

# 掛川市地域公共交通網形成計画

---

## 【 概 要 版 】

平成 29 年 8 月

掛 川 市

## 1. はじめに

### (1) 計画策定の目的

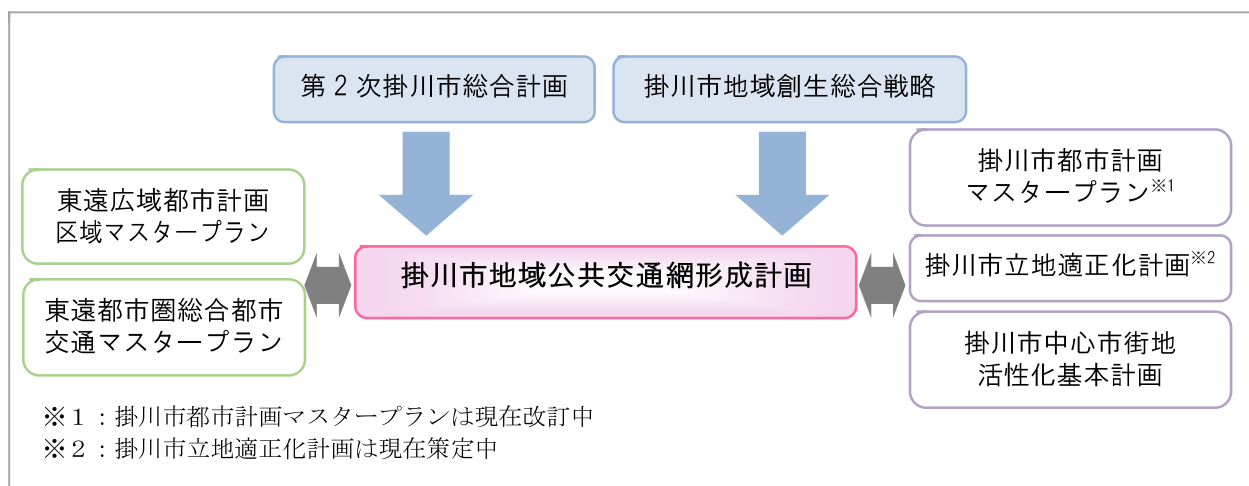
本計画は、人口減少、本格的な高齢化社会を迎え、公共交通を取り巻く環境の厳しさが増している現状を踏まえ、掛川市が目指す将来像の実現を支える公共交通のあり方を示すものです。また、鉄道や路線バス、自主運行バス、デマンド型乗合タクシー等の連携をより一層高め、交通事業者・市民との協働の取り組みを示すとともに、掛川市の公共交通の維持・活性化を図るための計画とすることを目的としています。

### (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「東遠広域都市計画区域マスタープラン」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。



## 2. 上位・関連計画等の整理

### 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

- ① 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
- ② 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
- ③ 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
- ④ 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
- ⑤ 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

#### ◇人口

- 1) 人口ビジョンでは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人としています。(図-1)

#### ◇人口集中地区

- 1) 人口集中地区の面積は拡大傾向で、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ます。

#### ◇通勤・通学流動

- 1) 隣接する菊川市、袋井市との流動が多く、通勤流動は、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ます。

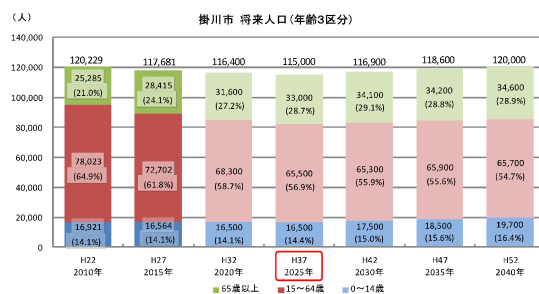


図-1：将来の年齢3区分別人口

### 4. 地域公共交通の現況

- 1) 交通事業者が運営する民間路線バスは3路線が運行しており、利用者数は減少傾向を示しています。
- 2) 自主運行バスは8路線が運行し、平成24年以降、利用者数は微増傾向にあります。(図-2)
- 3) 高校生限定の掛川大須賀線が実証運行中であり、デマンド型乗合タクシーが市内4地区で運行しています。
- 4) タクシーは6事業者が運行しており、その他、地域福祉バスやスクールバス、静岡空港シャトルタクシー等が運行しています。
- 5) バスには約1.4億円、天竜浜名湖鉄道への負担分を合わせると約1.7億円となります。

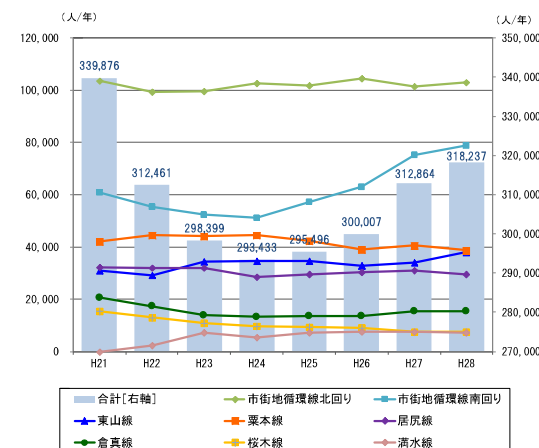


図-2：自主運行バスの利用者数の推移

### 5. 地域公共交通による利便性評価

- 1) 家代の里や中地区においては、人口が一定程度集中していますが、駅やバス停が徒歩圏内になく、公共交通空白地域となっています。(図-3)
- 2) 路線別サービス水準は、掛川大東浜岡線により、市中心部～大東地域間はサービス水準が高くなっており、秋葉中遠線により大須賀地域～袋井駅間のサービス水準が高くなっています。
- 3) 市内の拠点と周辺都市の拠点とは、路線バスや鉄道でネットワークされており(30本/日以上)、移動環境は十分確保されている状況です。
- 4) 市南部の観光施設は公共交通のカバー圏域から外れている状況です。

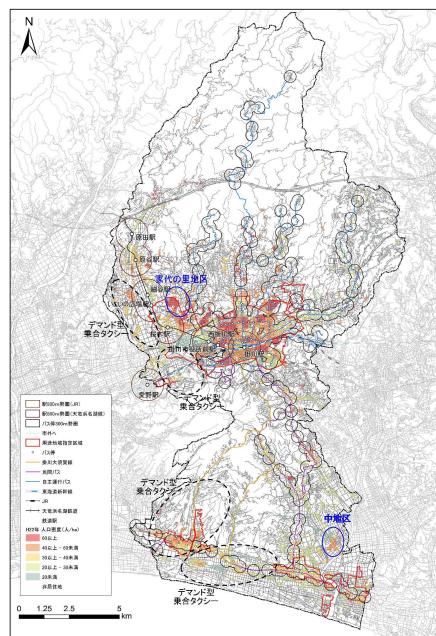


図-3：公共交通カバー状況

## 6. 地域公共交通の利用実態・ニーズ把握

### (1) 市民アンケート調査

#### ■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ため
調査方法	地区別に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
回収数	1,009 票(回収率 50.5%)
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)

- 1) 市民の公共交通を利用した移動は、掛川駅を起終点とした移動が多く、全体の41.9%を占めています。(図-4)
- 2) バス路線が改善された場合の利用意向は、「よく利用する」「利用する頻度が増える」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くなっています。(図-5)
- 3) 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30%を超えています。
- 4) 市民が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%程度に留まっています。
- 5) 公共交通の今後のあり方については、60%以上の方がサービスの向上が必要だと考えています。(図-6) [次ページ参照]

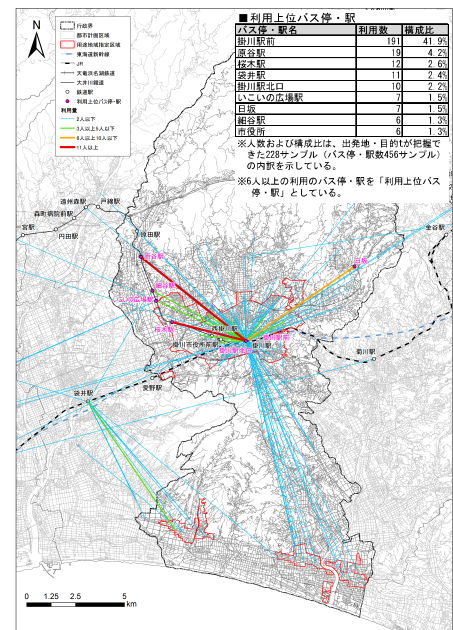


図-4：市民の利用バス停・駅の発着地・目的地分布 (市民アンケート調査)

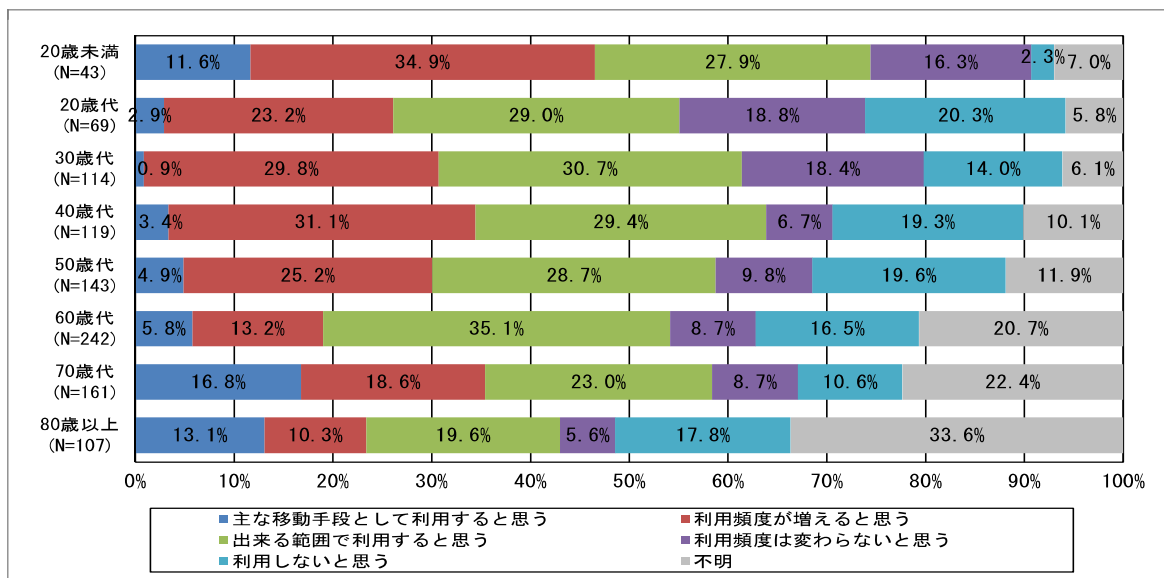


図-5：年齢層別公共交通の利用意向 (市民アンケート調査)

## (2) バス利用者アンケート調査

### ■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	・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とした		
	・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		
回収状況	・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		
	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	10月12日(水)	
自主運行バス	全区間		
配布回収状況	・全体で1,200票程度を用意し、路線別利用者数を勘案し配布した		
	・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ように配布を行った		
	配布数	回収数	回収率
	1,061票	438票	41.2%
回収期日	回収: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)		

- 1) バスの改善要望としては、「運行本数の増加」や「運行時間帯の拡大」の割合が高くなっています。(図-7)
- 2) 利用者の半数程度はバスを片道のみで利用しており、もう片道の交通手段は送迎が最も多くなっています。
- 3) 公共交通の今後のあり方については、60%以上の方がサービスの向上が必要だと考えています。(図-6)

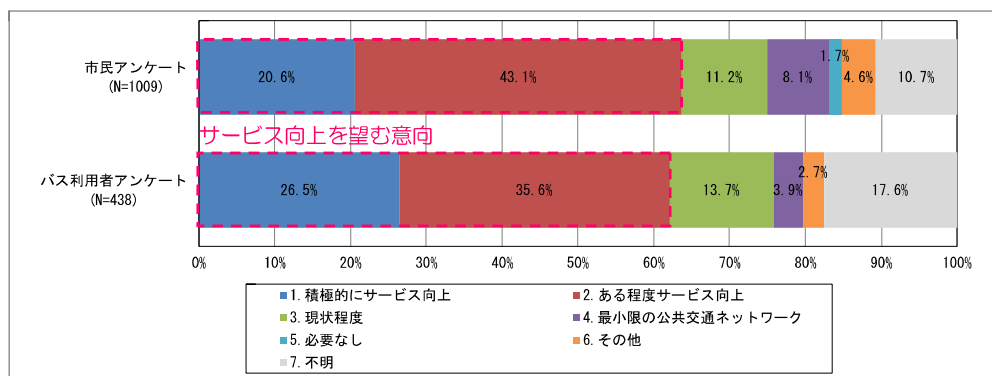


図-6：公共交通の今後のあり方に対する考え方（市民アンケート調査・バス利用者アンケート調査）

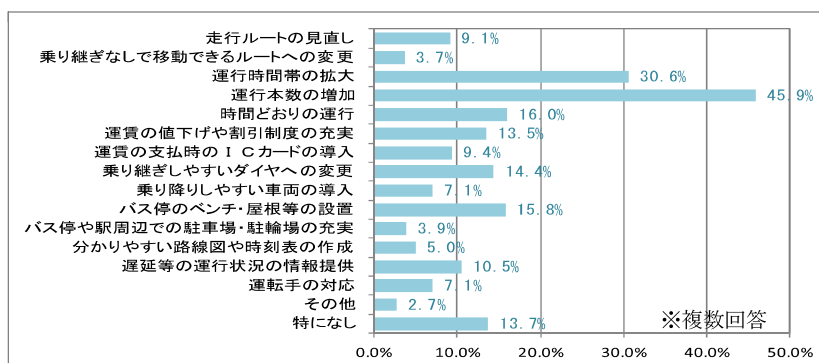


図-7：バスの改善要望（バス利用者アンケート調査）

### (3) 路線バス・自主運行バス乗降調査

#### ■調査概要

調査目的	・バス利用者の乗降バス停を把握するため		
調査方法 調査日	・「掛川大東浜岡線・掛川東高線」「秋葉中遠線」「自主運行バス市街地循環線(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 ・その他の路線については、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	
	自主運行バス	全区間	10月12日(水)
回収数	・「掛川大東浜岡線」「秋葉中遠線」「自主運行バス市街地循環線(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 ・その他の路線については、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・掛川東高線	616票	
	秋葉中遠線	609票	
	掛塚さなる台線	133票	
	自主運行バス	1,020票	

- 1) 路線別区間別の利用状況を把握しました。(図-8)
- 2) 乗車バス停・降車バス停の図化より、バスを利用した移動の分布状況を把握しました。
- 3) 利用上位バス停や時間帯別の利用状況の整理より、個別の路線の方策検討に役立てていきます。

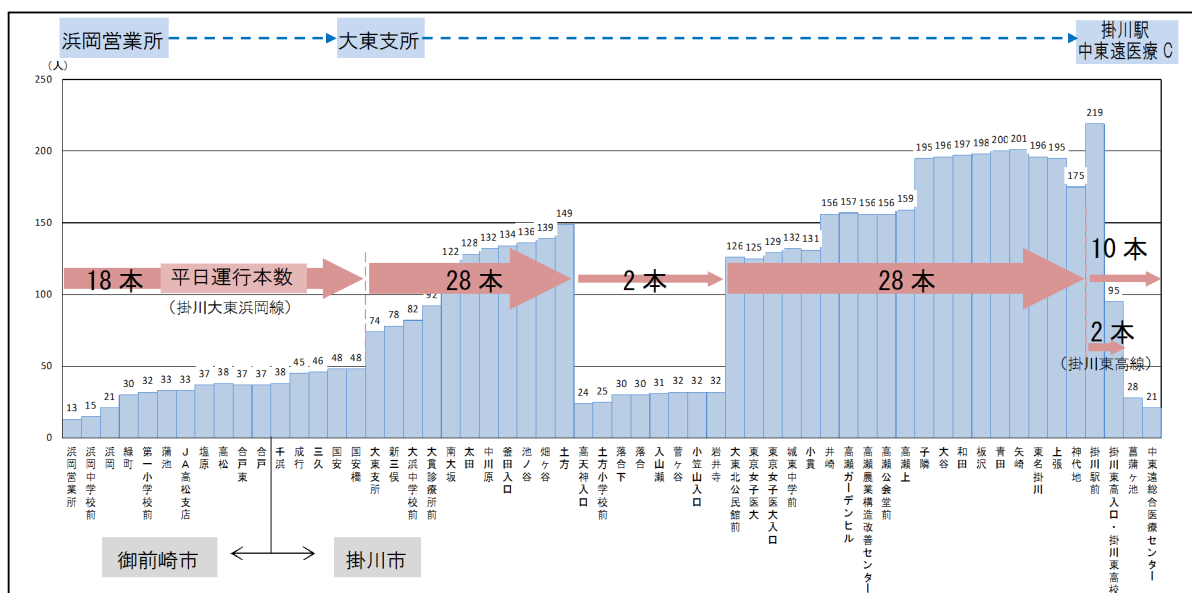


図-8 区間利用状況 (掛川大東浜岡線：掛川駅・中東遠総合医療センター方面)

※一部抜粋例

#### (4) 関係団体ヒアリング等調査

アンケート調査では分からない公共交通手段の特性や来訪者のニーズ等の把握、今後の公共交通施策の連携可能性等を調査するため、市内で公共交通を運営する事業者や関係団体等を対象にヒアリング調査（一部アンケート調査）を実施しました。

分類	ヒアリング対象企業・団体
交通事業者	しずてつジャストライン(株)、秋葉バスサービス(株)、遠州鉄道(株)、掛川バスサービス(株)、ジーネット(株)、天竜浜名湖鉄道(株)、掛川タクシー(株)、掛川大鉄タクシー(株)
関係課	学校教育課、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、大東商工会議所、大須賀町商工会
民間企業	アピタ掛川店、エコポリス工業団地

#### (5) 地区意見交換会

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。

地区意見交換会は以下の条件により抽出した計9地区を対象としました。

##### ～対象地区の抽出条件～

- ◆条件1：公共交通空白地域(①中・佐東地区、②家代の里地区)
- ◆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(③居尻線沿線、④倉真線沿線、⑤桜木線沿線、⑥満水線沿線)
- ◆条件3：デマンド型乗合タクシーの運行地域(⑦大須賀区域、⑧和田岡地区、⑨曾我地区)

No	地区	対象者	意見交換内容
①	中・佐東地区	まちづくり協議会	・公共交通空白地域への対応
②	家代の里区	区長会	
③	居尻線沿線地区	まちづくり協議会	・地域ニーズ
④	倉真線沿線地区	まちづくり協議会	
⑤	桜木線沿線地区	まちづくり協議会	
⑥	満水線沿線地区	まちづくり協議会	・地域公共交通整備に向けた要望等
⑦	大須賀区域	大須賀区域交通検討会	・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	・デマンド型乗合タクシーの運行改善
⑨	曾我地区	区長会	

## 7. 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整理しました。課題は大きく5つの視点で整理しています。

### 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

### 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へ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、地域公共交通において買い物利便性を向上させる必要がある

#### 《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の足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、一本化など効率的な運行形態を検討する必要がある
- 6) 高校生の通学交通を確保するため、天浜線、掛川大東浜岡線、秋葉中遠線、掛塚さなる台線、掛川大須賀線の確保・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) 観光振興に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客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



### 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

### 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・行政が各役割を明確にするとともに、公共交通を創り・守り・育てる一丸となった取組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、定量的な目標値や運行基準を定め、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づくりを検討する必要がある

### 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

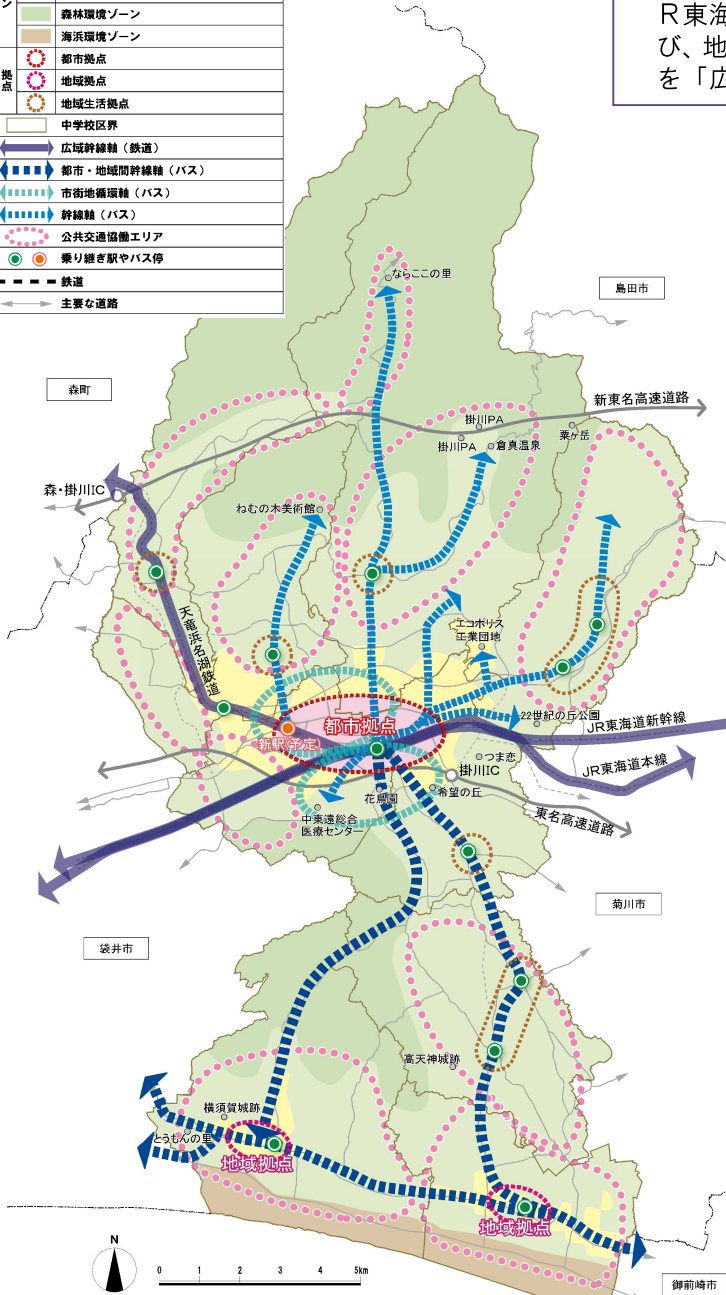
#### 《視点3：広域交通の利便性向上》

- 4) 市内各地と富士山静岡空港とのアクセス向上を推進する必要がある

## 8. 掛川市地域公共交通網形成計画

### (1) 地域公共交通が目指す将来の姿

凡 例	
ソール	中心市街地ゾーン
	市街地ゾーン(近都市街地・南都市街地)
	農業環境ゾーン
	森林環境ゾーン
	海浜環境ゾーン
拠点	都市拠点
	地域拠点
	地域生活拠点
	中学校区界
	広域幹線軸(鉄道)
	都市・地域間幹線軸(バス)
	市街地循環軸(バス)
	幹線軸(バス)
	公共交通協働エリア
	乗り継ぎ駅やバス停
	鉄道
	主要な道路



#### 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。

- 注1)  
市中心部～大須賀区域間の位置づけは上位・関連計画を踏まえている
- 注2)  
公共交通協働エリアは、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う

### (2) 計画の区域・期間

- 計画の区域は、掛川市全域として、県や周辺市町、交通事業者等と適切に協議を行い、取組を進めます。
- 計画の期間は、平成29年度～令和5年度の7年間とします。

(3) 基本方針・計画の目標・事業内容

人口減少や少子高齢化が進み、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どどまらず、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めざしています。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。現況と課題を踏まえ、3つの方針を示します。

方針	計画の目標および評価指標	目標を達成するために実施する事業
<b>方針1</b> 地域公共交通ネットワークを構築 利用しやすく持続可能な	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ <b>目標1：市民にとって利用しやすい地域公共交通の構築</b>                              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                              指標②：市内の公共交通を利用した市民の割合</li> <li>❖ <b>目標2：地域公共交通の持続性向上に向けた運行効率化</b>                              指標③：収支率15%を下回る路線数</li> <li>❖ <b>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</b>                              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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>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</b>                              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・改善を図る。また、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推進</li> <li><b>事業1-2 自主運行バスの改善・運行効率化</b>                              新たな目的地の追加など路線の改善を検討。また、運行効率化等が図れる路線については、路線や運行方式などの改善を検討</li> <li><b>事業1-3 自主運行バス桜木線の路線見直し</b>                              天浜線の新駅（予定）への乗り入れや、公共交通空白地域である家代の里地区に乗り入れるなどにより、収支率の改善を図る</li> <li><b>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</b>                              デマンド型乗合タクシーの運行改善などを検討。また、地域の実情に応じた交通手段の導入を検討</li> <li><b>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</b>                              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る</li> <li><b>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</b>                              広域的な移動実態を考慮し、菊川市、御前崎市、袋井市、森町と連携の可能性を検討</li> <li><b>事業5 富士山静岡空港とのアクセス向上</b>                              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</li> </ul>
<b>方針2</b> 地域公共交通サービスの取組を推進 各分野のまちづくりに資する	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ <b>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</b>                              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</li> <li>❖ <b>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</b>                              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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>事業1 高齢者の外出支援</b>                              高齢者の外出機会の創出や外出支援策を検討</li> <li><b>事業2 福祉車両の導入</b>                              ノンステップバスや福祉タクシー車両を積極的に導入</li> <li><b>事業3 中心市街地へのアクセス強化・回遊性強化</b>                              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利便性向上を検討</li> <li><b>事業4 スクールバスと自主運行バスの一本化</b>                              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、一本化を検討</li> <li><b>事業5 観光情報と公共交通の情報の一元提供</b>                              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</li> <li><b>事業6 天竜浜名湖鉄道市町会議における取組推進</b>                              観光客のみならず通勤・通学利用者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</li> <li><b>事業7 地域通貨制度の導入と公共交通分野への活用</b>                              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</li> </ul>
<b>方針3</b> 地域協働による地域公共交通を「守り」「育てる」取組の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ <b>目標6：地域公共交通の利用者数の維持・減少割合の抑制</b>                              指標⑦：民間路線バスの年間乗車人数                              指標⑧：自主運行バスの年間乗車人数                              指標⑨：デマンド型乗合タクシーの年間乗車人数</li> <li>❖ <b>目標7：協働による地域公共交通に関する活動の増加</b>                              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</li> <li>❖ <b>目標8：高齢者の車から公共交通への転換促進</b>                              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（5年間合計）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>事業1 高齢者の外出支援（再掲）</b>                              高齢者の外出支援を実施し、高齢者がより公共交通を利用できるような取組を推進</li> <li><b>事業2 高齢者免許返納支援制度の活用</b>                              運転免許返納時のサポート制度を活用し、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</li> <li><b>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）</b>                              公共交通協働エリア内で、地域、交通事業者、行政が連携し、公共交通の利用促進や公共交通に愛着を持ってもらう取組を実施</li> <li><b>事業4 分かりやすい公共交通の情報提供</b>                              「広報かけがわ」などを通じた公共交通の情報提供や、乗換案内サイトへの時刻情報の提供</li> <li><b>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</b>                              中高生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実施</li> <li><b>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</b>                              天浜線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取組を実施</li> <li><b>事業7 取組の評価・改善を検討する組織体制の構築</b>                              市・交通事業者などが主体となった「評価改善委員会」などを組織し、PDCAの実行など継続性のある取組を推進</li> <li><b>事業8 マスコットキャラクター・ロゴマークの積極活用</b>                              親しみを持てるように「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活用</li> <li><b>事業9 利用しやすい料金体系の構築</b>                              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など、市民にとって利用しやすい料金体系の構築を検討</li> </ul>

(4) 事業スケジュール

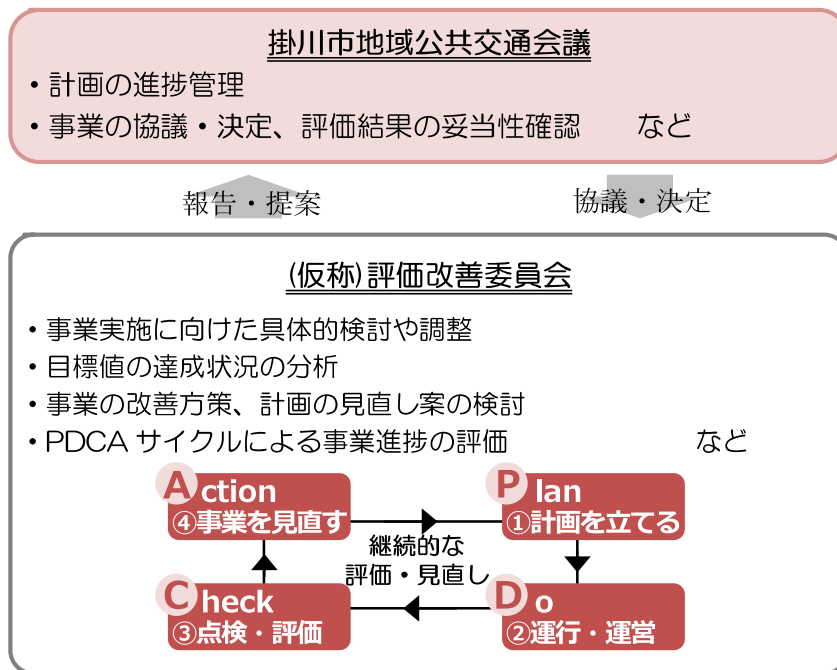
事業名		H29	H30	H31	R2~4	R5	
方針1 利用しやすく持続可能な地域公共交通ネットワークを構築							
事業	1-1 「掛川市の公共交通が目指す将来の姿」の実現のための路線の維持・改善	維持	実施				
		改善	検討		実施		
	1-2 自主運行バスの改善・運行効率化	検討		実施			
	1-3 自主運行バス桜木線の路線見直し	検討			実施		
	2 「公共交通協働エリア」における地域公共交通の確保・維持	既に展開されている地域					
		これから展開する地域	検討			実施	
	3 「乗り継ぎ駅やバス停」等における待合環境の維持・改善	維持	実施				
改善		検討			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		

## (5) 達成状況の評価に関する事項

### ① 評価・改善の進め方

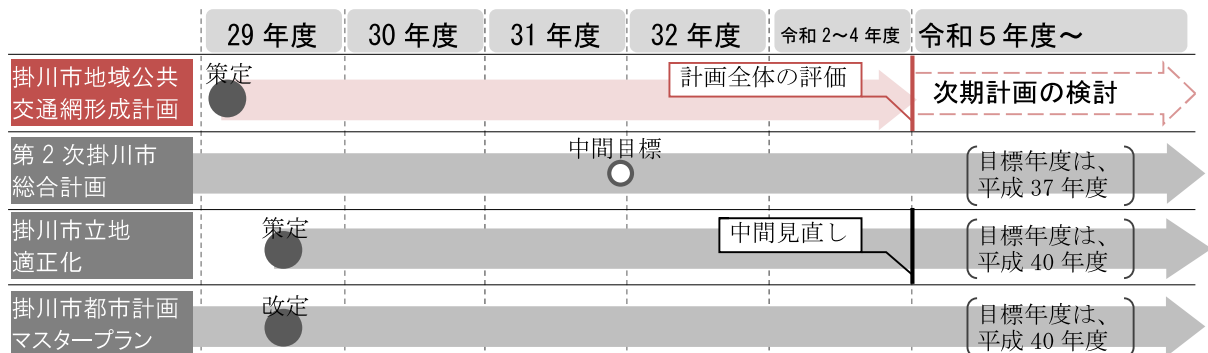
交通事業者、市民、関係機関等で組織する「掛川市地域公共交通会議」で計画を推進していきますが、事業実施に向けた具体的な検討や目標値の達成状況の分析、事業の改善方策や計画の見直し案の検討などに関しては、方針3の事業7「取組の評価・改善を検討する組織体制の構築」で組織化を検討する「(仮称)評価改善委員会」において実施していきます。

計画に位置づけた事業の実施を行っていきませんが、社会情勢などの変化や事業を進める中での新たな課題などに対応するため、計画目標として定めた指標をもとにした評価を定期的に行いつつ、事業の改善や計画の見直しを適宜図っていくようにします。



### ② 計画の評価スケジュール

本計画は平成 29 年度～令和 5 年度の 7 年間としています。そのため、最終年度の令和 5 年度には全ての目標の達成状況を確認するとともに、計画全体及び地域公共交通全体の評価・検証を実施し、次期計画の策定を検討します。なお、第 2 次掛川市総合計画や掛川市都市計画マスタープラン、掛川市立地適正化計画などの上位・関連計画と調和・整合を図った評価を実施します。



注) 掛川市都市計画マスタープランと立地適正化計画については、現在策定中であり、評価スケジュールは現時点のものであります。

## (6) 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。

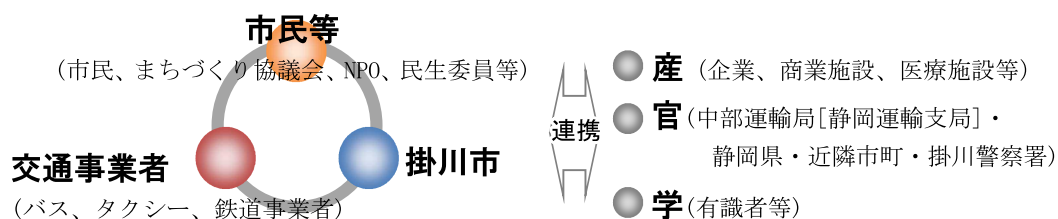
### ② 公共交通における協働推進

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。



土台：報徳と生涯学習

■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