

掛川市地域公共交通計画

令和6年3月

掛 川 市

目次

1章 はじめに	1
1. 計画策定の背景と目的	1
2. 計画の位置付け	2
3. 計画の区域	3
4. 計画の期間	3
2章 地域特性と公共交通の現状	4
1. 上位・関連計画の整理	4
2. 地域の概況	13
3. 地域公共交通の現況	23
3章 各種ニーズ調査の実施・分析	40
1. アンケート調査の概要	40
2. 市民アンケート・高齢者アンケート	41
3. 利用者アンケート	53
4. 高校生アンケート	58
5. 観光来訪者アンケート	60
6. 関係団体ヒアリング	63
7. 各種調査結果からみた個別課題	65
4章 掛川市地域公共交通網形成計画の評価	66
1. 掛川市地域公共交通網形成計画における基本方針ならびに目標	66
2. 事業の実施状況	67
3. 指標の達成状況	71
5章 地域公共交通の課題	80
6章 掛川市地域公共交通計画	84
1. 基本方針	84
2. 目指す将来の姿	86
3. 公共交通の役割及び必要性	88
4. 計画の目標及び評価指標	90
5. 目標達成に向けた事業及び実施主体	95
6. 事業スケジュール	101
7章 計画の達成状況の評価	102
1. 達成状況の評価方法	102
2. 計画の推進体制	104
用語集	105

1章 はじめに

1. 計画策定の背景と目的

掛川市では平成29年度に掛川市地域公共交通網形成計画を策定し、地域公共交通の確保に努めてきましたが、自家用車に過度に依存したライフスタイルが定着したことや人口減少の影響等を受け、鉄道や路線バス、タクシー等の公共交通の利用者数は減少傾向にあります。利用者数の減少は運賃収入の減少に直結し、運賃収入の減少は事業の経営環境にも大きな影響を及ぼすため、路線の廃止や縮小等のサービス低下を招きます。サービスが低下すると、利用者が求めるサービスレベルと実際のサービスレベルとの乖離が大きくなり、このことが更なる利用者減少につながるという悪循環から抜け出せずにいます。

このように、公共交通事業者の経営環境はもとより厳しい状況にあった中で、2020年の新型コロナウイルス感染症拡大による外出自粛や経済活動の停滞により、事業の存続自体が危ぶまれる状況となっています。なお、ポストコロナ時代においても、「新たな生活様式」の定着や価値観の多様化等により、公共交通の利用者数はコロナ禍前の水準まで回復しないことが懸念されています。

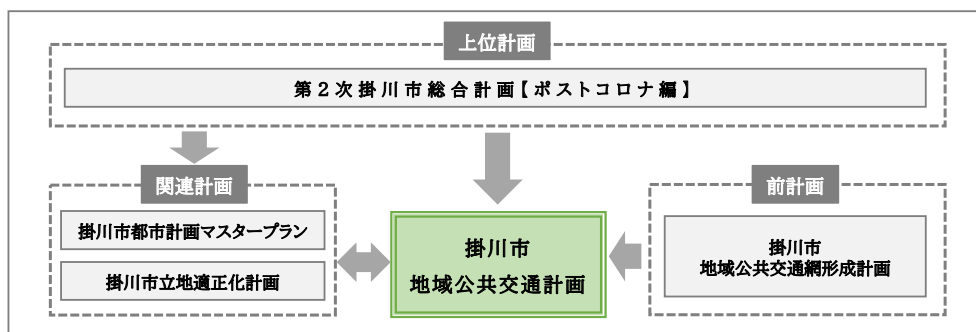
一方で、超高齢化社会へ本格的に突入し、今後、運転免許証の返納等により自動車を運転できない高齢者等が急激に増加することが見込まれており、このような方々が不自由なく日常生活を送るための移動手段（生活の足）として、また、SDGs（持続可能な開発目標）や脱炭素社会等の社会的な要請に対しても、公共交通が果たすべき役割はますます大きなものとなっています。

現在市内には、JR東海道本線や天竜浜名湖鉄道に加え、民間路線バス、自主運行バス、デマンド型乗合タクシーや生活支援車（自家用有償旅客運送）など様々な交通手段が市内全域をカバーしていますが、バス停まで遠いなど、移動に困っている方は高齢者を中心に多くいる状況にあります。

このような現状を踏まえ、「掛川市地域公共交通計画」は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）」に基づき策定し、市民ニーズに対応した、持続可能かつ効果的、効率的な交通体系の構築を図るための計画とすることを目的としています。

2. 計画の位置付け

本計画は、上位計画である「第2次掛川市総合計画【ポストコロナ編】」や、関連計画である「掛川市都市計画マスタープラン」、「掛川市立地適正化計画」ならびに前計画である「掛川市地域公共交通網形成計画」との整合性を図り、策定するものとします。



■本計画の位置付け

○持続可能な開発目標 (SDGs)

SDGsとは、「Sustainable Development Goals (持続可能な開発目標)」の略称であり、平成27年9月の国連持続可能な開発サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された平成28年(2016年)から令和12年(2030年)までの国際目標であり、17の目標と169のターゲットから構成されます。

また、2019年12月に国が策定したSDGsアクションプラン2020では、優先課題として、「持続可能で強靱な国土と質の高いインフラの整備」が掲げられ、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を図ることにより、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを推進することが示されています。

本計画は、SDGsの17の目標のうち、「3. すべての人に健康と福祉を」、「9. 産業と技術革新の基盤をつくろう」、「11. 住み続けられるまちづくりを」、「17. パートナリーシップで目標を達成しよう」の4つの目標に位置付けられており、SDGsの達成に貢献できるよう取組を進めていきます。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



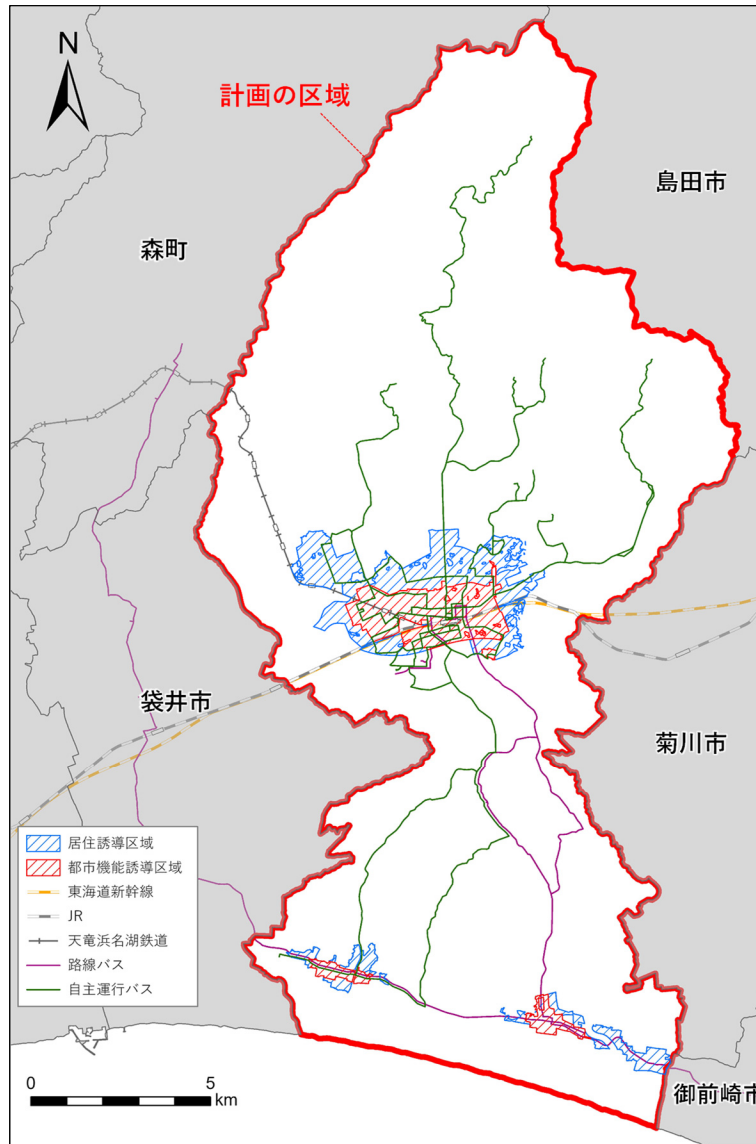
資料：持続可能な開発のための 2030 アジェンダと日本の取組 (国際連合広報センター)

■SDGsの17の目標

3. 計画の区域

掛川市が目指す将来像の実現へ向け、市域の各地区においてニーズに対応した地域公共交通サービスの検討を進める必要があるため、計画の区域は、**掛川市全域**とします。

なお、鉄道や路線バス等は隣接する森町、袋井市、御前崎市、菊川市等にまたがるネットワークを有しており、広域的な視点より掛川市民の生活行動を捉える必要があることから、県や関係市町ならびに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ます。



4. 計画の期間

本計画の期間は、関連計画との見直しの期間、社会情勢の変化等を考慮し、令和6年度～令和10年度の5年間とします。

	H29 (2017)			R5 (2023)	R6 (2024)			R10 (2028)
掛川市 地域公共交通網形成計画	→							
掛川市 地域公共交通計画					→			

2章 地域特性と公共交通の現状

1. 上位・関連計画の整理

(1) 第2次掛川市総合計画【ポストコロナ編】

① 策定年月

令和4年3月

② 計画期間

令和3年度～令和7年度

③ まちづくりの基本理念と将来像

第2次掛川市総合計画では、まちづくりの基本理念を「協働のまちづくり」とし、将来像を「希望が見えるまち・誰もが住みたくなるまち掛川」としています。

■まちづくりの基本理念

【基本理念】「協働のまちづくり」

- 市民誰もが等しく参加でき、多様性を認め、支えあい、役立ちあう地域社会の構築
- 地域の歴史や文化を尊重し、報徳の精神や生涯学習都市宣言の理念に基づくまちづくり

「キーワード」

- ① **情報共有** まちづくりに関する情報を市民共有の財産と捉え、市民や市議会、行政は意識的かつ積極的に情報を提供するとともに把握し、お互いに情報共有を図りながらまちづくりを進めます。
- ② **参画** まちづくりの主体である市民が市政に主体的に関わり、市民参画によりまちづくりを進めます。
- ③ **協働** 自助・共助・公助の考え方を根底としつつ、多様化する市民ニーズや公共的課題を解決するため、市民や市議会、行政がお互いに尊重し合い、同じ目的のために対等な立場で連携や協力をする「協働」によりまちづくりを進めます。

■まちづくりの将来像

希望が見えるまち・誰もが住みたくなるまち掛川

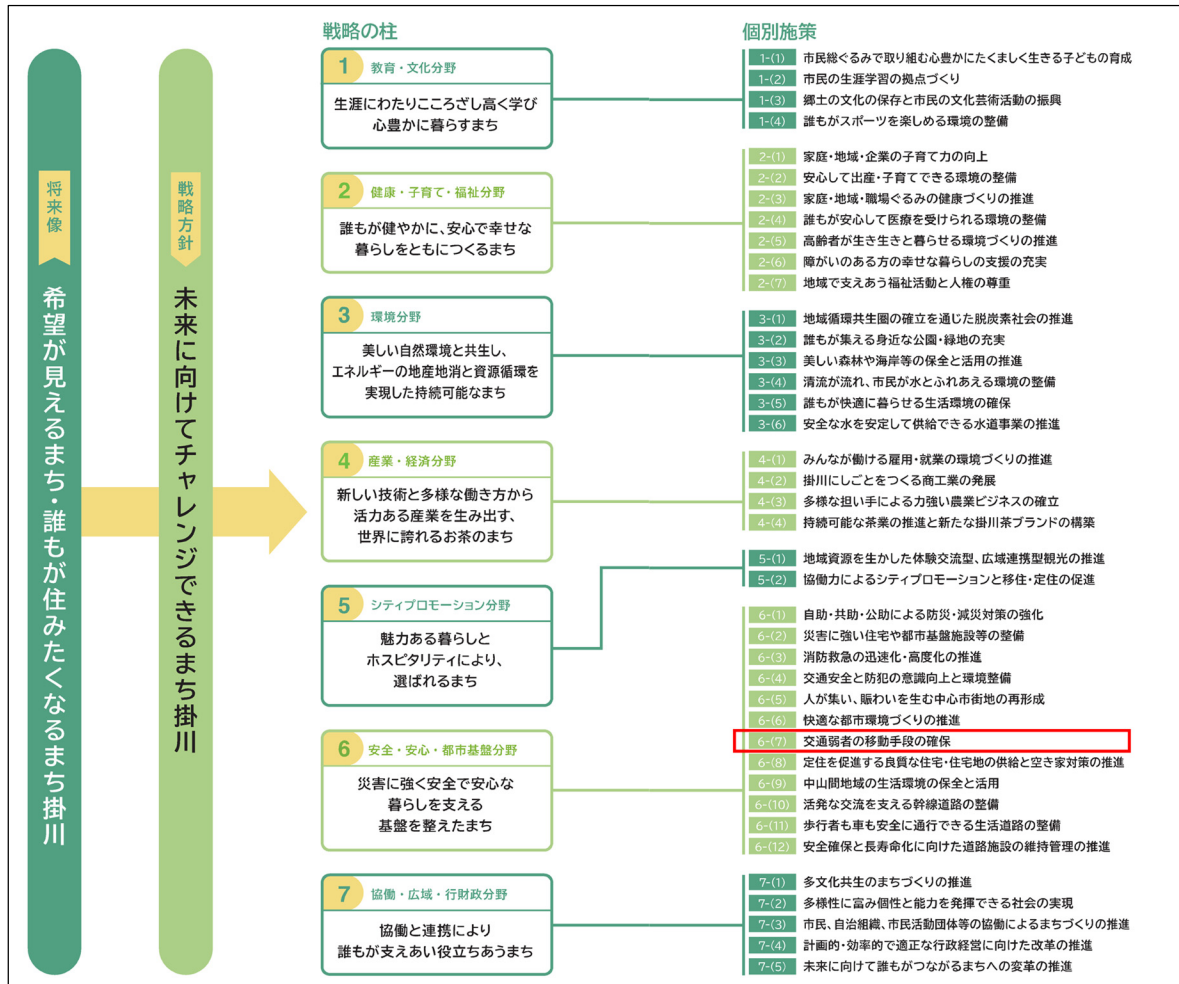
「掛川市自治基本条例」では、市民自治によるまちづくりの実現により創造する掛川の姿を「希望が見えるまち・誰もが住みたくなるまち」としています。

「希望が見えるまち」とは、いつでも、誰でも、何回でも、自分の夢や目標に向かって、主体的に行動することができる土壌のあるまちを意味しています。「誰もが住みたくなるまち」とは、“ここはいいまちだ”と心豊かに住まう人がいて、人や環境や暮らしの中に“住んでみたい”と思わせる魅力があるまちを意味しています。

「希望」は未来に向かう原動力です。人々が希望をもって活躍するためには、豊かな環境が整う必要があります。活躍する市民が増えることで、地域の活性化につながります。子どもや若者が夢や希望を抱けるようなまちづくりを目指します。

④ 戦略方針と個別施策

令和3年度～令和7年度に推進する施策は以下のとおりとなります。公共交通については個別施策6-(7)において「交通弱者の移動手段の確保」が位置付けられています。



⑤ 公共交通に関する施策

公共交通に関する施策として、「交通弱者の移動手段の確保」が挙げられており、「施策の方向」は、以下の4点とされています。

・地域公共交通の再構築

交通事業者、関係市町、県と連携し、各路線の維持・改善を図るなど、地域公共交通全体を考える中で、交通弱者が困らないドア・ツー・ドアを視野に入れた持続可能な地域公共交通の構築を目指していきます。また、自動運転等の実用化を見据え、移動手段の最適化を検討します。

・必要な既存交通インフラの維持・継続

広域近隣市町と連携する各路線や天竜浜名湖鉄道等必要な既存交通インフラについて、引き続き、交通事業者、県等と連携し、維持・改善を図ります。また、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、公共交通利用への転換を支援します。

・地域住民による主体的な取り組みの支援

地区まちづくり協議会が主体となって運行する高齢者等に主眼を置いた生活支援車について、持続可能な運行を確保するため、協働のまちづくりの理念の浸透による地域活動への参加意欲の高揚や、ドライバー、利用者、地区まちづくり協議会のコミュニケーションによる課題共有を進めるなどして、運行の維持・継続を支援します。

・自動運転の調査・研究

次世代の人の移動や交通政策として期待される自動運転やMaaS等の実用化を見据え、県や企業等と連携し、未来の市民の移動手段の最適化について調査・研究を進めます。

(2) 掛川市都市計画マスタープラン

① 策定年月

策定：平成21年4月

改定：平成30年3月

② 計画期間

都市計画マスタープランの計画目標年度は、長期的な展望を見据えながら、概ね10年後の令和10年度と設定されています。

③ 都市づくりの基本理念

都市づくりの基本理念は、以下のとおりとされています。

■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持続的に発展する都市
- ・暮らし・生活を支える産業が力強く発展する都市
- ・安全・安心・快適な都市
- ・地域資源を活かした個性的で魅力ある都市
- ・環境共生の都市
- ・市民・企業・行政等の協働が支える都市

④ 都市づくりのテーマ

都市づくりのテーマは、「希望が見えるまち・誰もが住みたくなるまち掛川 ～人、自然、都市が調和・共生し、活力とうるおいのあるまち～」とされています。

■都市づくりのテーマ

「希望が見えるまち・誰もが住みたくなるまち掛川」

～人、自然、都市が調和・共生し、活力とうるおいのあるまち～

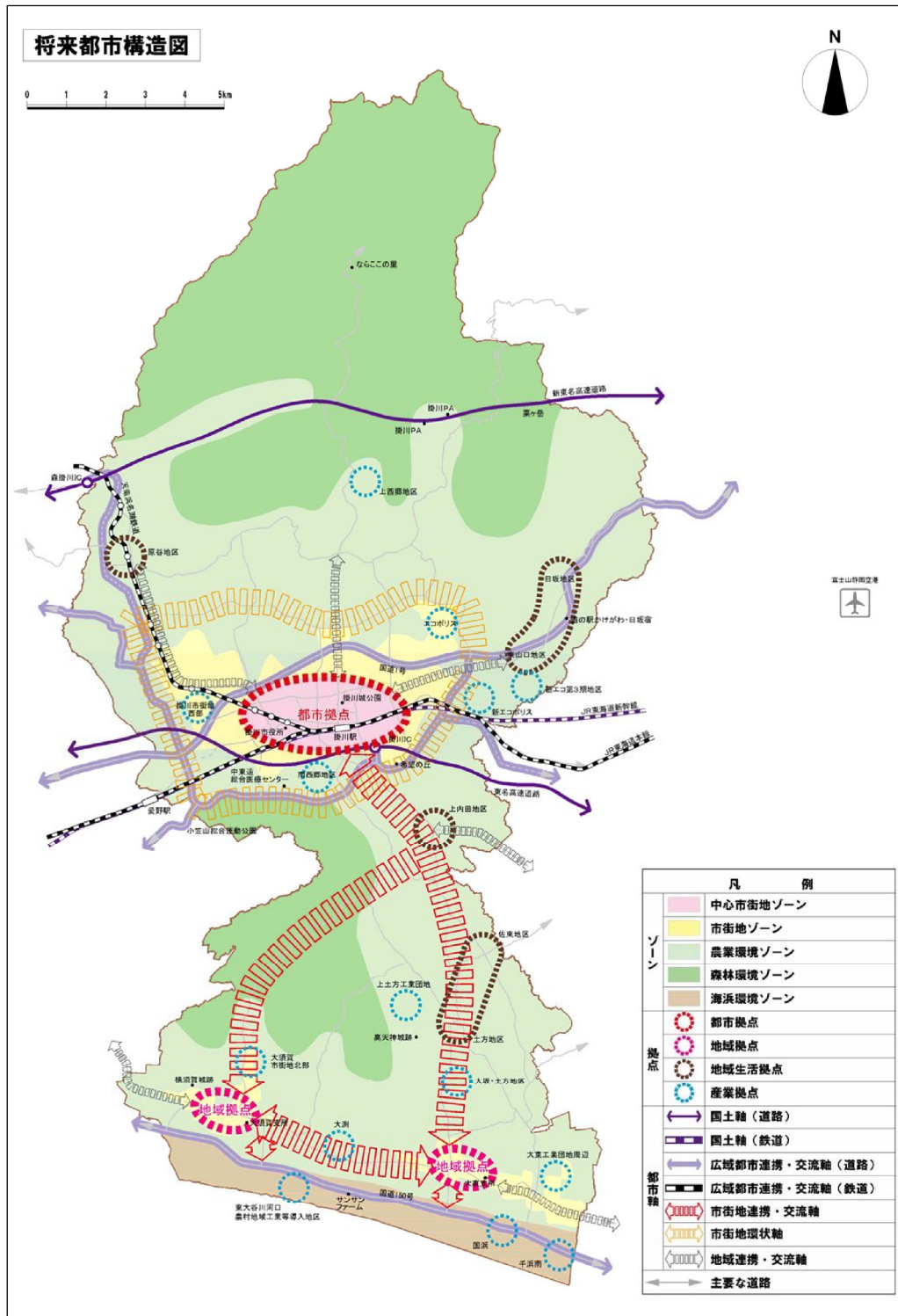
掛川市都市計画マスタープランでは、第2次掛川市総合計画の将来像を基本とし、近年の社会動向に対応しながら将来にわたって都市として自立し、持続し続けることを目標として、『希望が見えるまち・誰もが住みたくなるまち掛川』～人、自然、都市が調和・共生し、活力とうるおいのあるまち～』を都市づくりのテーマとして掲げます。

都市機能が集積する市街地や市街地周辺に広がる田園・茶園・里山、北部山間地や小笠山丘陵地、遠州灘海岸など、掛川市ならではの都市資源と自然資源を有効活用し、市民の都市づくりへの積極的な参画を支援しながら、環境との調和・共生に配慮した特色ある都市づくりを進めます。

また、都市の活力を創出するため、中心市街地の活性化や地域が有する観光・歴史・文化資源などを有効に活用した都市づくりを推進するとともに、工業を中心とする産業の振興・発展を支援する都市づくりを推進します。さらに、水や緑などの豊かな自然を活かした都市環境の創出に努め、定住者にとっても、来訪者にとっても、心休まるうるおいのある魅力的な都市づくりを推進します。

⑤ 将来都市構造

人口減少・少子高齢化が進行する中でも本市が持続的に発展し、豊かな自然や各地域が育んできたコミュニティ、歴史・文化、産業を今後も守りながら、「希望が見えるまち・誰もが住みたくなるまち掛川」を具現化するための都市構造として、「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の構築を目指すこととされています。



■将来都市構造図

⑥ 都市交通の基本方針

都市交通の基本方針として、(1)幹線道路網の整備方針、(2)公共交通体系の整備方針、(3)人と自然環境に優しい交通体系の整備方針、(4)駐車場・駐輪場の整備方針の4点が挙げられており、それぞれの考え方は以下のとおりとなります。

(1) 幹線道路網の整備方針

【基本的な考え方】

- ◆ 広域都市間や拠点間、基幹的な都市施設との連絡・連携強化を図るため、幹線道路の段階構成を明確にするとともに、それぞれの幹線道路の役割や機能に応じた整備と適切な維持管理を道路管理者等と協働で推進し、本市の都市構造を支える道路交通体系の実現を図ります。
- ◆ 都市計画道路については、「掛川市道路整備プログラム」を基本として計画的な整備と見直しを推進します。
- ◆ 一部の都市計画道路のうち長期間整備が滞っている路線・区間については、その役割や地域特性などを十分に勘案し、路線の廃止・変更・維持についての判断を行います。

(2) 公共交通体系の整備方針

【基本的な考え方】

- ◆ 中東遠・志人榛原の中核都市として広域的な交流が活発な都市を形成するため、富士山静岡空港と都市拠点間における広域的な公共交通の利便性の向上を図ります。
- ◆ 「掛川市地域公共交通網形成計画」に基づき、都市間・拠点間を連絡する骨格的な公共交通の維持・改善等を進め、市民の生活利便性を維持します。また、市民自らが地域の公共交通を守り、育てる意識の醸成を図り、地域・事業者・行政が協働で地域特性に応じた公共交通の維持・確保に向けた取り組みを進めます。

(3) 人と自然環境に優しい交通体系の整備方針

【基本的な考え方】

- ◆ 歩行者や自転車安全に移動できる人に優しい道路環境の整備を進めます。
- ◆ 人口減少・少子高齢化が進行する中でも、自動車を運転できない人をはじめ、全ての市民の生活利便性を維持するため、新技術を活用した持続可能な公共交通サービスの確立に取り組めます。
- ◆ 二酸化炭素などの排出削減による環境負荷の軽減に大きな効果が期待されることから、鉄道・バス等の公共交通機関の利用を促進するための環境整備を進めます。

(4) 駐車場・駐輪場の整備方針

【基本的な考え方】

- ◆ 多様な交通が行き来する公共施設、商業施設、掛川駅の周辺等において、路上駐車・路上駐輪を抑制し、安全で快適な都市環境を確保するため、適切に駐車場・駐輪場を確保します。
- ◆ 掛川駅周辺の市営駐車場は、必要な駐輪・駐車台数を確保しながら、都市拠点の機能拡充に資する活用について検討します。

(3) 掛川市立地適正化計画

① 策定年月

平成30年3月

② 計画期間

平成30年度～令和10年度

③ 都市の将来像・都市づくりの方針

都市の将来像は、「希望が見えるまち・誰もが住みたくなるまち掛川 ～人、自然、都市が調和・共生し、活力とうるおいのあるまち～」とされており、都市づくりの方針として以下の3点が挙げられています。

■都市の将来像

希望が見えるまち・誰もが住みたくなるまち掛川

～人、自然、都市が調和・共生し、活力とうるおいのあるまち～

■都市づくりの方針

方針1：都市及び地域の核となる拠点の形成

- ・将来にわたり各地域の住民の生活利便性を確保するため、日常生活圏の核となる「都市拠点」と「地域拠点」では、「都市機能誘導区域」を設定し、「高齢化の中で必要性の高まる施設」「子育て世代にとって居住場所を決める際の重要な要素となる施設」「集客力がありまちのにぎわいを生み出す施設」「行政施設」といった市民生活に必要な都市機能の維持・拡充を図ります。
- ・本市の医療、福祉等に関する中核ゾーンとして整備された「希望の丘」において「都市機能誘導区域」を設定し、本市の健康医療を支える機能の維持・強化を図ります。
- ・これまで地域で育まれてきた歴史、文化、豊かな自然環境等を活かした個性的で魅力ある地域を形成するため、「地域生活拠点」では、地域住民の日常生活を支えるために必要な生活サービス機能の維持を図るとともに、都市機能誘導区域との連携の強化に資する公共交通の維持・確保を推進します。

方針2：安全・安心に住み続けられる居住地の確保

- ・人口減少等に伴う財政制約のなか、市民等の生活利便性を持続的に確保するとともに、地域で育まれてきた祭事等の歴史・文化的資源や活動、生業を継承するため、「居住誘導区域」を設定し、一定エリアにおける人口密度の維持と生活環境の維持・拡充を図ります。
- ・新たに産業立地が想定され、事業所の良い操業環境を維持・確保し、地域経済の活性化や働く場となるエリアについては、居住誘導区域の設定は慎重に行います。
- ・土砂災害や風水害等の災害ハザードが想定されるエリアについては、居住誘導区域の設定は慎重に行います。

方針3：市民ニーズに配慮した持続可能な公共交通体系の構築

- ・都市拠点、地域拠点及び地域生活拠点における都市機能や生活環境の維持・向上を図るとともに、各拠点間における各種機能の相互補完やコミュニティの形成が可能となるよう、市民のニーズや交通需要に即した地域公共交通体系を構築します。

④ 誘導区域の設定

掛川市立地適正化計画では「居住誘導区域」、「都市機能誘導区域」、「地域生活拠点区域」を設定しています。

■ 誘導区域設定の考え方

居住誘導区域

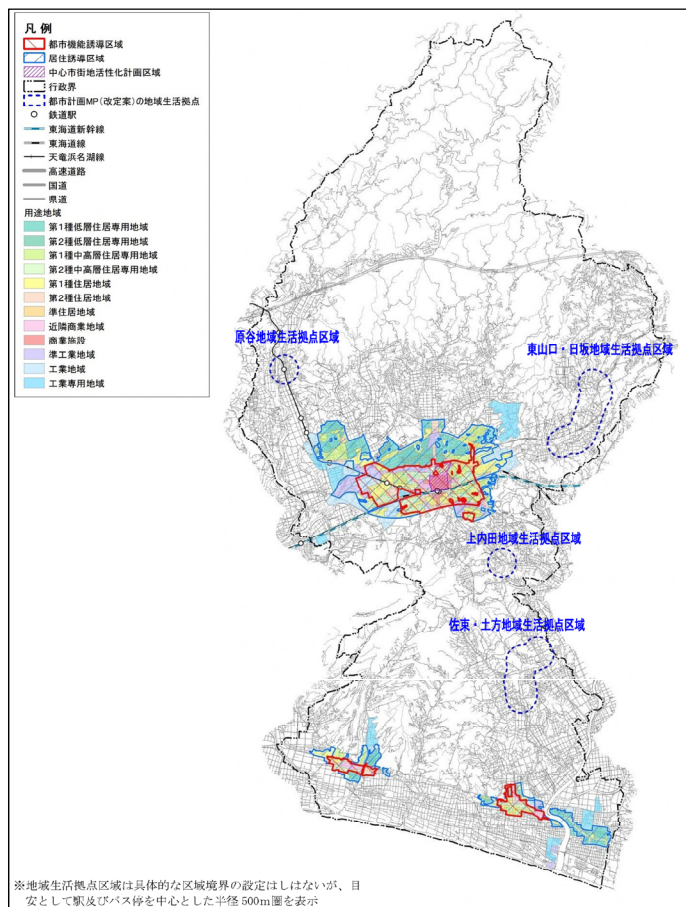
- ・居住誘導区域は、人口減少下であっても一定のエリアで人口密度を同水準に維持することにより、歴史・文化的資源や生業の継承が図られ、生活サービスやコミュニティが維持されるよう居住を誘導する区域として、用途地域（市街地ゾーン）内に配置します。
- ・都市再生特別措置法に基づく届出制度や区域内における利便性向上策等により、安全で快適な生活環境を提供します。また、各種計画との整合を図りながら、地域の魅力向上を図ります。

都市機能誘導区域

- ・都市機能誘導区域は、医療、福祉、商業等の都市機能を誘導・集約し、効率的なサービス提供を図る区域として、都市拠点、地域拠点を中心に配置します。
- ・都市再生特別措置法に基づく届出制度や、区域内における魅力向上策等により、都市的サービスを提供する施設立地の維持・誘導を促進します。

地域生活拠点区域

- ・地域生活拠点区域は、自然的土地利用が広がる地域の生活環境を将来にわたり支えるための一定の生活サービスを維持する区域として配置します。
- ・地域住民の日常生活を支えるために必要な生活サービス機能の維持を図るとともに、地域住民等が交流できる場の維持・確保を図ります。また、都市機能誘導区域との連携の強化に資する公共交通ネットワークを維持・確保するとともに、駅や主なバス停では、利用しやすい乗り継ぎ環境を確保します。



■ 誘導区域位置図

⑤ 誘導施策

目指すべき都市構造の実現に向けた誘導施策は以下のとおりとなります。

■ 誘導施策

居住誘導区域において実施する施策

1. 居住誘導区域外における届出制度の運用
2. 住宅金融支援機構による支援制度の活用
3. 空き家対策の推進
4. 子育て世代の居住環境支援
5. スマートコミュニティの形成
6. 掛川区域の浸水想定範囲の防災性の向上

都市機能誘導区域において実施する施策

1. 都市機能誘導区域外における届出制度の運用
2. 国等の支援策の活用
3. 中心市街地の活性化施策の推進
4. 大池地区の商業機能の拡充
5. 地域の歴史・文化を活かした活動の場としての魅力向上
6. 市街地循環バスの維持・改善
7. 掛川駅周辺の駐車場用地の有効活用

地域生活拠点区域において実施する施策

1. 都市機能誘導区域外、居住誘導区域外における届出制度の運用
2. 都市拠点と地域生活拠点間の定時定路線の公共交通の維持・改善
3. バス停の機能拡充
4. 地域生活機能の維持に向けた地区まちづくり協議会等との連携

都市軸を強化するための施策

1. 国土軸と広域連携・交流軸の機能の維持
2. 都市機能誘導区域や周辺市町を連絡する路線バスの維持・確保
3. 市街地循環軸の維持・改善
4. 都市拠点と地域生活拠点間の定時定路線の公共交通の維持・改善（再掲）
5. 新たな地域公共交通の導入検討

2. 地域の概況

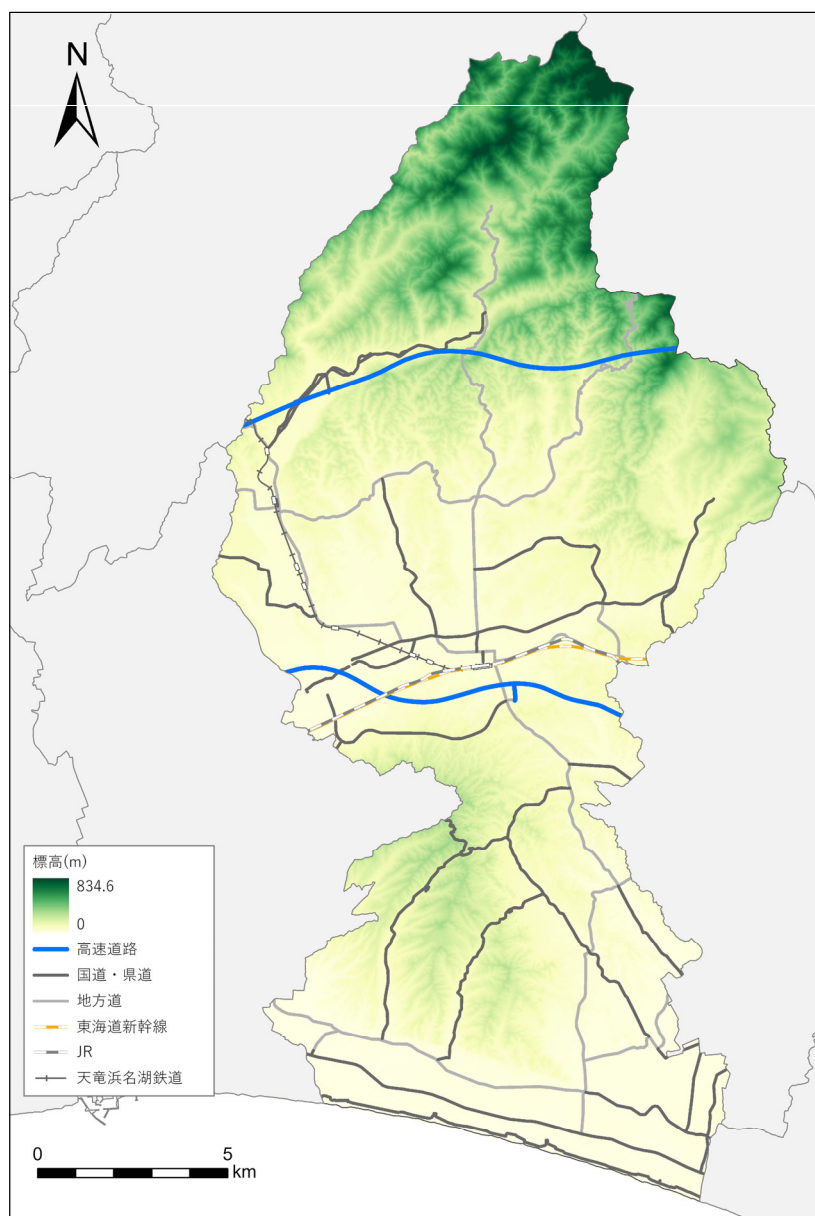
(1) 地勢

北部には、南アルプス最南端の山地である八高山をはじめ、遠州七不思議の一つである「無間の鐘」伝説で知られる栗ヶ岳などの緑豊かな山林が広がっており、美しい自然資源が数多く残されています。

中央部には、なだらかな小笠山丘陵地が位置しており、学術的にも価値の高い自然植生地が残されています。

南部には、アカウミガメの産卵ふ化地として知られる遠州灘海岸があり、東西約10kmにわたって、白砂青松の直線的な美しい砂浜海岸が続いています。

なお、中央部や南部に形成された市街地の周辺には、水田や海岸砂地畑、また茶畑が広がっており、このうち、特に水田や茶畑は、四季の営みを感じさせる田園風景や茶園風景を創り出しています。



資料：基盤地図情報数値標高モデル、国土数値情報

■掛川市の標高

(2) 人口動向及び人口分布

① 人口推移

国勢調査によると、令和2年の人口は11万4,954人であり、平成27年と比較すると352人の増加(+0.31%)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、令和2年度では15,655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、令和2年では66,367人となっています。一方、老年人口（65歳以上）は、増加傾向にあり、令和2年では32,043人となっています。

令和2年の人口構成比をみると、年少人口が13.7%、生産年齢人口が58.2%、老年人口が28.1%となっていますが、10年後の令和12年には、年少人口が12.8%、生産年齢人口が54.9%、老年人口が32.3%となり、年少人口、生産年齢人口の構成比が減少する一方で老年人口の構成比が5%程度増加しており、以後もこの傾向が続くものと推計されています。

■ 年齢階級別・人口推移

	実績値（国勢調査）						推計値（人口問題研究所）					
	H7	H12	H17	H22	H27	R2	R7	R12	R17	R22	R27	
総人口（人）	109,978	114,328	117,857	116,363	114,602	114,954	109,534	106,208	102,527	98,373	93,992	
年少人口 （0～14歳）	20,243 (18.4%)	18,463 (16.1%)	17,103 (14.5%)	16,352 (14.2%)	16,060 (14.1%)	15,655 (13.7%)	14,524 (13.3%)	13,598 (12.8%)	12,722 (12.4%)	12,043 (12.2%)	11,430 (12.2%)	
生産年齢人口 （15～64歳）	71,720 (65.2%)	74,843 (65.5%)	77,345 (65.6%)	73,464 (63.7%)	69,041 (60.5%)	66,367 (58.2%)	61,305 (56.0%)	58,264 (54.9%)	55,473 (54.1%)	51,513 (52.4%)	48,001 (51.1%)	
老年人口 （65歳以上）	18,015 (16.4%)	21,018 (18.4%)	23,404 (19.9%)	25,433 (22.1%)	29,096 (25.5%)	32,043 (28.1%)	33,705 (30.8%)	34,346 (32.3%)	34,332 (33.5%)	34,817 (35.4%)	34,561 (36.8%)	

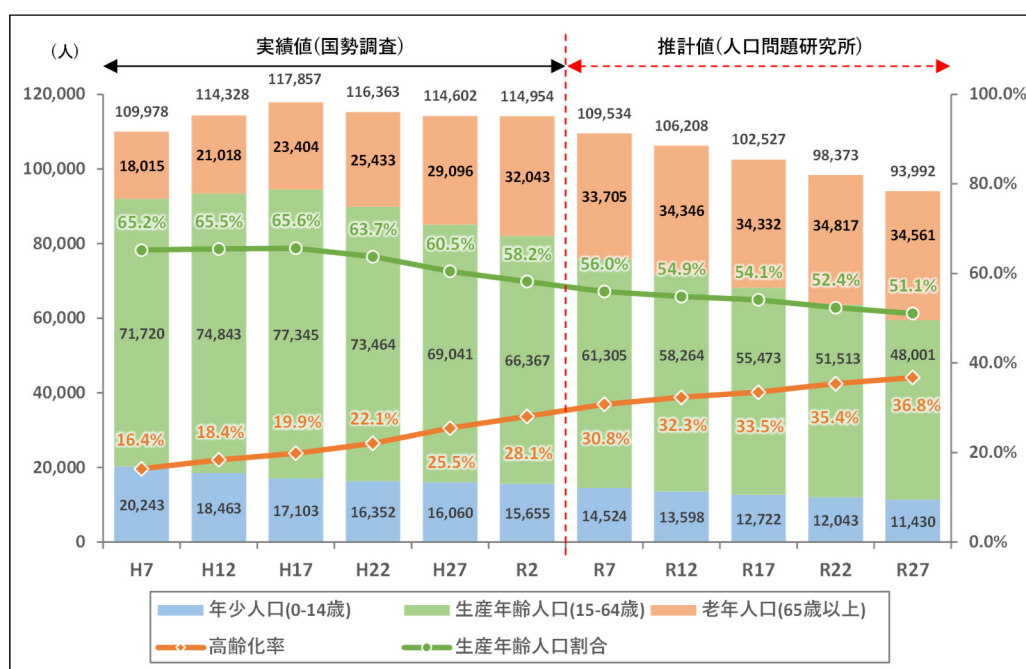
資料：国勢調査（平成7年～令和2年）

国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（H30年推計）」（令和7年～令和27年）

※平成12年以前は旧市町の合計値

※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

※各年齢階級の構成比の算出には、分母から年齢不詳を除いている



■ 年齢階級別・人口推移

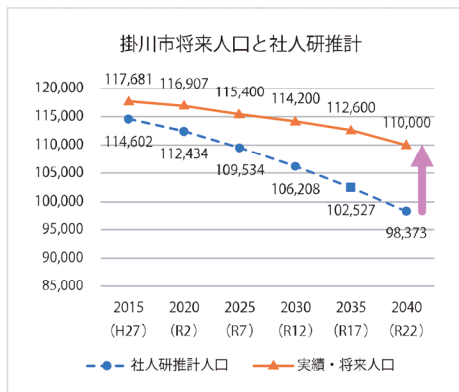
② 掛川市人口ビジョンにおける将来人口

「第2次掛川市総合計画【ポストコロナ編】」において示されている人口ビジョンでは、人口の現状分析を踏まえて、今後目指すべき将来の方向性を位置付け、人口の将来展望として、令和7年の目標人口を11万5,400人と設定しています。

1 将来人口の目標値

新型コロナウイルス感染症の影響が長期化する中、本市では、持続可能なまちづくりを目指し、令和22年（2040年）の人口を11万人と設定し、さまざまな取り組みを進めた成果として、計画期間の令和7年（2025年）における目標人口を115,400人とします。

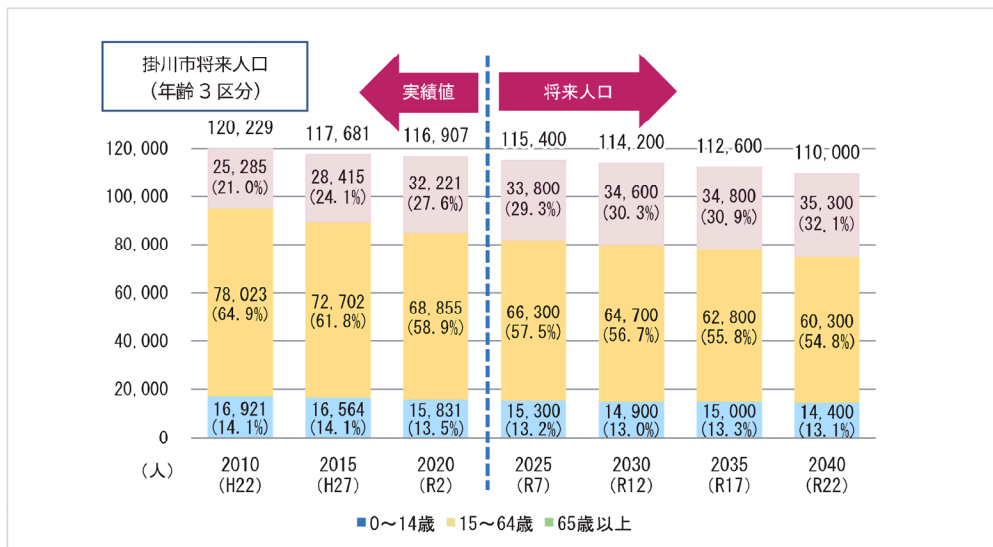
将来人口	持続可能な掛川市を目指し、2040年に人口11万人を維持するために… 2025年の目標人口 115,400人
将来人口構成	2025年の目標人口 115,400人の構成は 年少人口（0-14歳） 15,300人（13.2%） 生産年齢人口（15-64歳） 66,300人（57.5%） 高齢人口（65歳以上） 33,800人（29.3%）



【将来人口の算出方法】

- ・推計方法
基準値を2020年12月末住民基本台帳の実績値とし、コーホート要因法により算出
- ・合計特殊出生率
2040年に国が目標とする希望出生率1.80となることを仮定
- ・移動率
コロナ以前（2015年～2018年）の移動率を仮定

※「社人研推計人口」は、2015年国勢調査の実績値をもとに、国立社会保障・人口問題研究所が試算した推計値
 ※「実績・将来人口」は、2015年と2020年のみ住民基本台帳の実績値

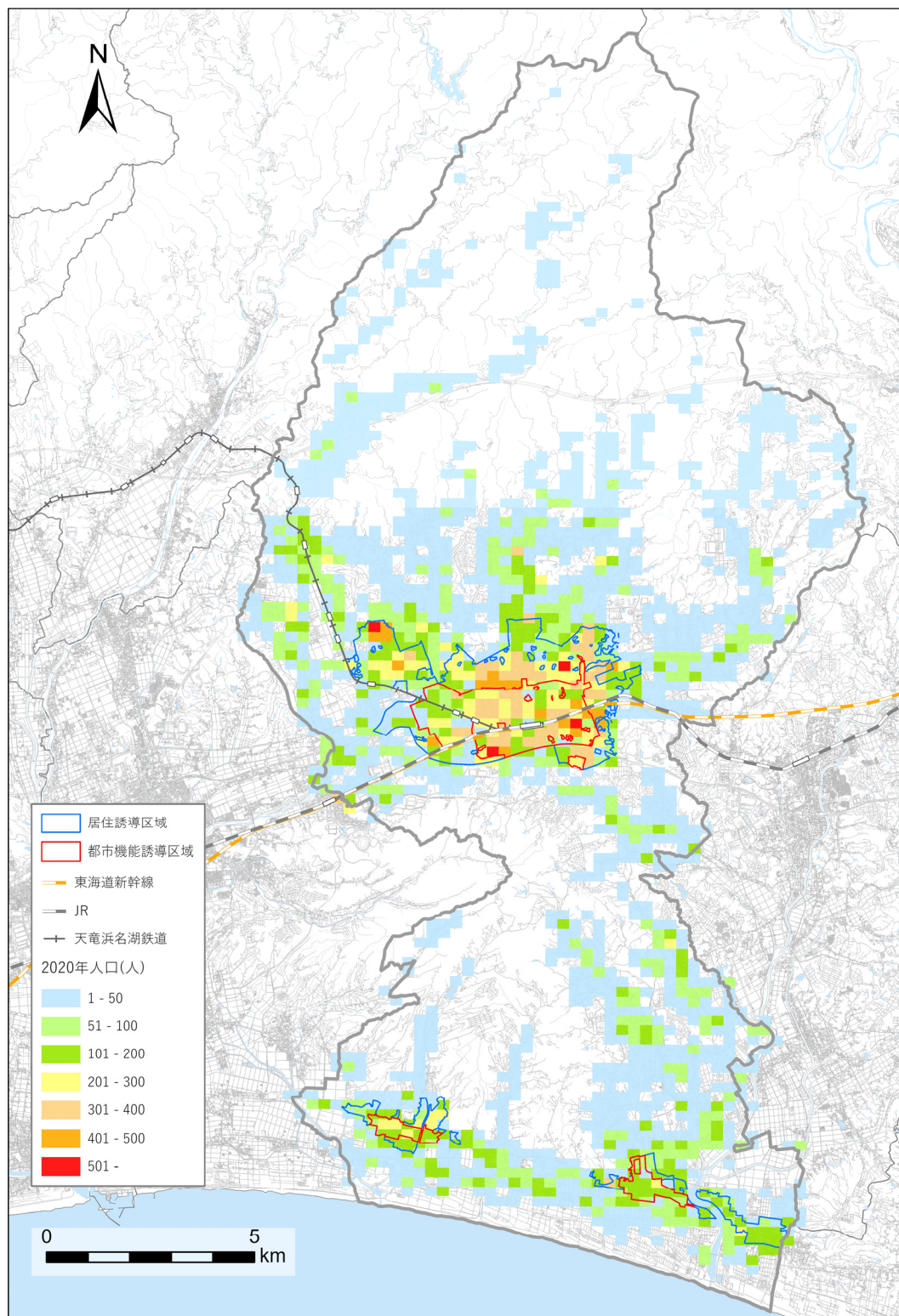


資料：第2次掛川市総合計画【ポストコロナ編】

③ 人口分布

人口は、掛川駅周辺に人口集積がみられるほか、大東地区や大須賀地区の居住誘導区域においても一定の人口集積がみられます。また、居住誘導区域外では、南部の国道150号沿いや、西郷地区の道路沿い、天竜浜名湖鉄道沿線にも集積がみられます。

一方で、北部や南西部においては、低密度な人口が分散している状況がみられます。



資料：令和2年国勢調査

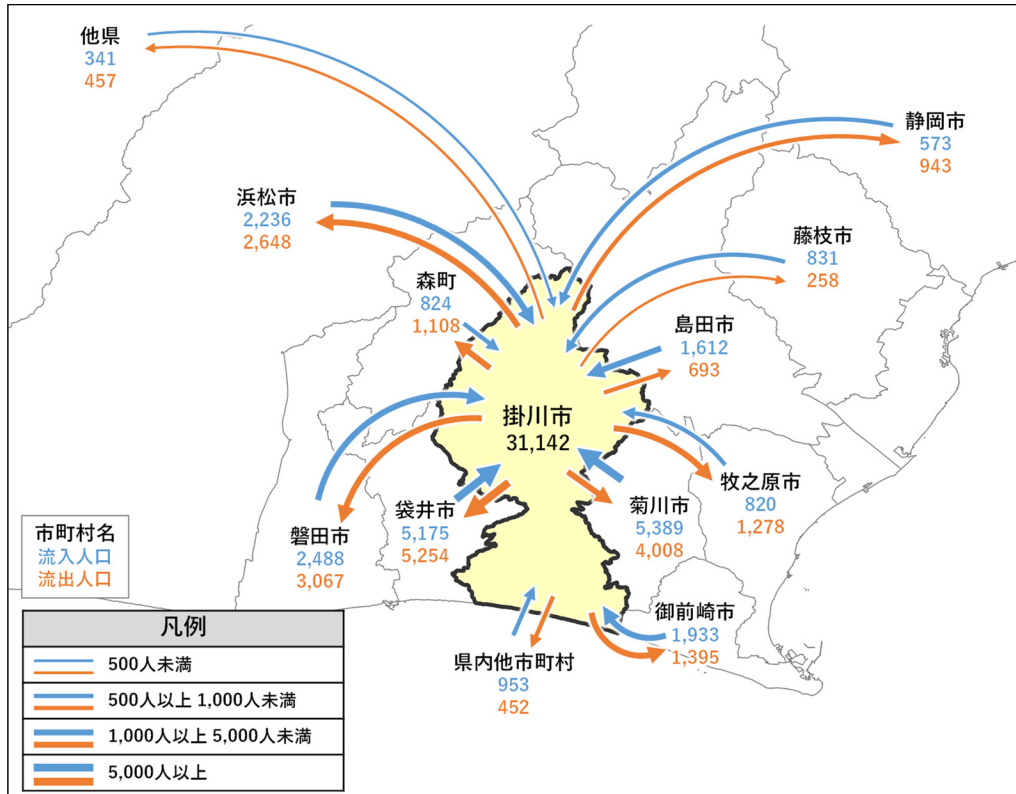
■人口分布（250mメッシュ）

④ 通勤・通学者の移動状況

1) 通勤

通勤目的の都市間移動について、流入人口は、菊川市が約5,400人と最も多く、次いで袋井市、磐田市、浜松市の順に多くなっています。また、流出人口は、袋井市が約5,300人と最も多く、次いで菊川市、磐田市、浜松市の順に多くなっています。

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。



流入人口（降順）		
市町村	人数（人）	構成比
掛川市	31,142	—
菊川市	5,389	23.3%
袋井市	5,175	22.3%
磐田市	2,488	10.7%
浜松市	2,236	9.6%
御前崎市	1,933	8.3%
島田市	1,612	7.0%
県内他市町村	953	4.1%
藤枝市	831	3.6%
森町	824	3.6%
牧之原市	820	3.5%
静岡市	573	2.5%
他県	341	1.5%

流出人口（降順）		
市町村	人数（人）	構成比
掛川市	31,142	—
袋井市	5,254	24.4%
菊川市	4,008	18.6%
磐田市	3,067	14.2%
浜松市	2,648	12.3%
御前崎市	1,395	6.5%
牧之原市	1,278	5.9%
森町	1,108	5.1%
静岡市	943	4.4%
島田市	693	3.2%
他県	457	2.1%
県内他市町村	452	2.1%
藤枝市	258	1.2%

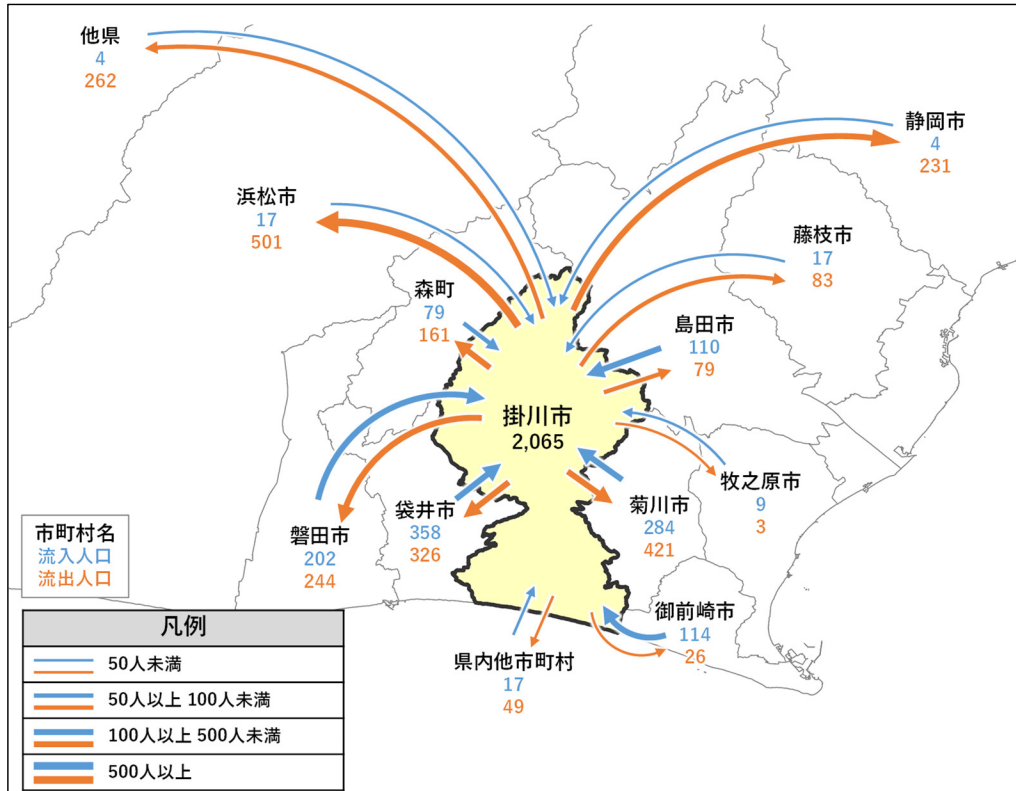
資料：令和2年国勢調査

※構成比は、他市町村への流入・流出数の内訳を示す。

■通勤者の移動状況

2) 通学

通学目的の都市間移動について、流入人口は、袋井市が約360人と最も多く、次いで菊川市、磐田市の順に多くなっています。また、流出人口は、浜松市が約500人と最も多く、次いで菊川市、袋井市の順に多くなっており、全体的に流出超過の傾向がみられる状況となっています。



流入人口（降順）		
市町村	人数（人）	構成比
掛川市	2,065	—
袋井市	358	29.5%
菊川市	284	23.4%
磐田市	202	16.6%
御前崎市	114	9.4%
島田市	110	9.1%
森町	79	6.5%
浜松市	17	1.4%
藤枝市	17	1.4%
県内他市町村	17	1.4%
牧之原市	9	0.7%
静岡市	4	0.3%
他県	4	0.3%

流出人口（降順）		
市町村	人数（人）	構成比
掛川市	2,065	—
浜松市	501	21.0%
菊川市	421	17.6%
袋井市	326	13.7%
他県	262	11.0%
磐田市	244	10.2%
静岡市	231	9.7%
森町	161	6.7%
藤枝市	83	3.5%
島田市	79	3.3%
県内他市町村	49	2.1%
御前崎市	26	1.1%
牧之原市	3	0.1%

資料：令和2年国勢調査

※構成比は、他市町村への流入・流出数の内訳を示す。

■通学者の移動状況

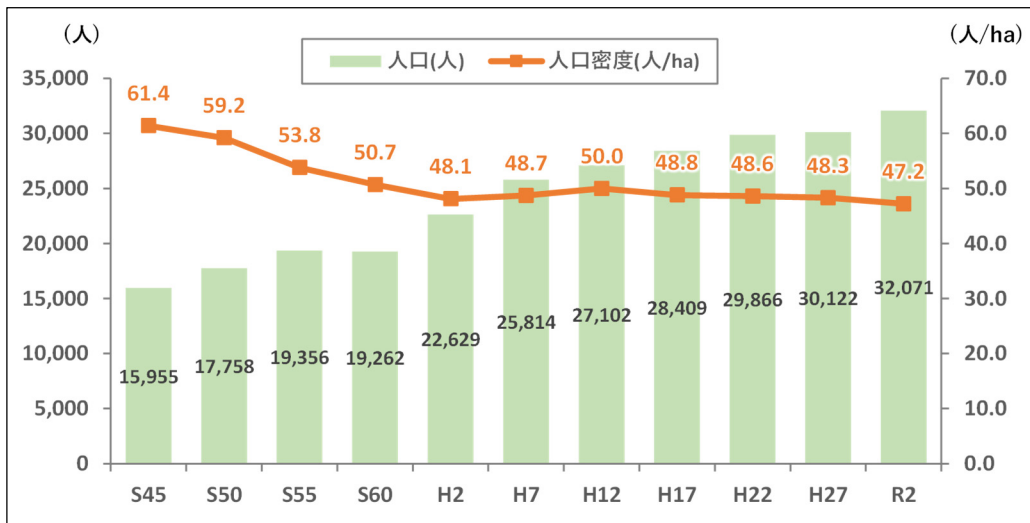
⑤ 人口集中地区

人口集中地区について、人口は増加傾向にある一方で、人口密度は減少傾向にあり、令和2年は47.2人/haと低密度化が進んでいる状況です。

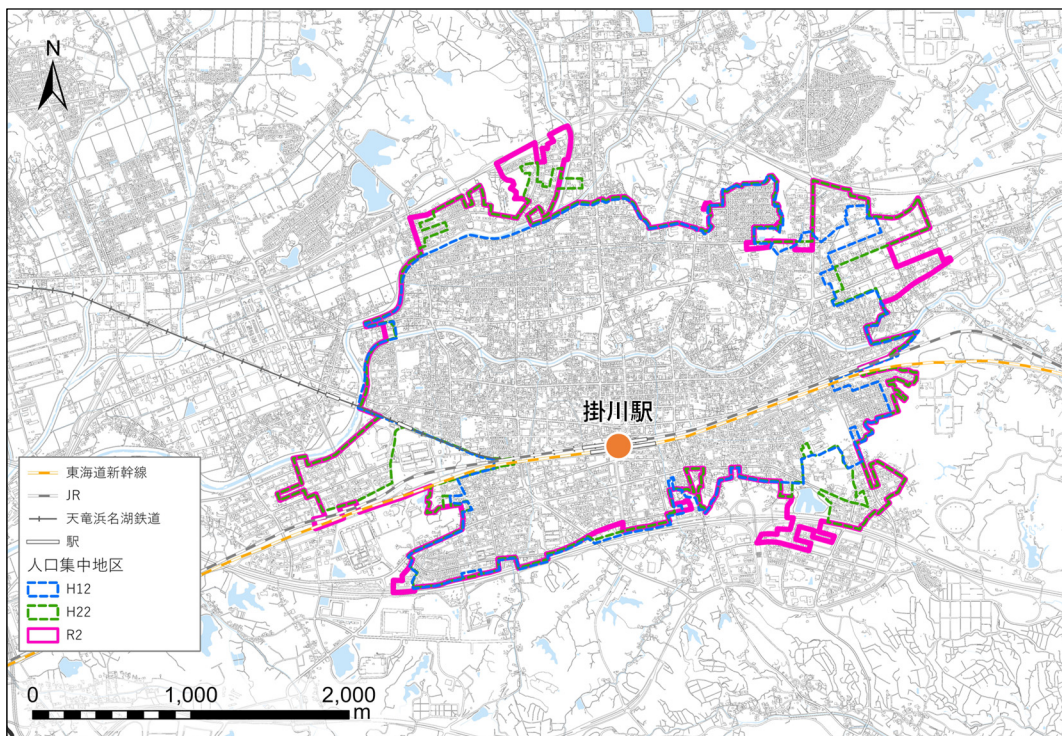
■人口集中地区における人口と面積の推移

	S45	S50	S55	S60	H2	H7	H12	H17	H22	H27	R2
人口(人)	15,955	17,758	19,356	19,262	22,629	25,814	27,102	28,409	29,866	30,122	32,071
面積(ha)	260	300	360	380	470	530	542	582	615	624	679
人口密度(人/ha)	61.4	59.2	53.8	50.7	48.1	48.7	50.0	48.8	48.6	48.3	47.2

資料：国勢調査



■人口集中地区の人口及び人口密度の推移



■人口集中地区の位置図

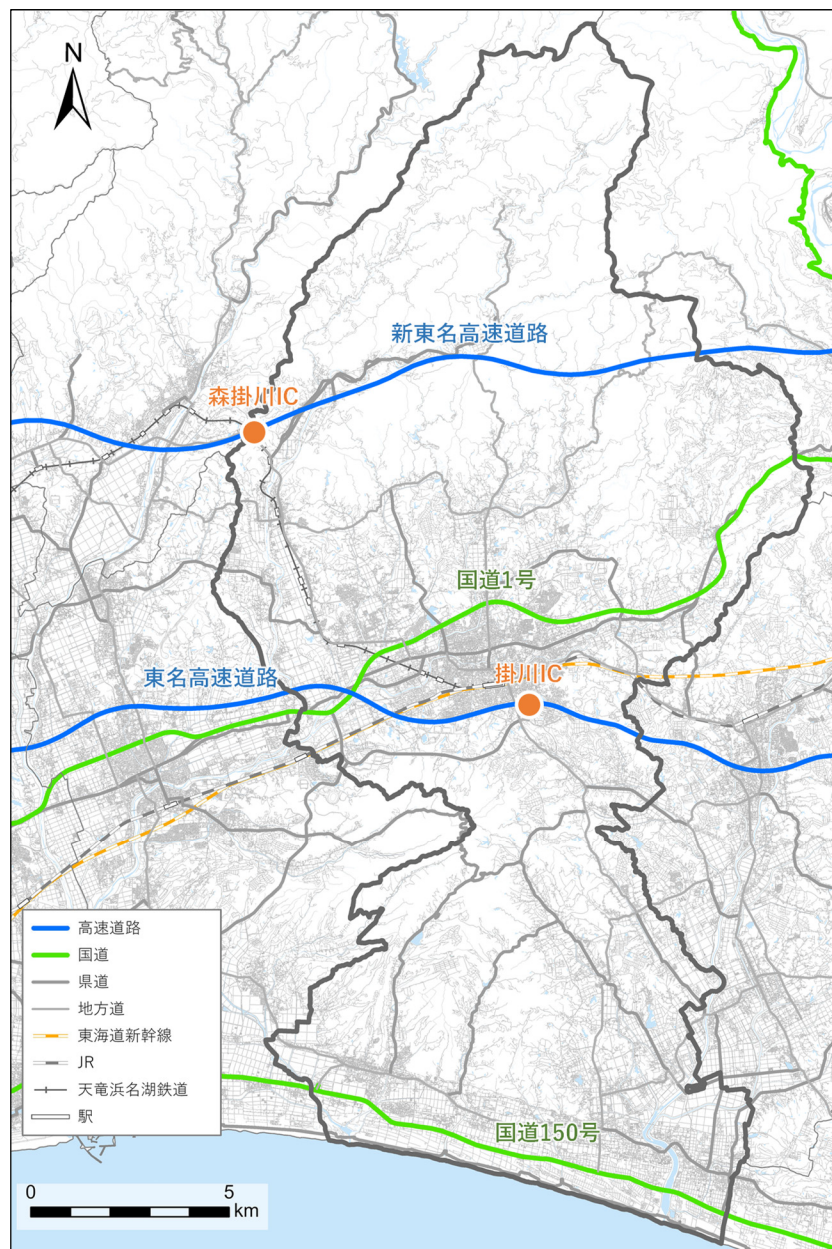
(3) 道路網

① 掛川市内の道路網

市の北部は新東名高速道路が通過しており、森町との市境付近に森掛川インターチェンジが設置されています。市の中央部には東名高速道路が通過しており、掛川駅の南側に掛川インターチェンジが設置されています。また、一般道では国道1号と国道150号が広域道路の役割を担っています。

■ 掛川市内の主な広域道路

道路種別	道路名称	起点	終点	延長キロ
高速道路	新東名高速道路	神奈川県海老名市	愛知県豊田市	253.2km
	東名高速道路	東京都世田谷区	愛知県小牧市	346.7km
国道	1号	東京都中央区	大阪府大阪市	730.0km
	150号	静岡県静岡市	静岡県浜松市	127.4km



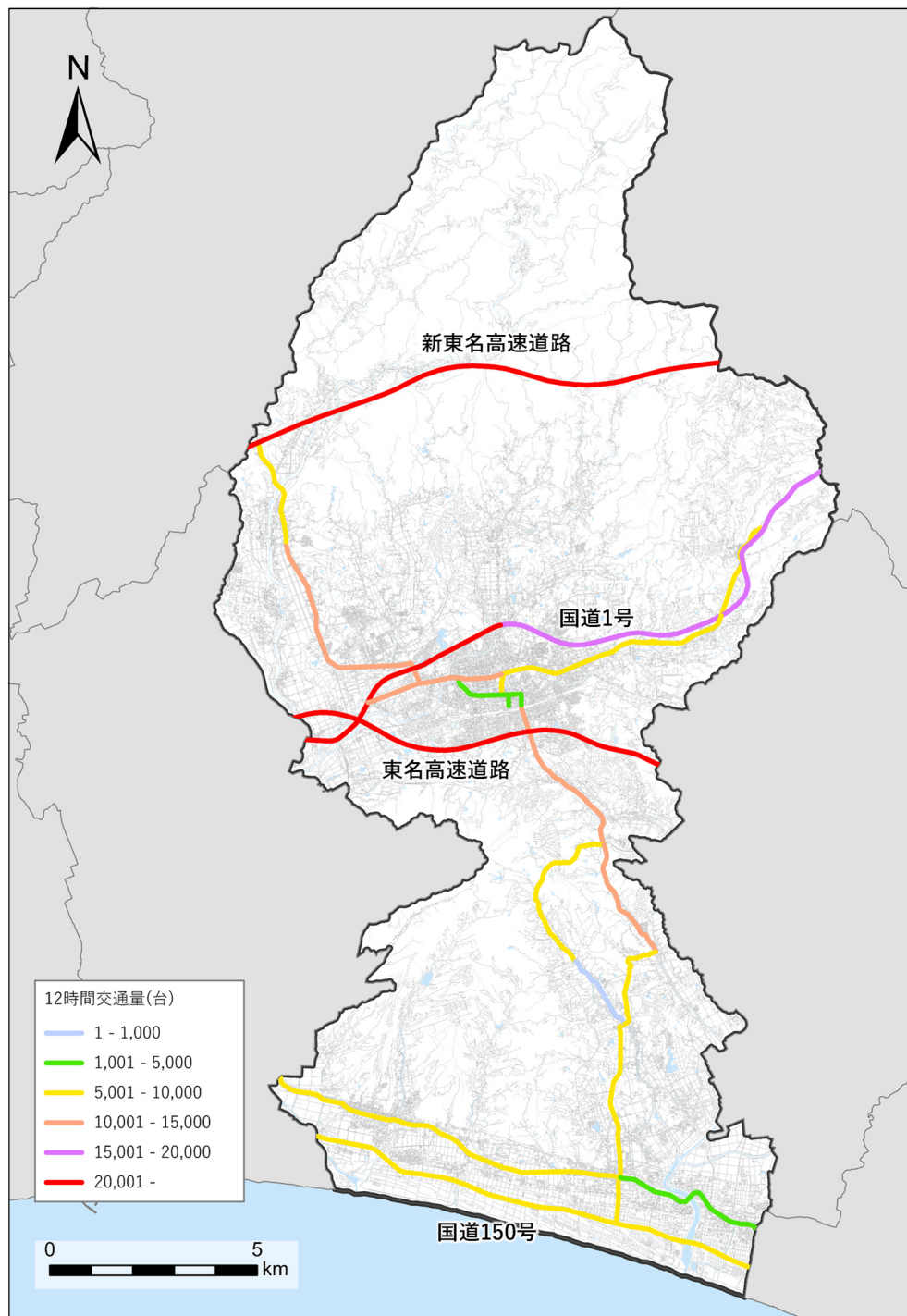
■ 掛川市内の道路網図

② 道路交通量

1) 12時間交通量

掛川市内の主要道路における12時間交通量は以下のとおりとなっています。

広域道路である高速道路や国道1号において、12時間交通量が20,000台を超える区間がみられます。



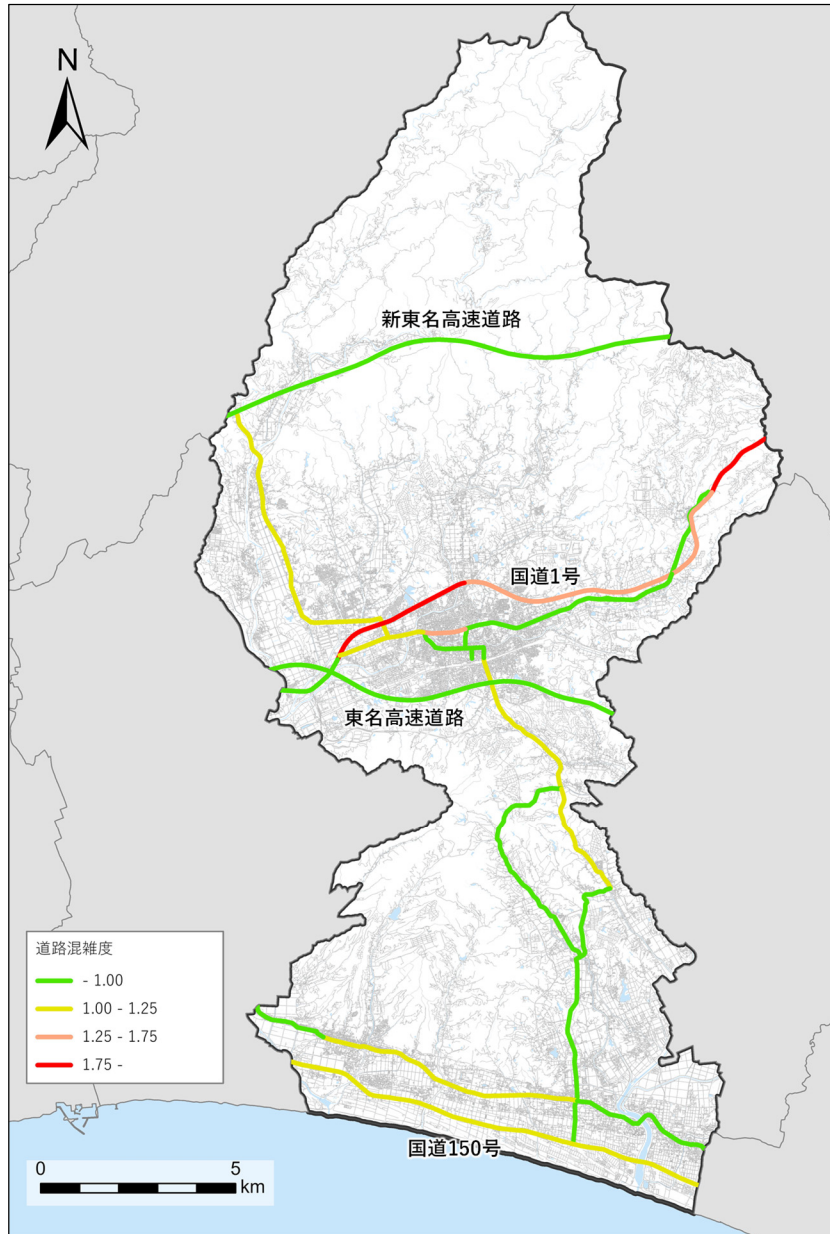
資料：令和3年度道路交通センサス

■ 主要道路の12時間交通量

2) 道路混雑度

掛川市内の主要道路における道路混雑度は以下のとおりとなっています。

市内各所において道路混雑度が1.0を超える区間があり、特に国道1号において道路混雑度が高くなっています。



資料：令和3年度道路交通センサス

■ 主要道路の道路混雑度

○ 混雑度について

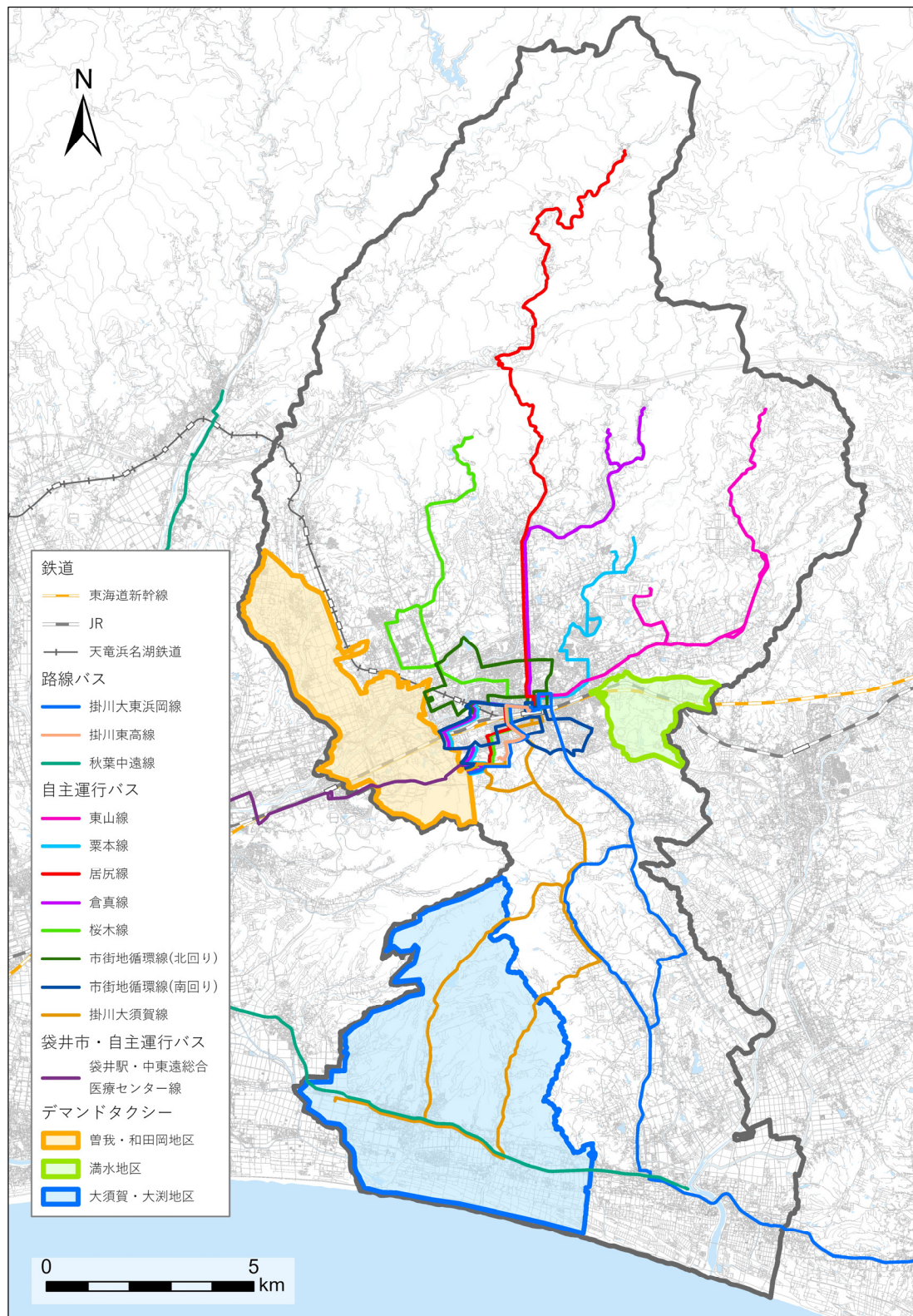
- 1.00 未満：昼間12時間を通して、道路が混雑することなく円滑に走行できる。
- 1.00～1.25：昼間12時間のうち混雑する可能性のある時間帯が1～2時間（ピーク時間）ある。
- 1.25～1.75：ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態にある。
- 1.75 以上：慢性的混雑状態を呈する。

資料：道路の交通容量 社団法人日本道路協会 1984

3. 地域公共交通の現況

(1) 掛川市内の公共交通ネットワーク

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

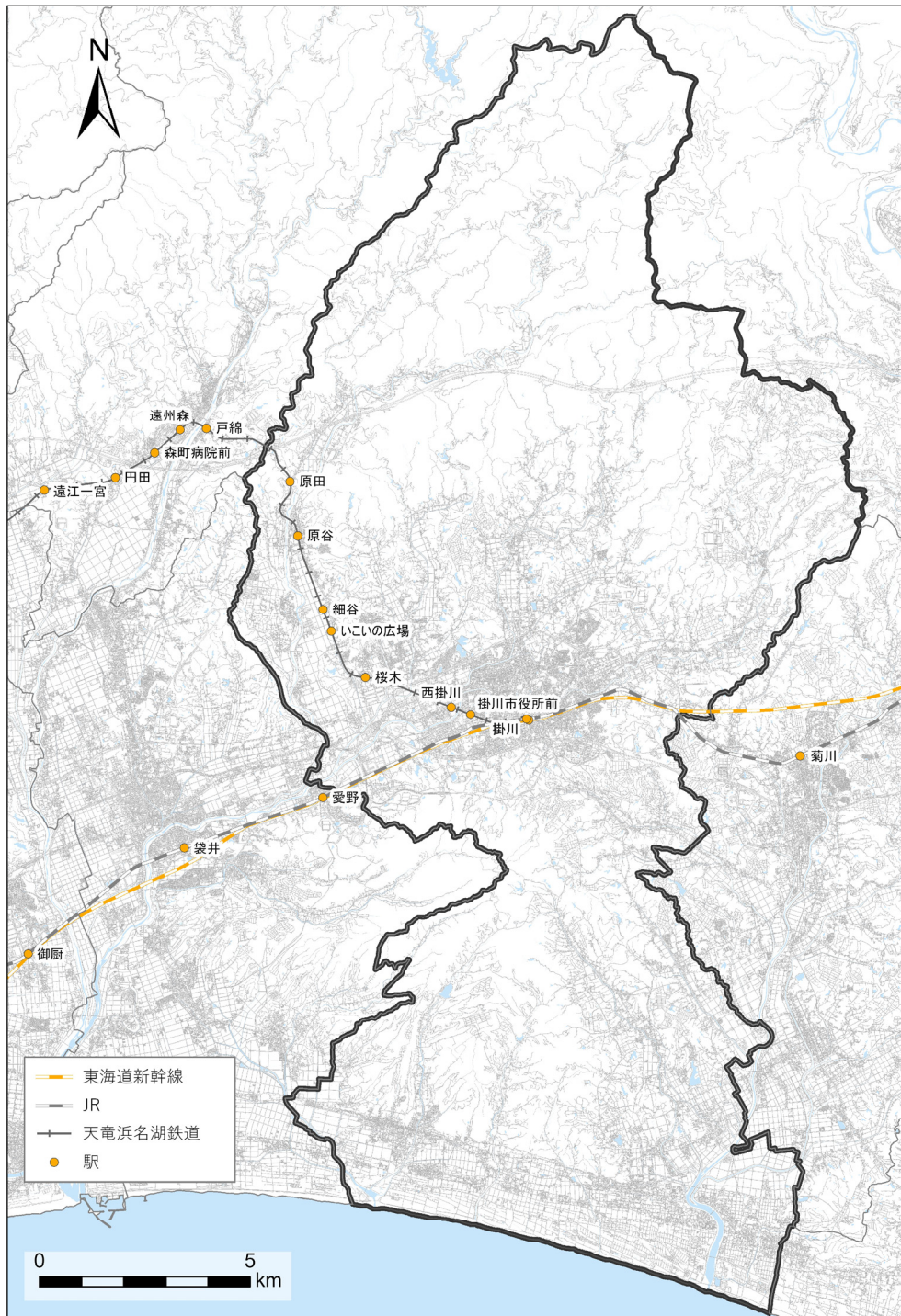
(2) 交通手段別の現況整理

① 鉄道

1) 路線概要

掛川市の鉄道は、東海道新幹線とJR東海道本線、また第三セクターである天竜浜名湖鉄道の3路線となっています。

東海道新幹線とJR東海道本線は市の東西を通過しており、市内の駅は掛川駅のみとなっています。天竜浜名湖鉄道は掛川駅を起点に森町方面へ伸びており、市内に8駅を有しています。



■ 掛川市内の鉄道路線図

2) 運行本数

掛川市内を運行する鉄道の本数は以下のとおりとなっています。

平日の1日あたり運行本数は、東海道新幹線が上下ともに33本、JR東海道本線が上り65本、下り76本となっており、天竜浜名湖鉄道は上下ともに28本となっています。

■東海道新幹線の運行本数

上り(東京方面)			
種別	行先	運行本数(本/日)	
		平日	土休日
こだま	東京	30	30
	三島	2	2
	静岡	1	1
合計		33	33

下り(名古屋方面)			
種別	行先	運行本数(本/日)	
		平日	土休日
こだま	新大阪	14	14
	名古屋	18	18
	浜松	1	1
合計		33	33

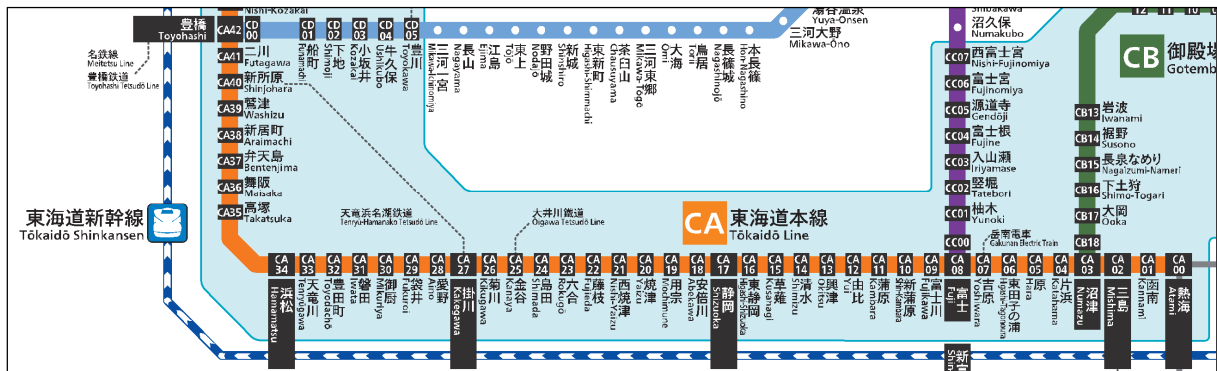
資料：JR東海HP（令和5年4月時点）
※掛川駅の本数を基準に整理

■JR東海道本線の運行本数

上り(東京方面)			
種別	行先	運行本数(本/日)	
		平日	土休日
普通	菊川	1	1
	島田	1	1
	静岡	19	21
	興津	19	17
	沼津	6	6
	三島	4	4
	熱海	11	11
掛川止	12	12	
ホームライナー (快速)	静岡	4	0
合計		65	61

下り(名古屋方面)			
種別	行先	運行本数(本/日)	
		平日	土休日
普通	浜松	56	57
	豊橋	14	13
	岐阜	2	2
ホームライナー (快速)	浜松	4	0
合計		76	72

資料：JR東海HP（令和5年4月時点）
※掛川駅の本数を基準に整理
※上り合計本数は掛川止まりを除いた数値



出典：JR東海HP

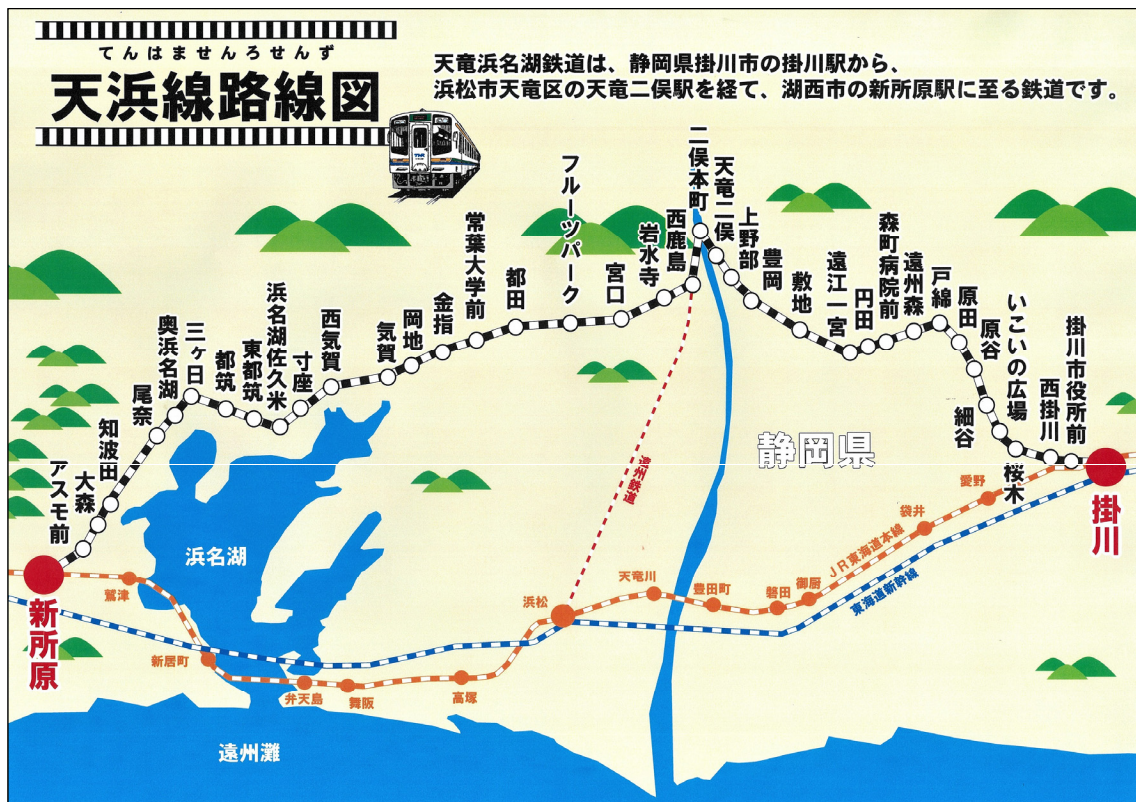
■東海道新幹線及びJR東海道本線の路線図（豊橋駅～熱海駅間）

■天竜浜名湖鉄道の運行本数

上り(掛川方面)			
種別	行先	運行本数(本/日)	
		平日	土休日
普通	掛川	28	28
合計		28	28

下り(新所原方面)			
種別	行先	運行本数(本/日)	
		平日	土休日
普通	遠州森	2	2
	天竜二俣	10	10
	西鹿島	3	3
	金指	1	1
	新所原	12	12
合計		28	28

資料：天竜浜名湖鉄道HP（令和5年4月時点）
 ※掛川市内各駅の本数を基準に整理



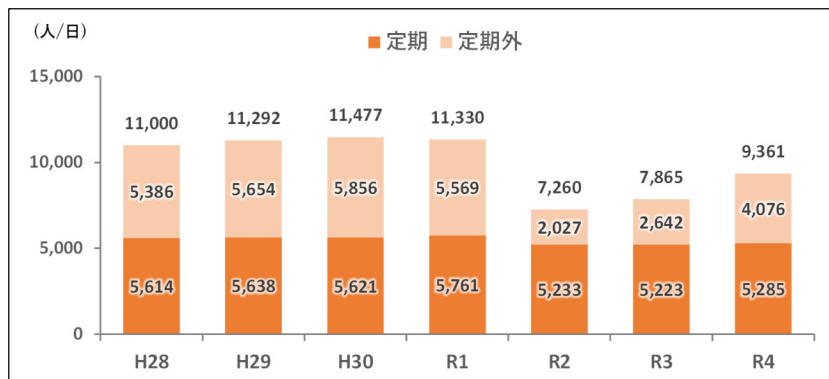
出典：天竜浜名湖鉄道提供資料

■天竜浜名湖鉄道の路線図

3) 利用状況

・JR掛川駅

JR掛川駅の1日あたり乗車人員は、令和元年度まで横ばい傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、令和2年度以降は大きく減少しています。券種別の内訳をみると、定期外利用者の減少幅が大きくなっていますが、近年は回復傾向にあります。



資料：掛川市提供資料

■ JR掛川駅の乗車人員推移

・天竜浜名湖鉄道

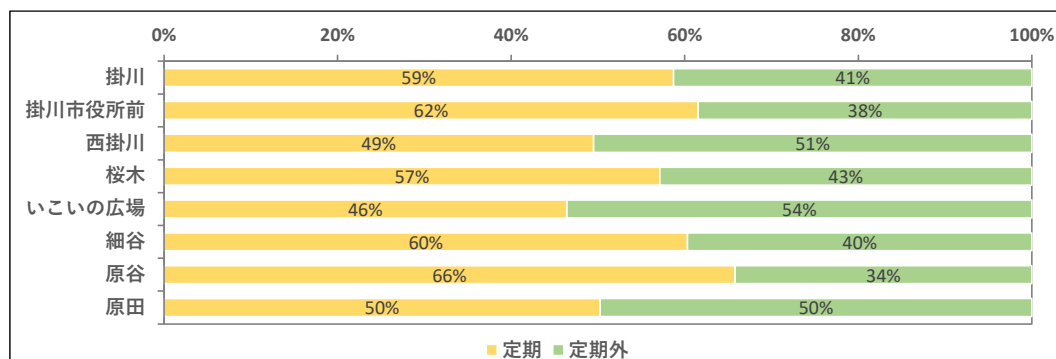
天竜浜名湖鉄道の掛川市内各駅における1日あたり乗車人員は、令和元年度まで概ね横ばいまたは減少傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、令和2年度以降は大きく減少しています。各駅の利用状況について、券種別の内訳をみると、定期利用者が概ね半数を占めています。

■ 天竜浜名湖鉄道の1日あたり乗車人員の推移

駅	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
掛川	853	995	932	900	647	676	733
掛川市役所前	89	93	74	81	60	63	62
西掛川	93	83	94	92	74	72	81
桜木	161	162	158	146	91	98	102
いこいの広場	74	70	66	68	63	89	97
細谷	51	47	43	36	27	31	45
原谷	116	101	101	92	65	71	85
原田	19	17	17	16	9	8	11
合計	1,456	1,568	1,485	1,431	1,036	1,108	1,216

資料：掛川市提供資料

(単位：人/日)



■ 天竜浜名湖鉄道の券種別利用割合 (令和4年度)

② 民間路線バス

1) 路線概要

交通事業者が運行する民間路線バスは市内に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や掛川駅といった市中心部と大東支所ならびに御前崎市の浜岡営業所を結ぶ「掛川大東浜岡線」と、掛川駅と掛川東高校をノンストップで結ぶ「掛川東高線」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地域、袋井駅を經由し、遠州森町まで至る「秋葉中遠線」を運行しています。

なお、遠州鉄道は、横須賀車庫前バス停から袋井市と磐田市を經由し浜松駅まで至る「掛塚さなる台線」を運行していましたが、利用者の減少により令和2年度末をもって掛川市内区間を含む末端区間が廃止されました。

また、平日の1日あたり上下合計運行本数をみると、掛川大東浜岡線が57本、掛川東高線が6本、秋葉中遠線の袋井駅～横須賀車庫前が68本、横須賀車庫前～大東支所が21本となっています。

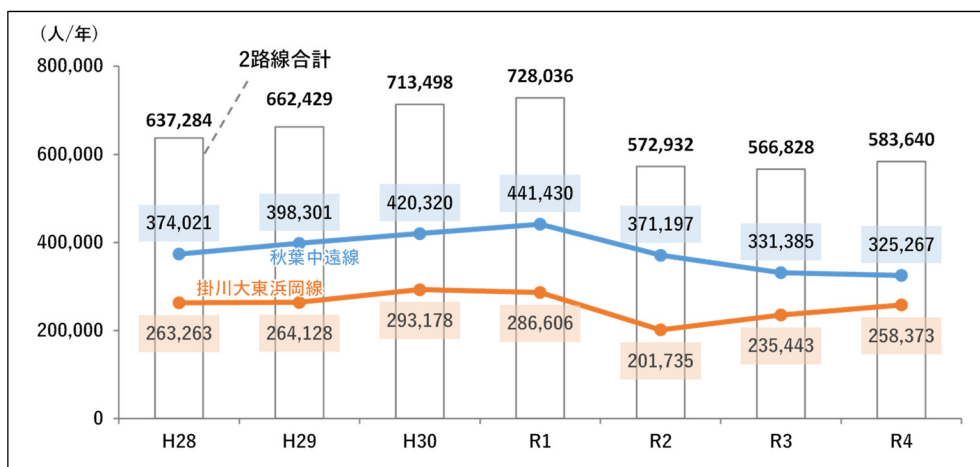
■民間路線バスの概要

事業者	路線		上下合計運行本数 (本/日)		運行時間帯 (平日)	運賃 体系
			平日	土休日		
しずてつ ジャストライン	掛川大東浜岡線		57	38	5～22 時台	対キロ 運賃制
	掛川東高線		6	0	高校行:7～8 時台 掛川駅行:16～19 時台	
秋葉 バスサービス	秋葉中遠線	袋井駅 ～横須賀車庫前	68	41	6～22 時台	
		横須賀車庫前 ～大東支所	21	17		

※令和5年4月時点

2) 利用状況

掛川東高線を除く2路線の年間利用者数をみると、掛川大東浜岡線、秋葉中遠線ともに令和元年度までは増加傾向にあり、新型コロナウイルス感染症の影響により令和2年度に利用者が大きく減少しているものの、掛川大東浜岡線は回復傾向にあります。



■民間路線バスの利用者数推移

③ 自主運行バスの運行状況

1) 路線概要

掛川市が運行する自主運行バスは、市内に8路線あり、主に掛川駅を起点に市の中心部や北部へ運行しており、南部への路線は掛川大須賀線のみとなっています。

1日あたり上下合計運行本数をみると、各路線概ね10本～20本程度となっており、最も本数が多いのは粟本線で、平日22本、土休日18本となっています。

運賃は、市街地循環線が1乗車100円、掛川大須賀線が1乗車600円となっており、それ以外の路線は距離に応じて1乗車100円～300円となっています。

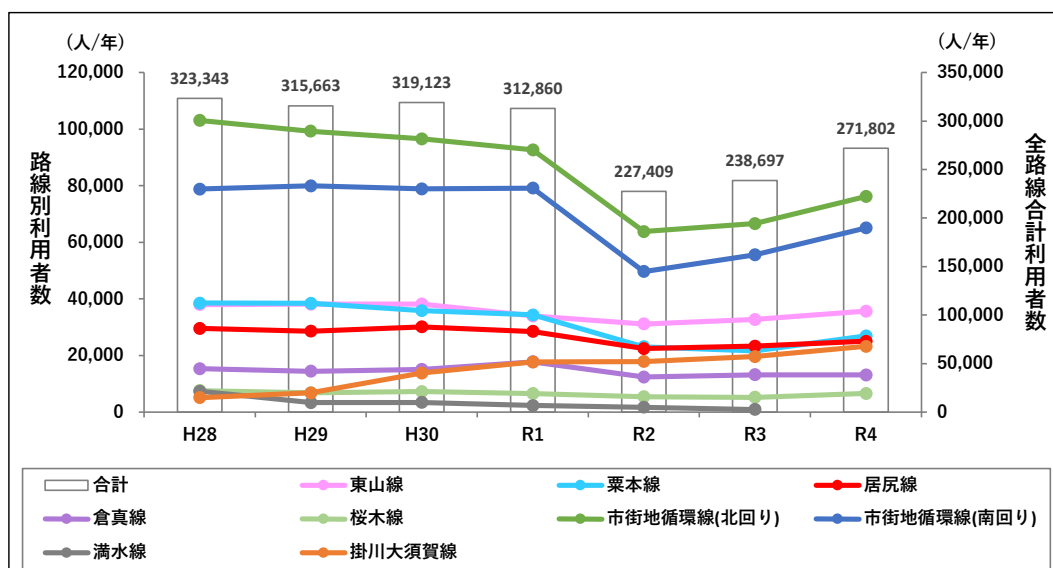
■ 自主運行バスの概要

路線	上下合計運行本数（本/日）		運賃体系
	平日	土休日	
東山線	17	14	協議運賃制 (1乗車：100円～300円)
粟本線	22	18	
居尻線	16	12	
倉真線	12	12	
桜木線	12	10	
市街地循環線(北回り)	16	16	協議運賃制 (1乗車：100円)
市街地循環線(南回り)	16	16	
掛川大須賀線	14	0	協議運賃制 (1乗車：600円)

※令和5年4月時点

2) 利用状況

自主運行バスの年間利用者数をみると、令和元年度までは概ね各路線横ばい傾向にあり、新型コロナウイルス感染症の影響により令和2年度は利用者が大きく減少しているものの、以降は回復傾向にあります。



※満水線は令和3年9月に廃止

■ 自主運行バスの利用者数推移

④ デマンド型乗合タクシー

1) 路線概要

デマンド型乗合タクシーは、「ふれあいタクシー」の名称で、西部の曾我・和田岡地区、東部の満水地区、南部の大須賀地区の3地区において運行しています。運行日は平日のみとなっており、利用に際し事前の利用者登録が必要となります。

運行本数は、行き便と帰り便がそれぞれ2便～4便程度設定されており、料金は、曾我・和田岡地区、満水地区が200円～500円、大須賀地区が400円～1,400円と運行距離に応じた運賃体系となっています。

■デマンド型乗合タクシーの概要

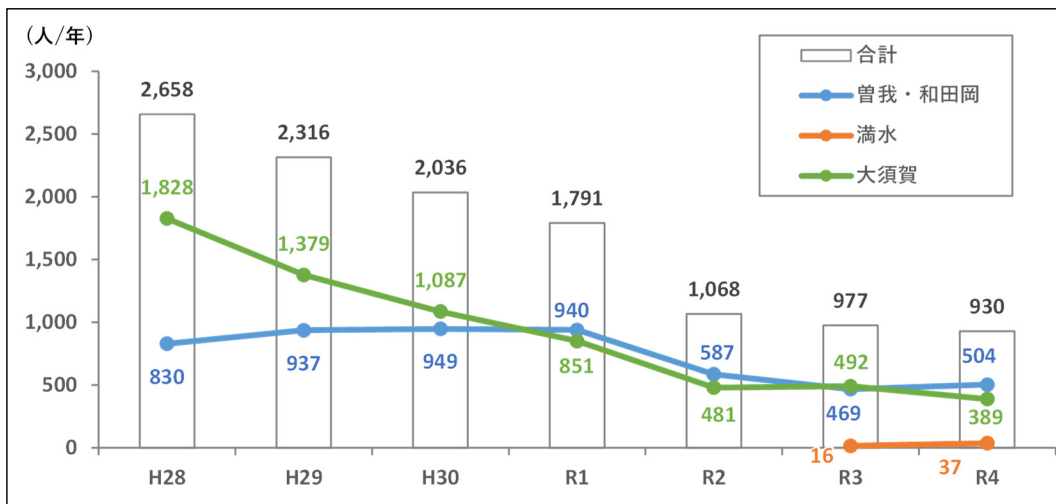
地区	料金	運行本数（本/日）	
		行き便 （自宅発）	帰り便 （目的地発）
曾我・和田岡地区	200円～500円	3	4
満水地区		3	4
大須賀地区	400円～1,400円	2	4(2) ^{※1}

※令和5年4月時点

※1. 目的地エリアが大須賀エリアの場合は2本、大須賀エリア以外の場合は4本となる

2) 利用状況

デマンド型乗合タクシーの年間利用者数をみると、全ての地区において利用者が減少傾向にあり、令和3年10月より満水地区で新たに運行を開始したものの、令和4年度は全体で930人の利用に留まっています。



■デマンド型乗合タクシーの利用者数推移

⑤ タクシー

1) 路線概要

掛川市内では、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	事業所所在地	静岡県タクシー協会加盟
掛川タクシー	掛川市	○
第一通商ライフタクシー	掛川市	
遠鉄タクシー	浜松市	○
堀之内タクシー	菊川市	○
菊川タクシー	菊川市	○

資料：各社HP、静岡県タクシー協会HP

2) 割引制度

掛川市内を運行するタクシーにおいては、以下の割引制度が実施されています。

■ 静岡県タクシー協会において実施されている割引制度

割引制度	概要	割引額
クーポン券割引	県内協会加盟タクシーで共通して利用できるクーポン券	5%割引
障害者割引	障害者手帳または療育手帳の提示により割引	10%割引
運転免許返納割引	運転免許を返納した 65 歳以上の人は、運転経歴証明書の提示により割引	10%割引
遠距離割引	距離制運賃で、5,000 円を超えた金額について割引	10%割引
長時間割引	時間制運賃で、5 時間を超えた金額について割引	10%割引

資料：静岡県タクシー協会HP

■ 掛川市において実施されている割引制度

割引制度	概要
タクシー券	身体障害者手帳（1 級・2 級）、療育手帳（A）または精神障害者保健福祉手帳（1 級）を持っている方を対象に、割引乗車券 1 枚 600 円 52 枚を交付

※令和5年4月時点

⑥ その他の交通手段

1) スクールバス

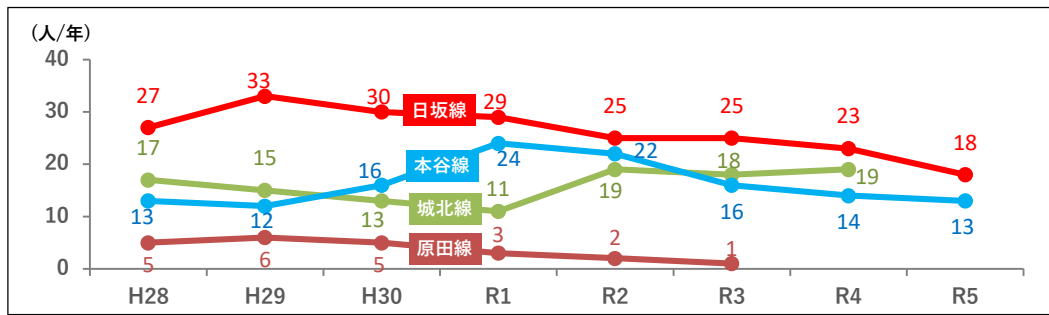
掛川市では、路線バスの通っていない地域において、通学距離が4km以上の児童及び6km以上の生徒の通学手段を確保するため、スクールバスを運行しています。

なお、以下に示す路線のうち、原田線は令和4年3月に廃止、城北線は令和4年7月に廃止され、令和5年度現在は日坂線、本谷線を運行しています。

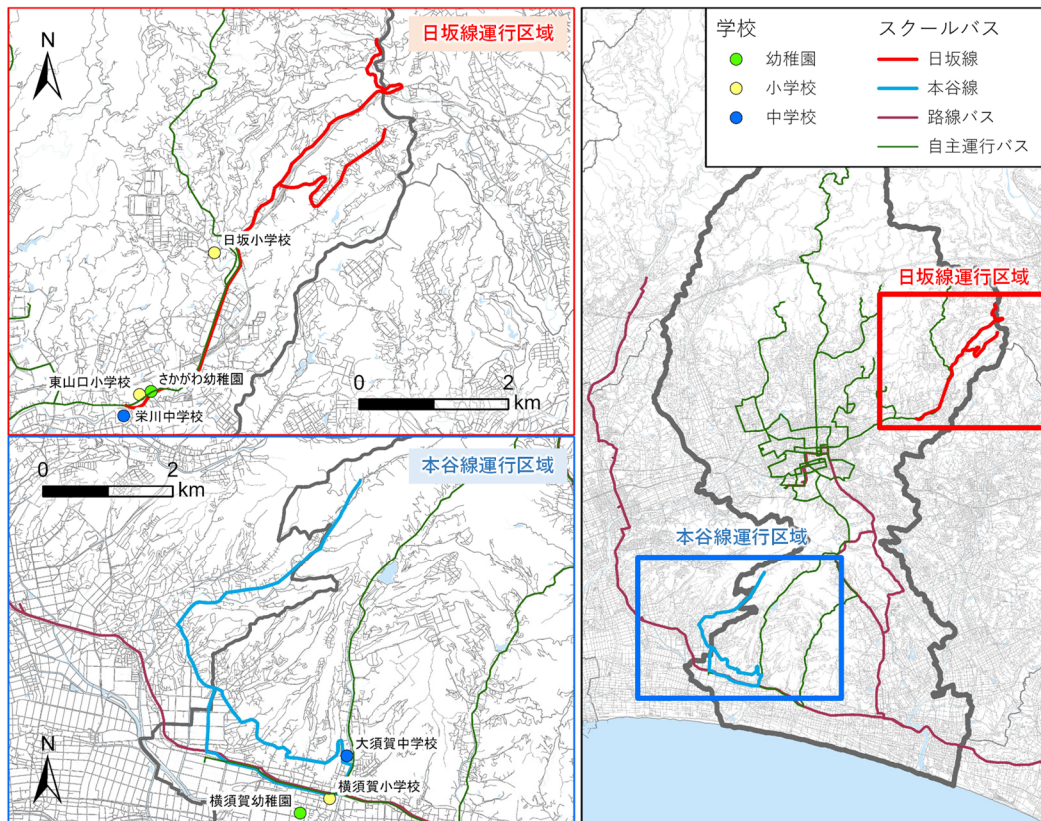
■スクールバスの概要

路線	実施主体	登録者数(R5)	車両	運行内容
日坂線	学校教育課	日坂小 8人、東山口小 2人、柴川中 8人	26人乗り マイクロバス	<ul style="list-style-type: none"> ・年間 220日以内 ・通園通学時及び帰宅時の送迎(年50回以内の学校行事等に伴う送迎あり) ・1日1回登校時に利用
本谷線		横須賀小 11人、大須賀中 2人		
原田線		原野谷中 1人 ※R3 実績		
城北線		城北小 19人 ※R4 実績		

※太字は運行中の路線(原田線は令和4年3月に廃止、城北線は令和4年7月に廃止)



■スクールバスの登録者数推移



※横須賀幼稚園は令和3年3月に閉園

■スクールバスの運行区域

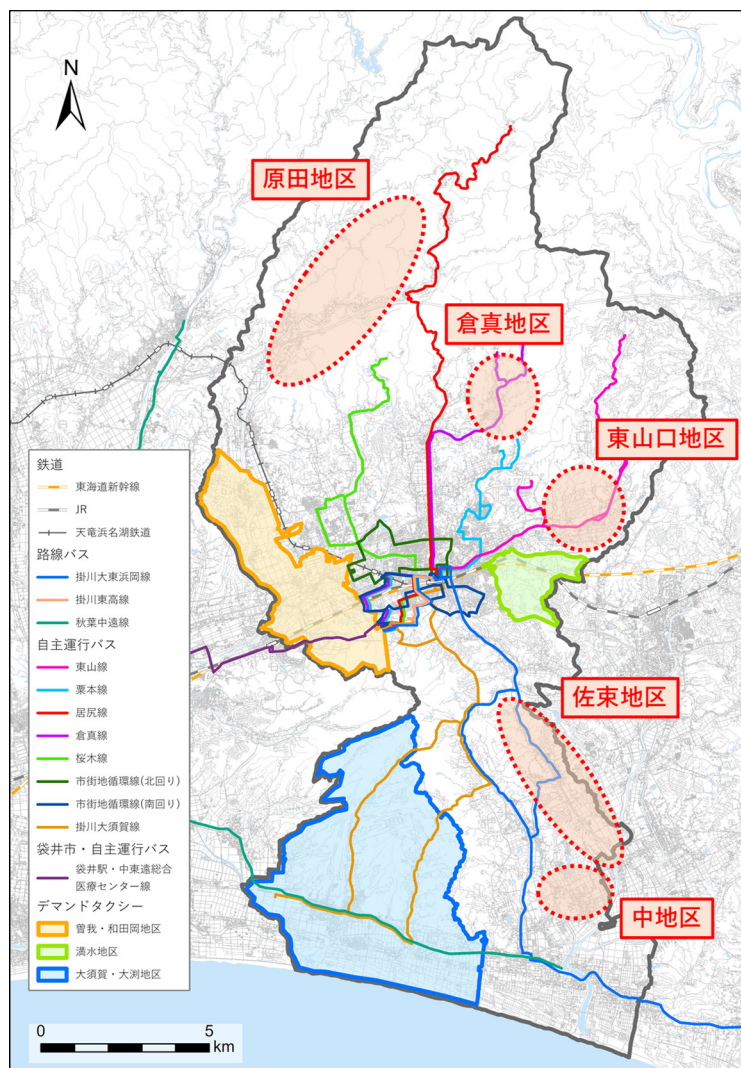
2) 生活支援車

生活支援車は市内の5地区において運行しており、地区により運行日数や運行方法が異なりますが、自家用有償旅客運送を行っています。

■生活支援車の概要

	登録者数(R5)	利用者負担額	運行内容
東山口地区	32人	・会費 年額 3,000円	・平日運行(週3日) ・1日1往復 ・定時便制
倉真地区	14人	・会費 年額 6,000円	・平日運行(週2日) ・電話予約制
原田地区	34人	・登録料 年額 1,200円 ・片道 200円、500円、1,000円	・週5日運行(土・日を含む) ・電話予約制
中地区	43人	・登録料 3,000円 ・片道 200～600円 (付添人半額)	・平日運行(週5日) ・電話予約制
佐東地区	14人	・登録料 3,000円 ・片道 200～600円 (付添人半額)	・平日運行(週3日) ・電話予約制

※令和5年9月時点



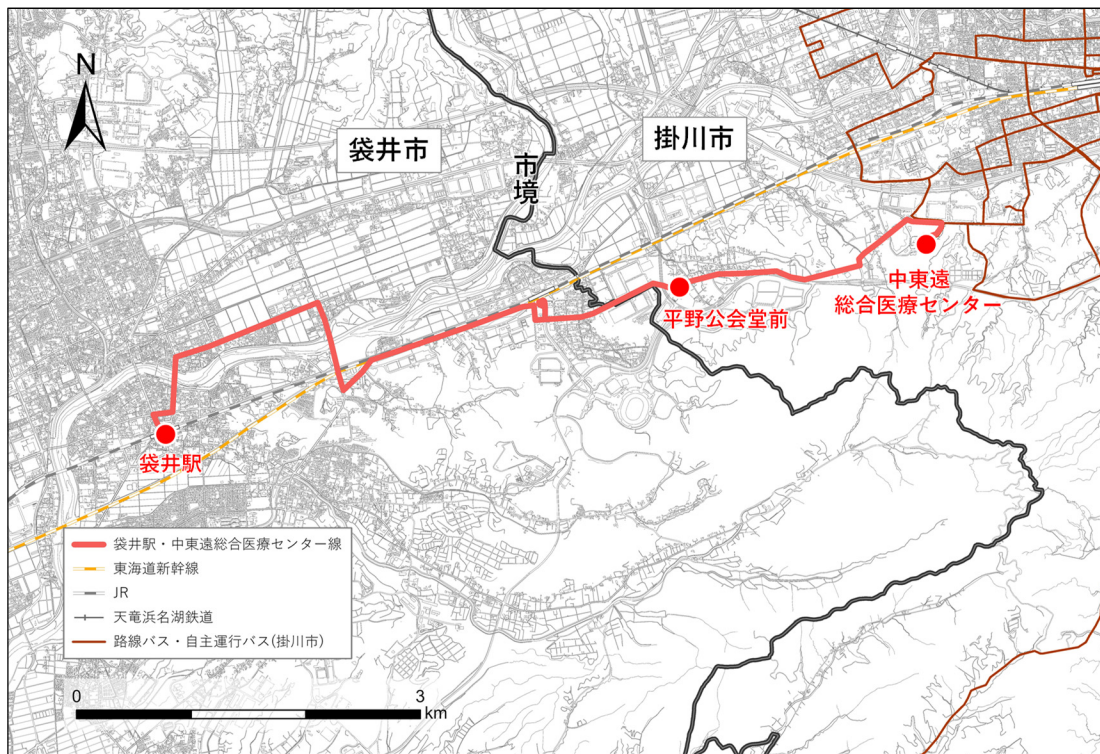
■生活支援車の運行地区

3) 袋井市関連のバス

袋井市から掛川市内へ運行されているバスは、袋井市自主運行バス(秋葉バスサービス)の「袋井駅・中東遠総合医療センター線」1路線となっており、袋井駅と中東遠総合医療センターを結ぶ路線となっています。

■袋井駅・中東遠総合医療センター線の概要

路線	上下合計運行本数(本/日)		運賃体系
	平日	土休日	
袋井駅・中東遠総合医療センター線	24	0	1乗車200円



※掛川市内のバス停のみ表示

■袋井駅・中東遠総合医療センター線の路線図

(3) 人口カバー率

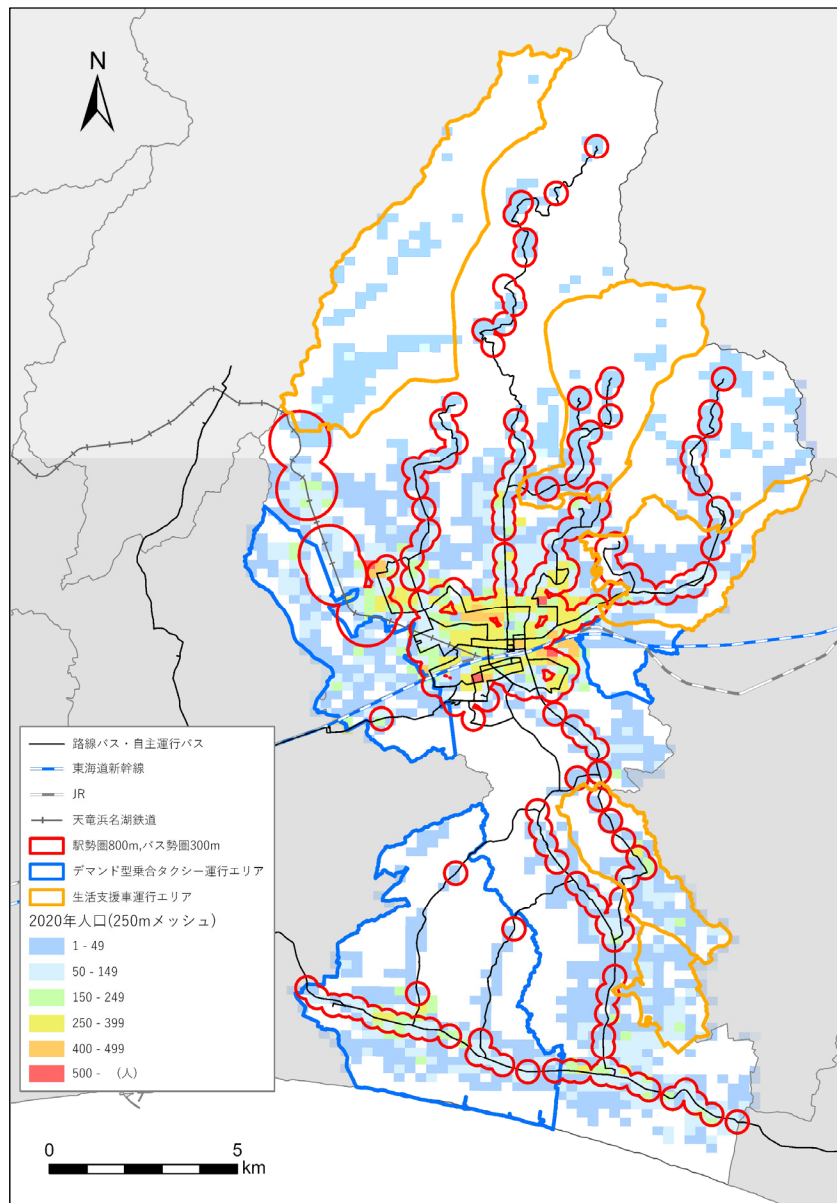
掛川市における人口に対する公共交通のカバー率は約8割となっています。

なお、公共交通カバー圏域は、バス停から半径300m、鉄道駅から半径800m、デマンド型乗合タクシーならびに生活支援車の運行地区については、該当する小学校区全域としました。

■ 人口カバー率の算出

掛川市の人口総数	114,954 人
公共交通カバー人口	92,569 人
人口カバー率	80.5%

※人口は令和2年度国勢調査より集計



■ 公共交通のカバー圏域

・掛川市における公共交通空白地域の定義

バス停から半径300m、鉄道駅から半径800m圏外で、人口密度が40人/ha以上（上図の250mメッシュでは1メッシュあたり250人以上）あり、隣接する一体的な人口が、概ね1,000人以上の地域

(4) 路線別収支率

民間路線バス、自主運行バス、デマンド型乗合タクシー、天竜浜名湖鉄道の路線別収支率は以下のとおりとなります。

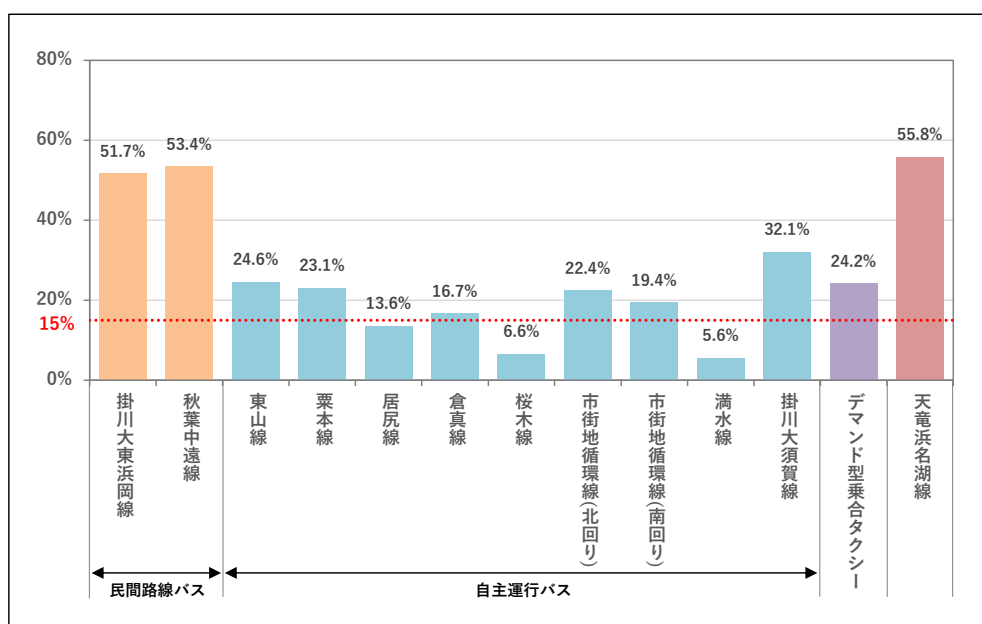
民間路線バス、天竜浜名湖鉄道は50%程度の収支率となっており、デマンド型乗合タクシーは24%の収支率となっています。

自主運行バスの収支率は、掛川大須賀線が32%と最も高く、その他の路線は25%以下となっており、特に居尻線、桜木線、満水線は収支率が15%以下と低い水準となっています。

■ 路線別収支率

路線		経常収益(円) [a]	経常費用(円) [b]	経常損益(円) [a-b]	収支率(%) [a/b]
民間 路線バス	掛川大東浜岡線	82,275,011	159,189,257	-76,914,246	51.7
	秋葉中遠線	84,381,906	158,066,411	-73,684,505	53.4
自主運行 バス	東山線	6,613,090	26,881,299	-20,268,209	24.6
	粟本線	4,381,055	18,999,326	-14,618,271	23.1
	居尻線	4,958,361	36,486,754	-31,528,393	13.6
	倉真線	2,745,870	16,464,322	-13,718,452	16.7
	桜木線	1,262,017	19,192,323	-17,930,306	6.6
	市街地循環線(北回り)	6,386,194	28,559,074	-22,172,880	22.4
	市街地循環線(南回り)	5,665,917	29,246,577	-23,580,660	19.4
	満水線	231,862	4,130,022	-3,898,160	5.6
	掛川大須賀線	6,570,938	20,451,852	-13,880,914	32.1
	デマンド型 乗合タクシー	3地区合計	608,700	2,520,309	-1,911,609
天竜浜名湖鉄道	天竜浜名湖線	426,830,377	764,991,100	-338,160,723	55.8
合計		632,911,298	1,285,178,626	-652,267,328	49.2

※民間路線バス、自主運行バスは令和3年度実績、デマンド型乗合タクシー、天竜浜名湖鉄道は令和4年度実績



■ 路線別収支率

(5) 公共交通に係る財政支援状況

① 民間路線バス・自主運行バス

民間路線バスの欠損補助額は、平成28年度以降減少傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の拡大の影響を受けた令和2年度以降は、欠損補助額が増加傾向にあります。

自主運行バスの欠損補助額は、平成28年度以降増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の拡大の影響を受けた令和2年度以降は、横ばい傾向にあります。

■ 民間路線バスの欠損補助額 (単位：千円/年)

路線	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
掛川大東浜岡線	27,213	25,936	19,051	15,527	17,382	17,754	24,961
秋葉中遠線	7,381	7,422	10,901	9,537	7,094	10,345	10,023
合計	34,594	33,358	29,952	25,064	24,476	28,099	34,984

※端数処理を四捨五入により行っていることから、合計と内訳の計とが一致しない場合があります。

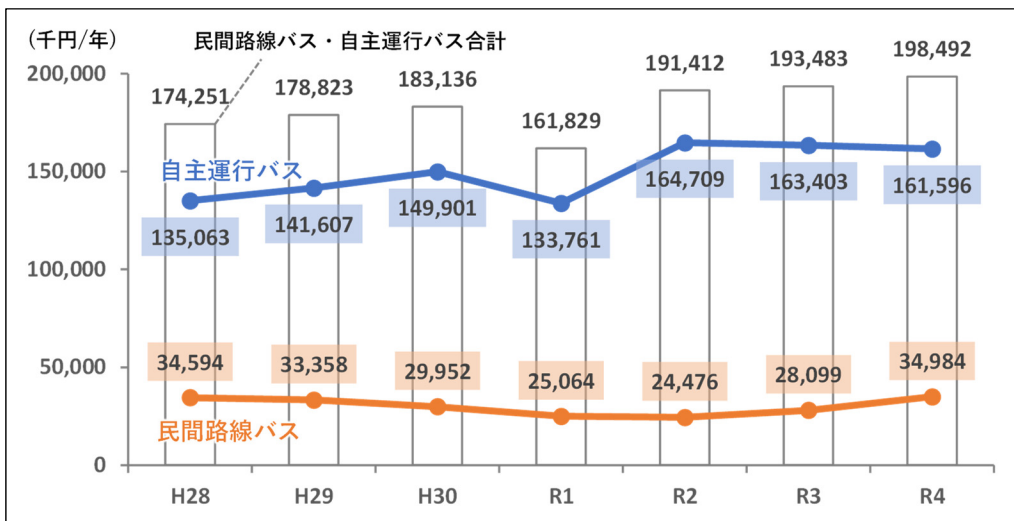
■ 自主運行バスの欠損補助額 (単位：千円/年)

路線	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
東山線	15,060	14,170	16,450	16,556	19,849	19,458	20,268
栗本線	7,587	7,794	9,503	10,127	12,484	13,534	14,618
居尻線	24,209	24,383	27,629	27,951	30,956	30,329	31,528
倉真線	10,230	10,163	11,692	11,829	13,179	13,251	13,718
桜木線	10,978	10,960	12,367	12,563	14,389	13,626	17,930
市街地循環線(北回り)	29,965	31,794	28,417	29,292	28,360	26,312	22,173
市街地循環線(南回り)	15,648	15,155	17,407	18,523	21,190	22,665	23,581
満水線	5,355	5,319	6,763	6,920	7,620	7,538	3,898
掛川大須賀線	16,032	21,868	19,673	0	16,683	16,689	13,881
合計	135,063	141,607	149,901	133,761	164,709	163,403	161,596

※端数処理を四捨五入により行っていることから、合計と内訳の計とが一致しない場合があります。

※満水線は令和3年9月に廃止

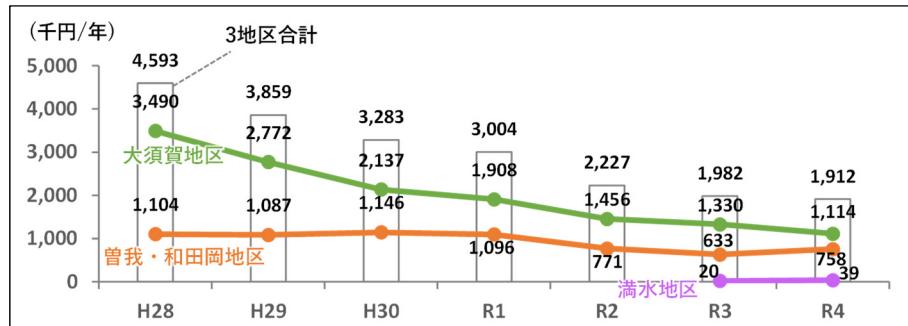
※掛川大須賀線の平成28年度から平成30年度は委託事業により実施。令和元年度からは他路線と同様に欠損補助としたため、令和元年度のみ支出0円となっている。



■ 民間路線バス・自主運行バスの欠損補助額推移

② デマンド型乗合タクシー

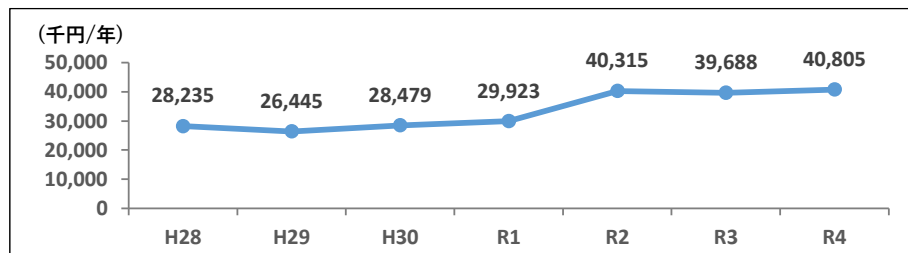
デマンド型乗合タクシーの欠損補助額は、平成28年度以降減少傾向にあります。



■ デマンド型乗合タクシーの欠損補助額推移

③ 市町自主運行バス事業費補助金

静岡県では、市町が主体的にバス及びデマンド型乗合タクシーを運行する場合の経費(欠損額、車両購入及び初年度開設に係る経費)を補助しており、令和4年度の掛川市に対する補助金は約4,000万円となっています。



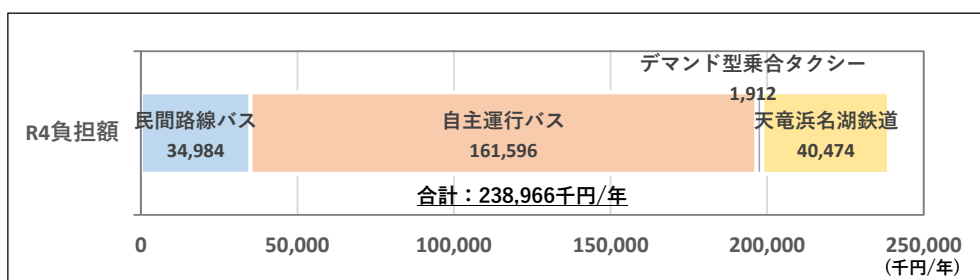
■ 掛川市における市町自主運行バス事業費補助金推移

④ 天竜浜名湖鉄道

令和4年度の掛川市の負担額は、経営助成金の39,424千円と、市町会議負担金の1,050千円を合わせ、40,474千円となっています。

⑤ 公共交通に係る財政支援状況まとめ

掛川市における令和4年度の公共交通に係る財政負担は、バス関連(民間路線バス・自主運行バス・デマンド型乗合タクシー)が約2.0億円、天竜浜名湖鉄道が約0.4億円となっており、合わせて約2.4億円となります。



■ 掛川市における公共交通に係る財政負担額 (令和4年度)

(6) 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自主運行バスの市街地循環線(南回り)、掛川大須賀線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を出た空間から、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、観光案内所については、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(井崎・大東支所・浜岡営業所)
	④番のりば	掛川大東浜岡線(掛川東高・中東遠総合医療センター)、掛川東高線
	⑤番のりば	自主運行バス・桜木線
	⑥番のりば	自主運行バス・倉真線、居尻線
	⑦番のりば	自主運行バス・東山線、栗本線
南口	⑧番のりば	静岡空港シャトルタクシー
	⑨番のりば	自主運行バス・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)

3章 各種ニーズ調査の実施・分析

1. アンケート調査の概要

本計画の策定にあたり、市民や観光客を対象に、移動実態や地域公共交通に対するニーズ等を把握するため、アンケート調査を実施しました。

調査は、市民を対象とした「①市民アンケート調査」、「②高齢者アンケート調査」、「③利用者アンケート調査」、「④高校生アンケート調査」の4種類と、掛川市に来訪経験のある方を対象とした「⑤観光来訪者アンケート調査」の合計5種類を実施しました。

■各種アンケート調査の概要

	調査対象	調査方法	配布・回収数
① 市民 アンケート 調査	市内在住の15歳以上の市民を対象として、2,000人を無作為抽出	<ul style="list-style-type: none"> ・郵送配布し、返信用封筒を同封して郵送回収を行った。 ・郵送配布：令和4年11月18日(金) ・回収期限：令和4年12月5日(月) 	配布：2,000通 回収：926通 回収率：46.3%
② 高齢者 アンケート 調査	市内在住の65歳以上の市民を対象として、運転免許証返納者800人、未返納者800人の合計1,600人を無作為抽出	<ul style="list-style-type: none"> ・郵送配布し、返信用封筒を同封して郵送回収を行った。 ・郵送配布：令和4年11月18日(金) ・回収期限：令和4年12月5日(月) 	配布：1,600通 回収：1,045通 回収率：65.3%
③ 利用者 アンケート 調査	市内を運行する民間路線バス・自主運行バスの利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・以下の調査日に、調査員が利用者に直接配布し、郵送回収を行った。 ・実施日：令和4年11月24日(木) ・回収期限：令和4年12月15日(木) 	回収：124通
	市内を運行するデマンド型乗合タクシー・生活支援車の利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・以下の調査期間に、運転者の協力を得て、乗車した利用者に直接配布し、郵送回収を行った。 ・実施期間：令和4年11月24日(木)～12月9日(金) ・回収期限：令和4年12月15日(木) ・デマンド型乗合タクシーの利用登録者へ郵送配布し、返信用封筒を同封して郵送回収を行った。 ・郵送配布：令和5年4月3日(月) ・回収期限：令和5年4月17日(月) 	回収 デマンド型乗合タクシー：14通 生活支援車：49通 配布：800通 回収：464通 回収率：58.0%
④ 高校生 アンケート 調査	掛川西、掛川工業、掛川東、横須賀、掛川特別支援学校に通学する高校2年生	<ul style="list-style-type: none"> ・学校の協力を得て、高校2年生に対しWeb形式でアンケート調査を行った。 ・開始日：令和4年11月8日(火) ・回収期限：令和4年11月30日(水) 	対象者：866名 回収：675通 回収率：77.9%
⑤ 観光来訪者 アンケート 調査	掛川市に来訪経験のある方1,000人	<ul style="list-style-type: none"> ・掛川市に来訪経験のある方に対し、Web形式でアンケート調査を行った。 ・開始日：令和4年12月7日(水) ・完了日：令和4年12月9日(金) 	回収数：1,000通

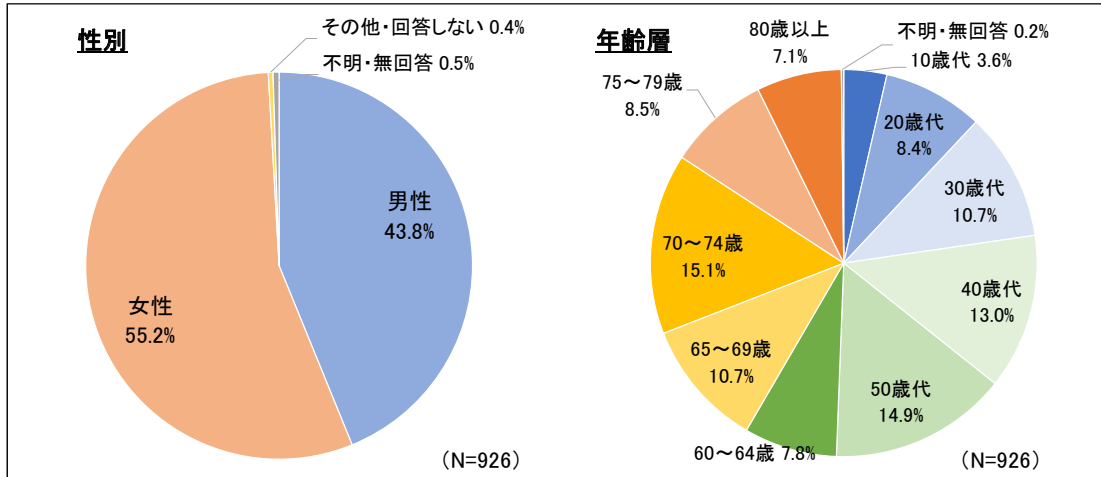
2. 市民アンケート・高齢者アンケート

(1) 回答者の属性

① 市民アンケート

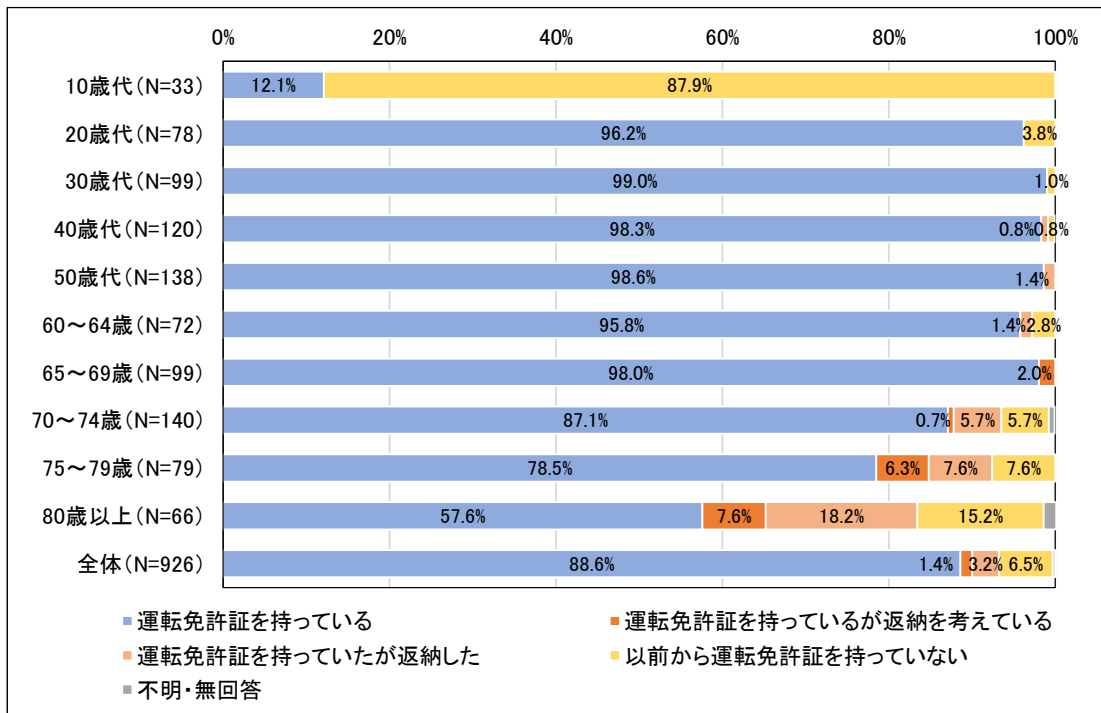
1) 性別・年齢

- 性別は、男性 43.8%、女性 55.2%と男女比はほぼ同程度となっています。
- 年齢は、65歳未満が約6割、65歳以上が約4割となっています。



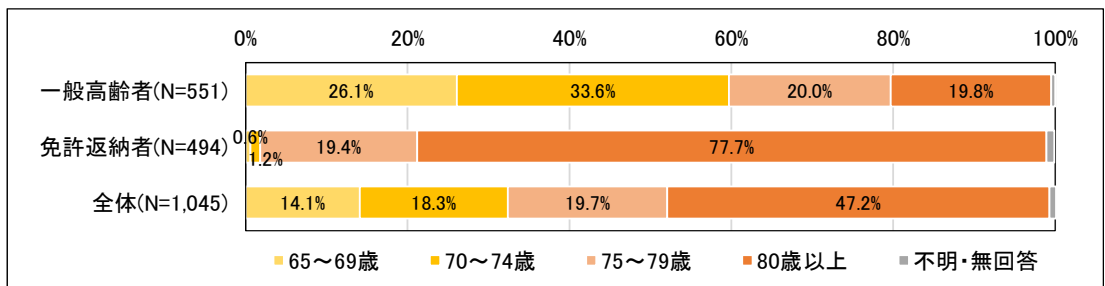
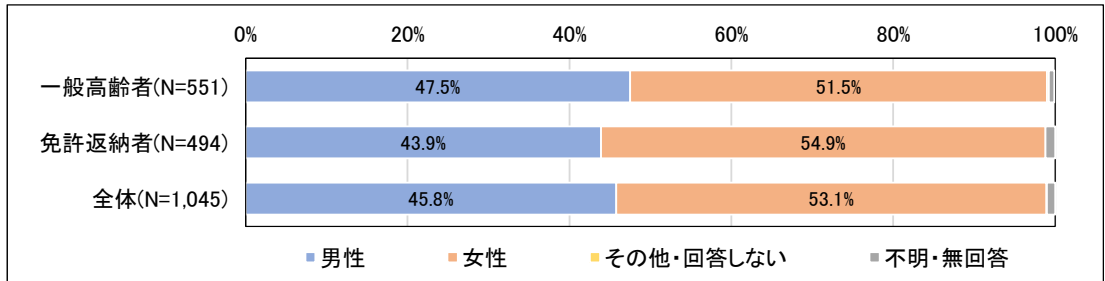
2) 運転免許証の保有状況

- 運転免許証の保有状況については、20歳代～60歳代で90%を超えていますが、70歳以上になると運転免許返納者の割合が増加しています。なお、80歳以上でも運転免許証を保有している割合は65%と高くなっています。



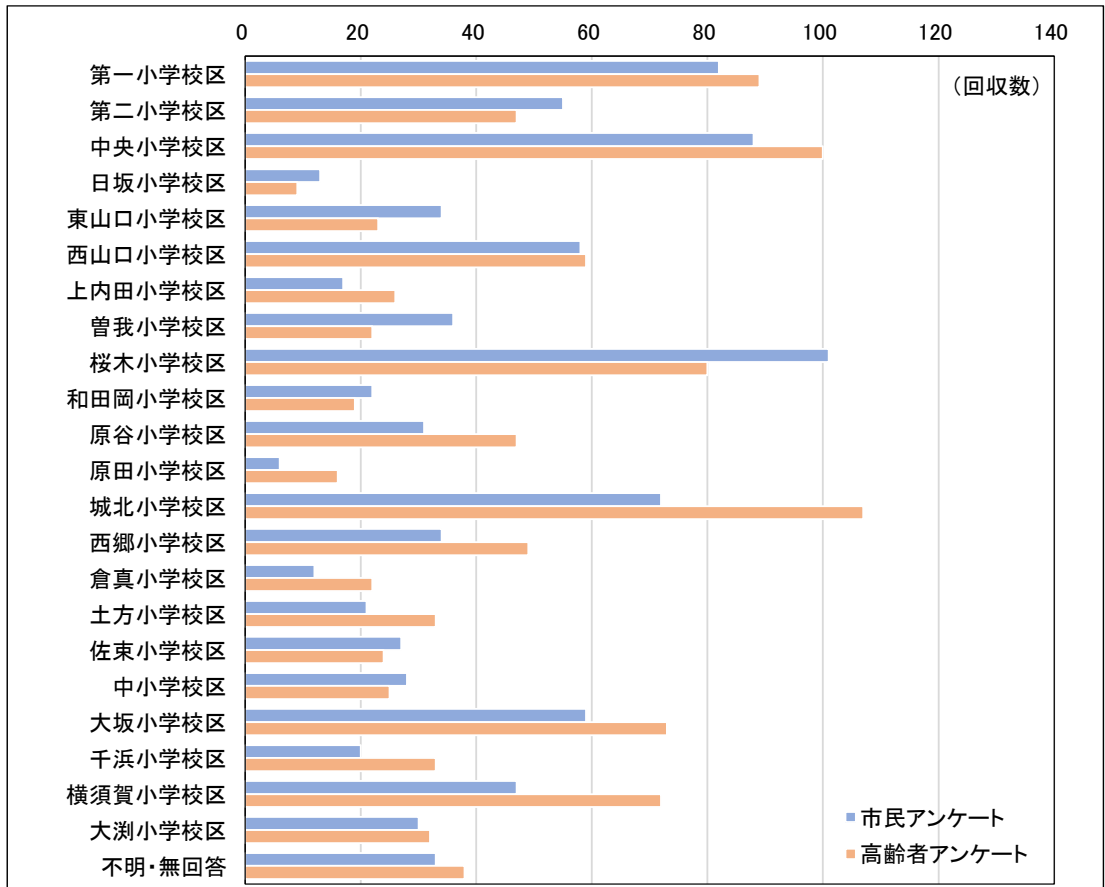
② 高齢者アンケート

- 性別は、全体で男性 45.8%、女性 53.1%と男女比はほぼ同程度となっています。
- 年齢は、一般高齢者は前期高齢者（65～74歳）が約6割、後期高齢者（75歳以上）が約4割となっています。免許返納者は80歳以上が78%を占めており、後期高齢者（75歳以上）が大半を占めています。



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。その結果、各小学校区に偏りが少ない回収を得ています。

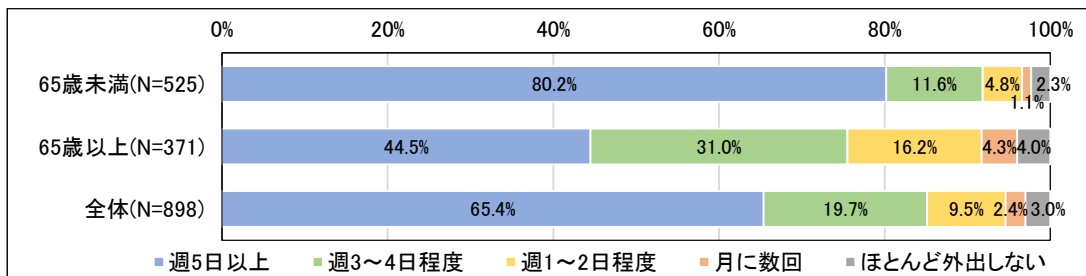


(2) 外出状況

① 平日の外出状況（市民アンケート）

1) 外出頻度

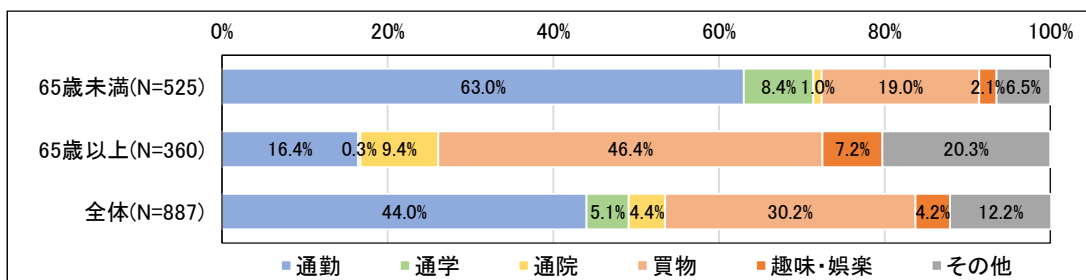
- 平日の外出頻度について、65歳未満は「週5日以上」が80%と最も多くなっています。また、65歳以上は、65歳未満と比べて外出頻度が低下している傾向にあります。



※無回答を除いて集計

2) 外出目的

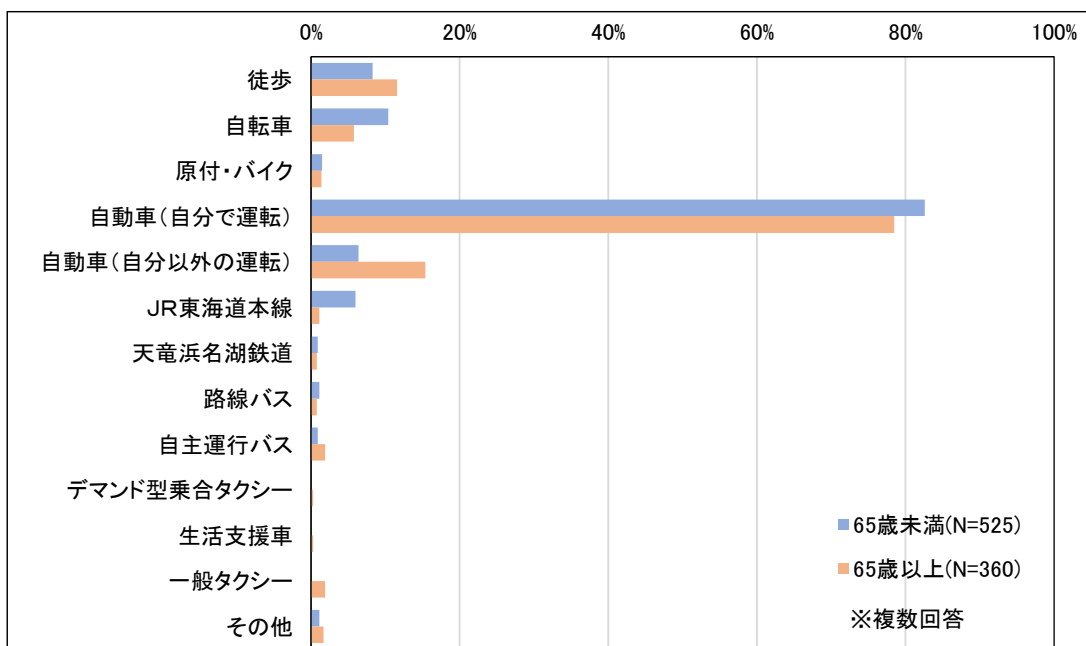
- 平日の外出目的について、65歳未満は「通勤」が63%と最も多くなっています。また、65歳以上は「買物」が46%と最も多くなっています。



※無回答を除いて集計

3) 外出時の交通手段

- 平日の主な外出時の交通手段については、年齢区分によらず「自動車（自分で運転）」が約8割を占め、突出して多くなっています。

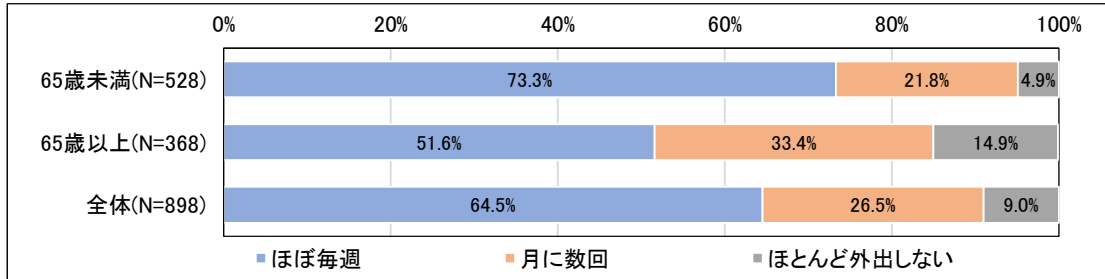


※無回答を除いて集計

② 休日の外出状況（市民アンケート）

1) 外出頻度

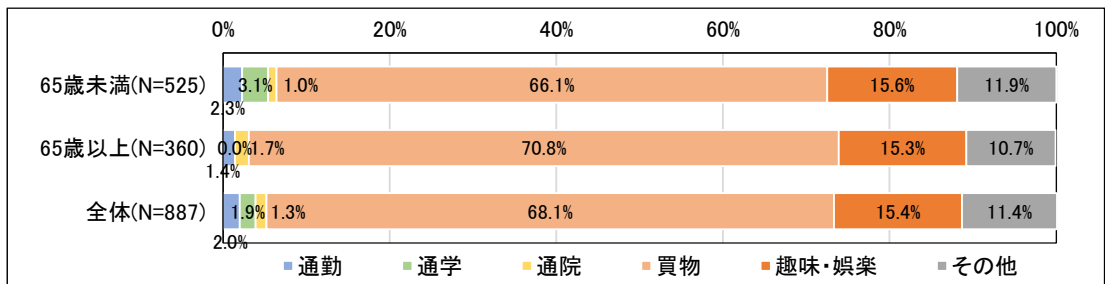
- 休日の外出頻度について、65歳未満は「ほぼ毎週」が73%と最も多くなっています。また、65歳以上は、65歳未満と比べて外出頻度が低下している傾向にあります。



※無回答を除いて集計

2) 外出目的

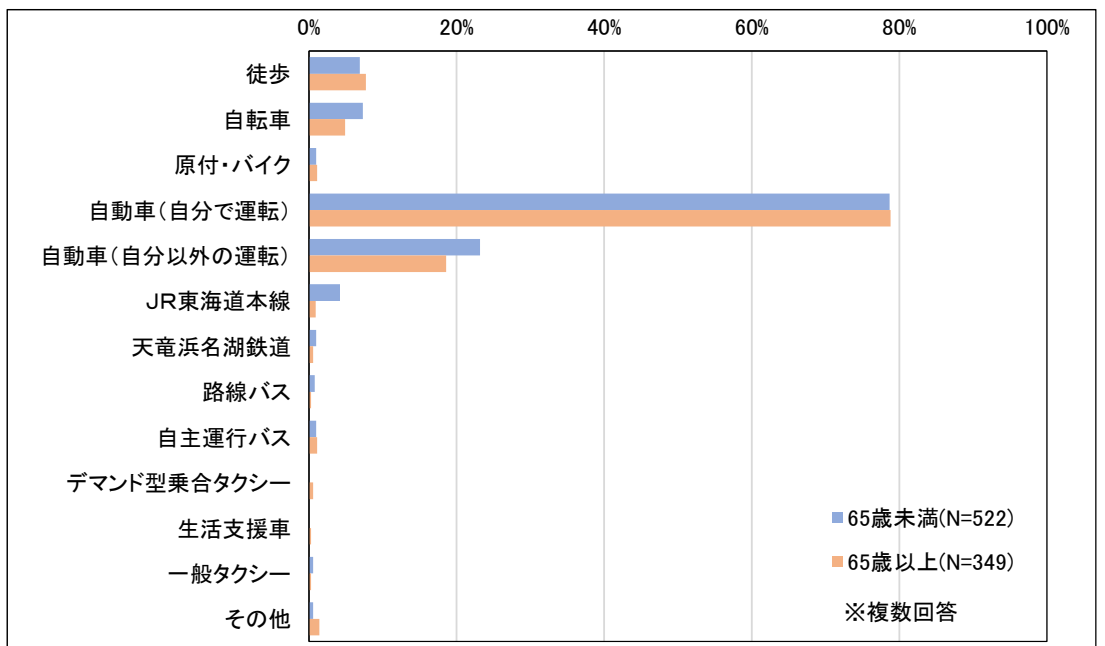
- 休日の外出目的については、年齢区分によらず「買物」が約7割と最も多く、次いで「趣味・娯楽」となっています。



※無回答を除いて集計

3) 外出時の交通手段

- 休日の主な外出時の交通手段については、年齢区分によらず「自動車（自分で運転）」が約8割を占め、突出して多くなっています。また、平日と比較して「自動車（自分以外の運転）」の割合が高くなっています。

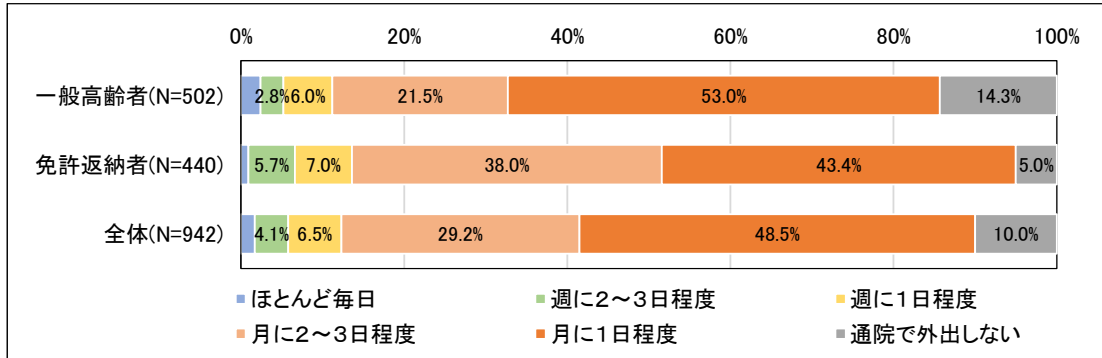


※無回答を除いて集計

③ 通院目的での外出状況（高齢者アンケート）

1) 外出頻度

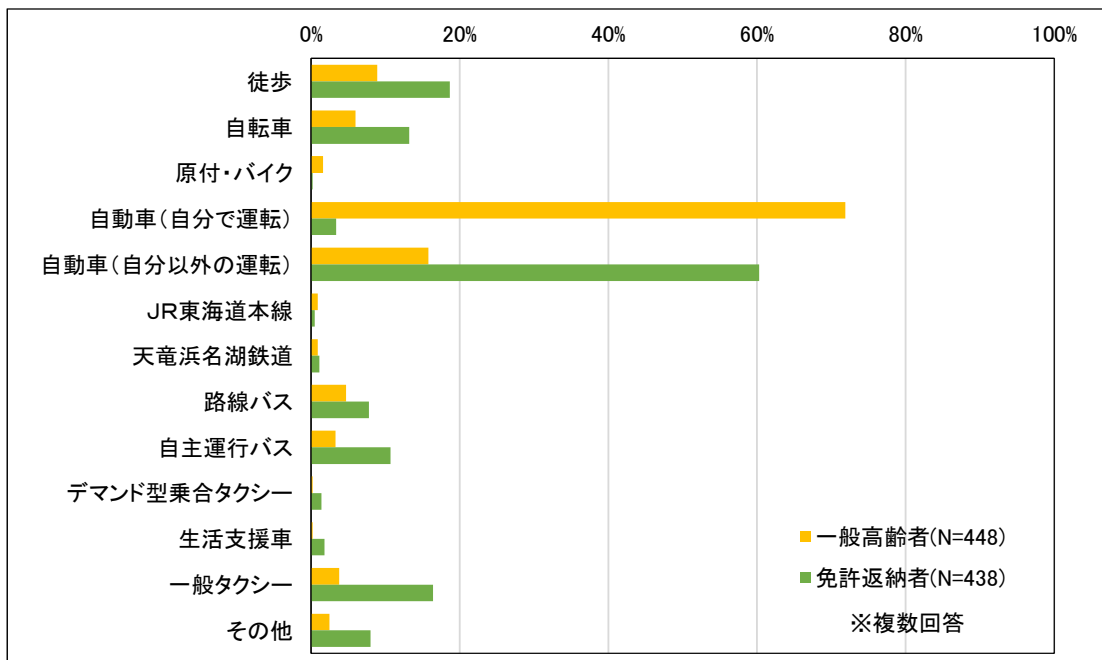
- 通院目的の外出頻度について、一般高齢者は「月に1日程度」が53%と最も多くなっています。また、免許返納者は「月に1日程度」、「月に2～3日程度」の割合が高くなっています。



※無回答を除いて集計

2) 通院時の交通手段

- 通院時の交通手段について、一般高齢者は「自動車（自分で運転）」が約7割を占め、突出して多くなっています。免許返納者は「自動車（自分以外の運転）」が約6割となっています。また、一般高齢者と比較して「徒歩」、「自転車」、「一般タクシー」の割合が高くなっています。

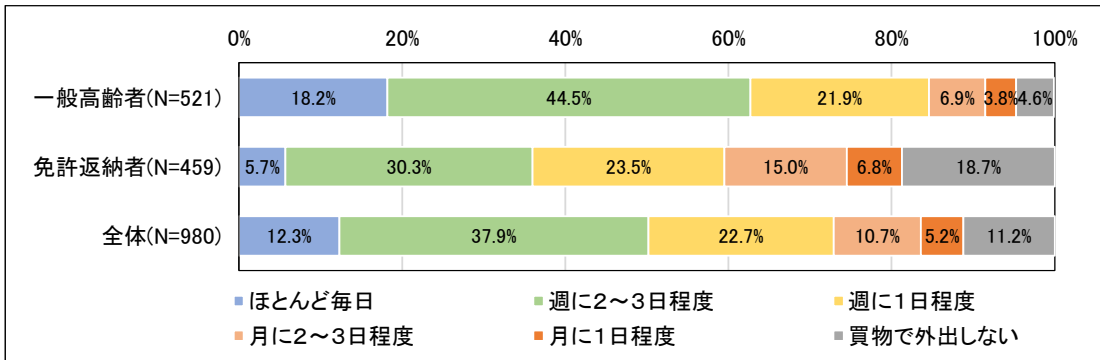


※無回答を除いて集計

④ 買物目的での外出状況（高齢者アンケート）

1) 外出頻度

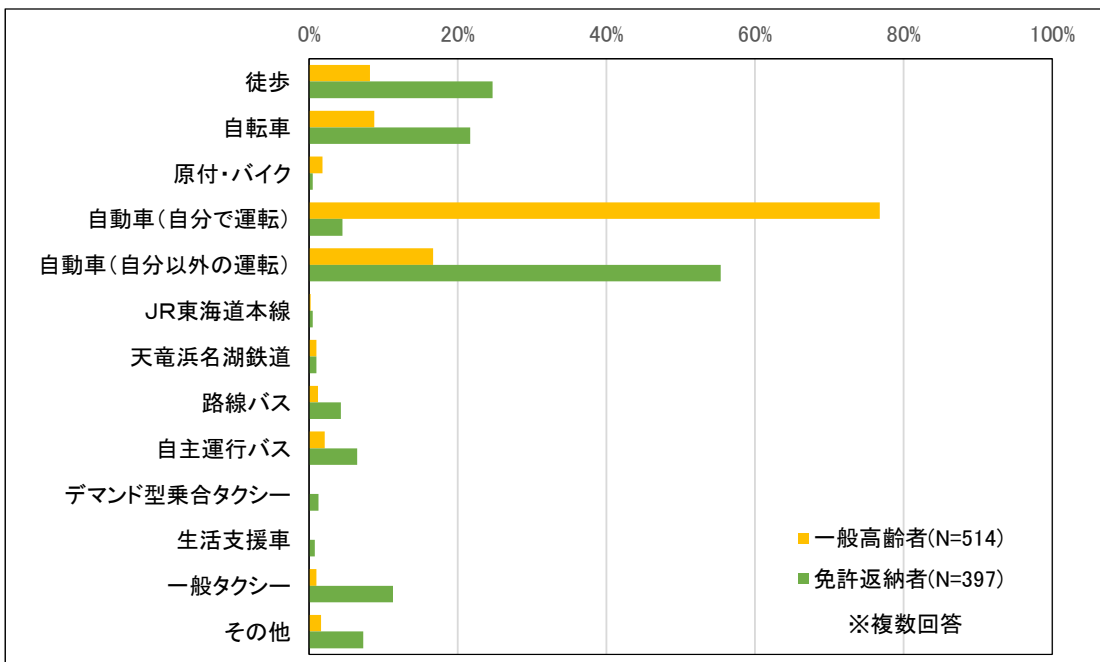
- 買物目的の外出頻度について、一般高齢者は「週に2～3日程度」が45%と最も多くなっています。また、免許返納者も同様に「週に2～3日程度」が30%と最も多くなっていますが、一方で「買物で外出しない」が19%となっています。



※無回答を除いて集計

2) 買物時の交通手段

- 買物時の交通手段について、一般高齢者は「自動車（自分で運転）」が約8割を占め、突出して多くなっています。免許返納者は「自動車（自分以外の運転）」が約6割となっています。また、一般高齢者と比較して「徒歩」、「自転車」、「一般タクシー」の割合が高くなっています。



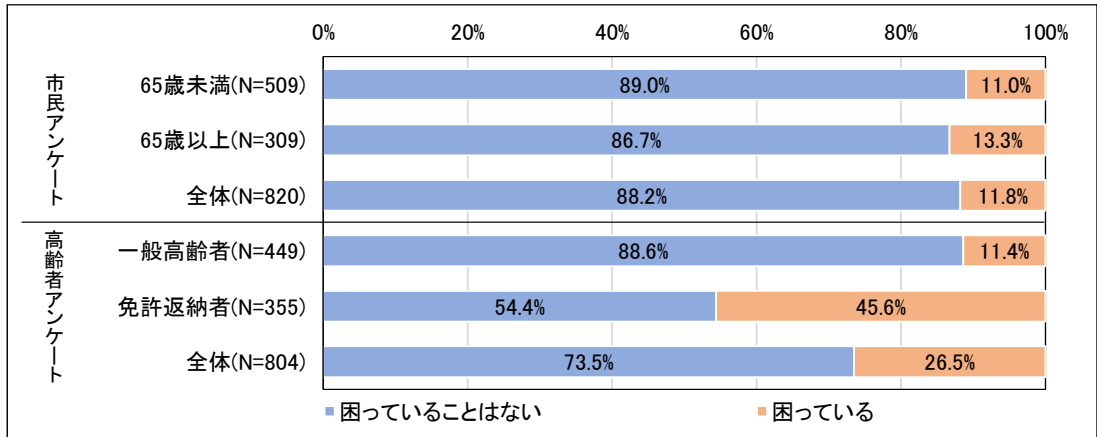
※無回答を除いて集計

(3) 公共交通への改善要望

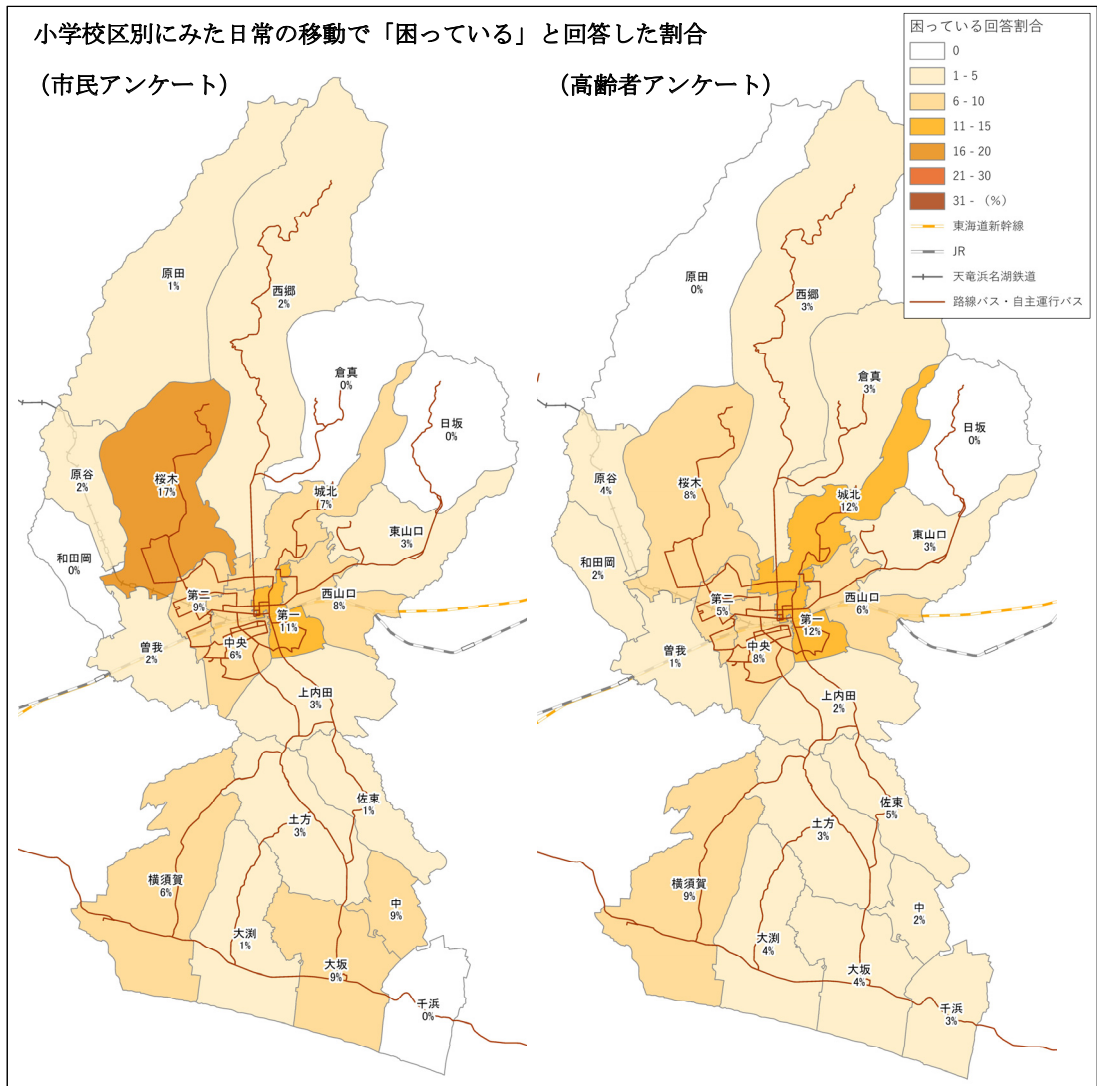
① 日常の移動で困っていること

1) 日常の移動で困っていることの有無

- 日常の移動で「困っている」とする回答は1割程度を占めていますが、高齢者アンケートの免許返納者においては46%を占めており、他の回答者と比べて突出して高くなっています。
- 日常の移動で「困っている」と回答した割合を小学校区別にみると、桜木地区や第一地区、城北地区では比較的高いなど、地域によって日常の移動で困っている割合が異なります。

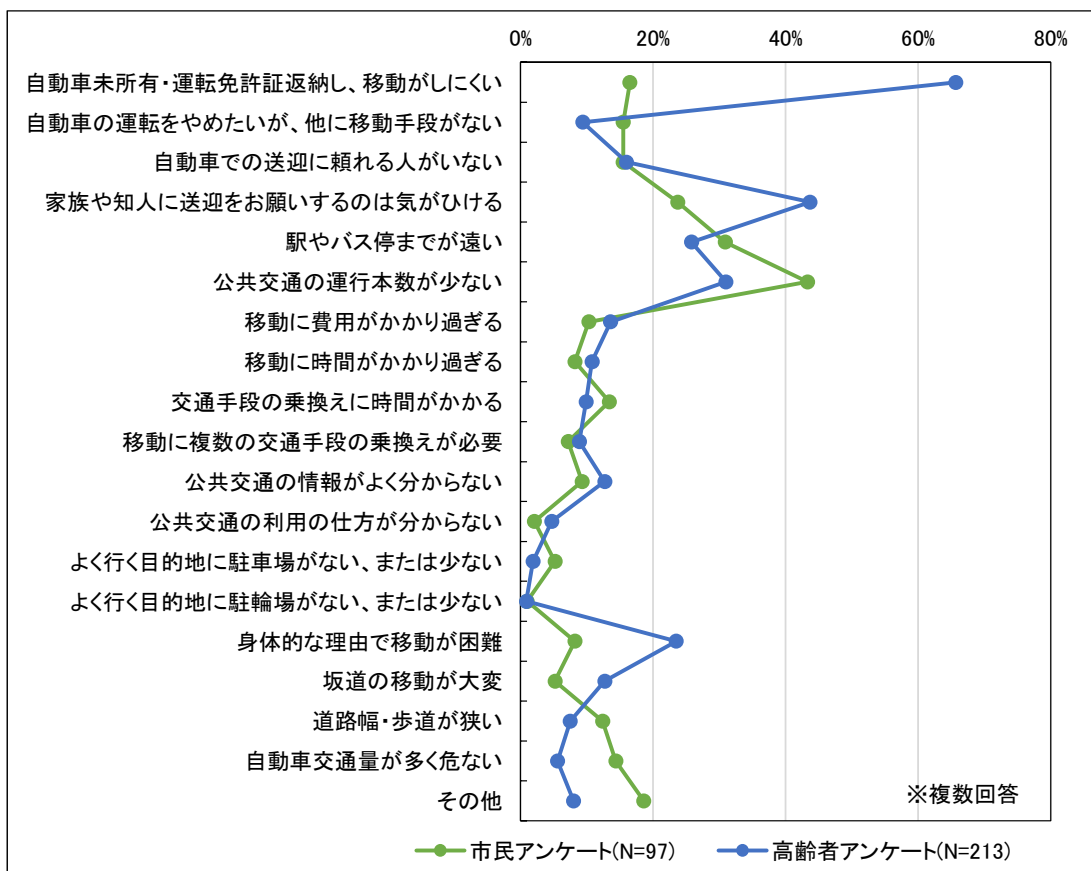


※無回答を除いて集計

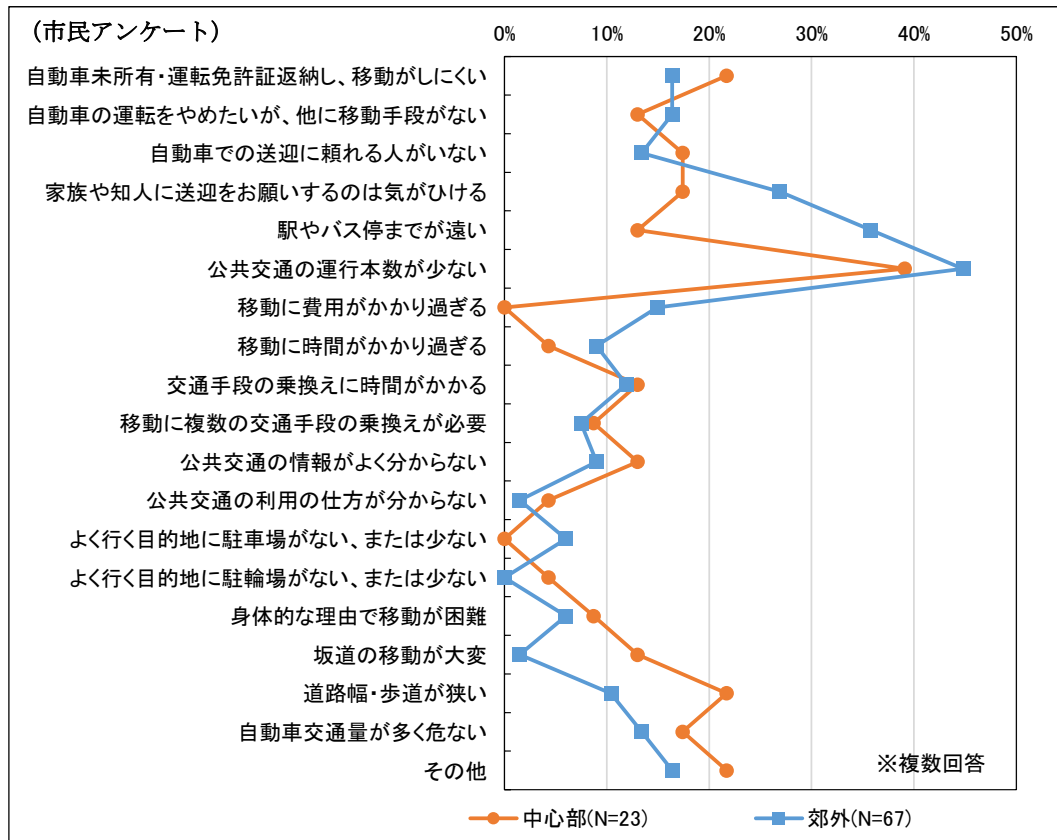


2) 日常の移動で困っていることの内容

- 日常の移動で「困っている」こととして、市民アンケートでは「公共交通の運行本数が少ない」が最も多く挙げられています。高齢者アンケートでは「自動車を所有していない、または運転免許証を返納したので、移動がしにくい」が突出して多く、次いで「家族や知人に送迎をお願いするのは気がひける」が多く挙げられています。
- 日常の移動で「困っている」ことの内容を中心部と郊外部の地域別で比較（次頁参照）すると、市民アンケートは中心部と郊外部ともに「公共交通の運行本数が少ない」の回答が最も多く、郊外部では、そのほかに「駅やバス停までが遠い」、「家族や知人に送迎をお願いするのは気がひける」といった回答が多くなっています。また、高齢者アンケートでは、中心部と郊外部に大きな差異はなく、「自動車を所有していない、または運転免許証を返納したので、移動がしにくい」の回答が最も多くなっています。

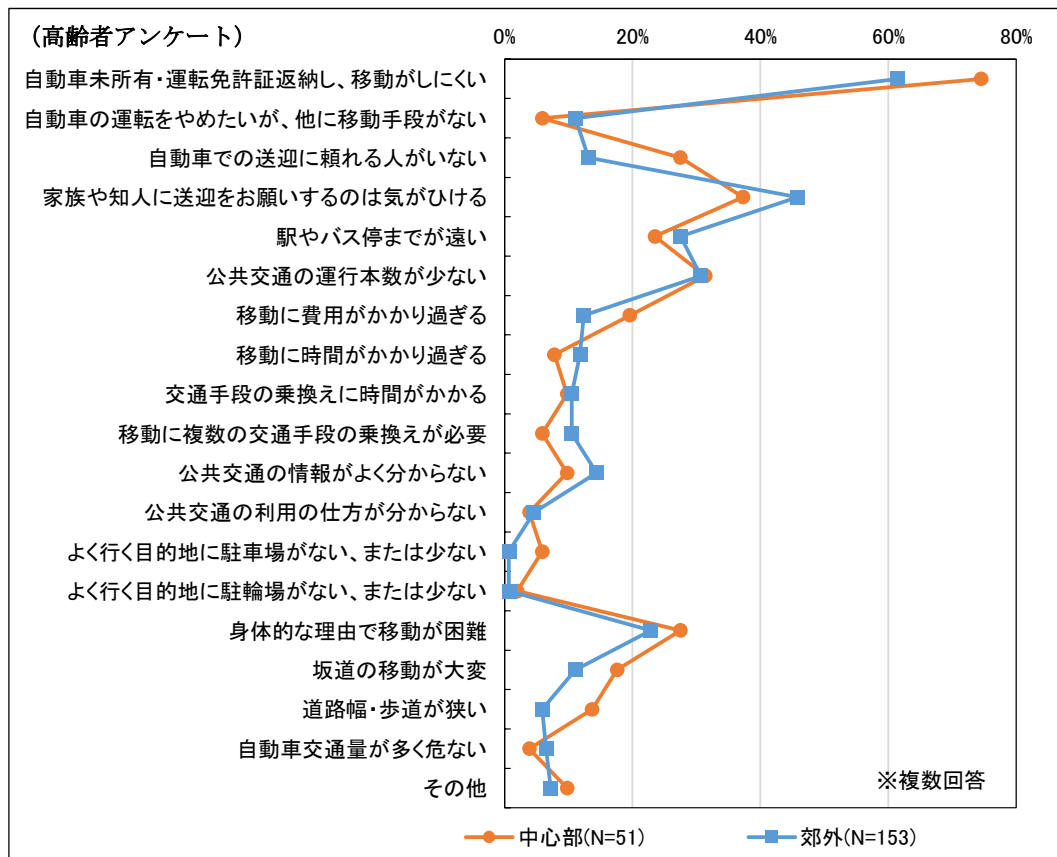


※無回答を除いて集計



※無回答を除いて集計

※中心部：居住誘導区域が多くを占める中央小学校区・第一小学校区・第二小学校区の合計
 郊外：中心部以外の小学校区の合計



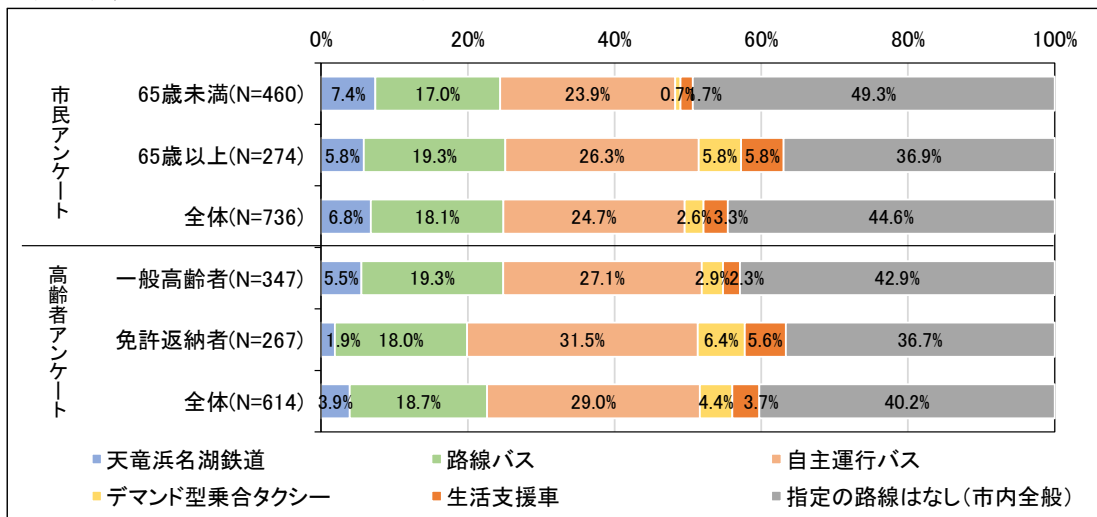
※無回答を除いて集計

※中心部：居住誘導区域が多くを占める中央小学校区・第一小学校区・第二小学校区の合計
 郊外：中心部以外の小学校区の合計

② 公共交通に関して改善されたら利用頻度が向上すると思うこと

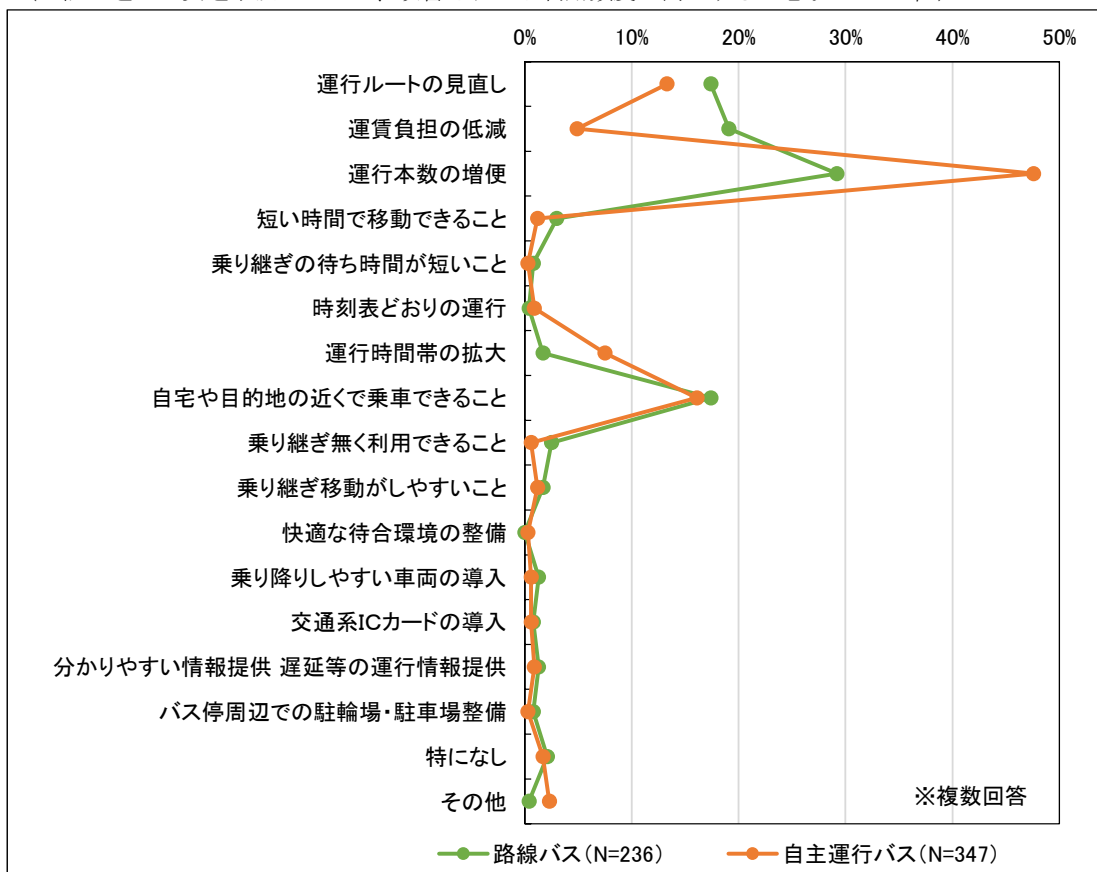
- 公共交通を利用する上で特に改善してほしいと思う交通手段については、年齢区分や免許返納の有無によらず、「自主運行バス」が最も多く、次いで「路線バス」となっています。
- 改善要望が多い自主運行バスと路線バスに対して、改善されたら利用頻度が向上すると思うことについて、自主運行バスは「運行本数の増便」が突出して多くなっています。路線バスは「運行本数の増便」が最も多く、次いで「運賃負担の低減」、「運行ルートの見直し」が挙げられています。

(特に改善してほしいと思う交通手段)



※無回答を除いて集計

(上記で選んだ交通手段について、改善されたら利用頻度が向上すると思うこと：1位)



※無回答を除いて集計

※市民アンケートと高齢者アンケートの合算値を示す

③ 公共交通で行けるようになってほしい場所

● 公共交通で行けるようになってほしい場所については、市民アンケート・高齢者アンケートともに「中東遠総合医療センター」が最も多くなっています。また、市民アンケートでは「掛川駅」も多く、次いで「バロー掛川店」、「MEGA ドン・キホーテ UNY 掛川店」などの商業施設が挙げられています。また、高齢者アンケートにおいても同様に、「バロー掛川店」、「掛川駅」が多く挙げられており、公共交通で行けるようになってほしい場所は、市の中心部に集中しています。

(市民アンケート：上位5施設)

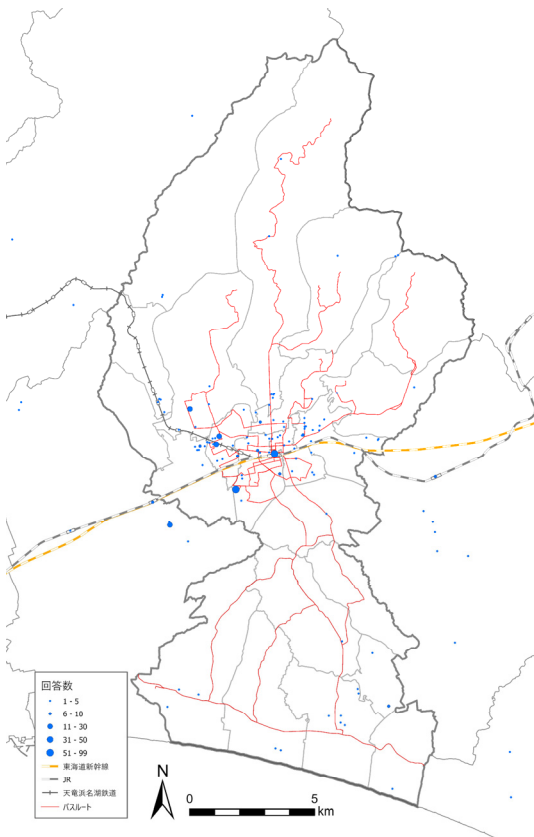
施設名	回答数
中東遠総合医療センター	59
掛川駅	51
バロー掛川店	22
MEGA ドン・キホーテ UNY 掛川店	21
ららぽーと磐田	14
スーパーセンターオークワ掛川店	14

(高齢者アンケート：上位5施設)

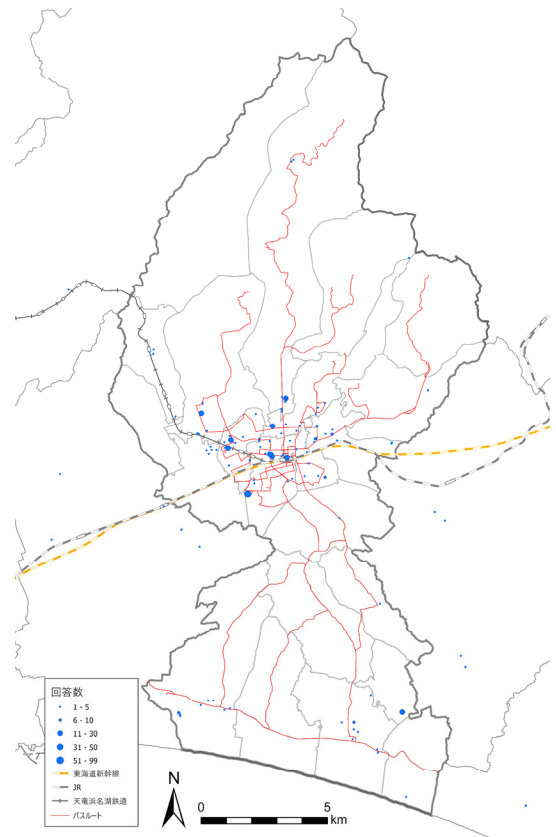
施設名	回答数
中東遠総合医療センター	68
バロー掛川店	28
掛川駅	23
木下クリニック	20
掛川スーパー中央店	18

公共交通で行けるようになってほしい場所

(市民アンケート)



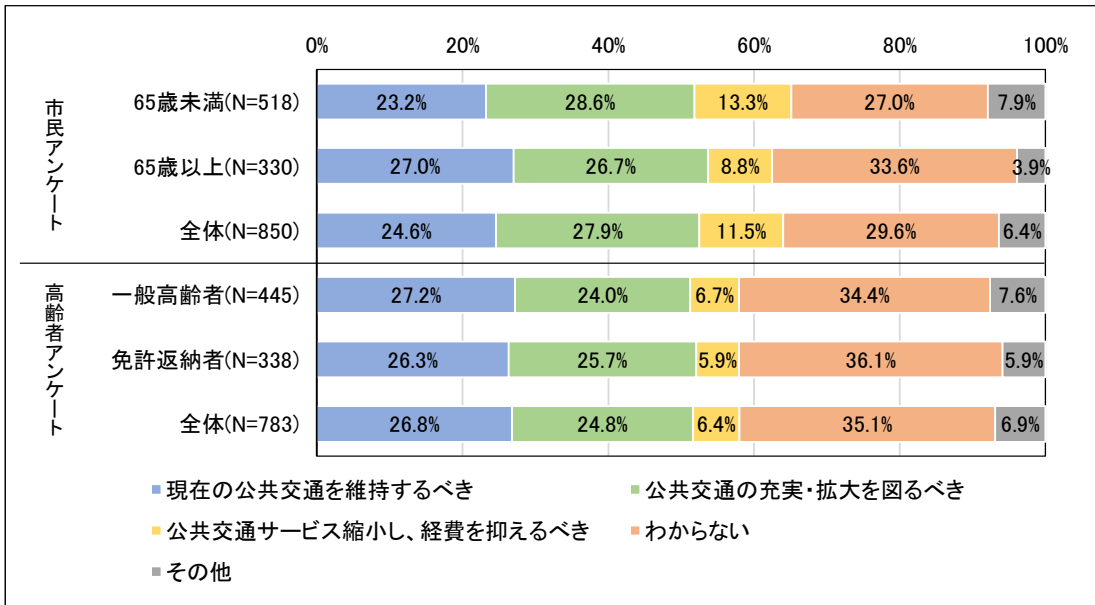
(高齢者アンケート)



(4) 今後の公共交通に関する考え

① 公共交通の維持・確保について

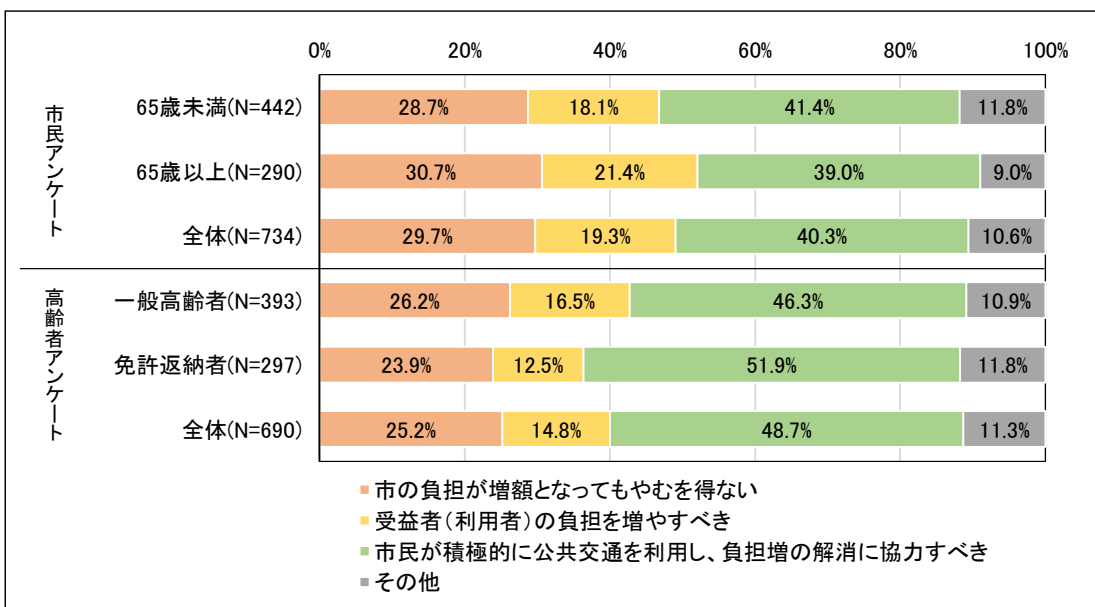
- 公共交通の維持・確保について、年齢区分や免許返納の有無によらず、「現在の公共交通を維持すべき」及び「公共交通の充実・拡大を図るべき」の割合が高く、それぞれ25%前後の割合となっています。



※無回答を除いて集計

② 公共交通の運行経費負担について

- 公共交通の運行経費負担について、年齢区分や免許返納の有無によらず、「市民が積極的に公共交通を利用し、負担増の解消に協力すべき」の割合が最も高く、次いで、「市の負担が増額となってもやむを得ない」の割合が高くなっています。



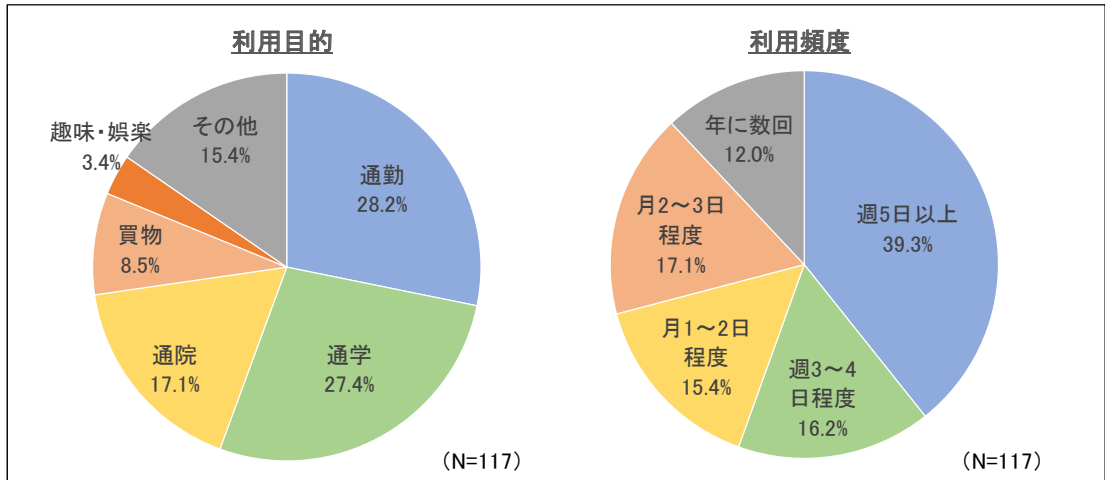
※無回答を除いて集計

3. 利用者アンケート

(1) バス利用者

① 利用状況

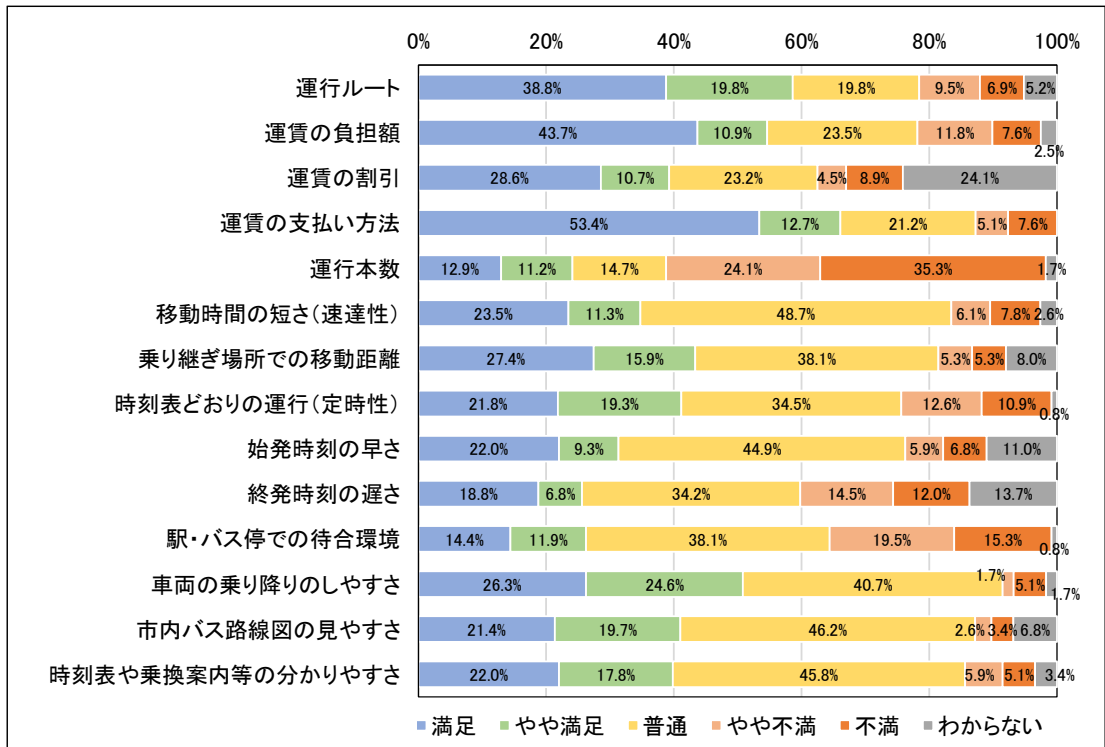
- 利用目的については「通勤」、「通学」がそれぞれ25%程度を占めており、次いで「通院」が多くなっています。
- 利用頻度については、「週5日以上」が39%を占めており、次いで「月2～3日程度」、「週3～4日程度」となっています。



※無回答を除いて集計

② 利用している路線の満足度

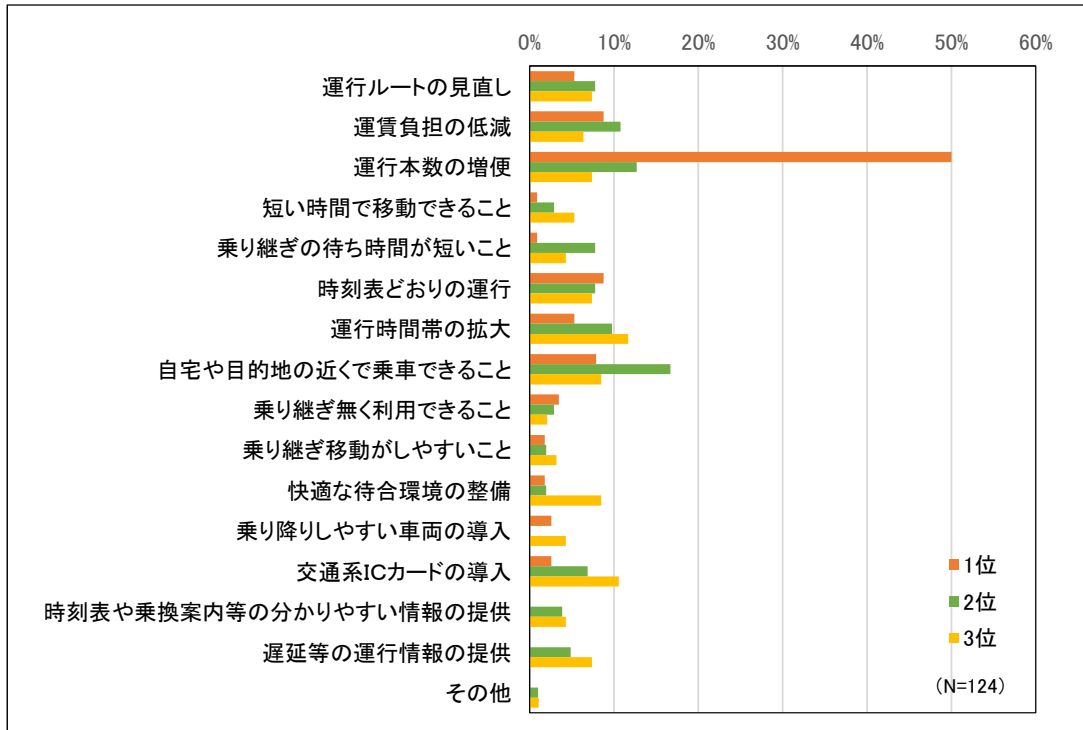
- 利用している路線の満足度について、「運行ルート」、「運賃の負担額」、「運賃の支払い方法」、「車両の乗り降りのしやすさ」に関しては、満足・やや満足している割合が半数を超えています。一方、「運行本数」に関しては、やや不満・不満とする割合が半数を超えています。また、「駅・バス停での待合環境」に関しても不満を示す割合が高くなっています。



※無回答を除いて集計

③ 改善されたら利用頻度が向上すると思うこと

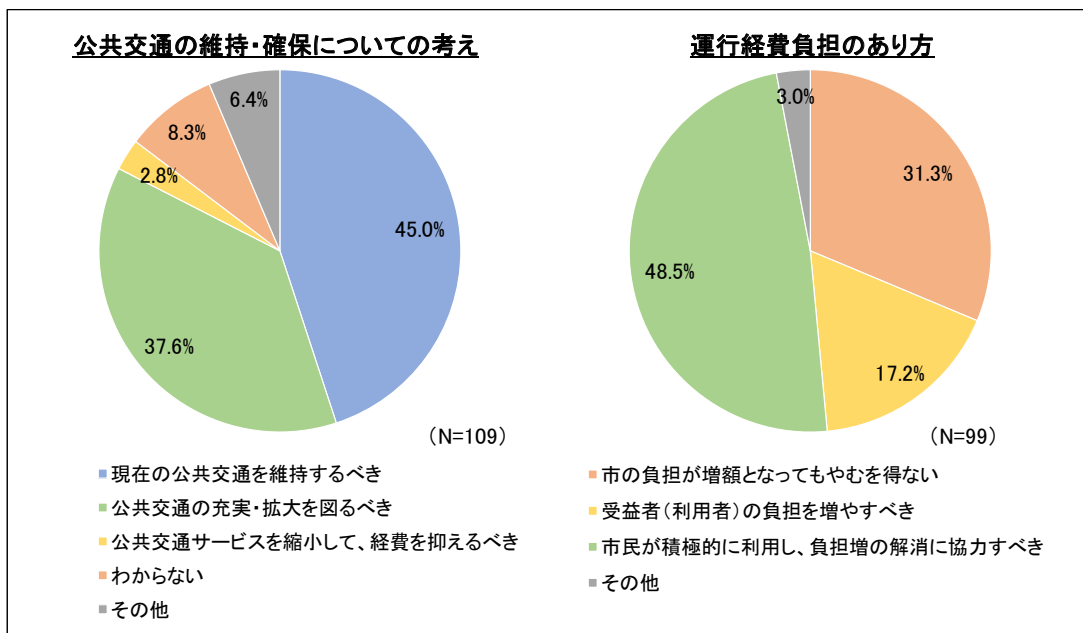
● バス路線利用に関する改善要望として、「運行本数の増便」への要望が突出して多く挙げられています。また、1位～3位でみると「自宅や目的地の近くで乗車できること」、「運賃負担の低減」、「運行時間帯の拡大」が比較的多く挙げられています。



※無回答を除いて集計

④ 今後の公共交通に関する考え

● 公共交通の維持・確保について、「現在の公共交通を維持するべき」が45%、「公共交通の充実・拡大を図るべき」が38%と高い割合を占めています。また、公共交通の運行経費負担については、「市民が積極的に公共交通を利用し、負担増の解消に協力すべき」の割合が最も高く、次いで「市の負担が増額となってもやむを得ない」の割合が高くなっています。

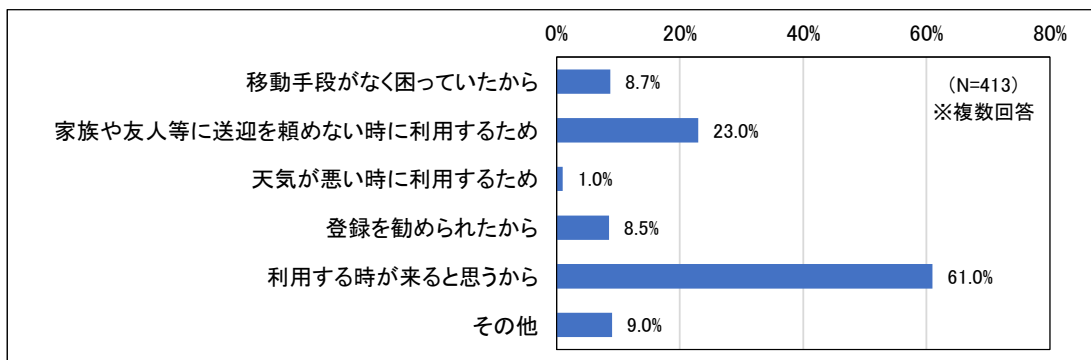


※無回答を除いて集計

(2) デマンド型乗合タクシー利用者

① 登録理由

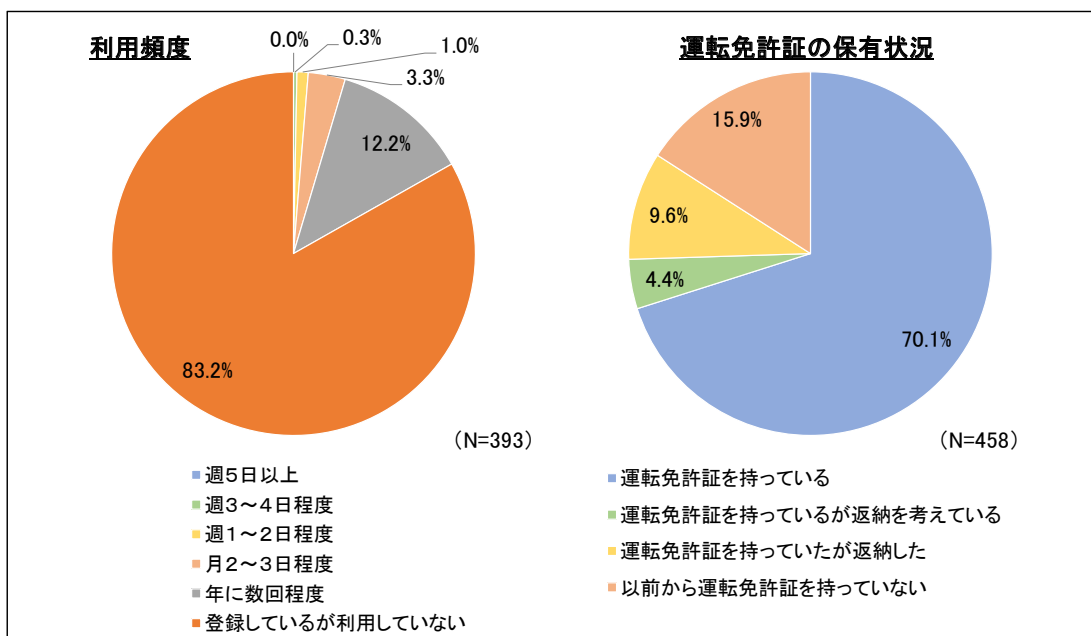
- デマンド型乗合タクシーの登録理由は、「利用する時が来ると思うから」が61%と最も多くを占めています。次いで「家族や友人等に送迎を頼めない時に利用するため」が23%を占めています。



※無回答を除いて集計

② 利用状況

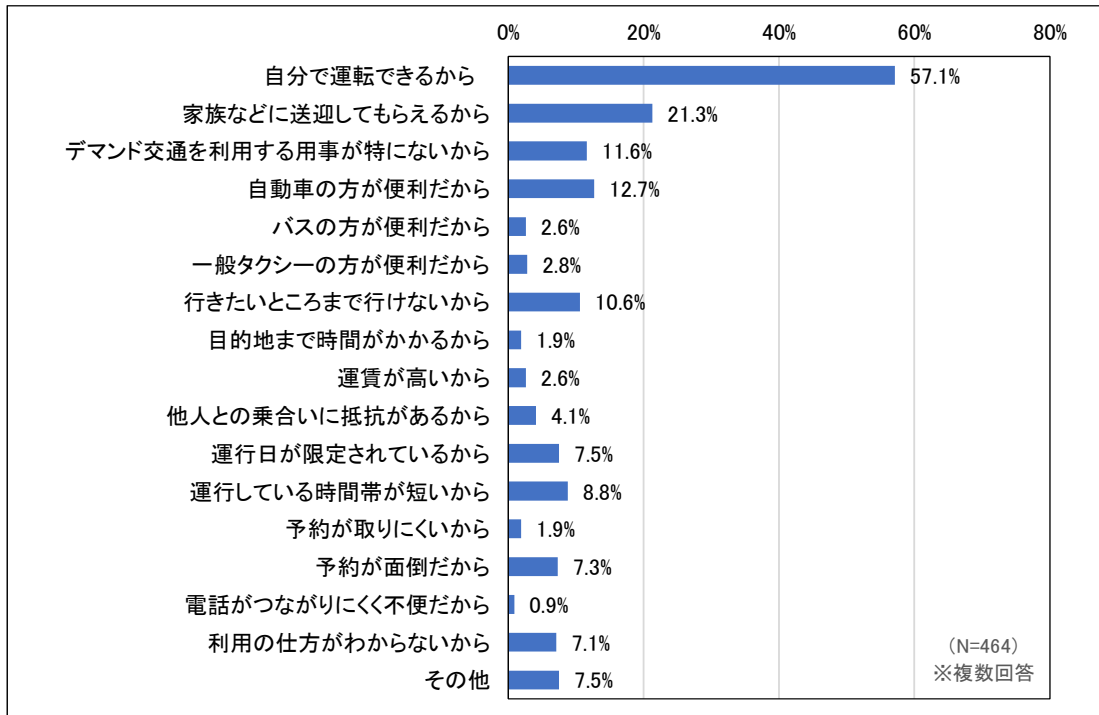
- 利用頻度については、「登録しているが利用していない」が83%と大半を占めています。デマンド型乗合タクシーを利用している層では、「年に数回程度」が最も多くなっています。
- デマンド型乗合タクシー登録者の運転免許証の保有状況を見ると、「運転免許証を持っている」が70%を占めており、前述の登録理由に示されているように、将来的に利用することを想定して、デマンド型乗合タクシーに登録されていることがうかがえます。



※無回答を除いて集計

③ 利用していない理由

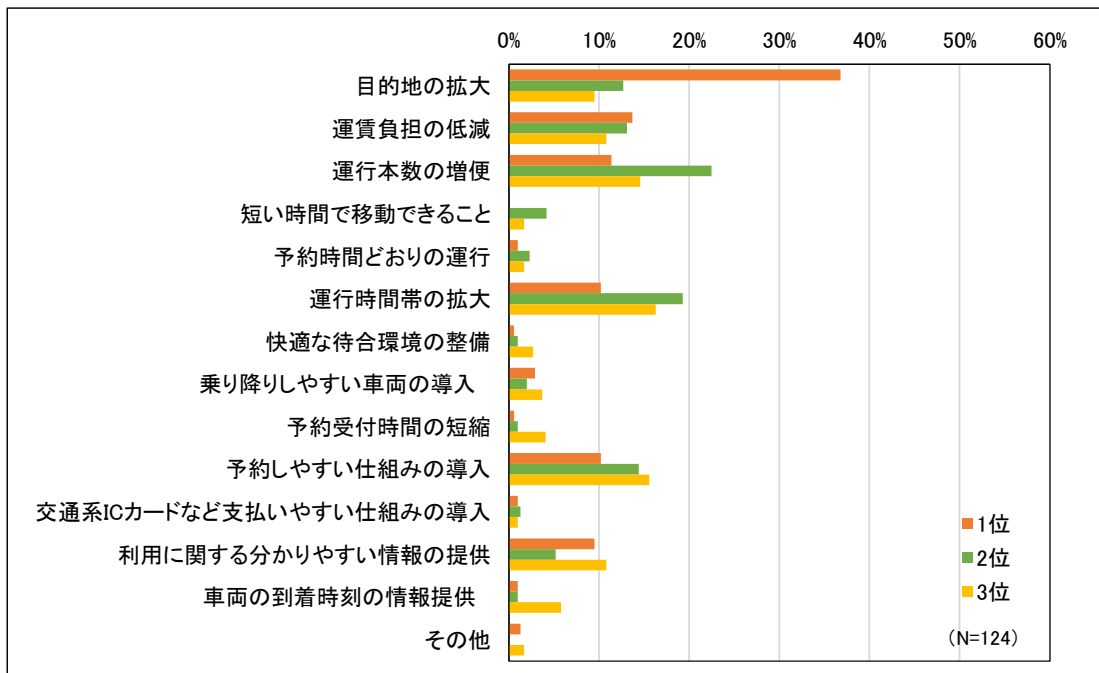
- 利用していない理由については、「自分で運転できるから」が57%と多くを占めています。次いで「家族などに送迎してもらえるから」が21%となっています。



※無回答を除いて集計

④ 改善されたら利用頻度が向上すると思うこと

- デマンド型乗合タクシーに関する改善要望として、「目的地の拡大」への要望が突出して多く挙げられています。また、1位～3位でみると「運行本数の増便」、「運賃負担の低減」、「運行時間帯の拡大」、「予約しやすい仕組みの導入」が多くなっています。

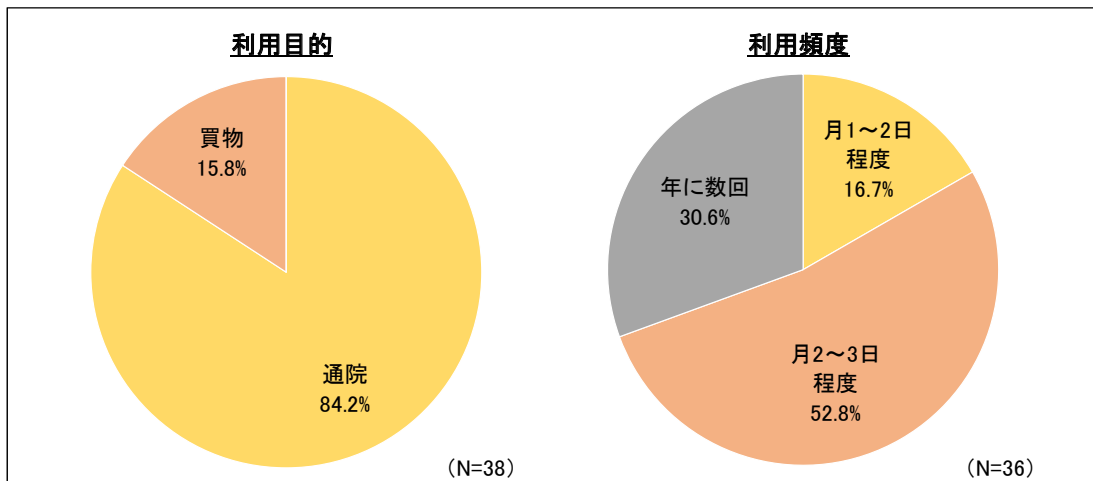


※無回答を除いて集計

(3) 生活支援車利用者

① 利用状況

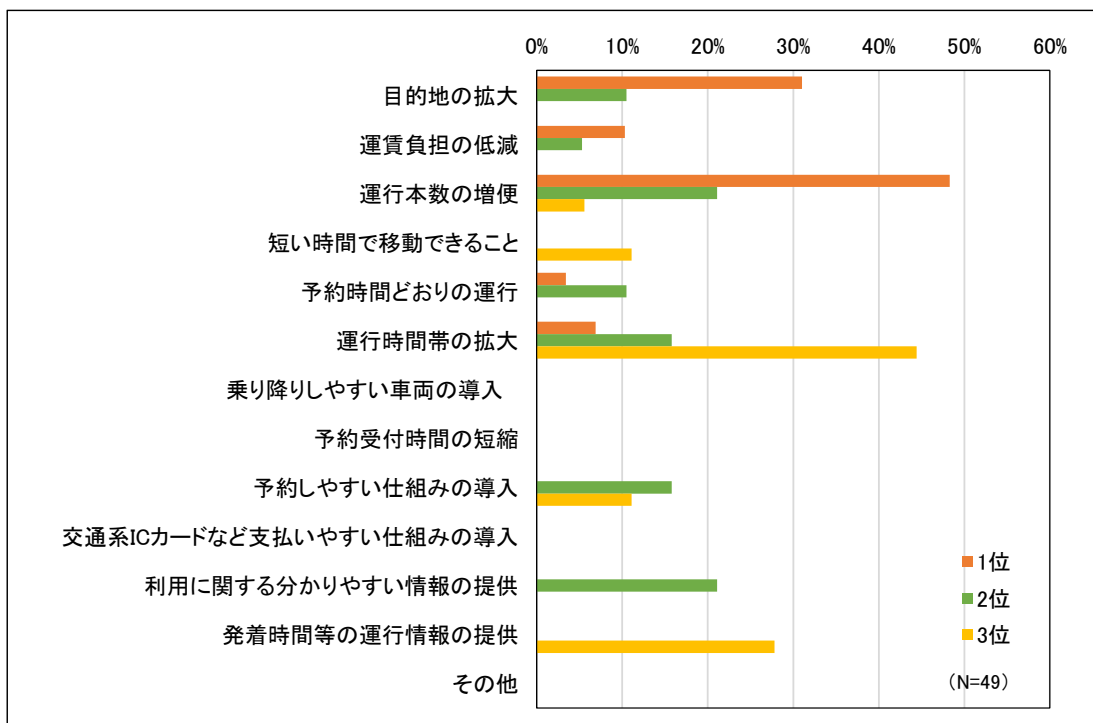
- 利用目的については「通院」が84%と大半を占めており、次いで「買物」が16%となっています。
- 利用頻度については、「月2～3日程度」が53%を占めており、次いで「年に数回」が31%、「月1～2日程度」が17%となっています。



※無回答を除いて集計

② 改善されたら利用頻度が向上すると思うこと

- 生活支援車に関する1位の改善要望として、「運行本数の増便」、「目的地の拡大」への要望が多く挙げられています。また、1位～3位でみると「運行時間帯の拡大」、「運賃負担の低減」が多くなっています。



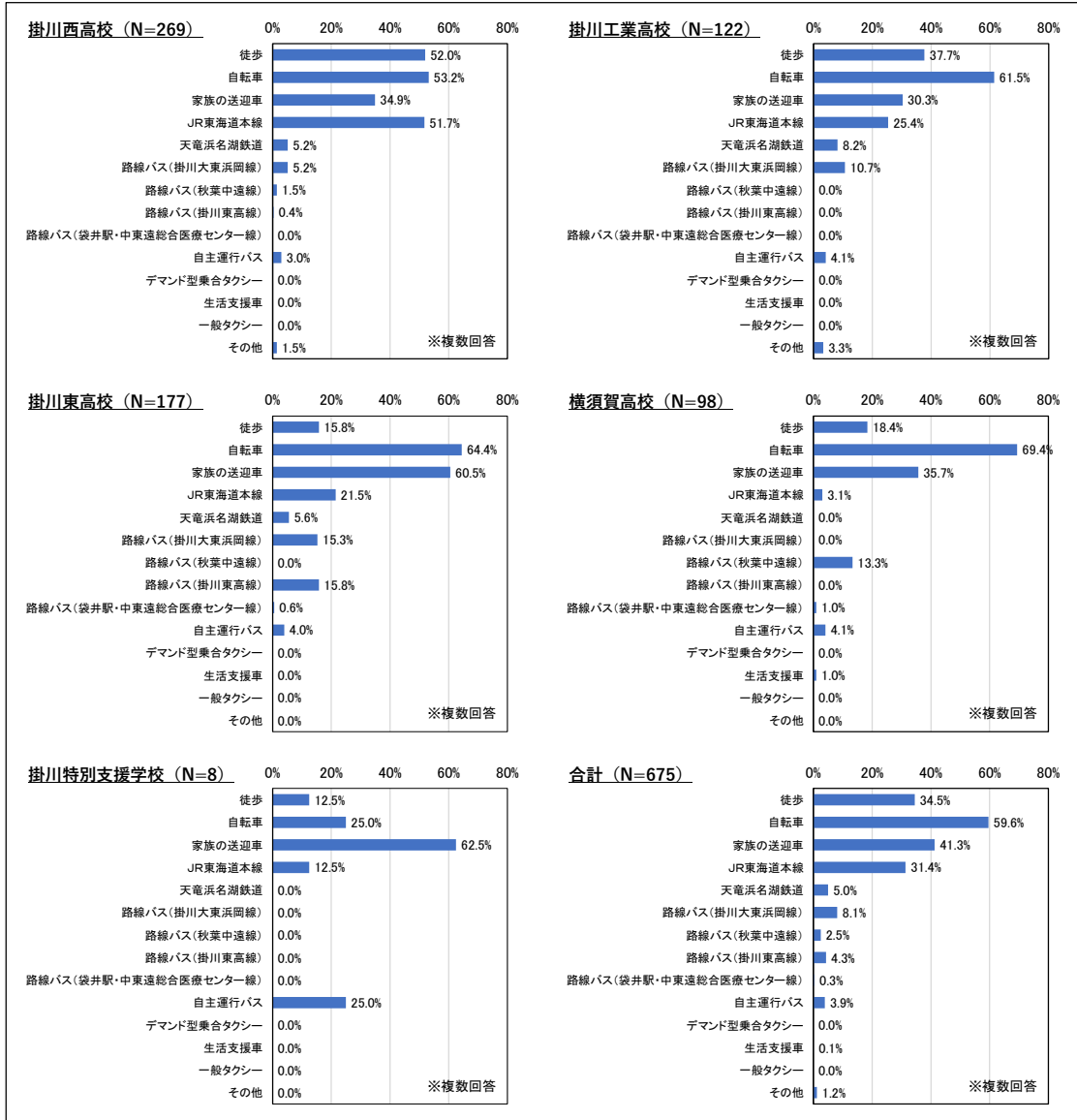
※無回答を除いて集計

4. 高校生アンケート

(1) 登校時の移動状況

① 登校時の交通手段

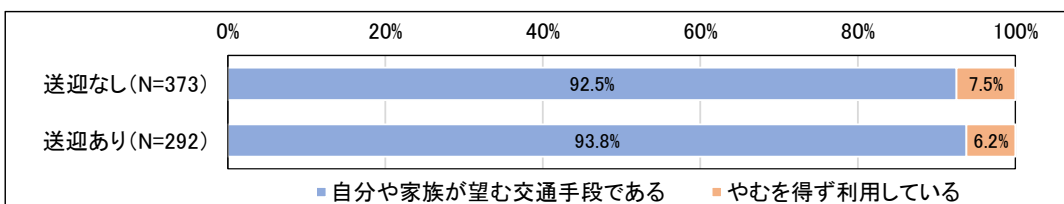
● 登校時の交通手段は、合計で見ると「自転車」が最も多く、次いで「家族の送迎車」、「徒歩」、「JR東海道本線」となっています。



※無回答を除いて集計

② 登下校時の移動手段の利用意向

● 登下校時の移動手段の利用意向は、家族の送迎を含む移動と、家族の送迎を含まない移動のどちらにおいても、大半が「自分や家族が望む交通手段である」と回答しています。

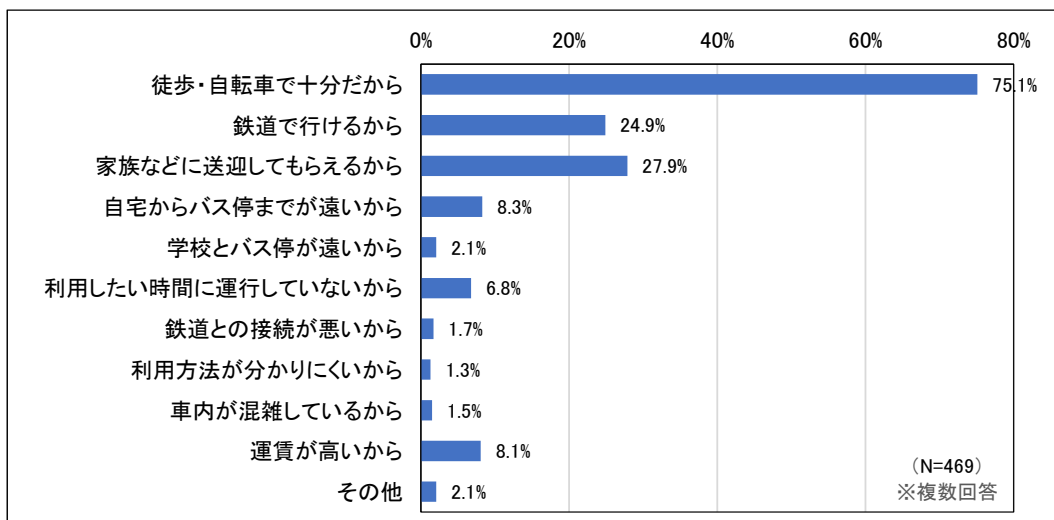


※送迎あり：登下校時の利用交通手段に「家族の送迎車」が含まれる回答者

※無回答を除いて集計

(2) 通学時にバスを利用しない理由

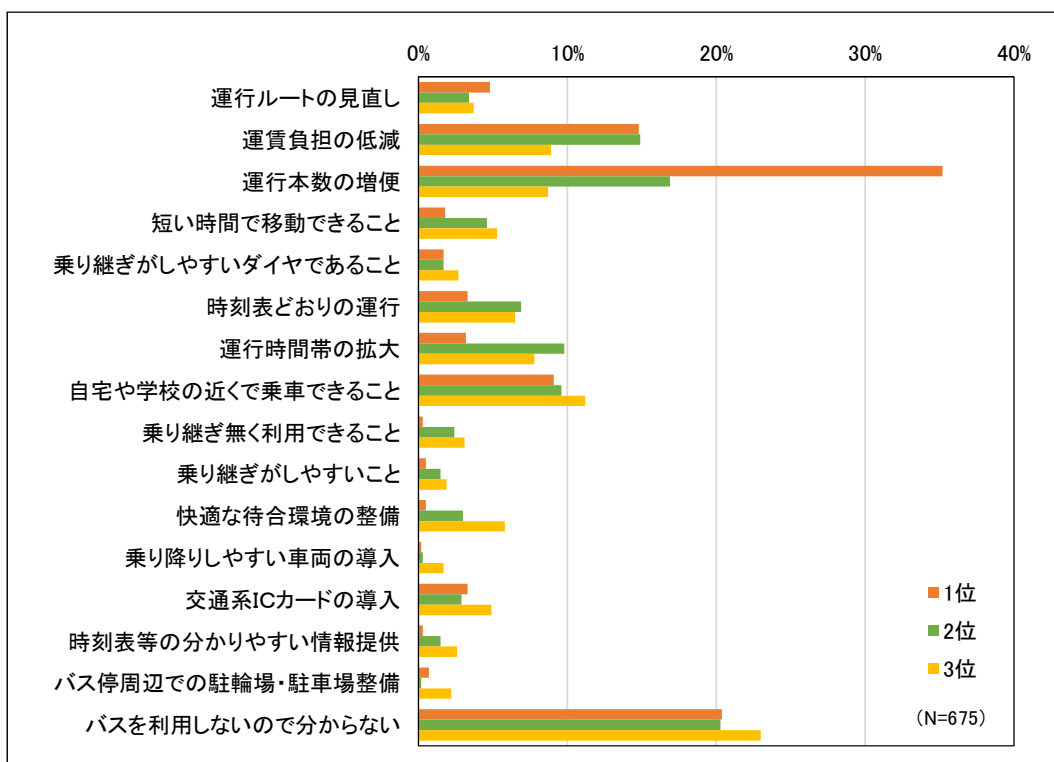
- 通学時にバスを利用しない理由は、「徒歩・自転車で十分だから」が最も多く、次いで「家族などに送迎してもらえるから」、「鉄道で行けるから」など、バス以外の交通手段で通学していることが理由として挙げられています。
- 上記以外では「自宅からバス停までが遠いから」、「運賃が高いから」、「利用したい時間に運行していないから」といった理由が挙げられています。



※通学時にバスを利用していない回答者のみを集計
※無回答を除いて集計

(3) 通学時のバス路線利用に関する改善要望

- 通学時のバス路線利用に関する改善要望として、「運行本数の増便」への要望が最も多く、次いで「運賃負担の低減」となっています。また、1位～3位でみると「自宅や学校の近くで乗車できること」、「運行時間帯の拡大」が比較的多く挙げられています。



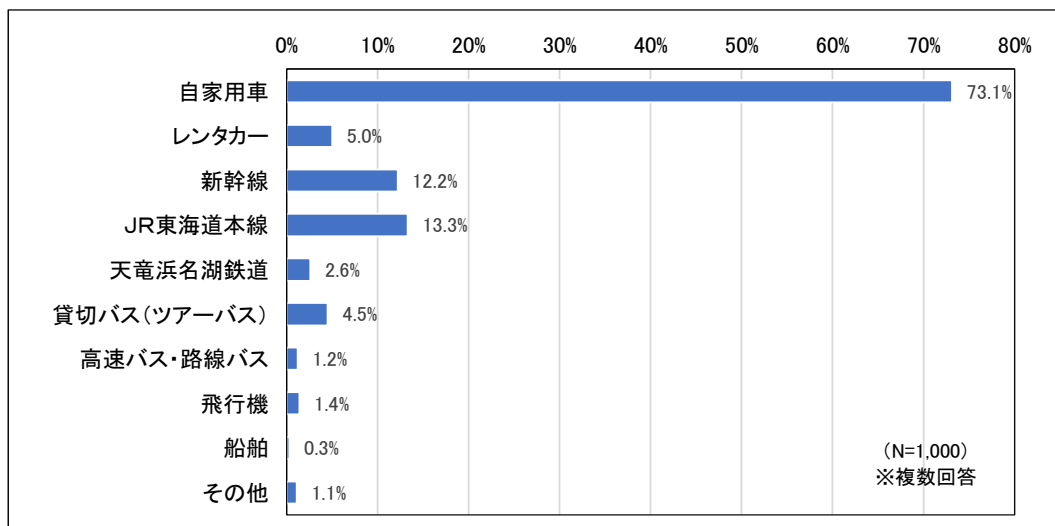
※無回答を除いて集計

5. 観光来訪者アンケート

(1) 利用交通手段

① 出発地から掛川市までの交通手段

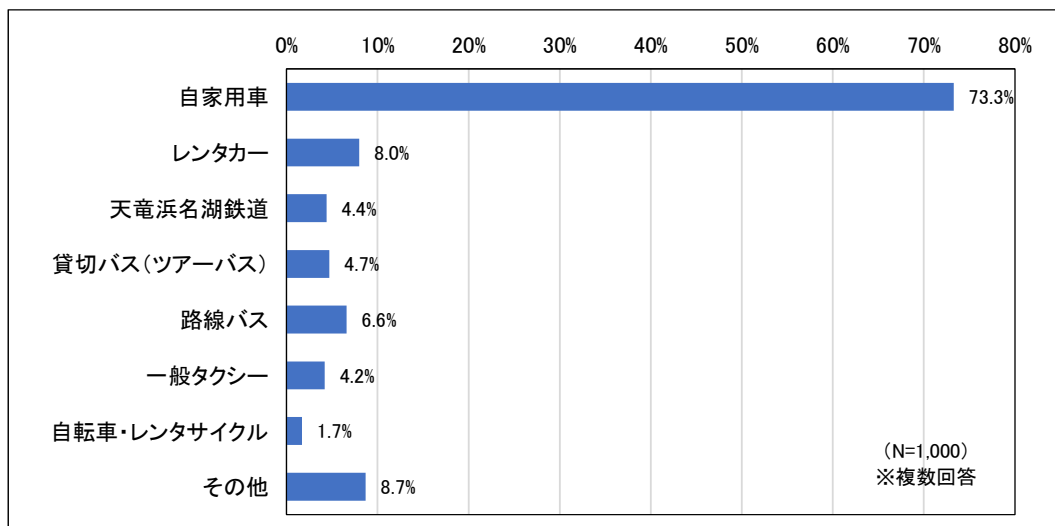
- 出発地から掛川市までの交通手段は、「自家用車」が73%と突出して多く、次いで「JR東海道本線」、「新幹線」となっています。



※無回答を除いて集計

② 掛川市に到着してからの交通手段

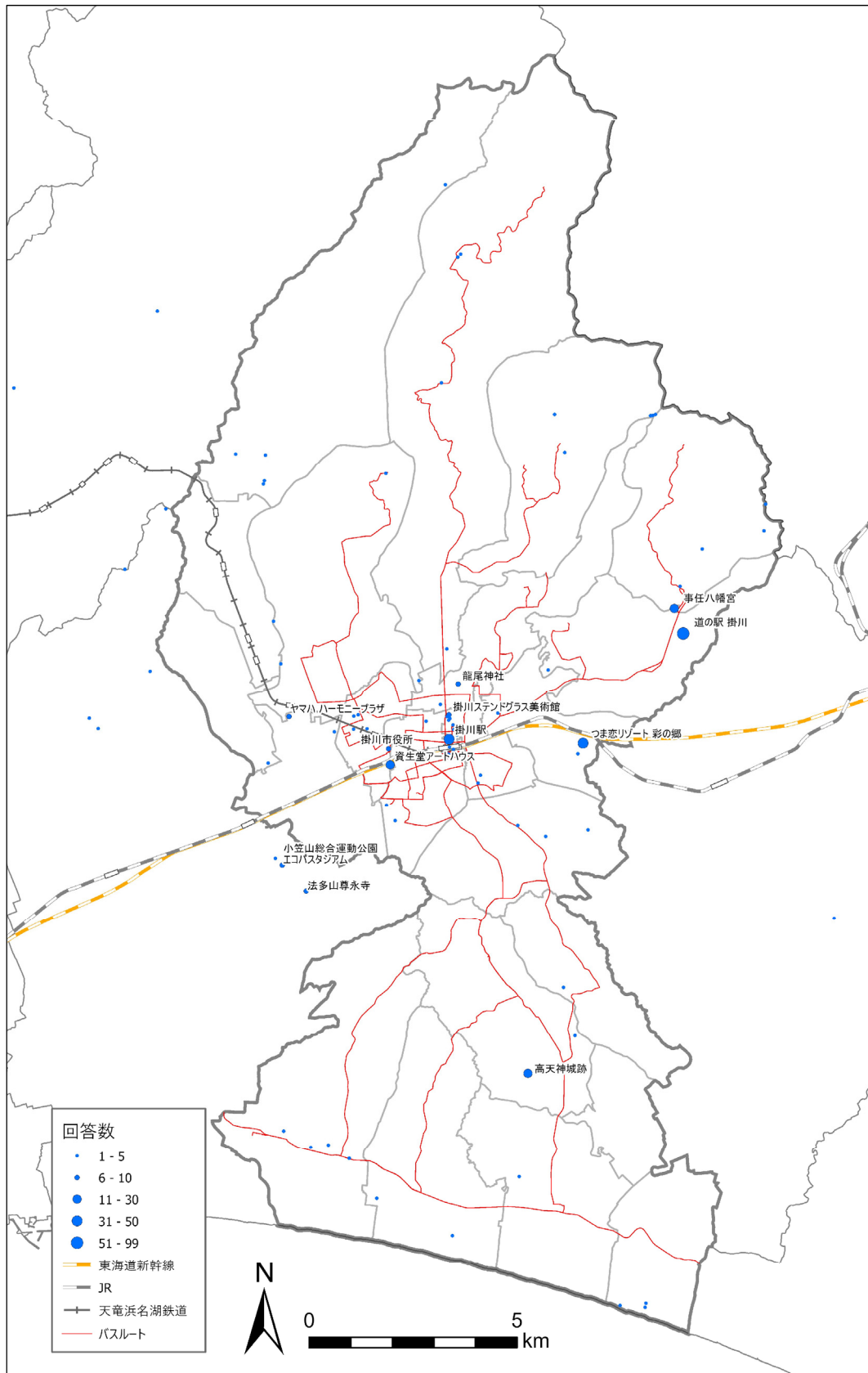
- 掛川市に到着してからの交通手段は、「自家用車」が73%と突出して多く、次いで「レンタカー」、「路線バス」、「貸切バス」、「天竜浜名湖鉄道」となっています。



※無回答を除いて集計

(2) 来訪先

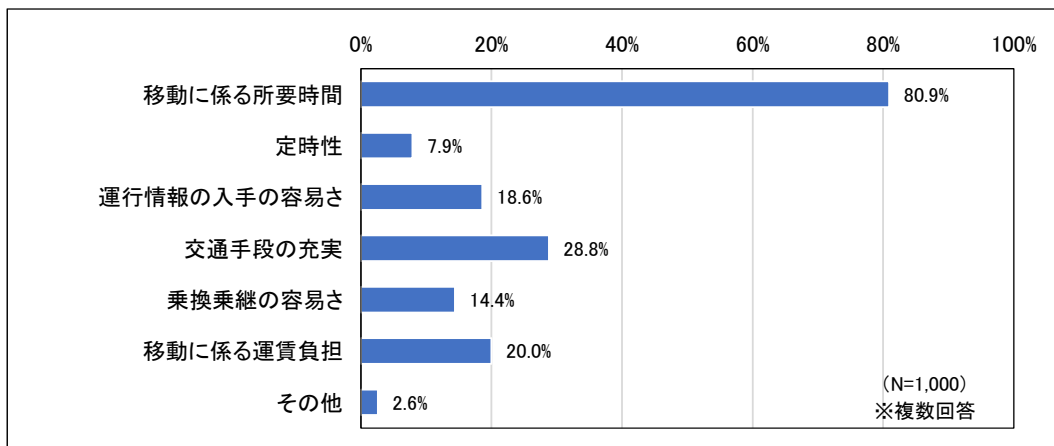
● 来訪先は、市の中心部に集中していますが、一部東部や南部にも点在しています。



(3) 公共交通に関する考え

① 観光先の移動で重視すること

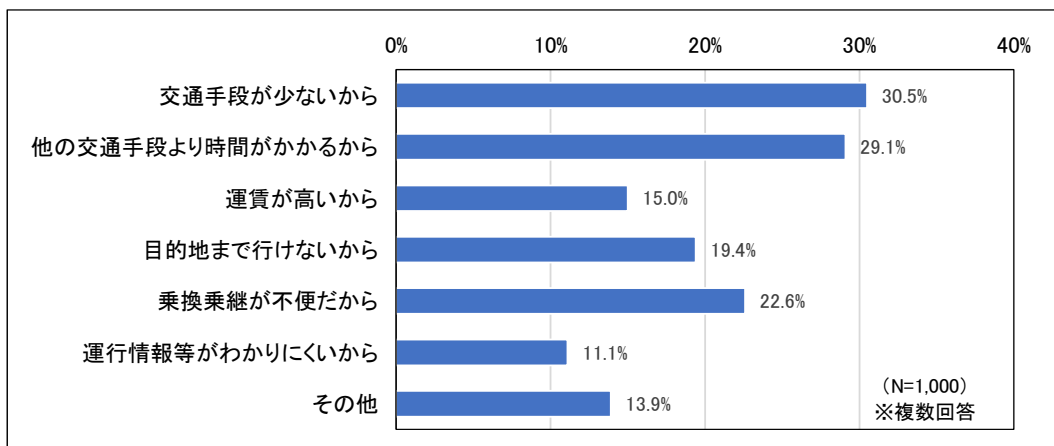
- 観光先の移動で重視することは、「移動に係る所要時間」が突出して多く、次いで「交通手段の充実」、「移動に係る運賃負担」、「運行情報の入手の容易さ」となっています。



※無回答を除いて集計

② 公共交通を利用しなかった理由

- 公共交通を利用しなかった理由は、「交通手段が少ないから」及び「他の交通手段より時間がかかるから」が多く、次いで「乗換乗継が不便だから」、「目的地まで行けないから」、「運賃が高いから」となっています。



※無回答を除いて集計

6. 関係団体ヒアリング

(1) 生活支援コーディネーター

公共交通に係る問題点や課題の把握を目的に、生活支援コーディネーターへのヒアリングを実施しました。ヒアリングの概要と主な意見は以下のとおりとなります。

■生活支援コーディネーターへのヒアリング概要と主な意見

項目	概要
対象	掛川市地域支え合い推進協議会の代表者
ヒアリング日時	令和4年10月4日(火)
主な調査項目	<ul style="list-style-type: none">・市内の移動に関し、困っている高齢者の意見・普段の活動を通して感じる高齢者の移動に関する課題や問題点
主な意見	<ul style="list-style-type: none">・家族等に送迎を頼れず、受け皿があまりないという相談を受けるが、これを使ってください、という移動手段を示すことが出来ず、苦勞している。・南部地域では、中東遠総合医療センターに行くのにバスであると1,000円以上、タクシーであれば片道5,000円を要し、年金生活者には非常に厳しい。・基本的には家族がサポートしているが、外出頻度が高くなると家族への負担が大きく、誰か連れて行ってくれる人がいないかという相談を多く受ける。・生活支援車を利用するにしても、通院先や受診時間も決まっているなか、その時間帯に運行しておらず、タクシーを使わざるを得ない。・高齢者の移動支援については、対象者を絞ったうえで対策をしていく必要があると感じている。・運転免許証の返納について、お年寄りの認知機能低下を防止するという観点からすると、段階的に年代に合わせた対応が必要となる。・公共交通機関を利用した場合の費用負担と、自家用車を持ち続けることの維持管理費を比較するなど、金銭感覚を意識できるような目安を作っておけると、免許返納した際に公共交通も使ってもらえるようになるのではないかと。

(2) 交通事業者

公共交通に係る問題点や課題の把握を目的に、各交通事業者へのヒアリングを実施しました。ヒアリングの概要と主な意見は以下のとおりとなります。

■交通事業者へのヒアリング概要と主な意見

項目	概要
対象	市内の鉄道、バス、デマンド型乗合タクシーの運行を担う6事業者 (天竜浜名湖鉄道・しずてつジャストライン・秋葉バスサービス ・掛川バスサービス・ジーネット・掛川タクシー)
ヒアリング日時	<ul style="list-style-type: none"> 令和4年10月19日(水): 掛川タクシー 令和4年10月24日(月): 秋葉バスサービス 令和4年10月25日(火): 掛川バスサービス、ジーネット 令和4年11月1日(火): 天竜浜名湖鉄道 令和4年11月4日(金): しずてつジャストライン
主な調査項目	<ul style="list-style-type: none"> 利用者からの要望 運行上の課題や問題点 事業者視点での路線の利便性向上や利用促進へ向けた考え 事業者視点での市内公共交通の移動利便性の向上に関する考え
主な意見	<p>(共通事項)</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行本数を増やしてほしいという要望が多い。 大型二種免許証を所持している若者が少なく、高齢化が進み、確保に苦慮している。 最低限の台数で運行しているが、車両の更新が課題となっている。 市内の全路線を示す路線図や時刻表があるとよい。 右折レーンがない交差点が多く渋滞が慢性化しており、定時性を確保することが難しい。 <p>(個別事項)</p> <ul style="list-style-type: none"> デマンド型乗合タクシーについては、当初から土曜日の運行を実施してほしいとの要望がある。 桜木地区では、医療施設やスーパー等集客施設があり、高齢者が増加してきているため、事業者としてはデマンドを導入したいと思っている。 路線バスの大須賀地区の大淵、大東の運行本数が極端に減少している。現在の利用状況を見ると8~9割の利用者が横須賀までの利用であるため、増便するなら横須賀までと考えている。 循環線の南回りは一方通行で回っていて反対回りがないので利便性が良くないという声がある。朝夕の時間帯は30~45分間隔で運行できれば利便性が高まり利用者が増えると思う。

7. 各種調査結果からみた個別課題

前述で整理した各種調査結果より得られた課題は、以下のとおりとなります。

- 高齢者ほど、運転免許証や自動車の保有状況が減少するため、高齢者ほど外出頻度も低くなる。
- 移動手段の大半は自家用車が占め、高齢者ほど公共交通の利用割合がやや高くなるが、80歳を超えると自動車送迎の割合が増え、家族や友人等の送迎に頼っていることがうかがえる。
- 外出目的は、高齢者ほど通院目的や買物目的の割合が増加し、日常生活に密着した移動目的の割合が高くなる。
- 日常の移動で困っている方は高齢者が多く、特に年齢層が高くなるほど多くなる傾向にある。
- 日常の移動で困っている理由は、市の中心部では運転免許証返納が進んでいることに起因した移動の不便さ、郊外では駅やバス停までの遠さや移動時の費用及び所要時間への負担など、公共交通での移動そのものの不便さが要因となっている。

4章 掛川市地域公共交通網形成計画の評価

1. 掛川市地域公共交通網形成計画における基本方針ならびに目標

掛川市では、各交通手段の連携をより一層深め、交通事業者・市民との協働の取組を示すとともに、掛川市の公共交通の維持・活性化を図るための計画として平成29年8月に「掛川市地域公共交通網形成計画」を策定しています。

掛川市地域公共交通網形成計画における基本方針ならびに目標は以下のとおりとなります。

方針	目標	指標
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	1 市民にとって利用しやすい地域公共交通の構築	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
		② 市内の公共交通を利用した市民の割合
	2 地域公共交通の持続性向上に向けた運行効率化	③ 収支率 15%を下回る路線数
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	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	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、住みにくいと感じる市民の割合
	4 高齢者が外出しやすい地域公共交通サービスの提供	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
3 地域協働による地域公共交通を「守り」「育む」取組の推進	5 観光時の地域公共交通利用を促すサービスの提供	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
	6 地域公共交通の利用者数の維持・減少割合の抑制	⑦ 民間路線バスの年間乗車人数
		⑧ 自主運行バスの年間乗車人数
		⑨ デマンド型乗合タクシーの年間乗車人数
	7 協働による地域公共交通に関する活動の増加	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
8 高齢者の車から公共交通への転換促進	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）	

2. 事業の実施状況

掛川市地域公共交通網形成計画において策定された、目標を達成するための事業について、実施状況を以下に整理します。

■事業の実施状況【方針1】

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
<p><u>路線バス</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・掛塚さなる台線の廃止(R3. 3) <p><u>自主運行バス</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・掛川大須賀線本格運行開始(H30. 10) ・満水線の廃止(R3. 9) 	
事業 1-2	自主運行バスの改善・運行効率化
<p><u>市街地循環線</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地循環線南回り 「富士見台霊園」 経由の期間運行に土日祝を追加(H29. 4) ・市街地循環線北回り、南回りを平日、土日祝日共に 16 便に統一(R2. 4) ・市街地循環線南回り 「富士見台霊園」 経由運行を平日も実施(R2. 4) ・市街地循環線南回り 「掛川東高入口」、「菖蒲ヶ池」バス停新設(R2. 4) ・市街地循環線北回り 「十九首」で短縮運行(R2. 4) ・市街地循環線南回り 始発便の出発地を「掛川駅南口」に変更(R3. 4) ・市街地循環線南回り バス停名変更(R4. 4) ・市街地循環線北回り 「北病院」バス停を「大池 B&G 艇庫前」に移設(R4. 4) <p><u>その他路線</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・満水線 つま恋との協働運行について協議開始(R1. 4) ・桜木線 「家代の里」 経由便を新設(R1. 6) ・東山線・居尻線 最終便を短縮運行とし、倉真線・栗本線増便(R1. 10) ・掛川大須賀線 フリー乗降区間設置(R2. 4) ・掛川大須賀線 「掛川駅南口」7時10分発のダイヤ増便(R2. 4) ・掛川大須賀線 「中東遠総合医療センター」 経由便の増便(R2. 4) ・掛川大須賀線 「掛川東高入口」バス停新設(R2. 4) ・東山線 エコポリス内のルート延伸、ダイヤ増便(R2. 4) ・掛川大須賀線 アイク内運行経路変更、「とうもんの里前」バス停移設(R2. 10) ・桜木線 「新田」 経由を減便し、「家代の里」 経由を増便(R3. 4) ・掛川大須賀線 「とうもんの里前」 発の始発便を「掛川東高入口」 経由に変更(R3. 4) ・掛川大須賀線 「とうもんの里前」 発の最終便「西大谷」 経由を「大須賀支所」 経由に変更(R3. 4) ・栗本線、東山線 バス停名変更(R4. 4) ・栗本線、居尻線、倉真線、桜木線「市役所」 発または「市役所」 経由に変更(R4. 4) ・掛川大須賀線 「掛川駅南口」7時10分発便を廃止、「アイク前」7時30分発「掛川東高入口」 経由便を新設(R4. 4) ・居尻線・倉真線 ダイヤ改正(R4. 10) ・掛川大須賀線 「小笠神社入口」バス停新設(R4. 10) ・栗本線・東山線 バス停名変更(R5. 4) ・桜木線 ダイヤ改定(R5. 4) ・掛川大須賀線 「横須賀城跡」バス停新設(R5. 4) ・掛川大須賀線 ダイヤ改定(「とうもんの里前」16時40分発を「西大谷」 経由、19時10分発を「東大谷」 経由へ変更) (R5. 4) 	

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1-3	自主運行バス桜木線の路線見直し
<ul style="list-style-type: none"> ・「家代の里」経由便を新設(R1. 6) ・「新田」経由を減便し、「家代の里」経由を増便(R3. 4) ・「市役所」発を新設(R4. 4) ・ダイヤ改正(R5. 4) 	
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
<ul style="list-style-type: none"> ・デマンド型乗合タクシーのエリアを「曾我・和田岡エリア」と「大須賀エリア」に統合(H30. 4) ・中地区で生活支援車運行事業開始(H30. 6) ・原田地区、倉真地区地域福祉バスを生活支援車へ切り替え(R1. 4) ・東山口地区地域福祉バスを生活支援車へ切り替え(R2. 4) ・曾我・和田岡、大須賀エリアデマンド型乗合タクシーに乗合割引制度導入(R2. 4) ・デマンド型乗合タクシーで障がい者に同伴する介助者の乗車可へ制度変更(R2. 10) ・佐東地区で生活支援車運行事業開始(R3. 5) ・満水エリアデマンド型乗合タクシー運行開始(R3. 10) ・中・佐東地区生活支援車で付添人運賃導入(R4. 4) 	
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
<ul style="list-style-type: none"> ・地元ボランティアによる駅清掃 ・バス停へのベンチ設置・管理、放置自転車撤去 	
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
<ul style="list-style-type: none"> ・中、佐東地区の生活支援車を菊川総合病院、御前崎総合病院へ運行 ・原田地区の生活支援車を森町の病院等へ運行 ・袋井駅・中東遠総合医療センター線「平野公会堂前」バス停設置(R3. 10) ・中東遠総合医療センター受診者バス運賃助成に袋井駅・中東遠総合医療センター線を追加(R5. 4) 	
事業5	富士山静岡空港とのアクセス向上
<ul style="list-style-type: none"> ・富士山静岡空港～金谷駅～掛川駅のジャンボタクシー実証実験(R3. 12-R4. 2) ・静岡空港シャトルタクシー運行(静岡空港～掛川駅) ・静岡空港無料アクセスバス(FDA、静岡空港～掛川駅) 	

■事業の実施状況【方針2】

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
<ul style="list-style-type: none"> ・掛川大須賀線における後期高齢者運賃無料運行実証実験(R2.4-R2.9) ・お達者半額タクシー実証実験実施(第1弾：R4.1-R4.3)(第2弾：R5.1-R5.3) <p>【利用実績】第1弾：3,709件、第2弾：518件</p>	
事業2	福祉車両の導入
<ul style="list-style-type: none"> ・福祉タクシー車両購入費補助金制度実施 ・UD(ユニバーサルデザイン)タクシーを5年間で8台導入(H29-R3) 	
事業3	中心市街地へのアクセス強化・回遊性強化
<ul style="list-style-type: none"> ・掛川まる得パスポートに市街地循環線の乗車券(100円)を追加(H29.4) 	
事業4	スクールバスと自主運行バスの一本化
<ul style="list-style-type: none"> ・東山、粟本、居尻、桜木線にて、小中学生が路線バスをスクールバスとして利用 	
事業5	観光情報と公共交通の情報の一元提供
<ul style="list-style-type: none"> ・掛川まる得パスポートに市街地循環線の乗車券(100円)を追加(H29.4) ・観光協会にて自主運行バス1日(ワイド)フリー乗車券を販売(R4.4) ・各観光施設のホームページにおけるバスアクセス情報提供 	
事業6	天竜浜名湖鉄道市町会議における取組推進
<p>掛川市提案事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・静岡新聞広告掲載業務(R4) ・掛川駅「徳川家康ゆかりの地へ」装飾業務(R5) 	
事業7	地域通貨制度の導入と公共交通分野への活用
<ul style="list-style-type: none"> ・地域通貨制度等の公共交通への活用について検討(H28) 	

■事業の実施状況【方針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	
事業1	高齢者の外出支援（再掲）
※方針2-事業1に記載	
事業2	高齢者運転免許返納支援制度の活用
<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者運転免許証自主返納支援事業開始(H29.4) <p>【利用実績】H29～R4：2,173件(6年間累計)</p>	
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）
※方針1-事業2に記載	
事業4	分かりやすい公共交通の情報提供
<ul style="list-style-type: none"> ・掛川バス路線案内図を毎年発行、全戸配布 ・広報紙や市ホームページ、LINEにて、公共交通の最新情報発信 ・GTFS-JPの導入により、掛川市内のすべてのバス路線がGoogleマップ上での乗換案内に対応(R5.3) ・バスロケーションシステム導入(R6.4予定) 	
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
<ul style="list-style-type: none"> ・学校を通じてバス情報の発信（ダイヤ改正、バス停新設等） 	
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
<ul style="list-style-type: none"> ・東山線エコポリス内トココシステムソリューションズ(株)へのルート延伸(R2.4) 	
事業7	取組の評価・改善を検討する組織体制の構築
<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通会議にて毎年度評価・改善策検討 	
事業8	マスコットキャラクター・ロゴマークの積極活用
<ul style="list-style-type: none"> ・茶のみやきんじろうラッピングバス導入(H29-R2にかけて4台導入) ・掛川茶ラッピングバス2台導入(R4.4) ・ジュビロ磐田コラボラッピングバス導入(R5.9) 	
事業9	利用しやすい料金体系の構築
<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者運転免許証自主返納支援事業開始(H29.4) ・掛川大須賀線における後期高齢者運賃無料運行実証実験(R2.4-R2.9) ・お達者半額タクシー実証実験実施(第1弾：R4.1-R4.3)(第2弾：R5.1-R5.3) <p>【利用実績】第1弾：3,709件、第2弾：518件</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自主運行バス1日（ワイド）フリー乗車券導入(R4.4) ・中東遠総合医療センター受診者バス運賃助成に袋井駅・中東遠総合医療センター線を追加(R5.4) 	

3. 指標の達成状況

掛川市地域公共交通網形成計画において設定された指標の達成状況は以下のとおりとなります。11項目ある指標のうち10項目において未達成となっており、新型コロナウイルス感染症の拡大を要因とする外出自粛等により、公共交通利用が減少しており、目標達成に影響したものと推察されます。

なお、⑥と⑩については、令和5年度中に目標値を達成する見込みとなっています。

■ 指標の達成状況

指標	目標値	実績値		達成状況
		平成 28 年度 (目標設定時)	現況	
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	42.0%	34.5%	28.7% (R5)	未達成
② 市内の公共交通を利用した市民の割合	34.0%	28.3%	21.7% (R4)	未達成
③ 収支率 15%を下回る路線数	0 路線	1 路線	3 路線 (R3)	未達成
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、住みにくいと感じる市民の割合	8.0%以下	9.8%	8.9% (R5)	未達成
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	2.5 回/週	2.4 回/週 (R4)	未達成
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	10 件以上	3 件	9 件 (R4)	達成見込み
⑦ 民間路線バスの年間乗車人数	700,000 人/年	637,284 人/年	583,640 人/年 (R4)	未達成
⑧ 自主運行バスの年間乗車人数	333,500 人/年	323,343 人/年	271,802 人/年 (R4)	未達成
⑨ デマンド型乗合タクシーの年間乗車人数	4,000 人/年	2,658 人/年	930 人/年 (R4)	未達成
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	10 団体以上	4 団体	9 団体 (R4)	達成見込み
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)	2,000 件以上	0 件	2,173 件 (R4)	達成

【目標 1】 市民にとって利用しやすい地域公共交通の構築

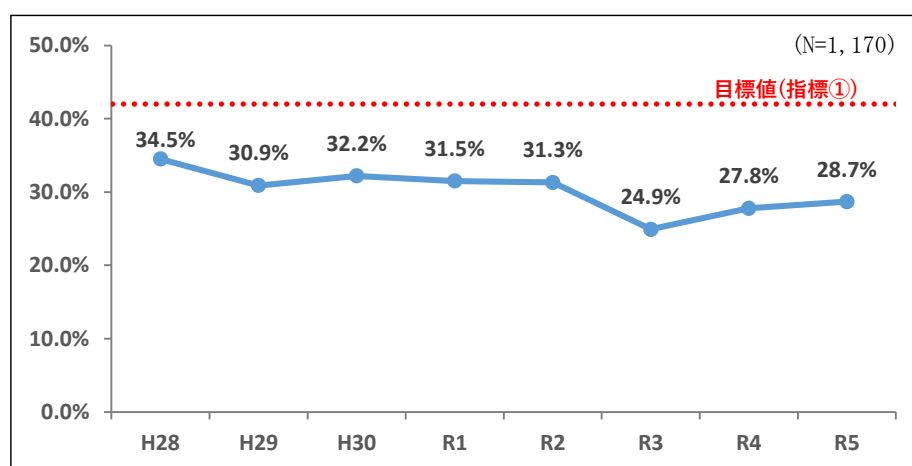
通勤・通学・通院・買い物などに出かける時に公共交通に不便を感じない市民の割合は、平成28年度が34.5%であるのに対し令和5年度が28.7%と減少しており、目標値に達していない状況となっています。また、市内の公共交通を利用した市民の割合も同じく、令和4年度実績が目標値に達していません。

コロナ禍での外出自粛等を要因とする公共交通利用離れが影響しているものと思われます。

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

網形成計画 策定時[H28]	実績値							目標値
	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	
34.5%	30.9%	32.2%	31.5%	31.3%	24.9%	27.8%	28.7%	42.0%

※掛川市市民意識調査の結果において、「あなたは、通勤・通学・通院・買い物などに出かける時に、バスや鉄道に不便を感じると思いますか」という設問における「思わない」及び「あまり思わない」を合計した値



指標② 市内の公共交通を利用した市民の割合

網形成計画 策定時[H28]	実績値							目標値
	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	
28.3%	--	--	--	--	--	21.7%	--	34.0%

※令和4年度に実施した市民アンケート調査において、「あなたが最近1年間に利用した市内の公共交通」という設問に対し「利用した」と回答した割合

【目標 2】 地域公共交通の持続性向上に向けた運行効率化

自主運行バスにおける各路線の収支率は、全路線において経常費用が経常収益を上回っており、収支率が15%を下回る路線は、居尻線、桜木線、満水線の3路線となっています。(令和3年度実績)

コロナ禍による利用者の減少や、原油価格の高騰等による経費の増加が影響しているものと思われます。

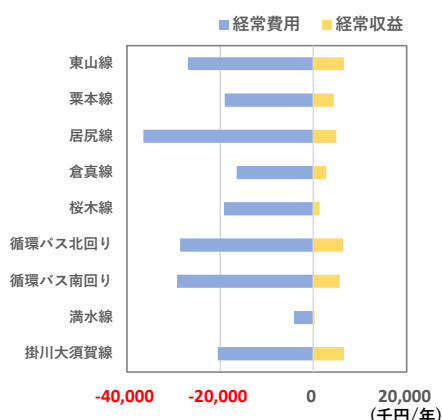
指標③ 収支率 15%を下回る路線数

路線	R3 年度実績			
	経常収益	経常費用	経常損益	収支率
東山線	6,613	26,881	△ 20,268	24.6%
粟本線	4,381	18,999	△ 14,618	23.1%
居尻線	4,958	36,487	△ 31,528	13.6%
倉真線	2,746	16,464	△ 13,718	16.7%
桜木線	1,262	19,192	△ 17,930	6.6%
循環バス北回り	6,386	28,559	△ 22,173	22.4%
循環バス南回り	5,666	29,247	△ 23,581	19.4%
満水線	232	4,130	△ 3,898	5.6%
掛川大須賀線	6,571	20,452	△ 13,881	32.1%
合計	38,815	200,412	△ 161,596	19.4%

※令和3年度実績をもとに集計

※満水線は令和3年9月に廃止

実績値 (R3 年度)	目標値
3 路線	0 路線



【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

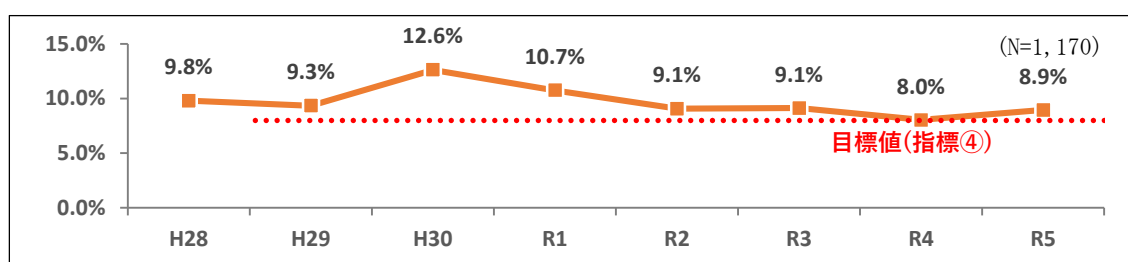
バス路線など公共交通網が整備されていないことが原因で住みにくと感じる市民の割合は、平成28年度が9.8%であるのに対し令和4年度には8.0%まで減少し、目標値を達成していますが、令和5年度は8.9%と目標値に達していない状況となっています。

バス路線の廃止等のサービス低下を最小限にとどめ、バス停新設やルートの改良ならびにダイヤの見直しといった利便性向上策を実施したことにより、指標の数値が抑制されていると思われます。

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と感じる市民の割合

網形成計画 策定時[H28]	実績値							目標値
	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	
9.8%	9.3%	12.6%	10.7%	9.1%	9.1%	8.0%	8.9%	8.0%

※掛川市市民意識調査において、「掛川市は住みにくい」と回答した方に対する「掛川市が住みにくいと思う理由について、3つ以内で選んでください」という設問にて「地域内のバス路線などの公共交通網が整備されていないから」を選択した割合



【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

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は、平成28年度が2.5回/週であるのに対し、令和4年度は2.4回/週と減少しており、目標値に達していない状況となっています。

免許返納者に対する公共交通割引制度やお達者半額タクシー実証実験といった利用促進策を実施しましたが、コロナ禍による外出自粛等が大きく影響したと思われます。

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

網形成計画 策定時[H28]	実績値							目標値
	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	
2.5回/週	--	--	--	--	--	2.4回/週	--	2.5回/週

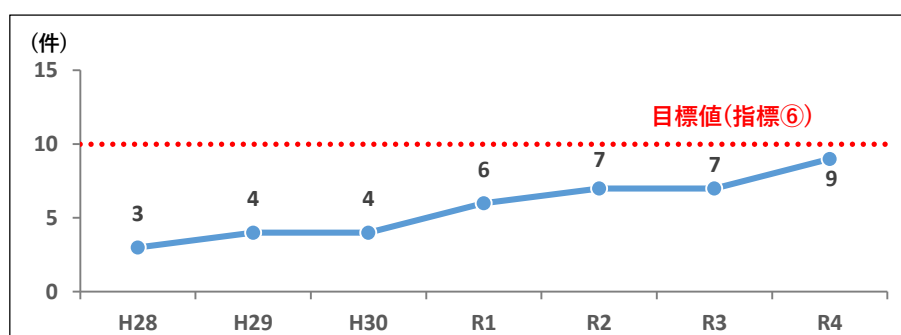
※令和4年度に実施した市民アンケート調査において、「70歳以上」かつ「平日の外出時の交通手段が自動車(自分で運転)以外」の方の週あたり平均外出回数

【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

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は、平成28年度が3件であるのに対し、令和4年度は9件と増加しており、令和5年度において目標値を達成する見込みです。

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

網形成計画 策定時[H28]	実績値							目標値
	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	
3件	4件	4件	6件	7件	7件	9件	--	10件



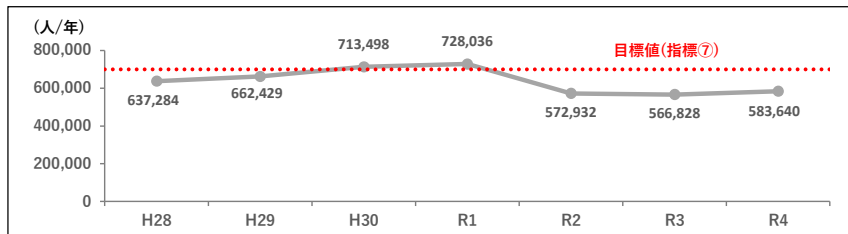
【目標 6】 地域公共交通の利用者数の維持・減少割合の抑制

地域公共交通の利用者数をみると、民間路線バスはコロナ前の平成30年度、令和元年度において目標値を上回っていますが、令和4年度実績では目標値に達しておらず、コロナ禍での外出自粛等を要因とする利用者減少が影響していると思われます。なお、自主運行バスならびにデマンド型乗合タクシーについては、計画期間中一度も目標値に達していません。

指標⑦ 民間路線バスの年間乗車人員

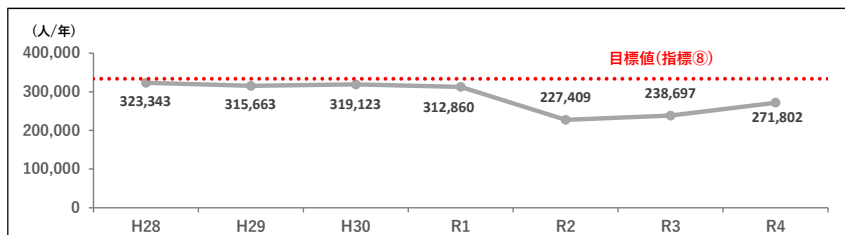
網形成計画 策定時[H28]	実績値 (人/年)							目標値
	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	
637,284	662,429	713,498	728,036	572,932	566,828	583,640	--	700,000

※掛川大東浜岡線と秋葉中遠線の合計値



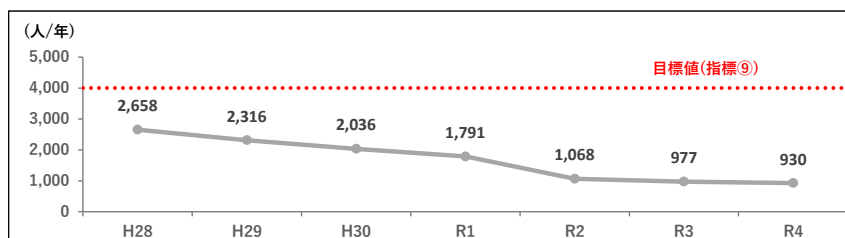
指標⑧ 自主運行バスの年間乗車人員

網形成計画 策定時[H28]	実績値 (人/年)							目標値
	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	
323,343	315,663	319,123	312,860	227,409	238,697	271,802	--	333,500



指標⑨ デマンド型乗合タクシーの年間乗車人員

網形成計画 策定時[H28]	実績値 (人/年)							目標値
	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	
2,658	2,316	2,036	1,791	1,068	977	930	--	4,000

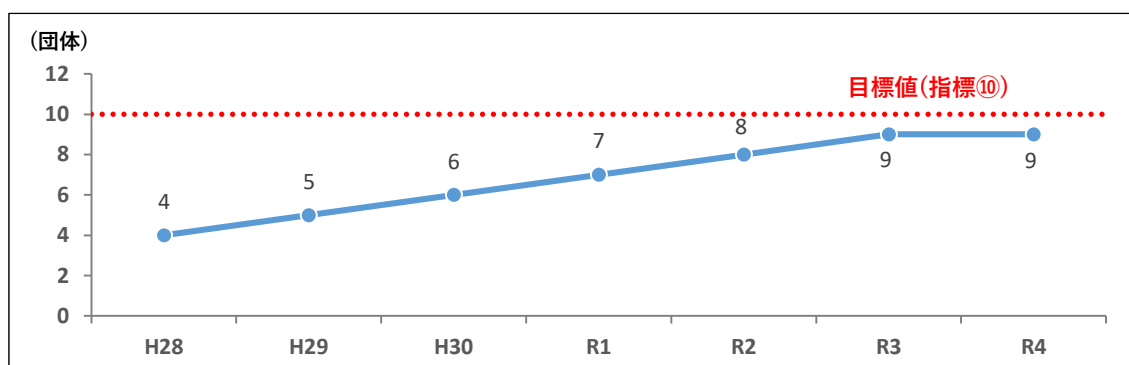


【目標 7】 協働による地域公共交通に関する活動の増加

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は、平成28年度が4団体であるのに対し、令和4年度は9団体と増加しており、令和5年度において目標値を達成する見込みです。

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

網形成計画 策定時[H28]	実績値（累計）							目標値
	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	
4 団体	5 団体	6 団体	7 団体	8 団体	9 団体	9 団体	--	10 団体



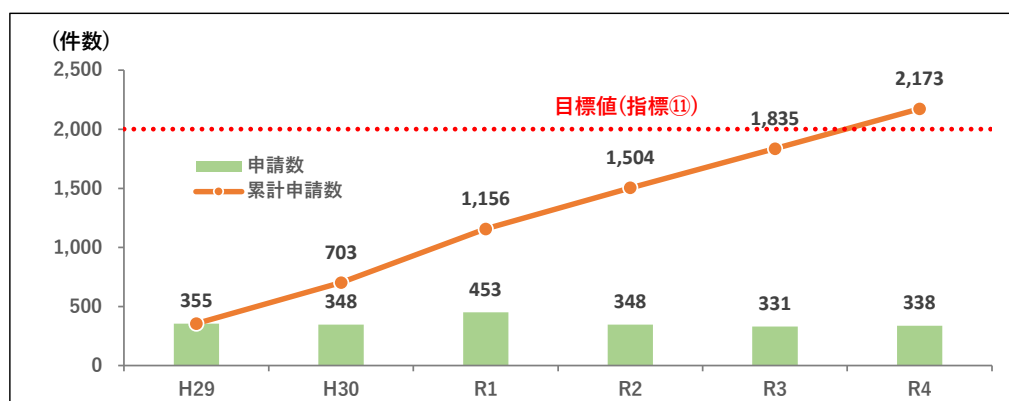
【目標 8】 高齢者の車から公共交通への転換促進

運転免許返納者に対する公共交通利用料金助成制度は、平成29年度より開始され、令和4年度には6年間累計で2,173件となっており、目標値を達成しています。

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

網形成計画 策定時[H28]	実績値（累計）							目標値
	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	
--	355 件	703 件	1,156 件	1,504 件	1,835 件	2,173 件	--	2,000 件

※平成29年度より制度開始



(参考)高齢者運転免許自主返納支援事業について

【実施概要】

掛川市では、市内の交通事故の約3割を占める高齢者による交通事故を削減させるため、平成29年4月から、「運転免許証自主返納者支援事業」や「運転免許証自主返納者公共交通利用助成券」等の施策を実施しています。

※運転免許証自主返納者支援事業：運転免許証を警察署に自主返納し、「運転経歴証明書」の交付を受けた75歳以上の市民に対し、交付手数料（1,100円）を補助。

※運転免許証自主返納者公共交通利用助成券：運転免許証返納後に移動手段がなくなってしまう不安を解消するため、バス、タクシー、天竜浜名湖線で使用できる助成券を合計1万円分交付（一人1回限り、5,000円1セット×2）。

■年代別人身交通事故発生状況（令和3年度）

	件数（件）	構成比
19歳以下	27	4.3%
20～24歳	75	12.1%
25～29歳	59	9.5%
30歳代	86	13.9%
40歳代	93	15.0%
50歳代	86	13.9%
60～64歳	40	6.5%
65歳以上	152	24.5%
不明	2	0.3%
合計	620	100.0%

出典：令和4年度掛川市統計書

【事業の実施状況】

公共交通利用助成券交付申請者数の推移

運転免許証自主返納者公共交通利用助成券交付申請者数は、毎年350人程度が申請し、令和4年度時点の累計申請者数は2,173人となっています。

75歳以上人口は増加傾向にありますが、人口増加数を上回る申請が行われており、令和4年度時点において、75歳以上人口に占める交付申請者の割合は13.2%となっています。

■75歳以上人口に占める交付申請者の割合（単位：人）

	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度
申請者数（年度毎）	355	348	453	348	331	338
申請者数（累計値）【A】	355	703	1,156	1,504	1,835	2,173
市の75歳以上人口【B】	15,193	15,471	15,628	15,568	15,753	16,411
人口に占める割合【A/B】	2.3%	4.5%	7.4%	9.7%	11.6%	13.2%

※75歳以上人口は、「掛川市の住民登録人口（各年度末時点）」における年齢別人口に基づき作成

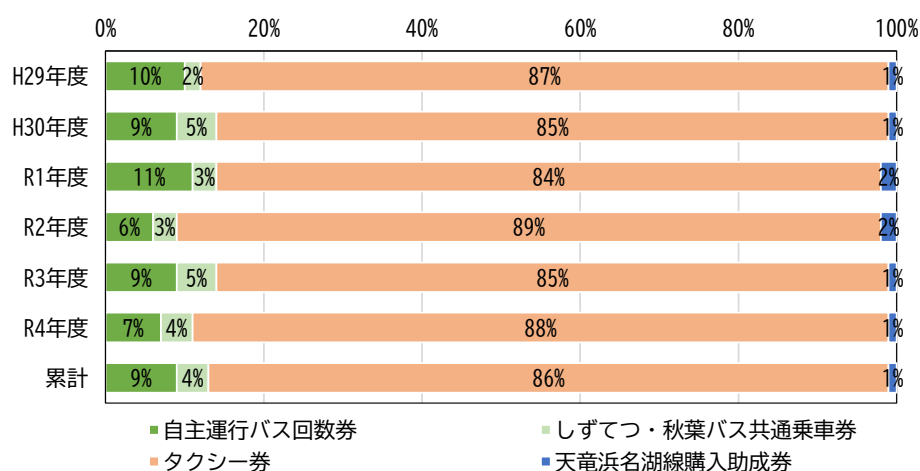
公共交通利用助成券の交付状況

公共交通利用助成券の交付枚数をみると、タクシー券の交付を希望される申請者が毎年9割程度を占めています。

また、助成券の交付に要する市の負担額は、毎年350万円前後となっています。

【交付対象となる助成券】

- 掛川市自主運行バス回数券：5,000円分（5,500円利用可）
- しずてつジャストライン・秋葉バスサービス共通バス乗車券：5,000円分（発行日から3年間有効）
- タクシー券：5,000円分
- 天竜浜名湖線「シルバーバス/普通回数券」購入助成券：5,000円分（発行日から1年間有効）



公共交通利用助成券の交付状況

助成券の交付枚数（セット枚数）

	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	累計
バス回数券	86	100	129	62	89	74	540
自主運行バス	74	63	101	43	57	44	382
しずてつ・秋葉	12	37	28	19	32	30	158
タクシー券	615	586	762	621	563	593	3,740
天竜浜名湖線助成券	9	10	15	13	9	9	65
合計	710	696	906	696	661	676	4,345

※申請者一人あたり2種類交付

助成券の交付金額（単位：千円）

	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	累計
バス回数券	430	500	645	310	445	370	2,700
タクシー券	3,075	2,930	3,810	3,105	2,815	2,965	18,700
天竜浜名湖線助成券	45	50	75	65	45	45	325
合計	3,550	3,480	4,530	3,480	3,305	3,380	21,725

※交付枚数1セットにつき5,000円として算出

※バス回数券は自主運行バスとしずてつ・秋葉バス共通券の合算値

(3) 公共交通利用助成券の利用実績

公共交通利用助成券の利用実績をみると、事業を開始した平成29年度は約54万円となっていますが、その後、徐々に利用が増えている状況にあります。なお、令和2年度以降は利用実績が低下していますが、新型コロナウイルス感染症による影響と想定されます。

■ 助成券の利用実績（単位：千円）

	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	累計
バス回数券	73.1	127.0	202.2	58.8	182.9	144.8	788.8
タクシー券	463.0	982.5	1,198.5	1,075.0	1,190.0	1,487.0	6,396.0
天竜浜名湖線助成券	7.0	18.0	25.0	34.0	10.0	57.0	151.0
合計	543.1	1,127.5	1,425.7	1,167.8	1,382.9	1,688.8	7,335.8

※バス回数券は掛川バスとジーネットの合算値

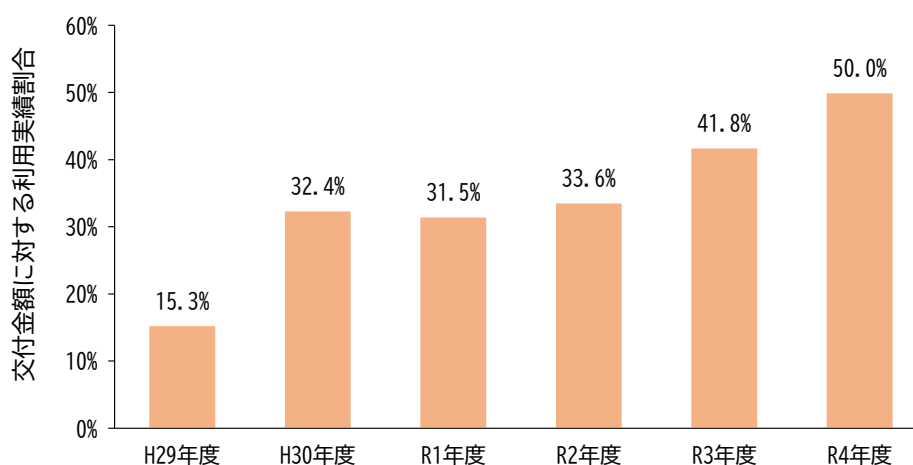
助成券の交付に要する市の負担額（交付金額）に対する助成券の利用実績割合（利用実績額/交付金額）は、年々増加している傾向にあるものの、令和4年度実績では全体で約5割の使用率に留まっています。

■ 交付金額に対する利用実績の割合

	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	累計
バス回数券	17.0%	25.4%	31.3%	19.0%	41.1%	39.1%	29.2%
タクシー券	15.1%	33.5%	31.5%	34.6%	42.3%	50.2%	34.2%
天竜浜名湖線助成券	15.6%	36.0%	33.3%	52.3%	22.2%	126.7%	46.5%
合計	15.3%	32.4%	31.5%	33.6%	41.8%	50.0%	33.8%

※バス回数券は掛川バスとジーネットの合算値

※令和4年度における天竜浜名湖線助成券の利用実績割合は100%を超えていますが、天竜浜名湖線助成券は発行日から1年間有効となっているため、交付年度と使用年度に不一致が生じたものと考えられます。



■ 交付金額に対する利用実績の割合

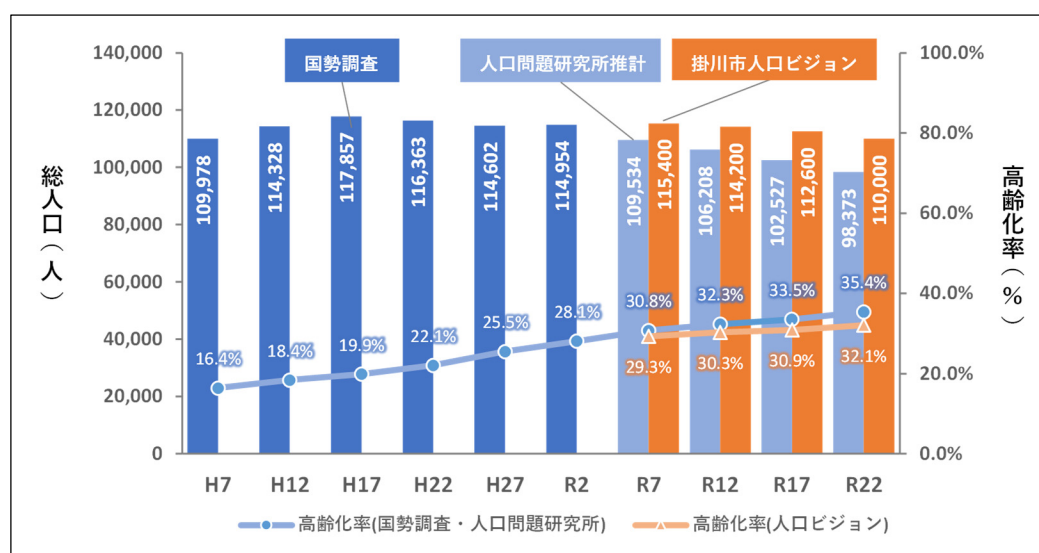
5章 地域公共交通の課題

課題1 将来動向への対応

① 人口動向への対応

掛川市の人口は、近年減少傾向にあります。また、令和2年度の人口構成比をみると、年少人口が13.7%、生産年齢人口が58.2%、老年人口が28.1%となっていますが、10年後の令和12年には、年少人口が12.8%、生産年齢人口が54.9%、老年人口が32.3%となり、年少人口、生産年齢人口の構成比が減少する一方で老年人口の構成比が5%程度増加しており、以後もこの傾向が続くものと推計されています。

一方で、第2次掛川市総合計画【ポストコロナ編】では、令和7年の目標人口を11万5,400人と設定しており、交通計画の観点からも目標人口の達成に寄与する必要があります。



※高齢化率：総人口に対する65歳以上人口割合

■掛川市の人口推移

② まちづくりとの連携

掛川市では上位計画・関連計画として、第2次掛川市総合計画、掛川市都市計画マスタープラン、掛川市立地適正化計画を策定し、まちづくりの取組を進めています。

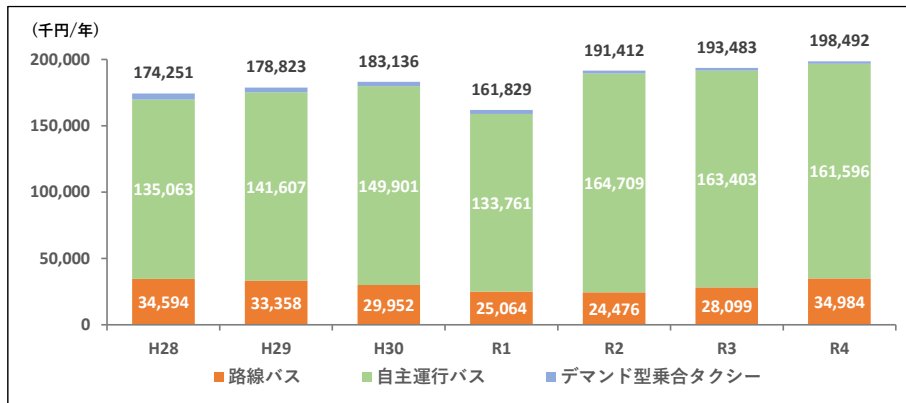
掛川市都市計画マスタープランで都市拠点に位置付けられる掛川市中心部や、地域拠点に位置付けられる大須賀地区、大東地区は、立地適正化計画では居住誘導区域及び都市機能誘導区域に指定されており、掛川市における交通体系の構築にあたっては、このようなまちづくり計画における方向性を踏まえ、適切なサービスを提供する必要があります。

課題2 持続可能性の確保

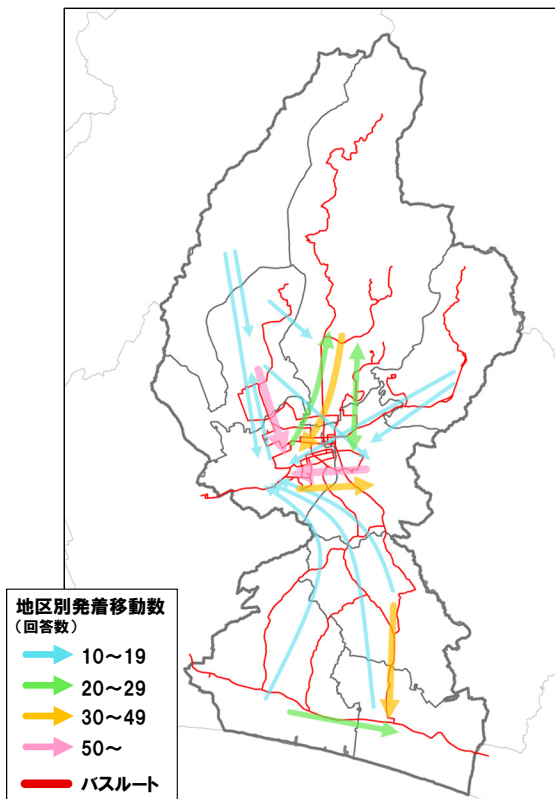
掛川市の公共交通における欠損補助額合計の推移をみると、新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、近年は増加傾向にあります。

一方、市民アンケートより、出発地点と目的地点を中学校区単位の区間移動で示すと、移動実態と公共交通ネットワークが概ね対応している状況であり、市民アンケートならびに高齢者アンケートでは、「現在の公共交通を維持するべき」、「公共交通の充実・拡大を図るべき」が半数程度を占めています。

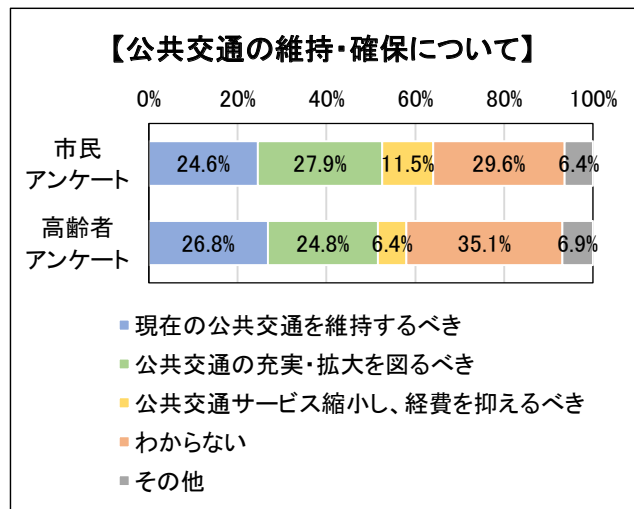
こういった状況を踏まえ、持続可能な公共交通サービスの提供を目指し、地域に見合った公共交通サービスの維持及び最適化に取り組むとともに、各交通手段において利用の促進を図り、収支率を改善していく必要があります。



■掛川市の公共交通における欠損補助額(天竜浜名湖線除く)



■市民アンケートにおける移動状況



■公共交通の維持・確保についての考え

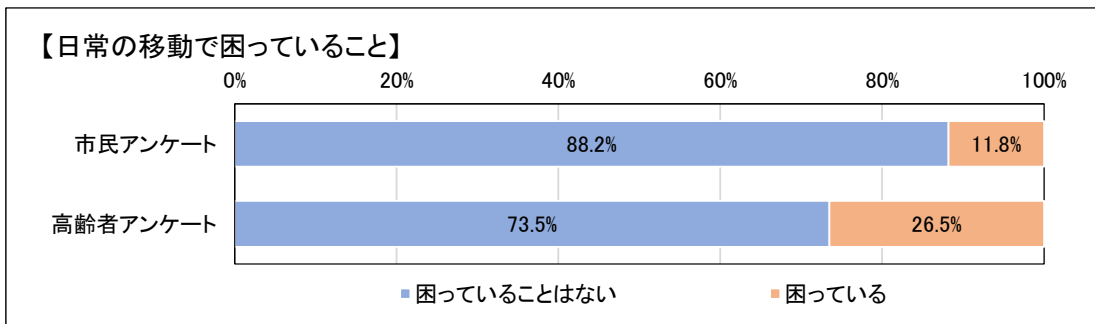
※移動数は10以上回答のあった地区間移動のみを表示
 ※移動数は各公共交通の勢圏内(駅の半径800m圏、バス停、デマンド型交通目的地点、生活支援車目的地点の半径300m圏)の目的地との移動のみ抽出

課題3 ターゲットを絞った移動ニーズへの対応

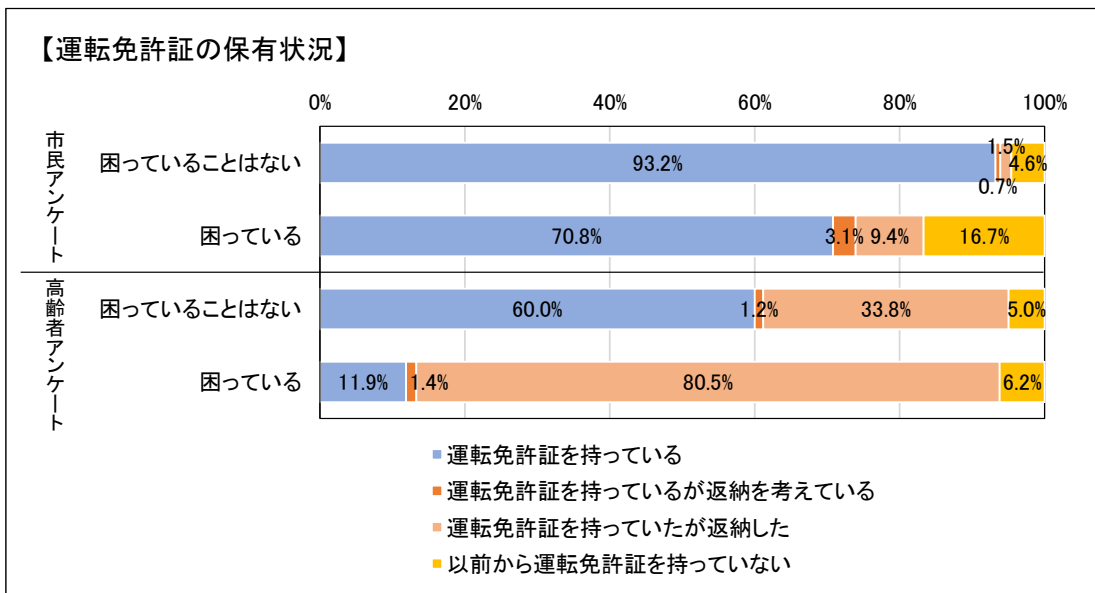
市民アンケートや高齢者アンケートより、外出や移動に困っている方が一定数存在し、特に免許返納等により免許を持たない市民において困っている割合が高くなっている状況となっています。また、困っている理由は、中心部と郊外では相違があることが読み取れます。

中心部では、市内において公共交通が充実している地区である中、「自動車未所有または運転免許証を返納し、移動がしにくい」といった、運転免許証の返納が比較的進んでいることに起因した移動の不便さを感じているものと想定され、郊外では、「駅やバス停までが遠い」、「移動に費用・時間がかかりすぎる」といった、公共交通での移動そのものの不便さが要因となっていることが想定されます。また、中心部と郊外に共通して「公共交通の運行本数が少ない」を困っている理由に挙げる割合が高くなっています。

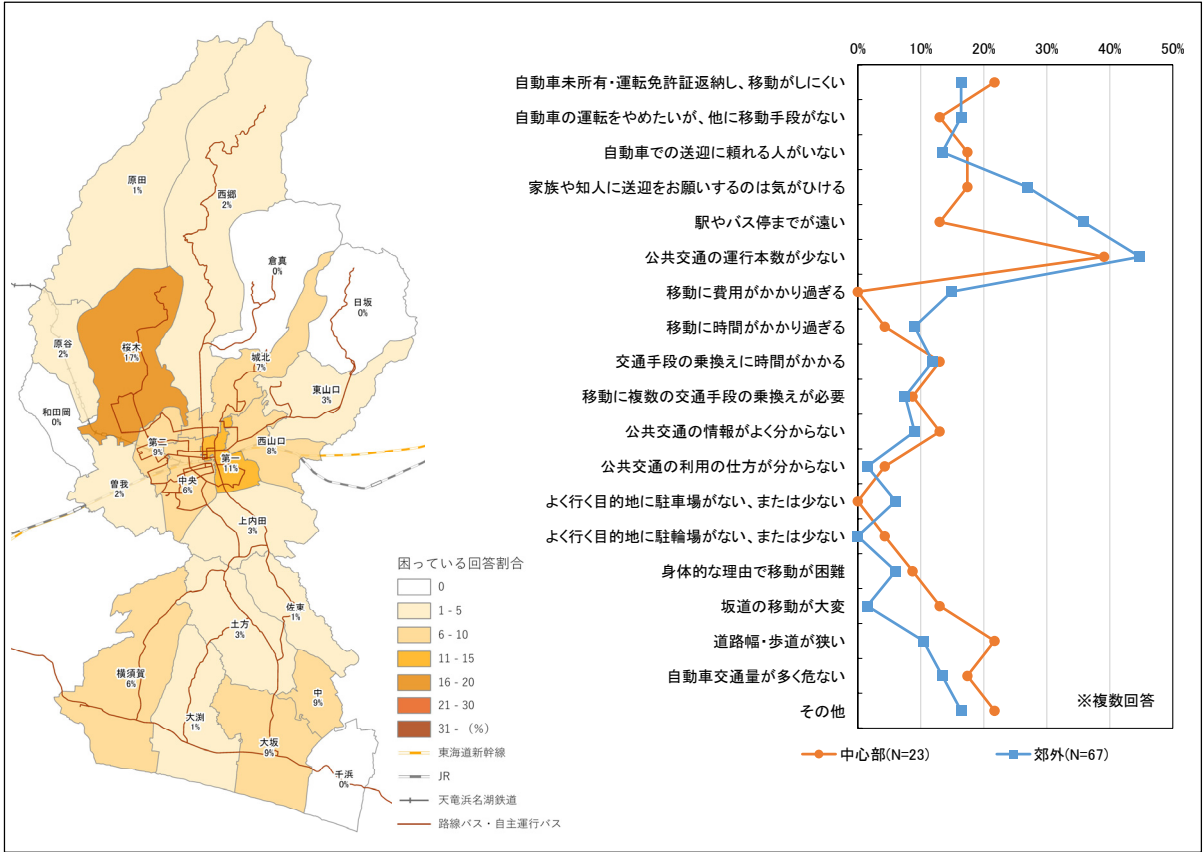
掛川市では、鉄道、路線バス、自主運行バス、デマンド型乗合タクシー、生活支援車など様々な交通機関で市内の移動をカバーしていますが、市民の移動ニーズに対応した交通体系の構築へ向け、地域の特性や利用者の属性を考慮し、ターゲットを明確にすることが求められます。



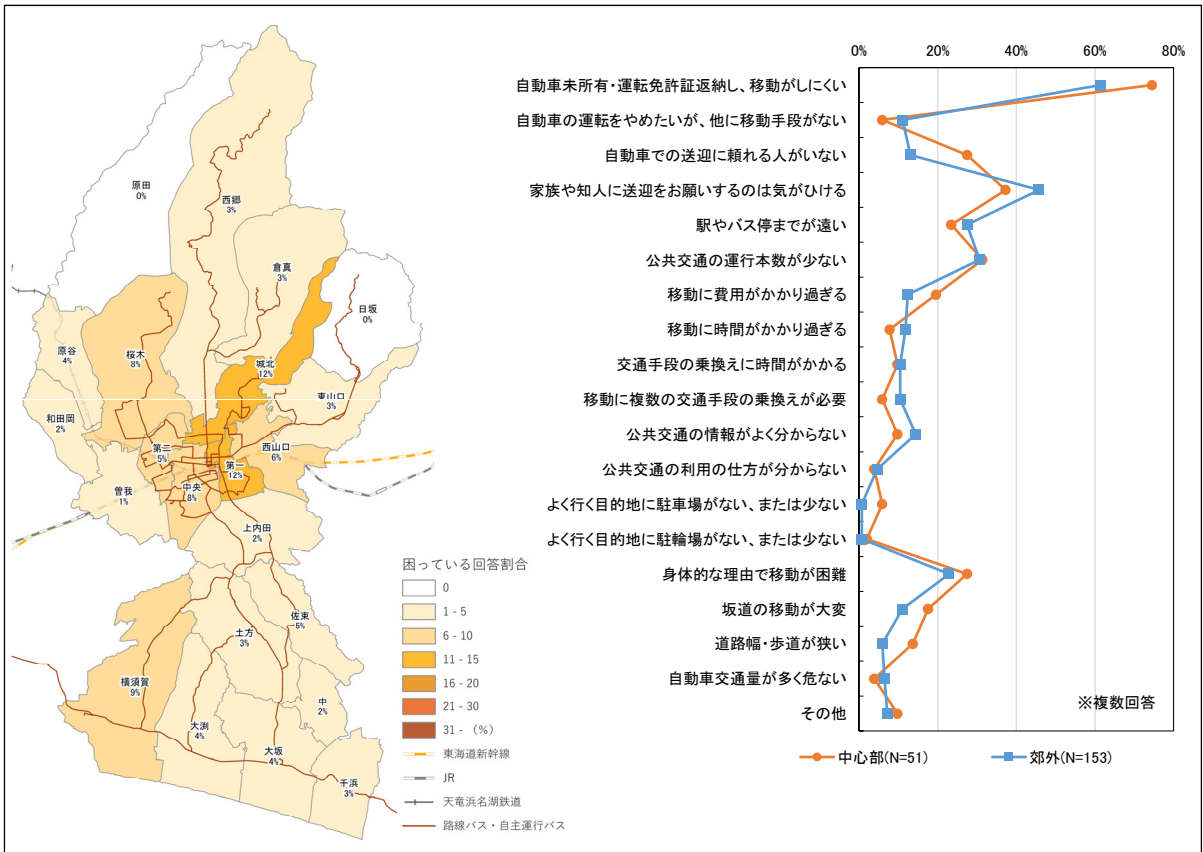
■ 日常の生活で困っていることの有無



■ 運転免許証の保有状況



■ 移動に困っている方の地区別回答割合(市民アンケート)



■ 移動に困っている方の地区別回答割合(高齢者アンケート ※うち免許返納者)

6章 掛川市地域公共交通計画

1. 基本方針

掛川市では、少子高齢化の進行ならびにコロナ禍により公共交通の利用者が減少し、欠損補助額が増大している状況にあり、地域公共交通のサービスを維持・確保していくことの厳しさが増えています。

一方で、高齢化の進行に伴い、より一層公共交通の必要性が高まる中、住民のニーズに対応した持続可能かつ効果的、効率的な交通体系を構築することが求められています。

これらを踏まえ、「掛川市地域公共交通計画」における基本方針を以下のとおり設定しました。

方針1 移動ニーズに対応した地域公共交通ネットワークの構築

掛川市における都市構造や地域特性を踏まえ、各地区の移動ニーズに即した適切な地域公共交通ネットワークを形成します。

方針2 持続可能な地域公共交通を目指した移動手段の確保

持続可能な地域公共交通ネットワークの構築を目指し、利用者増に向けた施策を推進しつつ、バス車両の小型化による最適化や、収支率等の改善が見込めない場合は、デマンド型乗合タクシーへの移行等の収支改善策の検討を進めます。また、将来的に公共交通を維持・確保していくために、運転者をはじめとした、地域公共交通の担い手確保に向けた支援策の検討を進めます。

加えて、高齢化の進行に伴い、高齢者における公共交通の必要性が高まると想定されるため、高齢者のニーズに対応した移動手段の確保により、誰もが使いやすい地域公共交通サービスを提供します。

方針3 利便性の向上を目指した新たな公共交通サービスの検討

地域公共交通利用に係る市民の利用促進のため、利便性の向上を目的とし、ハード・ソフトの両面から取組を進めます。

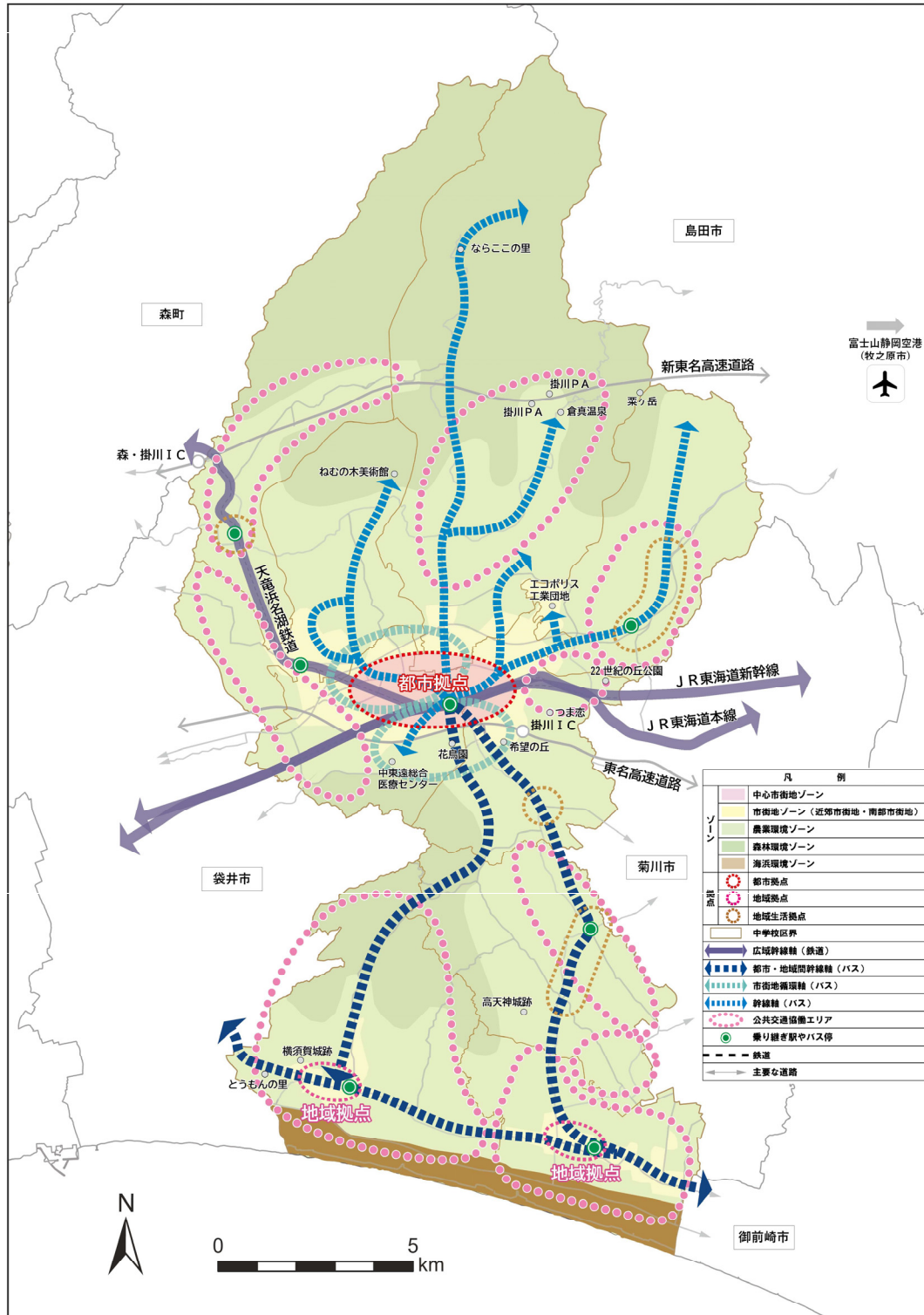
また、自動運転をはじめとしたAI技術や、MaaS等の新たなモビリティサービスといった新技術を活用した施策についても調査・研究を進め、多面的に地域公共交通の利便性増進に取り組みます。



■ 方針・目標・指標・事業の位置付け

2. 目指す将来の姿

3つの方針を受け、持続可能かつ利便性の高い公共交通網を形成するため、掛川市の地域公共交通が目指すべき姿を以下に示します。



■掛川市の地域公共交通が目指す将来の姿

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」に位置付けます。

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」に位置付けます。

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」に位置付けます。

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」と位置付けます。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」と位置付けます。

3. 公共交通の役割及び必要性

(1) 公共交通の機能分類とネットワークイメージ

掛川市における公共交通について、路線別の役割を以下のとおり整理します。

■公共交通の機能分類

分類	交通モード	路線名	役割
広域幹線軸	鉄道	東海道新幹線 JR 東海道本線 天竜浜名湖鉄道	広域での移動 周辺市町村との移動
都市・地域間幹線軸	バス	路線バス(掛川大東浜岡線、秋葉中遠線、袋井駅・中東遠総合医療センター線) 自主運行バス(掛川大須賀線)	周辺市町村との移動 地域拠点間(掛川区域・大東区域・大須賀区域)の移動
市街地循環軸	バス	自主運行バス(市街地循環線)	都市拠点内の移動
幹線軸	バス	路線バス(掛川東高線) 自主運行バス(東山線・粟本線・居尻線・倉真線・桜木線)	市北部の各地域と掛川駅、中心市街地の移動

(2) 地域公共交通確保維持改善事業により維持・確保する路線

地域公共交通確保維持改善事業とは、生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供されるよう、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動にあたっての様々な障害が解消されるよう、地域公共交通の維持・確保・改善に関して支援することを目的に、国土交通省が交通事業者等へ交付する補助金のことです。

掛川市においても、当該補助金による支援を活用し、公共交通の維持・確保を図っています。

■各路線の運行概要と補助対象路線について

系統	路線			事業許可区分	運行形態	実施主体	補助事業
	起点	経由	終点				
掛川大東浜岡線	中東遠総合医療センター	掛川駅前・井崎	浜岡営業所	4条乗合	路線定期	しずてつジャストライン	地域間幹線系統
	掛川駅前	井崎	浜岡営業所				
	掛川駅前	井崎	大東支所				
秋葉中遠線	大東支所	横須賀車庫前	袋井駅南口	4条乗合	路線定期	秋葉バスサービス	
	横須賀車庫前	新岡崎	袋井駅南口				

(3) 地域公共交通確保維持改善事業の必要性

以下に示す各系統は、掛川市内や地域間での輸送を担う重要な路線である一方で、行政や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、今後も地域公共交通確保維持改善事業により路線を維持・確保する必要があります。

■補助対象路線の必要性

系統	実施主体	必要性
掛川大東 浜岡線	しずてつ ジャストライン	掛川大東浜岡線は、中東遠総合医療センターまたは掛川駅を起点とし、井崎を経由して、大東支所または御前崎市の浜岡営業所までを結ぶ広域路線であり、掛川市内では、都市拠点である掛川駅周辺地区と、地域拠点である大東地区との幹線軸として機能しています。中東遠総合医療センターへの通院利用や、沿線の高校への通学利用、掛川駅での乗り継ぎによる通勤利用が多く、地域間移動を担う重要な路線であるため、地域公共交通確保維持改善事業により、運行を維持・確保する必要があります。
秋葉中遠線	秋葉バスサービス	秋葉中遠線は、大東支所または横須賀車庫前を起点とし、袋井市の袋井駅までを結ぶ広域路線であり、掛川市内では、地域拠点である大東地区と、同じく地域拠点である大須賀地区との幹線軸として機能しています。沿線の小学校や高校への通学利用や、袋井駅での乗り継ぎによる通勤利用が多く、地域間移動を担う重要な路線であるため、地域公共交通確保維持改善事業により、運行を維持・確保する必要があります。



■補助対象路線位置図

4. 計画の目標及び評価指標

本計画の方針を踏まえ、目標及び評価指標を以下のとおり設定します。

方針1 移動ニーズに対応した地域公共交通ネットワークの構築

目標1 地域別の移動ニーズに対応した交通体系への改善

- 市民アンケート及び高齢者アンケートより、日常の外出の困りごととして、市の中心部では免許返納に伴い移動がしにくくなったこと、市の郊外では最寄り駅やバス停が遠いことや移動に費用や時間がかかりすぎることで、といった項目が挙げられ、市の中心部と郊外で移動ニーズに相違がある状況となっていることから、地域別の移動ニーズに対応した地域公共交通サービスの提供へ向け、路線網や運行形態等の見直し検討が求められます。
- 居住誘導区域や都市機能誘導区域といった拠点では、拠点内ならびに拠点間のネットワークのサービス向上により都市・地域間幹線軸を強化し、立地適正化計画で示される「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の実現に寄与します。また、鉄道路線やバス路線が運行していない地域や、拠点間ネットワーク上から離れた地域においては、まちづくり協議会等の団体が主体となり、「市民」、「交通事業者」、「掛川市」が協働し、地域のニーズに対応した地域公共交通ネットワークを構築します。

■ 評価指標

評価項目	目標値(R10)	現況値
【指標1-1】 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(市民意識調査)	45.0% ^{※1}	28.7% (R5)
【指標1-2】 市内公共交通 ^{※2} の利用者数	140.9万人 ^{※3}	130.0万人 ^{※4} (R4)

※1. 第2次掛川市総合計画【ポストコロナ編】の個別施策「交通弱者の移動手段の確保」における「地域公共交通の再構築」に係る成果指標（令和7年度を目標年次とする）

※2. 市内公共交通：民間路線バス、自主運行バス、デマンド型乗合タクシー、天竜浜名湖鉄道

※3. 新型コロナウイルス感染症の拡大前である令和元年度における市内公共交通利用者数の9割

※4. 民間路線バス(58.4万人)、自主運行バス(27.2万人)、デマンド型乗合タクシー(0.1万人)、天竜浜名湖鉄道(44.3万人)の合計値

方針2 持続可能な地域公共交通を目指した移動手手段の確保

目標2 公共交通ネットワークの維持

- 地域公共交通の利用者数は、新型コロナウイルス感染症の拡大等の影響を受け、大幅に減少しており、近年は回復傾向にあるものの、未だコロナ前の水準には達していない状況となっています。また、今後も人口の減少が見込まれることから、更なる利用者の減少が懸念され、持続可能な地域公共交通サービスの提供が困難になる可能性があります。以上を踏まえ、公共交通ネットワークの維持へ向け、利用者増へ向けた取組を推進し、収支率の改善を図ります。
- 持続可能な公共交通サービスの実現に際し、全国的に公共交通の担い手確保が問題となる中、掛川市内の事業者に対するヒアリングでは「大型二種免許証を所持している若者が少なく、高齢化が進み、確保に苦慮している。」といった回答が挙がるなど、2024年問題への対応を含め、運転者の確保が課題となっています。将来的にはバスやタクシーの運転者不足により、地域公共交通サービスの維持が困難になることが想定されるため、担い手確保に向けた支援の取組を推進します。

■ 評価指標

評価項目	目標値(R10)	現況値
【指標2】 自主運行バスの収支率	20.0% ^{※1}	19.4% (R4)

※1. 新型コロナウイルス感染症の拡大前である令和元年度における経常収益を9割としたときの収支率
 $41,173 \text{千円} (R1 \text{自主運行バス経常収益} \times 0.9) / 211,123 \text{千円} (R1 \text{自主運行バス経常費用}) \approx 20\%$

目標3 高齢者(交通弱者)ニーズへの対応

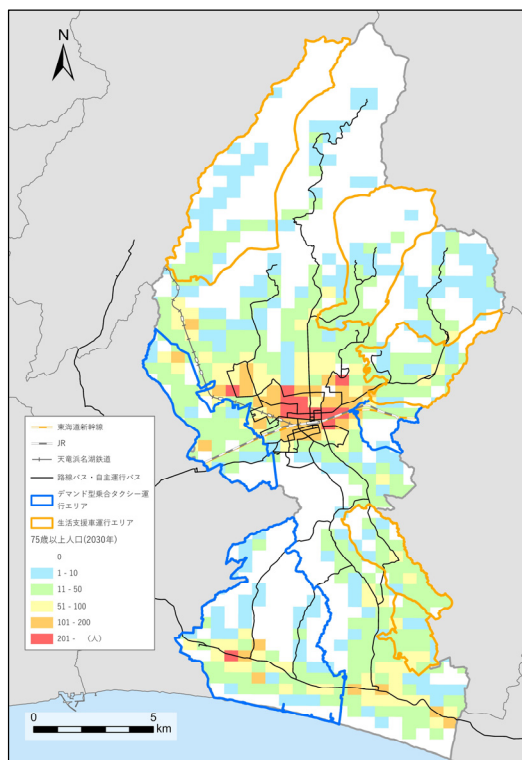
- 掛川市の将来人口については、令和7年(2025年)に高齢化率が30%を超えるなど、高齢化が進行することが予測されており、高齢による認知機能や運動機能の低下等により、免許所持者は交通事故のリスクが高まるとともに、免許未所持者は駅やバス停までの距離の遠さや、移動に伴う時間や費用の増加等の負担により、外出そのものが困難になることが想定されます。
- 以上を踏まえ、福祉や高齢者の関係部署と連携を取りながら、高齢者にターゲットを絞った外出支援策の取組を進め、免許を所持せずとも高齢者が気軽に移動できる環境づくりを整備することで、外出頻度の増加を通じた健康増進、ひいては誰もが安心して住み続けることができる掛川市の実現に寄与します。

■ 評価指標

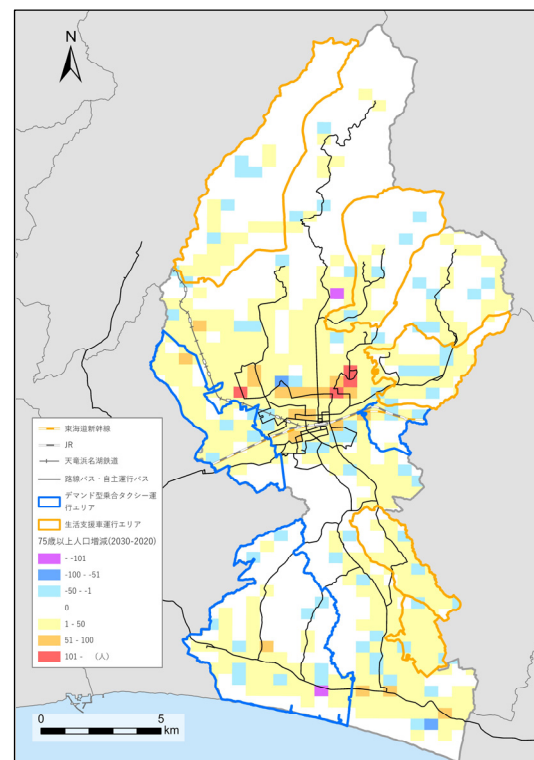
評価項目	目標値(R10)	現況値
【指標3-1】 高齢者を対象とした公共交通支援制度の申請数	4,500件 (H29-R10累計)	2,173件 (H29-R4累計)
【指標3-2】 通院・買い物などに出かける時に公共交通に不便を感じない 70歳以上の市民の割合(市民意識調査)	45.0%※1	37.3% (R5)

※1. 指標1-1と同様

■ 75歳以上人口[2030年]



■ 人口増減[2030年-2020年] (2020年の75歳以上人口との比較)



資料：国土数値情報(500mメッシュ別将来推計人口)

方針3 利便性の向上を目指した新たな公共交通サービスの検討

目標 4 利便性の向上と利用促進

- 公共交通の利用に際し、ダイヤや乗り場等の案内が不足することで、利用者に不安感を抱かせ、公共交通離れを招く可能性があります。また、観光来訪者アンケートでは、観光客の大半がマイカーやレンタカー利用によって市内を観光しており、観光客の公共交通利用が進んでいない状況となっています。以上を踏まえ、市民や観光客に対する情報提供や利用促進について、交通モード間や観光施策との横断的な連携も含めて取組を推進し、誰もが安心して公共交通を利用できる環境づくりを進めます。

■ 評価指標

評価項目	目標値(R10)	現況値
【指標4-1】 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1-1再掲)	45.0%	28.7% (R5)
【指標4-2】 市内公共交通の利用者数(指標1-2再掲)	140.9万人	130.0万人 (R4)
【指標4-3】 天竜浜名湖鉄道利用促進事業における取組件数	5件 ^{※1} (R6-R10累計)	1件 ^{※2} (R5)
【指標4-4】 掛川市へ到着後の交通手段に天竜浜名湖鉄道・路線バス・タクシーを利用した観光来訪者の割合	15.0%	12.2% ^{※3} (R4)

※1. 毎年1件の取組目標

※2. 掛川駅「徳川家康ゆかりの地へ」装飾事業を実施

※3. 観光来訪者アンケート(令和4年度)より集計

目標 5 新たなモビリティサービス等の導入に向けた取組推進

- 掛川市の将来人口については、令和 22 年（2040 年）に人口が 10 万人を切るなど、人口減少の進行が予測されており、公共交通の担い手不足や利用者の減少により従来の公共交通サービスの提供が困難となることが想定されます。このため、路線バスや自主運行バスなどの従来の公共交通に加え、スクールバスや企業送迎バス等の空き時間活用や混乗利用などについても検討するなど、地域の輸送資源を総動員することにより地域の暮らしや経済活動に不可欠な移動手段の確保に取り組みます。
- 移動ニーズへの柔軟な対応へ向け、新たなモビリティサービスの導入に向けた検討を進める必要性が高まっています。自動運転技術は、自動車に限らず、鉄道や飛行機、船舶など乗り物全般を対象とする技術ですが、最近では、自動車業界での技術革新が活発に進んでいるところです。自動運転技術は、高齢者や障がい者の移動、過疎地での公共交通機関の提供など、運転が困難な方への支援にも役立つとともに、交通事業者にとっては運転者不足の解消につながるため、地域公共交通を担う車両に対する自動運転技術の実用化が待たれるところです。
- 静岡県では、自動運転をはじめとした次世代モビリティサービスの実証実験及び社会実装等について評価、提言を行う「しずおか自動運転 ShowCASE プロジェクト」に取り組んでおり、掛川市では、同プロジェクトのもと県や民間企業と連携し、自動運転バスの実証実験の取組を行っています。新たなモビリティサービスの導入にあたっては、このように県ならびに企業等といった多様な主体と連携しながら検討を進め、サービスの高度化を図りつつ、将来にわたって持続可能な公共交通サービスの実現を目指します。

■評価指標

評価項目	目標値(R10)	現況値
【指標5】 多様な移動手段の調査・研究の取組件数	7件※1 (R6-R10累計)	1件※2 (R4)

※1. 第2次掛川市総合計画【ポストコロナ編】の個別施策「交通弱者の移動手段の確保」における「自動運転の調査・研究」に係る成果指標（令和7年度を目標年次とする）

※2. 自動運転実証実験（静岡県）を令和4年度実施

5. 目標達成に向けた事業及び実施主体

本計画の目標を達成するために行う事業内容及び実施主体を以下に整理します。

<p>各事業における取組案の凡例</p> <p>◎…本計画から新たに実施する取組</p> <p>○…前計画(掛川市地域公共交通網形成計画)から継続して実施する取組</p>

目標 1 地域別の移動ニーズに対応した交通体系への改善

事業 1 中心市街地におけるネットワークの維持・改善

事業概要	<p>中心市街地におけるにぎわい創出や求心力の向上に向け、市街地循環線をはじめとした公共交通のサービス向上に取り組みます。</p> <p>市民アンケート及び高齢者アンケートにおいて、公共交通で行けるようになってほしい場所として中東遠総合医療センター、掛川駅のほか、パロー掛川店や MEGA ドン・キホーテ UNY 掛川店などの商業施設が多く挙げられていますが、市街地循環線はこれらの場所を概ねカバーする路線となっています。</p> <p>そこで、市街地循環線の運行ルートや運行ダイヤ等の見直しを実施し、市民が中心市街地内をより移動しやすいように、交通環境を整えていきます。</p> <p><u>取組案</u></p> <p>◎市街地循環線(北・南回り)の逆回り運行</p>
実施主体	掛川市・交通事業者

事業 2 拠点間ネットワークの維持・改善

事業概要	<p>掛川市が掲げる将来都市構造の構築を交通面から支えるため、都市拠点(中心市街地)や地域拠点(大東区域及び大須賀区域)を結ぶ公共交通の運行形態を見直し、拠点間ネットワークの充実を図ります。</p> <p>このため、拠点間の移動を担う鉄道及び路線バスそれぞれの利便性向上、鉄道と路線バスとの乗り換えの円滑化を図る施策を展開するとともに、路線バスの定時性を確保するための道路交通環境の改善にも取り組みます。</p> <p><u>取組案</u></p> <p>○地域拠点間ネットワーク(掛川—大東—大須賀)の公共交通の充実</p> <p>◎駅からバス停までのバリアフリー化の推進</p> <p>◎遅延を解消する渋滞対策、走行時間短縮に関する道路整備</p>
実施主体	掛川市・交通事業者

事業 3 「公共交通協働エリア」における地域公共交通の維持・確保	
事業概要	<p>既存の交通体系の維持・確保に努めるため、公共交通協働エリア内において「市民」、「交通事業者」、「掛川市」が協働し、地域が運営するデマンド型乗合タクシーや自家用有償旅客運送等の利用促進、待合い環境の整備等に取り組みます。</p> <p>このため、各エリアでの取組の実情や利用実態等の把握に努め、市民と交通事業者・市が一体となって地域公共交通のあり方について引き続き検討を進めます。</p> <p><u>取組案</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ◎デマンド型乗合タクシー、生活支援車の利用促進策、予約システム等の検討 ◎バス停から離れた所に住んでいる方への支援 ○駅、バス停周辺的环境整備
実施主体	掛川市・交通事業者・市民(まちづくり協議会)

目標 2 公共交通ネットワークの維持

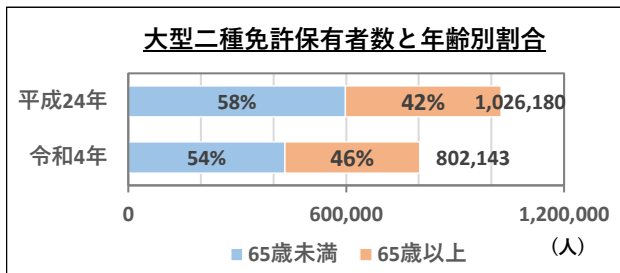
事業 4 地域公共交通の維持・確保	
事業概要	<p>既存の地域公共交通サービスについては、地域のニーズや利用の実態に合わせた運行ルートやダイヤ等のサービス水準の見直しなどによる事業性の向上や車両の小型化による最適化を検討します。なお、収支率が15%を下回るなど収支率等の改善が見込めない場合には、バス路線のデマンド型乗合タクシーへの移行などにより、地域交通の維持・確保に取り組みます。また、必要に応じて料金改定についても調査・研究を行います。</p> <p>また、バス事業においては、全国的に、厳しい経営環境、労働時間の長時間化、大型二種免許取得者の減少、高齢化等を背景として、運転者の要員不足が深刻な問題となり、運転者不足を原因とした運行回数の削減といった事例も散見されます。掛川市の地域公共交通サービスを将来的にも維持・確保していくため、バスやタクシーの運転者をはじめとした、地域公共交通の担い手確保に向けた支援を行います。</p> <p><u>取組案</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○乗降調査の実施によりニーズに合ったダイヤ改正やルート変更 ◎利用が少ない時間帯の運行最適化(バス車両の小型化など) ◎路線バス、タクシー等の運転者確保の取組推進 ◎二種免許取得への補助金創設
実施主体	掛川市・交通事業者

コラム 深刻さを増すバス・タクシーの運転者不足問題

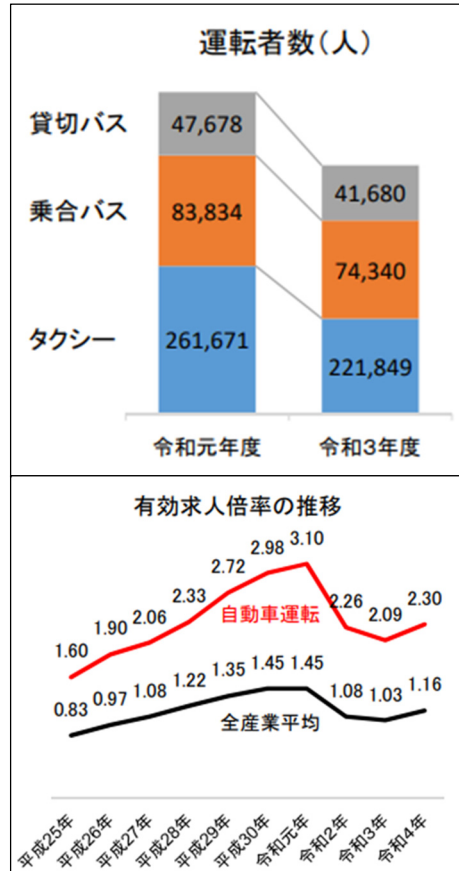
■バス・タクシー業界を取り巻く現状

バス・タクシーの運転者は、新型コロナウイルス感染症の拡大による需要の減少等により、令和元年度と比較して令和3年度は約5.5万人の減少となっており、アフターコロナにおいて旅行需要や日常的な流動が回復することを見据え、運転者の確保が緊急的な課題となっています。

また、大型二種免許保有者数をみると、令和4年度は、平成24年度から約2割の減少となり、年齢別の内訳では、65歳以上の割合が4%増加しています。このことから、大型二種免許保有者数の減少に加え、高齢化が進行している状況であることがうかがえ、持続可能な公共交通の実現へ向け、若い世代の担い手確保に取り組む必要があります。



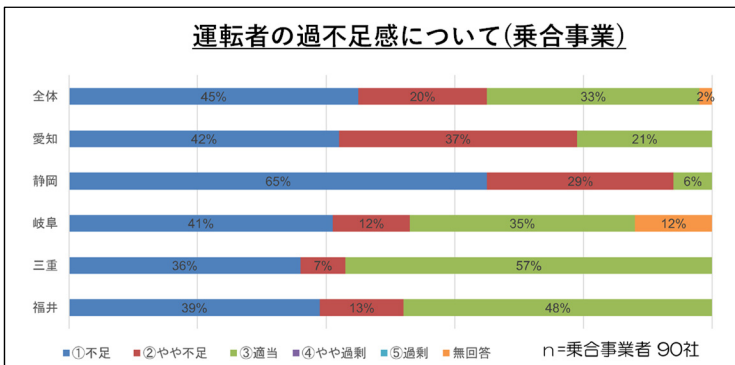
資料: 運転免許統計



出典: 国土交通省「自動車DX・GX及び担い手確保の現況・取組について」(令和5年5月)

■静岡県における状況

中部運輸局が実施した「バス運転者の人材確保対策に関するアンケート調査」の結果をみると、他の都道府県に比べ、静岡県では運転者の不足している事業者が突出して多い結果となっています。



出典: 国土交通省 中部運輸局

「バス運転者の人材確保対策に関するアンケート調査結果について」(平成31年2月)

令和5年 9月6日(水)

バス事業者合同就職相談会

ハローワーク静岡で開催!

静岡県内でバス運転手のお仕事をお探しの方
・仕事の届(内容・待遇等)だけでも聞きたい方
・性別・年齢問いません。お気軽にご参加ください

<参加事業所>

- ・静鉄ジョイステップバス株式会社(焼津市・掛川市)
- ・株式会社アンビ・ア(焼津市)
- ・しずてつジャストライン株式会社(静岡市・藤枝市・牧之原市・御前崎市)
- ・ジェイアール東海バス株式会社(静岡市)

※企業の担当者から直接、お話を聞いていただけます。皆様のご参加をお待ちしております

会場: ハローワーク静岡 2階会議室(静岡市駿河区西區 235-1)

※雇用保険受給中の方は求職活動実績となります。雇用保険受給資格者証を持参してください

※体調がすぐれない場合は、参加をお控えください

相談会(途中入場可)

13:30~15:00

(開場: 13:15)

お問い合わせ: ハローワーク静岡 人材確保対策コーナー ミニB-テレホンコーナー TEL: 054-238-8601
 主催: 中部運輸局静岡運輸支隊、一般社団法人静岡バス協会

出典: 静岡県バス協会HP

事業 5 モビリティマネジメントによる公共交通利用の意識醸成	
事業概要	<p>市内の公共交通ネットワークを維持していくため、潜在需要の掘り起こしによる需要創出を図り、市民の公共交通利用を促進します。</p> <p>そこで、市民に対するモビリティマネジメントを行い、マイカー利用からの転換等の行動変容を促すことで公共交通の利用促進を図るとともに、市民が主体性を持って公共交通を守り育てるといった意識を醸成します。</p> <p><u>取組案</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ◎公共交通のPR(SNS の活用) ○学校や企業を対象としたモビリティマネジメントの実施
実施主体	掛川市・交通事業者・学校・民間企業

事業 6 運賃収入以外の収入確保	
事業概要	<p>地域公共交通に対する欠損補助額を低減し、財政的にも持続可能な地域公共交通としていくため、ラッピングバスやバス車内での広告掲載など、運賃収入以外の収入の確保について検討を進め、交通事業者の収益向上を図ります。</p> <p><u>取組案</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ◎広告収入など運賃収入以外の収入増進策推進(ラッピング、車内広告、バス停、時刻表等)
実施主体	掛川市・交通事業者



目標 3 高齢者(交通弱者)ニーズへの対応

事業 7 高齢者の外出支援	
事業概要	<p>高齢者が気軽に移動できる環境づくりを進めるため、福祉や高齢者に関連する部署と連携しながら、免許返納や運動機能の低下等により外出に困難を伴う高齢者などに対して、公共交通の割引制度等による外出支援を実施し、外出頻度の向上ならびに健康増進を図ります。</p> <p><u>取組案</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ◎後期高齢者(単身・高齢者のみ世帯など)に対する公共交通支援制度の創設 ○高齢者の健康づくり、外出支援(乗り方教室、乗降サポート) ○交通事業者に限らないボランティア輸送等住民共助の運行支援 ○免許返納者等に対する公共交通支援制度改定
実施主体	掛川市・交通事業者

事業 8 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、交通事業者の事業計画に沿った検討を進めます。</p> <p><u>取組案</u></p> <p>◎タクシー車両バリアフリー化事業費補助金制度改定</p>
実施主体	掛川市・交通事業者

目標 4 利便性の向上と利用促進


事業 9 情報提供等による利用促進	
事業概要	<p>市民だけでなく観光客への地域公共交通の利用促進を図るため、目的地までのルートや運行時刻等の情報を分かりやすく提供していくとともに、使いやすい乗車券の導入、安全に配慮した道路整備などに取り組みます。</p> <p><u>取組案</u></p> <p>◎バスロケーションシステムの導入</p> <p>◎市内公共交通機関共通 1 日フリー乗車券の導入</p> <p>○イベント情報の発信</p> <p>◎様々な人々(外国籍、障がい者、高齢者等)のニーズに合わせた交通案内や情報提供</p>
実施主体	掛川市・交通事業者・観光協会



事業 10 天竜浜名湖線市町会議における取組推進	
事業概要	<p>天竜浜名湖線沿線地域における各種取組や地域の移動ニーズを踏まえ、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天竜浜名湖線市町会議に提案します。</p> <p><u>取組案</u></p> <p>◎サイクルアンドライド(C&R)、パークアンドライド(P&R)の推進</p>
実施主体	掛川市・交通事業者



事業 11 キャッシュレス決済の導入

<p>事業概要</p>	<p>市民や観光客が使いやすい公共交通となるよう、クレジットカードのタッチ決済等のキャッシュレス決済について検討を進めます。</p> <p>取組案 ◎新しい決済システム導入に向けた検討</p> 
<p>実施主体</p>	<p>掛川市・交通事業者</p>

目標 5 新たなモビリティサービス等の導入に向けた取組推進

事業 12 新たなモビリティサービス等の調査・研究

<p>事業概要</p>	<p>地域の輸送資源を総動員することにより地域の暮らしや経済活動に不可欠な移動手段の確保に取り組むため、既存の地域公共交通でカバーできていない地域において、スクールバスや福祉輸送等の積極的活用について検討します。</p> <p>また、地域の移動ニーズに柔軟に対応していくため、自動運転や MaaS といった新たなモビリティサービスの導入について、検討を進めます。</p> <p>特に自動運転については、実現により運転が困難な方への支援や公共交通の担い手不足の解消につながるため、実用化が待たれるところであり、掛川市では、「しずおか自動運転 ShowCASEプロジェクト」において、令和4年度に市の中心部で、令和5年度に市の南部大東地区での実証実験を行うなど、実用化に向けた検討を進めています。</p> <p>以上を踏まえ、引き続き県や企業等と連携を図りながら、取組の深度化を図ります。</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>◆掛川市における自動運転実証事例</p> <p>静岡県と掛川市が協力し、持続可能な移動交通を目指した新たな移動手段として、グリーンスローモビリティを活用した自動運転実証実験を令和4年8月と12月、令和5年12月の3回にわたり実施しています。</p> <p>市役所3階には遠隔コントロールセンターを設置し、運行状況をリアルタイムで監視しました。また、掛川市では今回の実証実験を通じて、信号情報を無線通信によりクラウドに送信し、リアルタイムの信号情報を車両側が受信し、車両サイドでは、信号情報に合わせた停止、出発等のタスクを実施し、実用化に向けた検証を実施しています。</p> </div> <p>取組案 ○地域の輸送資源(スクールバス、施設送迎車両、企業バス等)活用の調査・研究 ◎自動運転などの次世代型移動手段の調査・研究 ◎MaaS(マース)の調査・研究</p>
<p>実施主体</p>	<p>掛川市・交通事業者・民間企業・静岡県</p>



■市役所内の遠隔コントロールセンター



■かけがわ茶レンジ号

出典:掛川市HP

6. 事業スケジュール

本計画の計画期間は令和6年度から令和10年度の5年間としており、以下のスケジュールに従って事業を進めます。

事業名		R6	R7	R8	R9	R10
目標1 地域別の移動ニーズに対応した交通体系への改善						
1	中心市街地におけるネットワークの維持・改善	検討	→	実施	→	→
2	拠点間ネットワークの維持・改善	検討	→	実施	→	→
3	「公共交通協働エリア」における地域公共交通の維持・確保	維持	→	→	→	→
		改善	検討	→	実施	→
目標2 公共交通ネットワークの維持						
4	地域公共交通の維持・確保	維持	→	→	→	→
		改善	検討	→	実施	→
5	モビリティマネジメントによる公共交通利用の意識醸成	→	→	→	→	→
6	運賃収入以外の収入確保	→	→	→	→	→
目標3 高齢者(交通弱者)ニーズへの対応						
7	高齢者の外出支援	→	→	→	→	→
8	福祉車両の導入	→	→	→	→	→
目標4 利便性の向上と利用促進						
9	情報提供等による利用促進	→	→	→	→	→
10	天竜浜名湖線市町会議における取組推進	→	→	→	→	→
11	キャッシュレス決済の導入	→	→	→	→	→
目標5 新たなモビリティサービス等の導入に向けた取組推進						
12	新たなモビリティサービス等の調査・研究	→	→	→	→	→

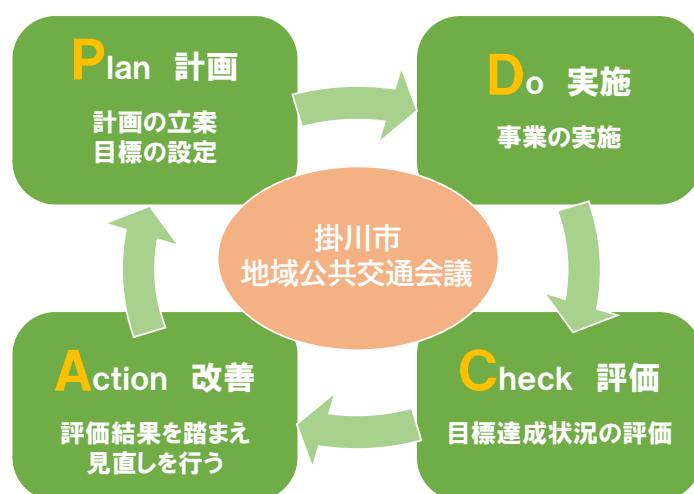
7章 計画の達成状況の評価

1. 達成状況の評価方法

(1) 計画の評価・検証の進め方

本計画で示した事業を計画的に実施し、設定した目標を達成するため、PDCAサイクルを実行します。

各事業については、実施主体が毎年度評価・検証を行い、掛川市、交通事業者、市民、関係機関等により構成される「掛川市地域公共交通会議」において進捗の管理及び改善策を検討します。



(2) 計画の評価スケジュール

本計画の計画期間は、令和6年度から令和10年度の5年間としています。

最終年度の令和10年度には、上位計画や関連計画を踏まえ、本計画における目標の達成状況及び計画全体の評価・検証を実施し、次期計画の策定を検討します。

		R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11～ (2029～)
掛川市 地域公共交通計画	本計画	策定	2024年度～2028年度				計画の評価
	次期計画				アンケート調査 実施	次期計画 の検討	次期計画
第2次掛川市総合計画 【ポストコロナ編】		2016年度～2025年度 ※2020年度改定					
掛川市 立地適正化計画			改定	2018年度～2028年度 ※2024年度改定			
掛川市 都市計画マスタープラン		2009年度～2028年度 ※2018年度改定					

(3) 目標値の評価スケジュール

評価指標における目標値は、計画期間において毎年調査・評価を実施し、次年度以降の事業内容に反映するものとします。

評価指標	R6～R9 (毎年評価)	R10 (最終評価)
目標1 地域別の移動ニーズに対応した交通体系への改善		
1-1 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	●	●
1-2 市内公共交通の利用者数	●	●
目標2 公共交通ネットワークの維持		
2 自主運行バスの収支率	●	●
目標3 高齢者(交通弱者)ニーズへの対応		
3-1 高齢者を対象とした公共交通支援制度の申請数	●	●
3-2 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70歳以上の市民の割合	●	●
目標4 利便性の向上と利用促進		
4-1 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	●	●
4-2 市内公共交通の利用者数	●	●
4-3 天竜浜名湖鉄道利用促進事業における取組件数	●	●
4-4 掛川市へ到着後の交通手段に天竜浜名湖鉄道・路線バス・タクシーを利用した観光来訪者の割合		●
目標5 新たなモビリティサービス等の導入に向けた取組推進		
5 多様な移動手段の調査・研究の取組件数	●	●

2. 計画の推進体制

(1) 掛川市が進める協働のまちづくり

掛川市では上位計画・関連計画として、第2次掛川市総合計画、掛川市都市計画マスタープラン、掛川市立地適正化計画を策定し、まちづくりの取組を進めています。

掛川市都市計画マスタープランで都市拠点に位置付けられる掛川市中心部や、地域拠点に位置付けられる大須賀地区、大東地区は、立地適正化計画では居住誘導区域及び都市機能誘導区域に指定されており、掛川市における交通体系の構築にあたっては、このようなまちづくり計画における方向性を踏まえ、適切なサービスを提供する必要があります。

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。

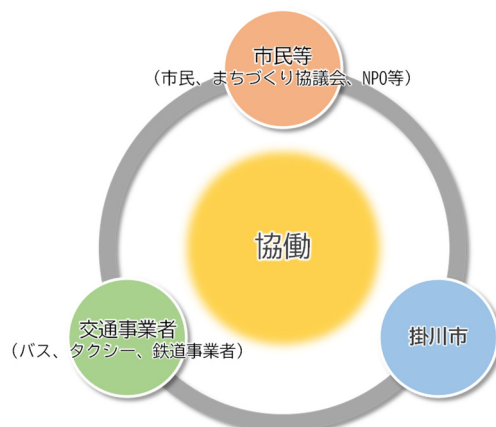
市民参画による協働のまちづくりを進めるため、平成28年度に「地区まちづくり協議会」が発足し、市内32地区で活動しています。市民自らの意思と行動に基づき、地域の特性を活かした市民主体のまちづくりが展開されることで、地域内に支え合いと役立ち合いによる絆が生まれ、地域がさらに暮らしやすく、活力ある地域になっていくことが期待されます。

(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、地域のニーズに応じた効率的な運行やダイヤとします。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維持・確保していくため、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。

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。



用語集

あ行	
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。ICカード対応済の公共交通機関において、乗車券として用いることができる。
大型二種免許	道路交通法上の免許区分のひとつであり、バスやタクシーなどの旅客自動車へ旅客を乗せて運送する際に、必要となる免許。

か行	
キャッシュレス決済	公共交通の利用時に、現金で切符を購入せず、ICカード、クレジットカード、スマートフォン等で決済すること。
グリーンスローモビリティ	時速20km未満で公道を走ることができる電気自動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称。
交通弱者	運転免許証や自家用車を持たず、移動に際し公共交通に頼らざるを得ない年少者、要介護者、一部の高齢者、障がい者などを指す。
混乗	スクールバスや企業送迎バス等に、学生や職員だけでなく一般の方も乗車できることをいう。

さ行	
サイクルアンドライド	自宅から自転車で、鉄道駅やバス停の周辺に設置された駐輪場まで行き、そこから公共交通に乗り換えて目的地まで行くこと。
自家用有償旅客運送	バス、タクシーのみでは十分な移動サービスが提供されない地域において、輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が自家用車を用いて提供する運送サービス。
自動運転	乗り物を運転しているときにドライバーが行っている認知、判断、運転操作といった行為を、人間の代わりに機械が行うもの。
新型コロナウイルス感染症	人に感染する「コロナウイルス」として新たに見つかった「新型コロナウイルス」による感染症。2020年1月に国内で初めて確認され、その後の爆発的な感染拡大とともに全国的に外出自粛が要請され、公共交通の利用者数が激減し、公共交通事業者の大幅な減収につながった。
人口集中地区	人口密度が1平方キロメートルあたり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、それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上となる地域。

さ行	
GTFS-JP	GTFS(General Transit Feed Specification)とは、バス事業者と経路検索等の情報利用者との情報受け渡しのための国際的な共通フォーマットであり、日本の状況を踏まえて拡張されたものが「GTFS-JP」である。
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。
潜在需要	現在は公共交通を日常的に利用していないが、情報提供や二一ズへの対応等の働きかけを行うことで、公共交通利用へ転換する可能性のある需要。

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、郊外への市街化の拡大を抑制するとともに、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。
脱炭素社会	地球温暖化や気候変動の原因となる代表的な温室効果ガスである二酸化炭素について、実質的な排出量ゼロを達成している社会。
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、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	地域が主体となって地域力を結集し、絆づくりのために、地区の将来像について、夢や地区にとって大切なことを語り合い、実施していく場。
デマンド交通	バスや電車などのようにあらかじめ決まった時間帯に決まった停留所を回るのではなく、予約を入れて指定された時間に指定された場所へ送迎する交通サービスのこと。
ドア・ツー・ドア	ドアからドアへと直接のアクセスが可能となることを指し、交通の分野では、自宅(出発地)付近と目的地付近が単一の交通で直接結ばれることをいう。

な行	
2024年問題	バス運転者の労働環境改善のため、2024年(令和6年)4月よりバス運転者の年間労働時間の上限が引き下げられることにより、現状の運行本数や運行時刻の維持が困難となる可能性が生じる問題。
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としたバス。

は行	
バスロケーションシステム	GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス利用者に停留所の表示板やスマートフォン、パソコンなどを通してバス運行状況の情報を提供するシステム。
バリアフリー	高齢者や障がい者等が生活する上で、障壁となるものを除去すること。
パークアンドライド	自宅から自家用車で、鉄道駅やバス停の周辺に設置された駐車場まで行き、そこから公共交通に乗り換えて目的地まで行くこと。
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。

ま行	
MaaS	「Mobility as a Service」の略であり、地域住民や旅行者一人一人の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行い、目的地において観光や医療等の交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決に資するもの。
モビリティマネジメント	一人一人の移動が、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。

や行	
ユニバーサルデザインタクシー	高齢者や障がい者等に配慮された、誰もが使いやすい一般タクシー車両であり、広い開口部や車いすスペースなどを備えていることが特徴。

掛川市地域公共交通計画
令和6年3月

発行 静岡県 掛川市
編集 掛川市 都市建設部 都市政策課
〒436-8650 掛川市長谷一丁目1番地の1
TEL (0537)21-1151



**掛川市地域公共交通計画
2024 ▶ 2028**