心で、通院や買物目的となるが、全体的にバスの利用率は低いと感じる。 ・地域で買物が完結するので、バスに乗って駅まで出て買物しようとする方はいない。 ・自主運行バス市街地循環線は料金が 100 円と安く、特に南回りは希望の丘に静岡の自立支援学校があるので、生徒たちが結構乗車する。 <p>《今後の地域公共交通について》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・満水線も中東遠総合医療センターに行けるようにしてほしい。 ・市からタクシー料金の補助があれば乗換の不便等による自家用車利用の考えも変わってくる。 ・市がしっかりした将来像を持ち、運転免許証の返納を促す体制を整えば、元気な高齢者も多いので公共交通の需要も増えてくる。
大須賀区域	<p>《デマンド型乗合タクシーについて》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の方は自宅まで来てくれるデマンド型乗合タクシーで中東遠総合医療センターまで 1,000 円程度で行けるため、非常に便利な交通手段だと感じている。 ・地域の中でデマンド型乗合タクシーの使い方を知らない方がまだ多くいる。 <p>《大須賀地区⇄市中心部の公共交通について》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「秋葉中遠線」と袋井市の「浅羽・中東遠総合医療センター線」は浅羽支所のバス停が離れており乗継利便性が低い。また、商工会前が共通のバス停になっているが、周知されていない。 ・「秋葉中遠線」と「掛川大東浜岡線」は大東支所でダイヤ接続の利便性が低い。 <p>《掛川大須賀線について》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・掛川大須賀線を高校生限定ではなく、一般の方も乗れるように検討する必要がある。 ・掛川大須賀線の運行について知らない保護者もいる。

	現状および問題点
和 田 岡 地 区	<p>《デマンド型乗合タクシーの改善について》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者が地区内の福祉会館で会合や行事を行っているため、デマンド型乗合タクシーを地区内の福祉会館まで利用できるようにして欲しい。 ・この地域としてはデマンド型乗合タクシーが合っていると思う。予約方法の改善など利用者がより使いやすいように改善をして欲しい。 ・デマンド型乗合タクシーは、周知が行き渡っていないことがある。広報・PRが必要である。 <p>《袋井市との連携について》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・袋井市など西方面へ行く際は、愛野駅を利用する。愛野駅まで公共交通を繋ぐなど、袋井市との連携を検討して欲しい。 ・袋井市の自主運行バスが当地域を通過するがバス停はない。利用できるようにして欲しい。 <p>《今後の地域公共交通について》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・つくし野区では、交通手段がなく困っている方にボランティアで送迎をしたいという意見もある。その際、何らかの支援制度などがあると良い。 ・天竜浜名湖鉄道の時刻に合わせ地域の公共交通を接続させるなど、天竜浜名湖鉄道を活かすことも考えられる。その際主要駅は桜木駅となる。
曾 我 地 区	<p>《デマンド型乗合タクシーの改善について》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・曾我地区と和岡地区はエリアが異なるため、別々の車両を使っているが、タクシー会社の合併を機に、同一車両で運用してほしい。 ・電話予約をしなければならないが、高齢者は電話を間違えてしまうのではないかと気兼ねしている。また、利用している方からも電話予約がネックであると聞いている。 ・デマンド型乗合タクシーを使い始めるきっかけを作る必要がある。 <p>《袋井市との連携について》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・袋井市の自主運行バス「山梨・中東遠総合医療センター線」が地区を通過するが、バス停を設置し、乗車できるようになると便利になる。 <p>《今後の地域公共交通について》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・天竜浜名湖鉄道は森～掛川間でシャトル便を運行し、本数を増便してほしい。 ・JA 曾我支所が JA 南郷支店に合併され、JA 曾我支所がなくなる可能性がある。 ・運転免許返納制度は少しの特典のみでは効果がないと思われる。 ・曾我地区は、高齢者単身世帯は少なく、家族と一緒に住んでいるため、家族の送迎を利用している人が多い。また、病院や市街地が近いなど公共交通を利用する機会があまりない。 ・タクシーも大切な公共交通手段となっている。

7. 地域公共交通の課題

(1) 地域公共交通の課題

上位・関連計画、地域の概況、地域公共交通の現況、移動実態・ニーズ把握調査等を踏まえ、地域公共交通の課題を以下に整理します。

現状・問題点【ネットワーク形成】

<上位・関連計画等>

- ① 第2次掛川市総合計画の重点プロジェクトに、「中心市街地活性化と多極ネットワーク型コンパクトシティ」が位置づけられている。
- ② 第2次掛川市総合計画の個別施策のひとつに、交通結節点における利便性・快適性の向上が位置づけられている。
- ③ 掛川市都市計画マスタープランにおいて、市中心部を「都市拠点」、大東区域、大須賀区域の中心部を「地域拠点」として位置づけ、これら拠点をつなぐ軸線を「市街地連携・交流軸」と位置づけられている。

<地域概況>

- ④ 人口は市中心部、大東区域、大須賀区域の用途地域指定区域を中心に分布しており、郊外部は低密度な人口分布が点在している状況である。
- ⑤ 人口集中地区の面積は拡大傾向、人口密度は減少傾向にあり、中心部の低密度化が進んでいる。

<地域公共交通の現況>

- ⑥ 天竜浜名湖鉄道や民間路線バス、自主運行バス、デマンド型乗合タクシーなど、多様な交通手段で市内の公共交通ネットワークが形成されている。
- ⑦ 駅やバス停が徒歩圏内になく人口が一定程度集中している公共交通空白地域が一部みられる。
- ⑧ 掛川駅の利用者数は、JR 東海道本線、天竜浜名湖鉄道ともに減少が続いている。
- ⑨ 民間路線バスの利用者は平成 24 年度以降減少しており、自主運行バスの利用者は平成 24 年度以降微増傾向にある。
- ⑩ 天竜浜名湖鉄道の西掛川駅～桜木駅間に新駅の設置を目指しており、今後バス路線の接続など、結節機能の強化が見込まれる。
- ⑪ 平成 27 年の掛川市の公共交通に係る財政支出はバス（自主運行バス、路線バス、デマンド型乗合タクシー）で約 1.4 億円となっており、天竜浜名湖鉄道への支出を含めると約 1.7 億円となっている。

<アンケート調査・バス乗降調査>

- ⑫ 市民アンケートおよびバス利用者アンケート結果では、公共交通の今後のあり方について、「積極的に公共交通のサービス向上を図る」や「現状よりある程度の公共交通のサービス向上」が必要だと考えている方は 60%以上と、サービス向上を望む意向が大きくなっている。
- ⑬ 市民アンケート結果より、どのバスがどこを走っているのか分かりにくいという意見がある。
- ⑭ 市民アンケート結果より、平日、休日それぞれで、市民の移動時間帯の傾向とバスの運行時間帯の傾向で差がある。
- ⑮ 市民の公共交通を利用する移動の大半が、掛川駅を中心とした移動となっている。
- ⑯ 乗降調査結果より、便別に利用者数に大きな差があり、一部利用者がいない便もみられる。

＜関係団体ヒアリング等調査＞

- ⑰ まちの拠点を明確にするとともに、それに合わせた乗り継ぎ拠点を設定することが必要ではないか。
- ⑱ バス利用者としては乗り換えがなく目的地まで行ける方が便利であるが、バス路線を維持していくためには、乗換の不便を利用者に理解してもらうことも必要ではないか。
- ⑲ バス運転手が不足している状況である。

＜地区意見交換会＞

- ⑳ 地域の中で交通手段がない高齢者に対しては、地域の方が乗り合わせて買物に行くなど、地域で支え合っている現状がある。また、交通手段がなく困っている方にボランティアで送迎をしたいという意見がある。
- ㉑ バスの乗り継ぎは高齢者にとっては面倒だと思うが、待ち時間をおしゃべりして過ごせる様な場所があればバスを利用する可能性も出てくる。

**課題1 公共交通の軸線と結節点づくり【ネットワーク形成】**

- 1) 都市づくりと連携し、「都市拠点」や「地域拠点」を「軸」でネットワークするとともに、乗り継ぎ拠点を設け、公共交通の利用者数を維持し、持続可能な公共交通ネットワークを構築する必要がある。
- 2) 軸線となる路線の確保・維持や、不足する運転手の確保に向け、将来的に維持する路線を明確にする必要がある。
- 3) 利用者数を維持し持続的な公共交通ネットワークとするために、市民にとって分かりやすく利用しやすい、効率的な公共交通体系を構築する必要がある。
- 4) 西掛川駅～桜木駅間の新駅や、主要な駅・バス停において、結節機能の強化を図る必要がある。
- 5) 都市づくりと連携し、主要な駅やバス停では、地域のコミュニティの場の形成と合わせた環境整備を進める必要がある。
- 6) 地域のニーズや移動実態を踏まえ、公共交通の空白地域の解消を図る必要がある。
- 7) 軸線から離れた地域は、地域の実情に応じた対応策が必要である。

※公共交通体系のイメージ図については、p.134 を参照

現状・問題点【まちづくりとの連携】

＜上位・関連計画等＞

【中心市街地・福祉】

- ① 掛川市中心市街地活性化基本計画において、中心市街地の魅力向上と中心市街地へのアクセス利便性確保が位置づけられている。

＜地域概況＞

【商業振興】

- ② 年間商品販売額は減少傾向を示しており、地域の活力低下が懸念される。

＜地域公共交通の現況＞

【学校教育】

- ③ 自主運行バスの東山線、粟本線、居尻線、桜木線は、小中学生の通学手段となっている。
 ④ 民間路線バスや自主運行バスの通っていない地域において、通学距離が4km以上の児童及び6km以上の生徒の通学手段を確保するために、スクールバスが運行されているが、スクールバスの利用者数は年々減少傾向にある。
 ⑤ 自主運行バス粟本線はスクールバスの城北線と、東山線はスクールバスの日坂線と平行している。
 ⑥ 民間路線バスは市内の高校への通学交通となっており、平成28年4月から実証運行が開始された掛川大須賀線は利用者が増加傾向にあり、高校生の通学交通として定着しつつある。

【観光】

- ⑦ 天竜浜名湖鉄道の定期外の利用者は微増傾向にあり、観光や日常的ではない利用者の増加が期待される。
 ⑧ 自主運行バスの沿線地域には様々な観光資源や地域資源がみられる。
 ⑨ 観光タクシーとして、通常の貸切観光タクシーより安価なルートを設定し、観光客に周遊環境ルートを提供している。

【高齢者・福祉】

- ⑩ 障がい者に対してタクシーの割引制度が掛川市とタクシー協会それぞれで構築されている。

＜アンケート調査＞

【高齢者】

- ⑪ 市民アンケート結果では、年齢が高くなるにつれて外出の機会が少なくなり、80歳以上の方の平日の外出頻度は「月に数回」「ほとんど外出しない」が3割を超えている。

＜関係団体ヒアリング等調査＞

【学校教育】

- ⑫ 掛川大東浜岡線、秋葉中遠線、掛塚さなる台線は高校生等の通学交通となっており、通学時間帯に合わせたダイヤ設定をしている。
 ⑬ 小中学生の通学として利用されているバス路線（自主運行バス東山線、粟本線、桜木線、居尻線）については、路線を維持していくことが望ましい。

【観光】

- ⑭ 「天竜浜名湖線市町会議」が中心となり、天竜浜名湖鉄道の企画列車の運行や沿線の観光資源を活用した各種イベントなどが行われている。
 ⑮ 市南部の観光地や、倉真や日坂地域の観光地への公共交通手段が乏しい。

＜関係団体ヒアリング等調査＞

【高齢者・福祉】

- ⑯ 障害者差別解消法の施行に伴い、視覚が不自由な方や身体障がい者に配慮した公共交通整備・運営を行うことが求められている。
- ⑰ 車両の買い替えに合わせ順次ノンステップバスの導入を推進している。
- ⑱ しずてつジャストラインでは、高齢者専用フリー定期券「大御所パス」を導入している。

＜地区意見交換会＞

【観光】

- ⑲ さくら咲く学校やならここの里など、自主運行バス居尻線沿線には地域の観光資源があり、居尻線を利用しこれら施設に行くことも考えられる。
- ⑳ 粟ヶ岳の頂上と倉真温泉を結ぶウォーキングコースの整備を進めている。これにより、倉真線と東山線を利用し、粟ヶ岳や倉真温泉を周遊できるようになる。



課題2 各分野のまちづくりと連携した地域公共交通づくり【まちづくりとの連携】

《視点1：高齢者・福祉》

- 1) 外出機会が少ない高齢者に対して、外出機会を創出するため、高齢者が使いやすい公共交通サービスの提供を図る必要がある。
- 2) 高齢者や障がい者など、誰にとっても利用しやすい公共交通の環境を整備する必要がある。

《視点2：中心市街地活性化・商業振興》

- 3) 公共交通を利用して中心市街地へ来訪する来街者数を増やしていくため、中心市街地活性化基本計画で位置づけられている「天竜浜名湖線利用促進事業」と「市内循環バス運行事業」を推進する必要がある。
- 4) 商業環境の活性化のため、買い物利便性の向上にも資する公共交通網の形成・運営を行う必要がある。

《視点3：学校教育》

- 5) 自主運行バス及びスクールバスにより小中学生の通学交通を引き続き確保するとともに、路線が重複する地域においては、効率的な運行形態とする必要がある。
- 6) 高校生の通学交通を確保するため、天竜浜名湖鉄道、掛川大東浜岡線、秋葉中遠線、掛塚さなる台線、掛川大須賀線の朝・夕の時間帯の路線維持を図る必要がある。
- 7) 実証実験中の掛川大須賀線については、秋葉中遠線への影響等を考慮し、引き続き高校生の通学交通として改善を図るとともに、地域のニーズに応じた運行形態とする必要がある。

《視点4：観光振興》

- 8) 自主運行バスの沿線にも、居尻線の「ならここの里」、桜木線の「ねむの木美術館」、倉真線の「倉真温泉」、東山線の「粟ヶ岳」など観光資源が分布しているため、観光振興にも資する公共交通網の形成・運営を行う必要がある。
- 9) 天竜浜名湖鉄道やバスの観光目的の利用者を増加させるため、沿線の魅力発信やイベント開催等を実施する必要がある。
- 10) 市内のタクシー事業者と観光関係者が連携し、観光タクシーの利用促進を図る必要がある。

現状・問題点【利用促進】

<上位・関連計画等>

- ① 第2次掛川市総合計画において、市内でバスの利用促進の活動をしている団体への支援が位置づけられている。
- ② 東遠都市圏総合都市交通マスタープランにおいて、交通混雑が生じている付近の事業所に対する職場モビリティマネジメントやTDM（時差出勤等）の導入検討が位置づけられている。

<地域概況>

- ③ 天竜浜名湖鉄道の沿線を中心に、公共交通路線の沿線には多くの企業が立地している。
- ④ 掛川市の自動車保有台数は、周辺都市と比較し同程度であるが、近年の伸び率は高く、自動車保有が進んでいる。
- ⑤ 高齢者に関わる交通事故が増加している。また、高齢者の運転免許返納数は近年増加傾向にある。

<地域公共交通の現況>

- ⑥ 交通事業者による小学生を対象としたバスの乗り方教室や、天竜浜名湖鉄道市町会議による観光客向けの各種事業展開等により、公共交通の利用促進が進められている。
- ⑦ 車での通勤を公共交通に転換するような取組は現状ではほとんど行われていない。
- ⑧ 市北部は定額運賃制であり市の中心部までは最も高くして 300 円であるのに対し、市南部は対キロ運賃制であり、市中心部まで 600 円～700 円かかる地域もある。
- ⑨ 掛川駅において、バスの情報案内が乏しく、観光情報とバスの情報は別々の場所で提供されている。
- ⑩ 掛川市内のバス路線を一括で検索できる乗換案内サイトは現在なく、自主運行バスは掛川市のホームページ、路線バスは各事業者のホームページなど、各路線でそれぞれ確認しなければならない。

<アンケート調査>

- ⑪ 市民アンケート結果より、外出時に路線バスや自主運行バスを利用する割合は、3～5%程度に留まっている。
- ⑫ 市民アンケート結果より、バス路線が改善された場合の利用意向は、「よく利用する」「利用頻度が増える」が約 30%となっており、特に 40 歳代や 70 歳代でその傾向が強い。
- ⑬ 市民アンケート結果より、80 歳以上では運転免許を持っていない方は約半数程度、免許を持っていたが返納・失効した方は約 25%であり、自ら車を運転する方が少ない。一方 70 歳代では、約 80%の方が免許を持っており、自ら車を運転する方が多い現状である。
- ⑭ バス利用者アンケート結果では、利用者の半数程度はバスを片道のみで利用しており、もう片方の交通手段は送迎が最も多くなっている。
- ⑮ デマンド型乗合タクシーの利用登録者に対するアンケート調査より、「知っているが、利用していない」や、「知らない」が一定程度みられる。

<関係団体等ヒアリング調査>

- ⑯ 市内のバスの料金体系は、概ね南部は対キロ運賃制、中心部や北部は定額運賃制であり、南部の市民を中心に、料金体系に対する不満がある。
- ⑰ 市公式キャラクターの「茶のみやきんじろう」と公共交通事業との連携が考えられる。
- ⑱ 高齢ドライバーによる交通事故が増加している現状があるため、高齢者の免許返納支援制度を検討したらどうか。

＜地区意見交換会＞

- ⑲ デマンド型乗合タクシーは、帰りの時間が定まらない中予約をしなければならないなど、目的地から自宅の帰りの使い勝手が悪い側面がある。
- ⑳ デマンド型乗合タクシーを必要としている高齢者の中にも、デマンド型乗合タクシーの利用方法を知らない方もいる。また、十分な周知が行き渡っていない側面もある。
- ㉑ 高齢者で免許を返納した方に対して、公共交通の料金が割引かれるなどの制度があると良い。

**課題3 誰もが使いたくなる地域公共交通づくり【利用促進】**《視点1：モビリティマネジメント》

- 1) 地域・交通事業者・企業・行政が一体となって公共交通の利用促進を図っていく必要がある。
- 2) 市民が公共交通に親しみをもてる取組を推進する必要がある。
- 3) 天竜浜名湖鉄道やバス路線での通勤が比較的容易な企業を対象に、車通勤から公共交通通勤への転換促進を図る必要がある。

《視点2：情報提供》

- 4) 掛川市内の公共交通の情報を分かりやすく提供する必要がある。
- 5) 掛川駅において、市民や来訪者に対して、バス路線や観光情報を分かりやすく提供する環境を整備する必要がある。

《視点3：高齢者の支援》

- 6) 高齢者に対して、デマンド型乗合タクシーの利用を促す取組が必要である。
- 7) 外出機会が少ない高齢者に対して、外出支援を行う必要がある。
- 8) 自主的に運転免許を返納した高齢者等に対する支援制度を構築する必要がある。

《視点4：料金体系・助成》

- 9) 市民が不公平感を感じないような料金体系を構築する必要がある。
- 10) 公共交通を必要としている方の料金抵抗やニーズ等を把握し、各種助成制度の活用や新たな助成制度の構築を行う必要がある。

現状・問題点【協働推進・体制強化】

<上位・関連計画等>

- ① 掛川市協働によるまちづくり推進条例を定めるなど、協働によるまちづくりを推進しており、地区まちづくり協議会を中心に様々な活動が展開されている。
- ② 掛川市議会公共交通のあり方検討特別委員会の提言において、持続可能な公共交通としていくためには、地域・交通事業者・行政が協働し支える取組推進が必要とされている。

<地域公共交通の現況>

- ③ 任意団体である「天浜線サポーターズクラブ」や地元の有志による「ポッポ屋原谷会」「ぼっぼや桜木会」などが組織されており、駅の賑わいづくりの活動に取り組んでいる。
- ④ NPO 団体による公共交通の提言書の作成や、ごみ収集場におけるバス利用促進チラシの掲載、各種イベントや敬老会などでの公共交通利用の呼びかけなど、市民が主体となった様々な取組が実施されている。

<関係団体ヒアリング等調査>

- ⑤ 計画策定だけでなく、常に評価・見直しを行っていくことが重要である。



課題4 協働し支える持続可能な地域公共交通づくり【協働推進・体制強化】

- 1) 地域・交通事業者・市が連携し、公共交通を創り・守り・育てる一丸となった取り組みを推進する必要がある。
- 2) 持続可能な地域公共交通とするためにも、定量的な目標値などを定め、市民や交通事業者と共有する必要がある。
- 3) PDCA サイクルを着実にまわしていく仕組み作りが必要である。

現状・問題点【広域性の確保】

<上位・関連計画等>

- ① 第2次掛川市総合計画に、富士山静岡空港への交通アクセスの向上が位置づけられている。
- ② 掛川市地域創生総合戦略に、広域・地域間公共交通と大型商業施設等の集積による市外からの買い物客の誘客が位置づけられている。

<地域概況>

- ③ 通勤・通学流動については、隣接する菊川市や袋井市との流動が多く、通勤流動については、菊川市は流入超過であるのに対し、袋井市は流出超過となっている。

<地域公共交通の現況>

- ④ 鉄道（JR 東海道本線、天竜浜名湖鉄道）や路線バス（掛川大東浜岡線、秋葉中遠線、掛塚さなる台線）が市外との広域交通の役目を担っており、それぞれ高いサービス水準が確保されている。
- ⑤ 富士山静岡空港と県内各地のアクセス向上策が実施されており、富士山静岡空港～掛川駅間のアクセス向上のため、シャトルタクシーの運行が開始された。

<アンケート調査・バス乗降調査>

- ⑥ 市内のバス利用者の移動実態は、掛川駅を発着する移動が大半を占めている。
- ⑦ バス利用者アンケート結果において、JR 東海道本線や東海道新幹線への乗継の良い路線バスの時刻設定をしてほしいという要望がある。
- ⑧ 掛川市内の公共交通利用者のうち、市外居住者の割合は30%程度となっている。

<関係団体ヒアリング等調査>

- ⑨ 掛川駅で、天竜浜名湖鉄道⇔JR 東海道本線、バス⇔JR 東海道本線の乗継が良くなる時刻設定をするなどが考えられる。

<地区意見交換会>

- ⑩ 袋井市の自主運行バス「山梨・中東遠総合医療センター線」が地区を通過するが、バス停を設置し、乗車できるようになると便利になる。
- ⑪ 市町境に近い地区は、隣接市町と連携して公共交通整備に取り組んでほしい。
- ⑫ 「秋葉中遠線」と「掛川大東浜岡線」は大東支所でダイヤ接続の利便性が低い。



課題5 広域的視点における地域公共交通づくり【広域性の確保】

《視点1：隣接市町との連携強化》

- 1) 市町村間を跨ぎ、周辺都市とネットワークする幹線系統の維持・改善に努める必要がある。
- 2) 市民や来訪者の広域的な移動実態を的確に捉え、隣接市町と連携を強化する必要がある。

《視点2：拠点駅・バス停での乗り継ぎ利便性向上》

- 3) 来訪者および地域住民に対して、路線バス、自主運行バス、デマンド型乗合タクシー、JR 東海道本線、東海道新幹線など各交通手段相互の乗り継ぎ利便性を高める必要がある。

《視点3：広域交通の利便性向上》

- 4) 市内各地と富士山静岡空港とのアクセス向上を促進する必要がある。

8. 掛川市地域公共交通網形成計画

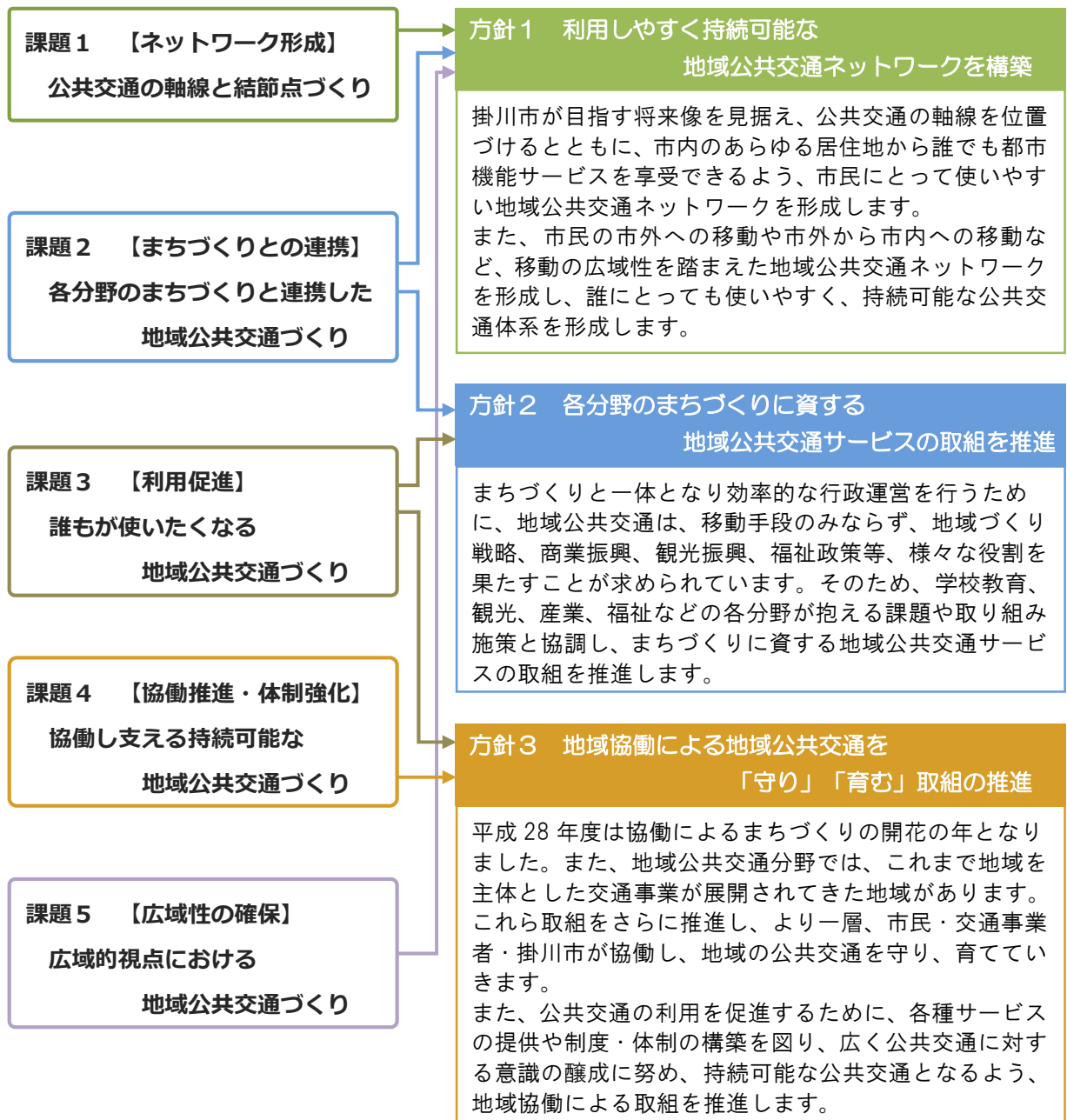
(1) 基本方針

人口減少や少子高齢化が進展することにより、地域公共交通を取り巻く環境は厳しさを増していますが、地域公共交通の維持・改善は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光、健康、福祉、教育など様々な分野で大きな効果をもたらします。

また、掛川市は、「協働によるまちづくり」の理念に基づき、誰もが幸せや生きがいを実感できる持続可能な地域社会の実現を目指しています。

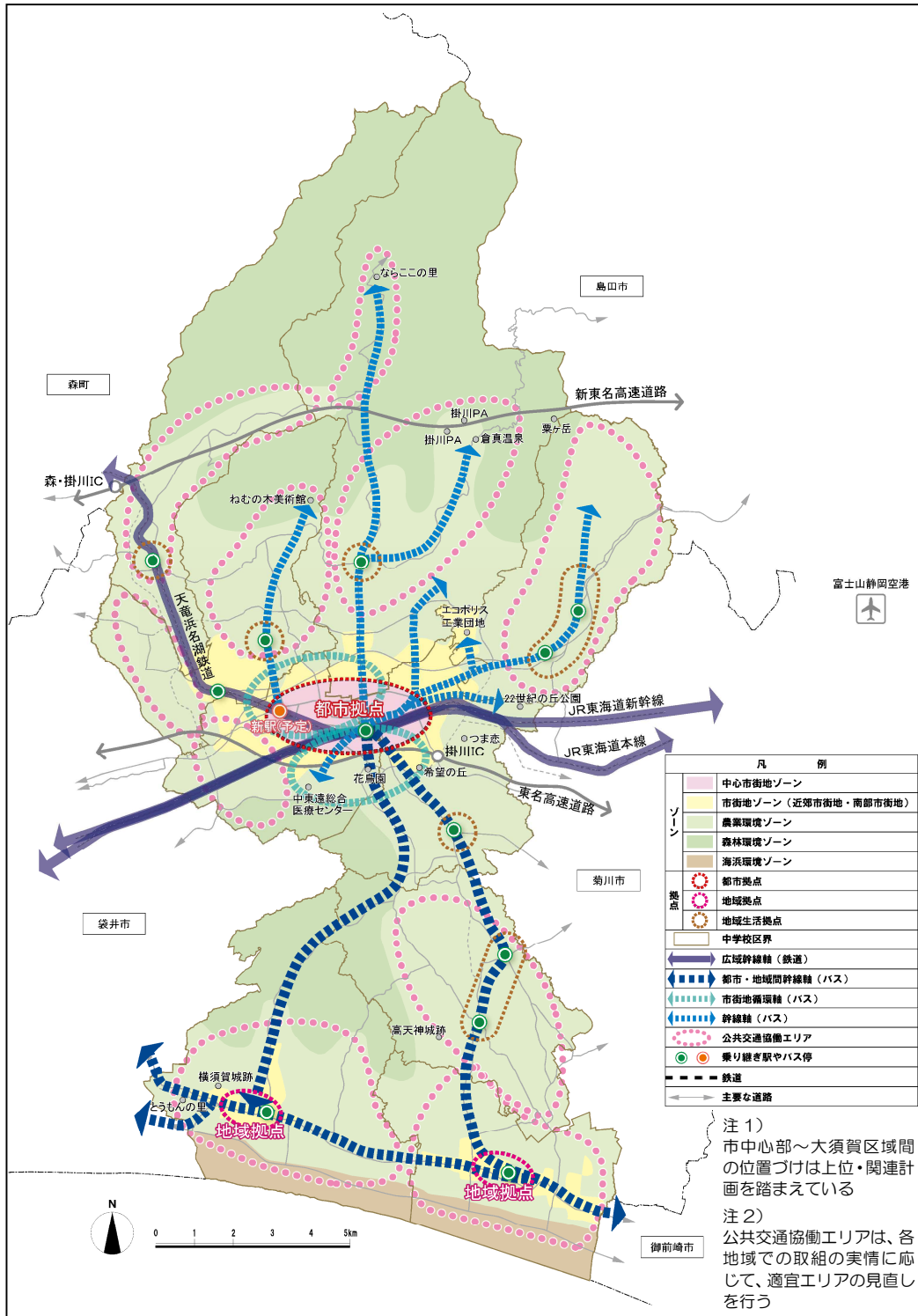
このような状況の中、掛川市では、地域公共交通を「守り・育てる」取組を、市民・交通事業者・掛川市など様々な主体が協働し進めていきます。そして、多様な市民・来訪者など誰にとっても利用しやすく、都市づくりと連携した持続可能な地域公共交通網の形成を目指していきます。

以下に、前節で整理した5つの課題を踏まえ、3つの方針を示します。



(2) 地域公共交通が目指す将来の姿

持続可能で誰もが使いやすい地域公共交通網を形成するために、将来的に掛川市の地域公共交通が目指すべき姿を示します。地域公共交通が目指すべき姿は「ゾーン」「拠点」「軸」「公共交通協働エリア」「乗り継ぎ駅やバス停」で構成しています。このうち「ゾーン」および「拠点」は、現在策定中の掛川市都市計画マスタープランに準じています。次ページに「拠点」「軸」「公共交通協働エリア」「乗り継ぎ駅やバス停」の方針を示します。



■掛川市の地域公共交通が目指す将来の姿

掛川市都市計画マスタープランより

都市拠点

○医療、福祉、商業等の生活に必要な多様な都市施設や、歴史・文化施設、業務地、都市型住宅が集積するとともに、他都市や市内各拠点との連携・交流軸の核となり、市内外の人々の活動の中心である、中心市街地ゾーンを「都市拠点」に位置づけます。

地域拠点

○大東区域と大須賀区域のそれぞれの市街地ゾーンのうち、行政サービス機能や商業・業務機能が集積し、市南部の生活圏の核となるエリアを「地域拠点」に位置づけます。

地域生活拠点

○農業環境ゾーンや森林環境ゾーンにおいて、一定程度の生活利便性が確保されており、地域生活圏の核となる既存集落周辺を「地域生活拠点」に位置づけます。

広域幹線軸（鉄道）

○周辺市町と連絡し東西の鉄道網を形成しているJR東海道本線・新幹線と、掛川駅から森町方面に伸び、地域内の骨格軸を形成している天竜浜名湖鉄道を「広域幹線軸（鉄道）」と位置づけます。

都市・地域間幹線軸（バス）

○掛川区域・大東区域・大須賀区域の地域拠点間および周辺市町との都市間をネットワークするバス路線を「都市・地域間幹線軸（バス）」と位置づけます。

市街地循環軸（バス）

○掛川市の玄関口である都市拠点を循環し、商業・医療・福祉等の都市施設を連絡する自主運行バス市街地循環線（北回り・南回り）を「市街地循環軸（バス）」と位置づけます。

幹線軸（バス）

○主に市北部の各地域と掛川駅・中心市街地をネットワークするバス路線を「幹線軸（バス）」と位置づけます。

公共交通協働エリア

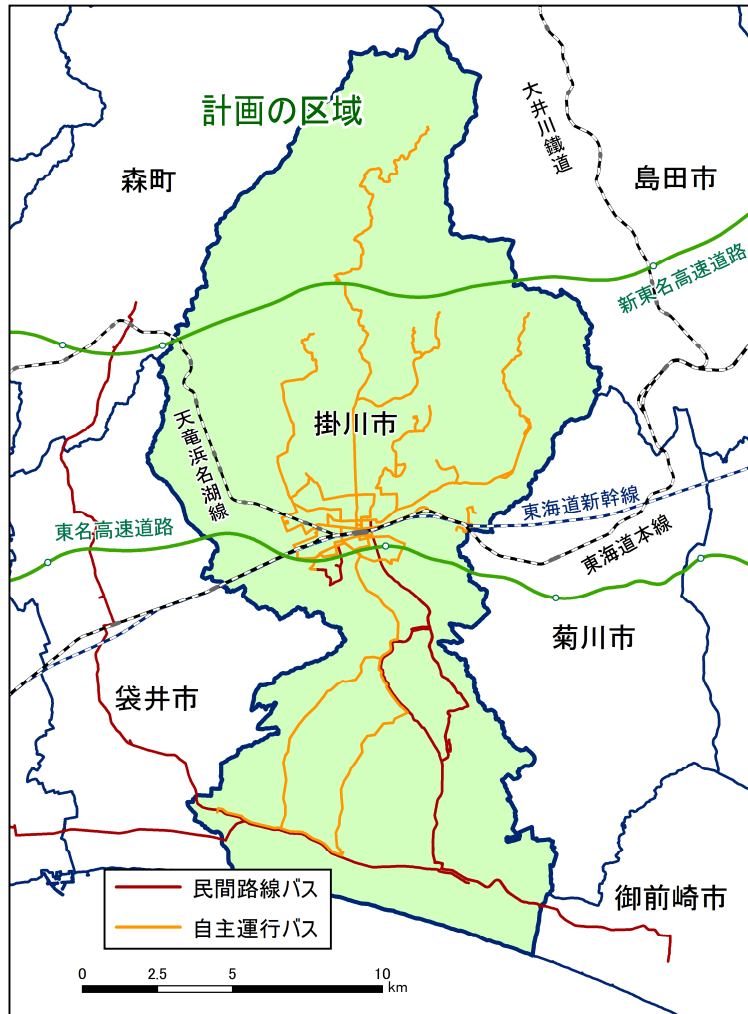
○地域・交通事業者・市などが協働し、地域が運営する自家用有償運送やデマンド型乗合タクシーなど、実情に即した公共交通の導入や運営、利用促進を行うエリアを「公共交通協働エリア」と位置づけます。なお、公共交通協働エリアは、中心部を除く人口が分布している地域で、人々の移動の傾向が概ね同様である地域をひと括りとしています。今後の各地域での取組の実情に応じて、適宜エリアの見直しを行います。

乗り継ぎ駅やバス停

○幹線となる鉄道やバス路線と地域の公共交通がスムーズに乗り継ぐことができる駅やバス停を「乗り継ぎ駅やバス停」と位置づけます。

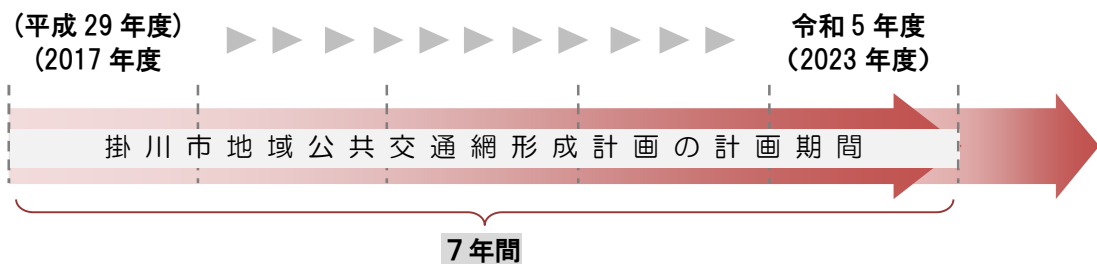
(3) 計画の区域

地域公共交通ネットワークの目指すべき姿の実現に向けて、地域全域を見渡した検討を進める必要があることから、本計画の区域を、**掛川市全域**とします。また、掛川市民の生活行動は隣接する袋井市や菊川市等へ及んでおり、天竜浜名湖鉄道や民間の路線バスは複数市町を跨ることから、県や関係市町、交通事業者等と適切に協議を行い、計画内容の取組を進めるものとしします。



(4) 計画の期間

本計画の期間は、関連計画との見直し期間、社会情勢の変化等を考慮し、**平成 29 年度～令和 5 年度の 7 年間**とします。



(5) 計画の目標

方針に基づき目標を以下のように設定します。

方針1 利用しやすく持続可能な地域公共交通ネットワークを構築

❖目標1：市民にとって利用しやすい地域公共交通の構築

市民にとって利用しやすい交通体系を目指し、公共交通を利用した移動に不便を感じない市民の割合を増加させることを目指します。また、市民の市内公共交通（天竜浜名湖鉄道、路線バス、自主運行バス、デマンド型乗合タクシーなど）の利用割合を増加させることを目指します。

指標	平成28年度		令和5年度
指標①：通勤・通学・通院・買い物などに出かける時に公共交通に不便を感じない市民の割合	34.5% ^{※1,2}	▲ 増加	42% ^{※3}
指標②：市内の公共交通を利用した市民の割合	28.3% ^{※4}	▲ 増加	34% ^{※5}

※1：第2次掛川市総合計画における重要業績評価指標（KPI）より

※2：平成28年度市民意識調査結果より

※3：第2次掛川市総合計画における目標値は平成31年が40%、平成37年が45%であることを踏まえ設定した値

※4：平成28年度に実施した公共交通に係る市民アンケート調査結果より

※5：指標①の伸び率を踏まえ設定した値

❖目標2：地域公共交通の持続性向上に向けた運行効率化

収支率が低い自主運行バス路線の改善等を図り、将来にわたって持続可能な公共交通体系の構築を目指します。

指標	平成28年度		令和5年度
指標③：収支率15% ^{※1} を下回る路線数	1路線	▲ 減少	0路線

※1：収支率15%は、平成22年の掛川市の公共交通のあり方に関する最終答申において、運行の改善などを検討する基準値として示されている値

❖目標3：住みやすいまちとするための地域公共交通サービスの取組推進

市民にとって住みやすいまちとするよう地域公共交通の取組を行い、住みにくい理由で「公共交通網の整備がされていないから」を選択する割合を減少させることを目指します。

指標	平成28年度		令和5年度
指標④：バス路線など公共交通網が整備されていないことが原因で、住みにくいとを感じる市民の割合	9.8% ^{※1}	▲ 減少	8.0%以下

※1：平成28年度市民意識調査結果より

方針2 各分野のまちづくりに資する地域公共交通サービスの取組を推進

❖目標4：高齢者が外出しやすい地域公共交通サービスの提供

高齢者にとって外出しやすい環境とするよう、高齢者が利用しやすく外出しやすい地域公共交通サービスを提供し、高齢者の外出頻度の増加を目指します。

指標	平成28年度		令和5年度
指標⑤：車以外の交通手段を利用する75歳以上の高齢者の平日の外出頻度	2.5回/週 ^{※1,2}	▲ 増加	2.5回以上/週

※1：平成28年度に実施した公共交通に係る市民アンケート調査結果より

※2：年齢を10歳区分で調査しているため、70歳以上の平均外出頻度としている

❖目標5：観光時の地域公共交通利用を促すサービスの提供

来訪者や市民が観光や非日常的な交通行動を行う際に、地域公共交通が利用されるようなサービス提供を目指します。

指標	平成28年度		令和5年度
指標⑥：観光時や非日常的な移動時の公共交通の利用促進に関する取組件数	3件	▲ 増加	10件以上

方針3 地域協働による地域公共交通を「守り」「育む」取組の推進

❖目標6：地域公共交通の利用者数の維持・減少割合の抑制

持続可能な公共交通となるよう、利用者減少が続いている民間路線バスは、利用者数を維持することを目指します。また、自主運行バスの年間利用者数は路線によって様々であるため、路線ごとに維持もしくは増加の目標を定め、全体としては現在の乗車人数より増加させることを目指します。また、デマンド型乗合タクシーに関しても運行エリアで利用者数や増加率が様々ですが、運行開始以降のこれまでの増加実績を踏まえ、現在の乗車人数よりも増加させることを目指します。

なお、目標値は路線の見直し等があった場合には、目標値を見直すものとします。

指標	平成28年度		令和5年度
指標⑦：民間路線バスの年間乗車人数	706,160 人/年	➡ 維持	700,000 人/年
指標⑧：自主運行バスの年間乗車人数	318,237 人/年	➡ 増加	333,500 人/年
指標⑨：デマンド型乗合タクシーの年間乗車人数	2,658 人/年	➡ 増加	4,000 人/年

❖目標7：協働による地域公共交通に関する活動の増加

地域と協働により公共交通を「守り」「育む」取組を市全域で推進するよう、まちづくり協議会の中での公共交通部会などでの取組や、各種団体における公共交通に関する取組の推進を目指します。

指標	平成28年度		令和5年度
指標⑩：まちづくり協議会等による地域公共交通に係る活動の団体数	4 団体	➡ 増加	10 団体以上

❖目標8：高齢者の車から公共交通への転換促進

新たに創設する運転免許返納者への公共交通割引制度を活用し、高齢者の車利用から公共交通利用への転換を目指します。

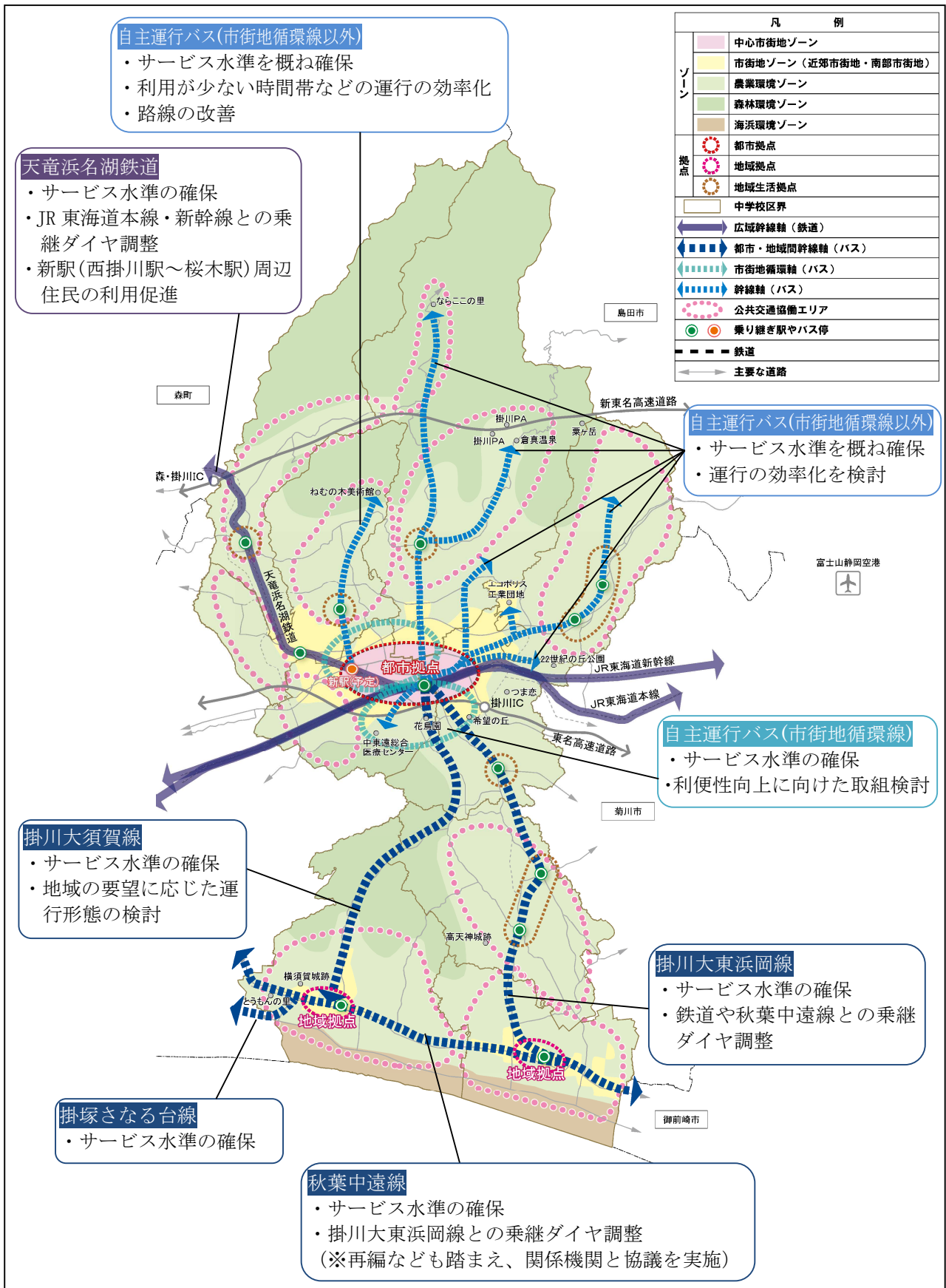
指標	平成28年度		令和5年度
指標⑪：運転免許返納者のうち、公共交通割引制度の申請数(6年間合計)	0 件	➡ 増加	2,000 件以上 (6年間)

(6) 目標を達成するために行う事業及び実施主体

本計画の目標を達成するために行う事業内容、実施主体を以下に整理します。

方針1 利用しやすく持続可能な地域公共交通ネットワークを構築

事業1-1 「掛川市の公共交通が目指す将来の姿」の実現のための路線の維持・改善	
事業概要	<p>「掛川市の公共交通が目指す将来の姿」を実現するため、掛川市が主体となり、交通事業者、関係市町、県などと連携し軸線に位置づけた各路線の維持・改善を図ります。また、広く市民に対して「公共交通が目指す将来の姿」の理解を促すとともに、掛川市都市計画マスタープランや掛川市立地適正化計画に位置づけられる各事業と整合した取組を進めます。</p>
	<p>広域幹線軸（鉄道）</p> <p>都市間の交流の活性化や中心市街地の賑わい創出に向け、鉄道網の維持に努めます。</p> <p>○天竜浜名湖鉄道は、関係機関と連携し現況のサービス水準を確保するよう努めます。また、掛川駅においてJR 東海道本線・新幹線と乗り継ぎしやすい時刻設定に努めます。さらに、西掛川駅～桜木駅間の新駅の設置と合わせ、新駅周辺住民が天竜浜名湖鉄道をより利用するよう働きかけを行うとともに、新駅においてバス交通との乗り継ぎ利便性を高める検討を行います。</p>
	<p>都市・地域間幹線軸（バス）</p> <p>掛川区域・大東区域・大須賀区域間や周辺市町との交流促進に向け、路線の維持・改善を図ります。</p> <p>○掛川大東浜岡線、秋葉中遠線、掛塚さなる台線は、現況のサービス水準を確保するよう努めます。また、乗り継ぎ駅やバス停において、鉄道や他のバス路線と乗り継ぎしやすい時刻設定を行います。</p> <p>○掛川大須賀線は、上位・関連計画における位置づけ※1を踏まえ、通学交通として確保するとともに、地域の要望に対応した運行形態を検討します。</p> <p>○各路線の利用実態や市南部の移動ニーズを踏まえ、都市・地域間幹線軸の一体的な改善を検討します。</p>
	<p>※1：市中心部～大須賀区域間は、掛川市都市計画マスタープランで「市街地連携・交流軸」、東遠広域都市計画区域マスタープランで「都市連携軸」と位置づけられ、東遠都市圏総合都市交通マスタープランでは、重要拠点間を結ぶ公共交通が無い状況という現状分析のもと、バス路線新設の検討が施策として掲げられている。</p>
	<p>市街地循環軸（バス）</p> <p>都市拠点を回遊できる公共交通軸の形成に努め、市民や来訪者にとって価値ある交通手段となるよう、路線の維持・改善を図ります。</p> <p>○自主運行バス市街地循環線の現在のサービス水準を確保することに努めます。また、通勤や観光などにより一層利用されるよう、新たな目的地の追加や時刻の見直しなど、利便性向上を検討します。（詳細は事業1-2を参照）</p>
	<p>幹線軸（バス）</p> <p>中心市街地の賑わい創出や交流人口の拡大に向け、路線の維持・改善を図ります。</p> <p>○自主運行バスの各路線は、現在のサービス水準を概ね確保することに努めつつ、運行の効率化を図ります。（詳細は事業1-2を参照）また、収支率が15%を複数年にわたり下回っている路線は、路線の改善を検討します。（詳細は事業1-3を参照）</p> <p>○鉄道や他のバス路線と乗り継ぎしやすい時刻設定を行います。</p>
実施主体	掛川市、交通事業者、市民



■事業位置図(事業1-1)

事業 1-2 自主運行バスの改善・運行効率化																												
事業概要	<p>① 自主運行バス市街地循環線（北回り・南回り）</p> <p>新規需要の喚起や利便性向上に向け、新たな目的地の追加など路線の改善を適宜検討します。また、現在 35 分～45 分程度で循環しているダイヤとなっていますが、新たな目的地の追加等を踏まえ、時間帯や曜日によって弾力的なダイヤ設定を検討します。</p> <p>② 自主運行バス東山線・粟本線・居尻線・倉真線・桜木線・満水線</p> <p>時間帯や曜日によって利用者数にばらつきがみられるため、曜日別、便別利用状況の分析を行うとともに利用促進を図っていきます。また、沿線住民や沿線施設の利用者ニーズに合わせ、運行効率化や利便性向上等が図れる路線については、運行経路や運行方式などの改善を検討します。</p>																											
	<p>❖ 平日と休日(土日祝)の利用者数の差</p> <p>東山線、粟本線、倉真線などは、休日の利用者が平日の半数以下となっています。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>東山線</th> <th>粟本線</th> <th>居尻線</th> <th>倉真線</th> <th>桜木線</th> <th>満水線</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平休比※¹</td> <td>0.41</td> <td>0.35</td> <td>0.74</td> <td>0.45</td> <td>0.62</td> <td>1.97</td> </tr> <tr> <td>平日運行本数</td> <td>16 本/日</td> <td>21 本/日</td> <td>16 本/日</td> <td>11 本/日</td> <td>12 本/日</td> <td>8 本/日</td> </tr> <tr> <td>休日運行本数</td> <td>14 本/日</td> <td>18 本/日</td> <td>12 本/日</td> <td>12 本/日</td> <td>10 本/日</td> <td>10 本/日</td> </tr> </tbody> </table> <p>※1：[休日(土・日・祝)の平均利用者数] ÷ [平日(月～金)の平均利用者数] ※2：平成 27 年度利用者数より</p>		東山線	粟本線	居尻線	倉真線	桜木線	満水線	平休比※ ¹	0.41	0.35	0.74	0.45	0.62	1.97	平日運行本数	16 本/日	21 本/日	16 本/日	11 本/日	12 本/日	8 本/日	休日運行本数	14 本/日	18 本/日	12 本/日	12 本/日	10 本/日
	東山線	粟本線	居尻線	倉真線	桜木線	満水線																						
平休比※ ¹	0.41	0.35	0.74	0.45	0.62	1.97																						
平日運行本数	16 本/日	21 本/日	16 本/日	11 本/日	12 本/日	8 本/日																						
休日運行本数	14 本/日	18 本/日	12 本/日	12 本/日	10 本/日	10 本/日																						
実施主体	掛川市、交通事業者																											

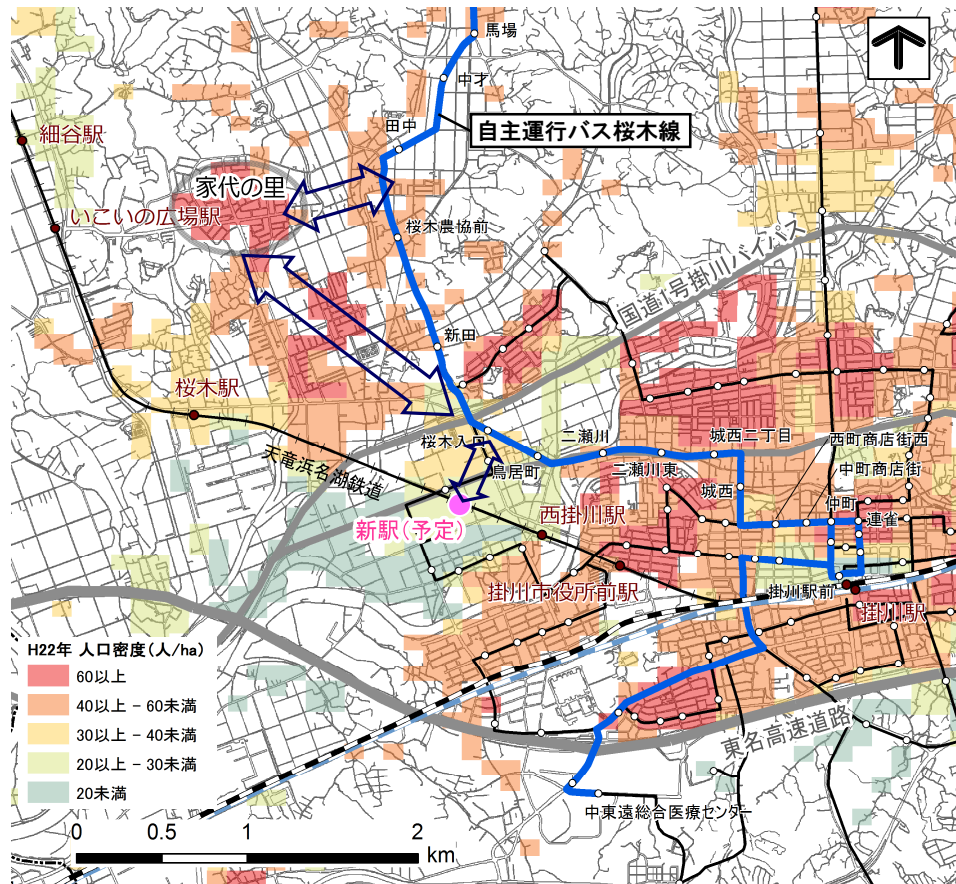
事業1-3 自主運行バス桜木線の路線見直し

事業概要

自主運行バスの中で最も収支率が低く、収支率が唯一15%を下回っている(平成27年度12.2%)桜木線については、利用促進を図るとともに、天竜浜名湖鉄道の西掛川駅～桜木駅間に予定されている新駅への乗り入れや、公共交通空白地域である家代の里区への乗り入れなどにより、収支率の改善を図ります。

天竜浜名湖鉄道の新駅への乗り入れに関しては、新駅(予定)の事業進捗と合わせた検討を進めるとともに、天竜浜名湖鉄道と共存共栄できるネットワークを検討します。また、路線改善にあたっては、狭隘区間があることや道路ネットワーク上の課題などが想定されるため、道路整備や運行車両の更新など、ハード整備と合わせ適切に課題を解決していくこととします。

なお新駅については、多方面からのアクセス利便性を確保するなど広域的な拠点形成に向けた整備を検討します。



■ 自主運行バス桜木線の改善イメージ

実施主体 掛川市、交通事業者

事業2 「公共交通協働エリア」における地域公共交通の確保・維持	
事業概要	<p>① 既にデマンド型乗合タクシーが展開されている地域</p> <p>地域のニーズを適切に把握し、現在医療施設を中心とした利用になっていますが、通院以外にも様々な目的に利用されるよう、運行日や運行エリアの拡大、時間帯の変更、料金体系の構築など、運行の改善を検討します。</p> <p><u>今後想定される利用</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の買物目的での利用 ・子育て世代の買物や公共施設への利用 ・小中学生の休日の図書館への利用
	<p>② これから公共交通を活用したまちづくりや公共交通の導入等を進める地域</p> <p>地域の実情やまちづくり協議会の取組に応じて、公共交通の利用を促進するとともに、デマンド型乗合タクシーや自家用有償旅客運送など、新たな交通手段の検討を行います。</p> <p>新たな交通手段の導入にあたっては、既存の路線との両立を図ることを前提とします。また、地域のニーズを適切に把握することに努め、地域と市、交通事業者が連携して検討を進めます。</p>
実施主体	掛川市、市民（まちづくり協議会）、交通事業者

■ 現在運行中のデマンド型乗合タクシー



■ 検討会のイメージ



資料：国土交通省北陸信越運輸局

事業3 「乗り継ぎ駅やバス停」における待合環境の維持・改善

事業概要

バスや鉄道の乗継利便性を高めるために、ベンチや屋根を設置し待合環境の改善を図ります。また、現在ベンチや屋根等が設置されている箇所については、維持・管理を進めるとともに情報掲示板等の設置により待合空間の高機能化を検討します。さらに、必要に応じて、駐輪場等の整備を行い、周辺地域から「乗り継ぎ駅やバス停」へのアクセス利便性を高めます。

また、将来的に地域の拠点となることを踏まえ、「乗り継ぎ駅やバス停」周辺の商業施設や公益施設等で休憩場所やベンチを確保するなど、交通の結節点と地域の拠点づくりの検討を進めます。なお、これらの取組は、掛川市都市計画マスタープランで位置づけられる「地域生活拠点」の取組と協調し進めるものとしします。

■待合環境が整備されている掛川市内のバス停

井崎バス停



大須賀支所バス停



中東遠総合医療センターバス停



❖バスロケーションシステム(三沢市)
市内の主要バス停に簡易的なバスロケーションシステムを導入しています。



写真：三沢市 HP

❖施設の一角への待合室配置(札幌市)
バス停留所に隣接する病院の敷地内の一角に待合室が、歩道の幅員を狭めることなく設置され、室内にはベンチ1脚が設けられています。



写真：国土交通省北海道運輸局

「乗り継ぎ駅やバス停」それ以外の駅やバス停についても、地域住民が主体となり、周辺の草刈りやベンチの維持・管理などを行い、利用しやすい環境を整えます。

実施主体 掛川市、市民、交通事業者、周辺施設関係者

事業4 周辺市町と連携した地域公共交通ネットワークの強化	
事業概要	<p><u>① 菊川市・御前崎市との連携</u> 大東区域など菊川市や御前崎市と隣接する市民の移動実態を考慮し、菊川市や御前崎市との連携の可能性を検討します。</p> <p><u>② 袋井市との連携</u> 大須賀区域や和田岡小学校区、曾我小学校区など袋井市と隣接する市民の移動実態を考慮し、袋井市との連携の可能性を検討します。</p> <p><u>③ 森町との連携</u> 原田地域の移動実態を考慮し、森町との連携の可能性を検討します。また、森町民の掛川市内への移動実態を踏まえ、天竜浜名湖鉄道の利活用を森町と連携して検討します。</p>
実施主体	掛川市、周辺市町、交通事業者
事業5 富士山静岡空港とのアクセス向上	
事業概要	<p>静岡県民の富士山静岡空港へのアクセス向上や、来県者の移動利便性の向上に向け、静岡空港シャトルタクシーの利活用の検討や富士山静岡空港と市内外間のアクセス向上策の検討を行います。</p> 
実施主体	掛川市、静岡県、交通事業者

コラム 『次世代都市交通システム・自動運転技術』

●2020年オリンピック・パラリンピック東京大会に向けた科学技術イノベーションの取組

2020年の東京オリンピックに向け、東京の成長と高齢化社会を見据えた次世代都市交通システム（ART:Advanced Rapid Transit）の実用化の検討が進んでいます。ARTは、都市の規模にあわせたシステムを構築することも可能であり、すべての人に優しく、使いやすい移動手段を提供することで、地方再生の足がかりとして期待することもできます。

Scene1 街の中

公共車両が優先される快適で安心・安全な都市交通インフラを実現

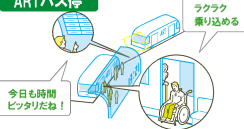
ART乗車中

揺れが少なく
静かだから
車内はとっても
快適！



ARTバス停

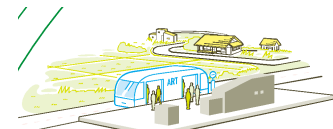
今日も時間
ピッタリだね！



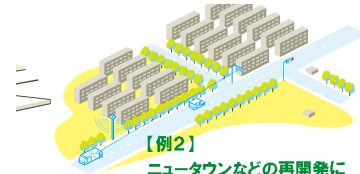
一人でも
ラクラク
乗り込める

Scene2 地方都市での活躍

高齢者の多い地域や 交通不便地域の生活をサポート



【例1】
ローカル鉄道の線路跡地を
利用したARTの導入



【例2】
ニュータウンなどの再開発に
ARTを取り入れたまちづくり

資料：内閣府資料を一部編集

●公共交通分野への実証運行の取組



オランダでは6人乗りのシャトルバス「WEpod」で鉄道駅と大学間の一般道における旅客サービスの導入を目指しており、スイスでは自動運転の電気バス2台を用いた実証運行で、交通手段を多様化させ、公共交通空白地を解消していくなど、公共交通分野における自動運転の導入の動きも見られます。




資料：国土交通省資料を一部編集

➡ 掛川市においても、自動運転技術などの研究を必要に応じて進めていきます。




方針2 各分野のまちづくりに資する地域公共交通サービスの取組を推進

事業1 高齢者の外出支援	
事業概要	<p>外出頻度が少ない高齢者を対象とした外出機会の創出や外出支援策を検討します。</p> <p><u>具体的な取組案</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ デマンド型乗合タクシーの乗合率向上に向けた料金体系の構築 ・ ボランティア等による高齢者の外出サポート制度の構築 ・ 高齢者のバスの乗り方教室の開催 ・ 高齢者に対する公共交通の割引制度の構築 など
	<p><u>❖しずてつジャストラインの乗降サポート(アイバス)</u></p> <p>乗客の乗降のサポートや両替、ICチャージ等の補助サービスを一部路線で実施しています。</p>  <p>写真：しずてつジャストライン(株)facebook</p> <p><u>❖バスヘルパーによる乗降サポート(山県市)</u></p> <p>ボランティアによる「バスヘルパー」が高齢者や身障者を対象に乗降の手助け、降車バス停や運賃支払方法の案内などを実施しています。</p> <p>資料：地域公共交通の確保・維持・改善に向けた利用促進策事例集（国土交通省中部運輸局）</p> 
実施主体	掛川市、交通事業者

事業2 福祉車両の導入	
事業概要	<p>高齢者や車いす利用者、障がいのある方が安全に安心して公共交通を利用できるよう、ノンステップバスや福祉タクシー車両を積極的に導入していきます。導入にあたっては、公共交通移動円滑化事業や交通事業者の事業計画に沿った検討を進めます。</p>  <p>写真：掛川タクシーHP</p>
実施主体	掛川市、交通事業者

事業3 中心市街地へのアクセス強化・回遊性強化	
事業概要	<p>中心市街地の賑わい創出や交流人口拡大に向け、地域商業活性化策と協調し、地域と中心市街地を結ぶバス路線のネットワーク強化や回遊性向上策を検討します。また、天竜浜名湖鉄道のシャトル運行の導入可能性調査など、天竜浜名湖鉄道による中心市街地へのアクセス向上策を検討します。</p> <div style="border: 1px dashed gray; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>❖ 掛川まる得パスポート</p> <p>中心部の6施設（①掛川城、②竹の丸、③二の丸茶室、④掛川花鳥園、⑤スタンドグラス美術館、⑥二の丸美術館）の入館・入場料合わせて通常2,800円のところが1,800円になり、飲食店などの各種割引やお土産のついた割引パスポートである。</p> <p>このパスポートに市街地循環線の乗車券も加え、中心部の回遊性を高めるとともに、バス利用を促すことが考えられる。</p> </div> 
実施主体	掛川市、交通事業者、沿線施設

事業4 スクールバスと自主運行バスの一本化	
事業概要	<p>小中学生を対象に運行しているスクールバスと自主運行バスについて、相互に代替可能な場合は、一本化することを検討します。</p>
実施主体	掛川市、交通事業者

事業5 観光情報と公共交通の情報の一元提供	
事業概要	<p>観光需要の創出や観光時の公共交通利用に向け、観光案内と公共交通の運行案内を一元的に提供する場を創出します。</p> <p><u>具体的な取組案</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ JR 掛川駅構内の掛川観光協会の掛川観光案内所「たびスタ」やビジターセンター「旅のスイッチ」における公共交通情報の充実 ・ 掛川観光協会のHPに観光タクシーの情報を記載 ・ JR 掛川駅北口バス案内所の利活用 など <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>掛川観光案内所「たびスタ」</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>ビジターセンター「旅のスイッチ」</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>JR 掛川駅北口のバス案内所</p> </div> </div>
実施主体	掛川市、掛川観光協会、交通事業者
事業6 天竜浜名湖鉄道市町会議における取組推進	
事業概要	<p>天竜浜名湖鉄道沿線地域における各種取組や地域の移動ニーズ等を踏まえ、観光客のみならず通勤・通学利用の利用促進に向けた施策を積極的に天竜浜名湖鉄道市町会議に提案します。</p>
実施主体	掛川市、交通事業者、市民
事業7 地域通貨制度の導入と公共交通分野への活用	
事業概要	<p>公共交通の利用促進や地域主体の取組を支援する一手法として地域通貨制度の導入を検討します。検討は、方針3-事業3の「公共交通協働エリア」における地域公共交通の確保・維持の取組と協調して進めます。</p>
実施主体	掛川市

方針3 地域協働による地域公共交通を「守り」「育む」取組の推進

事業1 高齢者の外出支援（再掲）

事業概要	<p>まちづくり協議会や敬老会、民生委員などと連携し、目的と合わせた公共交通の情報提供等により、公共交通を利用した外出促進を実施します。</p> <p>また、デマンド型乗合タクシーが運行している地区では、まちづくり協議会などが主体となり、デマンド型乗合タクシーの利用登録を広める取組や、身近な高齢者に対してデマンド型乗合タクシーの利用方法を周知する取組を促進します。</p> <p>これら取組の推進にあたっては、方針3－事業2の「高齢者運転免許返納支援制度の構築・活用」と連携し、高齢者の車利用から公共交通利用への転換と合わせた取組を推進します。</p>
実施主体	掛川市、交通事業者

事業2 高齢者運転免許返納支援制度の活用

事業概要	<p>平成29年4月に新設された運転免許返納時のサポート制度（下記参照）を活用し、高齢者の免許返納を促進するとともに、公共交通への転換を支援します。</p> <p>タクシー協会においても高齢者運転免許返納者に対して1割引きを実施しているため、タクシー協会における事業と協調しながら取組を進めます。</p> <div style="border: 1px dashed gray; padding: 5px;"> <p>❖ 高齢者の運転免許返納のサポート制度</p> <table border="1" data-bbox="453 1167 1347 1704"> <thead> <tr> <th data-bbox="453 1167 778 1218">サポート</th> <th data-bbox="778 1167 1347 1218">概要</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="453 1218 778 1361">1. 高齢者安全運転相談窓口</td> <td data-bbox="778 1218 1347 1361">専門の相談員による高齢者本人や家族からの相談受付。依頼があれば自宅を訪問してアドバイスや指導を行なう。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="453 1361 778 1554">2. 運転経歴証明書の交付手数料補助</td> <td data-bbox="778 1361 1347 1554">免許証を自主返納した後、身分証明書として使用できる「運転経歴証明書」の交付手数料1,000円の補助。 (対象者：満75歳以上の方)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="453 1554 778 1704">3. バス・タクシーの乗車券助成</td> <td data-bbox="778 1554 1347 1704">バスやタクシー乗車時に利用できる1万円分の助成券を交付。 (対象者：満75歳以上の方)</td> </tr> </tbody> </table> </div>	サポート	概要	1. 高齢者安全運転相談窓口	専門の相談員による高齢者本人や家族からの相談受付。依頼があれば自宅を訪問してアドバイスや指導を行なう。	2. 運転経歴証明書の交付手数料補助	免許証を自主返納した後、身分証明書として使用できる「運転経歴証明書」の交付手数料1,000円の補助。 (対象者：満75歳以上の方)	3. バス・タクシーの乗車券助成	バスやタクシー乗車時に利用できる1万円分の助成券を交付。 (対象者：満75歳以上の方)
サポート	概要								
1. 高齢者安全運転相談窓口	専門の相談員による高齢者本人や家族からの相談受付。依頼があれば自宅を訪問してアドバイスや指導を行なう。								
2. 運転経歴証明書の交付手数料補助	免許証を自主返納した後、身分証明書として使用できる「運転経歴証明書」の交付手数料1,000円の補助。 (対象者：満75歳以上の方)								
3. バス・タクシーの乗車券助成	バスやタクシー乗車時に利用できる1万円分の助成券を交付。 (対象者：満75歳以上の方)								
実施主体	掛川市、交通事業者、市民								

事業3 「公共交通協働エリア」における地域公共交通の確保・維持（再掲）	
事業概要	<p>公共交通協働エリア内で、地域、交通事業者、市が協働し、公共交通の利用促進を検討する協議の開催や分かりやすいマップの作成など、公共交通に愛着を持ってもらう取組を実施します。また、積極的な活動を実施している地域や人に対して、取組が継続・活性化されるような仕組みづくりを検討します。</p> <p>❖ 掛川市内の現在の取組(ポップ屋原谷会・ぼっぼや桜木会) 「ポップ屋原谷会」や「ぼっぼや桜木会」では、原谷駅や桜木駅で駅周辺の草刈りやイベントの開催、イルミネーションの設定など、駅を盛り上げる様々な取組を実施しています。</p>   <p>❖ 交通事業者の利用促進(十勝バス) 十勝バスではバスの目的地や乗り方、経由ルートを分かりやすく書いたチラシを作成し、バス沿線の世帯に直接訪問し配布しています。この取組により、乗客数は増加しました。</p>   <p style="text-align: right;">資料：経済産業省</p>
実施主体	掛川市、市民（まちづくり協議会）、交通事業者

事業4 分かりやすい公共交通の情報提供

① 市民向け

分かりやすい路線図の配布など市民に対して公共交通の情報を分かりやすく提供します。また、「広報かけがわ」などを通じて、地域のイベント情報や目的地となる施設と合わせた公共交通の情報提供を行います。

② 来訪者向け（インターネット）

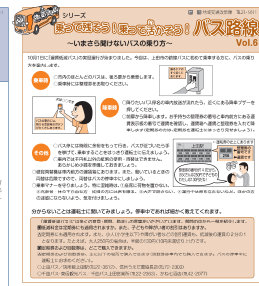
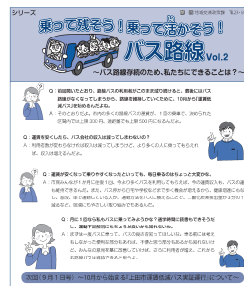
掛川市内の公共交通の時刻表は、自主運行バスは市の HP、路線バスは各事業者の HP で検索する必要があります。乗り継ぎが必要な場合は、地理不案内者に対して分かりやすい情報を提供するため、乗換案内サイトへの時刻情報の提供やポータルサイトの構築などを行います。

事業概要

❖ **デマンド型乗合タクシーの情報案内(掛川市)**
2016年2月号の「広報かけがわ」において、デマンド型乗合タクシーの制度案内や利用者インタビューを記載しました。



❖ **広報を活用した事例(長野県上田市)**
広報に公共交通のコーナーを設け、利用を促す情報の提供を、シリーズ化し年間に数回記載しています。



資料：長野県上田市

❖ **中部運輸局が推進する「見える化」の取組 (コンテンツプロバイダへの情報記載)**

時刻情報等の提供をスムーズかつ簡単に！

地域公共交通ネットワークの「見える化」推進中!

中部運輸局では、公共交通利用促進ネットワーク構と連携して、バス会社や市町村等が管理する時刻情報等を、コンテンツプロバイダ各社にスムーズに提供できるよう、支援しています。

コンテンツプロバイダ
NAVITIME | ジョルダン | 旅行はあと | ekitan

資料：中部運輸局

❖ **情報を一元化したポータルサイト**

八戸公共交通ポータルサイト
Public Transport of Machinohe

八戸の公共交通の活性化へむけて。

お知らせ、最新情報
2016/11/30 八戸市が11月18日(土)に「八戸市公共交通活性化協議会」を開催しました。(予定2016年12月10日)

Useful & Ecology
路線バスをはじめとした公共交通のサービス、利便性向上を通して魅力的なまちを実現するために。

▼八戸の公共交通リンク集

Menu
お知らせ | 最新情報
お問合わせの窓口(トップページ)

各種リーフレット
八戸市及び八戸地域公共交通協議会が発行している、公共交通に関する各種リーフレットをダウンロードできます。

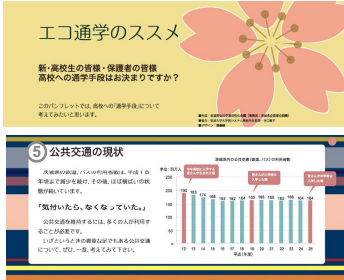
Project
活性化プロジェクト
八戸市及び八戸地域公共交通協議会が発行している、公共交通に関する各種プロジェクトのアーカイブ

Archive
これまでの実績プロジェクト
これまで実施した、公共交通に関する各種プロジェクトのアーカイブ

資料：八戸公共交通ポータルサイト

実施主体 掛川市、交通事業者


事業5 学生を対象としたモビリティマネジメントの実施

<p>事業概要</p>	<p>高校進学を控える中学生や通学手段が固定されていない高校の新入学生等を対象に、バス路線網・時刻表・定期券等の情報提供や、地域の公共交通の確保・維持に関する意識啓発を行い、公共交通の利用を促進させる取組を行います。</p> <p>❖<u>新入学の高校生に向けたバス利用促進の啓発活動(静岡運輸支局)</u> 乗合バス事業者とともに、新たに高校生となる生徒向けに公共交通の確保維持に関する啓発と通学時のバス利用促進のためのPR活動を実施。平成26年度は、新高校生(約35,000人)に、公共交通の確保維持の認識を高めるきっかけづくりのため、リーフレットを作成、乗合バス事業者が高校に配布した。乗合バス事業者が、重点高校を定めて、運賃額、ダイヤ等の紹介のリーフレットの作成と配布を行った。</p> <p>❖<u>新入学の高校生向け「利用促進」リーフレット配布(茨城県公共交通活性化会議)</u> 県内の高校123校の新入生約3万人に、「公共交通を利用した通学方法について考えてもらう」リーフレットの配布を通じて、県内高校の新入生・保護者の通学時の公共交通利用の意識醸成を図っている。リーフレットには「バスお試し乗車券」が印刷されており、切り離して利用できるようになっている。</p>  <p>資料：いばらきの公共交通HP</p>
<p>実施主体</p>	<p>掛川市、交通事業者</p>

事業6 事業所を対象としたモビリティマネジメントの実施

<p>事業概要</p>	<p>天竜浜名湖鉄道やバス路線沿線の事業所において、車通勤者を対象に公共交通による通勤へのシフトを促す職場モビリティマネジメントを展開します。取組にあたっては、まずは市職員を対象に実施し、その後民間企業へ展開していきます。</p> <p>❖<u>職場モビリティマネジメント(宇治市)</u> 商工会議所に登録されている全ての事業所の約4,400名の職員を対象に、個別にコミュニケーションを図りながら、人々の意識と行動の自発的な変化を促すプログラムなどを実施しました。また、交通事業者NPOの協力による質の高い公共交通マップの作成や事業者ごとにカスタマイズした時刻表の作成などを行いました。</p>  <p>資料：京都府地域温暖化防止活動推進センター</p>
<p>実施主体</p>	<p>掛川市、交通事業者、民間企業</p>

事業7 取組の評価・改善を検討する組織体制の構築	
事業概要	各種取組の評価や改善検討にあたっては、市・交通事業者などが主体となった「(仮称)評価改善委員会」などを組織し、PDCAの実行と進行管理を行い、継続性のある取組を目指します。
実施主体	掛川市、交通事業者、掛川市地域公共交通会議

事業8 マスコットキャラクター・ロゴマークの積極活用		
事業概要	<p>掛川市のマスコットキャラクターである「茶のみやきんじろう」やロゴを定期券、回数券、車体ラッピングなどに積極的に取り入れていきます。また、マスコットキャラクターがバスを運転するデザインを作成するなど、バスやマスコットキャラクターに親しみを持ってもらえるような取組を行います。</p>	 <p>茶のみやきんじろう</p>
実施主体	掛川市、交通事業者	

事業9 利用しやすい料金体系の構築	
事業概要	<p>真に公共交通を必要としている方などを対象とした料金優遇策を実施するなど、市民にとって利用しやすい料金体系の構築を検討します。</p> <p>検討にあたっては、現在実施している受診者復路運賃助成制度の拡充や、高齢者運転免許返納支援制度、地域通貨制度など各種事業との連携を図ります。</p>
実施主体	掛川市、交通事業者

(7) 事業スケジュール

本計画の計画期間である平成 29 年度～令和 5 年度の 7 年間で、以下のスケジュールに従って事業を進めていきます。

事業名		H29	H30	H31	R2~4	R5
方針1 利用しやすく持続可能な地域公共交通ネットワークを構築						
事業	1-1 「掛川市の公共交通が目指す将来の姿」の実現のための路線の維持・改善	維持 改善	実施			
	1-2 自主運行バスの改善・運行効率化	検討		実施		
	1-3 自主運行バス桜木線の路線見直し	検討			実施	
	2 「公共交通協働エリア」における地域公共交通の確保・維持	既に展開されている地域 これから展開する地域	実施		実施	
	3 「乗り継ぎ駅やバス停」等における待合環境の維持・改善	維持 改善	実施		実施	
	4 周辺市町と連携した地域公共交通ネットワークの強化	検討		実施		
	5 富士山静岡空港とのアクセス向上	検討		実施		
方針2 各分野のまちづくりに資する地域公共交通サービスの取組を推進						
事業	1 高齢者の外出支援	検討		実施		
	2 福祉車両の導入	実施				
	3 中心市街地へのアクセス強化・回遊性強化	検討		実施		
	4 スクールバスと自主運行バスの一本化	検討		実施		
	5 観光情報と公共交通の情報の一元提供	実施				
	6 天竜浜名湖鉄道市町会議における取組推進	実施				
	7 地域通貨制度の導入と公共交通分野への活用	検討		実施		
方針3 地域協働による地域公共交通を「守り」「育む」取組の推進						
事業	1 高齢者の外出支援（再掲）	検討		実施		
	2 高齢者運転免許返納支援制度の活用	実施				
	3 「公共交通協働エリア」における地域公共交通の確保・維持（再掲）	実施				
	4 分かりやすい公共交通の情報提供	実施				
	5 学生を対象としたモビリティマネジメントの実施	検討		実施		
	6 事業所を対象としたモビリティマネジメントの実施	検討		実施		
	7 取組の評価・改善を検討する組織体制の構築	検討		実施		
	8 マスコットキャラクター・ロゴマークの積極活用	検討		実施		
	9 利用しやすい料金体系の構築	検討		実施		

③ 目標値の評価スケジュール

毎年把握可能な指標については、基本的には毎年調査・評価を実施し、次年度以降の事業内容に反映させていきます。また、公共交通に関する市民アンケートを行う必要がある指標に関しては、計画期間の最終年度の令和5年に調査・評価することとします。

目標・指標	H29	H30	H31	R2~4	R5	データ等
方針1 利用しやすく持続可能な地域公共交通ネットワークを構築						
目標1：市民にとって利用しやすい地域公共交通の構築						
指標①：通勤・通学・通院・買い物などに出かける時に公共交通に不便を感じない市民の割合	●	●	●	●	●	①
指標②：市内の公共交通を利用した市民の割合					●	②
目標2：地域公共交通の持続性向上に向けた運行効率化						
指標③：収支率15%を下回る路線数	●	●	●	●	●	③
目標3：住みやすいまちとするための地域公共交通サービスの取組推進						
指標④：バス路線など公共交通網が整備されていないことが原因で、住みにくいとを感じる市民の割合	●	●	●	●	●	①
方針2 各分野のまちづくりに資する地域公共交通サービスの取組を推進						
目標4：高齢者が外出しやすい地域公共交通サービスの提供						
指標⑤：車以外の交通手段を利用する75歳以上の高齢者の平日の外出頻度					●	②
目標5：観光時の地域公共交通利用を促すサービスの提供						
指標⑥：観光時や非日常的な移動時の公共交通の利用促進に関する取組件数	●	●	●	●	●	③
方針3 地域協働による地域公共交通を「守り」「育む」取組の推進						
目標6：地域公共交通の利用者数の維持・減少割合の抑制						
指標⑦：民間路線バスの年間乗車人数	●	●	●	●	●	③
指標⑧：自主運行バスの年間乗車人数	●	●	●	●	●	③
指標⑨：デマンド型乗合タクシーの年間乗車人数	●	●	●	●	●	③
目標7：協働による地域公共交通に関する活動の増加						
指標⑩：まちづくり協議会等による地域公共交通に係る活動の団体数	●	●	●	●	●	③
目標8：高齢者の車から公共交通への転換促進						
指標⑪：運転免許返納者のうち、公共交通割引制度の申請数（7年間合計）	●	●	●	●	●	③

【データ等について】

- ①：毎年実施している市民意識調査
- ②：公共交通に関する市民アンケート調査
- ③：掛川市や交通事業者等が把握しているデータや資料

(9) 事業の進め方

① 掛川市が進める協働のまちづくり

掛川市では、市民に報徳の精神が息づき、生涯学習都市宣言の理念に基づくまちづくりの実践がなされています。まちづくりは、市民生活を豊かにするもので、その主体である市民がまちづくりに関わることは、自身の喜びや生きがいにつながっていきます。このような考え方のもと、掛川市は市民等、市議会、市長等（行政）が連携して、市民主体による『協働のまちづくり』を進めていきます。

市民参画による協働のまちづくりを進めるため、平成28年度から全31地区で「地区まちづくり協議会」の活動がはじまりました。市民自らの意思と行動にもとづき、地域の特性を生かした市民主体のまちづくりが展開されることで、地域内に支え合いと役立ち合いによる絆が生まれ、地域がさらに暮らしやすく、活力ある地域になっていくことが期待されます。

② 公共交通における協働推進

協働のまちづくりを推進する掛川市の公共交通事業は、「市民等」「交通事業者」「掛川市」がそれぞれの果たすべき役割を踏まえ、協働し進めていきます。

持続可能で誰にとっても利用しやすい公共交通網の形成に向けては、「交通事業者」としては安全、安心な運行を提供することはもちろんのこと、利用者や地域の声に耳を傾け効率的な運行やダイヤを追求します。また、「掛川市」としては、限られた財政状況下において面的な公共交通ネットワークを確保・維持していくため、利用促進を図るとともに幹線軸となるバス路線への支援を続けます。その中で「市民等」としては、掛川市の地域公共交通が目指す将来の姿を理解し、地域公共交通を積極的に利用するとともに、幹線軸から離れた地域においては、地域が主体となった取組を交通事業者、掛川市と協働で進め、交通弱者が移動手段を確保するサポートを行います。

また、これら事業実施にあたっては、目的地となる商業施設や医療施設などの各種施設や、鉄道やバス路線沿線の企業などの「産」と連携し、公共交通をより利用しやすく使いやすくしていく取組を進めます。さらに、掛川市地域公共交通会議の委員である静岡運輸支局や静岡県、掛川警察署などの「官」と連携するとともに、広域的な移動実態を踏まえ、近隣市町とも連携し公共交通の取組を進めます。

その土台には、道徳と経済の調和がとれた「報徳」の精神や、情報共有による相互理解や、参加と協働の概念を内包したまちづくりの推進運動である「生涯学習」があります。これにより、各種主体が互いを尊重しつつ、出来ることを着実に実施し、持続可能で誰にとっても利用しやすい公共交通網を連携して形成していきます。



■持続可能な公共交通網形成に向けた事業の進め方のイメージ

用語説明

か行	
回遊性	買い物客などが、店舗内や街を歩き回ること。
交通結節点	交通機関相互の乗り換え・乗り継ぎが行われる場所、あるいは施設を総称するもの。

さ行	
人口集中地区	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、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。
スクールバス	学生・生徒の通学を目的として運行されるバス。

た行	
多極ネットワーク型コンパクトシティ	数箇所の拠点（生活拠点や都市機能拠点）を設け、それを中心市街地などと高頻度の公共交通網で結び、郊外への拡大を抑制するとともに、同時に中心市街地の活性化を図ることにより、生活に必要な諸機能が近接した効率的で持続可能な都市、または、それを目指した都市政策。
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	持続可能な地域公共交通網の形成に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とする法律。
地区まちづくり協議会	地区の充実・発展のための大切なことや夢や希望などを市民のみなさんで話し合う場。
都市再生特別措置法	都市再生緊急整備地域における市街地の整備を推進するための民間都市再生事業計画の認定及び都市計画の特例、都市再生整備計画に基づく事業等に充てるための交付金の交付並びに立地適正化計画に基づく住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図るための都市計画の特例等の特別の措置を講じ、もって社会経済構造の転換を円滑化し、国民経済の健全な発展及び国民生活の向上に寄与することを目的とする法律。

な行	
ノンステップバス	床面を低く作り、入口の段差を小さくして乗降しやすくしたバス。

は行	
バリアフリー	日常生活や社会生活における、物理的、心理的な障がいや、情報に関わる障壁を取り除いていくこと。

ま行	
モビリティ・マネジメント	一人一人のモビリティ（移動）が、個人的にも社会的にも望ましい方向（すなわち、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向）へ自発的に変化することを促す、コミュニケーション施策を中心とした交通政策。

E	
EVバス	排気ガスが無く、低騒音で快適な走行が可能な、環境に配慮した電気自動車。

F	
FCVバス	燃料電池で水素と酸素の化学反応によって発電した電気エネルギーを使って、モーターを回して走るバス。

I	
ICカード	半導体集積回路（ICチップ）が埋め込まれ、情報記録や演算が出来るカード。

P	
PDCAサイクル	計画（Plan）を実行（Do）し、評価（Check）して改善（Action）に結びつけ、結果を次の計画に活かすプロセス。

T	
TDM	朝夕などピーク時間帯の交通をピーク時間外にシフトさせ、交通需要の時間的な平準化を行うもの。